[月刊レーシングオン]
2001年5月1日発行　第16巻第8号　昭和61年8月2日　第3種郵便物認可
980YEN

MOTORSPORTS MONTHLY

Racing on 342

MAY 2001 5

速報 3・23トヨタF1初テストを追う
姿を現したプロトタイプマシンを早くも詳細解説

特集

CARTの真実

初開催のメキシコ・モンテレー開幕戦で何が見えた!?

F1新世紀決戦
フェラーリの強さは"本物"か?

国産市販スポーツカー、誕生
童夢S101初走行までの軌跡

ビジュアルマシン解説――20世紀の怪物たち
トミカスカイライン

5月31日㈭まで

周旅行とご招待。

44;000円)を使用して、スターアライアンスの
ことから、世界1周旅行と表示したものです。
航チケット(2枚)をご用意させていただくものです。

らか、そして タフ」な□□□%化学合成オイルはMobil 1

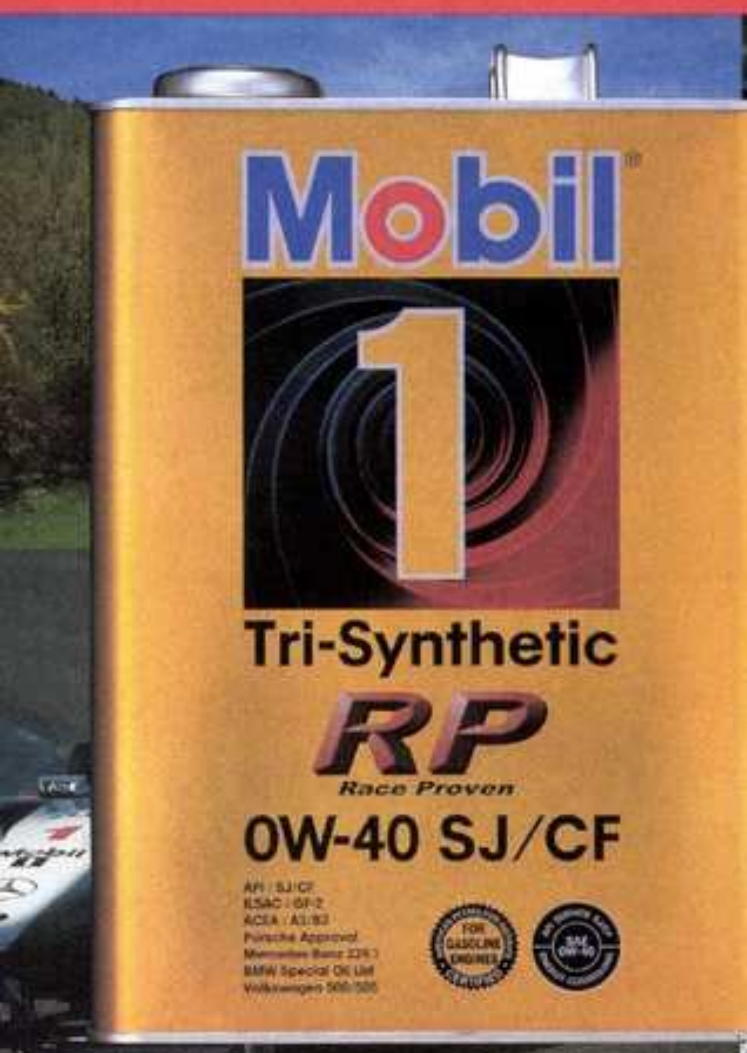
春のMobil 1キャンペーン実施中。
エッソ、ゼネラル、モービルのキャンペーン参加
SS、カー用品店へ。

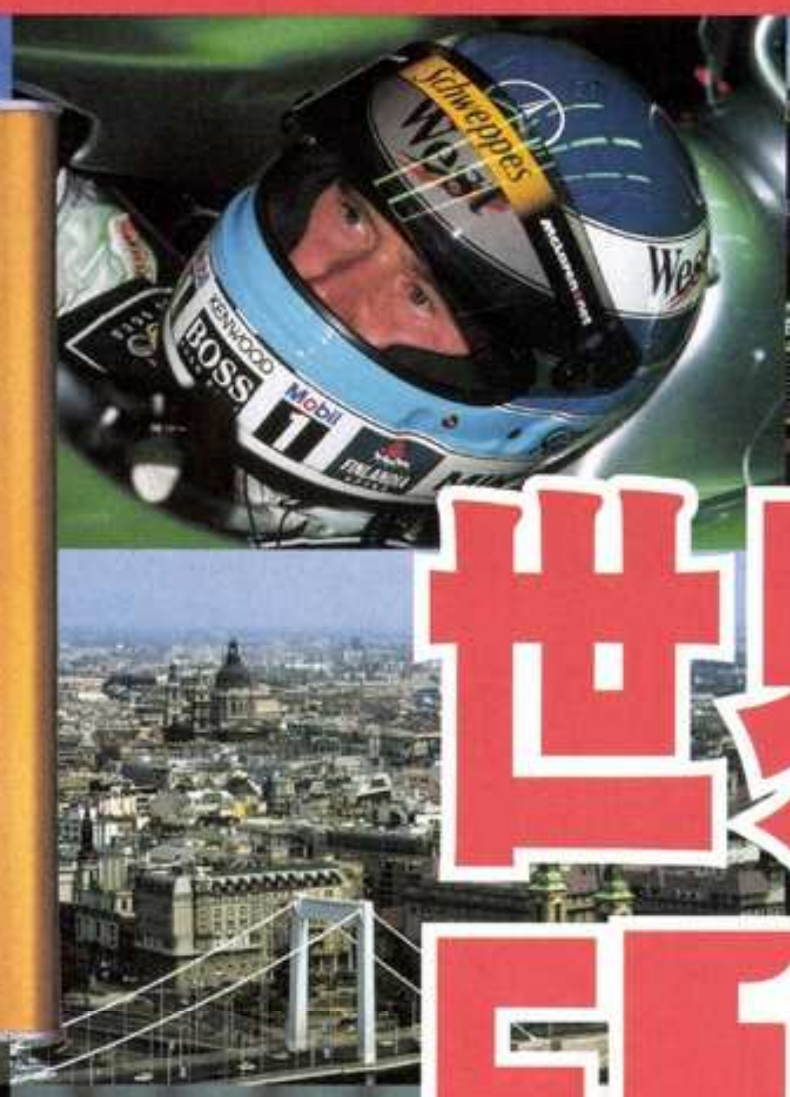
※一部SS、カー用品店では当キャンペーンを実施していない場合がございますのでご了承下さい。

http://www.mobil.co.jp

お問い合わせ先
Mobil 1 キャンペーン事務局TEL.03(3438)4011

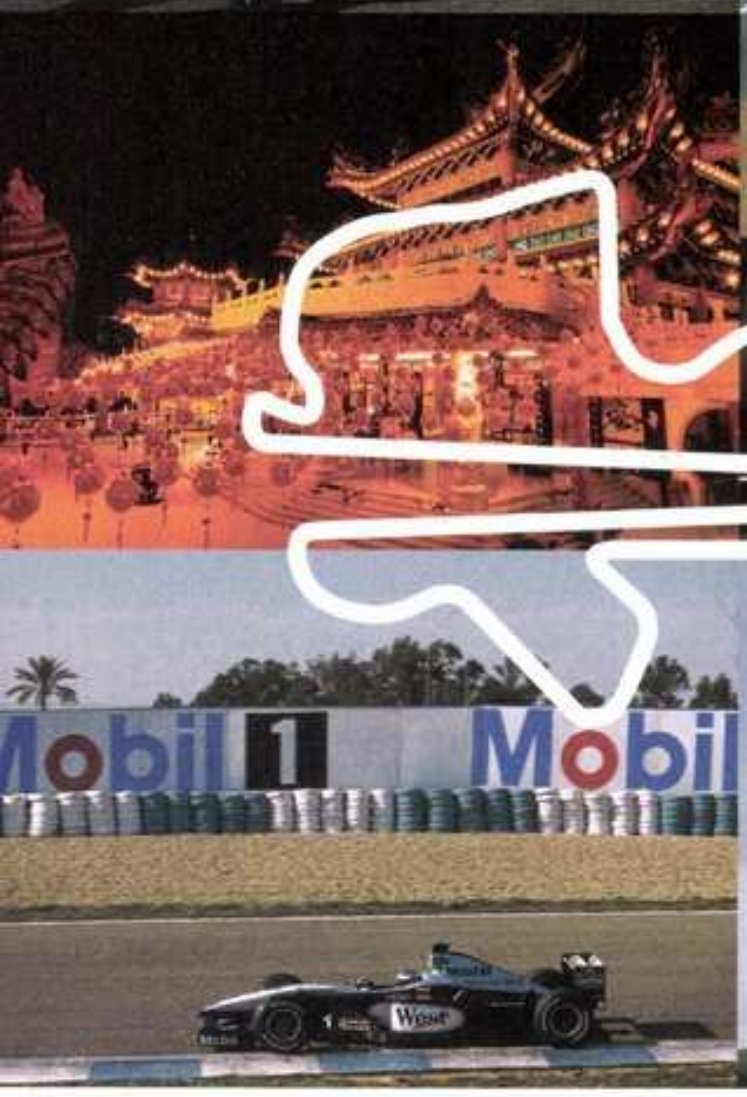
100%化学合成 Mobil 1 春のオイルキャンペーン







世界1周 F1観戦







世界1周旅行とは、Mobil 1プレゼントバンク
世界一周航空チケットが、ペアで購入可能で
F1観戦ご招待は7～9月に海外で行われるF1観

クイズ：右記の□にあてはまる数字をお答えください。「

官製はがき、インターネットでご応募ください。抽選で10組20名様にプレゼント。
【応募方法】◆官製はがきの場合、クイズの答え、郵便番号、住所、氏名、性別、年齢、電話番号を明記の上、係までご応募ください。●宛先/〒103-8691東京都中央区日本橋郵便局私書箱5号「世界一周旅行とF1観戦ご招待」プレゼント係 ●応募締切/2001年5月31日(木)〈当日消印有効〉◆インターネットで応募の場合 http://www.mobil.co.jp 応募のフォームに従ってクイズの答えと必要事項を入力してください。●応募締切/2001年5月31日(木)24:00 ●抽選・発表/正解者の中から厳正な抽選の上、当選者に直接ご連絡いたします。●関係者のご応募はご遠慮ください。

【世界一周旅行とF1観戦ご招待について】当選者には、JTS(ジャパンツアーシステム(株))にスターアライアンスの世界一周航空チケットのペア料金(644,000円)分のMobil 1プレゼントバンクを開設し、同料金の旅行引換え権利を寄与します。Mobil 1プレゼントバンクの有効期限は、2001年7月1日～2001年10月31日までとします。また、F1観戦ご招待は、7月～9月に海外で行われるF1のチケット(2枚)のみをご用意いたします。旅行のスケジュールは、当選者ご本人が自由にコーディネートできる仕組みといたします。
【ご注意】●当選の権利譲渡、換金等はできません。●18歳未満の方は保護者の同意が必要です。

EXPO 2005 AICHI

Drive Your Dreams. 人、社会、地球の新しい未来へ。 TOYOTA

The 23rd Paris-Dakar Rally

“パリ～ダカール2001” トヨタ ランドクルーザー100 3連覇*。

*(市販車無改造ディーゼルマラソンクラス)

20日間の総走行距離、10,739km。世界一過酷といわれるパリ～ダカール ラリー。
その壮大な舞台で、トヨタ ランドクルーザー100はデビュー以来3連覇の偉業を成し遂げた。
ここに証明された高い技術で、21世紀も4WDの本流を走り続ける。

TOYOTA motor sports

OUR MINDS ARE ALWAYS RACING



ランドクルーザー100 / トヨタ・チームアラコ



〈ランドクルーザー 取り扱い店：全国トヨタ店〉

LAND CRUISER

特別仕様車 VX Limited

"50th Anniversary Edition"

「G セレクション」

ランドクルーザー 特別仕様車 VXリミテッド
"50th Anniversary Edition"「Gセレクション」
ボディカラーは専用外板色ホワイトパールクリスタルシャイン(064)。
ベース車両はワゴン VXリミテッド「Gセレクション」。
主な特別装備 ●照明付カラードサイドステップ ●専用スカッフプレート
●専用エクセーヌシート(VXリミテッド専用装備)等

* パリ～ダカール ラリー戦績(市販車無改造ディーゼルマラソンクラス)

開催年	名　称	チーム	車　両	順 位
1999	グラナダ～ダカール ラリー	トヨタ・チームアラコ	ランドクルーザー100	優 勝
2000	パリ～ダカール～カイロ ラリー	トヨタ・チームアラコ	ランドクルーザー100	優 勝
2001	パリ～ダカール ラリー	トヨタ・チームアラコ	ランドクルーザー100	優 勝

掲載車両は、実際のものとは異なります。また、装備やシートベルトを装着、スピードを抑えた安全運転をお願いします。トヨタ チームアラコラリー 競技車両

詳しくは! www.toyota.co.jp/ms

MOTORSPORTS MONTHLY
Racing on
342

MAY 2001
5
Cover Photo by Masahiko Amano

Alfa Romeo Tipo158 (1951)/Juan Manuel Fangio



自動車の誕生とともに始まったカーレース
20世紀を脈々と駆け抜けたグランプリ・マシン
勃興と凋落、爆発的な喜びと衝撃的な失意
そのくり返しは大河ドラマだ
21世紀最初の連続ドラマが始まりましたね、ワクワクします

007 SNAP VOICE
星野一義／影山正彦

010 TOYOTA FORMULA ONE LAUNCH
3.23トヨタF1 初テストを追う
姿を現したプロトタイプマシンを詳細解説

018 PHOTO GRAFFITI
1—F1「一強時代、到来!?」
2—CART「虎之介、初レースの明と暗」
3—WRC「新井敏弘、ほろ苦いデビュー戦」

024 SPECIAL
CARTの真実
開幕戦メキシコから見えたもの

042 WRC Rally of PORTUGAL
「第3の男」の分け前
ノンノミネートの"ナンバー3ドライバー"がシリーズを掻き回す

058 EVENT REPORT
F1 Round1 MALAYSIAN GP
シューマッハー、余裕の6連勝! マンセルを破る新記録を樹立
CART Round2 MONTERREY
ダ・マッタが移籍初戦を制覇
WRC Round3 PORTUGAL
マキネン、WRC100戦目を制す

068 DOCCUMENT
童夢S101
3分15秒への軌跡
その生い立ちと開発コンセプト、初走行までの道程

078 R'on INTERVIEW 2001
片山右京
「彼が見据える道」

084 FORMULA ONE ANALYSIS
遠ざかる深紅
フェラーリの強さは"絶対"か!?

090 GO DOWN IN HISTORY
20世紀の怪物たち
トミカスカイライン

100 REPORT
日本代表として
フォーミュラSAEに挑む学生たちの意気込みを現地取材

132 INTERVIEW
今宮 純×今宮雅子
「F1のある生活」

051 NEWS&TOPICS
速報Fニッポン&F3開幕戦／WRCラリー・カタロニア
ショートインタビュー「ロン・デニス」ほか

PIN-UP
RACING ON GALLERY——トヨタTS020

099 COLUMN
今夜も、自動車レース

108 RACING CART CLUB
14歳の挑戦、50歳の冒険
全日本FSAシリーズプレビュー／レースレポート／他

114 COLUMN SCRAMBLE
天野雅彦／川喜田研／高橋二朗／松本浩明

116 5th COLUMN
援助と教唆／運命の車輪

118 GRAND PRIX STATION
F1グランプリの裏話、こぼれ話とウワサ

120 URANETA RING
ウラネタリング〜パドックでひろったあんな話こんな話

122 INFORMATION
今月の新製品／お役立ち情報／本&ビデオ／他

128 PIT-IN PRESS
読者による読者のためのレーシングオン

138 VITZ RACE INSIDE
大串信のヴィッツとレースのある生活〜第2章

141 PRESENT
レーシングオンからあなたへ

142 FROM EDITORS/AD CONTENTS
編集後記／広告索引／次号予告

Pride of sports

World Quality
SUBARU
4WD

その視線の先に、世界がある。

「STi」その名は、ただインプレッサとしての走りの頂点を示すだけでなく、
つねにすべてのドライバーズカーの頂点であることを求められる。
あたかもワンオフのレーシングエンジンのように贅を尽くしたBOXER TURBOエンジン。
そのパワーを確実に受け止め最大限に発揮させるために、敢えてすべてを自社開発した6速MT。
そして、それらを一体化し他の追従を許さない圧倒的な運動性能を生み出すSUBARU 4WD。
最強のWRカーを求めて注ぎ込まれたその技術のひとつひとつが、
NewAgeインプレッサ STiに、速さと、そして速さを操る楽しさを与える。
今、S仕様の新登場に加え、STiだけの1.9%プレミアムローンも実施。
このチャンスが「もっと走ろう」と、あなたを誘う。

インプレッサ
2000 2001 日本カー・オブ・ザ・イヤー
特別賞受賞



New Age IMPREZA STi
S仕様 新登場

1.9%
NewAge インプレッサ2001 世界ラリー選手権 "WRC" 参戦記念
「1.9%プレミアムローン」実施中
2001年3月末
(ご成約分)まで

●対象車種:NewAgeインプレッサ STi(新車) ●分割手数料:1.9%(実質年率)、分割回数:6回~最長60回、ボーナス月加算加算は頭金の50%以内、頭金は支払総額の20%以上、頭金は限度額:350万円●詳しくは店頭でお問い合わせください。

www.subaru.co.jp 「スバル アクティブコール」東京03-5372-5000 大阪06-6305-9900 24時間、カタログが請求できます。○プッシュ回線でご利用下さい。資料番号320(インプレッサ WRX)
スピードはひかえめに、シートベルト/チャイルドシートを忘れずに、安全はスバルの願い。スバルのことならフリーダイヤル 0120-052215



Text/Yumiko Kajima Photos/Masahide Kamio

星野一義

Kazuyoshi Hoshino

高木虎之介なき後の今シーズンのフォーミュラ・ニッポンで
タイトル争いの中核と目される本山哲、そして期待の
カーディケアンを擁するインパル。今、星野の目に何が映る?

チームも力がついてきた今年に関しては全然心配してないよ

ともと本山のドライビングテクニックっていうのは高く評価してたんだけど、去年はスタートしてからウチの体制を作り上げるまでにちょっと時間がかかった。それが、後半になって力が出せたわけだよね。優勝したから、しなかったからっていうことより、総合力が出てきた。だからこそ、今年はもうチャンピオンを意識してるよね。新車も入れたし、ナレインも入ったし、お互いにいい刺激材料があって両方ともいい成績を残せるようにウチの方もチーム体制としたらだいぶ上がったんじゃないかと。

メインスポンサーでエキサイトがついてくれて、J-PHONEもサブでついてもらって胸をなで下ろしたっていうか。でも、僕はチャンピオンを取ることが先決で、資金的なことは金子がやってるから。チームの方でも、組織の監督は岡さん、エンジニアは加藤さん、エンジンは今井さん、ドライバーは本山とナレインというふうに一応道具はそろったと思うんで、チャンピオンを「取りたい」じゃなくて「取る」っていう気持ちでいる。今年、もし高木虎之介選手がいてもいい勝負をして、勝ったり負けたりでチャンピオン取れると思うしね。

チームも力がついてきたし、本山も力があるし。彼の場合はいちいち細かいことといわなくても、彼のシミュレーションの中でセッティングして、もう放任主義で全然構わないし、ただやりたいように彼に任せておけば結果は出てくるんでね、細かいことは僕は一切言わないようにしてる。

テストではまだ完璧にクルマは決まってなかったようだけど、実際のレースでは言い訳はないようにしてくれって話はミーティングでしてる。オレは言い訳は一切嫌いだからね。プロだから（クルマを）決めなくちゃいけない。プロだから勝たなくちゃいけない。あくまでもプロフェッショナルな気持ちでやってくれと。

ナレインについても、マカオの結果とか速さとか言うのは聞いてる。その一方で、クラッシュが多いっていうことも耳には入ってきてるけど、いろんな意味でチャレンジしたいっていう気持ちが出たんで加入を決めた。走りを見て、行けるんじゃないかと思ったしね。

僕の仕事は、とにかく最強の道具、最強の"場"を与えること。僕はドライバーで30何年やってきたけど、このチームで表に出なくてもいいわけ。名ドライバーが名監督ってことはないんだから。ただ、組織を作る上で全部プロが集まっての集団にしたいっていうのが僕の頭の中の考え。だから細かいことは一切言わない。あくまでも僕はチャンピオンしか目標にしてないからね。そういう意味では、全員がプロフェッショナルの集団だと思うし、これで勝てないとマズイと思う。

もう材料はそろえたつもり。あとはみんな思いっきり、この"場"の力を出してくれっていうことでプログラムを組んでるよね。だから今年に関しては全然心配してないよ。



IT関連企業のエキサイトをメインスポンサーに迎え、インパルは今年勝負に出る

ALPINE



ついに、ポールポジションへ。モービルメディア頂点の音、誕生。

Alpine F#1 Status™

for Mobile Media Sound

「アルパイン エフナンバーワン ステイタス」。それは、最高のモービルマルチメディアサウンドへの誇り高き称号。
いまや音、映像、情報、すべてのメディアが集まる車のコクピットで、「音」こそ豊かな感動と快適なインターフェイスのための核と確信するアルパイン。
なかでもとりわけ音と車にこだわるエキスパート達が、マルチメディア時代の夢のカーライフへ向け、車室内「最高の音」に熱い情熱で挑んだ。
「スピード」と「時間軸精度」を追求するモービルマルチメディア時代のテクノロジィ理論「マイクロダイナミクス」から、その第1号モデルがここに完成。
先進のデジタル技術と、円熟のクラフトマンシップを融合。高音質CDの最小位1bitに託されたデリケートな音楽の情緒感まで、
歪みなく正確に伝える超高精度「CDヘッドユニット」CDA-7990J。建築音響テクノロジィも駆使して車室内の音響特性の乱れを計測器オーダーで割り出し、
最高精度の位相コントロールでその車室内やそのメディアに最適な「音場」「音像」「音質」へとチューニングする「マルチメディアマネージャー」PXA-H900。
この革新の2機で、いま車室内サウンドはその限界を超え、音の頂点に立つ"モービルメディアエクセレンス"へと届いた。



静寂とまがう最後の余韻まで、揺るぎなき「最高の音」で車室内再生。
NEW CDA-7990J　CDヘッドユニット　標準小売価格 ¥280,000



その車室内、そのメディアに最適な「最高の音」へ高精度チューニング。
NEW PXA-H900　マルチメディアマネージャー　標準小売価格 ¥380,000

Paris Motor Show 2000  Car HiFi Grand Prix 受賞

アルパイン株式会社
〒141-8501　東京都品川区西五反田1-1-8

※製品のご使用には諸注意事項があります。製品の詳細につきましては弊社製品取扱い店またはインフォメーションセンターにてお確かめください。価格はすべて税別・取付費別です。
製品の詳細については、インフォメーションセンター　Tel 03-3779-0711、またはホームページへ。

http://www.alpine.co.jp/alpinef1status



Text/Yumiko Kajiima Photos/Masahide Kamio

影山正彦

Masahiko Kageyama

1年ぶりにトップフォーミュラ復帰を果たす影山正彦
鈴鹿サーキットでその存在をアピール
テスト不足の厳しい状況の中、完走を果たした

レースは自分への挑戦だと思うすべてのレースでベストを尽くしたい

TAKAGI B-1さんからは、去年のうちに「来年2台やる方向で調整しているんだけれど、チームも結成5年目だし上位を目指したい」というお話をいただいて、「一緒にやってもらえないか」とオファーがあったので、「それならぜひ」ということでチームに参加させていただくことを決めました。

ただ、クルマについてはこんなにドタバタするとは予想してませんでした。どこかにレイナードがあると思っていたのに、話が決まったころにはどこにもなくなっていて「こりゃ困ったぞ」と。でも、開幕ギリギリでユーズドのレイナードが出てきたので非常に助かりました。当初はGフォースになるかもしれなかったんですけど、やっぱり"戦う"というレベルでフォーミュラを走りたいと思っていましたし、ストレートにうれしかった。ドライバーだから少しでもいい条件、少しでもいい道具で走りたいですもんね。レイナードを得たことでさらに気合が入りましたよ。

今年メンテナンスを担当してもらっている東京R&Dとは、ナビコネクションの最終戦で1回だけ一緒に仕事をしただけで、ほとんど初めて組むような形です。でも実績があってキチッとしたチームなので基本的には心配していません。いい結果を残そうという気持ちも同じですし、コミュニケーションをしっかりとって、シリーズが進むにつれて成績も尻上がりになるようにしたいですね。どんどんクルマを良くしてもらって、僕も参考になるセットを提案してチーム全員で努力していけば必ず結果はついてくるはずです。

そのためにも今はエンジニアと会話をすることが一番大事だと思っています。僕のドライビングスタイルを理解してもらわないとダメですし、どういうクルマを望んでいるかすべてチームに分かってもらうために、走って話し合って走って話し合ってを積み重ねていかないといけないですよね。

開幕戦は事実上のシェイクダウンみたいなものでしたが、いきなり予選で上位に入れるほどこの世界は甘くないということは分かっています。でも、予選でトップと2秒差というのは、自分のイメージの中では届かないレベルじゃないんで、遅れている分を早く取り戻したいですよ。

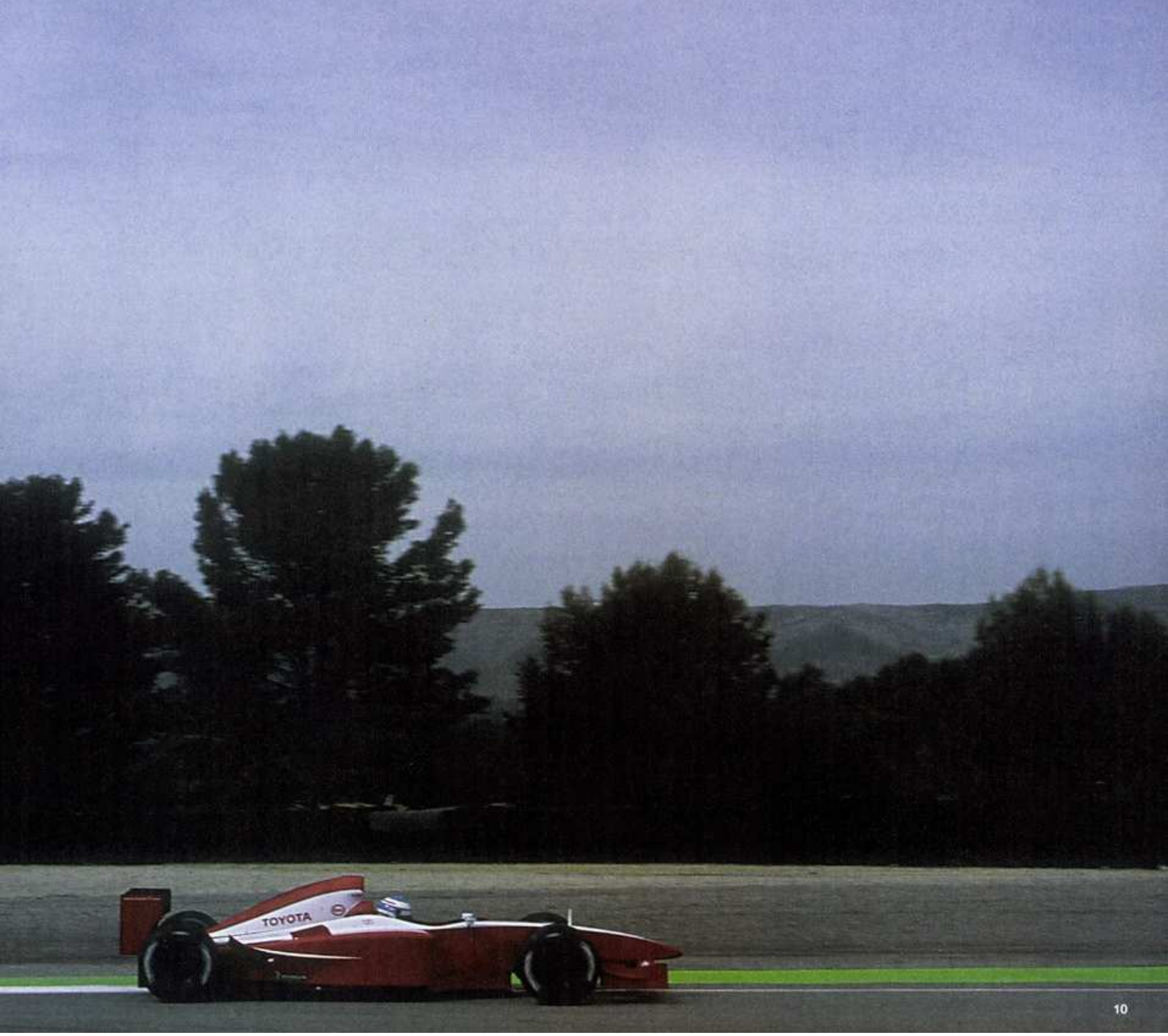
今はフォーミュラでは年齢も上から数えて2番目だし、キャリアも10年あってあと何年乗れるのかなっていうことはありますが、若い時でも今でもレースは自分への挑戦だと思います。他のドライバーがどうのこうのというよりGTにはGTの責任の重さがありますし、フォーミュラはフォーミュラで自分のプライドを賭けて戦っています。どちらにしても走るっていうことは挑戦です。

でも変なプレッシャーはないですよ。誰よりも結果を出したいと思っているのは自分だから。チームに勝てと言われるのではなく、自分がとにかく勝ちたい。目標はもちろん優勝です。すべてのレースでベストを尽くします。



開幕戦鈴鹿は予選16位、決勝12位。「悔しすぎる」と次戦での雪辱を誓う

ONE

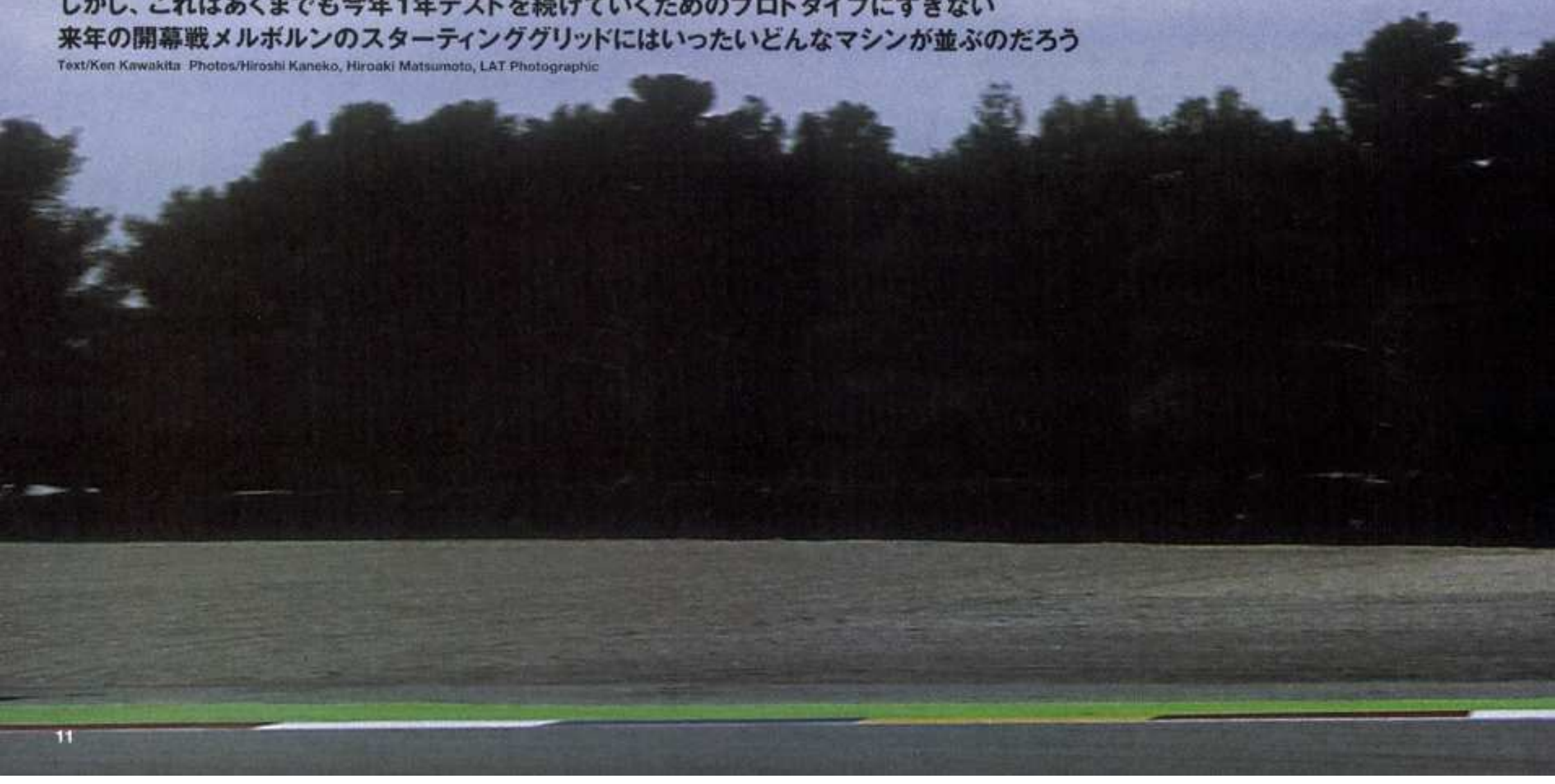


TOYOTA FORMULA LAUNCH

3・23トヨタF1 初テストを追う

2001年3月23日、フランスのポールリカールでトヨタのF1マシン“AM-01”が走りはじめた
トヨタのコーポレートカラーでもあるレッドとホワイトをまとって、初めて姿を現したそのマシンは
大方の予想に反して、比較的コンベンショナルなスタイリングだった
しかし、これはあくまでも今年1年テストを続けていくためのプロトタイプにすぎない
来年の開幕戦メルボルンのスターティンググリッドにはいったいどんなマシンが並ぶのだろう

Text/Ken Kawakita Photos/Hiroshi Kaneko, Hiroaki Matsumoto, LAT Photographic




TOYOTA
TOYOTA
TOYOTA
TOYOTA
TOYOTA
TOYOTA
TOYOTA
METEO FRANCE
EMC²
MAGNETI MARELLI
MICHELIN
CATIA
TOYOTA





TOYOTA FORMULA ONE LAUNCH

最終コーナーの方角からエキゾーストノートが近づいてくる。ピットウォールに張りつくように、かたずをのんで見守る大勢の関係者たち。やがてトヨタ初のF1マシンがポールリカールのメインストレートにゆっくりとその姿を現す……。

3月26日、午後1時40分、トヨタのF1プロジェクトがいよいよひとつの形となってサーキットの上を走り始めた。世界ラリー選手権がらル・マン、そしてフォーミュラ1へと新たなステップを刻むTMG（トヨタ・モータースポーツGmbh）の歴史を象徴するように、カローラWRCとトヨタGT・oneを引き連れて僕たちの前を通過していく赤と白のF1マシン。トヨタの長い長い戦いの第1歩が、こうして南仏の空の下に刻まれた。

発表会は空前の規模

シャシーとエンジンの両方を自社開発し、ゼロからF1チームを作り上げるという勇気ある挑戦を選んだトヨタ。2002年からの参戦を目指して造られた初のテスト用F1マシン発表会がこの日ポールリカールで行われ、各国から300人以上の報道陣が集まった。

実際のF1参戦に使われるマシンではなく、単なる開発テスト用車両の発表会がこれだけの規模で行われるのは極めて異例なことであり、世界第3位の自動車メーカーであるトヨタがこうした形でF1へと打って出るということへの反響がいかに大きなものかを改めて実感させられる。報道陣だけではなく、マックス・モズレー会長とFOAのバーニー・エクレストンというふたりのボスがわざわざ会場に姿を見せたのも、"12番目のチーム"トヨタの存在がF1界にとって、どれだけ大きな意味を持っているかハッキリと示しているといえるだろう。

マシンの発表に先立って、まずトヨタ自動車の斎藤昭彦副社長とTMGのオベ・アンダーソン社長がスピーチを行い、続いて会場のビデオスクリーンにビデオが映し出され、ケルンにあるTMGのファクトリー建設風景やマシンの開発にあたったエンジニアなどチームの主要スタッフが紹介される。そして、いよいよミカ・サロとアラン・マクニッシュのドライバーふたりがステージに登場。マシンにかけられた赤いベールをゆっくりと外すと、フラッシュの洪水の中から浮かび上がる赤と白のボディ。こうしてトヨタのF1マシンが初めて我々の前にその姿を現した。

社内コードネーム「AM・01（アンダーソン・モータースポーツ・01）」の名称で呼ばれるこのマシンは、トヨタのル・マン用GTマシンも手がけたテクニカルディレクター、アンドレ・デ・コルタンツの下、約19カ月を費して造り上げられたF1のプロトタイプモデル。2002年からの参戦に向けて、さまざまなデータ収集を行うために作られたテスト用のマシンだ。外見上は昨年のマクラーレンに似たやや下がり気味のフロントノーズや、今シーズンのウイリアムズに似たサイドポンツーン横のCART風フェアリングがやや目を引くものの、全体的には極めてオーソドックスでコンベンショナ

単なる開発テスト用車両の発表会がこれだけの規模で行われるのは極めて異例
トヨタの参戦への反響がいかに大きなものかを改めて実感させられる

開幕戦の予選を通過して決勝へ進むことが最初の目標だ

オベ・アンダーソン（TMG社長）

WRCのカローラとル・マンのスポーツカー、そしてこのF1マシンが3台そろって走った時はさすがに感慨深いものがあったね。あれはまさにTMGのこれまでの歩みを象徴するものだし、私自身の歴史でもあるわけだから……。F1プロジェクトが立ち上がってから、組織を作り、ファクトリーを建設し、そして今テスト用のマシンがようやく完成した。これから先の道のりは長いし、それがどれだけ大変かは分かっているけれど、とりあえず次のステップに進めたことは素直に喜びたいと思っている。

ケルンのファクトリーはほぼ完成し、一部のセクションではすでに新しい施設への移動が始まったところ。風洞は夏前に完成し、キャリブレーションを経て9月か10月には実際に使えるようになるだろう。来年のドライバーについてはまだ決まっていないが、自分としてはテストドライバーを務めているふたり、つまりミカ・サロとアラン・マクニッシュにそのまま乗ってもらいたい。来年の目標？　まずは開幕戦の予選でポールポジションの107%以内に入り、決勝レースへと進むこと！　それが我々にとっての最初のターゲットであり、そこから少しずつ上位を狙っていく。

ようやくここまできたなあという感慨がありますね

冨田務（トヨタ自動車取締役・TMG会長）

いちばん興奮するのは、やはり来年の開幕戦メルボルンだと思うんですよ。だから今回は単なるワンステップに過ぎないという気持ちが強いですね。とはいえそのワンステップを迎えるまでの道のりは長かったし、外から見ていると違っていろいろと難しい問題を克服してきたので、ようやくここまできたんだなぁという感慨がありますね。歴史のあるチームと違って我々は本当に赤ん坊みたいなものですから、人のことや設備のこと、お金の話もあるし、そういうたくいのことで本当にテンテコ舞いでした。他の有名なチームがどうなっているのか？　ウワサには聞こえてくるけど実際は分からないですから、そのあたりのデータ収集と社内的な説得に苦労が多かったですね。

ようやくファクトリーも形になってきましたし、チームについてはなかなかいい人材が集まってくれたと思っています。マシンの仕上がりですか？　初モノとしてはまずまずなんじゃないですかね。スマートでキレイなクルマだと思いました。シャシーとエンジンをインハウスでやると決めたので、このふたつをパッケージとして一緒に開発できるのが我々の強みだと考えています。

あえて今の心境を語るなら我が子の出産の直後みたいな感じだ

アンドレ・デ・コルタンツ（TMG F1プロジェクトリーダー）

昨年からGT-oneのマシンを使って各コンポーネンツの信頼性テストを繰り返し、こうしてマシンがきちんと走ることは分かっていたから特別な感慨はないが、あえてシェイクダウン後の気持ちを語るなら、我が子の出産の直後みたいな感じとでもいうのかな？　ラリーやル・マン、F1などさまざまに異なる経験を持つスタッフを集めてここ数カ月働いてきたのは決して簡単ではなかったし、新たにチームを作り、施設を建設しながら、こうして予定どおりにマシンを完成させられたこと自体がすでに素晴らしい成果だと考えている。マシンをデザインする上で最も重要視した要素は何かって？　現代のF1マシンにはいくつもの重要なファクターがあるので単純に言うことはできないが、ハッキリしているのは、このマシンは2001年のF1レギュレーションに添って造られたもので、テスト用だということで妥協した部分は一切ないということだろう。私は実際にレースに出場し、マキシマムのパフォーマンスを発揮できることを想定してこのマシンをデザインしたつもりだ。今ここで明かすワケにはいかないが、いくつかの新しいアイデアもこのマシンには盛り込まれている。







ふたつのテストプログラム

ケルンで続けられていたTMGのF1用ファクトリーの建設も、50%自社風洞など一部の施設を除いてほぼ完了。テスト用マシンのAM・1も完成し、1年後に迫った実戦参加に向けていよいよ本格的な準備段階に入った感のあるトヨタのF1プロジェクトだが、この日の発表会ではマシンと共に、彼らの精力的なテストプログラムも明らかにされた。すでに発表されているように、トヨタはボールリカールと契約を結び、年間を通したホームサーキットとして利用することになっているが、今後はテストチームをふたつに分け、ひとつはこのボールリカールをベースにマシンの継続的な開発を行うはGPが開催されるサーキットのデータ収集を主な目的に、マクニッシュがステアリングを握ることになる。

現在F1に参戦しているチームは、レギュレーションでFIAが指定した5つのサーキット以外でテストを行うことは禁止されているが、トヨタに対してはエントリー前ということでこのレギュレーションが適用されない。このため、モナコなど一部の公道サーキットを除いたほとんどのGPコースで予行練習が可能だといい、マクニッシュのデータ収集組は2台目のシャシーが5月か6月に完成し次第、世界中のサーキットをテストで転戦するもよう。また、トヨタのホームサーキットとなるボールリカールには、すでに専用のガレージとワークショップが完成。サロは今後、毎月数週間をこのサ

TOYOTA FORMULA ONE LAUNCH











ーキットで過ごすことになるが、トヨタとボールリカールとの間には複数年契約が結ばれており、分かりやすく言うなら、ここがトヨタにとってフェラーリに対するフィオラノのような役目を果たすと考えていいだろう。

参戦1年前から専用のテストコースとふたつのテストチームを持ち、そのひとつはデータ収集のためだけに単独で世界を転戦！　チームの規模やファクトリーの設備、そして資金面のみならず、トヨタがいかに常識を超えたスケールの大きな体制でF1へと挑戦しようとしているかが、テストプログラムにもハッキリと表れている。

「当面の目標は来年の開幕戦予選で107%ルールをクリアして決勝に進むこと」（アンダーソン）、「我々はエンジン、シャシーのすべてを自分たちで開発し、チームをゼロから作り上げるというチャレンジを選んだが、決して夢を見ているわけではない。グリッドの後方からスタートし、いつかその反対側に到達するまでには多くの時間と絶え間ない努力が必要なことをよく理解しており、その日を信じて全力を注いでいく覚悟だ」（斎藤副社長）と、今回のF1参戦に対して常に謙虚な姿勢を強調するトヨタだが、彼らの注ぐ全力が我々の常識を超えた大きなレベルのものであることを改めて感じさせられた、この日の発表会だった。

そして〝巨人〟は歩き出した

「基本的なシステムチェックのため、2日前に直線を走らせただけで、本格的な走行はもちろん今日が初めて！　実はボールリカールも走ったことがなかったんだ。車高やセッティングも十分じゃないし、これでマシンを壊したらアンドレ（デ・コルタンツ）に怒られるから最初は思いきり慎重に……。2周目以降はそれを忘れてちょっとベースアップしちゃったけれどね（笑）。本格的なテストはこれからだからまだマシンについて語れる状態じゃないけれど、エンジンは思った以上にパワフルでドライバビリティーも良かったと思う」と、5周のみの走行となったシェイクダウンテストの印象を語るサロ。「去年のシーズン終了後、ずっと退屈してたからこれからのテストが楽しみだね」と待望のマシン完成にうれしそうな笑顔を見せる。

また、サロと共に来季のステアリングを握るドライバーには、ここにきてテストドライバーのマクニッシュの名前が候補として挙げられており、アンダーソンも会見で「できれば現状のふたりでいきたい」というコメントを残している。今後のテストの経過を見ながら人選が進められることになりそうだ。

「こうして無事にマシンが走り出したことを素直に喜んでいるが、本当に大変なのはこれからだ。来年の参戦までにはまだ長い道のりが待っている」と今後に向けて気を引き締めるアンダーソン。チームは発表会の翌週から7日間の日程で、初めての本格的なテストを開始する予定。いよいよ動き出した〝巨人〟トヨタの足跡が2001年の開幕戦まで、一歩一歩このボールリカールに刻まれていくことになる。

「こうして無事にマシンが走り出したことを素直に喜んでいるが本当に大変なのはこれからだ。来年の参戦までにはまだ長い道のりが待っている」

日本、アメリカ、ヨーロッパが連携しより効率的なエンジン開発が行える

ルカ・マルモリーニ（TMGエンジン開発部門プロジェクトリーダー）

このエンジンは昨年の9月に火入れをしたエンジンの発展型で、これまでに約20基のエンジンが完成しています。基本的にはこのエンジンが2002年の参戦時に使用するもののベースになると考えていいでしょう。エンジンの特徴ですか？　V10としてはオーソドックスなレイアウトですが、各所に最新のアイデアが投入されていて「コンベンショナルな」という表現はあまり当てはまらないと思いますね。私なりにかなりアグレッシブな姿勢で開発しました。エンジンはパワー以外でもサイズや重さ、そしてレイアウトなどによって車体に貢献できますが、すべてをインハウスで開発するトヨタにはアドバンテージがあるはずです。

私は以前、フェラーリでエンジン開発のプロジェクトリーダーを務めていましたが、今は私のキャリアよりもトヨタでの仕事を通して評価してほしいと考えています。トヨタは私にエンジン開発における最高の環境を準備してくれましたし、F1参戦に対するモチベーションは高い。また、日本、アメリカ、そしてヨーロッパの3カ所のエンジン開発部門が連携することによって、より効率的なエンジン開発が行えるのも素晴らしいことです。

キチンと走れてすごくハッピーだよ忙しくなるのは大歓迎さ

ミカ・サロ（トヨタ・テスト&2002年レギュラードライバー）

今日のテストの前にストレートだけを何回か走ったんだけど、コーナーのあるサーキットでドライブしたのはこれが本当に初めてだったんだ。車高も合ってなかったし、オイルや水の温度はまったく予想できない状態だったから、マシンの感触についてコメントするのは無理だけど、エンジンが予想以上にパワフルだったのには驚いたね。ドライバビリティーも悪くない。ギヤシフト、特にダウンシフトにちょっと問題があったんだけど、これは明日からのテストでアジャストしていけばいいからね。

マシンを壊したらアンドレが怒ると思ったので、初めの2ラップはすごく慎重に走ったけど、その後は忘れちゃったよ（笑）。というのは冗談だけど、こうしてきちんと走れたことはすごくハッピーだ。そう言えば、僕はこのボールリカールを走るのもこれが初めてだったんだよ！　いくつかはランオフエリアがほとんどなくて怖いコーナーもあるけれど、全体としてはいいサーキットだと思う。この後7日間の予定で本格的なテストが始まって、その2週間後にまた戻ってくるという感じになるんじゃないかな。ずっと退屈していたから忙しくなるのは大歓迎さ！

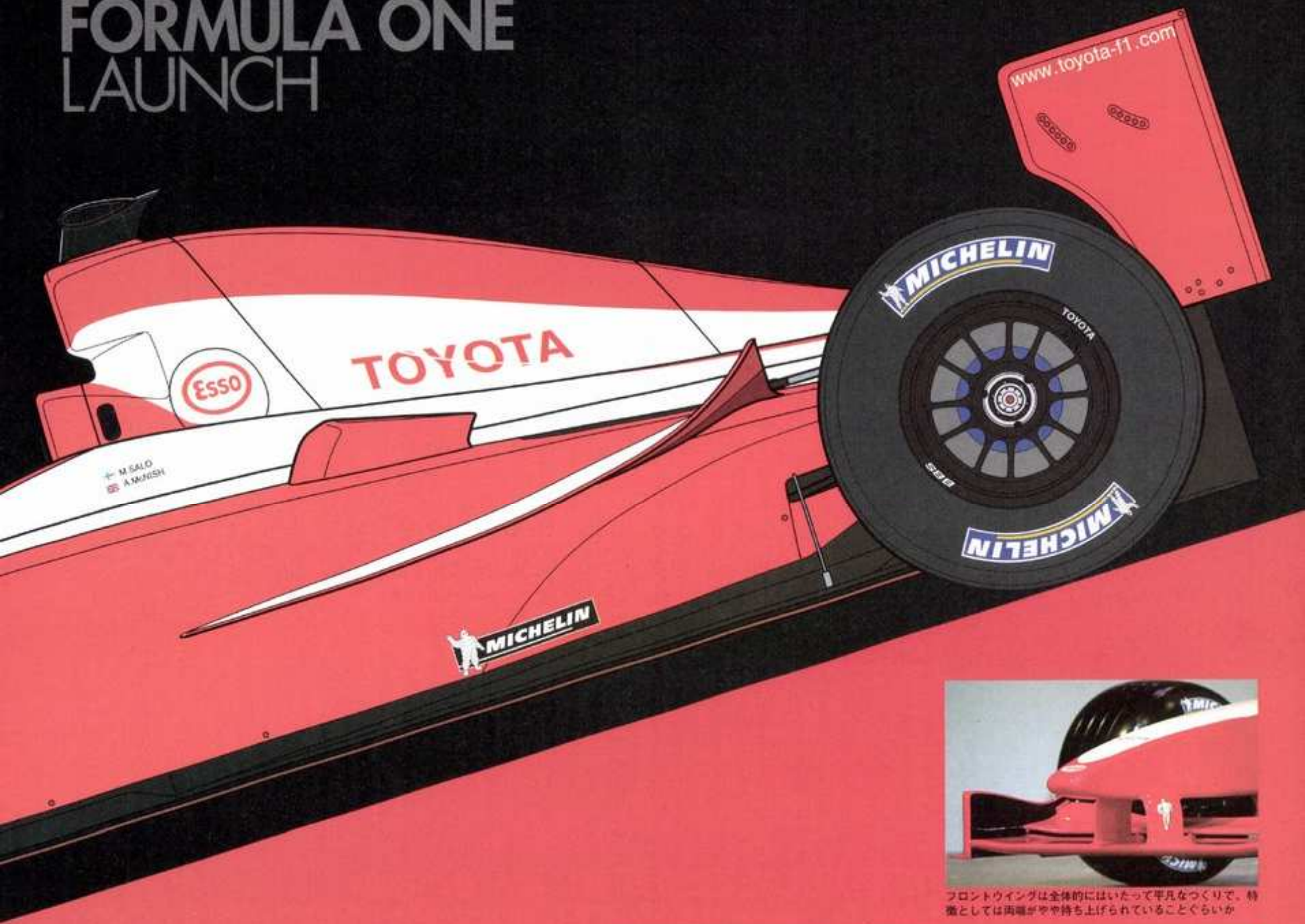
この先どうなるかはまだ分からない僕ができるのはベストを尽くすだけさ

アラン・マクニッシュ（トヨタ・テストドライバー）

去年は僕がスポーツカーを使ってコンポーネンツをテストしてきたから、こうして実際にF1マシンが問題なく走り出したのはうれしかったね。来年、僕が本当にレースドライバーとしてF1に参戦できるかは分からないけれど、そのことについてあまり考えこまないようにしているんだ。今僕ができるのは、これから始まるテストを通して自分の能力を証明することだし、ともかくそういうふうにベストを尽くすことで未来への可能性を切り開いていくというのが、ここ数年の僕のフィロソフィーなんだ。一度は離れていったF1のチャンスがまだ少しでも残っているのなら、ともかくその可能性を信じて頑張るしかない。もちろんオペが「できれば現在のドライバーふたりで来季に臨みたい」と言ってくれたのはうれしかったけどね。

僕はこれまでマクラーレン、ベネトンというトップチームでテストドライバーをしていた経験があるけど、今回は全くの白紙からチームを作り上げる現場に立ち会うわけで、これはめったに味わえない機会だし、すごくやりがいのある環境だと思う。ともかく、まずはこれから始まるテストに全力を注ぐことに集中するよ。

TOYOTA FORMULA ONE LAUNCH



フロントウイングは全体的にはいたって平凡なつくりで、特徴としては両端がやや持ち上げられていることぐらいか



発表会でお披露目されたAM-01だが、その後の走行時にはサイドポンツーン後部に流行中の"煙突"が装着されていた



独創的な部分がここ。サイドポンツーン前端の空気取り入れ口はふたつに分けられ、スプリッターも装着されている



装着されるタイヤはすでに公表されているとおり、トヨタとつながりの深いミシュラン。バージボードはフェラーリ風



サイドポンツーンの中ほどからリヤまで長く伸びるウイングレットが装着されるのもこのマシンの特徴のひとつだ



いたってオーソドックスな形状のリヤウイング。翼端板にはトヨタF1のウェブサイトのアドレスが入れられていた

トヨタF1のメカニズムを森脇基恭が語る
「全体的にはオーソドックスですね」

まず、このクルマの全体的な印象としていえるのは、すごくオーソドックスだということですね。他とちょっと違うなぁと思うのは、例えばフロントウイングの下面の形状とか、サイドポンツーンの空気の取り入れ口をふたつに分けていることとか。取り入れ口のスプリッターはオイル系と水系を分けて導風しておいて、空冷の熱交換器に当たるプレッシャーを同一にしてるんでしょうね。

空気の取り入れ口に関しては、ウチも以前Fニッポン用のGフォースで同様の形状にしていたのですが、Gフォースでは空冷のオイルクーラーは使っていないので、すべてラジエターなんです。そこに大きい面積のエア圧を均一にするためにスプリッターを入れていた。このクルマもひょっとするとそうなのかもしれないですね。

ただ、もうひとつ可能性として考えられるのは、このクルマが最初のレイアウトの段階から手前側にラジエターを置いてその奥にオイルクーラーを置くとか、(サイドポンツーン内部が) そういう2段構造になっているとしたら、スプリッターによって分けられた風がそれぞれ別々に直接当たるようにしているのかもしれないですね。ただ、これについてはそれほど驚くようなことではないと思います。そういう意味でもやはりオースドックスなマシンですね。ノーズまわりにしても普通ですし、特に難しいことはしていないようなので、逆にそこそこ走るだろうとは考えられますね。

ひとつ気になるのは、サイドポンツーンの形状がオーソドックスなわりにはちょっと今風じゃなくて、ひと昔前のサイドポンツーンの格好をしてるんで、ちょっとこう……、これでいいのかなぁというのはありますね。写真では分かりにくい部分もあるんですけど、ウチが風洞をやった限りでは、今年のFニッポン用GフォースGF03Cはすごく空力を進化させてるんですよ。そこでキーになっているのはサイドポンツーンなんですが、そのキーとなるサイドポンツーンの形がこうなっていると、たぶんダウンフォースもあんまり出ないし、加えてドラッグも大きいんじゃないかなと思います。サイドポンツーンは、もっと後端に向けて絞り込まないとダメでしょう。

後端を絞り込んで、サイドポンツーンの上側はタイヤに向けて外に出っ張らせるような形にしないと、リヤタイヤのドラッグは減らないですね。

サイドポンツーンの、サイドから後部にかけて装着されているウイングがかなり長いのが目を引くんですが、これはたぶん風洞でダウンフォースとドラッグのバランスを取った結果こうなったんですね。でもウチのGフォースもそうだったんですが、足りないんですよ、これじゃ。だから、この部分はもっとダウンフォースを増やそうということで、すぐ変わっていくことになると思いますよ。この

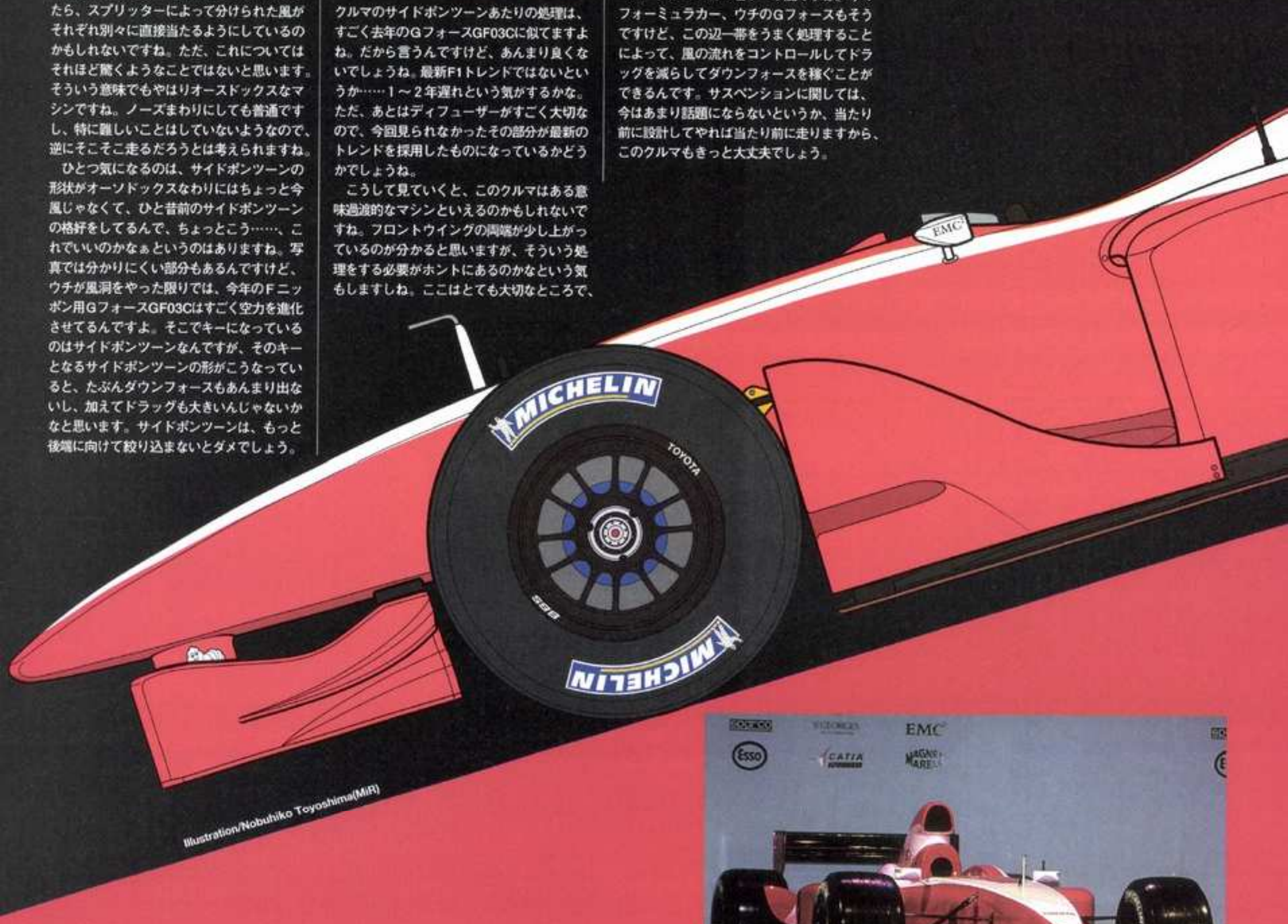


クルマのサイドポンツーンあたりの処理は、すごく去年のGフォースGF03Cに似てますよね。だから言うんですけど、あんまり良くないでしょうね。最新F1トレンドではないというか……1～2年遅れという気がするかな。ただ、あとはディフューザーがすごく大切なので、今回見られなかったその部分が最新のトレンドを採用したものになっているかどうかでしょうね。

こうして見ていくと、このクルマはある意味過渡的なマシンといえるのかもしれないですね。フロントウイングの両端が少し上がっているのが分かると思いますが、そういう処理をする必要がホントにあるのかなという気もしますしね。ここはとても大切なところで、この端の部分でダウンフォースをすごく稼いでくれるから、通常ここは上げるんじゃなくて、レギュレーションギリギリの高さにもってこないと不利なんじゃないのかなと思いますけど。

それよりは今年ライバルの多くが採用しているように、センター部分を3次元形状にしたりするべきなんじゃないかと思います。このウイングの処理は、少し前のレギュレーションでフロントウイングの地上高が低かったころ、車高変化が起きたときにここで変な動きをさせないためにグラウンドエフェクトを逆に使わないように上に上げたりしていたものでしょう。フロントウイングが高くなった今年のレギュレーションではなくて、以前のレギュレーション下で開発していたものをそのままくっつけてきたのかもしれませんね。

バージボードはフェラーリ風ですね。今のフォーミュラカー、ウチのGフォースもそうですけど、この辺一帯をうまく処理することによって、風の流れをコントロールしてドラッグを減らしてダウンフォースを稼ぐことができるんです。サスペンションに関しては、今はあまり話題にならないというか、当たり前に設計してやれば当たり前に走りますから、このクルマもきっと大丈夫でしょう。



Illustration/Nobuhiko Toyoshima(MiR)

コードネームは“AM-01”
このマシンからトヨタF1の歴史の第一歩が刻まれていく

全体的にはオーソドックスな構造を持つプロトタイプ、AM-01。これからどんなふうに形が変化していくのだろうか

右の拳を高々と突き上げた、この見慣れたガッツポーズ
今のミハエル・シューマッハーとフェラーリには
まるで、どこにもつけ入る隙が見当たらない
この勢いのまま、シーズンを完全に席巻してしまいそうだ

一強時代、到来!?

6戦連続ポールtoウインを果たしたシューマッハー&フェラーリの強さはいつまで続くのか

Photos/Yasuhiro Okazaki(KAA)

コントロールラインをまたぐ時、シューマッハーはロス・ブラウンに無線でこう語りかけた「ロス、今日はなんて退屈なレースなんだ」。もちろんこれは波乱のレースを制したあとの彼特有のユーモアだが、思えばシューマッハーのキャリアはこの“退屈”との戦いだった——。突然の雨とオイルで足元をすくわれ派手なコースアウトを演じ、ピットに入れば作業に手間取り大幅なロス。今度こそ連勝ストップの時がきた！　誰もが、そして、シューマッハー自身も一瞬はそう思ったに違いない。しかし、こんな絶望の淵に立たされながらも、今の跳ね馬はいとも簡単に勝利をつかみ取れてしまうほど強靱な組織に生まれ変わった。シューマッハーを“退屈”にさせるもの、それは、挑むべきライバルの不在だ。ベネトンでの2年連続タイトル獲得、しかし、それでも満たされぬ渇きを癒すため、あえて苦難の道を選択した若者は、過去に幾多の英雄たちが挑んではねね返された“フェラーリでの戴冠”という偉業を5年の歳月をかけて達成した。そして、マラネロの組織はさらに洗練され、今、ひとつの完成型へ。この先、シューマッハーは、決して破られることはないと思われてきた先人たちの偉大な記録をすべて塗り替えるだろう。前人未到、史上最多、誰もが届かなかった領域へ。ただ“退屈”を満たすために……。

PHOTOGRAFFITI
CART

虎之介
初レースの明と暗

予選25位、決勝10位。CARTデビュー戦をルーキートップの好成績で開幕戦を終える

Photos/So Kuramochi(BOSHA)

マシンのセットアップに手こずった反面
レースを終えてみれば、ルーキートップという
リザルトを刻むことになった高木虎之介
果たしてどんなシーズンが待っているのか!?

日本人ファンの期待を集めた高木虎之介のCART初レースは予選25位、決勝10位という結果に終わった。その戦績を受けて日本のメディアはこぞって「大健闘」と絶賛したが、考えてみれば昨年の中野信治は初戦を8位入賞で終えており、それもオーバルレースだったということを考えれば、そちらの方が称賛に値するものだったと言えるのではないだろうか。ともあれ、この結果に一番満足していないのは高木本人だろう。シーズンオフのテストでは好調さばかりが伝わってきたが、いざレースウイークに入るとプラクティスからクオリファイにかけての流れはその結果が示しているように散々なものだった。今シーズンからテストが大幅に制限されていること、そしてウォーカーが1カーチームであることを考えると、レースウイークのマシンのセットアップはチームと高木が抱える大きな課題であると言えるだろう。

しかし、その反面、決勝レースでの走りは確かに称賛に値するものだった。早めのピットインが奏功したこともあり、次々に前車をパスしていくシーンは現地でも大喝采を受けた。ピットロードの入口でスピンを喫するというミスさえなければ、もう少しポジションは上に行けたかもしれないが、その存在をアピールするという点ではまずまずの初レースだったのではないだろうか。

高木虎之介にとってレーシングドライバーとしての資質が問われるシーズンがいよいよ始まった——。

ほろ苦きデビュー戦

注目のスバルワークスでの初陣ポルトガルで、散々な目に遭わされた新井敏弘

Photos/Shoji Mita

我らが新井敏弘の晴れのワークスデビュー戦とはいえ、この歓迎ぶりはあんまりだ。てなくらいに、ラリー・ポルトガルでの新井は手荒な洗礼を浴びまくった。

何が手荒だったのか、今さら列挙するのもいまいましいが、レッキ中にレッキカーがトラブルを起こしてしまったのがケチのつき始め。おかげさまで第1レグで2度走る大事なステージのうち2カ所を1回こっきりしか走れなかった。"オーケー、気を取り直していこう"、そう思って臨んだSS1、バルターのスーパースペシャルで、今度はコ・ドライバーのグレン・マクニールが大失敗をやらかした。スタートカウントを忘れてしまったのだ。もちろん出遅れた。今年からコンビを組むグレンもこれがワークスデビュー戦。彼もまたガチガチに緊張していた。

いざ走り出してみても、ヨーロッパラウンドのWRCでは前代未聞と言われるほどの超マディな路面と前方視界20m程度の濃い霧が立ちはだかった。そして心許ないままのペースノートで走ったSS3を終えて、彼のインプレッサWRC2001はいきなり止まってしまう。バッテリー切れ。オルタネーターの駆動ベルトが切れていた。

うまくいかないときとはこういうものか。それなら、すべてを仕切り直しにしよう。次のアルゼンチンこそ、新井の"晴れのデビュー戦"となることを願う。







左上の写真は、問題のSS3"ファフェ"の有名なジャンピングスポットでのもの。フィルターをつけて撮影したわけでなく、本当にこんな霧だったのだ！すでに新井は右フロントタイヤをコース上の岩に当ててパンクさせており、オルタネーターベルトも切れていたたどり着けなかったサービス到着予定時間のボードとリタイアを示すゼッケン上のクロスがとても切ない




TECATE
BEER

また宴が始まる

［カーニバル］

Tecate Telmex

Monterrey Grand Prix

Presented by Herdez

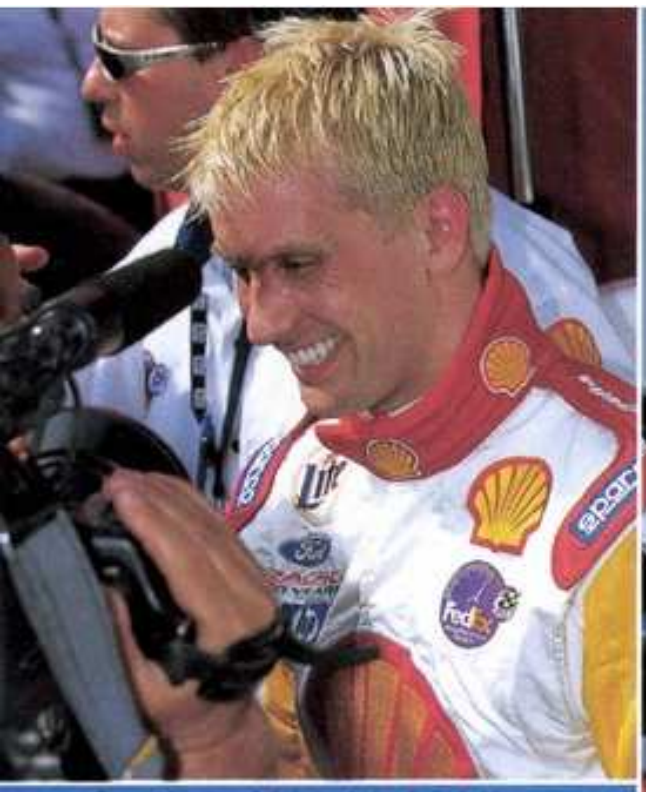
2001 CART FedEx Championship Series Round 1

Photos/Masahiko Amano(BOSHA), Eiji Takeuchi(Studio BIS), Masaru Hirata, Naoki Shigenobu, So Yuramochi(BOSHA)



「最後のリスタートもミスらずに決められて
あとはトラブルが起こらないでくれって祈るだけだった
結構、楽なレースだったね
だけど、それもチームがこのオフシーズンに
ものすごく頑張っていいクルマに仕上げてきたからさ
それにしても、ちくしょう、本当によかったよ
カールとボールが俺を見込んでくれたことが
間違いじゃなかったことを
俺たちのファーストレースで証明できたんだから」

Winner: Cristiano da Matta
Newman/Haas Racing-Lola-Toyota-Firestone



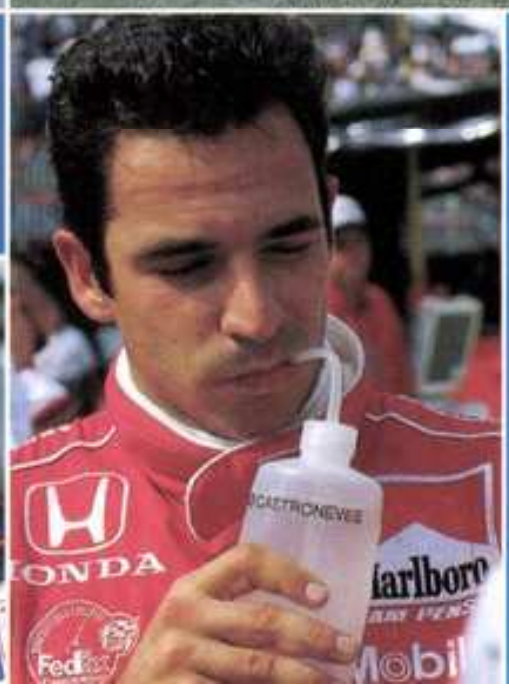
「エンジンがいきなりカットオフしたんだ
初優勝が目の前にぶら下がっていたっていうのに
その後はクリスチアーノの真後ろにつき過ぎたかな
ブレーキがヒートして……」　5位ケニー・ブラック





「決勝前のフリー走行でちょっと
セッティングを変えたんだ
2セット目のタイヤを履いてから
すごく調子が良くなった
ああ、完走したかったよ」
51周リタイア　ミハエル・クルム





「土曜の朝から何も食えなかったから、もう最悪さ
トップを追いかける力はなかったね、残念ながら
だから、この状況で2位ってのは上出来だろ？」
2位ジル・ド・フェラン

「車は最高だったんだよ。ハンドリングもパワーも
トップ5フィニッシュはイケると思ってたからね
まぁ、トラブルは仕方ないさ。次を見ててよ」
60周リタイア　アレックス・タグリアーニ

「ハンドリングは良かったんだけど、20周すぎで
4速ギヤがパー。一番大事なギヤさ。そのうち3速が
最終ラップには2速もダメになって2台に抜かれた
あれじゃお手上げだよ」　8位エリオ・カストロネベス





「疲れたよ。車に問題が多くて最高の走りを見せるってわけにはいかなかった。でもこの週末には満足してる母国で初めてのレースを成功させたい一心だった」
7.5周リタイア　アドリアン・フェルナンデス

「デビューレースで14周もトップを走れたのは、ちょっとクールだね再給油しなきゃいけなくなる前にイエローが出てくれてたら表彰台に上れてたかも……なんてね！」
13位 スコット・ディクソン



「目の前の車から小石がバラバラ飛んできたそれに乗っかってスピンして壁にぶつかって何てこったって感じ。ま、これもレースさ」
21周リタイア　ロベルト・モレノ



「朝のフリー走行じゃ手応えは抜群だったんだ。だけど1周目にザナルディに押し出されてそれからはもう散々だった最後はギヤボックスがイカれたみんなに申し訳ない気分だよ」
5.7周リタイア
ブルーノ・ジャンケイラ

「オープニングラップを走り切るのがとりあえずの目標だったんだコースはとにかくスリッパリーでだから、あまりリスクは冒さなかった新チームでの最初のレースだったからね僕らのポテンシャルはこんなもんじゃないけど、最初にしちゃ上々さ」
4位マイケル・アンドレッティ

「キーワードは"スムーズ&ステディ"笑うんじゃないよ！これが俺たちの戦略なんだビッグジャンプを決めるためのねタイトルを争うには他より20日分くらい余計に働かないと、って感じだけどここでうまくやれたのは自信になるね」
3位ポール・トレーシー

「デフのトラブルで金曜日を丸々フイにしちまったんだ決勝でも給油に問題があったしだけど次のレースの予選で速い組で走れるよう必死だった」
12位マックス・パピス

Tecate Telmex Monterrey Grand Prix Presented by Herdez



2001 CARTの真実

THE FACTS OF CART 2001 FROM MEXICO

CART初開催のメキシコ、モンテレー その開幕戦から見えたもの

Text/Masahiko Amano(BOSHA)
Photos/Masahiko Amano(BOSHA), Eiji Takeuchi(Studio BIS), Masaru Hirata, Naoki Shigenobu, So Kuramochi(BOSHA)



新世紀のCARTフェデックス・チャンピオンシップ・シリーズは、エンジンのターボブースト圧を下げてパワーダウンを図った新しいエンジンレギュレーションのもと、メキシコのモンテレーに完成したばかりの新しいサーキットで開幕した。

メルセデスベンツの撤退により、このオフシーズンには体制変更を行うチームが少なからずあった。エンジンサプライヤーの数は、イルモアが継続供給を「フェニックス」の名で行うことを決めたために4社で変わりないが、自動車メーカーとしての参戦はフォード、ホンダ、そしてトヨタの3社へと減っている。

今シーズンへ向けては新しいチームも複数誕生している。バリー・グリーンはモトローラからのスポンサーシップを手に入れてマイケル・アンドレッティを走らせるためのシングルカーチームを設立し、ジェラルド・フォーサイスはドイツのザクスピードとコンビを組んで新たな2カーチームをスタートさせた。まったくの新チームとしては、昨年度中から参戦を公表していたシグマ・オートスポーツがローラ・フォードをオリオール・セルビアに委ね、ブルックス・レーシングは老舗のアルシエロ・レーシングとのジョイントでルーキーのマックス・ウィルソンを走らせる。その一方で、まさに開幕直前になってデイル・コイン・レーシングとプロジェクト・レーシング・グループ（PRG）が合流し、PRGのドライバーであるドイツ人ルーキーのミハエル・クルムとルイス・ガルシアJrはデイル・コインからエントリーすることとなり、予定されていたエントリーから2台が減少するという事態も起きている。

ローラは本当に速いのか?

フェデックス・チャンピオンシップは今年新たに3つの国に進出を果たすが、開幕戦が行われたメキシコはそのうちのひとつ。舞台はテキサスとのボーダーから陸路で2時間あまりの工業都市モンテレー。その市街地にある公園内に、全長2・104マイルのロードコースサーキットが作られたのだ。

2001年モデルのシャシーのデリバリーが始まると同時に、各チームは短い期間に集中的なテストを積み重ねてきた。今シーズンから開幕戦後のプライベートテストは一切禁止となったからだ。オフシーズンは実質2カ月弱しかなく、しかも北米大陸の半分以上はテストに適さない気候に覆い尽くされるとあって、雨天などによる影響を受けにくいサーキットが選ばれ、その多くはフロリダ州のセブリング（ロードコース）とホームステッド（1・5マイルオーバル）、アリゾナ州のファイアーバード（ロードコース）とフェニックス（1マイルオーバル）で行われた。

それらのテストで大まかにだがクリアになったのは、まずエンジンに関しては、インレットマニホールド圧を3インチ下げた37インチとしてターボブースト圧の低下を促した新ルールドで極めて実力が拮抗しているであろうこと、2001年モデルにおいてもレイナードシャシーはロードコースで優位にあること、そしてローラは相変わらずショートオーバルでライバルをしのぐ速さを備えているということだった。

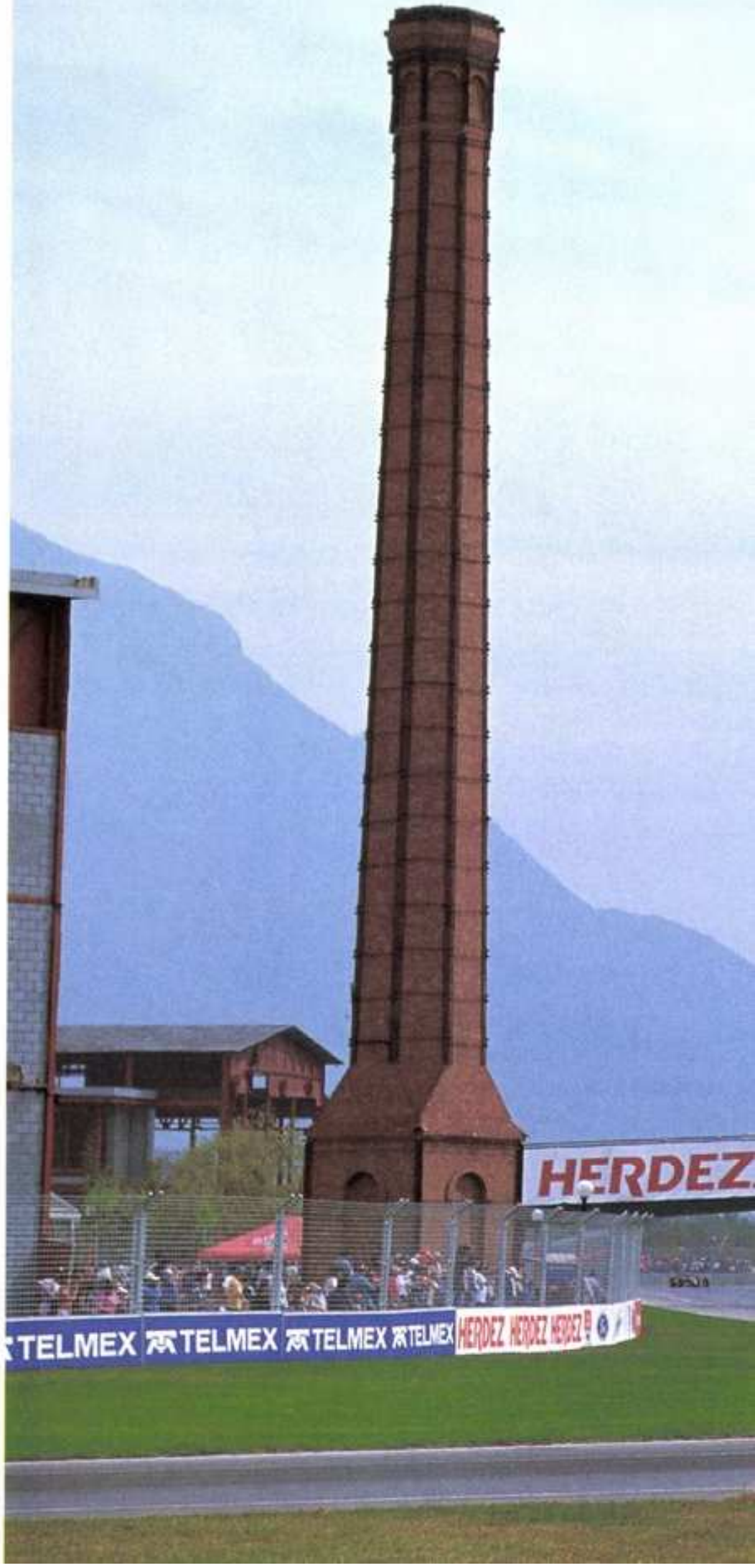
しかし、いざ開幕戦のフタを開けてみると、事前の予想は大きく覆された。今年最初の予選でポールポジションを獲得したのはローラシャシー（ケニー・ブラック／チーム・レイホール）であり、最前列外側の予選2位グリッドにも同じくローラ（クリスチアーノ・ダ・マッタ／ニューマン・ハース・レーシング）が並ぶこととなったのだ。そして78周で争われたレースにおいても、ローラ勢が60周のリードラップを奪うとともに優勝を飾るという幸先の良いスタートを切った。

では、ローラシャシーはロードコースでの不利を払拭したのだろうか？　いや、そのような答えを出すにはまだ時期尚早であろう。

まず、ローラユーザー全員が今回の開幕戦で好成績を収めたわけではない。フロントロウを占めた2チームでさえ、出走させているふたりのドライバー両方を予選上位へ食い込ませることはできていなかった。ブラックのチームメイト、マックス・パピスは予選11位で、ダ・マッタのパートナー、クリスチャン・フィッティパルディはさらに後方の16番手グリッドからのスタートだったのだ。ドライバーふたりがともルーキーという点がハンデ



開幕戦を制したのはニューマン-ハース移籍初戦にして、ローラシャシーで初のレースだったダ・マッタ。これでCARTも3年目。彼を見込んだカール・ハース、ポール・ニューマンの期待どおり、このままタイトルを目指すことができるか





周の走方をすれば、ド・フェラーンが腹痛で体力を失っていながら2位に滑り込めたのはマシンパッケージの能力の高さゆえか

レイナード・ホンダ勢 最速ラップのトップ3を独占 しかし決勝でのトップ争いに 絡むことはついになかった

イキャップとなったこともあろうが、チップ・ガナッシ・レーシングは20、21番手と後ろから数えた方が早い予選順位しか得ることができなかった。

6年連続でコンストラクターズタイトルを獲得し続けてきているレイナードは予選3位から7位までにユーザーを並べ、決勝では彼らがファステストラップのトップ3を独占している。一方のローラ勢は、ユーザーの層がライバルよりも脆弱であることも手伝い、レース中のベストラップでトップ10に入ることができたのはダ・マッタとブラックのふたりだけだったのである。

そして今回のレースでは、シャシー自体の基本性能よりも、いかに未経験のコースへとアジャストを行えるか、つまり各チームのエンジニアリング能力が成績を決定する上で最も大きな要因となっていた。新サーキットの路面はほこりだらけで、午前中のプラクティスセッションはまったく無意味なものに終わった。タイヤはむなしく空転し、ストレートでもエンジンを全開にすることはできないほどだった。サポートイベントの走行を挟んで行われた午後のプラクティスではグリップレベルは向上していたが、それでもその初日のトップタイムと、翌土曜日午後に行われた予選で記録されたポールポジションタイムの間には実に3秒337もの開きがあったのだ。

セッションごとに大きく変化する路面コンディションを上手に読んだ者、もしくは素早く対応してセッティングを向上させていくことのできた者たちが今回の予選では上位につけることとなった。それがCARTキャリア初のポールポジションを獲得したブラックとエンジニアのドン・ハリデイであり、予選2位を得たダ・マッタとピーター・ギボンスのコンビだったのだ。

モンテレーのコースは、ほこりの問題を除けば路面は極めてスムーズであり、緑石は低くアップ&ダウンも少ない。これらの特徴がローラシャシーにとって有利に働いたと見ることもできる。路面とアンダーボディの関係が頻繁に変化するようなコースをローラシャシーは苦手としてきたが、その弱点をさらけ出さずに済むコースコンディションが与えられていたのだ。

ということで開幕戦の結果は、今シーズンのシャシーバトルの行方を占うためのヒントを与えてくれることはなかった。第2戦もロードコースだが、第3戦からはオーバルが3戦続く。ここまでで優劣はかなりはっきりになるだろう。第2戦までには長いインターバルがあるため、ローラはロードコースでの性能アップ、レイナードは何らかのオーバル対策を施してくることになるかもしれないので注目していきたい。

それでもホンダ勢優勢か

エンジンに関してもシャシーと同様に、開幕戦の結果だけから性能に対する評価を下すのは難しい。今回、ポールポジションを獲得したのはフォード・コスワースXF搭載車で、予選2位から優勝を飾ったのはトヨタのRV8Fだった。では、予選、決勝ともにトップを取ることのできなかったホンダHR-1はライバルに対して劣勢にあるのかと言えば、それは正しい見方ではないだろう。

長いストレートを持たないモンテレーのコースは、エンジンのピークパワーよりも中・低速域での扱いやすさがアドバンテージにつながると見ることができる。CARTシリーズを戦っていく上で、その分野の性能は大きなカギを握るのも事実だ。しかし、モンテレーのコースが低いグリップレベルしか持っていなかった点を見逃すことはできない。

低い回転でのトルクとパワーの大きさは、後輪を空転させるだけで、逆に足かせになったとの見方も成り立たないわけではないのだ。そしてその場合は、滑りやすい路面コンディションだった予選はエンジンのパフォーマンス比較には特に向いていない状況だったといえ、むしろグリップが最も高くなり、燃費の心配も無用となった決勝終盤でのラップタイム比較によって、ドライバビリティーの優劣は決せられるべきだと考えることができる。この論法でいくと、決勝レースでベストラップのトップ3を独占し、7人のユーザーをトップ10に食い込ませたホンダエンジンが、ドライバビリティーの面ではトップにあったと見るべきなのかもしれない。

昨年中たびたび見せた後方グリッドからの上位入賞を今回も成功させたトレーシー。つまり、予選までにいかにマシンを仕上げ、良いグリッドを確保するかが課題とも言える





母国での初開催、そして立ち上げたばかりの自チームの初レース。フェルナンデスにとってみれば、今回ばかりは自分のレースは二の次だったかもしれない





新天地パトリック・レーシングでオハコの粘り強い走りにさらに磨きがかかりそうなルーキーだが、実はメインスポンサーが決まっていない。大丈夫か

Tecate Telmex
Monterrey Grand Prix
Presented by Herdez

まず1勝をモノにしたのはトヨタだった。このRV8Fは昨年の成功作RV8Eの発展型ではあるが、全面的に設計を見直されたニューエンジン。この武器を手にタイトルを目指す





今はむしろF1ジャガーの仕事のウエイトの方が大きいレイホールだが、さすがにモンテレーには登場

あのチップ・ガナッシが 予選20&21番手に低迷 トップを争った2台の ローラとの差は何か



ただし、レースをリードし続けたのはブラックのフォードであり、ダ・マッタのトヨタだった。ホンダ勢が彼らふたりを脅かすシーンは最後まで見ることができなかった。新しいルール下において、ホンダエンジンは燃費でフォード、トヨタのライバル2社に対して不利な状況に置かれていると見るべきなのかもしれない。

開幕戦が終わった時点でマニュファクチャラーズタイトルの話でもないかもしれないが、今回はトヨタが優勝し、まずは一歩リードした感がある。しかしタイトルとなると、トヨタよりもむしろ今回2位から4位までを占めたホンダの方が優勢にあると考えられる。トヨタ陣営はタイトル獲得に10勝が必要と考えているが、実際にその10勝を挙げるドライバーは誰なのか？　と考えていくと、今回勝ったダ・マッタ以外に複数の勝利を期待できるドライバーがいない。対してホンダは勝てるドライバーが多くいる上に、今回のように勝てなかった場合でも上位にズラリとユーザーを並べることのできる層の厚さがある。

フォードは、昨年はチャンピオンとなったが、今シーズンは勝ち星がまったく期待できないというほどではないが、その数はかなり少ないものになるように見える。

開幕戦が示したこと

さて、レースだが、大混乱が予想された1周目のターン1、ターン2でも軽い接触しか起こらないクリーンなスタートが切られ、ポールポジションからブラックがトップを守った。ピットストップのタイミングにより、序盤には昨年度インディライツチャンピオンのルーキー、スコット・ディクソンがレイナード・トヨタで14ラップにわたってトップを走りもしたが、再びレースはブラックとダ・マッタの戦いへと戻り、エンジンが突然シャットダウンする電気系トラブルによってブラックがコースオフ。トップを譲り受けたダ・マッタはそれ以降何の危なげもなくキャリア2勝目、ロードコース初勝利へと走り切った。

ニューマン・ハースへ移籍して最初のレースで勝利したダ・マッタはCART3シーズン目の今年、このままローラシャシーを手なずけておくことができれば、チャンピオンを狙うことも十分に可能だろう。

予選日から体調を崩していたチーム・ペンスキーのジル・ド・フェランはしぶとい走りで2位に入った。オリジナルのモディファイでレイナードのポテンシャルアップを実現している彼らは去年もロードコースで強かったが、今シーズンはドライバーラインナップもエクイップメントも2年目となるため、さらに強力となっている。

ポール・トレーシー、ダリオ・フランキッティのクールコンビに、チーム・モトローラのマイケル・アンドレッティを加えた3台体制を敷くチーム・グリーンは、トレーシーが近ごろではすっかり板についてきた粘り強い走りで予選15位から表彰台に上る3位に入賞し、アンドレッティはその後ろの4位でゴール。フランキッティは終盤のピット通過スピード違反がなければ、彼らとほぼ同じポジションでフィニッシュできていたはずだ。彼はファステストラップを記録してもおり、この3人もシーズン前に予想されたとおりにタイトルコンテンダーとして活躍するだろうことを開幕戦で証明した。

さて、次戦はロングビーチ。長いストレートとタイトターン、ラフな路面コンディションを特徴とするストリートサーキットの戦いでは、エンジンはフレキシビリティーとパワーの両方が試され、シャシーもバンピーな路面への追従がいかにバランス良く実現されるかで、その性能の良否を判断する材料を与えてくれることになるだろう。

今シーズンの勢力図がさらに明らかになる。ロングビーチグランプリは、つまりそういうレースになるということだ。



結果は振るわなかったが決勝後半のラップタイムは上位陣とほぼ互角。組閣チームマネージャーで知られるトム・アンダーソンも中野に改めてOKサインを出していた



オフシーズンのテストではロードコースに専念して感覚を取り戻そうとしていたザナルディだったが、かつてのスピードを取り戻すのはまだ先か？



PPIモータースポーツとの契約解消のごたごたに巻き込まれ、プロストGP入りもならなかったセルビアだが、逆転で得たシグマのシートでまた大暴れか

するするとPRG入りが決まり、デイル・コインとのジョイント劇場も無事登場のクルムだったが、ビッグスポンサーはなく、第2戦以降の予定は不確か

新たなる戦いの幕開け。何かと比較されて語られることに対して中野も高木も当然快く思ってはいないが、それは彼らの意識の裏返しでもある。“もちろん、ヤツには負けられない”。その競い合いを早く、より高い位置で見たい



CART2001

Tecate Telmex Monterrey Grand Prix Presented by Herdez

DRIVERS' NOTE

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



6

Monterrey Final Result/1st

クリスチアーノ・ダ・マッタ

ニューマン-ハース・レーシング
ローラ・トヨタ

初めて乗るローラ、移籍直後のチーム、新しくコンビを組んだばかりのエンジニアと、まったく新しい体制で勝った点がすばらしい。トップに立った後にブラックの逆襲を受けたが、いささかも動じず。終盤にチームメイトのクラッシュでリードがフイにもなったが、落ち着き払ったリスタートを決めチャンピオンも寄せつけなかった



26

Monterrey Final Result/3rd

ポール・トレーシー

チーム・クール・グリーン
レイナード・ホンダ

バーガンディに髪を染めて登場。今年は勝つまで色を変え続けるんだとか。予選ではチームメイトが5、7位に入ったのとは対照的に15位と中段に埋もれたが、決勝では1周目に9位までジャンプ。セッティングも良く、終盤にはペースを上げてオーバーテイクも見せて、グリーントリオのベストとなる3位で2年連続開幕戦表彰台に



1

Monterrey Final Result/2nd

ジル・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

さすがはディフェンディングチャンピオン。予選日に脱水症状を起こしながらも、グリッドは3番手と好位置を確保。スタート前のセレモニーでトラックに乗ってコースを回るドライバー紹介を休んで決勝に備えた彼は、その甲斐あって2位で表彰台に上った。表彰式ではブラジル国歌を聞くところまで耐えた後、医務室へと運ばれた



8

Monterrey Final Result/5th

ケニー・ブラック

チーム・レイホール
ローラ・フォード

元IRLチャンプはロードコースでも速い……のではなく、スウェーデン出身、バーバー・サーブチャンピオン、96年国際F3000ランキング2位の実績が証明しているとおり、ブラックはロードコースの方が経験豊富。とはいえ、ルーキーシーズンの昨年はオーバルでより目立っていたが。電気系トラブルで逃した初勝利。逃した魚は大きい



39

Monterrey Final Result/4th

マイケル・アンドレッティ

チーム・モトローラ
レイナード・ホンダ

待望のホンダエンジンを獲得し、心機一転、新しいチームでエントリー。その初陣は予選5位、決勝4位はまずまずの出足。3カー体制をメリットとして生かすためにはチームメイトとの協調体制が重要だが、それも極めて良好の様子。今年のアンドレッティには、相変わらずの鋭さと成熟さを兼ね備えたドライビングが期待できそう



55 Monterrey Final Result/7th
トニー・カナーン
モー・ナン・レーシング
レイナード・ホンダ

下積み時代から憧れてきたザナルディのチームメイトとなるも、実際には自分の方がエースドライバー的存在というフシギな境遇。昨年はメルセデスエンジン使用の新チームで奮わなかったが、今年はホンダエンジン獲得で最前線復帰を目指す。予選12位、決勝7位と初戦は平凡な成績。彼らしいファイトあふれるレースを早く見たい



40 Monterrey Final Result/6th
ジミー・バッサー
パトリック・レーシング
レイナード・トヨタ

いかにも彼らしいレース運び、そしてレース結果。チームはガナッシからパトリックに変わるも、エクイップメントは親しみのあるレイナード＆昨年から使用しているトヨタエンジンの組み合わせ。予選9位は本人にとっては不本意だろうが、そこから3つポジションアップした6位でフィニッシュするところが、いかにもバッサーだ



27 Monterrey Final Result/9th
ダリオ・フランキッティ
チーム・クール・グリーン
レイナード・ホンダ

昨年の不振は忘れ、新しいシーズンに賭けるダリオは予選7位から3位までポジションアップ。しかしピットレーン通過速度違反のペナルティーを取られて大幅にポジションダウン。あれがなければ悪くとも3位、いやド・フェランを抜いて2位でシーズンをスタートできるだけの内容はあった。ベストラップも記録。今年は良さそう



3 Monterrey Final Result/8th
エリオ・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

オフシーズンのテストで見せていた絶好調ぶりからして、「プッチギリのポールポジションを獲得するのはきっとこの人！」と予想していたが、予選はフロントロウも逃す4位と不発。おまけに決勝では大事な4速ギヤを早々に失うガマンのレースを続けて、6位で迎えた最終ラップに2速ギヤもなくなって2台に抜かれる散々な一戦に



12 Monterrey Final Result/11th
ニコラス・ミナシアン
ターゲット・チップガナッシ・レーシング
ローラ・トヨタ

予選順位はチームメイトのひとつ下の21位。ルーキーコンビにはチームにもデータのない新コースでの開幕戦は荷が重かったか？　それでも決勝は無難に完走まで漕ぎつけ、11位でゴール。デビュー戦でまずはポイントをゲットした。しぶとく走って成績をまとめ上げるのが上手な、先輩のバッサーと同じタイプのドライバーなのかも



5 Monterrey Final Result/10th
高木虎之介
ウォーカー・レーシング
レイナード・トヨタ

初レースで10位フィニッシュ、3ポイントゲットは評価されるべき結果。一番最初のフルコースコーションでピットに入った作戦が当たり、今回のレースでは最も順位を上げた。その数15ポジション。レースでは結果を残すことのできたトラだが、予選順位（28台中25位）、レース中のスピンなど反省点も多い。次戦はまず予選に期待



18 Monterrey Final Result/13th
スコット・ディクソン
パックウエスト・レーシング・グループ
レイナード・トヨタ

昨年度のインディライツチャンピオンは、ピットストップのタイミングを伸ばしたことで、ルーキーながら14周にわたってトップを走った。予選順位でも決勝結果でもチームの先輩ドライバー、グージェルミンの上を行ったことは評価に値する。しかし結果は、初ポイント獲得にあと1ポジション届かない13位でゴールするにとどまる



7 Monterrey Final Result/12th
マックス・パピス
チーム・レイホール
ローラ・フォード

“マッド・マックス”はどこへ行った？　チームメイトのブラックが見せたポール獲得＆決勝トップ快走の活躍に対して、今回のパピスは光る部分はゼロ。予選11位、決勝12位、1ポイント獲得ぐらいでは、フォードのエースチームで走る身としてはまるで喜べない。いまだローラに慣れきれず手を焼き続けているということなのか？



17

Monterrey Final Result/15th

マウリシオ・グージェルミン

バックウエスト・レーシング・グループ
レイナード・トヨタ

パッケージは昨年と同じにもかかわらず、オフのテストでハンドリングが決まらずにいた苦労を開幕戦まで引きずってきた印象を受けた。若いチームメイトにも後れを取り続ける不本意な週末。予選17位、決勝15位、レース中の自己ベストラップも18位。これらの数字が表すとおりの状況に今のグージェルミンはあえいでいると言える



22

Monterrey Final Result/14th

オリオール・セルビア

シグマ・オートスポーツ
ローラ・フォード

初参戦のシグマ・オートスポーツでイキナリの予選8位は立派。F1のプロストGPなどと交渉していたために、オリオールのCART継続参戦が決まったのはもうシーズン開幕を間近に控えてのことだった。当然テストも満足には行えていないが、瞬発力のあるところを見せて予選では好位置を手にした。決勝ではジリ貧で目立たなかったが



16

Monterrey Final Result/17th

ミシェル・ジョルダインJr

ヘルデス・ベッテンハウゼン
ローラ・フォード

フェルナンデスの影に隠れがちだったが、彼もメキシコ出身。当然、サーキットには多くのスポンサー関係者が来ており、ファンからの注目度も高いものがあったが、エンジンがメルセデスからフォードに変わったものの、ベッテンハウゼンの力量は昨年までと変わっておらず、母国観衆の前でいいところを見せることはできなかった



77

Monterrey Final Result/16th

ブライアン・ハータ

ザクスピード・フォーサイス・レーシング
レイナード・フォード

いるはずだったチームメイトのマルセル・ティーマンが今回はスポンサーがつかず欠場。シングルカーでの出場となったハータ。フルシーズン参戦できるシートを勝ち取りはしたが、その体制はまたしても良いものとはなっていない。モンテレーは彼の得意とするタイプのコースと見られたが、実際には一切目立つところなく終わった



51

Monterrey Final Result/retire

アドリアン・フェルナンデス

フェルナンデス・レーシング
レイナード・ホンダ

彼のチームのスポンサーが母国イベントの冠スポンサーとあっては、連日パーティーに引っ張り出されても文句は言えない。毎晩の睡眠時間が4時間で疲労困憊。レース中に集中力を保ち続けることさえ厳しい状況に陥っていた。1ストップ作戦で一時は3位まで順位を上げたが、ガス欠で完走もならず、新チームの門出は飾れなかった



52

Monterrey Final Result/18th

中野　信治

フェルナンデス・レーシング
レイナード・ホンダ

予選でクラッシュ。クリッドは最後列の27番手と苦しいシーズンスタート。起死回生の1ストップ作戦で上位進出を狙うも、原因不明のエンジンストールで撃破された。ピットスピード、ピットルールと二度のペナルティーでさらに後退。2周遅れでゴール。チームメイトとセッティングの好みが似ていると確認されたのは今後の好材料



33

Monterrey Final Result/retire

アレックス・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

名エンジニアのトニー・シカーリ、レイナードUSAのトップだったブルース・アシュモアが加入した今年のフォーサイスは、エンジニアリング部門の充実ぶりでシリーズのトップレベルへと躍り出ている。念願のキャリア初勝利を飾るための体制は整った。しかし、今回はチームメイトともどもメカニカルトラブルでリタイアを喫した



11

Monterrey Final Result/retire

クリスチャン・フィッティパルディ

ニューマン-ハース・レーシング
ローラ・トヨタ

新婚クリスチャンの開幕戦は散々だった。予選ではチームメイトがフロントロウを獲得したというのに、先輩格の彼は16位に沈み、レースでもターン12のコンクリートウォールの餌食となった。このアクシデントはチームメイトのリードを帳消しにするマイナス効果も生んでしまった。ダ・マッタの冷静なリスタートで事なきを得たが



19 ミハエル・クルム

Monterrey Final Result/retire
デイル・コイン・レーシング
ローラ・フォード

モンテレーでの開幕戦にはとりあえず出場したが、この先の予定は第2戦のロングビーチを含めてハッキリとした見通しが立っていないというクルム。CARTデビューとなった今回のモンテレーにおける彼は、予選、決勝ともに順位は23位と低迷、見るべきところがなかった。急きょ使うことになったローラ・フォードでは無理もないが



4 ブルーノ・ジャンケイラ

Monterrey Final Result/retire
ターゲット・チップガナッシ・レーシング
ローラ・トヨタ

大先輩ザナルディに1周目に突き飛ばされたのはレーシングアクシデントとして甘受するとしても、その時にエンジンストールから脱出する際に牽引ロープがひっかかったままでピットインを余儀なくされるとは、少々不運に過ぎた。終盤にはギヤボックストラブルに見舞われ、デビューレースは完走ならず。ピットでマシンを降りた



66 アレックス・ザナルディ

Monterrey Final Result/retire
モー・ナン・レーシング
レイナード・ホンダ

ジャンケイラを1周目に弾き飛ばし、中盤には中野ともアクシデントを起こすなど、復帰1戦目から暴れん坊ぶり健在を示しはしたが、まだ完全にフィーリングを取り戻してはおらず、パフォーマンスは98年当時と比べると鋭さに欠けていた。また、ファイアストンのコントロールタイヤがグリップしないことに不満を漏らしてもいた

CART2001 DRIVERS' NOTE



21 ルイス・ガルシアJr

Monterrey Final Result/retire
デイル・コイン・レーシング
ローラ・フォード

開幕直前になってレイナード・フェニックスからローラ・フォードへ急きょマシン変更。今年も準備不足のまま開幕を迎えたガルシアJr。まだ経験不足の彼にとっては、まずはベースラインとなるしっかりしたマシンが必要。せっかくのマシン変更も、テストの禁止される新レギュレーションがマイナス要因。明るい材料は見当たらない



32 パトリック・カーペンティア

Monterrey Final Result/retire
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

オフシーズンのテストで発揮していた好調ぶりは、予選6位という結果に直接表れていた。決勝も序盤はトップグループを走り続けたが、レース距離の半分にも達しない38周でメカニカルトラブルが発生。リタイアに追い込まれた。チームメイト同様にキャリア初勝利を挙げることが"絶対条件"である今年のカーペンティアなのだが



25 マックス・ウイルソン

Monterrey Final Result/retire
アルシエロ・ブルーク・レーシング
ローラ・フェニックス

唯一のフェニックスエンジンユーザーは予選が26位で、決勝も序盤早々にターン12でクラッシュを喫し、最初にリタイアリストに名を連ねることとなったウィルソン。ウイリアムズ、そしてミシュランと、F1のビッグネームでテストドライバーを務めてきた腕前を、今回のレースウイークではほとんど披露することができずに終わった



20 ロベルト・モレノ

Monterrey Final Result/retire
パトリック・レーシング
レイナード・トヨタ

予選結果は10位とまずまずだったが、序盤のまだ路面が滑りやすい時点で最終コーナー＝ターン12のピット側コンクリートウォールにハードヒットし、リタイア。彼らしくない結果に終わった。"らしくない"といえば、オレンジ＆ホワイトのビビッドなビステオンの新カラーリングも、いぶし銀モレノにはまったく似合っていないが

CART2001

Tecate Telmex Monterrey Grand Prix Presented by Herdez

PADDOCK NOTE

Text/Masahiko Amano(BOSHA) Photos/Masahiko Amano(BOSHA), Eiji Takeuchi(Studio BIS), Masaru Hirata, Naoki Shigenobu, So Kuramochi(BOSHA)



とこー度はおいで……



















メキシコよい

「メキシコでのアドリアン・フェルナンデス人気はものすごい！」という話は前々から聞いていた。フェルナンデス自身でさえ、「大統領よりボクの方が有名かも」と口にしていたぐらいだ。

しかし、あれほどスゴイものだとは思っていなかった。アドリアンのコトバもあながちウソではなさそうだ。なにしろ、モンテレーは完全に“ムチャチョ”一色だった。ミシェル・ジョルダインJrもメキシカンだが、イベントのメインスポンサーがフェルナンデスをサポートしているテカテ（ビール）とテルメックス（電話・通信）であったことも手伝ってか、空港も街中もどこを見渡してもフェルナンデス、フェルナンデス、フェルナンデス……。これほどのビッグスター、今の日本には存在しない。アメリカで考えても、例えば全盛期のマイケル・ジョーダンも今のタイガー・ウッズも絶対にかないやしない。それぐらいフェルナンデス人気はすさまじい。

そして、その人気に応えるための努力をフェルナンデスは惜しまない。金曜日にはパドックでCARTレースではおなじみのサイン会があったが、当然一番人気は彼で、他のドライバーたちが時間どおりにサインを終えても、フェルナンデスだけは延々とサインをし続けていた。レース後にも彼のマシンの積まれたトレーラー周辺にファンが集結すると、急きょサイン会を開くこととしていた。木曜から分刻みでプロモーションを飛び回っていたフェルナンデスは、「毎晩4時間しか眠ることができなかった」と言っていたというのに、レースが終わってもファンサービスを続ける彼には頭の下がる思いだった。

フェルナンデス人気も確かにスゴイが、メキシコのファンたちはCARTレース自体も思いきりサポートしていたところに好印象を受けた。ナイスファイトを見せてくれるドライバーたち全員に対し、決勝日に11万6000人も集まった彼らは熱烈なる声援を送り続けた。96年のUS500に集まった11万2000人がCARTの観客動員はレコードだったから、今回それが書き換えられたというわけだ。

それにしても、メキシコのファンはリタイアしたドライバーにも温かい声をかけるし、勝ったのが今回はブラジリアンだったけれど、そのクリスチアーノ・ダ・マッタが「ブラジルでの初開催イベントではブラジリアンのアンドレ・リベイロが優勝したが、そのときよりも大きなサポートを感じた」と言っていたとおり、表彰式も大いに盛り上がった。ダ・マッタのコトバには社交辞令も幾分入っていただろうが、決してそれだけではない熱狂ぶりだった。

実際のところは、サーキットが金曜日にも完成していないなど、今回の初開催には問題もたくさんあった。木曜日に予定されていたサポートイベントの走行がキャンセルされたほどギリギリでのレース開催実現で、グランドスタンドは土曜日の時点でもまだ出来上がっていなかったほどだった。大きな混乱もなくレースが開催されたのがフシギなぐらいだ。

あまりにお客さんの数が多く、インフィールドからパドックの端にかけられた橋は土曜日から長い長い列ができていた。橋が1本壊れたのも（崩れ落ちはしなかったが）、この混雑の理由だったようだ。このときにピットからインフィールドの奥深い場所に用意されていたプレスルームに行こうとすると、ゆうに20分以上がかかる始末だった。

しかし、救いはメキシカンたちがコントロールを失っていなかったことだ。混雑の中でも揉めごとが起きたり……というシーンには一切お目にかからなかった。ドライバーにファンが殺到する時でも、将棋倒しが起こるような騒ぎにはなっていなかった。コースと観客のエリアを隔てる柵もほとんどないような状態だったが、立ち入り禁止区域に入り込んでくる人もほとんど見られなかったし。なんだか全員がなごやかで、実にいい感じだった。町も含めて治安はかなり良好。心配して出かけてって損した。



ああ、ここにもドデカいアドリアンの壁画（？）が。こんなシチュエーションで走るドライバーなんてそういない


「オイラがいることも忘れないでね」と言ったか言わぬか。ミシェルもファンサービス＆レースに大ハッスル


予選が始まろうとしてるのにまだグランドスタンドの一部は工事中。これで結局何とかなったんだからフシギだ


フンディドーラ・パークは以前は製鉄所があったところ。巨大な溶鉱炉はモニュメントとして残された

コイン家とPRG家の電撃ジョイントとティーマン欠席の真相

今年のフェデックス・チャンピオンシップ・シリーズには30台以上のエントリーがあるはずだった。それが開幕戦のフタを開けてみると、出場してきたのは28台になっていた。減ったのは誰だ？

まず、デイル・コイン・レーシングとプロジェクト・レーシング・グループ（PRG）の突然のジョイントがあった。コインはスポンサー持ち込みのドライバーをふたりどころかひとりでさえ調達できなかった。最も期待されていたマカオ出身のアンドレ・コートはテストもしたが、結局フォーミュラ・ニッポン行きが決定。つまり、彼とて資金はほとんど用意できていなかったということだ。

コインは、昨シーズン黒澤琢弥の後釜を務めて優勝の可能性さえ感じさせる走りを見せたアレックス・バロンを走らせたかったのだが、彼は全然スポンサーを見つけられない。コインのチーム側も同様だ。才能だけじゃマシンに乗れない、それが現実なのだ。ミモ・ギドリーにも同じことが言える。アメリカの企業はどーしてアメリカ人ドライバーを積極的にサポートしないんだろうか？　フシギだ。国粋主義の強さはかなりのものがある国だというのに。

PRGはフェニックスエンジンでエントリーするはずで、テストも行っていた。ところが、コインと組めば断然戦闘力の高いフォード・コスワースを使える。ドライバーを決められず、苦し紛れでコインの出したこのオファー、PRGとすれば蹴るのはかなり難しいものだったはず。

ということで、このジョイント劇は両者にとってメリットのある実にロジカルなものなんである。これで2台減った。

次にザクスピード/フォーサイスのマルセル・ティーマンが出てこなかった。スポンサーが決まらず、とりあえず開幕戦は欠場とのことだ。彼にスポンサーがつかないなんて話を聞くと、彼の母国ドイツでの初開催イベントも盛り上がるか心配になる。ホントに大丈夫か？

金曜日に初めてローラ・フォードを走らせたクルム。シャシーは黒澤琢弥が昨年乗っていたものそのもので、カラーリングまで流用しているのが泣かせる。なお第2戦以降の参戦予定は不確定




CARTルーキーだがレース経験は豊富だけに、チームからの信頼は厚い


「車のパッケージは悪くないんだから」とガルシアJrは前向きに語るが

アメリカンドライバーにスポンサーがつかないという泣ける話



チームもドライバーもマシンも優れているのにスポンサーがつかない。これは現在のCARTを象徴する問題だ



いくら安定した成績を期待できると言ってもバッサーは地味なのだ。でも、そんなコト言われても、ねぇ？



地味さ加減では負けてないハータ。ロゴのない白いレーシングスーツなんて今どきFJ1600でもそういない

マルセル・ティーマンが欠場したザクスピード/フォーサイス・レーシングだが、エースのブライアン・ハータもスポンサーが決まっていない状態で、ブルーのレイナード・フォードにスポンサーロゴはほとんど貼られていなかった。大富豪の企業家ジェラルド・フォーサイスがオーナーとはいえ、これじゃフルシーズンを戦うのは難しかろう。金持ちほど自分のカネはレースに使わないものだし……。

2年前にフォーサイスについたマクドナルドも、実はウルトラ大サービスでのフルカラーリングだったらしいし（1セントも払ってないというウワサまである）、去年はパナソニック／スウィフト・ホンダでのエントリーを決めていながら、開幕直前に突如撤退を決定。プレイヤーズタバコがスポンサーのチームは実に安定しているというのに、2チーム目となるとどうもフォーサイスは厳しい状況が続いている。またハータがレースに出られなくなるなんて事態だけは避けてほしいものだ。それにティーマンにスポンサーがつかないとなると、9月に初開催されるドイツでのイベントが盛り上がるのかも心配になってくる。

バトリック・レーシングもスポンサー不足に悩まされている。石油王U.E."パット"パトリック御大をもってすれば、1台ぐらいスポンサーがなくともチョチョイとフルシーズン走らせることは可能だろうが……。

今回、彼らのジミー・バッサー車は白地に「OXXO」（オッソーと読むらしい）のロゴが貼られていた。これはメキシコのコンビニエンスストアチェーンなのだが、残念ながら開幕戦1戦限りのディールだ。

アレックス・バロンとミモ・ギドリーがスポンサーがつかずに苦しむのは、トップカテゴリーでの確固たる実績がないのだからある意味理解ができる。しかし、バッサーは96年のCARTチャンピオンだぞ!? タイトルホルダーでもスポンサーがつかない。これは由々しき問題だ。CARTはアメリカ人ドライバーを積極的にプロモートする策を至急用意する必要があるのではないか？「我々のチャンピオンシップは国際色が豊かだ！」などと喜んでばかりはいられない。もちろんそれは歓迎すべきことだが、シリーズを繁栄させていくためには、母国での人気が最も重要であることに疑いの余地はないのだから。NASCARのようにアメリカ人だけの純ドメスティックシリーズとなる必要はないが……。

CART2001 PADDOCK NOTE

ショーワのダンパー戦線参入で気になってきたパーツトップブランド

今シーズンからチーム・グリーンのショックアブソーバーは日本のショーワが供給している。ショーワは2輪ではホンダのワークスマシンの御用達として勝ちまくっているし、F1でもアイルトン・セナが駆るマクラーレン・ホンダにショックアブソーバーを供給していた実績があるが、それがついにCARTにも初登場となったわけだ。これで、ポール・トレーシー、ダリオ・フランキッティ、そしてマイケル・アンドレッティのチーム・グリーントリオは、エンジンはホンダ、スパークプラグはNGK、ショックはショーワと、多くのジャパニーズパーツを使っていることになる。

CARTの世界では、93年にナイジェル・マンセルが登場したのと同時に入ってきたオーリンズがショックアブソーバーの主流を占めるようになっていた。現在ではほぼ全チームがこれを使っている。ペンスキーはペンスキー・ショックスを使い続けているし、コニを使うチームも、クワンタムなんていうアメリカンブランドを採用するチームも一部あったが……。



ホンダのHマークの下に、NGKのロゴとともにキラリと輝く「SHOWA」のロゴ。確かにチーム・グリーンはCART界一の"親日派"と言える

プラグはホンダの参戦と同時にNGKが登場。しかしホンダユーザーの中にも、長年の関係からボッシュを使い続けているチームがある。トヨタはデンソーが標準装備だが、こちらもボッシュ製品を使っているチームがある。そして、フォード勢の中にはチャンピオンのプラグを使っているチーム・レイホールのような例もある。

ブレーキはキャリパー、ローターともにイタリアのブレンボが主流というか、ほぼ全チームに採用されている。ペンスキーはイギリスのアルコンを使用。ローターだけはロッキード……なんてチームも前にはあった。パッドはフリクション・パフォーマンス製が現在の主流だ。

結局1台になっちゃったイルモア-フェニックスは蘇るか!?

メルセデスベンツが昨年限りで撤退。あまりに発表が遅くなったため、「それじゃあんまり無責任！」との責めをかわすためにイルモア・エンジニアリングが下したのが、カスタマーエンジンの継続供給という体制だ。『フェニックス』、つまり"不死鳥"という皮肉混じりのエンジン名に変更しての参戦であるが、マニュファクチャラーの資金力なしに今のCARTシリーズでトップ争いに生き残り続けるのは不可能。去年の時点でさえライバル勢に対して劣勢だったのがイルモア製エンジンで、それに新たな開発もほとんど期待できない状況とあっては、採用することイコール、戦績は期待できないという意味だ。これではスポンサーを見つけるのだって難しいだろう。

去年までメルセデスベンツエンジンを使っていたチームは、「我先に！」とばかりに他のエンジンサプライヤーへと殺到した。そして、フォード、ホンダ、トヨタのどのエンジンも手にできなかった弱小チームがフェニックスユーザーとして2001年シーズンのフェデックス・チャンピオンシップにエントリーすることとなったのだ。それが新興のブルック・レーシングだ。参戦のタイミングが悪過ぎる。これでは、彼らが1シーズン持つかどうかさえも心配だ。



2年もF1ウイリアムズのテストドライバーを務めてたウィルソン。遅いはずはないと思うのだけど……

当初は2チーム＝3台となるはずだったフェニックスエンジン搭載のエントラントだが、開幕直前にPRGが大逆転の一打を放ってフォード陣営に鞍替え（別項参照）したため、開幕戦を走ったユーザーはマックス・ウィルソンだけとなった。ブルック・レーシングは古参のアルシエロ・レーシングとジョイントしての参戦としたが、継続出場している3メーカーからエンジン供給の契約を取りつけることができなかった。フェニックスエンジンで走ること自体がマイナス要因な上に、ウィルソンはルーキー。これでは予選が28台中の26位、決勝が71周でクラッシュによる28位＝最下位という結果も責めることはできない。

Racing ON

F1速報

Official Travel Agent

F1観戦ツアー

モナコGP観戦ツアー　5月27日決勝
残席わずか

カナダGP観戦ツアー　6月10日決勝
ツアー催行決定

全日本GT選手権公認ツアー

GT 2001 JAPAN GT RACE MALAYSIAN ROUND

6月24日決勝　全日本GT選手権 *in MALAYSIA* 観戦ツアー

CART FedEX Championship

ROUND 21　サーファーズパラダイスGP観戦ツアー
10月28日決勝

ROUND 3　ロングビーチGP観戦ツアー
完売御礼

DTM、NASCAR
国際F3000など
当社オリジナル観戦ツアーを
ご用意！！

お問い合わせ、パンフレットご希望の方は

TEL. 03-5452-0909

インターネットでのお問い合わせは

http://www.pac-corp.co.jp/F1

4月1日 NEW!　当社ホームページリニューアル！！
★プレゼントクイズスタート★

モータースポーツ観戦の旅は全て
当社におまかせ！！

レース経験も有るスタッフが詳しく
丁寧にお客様にご案内します。

Racing ON F1速報

レーシングオン、F1速報が
後援している
海外F1観戦ツアーは当社だけです。

主催

（株）ジェットセット
運輸大臣登録旅行業第533号
141-0031　東京都品川区西五反田2-18-2
国際航空運送協会（IATA）公認
日本旅行業協会正会員

受託販売

（株）パシフィック・コーポレーション
東京都知事登録旅行業代理店業10904号
150-0046　東京都渋谷区松濤1-27-7
TEL.03-5452-0909 FAX.03-5453-4800
E-mail: info@pac-corp.co.jp
担当：杉野・鈴木

マニュファクチャラーズポイント獲得資格を与えられない
ノンノミネートのいわゆる“ナンバー3ドライバー”が
重要度を増している。走る事情と思惑は異なれど
その存在は確実に優勝戦線、そしてシリーズ全体を掻き回す

「第3の男」の分け前

FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP ROUND3
34th TAP Rally of Portugal

Text/David Williams Translation/Kenji Mizugaki
Photos/Tamotsu Futamura, Shoji Mita





"フォード最強説"の根拠

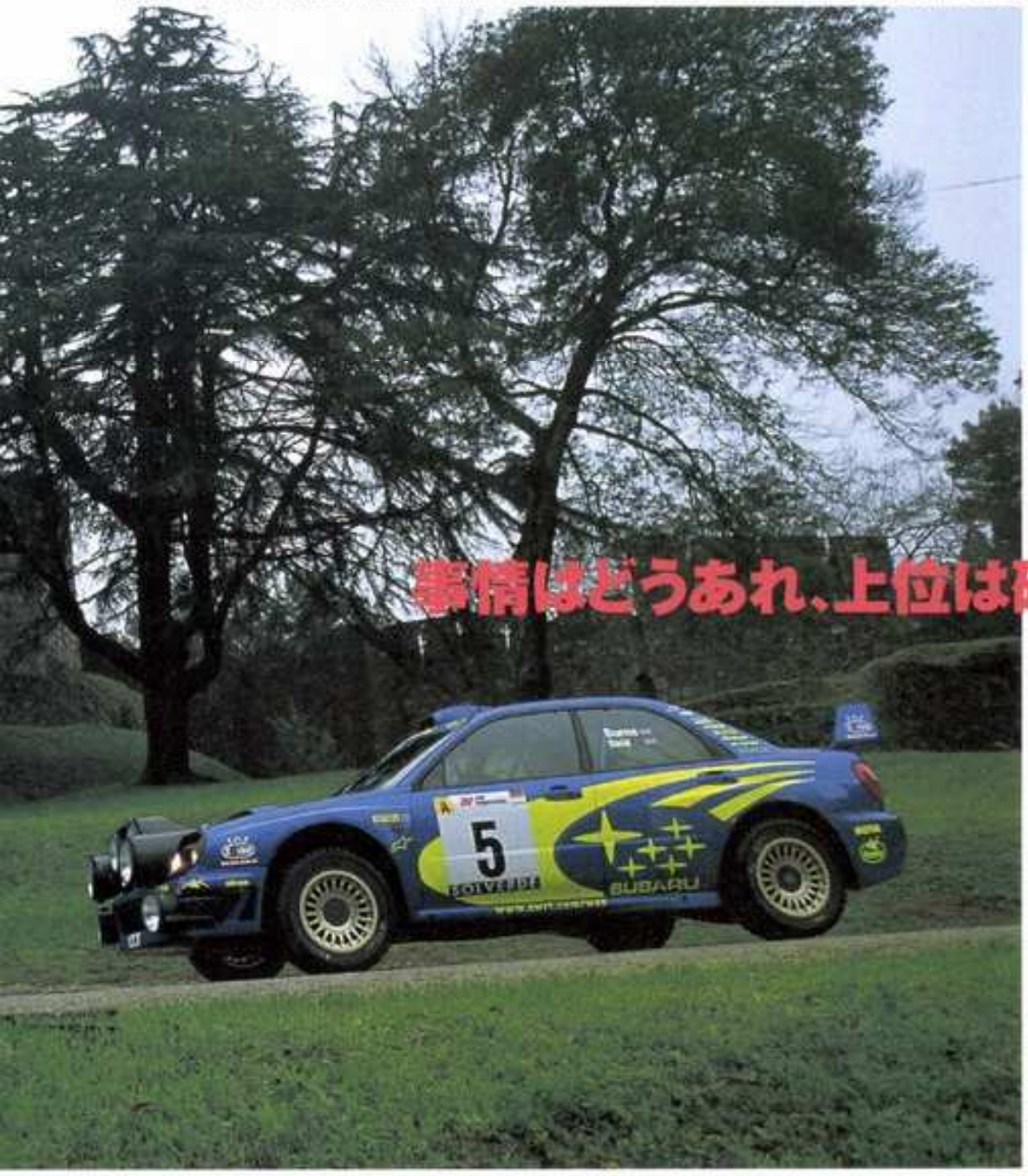
結論めいたことを言うのはまだ早すぎるが、すでに明らかな兆しがふたつほどある。それは今年の世界選手権の最強チームはどうやらフォードらしいということ、そして全体的に若手ドライバーがパッとしないことだ。

97年、FIAはメーカー側の求めに応じる形で、ワークスカーのエントリー台数をそれまでの3台から2台までに制限した。ところが、いまや3台体制のチームは例外どころか常識になりつつある。ルールによってマニュファクチャラーズ選手権ポイントの対象となるのは2台までと規定され、さらにその2台は事前に指名されていなければならないため、3人目のドライバーには同選手権ポイントが与えられない。これは小規模なチームにも選手権を争うチャンスが生まれるという意味ではなかなか気の利いたルールだが、それでもフォード、プジョー、スバルといったチームに3台体制をやめさせるには至っていない。逆に今年はミツビシまでが、単発的にではあるがその例にならい始めた。

もちろん、3人目のドライバーにもドライバーズ選手権ポイントは与えられる。つまり3人目が上位に入れば、ライバルチームのドライバーからポイントを奪うことができるのだ。現に、もしもハリ・ロバンペラが3台目のワークスプジョーをドライブしていなければ、おそらくトミ・マキネンは第2戦スウェーデンで楽に勝利を収め、彼の選手権のリードはさらに大きなものになっていただろう。確かに今年のスウェーデンは第3ドライバーの価値を劇的な形で証明したごくまれな例ではあった。しかし、3人目が着実に上位に残るとすれば、それだけでもライバルのポイントを減らす効果があるのは間違いない。

出走順が有利だったこともあって、ロバンペラはボルトガルで序盤をリードした3人のうちのひとりに入っていた。第1レグでラジエターを傷めた彼がその影響によるヘッドガスケットの吹き抜けで戦列を去った後、ナンバー3として最上位を占めたのが"フォードの火薬庫"フランソワ・デルクールだった。

彼らにとってのボルトガルは、前戦までの結果に準じた出走順がすべてだった。"死力を尽くして"3番手争いを展開



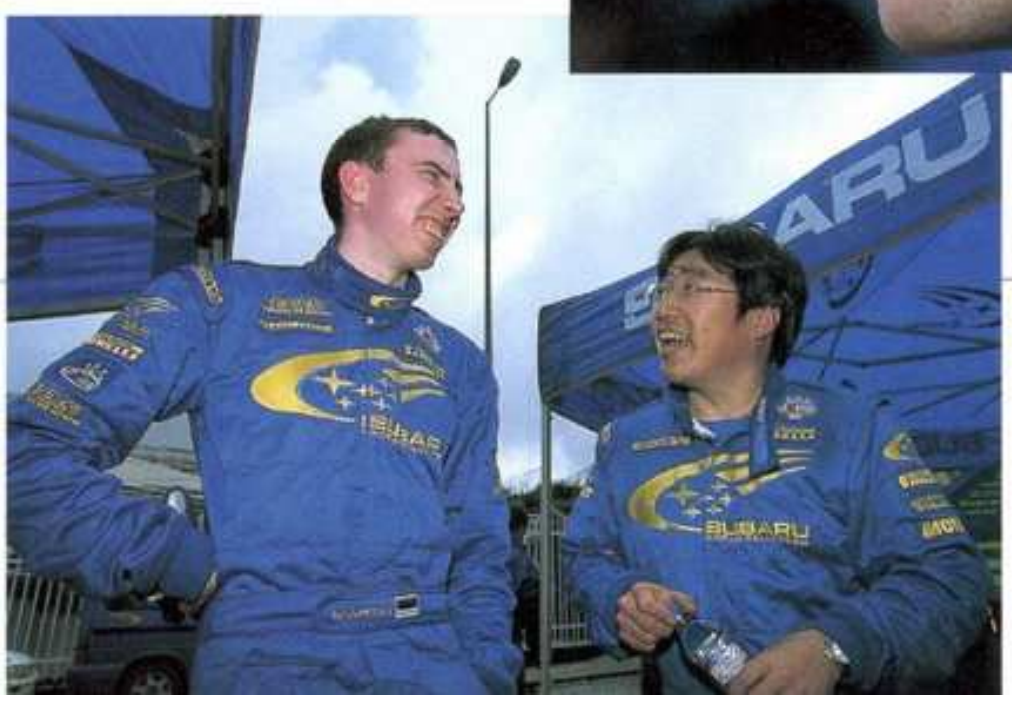
事情はどうあれ、上位は確実に彼らに撹乱されている

気性が荒いという彼の評判と、プジョーとケンカ別れをした際の経緯を知る人々は、デルクールが今年は職にあぶれるだろうと考えていた。だが、フォードのチームディレクターであるマルコム・ウィルソンは、デルクールがプジョーを解雇されたと知ると、トニ・ガルデマイスターとの交渉を即座に打ち切り、この元チームメイトと契約を交わした。

ウィルソンは、レッキでの無謀運転による逮捕歴、歯に衣着せぬインタビューでの発言、チームメイトとのいさかいといった彼の逸話をすべて知っている。ふたりが90年代初頭に同じフォードワークスでシエラRSコスワースをドライブしていたときにも、必ずしもつねに意見が一致していたわけではなかった。しかし、間もなく39歳になろうとしているデルクールは、いまやその生来のスピードだけでなく、数多くの経験を得ている。ウィルソンの見方によれば、さすがの彼も多少は落ち着き始めているというのだ。

事実、これまでのところ、デルクールはウィルソンの期待に見事に応えている。サインツと同様に、彼は今年最初の3つのラリーをすべてポイント圏内で完走した。ボルトガルはその中では最も地味なパフォーマンスに終わったが、彼はルートの大半を覆っていた霧に時として恐怖心を覚えたこと（それを認めるのはドライバーにとって勇気のいることだ）、そしてまだフォーカスWRCについて学んでいる最中だと率直に語った。ロバンペラ





新井敏弘も加わりワークスカー4台体制となったスバル。バーンズ以外の3人の契約金がさほどでなく、それでいてそのスピードには賭ける価値と、新型インプレッサを常時3台以上走らせられるPR上のメリットもあったということか



「俺を拾ってくれたマルコムには本当に感謝しているし、この恩は絶対にきちんと返さなきゃならない。だから俺の優勝なんてこの際、二の次なんだ」。そうキッパリと言い切るデルクール。"有言実行"を復活の地フォードで披露し続ける

チームの主眼をメイクスタイトル防衛に置くプジョーは、レギュラー勢を差し置いて第3ドライバーが優勝してしまうことを問題視していない。前戦ウイナーのロバンペラはエンジントラブルで戦列を去るまでトップ争いに絡んできた





「第3の男」の分け前

FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP ROUND3
34th TAP Rally of Portugal

の場合とは異なり、今後デルクールがいつも勝候補に名を連ねるようになる可能性は低いかもしれない。しかし、彼はフォーカスのパフォーマンスを限界に近いところまで引き出すことができ、車の丈夫さにいたく感銘を受けている。彼がこれからも着実にポイントを重ねていくのは間違いないだろう。

スバルの"先行投資"の功罪

一方、スバルの状況はフォードの正反対に位置するとも言える。若手重視の布陣を敷いた結果、99年にチームに復帰したまだ30歳のリチャード・バーンズが最古参なのだ。実際のところ、マルコ・マーティン、ペター・ソルベルグ、新井敏弘の誰をとってみても、安定してポイント圏内でフィニッシュできるだけの経験はなく、バーンズはスバルにとって唯一の"頼れる"ドライバーになっている。マーティンとソルベルグはいずれもフリー界で最も期待されている若手だが、目下研修中というのが偽らざるところだ。

ソルベルグは過去2シーズンにわたりフォードでまずまずの成績を挙げたこともあって、現時点ではナンバー2と見なされている。しかし、ポルトガルではこの5戦で実に4度目のアクシデントによりリタイアを喫した。それは開幕戦モンテカルロや昨年最終戦グレートブリテンでのような激しいクラッシュではなかったものの、彼は少々深く溝に踏み込んでしまい、岩をヒットした衝撃でホイールとステアリングにダメージを与えた。プロドライブのスタッフによれば、ソルベルグは若いころのコリン・マクレーによく似ているという。彼はすばらしい才能に恵まれ、自信があるがゆえにしばしば限界を踏み越えてしまう。また、昔のマクレーほどではないにせよ、人のアドバイスを聞かないことも多いらしい。

一方、マーティンはずっと用心深い性格で、どちらかと言えばバーンズに似たタイプだ。彼はポルトガルの霧には本当にまいったと素直に認めているが、彼のリタイアにはやや不運な部分もあった。スピンした彼のインプレッサWRC2001は、アルガニルの急斜面から転落する寸前で止まり、前輪が空中に浮いた状態のまま動きがとれなくなってしまったのだ。この時点で彼は6位につけ、ヒュンダイ勢を大きくリードしていたが、前を行くデルクールを脅かすことはできずにいた。

そもそも、プロドライブは今年のマーティンやソルベルグにそれほど多くを期待していない。彼らはいわば"長期的な先行投資"なのだ。しかし、当面は彼らがスバルのマニュファクチャラーズ選手権争いに着実に貢献するとは思えず、その意味で言えば、どちらをノミネートしても大差ないだろう。実際、ロジスティックス上の理由もあって、マーティンは第5戦アルゼンチンには出場しないことが決まっている。

ウィルソンはできることならソルベルグを手放したくはなかったし、手元に置いていればプロドライブよりもずっと厳しく彼を管理していたはずだ。ソルベルグにはまだナンバー2としてのプレッシャーに耐える心構えが

最後のスプリントは制した、だが包囲網は広がる

できていないと、ウィルソンは考えている。それなりの結果を期待できるようになるには、まだ学ぶべきことが多いということだ。それでも、26歳のソルベルグは、同じ年齢のころのデルクールよりはまだ扱いやすいかもしれない。しかし、デルクールもダテに白髪混じりの風貌を身につけたわけではないようだ。彼はおそらく最後のチャンスになるであろうフォードのオファーを喜んで受け入れ、今のところは痛痛を起こす気配さえ見せていない。

フォードにしてみれば、問題とすべきはむしろフォーカスの信頼性の方だ。デビューからしばらく懸案だったギヤボックスは、今やテストで3人が交代しながら1000km以上走っても壊れないようになった。だが、デルクールとマクレーはしばしば何らかのマシントラブルに見舞われており、特にマクレーは今年まだ1ポイントも取っていないのがウィルソンにとって頭の痛いところだ。ボルトガルの最終ステージで証明されたように、マクレーはフォードで唯一の"勝ちを狙っていける"ドライバーである。サインツもよく最後までマキネンを苦しめたものの、勝負を決める11・15kmの最終ステージのスプリントで彼がわずかに及ばなかったのは、さほど不思議なことではなかった。

ウィルソンは"近視眼的"思考のそしりを免れないかもしれない。おそらく18カ月以内には、彼がドライバーの少なくともひとりを入れ替えなければならなくなるのに対し、スバルは理論的にはあと数年は現在の4人組で戦えるだろう。だが、ウィルソンもあまり気に病む必要はない。現在の体制が続く限り、フォードの誘いを断るドライバーはほとんどいないはずだ。来年の今ごろはソルベルグも移籍を悔やんでいるかもしれない。ウィルソンは経験の価値を知っていた。そして、今や他でもないデルクールがチームの安定性の一端を担っている。チームの士気も自然に高まろうというものだ。



「第3の男」の分け前

FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP ROUND3
34th TAP Rally of Portugal

FIA
WORLD
RALLY
CHAMPIONSHIP
ROUND3
34th TAP Rally
of Portugal

ポルトガルに何があった?

最悪の天候と最悪のオーガナイズ ポルトガルは大荒れに荒れていた

そのスリリングなクライマックスはともかく、今年のラリー・オブ・ポルトガルはまれに見る最悪のイベントだった。この意見については、ドライバーやチームスタッフ、それにプレスなどのWRC関係者の大半が一致するところだろう。もともと優秀とは言いがたいオーガナイズに悪天候が加わって、不利な条件がそろったのは間違いないにせよ、結果として巻き起こした批判の一部は非常に痛烈で、できることならもう二度とこの国には足を踏み入れたくないと言い切る人の数も少なくなかった。

特に辛辣なコメントを呈したのはリチャード・バーンズだった。第2レグのアルガニル地方の各ステージを回る1回目のループを終えた時点で、彼はこう語っている。

「さっきのステージのような形で、観客を危険にさらすべきではないと思う。僕がこれまでに出場した中でも今回は最悪だ。率直に言って、運営のレベルは世界選手権を開催する水準に達していないと思う。彼ら(主催者のポルトガル自動車クラブ)はすべて悪天候のせいにしようとしているんじゃないかな。運営の仕方そのものがマズイと言うより、意思の疎通が不十分で、しかも彼らはまるで危機感を持っていないように見える」

他のドライバーとチームマネージャーの大半も、ラリーのオーガナイズの水準、特に観衆の整理の点で憤慨を表明していた。それはこのポルトガルでは特に新しい問題ではない。もう四半世紀も前の話になるが、86年にヨアキム・サントスのドライブするグループBカー、フォードRS200がコース際の観客の中に突っ込み、3人が死亡し20人がケガを負ったのはまさにこのラリーでの出来事であり、その事故がいまだに関係者の心に影を落としているのだ。ともあれ、今年は観客を巻き込んだ重大な事故を起こさずに済んだ。しかし、それは観客を整理できないステージを中止した主催者の判断によるところも大きかったし、さらに言えばFIAの仕事ぶりも決して褒められたものではなかった。現にFIAセーフティー・デレゲート(安全性担当委員)のハセク・バルトスは、バーンズが不満をぶつけた問題のステージの査察さえ行っていなかった。この意見についてはヘリコプターでステージのチェックができるようにヘリコプターでステージを見て回ったものの、そのひとつ前のステージで車が壊れてしまったなかった彼は、やむをえず車でコースを見て回ったものだ。しかもバルトスはハザードランプをつけた以外には何の措置もせず、濃い霧に覆われた4速の高速コーナーのライン上に車を放置した。こうした行為を、このラリーは今年と同じ3月上旬に開催されており、当時から雨にたたられることが多かったし、雪が降った年もあるほどだ。だが、それにしても今年のコンディションはまさに例外的なヒドさだった。雨と霞とぬかるみは執拗に居座り続け、しかもそんな天気がイベリア半島のこの一帯にもう5カ月も続いていたとあっては、いくつかのステージが通行不能のためキャンセルされたり、短縮されたりするのは避けられないことだった。

悪天候が問題をさらに複雑にしていたことは事実だ。97年まで、このラリーはセーフティー・デレゲートが、それも最悪の視界とコンディションのステージでやすやすとしでかしたことに、上位のドライバーたちは当然のこと激怒した。

スタートした99台のうち、フィニッシュにたどり着いたのはわずか27台、ひと握りの上位陣を除いて、完走車のタイム差はゆで卵用の砂時計でも計れるほど大きく開いていた。ディディエ・オリオールやケネス・エリクソンのような大ベテランでさえ、これほどひどい状態の路面はいまだかつて見たことがないと語った。多くのドライバーはこのコンディションを最悪の時のサファリやインドネシアにたとえたが、少なくともヨーロッパでこれほど困難なコンディションを経験した記憶はないというのが一致した見方だった。

ワークスチームのクルーは口をそろえて不満をこぼした。出走順によってステージタイムが多かれ少なかれ影響を受けるという戦術的な難しさだけでなく、通行不能、またはそうなりそうなステージ



ある意味では"サバイバルラリー"だったが、最後はスプリント勝負だった。これをきっちり制したマキネンは、記念すべきWRC通算100戦目を優勝で飾る



特異なコンディションの中で改めて輝きを放つサインツ。出走順の恩恵によってライバルが絞られていたことも確かだが、それにしてもしたたかな男だ





異常気象の情報を入手していたプジョーだけが幅の狭いマッド用タイヤを用意。他チームはトレッド面の中央に幅広の溝を掘る応急措置を取ったが、実際、数台が走行後の路面コンディションはどのタイヤでも変わらないほど悪かった



ノーポイントでこのラリーを迎えた後方スタートを強いられたバーンズは、特に追加のグルーピングに神経を払う

のキャンセルの判断が遅いことに対しても、いら立ちを募らせていたのだ。だが、主催者のプライベーターたちに対する扱いはさらにひどく、まさに言語道断と言うほかなかった。少なからぬ数のクルーがアルカニールのステージで停止を命じられた末に、同じオフィシャルによってタイムアウトを宣告されたのだ。中には、10カ所のステージを終えていたその時点で、まともに走ったのは2カ所だけというチームもあった。

何人かのドライバーとチームマネージャーの話によれば、このラリーでは不測の事態に備えた計画が何も用意されていなかったらしく、また主催者はただノンキに天候は回復するものと決め込んでいたという。一方、今回のような異常なコンディションの下で、ラリーに対する評価を下すのは間違っているという意見もある。恢してオーガナイザーの力不足はあったにせよ、例年はこれほど極端な問題に直面することはないというのだ。こうした擁護者の意見によると、もう少しマシな天候を期待できる季節に開催時期を変更しさえすれば、来年はきっとうまくいくという。

理屈はそうかもしれない。だが、現実はもう少し複雑だ。ボルトガルの主催者が直面している問題の少なくとも一部は、彼らに突きつけられる要求がひどく厄介で、しかも毎年変わることにある。ほんの数年前までは、ラリーチームは道端でも機嫌よくサービスの作業を行っていた。彼らは自分たちで必要なスペースを探し、そこが舗装されていなかろうが、多少平らでなかろうが、決して文句は言わなかった。だが、現在ではチーム側がオーガナイザーに、広大で、できれば舗装された場所を要求する。サービスポイントが1日に1カ所になり、まるでF1チームのような大型トラックサイズのモーターホームを持ち込むようになったからだ。オーガナイザーはそれに適した場所を探すだけでなく、そこをクローズしてマーシャルも配置しなければならない。

こうした要求は間違いなく彼らの限られたマンパワーを消費する。しかも、要求どおりの広い空き地などどこにでもあるというものではない。ワークスチームの面々は、ボルトガルのサービスエリアが泥だらけで、スポンサーのゲストに不評だったと苦情を訴えた。しかし、サービスの集中化によって毎日のルートは時に100km以上も長くなり、各レグの所要時間は2時間も増えて、それだけ日刊紙やテレビでのパブリシティーの機会を減らしているという事実はすっかり忘れているようだ。物事の優先順位が違っているとしか言いようがない。

また、主催者側は霧の中でステージの実施が、かくも激しい抗議の声に迎えられたことに明らかに当惑していた。ラリードライバーはどんな悪条件の中でも走ると思っているとすれば、それは大きな間違いだ。確かに70年代のRACラリーで霧について文句を言うドライバーはいなかった。だが、それが普通だと考えている限り、なぜ現代のドライバーたちが事故の際に救急車が通れないルートや、レスキューヘリが飛べない天候での競技続行に抗議するのか理解できないかもしれない。時代は変わり、基準が変わったのだ。

おそらくボルトガル人たちは、なんとか来年以降もこのイベントを存続させるだろう。実際のところ、力のあるオーガナイズチームを擁してチーム側の要求にうまく対処しているラリーは、オーストラリア、フィンランド、カタロニアなど片手にも満たないほどしかない。いくつかの「伝統的な」ラリーでは、チーム側が不満をこぼしながらもガマンすることでなんとか成り立っている。昨年キプロスの人々が実証したように、困難な要求に対応できる新しいラリーもないわけではないが、そうした主催者の数は決して多くはなく、普通は慣れるまでにある程度の時間がかかる。

とりあえず必要なのは、すべての関係者の間の意思の疎通を図ることだ。FIAの中に現在のラリー委員会とは別の「世界ラリー選手権委員会」を設けるという最近生まれてきた新しい提案がその出発点にはなるかもしれない。しかしどんな手を打つにせよ、状況が一夜にして変わるとは思わない方が賢明だ。

21世紀WRCへようこそ

早くも1月のモンテカルロで開幕した2001年FIA世界ラリー選手権
本書では各マニュファクチャラーチームが送り出してきた最新ワークスマシンの詳細解説や
第4戦カタロニアで本格復帰を果たすシトロエン・スポールのWRC計画の検証など
2001年の、ひいては21世紀のWRCを読み解くカギを徹底的に紹介します



レーシングオン臨時増刊

WRC 2001

VOL.1-SPRING EDITION

定価780円（税込）

絶賛発売中

3、6、9、12月の年4回刊決定
2001年のWRC情報もレーシングオンで!

NEWs PUBLISHING CO.,INC.
株式会社 ニューズ出版
〒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

ニューズ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）

FORMULA NIPPON

雨中の開幕戦は服部がポールtoウイン!

TEAM 5ZIGEN念願の初優勝! 追い上げた脇阪が2位、3位ルーキー荒も好走



ゴール後、「思わず泣いちゃいました」という服部尚貴は、木下代表と全身で喜びを分かち合った



服部を挟んで2位に脇阪、3位に荒。ふたりとも今後につながる好レースを見せたといえるだろう



「ラスト3周は息しているのも忘れるほどだった」と服部。5ZIGENの初優勝と復活Vを大いに喜んだ

99年の第3戦美祢以来、ほぼ2年ぶりに決勝レースが雨に見舞われたフォーミュラ・ニッポン開幕戦。このレースで感動的な復活Vを遂げたのは、服部尚貴だった。

3月24日の予選で、服部は実に4年半ぶりのポールポジションを獲得。セッションが残り1分あまりとなったところでただひとり1分44秒台のタイムをたたき出す。それまでトップに立っていた脇阪寿一は、最後のアタックで失敗し2番手。3番手は松田次生、4番手には立川祐路が滑り込んだ。

決勝日となった25日は朝から雨もよう。グリッドで雨の勢いが強くなったため、ほぼ全車が深溝のタイヤを選択。午後2時44分18秒。注目のスタートが切られると、まずまずの動き出しで飛び出したのは服部。寿一がそれに続く。予選3位と6位の松田、本山はともにスタートで失速。予選4位の立川はポジションをキープ、予選7位のルーキー荒聖治がそれに続いた。しかし、最もいいスタートを決めたのはミハエル・クルム。5番手から大外狩りで1コーナーまでに2台をかわすと、1-2コーナー間で寿一をかわし、5ZIGENの1-2体制を築いたのだ。

レース前半はこのふたりが独走する形で進んでいくが、その間に後方ではトラブルに見舞われたり、リタイアするマシンが続出。まず4番手の立川が電気系トラブルでエンジンにミスファイアが生じてピットイン。続いて本山もエンジンがバラつきピットイン。ECUを交換するが結局直らず、再度ピットに入るとマシンを止めた。栄光のカーナンバー1をつける松田もコースアウトでレースを終えている。

しかしそれだけで波乱は終わらず、レース中盤になると2番手を走っていたクルムにもトラブル発生。突然エンジンがストップしてまさかのリタイア。これで寿一が2番手に浮上したが、この時点で服部との差は18秒690と大きく開いていた。

だが、ひとり旅となった服部もここで「気持ちが緩んだ」ためか、後半になるとペースが上がらない。逆にフロントブレーキに問題はあったというものの、寿一がぐいぐい差を詰め始め、最後の5周は目の離せない激しい攻防となった。しかし、服部は寿一のプレッシャーにも動じることなく、トップでゴール。寿一も幸先のいい2位表彰台で開幕戦を終えた。また、立川、クルムの離脱で3番手に立った荒も最後まで力走し3位入賞。デビュー戦で表彰台獲得という大健闘を見せた。

RESULT/Round 1

・5.859I3×35周=205.0755km　予選出走19台・決勝出走20台・完走15台

順位	No.	ドライバー	チーム	マシン/エンジン/チューナー	周回数	タイム	ベストラップ	予選順位/タイム
1	⑤	服部 尚貴	5ZIGEN	レイナード/無限MF308/東名エンジン	35周	1'15'59"230	2'07"403	1/1'44"941
2	⑮	脇阪 寿一	ARTA	レイナード/無限MF308/東名エンジン	35周	1'15'59"935	2'06"481	2/1'45"186
3	⑫	荒 聖治	COSMO OIL CERUMO	レイナード/無限MF308/尾川自動車	35周	1'16'15"799	2'08"073	7/1'45"730
4	⑪	影山 正美	COSMO OIL CERUMO	レイナード/無限MF308/尾川自動車	35周	1'16'24"041	2'08"062	10/1'46"437
5	②	R.ファーマン	PIAA NAKAJIMA	レイナード/無限MF308/尾川自動車	35周	1'16'41"176	2'07"699	11/1'46"443
6	⑳	N.カーティケヤン	excite IMPUL	レイナード/無限MF308/東名エンジン	35周	1'17'01"643	2'07.934	16/1'47"840
7	⑧	金石 勝智	Olympic KONDO	レイナード/無限MF308/シエラスポーツ	35周	1'17'08"561	2'06"994	出走せず
8	⑨	R.ライアン	Team Monaga NOVA	Gフォース/無限MF308/尾川自動車	35周	1'17'25"087	2'07"238	17/1'47"078
9	⑱	五十嵐勇太	LeMans	レイナード/無限MF308/東名エンジン	35周	1'17'39"186	2'06"882	14/1'46"502
10	⑯	土屋 武士	ARTA	レイナード/無限MF308/東名エンジン	35周	1'17'47"421	2'06"667	8/1'45"913
11	⑦	A.ユーン	LeMans	レイナード/無限MF308/東名エンジン	34周	1'16'14"437	2'08"111	9/1'46"117
12	㉗	影山 正彦	TAKAGI B-1	レイナード/無限MF308/シエラスポーツ	34周	1'16'42"024	2'11"043	16/1'46"853
13	③	立川 祐路	Olympic KONDO	レイナード/無限MF308/尾川自動車	34周	1'17'20"389	2'07"870	4/1'45"394
14	⑩	ルビエルチューク	DoCoMo DANDELION	レイナード/無限MF308/東名エンジン	34周	1'17'46"220	2'11"396	13/1'46"553
15	㊱	玉中 皓二	TAKAGI B-1	レイナード/無限MF308/シエラスポーツ	33周	1'16'44"862	2'13"328	19/1'46"267
	⑱	野田 英樹	DoCoMo DANDELION	レイナード/無限MF308/東名エンジン	24周	53'44"662	2'08"362	12/1'46"484
	⑥	M.クルム	5ZIGEN	レイナード/無限MF308/東名エンジン	16周	34'48"842	2'07"083	5/1'45"596
	①	松田 次生	PIAA NAKAJIMA	レイナード/無限MF308/尾川自動車	7周	15'41"532	2'10"972	3/1'45"293
	⑲	本山 哲	excite IMPUL	レイナード/無限MF308/東名エンジン	7周	18'14"705	2'14"736	6/1'45"636
	⑲	A.コート	Team Monaga NOVA	Gフォース/無限MF308/尾川自動車	1周	2'33"698	——	15/1'46"679

・優勝スピード:161.92km/h
・最速ラップ:脇阪 寿一(レイナード/無限MF308/東名エンジン)　2'06"481　166.77km/h　34周目
※NEXT ROUND:第2戦　4月22日　ツインリンクもてぎ

F3

無限×童夢・トレルイエとトムス・モンティンが優勝

2レース制初開催の鈴鹿は2強が四つ相撲を展開

1大会2レース制初開催となった全日本F3選手権第1/2戦鈴鹿は、3月7日土曜の第1戦がドライ、8日日曜の第2戦がウエットと対照的なコンディションで行われ、いきなり興味深いレースとなった。

土曜の第1戦(12周)はPPを奪ったINGINGのジェレミー・デュフォア、予選2位トムスのパオロ・モンティンがスタートに失敗、一気にトップを奪った無限×童夢のブノア・トレルイエが三つ巴を制して優勝。日曜の第2戦(17周)はPPのモンティンがトレルイエとの攻防に競り勝ち、来日初優勝。開幕ラウンドは2レースとも外国勢が表彰台を独占する結果となった。



開幕ラウンドは無限×童夢とトムスで1勝ずつを分け合うことに。今季も両陣営が火花を散らすか

RESULT/Round1(Top10)

・5.85913×12周=70.30956km　予選出走18台・決勝出走17台・完走13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	ベストラップ	予選順位/タイム
1	①	B.トレルイエ	ロックタイト無限F300	ダラーラF300/無限MF204B	12周	24'10"135	2'00"149	3/1'59"318
2	③	J.デュフォア	インギングF300	ダラーラF300/トヨタ3S-GE	12周	24'13"156	2'00"354	1/1'59"121
3	⑤	P.モンティン	マツキヨTOM'S F301	ダラーラF301/トヨタ3S-GE	12周	24'27"172	2'00"021	2/1'59"284
4	⑰	P.サンドバーグ	LIAN戸田無限HONDA	ダラーラF399/無限MF204B	12周	24'28"025	2'01"137	5/1'59"567
5	⑲	澤 圭太	ROCKPORT F399	ダラーラF399/トヨタ3S-GE	12周	24'34"192	2'01"654	7/2'00"383
6	㉝	小暮 卓史	DeODEO・DALLARA	ダラーラF300/トヨタ3S-GE	12周	24'40"815	2'02"133	13/2'01"366
7	②	松永 恭嗣	ムトウクレジットF300	ダラーラF300/トヨタ3S-GE	12周	24'49"603	2'02"109	9/2'00"414
8	⑨	前山 祥吾	イエローハット399	ダラーラF399/トヨタ3S-GE	12周	24'50"242	2'02"347	12/2'01"291
9	⑭	佐藤 晋也	PIAA DALLARA	ダラーラF399/無限MF204B	12周	25'05"154	2'02"557	11/2'00"573
10	⑥	小川 真裕	5ZIGEN DALLARA	ダラーラF399/トヨタ3S-GE	12周	25'21"588	2'02"854	14/2'01"846

・優勝スピード:174.55km/h
・最速ラップ:P.モンティン(ダラーラF301/トヨタ3S-GE)　2'00"021　175.74km/h　6周目

RESULT/Round2(Top10)

・5.85913×17周=99.60821km　予選出走18台・決勝出走18台・完走12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	ベストラップ	予選順位/タイム
1	⑤	P.モンティン	マツキヨTOM'S F301	ダラーラF301/トヨタ3S-GE	17周	39'45"830	2'17"757	1/1'57"897
2	①	B.トレルイエ	ロックタイト無限F300	ダラーラF300/無限MF204B	17周	39'46"785	2'17"447	2/1'57"982
3	③	J.デュフォア	インギングF300	ダラーラF300/トヨタ3S-GE	17周	40'21"802	2'18"061	3/1'58"218
4	⑫	井出 有治	ThreeBond	ダラーラF399スリーボンドSR20E	17周	41'03"523	2'21"523	10/2'00"342
5	⑧	田嶋 紀彦	ESSO TOM'S F301	ダラーラF301/トヨタ3S-GE	17周	41'08"580	2'20"278	6/1'59"326
6	⑲	澤 圭太	ROCKPORT F399	ダラーラF399/トヨタ3S-GE	17周	41'18"567	2'20"572	7/1'59"711
7	⑭	佐藤 晋也	PIAA DALLARA	ダラーラF399/無限MF204B	17周	41'35"100	2'19"604	8/1'59"764
8	⑪	柳田 真孝	戸田無限ランダFGHITEX	ダラーラF300/無限MF204B	17周	41'41"938	2'20"553	4/1'58"957
9	⑦	山本 左近	TOM'S F301	ダラーラF301/トヨタ3S-GE	16周	39'55"940	2'24"406	出走せず
10	③	松永 恭嗣	ムトウクレジットF300	ダラーラF300/トヨタ3S-GE	17周	40'01"570	2'24"300	出走せず

・優勝スピード:150.30km/h
・最速ラップ:B.トレルイエ(ダラーラF301/無限MF204B)　2'17"447　153.46km/h　14周目
※NEXT ROUND:第2大会　4月7~8日　筑波サーキット

NEWS & TOPICS

Photos/Hiroshi Kaneko, Hiroaki Matsumoto, Masahide Kamio, Hiroharu Sato, LAT photographic, PEUGEOT SPORT, Graffiti, Racing on

WRC

オリオールがプジョー入り4戦目にして初の勝利

第4戦カタロニア・ラリー／シトロエン・クサラWRCがトップを独走するも、デビューウインはならず

シーズン初のオールターマックラリーは、またもプジョーの1-2フィニッシュという形に終わった。だが、今回のカタロニアを支配していたのはこのラリーからWRCに本格参戦を開始したシトロエンだった。

8回のスペイン選手権タイトル獲得を誇る地元のヘサス・ピューラスがSS1から飛び出し、序盤はブレーキの不調で10番手あたりと出遅れていたフィリップ・ブガルスキーもSS3で初のトップタイムをマークすると、SS5、SS6も連取し2番手に浮上。結局、第1レグはシトロエン勢の1-2となる。ピューラスは第2レグ最後のSS11で燃圧低下によりリタイアを余儀なくされたが、トップに繰り上がったブガルスキーはリスキーなまでに206WRCを攻め立てて追ってくるディディエ・オリオールすら30秒近く後方に突き離して第2レグをフィニッシュしてしまう。ところが、第3レグのふたつ目のステージでブガルスキーのクラッチが滑り始め、そのため続くSS15のスタートで彼はなかなかクサラを発進させられず。この結果、規定時間不履行により2分のペナルティーを課されることになった。その後のサービスでクラッチは交換され車は完調に戻ったが、ブガルスキーは4番手に後退。これでオリオールとジル・パニッツィのプジョーコンビが繰り上がって1-2を占めることとなり、プジョーはマニュファクチャラーズポイントの最大値16ポイントを獲得した。

なおラリー後、大会審査委員会はSS15でのブガルスキーが正規のスタートラインの約6m後方から走り出していることを不正スタートと見なし、さらに2分のペナルティーが上乗せして課すことを決定。これによりブガルスキーの最終結果は8位となっている。



プジョー入りを果たしたものの、過去3戦はバッドラック続きだったオリオール。99年チャイナ以来となる通算20回目の優勝を飾った

RESULT/Round4

・第1レグ：3月23日　走行距離459.82km／ステージ数6カ所／ステージ合計距離101.00km
・第2レグ：3月24日　走行距離898.30km／ステージ数6カ所／ステージ合計距離163.78km
・第3レグ：3月25日　走行距離456.90km／ステージ数6カ所／ステージ合計距離118.40km
総走行距離1815.02km／ステージ総数18カ所／総ステージ距離383.18km

順位	クラス	No.	ドライバー	マシン	タイム
1	A8-1	②	D.オリオール／D.ジロウデ	プジョー206WRC	3' 40'54"7
2	A8-2	⑯	G.パニッツィ／H.パニッツィ	プジョー206WRC	+0'23"2
3	A8-3	⑦	T.マキネン／R.マニセンマキ	ミツビシ・ランサー・エボリューションVI	+1'01"4
4	A8-4	⑥	F.ロイクス／S.スミーツ	ミツビシ・カリスマGT	+2'16"7
5	A8-5	①	C.サインツ／L.モヤ	フォード・フォーカスRS WRC	+2'35"7
6	A8-6	⑰	F.デルクール／D.グラタロウプ	フォード・フォーカスRS WRC	+2'43"7
7	A8-7	⑤	R.バーンズ／R.レイド	スバル・インプレッサWRC2001	+3'02"8
8	A8-8	⑭	P.ブガルスキー／J-P.チアローニ	シトロエン・クサラWRC	+3'25"7
9	A8-9	⑲	S.ジャン-ジョセフ／J.ボイエル	プジョー206WRC	+4'59"3
10	A8-10	⑫	B.ティリー／S.プレボー	スコダ・オクタビアWRC	+6'03"9

※NEXT ROUND：第5戦　5月3~6日　ラリー・オブ・アルゼンチン

NEWS&TOPICS NEWS&TOPICS NEWS&TOPICS

F1

F1、スピード抑制案 2・5ℓを推奨？

スピードダウンを目的としたテクニカルレギュレーションの変更が行われたにもかかわらず、ミシュランの参入によるタイヤ戦争の勃発などで驚異的なスピードアップを果たしてしまった今シーズンのF1マシン。関係者からは再びスピードを抑制するために、エンジンを2・5ℓV6に縮小すべきではないかとの声が出始めている。

FIAが定めている現行の規定では2007年シーズンの終了まで3ℓV10エンジンの使用が決定しているが、ジャガーのエディー・アーバインは英国の新聞「ガーディアン」紙に対して、「F1のスピードを下げるには、小手先だけの空力変更を行ってマシンコントロールを不安定にさせるよりも、エンジンをV6にして排気量を小さくするのがベストだ」との見解を示した。

また、「そうしたからといってF1の魅力が落ちるとは思わない。2・5ℓV6になれば、たぶんエンジンは2万回転くらいまで回るだろうからエキゾーストノートはスゴイと思うよ。ファンの求めているものはきっとそういうことなんだ。彼らにとって、絶対的なスピードが速いかどうかなんていうのはあまり意味がない。あのサウンドを聞き、これが世界で一番速いフォーミュラだと信じることができればそれでいいんだ。ファンがスタンドから見たいと思っているのは、ドライバーがマシンをスライドさせながら必死にパワーを路面に伝えようとして戦う姿なんだ。それならトラクションコントロールだって不要だろう。TCS付きの850馬力より、650馬力のスペクタクルの方がはるかにマシだと思うんだ」とコメントした。

このアーバインの新たなエンジン規定についての発言に対して、マクラーレンのマネージングディレクター、マーティン・ウィットマーシュも「個人的にはこの2・5ℓV6エンジン案には賛成しているんだ」との発言を行った。



「850馬力より、650馬力のスペクタクル」とアーバイン

F1

キャメルがプロストGPのメインスポンサーに？


中嶋はキャメルイエローのロータスを3年間ドライブした

早ければ第4戦サンマリノGPから、プロストGPのメインスポンサーとして"キャメル"がF1の舞台に帰ってくることになりそうだ。

アメリカ、RJレイノルズ社のタバコブランド"キャメル"は、87年にF1界に登場し、ロータス・ホンダのメインスポンサーとしてサポートを開始。日本人フルタイムF1ドライバーのパイオニア、中嶋悟がデビューからの3年間、キャメルカラーのロータスのマシンを駆っていたために、日本のF1ファンにとっては非常になじみ深いスポンサーといえるだろう。

その後、89年の最大時にはベネトンやティレル、ラルース、ミナルディ、AGSなど、同時に6チームものサポートを行っていたこともあったキャメルだが、体制を変更した91年からはウイリアムズとベネトンの2チームのみに絞り、93年シーズン終了をもって完全に撤退した。

今回のスポンサードについては、まだ正式なアナウンスはされていないが、昨年までチームをサポートしていたゴロワーズやYAHOO!などの大口スポンサーを失ったプロストGPにとっては、このキャメルのからのサポートはまさに救いの神といえるだろう。

現在フレンチブルー一色のAP04は、キャメルイエローに塗られることになるが、現在のカラーリングの一部は残されることになると言われている。



プロスト自身もウイリアムズ在籍時にサポートを受けた

IRL

史上最年少勝者誕生で開幕 ペンスキー勢は完走ならず

インディ・レーシング・リーグ・ノーザンライツシリーズ（IRL）の開幕戦ペンゾイル・クーパー・ワールド・インディ200が3月18日にアリゾナ州のフェニックス・インターナショナル・レースウェイで開催され、パンサー・レーシングチームのサム・ホーニッシュJrがキャリア初優勝を飾った。

インディ500参戦を明らかにしているチーム・ペンスキーが実戦テストとしてシル・ド・フェランとエリオ・カストロネベスのふたりを送り込み注目を集めていた中、予選ではチーム・メナードのグレッグ・レイがポールを奪取。2番手にはホーニッシュJrがつけた。彼は翌日の決勝でスタートを決めてそのままレースをリードしたが、69周目にレイにつかまる。その後、トップグループが続々とピットストップを行う中、今度はド・フェランが一時トップへ。しかしその3周後、ピットに入ろうとスローダウンしたところへ後続車に追突され、さらにもう1台を巻き込む多重クラッシュに発展。幸い各クルーにケガはなかった。

レースが折り返しを過ぎてもトップはレイが走っていたが、119周目にフランス人ドライバーのステファン・グレゴワールにかわされ、その直後にレイのエンジンがブロー。そこで出たオイルを処理するためのイエローコーションが解除になった直後にグレゴワールが壁にヒットし、これでホーニッシュJrが再びトップに立ち、そのままフィニッシュ。ホーニッシュJrは21歳で、IRL史上最年少のウイナーとなった。

なお、今年もIRLに参戦する服部茂章は思いどうりに走らぬマシンに手を焼き、8周後れの13位で完走。ニッサン・インフィニティエンジンを使用するロビー・ビュールは4周後れの11位、エディー・チーバーはスロットルトラブルでリタイアとなった。また、カストロネベスはエンジンブローを喫して142周目に戦列を去っている。


ペンゾイルカラーのダラーラを駆るホーニッシュJrが栄冠

ALMS

第49回セブリング12時間 アウディR8が上位を独占

3月17日、アメリカ・フロリダ州のセブリング・インターナショナル・レースウェイで行われた第49回セブリング12時間は、大方の予想どおりアウディ勢の圧勝で幕を閉じた。

予選から圧倒的な速さを見せたアウディ勢は、フランク・ビエラ／トム・クリステンセン／エマニュエレ・ピッロ組の2号車がポールを獲得。以下2番手にローラン・アイエロ／ミケーレ・アルボレート／リナルド・カペッロ組1号車、3番手にチャンピオン・レーシングのラルフ・ケレナース組、4番手にヨハンソン・モータースポーツのステファン・ヨハンソン組と、プライベーター含めた4台のR8による独壇場に。

決勝でもこの優位は変わらず、ヤン・マグヌッセン／デイビッド・ブラバム組バノスなどライバルが脱落する中でアウディ勢は快走し、優勝争いはアウディのどのチームなのか、という一点のみに焦点が絞られた。

しかしレース終盤トップに立っていたクリステンセンの2号車は、ピットレーンでスピード違反を犯してペナルティーを受けて後退。結局優勝はアイエロ組の1号車でビエラ組2号車は2位。さらに3位にはケレナース組、4位にはヨハンソン組と結局予選同様R8は1-4フィニッシュを飾ることとなった。

なおGTS部門は、フランツ・コンラッド組のサリーンS7Rが優勝。2位にはロン・フェローズ組のコルベットC5・Rが食い込んでいる。


アウディvsアウディの戦いに勝ったのはアイエロ組だった


GTSクラスではサリーンがコルベットを抑えて初優勝に

F1

シューマッハー、和解成立 ヘルメット問題は解決へ

前号でもお伝えしたとおり、使用するヘルメットブランドをめぐり、ベルギーで行われた裁判で敗訴していたシューマッハーが、訴えを起こしていたベルヘルメットの供給元スポーツヨーロッパ社との話し合いで和解し、晴れて希望していたシューベルト製のヘルメットを使用できることになった。

シューマッハーはプレスリリースを通じて「ベル社のヘルメットの品質と安全性に疑問が生じたことはない」と、自分の発言や行動が周囲に誤解を与え、ベルヘルメットのブランドイメージを傷つけてしまったことに謝罪。これに対しスポーツヨーロッパ社は「この論争が友好的に解決されたことを歓迎し、自分たちのブランドのためにシューマッハーが協力してくれたことに感謝する」と声明を発表した。

この契約解除にシューマッハーがどれほどの違約金を支払ったかは明らかにされていないが、相当額であることはまず間違いなさそうだ。


晴れてシューベルトが使えるようになったシューマッハー

SHORT INTERVIEW Text/Adam Cooper

シーズンはまだ始まったばかりだ

惨敗したマレーシアGP後、ロン・デニスは巻き返しを誓った

第2戦マレーシアGPを苦しい結果で終えたマクラーレン。ロン・デニスは努めて平静を装ってはいたが、内心の苦渋は隠しようもない。インターミディエイトタイヤを履いたフェラーリ勢の猛攻の前に、なすすべもなく先行を許してしまったマクラーレン陣営。結果はクルサード3位、ハッキネン6位に終わったが、ふたりそろってポイントを獲得したのは、せめてもの救いといえるかもしれない。

●

――フェラーリがインターミディエイトタイヤをチョイスしたのに対し、ウエットタイヤを選んだのはなぜですか？

ロン・デニス（以下RD）：コースは水浸しで、とてもじゃないがインターミディエイトで送り出せるような状況ではなかった。それにドライバーふたりは、レインタイヤでもアクアプレーン現象で滑って仕方がないと無線で訴えていた。チャーリー（ホワイティング＝FIA安全委員）にもそのことは伝えたよ。セーフティーカーをいつ出動させ、また引き上げるかを判断するのは彼だからね。ただその見きわめが難しいところで、レースが再開されるころには水もほとんど引いてインターミディエイト向きの路面になっていた。我々がタイヤ交換をした時点ではウエットで正解だったと思う。マシンが轟並みスピンしていたことでも分かると思うが、コースには大量の水がたまっていた。それに実際ピットレーンであの降り方を見ていたら、ウエットタイヤ以外の選択肢など考えつきもしなかった。ただ、セーフティーカーが予想外に長くコース上にとどまった、そういうことさ。

――今回こういう結果となったことで、不安などはありませんか？

RD：特にないね。たしかに我々は問題を抱えていたが、すでにそれは解消している。今回は作戦面で多少ゴタついただけのことだ。本来ならもう少しルーベンス（バリチェッロ）にプレッシャーを与えることができたかもしれないが、いずれにせよ、あの局面では向こうがミスを犯さない限り逆転は不可能だった。それに、去年はブラジルGP（第2戦）を終えた時点でノーポイントだったんだからね。それを考えれば別に悲観することはない。フェラーリ2台にプレッシャーを与えるまでには至らず、彼らの本当の実力を見きわめることはできなかったが、レースのファステストラップはウチのドライバーがマークしたわけだしね。あのコンディションを考えれば、悪くないパフォーマンスと言っていいだろう。

――ミカは長い間アロウズを抜きあぐねていたようですが、何か問題があったのですか？

RD：あれにはたしかに手こずらされた。しかし、それは他のドライバーも同様だったからね。ラルフもかなり長い間つかまっていた。思うにあれは、アロウズがエンジンのパワー不足をカバーするためにレスダウンフォースのセッティングを施していたのが原因だろう。今回のような状況ではドライのラインが1本しかないから、いくらこちらのほうが速くてもオーバーテイクするとなると簡単にはいかない。あの路面状況で無理にラインを外して前のマシンを抜こうすれば、足もとをすくわれて即コースアウトだからね。おかげで皆、フェルスタッペンの後ろで6～7秒のタイムロスを強いられていた。ストレスはたまるが、ああいう状況では慎重にいくしかない。もちろんこの結果に満足してはいないが、シーズンはまだ始まったばかりだ。すべてはこれからさ。

――以前何度か、レース中盤でミカが集中力を途切らせたことがありましたが、今回もトラフィックにつかまったことでモチベーションを失ってしまったのでは？

RD：それはないね。そもそも今回は、最初から厳しいレースになるだろうと予想していた。だから、できる限り多くポイントを取ろうというスタンスで臨んでいたんだ。もちろんポイントは多いに越したことはないが、そういう意味ではともかく目標は達成できたわけだし、良しとすべきだろう。

――昨年のこの時期はノーポイントだったとおっしゃいましたが、あの時はマクラーレンにアドバンテージがありました。今年はスピード面でフェラーリに若干分があるようですが？

RD：たしかに今の時点では彼らが優位に立っている。しかし、次のブラジルもそうだとは限らない。今の自分たちに何が必要かは分かっているし、それさえクリアできればマシンも飛躍的に向上するはずだ。まずは仕上がりをご覧じろってところだね。

NEWS&TOPICS NEWS&TOPICS NEWS&TOPICS NEWS&TOPICS

JGTC

GT合同テストはスープラが最速

開幕に先駆け行われたTIテストで、竹内／立川組が驚速ぶりを披露！



合同テストに01モデルを間に合わせてきたインパルだが、星野、本山ともデータ収集が主目的だったようで、タイムは28秒台どまり



初めてニューカラーを披露することとなったセルモは立川のドライビングでトップライムをマーク



総合2番手のタイムをたたき出したのは無限×童夢の18号車。セバスチャン・フィリップもマシンに慣れた様子で、今年も大暴れしそうだ



マクラーレン勢は今年も苦戦は必至か。岡田／コート組の総誓が11位、一ツ山レーシングは30秒台を切れずGT500の最下位となってしまった



車両開発の任も担っている脇阪／野田組は、今回のテストでもさまざまな試みを行っていた様子。タイム的にもまだまだ余裕があったようだ



昨年の活躍からかGT3Rが台数を増やした。しかし、レギュレーションでパワーが絞られることになり、新規参戦のR&Dの2台も苦戦が続いた

3月20～21日、TIサーキット英田にて全日本GT選手権の開幕戦に先駆け、合同テストが開催された。

初戦の地で開幕前に走行できる貴重なチャンスとあって、テストにはGT500、300合わせて27台が参加。各クラスともタイトルを争うであろうチームはほとんどが顔を見せたが、トムスの37号車、バンドウやダイシンなど、車両製作が間に合わないなど諸事情により参加を取りやめたチームも存在した。

両日とも天候には恵まれたため、午前、午後に2時間ずつ用意されたセッションでは各車勢力的な走り込みを実施。その中でも安定した速さを見せたのは昨年のチャンピオンマシン、NSX勢だった。初日の午前中にはTAKATA、ロックタイト、ARTA、Mobil 1と26秒～27秒前半のタイムでトップ4を独占。午後のセッションでAUセルモスープラとニスモの23号車が2位と4位に食いこんでみせたものの、NSX勢は上位8位までに5台がそろい、完成度の高さを見せつけた。

翌21日もNSX勢は安定したタイムを刻みつづけたが、オフのテストで好調が伝えられていたスープラがいよいよ本領を発揮する。午前のセッションで立川祐路の操るAUセルモスープラが唯一の25秒台をマークし、結局このタイムが2日間での総合トップタイムとなった。また、脇阪寿一が「さまざまなものを試した」というエッソウルトラフロー スープラも、2日目午後のセッションで4番手となるタイムをマークして存在感をアピールしている。一方、GT-Rは01モデルのニスモ23号車が時折上位に顔を出すものの26秒台に入れることができず、完成間もないカルソニックスカイラインも総合で14位に沈んでいる。

なお、GT300クラスは、タイヤテストも含めすでにTIで3回のテストをこなしているというクスコスバルインプレッサがトップタイムをマークしている。

RESULT

順位	クラス順位	No.	ドライバー	車名	ベストタイム	20日午前	20日午後	21日午前	21日午後
1	GT500-1	38	竹内 浩典／立川 祐路	AUセルモスープラ	1'25"827	1'28"013 (20/35)	1'26"962 (35/36)	1'25"827 (39/51)	1'29"541 (10/32)
2	GT500-2	18	加藤 寛規／S.フィリップ	TAKATA童夢NSX	1'26"385	1'26"385 (31/63)	1'27"181 (52/52)	1'27"262 (13/50)	1'26"921 (54/55)
3	GT500-3	1	道上 龍／光貞 秀俊	ロックタイト無限NSX	1'26"613	1'26"725 (28/62)	1'27"314 (63/65)	1'26"613 (38/61)	1'26"899 (55/61)
4	GT500-4	64	D.シュワガー／松田 次生	Mobil 1 NSX	1'26"647	1'27"129 (17/46)	1'27"143 (56/59)	1'26"647 (35/55)	1'26"092 (22/31)
5	GT500-5	8	土屋圭市／金石 勝智	ARTA NSX	1'27"001	1'27"052 (21/35)	1'27"866 (24/56)	1'27"149 (49/49)	1'27"001 (50/58)
6	GT500-6	6	脇阪 寿一／野田 英樹	エッソウルトラフロー スープラ	1'27"048	1'27"867 (25/40)	1'28"910 (5/39)	1'27"845 (27/39)	1'27"048 (29/50)
7	GT500-7	100	飯田 章／伊藤 大輔	RAYBRIG NSX	1'27"251	1'27"495 (16/43)	1'27"614 (38/44)	1'27"669 (34/44)	1'27"251 (60/64)
8	GT500-8	23	モスコマス／影山 正美	NISMO	1'27"223	1'27"432 (10/45)	1'27"223 (34/41)	1'27"711 (52/57)	1'28"086 (34/56)
9	GT500-9	36	土屋 武士／黒澤 琢弥	カストロール・トムス・スープラ	1'27"414	1'27"414 (30/49)	1'27"618 (30/43)	1'29"741 (7/16)	1'27"920 (37/49)
10	GT500-10	22	M.クルム／田中 哲也	NISMO	1'27"538	1'28"163 (26/47)	1'28"409 (58/64)	1'27"538 (47/52)	1'27"922 (61/63)
11	GT500-11	30	岡田 秀樹／A.コート	総誓McLarenGTR	1'27"801	1'28"346 (47/48)	1'29"410 (30/41)	1'28"072 (21/47)	1'27"801 (41/43)
12	GT500-12	39	影山 正彦／J.デュフォア	デンソーサードスープラGT	1'27"820	1'28"552 (43/53)	1'28"549 (31/34)	1'28"741 (27/28)	1'27"820 (41/44)
13	GT500-13	25	織戸 学／荒 聖治	FK/マッシモADVANスープラ	1'27"843	1'27"843 (33/53)	1'28"386 (14/55)	1'28"202 (31/52)	1'28"273 (56/63)
14	GT500-14	12	星野 一義／本山 哲	カルソニックスカイライン	1'28"109	1'28"109 (16/33)	1'28"571 (10/25)	1'28"239 (12/34)	1'28"351 (38/44)
15	GT500-15	33	片山 右京／近藤 真彦	TOYOTA TEAM CERUMO	1'28"294	1'29"957 (36/36)	1'29"650 (15/32)	1'28"294 (30/38)	1'28"432 (44/45)
16	GT500-16	21	一ツ山幹雄／TBN	HITOTSUYAMA RACING	1'30"192	－	1'34"833 (6/9)	1'30"192 (20/41)	1'30"528 (17/48)
17	GT300-1	77	小林 且雄／谷川 達也	クスコスバルインプレッサ	1'34"310	1'35"617 (11/36)	1'35"250 (20/42)	1'34"310 (33/49)	1'35"546 (27/40)
18	GT300-2	24	松田 秀士／西澤 和之	スポーツトゥディタイサンGT3	1'34"496	1'46"663 (6/6)	1'35"597 (25/44)	1'34"496 (10/46)	1'35"756 (17/48)
19	GT300-3	31	藤田 守男／高木 真一	ARTA・アペックスMR-S	1'34"644	1'34"953 (5/40)	1'35"808 (10/39)	1'35"075 (40/44)	1'34"644 (45/49)
20	GT300-4	7	山野 哲也／松本 晴彦	南宮マツモトキヨシアスパラRX7	1'34"845	1'36"160 (27/29)	1'35"169 (15/40)	1'35"963 (7/17)	1'34"845 (20/48)
21	GT300-5	3	井出 有治／梅田 真孝	ユニシアジェックスシルビア	1'34"955	1'36"345 (31/47)	1'35"507 (13/59)	1'34"955 (30/54)	－
22	GT300-6	26	福山 英朗／金曜 敦	TEAM TAISAN ADVAN	1'35"183	1'36"446 (33/37)	1'36"022 (27/39)	1'35"183 (37/43)	1'35"550 (36/49)
23	GT300-7	71	井倉 淳一／牛窪 宏次	JIM・メディコム GT3R	1'35"774	1'36"131 (45/52)	1'36"751 (13/32)	1'36"201 (17/18)	1'35"774 (39/47)
24	GT300-8	62	柴原 眞介／藤原 清久	R&Dスポーツアドバンス3R	1'36"055	1'38"251 (8/12)	1'36"546 (16/40)	1'37"156 (15/23)	1'36"055 (41/44)
25	GT300-9	9	日置 恒文	ARC大黒屋ぼるしぇ	1'36"181	1'37"544 (5/34)	1'37"324 (12/50)	1'36"181 (29/47)	1'39"070 (20/47)
26	GT300-10	63	中嶋 悟／中川 隆正	レイジョンR&Dアドバンス3R	1'36"925	1'39"079 (27/38)	1'38"741 (6/41)	1'37"763 (16/44)	1'36"925 (42/47)
27	GT300-11	360	佐々木孝太／西澤 誠剛	ダンテールフェラーリ・ウェディング	1'37"742	1'41"945 (9/20)	1'38"745 (19/31)	1'37"742 (32/44)	1'37"777 (14/39)

SUZUKA CIRCUIT

鈴鹿サーキットがコース改修実施概要発表

一部を残しコースの大規模改修が終了。セーフティーゾーンがさらに拡幅



テープカットには、Fニッポンを代表して本山哲、GTを代表して道上龍が出席した



鈴鹿サーキットランド取締役社長の深津賢輔氏からは席上、より快適で安全なサーキットを目指したことが繰り返しアナウンスされた



ドライバーには好評な安全性の向上。2002年3月にはダンロップコーナーのコース変更、ランオフエリア拡幅も終了する予定となっている



ピットも全天候スペースがさらに広がることとなった

「鈴鹿サーキット2001モータースポーツファン感謝デー」が開催された3月17日、12月7日より行われていた同サーキットの改修工事が、一部を残して完成したと発表された。

今回の改修は「伝統あるファンタスティックなコース形状を生かしながらも、見る人、走る人、運営する人にとって、安全でワクワクする世界有数の美しいサーキット」というコンセプトに基づき、"観客サービスの向上""レーシングコースのさらなる安全性向上""レース参加者・メディアの皆様の機能性向上"の3点について検討が重ねられて実施。その改修内容は、S2スタンドエリアの増設からS1スタンドのシート変更、サーキットビジョンやリーダーボードの変更などといったものから、S字コーナーから逆バンクのランオフエリアの拡幅、パドックの新設やピットの全天候スペースの拡張など多岐にわたっている。

なお、計画されたすべての改修については2002年のF1開催までに終了するという。

DRIVER

ボブ・ウォレックが セブリングで交通事故死

セブリング12時間の決勝前日の3月16日、ル・マンやデイトナなどスポーツカー耐久レースで活躍したフランス人ドライバー、ボブ・ウォレックが交通事故死した。享年58。

今年もセブリングのGTクラスにエントリーしていたウォレックは、金曜の走行終了後パドックを後にしたが、16時30分ごろハイウェイ98号線を西に向かって趣味であった自転車で走行中RV車に追い抜かれ、その風圧で道の中央寄りに少し振られたところをRV車の直後を走っていたバンにはねられた。ウォレックは自転車から投げ出され、路肩に転落して頭部に重傷を負ったため病院へ運ばれたが、残念ながら救急車の車内で死亡が確認された。

ウォレックは"ブリリアント・ボブ"と呼ばれ、これまでル・マンではクラス優勝2回、デイトナでは総合優勝4回、このセブリングでも総合、クラスともに優勝経験を持ち、今季ALMS開幕戦のテキサスでもクラス4位に入ったベテランだった。


ウォレックの葬儀は3月30日にフランスで行われることに

EVENT

恒例のファン感謝デー 大観衆を集め今年も開催

3月17~18日の2日間、毎年恒例となっている「2001年モータースポーツファン感謝デー」が鈴鹿サーキットで開催された。17日は小雨が降り続くというあいにくの天気となってしまったものの、シーズンの開幕を待ちきれないファンで両日とも大にぎわい。朝から好天となった18日には3万5000人がサーキットを訪れた。

イベント内容としては、例年同様のレーシングマシンの展示やドライバーのトークショー、模擬レースやデモランなどといったものだったが、これまでホンダに関係したマシンの走行がほとんどだったF1マシンのデモ走行では、6輪のティレルや68年型ロータス、80年のシャドーなど、これまでとは趣向の異なったマシンがオーナードライバーの手によってコース狭しと周回を重ねた。

なお、当日はパドックエリアも開放されたため、改修が行われたピット裏などを観客が初めて目にする機会ともなった。


合同テストを終えたばかりの松田次生もデモ走行を披露

ANNOUNCEMENT

エッソ&モービルが 2001年度の体制を発表

3月14日、都内のホテルにおいて「エクソンモービル2001年度モータースポーツ記者発表会」が行われ、「チームエッソウルトラフロー」と「モービルレーシング」の今年度の体制が明らかとなった。

エッソ側はブランド名を変えたため、そのカラーリングも一新。マシンはもちろんのこと、ドライバーのスーツもブルーを基調としたものに変更された。サポート体制はチーム・ルマンのGTを筆頭に、F3、フォーミュラトヨタ、さらには全日本ラリー、ヴィッツに至るまで7つのカテゴリーをフォロー。ネッツカップについても冠スポンサーを引き続き行うことがアナウンスされた。

一方、モービルは昨年に引き続きGTでのNAKAJIMA RACING

ING とスズキスポーツの田嶋伸博をサポート。さらに、全日本ダートラ等で活躍する粟津原豊と、ポルシェ・カレラ・カップシリーズのスポンサーとなることも発表されている。


この2チームがタイトルを争うことは最良であり最悪の結末？

WRC

スーパー1600カップ 22台の出走で開幕戦大盛況

今シーズンからWRCに設けられたFIAスーパー1600カップが第4戦カタロニアから開幕した。そもそも若手育成を主眼に置いて創設されたカテゴリーだが、前輪駆動のNA1600cc車両をベースに使うとあって販売促進に力を入れたい自動車メーカーの関心が非常に高いのが特徴。その開幕戦カタロニアに姿を見せたのは、フォード・ピューマ、フィアット・プント、シトロエン・サクソ、そして今回がまったくの初陣となったプジョー206の4車種で、計22台が出場。この4社とも、各々ワークスの息のかかったマシンを送り込んできていた。なお、このうち27歳以下のドライバーは17名と、"若手育成"というテーマはまがりなりにも実践されていることをうかがわせるエントリーが集まった。

なお、ラリーはシトロエン・スポールに抜擢されたセバスチャン・ロウブの駆るサクソが、2位のジャンドメニコ・バッソのプントに2分50秒の大差をつける圧勝を飾っている。


今回がデビュー戦となったプジョー206マキシは3位に

WRC

サウジ出身ドライバー バハシャブが初来日

FIAチームズカップにエントリーしているサウジアラビア人ドライバー、アブドゥーラ・バハシャブが3月中旬に来日し、彼のスポンサーであり中近東地区のトヨタ車インポーターであるALJ社の担当者を伴ってトヨタ本社を表敬訪問した。

サウジアラビアではモータースポーツは政府から承認されていないのだが、バハシャブはマールボロが行ったラリードライバーオーディションに合格し、中東選手権タイトル獲得を経て98年にWRCに進出。チームズカップには設立初年度の99年から出場しており、昨年は新井敏弘に次ぐランキング2位となっている。

「母国では私のラリー活動がきっかけになってモータースポーツ人気がどんどん高まっています。大学などから講演を頼まれることも増え、そこで私はカローラWRCやヘルメットなどの装備を持ち込んで、モータースポーツがいかに安全性を考慮した健全なスポーツであるかをアピールしています」と語っていた。


トヨタの中近東担当者たちと、前列中央がバハシャブ

NURBURGRING 24HOUR

長谷見昌弘、木下隆之がGT-Rでニュルに参戦

オーツタイヤは、5月26~27日に決勝が行われる「第29回ニュルブルクリンク24時間レース」に3年連続で参戦することとなった。

投入する車両はR34GT-Rが2台、R33GT-Rが1台の計3台。エースカーの44号車は、昨年のスーパー耐久クラス1チャンピオンマシンをベースにモディファイされたもので、40mmワイドな285/35R18という専用タイヤを履くため、前後にはDTM風のオーバーフェンダーが装着されている。また、エンジンは500馬力を発生する、RB26DETTを2・8ℓ化したニスモのZ1エンジンが搭載されるという。

ドライバーには昨年限りで全日本レースから引退した長谷見昌弘、3年連続の参戦となる木下隆之、ダーク・ショイスマン、そしてロランド・アッシュを起用。長谷見は「ニュルは初めてだけど心配はない。楽しみにしている」と抱負を語っている。なお、地元チームのR34には菊地靖が加わることも決定している。


TIではS耐仕様より約2秒速いタイムをマークしてみせた

COMMENDATION

モータースポーツ顕彰発表 4輪では5名が受賞

鈴鹿サーキットでは「モータースポーツファン感謝デー」が行われた3月17日、モータースポーツ顕彰、モータースポーツ功労顕彰、ライジングスターアワードの各顕彰対象者を発表した。

これらの顕彰は、鈴鹿サーキットがモータースポーツの発展、新興及びファン拡大につながる顕著な活躍、功績を残した個人・団体に送るもので、2000年シーズンの結果を踏まえ、4輪ドライバーでは5名が選出されることとなった。

モータースポーツ特別顕彰には、全日本GT選手権のGT300クラスのチャンピオンであり、ポッカ1000㎞、ル・マンでもクラス優勝を果たした福山英朗選手が、ライジングスターアワードには、その活躍から注目を集めた佐藤琢磨選手と松田次生選手が選出されることになった。また、モータースポーツ功労賞には、昨年限りで一線を退くこととなった長谷見昌弘選手と関谷正徳選手が選ばれている。


4輪、2輪合わせて、名実ともに2000年の顔がそろった

MEETING

民主党がMS活動計画発表 今季はチームを結成し参戦

民主党が今季のモータースポーツ活動計画を発表した。昨年にはモータースポーツ推進議員連盟を結成、情報収集をはじめとする活動を行ってきていたが、今年はそれをさらに一歩進め、自らのチーム「TEAM DPJ」を結成、全日本ダートトライアル、全日本ジムカーナ、ヴィッツレースに参戦する。併せて、民主党内にモータースポーツ運営委員会が設立され、総監督に羽田孜氏、監督に伊藤英成氏、委員長に川端達夫氏、事務局長に羽田雄一郎氏がそれぞれ就任したことが発表された。

今後の計画としては、スカラシップ実現のための調査・準備、競技的要素を取り入れた交通安全講習会の実施、省燃費レースやソーラーカーレースへの協力、障害者モータースポーツの応援などが勧められていくことになるという。

政党が自らのチームを結成してモータースポーツ活動を行うことは過去に例がないだけに、どんな成果を挙げるのか今後に注目したい。


政党のMS活動は前代未聞。ヴィッツはフルカラーリングだ

NEWS&TOPICS NEWS&TOPICS NEWS&TOPICS

TV&RADIO

4月のモータースポーツ番組

●F1 GP（フジテレビ系）

4/12	5:55～28:00	第3戦決勝
4/14	25:45～26:30	第4戦予選
4/15	23:45～25:30	第4戦決勝
4/28	25:45～26:30	第5戦予選
4/29	23:45～25:30	第5戦決勝

※第4、5戦の時間は暫定。

●Fニッポン（フジテレビ系）

4/22	25:00～26:20	第2戦

●CART（日本テレビ系）

4/15	25:25～26:55	第2戦

●テレビ東京系

4/30	16:00～17:20	『GTに行こう!』開幕戦TI

●NHK衛星放送第1

4/13	25:40～27:30	CART第2戦

●BS-WOWOW

4/1	16:00～17:00	F1第3戦予選
4/2	24:00～26:25	F1第3戦決勝
4/15	11:00～12:00	F1第4戦予選
4/20	3:05～5:35	F1第4戦決勝
4/29	11:00～12:00	F1第5戦予選

●スカイパーフェクTV!

・フジテレビ721（721ch）

4/1	25:50～28:30	F1第3戦決勝
4/14	15:50～18:10	F1第4戦
		フリー走行
	19:50～21:30	F1第4戦予選
4/15	20:50～23:30	F1第4戦決勝
4/28	15:50～18:10	F1第5戦
		フリー走行
	19:50～21:30	F1第5戦予選
4/29	20:50～23:30	F1第5戦決勝

・Jスカイスポーツ3（308ch）

4/15	13:45～16:30	JGTC開幕戦
4/21	22:00～24:00	Fポン第2戦予選
4/22	8:25～16:00	Fポン第2戦決勝

●スポーツ・アイ-ESPN

4/8	22:00～23:00	WRC開幕戦
4/9	5:00～7:00	CART第2戦
4/15	22:00～23:00	WRC第2戦
4/22	22:00～23:00	WRC第3戦
4/30	4:00～7:00	CART第3戦
4/29	22:00～23:00	WRC第4戦

●GAORA

4/14	24:00～26:00	NASCAR第2戦
4/21	24:00～26:00	IRL開幕戦
4/28	24:00～26:00	NASCAR第5戦

●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）

毎週日曜日／18:30～19:00

CROSS FM（78.7MHz）

■アドバン・サウンド・コクピット

～土屋圭市のレーシングダイアリー～

毎週土曜日／18:00～18:30

Tokyo FM（80.0MHz）系

※放送時間、内容は予定。

詳細は新聞などでご確認ください。

SPOT NEWS

●トヨタF1による本格的なテスト走行2日目となった3月25日にミカ・サロがドライブするマシンにメカニカルトラブルが発生し、ミストラルストレートエンドで約220km/hのハイスピードクラシュを起こしてしまった。サロは直ちにヘリコプターでマルセイユの病院に搬送されたが幸いどこにもケガはなく、マシンもノーズセクションを破損しただけで大きなダメージはなかった。事故後の調べによれば、カーボンファイバー製のギヤボックスのトラブルがクラッシュの原因となったようだ。

●現在、イギリスを中心にヨーロッパ各地に被害が及んでいる口蹄疫。この豚、牛、羊などの家畜が感染する伝染病により、イギリスGPの開催が危ぶまれている。シルバーストン近くのノーザンプトンはイギリスで2番目に口蹄疫が発生したといわれる農場がある地域で、汚染された土により各地へ被害が広がらないように政府が何らかの規制を敷いた場合、レース開催には大きな影響が出ることが予想され、場合によってはイギリスGP中止の可能性も否定できない。ロン・デニスはこの件について「政府の決定に従うしかない」とコメントしている。

●昨年復活したDTMに参戦するメルセデスチームの今シーズンのドライバーラインナップが決定した。新たに加入することになったのは、昨年までオペルに在籍していたウベ・アルツェン、F1のセーフティーカードライバーを務めていたベルント・マイレンダー、ポルシェカップで活躍していたパトリック・フイスマン、そして99年ドイツF3チャンピオンのクリスチャン・アルバース。このほか、ベルント・シュナイダー、マルセル・フェスラー、ピーター・ダンブレック、トーマス・イエガー、ペドロ・ラミー、ダレン・ターナーの6人は残留が決定しており、計10名の布陣でレースに臨む。

●今季のFニッポンにシーズンエントリーしていたムーンクラフトだが、急遽3月24～25日に鈴鹿で行われた開幕戦への参戦を見送った。3月9～10日にもてぎで行われた第1回公式走行会で新車をシェイクダウン、トップタイムをマークするなど絶好調の同チームだったが、3月15～16日に行われた鈴鹿での第2回走行会直前にリリースを発表、走行会参加を見送っていた。資金的な問題が発生したと言われており、由良拓也監督を始めとするスタッフ、今季同チームに復帰しタイトル争いに絡んでくるものと目されていた道上龍らが必死の努力を続けたものの、3月21日に開幕戦欠場を決めたという。しかし参戦継続への努力は続けられており、第2戦以降の同チームのシリーズ復帰に期待したいところだ。

●昨年から国際F3000に参戦しているチーム・アーデンは、今季のユーロF3000に参戦しないことを発表した。アーデンは昨年、イタリアF3000（ユーロF3000の前身）でチームタイトルを獲得し、ドライバーズタイトルでもウォーレン・ヒューズを擁して僅差の2位と好成績を残した。出場を取り止めたのは、オフのテストでダレン・マニングが好タイムを出し、今季のタイトルを獲れる可能性があることから、ふたつのカテゴリーに分散していたチーム力を国際F3000に一本化させるためだという。

●3月31日に開幕するスーパー耐久第1戦美祢の暫定エントリーリストがスーパー耐久協会から発表された。3月26日現在で全30台がエントリーしている。今年も全戦に出場すると見られていたクラス1のダイシンは欠場。理由は、チームの方針としてJGTCが優先事項になっており、GT-R製作のスケジュールが遅れたため。結局、ダイシンは第2戦仙台ハイランドからの参戦となるもようだ。また、クラス2のRSオガワも、開幕戦ではランサー・エボリューションⅦの投入を見送る。こちらは、デリバリーされた新車の納車時期が開幕直前になってしまったというのが理由。そのため美祢には、ランサー・エボリューションⅦの新型パーツを昨年のクルマへ組み込んだ、小川日出生いわく「エボ6.5仕様」の20号車を走らせる。なお、昨年のクラス4王者、ラリーテックアンクルのシビックが開幕戦を欠場。これにより、N1耐久時代も含め、10年間に渡って参戦していたシビックが、エントリーリストから初めて姿を消した。

●メーカーやトップドライバーではなく一般のドライバーを対象に開かれているシルクロード・ラリーでは、第2回大会の参加者を募集している。日程は10月1日～10月10日の10日間。対象車両は4輪は排気量660cc以上のオフロード車、2輪も同125cc以上のオフロード車で、参加費用は4輪が162万円、2輪が81万円。資料請求や問い合わせはシルクロード国際ラリー日本事務局　☎06-6414-1308まで。

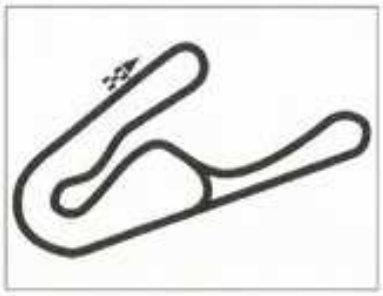
EVENTS PREVIEW ●4/2〜の国内レース

いよいよシーズン本番、休日はサーキットに観戦に出掛けよう!

4/7~8 筑波チャレンヂカップレース第1戦

全日本F3選手権第3/4戦

●開催レース
F3、FJ1600、FT、アルテッツァ、ヴィッツ、SK、F100
●問い合わせ先
日本モーターレーシングセンター ☎03-3409-2365



入場料金

	前売り	予選当日	決勝当日
大人	3500円	2000円	4000円
パドックパス	2000円		
駐車料金（両日共）	4輪1000円		

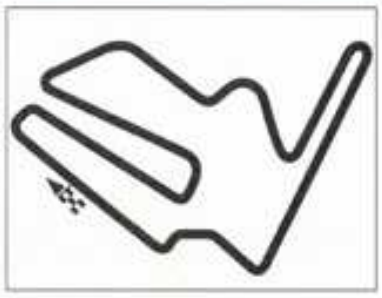
全日本F3エントリーリスト(3月25日現在)

No.	ドライバー	車名	シャシー/エンジン
0	P.モンティン	マツキヨTOM'S F301	ダラーラF301/トヨタ・トムス3S-GE
1	B.トレルイエ	ロックタイト無限F300	ダラーラF300/無限MF204B
2	柳田 真孝	戸田無限ホンダ FIGHTEX	ダラーラF300/無限MF204B
3	J.デュフォア	インギング F300	ダラーラF300/トヨタ・トムス3S-GE
5	西村 亮樹	SZIGEN DALLARA	ダラーラF399/トヨタ・トムス3S-GE
6	小川 貴裕	SZIGEN DALLARA	ダラーラF399/トヨタ・トムス3S-GE
7	山本 左近	TOM'S F301	ダラーラF301/トヨタ・トムス3S-GE
8	田嶋 紀彦	ESSO TOM'S F301	ダラーラF301/トヨタ・トムス3S-GE
9	松永 章爾	ムトウクレジット F300	ダラーラF300/トヨタ・トムス3S-GE
12	井出 有治	Three Bond	ダラーラF399/ニッサンSR20VE
17	P.サンドバーグ	LIAN 戸田無限HONDA	ダラーラF399/無限MF204B
18	雲山 祥吾	イエローハット 399	ダラーラF399/トヨタ・トムス3S-GE
19	津 圭太	ROCKPORT F399	ダラーラF399/トヨタ・トムス3S-GE
21	海老原啓樹	DUCKHAMS F399	ダラーラF399/トヨタ・トムス3S-GE
24	西澤 和之	SPORTSTODAY F399	ダラーラF399/トヨタ・トムス3S-GE
33	小暮 卓史	DecDEO・DALLARA	ダラーラF300/トヨタ・トムス3S-GE
37	樋口 統也	NFRT MS AUTO399	ダラーラF399/トヨタ・トムス3S-GE
64	佐藤 晋也	PIAA DALLARA 無限	ダラーラF399/無限MF204B

4/22 ツインリンクもてぎミリオンカードカップレース

全日本選手権フォーミュラ・ニッポン第2戦

●開催レース：Fニッポン、F4、シビック、フェラーリ
●問い合わせ先：ツインリンクもてぎ ☎0285-64-0200



入場料金

	前売り	予選当日	決勝当日
大人	5000円	3000円	6000円
子供（4歳〜高校生）	700円	700円	700円
グランドスタンド入場券	2000円		
パドックパス	5000円		
ピットウォーク	1000円		
駐車料金（4輪）	ーー	1000円	2000円
（2輪）	ーー	500円	1000円

Fニッポンエントリーリスト(3月25日現在)

No.	ドライバー	チーム名	シャシー/エンジン/チューナー
1	松田 次生	PIAA NAKAJIMA RACING	レイナード/無限MF308/尾川
2	R.ファーマン	PIAA NAKAJIMA RACING	レイナード/無限MF308/尾川
3	立川 祐路	Olympic KONDO Racing Team	レイナード/無限MF308/尾川
4	金石 勝智	Olympic KONDO Racing Team	レイナード/無限MF308/尾川
5	服部 尚貴	TEAM SZIGEN	レイナード/無限MF308/東名
6	M.クルム	TEAM SZIGEN	レイナード/無限MF308/東名
7	A.ユーン	Team LeMans	レイナード/無限MF308/東名
8	五十嵐秀大	Team LeMans	レイナード/無限MF308/東名
9	R.ライアン	Team Morinaga NOVA	Gフォース/無限MF308/尾川
10	A.コート	Team Morinaga NOVA	Gフォース/無限MF308/尾川
11	影山 正美	COSMO OIL RACING TEAM CERUMO	レイナード/無限MF308/尾川
12	黒 聖治	COSMO OIL RACING TEAM CERUMO	レイナード/無限MF308/尾川
14	道上 龍	MOONCRAFT	レイナード/無限MF308/尾川
15	ヒロ ミヤモト	MOONCRAFT	レイナード/無限MF308/尾川
19	本山 哲	TEAM IMPUL	レイナード/無限MF308/東名
20	N.カーディケヤン	TEAM IMPUL	レイナード/無限MF308/東名
36	玉中 哲二	TAKAGI B-1 CAR倶楽部	レイナード/無限MF308/シエラスポーツ
37	影山 正彦	TAKAGI B-1 CAR倶楽部	Gフォース/無限MF308/シエラスポーツ
55	脇阪 薫一	AUTOBACS RACING TEAM AGURI	レイナード/無限MF308/東名
56	土屋 武士	AUTOBACS RACING TEAM AGURI	レイナード/無限MF308/東名
68	野田 英樹	DoCoMo TEAM DANDELION RACING	レイナード/無限MF308/東名
69	J.ピエルデュク	DoCoMo TEAM DANDELION RACING	レイナード/無限MF308/東名

※No.14、15は第1戦は欠場

4/15 GT選手権レースinTI

全日本GT選手権第1戦

●開催レース：GT、AE86、ヴィッツ、スーパーカート、F100
●問い合わせ先：TIサーキット英田チケットセンター ☎0868-74-3434



入場料金

	前売り	予選当日	決勝当日
大人	5000円	3000円	6500円
パドックパス	ーー	3000円	7000円
パドックパス（土日通し）	9000円		
ピットウォークパス（決勝日）	2500円		
ピットラウンジパス（土日通し）	2万5000円（40名限定）		
駐車料金（4輪）	ーー	500円	1000円
（2輪）	ーー	無料	500円

JGTCエントリーリスト(3月14日現在)

No.	クラス	ドライバー	エントラント	車両	タイヤ
1	GT500	道上 龍／元嶋 秀俊	無限×童夢プロジェクト	ロックタイト無限NSX	BS
6	GT500	脇阪 薫一／野田 英樹	ESSO TOYOTA TEAM Le Mans	エッソ ウルトラフロー スープラ	BS
8	GT500	土屋 武士／金石 勝智	AUTOBACS RACING TEAM AGURI	ARTA NSX	BS
12	GT500	星野 一義／本山 哲	TEAM IMPUL	カルソニックスカイライン	BS
16	GT500	加藤 寛規／S.フィリップ	無限×童夢プロジェクト	TAKATA童夢NSX	BS
21	GT500	一ツ康幹雄／一ツ山幹雄	HITOTSUYAMA RACING	マクラーレンF1 GTR	DL
22	GT500	M.クルム／田中 哲也	NISMO	スカイラインGT-R	BS
23	GT500	E.コマス／影山 正美	NISMO	スカイラインGT-R	BS
25	GT500	嶋戸 学／荒 聖治	土屋エンジニアリング	FKマッシモADVANスープラ	YO
30	GT500	岡田 秀樹／A.コート	TEAM TAKE ONE	総製McLarenGTR	BS
33	GT500	片山 右京／近藤 真彦	TOYOTA TEAM CERUMO	スープラ	BS
36	GT500	土屋 武士／黒澤 琢弥	TOYOTA TEAM TOM'S	カストロール・トムス・スープラ	MI
37	GT500	山路 慎一／W.ガードナー	TOYOTA TEAM TOM'S	マツキヨZENTトムススープラ	MI
38	GT500	竹内 浩典／立川 祐路	TOYOTA TEAM CERUMO	AUセルモスープラ	BS
39	GT500	影山 正彦／J.デュフォア	TOYOTA TEAM SARD	デンソーサードスープラGT	YO
64	GT500	D.シュワガー／松田 次生	Mobil 1 NAKAJIMA RACING	Mobil 1 NSX	BS
88	GT500	古谷 直広／TBN	JLOC	ノマド ディアブロGT-1	DL
100	GT500	飯田 章／伊藤 大輔	チーム国光withMOONCRAFT	RAYBRIG NSX	BS
0	GT300	松永まさひろ／佐藤 久実	TOM'S SPIRIT	MR-S	YO
2	GT300	高橋 一穂／木村 博	NSXドリーム28	NSX	
3	GT300	井出 有治／桐田 真孝	ハセミ・モータースポーツ	ユニシアジェックスシルビア	YO
7	GT300	山野 哲也／松本 晴彦	RE雨宮レーシング	雨宮マツキトキヨシ アスパラRX7	YO
9	GT300	日置 恒文／TBN	TEAM大黒屋	ARC大黒屋ぱるレス	YO
10	GT300	麻生 英彦／TBN	アビリティ・モータースポーツ	アビリティ・マリオポルシェ	
11	GT300	井倉 淳一／牛堂 宏次	TEAM GAINER	JIM・メディコムGT3R	YO
19	GT300	田中 実／後藤 聡	RACING PROJECT BANDOH	ウェッズスポーツMR-S	YO
24	GT300	松田 秀士／西澤 和之	TEAM TAISAN ADVAN	スポーツトゥデイタイサンGT3	YO
26	GT300	福山 英朗／金幅 勝	TEAM TAISAN ADVAN	ポルシェGT3RS	YO
27	GT300	平野 敏行／TBN	HIRANO MOTOR SPORT	スカイライン（R32）	
31	GT300	新田 守男／高木 真一	ARTA with APEX	ARTAアペックスMR-S	YO
51	GT300	尾本 直史／福山 誠一	AUTO STAFF RACING	シルビア	YO
62	GT300	柴原 眞介／鎌田 誠久	R&D SPORTS	R&DスポーツアドバンGT3RS	YO
63	GT300	OSAMU／中川 晴正	R&D SPORTS	レイションR&DアドバンGT3RS	YO
70	GT300	石橋 義三／須賀 宏明	TEAM GAIKOKUYA	外車の外国屋アドバンポルシェ	YO
71	GT300	TBN／TBN	シグマテックレーシングチーム	MR-S	YO
77	GT300	小林 且雄／谷川 達也	CUSCO RACING	クスコスバルインプレッサ	YO
81	GT300	大八木信行／青木 孝行	TEAM DAISHIN	ダイシンADVANシルビア	YO
86	GT300	TBN／TBN	KRAFT	スプリンター・トレノ（AE86）	DL
360	GT300	炎々木孝大／高澤 誠剛	DENTAIRE PROJECT RACING	ダンテール フェラーリ ウエディング	YO
900	GT300	D.マラガムア／土本 秀幸	TEAM SRILANKA	モスラーMT900R	YO
910	GT300	和田 久／砂子 塑美	910 RACING	910ロディオドライブアドバンポルシェ	YO
911	GT300	石原 将元／高橋 規一	910 RACING	ダイヤモンドアドバンポルシェ	YO

※エントリーは変更されることがあります。

4/29 ハイランド・スーパー耐久レース

スーパー耐久シリーズ第2戦

●開催レース：スーパー耐久、ヴィッツ
●問い合わせ先：奥州VICIC ☎022-391-0231



入場料金

	前売り	予選当日	決勝当日
大人	3200円	2000円	3700円
中高生	ーー	1000円	1800円
小学生	ーー	700円	700円
幼児	ーー	500円	500円
前売りペアチケット	5800円		
パドックパス	ーー	2000円	3000円
駐車料金（決勝日のみ）	4輪1000円、2輪300円		

スーパー耐久エントリーリスト(3月21日現在)

クラス	No.	ドライバー	車名	タイヤ
1	1	竹内 浩典/田中 哲也	FALKEN GT-R	FK
1	23	砂子 塑美/山田 英二	トトムFUJITSUBO・GTR	YO
2	2	清水 和夫/赤谷 勉/吉田 寿博	アイフェルダンロップインプレッサ	DL
2	8	富樫 朋宏/柳生 治男	ファルケン・ランサーEVOVI	FK
2	11	中谷 明彦/木下 隆之	三菱PUMAランサーEVOVITM	YO
2	19	奥木 敏明/関 豊	JMC・ADVANランサー	YO
2	20	小川日出生/福山 英朗/伊藤 勝一	RSオガワADVANランサー	YO
2	30	小宮 延義/松井 猛敏/武井 寛史	RSオガワADVANランサー	YO
3	14	小松 一臣/入口 秀輝/井田 雅彦	KAGEISENRX-7	YO
3	15	尾本 直史/長島 正明	シーウエストアドバンRX-7	YO
3	18	伊藤 隆文/横岡 悟/新田謙一郎	SS.ROYAL RX-7	YO
3	27	長島 正興/牧口 将雄/小林 且雄	WAKO'S BMW M3	YO
3	33	三好 正己/大井 貴之	BPビスコガンマRX-7	DL
3	71	関根 基司/田畑 勇/藤島 敏也	PowerMagIC RX-7	YO
4	5	服部 尚貴/TBN/TBN	5ZIGENインテグラ	YO
4	7	元谷 宏大/黒木 健次/TBN	アルゴラボ.YH.S2000	YO
4	66	小幡 学/宮城 光/TBN	SPOON S2000	YO
4	67	金森 敏一/佐藤 英明/川越 賢二	BPアドバンKZインテグラ	YO
4	94	塚原 久/岡田 秀樹/TBN	フォワードS2000ED+CG	YO
4	95	市橋 榜/日下部保雄/TBN	SPOON S2000 ED	YO
Gr.N+	4	松本 晴彦/谷口 信輝	REDLINE ALTEZZA	DL
Gr.N+	10	木下みつひろ/高木 真一	エンドレスアドバンアルテッツァ	YO
Gr.N+	25	嶋戸 学/飯田 章	ADVAN ALTEZZA	YO
Gr.N+	35	藤田 隆之/村尾 真吾	INGING CELICA	MI
Gr.N+	36	黒澤 琢弥/黒澤 治樹	MAZIOLA ALTEZZA	YO
Gr.N+	38	山路 慎一/松田 晃司	JIC クリスタルアルテッツァ	YO
Gr.N+	56	鈴木 利男/高橋 毅	ALFA 156ツインスパーク	YO
Gr.N+	67	本田 和義/平田 雅士/三好 孝志	SB勇ADVAN アルテッツァ	YO
Gr.N+	96	松永まさひろ/岩口 博/藤田 孝博	GRADネッツ大分アルテッツァ	YO

F1世界選手権 第2戦マレーシアGP
●3月16～18日
●クアラルンプール／セパンF1サーキット
●天候：曇り→雨→曇り●路面：ドライ→ウエット→ドライ



昨年のイタリアGPから続く6戦連続ポールtoウインは、92年にナイジェル・マンセルがウイリアムズFW14B・ルノーを駆って開幕戦から第5戦サンマリノGPまでにマークした5戦連続の記録を上まわり、新記録樹立となった

雨の大混乱も問題なし シューマッハー、余裕の6連勝!

6戦連続ポールtoウインでナイジェル・マンセルを破る新記録を樹立!

終わってみればミハエル・シューマッハーの圧勝。昨シーズンから数えて負け知らずの6連勝は、アルベルト・アスカーリが1952年から53年にかけて達成した9連勝に次ぐ記録だ。永久に破られることはないと思われていたレコードだが、ミハエルのマレーシアGPでの勝ちっぷりを見る限りそれも怪しくなってきた。チームメイトのルーベンス・バリチェッロが2位でフィニッシュ、これでフェラーリは通算50回目の1-2フィニッシュを達成した。

セーフティーカー出動時点で10位、11位にまでポジションを落としてしまったフェラーリコンビは、ライバルが軒並みレインタイヤに換装する中で唯一インターミディエイトをチョイス。これがまさに図星の選択で、急速に乾き始めた路面で破竹の快進撃を開始し、レース再開わずか6周後には盤石の1-2態勢を築き上げていた。跳ね馬軍団の無敵ぶりを強力に印象づけた一戦である。

ラッキーだったフェラーリ

まかり間違えばフェラーリはノーポイントでマレーシアを後にしていたかもしれない。殊にバリチェッロの場合はラッキーというほかなく、スタート直後の1コーナーでレースを終えていてもおかしくはなかった。ポールポジションからするすると抜け出したミハエルとは対照的に、ルーベンスは3番手スタートのラルフ・シューマッハーにアウトから差され、早くも危険信号が灯る。わずかなスペースを見て取ったルーベンスが負けじとノーズをこじ入れ、そこでラルフのリヤに接触した。たまらずにスピンしたウイリアムズは、それでも最後尾でレースに復帰。一方、追突したフェラーリにダメージはなく、2番手を維持したまま首位を行くチームメイトに追いすがる。

「コーナーでやり合うときは相手にスペースを残しておくのが決まりだ。ところがラルフはそれをしなかった」とルーベンス。ラルフもこれには黙っていられない。「冗談じゃないよ。コーナーでは前に出たクルマに優先権があるのは当たり前の話じゃないか」と憤りをあらわにした。

瞬く間に後続との距離を広げた2台のフェラーリがほぼ同時に、それもまったく同じ場所でコースアウトしたのは3周目のことだ。予期していていた雨が思ったよりも早く、それも予想をはるかに上まわる激しさで降り始

Text/Damien Smith Translation/Yutaka Mita(Quality Translation)
Photos/Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada, Hiroaki Matsumoto, Tamotsu Futamura, Graffiti



この雨の中で一番魅せたのは非力なアロウズ・アジアテックを駆るヨス・フェルスタッペン。追いすがるハッキネンに付け入るスキをまったく与えなかった

QUALIFYING TOPICS

BS対ミシュランのタイヤ戦争勃発により、開幕戦では昨年から一気に4秒近くもポールタイムが短縮されたため、再び大幅なタイムアップが予想されたが、その第2戦マレーシアGPの予選セッションの主役となったのはBMWウイリアムズのラルフ・シューマッハーだった。ラルフは兄ミハエルとの激しいポール争いを展開し、アタックごとにタイミングモニターのトップに浮上。残り1アタックを残し1分35秒511でトップに立っていた。一方、最初のアタックの高速S字でややミスを犯したシューマッハーだったが、最終アタックでは貫禄を見せ1分35秒220でトップを奪い返した。それを見て動いたラルフだが、ラストアタックでは自身のベストを更新することができず、兄ミハエルの6戦連続ポールポジションが決定した。シューマッハーは予選後の会見で「ラルフとポールを争えるなんて最高だったよ。でも両親にとっては心臓によくなかったかもね」とコメントした。バリチェッロも最終アタックでラルフをかわし、フェラーリがフロントロウ独占。セットアップに苦しんだマクラーレン勢はハッキネンの4位が精いっぱい。クルサードに至っては8位まで沈んでしまった。金曜から終始トラブル続きだったモントヤはなんとか6位まで挽回。ホンダ勢は5位トゥルーリ、7位ビルヌーブ、9位フレンツェン、10位パニスと4台すべてがトップ10入りを果たした。



金曜日はトップに立ったトゥルーリだが、なかなか結果がついてこない

めたのだ。突然の雨に足下をすくわれたこともあるが、その表面に浮いたオイルもフェラーリ勢には不運だった。1周前に同じ場所で、オリビエ・パニスのBARホンダが激しく油煙を吹き出していたのである。

絡み合うようにしてグラベルに飛び出した2台だったが、幸い接触することもなく、目前に迫ったバリアも間一髪で避けることができた。バリチェッロが10番手、シューマッハーが11番手という陣容でコースに復帰していく。

バケツをひっくり返したような大雨とあって、トラックの至る所でスピン、コースアウトが続出。ジャック・ビルヌーブ、ニック・ハイドフェルド、エンリケ・ベルノルディ、ファン・パブロ・モントヤ、エディー・アーバインがたちどころに姿を消した。

フェラーリに代わってトップに立ったヤルノ・トゥルーリが最終コーナーでスピンし、これにつられたようにデイビッド・クルサードのマクラーレンも同じ場所でコース外に飛び出した。セーフティーカーの出動はこの際やむなしといったところか。これを見て、各車一斉にタイヤ交換のためピットイン。コースアウトからうまくリカバーを決めたクルサードが、セーフティーカーに率いられ集団をリードする。マクラーレンに続くのはハインツ・ハラルド・フレンツェン、気合十分のヨス・フェルスタッペン、ミカ・ハッキネン、トゥルーリ、そしてジャン・アレジの順。

フェラーリのタイヤ交換は混乱を極めた。2台同時のピットストップは、行きがかり上ナンバー2のバリチェッロが先になったのはまあ仕方がないとして、そのルーベンスの右フロントに間違ってドライタイヤを装着してしまったミスはなんともお粗末であった。しかも、代わりのタイヤが見つからず、ここでも貴重な数秒を失ってしまった。

名将の誉れ高いロス・ブラウンらしからぬ失態。しかしそのときブラウンは、そのミスを補って余りある決断を下していた。激しい豪雨は長くは続かないと判断、誰ひとり考えもつかなかったインターミディエイトを履かせることにしたのだ。ロン・デニスならば絶対に許すはずのない危険なギャンブル。しかし、結果オーライだったのだから誰にも文句を言われる筋合いはない。

次々と前車をパスしていく2台の跳ね馬。途中ふたりの順位が入れ替わっているが、これには珍しくバリチェッロが不満を漏らしていた。こういう微妙な局面では、お互い張り合って無用のリスクを背負うようなことはしないようにしよう、という約束があったというのだ。彼の話を聞く限りでは、どうやらミハエルのオーバーテイクがかなり強引なものだったらしい。

16周目には、そのミハエルを先頭に、フェラーリコンビが何事もなかったようなフォーメイション。クルサード以下の後続をラップあたり6秒も上まわる快走を披露し、この時点でマレーシアGPは事実上終わりを告げた。跳ね馬同士のトップ争いを期待した向きもいたかもしれないが、おあいにくさま。ナンバー2のバリチェッロがチームリーダーに反旗を翻すことなど金輪際あろうはずもない。ルーベンスが続くピットストップの際、サイドポッドに侵入した砂利を取り除くために余分の時間を消費したこともあって、ミハエルとのギャップは一時的に1分近くまで広がっている。

トップの2台はともかくとして、3番手以下のレースは、まだ終わっていないどころか、ますます混迷の度合いを深めていた。3位でバリチェッロを追うクルサードはまあ順当として、これに続くフェルスタッペンの気迫がすさまじかった。18番グリッドからすばらしいスタートを切ったフェルスタッペンは、バリチェッロとラルフの接触に端を発した混乱を利して着実にポジションアップを果たしていた。アーバインをスピンに追い込む猛チャージで6位に浮上。スコールとこれに続くセーフティーカーの出動、タイヤ交換を終えていよいよレース再開となった段階では、なんと3位につける健闘を披露した。

最初のフューエルストップを終えたときの彼の順位は4番手。ラルフ、ハッキネンに後方を脅かされながらも、よくそのプレッシャーに耐えている。馬力ではBMW、メルセデスに劣るアジアテックエンジンだが、極端にダウンフォースを減らしたアロウズのセッティングは、長いストレートでウイリアムズ、マクラーレン等の強豪につけ入る隙を与えなかった。加えてレーシングライン以外はまだウエットと言っていい路面は、オーバーテイクの危険を倍加させていた。

しかし、セーフティーカーのおかげで1コーナースピンの遅れを取り戻したラルフは、アロウズごときの後塵を拝しておとなしく引き下がるタマではない。最終コーナーでフェ



開幕から2戦連続でセーフティーカー出動の荒れた展開になってしまった



ハッキネンの今季初ポイントは、ようやく取った6位1ポイントだった



予選では兄ミハエルとポールポジション争いを展開し、あわや初ポールかと思われたラルフ・シューマッハー。決勝ではスタート直後のスピンで最後尾まで後退したものの、ジリジリ追い上げ5位フィニッシュを果たした

ルスタッペンのわずかな隙をつきこれをパスすると、すかさずクルサード追撃態勢に入っていった。

続いてフェルスタッペンに襲いかかるのはハッキネンの番だ。しかし、マクラーレンのエースはなぜかこれを抜きあぐね、それどころか、今やミラーいっぱいに映るジョーダンの姿におびえる始末だ。再スタート時点では2番手につけていたフレンツェンだが、1ストップ作戦でタンクが重いのに加え、クラッチトラブルまで抱え込み、ついに7位までポジションダウンしてしまった。しかし、車重が徐々に軽くなるにつれペースも上がり、ついにここまで追い上げてきたのである。

38周目、最終コーナーでハッキネンが動いた。ブレーキを遅らせ外からアロウズを抜きにかかったところで幅寄せを食らい、大きくアウトにはらむ。それを待っていたかのようにフレンツェンがインに差し込み、首尾良くマクラーレンをかわした。この周回でラルフが最初で最後の給油を行っていたため、フレンツェンは今や5番手。一方フェルスタッペンはいまだに4番手を維持していたが、間もなく2度目の給油に入らねばならず、ポイントを巡る激しい戦いも終わりに近づいたことを察知していた。

フェルスタッペンがピットロードに向かい、フレンツェンは4番手に浮上。早くに給油をすませているため、このまま何事もなく走り切れば4ポイントをジョーダンに持ち帰ることができる。彼の苦労はこうして報われ、ラルフ・シューマッハーのウイリアムズに作戦勝ちしたという喜びも手伝って、ジョーダンチームは大いに沸き返った。

思えばウォームアップラップの段階では考えられもしなかった好結果である。エンジンの電子制御系に不調をきたし、4000回転に上げるのがやっと。グリッドに整列できなかったときは、チームの誰もがこれでレースは終わったと観念した。しかし、ジャンカルロ・フィジケラがコースを斜めにふさぐ格好で立ち往生、スタートがお流れとなって、天から降ってわいたように二度目のチャンスが巡ってくる。再スタートまでの間にメカニックがコンピュータをリセットすると、エンジンは何事もなかったかのように快調に回り始めたのだった。

フレンツェンの後方では、ラルフがハッキネンの猛追にさらされていた。フェルスタッペンが目の前からいなくなると、ミカはようやく本来の速さを取り戻し、このレースのファステストラップを塗り替える力走を披露。結局ウイリアムズを抜くには至らなかったが、マクラーレンが依然として速いマシンであることを証明してくれた。こうして得たトップポイントが後々大きな意味を持つであろうことを今は願うほかない。

予想どおり得点圏外に後退してしまったが、レース後のフェルスタッペンは意気軒昂であった。


精細を欠くベネトン陣営。革新的なルノーエンジンが活躍を始めるのはまだ先なのか？


この週末はトラブルの連続だったモントヤ



ホンダ勢最上位は、今回もフレンツェンだった

「あれほど頑張ったのに1ポイントも取れなかったのは残念だ」とヨス。「だけど、今日はアロウズでできる精いっぱいのことをやれたと思う。僕がどれほどの力を持っているか、これでみんなにも分かってもらえたのではないかな。勝つにはいいマシンが必要だし、それさえあれば僕が勝てるドライバーであることを証明できたと思う」

勝てるマシンを持つことのメリットを知り尽くした男、ミハエル・シューマッハーは、



クルサードは、なんとか表彰台の一角を死守



開幕ダブル入賞のザウバーだったが、スポンサーの地元でその再現はならなかった



この勝利で通算46勝目。アラン・プロストの持つ歴代1位の51勝まで、あと5つと迫った

ヘルメット問題もベルとの和解が成立し、今回のレースから晴れてシューベルトを使うことになった



勝てるマシンのメリットを100%生かせる男でもある。アスカーリの偉大な記録を破る可能性について尋ねられた彼は、いたって冷静に次のようなコメントを発している。

「6連勝は確かにうれしい。だけど、それより重要なのはいくつ勝つか、いくつタイトルを取るかなんだ」とミハエル。「全員が一丸となって苦労した末に得た勝利というのはまた格別だよ。この先も今日みたいに簡単に勝利が転がり込んでくるとは思えない。ひたすら頑張るしかないね」

まだ、何が起こるか分からない

確かに彼の言うとおり今回のような勝ち方はそう何度もあるものではない。今は出遅れた感のあるマクラーレンだが、いずれ巻き返してくることは必至だ。

「去年、我々はまったくの手ぶらでブラジルから戻ってきた。しかし今は、自分たちが何をしなければならないか、はっきり理解している」とロン・デニスも語っている。

考えてみれば、開幕2戦を終えた段階で11ポイント獲得というのは、マクラーレンにとっては98年以来の好スタートなのである。しかし、現状をつぶさに観察する限り、シューマッハーとフェラーリが自滅でもしない限り、ハッキネンあるいはクルサードのタイトル獲得は極めて困難と言わざるを得ない。もっとも、何が起こるか分からないのがF1の常だから、まだ今のところは無用の予断は避けておいた方が賢明だ。



3周目には2台そろってコースアウト、そしてタイヤ交換時のドタバタ劇はあったものの、インターミディエイト作戦が当たったフェラーリ勢は他を寄せつけず、記念すべきチーム通算50回目の1-2フィニッシュを達成した

RESULT/Round 2

・5.543km×56周＝304.865km　予選出走22台・決勝出走22台・完走14台

順位	No.	ドライバー	マシン	タイヤ	周回数	タイム	ベストラップ	予選順位/タイム
1	①	M.シューマッハー	フェラーリF2001	BS	56周	1'47'34"801	1'41"833	1/1'35"220
2	②	R.バリチェッロ	フェラーリF2001	BS	56周	1'47'56"461	1'42"037	2/1'35"319
3	④	D.クルサード	マクラーレンMP4-16・メルセデス	BS	56周	1'48'03"356	1'42"839	8/1'36"417
4	⑤	H-H.フレンツェン	ジョーダンEJ11・ホンダ	BS	56周	1'48'21"344	1'42"119	9/1'36"578
5	⑥	R.シューマッハー	ウイリアムズFW23・BMW	MI	56周	1'48'23"034	1'41"503	3/1'35"511
6	⑦	M.ハッキネン	マクラーレンMP4-16・メルセデス	BS	56周	1'48'23"407	1'40"962	4/1'36"040
7	⑭	J.フェルスタッペン	アロウズA22・アジアテック	BS	56周	1'48'56"361	1'43"029	18/1'38"509
8	⑰	J.トゥルーリ	ジョーダンEJ11・ホンダ	BS	54周	1'47'38"782	1'43"559	5/1'36"180
9	㉒	J.アレジ	プロストAP04・エイサー	MI	54周	1'48'39"431	1'43"653	13/1'37"406
10	⑲	L.ブルティ	ジャガーR2・コスワース	MI	54周	1'48'56"669	1'43"697	15/1'38"035
11	⑧	J.バトン	ベネトンB201・ルノースポール	M	53周	1'47'44"939	1'44"891	17/1'38"258
12	㉓	G.マッツァカーネ	プロストAP04・エイサー	MI	53周	1'48'32"080	1'43"991	19/1'39"006
13	㉑	F.アロンソ	ミナルディPS01・ヨーロピアン	MI	52周	1'47'40"354	1'45"585	21/1'40"249
14	㉜	T.マルケス	ミナルディPS01・ヨーロピアン	MI	51周	1'47'39"484	1'46"016	20/1'39"714
	⑨	G.フィジケラ	ベネトンB201・ルノースポール	MI	31周	燃料系	1'46"982	16/1'38"086
	⑩	J.ビルヌーブ	BAR003・ホンダ	BS	3周	スピンオフ	1'43"470	7/1'36"397
	⑯	N.ハイドフェルド	ザウバーC20・ペトロナス	BS	3周	スピンオフ	1'45"328	11/1'36"913
	⑱	E.ベルノルディ	アロウズA22・アジアテック	BS	3周	スピンオフ	1'47"294	タイム抹消
	⑥	J-P.モントヤ	ウイリアムズFW23・BMW	MI	3周	エンジン	1'43"926	6/1'36"218
	⑱	E.アーバイン	ジャガーR2・コスワース	MI	3周	アクシデント	1'21"532	12/1'37"140
	⑥	O.パニス	BAR003・ホンダ	BS	1周	オイル漏れ		10/1'36"681
	⑰	K.ライコネン	ザウバーC20・ペトロナス	BS	0周	トランスミッション		14/1'37"728

・優勝スピード：170.030km/h
・最速ラップ：M.ハッキネン（マクラーレン・メルセデス）　1'40"962　197.646km/h　48周目
・ラップリーダー：1〜2=M.シューマッハー、3=J.トゥルーリ、4〜15=D.クルサード、16〜55=M.シューマッハー
※No.15はフロントウイングの規定違反により、予選タイムが抹消された
※NEXT ROUND：第3戦　4月1日　ブラジルGP（サンパウロ）

POINT STANDING DRIVERS

1	M.シューマッハー	20
2	R.バリチェッロ	10
2	D.クルサード	10
4	H-H.フレンツェン	5
5	N.ハイドフェルド	3
6	R.シューマッハー	2
7	M.ハッキネン	1
7	K.ライコネン	1

POINT STANDING CONSTRUCTORS

1	フェラーリ	30
2	マクラーレン・メルセデス	11
3	ジョーダン・ホンダ	5
4	ザウバー・ペトロナス	4
5	ウイリアムズBMW	2

STARTING GRID

①M.シューマッハー 1'35"220	②R.バリチェッロ 1'35"319
⑤R.シューマッハー 1'35"511	⑦M.ハッキネン 1'36"040
⑰J.トゥルーリ 1'36"180	⑥J-P.モントヤ 1'36"218
⑩J.ビルヌーブ 1'36"397	④D.クルサード 1'36"417
⑰H-H.フレンツェン 1'36"578	⑧O.パニス 1'36"681
⑯N.ハイドフェルド 1'36"913	⑱E.アーバイン 1'37"140
㉒J.アレジ 1'37"406	⑰K.ライコネン 1'37"728
⑲L.ブルティ 1'38"035	⑨G.フィジケラ 1'38"086
⑧J.バトン 1'38"258	⑭J.フェルスタッペン 1'38"509
㉓G.マッツァカーネ 1'39"006	㉜T.マルケス 1'39"714
㉑F.アロンソ 1'40"249	⑱E.ベルノルディ タイム抹消



決勝ではダ・マッタと同等以上のスピードを見せていたブラックだが、トラブルに泣く



日曜朝にようやく良いセッティングを見つけたトレーシー。フランキッティも最速ラップを奪うなど、チーム・グリーンのレイナード・ホンダは決勝では高い戦闘力を示した



クールの2台と同じパーツを使い、データも共有するチーム・モトローラのアンドレッティ。トップを狙う位置にはつけられなかったが、ホンダでの初陣としてはまずまずか



あのアンドレッティに代わるドライバーとしてニューマン-ハースに抜擢されたダ・マッタ。CART3年目の今年、タイトル戦線に絡んでくるか

ダ・マッタが移籍初戦を制覇

好走を見せたブラックはトラブルで後退。2~4位&最速ラップはレイナード・ホンダ勢

2001年のCARTフェデックス・チャンピオンシップ・シリーズは、レース数が昨年からひとつ増やされて全21戦となった。90年代半ばからコンペティションレベルが年々上がっている同シリーズだが、17チーム、総勢28台のチャンプカーが今年の開幕戦に姿を見せる活況ぶりを呈している。その勢力分布を見ると、エンジンはフォード、ホンダ、トヨタが9台ずつで、フェニックスが1台。シャシーはレイナード17台、ローラ11台。年々国際色が豊かになっているシリーズであることは、ドライバーの出身地が12カ国に及んでいる点にも表れている。

栄えある新世紀最初のレースの舞台に選ばれたのは、初開催のメキシコ、モンテレー。ロードコースでのシーズンスタートは94年のオーストラリア、サーファーズパラダイス以来のこととなる。モンテレー市街にある鉄鋼工場跡地公園、パルケ・フンディドーラ内に建設された2・104マイルの全長を持つコースは、ほとんどパーマネントサーキットと変わらない広々としたランオフエリアを備えた近代的なもので、アップダウンの少ないツイスティーなレイアウトが与えられている。着工が遅れ、コース建設の進捗も予定どおりに進まなかったため、レース開催を危ぶむ声も事前には聞こえてきていた。

実際、レースウイークの土曜日になっても工事が続けられていた危うさで、今シーズン初めての走行となった金曜日の1回目のプラ



ひどい腹痛で土曜日の朝から何も食べられず、体力的に非常に厳しい状況で2時間の決勝を走り切ったド・フェラン。攻めに転じられぬ状況での2位は、むしろ総合力の高さの証明か

Text/Masahiko Amano(BOSHA)
Photos/Masahiko Amano(BOSHA), Eiji Takeuchi(Studio BIS), Masaru Hirata, Naoki Shigenobu, So Kuramochi(BOSHA)



序盤、バッサー、フランキッティ、モレノらの前を走るのは、昨年のサーファーズパラダイスでのトレーシー撃墜の記憶もまだ新しいセルビア。新興シグマ・オートスポーツのローラ・フォードの快走は今回の驚きのひとつだった

クティスは、路面にほこりが乗りすぎているためにチャンプカーはまったくタイヤがグリップせず、チーフスチュワードに就任したばかりのクリス・ナイフェルは中断を決定しなくてはならなかった。しかし、サポートイベントのプラクティスを間に入れ、午後のプラクティスを長くするスケジュール変更を行うなどの対応がなされ、予定されていたレースはすべて無事に行われた。

ローラ勢の一騎打ちに

今年からの新ルールにより、ロードコースでのイベントでも予選は土曜日の午後1回のみとなっている。2日目となって路面のコンディションも幾分上がった状態で、2グループに分かれた計時セッションが行われ、1分15秒244(平均時速100.665マイル)の最速タイムを出したチーム・レイホールのローラ・フォードを駆るCART2年目のスウェディッシュ、ケニー・ブラックがポールポジションを手に入れた。彼にとってキャリア初のポールである。

予選2番手はニューマン・ハース・レーシングに移籍したブラジリアン、クリスチアーノ・ダ・マッタ。"ロードコースでは不利"という開幕前の予想を覆し、ローラ勢がフロントロウを独占したのである。逆に、オリジナルのモディファイを施してロードコースでは最強の存在になるであろうと見られていたチーム・ペンスキーのレイナード・ホンダは、ジル・ド・フェラン、エリオ・カストロネベスの順でグリッド2列目に並んだ。

アドリアン・フェルナンデスが優勝を重ねたことでCARTシリーズの人気が沸騰しているメキシコにおける初イベントには、前評判のとおり金曜日から多くのファンが詰めかけ、決勝日にはCARTの新記録となる11万6000人の大観衆が集まった。そして、その多くのファンたちの目前で記念すべき第1回目のウイナーとなったのは、フロントロウ外側からスタートした27歳のダ・マッタだった。彼にとってのキャリア2勝目は、ニューマン・ハースへの移籍初レースで達成され、最多リードラップのボーナス1ポイントも加えた21点を彼はゲット。この勝利は、シャシーをレイナードからローラへ乗り換えた最初のレースで手に入れたものであり、名門と呼ばれるチームの力量だけでなく、このブラジリアンの秘めた能力の高さも表わしていた。なお、ダ・マッタの勝利は新設計のトヨタRV8Fエンジンにデビューウインをもたらすことに。マニュファクチャラーズポイント争いをリードする幸先のよいスタートを、参戦6年目の自動車メーカーは切った。

一方、ポールポジションからトップを守り続けたブラックは、電気系トラブルからエンジンが瞬間的にシャットダウンするトラブルが発生してコースオフ。それでも2位をキープした彼はダ・マッタを追いつめるシーンを披露したが、再び同じトラブルでグリーンへと飛び出し、その後はブレーキにも問題が生じたために3位でフィニッシュしたのは、予選5番手から粘り強い走りを見せたチーム・グリーンのポール・トレーシーであった。

チーム・モトローラ(母体はチーム・グリーン)へ移籍しての初レースを戦ったマイケル・アンドレッティは、予選5番手から4位でゴール。今年はパトリック・レーシングからのエントリーとなるジミー・バッサーが、ブラックの後ろの6位でチェッカードフラッグを受けた。最速ラップはチーム・グリーンのダリオ・フランキッティがマーク。しかし、ピットスピードバイオレーションのペナルティーを受けた彼の成績は9位止まりとなった。

ルーキー最上位はウォーカー・レーシングからレイナード・トヨタでエントリーした高木虎之介の10位。CART2シーズン目を迎えたフェルナンデス・レーシングの中野信治は予選でクラッシュし、グリッド最後列の27番グリッドからスタート。18位での完走という結果であった。





ピットストップ時のエンジンストールやペナルティー、そしてザナルディとの接触など、決勝での中野はバッドラック続き。だが後半には上位陣とほぼ互角のペースで走行していた



4速ギヤを失いつつ8位に滑り込んだカストロネベスだが、練習走行中にクラッシュするなど今回はいまひとつだった

予選まで、セッティングが決まらないマシンに手を焼き、まともに走って25番手グリッドしか手に入れられなかった高木だが、決勝は一気にベースアップ。デビュー戦を10位で完走



モーリス・ナン、そしてエマーソン・フィッティパルディと話すカナーン。チームのベストリザルトをあっさり得る

RESULT/Round 1

・2.104Miles×78周＝164.112Miles(264.056km)　予選出走28台・決勝出走26台

順位	No.	ドライバー	チーム	マシン・エンジン	周回数	タイム	予選順位/タイム
1	1	C.ダ・マッタ	ニューマン・ハース・レーシング	ローラ・トヨタ	78周	2'00'44"850	2/1'15"439
2	11	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	78周	+1"982	3/1'15"551
3	26	P.トレーシー	チーム・クール・グリーン	レイナード・ホンダ	78周	+2"802	15/1'16"909
4	99	M.アンドレッティ	チーム・モトローラ	レイナード・ホンダ	78周	+4"931	5/1'16"104
5	5	K.ブラック	チーム・レイホール	ローラ・フォード	78周	+5"411	1/1'15"244
6	40	J.バッサー	パトリック・レーシング	レイナード・トヨタ	78周	+5"710	9/1'16"456
7	55	T.カナーン	モー・ナン・レーシング	レイナード・ホンダ	78周	+6"375	12/1'16"647
8	3	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	78周	+7"244	4/1'15"580
9	27	D.フランキッティ	チーム・クール・グリーン	レイナード・ホンダ	78周	+7"580	7/1'16"375
10	1	高木虎之介	ウォーカー・レーシング	レイナード・トヨタ	78周	+17"457	25/1'18"991
11	13	N.ミナシアン	ターゲット・チップガナッシ・レーシング	ローラ・トヨタ	78周	+24"227	21/1'17"570
12	7	M.パピス	チーム・レイホール	ローラ・フォード	78周	+24"981	11/1'16"512
13	18	S.ディクソン	パックウエスト・レーシング・グループ	レイナード・トヨタ	78周	+31"435	14/1'16"826
14	20	O.セルビア	シグマ・オートスポーツ	ローラ・フォード	78周	+32"354	8/1'16"444
15	17	M.グージェルミン	パックウエスト・レーシング・グループ	レイナード・トヨタ	78周	+32"733	17/1'17"005
16	27	B.ハータ	ザクスピード・フォーサイス・レーシング	レイナード・フォード	78周	+33"745	18/1'17"137
17	19	M.ジョルダインJr	ヘルデス・ベッテンハウゼン	ローラ・フォード	78周	+34"376	24/1'18"381
18	12	中野　信治	フェルナンデス・レーシング	レイナード・ホンダ	76周	-2 laps	27/1'19"362
19	31	A.フェルナンデス	フェルナンデス・レーシング	レイナード・ホンダ	75周	メカニカルトラブル	19/1'17"270
20	11	C.フィッティパルディ	ニューマン・ハース・レーシング	ローラ・トヨタ	66周	接触	16/1'16"937
21	33	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	60周	メカニカルトラブル	13/1'16"716
22	4	B.ジャンケイラ	ターゲット・チップガナッシ・レーシング	ローラ・トヨタ	57周	メカニカルトラブル	20/1'17"505
23	19	M.クルム	デイル・コイン・レーシング	ローラ・フォード	51周	メカニカルトラブル	23/1'17"914
24	66	A.ザナルディ	モー・ナン・レーシング	レイナード・ホンダ	39周	接触	22/1'17"851
25	32	P.カーペンティア	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	38周	メカニカルトラブル	6/1'16"353
26	21	L.ガルシアJr	デイル・コイン・レーシング	ローラ・フォード	37周	メカニカルトラブル	26/1'20"931
27	30	R.モレノ	パトリック・レーシング	レイナード・トヨタ	21周	接触	10/1'16"484
28	25	M.ウイルソン	アルシエロ・ブルーク・レーシング	ローラ・フェニックス	7周	接触	28/1'19"294

・優勝スピード：81.548mph(131.210km/h)
・ラップリーダー：1～23＝K.ブラック、24～37＝S.ディクソン、38～42＝K.ブラック、43～56＝C.ダ・マッタ、57～60＝D.フランキッティ、61～78＝C.ダ・マッタ
・最多リードラップ：C.ダ・マッタ(32周)
※NEXT ROUND：第2戦　4月6日　ロングビーチ(カリフォルニア州)

世界ラリー選手権
第3戦ポルトガル

Round 3
34th TAP Rally of Portugal

●3月8～11日●天候：雨時々曇り●コース：マッド●スタート／フィニッシュ：サンタマリア・ダ・フェイラ



開幕2戦で示された速さは本物だったのか否か。WRカー仕様エボVIの真価が問われた今季初のグラベルラリーは、期せずしてサスペンション性能がよりスピードに影響を与える路面状況となったが、マキネンの走りは抜群だった

マキネン、WRC100戦目を制す

史上最悪のコンディションに出走順が大きく影響する中、ベテランふたりのスピードが突出

フランソワ・デルクールは確かに遠慮なくものを言うし、多少無作法なところもある。だが、彼は決して狭量な男ではなく、過酷を極めたラリー・オブ・ポルトガルを5位でフィニッシュするのがやっとだったことについて、一切言い訳はしなかった。

「カルロス・サインツには本当に感心させられた。すごく速いし、安定している。俺はまだほんの少し車に慣れていないところがあったけど、いずれにしても今回は彼のラリーだった。こんなコンディションの中を全開で行けるドライバーはふたりしかいない。つまり、彼とトミ・マキネンだけだ」

この地方に何カ月も断続的に降り続いた雨は、泥まみれの地獄のようなコンディションを作り出していた。新型のヒュンダイ・アクセントWRC2で6位に入ったアリスター・マクレーによれば、すべてのステージのうち約7割は霧に覆われていたという。また、サインツはラリー終了後にこうコメントした。

「コンディションに関して言えば、僕がかつて経験した中で一番難しいラリーだったよ。とにかく霧がすごかった。ラリードライバーにとって、霧ほどイヤなものはないからね」

またも最終ステージの勝負に

マキネンとサインツは3番手以下を大きく引き離していたが、このふたりの差はつねに秒単位でしかなかった。ラリーの大半をリードしたのはマキネンだ。さらにサスペンションに改良が加えられた"WRカー仕様"のランサー・エボリューションVIを駆る彼は、第1レグですでにかなりのリードを築いており、途中まではサインツの追撃を苦もなくかわすかに見えた。もちろん、サインツもそう簡単にはあきらめず、少しずつではあるがマキネンのリードを削り取っていく。特に路面が最もラフないくつかのステージで、フォーカスWRCの頑丈な造りがサインツの最大の武器になった。マキネンもまったくトラブルフリーだったわけではない。悪名高いアルガニル川を中心とする各ステージを2周する第2レグでは、しばしばサスペンションがボトミングして、まるでボディブローのように徐々に車にダメージを与えていた。そして、2日目までではサインツにジリジリと詰め寄られても少しも動揺を見せなかったマキネンだが、最終レグを迎えるとさすがに落ち着き払ってはいられなくなった。その日最初のステージでサインツがすばらしいタイムをたたき出し、わ



新井敏弘がワークスデビューを果たしたこの一戦にスバルは大量4台のワークスインプレッサを投入。大掛かりな人の補充は行うことなく、基本的には配置転換で機能させた



今年から206WRCを走らせるグリフォーネのサテライトチーム仕事がついにスタート。グラベルイベントにはこのプログラムで出るバニッツィは、悪戦苦闘しつつも走り切った



昨年までのコルドバから99年型フォーカスにスイッチしたポルトガルのベテラン、マディラだがライバルとなるカローラの若手勢を追い切れず



極端な予算縮小の中、懸命に活動を続けるセアト・スポーツ。ワークスコルドバE3を与えられた若手マルカス・ブラズケス・ロウラは18位に



悪条件をものともせず全開で行けるのは経験に裏打ちされた自信の表れ。サインツ3戦連続表彰台へ

Text/David Williams Translation/Kenji Mizugaki Photos/Tamotsu Futamura, Shoji Mita



ヒュンダイ-MSDが今回投入した新ホモロゲーションモデルのアクセントWRC2。空力デザインが大幅に変化し、カラーリング変更もあって、印象が大きく変わった



翼端板の形状が特徴的なリヤウイング。アリスター・マクレーが1ポイント獲得、エリクソンが7位と新型の初陣としては上々の結果



ロングストロークのベータエンジンそのものには大きな変更はなし。しかし電子制御系の改良によって昨年仕様より格段に進化している



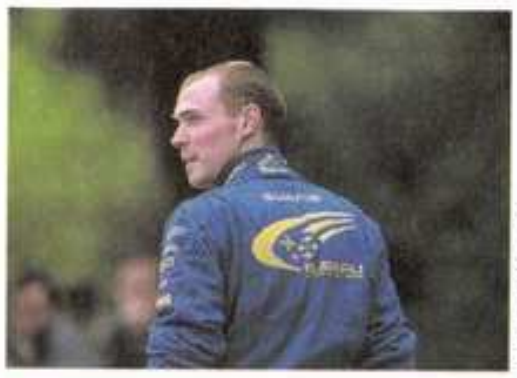
「"スウェーデンでの優勝は僕がスカンジナビアンだからだ"なんて見方を覆したかった」とロバンペラ。結果はともかく、評価は再び上げた



「車に完璧に自信を持てているわけじゃないし、こんな中で走るのはどっちにしろ怖いよ」と言いつつ、デルクール3戦連続ポイント獲得



悪条件が重なった中、王者グロンホルムは今季初完走&初ポイントをようやく手にした



またもカローラ勢の間で争われたプライベータートップは、ハグストロームとのフィンランド人同士の対決を制したラウカネンの手に落ちる



バーンズもまた今回ようやく今季初完走&初ポイント獲得。グロンホルムとの争いは激しかったが、この両者が全力で争う順位が3番手とは

ずか0・3秒差とはいえマキネンを逆転して総合首位に立ったのだ。

問題はタイヤだとマキネンは見抜いた。彼の履いたミシュランは、ぬかるみに対応するためトレッドにハンドカットを施して溝の幅を広げてあったが、これが裏目に出てタイヤの温度が上がりすぎていたのだ。最終ステージは比較的路面が硬く、車では彼の方に多少分がある。"マキネンはロードセクション中に大急ぎで消耗の激しいフロントタイヤを後輪に付け替え、前輪には新品のスペアを取り付けて最後のスプリント勝負に臨む。

サインツはボント・デ・リマの最初のステージで、あらゆるリスクを賭けて勝負に出たことを認めている。しかし、この日ふたつ目にして最後の11・15kmでは、彼のギャンブルは報われなかった。スタート直後の2〜3kmで車をスライドさせすぎ、大きくラインを外して致命的なタイムロスを負っただけでなく、路面にはマキネンがコーナーのインをカットした時に掘り起こされた大きな岩がいくつも転がっていたからだ。サインツによれば、この岩を避けるために2、3回はアクセルを戻さざるを得なかったという。

こうしてマキネンは1km当たり1秒近い差を付けて最終ステージを制し、彼にとって今季2勝目、そしてWRC出場100戦目にして通算22勝目を手中に納めた。今回のラリーではスタート順が成績にかなり大きな影響を与えたこと、そしてマーカス・グロンホルム、リチャード・バーンズ、コリン・マクレーといったトップドライバーがいずれも序盤でつまずいたことは否定できない事実だ。実際のところ、喜びに興奮を隠せないマキネン自身も、2日目以降を先頭でスタートしたことが有利に働いたことは十分に認識している。だが、暫定的な措置としてグループAの枠を超えたサスペンションの改造を許されたミツビシは、それ"だけ"のことによって本当に息を吹き返してしまったのである。

RESULT/Round 3

・第1レグ：3月8〜9日　走行距離754.65km／ステージ数10カ所／ステージ合計距離154.88km
・第2レグ：3月10日　走行距離707.51km／ステージ数9カ所／ステージ合計距離177.36km
・第3レグ：3月11日　走行距離332.31km／ステージ数3カ所／ステージ合計距離57.90km
総走行距離1794.47km／ステージ総数22カ所／総ステージ距離390.97km

順位	クラス	No.	ドライバー	マシン	タイム
1	A8-1	7	T.マキネン／R.マニセンマキ	ミツビシ・ランサー・エボリューションWRC	3'46'42"1
2	A8-2	3	C.サインツ／L.モヤ	フォード・フォーカスRS WRC	+0'08"6
3	A8-3	1	M.グロンホルム／T.ラウティエイネン	プジョー206WRC	+2'55"6
4	A8-4	5	R.バーンズ／R.レイド	スバル・インプレッサWRC2001	+3'24"3
5	A8-5	17	F.デルクール／D.グラタロウプ	フォード・フォーカスRS WRC	+10'06"8
6	A8-6	10	A.マクレー／D.セニア	ヒュンダイ・アクセントWRC2	+12'08"4
7	A8-7	9	K.エリクソン／S.パルマンダー	ヒュンダイ・アクセントWRC2	+13'32"5
8	A8-8	2	D.オリオール／D.ジロウデ	プジョー206WRC	+16'08"6
9	A8-9	25	T.ラウカネン／K.リンドストローム	トヨタ・カローラWRC	+16'35"9
10	A8-10	27	P.ハグストローム／T.ガルデマイスター	トヨタ・カローラWRC	+19'32"5
11	A8-11	24	R.マデイラ／F.プラタ	フォード・フォーカスWRC	+21'52"2
12	A8-12	20	G.バニッツィ／H.バニッツィ	プジョー206WRC	+29'38"0
13	A8-13	32	H.アル-ワハイビ／T.サーカム	スバル・インプレッサWRC2000	+32'13"1
14	N4-1	47	M.リガト／R.ガルシア	ミツビシ・ランサー・エボリューションVI	+38'53"7
15	N4-2	39	M.ストール／P.ミューラー	ミツビシ・ランサー・エボリューションVI	+39'39"6

・主なリタイア

A8	4	C.マクレー／N.グリスト	フォード・フォーカスRS WRC	SS8 エンジントラブル
A8	6	P.ソルベルグ／P.ミルズ	スバル・インプレッサWRC2001	SS9 サスペンション破損
A8	8	F.ロイクス／S.スミーツ	ミツビシ・カリスマGT	SS15 トランスミッショントラブル
A8	11	A.シュバルツ／M.ハイマー	スコダ・オクタビアWRC	SS2 クラッチトラブル
A8	12	B.ティリー／S.プレボー	スコダ・オクタビアWRC	SS1 電気系トラブル
A8	16	H.ロバンペラ／R.ピエティレイネン	プジョー206WRC	SS13 エンジントラブル
A8	18	M.マーティン／M.パーク	スバル・インプレッサWRC2001	SS15 コースアウト
A8	19	新井 敏弘／G.マクニール	スバル・インプレッサWRC2001	SS4 オルタネーターベルト切れ

・ラリーリーダー：SS1=T.マキネン、SS2〜3=H.ロバンペラ、SS4〜20=T.マキネン、SS21=C.サインツ、SS22=T.マキネン
・SSウイナー：T.マキネン=1-3-4-11-12-16-17-22、C.サインツ=SS5-9-10-15-18-21、H.ロバンペラ=SS2-6、R.バーンズ=SS13-14
※SS6&7&19&20はキャンセル
※NEXT ROUND：第4戦　3月22〜25日　ラリー・カタロニア-コスタ・ブラーバ

EVENTS & RESULTS 2001
イベント&リザルト

OVERSEAS EVENTS

●海外イベント

F1世界選手権(全17戦)

1	3/4	オーストラリアGP	M.シューマッハー(フェラーリF2001)
2	3/18	マレーシアGP	M.シューマッハー(フェラーリF2001)
3	4/1	ブラジルGP	サンパウロ
4	4/15	サンマリノGP	イモラ
5	4/29	スペインGP	バルセロナ
6	5/13	オーストリアGP	A1リンク
7	5/27	モナコGP	モンテカルロ市街
8	6/10	カナダGP	モントリオール
9	6/24	ヨーロッパGP	ニュルブルクリンク
10	7/1	フランスGP	マニクール
11	7/15	イギリスGP	シルバーストン
12	7/29	ドイツGP	ホッケンハイム
13	8/19	ハンガリーGP	ブダペスト
14	9/2	ベルギーGP	スパ・フランコルシャン
15	9/16	イタリアGP	モンツァ
16	9/30	アメリカGP	インディアナポリス
17	10/14	日本GP	鈴鹿

国際F3000選手権(全12戦)

1	3/31	インテルラゴス	ブラジル
2	4/14	イモラ	サンマリノ
3	4/28	バルセロナ	スペイン
4	5/12	A1リンク	オーストリア
5	5/26	モンテカルロ市街	モナコ
6	6/23	ニュルブルクリンク	ドイツ
7	6/30	マニクール	フランス
8	7/14	シルバーストン	イギリス
9	7/28	ホッケンハイム	ドイツ
10	8/18	ハンガロリンク	ハンガリー
11	9/1	スパ・フランコルシャン	ベルギー
12	9/15	モンツァ	イタリア

世界ラリー選手権(全14戦)

1	1/18~21	モンテカルロ	
		T.マキネン/R.マニセンマキ(ミツビシ・ランサー)	
2	2/8~11	スウェディッシュ	
		H.ロバンペラ/R.ピエティレイネン(プジョー206)	
3	3/8~11	ポルトガル	
		T.マキネン/R.マニセンマキ(ミツビシ・ランサー)	
4	3/22~25	カタロニア	スペイン
5	5/3~6	アルゼンチン	アルゼンチン
6	5/31~6/3	キプロス	キプロス
7	6/14~17	アクロポリス	ギリシャ
8	7/19~22	サファリ	ケニア
9	8/23~26	フィンランド	フィンランド
10	9/20~23	ニュージーランド	ニュージーランド
11	10/4~7	サンレモ	イタリア
12	10/18~21	ツール・ド・コルス	フランス
13	11/1~4	オーストラリア	オーストラリア
14	11/22~25	グレートブリテン	イギリス

イギリスF3選手権(全14ラウンド)

1	4/1	シルバーストン	イギリス
2	4/15	スネッタートン	イギリス
3	4/29	ドニントンパーク	イギリス
4	5/7	オールトンパーク	イギリス
5	5/26	クロフト	イギリス
6	6/10	TBA	イギリス
7	6/24	キャッスルコンブ	イギリス
8	7/8	ブランズハッチ	イギリス
9	7/15	シルバーストン	イギリス
10	7/22	ドニントンパーク	イギリス
11	8/19	ノックヒル	イギリス
12	9/2	スラクストン	イギリス
13	9/16	ブランズハッチ	イギリス
14	9/29	シルバーストン	イギリス

ドイツF3選手権(全10ラウンド)

1	4/22	ホッケンハイム	ドイツ
2	5/6	ニュルブルクリンク	ドイツ
3	5/20	オッシャースレーベン	ドイツ
4	6/17	ザクセンリンク	ドイツ
5	7/8	ノリスリンク	ドイツ
6	7/29	ホッケンハイム	ドイツ
7	8/12	ラウジッツリンク	ドイツ
8	8/26	ニュルブルクリンク	ドイツ
9	9/9	A1リンク	オーストリア
10	10/7	ホッケンハイム	ドイツ

フランスF3選手権(全9ラウンド)

1	4/15	ノガロ	フランス
2	5/6	レドゥノン	フランス
3	5/20	マニクール	フランス
4	6/3	ポー	フランス
5	6/24	パル・デ・ピエンヌ	フランス
6	7/8	スパ・フランコルシャン	ベルギー
7	9/2	アルビ	フランス
8	9/30	ル・マン	フランス
9	10/14	マニクール	フランス

FIA CUP F3

5/3	ポー	フランス
8/5	マールボロ・マスターズ	オランダ・ザンドフールト
11/18	マカオGP	中国
11/25	コリアF3	韓国

ドイツ・ツーリングカー・マスターズ(全10ラウンド)

1	4/22	ホッケンハイム	ドイツ
2	5/6	ニュルブルクリンク	ドイツ
3	5/20	オッシャースレーベン	ドイツ
4	6/17	ザクセンリンク	ドイツ
5	6/8	ノリスリンク	ドイツ
6	8/12	ラウジッツリンク	ドイツ
7	8/26	ニュルブルクリンク	ドイツ
8	9/9	A1リンク	オーストリア
9	9/23	ザンドフールト	オランダ
10	10/7	ホッケンハイム	ドイツ

FIAスポーツカー選手権(全9戦)

1	4/8	バルセロナ	スペイン
2	4/22	モンツァ	イタリア
3	5/13	スパ・フランコルシャン	ベルギー
4	7/1	ブルノ	チェコ
5	7/15	ミザーノ	イタリア
6	7/29	マニクール	イタリア
7	8/26	ドニントンパーク	イギリス
8	9/16	ニュルブルクリンク	ドイツ
9	11/25	キャラミ	南アフリカ

CARTチャンピオンシップ・シリーズ(全21戦)

1	3/11	モンテレー	C.ダ・マック(ローラ・トヨタ)
2	4/8	ロングビーチ	カリフォルニア州
3	4/29	フォートワース	テキサス州
4	5/6	ナザレス	ペンシルバニア州
5	5/19	もてぎ	日本
6	6/3	ミルウォーキー	ウィスコンシン州
7	6/17	デトロイト	ミシガン州
8	6/24	ポートランド	オレゴン州
9	7/1	クリーブランド	オハイオ州
10	7/15	トロント	カナダ
11	7/22	ミシガン	ミシガン州
12	7/29	シカゴ	イリノイ州
13	8/12	ミドオハイオ	オハイオ州
14	8/19	ロードアメリカ	ウィスコンシン州
15	9/2	バンクーバー	カナダ
16	9/15	ラウジッツリンク	ドイツ
17	9/22	ロッキンガム	イギリス
18	10/7	ヒューストン	テキサス州
19	10/14	ラグナセカ	カリフォルニア州
20	10/28	ゴールドコースト	オーストラリア
21	11/4	フォンタナ	カリフォルニア州

インディ・レーシング・リーグ(全13戦)

1	3/18	フェニックス	S.ホーニッシュJr(ダラーラ・オーロラ)
2	4/8	ホームステッド	フロリダ州
3	4/28	アトランタ	ジョージア州
4	5/27	インディ500	インディアナ州
5	6/9	テキサス	テキサス州
6	6/17	パイクスピーク	コロラド州
7	6/30	リッチモンド	バージニア州
8	7/8	カンザス	ミズーリ州
9	7/21	ナシュビル	テネシー州
10	8/12	ケンタッキー	ケンタッキー州
11	8/26	ゲートウェイ	イリノイ州
12	9/2	シカゴ	イリノイ州
13	9/16	テキサス	テキサス州

アメリカン・ル・マン・シリーズ(全10戦)

1	3/4	フォートワース	R.カペッロ/T.クリステンセン(アウディR8)
2	3/17	セブリング	
		R.カペッロ/M.アルボレート/L.アイエロ(アウディR8)	
3	7/22	シアーズポイント	カリフォルニア州
4	8/4	ポートランド	オレゴン州
5	8/19	モスポート	オンタリオ州・カナダ
6	8/25	モント・トレブラン	ケベック州・カナダ
7	9/9	ラグナセカ	カリフォルニア州
8	10/6	プチ・ル・マン	ジョージア州
9	10/21	シャーロット	ノースカロライナ州
10	12/2	アデレード市街	オーストラリア

ヨーロピアン・ル・マン・シリーズ(全5戦)

1	4/14	ドニントンパーク	イギリス
2	5/20	ハラマ	スペイン
3	7/15	エストリル	ポルトガル
4	8/5	ザルツブルク	オーストリア
5	10/6	バッレルンガ	イタリア

アジア・パシフィック・ル・マン・シリーズ(スペシャルイベント)

—	11/11	セパン	マレーシア
—	12/2	アデレード市街	オーストラリア

NASCARウインストンカップ・シリーズ(全36戦)

1	2/18	デイトナ500	M.ウォルトリップ(シボレー)
2	2/25	ロッキンガム	S.パーク(シボレー)
3	3/4	ラスベガス	J.ゴードン(シボレー)
4	3/11	アトランタ	J.ゴードン(シボレー)
5	3/18	ダーリントン	D.ジャレット(フォード)
6	3/25	ブリストル	テネシー州
7	4/1	フォートワース	テキサス州
8	4/8	マーティンズビル	バージニア州
9	4/22	タラデガ	アラバマ州
10	4/29	フォンタナ	カリフォルニア州
11	5/5	リッチモンド	バージニア州
12	5/27	シャーロット	ノースカロライナ州
13	6/3	ドーバー	デラウエア州
14	6/10	ミシガン	ミシガン州
15	6/17	ポコノ	ペンシルベニア州
16	6/24	シアーズポイント	カリフォルニア州
17	7/7	デイトナ	フロリダ州
18	7/15	シカゴ	イリノイ州
19	7/22	ロードン	ニューハンプシャー州
20	7/29	ポコノ	ペンシルベニア州
21	8/5	インディアナポリス	インディアナ州
22	8/12	ワトキンスグレン	ニューヨーク州
23	8/19	ミシガン	ミシガン州
24	8/25	ブリストル	テネシー州
25	9/2	ダーリントン	サウスカロライナ州
26	9/9	リッチモンド	バージニア州
27	9/16	ロードン	ニューハンプシャー州
28	9/23	ドーバー	デラウエア州
29	9/30	カンザス	ミズーリ州
30	10/7	シャーロット	ノースカロライナ州
31	10/14	マーティンズビル	バージニア州
32	10/21	タラデガ	アラバマ州
33	10/28	フェニックス	アリゾナ州
34	11/4	ロッキンガム	ノースカロライナ州
35	11/11	ホームステッド	フロリダ州
36	11/18	アトランタ	ジョージア州

DOMESTIC EVENTS

●国内イベント

全日本選手権フォーミュラ・ニッポン(全10戦)

1	3/25	鈴鹿サーキット	鈴鹿
2	4/22	ツインリンクもてぎ	もてぎ
3	5/20	MINEサーキット	美祢
4	6/3	富士スピードウェイ	富士
5	7/1	鈴鹿サーキット(夏スペシャル)	鈴鹿
6	7/29	スポーツランドSUGO	菅生
7	9/2	富士スピードウェイ	富士
8	9/23	MINEサーキット	美祢
9	10/21	ツインリンクもてぎ	もてぎ
10	11/18	鈴鹿サーキット	鈴鹿

全日本F3選手権(全10大会19戦)

1	3/24~25	鈴鹿サーキット	鈴鹿
2	4/7~8	筑波サーキット	筑波
3	5/3~4	富士スピードウェイ	富士
4	5/19~20	MINEサーキット	美祢
5	6/9~10	ツインリンクもてぎ	もてぎ
6	7/1	鈴鹿サーキット(夏スペシャル)	鈴鹿
7	7/28~29	スポーツランドSUGO	菅生
8	8/25~26	仙台ハイランドレースウェイ	仙台
9	9/8~9	TIサーキット英田	TI
10	10/20~21	ツインリンクもてぎ	もてぎ

全日本GT選手権(全7戦)

1	4/15	TIサーキット英田	TI
2	5/4	富士スピードウェイ	富士
3	5/27	スポーツランドSUGO	菅生
4	8/5	富士スピードウェイ	富士
5	9/16	ツインリンクもてぎ	もてぎ
6	10/28	鈴鹿サーキット	鈴鹿
7	11/11	MINEサーキット	美祢
	8/24	セパンサーキット	マレーシア

スーパー耐久(全8戦)

1	4/1	MINEサーキット	美祢
2	4/29	仙台ハイランドレースウェイ	仙台
3	5/13	鈴鹿サーキット	鈴鹿
4	6/10	ツインリンクもてぎ	もてぎ
5	7/21~22	十勝スピードウェイ	十勝
6	9/9	TIサーキット英田	TI
7	10/7	スポーツランド菅生	菅生
8	11/4	富士スピードウェイ	富士

その他の耐久レース

7/21~22	十勝24時間	十勝
9/11~12	筑波ナイター耐久レース	筑波
8/26	鈴鹿1000km	鈴鹿

全日本ラリー選手権　4輪駆動部門(全8戦)

●Cクラス

1	2/2~4	THE SNOW IN 北海道	
		西尾雄次郎/山口顕子(スバル・インプレッサ)	
2	3/24~25	MCA BARU	大分
3	4/21~22	ACK スプリングラリー	大分
4	5/26~27	ひえつき '01	宮崎
5	6/15~17	RECARO CUP Rally of KYOTO	京都・福井
6	7/6~8	ノースアタックラリー	北海道
7	9/8~9	Rally in Akaigawa	北海道
8	10/19~21	MCSCラリーハイランドマスターズ	長野・岐阜

●Bクラス

1	2/2~4	THE SNOW IN 北海道	
		御田昌輔/北原宣典(ミツビシ・ミラージュ)	

●Aクラス

1	2/2~4	THE SNOW IN 北海道	
		小野寺清之/黒田正登(ダイハツ・ストーリア)	

全日本ラリー選手権　2輪駆動部門(全5戦)

1	5/12~13	ツール・ド・九州	佐賀
2	6/23~24	RTN THE NIGHT 2001	岐阜
3	9/1~2	ツネットラリー	栃木
4	9/29~30	サ・ラリー イン 北海道	北海道
5	11/3~4	イースト九州2001	大分

今年のもてぎは
スゴイコトに
なりそうだ。

RACING ON SPECIAL ISSUE

CART 2001

レーシングオン臨時増刊［CART 2001］
ファイアストン・ファイアホーク500 パーフェクトガイド

予価880円(税込み)

4月下旬発売予定

NEWs PUBLISHING CO.,INC.
株式会社 ニューズ出版
〒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

ニューズ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)

3分15秒への軌跡



ついに産声を上げた童夢の新たな挑戦 “S101”の生い立ちと開発コンセプト そして3分15秒間の初走行までの道程

カーボンむき出しの黒いボディの童夢S101が
加藤寛規の手によってピットロードへと向かう
底冷えのする3月のTIでついに日の目を見たS101は
童夢の掲げる新たな挑戦を担うフラッグシップなのか
童夢初の市販スポーツカーシャシーの出生には
いくつもの偶然と必然が混在した状況があった
このマシンの設計、製作にこれまでかかわってきた
幾多の人々の思いを抱いて、S101は動き始めたのだ

文／大串　信
Text/Makoto Ogushi
Photos/Yukio Yoshimi, Masahide Kamio, Racing on

すべての発端

童夢社長の林みのるが、レーシングスポーツカー開発について公言したのは99年7月のことだ。林は、同年6月2日付けで「96年から童夢が進めてきたF1参戦計画は本来の目的を遂げることなく断念せざるを得なくなった」と報告する一方、「今後はモータースポーツの本場に溶け込んで、童夢を世界的に著名なレーシングカーコンストラクターにしてしまおうという作戦を展開する」と宣言する文書を発表していた。

だが童夢内部では98年ごろからF1参戦計画を断念した後は市販レーシングカーコンストラクターに転じ、その商品のひとつとしてスポーツカーを開発しようかという話が持ち上がっていたという。ちょうど童夢はホンダから受注したフォーミュラドリーム用のシャシー開発および生産を終え、レーシングカー生産におけるコストダウンと生産技術に関するノウハウにめどをつけたところだったのだ。

選択肢としてはF3も検討されたが、「F3は単価が低い上に全世界に車体があって、そこに新たに参入するのは難しいかなと判断した」と童夢のレーシングカー開発を技術面で統括する奥明栄は言う。こうしてF1参戦計画を断念した童夢の次なる目標としてスポーツカー開発を検討することが決まり、スポーツカーレースを取り巻く状況のリサーチが始まった。林の文書が発表された直後、奥は童夢取締役でマネジメント面を担当する佐々木正とともに99年、ル・マン24時間レースが開催されているサルテ・ブガッティ・サーキットのパドックに現れ、各所で目撃されている。すでにこの時点で、スポーツカー開発計画はほぼ本決まりの段階になっており、童夢のスポーツカー計画はウワサとして語られ始めていた。

童夢・チーム郷の共闘

99年度のル・マンには、郷和道率いるチーム郷が、前年BMWワークスがル・マン用に開発したオープンスポーツカー、BMW V12 LM98を購入して参加していた。童夢とチーム郷の接点がここにあった。

ル・マンが終わった後、郷はBMW V12 LM98を日本へ持ち帰った。「我々は翌年のル・マンもLM98で戦うつもりだった。でも99年のレースを振り返ると、エンジンはもちろんシャシーのコンストラクターともっと密接な関係を持っておいた方がいい、という結論に達した。そのとき候補になったのが童夢だった。当時童夢もヨーロッパ進出に向けて動き出したところで、我々とたまたま同じ方向を向いていた」と郷は言う。

こうしてチーム郷は童夢にBMW V12 LM98のメンテナンスおよび改良を持ちかけた。これは童夢にとっては願ってもない話だった。LM98はBMWと名乗りはしていたが、その車体はF1コンストラクターであるウイリアムズが手がけたもの。年式遅れとはいえ、その車体を子細に分析してテストができれば、彼らのスポーツカー開発のために有益なデータが得られるからだ。

童夢とチーム郷の共同プロジェクトは99年8月末、合意に達した。プロジェクトの基本は3段階、すなわち第1段階で現状のLM98を徹底的に解析し、第2段階で手ごろなレースに参加して実戦におけるデータ取りをする。そして最終的な第3段階では、実戦を通して得たデータを元に童夢の手でカウルを含め、改良を加えたマシンで2000年度のル・マンに参加するという手順から成っていた。



選択肢としてはF3も検討されたが F1を断念した童夢の次なる目標として スポーツカー開発の検討が決まり 周辺状況のリサーチが始まっていった

LM98は京都にある童夢の工場へ運び込まれ、第1段階の分析作業が始まった。この分析は9月に終わった。第2段階の実戦テストにはちょうど都合の良いレースが目前にあった。11月5日から7日にかけて富士スピードウェイで、99年のル・マンに参加したトヨタとニッサンのワークスカーを招いて富士10km レースが開催されることになっていたのである。

半年前のル・マンのときとは異なり、LM98のメンテナンスはデイビッド・プライス・レーシングに代わり童夢の実戦部隊が担当した。LM98には、新たにP:iのデータロギングシステムが搭載された。オリジナルのLM98にはウイリアムズ製のデータロガーが組み込まれていたが、このシステムはウイリアムズのエンジニアがいなければ動かすことができないという厄介な代物だったのだ。これではレースをするだけならともかく、さらに進化したマシンを開発するためのデータ収集を行うには都合が悪い。

このレース出場直前に、童夢はLM98の精巧な25%風洞実験モデルを製作している。風洞実験モデルの製作には少なからず費用と手間がかかり、すでに完成してしまったマシンのモデルをわざわざ後追いで製作するのは異例なことだ。しかしこれもまた、風洞実験で得られたデータと実車データをすり合わせ、より綿密なデータ収集を効率的に進めるための決断であった。

富士1000kmに加藤寛規と脇阪寿一というコンビで出走したLM98は、いくつかトラブルに悩まされ、結局ニッサンR391、トヨタTS020に次ぐ総合3位でフィニッシュした。しかし5時間30分、周回数にして220周にも及ぶ長距離レースを通し、実戦データは十分に蓄積された。童夢の仕事はここからだった。

BMW童夢改の開発

童夢はLM98の風洞実験モデルを元に、空力性能を15%向上させることを目標に置き、実験を繰り返した。15%向上させることができた時点で、新しいボディカウルを含むLM98改良に着手し、「BMW V12 LM98童夢改」で2000年度のル・マンに出場する予定だったのだ。風洞実験は2000年の1月まで続いた。1月の第3週、バーミンガムショーの現場で奥は「風洞実験で納得できる性能が出たので、郷さんに報告しなくちゃ」と言っている。この時点で、LM98童夢改へ向け童夢とチーム郷の共同プロジェクトは第3段階へ突入したのである。

全く新しいボディと改良版のフロントサスペンションを組み込んだLM98童夢改は2000年4月上旬に完成し、4月19日富士スピードウェイで試走が行われた。決してテストに適したコンディションではなかったにもかかわらず、加藤操るLM98童夢改は、試走開始直後に5カ月前オリジナルのLM98が同じ富士スピードウェイで記録した最高速を上まわる速さを示した。改良は大成功だったのだ。

だが、2000年のル・マンにLM98童夢改で参加するという第3段階は実現しなかった。この年のル・マンに向けてはテレビ朝日がチーム郷に接近、別途パノスLMP1・フォードを入手して走らせることになったからだ。結局LM98童夢改は日の目を見ることはなかった。しかし奥は「それはどうでもいいことだった」と言う。LM98の分析と改良を通してすでに十分な手応えを得た童夢は、オリジナルのスポーツカー開発に向けて本格的に動き始めていたのである。

エンジンと車両規則に悩む

童夢オリジナルマシンの開発にあたっては、解決しなければいけない問題がいくつかあった。まず、どのマーケットに向けて商品を開発すべきかが悩みの種だった。童夢もチーム郷も、当面の目標はル・マン24時間レース出場に置いていたが、ル・マンだけのための商

品は成立しない。当初童夢は、レイナードやローラといったコンストラクターが商品を送り込んだALMS（アメリカン・ル・マン・シリーズ）の市場を検討したが、急成長したかに見えたシリーズは2000年に入って失速、将来を危ぶまれる状況になっていた。一方、FIAは2001年度からスポーツカーによる世界選手権を新たに始めるとアナウンスしており、これもまた魅力的なマーケットではあったが、こちらは車両規則の細部が固まっていなかった。

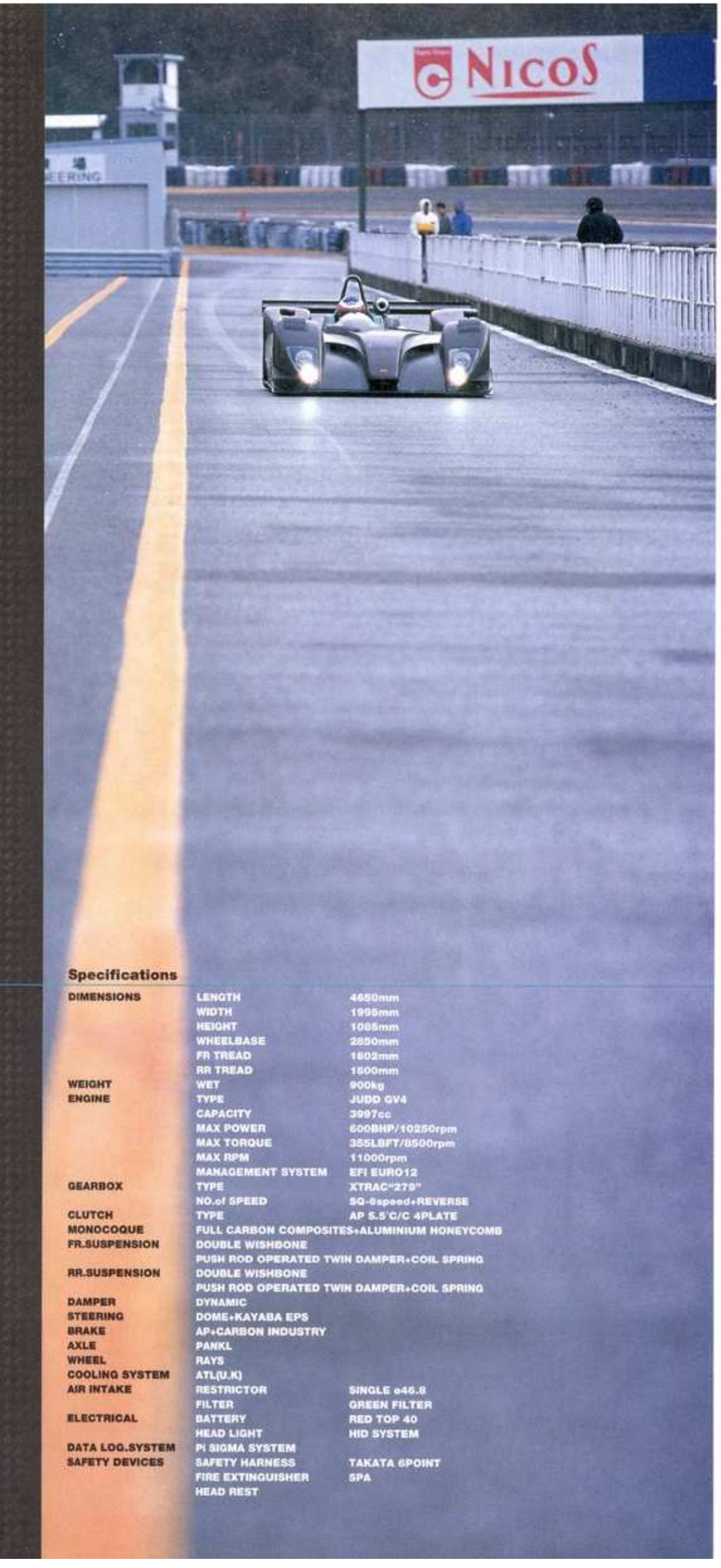
また、適当なエンジンが見つからないという悩みもあった。「特にル・マンを念頭に置いたときに、プライベートチームが使えるエンジンがない。10機種くらいのエンジンを調査したけれども、性能と信頼性と価格のバランスが取れているものはなかなか見つからなかった」と奥は言う。童夢と共に郷もエンジンを探し回った。その過程で一部国内メーカーに接触しワークスエンジン供給を打診した形跡があるが、メンテナンス費用をはじめとするその他の条件が折り合わず、断念している。そして結局、童夢はV型10気筒ジャッドGV4エンジンを選ぶ。その理由について奥は「確かにジャッドGV4は耐久では実績がないけれども、ターボエンジンよりは良かったから」と説明する。

リサーチの結果、童夢はFIAの世界選手権のSR1クラス向けのスポーツカーを開発し、それに参加するチームにシャシーを販売、その延長でル・マン24時間レースのLMP900クラスにも参加するという道を選んだ。しかし車両規則は2000年の半ばに入っても固まらず、マシンの開発は進めようにも進められない状況が続いた。

ユーザーを探せ

シャシー開発と並行して、ユーザー探しが始まった。S101と名付けられたマシンは童夢としては初めての商品である。今まで童夢は、優良企業相手の請負仕事しかしてこなかった。しかし今回は、不特定多数のユーザーを相手に1台1台を売らなければならないのだ。FIAスポーツカー選手権はSR1クラスの車両価格をエンジンレスの状態で53万5000ドル以下と定めており、開発費は童夢が負担するものの製造費は車体を5台売らなければ元は取れない計算であった。

まず2台は共同プロジェクトの延長でチーム郷が購入した。しかしこれだけでは足りない。佐々木はS101のユーザーを探し、コンラッド・モータースポーツに接触した。するとちょうどコンラッドの事務所にトム・コロネルがいて、2001年度の活動についてコンラッドと交渉しているところだった。コロネルは2000年、ヤン・ラマースと共にコンラッドのローラB2K／10・フォードをパッケージで借り上げ、ル・マンに出場したもののわずか38周、3時間経過前にリタイア



Specifications

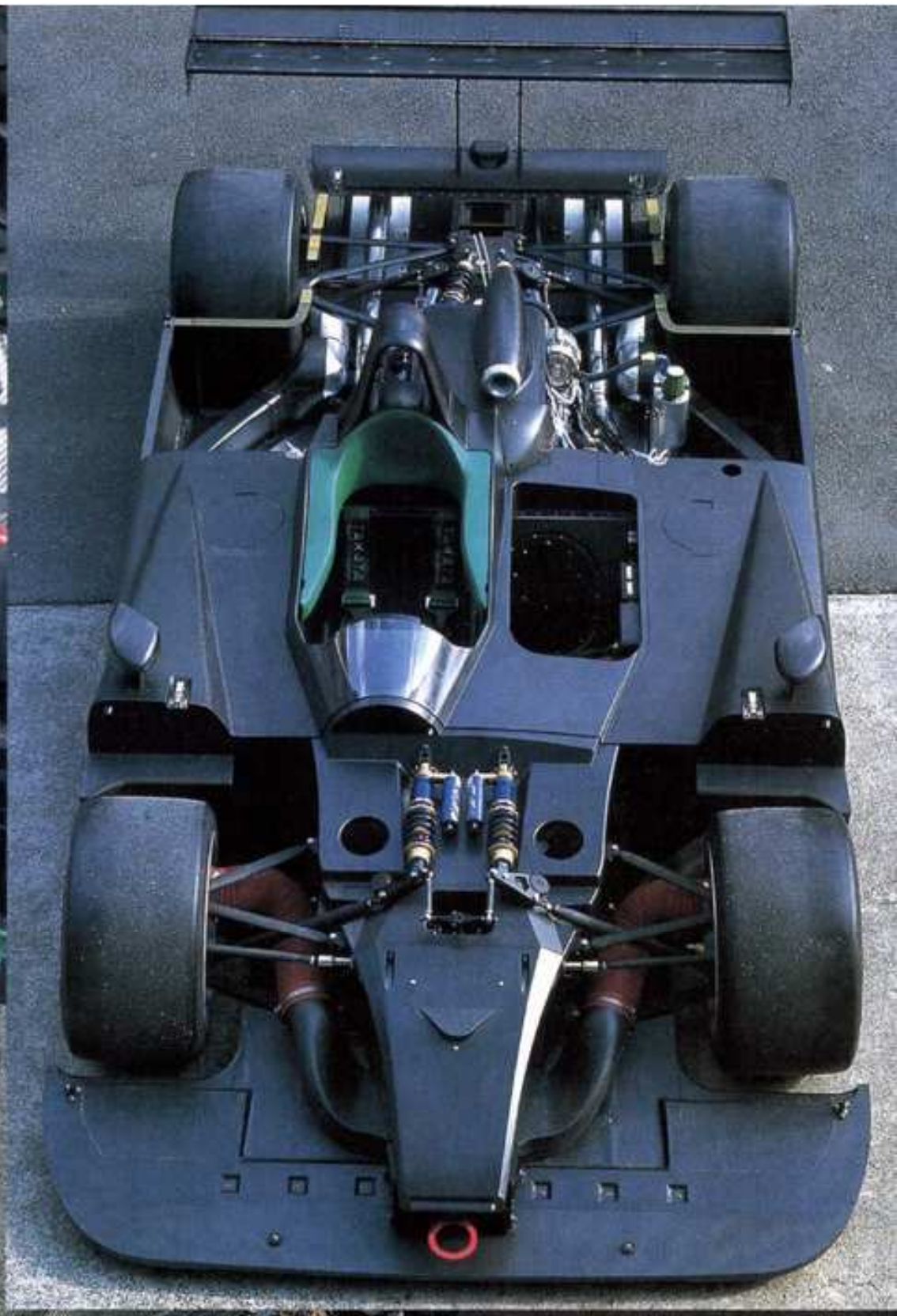
DIMENSIONS	LENGTH	4650mm
	WIDTH	1995mm
	HEIGHT	1085mm
	WHEELBASE	2850mm
	FR TREAD	1602mm
	RR TREAD	1600mm
WEIGHT	WET	900kg
ENGINE	TYPE	JUDD GV4
	CAPACITY	3997cc
	MAX POWER	600BHP/10250rpm
	MAX TORQUE	355LBFT/8500rpm
	MAX RPM	11000rpm
	MANAGEMENT SYSTEM	EFI EURO12
GEARBOX	TYPE	XTRAC"279"
	NO.of SPEED	SQ-6speed+REVERSE
CLUTCH	TYPE	AP 5.5'C/C 4PLATE
MONOCOQUE	FULL CARBON COMPOSITES+ALUMINIUM HONEYCOMB	
FR.SUSPENSION	DOUBLE WISHBONE PUSH ROD OPERATED TWIN DAMPER+COIL SPRING	
RR.SUSPENSION	DOUBLE WISHBONE PUSH ROD OPERATED TWIN DAMPER+COIL SPRING	
DAMPER	DYNAMIC	
STEERING	DOME+KAYABA EPS	
BRAKE	AP+CARBON INDUSTRY	
AXLE	PANKL	
WHEEL	RAYS	
COOLING SYSTEM	ATL(U.K)	
AIR INTAKE	RESTRICTOR	SINGLE ø46.8
	FILTER	GREEN FILTER
ELECTRICAL	BATTERY	RED TOP 40
	HEAD LIGHT	HID SYSTEM
DATA LOG.SYSTEM	PI SIGMA SYSTEM	
SAFETY DEVICES	SAFETY HARNESS	TAKATA 6POINT
	FIRE EXTINGUISHER	SPA
	HEAD REST	















53万5000ドルという価格で販売される童夢の“商品”のすべて

FIAが定めた53万5000ドルという価格の設定が、ある意味性能的な面での足かせとなっているレギュレーションを踏まえた上で設計・開発されているS101だが、その構造を見ると近年のスポーツカープロトのトレンドが盛り込まれた造りとなっている。基本的な構造はフォーミュラと同じく、カーボンモノコックにエンジン、ミッションなどが強度を受け持つ形で連結し、そこにサスペンションなどの構造物が備わっている。

サスペンションは前後ともにプッシュロッド式のダブルウィッシュボーンで、ツインダンパー&スプリング。ダンパーはダイナミック、スプリングはハイパコだ。ギヤボックスはXトラックの6速シーケンシャルとなっている。エンジンはジャッドGV4で、シェイクダウン時のリストリクターはACOレギュレーションに則った46.8mm径となっていたが、FIAスポーツカー選手権では性能調整のために変更される可能性もある。

空力的には前後ともにスプリッターやディフューザーを装備、グラウンドエフェクトを活用しているが、ロールフープのレギュレーション問題がどの程度の影響を与えるのかは不明だ。また、フロントノーズ下からブレーキ冷却用エアを取り込んでいるほか、フロント左右のインテークから両サイドポンツーンに配されたラジエターへ導風している。また、Piはモジュラー方式でユーザーによってシステム変更が可能な最高モデル「SIGMA」を採用している。

を喫していた。

日本で長年レースをし、童夢の実力を知っていたコロネルはその場で「童夢がスポーツカーを造るなら、童夢のマシンがいいに決まっている」と断言した。実は彼のパートナーであったラマースは、今年FIAスポーツカー選手権に向けて新チームを立ち上げることになっていた。佐々木はこの時点ではそのことを知らなかったが、コロネルから話を聞いたラマースは新チームのためにS101の購入を決めた。ラマースもまた、かつて童夢のF3000マシンに乗って全日本F3000選手権を戦い、やはり童夢の実力を知っていたのである。

2台を購入した郷も、レース参加へ向けて体制作りを始めた。郷は96年、全日本GT選手権でマクラーレンF1 GTRを走らせたときにドライバーとして起用した関係でジョン・ニールセンと親しかったため、ニールセンにFIAのスポーツカー選手権についての情報提供を打診した。

「そうしたらニールセンは、2001年はFIAスポーツカー選手権をやるつもりだが適当なシャシーが見つからない、と言う。うちはうちで、全く新しいシャシーをうちだけで走らせてル・マンを戦うのは無理だと思っていた。それなら一緒にやれば話が早いやということになった。ニールセンとジョイントすればFIAスポーツカー選手権とル・マンを戦える。経験のあるイギリスチームと組めば効率よく経験が積める」

利害が一致した郷はニールセンと50：50、いくらかは郷の持ち出しが多いという比率でジョイントチームを組織することになった。計画では、郷は2台購入したうちの1台をニールセンと共にFIAスポーツカー選手権に送り込み、ル・マン24時間レースにも出場する。そしてもう1台は国内に置き、将来的な可能性を探るテストをするという。

ロールフープの問題

2000年の半ばにはほぼクライアントが絞られエンジン候補も絞られた。FIAスポーツカー選手権の開幕戦は、2001年4月8日、バルセロナで開催される。奥は7月には実際の開発作業に入らなければここにS101を送り込むのは難しいと考えていたが、FIAのスポーツカー選手権の車両規則はS2000の流れを汲むものだったが、ロールフープの形状が多数残されていた。特に問題になったのはロールフープの形状である。

ALMSおよびル・マンのACOは、ひとり分のシングルロールフープを許していた。しかしFIAはその点を曖昧にしていたのである。FIAとしては、ヨーロッパ各地に存在する既存の車両をシリーズに呼び入れたい。しかしその多くは、ふたり分の幅を持つロールフープを装備していた。主にこれら旧式マシンを持つエントラントから「究方的に有利なシングルロールフープは禁ずるべきだ」と佐々木は推測する。状況次第では、FIAに圧力がかかっていたのではないか、と。だがコストを考えるとできれば1機種に絞り込みたい。童夢は、レギュレーションの問題がはっきりするまで開発作業着手を先延ばしにしていった。



組み立ては最後の1週間が勝負だった 部品がすべてそろい、徹夜作業で 1号車が組み上がったのは3月4日 シェイクダウンのわずか4日前だった

もちろん、開発作業がすべて停止していたわけではなく、風洞実験を中心にできることから順に進められてはいた。ふたりから3人の担当者が実験を繰り返して、7月にはS101の基本デザインが完成している。ようやく車両規則の大筋が見えた10月、奥は10人程度の人員を設計に配置し、一気にS101の設計作業を開始した。10月11日には林がプレスリリースを発行し、童夢S101と名付けたレーシングカーを新規開発中であることを初めて公に明かした。童夢のスポーツカー開発計画はいよいよ最終段階に入ったのである。

5カ月の突貫工事

「これまでいろいろな機種を手がけてきたから、ある程度のことは予見できた。でもすべてのレギュレーションだったから予想もしない問題がいくつか起きた。レギュレーションをどう解釈するべきか、不可解な部分がたくさんあった。それをひとつひとつ調査しながらの作業だった」と奥は設計作業を振り返る。

開幕戦のスケジュールを考えると2月末にはマシンを完成させなければならない。「そのためには1月初めには部品をそろえないといけない。そこから考えて、では何から造るべきか、何を先に発注しなければいけないかを考えた」

モノコックやギヤボックスの設計製作がまず行われ、海外メーカーから調達するブレーキやキャリパーやクラッチなどが発注される一方で、細部の設計作業が進められた。10月から2月の5カ月間に、設計と製作、発注などが猛烈な勢いで並行して進められたのである。10月にはFIAが「シングルロールフープは可」と認め、11月末には米原に落成した50%風洞実験施設・風流舎の視察に来日したACOおよびFIAの技術担当者にS101のデザインを見せ、車両規則上問題はないとの言質も取った。あとは作業を突貫工事で進めるだけだった。

1月末にはエンジンが工場に届き、2月5日には外部工場で製作していたモノコックが出来上がり京都の工場へ運び込まれた。ところがそこで再び作業は停滞する。それらに組み付けるべき部品がまだ手元になかったからだ。特に海外で調達した部品の納入が遅れに遅れた。なんと2月23日の段階では、「海外からのパーツはほとんど何も届いていないという状況」だったのである。

だが、百戦錬磨の奥はそれほど慌ててはいなかった。「大体、そんなもんだろうと予測していた。最後の1週間が勝負かなと」

実際、S101の組み立ては最後の1週間が勝負だった。海外メーカーに対し、厳しい催促をする一方、空輸の手続きの行き違いから予定の飛行機に乗らなかった荷物を探し、緊急通関のために空港へ担当者を派遣して部品がかき集められた。部品がすべてそろい、徹夜作業で1号車が組み上がったのは3月4日。TIサーキット英田で予定していたシェイクダウンテストの実にわずか4日前のことだった。完成したばかりのS101の1号車は、翌日にはトランスポーターに積み込まれ、岡山へ向けて慌ただしく出発していったのである。

S101 TIシェイクダウンドキュメント

30ラップの処女航海

もう3月に入ったというのにその日の岡山は寒く底冷えがして、薄日が差したかと思えばどんよりと曇ったり、どこか不安定な空模様だった。3月8日、TIサーキット英田。ついに童夢S101がシェイクダウンテスト初日を迎えようとしていた。

午前10時、午前中の2時間のセッションが始まった。しかし、まだスタッフたちがS101に取り付いて離れない。午前10時を回ったころ、走り出そうとするS101を阻むかのようにちらちらとあたりに雪が舞いだした。降り出した雪は瞬く間にぼたん雪へと姿を変え、その勢いを増していく。午前10時20分、開け放たれていたピットロード側のシャッターが下ろされた。

最終的な配線のチェックなどを終え、ジャッドGV4に火が入ったのは午前10時47分32秒のことだ。静かなバドックにV10エンジンのブリッピングのサウンドが響き渡る。少しずつ回転を上げていくころにはいつしか雪も小やみになり、再びシャッターが開けられた。約5分間の暖気を終えエンジンが止まると、再び静寂が訪れる。

ほどなくフロントカウルのみが装着され、次いでスタッフがコクピットに乗り込むと再びエンジンがかかった。今度は駆動系のチェックだ。スタッフが慎重にギヤをシフト、クラッチをミートさせると、またタイヤの装着されていないS101のリヤブレーキディスクが回転し始める。リヤカウルはまだ装着されていないため、上から別のスタッフがミッションまわりやドライブシャフトなどの動きを見つめている。そして再びエンジン停止。

午前11時04分、加藤寛規がヘルメットをかぶった。その直前あたりから、完全に雪はやんでしまっていた。慌しくリヤカウル、タイヤが装着されていく。雪で路面がウエットとなったため、ミシュランが用意したドライ1セット、レイン2セットの中からレインタイヤが選ばれた。加藤もコクピットに乗り込む。

午前11時11分、ジャッ

底冷えのするTIサーキットに
ジャッドの咆哮がこだました
迎えたシェイクダウン初日
記念すべき第一歩を記した
スポーツカーシャシー・S101
生まれたばかりの競走馬が
立ち上がる瞬間を見るように
その一挙手一投足を追った

Text/Racing on
Photos/Masahide Kamio

10：00	気温6℃、路面温度8℃。午前セッション開始
10：20	降雪強まる
10：47	エンジンに火が入る
10：50	回転を上げつつ暖気
10：52	エンジンいったん停止
10：56	フロントカウル装着
10：57	エンジンを再始動
	ギヤを入れ、駆動系チェック
10：58	エンジン停止、降雪止む
11：06	リヤカウル装着
11：07	ガレージにタイヤが運び込まれる
11：08	タイヤ装着（レイン）
11：09	加藤寛規コクピットに乗り込む
11：11	ジャッキダウン
11：12	給油
11：14	エンジン始動
11：17	ピットアウト、コースへ
11：20	1周でピットイン、ガレージへ
11：21	カウルを外し、マシン各部チェック
11：26	フロントカウル装着
11：27	タイヤ再装着
11：30	リヤカウル装着
11：32	エンジン始動
11：33	ピットアウト
11：36	初めてストレート通過
11：39	ウォータープレッシャーアラームが点灯しピットイン
11：40	再び各部チェック
11：47	エンジン始動
11：49	ピットアウト、コースはやや乾きだす
11：51	ストレートを通過
計測1周目	1分55秒54
計測2周目	1分54秒56
計測3周目	1分55秒11
計測4周目	1分48秒84
計測5周目	1分49秒09
計測6周目	1分49秒18
計測7周目	1分44秒62でチェッカー
12：06	ピットイン、午前のセッション終了
14：00	気温5℃、路面温度8℃。午後のセッション開始
14：21	エンジン始動
14：26	暖気終了
14：27	タイヤ装着（ドライ）、リヤカウル装着
14：32	ピットアウト
計測1周目	1分37秒91、降雪
14：37	ピットイン、フロント右インテークをガムテープで半分ほどふさぐ
14：44	エンジン始動
14：45	ピットアウト
計測1周目	1分33秒14
計測2周目	1分28秒67
計測3周目	1分37秒41
14：53	ピットイン
14：55	タイヤを温めることに
15：21	エンジン始動
15：23	ピットアウト
計測1周目	1分26秒59
計測2周目	1分24秒63
計測3周目	1分23秒47
計測4周目	1分22秒59
計測5周目	1分22秒14
15：34	ピットイン、前後ともダウンフォース増やす
15：53	エンジン始動
15：55	ピットアウト
計測1周目	1分25秒90
16：00	ピットイン、走行終了

キダウン。その3分後に三度ジャッドGV-が始動すると、再びその3分後の午前11時17分00秒、S-101は自力でガレージからピットロードへ、そしてコースへと向かって動き出していった。

ピットロード出口からコースイン、コクピットの加藤が路面の状況、マシンの各部の動きに全神経を集中させながらS-101を徐々に加速させていく。3速にまでシフトアップしたと同時にブレーキランプが点灯、1コーナーへと進入していった。S-101が見えなくなると同時に、スタッフが少し緊張の解けた表情をみせる。しかし、皆一様にかすかに聞こえてくるS-101のエキゾーストノートに耳を傾けたままだ。

聞こえてくるエキゾーストノートを頼りに想像したイメージの中で、S-101がようやくT-Tの最終コーナーに差しかかったかと思しきころ、ピットロードにマシンが進入してきたことを告げるサイレンが鳴り響いた。やがてピットロード入り口にS-101が姿を現す。ゆっくりとしたペースのまま加藤がS-101をガレージ前に止めた。時計は午前11時20分15秒を差していた。S-101にとって初めてのサーキット走行は、3分15秒間のインストレーションラップだった。











1分22秒14という記録

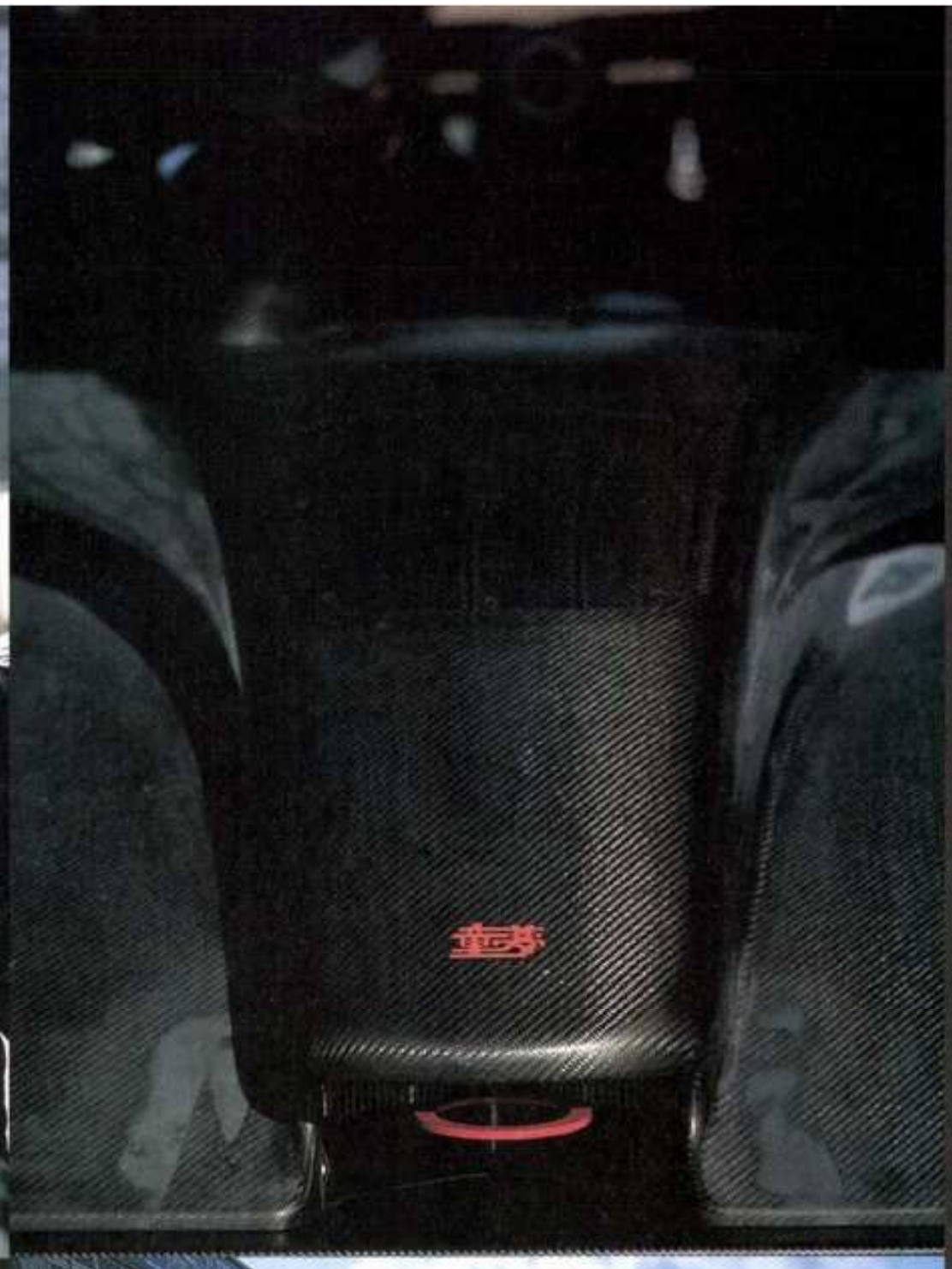
最初の1ラップで各部の作動チェックを終えたS-101は、午前11時33分に再びコースに向かうと、今度は初めてホームストレートを通過していった。最終コーナーを立ち上がって、完全にノーズが正面を向いてからアクセルを開けていくという慎重な加速ではあったが、それでもスタッフの見守るコンクリートウォール前を瞬く間に通過するとT-コーナー進入で3つシフトダウン、再び視界から消えていく。いよいよ本格的に計測ラップか、と思われたが聖周S-101はピットインする。低い気温のため、水温が低すぎてウォーターブレッシャーのアラームが点灯したためだったが、これは安全マージンをみてアラームの設定を低くしてあったことが原因で、いわゆるトラブルとは違うものであった。

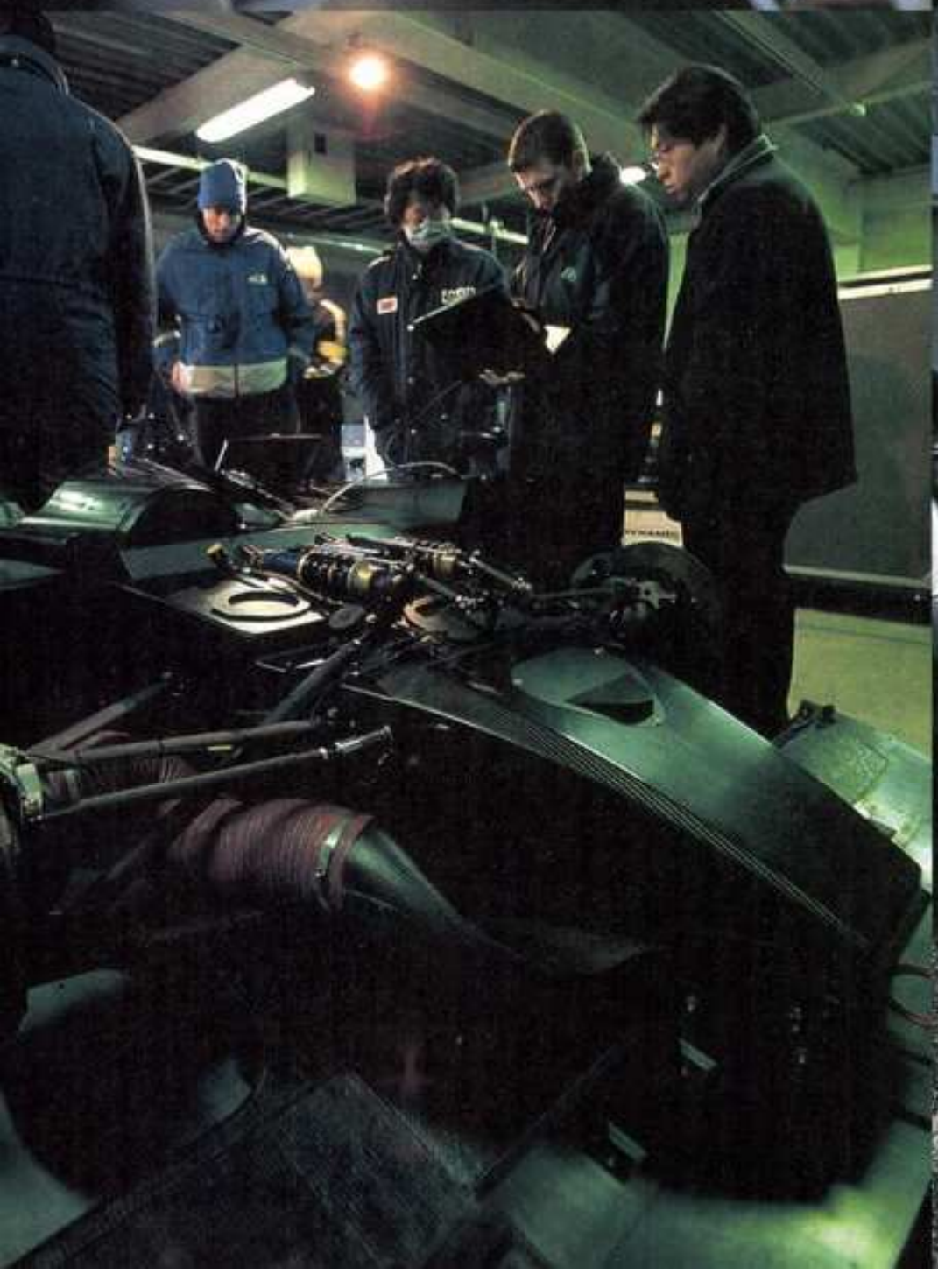
それを裏づけるように、各部のチェックを終えた午前11時49分には再びS-101がコースインしていく。午前中のセッションは残り15分、コース上はライン部分がやや乾きつつあった。一度ストレートを通過したS-101が、ピットロード入り口を通過して再び最終コーナーに姿を現した。間違いない。今度こそ計測ラップだ。黒い塊が目前を通過した瞬間、手元のストップウォッチを押す。タイムは1分55秒54だった。

この初めての計測ラップを終え、午前中に1分14秒台にまでタイムを縮めたS-101は、コンディションの好転した午後2時からのセッションでようやくドライタイヤを履くと、いきなり1分37秒台から走行を開始した。ペースが上がったことによってオイルの偏りが発生し、オイルプレッシャーのアラームが点灯することもあったが、S-101は順調に周回を消化、最終的には1分22秒14までタイムを詰め、走行を終えた。

アウトラップ、インラップを合わせるとこの日の走行は計30ラップ。トラブルフリーと呼んでも差し支えない処女航海であった。聖日の走行ではほとんどの時間帯を降雪に見舞われたため、1分22秒14がS-101のT-でのベストタイムとして残されたわけだ。

















シェイクダウンを終え、世界の桧舞台へ

3月8日、TIにて

3月8日、雪のちらつくTIで
無事にシェイクダウンを終え
いよいよヨーロッパでの
実戦の舞台に向かったS101
童夢初の市販スポーツカーは
いったいどんな戦いを見せるか
しかし、その行く手にはまだ
いくつかの問題点も残っている

Text/Makoto Ogushi
Photos/Masahide Kamio

岡山にあるTIサーキット英田に運び込まれた時点で、童夢S101ジャッドはひとつの大きな問題点を抱え込んでいた。昨年10月の段階で「シングルロールフープは車両規則に合致する」と認めていたはずのFIAが突然前言を翻し、「FIAスポーツカー選手権に参加する車両は、パッセンジャーシートを含むコクピット開口部全幅にわたるロールフープを装備しなければならない」と言い出したのだ。この通告を童夢が受け取ったのは、すでにモノコックが完成し部品の組み付けを待つだけになった2月半ばのこと。容易に手直しができる場所ではない。

慌てて佐々木正はFIAに接触するが、FIAは「他のコンストラクターの同意は得ている」の一点張り。「どうしても改修が間に合わないならば、ダミーのロールフープ取り付けを許す」とする妥協案は出してきたものの、練り上げられた空力デザインに安易な妥協の入り込む隙間はない。それどころかFIAはコクピット周囲のデザインにも難色を示し、左右対称デザインを義務付けかねない状況だという。3月に入って童夢は正式な抗議書をFIAに提出し、その回答を待ちながらとりあえずS101を組み上げ、シェイクダウンテストに入ったのであった。

雪のちらつく中、予定より45分遅れでジャッドGV4に火が入り、その30分後、S101は加藤寛規の操縦でしずしずとコースへ乗り入れた。TIのピットには童夢の林みのる社長、奥明栄、佐々木正以下童夢のスタッフに加え、完成した1号車を受け取りFIAスポーツカー選手権の開幕戦に参戦する郷和道とエンジニアリングを担当する宮坂宏、さらにエンジンデベロップメント、Xトラック、Pi、ミシュランなど主要コンポーネントを供給したメーカーから派遣されてきた技術者が立ち会い、S101の様子を目で追う。

走り出したS101にはいくつか初期的なトラブルが発生したものの、徐々にそのペースは上がる。路面は決して走行に適したコンディションではなく、加藤は「十分にタイヤが働くまで温まらない」と訴える。しかしラップタイムは走行のたびに向上し、午後にはついに1分22秒1を記録してしまった。この1分24秒台のタイムをはるかに上まわり、タイムは前週にLM98童夢改で荒聖治が記録した1分22秒台のタイムをはるかに上まわり、驚異的ですらある。

S101を降りた加藤は「今日は70%くらいの走り。完成したばかりで、たとえばブレーキに何かあったら危ないので通常よりはるかに手前で減速した。ほとんど手探り状態でした」とこれもまた驚くべきことを言う。「非常に乗りやすいクルマです。ダウンフォースが十分にあって変な挙動が出ない。そんなに頑張って走ったわけでもないのにこんなタイムが出て、僕自身がびっくりしている。この分なら明日は20秒を切れると思う」

S101に残された問題点

あえて問題点は、と問うと「ステアリングにはまだパワステがついていないし、今日はル・マン用のロングギヤを組んでいたので乗りにくかった。アクセルもやたら重かったけれど、これはジャッドの特性なんだそうですね。LM98の良いところは操作系がすべて軽い。なるほどル・マン用によくできたクルマだったんだなと思った」と答えた。

LM98からエンジニアリングを担当してきた宮坂はS101をこう評価する。「今日はとにかく壊したくなかったのでブレーキバランスが狭いので、今日のギヤではいくらか乗りにくい部分があったかもしれない。ベースが上がってからはオイルが偏ってプレッシャーのアラームがつくというトラブルが出たが、これは予想していたものですぐに対策できる。問題は、FIAスポーツカー選手権ではグッドイヤータイヤを使うこと。まったく未知数のままクルマを送り出さなければいけない。シーズンを考えるとやはり予定が遅れすぎた」

シェイクダウンは2日間の予定だったが2日目はさらにコースコンディションが悪化、結局足慣らし程度の走行に終始した。童夢によるS101の国内テストはこれで終わり、3月末イギリスのローカルサーキット、ベンブリーで郷+ニールセンのチームに引き渡されて、実戦直前のテスト走行に入る。シリーズ開幕戦は4月8日。ほとんどぶっつけ本番での実戦デビューとなる。

問題のロールフープに関しては、現時点では芳しい回答をFIAから得られないまま、最新の車両規則は3月1日付けで、「ロールフープは基部が900㎜の幅を持たねばならない」とされている。S101は果たしてどんな姿でバルセロナに現れるのか、そもそもそこへの出走が許されるのか否か。生まれたばかりのS101は早くも「ヨーロッパの強敵」と向かい合っている。

彼が見据える道

「そこに山があるから」。1942年、ヒマラヤ第2の高峰K2(8611m)に初登頂した、スイスの人類学上の父ともいえる行方を絶った人物。山家シェーン・マコーリーが有名なこの言葉は、ヒマラヤ登山家レインホルト・メスナーに語りかけた言葉だった。やりたい

Text/Yoshikazu Nakajima
Photos/Ken-ichi Yoshida

右京



からやっている。こうした問いに対する答えは、実はそのひと言以外にあり得ない。そうと頭では理解しつつ、我々はあえて片山右京に同種の問いを投げかけてみたい。F1引退からは早くも3年半が過ぎた。そして彼はついに自らのチームでの活動を始めることになった。全日本GT選手権でスープラを走らせるとともに、ヒマラヤの8000m級の巨峰も狙う。その一方では来年のパリ〜ダカール・ラリーへの出場を具体的に検討し、遊びとモータースポーツの接点となるイベントの企画なども手掛けていくという。そして、それらすべてをひっくるめて「Team UKYO」の活動なのだ、と……。では改めて問うてみよう、〝なぜ、片山右京は突っ走り続けるのか?〟

自チーム設立

冒険者に特有の話し方がある。普段は寡黙、どちらかというと取っつきにくい感じを持っているが、いったん自分の心に灯がともると、それは一気に燃え上がり、消し去りがたい勢いで広がっていく。

東京・元麻布の瀟洒なマンションに片山右京の事務所はある。だが、そこには自転車や登山用具が置かれていて、レーシングドライバーの事務所とは思いにくい。

白いセーター姿の右京は気さくな感じで話し始めた。ことさら山の話をしようと言ったわけではないのだが、彼の心の中には山登り、ロッククライミングが大きなスペースを占めているようだった。

「小さいころから山へ行ってまして、丹沢山塊でボッカ（荷揚げ）をやっていた時期もあるんです。植村直己さんの本を読んで、ああいうことをやりたいと思ったんです」

レースの話、特に今年新たに結成した自らの「ＴｅａｍＵＫＹＯ」の〝売り込み〟など、のっけからなかった。

余談だが、史上初の世界5大陸最高峰登頂やグリーンランド縦断犬ゾリ単独6000㎞、北極圏1万2000キロ単独犬ぞり走行などで知られる、登山家であり冒険者でもあった植村直己は、明治大学山岳部で私の2年後輩だった。

――植村さんね、彼のことは後で話しましょう。ＴｅａｍＵＫＹＯでは何をやるんですか？

「生業は車ですが、山登りを同時にするにはメーカーのチームに所属していたのでは無理です。自分のチームで走り、時間を作るんです。そこでＴｅａｍＵＫＹＯ結成という話になりました。夢の部分を大切にし、ピュアな部分でチャレンジしていきたいんです。モータースポーツは他のスポーツと比べても特異な部分があります。つらいことを言うと、ドリフト族、峠族の親玉みたいに見られている部分がまだまだある。広告代理店などにスポンサードの話を持っていっても、バブル時代に好き放題やって後始末をきちんとしなかったことのツケが尾を引いています。見返りがなく、投資する対象としてはワーストの部類ということなんです。プロとして成り立ちにくいし、それを目指す人も多くはないでしょう。スポンサー探しは大変です」

言葉は溢れ出るように続き、目が輝く。今年からのＴｅａｍＵＫＹＯによる全日本ＧＴ選手権参戦と来年のエベレスト挑戦が今の右京をめぐる話題の中心だが、彼の心はさらに広がっている。プロテニス界を引退した伊達公子はその後、子供たちを対象にしたテニス体験イベントのキッズ・テニスを始めた。そしてF1ドライバーとはいえ、夏の登山シーズン中の登山組合に監視を頼むなどということはできない。最短時間登頂の記録は右京の秘かな喜びとなって仕舞い込まれてきた。

「もちろん、ＴｅａｍＵＫＹＯとしてＧＴ選手権への参戦もありますし、自転車での日本縦断もやりたい。それにヒマラヤ登山、パリダカ参戦、ル・マン24時間……」

――ずいぶんと盛りだくさんですね。大丈夫ですか？

「去年の10月にチームを作ろうということになってからは、夜の12時前に家へ帰ることはほとんどないですね。でも、遊びも満点で、エネルギーも十分あるという人は、たくさんいます。先週（3月上旬）も夜の10時半に富士山の宝永山にテントを張って泊まりました。翌日の昼過ぎには九合目のあたりが大嵐になって、一面が白い霧に覆われてホワイトアウトしてしまって、視界がきかなくなって大変でしたけど。98年にアコンカグア（アルゼンチンはアンデス山脈にある南米最高峰、標高6965m）の前には、気圧が低く酸素も薄い高度に慣れるために、多いときで1週間に4回、富士山に行っていました。打ち合わせをして、その後スポンサーさんとの付き合いで食事をしたりして、それから東京を夜に出て。夜中近くに須走口から頂上へ駆け上がって、そこでカップラーメンかなんかを食べて、それで一気に降りてきて、昼過ぎには東京の事務所に出社するというパターンですね。ひとりで登るんで、いろいろと装備のテストも自分でしているんです」

そうした暮らしぶりは今でも変わらない。今でも週に一度は夜中に富士山を駆け上がり、さらに神奈川県相模原市の自宅から元麻布の事務所まで片道50㎞はある道を自転車で通うことも頻繁にあるという。

「さすがにくたくたになって、道端で寝ちゃったこともありますけどね。あと、普通の革靴を履いて事務所から歩いて帰ったこともありましたけど、あれはやめといた方がいいですね。足が靴の中で擦れてヒドかった」

山登りの話をすればするほど、その言葉の端々に「アルピニスト・片山右京」という側面が見え隠れする。

ところで、登山といっても右京が嗜好しているのはロッククライミングである。自らを「壁屋」と称する彼がやっているのは、垂直か縦断もやりたい。それにヒマラヤ登山、パリダカ参戦、ル・マン24時間……」

――ずいぶんと盛りだくさんですね。大丈夫ですか？

「去年の10月にチームを作ろうということになってからは、夜の12時前に家へ帰ることはほとんどないですね。でも、遊びも満点で、エネルギーも十分あるという人は、たくさんいます。先週（3月上旬）も夜の10時半に富士山の宝永山にテントを張って泊まりました。翌日の昼過ぎには九合目のあたりが大嵐になって、一面が白い霧に覆われてホワイトアウトしてしまって、視界がきかなくなって大変でしたけど。98年にアコンカグア（アルゼンチン、

は気持ちいいだろ?」だった。

今なら子供の虐待行為と取られかねないが、ひと時代前には珍しいことではなかった。

「今は大人が子供を叱らなすぎます。子供たちはガムシャラであってもいいでしょう。子供同士、一生懸命やっていく場を作り、協力していきたいと思います」

――奥さんは右京さんの冒険など、ずいぶんと心配されるでしょう?

「F1に行ってからはあきらめてるんじゃないかな。だけどヒマラヤなんかに行こうとするとすぐバレるんです。8月に高い山へ登る予定なんですが、うちのガレージに普通の山登りとは違う量の荷物がどんどん増えていくでしょ。『ちょっと、どういうことよ』って、すぐバレました」

――山へは家族を残して行きますね。心残りみたいなものはないですか?

「よく、そんなに家族のことが好きなら行かなきゃいい、と言われます。山に登っているときの僕は、寂しくて、つらくて、怯えていて、恐怖心の固まりみたいになってるんです。でも〝帰る〟と約束した。30分後には死ぬかもしれない。でも約束した。絶対に帰るんだ、という意志があるんです」

右京が大好きな植村直己がアラスカのマッキンレーで消息を絶ち、その捜索も打ち切られた後、妻の公子さんは「『あなた、ちょっとだらしないじゃない。必ず帰ってくると言っていたのに』と言ってやりたい」と語ったという。

古典的な冒険家、極地のパイオニアたち、アムンゼンもスコットもシャックルトンも、家族や親しい友人を国に残して冒険の旅に出ることに、心の中での激しい葛藤があった。

「そこに山があるから」は、エベレスト北方ルートで行方を絶ち、2年前、65年ぶりにその遺体が発見された登山家ジョージ・リー・マロリーが、記者からのしつこい質問に対していらだち混じりで発したものだが、その言葉は彼ら冒険家に共通する心情を残している。

「家族を愛し、その愛する家族を残して極地の旅に向かうのは、やむにやまれぬ冒険者のDNAなのだ」と。

そのためにも、右京は、どこからでも、どこへ行こうと、何をしようと、帰ってこなければならない。

日本屈指の「登攀屋」であった長谷川恒男は、91年、ヒマラヤの未踏では最高峰のウルタルⅡ峰(7388m)に挑み、雪崩に遭って命を落とした。マッターホルン、アイガー、グランドジョラスというヨーロッパアルプスの3大北壁をいずれも冬季に単独で初登攀するという快挙を成し遂げ、アンデスの山々を踏破してきた長谷川だったが、なぜかヒマラヤでは登頂を果たしていなかった。そして選んだのが、未踏峰では最高のウルタルⅡ峰だった。この8000mをはるかに下まわる山が未踏であった理由は、非常に高い確率で雪崩が起こる、いわば〝雪崩の巣〟を突破しなければならなかったからだ。長谷川はそれを承知で挑み、そして消え去った。

――右京さん、あなたのやっていること、やってきたことは、雪崩の巣を承知で突破しようというのに似ていませんか?

「そのとおりですね。自分本位のわがままです。ナルシストで、エゴイストで……。F1ドライバーでも山を登る人はいましたが、彼はシーズンオフの登山でした。僕にとっての山はいつもオンシーズン。山をF1やレースのオフで登ってきたわけじゃあないんです。306km/hでスパのオー・ルージュに飛び込んでいくのも断崖の岩肌にアタックするのも同じなんです」



全開でオー・ルージュに飛び込むのも断崖にアタックするのも同じなんです

――F1のスタートはとてもリスキーに見えますね。登山や冒険と比べてどうでしょう?

「何となく違いますね。F1のスタートの瞬間、ランプがグリーンになるとき、普段は1分間に40回台の脈拍が140くらいにもなります。医者は信じられないくらいのストレスですねと言いますが、事実そうなります。そのとき、ホイールスピンさせながら加速していく。車は雪崩みたいに第1コーナーに向かって殺到します。僕のイメージは、ダムが決壊したときのような感じですね。あの時に死んでしまっても自分では分からないでしょう。だけどレースは人為的にコントロールされていますから。もちろんアクシデントをなくすことはできませんし、いろんな条件が重なれば死にもつながりますけど、基本的に人のコントロールにあります。でも、自然はコントロールできません。岩壁を上っていると、突然〝チッ〟という音がする。あ、岩が落ちたなと分かるんです。それで避けたところをブーンと音を立てて谷底へ落ちていく。でも、音もなく落ちてきた石にかまいたちか何かで切られて血が出ていたりすることもあります。

それに、レースはゴールまでの2時間なりを一瞬たりとも気を抜かずに走りきらなければならない。よく、〝120%の力を出す〟と言いますけど、自分の持っているものは100%しかないんです。そして100%を常に出し続けるなんて不可能です。だから、自分なりの安全マージンも持ちながら、いかに100%に近いところで2時間走り続けるか、です」

――山、岩壁ではそうはいきませんね。

「山に登っているときは、〝動〟が自分で、〝静〟もまた自分です。ドライビングのセンサーとは違い、自然相手の自分です。」

――F1のスタートなんて、もう本能的な勘というか、感覚的に走っているんでしょう? あの速度でコントロールし、相手を見て判断なんて困難でしょう?

「そういうのが感じられなくなったらダメでしょうね。F1は非日常の世界にすぐ入っていきます。アドレナリンが充満し、頭の中が白くなる。キレてくる瞬間を求めているようなところがあります。山も非日常ですが、ボカボカとする日があります。風もないと心も体も溶けて山に同化していきます。F1では瞬間的に燃え上がれるけれど、山では時間がかかります。帰ってきても本来の姿に戻るには3~4日かかります。ヘルメットを被り、スイッチをバチンと入れるより、はるかに頭の中は白くなりますね」

――一瞬の判断というは、鍛えることで生まれるものですか?

「練習で覚えるのではなく、何もないからできるんでしょう。友人の死などがあるといろいろなことを考えさせられますよ。それにお金のこと、家族のこと……。それでも100%アクセルを踏むモチベーションを維持するというのは、汚れたゴミの海できれいにクロールをしてみせるようなものです。そっちの方が大変です」

右京のレース道

右京はレースをスポーツではあるが、日本の伝統的な〝道〟として捉えている。〝レース道〟という言葉も使う。

「山もレースも武道のようなものです。自分はいくつになっても道を極められず、ド手クソなのを知っています。自分のできる限界が100%なら、いかにその達成度を99・8%、99・9%としていけるかどうかです。自分自身を邪魔しているものを削っていかないとレーサーにはなれないし、本物にはなれないでしょう」

それを自分に照らし合わせれば、ドライバーとして最も100%に近付いていったのが94年だったという。決してトップを狙えるマシンではなかったティレル・ヤマハでたびたび上位陣に斬り込んでいったシーズンだ。

「それまでも村松（栄紀）、小河（等）さんと仲間が亡くなっていったんですけど、この年はTIのレース（パシフィックGP）の直後に姉（幸子さん）が亡くなって、その次のサンマリノでは（ローランド）ラッツェンバーガーが死んで、翌日には（アイルトン）セナが死んで……。あまりにも身近な人の死が続いて、それからは死ぬとか生きるとかといったこととは考えが切れていましたね。解脱したみたいでした。あのときだけ、僕は本当のF1ドライバーになっていたんです。コンピュータで計算したタイムよりも速いタイムを出してピットに帰ってきて、ハーベイ（ポスルズウエイト。当時のティレル022のデザイナー）が僕に真剣な顔をして『自分ひとりで戦うな』と言って……。見えないものが見えてきたような感じで。あのころは楽しかったなー」

では、何が右京を〝本物のF1ドライバー〟ではなくさせたのか？

「計算し始めちゃったんですね」

94年シーズンが終わり、右京はベネトンのチームマネージャー、フラビオ・ブリアトーレからある日、契約書を示され、「これにサインしろよ」と迫られている。そのとおりにしていれば、95年は初のチャンピオンを奪ったミハエル・シューマッハーのチームメイトとして戦っていたわけだ。

「そのときにはもうティレルとの契約が済んでいたということもあったんですが、それよりあのころは、どんな車に乗っても速く走ってみせるということの方が大事だし価値があると思ったんですね。ベネトンに移り、シューマッハーと一緒に走っていれば、F1で1回くらいは勝てていたかもしれません。でも、目前の勝利より自分、車じゃない、などと考えたんですよ。プロとして今振り返ってみると、甘かったですね」

冒険者は自分本位だ。右京もまた、F1という世界のトップを競うレースの場にいても、自分を自分で評価し、走り続けていた。

F1ドライバー時代には、今は小学校の3年生になった長男を抱き上げ、よくいった言葉が「おまえの父親はいないものと思えよ」だった。

「あれは自分に言い聞かせていたんでしょう。山からもレースからも、必ず生きて帰ってくるということを自分に繰り返し聞かせるのを、子供に言っている形を取っていただけです。やはりどんなときでも、もうダメだと思うようなときでも、〝必ず帰るんだ〟と自分に言いかしその後も、明らかに彼は勝てるはずもない車でパリダカに出続けた。ナビゲーターもつけずに出場したこともある。彼もまた「勝負ではない。自分が満足する砂漠の旅を味わいたい。苦労もあるが、美しい砂漠の星々が、それをいやしてくれるよ」と、しみじみと言ったことがある。

頭の中が空っぽになるほどエキサイトし、それを持続しての勝負がF1なら、市販車無改造のT1クラスで自分のために走るパリダカは、人間の本能的に内在する自然への畏怖、それを克服する憧れの表出かもしれない。

「父は、自分がもし死に瀕していても、僕がレース当日だったらレースに行けと言うでしょう。僕も自分の息子には、というか男の子には、厳しく這しくあってほしいです。考えたくはありませんが、もし自分の子供が事故に遭ったりしたときに僕の出るレースがあったりしたら、きっと僕はレースを走ると思います。でも、どうかなぁ、集中はできないでしょうけどね」

97年はミナルディで走った。F1最後の年だった。

「ミナルディとの間では翌年の契約は決まっていたんです。でも、勝てない車に乗ってでもF1にしがみつくというのは、人生としての時間の無駄だと思いました」

かじりついてもF1ドライバー、現役ドライバーでいたい人は多いのだが、右京はミナルディが正式に契約発表をする2日前にF1ドライバーと自ら決別した。

「あのころ、やりたいことは山しかなかったですね。あれからは山ばっかり登ってましたね。アルプスも、アコンカグアも、エルブルーズも。年間山行120～130日くらいでした。エルブルーズは駆け足で4時間で登りましたよ」

ル・マン24時間でトヨタTS020に乗り、鬼気迫る追い上げの末の予想外のタイヤバーストに見舞われて2位になったことなどは、今回のインタビューでは話題に上らなかった。冒険者として右京を見ると、F1もル・マンもチャレンジしてきた軌跡にすぎない。

「まだF1をやっていたとき、骨髄移植を2度も受けた少年が、僕に会いたいと言っていると伝えられて、病院に会いに行ったんです。カートをやりたかった、F1も乗りたかった、と言ってました。17歳でした。17歳で死が目の前にぶら下がっているんです。僕は彼に〝奇跡だってある。絶対にあきらめちゃいけない〟と言ったんです。しばらくして彼のお母さんから、彼が亡くなったという連絡を受けました。彼はお母さんにこう言ったそうです。〝僕が死ぬのは痛さに我慢できなかったからなんだ、耐えられなかったのがいけないんだ。それを片山さんに謝っておいて〟と。つらかったです。なんて俺はひどいことを言ってしまったんだ、って」

右京自身、誤診でガン宣告を受けたことがある。日本の医師に「あと半年」の命と言われた。アメリカ、フランスと専門医を探した。

「フランスの骨の権威に診断してもらいました。腫瘍だけどなんでもないとの診断でした」

94年のことだった。F1で猛然と走った絶頂期と重なる。

人生と自然に対する〝冒険者・片山右京〟は、TeamUKYOの旗揚げとともに今、新たなステップを踏み出す。このチャレンジは、まだ当分の間、終わりそうもない。

（中島祥和）



自分を邪魔しているものを削らないと本物にはなれないでしょう

右



PROFILE UKYO KATAYAMA

1963年　5月29日、神奈川県横浜市に生まれる
1983年　FJ1600でレースデビュー
筑波FJ1600Bにオートルック・レーシングより参戦し、デビュー戦でポールtoウイン、同シリーズチャンピオン獲得
1984年　鈴鹿FJ1600Aにオートルック・レーシングより参戦し、シリーズ2位
1985年　全日本F3選手権にハセミ・モータースポーツより参戦、シリーズ6位
3月、鈴鹿レーシングフォーミュラ・ルノー・スクールを受講、コースレコードを更新する
1986年　フランス・フォーミュラ・ルノー選手権に参戦、ラルースでロールオンからスタートし、2位、クラッシュによるダメージを抱えながらの3戦目からアグレッシブな走りで「カミカゼ・ウキョー」の異名を得る
ランキング5位につけていた7月、フランスF3選手権にスチラックス、チーム・デュケンより参戦
1987年　フランスF3選手権にチーム・デュケンより参戦するも、シーズン途中で参戦内打ち切り
1988年　3月、自らのマネージメント会社である有限会社を設立
全日本F3000選手権にBA-TSU RACINGからセルモンタイヤ、ハイマーチ87Bをローラ T88-50・無限で参戦、最高位2位、ランキング2位
ル・マン24時間にクラージュ・ロンシャンからクラージュ C28・ジャッドV8ツインターボで参戦、リタイア
1989年　全日本F3000選手権にFootwork Motorsportsからムーンクラフト製シャシー、MC040/041・無限で参戦
国際F3000選手権に同チームより参戦、最高位2位
全日本ツーリングカー選手権にも出場、ブリヂストンからムーンクラフトメンテナンスの3ドアスポーツカーで参戦、ST-2クラスにてクラス優勝
1990年　全日本F3000選手権にCABIN RACINGからローラ T90-50・DFVで参戦、2位1回ランキング5位となる、シリーズ
夏からヤマハF1エンジンの開発ドライバーとしてF1テストを開始
ハプロトタイプの走行を担当
1991年　全日本F3000選手権にCABIN RACINGからローラ T90-50&T91-50・DFVで参戦、最高2位2回ランキング4位
で、シリーズチャンピオン獲得
1992年　ベンチュリ・ラルース・チームからF1デビュー
ベンチュリLC92・ランボルギーニを駆り、第2戦南アフリカGPから全16戦を走行、日本GPでは5番目の決勝進出
ル・マン24時間にチーム・トムスからトヨタ・セリカ・ターボ4WDで参戦
1993年　ティレルに移籍、ティレル020C&021・ヤマハで参戦
1994年　ティレル2年目、ティレル022・ヤマハを駆り、開幕戦ブラジルGPから全16戦フル参戦
入賞、第10戦ドイツGPでは日本人予選最高位
回、最高位5位などで、シリーズランキング11位
1995年　ティレル3年目、ティレル023・ヤマハを駆り、最高位は7位
1996年　ティレル4年目、ティレル024・ヤマハを駆り、最高位は7位
全日本GT選手権オールスター戦セントラルにトヨタ・チーム・トムスから関谷正徳と組みスープラで参戦、決勝4位
1997年　ミナルディに移籍、ミナルディM197・ハートを駆り、最高位10位、第16戦日本GPでF1引退を表明
全日本GT選手権オールスター戦もてぎにトヨタ・チーム・トムスから関谷正徳と組みスープラで参戦、決勝6位
1998年　ル・マン24時間にトヨタ・チーム・ヨーロッパからトヨタTS020で参戦、決勝9位
1999年　ル・マン24時間にトヨタ・チーム・ヨーロッパからトヨタTS020で参戦、決勝2位
全日本GT選手権にトヨタ・チーム・トムスから鈴木利男と組みスープラで参戦
開幕戦鈴鹿3位、第2戦富士は同日に行われたル・マン24時間予備予選に参戦したため欠場、第3戦菅生11位、第4戦美祢2位、第5戦富士15位、第6戦TI5位、第7戦もてぎ10位、オールスター戦オートポリスはリタイア、シリーズランキング15位
2000年　ニスモに移籍、ミハエル・クルムと組みスカイラインGT-Rで参戦
開幕戦もてぎは予選前日のクラッシュで負傷したため欠場、第2戦富士2位、第3戦菅生11位、第4戦富士6位、第5戦TI11位、第6戦美祢リタイア、第7戦鈴鹿4位、マレーシア・セパンでのスペシャルステージ戦で初優勝、シリーズランキング11位
2001年　「Team UKYO」設立

PROFILE YOSHIKAZU NAKAJIMA

中島祥和　1938年、山梨県出身。明治大学法学部在学時代は体育会山岳部に所属、1961年、"ヒマラヤ取材ができる"と思い込んで報知新聞社に入社。運動部に配属され、スポーツ全般を取材。登山関係の記事も多数手掛けるが、実際にヒマラヤに足を運ぶことはなかった。その反動から、60〜70年代には国産市販車両を駆って、南アフリカの喜望峰からノルウエーのノルドカップ岬までの縦走やオーストラリア1周、中国シルクロード、ポルトガルのリスボンからイラン、アフガニスタンを通過してインドのカルカッタまで走破するなどの海外取材旅行を精力的に実施。また、日本のメジャーレースの草分けである日本グランプリは第1回大会から取材。さらに71年モンテカルロ・ラリーにトヨタ・セリカで山口義則選手のナビゲーターとして日本人初参戦を果たしている。98年に報知新聞社を退職し、現在はフリーランスのスポーツジャーナリストとして活動。本誌には特に、報知在籍時代から足を運ぶこと延べ13回に及ぶパリ〜ダカール・ラリーをはじめとするクロスカントリーラリーの現地取材記事などを寄稿している。著書には「遥かなるマッキンリー」「ザ・レーサー」「疾走——日本一速い男」などがある

京



かける真紅

フェラーリの強さは“絶対”か!?

これほどまでに圧倒的な力の差を見せつけられたのは、一体いつ以来のことだろうか？
まだ開幕2戦を終えたところで、今年のタイトルの行方を語るのは明らかに時期尚早だが
シューマッハー+フェラーリは、もはや、はるか前方を駆け抜けて行ってしまったようだ
昨年の今ごろ、マクラーレン・メルセデスはマシントラブルを繰り返しながらも
“速いけれど信頼性に不安”という言い訳と、後半戦に期待を持たせるだけの走りを確かに見せていた
そしてそのとおり、シューマッハーの開幕3連勝で始まったシーズンは
マクラーレンの夏場の大攻勢により、雌雄を決するまでには予想以上の時間を要したのだった
イタリアGPから2000年のラスト4戦を連勝で飾ったシューマッハーだが
この時点では両チームの実力は拮抗し、二強対決はさらに続いていくものと思われた
しかし、開幕前に予想されたフェラーリvsマクラーレンの対決構造は
オーストラリアとマレーシアの2戦であっさりと崩れ去り、時代はシューマッハーの一強へ
このまま誰も追いつけずシーズンは進んでいくのか？ そして、深紅の跳ね馬は遠ざかっていく——

Photo/Hiroshi Kaneko


遠

マクラーレンは崩壊してしまうのか!?

開け放たれた封印……視えてきた前半戦の骨格

Text/Hirao Nishiyama Photos/Hiroshi Kaneko

「ドタバタのレースだったからいけるかと思ったんだけど（笑）。フェラーリだけインターミディエイトだったでしょ、あのへんがね。でも、それだけじゃない、マイケル（シューマッハー）は1回ストップで速かった。ウチのフレンツェンも1回だったんだけど、燃費走行してたからね。フェラーリまで1秒離れてる。このあとウチが調子を上げていっても、あとまだ0.5秒くらいあるかな。フェラーリだけが抜けてて、あとは一緒。マクラーレンはもう射程内」

一時は10〜11位の信じがたい位置に転落しながら1〜2位に返り咲くといういかにもフェラーリらしい完勝劇が終わった後、セパンサーキットのパドックでホンダF1総責任者福井威夫専務取締役はそう語った。

福井氏の指摘どおり、今年のフェラーリは強い。シューマッハーの連勝は昨年のイタリアから数えて"6"となった。そうして、連続ポールポジションもまた6。この号が店頭に並ぶころにはセナが樹立した最高記録"8"（88〜89年）に並んでいるかもしれない。フェラーリは速くて、強くて、そして壊れない。これにフェラーリひとりがインターミディエイトを履くという"読みの深さ"が加わるのだから、全方位的完璧さである。いまのこの勢いなら、フェラーリ2台は最後列からスタートしても勝てるのではないだろうか？

もうひとつこのレースで見えてきたことがある。ラルフ+BMWウイリアムズ+ミシュランの速さである。予選ではシューマッハー、ルーベンス・バリチェッロがラストアタックでかわしたものの、それまではラルフが暫定ポールポジションに居座り続け、ブリヂストンの浜島裕英モータースポーツ部長をして「まさかラルフにリードされてこっちが追いかける展開になるとは思わなかった」と言わせ、冷や汗をぬぐわせたものだ。もっとも、浜島エンジニアはその速さがミシュランだけに負うものとは認めていないが、ラルフに対する警戒をよりいっそう深めたことは間違いない。

図抜けて速いフェラーリ、それを衝く勢いのウイリアムズ。この構図はしかし彼らだけで描いたものではない。福井氏の言うマクラーレンの地盤沈下……このことが、2001年F1勢力分布図の陰影部分となっている。マクラーレン恐れるに足らず、の実感は多くのチームが共有するところだろう。いったいマクラーレンはどうしたのだろうか。

赤のち銀……絶対的速さの逆転

「今年のマシンは速くない」

そうメルセデス監督のノルベルト・ハウグがつぶやいたというまことしやかなうわさが流れた。それがなんとマクラーレン・メルセデスの新車発表会が行われたバレンシアでのことというから恐れ入る。

まさか……とは思うが、いま振り返ってみるにマクラーレンの新車は壊れないという評価は高かったにせよ、テストで"一発の速さ"を見せたという風評は開幕までついに届かなかったことを思い出すとき、ハウグが嘆息を漏らしたというのも単なる与太話とも思えなくなってくる。それに対して、フェラーリの新車はシェイクダウンでいきなりフィオラノのコースレコードを塗り替えてみせた。

開幕のアルバートパークではシューマッハーが勝ち、2位で追走していたミカ・ハッキネンは、さぁこれからという時にサスペンションを壊してクラッシュアウトとなった。クルサードが2位に入ったことでマクラーレンは2台が壊滅した昨年よりはマシなスタートを切ったわけだが、しかし重要なのはポールポジションがシューマッハーだったということだ。ハッキネンがそのベストラップを赤旗でキャンセルされる不利はあったにせよ、98年から3年連続でポールポジションを取り続けたアルバートパークでシューマッハー+フェラーリにその座を明け渡した事実は見逃せない。

直線が長く、空力とエンジンパワーがモノをいうアルバートパークは、マクラーレン得意のコースのひとつ。そこでマクラーレンが絶対的速さ不足を露呈したことで、フェラーリが大いに自信をつけただろうことは想像に難くない。速さのマクラーレンを、信頼性を武器に自在な作戦で破るフェラーリという昨年までの構図が、ここでまず崩れた。

第2戦目のセパンの予選ではマクラーレンはハッキネンの4位が最高だった。このサーキットは衆目の一致するようにフェラーリ得意のコースだが、それでも過去2年のマクラーレンは99年3位（デイビッド・クルサード）→昨年2位（ハッキネン）と、決して遅くはなかった。それが今年はハッキネンが渾身のアタックをかけてようやく4位。クルサードに至っては8位である。この時点でマクラーレンの勝ちは消えていた。

いや、その予兆は初日金曜日からすでにあった。クルサード4位、ハッキネン6位。ホンダの西澤一俊テクニカルディレクターも「銀はスピンしたり飛び出したり。ミカは1回ストップの練習でもしてるのかと思いました。意外でしたね」とあきれ顔だった。

決勝ではウエット時のタイヤ選択の差（フェラーリ＝インターミディエイト、マクラーレン＝スタンダードウエット）もあったにせよ、トップにいたクルサードがやすやすとフェラーリ2台にブチ抜かれ、ハッキネンはラルフを追い詰めたが、ついに抜けず6位。

「ダウンフォース不足でハンドリングのバランスがよくない。だからコーナーを攻められないんだ」とクルサードは訴えたが、マクラーレンの遅さの現象はこの一言に尽きる。

ダウンフォース不足に陥ったマシンは、ほんのささいな調整が過大なアンダーステアやオーバーステアを招くようになるものだ。

銀の矢はよみがえるか？

エイドリアン・ニューイが手がけるマクラーレンはここ数年傑作の名を欲しいままにした。とりわけハッキネンがタイトルを連覇した98〜99年は無敵の存在として君臨。しかし昨年、特に終盤戦に入ってからマクラーレンの速さにはあきらかに陰りが見え始めていた。イタリアから4戦連続でシューマッハーにポールポジションを奪われたのが何よりの証しといえよう。

しかし、マクラーレンは今年も成功作踏襲路線できた。昨年型の焼き直しである。だが、そのやり方が往々にして相対的戦力低下につながりやすいことは、他ならぬマクラーレンの歴史を振り返ってみれば分かる。81年にカーボンファイバー製モノコックを導入したジョン・バーナードの名作MP4があまりの長寿だったために、86年のプロストが薄氷の王座確保の後も基本コンセプトを変えず、それゆえ翌87年は3勝を挙げるにとどまっている。



失ったアドバンテージ

今年のマクラーレン・メルセデスに話を戻せば、エンジン材料のベリリウムアロイが禁じ手となったことがやはり痛手だったようだ。これまでのマクラーレンはメルセデスの圧倒的パワーの恩恵で、ダウンフォースが欲しいと思えばドラッグ増加にはあえて目をつぶってウイングを立ててきた。それでもトップスピードはさほど衰えなかったのである。しかし、パワーアドバンテージを失った今年はもうその手は使えない。

その逆をいっているのがウイリアムズBMWである。オーストラリアで予選5位、マレーシアでは3位にジャンプしたラルフについてはとかくミシュランタイヤに目がいきがちだが、では他のミシュランユーザーはどうかといえば、昨年対比でみるとウイリアムズほどの急速な伸長はない。開幕2戦合計した昨年からのタイムアップは、ラルフの約7.7秒に対し、たとえばジャガーのアーバインなど約4秒にしかすぎず、ウイリアムズだけが飛び抜けて速くなっていることが分かる。シャシーは規則改変で少ないとはいえダウンフォースを失っているのだから、なによりエンジンのパワーアップが顕著であることをこの数値は示してはいまいか。

「ハンドリングは急にはよくならないが、このトラブルは短期間レベルのもの。あとわずかなレースで直る」と、セパンの日曜朝にロン・デニスは語ったという。要はハンドリングの悪さはセッティングレベルのものではなく、マシンの基本設計にあり……ということをこれは言葉を代えて認めたコメントとも取れる。

わずかなレースとは何レース分に当たるのかは知らないが、エンジンも含めた完全改良版が出現するのは第5戦スペインと言われる。カタロニアこそはハッキネンが3年連続勝利を収めた最も得意なコース。仮にここで勝てればタイトル争いも終盤戦に望みをつなぐことができようが、もし失うようなことにでもなればフェラーリ"一強"のままシーズンが終わってしまうかもしれない。

「時間はないんですよ」と福井氏は言った。フェラーリにいつ追いつけるのか？　という質問の答えがこれだった。しかしそれはホンダよりむしろマクラーレンについて言えることなのではないだろうか。スペイン……そこでもう今年のほぼ三分の一のレースは終わっているのだから。

二強対決構造に異変!? ウイリアムズの着実な進歩

Text/Ken Kawakita Photos/Kenji Sawada, Hiroaki Matsumoto, Yasuhiro Okazaki(KAA)

「セッション終盤の数分は本当にドキドキしたね！心臓が飛び出しそうだったよ」。チェッカーフラッグ掲示後の“ロスタイム”でフェラーリ勢の逆転を許し、目前のポールポジションを逃がしたものの、BMWのエンジン開発責任者、マリオ・タイセン博士の表情はいつになく明るかった。

ウイリアムズが来た！　開幕戦メルボルンに続いて、またしてもフェラーリ＆シューマッハーが圧倒的な強さを見せつけたマレーシアGPだったが、レースウイークエンドの3日間を通じて、もうひとつ印象的だったのがBMWウイリアムズの着実な進歩だ。



たった2レースで今後の展開を占うのは早急に過ぎるが、もうひとつの本命だったマクラーレン・メルセデスが予想外の不振に苦しんでいる中、彼らが“ナンバー3”どころか、状況次第では“二強”の一角を崩すことも可能なポジションにいることを感じさせてくれた。

チームの戦力は大きくいくつかの要素に還元して考えることができる。まず予選タイムに象徴されるマシンの絶対的なスピード。第2にレース距離をキッチリと走りきるための信頼性。ピットストップを効率良く行うためのレース戦略力やタイヤ性能、もちろんドライバーのポテンシャル、開発力も重要だ。F1チームの戦力強化は、こうしたさまざまな要素をバランス良く育てていくことでしか実現できない。ウイリアムズはセパンでの3日間で、いくつかの点でその着実な進歩を見事に証明してみせたと思う。

ラルフ、驚きのパフォーマンス

まず最初に私たちを驚かせたのは、ラルフ・シューマッハーが土曜日の予選で見せたパフォーマンスだ。最初のアタックで1分36秒382をマークしたラルフは、兄ミハエルと壮絶なポールポジション争いを展開。3回目のアタックで1分35秒511をマークしてタイミングボードのトップに躍り出た。

冒頭で書いたように、結局ラストラップでミハエルにタイムを更新され、同じフェラーリのルーベンス・バリチェッロにも逆転されて予選3番手に終わったものの、ミハエルとの差はわずかに0.293秒。ミカ・ハッキネン（4位）、デイビッド・クルサード（8位）のマクラーレン勢の2台を抑えて2戦連続のセカンドロウを獲得する。

この結果が示すのはBMWが持つ絶対的なポテンシャルの高さだ。「シューマッハー兄弟のポールポジション争いは面白かったね！　ラルフは予選を通じてマシンの性能をフルに引き出してくれた。この結果を実現するにはエンジン、タイヤ、シャシーのすべての要素が高いレベルであることが必要だが、我々はそのすべてで目標としていた仕事ができたと思う」と語るのはBMWモータースポーツディレクターのゲルハルト・ベルガー。

特にウイリアムズの2台は予選中の最高速で他チームを大きくリードしており、今年から新型となったBMWのE41エンジンが現時点でトップレベルに近いパワーを発生していることをうかがわせる。

また、この結果は復帰2戦目のミシュランタイヤがセパンサーキットでも高い戦闘力を発揮したことを示していると言えるだろう。

2年目のBMWウイリアムズがあえて選んだ“新開発エンジン”と“ミシュランタイヤ”というふたつのリスクが、ここまでの2戦ではポジティブな形で報われているという印象だ。

一方、決勝レースでの興味は前述したふたつの要素、エンジンとタイヤがマレーシアの過酷な気候条件の中でどのような信頼性、耐久性を発揮するかという点だった。

スタート直後の1コーナーでラルフとバリチェッロが接触し、ラルフが大きくポジションを落としてしまったために、予選3番手というチャンスを最大限に生かすことはできなかったが、レース序盤のウエットコンディションでミシュランのレインタイヤはまずまずの性能を発揮。ラルフは粘り強いレースで5位入賞を果たし、BMWウイリアムズとミシュランに今季初ポイントをプレゼントした。レース中のファステストラップでも1分41秒503と、マクラーレンのハッキネンに次ぐ2番手のタイムをたたき出してみせた。

ここでも証明されたのはウイリアムズの安定した戦闘力だ。決勝を通じて異次元の速さを見せたフェラーリ勢を例外とすれば、レース中のラルフは十分にコンペティティブな存在であり、ミシュランタイヤは今回も予選でのトップパフォーマンスとレースでの耐久性の両面でブリヂストンから大きく後れを取っていないことを確認できた。

もちろん、フェラーリ勢が決勝レースで見せた速さの一因がブリヂストンの開発したインターミディエイトタイヤの性能にあることは間違いなく、ここでも安易にミシュランとブリヂストンの性能を比較することは避けるべきだろう。同じ“レイン仕様”タイヤを装着していた中で比較すれば、ウエットコンディションではクルサードやヨス・フェルスタッペンのBS勢がラルフよりもハイペースで周回していたという事実がある。ということは、むしろブリヂストンのウエットタイヤに一日の長があると考えるべきかもしれない。また、仮に雨が降らず、もっと路面温度の高いコンディションでレースが行われていたら……？

ただ、忘れてはいけないのは、これがミシュランにとってF1復帰後、わずか2戦目に過ぎないということだ。今シーズンの契約チームやデータの蓄積において、明らかにアドバンテージを持っているはずのブリヂストンからすれば、開幕2戦でBMWウイリアムズとミシュランが見せたパフォーマンスは十分に脅威となり得たのではないだろうか。

3番手よりも、さらにその上を！

圧倒的なアドバンテージがあると思われたフェラーリ、マクラーレンの二強に続く3番手のポジションをどのチームが奪うのか？　そして“二強”との差をどのようにして詰めていくのか？　今シーズンの大きなポイントである3番手争の行方を考えるとき、セパンでのウイリアムズは彼らがその有力候補であり、さらに上を狙える可能性を秘めていることを強烈にアピールしてくれた。

「ここまですべては順調に進んでいるが、我々がすぐに勝てるとは思っていない。今望むべきはトップ2チームに何かがあったとき、確実に勝利を拾えるポジションにいることだ」とセパンでの3日間を振り返るベルガー。

現時点ではコンストラクターズランキング5位にとどまっているものの、その内容から感じられるのは長期的で安定したビジョンと堅実な目標設定だ。チーム首脳がパドックで見せるリラックスした表情が彼らの好調ぶりを示している。

今回のレースでマクラーレンがハンドリングに深刻な問題を抱えていることが明らかになった今、ベルガーの指摘したような“何か”が再び期待できる可能性は少なくない。そのチャンスを誰が生かすか？　マシンに大幅な変更が加えられない今後2戦が注目される。





BMWウイリアムズは集団から一歩抜け出すか!?





ビジュアルマシン解説

20世紀の怪物たち

GO DOWN IN HISTORY

Photos/Yuki Sawada, Shinpei Suzuki

R30 SKYLINE Group5

TOMICA SKYLINE

トミカスカイライン





現在のレーシングマシンが持つ
流麗なフォルムとは一線を画す
威圧感十分なフロントマスク
ライバルがミラーでその姿を見るとき
ラップされることを強いられた

TOMICA SKYLINE

前身はスーパーツーリング

市販車をベースにレース用に大幅に手を入れた改造ツーリングカー（TSマシン）は、日本では60年代初期から人気カテゴリーだった。国内の頂点カテゴリーがレーシングスポーツからフォーミュラへと徐々に移行しても、実はその前座として開催されるTSレースの激闘こそがファンのお目当てだったりもした。

メーカー・ワークス対決が突如終焉を迎えた70年代初頭、富士スピードウェイを舞台にした新発想の富士グランチャンピオンシリーズが始まった。ヨーロッパで人気急騰中の2ℓレーシングスポーツ群を国内プライベートチームが続々と輸入、毎戦のテレビ放映もあって、華やかさで大いに人気を呼んだ。

そして、その前座戦として組まれたのが排気量1300ccと1600ccを境に分けられた3クラスのTSレースだった。その名称は「マイナーツーリング」「ミドルツーリング」「スーパーツーリング」。その中では、トヨタ（当初はカローラ、後にツインカム・スターレット）vsニッサン（圧倒的多数の名車サニー110、当初はチェリーも）vsホンダ（初代シビック）の死闘で盛り上がった「マイナーツーリング」の存在がいまだにオールドファンには語り種となっている。

これに対して「スーパーツーリング」は71～72年に限ればニッサン・スカイラインGTRとマツダ・サバンナ・ロータリーがワークス対決を繰り広げ、見る者を大いに熱くしたが、初代GTRが去り、混走していた「ミドルツーリング」のワークスセリカ&レビン勢も姿を消すと、サバンナRX3の独壇場となっていく。チーム木の実の片山義美や従野孝司、マツダオート東京の寺田陽次郎や岡本安弘、それに挑む新進気鋭・中嶋悟や鈴原理や関谷正徳といった図式だ。わずかに、GCメインレースに出られなくなったフェアレディZ数台が移行してきたことで（よって名称は「スーパーツーリング&GT」となる）、やや変化した程度だった。Z使い柳田春人の奮闘により面白い展開もあったが、いつもにぎやかな「マイナーツーリング」と比べると、概して凡戦の多い「スーパーツーリング&GT」が70年代後半のパターンだった。

RX3とZの寿命がそろそろ尽き始め、新たにRX7が登場したこの時期、GCメインレースに単座席化が導入されるのに併せて、「スーパーツーリング&GT」にも大幅なテコ入れの必要性が出てきた。

実は欧米のスポーツカーレース界もまた、70年代半ばに低迷期を迎えていた。規則改変とメーカーの撤退が重なり、方向性を見失ってしまったのだ。そこで芽生えたのが、市販車のルーフラインのシルエットを残した大改造車、いわゆる「シルエットフォーミュラ」と呼ばれるスポーツカーによる世界選手権戦だった。76～81年と世界メイクス選手権はグループ5「シルエットフォーミュラ」で賑われ、従来のグループ6「レーシングスポーツ」は二流シリーズやル・マン24時間に参戦するしかなくなった。グループ5を車輌的に見れば、ポルシェ911をベースに誕生進化した935ターボが結果的に多数を占め、当初はBMWのCSLや320のターボ、後にはランチア・ベータモンテカルロが巣敗に挑むことで一応の盛り上がりを見せた。しかし、市販車ベースではありながら流行のターボエンジンで圧倒的パワーを誇るグループ5は、1000kmを走る世界選手権戦よりもむしろ、短距離での戦いにこそ似合っていた。それはドイツ国内選手権での爆発的人気で立証される。有力自動車メーカーやチューナーが多いドイツでは、改造スポーツカー&ツーリングカーレースはいつの時代でもファンに熱烈に支持される。ポルシェやBMW以外にも、ザクスピードは過激なフォード・カプリを送り込み、シュニッツァーはトヨタ・セリカ・ターボのワンオフを作り上げた。

同じころ、日本ではスーパーカー・ブームが沸き起こり、これらシルエットフォーミュラの情報も多数流入してきた。

スーパーシルエット誕生

頓挫ち状態に陥っていた富士GCシリーズ「スーパーツーリング&GT」が、ヨーロッパのシルエットフォーミュラを導入して「スーパーシルエット」に模様替えしたのも、道理に叶った選択ではあった。しかし、その初戦（79年3月）は予想どおりと言うべきか期待外れの展開に終わる。ドイツから逆輸入されたトムスのシュニッツァー・セリカ・ターボも、5年前のマレーシアGPで勝ったワークスニッサンのバイオレット・ターボも、いずれも本調子からはほど遠いままリタイアし、勝ったのはTS仕様のサバンナRX3だった。

最初の3年間は似たような展開が続いた。セリカ・ターボは富士の長い直線をすさまじいスピードで駆け抜けてスタンドの度肝を抜いたが、いかんせんもろかった。ニッサンは柳田春人が新旧バイオレットターボで、81年からは星野一義がシルビアターボで参戦するが、基本的には市販車を改造して派手な外観とターボパワーを誇示する形であり、本場ドイツ選手権仕様と比べると技術的には明らかに見劣りがした。マツダオート東京のRX7はル・マン24時間がメインであり、その熟成テストを兼ねての国内参戦。プライベートRX7は富士ロングディスタンスシリーズ用で少数のみ登場した。またBMW・M1も入荷されて速さを見せたが、とはいっても参加台数は毎戦10台前後にとどまり、各車のトータル戦力もバラツキが大きかったから、せっかくの高速コースなのにコンペティションが繰り広げられるのはごくまれだった。

そういった、雑多なマシンがあがいている状況に、ある意味"喝"を入れ、ある意味"とどめ"を差したのが、82年春にニッサンが次々完成させた3台の本格的シルエットフォーミュラ。星野一義用のシルビアターボ（黄色と白のニチラ）、柳田春人用のブルーバードターボ（82年は赤のコカコーラ、83年はオレンジのオートバックス）、そして長谷川弘用のスカイラインターボ（赤と黒のトミカ）はいずれも、フレームからノバエンジニアリングによって設計製作され、ムーンクラフト製FRPボディを持つもの。この3車は82～83年の2年間、「総戦」を演じながら、富士（と筑波）で勝利を分け合った。

おそらくその走りをサーキットで見た少年ファンには、ニッサンのシルエットマシン軍団の強さは強烈な印象となっただろう。しかしカテゴリー的には、それは閉幕への序章となった。国際的に見れば、スポーツカーレースの主役はすでに82年からグループC（アメリカならIMSA-GTP）に移行していて、グループ5は過去の遺物となりつつあったのだ。余命が短いだろうことを知りつつ登場したニッサン・シルエット3車だけに、BMW・M1やRX7勢を相手にせずに快勝することとは当初より必然だったのだろう。

「スーパーシルエット」はこうして83年をもってその役目を終え、翌84年からはより廉価な「JSS」（ジャパン・スーパースポーツ・セダン）に移行する。富士にグループCカーによるWECジャパンが初来日するのが82年秋、全日本耐久選手権が始まるのが83年。国産本格シルエット車はそんな過渡期に咲いた徒花だった。

三本木倒太（GIRO）



吐き出す炎は強さの証し
メカニズムから見たGr.5スカイライン

トミカスカイラインは、伝説となりつつあったスカイラインの活躍を、再び再現してくれる立役者として登場した。富士グランチャンピオンのサポートレースとして始まった、シルエットフォーミュラへ参戦するため造られた同車は、当時のニッサンでは最もポピュラーであり、しかもハイパワーを誇ったエンジン、LZ20Bターボをフロントに搭載していた。

市販のスカイラインに搭載されていたエンジンはL20Eと呼ばれるシングルカムの自然吸気直列6気筒エンジンだったが、LZ20Bはツインカムヘッドを搭載した直列4気筒エンジンで、ターボによる過給によって500馬力以上のパワーを誇っていた。市販車に採用されていないエンジンでも搭載可能だったのは、このクルマがグループ5規定に則って製作されたレーシングカーだったためだが、LZ20Bは、当時WRCへ参戦していたバイオレットなどにも搭載され、83年から始まることになったグループCによる耐久シリーズへ参戦するLM03Cにも積まれるなど、ニッサンのレーシングエンジンの代名詞でもあった。

エンジンの改造度合いがかなり広かったとはいえ、当時の技術で500馬力オーバーのパワーを絞り出すにはかなりの無理があったようで、しかも燃料の供給方法がメカニカルインジェクションだったため、きめ細かい燃焼の制御ができずに、減速時には非常に豪快な炎をエキゾーストから吹き出すこととなった。ただし、そこまでの事情を知らないファンにとっては、その迫力こそが“カッコイイもの”として感じられたに違いない。

シャシー面では、ノーマルらしさが残っていたのはルーフの鉄板ぐらいなもので、フレームワークはスチールパイプを組み合わせたスペースフレームに近い造りとなっていた。ボディカウルは、グラスファイバー（FRP）製で、そのオーバーフェンダーは注目の的に。再びこうして眺めてみると、現在のGTカーのルーツとなっていることがよく分かるだろう。







2082ccから500馬力以上を絞り出したLZ20Bターボ。当時ニッサンにはDOHCエンジンはなかったが、FIA公認によりレース用として活躍

ボディ剛性は当事においてもお世辞にも高いとは言えず。コクピットのメーター類、特にブースト計は工業用を思わせる無骨なものに

TOMICA SKYLINE

シルエットフォーミュラを盛り上げ そして終焉へと導いてしまった スカイラインの悲運は宿命だったのか!?



同じ土俵で戦うものにとって
その後ろ姿を視界にとどめることは
非常に困難なことだった
スタートと同時にはるかかなたへ
勝率5割がその事実を雄弁に物語る

TOMICA SKYLINE

	開催日	開催地	予選順位	決勝
1982年	5月30日	筑波	2位	リタイア
	8月 8日	富士	3位	優勝
	9月12日	富士	2位	中止
	10月24日	富士	2位	優勝
	12月 5日	筑波	2位	リタイア
1983年	3月27日	富士	2位	2位
	5月 3日	富士	1位	リタイア
	5月29日	筑波	2位	優勝
	6月19日	筑波	1位	優勝
	8月14日	富士	1位	優勝
	9月 4日	富士	1位	リタイア
	10月23日	富士	1位	リタイア
	11月 6日	鈴鹿	2位	優勝
	12月 4日	筑波	4位	3位
1984年	9月16日	菅生	1位	優勝
	10月14日	西日本	2位	優勝
	12月 9日	筑波	3位	2位

F1のすべてが分かる
豪華シリーズ書籍

F1全史

半世紀の
F1を
振り返る……

F1全史 第10集 1996—2000

［新世紀への序章と“対”シューマッハー時代］

好評発売中

●本体4,400円＋税 ●全148ページ
ISBN4-89107-073-0

**読者の皆様が
待ち望んでいた最新刊です**









どんなドライバーが、どんなマシンで、どんなレースを戦ったのか
50年の歴史をもつF1GPのすべてを各シーズンごとに集約し
5年間ずつを1冊にまとめた豪華シリーズ書籍・F1全史
この春、待望の第10集がついに登場
第10集では、1996年から昨年2000年までの5年間を特集
ウイリアムズチームのデイモン・ヒル＆ジャック・ビルヌーブ
マクラーレンチームのミカ・ハッキネン
そしてフェラーリのミハエル・シューマッハーたちが
タイトルを激しく争った記憶に新しい5年間です
雑誌ではなかなか見られない
クオリティの高い写真を多数掲載し
写真集として、また読み物として
F1ファンなら、必ず手元においておきたくなる1冊です

F1全史 第1集～第9集

第1集 1986—1990

ターボの終焉と
ホンダ専制時代
●本体4,369円＋税 ●全136ページ
ISBN4-938495-02-3

第2集 1981—1985

もっとパワーを!
ターボ化と
政争の渦の中で
●本体4,369円＋税 ●全136ページ
ISBN4-938495-03-1

第3集 1976—1980

空力を求めて
王者ラウダの
光と影
●本体4,369円＋税 ●全136ページ
ISBN4-938495-04-X

第4集 1971—1975

名手スチュワートの
退場
若手精鋭たちの
新時代
●本体4,369円＋税 ●全136ページ
ISBN4-938495-05-8

第5集 1966—1970

3リッターF1の開幕
ホンダ挑戦期の
終わり
●本体4,369円＋税 ●全136ページ
ISBN4-938495-06-6

第6集 1991—1995

巨星墜つ!
セナ不在で
混迷するグランプリ
●本体4,369円＋税 ●全136ページ
ISBN4-938495-07-4

第7集 1961—1965

充実の
“葉巻型”1.5r時代
クラークと
ロータスの蜜月
●本体4,400円＋税 ●全130ページ
ISBN4-938495-09-0

第8集 1956—1960

ファンジオの覇権
ミッドシップ革命
●本体4,400円＋税 ●全128ページ
ISBN4-938495-27-9

第9集 1950—1955

F1世界GPの
夜明け
メルセデス
無敗神話
●本体4,400円＋税
全148ページ
ISBN4-89107-010-6

お求めは

申込書

帖合・書店名	F1全史 第10集 1996—2000 ［新世紀への序章と“対”シューマッハー時代］ 定価：本体4,400円＋税 ISBN 4-89107-073-0	お申し込み数 冊
	氏名 住所 〒 TEL	

株式会社ニューズ出版 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10:00～16:00） FAX03-5430-4455（24時間受付）
年 月 日注文

【書店さまへ】この注文書に番線印を捺印の上、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。 コピーしてご利用ください

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。店頭に無い場合は左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
1. お電話でのお申し込み
左記お申込書の内容をお伝えください。
電話番号 03-5430-4440（受付時間／月～金10:00～18:00）
2. FAXでのお申し込み
左記申込書に必要事項をご記入の上、ニューズ出版販売部までFAX送信願います。
FAX番号 03-5430-4455（24時間受付）
3. インターネットでのお申し込み
ニューズ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/

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。

NEWs PUBLISHING CO.,INC.
株式会社 ニューズ出版
〒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

ニューズ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）

蟹食えば鐘が鳴るのはもてぎかな

●大串 信のレーシング・オピニオン・コラム

「ツインリンクもてぎで開催されるCARTを見に行きたいんだけど、どこでチケットは売ってるんだ？　そもそももてぎにはどうやって行けばいいんだ？」とわたしに聞くのは、大学時代入っていた自動車部の先輩である。先日、久しぶりに東京近辺で連絡のつく自動車部時代の先輩たちと新橋で会い、しゃぶしゃぶをつつきながら一杯飲んだときのことだ。自動車部時代はみんなでウワバミのように酒を飲み大騒ぎしていたものだが、齢四十も半ばを超し、みんなおとなしいったらありゃしない。

もっとも、フリーランスライターなどと怪しい稼業で口に糊しているのはわたしだけで、集まった4人のうちふたりは高級技官として禄を食む身、残りのひとりも民間企業で研究職についている。友がみな我より偉く見える日には、猿と遊べばいいんだったっけ、蟹食えばいいんだったっけ。

我々がオンボロ自動車を改造して学生ラリーに興じていたのは、もう20年以上も前。計算ラリーの武器はタイガーの機械式手回し計算機だった。ちょうど車速センサー付きのラリーコンピュータが出回り始めていたが、我々貧乏学生が手に入れられるような値段ではなく、我々よりも金回りと頭の回りの良い学生自動車部員は、関数電卓に簡単なプログラムを組み込んで使ったりもしていたけれど、わたしたちは古くから我が部に伝わり、ほぼお宝状態と化していたタイガー計算機を使い続けた。

実はタイガー計算機には電卓が持たない利点があった。除数と被除数と解という3つの数値が同時に表示されるのだ。言い換えると、走行距離と指示速度と所要時間が同時に確かめられ、ラリーをするには実に便利だった。タイガー計算機は電卓が登場する前に研究者が利用した計算機だが、これをラリーに転用することを思いついた人間は大したものだ。その代わり、歯車がいっぱい詰まった機械式計算機だけにずっしりと重く、計算機の固定が甘かったりするとダート走行中に車室内で暴れ出し、計算係が手をくじいたり青あざやコブを作ったりする危険物でもあった。

今でも思い出すのは、計算が破綻したとき、つまりは車速設定を間違ったまま競技を続け、ついに取り返しのつかない事態に陥ったときにタイガー計算機が発するアラームの音だ。今時のコンピュータなら柔らかい電子音を奏でるところだが、機械式計算機はベルを本当にハンマーでたたいた「チーン」という音を発するのだ。競技中の車室内に響く冷たい「チーン」は、それまでの奮闘が徒労に終わったことを告げる神の声。わたしなど今でも似た音を聞くと思わず背筋が寒くなる。40代50代のラリーストの中には、同じトラウマを抱えた方も少なくあるまいが、それより若い方々には北京原人の食生活くらい途方もない話題ではある。

夜な夜なダートやらワインディングを走り回りながらチンチン音を鳴らして過ごしていた学生時代も今は昔、顔を合わせて酒を飲んでも話題はすぐに借金の話やら省庁再編成の悩みやらに流れて色気がないことおびただしい。と思っていたら飛び出したのが、冒頭で触れたツインリンクもてぎのCART公式戦についての話題だ。

わたしに向かってチケットの買い方ともてぎへのアクセスを問いかけた先輩は、これまでル・マン24時間レースの現地観戦を経験し、今年はラグナセカでCARTを見ようと計画しているくらいだから、レース観戦については決して初心者ではない。だが彼は我がニッポン国、それも彼の暮らしの本拠地であるところの筑波研究学園都市からそれほど遠くはないツインリンクもてぎについては何の情報も得られず、「そもそもチケットはもう売り出しているのか？」と首を傾げる日々を過ごしていたという。

学生時代からモータースポーツにいそしみ、今でもそれなりに興味を持ち続けている彼にしてこういう状況なのだから、ツインリンクもてぎとそこで開催されるCART公式戦の一般社会における認知度は推して知るべし。我々こそホンダだトヨタだ、中野だ高木だと騒いでいるけれども、正直なところ絶対大多数の社会の中に入ってしまうと、「ホンダとトヨタがどうしたの？」「中野って誰？高木って誰？」レベルの世界の話題、世界地図を広げて周口店を指さすくらいマニアックな話なのだろう。

ああ、もったいない。前回に続けてもったいないオバケが登場するが、本当にもったいない話だ。オーバルで行われるCARTレースは、マニアックな知識がなくともその迫力だけで十分に楽しめるのに。ツインリンクもてぎも素晴らしい施設だし、サイド・バイ・サイドやらダート用スプリントカーやらは、ちょっと腕に自慢の走り屋だってかなり興奮できるのに。情報不足は我々にも責任があるのだろうけれども、ツインリンクもてぎはもっと使われ方を考えた方がいい。もっとたくさん金をかけろとは言わないが、今のままではあまりにもったいない。

ちなみにわたしは、面倒くさがって「ラグナセカで見るからもてぎは行く必要はないか」と言い出す先輩に、「絶対もてぎへ行ってオーバルのレースを見るべきだ。座席は第1ターンの、できるだけコースわきがいい」と力説しておいた。だって本当にそう思うから。長年、レースの現場のさまざまな場所に立ってきたけれど、腰が引けるほどの迫力を味わえる観客席はそうはない。

ちなみに今年のもてぎCARTは美祢のフォーミュラ・ニッポンと開催日が重なっているので、残念ながらわたしは観戦できそうもない。去年は土曜のもてぎCART、日曜の鈴鹿S耐と新幹線で往復して掛け持ち観戦に挑戦したが、結局土曜には雨が降って決勝は見損ねた。さすがに美祢→もてぎの掛け持ちは無理だ。ああ、ヘリコプターがあったらなあ（まただ）。

ちなみに、「ではツインリンクもてぎとレースについて手元の資料を送ります」と約束してその日は先輩と新橋駅で別れたけれども、先輩はその後独自にインターネット内でチケットの入手に成功したという。インターネットでチケットを売っていることを、不覚にもわたしは知らなかった。スミマセン。

今夜も、自動車レース

Vol.32



フォーミュラSAE加点システム

(スタティックイベント)	
プレゼンテーション(技術発表)	75点満点
デザイン(設計)	150点満点
コストおよび製造分析	100点満点
(ダイナミックイベント)	
加速性能	75点満点
スキッドパッド走行	50点満点
オートクロス(スラロームコースのタイムアタック)	150点満点
燃費	50点満点
耐久レース	350点満点
(合計)	1000点満点

フォーミュラSAEはレースで速く走ったものが勝つという競技ではない。スタティックイベントとダイナミックイベントに2分された、さまざまな項目の合計得点によって争われるため、どの過程においても手を抜くことは許されない

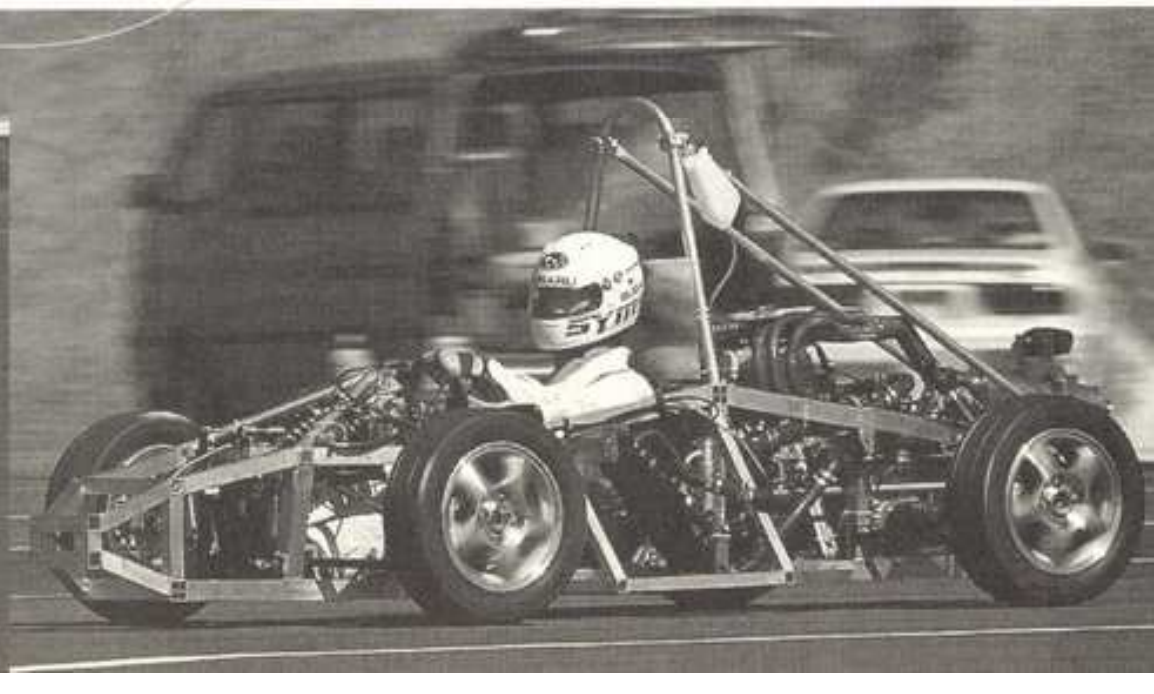
日本代表として

世界各国の学生たちが自らの研究成果を年に一度アメリカで披露 しかも競技形態を採るというそのイベントの正体とは?

世界の自動車メーカー、レーシングチームが大いに注目する競技会
フォーミュラSAEが5月中旬に4日間かけて開催される
学生が主役の大会に、なぜこれほどまでに関心が寄せられるのだろうか

Text/Shigenori Ogura Photos/Shigenori Ogura, Shinpei Suzuki







イベントはシステマチックに進められ、各科目ごとの講評とレクチャーも当然ながら行われる



アルミツインチューブモノコックを採用したイギリスのランカスター大学。昨年の日本チーム同様ルーキーチームであったが、レース産業の盛んな土地柄からの出場ということもあり、その本格的な作りにはライバルチームも一目を置くこととなった



昨年、初参加ながら104校中28位になった日本チーム。燃費部門では2位だった。もちろんこの顔ぶれの中には今年のイベントに出場するメンバーも含まれる

世界規模の学生による大会

3月14～15日、ツインリンクもてぎで、フォーミュラSAEに参加する日本の学生チームによるテスト走行が行われた。

唐突にフォーミュラSAEといってもピンとこないかもしれないが、SAEというのは、Society of Automotive Engineers（アメリカ自動車技術協会）の略で、1905年に創設された、世界97カ国に約8万人以上の会員を持つ自動車、航空宇宙分野に関する学会のこと。そして、この学会の学生教育部門が開催する教育イベントのひとつがこのフォーミュラSAEであり、それは78年にミニ・バハという小型バギーの設計開発競技を元にして、小型のフォーミュラカーを設計開発する「ミニ・インディ」という競技を考えたのが始まりだった。

このミニ・インディは、ボブ・セクラー（SAE学生教育部長）を中心に全米統一ルールがまとめられ、81年に6大学が参加した大会からフォーミュラSAEへと名称を変更。以降、競技の規模はどんどん拡大し、昨年はアメリカ、カナダ、メキシコ、プエルトリコ、イギリス、そして日本から104校が参加するまでになった。しかも、同じレギュレーションによる競技が、イギリスではフォーミュラ・スチューデントとして今年で5年目を迎えて、イギリス、ドイツ、スロベニア、ポルトガル、アメリカ、カナダなどの参加校を集め、昨年からオーストラリアでもフォーミュラSAE・オーストロラレイシアがオーストラリアとニュージーランドの大学が参加して始まっている。

厳しくゆるいレギュレーション

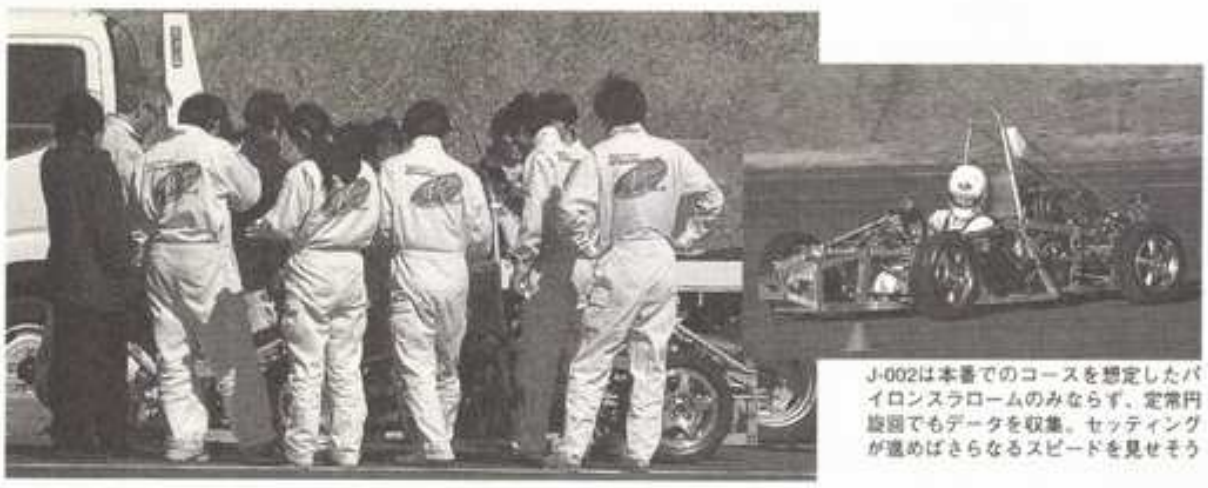
フォーミュラSAEの規定は、A4版用紙で70ページにも及ぶものだが、簡潔に言うと次のようなものとなっている。

・量産を前提としたアマチュアレーサー向けのレーシングカーを、コスト3万ドル以下で開発、製作すること。

・エンジンは、排気量610cc以下の4ストロークピストンエンジンとし、加給は自由。

・車両製作などからドライバーまですべては学生が行い、指導教員はアドバイスはしてもよいが、手を貸してはならない。

競技内容は、別表のように車両のデザインなどを競うスタティックイベントと、車両の走行性能を競うダイナミックイベントに分か



J-002は本番でのコースを想定したパイロンスラロームのみならず、定常円旋回でもデータを収集。セッティングが進めばさらなるスピードを見せそう





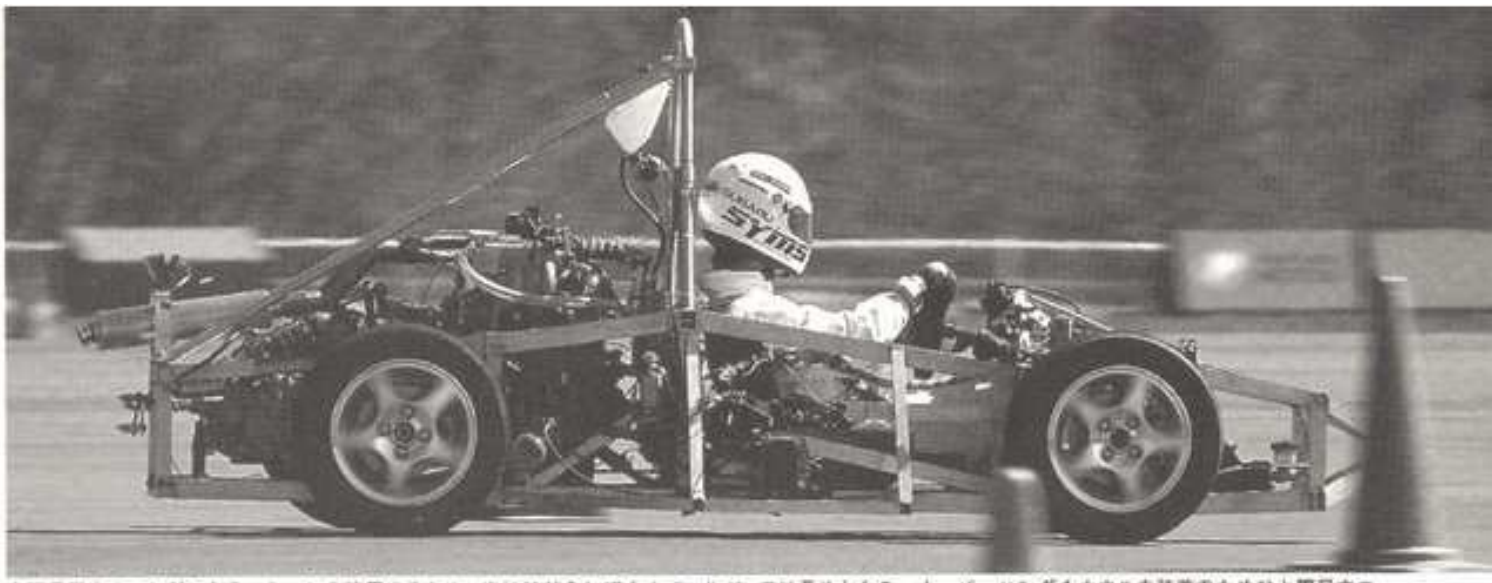
ドライバーを次々交代する余裕も見せるなど、チーム・チャレンジニッポン2001はもてぎでのテストでメニューを問題なく消化。クルマの挙動も終始安定方向に

実戦でのプレゼンテーションをかみ砕く形で、テスト2日目にはプレス向けの技術発表も行われた





神奈川工科大は電気系トラブルで走行を重ねることはできなかったが、終盤にはショートホイールベースのフォーミュラSAEらしい軽快な走りを見せた


市販乗用車のエンジンとミッションを流用するため、やはりどうしてもホイールベースは長めとなる。オーバーハングもカウル未装着のためひと際目立つ

れていて、総合で最高得点を取ったものが優勝となる。

レギュレーションでは安全規定には厳しいものの、あえてそのほかの規定は緩やかにすることで、学生が自由な技術的発想を試すことができるようにしている。そのため、フレームはスチールパイプのスペースフレームから、カーボンコンポジット製モノコックまでなんでもあり、エンジンも600ccのオートバイ用が主流だが、それにターボやスーパーチャージャーなどを搭載したものもあり、なかにはスロットル開度に応じて3段階で作動する電動式スーパーチャージャーを採用するところもあった。また、吸排気系は自作するルールとなっており、そこでもコンピュータによる音響解析に基づいたチューニング技術や、電子制御インジェクション化、ドライブ・バイ・ワイヤー制御なども多い。このほか、CFD（数値流体力学）に基づくグラウンドエフェクトボディなどもあり、同じレギュレーションから生まれたマシンとは思えないほどのバリエーションを見せる。さらには、アルミホイールや610ccのV8エンジンの自作など、とんでもないことをやってくる学生たちもおり、現在話題となっている安全装備HANSを発明したミシガン州立大学は、これをいち早く装着して、その有効性をアピールもしていた。


J-002はテストの最後を加速・制動データの収集にあて2日間を締めくくった

ただ、先に述べたように開発コストが制限されているために、あるチームが資金力にモノを言わせて勝つことはできないようにもなっている。このコストに関しては、作業時間、作業内容ひとつひとつまでレギュレーションで単価が決められており、この管理と製造工程の管理力がコスト分析として審査される。これは、良い製品を適正な価格で生み出すという技術者の使命を実体験させるものである。また、現在の技術者は、生み出した製品の優秀性を社内、社外でアピールする力が求められるため、技術発表も競技種目のなかに含まれている。

メーカーやチームが大いに注目

こうして、学生たちは自動車メーカーの開発チームと同様の仕事を学生時代に経験できてしまうのである。しかも、イベント参戦に向けた動きでは、マシンの熟成、スポンサーの獲得交渉などプロのレーシングチームなみの経験を積むこともでき、契約書の作成、スポンサー交渉、リリースの作成などにはビジネススクール、文学部、芸術学部など文系学部の学生も、実務体験できるようになっている。また、こうした活動のなかではプロジェクトに大切なチームワークも学べるのだ。

この結果、フォーミュラSAEはアメリカの自動車業界と産業界で、優秀な人材の宝庫として大いに注目されるようになった。実際、アメリカでの大会は、GM、フォード、ダイムラークライスラーにより運営支援共同体が組織されており、大会会場には3社の人事部による大きなテントが設けられている。なかでも、フォードは参加学生の優秀さから、就職指定校制度を見直すこととなった。また、数年前のアメリカ大会にはウイリアムズのパトリック・ヘッドも見に来ていたほどだ。

イギリス大会でも、コスワースが求人ブースを設けたほか、アロウズは大会審査員に技術スタッフを派遣し、ジョーダンは有力校への技術支援と金銭支援を行うことで、優秀な人材を見つけようとしている。こうした人材を求める企業やチーム側は、フォーミュラSAEの卒業生を高度な知識と技量をもった即戦力と見なしており、それは、トラブルによるリタイアを避けるために常に完璧な研究と作業が求められる経験をしているうえ、机上の理論だけでなく、実際に頭を使って手を動かした体験は、エンジニアとして何物にも変えられない貴重な実践経験を積んでいることだというのだ。実際、卒業生はアメリカ自動車産業界を復活させた原動力となったばかりでなく、コスワースのCART担当エンジニア、ジャガー・レーシングのソフトウエアエンジニア、キャデラックのル・マンカー開発チームのシャシーデザイン担当、GMのNHRA担当エンジニアなどトップカテゴリーで活躍するエンジニアばかりだ。

日本からは今年2チームが出場

このフォーミュラSAEに、日本の自動車

自動車技術界関東支部学自研合同チーム

マシンはまさに質実剛健の作り 今後はスピードの確保が急務?







①さまざまな工夫が凝らされてはいるものの、エンジンとミッションの存在感からか、やはりどうしてもウエイトが気になってくる。②今回に限り、メーター類は必要最低限のものが装着されていた。フロント、リヤともコンベンショナルなプッシュロッドを採用。④組まれた太いパイプからも、剛性感が感じられる

学生自動車研究会によるマシンJ-002は、昨年のマシンJ-001の基本コンセプトを踏襲している。それは、軽自動車のエンジンを縦置きに搭載することで、操縦しやすいフォーミュラカーとすることであるという。このエンジンは、スズキのワゴンR用のものを元に608ccにストロークダウンし、スーパーチャージャーを搭載したもので、前年のNA版よりも馬力が向上し、コース特性に合わせてより低速から太いトルクが出るようになっている。また、ギヤボックスはホイールベース短縮のためにドライブシャフトが前方から出せるスパル・インプレッサ用を採用。フレームは、田の字断面のアルミ合金製とし、軽量で合成の高いものとしている。また、有限要素法解析により、衝突安全性も前作より高めているという。サスペンションアームは、前作同様にもてぎのサイド・バイ・サイドのものを流用しているが、ジオメトリーを改善。また、整備性や操作性も改善されている。

J-002 SPECIFICATION

全長×全幅×全高	3095×1580×1260mm
ホイールベース	1800mm
トレッド	F:1300mm R:1300mm
最低地上高	40mm
車重	405kg（カウル除く）
フレーム	変形断面アルミ合金スペースフレーム
エンジン	水冷 L3/DOHC
加給方式	インタークーラー付きスーパーチャージャー
総排気量	608cc
最高出力	44.0PS（33.0kW）/6500rpm
最大トルク	6.1kg/m（59.4Nm）/6000rpm
変速形式	5速Hパターン後退付き
サスペンション形式	4輪ダブルウィッシュボーン F:プルロッド R:プッシュロッド 可変バルブ付き インボードダンパーユニット 可変スタビライザー
タイヤサイズ	F/R:175/60R13

神奈川工科大学システムデザイン工学科

欧米チーム同様バイク用のエンジンを採用
初期トラブルさえ解消されれば楽しみなマシン









①インパネもスポンジで作製するなど軽量化に配慮。②普段は横置きされるエンジンを縦置きに。エキマニは暫定仕様ということで市販用をそのまま上方に装着。③低重心化のため、今やF1からも消えてしまったプルロッドをフロントに採用。④全景からは設計時いかにコンパクトさに配慮されたかがうかがわれる

今回初の単独参戦となる神奈川工科大学チームは、システムデザイン工学科の5つの研究室が協力してマシンを開発した。このチームも昨年の参加経験をもとに、J-001をより軽量コンパクト化を図ることをコンセプトとし、また、製作と整備が容易になること、製作コストの削減、ドライバー交代に対応しやすいコクピットデザインなどについても設計段階で盛り込まれた。角型スチールパイプによるフレームは有限要素法解析で軽量で高剛性を実現。また、軽量高出力なホンダCBR600のエンジンを縦置きに搭載することで、パワートレーンをシャフトドライブとするだけでなく、エンジンをバルクヘッドに囲むことでそれ自体をストレスメンバーともしている。デフはホンダのATV用のものを採用。また、サスペンションは前後ともサイド・バイ・サイド用を流用しているが、フロントは低重心化のためにプルロッド式としている。なお、写真の排気管は暫定仕様のものだ。

SPECIFICATION

フレーム全長	2545mm
ホイールベース	1735mm
トレッド	F:1390mm R:1340mm
車両重量	350kg（予定）
フレーム	スペースフレーム（スチール）
エンジン	HONDA 600cc 水冷4ストローク DOHC 4バルブ4気筒
型式	PC35E
総排気量	600cc（67.0×42.5mm）
圧縮比	12
最高出力	40kw/6500rpm
最大トルク	62Nm/3000rpm
変速形式	6速マニュアル
サスペンション形式	4輪ダブルウィッシュボーン F/R:プッシュロッド
ブレーキ形式	4輪ディスク
タイヤサイズ	F/R:185/50R13



テストにおいてさえ、各者の役割は完全に細分化されている

技術会関東支部学生自動車研究会が着目し、3年間の準備期間を経て昨年アメリカの大会にアジア地域から初のチームをエントリーさせたのがチーム・チャレンジニッポン。国士舘大学、上智大学、日本大学、神奈川工科大学、都立航空高等専門学校、青山学院大学の6校からなる混成チームで、いきなり総合28位に食いこみベストルーキーチーム5校のひとつとして表彰された。

今年の大会は、5月16～20日にデトロイト郊外のポンティアック・シルバードームの大駐車場で開催されるが、チーム・チャレンジニッポンのマシンは、昨年の軽自動車エンジンを搭載したマシンコンセプトを発展させたもので、テスト開始直後から安定した走りを見せ好感触を得ていた。一方、神奈川工科大学チームはオートバイ用エンジンを縦置きするという、独自のコンセプトでマシンを製作。こちらは、燃料系や電装系のわずかなトラブルに悩まされたが、そのトラブルの原因もつかめたようだった。両チームとも、4月上旬の船積みまでにマシンのさらなる熟成、カウルの完成とフィッティング、提出書類の作成、スポンサーの獲得交渉などやらなければならないことが山ほどあるという。

さらに広がるSAEの輪

大会は、競技の場でもあるが国際交流の場でもあり、同じマシンを開発する仲間意識から、お互いに部品や工具や技術情報を融通もしあっている。こうすることで、互いに刺激しあうことになり、より良い技術を生み出すもとになるのだ。今年の2チームのメンバーも、大会で多くのことを体験することで国際的な視野、人脈を持ったエンジニアに成長してくれることだろう。

秋には、自動車技術会がフォーミュラSAE日本大会開催に向けたプレイベントを計画。そして、2003年には日本大会の本格開催も目指されているという。SAEもこれで、アメリカ、イギリス、オーストラリア、日本の各大会から優秀なチームと技術の交流もできると考えている。

東海大学のル・マンプロジェクトも同様だが、大学の研究でレーシングカーを設計・開発できるということは、楽しいことに違いない。さらに貴重な実践経験を積めたうえ、国際交流もできる。就職にとっても有利となるはずだ。学生たちにとって、魅力的な学校とカリキュラムが今動き始めている。

日本代表として



サイドビューから想像できるとおりその挙動は超クイック。加速も鋭く、熟成されれば去年以上の成績を残すことはまず間違いないだろう



神奈川工科大は電気系トラブルに足をすくわれてしまった

Text/Naoyuki Hata, Racing on Photos/Shinpei Suzuki

CHALLENGE CLUB 2001

チャレンジャー向けの有益情報満載コーナー

THIS TIME MENU

EVENT ヴィッツレースいよいよ開幕!
INFORMATION ランエボⅦ用ラリーアートパーツ
INFORMATION インプレッサ用ロールケージ発売

EVENT

トップを切って関東シリーズが筑波で開幕 2年目を迎えたヴィッツシリーズはいったいどうなる?

今年もうれしい悲鳴が!

最終戦ではエントリーが100台を超えるなど、大盛況のうちに初年度の幕を閉じたネッツカップ・ヴィッツシリーズ。ナンバー付き車両で参加できるレースであり、かつ事前に大々的なアピールができたこともあって、予想をはるかに上まわる「うれしい悲鳴」を関係者の多くが上げたのは言うまでもない。

さて、2年目の今年はシリーズが分割され、昨年のような全国転戦形式は廃止されることとなった。その一方で、年末には各シリーズの上位陣のみを集めた「キング・オブ・キングス」つまりヴィッツ使い日本一決定戦が行われることになっており、早くもこのレースへの出場を口にする者さえ現れ始めた。おそらくシビックレースにおけるF1日本GP前座、チャレンジカップのような存在になっていくのだろう。このことは目標を増やすという意味でも歓迎すべきことだと言えよう。

ところで、昨年の最終戦で100台を超えたとはいえ、4分割されればひとつのシリーズのエントリーも1/4になる? なんてことはまったくなかった。シーズンオフもそこそこに、ひと足早くスタートを切った関東シリーズは、なんと初戦から72台ものエントリーを集めてしまったのだ。話は少し横道にそれてしまうが、この数は正直言って寒気すら覚える悪い。というのもヴィッツシリーズ開催コースの中で、もっともショートな筑波に用意されたグリッド数はわずか30。コンソレーションも行われたがワンデーイベントでは残る12





今年もコース狭しと熱いバトルが繰り広げられるヴィッツレースが関東シリーズから開幕した。戦前の予想を上まわる72台がエントリー。さらなる参加台数増加は見られるのだろうか



トップ争いは、昨年上位を争ったドライバーによって演じられた。果たして1年のマージンを生かした彼らがこのまま上位を独占しつづけるのか? はたまた新たな刺客が現れるのか?



筑波ではその参加台数がひときわ目立つ。予選落ちを危惧する人からは「予選の10分の走行だけでエントリーフィー3万6750円は……」との声も



健闘はしたものの"優勝"はなかった谷口が悲願達成。すでに照準はリベンジの場、キング・オブ・キングスに？

台を収めきれず、正真正銘の予選落ちを出してしまったからだ。伝え聞くところによれば、関西シリーズでも50を超えるエントリーがあるにもかかわらずグリッドの総数は48とあって、筑波ほどではないが予選落ちを生み出してしまう。しかもコンソレーションもない。

話は戻るが、関東シリーズ開幕戦の72台という数字は、ある意味では妥当である。何しろベース車のヴィッツMSDは300台も売れたというし、関東シリーズのエントラントの多くは首都圏居住者。ライセンス人口も多い地域だけに、販売された台数を思えば誰にも納得してもらえるのではないだろうか。その点を踏まえ、今後のエントリー台数の推移に関してはふたたびの予想ができる。

まずひとつは3月上旬の開催だったこともあって、競技車両の製作がまだ完了していない、いわば潜在層がいるから今後も増えるという予想だ。これは他のカテゴリーにも多く見られるケースだけに、考えられない話ではない。その一方でもうひとつの予想は、やや減るのではというもの。その裏付けとなるのは、開幕戦のパドックでナンバーを見る限り、関西以西からのエントリーも少なくなかったからだ。他シリーズよりひと足早くスタートを切ったし、また続いて幕を開けるのは、関東シリーズにも匹敵する人気を誇る関西シリーズ。本番に向け、肩慣らしを兼ねて参戦するドライバーも多かったのではないか。

まぁ、ふたつの予想を勝手に平均化してしまえば、現在の台数、すなわち70台±αという線に落ち着くのではないかと思われる。もっとも筑波でのレースは続く第2戦だけで、レース数の多い富士、そしてもてぎのフルコースなら45台をグリッドに収めることが可能。この予想台数であればコンソレーションも含むと、全員がレースを楽しめることになる。

今年の有力どころは？

さて、今年の開幕戦、どんなレース展開になるのだろうか。まずは昨年の関東シリーズ戦を終えただけで、ああだこうだと断言するのは不可能だが、うまい具合に昨年も上位を走っていた経験を持つドライバーが今年も上位につけたこともあり、彼らを中心にタイトル争いが演じられる確率はかなり高そうだ。




昨年の経験が生かされたのか、車検は検査する側もされる側も比較的手慣れた様子。参加台数が多いだけに、望ましいことと言えるだろう

まず、レースの戦いぶりからしても予選、決勝ともにトップ3に並んだ谷口いづみ、ダーマン改め小野田貴俊、デーブ岸は確実にくる。

特にヴィッツシリーズで初の女性ウイナーに輝いた谷口は、練習走行の段階から他を圧するタイムを連発しており、順応性の高さを強くアピールした。決勝になるとややマージンは減ったが、小野田の軟拗なチャージをしのぎ切ったあたりはなかなかの勝負師と見た。小野田も「去年はちっともいいことがなかった」ため、ライセンス名を本名に戻し、心機一転の構えでいるだけに、今後の大暴れが予想される。そして「デーブじゃなくこれからはスリム岸」というほど自ら軽量化を図ってきた岸の意気込みも高く評価したい。

また、決勝ではミッショントラブルのため順位を落としてしまったものの、予選でルーキー最上位の4番手につけた山野直也も今後注目すべき存在だ。名字からも分かるとおり、彼はジムカーナやGTで名高い山野哲也の弟。さすがに血は争えないといったところだ。たしだし「僕のレースデビューは予選4番手で、決勝では表彰台」と兄としての威厳（？）もかかさなかったことをつけ加えておこう。

ところで、昨年のトップ3はどこに行った、という疑問をお持ちの方もいるだろう。まずチャンピオンの村田信博は、スーパー耐久の第2戦からランサーを駆ることが決定した。2位の碓井久彦はどうやら関西シリーズに絞っての参戦になりそうだ。今ごろは「鈴鹿だけは誰も勝たせない！」と鼻息を荒くしていることだろう。その一方で、残念なのはエンドレスコンビに唯一土をつけた八田新一が「今年のレース活動は未定」としていること。すでにクルマは売却済みという。

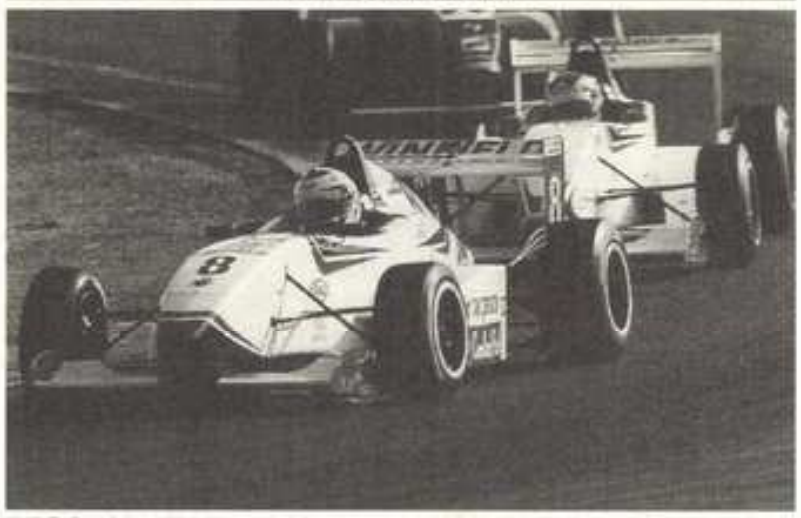
何はともあれ年間のレース数も多く、舞台も他シリーズ以上の関東シリーズが、ヴィッツシリーズのトレンドセッターとなることは間違いなさそうだ。

（はた☆なおゆき）


決勝と同様、コンソレーションも白熱したが、大きなトラブルはなかった

これまでの連載でもおなじみ、海外で活躍する濱田泰孝選手と岡本章平選手の近況は？

INFORMATION


濱田選手は昨年に引き続きの参戦となるものの、新車を投入することが決定している

当コーナーの連載でもおなじみ、フランスでフォーミュラ・ルノーに参戦していた濱田泰孝選手と、アメリカでフォーミュラ・ダッジを戦っていた岡本章平選手。岡本選手はすでにシリーズが開幕したということなので、その様子も合わせて、ふたりの近況をお伝えしよう。

まず、濱田選手は昨年に引き続きフォーミュラ・ルノーに参戦することが決定。年始は日本に戻ってきていたが、1月20日にはフランスに渡り早速参戦準備を開始することとなった。そして、当初は去年の車で走行する予定だったものの、新車を投入することも確定。本人もフランスに戻ってからチームに聞かされたということで、やる気もますます高まっているという。シーズン開幕は4月15日だ。

一方、岡本選手は3月18日にすでにシーズンが開幕。これまでもお伝えしてきたとおり、昨年参戦していたフォーミュラ・ダッジからステップアップし、今シーズンはバーバーダッジプロシリーズに参戦することに。1月にウインターテスト、2月にもスプリングテストを消化し、さらに開幕直前のテストでもマシンやコース習熟に努めながらも上位のタイムをマークするなどなかなかの出だしとなった。しかし、2回用意されたプラクティスセッションになると状況は一変。エンジンが壊れてしまい、テストでマークしたタイムにも及ばず、出場23台中21位と22位にとどまってしまう。さらにエンジンは修復不可能ということで、これまでに乗ったことのないマシンでの予選を強いられることとなった。

幸いなことに新たに乗りこんだマシンにはそれほど違和感がなく、エンジンも快調。予選2回目ではベストなセッティングとは言い切れないまでも9位に食い込むことに。迎えた決勝では、スタート前のセッティング変更が裏目に出てアンダーステアが強くなってしまったものの、完走を第一の目標としていたため10位でフィニッシュ。本人的には満足いくものではなかった様子だが、扱りにくいマシンをドライビング面でなんとかしようと試みるなど、収穫はそれなりにあったという。

なお、岡本選手の開幕戦の詳細は、本人のレポートとともに次号に掲載予定。第2戦は4月21日のフェニックスだ。




テストではマシン習熟に努めたが、まだまだクルマに乗せられている感が強いという

INFORMATION

ユーザー待望の新製品がついにリリース
ラリーアートが専用パーツをリリース

ラリー、ダートラ、ジムカーナの競技ベース車両として大きな注目を集めるミツビシ・ランサー・エボリューションⅥのスポーツ&コンペティションパーツが、ラリーアートから発売されることになった。

まず、コンペティションパーツとしては、ノーマルでも280馬力を誇るエンジンのパワーをくまなく路面へ伝えるクラッチや、新開発のACD（アクティブ・センター・ディファレンシャル）対応のフロント機械式LSDなど、各種競技で即使用可能な製品がリリース。さらに、ボディ剛性向上に必要となる足まわりの各種ブッシュ類なども設定された。また、今後はサスペンション、冷却系、排気系のパーツも順次発売されるという。

一方、ストリートユーザー対象のスポーツパーツとしては、エアフィルターやエンジンの温度上昇を防ぐラジエターキャップ、ラジエターホースセットなどのファインチューニングに必須のアイテムがラインナップされている。

これらのパーツは全国の三菱自動車乗用車系販売店、ラリーアートピット千歳台、ラリーアートピット岩槻、ラリーアートピット札幌・平岸、ラリーアートピット神奈川、ラリーアートピット北総の各店舗で発売中だ。



市販状態でも絶賛される運動性能がラリーアートパーツでさらなる進化を遂げる

INFORMATION

ニューインプレッサに必須のアイテム
STiが専用ロールケージを発売

今年の全日本ラリー4輪駆動部門の開幕戦で、西尾雄次郎がデビューウインを果たし素性の高さを見せつけたニューインプレッサ。そのボディ剛性強化と安全性を高める専用ロールケージとロールバーパッドがSTiから発売された。


剛性アップはもちろんのこと、安全性も高めてくれる

このロールケージはJAFの国内競技車両規則に準じた7点タイプとなっており、安全性が高いことは言うまでもなく、また、取り付け方法もボルトオン形式なので、車内にあるダッシュボードと干渉することなく装着することが可能。ちなみに、装着後においても5人乗車ができるため、車検証の記載事項変更などといった手続きも不要だ。さらに、ロールケージと同時にロールバーパッドも発売され、こちらはSTiロールケージ（40φ）に対応しているとのことで7点式ロールバーのみならず、旧型インプレッサ用の8P、6Pタイプにも装着することができる。

取り付け可能な車種はセダンのGDA、GDB、GD9。価格はロールケージが9万円、ロールバーパッド（5・5m×2本）の黒が1万7000円、青が2万円で、全国のスバルディーラー、STiショップで取り扱っている。

クラブJフォーミュラがオーディションを開催

CHECK THIS OUT!!

FJ1600やF4に参戦し、今シーズンからは新たにフォーミュラトヨタでも活動することになったクラブJフォーミュラ（CJF）が、4月14日に茂原ツインサーキットで第2期生のオーディションとFJ1600の体験走行を開催する。

CJFオーディションと体験走行は、普通運転免許を持っていない16歳から参加が可能で、また、すでに全日本カート選手権などである程度の実績を残しているドライバー（16〜18歳未満）のステップアップをサポートする特別コースも組まれている。オーディションで選出されたドライバーは2期生として、茂原ツインサーキットや筑波サーキットなどで十分な練習走行を行った後レースデビューを果たすが、特に優秀なドライバーにはFJ、FT、F4へのフルサポート体制も開けてくる。問い合わせは〒167-0033 東京都杉並区清水3-30-16 清水ビル2F クラブJフォーミュラ/☎03-3399-2721まで。


成績次第では、フル／セミサポートの道も開かれてくる


指導は懇切丁寧なので初心者でも気がねなく参加することが可能

BUY&SALE

■売りたし

●ウエスト976
F4 W3セット付き 330万円。
A-ONE 担当：大河原、桜井 〒513-0836 三重県鈴鹿市国府町7656-1／☎0593-79-1128

●東京R&D FV／94
FJ／赤・白 スペアW付き 価格応談。
塩田 基之 〒579-0087 大阪府東大阪市六万寺町2-4-31／☎0729-85-9630 or 090-1673-3797

●東京R&D FV／94
FJ／青 レインT1セット 足まわり調整済み 価格70万円。
平野 〒330-0804 埼玉県大宮市堀の内1-460／☎070-6552-4315

●オスカーSK94
FJ／白 W2セット（Rays軽量） ドライ&ウエットT多数あり EG・TM・O H済み 即レース可 価格90万円。
・ホンダ・シビック（EK-9）
2000年東日本シリーズ出場／白 新品TW1セット付き スペアPあり 新品EG&W1セット付き スペアPあり 即レース可 価格乗せ換え後1レース使用 即レース可 価格150万円。
レーシングプラザメッカ 〒304-0824 茨城県結城郡千代川村村岡166（サーキット正門前）／☎0296-44-0921（8時30分〜19時）

●オスカーSK94
FJ 右フロント足まわりとノーズコーン破損ほか機関実動 スペアT&W1セット付き 部品取り用に 近県の方ローダーにてお届け 価格8万円応談。
村上 亮 〒215-0014 神奈川県川崎市麻生区白山4-1-1-307／☎090-3239-8203

●トヨタ・レビン（AE101）
2000年富士チャンピオン仕様／白 1戦出場 スペアW1セットあり 外装に凹凸あり 外装以外程度良好 競技用に最適 価格20万円。
浅倉 亘 〒133-0052 東京都江戸川区東小岩1-28-14／☎090-8341-1781

※個人売買における金銭トラブルは編集部では責任を負いかねますので、ご了承ください。
掲載希望者は郵送or FAXにて「R'on編集部「チャレクラBUY&SALE」係まで。

■WANTED!

●チーム員募集
「IEDスポーツでは、これからモータースポーツを始める初心者や女性、また更なるステップアップを目指す人を募集している。ライセンスを所持していない人には、ライセンスの取得方法からマシン製作、各イベントへの参加方法まで指導します」
IEDスポーツ レーシングサービス ITOH内 担当：菊地 〒194-0004 東京都町田市鶴間540／☎042-799-4238

チャレクラ・インフォメーション

■Aライセンス講習会

・大分／4月8日（日）／9：00／オートポリス／オートポリス倶楽部／☎0973-55-1111
・福島／4月14日（土）／10：30／エビスサーキット／ジャラック・レーシングクラブ／0120-86-3703
・北海道／4月15日（日）／12：00／十勝スピードウェイ／十勝スピードウェイクラブ／☎0155-52-3910

■走行会ほかイベント

●「Phenix GRANDPRIX 2001 TiチャレンジRd3」／5月5日（土）／Tiサーキット英田／内容：30分×2本のフリー走行と模擬レース／参加料：2万円、5台以上で参加の場合1台1万6000円。
フェニックスオートセンター／☎0662-6906

●「FORMULA ドラテクレッスン」／5月5日（土）／名阪スポーツランド Cコース／参加料：一般：1万2000円、ダンロップユーザー6000円／締め切り：4月25日。
ツーアンドフォー内 フォーミュラドラテクレッスン事務局／☎06-6761-0248

●「ジムカーナ オブ 関西 2001-2」／5月6日（日）／名阪スポーツランド／格式：準国内／参加料：一般1万4700円、会員：1万3650円／締め切り：4月25日／MAX：200台。
ツーアンドフォー内 ジムカーナオブ関西事務局／☎06-6761-0248

●「アクシス走行会」／5月18日（金）／関越スポーツランド／内容：午前中は練習走行、午後は競技形式のタイム計測／参加料：1万円／MAX：60台。
アクシス／☎03-5718-2061

http://www.intio.or.jp/mecca/ アクセスしてプレゼントをGETしよう!

JAF公認ヘルメット ●特価TELにて!!



ショウエイ
- VJ-SR 定価¥27.000
- X-FOUR LightII 定価¥45.000
- GRV-SR 定価¥38.000
- X-FOUR II 定価¥70.000

アライ
- GP-4 定価¥97.000
- GP-2K 定価¥37.000
- GP-T 定価¥48.000
- GP-K JR 定価¥30.000
- GP-JET 定価¥35.000
- GPラリー2 定価¥25.000
- GP-4S 定価¥62.000

デサント.エンネン.
スパルコ.OMP.
ライセンスA.etc.



レーシンググローブ
10%OFF!!



レーシングスーツ¥17,000より
- ※定価¥95.000→ 特価¥54.000より
- ※定価¥114.000→ 特価¥91.200
- ※定価¥138.000→ 特価¥108.000

※はFIA公認

アンダーウェアー
FIA公認
特価¥19.000

レーシングシューズ



FIA公認スパルコ
- ショート→ 特価¥13.500
- ロング→ 特価¥20.000

FIA公認アディダス ショート
- 赤、青→ 特価¥15.000

プロト トルクレンチ

ホイル締め付け必需品



10kg~20kg 定価¥22.000

スーパーアタック X1

■驚異の潤滑表面改良剤
■税金・送料サービス致します



- 250cc 定¥10.000
- 300cc 定¥12.000
- 500cc 定¥19.500

OMPマスク



カラー：ホワイト
フリーサイズ
ワンホール 特¥2.900
ツーホール 特¥3.300

高性能エアゲージ

「LONG ACRE」
0→4km/cm²
外径78φ



特価¥8.500

ホイルナット (17mmソケット仕様)

12×1.5mm
12×1.25mm



4ヶ1セット 特価¥1.600

STOP WATCH



※4台計測可能
※区間タイム計測可能

SEIKO
SVAE001 ¥7.000
SVAS005 ¥16.000
マルチクロン ¥15.600

※郵送料サービス、いずれも100ラップメモリータイプ

けん引フック(2枚組)

('99 JAF公認サイズ)
鉄 定¥8.000→特¥6.000



アルミ 定¥10.000→特¥8.000

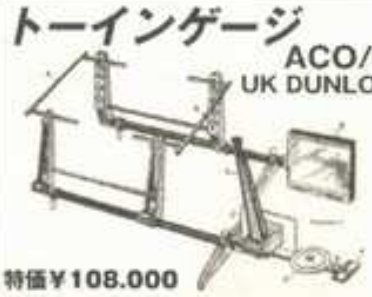
EXHAUST INSULATING WRAP



※5m×15m
特価¥7.000

トーインゲージ

ACO/40
UK DUNLOP製



特価¥108.000

消火器



600g 特¥3.800
1.5K 特¥10.500
2K 特¥11.500

S・SLICKタイヤ

195/55R-15 ¥16.000
ホイル and Sタイヤ特価販売
セットでお得(組み込み・バランスサービス)
消費税、送料は別途になります



VOLK TE37

ホイルサイズ	DUNLOP 001J	VOLK TE37 2本セット特価	WEDS TC-05 2本セット特価
14x6.1/2	185/60R14	79,000円	65,520円
14x6.1/2	195/60R14	81,600円	67,920円
15x6.1/2	195/55R15	89,000円	81,400円
15x6.1/2	205/55R15	89,560円	86,600円
15x7	195/55R15	91,160円	84,280円
15x7	205/55R15	96,260円	89,480円
17x8	235/45R17	154,400円	127,200円
17x8.1/2	235/45R17	156,400円	128,640円
17x9	245/40R17	161,000円	133,280円



WEDS TC-05

Seaked Racing Battery



特価¥26.000

むく引き抜き アルミホイルスペンサー



5mm 特¥5.000
10mm 特¥6.000
※4穴用・5穴用、ご指定下さい。

LIG フードキャッチ



※全長11.5cm 特価¥2.800

LARGE ROBBER HOOKS



特価¥2.600

ラバーホック(小)



※フックサイズ4.5cm 特価¥1.500

ボンネットピン



※スチール 特価¥3.600 アルミ 特価¥3.800

あらゆるシーンに対応する世界一便利なイージーアップ・テント。



デラックス/ラインナップ

E-Z UP SHELTERS SIZE&PRICE.

	サイズ	スタンダード価格	オプションカラー価格	重量	天幕色生地厚・素材
DX25	●2.5m×2.5m	¥108,000	¥117,000	27kg	全24色 500デニール/ポリエステル
DX30	●3.0m×3.0m	¥128,000	¥137,000	32kg	全24色 500デニール/ポリエステル
DX45	●3.0m×4.5m	¥154,000	¥166,000	40kg	全24色 500デニール/ポリエステル
DX60	●3.0m×6.0m	¥184,000	¥199,000	56kg	全24色 500デニール/ポリエステル

2割引

SIDE WALL.

サイズ	スタンダード価格	オプションカラー価格
●2.5m×2.0m	¥12,000	¥13,200
●3.0m×3.0m	¥15,000	¥16,500
●4.5m×2.0m	¥18,000	¥19,800

E-Z RAIN.

サイズ	価格(グレーのみ)
●2.5m	¥6,000
●3.0m	¥9,000
●4.5m	¥12,000
●6.0m	¥15,000

- ●2.5m×2.0m A305~315/B180~180cm
- ●3.0m×3.0m A305~335/B180~210cm
- ●3.0m×4.5m A305~335/B180~210cm
- ●3.0m×6.0m A305~335/B180~210cm

(株)メッカ
TEL:0296-44-0921
〒304-0824 茨城県結城郡千代川村村岡166
◆営業時間：AM8:30~PM7:00
◆定休日：毎週月曜日(祭日を除く)
●筑波サーキットエントラント入口正面●
スタッフ募集中 詳しくはTELにて!
FAX:0296-44-0782

全国通信販売OK!

ご注文は、現金書留にて商品名・お客様のTEL・住所を明記の上お願いいたします。
お急ぎの方は銀行振込にて。(詳しくはTELにて) 送料別

※上記表示価格に消費税5%が別途加算されます。

RACING KART CLUB

誰でも参加可能なのが
このレーシングカートクラブ
ご意見ご要望、レース参戦記
BUY&SALE、質問などなど
あらゆる情報を募集中なので
下記住所まで気軽にハガキを!



質問、疑問、BUY&SALEなどへのあて先は　〒142-0041 東京都品川区戸越5-4-3 DN五反田南ビル レーシングオン編集部「レーシングカートクラブ」

レーシングカートクラブ

14歳の挑戦 50歳の冒険

2001全日本選手権に挑む ふたりのドライバーの開幕戦

**国内頂点のシリーズ"全日本"が今年も始まった
その初戦となるつま恋の西地域第1戦を戦った
最年少と最年長、年齢差36歳のふたりのドライバー
それぞれのレース、それぞれの思いが
レーシングカートという多様な世界の戦い模様を
サーキットいっぱいに描いてみせた**

Text/Kazuo Mizutani
Photos/Tadahiko Takano





14歳のルーキー、小林の走りは期待を上まわるものだった。時にマシンを豪快に振り回し、ラップごとに他車を置き去りに。その双肩には、早くも大きな期待がかかっている

2001年度全日本カート選手権の幕開けとなる西地域第1戦。そのICAクラスに、周囲の注目を集める少年がいた。昨年度のジュニア選手権チャンピオン、弱冠14歳の最年少ドライバー小林可夢偉（かむい）だ。

朝一番の公式練習、小林がコースへ出ていった。公式練習はゼッケンを奇数・偶数に分けて行われるため、ゼッケン16の小林は2グループ目だ。コースインするや小林はアクセルを踏み、マシンを右に左に振り回してタイヤを温める。小柄で細身の体に似つかわしくない豪気な走りだ。まるでカートのダンスを楽しんでいるように見える。

コントロールラインをまたいで最初の計測ラップへ。バックストレッチの終わりでリヤをギュンと振り出しZ字コーナーを抜けていく。そして電光掲示板に表示されたタイムは31秒台後半。先の奇数組では、最初の計測ラップで33秒を切る者はいなかった。路面状況はマシンが走るにつれて好転していくので、条件は偶数組の方が良かったのは確か。それに公式練習のタイムはレースとは無関係なので、最初から飛ばす必要も無理してタイムを出す必要もない。とはいえ、タイヤが冷えた状態でのこの速さにはあ然とさせられる。

少年のあふれる才能に寄せられた大きな期待

小林の速さはローカルレース時代から全国にとどろいていた。99年には全国区のジュニア選手権に参戦開始、シリーズ前半を劣勢のヤマハFPエンジンで戦ったためランキングは5位にとどまったが、この年のSL全国チャンピオン大会ではSストックDクラスで並み居る大人を蹴散らして優勝を飾った。そして2000年、エンジンがワンメイク状態となったジュニア選手権で4戦3勝の圧倒的強さを見せてチャンピオンとなり、全日本ICAクラスの出場資格を手にした。また、全日本ICAよりレベルが高いとの声もある鈴鹿選手権RSOクラスでもチャンピオンに。小林のドライバーとしての評価は、今年度の開幕を待たず不動のものとなっていた。

小林のタイムはレースウイークの練習段階から飛び抜けたものだった。小林の全日本参戦をサポートするヤマハの関係者は、ピットでその様子を見つめながら「ほら、スーツもヤマハのを着てるし、すっかりウチのドライバーでしょ」と笑みをこぼす。小林が無限エンジン・ワンメイクのRSOシリーズを走っていたことがちょっと気になっている様子だ。ヤマハ（トヨタ）と無限（ホンダ）の取り合いと言っては大げさだろうが、先の言葉は、この幼いドライバーにかけられた期待の大きさをよく物語っている。

公式練習を終えてタイムトライアルへ。ここで小林がたたき出した30秒440というタイムは、2番手にコンマ6秒以上の大差をつけるばかりか、FAクラスのトップタイムをもしのいでいた。この時点で小林のライバルは自分自身に絞られた。

予選第1ヒート。小林は1周目で2番手に1秒の差を開き、7周目にはそのリードをストレート1本分にまで広げた。予選第2ヒートでは大木茂雄に追いすがられた小林だったが、それに気づくとペースを上げ、またも独走で2度目の1位ゴールを果たした。もちろんポールポジションだ。

決勝でも小林の速さは揺るがなかった。思ったほどの独走状態とはならなかったが、ラップごと着実に後続を引き離し、最終的には6秒弱のアドバンテージを築いてフィニッシュ。数少ない不安要因だったマシントラブルも体力不足も、小林の足かせとはならなかった。チェッカーフラッグを見据えてガッツポーズが遅れたのは、自らの走りに集中していたことの証しだろう。F1という夢に向かい、全日本に歩を進めた小林の1戦目は期待に違わぬ、いや期待以上の快勝だった。

しかし、小林はこの自分に満足していなか





大会最年長ドライバーの北村は、全日本2年目。チームテントで家族とともにマシンを整備し、談笑する姿は会場の雰囲気を温かくする。夢はワールドカップでのリベンジだ

った。「体がしんどかったです」と語る表情に笑顔はない。路面の変化で動きが変わったマシンに、タイムは前日ほど上がらなかった。小林は29秒台のラップを狙っていたのだ。

昨年までの小林は、取材陣に囲まれるとうつむいて首を縦か横に振るだけだった。人一倍照れ屋なのだ。だがこの日は違った。

「ハイグリップタイヤの練習は？」

「そんなに乗ってないです」

「今年の目標は？」

「全戦全勝」

まだ小声でつっけんどんな口ぶりだが、質問に一生懸命答えようとする気持ちが伝わってくる。プロドライバーを目指す者としての自覚が芽生えているのだ、と思った。

この1戦をもって小林に満点の評価を与えるのは早計だろう。しかし、小林が今季ICAのAシリーズの中心人物となることは間違いあるまい。なにより、見る者の胸をワクワクさせるあのアグレッシブな走りがいい。世界一の激戦区であるヨーロッパ選手権にあの走りを放り込んだら、どんな暴れっぷりを見せるのだろうか。小林の走りは、そんな卓すぎる想像をかき立ててくれる。

家族とともにひとつの夢を追って

最年少ドライバーが完勝でデビューを飾った一方、この大会の最年長ドライバーも新たなチャレンジへと踏み出していた。北村守、50歳。昨年のICAからFAへクラスを上げての1戦目だ。ただ、北村をベテランと呼んでは語弊がある。北村がカートを始めたのは47歳の時、全日本は今年で2年目だ。レースキャリアからすれば、北村は全日本ドライバーの中ではまだ新人の部類なのだ。

以前からクルマが好きだった北村だが、モータースポーツの経験は皆無だった。それが、47歳にしてカートレースという冒険に乗り出したきっかけはここ、つま恋でたまたまカートの走りを見かけたことだった。

「年を取ってもできるスポーツはこれかなって思ったんです。そういうものを探していたんですよ。陸上なんか今から始めたって勝てるようにはならないでしょ。今は、なんとか若い人に勝ちたいなって気持ちですね」

最初は単なるホビーで始めたつもりだったという。だがSLレースで腕を磨くうち、地方選手権、そして全日本へとたどり着いていた。昨年の全日本シリーズ終了後には、もてぎワールドカップに併催のアジアパシフィック選手権（ICAクラス）にも参戦した。だが、結果は無念の予選落ち。この屈辱が北村の心に火をつけた。

「悔しくってねえ。もう一度ワールドに出て、今年こそ予選を通りたいんです。今年はそれを目標に頑張ってるんですよ」

年齢的に体力面も心配になるところだが、北村は体力不足を感じるや、毎日トレーニングに通ってそのハンデを克服している。カートに対する熱の入れようは相当なものだ。

幸運なことに北村の家族は、カートを始めることに反対しなかった。それどころか、今やふたりの子供は北村の後を追ってカートレースを始め、地方選手権に参戦中。全日本でも家族が付き添ってマシン整備などの手伝いをしている。コース上の厳しい表情から一転、チームテントの北村はいつもほがらかにくつろいでいる。家族と共にレースできるということが、北村にリラックスして戦いに臨める環境をもたらしているのだろう。

大会前日の練習で北村のタイムはまずまず。レースではかなりの結果が期待できそうな仕上がりだった。北村の走りは、年齢のわりにといっては失礼だが、なかなかに攻撃的だ。前に追いつくと積極的に仕掛けて自らパッシングのチャンスを作り、時に暴れるマシンを力ずくで手なずけながらコーナーを抜けていく。ヘルメットに描かれたフェラーリのプランシングホースが、いかにもエンスージアスティックな雰囲気を醸し出している。

ところが本番を迎えると、北村はとにかくトラブルにつきまとわれた。公式練習ではヘッダーパイプとスプロケットハブが破損、予選第1ヒートではスタート直後にアクシデントのあおりを受けリタイア、第2ヒートでは残り3周でエンジンが壊れ戦線離脱。不完全燃焼のまま予選不通過が決まってしまった。

それでも、レース後の北村に暗い表情はなかった。

「悔しいなあ。でも、仲間のドライバーがいい結果を出せたしね。今日の夕食の話題はやっぱりレースのことでしょう。悪い時は悪い時なりの話で盛り上がって、ね」

北村は楽しげな笑顔でそう語った。

小林と北村だけではない。この会場にいる参加者全員がひとりひとり夢を抱き、それぞれの戦いを繰り広げている。多彩な思いがコース上でひとつに重なり、カートレースというドラマを紡ぎ出しているのだ。

PADDOCK NEWS~ALL JAPAN WEST Rd.1

TTの出走順が抽選に変更

全日本のタイムトライアルは、今年からシステムを変更。全車の出走順を参加受け付け時の抽選で決めることとなった。これによって、昨年までゼッケン順（正順または逆順）にマシンが並んでいたTTのグリッドは、国際レースと同様ランダムな順番に。抽選場からは「抽選箱の奥の方にいいフダがあるんじゃない？」などと、にぎやかな声が漏れていた。

タイヤの無作為配布が急きょ実施に

大会間際にスリックタイヤ（差し替え用の1本を除く）のディストリビューション制が実施されることが急きょ決定。これは全参加者が事前に新品タイヤを大会事務局へ預け、それを開会式前にクラスごと無作為に配布するもの。今季はシリーズ全戦でこの方式が採られる。コンパウンドが劣化した練習用中古タイヤのグリップを回復させるための化学薬品が、全日本でも使用されているという疑惑を払拭するための措置だという。

今季も女性ドライバーに期待！

つま恋ではふたりの女性ドライバーがICAクラスに出走した。ともに全日本2年目の選手だ。杉原裕美は予選で他車のアクシデントにも乗じて順位を上げ、3番グリッドを獲得。決勝では自己最上位となる5位フィニッシュを遂げた。結果もさることながら、練習で両脇腹を痛め、呼吸することすらつらいほどの痛みに耐えての完走は見事だった。川浪綾沙は予選で2ヒートともアクシデントに遭遇、特に第1ヒートの事故では転倒も喫した。だが、決勝では26番グリッドからグイグイと順位を上げて10位でフィニッシュ、ポイント獲得を果たした。ふたりとも今季はフル参戦予定。大いに期待できそうだ。



両脇腹の激しい痛みを押して完走、自己最上位の5位を獲得した杉原



予選では転倒であわやの場面もあったが、川浪は見事な挽回で10位フィニッシュを果たす



新方式のTTで、グリッドにはランダムなゼッケンが並ぶ



本番用のスリックタイヤは事前に大会事務局へ預けられる

プレビュー
2001全日本FSAシリーズ

水冷化元年 FSAに激動の兆し

日本屈指の腕利きが集まる
国内最高峰の"カートキング決定戦"
全日本FSAシリーズがいよいよ始まる
今季は水冷エンジンの導入
ドライバーの動向など話題も豊富
シリーズをたっぷり楽しむための
見どころをご紹介しよう

Text/Kazuo Mizutani
Photos/Kazuhisa Sawada, Tadahiko Takano, Kazuo Mizutani



国際イベントに1年遅れ、全日本FSAでも水冷エンジンが解禁。エンジン開発とノウハウ獲得の競争が、今季の戦況を左右するはずだ

国内最高峰のカートレースシリーズ、全日本選手権FSAシリーズが4月15日、鈴鹿サーキット南コースでの第1戦から、今年も全6戦の戦いの火ぶたを切る。

その参加ドライバーの顔触れには大きな変化が見られる。昨年度のランキングトップ10の中から、チャンピオンの片岡龍也とシリーズ3位の山本左近がフォーミュラ進出で抜け、シリーズ5位の梅垣博至は世界カート選手権専念で不参加に、シリーズ10位の杉山貴英も今のところスポット参戦にとどまるもようで、一気に4名がレギュラーメンバーから抜けることになった。若手ドライバーのフォーミュラへのステップアップやヨーロッパ進出が活発化する一方で、地方選手権から全日本に上がってくるドライバーが減少している現在、このようにFSAから2~3年目の有望ドライバーが減っていく〝中抜き現象〟は、今後も頭の痛い問題になる可能性が高い。

世代闘争は激化へ?

だからといって、今年のFSAシリーズがつまらなくなるわけではない。参戦予定リストには、今季の激戦を期待するに足る面々が集まっているのだ。

まずはベテラン勢から紹介していこう。チャンピオンの最右翼は、なんといっても津田浩次だろう。チームもマシンも昨年のままでデータは豊富、体制には揺らぎなし。ここ数年はすんでのところで王座を取り逃す苦い思いが続いているだけに、本人も並々ならぬ決意で今季に臨んでくることだろう。チーム体制がなかなか決まらず動向が注目されていた佐野和志も、今までと同じマシンでの参戦が決まったもよう。昨年はマシンとFSA用タイヤのマッチングに苦しめられた佐野だったが、その問題さえ解決すれば、今年も熟練のレース運びを披露してくれるはずだ。松谷隆郎は、ヤマハ・ワークスが活動の舞台をFAクラスに移したことで一時は活動休止のうわさもささやかれたが、シャシーをビレルに変えてのフル参戦が決定。国内外での実績を見ても腕前は疑いようのない松谷だけに、そのポジションを奪った速さは記憶に新しいだけに、久々の勝利に期待したいところだ。

若手のFSA継続組では、昨年ルーキー最上位のシリーズ8位に食い込んだ安田裕鑓の飛躍に期待したい。2000ワールドカップでTT3位と速さをアピール。今年は勝負の一年だ。

FSAにステップアップしてくるルーキー勢では、まず16歳の伊沢拓也に注目。チームを一新、ARTAの看板を背負っての参戦だけに、気合の入った走りを見せてくれることだろう。また、いよいよ女性FSAドライバーが誕生する。昨季のICAシリーズ4位、18歳の岩井あかりだ。並居るツワモノどもを相手に、持ち前の負けん気でどこまで戦ってくれるか楽しみにしたい。ほかにも今田尚吾、松本高幸など楽しみなルーキーは多い。

ボルテックス王朝は続くか

マシンの面でも、今年のFSAはエポックメイキングなシリーズになりそうだ。国際レースに1年遅れて、全日本でも水冷エンジンの使用が認められることとなったのだ。昨年のワールドカップを見ても、空冷方式に比べて水冷方式に分があることは明らか。ほとんどのドライバーが水冷エンジンを使うこととなるもようだ。

エンジンの温度を安定させやすい水冷では、ベテランと経験の浅いドライバーの差が縮まるかとも思われたが、昨年の国際レースを見ると、やはりエンジンを労る技術の重要性は水冷でも変わりないようだ。さらに、水冷エンジンの温度管理には独特のノウハウが要求されるという。この点、昨年のワールドカップFSAクラスでいち早く水冷エンジンでの戦いを経験している津田、佐野、松谷、安田といったドライバーは、技術面で一歩有利な立場にあるといえよう。

水冷エンジンの覇権争いでは、昨年のレースでボルテックスが圧倒的な強さを誇示した。全日本FSAでも、ボルテックス勢は、数派となりそうだ。またボルテックスがテストの結果次第で今季から導入されたリードバルブの水冷エンジンを実戦投入する可能性もあり、この点も要注目だろう。ただ、今年2月に行われたプレシーズンイベント、イタリア・ウインターカップでは、各エンジンメーカーの戦力が拮抗。チタン、フォックス、イタルシステム、マクスター(CRG)、そして新参のTMなどがボルテックスに劣らぬ速さを示している。この結果は寒い時期のレースだけにうのみにできない面もあるが、戦況に変化が起きていることは確かだろう。

今季の全日本FSAでも、エンジンの開発競争は激しさを増すはず。フォックスが実戦投入をにらんだ国内テストで好結果を残したという話もある。決勝のラップタイムの推移を見てエンジンウオーズの動向をつかめば、レースはさらに面白くなるはずだ。

2000FSAランキングトップ10、今季の動向

1	片岡龍也	Fトヨタ参戦
2	津田浩次	FSA参戦継続(トニー/ボルテックス/BS)
3	山本左近	全日本F3参戦
4	松谷隆郎	FSA参戦継続(ビレル/ボルテックス?/DL)
5	梅垣博至	CIK-FIA世界FSA選手権参戦
6	佐野和志	FSA参戦継続(イタルコルセ/イタルシステム/BS)
7	鈴木慶祐	FSA参戦継続(コスミック/ボルテックス/DL)
8	安田裕鑓	FSA参戦継続(コスミック/ボルテックス/BS)
9	塚本幸男	FSA参戦継続(イタルコルセ/イタルシステム/BS)
10	杉山貴英	FSAスポット参戦

FSA2年目の安田には初勝利の期待がかかる

チャンプ最右翼の津田。昨年の屈辱を晴らせるか

進境著しい岩井がICAを卒業してFSAに進出

ARTAから参戦のルーキー伊沢の活躍も楽しみ

2001全日本選手権FSAクラス 開催日程

第1戦	4月15日	鈴鹿サーキット南コース(三重)
第2戦	5月12~13日	中山カートウェイ(岡山)
第3戦	6月3日	SUGO国際カートコース(宮城)
第4戦	7月1日	茂原ツインサーキット東コース(千葉)
第5戦	9月15~16日	那須モータースポーツランド(栃木)
最終戦	11月3~4日	瑞浪レイクウェイ(岐阜)

RACE REPORT

全日本カート選手権 西地域第1戦

3月11日／つま恋国際カートコース／主催：ヤマハリゾート／晴れ（ドライ）

Report/Kazuo Mizutani Photos/Tadahiko Takano

FA CLASS

高崎復活！ パーフェクトウインで開幕ダッシュ

全日本にデビューした99年に2連勝を遂げて以来、不運なアクシデントやトラブルにたたられ続けて長らく勝利から遠ざかっていた高崎昇が、復活のノロシを上げる見事な優勝を果たした。高崎はまずTTでトップタイムをマークすると、予選ではやや苦しみながらもポジションを守り抜いてPPに。そして決勝が始まると、序盤からリードを広げて独走状態を確立。2位集団を抜け出して高崎を追っていた堤啓人が中盤にリタイアすると、そのアドバンテージは5秒にも広がった。高崎はチョーキングをたっぷり入れてエンジンを労りつつ、集中力を保って残るラップをこなしてチェッカーへ。一度もトップの座を譲ることのないパーフェクトウインで、表彰台の中央に立った。1年8カ月ぶりに栄光の座へ帰ってきた高崎は、「シリーズを考えると開幕戦が一番大事だと思うので、ここは狙ってました。これで流れに乗れたと思う。今までで一番うれしい優勝です」と充実の表情で語った。

大集団による激戦となった2位争いでは、富井久貴が立ち上がりの悪さに苦しみつつも、敵のオーバーテイクに乗じて前に出る作戦を的中させて2位を獲得、全日本3年目で初の表彰台に。3位の神谷健太も、混戦を抜けての初表彰台だった。



頭脳的な走りで浮上を果たした⑭富井が、大集団の激戦を抜けて2位に



チェッカーの瞬間、久々の勝利を噛み締めるように拳を突き上げた㊸高崎。精神面の充実も目を引く完勝だった

RESULT/FA CLASS エントリー：34台

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 順位/タイム	予選順位 1H	2H	総合
1	43	高崎 昇（Tナガオ+SHOP443）	イタルコルセ・IT2／サエッタ・SV21／DL	1/30"676	A1	A1	1
2	14	富井 久貴（TECH Miyazawa）	アロー・AX7／パリラ・TT39マキシ／DL	3/30"976	A4	A4	7
3	40	神谷 健太（シロキヤKC）	トニー・ミトックス／ボルテックス・VR/C／DL	9/31"315	A3	A3	5
4	33	三好 啓三（TミヨシC）	コスミック・T4／ボルテックス・VR/C／DL	5/31"067	A2	A2	4
5	29	平手 晃平（Aプロジェクト RT）	トップ・ヴァイパー／ボルテックス・VR/C／DL	11/31"353	A5	A5	10
6	38	高井 美貴（KGクラッシュメイト）	ヤマハ・WF-K／イタルシステム・MV31／DL	2/30"849	B2	B2	3
7	12	内山 貴登（TアルファC）	トニー・ミトックス／ボルテックス・VR/C／DL	7/31"202	A6	A6	12
8	19	塚本 力哉（Tピュレット）	ヤマハ・WF-A／ボルテックス・VR/C／DL	20/31"540	B6	B5	11
9	22	緒嶋 宏紀（TYB RT）	ヤマハ・WF-A／ボルテックス・VR/C／DL	10/31"334	B4	B4	8
10	16	佐藤 崇志（HIGUCHI RT）	ヤマハ・WF-A／サエッタ・SV21／DL	14/31"374	B7	B8	13



FAクラスをも凌ぐ速さで独走を続け、問答無用の勝利を遂げた⑯小林。恐るべきルーキーが現われた！

RESULT/ICA CLASS エントリー：28台

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 順位/タイム	予選順位 1H	2H	総合
1	16	小林可夢偉（T ENDLESSヤマハ）	ヤマハ・WF-A／イタルシステム・ML31／BS	1/30"440	1	1	1
2	13	大木 茂雄（ノバカート）	トニー・ミトックス／イタルシステム・ML31／BS	6/31"169	4	2	2
3	12	鈴木 裕基（TECH Miyazawa）	ハットレス・コルサ／パリラ・100リードジェット／BS	4/31"142	2	6	4
4	23	伴野 誠治（Tセシカ）	ヤマハ・WF-K／ロータックス・VM-E／BS	27/失格	10	5	7
5	14	杉原 裕美（ノバカート）	トニー・ミトックス／イタルシステム・ML31／BS	9/31"304	3	3	3
6	15	大脇浩洋介（トラッドハウスRT）	アロー・AX7／パリラ・100リードジェット／BS	10/31"317	6	4	5
7	35	中村 旭伸（SOMEYA R&D）	ハットレス・エボ1／イタルシステム・ML22／BS	7/31"223	20	7	10
8	37	安永 幹也（杉山R+拓海自動車）	トニー・ミトックス／ボルテックス・VL95／BS	16/31"560	7	8	8
9	26	池田 陽（ぴぃたぁぱん）	トニー・ミトックス／イタルシステム・ML31／BS	13/31"414	8	10	9
10	34	川道 綾沙（T FRC）	アロー・AX7／ロータックス・VM-E／BS	15/31"462	21	27	26

ICA CLASS

14歳小林、衝撃の走りでデビューウインを飾る

昨年度の大嶋和也と平手晃平に続き、今年もジュニア選手権からすごいドライバーが全日本に上がってきた。14歳の小林可夢偉だ。

小林はまずTTでFAクラスの全車をもしのぐ一番時計をマーク、2番手の鈴木歴に0.6秒もの差をつけた。予選でも小林の飛び抜けた速さに変わりはなかった。まだ全日本に慣れないドライバーたちがクラッシュを続発させる中、マシンを自由自在に振り回す豪快な走りでギャラリーを魅了しつつ、周回ごとに2位以下を引き離していく。唯一、体力面に不安を抱えていた小林だったが、決勝でもそのスピードに陰りはなし。独り舞台のまま30周を走り切ってデビューウインを遂げた。それでも小林は「今日は練習日のようなタイムが出なかった」と不満顔だ。今季のICA西は“ストップ・カムイ”が合い言葉になりそうな気配だ。

2位争いは終盤に緊迫した状況を迎えた。ふたりのルーキー、大木茂雄と鈴木裕基の間に7番グリッドから追い上げてきた伴野誠治が割り込み、やがて3台は接戦状態に。だが大木は厳しい疲労に耐えながらも伴野の逆転を許さず、2位の座を守り切ってゴール。鈴木裕基が最終ラップに伴野のミスを突いて再逆転、3位を手中に収めた。



終盤に緊迫した2位争いを乗り越え、大木（左）と鈴木（右）が表彰台に

RACE CALENDAR

CIK-FIAヨーロッパ選手権

FAクラス第1戦　5月4～6日／オッシャースレーベン（ドイツ）／2000アジアパシフィックチャンピオンの安岡秀徒がこの大会でいよいよ世界にデビュー！

全日本選手権

FSA第1戦・西地域第2戦　4月15日／鈴鹿サーキット南コース（三重県鈴鹿市稲生町7992／☎0593-78-1111）／主催：鈴鹿モータースポーツクラブ（☎0593-78-3405）

東地域第2戦　5月6日／榛名モータースポーツランド（群馬県北群馬郡榛東村山子田2205／☎0279-54-8199）／主催：榛名カートクラブ（☎はコースに同じ）

地方選手権

東北地域第1戦　4月22日／SUGO国際カートコース（宮城県柴田郡村田町菅生6-1／☎0224-83-3116）／主催：菅生スポーツクラブ（☎はコースに同じ）

関東地域第2戦　4月29日／茂原ツインサーキット東コース（千葉県茂原市台田640／☎0475-25-4433）／主催：茂原モータースポーツランド（☎はコースに同じ）

中国地域第2戦　4月29日／ナチュラサーキット（山口県阿武郡旭村大字佐々並字八丁峠918-1／☎0838-56-0100）／主催：ナチュラサーキット（☎はコースに同じ）

中部地域第2戦　5月6日／トヨタスピードランド（愛知県豊田市歌部東町堤外1番地／☎0564-22-2679トモロウ）／主催：シロキヤカーティングクラブ（☎はコースに同じ）

近畿地域第3戦　5月6日／琵琶湖スポーツランド（滋賀県大津市伊香立下龍華町字笹谷673-1／☎077-598-2888）／主催：琵琶湖スポーツランド（☎はコースに同じ）

ジュニア選手権

西地域第2戦　5月6日／琵琶湖スポーツランド（滋賀県大津市伊香立下龍華町字笹谷673-1／☎077-598-2888）／主催：琵琶湖スポーツランド（☎はコースに同じ）

東地域第2戦　5月6日／榛名モータースポーツランド（群馬県北群馬郡榛東村山子田2205／☎0279-54-8199）／主催：榛名カートクラブ（☎はコースに同じ）

マシン&アイテム

トニーの廉価版モデル『レーサー』が登場
注目の新アイテムも発売に

昨年の世界選手権FSAクラスで1～3フィニッシュを達成したトニーカート。そのニューモデル「レーサー」が、サントレードから5月1日に発売される。これはSSストックオーブンやPRDなどのSL86クラスに照準を絞り、価格を抑えた廉価版モデル。かつて多くのユーザーに愛用された名機フォーミュラを発展させたものだけに、その戦闘力や乗りやすさには大いに期待できそうだ。メインパイプはϕ30㎜、リヤシャフトは3ベアリング支持のϕ40㎜。前後スタビライザーを標準装備し、フロントホイールは流行のハブ式を採用している。希望小売価格は28万5000円。PRD搭載のコンプリートモデル（34万円）も用意される。

また、サントレードでは注目のカート用アイテムも新発売。スーパーカート用フロントフェアリング「スティングレイ」は、ニュートラルな空力特性を実現。剛性を落とすことなく軽量化に成功している。アタッチメント付きで3万8000円。ヘルメットをドレスアップする「エアロスタビライザー」は最新のディフューザータイプになり、転倒時の安全性も確保。カラーはホワイトとクリアで各5800円。また、ヘルメットをカラフルに飾るアルマイト加工のバイザー用ネジセットも5色そろえて発売に。各色1500円。

●サントレード
〒470-0155 愛知県愛知郡東郷町白鳥2-4-11／☎05613-8-0006



世界を席巻したトニーから、価格を抑えたニューモデル『レーサー』がリリースされた


ヘルメットのアクセサリーも新発売に


Fフェアリングは軽量化に成功しつつ剛性もキープ

サーキット

兵庫に『北神戸スポーツランド』がオープン
4月14～15日は一般に無料開放だ！

兵庫県神戸市に4月14日、全長740mの新しいカートコース「北神戸スポーツランド」がオープンする。その敷地面積は約5000坪。場所は三宮から新神戸トンネルを使って車で約20分。大阪、三田、三木方面からのアクセスも良好だ。

スポーツ走行はスプリント／ミッションともOK。走行資格はJAF／SLライセンス所持者。今後SLシリーズなどのレース開催も検討されている。ナイター設備を備え、夜10時まで走行可能だから、仕事帰りにひとっ走りすることもできるわけだ。

同コースではレンタルカートにも力を入れており、昼間はスポーツ走行と2時間交代、夜間は1時間交代でレンタルの専用時間帯を設けている。走行資格は身長150cm、8歳以上。さらにレンタルマシンはGXエンジン搭載の一般的なスポーツカートだけでなく、100ccのスプリントカートとミッションカートも用意されている（経験者のみ）。「カートを買うのはちゅうちょするけれど……」という人が、試しにレーシングカートを体験してみるにはうってつけだろう。

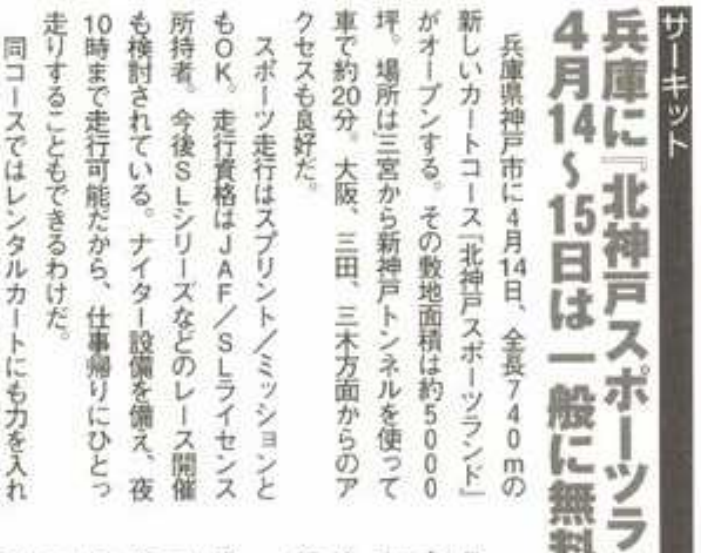
うれしいことに、オープニングの14日と15日の両日は「地元のドライバーたちに実際に走ってもらい、コースの面白さを知ってもらおう」と、終日無料でのスポーツ走行が実施される。この期間はレンタルカートの営業は行われないのでご注意を。

営業時間は午前9時30分～午後10時で、年中無休。電話での問い合わせはライア（☎078-583-2341／担当：大柿・森本）まで。

●北神戸スポーツランド
〒651-1264 兵庫県神戸市北区山田町衝原南山字49-1



北神戸スポーツランド
全長／740m 幅員／7～9m 最大直線長／105m



サーキット

神奈川『ビーチサイドGP』がコースを改修
スポーツ走行OKのカートコースに

神奈川の海岸沿いにあるレンタルカートコース「湯河原ビーチサイドグランプリ」が、3月にコース改修を完了。コース幅を広げ、各コーナーのつながりも緩やかになった。これに伴って、同コースでは複数あるレイアウトの中のグランプリコース（全長510m）についてJAFのコース公認を申請。レーシングカートのスポーツ走行もできるカートコースとして生まれ変わることとなった。今後はクラブマンレースの開催も計画中だ。

もちろんレンタルカート走行は今まで同様に実施、ナイタートライも始まる。レンタルカートのレースイベントも好評開催中だ。コース近辺には観光スポットも多い。伊豆や湘南へのドライブがてらカートを楽しんでみるのもいいのでは。

●湯河原ビーチサイドグランプリ
〒259-0312 神奈川県足柄下郡湯河原町吉浜1576-1
☎0465-63-8223

湯河原ビーチサイドグランプリ

ショップ

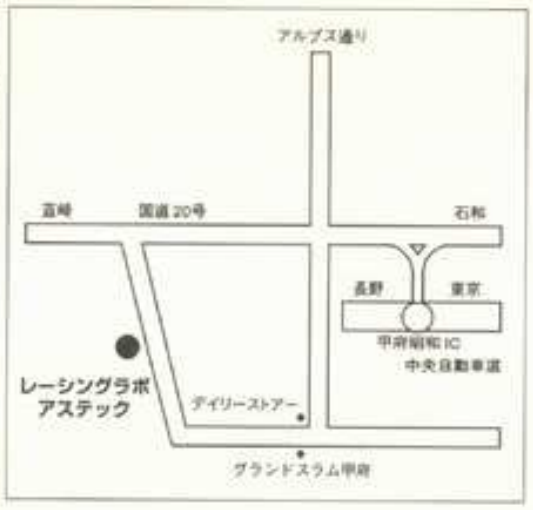
山梨に元トップドライバーのカートショップ『アステック』がオープン！

山梨県中巨摩郡に新しいカートショップ「レーシングラボ アステック」がオープンした。代表を務める網野裕介さんは、最近まで全日本選手権でトップドライバーとして活躍していた人物。97年全日本FAシリーズ6位といえば、その腕前のほどは分かってもらえるだろう。また、網野さんはFSAドライバー佐野和志選手の下でサポートスタッフとして長く務めており、国内最高峰での戦いのノウハウも熟知している。山梨はまだカートがさほど盛んではない地域だが、そんな中から頂点を目指したい人は、網野さんのアドバイスを受けてみてはどうだろうか。

とはいってもアステックは、バリバリのレース派だけではなく、ホビー指向のドライバーも大歓迎。「誰もがレーシングカートを楽しめるお店にしたいですね」と網野さんは語っている。

一度カートに乗って試してみたいという人向けに、体験試乗会を随時受け付け中。ホームコースのモトーレパーク・ベスカや白糸ビードランドには、ほぼ毎週サーキットサービスに出かけている。クラブ員には最大50%の割引特典もあり。月曜定休、営業時間は午前11時～午後8時。

●レーシングラボ アステック
〒400-0113 山梨県中巨摩郡竜王町富竹新田2095-5
☎055-230-6653



ショップ

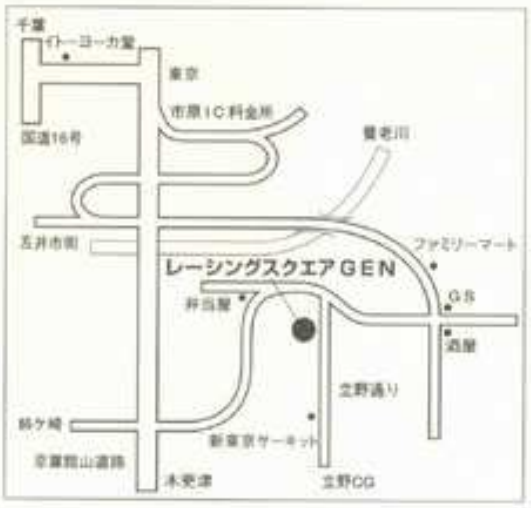
新東京サーキットのすぐ近くに『GEN』がリニューアル・オープン

千葉・新東京サーキットのすぐ近くにあるレーシングサービスマエジマが、店名を「RacingSquareGEN（レーシングスクエアゲン）」と変えて、新しいスタートを切った。老舗カートショップのRSマエジマは以前からフォーミュラの活動も展開してきたが、このたび代表の前島靖さんが4輪レースのエンジニアリングに専念することとなり、それに伴ってのリニューアルだ。

前島さんから店舗を引き継ぎ、新生GENの代表となったのは安藤玄（まこと）さん。RSマエジマでスタッフを務めつつ、ドライバーとしても全日本選手権の第一線で活躍してきた人だ。「店名のスクエアというのは広場って意味。遊園地のような感覚で、みんなにカートを楽しんでもらいたいという思いからつけました。もちろんショップとしては、常に上を目指して技術を磨いていきます」と安藤さん。ホビーカーターから全日本ドライバーまで対応、ジュニアも年配の人も大歓迎のお店なのだ。また、前島さんとのつながりも今までどおり続いているので、フォーミュラに関する情報も豊富。将来フォーミュラへのステップアップを目指しているドライバーにも心強いショップだ。

月曜定休、営業時間は午前9時～午後9時。

●RacingSquareGEN
〒290-0258 千葉県市原市神代2312-1／☎0436-36-7999



イベント

車イスの人も健常な人もいらっしゃい！内容盛りだくさんの試乗イベントが榛名で開催

北関東オーエックスエンジニアリングが4月15日（日）、群馬の榛名モータースポーツランド（群馬県北群馬郡榛東村山子田2205／☎0279-54-8199）でカートの体験イベントを行う。

この日は普通のカートと同時に、手元でアクセルとブレーキの操作ができる“手動式カート”を持ち込んで試乗会を開催。車イスの人でもカートを楽しめるイベントなのだ。おまけに試乗は無料（保険料のみ必要）ってのがうれしい。また当日は無限プレイングカートのレンタルマシンを使ったスプリント&耐久レースや、手動式カートと通常のカートが混走してのクローズドレースなども同時に行われる。カートの面白さをたっぷり味わえる一日となるはずだ。

試乗の事前申し込み、レンタルカートレースのエントリー等は同社カート事務局（☎0270-30-5640／FAX0270-30-1553／担当：松崎）まで。


北関東オーエックス恒例のカートイベント。みんなでカートで遊ぼう

気持ちも新たに一発目 新デザインはどうッス？

レーシングオンが月刊になりちょっと重くなって、レーシングカートクラブもデザインを一新しました。なかなかカッチョいいと自画自賛しておりますが、みなさんはどうですか？　ただ、内容についてはまだ手探り状態。どうしたらみなさんに喜んでもらえるのか、どうやったらカートの面白さをうまく伝えられるのか、しばし試行錯誤しつつ改良を加えていくつもりです。なので、みなさんもご意見やご要望があったら、気軽にお ハガキください ね（苦言も歓迎です！）。

ところで群馬県の坂井君、企画を提案してくれるのはすっごくうれしいんだけれど、「ライセンスを取ったものの経済的に苦しく本格デビューできない僕を、レーシングカートクラブのサポートでレースに出場させる」ってのは、当編集部の経済力じゃムリ。実現の可能性はえなりかずきが新しい総理になるのと同じ程度のもんです。ただ、その心意気や良し。金は出さんが応援はするぞ。

もちろんレース参戦記やBUY&SALE、カートに関する質問などの投稿も引き続き募集しています。これからもみなさんの力を貸してください！

梅垣博至が一転、世界へ！ イタリアに移り住み 世界FSA選手権に参戦

昨年、全日本FSAシリーズで目覚しい成長を披露し、もてぎワールドカップではFSAクラスで日本勢最上位の6位となった梅垣博至が、CIK-FIA世界FSA選手権にフル参戦することとなった。

梅垣の所属チームはビレル・ワークス。同チームから参戦予定だったルーキーのロベルト・クビカが突然フォーミュラへステップアップすることとなり、その空いたシートに座る形だ。イタリアに移り住んでレースやテストに臨むということで、その決意には並々ならぬものが感じられる。エンジンは注目の新興勢力TM、タイヤはブリヂストンを使用する。

梅垣は今季、ARTAのサポートを受けてSRS-Fに入校する予定となっていたのだが、突然ビレルからのオファーを受け、3月に入ってからSRS-Fを断念、一転してカートレースの世界最高峰に挑むことが決まった。

「せっかくSRS-F入校をサポートしてくれたARTAには申し訳ないことをしてしまいましたが、自分の気持ちを伝えて理解していただきました。いい体制で走れる話でしたし、自分が世界でどれだけやれるか試してみたかったんです。僕がヨーロッパで頑張れば、海外に出たいと思っている若手ドライバーたちに今後の道を開くことにもつながるでしょうから」と、梅垣は決意に至った心境を語る。

昨年のワールドカップではプレファイナルで一時トップを快走、3番グリッドを手にしたものの、決勝ではヨーロッパ勢にかなわなかった。この時の悔しさも、世界選手権参戦を決めた理由のひとつだという。「もう勝つしかありません」と力強く語る梅垣。ここ数年、日本勢は国際イベントで影が薄かっただけに、梅垣には大いなる活躍を期待したい。



梅垣は昨年のもてぎワールドカップでヨーロッパ勢と互角に戦える実力を披露。その活躍に期待がかかる

マレーシアGPから帰国してたった1日で、また成田から飛行機に乗りこんだ。ポールリカールで行われるトヨタF1のシェイクダウンテストを見に行くためだ。出発前にろくろく準備もしなかったので、機内で発表会の案内状を読んでみる……。で、一瞬我が目を疑った。なんとそこには「当会へのプレス関係の方の参加は、現時点で約300名と見込まれます」と書いてあるではないか！

もちろん僕だって「トヨタがエンジンとシャシーの開発を含めたワークスチームでF1に参戦する」ということが一大事であることは、ちゃーんと理解しているつもりだ。ここ数年、多くの自動車メーカーが積極的にF1へのかかわりを深めているが、100%のワークスチームをゼロから立ち上げようというトヨタの試みは、そうした動きの中でも格段にスケールの大きなプロジェクトだし、それにあえて挑戦するのが日本のメーカーだということもある意味で画期的な出来事だと思う。

だからそれが単なるテスト用マシンの発表会&シェイクダウンだとしても、僕たちのような日本のモータースポーツ専門メディアにとっては間違いなくビッグイベントだし、ほんの2~3日前にマレーシアで会ったばかりの同業者たちが「きっついなー」とボヤキながらも、こうして再び南フランスに集結してしまうのは、まぁ理解できる。

しかし、それにしたって約300人というのは異様な数字だ。まるでF1のプレスルームがそのまま引っ越してきたみたいだ。正確に数えたことはないけれど、現行のF1チームの中で最も多くの報道陣が集まるフェラーリの新車発表会ですら、純粋なプレスの数はこれほど多くないんじゃないだろうか？ ちょっとクドイけど、これはただのテスト用試作マシンの発表会&シェイクダウンである。それにこれだけ多くの報道陣が集まるなんて、まさに前代未聞の出来事。いったい何がどうなっているのだろう？

すごく単純に考えれば、その理由はトヨタがそれだけ"大きな会社"だということなんだと思う。自動車業界のみならず、さまざまな意味で日本を代表する巨大企業である"あのトヨタ"が、巨額の資金を投じてF1に参入する。その事実がこれまでF1には見向きもしなかった多くのメディアの興味をF1へと向けたと言うことだ。トヨタという"巨人"が突然こっち（つまりF1の方）に向けて歩き出したので、周囲もこっちの方角を意識し始めたという構図である。ちなみに、去年ホンダがF1にカムバックした時、こんな現象は起きなかった。トヨタという企業の存在感がいかに抜きん出たものであるかを、強烈に実感させられる思いがする。

もうひとつは、トヨタ自身が今回のF1参戦を単なる技術的挑戦ではなく、世界的な企業戦略の"道具"と捉え、そこから最大限の効果を挙げようと考えていることだ。そのためトヨタは従来のモーターファンの枠を超えて、より多くの人たちにF1への興味を喚起しようと積極的なアプローチをかけている。"300人以上"という報道陣の中には、ヨーロッパのメディアを含めてトヨタ側からの招待ジャーナリストが数多くいるはずで、こうしたトヨタによるF1の"布教活動"が結果的にメディアへの露出を増やし、"F1参戦のマーケティング面での効果"というヤツを高めることになるのだろう。

その結果、これまでF1に見向きもしなかった多くの媒体がこのスポーツに対する新たな興味を抱いてくれるなら、僕たちのようなモータースポーツ専門メディアも大歓迎だし、F1やモータースポーツがよりメジャーなスポーツ（もしくはイベント）として認知されるためには、より広い世界へのアピールが絶対に必要で、その意味でトヨタF1参戦のポジティブな効果に対する期待は大きい。

ただし、ちょっと心配なのは、こうしてトヨタ参戦を期にF1への興味を持ってくれたメディアがそれをF1そのものへの興味として発展させ、根づかせてくれるのか？ もしかしたらトヨタの企業活動に対する興味や、もっと現実的に雑誌や新聞に対する広告出稿への期待といった範囲で終わらせてしまうのではないかという点だ。

また、TMGのオベ・アンダーソン社長も認めているように、トヨタF1チームがコンペティティブなレベルに達するまでには最低でも5年、あるいはそれ以上の時間が必要だと言われている。ある程度F1を知っている人にとっては現実的なこの時間を彼らは理解し、受け入れることができるだろうか？

トヨタ参戦を機に、突然にぎやかになりはじめた一般メディアのF1に対する反応。これまでF1に決して興味を示さなかった彼らの"約変"ぶりに、ふとそんな不安を感じてしまうのは長く"マイナースポーツ"に携わってきた者のヒガミなのかもしれないが……。

川喜田研
Ken Kawakita

果たして一般メディアはF1への興味を発展させ根づかせてくれるのか？

SCRAMBLE

「ショシンワスルベカラズ」今年も行くぞ東へ西へ

Hiroaki Matsumoto

松本浩明

このコラムはレーシングオン月刊化の最初のコラムのはず。もしそうじゃなかったら僕の勘違いか、原稿がいつもどおり（？）遅れたりしてしまったのかもしれない。そしたらどーしよ？ カッコ悪いじゃんか。健闘を祈ろう。違う！ 折ってないで書けってば。

さて、そのレーシングオンだ。レーシングオンは、"R"マークを引っさげて月刊のモータースポーツ誌としてデビューした。確か86年？ もう15年も前だね。僕が勉強しない大学生だったころ。駅前の書店でそれを見つけて、オオー！ カッチョイイーと思ったもんだ。それまでの数限られたモータースポーツ誌とは違い、ビジュアル中心っつーか、インパクトのある写真でブン殴って、記事で息の根を止めるみたいな面白さがあったね。当時カメラ小僧にも成りきれなかった僕にとってはいいお手本だった。どんなにレーシングオンの写真のマネをしようとしても、マネができない奥の深さがなんとも言えず良かったね。ブレ創刊号から創刊号と買い続けて、レーシングオンはみるみる棚を占拠していった。

創刊号からの読者のみなさんは当時の印象を覚えてます？

でだ。追い風吹いたか、F1ブームも相まってレーシングオンも速報化が進み、月2回刊となり、さらには隔週刊となって前号まで続いたわけだ。もちろん初めてレーシングオンを手にした時は、自分がそれにかかわるようになるとは思ってなかったし、自分の写真がこの本に載るとも思ってなかった。初めて自分の写真が載った時は複雑な心境だったよ。この本に僕の写真が載っていいんだろうかって。

でも、レーシングオンに近づくべしと、コソコソ接近していったのも事実。バイトくんから潜り込んで編集部に大接近。初めて某写真部長に写真を見てもらった時は、そりゃドキドキ、バクバクでしたわ。月2刊、隔週になってからはフィルム便の手配とか即入れの原稿とか、今じゃ笑えるけど、そんときゃあ大変だったよ。まだデジタル化も進んでなくてね。それがわずかほんの数年前の話なんだから、時間が流れるのはホントに早い。そんでもって今はレーシングオンに寄稿しつつ、こんなレース放浪生活をしてるんだからね。不思議なもんだ。

そんなこんなでヨーロッパに行くようになって、早や9年目。早いね。いいことも悪いことも悲しいこともいろいろあったけど、その場その場でガンバってまいりました。金子博先生いわく「夢中で……」ってヤツだな。ほんとそのとおり。

去年の取材は自己最多タイの年間35レース。さすがにちびっと疲れたが、今年の予定もほぼ同じ。うーん、大変だぞ、今年も。でも上には上がいるからね。NASCARなんて毎戦行ってたら30レースぐらいなんかすぐだ。こっちだってF1、F3、DTM、ALMS、FIAスポーツカーと何でもござれだが、速報グセの染みついた体は月刊化にうまく対応できるだろうか。

「マツモトさん、月刊になるんでいつもよりカッコイイ写真でお願いします」

「えっ、いつもカッコ良く撮ってるつもりだけど（モジモジ）……」

「じゃあもっとカッコ良くお願いします」

「は、は、はい。頑張ります……」

笑えるんだか笑えないんだか、こんな打ち合わせをしながら考える。

レーシングオンはカッコ良くなる！（たぶん）。そうなってもらわなきゃ困るしぃー。だから、こっちもカッコイイ写真撮らなきゃね。

F1はもう始まってるし、イギリスはF3ももう開幕する。佐藤くんも星野くんも、みんな待ってなさい。今年は5人もイギリスにいるんだから。DTM&ドイツF3も次号に速報で載るからね。移籍した金石くんや初めての松浦くんはどうだろう。フランスF3はボーに行くし、加藤くんの出るFIAスポーツカーにも行かなくちゃ。CARTはもてぎ行った後にドイツ、イギリスに来るし、楽しみ、楽しみ。オイラをヤケに忌み嫌う信治くんよ、覚悟しておきなよ。

去年は20世紀の最後はアデレードでフィナーレだーなんて思ってたけど、実現できず。今年はさっさとキャンセルされてしまった。さて今年の最後はどうしよう。

とにもかくにも、21世紀が始まって今年もレース三昧の日々。生まれ変わるレーシングオンとともに頑張りまっす。ドライバーのみなさんも大いに頑張ってください。

前回、アーンハート選手のご冥福をお祈りしたばかりだったのに、今回はボブ・ウォレク選手の訃報が届いてしまいました。本当に残念です。改めてウォレク選手のご冥福をお祈りします。

レーシングオンが月刊に戻る。

これはきっといいことなんだと思う。インターネット全盛の今、猫も杓子もホームページなんつーものを持っていて、好き勝手な情報を流している。誰に読んでもらいたいんだか、誰が読むんだかは知らないが……。

情報、情報、情報……って、そんなにあっても使いこなせやしない。それに情報って、速さにはそれなりの意味はあるけど、速けりゃいいってもんでもない。

隔週刊だったもんが月刊になる。つまりは発行回数が減る。なんだか時代に逆行しているようにも思える。でも、これからのレーシングオンは情報を吟味して作られていくってことでしょ？　だったら歓迎したいね、月刊化。ということで、ボクからは「オメデトー」と言わせていただきます。もちろん、これからは我々にもより内容の濃い取材、原稿が期待されるわけで、「気を引き締めてかからねば！」などと、らしくない厳粛なる気構えをしてる今日このごろであります。

さて、今年もボクの取材はＣＡＲＴフェデックス・チャンピオンシップ・シリーズがメイン。ブラジルがコケたとはいえ、年間21戦とレースの数が多い。16戦しかなかったころが懐かしい。

こうレースが多いと、他のシリーズにはなかなか行きにくい。アメリカにはＣＡＲＴの他にも魅力的なシリーズがたくさんあるってのに、ねぇ。

例えば、ＮＡＳＣＡＲウインストンカップの場合、ここ2年ほど開幕戦のデイトナ５００しか行けてない。あっちは年間30戦以上あるってのに。

ＮＨＲＡウインストン・ドラッグレーシングに至っては、日本人ファニーカードライバーの岡崎健滋が出なくなってからというもの、実に一度も行ってない。もう5年以上になるんじゃないの？

欲張りなボクとしてはどれもこれも行きたい。しかしＣＡＲＴ以外にも手ェ出してると、全然日本に帰って来る時間がなくなっちゃうんだな。

かといって、アメリカに住む気は近ごろはあんまりない。エラそーだけど、あの国にいることがもう完全な日常になっちゃった気がしてるんで。それと、なんか英語以外のコトバにもトライしたくなった。なんかラテンのコトバをひとつ。

しかし、やっぱりアメリカで取材すんのが仕事なんだから……とニューヨークに住むことを検討してみた。あの町はクルマいらないし。

で、去年のシーズンが終了してすぐ知人を頼ってマンハッタンへと部屋探しに行ってみたんだが、25万円でチョイ広めのワンルームがいいとこ。いやはや現実は厳しいね。狭いのはイヤなんだよ。せっかくアメリカに住むんだったらドカーンと広くないと。

で、「ニューヨークの冬は寒すぎる！」という捨てぜりふを残し、マンハッタンを後にした。

ニューヨークがダメならどこがいいか？　実はちょいと前から３ヨーロッパ移住計画、なんてのも考えてた。取材対象はＣＡＲＴとアメリカのレースのまま、住むのだけはヨーロッパにする。コレってロジカルじゃなく聞こえるでしょ？　でもね、ボクが検討したのはイタリアとスペインなんだけど、どっちに住むにしろ少なくとも日本よりはアメリカから近いんだよね。

しかし、こちらも障壁多し。近ごろのイタリアは、ガイコク人の居住に対して締めつけが厳しいとのこと。違法滞在してまで住みたくない。スペインは、バルセロナ辺りに行ったこともないのに考えてたんだけど、カタロニア語が地元民の間では使われてるって聞いて考え直すことにした。それってつまりは方言でしょ？　ガイコク人相手には標準語しゃべってくれるっつったって、日常耳に入ってくるのは方言の方。それじゃ覚えんのに時間が余計にかかりそーだから。

とかなんとか言って、結局んとこは今の自分にはガッツがないってコトなのかも。フンギリがつかないんだから。90年にアメリカに行った時には、ほとんど調査なんかしないで飛んでっちゃったってのに。

月に1週間もいない日本にマンションを借りてるってのは本当に無駄。ニューヨークほどじゃないろ、東京の家賃の高さは世界でもトップレベルなんだから。去年までのボクは、超高額の貸し倉庫におかねを払ってたようなもの。

つーことで、今のボクは恥ずかしながら住所不定。東京では肩身の狭い思いをして実家に世話になるか、ホテルに泊まるかのどっちかにしてる。

で、今回ＣＡＲＴ開幕戦のメキシコ、モンテレーに行ったらウワサに反して町は安全だし、なんたって人間がマイルドでかなりの好印象。コトバはスペイン語だし、ヒューストンやダラスまで飛行機で2時間てのものいい。検討しちゃおっかなぁ？

天野雅彦
Masahiko Amano

昨年から検討中の移住計画 ここにきてメキシコのモンテレーが急浮上!?

COLUMN

コラムスクランブル

高橋二朗
Jiro Takahashi

アメリカで一番人気のあるレースは何だと思います？ それはNASCARなのです

この号が皆さんの手元に届いているころには、国内のモータースポーツシーズンもローギヤからセカンドギヤに入っているころだろう。

話はちょっと前に戻るが、シーズンの開幕を目前にしてモータースポーツとは関係ない仕事でアメリカは西海岸へ2週間ほど出張していた。それなのでフォーミュラ・ニッポンのテストもＧＴのテストも行っていない。とても誇れることではないが、21世紀の最初の年、自分のモータースポーツシーズン開幕をこうして迎えたのは初めてだった。

渡米直前に、デジタル放送のイベントに、フジテレビジョンが特別放映したＦ１ＧＰ開幕戦のコメンテーターの仕事をした。このデジタル放送は、ＦＯＣＡがものすごい資金を投下して余すところなく映像とデータを発信。よりクオリティーの高いレースの中継放送を提供しようというもの。すでに昨年からは、現場サーキットのプレスルームではその映像が流されている。

現状の放送と何が違うかというと、この国際共同映像の主にトップを追ったレース展開主体の映像チャンネルにプラスして、セカンドグループだけを追うチャンネル、オンボードカメラだけのチャンネル、ピットの動きだけをとらえたチャンネル、そしてアクシデント等のインシデントチャンネルの計6チャンネルが同時に発信され、それを見る側の好みでザッピングしながらレースが楽しめるという代物だ。

これだけの情報量を同時に流せるというのはさすがにデジタルと驚かされたと同時に、ひとつのモニターで6つのチャンネルをザッピングするのなら、いっそのこと6つのモニターで一気に6つの情報を見れば、なんでもかんでも一気に分かってしまうぞと思いつつ、モニターひとつずつにお金がかかって6倍の聴視料を請求されてしまうのかなぁ、などと考えた。しかしながら、国内でこのデジタル放送を見ることができるのは、いつかはまだ決まっていないらしい。放映権がめちゃくちゃ高いそうで、それよりこの放送を受像できる状況がまだ一般家庭では整っていないという。だから『6つの……』などという心配事は、今そんなに考えなくていいとひと安心した次第。

アメリカのホテルでは例のとおりＣＮＮをはじめ、スポーツ専門チャンネルのＥＳＰＮを見ようと思えば24時間絶え間なく見ることができた。現地に到着してまだ時差ボケ状態の者には、深夜早朝の友として助かる。それにしても3月のアメリカはバスケットボールの花盛り。ＮＣＡＡやＮＢＡのゲーム結果を連日連夜リポートしまくり。Ｍ・ジョーダンとＣ・バークレーが現役復帰か？　という話題でもちっきり。帰国直前にはバークレーが番組に出演中に「来年現役に復帰するつもりだ」とコメントしていたので、それからというものヘッドラインニュースに〝バークレー復帰〟が報じられた。日本で盛り上がっていたメジャーリーグのオープン戦のリポートなどほんの一部。実際に『イチロー』や『ササキ』のリポートなど全く目にすることができなかった。またもや日本だけの現象なのだろうか……？

滞在中にＣＡＲＴがメキシコで開幕、そしてＮＡＳＣＡＲの第4戦がアトランタで開催された。その日、サンフランシスコから北東に３００kmくらいの町にいた。訪ねていた家の人に、その日のＮＡＳＣＡＲの結果を聞いたところ、〝あまり聞いたことがない奴が勝ったってさ。アーンハートのチームから出た奴みたいだよ〟とのことだった。深夜にホテルに帰ってＥＳＰＮをチェックしたら、ＣＡＲＴのリポートは申し訳程度のものだった。ダスティーな路面と急づくりのコースがいたるところではがれてしまい、スライドしたマシンがコンクリートバリアの餌食になるシーンの連続と、勝ったＣ・ダ・マッタのシャンパンファイトでほんの1分足らずのもの。

それに対してＮＡＳＣＡＲのそれは、開幕戦でのＤ・アーンハートの悲劇を補うかのような劇的な結果を、これでもかというようにリポート。アーンハートの事故死でトップチームのマシンをドライブすることができた新人Ｋ・ハービックというドライバーが、Ｊ・ゴードンをフィニッシュライン上でうっちゃって勝った。最終コーナーを抜群のテクニックで立ち上がってきたゴードンが、前を走るトップのハービックのインをさそうする。ゴールの瞬間は2台のマシンが全く並んだ状態にしか見えなかった。しかし、スローＶＴＲで見るとほんのわずかにハービックのノーズが前に出ていた。その差わずかに１０００分の6秒でゴードンはさし切れなかったのだ。それ以後、ハービックはヒーロー扱いで、いろいろな番組に登場していた。やはりアメリカでは、ＮＡＳＣＡＲが一番人気であることを確認させられた。

th UMN

3年ぶりに復帰してきたミシュランによってF1戦力図はどのように変わるのだろうか そんな期待を一身に背負って開幕したオーストラリアGP 再び始まったタイヤ戦争により ポールタイムは昨年より4秒近くも短縮された

翻訳/見田　豊 (Quality Transration)
Photos/Hiroshi Kaneko

これまでに何度もF1にタイヤ戦争はいらないと書いてきた。その理由はいたって単純。マシンとドライバーの能力を正しく見極めたいというとき、タイヤという第三の要素の介在がその判定をひどく困難なものにしてしまうからである。しかし今は違う。ミシュランがカムバック、ブリヂストンに挑戦状をたたきつけたことを大いに喜びたい。そのことで現在の半ば定型化した展開に少しでも変化が加わり、ほんのときたまでもいいから番狂わせと呼べるようなことが起きてくれれば、これに過ぎたる幸せはない。

ニキ・ラウダも私同様ミシュランの復帰を歓迎しているひとりである。自ら役員を務めるジャガーがミシュランを履くという事情はもちろんあるのだろうが、それ以上に、タイヤ戦争がF1をより面白くしてくれるのではないかという期待の方が大きいという。

F1に少なからぬ変化をもたらすもうひとつの要素、俗に言う〝ドライバーエイド〟の方はどうだろうか？　関係者の中には、たとえトラクションコントロールやスタート支援装置、フルオートマチックのギヤボックスが返り咲いたとしても、F1は依然としてドライバー重視のチャンピオンシップであり続けるという楽観論を支持する者がいる。しかし私は、モズレーが従来の説を曲げ復帰を認めたこれらハイテクギズモに関しては、引き続き反対を唱えていきたいと考えている。

いつまでも旧態依然とした価値観にしがみついているのはおかしいという声が聞こえてきそうだ。それでも私は自説にこだわりたいし、今では心強い味方が身近にいることも分かっている。つい先ごろ開かれたチームオーナー会議でボビー・レイホールは、四面楚歌の状況をものともせず、トラクションコントロール復帰反対を訴えてくれた。

「この手の会議は、F1でもCARTでもその内容はさほど変わりはない」とボビー。「たったひとつ違うのは、CARTでは実際に投票で物事の可否を決めるということだな。その点F1は、自分はチケットを持っているのに列車が勝手に発車してしまったという気分にさせられる。ひとりプラットフォームに取り残されて茫然自失、それが今の私さ。

運転の基本操作は、コクピットに座る人間に委ねられるべきだというのが私の持論なんだ。ステアリングホイール、ブレーキ、アクセルペダル、ギヤボックス等々をコントロールする主導権は常にドライバーになければならない、ずっとそう信じ続けてきた。市販車にトラクションコントロールやABSがついていることは知っているよ。だけど、あれは平凡なドライバーがより安全に運転できるようにと考え出されたものじゃないか。私に言わせれば、F1はあくまでもドライバーの才能を競うものなんだから、そういうのが私の持論なんだ。ところが今はそうもいかない。ギヤチェンジをしくじるヤツがひとりもいないんだから、まあそれも当然だけどね。タイヤ戦争が始まってうれしいというのは、実はそのことなのさ。何かしら新しい、変わったことが起きてくれるんだったら何でもいいなんて、ほとんどヤケクソ気味に考えているよ」

F1が先端技術の恩恵を無制限に受けることを是とする意見の背景には、それだけモータースポーツを市販車に近づけることができるという意図が働いている。しかしラウダは、そのような言い分を〝たわごと〟として一笑に付している。

「これまでフェラーリは、〝市販車のためになる〟という理由で正当化してきた。カーボンブレーキであれ何であれ、F1で培われた技術は市販車に還元できるとかいったいのさ。まあ、あれだけの大金を湯水のごとく使っているのだから、そうとでも言わないことには格好がつかないだろうがね。

それじゃあF1はいったい何のためにあるんだと私は聞きたい。つまり市販車開発のためにやっているのか、それとも純粋なスポーツとしてエンターテイメントとしてやっているのか、どちらなのかということだよ。実際のところ、その辺のはき違えが問題なんだ。これほどまで観客が増え続けているのはいったいなぜだと思う？　どれほど事故が起ころうと大したことにはならない。それが分かっているからさ。ありがたいことにね。小さな子供も年取ったお婆さんも、そりゃ事故は目にすることがあるだろう。しかし血が流れるところを見なくてすんでいるからこそ、連日ニコニコ顔でサーキットをあとにできるというわけだ。今やF1は誰もが安心して見られるファミリースポーツになってしまったんだ。

観客の質が変わって以前とは比較にならないほど数も増えた。それ自体はいいことだが、最後はどうなる？　そういう人たちは飽きればすぐにでも背を向けて二度とサーキットには戻ってこない、てなことになるのではないかね？　さて、そこで私からの提案だ。向こう5年の間に、クルマとサーキットを本物のレースができるようなものに変えていく。それしかないと思う。

私の意見では、今のF1が抱えている最大の問題はそこにあるんだ。サーキットのレイアウトもそうだし、マシン自体もこれに一役買っている。ピットストップなんかは、本当はなくしてしまえれば一番いいんだが、今ではそうもいかない。あれがあるから多少は順位が入れ替わって、退屈なレースがちょっとだけマシなものになるからね」

一息入れた隙をついて、こう尋ねてみた。ピットストップを導入したそもそもの目的はそれだったのではないか？

「確かにね。その意味で正しい決断だったと私も思うが、それにしても今の我々に必要なのはグランプリにオーバテイクを取り戻すことなんだ」とニキ。その一方で、F1関係者の多くは〝ハイテクギズモ〟の復権は現勢力図になんら影響を及ぼさず、依然として勝つべきドライバーが勝ち続けると見ている。その点に関してはニキも同感だという。

「シューマッハーが一頭抜きん出た存在なのは議論の余地のないところさ。あとは、極端な言い方をすればドングリの背比べといったところでね。問題はいかにしてそのレベルに到達するかということなんだが、そうなると〝限界は常に変わらない〟というのが実に悩ましい。つまりシフトチェンジを失敗してエンジンをフローさせるとか、その種の心配が一切なくなってただひたすら速く走ればいい式の〝脳天気〟がまかり通るってわけさ」

レイホールは、シーズン途中のレギュレーション変更は他の何にも増して受け入れ難いという意味のことを言っていた。フェラーリは何ゆえにトラクションコントロールの解禁を第5戦目以降とすることに固執したのだろう？　誰しもが感じる疑問である。

「さてねェ、ミスター・トッドに尋ねる以外にないんじゃないの。彼にはそうすべき明確な理由があったんだろうからさ」と肩をすくめるニキ。「つまり、今がいちばんアブないということになるな。だって、連中はそれを取り締まる術を持たないわけだから解禁されるバルセロナ以降はいいとして、それまでの4戦で誰かがそれを使ったらいったいどういうことになるんだろう？　すでにトラクションコントロールを持っているチームは当然これを投入してくるだろうし、持っていないチームにとってはとんだ災難と言うほかないね」

論客の歯に衣を着せない能弁を聴くのは最大の楽しみのひとつだ。自分と同じ意見の持ち主だったりするとその喜びはまた格別で、つくづくこの仕事を選んでよかったと思う。

援助と教唆
[Aiding and abetting]

F1はあくまでもドライバーの才能を競うもの。ドライバーの腕が勝負を決するようでなければならない

COL 5

Tells you a true story

Nigel Roebuck

[5thコラム]
ナイジェル・ルーバック

運命の車輪
[Wheel of ill fortune]

開幕戦では最悪の悲劇が起こった だからといってモータースポーツが 存在意義を否定されてはならない

モータースポーツ界はなんとも痛ましいシーズン開幕を迎えた。アメリカがデイル・アーンハートを失った痛みからまだ立ち直っていない3月5日のF1開幕戦オーストラリアGPでも、不幸な事故によりマーシャルのひとりが帰らぬ人となった。これとほとんど似たような状況で、昨年9月のモンツァでもコースマーシャルが亡くなっている。同年のグッドウッド・フェスティバル・オブ・スピードでは、ドライバーのジョン・ドウソン-ダマーが事故死した。その事故のあとスターリング・モスから話を聞いたが、私もまったく同意見なので紹介させていただく。

「私にとって最大の悲劇はマーシャルが亡くなることだ。ドウソン-ダマーはいわば私らと同類で、最悪の場合そういうこともあり得ると十分承知しながら、それでも好きだから走ることをやめられない、悲しい性の持ち主ということができる。極端な言い方をすれば、モータースポーツにかかわるすべての者がこれに当てはまるわけで、その意味でマーシャルとて例外ではない。しかし彼らが犠牲になったりすると、私としてはどうにもやりきれない気持ちにさせられてしまう。それはなぜかというと、彼らマーシャルの場合は、危険を承知でやっているといっても実際にレースに参加しているわけではなく、その真の喜びを享受しているわけでもない。だからとても不公平だという気がしてならないのさ」

モンツァ、そしてメルボルンの事故に共通しているのは、両方とも飛んできたホイールの直撃を受けて致命傷を負ったという点だ。しかしイタリアで起きた事故の場合は、飛来物と被害者を分け隔てるものが唯一ガードレールだけだったのに対し、オーストラリアの場合は、さらにキャッチフェンスによって守られていた。人の背丈の何倍もあるフェンスは、トラック上で作業を行う必要が生じたとき簡単に行き来できるよう、ところどころ隙間が設けられている。ジャック・ビルヌーブのホイールはそのわずかばかりの隙間を抜けて、たまたまそこに居合わせたマーシャルの命を奪った。運命のいたずらが呼んだ不幸な偶然、そのように断ぜざるを得ない。

この事故を受け、ホイールをマシン本体に固定するワイヤー、いわゆるホイールテザーの強化が叫ばれたのは当然のことと言えるが、問題はそれほど単純ではない。昨年6月、モンツァの事故が起こる前のことだが、FIAはレースをやめようとするワイヤーをそれまでの1本から2本にするという改善案を打ち出している。しかし2001年シーズンから実施されたその対策も、ビルヌーブのマシンが受けたすさまじい衝撃の前にはほとんど無力に等しかった。4本のホイールのうち3本が弾け飛んでしまったのである。これを見ても、マシンに装着されたさまざまな付加物が飛散するのを防ぐのは並大抵のことでないということが分かるはずだ。

ここ数年、ドライバーを守るための安全対策が声高に叫ばれ、実際にその目覚ましい効果を目の当たりにさせられてきた我々だが、マーシャルを含む観客全般の危険はそれよりはるかに早くから指摘されていた。これを誰よりも憂慮していたのがドライバー自身だとは言ったら、みなさんは驚かれるだろうか。

トニー・ブルックスはかつて次のように語っている。「安全性向上を求める声は50年代にもあった。もちろんドライバーである我々もいろいろ意見を出したものだが、そのときは自分たちの安全なんてことは考えていなかった。ドライバーが危険にさらされるのは当たり前のことさ。そうではなく、これを見に来る観客をどうやって事故から守るかということしか意識になかったんだ。どんなに費用がかかってもいい、観客だけは絶対にケガをさせたり死なせたりするようなことがあってはならない、みんなそんなふうに考えていた」

先のメルボルンの事故では、死亡したマーシャルのほかにも7名の観客が軽傷を負っている。こうしたことを防ごうとしたら、今考えられるもっとも確かな方法はキャッチフェンスを高層ビル並の高さにするか、さもなければマシンがゴマ粒ほどにしか見えない遠くへ観客席を追いやるほかない。

まだ小さい時分からサーキットに足繁く通った私は、チケットの裏に記された〝モータースポーツは危険です〟という警告を子供なりの真剣さで受け止めたものだ。これに続くさまざまな注意書き——やっていいことといけないこと——の羅列は、その当時も今も誰が考えても当たり前の〝常識〟でしかない。

そう、モータースポーツは危険なのだ。危険の度合いは時代の進歩とともに減ってはくるだろうが、その原則が崩れることはこの先も断じてない。危険はモータースポーツにとって逃れようのない宿命なのだということを、ここであらためて確認しておきたい。

不幸な運命のいたずらによって、開幕戦は最悪の悲劇を演出してしまった。それは紛れもない事実だ。しかし、だからといってモータースポーツが自身の存在意義を見失う必要はないし、ましてそれを否定されるようなことがあってはならないと私は考える。むしろ恐れなければならないのは、かつてこのような事故が起きたときに往々にして目撃された〝事後処理の不手際〟なのではないか。

モンツァ同様、メルボルンでもセーフティーカーが出動し、その周回数は10ラップにも及んだ。そして私はモンツァで感じた同じ疑問を繰り返さざるを得なかった。仮にも人がひとり死んだ——あるいは命の瀬戸際にあるのだ。それが分かった時点で、どうしてレースをやめようとしなかったのだろう？中止しろとは言わないまでも、事態の収拾を見極めた上で、あらためて再開すればいいではないか。何よりも気になったのは、鋭利なカーボンファイバーの破片などがいたるところに散乱するトラックを、セーフティーカーに先導された低速走行とはいえ、F1マシンが何度も何度も行き来したことだ。あれこそ無用の危険を冒すその最たるものだと思うがどうか。

改訂レギュレーションによりダウンフォースがさらに削減された新シーズンだが、案の定それは期待したほどの効果を表さなかった。メルボルンでシューマッハーがたたき出したポールタイムは、1年前にハッキネンがマークしたそれを3・664秒も上まわる快記録——怪記録と言ってもいい——である。ミハエルの出したファステストラップでさえ、去年のポールタイムを2・342秒も切り詰めるすさまじさ。去年ミカが予選で出した最速タイムは、今年のグリッド順でいえば19番手でしかない。つまり去年のマクラーレンは今年、ベルノルディのアロウズとアロンゾのミナルディに挟まれてスタートしなければならないということになる。溝つきタイヤが採用されてからまだ3年。ついにF1マシンは、スリックタイヤ、ワイドトレッドで走った最後の97年のそれに追いつき、そしてこれをはるかに追い越してしまった。

どうしてこんなことが起こるのだろう？

ひとつには年々増加する一方のエンジンパワーがある。15年前にさかのぼれば全盛期と比較するとまだ100馬力ほど劣っているが、それでも97年のスペックとは比べものにならないほどパワーアップしているのだ。もうひとつは、いわゆる〝ナロートラック〟が生み出した副次効果。前面投影面積が小さくなったことにより空気抵抗が減少、これに比例してストレートスピードが格段に向上した。まだある。タイヤ戦争の再燃は必然的によりコンパウンドの柔らかいタイヤの導入を促し、ナロートラックを補って余りあるコーナリングスピードをもたらした。

レース前、フェラーリ、マクラーレンの2強はともに信頼性に不安を抱えているとささやかれていた。両チームともフルレースディスタンスのテストをこなすことなく、開幕戦に臨んでいたのである。しかし、いざ始まった本番のレースでは〝イエローフラッグ〟が思いのほか長時間に及び、レース距離は所定の200マイルを大きく下まわるものとなった。そのせいもあってか、シューマッハー、クルサード、バリチェッロの3台が無事完走を果たし、ジョーダン、ウイリアムズなど第3勢力が明らかにトップとのパフォーマンスギャップを縮めているとの観測が得られたものの、その差はいまだ歴然としている。

レース後クルサードは「開幕戦に臨むにしては、ウチはまだまだ準備不足」と語っている。しかし、それを言うなら2年前のメルボルンはもっと準備不足であった。ニューマシンの開発が間に合わず、2台とも旧型で開幕戦に臨んでいるのだ。しかし結果はフロントロウを独占。引き換えて今年は、フェラーリがほぼ4年ぶりに予選1、2番手を占めた。レースでもマクラーレン・メルセデスはフェラーリのペースに及ばないことが一目瞭然で、それがF1関係者を少なからず驚かせた。

「まだマシンのポテンシャルを100%生かし切っていない」とクルサード。しかし、6番グリッドというスタートから最終的には2位、6ポイント獲得まで漕ぎ着けたことには本人も驚いた様子であった。もっとも、その表情は少しもうれしそうではない。表彰台に上っても素直に勝利を祝えないドライバーたち。そのことが21世紀初のグランプリイベントの本質を、ものの見事に言い当てていたような気がする。



オーストラリアの名物は
コアラ、カンガルーに
それからカンタスガール
毎年毎年F1マニアを
挑発……いやなごませる存在
音速の下半身と呼ばれる
クルサードはすでに
めぼしい数人をロックオン
この程度でいきり立つとは
日本に来たら大変だよ、あんた

今月のF1ドライバーも人の子



F1グランプリの
裏話、こぼれ話とウワサ

マレーシアの謎の物体 エディーのヅラだ説に 世界の半分が賛同

GRAND PRIX STATION

▶戦わずしてジエンド 鬼のスタートは次回に期待

おいおいおーい、モントヤどこ行くねーん。予選6番手で「鬼のスタート」を世界中（除くフィンランド、ドイツ、イタリアの狂信的ファン）が期待したというのに、スタートせずにジエンド。自分の足で走ってる場合じゃないっての。

一説にはモントヤの野生の魂が「は、スコールが来る」と察知して、自らレースを放棄したとの説もありだが（なんの意味があるんだ？）、またしても王者シューマッハーとの対決が流れたのが何とも残念。次こそは予選好位置からシューマッハーに絡みまくって、モントヤここにあり！　を見せつけてほしいもの。しかしなぜにモントヤ号ばかりにトラブルが……。ラルフ、なんかしてる？

今月の言うほどのもんじゃない











▲モントヤ絶好調通信 次こそ次こそ次こそは!

「本日も快晴。我がモントヤ様の未来に、なんら障害もないことをお伝えします」をキャッチフレーズに始まった、月刊モントヤ。なぜか軽く見られがちなフロムアメリカンフォーミュラのチャンピオン様を今回も手厚くフォロー。「ルーキー最上位」と紹介されたマレーシア予選のモントヤ様だが、そこらのルーキー風情と同列に扱われるのは心外なり。まあリタイアもルーキー最速だったが、そこがまたモントヤ様の奥ゆかしいところ。奥ゆかしすぎて、そのうち誰かと交代するのでは……なんてことは口が裂けても言ってはいけない。スタートさえキメればその後は……ひとまず走ってもらわないことには。







▲名前だけ一流の首脳陣でジャガーというより今や猫

CARTチャンピオン、F1王者が肩を並べてチームを指揮。普通ならビッグな顔合わせとして脅威になるはずが……。言わずと知れた「ネームバリューだけで集めてみました」のレイホール&ラウダのジャガーバリューセット首脳陣。いったいキミらは何をしたいんだ。

暴言癖を矯正したとたんにパフォーマンスも降下してしまったアーバイン、現代F1にしてはそこそこセンスのいいボディカラーも「あっウチだ」と、コースアウト時の視認性に役立つという体たらく。いったいジャガーはどこに行くのか。スチュワートGPの方が100倍マシだった……は、今やパドックでは超禁句。ホントになにがしたいんだ。

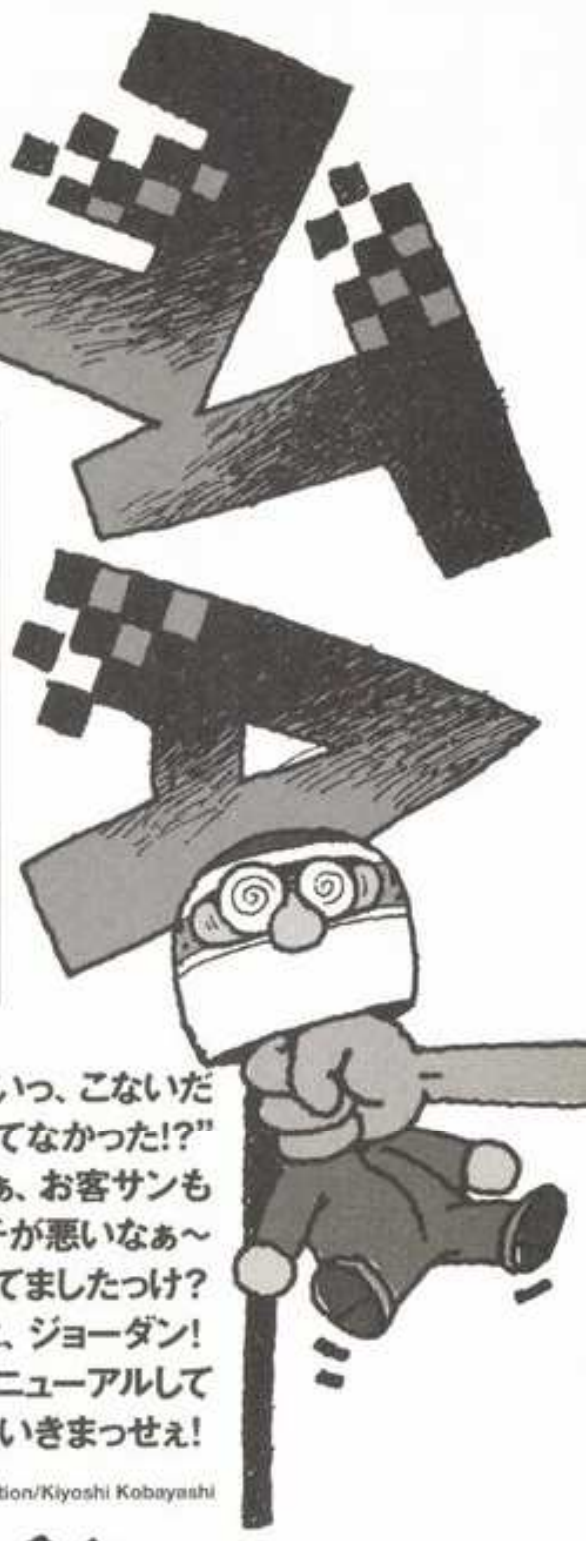








UPANISHAD



“おいおいっ、こないだ最終回って言ってなかった!?”
またまたぁ、お客サンもホント、タチが悪いなぁ～
そんなこと言ってましたっけ?
冗談ですよ、ジョーダン!
今回からリニューアルしてフルブーストでいきまっせぇ!

Title & Illustration/Kiyoshi Kobayashi

◆「おいおいなんなんだよ、急にこんなとこ呼び出して」
○「い～からこっちこいってば!」
◆「だからなんだよいったい」
○「いいか、よぉ～く聞けよ」
◆「ふんふん」
○「ウラネタリングな、またやるんだってよ」
◆「あれっ、こないだの話じゃやめるんじゃなかったの?」
○「う～ん、どうやら重役連中の経営会議で続投が決まったらしい……」
◆「なんだよ、その経営会議ってのは。まったく大げさだネェ。ただ単に、〝まあ月刊化してもこういう息抜きページは必要なんじゃないのぉ～?〟とか、そういうかる～いノリで継続ってことになっただけだろ、どーせ」
○「おおっ、さすがスルドイっ!」
◆「ばかばかしい。オレは降りるからな」
○「ちょっ、ちょっと待ってよ。アンタ降りちゃったら掛け合いになんないじゃないの。機嫌直してさ、ね。い～じゃない、また付き合ってよ」
◆「でもなぁ～。このページやってるとさ、結構いろいろ大変なんだよなぁ」
○「なにが?」
◆「だってさ、ウラネタ読んでる関係者もいるわけじゃない。これまでもさ、サーキットなんかで突然〝よくもウラネタに載せてくれたな～〟なんて首根っこつかまれちゃうこともあったしさぁ。やりにくいんだよねぇ。こういうブラックなページは」
○「なんだ、そんなことなら簡単じゃない。オイラに任せてよ、ちゃあんとそういう場合に弱地を切り抜ける方法があんだから」
◆「え、そうなの? 教えてよ」
○「関係者に問い詰められたらこう言えばいいんだよ。〝あっそ～っすか? 誰が書いたのかなぁ、そんなこと〟って。そうやっておいて間髪入れずに〝え～っと、担当は誰だったかな～?〟とかブツブツいいながら後ずさってフェードアウトしていけばOK」
◆「なにがOKなんだよっ! それじゃ根本的解決にならないっての」
○「ダメ? じゃあもう腹くくるしかないよ」
◆「腹くくって、謝っちゃうの?」
○「いや、腹くくって、サーキットの現場取材に行くのをやめちゃおう」
◆「それじゃ仕事になんないんだよっ!!」

ピットに立ち込めたセッケンの香りしてその真相は!?

○「いや～っ、ホッとしたよ。ウラネタ続投を快諾してくれてさぁ」
◆「いったい、いつ誰が快諾したんだよ!」
○「でもさ、聞いてよ。こないだ鈴鹿でフォーミュラ・ニッポンの公式走行会があったんだけどね」
◆「おいおい、勝手に話し始めるなよ。オレはまだ引き受けるなんて言ってないんだよ」
○「でね、その鈴鹿での話なんだけどね。Olympic KONDOの3号車が、朝来てもピットにないわけ」
◆「だから、話し始めるなってば」
○「それでおかしいなぁ～、なんて思ってたら、大変な問題が発生してたんだな」
◆「問題って?」
○「なんでも、飛行機で新車が来るはずだったのが口ストバゲージみたいになって遅れたせいで、組み立て時間が押しちゃったらしくてね。スタッフが徹夜で組んでたのにもかわらず、走行会当日の朝の時点じゃまだ工場のウマから下りてなかったらしい」
◆「そりゃ大変だ」
○「で、やっとのことで完成して、結局鈴鹿に到着したのはもう走行が終わったころじゃなかったかなぁ」
◆「でも、翌日だけでも走れてよかったネェ」
○「そうそう。でもね、ピットに行ってみたら、なんだかにおうんだよね」
◆「なんのにほひ?」
○「それがさ、ほのかにセッケンの香りがするんだなぁ。おっかしいなぁ、と思って聞いてみたらさ、もう今日は走れそうもないってことで、みんなで途中のサービスエリアで風呂入ってたんだって」
◆「どうせ何十時間も寝てなかったんだろうから、風呂ぐらいは入りたいもんネェ」
○「ウワサじゃ、そのときにひとりだけ寝ちゃってて、風呂に入りそびれたヒトがいたらしいんだけどさ。後で自分以外が風呂に入ってたってことに気づいて、〝みんなキタネェな〟って言ったとか言わないとか」
◆「ふ～ん。でもホントにそう言ってたら、きっと周りのみんなは〝そういうアナタが一番キタナイんだけど〟って心の中でツッコミ入れてたんじゃないかなぁ」
○「うまい! 座布団一枚!!」

F1平家物語書き出しはやっぱオゴレルモノモ……?

◆「そういやマレーシアGP見た?」
○「見たよぉ」
◆「オレ、テレビ見てて途中で悲しくなっちゃったんだけど」
○「なんで?」
◆「だってさ、あのハッキネンがさ、フェルスタッペンやらラルフやらフレンツェンやらにいいようにあしらわれてんだよぉ?」
○「これがあのマクラーレンかってくらいに遅かったネェ」
◆「なんだかさ、去年までのハッキネンなら〝そこどけそこどけ〟みたいに走ってたのに、今年は一気に形成逆転しちゃったみたい。逆に〝これまでよくもいじめてくれたなぁ〟みたいにやり返されてさ、なんか子供のケンカを見る思いだったね」
○「確かにね。でも、我輩は思い出しちゃったんだよね、平家物語を」
◆「平家物語ぃ?」
○「そう。まさにこないだのハッキネンの状況は〝祇園精舎の鐘の声、諸行無常の響きあり、娑羅雙樹の花の色、盛者必衰の理をあらわす。奢れる者久しからず、唯、春の夜の夢のごとし。猛き者も遂には亡びぬ。偏に風の前の塵に同じ〟なのだよ」
◆「ハッキネンにとっちゃ、この状況の方が〝春の夜の夢〟であってほしいんだろうけど」
○「まあ、ハッキネンが引きこもりF1ドライバーにならないように祈ってるよ」
◆「まったくだね」
○「そうそう。さて、話は変わるけど、なんやかんや言って無事に終わりましたな、今回のウラネタも」
◆「あっ、でもオレはまだOKしてないぞ」
○「往生際が悪いネェ。そういうこと言うと、パドックで言いふらすよ、〝ウラネタ書いてんのはアイツですよ〟って」
◆「おいおい小中学生のいじめだよそれじゃ」
○「いやなら昼休みにメロンパンとハムサンド買って来いよぉ～っ!」

BEST MOTORing 熱狂ライブ・バトル！60分の真剣勝負!!

［ベストモータリング］
5月号 絶賛発売中! VHS/60分
定価2000円(税別)・毎月24日発売



FISCO 200km/h スリップストリーム BATTLE!!

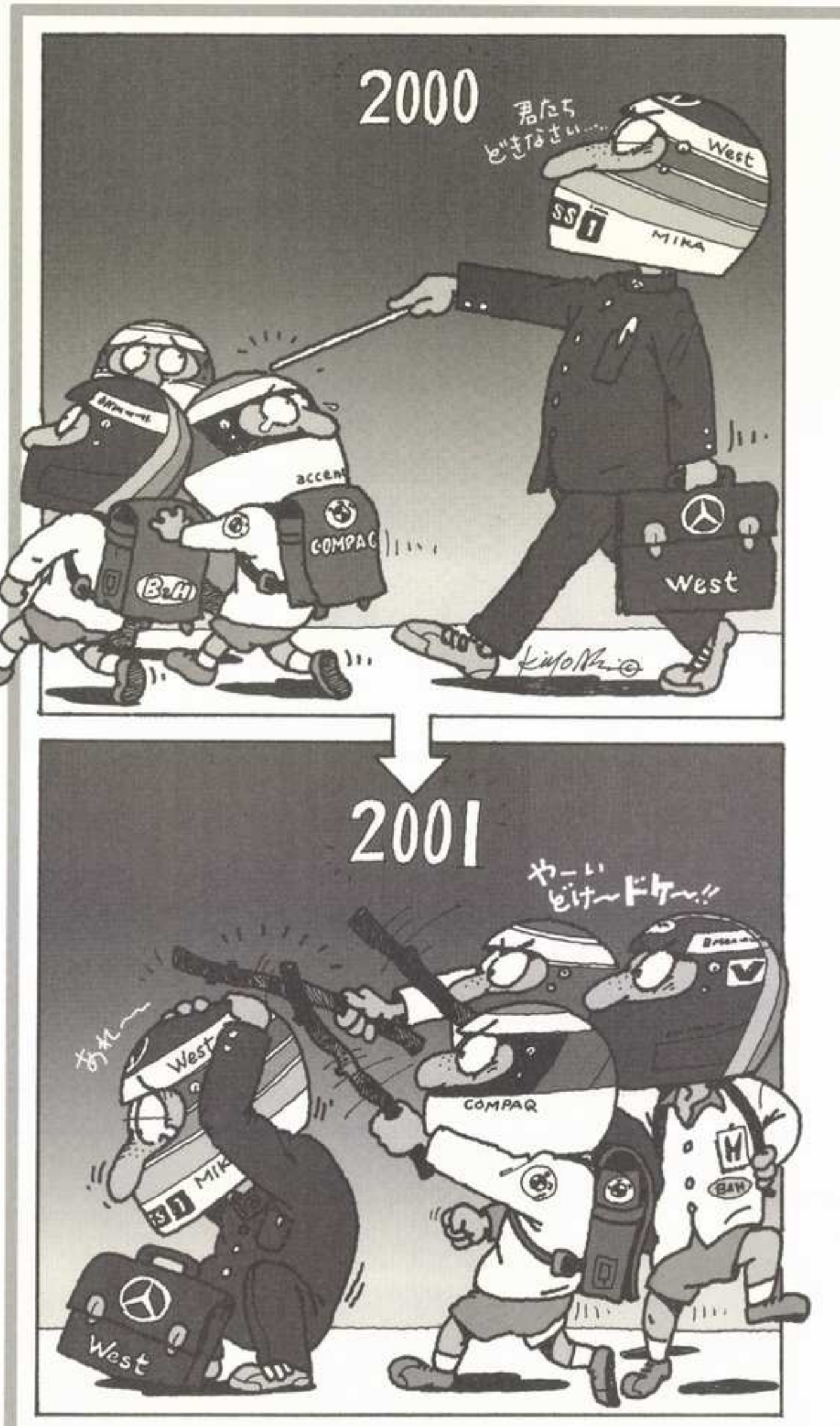
ENTRY CARS
●ランエボⅦ RS●ランエボⅦ GSR●インプレッサWRX STi タイプRA●インプレッサWRX STi●GT-R Vスペック Ⅱ●RX-7 タイプRZ●RX-7 タイプRS●NSXタイプS-Zero●NSXタイプS

感せますッ！BM流最高級車の選び方!! by 土屋圭市・黒沢琢弥
走って面白いのはセルシオorシーマ!?

DRIVERS 中谷明彦 土屋圭市・服部尚貴・黒沢琢弥 脇阪寿一・竹内浩典・原貴彦 木下隆之・山路慎一

土屋圭市［Hot Version］vol.4
AE86Club!
好評発売中!! VHS/60分 定価:2000円(税別)
特集:ハチロクを安く速くする!
秘策 スーパーチャージャー

2&4モータリング社・講談社



information

ニスモ製品は、全国の日産販売会社、日産部品販売会社 NISMOパドック、NISMOプラザ、有名ショップなどで

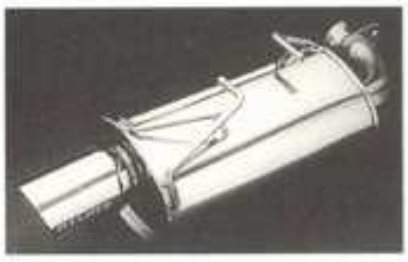
ニッサン・モータースポーツ・インターナショナルから、スカイライン/シルビア用「R-tuneブレーキパッド（2万2000～2万6000円）」、スカイライン/シルビア/180SX/マーチ用「ストラットタワーバー（2万4000～6万9800円）」、RB26DETT/S15シルビアSR20DETエンジン搭載車用「スポーツ触媒（8万円）」、S15シルビア/A33セフィーロ/K11マーチ用「クリアレンズサイドウインカー（3500円）」、R32～34スカイライン/A31セフィーロ用「スポーツクラッチキット（8万～10万2000円）」、T30エクストレイル用「WELDINAステンレスマフラー（6万9000円）」が発売された。●ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎03-3767-1123















フェラーリダブルタイトル獲得記念クリスタルアート

キャッツスピード・インターナショナルでは、「フェラーリF1-2000レーザークリスタルアート」を発売した。無垢のクリスタルにレーザー光線を集め、それによりできた無数の"点"によってフェラーリF1-2000が表現されている。カバリノエンブレム付きの赤い化粧箱に、シリアルナンバー証明書同封。世界限定399個。価格は17万8000円。また、MSレーシング・360モデナ用マフラーのニューバージョンも新発売。価格は47万1000円。

●キャッツスピード・インターナショナル ☎03-5499-2750





とても役に立つ今月の新製品 Brand new

ボンネットラインを生かしたデザイン

ハセミ・モータースポーツのHASEMI SPORTシリーズに、「R32 GT R フードトップモール」が追加された。空気導入量を増やし、エンジンの冷却効率を高める。価格は1万4000円。●ハセミ・モータースポーツ ☎0462-86-3801



ユーロテイストあふれるトータルチューニング

オートエクゼでは、「新型ファミリア・スポルト20用キット」と「トリビュート用チューニングキット」を発売した。新型ファミリア・スポルト20用キットはスタイリングキットをはじめ、車高調整式サスペンションキット、前後ストラットタワーバー、エキゾーストマニホールド、ブレーキパーツなど一挙に専用設定した。価格は8800～34万8000円。トリビュート用チューニングキットは、フロントバンパー＆グリル、ステンレスマフラーなど7点あり、価格は1万4000～6万8000円。

●オートエクゼ ☎03-3531-8151





エネルギーロスを最小限に抑えるケーブル

IDIから、スムーズなパフォーマンスを発揮するフリクションパーツ「レーシングアースケーブル ワイアード・エイケイ」が新発売。ボディアースを効率良くマイナス電源に接続する。価格は1万8000円～。●アイ・ディ・アイ ☎042-549-0050



エンジンが驚くほどよく回り、燃費が向上する

ニューテックディビジョンから、レーシングテクノロジーを生かして開発されたエンジンオイル添加剤「NC-90 MEGA BOOST」が発売された。信頼性の高いエステルベースの化学合成油を使用して、高性能素材AFMT（超潤滑作用分子）とVIMA（粘度向上作用分子）を配合し、低フリクション化と高温安定性に優れている。鋭いレスポンス、滑らかな吹け上がり、心地よいエンジンサウンドが体感できる。価格は1ℓ7000円。●ニューテックディビジョン ☎03-3478-2707



タワーバーとサスペンションメンバーブレースの同時装着で剛性を上げ、より高いコーナリング性能を実現する

TRDから、新型マークⅡ（JZX110ターボ）用タワーバー（2万6000円）/リヤサスペンションメンバーブレース（3万6000円）が発売された。タワーバーでサスペンションタワーを直結することによりボディ剛性が上がり、コーナリング時における足まわりやボディのねじれを抑え、ステアリングレスポンスを向上させる。また、マークⅡ・チェイサー・クレスタ（JZX90・110）/マークⅡ（JZX110）/スープラ（JZA70）1JZ-GTEエンジン車用軽量フライホイール（5万9000円）、エスティマ（MCR30W/40W・ACR30W/40W）用ハイレスポンスマフラーVer.S（5万9000円）、車検対応のH.I.D.ヘッドランプキット（8万9000円）も新発売。●トヨタテクノクラフト・TRD ☎045-540-2121











KTCのネプロスグッズに6アイテムが追加発売

KTCでは、ネプロスゴムリングに赤・青・黄の3色のカラーバリエーションを追加した。リングサイズNo.1から13までの13サイズ×4色＝52セットに加え、ソケットレンチセット/ソケットセット用ゴムリングセット3種×4色＝12セットの合計64セット。価格は200～1380円。またネプロスグッズに、ステッカー（200～300円）、ソフトエンブレム（600円）、ワッペン（1500円）、携帯ストラップ（980円）、巾着（1800～3000円）、アルミフリーケース（2400円）の6アイテムが追加された。

●KTC ☎0774-46-3716





サベルトのシートベルトにニューラインナップ登場

オートランダムでは、サベルトレーシング社製シートベルトの一部仕様変更に伴い、ラインナップと価格を変更した。トップフォーミュラは、4万2000円が3万2000円に、4万6000円が3万8000円になった。●オートランダム ☎03-5754-1331



グリーンと白色のデュアルフェイス

小糸製作所では、ホワイトビームシリーズの新バリエーションとして「ホワイトビームｅセレクション」を発売した。非点灯時は格調高いグリーン、点灯時は高色温度の白色光のデュアルフェイスを実現した。

●小糸製作所　☎0120-548-512



高性能インバーター採用のベロフHIDシステム

ベロフジャパンから、HIDシステム各商品の2001年モデルとして「Spec 01」シリーズが発売された。「Spec 01」シリーズ全システムに、最新型高性能インバーターを採用している。価格は9万8000〜12万円。●ベロフジャパン　☎03-5314-2061



88年ル・マンウイナーSilk Cutジャガーがレジンモデルに

大阪市福島のモデルガレージ ロムから、レジンモデル1/43スケール「JAGUAR XJR9 LM'88 Winner Silk Cut No.2（キット）Y.Lammers/J.Dumfries/A.Wallace」が発売された。価格はキット6700円、完成品4万3000円。また、ミニチャンプ1/43スケール「McLAREN Mercedes MP4/15 M.HAKKINEN」も新発売。価格は3800円。

●モデルガレージ ロム
☎06-6458-9779



ヨーロピアンテイストあふれるツールセット

スナップオン・ツールズでは、スナップオン・ユーロツールとブルーポイントブランド製品を組み合わせたユーロツール/ブルーポイントセットを発売した。アイテムは多岐にわたり、価格は19万6000円。●スナップオン・ツールズ　☎03-5463-1289



注目の新商品をはじめHKSが取り扱う全商品を網羅した総合カタログ「GOODS MASTER」好評発売中

HKSでは、人気の高い0.4mmイリジウム合金を使用した「SUPER FIRE RACING」に、軽自動車用のS-Xシリーズを発売した。ノーマル車のサーキット走行やライトチューン車に最適だ。価格は1900円。また、ストリートからサーキット走行まで気持ち良く楽しめるチェイサー（JZX90）用ターボチャージャー「GTスポーツタービンキットPro（32万8000〜34万8000円）」、BNR34/BCNR33/BNR32スカイラインGT-R用「スーパーパワーフローDD（1万9800円）」も新発売。

さらに、上記商品も掲載されている「GOODS MASTER 2000-2001」の最新版が完成した。価格は消費税・送料込み3500円。申し込み方法は、ホームページ（http://www.hks-power.co.jp/）か、郵便番号、住所、氏名、性別、電話番号、FAX番号、現在乗っている車名・型式、購入希望部数を書いてファクシミリ（0544-29-1248）で送るか、下記まで。

●HKS　☎0544-29-1100





フリクションカーでどこでも気軽にレース体験

スーパーフリクションカー、マイティービークルシリーズに新アイテムとして「スバル インプレッサWRC 1999」と「ミツビシ・ランサー エボリューション4 WRC 1999」が追加された。価格は950円。また、スーパーフリクションカー、ビッグマイティービークルシリーズに「ミツビシ・パジェロ エボリューション 2001 ダカール・ラリー 日石三菱」と「ミツビシ・パジェロ エボリューション 99ダカール・ラリー MADG」が登場した。価格は2480円。●シー・シー・ピー　☎048-254-1030









スポーツマフラーのポテンシャルアップ

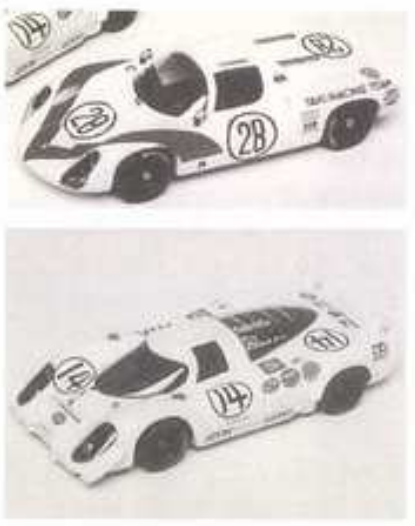
JICのBulletエキゾーストマニホールドに、スカイライン タイプM（HCR32/ECR33）、セフィーロ・ローレル（A33/C33）用が発売された。SUS304ステンレスで軽量化を実現した。価格は10万5000円。●ジェイアイシー　☎045-593-1885



ポルシェ917 1969年日本グランプリ仕様

1/43スケールレジンキット「ポルシェ917 タキ・レーシングチーム 1969年日本グランプリ（J.シファート/D.パイパー）」が発売された。このレジンキットは部品点数が少ないためスペシャルモデルキット製作初心者でも作ることができ、また上級者にはディテールアップパーツなどでハイクオリティーモデルに仕上げることも。キット価格は7500円。完成品は今後発売予定で価格は未定。同シリーズの「ポルシェ910日本グランプリ1968（生沢徹）」も好評発売中だ。キット価格7500円。

●メイクアップ　☎03-3498-9876



レガリスRの基本性能を継承して進化したモデル

藤壺技研工業ではニューインプレッサ用マフラーのレガリスR、レガリススーパーR、RM-01Aに続き、「レガリスRレボリューション」を追加発売した。メインパイプは76.3φを採用、低・中速回転域ではトルクを稼ぎ、高回転域へスムーズにつなげる。純正マフラーでは堪能できない水平対向エンジン独特のエキゾーストサウンドも楽しめる。材質にSUS340ステンレスを使用することで耐久性を向上させ、外観の美しさも追及している。価格は8万3000円。

●藤壺技研工業　☎045-546-0321

カラーバリエーションがさらに増えたSHOEIヘルメット

SHOEIでは、ハイパフォーマンスマシンやドラッグレースの迫力を質感高いフォルムで表現した「WYVERN」のグラフィックモデル「DT（4万5000円）」と、さらなる進化を果たした「HORNET XV」のグラフィックモデル「KEEN（4万2000円）」を発売した。また「X-8Rhi」に、2000年2輪世界GP125ccチャンピオンのロベルト・ロカテリ選手レプリカモデル（4万9000円）が登場した。

●SHOEI　☎03-5688-5190







2001年度JVCモービルコンポーネント登場

日本ビクターでは2001モービルコンポーネント第一弾として、MDの長時間ステレオモード「MDLP」および音楽用CD-R/RWに対応した2DINサイズのMD/CDレシーバー「KW-MD5」をはじめ13機種を発売する。

●日本ビクター　☎027-252-5145



ADDZESTシリーズのラインナップが充実

クラリオンでは、「ADDZEST」シリーズの新しいラインナップとして、1DINオーディオセンターユニット2機種（2万6200〜3万1500円）、スピーカー3機種（7800〜9800円）の合計5機種を発売した。

●クラリオン　☎0120-112-140



コスモ石油のこだわりウェブサイト「B-cle.com」にエディー・アーバイン選手の参戦コラムを追加

コスモ石油では、インターネット自動車関連ウェブサイト「ビークル・ドット・コム(http://www.b-cle.com/)」に、ジャガーチームでF1ドライバーとして活躍中のエディー・アーバイン選手自筆のレース参戦コラム「EDDIE THE BEAST（エディー・ザ・ビースト）」を追加した。このコラムでは、アーバイン本人ならではのコクピットから見たレースの内容や感じたことが今シーズン全レースごとに記される。記念すべき1回目は開幕戦オーストラリアGP終了に、2回目はマレーシアGP後の臨場感あふれるコメントが届いている。また、移動中のひとときやシーズンオフの過ごし方など、プライベートシーンでの素顔を知ることもできる。



GT選手権レース in TI開催記念ポスタープレゼント

4月14~15日、TIサーキット英田で、2001 AUTOBACS CUP 全日本GT選手権開幕戦「GT選手権レース in TI」が開催される。この開幕戦を記念して、ニスモチームからスカイラインGT-Rで参戦するミハエル・クルム選手と田中哲也選手のサイン入り公式ポスターをプレゼント。応募方法は官製はがきに、住所、氏名、年齢、電話番号を明記の上、〒701-2612 岡山県英田郡英田町滝宮1210 TIサーキット英田「GTポスター・レーシングオン」係まで。締め切りは4月16日まで。



いま一番ホットな情報をゲットしよう Attention

マイカーで鈴鹿のスポーツ走行を楽しもう

鈴鹿サーキットでは、マイカーでスポーツ走行を楽しめる「Challenge Club」と「Enjoy Club」の入会者を募集している。「Challenge Club」は国際レーシングコースを走ることができ、入会金4万円（初回走行セット料金）、「Enjoy Club」は1.3kmの南コースが走れ、ジムカーナ、グリップ、ドリフトの3つのクラスがある。入会金2万9000円。4月1日からはオープンカーでの走行が可能となった。入会希望・走行予約は、鈴鹿サーキット モータースポーツ課 ☎0593-78-3405まで。

夢を乗せて走る「LE MANS RV」発売記念「みんなの夢かなえます キャンペーン」旅行プラン募集

住友ゴム工業では、RV専用タイヤ「LE MANS RV RV501」の発売を記念して「みんなの夢かなえます キャンペーン」を実施している。これは今年の夏休みに「家族で仲間でこんな旅ができたらいいな」という"夏の夢・旅行プラン"を募集し、その中から夢のあるもの・面白いもの・ほのぼのとしているものなどを選び、その旅行プランの実現資金などをプレゼントするもの。応募資格は自家用車を持っており、7月1日から8月末日までの間に車で国内旅行に行くことができ、旅行後、体験記と写真を提出できる人。詳しくは、DUNLOP LE MANS RV「みんなの夢かなえます キャンペーン」係☎03-5565-4389か、http://www.digityre21.comまで。



モデルショップ、メイクアップ春のキャンペーン開催中

メイクアップでは春のキャンペーンとして、Make Up Club新規入会時の登録料無料サービスや、会員の特典の割り引き率アップなどのサービスを実施している。入会登録料800円が無料になり、年会費3200円のみで登録できるキャンペーンは5月末日まで実施している。また、Make Up Club会員には、すでに一部メーカーの製品を10%オフで販売しているが、これに海外メーカー完成品もキット同様ほとんどすべて10%オフで販売されることになった。●メイクアップ ☎03-3498-9876

あなたならドライビングレッスンに応募する？それともドレスアップコンテストにエントリー？

横浜ゴムでは、ADVAN NEOVA、ADVAN TNR045、A038、A039、A032Rの商品を1台分購入した人を対象に、抽選で120名を小林且雄選手のドライビングレッスンに招待する。応募方法はグランドスラム、タイヤタウンで購入時に渡される申し込み用紙に必要事項を記入して店員に手渡す。レッスン期間は6月末から8月初旬で、開催場所は北海道スピードパーク、仙台ハイランド、筑波サーキット1000コース、瑞浪サーキット、名阪スポーツランド、備北サーキット、オートポリスサーキットレイクサイドコースの7カ所。締め切りは4月30日。また、ヨコハマのアルミホイールとタイヤをセットで購入すると、ドレスアップコンテストにエントリーできる。ドレスアップ/チューニング/ワゴンのうち希望コースが選べ、各コースごとに最優秀賞1名、優秀賞3名が決定され、最優秀賞者の車は受賞後プロカメラマンが撮影し、カー雑誌に掲載される。応募方法は購入者に渡されるエントリー用紙に必要事項を記入して店員に手渡す。締め切りは4月30日。●YFC ☎0120-458099

ツインリンクもてぎで熱気球の国際大会開催

ツインリンクもてぎでは、11月21~25日の5日間、「2001MOTEGI 熱気球インターナショナルチャンピオンシップ」を開催する。この大会は熱気球ワールドホンダグランプリ、および熱気球ジャパンホンダグランプリの最終戦として開催され、アメリカやヨーロッパをはじめとする世界各国や、国内トップチームなど45チーム（予定）が参加する本格的国際大会となる。主会場であるツインリンクもてぎでは、見に来た人がこれ以外でも楽しめるように各種イベントを豊富に予定している。

サーブ&キャデラック試乗促進キャンペーン

ヤナセでは、インターネットを活用したサーブ9-3/9-5、およびキャデラックセビルの試乗促進キャンペーンを4月末日まで実施している。試乗希望者は、期間中にヤナセホームページ(http://www.yanase.co.jp/)から申し込み、その後地域担当店から試乗案内がある。試乗コースはヤナセ各店指定コースとなる。また、申込者全員にサーブ9-5ミニカーやキャデラックトーチライトの記念品が、抽選で10名に1万円の商品券が当たるチャンスもある。●ヤナセホットコール ☎0120-35-5587

西日本最大級の英国車イベント「Mini Jack」抽選で5組10名にペア招待券プレゼント

4月22日、TIサーキット英田で、Miniとその仲間が集う「第4回Mini Jack」が開催される。入場料は前売り3500円、当日4500円、18歳未満無料。このイベントの招待券をプレゼント。応募方法は官製はがきに、郵便番号、住所、氏名、年齢、電話番号と、「ミニジャック招待券希望」と記入し、〒617-0833 京都府長岡京市神足大張8 マイティドッグ内 Mini Jack大会事務局「レーシングオン」係まで。締め切りは4月6日消印有効。●Mini Jack大会事務局 ☎075-952-7707



メルセデスAクラス成約キャンペーン

ダイムラー・クライスラー日本では、4月末日までに契約かつ登録されるメルセデス・ベンツAクラス新車を対象に、成約キャンペーンを実施している。1ファイナンスプログラムの特別金利0.9%の適用、2登録後3年目の初回車検を無料実施する「初回車検無料パッケージ」、3メルセデス・ベンツのアクセサリーやコレクションの購入時に利用できる「メルセデス・ベンツAクラスクーポン券」10万円分の3通りの中からいずれかひとつが選べる。●メルセデスコール ☎0120-190-610

トゥーム・レイダーにランドローバー登場

ライブアクション・アドベンチャー映画「トゥーム・レイダー」の主人公が、ランドローバーの「ディフェンダー」を駆り、縦横無尽に活躍する。このディフェンダーは今年後半に発売される予定だ。●ランドローバーコール　☎0120-18-5568



ホワイトビームeセレクションが当たる

小糸製作所では、高効率バルブの評価を得ているホワイトビームシリーズの新バリエーションである「ホワイトビームeセレクション」の発売を記念して、同商品が当たる読者アンケー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、職業、この記事を見た雑誌名、現在乗っている車種名、よく読む自動車雑誌名を記入の上、〒108-8711 株式会社小糸製作所「ホワイトビームeセレクション」読者アンケート・プレゼント係まで。締め切りは4月30日。

「BOSCO MOTO TOKYO」4月14日オープン 同時に男女メカニックと販売スタッフを募集中

ボスコ・モトでは、「BOSCO MOTO TOKYO」を4月14日にオープンさせる。WRCビデオなどボスコ・モトで扱っている商品はすべて取りそろえているのをはじめ、アプリリア全車種の展示・試乗ができる店舗という点を重視し、ライディングウエアのARLEN NESS、SPYKEとともに全ラインナップを展示・販売している。また、オープンに伴い、男女メカニックと販売スタッフを募集している。●BOSCO MOTO TOKYO　〒158-0084 東京都世田谷区東玉川2-23-5



ポルシェが持つ本来の性能をよみがえらせる

ポルシェ ジャパンでは、ポルシェ全車両を対象とした点検チェックサービス「ポルシェ リコンディショニング サービス」を開始した。これは専用テスターによる故障メモリーのチェック等を含むエンジン、ブレーキ、電気系統など主要システム11系統27項目に及ぶ点検プログラムだ。ポルシェを知り尽くしたサービスマンがきめ細かいチェックを行う。所要時間30分、費用5000円。詳しくはポルシェ ホームページ（http://www.porsche.com）まで。●ポルシェコール　☎0120-846-911

K2-BOX 小林且雄ドライビングレッスン参加者募集中

「K2-BOX 小林且雄ドライビングレッスン」が今年も日光サーキットで開催される。初心者向けのビギナークラス、タイムアップしたい人のためのサーキットビギナークラス、レッスン参加経験者でインストラクターの1秒以内のタイム計測した人のためのエキスパートクラスがあり、参加料金は2万5000円。スケジュールは5月8日、7月16日、8月21日、11月19日で、申し込みは1カ月前から。申し込みは☎028-674-4390、レッスンに関する問い合わせは、☎090-4739-0915まで。



ジェームス宇多津店 4月12日オープン

新しいカー用品とカーメンテナンスの専門店「ジェームス宇多津店」が香川県綾歌郡宇多津町に4月12日オープンする。認証工場の資格を取得し、重要保安部品の取付・交換・分解整備まで作業可能だ。●ジェームス宇多津店　☎0877-59-9000



スカパー! の"MONDO21"内「IN THE GARAGE」で見るだけでドライブテクニックが上達する!? ジムカーナ特集

マニアックなテーマの番組を放送している究極のエンターテイメントチャンネル「MONDO21」では、古今東西の名車&珍車から車に関するあらゆる話題を提供してカーファンにカルト的な人気を誇っている「IN THE GARAGE」内でジムカーナ特集を放送する。等身大の面白さが凝縮している自動車競技であるジムカーナを通じて走りの魅力を伝える。放送日は4月4日午後10時から11時まで、ほか。●スカイパーフェクTV! カスタマーセンター　☎0570-039-888



「TRD春のドレスアップキャンペーン2001」でアメリカでのCARTシリーズ観戦ツアーが当たる

TRDでは「TRD春のドレスアップキャンペーン2001」を4月30日まで開催している。期間中に対象TRD商品を購入し、付属のアンケートはがきに答えると全員にオリジナルTシャツが、さらに抽選でCART（アメリカ）観戦ツアー、GTスープラデモ走行助手席体験またはTRD商品10万円分、GTレース入場券、TRDオリジナルブルゾン、TRDオリジナルクロック、TRDオリジナルステッカーなどの豪華賞品が当たる。キャンペーン対象商品は、ローハイトスプリングセット、ショックアブソーバーセット、サスペンションセット、L.S.D.、クラッチカバー、ツインプレートクラッチセット、ハイレスポンスマフラーVer.S、サスキットforサーキット、SRSエアバッグスポーツステアリング、H.I.D.ヘッドランプセットなど。●トヨタ テクノクラフトTRD　☎045-540-2121



AVS Sportがニュルブルクリンクで最速記録を更新

横浜ゴムのハイパフォーマンスタイヤ「AVS Sport」を装着した独ゲンバラ社のBiturbo GTR600が、ニュルブルクリンクで最速記録を更新した。「AVS Sport」はストリートタイヤとして最高の運動性能を目指して開発され、新設計のYシェイプデザインが優れたハンドリング性能や高速走行時の高い操縦安定性を実現している。また、ポルシェ ボクスターとボクスターS、アストン・マーチンのヴァンキッシュに、ドライ性能とウエット性能を高次元で両立させた「AVS Sport」が標準装着された。●横浜ゴム　☎0120-667-520



中古カー用品ならお任せ 走り屋天国セコハン市場 堺

オートバックスセブンでは、タイヤ、アルミホイールを中心とした中古カー用品専門店の実験店舗「オートバックス走り屋天国セコハン市場 堺」をオープンさせた。タイヤ、アルミホイールを中心に、カーオーディオやカーナビゲーション、カーエレクトロニクス商品、マフラーやサスペンションのカースポーツ商品などがあり、タイヤとホイールのセット組を含めると常時約200アイテム展示・販売されている。●オートバックス走り屋天国セコハン市場 堺　☎0722-73-5824

小型バンパー粉砕機 全国に設置拡大

スズキでは、自社開発した小型のバンパー粉砕機を全国各地に設置、使用済みバンパーのリサイクルを推進する。この粉砕機は、バンパーなど自動車の樹脂部品のサイズ・材質に合わせた設計とすることで、従来より小型化・低コスト化を実現した。



高速道路走行をよりスムーズにするための必需品

トヨタ自動車では、ETC（有料道路自動料金収受システム）の3月末からの運用開始に適応し、運用予定路線である東京都、千葉県、神奈川県、埼玉県、茨城県、沖縄県を中心にETC車載器を発売開始した。今回販売する車載器は車種専用ビルトイン車載器と汎用一体型車載器の2種類。車種専用ビルトイン車載器は現在販売中モデルのセルシオ、ランドクルーザー100系に、汎用一体型車載器一部を除くほとんどのトヨタ車を対象に設定している。価格は車種専用ビルトイン車載器4万2000円、汎用一体型車載器2万9500円。



※前号の「Fニッポン ミリオンカードカップ オリジナルキャップ」のプレゼント数が抜けていました。プレゼント数は5名です。

information

Street topics

天然ガスのシビック GX フルモデルチェンジ

Hondaでは、代替エネルギーとして有望な圧縮天然ガスを燃料とし、排出ガス中の有害物質を極めてゼロに近いレベルまで低減、世界最高水準のクリーン性能を実現している天然ガス自動車「シビック GX」をフルモデルチェンジした。価格は205万円。



A3のスポーツ仕様 アウディA3 1.8T

アウディ ジャパンでは、4月12日より「アウディA3 1.8T」を発売する。アウディA3のモデルラインナップに加わるスポーティーな仕様で、直列4気筒1.8ℓエンジン搭載、価格は325万円。●アウディ ジャパン カスタマーサービス ☎0120-598106



話題のニューカーを厳選ラインナップ

Book & video

全国ミーティングを収録した「ケンウルフ」公認ビデオ

スーパーカークラブ「ケンウルフ」のオフィシャルビデオが発売された。昨年11月に御殿場スポーツガーデンで行われた全国ミーティング「スーパーカービューティフルサンデー」の模様が収録されている。45分、3000円。●Y.D.S ☎03-5367-6421



よりすぐりの本やビデオをご紹介

Sタイプにグッドウッド メモリアル リミテッド

ジャガージャパンでは、人気のミディアムサイズサルーン「Sタイプ」に、買いやすい新価格を設定したモデル「グッドウッド メモリアル リミテッド」を全国100台の限定で発売した。価格は529万4000円。●ジャガーコール ☎0120-050-689



WANTED!

アストニッシュ 事務員募集

フォーミュラ・ニッポンなどのメンテナンスを行っているアストニッシュでは女性事務員を募集している。資格はパソコンが多少でき、車通勤ができる人。応募は写真貼付の履歴書を送付のこと。

●アストニッシュ
〒410-1308 静岡県駿東郡小山町大御神213-3 ☎0550(78)0808
担当：加藤・山下

チーム・ルマン スタッフ募集

フォーミュラ・ニッポンなどで活躍しているチーム・ルマンでは、レースカーおよび特殊車両製作メカニック、ダンパー技術者、システムエンジニアを募集している。応募資格はいずれも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。

●ルマン
〒412-0046 静岡県御殿場市保土沢1157-340 ☎0550(88)5550

ハセミ・モータースポーツ 社員募集

幅広いレースシーンで活躍するハセミ・モータースポーツでは、メカニック（経験者）と営業（経験者）を募集している。いずれも自動車通勤が可能な人を求む。応募は写真貼付の履歴書と職歴書を下記まで郵送のこと。

●ハセミ・モータースポーツ
〒243-0303 神奈川県愛甲郡愛川町中津6758

レーシングサービスITOH メカニック募集

レーシングサービスITOHでは業務拡大に伴い、メカニックを募集している。募集内容はフォーミュラマシンのメンテナンス経験者と、ツーリングカーのメンテナンス経験者。応募方法は履歴書と、過去の業務経験を簡単にまとめたものを下記まで郵送のこと。

●レーシングサービスITOH
〒194-0004 東京都町田市鶴間540
☎042(799)4238 担当：伊藤、菊地

SUZUKA CIRCUIT NEWS

スーパー耐久 鈴鹿300マイル 5/12(土)・13(日)

Super耐久 SUZUKA 300miles

プラス100マイルの戦い！ 新生鈴鹿を制するのは誰だ！



普段、街でも見かける車が、480kmにわたって激しいバトルを繰り広げる！昨年までは200マイルだったスーパー耐久がプラス100マイルの300マイルとなり、200マイルでは無給油が可能であったマシンも、300マイルとなれば給油は絶対条件。レースの戦略とピットワークが重要な鍵となる。
2001年よりクラス区分も変更となり、各クラスとも激戦は必至だ。サポートレースでは、FJ1600とFD(フォーミュラドリーム)によるフォーミュラ・バトルに加え、ナンバー付車両"ヴィッツ"によるワンメイクレースも開催される。

前売券好評発売中

前売観戦券（2日間有効・税込み）
大人:4,000円（当日券:予選／2,500円、決勝／5,000円）
女性:2,800円（当日券:予選／2,000円、決勝／3,500円）
高校生:1,600円（当日券:予選・決勝／遊園地入園料[1,600円]）
グループ（4名）:12,000円（前売り券のみ）
※3才～中学生の方は、遊園地入園料（3才～未就学児400円、小・中学生800円）でご観戦いただけます。但し、指定席にてご観戦の場合は別途指定席券が必要となります。
※グループは4名セットとなります。

指定席券（別途観戦券必要・税込み）
S1席（グランドスタンド中央）:2,000円
共通エリア席（S2・A）:1,500円
※小学生以下のお子様は、共通エリア席への入場は無料となります。

パドックパス（別途観戦券必要・税込み）
大人（中学生以上）:8,000円 子供（3才～小学生）:2,000円

ピットウォーク（別途観戦券必要・税込み）
大人（中学生以上）:1,200円 ※当日のみ発売（前売なし）

■チケットのお求めは
●チケットぴあ ●ファミリーマート ●ローソンチケット ●CNプレイガイド
●am/pm ●サークルK ●JR東日本びゅうプラザ ●サンクス
●ミリオンチケットセンター（ミリオンカード会員専用）
●鈴鹿サーキットチケットセンター
★JTB、近畿日本ツーリスト、東急観光、日本旅行、名鉄観光
★全国主要プレイガイド
★鈴鹿サーキット各営業所（三重、名古屋、大阪、東京）
※★印は観戦券のみのお取り扱いとなります。

Enjoy it!

お問い合わせは
鈴鹿サーキット TEL0593-78-1111（代）

SUZUKA CIRCUIT
www.suzukacircuit.co.jp

EVENT GUIDE 2001

SPECIAL NEWS

富士スピードウェイのスペシャルチケットで、らくらくレース観戦

スペシャルチケット1 パドックラウンジチケット

レース開催日有効（予選／決勝）

ピット2Fゲストルームでゆったりくつろぎながらレース観戦してみませんか？ピットウォークに専用駐車場、レース映像モニターや冷暖房も、欲しいモノがぜ〜んぶ揃ったスーパーホスピタリティ。これであなたもVIP気分!!

パック内容
●入場料●パドックパス●専用駐車場●公式記念プログラム●記念品
［決勝日のみ］●スタート前グリッド●予選結果表●ゲストルーム使用料（冷暖房完備）●フリードリンク●映像モニター（Super-TECを除く）●ラップモニター●ピットウォーク●リザルト

先着70名

スペシャルチケット2 グランドスタンドサロンチケット

レース開催日有効（予選／決勝）

グランドスタンド指定席でレース観戦してみましょう！ ピットウォークや専用駐車場も確保！ これで朝早くから並ぶ必要もなくなります。また、屋内にコーヒーブレイクカウンターも設置。

パック内容
●入場料●公式記念プログラム●専用駐車場
［決勝日のみ］●指定席●予選結果表●フリードリンク●ピットウォーク

先着380名

さあ、週末はサーキットへLet's GO!

レース日程・開催レース ／ チケット種類	パドックラウンジチケット（先着70名）	グランドスタンドサロンチケット（先着380名）	予約開始日	予約終了日
5/2〜4 カッチャオ全日本富士GTレース（2001 AUTOBACS CUP全日本GT選手権シリーズ第2戦）	前売 ¥35,000	前売 ¥10,000	4/4	4/14
6/2〜3 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	前売 ¥35,000	前売 ¥10,000	5/7	5/17
8/4〜5 JAPAN SPECIAL GT-CUP（2001 AUTOBACS CUP全日本GT選手権シリーズ第4戦）	前売 ¥35,000	前売 ¥10,000	7/5	7/15
9/1〜2 全日本選手権フォーミュラ・ニッポン第7戦 富士スピードウェイ	前売 ¥35,000	前売 ¥10,000	8/2	8/12
11/3〜4 Super-TEC（スーパー耐久シリーズ2001第8戦）	前売 ¥32,000	前売 ¥ 9,000	10/4	10/14

※金額はすべて消費税込み

スペシャルチケット予約専用ダイヤル ☎03-3409-9613

●その他のチケット（上記5レース）のお問い合わせは
インフォメーションダイヤル ☎03-3409-2365

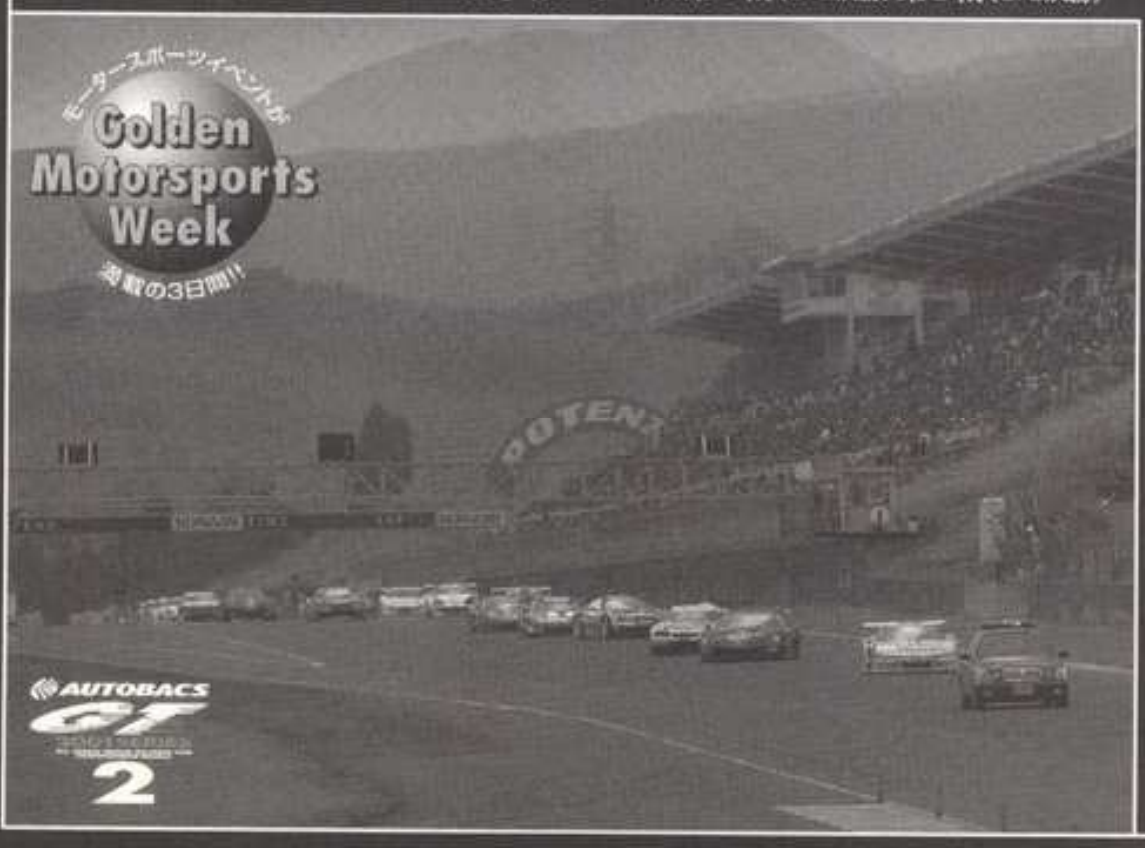
●パドックラウンジチケット・グランドスタンドサロンチケットはレース当日の1ヶ月前より電話にて受付致します（一部除く）

受付時間
10:00〜12:00・13:00〜17:00（土・日・祝を除く）

JGTC Formula3 GT F3 FUJI

中古車情報 カッチャオ 全日本富士GTレース 5/2▶5/4

2001 AUTOBACS CUP全日本GT選手権シリーズ第2戦（5/4決勝）
2001年全日本フォーミュラ3選手権シリーズ第5戦（5/2決勝）第6戦（5/3決勝）



●ゲートオープン／5/2・3 8:00予定・5/4 6:00予定
●決勝スタート／5/4 13:30予定（GT）

入場料金 ※中学生以下は入場無料

前売券	¥5,000（3日間有効）
前売ペアチケット	¥9,450（3日間有効）
前売パドックパス	¥15,000（3日間有効）
当日券	5/4 ¥6,000　5/3 ¥4,000 5/2 ¥3,000

駐車料金 ※3日間共

4輪 ¥1,000　2輪 ¥500

前売券発売所

チケットぴあ（Pコード：695-349）、CNプレイガイド、JR東日本びゅうプラザ（要電話予約）、ローソンチケット（Lコード：37900）、ファミリーマート、サークルK、am/pm、SAVE ON、ミニストップ（神奈川県のみ）、関東地区RTN加盟店
★オートバックス各店にてシリーズ共通観戦券販売中!



お問い合わせ

日本モーターレーシングセンター
03-3409-2365 http://www.vicic.net
・営業時間／10:00〜12:00・13:00〜17:00（土、日を除く）

Pit-in Press

読者による読者のためのレーシングオン

です。

栃木県・高見沢　勝徳

■339号に掲載した「読者のモータースポーツ写真展」の藤森剛さんの写真プレゼントに応募してきてくださったハガキです。国さん、星野さんを収めた藤森さんの写真は大変人気を集め、中には「焼き増ししてほしい」といったおたよりも。高見沢さんには⑤と⑥の写真を送らせていただきます。

本物のラリーカーの走りを生で見て感動！

先日、レインボータウンで開催された「CHAMPIONS' MEETING with EVOLUTION」に行ってきました。僕もラリーカーをナマで見てみたいし、WRC4連覇の元チャンピオンが来るとあって、気が付いたら会場に来てしまったという感じです。マキネンやロイクス、グループNやアジパシや全日本のチャンプがそろい踏み。コーワン監督も来ていました。日ごろはスバルファンの僕ですが、やはりこれだけの面子が来るとなれば、ラリーファンなら見に行かないわけにいきませんね。

WRC関係者の3人が会場内を移動すると、周りはあっという間に人垣ができて大混乱。それに伴ってガードもとても厳しく、スタッフが殺到するファンを払いのけようやく前に進めるという具合。ガードが非常に固かったのはとても印象的でした。超一流となると、扱いが全然違うのですね。

そんな中、無謀にもカメラを構えてシャッターチャンスを狙っていた僕は、まるでパパラッチにでもなったような気分でした。しかしすぐにスタッフが盾になってしまい、思うように写真は撮れずじまい。あ～あ……。

クルマの展示もたくさんされていました。昔のランサーや、さまざまなフィールドで活躍中のものも並んでいました。レプリカカーコンテストも行われていて、出品車の気合の入り方にはただただ驚くばかり。これでホントに街乗りできるの？　ってなもんで、素人には本物との区別がつかないものさえ見受けられました。ちなみに優勝者は女性でした。改めてランエボのファン層の幅広さを感じました。

いよいよお目当てのデモンストレーション走行。今回はターマックで、目の前を本物のラリーカーが走り抜けます。WRCなどで活躍するクルマを選手本人がドライブするところを拝めるなんて、そうそうあることではありません。そして、その走りを見られるとあって、コースサイドにはものすごい数の人。終止、つま先立ちで頭越しに見ていたのでとても疲れました。そういえば、カメラのジュラルミンケースや脚立を持ってきていた人も多かったなぁ。

とにかく初めて見るラリーカーの迫力には、かなりの衝撃を受けました。加速力、スピード、エンジン音、スキール音、それにドリフト。だって、なためのままでスピードが落ちないばかりか加速しているんだもの。排気ガスやタイヤの焼けるにおい。派手なタイヤスモーク。すべてにおいて圧倒されっぱなしでした。響いてくるエンジン音にはワクワクさせられるし、クルマ好きにはたまりません。

次々に一流ドライバーによる、一流のクルマの、一流の走りが繰り広げられ夢のようなひととき。その中でも、WRC仕様のランエボのコーナーの速さは格別。ドリフトアングルも小さいし、フェイントもかけないし。見ていて思わずうっとりしてしまいました。そしてデモランの締めはスピンターン。何本も走っているうちに選手も調子が上がってきたのか、ラストには2、3回多めにクルクルと。特にロイクス選手のときには、タイヤスモークでクルマが見えなくなってしまうほどのすさまじさ。ゴールしてドアを開けると、火事でも起きたのかと思うくらい、室内からもうもうと煙が立ち上りました。ナビシートに乗っていた幸運なお客さんも大変そうでした。

本物の走りをナマで、しかも目の前で見られてとても幸せでした。あまりのことに、なかなか実感が沸いてきませんでした。あのマキネンやロイクスがここで走っているなんて信じられない……。ホントいいものを見させてもらいました。また、来年も行ってみたいです。クセになりそう!?

東京都北区・久保　正明

■年末ではなく2月に開催されたチャンピオンズミーティング。すでにシーズンも開幕している中、マキネン、ロイクスらWRCドライバーが合間をぬって来日しました。ワークス仕様のグループAランサーも用意されて今回はかなり豪華なイベントに。参加した人はとてもラッキーだったんではないでしょうか。

やっぱりトラはやってくれました

CART開幕戦モンテレー、朝早起きして観戦しました。やっぱりトラはやってくれましたね。予選こそあまり振るわなかったので、決勝前はダメかなと心配しましたがそれも杞憂に終わりました。

後方グリッドからピットストップを巧みに利用して上位に進出、一時は5位を走りました。フェルナンデスと互角に勝負している姿、またベンスキーと同じ画面に映っているのを見たときにはちょっと感動していまいました。リザルトは平凡なものになってしまいましたが、十分CARTで戦っていける力を持っていることを証明できたのではないでしょうか。

もてぎのチケットも手に入れたことだし、早く目の前でトラの活躍する姿を見たいです。

埼玉県狭山市・伊知地香里

■モンテレーのできたてのコースで行われた開幕戦。整備が十分でない路面に各ドライバーが四苦八苦する中、見事な走りを見せてくれた虎之介。次のロングビーチも期待したいところです。

レースを見始めた時から星野さんのファンです

モータースポーツファンとなった90年から星野一義さんのファンです（マイケル・アンドレッティのファンでもある）。90年のグループA、レース・ド・ニッポンの星野さんの走り（縁石カット）を見て、ファンとなったひとりです。それからというもの、94年まで東日本にあるサーキット（仙台ハイランド、SUGO、筑波、富士）に観戦に行ったことを昨日のことのように覚えています。

その後、2年ぐらい観戦しに行っていませんでしたが、97年に〝もてぎ〟ができてから再び観戦しに行っています。98年のル・マン24時間での3位表彰台は感激のワンシーンです。ちなみに、そのころNISMOのパドックファンクラブに入っていて、当たった星野さん、亜久里さん、正彦さんの3人のサイン色紙は今でも僕の宝物のひとつです。その宝物にこの写真を加えられたらうれしいです。











TRD・NISMO合同テスト

at富士スピードウェイ　by曽篠　恵美

2月の3連休初日の2月10日（土）に富士スピードウェイで行われていたTRD・NISMOの合同テストを観に行ってきました。久しぶりに生で聞いたマシン音は格別でした！　また、コース脇に雪が残るというシチュエーションはシーズンオフならではですね！　今回撮った中から7枚の写真を送らせていただきました。それぞれファンの方にもらっていただけたらうれしいです。

■一部ご紹介できない写真があり、ごめんなさい。掲載していないものも合わせて1名の方にプレゼントします。

Readers' Photo Gallery

●写真投稿をしてみませんか!

ピットインではモータースポーツに関する写真投稿を募集しています。FニッポンやJGTCなどレースの際のものはもちろん、ドライバーのトークショーなどイベントでの写真、また家にある懐かしい思い出の写真など自分で撮影した写真なら何でもOKですので、ぜひ送ってください。また、投稿者の方が「掲載写真をプレゼントします」と申し出てくださった場合に限り、投稿写真を読者の方にプレゼントしています。写真プレゼントを欲しい人は、欲しい写真の撮影者を明記の上、郵便番号、住所、氏名、年齢、電話番号と「新生レーシングオンに望むこと」を書いてPIT-IN PRESS「No.342写真プレゼント」係まで。締め切りは4月30日（当日消印有効）です。

●No.339写真プレゼント当選者

★藤森さん写真（①～④）＝山口　裕、（⑤、⑥）＝高見沢勝徳　★安部さん写真＝桜井　洋子（敬省略）　おめでとうございます。

Motorsport Discussion

「今シーズン注目のカテゴリーは？」

すでにさまざまドラマが展開中ですが……あなたはどのレースに魅かれますか

今シーズン注目のカテゴリー（TOP9）

①CART 21
②F1 27
③JGTC 60
④WRC 62
⑤Fニッポン 81
⑥全日本&欧州F3 3
⑥ル・マン24時間 6
⑧DTM 12
⑨スーパー耐久 12

CART

・高木選手に期待しています。モントヤの半分でもいいから活躍してほしい。でもオーバルには気をつけてほしいですね。日本選手やられてますから。また、インディ500にも注目しています。インフィニティエンジンが制覇できるか。

北海道・末崎　浩将

・今年注目のカテゴリーといえばCART。日本人対決はもちろん、ホンダvsトヨタのエンジン対決も注目のひとつです。

北海道・泉川　光孝

・復帰するザナルディと何と言っても高木虎之介の参戦です。Fニッポンの真価が問われます。

埼玉県「カイジン」

・トラの〝大〟活躍を期待したい。スカバーも準備しました。ESPNも契約しました。あとは夜更かしするのが悩みのタネです。

静岡県・藤原　秀紀

・モントヤのいなくなったCARTとモントヤの行ったF1とどっちが面白いのかな？　やっぱりCARTに1票。

北海道・飛鷹　理恵子

F1

・今シーズン注目しているカテゴリーはやはりF1です。ホンダが2チーム（BARとJORDAN）に供給しているけど、両チームがどんなふうに戦うのか。その他に、Fニッポンにも注目しています。なぜかと言うと、地元のタカギB-1の玉中哲二選手にぜひ頑張ってもらいたいからです。

福岡県・渡辺　晃

・ホンダ2年目の実力はどうか楽しみ。できればチャンピオン争いをしてほしいのですが、まだ無理かな。

・〝優勝〟の次の年のジンクスからフェラーリが見事に抜け出せるのかに注目したいです。

岡山県・小峪　秀之

・さりげなく昨年より速さを見せているザウバーに期待。大型新人のライコネンにばかり注目がいくけど、プロストで不遇の1年を過ごした後のハイドフェルドも気になります。

埼玉県・永田　智輝

JGTC

・今年はトヨタがすごく力を入れていて、どこまで走ってくれるか楽しみです。GTメンバーズに入っていることだし、レースの期間はいつもワクワクしています。

佐賀県・松尾　泰淳

・3メーカー、ワークス系16台の戦いとなるGT選手権、誰が勝ってもおかしくないと思います。その中でも応援しているのはARTA NSXの土屋／金石組です。いつもいつもアグレッシブに走る土屋さんを応援しています。新パートナーの金石さんと共に表彰台の真ん中にいつも登ってほしいです。

埼玉県・篠崎　健一

・ホンダはチャンプを守れるか？

長野県・霜村　寛治

WRC

・日本のクルマがすごいのもあるけれど、新井選手のワークスでの参戦があるからです。マキネンやマクレーたちとトップ争いができたらね。ついでに日本でWRCを開催してくれたらなぁ。しかも神戸の六甲山でターマックラリーだ。

兵庫県・重本　洋志

・ミツビシのWRカーがどんなものか早く見たい。

愛知県・増岡　裕二

・新井は得意のグラベルでツボにはまれば初優勝もあるゾ！

広島県・妹尾　茂行

Fニッポン

・インパルの本山、ARTAの脇阪寿一、ムーンクラフトの道上を軸にして、マカオGPウイナーのアンドレ・コート、コリアGPウイナーのナレイン・カーティケヤンが参戦してくることで、よりレベルの高い争いが期待できるから。TORAがいなくなっても、熱戦が展開されるはずです。

東京都・山口　裕

・昨シーズンはタカトラ（高木虎之介）の独走でつまらなかったけど、今シーズンはインド出身のナレイン・カーティケヤンなど多国籍ドライバーの参戦もあるから、21世紀最初のシーズンは大激戦になりそうな予感がします。

神奈川県・山上　誠

・影山正美、正彦兄弟が復帰するから。昨年ふたりがFニッポンに出場しないと知ったときは大変ショックを受けましたが、また彼らの雄姿が見られると思うとうれしいです。

鹿児島県・富永　満

F3

・今シーズン注目するカテゴリーはF3です。全日本を見ても世界を見ても日本人の活躍に期待しています。それと、FIAスポーツカー選手権です。童夢S101に期待します。

千葉県・木村　隆

・イギリスF3です。やはり実力でF1シートを手に入れようとしている佐藤琢磨選手を注目しないわけにはいかないでしょう。また勝間田選手も参戦が決定しているし、日本人が上位に入る活躍を見せてほしい。

東京都・山口　裕

ル・マン24時間

・ちょっと盛り上がってきたんじゃないでしょうか。あとは日本勢の活躍だけです。

東京都・島本　直也

・やっぱ今年もル・マンやろ～。レースに興味を持ったキッカケやし、毎年おもろいから。

大阪府「PS020」

DTM

・復活したDTMをアメリカンレースと共に注目していきたいです。

愛知県・鈴木　淳一

スーパー耐久

・注目のカテゴリーはスーパー耐久と言いたいところなのですが、GTーRの参戦がなくなりでもしたら……。開幕戦を楽しみにしたいと思います。

山口県・古谷　芳永

次回のテーマ

『新生レーシングオンに望むこと』

今月号から月刊化、リニューアルしたレーシングオン、あなたはどんな感想を持たれましたか。もちろんピットインプレスを見ての感想でも結構です。あなたの「こんなレーシングオンを作ってほしい」という、ご意見をお聞かせください。

●

サーキット当てクイズ

●No339の正解

ハンガロリンク（ハンガリー）

●パスケース当選者

東京都・諸井恒治、京都府・平田秀信、滋賀県・大橋久美、山梨県・滝沢公寛、北海道・野田圭（敬称略）

読者からのプレゼント

●No339当選者

★2001年卓上カレンダーII愛知県・向窪久美、三重県・川辻浩、滋賀県・古本哲哉、愛知県・橘ゆかり、茨城県・鈴木郷、新潟県・菅沼慎一、静岡県・大滝誠、和歌山県・円山直己、愛媛県・藤原喜美子、島根県・白井つぐみ（敬称略）

Please!

譲ってほしい！譲ります！友達になろう！

★利用の際の注意

掲載希望者は「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送ってください。またビデオ、LDなどのダビングや著作権を侵害する恐れのあるものは扱えませんのでご注意ください。実際やりとりする場合、なるべく会うなどして確認を取るようにしましょう。万一トラブルが発生した場合、当編集部では責任を負いかねますのであらかじめご了承ください。

★譲ってください

●レーシングオン臨時増刊の88年日本GPと日本GP直前号を譲ってください。

〒635-0012　奈良県大和高田市曙町4-27　広田　光子

●92年F1カナダGP、メキシコGPを持っている方、適価で譲ってください。送料はこちらで負担します。

〒223-0053　神奈川県横浜市港北区綱島西2-3-2-905　深川　信自

★お友達になりましょう

●福岡県内に住んでいてモータースポーツが好きな方、ぜひお友達になってください。僕はGTが一番好きです。

〒812-0043　福岡県福岡市博多区堅粕4-22-2-25号　福田　雄弘（21歳）

●関西・岡山近辺の方で、JGTC、スーパー耐久、WRC、DTM、BTCC、ダートトラに興味がある方、お友達になって一緒にレースを見に行きましょう。

〒673-0422　兵庫県三木市与呂木683-262　太田　洋平（24歳）

Pit-in Press

へのおたよりをお待ちしてます！

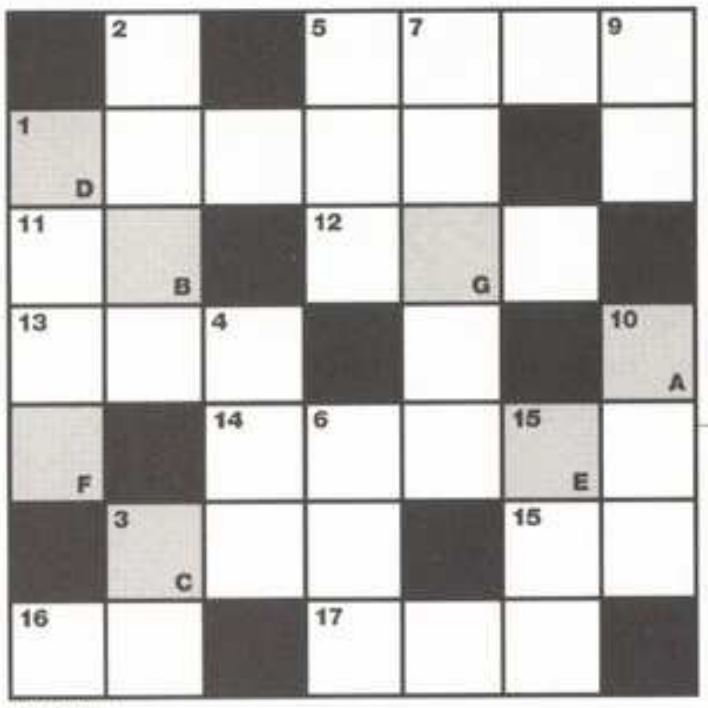
新しくリニューアルしたピットインプレスはいかがでしたか。これからも皆さんに親しまれる内容の濃いページを目指していきたいと思っていますので、ぜひ投稿をお願いします。今回はお休みした「読者のモータースポーツサイト紹介」「5・7・5でレースを詠おう」「読者から読者へのプレゼント」といったコーナーへのおたより、また前回から募集している「ホンダ、トヨタ、ニッサンのモータースポーツ活動について」をテーマにしたおたよりも引き続きお待ちしています。また「ドライバーを描こう！」のコーナーではモントヤをお題にイラストを募集中です。もちろん一般のおたより、イラストも大歓迎です。新しくメールでのおたより受付も開始しましたのでぜひご利用ください。なお、現在ステッカーの発送が大幅に遅れています。申し訳ありませんがもう少々お待ちください。

〒142-0041　東京都品川区戸越5-4-3 DN五反田南ビル
E-mail：racingon@i-dea21.co.jp
レーシングオン編集部
Pit-in Press「○○○○」係

RACING CROSS WORD PUZZLE
君は何分で解ける?

★クロスワードの遊び方

左記の「たてのかぎ」「よこのかぎ」のヒントを読んでそれぞれ当てはまる言葉をマスの中に埋めていってください。最後にABCDEFGのマスに入る語をつなげてできた言葉をハガキに書いて送ってください。正解者の中から10名の方にR'onバスケースをプレゼント。締め切りは4月30日（当日消印有効）です。



たてのかぎ

①サーキットの近くに住む人以外、大抵の人は観戦というと遠出になります。クルマは○○○○満タンにして長距離に備えましょう。

②CARTからやってきた新人○○○。開幕2戦では大物の片鱗は見せながら、本領発揮まではあとちょっと……？

③次のコーナーを見たり、ミラーで後ろのクルマを確認したり。ドライバーはレース中さまざまな角度に目を配る○○の広さが必要です。

④昨年はフランスF3で活躍、序盤は福田良と激しいタイトル争いを展開しました。ポーとマスターズも制した人といえば誰でしょう？

⑤昨年はサーキットで夫のパフォーマンスに目を光らせていた○○○夫人。最近ママにになったけれど、夫の思わぬ成績不振には怒り心頭!?

⑥プロドライバーを目指す人をサポートする奨学生制度も充実させている石油メーカーの○○○。現在のF1ドライバーでは、バニスがサポートを受けていました。

⑦カタロニア、モンテカルロなど今年は○○○○の路面のラリーは4戦です。

⑧プラモデルの大御所といえば何と言っても○○○でしょう。「マクラーレンはシリーズで何台も持ってるよ……」なんて人も多いはず。

⑨Fバーバーダッジ・プロシリーズに参戦、ALMSにも出場、今年はデイトナ24時間に出場とアメリカと縁が深い○○聖治、今年はFニッポンへステップアップです。

⑩高速○○○、低速○○○、これが違うとセッティングも変わります。

よこのかぎ

①近くの国から応援団が多く駆けつけるこの国。ベルガーが現役の時にはお隣オーストリアから、今はハッキネンを目当てにフィンランドから応援団が大挙やってきます。

⑤アルボレート、モルビデッリ、ラリーニ、カペリなどの○○○○出身のドライバーを乗せてきたフェラーリ。現在はドイツ人とブラジル人のふたりがステアリングを握ります。

⑪クラッシュが起きた時は、偶然ぶつけてしまった、いや○○的にぶつけたといった議論でもめることも。

⑫今年は昨年に引き続きマツモトキヨシ・トムス・スープラをドライブするこの人。スーパー耐久ではアルテッツアに乗ります。

⑬アンドレッティ○○○に代表されるようにレース界では○○○でドライバーになる人が多いようです。

⑭昨年はシューマッハーがフェラーリに21年ぶりのドライバーズタイトルをもたらしましたが、それ以前にフェラーリで最後にタイトルを獲った人は、ジョディ・○○○○○です。ちなみにこの人の息子は現在ジャガーのテストドライバーです。

⑮サイドbyサイドのバトル時には、たった1回の○○が命取りで抜かれてしまうこともあります。

⑯レース途中のタイヤ交換ではクルマの挙動などを計算して、フロントのタイヤは新品、○○はユーズドというように別々のタイヤをつけることがあります。

⑰94年からJGTCに参戦、インプレッサ、ディアプロGT1などをドライブしてきた人と言えば○○○直広選手です。

解答欄

A	B	C	D	E	F	G

●No.339の正解

ば	り	だ	か	■	か	■
つ	■	ら	い	こ	ね	ん
く	る	ー	■	か	い	■
う	■	ら	■	こ	し	え
え	す	■	じ	ー	■	る
す	ず	か	■	ら	る	ふ
と	き	め	き	■	か	■

くじからこーすいん

おめでとう! バスケース当選者 東京都・蔵原瑞江、茨城県・佐藤則夫、山口県・奈良原元太、大阪府・住吉一彦、長野県・長谷川康明、福岡県・瀬英秀男、愛知県・木本充人、兵庫県・米澤宏晃、千葉県・香村喜一、青森県・片川孝太郎（敬称略）

Back Number バックナンバー



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親子鷹ストーリー／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珍会話／日の丸F1の系譜／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特別編集
F1 PLUS 002
本体価格1400円
BMW華麗なる復活劇／ワークスの伝説／ルノー、革命とレジスタンスの歴史／メルセデスジュニアチームの先導／HONDA、ワークスとしての戦い／タイヤメーカーがワークスと出会った時／トヨタはなぜ参戦を決めたのか



R'on特別編集
F1 PLUS 003
本体価格1400円
長き道程のあとに／跳ね馬の騎士ベスト10／マラネロが生んだ跳ね馬たち／フェラーリファクトリーの華麗な世界／凱旋—製地、マラネロへの旅／フェラーリF1 636戦全成績／フェラーリ312T2



R'on臨時増刊
WRC2000
VOL.4
本体価格743円
チャンピオンストーリー：マーカス・グロンホルム／新型"インプレッサ445"の実力／ラリーカー&ドライバー・オブ・ザ・イヤー・ベスト10／本命への飛翔／4大ワークスチームディレクター自己評価／新井敏弘「試行錯誤→収穫」



2000.12.14
NO.334
本体価格457円
第47回マカオGP：混乱の構図／2000年F1総決算：津川哲夫の全チーム&ドライバー通信簿／WRC開13戦オーストラリア：暗がりのタイトル決定戦／スカイラインGT-R：さらなるスピードを求めて／R'onインタビュー道上龍：僕らの時代



2000.12.28
NO.335
本体価格457円
F1ヘレステスト：新世紀への始動／WRC：21世紀へのフライングフィン伝説／童夢の野望はまだまだ続く／F3世紀末決戦／ミドルフォーミュラ参戦ガイド／JGTCチャンピオンマシン：Castrol無限NSX／GT放談／R'onインタビュー中野信治



2001.1.18
NO.336
特別価格476円
高木虎之介インタビュー「アメリカへ」／F1ウインターテスト／21世紀WRC開幕直前情報／F1GCOはこう変わる!／CART総括&展望：ホンダvsトヨタ全面戦争へ／パリ-ダカールプレビュー／特別付録：金子博フェラーリF1ポストカード



2001.2.1
NO.337
本体価格457円
新世紀特別企画：ニッポンの時代がやってきた!／F1ニューマシン最新情報／CARTセブリングテスト／パリ・ダカ中間レポート／ホンダ・レーシングカー3モデル一気乗り／R'onインタビュー近藤琢磨「2001年公務宣言」／加藤寛規独占手記



2001.2.15
NO.338
本体価格457円
BARホンダ&BMWウイリアムズ新体制正式発表／WRC開幕戦モンテカルロ：波乱の開幕／CART2001カウントダウン／パリダカ詳報：混迷られた最高のパリダカ／スポーツカーの未来／R'onインタビュー鈴木亜久里「ARTA大改革の真意」



2001.3.1
NO.339
本体価格457円
F1開幕直前プレビュー：揺るぎない黄金時代へ／ウインターテストレポート／JGTC前哨戦、本格始動／マイケル・アンドレッティインタビュー：ホンダパワーを信じて／サーキットへ行こう／R'onインタビュー新井敏弘「ワークスドライブ」



2001.3.15
NO.340
本体価格457円
総力特集F1開幕直前プレビュー：新世紀F1、対決と創造／2001年春、トヨタが動く／WRC第2戦スウェーデン：伏兵の雄叫び／レーシングギアカタログPart1／日本人ドライバーホームページ紹介／R'onインタビュー脇阪薫一「視点を変えて」



2001.3.29
NO.341
本体価格457円
徹底検証F1開幕戦オーストラリアGP：独走の予感／緊急レポート：童夢の野望—第2幕—／Fニッポン開幕直前プレビュー／R'onインタビュー影山正美「ストップモーションから目覚めて」／特集海外F3／レーシングギアカタログPart 2

■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「株ニューズ出版　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記入の上お申し込みください。書店注文の場合は手数料なし、ニューズ出版に直接申し込まれる場合は、代金引き換え配達にて1週間以内にお届けいたします。代金は、定価（本体価格+消費税）+送料（注文1件につき500円）となります。

●在庫／定価　99年285号以降の最新号まで在庫があります。それ以前の号はすべて品切れです。定価=本体価格+消費税となります。本体価格は、99年285号は476円、99年292号までは438円、それ以降は457円です。増刊号は「CART'99」「CART2000」「WRC'99 VOL.1」「WRC'99 VOL.2」「WRC2000 VOL.1」「WRC2000 VOL.2」「WRC2000 VOL.3」「WRC2000 VOL.4」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　ニューズ出版　販売部　☎03-5430-4440

限定特別生産

高橋国光レプリカヘルメット

日本のモータースポーツ黎明期から現在まで
つねに第一線で戦い抜いた不世出のレーサー、高橋国光
そのトレードマークともいえる白地に赤いラインのヘルメット
ファン待望のコレクションアイテムの登場です



KUNIMITSU "THE RACER"

1958 His Racing Year 1999

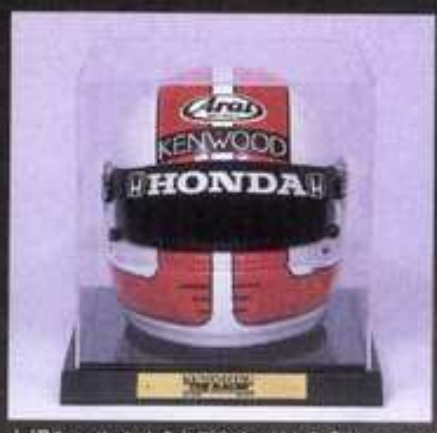


1958年から1999年まで42年間に渡って日本のトップレーサーとして活躍し、クニさんの愛称で親しまれた高橋国光選手の1999年仕様のレプリカヘルメットです。実際に高橋国光選手のヘルメットを製作、ペイントしたアライヘルメット社製で、実物と同様のカラーリングを施しました。今回、1999年の引退を記念して限定100個の製作です。ヘルメットには、高橋国光選手の直筆サインと、001から100までのシリアルナンバーがついています。

GP-4S
SNELL-SA95
001/100

限定
100
シリアルナンバー付

■価格
ヘルメット本体 110,000円
特製ケース 10,000円
●スネル95規格 サイズ59-60



大切なヘルメットをキズやホコリから守り、ヘルメットをより際立たせるアクリル製ケースには、KUNIMITSU "THE RACER" のプレートが光ります。
※特製ケースはイメージ写真で実物とは異なります。

【キリトリ】

ご注文方法

■代金引換
電話でのお申し込み
右の申込書の内容をお伝えください
TEL:03-5430-4440（平日9時～18時受付）
FAXでのお申し込み
右の申込書に必要事項を明記のうえ、ニューズ出版販売部まで送信してください。
FAX:03-5430-4455（24時間受付）

■クレジットカード（一括払いのみ）

右の申込書の必要事項をFAXまたは電話でニューズ出版販売部までお知らせください。

別途送料（1点につき1,000円）が必要です。価格は税別です（別途消費税がかかります）。品切れの際はご容赦ください。

限定特別生産
高橋国光レプリカヘルメット
※ご希望の商品に✓をつけてください

□ ヘルメット本体 110,000円 ＿＿個
□ 特製ケース 10,000円 ＿＿個

消費税（5%）
送料 ¥1,000
合計金額

〒 -
フリガナ
お名前
TEL ( )

●お支払い方法 □代金引換 □クレジットカード
□ MASTER
□ VISA
□ AMEX
□ JCB
ご署名
カード番号
カード有効期限 ＿＿年 ＿＿月

株式会社 ニューズ出版 〒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

今宮純

「F1のある生活」

今宮雅子

日本唯一の夫婦F1ジャーナリスト誌上初対談

F1ファン、モータースポーツファンなら
このふたりの名前を必ず目にしていることだろう
夫婦で世界各国のF1グランプリを巡る
日本でただひと組のコンビネーション
ふたりは何を考え、どんなことを共有しているのだろう

Photos/Koji Miura





今宮雅子
「F1のある生活」
今宮純

いつのころからだったのだろう。モータースポーツ誌や一般誌、あるいはスポーツ新聞などに掲載されるF1記事の中に同じ名字の男女の名前が目立つようになってきたのは。いや、その男性の名前は日本のF1ファンならば知らない人はいないと言っても過言ではないだろう。雑誌や新聞だけではなく、テレビという媒体を通じて幅広くその人の名前は知れ渡っていた。それよりも気になったのは同じ名字の女性の存在だ。時には翻訳者、そして時にはジャーナリストとして、クレジットされるその名前は、年を追うごとに目立つようになっていった。

今宮純と今宮雅子――。同じ名字を持つこのふたりは、F1グランプリ全戦を取材する日本で唯一の夫婦ジャーナリストだ。テレビ、新聞、雑誌……F1を扱うさまざまなメディアで名前を見ないことはないほどの売れっ子でもある。

ふたりは一緒に世界各国のF1の現場へ行き、プレスルームに並んで席を取るが、仕事は別々に進めていく。ふたりはれっきとした夫婦だが、パドックではそれぞれが独立したジャーナリストとなるのだ。もちろん、その活躍の場もそれぞれが独自に持っている。例えば、今宮純氏が押しも押されぬテレビコメンテーターの第一人者であるように、一方で今宮雅子氏はフランス語の翻訳を手がけるだけではなく、自らの意志を込めた原稿を執筆するF1ジャーナリストとしてそのポジションを築き上げた。

意外にもこのふたりがそろって雑誌に登場するのはこれが最初のことだという。レーシングオンの記念すべき月刊化第1号の誌面を飾ってもらうことを決めたのは、F1開幕直前の2月末のこと。忙しいスケジュールの間を縫って、こうしてふたりの誌上初対談が実現した。

ふたりで回るF1

――今回、こうやっておふたりに顔をそろえていただいたわけですが、夫婦そろってグランプリを回るというのはF1の世界でも珍しいことなんじゃないですか。

今宮雅子（以下雅子）：いえ、決してそんなことはないです。他にも、ご夫婦ふたりともカメラマンという方、奥さんがジャーナリストでご主人がエンジニアという方、ふたりともジャーナリストという方も何人かいます。パトリック・カミュさんの奥さんもジャーナリストで、以前は一緒に来ていました。

今宮純（以下純）：そうだね。そういう意味では意外と珍しくないかもしれませんね。

――おふたりで世界各国のF1をめぐって一緒に動いていて、いいことというのはなんでしょう。

雅子：うーん、仕事上は特にはないですね。でも、年間16～17戦も回るということになると、移動自体が結構たいへんなんです。取材先ではホテル暮らしになるし。そうなると楽しみは食事ぐらいしかないですから、そういう時に連れがいるというのはいいですね。

純：うん、各誌のジャーナリストやカメラマンが一緒にチームを組んでいるのと同じような感じです。日曜の晩などは仕事が遅くまでかかるので、やっと夜中に何かをかき込むという状態になっちゃったりすることもあるけれど、それでも夜中にひとりで食事をするというのは寂しいからね。

雅子：そうそう、ふたりでいいことがもうひとつ。空港などで荷物を見張っててもらえること！　例えばトイレに行く時など、荷物を見ていてもらえると本当に助かりますよね。治安の良くない国もありますし、ひとりで移動するのって不便ですから。

純：あと、彼女はナビゲーターとしてもきちんと働いてくれますね。F1取材は言ってみれば旅ですから、まずは時間どおりに決まった場所へ行くということが大事なわけです。そういう意味でやっぱり食事とか移動とかといった部分は大きいわけです。

雅子：私、地図を見るのは得意なんですよ。「はい、この先のロータリーで10時の方向へ」とか（笑）。自分で運転すると迷っちゃうんですけど。

――そうして長旅を経て、サーキットに着きます。そうすると、ふたりともがジャーナリストで、それぞれの取材活動をしているということになるわけですよね。例えば情報を共有というか、交換するようなことはあるんですか。

雅子：それはほとんどないですね。彼の記事を読んだりすると「あ、これ、この間話をしてたことだ」っていうことは時々ありますけど。だから基本的には一方通行（笑）。

私は自分の原稿を書く時には絶対に自分でコメントを取って、きちんと確認してから、それをまとめるようにしているんです。例えば、カミュさんの原稿を翻訳して、その中に自分の原稿でも必要なコメントがあったとしても、彼の書いたものをそのまま自分の原稿に使うということは決してしません。翻訳は翻訳として、書いた人が伝えたいことをきちんと伝えるようにする。自分が書きたいことは自分自身で調べてから、書くようにしています。

純：ただ、F1グランプリというのはふたりの共通の話題でもあります。映画や小説、音楽でも同じだと思うんですけど、夫婦で共通の『話題』があるというのはいいことなんじゃないかと思いますよ。

――それもおふたりともが最前線でそれに接しているというのは、普通の夫婦が映画だとか小説を話題にするというのとはちょっと違いますよね。

雅子：でも、皆さんが思われるほど、F1ばっかりの生活というわけでもないんですよ。食事を作ったり、掃除したり、洗濯したりと、いたって普通の家庭なんです。

――例えば、日常生活の中にF1はどのくらい入り込んでいるものなのでしょう。単刀直入に言うと、家でもF1の話ばかりしているものなんですか？

純：そんなことはないですよ（笑）。家では普通の会話です。

雅子：冗談でそういう話をしたりはしますけ



「取材先ではホテル暮らしになるし
そうなると楽しみは食事ぐらいしかないですから。
そういう時に連れがいるというのはいいですね」
「そう、日曜の晩とかは仕事が遅くまで続くからね」

どね。ターボ時代、給油がなかったころには、お鍋をやっていて、ガスがなくなってきた時に「あー、ブースト下げるんだー！」とか（笑）。でも、家ではいたって普通の夫婦ですよ。私は料理も好きなので、今シーズンのオフはすごく料理しました。開幕戦で久しぶりに友達に会って「オフは何やってたの？」って聞かれて、「ずっとキッチンにいた」って答えたくらい（笑）。

それぞれがたどった道

――ところで、今宮純さんと言えば、日本のモータースポーツファンは誰でもその存在を知っているジャーナリストであるわけで、学生時代からモータースポーツジャーナリストを目指してきて、その後各誌で原稿を書くようになり、そうしてテレビの仕事も手がけるようになったと。このあたりのいきさつについては自叙伝もお書きになっていたりして、ファンの方々には広く知られているわけですが、雅子さんはどういうきっかけでジャーナリストになられたのでしょう？

雅子：最初のきっかけはこの雑誌なんですよ。当時の編集長だった三好さんにフランス語原稿の翻訳を頼まれて、それがレーシングオンの誌面に掲載されたというのが最初なんです。自分で原稿を書くようになったきっかけも、当時のF1速報の福江編集長に「原稿も書いてみませんか」と言われたことからでしたね。考えてみれば、両方ともニューズ出版の雑誌ですね。

――もちろん、その前からずっとレースには興味があったんですよね。

雅子：77年の9月、ですね。鈴鹿サーキットに初めてF2レースを見に行って、それがきっかけでレースが好きになりました。それ以降、鈴鹿にはずいぶん通いました。当時、鈴鹿のF2は年間5戦行われていたのですが、それだけじゃ満足できなくて、耐久レースにも行ったりして。

――レースのどこにそれほど魅かれてしまったのですか。

雅子：鈴鹿ではいつも同じ場所、当時3コーナーと呼ばれていたあたり、今で言う2コーナーでレースを見ていたんですが、コーナーを抜けて、S字に消えていくマシンの後ろ姿がとても格好良く見えて。耐久レースの時などには全部のコーナーへ行ってみたんですけど、やっぱり、3コーナーのあたりが一番面白かったですね。いつも土手の上で泥んこになって見てました。

――でも、そのあとモータースポーツとは全く関係のない会社に就職することになったわけですよね。

雅子：本当はモータースポーツに関係した職業に就きたかったのですが、私が住んでいた関西ではそういうチャンスもほとんどなく、また、女性に対して開かれた世界でもなかったですから。結局アパレル関係の仕事をしていました。

ただ、その夢が捨てきれなかった。

雅子：そうですね。やっぱりどうしてもモータースポーツ関係の仕事をしたくて、会社を辞めてしまったんですけれど、どれもほぼ門前払いで動いたんですけれど、どれもほぼ門前払いでした。

――で、その当時、モータースポーツジャーナリストとして第一線にいた今宮純さんにも相談の手紙を出されたとか？

雅子：そうです。でも、「僕が紹介してあげる」とか「僕から編集長に頼んであげる」というようなことはなかったです。

純：相手が誰であっても、フリーでやってる自分にはなかなかそういうことをする余裕もないですから。

雅子：でも、その時にはもう会社を辞めてしまってたんですけどね（笑）。

――モータースポーツジャーナリスト志望の人からの手紙というのはよく来るものなんですか？

純：いや、みんなが思うほどそんなに多く来るものでもないですけどね。

――雅子さんはなぜジャーナリストになりたいと思ったんですか？

雅子：自分で面白いと思って好きになったので、それを人にも伝えたいと思ったんです。食べ物でもおいしいお店があれば、人に勧めたくなりますよね。それと同じです。

話が少し戻りますが、鈴鹿で初めてレースを見た時は、どしゃ降りだったんです。学生時代の仲間と大勢で行っていたんですけど、レースが終わってクルマのところに戻ってきて、全身びしょぬれの私が最初に言ったのが「次のレースはいつなの？」という言葉だったんですね。そうしたらクルマの中が大爆笑になって。初めてレースを見た人間は「もう絶対に二度と来ない」と言うか、「次はいつなの？」と言うか、どちらかだってみんなが言うんですね。で、私は後者だ、と。その時、思ったんです。レースを初めて見た人がふたつにひとつを選ぶのであれば、みんながモータースポーツに接すれば、ふたりにひとりは



今宮雅子 今宮純

「F1のある生活」

いまみやじゅん●1949年、神奈川県生まれ。73年オランダGPを皮切りに、日本人初のフリーランス・モータースポーツジャーナリストに。80年にTBS、87年にフジテレビでテレビ中継番組の解説を担当。現在はF1テレビ解説をはじめ、新聞や一般誌、専門誌での執筆活動も幅広く行う。著書に「F1大百科」「F1ロマネスク」（勁文社）、「モータースポーツジャーナリスト青春編」（三樹書房）、「F1ドキュメント」（山海堂）など多数



いまみやまさこ●関西学院大学文学部仏文科卒業。学生時代からレースに興味を持ち、87年からF1関係の仕事をはじめる。現在はフランス語の翻訳だけではなく、F1をメインとするモータースポーツジャーナリストとして活躍。著書に「サーキットの紳士・淑女たち」（勁文社）、「サーキットへいらっしゃい」（大日本図書）。翻訳書に「アイルトン・セナ」（リオネル・フロワサール著・立風書房）などがある

ファンになるんじゃないかな、と。ひとりでも多くの人にモータースポーツの素晴らしさを伝えていければいいなと、漠然と思っていたんですね。

――そういう思いを持ちながら、今宮さんとの出会いがきっかけで結果的には結婚ということになったわけですが、その後しばらくは主婦業に専念していたんですよね？

雅子：そうですね。ちょこちょこF1には観客として行ってましたけど。そして、さっきお話ししたとおり、レーシングオンのおかげ（笑）で、フランス語原稿の翻訳をやるようになって、その後自分でも原稿を書くようになっていったんです。

純：当時はちょうどセナ／プロスト全盛の時代で、フランス人のジャン・マリー・バレストルがFIAの会長だったり、フランス人ジャーナリストの原稿のニーズが高まりつつあった時代だったんですね。それまではイギリス発の情報が多くて、フランス人が書いた原稿が新鮮だったということもあったんじゃないかと思います。

――フランス語は長く学んでいたんですか？

雅子：大学は仏文科で勉強したので、文法はやっていましたが、仕事にできるほどではないと思っていました。その後、ヨーロッパを旅行した時にフランス語を勉強し直そうと思って学校に通いました。でも、当時はフランス語を話したいというだけで、仕事に生かそうという気持ちはなかったですね。

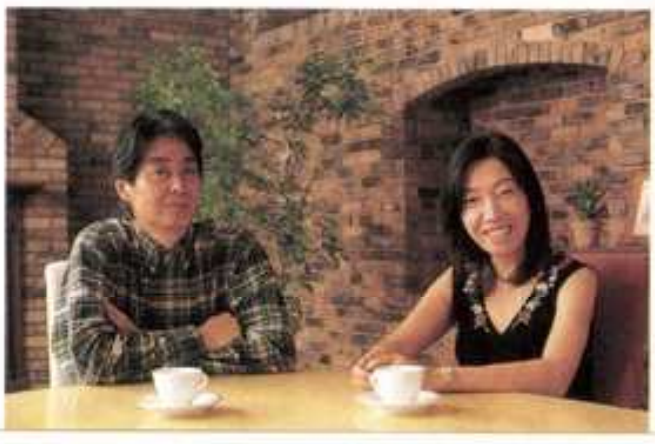
――今ではそれぞれがF1という題材をテーマにジャーナリストとして活動なさっているわけですけれども、お互いの原稿を読むなどということはあるんですか？

純：事前に？　それはないですね。あとで雑誌に掲載された記事を読んで、「ああ、そうなんだ」と思うことはありますけどね。

雅子：テレビを見ていて、「この話、私が聞いてきたネタだ」なんて思う時はありますけれど（笑）。でも家で話すのは、情報というよりレースに対する感想ですよね。「シューマッハーはよく頑張ったね」とか「ハッキネンの追い越しは感動した」とか、ファンの方たちが話されるのと同じなんじゃないかと思います。

●

家の中にもF1がある。このふたりのような生活は日本中でここにしかない。ふたりがそれぞれのスタンスでF1に接し、それぞれに感じ、そういったことをそれぞれの方法でたくさんの人に伝える。ある意味ではF1ファンにとって夢のような家庭でもあるわけだが、その一方では普通の生活があるというのも当たり前のこと。ふたりが一緒に回るF1グランプリはまだまだ続いていく――。



「F1グランプリというのはふたりの共通の話題ですからね
映画でも小説でも何でも同じだと思うんですけど
夫婦で共通の『話題』があるというのは
いいことなんじゃないかと思いますけどね」



大串信のヴィッツとのレースのある生活

Makoto Ogushi

～第二章～ 第1回

なんで速いんだ？

**素晴らしいオファーを受けることとなり
今年もヴィッツレースに参戦することを決めた
メンテナンス体制は申し分なく
スーツも野田/脇阪組とまったく一緒
もう、気分はまんまワークスだ
でも、開幕戦が終了してみると
タイム、結果はそこそこであったのに
どうにも手応えが感じ取れない
クルマに乗せられるとはこういうことなのか？**

Photos/Shinpei Suzuki, Racing on

原稿を書きながら「去年の苦戦はいったいなんだったんだ？」と、いまだにキツネにつままれた気分がする。失意のうちにネッツカップ初年度が終わった昨年の暮れ「来年、ウチでどう？」と取材仲間でもある津島健太カントクが声をかけてくれた。彼の主宰するチームが2001年度はヴィッツにも進出することになったらしい。昨年1回しか予選に通らなかったヘッポコによくもまあ声をかけたとは思うが、こちらとしては断る理由もない。

問題はスポンサーを抱えたチームでのレースという重荷だが「レースの原稿を書くにはそういう経験もまた必要か」と説得された。正直なところ、昨年ヴィッツレースを楽しくやれたのは、結果は二の次、チーム全体手探りのお気楽レースだったからなんだが、そうは言っても決して少なくないお金がかかる話で、同じことを2年繰り返すわけにはいかない。もしヴィッツを続けるならこの話に乗ろう、この話に乗らないならヴィッツをやめよう、と悩んで結局乗ることを決めた。

しかしレースの4日前、今年乗るクルマに初めて対面したときにはさすがに緊張した。なにしろ昨年の素人チームと違って、河野高男社長率いるRSファインのフルサポート体制、クルマは派手なウルトラフロカラーだ。昨年みたいに何かヘマをしても笑ってごまかすわけにはいかない。河野社長も「大丈夫かいな、こいつ」みたい顔で待ち受けてるし。

ただ当日は、LSDもタコメーターもない状態だったので「今日は軽く足慣らしということで」ということになった。で、いくらか乗った感じは去年のクルマのほうがキビキビ感があってレーシングマシンらしい挙動を示していたが、1周終えてコントロールラインを通過するとタイムは驚くほど向上している。パワーにも特別な変化がないように感じられるのに、一体ナゼ？



マシンは河野社長率いるRSファインが面倒を見てくれることになった。GTの雨宮RX-7でおなじみの同ガレージだけに、セッティングに関しても任せっきり。「これで乗ってきてください」と言われたクルマの速さの理由はいつ分かるのか……



気楽に走り出した。確か去年の6月20日、筑波サーキットで練習をしたときには、補編とふたりで頑張ってみたもののタイムはまったく上がらず、1分22秒台という悲惨な状況だったような記憶がある。それなのに今年、事前に流れるウワサでは、関東シリーズ開幕戦の予選通過ラインは16秒フラットあたりになるのではないかとのこと。もうヘラヘラ笑いが浮かぶほど絶望的な話ではないか。

ところが、とりあえず走り始めたわたしはびっくり仰天することになる。わたしとしては無理をしてもどうしようもないとほぼあきらめ、本気で足慣らしのつもりだった。それで「はてどれくらいのラップタイムかいな」とピットサインを見ると、19秒と表示されているではないか。「あれっ？　見間違えちゃったかな」と思い、次のラップにもう一度サインを見ると18秒台。「ああ、オレは違う人のサインを見ているぞ」と疑うことなく納得し、次のラップに目をこらしてわたし向けのサインを探してみた。するとサインは他にはなく、わたしを担当してくれるファインのナカジマメカがまたまた18秒台のサインを出しているではないか。「え？　なにこれ、ど〜いうこと？」というのが走りながら抱いた正直なところの感想だ。

今年のクルマは、昨年のクルマに比べて特に変わった感じはしなかった。特別パワフルというわけではないし、足まわりはあえて言うならば昨年のクルマの方がはるかにカッチリしていてレーシングカーっぽい。だのになぜ？　ホント？

ところがこれがホントだった。シェイクダウンの日は結局3本走ってベストは17秒8。「これでデフを入れてタイヤを換えて、あとはドライバーが気合入れれば予選通るんじゃないですか？」と河野さんは夢のようなことを口にする。後で聞くところによると、昨年の惨憺たる状況を聞いていたのか、河野さんの頭はわたしが走り出すまでは何をしでかすか不安でいっぱいだったという。

ということで白状すれば、走り出してすぐ、クルマの感じをつかみきれず最終コーナーでスピンして内側ガードレールスレスレで止まるという失敗をした。「あ〜っ、早速壊しました。ごめんなさい」と関係各方面に心で謝りながらブレーキを踏みつけたもんだ。実はヴィッツでレースを始めてスピンするのはこれが最初。ピカピカのクルマに傷をつけずに済んで胸をなでおろしつつ「いや〜、スピンできるクルマだよ、今年は」と、妙な感動もしたものだった。





去年は結局1回だけしかなかったレースクイーンの励ましも、全戦で期待できそう。つられて仕事仲間たちの応援も増えることになるのだろうか？

グリッドは後方となってしまったものの、ご覧のとおりフラッグが目印に。もともとカラーリングでも目立っているだけに注目度高し



何せ発表会を控えていただけに安全第一。それでも去年のような死に物狂いのブレーキングを冒さずとも1コーナーでは楽にオーバーテイクができた。こうなるとやはり予選が悔やまれる

大串 信の2001年戦績
ヴィッツ東日本シリーズ開幕戦（上位20台）

順位	No.	ドライバー	マシン名	タイム	ベストラップ	予選順位/タイム
1	30	谷口いづみ	ネッツトヨタ千葉Vitz	18'56"946	1'15"098	1/1'14"751
2	36	小野田貴俊	CRUXネッツ山梨　ヴィッツ	18'57"275	1'15"092	2/1'14"826
3	83	デーブ　岸	ネッツ群馬ジーズバイスVitz	18'59"333	1'15"037	3/1'14"933
4	1	小野寺康文	マジョーラIMGスノコVitz	19'03"723	1'15"345	5/1'15"118
5	20	木村　将隆	村松建設ヴィッツ	19'04"268	1'15"291	8/1'15"239
6	35	倉　雄一郎	キセイテックapヴィッツ	19'05"989	1'15"219	6/1'15"214
7	94	金谷　真吾	トップシークレットKTヴィッツ	19'10"862	1'15"379	14/1'15"680
8	23	渡辺　隆	ムラマツ・ADVAN・Vitz	19'11"608	1'15"573	10/1'15"402
9	42	斎藤　邦夫	ネッツ群馬ジーズバイスVitz	19'17"853	1'15"544	16/1'15"651
10	86	朝日　俊光	RAYBRIGシンクVitz	19'24"241	1'15"858	23/1'16"318
11	888	マイケル小高	apreトムス　ヴィッツ	19'24"524	1'15"338	9/1'15"281
12	48	内田　真人	Shido&Vitz	19'25"542	1'15"792	11/1'15"585
13	39	栗田　聡	CRUXネッツ山梨アドバンVitz	19'27"291	1'14"972	12/1'15"599
14	37	さなぎたかお	CRUXヴィッツ	19'29"298	1'16"362	15/1'15"723
15	71	渋谷　和則	アクティブテンジャラスVitz	19'29"723	1'16"166	21/1'16"276
16	5	小林　正憲	RGネッツ湘東VitzポップG	19'31"122	1'15"019	22/1'16"285
17	6	大串　信	ウルトラフローRonヴィッツ	19'32"915	1'15"799	27/1'16"471
18	50	向山　高弘	3エムRSファインVitz	19'33"884	1'16"378	30/1'16"571
19	66	松岡　孝幸	PTCURBANVitz	19'34"772	1'16"387	29/1'16"496
20	90	後藤比東至	MONKEY PRO. Vitz	19'35"321	1'16"323	19/1'16"079

で、レース前日の土曜日、占有走行と2本スポーツ走行を追加して走り込んだ。スポーツ走行枠は、同じファインからレースに出ている向山選手に譲ってもらった。アリガトウ。レース仕様になったクルマは、デフとタイヤのおかげか明らかに転がりが良くなり、土曜のベストはあっけなく16秒3。「あれっ？　これって、ホントに予選通過？？」と、わたしにも徐々に手応えが出てきた。

で、日曜朝の公式予選。36台出走で10分間。もたもたしていたらすぐ終わってしまう。河野さんがちょっとした魔法をかけてくれたおかげで、走り出すや昨日の最後のセッションに比べ転がり感が出ていることに気づいた。あとはクリアラップを取るだけだ、と思って心にスキができた。最終コーナーでスピンしたクルマがあり黄旗が出た。第1コーナーで黄旗は解除。それを見逃したわたしは、前の遅いクルマにできるだけ近づいておこうと考えてしまったのだ。この考え方からして斜弾されても致し方がない。

で、第1コーナーのポスト手前で、前のクルマがコースを譲ってくれたものだから「あ〜、前へ出ちゃう〜」とアクセルを抜いて減速したもののポスト正面で前に出てしまった。ああだこうだ言っているそばから弁解の余地のない黄旗追い越し。関係諸方面に深くお詫びするとともに、今後気をつけますと誓う次第である。セッションを終えてピットに帰ったら早速タワーに呼び出し。クルマを止めているところに河野さんが来て「バッチリ、15秒台」と喜んでくれたが、ベナルティーで最速タイムは抹消となってしまった。それでもセカンドタイムでかろうじて予選は通過、胸をなで下ろした。

そんなこんなでスターティンググリッドは後ろから2列目。予選のタイムだけを単純に比べれば10台以上は抜ける計算だが、ポジション的にここでは無理をしてもしかたがない。スタート後の第1コーナーではもう勝負を放棄して外へ回り、みなさんに先に行っていただいて最後尾へ。だって、3日後にはスポンサーの記者発表会があって、クルマを展示する予定だったんだよう。でも急がば回れ、1周目の第2ヘアピンで何台かが回っていて労せずして最後尾を脱出。クルマの動きが落ち着いたところで追い抜きを始めた。昨年はコーナーを立ち上がるとどんどん後のクルマに追いつかれ、なす術もなくぶち抜かれ続けたが、今年は流れに乗っていけた。

結局、決勝出走30台中17位でフィニッシュ。レース中のベストタイムでは15秒台に入って12位だったから「こりゃ今年はポイントが見えるってかぁ〜？」と、いい気になっているわたしはかなりお調子者である。

だが、レースを終えて冷静になって考えると、どうも自分の能力向上の手応えがない。あえて言うならばクルマの方で勝手にタイムを出してくれているだけなのだ。こりゃなにかい、河野マジックに操られているだけかい、とお調子に乗りつつもわたしの心はどこかスッキリしない。この感じなら面白いシーズンになりそうだけれど「これが魔法なら1シーズン解けないでおくれ、どうせだますならだまし続けてちょうだいね」と祈りつつ、第2戦に臨むヘッポコなわたしであった。

レース3日後に行われた発表会の様子。まあ、そうそうたるメンバーがならんだものだが、本当にここにいていいもんだろうかという気持ちになる





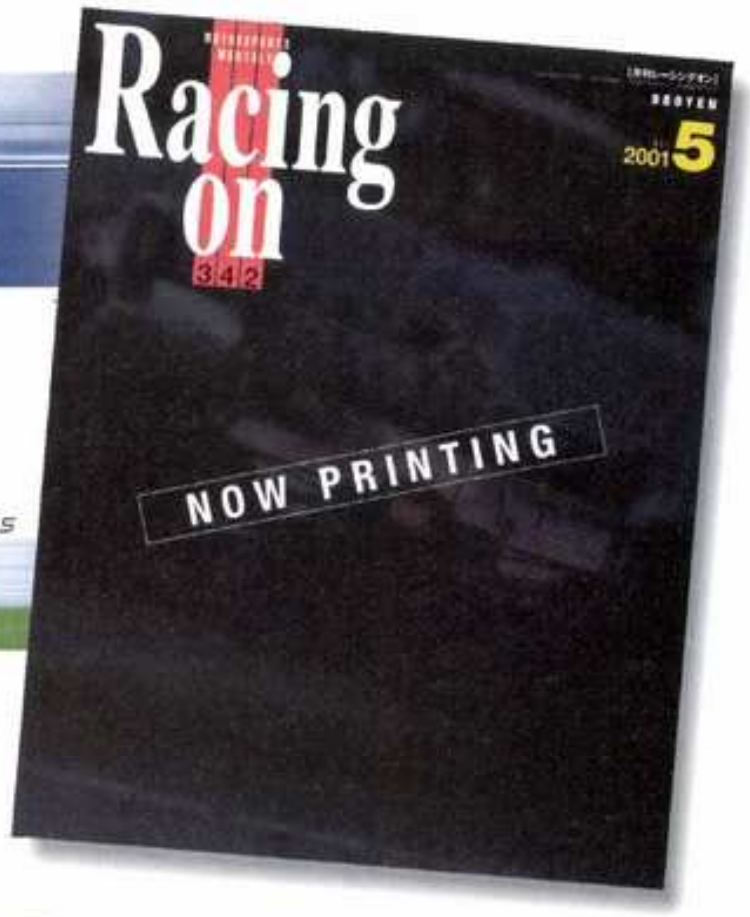
タイヤはブリヂストンを使用。銘柄も一新され安定した性能を見せてくれた

2001年・春、レーシングオンは新たに月刊誌として生まれ変わりました

“モータースポーツのすべて”をあなたのお手元に――

『レーシングオン』定期購読のご案内





...and More!

ハイクオリティな“大人のモータースポーツジャーナル”として、レーシングオンが月刊誌に生まれ変わりました。モータースポーツを『ヒューマンドラマ』として捉え、レーシングオン独自の視点から、そのひとつひとつを徹底検証。モータースポーツの新たな魅力、面白さをお伝えしていきます。レーシングオンだから実現できる、より深く、読みごたえのある内容、ビジュアルを重視した誌面、もちろん、これまでどおり最新情報やレース情報も完全網羅。新しいレーシングオンにご期待ください！

より深く、さらに面白く
新しいレーシングオンは毎月1日発売

定期購読

購読料金：11,760円／1年分12冊 送料無料

※発売日から2～3日以内にお届けします。

ニューズ出版販売部では『レーシングオン』の定期購読を下記の方法で受け付けております。発売日から2～3日以内に、ご自宅や勤務先へ直接お届けします。もちろん、送料は無料です。この機会にぜひご利用ください。

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方法は右の3通りです。購読代金は初回発送の際、商品と引き換えさせていただきます。なお、初回発送分のみ郵送となるため、通常よりお届けに時間がかかる場合があります。あらかじめご了承ください。

1 **電話でのお申し込み**（受付時間：月～金曜 10:00～18:00）
下記お申込書の内容をお伝えください。
●電話番号 —— 03-5430-4440

2 **FAXでのお申し込み**（24時間受付）
下記お申込書に必要事項をご記入のうえ、ニューズ出版販売部まで送信してください。
●FAX番号 —— 03-5430-4455

3 **インターネットでのお申し込み**
ニューズ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.newspub.com/

クレジットカード（一括払いのみ）**でのお申し込み**

MASTER、VISA、JCBの一括払いがご利用になれます。下記お申込書の内容をお電話くださるか、ご記入のうえニューズ出版販売部までFAXにて送信してください。

お申し込みに関するご注意

お申し込みは、お客様のご購読開始希望号の発売日7日前までにお願いします。以降のお申し込みの場合、ご購読開始は希望号の次号からとさせていただきます。また、すでに発売されている号からのご購読開始はできません。あらかじめご了承ください。

申込書

〒　フリガナ
ご住所　都道府県

フリガナ
お名前

電話番号（　　）
年齢　才　性別　男・女　ご職業

■ご購読開始希望号を記入してください（発売されている号からのお申し込みはできません。）
レーシングオン ＿＿＿ 月号 から12冊（1年分／11,760円）

■クレジットカードでお申し込みの方のみご記入ください
ご使用カード
□ MASTER
□ VISA
□ JCB
ご署名
有効期限　年　月
カード番号
□□□□-□□□□-□□□□-□□□□

●購読料金は税込みとなっております。●海外発送についてはお取り扱いいたしておりません。●契約期間中にお客様のご都合によりご解約される場合は、残金のご返金はできませんのであらかじめご了承ください。
●ご不明な点、お問い合わせは（株）ニューズ出版販売部までお願いします。

NEWs PUBLISHING CO.,INC.
株式会社 ニューズ出版 販売部
〒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

PRESENT

CARTシリーズ第6戦 ツインリンクもてぎ 観戦券＆指定席券 5組10名

5月17～19日にツインリンクもてぎで開催される「2001 FedEx Championship Series Round6 Firestone FIREHAWK500」の観戦チケットと指定席券をセットにして5組10名に。車の場合は駐車券が別途必要（4輪1台2000円/2輪1台1000円）。

提供／ツインリンクもてぎ

※本賞品のみ発送は5月10日ごろの予定です。



ジャン・アレジ サイン入り レーシングオン 1名

3月の、とある日、F1ドライバー、ジャン・アレジが弊社を来訪。その際にもらったサイン入りレーシングオンを1名に。来訪の様子は姉妹誌F1速報マレーシアGP号にて。



PIAAオリジナル マグカップ 2名

Fニッポン等で活躍しているPIAAから、オリジナルマグカップを2名に。

提供／PIAA





LUCKY STRIKE BAR Honda ネックストラップ 20名

今年はジャック・ビルヌーブとオリビエ・パニスを擁してF1を戦うLUCKY STRIKE BAR Hondaオリジナルのネックストラップを20名に。

提供／LUCKY STRIKE BAR Honda

ドリキャス対応ソフト LE MANS 24 HOURS QUOカード 5名

ドリームキャスト用ソフト「LE MANS 24 HOURS」の発売を記念して、HMV、マツモトキヨシ、ファミリーマート、セブン・イレブン、デニーズ、日石三菱、ゼネラル石油で使用できるQUOカード（500円分）を5名に。写真は実物とは異なります。

提供／セガ

レーシングオンからあなたへ





J speedオリジナル ポストカード 5名

カーステーションマルシェの店長でもあるラリードライバー石田正史選手が参戦した昨年の全日本ラリーシーンをまとめたポストカード5枚セットを5名に。

提供／カーステーションマルシェ



JAGUAR XJR9 レジンキット マクラーレンMP4/15 2名

モデルガレージロムから、1/43スケールのレジンキット「JAGUAR XJR9 LM'88 Winner Silk Cut No.2 (Y.Lammers/J.Dumfries/A.Wallace)」と、ミニチャンプ1/43スケール「McLAREN Mercedes MP4/15 M.HAKKINEN」を各1名に。欲しいほうの記号を明記のこと。

提供／モデルガレージロム



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、新生レーシングオンに対する希望を書いて下記まで。締め切りは4月30日の消印有効。当選者の発表は7月号（6月1日発売）で行う予定です。

あて先
〒142-0041
東京都品川区戸越5-4-3
DN五反田南ビル
レーシングオン編集部5月号プレゼント係

【339号プレゼント当選者】
1：トヨタMR-S JGTC GT300第7戦優勝記念ポスター／神奈川県・岡田綾子、他9名　2：ビデオ「2000 FIA F1世界選手権総集編～完全日本語版～」／愛知県・宇山公一郎、他2名　3：フェラーリ1/24スケールモデルコレクション「ALL IN RED」写真集／栃木県・柴宮堰久、他2名　4：TV朝日チーム・ドラゴン パノスLMP-1／茨城県・杉山正行　5：高橋国光ポストカードセット／東京都・村野陽一、他4名　6：EBBROダイキャストモデル／京都府・梅田龍貴、他3名　7：ドイツF3全マシン&ドライバー&サインポスター／三重県・大西祥太、他9名　8：ジーマックスパワーシステムオリジナルキャップ／富山県・平野秀人　9：ビデオ「2000世界ラリー選手権PART10」／岡山県・持田万登、他2名　10：KTCカタログ／兵庫県・渡辺義夫、他1名　11：モデルアート2月号WRCモデリングテクニック／北海道・千葉明仁、他4名（敬称略）

当選おめでとう！　発送は4月下旬の予定です

応募券
R'on5月号プレゼント

AD CONTENTS

モービル石油 ―― 表2見開き
トヨタ自動車 ―― P4
富士重工業 ―― P6
アルパイン ―― P8
パシフィックコーポレーション ―― P41
メッカ ―― P107
講談社 ―― P121
鈴鹿サーキットランド ―― P126
東京上野クリニック ―― P143
GTアソシエーション ―― P144〜146
ミツバ ―― 表3
三菱自動車工業 ―― 表4

●広告に関するお問い合わせは
株式会社ニューズ出版広告部☎03-5430-4441まで

STAFF

CHIEF EDITOR ―― 梅原 康之 YASUYUKI UMEHARA
SENIOR EDITOR ―― 今井 清和 KIYOKAZU IMAI
EDITORIAL STAFF ―― 吉岡 一代 KAZUYO YOSHIOKA
田口 朋典 TOMONORI TAGUCHI
長野 正和 MASAKAZU NAGANO
鵜沼 鷹次 YOJI UNUMA
高橋 秀之 YOSHIYUKI TAKAHASHI
尾上 朝香 TOMOKA OGAMI
CONTRIBUTING EDITORS ―― 今宮 純 JUN IMAMIYA
西山 平夫 HIRAO NISHIYAMA
大串 信 MAKOTO OGUSHI
三田 正二 SHOJI MITA
天野 雅彦 MASAHIKO AMANO
松本 浩明 HIROAKI MATSUMOTO
水谷 一夫 KAZUO MIZUTANI
川喜田 研 KEN KAWAKITA
CONTRACT PHOTOGRAPHERS ―― 二村 保 TAMOTSU FUTAMURA
金子 博 HIROSHI KANEKO
澤田 賢志 KENJI SAWADA
上尾 雅英 MASAHIDE KAMIO
佐藤 宏治 HIROHARU SATO
ART DIRECTOR ―― 後藤 恵二 KEIJI GOTO
DESIGN STAFF ―― 佐藤 直樹 NAOKI SATO
西山 剛由 TAKEYOSHI NISHIYAMA
宮地 存 AKIRA MIYAJI
三浦 信也 SHINJI MIURA
稲毛 七重 NANAE INAGE
小林 賢太 KENTA KOBAYASHI
稲垣 聡 AKIRA INAGAKI
吉岡 広樹 HIROKI YOSHIOKA
DTP STAFF ―― 樋口 義憲 YOSHINORI HIGUCHI
EXECUTIVE ADVISER ―― 三好 正己 MASAMI MIYOSHI

"レーシングオン" 5月号 No.342
発行所：株式会社ニューズ出版
〒154-0005 東京都世田谷区三宿2-4-7
広告部 TEL：03-5430-4441 FACSIMILE：03-5430-4520
販売部 TEL：03-5430-4440 FACSIMILE：03-5430-4455
編集部：株式会社イデア
〒142-0041 東京都品川区戸越5-4-3 DN五反田南ビル
TEL：03-5750-6906 FACSIMILE：03-3783-8491
発行人：西ケ谷治男 編集人：梅原康之
印刷：凸版印刷株式会社

"RACING ON"
MAY 2001 No.342 PUBLISHED 1 MAY
PUBLISHED by "NEWs PUBLISHING Co.,INC"
2-4-7 MISHUKU, SETAGAYA-KU,
TOKYO 154-0005 JAPAN
ADVERTISING TEL:03-5430-4441 FACSIMILE:03-5430-4455
SALE TEL:03-5430-4440 FACSIMILE:03-5430-4455
EDITRIAL ROOM
DN GOTANDA MINAMI BLDG. 5-4-3 TOGOSHI, SHINAGAWA-KU,
TOKYO 142-0041 JAPAN
EDITORIAL TEL:03-5750-6906 FACSIMILE:03-3783-8491
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

MOTORSPORTS MONTHLY
Racing on

NEXT ISSUE

レーシングオン6月号は 5月1日(火)発売です

第1特集JGTC戦国時代／第2特集Fニッポンは面白い!?
誰も知らないトヨタF1の秘密／R'onインタビュー
20世紀の日本人ドライバー100人／CARTロングビーチ ほか

FROM EDITORS

●今一番気になっているのが、「フェラーリ公認のドライビング電動クマ」。F1のシートに座っている真っ赤なクマがシフトアップ、シフトダウンとまるでF1カーを運転しているかのような動作をしてくれるというものなんだけれど、「F1マレーシアGP号参照」。なぜクマなのか、なぜ動きは立派なのにシートは紙なのか……と、妙な疑問がたくさん湧いてくるのに、憎めない。うーん、9800円か……。（かつ子）

●いまうちはISDN回線なんだけど、インターネット常時接続を検討中。それにはフレッツISDNがいいのか、それともADSLか、はたまたCATVか。どれが一番お得で、簡単便利なんだろう？（若手分野で頭がワヤ 原純）

●幼少のころ、乗り物図鑑で見たクルマを実際に見る機会があった。それは今号に掲載しているクルーブ5のトミカスカイライン。まだ子供だったから、長谷見昌弘さんがドライブしていたこともスカイラインって車種さえ知りませんでしたが……。それにも関わらず、私はスカイラインが載ってるページを見て「カッコイイなー」と思ってました。好きだった理由は単純で、火を噴き出して走ってるからだったんですけどね。（次はマシンXを生で見てみたい うぬま）

●日テレ系で毎週木曜夜に放送されているBOONってステキな番組だ。だって、ホンダの一社提供なのに、CARTやWGPのダイジェストシーンでもトヨタやフォード、ヤマハやスズキやアプリリアといった名前をドンドン出すし、なんならそのライバルのドライバーをクローズアップしたりもする。これってやっぱり他メーカーではなかなかできないことでしょ！ で、実際にホンダ広報の人に聞いてみたら「変に隠してもイヤラシイですしね。でも、確かに昔みたいに連戦連勝たっぷりホントはいいんですけど」という答えが。素晴らしーっ!! どの国内メーカーもこうなってくれたら、ニッポンにもモータースポーツが文化として根付くんだろうな、なんて思ってしまいました。（3月17日の貨物列車脱線にも巻き込まれ、まだ車内に一時拘束された がの）

●在ボスニア・ヘルツェゴビナ日本領事館などという、なかなか正確なイメージがわいてこないような場所で働いていた友人が約2年ぶりに帰国する。彼とは以前、F1を観ながらヨーロッパをフラフラしてる時に、ドイツのコブレンツという街（ニュルから東へ60kmくらい）で知り合ったんだけど、やっぱり自力でヨーロッパまで観戦しに行っちゃうようなヤツっていうのは、たいていの場合、尋常じゃないほどレースに詳しかったりするワケで、せっかく帰国したんだから、できればちょっとだけでも仕事を手伝ってくれないかなぁ、なんて思ったりするのです。連絡待ってるよ！（関口）

●先日の草野球で、久々に大当たり。3塁打×1、2塁打×2を含む4打数4安打4打点の猛打賞だった。最後の打席でホームラン打ってたらサイクルヒットだったんだけどなぁ。でも、おかげで今季は開幕から不調で2割台だった打率が3割台になってご機嫌さんモード突入中。そろそろプロ野球も開幕だけど、ひいきの近鉄＆阪神は今年もダメそうなのか気がかり。なんなら代打に出よっか、オレ？（優、小僧に変身中のおさる）

●月刊である。何はともあれ、月刊復帰1号目である。僕としては丸5年ぶりに月刊誌に携わることになる。何を変えて、何を残すべきなのか。また確かな考えはないのだけれど、決め込む必要はないのかもしれない。企画にはこだわりたい。今回の片山右京インタビューでは前々からやりたかった内容でトライしてみた。実はインタビューを行う際に設定した仮説は「片山右京は死に場所を探し続けている」というものだった。失礼な話だ。でも、話を聞いて見当違いだったかなと思う。やりたいことやってるだけなんだな、ぶっちゃけて言えば。そんなわけで、僕もやりたいことをやっていこうと思っております。（いまひ）

●3月23日の朝刊に掲載されたトヨタの新聞広告には驚かされた。あのトヨタがF1参戦を題材に、あんなに派手な全面広告を打つ時代が来るなんて。内容もやけに挑発的だったし。発表会も大盛況だったみたいで、なんでも関係者が400人も集まったという。とにかく、今後も目が離せない存在になりそうだ。ところで、目が離せないと言えば、やっぱりレーシングオン。というわけで、月刊化第1号はいかがでしたか。書店ではすく見つけてもらえたでしょうか。今後もますます気合を入れていきますので、これからもどうぞよろしく。（梅原康之）



泌尿器科
形成外科
性病科

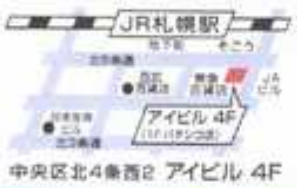
東京上野クリニック

24時間無料電話相談
0120-508-550

●当院は予約制です秘密は、完全に厳守出来ます。●手術後も安心できる生涯無料保証システムを完備。●男性スタッフが全て対応します。
●相談・受付は24時間、電話にて対応いたします。●診療時間は、朝10時から夜8時までの年中無休です。●小冊子「手術のいろいろ」は無料で送付いたします。
※小冊子のご請求は、0120-087-008までお申し込みください。(クリニックの名前を伏せて別の名前で発送しますので、ご安心ください。)

メールで男の悩み相談もできるホームページです。 http://www.ueno.co.jp 携帯アドレス http://www.ueno-c.com

ご紹介できるクリニック一覧

札　幌 011-252-6000


中央区北4条西2 アイビル 4F

仙　台 022-723-3000


青葉区中央 1-6-27 仙信ビル 7F

新　潟 025-241-4000


新潟市花園1-4-6 リバティプラザ駅前 2F

大　宮 048-642-1000

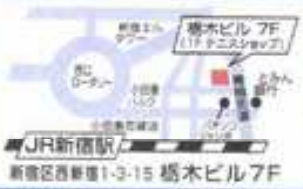

大宮市宮町2-11 ハシモトビル 7F

東　京 03-3274-4000


中央区八重洲1-8-18 新橋町ビル14F

上　野 03-3876-7000


台東区根岸1-8-18 高松ビル4F

新　宿 03-3343-4000


新宿区西新宿1-3-15 栃木ビル7F

横　浜 045-323-5000


西区北幸2-10-50 北幸山田ビル2F

千　葉 043-221-8000


中央区富士見1-2-11 勝山ビル 6F

浜　松 053-452-6000


浜松市鍛冶町140-3 イズムハママツCビル5F

名古屋 052-562-5000


中村区名駅3-26-21 新香取ビル6F

京　都 075-352-5000


下京区烏丸通七条下ル東塩小路町563 クリスタル駅前ビル1F

大阪北 06-6456-3000


北区梅田1-2 駅前第2ビル 2F

大阪南 06-6634-3000


中央区難波3-5-11 東亜ビル8F

岡　山 086-224-9000


岡山市本町6-36 第一セントラルビル 3F

福　岡 092-415-6000


博多区博多駅東1-12-7 第13岡部ビル 2F

TOKYO UENO CLINIC

テープ案内
資料請求
個別相談

メンス総合案内 **0120-087-008**

包茎総合案内テープ **0120-518-550**

性病総合案内テープ **0120-528-550**

インポテンス相談電話 **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。(インポテンス相談電話は除く)

GTレースを10倍楽しむ方法。それが『GT MEMBERS'』!!

GT MEMBERS'



GTメンバーズはサーキットでこんなにお得!!

GT MEMBERS'会員特典

GT選手権シリーズ戦の前売入場券が割引購入できる!

事前申込みにより前売入場券が20%オフで購入できます。※鈴鹿サーキットに関しましては前売入場券の10%オフとなります。

GT選手権シリーズ戦のパドックパスが特別価格で購入できる!

事前申込みにより、特別にスターティンググリッドに出る事が可能なパドックパスを購入できます。

GT選手権シリーズ戦のピットウォークが無料!

GTメンバーズブースで、ピットウォーク引換券(事前送付)とGTメンバーズ会員証(GT MEMBERS' CARD)の提示により引換をいたします。
※ピットウォーク券の引換えには事務局への事前申込が必要です。

GT選手権シリーズ戦の予選日の入場が無料!

土曜日(予選)入場券が事前に送付されます。 ※但し、駐車料金は別途必要です。

シリーズクレデンシャルパスが購入できる!

GT選手権シリーズ全戦でサーキット/パドック等に入場可能な「GT MEMBERS'シリーズクレデンシャルパス(年間パス)」を購入できます。

チューニングカーデモラン同乗走行ができる!

数名の方が決勝日に行われるGT参加ドライバーによるチューニングカーデモランに同乗できます。

★他にも特典もりだくさん!

- GT選手権新聞[増刊号](年4回)・[予選速報号](毎戦)の送付
- GTインサイドレポート(毎戦約20枚)の送付
- GTインサイドレポート保存用特製バインダー

GT MEMBERS'会員募集中!

← 今すぐ左の申込書で『GT MEMBERS'』に入会しよう!!

[入会金・年会費・盗難保険手数料] 5,812円 ※満18歳以上(高校生除く)の方1名様につき

- ご入会時:メンバーズ入会金4,500円+クレジット年会費1,312円(盗難保険手数料は含まれております。税込)
- 更 新 時:メンバーズ年会費4,500円+クレジット年会費1,312円(盗難保険手数料は含まれております。税込)

※メンバーズ入会金、クレジット年会費、入会2年目以降にお支払い頂いた年会費は、途中退会される場合でも返金致しません。
※途中でメンバーズを退会された場合には、それ以降各種特典の享受ができませんので、ご了承下さい。
※GT MEMBERSはファンクラブ会員証兼、クレジットカード(NICOS-Master Card)としてご利用いただけます。

■海外アシスタンスサービス"ハローデスク"
世界で差がつく海外アシスタンスサービスと海外旅行障害保険が会員の皆様すべてに提供されます。すべて日本語だから安心、他の一般カードには通常みられないワンランク上のサービスです。●救急医療サービス●トラベルアシスタンスサービス●緊急キャッシュアドバンスサービス

■海外旅行障害保険サービス
海外での病気やけがはもちろん、カメラ等の携行品が盗まれた場合などの損害賠償にも適用されます。(生計を共にする同居のご家族の方にも適用されます。)
○死亡・後遺障害2,000万円(傷害による最高保険金額)○傷害の療養費200万円○疾病治療費用200万円○救援者費用200万円○賠償責任5,000万円
○携行品 自己負担3,000円 ※海外旅行傷害保険の保証期間は、一旅行(日本出発から帰国まで)最大90日間です。

■ショッピングパートナー保険サービス
カードで購入した商品が事故や火災で損害をこうむった時、あるいは盗難にあった場合に適用されます。年間保証限度金額100万円 (自己負担額3,000円)

■モータースポーツだけじゃない! NICOSオートライフサービス
●高速料金がノーサインでクラクラ支払●サービスエリア/パーキングエリア内でのカード支払も可能●国内外レンタカーサービス(5~20%OFF)●成田空港/羽田空港パーキングサービス●JAFロードス入会サービス●自動車整備手サービス●カーフェリーサービス

[お申込み・お問合せ] GTメンバーズ事務局 〒150-0021 東京都渋谷区恵比寿西1-32-16 COM-BOX 3F
TEL03-5458-8776 / FAX03-3461-9882

『GT MEMBERS'インターネット会員』誕生!!

GTメンバーズの特典を手軽に、そしてスピーディーに受けられる『GT MEMBERS'インターネット会員』が誕生しました。チケットやグッズ等の通販の申込みがインターネット上で行える上に、年会費も割安!

全日本GT選手権公式ホームページ『**JGTC.net**(http://www.jgtc.net)』内において「インターネット会員」に対してID・パスワードを発行し、認証します。会員の皆様はSITE上で各種情報、案内等が閲覧可能となり、チケットの申込みなど各種特典が受けられます。

※インターネット会員は、インターネットにアクセスが可能で、事務局から連絡可能なE-Mailアドレスをお持ちである必要があります。※インターネットが利用可能な携帯電話やパソコン以外の一部機器からでは機能上制約がございます。お申込みや各種特典のご利用にはパソコンのブラウザをご利用ください。(IE4/NN4以上推奨)※認証の為のID・パスワードの発行は『JGTC.net』にて会員の皆様ご自身で手続きをして頂きます。※通常の会員に送付する「GT選手権新聞」、「GTインサイドレポート」、「バインダー」、他各種案内物の発送は行いません。『JGTC.net』のダウンロードサービスをご利用下さい。但し「ピットウォーク引換券」、「予選日招待券」、「ウェイトハンデステッカー」は送付致します。

入会金・年会費:3,312円(消費税込)

- ご入会時:GTメンバーズ入会金2,000円+クレジットカード年会費1,312円
- 更 新 時:GTメンバーズ年会費2,000円+クレジットカード年会費1,312円

□GTメンバーズは自動継続で毎年2月1日が更新日となります

クレジットカード年会費初年度無料キャンペーン実施中!!

※インターネット会員での入会希望の方は左の申込書の「インターネット会員希望欄」に印をお付け上、お申込下さい。チェックが無い場合は通常会員での登録となりますので、ご注意下さい。

のりしろ　折り目　のりしろ　キリトリ線　のりしろ　折り目　のりしろ

GTメンバーズ(会員証兼クレジットカード)入会申込書

裏面記載の規約(要約)をよくお読みになってからお申込みください。

営業店コード　入会経路 1 2　学生識別

住所コード

GTメンバーズ事務局
日本信販株式会社 御中
東京都文京区本郷3-33-5
又は裏面の信販会社御中

1 お申込者欄　□の部分はもれなくご記入ください。

※メモコード251

お申込み年月日	海外出発予定日	海外ご利用分自動リボルビング払い	運転免許をお持ちの方は免許証No.	NICOS会員情報誌「Partner」定期購読
平成　年　月　日	平成　年　月　日	希望する（ご指定の場合は、海外ご利用分のお支払いのすべてがリボルビング払いとなります。）		(年10回・税別2,000円 毎年自動継続) 申込む / 申込まない

会員の種類	提携コード	0479
① 通常会員	カード種別	011
② インターネット会員		021

インターネット会員を希望される方は必ずE-mailアドレスをご記入ください。

リボコース　ご指定のない場合ショッピングはB、キャッシングはAとさせていただきます。また、学生の方は3万円までとさせていただきます。

- ショッピング　A 5,000円　B 10,000円　C 15,000円　D 20,000円　E 30,000円　F 40,000円　G 50,000円
- キャッシング　A 10,000円　B 20,000円　C 30,000円　D 40,000円　E 50,000円

フリガナ	必ずご捺印ください。
お申込者氏名（本人自署）	印
ローマ字氏名	FIRST NAME(名)：1マスおき、/LAST NAME(姓)：10文字以上となる方は、FIRST NAME(名)をイニシャル等で記入ください。
フリガナ	
ご住所	〒　都道府県　市区郡

暗証番号
本人確認用の番号です。「0000」「9999」および生年月日、電話番号等から推測される番号以外の数字をご記入ください。

生年月日	昭和　年　月　日生　歳
性別	男　女　配偶者　有　無　子供　有（　人）　無
電話	自宅 / 呼出（　）　— / 勤務先
その他の連絡先	携帯電話
お住まい	下宿・寮 / 賃貸(ワンルーム) / 賃貸(公団・公営) / 賃貸(マンション・アパート) / 賃貸(一戸建) / 親族宅 / 持家(住宅ローン有) / 持家(住宅ローン無)
居住年数	年　カ月
利用中ローンのある方	他社　住宅ローン　有　無　有（　件　万円）　無
居住3年未満の方は旧住所	
旧姓	

※アパート・マンション・寮等の場合は、名称・号棟・室番号までご記入ください。

2 ご職業欄（主婦の方は、配偶者についてご記入ください。）※主婦・未成年の方は、ご家族欄もご記入ください。

お申込者の方について○印をつけ、該当する項目をご記入ください。
1 お勤めの方
2 自営業 自由業の方
3 主婦の方
4 学生の方
5 パート アルバイトの方
6 年金の方

年金種類：国民年金　厚生年金　共済年金　その他（　）
年金収入：　万円

フリガナ	
勤務先名（学校名）（本人の / 配偶者の）	
学校区分	4 大　短 大　専門学校（　）
営業内容（学部）	
役職（学生証番号）	
所属（学科）	
勤続（学年）	（自営の方は営業年数）　年　カ月
卒業予定	平成　年　月
フリガナ	〒
所在地	
電話	代表 / 直通（　）　—　内線
フリガナ	
連絡先名称	※出向・派遣されている方は、ご連絡先をご記入ください。 ☎（　）　—　内線
仕事内容	1 経営職　2 事務・管理職　3 技術・専門・教職　4 販売・セールス職　5 有資格職（　）　6 その他（　）
従業員数	1 ~9名　2 10名~　3 50名~　4 100名~　5 500名~　6 上場企業　7 官公庁・学校
税込年収	1 100万円未満　2 100万円~　3 200万円~　4 300万円~　5 400万円~　6 500万円~　7 700万円~　8 1,000万円~

帰省先住所（学生の方で1人住まいの場合は必ずご記入ください。）

フリガナ	
帰省先ご住所	〒　☎（　）　—

※未成年の方は当日、親権者に同意の確認をさせていただきますのでご了承ください。

ご家族欄（主婦の方は配偶者、未成年の方は親権者についてご記入ください。）

主婦・未成年の方

フリガナ	
氏名	性別 男 女　お申込者との関係
生年月日	昭和　年　月　日生　歳
フリガナ	
ご住所	〒
電話	（　）　—

GTメンバーズ事務局使用欄

紹介者コード

3 お引落口座

民間・郵便局のいずれかを指定のうえ、右欄にも記入・捺印ください。

※原則としてお引落口座は、お申込者本人口座とさせていただきます。

口座名義人	
民間金融機関	銀行 信金 信組 / 農協 漁協 労金　本店 支店 出張所
	1 普通預金（総合口座） 2 当座預金　▼口座番号
郵便局	▼通帳記号 1　0　の　▼通帳番号(右ツメ)

預金口座振替依頼書・自動払込利用申込書(収加)

▼口座振替・自動払込みがご利用いただける金融機関
●郵便局 ●銀行 全行 ●信用金庫・労働金庫 全金庫
●信用組合、農協・漁協 ※一部お取扱いしていない店舗がございます。詳細は日本信販にお問合せください。

「必ず、左欄記載と同一の口座をご記入ください。」

フリガナ	必ずご捺印ください。
口座名義人（預金者のお名前）	通帳のお届け印 / 捺印（郵便局の場合は不要）

民間金融機関または郵便局のうちどちらか一つをご指定ください。

民間金融機関

ご指定口座
銀行 農協 / 信用金庫 信協 / 信用組合 労金　本店 支店 出張所　御中
1 普通預金（総合口座） 2 当座預金　口座番号

郵便局

種目コード	契約種別コード	通帳記号	通帳番号（右からつめてご記入ください。）
1 6 6 3 4	1	0 の	

払込先口座番号：00190-5-73326　払込先加入者名：日本信販株式会社

私は、日本信販株式会社から請求された金額を私名義の預金から次のとおり口座振替により支払うことにしたいので、下記条項を確約のうえ依頼します。
（郵便局からの自動払込みを除く）
1. 預金の支払手続きについては、当座勘定約定または普通預金規定にかかわらず、当座小切手の振出しまたは普通預金払戻請求書を提出いたしませんから貴店所定の方法で処理してください。なお、振替日が変更された場合は請求書に記載された日付をもって処理されてもさしつかえありません。
2. 指定預金口座の残高が振替日において引落請求額の金額に満たないときは、私に通知することなく引落請求書を遅却されても又、指定日以降に再度振替えられても異議ありません。
3. この預金口座振替契約は貴店が必要と認めた場合には、私に通知することなく解除されても異議ありません。
4. 下記会員番号につき別番号の追加利用、又は変更があっても本書は有効として扱われてさしつかえありません。
5. この取引きについてかりに紛議が生じても貴店の責によるものを除き、すべて私と日本信販株式会社との間において解決するものとし、貴店には一切ご迷惑をかけません。　以上

収納企業名	日本信販株式会社	振替日・払込日	毎月27日（休業日の場合はその翌営業日）

金融機関使用欄			
検印		印鑑照合	受付印

受付郵便局日附印

※口座振替依頼書・自動払込利用申込書に不備がありましたら、下記該当箇所に○印をつけてご返送ください。
1. 印鑑相違　2. 預金種目相違　3. 印鑑未鮮明
4. 名義人相違　5. 口座番号相違　6. 預金取引なし
7. 支店名相違　8. その他（　）

※郵便局の自動払込みの場合で不備がありましたら下記宛ご送ください。
〒113-8412　東京都文京区本郷3-23-15（日本信販第二ビル）
日本信販株式会社 東日本事務センター不備返戻係　宛

（日本信販使用欄）　平成　年　月　日

会員氏名		会員番号	

最後に記入・捺印の確認をお願いします
□ご自宅住所・電話番号のご記入もれはございませんか？
□ご勤務先内容のご記入もれはございませんか？
□ご指定口座とお引落口座は、同一のご記入をいただいておりますか？
□印鑑欄にご捺印もれはございませんか？（お申込者氏名欄・預金口座振替依頼書2ヵ所）

ご確認ありがとうございました。

のりしろ

のりしろ　折り目　のりしろ　折り目　のりしろ

料金受取人払

渋谷局承認

1093

差出有効期間
平成15年3月
30日まで

（切手を貼らずにご投函ください）

150-8790

211

東京都渋谷区恵比寿西1-32-16
COM BOX 3F
株式会社トランスポーツ
MEMBERS' 事務局　行

カードショッピングのご案内

締切日・支払日
毎月5日に締切り、当月27日から口座振替にてお支払いただきます。

お支払方法・手数料
●以下の①～⑤のお支払方法から、ご利用のつどご指定いただけます。
※一部の加盟店では、以下のお支払方法や、手数料が異なる場合がございます。ご確認のうえご利用ください。
※手数料は金融情勢等の変動により改定させていただくことがございます。

①1回払い ②2回払い ③ボーナス1回払い
手数料なし（0%）。ご利用代金は一括して（2回払いの場合は2回にわけて：1円単位）お引落しいたします。
※ボーナス1回払いのお取扱期間・お支払月は、加盟店でご確認ください。

④分割払い
ご指定いただいたお支払回数に分割してお引落しいたします。
分割回数と手数料は次の通りとなります。

支払回数（支払期間）	3回（3カ月）	6回（6カ月）	10回（10カ月）	15回（15カ月）	20回（20カ月）
実質年率（%）	10.25	11.75	12.25	12.50	12.50
利用代金100円あたりの分割払手数料の額（円）	1.71	3.42	5.70	8.55	11.40

〈お支払例：ご利用代金5万円、10回払いの場合〉
●分割払手数料　50,000円×（5.7円/100円）=2,850円
●支払金合計　50,000円+2,850円=52,850円
●月々の支払金　52,850円÷10回=5,285円
※月々の支払金は1円単位とし、端数が出た場合は初回に算入いたします。

⑤リボルビング払い
ご入会の時にご指定いただいた「リボコース」の金額に手数料を加算してお引落しいたします。手数料はご利用残高に対して月利1.02%（1円未満の端数は切捨て。実質年率12.24%）です。
（お支払例：リボコース1万円、当月5日のご利用残高が5万円の場合の当月支払額）
●支払元金〈リボコース〉　10,000円
●手数料　50,000円×1.02%=510円
●当月の支払金額　10,000円+510円=10,510円

カードキャッシングのご案内

締切日・支払日
毎月末日に締切り、翌月の27日から口座振替にてお支払いただきます。

お支払方法・お利息
●次の3種類のお支払方法から、ご利用のつどご指定いただけます。

①1回払い
ご利用金額にお利息を加算して一括でお引落しいたします。

②リボルビング払い
ご入会の時にご指定いただいた「リボコース」の金額にお利息を加算してお引落しいたします。

③短期キャッシング
月曜日から日曜日までのご利用分（毎週日曜日締切）にお利息（1万円につき40円）を加算して翌金曜日（この金曜日が12日・27日の場合は、翌営業日）にお引落しいたします。
※短期キャッシングは、お支払口座が三和銀行・東海銀行・郵便貯金のいずれかに登録されており、日本信販設置のCD・ATMをご利用になる時ご指定いただけます。
お利息の利率・お支払期間等は次の通りとなります。

支払方法	利率	返済方法	支払期間
① 1回払い	実質年率26.28%	元利一括払い	27日～57日
②リボルビング払い	実質年率26.28%	元本定額リボルビング払い	毎月末日締切（翌月から27日支払）
③ 短期キャッシング	実質年率13.27%～29.20%（ご利用金額に対して0.40%）	元利一括払い（毎週日曜日締切 翌金曜日支払い）	5日～11日

（遅延損害金：年26.28%）

※お利息は、金融情勢等の変動により改定させていただくことがございます。

■この会員規約（要約）は、カード会員規約の抜粋をわかりやすく記したものです。
■お申込みの受付後、入会審査をさせていただきます。日本信販（当社）が入会を承認した場合は、カードとともに会員規約の全文をお送りします。カードのご利用限度額はその際ご案内いたします。
■会員規約をよく読み、必ずカード上の署名欄に自署した後にカードをご使用ください。会員規約を承認できない場合は、直ちにカードを当社へ返却し入会申込を撤回できます。
■なお、入会申込書は返却いたしません。あらかじめご了承ください。

カード会員規約（要約）

1（本人会員）
本人会員（以下「会員」といいます）とは、当社がカード入会を認めた方をいいます。

2（カードの貸与）
カードは、会員に貸与するもので会員のみが利用でき、他人に貸したり、譲ったり、担保提供することはできません。

3（有効期限）
カードの有効期限はカードに表示し、当社が認める場合に更新いたします。

4（年会費）
カードの年会費（盗難保険手数料含）は毎年自動継続でお支払いただき、返金はいたしません。

5（暗証番号）
暗証番号は他人に知られないよう十分ご注意ください。
※当社が暗証番号を聞くことは一切ありません。

6（締切日・支払日、支払方法、カードショッピングの手数料・カードキャッシングの利息）
左記のご案内をご参照ください。

7（遅延損害金）
カードショッピング：分割払い（3回以上）で割賦販売法に定める指定商品・権利・役務に関する取引の場合は、残金全額に対して商事法定利率を超えない利率。上記以外の取引の場合は、年14.60%。
カードキャッシング：年26.28%。

8（期限の利益喪失）
ショッピングの支払を遅滞され、当社から書面で20日以上の猶予期間を定めて請求されても、なおお支払のない時や、キャッシングの支払を1回でも遅滞された時は、残金を一括してお支払いただきます。

9（届出事項の変更）
氏名・住所・指定振替口座等の変更は、速やかに当社へご連絡ください。

10（カードの紛失・盗難）
カードの紛失・盗難の場合は、速やかに当社へ連絡のうえ指示に従ってください。
損害は盗難保険により補填されます。ただし、会員に故意や重大な過失があったり、会員の家族等、関係者によって使用されたり、会員規約に違反している場合は、会員がすべての損害を負担することとなります。

11（信用情報機関等への登録と利用の同意等）
お申込者は、信用情報機関に信用情報が登録され、利用されることに同意していただきます。

12（支払停止の抗弁）
商品等を受取っていない、欠陥がある等の場合、その商品等についての支払を停止できる場合があります。加盟店と話し合ったうえで問題が解決しない時は、速やかに当社へご連絡ください。

〔相談窓口〕
①カードで購入された商品等についての問合せ・相談は加盟店にご連絡ください。
②本規約やお支払（「12支払停止の抗弁」等）に関する問合せ・相談は当社にご連絡ください。
※入会申込をするカード発行会社は次の通りです。

●日本信販株式会社　登録番号：関東財務局長(4)第00115号　東京都文京区本郷3-33-5（日本信販ビル）
●青森日本信販株式会社　登録番号：東北財務局長(3)第00058号　青森市橋本1-2-1（仮称生命ビル）
●秋田日本信販株式会社　登録番号：東北財務局長(3)第00062号　秋田市大町3-5-8（秋田日本信販ビル）
●山形日本信販株式会社　登録番号：東北財務局長(3)第00060号　山形市香澄町2-2-36（山形センタービル）
●日本信販岐阜株式会社　登録番号：東海財務局長(4)第00059号　岐阜市神田町9-25（大岐阜ビル）
●近畿日本信販株式会社　登録番号：近畿財務局長(4)第00231号　神戸市中央区加納町4-4-17（ニッセイ三宮ビル）
●西日本信販株式会社　登録番号：中国財務局長(4)第00044号　東予市周布125（ニッセイ東予ワシントンビル）
●西部日本信販株式会社　登録番号：福岡財務支局長(4)第00037号　福岡市博多区下川端町9-3（津田ビル）
●南日本信販株式会社　登録番号：九州財務局長(4)第00022号　熊本市辛島町5-1（日本生命ビル）

▷▷▷クレジットセイバーサービス◁◁◁
思いがけないアクシデントでカード会員の方が死亡や重度障害になった際に、それまでのカードご利用分のお支払い残金を免除するサービスです。（カードご利用限度額以内です。）

▷▷▷▷▷カード盗難保険◁◁◁◁◁
カードの紛失や盗難など、もしもの時も安心です。お届出日の60日前にさかのぼって、それ以降に他人に不正使用された損害金をお支払いいたします。（入会と同時に自動加入となります。）

Mitsuba

ミツバは今年もCARTを応援します。

ミツバは今年もCARTを応援。
昨年同様、中野信治選手を
積極的にサポートします。
新たなチームと体制で
さらなるステップを
めざして挑み続ける
中野選手の活躍に
ご期待下さい。



レーシングドライバー
中野 信治

■国内主要自動車メーカーの純正部品メーカーとして培った数々のノウハウを様々な製品作りに活かしています。



ミツバ　スパイラルタイプホーン

ALPHA II アルファー II

進化するアルファーホーンの新世代モデル。従来比約90%の軽量薄型ボディーで取付も簡単! 音質はライトウェイトなヨーロピアンサウンドながら、音量はビッグな113dB。愛車に合わせて選べるグリーン／ホワイト／シルバーのラインナップ。

希望小売価格:5,400円（税別）※シルバーのみ6,600円



ミツバ　リモコンエンジンスターター

EGS-M2

離れたところからリモコン一発、エンジンスタート! エアコンをセットしておけば、夏も冬も快適なカーライフ。リモコンドアロック（別売）／盗難警報機（別売）の接続もできて、さらに3年間保証付。

電波到達距離:見通し2700m／住宅地300～400m

希望小売価格:44,800円（税別）



ミツバ　盗難警報器

GUARDOG ガードッグ

130dBの大音量アラームと強力ストロボで、愛車をガード! 警戒中も赤色LEDの点滅で周囲を威嚇。電池式で取付も簡単、リモコンでアラームの作動・解除ができるため取扱いも容易。

希望小売価格:12,000円（税別）

発売元
株式会社 ミツバ CBC事業部
Consumer Business Creation

●この製品に関するお問い合わせ窓口
株式会社ミツバ CBC事業部ユーザーサービス係
〒376-8555群馬県桐生市広沢町1-2681
フリーダイヤル
0120-834-328
☎0277-52-3040

インターネット ミツバ ホームページ
http://www.mitsuba.co.jp

AKAGI




Walker Racing
5
TORA TA
ENSO
GHHT.com
powered by
TOYOTA
Firestone
DENSO
Pioneer
QS/Tugo


CART.com
BOSCH
POWERED by
HONDA
WORLDCOM
66
ZANARDI





66

Mo Nunn Racing

ALEX

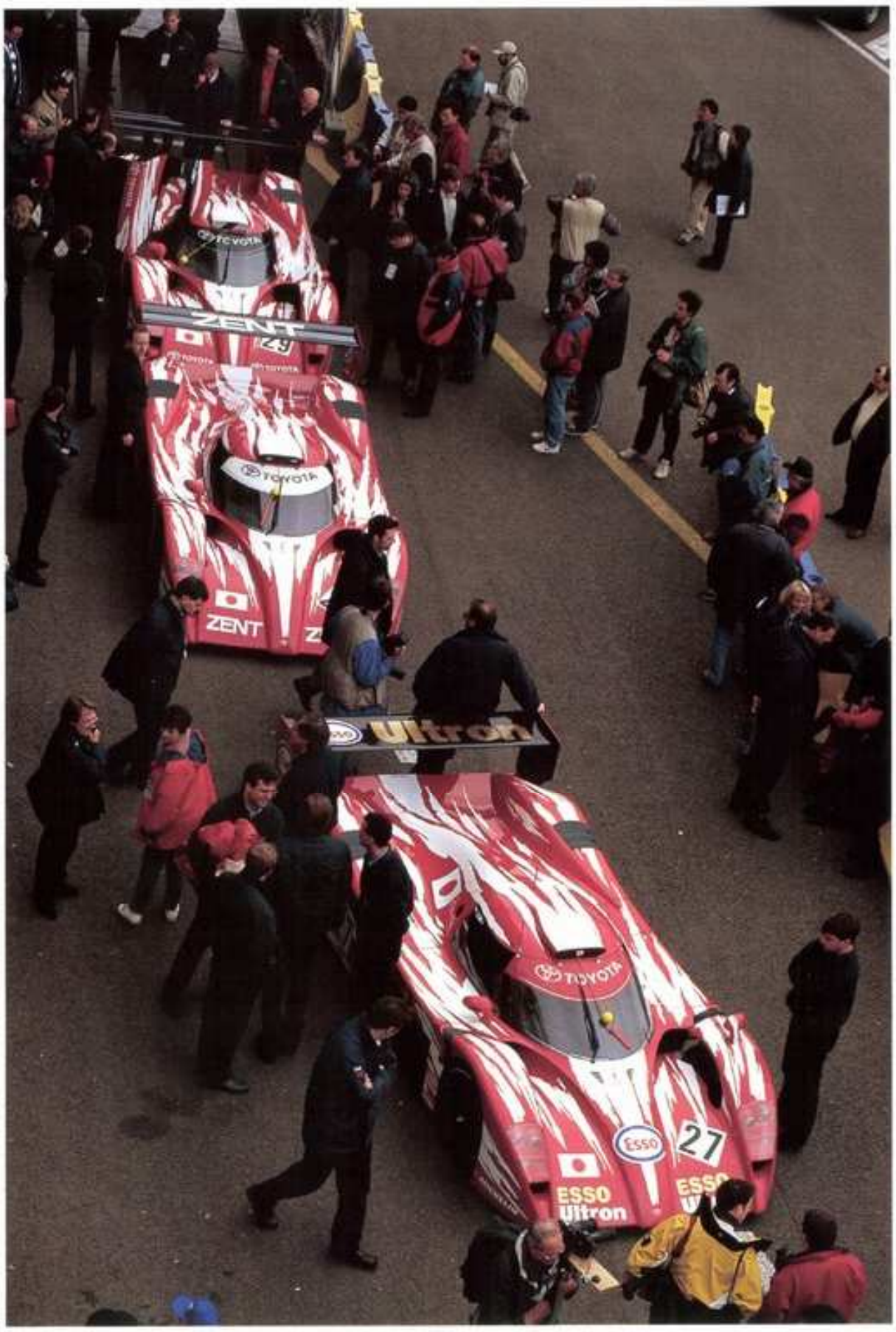

24 HEURES DU MANS
99
www.lemans.org
3
www.ToyotaLeMans.com
ESSO
MICHELIN
METEO FRANCE
MICHELIN
TTE
K.HIGAKI

RACING ON GALLERY

TOYOTA TS020

(1998~99)

❶フロントフェンダーの内側はカットされ、タイヤがのぞき見える。この独特の構造により、フェンダーは恐ろしく細くなった
❷リヤフェンダー上部にはエアアウトレットが設けられる
❸レギュレーションの範囲内で可能な限り電子武装化されたコクピット。シフト操作はF1のようにステアリング裏のパドルで行う
❹98年のル・マンに姿を現したTS020は独特なオリジナルカラーリングが施され、多くの注目を集めた
❺低く、平らなリヤカウルは空力面でも効果を発揮
❻エンジンはかつてのグループCカーに搭載された3.6ℓV8ターボ。最高出力は600psと発表された
❼モノコック全体をフレームとして使うという大胆な手法が採られたTS020のAピラーはかなり太かったため、視界はあまりよくなかったという
❽カラーリングがシンプルになった99年仕様。悲願の優勝は果たせなかったが、日本人トリオが乗った3号車が2位を獲得した




1



2


3


5



7


6



8

ル・マン制覇を目指したトヨタの意欲作

文&イラスト/檜垣　和夫

今回からスタートするレーシングオン・ギャラリー、その第1回は1999年のル・マン24時間で2位となったトヨタGT-one、別名TS020である。片山右京／土屋圭市／鈴木利男の日本人トリオの大健闘により、優勝目前というところまでいきながら、突然のタイヤバーストによって望みを絶たれた経緯は記憶に新しいところであろう。

さて、TS020はトヨタのマシンと言っても、それ以前のル・マンに挑戦したマシンが日本国内で開発されたものであったのに対して、ドイツにあるトヨタ・モータースポーツGmbH、通称TTE（トヨタ・チーム・ヨーロッパ）で開発されたという点が質を異にする。設計は奇しくも92、93年のル・マンにおいてトヨタを破り、勝利を収めたプジョー905の生みの親、アンドレ・デ・コルタンツ。というより、トヨタを苦しめた実績を買われて、TTEにスカウトされたと言うべきだろうが。

コルタンツは設計にあたって、まずは当時のGTのレギュレーションを徹底的に研究した。そして誕生したのは、ロードゴーイングバージョンがECの形式認定を取得したとは言うものの、GTとは名ばかりの、実質的にはプロトタイプ以外の何物でもない、過激なマシンであった。

エンジンはグループC時代の後半に使用された90度V型8気筒、R36Vをベースに GTのレギュレーションに合わせて手が入れられたものである。ボア×ストロークは86×77mmで、総排気量は3578cc。これにギャレット製のツインターボチャージャーが組み合わされていた。

当時のGTのレギュレーションでは、マシン間の競争力を平均化するべく、車重に合わせてエアリストリクターの径が細かく設定されていた。例えば4バルブのターボエンジンの場合、最低車重が900kgのクラスでは47.5mmのものが1個か33.9mmのものが2個、これが950kgになると48.8mmのものが1個か34.8mmのものが2個といった具合で、エアリストリクターの径を稼ぐためにあえて車重を重めに設定するメーカーもあったが、TS020では最も軽い900kgクラスが選ばれ、33.9mmのものを2個装着することを前提にエンジンの開発が進められた。なお、最高出力は600psと発表されていた。

実際のエンジンの開発は、トヨタ本社の協力の下、TTEのエンジニア、ノルベルト・クライヤーが担当した。グループC時代からの大きな変更点としては、以前はデンソー製だったエンジンの制御システムがボッシュ製とされた点、またWRCですでに普及していたミスファイアリングシステムが採用された点などがある。ちなみに後者は、ターボエンジンに特有のスロットルのタイムラグという弱点を補うために考案されたもので、スロットルをオフにした時にも燃料を噴射して過給圧を高めておき、次にアクセルを踏み込んだ時にも大きなトルクが得られるというものである。

ギヤボックスはXトラック社との共同開発によるシーケンシャルタイプの横置き6段。変速はF1のようにステアリングの裏にあるパドルで行うが、ル・マンのレギュレーションではギヤボックスとコクピットが機械的に結ばれていることが要求されていたため、コクピットの片側にはシフトレバーが備わっており、これによる変速も可能とされた。また、油圧によるパワーアシストも組み込まれており、ドライバーが手荒な操作を行っても、一定の速さと力で変速される仕組みとなっていた。

フレームは現在のレーシングマシンでは当たり前とも言えるカーボンファイバー・コンポジット・モノコックで、パルクヘッドに結合されたエンジンがストレスメンバーとなっていた点も現在のレーシングマシンとしては常識的な手法である。ただ、TS020ならではの特徴もあった。例えば、ドライバーの前方にあるAピラーがそれまでのレーシングスポーツカーのものよりずっと太く、つまり屋根の部分までをフレームとして用いることで高い強度と剛性を得ていた。また、コクピットより前側はノーズに向かって大きく絞り込まれ、この部分だけを見ると、まるでフォーミュラマシンのようにも見えた。実際、フロントサスペンションの下側のピックアップポイントがモノコックの下側にはみ出た船のキール状の部分に設けられていた点はまさにF1を連想させた。

足まわりはTS020のメカニズムのうちでは、現在のレーシングマシンとして最も変哲のない部分と言える。サスペンションは前後ともロッカーを介してスプリングダンパーユニットを作動するプッシュロッドタイプのダブルウィッシュボーン。ただ最近のF1とは異なり、スペース面で余裕があるためか、スプリングはF1のようなトーションバーではなく、常識的なコイルを用いていた。

タイヤはミシュランの19インチ径。ブレーキは全輪アウトボード配置のカーボンディスクに、AP製の6ポットキャリパーという組み合わせである。98年のオリジナル仕様ではABSも備えていたが、これは荒れた公道コースで、しかも超高速から大きく減速する機会の多いル・マンでは絶大な効果を発揮した。ホイールはスピードライン社製のマグネシウムホイールである。

TS020の最大の特徴は、何と言っても空力性能を追求した末に生み出されたその特異なスタイリングである。コルタンツは空気抵抗の低減と大きなダウンフォースの獲得という、現在のレーシングマシンに要求されるふたつの命題を満足させるべく、徹底的な風洞実験を経てスタイリングを決定した。

フロントから見ていこう。まず目につくのは、内側がカットされてタイヤが見えるフロントフェンダーだろう。これはタイヤの切れ角による干渉を避けるためか、ホイールアーチ内部の空力面によるものかは明らかでないが、これによってフロントフェンダーの幅はタイヤの幅とほとんど同じほどまで狭いものとなっている。

ノーズ上面を流れる空気はコクピットの斜め前、左右に配置されたエアインテークから、ダクトを通ってボディの側面へと導かれ、エンジンの左右に配置されたラジエターの冷却に用いられる。一方、ノーズの下側は下面が路面とベンチュリー形状をなしており、この部分を流れる空気によって大きなダウンフォースが得られるように工夫されている。そしてこの部分を通過した空気は、やはりボディの側面の開口部へと導かれ、その一番下側から後方へと排出されていた。

リヤに目を向けてみると、エンジンカウルが非常に低い位置に抑え込まれており、これによりリヤウイングへの空気の流れが改善され、効率よくダウンフォースを得るようにされていたことが分かる。また、リヤウイングの翼端板も一見平板のように見えるが、実際には微妙な曲面をなしており、大きく内側に絞り込まれたボディの後端とあいまって、やはりリヤウイングの効率アップに貢献している。さらにボディの下面には可能な限り幅広くディフューザーが設けられており、この部分でも大きなダウンフォースを得ていた。

TS020はデビューレースとなった98年のル・マンにおいて素晴らしい速さを披露し、1台はフィニッシュまで残り2時間を切るころまで首位をキープしていたが、結局信頼性の不足（特にギヤボックス関係）が露呈し、出場した3台のうち2台はリタイア、生き残った1台が9位という結果に終わった。もっとも、トヨタ自身は1年目ということであまり落胆した様子も見せず、逆にレース中に見せつけた速さに自信を得て、99年のレースへの準備に取りかかった。

99年のル・マンはGTの有名無実化の反省から、カテゴリーの区分が大幅に見直された。その結果、TS020はGTプロトタイプ（GTP）と呼ばれるカテゴリーから出場することになり、それに伴って新しいレギュレーションへの対応が求められた。まず、燃料タンクの最大容量が前年までの100ℓから90ℓへと減らされたが、これは前年と同じ燃費性能のままではその分ピットストップの回数の増加につながってしまうため、1回の走行で前年と同じ程度の距離をカバーできるよう、ボッシュの協力を得てミスファイアリングシステムの改良などにより燃費の向上が図られた。一方、足まわりでは禁止されることになったABSの除去、また最大18インチ以下と定められことに伴うタイヤの小径化などが実施された。なお、タイヤの小径化に伴って、前後のフェンダーの高さがわずかながら低められ、空気抵抗の低減につながった。

その他、前年のレースで足を引っ張ったギヤボックスの信頼性の向上や空力性能の細かな改善など、前年からの改良個所は1000カ所以上にも及んだという。

1年をかけた熟成の結果は予選から明らかだった。前年を上まわる圧倒的な速さを見せつけ、誰もが優勝候補の最右翼にトヨタの名前を挙げた。だが、いざ決勝が始まると新たな問題が持ち上がった。GTPと並ぶもうひとつのトップカテゴリー、ル・マン・プロトタイプ（LMP）との間でホイール幅について差がつけられたこと（GTPは最大14インチに対して、LMPは16インチまで）により、TS020は不利な立場に立たされたのである。

それでもTS020は終始レースの主導権を握っていたが、結局思わぬアクシデントによって2台が姿を消し、残った日本人トリオのマシンも、トップのBMWを激しく追い上げていた最中にタイヤバーストに見舞われて、惜しくも優勝を取り逃すことになったのはご存じのとおりである。しかし、優勝こそならなかったとはいえ、TS020が我々の記憶に長く残るマシンであることは間違いなく、それが記念すべきこの企画の第1回の題材として取り上げた理由でもある。

TOYOTA TS020

シートベルト・チャイルドシートをしっかりと。スピードは控えめに。安全は三菱の願い。

いいものながく
三菱自動車

OUR SPIRIT. OUR EVOLUTION.

進化する4WDへ。ACD+AYC+sportsABS

MITSUBISHI LANCER

The 4WD SPORTS EVOLUTION VII Debut

いかなる路面、いかなるコーナーにおいても、走る・曲がる・止まる を高次元で制御する、オール・ホイール・コントロール。
ACD+AYC+sportsABSによる四輪統合制御システムが、フルタイム4WDをここまで進化させた。より安全に、より自在に、より速く、
進化するスポーツセダンの歴史をまたひとつ、大きく塗り変える。

PHOTO:GSR ボディーカラー:ダンデライオンイエロー(オプション装着車) ACD(アクティブ・センター・デファレンシャルシステム)/AYC(アクティブ・ヨー・コントロールシステム)/
スポーツABS(アンチロックブレーキングシステム) ●全長×全幅×全高:4455×1770×1450mm ●最高出力(ネット):206kW(280PS)/6500rpm ●最大トルク:383N·m(39.0kg·m)/3500rpm
●エンジン:4G63インタークーラーターボ DOHC16バルブ·4気筒/総排気量1.997ℓ ※kW(キロワット)、N·m(ニュートンメートル)はSI(国際単位系)に準拠した表示です。
○お客様相談センター 0120-324-860 オープン時間:月曜から金曜9:00~18:00土曜·祝日9:00~17:00(携帯電話からは03-3456-4967にお願いいたします。)

ランサーエボリューションVIIの開発秘話が見れる!!
インパク 楽網楽座
三菱自動車はインターネット博覧会[インパク]に参加します。
テーマ「人と車の新しい出会い」
http://inpaku.mitsubishi-motors.co.jp

ランサーエボリューション オリジナル ドライビングシューズプレゼント
ランサーエボリューションVIIをご成約のお客様にランサーエボリューションオリジナルの
PUMA×SPARCOドライビングシューズをプレゼント。
※場合によっては、サイズ等ご希望に添えない事がございます。※FIA公認

「三菱安心サポートプログラム」はじめました。

これから新車をご購入のお客様に、「3年無料点検サービス」を実施致します。
3年(初回車検前まで)合計6回の定期点検とエンジンオイル交換などの無料点検サービスクーポン券を進呈致します。

○実施期限:2001年3月31日まで ○対象:期間中に新車をご購入いただいたお客様(タクシー等事業用車両、レンタカー、ふそうトラック·バスは除きます) ○商用車など初回車検が2年の車両は合計4回となります。
乗用車と商用車では、実施項目が異なります。○転売、名義変更などが発生した場合はその時点で無効となります。○途中で使用用途の変更があった場合は以降無効となります。○実施項目以外の点検·整備等については、別料金にてお受け致します。
●サービス実施につきましては、ご予約の上、お車の持ち込み、引き取りはお客様にてお願い致します。●詳しくは、お近くの乗用車系販売会社及び三菱乗用車取り扱い店までおたずねください。

お近くの三菱ギャラン店·カープラザ店へ。

Heart-Beat Motors MITSUBISHI MOTORS www.mitsubishi-motors.co.jp

Racing on

レーシングオン 5月号

2001年5月1日発行(毎月1日発売) 第16巻第5号 昭和61年6月2日第3種郵便物認可
発行人·吉ヶ谷清 編集人·今井隆之
発行所·株式会社ニューズ出版 〒154-0005 東京都世田谷区三宿2-4-7 TEL03-5430-4441(営業) TEL03-5430-4440(編集)

定価980円 本体933円

雑誌09681-5 NEWs PUBLISHING CO.,INC.
2001 PRINTED IN JAPAN 凸版印刷株式会社

T1109681050980