

[レーシングオン]

www.racingon.com

定価480円 本体457円

2000年6月1日発行 第15巻第13号
昭和51年8月2日 第3種郵便物誌

RACING ON

BIWEEKLY MAGAZINE

6.1
JUN.1 2000
480 Yen

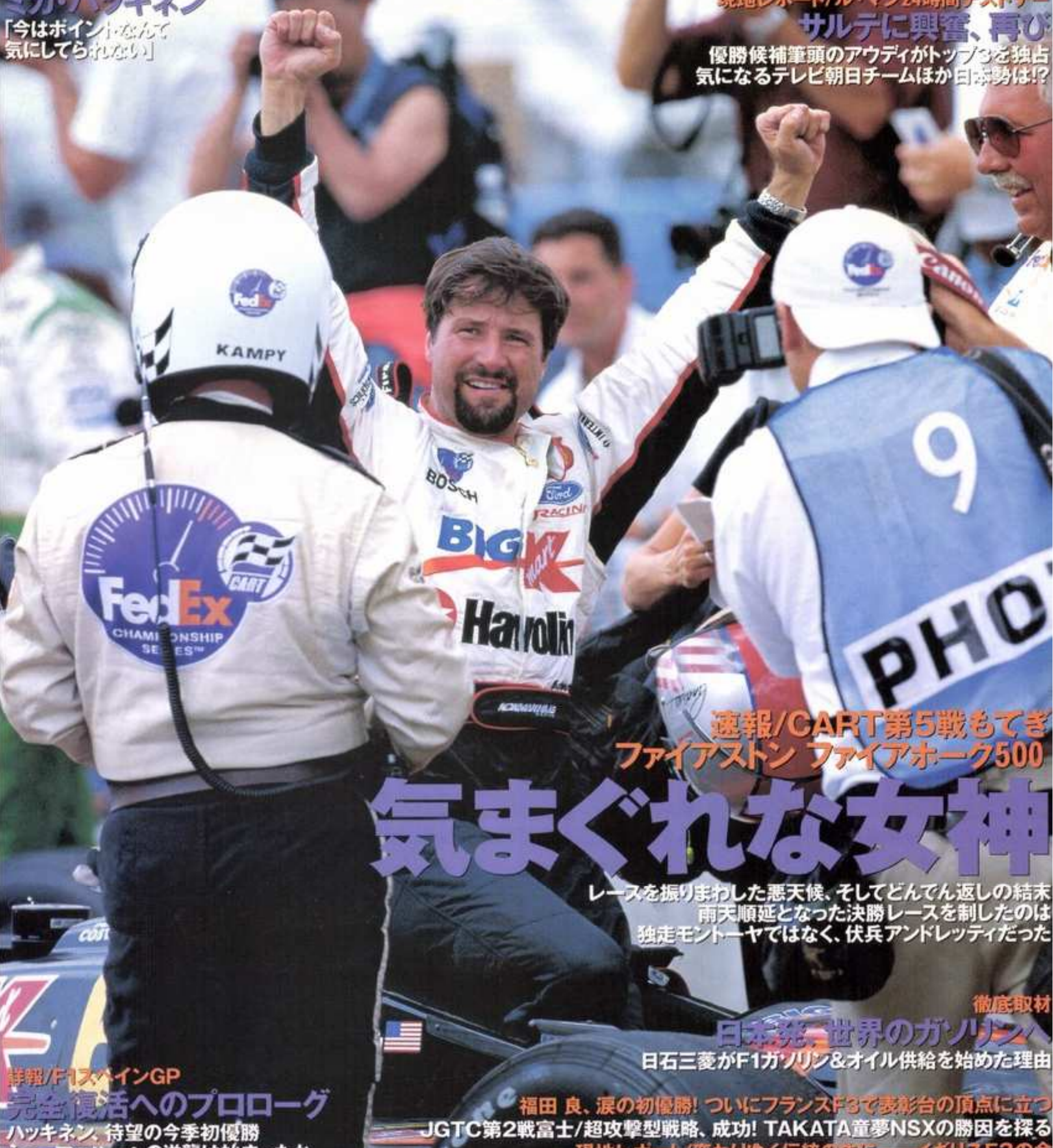
320

隔週木曜日発売

次号は6月1日発売!

Rionインタビュー2000
ミカ・ハッキネン
「今はポイントなんて気にしてられない」

現地レポート/ル・マン24時間テストデー
サルテに興奮、再び
優勝候補筆頭のアウディがトップ3を独占
気になるテレビ朝日チームほか日本勢は?!



速報/CART第5戦もてぎ
ファイアストン ファイアホーク500

気まぐれな女神

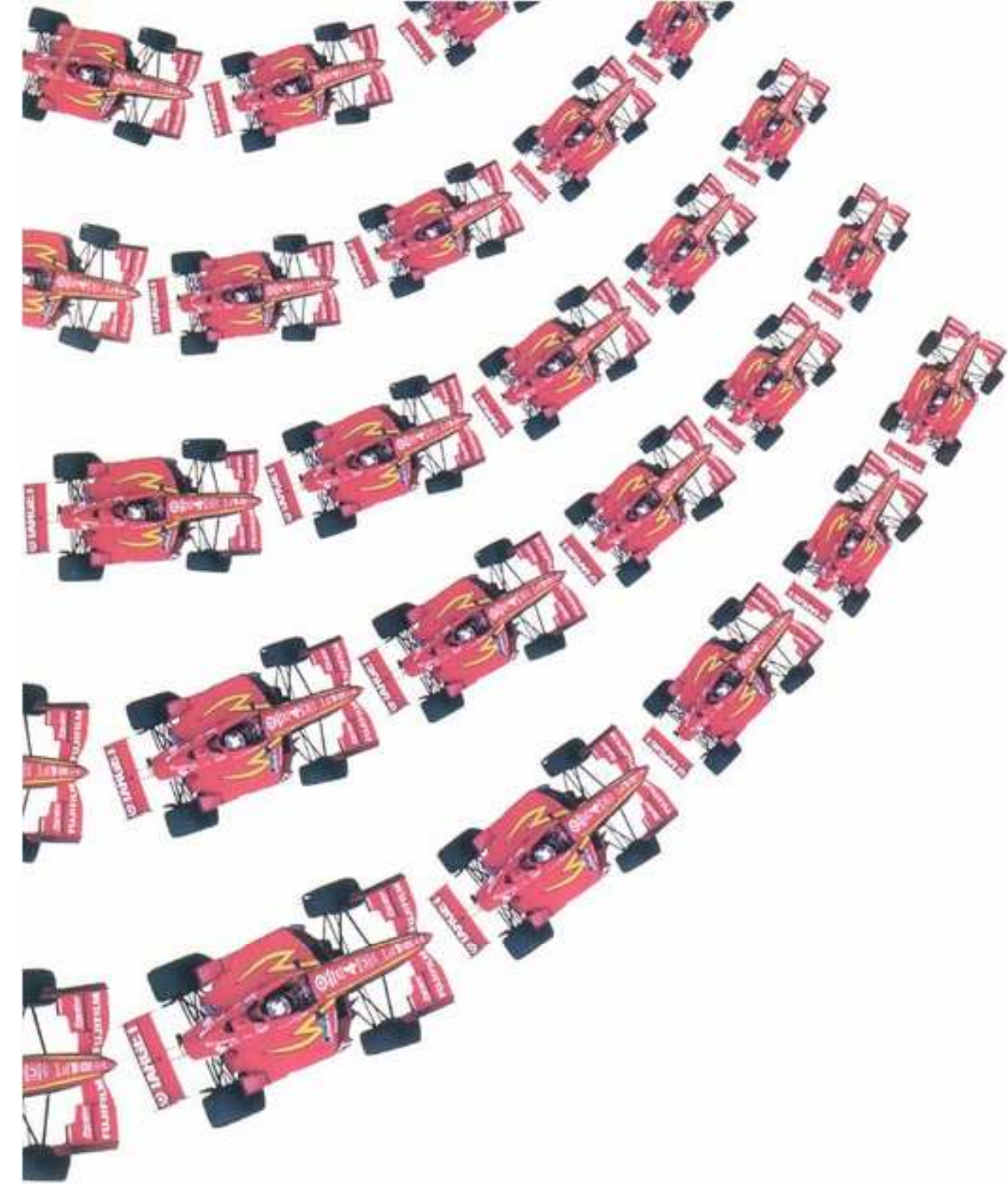
レースを振りまわした悪天候、そしてどんでん返し of 結末
雨天順延となった決勝レースを制したのは
独走モントーヤではなく、伏兵アンドレッティだった

徹底取材

日本発、世界のガソリンへ
日石三菱がF1ガソリン&オイル供給を始めた理由

詳報/F1スペインGP
完全復活へのプロローグ
ハッキネン、待望の今季初優勝
シューマッハーへの逆襲は始まったか

福田 良、涙の初優勝! ついにフランスF3で表彰台の頂点に立つ
JGTC第2戦富士/超攻撃型戦略、成功! TAKATA童夢NSXの勝因を探る
現地レポート/変わりゆく伝統の先に——イギリスF3の今



100年目のアメリカン・ドリームが、走り出す。

1900年に車の国アメリカで生まれ、全米が熱狂するインディカーレースで性能を鍛えてきたファイアストーン。自動車史にその名を残すT型フォードも、1911年の第一回インディ500で優勝したマシンも、そして1999年のCARTワールドシリーズを制したマシンも、ファイアストーンを履いていた。いつの時代も車を愛する人々から選ばれ、その期待と信頼に応え続けてきたタイヤ。1996年からCARTワールドシリーズ4年連続優勝などの輝かしい記録を重ね、ファイアストーンは2000年に誕生100周年を迎える。アメリカを魅了し続けてきたニックネームは、世紀を超え、国境を越えて、これからも走り続ける。



www.jp.firestone.com

Firestone

ファイアストーン100周年記念モデル新登場!

ファイアストーン エクストリームパフォーマンス
FIREHAWK
SZ50EP

インディカーレース最高のテクノロジー
 インディカーのレーンタイヤテクノロジーから生まれた独特のV字
 型トレッドパターンは、優れたウェット性能を実現。さらに改良した
 タイヤ基部技術UNI-T AQを採用し、コントロール性、居住性、
 耐摩耗性を高次元でバランスさせた高性能スポーツラジアル。



NEW

F-580 FIREHAWK F-690
 690



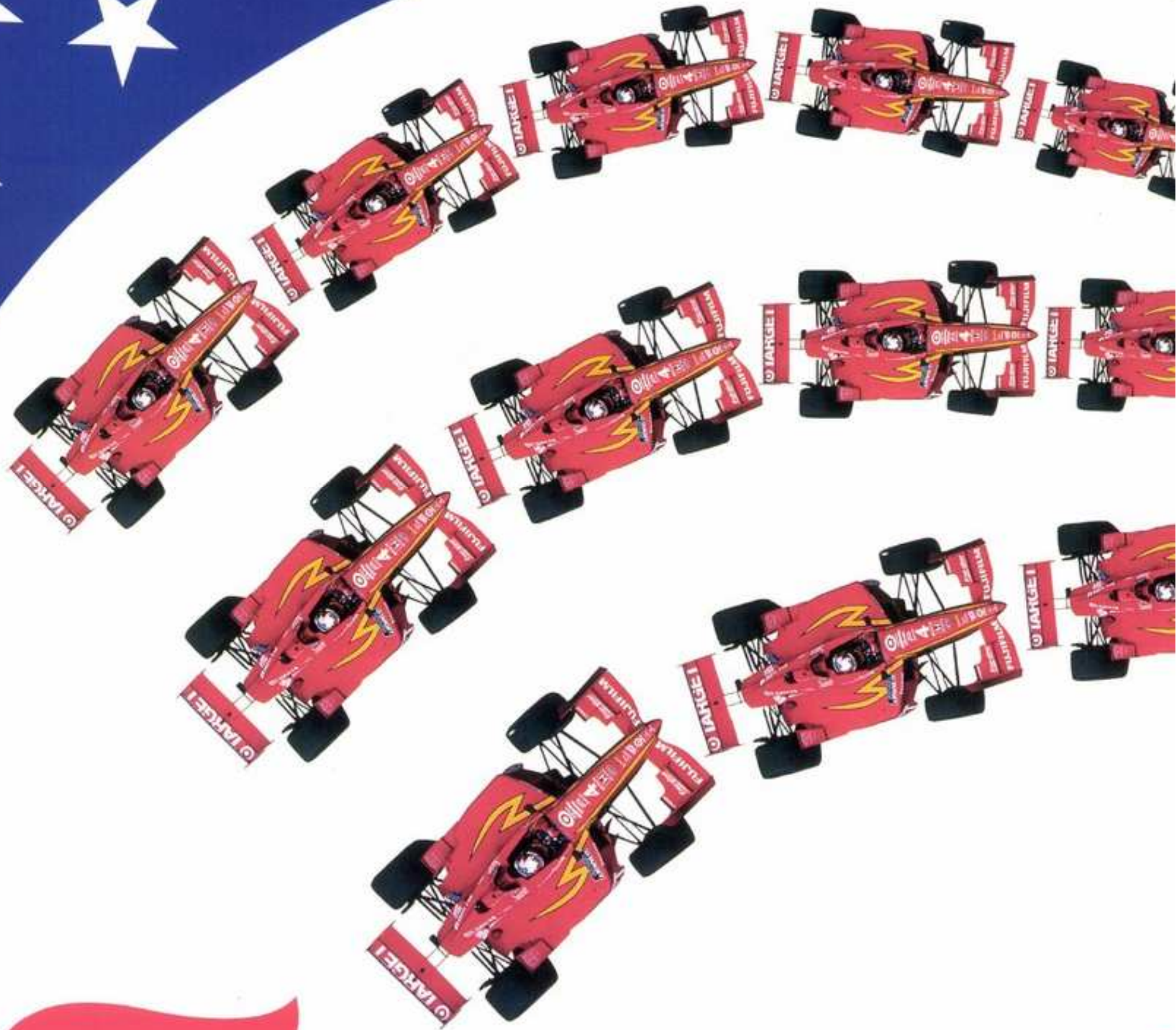
フルサイズ エーサー
WILDERNESS AT uni-v
 アメリカの大地が育んだ、正統
 ワイルドな走りを再現する
 4x4ラジアル。



アメリカの脚力。

Firestone

America's Tire Since 1900



Firestone

ファイアストーン誕生
100周年
記念キャンペーン

抽選で総計2000名様に当たる。

クイズに答えて、100万円プレゼント!

下記のクイズの空欄に当てはまる数字を入れて、官製ハガキでご応募ください。正解者の中から抽選で毎日1名様に100万円、100名様に1万円、500名様にネックホルダー(3回目のみ697名様)をプレゼントいたします。

問題:ファイアストーンタイヤは誕生○○○周年。

■応募方法:官製ハガキにクイズの答えと郵便番号、住所、氏名、電話番号、年齢、性別、職業、このクイズをどこでお知りになったか(新聞名、雑誌名、店名等)をご記入の上、下記の宛先までお送りください。またインターネットでもご応募できます。下記のファイアストーン・ウェブサイトにアクセスしてください。どなたでもご応募できます。当社員、関係者の応募はできません。
■宛先:〒106-0032東京都港区六本木駅前郵便局止メ「ファイアストーン誕生100周年記念キャンペーン」係
■応募期間:第1回2000年1月15日~2月29日(終了)、第2回2000年3月1日~4月15日、第3回2000年4月16日~5月31日(いずれも当日消印有効)(消印日が第1回、第2回締切日をすぎた場合は、次回抽選に組み込ませていただきます。)
■抽選・当選者:クイズ正解者の中から厳正なる抽選の上、発表はA賞、B賞の当選者へは直接書面で、C賞当選者には商品発送をもってかえさせていただきます。
■応募のご注意:官製ハガキ及びインターネット以外での応募、記入漏れは無効となります。(私製ハガキは無効とさせていただきます)期間・内容は予告なしに変更する場合があります。

S T I R o a d S p o r t s

あなたは、
一線を
超える。



IMPREZA
S201
STI version

2.0 BOXER TURBO 221kW (300ps) / 6500rpm

[300台限定 / '99東京モーターショー・東京オートサロン2000参考出品車]

★お問い合わせは、ぜひお近くのスバル特約店へ。

<http://www.subaru-sti.co.jp>

スバル テクニカ インターナショナル株式会社

〒181-8577 東京都三鷹市大沢3-9-6 富士重工業(株)東京事業所内 TEL.0422-33-7848 FAX.0422-33-7844

STIは、スバルのモータースポーツ活動の中核として、国内外のモータースポーツ活動への参加ならびに援助、オリジナル商品の企画開発などに積極的に取り組んでいます。

スピードはひかえ、安全はスバルの願い。シートベルトをしっかりとめて安全運転。



SUBARU TECNICA INTERNATIONAL

6.1

JUNE.1 2000

320



COVER PHOTO by MASAHIKO AMANO

雨で1日順延となったCARTもてぎ。スピードではモントーヤ&トヨタエンジンが他を圧倒したが、勝者はアンドレッティ。絶妙の走りで見事な逆転で優勝したワザありの通算39勝目だ

NEWS EXPRESS

6 詳細速報/CART第5戦もてぎ

気まぐれな女神

アンドレッティ、逆転優勝でCART最多勝更新

SPECIAL

12 詳報/F1第5戦スペインGP

完全復活へのプロローグ

ハッキネン、待望の今季初勝利
ついにシューマッハーへの逆襲は始まったか

18 ル・マン24時間テストデーレポート

サルテに興奮、再び

アウディR8がトップ3独占。今年はドイツ軍優勢か!?
チーム・ドラゴンに勝機アリ/パノスワークス加藤寛規の手応え

38 日本発、世界のガソリンへ

ホンダとともに世界に挑む——
日石三菱がF1用ガソリン&オイル供給を始めた理由

62 R'onインタビュー2000

ミカ・ハッキネン

「今はポイントなんて気にしてられない」

68 全日本GT選手権第2戦富士

純攻撃型戦略、成功

開幕戦以降の全セッションでトップタイム&パーフェクトウイン
童夢&2000年型NSXが到達した孤高の領域

74 敵ながらアッパレ!

2戦連続ポールtoフィニッシュを決めたタイサンへの賛辞

76 爆走坂東組JGTC闘争志2000——薫一のGT爆走日記・第2戦富士

94 ネットカップ、いよいよ開幕

アルテッツァとヴィッツのワンメイクレースが
モータースポーツ界に新たな風を吹き込む

96 大串信のヴィッツとレースのある生活第1回「やっぱり出たかった!」

114 変わりゆく伝統の先に

新生イギリスF3の現状と、ここに挑む“ガイジン”ドライバーたち

121 CART第4戦リオ200

Shining Star

初ポールから飛び出しチャンピオンたちを
置き去りにしたタグリアーニの可能性

132 レース・で・プロモーション/日本ロックタイト

NEWS&TOPICS

- 26 FRENCH F3
福田良、第4戦で涙の初優勝!
- 28 DTM
オベス・アストラV8クーペを超接近撮
- 30 FORMULA NIPPON
第3回公式走行会・富士レポート

NEWS&TOPICS

- 32 INTER F3000
第3戦カタロニアはジャンケイラが制す
- 102 JRC
4輪駆動部門第4戦“速さ”でつかんだ勝利
- 112 ALL JAPAN F3
第3戦富士 果たせなかった反撃
- 126 F1
第5戦スペインGP 歯車を狂わせた些細なミス

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?
- 120 高橋国光日記

THESE TWO WEEKS

●これからの2週間

MON.	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
5.22	5.23	5.24	5.25	5.26	5.27 CART第2戦 ナシレス(決勝) 全日本ラリー 4輪駆動部門 第5戦宮崎	5.28 DTM開幕戦ホッケンハイム ドイツF3第2戦ホッケンハイム IRL第4戦インディ500 NASCAR第12戦シャーロット JGTC第3戦菅生/全日本ジムカーナ第5戦砂川
5.29 BTCC第9/10戦 オールドトンパーク	5.30	5.31	6.1 レーシングオン 321号発売!	6.2	6.3 国際F3000 第9戦モナコ 全日本ラリー 2輪駆動部門第2戦長野	6.4 F1第7戦モナコGP/イギリスF3第8戦ブランズハッチ CART第6戦ミルウォーキー インディライツ第2戦ミルウォーキー/NASCAR第13戦ドーバー フォーミュラ・ニッポン第4戦富士 全日本ダートトライアル第4戦SSパーク



CART FedEx Championship Series Rd.5
Firestone FIREHAWK 500

気まぐれな 女神

雨天順延となったレースを制したのは
独走モンローではなく、伏兵アンドレッティだった



アンドレッティ、フランキッティ、モレノ。この3人が表彰台に並ぶことをレース前に予想していた人は少ないだろう

目まぐるしく変わる天候に振りまわされ
結果的に決勝レースが日曜日に順延されるなど
波乱に満ちた展開となったCART日本ラウンド
しかし、それだけでは終わらなかった
奇跡的な好天に恵まれたレース自体にも
どんでん返しの結末が待ち受けていたのだった

Text & Photos/Masahiko Amano Photos/Izumi Iwata, Hiroaki Matsumoto, Hiroharu Sato



3年目にして初の順延

いやあ、いろいろありました。今年のモチギは、いつかはそういう時が訪れるんだろうなあ……と心配していたんですけどね、3年目にして雨天順延がついに現実のものになってしまいました。まあ、スケジュールはメロメロになってしまったけれど、日曜に無事レースは開催され、しかも雨で短縮されるというこのない、フルディスタンスのバトルを我々は堪能することができたから良かったんですけど。

天気予報が悪い中、どうにか金曜の予選まで雨は降らず。アタックに入った瞬間にエンジンブローに見舞われたケニー・ブラックを抑えて、ファン・モントーヤが今年2回目のポールポジションをゲット。今回トヨタは予選用スベシャルエンジンを持ち込んでいて、これが音は大きいし、「ギヤーン」という音質も今までのものとは随分と違う。なにやらターボ関係で新しい技術が導入されているらしいです。

しかし、ナザレスでポールポジションを獲ったと思ったら雪でレースが延期になったトヨタは、今回は雨で1日延期。今になって思えば、ひよっとするとこのあたりから不吉な雰囲気が出て始めてたつてことなのかもしれない。

土曜日に来ていた6万5000人のファンのうち、実に5万2000人がそのまま残ってスタンドを陣取る前で、ほぼ予定とおりの午前11時30分にエンジン始動。朝のうちは厚かった雲も切れて、全面快晴ってワケにはいかなかったけれど、いい天気のうちにはゴールまで一気に突き進みました。

トヨタの本気とバッドラック

レースはポールポジションからダッシュしたモントーヤが逃げまくり、もう手のつけられないぐらいの速さで、「トヨタエンジンの初勝利と、ローランシャシーの久々の勝利は、もう決まったな」とってぐらいの圧倒的スピードでした。

予選3位だったチームメイトのジミー・ハ



今回はフルコースコーションでの一斉ピットインが多かった。最後の1回を除いて、チップ・ガナッシのピットストップは完璧だったのだが……

素晴らしかったトヨタのパフォーマンス 今後ガナッシ勢の独走が始まるかも

RACE REPORT

モンローヤがまさかの脱落。アンドレッティが最後に笑った

3年目となったもてぎでのCARTは、予選からレース終盤までまさにファン・モンローヤの独壇場ともいえる展開。2番手に飛び込んできたケニー・ブラックにコンマ1秒差。チームメイトで3番手のジミー・バクサーにもコンマ3秒もの差をつけてポールポジションを獲得したモンローヤの速さは、レースがスタートしてもまるで変わることはなかった。

スタート直後から後続のバクサーやブラックを引き離してトップを走行したモンローヤは、燃料補給のためにグリーンフラッグ下でピットインを余儀なくされた132周目のピットストップ以外はトップを快走。しかし、チームやトヨタ関係者が勝利を確信し始めた174周目、ルーティーンのパット

ストップをした際のピットワークでポップオフバルブのコードが外れ、ピットアウト直後の177周目に急きょ再度のピットインを余儀なくされてしまった。クルーもトラブル箇所が分かっていたのか数秒の作業ですぐさまレースに復帰できたものの、201周のレースで172周をリードしたモンローヤは最終的に7番手にまで後退してしまっ。結局、予選7番手からスタートしレース序盤に3番手、中盤には2番手にまで順位を上げていたマイケル・アンドレッティがトップに立ち、2位にロベルト・モレノ、3位に今シーズン初表彰台となるダリオ・フランキッティが続き、201周のチェッカーは振り下ろされた。

ッサーも、スタート直後こそマイケル・アンドレッティに抜かれてしまったけれど、1回目のピットストップで順位を逆転して2位へ浮上(予選2位のルーキー、ブラックは1回目のピットストップで大きくポジションダウン。ウエイトジャッカーも壊れて勝利のチャンスを失うことになった)。チップ・ガナッシ・レーシング、トヨタエンジン、ローラシャーシーのコンビネーションの2台の1-2体制で3位以下を引き離れた。

後のピットストップ(ゴールまで残り25周の174周目)でポップオフバルブにつながっているコードが外れ、それを元に戻すために余計なピットストップをもう一度行わなくてはならないこととなった。こんな勝利の逃し方もあるんですね。

ベントマン(エアジャッキのホースと、燃料のエア抜きホースをマシンにつなぐ係)がそこにさわってしまってコードは外れたのか? しっかり接続されていないと外れたのかは、近くで見たいけれど分からなかった(あとで写真を見たら、やっぱり給油時に

空気を抜く方のホースがポップオフバルブのところ引っかけかかっていることが判明)。ひとついえることは、ローラのリヤカウルがポップオフバルブが剥き出しになるデザインになっているということ。レイナードのようにはポップオフバルブを囲い込むデザインになっていたら、今回のようなトラブルは発生しなかったと思う。

しかし、ここ4年ほどチップ・ガナッシ・レーシングはミスでレースを失ったことがほとんどなかったというのに、トヨタの初勝利を目前にして、どうしてこういうミスが発生してしまうんでしょう? それにしても、トヨタの今回のレースに対する気合いの入れ具合と、それに見合ったパフォーマンスは素晴らしい。リオまでに使っていたバージョン、もてぎスペシャルのレース用エンジン、予選用エンジンの3種類を持ち込んで、狙いどおりに予選でポールポジションを獲得(惜しくもフロントロー独占は逃したものの)して、レースも201周のうち172周をリードした。

このトヨタの頑張り、チャンピオンホルダーをはじめとするライバル3メーカーは、今後どう対抗していくんだろう? 開発のスピードをかなり上げていかないと、今年もこれからガナッシ勢の独走が始まりそうないです。



予選17位のフランキティは徐々に順位を上げ、最後のリスタートでモレノをパス

昨日のウォームアップでエンジンのセンサーのうちのひとつがイカれ、ほとんど走らせていないスペアカーでグリッドに上がった時、マイケルはレースをほとんどあきらめていた

予選外のピットストップでモンローヤが後退することになって、トップに立ったのはアンドレティ。予選8位の位置から、いかに彼らしいウルトラ・スパー・ロケット・スタートで一気に3位までポジションアップ。その後はガナツシ勢に対抗できずに我慢の展開が続いていたけれど、今回はニューマン・ハース・レーシングにピットストップでのミスはなく、マシントラブルも出ず、最後はフランキティのアタックを軽々と退け、珍しくライバルの不運を味方につけてキャリア39勝目。もうお父さんのマリオとAJ・フョイトしか彼より多い勝ち星を持つてる人はいません。

そしてマイケルがきた

ティが17位、ポール・トレシーが20位とメロメロだったのに、レース前日のウォームアップでレースセッティングを向上させてきたのはさすがで、結果的にはフランキティが2位、トレシーが6位に入ってるんですね。

圧倒的な速さを見せつけたトヨタ、悲願の初優勝はおあずけ 終始レースをリードしたモンローヤは惜しくもトラブルで後退



これが問題の最後のピットストップ。黒いホースがポップオフバルブに引っかかっているのが分かる

参戦5年目でついにターゲット/チップ・ガナツシ・レーシングという勝利を狙えるトップチームを手を組み、涙を持って投入したRV8Eエンジンで悲願、そして今シーズン中の命題ともいえる初勝利を狙うトヨタ。母国でのレースとなるこのもてぎには、いちドライバーあたり6~8台ものエンジンを投入するという、まさに必勝体制を敷いて挑んできた。その意気込みは今シーズンの3戦を戦ってきたエンジンに加え、レブリミッターなどが変更されたもてぎ決勝スペシャルに加え、もてぎ予選スペシャルと3バージョンものエンジンを用意してきたことでも分かるだろう。

その成果は早くも木曜日のブラクティスで表れ、明らかに他のマニファクチャラーと違う排気音で走り抜けるトヨタ陣営のマシンは、ファン・モンローヤがバックアップカーで2番手、ジミー・バッサーが5番手に入るなど、トップ10中に3台が入ることになった。

予選でもモンローヤが2番手のケニー・ブラックにコンマ1秒の差をつけ、トヨタエンジン搭載車3度目のポールを獲得。レースがスタートすると、マシンのセッティングが決まっていたというものの、モンローヤが10周目だというのに1.817秒の差をつけるに至り、中盤以降になってもモン

ローヤとトヨタエンジンの速さは決して衰えることはなかった。

そしてトヨタエンジン初勝利を誰もか確信し始めた終盤、トップを快走していたモンローヤはピット作業が原因で起きたポップオフバルブのトラブルで8番手にまで後退。最終的にトヨタ勢最上位はクリスチアーノ・ダ・マッタの4位というリザルトが残るにとどまった。しかし、TRD USAの木下美明副社長の「他のライバルたちを凌駕するところまでポテンシャルを身に付けることができました」との言葉からも分かるように、トヨタ陣営が今まで持っていた自信は、すでにこのもてぎで確信へと変わったに違いない。

次戦は雷のため延期されていたナザレス。予選でポールポジションを獲得しているのは、昨年同コースでCART初勝利を挙げたモンローヤだ。バッサーも間違いなくベテランらしいしどとい走りを見せるはず。PPIのふたりやノルベルト・フォンタナも完走できれば間違いなく上位を狙えるポテンシャルがあることをアピールした。「ここ数戦で必ず勝ちます」という木下副社長の言葉は、間違いなく実現されるだろう。



モンローヤはスタートで飛び出し、レースをリードした

ところが、雨で1日延期になったことで元どおりプライマリカーに乗れることになって、彼自身も気分を完全に替え替えてレースに臨むことができ、今シーズン初勝利を手にする事になった。

モンローヤが逃した勝利をマイケルが拾ったことで、ローラは96年のバンクーバー以来の勝ち星(このバンクーバーでの勝利もマイケル)。フォードはもてぎ3連勝(過去2年連続優勝しているアドリアン・フェルナンデス

は予選が15位と悪かったために燃費走法でチャンスを持ったけれど、今回はレース展開が味方してくれることなく、10位までポジションを上げるのがやっと。

4レースを終えてのシリーズランキングは、

渋く6位に入ったトレシーが56点にポイント伸ばしてトップを守り、バッサーと、今回3位に入ったロベルト・モレノが14点差で2位につけている。またシリーズは16戦も残ってるんですね。

RESULT/Round 5

・1.549Miles×201Laps=311.349Miles (500.960km) 予選出走25台・決勝出走24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	①	M.アンドレティ	ニューマン・ハース・レーシング	ローラ・フォード	201周	1'58'52'201	8:26'557
2	②	D.フランキティ	チーム・クルー・グリーン	レイナード・ホンダ	201周	1'58'52'747	17:26'910
3	③	R.モレノ	パトリック・レーシング	レイナード・フォード	201周	1'58'55'026	4:26'486
4	④	C.ダ・マッタ	PPIモータースポーツ	レイナード・トヨタ	201周	1'58'55'743	19:26'920
5	⑤	K.ブラック	チーム・レイホール	レイナード・フォード	201周	1'58'56'126	2:26'363
6	⑥	P.トレシー	チーム・クルー・グリーン	レイナード・ホンダ	201周	1'58'56'460	20:26'982
7	⑦	J.モンローヤ	ターゲット・チップ・ガナツシ・レーシング	ローラ・トヨタ	201周	1'58'57'053	1:26'237
8	⑧	M.バビス	チーム・レイホール	レイナード・フォード	200周	1'59'00'762	12:26'771
9	⑨	G.ド・フェラン	マールボロ・チーム・ペンスキー	レイナード・ホンダ	200周	1'59'01'784	5:26'512
10	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	200周	1'59'03'970	15:26'832
11	⑪	C.フィッティバルディ	ニューマン・ハース・レーシング	ローラ・フォード	199周	1'59'04'740	6:26'536
12	⑫	M.ジョルダインJr	ベッテンハウゼン・モータースポーツ	ローラ・メルセデス	198周	1'59'01'145	18:26'915
13	⑬	H.カストロ・ネベス	マールボロ・チーム・ペンスキー	レイナード・ホンダ	198周	1'59'05'051	14:26'832
14	⑭	中野 信也	ウォーカー・レーシング	レイナード・ホンダ	198周	1'59'05'562	11:26'732
15	⑮	A.タグリアーニ	プレイヤーズ・フォーサイス・レーシング	レイナード・フォード	198周	1'59'05'665	10:26'715
16	⑯	T.カナーン	モー・ナン・レーシング	レイナード・メルセデス	189周	メカニカルトラブル	9:26'667
17	⑰	T.マルケス	デイルコイン・レーシング	スウィフト・フォード	188周	1'59'10'301	21:27'118
18	⑱	M.ギドリ	プレイヤーズ・フォーサイス・レーシング	レイナード・フォード	182周	電気系	16:26'845
19	⑲	M.ブランデル	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	161周	接触	22:27'412
20	⑳	黒澤 康尚	デイルコイン・レーシング	ローラ・フォード	131周	ビットインシデント	23:27'556
21	㉑	J.バッサー	ターゲット・チップ・ガナツシ・レーシング	ローラ・トヨタ	127周	メカニカルトラブル	3:26'455
22	㉒	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	42周	メカニカルトラブル	7:26'633
23	㉓	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	レイナード・メルセデス	18周	メカニカルトラブル	24:27'684
24	㉔	D.セルビア	PPIモータースポーツ	レイナード・トヨタ	0周	接触	13:26'811

・優勝スピード:157.154mph (252.860km/h)

・ラップリーダー:1~132=J.モンローヤ, 133~135=A.フェルナンデス, 136~175=J.モンローヤ, 176~201=M.アンドレティ

・NEXT ROUND:第2戦 5月27日 ナザレス(晴雷断続の代替開催)

POINTSTANDING DRIVERS

1	P.トレシー	56
2	J.バッサー	42
3	R.モレノ	42
4	M.バビス	25
5	C.ダ・マッタ	25
6	A.フェルナンデス	23
7	G.ド・フェラン	22
8	M.アンドレティ	20
9	D.フランキティ	20
10	A.タグリアーニ	18
11	C.フィッティバルディ	18
12	H.カストロ・ネベス	16
13	K.ブラック	13
14	M.ブランデル	11
15	B.ハータ	10
16	P.カーベントニア	10
17	J.モンローヤ	9
18	O.セルビア	8
19	中野 信也	5
20	M.ギドリ	5
21	T.カナーン	3
22	M.グーゼルミン	3
23	M.ジョルダインJr	3
24	L.ガルシアJr	2

CONSTRUCTORS

1	レイナード	82
2	ローラ	64

MANUFACTURERS

1	フォード	74
2	ホンダ	68
3	トヨタ	50
4	メルセデス	15

中野信治と黒澤琢弥

それぞれの
もてぎ

テストでのクラッシュで
しばらく戦線離脱していたものの
開幕戦でいきなり8位入賞を
果たした中野信治
そしてロングビーチで
ラップリーダーとなった黒澤琢弥
ふたりの日本人ドライバーが挑んだ
母国での初めてのオーバルレース
それぞれの思いを胸に戦った
レースウィークを密着取材

Text/Yumiko Kajima

もてぎでは雨天順延の場合に備え、今年も予備日を設定していた。そのため、11日木曜日から練習走行が開始され、いよいよ彼らが観客の前で晴れ姿を見せる時がきた。

中野は午前21番手、午後16番手。午後のセッションでは26秒672までタイムを伸ばした。「今日は80%の力でしか走行していないし、明日もっとディテールを煮詰めなければ」とはいふものの100分の5秒縮めればトップ10圏内に手が届く位置につけた。

一方、黒澤は、この日午前中が27秒556で25番手、午後は28秒038で28番手。午前中はまだまだな状態だったが、午後になるとマシンの跳ねがひどかった上、ミスファイアやエンジンがオイルを吹き出すという状態で「予選にも使うエンジンを壊すわけにはいかなかった」ため、走行を切り上げなければならなかった。

翌12日金曜日は、午後から1台ずつの予選アタック。それに備えて、午前中は最後の練習走行が行われた。中野はここで17番手、黒澤はまたしてもオイルを吹くトラブルに見舞われ25番手。アタックにも不安が残る。

午後になり、コースはターン1と2方向からターン3と4方向への向かい風が強くなる。晴れ間が見えていた空も雲で覆い隠され、気温も下がった。刻々と変化するコンディションの中、黒澤は2番目にタイムアタック。セッションも満足にできていない状態でのベ



決勝セットアップに問題を抱えたマシンだったものの、14位完走

ストタイムは、木曜日の午前中とまったく同じ27秒556にとどまった。

「オーバーステアだったし、クルマがナーバスで全然ダメだった。1周目のアタックはギヤが落ちなかったし、P1のモニターにもタイムが出なかった。スタビも思ったように動いてくれなくて、全開でいくと2ターンでも左足ブレーキを使ってるんだよ」

早々に控室となつているパドックのプレハブに戻ると、黒澤は不満な顔で語った。その黒澤が部屋の中でチームスタッフとミーティングを重ねている頃、今度は中野がタイムアタック。「午前中、アンダーステアがひどかった」という中野は、思い切ったセット変更を行って走り出した。そして2回目のアタックで26秒732をマーク。モニターのトップに踊り出した。このタイムは、中野の後に走ったドライバーたちもなかなか破れず、終わってみれば彼は11番手。復帰第1戦としては、納得のいく結果となった。

「予選は90%ぐらいで走った。もう少しイケたかなと思うけど、セットを大きく変えて自信がない部分もあった。ちょっとアクセルを抜いちゃった部分もあったのかな?」でも、午前中のイヤなフィーリングが残った中でアタックだったから、まあまあ良かったよ」

復帰第1戦、そして母国での初レースということで多くの注目を集めた中野。ファンはもちろん、取材陣も殺到した



黒澤とは対照的に、中野は突き抜けたような笑顔を見せながら、自らのタイムアタックを振り返った。

13日に予定されていた決勝は、雨のため翌

日に順延。14日日曜日に持ち越された。この日も雨は残ると思われていたが、辛うじてもてぎは晴れ。午前11時半にいよいよ201周のレースがスタートした。



マシンに細かいトラブルが多発し、満足のいく走りができなかった黒澤の次のレースでの活躍に期待したい

中野は満タンでのマシンのバランスが悪く、スタートでふたつポジションダウン。黒澤は23番手から逆にふたつポジションを上げて帰ってくる。しかし、この翌周、最初のイエロークーシヨンになると、黒澤はピットイン。19周目にもピットに入り、大きく遅れた。無線から鼓膜が破れるほどの高周波の音が出っぱなしとなり、2回目のピットで無線のコードを抜いたのである。

中野もターン1と2でオーバーステア、ターン3と4でアンダーステアに見舞われ、少しずつ後退。最初のピット作業を終えてからは、17番手となっていた。それでも、燃料が軽くなると中野はトップグループと遜色ないタイムで周回。レース中、2度ほどウォールにヒットしそうになるほどラインを外し、タイヤかすを拾ったために大きくベースが落ちたが、最後まで走り切った。「さすがに1カ月間運動していなかったので疲れた」とは言うものの、今回のレースで「感覚が戻った」と

いうことで、今後のレースに期待がかかる。「オーバルのレースは2回目です、すごく勉強になったし、難しさも痛感した」と言う中野が、アメリカに戻ってどのような戦いをしていくのか楽しみだ。

一方、黒澤は最悪の形でレースを終えることになった。レース終盤、ブレーキがスポンジになってしまった黒澤は、トップが140周を過ぎたあたりで予定外のピットイン。この時、止まり切れず、左フロントに置いて

あったタイヤにぶつかってしまった。このタイヤがピットクルーのひとりにつかつたのだが、CARTのオフィシャルは黒澤が直接クルーをひいたと勘違い。いったんピットアウトした彼に、黒澤を提示した。約20周のち、再びピットに戻った黒澤はオフィシャルから「これ以上走行してはダメだ」と通達される。チームオーナーが烈火のごとく怒って詰め寄ったが、抗議は認められず、彼がコースに戻ることはなかった。コクピットから降

りる際、ステアリングをたたきつけた黒澤。それが悔しさのすべてを物語っていた。最終的にビデオ判定でチームの意見が聞き入れられ、レースから除外こそされなかったが、母国のファンの中で最後まで走れなかったことはやはり悔やまれる。今回のレースは5月27日、ナザレスで行われることになっている。黒澤のマシンはいいセッティングが見つかったというところで、今回の悔しさを吹き飛ばすようなレースを見せてもらいたいものだ。

Paddock Topics

●マイケル歴代3位の勝利数

今シーズン初勝利を挙げたマイケル・アンドレッティ（ローラ）にとっても96年のバンクーバー以来の勝利が、キャリアトータルの勝利数でアル・アンサーと並ぶCART歴代の3位に立った。39勝目というこの勝利数は歴代中最多。ちなみに2位に付けているのはマイケルの父、マリオ・アンドレッティの52勝となる。

●スウィフトシャシー、もてぎで復帰

スプリングトレーニングの結果とフォーサイズ・チャンピオンシップ・レーシングのフランチャイズ問題から、今シーズンのフル参戦を見合わせていたスウィフトシャシーがもてぎで復活した。スウィフトを使用したのはデイル・コインレーシングの34号車で（19号車の黒澤選手は今までのままローラシャシーを使用）、第4戦まで参戦していたガルトナー・サレスに代り、今シーズン、スウ

ィフトの開発を進めていたタルソ・マルケスがドライブ。また、マルケスのマシンをメンテナンスするデイル・コインのクルーの中にはスウィフトのクルーも見受けられ、次戦以降の状況次第では黒澤のマシンもスウィフトにスイッチする可能性があるようだ。

●フォンタナがドクターストップ

デラ・ベンナ・レーシングより参戦しているノルベルト・フォンタナが全曜日の朝のプラクティス中に第2ターンで挙動を乱し、ウォールにヒットした。クラッシュ後はマシンから自力で降りたフォンタナだったがマシンで頭部を打ったこともあり、ヘリコプターで栃木県壬生町の東北大学病院に運ばれレントゲンなどの精密検査を受けた。検査の結果大きな外傷や頭部への以上は見られなかったものの、より精密な検査をするためと、CARTの規定もあり大事をとって決勝への出走を見合わせるようになった。



GT-R勢は5台とも無傷。中でもタイヤ無交換を決定した5ZIGENが逆転勝利



バーンズはグロンホルム、マキネンらタイトル戦線におけるライバルを圧倒

SUPER TAIKYU


大荒れの第3戦鈴鹿は5ZIGENが戦略勝ち

シリーズ第3戦はサーキットを襲った雷雨とともに大荒れの展開となった。7周目を迎えるころ大粒の雨が降り出し、コースはあっという間にウェットコンディションに。そして、ドライバーの最低規定周回数までピットインを引き伸ばそうと各車スリックのままコースにとどまったが、雨量がそれを許さなかった。1コーナーで10台ほどのマシンによる多重クラッシュが発生し赤旗中断。結局レースは12周時のポジションから残り40周の2パート制で行われることとなった。天候が回復したこのパートで見事な作戦を見せたのが5ZIGEN☆ファルケン。ドライバー交代時にタイヤ交換を行わずダイソンを逆転、そのまま逃げ切り総合優勝を果たした。

WRC

第6戦アルゼンチンバーンズが今季3勝目

初冬の南米大陸で開催されたラリー・アルゼンチンで、スバルのリチャード・バーンズが快勝を果たした。ドライコンディションで行われた第1レグでのバーンズは、先頭走者のためコース上の砂掻き役となり、ウォータースプラッシュ通過の際にターボ内に水が入るといったトラブルも抱えたが、それでもブジョーのマーカス・グロンホルムから約9秒後の2番手で終了。そしてウェットコンディションとなった第2レグ以降はピレリタイヤがベストマッチングを見せ、第2 & 3レグの計13カ所のSS中、10カ所でベストタイムをマーク。グロンホルムに1分以上の差をつけて今季3勝目を挙げ、ポイントランキングでのリードを14点に広げることに成功した。



見た目にも派手なシューマッハー&フェラーリの
シーズン開幕3連覇を食らってしまい
最大で24ポイントもの大差をつけられた時には
すでに今年のチャンピオンシップの行方は
決定してしまったかのような絶望感に苛まれた
しかし、得意にしているスペインGP3年連続制覇で
ようやくハッキネンの軌道修正が完了し
3度目の栄冠へ向け、仕切り直しの再スタートを切った

F1第5戦スペインGP

Text/Hirao Nishiyama
Photos/Hiroshi Kaneko, Yasuhiro Okazaki



シューマッハー不在の表彰台は今季初。ハッキネンはチャンピオンを決めた昨年の最終戦以来の久々の勝利だった

完全復活への プロローグ

ハッキネン、待望の今季初勝利
ついにシューマッハーへの逆襲は始まったか



言葉を失うほどの喜び

「僕がどんなにうれしいか、言葉が見つからないよ。ほんとに……天にも昇る気分さ」開幕5戦目にしての今季初勝利によほど興奮したのだろう、レース後のハッキネンは感情が止めどなくあふれ、言葉を失った。

ハッキネン優勝の原因が、フェラーリのピット作業ミスにあったことは間違いない。

41周を終え、シューマッハー、ハッキネンふたり同時に2回目のピットストップに入ったとき、シューマッハー車の給油ホース孔が噛み合わず17・5秒のロス。これでハッキネンが前に出、1周後のふたりの間隔が実に10秒。それは勝敗を分ける決定的な差だった。

では、ハッキネンが勝てたのはフェラーリのピットワークミスだけにあったのかどうか。そうしてその原因は単なる偶然の人為的ミスだったのかどうか。

焦燥!? 1回目ピットストップ

予選でシューマッハーはトップグループでただひとり、ミディアムコンバウンドを選んだ。ライバルのハッキネン以下は「アロウズ勢を除けば」全員がソフトコンバウンドである。ミディアムを選んだシューマッハーは今季初ポールポジションを取った。

「5レースでふたつポールを取ったんだ、悪くないね」とロス・ブラウンが熊面をほころばしたように、これでシューマッハーが今季4勝目を手にしたのも同然だった。

常識的に考えるならミディアムはソフトに比べてグリップダウンが緩やかで、安定性が高い。そうしてカタロニアサーキットは前車をなかなかオーバーテイクしにくいから、シューマッハーがスタートさえミスしなければ、勝てるという考えは無理はない。

スタートでのシューマッハーはそれほど鮮やかなダッシュを見せたわけではないが、それでもハッキネンを抑えてホールシヨットを決め、トップをひた走る。

ところが、2位ハッキネンとの差は5周目3秒、10周目3・4秒と意外に開かない。ばかりか逆に20周目2・1秒、1回目ピット

言葉が見つからないよ、天にも昇る気分さ



HIRAO NISHIYAMA'S
西 | 山 | 平 | 夫 | の
レーシングエッセイ
RACING ESSAY

ストップ直前の23周目には0・4秒まで縮まってしまう。

そして迎えた1回目ピットストップで、いつもは神業的作業を見せるフェラーリのピットクルーの連携が乱れた。ストップ&ゴーを指示するロリポップ係が給油が完全に終わっていないうちにゴーサインを出し、給油担当イギリス人メカニックのナイジェル・ステツプニーがはね飛ばされたのだ。

幸いステツプニーは軽傷で済み、シューマッハーもこのアクシデント自体で後れを取ったわけではなかったが、しかしベテラン給油係を失ったこの事故が2回目ピットストップでの決定的なミスを準備することになる。

ハッキネンの脅威の影に迫られるフェラーリ陣営の無意識の焦りが彼らかららぬミスを呼んだのかもしれない、そういう意味ではハッキネンの速さがフェラーリのミスを誘い出したともいえる。シューマッハーは明らかにハッキネンに追い詰められていたのだ。

誤算——からみ合った不運の糸

「最初の数周が終わった後、マイケルのタイヤが、いっつも、のが見えた。それで簡単に追いつけたし、ずっとブレッツシャワーをかけ続けられたよ」とハッキネンがいうように、2回目ピットストップ直前までの十数周にわたる戦いも、ふたりの間隔は毎回1秒を切っていた。シューマッハーは明らかにタイヤ選定を失敗、それに足を引っ張られていた。

「ハルセロナは気温が上昇している。このように気温が高い状況では、たとえソフトスベ

ツクのタイヤであつても、寒冷時ほどクリップダウンが激しい傾向がある。このため我々は良いソフトアッブを見つけたドライバーはソフトスハックを選ぶと予想している」とは、プリンストンからレース6日前に出されたプレスリリースの中の市川良彦、アケニカルマネージャーのコメントである。

であるなら、シューマッハのミディアム選択はセットアッブが出ていない証拠だったとも取れる。あるいはフェラーリのようなきわめてダウンフォースが強いマシンにはミディアムの方がフィットするのかもしれない。しかしそれでも、ソフトタイヤでうまくセッティングを出したマクラーレンに遠くまで追いつけないということがあるのではないか。

タイヤ選定の違い——トップ争いのベースの差——ピットストップのミス——それらはサイコロの目のように表裏一体をなして転がり、最後に止まった時の目がハッキネンの勝利だった。シューマッハはその後、左後輪リムからの空気漏れが原因と見られるスローパンクチャーに見舞われ、5位に転落する。では、ピット作業のミスと、その後のバンクがなければシューマッハは勝てたか？

「このコースはラップ2秒速くても前のクルマを抜けないんだ」というバリチェッロの言に従えば、シューマッハはハッキネンを抑え切っていたかもしれぬ。

けれど、残り25周もタイヤがもったかどうかが、終盤の数周、最終コーナーからストレートにかけてシューマッハはハッキネンに激



エリヤ夫人も高面の笑みで勝利の喜びを分かち合う



ポールシッターが勝てないという
今シーズンのジंकスがまだ生きているのなら
ハッキネンがポールtoフィニッシュを飾った時に
初めて主役の座を奪い返したといえるだろう

今やその差は14点。ついに追いつき前方を走っていたはずのシューマッハの背中が見えてきた



しい揺さぶりをかけ続けられたらどうなるかは想像に難くない。

ジंकスを破る時

30点対6点——2戦前まで24点あったシューマッハとハッキネンの差は14点差にまで縮まった。マクラーレンがイギリス、スペインとホームコースで連勝することで、完全復活を遂げたとみていいだろう。クルサードが不幸な飛行機事故の5日後に3位争いから抜け出して2位になったあたりをみても、戦いの流れはマクラーレンの方に来ている。

このあと2戦はニールブルクリンクとモナコとフェラーリ得意のコースが続く。過去数年、ニールでフェラーリが勝ったためしはないが、98年は最前列を独占したように、予選は速い。こういう得意なコースで勝てるかどうかはフェラーリ反撃のキープだ。

話をハッキネンに戻せば、彼がポールtoフィニッシュを飾った時に初めて、主役の座をシューマッハから奪い返したといえるだろう。今季ポールシッターは勝てないというジंकスははまだ生きているのだから……。

Text/Ken Kawakita
Photos/Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada,
Hiroaki Matsumoto, Tamotsu Futamura,
Hiroharu Sato, Graffiti

ROUND 5
SPAINISH



来季からのマクラーレン入りが現実味を帯びてきたビルヌーブ。ルノーからのアプローチもあるといわれ、その去就次第で他のドライバーのバズルが埋まっていきそうな気配だ。

動き出した2001年移籍問題 カギを握るのはビルヌーブの動向か

ガスコインのベネトン電撃移籍を皮切りに大型移籍のうわさが続出



スペインGPで今季初優勝を飾ったハッキネンだが、一部では引退説も浮上

2001年に向けたストーブリーグがいよいよ具体的な動きを見せ始めた。大型移籍の口火を切ったのは、ジョーダンのテクニカルディレクターを務めるマイク・ガスコイン。空力スペシャリストでもあり、ここ数年の活躍でエイドリアン・ニューイ、ロリー・バーンの次の時代を担うデザイナーとして評価を高めたガスコインは来年7月までジョーダンを離れベネトンへ移籍することを明らかにした。

「シーズン開幕前からフラビオ・プリアトレから打診を受けていた」とガスコイン。2002年からのルノーワークス化に向けてベネトンの補強作業を開始したプリアトレのいかにも鮮やかなヘッドハンティング手配だが、関係者によると契約期間は5年間でガスコインにはニューイなみの高額な契約金が提示されていたという。

一方、ドライバーの来季に関する話題は正式発表こそないものの、ここに来てバドックがにわかに騒がしくなってきた。その中心にいるのはBARホンダのエースであるジャック・ビルヌーブ。開幕以来うわさされていた来季からのマクラーレン入りが、いよいよ現実味を帯びてきたようだ。クレイグ・ポ

ちなみに、マクラーレンの他、2年後にルノーワークスとなるベネトンもビルヌーブにラブコールを送っているとのうわさ。フレッチャー・ビルヌーブ。開幕以来うわさされていた来季からのマクラーレン入りが、いよいよ現実味を帯びてきたようだ。クレイグ・ポ

ロック、ロン・デニスとも「最終的な決断には時期尚早」との姿勢を示しているものの、マクラーレンがジャックのポテンシャルを高く評価しているのは周知の事実。ビルヌーブもウイリアムズ、BARで2年間も勝ち星から遠ざかっており「勝てるマシン」を渴望していることは間違いない。

最近のインタビューで「BARを強くしよう」とここまで努力してきたのに、このままチームを離れるのは残念だ」と語っているビルヌーブだが、そんな彼にとってもマクラーレンのシートは十分に魅力的なはず。その場合、多くの関係者はビルヌーブがクルサードのシートに座るものと見ていたが、一部ではハッキネンが今季いっぱい引退する、とのうわさも聞こえている。



ベネトンは体制補強を図り、まずはガスコインを獲得



作業が完全に終了しないうちにロリポップが引き上げられてしまい、ナイジェル・ステップニーは右リヤタイヤに巻き込まれる形で転倒してしまった

フェラーリ、ピットストップで事故発生 メカニック責任者ナイジェル・ステップニーが転倒、負傷

迅速なピットワークで知られるフェラーリが犯した初歩的なミス。スペインGPの流れを大きく変えたフェラーリのピットストップ時のアクシデントは、F1マシンの給油作業のデリケートさを改めて我々に感じさせる出来事だった。

走っていたシューマッハーが1回目のピットストップを行い、タイヤ交換は無事に終了。給油を終えたフェラーリのマシンが再びコースへと飛び出して行く！……と、思った瞬間、マシンの右後方にいた給油担当のメカニックがリヤタイヤに巻き込まれる形で転倒し、ピットレーンにうずくまる。実はチームの

「F1の給油リグは常に正しい角度で突っ込まないとキチンとはまらないし、マシンが上位を走っている状態で給油担当者にかかるプレッシャーは相当なもの……。どんなに腕のいいメカニックでも、いきなり経験なしにできるもんじゃありません」と語るのはあるチームのメカニック。この教訓を生かし、今後はいざというときに備えて、給油担当のバックアップを置くことがF1の常識になるのかも知れない……。

コミュニケーションミスから、ドライバーにピット作業の進行を伝えるロリポップ担当のメカニックが、給油作業が完全に終了するより一瞬早く、シューマッハーに「GO」のサインを出してしまったのだ。
ちなみに、この事故でケガをしたのは、フェラーリのメカニック責任者を務めるイギリス人の大ヘテラン、ナイジェル・ステップニー。幸い、ステップニーのケガは左足の捻挫だけで大事には至らなかったが、フェラーリにはステップニーの代わりに、給油担当を行えるメカニックがおらず、その後のピットストップで2台のマシンが大幅にタイムロス。特にシューマッハーの2回目には、代理のメカニックが給油リグをはめ込むのに大きく手間取り、同時にピットインしたハッキネンにトップを奪われることになった。



アクシデントとトラブルで結局5位に終わってしまったシューマッハー

今季最高の予選6位獲得も 苦闘が続くBARホンダ陣営 ビルヌーブ孤軍奮闘も決勝での戦力不足は否めず

「二喜二憂？」スペインGPのBARホンダは、ジャック・ビルヌーブが予選で今季最高の6番手タイムをマークしたものの、レースウィークを通じて今回もパフォーマンスと信頼性の問題に苦しめられる結果となった。

走り始めの金曜日は油圧系のトラブルで大幅に走行時間をロス。これは油圧系に取り付けたセンサー部分からのオイル漏れという初步的なミスが原因。対策を施して臨んだ午後のセッションでもビルヌーブのタイムは21位、チームメイトのゾンタも17番手と苦しい滑り出しを見せる。今回、リヤウイングとバージボードに新しい空力パッケージを持ち込んだBARだったが、その効果は？ ドライバーはテストとのコースコンディションの違いを強調する。

しかし、肝心の土曜日予選ではビルヌーブが奮闘し、ポールポジションのシューマッハーから1秒以内につける1分21秒963で6番手！ ビルヌーブのリミットいっぱいこのドライビングがあつてこそこのタイムとはいえず、絶対的なスピード不足を指摘され続けてきたBARホンダにとって、これは大きなステップのように思われた。

ところが、日曜日の決勝レースではビルヌーブ



予選順位の向上が今後のゾンタの課題となりそうだ



ポイント圏内走行も、火災でストップ。こんなことがジャックのやる気を削がなければいいが……

ープがまたもや好スタートを決めて6番手をキープするも、その後はトップグループからズルズルと離され、ビルヌーブの後ろに大渋滞ができるいつもの展開。先行集団との2秒近いラップタイム差にはBARホンダが抱える戦力不足が浮き彫りにされていた。

結局、ビルヌーブは燃料系のトラブルから2度目のピットストップ直後に火災を起こしてリタイヤ。16番手スタートのゾンタは8位でチェッカーを受ける。

頼みの綱のビルヌーブに移籍話が飛び交う中、依然として苦しいレースが続くBARホンダ。レースの翌週からはシャシー面では初めて、ホンダ側のアイデアが導入された機構がテストされることになっている。

"24 HEURES DU MANS"2000 UNTIMED PRELIMINARY PRACTICE SESSIONS

4月28~30日 ル・マン・テストデー



奮、再び。



今年もまた、フランスの片田舎の静かな街ル・マンに
独特のエキゾーストノートがこだまする日がやってきた
サルテという幻の舞台に魅せられた男たちとマシンが
再び覇権を賭けて戦うときが刻一刻と近づいている……

Text/Andrew Cotton Translation/Sho Taguchi
Photos/Hiroaki Matsumoto

前評判とおりだったアウディ

アウディは4月30日のトライアルで優位に立ち、今年のル・マン24時間の本命と目されている。3台のR8は、午前/午後のセッションで非公式ながらトップ3を独占し、アラン・マクニッシュは午後のセッションでファステストラップをマークした。

チームヨーストが走らせる3台のR8の好走に、アウディを率いるウォルフガング・ウルリッヒも「3台ともに全くノットラブルで、3台別々のプログラムを完璧にこなせた」と、早くも午前セッションの終了後には勝利宣言とも取れるコメントをリリース。午後にマクニッシュがクラッシュ、カウルを飛ばしてピットインしたのはあいにくだったが、それにしてアウディの速さが群を抜いていたのは誰の目にも明らかだった。

一方の対抗馬と目されたパノスは、デイビッド・ブラバムによると、アウディは他のチームよりも、簡単にうまく新ル・マン用レギュレーションに適合させているようだという。逆に彼のパノスチームといえば、テストデー以前にパノスLMP1でのロードラック仕様のテストを終えていなかったために、5台のマシンがそろって一日中調整に苦労していたし、ノーススターで初めてル・マンに乗り込んできたキャデラックにおいては、ル・マンレギュレーションで0・9mm縮小されたリストラクターでのエンジン調整がうまくいかず苦戦することとなった。

今回のテストデーでは、アウディの順調振りはかなり目立っていたわけだ。昨年のトヨタもそうであったが、決勝ではそうはいかなかった。おそらくアウディも万全を期して本戦まで手綱を緩めることはないだろう。

週末に起きた一番の驚きは、ディディエ・デ・ラディゲスとミモ・スキアタレッタのチーム・ラファネッリ・ローラB2K/10が4番目に速いラップを出したことであろう。このチームは他のローラユーザーよりも長い距離のテストをこなし、準備万端整っていたのは明らかだ。午後のセッションでは、エアロダイナミクスとギヤボックスを交換し、スキ

興にカルテ



アタレツラの素晴らしい走りを実現したが、本戦での予選、決勝レースを通し勝利に絡めるかどうかは疑いの残るところだ。

一方、オランダ人ヤン・ラマースは、フランツ・コンラッドが走らせるローラB2K/10で、同様の印象を与えてくれた。チームはル・マン前のテストに制限があったようだが、ラファネッリのタイムに遅れること3秒差の9位につけた上、上位入賞を予感させる走りで大いに湧かせてくれた。

ル・マンでのもうひとつの衝撃は、フィリップ・ガシユとゲリー・フォルマートのジャッド搭載クラージュC60の速さである。ガシユが3分39秒806で5位につけただけでなく、サルテ・サーキット用に特別にデザインされたクルマが、直線コースで他車を寄せ付けない余裕の高速走行を見せたことにある。最速ラップ計測時、アウディの最速記録320.9km/hに比べ、ガシユは335.4km/hをマークしたのだ。しかしさらにガシユは新型クラージュC60シャシーのテスト不足を認め、本戦においてはもっと他車とのギャップを埋め、優勝に絡む活躍を約束した。

アンリ・ベスカローロは彼の33年間にわたるル・マンでの伝統を破り、プジョーを搭載したクラージュC52のドライバールインナップから自らを外した。オリビエ・グルイヤール、エマヌエル・クレリコ、セバスチャン・ブルディがドライブし、午前に起きた電気系統に起因するミスファイアによる遅れを取り戻し、午後には17位に入る最速タイムをマークしドラマを演出した。

レイナードの2KQシャシーは、とあるひとつのチームがシャシーをイギリスのマニユファクチャラーに送り返し、自分たちに返却する前にシャシーが抱えていた問題を解決するよう求めたことから、冬の間中非難にさらされていた。レイナードはこれに素早い対応を見せ、より強度の高いギヤボックスケースリング、新サスペンションマウント、より大きなサイズのホイールベアリングを搭載したアップライトを投入。さらに必要不可欠だったブレーキングでの性能を向上させ、エアロダイナミクスを修正することで、その責任を

"24 HEURES DU MANS"2000 UNTIMED PRELIMINARY PRACTICE SESSIONS



午後のアタックでトップタイムを奪ったのはマクニッシュ/アイエロ/オルテリが駆るアウディR8の9号車。僚友3台とともにアウディによる1-2-3独占は見事のひとつ。今年のル・マンを制するか？

テストデーとはいえ、全く危なげなかった 3台のアウディR8がトップ3を独占 対照的にパノス、キャデラックは苦闘…… 今年のパワーバランスはドイツ軍有利か

アウディに次ぐ4番手を奪ったのは、ジャッドに手を加えたラファネリV10を搭載したラファネリ・ローラ。パノス、キャデラックをも凌駕



果たした。一連の製品は、ステファン・ヨハンソンのドライブした2KQ・ジャッドの最速2位、ラップタイム6位という記録を見れば、極めて効果的だったようだ。交代ドライバーのジム・マシューズは、サーキットを1周してマシンから降りた瞬間に、「まるで18歳に若返ったような気持ちになったよ」と興奮した面持ちで語ったという。

LMP675クラスでフォルクスワーゲンの21ターボチャージャーエンジンで走るフランスのROCチームは、1週間前のモンツァで、初めて試した新しいエアロダイナミクスパッケージに同様に満足していた。ラルフ

・ケレナースは午前のトライアルで、リーク発生によりミルサンヌのストレートにオイルを撒き散らし後れを取った上に、チームの同僚クリストフ・ブイヨン、ジェローム・ボリカンドが、午後の走行中コース上にあった他車のパーツの破片を踏んでしまったため、車体にダメージを受けてしまった。2台のマシンはLMP675クラスの制限総重量である675kgを70kg近くもオーバーしていたにもかかわらず、18〜19位のタイムを出した。2台のWRプジョーは主催者であるACOの驚くべき決定によって6月のレースに招かれた。98年にセバスチャン・エンジヨラスが



エンジンに不調を抱えたキャデラック・ノーススター勢の中であって、最上位はフランスのDAMSが走らせた3、4号車だったのは皮肉な結果

杜絶な死を遂げた。いまたに一体成形のボディワークに覆われたシングルシート車の車体を使用しているこのマシンは、最後の3回の走行で3回ともクラッシュしていたというのに。その代わり、アスカリ、ハリアー、ルークのボルシェに加え、デボラBMWは6月のレースには招かれなかった。また、マンゼイ・ボルシェ2台のうち1台は、車検に通らず日曜のテスト走行ができなかった。

バイパー対コルベットの混戦か

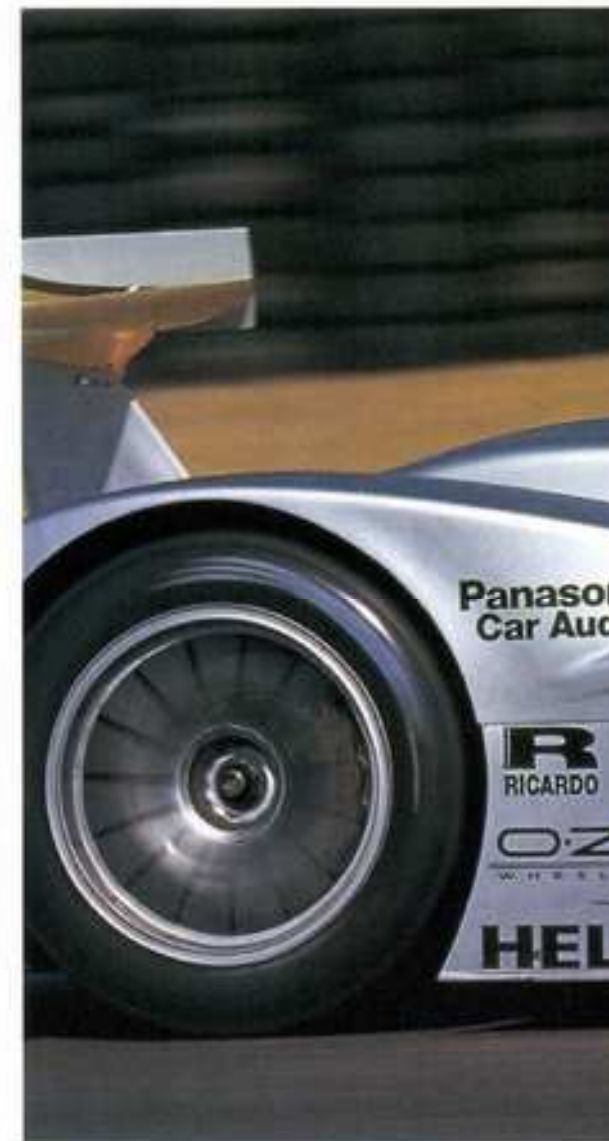
GTSクラスは、バイパーGTS R/Tと



LMGTSはオレカのバイパーがトップタイムも、コルベットも肉薄



なんと335km/hをマークし度肝を抜いたクラージュC80ジャッド



JAPANESE LE MANS CHALLENGER

チームタイサン念願のル・マンへ 寺田陽次郎はWRで22回目の参戦に

今年はLMP900クラス以外にも日本勢が参戦するが、チーム・タイサンもついに念願のル・マン挑戦を果たした。「エンドレスと共同開発したブレーキシステムは、1回交換で24時間を走破できる高い耐久性を持つもの。タイヤも耐久性を重視し、ピットインのロスを減らす工夫をしている」と千葉泰常監督。「ル・マンで使うGT3Rは新車で剛性も高いし、フィーリングはすごくいい」と松田秀士が好感感を語れば、福山英夫も「LMGTクラスはみな道具が同じだから激戦りだけど、あのカラーリングのマシンのル・マンのパドックにいるということがうれしい」と本戦への抱負を語った。

また、オリジナルマシンであるオートエクゼLMP-Xでの参戦は果たせなかったが、ミスター・ル・マンこと寺田陽次郎もWRブジョーをドライブし、今年も22回目のル・マン24時間への挑戦を果たすほか、羽根幸浩と池谷勝則もフライジנגター・モータースポーツのボルシェ911GT2をドライブすることとなった。



ル・マン24時間に挑むチーム・タイサン。JGTC同様結果を期待したい



寺田はWRブジョーで22回目の参戦に



羽根、池谷はLMGTSクラスを戦う

コルベットC5-Rでそれぞれ栄誉をかけて戦った、デイトナ24時間の主役であるクライスラーとゼネラルモーターズの両雄によって、最もエキサイティングなレースになりそうな様相を呈している。GMは自らの努力によってル・マンデビューを飾るが、レースまでの1カ月間にさらに改良を重ね、バイパーを激しく追い上げることであろうし、レース中も良い位置をキープできるはずだ。また、フライジングター、コンラッド両社に代表される、熟成されたボルシェ911GT2は、ワークスマシンとしては周囲から後れを取っており、

このクラスでの優勝争いに絡むためにはかなり苦労するだろう。LMGTクラスでは、ボルシェが優勝する公算が高い。というのも、それ以外のマニユファクチャラーのマシンがエントリーしてないからだ。ダーク・ミュラー、ポプ・ウオレック、ルーカス・ルールの運転するドイツ・バイパーのボルシェは、一様に同クラスの他車よりも1周で6秒は速いとみられている。しかし、このクラスでは接近戦の様相を呈しているため、誰が2位、3位、4位を取るかは全く闇の中といった状況だ。

Le Mans TEST DAY

順位	No.	クラス	ドライバー	チーム	マシン	セッション1	セッション2	最高速
1	①	LMP900	A.マクニッシュ/L.アイエロ/S.オルテリ	アウディ・スポーツ・チーム・ヨースト	アウディR8	3'40"02	3'36"62	313.9km/h
2	②	LMP900	E.ピロ/チ.ピスラ/B.クリステンセン	アウディ・スポーツ・チーム・ヨースト	アウディR8	3'37"35	3'37"21	320.9km/h
3	③	LMP900	M.アルボレート/R.カペッロ/C.アプト	アウディ・スポーツ・チーム・ヨースト	アウディR8	3'38"46	3'37"69	312.8km/h
4	④	LMP900	D.スキアタレラ/D.デ.ラディグス	チーム・ラフネネリ	ローラB2K10・ジャッド	3'43"19	3'38"80	308.6km/h
5	⑤	LMP900	P.ガッシュ/G.フォルマート	SMG	クラージュC80・ジャッド	3'45"73	3'39"80	335.4km/h
6	⑥	LMP900	S.ヨハンソン/G.スミス/J.マシューズ	ヨハンソン/マシューズ	レイナード2K0・ジャッド	3'44"41	3'40"31	321.7km/h
7	⑦	LMP900	勲山 正徳/山 正徳/鈴木 利男	TV Asahiチーム・ドラゴン	パノスLMP・フォード	3'46"53	3'40"54	314.6km/h
8	⑧	LMP900	D.ブラバム/J.マグヌッセン/M.アンドレティ	パノス・モータースポーツ	パノスLMP・フォード	3'47"61	3'41"56	316.8km/h
9	⑨	LMP900	J.ラマース/T.コネル/P.コックス	コンラッド・モータースポーツ	ローラB2K10・フォード	3'46"10	3'41"89	314.8km/h
10	⑩	LMP900	加藤 寛樹/O.コネル/P.ラフネネリ	パノス・モータースポーツ	パノスLMP・フォード	3'47"18	3'42"07	316.7km/h
11	⑪	LMP900	E.コラル/E.ベルナル/F.モンタニー	DAMS	キャデラック・ノーススター	3'44"34	3'43"43	319.5km/h
12	⑫	LMP900	M.グーセン/C.ティンソー/K.コルビー	DAMS	キャデラック・ノーススター	3'44"84	3'44"46	310.1km/h
13	⑬	LMP900	J.ニールセン/B.テイリング	デン・ブラ・エイビス	パノスLMP・フォード	3'48"14	3'44"63	308.8km/h
14	⑭	LMP900	土屋 圭市/近藤 真彦/飯田 豊	TV Asahiチーム・ドラゴン	パノスLMP・フォード	3'46"53	3'45"92	311.3km/h
15	⑮	LMP900	M.アンジェリ/W.テイラー/E.パン・デ・ゴール	ビル・ライリー	キャデラック・ノーススター	3'46"19	3'49"62	311.0km/h
16	⑯	LMP900	G.リース/J.M.グーノン/F.ブシャー	トーマス・ブシャー・プロモーション	BMW V12LM 98	3'49"04	3'46"22	313.9km/h
17	⑰	LMP900	E.クレリコ/D.グレイヤール/S.ボルディ	ベスカローロ・スポーツ	クラージュC52・ブジョー	3'48"68	3'46"25	316.5km/h
18	⑱	LMP675	R.ケルナス/D.トリエン	ROC	レイナードVW	ノータイム	3'47"15	300.3km/h
19	⑲	LMP675	J.C.プリオン/J.ゴリカン	RDC	レイナードVW	ノータイム	3'47"39	301.1km/h
20	⑳	LMP900	Y.ダルマス/D.ベレッタ/N.ミナシアン	ORECA	レイナード2K0・クライスラー	ノータイム	3'48"86	296.6km/h
21	㉑	LMP900	F.ラコリス/E.ライツィンガー/A.ウォレス	ビル・ライリー	キャデラック・ノーススター	ノータイム	3'49"62	317.6km/h
22	㉒	LMP675	R.バランドラ/B.ブーベ/X.ボンビドー	WR	WRブジョー-675	ノータイム	3'55"30	302.4km/h
23	㉓	LMP900	O.ベレッタ/N.ミナシアン	ORECA	レイナード2K0・クライスラー	ノータイム	3'57"73	281.9km/h
24	㉔	LM-GTS	K.ベンドリンガー/E.アーチャー/D.デュビ	ORECA	クライスラー・バイパー-LM GTS R/T	ノータイム	3'58"45	計画できず
25	㉕	LM-GTS	M.デュエツ/P.ハイスマン/D.ドノビュー	ORECA	クライスラー・バイパー-LM GTS R/T	ノータイム	3'58"76	計画できず
26	㉖	LM-GTS	A.ビルグリム/K.コリス/F.フェロン	コルベット・レーシング	コルベットC5-R	ノータイム	3'59"10	計画できず
27	㉗	LM-GTS	R.フェローズ/C.キエフェル/J.バル	コルベット・レーシング	コルベットC5-R	ノータイム	4'00"05	計画できず
28	㉘	LM-GTS	N.アモリ/A.ベルトワーズ/V.ボッセ	ORECA	バイパー-LM GTS R/T	ノータイム	4'01"33	計画できず
29	㉙	LMP675	S.ブレ/S.ダウディ/寺田陽次郎	WR	WRブジョー-675	ノータイム	4'05"97	301.0km/h
30	㉚	LMP675	S.マックスウェル/J.グラハム	マルチメディア・モータースポーツ	ローラB2K40・ニッサン	ノータイム	4'08"46	計画できず

*主催者からの正式発表がないためすべてタイムは非公認

**タイム計測のないテストデーながら
影山正美が7番手に食い込む好走!
初ドライブの近藤真彦もマシンに慣れ
狙うは日本人組による表彰台の頂点だ**

2月末のロードアトランタで感触を確かめた
バノス・スパイダー-LMP1を駆って
サルテに乗り込んだチーム・ドラゴンは
大きなトラブルもなく無事に本戦に駒を進め
残るは、6月17~18日を迎えるばかりとなった

Text/Racing on

Photos/Hiroaki Matsumoto, Ken Kawakita



走行前日の29日、シート合わせを行った近藤。国光監督、飯田章らが見守る中、初ドライブに向け着々と準備は進められていった

テレビ朝日レーシングプロジェクト・チーム・ドラゴンのドライバーたちが、ル・マン24時間の舞台であるサルテ・サーキットに集結した。監督となった関谷正徳、そして影山正彦・正美と組むこととなった鈴木利男は残念ながら参加できなかったが、監督となった高橋国光と新たに加わった近藤真彦が姿を見せ、その舞台と相まっていやがうえにも興奮気は盛り上がる。

テレビ朝日レーシングプロジェクト チーム・ドラゴンに 勝機アリ!

近藤真彦、バノス初ドライブ

今回のテストデーの目的としては、初めて走るル・マンでのマシンの感触を確かめ、セッティングを進めることに加え、今回初めてバノスLMP1のステアリングを握ることにする近藤に、少しでもこのマシンでの経験を積んでもらう必要があったことはいままでもない。したがって、土屋圭市、飯田章とも



"24 HEURES DU MANS"2000
UNTIMED PRELIMINARY PRACTICE SESSIONS



午前中はマシンチェックのみ、午後も時間切れのためQFタイヤを1セットしか試せなかった土屋だが、22号車も14番手に入った



近藤も午後にはパノスというマシンの感触をつかんだようだ



午後に乗った正美は、7番手に食い込む走りを見せた

に近藤の乗る22号車はできるだけ近藤に走行時間を設けることとなった。4月28日には車検を終え、走行前日の29日には近藤が入念にシート合わせを行い、準備を整える。

4月30日、午前8時から開始された2時間のセッション。22号車は、「今日はとにかくマツチに慣れてもらわないとね」という土屋が最初に約30分ほどマシンチェックのためドライブしたあと、飯田に交代するまでの約1時間、実際の走行時間で30分ほどが近藤のパノス初ドライブとなった。じっくりと感触を確かめるように周回を重ねた近藤は、「まだまだ慣れるというところまではいってないけれど、今日は午後も結構乗せてもらえる予定なので、大丈夫でしょう。パノスはやっぱりリストレートが速くて直線で楽させてもらおう感じがな」

と、午前中の印象を語った。

午後2時からのセッションでは、最初から近藤がドライブ。こちらのセッションでも、QFタイヤをトライする土屋に交代するまで、近藤が約40分程度を走り込んだ。

「慣れば乗れないクルマじゃないとは思ってたけど、ああいう特殊なクルマだから乗り方もそれなりに変えないと。それを言葉で他のドライバーから聞くのと、実際に自分が乗って学ぶこととのギャップがあったけれど、午後乗って『こう乗るんだ』っていうのが少し分かってきました。体力的にも問題ないし、今日みたいな乗るんだったらパワステもいらなかな」と語った近藤は、「あれくらいクルマになると、テストデーで30分、40分乗っただけで、じゃあ24時間のレースをしてくだ

7番手に食い込んだ23号車

一方、23号車をドライブしたのは影山兄弟。午前中を正彦、午後を正美が担当することとなったが、走り出してすぐパノスチーム全下

ライバーが感じたリヤのナーバスな挙動が問題となった。3分46秒5という、午前中10番手となるまずまずのタイムをマークしたものの、「普段公道のル・マンは、最初のセッションは滑るって聞いていたけど、本当にすく路面が悪かった。でも、それよりもリヤが不安定で攻めるというレベルにない」と正彦。

この問題に関して寺本浩之エンジニアは、「路面なのか、タイヤなのか、サスの原因が、空力なのか……。まずリヤの不安定さの原因を探るために、いろいろやってみました。サスのバランスも、リヤの動きをマイルドにしてみたり」と、さまざま策を講じた。「で、結果的にこれは空力なのではないかと思いましたが、アメリカチームと同じセットで走り出したのですが、後ろの下面に空気が流れていないのではと。で、現場で対策できることを試していた結果、最終的にリヤの車高を少し下げて前から入る空気を増やしてやったら、かなり改善することができました」

結局、その原因がつかめてQFタイヤを試せたのは、正美がドライブした午後の12周終了時点。当初は3セット予定していたQFタイヤも、2セットがやっとだった。

「セッションの最後に2セット目を投入したのが16周目。その次の17周目に3分40秒5のベストが出たんです。寺本エンジニアの言う

ベストタイム、3分40秒5は、テストデー全セッションを通じ、パノスワークスをも上回る7番手に食い込む好タイムであった。「現場でできる、こまかし合戦に勝ったというだけですが、でも、正彦、正美のふたりのドライバーのコメントが的確だったからこそうまくいったと思います。本戦でも、アメリカチー

ムと同等以上には彼らを走らせたい」とタイム計測さえ行わないテストデーとはいえ、好パフォーマンスを見せたテレビ朝日レーシングプロジェクト。巨大なマニユアラクターがひしめく中で、郷和道総監督以下、スタッフ全員が厳しいながらも「勝機あり」と感じたのではないだろうか。



郷和道総監督（右）も、今回のパフォーマンスにはまずまずの手応えを感じたはず。本番にも期待が掛かる





すっかりチームの一員となってル・マンに乗り込んできた加藤寛規。今回は思うようなパフォーマンスを見せられなかったが、本戦ではやってくれそうだ。

2度目のル・マンは アウディと真剣勝負!

パノスワークス加藤寛規・テストデーでの手応え

Text/Racing on Photos/Hiroaki Matsumoto

昨年チーム郷のBMW V12 LM98で初めてル・マンに挑んだ加藤寛規。「海外で走りたい、自分を試してみたい」と1年前に語っていた加藤ではあるが、同じル・マンのサルテ・サーキットにあっても、今年は念願かなってパノスワークスの一員として乗り込んできており、昨年とは精神状態も加藤自身の置かれて

いる状況も全く違っていた。1年ぶりのル・マンの印象は、と尋ねると「今年はメーカーが少ないので少し寂しいかな。でもチャンスあり! 外国人(フランス人)にも慣れたし、コースも去年と変わっていない」と加藤は臆するところがなかった。見るものすべてが新鮮で、なんでも吸収し

てやろうという姿勢が見られた昨年に比べ、今年の加藤はル・マンに仕事をしにきた、ひとりのプロであった。当然チーム内での役割も最初からプログラム化されていた。加藤がジョニー・オコネル、ピエール・アンリ・ラファネルとともにドライブするパノス・スパイダーLMP1 12号車の担当エンジ



ロングランを終った後はQFでのアタックも予定されていたが、残念ながらセッティングに終始してロングランもほとんどできなかった

ニア、シリッシュ・ピッサはこう語った。「午前中はジョニーのドライブでタイヤチョイスとセッティングの調整をしたあと、ヒロキには午後満タンのロングランをしてみよう。プログラムがうまく進めば、QFタイヤでアタックしてもらおうつもりだ」アタックしたとすれば、どのくらいのタイムが出せそうか、という問いにシリッシュは「まあ、3分15秒くらいかな」と笑った。到底クリアできないタイムだが、そのジョークを受けた加藤も、「15秒で走るんなら、多分僕らはこのあとのシルバーストンのALMSは出られなくなるよ。クラッシュしちゃうだろうから」と笑いながらやり返す。チームに合流して4カ月ほどたというのに、加藤はすっかりパノスのメンバーとなっていた。

崩れたテストプログラム

しかし、12号車のテストデーのプログラムは、すぐに状況が変わってしまう。走り出してからすぐに、リヤの不安定な挙動が問題となったのだ。マシンの空力バランスが悪かったのだが、ル・マンのマシンレギュレーションが変わったことで施してきた対策が十分ではなかったのが原因だった。結局、午後のセッションの最初からステアリングを託された加藤も、1時間10分走って計測はわずかに4周のみで、セッティングに時間を費やしてロングランどころではない。当然QFも履くこ

とができなかった。

「レース用ミディアム、フルタンクで3分43秒9くらい。ボルシェコーナーでアウディがクラッシュして、それで邪魔されたんです。それがなければ43秒フラットくらいだったでしょう」と加藤。しかし、いずれにしても不完全燃焼の走行。最終的に、12号車のベストはオコネルのマークした3分42秒フラットで、10番手あたりに落ち着くこととなった。

「走り出す前も、特に緊張もしなかったし、いつもと一緒じゃなかった。ただ、ローラやレイナード、クラージュなんかにも負けて、まさか、こんなはずじゃと思いました。クルマもアメリカのときは別物って感じだったし、確かにアウディは速いし強い。でも、同じくらいにはなると思う」と加藤。ストレスのたまる1日となったが、冷静にこう分析した。

「今回のアウディとパノスのアメリカチームとの差は5秒。お互いにQFタイヤは今回使わなかったけれど、パノスも実際にはやっぱり他よりも速いと思う。今後6月までは今回の空力パーツの見直しをすることになると思いますが、5月の第2週にスパでテストをすることになりましたし、大丈夫でしょう」

チームがル・マン用空力セットを外してしまっただけから、残念ながらアウディに食らいつけなかった今回のパノスチームだが、その中であって日本人傭兵ともいえる加藤は、虎視眈々と2回目のル・マンでさらなるステップアップを狙っているのかもしれない。



パノスで戦う2度目のル・マン。加藤はどう戦うのか

"24 HEURES DU MANS" 2000 UNTIMED PRELIMINARY PRACTICE SESSIONS



プライベートターの咲かせる花

どんな時代も、ル・マンはプライベートターのことを忘れない。いかに多くの自動車メーカーが押し寄せ、巨額の資金を注ぎ込んで戦いを繰り広げて、いつもどこかに「草レースの匂い」が感じられるのが、ル・マン24時間というレースの不思議なところであり、また魅力でもあると思う。豊饒というよりは、むしろ過剰といった方がふさわしい昨年の「ワークスGT大戦」で荒れ果てた大地からは、早くも多種多様な小規模チームからのエントリーが、ここぞしか見ることのできない「固有種」の花を咲かせている……。

この傾向の追い風となったのが、今年のル・マンの主役が屋根付きのGTプロトからオープントップの2座席プロト、いわゆるLM Pクラスへと移ったことだ。ヨーロッパを舞台としたFIAスポーツプロトタイプカー選手権やドン・パノス氏のALMSによって、2座席オープンプロトというカテゴリーが再

2000年ル・マンに挑んだ 異形の怪物マシンたち

レギュレーション変更が呼び寄せた
変わりダネの数々

Text/Ken Kawakita Photos/Hiroaki Matsumoto, Ken Kawakita

びふたつの大陸に根を生やし始めたことで、レイナードやローラといったコンストラクターに新たなビジネスチャンスが生まれただけでなく、2座席プロトタイプという比較的シンプルなマシン構成やハイテクを巧みに規制したレギュレーションが、小規模コンストラクターや新興チームにも現実性を帯びた。挑戦の動機を与えることにもなった。

もちろん、無責任に「プライベートター時代の回帰」などと宣言するほど、今年のル・マンが甘いというわけではない。事実、非計時セッションによる「選考」という、極めてイレギュラーな形で本戦出場車48台を選んだ今回のテストデーでもアスカリ、ハリアー、そしてデボラの1台が出場資格を失い、夢の遠さを思い知らされることになった。

それでも夢は続く。彼らはまた、「ここ」や「ここ」にやってくる。1年後、そして2年後、そう、今や「ワークス」に数えられるようになったあのパノスだって、ほんの3年前までは単なる「異形」の代表格だったではないか……!?



BMW V12 LM98 (LMP900)

トーマス・ブシャーは昨年同様、98年仕様のBMWワークスマシンでエントリー、実績のあるマシンだけに信頼性は高い。「マシンの仕様? 去年から何も変わっていない、あのままさ! ただし、グッドイヤータイヤがちょっとねえ……」とはドライバーのひとり、ジェフ・リース。昨年もドライブトレインにトラブルを抱えながらも完走。BMW自慢の6.0L V12エンジンの安定したパワーはプライベートター勢の中であって大きな武器だ



ASCARI A410 JUDD (LMP900)

イギリスで小規模生産のスポーツカーを販売するメーカー、アスカリが独自のシャシーとともにル・マン初挑戦。エンジンはジャッドV10を搭載する。ただし、準備の遅れから、サスペンションなどの一部にローラのパーツを流用、シーケンシャルギヤボックスも間に合わず、Hパターンのギヤボックスを搭載と、まだ「暫定仕様」というのが現実。今回のテストデーでは満足に周回することができず、あえなくテストデーにて「足切りとなった



REYNARD 2KQ MOPAR (LMP900)

最も手軽に手に入る市販シャシーがレイナード2KQ。クライスラーワークスとして参戦する名門オレカは、このシャシーにクライスラー傘下の「モーパー」が準備した6.0LのモーパーV8を搭載する。ドライバーと同時にプロジェクトのキーパーソンでもあるヤニック・ダルマスによれば「エンジンの開発はまだまだこれから……」とのことだが、来季はキャデラックに対抗してオリジナルマシンを造ってくる可能性もありそうだ……。



HARRIER LR10 LMP1 PORSCHE (LMP900)

アスカリ同様、今回のテストデーで本戦への出場権利を失った、イギリス製ワンオフマシン。エンジンはポルシェの3.8Lを搭載する。今回のテストデーではエンジンブローに見舞われ、満足に走ることができなかった。「ハリヤー・イズ・バック!」という威勢のいいキャッチフレーズを掲げて登場したものの、マシンの構成はやや古臭く、なにやら怪しげな雰囲気? 完全に趣味の世界という風に理解できなくもないが……。



COURAGE C60 JUDD (LMP900)

非公式ながら、今回のテストデーで総合5番手のタイムをマークしたのはスピーディ/モービルカラーをまとった最新の? クラージュC60。こちらはジャッドV10を搭載する。エンジンという面で見ると以前のポルシェ水平対抗6気筒に代わって、このジャッドがプライベートターに最も手ごろなパワープラントか? ラファネリV10 (母体はジャッド) を加えると、合計4台がジャッドエンジンを搭載している。ちなみに排気量は4.4L



COURAGE C52 PEUGEOT (LMP900)

ル・マン・ベスカロロ・スポールからエントリーしたクラージュC52はプジョー307用のエンジンを550馬力までチューンして搭載。エンジンの開発にはプジョー・スポールも協力しており、設計年次の古いシャシーながら、なかなか侮れない速さを見せる。今回、御大のアンリ・ベスカロロはステアリングを握らなかつたが、懐かしのF1ドライバー、オリビエ・グレイヤールがドライバーのひとりだったりして、このあたりの人選もル・マンの妙!



DEBORA LMP BMW (LMP675)

フランスのデボラはLMP675クラスに2台がエントリー。エンジンは3.2LのBMWでハイニ・マーダーのチューン。ギヤボックストラブルでピットに止まっている時間の長かった31号車は、アスカリ、ハリアーと同様、本戦出場への望みを断たれてしまった。今回は紹介できなかったものの、LMP675クラスにはこの他、フォルクスワーゲンの3.0Lエンジンを搭載したROCや、WRプジョーなどの「珍車」ぞろい。マニアにはこたえられない注目のクラスだ



REYNARD 2KQ JUDD (LMP900)

「とりあえず、コレだけそろえればル・マンでソコソコ楽しめませう」という具体例がコレ。レイナードとジャッドとソコソコのドライバーを集め、ソコソコ走ってゴールに着けば、ソコソコの結果は期待できそうな今年。アメリカからエントリーのヨハンソン・マシューズレーシングでステアリングを握るのはおなじみステファン・ヨハンソンだ。レイナード勢で唯一ジャッドを搭載しテストデーは6番手。ライバルはモーパーを積むオレカ



LOLA B2K/10 RAFANELLI (LMP900)

「何だこりゃ? 船かよ?」と思わず言いたくなりそう不思議なノーズ形状。搭載エンジンのラファネリは御大ラファネリ氏曰く、「ジャッドV10にイタリア風味を加えたもの……」だそうで、全然違そうに見えないのに、コレが「速い!」今回はアウディ勢に続く4番手タイムをマーク、ALMS第2戦のシャーロットでの3位入賞はフロックではない! ちなみにこのローラシャシーはトム・コロンネルも加わるゼッケン20のチームオランダも使用



MOBIL 1 GRAND PRIX DE FRANCE
MAGNY-COURS 2000

FRENCH F3

福田良

フランスF3第4戦マニ-クールで
待望のポールtoフィニッシュ!

涙の初優勝!

フランスで戦い続ける期待の日本人ドライバー、福田良が快挙達成!
2年目のシーズンを迎えた今年は開幕戦から常に表彰台をキープする好調さをみせていたが
4戦目にして、ついに念願の頂点に立ち、センターポールに日の丸が掲げられた

5月9日、マニ-クールで行われたフランスF3選手権の第4戦で、ついに福田良が初優勝を飾った。日本人ドライバーの海外F3での総合優勝は、91年野田英樹がイギリスF3のシルバーストンで優勝して以来、実に9年ぶりの快挙だ。

表彰台の中央に立ち、歓喜する福田は君が代を聞き終わると、堂々とシャンペンを開けた。

このレースで福田はポールポジションを獲得。スタートもばっちり決めて、どんどん後続を離していった。しかもあと1周を残したところでベストラップを出すという好調さだった。18周のレースを終えてみれば、2位のコシエを7秒以上もブツチぎっていた。

「今日のレースはパーフェクトだった。スタートも最高だったし、レース中の走りも文句なかった。最高ですわね」

福田は今季開幕戦のノガロから2位、3位と絶好調のスタート、このマニ-クールに來ても第3戦では2位になっていた。そこまでのリザルトを見れば、一度も表彰台を降りておらず、堂々のランキングトップを維持していた。この優勝も時間の問題と言われていたが、4戦目にして早くも優勝を果たした。福田が本来



予選では完璧な走りを決め、ポールを獲得

ドイツでも負けてない! 金石年弘が優勝&2位 本番の独F3に向け 準備は完璧に整った

5月6~7日にハンガロリンクで行われたF3レースで、金石年弘が第1レースで優勝、第2レースでも2位入賞した。ただし、これはドイツF3のシリーズ戦ではなく、「チームメイトにハンガリー人がいるし、練習がてらチームの判断で参加することになった」(金石)もの。12~13台の参加車両も金石の所属するGMモータースポーツのみがダラーラF300で、後はみな型落ちだったという。

予選1回目はニュータイヤを履く前にスピン、ガードレールに接触したために、そのままセッション終了となった金石だったが、3番グリッドを獲得。予選2回目はトップタイムで走行をやめた直後に僚友のトニー・シュミットに逆転されたものの2番手となった。

土曜の予選終了後に行われた第1レースでは、1台かわして2番手に上がった金石だったが、「シリーズ戦でもないし、無理をするな」というチームの指示で2番手キープに。ところが、最終ラップにトップのシュミットがスピンアウトし金石に優勝が転がり込んだ。「よかったなとか周りに言われても、あんまりうれしくなくて……」と金石。思わぬところで海外初優勝を飾ることとなった。

翌日の第2レースでは「事前にスタート練習していたのが影響してか、ボールのシュミットと2台でストールして(笑)」と、追い上げたものの2位に終わった金石だったが、このままの勢いで5月28日のドイツF3第3/4戦ホッケンハイムでの活躍を期待したい。



ボールポジションから見事なスタートを決め、周回を重ねるごとに後続マシンを引き離していった

でも本来しゃべれる英語に加え、フランス語も流暢にしゃべるようになった。その後は、97年にはフォーミュラ・ルノーにステップアップ。98年には同選手権で3勝して、ランキング3位になった。昨年、ようやくフランスF3にステップアップすることになったが、初めて乗るF3マシンに戸惑い、手こずりながら最初のシーズンを終えた。他の多くのドライバーがダラーラを使うなか、福田のチームはマルティニを使っていた。結果的に最高位は4位だったが、これで満足するわけもなく、今年は長年在籍したラ・フィリエールからLDオートスポーツに移籍した。福田の担当エンジニアはステファン・サラザンらを育て、福田の走りをよく理解しているという。シーズンオフのテストから順調で、開幕ダッシュにつながったのだ。

福田は10歳の時、日本でカートを始め、95年にはアジアパシフィックGPのICAクラスで優勝もしている。その後96年、16歳になった時にラ・フィリエールのスカラシップを獲得して、フランスに渡った。もちろん、フランス語がしゃべれたわけではなかったが、以後のレース活動のすべてをフランスで過ごした。今では本来しゃべれる英語に加え、フ

ランス語も流暢にしゃべるようになった。その後は、97年にはフォーミュラ・ルノーにステップアップ。98年には同選手権で3勝して、ランキング3位になった。昨年、ようやくフランスF3にステップアップすることになったが、初めて乗るF3マシンに戸惑い、手こずりながら最初のシーズンを終えた。他の多くのドライバーがダラーラを使うなか、福田のチームはマルティニを使っていた。結果的に最高位は4位だったが、これで満足するわけもなく、今年は長年在籍したラ・フィリエールからLDオートスポーツに移籍した。福田の担当エンジニアはステファン・サラザンらを育て、福田の走りをよく理解しているという。シーズンオフのテストから順調で、開幕ダッシュにつながったのだ。

福田はフランスに来てからもずっと「F1ドライバーになることしか考えてない」と言い続けてきた。常に頭の中は、F1のことだ。フランスF3で好成績で収め、マルボロ・マスターズやマカオGP、コリアGPなどにも参戦し、いいリザルトが残せれば、今後の道はおのずと開けてくるだろう。

また、この福田と佐藤、金石の3人の日本人ドライバーは、マスターズやマカオなどのインターナショナルF3で直接対決することになり、そういう意味でも注目が高まる。F1に日本人ドライバーのいない今、次世代F1ドライバー候補となる彼らの活躍に、大いに期待したいものだ。

福田はフランスに来てからもずっと「F1ドライバーになることしか考えてない」と言い続けてきた。常に頭の中は、F1のことだ。フランスF3で好成績で収め、マルボロ・マスターズやマカオGP、コリアGPなどにも参戦し、いいリザルトが残せれば、今後の道はおのずと開けてくるだろう。

福田はフランスに来てからもずっと「F1ドライバーになることしか考えてない」と言い続けてきた。常に頭の中は、F1のことだ。フランスF3で好成績で収め、マルボロ・マスターズやマカオGP、コリアGPなどにも参戦し、いいリザルトが残せれば、今後の道はおのずと開けてくるだろう。



「前のクルマのランプだけを見て走った」と福田

RESULT/Round 3 (TOP10)

順位	No.	ドライバー	チーム	マシン/エンジン	タイム	予選順位/タイム
1	⑤	J.コシェ	Signature elf	ダラーラF399・ルノー	34'10"796	1/1'31"880
2	⑨	福田 真	LD Autosport	ダラーラF399・ルノー	34'11"839	4/1'31"955
3	⑧	J.ベルトワーズ	ASM elf	ダラーラF399・ルノー	34'12"173	2/1'31"919
4	④	L.ラセール	LD Autosport	ダラーラF399・ルノー	34'30"698	8/1'32"551
5	⑩	Y.シュローダー	Promatecme Junior	ダラーラF399・ルノー	34'35"702	7/1'32"725
6	④	M.ザンガレリ	Signature elf	ダラーラF399・ルノー	34'36"175	6/1'32"765
7	⑩	M.アンブローズ	Mygale	マルティニMK79・ルノー	34'40"133	10/1'32"957
8	①	R.デュマ	La Filiere elf	マルティニMK79・オペル	34'44"515	11/1'33"050
9	⑧	A.ジョーンズ	La Filiere elf	マルティニMK79・オペル	34'51"043	14/1'33"863
10	⑧	J.ビグ	Mygale	ダラーラF399・オペル	34'53"476	15/1'34"263

・優勝スピード: 164.131km/h
 ・最速ラップ: 福田 真 (ダラーラF399・ルノー) 1'32"607 165.214km/h 11周目
 ⑧No.14、No.16はBクラス

RESULT/Round 4 (TOP10)

順位	No.	ドライバー	チーム	マシン/エンジン	タイム	予選順位/タイム
1	⑨	福田 真	LD Autosport	ダラーラF399・ルノー	28'03"876	1/1'31"538
2	⑤	J.コシェ	Signature elf	ダラーラF399・ルノー	28'11"257	2/1'31"596
3	④	M.ザンガレリ	Signature elf	ダラーラF399・ルノー	28'12"685	5/1'31"887
4	⑧	L.ラセール	LD Autosport	ダラーラF399・ルノー	28'13"822	4/1'31"881
5	①	R.デュマ	La Filiere elf	マルティニMK79・オペル	28'23"433	
6	①	J.アンダンソン	La Filiere elf	マルティニMK79・オペル	28'24"229	
7	⑧	J.ベルトワーズ	ASM elf	ダラーラF399・ルノー	28'25"719	
8	⑤	Y.シュローダー	Promatecme Junior	ダラーラF399・ルノー	28'26"766	
9	⑩	M.アンブローズ	Mygale	マルティニMK79・ルノー	28'27"364	
10	⑦	T.モンティロ	ASM elf	ダラーラF399・ルノー	28'29"392	

・優勝スピード: 163.551km/h
 ・最速ラップ: 福田 真 (ダラーラF399・ルノー) 1'32"682 165.081km/h 17周目

POINT STANDING

1	福田 真	68
2	J.コシェ	57
3	R.デュマ	46
4	M.ザンガレリ	43
5	J.ベルトワーズ	39
6	L.ラセール	38
7	J.アンダンソン	28
8	M.アンブローズ	27
9	Y.シュローダー	25
10	T.モンティロ	20
10	T.ゴメンディ	20
12	Y.キン・リー	10

今シーズン、ポイントリーダーの座はまだ誰にも譲っていない





こちらはオペルのエース、マヌエル・ロイターが乗るアストラV8クーペ



昨年までベクトラでSTWを戦っていたエリック・エラリーも参戦

DTM

熱烈な人気を集めながらも廃止されることになってしまった最高峰ツーリングカーレースドイツ・ツーリングカー選手権が今シーズン、ついに復活する新規定のもとで開発されたオベルのニューマシンの独占撮影に成功した。迫力あるマシンのディテールをとくにご覧あれ!



オベルが新生DTMに投入するアストラV8クーペを超接近撮!

これがDTMマシンだ!

また、搭載されるエンジンも市販車とは異なる4とV8とされており、オベルの場合には同じGMグループの1.8リットルオーロラV8がベースとなっている。ちなみにこのエンジンは同じようにモディファイされてキャデラックのル・マンカー、ノーススターLMPにも搭載されているものだ。

まず右の写真を見てほしい。巨大なオーバードライバーが装着されたワイドボディがまず目に飛び込んでくる。かつてのDTM/ITCマシンを彷彿とさせる迫力あるスタイリングはツーリングカー好きならずとも圧倒されるものだ。

このマシンのベースとなったのは先ごろ発表されたアストラV8クーペ、ヘッドライトやテールランプなどは市販車のものでそのまま使われている。ルーフィングやフロントノリヤ形状などボディのシルエットは市販車そのままのように見えるが、しかしその中はチューブラーフレームのシャシーとカーボンファイバー製のモノコック。見た目は市販車のイメージを持つツーリングカーでも、中身は専用シャシーのモンスターマシンなのだ。

今シーズンから復活する注目のシリーズ、ドイツ・ツーリングカー選手権(DTM)。参加メーカーやチーム、ドライバーも決まり、5月28日の開幕戦へ向けて、最後の調整が進められている状況だ。すでにお伝えしているとおり、今年はおベル、メルセデス・ベンツ、そしてアウディという3メーカーが参戦を決めているわけだが、その中でオベルの新しいDTMマシン、アストラV8クーペの実車に触れることができたのでここで紹介しよう。



安全性が最優先されたコックピット

高騰を抑えるために指定部品製が取られており、他のマシンと共通のものが装着されている。また、同じ理由でエアロパーツ類も共通化が図られていて、リヤウイングやディフューザーについても全車共通となる。

この新生DTMはもちろん、かつてのDTM/ITCをベースに誕生したものであることは言うまでもないが、メーカー間の競争が激化して結果的に廃止に追い込まれた前シリーズの反省点を生かし、レギュレーションが煮詰められた。メルセデス、オベル、BMWの3社の代表がミーティングを行って、その内容をまとめていったというが、それだけに実に細かい規定が設けられている。前述したように機能パーツが制限されているだけでなく、ABSやトラクションコントロールといった電子デバイスも完全に禁止され、コスト削減が徹底されている。また、エンジンも4と以下の8気筒エンジンとされ、構成パーツの重量などが制限される。

オベルは8台(シーズン途中からは9台)のアストラV8クーペを新生DTMに投入する。このほか、メルセデスも8台のCLK、DTMを、またアウディは4台のTTクーペを出場させる。全21台の新型DTMマシンが早くも集結する今シーズン、ホッケンハイムでの開幕戦はもうまもなくだ。

オベル&GM活動計画発表 オッサースレーベンで開催

5月上旬、ドイツのオッサースレーベン・サーキットで行われた「オベル&GMモータースポーツ・ワークショップ」で、オベルとGMの今シーズンのモータースポーツ活動計画が発表された。

オベルは今シーズン復活するDTMをはじめ、ヨーロッパなどの各国F3選手権、そしてDTMに参戦する。このほか、ドイツSTWやアイスレース、アストラ・キットカーによるラリーなどにも出場するほか、アストラOPCによるプライベート支援も行うという。すべての活動はオベルのモータースポーツを統括するオベル・パフォーマンス・センター(OPC)が中心となって行われることになる。

また、GMはこのオベルの活動も含めると、世界各国でさまざまなモータースポーツカテゴリーに参加していくことになるが、GMとしての活動の中で今シーズンの目玉はやはりル・マン24時間への参戦ということになるだろう。キャデラックとシボレーで2クラス制覇を目指すほか、6月の本戦では両ブランドのベースカーも提供する。また、IRLの一戦となるインディ500もGMにとっては大きな意味を持つレースとなる。



DTM、アイスレース、グループNなど、アストラが大集合



GMからはキャデラックやシボレーのレーシングカーが

DTM2000予想エントリーリスト

1	ベルント・シュナイダー (D)	Mercedes	AMG
2	トーマス・イエガー (D)	Mercedes	AMG
3	ウベ・アルツェン (D)	Opel	Holzer
4	ヨアヒム・ビッケルホック (D)	Opel	Holzer
5	クラウス・ルドルフ (D)	Mercedes	AMG
6	マルセル・ファスラー (CH)	Mercedes	AMG
7	マヌエル・ロイター (D)	Opel	Phoenix
8	ミハエル・バルツルス (D)	Opel	Phoenix
9	ローラン・アイエロ (F)	Abt-Audi	Abt
10	クリスチャン・アプト (D)	Abt-Audi	Abt
11	エリック・エラリー (F)	Opel	Holzer
12	T.B.N.	Opel	Imischer
14	ペドロ・ラミー (P)	Mercedes	Rosberg
15	ダレン・ターナー (GB)	Mercedes	Rosberg
16	T.B.N.	Opel	Imischer
17	ティモ・シャイダー (D)	Opel	Imischer
18	マルセル・ティーマン (D)	Mercedes	Persson
19	ピーター・ダンブレック (GB)	Mercedes	Persson
20	クリス・ニッセン (DK)	Abt-Audi	Abt
21	ジェイムズ・トンプソン (GB)	Abt-Audi	Abt
22	ステファン・シュルツ (D)	Opel	Holzer

グループNレース仕様のアストラOPCに試乗することができたので、ここで紹介しよう。OPCとはオベルパフォーマンスセンターの略で、DTMをはじめとするオベルのモータースポーツ活動を統括するセクション。OPCバージョンはレースに参戦するユーザー向けのハードな仕様で、グループNマシンのベースにもなる。試乗したマシンはとても乗りやすく、エンジンも扱いやすいため、入門者にもうってつけのグループNマシンに仕上がっていた。このマシンでレースに出てみたい!





長いストレートを持つ富士はこれまでも特殊な空力セッティングが要求されてきた。しかし、今年は新しい空力規定が導入され、ダウンフォースは減っている。各陣営ともに新しいトライが繰り返された

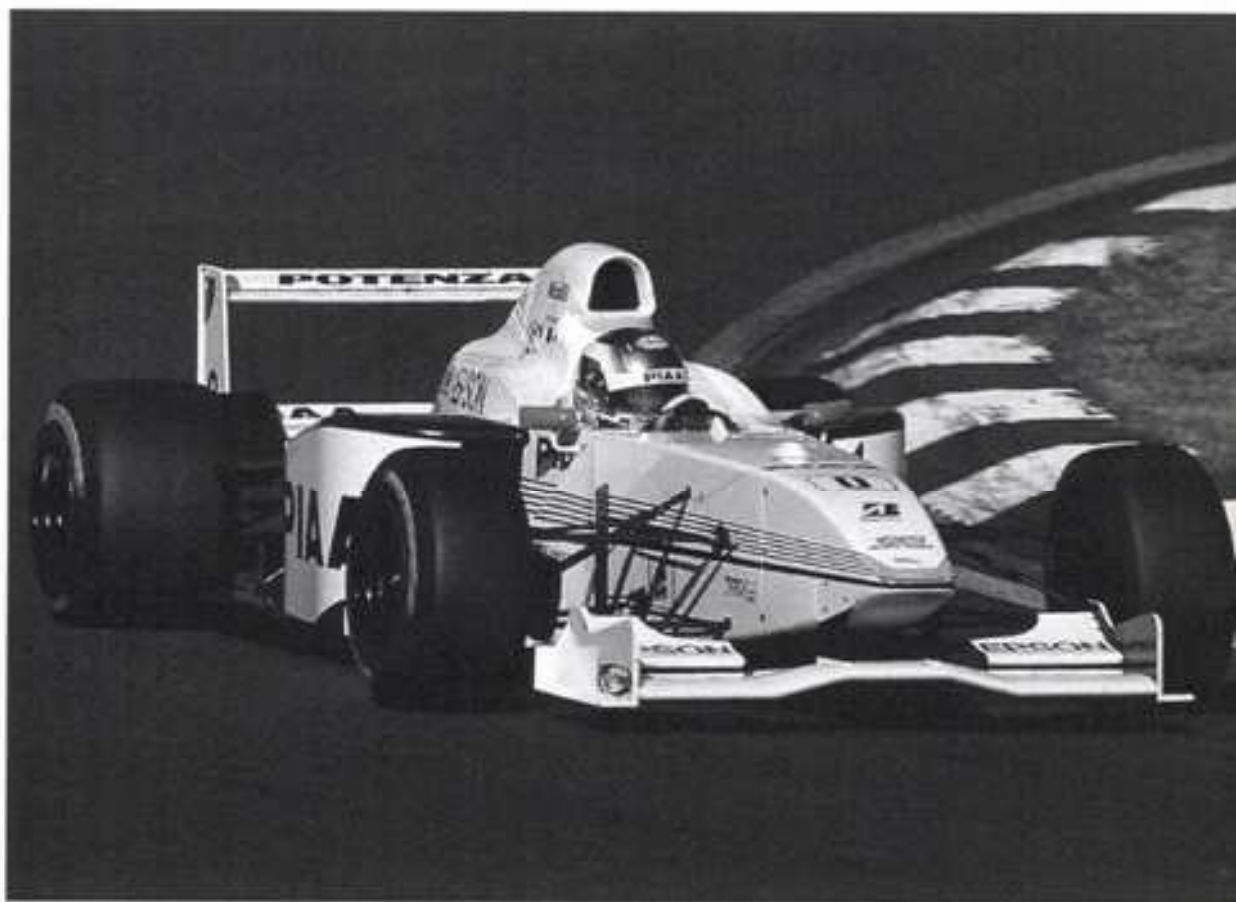
FORMULA NIPPON フォーミュラ・ニッポン第3回公式走行会・富士

新空力規定初の富士は ローダウンフォース勝負!?

もてぎでの第2戦から約2週間、第3戦美祿を前に、Fニッポンの合同テストが4月28〜29日の2日間、富士スピードウェイで開催された。空力規制に変更を受けた今年のマシンが富士を走行するのは初めてで、他のサーキットと全く空力のセッティングが違ってくるため、レイナード、Gフォースとともに新しいタイプのウイングのテストを行っている。レイナードはフロントウイングのフラップが小型化され、中央にエクステンションと呼ばれる板がついたタイプをテスト。PIA ANAKA JIMA、S ZIGEN、IMPUL、ARTTA、レイジュンなどのチームが初日最初からこれを装着。チーム・ルマンは、初日午後から装着し、いずれのチームも昨年のウイン

グと比較テストを行った。また、Gフォースはリヤウイング、フロントウイングともに、GF03B用に作られた新型をテスト。特に注目されたのは、フロントウイングのフラップの角度がワンタッチで変更されるようになっていたことだ。開幕前に、ある関係者が「タイヤ交換時にレース後半を考慮して、同時にウイングの角度を変えることがあるかも知れない」とコメントしていたが、このフロントウイングはそういった事態を考慮してのものかもしれない。

初日トップは立川祐路
初日午前中のトップは野田英樹。野田はこのセッション、美祿やもてぎ用に新開発されたブレーキダクトをテストしていたが、終盤にニュー



総合トップは連勝中の高木虎之介。第3戦美祿を前にした走行会での好感触に、いい雰囲気キープしている



ようやくアップデートキットを手にした服部。シェイクダウンながら4番手に食い込んだ

タイヤを装着。1分17秒474をマークした。これに続いたのは本山哲。新型のフロントウイングで終日セッティングを行っていた本山は、午後のセッション中盤になると立て続けにニュータイヤを投入、この日のベストタイムは1分17秒110だった。

開幕戦、第2戦と連勝している高木虎之介は、初日はレースセッティングに終始。チームで自作したりヤの翼端板、新型のフロントウイングを装着して、足まわりのセッティングなどを行った。午後の終盤にはニュータイヤを投入。タイムは本山に次ぐ1分17秒283だったが、「予選用は明日やるから」と余裕の表情。

また、現在ランキング2位のミハエル・クルムも、セッション終了まで足まわりのセッティングに終始。1セット目の左リヤタイヤがパンクしたため、最後はその1本だけをニュータイヤに変えて走った。その結果で8番手ということで、ますますの仕上がりだったようだ。



ここまで連続2位のミハエル・クルム。虎之介に肉薄する好調ぶり



前戦もてぎで最高峰初の表彰台を得た松田次生。富士の走行会でも5番手タイムをマークした

そして、この日トップに立ったのは立川祐路。「走り始めからバランスが良かった」という立川は、午後のセッション半ばに1分16秒761と、ただひとり16秒台に入れ、その後はレースセッティングに終始した。

虎之介に死角なし!

だが、2日目に入ると虎之介が立川のタイムを午前中にあっさり更新。この日、朝から予選用セッティングを行った虎之介は、セッション終盤に2セット目のニュータイヤを装着。1セット目のアタックはミスがあったというが、2セット目には1分16秒520をマークしてトップに立った。

午後になると、虎之介はロングランを実施。フルタンクで走り始めた。結局、赤旗による中断で10周前後の連続固回しかできなかったが、満足いく感触を得たようだ。

また、クルムは初日のセッティングでクリップが得られなかったため、2日目も足まわりの調整を行っている

Paddock TOPICS

今回、レイナードが持ち込んだフロントウイングは、本文中でも触れたように、小型化されたフラップと中央に付けられたエクステンションというプレートが特徴。このプレートのある無しで富士ではかなりダウンフォース量が変わるらしい。また、チーム・ルマンがテストした新しいブレーキダクトは、今までローターにだけ当たっていた空気をキャリパーにも効率的に当てるよう、新設計されたもの。特にリヤは抜群の効果があったという。



ARTAはストレインゲージを装着し走行



ルマンの新ブレーキダクトは高い効果を得た

一方、今回のテストで2台ともにストレインゲージを搭載していたのがARTA。このゲージは1メートルのものが1ミクロン伸びたり縮んだりするのを計れるという代物で、これを使うことにより、風洞に掛けないで、空力のデータを取得することができるのだという。

そして、今回のテストでマシンを全損してしまったのがアレックス・ユーン。開幕戦でもモノコックを壊して

いるだけに、次戦の美祿への参戦が危ぶまれていたが、ようやく代用のモノコックが間に合い、出場が決定したようだ。



大クラッシュを演じたユーンは、再びモノコックを交換へ



ウイング中央に付いた台形の部分がエクステンション。左右のフラップも小さなタイプに変更

フォーミュラ・ニッポン 第3回 公式走行会

順位	No.	ドライバー	チーム	マシン/エンジン	ベストタイム	セッション1	セッション2	セッション3	セッション4
1	①	高木虎之介	PIAA NAKAJIMA	レイナード2KL/無限MF308	1'16"127	1'17"803 (23/33)	1'17"283 (43/44)	1'16"520 (41/45)	1'16"127 (35/39)
2	⑥	M.クルム	5ZIGEN	レイナード99L/無限MF308	1'16"194	1'17"868 (24/36)	1'17"503 (35/36)	1'17"643 (38/44)	1'16"194 (39/43)
3	⑫	立川 祐路	COSMO OIL CERUMO	レイナード99L/無限MF308	1'16"264	1'17"656 (34/35)	1'16"761 (28/41)	1'17"074 (38/39)	1'16"264 (20/22)
4	⑧	服部 尚貴	5ZIGEN	レイナード99L/無限MF308	1'16"466	1'17"747 (19/36)	1'17"685 (16/35)	1'17"321 (29/44)	1'16"466 (41/43)
5	⑭	松田 次生	PIAA NAKAJIMA	レイナード99L/無限MF308	1'16"499	1'17"829 (30/41)	1'17"430 (32/36)	1'17"690 (38/39)	1'16"499 (35/38)
6	⑤	金石 勝智	ARTA	レイナード99L/無限MF308	1'16"549	1'17"523 (21/36)	1'17"440 (32/37)	1'17"398 (37/38)	1'16"549 (31/43)
7	⑩	溝上 駿	DoCoMo DANDELION	レイナード2KL/無限MF308	1'16"725	1'18"554 (30/35)	1'18"056 (15/16)	1'19"181 (11/13)	1'16"725 (48/52)
8	⑬	本山 哲	IMPUL	レイナード99L/無限MF308	1'16"752	1'17"484 (24/34)	1'17"110 (19/47)	1'17"548 (22/24)	1'16"752 (23/31)
9	⑪	野田 美祐	LeMans	レイナード99L/無限MF308	1'16"970	1'17"474 (41/43)	1'17"583 (46/49)	1'18"492 (13/17)	1'16"970 (25/29)
10	⑭	船岡 秀一	ARTA	レイナード99L/無限MF308	1'17"084	1'17"988 (26/40)	1'17"807 (44/49)	1'18"140 (36/37)	1'17"084 (48/50)
11	⑬	安藤 真介	LEYJUN	レイナード2KL/無限MF308	1'17"314	1'18"414 (24/35)	1'17"681 (26/35)	1'18"073 (24/25)	1'17"314 (41/49)
12	⑧	R.ファーマン	Monnaga NOVA	G.フォース GF03B/無限MF308	1'17"408	1'18"723 (25/27)	1'17"500 (37/43)	1'18"111 (10/36)	1'17"408 (7/8)
13	⑭	船岡 秀一	MOONCRAFT	レイナード99L/無限MF308	1'17"529	1'22"067 (6/8)	1'18"661 (18/19)	1'18"097 (40/42)	1'17"529 (13/41)
14	⑫	A.ユーン	TEAM MALAYSIA	レイナード99L/無限MF308	1'17"700	1'18"244 (31/39)	1'17"700 (24/25)	1'17"862 (9/22)	出走せず
15	⑩	五十嵐 勇大	LeMans	レイナード99L/無限MF308	1'18"107	1'19"101 (41/42)	1'18"568 (32/37)	1'19"062 (16/41)	1'18"107 (19/26)
16	⑩	山西 康司	Monnaga NOVA	G.フォース GF03B/無限MF308	1'18"245	1'19"701 (16/27)	1'19"868 (38/41)	1'18"369 (14/39)	1'18"245 (11/24)
17	⑩	J.ビエリチューク	COSMO OIL CERUMO	レイナード99L/無限MF308	1'18"252	1'19"538 (22/30)	1'19"138 (38/42)	1'19"385 (34/39)	1'18"252 (50/55)
18	⑬	OSAMU	LEYJUN	レイナード99L/無限MF308	1'18"571	1'20"591 (30/34)	1'20"440 (37/41)	1'20"831 (12/17)	1'18"571 (48/54)

だが、午後のセッションの最後になっていよいよニュータイヤでアタック。1分16秒194と総合2番手のタイムをマークした。

このころになると、多くのドライバーがアタックに入っており、立川が16秒264、今回からアップデートキットを組み込んできた服部尚貴が16秒466、前回初表彰台に立った松田次生が16秒499と16秒前半のタイムをマーク。続く金石勝智も

16秒549をマークしている。また、初日から不調をかこい、2日目の午後にエンジンを積み替えて走った道上龍が、ようやく復活。16秒725までタイムを伸ばし7番手につけた。

本山はこのセッションではセッティングに終始。最もコンディションが良かったセッション終盤にはニュータイヤを履けなかったが、それでも16秒752をマークし8番手。ロングランを終えて、ピットで待

機していた虎之介は、これらのタイムを見てから、最後にもう一回アタック。「本番はこんなに気温が低くないから、今日みたいなタイムは出ないと思うよ」と言いつつ、クルムのタイムを100分の7秒ほど上まわる16秒127をたたき出し、総合トップタイムを奪っている。今回も虎之介には死角なし。美祿、富士でもレースは虎之介中心に回っていくものと思われる。



初日首位の立川。得意の美祿で初表彰台を狙う

INTER F3000

カタロニアで活躍した ブラジリアンの明と暗

優勝はジャンケイラ、2位にはミナシアンが2度目の表彰台をゲット



開幕前のウィリアムズのシート争いではバトンに敗れてしまったジャンケイラだったが、この勝利で実力を証明してみせた

雨で散々なシルバーストンだったが、国際F3000はマーク・ウェーバーの初優勝で終わっていた。そして2、3位にもダレン・マニングとジャスティン・ウィルソンとふたりのイギリス人が入り、F3000では一大勢力となったブラジル勢は登壇できなかった。

ルノー・ジャンケイラがつける。ともにF1のジュニアチームで走り、それぞれテストドライバーを務める。このふたりのブラジル人とは反対に、もうひとりのブラジル人、マリオ・ハバールフェルドは予選1回目の途中でアクシデントに遭ってしまっ



昨年ホッケンハイム以来、F3000通算2勝目を達成

最終コーナーで姿勢を崩したハバールフェルドは縁石に乗り上げ、ほこりを舞い上げてコース上にストップ。ここにキッド・ジャンセンのアンドレア・ピッチーニと、スーパーNO

VAのニコラス・ミナシアンの3台が絡むアクシデントに。特にハバールフェルドのダメージがひどく、コクピットから救出されるのにかかるの時間が長かった。ハバールフェルドのマシンは全損したが、ドライバーは病院へ移送されて精密検査の結果、幸いにも足を切っただけで済み、間もなくレースに復帰できるもようだ。

たサラインは徐々に体力を消耗してきており、ミナシアンに先行を許してしまった。また、ミナシアンも予選の事故の後、足や首に痛みを訴えており、痛み止めを打つての出場だった。予選のトラブルも考えると大殊勲の2位入賞だ。

POINT STANDING DRIVERS

1	B.ジャンケイラ	18
2	N.ミナシアン	16
3	M.ウェーバー	14
4	D.マニング	6
5	J.ウィルソン	6
6	D.サライン	4
7	J.メロ	3
7	E.ベルナルディ	3
7	J.パン・ホーイドンク	3
10	T.エンゲ	2
11	F.ゴリン	1
11	S.アヤリ	1
11	F.モンタニー	1

RESULT/Round 3(TOP10)

+4.766km×44周=209.704km 予選出走30台・決勝出走26台・完走20台						
順位	No.	ドライバー	チーム	周回数	タイム	ベストラップ
1	8	B.ジャンケイラ	ペトロbras・ジュニア・チーム	44周	1'11'52'000	1'36'974
2	3	N.ミナシアン	D2プレイライフ・スーパーノバ	44周	1'11'55'632	1'36'867
3	6	D.サライン	D2プレイライフ・スーパーノバ	44周	1'12'02'847	1'37'024
4	27	J.パン・ホーイドンク	WITMEURチームKTR	44周	1'12'04'400	1'37'544
5	18	J.ウィルソン	ノルディック・レーシング・COM	44周	1'12'05'920	1'37'586
6	21	F.モンタニー	DAMS	44周	1'12'07'756	1'37'648
7	22	D.マニング	ARDENチーム・ロシア	44周	1'12'10'359	1'37'585
8	10	S.ボルディ	コロワース・フォーミュラ	44周	1'12'11'305	1'37'658
9	11	S.サラザン	MYSAP.COMチーム	44周	1'12'11'995	1'37'221
10	8	A.コート	コロワース・フォーミュラ	44周	1'12'24'623	1'37'517
・最速ラップ:M.ウェーバー(ヨーロピアン・アロウス) 1'36'740 29周目						
○NEXT ROUND:第4戦 5月20日 ニュルブルクリンク						

光貞、まさかの開幕3連続予選落ち

開幕2連続予選落ちという信じられない結果に終わっている光貞秀俊だが、バルセロナの前にイタリアのバレルンガでプライベートテストを行った。しかし、ここにはマーク・ハインズも参加。一部の報道で光貞のシートがなくなり、ハインズがこれに取って代わるというニュースも流れたが、バルセロナでシートに座ったのは光貞だった。

だが、今回の光貞はトラブル続き。1回目も予選の途中でラジオがショートしてしまい、これを見た

メカニックが消火器を開けたためにコクピットは水浸しに。これを修復するまで予選2回目の半分は費やし、必死の攻撃もサインボードはP29のまま予選は終了する。信じられないことだが、開幕3連続予選落ちとなってしまった。この後、チームはスペインのバレンシアでテストを行う予定になっている。次戦ニュルブルクリンクで初めて予選通過となるだろうか。ニュルは98年に光貞が復帰を果たした思い出のサーキットでもあるのだが……。



3連続予選落ちという結果を誰が予想しただろうか?

初優勝の機会を逃したベルナルディもブラジル人なら、優勝したのもブラジル人のジャンケイラ。果たして将来、このふたりがF1で戦う日がくるのだろうか。

クルサード、飛行機事故から奇跡的生還

スペインGPを週末に控えた5月2日の午後、イギリスのフアン・ロペスからフランスのニースへ向かっていたデイビッド・クルサードを乗せたプライベートジェット機にエンジントラブルが発生。リヨンのサントラス空港に緊急着陸を試みたが失敗し、機首部分を完全に失う大きな墜落事故となった。これにより、

このプライベートジェット機は、

操縦士のデイビッド・サンダーと副操縦士のダン・ウォーレイさんが即死。一方、クルサードと同乗していた婚約者のハイジ・ウィッヒリンズキーさん、そしてトレーナーのアンドリュウ・マシューさんの3人は、奇跡的にも擦り傷と軽度の打撲だけで済んだ。

クルサードと同郷のスコットランドのサッカーチーム、レンジャーズのオーナー、デイビッド・マーレイ氏が所有するもので、クルサードとハイジさんはボクシングのタイトルマッチを観戦したニューヨークから、いったんイギリスを経由してモナコの自宅に帰る途中だった。

今回事故を起こしたのはイギリス製の小型ジェット「リア35」で、2基搭載しているエンジンのうち1基にトラブルが発生した。

副操縦士からトラブルの知らせを受け、サントラス空港に緊急着陸することを告げられたクルサードらは、万が一の事態に備えて機体後部の座席に移動し着陸に備えた。そして着陸態勢に入った際に機体はバランスを崩し、左翼が地面に接触して跳ね上げられた後、激しく地面にたたき付けられた。これにより燃料タンクが破裂し引火。しかし3人は自力で脱出し、さらにクルサードとマシューはふたりのパイロットの救助に向かったが、すでに手のほどこしようがない状態だったようだ。

この後、3人はリヨン市内のエドゥアール・エリオ病院でメディカルチェックを受けたが、特に異常は見られず。クルサードは用意してもらったクルマを自ら運転して、その日の夜10時半ごろにはモナコの自宅にたどり着いたという。そしてFIAのF1医療責任者のシド・ワトキンス教授の許可も下り、クルサードは



スペインGPの表彰台でのクルサードは、亡くなったパイロットへの配慮からシャンパンファイトは行わなかった

無事スペインGP出場を果たした。「ハイジやアンドリュウに大きなケガがなくて本当によかったが、亡くなったふたりのパイロットの家族には心からお悔やみを申し上げます」とクルサード。「この事故はみなさんの関心を引く出来事だとは思いますが、我々のプライベートを尊重し、そっとしておいていただきたい」と続けている。

そのクルサードへの事故の精神的な影響も心配されたスペインGPとなったが、4番グリッドからスタートし、見事2位でフィニッシュを果たしているのは既報のとおり。ところがスペインGP後に、この事故でろっ骨3本にヒビが入っていたことが判明。つらい週末を乗り越えた精神力も評価されたが、痛みをこらえて戦った忍耐力も見事だった。



「この事故で以前より強い人間になれた気がする」と語るクルサード

ブリヂストンが新F1用タイヤを開発 F1ニッポンマシンでの国内テストも実施

ブリヂストンはスペインGP前のバルセロナ合同テストで、来年からの新レギュレーションを想定したニュータイヤをテストした。カタロニア・サーキットには満の本数を1本増やした5本満仕様や横方向にV字型に溝を刻んだ仕様のタイヤが持ち込まれた。これは安全性向上を目的にタイヤについての規制をさらに強めようとしているFIAからの要請を受けてのもの。数種類の構造とコンパウンドが用意されたこれらのタイヤは、昨年型のマクラーレンMP4-14に装着され、オリビエ・パニスがテストを担当した。

タイヤ性能を制限するやり方は決して安全性の向上には最適な方法ではないと、これまででも多くのドライバーから反対意見が出ていた。だが、来シーズンからのF1参戦が決まっ



虎之介もF1タイヤでのF1ニッポンマシン走行は興味深かったはず

またブリヂストンは5月13〜15日に富士スピードウェイでF1用グリッドタイヤのテストを実施。BS側からの要請を受けたナカジマレーシングとチーム・インバルが高木虎之介と本山哲のフォーミュラ・ニッポン用レインードを使用して走行した。しかし国内でF1タイヤのテストを行うのも久々なら、F1ニッポンマシンを使うのも極めて異例の事態。このテストの目的や内容は不明だが、持ち込まれたタイヤは5本満でもV字溝でもなく、4本満が刻まれた今年仕様と同じような外観のもの。にわかには信じがたくなってきたF1タイヤ界の動きには今後も注目したい。



来シーズンからこの5本満タイヤが採用されるかどうかは未定

WRC

キプロス・ラリーがWRC第10戦として開催決定。しかし各チームから非難続出

FIA世界モータースポーツ評議会は5月10日の会合で、ヨーロッパ・ラリー選手権(ERC)の一戦であるキプロス・ラリーを、今季のWRC第10戦として開催することを決定した。当初、この第10戦には中国のチャイナ・ラリーが予定されていたが、主催者である中国自動車競技連盟が資金確保困難のためWRCラウンドとしての開催を断念。4月の評議会でこれが正式に決定され、以後代替イベント開催の調整が行われてきたものだ。

トルコ南方の地中海上に浮かぶキプロス島は、60年にイギリスから独立。主催者であるキプロス自動車連盟は20年のラリー開催の実績を持ち、キプロス・ラリーは78年にはERCに係数3のイベントとして組み込まれた。現在は本格的なグラベルラリーとして係数20のメジャーイベントに成長している。なお、今年大会の



近年ワークスでは98年スコダがオクタブア・キットカーで参戦

ラリー本番開催は当初9月22〜24日に予定されていたが、今回のWRC昇格に合わせてチャイナと同じ9月7〜10日に変更された。

しかし、今回の決定にはWRCチーム関係者からの不満が続出している。カルロス・サインツの「コ・ドレイバーであるルイス・モヤは、ラリー・アルゼンチンの共同記者会見の場で次のように語っている。

「みんながキプロスについての我々(WRCエントラント)の意見を聞いてくれるのはこれが初めてだ。我々は大いに不満だ。もし日本がドイツあるいはアメリカでラリーをやると言ってくれば、我々はそれを喜んでだろう。だが、なぜキプロスなのだ? キプロスが悪いってわけじゃない。フォードやミツビシやスバルの車があの国でどれだけ売れるっていうんだ? なぜキプロスに行かなければならないのか、僕には分からないね」

また、最大の問題はマシンやパーツ他の資材のやりくりや運搬をはじめとするロジスティクス面だ。ミツビシ・ラリーアート代表のアンドリュウ・コーワンは「キプロスは私も出場したことがある。いいラリーだ。だが、たった4カ月前にこんなことを言い出されても困るんだ。もちろん出場すべく手配はする。それが仕事だ。しかしFIAは、我々チームがこの決定によってどれだけ苦労させられるかを一顧だにしない」とFIAを激しく非難している。

F1

デimon・ヒルにトヨタの白刃の矢が? F1開発ドライバー起用説が急浮上

4月にはアラン・マクニッシュとF1開発ドライバー契約を発表したトヨタだが、F1参戦に向けてさらなる体制強化を図るため、昨年い

っばいで現役を引退したデimon・ヒルに対しても開発ドライバーのオファーを入れているというウワサが高まっている。

ヒルに関しては、最近ではミナルディのオーナーになるとのウワサも持ち上がっていたが、先日TMGのオペ・アンダーソン代表が「F1経験の豊富なドライバーを獲得したい」と語ったことから、その適任者としてヒルの名前を挙げる声が母国イギリスを中心に浮上してきたといった具合。しかも、TMGとしてはヒルには単なる開発ドライバーではなく、

BTTCC第5/6戦スラクストンはボックスホールのミューラーが連勝果たす

4月30日〜5月1日にスラクストンで行われたBTTCC第5/6戦は、ボックスホールのイバン・ミューラーが連勝を飾った。

第6戦のグリッドを決める予選1回目ではトップを奪ったのはボックスホールのジェイソン・ブレイト。ボックスホールにとっては5年ぶりのポールポジションで、2〜3番手にもピラセント・レーダーメッカー、ミューラーがつけ、ボックスホールはトップ3を独占。予選2回目はワンショット・ショウダウンで決まった第5戦のポールもミューラーが獲得し、

F1プロジェクトそのものにおける重要な役割を任せたいのではないかとこの説もあるようだ。

イモラやシルバーストンなど、このところ頻繁にF1の現場に姿を現しているヒル。これらのウワサの真偽のほどが気になるところだ。



彼自身、走ることへの意欲はまだまだあるようだ

予選はボックスホール一色となった。

第5戦スプリントレースはミューラーがスタートから一度もトップを譲らずポールトゥウィン。2位にフォードのアンソニー・レイドが入り、アラン・ムニューに競り勝ったブレイトが3位に。第6戦ファイナルレースでは、先行したブレイトにポイントでリードしているミューラーに勝ちを譲るようチームオーダーが出され、結局ミューラーが連勝した。この結果、ランキング首位はムニューで変わらず、ミューラーが6ポイント差の2位に浮上することとなった。

DTM

DTM2000プレシーズンテスト開催 トップタイムはオベルのビンケルホック

5月2〜4日の3日間、今季からスタートするDTM2000のプレシーズンテストが、開幕戦の舞台でもあるホッケンハイムで9台のマシンが参加して行われ、オベルに移籍したヨアヒム・ビンケルホックがトップタイムをマークした。

オベル・アストラをドライブしたビンケルホックは、メルセデスのベドロ・ラミーを1000分の81秒上

まわる1分1秒513をマーク。3番手にはラミーと同じチーム・ロズベルグからエントリリーする若手、ダレン・ターナーが食い込み、96年のITCチャンピオンでオベルをドライブするマヌエル・ロイターが4番手。日本でもおなじみ、メルセデスのピーター・ダンブレックは、マシン製作の遅れの影響からか1分1秒904の8番手に終わっている。

アウディがついに参戦体制を表明 DTM2000にTT-Rを3台投入

開幕がいよいよ目前と迫ってきた新生DTM。メルセデスやオベルは4月に本格的テストを行っているが、参戦を表明していたものの唯一体制の詳細が明らかとなっていないアウディが、5月11日にベルリンでオフィシャルプレゼンテーションを開催した。

実質的なアウディのワークスチームとなるチームA B Sスポーツライターのハンス・ヤーゲン監督は、「DTMでは一番エキサイティングなクルマだ。見た目とおり速いので納得している」と、ニューマシンTT-Rを披露。また、ドライバーにクリスチャン・アプト、ローレン・アイエロ、クリス・ニッセンを起用し3台体制で挑むことも併せて発表した。アウディのDTM参戦決定自体が遅かったため、車両はまだ1台のみの完成となっているが、ヨーストの協力もあり2&3号車の製作は急ピ



メルセデスやオベルに比べてずいぶん丸い印象のTT-R

タルソ・マルケス&フォードエンジンで スウィフトシャシーがもてぎから復活

開幕前のスプリングトレーニングで戦力不足が明らかになり、チーム側の問題もあって今季のCAARTから姿を消していたスウィフトシャシーが、第5戦もてぎから復活することになった。当初、フォーサイス・チャンピオンシップ・レーシングがホンダエンジンを搭載し使用する予定となっていたスウィフトシャシーだが、同チームが参戦をあきらめてからもスウィフト・エンジニアリングはテストを行いながら実戦復帰の形態を模索し続けていた。

その結果、エントリーは黒澤琢弥がローラ・フォードで参戦しているデルコイン・レーシングとしてな



パナソニックのスポンサーも併せて復活となる

RPバンドウ、セリカ最後のシリーズ戦 菅生に2.2とNAの3S-G改を投入

全日本GT選手権GT300クラスに参戦中で、第4戦富士からはMR-Sを投入する予定のレーシングプロジェクト・バンドウ。そのニューマシンに搭載する予定の2.2とNAの3S-G改エンジンを、第3戦菅生でシリーズ戦参戦は最後とな



2.2の3S-G改でST205セリカは有終の美を飾れるか

されるが、実質的にサンクレメント・エンジニアリングとスウィフトが運営する新プロジェクトでの参戦。タルソ・マルケスを起用し、エンジンはフォードを使用する。

ST205セリカに搭載して出場することになった。

JGTCの車両規定では2.2以下のNAエンジンGT300車両にはリストラクターの装着が免除されている。だが「パワーはリストラクターなしの2.2仕様より落ちるかもしれないけど、トルクは確実に上がる」と坂東正明代表、「TRDのシミュレーションでは2.2仕様よりいいタイムが出ていて、以前からTRDに開発費を送っていた。菅生での合同テストでは2.2の3S-Gでトップタイムだったし、こいつを投入して菅生ではボルシェGT3Rの連勝を止めておきたい」と語っている。

なお、現在MR-Sを走らせているアベックスは、この2.2とNAの3S-G改を独自にターボ化して投入する計画を立てているようだ。

イギリスF3第4/5戦ドニントン 佐藤琢磨、日本人初のポール獲得も幻に

5月6〜7日にドニントンパークで行われたイギリスF3第4/5戦で、佐藤琢磨が同シリーズ参戦の日本人として史上初となるポールポジションを獲得。それも第4戦の予選ではアントニオ・ピッツォニア、続く第5戦の予選ではトーマス・シエクターと、今季優勝を飾っているふたりのドライバーに勝つての連続ポールを獲得した。しかし残念なことになり、この連続ポールは幻となることになってしまった。

土曜に行われた第4戦決勝での佐藤はポールからスタートしたものの、1コーナーで並びかけてきたピッツォニアと接触。フロントウイングを傷めてペースが上がらなくなり、結局ピットでリタイアとなった。さらに、予選終了後の車検で佐藤のマシンのリストラクター径が大きいことが判明。エンジンチューナーのニール・ブラウンエンジニアリングは

「製品誤差であり、アドバンテージはなかった」とのリリースを出したが状況は変わらず、翌日の第5戦では最後尾スタートに加えて10秒のペナルティーを負ってしまふ不運。その決勝では最後まで粘り強く追い上げて9位に食い込んだが、佐藤にとつては好調だっただけに悔しい結果。だが次戦以降も今回のパフォーマンスを再現してくれるはずだ。



信じられない製品誤差で大記録を逃した佐藤だが、次回に期待

フリリピン・スーパースピックでATCC開幕 BMWのチャールズ・カーンが連勝

4月29〜30日にフリリピンのスーパースピックで行われたAFOS（アジア・フェスティバル・オブ・スピード）で、新生ATCCが開幕した。今回はAF2000は併催されず、ツリーリングカークのみの開催となったが、デビュー1から3までの3クラスに合計17台のマシンがエントリー、ドライバーも香港、フィリピン、台湾などから集まった。

が参加したトップカテゴリーのデビュー1では、マカオのギアレインがBMW320iでポールトゥウィン。2位にもBMWを駆るポール・チャンが入った。続けて行われた第2戦でもカーンが連続でポールトゥインを飾ったものの、2位にはデビュー1のジョー・ジョーが食い込んだ。第3/4戦は5月27〜28日にマレーシアのジョホールで開催される。

16歳からの限定Aライセンス案に アンケートの結果60%の人が賛同

2月22日からJAFホームページ上で開始された、限定Aライセンス（仮称）に関するアンケート調査が3月末日に終了。その結果が集計され、発表されることとなった。

限定Aライセンス（案）とは、競技運転者許可証は、申請人は日本の道路交通法による普通乗用車以上の運転免許証か、外国のこれに相当する自動車運転免許証の所持者でなければならぬ。とするJAF国内競技規則に対し、ライセンス取得年齢

を16歳に引き下げようというもの。もちろん申請できる者の条件は、国内外のカーティング選手権で優秀な成績を収めた選手」と制限され、出場できる競技も限定されることになる。

アンケートの結果は、回答数4229件のうち約6割が年齢の引き下げに賛同。回答者の87%がモータースポーツに興味のある人ということ。JAFでは今回の結果を踏まえ関係省庁と協議しつつ慎重に対応するという。

APRC第2戦ラリー・キャンベラ 田口勝彦は2位でグループAデビュー

アジア・パシフィック・ラリー選手権（APRC）第2戦ラリー・キャンベラが、5月5〜7日に開催され、インプレッサWRXのポッサム・ボーンが優勝。グループAのランサー・エボリューションVで参戦した田口勝彦が2位に入った。

APRCの開幕戦インドネシアにはほとんど強豪の参加はなく、ボーンも田口もこれが今年の初戦。特に田口にとってはグループAカーで初めて臨むラリーであり、まずマシンに慣れ、できる限り上位で完走を果たすことを目標だった。スピード的には、アグレッシブに攻め続けたボーンがまだまだ上手だったが、田口も全21カ所のSS中3カ所でベストタイムをマークしており、能力の高さを改めて実証する内容となった。



田口にとっては初のグループAランサーの学習のラリーだった

なお、昨年の全日本チャンピオンである奴田原文雄もグループNランサーで出場し、総合4位/グループN2位でフィニッシュしている。

F1日本GP観戦チケットが6月3日発売開始

指定席セット券 (観戦券+指定席券 10月6、7、8日有効。税込み)

料金	大人	高校生	小・中学生
S1席	6万円	5万5500円	5万3000円
S2席	4万8000円	4万3500円	4万1000円
A席	4万1000円	3万6500円	3万4000円
B1席	3万1000円	2万6500円	2万4000円
B2席	3万1000円	2万6500円	2万4000円
C席	3万6000円	3万1500円	2万9000円
D席	4万1000円	3万6500円	3万4000円
E1席	3万4000円	2万9500円	2万7000円
E2席	4万8000円	4万3500円	4万1000円
F席	3万4000円	2万9500円	2万7000円
G席	3万1000円	2万6500円	2万4000円
H席	3万1000円	2万6500円	2万4000円
N2席	2万5000円	2万500円	1万8000円

※3歳～未就学児の子供が指定席に入場するには、小・中学生料金の指定席セットが必要となる

10月6～8日に開催されるF1日本GPの各種観戦チケットの料金や発売概要が発表された。

今年も電話とインターネットで受け付けられ、その受付開始はともに6月3日の10時から。以後毎日10時から、電話は20時、インターネットは24時まで受け付けられる。予約受付期間は電話が6月30日、インターネットが10月1日まで。1回の申し込みで予約できるのは、指定席セット(観戦券+指定席券)1種類か観戦券(自由席)のみとなっている。販売枚数はひとりにつき10枚で、一度予約した申し込み内容(種類・枚数)は、代金支払い前でも変更できないのでご注意ください。上記受付期間中に予約すると予約内容の明細と代金支払い用紙が送られてくるので、

自由席券(10月6、7、8日有効。税込み)

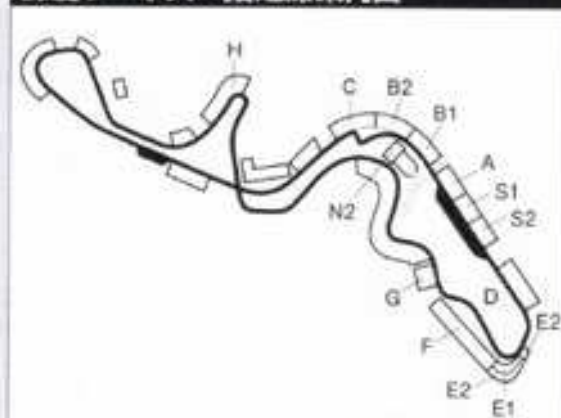
料金	大人	高校生	小・中学生
	9000円	4500円	2000円

※3歳～未就学児の子供は、遊園地入園料(400円税込み)にて自由席で観戦可能

指定の締め切り日前に郵便局で料金を支払う。予約専用ダイヤルは下記のとおり。

- F1電話予約センター/☎052-290-1414
- インターネット予約
<http://www.suzukacircuit.co.jp/>

鈴鹿サーキット・指定席案内図



TV&RADIO

5/18~6/4のモータースポーツ番組

●F1GP(フジテレビ系)

- 5/20 25:45~26:30 第6戦 ヨーロッパGP予選
- 5/21 23:45~25:30 第6戦 ヨーロッパGP決勝
- 6/3 25:45~26:30 第7戦 モナコGP予選
- 6/4 23:45~25:30 第7戦 モナコGP決勝

●Fニッポン(フジテレビ系)

- 5/21 26:10~27:30 第3戦 美祿
- 6/5 25:25~26:45 第4戦 富士

●テレビ東京系

- 6/3 16:00~17:15 JGTC第3戦 スポーツランドSUGO

●BS

- 6/3 24:30~26:30 CART第2戦 ナザレス

●BS-WOWOW

- 5/21 11:00~12:00 F1第6戦 ヨーロッパGP予選
- 5/23 25:45~28:00 F1第6戦 ヨーロッパGP決勝
- 6/4 11:00~12:00 F1第7戦 モナコGP予選
- 6/6 26:30~29:00 F1第7戦 モナコGP決勝

●スカイパーフェクトTV!

●フジテレビ721(721ch)

- 5/20 15:50~18:10 F1第6戦 ヨーロッパGPフリー走行
- 19:50~21:30 F1第6戦 ヨーロッパGP公式予選
- 5/21 20:50~23:30 F1第6戦 ヨーロッパGP決勝
- 6/3 15:50~18:10 F1第7戦 モナコGPフリー走行
- 19:50~21:30 F1第7戦 モナコGP公式予選
- 6/4 20:50~24:00 F1第7戦 モナコGP決勝

●SKY sports3(308ch)

- 6/3 24:15~26:30 Fニッポン第4戦 富士 予選
- 6/4 8:45~16:00 Fニッポン第4戦 富士 決勝

●スポーツ・アイ-ESPN

- 5/18 24:00~26:00 CART第5戦 もてぎ

●GAORA

- 5/21 18:00~21:00 NASCAR第5戦 ダーリントン
- 5/28 23:30~24:30 インディ500 レース直前情報
- 24:30~28:30 インディ500

●モーターランド2

- 毎週日曜日 23:45~24:15/テレビ愛知TXNネット

●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。

●5月8日、ザウバーが母国で初めてテスト走行を実施した。1955年のル・マン24時間で84名の死者を出した大アクシデントを契機に、スイスでは国内でのレーシングマシンのレーシングスピードでの走行を禁止し、今回のテスト走行はその1955年以降のものとなった。場所はスイス空軍のボヒ飛行場で、ふたつの滑走路とタキシングレーンをコースとして使用。同チームのテストドライバーで、スペインGP併催の国際F3000でポールポジションを奪ったエンリコ・ベルナルディがザウバーC19・ベトロナスをドライブ。F1経験を積むと同時に、ギヤボックスの新パーツをテストした。

●スペインGP決勝中、ミハエル・シューマッハーのピットアウト時に右リヤタイヤに巻き込まれて負傷したフェラーリのメカニック責任者、ナイジェル・ステップニーだが、2日後の5月11日にはマラネロで早くも職場復帰を果たした。ただし、カタロニアの現場では捻挫と報じられていた彼の左足首にはヒビが入っており、グランプリの現場で給油を担当できるようになるのは6月半ばのカナダGPと見込まれる。今回の職場復帰は、それ

までの2戦で彼の代役として給油を任せるスタッフのコーチ役を務めるため。

●このスペインGPの3週間前のCART第3戦ロングビーチでもマイケル・アンドレッティがピットストップの際にふたりのクルーをはねるアクシデントが起こっていたが、CART側はこの件に関して、アンドレッティに第4戦リオで彼が挙げた4ポイントを剥奪するペナルティーを課す裁定を下した。このときの賞金もチャリティーに寄付することが命じられ、さらに所属チームのニューマン/ハース・レーシングにも1万7500ドルの罰金が課された。なお、アンドレッティにはロングビーチでのレース中にストップ&ゴー・ペナルティーを課していたが、以前もクルーをはねた前科があることから、異例の重い制裁措置に踏み切ったようだ。

●WRC界のトップスターであるコリン・マクレーが、来年はイギリス選手権を走ることになりそうだ。これはこの5年間、2回NA・前輪駆動のF2キットカーをトップクラスに据えてきたイギリス選手権が、ついに4WDターボのグループAカーの参加を認めることになり、フォーカスの販売のテコ入れをしたいフォードがマ

クレーをフォーカスWRCに乗せて国内選手権に乗り込むというものだ。もちろん、マクレーの活動のメインがWRCであることに変わりないのでご安心を。

●校長に岡谷正徳選手を迎え、経験豊かなトヨタ系ドライバーや歴代F1チャンピオンが講師を務める「エッソ・フォーミュラトヨタ・レーシングスクール」では現在、受講生を募集している。スクールは開校から6年目を迎え、昨年までの体験型スクールから講習内容を大幅に充実。走行時間の拡大(ひとり当たり最大10時間以上)やフォーミュラトヨタの実車を使用した実技講習、さらにマシンの構造や運動理論、セッティング方法や実践的なレースの駆け引きなどを指導する座学講習も実施される。今年開催地を十勝インターナショナルスピードウェイに移し、2泊3日を1コースとして計4回を予定。それぞれ定員は10名で、参加資格は16歳以上。受講料は10万5000円を予定しており、受講料には宿泊費と期間中の食費が含まれている。詳しい問い合わせは、トムススピリット内エッソ・フォーミュラトヨタ・レーシングスクール運営事務局 ☎042-556-0911まで。

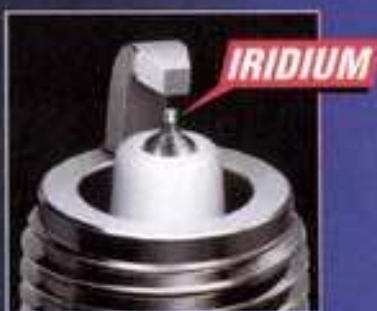
●今シーズン、片山右京とカストロール・ニスモGT-Rをスポンサードすることとなった車のクルマ専門のインターネットオークションサイト「e-kuruma.com」が、片山が日ごろ愛用しているフェラーリ550マラネロをオークションにかけることとなった。フェラーリの詳細情報は5月10日からすでにホームページ上で発表されており、6月1日から7月20日までの間ネットオークションにかけられる。スタート価格は100万円から1万円単位でのビットとなる。また同社では、インターネット上で「e-kuruma.com」のキャンペーンガールとしてレースクイーンの一般公募をあわせて行うことを発表した。全国から応募された参加希望者をいくつかのブロックに分け、書類選考を経てネット上での投票で各ブロック上位2名を選出。片山をはじめ、著名コスチュームデザイナーの加藤昌孝氏ら豪華審査員を招き、グランプリを決定する。グランプリ獲得者は10月22日に鈴鹿サーキットで行われるGT選手権最終戦のレースクイーンとしてデビューする。応募締め切りは7月15日。詳細は<http://www.e-kuruma.com>

NGK発 新世紀行



NGK **IRIDIUM**TM **IX** SPARK PLUG

走りは、新たなる時代へ
新素材・イリジウム合金を採用し、着火性・スパーク特性を極限まで高めたNGKイリジウムプラグ。スムーズな加速性と低燃費、そして低速でのくすぶりを解消した、総合バランスに優れたスパークプラグです。一般車で実現する、プレミアム級の走りをご体感ください。



日本特殊陶業

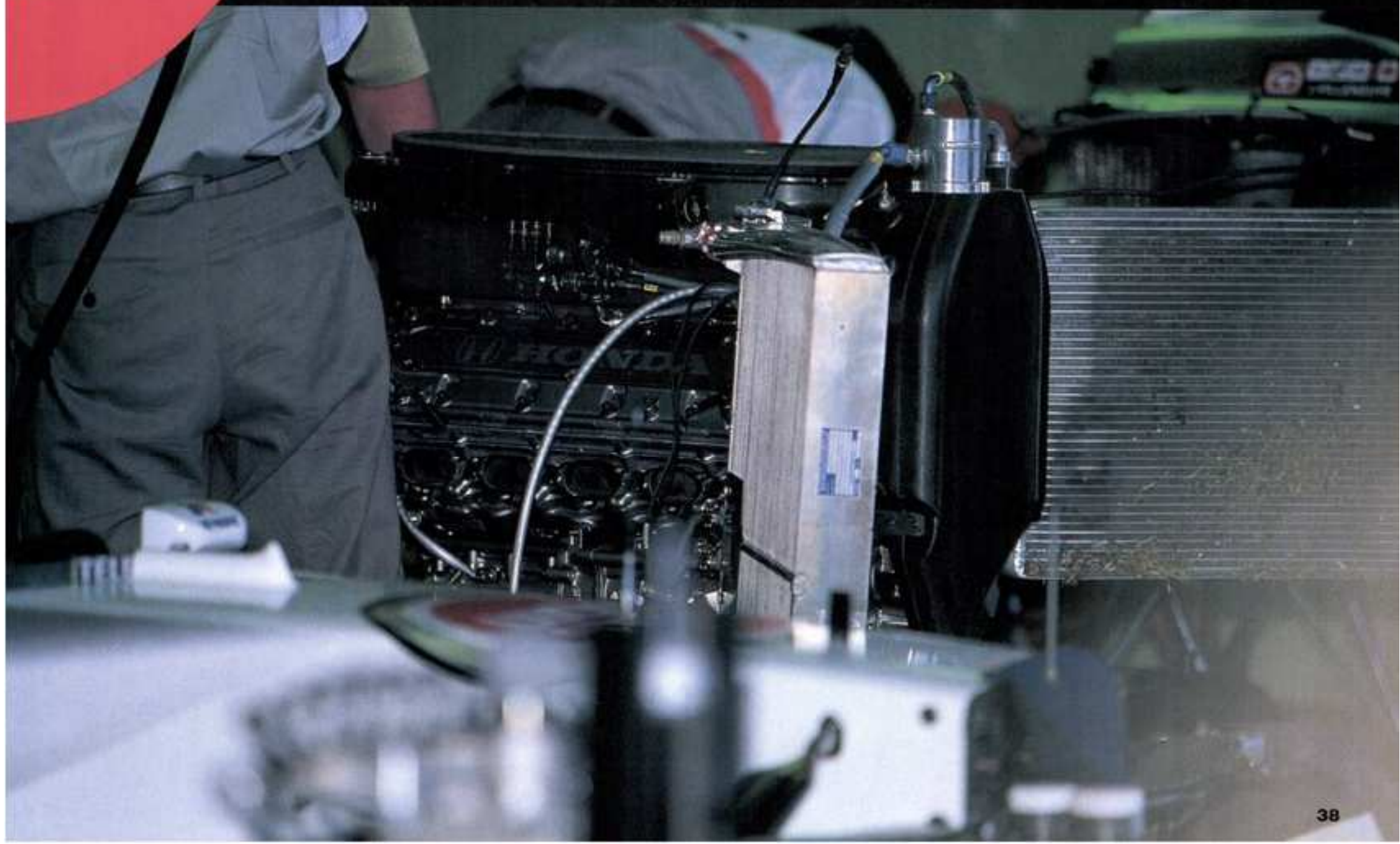
NGKスパークプラグは、F1をはじめ各種四輪・二輪レースのサポートをしています。

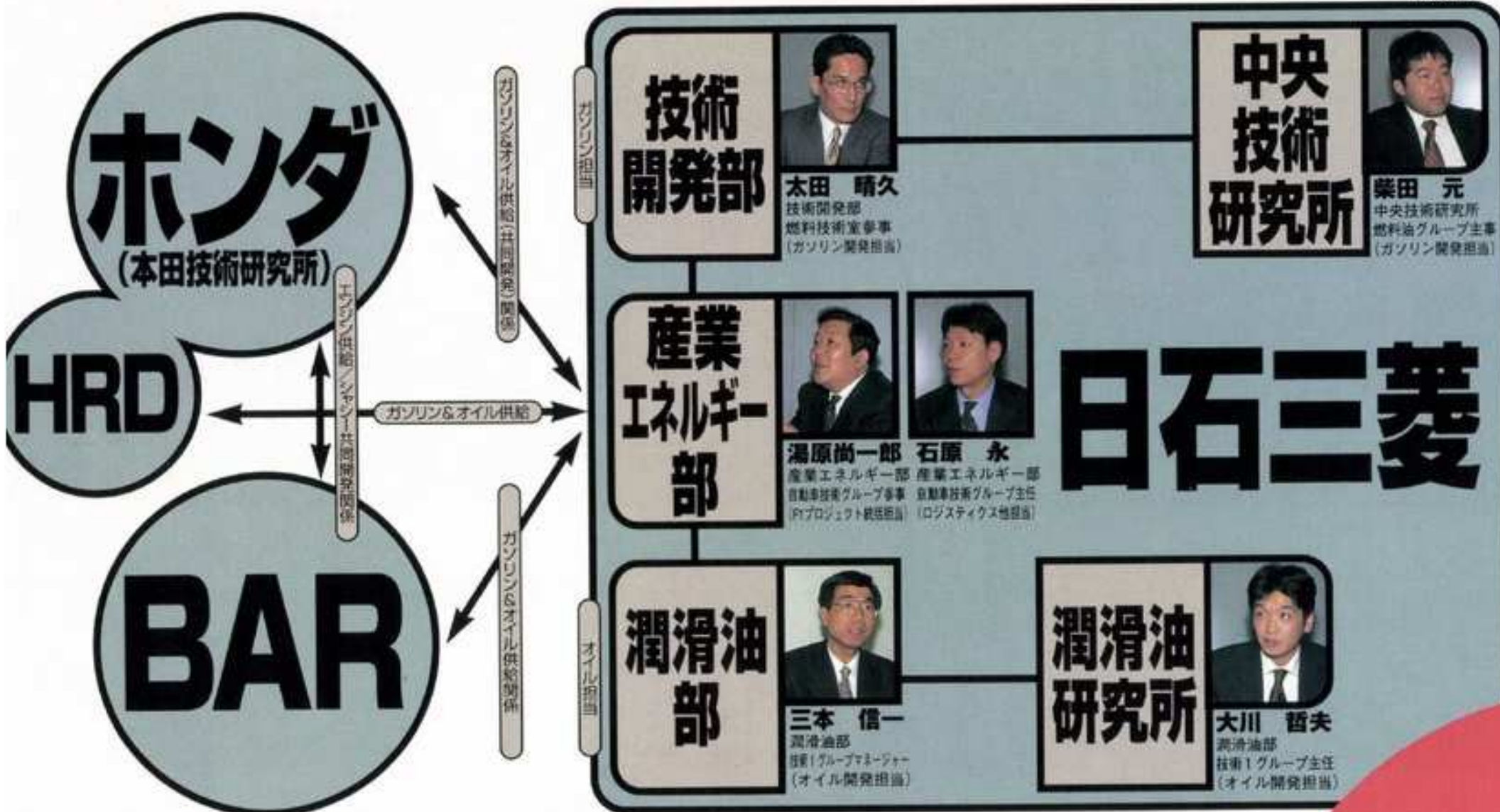
ホームページアドレス <http://www.ngkntk.co.jp/>



日本発 世界のガンリンへ

ホンダとともに世界に挑む
日石三菱がF1用ガソリン&
オイル供給を始めた理由





エンジンはF1において常に注目の的だが、その内部で燃焼されパワーを生み出している燃料やエンジンを潤滑させパワーを引き出しているオイルのことが話題になることは少ない。そんな折、日石三菱が日本の石油メーカーとしては初めてF1用の燃料とオイルを供給し始めた。パートナーはあのホンダである。そこで本誌では、日石三菱のエンジニアの面々にインタビュー取材を実施。彼らのF1活動の内容と目的そしてF1用燃料&オイルの実態について語ってもらった。

Text/Hiroo Nishiyama
Photos/Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada, Hiroaki Matsumoto, Tamotsu Futamura, Hiroharu Sato, Graffiti

国内元売りでは初のチャレンジ

「日石三菱株式会社は今期、モータースポーツの最高峰F1選手権に参戦するLUCKY STRIKE BAR HONDAに、4月9日の第3戦サンマリノ・グランプリからガソリンおよびエンジンオイルを供給開始。国内の元売りでは初めてF1チームに供給することになった。今回の開発は本田技術研究所と共同で行い、ホンダF1エンジンの性能を極限まで高めることを目標とし、技術専任スタッフが開発からサーキットでの走行時まで参加する」(抜粋/一部略)

3月30日、日石三菱からこのようなプレスリリースが出された。実際には手続き上の関係でサンマリノGPではガソリンは使用せず、エンジンオイルのみ。晴れて両方が使われたのは第4戦イギリスGPからだった。

いずれにせよ、リリースの文中にもあるように、国内元売り石油メーカーがF1チームにガソリン/エンジンオイルを供給するのは初の試み。それはいったいどんな目的で行われ、どんな意義があるのか。日石三菱のエンジニアの面々に聞いてみた。

保坂武文ホンダF1プロジェクトリーダーが語る「なぜホンダは日石三菱と組んだのか」

もともと燃料というのはチームが決裁するものであって、彼らはエンジンメーカーじゃないから「これ、いいよ」と言われたらそれを使ってたんですね。でも、我々は技術的に優れた燃料が欲しいし、ホンダのエンジンにベストマッチングしたものが必要だった。

そんな時に日石三菱の社長さんとお話する機会があって「F1というレースは世界のトップの技術を競うものですよ。そこでいい燃料が欲しいんです」と言ったんですが、「F1って何ですか？」なんて、チンプンカンプンなんですよ(笑)。

しかし、「あからさまに国を表面に出しちゃいけませんけど、みんな国の意識持って戦ってますよ。トップメーカーがトップメーカーをサポートしている。おたくは日本のトップメーカーでしょ？ いいんですか、F1やなくて？ 「ニッポン」でいきましょうよ！」とお話したんです。

口説いた？ いや、そうじゃない(笑)。ガソリンはウチの工

エンジンの燃焼室にフィットしたものが欲しいし、エンジンオイルはフリクションとイコールですからね。とても大事なものですよ。

日石三菱さんと一緒にやってよかったのは、ごく短時間にやってくれたことですね。エンジニアの薬田さんなんか、夜中に寝ていいアイデアが浮かぶと枕下に置いたテープデッキに録音したといいますからね。最初に「目標値はこれだ！」と出しておいんですが、それにできる技術を日石三菱さんは持っていたんです。



「エンジンのホンダ」の威信を保つためにも、専用にデザインされた燃料とオイルは何としても必要だった

「ホンダの保坂武文F1プロジェクトリーダーは「エンジンの要求性能が変われば燃料も変わる。燃料が変わればエンジンも変わる」と言っています。これまでホンダは(無限ホンダは現在でも)エルフのガソリンとオイルを買って使っていましたが、今回、日石三菱がホンダにガソリンを供給することになったその経緯は？」

日石三菱・長年ホンダさんには燃料・潤滑油の共同開発や納入で大変お世話になっている関係で、どちらからともなく話が持ち上がったとまじりました。当社としてもホンダさんと一緒に世界の舞台で戦うことで自分たちの作った燃料や潤滑油のポテンシャルを試してみたかったし、F1という凄世界でシエルさんやモービルさんに対して技術的にどこまでいけるものか戦ってみたいかったです。また、それによって会社のイメージアップ等を図りたかったということですね。



サンマリノGPからは写真のBARの給油装置などに日石三菱のロゴがさりげなく入れられた

若い世代にアピールしたかった

「ということとは、宣伝効果も十分意識してのことですね。」

日石三菱・当社は十代や二十代の人にあまり

F1用ガソリン 設計上のポイント

前提：FIA規格は市販ガソリン並み
とかなり厳しい

課題：この範囲の中でいかに
“短時間で” “効率良く” 燃焼させるか

方法：迅速な揮発&迅速な燃焼&高いアンチ
ノッキング性の実現

実践：石油系成分(ガソリン基材&添加剤)を
いかに配合するか&オクタン価を
いかにコントロールするか

FIA規格F1用ガソリンと 日石三菱市販ハイオクガソリンの成分比較

	F1用ガソリン	日石三菱ハイオク※
オクタン価 (RON)	95~102	100
蒸気圧 (kPa)	35~60	70
ベンゼン (%v/v)	1.0以下	0.7
鉛 (g/l)	0.005以下	無
酸素分 (%m/m)	2.7以下	1.2
窒素分 (%m/m)	0.2以下	0.1以下
硫黄分 (ppm)	50以下	20
芳香族分 (%v/v)	0~35	38
オレフィン分 (%v/v)	0~18	16
ジオレフィン分 (%m/m)	0~1	0

※注：日本国内で市販されている燃料は、気象条件の違いから販売地域によって蒸気圧等が若干異なるため、ここにはその代表例を掲載した

現在のF1用ガソリンの成分は驚くほど市販のハイオクガソリンに近いものになっている。その一方で、F1エンジンは市販車の倍以上で回転させられている。そこで重要になってくるのが、いかに短時間で燃料が気化(揮発)し、燃焼するかという点。ただし容易に気化し過ぎると、燃料パイプ中などで蒸発して気泡となり燃料の流れを妨げるベーパーロック現象や、あるいはノッキングを起こす可能性が高まる。アンチノッキング性を高めるために手っ取り早い手段は、

オクタン価の高い成分にしてやることだが、それも上表のとおり市販ハイオクと同等レベルに規制されている。また、上表に示した以外にも細かい成分規定があり、その制限の中で燃料メーカーは、パワーを引き出しつつ、決してエンジンを壊さないガソリンを開発しているというわけだ。さらに日石三菱の場合、他社の燃料を使用するのは望めない、ホンダエンジンの一番いい部分を引き出すガソリンを作るといふ、何とも難しいテーマにも取り組んでいるのである。

一般市販ガソリンでF1は走るか?

だからといって、契約外のガソリン・潤滑油を使用することはできないのである(ただし、スポンサーとするメーカーと実際に使用するメーカーが異なるケースはある)。

「F1のレギュレーションを読むと、ガソリンの定義を「一般市販用ガソリン」に準ずるものとなっておりますが、同じものですか?」

日石三菱「現実にはちよつと違います。要するに、F1が開催される国で公に使えるガソリンでなければいけないというのが基本理念なんです。F1で使われるガソリンというのは、F1エンジンが高出力でパンパン走るイメージから、環境を汚しているんじゃないか? という批判もあるかもしれません。そこでF1Aは環境対応を先行導入する意味で2000年のガソリンの仕様はヨーロッパで2006年に施行される規制値取り入れていきます。」

つまり、この成分範囲内(右掲載のガソリン成分比較表を参照)でF1用ガソリンを作るわけですが、その成分や配分が各メーカーの「ミソ」なんです。日石三菱「F1エンジンって1万何千回転ま

開発が始まったのは昨年9月 ホンダの保坂さんからは 「直線で、ガソリンだけで 他のマシンをスパーツと 抜けるものを作ってくれ」と 言われましたよ(笑)

でパン回すでしょ。ですから、レギュレーションの範囲内で、その高回転に合わせた燃料をデザインするんです。」

なるほど。ところで、一般市販用のハイオクガソリンをいきなりF1のタンクに入れたらどうなりますか?

日石三菱「動きまわらず、走りまわすけど、本当にいいタイムは出ません。」

たとえば、ラップタイム1分30秒のコースだったらどうですか?

日石三菱「うーん、推測ですが、市販ガソリンだと1分36秒くらいじゃないでしょうか。」

意外に走るもんですね(笑)。少なくとも予選落ちはしない。」

日石三菱「でも、グリッド最後尾になっちゃいますよ。一般のクルマってスポーツカーでも7000回転/分くらいでしょ。でもF1は1万数千回転で回りますから、倍以上。ガソリンを短時間で気化させなきゃいけないの

豆知識——自動車用ガソリンの一般的な成り立ち

基本的に、ガソリンは石油(原油)を蒸留によって分けて(分溜という)取り出した原料を、分解装置や改質装置などによってオクタン価や沸点(蒸気圧)等が異なる各種のガソリン基材に変え、それを目的に適した配合で、ちょうどウイスキーのようにブレンドして作られる。F1用ガソリンもこの考え方に則って作られるもので、あくまで基本は石油。その主成分である炭化水素の特徴を見極め、さらに添加剤も交えて、各種材料とその配合率が決定される。

右の表は一般的なガソリン基材を大別したもので、各基材ともその成分によって種類は無数に存

在することになる。もちろん、各燃料メーカーがF1用ガソリンにどのような成分のガソリン基材や添加剤をどのような配合で使用しているかは極秘中の極秘事項となっている。

なおオクタン価とは、未燃焼の混合気が熱や圧力の影響で自己着火して不完全燃焼するノッキング現象の起こりにくさを示す指標で、一般的にリサーチオクタン価(RON)が使用されている。このオクタン価を高めるために有効な成分がベンゼンや鉛、芳香族など。その大半が人体に有害で、市販ガソリン、F1用ガソリンを問わず、その含有量(率)は厳しく制限されている。

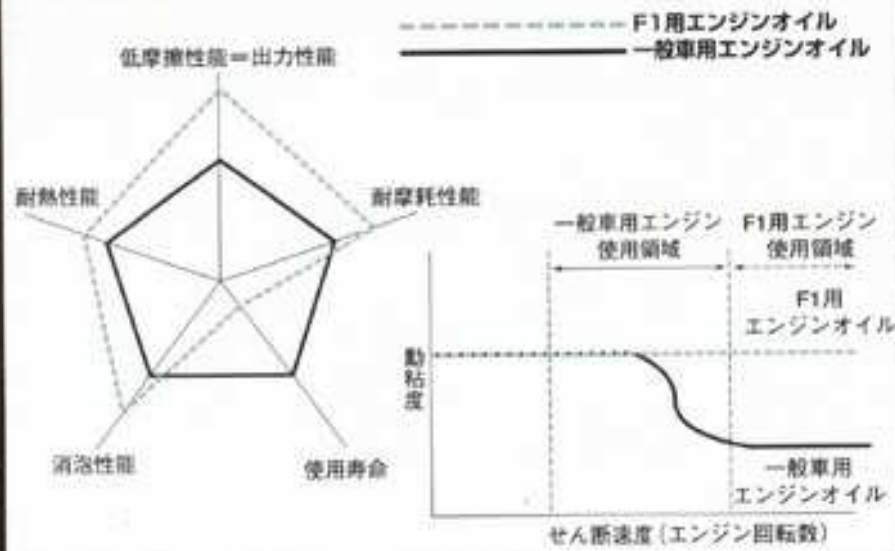
主なガソリン基材とその特徴

ガソリン基材	原料	特徴
直溜ガソリン	軽質ナフサ	オクタン価&沸点が低い
改質ガソリン	重質ナフサ	オクタン価が高い。沸点が比較的高い
脱ベンゼン改質ガソリン	改質ガソリン	改質ガソリン中のベンゼンを除去
分解ガソリン	脱硫重油	オクタン価が比較的高い
アルキレートガソリン	LPガス	オクタン価が高い
MTBE	メタノール&イソブチレン	オクタン価が高く、沸点が低い。酸素を含む

F1用エンジンオイル 設計上のポイント

前提：FIA規格に成分的規制は皆無
 課題：いかに“高出力”と“エンジン保護”を両立させるか
 方法：低摩擦&最適動粘度&高温高せん断粘度の実現
 実践：摩擦低減剤をいかに活用するか&出力向上のための添加剤をいかに配合するか

F1用エンジンオイルと一般車用エンジンオイルの要求性能の違い



左上のグラフに示したとおりF1用エンジンオイルには、市販車以上の高温下でも劣化しない耐熱性や耐摩耗性、オイルが泡立ちにくい、あるいは泡がすぐに消える消泡性といったところに、市販車用をはるかに上回る性能を要求される。だが、突出して要求レベルが高いのが、いかにエンジンの摩擦抵抗を小さくしてやるかという点だ。言うまでもなく、摩擦抵抗が小さければ小さいほど、よりパワーを引き出すことができるからだ。しかも、ガソリンとは対照的に、F1用エンジンオイルの成分には一切規制がない。つまり、

ノウハウと技術力を多く持っているほど、より良いエンジンオイルを作ることができるということになる。ノウハウは経験と密接に関係するものだが、日本石油時代、三菱石油時代を通じて、各々経験してきたモータースポーツカテゴリーとF1とではエンジン回転数が倍以上異なる。しかし、本文中にもあるとおり、日石三菱はエンジンオイルのカギとなる摩擦低減のための添加剤を自社開発しており、このための化合物合成の独自のノウハウが海外メジャー各社との決定的な違いになっている。

で、そのあたりの仕様が一般用とF1用では変わってきますね。
 馬力というところ1000馬力くらい落ちてしまっているんですか？
 日石三菱…そんなには落ちないと思いますが、まあ、それに近いレベルで数十馬力は落ちると思います。
 ちなみに、もし他社のガソリンが入手できたらどんな成分なのか解析できますか？
 日石三菱…できます。ある程度の量があれば、試験機にかけられますからね。でも実際には、ガソリンは厳重なセキュリティ下に置かれているので、他社のものに触れることはまったくありませんけどね。
 燃費はどのくらいですか？
 日石三菱…だいたいですが、一般的には1・5km/ℓと言われていますね。
 漠然と2・0km/ℓ弱くらい走るのかと思っていました。やはり1万数千回転で800馬力というところ、燃費はかなり悪い。
 日石三菱…でも、ジャンボジェット機の燃費はリッターあたり30mとか50mとか、自分の長さも飛べませんよ。

F1用は、1ℓいくらですか？
 日石三菱…秘密です(笑)。結構しますよ。原価もすごいし、世界各地に運ばなければなりませんから、輸送コストを考えたらものすごい値段でしょうね。
 ちなみに今回のF1プロジェクトの総予算ってどのくらいですか？
 日石三菱…純粋なガソリン代、物流費、出張代だけだと数億円ですよ。でも、かかっている約30人の人件費や、研究所などの使用費などはそこには含まれていません。
 F1用ガソリンとは、市販ガソリンのある特定された成分の枠内で作るスペシャルガソリンとすることが出来るだろう。服に例えるなら、一般市販ガソリンが「吊るし」ならF1用ガソリンは「パターンオーダー」であり、ホンダと日石三菱のように共同開発されるものは、おあつらえ、といえる。
1イベント分で2000ℓ使用
 ところで、F1のガソリンってどのくらいの量を使っているんですか？

日石三菱…1チーム2台で、テスト・本戦とも、それぞれ約2000ℓです。その他、HRDやHGT(本田技術研究所木村研究所)などでもテストがありますから、それを入れるとある程度の量になってきますね。
 単純計算でもテストランとレースの週末3日間を使うだけでも年間約10万ℓ以上ということになりますね。それをどうやって輸送してらるんですか？
 日石三菱…まずロンドンに空輸して、そこからヨーロッパ各地にはトラックで配送します。ヨーロッパ以外の国には直接空輸します。
 かなり気を遣うでしょう。
 日石三菱…危険物なので飛行機でも一回に運べる量が決まっていますし、輸送は保冷機能のついたトラックです。ヨーロッパでは土曜日は曜日は危険品の輸送を扱ってくれないので、それを見越した上で輸送スケジュールを組みなければならぬとか、いろいろあります。缶の大きさにも制限があって、UN規格の缶で50ℓ以上は運んではいけません。製造する時は200ℓのドラム缶へ入れるんですけど、小分けしなければならぬ。一番の問題はそ

日本石油&三菱石油時代のモータースポーツ活動

昨年4月に日本石油と三菱石油が合併し、以後開発体制も一本化されている日石三菱だが、合併以前からモータースポーツにはガソリン・潤滑油の供給やコマースポンスとして各々活動してきた歴史がある。

日本石油の活動としてまず思い出されるのは、グループC時代の日石トラスポルシェとしての耐久レース活動だろう。国内での全日本耐久選手権でのスポンサーに始まり、最終的にはチームとともにル・マン24時間への参戦も行われている。また、フォーミュラに関しては、全日本F3時代の近藤真彦へのスポンサーに続いて、全日本F3000時代の星野一義のチーム・インバルを支援。ここではエンジンオイル供給も実施されていた。さらに全日本ダートトライアルの国政久郎にはギヤオイルなどの供給も含めたスポンサーが展開されている。

一方の三菱石油としては、ミツビシ・ラリーアート活動に対する支援が中心。特にハリーダカール・ラリーを中心とするクロスカントリーラリーにおける、エンジンオイル他の供給を含むスポンサーの歴史は10年以上に及ぶ。また、トミ・マキネンにより4年連続WRCチャンピオンを獲得したランサーにも三菱石油とミツビシとの共同開発によるエンジンオイルが使用され、日石三菱となった現在も継続されている。



国内タイトルで満足することなくル・マンにも挑んだ日石トラスポルシェ。90年のこのレースでは初出場ながら13位完走を果たしている



WRCはリストラクター規定によりエンジン性能の差が出にくい。だが、逆にエンジンオイルが左右する割合が相対的に大きいとも言える



エディー・アーバインとのシリーズを通じた死闘が印象に残る93年の星野。彼のレイナード・無限のエンジンオイルは日本石油製品だった



三菱石油はプロトタイプ時代からパジャロ用パジェロにエンジンオイルを供給。ターボ車、長距離走行と、F1とは対照的な使用条件だった



第4戦イギリスGPからはパワーアップを果たした新スペックに移行したホンダエンジン。これを生かすも殺すも、自らが開発・供給する燃料とエンジンオイル次第ということに、日石三菱が担う役割は重い

の日のうちに届くか、ということですね。

——サーキットやレースの開催条件に合わせてガソリンを変えるようなことは？

日石三菱…可能性としてはあります。これもホンダさんからのサーキット等のいろいろな条件に合わせた技術的なリクエストに基づくことになりそうですね。

——最後にエンジンオイルについてお聞きします。オイルは成分などレギュレーション上の制限はあるんですか？

日石三菱…ありません。レース中にオイルを交換してならないということだけです。ではF1用と市販車のオイルとで何が違うのかというと、まずエンジンの使用される環境が、回転数や出力などを含めて全然違いますよね。それに市販車は通常5000km程度でオイル交換するといった世界ですけど、F1では1レース分の距離、つまり約300km走ればいい。その代わり、その間は100%の性能を発揮しなければなりません。

——エンジンオイルのキーになるのは？

日石三菱…オイルというものは、粘度の設定と添加剤の処方技術で決まります。一般的には添加剤は添加剤メーカーのものを使っていますが、当社独自で開発した添加剤があります。それが独自のノウハウですね。他社には絶対になんかありません。

——それにしても、これまでエンジンオイルを供給されてきたラリーやF3000といったカテゴリーと比べても、F1は回転数が倍の世界ですよ。それに対応するのは大変だったのではないですか？

日石三菱…一般的に、回転数が上がればオイルの粘度は下がっていきます。そして、我々としてはエンジンに絶対壊してはいけないというところが最低条件としてあります。F1は回転数が1万数千回転になっていく特殊な領域ですので、通常の市販用よりもっと高い領域での粘度をかなり厳しくコントロールしていかなければなりません。最近では市販車用エンジンオイルにしても低粘度化が進んでおり、耐摩耗性などが厳しくなってきた中、当社でいろいろ対応してきた技術もこのF1用



現場担当者としてF1を“転戦”することになった柴田氏。「技術者として、我々日石三菱がこれまで培ってきた技術の高さを実証できることが、このF1参戦の醍醐味です」と語る

エンジンオイルに生かすことができました。——ホンダに供給するのはエンジンオイルだけですか？

日石三菱…そうですね。ただし、マシンにはエンジンオイル以外、ギヤオイル、油圧作動油といった潤滑油も使用されていますので、将来ホンダさんから新たな要求があれば、その時点でホンダさんと相談しながら決めていくことになるでしょうね。

——今後の成功を期待しますが、他のチームから引き合いが来たらどうします？

日石三菱…契約上、BARと一緒にやっていると他とはやってはいけないことになってるんです。ですから、言ってみればそんなふうには他のチームから「日石三菱がいいじゃないか」と認めてもらえるくらいにBARホンダのパフォーマンスを上げていくことが、我々のこれからの目標になりますね。その活動を通じて、ガソリンにおいてもエンジンオイルにおいても、これまでF1で活動してこられた海外の石油メジャーに対して互角以上に戦えるんだと、日本の燃料や潤滑油の技術もそこまできているんだということをアピールできるとうれしいです。

ガソリンやエンジンオイルにおいても、海外の石油メジャーに対して互角以上に戦えるんだと日本の燃料や潤滑油の技術もそこまできているんだということをアピールできるとうれしいです

津川哲夫のF1座学/その1 「F1燃料の現状」

各F1チームはそれぞれ表向きのおイルスポンサーを持っているのが普通だが、実際に使用しているベトロール（ガソリン燃料）をそのスポンサーが製造しているとは限らず、またこの燃料の供給がシーズンを通して同じ銘柄によって行われるというわけでもないのが、グランプリの裏側の燃料事情だ。

この燃料、もちろんエンジンの性能を大きく変えてしまう重要な要素であり、時には燃料を変更しただけでエンジンダイナモ上で20馬力近く違うことも多々あると言われているほどだ。

しかしその一方で、FIAの規定によって添加剤などの種類や含有量が厳しく制限されており、使用燃料は事前にFIAに登録して、その成分表が提出されねばならず、比重とガスクロマトグラフィーと言われる燃料成分の構成グラフ、いわばその燃料の指紋にあたるものが制作されて、これをFIAが認可して初めて使用が可能になるのだ。この使用燃料はレースごとにガスクロマトグラフィーでチェックされ、登録されたグラフと重ね合わせて完全に一致しなければならないことになっている。

こういった厳しい制限の中、15を超える成分の微妙な調整で燃料の性能を上げることが要求されるわけで、燃料を作るという作業がいかに大変であるかが分かっていうもの。また、この登録燃料は成分構成がほんのわずかでも違っていれば違反なので、その製造ロットは多ければ多いほど安全ということになる。つまり、それらを大量に製造できるキャパシティーも燃料メーカーには要求されるのだ。

現在F1で使用されているベトロールを作っているのは、シェル、エルフ、モービル、アジップ、そしてイギリスGPから供給が始まった日石三菱といった名だたるビックブランドたち。さらにレースフェル専門のベトロ・サイエンス社があり、かなりの実績を挙げている。



2000年F1チーム別使用ガソリン&オイル一覧（本誌調べ）

チーム	使用エンジン	スポンサー/サプライヤー	使用ガソリン	使用オイル
フェラーリ	フェラーリ	シェル	シェル	シェル
マクラーレン	メルセデス	モービル	モービル	モービル
ジョーダン	無限ホンダ	なし	エルフ他	エルフ
ジャガー	フォード・コスワース	テキサコ	ペトロサイエンス	テキサコ
ウィリアムズ	BMW	ペトロプラス	ペトロサイエンス	カストロール
ザウバー	ペトロナス（フェラーリ）	ペトロナス	シェル	シェル
ペネトン	スーパーテック	アジップ	アジップ	アジップ
プロスト	プジョー	トタル	トタル	トタル
アロウズ	スーパーテック	レプソル	エルフ	エルフ
ミナルディ	フォンドメタル（フォード）	なし	エルフ	エルフ
BAR	ホンダ	日石三菱	日石三菱	日石三菱

津川哲夫のF1座学/その2「F1燃料ウォーズ・エピソード1」

過去20年ばかりの間に、F1の燃料事情は大きく変わってきた。特に80年代前半、ターボ時代に突入すると、それは猛烈な加速度で変化していったのだ。

ターボ時代初期の燃料消費はすさまじく、83年にはレース中の燃料補給とタイヤ交換という作戦が生み出された。この当時の補給燃料にはものすごい高圧がかけられていて、その給油速度は120ℓの燃料をたったの4秒でタンクに押し込むというものだった。ところが圧力が高すぎてモノコックのタンク部分がその圧力で膨れてしまい、ドライバーの背中を押し

てセーフティーベルトを締め上げ、ドライバーが悲鳴を上げるなんてことさえあったのだ。

翌84年に燃料補給が禁止になると、またもや奇抜なアイデアが生まれた。燃料を冷却するとその体積が縮むことを利用し、フルタンク状態の時に燃料をマイナス20度くらいまで冷やして体積を縮めて搭載すればそれだけで常温の10ℓ以上多く積載できるというわけだ。その効果は大きかった。しかし冷やせば縮む燃料が、温まれば膨らむのも当然のこと。そして、この年のブラジルGPでは象徴的な出来事が起

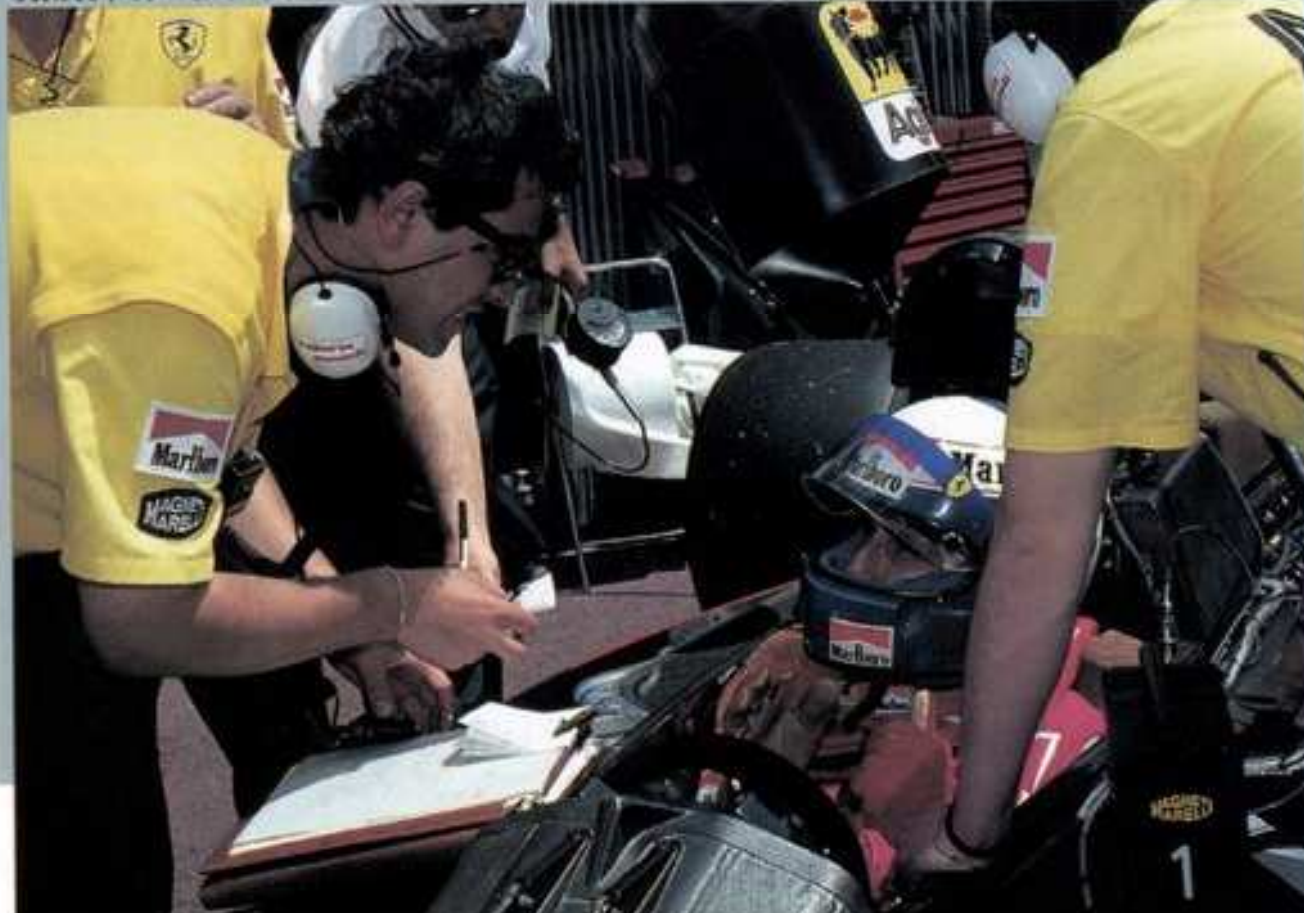
こっている。スタート直後の第1コーナーでリタイアしたマシンがあった。同年のブラジルGPは実に暑く、この不幸なマシンはレース終了まで37℃にまで気温が上がった炎天下に放置され続け、満タンの燃料は30℃以上にまで暖められて体積が増し、何とモノコックを内側から破ってしまったのだ。

89年にF1エンジンへのターボの使用が禁止され、自然吸気（NA）化されると、今度はスーパー燃料によるパワー競争が始まった。ルノーが使っていたエルフが口火を切り、フェラーリが使っていたアジップがエスカレートさせたと言われるこの特殊燃料開発が特に激化していったのが90年代前半。燃料には数限りない添加剤が混合され、最も過激な時には燃料の本質であるべきベトロール（ガソリン）はわずかに60%に。残り40%が添加剤、それもニトロやその他の起爆促進剤、あるいは起爆剤そのものが添加されるようになり、揮発性がものすごく高く、燃料がそのまま爆発物化してしまったのだ。また、この添加剤の比重はかなり軽く、40%の混合率になると燃料自体の重量を非常に軽くできるというメリットも生まれていた。

しかし鉛の含有量や排気ガスの毒性が飛躍的に高まり、あまりの揮発性の強さで人間の皮膚を冒すレベルにまでこの特殊燃料は突き進んでいった。禁止の憂き目を見たのは当然のことだ。

こんな経緯を経て、現在はクリーンでエコノミー（燃費的に）がうたい文句のレギュレーションの下で燃料が作られるようになったというわけである。

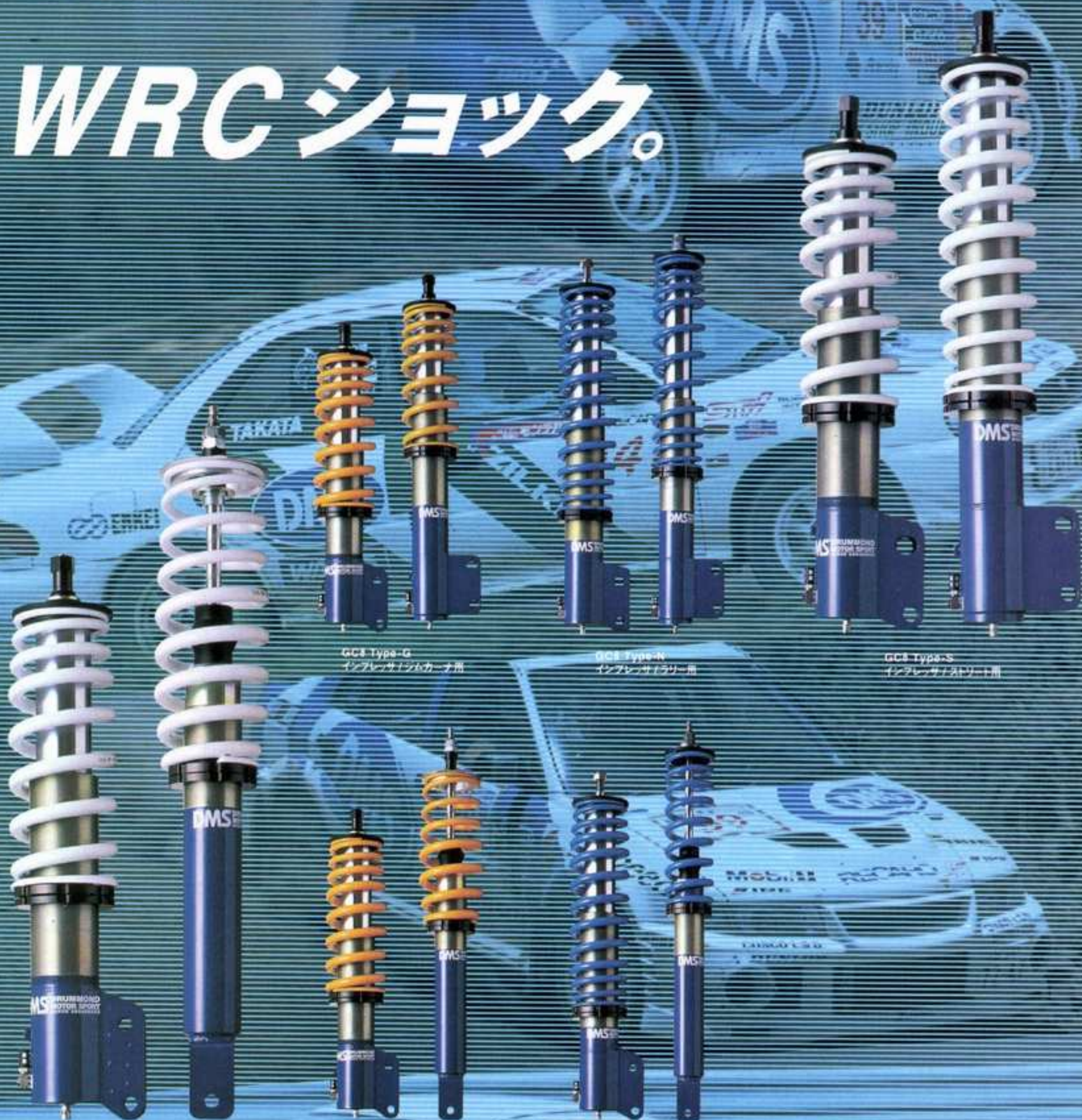
写真は90年モナコGPでのアラン・プロスト+フェラーリ+アジップ。当時すでに特殊燃料の開発は着実にエスカレートしてきていた



世界品質をおとどけます。



WRCショック。



GCS Type-G
インプレッサ/ジムカーナ用

GCS Type-N
インプレッサ/ラリー用

GCS Type-S
インプレッサ/ストリート用

CP8A Type-S
ランサー-Evo. V-W/ストリート用

CP8A Type-G
ランサー-Evo. V-W/ジムカーナ用

CP8A Type-N
ランサー-Evo. V-W/ラリー用

WRCスペックのサスペンション・システムDMS。

WRC参戦マシンにサスを供給しているオーストラリアのDMS。WRC用と同一構造の単筒式ショックアブソーバーとプログレッシブスプリングを採用することで「勝つ」性能を手に入れました。実戦で鍛えられたセッティング性能と高剛性設計が、信頼性と圧倒的なパフォーマンスを約束します。

- 世界最大のピストン径37mmを誇る単筒式ショックアブソーバー
- ナイロ式減衰力調整機能(段みぞ20段階、押し込み4段階)
- ロングストローク
- フロントトラクションがあるプログレッシブスプリング
- 2年間の品質保証
- オーバーホール可能
- ローコスト価格

DMS DRUMMOND MOTOR SPORT SHOCK ABSORBERS

スペイン・グランプリの大舞台カタルーニャ・サーキットへ来て異なることを聞いた。

ミカ・ファンクラブ西支部長のわたしのところには報告が上がってきていないが、今季限り我等がミカ・ハッキネンが引退するというのである。

わたしはこれを決してヨタ話とは思っていない。

F1の世界はまさに「火のない所に煙は立たぬ」のであって、噂に上がったものはいつか必ず現実のものとなるのがこれまでのならいだった。ハッキネンの引退説も、ユメ疑ってはならぬまい。

ちなみにマクラーレンのナンバー・ワンはビルヌーブだという。ナンバー・ツーはクルサード残留説と、ニック・ハイドフェルド移籍説とがあつて、わたしはチームオーナーなら飛車角の角顔したクルサードの方がナンバー・ツーとしては手堅いから引き留めるが、カメラマンK・S師の「今日、ハイドフェルドがメルセデスのハウグさんとマクラーレンのモーターホームに入ってしまったと思ったら、25分後にスキップしながら出て来ましたぜ」なるお話をうかがうと、ハイドフェルドなのかもしれぬ。

いずれにしても余計なお世話だが、ま、ビルヌーブとハイドフェルドの組み合わせがいいか。ジャック&ニックで語呂がいい。ジャックニッククラウスと覚えておけばいいんだからして。

では、BARホンダの抜けた穴を誰が埋めるのかといえば、現ジョーダンのフレンツェンらしく、ジョーダン親分は大スポンサー、ドイツ・ポストの覚えめでたいハインツ・ハラルドを手放したくないだろうが、同チームにはベネトンからフィジケラが来て、そのベネトンにはデザイナーのマイク・ガスコイン共々トゥルリが移り……という恒例のスイッチブミートに興味のあるかたは本誌ニュース欄で愉しんでいただくとして、問題はさて、ミカである。

ハッキネンはすばらしい。いや、ハッキネンこそすばらしい。

その魅力がわからない友人達が多くて、いまや

かなり

渡り鳥 北へ帰る ——か?カタルーニャ

西山 平夫

by Hirao Nishiyama

折伏にも疲れ、ひとりF1グランプリのプレスルームのデスクに頬杖をつき、モニターTVの青白い照り返しを顔に受け、ため息だけをおのれの友とするふぬけた日々を送るばかりである。

何がいつまで、ハッキネンのすべてがいい。

「いやいやカッコ悪いイーツす! 蟹蟹星人スタイルのパンサイ・フィニッシュを見てくださいよ。それからこれ、表彰台のこのなんともおマヌケなガッツポーズ。オラウータンみたいな手を振り回しちゃって、マイケルに較べるとクワッ、最低イーツ!」

というK・S師のデジカメ作品をパソコンのフォトショップにのぞきこめば、おお、やっとなるやっとなる、ハッキネン。しかし、このカッコ悪さがカッコイイ。加うるに、記者会見でのエロキューション。「イ、イエス……い、いや、ノー」、「ア、アイアイ、ジャスト……」とか、優勝記者会見での歯切れの悪さ。そして「デヘヘヘ……」と笑うんだよ。

だ、誰かに似てるなあ……と思ったら、ある日気がついた。野茂英雄だ。

記者会見が不評、ホームラン打たれりやマウンド

MOTOR SPORT ESSAY

でボカンと口を開ける、ミスター・トルネード。しかし、野茂ファンならあれがいい、野茂の一挙手一投足すべてが好き、と思うはずだ。誰に限らずファンなんてものはみんなそうなんだ。

似てるといえばハッキネン、マンセルにも似てるな。その爆発的速さは類がない。加えて、マンセルにはない粘り強さがある。コントロールされたマンセルだ——というのは言語矛盾のような気がするが、ハッキネンがマンセルなら、シューマッハーはセナかプロストか。

だからというか、それなのにと申そうか、そんなハッキネンにF1ファンは飽きたのだ。私の顔も二度三度という。ファンがハッキネンを支持したのは98年初めてタイトルを取り、99年に鈴鹿でアール・バインを逆転したところまでではなかったか?

「あ、はいはい。わかりましたよ、ミカ様。あんたは速い。でもね、速ければいいもんじゃありませんよ。スター性ね、これが大事。まあ、あなたも今が盛りのこの辺で……」と、ここらあたりがF1ファンの本音だと思いがどうか? それにマクラーレン・メルセデスも、いや、彼らこそ新しいチャンピオンを準備したいのではないか。

むろん、マクラーレンでなくともハッキネンは速いだろう。だろうけど、ハッキネンの速さは、すぐ勝てるマシンに乗ってこそその速さだ。たとえばBARや、TMGを駆ってマシンを熟成させながら戦うハッキネンの姿がわたしには想像できない。いつぞやマンセルがマクラーレンに乗ってシーズン半ばにトンスラこいた、あの時のことが頭をよぎるのだ。

小林旭演ずる渡り鳥は、事件が解決した後はギターを抱えて北へ流れた。ミカ様も、故国フィンランドへ帰ってカートショップでも開いたらいい。3年連続のF1世界タイトルを土産に。

わたしがファンはその背中を涙で濡らして見送るだけだ。右手にトロフィー、左手にホンカネンさんを抱いたその背中を……。

COLUMN WORLD SCRAMBLE

コラム ワールド スクランブル

モーター
スポーツ
最前線から

Atsushi Miyashita

宮下 敦

ザウルスJrのエンジンも直り、20日には筑波サーキットでテストを行う予定の宮下さん。前脚ボールポジションを取って気をよくしているだけに、6月のレースでも期待できるかも？

Fニッポンでもピット作業が 勝敗を左右するようになるには どうすればいいか考えてみた

GTにしるF1にしるピット作業がレースの一部としてきちんと機能し、勝負の行方を左右しているが、ことフォーミュラ・ニッポンに関しては、まだ2戦しか終わっていないものの、ピット作業によって大きく順位の変動が起こるシーンを見ることはできていない。

当初から懸念していたんだけど、やっぱりなという結果となったが、GTやF1とフォーミュラ・ニッポンには決定的な違いがあることに、JRPが気がついていなかったことがその要因だろう。

その違いとは、それぞれの使う道具に差がないということに他ならないと僕は考えている。

そもそもピット作業の時間が変わる要素とは、チームによりタイヤメーカーの違い、

と あるカートレースの終了後、エンジンの分解車検を遠巻きに眺めつつ、結果表が出るのを待つ取材陣の会話。

「まだ終わらないのかね」

「早く帰りたいよね」

「ジュニアのエンジンでしょ。中から虫でも出てきたんじゃないの」

「む……虫？」

「そ、虫がエンジンの中でエッサエッサとピストン動かしてるんだよ。カブト虫だったら5馬力アップは固いね」

「じゃ、大クワガタだったら？」

「10馬力は上がるでしょ」

「大クワガタチューンか。値段高いし、プラグ交換の時に逃げ出したら大変だよ」

「メカが「網持ってこい」なんて叫びながら走り回ってるの」

「……まだ終わらないのかね」

「……早く帰りたいよね」

「えー、おほかブレスたちのグダグダ話はどうでもいいとして、今回は「言葉にする」ってことがテーマです。

僕が取材に回ってるレーシングカートでも、ドライバーの中にはよくしゃべってくれる人と無口な人がいるわけです。口数の少ないドライバーにもいろんなタイプがあ

って、カート時代の高木虎之介選手なんかは「レースは結果がすべて。言い訳しても仕方ないでしょ」ってな感じ。ローティーンのドライバーだと、一生懸命しゃべろうとはしてくるんだけどまたうまく言葉にできない子もいたりして、これはこれで好感持てます。中には「あんた、元からナンも考えてないっしょ」ってタイプの天然型無口もおられます。

無口だとブレス泣かせなんて呼ばれたりするけれど、カートのドライバーは全日本選手権でも大半がプロじゃないわけだし、僕は別にそれで構わないと思います。そんな人からうまく言葉を引き出すのも取材屋の仕事なんだし。でも……

やっぱりドライバーは自分のことを語るべき言葉を持つべきだと、僕は考えてます。それはブレスのためでもスポンサーのためでもなく、自分自身のために。

僕がライター稼業を始めたころ、頭の中にモヤモヤ浮かんでいるものをうまく言葉にできなくて、ずいぶん苦しんだもんです(今もたつてうまい物書きじゃないけれど)。そんなこんなで悩んでるうちに、「うまく言葉に表せないのは、そのことをあいまいにしか捕らえてなかったからだ」とハタと気が

Kazuo Mizutani

水谷 一夫

アスパラドリンクのCMの妙なマッチョ外人の名前が「ハニホー・ヘニハー」だと判明。部屋でひとり爆笑していたら、窓の外から野良ネコが怪訝そうな顔でじっとこっちを見ておった。急に恥ずかしくなって窓を閉めましたとさ

自分の走りを語る 「言葉」を持った人は 強いと思う

づいたのです。物事を言葉できちんと表すためには、いろいろな方向から自分を凝らし、見つめて、あいまいな部分を極力消し去って、そのものの明確な姿を暴き出す必要がある。つまり、言葉にするってことは考えることとイコールなんだ、と。

そうしていろいろなことを言葉にしてみると、今までなんともなく理解した気になっていた多くのことが、実は理解不足ゆえの勘違いだったと分かってきて、なんだかすごくスッキリした気分でした。

そういえば、監修寿一選手が全日本カート選手権でFAクラスを走っているころ、あるコースの攻略法を聞いたら、すごく明確な言葉で誰よりきちんと説明してくれて驚いたことを覚えています。「あそここの立ち上がりはクリッピングの後もアクセルオンを持って、この辺まで直線的に転がす。今のタイヤはそこ方がいいみたい」ってな具合。彼は、自分を語る言葉を持っていたのです。失礼ながら寿一選手のことを、気合で走るヤンチャ坊主、だと思ってた僕は、この時を境に、自分がやっていることをきちんと理解している知的なドライバー、だと認識を新たにしました。

レースをやっている人は、自分の走りやセ

ッティングについて、考えてることを言葉にしてみるといいと思います。トレッドとか抜き方だとか、とにかく何でも。ノートに書き出してみるのが一番いいと思うけれど、それが面倒くさけりゃ仲間と話をしてもいいし、風呂の中でひとり言をつぶやいてもいい。とにかく頭の中で思うだけじゃなく、文字や声にして表に出してみてください。最初のうちは頭の中のものと言葉とがうまくかみ合わなくてイライラするかもしれないけれど、これはだんだん慣れてくる。ひよっとしたらかみ合わなさの中に、自分の勘違いの種が見つかるかもしれないし、ひとつひとつの言葉を吟味して、少しでも「あれ？」と感じたところは疑いの目を持って。そうすると、イメージでしか捕らえていなかったことの真の意味や勘違いがはつきり見えてきて、新しい走りのアイデアを発見できたりするかもしれない。そうして手に入れた、走りの言葉を、僕ら取材陣にも語ってくれたら、なおうれしいんだけど。

ところで、山川恵里佳のしゃべり方をマネするとグーガンモになっちゃうのって、僕だけなんだろうか。

確

かに、イギリスは天気が悪かった。朝だというのに、飛行機が滑走路に下りた瞬間から「ああ、これがイギリスの天気か」と思わずにはいられないほど空が暗く立ちこめていたし、ヒースローからの高速道路でも突然強く雨が降り出す地域があったりして、言われていたような4月のイギリスの悪天候をいきなり体感させられることになった。

もちろん、こうなる予感がなかったわけではない。「イギリスGPに行く」と人に言うとき、決まって「なんでイギリスなんか行くの？ スペインとかもっといい天気のところに行けばいいのに」と返ってきた。雪が降るかもしれないほど寒いとも聞いていたし、すく道路も混むというし、ヨーロッパなら他にもっといいところはあると分かっていてもいた。ただ、その一方で、行けば何とかなると思っていた。「まあ、雨なんて降ったってきつと大したことないさ」と。しかし、それにしてもシルバーストンの天気はすごいものだった。霧は出るわ、突然土砂降りの雨は降るわと悪天候のオンパレード。それも、そうかと思うと今度は急に日が差してきたりと、もううんざりするような天気だった。

中でも最悪だったのは、土曜日に行われた国際F3000の決勝レース。スタート5分前になって、突然バケツをひっくり返したようなものすごい土砂降りになり、コース上は大混乱。もちろんスタートディレイにはなったが、それはすごい雨だった。コース上はどこも見る見るうちに水浸しになり、「この後、いったいどうなっちゃうんだらう？」と思って眺めていたら、突然雨

タイヤチョイスの違い、シャシー性能や搭載エンジンによるタイヤ消耗の違い、燃費の違いなどがあって、初めてピット作業にチーム間の差が生じるものじゃないだろうか。F1ではこれに燃料タンク容量の差が加わり、タイヤ消耗やタイヤチョイスの差によってピットインの回数を1〜3回までチーム側がチョイスできるし、GTではドライバーが交代することで前半と後半でのペースの差が生じて逆転劇が起こる要素となっている。

ところがフォーミュラ・ニッポンでは、クルマの差もタイヤの差もなく、実質エンジンの差も少なく、燃料補給もないことからピット作業が入っても、ピットイン前と

がやんだ。それもただやんだだけじゃなく、今度は日が差してきた。すると、スタート5分前が掲示され、セーフティカー先導でレースはスタート。コースはピシヤピシヤ、なのに晴れているという奇妙な天候の中でレースは行われることになったわけだ。レース自体はそこそこ白熱したものになり、F1の前座レースということもあってか、緊張感が張りつめていて、なかなか面白かった。国際F3000は位置づけが明確と

後で差が生まれる要素がない状況となつていく。現状のレギュレーションでピット作業によって順位の変動が起こるとすれば、ピット作業で大きなミスがあった場合だけで、ネガティブな要素でしか差をつけられないのでは見えていて面白いわけではない。各チームがミスをしなければピット作業の前と後でタイムギャップに違いが起こらないのも当たり前だ。

だからといって、ピット作業導入が失敗だと短絡しようとは思っていない。そりゃ狭いピットに一時に作業が集中することでの危険性や、タイヤ交換が増えたことによりピットクルーを増やさなければならず、習熟したクルーを集められないとが、経費

ということもあるのだろうが、タイヤ交換がなくても面白いレースにはなるということが理解できたのだ。

それともうひとつ、やっぱりすごかったのが駐車場。どこもかしこも一面ドロドロで、ちよつと歩くと靴が泥水にめり込んでいく。ちよつとぐらいい雨が差してもどうにもならないくらいのも最悪のコンディション。日曜日に駐車場が使えなくなる恐れがあるということも、土曜日は駐車場を閉鎖する決断を下さなければならぬほどだった。だからそれは本当にひどいありさまだった。

元はといえば、4月にイギリスGPを開催することが間違だったというのは周知の事実。とはいえ、レーススウィークになってお客さんが来るのを断ることを決定するのは、オーガナイザーにとってはまさに苦渋の選択だったと思う。土曜日に閉鎖したことで、日曜日には何とか駐車場はオープンできたものの、とんでもない渋滞

を巻き起こしてしまったことで、今度は「今から家を出る人はスタートに間に合わないの、サーキットには来ないで、テレビで観戦してください」という、これまた前代未聞のリリースを出さなければならなくなつてしまったことは、まさに泣き面にハチ状態だったが、それも何もかもあの最悪の天候状態のせいだ。オーガナイザーは10

がかさむということは重々承知している。しかし、観客が少ないのは現実だし、なんとか観客を増やすためのなんらかの変化を起こさなければならぬわけで、そのひとつとしてタイヤ交換をチョイスしたことも理解することはできる。しかし、2戦を終えた段階でこのピットストップがきちんと機能しているかといえは？であることも事実だ。

そこで、フォーミュラ・ニッポンでもピット作業が勝敗を左右するようになるにはどうすればいいだろうとちよつと考えてみた。もつとも簡単に行えるのは、ピット作業が行われる前にセーフティカーを入れてタイムギャップを縮めてしまふことだろう。ピット作業時間よりも差が短ければ、

作業時間のわずかな差でも逆転が起こる可能性は増えるはずだ。しかしこれを毎回やってしまつては、作られたレースのように感じられて面白味がなくなってしまう可能性も高い。

そこで思いついたのが、グリップはいいけどレース距離の半分を走りきれないタイヤの赤字を出してしまつたとも聞く。最悪の季節に移動されてしまった理由はいろいろとうわさされているが、来年は7月に行われるという話。来年のイギリスGPは果たしてどうなるだろうか？

でも、イギリスのファンには本当に頭が下がる。駐車場が閉鎖されてしまったことで、10km以上も歩いて来た人たちが多かつたというし、サーキットに着いたら着いたでスタンド裏もドロドロ状態。レース後に行ってみたら、それでもそんな中をたくさんのファンが楽しそうに歩いていた。サーキットにたどり着けなかった人も多かつたと思うし、おそらく泣く泣くテレビ観戦をした人もたくさんいたことだろう。

当然のように雨の中をスタスタと歩いていく人たちの横をクルマで通り抜けながら、イギリスのモータースポーツ文化の根深さを改めて実感させられた、初めての海外F1体験だったのでした。

Yasuyuki Umehara

梅原 康之

初めて見る海外でのF1グランプリということでコソコソしていたら、実はAS誌のN編、F1GP特集の1編も実は今回が初めてだったと聞いてひと安心。そうか、だから今年のレースがメチャクチャな天気になったのね

ドロドロになった靴と熱心なファンの姿 初体験イギリスGP見聞録

5th Column

Tells you a true story

Nigel Roebuck

5thコラム—ナイジェル・ルーバック

「倫理の問題」

[High-speed ethics]

翻訳/見田 豊(Quality Translation)
Photo/Hiroaki Matsumoto

鮮やかなバッシングに思わず快哉を叫んだのは遠い昔の出来事だ。

最近、レース後の記者会見で「ピットストップ(のタイミング)を待っていた」という発言が頻りに聞かれる。つまりそれは、自分か相手のどちらかがピットに入るまでは何事も起きないということの意味している。ストリートがほとんどないイモラののようなサーキットでは、状況はほとんど絶望的と言える。よほどマシンの性能差が開いていない限り、ドライバーは事実上不可能に等しく、周囲遅れを処理するのでさえ一筋縄ではいかないのである。イモラの午後、シューマッハーとハッキネンはそのことをイヤというほど思い知らされた。

状況がそんな具合だからコース上で順位を上げるチャンスは、レッドランプが消えてからのわずかな数秒間に凝縮されることになる。下世話な言い方をすれば、スタート直後のドサクサを利用する以外にポジションを上げる手たてはないのだ。その証拠にイモラでは、ジャック・ビルヌーブが目覚めるようなスタートダッシュで、9番手からなんと一気に5位にジャンプアップ。以後、自分より速いマシンを金魚のフンのように引きずって延々と走行を続けることになった。

CARTなどローリングスタート方式を採用するレースと比較すると、スタンディングスタートのレースはどれもスタートの善し悪しで

順位が入れ替わる可能性が極めて高い。それはまあ当然なのだが、イモラのようにそれ以後のポジションアップが望めないサーキットでは、事態はそれどころではすまなくなる。ほとんど唯一のチャンスだということを知っているから、多少の無理は承知で突っ込んでいく。なかにはどう考えてもやりすぎだと断せざるを得ないような動きをするドライバーも現れ、かくしてスタート直後のトラックは文字どおり修羅場と化するのだ。

その昔、スポーツマンシップという崇高な精神がF1にも存在し、ルールブックにはないある種の「契約」が各ドライバーの行動を律していたものだが、今ではそんなものはきれいさっぱり忘れ去られてしまった。その忘れ去られた規律に照らして言えば、イモラでシューマッハーが見せたマニユールを、私は断じて許すことができない。デイビッド・クルサードの前に強引に割り込んだあの進路変更のことだ。

状況は多少異なっているが、85年のホッケンハイムで起きたある事件、ミケレ・アルボレートとセナの衝突を思い出していい。

「ちょうどオストカーブを出たところだった」とレース後のアルボレート。「セナがギャチャエンジンに失敗して、がくんと回転数が落ちたのが分かった。そこで私は右に進路を変え、彼を抜こうとした。すると、いきなり彼も右にマシンを振ってくるじゃないか。それじゃあというんで、今度は左に寄ったら彼もまた左に寄る。右、左と同じことを何度も繰り返して絶対に抜かせようとしな。クレージーだ、信じられないよ!」

「危険だということももちろんあるけど、それだけじゃない」とミケレの怒りは収まる気配もない。「ああいうやり方を許すわけにはいかないよ。いいかね、ミスをしたら人はそのツケを払わなきゃならない。それが常識だろうが。そしてセナはそのミスを犯したんだ。ところが彼はひたすら進路を妨害して、エンジンの回転数が上がるのを待ったんだ。こんなことがあってもいいのかね!」話を先週のイモラに戻そう。シューマッハー

近代F1はいわばチェスのゲームのようなものでこれを観戦する側もチェスを楽しむようにF1を楽しまなければならないとモズレーは言うだが、チェスで人がケガをしたり死んだりすることはないがレースではそういうことが往々にして起こり得る……

いらぬお世話かもしれないが、マックス・モズレーは遅かれ早かれ自分の発言を悔やむことになるのではないかと。彼に言わせれば、近代F1はいわばチェスのゲームのようなもので、これを観戦する側もチェスを楽しむようにF1を楽しむなければならないのだ。モズレーのこの発言を引用するたびに、判でついたようにいつも同じ反応が返ってくる。「F1がチェスに似ているかどうかの是非はともかく、チェスの試合を見たいという人間がいったいどれほどいるのだ?」

まったく同感である。たとえグラッドマスタール同士の対決であっても、私はチェスゲーム観戦のために休日の貴重な時間を費やそうとは思わない。

グラッドマスタール同士の対決」と書いたが、イモラがまさにそれであった。ミハエル・シューマッハーとミカ・ハッキネンが披露した異次元のドライビングテクニックは、その他大勢のマシンが1ランク下のカテゴリーに見えるほど際立っていた。しかし、そのような頂上対決に当然あっていいはずの興奮があまり

り感じられない。それはいったいなせなのだろうか。我々の胸の中に、だからどうしたというのだ?という一種のシラけた気分が入り込んでいくから、と言ったらいすぎになるだろうか?

これだけ実力が接近してくると、コーナー直前の息詰まるブレーキング競争も、スリッパストリームを使った直線での豪快な追い抜きも期待できない。当代を代表するふたりのドライバーが奥義を尽くしてわたり合っているというのに、我々はそのプロセスを實際に目にするのではないのである。ポジションを入れ替わる唯一の可能性、それは「戦略」ではなく、「戦術」にかかっている。ピットウォールに陣取ったそれぞれの作戦担当指揮官が互いの状況や心理の綾を読みながらピットタイミングを、給油量を決める。彼らが考えているのはコース上で相手をオーバーテイクすることではなく、ピットストップを終えてレースに復帰したとき相手の前に出ていることだ。見ている我々は、多少緊張はするかもしれないが心臓の鼓動が速くなるほどではない。

昔はスポーツマンシップという精神がF1にも存在していたが今では忘れ去られてしまった

**安全が声高に叫ばれている中で
逆にドライバーの意識が安全から
離れていくのは皮肉な現象である**

1はスタートに失敗し、2番手を失おうとしていた。そこで彼はこの失敗を取り戻すべく、ためらうことなくステアリングを左に切った。その決断の早さに私はあ然とする。ポールポジションからスタートしたミカ・ハッキネンもはや彼の手の届かないところにいる。それは仕方がない。しかし、もう一台のマクラレンにまで抜かれるわけにはいかない。そう考えて、それも一瞬の間に、彼は、クルサードの前にノーズをこじ入れたのだ。いきなりフェラーリに進路をふさがれたデビッドはアクセルを緩めざるを得ない。しかもそのとき、シューマッハーのエンジンはまだ理想的な回転数に達していなかった。当然ながらその後方では大混戦が起きていた。追突を避けるため後続マシンが右往左往するなか、何人かは貴重なポジションを失っている。最大の被害を受けたのはシューマッハーの弟で、せつかくの5番クリッドから一気に9位に後退してしまった。

モータースポーツの安全が声高に叫ばれ、死傷事故が飛躍的な減少傾向を示す中で、逆にドライバーの意識がますます安全からかけ離れていくのは、考えてみれば皮肉な現象である。自分の命どころか他人のそれまで平気で脅かすやからが横行する。よほどのことがあってもケガはしない、まして死ぬことなどあり得ないとタカをくくっているのだから。マシンが密集形でコーナーに突進するスタ



ートは、長いレース中もつとも事故が起きる危険性が高い瞬間でもある。そんなことは百も承知のはずのドライバーが、いとも簡単に自製のタガを外す光景に私は嘆息せざるを得ない。いつからグランプリはこのようになってしまったのだろうか？

スタート直後のドサクサに大きなチャンスが潜んでいる以上、しかも、それがほとんど唯一の機会だということになればなおさら、これを生かさない手はないことくらい理屈抜きで誰にも理解できる。もとより、プロのレーサーに「譲り合いの精神」など何の足しにもならないし、そんな悠長な見では到底F1に上つてこられるはずもない。しかし、物事にはおのずと限度というものがある。その踏み越えてはならない一線を、日曜日のシューマッハーは超えてしまった。それが私の考えだ。

危機に瀕したときのミハエルは、ひどく残酷になれるというのが今や定説となっている。うそだと思ふならデimon・ヒルやビルヌーブ、あるいはハインツ・ハラルド・フレンツェンに聞いてみるといい。そのとき彼の頭に浮かぶのは、いかにしてその危機を脱するか、ただそのことだけだ。そのためはいかなる犠牲をもちとわぬ。

だからこそシューマッハーは、他に抜きん出て優秀なのではないかという意見もあるだろう。私はそのことを否定しようとは思わない。たぶんそのとおりなのだろうとさえ思う。私が言いたいのは、そうした彼の資質は決して尊敬に値するものではないということ、私が推す「グレートテストドライバー」のリストから彼の名が外されるとしたら、理由はただひとつその資質に由来するということである。シューマッハー一流の「方法論」に時とし

て層をひそめたくなる私だが、反面、彼のやむにやまれぬ気持が理解できないわけではない。日曜日の一件にしても、ハッキネンがポールポジション獲得を手放して喜んでいただけでも分かる通り、イモラのそれはほかのどのサーキットより大きな価値を持っている。それもこれも、オーバーテイクがほとんど不可能という現在の嘆かわしい状況に根ざしているのだ。

マクラレンを2台とも先に行かせてしまったら、挽回のチャンスは絶対に逃げてこない。後ろの1台を抜きあぐねている間に、前にいるもう1台の方がスタコラ逃げてしまふからだ。そうなれば伝家の宝刀であるイン/Aウトラップの快走も用をなさない。スタート時、自分のリヤホイールが空しく空転するのを感じながら、ミハエルは、断じてそれだけは許してはならないという切羽詰まった心境に置かれていた。同時に彼は、スタートに際してF1Aが見せる驚くほどの寛容をも見越していたかもしれない。スタートでどれほど暴走な運転をしようと、伝統的にF1Aは見逃してくれることが多いのだ。

最後に、これだけははっきりさせておこう。イモラのスタートで事故が起きなかったのは、まったくもって幸運と言うべきである。クルサードが46周にわたって自分より遅いルーベンス・バリチェットのテールを拝まされ続けたのは、デビッドにとっては大いに気の毒だったが、悲劇のうちには入らない。しかし、こうした状況がこの先も続くならば、遅かれ早かれ悲劇は必ず起こると断言しておく。チェスで人がケガをしたり死んだりすることはないが、レースではそういうことが往々にして起こり得るのだ。そのときになって後悔してももう遅い。

今日のワンマンショー

それでは、
ご陽気に
まいりませうー!



初代が作り、二代目が拡大
放蕩三味の三代目がつぶす
というのが商売の世界での
言い伝えだが、F1はどうだ
ひとまずこの二代目ケン
はバカスカなルックスながら
仕事はそつなくこなす堅実派
自分のドライバー業には
早めに見切りをつけるなど
引き際も知る。まさか破綻?

F1グランプリの
裏話、こぼれ話とウワサ

開幕ダッシュの
貯金も現在目減り中
そろそろ破綻目前!?

GRAND

PRIX

STATION

▼持て余したチーム買うよ
F1ダブ屋登場のこの頃

今シーズンは、あのチームには好調
なミナルディ。で、最近はいろんなところ
に買収されるというのが話題。そんな買収
話の中に、なんと意外な人物まで登場。昨
年でグランプリから引退されたデモン・
ヒル様が、なんとミナルディに興味を示し
ているらしい。

サンマリノにブラーっと現れたりして、
引退してヒマと金を持て余してるとの推測
から出たうわさだが、ミナルディを買うこ
とのメリットって何だ。F1参戦をもくろむ
自動車メーカーに売却するのが、一番の儲
け口。ヒル様、なかなかキミも傑士だねえ。

いらねーよ

買って
メリッ
ないよなあ



安くしとくからさあ

今日の買収騒ぎ

細かいことは気にせず、
パーっと
買っちゃいませうー





お互い遺恨を残さぬように、
打ち合わせは
キチンとしときましょー

オレは勝つちや
いけねえのかよお

オレが勝つのが
筋じゃないの？

▶ハッキネンのために
北欧GPの開催を願う

イギリス・グランプリ。クルサードの地元にしてマクラーレンの地元。そこで優勝したんだから、誰も文句はないはずなのに……いたよ、文句のある人が。「なぜ、オレが勝たないんだ」と、やっかみなハッキネンの登場。だって、フィンランドGPじゃないもんね。

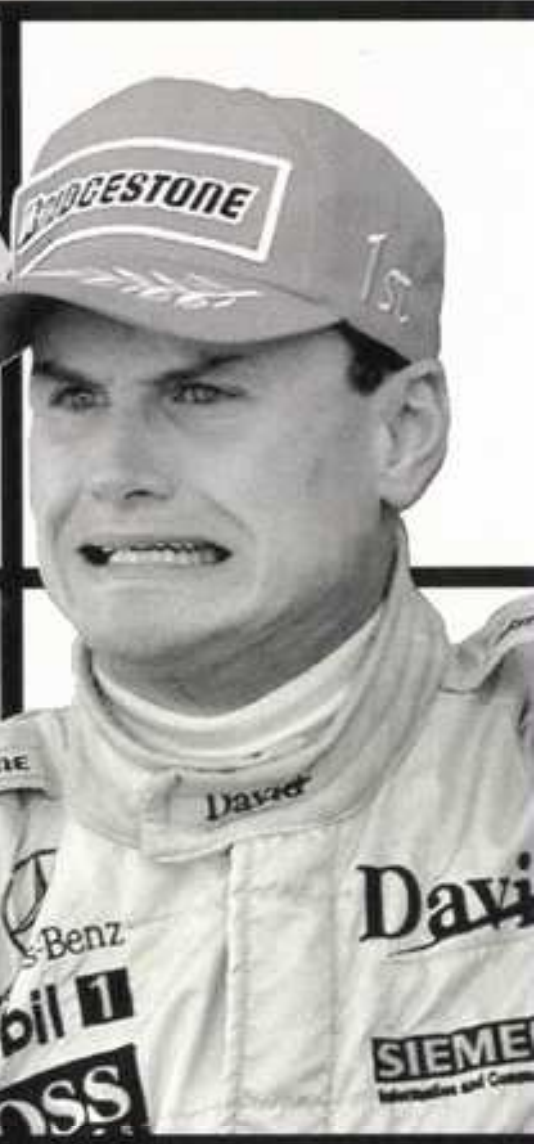
ブラジルGPではバリチェロが張り切り、サンマリノではフェラーリが活躍。イギリスではクルサードが優勝し、どうせドイツじゃシューマッハー兄弟が抜け出すに決まってる。地元GPはやはりドライバーの力となってくれるのは間違いない。となるとハッキネンには、アレジのように第二の故障を作るのが手。空席の日本でどう？



どっちでも
いいんだけどね



今日のどうなってるの？



ザナの方が
良かったなあ

まずいんじゃない

◀ラルフとバトンの
大人げない口ゲンカ開始

こちらも地元イギリスで張り切った。セコセコの迷いバトンことジェンソン・バトン。若いせになかなかやるなあ。ま、ザナルディの代役ならこれくらい走ってもらわないと、こっちとしても納得できないんだが……。

で、このバトンの活躍を苦々しく思っているのが、シューマッハー家のワガママ小僧・ラルフ。「なんか知らないけど、ムかつく」とまるで子供のような理由で、バトンに対抗心メラメラ。

そういえばラルフは以前にも、フィジケラと大人げない口ゲンカを展開したこともあった。年のわりに意外と大人バトンが子供ラルフをどうあしらうか。ウィリアムズ浮上の鍵はその辺にある。



やたっ！

今日の新・予選番長



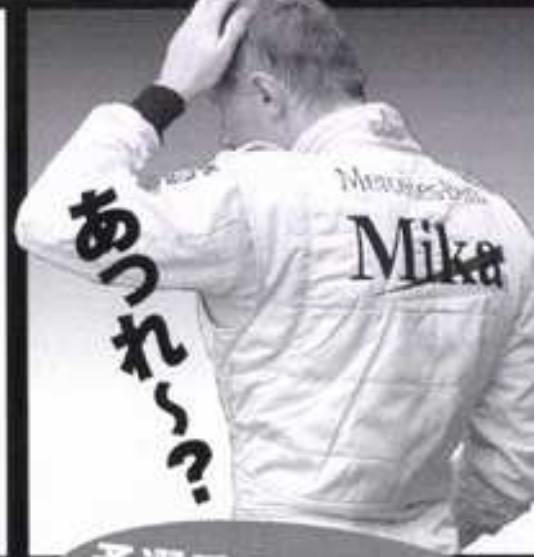
今日の鳴り物入り

▼F1トカルチヨ必勝法
これであなたも勝ち組に

予選は最速なのに、どうも決勝では勝てないバツとしないハッキネン。んで、ついたアダ名が「予選番長」。代打で出てきちゃ三振ばかりの「三振番長from岸和田」と似てるなあ。

とか思っていたら、イギリスではバリチェロがポール獲得から決勝撃沈、スペインではシューマッハーが予選ポールも決勝5位。どうも今年はミカに限らず、ポールシッターは勝てないというジンクスが生まれた。予選番長は決勝番長にはなれないってことだ。

ひとまずF1トカルチヨな人々的には、ポールシッターは消し！ これで今度のヨーロッパGPは頂いたも同然。さあ今度の予選番長は誰だ？



あつれ〜？

予選番長のシールを
剥がさなきゃ



立場が危うくなる前に
出る杭は
叩いておきましょー

才能あふれる
バトン様
お送り
しました、と



あーあ

予選がいくら速くても
レースで勝って
なんぼでしょー



Racing Online

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、みなさんとくにご賞味を!!

●スナップボイス

SNAP VOICE

気になるレース関係者の気になる話しを
生の声とともに伝える

Text/Kenta Tsushima Photos/Hiroharu Sato

ル・マン24時間は8年ぶり。92年にユーロレーシングから参戦して、あの時はSWCに参戦してたローラのシャシーに、F1と同じV10ジャッドエンジンだった。パートナーは粕谷俊二とハインツ・ハラルド・フレンツェンだったね。ユーロレーシングは当時2台体制だったんだけど、予選まで走っていき決勝で走らなったらオーナーのクルマが2時間で壊れちゃった。そうしたら代わってくれて言い出して。そういうのが許されるレギュレーションなんだよね。決勝は目の前でトビに油揚げをさらわれちゃった。だから決勝は走ってない。

この間テストで走ったけど、やっぱり気持ちいいね。ユノディエールの景色はすごくきれいだった。ボルシェのGT3で300km/h以上出るんだよね。でも景色がきれいだなって思って走ってた。前の日にメシを食ってたレストランの前を300km/hでかっ飛んでいくんだから楽しいよ。

でも、正直言って、ル・マンに対する思い入れがそんなにあったわけじゃない。タイサンについて、こういう形にならないければ

こんなチャンスはなかっただろうね。自分にとってはインディ500の方が思い入れが強かったから。でも、素晴らしいレースだと思ってる。あのマリオ・アンドレッティも出てくるくらいなんだからね。

24時間レースは十勝も走ってるし、スバは5回行ってるし、ナイトセッションの不安はない。ただ、ル・マンはさっきも言ったように初めてのようなものだから、できるだけ走る時間が欲しい。そりゃやっぱりクラス優勝したいよ。かといって、初めてのチームだからどこまでいけるかわからないけれど、まず完走、そして勝ちに近づいてね。

その前にインディ500があるわけだけど、自分にとってはインディ500のため1年を過ごしていると断言していいくらい



松田秀士

ル・マンに参戦するもの、あくまでも目標はインディ500と言いつける松田選手。国内ではGT300で開幕2連勝と勢いに乗っているだけに、この好調をぜひ持続してもらいたい

自分の生活はインディ500のためにあるようなもの
今年も何がなんでも勝ちにいけますよ

い大きなレース。初めて見たのは92年にTBSのレポーターで行った時。その時にはこれは自分でもできるって思った。93年にはもう一度レポーターで行った時は、自分は絶対出るんだって心に決めていたから、走る前提でコーナーでアクセルの音を聞いていたね。セッティングのことは全然分からなかったから、とにかくアクセルとラインだけでも盗もうと思ってた。

それで93年の初参戦。ルーキーオリエンテーションではジャック・ビルヌーブやエイドリアン・フェルナンデスなんかと一緒にだった。最初に乗ったのはテキサス・ワールド・スピードウェイだったけど、やっぱり怖かったよ。路面が悪くてとにかくパンブしたのを覚えている。その年は一時7位まで上がったけど、結局90周目にクラッシュしてリタイア。でも7位まで上がった時はクラッシュしてもいいつもりでいたね。

インディ500は決勝朝のウォームアッププランがなく、予選を走ってそのあと1週間空いちやう。予選だってアタックだけでしょ。それで木曜日にカーボレーションデーが2時間だけ。その日はエンジンを積み換えるからチェックがメインになる。それなのに決勝日にフリー走行がなくて、いきなり500マイルでしょ。だからレースが始まってからセッティングすることもある。経験がものをいうんだよね。今の自分はこういうふうなセッティングをすればクルマがどう走るかわかってる。だから勝てるレースだと思ってる。ブリックヤードのコースは好きだし、勝つ自信もあるよ。

今年もベック・モーターズスポーツから99年型のダラーラで参戦。エンジンはオーロラでタイヤはファイアストーン。99年型だし、予想してたほどいいクルマじゃないみたいだけど、長いレースでピットストップも含めて作戦が大きく左右するレースだから、勝つ可能性はあると思う。いつも勝つつもりで走ってきたし、自分の生活はこのレースのためにあるようなもの。今年も何がなんでも勝ちにいけますよ。



ル・マン24時間レースでも福山選手とのゴールデンコンビは健在

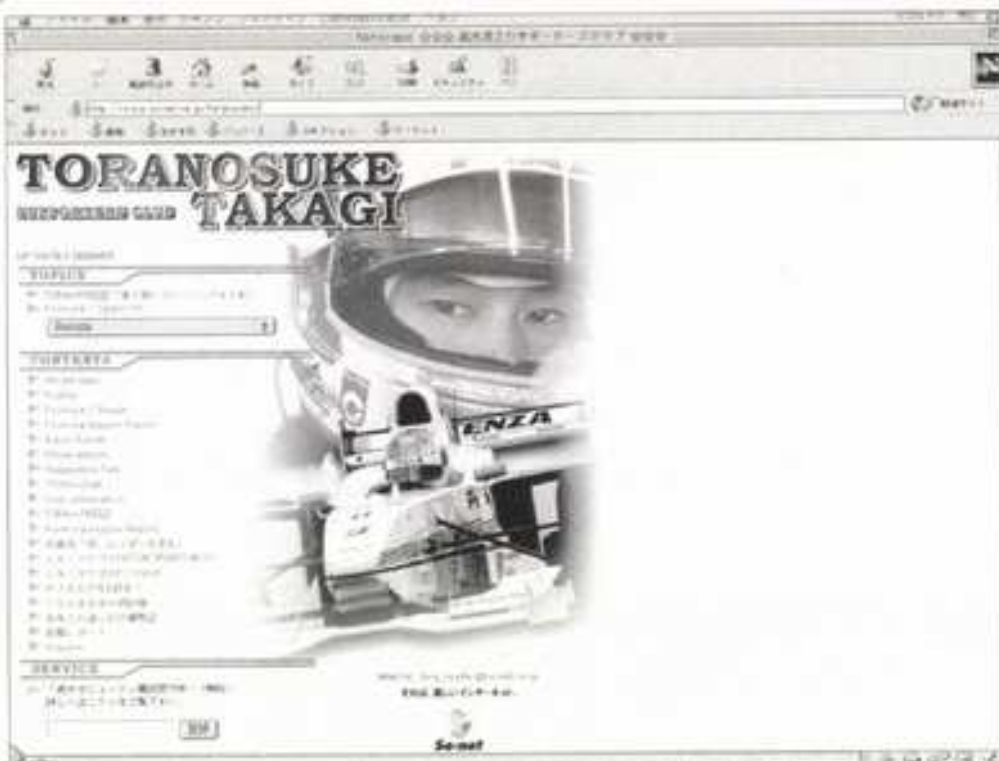
デジタルドライバーの素顔が見られる!?

ドライバーズ ねっと

第18回

高木虎之介選手の作品

Text/Yumiko Kajima



日本を代表するドライバーのページだけあってその作りは詳細。見ても分かるようにメニューは豊富!

でも、今年はトラちゃんに日本に戻ってきたという事で内容をリニューアルしてるんだよ。毎回Fポンのレポートが掲載されるほか、パドックでのちょっとした話題や写真などが次々と掲載されているのだ。コラムの原

稿をレーシングオンでもおなじみの大串信さんが書いていたり、ものすごくビューティフルな写真を金子博さんが撮っていたりと、製作に協力している人たちがもともとゴージャス。そのあたりも魅力のひとつとなっているのだ。

今年の春はなかなかあったかくならなかったよね。富士のGTも決勝は半袖で良かったけど、予選は涼しかったし。大体、御殿場は今でも朝夕が冷え込んでコタツも思い切ってしまうことができない。なんとなく思っていたら、5月から台風が日本列島に近づいて来たりしてヘンなの。今年はまだ当たり年になるのかも知れない。ま、クルマ移動のサーキットはいいけど、美称みたいな場所までウェットレースになったらイヤなんだな。雨具も持っていないし、中止になんてされたら最悪。そういうのは、もう美称のFポーンじゃ。今回は誰が勝つんだろ。またまた開幕2連勝のトラちゃんが強さを発揮しちゃうだろうか? 今のところ、1億円そっくり持っているような勢いでもないね。



テストの内容だけでもご覧のとおり。作り手の努力が感じられます

もちろんトラちゃんもこのページは見ているぞ。もてぎのテストの時に聞いたならそう言ってもいいから、BBSにメッセージを書き込んでおくと、きっとトラちゃんにもその内容は届くはず。開幕2連勝と絶好調なのになかなかサーキットに足を運べないという人たちが、応援の言葉を書き込んでみてね。

「高木虎之介ホームページアドレス」
<http://www.toranosuke-takagi.com/>

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

スーパー耐久クラス4 / シビックインター参戦
八木宏之

Text/Naoyuki Hata Photo/Racing on



とにかくいつでも笑顔。今季大きくブレイクすること間違いなしだ

Yドライバーっていうのは、何もフォーミュラドライバーに限らないんだよ。今回取り上げるのはハコのドライバーだもの。だけど、ハコのレースって比較的年齢層が高いシビックランって呼ばれる人が幅を利かせているじゃない? だから、コレ! というドライバーに巡り会えないんですよ。しかし、かのビッグ3が鼻息荒くして若手を封じ込めているシビック・インターカップで勝ったとなれば、こりゃもお合格でしょ。もてぎが舞台の開幕戦で八木宏之選手がやってくれました。ポールの西垣内正義選手をスタートから間もなくかわしてトップに立ち、終盤の黒木健次選手の追走もまったく意に介さず逃げ切るなんてなかなかできることじゃありません。

その八木選手、実は一昨年の鈴鹿チャンピオンなんです。しかも何か線の細さを感じてならなかったんです。実際に本人もそのあたりは気にしていて「涙もろいし、ちょっと感動しい」だったとのこと。ところがS耐へのフル参戦が決まったことによってそのあたりに変化が出てきたのだとか。そのきっかけは今年の開幕戦「関谷正徳選手や横島久選手を向こうに回して表彰台に立てたことが大いに自信になった」という具合に。またそれだけじゃなく、今年か

PROFILE

やぎ・ひろゆき:73年11月8日生まれ、大阪府出身。16歳の時にまずは2輪から始めるも2年目に激しいクラッシュを喫し、2年間の活動休止の後、95年から鈴鹿クラブマンで4輪に転向。N1クラスでのスポット参戦を経て、98年にシビックレースに初めてフル参戦しタイトルを獲得する。

●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!

Photos/Hiroharu Sato

『フォーミュラ・ニッポン第4戦 招待券
プレゼント』



初のタイトル奪取へ好スタートを切った虎之介。ストップ・ザ・トラは誰に?



国内最高時のマシンが一同となって1コーナーに入っていく姿は圧巻

高木虎之介の開幕2連勝によって、虎之介を止めるのは誰だ、という構図がすっかり出来上がった今季のフォーミュラ・ニッポン。もちろんCARTから国内戦復帰の服部尚貴や、98年のシリーズチャンピオン

●日本モーターレーシングセンター広報事務局
☎03-5485-8538

開催地である富士スピードウェイは1km以上の直線を持つため、300km/h近くのスピードで争われるバトルが毎周展開。シリーズでもっとも迫力のあるシーンを見ることができると言えるだろう。また、今年から義務付けられたレース中のタイヤ交換も見どころのひとつだ。
希望者は官製ハガキに郵便番号、住所、年齢、職業、電話番号、性別とレースイベント名を明記の上、〒150-0011 東京都渋谷区東1-10-9・201 (株)日本モーターレーシングセンター広報事務局「レーシングオン」招待券プレゼント係まで。さらに詳しい問い合わせについては左記まで連絡を。

『Movin'you HONDA 中野信治特集』

Photos/Studio BIS

毎回、各界のスポーツ選手をクロージングアップして、熱くなれる瞬間や心が突き動かされる時、に迫り、人物像を掘り下げるドキュメンタリー番組「Movin'you HONDA」で、日本を代表するレーサーとして、世界を舞台に活躍する中野信治選手の特集が放映されることになった。
番組はCS衛星放送のスポーツ専門チャンネル「スポーツ・アイ・ESPN」で毎週金曜日に放映されており、過去には99年限りで現役を引退した高橋国光氏の特集が組まれるなど、モータースポーツファンはもとより関係者の間でも大人気。今回は、5月11日13日にツイリンクもてぎで行われた、CART第5戦「ファイアストーン・ファイアホーク500」で奮戦する中野選手の勇姿を予選、決勝と順を追って徹底取材。さらに、中野選手のレース人生やエピソード、ホンダとの出会い、レースにかけ掛ける思いが単独インタビューで熱く語られるほか、CARTの大先輩にあたるヒロ松下



もてぎでは完全復帰。ルーキー・オブ・ザ・イヤーを目指して本格始動

氏との対談、中野選手をとりまく仲間たちの応援メッセージが披露される。
開幕戦のホームステッドでは、ルーキーながら8位入賞を果たして高い能力を周囲に見せつけた中野選手。その後行われたテ



開幕戦の入賞はフログじゃない。F1で培ったドライビング技術は本物!

『レースクイーンパーティー 開催決定』

Photos/Masahide Kamio, Racing on

6月10、11日の両日にTサーキット英田で行われる「Tサーキット耐久&F3レース」のこの度、このレースの売り手チケット購入者限定のスペシャルイベント「レースクイーンパーティー」の開催が決定した。イベントの内容は、11日の全レース終了後、Tサーキット英田内にあるパーティールームにて、レースクイーン10名とゲーム大会等を行うパーティーを開催するというもの。これにはスーパー耐久シリーズのイメージガール、スーパーガールズ2000や「Tサーキットレースクイーン」などが参加する予定とのことなので、ファンならばぜひとも参加したい。
応募資格としてはチケットぴあ、ローソンチケット等で発売中の「Tサーキット耐久&F3レース」の売り手チケット購入者のみに限られる(前売りヘアチケット購入者は2名分の応募権利あり)。応募方法は封書で郵便番号、住所、氏名、年齢、電話番号

号を明記した用紙と購入したチケットのコピー又はレシートを同封の上、〒700-1261 岡山県英田郡英田町滝宮1210 Tサーキット英田「レースクイーンパーティー」係まで。締め切りは5月30日必着。当選者の発表はパーティーの招待状の発送をもってかえられる。詳しい問い合わせについては左記まで連絡を。
●Tサーキット英田チケットセンター
☎086871413434



もちろんレースもS耐とF3の二本立てと超豪華

S耐を華やかに盛り上げる「スーパーガールズ2000」も当然ながらパーティーには参加予定



Kankin

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：ナ～

《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

NACAダクト(機)

NACAとはアメリカ航空宇宙局(NASA)の前身で、このNACAが開発した吸気ダクトの形状ということで、NACAダクトと呼ばれている。

細長い台形に似た形で、曲線を描いて先端が細くなり、後端に向かって深さが増していき、後端の垂直面に空けられた穴へ抵抗をほとんど受けることなく効率よく空気を流し込んでいる。

主に、オイルクーラーなどカウルに隠れてしまうクーリングパーツに空気を当てるためカウルへとデザインされているが、単純にエンジンルームの冷却のためや、吸気ダクトとしても設けられる場合がある。

少し古い話だが、イスズ・ジェミニニターボのボンネットに装着されていたことから、その効果は自動車メーカーも保証するところ。最近では、BNR34型スカイラインGT-Rのリアディフューザーに、ディフレンシャルギヤを冷却する目的でこの

NACAダクトが設けられている。
ナビゲーター(車)

ラリーでドライバーの隣に座ってナビゲーターのアシストをする選手のこと。WRCやラリーレイドでは競争しない区間で運転も担当したりするので、コドライバーなどとも呼ばれている。

ナビゲーターが行うナビゲーションだが、全日本選手権などの国内ラリーの場合はコマ図と呼ばれるラリー用のルート案内図を読み、交差点での正しい進行方向を指示したり、走行距離と平均速度を正確に計算して、主催者が設定したタイムピットにゴールにつけるように走行のペースをコントロールしている。

この設定タイムピットに走らなければならない区間は、ラリー区間と呼ばれている。ただ、この設定タイムが到底到達できないような短さの場合には、早い者勝ちとなる。こうした区間をハイアベ(ハイアベレージの略)と呼んでいる。

また、最初からタイムの設定がなく早い者勝ちの区間のことをスペシャルステージと呼んでいる。通常、設定タイムがあるラリーでは、ポイントの減点(設定タイムからの遅れ)が少なければ勝ちとなる。

ちなみに、スペシャルステージが中心のWRCでのナビゲーターの仕事は、ドライバーをとにかく早く走らせるためのアシストを行うこと。何回となく行われる事前走行(レッキ)で精密に作られたペースノート(レッキ帳)を読み上げて、現在走行している場所から2、3つ先のコーナーの曲がり具合、設定スピード、シフト、ギヤットの有無などをドライバーに伝えている。

このナビゲーターの読み上げるペースノートにしたがって、ドライバーはコーナーへの進入スピードや進入時のクルマの姿勢を作り、最小限の減速で次々とクリアしていく。ドライバーにスポットが当たりがちだが、ナビゲーターとのコンビネーションのよさが勝負のポイントにもなっている。

羽根幸浩のFIA GTインサイドレポート

日本のポルシェ使い 世界へ!

第3回

去年からFIA GT選手権に日本人として単身乗り込んだ羽根幸浩
国内選手権でもポルシェ使いとして知られた彼が
今季も世界を相手にどういった活躍を見せてくれるのだろうか



モンツァに関してはデータは十分。2台とも微調整でいきなり好タイムを連発

前2回でFIA GT選手権の開幕戦の模様を紹介してきましたが、スケジュールはどんどん進んで第3戦もすでに終了。今回はその模様をお伝えします。

第2戦から第3戦の間にちょうど間に1週間あったので、一旦帰国した後4月13日にイタリアのミラノに向かいました。第3戦の舞台はモンツァ。95年のF1のビデオがあったので見てきたけれど、いつもどおり意味をなすことはなさそう。一番知りたいたところはなかなか見ても分かるもんじゃない。というのも、フォーミュラではコーナーにならないようなハイスピードコーナーが、我々のクルマの場合一番問題ある場所になってくるから。ブレーキを踏むところはまたいいが……。とにかく僕の乗っているFIA GT仕様のポルシェは、雨でも降ろうものなら実に厄介なクルマになってしまふ。いまだとき珍らしいほど、オーバーパワーのクラッシュシクカーにでも乗っているような感じになってしまうのだ。

移動の話に戻ると、今回の飛行機はやたら混んでとにかく最悪。ビンボーなのでエコノミーで行くわけだけど、隣の人がデブでとにかくまっすぐ座れない状態。だって体がシートからはみ出しちゃってるんだもん。おかげで僕は傾いて座るはめになるし、胸が触れて伝わってくる体温で暑い。何とかしてくれー! そういえば、95年にル・マンから帰るとき隣の席が某メーカーの人で「羽根君ドライバーなの?」なんてエコノミーなの?」なんて言われたことがあったけど、「もらったお金から足代出して乗るもんだなんて決めてた。ドライバーはビジネスに

チャイカンと思うな。そういえば、その年ホンダは惨敗。関谷さんが大雨の中マクラーレンで優勝した。なぜか思い出せるかというと、ヨーロッパでGTをやる話はそのころ始まっているんです。そしてやっと、去年たどり着いた。結構苦労してるんですよ、これでも。

F1でなくとも、その中で結果を残せる可能性がある環境を手に入れるのは本当に難しい。さらに結果を残すのはもっと難しいけど、とにかくヨーロッパは速いドライバーが山ほどいる。日本ではあまり知られていないような人が、アウディの契約ドライバーより速かったり、なんだこのおっさん。なんてのが速いことなんてさ。世の中の広さ、自分のいた世界の狭さを思い知らされました。そしてコテンパンにやられて、そこで存在をアピールできたたら本物かなーなんて思っちゃって来たわけですよ。そこにはプライドやおこりなんてものはこれっぽっちもなし。すべては自分のため、そしてそれを成し得た結果が応援していたいた方に対するお礼だと思っています。応援していただいている方にお礼だけ言うのは簡単。それほど感謝しているんです。

12時間の旅を終えてミラノに到着。午後6時20分、レンタカーでサーキットに。モンツァはわけの分からんところにあるし、地図もいじ加減、道を聞いてもいい加減。本来は空港から1時間ぐらいで到着するはずのところは迷って3時間かかりました。揚げ句の果てに着いたらゲートが閉まってた……。サーキットは公園の中だから、夜だと暗くて何が何だか分からない。一体、どうすりゃいいんだ! 携帯電話が役に立って何とかホテルにたどり着いたら、レストランは終わってるしテレビもない。ろくなところじゃないな、イタリアは。なんて感じたのは僕だけでしょか……。買い物好きな姉ちゃんと食通の人にだまされなきゃいいところらしいが、僕にはどちらもあり用がなさそう。

URA-NETA RING

Illustration/Kiyoshi Kobayashi

「世の中生き残るってえのはなかなか難しいもの」あれっ？ こりゃ前回のこのコーナーの書き出したねえでもね、このセリフが洒落じゃきかなかった人がいたええ、きっとアナタもお気付きたとは思いますがねあのデイビッドてえのは、ホントたいしたタマらしいや

ツイてなかったころの
デイビッド君には
オテント様も……!?

▲「いやはや、どうもすん「い」ことになっちゃったね」

※「なにが？」

▲「いやね、こないだのイギリスGPのときの話を聞いたんだけどね」

※「ふんふん」

▲「なんでも、記録的な連続豪雨に見舞われて、シルバーストンはレース前からんでこ舞い」

※「ああ、そうらしいね。なんでも駐車場も大変だったんだって？」

▲「そうそう。駐車場が芝生だったらしいんだけど、そこに雨がたぐさん降っちゃったもんだから、ぬかるんじやってね。そこから中でスタックして動けなくなったクルマが続出」

※「そりゃ大変だ」

▲「これじゃラチがあかないってんで、駐車場を締めちゃった」

※「そんでそんで？」

▲「そうなるよ、普段はサーキットの中に陣取って、テントでキャンプとかしてるお客さんも、全員決勝日の朝出直すことになるでしょ」

※「そりゃそうだ」

▲「おかげで決勝日の朝は周辺道路はおろか、高速道路までぎゅうぎゅうのギュー。ピクリとも動かぬ大渋滞のでき上がり」

※「うわあ、悲惨のヒトコトだね」

▲「途中ラジオで「シルバーストンに向かう方で、今家を出ていない方はあきらめて家から出ないでください。レースが終わるまでには絶対着けませんから」って放送があったって言うんだから、その凄さが分かるでしょ」

※「そりゃ凄いな。でも、ということはずうつとと渋滞にハマったままで、レースがみられなかったっていう人も結構多かったん



そのうち、ホントにこんなトコに登場しそうなんだよね。妙に効きそうで説得力あるのは確かだけど

やうんだよ」

▲「ま、その広告が実現したとして、WHA TS'UPとかGPS用として最高のネタになるだけなんだけどね」

今年のル・マンは
一味違うテストデー
お行儀がポイントに!

※「そういや、ル・マンのテストデーに行つて来たんでしょ。そこでなにか面白い話なかったの？」

▲「細かく挙げればキリがないけど、まああのテストデー自体が冗談みたいなモンだったからねえ」

※「どういことよ、それ」

▲「だってタイムも測らないってのに、このテストデーで54台くらいいたマシンを48台に絞るっていうんだモン。タイムを基準にしないで、いったいどうやって選考するのかで、結構みんな戦々恐々」

※「主催者はなんて言ってるの？」

▲「それが「総合的に判断する」という漠然とした答えでね。たとえトップタイム出したとしても、3周でクラッシュして走れないようじゃ落ちるかも」なんて言うんだよ」

※「そりゃ難解だなあ」

▲「挙句の果てには、最後はお行儀の良さで決まるんじゃないかなって憶測も流れちゃったくらいだね」

※「やだねえ。ピットで全員タキシード着てるから、とかが決め手になっちゃうの？」

▲「それじゃ、日本人チームは絶対合格だな。神妙な顔して正座してりや、間違いないもの」

▲「でも、いざつとときに足がしびれて動けなくなったりして」

※「それでも歯を食いしばって作業をしたら、走ったりする姿が逆に感動を呼ぶんじゃないか」

▲「なんだかお涙ちょうだいの、変な話になつてきちゃったなあ」

じゃないの？」

▲「そうそう。それがかわいそうなのに、優勝したクルサード君のお父さんもそのひとりなんだって。地元イギリスGPで自分の息子が優勝したつてのに、サーキットにたどり着けなくて自分の目で見られなかつたらしい」

※「涙なくして聞けない話だねえ」

▲「そう。でも一寸先は闇というか、人間なにかあるかワカンナイからね。不幸の中心にいたようなデイビッドも、その2週間後には四葉のクローバーか白蛇、あるいは一発で金のエンゼルが出ちゃったくらい幸運の象徴扱いに」

※「ああ、飛行機事故から奇跡の生還つてヤツね。あれにや、オイラも魔かせていた

だきました」

▲「不幸にも乗員2名が亡くなられたけれど、デイビッドは肋骨を打撲したくらいでピンピン。そのままスペインGP走って表彰台上がっちゃうんだからさ。インディ・ジョーンズか007くらいじゃないと無理なハリウッド映画顔負けのすん「い」芸当をやつてのけたつてワケ」

※「これで、デイビッドも老後は安泰だな。驚異の〇Xパワーとかなんとかいつて、ウソくさい栄養食品とかドリンクとかの広告に引つ張りダコだろ。「F1ドライバーのクルサードさんもX△ドリンクの愛用者」と

かなんとか書かれてさ、「飛行機事故から生還できるわ、勝負運は上がるわ、女の子にもモテモテ」なんてフキダシ入れられち

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!

『2000年度 ホンダ・ドライビング・スクール』



初心者も指導員からの的確なアドバイスを受けることが可能

本田技研工業から、一般ドライバーを対象に91年より開催され好評を得ている、4輪車の安全運転スクール「ホンダ・ドライビング・スクール」の2000年度開催概要が発表された。

四輪車の車両特性の理解を深め、自らの運転能力を把握することによって安全運転に対する意識や、運転技量を高めることを目的としている同スクール。全国5カ所の交通教育センター（和光、埼玉、鈴鹿、福



自動車の車両特性を詳しく知ることが、運転技術の向上につながるという

岡、熊本）とツインリンクもてぎの計6カ所、今年度は全体で約300回の開催を予定している。

受講者により楽しく自動車の運転を学んでもらうため、プログラムには一層の充実が図られ、特に初心者気軽に参加できることを主眼におき、全センターに初級コースを設定、初級半日コースも増設してグループでの受講が可能なコースも新設された。そのほかにもMT/ATの選択はもちろんのこと、海外旅行、出張に備えるため左ハンドル車も用意されている。

講習内容は、冬季限定でウィンタードライビング・コースも設定するなどより幅広いものに、また、スクールでは昨年に引き続き「オデッセイ」ステップワゴンなどの人気のRV車をはじめ、環境に優しい低公害車「シビックフレリオLEV」や、軽自動車の「ライフ」Zなどが使用される。

受講の申し込みはプリモ、クリオ、ベルノのホンダ4輪販売店及び、各交通教育センターまで。詳しい問い合わせは左記まで。

●ホンダ安全運転普及本部 ☎03-541-211575

『FETミーティング in SUZUKA』

モータースポーツファンにはおなじみのFETが主催する、恒例イベント「FETミーティング in SUZUKA VOL.13」が、今年も8月16日に開催されることとなった。開催地はイベント名からも分かる通り、昨年間様鈴鹿サーキットで、もちろん全日本選手権などが行われるフルコースを使用する。

気になるエントリー費用は、ノーマルエントリーの1時間走行で2万8000円、2時間走行は4万5000円、募集台数はそれぞれ60台、30台となっている。またスペシャルエントリーとして、OMPスーツ着用の参加者と、WILLANS装着車（製品保証書が必要）はエントリー費用が5000円引きになる。

申し込み方法は、現金書留にてエントリー用紙と参加料を共にして、〒491-0838 愛知県一宮市猿海道3-12、31「FET」ミーティングスズカ事務局まで郵

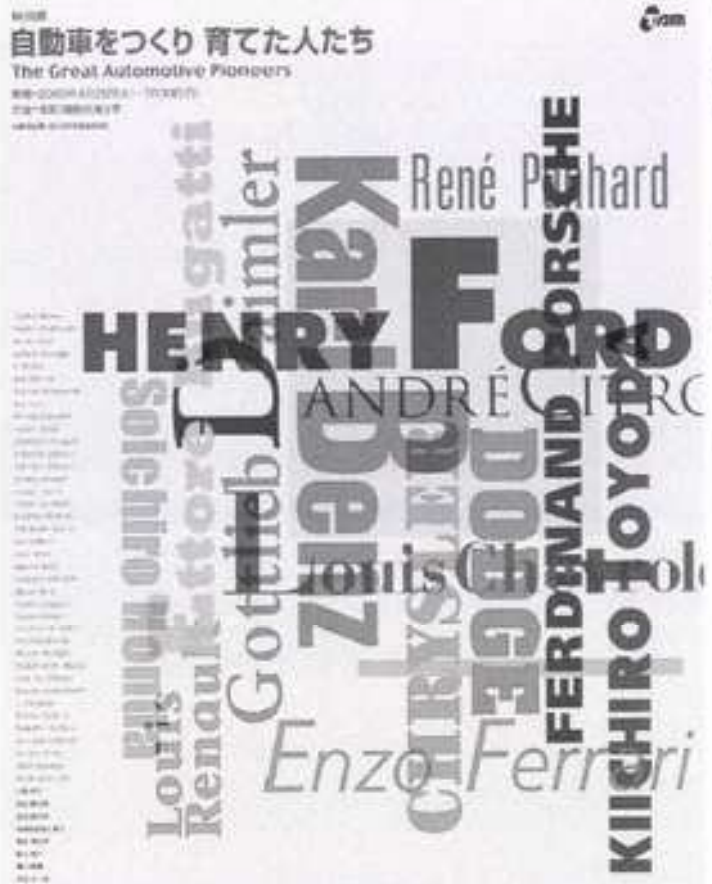
『トヨタ博物館 特別展』

トヨタ自動車の文化施設であるトヨタ博物館では、特別展「自動車をつくり育てた人たち」を開催している。

展示内容は、自動車をつくり育てた人たち約50人を、トヨタ博物館の常設展示車両との関連で取りあげ、写真や経歴、書籍、パンフレットから彼らの業績を紹介するというもの。紹介人物については、自動車をつくった先駆者たち、量産・普及に貢献した人々、スタイルや技術の進歩に貢献した人々、国産車をつくり育てた人々と4つの分野に分けられ、年表やポスター、模型で分かりやすく解説される。もちろん、自動車ファンなら誰もが知っている、ヘンリー・フォードやカール・ベンツ、エンツォ・フェラーリ、本田宗一郎らの名前もこの中に存在する。また、新館3階のギャラリーでは「自動車レースポスター展」モナコグランプリを中心に、も開催中。こちらでは30〜57年のモナコグランプリのポスター15点や、モンテカルロ・ラリーなど博

物館所蔵のレースポスターを展示している。所在地は、愛知県愛知郡長久手町大字長秋字横道41-100。ギャラリーの見学は無料だが、特別展は入館料（大人1000円、中学生600円、小学生400円）が必要となり、会館時間は9時半〜17時となっている（毎週月曜定休、入館受付は16時半まで）。問い合わせは左記まで。

●トヨタ博物館 ☎0561-631515



トヨタ博物館 TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM

50人の中にはヘンリー・フォード、エンツォ・フェラーリ、本田宗一郎ももちろん押さえられる。モータースポーツファンもぜひ足を運ぼう



鈴鹿のフルコース攻略に自信のある人はぜひ



抽選会などもありFETからは豪華商品が、もちろん参加賞も用意されているのでご心配なく

インディ・レーシング・リーグ

[全10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.レイジア レイナード・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
5/26 インディ500 インディアナ州
5/31 フォートワース テキサス州
5/31 バイクスビーグ コロラド州
7/15 アトランタ ジョージア州
8/27 ケンタッキー ケンタッキー州
9/10 未定
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/B.クリステンセン/D.ピロ アウディR8
4/1 シャーロット J.J.レート/J.ミューラー BMW V12 LMR
5/13 シルバーストン イギリス
7/9 ニュルブルクリンク ドイツ
7/23 シアースポイント カリフォルニア州
8/6 モスポートパーク カナダ
9/2 フォートワース テキサス州
9/10 ボートランド オレゴン州
9/30 プチル・マン ジョージア州
10/15 ラグナセカ カリフォルニア州
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 ボンティアック・グランプリ
3/5 ラスベガス J.バートン 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.バートン ボンティアック・グランプリ
3/26プリストル B.ラボンテ ボンティアック・グランプリ
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 タラデガ 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 ノースカロライナ州
6/4 ドーバー デラウエア州
6/11ブルックリン ミシガン州
6/18 ロングビンド ペンシルバニア州
6/25 ツノマ カリフォルニア州
7/1 デイトナ フロリダ州
7/9 ロードン ニューハンプシャー州
7/23 ロングビンド ペンシルバニア州
8/5 インディアナポリス インディアナ州
8/13 ヴトキンスグリーン ニューヨーク州
8/20 ミシガン ミシガン州
8/26 プリストル テネシー州
9/3 ダーリントン サウスカロライナ州
9/9 リッチモンド バージニア州
9/17 ロードン ニューハンプシャー州
9/24 ドーバー デラウエア州
10/1 マーティンズビル バージニア州
10/8 シャーロット ノースカロライナ州
10/15 タラデガ 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 MINEサーキット 美希
6/4 富士スピードウェイ 富士
7/2 鈴鹿サーキット 鈴鹿
7/30 スポーツランドSUGO 菅生
8/20 ツインリンクもてぎ もてぎ
9/3 富士スピードウェイ 富士
9/17 MINEサーキット 美希
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 MINEサーキット 美希
5/11 Tiサーキット Ti
7/2 鈴鹿サーキット 鈴鹿
7/30 スポーツランドSUGO 菅生
8/20 ツインリンクもてぎ もてぎ
9/24 仙台ハイランドレースウェイ 仙台
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.ヨマス/扇山正美 ニッサン・スカイライン
5/4 富士 船橋寿一/金石勝智 ホンダNSX
5/28 スポーツランドSUGO 菅生
8/6 富士スピードウェイ 富士
9/10 Tiサーキット Ti
10/1 MINEサーキット 美希
10/22 鈴鹿サーキット 鈴鹿
GT300
4/2 もてぎ 松田秀士/福山英樹 ボルシェGT3R
5/4 富士 松田秀士/福山英樹 ボルシェGT3R

スーパー耐久シリーズ

[全8戦]

- 3/19 美希 大八木慎行/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 鈴鹿サーキット 鈴鹿
6/11 Tiサーキット Ti
7/22-23 24時間インターナショナルスピードウェイ 十勝
9/17 ツインリンクもてぎ もてぎ
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

- 8/27 鈴鹿1000km 鈴鹿
11/19 ル・マン富士1000km 富士

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/山口眞子 スバル・インプレッサ
2/5-6 DCCSウインターラリー 藤部美津雄/池野 謙 スバル・インプレッサ
3/25-26 MCA BARU 飯田厚文雄/小田切敏之 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/山口眞子 スバル・インプレッサ
5/5-27-28 ひまつき00 宮崎
6/5-10-11 モントレー2000 群馬
6/30-7/2 ノースアタックラリー2000 北海道
7/22-23 2000 ツール・ド・東北 青森
8/9-10 RALLY in Akigawa 北海道
10/21-22 M.C.S.C.ラリー・ハイランドマスターズ 長野・岐阜
11/10-12 RECARD 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 藤田 豊/鈴木和人 ミツビシ・ミラージュ
3/25-26 MCA BARU 廣川慎一/森下志郎 ミツビシ・ミラージュ
4/22-23 ACK スプリングラリー 薄地光久/橋 豊信 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 祐 ダイハツ・ストリア
2/5-2/6 DCCSウインターラリー 小野寺清之/早加浩平 ダイハツ・ストリア
3/25-26 MCA BARU 島田雅道/地神 潤 ダイハツ・ストリア
4/22-23 ACK スプリングラリー 島田雅道/地神 潤 ダイハツ・ストリア

全日本ラリー選手権 2輪駆動部門

[全6戦]

- 1/ 5/13-14 ツール・ド・九州2000 佐賀
2/ 6/3-4 M.C.S.C.ハイランドRi 2000 長野
3/ 6/24-25 HINZA ナイト2000 in 庄川 岐阜
4/ 7/29-30 第35回ソネットラリー 栃木
5/ 9/16 2000 サ・ラリー イン 北海道 北海道
6/ 11/4-5 イースト九州2000 大分

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 吉瀬光男 M1
5/14 SUGOオールジャパンジムカーナ スポーツランドSUGO
5/28 ハイスピードジムカーナin東北 東北サーキット
6/11 オールジャパンジムカーナオーストスポーツランドスナガワ
7/22-23 GYMKHANA 南九州「夏」三井三池オーストスポーツランド
8/6 全日本ジムカーナ選手権第8戦 ツインリンクもてぎ
9/19-20 ジュビターカップ ジムカーナin Fup 富士スピードウェイ
10/14-15 スーパースラローム IN SUIJIKI 鈴鹿サーキット
11/4-5 JAFカップジムカーナ ラリーキッズ伊勢

全日本ダートトライアル選手権

[全9戦]

- Dクラス
4/15-16 ラスカスプリング 堀内幸一 ミツビシFTO
4/29-30 ダートトライアルinアヲジバシ 田嶋伸博 スズキ・エスクード
5/ 5/21 信州ダートトライアル スポーツランド信州
6/ 6/4 ダートスプリント in MSSP SSサーキット
7/ 7/9 第24回DCCSダートトライアル 丸和オートランド那須
8/ 7/30 北海道ダートスベシアinスナガワ オーストスポーツランドスナガワ
9/ 9/3 2000MSC 20 テクニカルダートトライアル 仙台ハイランドレースウェイ
9/24 ダートトライアル イン ヒロシマ テクニクスステージカタカ
10/ 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 24時間オールスターダートトライアル 丸和オートランド那須

OVERSEAS RACE ●海外レース
F1世界選手権 (全17戦)

1	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
2	3/26	ブラジルGP	M.シューマッハー	フェラーリF1-2000
3	4/9	サンマリノGP	M.シューマッハー	フェラーリF1-2000
4	4/23	イギリスGP	D.クルザード	マクラーレンMP4-15・メルセデス
5	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
6	5/21	モナコGP	ニュルブルクリンク	
7	6/4	カナダGP	モンテカルロ市街	
8	6/18	カナダGP	モントリオール	
9	7/2	フランスGP	マニークール	
10	7/16	オーストラリアGP	A1リンク	
11	7/30	ドイツGP	ホッケンハイム	
12	8/13	ハンガリーGP	ハンガロリンク	
13	8/27	ベルギーGP	スパ・フランコルシャン	
14	9/10	イタリアGP	モンツァ	
15	9/24	US GP	インディアナポリス	
16	10/8	日本GP	鈴鹿	
17	10/22	マレーシアGP	セパン	

世界ラリー選手権 (全13戦)

1	1/20~23	モンテカルロ	T.マキネン/R.マキネン	ミニ・ランサー
2	2/10~13	スウェーデン	M.ワロン/R.ワロン	プジョー206
3	2/24~27	サファリ	R.バークス/R.バークス	スバル・インプレッサ
4	3/16~19	ポルトガル	R.バークス/R.バークス	スバル・インプレッサ
5	3/31~4/2	カタロニア	C.マクレナ/A.グリスト	フォード・フォーカス
6	5/11~14	アルゼンチン	アルゼンチン	
7	6/8~11	アクロポリス	ギリシャ	
8	7/13~16	ニュージーランド	ニュージーランド	
9	8/17~20	フィンランド	フィンランド	
10	9/28~10/1	ツール・ド・コルス	フランス	
11	10/20~22	サンレモ	イタリア	
12	11/6~12	オーストラリア	オーストラリア	
13	11/23~26	グレートブリテン	イギリス	

アジア・パシフィック・ラリー選手権 (全6戦)

1	3/31~4/2	インドネシア	K.シン/A.オウ	プロトンPERT
2	5/7~9	ラリー・オブ・キャンベラ	オーストラリア	
3	7/13~16	ラリー・ニュージーランド	ニュージーランド	
4	9/7~10	チェイナ・ラリー	中国	
5	9/29~10/1	ラリー・マレーシア	マレーシア	
6	10/27~29	ラリー・オブ・タイランド	タイ	

国際F3000選手権 (全10戦)

1	4/8	イモラ	N.ミナシアン	ローラB99/50
2	4/22	シルバーストン	M.ウェーバー	ローラB99/50
3	5/6	カタロニア	B.ジャンケイラ	ローラB99/50
4	5/20	ニュルブルクリンク	ドイツ	
5	6/3	モンテカルロ市街	モナコ	
6	7/1	マニークール	フランス	
7	7/15	A1リンク	オーストリア	
8	7/29	ホッケンハイム	ドイツ	
9	8/12	ハンガロリンク	ハンガリー	
10	8/26	スパ・フランコルシャン	ベルギー	

イギリスF3選手権 *は2レース開催 (全14戦)

1	3/26	スラクストン	A.ビツフォニア	ダラーラF300・無限
2	4/9	クロフト	A.ビツフォニア	ダラーラF300・無限
3	5/1	オールトンパーク	T.シェクター	ダラーラF300・無限
4	5/16	ドニントンパーク	B.コリンズ	ダラーラF300・無限
5	5/21	シルバーストン	T.シェクター	ダラーラF300・無限
6	6/4	フランスハッチ		イギリス
7	7/2	ドニントンパーク		イギリス*
8	7/30	クロフト		イギリス
9	8/20	シルバーストン		イギリス
10	9/3	スネッタートン		イギリス
11	9/24	スパ・フランコルシャン		ベルギー
12	10/8	シルバーストン		イギリス

ドイツF3選手権 (全9戦)

1	4/16	ゾルダー	G.バンターノ	ダラーラF300・オベル
2	5/28	ホッケンハイム	A.ミューラー	ダラーラF300・無限
3	6/18	オッシャースレーベン		ドイツ
4	7/9	ノリスリンク		ドイツ
5	8/20	ニュルブルクリンク		ドイツ
6	9/3	ラウズィッツリンク		ドイツ
7	9/24	オッシャースレーベン		ドイツ
8	10/8	ニュルブルクリンク		ドイツ
9	10/29	ホッケンハイム		ドイツ

フランスF3選手権 (全16戦)

1	4/23	ノガロ	R.デュマス	マルティニMK79・オベル
2	5/6	マニークール	J.コシェット	ダラーラF399・ルノー
3	6/11	マニークール	福田 直	ダラーラF399・ルノー
4	6/25	ボ		フランス
5	6/25	パル・ドック・ビエヌヌ		フランス
6	9/3	アルピ		フランス
7	9/17	ル・マン		フランス
8	10/1	レドゥノン		フランス
9	10/15	シャレード		フランス

FIAインターナショナルF3

6/11	ボ	フランス
8/6	マルボロ・マスターズ・オブ・F3	ザンドワールト
9/24	スパ・フランコルシャン	ベルギー
11/19	マカオGP	ポルトガル
11/26	コリアF3	韓国

イギリス・ツーリングカー選手権 (全24戦)

1	4/9	フランスハッチ	A.ムニョ	フォード・モンデオ
2	4/24	ドニントンパーク	J.ブレイト	オベル・ベクトラ
3	5/1	スラクストン	Y.ミューラー	オベル・ベクトラ
4	5/14	スラクストン	Y.ミューラー	オベル・ベクトラ
5	5/14	スラクストン	Y.ミューラー	オベル・ベクトラ
6	5/14	スラクストン	Y.ミューラー	オベル・ベクトラ
7	5/14	スラクストン	Y.ミューラー	オベル・ベクトラ
8	5/14	スラクストン	Y.ミューラー	オベル・ベクトラ
9	5/14	スラクストン	Y.ミューラー	オベル・ベクトラ
10	5/14	スラクストン	Y.ミューラー	オベル・ベクトラ
11	5/14	スラクストン	Y.ミューラー	オベル・ベクトラ
12	5/14	スラクストン	Y.ミューラー	オベル・ベクトラ
13	5/14	スラクストン	Y.ミューラー	オベル・ベクトラ
14	5/14	スラクストン	Y.ミューラー	オベル・ベクトラ
15	5/14	スラクストン	Y.ミューラー	オベル・ベクトラ
16	5/14	スラクストン	Y.ミューラー	オベル・ベクトラ
17	5/14	スラクストン	Y.ミューラー	オベル・ベクトラ
18	5/14	スラクストン	Y.ミューラー	オベル・ベクトラ
19	5/14	スラクストン	Y.ミューラー	オベル・ベクトラ
20	5/14	スラクストン	Y.ミューラー	オベル・ベクトラ
21	5/14	スラクストン	Y.ミューラー	オベル・ベクトラ
22	5/14	スラクストン	Y.ミューラー	オベル・ベクトラ
23	5/14	スラクストン	Y.ミューラー	オベル・ベクトラ
24	5/14	スラクストン	Y.ミューラー	オベル・ベクトラ

ドイツ・ツーリングカー選手権 (全9戦)

1	5/28	ホッケンハイム	ドイツ
2	6/18	オッシャースレーベン	ドイツ
3	7/9	ノリスリンク	ドイツ
4	8/6	ザクセンリンク	ドイツ
5	8/20	ニュルブルクリンク	ドイツ
6	9/3	ラウズィッツリンク	ドイツ
7	9/24	オッシャースレーベン	ドイツ
8	10/8	ニュルブルクリンク	ドイツ
9	10/29	ホッケンハイム	ドイツ

スポーツレーシングワールドカップ (全10戦)

1	3/26	バルセロナ	C.ベスカタ/リ/D.テリエン	フェラーリ333SP
2	4/16	モンツァ	M.バルディ/G.フォーマト	R&S MK II・ジャッド
3	5/21	スパ・フランコルシャン		ベルギー
4	6/30	デイトナ		アメリカ
5	7/9	ロードアメリカ		アメリカ
6	8/8	ブルノ		チェコ
7	8/27	ドニントンパーク		イギリス
8	9/17	ニュルブルクリンク		ドイツ
9	10/1	マニークール		フランス
10	11/26	キャラミ		南アフリカ

FIA GT選手権 (全10戦)

1	3/26	バレンシア	J.ベイヤール/C.ウォルター	リスター・ストーム
2	4/16	エストリル	J.ベイヤール/C.ウォルター	リスター・ストーム
3	4/16	モンツァ	M.ヘザーマン/D.ハート	クライスラー・バイパー-GTS-R
4	5/14	シルバーストン		イギリス
5	7/2	ハンガロリンク		ハンガリー
6	7/23	ゾルダー		ベルギー
7	8/6	A1リンク		オーストリア
8	9/3	ホッケンハイム		ドイツ
9	9/24	ブルノ		チェコ
10	10/22	マニークール		フランス

その他のGTレース

2/5~6	デイトナ24時間	C.ベイヤール/D.テリエン/D.テリエン	フェラーリGT5-R
5/1~2	シル・マン24時間		フランス

FedExチャンピオンシップ・シリーズ (全20戦)

1	3/26	ホームステッド	M.バビス	レイナード・フォード
2	4/9	ナザレス		5/27に延期
3	4/16	ロングビーチ	P.トレーシー	レイナード・ホンダ
4	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	5/13	もてぎ		日本
6	6/4	ミルウォーキー		ウイスコンシン州
7	6/18	デトロイト		ミシガン州
8	6/25	ポートランド		オレゴン州
9	7/2	クリーブランド		オハイオ州
10	7/16	トロント		カナダ
11	7/23	OS500		ミシガン州
12	7/30	シカゴ		イリノイ州
13	8/13	ミドオハイオ		オハイオ州
14	8/20	ロードアメリカ		ウイスコンシン州
15	9/3	バンクーバー		カナダ
16	9/10	ラグナセカ		カリフォルニア州
17	9/17	マディソン		イリノイ州
18	10/1	ヒューストン		テキサス州
19	10/15	ゴールドコースト		オーストラリア
20	10/29	フォンタナ		カリフォルニア州

デイトナ・インディライツ (全12戦)

1	4/16	ロングビーチ	S.ディクソン	ローラT97-20
2	6/4	ミルウォーキー		ウイスコンシン州
3	6/18	デトロイト		ミシガン州
4	6/25	ポートランド		オレゴン州
5	7/2	ブルックリン		ミシガン州
6	7/30	シカゴ		イリノイ州
7	8/13	ミドオハイオ		オハイオ州
8	9/3	バンクーバー		カナダ
9	9/10	ラグナセカ		カリフォルニア州
10	9/17	マディソン		イリノイ州
11	10/29	フォンタナ		カリフォルニア州
12	12/3	アルバ		アルバ

OVERSEAS RACE ●海外レース DOMESTIC RACE ●国内レース

5/18-6/4

フォーミュラ・ニッポン第3戦 セントラルパークMINEサーキット

5/21

全日本選手権フォーミュラ・ニッポン第3戦&全日本選手権F3第4戦

セントラルパークMINEサーキット

オーバーテイクポイントが少ない美称は、もてぎに続きタイヤ交換がレースのポイントとなるか。開幕2戦は虎之介の強さが目立ってしまっているが、昨年、雨中の混戦を制した本山やフル参戦1年目にして早くも表彰台の一角をゲットした松田らにも注目だ。

観戦料金			
	前売り	予選当日	決勝当日
大人	5000円	3000円	6000円
パドックパス		6000円	9000円

※中学生以下は無料（保護者同伴）



SUGO GT選手権レース

5/27

全日本GT選手権第3戦

スポーツランドSUGO

第2戦では開幕から勢いのあった脇阪/全石組のNSXがついにポールtoフィニッシュ。しかし、ケガから復帰した片山右京もニスモ移籍後初の表彰台をゲットするなど話題の多いレースだった。菅生では現在低迷しているが、ここに昨年の勝者トムス勢がどう絡んでくるかに期待したい。

観戦料金			
	前売り	予選当日	決勝当日
大人	5000円	1500円	6000円
高校生		550円	3000円
前売りペアチケット			9000円
当日土日通し券			6500円

※中学生以下は無料



モナコGP

6/4

F1世界選手権第7戦

モンテカルロ市街


昨年のモナコGPではフェラーリが史上初の1-2フィニッシュを飾ったが、ドライバーに最もテクニックを要求し、抜き所のほとんどないモンテカルロの市街地コースだけに、今年もシューマッハーを擁するフェラーリが勝者の有力候補が。ただマクラーレンもブラジル、バルセロナと2戦連続で1-2フィニッシュを決め序盤の巻き返しを図っているだけに、勢いに乗って3連勝の可能性も。

昨年のウィナー

M.シューマッハー	フェラーリ	1'49'31"812
-----------	-------	-------------

昨年のポールポジション

M.ハッキネン	マクラーレン・メルセデス	1'20"547
---------	--------------	----------



CART 第6戦 ミルウォーキー

6/4

FedExチャンピオンシップ・シリーズ第6戦

ミルウォーキー

今年のミルウォーキーは、雷で順延になった第2戦ナゼレス決勝の1週間後とあって、チームとドライバーにとっては何かとあわただしくなりそう。CART全20戦の中で2番目にコースディスタンスの短いショートオーバルが舞台となり、トレーシーにとっては昨年38戦ぶりの勝利を決めたゲンのいいサーキットなので、第4戦現在ポイントリーダーの彼に注目したいところ。

昨年のウィナー

P.トレーシー	レイナード・ホンダ	1'48'49"169
---------	-----------	-------------

昨年のポールポジション

H.カストロネベス	ローラ・メルセデス	21"931
-----------	-----------	--------



EVENT CALENDAR

●イベントカレンダー

BIWEEKLY EVENTS OVERSEAS

開催日	シリーズ	イベント	コース	開催国	参加車両
5月29日	ドイツF3選手権第2戦	ホッケンハイム	ホッケンハイム	ドイツ	F3
5月29日	ドイツ・ツーリングカー選手権第1戦	ホッケンハイム	ホッケンハイム	ドイツ	FIAクラス2
5月29日	インディ・レーシング・リーグ	インディア500	インディアナポリス	アメリカ	インディカー
5月29日	NASCARウインストンカップ・シリーズ第12戦	シャーロット	シャーロット	アメリカ	NASCAR
6月3日	国際F3000選手権第5戦	モンテカルロ市街	モンテカルロ市街	モナコ	F3000
6月4日	F1世界選手権第7戦	モナコGP	モンテカルロ市街	モナコ	F1
6月4日	イギリスF3選手権第7戦	ブランズハッチ	ブランズハッチ	イギリス	F3
6月4日	FedExチャンピオンシップ・シリーズ第6戦	ミルウォーキー	ミルウォーキー	アメリカ	CART
6月4日	デイトン・インディライツ第2戦	ミルウォーキー	ミルウォーキー	アメリカ	インディライツ
6月4日	NASCARウインストンカップ・シリーズ第13戦	トパー	トパー	アメリカ	NASCAR

BIWEEKLY EVENTS DOMESTIC

開催日	イベント	開催地	主催者	格式	開催レース	入場料金
5月20~21日	全日本選手権フォーミュラ・ニッポン第3戦 セントラルパークMINEサーキット 全日本F3選手権第4戦	MINEサーキット	CP MINE, CPMC 0837-58-0321	国際 国内	Fニッポン F3, N1, N2, NE	上記参照
5月27~28日	全日本GT選手権第3戦 SUGO GT選手権レース	スポーツランドSUGO	VICIC, 奥州VICIC, スポーツランドSUGO 03-3409-2391 047-466-5400	国内	N-GT, N1, N2, NE	上記参照
5月28日	もてぎチャンピオンカップレースシリーズ第2戦	ツインリンクもてぎ	Narashino, MOSC 047-466-5400	準国内	FJ1600, N1, シビック, フェラーリ アルファロメオ, プジョー	大人1500円 4才~高校生700円
6月3~4日	全日本選手権フォーミュラ・ニッポン第4戦	富士スピードウェイ	富士スピードウェイ, FISCO-C VICIC 03-3216-5611	国際 国内	Fニッポン N1, N2, NE	前売5000円, 前売ペア9450円 観戦チケット5000円
6月3~4日	鈴鹿クラブマンレースRound5 Endurance Stage	鈴鹿サーキット	OCCK 06-6863-2166	準国内	F4, FJ1600, N1・RS・シビック耐久	大人1600円 小中高生800円
6月4日	エビス フォーミュラ フェスタ 2000 R2	エビスサーキット	ESC 0243-24-2972	準国内	FJ1600	大人1500円 小中学生1000円

開催日	イベント	開催地	主催者	格式	参加車両
5月27~28日	全日本ラリー選手権4輪駆動部門第5戦 ひえつき'00	宮崎 300km	R-10-N 0982-32-3682	国内	A・C・D
6月3~4日	全日本ラリー選手権2輪駆動部門第2戦 MCSCハイランドII 2000	長野 300km	MCSC 0263-82-5046	国内	A・C・D

開催日	イベント	開催地	主催者	格式	参加車両
5月21日	全日本ダートトライアル選手権第3戦 信州ダートトライアル	スポーツランド信州	KSS 026-278-4430	国内	A・C・D
5月28日	全日本ジムカーナ選手権第5戦 ハイスピードジムカーナin備北	備北サーキット	T.CHERISH 086-485-1866	国内	A・C・D
6月4日	全日本ダートトライアル選手権第4戦 ダートスプリント in MSSP	SSパークサーキット	T-SPIRIT 0492-35-4886	国内	A・C・D

チームの参戦は中止してプロジェクトを縮小したまでは聞いたけど、チーム名はどうするんだっただか。深夜に「チーム姫」の公募なんかやってたから、スカジャン趣味はそのままなのかもしれないが、虎がいなくなって龍だけになっちゃったらスカジャンの柄としてはちょっと寂しい。龍と姫を絡めるか。古来、龍と姫の絡む民話は山ほどあるし、虎と絡めるよりはニッポン的かもしれない。もし現地へ乗り込んでちょっとニッポン趣味が不足しているようだったら、ル・マン駅前のチャイニーズレストラン、仲間内では「駅前中華」と呼ばれる例の店に駆け込み、評判の美人おかみに頼んで壁の絵でも借り出してピットを飾るといいかもしれない。チャイニーズレストランなら虎と龍の絵くらい持ってるだろう。と言い切るわたしは、ニッポンに虎とニシキヘビが棲んでいると誤解しているアメリカ人とレベルは一緒か？ なにはともあれ、遠くニッポン（おそらく）の空の下から、チーム龍の健闘を祈ることにしよう。

まあ、確かにニッポン人に虎と龍の組み合わせは濃すぎるかもしれない。国技たる大相撲にそのような四股名を持つ名力士もいたにはいたが、それとこれとは話が違う。美学だけの問題ではなくて、ニッポン人がスカジャンを着ることで、「な、やっぱりフジヤマの裾野の原生林あたりにはニシキヘビとタイガーがうようよ棲んでるんだぜ」とアメリカ人の誤解を深めるのもどうかとは思ふ。ということで、とりあえずわたしはスカジャン購入を「延期」した。それはともかく。虎ノ門で立ち尽くした話だった。

虎と龍に挟まれてうろたえたわたしは、「そういうば、どこかよそでも虎と龍を見たぞ」と思いにふけた。高木と道上は確かに虎と龍だがちょっと違う。なんだっけなんだっけと明石家さんま風に考え、思い当たったのが今年のル・マン24時間レースだった。

テレビ朝日がパノス2台、バイパー2台という壮大なるルマン挑戦プロジェクトをぶち上げたとき発表されたチーム名を見てわたし

地 下鉄の虎ノ門駅で下りて、ホテルオークラに向かって歩いてたわたしは、ただならぬ気配にうろたえた。何が起きたかと歩道に立ち止まりあたりを見回して、じきにその理由は分かった。道を挟んで2件の病院が建っているのだが、その病院名がなんと、かたや「虎ノ門病院」、かたや「龍医院」なのである。おそらくは単なる偶然なのだろうが、なにしろ虎と龍が向かい合わせだ。結果的にあたりに漂うことになったかなり濃い空気を察知してわたしは慌てたのだ。

虎と龍の組み合わせというのは、さほど珍しいものではない。たとえば、いわゆるスカジャンだ。ご存じない方のために説明しておけば、スカジャンとは「ヨコスカジャンパー」の略で、横須賀の米軍関係者に端を発したと言われる「アメリカ的ニッポン趣味」の刺しゅうがなされたスタジアムジャンパーのことである。刺しゅうにはいろいろモチーフのバリエーションがあるが、最も一般的なのは虎と龍である。なぜかアメリカ人の目には、虎と龍がニッポン的イメージらしい。どっちもニッポンには棲息してないのに。

そういえば学生時代、沖縄を貧乏旅行していたとき、ハワイから来たとかいう日系3世と知り合っただけでしばらく行動を共にしたことがある。この男、行く先々でニシキヘビ系の土産物を買込む。確かに、少なくとも当時の沖縄ではなぜかニシキヘビの革製品が非常に多く売られていた。それにしても、日系3世のニシキヘビ指向があまりに激しかったので「なぜニシキヘビばかり買うのか」とたずねてみた。すると彼は「ニッポン土産だよ。ハワイの両親や親戚や友だちに配るんだ」と言う。まさかとは思ったが、念のため「日本にはニシキヘビは棲んでないけど、それでもいいのか」と確認してみた。すると日系3世君は目をむいて驚いてみせた。「なにっ？ ニッポンにはニシキヘビはいないのか？」。彼は先祖の国に対してどんなイメージを抱いていたのかと、驚かれたわたしも驚いた。そして、3世ともなると感性はもうアメリカの人なのだなあ、としみじみ思ったものだ。

要するにスカジャンとはそういう趣味で作られているジャンパーである。だが、アメリカ人にとってのニッポン趣味であるこの柄は、皮肉なことにニッポン人にとっては奇妙な異国情緒を醸し出すことになって、一部あまりお行儀のよくない坊ちゃん嬢ちゃんに人気を呼び、それをきっかけに横須賀発のファッションとして広まっていた。

わたしはもういい年だけれども、いまだにあまり行儀は良くない方で、しかも横須賀の隣町に住んでいる。そこである日、横須賀を散策している際にスカジャンを買おうと思ひ立ち、老舗に足を踏み入れかけた。ところがそれに気づいた連れ合いがわたしの手を引っ張り、頑としてスカジャン購入を拒む。「あなたが服装に対する奇癖を持っているのはよぉ〜く知っているが、スカジャンだけは許さない」と。

今夜も、 自動車 レース

虎と龍に見る スル・マンの スカジャン的考察

はひっくりかえった。バイパーが「チーム虎」、パノスが「チーム龍」、おまけにキャンペーンガールが「チーム姫」と名乗るといふのだ。人様の趣味の問題だから口出しするのもナニだけれども、わたしはそのとき「これじゃスカジャンだよ」と思い、他人事ながらたまらなく気恥ずかしくなった。わたしが今年のル・マン24時間レースの取材をやめた理由の半分は、このとき感じた気恥ずかしさである。

自分たちでお金を集めて自分たちで行こうという人たちが自分たちで決めたことなから、ほんとに余計なお世話、ほっといてくれてアリガトウの世界なんだろう。しかし、あまり女っ気のなかった友人がガールフレンドとの初デートに際し、装いを凝らそうと思ひながら、それに気づかず右手と右足を一緒に前に出して歩き出そうとしたら、そのときはやっぱりそれとなく声をかけたくなるじゃないか。

そういえば、くだんのル・マン・プロジェクトはどうなっちゃったんだっけ。バイパー

K

A



R'on INTERVIEW 2000

A MAN TO WATCH AT THE MOMENT IN MOTOR RACING

IN EN



今はポイントなんて気にしてられない

ミカ・ハッキネンという男は、喜怒哀楽こそ表に出せど、決して多弁な人物ではない。しかし、それは彼にとっての外国語である英語が介在するからなのかもしれない。実際、同胞のフィンランド人ジャーナリストヘイキ・クルタが今回書き下ろした原稿中のハッキネンは、実に生き生きとしている。ここでは、宿敵の開幕3連勝を許した後にようやく本格的な反撃に転じ得るに至った王者の生の表情を感じることができるはずだ。

Text/Heikki Kuita (Translation/Yutaka Mita(OT))
Photos/Tamotsu Futamura, Hiroshi Kaneko, Yasuhiro Okazaki

HAKKI



自分に厳しく、他人にも厳しいことで知られるミカ・ハッキネン。そうしたアプローチを通して各方面から最大限の力を引き出し、それを自らのアドバンテージに変えてきた彼の姿勢は、2年連続世界王者の座についてた今もまったく変わっていない。どんなに些細な点もないがしろにせず、徹底的に問題を突き詰めて解決にあたるのがミカのスタイルだ。ハッキネンの厳しさは、時にはチーム外にも向けられる。つい先日にも親しいフィンランド人ジャーナリストにこう囁みつけた。

「君たちは僕らの能力についていろいろ言うけれど、ジャーナリストだって自分の実力をきちんと示すべきだ。こっちが答えに詰まるくらい鋭い質問をしてみなよ。僕だけじゃない、ほかのドライバーに対してもだ。ディビッドやミハエル、ルーベンスにもさういう質問をぶつけてみたらどうだ？」

レース後に行われるフリーフィンクも最近では長引く一方で、口角泡を飛ばす激論に発展することもまれではないという。パドックに一番最後まで残っているのもハッキネン。そこで彼は、エンジンニアといつ終わるとも知れないデータのチェックにいそしんでいる。

いきなり追い詰められた序盤戦

開幕前、ハッキネンは「この先どんな困難に見舞われようと、その覚悟はできている」と語っている。しかし開幕2戦ともレースをリードしながらリタイヤを喫したときには、さすがの彼も精神的に打ちのめされていた。

「覚悟はしていたつもりだけど、いくらなんでもここまで追い詰められるとは思わなかった。もちろん絶望してなんかないけど、並大抵の努力ではミハエルに追い付くことはできない。これからは苦しい戦いになるだろう」

第3戦サンマリノGPの前に、ハッキネンは口を固く閉ざし、マスコミとの会話を拒み続けていた。私もインタビュアーを試みたが、なかなか首を縦には振ってもらえない。それでも「ほんのひと言だけ」と粘ると、根負けしてインタビュアーの席に着いた。その時のや

R'on INTERVIEW 2000

A MAN TO WATCH AT THE MOMENT IN MOTOR RACING



り取りをここに再現してみよう。

——現段階でミハエルと20ポイント差がついてしまった。この事実をどう捉えているの？

「言葉で言い表せないくらい大変なことだよ。だけど、事態がどれだけ深刻かなんてことを説明したところで、今さらどうなるものでもない。問題は、僕らが今後どれくらい前進できるか、そしていつ態勢を立て直せるかだ」

——それで、見通しは？

「シーズン序盤を最悪の形でスタートすることになってしまったけど、反面、この先去年のようなプレッシャーを受けることもなさそうだし、そういう意味ではずいぶん楽になったとも言えるよね。それにシーズンはまだ始まったばかりなんだ。これから何が起ころるか分からない。現時点ではっきりしているのは、僕らが問題を抱えていること、そしてそれをすべて解決できるかどうかは分からないということ。それだけだ」

お人好しはほどほどに!!

サンマリノGPのフリー走行セッションの前に、メルセデスのノルベルト・ハウグはハツキネンと1対1の緊急対策ミーティングを行っている。たつぷり1時間に及んだ話し合いの後、ハツキネンはハウグとの会話の内容を教えてくれた。彼らにはありとあらゆる問題について話し合い、その中にはメルセデスエンジンの弱点なども含まれていたという。

そのサンマリノGPをハツキネンは2位で終え、今季初のポイント獲得を果たした。だが、その一方で44周にわたりトップを走行しながら、またもマシントラブルに見舞われ勝利を逃したレースでもあった。

「エンジンがカットオフした時は、心臓が喉から飛び出しそうになったよ。実際にトラブルが生じたのはほんの一瞬、1000分の2秒とかそのくらいだったけど、あれには本当に驚いた。その後しばらくは頭の中が真っ白になってしまった……いつエンジンがブローするかとびくびくしながらドライブしていたよ。幸い何とか最後までもってこれたけどね」

いくらなんでもここまで追い詰められるとは思わなかった
現時点ではっきりしているのは、僕らが問題を抱えていること
それをすべて解決できるかどうかは分からないということだ



舞台は変わって第4戦イギリスGP。その木曜午後のフリー走行セッションを前に、ハツキネンがこう語ってくれていた。

「レースは僕の仕事だからね。決勝は雨になるかもしれないけど、天気がどうだろうとプロとして仕事はきっちりこなすつもりだ。雨のレースは誰だって嫌だけど、そんなことは言ってもらえないからね。ここではテストをしたけど、その時は予定のプログラムを完全に消化することができなかった。今回はマシンに若干不安がないでもないんだ」

この週末は、彼の不安がまさに的中する格好となった。ハツキネンの名前がタイムリグモニターの一番上に表示されたのは土曜朝のフリープラクティスのみ。予選ではマシントラブルが発生し、ミカは今季初めてポールポジションを取り逃している。

さらに日曜は朝からアクシデントが発生した。ドライバーをホテルからサーキットに送り届けるために手配されたヘリコプターが濃霧のためキャンセルされ、ハツキネンは自らハンドルを握り、サーキットへ向かうことになった。ところが途中で交通渋滞に巻き込まれ、足止めを食わされてしまう。このままではフリー走行の開始には間に合わない。知らせを受けたロン・デニスが急遽迎いのオートバイを手配。F1チャンピオンをリヤシートに乗せて鼻高々の警察官（勤務時間外だった）とともに、どうにか時間までにサーキットに滑り込んだものの、セッション開始早々にエンジンがまたもやブローアップ。換装作業のため貴重な30分をロスすることになった。これでレース前の最終的なマシン調整ができなくなり、ハツキネンはセッティングの煮詰まっていたマシンでのスタートを強いられた。

このレースでミカはチームメイトのデイビッド・クルサードを追い切れず僅差の2位。優勝したデイビッドは獲得ポイントも14とし、ミカをわずかながらも上まわった。

「デイビッドは手強い競争相手だ。べつにそれは今に始まったことじゃないけどね。僕らは同じマシン、同じ待遇を手にして戦っているわけだから、当然ライバルということになる。ただ何度も言うように、今はまだシーズン序盤なんだ。この先どんなことだって起こり得る。ポイントを獲得してチャンピオンシップを占うのはまだ早いよ」

ところで、ハツキネンはライバルたちから「最もフェアなドライバー」と評されている存在でもある。ルーベンス・バリチェッロはイギリスGP予選で、同時にタイムアタックに入っていたハツキネンがクリーンにラインを空けてくれたと語っている。

「あまりお人好しすぎるのは考えもの、ってことなんだろうね」と、バリチェッロのコメントに思わず苦笑いのハツキネン。

91年マカオGPでのクラッシュ以来、宿命のライバルとして語られることの多いハエル・シユーマツハーとの関係について尋ねると「何も問題はないよ」と言う。

「僕らがそれぞれ自分の領域で仕事をこなしている限り、大丈夫なんだ。ただ、コース上で何か問題があると、コトはややこしくなるお互いあれこれ言い訳をつけて自己弁護に走るから、話はどうもこじれていく。でも今のところはそういうことも起きてないからね」

カタロニアテストでの前進

4月終りのある日、ハツキネンはカタロニア・サーキットにいた。彼はたった1日のテストのために空路はるばるスペイン入り。めまぐるしく変化する天候の中、テストスケジュールは着実に消化された。そして1日の作業を終えたハツキネンは、マクラーレンのデータトラックに私を招き入れてインタビューにに応じてくれた。彼の顔にはようやく笑みが広がっていた。

「思っていたより順調に進んだよ。スペインGPに向けていい感覚がつかめた。始まる前から大きなことは言いたくないけど、かなりの成果があったのは確かだね。マシンがようやく理想的な状態に近づいてきたんだ。これまでは速さが不足していたけど、今日はその点もだいぶ改善された」

ただでさえ問題が山積みなのに、ポイントなんか気にしているヒマはないよ。あえて言わせてもらえば、今季ここまでミハエルにはツキがあり僕にはなかった。それだけは確かだね

ミカ・ハッキネン●1968年9月28日、フィンランド、ヘルシンキ出身●身長179cm、体重70kg●6歳でカートを始め、87年フォード1600で4輪デビュー。88年オベル・ロータス・ユーロシリーズでチャンピオンを獲得。89年に英国F3に参戦し、90年には同僚のミカ・サロを下してタイトルを奪った。91年ロータスからF1デビュー。93年第3ドライバーとしてマクラーレンに加入。94年にエースとなるが、同時にチームは長い低迷期に突入。95年最終戦オーストラリアGP予選中に大クラッシュを喫して激死の重傷を負うが、驚異的な回復力で96年開幕戦から復帰。97年最終戦で参戦90戦目にして初勝利を挙げると、98年には北極の世界チャンピオンに。昨年も王座を奪い、トミ・マキネンとともに2年連続でF1とWRCの2大世界タイトルをフィンランドに持ち帰った。今季は、セナもシューマッハーも成し得なかった、ファンジオ以来史上ふたたび目となるタイトル3連覇に挑む



今季のハッキネンは、開幕以来常にシューマッハーを追う立場に置かれてきた。第4戦イギリスGP終了時点での両者の得点差は22ポイント。決して簡単に埋められるギャップではない。この事実にはハッキネンを悩ませたりはしないのだろうか。

この問いに対するハッキネンの答え。

「ただでさえ問題が山積みなのに、ポイントのことなんか気にしているヒマはないよ。どうやったらマシンが速くなるか、僕の頭の中はいつもそのことについてばいなんだ」

マクラーレンの監督、ロン・デニスはいギリスGPの後、「今後は一戦一戦を独立したイベントととらえ、ポイント差を埋めるべく最善の努力を尽くしていく」とコメントしている。対するハッキネンの考え方はこうだ。

「チームにはチームなりの戦略があるんだろ。うけど、具体的なことは聞いていない。僕としては、とにかく残りの全レースでポイントを取るだけ考えてレースを戦うつもりだ。勝てればもちろんそれに越したことはない。でも毎レース確実にポイントを積み上げていくことが、今の僕には一番重要なんだ」

ポイント計算しながら走ったり、あれこれ悩んだりするつもりは全然ないよ。サーキットに行ったら、あとは前向きにできる限りの

の努力をする。それだけだろ？ そうすればおのずと結果もついてくるはずさ。

今の状況によくよしたりもしていない。ただ、もどかしさは感じてるね。イモラでも勝てたかもしれないのにさ。ただ、タラレバを持ち出すとキリがない。悪くするとノーポイントになつてた可能性だってあるんだ。あえて言わせてもらえば、今季ここまでミハエルにはツキがあったって、僕にはなかった。それだけは確かだね」

フェラーリが今年、大幅にポテンシャルアップを果たしたことは間違いない。だが、マクラーレンとフェラーリのポテンシャルについての問いに対する答えは依然慎重だった。

「今年のフェラーリのすごいところは、どのサーキットでも速く、そして強いということだ。スピードではマクラーレンの方が若干上だと思っけど、せいせいコンマ1秒違うかどうかだろ？ もうマクラーレンの方が速いと断言することはできなくなってる。実力的にはまったくの互角と云っていい。すごくエキサイティングな状況だね」

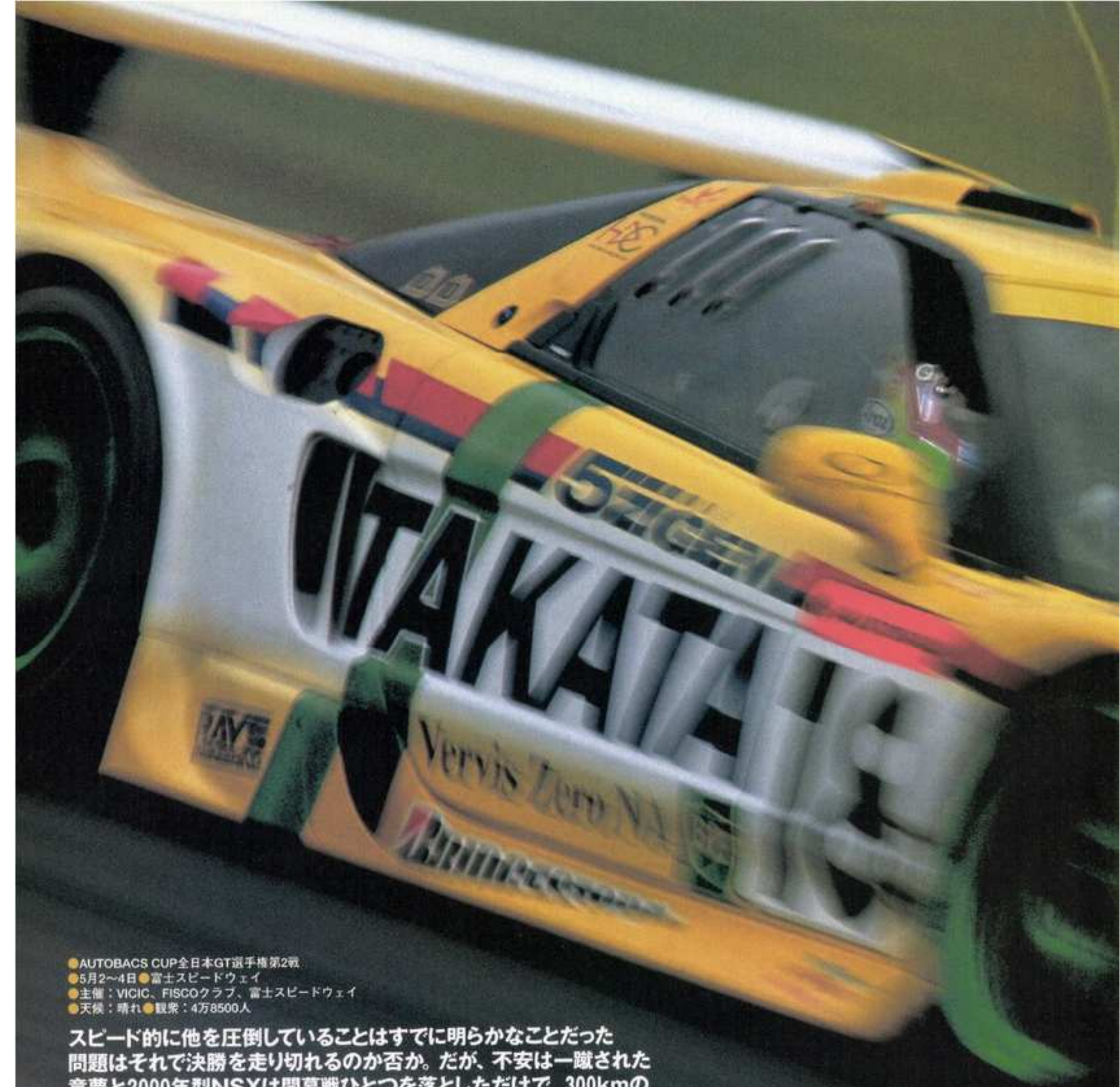
そうは言いながらも、ライバルと同等のスピードでは満足できないのがハッキネンだ。彼の望みはあくまで、マクラーレンを最速のマシンに仕上げることにあるのだから。

純攻撃型 戦略 成功

開幕戦以降の全セッションでトップタイム
そしてついに決勝完走=パーフェクトウイン
童夢&2000年型NSXが
到達した孤高の領域

確かに、しかもかなりのペースでマシンをフィニッシュまで運んできた金石に、スタート直後に一気にスパートをかけて勝勢の大勢を決してみせた寿一が飛び付く。このふたりのコンビは実に強力だ

JGTC Rd.2
ALL JAPAN
FUJI GT RACE



- AUTOBACS CUP全日本GT選手権第2戦
- 5月2~4日●富士スピードウェイ
- 主催：VICIC、FISCOクラブ、富士スピードウェイ
- 天候：晴れ●観衆：4万8500人

スピード的に他を圧倒していることはすでに明らかなことだった問題はそれで決勝を走り切れるのか否か。だが、不安は一蹴された童夢と2000年型NSXは開幕戦ひとつを落とすだけで、300kmのJGTCを制するためのN-GT車両の完成形を、恐ろしく高いレベルで実現させようとしている。その一方で、このレースの多くをやはりピットストップがらみのロスタイムが決していることも今回の富士での一戦は雄弁に語っていただいた

Text/Yumiko Kajima, Atsushi Miyashita, Naoyuki Hata, Racing on
Photos/Izumi Iwata, Masaru Hirata, Masahide Kamio, Hiroharu Sato, Shinpei Suzuki, Graffiti, Racing on

NSXが最後まで走り切れた背景

新緑に包まれた富士で開催されたコールドインウィーク決戦をフツちぎりで制したのは、開幕戦ではギヤボックストラブルに見舞われ目前の勝利を逃したTAKAKA童夢NSXだった。2000年型NSXにとっては初勝利。脇阪寿一／金石勝智にとっては昨年の開幕戦以来の勝利である。

2月のシェイクダウンテストから常にギヤボックス関係の問題に泣かされてきた2000年型NSXだが、今回の富士ではそれ関係のトラブルはほぼ皆無。シェイクダウンからの3カ月、特に開幕戦からの1カ月で格段に増した信頼性はライバルにとって脅威だろう。では、具体的にはどこが変わったのか？

詳細は明かしてもらえなかったが、童夢の中村卓哉エンジニアはこう語る。

「テストやレースのたびにミッション内部に違うパーツを入れています。でも、また進化の途中というところです。今回の結果だけでは満足できない。今後新しいタマを入れて信頼性を上げていきますよ。それから、暑い季節になってくると冷却系についても考えないと。97年からやってきたデータがあるのでそれほど問題は起こらないと思いますが、実際に走ってみないと何が起きるかは分からないですから」

2000年型NSXには当初、フォーミュラ・ニッポンのレイナード99LやGフォースGF03Bと同じヒュランダ製の1004というギヤ（歯車）が入っていた。しかし、無限X童夢プロジェクトでは、ヒュランダと共同開発した新しいパーツを菅生での第3戦事前合同テストから組み込んでいる。今回の富士のレースが終わってギヤボックスを開けた時点でも、そのギヤは「かなりいい状態だった」と中村氏は教えてくれた。

だが、不安がなかったわけではないようだ。これまで常に限界レベルでの走行を自らに課し、出るべきトラブルを早く出しては対策するというアプローチを続けていた童夢だが、決勝前の中村氏は「レースを完走してデータを取っておきたいので、今回はひたすら全開



スタート直後の1コーナー立ち上がりで、被災した4台すべてがスラップというクラッシュが発生。35号車と37号車のトミス2台とサードが一気にリタイアに追い込まれた。特にサードは今回投入したばかりの2000年型だっただけにショックも大。唯一セルモ32号車だけが再スタートを切ったが、アライメントが狂っており万事休す

ピットストップの重要性は今さら言うまでもないが、ロスタイムを帳消しにする速さで走り続けるという戦い方もあり得るのでは？

替わりは大いに予想されることだからだ。さてこのピット作業だが、今回も目を見張るような速さを見せたのはやはりニスモだった。カストロール・ニスモGT-Rの22秒という停止時間の短さも驚異的だったが、何よりも予選13番手からスタートしたロックタイト・ゼクセルGT-Rが、ピット作業を終えてコースに戻った時には4番手にまで浮上していたことは感動的でした。

JGTCではこれまでピット作業の話題が出るたびにその速さが注目されてきたニスモだが、それが今もなお飛び抜けている要因としては、何よりGT-Rの燃費の良さが挙げられる。その詳細については別項に譲るが、さらにGT-Rユーザーの中でもニスモが抜きん出ているのは、彼らがピットストップに関するあらゆる点でロスタイムを削り取るための徹底的な追求を行っているからだ。1号車担当の小河原宏一エンジニアはこう言う。

「まず、ドライバーが正確な位置に止まらないうとダメですね。それがちょっとズレただけでも、簡単に1〜2秒はロスする。それに、給油ホースを挿すところから抜くところまでの動作も練習しています」

さらに、ドライバーもインラップとアウト

ラップでのタイムロスをいかに減らすかという練習をしているという。実際、今回もインラップからピットに入ってから作業を行い、ピットアウトしてアウトラップを終えるまでニスモの2台は速い。特に1号車は益夢まりその合計で約7秒も上まわっていたのだ。

アウトラップの速さについては、FKマツシモセルモスーブラを担当する大澤尚輔エンジニアがこんな見解を示してくれた。

「スカイラインはフロントヘビーです。リヤ駆動のクルマは普通リヤタイヤが先に温まりますけど、その点スカイラインはフロントの温まりも早いんじゃないでしょうか」

これについては益夢の中村氏もほぼ同意見。NSXの場合、やはりフロントタイヤの温まりが遅いという。その影響もあるのか、無限のアウトラップは益夢と比べてもかなり遅かった。これをレース中に取り返すのは至難のワザ。今回、無限が8位と思わぬ位置に沈んだ原因の一端がここにあるのかもしれない。

レース前半を引っ掻き回したのがアツ山レーシングのマクラレーシング。ロケットタイヤと今回の条件が合い、前回のドライブも冴えて、20周目には優勝候補だったルマンをパス。後半パートのペースがもっと上れば加圧も



で行けというようなやり方にはしれないと思います」と語っていた。果たして、スタートドライバーを務めた寿一は、3周目、4周目と立て続けに1分26秒台中盤のタイムを並べて一気に2番手以下を突き離すと、あとは後方とのギャップを図りながら自在にペースをコントロール。交替した金石も「意識しなくても27秒台で走れた。でも、28秒台で走ってもペース落とせ」とピットから無線で言ってくるので、「一体俺は何秒で走ればええんや?」と思いましたが(笑)と、余裕の走りに終始したことをレース後に語っている。

確かに養生テストでもギヤボックストラブルは出ておらず、2000年型NSXの決定的なアキレス腱はなくなつたとも思われる。しかも、益夢は90kgのウエイトを積み、燃料も70〜80kg搭載した状態で養生を走っていたのだ。2日目雨が雨となつたためロングランテ

ストこそ行えなかったが、かなりの走り込みを行つたうえ、ニュータイヤでのアタックを行い、総合タイムは3番手。それは昨年のポールタイムを上まわるもので、第3戦でも上位に食い込んでくるのは必至と思われる。

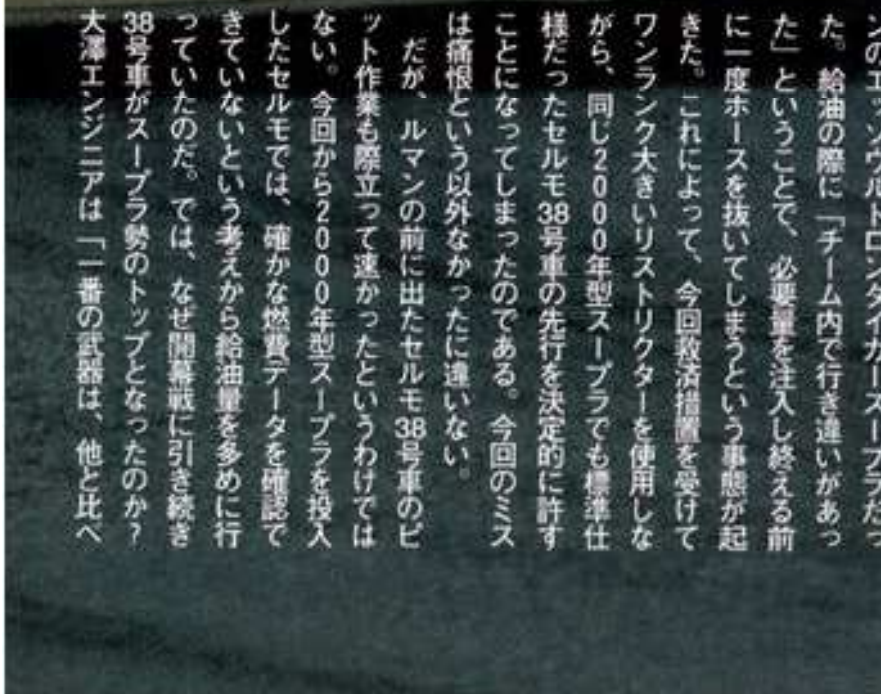
またも突出したニスモのピット

2000年型NSXはGT500のウエイト搭載最大値の120kgまで積んでもバランスが崩れないように設計されているという。ただし、中村氏も認めているように、ウエイトを積み積むほどその重さ自体が速さに影響してくるのは当然のこと。今回の富士では「楽なペース」で十分なマージンを稼いだというが、今回はそう同じようにはいきまい。

そこで重要となってくるのがピット作業の迅速さだ。コース上でマージンを稼げない場合、ピット作業の成否でのポジションの入れ

さて、他のチームに目を転じてみると、ニスモとは逆にピット作業でのタイムロスが結果に大きく響いてしまったのがチーム・ルマンのエッソウルトラロンタイカースーブラだった。給油の際に「チーム内で行き違いがあった」ということで、必要量を注入し終える前に一度ホースを抜いてしまうという事態が起きた。これによって、今回救済措置を受けてワンランク大きいリストラクターを使用しながら、同じ2000年型スーブラでも標準仕様だったセルモ38号車の先行を決定的に許すことになってしまったのである。今回のミスは痛恨という以外なかったに違いない。

だが、ルマンの前に出たセルモ38号車のピット作業も際立つて速かつたというわけではない。今回から2000年型スーブラを投入したセルモでは、確かな燃費データを確保できていないという考えから給油量を多めにこなっていたのだ。では、なぜ開幕戦に引き継ぎ38号車がスーブラ勢のトップとなつたのか? 大澤エンジニアは「一番の武器は、他と比べ



燃費がピット作業時間を決する ニスモのピット作業の速さの秘密は RB26DETTの好燃費にアリ

2年連続でJGTCのチャンピオンマシンとなり、そして今年も開幕2戦連続の表彰台に上ったスカイラインGT-Rの強さはピット作業の早さにあると、かねてから結論付けてきた。しかし、一般的にはNAエンジンよりターボエンジンの方が燃費が悪いはずなのに、NAのNSXよりターボのGT-Rの方がピットに止まっている時間が短い。これにはどうにも納得がいかないという声を聞くことも確か。そこで、この疑問を直接ニスモの小河原宏一エンジニアにぶつけたところ、次のような答えが返ってきた。

「98年の途中から燃費が良くなったのが大きいと思います。今回も目いっぱい引っ張れば40周は走れましたから、みんなRBの実力を知らなすぎんじゃないですか？ そういう意味じゃ、NSXはNAなのに使いすぎ」

実質的な燃費は現状で2km/l前後で、さらにドライバーにはテストの時に、燃費を良くする走り方を徹底的にトレーニングさせているという。

一方、無限X童夢プロジェクトリーダーの永長真氏にNSXの燃費を尋ねたところ、やはり富士であれば2km/lは確実に越えるレベルにあるという。となると、この2車の燃費性能はほぼ互角。ピットイン時の給油量も大差ないことになるが、ピットで止まっている時間はNSXの方が確実に長い。これはなぜなのか。いずれも、ドライバー交代やタイヤ交換に時間が取られているわけではないことから、その差は燃料の流れ込む時間の差だと考えるのが妥当だろう。そのあたりをさらにニスモの小河原エンジニアに尋ねると、「ウチはCカー時代から耐久レースを長くやっていますからね。燃料給油塔の造りにしても、車載の燃料タンクの形状にしても、ノウハウはタプリーあるんですよ。フフフ……」と明快には答えてもらえなかった。しかし、燃料への加圧が給油口から車載タンクまでのパイピングの形状や太さ、タンクそのものの形状、タンク内のエアの抜き方などが、燃料の入りやすさのポイントとなっていることは容易に想像できる。



ドライバーへの訓練も徹底しているニスモ。他チームが参考にすべき点は多いはず

「燃料タンクの形状や燃料の入りやすさ、エアの抜けやすさはNSXももちろん考えているんですけどね。FRのクルマと違って車体を切ることができないからどうしても制限されてしまうんです。その点はこれからの課題ですね。それとピットのインラップとアウトラップがGT-Rは速いですよね。NSXはミッドシップということで、フロントタイヤの温まりを考えるとつらい面もあるけど、そこも詰めたいポイントです」と、永長氏はピットストップ短縮に課題があることを打ち明けてくれた。

一方、スーパー勢の燃費はつらそう。ル・マンの土居広芳エンジニアは「今回は引っ張って37~38ラップが限界。燃費は2km/lはいかないですよ。ニスモが2km/lを超えるんじゃない、ピットストップ時間じゃかなうわけじゃないよね」とすっかりお手上げの様子。N-GTスーパーの開発責任者であるTRDチーフエンジニアの新居章年氏も「燃料タンクの形状とか中の構造とか、考えてはいるんですけど、相手が上を行っているんだから、もっと考えないといけないということですね」と、来年モデルではこの方面についても大きく改善する方向で考えているという。

これらの話から導かれる結論は、しかしこれまでのものと変わらない。つまり、クルマや給油装置の造りにまで考えをめぐらせたニスモの耐久巧者ぶりが際立っているということである。(宮下 敦)

てブレーキがいいこと」と言う。セルモではアルコン製のブレーキローターにカヤハ製のブレーキパッドというコンビネーションを使用している。同じ組み合わせでもあまりフィードバックがよくないと訴えるドライバーもいたそうだが、竹内浩典と立川祐路のふたりは

このセットでABS使用時とほぼ同じくらいまでブレーキングで突っ込めていたという。これは「ドライバーに依るところが大きい」と大澤氏。マシンが注目されがちだがJGTCとてドライバーのテクニクがよりダイレク



レース中盤の38周目にはやはり1コーナ立ち上がりでARTAとセルモ38号車が絡み、ARTAは手転倒状態にまでなり大破。ドライブしていた土屋圭市が無事だったのが何よりと思えるほどの大きなクラッシュだった

トに成績に反映されるようになったと言えるのではないだろうか。基本に立ち返れば、やはり人間の力が勝敗を分けるのである。話が戻るようだが、このヒューマンパワーがレース中、最大限に生かされるのがピット作業でもある。いずれのチームも1秒でも速くこの作業を終えるための工夫を行っている。あるいは、これから行う部分もある。

まず、各チームともに「攻めて、いるのがエアジャッキ。この上げ下げの時間を少しでも短くするために、タイヤ交換が可能なギリギリの高さまでしか上げないのだ。ニスモの小河原エンジニアによると「僕たちから見ても、それでタイヤが抜けるの？」というぐらい攻めているのがモーターNSX。去年ぐらいからかなりやっていますよ」とのこと。もちろん、これについてはニスモをはじめ各チームが各々トライを行っているが、車重やエアジャッキのサイズによっても上げ下げのスピードは変わってくるという。

次に給油装置だが、これはホースの径（太さ）や長さなどの規定がかなり詳細に設けられているため、それほどチーム間で大きな差は出ない。だが多くのチームでは、流量計が若干でもガソリンの流れの抵抗になることから、決勝になると給油装置からそれを外し、少しでも給油を速めようとしている。給油量は給油時間をストップウォッチで計って確認するわけだ。ちなみに童夢では決勝中も流量計を使用しており、このあたりに今後変化が見られるのかが気になるところだ。

また、タイヤ交換にしても給油にしても、実際に作業を行うメカニックの経験やコツといった部分に負うところが大きいことも事実だろう。練習するだけでなく、各人が自分の担当作業について、いかにすれば早く終わらせるか知恵を使っているのだ。もちろん、エンジニアやドライバーがピットインのベストタイミングを見極めることも重要なファクターとなってくる。そして、こうした部分こそ





今回が初陣だったニスモ2号車だが、重夢を常にマークし勝機をうかがっていてもいた。実際には重夢を止めることはできなかったが、ルマンを序盤の段階で置き去りにし、2000年型GT-Rの速さと完成度の高さを改めて実証



ニスモ1号車は決勝朝のフリー走行でGT300車両と接触。決勝に間に合うのかとの問いに「ニスモが間に合わせられなかったことがあるかい？」とあるスタッフ。事実、修理は昼のピットワークまでには終了していた



肉体的にも精神的にもダメージを受けた開幕戦でのクラッシュから一戦と置かずレーシングスピードの世界に戻ってきた右京。自らの仕事を完璧させ、クルムの出迎えを受けたとき、やっと本当のスタートが切れたという心からの喜びを表情に表していた

GT-R in FUJI

レーシングチームとしてのニスモの強さを再確認 インバルは5位でも反省モード

今回は改めてレーシングチームとしてのニスモの強さを痛感させられる内容となった。もちろんピット戦略の見事さもあるが、投入一戦目の2号車をシャイクダウン時からトラブルフリーで走らせ続けた末、本番でもきっちり表彰台をもぎ取って見せたこともさすがだった。そしてもうひとつの象徴的な出来事が、上でも紹介している決勝朝のフリー走行でのクラッシュからの復活だった。幸いにも当たり方がよく、エンジン本体やサスペンションの取り付け部に問題は受けず、見かけよりダメージは深刻でなかったことも確か。だが「あれだけの衝撃で当たってもその程度で済んじゃうのが、やっぱりニスモなんだよ」とため息交じりで話していた某ライバルチームのスタッフの言葉が印象的だった。

一方、このニスモを上まわることを目標に準備してきたインバルは、同じ仕様の車両を使ったニスモ2号車にリザルトでは圧倒される形に。具体的には、特にタイヤ選択とそれに合わせたサスペンションセッティングの差がこの違いになって表れたよう。今年のJGTCではインバルのレースエンジニアを務めるニスモの永島勉氏は「まだまだ力不足でしたわ」と完敗を認めていた。



このカウンタックのようなマシンは、パイプフレームシャーシにシボレーのV8を搭載した英国製GTカー。今回は決勝朝に車両火災を起こして決勝は断念



クラッシュの影響を残さず決勝を迎えられたニスモ1号車。後半、路面が荒れていくにつれコーナーで無理できなくなっていったが、それでも6位。やはりしたたかだ



ゴールデンウィークの真っ只中に木曜日決勝開催という日程で行われた今大会。主催者発表の観客数は昨年大会とほぼ同等。これくらいに埋まると富士のグランドスタンドも映える



ギヤオイル用機械式ポンプが予選時に破損。暫定的に使った手持ちの電磁式ポンプが結局リタイヤ原因となった総督マクラーレン。決勝朝は2番手と好調だっただけにもったいない



インバルは今、チーム全体が一丸となって食欲に結果を追い求めていく姿勢を再構築しようとしている。今回も5位入賞以上に、車両の基本仕様は同じニスモ2号車に大差をつけられた点に対し反省することしきりだった

決勝になって原因不明の出力低下に見舞われていたハセミ。「作戦的には予定どおりに戦って、スーブラ4台がスタートでまとめていなくなって今回の順位(9位)ですから、苦しいことは苦しいです」と林エンジニア





無限はGT500勢で最後にピットイン。「トップで帰ってきたのに、アウトラップが終わったら8位なんだから、何が悪かったのか……」と道。前を行くMobil1は99年型改の苦しさからか、トラブルフリーで戦っても今回は7位が精いっぱいだった

NSX in FUJI

攻撃型戦略の童夢の完勝で無限の安定型戦略も見直しか99年型改勢は次戦により期待

童夢はウエイトハンデ覚悟で突っ走り、無限は極力マシンをいたわり確実に完走させるという、ふたつの異なるアプローチを今季採ってきた無限×童夢プロジェクト。だが、全周全開ではないにせよ、ニスモのピットでの挽回を寄せつけないだけのペースで走り切ってしまったことで、無限としても今後はよりスピード重視のセットアップに仕上げていくことになっていきそうだ。ただ、童夢と無限とではドライバーのスタイル等が異なるため、両車の実際のペースと戦略は決して同じにはならないだろう。

一方、99年型改勢は2000年型勢のペースにかなうべくもないことが改めて明らかになったが、ナカジマレーシング、ムーンクラブトメンテナンスのチーム国光とARTAの3チームは着実にセットアップを進め、決勝段階ではいずれも良い状態に仕上がっていた。NSXの2000年型と99年型改の差は空力性能とサスペンション性能の違いによるもので、エンジンに関しては「2000年型はピークパワーを99年型より上げているのですが、その分中速域では落ちている」（無限・永長真氏）とのこと。トルクピーク付近は上という99年型は、次戦養生ではより結果を望めそうだ。



あのNSX、あの亜久里がアタック担当でも予選14番手になるのが今年のJGTCにおける99年型改NSXの実状。決勝中のクラッシュでマシンは全損となり、次戦は代替の99改を使用予定



昨年のこのレースでは高橋国光の現役最後の優勝を決めているチーム国光だが、今回は前半パートでGT300車両と接触しサスペンションを破損し大きく後退。まさに我慢のレースに



懸命の製作作業で2000年型スーパーを間に合わせたサードだったが、セットアップで出遅れ何と予選最下位。さらにスタート直後のクラッシュ＆マシン破損で、今回は散々だった



予選から決勝用セットアップをひたすら続けていたエンドレス+ツツヤ。唯一決勝完走となった99年型スーパーとなったが、標榜的の99年型改GT-Rのハセミに今回は終始劣る結果に

セットアップが思うように進まなかったサードとは対照的に、同じく2000年型投入一戦目で表彰台をもぎ取ったセルモ38号車。「結果を考えれば満足度80%だけど、今回のいろいろな状況を考えれば、内容的には100%だね」と佐藤正幸監督



CARTもてぎのため帰国してきた黒澤琢弥が富士に顔を見せた。併走のF3に出場している弟の黒澤治樹の走りを見守る傍ら、昨年CARTに参戦し現場事情をよく知る照部と談笑中の話題は？

「今しばらくの辛抱です」とは、トムスの予選後のチーム共同記者会見での関谷のコメント。決勝の内容もそのとおりになってしまったが、次戦養生には手応えがあるようで注目

SUPRA in FUJI

予想外のルマンの後退でトヨタ陣営としては肩透かしを食らったような結果に

N-GTスーパーの開発を手掛けるTRD、そしてトヨタとしては、今回の結果にはどこか納得がいけない思いだったようだ。彼らは救済措置を受けて標準よりワンサイズ大きいリストラクターを使用できた2000年型のチーム・ルマンによって、優勝をさらう慶ぶもりだったのだ。それが終わってみれば表彰台にも届かぬ4位。トップスピードでは明らかに救済措置の効果が出ており、予選においても童夢NSXを0.1秒差まで追い詰めていただけに、余計にこれは予想外の結果だった。また、ピット作業での手痛いミスもともかくながら、ペースも思うほど上がらなかった。その一因としては、ブレーキのベストバランスを見つけれなかったことがあったように思われる。実際、全曜日の練習走行では標準と同じアルコン製ながらタイプの異なるブレーキキャリパーをトライしていたが、結局予選以降は標準仕様に戻している。

スタート直後に4台ものスーパーがクラッシュで一気に失われてしまったことも手痛かった。予選は奮わなかったが、決勝に向けて状態は上向きになっていた車両ばかり。セルモ38号車がしたたかな戦いぶりをみせてくれたのが、せめてもの好材料だった。



敵ながらアツパレ!

シートベルトの外れた松田をかわして前に出た余郷だったが、その後は確実にリードを広げていく速さがあった。ピットイン時点でのタイサンとの差は7秒。これが両車ピットアウト時にあっさり逆転されようとは



「今回はチームに救われた」と福山が言えば「今回は福山君とチームが頑張ってくれた。チーム力がワンステップ上がったように思う」と松田。快心の勝利

**ハンデウエイト
50kgを搭載しながら
自力で2戦連続
ポールtoフィニッシュを決めた
宿敵タイサンに送る
ニンテンからの賛辞**

ポールを獲れたと思っていたら逆転された
これでトップはもらったと思っていたら
ピットで逆転された。こっちは別段ミスなく
やっているのにそれを上まわってくる敵
ニンテンは打倒タイサンに燃えていた
そして全力でぶつかった末に敗れた
だからこそ言える、「敵ながらアツパレ」と

逆襲に向けて

ボルシェGT3Rは、相変わらず速かった。もともとストレートでの伸びの良さを売りにしているのだから富士でより有利なのは明らかだが、松田秀士/福山英朗のシエルタイサンアドバンGT3Rは、前回の勝利に予選トップ、そしてファステストラップのハンデとして50kgのウエイトを積まされていたのだ。

まして松田と福山はテストデイが行われたル・マンからのトンボ帰り。予選前日の昼過ぎにバドックにたどり着くような状況で、少なからず疲労も残っているはずだ。ここに干載一週間の好機を見いだせるのでは、と色めき立ったライバルがいても何ら不思議ではない。そんな思いは、同じ道具を使うニンテンアドバンボルシェの余郷敦/和田久に特に強かっただろう。前回は速さに関しては遜色なく、唯一タイサンに渡り合える相手であったものの、レース中のタイヤ交換に手間取り、そのロスによって惜敗を喫している。せめてもの救いはウエイトハンデが20kgで済んだこと。また、チームも同じミスを犯すまいと、ピットワークの練習を重ねてきたという。セッティングも順調に進んでいることもあり、チームの中には「勝ちたい」ではなく、「勝たねばならぬ」という意識が沸き上がっていたという。

予選はまたも逆転されたが

「体重50kgのキャンキヤルを乗せていると思うと楽しいんだけど、現実はそのじゃないからね」と福山が言えば、松田も「正直言ってもかなり厳しい。特につらいのはブレーキ。すぐにロックしてしまうんだ」と本音を明かすように、やはりタイサンは苦境は否めぬようだ。1回目の予選ではニンテンの余郷が、ただひとり1分33秒台に乗せてトップに立ったのに対し、タイサンはそれからコンマ3秒遅れの3番手にとどまっていた。

「午後からは気温も下がるだろうし、空力の微調整でまだまだタイムは縮まるでしょう。前回みたいに逆転されなきゃいいですけどね」と、2回目の予選を前にして余郷はそう語った。

だが、予想は幸か不幸かふたつとも的中してしまう。自らもコンマ3秒のタイムアップに成功したのだが、タイサンも松田の渾身のアタックによって逆転してしまったのだ!

「敵ながらアツパレ!」

2台のボルシェGT3Rがクラス最前列を独占したのに対し、続くグリッドには奇しくも前回欠場のマシンが並ぶことになった。3番手は田中実/松田晃司のBPクラフトレノで、4番手は小林且雄/谷川達也のクスコスバルインプレッサ。この2台も1分33秒台に入れていることもあり、4台でのトップ争いにも期待がかかった。しかし、そうなのはスタートからわずか4周のみ。

オーブンングラップに田中が余郷をかわして2番手に上がるも、4周目には抜き返されてしまう。無論、松田はさらに先方を行っていた。それどころか、ダイヤモンドアドバンボルシェの砂子智彦もペースを上げて、8周目には3番手に浮上。ここにGT3R勢のフォーメーションが築き上げられた。

さらに次の周、余郷はストレートで松田をパス。ついにニンテンが期待のトップに躍り出たのである。ただ、その時に松田はなぜか左手を車外に出していた。まるで「先に行ってくれ」と言わんばかりに……。

実はこの時、松田のシートベルトは外れてしまっていた。「不安定な姿勢で無理するのは危険なので、あえて(余郷を)先行させたんだ。いったんピットに戻ろうかとも思ってた。無線で伝えたら何にも返事がない(笑)。それで開き直って、ストレートでは左足でハンドルを押さえて、ひとつずつはめていって、4周ぐらいかかったね」と松田。その間に余郷は約7秒のリードを築き上げていた。

だが、今回のレースもピットワークで勝負が決することになった。3台のGT3Rの中で先んじてピットに戻ってきたのがタイサン。それより4周後にニンテンもピットに。その作業に今回は手際の悪さはない。だが、ピットを離れた時にはタイサンは最終コーナーに。となれば、車速の乗っている分、どちらが有利かは明らかだ。タイサンはストレート



今回が今季初登場となったクラフトレノは、新たにダンロップタイヤを得て躍進。3番手グリッドから飛び出すと、序盤はニンテンらの強豪をしばらく抑えてみせた。同車も菅生では注目だ



旧型に比べて格段に低くなった印象のニュークスコインプレッサは大したトラブルもなく4位完走。次戦菅生はより上位が期待される。RE雨宮RX-7にはスピンなどが相次ぎ、本領発揮は次戦か



車両重量を50kg増やしてワンランク大きいリストラクターを使うというGT500のGT-Rと同じアプローチを取ってきたダイシン。その選択は正解ではあったが、GT3Rを追い詰めるには至らなかった

GTC Rd.2 ALL JAPAN FUJI GT RACE



予選では渾身のアタックを成功させた松田。45歳の歳だが、体カトレーニングはもちろん動体視力や反射神経などの訓練にも熱心に取り組んでいることは、意外に知られていない



インドでトップを奪い返す。実際、ナインテンのピットワークは50秒を切っていた。ところが、タイサンのはもっと早く、35秒ほどだったのである。

とはいえ、トップに立っていたからといって、福山に前回のような余裕はなかった。「最初10秒くらいあった差が、周回遅れにされる時のタイミングのずれとかあって7秒になって、そこからはほとんど詰まっていた。やはり50kgはきついよ。タイヤもブレーキも限界で、さっきは右がと思ったら、次は左って具合に交互にロックしていったんだ」と。その苦境に気づいた和音が必死のプッシュを見せ、ゴール間際には着実に差を詰めていたが、逆転するまでには至らず。レースの世界に「タラレバ」は禁物だが、あと2周あったらどうなっていたか？

「始めはね、あのタイサンを抜けたんで『やったね！』とか思っていたんだけど、後で実状を聞いてガツカリ。ピットワークだったって、ウチはむしろ普通くらいなのに、あっちが早すぎた。よっぽど何かすごい秘密兵器でも使ったのかと思ったんですよ。ある意味では、ああいうベストを本番の中で出せるかどうかっていうのがチームの底力なんじゃないかな。本当にあのチームはしぶとい！ もちろんドライバーターが経験豊富でうまいっていうのは認めるけど、それにしただけでねえ。ただ、僕らにも光明がないわけじゃなくて、GT3Rの、臭い」とか持っていていき方をチームやドライバーターが理解しつつあるのは事実。これと次は松田さんが出られないってこと、ウエイトが80kgになるってことの合わせ技で、次の菅生こそって思っています」と余郷。

なお、その言葉の中にあるとおり、今回は松田がインディ500出場のため欠場。代わってタイサンファミリーのひとり、水野文則がドライブすることとなっている。

タイサンとナインテンに次ぐ3位を得たのは、大八木信行/青木孝行のダイシンアドバンシルビア。ラスト10周で逆転されてしまったが、クスコインプレッサはニューシヤシーでの初戦を4位で飾ることとなった。

(はた☆なおゆき)

RESULT/Round 2

・4.400km X 67周 = 294.68km 予選出走40台・決勝出走37台・完走26台

順位	クラス	No.	ドライバー	マシン	タイヤ	クエイト 数値積算	周回数	レースタイム	ベストタイム	予選順位	1日目・2日目	
1	GT500-1	18	福原 勇一/金石 勝智	TAKATA 豪華NSX	BS	20Kg	67周	1'40'04"816	GT500-1/1'26"518	GT500-1	1'25"554 > 1'25"017	
2	GT500-2	2	片山 右京/M.クルム	カストロール・ニスモGT-R	BS		67周	1'40'19"055	GT500-3/1'27"116	GT500-3	1'26"034 > 1'25"508	
3	GT500-3	36	竹内 浩典/立川 祐路	FKマツシモセルモスーブラ	BS		67周	1'40'21"153	GT500-7/1'27"513	GT500-5	1'26"158 > 1'25"772	
4	GT500-4	4	野田 英樹/W.ガードナー	エッソウルトラロンタイガースーブラ	BS	数滴	67周	1'40'26"044	GT500-2/1'27"103	GT500-10	1'25"627 > 1'25"136	
5	GT500-5	12	星野 一義/本山 哲	カルソニックスカイライン	BS		67周	1'40'36"496	GT500-10/1'27"685	GT500-9	1'26"380 > 1'26"850	
6	GT500-6	1	E.コマス/影山 正美	ロックタイト・ゼクセルGT-R	BS	50kg	67周	1'40'47"189	GT500-9/1'27"627	GT500-12	1'26"862 > 1'26"632	
7	GT500-7	64	伊藤 大輔/D.シュワガー	Mobil1 NSX	BS	20Kg	67周	1'40'48"983	GT500-8/1'27"825	GT500-11	1'26"560 > 1'27"017	
8	GT500-8	14	中子 修/道上 隆	Castrol無限NSX	BS	50Kg	67周	1'40'50"571	GT500-5/1'27"419	GT500-6	1'26"292 > 1'26"057	
9	GT500-9	1	長谷見高弘/田中 晋也	ユニシア・ゼナックススカイライン	BS		67周	1'41'06"301	GT500-13/1'27"881	GT500-15	1'27"042 > 1'26"843	
10	GT500-10	25	木下みつひろ/藤戸 学	エンドレス アドバン スーブラ	YO		67周	1'41'20"390	GT500-15/1'28"273	GT500-17	1'27"566 > 1'27"110	
11	GT500-11	21	一ツ山 康/中谷 明彦	ZEROマクラレーンGTR	DL		66周	1'40'55"883	GT500-4/1'27"130	GT500-4	1'25"688 > 1'25"571	
12	GT500-12	26	関谷 正徳/土屋 武士	カストロール・トムス・スーパー	MI		66周	1'41'14"225	GT500-14/1'27"923	GT500-14	1'26"686 > 1'27"219	
13	GT300-1	28	松田 秀士/福山 英樹	シェルタイサンアドバンGT3R	YO	50kg	62周	1'40'37"096	GT300-4/1'34"825	GT300-1	1'34"299 > 1'33"589	
14	GT300-2	24	金郷 敦/和田 久	ナインテンアドバンボルシェ	YO	20kg	62周	1'40'38"691	GT300-1/1'34"320	GT300-2	1'33"970 > 1'33"854	
15	GT300-3	81	大八木信行/青木 孝行	ダイシンADVANSILビア	YO	10kg	62周	1'40'55"228	GT300-5/1'34"853	GT300-9	1'34"621 > 1'34"521	
16	GT300-4	7	小林 昌也/谷川 謙也	クスコインプレッサ	YO		62周	1'40'56"711	GT300-4/1'35"105	GT300-4	1'34"850 > 1'33"973	
17	GT300-5	7	山野 哲也/松本 晴彦	REINER マツモトキヨシRX7	DL	30Kg	62周	1'41'35"808	GT300-2/1'34"680	GT300-8	1'34"496 > 1'35"006	
18	GT300-6	86	田中 実/松田 真司	BP・KRAFT・トレノ	DL		61周	1'40'29"020	GT300-7/1'35"145	GT300-3	1'34"537 > 1'33"932	
19	GT500-13	88	古吉 直広/高橋 敦	ノマドディアプロGT-1	DL		61周	1'41'12"734	GT500-15/1'30"247	GT500-19	1'28"197 > 1'34"852	
20	GT300-7	14	椋井 保幸/山岸 大	アビリティ・マリオボルシェ	YO		60周	1'41'14"225	GT300-11/1'36"211	GT300-11	1'36"249 > 1'35"829	
21	GT300-8	6	石塚 純光/砂子 智彦	ダイヤモンドアドバンボルシェ	YO		60周	1'41'45"883	GT300-3/1'34"816	GT300-6	1'34"361 > 1'34"616	
22	GT300-9	29	石橋 義三/P.バン・スカート	外車の外国産アドバンボルシェ	YO		59周	1'41'07"153	GT300-14/1'37"817	GT300-16	1'38"849 > 1'38"439	
23	GT300-10	2	新田 守男/五十嵐勇大	スーパーオートバックスアベックスMR-S	YO		56周	1'41'23"037	GT300-8/1'35"368	GT300-7	1'35"107 > 1'34"377	
24	GT300-11	1	羽根 幸浩/日置 健文	大黒屋ARCぼるしス	DL		55周	1'41'32"495	GT300-12/1'37"065	GT300-13	1'37"060 > 1'36"446	
25	GT500-14	28	越田 肇/河部 尚貴	RRAYBRIG NSX	BS	20Kg	52周	1'41'01"866	GT500-11/1'27"716	GT500-7	1'26"959 > 1'26"281	
26	GT300-12	21	城川 政樹/河野 尚希	シグマテック911	YO		44周	クラッシュ	クラッシュ	GT300-13/1'37"227	GT300-14	1'37"255 > 1'37"213
GT500		1	鈴木亜久望/土屋 圭市	ARTA NSX	BS		35周	クラッシュ	クラッシュ	GT500-12/1'27"766	GT500-13	1'27"151 > 1'26"664
GT300		1	脇阪 薫一/原 貴彦	ウェッズスポーツセリカ	YO	10Kg	32周	電気系	電気系	GT300-10/1'35"645	GT300-5	1'34"139 > 1'34"898
GT300		1	井倉 洋一/真秀 遊生	JIM GAINER F355	YO		29周			GT300-9/1'35"595	GT300-13	1'35"801 > 1'35"319
GT500		1	山田 洋二/岡田 秀樹	綜響McLaren GTR	BS		17周	ギヤボックス	ギヤボックス	GT500-6/1'27"482	GT500-8	1'26"282 > 出走せず
GT300		1	西澤 和之/M.アビチュラ	986ポルスター	YO		15周	エンジン	エンジン	GT500-15/1'38"161	GT500-15	1'38"222 > 1'37"396
GT500		1	木下 隆之/近藤 真彦	odms Oneセルモスーブラ	BS		7周	クラッシュ	クラッシュ	GT300-15/1'37"828	GT300-12	1'36"401 > 1'35"853
GT500		1	須賀 宏明/保原 真介	イクリブスRDタイサンハイパー	YO		3周	クラッシュ	クラッシュ	GT500-16/1'34"243	GT500-18	1'27"210 > 1'26"490
GT500		1	山崎 慎一/P.H.ラファネル	マツモトキヨシ・トムススーパー	MI		0周	クラッシュ	クラッシュ	GT500-17/1'56"953	出走せず	出走せず
GT500		1	栗 聖治/鈴木 利男	カストロール・トムススーパー	MI		0周	クラッシュ	クラッシュ	---	---	---
GT500		1	影山 正美/R.ファーマン	デンソーサーブスーパーGT	YO		0周	クラッシュ	クラッシュ	---	---	---

・優勝スピード：176.581km/h
 ・最速ラップ：福原 勇一 (TAKATA 豪華NSX) 1'26"618 182.872km/h 3周目
 ・ラップリーダー：1~38=福原 勇一、39~40=道上 隆、41~67=金石 勝智
 ◎NEXT ROUND：第3戦 5月26~28日 スポーツランドSUGO

POINT STANDING GT500 DRIVERS

順位	No.	ドライバー	ポイント
1	1	E.コマス/影山 正美	26
2	38	竹内 浩典/立川 祐路	22
3	2	M.クルム	21
4	18	福原 勇一/金石 勝智	20
5	16	中子 修/道上 隆	18
6	64	伊藤 大輔/D.シュワガー	16
7	2	片山 右京	15
6	6	野田 英樹/W.ガードナー	13
9	3	長谷見高弘/田中 晋也	10
10	12	星野 一義/本山 哲	8

GT300 DRIVERS

順位	No.	ドライバー	ポイント
1	26	松田 秀士/福山 英樹	40
2	910	余郷 敦/和田 久	25
3	7	山野 哲也/松本 晴彦	23
4	81	大八木信行/青木 孝行	20
5	19	脇阪 薫一/原 貴彦	12
6	77	小林 昌也/谷川 謙也	10
7	10	新田 守男/山岸 大	8
8	31	藤井 保幸/日置 健文	7
9	86	田中 実/松田 真司	6
10	70	石橋 義三/P.バン・スカート	5

GT500 TEAMS

順位	チーム名	ポイント
1	1&2 NISMO	35
2	16&18 無限X豪華プロジェクト	35
3	38 TOYOTA TEAM CERUMO	22
4	64 Mobil1 NAKAJIMA RACING	16
5	6 エッソウルトラロンタイガースチーム	13
6	3 ハセミ・モータースポーツ	10
7	12 TEAM IMPUL	8
8	8 オートバックスレーシングチームアグリ4	8
9	36&37 TOYOTA Castrol TEAM TOMS	2
10	39 トヨタチームサード	1
10	25 ENDLESS+土屋エンジニアリング	1

GT300 TEAMS

順位	チーム名	ポイント
1	26 TEAM TAISAN JR with ADVAN	40
2	910 RACING	25
3	7 REINERレーシング	23
4	81 TEAM DAISHIN	20
5	19 RACING PROJECT BANDOH	12
6	77 CUSCO RACING	10
7	10&11 アビリティ・モータースポーツ	8
8	31 SuperADIDAS Racing Team with APD	7
9	86 KRAFT	5
10	70 TEAM GAIKOKUYA	5



脇阪薫一
今季より坂東組の
構成員となった薫一。実はチームの
ムードメーカー？

爆走坂東組
一年生

薫のGT爆走日記

頼れる人もいるしGTって最高。結果はちょっと残念やけどね



まわりはターボだから、1コーナーはいつもすぐ後ろに……

毎度！ 薫一です。GTレースってやっぱ楽しいわ。テストの時なんかでもムンクラ（ムンクラフト）のメカに「シゲはGTの時はあんなに明るいのに、フォーミュラだとナーバスな顔してるのなんで？ ウチのチーム嫌いなのか？」って。僕はフォーミュラの時には笑わないんだけど、だからってムンクラが嫌ってワケやないんですよ、もちろん。

向こうもこっちも気持ちとしては同じなんやけど、テストなんかで顔を合わす機会の多いこっちの方が余裕があるせいか。チームのスタッフも面白い人多いし、実力あるから安心できるしね。

僕はもともとすごい考える方やから、考えなきゃいけないことが多いとどうしても余裕なくなってくるんだ。それに、前回の菅生でのテストでも食中毒になってクルマに乗ることができなかったのに、こななきやならないメニューはキッチリ進んでしかも一番時計なんやもん。頼れる原（貴彦）さんがいるってことも気持ちの余裕になってるんだと思うよ。

食中毒は、仙台入りした日に食べたモノが悪かったんだと思ってるけど、一緒に食事をした金石（勝智）さんは平気なんだよな。僕が金石さんの分ま

で食べてしまったのがいけなかったのか？ これでもう3度目だからね、食中毒。僕ら兄弟はもともとオナカが弱いんだ。だからドリンクなんか絶対冷やさないようにと気をつけてる。レース中にハラ調子が悪くなるなんて、シャレにならんし。

ハラといえば頼れる原さんやけど、勉強することがいっぱいありますよ。原さんはFFをよく知ってるから。「フォーミュラのイメージでセッティングを追い求めていっても、その次元のセッティングは出ないよ」とか「それを求めていくとハマルよ」とかいう具合に教えてくれるし。それに僕をドライバーとしてライバル視してくれて、ニュータイヤを履いてアタックした時のデータもよく比べて走りの違いとか分析してるからね。FFは別モノやから、そういう面で



コーナリングスピードをいかに高めるかという点にプライオリティーを置いてるから、コーナーで速いこのマシンは僕には理想的



そういえばウチ、今年は豪華パーティーションを装備してます

原さんと組めるというのは楽やね。

そうそう、今回のレースについてなんやけど、予選は1回目の時に他車と接触してしまっただけ。でもメカニックがホント頑張ってくれて、2回目の時はアタック任せてもらえて。決勝は残念ながらトラブルで32周リタイヤ。原さんがスタートだったんで乗れなかったんだ。次はテストでもよかった菅生だから楽しみだね。

《“大先輩”原 貴彦の薫一評》シゲの速さは折り紙つきだよ！



シゲみたいな速いヤツはホントいい刺激になるよ

確かに、シゲはこっちでは明るいよ。フォーミュラはドライバーとして評価されるカテゴリーだし、それだけにマジメにやっけて周りが見えなくなってるから、どうしても笑いがなくなって暗い顔になりやすいよね。

それに、アイツは変なヤツだからさ（笑）。性格はもちろんいいんだよ。ただ、感受性が強いんだろうね。だから、気持ちの浮き沈みが激しく見える。でも、それはアイツのことがよく分かってないからだと思うよ。

GTではチームのムードメーカーになってく

れてるし、若いから気持ちを前向きにしてくれるんだよね。僕とは年がひと回り違うんだけど、僕もこんなに離れた人と組むの初めてで、シゲと組んでるといつの間にかトシを食ってたんだなと気が付かされるよ。だから、アイツと組んでると若返りし初心に戻れるね。それに、一緒にやっけて勉強になるところも多いよ、速いからさ。

フォーミュラでも、GTみたいに気持ちに余裕を持って臨めば実力を発揮できるよ。僕もF3の時は成績に人生がかかってるとこあったから、やっぱりシゲと同じだったね。

ただ、あいつはもともと吉本系って言ったら分かりやすいかな。とにかく面白いヤツなんだよね。普通の関西人よりもっとスゴい。調子乗り出したら終わりがなくらい。ただ、それも周りを見て雰囲気を読んでやっけてるみたいだね。だから、もちろんただうるさいだけじゃないんだけどね。

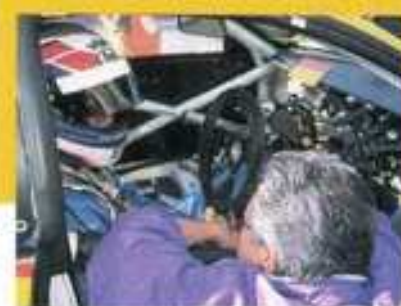
オヤブンの定点観測

タイヤが外れるとはな

ま、今回はしょーがないだろうな。富士とはなんかあるんだろう、おそらく。去年もタイヤ外れたし今年も外れたからな。

結果的にはポイント獲れなかったけど、エンジニアもメカニックも決して悪いわけじゃないし、これからは自分たちの持っているモノを出せばいいだけ。それで、結果はついてくると思ってるよ。

まあ、ちょっと思ってたようにク



ルマが仕上がらなくてさ。やっぱりココはストレートだからな。コーナリングは悪くないんだけど加速性能という面でどうしてもライバルに負けるから、どこまでついていけるかと考えてたんだけどさ。展開としては、裏のコーナー区間でくっついてストレートで離されるって感じ。それでやれば表彰台もイけるんじゃないかなと、ちょっとは欲がいてたんだけどダメだったな。

スタートではちょっと下がりすぎたけど、追い上げはできたし、壊れる前はそこそこのポジションを上げてたからクルマとしては良かったと思うよ。ただ、タイヤが駆動方式が違うのに全部一緒なのは、ウチにはホントにキツイ。

まあ、でも次はNA2.2iのニューバージョンエンジンが入るからさ、そこでイけるんじゃないかな。

あなたが作る
もうひとつの
レーシングオン

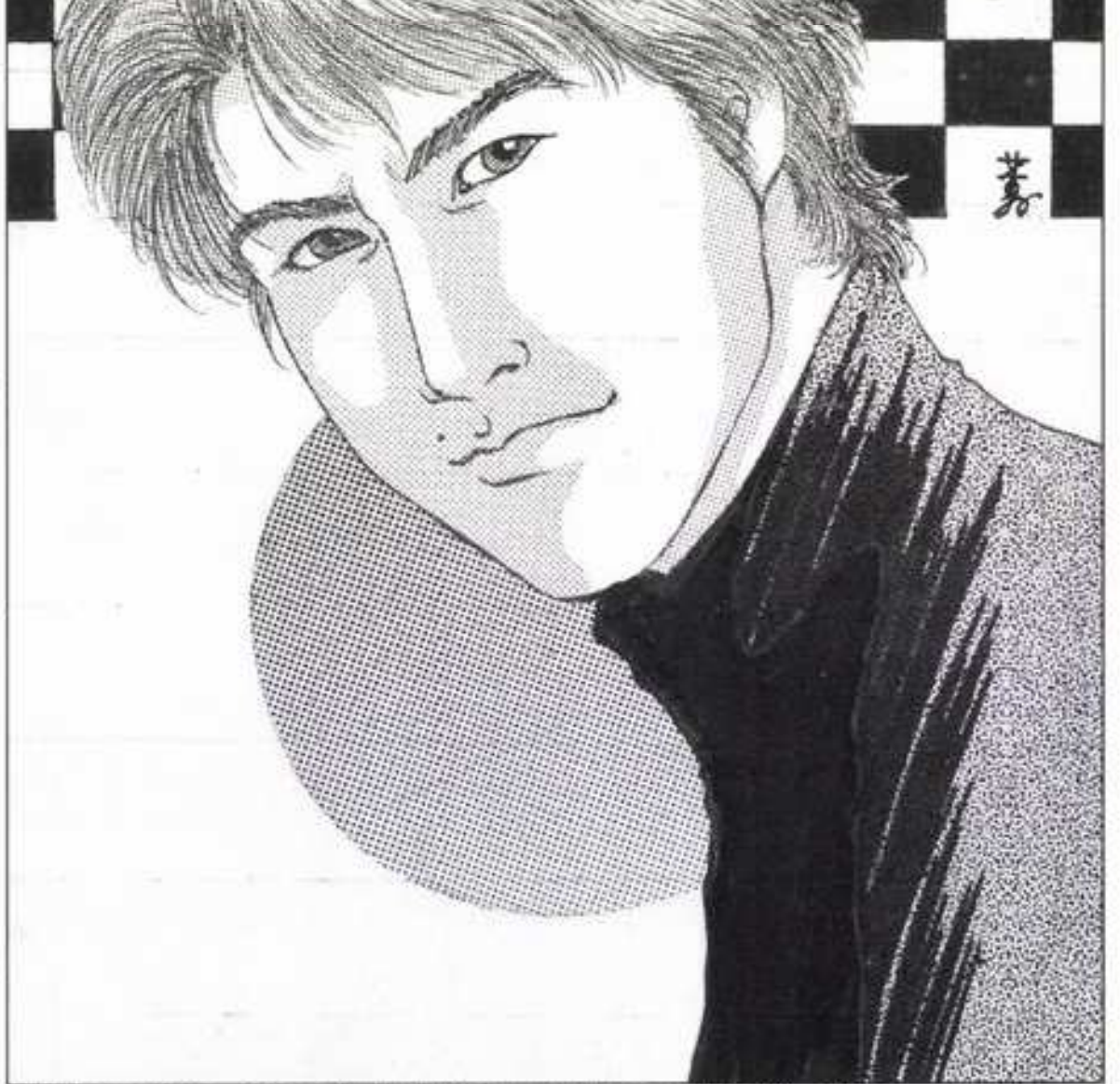
Pit-in

From Readers Dress

Dress

ピットイン・プレス

SINJI NAKANO



岡山県倉敷市「久石重」 今号は中野信治選手のイラスト特集を掲載しています。79ページにGo!

4戦終わっても 余裕のミハエルファン

今年もD1が開幕して早いものでもう一戦。つまり2割程度終わったことになりま
す。今のところ、僕の望むような展開とな
っており、ホクホクというか、ワクワクと
いうか、ウキウキというか……
こういうコメントから分かるかもしれま
せんが、僕はミハエル・シューマッハファ
ンなんです。開幕戦から破竹の3連勝。
イギリスグランプリでは4連勝は逃したも
の、3位に入って固くポイントを重ねて
ます。このまま突っ走れば念願のフェラー
リでのドライバーズタイトルを取れると思
います。
もし彼がタイトルを取るのを阻む要因が
あるとしたら、それはやはりハッキネンの

追い上げてしよう。不運が続いているハッ
キネンですが、このまま「敵」たり得ずに
終わる彼ではないでしょうし、このまま終
わるマクラーレンではないでしょう。彼ら
が優勢を整えてくる前にミハエル&フェラ
ーリは逃げ切らないと、もしかするとつら
いことになってくるのかも。
逆にフェラーリの味方をしてくれそうな
要因となり得るのは、クルサード。彼はマ
クラーレンドライバーだけれど、考えてみ
てください。イギリスGPでも、マクラー
レン・2とはいえクルサード/ハッキネ
ンの順で、クルサードがハッキネンを上
形になってしまっているんです。せつかく
の1・2だったのに、この調子(?)でが
んがハッキネンの邪魔をしてポイントを
分け合ってくると、ミハエルのにはタイ
トル争いが楽になるんだけど。

さて、次のスペインGPはどういう結果
になるのか。楽しみでしょうがない(余裕
の優勢)。

東京都練馬区・大川 正孝
■フェラーリ&シューマッハファンは余
裕の序盤戦。だけど、大川さんもおっしゃ
るとおり、このままで終わるマクラーレン
&ハッキネンではなかったのです。スベ
イNGPについてハッキネン優勝&クルサー
ド2位。反撃開始だぞー。どうする？

もてぎCARTに 高まる興奮!

私、一気にもてぎのCARTへの期待と
興奮が高まってきてしまいました。その原
因となったのは、さう、ロンクビーチでの
黒澤隊強選手のトップ快走です!
今シーズンのCARTは、元ドライバー

バーの中野信治選手と、全日本レースでは
欠かせない存在だった黒澤選手が参戦する
というので、シーズンが始まる前から楽し
みにしていました。すると開幕戦で、いき
なり中野選手が入賞! これはすごいこと
だ、次はさらに期待だ、と思っていると残
念ながら、中野選手はテストでケガをして
しまい、3戦連続欠場というつらい知らせ
が……。

ところが、その中野選手の留守にシリー
ズを盛り上げるような形で、黒澤選手がな
んとロンクビーチのレース中、7周にわた
ってトップを走ってみせたではありません
か。これは日本人初の快挙らしく、このニ
ユースを聞いた日本人ファンは大興奮!
そしてさらにうれしいことに、現地の観客
たちも黒澤選手の走りに興奮してくれたら
しいじゃないですか。日本人としてとて
もうれしいです。

これで、もてぎがめちゃくちゃ楽しみに
なりました。中野選手は復活してくるし、
黒澤選手もさっと大活躍してくれるにちが
いありません。皆さんも、もてぎに足を運
ぶしかありませんよ!

千葉県松戸市・成田 百代
■このページを作っている段階では、まだ
もてぎのCARTの結果は分からないんで
すが、成田さんは楽しんでこられたでしょ
うか。ぜひレポート送ってね。



徳島県徳島市・山下由太 アクシデントにより序盤欠場した中野選手
ですが、今後の活躍に期待です

NISSAN MICRA

アンドロイドの、
今まで聞いたことなかった、
でも、
あのオーバー・テクノロジーが4WSだった、
他ではお馴染みらしい雰囲気があって、
そして、
何となく、でも市販車の面影を残しつつ、
まるで全然違うクルマという、馬鹿車的要素が好きだ。



埼玉県川口市・土山交番 マーチのイメージを変えてしまったというMICRAです

次生くん活躍が 楽しみな今シーズン

フォーミュラ・ニッポン第2戦のPIA A NAKAJIMAの1、3にはすごく感動しました。表彰台、さわやかではほえましかったですね。

あと、気付いたんですけど、次生くんってトラちゃんに似てませんか？ いいコンビだなーと思って見ました。

次はぜひとも1、2を、そしてそのうち次生くんが「1」の方を取ってくれたりするとうれしい。今シーズンはそれを楽しみに、見て行こうと思います。楽しみな1年だなー。

茨城県結城郡・岡田もなみ

フォーミュラ・ニッポン参戦3戦目にして表彰台を獲得し、ファステストラップも記録という素晴らしい活躍を見せた松田次生選手。若いドライバーの活躍は、うれしい驚きと興奮を感じさせてくれます。

会う機会が減っても ずっと友達です

2000年春、僕たちは中学校を卒業して新天地でのスタートを切りました。しかし、レース友達との別れもありました。つい先日、みんなが集まり、RCカーを

して遊びました。とても面白かったです。S耐に行く約束もしました。F1の話やGT、フォーミュラ・ニッポンの話で盛り上がりました。しかし次の日からは、僕たちはそれぞれの生活に戻ります。違う学校に通って、知らない友達と話をしたり、遊んだり……

しかし、僕たちの友情は、世の中からモータースポーツがなくならない限り続くでしょう。同級生の半田くん、吉田くん、布施くん、川田くん、心からありがと。そして、これから

レース友達を持っている皆さん、これからも友達を大切にしてください。

山形県山形市・出井 翼

「これから会う機会が少なくなる友達にメッセージを書きました」とのことです。学校が違うと前ほどには会えなくなるけど、同じ趣味を持っていればずっと友達でいられるはず。いつまでも仲よくね。

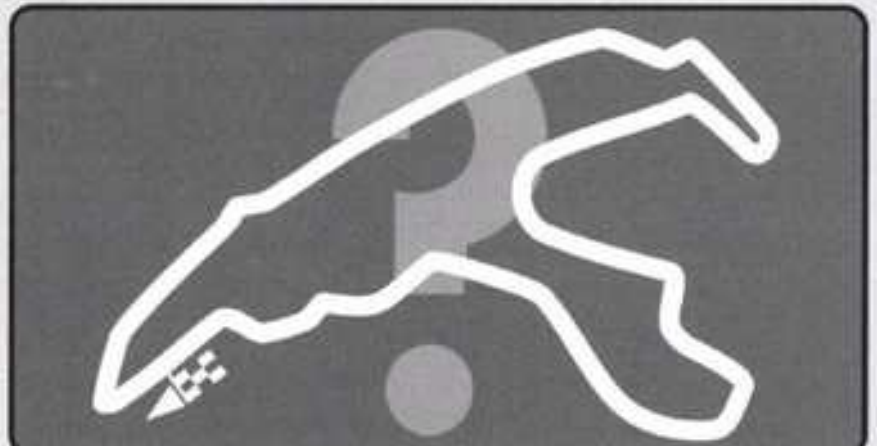
初めて手紙を出します。1月16日に初めてフォーミュラ・ニッポンを生で見ました。超感動！今回はあるバンドの方々も来るというので行ったのですが……でもそれにも増して、今年はトラが！大好きなトラがフォーミュラ・ニッポンに帰ってきたというダブルハッピーで、2年ぶりに私もフォーミュラ・ニッポンを見ています。実を言うとレーシングオンを買ったのも2年ぶりでした……

いやしかし、レースは生で見るとに限りません。友達も無理やり連れていったのです

2年ぶりにサーキットへ やっぱりレースは生だ！

初めて手紙を出します。1月16日に初めてフォーミュラ・ニッポンを生で見ました。超感動！今回はあるバンドの方々も来るというので行ったのですが……でもそれにも増して、今年はトラが！大好きなトラがフォーミュラ・ニッポンに帰ってきたというダブルハッピーで、2年ぶりに私もフォーミュラ・ニッポンを見ています。実を言うとレーシングオンを買ったのも2年ぶりでした……

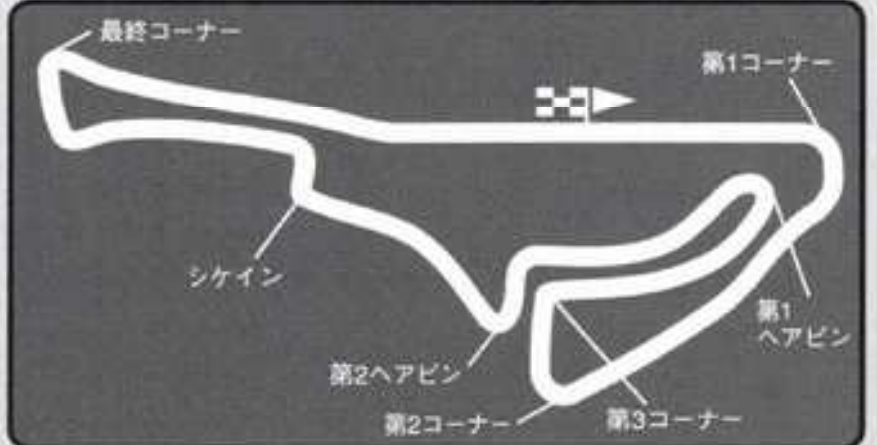
サーキット当てクイズ Quiz



コース図を見てサーキット名を当てるこのクイズ。毎回腕試ししながら、コースを覚えていきましょう。今回は天気不安定なことでも有名なコース。分かるかな？ 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.320 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します。締め切りは6月1日(当日消印有効)。正解とステッカー当選者はNo.323で発表します。

No. 317の正解 セントラルパークMINEサーキット (日本)

コース全長：3.238978km



おめでとう！ステッカー当選者 東京都・松田英、岩手県・菅野直紀、鳥取県・東聖子、石川県・阿部千明、埼玉県・多田房子(敬称略)

が、母一くんを応援してました(笑)。中嶋悟さんも、車久里さんも、土屋さんも、生で見られたし、片道6時間かけて行ったか！がありました。トラも笑顔で手を振ってくれて、ホレ直しましたよ。松田くんもすごかった……。語り尽くせませんね。レーシングオンさま、今年もよろしくお願いたします。

東京都調布市・伊藤 陽子

「こちらこそ、よろしくお願いたします。この勢いでレーシングオンを読み続けてくださると嬉しいです。6月には富士で第4戦があるので、またお友達といっしょに出かけては？ 鈴鹿より近いし。」

20年間F1を見てきて 最近思うこと

僕はF1を見始めてから20年くらいになります。ここ数年のグランプリに昔ほどの魅力を感じる事ができません。なぜなのだろうと考えると、それはドライバーが昔とは違ってきているからのように思えるのです。

たとえばその昔は、ニキ・ラウダ、ネルソン・ピケ、アラン・プロスト、ナイジェル・マンセル、そしてアイルトン・セナなど、なんと個性豊かで「熱さ」を持ったドライバーが多かったことでしょう。なんと常人とは違った輝きを持った人たちが多かったことでしょう。

北海道札幌市・石井 治郎

「自分たちとは違った世界の人」という感じをあまり受けない。素晴らしい才能を持った人たちであるのは確かなのでしょうが、見る者の心をつかんで放さない強烈な個性やエネルギーを感じる事ができないのです。それは僕だけがそう感じてしまうのかもしれないですね……。

そんなわけで、レースを見ていても昔のようにはドキドキしたりできずにいます。こんな風に思ってしまうのは、



茨城県北相馬郡・河合昭恵 今年チームオーナーとしても活躍する近藤選手です

イラスト大特集

中野 信治 を描こう!

F1での活躍を経て
今季CARTへと転身を図った中野選手
その中野選手のイラストを集めてみました
ケガの完治と活躍を祈る気持ちがこもってます



大阪府高槻市「アナキン・カンサイウォーカー」



青森県八戸市「草津川忍」



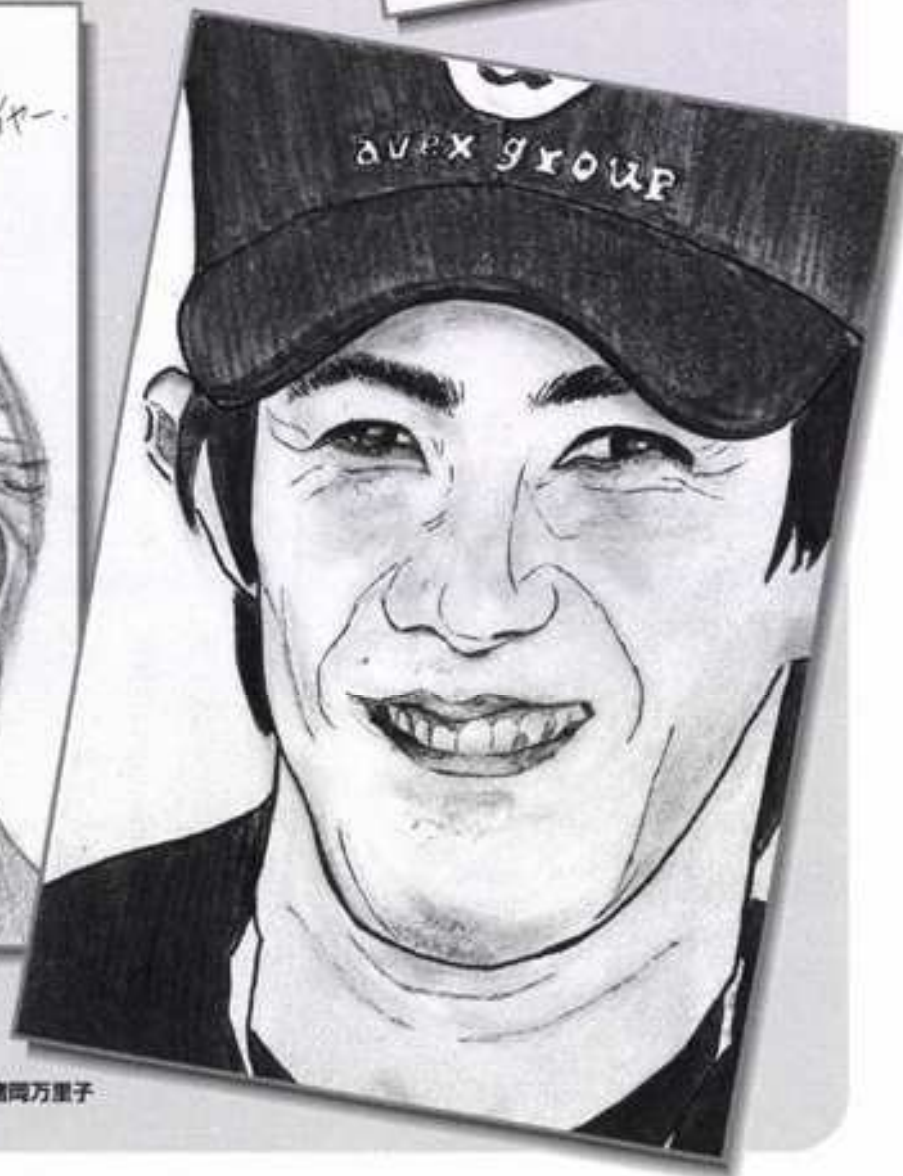
茨城県稲敷郡「瀧月麻」

埼玉県越谷市・野上香織

中野信治選手
めざせ! ルーキー・オブ・ザ・ヤー



石川県松任市・土居佐和子



佐賀県佐賀市・緒岡万里子

F1ニッポン開幕戦に思う 改善してほしいところ

① レース内容等

2輪の全日本ロードレース選手権（全日本RR）では、チャンピオンになるとWGPなど世界選手権にフル参戦するチャンスがあるので、それを目標に定めることができます。今季からホンダがF1に復帰し、来年にはトヨタが参戦する予定です。多くのドライバーの目標がF1とかCARTなのだから、ドライバーのモチベーションをキープするために、F1ニッポンでもそこにドライバーを売り込めるようにIRPが工夫してあげたいのではないのでしょうか。

また、昨年の第3戦鈴鹿での路面がオイルまみれの中のスタート（結果、アクシデントを誘発した）や、アクシデントへの反応、最終戦の1コーナリーのアクシデントでの審査委員の判断にはあきれました。汚い接触事故が発生し、当たった者におとがめがなければ、レースそのものが成立しないし危険だと思います。レースの質の向上のため、審査委員の技術向上は早急に改善する必要がありますがある問題だと思います。

また、現在のF1ニッポンは、お金をそれこそ湯水のごとく注ぎ込まないと勝つこと



愛知県愛知郡「なつき」 F1ニッポンでタイトルを取って再びF1へ...
...そう願う人が多いはず



茨城県西茨城郡・宮崎勝弘 レイナード・ホンダを駆る中野選手の姿を描いてくれました

② 予選方式

昨年から廃止されたスペシャルステージを、全車参加にして復活させたらどうでしょう。つまり、予選日に現在2回開催されている予選を1回行い、2回目の計時予選はすべてのドライバーが参加して2周または3周のタイムアタック合戦を開催すると、スリリングで面白いのでは。ドライバーの一発の速さがよく分かると思います。

③ タイヤ交換

ピットでのタイヤ交換実施により、これに必要な人数を確保できるチームと、資金不足で人数が確保できないチームとの間で格差ができる恐れがあります。また人数が多いのでピットレーンで人身事故が発生す

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

Readers' Photo Gallery

千葉県宇都宮市

江頭 洋平

プレゼント

昨年12月4、5日にもてぎで行われた「無限プレイングカートフェスタ」での写真をお送りします。5日の日曜日には高橋国光さんをはじめ、先日ホンダへ移籍した土屋圭市選手も来ていました。シーズン中と違って、皆さん気さくにお話ししてくださいました。今回は4枚1組を2セット=2名様にプレゼントいたします。

■ということで、国さん、圭市さん、亜久里さん、道上さんの4枚の写真を1セットにして2名の方にプレゼントします。江頭さん、どうもありがとうございました。



●写真投稿&プレゼント応募方法

このコーナーはモータースポーツの写真投稿コーナーですが、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。ただし、このコーナーは投稿数も多く、ご好意で「プレゼントに」と写真を送っていただいても、必ずしも掲載できるとは限りませんので、あらかじめご了承ください。写真プレゼントを欲しい方は、欲しい写真の撮影者名を明記の上、郵便番号、住所、氏名、年齢、電話番号、「ドライブする時に聞きたい曲」、またはイラスト（テーマ自由）を書いて、PIT-IN PRESS「No.320写真プレゼント」係まで。締め切りは6月1日（当日消印有効）です。

●No.317 写真プレゼント当選者発表!

★徳田さん写真=鳥取県・山口奈緒 ★村島さん写真=山梨県・青田良之（敬称略） 皆さん、おめでとうございます。提供者の方、ありがとうございました。



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!

これ聞いてるとますます楽しい

ドライブする時間く曲は?

自分が運転する時でも、同乗する時でもいいのですが、ドライブする時、車内で聞きたい曲はなんですか? アーティスト名と曲名、あるいはアルバム名等、また、なぜその曲を聞きたいかを書いて、PIT-IN PRESS「ドライブに最適な曲」係まで送ってください。

ドライバー、メカニック、ジャーナリスト……

レース界で働くなら何の仕事がしたい?

大好きなモータースポーツ界でもしも働くとしたら、どんな仕事がしたいですか? ドライバー、メカニック、ジャーナリスト、カメラマン、チームオーナー、とこれこそいろいろなお仕事がある中から選んで、選んだ理由も書いてね。PIT-IN PRESS「レース界でしたいお仕事」係まで送ってください。

ぜひ見てみるべし

クルマがカッコいい映画、小説、ドラマは?

カッコいいクルマのシーンが印象に残る映画やドラマ、あるいは本を知りませんか? 必ずしもレースのシーンでなくてもオッケーです。タイトルとどんなシーンかを書いて、PIT-IN PRESS「ここでカッコいいクルマに出会える」係までお持ちしています。

ドライバーを描こう!

お題「高木虎之介」

今年はフォーミュラ・ニッポンへとカムバックし、開幕2連勝を挙げた高木虎之介選手。ぜひとも応援の気持ちを込めて、イラストを描いてみませんか? ドライバーでもマシンでも得意な方で可。PIT-IN PRESS「虎之介選手を描こう!」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。「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です。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。傑作をお待ちしています。

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!

モータースポーツの

4コママンガを描こう!

レースに関するマンガで話題を盛り上げてみませんか? 4コマくらいの短いものから長〜い作品までなんでもOK。同人誌を作っている方は、宣伝のチャンスなので、どんどん利用しよう! PIT-IN PRESS「マンガを描こう」係まで、自慢の作品を送ってね。

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、お待ちしております。

⑤開催地

岡山在住の僕は、T1でFニッポンが開

る可能性も高くなり、もともとFニッポンマシンはレース中にタイヤ交換するように設計されていないので、重大な事故が発生する可能性も高く大変危険です。Fニッポンはスプリントレースとして開催されており、F1にならってタイヤ交換をする必要があるのかどうか大変疑問です。現在のF1みたいにピットストップでオーダーが決まるFニッポンは見たくありません。

④ドライバー

ドライバーのファンサービスについては、昨年のある全日本クラスのレースで、表彰台に上がったあるドライバーから「ファンに対してひとこと(ノーコメント)」という言葉が出たのは大変残念でした。ドライバーもファンに対してサービス精神旺盛……というのは無理でも、最低限の努力をしてほしいです。

⑥入場料金等

開幕戦で、知り合いのロードレースファンの人が「1輪は入場料金もパドックパス代も高い!」と言っていました。2輪レースの料金と比べてみると、観戦券で男性1800円、女性は1200円、パドックパスではなんと1万円との差となっています。現在の1輪レースは1回サーキット観戦するのに、ひとり平均で数万円はかかります。現在、日本は不況で多くのレースファンの財布の中も寂しくなっているはず。入場料金・パドックパス等の値下げも

必要なのではないでしょうか。また全日本RRではパドックパスにも特典がつく場合もあります。高い値段をとるのなら、パドックパスにパドックパス購入者用スペースやシートを作るなど工夫して値段に見合うサービスを提供してほしいと思います。

⑦TV放送(地上波のみ)

開幕戦のレース放送を見ました。解説、実況、レポートはこれでいいと思います。放送時間も遅く、不要という意見の多い芸能人ゲストも相変わらず連れてきて、レギュレーションの説明も不十分です。予選での状況が分かるよう、スターティンググリッドだけでなく予選ダイジェストを流してほしいです。また、レース中にCMを入れなくていいよう工夫してほしいです。

開幕戦の放送を見る限り、視聴者やドライバーからの意見等が、ほとんど反映されていません。フジテレビも視聴者、関係者の意見を素直に聞くことが必要だと思えます。また無理してスタードライバーを作る

⑧まとめ

ロードレースでは年一回、真夏の祭典「鈴鹿8時間耐久ロードレース」が開催されます。メーカー、サーキット、雑誌関係者等すべての人が協力し、このレースを盛り上げようとの努力が報われ、一時減少した観客動員がまた上向いています。全日本RRも同様にすべての人が協力して盛り上げようと努力しています。

ドライバー、サーキット関係者、JRP/フジテレビ、雑誌関係者等、すべての関係者が連携・協力しなければ

は、Fニッポンが再興するわけがありません。すべての関係者が連携、協力してよりカテゴリーにしてほしいです。また、ファンあつてのレースなのだから、ファンの意見を聞くことが必要だと思えます。Fニッポンによりカテゴリーになってほしい、と3枚にわたるレポートを送ってくれました。スペースの都合で全文掲載できずにごめんなさい。他にも「意見がある方は、どんどんお寄せください」



栃木県宇都宮市「Yack」少し前にもらったイラストでごめんなさい。動物占いはコアラの井出選手

あのヒトとあんなところで……

レース関係者との遭遇体験

PART
1

レース関係者と偶然会うなんて
ラッキーな体験を持つ方たちの
体験談を2号に分けて紹介します
羨ましがりながら読んでみよう!



大阪府豊能郡・永田雄志 ポイントゲットは果たしました。次の目標は表彰台でしょう!

町中で……

●なんといっても静岡ですから、ここ2、3年前までは、街やいきつけのクルマ屋、道路で虎ちゃんを発見することしばしばでした。クルマも自立し、また、今年から目撃できることを期待しております。

静岡県・増田ゆりか

●忘れもしません。97年4月の終わり、ゴールデンウィークに突入したばかりの日のことです。街のタイヤショップの開催するジムカーナ大会に参加し、FISCOを後にしようとしてムーンクラフトのガレージ前を通り過ぎようとした時、見慣れた国さんご自身のNSXが……。思わずクルマをとめ、フェンス越しに中をのぞいてみると、わざわざ国さんがこちらへ来てくださいました。ちょうどムーンクラフトのメンテナンスでNSXを走らせる初めての年で、5月のFISCOでのGTを数日後に控え、ガレージにいられたようでした。

あまりに突然で、私たちはびっくりして、何をしゃべりかけたのか、よくは覚えていないのですが、10分以上おしゃべりにつき合ってください、帰り際にはTシャツやステッカーなど、おみやげまで……。本当に気さくな国さんを、ますます好きになったのは言うまでもありません。

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

★利用の際の注意

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。なお、ビデオ、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をお願いします。実際やりとりする場合会うなどしてよく確認を取るようにしましょう。郵便だけのやりとりはトラブルの原因になることがあります。万一トラブルが発生した場合編集部では一切の責任を負いかねますのであらかじめご了承ください。

★譲ってください

- 2000年全日本GT選手権の開幕戦をビデオに録画された方、貸していただくか譲っていただけませんか。送料などは負担します。まずは連絡をお願いします。
〒574-0017 大阪府大東市津の辺町17-8 中西 陽子
- 98年JTCCのトムス・チェイサーの写真をお願いしてください。できれば走っているところをアップで撮られたものをお願いします。
〒573-0112 大阪府枚方市尊延寺4-8-32 村島 武彦

★譲ります

- レーシングオン91年7/15から93年10/15までの21冊、94年9/9から95年9/15までの27冊、オートスポーツ94年10/1から95年12/1までの27冊と96年5/1をどれ

でも1冊150円で。

〒300-0036 茨城県土浦市大和町5-5 増田 隆幸

●F1速報93、97~99年、GPS91~92年、F1GP特集96~98年、GPX94~99年を安価にて全冊処分します。他にAS+F.R'onもあり。80円切手を同封の上、連絡をください。

〒409-3815 山梨県中巨摩郡玉穂町成島1738-7 渡辺 貴弘 (29)

●96年F1日本グランプリオフィシャルプログラムを2000円(送料別)で譲ります。往復ハガキにてまずは連絡ください。
〒345-0034 埼玉県北葛飾郡杉戸町倉松4-1-4 TAMURA98 204

佐藤 誠人

●学費が必要なためレースグッズ、国内外レーザーサイン、ステッカー、写真、本等譲りたいと思います。リストを送りますので連絡をお願いします。
〒242-0024 神奈川県大和市福田1579-7 羽鳥 慎吾

★お友達になりましょう

●88年の鈴鹿のF1をテレビで見て、初めてセナを見てからセナ、F1のファンになりました。94年の事故から3年間はF1から遠ざかっていましたが、98年からまた見るようになり、セナのグッズを購入するようになりました。周りにセナの話ができる人がいないので、セナの話をしてくださる人、お手紙ください。
〒627-0242 京都府竹野郡丹後町久僧751-4 今森 聡 (28)

●もてぎのバドック内のレストランでお茶していると、鈴木亜久里さんがやってきて、ホットドックとアイスコーヒーを注文して食っていました。サインをもらおうとしたら、次にステーキらしきものを持ってきて食へ始めたので、サインをもらうことをあきらめました。

東京都・松井 悠章

●15年くらい前、バリダカに出ている浅賀

●JTCCが富士スピードウェイで開催された数年前の10月のことです。元のだんなさんである松永選手を応援していた三原じゅん子さんが、自分の隣にいてはありませ

サーキットで……

●たしか92年富士F3リーグのレースで、1コーナーこしに今宮さんを発見。茶室のいでたちで、とてもダンディーに見えた。

埼玉県・篠崎 健一

イベント会場で……

●10年くらい前に、ニスモのクリスマスパーティーに行った時に、亜久里さんとエレ



佐賀県佐賀郡・松尾泰淳 狙ってます。ナンバー1。今季のマクラーレン初勝利も挙げたことだし。

Present

From Readers

読者からのプレゼント

今回は読者の後藤涼子さんからいただいたプレゼントをご紹介します。レトロな雰囲気のモノクロのポストカード4枚セットです。このプレゼントを欲しい方は、欲しい品名を明記の上、郵便番号、住所、氏名、年齢、電話番号、それから「ドライブする時に聞きたい曲」、またはイラスト（テーマ自由）をかいて、PIT-IN PRESS [No.320写真プレゼント] 係まで送ってください。締め切りは6月1日（当日消印有効）です。後藤さん、すてきなプレゼントをありがとうございました。



●No.317プレゼント当選者発表

★ステッカー＝東京都・矢口昭子、佐賀県・朝倉渉 ★トランプ＝石川県・大貫雅彦 ★ジंकサイン入りカード＝山口県・栗野初美 ★アッシュサイン入りカード＝静岡県・津辺洋子 ★プログラム＝神奈川県・佐々木真夫（敬称略） 皆さん、おめでとうございます。提供者の方、ありがとうございました。

ベーターでいっしょになった。

埼玉県・石崎 等

競技場で……

●3年前、アイスホッケーを見に行った時、ジャック・ビルヌーブに偶然会いました。声をかけると、快くサインと握手をしてくれ、最高でした。その年F1でワールドチャンピオンになり、ダブルで最高でした。

埼玉県・久下 高太

クルマ越しに……

●たしか94年の富士スピードウェイでのF3000レースで、宿泊先のホテルからクルマで移動していたら、横に高橋国光選手のNSXが……。しばらく後からついていったが、簡単に離されてしまった。

福井県・坪井 一浩

トイレで……

●合飲の郷のホテルのトイレで、鈴木亜久里さんといっしょにツレションしたことが、うらいです。でもまさかトイレで遭遇なんてねー。それも三重県で。

三重県・川辺 浩

カートコースで……

●一時期、レーシングカートをしていたが、ホームコースが堺カートランドだったので、金石くんをよく見かけました。

大阪府・畑 康之

計画的に……

●私の場合は計画的な遭遇です。CARTのオープンな雰囲気に憧れ、休みをとってもてぎへ行きました。その目的はCART最速ホルダーのグーゼルミンに会うためでした。

しかし現実には厳しく、忙しい予選日はまったく相手にされず、結局決勝スタート前にスタッフルーム前で出待ちを決定。しかし知ってか知らずか出てくる気配もなく、私も意地になり、待つこと2時間。ようやくスタッフルームから人目を避けるように

裏へ走るグーゼエに飛びつき、買っておいしたモデルカー（もちろんグーゼエの）にサインをお願いしました。インクが乾いてしまっていたのですが、インクが出るまで何回も書いてくれました。長時間粘ったかいたがあり、今では家宝です。教訓「努力すれば報われる」

神奈川県・石部 貴之

ネット上で……

●ホームページ上で選手の方と交流しています。たまたま立ち寄ってカキコしていったら、すぐレスが返ってきたので、うれしくて毎日通っています。

京都府・中村 舞

春のサーキットは気持ちがいいよ

寒くもなく、かといって暑すぎず、さわやかな春の季節が、一番サーキット観戦に適しているのでは。なので、どんどん足を運んでみよう！ たえばフォーミュラ・ニッポン第3戦&全日本F3第4戦英彦とか、全日本GT第3戦菅生とか……。楽しんでくださいね。そしてお家に帰ってきたら、観戦レポートやイラストや写真など、送っていただけるとうれしいです。もちろん、テレビ観戦の感想もOK。お待ちしております。

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!

● BRAND NEW

インプレッサS201用 軽量アルミホイール

スバルテクニカインターナショナルから、300台限定特別仕様車インプレッサS201用軽量アルミホイールが発売された。RAYS社と共同開発した17インチ軽量高剛性の鍛造ワンピース構造で、価格は5万9000円。●スバルテクニカインターナショナル ☎0422(33)7848



● BRAND NEW

超軽量ホイール 「TINT/ECO」

ブリヂストンFVSでは、環境にやさしい、快適性、安全性をキーワードに、徹底的な軽量化を実施、従来品対比約50%の超軽量ホイール「TINT/ECO」を発売した。バネ下重量を下げることで省燃費になると言われており、その効果が期待されている。カラーはライトゴールド、サイズは15X5J。価格は3万8000円。●ブリヂストンFVS ☎03(5202)0404



● BRAND NEW

カラーバリエーション豊富な ベネトン201ハーゼ

ブリヂストンFVSより、新しいホイール「ベネトン201ハーゼ」が発売された。価格は2万2000～4万2000円。また、オプションカラーのレッド、イエロー、グリーン、ブルーの4色は受注生産となる。価格は2万6000～4万6000円。●ブリヂストンFVS ☎03(5202)0404



NISMO
 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

JZX100ターボをさらにパワーアップさせるために

トムスから、トヨタチェイサー/マークII/クレスタ (JZX100ターボ) 用「インタークーラーキット」が発売された。インタークーラーキットは前置き大容量タイプとし、大幅な冷却性アップを実現させている。パイピングをすべて金属製にすることで圧縮された空気の膨張を防ぎ、エンジンレスポンスを向上させている。



価格は19万円。また、ブースト制御を機械制御するJZX100ターボのブーストアップを実現する強化アクチュエータ「パワーコントローラ」も発売された。さらなるパワーを望むユーザーに最適だ。燃料補正はチューニングパーツ「T.E.C.S.」にて対応する。価格は2万4000円。●トムス ☎03(3704)6191



● BRAND NEW

ステンレスマフラー、フューエルフィルターカバー発売

ニッサン・モータースポーツ・インターナショナルでは、BNR32/BCNR33型スカイラインGT-R用「WELDINAステンレスマフラー」をモデルチェンジして発売した。消音構造をストレート構造に変更し、高回転時の排気効率を向上させ、パワーの伸びと扱いやすいトルク特性を両立させた。価格は11万5000円。また、



一部の車種を除くニッサン各車に適合するアルミ製「フューエルフィルターカバー」も発売した。表面にはメッキ処理を施し、NISMOロゴエンブレムを貼り付けている。指定燃料の種類を表示するステッカーが付いている。価格は5200円。●ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎03(3767)1123



● BRAND NEW

最強の冷却システムがエンジンを最高の状態に導く

サードクーリングパーツシリーズがますます充実した「SPORTS RADIATOR」は、ノーマルに対してコア数を増やすことにより大容量を確保、エアの流れを妨げることなくラジエーターファンを100%発揮する。大容量の走行風を受け止めるために、ボルトオン装着できる範囲内で最大限の面積を確保する。価格は



4万8000～9万8000円。「COOLING THERMO」は、バルブ開弁温度を68度に設定して高負荷時のパワーダウンを防ぎ、画期的なコントロールバルブ機構の採用によりハンチング（急激な水温変動）を防止、よりリニアな冷却水流をコントロールする。価格は7000～7500円。●サード ☎0565(53)1166



● BRAND NEW

星野一義がセッティングしたパーツ

JGTCでこれまでと変わらない熱い走りを見せている星野一義車師のインバルでは、Y34セドリック・グロリア用ハイパワーコントロールユニットを発売した。これまで多くのユーザーから絶大な信頼を得、Y34用もメーカー純正に匹敵する信頼性の極めて高いセッティングとなっている。ブーストアップのみならず、ト



ルク、レスポンスも格段にアップさせ、強力なパワーにあふれる走りを実現する。また、走りのプレッシャーをさらにハイテンションにスポーツさせるため、インバルスーパーショック・タイプ1を開発・発売した。ミニバンでのスポーツを諦める前に、使用してみる価値ありだ。●ホシノインバル ☎03(3439)1122



● BRAND NEW

安全に止まるために エンドレスの技術を集結

エンドレスでは、安全に止まるということをもう一度見直し、より多くのユーザーに安全を提供できるブレーキパッド「Vita Nuova」を発売した。材質はノンアスベスト、ローター適正温度域は0～300度。価格は19500円。●エンドレスアドバンス ☎0267(68)6888



● BRAND NEW

インプレッサをWRカーに仕立てる

インプレッサ用パーツ「トライパワー」が発売された。ラインナップは、Fパンパースポイラー、リヤウイング、軽量ボンネット、大型フードプレス、フロントフード、大型センターダクト、リヤアンダーディフューザー、ルーフダクト、マフラーなどで、価格は2万8000～18万円。●オートライ ☎0721(52)6897



● BRAND NEW

TAITECブランドで NSXをより速く

TAITECブランドに、NSX専用マフラー「TAITEC GT EXHAUST PARALLEL/CENTER VERSION (13万8000～19万8000円)」と、ディフューザー「TAITEC GT CARBON&KEVLAR DIFFUSER UNDER PANEL (19万8000円)」がラインナップ。●タイタ ☎045(942)0303



● BRAND NEW



●BRAND NEW

ストリートライフ製品で快適なカーライフを

ストリートライフから、WRCでも絶賛された「イタルテック撥水ワイパー (1600~3300円)」と輸入車用レーシングホイール「TE37 For import (2万5800~5万6800円)」が発売された。また、マイナス電流の技術革新「アースウイングシステム (2万~4万7000円)」も登場。

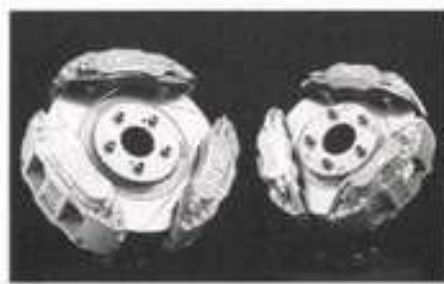
●ストリートライフ ☎044(812)7770



●BRAND NEW

ベーシックをさらに発展、ハード走行をする人に

エンドレスから、「ディスクローター "24SLIT ROTOR"」が5月21日に発売される。価格は2万4500~7万円。さらに専用ブレーキパッドシリーズに「ECO WAGON (ワゴン・ミニバン専用)」「CO MPACT (Kカー専用)」「CROSS VAN (4×4専用)」が登場。価格は1万5000~2万円。また、特注色塗装ブレーキキャリパーの取り扱いを開始した。●エンドレスアドバンス ☎0267(68)6888



●BRAND NEW

ヴィッツ専用オリジナル「K-TUNE」ブランド

ネットトヨタ神戸のオリジナルブランド「K-TUNE」の第一弾として、ヴィッツ用パーツが発売された。エアロシステム、Fハーフスポイラー、サイドステップセット、リヤハーフスポイラーなどがあり、価格は3万2000~12万3000円。

●ネットトヨタ神戸 ☎06(6429)1281



●BRAND NEW

ラックからエルシュボルトブランド新製品が続々発売

エルシュボルトブランドから、ヴィッツ用前後車高調整式ダンパーキットが発売された。価格は24万8000円。また、アルテツァ用軽量ボンネット (FRP製6万9000円/カーボン9万8000円) とシビック、インテグラ、ヴィッツ用Cピラーリンク (1万2000円) も発売された。

●ラック ☎0561(63)4444



●BRAND NEW

オートライスパークプラグリニューアル新発売

今まで1箱販売していたオートライスパークプラグが、2本入りのプリスターパッケージで発売された。高クロム・ニッケル合金を使用したレギュラータイプ1000円、シングルプラチナタイプ2000円、ダブルプラチナタイプ3000円、ロータリータイプ2800円。●スプリットファイアジャパン ☎03(5665)6500



●BRAND NEW

ストリートでもサーキットでもトラクションを稼ぐ

ナギサオートからAE86 NAMSレーシングパーツとして、リヤコントロールアームをノーマル長のままステンレス製にし、ピロボール化したボルトオンタイプの「トラクションKIT JUNIOR」が発売された。価格は4万8000円。オプションに、トラクションを稼ぐ「トラクションブラケット」もある。また、サーキット仕様



に最適な「トラクションKIT PRO」も登場した。サーキット仕様の車高にするとリヤコントロールアッパーアームの角度変化が大きくなり、ホーシングの動きが悪くなり、アーム位置を適正な位置に変更することにより抜群のトラクションを稼ぐ。価格は8万8000円。

●ナギサオート ☎0727(62)4198



●BRAND NEW

オイルキャッチタンクと軽量フライホイールが登場

グイグイ村尾がプロデュースするニューブランド、guigui「唐変木」からオイルキャッチタンクと軽量フライホイールが登場した。オイルキャッチタンクの材質はアルミハブ仕上げで、容量は2ℓ。ホースとブラケットが付属で付いており、価格は9800円。サーキット走行会、ゼロヨンといったイベントに参加する人の必



需品だ。また、軽量フライホイールは、全回転でスムーズなトルク配分でより扱いやすく鋭いレスポンスで思い通りのパワーを引き出せる。価格は、4AG前期、後期とも各4万5000円、CA18DE、SR20DEは各4万8000円。

●ヴィーンズ唐変木開発部 ☎042(556)5100



●BRAND NEW

2000年版ムーンアイズスーパーヒーローカタログ

5月下旬に、2000年のムーンアイズカタログが発売される。今年のカタログはムーンアイズレーシングディビジョンのファンカー関連商品、3月にオープンしたムーンエキップメントショップのカスタムグッズなどが満載されている。

●ムーンアイズ ☎045(243)5999

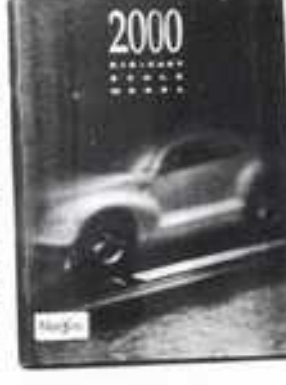


●BRAND NEW

カタログ掲載モデルも通信販売が可能

マイスト社製ダイキャストスケールモデル総合カタログが発売された。オールカラー、69ページ。購入方法は、郵便切手1000円分を同封の上、〒167-0043

東京都杉並区上荻2-30-15 株式会社インターナショナルトレーディングムラシマ (☎03-3398-5601) まで申し込む。



●BRAND NEW

タミヤから懐かしいプラモデルの数々が再販売

タミヤから、1/20グランプリ「ブラバムBT46アルファロメオ (1800円)」、1/24スポーツカー「マルティニ・ボルシェ936ターボ・マンタイプ」「アルピーヌ・ルノーA442Bターボ」「マルティニ・ボルシェ936-78ターボ」(各1200円)、1/12ビッグスケール「J.P.S.Mk3ロータス78」「ルノーRE-20ターボ」(各7000円) が再販売される。

●田宮模型 ☎054(286)5105



●ATTENTION

河口湖自動車博物館 特別セール開催

河口湖自動車博物館では8月1～8日まで特別セールを開催する。ほかでは入手困難な博物館ならではのオールラウンドカーパーツをはじめ、レアものグッズ、旧フランス車のヘッドランプ、シビエランプなど豊富な商品がそろっている。●河口湖自動車博物館 ☎0555(86)3511



●ATTENTION

ホンダ3系列ディーラー統一キャンペーン

本田技研工業では、ホンダ3系列ディーラーの統一キャンペーン「COME COME HONDA!」を7月31日まで実施している。期間中にプリモ、クリオ、ヘルメに来店するとプレゼントやまごころ点検、メンテナンス商品トクトクセール、チャイルドシートアドバイスなどが受けられる。このキャンペーンを記念して、メインキャラクター、ニーナのオリジナルストラップをプレゼント。応募方法は官製はがきに、郵便番号、住所、

氏名、年齢、電話番号を明記の上、〒107-8553 東京都港区南青山5-11-23-Y号「HONDAニーナストラップ」レーシングオン係まで。締め切りは7月31日。



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「コアアクション」

●ATTENTION

フォルクスワーゲン HPリニューアル

フォルクスワーゲン グループジャパンでは、インターネットホームページ (http://www.vw.jp) をリニューアルした。●フォルクスワーゲングループジャパン ☎0070(800)551133



●ATTENTION

オールトヨタ モーターショーin横浜

5月20～21日の2日間、パシフィコ横浜・展示ホールで「オールトヨタモーターショーin横浜」が開催される。このモーターショーは「LEXUS Sports Coupe」「NCSV」などといった東京モーターショーに出展したコンセプトカーの展示をはじめ、世界のレースシーンで熾烈なバトルを繰り広げてきたマシンを紹介する「モータースポーツ」コーナー、TRDやトムスなどの話題のカスタマイズカーを展示する「カスタマイズ」コーナーなど、未来のトヨタ、走りのトヨタ、いろいろなトヨタが集まるホットなイベントだ。●オールトヨタモーターショーin横浜実行委員会事務局 ☎045(224)8810

●ATTENTION

TIでレースクイーンとのパーティーにご招待

6月10～11日に「TISーパー耐久&F3レース」がTIサーキット英田で開催されるが、この決勝終了後にS耐のイメージガール「スーパーガールズ2000」とTIクイーンの合計10名が参加してゲーム大会などのパーティーが行われる。このイベントに参加するにはまず前売りチケットが必要で、前売りチケットを持っている人がこのイベントに応募できる。応募方法は封書で、郵便番号、住所、氏名、年齢、電話番号を記入した用紙

と購入した前売りチケットのコピーを同封の上、〒701-2612 岡山県英田郡英田町滝宮1210 TIサーキット英田「レースクイーンパーティー」係まで。



●ATTENTION

個人自動車売買サポート Car Trust.com

オリックス・オート・リースでは、全国7200カ所の整備ネットワークをプラットフォームとし、インターネットを活用した自動車個人間売買サポート事業「Car Trust (http://www.cartrust.com)」を開始した。Car Trustは、個人売買による障害を取り除き、遠隔地も含めて均質で高水準なサービスをトータルに提供できる画期的なシステムで、主なサービスは以下のとおり。提携優良整備工場が行い診断結果を公開する愛車無料診断、整備・保証サービス、車庫証明取得サポート、スムーズな売買を可能にする入金返金保証&名義変更サポート、陸送サポート、代車サポートなど。

●ATTENTION

スーパーオートバックス 小倉西港店新規オープン

新たな店舗デザインを採用したスーパーオートバックスTYPE II 2000「スーパーオートバックス小倉西港」がオープンした。スーパーオートバックスは従来のオートバックスを上回る敷地・売り場面積を確保し、最高の技術でトータルカーライフを提供する。●スーパーオートバックス小倉西港 ☎093(591)5623



●ATTENTION

オートバックス タイへ第1号店出店

カー用品の総合専門店「オートバックス」では、タイにオートバックス第1号店をバンコクに出店、6月16日にオープンする。同店では車に関するものを1カ所で買うことのできるワンストップショッピングを可能にする。海外店舗は台湾の4店舗に続き5店目となる。●オートバックスセブン ☎03(3454)0433



●ATTENTION

アウディ ジャパン ウェブサイト公開

アウディ ジャパンでは、日本における新しいアウディのブランドイメージを確立するため、アウディ ジャパン ウェブサイトをリニューアルした。新しいウェブサイトは、アウディをあらゆる角度から紹介していくCommunication、アウディの持つスポーツ性・先進性を紹介し、またル・マン24時間レースの情報も適時公開されるSport、日本でのラインナップを紹介するModels、プレスリリースやイベント情報などを紹介するNews、フィロソフィや複雑な歴史を6つに分けて時代背景とともに紹介するCorporateの5つのコンテンツに分かれている。●アウディ ジャパン ☎0120-598106

●WANTED!

WANTED!

ZAP SPEED スタッフ募集

FJ1600、F4で数々のシリーズチャンピオンを獲得し、今年からフォーミュラ・トヨタにフル参戦しているザップスピードでは、新たなカテゴリーに参戦するため営業スタッフを募集している。レース好きで情熱があり、パソコンが扱える人。営業経験者歓迎、学歴不問。応募方法は電話かメールにて問い合わせのこと。●ザップスピード東京事務所 ☎03(3989)8890 担当：笹川 eメール sion@zap-speed.com

チーム・ルマン スタッフ募集

フォーミュラ・ニッポンで活躍しているチーム・ルマンでは、PIリサーチ社製コンピュータデータロガーサポートスタッフを募集している。応募資格は30歳くらいまでの人。応募は履歴書を下記まで郵送のこと。●チーム・ルマン 〒412-0046 静岡県御殿場市保土沢1157-340 ☎0550(88)5550

●ATTENTION

チャイルドシート プレゼントキャンペーン

「ディスクバリーチャイルドシート」の国内販売を記念して、アンケートに答えると抽選で同商品が当たるアンケート・プレゼントキャンペーンを実施している。応募方法は官製はがきに、氏名、郵便番号、住所、年齢、子供の年齢と人数、現在のチャイルドシートの使用の有無、この記事を見た雑誌名、よく利用するカー用品店名、よく読む自動車雑誌名を記入の上、〒1141-0031 東京都品川区西五反田7-1-9 五反田HSビルトライスターインターナショナル株式会社「イーブンフロー ディスクバリーチャイルドシート」読者アンケート・プレゼント係まで。締め切りは9月30日消印有効。

●ATTENTION

スーパーフロントピア プレゼントキャンペーン

ハードでスポーティーな走りのための金属表面トリートメント「スーパーフロントピア」の発売を記念して、アンケートに答えると同商品が当たるプレゼントキャンペーンを実施している。応募方法は官製はがきに、氏名、郵便番号、住所、電話番号、年齢、職業、この記事を見た雑誌名、よく利用するカー用品店名、よく読む自動車雑誌名、エンジンオイル用かMTギヤオイル用のいずれかを記入の上、〒177-0035 東京都練馬区南田中2-23-24 株式会社レーザー「スーパーフロントピア」読者アンケート・プレゼント係まで。締め切りは9月30日消印有効。発表は賞品の発送をもって代えられる。

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「トヨタ・モータースポーツ'98」本体価格648円「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

シャバラル写真集
The Texas Roadrunner
CHAPARRAL 本体価格 10,000円



ジム・ホールが生んだ伝説のレーシングカー「CHAPARRAL」を、ラトルスネイク・レースウェイで徹底撮影。当時（60年代～）の写真でつづるシャバラルストーリー/ジム・ホールとシャバラル全レース戦績

R'on特別編集 F1 PLUS 001
本体価格 1400円



史上最高のドライバー/F1種子屋ストーリー/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珍事処/日の丸F1の来歴/近代F1を築いた男/F1GP全リザルト&ランキング/激戦の果てに

R'on臨時増刊 WRC'99 VOL.2
本体価格 743円



最後に笑うのは誰だ!?/99激戦の焦点/インプレッサの逆襲/WRCカーの革命児たち/WRCにまつわる最新情報/インタビュー:トミ・マキネン「天才の鎮魂」/コ・ドライバーのお仕事/ニッポンの挑戦/グッドスマイル/WRC/ピンナップ

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/フォードの覚悟/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に遺したものの

2000.2.10 NO.312
本体価格 457円



豪華ヨーロッパへの挑戦状/光貴勇俊、ヨーロッパ本格進出/BMW王国復興へ向け/R'onインタビュー2000:高木虎之介「未来へのステップバック」/インタビュー:SZIGEN代表、木下正治「F1ニッポンの冬」/ファンを説くF1ニッポン後

2000.2.24 NO.313
本体価格 457円



百花繚乱:F1ニューマシン続々登場/ホンダF1の真実:次なるステップへ/光貴勇俊インタビュー「一番になりたい」/WRC開幕戦モンテカルロ:驚かした羽ノパリダカ:アフリカ大陸に潜んでいたワナ/シーズンオフは東京で遊んじゃえ!

2000.3.9 NO.314
本体価格 457円



フェラーリ・ニューマシン発表会完全レポート/津川哲夫のF1ニューマシン速効チェック/CARTスプリングトレーニング/加藤重規インタビュー:開かれた扉の向こうへ/デイトナ24時間:脇役から主役の座へ/特集:レーシングカート入門

2000.3.23 NO.315
本体価格 457円



開幕直前F1プレビュー/今宮純のシーズン展望/本田博俊インタビュー「ウチは何も変わらない」/R'onインタビュー-鈴木泰久星:オレのやり方/JGTCシーズン直前最新情報/レーシングギアカタログ2000/NASCAR開幕戦デイトナ500

2000.4.6 NO.316
本体価格 457円



独占スクープ:トヨタF1本格始動/F1開幕戦オーストラリアGP:赤の歓喜、銀の涙/開幕直前!新時代JGTC/R'onインタビュー-藤原典尚:3年ぶりの、この国で/BSのモータースポーツ戦略:世界への挑戦/CART開幕直前プレビュー

2000.4.20 NO.317
本体価格 457円



F1ブラジルGP:驕足の旗手馬:その差、歴然/F1ニッポン開幕戦:混乱の中切れ味、一閃/津川哲夫、2強を斬る/R'onインタビュー-本山哲:やるべきことに変わりなし/CART開幕戦:中野、8人入賞で好発進/WRC第4戦ポルトガル・ラリー

2000.5.4 NO.318
本体価格 457円



詳細F1サンマリノGP:直接対決制覇、3クダ成る/全日本GT選手権開幕戦もてぎ:牙城崩れがず/GTJRを止めるのは誰だ?/R'onインタビュー-船橋薫一:また、ここからスタートかな/WRC第5戦カタロニア:フォード、起死回生の一撃

2000.5.18 NO.319
本体価格 457円



F1イギリスGP:銀色のジレンマ/チームホンダ豪華の新たな野望/ヤマハF1、躍進の挑戦/R'onインタビュー:ジャック・ビルヌーブ/JGTC注目焦点/F1ニッポン第2戦もてぎ:虎之介vs本山、初対決の透視図/CART第3戦:これがCARTだ!!



2000 FIA F1世界選手権シリーズ第16戦

フジテレビ日本グランプリレース

10/6金・7土・8日

いよいよ6月3日(土)からチケット発売開始!!



ホンダ復帰後初の日本ラウンド!
シーズン終盤の熱い戦いを見逃すな!!

電話・インターネット予約発売

●お申し込みは、下記の電話番号及びインターネットでの先着順発売となります。
●先着順予約のため、お申し込みいただいた時点で、すでに満席のためご希望の席をご購入いただけない場合があります。あらかじめご了承ください。
●ご予約は、1席のお申し込みにつき指定席券(観戦券+指定席券)1種または観戦券のみ(自由席)のいずれかとさせていただきます。指定席のみのお申し込みはできません。
●見客料金はお一人10枚までとさせていただきます。

F1電話予約センター tel 052-290-1414
受付期間/2000年6月3日(土)～6月30日(金) 10:00～20:00
※電話番号もご確認の上、正確にお届けください。※電話でのお申し込みは、上記ダイヤル番号のみの受付となります。

インターネット予約 www.suzukacircuit.co.jp/
受付期間/2000年6月3日(土)10:00～10月1日(日) 24:00まで

代金お支払方法

●上記受付期間中にご予約いただいた方には、ご予約内容の明細と代金支払い専用お申し込み用紙をお送りいたします。この用紙をご利用の上、お近くの郵便局で指定の締め切り日までに払い込みください。なお、払い込み用紙がお手元に届くまでに2週間前後の日数がかかります。
●いまだにご予約いただけてお申し込み内容(種別・枚数)は、代金の支払い前であっても変更できません。種別に必要な種類と枚数をご予約ください。
●インターネットでのお申し込みでは、郵便払込またはクレジットカード(VISA・Master)によるお支払いとなります。

料金一覧

●自由席券 (10/6・7・8有効、税込込み)

料金	大人	高校生	小・中学生
	9,000円	4,500円	2,000円

●指定席セット券 (観戦券+指定席券 10/6・7・8有効、税込込み)

席別	大人	高校生	小・中学生
S1席	60,000円	55,500円	53,000円
S2席	48,000円	43,500円	41,000円
A席	41,000円	36,500円	34,000円
B1席	31,000円	26,500円	24,000円
B2席	31,000円	26,500円	24,000円
C席	36,000円	31,500円	29,000円
D席	41,000円	36,500円	34,000円
E1席	34,000円	29,500円	27,000円
E2席	48,000円	43,500円	41,000円
F席	34,000円	29,500円	27,000円
G席	31,000円	26,500円	24,000円
H席	31,000円	26,500円	24,000円
N2席	25,000円	20,500円	18,000円

●3歳未満小学生のお子様は、指定席に入場するには、小・中学生料金の指定席セットが必要となります。

●お近くの下記プレイガイド&フジテレビでも、6月3日(土)から同時発売

●チケットぴあ 名古屋 052-320-9999 大阪 06-6363-9999 東京 03-5237-9992
●CNプレイガイド 03-5802-9999 ●ローソンチケット 06-6369-6633
●am/pm ●サークルK ●ファミリーマート ●JR東日本びゅうプラザ
●フジテレビF1チケットステーション 045-226-3100(10:00～20:00)
●インターネット URL <http://www.eeee.net/f1> (24時間)

●販売店によっては、一部取り扱いのない会場があります。お申し込みは、5月中旬に到着チケットステーションまでお問い合わせください。

●2000年7月1日(土)以降は、鈴鹿サーキットチケットセンター通信販売専用ダイヤルでも受付開始
TEL 0593-70-4385(受付10:00～19:00) FAX 0593-70-4382(受付24時間)
※送料が別途必要となります。中継券サーキットチケットセンター窓口でも、7月1日(土)からの発売となります。一部指定席は取り扱いがない場合がございます。

お問い合わせは 鈴鹿サーキット TEL0593-78-1111 (代)



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

RACING KART CLUB

みんなに参加してもらえるのが
このレーシングカートクラブ
情報も大募集だから、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」



ルーキーの安田が大健闘、トップ集団に割り込み4位に

4台一丸、迫真の トップ争いを制して 佐野が開幕2連勝

2日レースの1日目は雨。タイムトライアルではダンロップ勢がトップ4を占めた。一番時計はやはりこの人、松谷隆郎。白桃逸

RACE REPORT ALL JAPAN KART CHAMPIONSHIP

FSA
Rd.1
Rd.2
WEST

全日本カート選手権 FSA第1戦/西地域第2戦
●4月15~16日 (15日はFSAのみ) ●鈴鹿サーキット南コース ●主催:鈴鹿モータースポーツクラブ
●15日:雨(ウエット)、16日:晴れ(ドライ)

Photos/Tadahiko Takano Text/Kazuo Mizutani

国内最高峰のカートレース、全日本FSAシリーズが今年も強力なメンバーをそろえて鈴鹿・南コースで開幕!華麗さの中に飛び切りの激しさを秘めたトップ争いがギャラリーたちの目を釘付けにした



雄と吉田剛二郎のルーキーふたりが健闘を見せて2、3番手を獲得し、昨年から安定感を増した松永真二が4番手につけた。だが、一夜明けて快晴となり、ドライコンディションで予選ヒートが始まると、以前から鈴鹿と相性の悪いDL勢は後退、レースはブリヂストン勢同士の戦いへと様相が変わった。

決勝のPPはデフエンディングチャンピオンの片岡龍也。2番手には今季タイヤをBSに替えて王座を狙う川口慶大が着けた。セカンドロウにはベテラン佐野和志と、ルーキーの安田裕謙が並んだ。

22週のレースがスタートすると、予選で好調だった川口は燃料系が突如むずがり、最後尾近くまで後退。その一方で、佐野が片岡をかわして先頭に立った。佐野は逃げ切りを計るが、データのない新型シャシーにタイヤの消耗が予想外に進み、やがて片岡が佐野に再接近。6番手発進の津田浩次と、一時は5番手に下がっていた安田も片岡に迫りつつ、中盤で4台のトップグループが形成された。レースはここからFSAならではの見応えある激戦へとなれこんでいった。

12周目、津田が佐野をかわして先頭へ。しかしこれはシャブのようなものだ。4台は一丸のままに時に仕掛け、時に引いて互いの調

この戦いは残り4周で一気にヒートアップ、ベテラン佐野が幸運にも思われ勝利をつかんだ(上)。歴戦の強者たちにルーキー安田を加えた4台の先頭集団は、互いの腹の内を探りながら激戦を展開していく(下)

子を探り、最後にトップでコントロールライオンを横切るための作戦とタイミングを模索しながらラップを重ねていく。

この緊迫状態に、最終ラウンド開始のコングを鳴らしたのは佐野だった。残り4周、第2ストレート先で津田を抜いて再びトップへ。これに遅れを取るまいと、翌週の第1コーナーで片岡が津田に仕掛けた。だが、ややオーバースピードで突っ込んだ片岡に津田もラインを乱される。これで佐野と2番手以下の間隔が開いた。津田君よりラップがコンマ2秒くらい遅かった。必死だったという佐野は、この幸運を逃すことなく逃げ切りに成功。昨シーズンの続いて開幕戦の勝利を手にした。2位は満身の気迫で片岡を抜き返した津田。片岡は3位に。安田は強者たちによく食らいついたが、最後はその迫力に飲まれて4位。それでも大健闘といえよう。

安田以外にもルーキーや2年目の若手が活



躍。山本清大が13番グリッドからファステストラップを叩き出しながら猛烈に追い上げ、5位に。6位の宮田達彦に続き、15番手から挽回した山本左近が7位に。少数派のトップカートを駆る和田浩二も、12番グリッドから8位に入りポイントゲットを果たした。



予選を好調に終えた川口だが、無念のトラブルに泣いた

ルーキー中嶋 ブッチ切りの独走で 初勝利を獲得

今季のFA西シリーズは、まだ先行きが読めない。開幕戦でトップ争いを展開した安田春徳も木村忠政も加茂臣弥も、上位クリッドにその姿がなかったのだ。決勝の幕開けも波乱含みのものだった。ローリングで5番クリッドの高崎昇が3番クリッドの道上学に乗り上げ、レースは両者を欠いたままスタート。序盤にはトップグループにいた機部昌志と今田尚吾も接触で戦列を去った。

そんなドタバタとは裏腹に、レースの決着はあっさりとした。予選Bグループの2ヒートを制してPPについて15歳のルーキー、中嶋一貴が中盤から後続を大きく引き離して独走、ポールトゥウィンで初優勝を達成したのだ。開幕戦では目を引く速さを見せながら、経験と体力の不足で結果を残せなかった中嶋だが、今回の走りは揺るぎないものだった。コンセントレーションを保ちつらい単独走行の状態も「かえって楽に走れた」とあっさり



ライバルたちを圧倒、文句なしの独走を見せた中嶋がいまチェッカーを受ける



中嶋は逃したが、福丸は自己最上位の2位に入賞している。



表彰台上立つ3人。3位熊野(右)の追い上げも見事だった

言う。この男を中嶋悟氏の息子という色目で見ていると、痛い目に会うはずだ。TTトップから2番クリッドに着いたベテランの福丸健一は、序盤こそ中嶋の背中を捕らえていたが、中嶋が戸惑っていたキャブ調整をうまくし終えて以降は引き離され、2位に終わった。それでも全日本での自己最上位を、福丸はさすがに喜んだ。3位は熊野友裕。TTではノータイム、56番手と最悪の出たしたが、予選の2ヒートでグイグイと順位を上げ、決勝でも14番クリッドからジャンプアップを果たして、殊勲賞ものの表彰台獲得を成し遂げた。ルーキーの加納康臣が4位に。三好啓三と宮森理が、中段クリッドからの追い上げで5、6位に入賞している。

ジュニア卒業生 西地域でも大活躍！ 平手が独走勝利を飾る

東地域の開幕戦を制した大嶋和也に続き、ICAクラスは西地域でも99年ジュニア選手権卒業生のパワーがさく裂。14歳の平手晃平が、独走で初優勝を挙げた。

平手は3番クリッドからスタートした予選第1ヒートで1位ゴールを奪うと、第2ヒートは独走のままゴール。PPからスタートした決勝では、松永佑樹にしつこく食い下がれたが、「焦らず走れば絶対に後ろが離れてくれると思った」というとおり中盤に差を開くと一気に独走。最後は3秒以上のアドバンテージを築き、両手を高く上げてチェッカーを受けた。ジュニア選手権で勝った時とは気分が全然違います」と笑顔をこぼす平手。今年の東西ICAクラスは、このままジュニア勢が席巻してしまうのだろうか。

松永は2戦連続の2位に。「頑張れば(平手に)ついていけるかと思っただけれど、クルマのセットを出せなかったのが敗因」と悔し気に語る。トップ2からは大きく引き離されたが、9番手スタートの山崎学が3台での争いを勝ち抜いて3位に。4位の富井久貴に続き、TTでトップタイムをマークした女性ドライバーの岩井あかりが、粘りの走りで5位フィニッシュを果たした。



14歳の平手が大人たちを一服、独走優勝を挙げた

RESULT/FSA 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/タイム	1H	2H	総合
1	3	佐野 和志 (ワイルドwithスレガ)	イタルコルセ・i19/セエッタ・SV21/BS	5:57:546	2	4	3
2	2	津田 清次 (AプロジェクトRT)	トニー・ミトックス/ボルテックス・VRC/BS	14:57:957	5	6	6
3	1	片岡 駿也 (BP YAMAHA RT)	ヤマハ・WF K/ロータックス・DS-DL/BS	7:57:731	3	1	1
4	22	安田 昭輔 (avexシンジゲンRT)	コスミック・T4/ボルテックス・VRC/BS	9:57:805	4	7	4
5	15	山本 清大 (KJR)	トニー・ミトックス/ボルテックス・VRC/BS	21:56:267	14	11	13
6	7	宮田 進 (ASSO MS)	ピレール・R31-X/イタルシステム・MV31/BS	19:56:200	13	2	7
7	12	山本 左近 (ノバカード)	トニー・ミトックス/ボルテックス・VRC/BS	18:58:158	11	18	15
8	18	和田 浩二 (ソーゴRT)	トップ・JEK/セエッタ・SV21/BS	22:58:310	15	10	12
9	19	杉山 真実 (AプロジェクトRT)	トニー・ミトックス/ボルテックス・VRC/BS	12:57:903	6	5	5
10	9	川口 慶大 (TKR)	CRG・ブルーデモン/CRG・SW97/BS	6:57:760	1	3	2

エントリー: 25名

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/タイム	1H	2H	総合
1	48	中嶋 一貴 (AプロジェクトRT)	トニー・ミトックス/ボルテックス・VRC/BS	8:49:140	B1	B1	1
2	34	福丸 健一 (ガレージQ)	アルファ・エリート/セエッタ・SV21/BS	1:48:769	A1	A2	2
3	64	熊野 友裕 (Tオガオwith Winds)	イタルコルセ・i19/セエッタ・SV21/BS	56:19:415	B9	B5	14
4	44	加納 康臣 (シロキヤKC)	トニー・ミトックス/ボルテックス・VRC/BS	24:49:578	B4	B4	7
5	30	三好 啓三 (Tミヨシ)	コスミック・T4/ボルテックス・VRC/BS	50:50:382	B10	B7	16
6	11	宮森 理 (TOK with TKM)	BRM・MK7/セエッタ・SV21/BS	17:49:394	A7	A10	15
7	19	中嶋 ようき (Tヒーローズwithアンドレ)	ピレール・R31-X/イタルシステム・MV31/BS	19:49:456	A6	A3	8
8	14	山崎 学 (ONE POINT)	イタルコルセ・i19/セエッタ・SV21/BS	16:49:325	B24	B12	30
9	26	佐藤 洋介 (ハラタKC)	トニー・ミトックス/ボルテックス・VRC/BS	20:49:472	B21	B9	24
10	15	加藤 孝樹 (Tアルファ)	ハットレス・エボ/ボルテックス・VRC/BS	15:49:290	A13	A9	23

エントリー: 57名

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/タイム	1H	2H	総合
1	25	平手 晃平 (Tセシカ)	PCR・ジャガースプリント/ロータックス・VM95/DL	5:50:554	A1	A1	1
2	31	松永 佑樹 (エイバインMS)	イタルコルセ・i19/イタルシステム・ML31/DL	7:50:846	A2	A2	3
3	14	山崎 学 (トレンタタフトロ競馬)	アロー・AX7/イタルシステム・ML31/DL	15:51:180	A7	A4	9
4	16	富井 久貴 (TECH Miyazawa)	アロー・AX7/ボルテックス・VRC/DL	12:51:055	B3	B4	5
5	18	岩井あかり (OKC&AISスポーツ)	アロー・AX7/イタルシステム・ML31/DL	1:50:294	A3	A3	4
6	35	青島 英人 (トラスト)	ハットレス・エボ/イタルシステム・ML31/DL	36:55:218	B6	B2	9
7	46	坂野 由夫 (ケイSMS)	イタルコルセ・i19/イタルシステム・ML31/DL	4:50:529	B10	B5	10
8	32	佐々木 実行 (HISTRY with山崎)	ハッセ・ミラーシュ/ボルテックス・VL95/DL	3:50:500	A4	A19	15
9	17	熊野 誠治 (Tセシカ)	ヤマハ・WF K/バリク・100リードジェット/DL	26:51:546	B18	B8	28
10	27	田中 貴介 (Tフルベック+SHOP443)	イタルコルセ・i19/イタルシステム・ML31/DL	22:51:434	B5	B13	13

エントリー: 37名

レースの焦点 FSAの凄さの一端が トップ争いの中に見えた

ここ数年の全日本は、FAクラスやICAクラスでレベルの低下を感念する声がささやかれている。その一方で、FSAクラスは相変わらず世界屈指のハイレベルを維持しているようだ。その凄さの一端が、今回のレースのトップ争いにも表れていた。

FAやICAの集団戦では、誰かがオーバーテイクを仕掛けると、それをきっかけに集団がバラけてしまう光景がよく見られる。今回の佐野、津田、片岡、安田のバトルでも、追い抜きのシーンは何度かあった。しかし順位が入れ替わっても、集団はまったく崩れない。「相手がインに入ってきたら無理せず前に行かせる。その方が自分のタイムも落ちない」とは、FSAドライバーがよく言う言葉。彼らはレースで一番大切なものが何か、よく分かっているのだ。とはいえ、その「紳士的な走り」は最後の決勝の火蓋が切られるまでのこと。FSAドライバーの真の怖さは、残り2周の津田と片岡の背筋も凍るような死闘がよく教えてくれた。

FSAのレースには戦いのエッセンスが詰まっている



RACE REPORT : EAST Rd.2

ALL JAPAN KART CHAMPIONSHIP

全日本カート選手権 東地域第2戦

●4月23日●榎名モータースポーツランド●主催：榎名カートクラブ●雨(ウエット)→晴れ(ドライ)

Photos/Kazuhiro Sawada Text/Kazuo Mizutani

全日本シリーズ東地域の第2ラウンドは群馬のテクニカルサーキット、ハルナでの一戦だ。接戦、独走。決着は両クラスそれぞれの戦い模様の末に着いた今季の主役の顔が、だんだんと見えてきた

FA CLASS

高山、小林との接戦を勝ち抜いて根村が初優勝を飾る

朝の公式練習を前に、雨がコースを濡らし始めた。今年の全日本は、どうも天候に恵まれない。強い雨はTTが始まる前にやみ、路面はだんだん乾いていく。このためTTの出走順の不利が後まで尾を引く者もいた。ドライコンディションに変わった予選を終



2戦連続でトップ争いを演じた注目株の高山



小林は2連勝を目前にしなが、不運なホイールトラブルで2位に甘んじた

22周目、開幕戦から全日本に復帰したばかりとは思えない堂々たる走りを披露する小林が、根村をかわしてトップへ。しかし、小林の2連勝はかなわなかった。リヤホイールのホルトが緩み、タイヤがグラつき始めたのだ残り3周、小林は無理を避けて根村の先行を許した。そしてチェッカー。根村は右手を突き上げてゴールラインをまたいだ。全日本3年目での初表彰台が初優勝となった根村は「チョーうれしいですよ」と歓喜の

3台がグリッド順のままにつながらリラップをこなしていく静かなトップ争いに、変化が起きたのは15周目。高山が最終コーナーでラインを乱し、そこを根村がパス、「予選でタイヤを温存できたから、後半に高山君のタイヤがタレてから抜こうと思っていた」という根村が期せずしてトップに立った。高山は翌周に小林にも抜かれて3位に後退した。

面持ち「今年になってチームのやり方が分かってきて、うまくレースを進められるようになった」と言う根村は今年、飛躍の年となるのだろうか。高山は勝利は逃したものの、3位で待望の初表彰台を獲得。「地元の人が多い難しいコースで結果を残せてうれしい」と笑顔をこぼした。

トップグループに離されたが、6番手スタートの松本高幸が中盤から印象的な速さを見せて自己最上位の4位に。激しかった5位争いは、今年から全日本に戻ってきた竹村純矢のものとなった。



印象的な速さを見せた松本が自己最上位の4位でフィニッシュ

幸運に恵まれたが、根村が見事な初優勝を達成。このまま上昇機流に乗り進めるか？

サポートレース

ジュニア選手権 (FP-Jrクラス) 東地域第2戦

エントリー：14名

		TT	予選	1H	2H	総合
1	真藤 利真 (スーパーチップス)	7	7	2	4	
2	関口 悠哉 (Simon PowerWorks)	6	6	4	6	
3	山本 尚貴 (ムロイR)	3	1	1	1	
4	島野 直樹 (ルーフR)	1	2	6	2	
5	島野 勇人 (AKCフェスティカ)	11	5	3	3	
6	諸井 亮介 (スーパーチップス)	9	4	5	5	

RESULT/FA CLASS

エントリー：38名

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/タイム	1H	2H	総合
1	16	根村 大将 (T赤坂)	アルファ・マジック/ホルテックス・VR/C/BS	3:38"250	A2	A1	2
2	14	小林 泰英 (T赤坂)	アルファ・マジック/ホルテックス・VR/C/BS	1:38"107	A1	A4	3
3	31	高山 歩 (RF AOYAMA)	イタルコルセ・IT9/サニッタ・SV21/BS	10:39"586	B1	B1	1
4	22	松本 高幸 (K3R)	トニー・ミトックス/ホルテックス・VR/C/BS	5:38"554	A3	A3	6
5	25	竹村 純矢 (IP・STAG with Eトキ)	ヤマハ・WF-K/サニッタ・SV21/BS	13:39"808	A6	A6	10
6	46	島野 弘之 (T TKC)	マラー・MK6/サニッタ・SV21/BS	16:40"064	B6	B4	8
7	49	宮岡 秀佳 (ARTA)	ヤマハ・WF-K/ホルテックス・VR/C/BS	23:40"834	A15	A10	24
8	48	深野 友彦 (T KBF&K TEC)	ビレル・R31-X/ホルテックス・VR/C/BS	20:41"577	B9	B6	14
9	39	安達 亮太 (モリタR)	デクン・S04/ロータックス・DS-D-R/BS	20:40"488	B7	B7	13
10	55	秋山 博康 (ARUGO with TAK)	マッハ1・CR12/イタルシステム・MV31/BS	35:42"020	A11	A8	18

RESULT/ICA CLASS

エントリー：24名

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/タイム	1H	2H	総合
1	26	大橋 和也 (ハルナKC)	ビレル・R31-X/ロータックス・VM E/DL	1:40"746	1	1	1
2	16	小山 昌子 (T赤坂)	アルファ・ミレニウム/ホルテックス・VLC/DL	13:42"755	6	6	6
3	27	小池 真哉 (ルナRT)	ファースト・2MILA/100リドジェット/DL	12:42"610	8	5	7
4	25	鈴木 尚希 (T赤坂)	アルファ・SS20/ロータックス・VM E/DL	2:41"626	2	2	2
5	12	三浦 雅和 (RKCアルテックス)	トニー・ミトックス/ホルテックス・VLC/DL	4:41"729	4	8	5
6	34	川原 都史 (Tデルタ)	CRG・ヘロン/ロータックス・VM E/DL	6:41"960	5	4	4
7	24	岩村 裕介 (WELLSTONE)	コスミック・T4/ロータックス・VM05/DL	9:42"204	7	7	8
8	20	松本 真哉 (RT ANNY)	アロー・AX6/ホルテックス・VLC/DL	21:43"782	13	10	11
9	18	寺井 麻夫 (IP・Temptation)	イタルコルセ・IT9/イタルシステム・ML31/DL	3:41"629	3	3	3
10	21	若林 利也 (RF AOYAMA)	イタルコルセ・IT9/イタルシステム・ML31/DL	11:42"389	10	9	9



併催のジュニア選手権は、真藤が4番グリッドからの逆転で初優勝を遂げた

誰も止められない! 最年少の大嶋が 圧倒的な2連勝

この少年、いったいどこまで強くなるのだろうか。開幕戦で12歳にしてデビューウインを飾った小さな大物、大嶋和也が2連勝を遂げたのだ。しかも今度は前戦以上の圧勝だ。

大嶋はまず、ウエットコンディションのTで2番手にコママ9秒もの大差を付けて一番時計をマーク。いくらホームコースとはいえ、この速さは驚異的だ。そして予選が始まると、最初の2周こそ鈴木尚希に先頭の座を明け渡したものの、それ以降はひたすら無敵の独走。決勝でも3分の1を消化した時点で2番手にストレート1本分の大差を付けて、文句無しの優勝を果たした。周回遅れに困まれないながらのチェッカーでは、きちんとフィニッシュしてから悠々とガッツポーズを決めるあたり、風格さえにじんでいる。

大嶋の実力の表れは、速さだけではない。PPに着いてのローリングのベースコントロールでは、今の全日本で屈指のうまさを見せている。この大嶋が今後、激しいデッドヒートにさらされた時にどんな走りを披露するのか、早く見てみたい。



トにさらされた時にどんな走りを披露するのか、早く見てみたい。

大嶋のはるか後方では鈴木、小山昌子、小池真哉、三浦雅和の4台による戦いが繰り広げられた。ここは小山が鈴木を下して一年ぶりの表彰台、そして自己最上位となる2位を獲得。それでも小山は「やっぱり(表彰台の)一番高いところじゃない」と不満気だ。小池も小山とともに鈴木をかわし、開幕戦の4位からひとつ前進の3位を得た。

誰も寄せ付けないう無敵の速さで2連勝を飾った大嶋。このままシリーズを独占するの?

27小池は3位で連続入賞。大嶋は健闘を見せたが、タイヤの消耗で4位に



PADDOCK NEWS from SUZUKA

●デンソーがFSAシリーズを冠協賛

今年度のFSAシリーズを、スパークプラグメーカーのデンソーが冠スポンサーとしてバックアップ。シリーズ名は「デンソーイリジウムパワーカップ」と呼ばれることとなった。これに伴い、各レースの入賞者とシリーズチャンピオンにはデンソー賞として賞金が授与されること。シリーズへの冠協賛は、全日本史上初のことだ。FSAにまたひとつ、華やかさが増した。

●開幕戦でルーキー活躍!

FSAの開幕戦は、ルーキーたちが予想外の活躍を見せてくれた。安田裕誠の健闘のほどはレースレポートにあるとおり。最後は実力者たちの迫力に飲み込まれてしまったが、ゴールまでトップ争いに加わっての4位入賞は称賛に値するものだ。昨年のジャパンカートGPでTTトップと予選1ヒートでの1位を奪い話題をまいた吉田剛二郎は、今回もウエットのTTで3番手と速さを披露。予選以降は初使用のシャシーとタイヤのデータ不足から下位に沈んでしまったが、今後の成長を楽しみにしたい。

●マシンのトライは続く

FSAの松谷隆郎がTTで使用していたのが、フレーム絞り部のフロアパネル取り付け穴を利用した自作の細い横バー(写真左下)。センタースタビライザーとでも呼んだらいいのだろうか。チームメイトの片岡龍也も、練習では試してみたという。ちょっとしたアイデアなのだが、いかに工夫を凝らしてマシンへのトライが続けられているかが垣間見える光景だった。

●希少マシンが登場

FAクラスの森下吾郎が駆ったのは、BRMの「DK3」なるマシン。耳慣れない名前だが、昨年のワールドカップに参加した海外選手が置いていったマシンとのことで、日本には輸入されていない希少モデルだ。フレームワークは他モデルと異なり、絞り部からシートメンバーまで真っ直ぐパイプが伸びている。絞り加工の入ったフロアパネルもユニーク。森下はTT11番手と健闘、その実力の一端を見せてくれた。

●ウラ番に秘密あり……?

右中央の写真のリヤセッケンは、別に写真が裏返してわけではない。これ、FSAの片岡が付けていたもの。チームの人に理由を聞くと「間違えてたくさん作っちゃったからぬ」と笑うのだが、なにかジグクスでもありそうな匂いがする、ちょっと不思議な“ウラ番”でした。

from HARUNA

●田代が全日本にカムバック!

田代紘一の名前を覚えているだろうか。96全日本FAシリーズ2位、チャンピオンこそ獲れなかったが、当時最速の男と称されていたドライバーだ。その田代がほぼ3年ぶりに、パワーボールRTのFAクラスメンバーとして全日本の舞台に帰ってきた。今回の復帰戦ではTTで出走順に恵

まれず、雨量の多い路面で走ることとなり31番手に。これに端を発して予選両ヒートとも前方のアクシデントに巻き込まれてしまい、無念の予選落ちに終わってしまった。しかし、第2ヒートでリヤシャフトが曲がりながらも、ほぼ最後尾から12位まで追いつけた速さには、かつてのきらめきがチラリとのぞいた。今後のシリーズを沸かせてくれることを、大いに期待したい。



FSAシリーズにはデンソー賞も加わった



フロアパネルもユニークなBRM・DK3



今回も速さを示した吉田。今後の成長に期待



FSA片岡の妙なセッケン。ジグクスなのかな



松谷がTTで使った自作のセンタースタビ



かつての最速男、田代が全日本に帰ってきた

RACE CALENDAR

地方選手権

- 東北地域第2戦 5月28日/カートソレイユ最上川(山形県東田川郡余目町大字連技地内/☎0234-42-0135余目町)/主催:余目カートクラブ・ソレイユ(☎0234-43-3390)
- 関東・西地域第3戦 5月28日/榛名モーターズスポーツランド(群馬県北群馬郡榛東村山子田2205/☎0279-54-8199)/主催:レーシングチーム・オビ(☎0273-22-4849)

- 近畿地域第3戦 6月4日/名阪スポーツランド(奈良県山辺郡山添村大字切幡梅川山/☎07438-7-0007)/主催:関西スプリントカーターズ(☎0726-95-3380)
- 中国地域第2戦 6月4日/ナチュラサーキット(山口県阿武郡旭村大字佐々字八丁峠918-1/☎0838-56-0100)/主催:ナチュラサーキット
- 九州地域第3戦 6月4日/大村湾サーキット(長崎県大村市重井町650/☎0957-55-4979)/主催:大村湾サーキットm&m(☎はコースに同じ)

パーツ&アイテム

FCSから人気のアローノイズボックスのレインカバー発売

ファイバークラフトサトウ (FCS) のノイズボックス用レインカバーの新モデル、「FCSレインカバー」アロー用が発売された。これはその名の通り、アロー・インテークサイレンサーの専用品(上方吸気タイプに適合)。FCSのレインカバーは、防水性の確かさや吸気抵抗の少なさで以前から評価が高い。この新作もその点は同様だ。アローのノイズボックスは空気容量が大きく、トニー・ワークスらが使用して高い実績を残していることから、最近人気が高い。好評のノイズボックスに人気のレインカバーを組み合わせて使ってみてはどうだろうか。

カラーは今のところクリアのみ、価格は7200円。問い合わせはサントレードまで。

●サントレード
〒470-0155 愛知県愛知郡東郷町白鳥2-4-11 / ☎056131810006



防水性や吸気効率の高さは従来のシリーズ品と同様だ

シヨップ

ちいたあ京都がクラブ員に奨励金のスカラシップを実施中

滋賀県のカートシヨップ、ちいたあオプキョウトがクラブ員を対象に、レースの優勝者には3万円、シリーズチャンピオン獲得者には30万円の賞金を提供するスカラシップを実施している。もちろんクラブ新加入は大歓迎。このチャンスに、ちいたあオプキョウトでカートを始めてみてはいかが?

スカラシップを受けるためのレースは、公式レースならローカルから全日本まですべてOK。またクラブ員には割り引き制度などの特典もある。同店のクラブでは、下は12歳のジュニアから上は50台のベテランまで、幅広い層のドライバーがカートを楽しんでいる。シリーズについてのスカラシップは5月31日までの受け付けだから、お早めに。定休日は水曜日、営業時間は午前11時〜午後8時。

●ちいたあオプキョウト
〒520-0017 滋賀県大津市山中町字小時520-1 / ☎07715291234



イベント

PS・PCRのポイント選手権でお楽しみあれ!

PCR・PV50エンジンワンメイクのストックレース、PS・PCRシリーズに、お楽しみがひとつ増えた。それは「スズキT&Rカップ 全日本PS・PCRポイント選手権」だ。

これは全国各地のPS・PCRシリーズに参戦している人なら、誰でも無料で参加できるもの。各レースの結果を主催のスズキT&R

エトセトラ

お楽しみ&お役立ちホームページがニューオーブン

インターネットのホームページのカート関連サイトがふたつ、新たに開設されたので、ご紹介しましょう。

ひとつは元全日本FSAドライバーにして、昨年のFドリムでスカラシップを獲得した期待の若手ドライバー、下山征人選手のHP「Masatos' room」。今年は2年目のFドリム参戦で、未

来への大きな飛躍を期する下山選手のことをもっと知りたい人や、応援メッセージを送りたいって人は、ぜひこのページを訪れてみてね。URLは http://www.paddock-japan.co.jp/masato_to_p.htm もつひとつは世界の逸品カートをグッズを取り扱



Fドリムの実情を知りたい人にもオススメのHP



世界の逸品ってのは見るだけでもワクワクするぞ

Rに申請すると、それを元に年間ポイントランキングが集計され、主催者の独断と偏見で賞品がもらえちゃうって企画だ。

参加申し込みはハガキに郵便番号、住所、氏名(フリガナも)、生年月日、所属チーム名、そして今年すでに参戦したレースとその順位を明記して、左記「ポイント係」まで。締め切りは6月末日の消印有効。結果の申請方法等の詳細も左記まで問い合わせを。

●スズキT&R
〒509-6472 岐阜県瑞浪市釜戸町1064-118 / ☎0572-6310035

う「BELLEZZA (ベレッツァ)」のHP。プロのメカニックからホビーカーターまで高い人気を誇るアメリカのワークウエア・ブランド「MECHANIX」、ヨーロッパのトップカーター御用達のヘルメット・ベインター・ラッキーデザイン、さらにはオリジナル商品まで、BELLEZZA取り扱い品目の全ラインナップを見やすく紹介している。こういうのって、ながめてるだけでも結構楽しいものだよな。URLは <http://www.bellezza-an.jp/>。

BUY&SALE

■売りたい

●ハッセ
96年式・傷、曲がりなし・ヤマノKT100SDエンジン/SL86タイヤ(3回使っただけ)/レーシングスーツ(青)/グローブ付・12万円 ◇AE86用アルミホイール 14インチ・多数あり・1~2万円
〒854-0207 長崎県北高来郡森山町唐比東名666-1 フォレストヒル203/☎090-9599-9899 澤田健大
●ヤマハ・ウィンフォースTIA Comp.

99年式・程度良好・走行少ない・新品スリックタイヤ/新品ホイール/レインタイヤ(ホイール付)/その他付属品あり・価格15万円
〒963-0102 福島県郡山市笹川1-184-29 Sホーム201/☎&FAX 024-947-7503(午後5時以降、不在時は留守電またはFAXに連絡先を) 福井俊正

●売買に関するトラブルについて、編集部では一切の責任を負いかねます。あらかじめご了承ください。

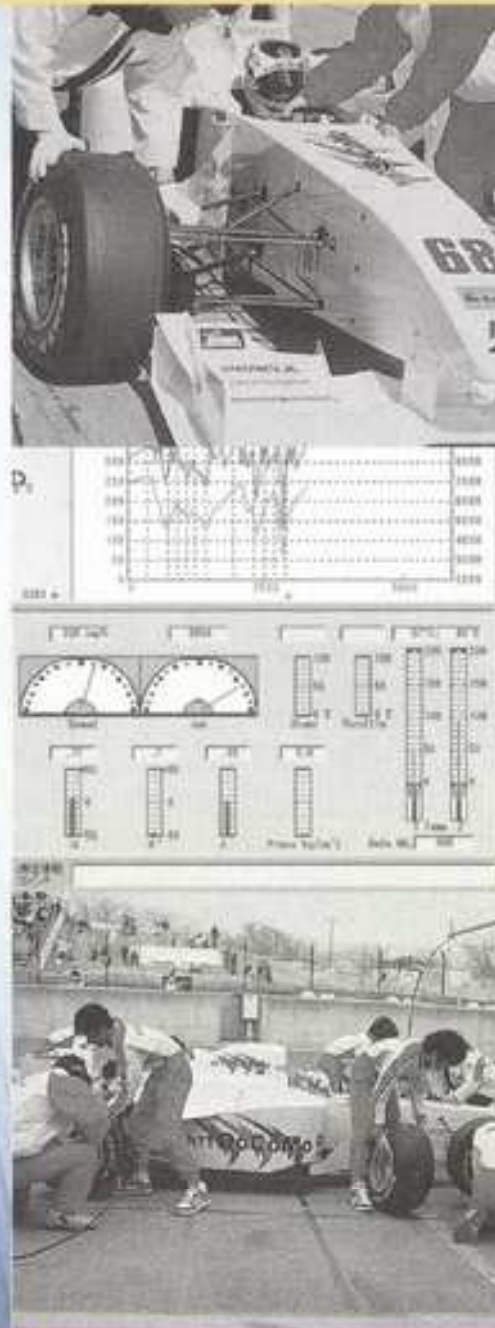
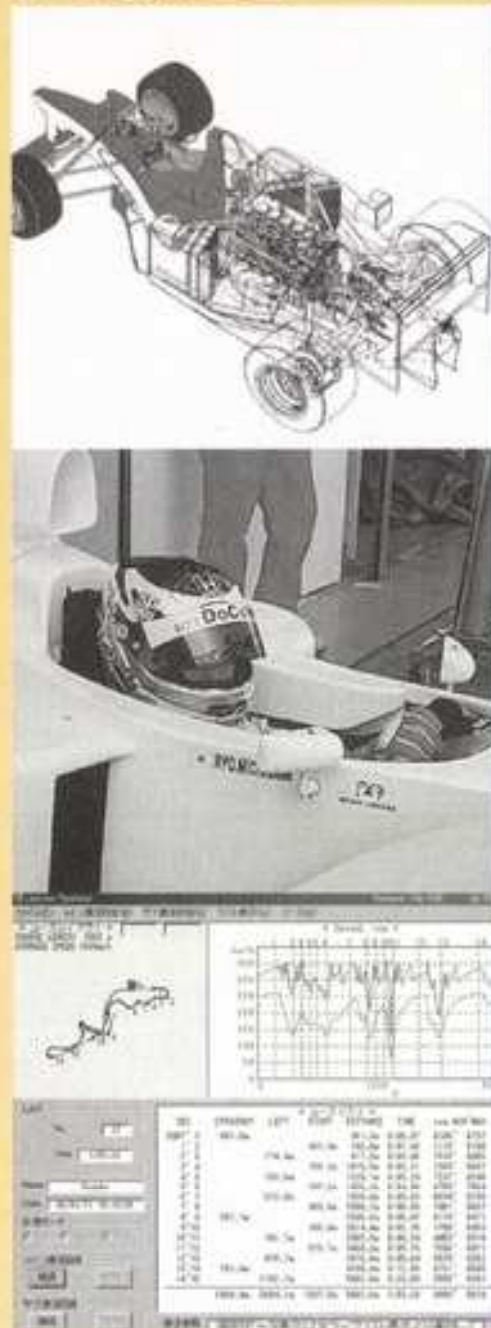
ちょっとTOPICS!

ナマ招き猫がお出迎えデス



東京のカートシヨップ、フレンズ(☎03-3824-8201)で、カウンターの上でお昼寝中なのは生きている招き猫のミドリちゃん。専用ザボンに装着して、今日も夢心地でお客さんを出迎えるミドリちゃんなのでした。

21世紀への疾走



LAPCOM VX-2000の特徴

■多種類データのロギング

LAPタイム・車速・エンジン回転数・Gフォース・ステアリング・アクセル・温度・圧力・A/F(空燃比)・電圧などの各種情報をロギング出来ます。(LiteはGフォース、圧力・A/F(空燃比)の測定はできません)

■大量データのロギング

上記の各種データを、0.1秒毎に最大で約90分間 (Lite および Basicは合計約20分間) ロギングすることができます。

■各種データのディスプレイ表示

上記の各種データを、走行中のドライバーに伝えるための大画面ディスプレイも付属しています。

■マッピング

コントロールユニット内蔵のGセンサにより、走行ラインのマッピングが出来ます。また、通信ソフトLapcom Terminalなどを使って、走行位置情報をパソコン上に表示することができます。(Liteは、走行ラインマッピングの機能はありません)

■ロギングオート・オフ設定

ロギングを効率的に行うためのオートオフ設定が出来ます。設定時間内に周回を終了しなかった場合にOFFしたり設定した速度によってロギングをON/OFFすることができます。

■大量データの高速ダウンロード

オプションのRS232CケーブルをパソコンのCOMポートに接続して、コントロールユニットの大量ロギングデータを高速にダウンロードできます。

■充実したソフトウェア

多種類のロギングデータを分析する、通信ソフトLapcom Terminalや解析ソフトLapcom Analysisがご使用いただけます。(Windows95以降対応)

■手軽にデータをプリントアウト

パソコンを持たない人でも、オプションの小型ハンディプリンタをLAPCOMに接続するだけで簡単に各種のデータやグラフ・コースマップなどが出力できます。

■内蔵バッテリーで長時間連続運用

ACアダプタによる約2時間の充電で、最大10時間の連続運用が出来ます。(Lite は約1時間の充電で、最大4時間の連続運用ができます)

■テレメトリー・ボイスシステムへの対応

Hyper Pro Plusは、無線機や携帯電話・衛星移動通信機 (Hayes ATコマンド準拠) などを車載して運用するテレメトリーシステム、データと共にドライバーとの会話までも電話レベルで可能にするボイスシステムに対応しています。

タイプ	Lite	Basic	Hyper	Hyper Pro	Hyper Pro Plus
価格	¥79,800	¥128,000	¥188,000	¥388,000	オープン
ロギング時間	20分	20分	90分	90分	90分
マッピング	×	○	○	○	○
オート・オフ設定	○	○	○	○	○
高速ダウンロード	○	○	○	○	○
専用プリンタ出力	○	○	○	○	○
連続運用時間	4時間	10時間	10時間	10時間	10時間
テレメトリー	×	×	×	○	○
ボイスシステム	×	×	×	×	○
アップグレード	×	○	○	○	○
推奨システム構成	3.5インチハードディスクのPC-AT互換機DOS/Vシステム、Pentium133MHz又は同等以上のCPU、メモリー=32MB、OS Windows95以降。				

オプションパーツ

- 水・油温センサ …… ¥8,000
- 吸・排気センサ …… ¥16,000
- 圧力センサ …… 価格未定
- 回転変位センサ …… 価格未定
- 直線変位センサ …… 価格未定
- 空燃比センサ …… 価格未定



●トランスミッタ
¥28,000



●プリンタ
¥39,000

LAPCOM RX-100



- 新価格 ¥39,800
- ラップタイム測定
 - 回転数測定
 - ピークデータメモリー
 - ラップタイムデータメモリー
 - データサーチ
 - データスクロール表示
 - プリントアウト
 - エンジンランニングタイム表示
 - 充電運用

LAPCOM VX-2000

パーカル株式会社

〒791-1123 愛媛県松山市東方町2217番地

TEL089-963-3301(代) FAX089-963-1308

URL <http://www.percul.com>

2000年という新たな幕開けの年にふさわしいレースがいよいよ産声を上げることとなったトヨタが誇るアルテッツァとヴィッツのワンメイクレース。NETZCUPは、開幕戦を見るかぎりモータースポーツ界に新たな風を吹き込むことに成功。第2戦の開催ももうすぐそこに迫っている。我々の期待はますます高まるばかりだ。

**モータースポーツの
新たな可能性が
ここに開かれる!**

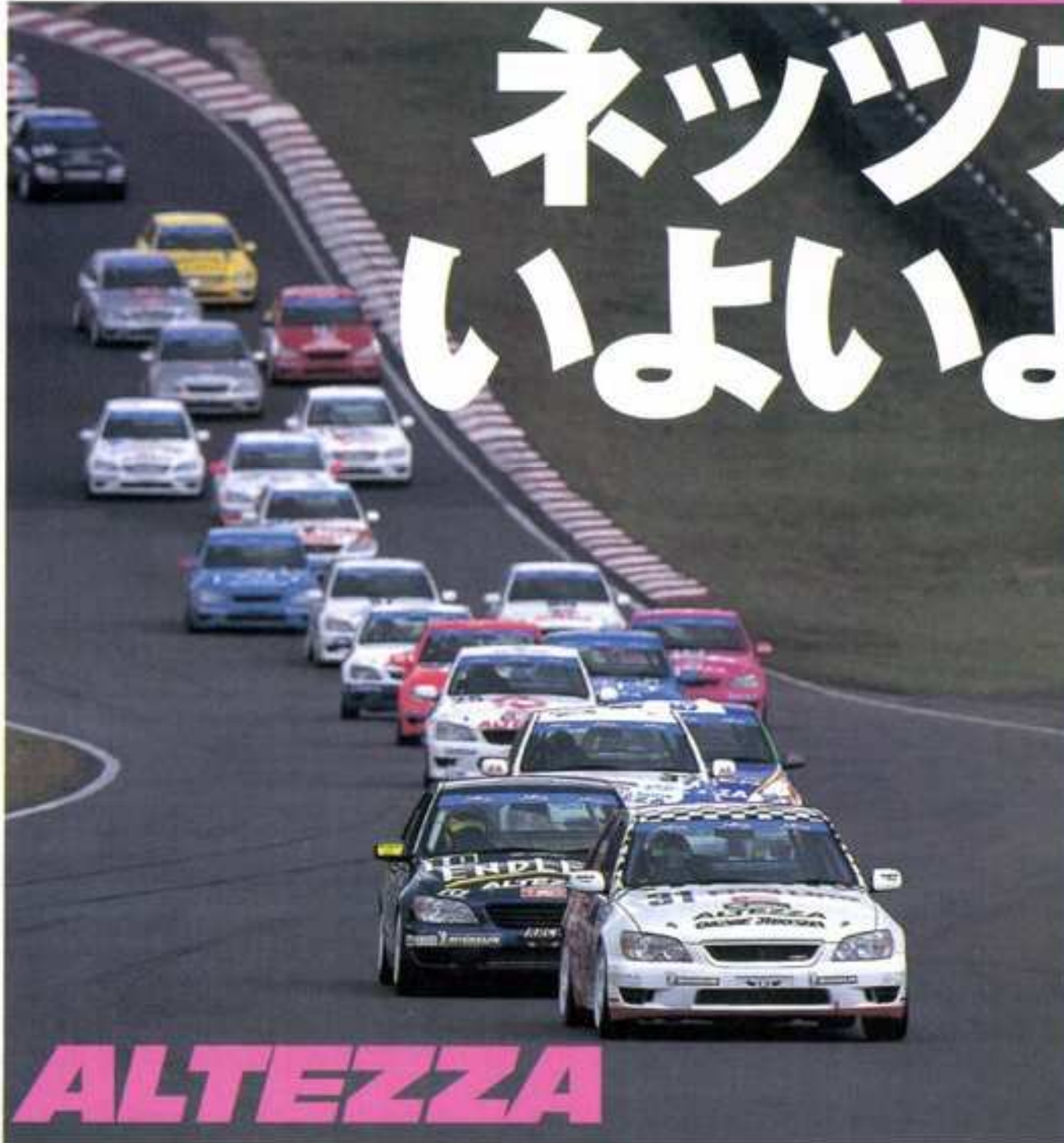
待望のFRワンメイクレース

昨年のル・マン富士1000kmのサポートレースとしてプレイベントが行われ、上位陣のスリリングなバトルが観客を大いに魅了したアルテッツァレース。FR車両によるバトルということもあって、かつて隆盛を誇ったマイナーツーリングの再来を予感させもした。TRA（トヨタ・レースカース・アソシエーション）としても、ワンメイクレースの最高峰を目指すと語っていただけに、その評価はまさに願ったりかなったりといったところだったのではないだろうか。

シリーズとしての正式なオープニングレースには、そういった反響も影響してか全日本選手権で入賞経験のあるドライバーは排されたとはいえ、なかなか豪華な顔ぶれが集うこととなった。ハコ好きのレースファンならば、オールスター的ムードを感じたのではないだろうか。

ポールポジションを獲得した小嶋久光は、昨年のC/SNCチャンピオン。2番手はスパー耐久のトップランナー菊地靖。3番手

NETZCUP いよいよ開幕



Text/Naoyuki Hata Photos/Hiroharu Sato, Graffiti, Racing on

記念すべき初戦を1年ぶりの実戦で小嶋が制す

記念すべき初戦は波乱の幕開けとなった。スタート直後の2コーナーでマルチクラッシュが発生。即座に赤旗が出されてレースは中断に。結局、レースは3周減算されて再開。まず演じられたのは小嶋と菊地、そして藤田と小林それぞれのマッチレースだった。が、3周目に藤田と小林は接触により失速してしまう。そしてその隙をすり抜けたのが見並。最速ラップを連発する見並は最終ラップの1コーナーで菊地をかわして2番手に。しかし、その争いが激しさを増す間に小嶋が逃げ切り、1年のブランクを感じさせない走り開幕戦を制することとなった。



小嶋はポールから逃げ切り、危なげない展開で勝利

3周目に藤田と小林は接触により失速してしまう。そしてその隙をすり抜けたのが見並。最速ラップを連発する見並は最終ラップの1コーナーで菊地をかわして2番手に。しかし、その争いが激しさを増す間に小嶋が逃げ切り、1年のブランクを感じさせない走り開幕戦を制することとなった。

RESULT/Round 1

上位10台

順位	ドライバー	車種	タイム
1	小嶋 久光	BRIDE N千葉アルテツファ	21'43"855
2	見並 悠文	ENDRESS アルテツファ	21'44"409
3	菊地 誠	SZIGEN ALTEZZA	21'45"036
4	小林 新一	NETZ多摩トムスアルテツファ	21'46"573
5	藤田 孝博	DEEDスポーツ アルテツファ	21'51"602
6	やんじきとし	STREETSSHヤマトSXE	21'53"773
7	小嶋 悠	DEEDSPORTアルテツファ	22'02"361
8	田中 悠	オートボックス&カーブディック	22'09"781
9	田中 悠	AGSスタイル競艇アルテツファ	22'11"271
10	藤田 孝博		22'11"383

予選出走37台、決勝出走36台、完走25台
・最速ラップ：見並 悠文 1'47"449 147.410km/h 7周目
※赤旗中断（ケースA）により12周レースとなった



アルテツファのエントラントにはレースに手慣れたところが多く、設備も充実

は95年のFTチャンピオンである藤田孝博。4番手はかつてシビッククラスやN耐で活躍していた小林新一と、単純に上位4人を挙げただけでも、輝かしいキャリアが実に誇らされた。開幕戦には37台のエントリーがあった

が、過去において優勝経験のないドライバーを探すが困難なくらい。なお、後藤聡、レサー鹿島、尾崎智史といったフォーミュラ育ちのドライバーも目立つのが、特徴のひとつと言えるだろう。

意外だったのはC/SNCから移行してきたドライバーが極端に少ないことだ。深澤雅文の他に、前出の小嶋や本吉正樹、錦織勝といった経験者はいるが、この3人はしばしのブランクがある。一説によれば「指定パーツが多く商売的なうまみが全くない」とか「改造範囲が狭く腕の振るいがいがない」ということから、従来C/SNCを手掛けていたチューナーから総ずかんを食らっているという。これはなんとも皮肉な話だ。

その可能性は無限大に広がる

一方、ウィッツレースのオーダーは1000台を軽くオーバー！ まあ、こうしたクルマだけに全部が全部レースに出るとは限らないと見られていたが、開幕戦のエントリーが80台を超すとはいく言えずらできなかった。これはトヨタやTRDといった関係者にも共通した印象。まさにナンバーつき車両でもできるウィッツレースは、想像をはるかに超えた反響を持って迎え入れられた。

この人気の高さは、「もっと手軽にレースをしたい」といったニーズの多さを示していると言ってもらえよう。まして、時代がこうした状況であるだけにやるからには「安く」というのが偽らざる心境のはず。その点、保管場所にも困ることなく、街乗り用のクルマも運搬用トラックも別に用意する必要がないというのは、かなりの負担減となる。実際に改造範囲もそれほど広くなく、エアコンを取り外すことさえ許されていないのだから、街乗りとして実用性にも十分に耐えるに違いない。さて、実際に開幕戦が行われてみると、姿を見せたのは66台にとどまっていた。その66人の内訳だが、全員に対してデータを取ったわけではないので、推測ということをお許し願いたい。どうやらほぼ半数はレース未経験



これこそウィッツレースの目指したところかもしれない。しかし開幕戦は好天に恵まれたものの、今後テント等については必要最低限のものとなる?



後車検も重要項目。一般車の車検同様の検査を受けることとなるが、素人がマシンに触れてきたためボルトの緩みや冷却水不足などが指摘される場面も

験のよう。また李好彦や片岡龍也といった例外を除けば、カート経験者が極端に少ないのも特徴のひとつ。レースは、全体的に「壊したら自走して帰れない」という思いが強かったのかマナーも良く、それほど大きなクラッシュも発生しな

4台によるマッチレースは村田に凱旋

記念すべき初ポールとなった八田は、富士チャンピオンレース・ロードスタークラスの2年連続チャンプ。2番手の遊井はC/SNCで優勝経験があり、3番手の谷口も富士のEP82で入賞経験を持つ。そして、4番手の村田は筑波ストックカーの常連と、上位陣のキャリアは推して知るべし。その一方で5番手の葉田はレース未経験。回が進むにつれ、こういったキャリアの浅いドライバーも上位につけるようになるだろう。決勝レースはやはりと言うべきか、予選のトップ4がそのまま僅差でトップを争い、最後は村田が八田をかわして優勝を飾った。



マシン差もさることながら、初戦はドライバーズレースに

RESULT/Round 1

上位10台

順位	ドライバー	車種	タイム
1	村田 信博	ENDRESSアドバンウィップ	18'27"008
2	八田 新一	SAUSU/FREDLINEウィップ	18'27"143
3	谷口いづみ	NETZ多摩トムスVitz	18'29"418
4	葉田 久彦	ENDRESSアドバンウィップ	18'30"245
5	小野田貴博	CRUXネッパ山梨ネオVitz	18'42"547
6	小野寺康文	マジックK2スノーゴVitz	18'42"903
7	林 孝治郎	東洋住録モアスポーツVitz	18'42"951
8	高橋 純一	RAMS BP KR Vitz	18'43"888
9	一ノ瀬剛毅	びっくりVitz/スラウライン	18'51"548
10	宮城ケンジロウ	RP改裝レッドラインVitz	18'53"557

予選出走66台、決勝出走45台、完走43台
・最速ラップ：八田 新一 2'17"015 8周目



ミュージシャン植垣潤一は10年ぶりのレース復帰。しかしスタート直後のクラッシュに巻き込まれてしまう
元プロボクサーの葉師寺保栄はウィッツレースに参加残念ながら予選を通過できずコンソレーションに



カートの神様、李好彦もウィッツレースに。富士スピードウェイを走るのはバンクがあったところ以来という

全日本富士GTレース大会
正式受理書

レース区分 **Vitz** 競技番号 **33**

レギュレーション
ドライバー
チーム名
ピットクルー

エントリーを
済ませ……



テストデーにも
参加……



そしていよいよ
レース当日

なのに!

全日本富士GTレース大会

順位	車番	ドライバー	チーム	タイム
1	1	...	...	...
2	2	...	...	...
3	3	...	...	...
4	4	...	...	...
5	5	...	...	...
6	6	...	...	...
7	7	...	...	...
8	8	...	...	...
9	9	...	...	...
10	10	...	...	...

車番	ドライバー	チーム	タイム
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

目指すは
“ヴィッツの星”が
無念の出走断念
なぜこうした事態と
なってしまったのか



「ええ。フォーミュラ路線のドライバーには心外なオファーかもしれないけど」と、慇懃無礼な前置きの電話が編集長からかかってきたのは4月初めのことだった。「レーシングオン編集部としてヴィッツレースに参加するので、ドライバーやりませんか」確かにワタシはフォーミュラ路線かもしれない。レーシングカートで苦節7年、その活躍を認められたが、昨春春はついにGフォース（の客席）で走った。秋には「もし壊したら全額負担します」という恐ろしい誓約書を書かされたうえでART Aローラ・無限に乗り込み（今度は自力で）ツインリンクもてぎを走った。これをもってフォーミュラ路線と

言う編集長は、結構スジがいいかも。ということで「よからう」とその場で返事をしたワタシは実は四輪レースは若葉マークだ。ワタシももう44歳、カートは体力的につらくなってきた。去年の夏とあるレースに出場した際、体力切れでポロポロになったワタシは、四輪レースならカテゴリーを選びさえすればもう少しラクに楽しめるかなあと思いついた。年末ツインリンクもてぎ主催のスクール、エンジンヨイAライに参加して初めて国内A級ライセンスを取得したばかりなのである。陸サーファアチャないんだから、Aライを取ったからには何かに出なくちゃ、と思つたワタシの射程には、実現に向けて着々と準備

が進んでいたヴィッツレースがあった。だから今回のオファーは実にタイムリーではあった。開幕戦の2週間前に設けられた練習日、TRD提供のヴィッツで富士を走って慌てた。正直なところ、ワタシはヴィッツをなめていた。ヴィッツは、普段ワタシが乗ってレースをしているカートに比べればはるかに遅い。こんなもの、どうにでもなる、と。ところがいざ富士を攻めるとヒールアンドトゥがポロポロで、シフトダウンのたびにミスをしてしまう。考えてみれば当たり前、ワタシはこのところAT車しか乗ってこなかったし、ミッションカートは走行中めったにクラッチなど使わない。もちろん商売柄、MT車にも

大串 信の
Makoto Ogushi
ヴィッツと
レースの
ある生活
第1回

やっぱり出たかった!
こんなことになるはずではなかった
ドライバーとしては準備をすべて整えていた
しかし、自宅近くでの久々のヒールアンドトゥも
過去の経験を踏まえてのイメージトレーニングも
結局開幕戦ではなんの役にも立たなかった
なぜならクルマが間に合わなかったから
初回でいきなりつまづきを見せたこの企画
第2戦以降も無事続けることができるのだろうか
イヤ、大丈夫。出なくても第1回目はできたから

Photos/Hiroharu Sato, Racing on

何がこの差を生んだのか？ 次戦のライバル、予選上位3人は いったいどんなセッティングを

実は通勤快速仕様



八田新一

- サウスμ REDLINE ヴィッツ
- 予選: 1組1位(総合1位) 決勝: 2位

ポールポジションを獲得した八田選手は富士チャンピオンレースにロードスターで参戦していたため、コースに関してはお手のもの。「実はFFのマシンは初めてなんです。雑誌でこのレースが始まることを知って、お金もかからないしサーキットを転戦できるところに魅力を感じました。ポールをとれたのはホントに運がよかったですね。パーツもつい先日手に入ったばかりで、車がちゃんとできてからは全然走り込めてなくてこの結果が出るまでは不安でした。簡単に手が出るアライメント等を含めても、クルマに関してはホントなんにもやってません。跳ねて跳ねて困ってるぐらいですから。セッティングに関してはこれからですね。なにせ通勤快速仕様ですから」

アンダーコートもそのまんま

予選2組の1位、総合で2位となった碓井選手もC/SNCなどといったレースで活躍してきたドライバー。やはり富士に関しては知り尽くしている。「このクルマにはまだ3回しか乗ってないんだよね。だからセッティングなんかまるでなし。同じチームでエントリーしている80番のクルマが少し走り込んでいるからそのセッティングを全く同じに施しただけ。会社の営業車としても使われているからアンダーコートなんかそのまんまなんだよね。だから80番のクルマとは27kgも差があるみたい。それと、これはセッティングってわけじゃないんだけど、富士ということでエコタイヤは試してみました。でもストレートはいいんだけど止まらないし曲がらない。危ないからヤメときました」



碓井久彦

- エンドレス アドバン ヴィッツ
- 予選: 2組1位(総合2位) 決勝: 4位

タイヤが勝負の決め手!



谷口いづみ

- ネットトヨタ千葉Vitz
- 予選1組2位(総合3位) 決勝: 3位

練習走行時から好タイムを連発。優勝候補の筆頭と目されていた谷口選手も富士でのレースキャリアは長いドライバー。チームとしてはアルテッツァも候補として挙がっていたものの、やはりお金がかかりすぎるということでヴィッツレースに。「富士でキモとなりそうなのはやはりタイヤ。他のチームは抵抗を減らすために175サイズのタイヤを使っていますが、ウチは185サイズ。天気もよくなりそうですし後半勝負ということで175ではタレが早いかなと。とにかくタイヤとホイールに関してはさまざまなサイズの物を使って試しています。実はリヤのトレッドもホイールのオフセットによって狭くなる方向にしているんです。これはFFのレースマシンを作るうえでのセオリーですね」

これぞヴィッツレースの神髄 遠くたって、ひとりだって 予選なんか簡単に通過!

たったひとりで最も遠くから(佐賀ナンバー1)開幕戦に訪れたのが松尾龍宏選手。なんでも富士に来るのに2日かかったという。「とにかくレースしたかったんですが、お金もかかるしきっかけもなかった。そんな時に雑誌でこのレースのことを知って「やるしかない!」って。それからもう、いろんなところに電話をかけまくりでしたよ。それでもクルマとパーツが来たのはついこの前でしたからね。危なかったです」
とにかく何をやるのもひとり。それでも予選で中段を確保したのは見事というほかない。

「カートはちょっとやりましたが四輪のレースは初めてなんです。タイヤは何も考えてませんでしたけど185サイズは失敗だったかな。空気圧3キロはやっぱりつらいですね。次は養生か……。オヤジ連れて行きます」

後ろのテントが奮闘ぶりを物語る。クルマにも荷物満載



乗りはするが、公道を走るとサーキットを走るとではまったく運転の仕方が違う。パワーのないワンメイクカーでのシフトミスは致命的だ。「あ、オレってダメじゃん」と自分の腕前を自覚したワタシは、慌ててMT車を借り、自宅近辺でヒールアンドトゥの復習をした。「あ、こうだったよな」という感じ。四十の手習いとはこのことだ。できればレース前にもう一度富士を走っておきたかったが、時間はない。しかたがないのでイメージトレーニングやりまくり。練習日の感覚に、2年ほど前F1000でレースをしたときの記憶やら、ふたり乗りGフォースの客席から眺めた景色やらを混ぜ合わせつつ、頭の中で富士を走った。その昔、F1グランプリで現役だったころの片山右京は、ピット裏でイメージトレーニングしながら「あ、い



「出走せず」がかなりあったため、開幕戦に姿を見せたのは66台。それでも車検はGTマシンを待たせての大掛かりなもの

けね、スピンしちゃった」とつぶやいたりしたものだ。ワタシの場合はスピンなどすることもなく、これがまあ好タイムを記録して

コントロールラインを駆け抜けるわけだな。イメージの中で。「なに、これ。オレって、ひよっとして優勝？」とかなんとか勝手にひとりで気持ちよくなったりしたのだが、頭の中だけなら何でもできるって。で、いよいよ本番が近づいてきたな、と思っていたら、イベント直前になんと無情にも「TRDに発注していたクルマが間に合いません」との知らせが飛び込んできた。なにせ開幕戦には80台を超えるエントリーが寄せられた。企ての強本人であるところのトヨタ関係者ですら「まさかここまで反響があるとは思わなかった」と慌てるほどの騒動だ。パーツも足りなくなれば作業も大変だろう。残念ではあるが仕方がない。池乃めたかにな



GT車両勝負のカラーリングを施したこんなマシンも。テントこそそれほど数は多くなかったが、みんな力入ってます

ったつもりでワタシは呟いた。「今回はこれくらいで勘弁しといたる」と。当日、ヴィッツ参加者の集うパドックへ出かけて驚いた。せっかくの登録ナンバー付き車

両による初心者レースだというのに、ロードスターに載って車両を運び込んでいる。本気組がかなりの台数いるではないか。ナンバー付きとはいえレースはレース、本気になるなどは言わないが、なにかちよつと違うかも。まあ、それはともかく、本気組がソロソロいるのを見たワタシは、いきなり怖じ気ついた。「あれっ? これって、苦戦? とゆーか、予選落ち?」ワタシの自己順位予想は一気に勢いをなくした。「まっ、楽しければいいんだし。ねっ」と人柄までもが丸くなる。ということ、初出走となる(はずの)第2戦の目標は「予選通過」である。控えめな目標が高望みか、と問われたら、今のワタシにはあまり自信を持って答えることはできない。レースもしていないのに、この激しい浮き沈みは何だっつて〜。(おそろくつづく)



本格的レースカーにこれほど簡単に触れることができるスクールは他にはそうないだろう。風の当たるマシンでの走行は、新たなレースの魅力を教えてくれる

NISSAN RACING SCHOOL in TOKACHI

とにかく興味アル人は絶対参加してみろべし
 ビギナーからレース経験者までが参加可能
 本格的マシンで走り込めるレーシングスクール

一度でも「レーシングドライバー」になることを夢見た人は、特に男の子であればその数は意外と多いものとなるはずだ。そして、本誌読者ならばなおさらのことだろう。しかし、家庭の事情や経済的な問題、安全性を考慮した結果やキッカケをうまくつかめなかったことなどにより、夢をあきらめざるを得なかったという人がその大半を占めるはず。本格的なレーシングマシンを操縦することの可能なプロレーサーには、その中でもほんのひと握りの者だけがなることができるのだ。もっとも手軽にレーサー気分を味わえる走行会などが人気を博していることがこのことを裏付けているといえるだろう。

しかし走行会の場合、大抵は自分の所有する乗用車を走らせることになり純粋なるレーシングマシンを操縦することはほとんどなく、さらに、ただがむしゃらに走行することは自己満足で終わってしまう可能性もはらんでいる。このことは、フレッシュマンレースを始めたばかりの人にも当てはまるといえるだろう。

そこでオススメなのが、国内においては各種用意されているレーシングスクールと呼ばれるもの。その形態はさまざまで、全くのビギナーを対象としたものから、フォーミュラ

NISSAN RACING SCHOOL in TOKACHI

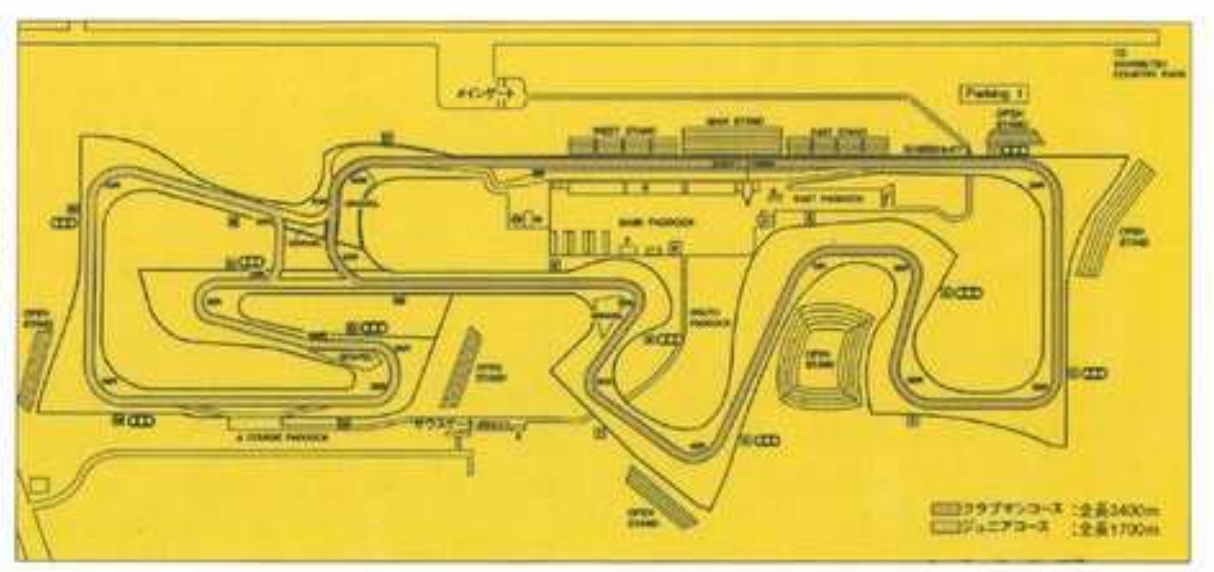
nismo

TOKACHI INTERNATIONAL SPEEDWAY

レースを見るだけでなく、参加してみたい！
 特にこのコーナーを読んでいる人なら一度はそう考えたことがあるはずだ
 そんな人にオススメなのがレーシングスクール
 特に日産レーシングスクール in 十勝は普通免許所持者ならあらゆる人が受講可能だ！



豪華講師陣もスクールのウリのひとつ。プレスデーでは砂子智彦選手が担当



マシンは本格レーシングカー ザウルスJrを使用!

同学校の次なる大きな特徴は、常設型スクールとして教習用のレーシングカーを保有している点だろう。本文にもあるとおり、その作りはフォーミュラカーと呼べるザウルスJrが用意され、自らの愛車を持ち込む必要はまったくない。整備も完璧に行き届いているため、参加者はただサーキットに体ひとつ持ち込めばいいのだ。

コースも国際レーシングサーキットということで、安全性にも抜かりなし。講師には国

内トップレースで活躍するドライバーが招かれ、理論的な説明を分かりやすくしてくれるのもうれしいところ。当然のことながら、質問にも気軽に答えてもらえる。

長年にわたって開催されているため、その指導プログラムについても抜かりはなく、主催者側のオーガナイズも手慣れたもの。もちろんこれらによって、受講者が最大限の成果を上げられるようになっているのは言うまでもないだろう。



こうしてカウルを外すと、小さいながらもザウルスJrが本格的レーシングカーだと分かるだろう



完備な整備が施されているため、ザウルスJrはいつでもピカピカ。また走行時、マシン1台1台に常時メカニックがひとりずつつくことになる

日本初! 常設型レーシングスクール

日産レーシングスクール in 十勝の特徴はさまざまあるが、なんといってもその筆頭に挙げられるのが常設型レーシングスクールであるという点。通常のスクールはサーキットを借り切って行い、そのイベントごとに開催地が異なる場合が多いが、同スクールはニスモと十勝スピードウェイが共同で開校しているため、充実した環境が整えられている。



広大な北海道の大地に作られた、これまた広大なサーキットを思う存分堪能できるのだ

でステップアップを狙う若手を対象としたものまで存在するが、前述のように走行会などに参加する人にピッタリなのが「日産レーシングスクール in 十勝」。4月に行われたこのレーシングスクールのプレスデーに参加して、改めてこのことを実感することとなった。

日産レーシングスクール in 十勝の最大の特徴は、まずなんといっても本物のレーシングカー、ザウルスJrを使用している点。カウル装着によってぱっと見はハコのマシンに思えてしまうが、その作りはフォーミュラカーそのもので、乗り込むとシフトノブは右側に置かれ、ブレーキも市販車のようなフイスターは使われず、ペダルを踏み込むと床を踏んでいると錯覚するほど。そしていざ走らせてみると着座位置の低さと旋回性能の高さによって、とても70馬力のエンジンが積み込まれたマシンとは思えない速さを見せるのだ。

こう書くと「じゃあ初心者にはやっぱり無理なんじゃない?」なんて声が聞こえてきそう

レベルに合わせ3つのクラスを用意!

JOY CLASS

初心者向けのジョイクラスは2日間での開催。1日目はオリエンテーション、テクニカルミーティングから始まり、基本操作1(シフト&ブレーキング)に続き、サーキットでの基本操作2(講師の後方でのリードラップ等)、フリーラッピング(エンジン5000回転で4ラップ)、チェックラップ(5500回転で5ラップ)&VTR評に。

2日目はオリエンテーションの後にチェックラッピング走行(5000回転で3ラップ×2)、フリーラッピング(5500回転で4ラップ×2)、フリーラッピング(5500回転で5ラップ×2)、フリーラッピング(5500回転で7ラップ)と続き全体講義で終了となる。ちなみにオプションのプログラムも用意され、A級ライセンスの取得も可能だ。

SUPER JOY CLASS

ジョイクラス修了生やAライセンス所持者を対象とするのがこのスーパージョイクラス。やはり2日間での開催となり、1日目はオリエンテーション、テクニカルミーティングの後に基本完熟走行、ドライバーズミーティング、チェックラップ、チェックラップ、ドライバーズミーティング、そしてこれまでのジュニアコースから移行クラブマンコースでのチェック

ラップ、全体講義(VTR評)というプログラムに。そして2日目は、チェックラップ、チェックラップ、ドライバーズミーティング、データラップ、全体講義で終了。当然のことながらジョイクラスに比べて走行時間が長く取られ、人数を16名に限定することにより、マンツーマンでの指導が多く受けられるようになっている。

RACE ENTRY CLASS

スーパージョイクラスやAライセンス所持者が対象となるのがレースエントリークラスだ。その名のとおりレースにエントリーしたことをシミュレーションした内容となっており、練習から決勝レースまでを完全再現。仕様コースもクラブマンコースとなり、3日間での開催となる。

定員は5名に限定され、1日目と2日目は基本的

にチェック走行やフリー走行、講師によるレーシング講座が行われ、3日目に参加受付、車検・メディカルチェック、ドライバーズブリーフィング、公式予選、そして決勝レースという順に展開される。とにかくモータースポーツを楽しむにはレースに参加するのが一番だが、残念ながら不安もつきまとうもの。これを解消してくれるのがこのクラスだ。



VTRでの講評も人気のひとつ。弱点がひと目で分かり他人との比較も可能

だが、もちろんそんなことはない。ステップをふまえてのプログラムが組み込まれているので、普通免許所持者なら何の問題もなく操ることが可能。逆に、わざと姿勢を乱すことが難しいぐらいで、「完璧に整備されたマシンはこんなにも扱いやすいものなのか」と感動を覚えるほどだ。

このドライビングレッススが開始されて今年で6年。これまで免許取りたての18歳から50歳代の580名が参加し、そのすべてが無事終了。最高の講師陣、整備が行き届いたマシン、思いっきり走り込める環境と、レベルを問わずあらゆるドライバーを対象としたレーシングスクールとしては、すべての要素が整っているのだから、とにかく興味のある人は参加してほしい。なにしろリピーターが17%もいるというのだから。

This year's schedule

今シーズンのスケジュールはご覧のとおり

2000年度の日産レーシングスクール in 十勝のスケジュールは右表のとおり。レーシングジョイクラスが3回、スーパージョイクラスとレースエントリークラスがそれぞれ1回の開催を予定している。ちなみに受講料金はジョイクラス10万円、スーパージョイクラス15万円、レースエントリークラスが37万円となっている。そのほかオプションなども用意されているので、詳しくはレーシングスクール事務局まで問い合わせせてほしい。

レーシングジョイクラス

第1回	6月24日(土)~25日(日)
第2回	8月19日(土)~20日(日)
第3回	9月23日(祝)~24日(日)

レーシングスーパージョイクラス

第1回	9月16日(土)~17日(日)
-----	-----------------

レースエントリークラス

第1回	8月25日(金)~27日(日)
-----	-----------------

申し込み方法

ジョイクラス
参加申込書に必要事項を明記の上、参加料全額とともに現金書留にて日産レーシングスクール事務局まで郵送を。なお、定員16名につき第1希望の受講日を変更する場合は必ず申込書の第2希望受講日欄まで記入すること

スーパージョイクラス/レースエントリークラス
参加申込書に必要事項を記入の上、予約金5万円とともに現金書留にて日産レーシングスクールまで郵送を。なお、参加料は書類送考を行う場合があるので、受講決定通知後に残金を現金書留で郵送

●問い合わせ先: 〒089-1573 北海道河西郡更別村弘和477
十勝スピードウェイ内日産レーシングスクール事務局
☎0155-52-3910 FAX0155-53-3366



プレスデーでは、3つのクラスを少しずつ体験できるプログラムが組まれた

鈴鹿クラブマンは 新たな試みを展開中

依然参加台数は寂しい状況となっているものの 試行錯誤を繰り返り広げ、少しずつ回復傾向へ?

鈴鹿クラブマンレースは、新たな方向性を模索中だ。以前にエントリー台数の激減をお伝えしたが、ただ現状を嘆くばかりでなく、第4戦から新たな試みをいくつか開始したのである。まずひとつは、エントリーに対してスポンサーのブースを設けたこと。今回は告知の期間が短かったのか、参加したブースは少なかつたものの注目度はまずまず。パワーツの展示だけでなく、競技車両も並べて目を引くよう配慮したブースもあった。

そして、もうひとつは大型テントの設置である。今回はこれがふたつ設けられ、ひとつ

は車検場として、もうひとつはフリーフィン

グ会場として使用された。あまり知られていないことだが、今の鈴鹿西コースでのレースは、最も「草」的要素が強く、こういった施設が常設されていない。これまではドライバーズフリーフィングなどコントロールタワー脇で車座になって行われていたほどだ。こういった配慮がムードや意識の向上にもきつとつながることだろう。

さて、気になるエントリー状況だが、第3戦からシビックレースがスタートしたこともあって、やや台数を取り戻すこととなった。ただ、予選落ちがあるのはそのシビックレースだけというの何とも寂しい。FJに至っては依然20数台という状況が続いている。

しかし第4戦を終えて、FJもシリーズの牽引者ともいへばドライバーがそろそろ明確になってきた。開幕戦からまた一度も表彰台を逃さず第4戦で優勝を飾った佐藤俊久と、第2戦から出場し2連勝を遂げている仲村昭宏のふたりがそれに当たる。48歳の佐藤に対し仲村は21歳と年齢には大きな開きがあるものの、レースに対する情熱と勝負強さはどちらも引けを取っておらず、今後も激しいバトルを演じてくれそうだ。

この他、さすがに4連勝を飾っているドライバーこそ存在しないものの、3勝を挙げて猛威をふるいまくっているのがNクラスの大兵頭信一とRSクラスの片寄勝政。両者とも現在のクラスには今年からの参戦ながら、他のクラスでは実績を持つドライバーだけに、このままの勢いでシリーズを駆け抜けていく公算はかなり大。

また、最激戦区のシビックレースに新たな



設備を整えるなど、主催者側もエントリーの減少というこの状況を打破しようと各方面で奮闘中だ



シビックレースのスタートがシリーズ繁栄のカギとなる?

るウイナーが誕生した。澤誠二郎や井入宏之らに向こうに回し、ポールトゥウィンを飾ったのが藤尾敦史。シリーズにフル参戦するのは今年が初めてというドライバーで、昨年の最終戦と今年の開幕戦でポールを奪いながら、結果に結びつけることができなかった章駄天がついに本領を発揮したといったところか。この快進撃をどこまで続けられるのか気になるところだ。

(はたまたまおゆき)

Close up!

シーズン序盤、このカテゴリーに注目!

今年から「本家」シビックレースに、EK4が出場できなくなったため、新設されたミラクルシビックレース。つい2年前まで一線を走っていただけに盛り上がり期待されたが、いざ蓋を開けてみれば台数は10台前後。マシンの質はまた高い戦力を持ち、「ガレージの奥に寝ているクルマは数十台あるはず」と関係者。写真を見てのとおり元の素性も明らかな程度のいいマシンが手に入りやすいので、入門にもオススメである。



各条件が整った入門に最適なクラスなのだが……

ADVANのラリー／ダートラ用タイヤ ついにフルラインナップが完成

ラリー／ダートラ用タイヤ「ADVAN A031」、「ADVAN A036」が新たにリリースされた。

A031は競技車両の高出力化や重量化に応え、雨上がり後のハードドライ路面での操縦性向上を目的としてコンパウンド、パターン、プロファイルなどすべての要素を見直し開発。採用されたコンパウンドはウエットグリップを向上させつつ、ブロック剛性を高めるという新たなコンセプトの下生まれ、性能のさらなる向上のため、プロファイルの幅広化などの最適化設計も施されている。高い操縦安定性を実現するとともに、耐摩耗性も向上させるという相反する要素を兼ね備えているのも大きな特徴。タイヤサイド部には耐久性を高める耐カットプロテクトリブを採用し、耐パンク性とサイド部のダンピング特性も両立させている。

対してA03

6はダートライアルでの超硬質路面や、国内ラリー競技における舗装路面、海外ラリーでのめまぐるしく変化する路面など、従来のラリータイヤや舗装路面用タイヤでは対応しきれない中間的路を走るために開発された。従来はブロックパターンによるエッジ効果によってグリップを確保していたが、A036はトレッドの面接触に

よってグリップを得ているのが特徴。これによって車両のパワーを確実に路面に伝えると共に、安定したハンドリング性能を実現している。プロファイルについてもA036ではラウンドショルダーを採用。ショルダー部全体でグリップを発生することによって、コーナリング時の操縦安定性も大幅に向上させた。

また、A031とA036の発売で、ADVANラリー／ダートラ用タイヤのフルラインナップが完成すること。これらを使い分けられることによって、あらゆる状況にも対応可能となった。サイズはA031が165/65R13、185/60R15の全5種、A036は185/60R15と205/65R15の2種類。価格はオープンだ。

●横浜ゴム広報部 ☎03-5400-453



中間的な路面コンディションに対応したA036

雨上がり後の路面で力を発揮するA031

アクレから新発売の ウィッツ用パッド

5月1日からアクレブランドの発売元となったウィーンズ。そして、早速ウィッツ専用のレーシングパッド「アクレ・ウィッツNゼロ」がリリースされることとなった。

「アクレ」「アクレNA」「アクレレーシング」といった一連のアクレシリーズはなじみ深い「アクレ・ウィッツNゼロ」は従来のシリーズで培われた技術を継承しつつ、レーシングユースに耐える商品として新登場。今年からスタートしたウィッツのナンバー付車両によるワンメイクレースにターゲットを絞り、ローターの適正温度は100℃〜700℃と、低音時から効きのよさを重視している。また、ウィッツのコントロール性のよさも生かしたスプリントレース専用のブレーキパッドに仕上がっているのも大きな特徴だ。確実な制動力はスプリントレースのみならずストリートでも力を発揮するので、レースに参加しているウィッツユーザーも、ストリート派のウィッツユーザーも満足できるパッドといえるだろう。

材質はノンアスベスト(セミメタルタイプ)で、価格はフロントのみで2万2000円。商品に関する問い合わせは左記まで。

●ウィーンズ ☎042-556-5100



ナンバー付き車両での使用が大前提のため、幅広い性能特性を備える

売りたい買いたい BUY&SALE

個人売買における全額トラブルは、編集部では責任を負いかねますのでご了承ください

●売りたい

- R&D FV/95
FJ 石井飯金メンテ 筑波シリーズ上位入賞車 価格140万円
- 金子隼一 〒272-0831 千葉県市川市稲越町487-3 ☎047-371-5984 or 090-8682-2436
- R&D FV/94
FJ エノモトチューン 足廻り調整済 美車 即リース可 レインT&W付き 価格80万円必成
- 平野アツシ 〒321-0912 栃木県宇都宮市石井町2882 ハイツ高橋A208 ☎070-6552-4315
- トヨタ・スターレット(EP82)
富士チャンピオン仕様/No99/ブルー 即リース可価格40万円必成
- 野寄征一 〒430-0812 静岡県浜松市本郷町60-1 ☎053-463-8784 (19:22時)
- トヨタ・スターレット(EP82)
富士チャンピオン仕様/白・ライトグリーン 美車 即リース可 スペアT&W&P付き 価格25万円 詳細は☎にて必成
- 山形智隆 〒340-0051 埼玉県草加市長栄町844-3 ☎090-8464-2819
- トヨタMR2(SW20)
富士チャンピオン仕様/No3 EGなし 部品取り車として 価格20万円 詳細は☎にて必成
- 田中朗之 〒331-0046 埼玉県大宮市宮前町2115 ☎090-3503-4482

※当コーナーでは4輪競技用車両およびパーツの売買のために誌面を開放しています。掲載希望者はマシンの名、参加カテゴリ、セールスポイントなど詳細と連絡先を明記の上、ハガキかFAXで左記まで、写真の掲載も可能です。なお、連絡先など内容に不備のある場合は掲載を見合わせる場合があるので、注意してください。

〒154-8575 東京都世田谷区三宿2-15-14-1F R'on編集部「チャレクラBYU&SALE」係
FAX03-5433-8749

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

- 茨城/5月20日(土)/10:00/筑波サーキット/エーシーサーキット/☎03-3901-0158
- 兵庫/6月4日(日)/17:00/セントラルサーキット/ツアードフォロ/☎06-6761-0248
- 茨城/6月10日(土)/11:00/筑波サーキット/JRSSC/☎03-3584-0035

●Bライセンス講習会

- 東京/5月23日(火)/19:00/国分寺地域センター/シーメイク/☎0425-71-2436
- 東京/5月24日(水)/19:00/町田市民ホール/シーメイク/☎0425-71-2436
- 東京/5月25日(木)/19:30/北とびあ/チームマグナスオートクラブ/☎03-3611-6687
- 東京/5月27日(土)/19:00/練馬文化センター/チームクレーレーシング/☎03-3766-3312
- 茨城/5月28日(日)/14:30/水戸市民会館/チームマグナスオートクラブ/☎03-3611-6687
- 埼玉/5月28日(日)/13:30/上尾市福祉会館/チームクレーレーシング/☎03-3766-3312
- 埼玉/5月28日(日)/19:00/ミュージアム/所沢市民文化センター/チームクレーレーシング/☎03-3766-3312
- 東京/5月28日(日)/10:00/オートライフルクラブ事務局/オートライフルクラブ/☎03-3705-3070
- 東京/5月28日(日)/13:30/江戸川総合市民ホール/フ・P・R/☎03-3671-7077
- 群馬/5月28日(日)/13:30/館林文化会館/フ・P・R/☎03-3671-7077
- 神奈川/6月3日(土)/14:00/川崎教育文化会館/チームマグナスオートクラブ/☎03-3611-6687
- 神奈川/6月4日(日)/14:00/神奈川トヨタ中店(トヨタカレリア)/神奈川トヨタ中店(トヨタカレリア)/☎045-62

●走行会ほかイベント

- 第10回FALKEN WITH ME 走行会/5月25日(木)/筑波サーキット/参加車両・オープンカーは要ロールバー、3点以上のシートベルト着用/参加料:30分×2、1万8000円/MAX:エキスパートクラス30人、ビギナークラス30人
- 「WITH ME 走行会事務局 担当:森澤/☎03-3813-2856(月)金、14:00」 or ホームページ <http://www.withme-racing.com>
- 「C・WEST チャレンジカップ第3戦」/5月28日(土)/セントラルサーキット/内容:排気量別にクラス分けされた走行会と模擬レース、ビギナークラスあり/30分×2十模擬レース2万2000円、ビギナークラス8500円
- 「T・WEEKDAY POWERS」ビギナークラス/5月29日(月)/T・サーキット英田/内容:フリー走行30分×3回/参加料:1万9000円/MAX:40台
- T・サーキット英田/☎08687-4133
- 「プロクルーズジムカーナ走行会 Rd.6」/6月3日(土)/茨城中央サーキット/参加料:9000円/締め切り:5月27日/MAX:40台/※パイロンを設置したコースでの練習走行可(料金別)
- 「2000チャレンジスピリットカップジムカーナ Rd.4」/6月4日(日)/茨城中央サーキット/格式:準国内&クロスド/参加料:1万2500円/※マーチ、ウィッツの参加車両レンタル、学生割引あり
- 「プロクルーズサーキットクロス2000 Rd.3」/6月6日(火)/筑波サーキット/参加料:1万9000円/締め切り:5月30日/MAX:60台
- PRO-CREWS CIRCUIT CROSS 2000事務局/☎0493-62-1485
- 「2000SUGO4時間思いっきり走行会」/6月7日(水)/13:00/スポーツランド菅生/参加料:1台2万5000円

●WANTED!

- スタッフ、チーム員募集
「IEDスポーツでは、レース、走行会、ジムカーナ、ダートトライアルなどイベント主催、運営の手伝いや各イベントに参加しようとしている初心者、女性のチーム員も募集中。ライバルより早く表彰台に立ちたい、よい成績を残したいという方にトライビングの基礎から車両製作、メンテナンスまでアドバイスします。チームではチーム員限定割引販売や実力派講師を迎えての練習会なども行っている。興味のある方は左記まで☎を」
IEDスポーツ/☎042-799-4238

●レーシングスクール生募集

- 「FORK RACINGでは、レーシングスクール生を募集中。即参加希望の人にはテスト走行を実施。基準タイムをクリアすれば、レース出場が許可される。また、現役ドライバーがマンツーマンで教育するので、レース未経験でも普通免許を持ってればOK。希望者は官製ハガキまたはFAXに住所、氏名、年齢、職業を明記の上、左記まで資料請求すること」
FORK RACING 〒229-0012 相模原市西大沼3-5-14 ☎&FAX 042-748-6697

●ドライバー募集

- 「ドライバーリングでは将来、レーシングドライバーになりたいという人を募集している。18才以上のクラスと35才以上の2クラスがある。個人のレベルに合わせたカリキュラムを作成するため年令的、テクニック的に幅広く対応している。これから免許取得予定の人もOK。なお、6月上旬に体験試乗会を予定している。興味のある人は左記まで連絡を」
ドライバーリング事務局 担当:宮地/☎048-642-4664
※掲載希望者は郵送でFAXにてR'on編集部「チャレクラ・インフォメーション」係まで

ACK SPRING RALLY

“速さ”でつかんだ勝利

波紋を呼ぶこととなった奴田原の車両火災。裁定の結果西尾の勝利に



突発的アクシデントの末 下された裁定

事の発端はSS5のスタート地点でのアクシデントだった。各車のスタートも順調に進み、Cクラスのマシンも残りわずかとなったとき、待機中の最終号車、奴田原文雄ランサーのエンジンルームから突然煙が吹きだして出火。直ちに消火器を使って事なきを得たものの、奴田原は所定のスタート時間に間に合わず、現場のオフィシャルの指示によって6分遅れでスタートを切った。遅れて我々の前に姿を見せた奴田原のランサーを見て、誰もが「奴田原は大きな減点を背負い込んでしまったな」という感想を持ったものだった。

こうした奴田原のアクシデントをよそに、オートポリスを使った序盤のステージでは西尾雄次郎が圧倒的な力を見せて全7SSでベストタイムをたたき出し、2番手の松本誠に14秒差をつける順調な滑り出しを見せていた。この序盤のサーキットステージを終えて、ラリーは3ステージからなる林道が舞台の「ラリー区間」を迎えることとなる。



勝田は前戦MCAに続き今回も2位と好調。果たしてこれが今季の飛躍の足がかりとなるか

BCLAS S

トラブルを克服し、蒲池がうれしい全日本戦初優勝

鎌田豊、廣川慎一の2強がラリー区間に入って相次いでリタイアし、最終的に蒲池光久、小田切真、中尾晃ら3人のバトルとなったBクラス。この中から第2ステージの大量減点で小田切が抜け出し、第3ステージから蒲池vs中尾のトップ争いが展開された。とはいえ、そのトップ争いは序盤で2位との差を41秒に広げた蒲池が独走態勢を築くか見えた。しかし、極悪路にマシンが耐えかねて途中でエンジンストップを喫するなど散々な目に。結局、蒲池は最終のハイアベ区間を2秒差で辛うじて逃げ切り、全日本戦初優勝を飾った。



せっかくの初優勝も、正式結果の発表は遅れに遅れて……

ACK SPRING RALLY

ACKのバッドで、これまであまり目にしたことがない珍しいパターン
のタイヤを発見した。それが4月
20日に登場となったアドバンA036
(写真右)で、硬質ダートをターゲット
に絞って開発されたという。全日
本ラリーではACKともども出番が少
なそうだが、WRCやダートドライ
アルでその性能を十分に発揮できそう。
サイズは205/65R15と185/60R15の
2サイズのみとなっている。

トレッド面を最大発生かす設計となった

ラリー区間には「ハイアベ」と呼ばれる高い指示速度の区間が8カ所(2カ所キャンセルされたため最終的には6カ所)あり、この区間をいかに最小の減点でくぐり抜けるかがひとつの勝負どころとなる。ここで圧倒的な力を見せたのが奴田原だった。第2戦でその実力を発揮した名手小田切順之のナビゲーションによって、何とすべてのハイアベ区間で最小の減点をマークする。サーキットステージでベストタイムを連発した西尾は途中オーバーヒートに悩んで大きな減点を受けた個所もあったが、それでもラリー区間を3番手でゴール。この減点とサーキットステージの所要タイムを相談し、奴田原がどんなに追い上げて計算上では西尾がトップに立つことになる(ただし、SS5での奴田原のスタート遅延に減点がかけられればなのだが)。

しかし、ゴール後の表彰式予定時間である午前9時を過ぎても何の公式発表もされず、主催者は奴田原/小田切クルーや西尾、そして綾部美津雄ら呼んで協議を行ったようだが、結局は暫定結果が発表されたのは12時10分。この暫定結果には例のSS5におけるスタート遅延のペナルティーは一切加えられずに奴田原が1位、西尾が2位となっていた。

この暫定結果に対し、主催者に西尾から抗議が出されることになる。第4戦の特別規則第22条の3には「自車のスタート時刻1分前までに前スタート車の後方につけない車両はスタートすることはできない」とある。この条

項を鑑みての抗議の提出だった。暫定結果に対する西尾の抗議が一部認められ、奴田原に対して正規の時間にスタートし、実際にフィニッシュした所要タイム(ストップしていた6分、つまり360秒を加算したもの)の反映されたものが4時間後に正式結果として発表された。これで西尾が1位となり、以下は繰り上げ。そして奴田原は最下位の9位となって一件落ち着いた。

ACLAS S

サーキットステージのタイムで鳥田が逃げ切りに成功!

SS2で栗津原豊がリタイアし、平塚忠博もラリー区間の序盤でリタイアするなど、Aクラスは今回も波乱含みの展開。こうして第4戦は事実上、サーキットステージをトップで上がった鳥田雅道と小野寺清之のストーリーア同士による戦いとなった。このところ粘り強さを発揮している鳥田に対し、小野寺も不調だったリヤデフをリタイアした平塚車から移植するなど、必勝態勢でラリー区間に臨むことに。そして、こうした効果もあってラリー区間では鳥田を上回る成績を残すものの、どうしてもSSでのタイム差を縮めるにはいたらず、6秒差で鳥田が2戦連続の優勝を果たすこととなった。



後半の自滅パターンを克服し鳥田が連続優勝。DCCS勢にとっては驚異?

RESULT/C Class

順位No.	ドライバー	ナビゲーター	車名	CP減点	SS減点	総減点
1	27 西尾 次郎	山口 繁子	フルケンインプレッサ・S8	86	833	919
2	22 藤田 勲彦	北田 雄	名古屋スバルDLラックインプレッサ	70	853	923
3	25 石田 正史	秋田 善吉	DMSマルシェランサー	63	863	926
4	26 綾部美津雄	市野 雄	スバルインプレッサ	69	848	917
5	23 柳沢 宏至	美津雄 正	クスコスバルインプレッサ	84	862	946
6	16 田中 伸幸	佐藤 茂樹	キャロッセヴィツランサー	142	870	1012
7	14 榎永 修	船越 英	エナペテルDLハートランサー	142	889	1031
8	15 藤田 信	前田 亮平	SRSランサー	227	922	1149
9	28 坂田厚文雄	小田切順之	ADVAN・PIAAランサー	45	1219	1264
10	17 吉谷 久博	内藤 逸幸	RS☆Rランサー		リタイア	
11	18 松本 誠	高田 一匡	三菱ランサー		リタイア	
12	19 香野 正之	田口 雅生	CMSC三菱ランサー		リタイア	
13	20 藤口 真	新井 正和	スバルインプレッサ		リタイア	
14	21 増村 淳	増村 幸則	ALEXランサー-EVOM		リタイア	
15	22 大嶋 治夫	星野 元	クスコスバルインプレッサ		リタイア	
16	13 鎌田 豊	島津 雅彦	CMSCフルケンKSランサー		リタイア	

RESULT/B Class

順位No.	ドライバー	ナビゲーター	車名	CP減点	SS減点	総減点
1	8 蒲池 光久	岡 康信	富士テクノフコースアドバンCC	365	990	1355
2	7 中尾 晃	安達 広道	スクーデリアスポーツミラージュ	332	1025	1357
3	10 小田切 真	成沢 宏樹	ソウルアエQARP・アドバン・ミラージュ	506	982	1488
4	9 廣川 慎一	森下 志朗	KYSwDLミラージュ		リタイア	
5	11 鎌田 豊	松尾 博成	CMSCフルケンKSミラージュ		リタイア	

RESULT/A Class

順位No.	ドライバー	ナビゲーター	車名	CP減点	SS減点	総減点
1	2 高田 雅道	山本 剛	BOOBOW・DL・ストーリーア	246	925	1171
2	4 小野寺清之	栗田 正彦	ダイハツストーリーアX4	233	944	1177
3	1 江上 賢治	藤井 智幸	J&S・BS・SAFアルト	758	1036	1794
4	3 平塚 忠博	鈴木 祐	ダイハツストーリーアX4		リタイア	
5	5 栗津原 豊	高橋 昭彦	スズキスポーツアドバンアルト		リタイア	

JRC RALLY REPORT

西尾はサーキットステージで奴田原はハイアベ区間でと
お互いが得意とするフィールドで
持てる力を存分に発揮した第4戦
しかしながら、奴田原の車両から
火が出るアクシデントによって
事態は思わぬ方向へ進むことに
主催者側も最善を尽くしたが
正式結果の発表は遅れに遅れる
好勝負が展開されていただけに
残念な結果となってしまった

Text & Photos/Shoji Mita

●全日本ラリー選手権4輪駆動部門第4戦
●4月22~23日●開催地:大分●主催:ACK



アクシデントにもくさらず、ドライバーとして持てる力を出し切った奴田原。この走りがきつと次戦につながるはずだ

再度断っておきたいが、奴田原はオフィシャルの判断でスタートを切った。もしも特別規則に沿って主催者の裁定が速やかに施行されていたら奴田原のラリー区間での躍進はなかったのかもしれない。上位入賞、あるいは優勝の可能性が少しでもあるならばドライバーはそのチャンスを絶対に逃さないものだ。そういう意味ではペナルティーのないことを信じてスタートしたラリー区間の奴田

原の走りも称賛に値するだろう。西尾も奴田原も勝負をかけて必死で走ったわけである。もちろん、オーガナイザーはよかれと思っ

て最善を尽くしたと思う。だが、その途中経過を知る由もない(途中経過の報告もない)多くの選手やわれわれプレスにとって、いたずらに、むなしく時間だけが過ぎていく。まるであのTRCAの悪夢のようだったが、もっと早い決定の方法はなかったのだろうか。

JAF全日本ダートトライアル選手権第1戦 ラスカルスプリングトライアル in 三井

4月16日/三井三池オートスポーツランド/天候：晴れ/路面：ドライ
主催：RASCAL
Text & Photos/Shoji Mita

開幕戦の舞台は今季から路面コンディションを一変させた三井三池
幕開けにふさわしい好天となるが、この変化に全日本の猛者たちも
多に苦悩。そんな中強さを見せたのはやはりベテラン勢だった

RASCAL SPRING TRIAL in MITSUI

田嶋、大井両雄不在のDクラスで堀内が勝利! /D Class

RESULT/D Class

出走10台	1ヒート	2ヒート
1 05 堀内 幸一 RS赤黒バルボリンDL-FTO	1'31'07	1'31'33
2 04 石田 雅之 カストロールC-ONEカローラ	1'33'36	1'34'43
3 03 河内 洋 BSオベロンCMSCランサー	1'33'45	1'34'14
4 165 高杉 卓志 プロマテックKYBDLランサー	1'35'21	1'33'69
5 06 和田 俊昭 FK KYBSP マスターランサー	1'33'93	1'36'19
6 104 栗本 利也 FK和光プロテックミラージュ	1'37'95	1'34'07
7 160 平賀 祐治 立山レーシングyou競ランサー	1'34'71	1'35'07
8 161 長谷井秀樹 アドバン8001ランサー	1'35'15	1'35'34
9 163 島田 純彦 フリッドBSTダバワランサー	1'35'02	1'35'32
10 162 小寺ひとみ SPヤマダBSフリッドランサー	1'36'52	1'37'75



好機に堀内が全力を出し、率先の良い1勝

実力伯仲のC3クラス。梶岡が王者炭山を下す/C3 Class

RESULT/C3 Class

出走21台	1ヒート	2ヒート
1 015 梶岡 信 DLチームDPLインプレッサ	1'30'63	1'31'51
2 155 田嶋 亮典 シルバーストーンタイサンサー	1'30'67	1'32'01
3 011 炭山 義昭 TSSポテンザジールランサー	1'31'73	1'32'21
4 154 国政 久郎 日赤三菱トキコインプレッサ	1'31'92	1'32'13
5 016 渡辺 真 FKオベロンシムスイインプレッサ	1'32'07	1'33'47
6 012 宮田川 隆幸 トラストポテンザインプレッサ	1'32'08	1'32'73
7 150 今井 政昭 ファルケンインプレッサ	1'33'40	1'32'52
8 148 秋岡 忠之 関ヶ原三菱ランサーARC	1'32'63	1'33'54
9 153 越江 真徳 DLワコーズHSハートランサー	1'32'63	1'32'63
10 142 丹沢 政彦 Tフォースまるこランサー	1'32'79	1'34'39



梶岡が強豪炭山や田嶋を相手に実力を発揮

地元の利を生かし、諫山が幸先の良いスタート/C2 Class

RESULT/C2 Class

出走12台	1ヒート	2ヒート
1 025 諫山 寛幸 MAOアドバンハートBランサー	1'33'79	1'31'79
2 131 寺 利之 CMSCワコーズFKランサー	1'35'24	1'32'11
3 133 入澤 勇 シークレット白入道FKミラージュ	1'34'53	1'33'19
4 023 奈良井 伸一 BS・KYB・HARTランサー	1'34'02	1'33'67
5 026 松崎 宏晃 FKハートエナペインインプレッサ	1'35'41	1'33'69
6 024 寺沢 伸二 トラストハットルミラージュ	1'35'74	1'34'18
7 129 岩崎 つもる BSKYB CMSCランサー	1'34'52	1'34'73
8 132 江川 博 DLGABアルテックミラージュ	1'35'20	1'34'58
9 135 角賀 昭久 Aonダンロップランサー	1'35'72	1'34'67
10 134 田中 伸彦 ファルケン・FGKCBランサー	1'35'30	1'35'24



「三井三池はまかせろ」と諫山の圧勝劇

レース巧者の粟津原が貫録を見せ、まずは先勝/C1 Class

RESULT/C1 Class

出走18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	1'34'20	1'34'01
2 033 小清水 昭一郎 ハートDLレパソナルアルト	1'36'98	1'34'42
3 034 伊豆田 賢典 ファルケンエナペタル小山アルト	1'35'08	1'34'67
4 119 伊豆田 清三 FKフリッドBP小山アルト	1'37'64	1'35'34
5 035 浦上 智明 BPアドバン和合アルト	1'39'07	1'35'03
6 036 大城 智行 FALKENエナペタルアルトN	1'39'03	1'35'04
7 116 松下 静己 RESCON.SPMALTO	1'37'64	1'36'54
8 121 村瀬 秋夫 DLエナペタルワコーズ・アルト	1'39'38	1'37'57
9 120 栗野 幹夫 ポテンザTSSセルボ	1'39'41	1'37'04
10 111 山口 和正 ファルケンKYBアルト	1'40'00	1'37'94



粟津原は第1ヒートからトップを譲らず!

藤原と川島の虚を突き、松原が待望の1勝/A3 Class

RESULT/A3 Class

出走17台	1ヒート	2ヒート
1 055 松原 実 FKプロテック和光ミラージュ	1'40'51	1'35'09
2 63 山尾 美史 FK・MAXレグノスミラージュ	1'38'63	1'38'27
3 051 藤原 謙一 FKCMSCB365ミラージュ	1'39'19	1'36'60
4 054 藤原 謙孝 ADVANワコーズミラージュ	1'40'93	1'37'77
5 66 川島 勝巳 BS・KYB・ミラージュ	1'38'04	1'39'21
6 052 川島 秀樹 DLワコーズスポーツAPミラージュ	1'38'07	1'38'07
7 056 小池 正巳 FK・FINA・トンボジェミニ	1'40'02	1'38'24
8 59 坂田 豊 のびらスポーツミラージュ	1'39'08	1'38'29
9 65 岡村 伸彦 J&SファルケンSPMランサー	1'39'67	1'38'46
10 56 車 辰二 エディットスバルコアジップミラージュ	1'40'07	1'38'63



1本目は振るわずも、2本目で見事逆転

ディフェンディングチャンプ石井が貫録勝ち/A2 Class

RESULT/A2 Class

出走28台	1ヒート	2ヒート
1 061 石井 淳 ALEXポテンザヤマトシビック	1'42'63	1'38'56
2 063 新山 康夫 BSオベロンレインズシビック	1'41'37	1'38'97
3 49 刀根 義晴 ファルケンMJスポーツシビック	1'42'63	1'39'05
4 062 松田 周一 ファルケンシビック	1'42'41	1'39'40
5 52 村松 浩義 スプリントDLスコンシビック	1'44'95	1'39'74
6 46 石崎 正一 J&SKYBアドバンシビック	1'44'76	1'39'80
7 50 久山 真之 インターゲットBSシビック	1'44'30	1'39'85
8 40 寺村 宏隆 RSマサダダンロップシビックR	1'55'70	1'40'15
9 41 太田 延昭 BSアーヴェンツミラージュ	1'44'08	1'40'36
10 51 小山 健一 ADVANコンパシシビックR	1'46'79	1'40'55



チャンプの余裕が2本目の逆転を生んだ

A4 Class

昨年のチャンプ北村が 好調のうちに初戦を制す



路面状況が刻々と変化する中、第1ヒートから全力を出し切った北村が初戦を制した



タイヤのミスチョイスに泣き宝田は2位に

2000年も開幕戦の舞台となった三井三池。従来の石炭掘り跡の黒い路面に砂を入れる改修を受け、ブラックマークができるほどの硬質なダートコースに変貌した。

好転した路面コンディションからA4クラスは第1ヒートから好タイムが連発。北村和浩がまずトップに立ち、2番手にはコンマ08秒差で宇田芳浩がつける。宇田は第2ヒートに備えてお気に入りのタイヤを温存する作戦に出たが、第2ヒートの路面状況はその期

RESULT/A4 Class

出走37台	1ヒート	2ヒート
1 041 北村 和浩 ファルケンDMSインプレッサ	1'30'25	1'30'94
2 042 宝田 芳浩 オクヤマCMSCランサー	1'30'33	1'31'66
3 103 三村 光博 FKCMSCプロテックランサー	1'31'38	1'31'75
4 99 吉村 繁 シュースポーツCMSCランサー	1'31'99	1'33'52
5 044 荒井 信介 CMSCキャロッセランサー	1'32'10	1'33'04
6 046 山下 公男 青森スバルSTIインプレッサ	1'32'57	1'33'60
7 101 赤羽 政幸 CMSCFKマリヤランサー	1'32'69	1'32'81
8 045 原代 博美 スワウラーリボテンザランサー	1'32'95	1'33'69
9 98 柳田 正文 CMSCファルケンランサー	1'35'07	1'33'14
10 043 藤原 謙孝 ダンロップSTIインプレッサ	1'36'37	1'33'25

待に添えてくれなかった。結局、第1ヒートのタイムで決着がつき、北村が率先の良い1勝を挙げ、宇田はそのま

A1 Class

ストーリーアVSアルト構図、まずは藤澤が1勝



藤澤は全日本A1クラスでは待望の初優勝

A1クラスの雄、原重司がアルトからストーリーアにマシンをチェンジするなど、今シーズンのKカー勢は苦戦を強いられそうを察した。

第1ヒートでは、原が同級別のアルトを2秒近くも引き離すタイムをたたき出し、Kカー苦戦説が早くも現実のものとなった。しかし、表面の浮き砂利が取り払われ状況の好転した第2ヒートでは、自己タイムを3秒近く更新したアルトの藤澤直也が原のタイムを逆転してトップに浮上。その後出走し

RESULT/A1 Class

出走18台	1ヒート	2ヒート
1 075 藤澤 直也 ADVANコンパシアルトR	1'40'31	1'37'26
2 072 原 重司 FKプロテックAPストーリーア	1'37'72	1'37'65
3 071 岡 謙郎 スズキスポーツポテンザアルト	1'39'70	1'37'82
4 20 神尾 明 FKエナペタルストーリーア	1'40'91	1'38'90
5 073 志賀 彰 ダイハツAIストーリーア	1'39'81	1'39'28
6 19 青山 宏 BOOBOWストーリーア	1'40'14	1'39'64
7 23 伊藤 益弘 BOOBOW・DL・ストーリーア	1'41'30	1'39'93
8 24 川口つぐみ ファルケンエナペタル小山アルト	1'40'56	1'40'05
9 22 西田 智一 DL・BOOBOWストーリーア	1'43'79	1'40'57
10 17 首藤 美明 アルテックGOスノコDLアルト	1'42'37	1'40'74

た岡、原とともに藤澤のタイムを上まわ

PICK UP EVENT GUIDE

TIサーキット英田

スーパー耐久シリーズ2000第4戦/全日本F3選手権シリーズ第5戦



TIスーパー耐久&F3レース



6.10 予選 SAT **11** 決勝 SUN

- ゲートオープン 6:00予定
- 決勝スタート 11:00予定(F3) 13:00予定(スーパー耐久)

TICKET

入場料金	※中学生以下は入場無料
前売り券	大人/ ¥ 4,200 (2日間有効)
前売ペアチケット	大人/ ¥ 7,500 (2日間有効)
ミニアルビトロラング(1日洗車50名)	¥20,000 (2日間有効)
パドックバス	¥ 6,000 (2日間有効)
	¥ 5,000 (決勝日のみ)
	¥ 2,000 (予選日のみ)
ピットウォークバス	¥ 2,000 (決勝日のみ)
決勝当日 大人/ ¥5,000 予選日 大人/ ¥2,500	

駐車料金

決勝日	4輪/ ¥1,000 2輪/ ¥500
予選日	4輪/ ¥ 500 2輪/ 無料

アトラクション

RS★R ドリフトアトラクション

●デモンストレーター
藤戸 学選手・飯田 章選手(参加選手は予定)

OKAケンのDJショー ●Kiss-PM KOBEサウンドクルー

前売券発売所

チケットぴあ、ローソンチケット、ポプラ、サークルK、ファミリーマート、モンテカルロ、イエローハット各店(岡山・姫路地区)、他県下有名プレイガイド、カー用品店等

お問い合わせ

TEL 08687-4-3434 TIサーキット英田 チケットセンター

筑波サーキット

2000筑波チャレンジカップレース第2戦

7.1 予選 SAT **2** 決勝 SUN

- ゲートオープン 8:00予定

TICKET

入場料金	※中学生以下は入場無料
予選日	大人/ ¥ 1,000
決勝日	大人/ ¥ 3,000
パドックバス	¥ 2,000 (入場料別)

駐車料金

両日共 4輪/ ¥1,000

お問い合わせ

TEL 03-3409-2365 株式会社日本モーターレーシングセンター 受付時間 9:30-17:30(土、日、祝を除く)





●Formula Dream (第4戦)

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes drivers like 松浦 孝亮, 藤川 佳彦, etc.

第3戦に続き、翌日曜日に開催されることとなったフォーミュラ・ドリーム第4戦。ここでも強さを見せたのが松浦孝亮だった。



松浦の今回の勝利で、FDは柳田との一騎打ちの様相となってきた

富士チャンピオンレース・シリーズ第2戦

4月15〜16日富士スピードウェイ西ウェット主催:SCCN、富士スピードウェイ

●LEVIN/TRENO (AE101)

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes drivers like 横川 佳彦, 山本 秀一, etc.

●LEVIN/TRENO (AE92)

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes drivers like 小野田 健, 山本 秀一, etc.

●FRESHMAN TROPHY、DEMI, EP91

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes drivers like 石井 貴行, 村田 達哉, etc.

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes drivers like 小笠 哲律, 中野 智, etc.

●NA1600

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes drivers like 鈴木 理和也, 福井 耕, etc.

●STARLET (EP82)

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes drivers like 中根 浩二, 佐藤 和弘, etc.

●LEVIN/TRENO (AE111)

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes drivers like 高橋 聡, 土橋 基雄, etc.

●SILVIA, MR2

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes drivers like 松本 文彦, 渡田 薫, etc.

●FJ1600 (富士第3戦)

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes drivers like 横田 英吉, 佐藤 行, etc.

●SAURUS Jr

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes drivers like 阿部 光徳, 松代 林二, etc.

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes drivers like 伊藤 博, 藤田 充博, etc.

●EUNOS ROADSTER

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes drivers like 池田 寛久, 朝倉 潤, etc.

ゴールドカップレース第2戦

4月23日オートポリス横れドライブ主催:MCO

●FJ1600 (オートポリス第2戦)

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes drivers like 宮本 健一, 吉賀 成, etc.

●N1-1600

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes drivers like 永友 康孝, 川口 保, etc.

●F4

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes drivers like 菅 一典, 藤田 30, etc.

エビス フォーミュラフェスタ2000 R1

4月23日エビスサーキット横れドライブ主催:ESC

●FJ1600

Table with 4 columns: Rank, Driver, Team, Time. Includes drivers like 菅川 康, 横川 佳彦, etc.

DOMESTIC RACE

筑波チャレンジャークップレース第1戦

4月9日/筑波サーキット晴れドライ(主催:VICIC)
Text/Naoyuki hata Photos/Shinpei Suzuki

●FJ1600 (筑波第3戦)

・11周→22.495km 予選出走32台・決勝出走30台・完走22台 予選順位/タイム

1	阿部 伸次	ウインズFINA SK-04	10:58:454	2:05:58:487
2	横田 英宣	sp・テクニカSK06関口ED	11:03:915	3:05:58:510
3	関口 祐介	ウインズFINAアイダRSK	11:02:037	1:05:58:459
4	渡辺 泰成	ZAPSPEED96伊田ED	11:04:999	9:05:58:772
5	中村 光徳	アイネアスRT SK04	11:07:788	7:05:58:704
6	池田 広次	オートルック SK91改	11:08:355	8:05:58:764
7	田村ゆきひこ	ウインズFINA	11:08:995	14:05:58:921
8	松岡 健	ウインズFINA関東基礎工業	11:08:967	17:05:58:104
9	長谷川聖一	ウインズFINASK06	11:09:682	12:05:58:865
10	渡藤健太郎	ウインズFINA86	11:10:542	11:05:58:861

・優勝スピード:122.800km/h
・最速ラップ:阿部 伸次 0:58:938 124.911km/h 8周目

開幕2連勝を飾っている山崎信介がリタイアする波瀾のあったシリーズ第3戦、予選4番手からスタートし、ポジションを保ったまま飛び込んだ2周目の1コーナーでスピンし、さらに挽回の最中にもクラッシュを喫してしまったのだ。強力なライバルの脱落を尻目にトップを快走したのは2番手スタートの阿部伸次。チームメイトの関口祐介、そして6周目からは横田英宣の執拗なまでのチャージにも最後まで屈せず、逃げ切って初優勝を飾った。「途中ミラーも気になったけれど、それなりに落ちついていました。このまま勝ち続けていきたいですね」と阿部。なお、関口は今年2度目のポールをまたも生かせず3位でもややガッカリの様子だった。



激戦の筑波で初優勝の阿部はウインズのフルサポートドライバー

●FORMULA TOYOTA (ESSO-FORMULA TOYOTA第2戦)

・25周→51.125km 予選出走36台・決勝出走30台・完走27台 予選順位/タイム

1	後藤 聡	UGOルポッセ・スパ東陽FT	22:50:457	8-1:05:42:236
2	伊藤 健二	コクピット録林・FT20	23:07:511	A-1:05:42:264
3	伊藤 隆広	エモン新東京サーキットルポッセ	23:07:710	B-3:05:43:584
4	伊藤 基弘	FINA WINDS FT	23:10:600	B-2:05:44:582
5	小暮 卓史	ZAP SPEED FT	23:14:638	A-3:05:44:550
6	井上 智	SDGEN FT	23:18:605	A-2:05:44:342
7	大平 春祐	コクピット録林HAMON・FT	23:20:078	A-4:05:44:540
8	伊藤 實隆	ティップR080 FT20	23:21:961	B-5:05:44:703
9	小早川俊徳	DeoDeo広島トヨタFT20	23:22:805	B-6:05:44:825
10	吉森 雄一	DeoDeo広島トヨタFT20	23:22:908	A-7:05:44:715

・優勝スピード:133.719km/h
・最速ラップ:後藤 聡 0:54:398 135.336km/h 8周目

予選ではふたりのドライバーがレコードタイムを更新した。2組に分けられ、最初のグループでトップは伊藤健二。逃げ切りを願うも、次のグループで後藤聡が逆転に成功し、ポールを奪うこととなる。そんな後藤の快走は決勝にもつづいた。スタートと同時に飛び出し早々と独走態勢に。そして、最後まで誰の追従を受けることなく今年まず1勝目を挙げた。さらに2番手の座は奇しくも健二、隆広、基弘といった「3人の伊藤」の間で競われた。だが、この戦いは最もキャリアに長ける健二が逃げ切って2位を得ている。5番手争いも激しく、井上智が小暮卓史を封じ込めるかに見えたが、ラスト5周でポジションチェンジ。小暮が5位でフィニッシュ。



「ただ勝つだけでなく最速ラップも狙った」という後藤は完全勝利

●P-FR/SP2

・15周→30.675km 予選出走14台・決勝出走14台・完走13台 予選順位/タイム

1	1-1 中村 貴史	ビーンズインダストリアルアルテツツア	16:57:486	1-1:06:11:13
2	2-1 谷古宇洋輔	スバル足立プラットフォーム	16:58:040	2-1:06:1:20
3	1-2 平塚由紀人	クレーバー・アドバン・BPシムルピア	17:10:100	1-3:07:666
4	1-3 森馬 利幸	三改ワコーズコスモシムルピア	17:15:255	1-7:09:115
5	1-4 徳田 昭	クレーバー・アドバン・シムルピア	17:18:772	1-4:08:148
6	1-5 伊藤 真吾	ガレージカゴタニ山口南科S13	17:17:464	1-5:08:255
7	1-6 三浦 浩	三改ワコーズコスモS14	17:30:015	1-2:08:355
8	1-7 小山 一徳	I-K八幡・クニ工業レジン	17:41:329	1-9:09:479
9	1-8 水書 健司	浅野RSカラーレジン	17:43:813	1-8:09:436
10	1-9 手塚 広	キャラセコシムルピア	17:51:200	1-10:09:508

・クラス1=P-FR, クラス2=SP2
・優勝スピード:108.530km/h
・最速ラップ:谷古宇洋輔 1:08:024 150.170km/h 4周目

今回はSP-1のシビック勢が出走せず、P-FR勢とSP-2のインプレッサの対決が焦点となった。ポールを奪ったのは、アルテツツアを今年の開幕戦から持ち込み、見事デビューウインを決めている中村貴史。これに挑んだのはインプレッサの谷古宇洋輔だ。前回は中村に抑えられてしまった谷古宇だけに、何とか逆襲を企てて見せて一時はトップにも立ったものの、パワーがすべてではないこと筑波では残念ながら逃げ切ることが許されず、また中村に屈することとなり、クラス優勝こそ逃したものの総合では2位に甘んじた。インプレッサですら向こうに回しただけに、中村はP-FRクラスでは2位の平塚由紀人に12秒もの差をつけていた。



デビュー以来無敵の快走撃が続くアルテツツアの中村

全日本選手権フォーミュラ・ニッポン第2戦

4月15~16日/フジクラサーキット(主催:フジクラ/ライオン/モトクリ/モトクリ/モトクリ)
Text/Racing on Photos/Keiichi Takeshita

●Formula Dream (第3戦)

・13周→62.417927km 予選出走16台・決勝出走16台・完走14台予選順位/タイム

1	松浦 孝亮	ARTA FD	29:02:389	1:15:57:77
2	清水 剛	カストロール号FD	29:37:044	6:15:45:42
3	下山 匠人	アサヒWONDA FD	29:45:346	3:15:40:69
4	宮本 洋基	WIZARDアトリエ50 FD	30:20:250	15:15:50:69
5	井上大二郎	FD	30:25:786	9:15:49:32
6	宮城 光	SWITCHドライグー FD	31:06:432	14:15:25:26
7	又多 健輔	トヨタカニトップ FD	31:08:234	16:15:38:74
8	佐藤 晋也	SRS-Fスカラシップ FD	1周遅れ	5:15:45:11
9	長屋 宏和	ロングハウス FD	1周遅れ	7:15:49:04
10	中村 知哉	T77 FD	1周遅れ	10:15:59:42

・優勝スピード:128.92km/h
・最速ラップ:佐藤 晋也 2:11:025 131.326km/h 12周目

雨が降り続き、路面コンディションはウェット。路面コンディションの悪化となったフォーミュラ・ドリーム第3戦は、前戦で悔しい逆転負けとなった松浦孝亮が制することとなった。前2戦でポール、そして今回も見事その座を獲得した松浦は、決勝でも見事なクラッチミートを見せ好スタート。一方、開幕2連勝を果たし今回も2番手を獲得と好調な柳田真孝は、対照的に出遅れ後方集団に飲み込まれることに。このまま松浦の独走となるかに見られたがそれを許さなかったのがSRS-F出身の佐藤晋也。そして、最終ラップには松浦の背後まで迫ることとなったが、なんと痛恨のコースアウト! 結局松浦がそのまま逃げ切りを果たすこととなった。



路面コンディションも、昨年参戦していた一日の長が松浦にはあった

●CIVIC (インターカップ第1戦)

・12周→57.619548km 予選出走32台・決勝出走32台・完走30台予選順位/タイム

1	八木 宏之	AFロッキー・DL・OLM	26:41:712	2:22:05:33
2	黒木 健次	アルゴラボEK-9	26:42:507	12:22:547
3	渡辺 明	FUNNYSTAFF CIVIC	26:49:931	5:22:15:23
4	西田内正義	SDGEN CIVIC	26:50:888	1:22:09:43
5	横田 尚平	BRIDE ADVAN EK9	26:51:106	11:22:336
6	松浦 健之	BRIGBP DL CIVIC	26:54:185	6:22:15:42
7	和田 剛久	レーシングギアCIVIC	26:54:343	4:22:15:19
8	山口 吉明	MONZA ADVAN KR	26:54:788	3:22:11:85
9	島村 賢	YAMATO CIVIC	26:58:900	13:22:28:50
10	寺内 秀喜	乱入 CIVIC	26:59:575	17:22:36:18

・優勝スピード:129.50km/h
・最速ラップ:黒木 健次 2:11:528 131.43km/h 11周目

雨の中予選を制することとなったのは、シビックインター3王者のひとり西田内正義。一方、対照的に渡辺明と黒木健次は難コンディションにてこずり、それぞれ5、12位に沈んでしまう。決勝の行われた日曜日は晴天に恵まれ、西田内はもちろんのこと、渡辺と黒木がどれだけ追い上げを見せるか注目が集まったが、シグナルグリーンと同時に頭角を現したのが予選2位からスタートした八木宏之。4周目のヘアピンでトップの座をもち取り、後続のバトルもありその差を若干広げること。一方2位争いは激烈で、その集団には渡辺と黒木の姿も。結局黒木が抜け出したもののトップ攻略にはいたらず、八木がインター初優勝を飾った。



今年はスーパー耐久でも活躍の八木。率先のいいスタートとなった

●Ferrari

・10周→48.01379km 予選出走12台・決勝出走12台・完走11台予選順位/タイム

1	都築 善徳	フェラーリ360モデナ・チャレンジ	21:21:363	2:21:51:18
2	西尾 公秀	フェラーリ360モデナ・チャレンジ	21:22:747	1:21:03:38
3	杉山 正巳	フェラーリ360モデナ・チャレンジ	21:24:059	5:21:22:28
4	切替 康	フェラーリF355チャレンジ	22:07:718	5:22:09:94
5	馬場 博明	フェラーリ360モデナ・チャレンジ	22:21:547	9:22:31:15
6	宮 孝一	フェラーリF355チャレンジ	22:23:676	6:22:12:22
7	浅見 聖吉	フェラーリF355チャレンジ	22:53:752	4:22:40:24
8	藤原 忠周	フェラーリF355チャレンジ	23:18:227	7:22:05:55
9	塚山 孝臣	フェラーリF355チャレンジ	1周遅れ	11:23:49:97
10	倉野 泰三	フェラーリ360モデナ・チャレンジ	1周遅れ	13:23:37:15
11	坂本 隆一	フェラーリ340チャレンジ	2周遅れ	8:22:28:50

・優勝スピード:134.84km/h
・最速ラップ:都築 善徳 2:05:973km/h 5周目
※No.99はゲストドライバーにつき賞状外

今年から360モデナとF355の混走となったフェラーリチャレンジ。熟成という点ではこれまで使用されてきたF355勢に分があるため開幕戦は混戦になるかと思われたが、いざファタを開けると基本的素性の良さに勝る360が速さを見せつけることとなった。予選でもポールを獲得したのは、後続に約2秒もの差をつけることとなった西尾公秀。そして2番手には都築善徳がおさまる360モデナが1-2。また、3位にはF355を駆る切替康がつけることとなった。迎えた決勝は、コンディションが好転したため360勢が上位を独占。結局、都築がレース巧者ぶりを発揮してトップでチェッカー、2位に西尾、3位には5位からジャンプアップした杉山正巳が入った。



フェラーリのエースナンバーをつけた都築は最速ラップもマーク

AD CONTENTS

ブリヂストン	表2見開き
スパルテクニカインターナショナル	P4
日本特殊陶業	P37
ブリック	P44
鈴鹿サーキット	P87
バーカル	P93
スペースビジョンチャンネル	P119
東京上野クリニック	P133
エプコット	表3
横浜ゴム	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.321号は 6月1日(木) 発売です

Racing ON

NEXT ISSUE

www.racingon.com

次号予告……DTMプレビュー/F1ヨーロッパGP/CARTもてぎ詳報
ル・マン24時間パーフェクトプレビュー/WRCアルゼンチン・ラリー
Fニッポン美株/スーパー耐久鈴鹿/R'onインタビュー ほか

レーシングオン編集部アルバイト募集

レーシングオン編集部では、長期アルバイトを募集しています。
仕事内容/編集補助
資格/ワープロまたはパソコンができ、普通運転免許所持者。経験者優遇
待遇/時給850円〜、交通費支給
勤務時間/平日10:00~18:30(残業あり)

*休日出勤もありません
応募は、写真貼付の履歴書を下記まで郵送してください。締め切りは6月1日必着。なお、応募書類の返却はいたしません。
応募先/〒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アルバイト募集係
☎03-5430-4462

STAFF

CHIEF EDITOR	梅原 康之
SENIOR EDITOR	今井 清一
EDITORIAL STAFF	原 一太郎
	田口 正和
	長野 沼次
	野川 久史
	高橋 仁子
	今宮 純
	西山 平夫
	大串 正徳
	三野 雅明
	松本 一夫
	水谷 研治
	川喜田 保博
	佐藤 金子
	二村 賢志
	金子 剛由
	澤田 剛由
	西山 直樹
	後藤 直樹
	佐藤 信也
	三浦 信也
	稲毛 重子
	工藤 恵子
	熊坂 悦子
編集委員	三好 正己

"レーシングオン" 6-1号 No.320
発行所: 株式会社ニュース出版
〒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"
6-1 2000 No.320 PUBLISHED 1 JUNE
PUBLISHED by "NEWS 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

●世の中、「その努力を有効に使えばいいのに」と思っている人が多い。たとえば今日捕まった方力のムダづかいくん。女の子の部屋から下着を盗み出し、数日後にわざわざ戻しに来た。その後彼女に電話して「番号は調べる」「ちょっと見てみるよ」と言って女の子の下着が戻っているのに気付かせて置かせる……。こんな面倒なことを繰り返す根拠強さ、世の中の役に立つ方向に使ってあげればいいのに。(ステファニー山田)

●席に座るときには鳴らないで、席を立つと鳴る机の上に置いてある携帯電話。この間もそんなことがあって、みんな仕事でカリカリしてるときに「おしえて」をフルコーラスで披露しました。ちょっとは和んだ？

「おしえて」はアルプスの少女ハイジのテーマソング。口笛はなぜか、(原姓)

●1年近くかかって貯めた500円玉を一気に放出し、会社で使うMacを買った。例えは530円のものを買う時に1030円を支払って、無理やりおつりで500円が発生するようにしたり、けっこう一生懸命集めたつもりだったけど、使ってみれば意外とあっけないものだった。でも、こんなことがあっても絶対500円玉を使わないというへんな癖が染み付いてしまったので、次に何か大きな買い物ができる日も近いかもしれない。(500円ウォンも2枚入った！ 関下)

●前号で書いたトラフィックにひかれた件で警察へ事情聴取にいった時のハナシ。私の調書をとっていた交通課のHは必ず話尾に「ーだるー」って感じの断定口調でしか話さないし、調書の間違いを指摘すれば「忙しいんだよ！」

としが言わない。こんな口調で話されると、まるで「私が加害者？」って気分になっちゃう。以前強盗に遭った際、お世話になった人はもっと丁寧で感じのよい人だったのに。警察に対してのイメージがまた悪くなったぞ。(うめま)

●郷里の親友が今秋、関東周辺に本拠地を構える某球団のプロテストを受けるためにひとりで黙々と練習を続けている。が、実は全く野球経験がない。そんなやつが合格したら、プロを目指す全国の高校野球児に申し訳ないと思うのだが、なんと昨年受けたテストでは一次試験を軽々パス。数年前までは少林寺入門してやると気を吐き、自己流ながら西日本の地方武術大会で勝ち進むなどして侮れない。もしかしら合格するかもしれない。(関)

●オナカが弱いことは、お付き合いさせていた大抵知れわたっている。サキキッドでしか直接会うことのない遠方の方たちにも「今日はおどろ？」って聞かれる始末。ここまで知られてると、逆になんだか誇らしげに感じてしまう。って書くこと変に思われちゃうけど、ライターのほたておゆきさんからも「きつと読者の中でも、数人はがの君のオナカネタの編集後記を心待ちにしているよ」といわれ、なおさらこれをウリにしちゃうかな。なんでも考えている今日このごろ。第一選手も「僕らオナカが弱いんです」って言うてたしな。どうしましょ？(でもこのまままだたら絶対Xデーは来るんだろうな) (がの)

●先日、ウチのカキンチョが「血」のことを

「チカ」と誤読しているという話を聞いたのだが、「うちもうちも」という反響が。出版社にお勤めのAさん(埼玉県)のお葉書、じゃなかったメールによると、Aさん宅ではふたりのお子さんがそろって「蚊」のことをウチのと同じ理由で「カガ」というらしい。ヤヤウケ。採用された方にはボールペン差し上げてますので、もしどしどし応募くださいな(笑)。(アウでしよう浅見さん) (こんな感じで、おさる)

●クリスチアーノ・ダ・マッタに40分もインタビューする機会に恵まれた。チャンプカードライバーに取材するのは初めてだったけど、まじ、ひとつ聞いたなら10くらい返してくる感じで、いい人でした。でもって笑っちゃったのが、インタビューを終えたところで彼が本誌のJGTTCページを開きながら「ちょっと、ちょっと」と言ってきた。何だと思っただら「俺、ブレイクステーションのゲームでこのスカイライン使ってたんだけど、実際のレースでは速いの？ 何馬力出てるんだ？」ときた。リストリクターで500~600馬力に抑えられてるけど、外せば1000馬力くらい出るらしいと言った。「すげーな。俺のスカイラインは700馬力なんだけど」ときた。ちなみに俺のスカイラインってのは長谷見さんとのユニシアジェックススカイラインのことでした。(いまひ)

●今、もてぎにいます。トヨタのモニターヤがボールポジションを獲得して、あとは決勝を持つばかり。果たしてトヨタの初優勝はなるのか、それとも思わぬウイナーが生まれるのか? さて、この号の表紙を飾っているのはいったい誰でしょう? (梅原康之)

P

PRESENT

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、希望する賞品の番号と品名、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、ドライブする時間きたい曲を書いて下記まで。締め切りは6月1日の消印有効。当選者の発表は323号(6月29日発売)で行う予定です。たくさんのご応募をお待ちしています。

〒154-8575
 東京都世田谷区三宿2-15-14-1F
 レーシングオン編集部320号プレゼント係



KUREオリジナル メンテナンス グローブ 3名

「員工業40周年キャンペーン」では、556名にKUREオリジナルメンテナンスグッズプレゼントを実施しているが、このキャンペーンを記念してメンテナンスグローブを3名に。提供/員工業

1



EBBRO 1/43スケール ダイキャストモデル 3名

EBBROの1/43スケールダイキャストモデル「トヨタ・セリカ1600GT」を3名に。欲しい番号と色を明記のこと。提供/エムエムビー

「2000年世界ラリー 選手権PART2」 5名

第2戦サファリと第3戦スウェーデンを収録したビデオ「2000年世界ラリー選手権PART2」を5名に。提供/エプコット

3



4

ZENTオリジナル キャップ&ステッカー 5名

JGTCやF3でトムスをバックアップするZENTから、オリジナルキャップとステッカーをセットにして5名に。提供/ZENT



5

FK/Massimo グッズセット 10名

JGTCで活躍しているFK/MassimoのオリジナルTシャツ、携帯ストラップ、ステッカーの3点セットを5名、携帯ストラップとステッカーの2点セットを5名に。提供/FK/Massimo



7

専用除菌&消臭&防カビ剤 「ヤンゲット」 各10名

天然パワーで除菌&消臭&防カビ効果のある「ヤンゲット」専用全量噴射タイプ。無香料と天然ミントの香りの2タイプを各10名に。欲しい方の香りを明記のこと。提供/ツムラ

ZEXELオリジナル ネックストラップ 3名

JGTCで活躍中のゼクセル・スカイラインGT-R。そのゼクセルからオリジナルネックストラップを3名に。提供/ZEXEL



6

【317号プレゼント当選者】
 1: EBBROダイキャストミニチュアモデル/北海道・津野真実、他2名 2: MOTOR RACINGビデオセット/高知県・廣内芳幸、他1名 3: フェーミュー・ニッポンイヤーブック/山口県・林聖子、他4名 5: ル・マンビデオセット/愛知県・松田敦司、他1名 6: THE LOTUS STORYビデオセット/静岡県・岡田直也、他1名 7: モーターズスポーツポストカードセット/長野県・木島剛、他4名(敬称略)
 当選おめでとう! 発送は6月中旬の予定です

TOPICS FROM AROUND THE WORLD

WHAT'S UP??

モータースポーツ よもやま話情報局

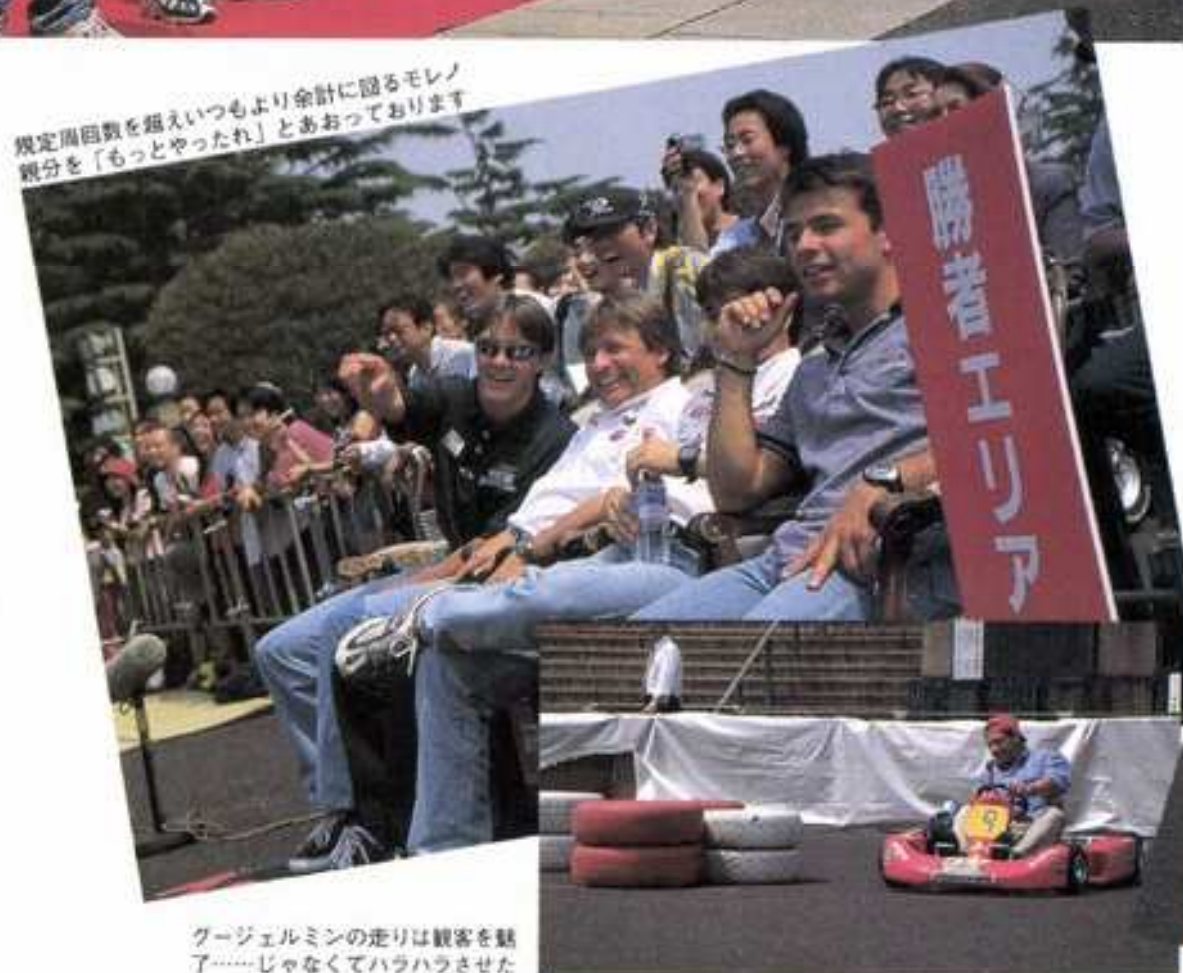
⚠️類似品にご注意ください

CARTドライバーのテープカットでイベントはスタート。GTドライバーも応援にかけつけ、カート大会は大盛況!

年に一度のCARTはお祭り騒ぎさ!



規定周回数を超えいつもより余計に回るモレノ観分を「もっとやったれ」とおっております



グージェルミンの走りは観客を魅了……じゃなくてハラハラさせた

もてぎでのレースを前にCAR Tドライバーが明治神宮絵画館前の特設会場で行われた「ウエルカム! モーターレースファンが集い」にやってきた。来場したドライバーは、我が中野センシユヤトレーシー、フェルナンデスなど、TV番組の収録も兼ねたカートのデモランでは、暴走ハリケーン(勝手に決めるな)グージェルミンが大暴れ! コース内に置いたデジカメを破壊するなどやりたい放題。周りがあせんとする中、当の本人は「問題ないよ」だって、やっぱ肝っ玉がすわってます。

神宮外苑にCARTドライバーが大集合! レーシングKARTで大暴走!?



日本にもファンが多いモレノ観分、はじめは帽子を目深にかぶっていたんですけどねえ



決勝数日前でもホンダ陣営は「褒ずにパワーアップを図ってます」

同じくもてぎを目前に控えたところ、都内でドライバーを囲んでのホンダとファイアストンによる発表会が開かれました。これが「縁起をかついでレースの時は白のパンツとソックスを必ず履きますっ」byカストローネベスといった、普段からは想像できない裏話も飛び出す内容でした。中でもロベルト・ザ・苦勞人・モレノは「日本

「もてぎ当日は白パンツが◎!」!? もてぎではひとつ確かめてみるか

ではベネトンで2位になったし友だちもたくさんいる。こうやって帰ってこれて本当に「ハッピー」と好々爺ぶりをいかなく発揮しております。



ブランドルもご満悦でスピランテンさんが決めてました

みんな神宮で
楽しめたかな?

信ちゃんスマイルは健在で、訪れた女性ファンからは黄色い声援が



「ファイアストンは世界イチのタイヤですか?」との問いに、高々と「YES」の札を上げる好々爺モレノ



ファイアストン・ファイアホーク君が駆けつけBS原田副社長と握手

春のもてぎはF1、ル・マンと花盛り、でもだからって、お酒は出ませんけど

ゴールデンウィーク初日となる4月29日みどりの日、ツインリンクもてぎにて「みんなで遊ぼう、クルマつり」2000ドリームスクエアオートカーニバルもてぎが開催された。もてぎでは、これまでコレクションホール所蔵車両のテスト走行などは行ってきたが、

今回のイベントは誰もがマシンと触れ合える「クルマの祭典」を目指したものだ。そして、この企画に賛同したニッサンの協力もあり、なんとル・マン24時間レース参加マシンによるエキシビションランも！なんでも近い将来、参加型イベントになるんだって。

ムカシの車ってなんでせまいの



やっぱりドライバーっていうのは昔から遠いもの好き。右京選手もピット前に飾られた84年製のラルトF3000を見つめるや早速コクピットに突入

ニッサンの星野さんと右京センシユも登場。GT2クラスで優勝を飾ったNSXを操る中子さんはなぜこのスーツ？



今季はもう「ドライバー」として大活躍の宮城選手も、昔の血は抑えられずバイクで大々奮闘



もてぎのイベントではおなじみ中嶋監督のF1走行。でもスピーターはおあずけ



愛と悲しみのトムス劇場

トムススタッフが用意したケーキの上に寄せた、特製プレートって？



これが発見したトムスの「ホー」って感動写真！？ いったいいつまでこうしてたんじゃ？

これはGT富士の予選終了後、荒聖治センシユ&山路慎一センシユのパーティーパーティーが、トムスのテントで開かれている際のヒトコマ。チームスタッフは主役のふたりへケーキのプレゼント。



お約束の顔ベチャで、顔がサンタクロス状態の荒聖治センシユ



トムスのピット前で見かけたお子様専用スーパー。GTの英才教育用かな？



息を吹きかけあっている2人？ いやローソクを消しているところで

何のことはない普通のケーキだと思っただけですがよく見てみるとその上に「年をとるより、ポイント獲ろう」という文字が。スタッフから込められた温かいメッセージ（というより本音？）が乗せてあるプレートを、ふたりはくわえながら見つめあうなど、終始あやしげな〇もっばい雰囲気だったとかなかったとか。

スーパー耐久に愛車を食う男が出現との怪情報！



ケーキにはスポンサーロゴなんかもちゃんと入ってて、丁寧にできてました。こちらではケーキの顔ベチャはナシです

ズがボルシェカップに参戦
リストンで豪快なドリフトを披露!?

数年前、BTCに出場したコリン・マクレーに負けじとF1イギリスGPの前座、ボルシェスーパーカップにリチャード・バーンズが参戦。レース前に「ボクの左右には近寄らないようにって伝えておいて。サイドウェイ（ドリフト）を使いながら走っちゃうから」と物騒なことも言っていましたけど、注目のレースの方は1周目に他車に接触されて横転。そしてリタイアと下派手にやってくれました。もしかして公言とおり、レース中にボルシェをドリフトさせちゃったとか……。



スバルのレーシングスーツでボルシェに乗るバーンズ。次回はどんなカテゴリーのマシンで挑戦して（暴れて？）くれるのでしょうか

みんが衝撃の過去について激白!!
に明かされた衝撃の真実とは……

ワイドショーのサブタイトルみたいな見出しつけちゃいましたが、芸能ネタではないのであしからず4月に行われたトークショーでマッチはシーズン開幕前のFポイントでシートとの位置が合わず、ろっ骨を疲労骨折してたことを告白。完治せず臨んだFポイント開幕戦は、コルセットを巻いて7位完走と好成績。そーいえば、95年のル・マンでは飯田章センシユが直前の骨折があつてもクラス優勝してたし、骨折って縁起いいのかも？



マッチは「これがフロントウイングです。次は……」ってな感じの超〜カンタンなマシン解説もしてました

高木真一センシユが愛車をバクリ……じゃなくて誕生日の前に、仙台のバドックでケーキと一緒に記念撮影。ちなみにケーキはチーム関係者が用意したもので、ファンの方が作ってきたものなんだそーです。しかし高木センシユも三枚目路線がすっかり定着してきましてな。再登場をお待ちしておりますぞ。

今回の富士での全日本F3第3戦は、まだ序盤戦だというのにシリーズ天王山のような雰囲気を感じられた。開幕戦鈴鹿でセバスチャン・フィリップが勝ち、第2戦の筑波で井出有治が優勝を飾った無限×童夢。対するトムスはチャンピオンチームらしからぬ戦いぶり、なんとチームランキングは5位と低迷中。とりわけ優勝請負人として迎え入れられたロバート・レヒナーが2戦してノーポイント、トータルでわずかに1周しか決勝を走っていないという、目を覆わんばかりの状況だ。

しかし、今回の舞台は富士。日本屈指の高速サーキットであり、トムスにとってはデータも豊富で、レヒナーが最も走行経験を持つホームコースである。鈴鹿、筑波でつますいたトムス陣営にとっては、ここ富士で態勢を立て直し、無限×童夢に反撃の狼煙を上げた

いと考えていたのは明らかだった。

逆にシリーズをリードする形となっている無限×童夢も、この第3戦を同じく重要視していた。97年から丸3年間、無限勢はここ富士では勝ち星から遠ざかっている。無限×童夢の田中弘監督も、戦前「富士がひとつのヤマ場になる。ウチが相性のよくない富士でト



果たせなかつた 富士での反撃

得意の富士で勝利を逃したトムス&レヒナーと
鬼門の富士で勝利を手にした無限×童夢&フィリップ

ここまでランキングトップにつける無限×童夢のフィリップと不振にあえていたトムスのレヒナーが初の格闘を演じた舞台は富士。首位を争い、順位を入れ替えるふたりの戦いが続くしかし、ここでの反撃を狙ったレヒナーの手から勝利は滑り落ちた

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



一時はレヒナーで「勝負あった」と思われた展開だった



最速ラップを割った黒澤。上位争いが期待されたが……



「ストレートはロバートの方が速かったけれど、強き返せてよかった」とフィリップ。これで今季2勝目に

ムスに勝てれば、シリーズがある程度見えてくる」と語っていた。若手意識のある富士での3勝目には、大きな意味があるというのだ。互いの陣営が第3戦富士を重要視して迎えた週末、果たして決勝でフィリップ、レヒナーの両雄が相まみえた。

一騎打ちで崩れたレヒナー

今回の富士の予選、ポールシッターは無敵X童夢のフィリップ。その横には来日初のフロントロウをつかんだレヒナーがつけた。その後方予選3位には黒澤治樹、4位にブノア・トレルイエが並ぶという状況だ。
最前列同士、さぞかし互いに意識しているだろうと、レース前フィリップにレヒナーがようやく隣のグリッドにきたが、と問うてみたが、その返答は意外なものであった。「レヒナーとはまだ一度もバトルをしたことがないから、速いとは思えけれど、なんとも

言いようがないね。それよりも、予選では失敗したみたいだけど、黒澤の方がレヒナーよりずっと好調だったから、そちらの方が気になるね」。あえて意識していかないふりなのか、本当に眼中にないというのか、フィリップの真意はつかめなかったが、オーバーテイクチャンスが多い富士では、レヒナーばかりに気を取られてはられないというのでも確かだ。
対するレヒナーは、さすがに表情は明るかった。「やっと調子が出てきたかな。2本ニュータイヤを温存しているのがアドバンテージになればいい結果が出せると思う。フィリップは全部タイヤを使ってしまっているからね」と、レヒナーは来日以来初めて自信を持って決勝を迎えられたようだった。
午後1時、決勝がスタートした。ここまで2戦連続でスタートをミスしていたフィリップだが、今回は「いろいろ見直したし、練習もしたからね」と好スタート。逆にトムスの

レヒナー、黒澤は出遅れ、トレルイエが先行しかけるほど。2周目の1コーナーではレヒナーはトレルイエにかわされて3位に。
しかし、4周目に2位を奪い返したレヒナーはじりじりと差を詰めると、「フィリップより3km/hほどエンドで伸びている」という直線のスピードを生かして8周目の1コーナーでフィリップを捕らえ逆転、首位に立つ。
トップに立ったレヒナーもトムス陣営も、「勝った」と確信したに違いない。逆に無限X童夢は「やられた」と思ったことだろう。しかし、フィリップは冷静にレヒナーの背後での到来を待った。そしてそのチャンスが訪れたのである。今季レースを満身に戦っていなかったレヒナーの集中力が途切れたか、シフトミスでペースが鈍る。加えて序盤の攻防で頼みのタイヤを傷めてしまったのだから。
17周目の1コーナー、狙いすましたかのよう

にアウトから襲いかかったフィリップに、レヒナーはポジションを明け渡した。
ヒナーはポジションを明け渡した。
果たせなかった反撃はあるか
無限X童夢にとっては、重要な1勝となった今回の富士。「ここ以外の美称、T1などで自信がある」と語った田中監督だけに、今後のシリーズに大きく効いてくるだろう。逆に、トムスにとっては1戦しかない得意の富士を落とすことは、手にしかけていた優勝を逃したことは、チームの士気の中でも大きな痛手となったかもしれない。
しかし、シリーズタイトルは全10戦中7戦の有効ポイント制で決する全日本F3だ。残る7戦でトムス勢が逆転しない保証はない。今回2位に甘んじたものの初めてポイントを取ったレヒナーが、今回のレースを自らの起爆剤にし、速さを持ちながら結果に結び付けられていない黒澤、サトウカイチが流れをつかめば、さらにシリーズは面白くなるのだが。

RACE REPORT

外国人勢三つ巴の戦いはフィリップに凱歌 3位入賞のトレルイエ失格で峰尾が表彰台へ

ここまでの2戦、不振を極めていたトムス勢がついに蘇った。ポールこそセバスチャン・フィリップに奪われてしまったものの、ロバート・レヒナーと黒澤治樹が僅差で予選2〜3番手につけたからだ。決勝もフィリップのリードからレースが開始されるも、勢いに乗るレヒナーは8周目の1コーナーで逆転。しかし、僚友の黒澤は続く9周目に、3番手を争っていたブノア・トレルイエと1コーナーの進入で接触してしまい、幸いリタイアこそせずに済んだが、コースアウトして大きく順位を落としてしまう。

何とか逃げ切りたいレヒナーだったが、背後でタイヤを温存しつつ、その走り进行分析していたフィリップはワンチャンスを見逃さなかった。16周目にレヒナーがシフトミスし、わずかに失速したところを捕らえて再逆転に成功。その後はタイヤのグリップダウンに苦しむレヒナーを引き離して、開幕戦以来の2戦目を挙げることとなった。もちろん、ランキングでも2位以下を大きく引き離している。
なお、3位でゴールしたトレルイエだが、黒澤との接触が危険行為と判断され、1周減算のペナルティで13位へとダウン。繰り上がって、予選6番手からスタートし、4位でフィニッシュしていた峰尾恭輔が3位を得ることとなった。この成績はルーキーとしての今季最上位。「5年間レースをやってきて、今まで一番悔いのない最高のレースになりました」と、峰尾は感動のあまり胸を詰まらせていた。(はた☆なおゆき)



初入賞となった峰尾。昨年FTでも繰り上がりを経験している



レヒナーも表彰台を得たが、フィリップとの差は16ポイントに

RESULT/Round 3

順位	No.	ドライバー	車名	マシン/エンジン/チューナー	タイム	ベストラップ	予選順位/タイム
1	10	フィリップ	カストロール無限 F300	Dallara F300/無限MF204B/無限	30'56"379	1'27"818	1/1'27"158
2	11	レヒナー	TOM'S F300	Dallara F300/TOYOTA TOM'S 3S-GE/TOM'S	30'57"331	1'27"739	2/1'27"328
3	20	峰尾 恭輔	DTM グラウラ	Dallara F399/TOYOTA TOM'S 3S-GE/TOM'S	31'05"658	1'28"046	6/1'27"915
4	04	豊 聖治	戸田無限キタダF300	Dallara F300/無限MF204B/戸田レーシング	31'06"907	1'27"962	11/1'28"147
5	06	本庄 康幸	PIAA DALLARA 無限	Dallara F399/無限MF204B/無限	31'08"755	1'28"036	5/1'27"548
6	11	井出 有造	FDリム ARTA 無限	Dallara F399/無限MF204B/無限	31'11"519	1'28"101	8/1'27"953
7	07	黒澤 治樹	MTCI TOM'S F300	Dallara F300/TOYOTA TOM'S 3S-GE/TOM'S	31'12"408	1'27"691	3/1'27"447
8	07	佐々木 孝太	LIAN 戸田無限 HONDA	Dallara F399/無限MF204B/戸田レーシング	31'13"286	1'28"219	7/1'27"922
9	07	平野 功	スキルF300ホンダ無限	Dallara F399/無限MF204B/戸田レーシング	31'20"960	1'28"507	14/1'28"209
10	08	岩山 祥吾	イエローハット 399	Dallara F399/TOYOTA TOM'S 3S-GE/トリエレーシング	31'21"053	1'28"610	13/1'28"169
11	03	山口 明	DecDEO・DALLARA	Dallara F300/TOYOTA TOM'S 3S-GE/TOM'S	31'41"204	1'29"472	18/1'29"483
12	07	樋口 統也	NFRIT MSAUTO 397	Dallara F397B/TOYOTA TOM'S 3S-GE/トリエレーシング	31'54"998	1'30"067	17/1'29"135
13	02	トレルイエ	カストロール富士通テン F300	Dallara F300/TOYOTA TOM'S 3S-GE/TOM'S	30'58"632	1'27"884	4/1'27"516
14	04	西澤 和之	MTCIレーシング F399	Dallara F399/TOYOTA TOM'S 3S-GE/TOM'S	31'58"049	1'28"650	16/1'28"786
		サトウカイチ	ESSO TOM'S F399	Dallara F399/TOYOTA TOM'S 3S-GE/TOM'S	クラッシュ	1'28"365	15/1'28"229
		富澤 隼	WAKO'S マゼンタ F399	Dallara F399/TOYOTA TOM'S 3S-GE/トリエレーシング	クラッシュ	1'28"455	9/1'28"038
		高木 真一	ベブシ PPa F399	Dallara F399/TOYOTA TOM'S 3S-GE/TOM'S	スピン		10/1'28"103
		東澤 寛	ダラーラ F399	Dallara F399/TOYOTA TOM'S 3S-GE/トリエレーシング	コースアウト		12/1'28"158

・最速スピード: 178.889km/h
・最速ラップ: (黒澤 治樹) 1'27"691 180.634km/h 12周目
・No.24はHDD違反(黄旗区間中のスピン)により競技結果より1周減算のペナルティを課された。
・No.3は「公式通知No.25」により競技結果より1周減算のペナルティを課された。
・NEXT ROUND: 第4戦 5月21日 MINEサーキット

イギリスF3に訪れた転換期の兆しと 変わらぬ激戦の中で生まれる新星たち

あまり知られてはいないが、イギリスF3シリーズは
今季これまでになかったほどの大きな様変わりを見せた
シリーズは「POWER TOUR」というパッケージに入り
レースは30分間に。旧き良き伝統に変化が生まれたのだ

Text & Photos/Hiroaki Matsumoto

変わりゆく 伝統の先に

Shifted to the future



生まれ変わったイギリスF3

今年のイギリスF3は、大きく生まれ変わったといってもいいだろう。F3というマシンなど核の部分は変わらないものの、それを取り巻く環境が変わっているのだ。

まず、イギリスF3選手権が、イギリスGT選手権、ナショナルサルーンカー、MGFCカップ、ミニなど計7つのレースといっしょになり「POWER TOUR」として、イギリス国内の7つのサーキットとベルギーのスパに遠征していく。これはBTCCがフォーミュラ・ボクスホールやフォーミュラ・フィードなどとともにサーキットを転戦したことになったものだろうが、こうすることによって観客の動員は安定し、シリーズスポンサーの獲得やTVカバレッジなど、プラス要素も増えている。滑り出しはまず好調のようだ。

これを弾力に後押ししているのがBRDC(British Racing Drivers' Club)で、BTCCのTOCAとは違い、旧き良きイギリスの由緒正しきクラブだが、さすがに彼らが主導権を握ると万事物事がまとまりやすいようだ。

では、なぜこのようなツアーになったのか？まず、今まではF3やGTの各選手権ごとのカレンダーがまちまちで、BTCCと日程がぶつかってしまったり、サポートレースもバラバラだった。これを統合することによって、カレンダーの調整からシリーズスポンサーの獲得、テレビの放映権など、それぞれが小さなチャンピオンシップであったことから、個々のシリーズではまとまらなかった話も、まとまりやすくなる。これは間違いなく過去に成功したTOCAパッケージに倣ったものだろう。

ただこのパワーツアーがTOCAと趣向を変えているのが、シリーズの統一性について随分と配慮していることだ。

例えば、F3であれば今年から30分という時間制限レースとなり、セーフティカーなどが出ても30分間で終了となる。周回レースならば、レース時間が延々と伸ばされることもあり得るが、時間レースであれば、画一的

ではあるものの、7つのサポートレースがうまく消化できる。

ちなみに今年F3は全サーキットでスタート時間が午後2時と決められており、チーム側も今までのように、サーキットごとにスタート時間が違うよりは、作業の効率が上がると評判はいいようだ。

またイベント的にも場内のPAとサーキットのFMラジオをうまく連携して、レースがどのように進行しているか、どこにいても分かるようにしていたり、パワーレブリッジなるスペースをパドック裏に配置し、表彰台のプレゼンテーション、メディアホスピタリティ、スポンサーのホスピタリティ、オフィシャルマーチャンタイズグッズの発売なども一カ所で行っている。これで人の集まるスペースを統合しているのだ。

パワーツアーはBTCCのようにカーマニユファクチャラーのPRの場所として使われているわけではないから、派手さこそないものの、エンタラントと観客には十分に行き届いたコンパクトにまとまったツアーだ。

F3の先端は相変わらず英国!?

さてF3の本題に入ろう。

今年のイギリスF3は、イタリア選手権が縮小したため、イタリアからのエンタラントが増えたり、スカラシップクラス(いわゆるBクラス)の台数も若干増えた。しかし、全体では14チーム、20~25台というところで、30台以上のマシンが集まっているドイツなどから見れば、決して台数は多いとは言えないだろう。

だが、例年どおり(?)エンジンは無限ホンダ、ルノー、オベル、トヨタ(スカラシップクラス)と拮抗しており、ドライバーの国籍も多彩でヨーロッパの選手権の中では最も国際色豊かだ。

例えばイタリア選手権から遠征してきたRCヘネトンジュニアチームは、ドライバーもユーゴスラビア人、デンマーク人でありながらドイツに先駆けてオベルエンジンの先行開発をしていると言われている。これはドイツ国内では、一部のチームだけでオベルの先行

開発を行うと不平不満が出るからだとも言われており、イギリスで開発されたエンジンが本国のドイツでデリバリーされていくというシステムらしい。それにルノーも近年フランス選手権では見られるようになったものの、先行開発はずっとイギリスで行われてきた。オベルのスピード、ルノーのソデモ、そして無限のニール・ブラウンと、エンジンチューナーとしてもこのイギリス選手権は、先行開発の場として非常に重要な位置を占めているわけだ。

またドライバーについては別項で触れるが、今年のF1に見るジェンソン・バトンの活躍で、イギリスF3のドライバーに対する注目度はいつも以上に上がっているのも事実だ。すでにF1のテストを行うとうわさされているドライバーもいるし、バトンは極めて稀なケースと言えなくもないが、F3ドライバーの秘めたポテンシャルに大いに期待させてくれる。そんな風にながめると、相変わらず見えておいて損はないイギリスF3だ。

BRITISH FORMULA 3 2000

「POWER TOUR」への編入によりイギリスF3は30分のタイムレースに

新生「POWER TOUR」は、レギュレーションの上でもいろいろと影響を与えている。特にレースウィークエンドの運営をスムーズに行うために導入された時間レース制は画期的だ。F3であれば、30分のタイムレースとされ、レーススタート後から30分が過ぎ、その直後にトップでチェッカーを受けたトップのマシンが優勝ということだ。これはナショナルサルーンカーやGTでも同じ。ちなみにGTは1時間のタイムレースだ。レースの運営上でも、また観客のことも考

えるととても合理的ではある。赤旗が出ない限り、レースの進行が止まることはないし、雨の日のレースでもレース時間は変わらない。逆に言えばドライならレース距離が長く、ウェットならレース距離は短くなる。ドライバーからは「レースの残り周回数が分からないから、いきなりL1が出されることもあるので、ちょっと戸惑うこともあるし、セーフティカーでレース中追い抜きができなくなると、後半に挽回できなくなるが、大きな問題はない」という。



ストレートにある計時板が残り時間を表示する。GT、サルーンカーとともにF3がすべて同日開催



イギリスF3を語る時に、必ず引きあいに
出されるのが、過去のチャンピオンたちであ
り、F1まで上り詰めたドライバーたちだ。
ここに面白い記事がある。英オートスポー
ツ誌上でWSR（ウエスト・サリー・レーシ
ング）代表のディック・ベネットがインタビ
ューされている。WSRはかつてアイルトン
・セナを率いてチャンピオンを獲得、その後
もF3の名門として活躍を続け、97年からは
BTCCでフォードを走らせている。

インタビュの内容は、かつてWSRに在
籍し、今現在活躍するF1ドライバーたちに
スポットを当て、かつてどんなドライバーで
あったかを分析している。現F1ドライバー
だけでも、ミカ・ハッキネン、ルーベンス・
バリチエツロ、エディー・アーバイン、ペド
ロ・ディニス、ベドロ・デ・ラ・ロサ、マル
ク・ジェネとそうそうたるメンバーが並ぶ。
レース業界でもデータおたくと知られるベネ
ット氏は、マシンのデータから得られたドラ
イバーのセンスや性格などを事細かに語った。
記事詳細にこれ以上触れるのは、ここでや
めておくが、記事の意図とは別に、これだけ
のドライバーがイギリスF3から輩出されて



Shifted to the future

イギリスF3に挑む “ガイジン”ドライバー

イギリス以外の国籍を持つ若手が席卷するイギリスF3

かつて幾多のトップドライバーを輩出してきたイギリスF3に押し寄せる若手たち
ヨーロッパ各国はもちろん、アジア諸国からも集まる彼らは、今明日を夢見て戦う

Text & Photos/Hiroaki Matsumoto

いることに気付いてもらいたい。WSR以外
にも、デイビット・クルサード、ミカ・サロ
などもイギリスのF3から出て行っているし、
それだけではない。CAARTに進出したファ
ン・モントーヤ、エリオ・カストロ・ネベス、
クリスチアーノ・ダ・マッタなど有望な人材
を挙げたらキリがない。
この記事をきっかけに、どうしてイギリス
F3にこれだけのヤングドライバーが集まっ
てきたかを考えたい。ネルソン・ピケ、セナ

のふたりのブラジル人がイギリスF3でタイ
トルを取りF1へ上がれば、おのずと後進の
ドライバーもそれに続いていくだろう。ハッ
キネンとサロのふたりのフィンランド人は今
でも語られるチャンピオン争いを続けたい、
ヤン・マグヌッセン（デンマーク）は圧倒的
な速さでセナの記録を破っていった。今では
語り草になっている記録や出来事も、有望な
若いドライバーがいたからこそだ。

国際色豊かなイギリスF3

それを今年のドライバーに照らしてみよう。
より国際色が豊かになった今年は、スカラシ
ップクラスも含めて、25台前後のエントリー
を集めているがそのドライバーの国籍は多岐
に及んでいる。地元イギリス、アイルランド
はもとより、イタリア、デンマーク、スвей
ン、南アフリカ、ユーゴスラビア、ブラジル
日本、インド、タイ……。昨年はフォーミュ
ラ・ニッポンで活躍するマレーシアのアレッ
クス・ユーンもここにいた。すごい時代にな
ったものである。F1ならともかく、F3で
これだけの国籍がそろえるのは、やはりイギ
リスだけではないだろうか。

その中から今年の有望な人材を見てみると、
開幕2連勝でスタートダッシュを決めたアン



アジア人初の優勝経験もあるカルシケヤン。今季名門PSRに移籍したインド人





タイムドライバーのトル・スリアシャボン。徐々に力をつけつつある

トニオ・ピッツォニアに注目が集まる。彼の国籍はブラジルで、マシンもアマゾン風風カラーリングされている。だがフォーミュラ・ルノーでチャンピオンを獲った後F3に来た彼は、昨年のチャンピオンチーム、マーナーにシートを見つけた。2連勝、2位1回となった時点で、ベネトンから声がかかり近々F1のテストを行うもようだ。ピッツォニア自身もすでに「ボクもバトンのようになれないわけがない」とF1を意識し始めている。

かつてのF1チャンピオン、ジョディ・シエクターを父に持つトーマスは、名門PSR（ポール・スチュワート・レーシング）にシートを見つけた。ピッツォニアの3連勝を阻み、ランキング上でも2番手におり、チャンピオン争いに必ず残る存在となろうし、なによりも大きい父の存在のおかげで、今年のストリープリーグでも彼の名前を頻りに聞かされることになるだろう。

そのチームメイトとしてPSRに移籍したのはナレイン・カルシケヤンだ。昨年アジア人として初の年間2勝を挙げて、話題の人となった。トーマスの活躍に隠れがちだが、必ずや表彰台の真ん中に立つだろう。

そして佐藤琢磨の名前もここで挙げておこう。昨年はナショナルクラスで3勝し、今年

JAPANESE DRIVERS IN BRITISH F3

イギリスで戦う大和男児 佐藤琢磨と勝間田敦に期待

今年出場している日本人ドライバーはふたり。カーリン・モータースポーツの佐藤琢磨と、メリタス・レーシングからスカラシップクラスに参戦している勝間田敦だ。

佐藤はSRS-Fを卒業、全日本F3に1レース出ただけで渡英。昨年はEFDAのFボックスホールとイギリスF3のナショナルクラスに出場した。それぞれのクラスで勝利を挙げている。イギリスをベースとした生活も3年目に入り、英語もかなり堪能になった。「やはりこっちのインターナショナルなF3に出て、マスターズやマカオ、コリアなどの舞台でいい成績を残したい。もう十分自信はついたし、誰にも負けてないと思う。ジェンソン・バトンがそうだったように、F3をちゃんと乗れば、F1も夢の話ではないと思う」と、将来のターゲットをF1に定めている。当然周囲は勝利を期待しているが、第5戦終了時までには、不運も重なって5位入賞が最高位。上位グリッドの常連となりつつあるだけに今後の奮起に期待だ。

また、勝間田は日本でF4などを経験してからイギリスに来た。ようやく英語にも慣れ、パドックでは真剣な表情を見せる反面、にこやかな笑顔でファンに対応できるようにもなった。しかし彼のレースに対する考えは真剣そのものだ。「やっぱり将来F1を目指しているなら、海外で経験することも大事ですけど、自分としては勝負を賭けて来たつもり。こっちで結果が残せなければ、レースは辞めます。そのくらいのつもりでいます」と言う。まだF3のマシンにも慣れたばかりで、サーキットもようやく覚えたばかりだが、すでに第3戦オールトンパークでは一時クラストップを走った。今年のスカラシップの経験を積み、来年はチャンピオンシップクラスにも上げられるだろう。

95年以来、イギリスF3では日本人ドライバーが参戦を続けているが、総合優勝となると、91年の野田英樹以来ごぶさたしている。20世紀最後の年に、日本人ドライバーは表彰台に立つことができるだろうか。



佐藤琢磨には野田英樹以来の優勝が期待される。「Nクラスは費用も安く勉強には最高」と勝間田

はカーリン・モータースポーツに移籍した。冬の間のテストから、しばしばベストラップを出し話題に上った。第4・5戦ドニントンでは連続ポールポジションを獲得しながら、まさかの車検落ちになったが、速さはすでに証明してみせた。後は結果だけ。いまだ5位入賞が1回だけというの信じられないが、久しぶりに日本人がイギリスF3で優勝という吉報が必ず届けられるだろう。

またスカラシップクラスにいる勝間田敦も、イギリスでのレース活動で意欲に燃えている。「日本に帰るときはレースを辞めるとき」という彼の意気込みには並々ならぬものがある。ダラーラF398を使うスカラシップクラスとはいえ、白熱した戦いのイギリスF3だ。当然クラス優勝もたやすいことではないが、現在ランキングでも上位に着けており、期待が集まっている。

F3の面白さは、なんとと言っても若くて有望な人間を見つけることができることだ。ここにこのイギリスでのF3はある意味で充実していると言えるだろう。ここで活躍したドライバーが、数年後必ずやF1やCARTで見ることもできるのだから。



イギリスでは「ガイジン」のブラジリアン、ピッツォニア。すでに今季2勝





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

ニュース出版の
モータースポーツ雑誌

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)

定期購読者 大募集!

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

【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。購読料金は、初回発送の際代金引き換えとさせていただきます。なお、初回発送分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上、ニュース出版販売部までFAX送信願います。
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/>
- 郵便振替でのお申し込み
所定の通信欄に下記申込書と同じ内容をご記入のうえ、下記の口座番号へお振り込みください。
口座番号 **00190-4-130040**
- 現金書留でのお申し込み
下記の申込書(コピーでも可)に必要事項をご記入のうえ、購読料とともに現金書留にてご送付ください。

- 宅配通常便...発売当日にお届け (送料無料)
- 宅配最速便...発売当日までに、**確実に**お届け (送料各号60円)

申込書	ご住所	(フリガナ) 〒	都道府県	市区	町村	丁目
	お名前	(フリガナ)	TEL	()	ご職業	
		様	年齢	才	性別	男・女
	レーシングオン	ご購読開始ご希望号を記入して下さい(発売されている号からの開始はできません。)			ご希望宅配便名/お申し込み料金	
	No.	~25冊(約1年分)			宅配通常便(送料無料) 12,000円	宅配最速便(送料各号60円) 13,500円

●お申し込みは発売日の一週間前までをお願いします。締切後のお申し込みは、次号からの開始とさせていただきます。●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。●購読料金は税込となっております。●海外発送についてはお取り扱いいたしておりません。●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します。



INDY500

GAORA独占完全生中継!!

オープニングセレモニーからレース終了まで余すところなくガオラがお届けします!! 予選ハイライトはレース直前情報で!

5/28 SUN 23:30~ INDY 500 レース直前情報
深夜0:30~ INDY 500 GAORA LIVE SPECIAL



前戦Vegas Indy300のウィナー、アルアンサーJr.の走りは...

エディー・チーバーが駆るNISSANエンジンの初の栄冠は?!



日本人レーサー、松田秀士&服部茂章の挑戦!

CART最強チーム「チップ・ガナッシ」が、J.モントーヤ('99チャンピオン)とJ.バツサー('96チャンピオン)を連れてエントリー

OA予定月	開催日	レースタイトル
INDY Racing League Schedule		
5月	4月22日	Vegas Indy 300
6月	5月28日	INDY 500
7月	6月10日	Casino Magic 500
	6月18日	Radiason INDY 200
8月	7月15日	Atlanta 500
9月	8月27日	Belterra Resort INDY 200
11月	10月15日	Mall. Com 500
NASCAR Winston Cup Series Schedule		
5月中旬	4月16日	DieHard 500
5月下旬	4月30日	NAPA Auto Parts 500
6月中旬	6月 4日	MBNA Platinum 400
6月下旬	6月11日	KMart 400
	6月25日	Save Mart / Kragen 350K
7月	Pepsi 400 GAORA LIVE SPECIAL 7/2午前9:00~生中継決定!!	
8月	8月 5日	Brickyard 400
	8月13日	Global Crossing @ the Glen
9月	8月20日	Pepsi 400 Presented by Meijer
	9月 3日	Southern 500
10月	9月24日	MBNA Gold 400
	10月15日	Winston 500
11月	10月22日	Pop Secret Microwave Popcorn 400
	11月 5日	Checker Auto Parts / Mobil 1 Lubri 500K
12月	11月12日	Pennzoil 400

Present INDY500オリジナルグッズを
抽選でプレゼント!!



●キャップ4種類/20個 ●Tシャツ/5枚 ●トレーナー2枚
※帽子の指定はできませんので、ご了承下さい。

●応募方法

官製ハガキに、
①住所 ②氏名 ③電話番号
④年齢 ⑤性別 ⑥職業
⑦メールアドレス
⑧GAORA視聴の有無、視聴方法
⑨番組へのご感想
⑩希望プレゼントを明記の上、
下記応募先までお送り下さい。
厳密な抽選の上、当選者を決定
いたします。発表は、商品の発
送をもってかえさせていただきます。

●応募先

〒531-0072
大阪市北区豊崎3-1-22
淀川6番館
[INDY 500 R] プレゼント係

ガオラに関するお問い合わせ

GAORA06・6374・0002

受付時間/平日10:00~18:00

☆GAORAはSky PerfectTV (ch.302)、またはお近くのケーブル局を通じて全国でご覧いただけます。



国光

レーサー高橋国光の
日常的レーシングライフダイアリー

日記

富士ではいろいろが 見せられなくて残念

FISCOでイラスト展開催

ゴールデンウィークもたけなわ、富士で行われた全日本GT選手権を見に行った人も多いことでしょう。グラウンドスタンド裏のケントウツのブースで、前回このコーナーで募集した「チーム国光イラスト展」(ちよっとオーバー)が行われていたのに気がつきませんでした。まずはレースを差し置いて(事情あり)、その報告をしておきます。

このイラスト展。国さん、アキラ、ハッチャんのチークニトリオがそれぞれ一枚ずつ個人賞を選んでくれました。当選者には3人のサイン入りレイブリックTシャツを差し上げます。待っててね。

ところでレースは?

さて肝心のレースの方はというと……パス!……え? ダメ? 今年は金石/盛阪組のTAKATA童夢無限NSXが2戦連続ポールポジション。そして飯田章/服部尚貴組レイブリックNSXは7番手。今年はNSXが速いはずなのに、どうしてチーム国光は苦戦してるの? という声が聞こえてきそうなので、言い訳をしようとしたドライバーに代わって、知ってる人はみんな知ってる衝撃の事実をお答えしておきましょう。今年のレイブリックNSXは実は……中身がシビックだったのです! なんてことはなくて、99年モデルのままなんです。そうすると童夢は2000年モデルだということになりますね。レーシングマシンというのは日進月歩の進歩をしていて、このオフの間にも昨年まで優勝争いをしてた99型と00型でこんなに差がついてしまうというのは、ある意味すごいこと。予選を終えたアキラいわく「決してトラブルがあるわけじゃなくて、これで精いっぱい。限界ギリギリまで攻めてミスもしていない」NSX使いナンバー1のアキラでこれだけ

ら、厳しいといえは厳しい。そして、決勝はというと、スタートを担当したハッチャんが9周目に他車と接触、右リヤのアームが折れてしまい、長いピット作業。しかし、勝負は度外視してもファンのために走ろうという国さんの一言で、マシンを受け継いだアキラがチェッカーを受けクラス14位完走を果たした。

で、お待たせしました。国さん登場。

「今回は監督として、チームのオーナーとして、富士にあんなにたくさんのお客さんやスポンサーの皆さんが来てくださったのに、いいところを見せられなくて申し訳ありません。ドライバーに対しては、特にアキラには最後まで走ってくれたことに拍手を送りたい。決まっていた気分ではなかったと思う。みんなも拍手してあげてほしいです。でも結果はどうあれ、ボクがアキラに「お客さんもたくさん来てくれたるし、何がなんでもコース上のハッチャんとアキラを見てもらいたい。申し訳ないけど乗ってくれないか」と言ったんだ。そうしたらアキラは気持ちよく乗ってくれて、でもそこにボクのミスがあるんです。勝負度外視なら、本当はハッチャんとあと12~15周トレーニングも兼ねて乗ってもらって、それでアキラに代われれば良かったんだけど、結果的にアキラを40周近く乗せてしまった。今回ボクは反省しているよ。」

99と00型との差がこれほどあるとは思わなかった。逆に言えばこれだけ進化させた技術に敬服しています。ウチは第4戦富士から投入できる予定です。今回は国さんの念力が足りなかったかな(笑)」。

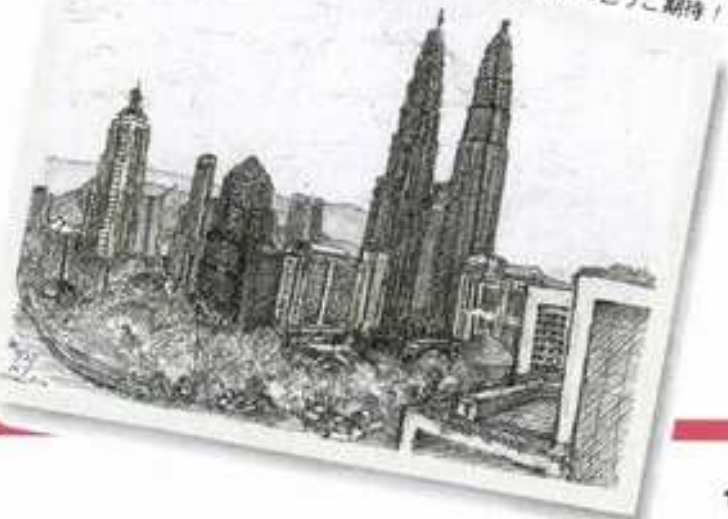
国さんマレーシアに行く

GTアソシエーション会長の肩書きも持つ国さん。今年初開催のセパンでのレース準備のため、現在もマレーシアで打ち合わせをしている最中だ。「ほとんどホテルを出ずにクアラルンプールのホテルや大使館で関係者に会うばかり。昔は日本のレースを海外でやるなんて考えられなかったね。だから、アジアのお手本となるように、何が何でも成功させた

ついに国さんが絵を描いた!

今年には絵を描きたいと国さんがこのページで言っていたのを覚えてますか? その国さんがクアラルンプールのホテルから見た町並みをスケッチした。ということでは本邦初公開「いやー、ホテルで時間があっちゃって退屈だから、エンピツで便箋にささっと描いただけ。そんなに大げさなもんじゃありませんよ。恥ずかしいから載せないでよ」と言う国さんを説得。ついにお借りして公開の運びとなりました。今度は色もつけたとのこと。で、今後の国さんの予定ですが、多忙につき、今月皆さんが会えるのは5月27~28日GT第3戦菅生だけになりそう。みんなまで応援に行こう!

独占公開! これが高橋国光画「クアラルンプールの風景」です。エンピツでじっくり書き込まれたタッチが印刷でちゃんと再現されるかが心配ですが、ホントにいいに仕上げられています。次回作に乞うご期待!



ゴールデンウィークということもあって、富士スピードウェイにはホントにたくさんの方々が来てくれました。結果はこうなりましたが、菅生での次のレースに期待しててください!

Text/Kenta Tsushima
Photos/Team Kunimitsu
Racing on

イラスト展入賞者発表!



国さん賞

国さんの人間味がよく表現されている、とても上手な作品です。「拘飾」さん、どうもありがとう



アキラ賞

色鉛筆を使って、すごく一生懸命書いた。石川縣の本電太くんです。小6だっけ!



ハッチャん賞

国さんがドライブするNSXを画いてくれたのは岡山県の宇根坪さん。国さんの目がカワイイ!

CART FedEx Championship Series Round.4
RIO 200

CART FedEx チャンピオンシップシリーズ第4戦リオ200

リオ・デ・ジャネイロ ●4月28日~30日

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

こないだのロングビーチでトレーシーがやってみせた予選17番手からの優勝に続いて
今度はフェルナンデスが16番手から優勝。へい、予選グリッドって何なんだい？
だけどウィナーには申し訳ないけど、今回のメインのお話はこれじゃない
南米リオの主役は、キャリア初ポールからトップをひた走ったタグリアーニ、27歳
プレイヤーズのドライバー育成プログラムからまたまたカナディアンスターの登場だ

Emerson Fittipaldi
Speedway

INDECK

Team
Players

Player's
**Shining
Star**

初ポールから飛び出しチャンピオンたちを
置き去りにしたタグリアーニの可能性

チャンプのよつな戦いぶりのタグ

プレイヤーズ・フォーサイス・レーシングから今年CARTシリーズにデビューしてきたカナダ人ルーキーのアレックス（本名はアレクサンドル）・タグリアーニは、ケベック州モントリオール生まれの27歳。レーシングカート、フォーミュラ・フォードといった通常のステップアップの道順とは別に、アイスレーシングでも活躍したというユニークなキャリアを持つドライバーだ。

カールした黒髪とイマ風の手入れされたアゴヒゲに縁取られた彼の顔は、眼つきは鋭いし鼻が高く尖っていて、精悍というか豪猛と表現した方がピッタリくるカンジ。先輩チームメイトのバトリック・カーベントニアとは体格も顔の輪郭も似ているんだけど、禪なんかなにも興味を持つカーベントニアが静かな愛国気を漂わせているのに対して、タグリアーニはその名が示しているとおりにイタリア系で、非常に情熱的な性格の持ち主だ。

タグリアーニはフォーミュラ・トヨタ・アトランティックを4年も走っていた。その2年目から名門フォーサイス・レーシングのドライバーに起用されたものの、そこにはインディアナツの経験も持つ先輩チームメイトがいて、手堅くポイントを重ねていった彼の方がタイトルを獲得。タグ（彼のニックネームです）はというと、目覚ましい速さを見せることもあったし、地元カナダでのレースで好成績を挙げる勝負強さや底力も誇ったとはいえ、4年間で手にした最高のシリーズランキングは97年の3位。つまり、フォーミュラ・アトランティックでピッカピカに光ってたってワケじゃない。

で、リオだ。決勝日の朝にタグはトップタイムをマーク。予選で最後にアタックするチャンスを手に入れた。そして目の前でファン・モントーヤが好タイムを出し、それをチームから無線で知らされながら、2周目にピシッとタイムを出してきた。プレッシャーをばねのけての堂々のキャリア初ポール獲得だ。「アトランティックからステップアップして来たボクにとって、CARTマシンは確かに



タイヤが冷たい時の速さには定評のある モントーヤを相手に、タグリアーニは 遠慮なくペースをぐいぐい上げていった

プレイヤーズのバックアップを受けたカナディアン。ついついジャック・ビルヌーブとイメージがダブるけど、モントーヤ相手に一歩も引かないルーキーらしからぬしたたかさもジャックとウリふたつだ



今年、これまであまり目立たなかったモントーヤだけど、今回ついにフロントロウ奪取。レースではトラブルで脱落したが、次戦もてぎでは大勝利しそうだ

パワーがずっと大きい。まったく違うマシンと言っている。しかし、いいチームで、いいセッティングのマシンを与えられれば、ドライビングはそんなに難しいものじゃないよ」と、タグはサラリと言っている。しかし、その「いいセッティング」を出すのに誰もが苦労しているんじゃないか。

「リオはコーナーがふたつしかないから、コースを覚えるのも大変じゃないし」とも彼は言うけれど、コーナーがふたつしかないからこそ、ライバルに差をつけるのはなおさらのこと難しい。このコースはストレートが長いから、ドラッグはできる限り減らしたい。となると、ふたつの低速コーナーではダウンフォースが足りなくなってマシンが安定しなくなる。空力で得られるグリップとメカニカルな面から得られるグリップをバランスさせて、燃料を多く積んでる時でも軽くなってからでも、タイヤが新しい時でもすり減ってきてからも、安定して速いタイムを出せる——こんなふうにするすべての面でバランスの取れたセッティングを出すことは本当に難しいのだ。しかも、コーナーで小さなグリップしか発揮してくれないマシンをコントロールする力も求められる。そこでルーキーがポールポジションを獲得したのも見事だし、初めてのポール



ホームステッドは9位で前戦ロングビーチ4位。タグリアーニのパフォーマンスカーブは急な上昇角度を描いている

ジミー・バッサーが2位に入った。開幕戦のホームステッドでは4位。第2戦は決勝が雪で5月27日に延期になっているけれど、予選では同じチップ・ガナッシ・レーシング&トヨタのファン・モントーヤがトップ=ポールポジション。そして第3戦ロングビーチで3位と来て、今回の第4戦リオで2位。2戦連続の表彰台。しかも予選ではフロントロウを外していない。4、3、2位とくれば、当然次は1位=初優勝(1)を期待したくなるというものだ。

今年からトヨタエンジンにスイッチしたチップ・ガナッシ・レーシング。なぜかモントーヤの方ばかりにレースではトラブルが集中する一方で、バッサーは身上の粘り強さを発揮してポイントを重ねている。しかし、今年のバッサーは粘り強いだけでなく、去年、一昨年と比べてパフォーマンスがいいのも事実なのだ。

トヨタ陣営は「いま、ウチのエンジンは最強です!」と言い切っている。ピークパワーについて言えば、それは本当なのかもしれない。その上、シーズン中の開発も着々と、速いテンポで進められているようだ。「トヨタエンジンはレースのたびによくなってきているよ。去年までポクが走っていたホンダと比べても、彼らがパフォーマンスを進歩させるペースは変わらないね」とバッサー。「今日は本当に勝てるレースだと思って走っていた。タグリアーニは素晴らしい走りを見せていた。ケニー・ブラックにしてもそうだ。しかし、こっちはずっと燃費をセーブするモードで走っていた。コクピットのダイヤル(燃料調整ダイヤル、あるいはターボブースト圧調整ダイヤルのことだ)を回せば、彼らと対等の走りはできたはずだ」

タグリアーニが圧倒的なスピードを披露したのは事実。しかし、序盤にリタイアしたモントーヤもかなりの速さを見せていた。



レース中盤の3番手争い。前を行くトレーシーもトップ走行のタグリアーニもいつしか後退していき、バッサーの連続表彰台は自然に転がり込んできた

イバルディ・スピードウェイ。しかし、このコースはオーバルとは違って低速コーナーもあるので、幅広いレンジでエンジンパワーが引き出されていないと苦しい。だが、ストリートコースでのレースであるロングビーチでも速かったとおり、トヨタエンジンはオーバーオールの高さを今年実現しているということだ。

また、今年のエンジンは燃費もいいようだ。少なくとも、悪くはない。ということは、あと少しの運があれば、もういつでも初優勝の時は訪れるということだ。

そしてもうひとつ。今年のバッサーは、すでにチャンピオンシップもシッカリと視界に捉えている。「勝利は時間の問題。これまでと同じ調子を保ってコンスタントにポイントを重ねていくことが重要だ」と、彼はリオのレース後に話していた。第4戦を終えて彼のシリーズランキングは2番手。後の上にはチーム・クール・グリーン&ホンダのポール・トレーシーただひとりという状況。そして、トレーシーとバッサーを比べれば……。

過去の実績から見て、シーズンを通しての安定性という面だけで言うなら、バッサー&チップ・ガナッシ・レーシングの方が上ということになるだろう。しかし、トヨタがマニュファクチャラーズタイトルを今年獲得するのは難しいかもしれない。こちらはユーザーを大量に持つフォードが有利。ホームステッド優勝のマックス・バビスも今回のリオ優勝のアドリアン・フェルナンデスもフォードユーザーだ。

今シーズンのレースはまだ17戦も残っている。トヨタの初勝利はいつになるのだろうか? そして、その初優勝はバッサーとモントーヤ、どちらのドライバーが挙げることになるのだろうか? もしかしら、その瞬間は次のもてぎで訪れる可能性だってあるのだ。

勝利もついに射程圏内!?

バッサー&トヨタRV8E、2位表彰台でトヨタエンジンのベストリザルトをマーク



スタートで、タイヤが冷たい時の速さには定評のあるモントーヤとの先陣争いを堂々と制してみせたのも素晴らしい。1周を速く走らなくてはならない予選と、連続周回での安定した速さが求められるレースとしては、セッティングが当然違う。だから予選でいくらか速くても、レースでそれを再現できないドライバーは多い。しかし、タグリ

アーニは前日の予選と変わらない速さで、デイフェンディングチャンピオンのモントーヤさえも引き離して逃げの態勢に入った。フォーサイス・レーシングは55周目に出されたフルコースコーションでタグをピットに呼び入れなかった。ここは勝敗を分けるポイントとなる可能性があったシーンだ。ケニー・ブラック以下、トップグループから何人も

のドライバーがピットロードへと滑り込んだ。しかし、この時点で2回目のピットストップを行った面々も、もう一回給油を行わなければゴールまで走り切れはしない距離が残されていた。タグの陣営とすれば、絶対的なスピードで優位にあることだし、ギャンブル的な要素は排除して、正攻法で優勝を狙おうと考えたということだ。

タグが2回目のピットに向かった75周目、コース上はグリーンだった。フルスピードでの周回が続けられている状態で給油を行ったため、彼の順位は13番手まで落ちた。だが、ブラックたちが燃料補給のためのピットストップをもう一度行った時、タグはトップに返り咲いた。70周目にベストラップの39秒455を記録しているとおり、彼はスタート直後と同じ速いペースを保ち続けることができていたということだ。



トヨタエンジンはもちろん、バッサー自身のパフォーマンスも去年に比べ明らかに向上している。優勝はおるかチャンピオンもあり得る!

Shining Star



うもろと目標を上げ、どうにか壁にクラッシュ
することには避けたものの、優勝の望みは消
えてしまった。

ヘイスカーランの間にタイヤが汚れ、グリ
ップが十分に得られなかったのがスピンの原
因かもしれない。彼はレース後に「ホイール
のバランスウエイトが外れたのか、振動がひ
どかった」と話した。しかし、テレメトリ
データによれば、ほんの少し、このラップだ
け進入スピードが高くなっていたとのことだ
あの時、2番手に浮上してきていたアドリア
ン・フェルナンデスは、タグにアタックを仕
掛けられる距離までは詰め寄っていなかった
というのに……。集中力を失ったタグはこの
後にもスピン。結果はポイント圏外の13位で
フィニッシュした。あれだけ独走しながら、
手に入れたポイントはポイントの1点と最多リ
ードラップの1点だけとなった。

フェルナンデスはなぜ勝てた？

フェルナンデスは、金曜からずっとセッテ
ィングで苦しんでいた。予選は16位。優勝を
狙うには、あまりに厳しい位置だ。彼自身、
優勝できるとは思っていなかった。しかし、
安全にあまりにこだわっていたわけはなかった。ウオ
ームアップで新しいセッティングをトライ。
タイムは11番手。フェルナンデスはますます
の手筋えをつかむ。

レース序盤は19番手までポジションを落と
したが、ここで冷静さを失わないよう自らに
言い聞かせながらガマン強く走り続けた。燃
費をセーブする走りを持に心掛けながら、

36周目にトップを走っていたタグリアーニ
が先頭を切ってピットイン。トップグループ
も次々とピットへ向かう中、フェルナンデス
はコース上にとどまってトップに立ち、39周
目に給油とタイヤ交換を行った。トップグル
ープがピットインしてコースが空いている間
に燃料が軽くなったマシンで懸命に走ったこ
とで、フェルナンデスはピットアウト時に8
番手までポジションを上げていた。これが勝

因その1だ。そして、もうひとつの勝因――

こっちの方が重要――は2回目以降のピット
ストップでタイヤを交換しない作戦にあった
コーション中に行われた2回目のピットスト
ップでは7番手でピットに入って、出てきた
時には5番手。94周目に行われた最後のピマ
トストップにジミー・バツサー、ポール・ト
レーシーを従えて入った彼は、そのポジショ
ンを悠々キープ。彼の前を走っていたタグリ
アーニがスピンしたことでトップに出て、そ
のままチェッカーを受けた。

「朝のウォームアップで試した新しいセッテ
ィングでレースを走ることにしたんだけど、
これがタイヤに優しいものになっていただけ
うこと。ファイアストーンタイヤの持ちが驚
らしく、チームの作戦も良かったことで優勝
できた。今日のマシンのハンドリングは決
して悪いものじゃなかったけれど、開幕戦ホ
ムステッドとロングビーチでのハンドリング
の方が実際にはずっと良かった。あの2戦で
ボウのマシンは勝てるだけの力を持っていた
と思う。今日のマシンは、まあトクブ5がい
いところだった」とフェルナンデスは話した
いいセッティングが必要なのは当然だが、
今年は、いい作戦と速いピットストップが勝
負の決め手になっている。

予選順位に関係なく優勝できる――それが
今年のCARTシリーズってこと……。じゃ、
予選順位って、いったい何なんだろう？

“予選順位に関係なく優勝できる”
それがCART、今年のCARTだ
……じゃ、予選順位って、いったい何？



トヨタエンジンの好調ぶりは、ダ・マッタの4位入賞でも立証された。ピットインタイミングの判断がびたりとはまり、後もまた予選17番手という後方グリッドからの大ジャンプを地元ラウンドで見事に成功させた



ロングビーチでのトップ快進が記憶に新しい風潮だが、今回の予選は19番手。グーゼルミン&ブランデルのバックウエスト/メルセデス勢と競り合っていたが、84周目に17番手走行中にエンジンが息の根を止めた



「前半はダウンフォースをつけすぎてツラかったけど、最初のストップで対処してからはOKだった」とトレーシー。スピンしたタグリアーニと接触したもののあまり問題なし。3戦してすべて表彰台に上り、堂々ポイントランキングトップでもてさへ

Shining Star



“もてぎ男”のフェルナンデスが、そのもてぎの前に今季初優勝した。目立って速いわけじゃないけど、振り向けばそこにいる、というカンジ。今年の彼は一推手強い

RESULT/Round 4

1.284Miles X 106Laps = 201.3km (125.311km) 予選出走25枠・正格出走25台

順位	No.	ドライバー	チーム	ラップ数	タイム	予選順位/タイム
1	14	A.フェルナンデス	バトリック・レーシング	106周	1'37'12"490	16/39'281
2	10	J.バウチャー	ターゲット・チップカチン・レーシング	106周	1'37'13"421	6/38'943
3	26	P.トレシー	チーム・ケール・グリーン	106周	1'37'13"828	3/38'843
4	30	C.ターマック	PP1モータースポーツ	106周	1'37'14"071	17/39'419
5	11	C.フィッティパルディ	ニューマン・ハース・レーシング	106周	1'37'14"846	5/38'379
6	20	R.モレノ	バトリック・レーシング	106周	1'37'16"177	12/39'285
7	38	M.ブランデル	バックウエスト・レーシング・グループ	106周	1'37'17"569	23/40'073
8	36	M.キトリ	ブレイヤーズ・フォーサイス・レーシング	106周	1'37'18"094	11/39'248
9	17	M.アンドレッティ	ニューマン・ハース・レーシング	107周	1'37'21"699	19/39'340
10	1	K.ブラック	チーム・レイホール	107周	1'37'22"720	4/38'878
11	27	D.フランケッティ	チーム・ケール・グリーン	107周	1'37'23"634	48/39'020
12	25	L.ガルシア	カシエロ・プロシユクト・レーシング・グループ	104周	1'37'20"681	25/ノータイム
13	39	A.タグリアーニ	ブレイヤーズ・フォーサイス・レーシング	103周	メカニカルトラブル	1/38'587
14	28	G.サレス	デイルコイン・レーシング	98周	メカニカルトラブル	34/ノータイム
15	19	M.ジョルダインJr	ベッテンハウゼン・モータースポーツ	98周	メカニカルトラブル	28/38'856
16	13	M.バビス	チーム・レイホール	98周	メカニカルトラブル	10/39'227
17	2	G.D.フェラン	マールボロ・チーム・ベッスケー	79周	メカニカルトラブル	13/39'256
18	35	T.カーペン	モーナン・レーシング	69周	メカニカルトラブル	9/39'101
19	23	東洋 勇也	デイルコイン・レーシング	64周	メカニカルトラブル	19/39'580
20	12	B.バータ	ウォーカー・レーシング	54周	メカニカルトラブル	20/39'620
21	37	M.グージェルマン	バックウエスト・レーシング・グループ	53周	メカニカルトラブル	21/39'682
22	1	J.モンロー	ターゲット・チップカチン・レーシング	30周	メカニカルトラブル	2/38'696
23	33	N.フォンナ	デパシナ・モータースポーツ	29周	メカニカルトラブル	18/39'504
24	3	H.カストロ・ネベス	マールボロ・チーム・ベッスケー	22周	メカニカルトラブル	7/38'985
25	34	O.セルビア	PP1モータースポーツ	0周	18周	14/39'308

・最速スピード: 124.256mph (199.9km/h)
 ・ラップリーダー: 35=A.タグリアーニ, 26=P.トレシー, 37=J.バウチャー, 38=39=A.フェルナンデス, 40-74=A.タグリアーニ, 75-76=M.アンドレッティ, 77-80=K.ブラック, 84-90=A.タグリアーニ, 100-106=R.フェルナンデス
 ※NEXT ROUND: 第5戦 5月13日 ツインリングもてぎ

POINTSTANDING DRIVERS

1	P.トレシー	48
2	J.バウチャー	42
3	R.モレノ	29
4	M.バビス	20
5	A.フェルナンデス	00
6	A.タグリアーニ	18
7	G.D.フェラン	16
8	H.カストロ・ネベス	16
9	C.フィッティパルディ	15
10	C.ターマック	13
11	M.ブランデル	11
12	B.バータ	10
13	P.カーペンティア	10
14	O.セルビア	8
15	M.キトリ	5
16	中野 信也	5
17	M.アンドレッティ	4
18	D.フランケッティ	4
19	T.カーペン	3
20	M.グージェルマン	3
21	K.ブラック	3
22	M.ジョルダインJr	2
23	L.ガルシア	2
24	J.モンロー	2

CONSTRUCTORS

1	レイナード	96
2	ローラ	48

MANUFACTURERS

1	フォード	54
2	キング	52
3	トヨタ	42
4	メルセデス	14

ROUND 5 SPAIN GP MISISH

F1スペインGP

●F1世界選手権第5戦●5月5~7日

●バルセロナ・カタロニアサーキット●天候：晴れ●路面：ドライ

予期せぬヒットアウト時の事故が
その後の給油作業の致命的なミスを誘発し
さらにはスロークチャーにも見舞われた
悪い展開にハマってしまったシューマッハーを後目に
ハッキネンが久しぶりに表彰台の中央に帰ってきた

Text/Nigel Roebuck Translation/Yutaka Mita(QT)
Photos/Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada, Hiroaki Matsumoto,
Tamotsu Futamura, Hiroharu Sato, Graffiti

歯車を狂わせた 些細なミス

シューマッハーがヒットインのミスとトラブルで勝利を逃し
ハッキネンが5戦目でようやく今シーズンの初優勝を達成!



ずっと苦しい展開が続いた今シーズンだったが、得意なバルセロナで初勝利を挙げた。連覇の3年連続タイトルへ向けてハッキネンの2000年がようやく開幕した



昨年8月、ミカ・ハッキネンがハンガリーで勝利して以来、ポール・シッターは勝てないという奇妙な現象が続いている。バルセロナもその伝統を踏襲したが、ポールを獲得したのはミハエル・シューマッハー。レースに勝ったのはハッキネン——ともに今季初——という具合で、それまでの図式が完全に逆転した。しかし、マクラーレン・メルセデスはスベインGP 3年連続制覇を達成し、こちらはしっかりと伝統を守っている。

レースそのものはイモラとよく似た展開に終結した。シューマッハーとハッキネンがその地大勢を置き去りにするいつものパターンつかず離れずのタンデム走行を繰り返す。トップ2台が最初のピットストップに入ったところで、ミハエルのこの日の運命を予感させる最初のハブニングが起きている。スタートの合図が一瞬早く、給油を担当していたナイジェル・ステップニーがフェラーリの後輪に引き倒されてしまうのだ。幸いいたいたケガではなかったが、もちろん給油担当は交代せざるを得ない。緊急リリーフの悲しさ。ステップニーの代役に立ったメカニックが経験不足を露呈し、ミハエルの2度目のストップは通常の2倍以上の時間を費やした。

ペースで上まわっていたハッキネンが、ついに待望の首位を手に入れる。あとはそのペースを生かして逃げ切るだけだ。

ミカが逃げる間にシューマッハーを第2のハブニングが襲う。スローバンクチャート。ペースの上がないフェラーリにディピッド・クルサードが迫る。

ありとあらゆる手段を弄してポジションを守ろうとするシューマッハー。しかし、その見苦しい抵抗も長くは続かず、マクラーレンの1-2優勢が確立した。

レース後、これがマクラーレンの転機になる。と語るハッキネン。「これからほとんど間違いなくそうだ」

気持ちに報いるクルサード

「操縦士の死を悼む気持ちがあるのならレース出場は見合わせるべきだ」という記事を目にした」とロンドン・デニス。「黙っているわけ



予選5番手から最高のスタートを決めたBMWウィリアムズのラルフ・シューマッハーが、1コーナーまでに一気に3位へ浮上、2位ハッキネンに軽く接触するほどの勢いだった

ROUND 5 SPANISH GP

今季初のポールを獲得しスタートからレースをリード しかし、シューマッハーには思わぬ落とし穴が……

にはいかなないので、次のことをみなさんにお伝えしておく。実は、亡くなったパイロットのお父上から予選の直前にお電話を頂戴している。「デイビッドがポールポジションを獲得することを願っている、それが残された遺族からのメッセージだということを彼に伝えてほしい」という内容だった」

その願いに応えて、セックション序盤のデイビッドはポールポジションを争う好走を披露した。後半思うようにペースが上がらなかつたのは燃圧に問題を抱えていたからで、これを手っ取り早く解決するには燃料を多めに積むしか他に方法がなく、4番グリッドは彼にできる精いっぱい回答であった。

ミハエルが2度目のアタックで最速タイムを樹立、それがポールタイムとなった。ミカも最後のアタックで懸命の挽回を試みたが一歩及ばず、2台のマクラーレンに割って入る形でルーベンス・バリチェロが3番グリッドにつけた。3列目にはラルフ・シューマッハーのウィリアムズ・BMWとジャック・ビルヌーブのBARホンダ。

合同テストの舞台となることが多いバルセロナだから、各チームともコースの状態を知り抜いている。つい1週間前にも3、4日のテストが行われているため、ほとんどのチームはすでにセットアップを完了していて、金曜日のトラックはほとんどガラ空き状態。わざわざ足を運んだ観客には大変お気の毒なことになってしまった。しかし、チームにはタイヤを温存するという重大な使命があるので、それをむげに責めるわけにもいかない。

バルセロナはタイヤを酷使するトラックとして知られ、ピットレインの制限速度が厳しくなった今でも2ストップが当たり前と考えられている。大半がブリヂストンの軟らかい方のタイヤをチョイスする一方で、アロウズの2台とシューマッハーだけは硬めを選んだ。ミハエルがそのように主張したのだそう、もちろんこれに異議を差し挟める者などいない。

ウォームアップはそのミハエルが最速、というよりトップ4のタイムはグリッド順そのままのオーダーとなった。5番手にジェンソ

最後尾スタートとなった地元スペイン人のデ・ラ・ロサはアレジと接触し、わずか1周でリタイア



ン・バトン、次いでベドロ・デ・ラ・ロサ。ベドロは5番グリッドを獲得する活躍を見せながら、燃料違反が発覚、最後尾スタートとなっている。地元グランプリでこういう不手際は、なんともやるせない。

さて、いよいよスタート。シューマッハーが例のごとく右左にマシンを振って後続を牽制。これにはハッキネンもバスを諦めるしかなく、2番手のまま第1コーナーに進入したが、そこでラルフに当てられてしまった。3列目からの好ダッシュが勢い余って追突、というありがちなパターンだが、どちらも気にするほどのダメージはなかったようだ。

しかしその後方では、ベドロ・デイニスがスピンしてグラベルにはまり、デ・ラ・ロサとジャン・アレジが絡んでいた。

「マシンの3分の2くらいのところまでインに差し込んでいた」とデ・ラ・ロサ。「そこでいきなりドアを閉められたんだ。後ろを見ていなかったんじゃないのか」

QUALIFY TOPICS

シューマッハーが今季初のポールポジション奪取

ここまで4戦を終えて3勝、3位1回と絶好調のシューマッハーが、意外にも今シーズンまだ取れていなかったポールポジションを獲得。シューマッハーはコース前半のセクションで速さを見せ、1分20秒974でハッキネンに並ぶ視認最多タイとなる通算24回目のポール奪取となった。圧巻は予選セッション残り2分でシューマッハー、バリチェッロのフェラーリ2台、クルサード、ハッキネンのマクラーレン2台がそろってラストアタックのためにピットアウトしたシーンだった。結局、4人の中でタイムアップを果たしたのはハッキネンのみで、シューマッハーのタイムに1000分の

78秒差まで迫る1分21秒052をマークしたが、惜しくも逆転するまでには至らず、フロントロウ確保が精いっぱいだった。ハッキネンに次いで3番手にはバリチェッロ、4番手にクルサード、3列目には最近ここが定位置となってきたウィリアムズのラルフ・シューマッハーと今季最高の6位をゲットしたBARのビルヌーブ。7位、8位はジョーダンのふたりが、トゥルーリ、フレンツェンの順で並び、地元グランプリで燃えるアロウスのデ・ラ・ロサは、9番手のタイムをマークしたものの、燃料規定違反でタイムが抹消され最後尾からのスタートとなった。



飛行機事故から奇跡の生還を遂げたクルサードとフィアンセのハイジ。精神状態が心配されたが、無事スペインGPに登場した



長い低速から脱出できないジャガー。アーバインが11位、ハーバートが13位と、まったくいいところがないままレースを終えてしまった



終盤まで得点圏内の6位を走行し、連続ポイントゲットが期待されたバトンだが、残り3周でエンジンが悲鳴を上げ、無念のストップ



予選では今季最高の6位につけたビルヌーブ。しかし決勝ではトップグループに1周で2秒も離されてしまい、さらにトラブルにも見舞われた

もちろんアレジの見方は違う。
「いまだかつて誰一人成功したことのない場所まで追い越しをかけてきた。まったくどういうつもりなのか、理解に苦しむよ」
3番手を走行するラルフは、兄、そしてミカのベースにとってもついていけない。その後方でクルサードとバリチェッロがせめぎ合い、6位以下はさらに遠くに置き去りにされている。恐るべき胆力を発揮して予選6番手につけたシャック・ビルヌーブだが、いざレースになればマシンの非力はいかんともし難く、ラップタイムにしてバリチェッロから1秒以

上の後れを取っている。その後ろで我慢を強いられているのはハインツ・ハラルド・フレンツェン、ヤルノ・トゥルーリ、バトン、そしてミカ・サロの面々。
そのビルヌーブが21周目にピットストップの口火を切る。しかし、その直後にリタイア。「何が起きたのか今はまだ分かっていない。ピットを離れた瞬間スロットルがまったく反応しなくなると、マシンの後ろから火が上がるのが見えた」とシャック。
ラルフのストップはその2周後、24周目には兄貴の番だ。一時は4秒までリードを広げ



ミハエルの思わぬアシストを受け、どうしても抜くことができなかったラルフを攻略したバリチェロ。因らずミハエルはフェラーリが一枚別であることを強調した

7・3秒のピットタイム、それ自体は文句のつけようもないもの。しかし、ミハエルの眼前にかざしたロリポップを引き上げる動作が一瞬早すぎた。給油マン、ステツブニーの体がまだ残っており、急加速したマシンの後輪がその足をなぎ払う。このアクシデントが後のシューマッハーに致命的なロスをもたらすことになる。

ハッキネンが入ったのはその2周後の26周目。マクラーレンクルーの作業はいつもながらソツのないものだが、シューマッハーの前に出るには至らなかった。再び両者の間でコンマ数秒の攻防が繰り広げられる。と言えは聞こえはいいが、実際は空力附加物が演出するイタチこっこにすぎない。しかし、前回とは違い、ここバルセロナでは明らかにフェラーリはプレッシャーにさらされていた。

「ミハエルが硬い方のタイヤを選んでいたら」とは知っていた。最初のピットイン前も彼はコースのいたるところで滑りまくっていたか

41周目。シューマッハーとハッキネンがびったりくっついたままピットイン。フェラーリとマクラーレンのピットは隣同士。ほんの数メートルを隔てて、レースの行方を決するもうひとつのバトルが戦われるのだ。順調に作業を終えたハッキネンが飛び出していく。一方のミハエルは給油ノズルのカップリングに手間取って、また決めた半分も燃料が入っていない。シビレを切らせたミハエルがロリポップから目を離し、後方にチラと視線を送

ていたミハエルだが、最初のピットストップを迎えるころには、ハッキネンとの差はコンマ5秒ほどに縮まっていた。

シューマッハーの不運の始まり



マクラーレン、フェラーリの2強4台が潰れない上にBMWウィリアムズまでが常に上位に進出してくるため、フレンツェンですら1ポイントを稼ぎ出すのに苦戦している



輝かしいキャリアを引っさげてF1デビューしたハイデルフェルトだったが、プロスト・チームの慢性的な不振に足を引っ張られ、空回りの重がゆいシーズンを過ごすことに

ら、プレッシャーをかけ続けることに専念して、ころ合いを見計らっていたんだ」

Paddock TOPICS

●デ・ラ・ロサに燃料規定違反の裁定
母国の期待を背負い、予選では自己最高位の9番グリッドを獲得したアロウスのペドロ・デ・ラ・ロサだったが、予選中マシンから採取された燃料が事前にFIAに承認を受けていたサンプルの成分と一致しなかったため、セッション終了後に燃料規定違反でタイム取り済みの裁定が下った。この裁定を不服とし、アロウス側はいったん抗議を提出したが、翌日には、「燃料運搬作業中の手違いで、製造過程では何の問題もなかった」と故意の違反ではないことを強調しつつ、抗議



自分ではどうすることもできない不可抗力で、デ・ラ・ロサの駆地レースは台無しに



ミナルディがドライブしたチタニウム製ギヤボックス。果たして他のチームは追従するのか？ ッカーネのみの使用となったが、従来のものよりも25%も強度がアップし、マシンは約7kgもの軽量化を果たしたという。



「それはないだろう」と言いたくなるような、兄ミハエルの執拗な妨害に遭い、貴重な3位表彰台のチャンスを逃してしまったラルフ

る。17・5秒。これで勝負はついた。
ハッキネンの勝利はもう動きそうにない。
後は今や3番手に浮上したクルサードが、前
をいくフェラーリをかわせるかどうか問題
だ。普通ならそんな期待はできないところだ
がこの日は違っていた。シューマッハのベ
ースが思ったように上がらない。何か問題を
抱えているのだろうか？
クルサードが最初に仕掛けたのは47周目の
ことだった。第1コーナーで敢然とインに切
り込んだが、ミハエルは断固としてこれをは
なつた。やれるものならやってみろ、とは

かに覆いかぶさる。心中覚悟のディフェンス
にさすがのディビッドも引かざるを得ない。半
ばダートにはみ出して、どうにかクラッシュを
免れた。
クルサードはミハエルのこのやり方をフェア
なものと思わしているのだろうか？
「いや、あれがフェアなやり方だとは絶対に
思わない。規則では、1回だけならブロック動
作も許されているが、ああいふのは、なんと
うか、ちょっと信じがたいね。2台ともほぼ限
界状態で、それでもこちらに分があった。それ
にしてもアブなかったな、当たらずに済んで本

次に「次はミハエルのこのやり方をフェアなものと思わしているのだろうか？」
「いや、あれがフェアなやり方だとは絶対に思わない。規則では、1回だけならブロック動作も許されているが、ああいふのは、なんとうか、ちょっと信じがたいね。2台ともほぼ限界状態で、それでもこちらに分があった。それにしてもアブなかったな、当たらずに済んで本
当によかった」
次の周回でディビッドは、再び同じことを
試みた。しかし、今度はアウト側から、有無
を言わせぬオーバーテイクである。「めったに
あることじゃないから、誰かをバスターできれ
ばうれしいよ。だけど今日のは手放しじゃ喜べ
ないな。彼のマシンがトラブってたのは明ら
かだったからね。まるでミナルディを抜く
たいだった。ゴメンね、ミナルディ……」
ミハエル対ラルフの初バトル
続いてラルフとルーベンスがミハエルに迫
る。コーナーから続くコーナーへと、サイド
byサイドでお互い一歩も譲らぬ併走を展開す
るシューマッハ兄弟。最後は右コーナーで、
兄弟を道連れにアウトにふくらみ、そのイ
ン側をバリチェッコが抜けるという形で決着
がついた。漁夫の利を得たバリチェッコは、
賢明にも兄弟げんかに加わろうとはしなかつ
た。「うしろでじっくり見させてもらったよ。
兄弟なのにあそこまでやるかね、と不思議な
気がした」とバリチェッコ。
レース後、兄に詰め寄ったラルフだが、ミ
ハエルは「これがレースというものさ」と、
ほとんど相手にしなかった。その後、予定外
のタイヤ交換で5位に落ちたミハエルは、そ
のままの順位でフィニッシュ。コース上のア
クションも沈静化し、序盤と同じような手詰
まり感の中でスペインGPは幕を閉じた。
今季初優勝を決めたミカが喜々としてシャ
ンパンファイトに興じていたが、チームメイ
トのディビッドはその傍らで静かにこれを見
守り続けた。亡くなったパイロットの家族の
ことを思えば、自分だけが祝勝気分になるわ
けにはいかなない。ロン・デニスがいみじくも
語ったように、クルサードは比類のない優し
さと謙遜さを併せ持つ男なのだ。
さて、ドライバーズ、コンストラクターズ
の両ランキングで首位フェラーリに大きく詰
め寄ったマクラーレンの士気は、バルセロナ
の戦いで大きく高まった。シヨックを乗り越
え果敢に戦ったクルサード。その果たした役
割は計り知れない。一方、マラネロにとつて
は眠れぬ夜が始まりそうな気配である。

ROUND 5 SPANISH GP

2戦連続1-2で大きく詰め寄ったマクラーレン マラネロにとって眠れぬ夜が始まりそうな気配だ

RESULT/Round 5

・4.727km×65周→307.323km 予選出走22台、決勝出走22台、完走17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	①	M.ハッキネン	マクラーレンMP4-15・メルセデス	65周	1'33'55"390	1'24"470	2/1'21"052
2	②	D.クルサード	マクラーレンMP4-15・メルセデス	65周	1'34'11"456	1'24"684	4/1'21"422
3	③	R.バリチェッコ	フェラーリF1-2000	65周	1'34'24"502	1'25"288	3/1'21"416
4	④	R.シューマッハ	ウィリアムズFW22・BMW	65周	1'34'32"701	1'25"326	5/1'21"605
5	⑤	M.シューマッハ	フェラーリF1-2000	65周	1'34'43"373	1'24"517	1/1'20"974
6	⑥	H.H.フレンツェン	ジョーダンEJ10・無限ホンダ	65周	1'35'17"315	1'25"183	8/1'22"135
7	⑦	M.サロ	ザウパーC19・ペトロナス	64周	1'33'56"126	1'25"806	12/1'22"443
8	⑧	R.ゾンタ	BAR002・ホンダ	64周	1'33'56"794	1'26"241	16/1'22"882
9	⑨	G.フィジケラ	ペネトンB200・プレイライフ	64周	1'34'07"458	1'26"352	13/1'22"569
10	⑩	A.ブルツ	ペネトンB200・プレイライフ	64周	1'34'27"444	1'26"147	18/1'23"010
11	⑪	E.アーバイン	ジャガーR1・コスワース	64周	1'34'28"486	1'26"239	9/1'22"370
12	⑫	J.トゥルーリ	ジョーダンEJ10・無限ホンダ	64周	1'34'39"113	1'25"806	7/1'22"000
13	⑬	J.ハーバート	ジャガーR1・コスワース	64周	1'34'59"102	1'26"685	14/1'22"781
14	⑭	M.ジュネ	ミナルディM02・フォンドメタル	63周	1'34'04"121	1'25"915	20/1'23"486
15	⑮	G.マツファカーネ	ミナルディM02・フォンドメタル	63周	1'34'34"641	1'27"538	21/1'24"257
16	⑯	N.ハイデルフェルド	プロストAP03・ブジョー	62周	1'34'15"134	1'26"663	19/1'23"033
17	⑰	J.バトン	ウィリアムズFW22・BMW	61周	1'29'14"586	1'24"729	10/1'22"385
⑱	J.フォルスタックペン	アロウスA21・スーパーテック	25周	ギヤボックス	1'27"152	11/1'22"421	
⑳	J.ビルヌーブ	BAR002・ホンダ	21周	燃料低下	1'26"701	6/1'21"983	
㉑	J.アレジ	プロストAP03・ブジョー	1周	アクシデント		17/1'22"894	
㉒	P.デ・ラ・ロサ	アロウスA21・スーパーテック	1周	アクシデント		22/タイム経過	
㉓	P.デニス	ザウパーC19・ペトロナス	0周	コースオフ		15/1'22"841	

・優勝スピード：196.324km/h
・最速ラップ：M.ハッキネン（マクラーレン・メルセデス） 1'24"470 201.586km/h 26周
・ラップリーダー：1-23=M.シューマッハ、24-26=M.ハッキネン、27-41=M.シューマッハ、42-65=M.ハッキネン
・NEXT ROUND：第6戦 5月21日 ヨーロッパGP（ニュルブルクリンク）

POINT STANDING DRIVERS

1	M.シューマッハ	36
2	M.ハッキネン	22
3	D.クルサード	20
4	R.バリチェッコ	13
5	R.シューマッハ	12
6	G.フィジケラ	8
7	H.H.フレンツェン	5
8	J.ビルヌーブ	5
9	J.トゥルーリ	4
10	J.バトン	3
11	M.サロ	1

POINT STANDING CONSTRUCTORS

1	フェラーリ	49
2	マクラーレン・メルセデス	42
3	ウィリアムズ・BMW	15
4	ジョーダン・無限ホンダ	9
5	ペネトン・プレイライフ	8
6	BAR・ホンダ	6
7	ザウパー・ペトロナス	1

STARTING GRID

①	M.シューマッハ	1'20"974	⑩	M.ハッキネン	1'21"052
②	R.バリチェッコ	1'21"416	⑪	D.クルサード	1'21"422
③	R.シューマッハ	1'21"605	⑫	J.ビルヌーブ	1'21"983
④	J.トゥルーリ	1'22"006	⑬	H.H.フレンツェン	1'22"135
⑤	E.アーバイン	1'22"370	⑭	J.バトン	1'22"385
⑥	J.フォルスタックペン	1'22"421	⑮	M.サロ	1'22"443
⑦	G.フィジケラ	1'22"569	⑯	J.ハーバート	1'22"781
⑧	P.デニス	1'22"841	⑰	R.ゾンタ	1'22"882
⑨	J.アレジ	1'22"894	⑱	A.ブルツ	1'23"010
⑩	N.ハイデルフェルド	1'23"033	⑳	M.ジュネ	1'23"486
⑪	G.マツファカーネ	1'24"257	㉑	P.デ・ラ・ロサ	タイム経過
⑫	P.デ・ラ・ロサ		㉒	タイム経過	



[レース・で・プロモーション]
'SPONSOR'

LOCTITE

**モータースポーツを通じ
高度な製品技術への
取り組みに努める**

日本ロックタイト株式会社

- 正式名称：日本ロックタイト株式会社
- 所在地：東京都品川区東品川2-2-8 スフィアタワー天王洲14F
- 設立年月日：昭和47年2月1日
- 資本金：15億円
- 従業員数：121名
- 業務内容：工業用機軸接着剤、シール剤、紫外線硬化型接着剤、瞬間接着剤、自動車用化学製品、電子部品用接着剤・封止剤、塗布システム、メンテナンス製品等の製造・販売

インディ500に参加するマシンはすべて、安全性問題からロックタイト製品を使用するよう義務づけられているという。それだけ信頼性を得ているものがJGTCのGT-Rはもちろん、我々が普段使用する製品にも使われている

ブも強力だが、関係者や観客を驚かせたのはマシンに施されたカラーリングだった。ロックタイトのスポンサーを受けたGT-Rは、赤色に近い同社のコーポレートカラーをまといすぐさま注目の的となる。

そのGT-Rは実験車両の意味合いが強かったため、その後のシリーズ戦に出ることはなかったが、うれしいことに、ロックタイトカラーは2000年も引き続きレースファンの前に姿を見せてくれることに。なんと全日

本GT選手権に出場する、やはりニスモのGT-Rにそのカラーリングが施されることになったのだ。そして、開幕戦でいきなり優勝。さらに大きな注目を集めるに至る。

「当社は工業用接着剤を扱っているため、一般の方が当社製品を目にすることはほとんどなく、社名に関しても、LOCTITEをロックタイトと正確に読めない方がほとんどでした。しかし、モータースポーツ参入後は、ハイテクマシンを支える緑の下の力持ちというイメージを持っていただけるようになり、製品の信頼性アップにもつながっています」

担当者のコメントもあり、同社は一気知名度を上げることになったわけだが、実はモータースポーツでの活動は以前から行われていたもの。95年には全日本GT選手権とNI耐久で、また、ロックタイトコーポレーションとしては71年から現在に至るまでインディ500のオフィシャルスポンサーを務め、F1でも95年からマクラーレンのテクニカルスポンサーとして大活躍している。

「ロックタイトは歴史的にもモータースポーツを製品の試験場としてきました。マシンの安全性や信頼性を確保するという意味では、もはや私どもの製品は欠くことのできない存在となっております。今後もワールドワイドなイメージを高めるとともに、高度な製品技術への取り組みに努めていきたいと思っております」

GT選手権も残すところ5戦。レースでの好結果がさらなる品質の向上をもたらすという好循環を作り出しつつあるロックタイトカラーのGT-Rからは、目が離せそうもない。

真夏の恒例イベントとして、モータースポーツファンにはすっかりおなじみの鈴鹿1000km。外国勢の参戦、さらにJGTC、スーパー耐久マシンが入り乱れての耐久バトルは一種お祭りのようにも捉えられているが、その1000kmレースで、昨年、大きな話題を提供してくれたクルマが1台あった。そのマシンとは、影山正美と本山哲をドライバーとして迎え登場したニスモのスーパー耐久仕様GT-R。もちろんドライバーラインナップ

「当社が工業用接着剤を扱っているため、一般の方が当社製品を目にすることはほとんどなく、社名に関しても、LOCTITEをロックタイトと正確に読めない方がほとんどでした。しかし、モータースポーツ参入後は、ハイテクマシンを支える緑の下の力持ちというイメージを持っていただけるようになり、製品の信頼性アップにもつながっています」

担当者のコメントもあり、同社は一気知名度を上げることになったわけだが、実はモータースポーツでの活動は以前から行われていたもの。95年には全日本GT選手権とNI耐久で、また、ロックタイトコーポレーションとしては71年から現在に至るまでインディ500のオフィシャルスポンサーを務め、F1でも95年からマクラーレンのテクニカルスポンサーとして大活躍している。

「ロックタイトは歴史的にもモータースポーツを製品の試験場としてきました。マシンの安全性や信頼性を確保するという意味では、もはや私どもの製品は欠くことのできない存在となっております。今後もワールドワイドなイメージを高めるとともに、高度な製品技術への取り組みに努めていきたいと思っております」

GT選手権も残すところ5戦。レースでの好結果がさらなる品質の向上をもたらすという好循環を作り出しつつあるロックタイトカラーのGT-Rからは、目が離せそうもない。



泌尿器科
形成外科
性病科

東京上野クリニック

メンズ総合情報案内
0120-087-008
(テーブル案内・資料請求・個別相談)

●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。)
情報満載のホームページを開設しています。http://www.ueno.co.jp

ご紹介できる クリニック一覧	札幌 011-252-6000 JR札幌駅 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 1-8-27 仙信ビル 7F	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 新橋ビル 14F JR新橋駅 中央区八重洲1-8-16 新橋ビル 14F	上野 03-3876-7000 高松ビル 4F JR上野駅 台東区根岸1-8-18 高松ビル 4F	
	新宿 03-3343-4000 高木ビル 7F JR新宿駅 新宿区西新宿1-3-15 高木ビル 7F	横浜 045-323-5000 北幸山田ビル 2F JR横浜駅 西区北幸2-10-50 北幸山田ビル 2F	千葉 043-221-8000 勝山ビル 6F JR千葉駅 中央区富士見1-2-11 勝山ビル 6F	浜松 053-452-6000 イズムハママツビル 5F JR浜松駅 浜松市東区149-3 イズムハママツビル 5F	名古屋 052-562-5000 新香取ビル 6F JR名古屋駅 中村区新香取3-28-21 新香取ビル 6F	京都 075-352-5000 クリスタル駅前ビル 1F JR京都駅 下京区錦町1-1-1 クリスタル駅前ビル 1F
	大阪北 06-6456-3000 駅前第2ビル 2F JR大阪駅 北区梅田1-2 駅前第2ビル 2F	大阪南 06-6634-3000 中野ビル 5F JR南大阪駅 中央区南船場3-7-22 中野ビル 5F	岡山 086-224-9000 第一セントラルビル 3F JR岡山駅 岡山市本町8-35 第一セントラルビル 3F	福岡 092-415-6000 第13同部ビル 2F JR福岡駅 博多区博多駅前1-11-7 第13同部ビル 2F	TOKYO UENO CLINIC	

24時間直接電話相談 0120-508-550
包基総合案内テーブル 0120-518-550
性病総合案内テーブル 0120-528-550
インホテンス相談電話 0120-538-550

フリーダイヤルは、携帯・PHSからもご利用になれます。(インホ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3戦 スーパー耐久鈴鹿500kmレース 5/13(土)・14(日) 鈴鹿サーキット(三重県)	第3戦 セントラルパークMINEサーキット 5/20(土)・21(日) CP MINEサーキット(山口県)	第2戦 富士GTレース大会 5/3(祝)・4(休) 富士スピードウェイ(静岡県)	第3戦 富士GTレース大会 5/3(祝)・4(休) 富士スピードウェイ(静岡県)	第3戦 筑波スーパーバイクレース 5/13(土)・14(日) 筑波サーキット(茨城県)
第4戦 T1スーパー耐久&F3レース 6/10(土)・11(日) T1サーキット英田(岡山県)	第4戦 富士スピードウェイ 6/3(土)・4(日) 富士スピードウェイ(静岡県)	第3戦 SUGO GTレース 5/27(土)・28(日) スポーツランドSUGO(宮城県)	第4戦 セントラルパークMINEサーキット 5/20(土)・21(日) CP MINEサーキット(山口県)	第4戦 鈴鹿スーパーバイク200Km 5/27(土)・28(日) 鈴鹿サーキット(三重県)
第5戦 第7回 十勝24時間レース 7/21(金)・22(土)・23(日) 十勝スピードウェイ	第5戦 鈴鹿サーキット 7/1(土)・2(日) 鈴鹿サーキット(三重県)	第4戦 JAPAN SPECIAL GT-CUP 8/5(土)・6(日) 富士スピードウェイ(静岡県)	第5戦 T1スーパー耐久&F3レース 6/10(土)・11(日) T1サーキット英田(岡山県)	第5戦 もてぎスーパーバイクレース 6/24(土)・25(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、延期される場合もあります。

レーシングオン特別編集

RACING ON F1 PLUS 001

最速の軌跡～F1グランプリの50年

予価1400円+税込

好評発売中



レーシングオン初めてのF1専門誌がついに登場!

50年の魂。

RACING ON

F1 PLUS 001

1999年10月31日、鈴鹿サーキット。
F1グランプリはひとつの節目を迎えました。
1950年、イギリス・シルバーストンから始まった
グランプリレース50年の偉大なる歴史。
そこに詰まった50年分のチャレンジングスピリットを
1冊にまとめ上げました。



www.racingon.com
COMING SOON!

NEWS PUBLISHING CO., INC.
株式会社 ニュース出版

〒154-0005 東京都世田谷区三宿2-4-7
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)

コピーしてご利用ください

申 込 書	帖合・買店名	Racing On F1 PLUS 予価:1400円+税 2000年1月14日 雑誌コード 66717-82 ISBN4-89107-005-6	お申し込み数
			冊
	氏名		
	住所 〒		
	TEL		
	株式会社ニュース出版 販売部 〒154-0005 東京都世田谷区三宿2-4-7 TEL03-5430-4440 (受付時間/月曜～金曜10:00～18:00) FAX03-5430-4455 (24時間受付)	年 月 日注文	

【書店さまへ】この注文書に番印を捺印の上、取次会社経由で当社販売部へお送りください。直接当社へのご注文もお受けいたします。

**購
入
方
法**

●書店でお求めの場合
お近くの書店にてお求めください。店舗に無い場合は上記の申込書にご記入の上、書店までお申し込みください。送料、手数料はかかりません。

●通信販売でお求めの場合

- お電話でのお申し込み
左記申込書の内容をお送りください。
電話番号 03-5430-4440 (受付時間/月～金10:00～18:00)
- FAXでのお申し込み
左記申込書に必要事項をご記入の上、ニュース出版販売部までFAX送信願います。
FAX番号 03-5430-4455 (24時間受付)
- 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申し込みを受け付けております。
<http://www.news-pub.com/>

商品代金+送料を代引きにて、ご注文から1週間以内にお届け致します。送料はご注文1件につき500円です。



2000世界ラリー選手権

ROUND5 カタルニア

狂気にも似た極限のターマックダンスをとくと御覧あれ!!



PART
4



風雲急を告げるWRCバトル!
熱狂のエスパーニャ、カタルニアで新しいドラマの予感。
シーズン初のフルターマックラリー、60分完全収録!!

5/12
ON SALE



他にはない
オフィシャルVIDEO独占映像
これがWRCだ!!



マクレー、バーンス渾身のハードアタック!!
秒差の戦いは最終SSまでもつれ込んだ。



WRCオフィシャルビデオにはすべてFIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIPのロゴの使用が許諾されております。
それ以外のWRCビデオは違法な海賊版であり、作品としても劣悪なものです。ご購入の際は十分にご確認下さい。
尚、当社は唯一のWRCハイライトビデオのオフィシャルサプライヤーですので安心してご購入下さい。

2000世界ラリー選手権パート4は下記コンビニエンスストアで販売しております。

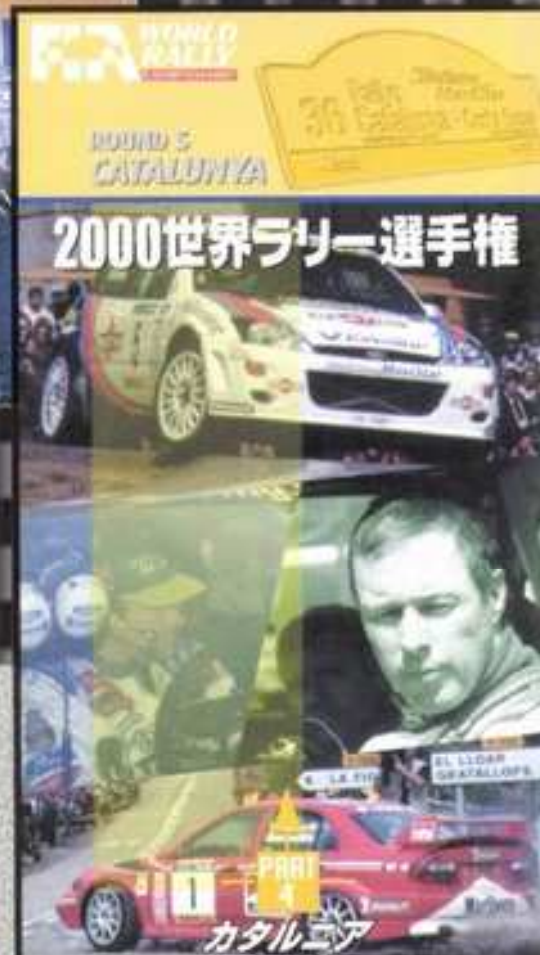


上記4チェーンのほか、四国スーパーでもお求めになれます。
但し、一部店舗においては取り扱いしていない場合がございますので、ご了承下さい。

¥2,300 税抜
STEREO Hi-Fi 60min.

2000WRC スペシャル 6月16日発売

2000WRC Part5 7月7日発売



●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/] ●'99シーズン、バックナンバーあります。

燃費のために、空気圧チェックを。

YOKOHAMA

Racing

320 6.1 JUN. 1 2000

レーシングザオン6月1日号

2000年6月1日発行 (隔週木曜日出版) 第19巻第13号 定価480円(税込) 発行人: 丸井 隆夫 編集人: 丸井 隆夫
発行所: 株式会社ニューズ出版 〒154-0005 東京都目黒区南町2-4-2 TEL: 03-5490-4444 FAX: 03-5490-4444

スポーツ + エコ

DNA GP GRANDPRIX 新登場

走りも、低燃費も、環境性能も、DNA GPのために新たに開発された新技術、スポーツ系「合体ゴム」、ころがり抵抗を小さくしながら、グリップ力もキープしたこの新コンパウンドが、次世代の「走り」を現実のものにした。無駄なガソリンを浪費しない、だからCO2を減らせる。タイヤから発生する騒音もぐっと抑えて、まさに時代は、スポーツ+エコへ。次世代スポーツタイヤDNAクラムプリ。これからのスポーツタイヤは、「走る」だけではすまされない。



燃費を良くして、CO2を減らそう。



定価480円 本体457円