レーシングオン8・15号 平成元年8月15日発行(毎月2回 1日・15日発行) 第4巻第17号 昭和61年8月2日第3種郵便物認可

With a Passion For The Motorsports

RACING ON

COLUMN DE RACING ON/SNAP VOICE/OVER TAKE/INFORMATION/NEWS CLOSE-UP/NEWS NETWORK/GRAND PRIX STATION/EVENT PREVIEW/ EVENT CALENDAR/URA-NETA RING/RACING KART CLUB/R'on CHALLENGE /PIT-IN PRESS/RACE DIARY/R'on SPECIAL CATALOGUE/AND OTHERS

レーシング オン ▮ 毎月1日/15日発売
15 AUG. 1989 No.055



速報!F1GP第7戦/フランスGP結果(P35)
F1中間展望/シーズン前半戦を終えて、見えてきた'89シーズン
WSPC第3戦ハラマ/ザウバー優勝! ライバルの登場は?
インタビュー/勝つためのル・マンへ――長谷見昌弘
特別企画第5弾/1983 F1 GRAND PRIX

8-15



タイヤの戦闘力。チーム監督は、自らが選び抜いたタイヤをマシンに与え、ドライバーは、それをひたすら信じながら闘う。トム・ウォーキンショウは、我々に対する最も厳しく、熱意あるユーザーである。強大なグリップと良好なハンドリング、そして高度なセーフティーマージン。モータースポーツにおける、この課題はフォーミュラD40/M2にも反映している。強力なグリップと発熱という問題を解消したキャップ＆ベースコンパウンド。高速域における強力な遠心力に耐えるジョイントレスナイロンバンドなど、時速300キロを超える世界の中で生まれた技術が息づいている。

FORMULA D40/M2

次の日程で開催します。 ●筑波サーキット8/7月 ●富士スピードウェイ9/4月 ●鈴鹿サーキット9/25月 お問い合せ先:フォーミュラ・サーキットレッスン事務局 TEL(03)409-2708

DUNLOP



ダンロップの50、55、60タイヤ4本1組
か、アルミホイール(963・エレガ・952)
4本組をお買い上げの方にもれなく、

エキサイティング・バッグ
プレゼント！ 期間'89・8/15まで

BATTLE GRIP

FORMULA CIRCUIT LESSON フォーミュラ・サーキットレッス

24 '89ル・マン24時間レース
24 HEURES DU MANS '89

マツダ、ル・マンで再び快挙!



今年も暖かいご声援、ありがとうございました。

24時間後、ル・マンの歴史に6つの記録が刻まれました。

世界でもっとも苛酷な耐久レースのひとつ、「第57回ル・マン24時間レース」が、去る6月10日～11日にかけてフランス、ル・マン市のサルテ・サーキット(1周13.535km)で開催され、マツダから出走した3台のマツダ767Bは7位、9位、12位と、いずれも上位で24時間を完走。マツダのル・マン挑戦11年目の歴史に価値ある"6つの記録"を残し、マツダの優れた総合力と、ロータリーエンジンの高い信頼性と耐久性を改めて世界に示しました。

■マツダ車、3台出走、全車完走。

決勝に進出した55台中、24時間を走り抜いたのはわずか19台。完走率35%という苛酷なレースの中、ル・マンを熟知したワークス・チームでさえ困難と言われる"3台出走、全車完走"を'89年仕様のニューマシン、4ローター車・マツダ767Bで達成。昨年に続き、2年連続の快挙となりました。

■総合7位入賞。

マツダ767B・201号車(D.ケネディー組)は日本車史上最高タイの総合7位に入賞。一昨年3ローター車・マツダ757によって、自らが達成した記録と並ぶ通算2度目の栄光に輝きました。

■3年連続IMSA-GTPクラス優勝。

一昨年、そして昨年のマツダ757に続き、今年はマツダ767B・201号車(D.ケネディー組)でIMSA-GTPクラス3年連続優勝を達成。今年もサルテ・サーキットに"君が代"が響きわたりました。

■マツダ767B、日本車唯一の完走。

マツダは決勝に出走させた3台のマツダ767Bを日本車唯一の完走に導きました。24時間という想像を絶するストレスの中、予選と変わらないアグレッシブな走りで終始観客を魅了。ロータリーエンジンの高い信頼性と耐久性を世界中のモータースポーツファンに印象づけました。

■日本車史上、最多周回数を達成。

マツダ767B・201号車(D.ケネディー組)は368周(4980.880km)の日本車史上最多周回数を走破。また202号車(従野孝司組)も365周を走り抜き、今までの日本車の記録を大きく更新しました。

■従野孝司選手、総合9位入賞。

マツダ767B・202号車の従野孝司選手は日本人ドライバー最高位タイの総合9位でフィニッシュ。昨年の高橋国光選手、岡田秀樹選手と並びました。しかし日本人が日本車で果たした記録としては初の快挙。また従野選手は予選でも3分25秒45という日本人ドライバー最高タイムもマークする活躍を見せてくれました。

■第57回ル・マン24時間レース決勝成績

順位	車番	車名	選手		周回数	走行距離
1	63	メルセデス・ベンツ	マス	組	369周	5265.115km
2	61	メルセデス・ベンツ	バルディ	組	364周	5197.440km
3	9	ヨースト・ポルシェ962C	スタック	組	362周	5170.370km
4	1	ジャガーXJR-9	ラマース	組	360周	5143.300km
5	62	メルセデス・ベンツ	シュレッサー	組	378周	5116.230km
6	8	ヨースト・ポルシェ962C	ベスカロロ	組	371周	5021.485km
7	**201**	**マツダ767B**	**ケネディー**	**組**	**368周**	**4980.880km**
8	4	ジャガーXJR-9	フェルテ	組	368周	4980.880km
9	**202**	**チャージ・マツダ767B**	**従野孝司**	**組**	**365周**	**4940.275km**
10	16	ブルン・ポルシェ962C	ヒュイスマン	組	351周	4750.785km
11	18	アストン・マーチン	レッドマン	組	340周	4601.900km
12	**203**	**チャージ・マツダ767B**	**寺田陽次郎**	**組**	**339周**	**4588.365km**
13	55	オムロン・ポルシェ962C	シュバン	組	321周	4344.735km
14	113	クーガー・ポルシェ	相音俊二	組	312周	4222.920km
15	20	ポルシェ962C	志谷勝則	組	308周	4168.780km
16	171	スパイス・コスワース88	シェッド	組	307周	4155.245km
17	108	スパイス・コスワース87	ヘニング	組	303周	4101.105km
18	126	アルゴJM19C	レセルフ	組	297周	4019.895km
19	104	スパイス・コスワース89C	グランド	組	291周	3938.685km

【注】55台出走中、完走19台。優勝車の平均時速219.990km/h

■POLE POSITION Vol.20

'89ル・マン特集号(B4・36P)をご希望の方は、住所、氏名、年令、電話番号をご記入の上、送料のみの切手360円を同封し、下記までお送りください。(配布は8月下旬となります)

●〒103-91 東京都日本橋郵便局私書箱292号(S)マツダPP係

mazda

R' RACING ON

8-15 15 AUG. 1989 No.055



COVER PHOTO by JIRO ISHIDA
ONYX ORE1・FORD
at CANADIAN GRAND PRIX

C O N T E N T S

HOT LAP 6
●プロスト、マクラーレン脱退／ ピッロがF1デビュー

1989F1中間展望 8
見えてきたもの

世界スポーツプロトタイプ選手権第3戦 ハラマ 18
待ってるぜ——ザウバー・メルセデス独走／ ライバルの登場は？

HOT LAP 24
●ニュルブルクリング24時間

コラム・で・レーシングオン 27
●BOOK

SNAP VOICE 28
●ヨアヒム・ルーティ／前田日明

F1、時代を変えたメカニズム——8 30
●カーボン・モノコック——1981 マクラーレンMP4/1

インフォメーション／イベントカレンダー 32

NEWS CLOSE-UP 35
●F1世界選手権第7戦 フランスGP結果速報／

ニュースネットワーク 36

GPステーション 40

イベントプレビュー 42
●富士500マイル
●SUGO F3000選手権レース大会
●F1GPウォッチング——Rd. 9 ドイツGP

'89パナソニックF3選手権シリーズ第5戦 筑波チャレンヂカップ 48
コクピットからのレースレポート——村松栄紀

F1ドライバーのカラダ 52
最高峰のレーシングマシン、F1を駆るドライバーの体に超接近！

ナイジェル・ルーバックの5thコラム 56

IMSAキャメルGTシリーズ第7戦 ミド-オハイオ 60
電撃的逆転制圧——ニッサンZX-T今季5勝目を挙げる

CART／PPGインディカーワールドシリーズ第4戦・第5戦 64
ふたつのターンオーバードラマ

R'onインタビュー——長谷見昌弘 68
「勝つためのル・マンへ」

ウラネタリング 75

ASKING ON 76

R'onチャレンジ 78

レーシングカートクラブ 80

STREET TOPICS 84

PIT-IN PRESS 86

レースダイアリー 89
F1/カナダGP、WSPC/ハラマ480km、IMSA/ニッサン・キャメル・グランプリ・オブ・オハイオ、全日本F3/筑波チャレンヂカップレース、イギリスF3000/ドニントン・パーク、イギリスF3/スラクストン、シルバーストン、イタリアF3/エンナ・ペルダーサ、フランスF3/モンレリー、ドイツ・グループA/アブス、CART/ミルウォーキー、IMSA-GTO & GTU/ミド-オハイオ、NASCAR/シャーロット、ドーバー・ダウンズ、シアーズ・ポイント、トヨタFAt/ウェストウッド、フェニックス、ライム・ロック、ミド-オハイオ、'89東京プロダクションカーレースシリーズ4、'89ウエストジャパンツーリングカーレースNo. 5、鈴鹿フォーミュラジャパンレース、'89ザ・ドリームカップ 夢のサーキットカーレース

R'onスペシャルカタログ 99
●東京・モータースポーツ ショップガイド

R'on Special Issue——F1GP 1950—1987 107
●1983年F1ワールドチャンピオンシップ

R'onトラックインプレッション 116
ニッサン・ザウルス体験／

DIMENSION——ディメンション 120
●ランチア・デルタ・インテグラーレ

R'onモータースポーツコレクション 122
●ズームレーシング・グッズ

WITH RACING MIND 125
●FOR RACING PURPOSE ONLY——レーシングスーツが保証する「20秒の安全」

R A C I N G O F F



「移動するのだってトレーニングさ」——土屋 圭市

グループAそして今年からはF3にも参戦して、大忙しの土屋圭市選手。つかの間のオフといえるレース後にまずは愛車歴について語っていただいた。

「18才で免許取ってからスカイラインGTを3台、それからB-10サニー、KP61。その後がハチロクが3台、そして今がこのシルビアと、あとI80SX。

レース始めたのがI-10のサニーだったのね、21才の時かな。その頃はまだレースって趣味だったんだ。ずぅーっと趣味だったの。それがいつからかな、26くらいの時から、これで飯食ってやろうって決めたの。俺ア絶対にこれで食ってくって。

その後、インターテックで勝って、それでクセになったのかな、もうここまで来たら、やめられないよね」

「俺の場合レースは仕事だけど、普段クルマに乗ってどこかに移動するのはレースの練習かな。レーシングスピードとは比べものにならないけど、クルマの感覚を忘れないようにって、トレーニングみたいなもの。

それら雑誌の仕事とかやめられないんだよね。雑誌の仕事やってれば人よりもサーキットとかに行く機会が多いから。

[illegible]の仕事なんてやめれば」ってよく言われるんだけど、そういうこともあってやめられないんだろうね」

レース、取材、移動とにかくクルマに乗っている時間の長い土屋選手は最後に一言、

「これだけ乗って嫌にならないんだから、かなり好きなんだろうね、俺も」

「乗ってて楽しいクルマがやっぱりいい」



俺たちゴーダー

長い間、いろいろと噂されていたアラン・プロストだったが、7月7日、フランスGPを直前にして、遂に来年からマクラーレンを離れることを正式に発表した。ただし、来年以降に関するコメントは一切なく、今後の動向についてはもう暫く待つ必要がありそうだ。

とはいえ、やはり有力なのは、先にフェラーリ離脱を発表しているジョン・バーナード説。F1界をリードする最強とのジョイント説。F1界をリードする最強の二人が手を結び、マクラーレン・ホンダにも匹敵する〝最強チーム〟を作るというものだ。プロストは'85、'86年と、フェラーリに移る前にバーナードが設計したマクラーレンMP4／2に乗り、2年連続チャンピオンを獲得している。肝心のエンジンに関しても、プジョーを始め、ルノーやTAGが噂に挙げられており、ハード面でもベストの物が集まることは、まず間違いない。特にプジョーは、バーナードのデザイナーとしての能力を高く評価しており、プロストと共に手を組んだとしても何の不思議もない状況だ。

プロストがマクラーレン離脱を正式に発表したため、F1ストーブリーグはにわかに活気づくはずだ。というのも、今まで他のドライバーの動向を気にして身動きのとれなかったドライバー達が、今後は空いたシートに向かってドッと押し寄せるからだ。そして空きの出たシートに、さらに若手ドライバーが群がる。まるでパズルのコマのように、この数カ月中にガタガタっと大きな移動が見られるだろう。

第一に、最強の空きシートであるマクラーレンには誰が移るのか？　これには現在、ゲルハルト・ベルガーが最有力候補に挙げられ



Photos/Hiroshige Satta, Racing on



一番のり！

いよいよ重き始めたF1エンジン
プロストがマクラーレン離脱！
ピッロはベネトンからグランプリ・デビュー！

ているが、果たして、アイルトン・セナとベルガーの二人をマクラーレンはうまくコントロールできるのだろうか。ナイジェル・マンセルは既にフェラーリ残留を決定しているが、もしもベルガーが動くことになれば、今後は名門フェラーリのシートが空くわけだ。

フランスGPでのニュースはそれだけではない。エマヌエーレ・ピッロがグランプリ・デビューを飾ったのだ。チームはベネトン、ジョニー・ハーバートに代わってドライブする。「水曜の夜着いたばかりでまだ眠いヨ。ベネトンB188にはテストで何度か乗ったこともあり気に入っている。デビューとしては申し分ないね。以前マクラーレンやローラからテスト・ドライバーとしてのオファーもあったが、今度は正式なドライバーだから。とにかく予選を通らなきゃね。そしてポイントを挙げられたら……。今回だけの話ではないので、じっくりやる」

ピッロの他にも、マーティン・ドネリーがアロウズに乗り出場。これはデレック・ワーウィックがカートで怪我をしてしまったため。「アロウズには乗った事がないので大変だが、大きなチャンスだと思っている」

そして、キャメルがメイン・スポンサーとなったティレルには、マールボロ・ドライバーのミケーレ・アルボレートに代わってジャン・アレージがドライブと何かと話題が多い。

NA元年を迎えて新興チームが台頭し始めたF1GP。どうやらその勢力図は、さらに大きく塗り替えられる事になりそうだ。

Coming Clear After Half A Season

F1見えてきたもの…









Photos/Hiroshi Kaneko, Jiro Ishida, Kenji Sawada, Hiroshige Satta

第6戦までを振り返り
さらにヒートアップする
'89シーズンを読む

新時代のF1と騒がれた'89シーズンも、第6戦を終えた
あるものは予想通りに、そしてあるものは予想外に
チーム&ドライバーは様々な側面を見せ、ようやく流れが読めてきた
大遠征の北米ラウンドからヨーロッパへ帰っていくF1
いよいよ本格化する闘いを前に、この混沌としたシーズンの行方を
いまひとつ、じっくり占ってみよう







1989F1中間展望スペシャル企画

PART 1

やはり強かったマクラーレン・ホンダ

ポテンシャルに揺るぎはないはずが、不安材料も……

開幕戦ブラジルGP直前のリオテストから、マクラーレンMP4／5「フェーズ・ワン」は他を圧倒する速さを見せつけていた。しかし、グランプリの予選では、ウイリアムズのバトレーゼがポールポジションのセナに並び、優勝はフェラーリのマンセルに奪われてしまった。この時点では、誰もがマクラーレン、フェラーリ、そしてウイリアムズというトップチームの接戦を展開として予想していた。

しかし、その後の第2戦サンマリノGPまでの1カ月の間にマクラーレンは恐るべき早さでニューマシンの初期トラブルを克服し、その上横置きトランスミッションを搭載し、リヤのダウンフォースをさらに増大させ、よりドラッグの少ない小型リヤウイングを装着した「フェイズ・ツー」仕様のテストまでこなしている。8日間も行なわれたイモーラ集中テストがそれであった。

そして、そのイモーラでのサンマリノGPで、マクラーレンのふたりは3位のナニーニ以下を昨年と同様ラップ遅れにしてフィニッシュを飾った。さらにこのグランプリでは、セナがやはり昨年ターボエンジンでマークしたポールタイムを1秒も上回る。プロストがレース中にマークした最速ラップでも、やはり昨年彼が叩き出した最速ラップを3秒近くも上回っているのである。それ以後、モナコ、メキシコとマクラーレンの圧倒的な強さは変わらずだった。

ところが、アメリカGPではプロストが優勝したものの、セナがエンジントラブルでリタイア、続くカナダGPではプロストがシャシーの損傷で早々とリタイアし、そしてセナが勝利まであと3周で、またもエンジントラブルでストップしてしまったのだ。

この不本意な結果があったとはいえ、緒戦からのパフォーマンスに注目してみると、やはりマクラーレンは強い。どのサーキットでも他を1秒以上引き離してポールポジションを確保し続けているのである。セナとプロストのドライビングパフォーマンスもさることながら、ベルガーやマンセルという超一級の速さを持つドライバーがいくら彼らのフェラーリをギリギリまで攻め込んでも、マクラーレンの速さには及ばないのが現実なのだ。特にガソリンを少なめに搭載しての予選仕様では、その差が顕著なのだ。また、2回目のフリーブラクティスの後半や、レース前のウォームアップでのレースセッティングでは、幾度かフェラーリが最速タイムを出してはいるが、いざレースとなると……。その展開は御存知の通りだ。

フェニックスとモントリオールでのトラブルを除外しても、マクラーレンMP4／5のポテンシャルが極めて非凡なものであることは誰もが認めるところである。しかし、これは多分にウイリアムズFW13の登場が遅れたことと、フェラーリ640の熟成不足がひとつの大きな要因となっていることは否定できない。現状、ルノーV10エンジンはピークパワーでホンダV10に劣るものの、中低速でのトルクには同等かそれ以上の特性を発揮しているという。もし、そのエンジンがシーズン当初からMP4／5並のパフォーマンスを誇るシャシーに搭載されたとしたらどうだろう。サンマリノGPの後半、最終コーナーでスピンを犯したプロストはパトレーゼやブーツェンにやすやすと先行を許したかもしれない。また、フェラーリもギヤボックスの熟成さえ進んでいれば、モナコやフェニックスというギヤチェンジの多いコースではドライバビリティの差でマクラーレンにアドバンテージを持てたかもしれないのだ。

もちろん、これは非現実的な仮定の話だ。現在のF1は最高のシャシー&エンジンを誰よりも早く完成し、そして熟成させるマネージメント・ノウハウが勝利に結びつく構造になっている。そのような厳しい必要性を、何の妥協もなく可能にしたのがマクラーレンのソフト／ハード両面に渡るマネージメントプログラムなのである。その意味においては「フェーズ・ワン」と呼ばれる緩置きギヤボックス仕様のMP4／5はマクラーレンの最大の妥協なのかもしれない。「ハードに聞してはシーズンイン直前の可能な限りギリギリまで時間をかける。とりあえず形を先に作ってテストしながら後で悪い部分を直していくという手法をとるチームもあるが、それではマシンはシーズンの終わりには継ぎ接ぎだらけになってしまうじゃないか」とロン・デニスは語っている。シーズン直前にニューカーをブレスキット用の写真撮影や発表会などに持ち出す暇があったら、その時間をテストや不具合のあるパーツの再デザイニングに回せというのがデニスの考え方なのだ。

確かに、オニクスなどの場合、ニューカーをブラジルGPに運ぶ直前にロンドンで大掛かりな発表会を行なった資金と時間を、サーキットを借り切りシェイクダウンに充てていたとしたら、ブラジルでの予備予選に通過できたかもしれないし、レース出走も第4戦より早くなっていたかもしれない。

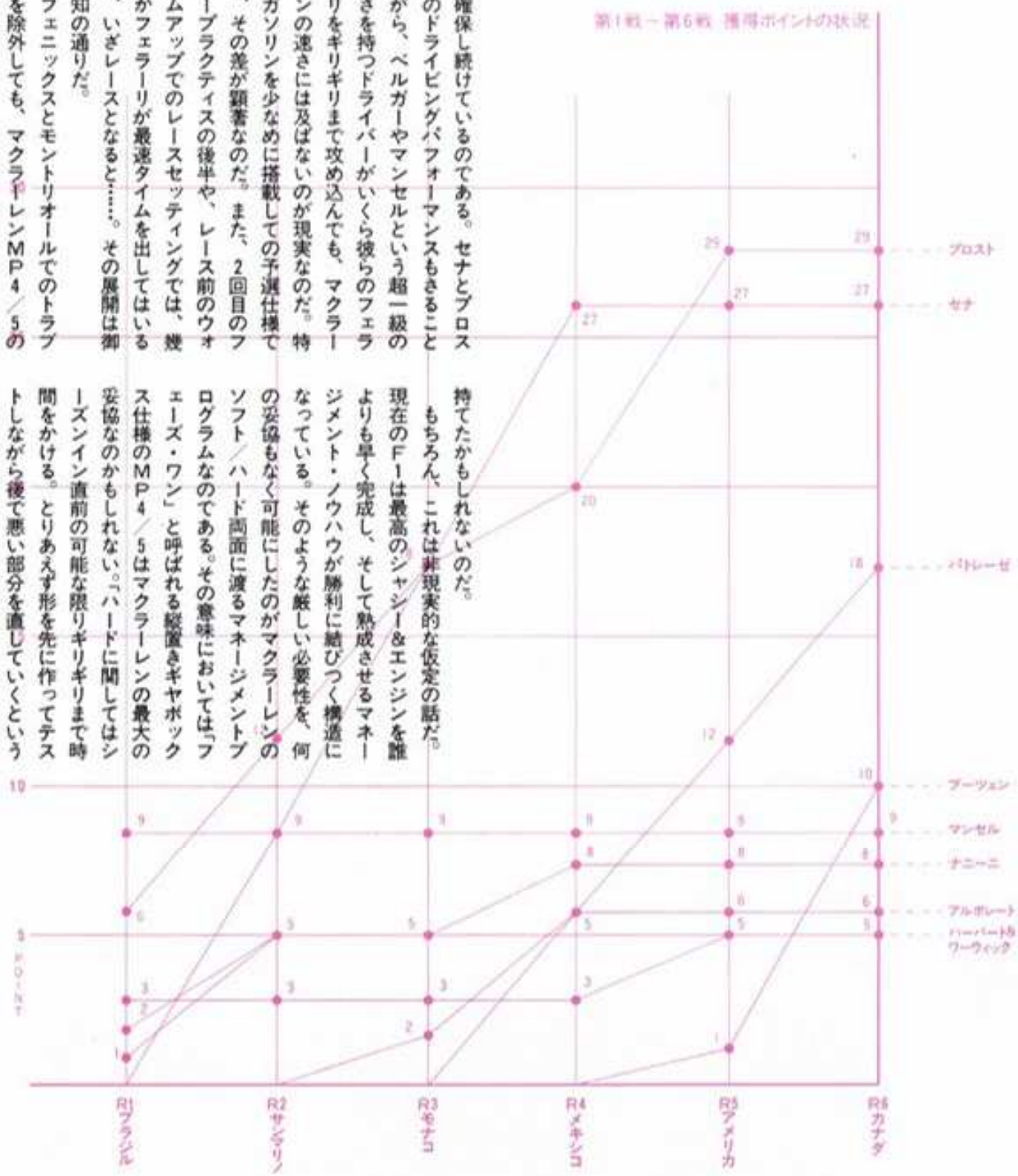
完成度の高いマシンを短期間に熟成し、実戦では信頼性の高い万全の準備で臨む。この姿勢を一貫して実行するというマクラーレン



昨年後半からのふたりの確執はくるところまで来た？



セナ3勝、プロスト1勝。闘いの場はヨーロッパへ



やはりホンダパワーは強かった。レースを見つめるホンダ・後藤監督





のグランプリに対するポリシーは、当然のことながら勝利へと結びついていく。長いテスト期間を取りながらも、フェラーリのニューマシンはその革新的なメカニズムが災いしてか、まだまだ信頼性が伴わず、レイトンハウス・マーチもニューカーCG891はデビュー以来初期トラブルに泣かされ続けている。ウイリアムズはいまだにニューカーFW13が登場していない。ベネトンのB189もしかり。当然、彼らのマシンは登場しても熟成にはしばらく時間が必要だ。その間に「フェイズ・ツー」を投入するマクラーレンは、彼らに対してさらに大きなアドバンテージを持つことになるだろう。

しかし、そのマクラーレンもトップ中のトップという立場が揺るぎないものだという確証はどこにもない。前記のように、アメリカGPとカナダGPでセナはエンジントラブルに見舞われてリタイア。そしてシャシーナンバーとはいえ、モノコックとサスペンション・ピックアップブラケットの接合部が剥離するという、マクラーレンにしては極めて珍しいトラブルでプロストがリタイアしているのが現実なのだ。

サンマリノGP、モナコGPとドライバー同士の確執が表面化し、それに呼応するようにプロストのチーム離脱説が流れ始めた。以前にマクラーレンが経験したことがあるドライバーに関しての論議といえば、ニキ・ラウダとケケ・ロズベルグが引退を表明してチームを去ったこと、そしてセナを引き抜くことによってステファン・ヨハンソンを解雇したことだけだった。

そのマクラーレンだけに、プロストとセナという時代を代表するドライバーを抱えているいま、将来的には穏やかにプロストが引退を表明することを待ち、そしてスムーズにベルガーを迎え入れることを望んでいるに違いない。

ところが、そうはいかなかった。セナの態度に怒りを示したプロストは、自ら反撃の手段を講じようとしたのだ。それはマクラーレンを今シーズン限りで離れる決意だといわれている。

いずれにせよ残り10戦、セナとプロストはチームメイトとして、最大のライバルとして走り続けなければならない。チームから離れる可能性の高いプロストと、連続チャンピオンを狙うセナの確執が、常勝マクラーレンの大きな不安要素になることは誰の目にも明らかだ。

危うし！　マクラーレン・ホンダ——再び

Text/Hirao Nishiyama

ブラジルGP開幕直前に自分が書いた「'89年F-1GPを占う」というテーマのタイトルは"危うし！マクラーレン・ホンダ"というものだった。主旨は、エンジン規定改訂により各チームの戦力が均一化して、昨年のように紅白軍団だけが連戦連勝するわけにはいくまい、というものである。その根拠は、"明解だった。他ならぬホンダF-1の生みの親ともいうべきホンダ技術研究所プレジデント川本信彦氏が「来年はウチも今年のようにはいかないと思います。いくら事前テストを重ねても、V10は初めてのエンジンですから実戦でどんなトラブルが出るかやってみないとわかんないんです。ですからよっぽどランドシを絞めて、信頼性を最き上げないと——」と、思切り率にレクチャーしてきたからだ。そのお言葉を金科玉条として書いた原稿が"危うし！……"なのであった。

結戦ブラジルのポールが勝って、予想通り波乱の幕開けとなった。ところが、サンマリノ～モナコ～メキシコ～アメリカと紅白軍団が連勝また連勝。"ターボだろうが、NAだろうが強大なチームパワーを誇る今の紅白軍団に勝てるわけがないサ"という多くの評論家諸氏の予想の方が正解に近い状況となりつつあったのである。

どうだ。カナダGPを見よ！　あの紅白軍団できえも完敗する事はある。ブラジルでの敗北はプロストが2位に踏み止まったことで首の皮一枚残った感じはしたが、カナダはそうではなかった。たしかに天候という不確定要素が紅白軍団に不利に働いた（特にセナの2度のタイヤ交換）とはいえようが、そうした選択の機会もまた各チーム均等なのだ。

昨年に比べて、状況は明らかに混迷の度を深めている。それを単純な数字で示そう。昨年の第6戦までと今年の6戦までの比較である。

得点したドライバー、昨年15人、今年20人。得点したコンストラクター、昨年10チーム、今年12チーム。表彰台に登った人数、昨年6人、今年10人。マクラーレン・ホンダのコンストラクターズ・ポイント、昨年78点、今年56点。多士済々といおうか、下克上といおうか、時代は変わりつつある。大ベテランも、堤もれていた中堅も、無名の新人も、全員がイキイキと走っているのだ。

さて、後半戦の展望やいかに？　である。キーマンはやはりマクラーレン・ホンダだ。このチームの浮沈こそがF-1界のすべてを決する。カナダでリタイアしたことを深刻に受け止めず今までどおりのテンポで開発と実戦を繰り返せば、ふたつの世界タイトルは彼らのものだ。間違いはない。そうではなくて、もう一段戦いのテンポを早めればどうか？　いわば他チームの仕掛けにあえて乗って行くのだ。そうなると速さで上回れても、信頼性で足をすくわれるかもしれない。しかし、それでも彼らは結果的に勝つと思う。どう転んだって、紅白軍団は強い。特に、セナの速さと確実性には全幅の信頼を置ける。

だが、問題はハード面ではなく、むしろヒューマン・ファクターにあるのではなかろうか？　いま巷間伝えられるようなプロストとセナの反目は現実にあるのだと思う。ひとつのチームにふたりのリーダーが並び立たないのは、'86～'87年ウイリアムズのピケ＋マンセル、'82年フェラーリのビルヌーブ＋ピローニといった例を見てもたちどころに理解できる。1コーナーを過ぎるまでは競い合わない、などという紳士協定が結ばれているとか、いないとかいわれているが、そんな話が出て来ること自体がすでにふたりの深刻な状態を表しているのではないか？

そんな事あの鉄壁の紅白軍団が崩壊するものか、といううなかれ！　グランプリの歴史を振り返ってみると、これまで超一流と呼ばれているチームの多くがその絶頂期に人間関係の亀裂で見る影もないところまで士気を低下させているのだ。だから、今年のシリーズ後半戦のキーチームはマクラーレン、そしてキーマンはプロストだと思う。

と、もうひとつ、開幕直前あれほど期待された空力派、マーチとベネトンが不調をかこっている。この2チームが得意の高速コースで復調できるかどうかも、後半戦の大きなポイントだろう。攻撃性という点で突出したあの2チームが、バランス感覚派のプラバムごときに混戦されているという現状は、情け無いではないか。

そんなことを考えあわせて今年のF-1前半戦を一言でくくれば、"ブランド神話の崩壊"だろう。従来のトップ・チーム、ドライバー、エンジン、シャシーがコロコロと崩れ、新興勢力がグイグイとのしてきているからだ。F-1は後半にかけて地滑り的に激変しよう。

いよいよ来年に向けての移籍＝ブールサイド・リーグも本格化してきた。水面下のそうした激しい戦いも、現実のレースを大きく突き動かすだろう。今年の後半戦は何かとてつもないことが起きるような予感がしてならないのだ。

常に勝つために最善を尽くすホンダ。V12気筒エンジンのウワサも……





連続して予備予選を通過し、入賞を目指すオニクスのヨハンソン

PART 2
前半戦のダークホースに大注目

間隙を縫うように上位を脅かしたPQ突破組の快進撃

F1史上、初めて大掛かりなブレクォリファイ・システムが導入され、そしてまた同時にエンジン・レギュレーションがノンターボ3・5ℓオンリーとなった'89年のグランプリ。その変革期のシーズンのスタートにおいて、スキをついてと言えば聞こえは悪いが、ブラバム、そしてスクーデリア・イタリアという、いわばノーマークのチームが過酷なブレクォリファイはおろか、レースでも表彰台に登る活躍を見せている。

シーズン前の情報を頼りに予想を立てた我々自身も、彼らの活躍には本当に驚く限りだ。これは余談になるが、スクーデリア・イタリアのメインスポンサーであるマールボロが、カナダGPにて緊急の「スクーデリア・イタリア・チームインフォメーション・リリース」を配布したほどであった。

ブラバムにいたっては、シーズン途中のアメリカGPから「日本信販」というビッグスポンサーを獲得するほどである。こうした2チームのパフォーマンスを見て、他の小チームのマネージャーの中では、悔しい思いをした者も少なくはないだろう。いまやF1界全体がこの2チームに注目した事はまぎれもない事実なのである。

彼らの活躍の影には、現在のトップチームのF1マシン開発時期の問題が多分に作用している。以前（5〜10年前）は、どのチームも毎年1月下旬に開催されるロンドン・モーターショーにおいて、ニューマシンを登場させていたものだ。ちなみに今年はロータスが昨年型の100Tを展示し、当時の様子を忍ばせていたに過ぎなかった。

ところが最近は、マクラーレンの例を見ても分かるように、開幕戦のブラジルGPに於いてさえ新車がやっと間に合う状態である。ウイリアムズ、そしてベネトンにいたっては第6戦のカナダGPにもニューマシンは間に合わず、未だ昨年型で走っている状態だ。またモナコGPからニューマシンをデビューさせたマーチも、初期トラブルの多発でまだ完走さえできていないことは周知である。

マクラーレンは別格と考えても、ウイリアムズとベネトンのニューカーの登場が遅れ、そしてレイトンハウス・マーチのニューマシンが鋭意熟成中という状況から、相対的に見てブラバムやスクーデリア・イタリアなどのきわめてコンベンショナルなマシンを、比較的早い時期から登場させテストしていたチームにとって、シーズン開幕直後のパフォーマンス競争ではかなりのプラス要素として作用しているようだ。

堅実なマシン作りで定評のあるウイリアムズのFW12は御存知のように昨年型のシャシー。これはすでに完成されたものであると考えていい。しかし、今年搭載されているルノーV10エンジンはジャッドCVエンジンより数段上のパワーとトルクを誇っているものの、いかんせん実戦はまだ6戦をこなしたのみ。まだまだ信頼性に欠けており、ハイポテンシャルの片鱗はみせていても、コンスタントなハイポイントには結びついていない。

それどころか、いくらルノーV10がハイパワーを発揮しても、昨年型のシャシーではメカニカルダウンフォースの観点からすでに時代遅れとなってしまい、まったくのグリップ不足にいかんともしがたい状態である。これはベネトンに聞いてもまったく同じことが言える。F1の進歩は本当に妥協を許さないレベルにきているのだ。

しかし一部合の良いことに、このベネトンのマシンは基本的には昨年と同じエンジン、同じシャシーを続けて使用しているので、'89年型の最新マシンとの比較の基準にはピッタリなのだ。そこで先にカナダGPの予選リザルトで比較をしてみよう。

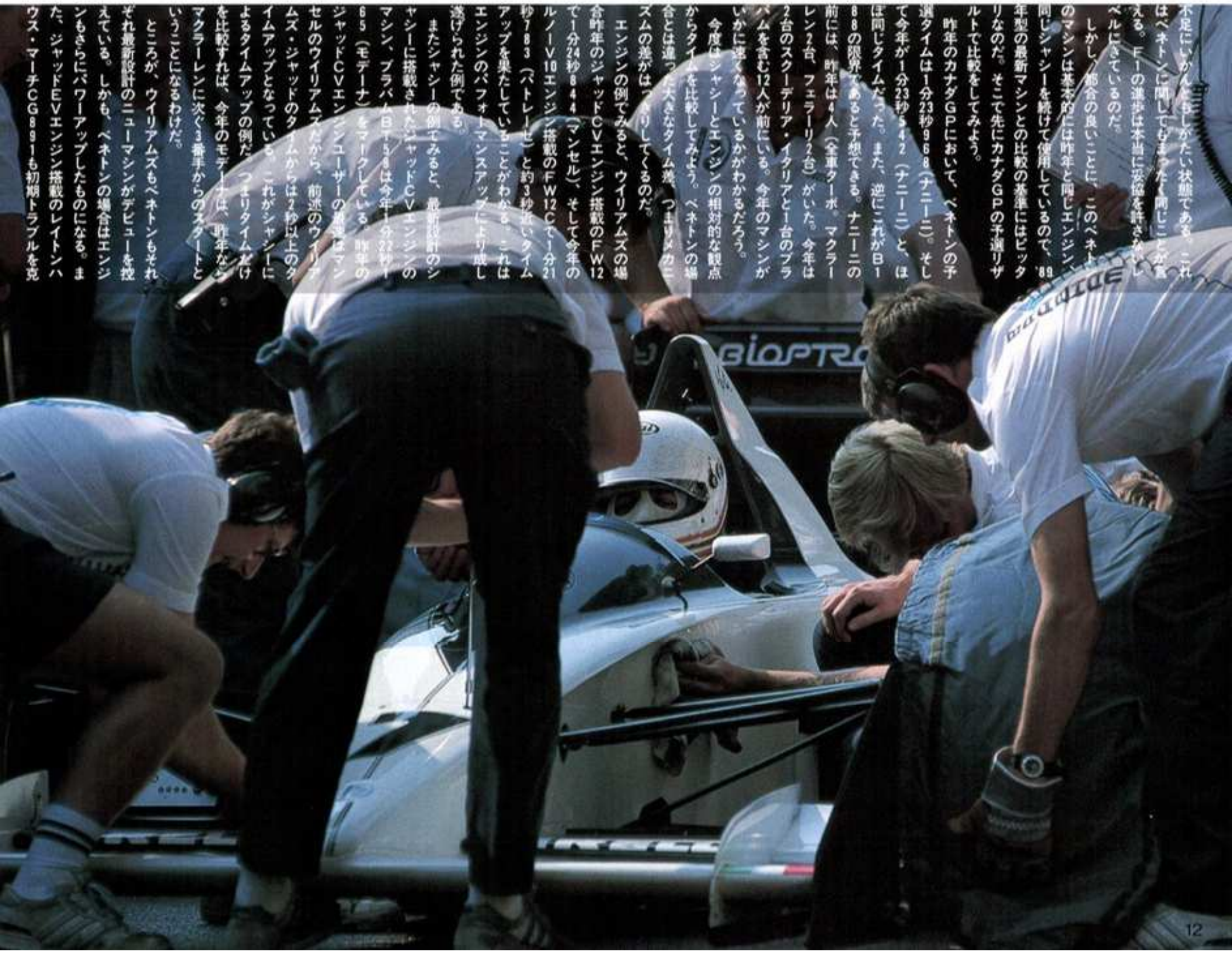
昨年のカナダGPにおいて、ベネトンの予選タイムは1分23秒968（ナニーニ）。そして今年が1分23秒542（ナニーニ）と、ほぼ同じタイムだった。また、逆にこれが8秒1の限界であると予想できる。ナニーニの前には、昨年は4人（全車ターボ。マクラーレン2台、フェラーリ2台）がいた。今年は2台のスクーデリア・イタリアと1台のブラバムを含む12人が前にいる。今年のマシンがいかに速くなっているかがわかるだろう。

今度はシャシーとエンジンの相対的な観点からタイムを比較してみよう。ベネトンの場合とは違った大きなタイム差、つまりメカニズムの差がはっきりしてくるのだ。

エンジンの例でみると、ウイリアムズの場合昨年のジャッドCVエンジン搭載のFW12で1分24秒844（マンセル）、そして今年のルノーV10エンジン搭載のFW12Cで1分21秒783（パトレーゼ）と約3秒速いタイムアップを果たしていることがわかる。これはエンジンのパフォーマンスアップにより成し遂げられた例である。

またシャシーの例でみると、最新設計のシャシーに搭載されたジャッドCVエンジンのマシン、ブラバムBT58は今年1分22秒165（モデーナ）をマークしている。昨年のジャッドCVエンジンユーザーの最速はマンセルのウイリアムズだから、前述のウイリアムズ・ジャッドのタイムからは2秒以上のタイムアップとなっている。これがシャシーによるタイムアップの例だ。つまりタイムだけを比較すれば、今年のモデーナは、昨年なら、マクラーレンに次ぐ3番手からのスタートということになるわけだ。

ところが、ウイリアムズもベネトンもそれぞれ最新設計のニューマシンがデビューを控えている。しかも、ベネトンの場合はエンジンもさらにパワーアップしたものになる。また、ジャッドEVエンジン搭載のレイトンハウス・マーチCG891も初期トラブルを克





アグレッシブな走りで注目を浴びたカッフィ。上位を狙える実力は持っている



カナダGPで新型デビューしたコローニ



モナコGPでは表彰台をもモノにしたモデーナ

服することを考えて、これら実力に定評にあるチームが一気にトップグループに返り咲いてくることが予想されるし、彼らも当然そう考えているだろう。そうなると、スクーデリア・イタリアとブラバムにとっては今後多少不利な展開になろうことは否めない。

こうして考えると、オートクレーブと風洞設備を備えるほどのブラバムとスクーデリア・イタリアだからこそ、今シーズン前半に他の小チーム力を大きく引き離すマシンの完成度とチーム力を持ち、そして未だ昨年型で走るトップチームの牙城を切り崩すことに成功したと言える。しかし、もちろんこれはブラバムにしろ、スクーデリア・イタリアにしろポテンシャルの高いドライバーが揃っているので、タイムアップは比較的容易というわけだ。この余計に走れるアドバンテージは予想以上に大きな影響をもたらしているのだ。

スクーデリア・イタリアはシャシーの信頼性が上がり、イレギュラーのピットインがかなり少なくなった。したがって各セッションごとの周回数も多くなっている。全体的にバフォーマンスが上がり、チームの士気も高まっている。一度はフェニックスでの同士打ちで険悪なムードになったふたりのドライバーだが、それもカナダGPでの好成績でどうやら帳消しとなったようだ。

ンドル、モデーナ、カッフィ、そしてデ・チェザリスのファイトある走りを否定するものではない。むしろ、彼らの才能が結果に結びついたといってもよいだろう。それはチームのみならず、すべての関係者が認めるところでもあるのだ。

そして、このドライバーたちのパフォーマンスアップに、ブレクオリファイが大きく役立っていることも見逃せない。周知のように、彼らは金曜日の朝8時から9時までの間、1時間も他のドライバーより余分に走っているのだ。ブラバムなどは2台が走っているのだから、トラブルさえ出なければ、データ取りとしては充分な時間といえるだろう。

さらに、フリープラクティスの1回目が始まる10時までの間、ドライバー、デザイナー、エンジニアたちは1時間のテクニカル・ミーティングを持つことができる。しばしば、このミーティングはフリープラクティスが始まっても続けられていることがあるくらいなのだ。こうして、他のトップチームが初めてコースインする頃、彼らのレースへ向けての基本的なセッティングの方向性は、すでに決まっているのである。そしてセッションが残り30分となった11時頃には、彼らは一足早く予選セッティングに入ることができる。ブラバ

天国と地獄―プレクォリファイを振りかえる

Text/Jun Imamiya

まだ6戦が終わったところなので、半分の8戦は消化していないが、'89年F1グランプリPQ組の中間展望を試みたい。

まずは各チームにチェックを入れる前に、私自身のチェックから。本誌4月1日号で私は「プレクォリファイ予想オッズ」と「'89年F1を読む」と題して占いをした。第6戦までで採点して、私のPQオッズ的中率は5.8。ちなみにブラバムのふたりに"二印"を付けたのは私だけ。でもG・フォイテクとP・H・ラファネルの通読は読み切れなかった。大当たりと言うにはおこがましいけど、"何か不吉なことがボンヤリ映る―真実接近バトルの89年、注意せよ―"と予言したのは、サンマリノGPでのG・ベルガー炎上によって不安は現実のシーンとなってしまったというのは当たらない方がよいのにこしたことはないのだが。

●PQが厳しくなったのはモナコから。

ブラバムはなぜ"PQのスター"なのか?

世界各地の金曜の朝（モナコは木曜の朝）のその日は"もっとも長い1日"となっている。早い時で夜明け前の5時起き、サーキットが近い場合でも6時起床。前夜はいつも恒例のTVスタッフミーティングが深夜までであるから睡眠3時間確保がいいところ。これはホントにつらい。

日本でもPQの厳しさが理解されてきた今、現場で見ていて本当に厳しくなったなと実感したのはモナコGPの時だった。プレクォリファイされた者のタイム差を比べてみると、①1'17"、④1・518、⑤1・631、⑥1'17"、③1・380（すべて秒）ともう2秒以上広がることはなくなった。

"朝の5分や10分はツライよ"と日常生活でも言うが、PQ組の朝の2秒は天国と地獄の分かれ目。本当に去っていく彼らの背中は世界の不幸を背負っているかに見えるのだ。

受かれば天国、特にブラバムはカナダのM・ブランドルを除いて全戦合格。その最大の勝因はS・モデーナ2-1周+ブランドル1-2周123周も6戦PQでラップできたことにほかならない。PQを普通の予選ととらえてはいけない。まず、ぶっつけ本番のコースで人と車がミスなく60分間走れるかどうか。これが最初の大問題なのだ。トラブルやスピンなく走れて、それで初めてタイムアタックへの道が切り開ける。モデーナのタイムの出方を調べるとさらによく分かる。①14／14、②2／21、③13／18、④11／19、⑤14／23、⑥25／26。PQセッション終了5分前、8時55分からが勝負なのだ。この時間帯にコース上にいない、もしくはマシンが不調では全然勝負にならない。つまり第一集団がマシン・プレパレーション（チーム力）、次にドライバーのアタック能力となる。ブレクォリファイは予選ではなく、60分のレース中にいかに最速ラップを叩き出すかの勝負なのだ。

●PQに咲く花。散る花。これから開く花。

後半見直しされても厳しさは不変。甘くないPQ天国ブラバム、地獄だったザクスピード。後半の第9戦ドイツGPからPQ組の入替えが実施されるのは御存知の通り。カナダでロータスとリジェが今季初入賞し、これで'89年ポイントゲットはなんと13チームになった。昨年後半8戦はたったの7チームだけだったから、ほぼ2倍のチームが入賞していることになる。

この事実が'89年NA時代の混戦をはっきり物語っている。第6戦時点のデータで占うと後半はミナルディ2台、ローラ2台、コローニ1台が陥落し、ブラバム2台、ダラーラ1台、リアルー台、AGS1台が昇格するはずだ。残りはそのまま、倒ればザクスピードはミナルディとローラの4台相手にひとつでも喰い落とさなければならない。決して皆が思っているほど甘くはないのである。

では、後半戦もPQ必至のチームの楽観＋不安材料を挙げてみる。オゼッラ。もしN・ラリーニがサンマリノでも位クラッシュしていなかったらと惜しまれるが、P・ギンザーニもPQ5位2回、寸前で消えるなどあと半歩の詰めが必要。ブルンはラリーニにも迫るフォイテクだがスピン病が玉に傷。コローニ。ニューFC-189は素性の良い車で、忠実に強いR・モレノの枯りは期待できる。ザクスピード。チーム内不協和音が消えてくれれば高速コースはいけるはず。オニクス。ベルギーではS・ヨハンソンとともに地元B・ガショー2台当選も濃厚。不安は少ないけれど某チームの設計者によれば"奴らの車はカッコ良く見えても走るにつれてタレてくるのが特長なのさ"。PQ前恒例の足の引っ張り合いもピット裏ではけっこう盛ん。コース上でも汚いブロックやオイル撒き、そりゃあ激しいものなのだ。'90年ストーブリーグ動向も絡んで、ますますブレクォリファイはエキサイトしそうな気配が濃厚だ。

ブレクォリファイアー13名の順位変動とトータルタイム



⑤S.モデーナ/ブラバム	8'41"987	
⑦M.ブランドル/ブラバム	8'43"073	
②A.カッフィ/ダラーラ	8'47"637	
⑪N.ラリーニ/オゼッラ	8'53"433	
⑩P.ギンザーニ/オゼッラ	8'55"086	
⑫S.ヨハンソン/オニクス	8'55"520	
⑨G.フォイテク/ユーロブルン	8'56"168	
⑭B.シュナイダー/ザクスピード	9'00"983	
①J.ピンケルホック/AGS	9'09"124	
⑰V.ハイトラー/リアル	9'10"946	
⑧B.ガショー/オニクス	9'12"447	
⑱鈴木亜久里/ザクスピード	9'32"655	
⑥P-H.ラファネル/コローニ	9'41"036	

PART 3
本当の勝負はこれから！ のトップチーム

ニューカーの登場、熟成で追撃に期するチームの期待と意気込み

カナダGPで1-2フィニッシュを成し遂げたウイリアムズ・ルノー。ウイリアムズにとってこの記録はホンダ・ターボエンジン時代にマンセルとピケが続いてゴールした'87年メキシコGP以来、実に24戦目のことだった。

'88年、ウイリアムズはホンダを失い、ジャッドエンジンで苦戦を強いられた。しかし、エースであるマンセルの移籍と前後してウイリアムズはルノーパワーを獲得したのだ。マンセルの後釜には実力派のブーツェンをベネトンから得、'89年に望みをつないだのである。

しかし、ライバルエンジンであるホンダはその時点で、すでにエマヌエーレ・ピッロによってシェイクダウンが始まっている状態だった。ルノーは、モックアップこそできていたものの、実際にエンジンに火が入ったのはシーズン終了も目前に迫った10月の末であった。これが後にウイリアムズのシャシー開発を遅らせる大きな原因となるのである。

激戦の'88シーズンも終わり、各チームが暮れのテストに入った頃、テスト車であるマクラーレンMP4／4B・ホンダV10は、すでにターボ車であるフェラーリF188よりも数段速いタイムをマークし始めた。一方のウイリアムズは、ローテーション期限の過ぎたジャッドエンジンでFW12の空力特性向上テストに専念するしかなく、ルノーエンジンのデリバリーを待ちながら、暫定的なFW13のデザインを並行して進めるしか手はなかった。

ウイリアムズのチーフデザイナー、パトリック・ヘッドはデザイナーの中でも保守派の最たる存在だ。マクラーレンMP4／5やマーチCG891のデザインが始まった頃（昨年6月頃）には、まだ契約さえどうなるか分からぬルノーV10の概要は不明であった。その上、リアクティブサスペンションも絶不調。来シーズンのエンジンが決定しない以上、彼は今まで通りFW12の開発、熟成にすべての力を注ぐしか手はなかった。

そのヘッドのデザイン・セオリーも今年は通用しなかった。他チームは、エンジンまで含めてシャシーはよりコンパクトに、より低くというコンセプトに移行した。デビュー当時はコンパクトを誇ったFW12も、現在はすでに大柄な部類に入っているのである。さらに、ここ数年はトップチームになればなるほど、エンジン・サブライヤーとシャシー・コンストラクターが最大に妥協し合いつつ、お互いにデザインを進めるという方向にある。

ウイリアムズの唯一の欠点は、トラブルの克服が比較的遅いことだ。これはフランク・ダーニーがいたホンダ時代からのことだ。加えて今年は、その空力スペシャリストのダーニーがロータスへ移籍してしまった。つまりヘッドひとりでFW13のすべての開発と、FW12の熟成、そしてルノーとのデザイン折衝のディレクションを同時に行なわなくてはならないという時間的に厳しい現状があるのだ。

パワーソースであるルノーV10は、フランスGPからよりパワフルなニューバージョンを投入し、西ドイツGP、もしくはハンガリーGPから両ドライバー待望のルノー専用シャシー、FW13が登場する。しかし、一方ではすでにマクラーレンやプラバムがカナダGP終了後、直ちに来年の基本的な技術ミーティングをそれぞれのエンジン・サブライヤーと共に開始しているのである。他チームも、パドック裏でニューデザインの基本コンセプトとなるエンジンのフィックスに早くも動き始めている。

ルノーは、現時点で、来年もウイリアムズのみにエンジンを供給する予定である。ヘッドはその気になれば、すぐにでもデザインにはいることだろう。しかし、その前に完成間近のFW13を早く熟成させ、マクラーレンの対抗馬に仕上げることが条件となる。ヘッドの実績と、ルノーV10のパフォーマンスを考えれば、今後のウイリアムズの活躍は、ある程度保証されたものであろうが、'90年以降には未確定要素がかなりあるだろう。

というのも、プロストの移籍によって、噂されていたプロストとジョン・バーナードのコンビが現実化しそうな状況となった今、やはり噂通りルノーがウイリアムズだけではなく、プロストの新チームに供給を開始したとしてもなんの不思議もない。そうなれば、ヘッドとバーナードのふたりがエンジンの主導権を争わなければならなくなってしまうのだ。基本的に同一シャシーを2シーズン使用し、徹底的にリファインされたマシンを完成させるのも良いだろう。しかし、保守的でエンジン・サブライヤー側の要求に反応の素早くないウイリアムズは不利な立場に追い込まれる可能性を持っている。

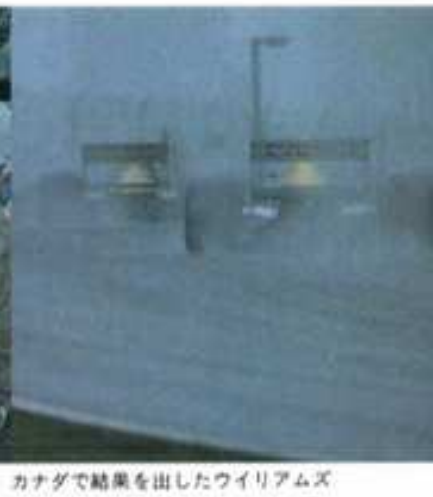
もうひとつ、新型車の登場が遅れたチームにベネトンがある。こちらの方は、すでに御存知の通り、シャシーは出来上がっているのだが、エンジンの方に問題があった。その問題とは、クランクシャフトを軽量化したために、耐久性に難があるというものだ。その解決にあたり、開発を担当するコスワースではキットで真価を発揮しているので、今後をどう戦うかが楽しみではある。

ただ、ドライバーの話になるが、ジョニー・ハーバートのパフォーマンスに再度疑問の目を向けている関係者が少なくないのだ。ブラジルGPでは、ベネトンのチームメイトであるネルソン・ピケがポールポジションを獲得したのに対し、ハーバートは予選落ちを喫している。



性能の向上が著しいルノーV10パワー


イギリスGPに狙いを定めるマーチ


カナダで結果を出したウイリアムズ

噂、ウワサの'90年ストーブリーグ情報①

●ローラのドライバーがふたりとも代わる？

ジェラール・ドゥカルージュのデザインしたニューマシンが真価を発揮し、ランボルギーニ／クライスラーのV12エンジンのパフォーマンスアップも手伝って周を追う毎に速くなってきたローラだが、ここへ来てドライバーの去就における話題の中心となっている。

プロスト二世とまで言われたヤニック・ダルマスが、昨シーズン末に巻いた耳の病気の後遺症で、今年になっても良い成績を残せないでいた。そのダルマスに愛想を尽かしたチームは、フランスGPからダルマスの後任として、ジュリアン・ベイリー、エマヌエーレ・ピッロらを候補に挙げている。

ラルースは、今シーズンの初めに完ティレル、現ニッサンのWSPCドライバー、ジュリアン・ベイリーをテストドライバーとしているが、チームとしてはベイリーより、経験の豊富なピッロがお気に入りとも言う。関係者の間でも"ジャガーのテールに突っ込むドライバーより、マクラーレン・ホンダのテストをこなすかたわら、日本のF3000やGCで活躍しているドライバーを獲る方が賢明だ"といわれているが、種々な状況により決定はされていないようだ。もし、ピッロが乗る場合にはさらに噂は違う方向にも広がっていくのである。

ピッロがF1に行けば、当然マクラーレン・ホンダの日本でのテストプログラムに支障がでてくる。マクラーレン・ホンダ側としては、すぐにでも準F1クラスのテストドライバーの獲得に乗り出してもよさそうなものだが、いまのところその動きがないのである。ということは、マクラーレンとホンダの間のコミュニケーションに支障が出ている、とうわけである。"マクラーレンは、すでに噂になっているメルセデスとのジョイント話を進めているから、日本での後継テストドライバーのフォローに出ないのではないか……？"というわけである。

マクラーレンには先頃発表した"マクラーレン・カーズ"（コードン・マーレイ社長）という市販車プロジェクトがある。彼らがこのプロジェクトを発表した翌日には、すでに6つの自動車メーカーからエンジンサプライの話が舞い込んだという。その中のひとつがメルセデス・ベンツだったのである。また、マクラーレンが市販車のマーケティングの事を考えれば、F1用エンジンと市販車用エンジンが同じであった方がイメージ上都合が良い。また、自動車メーカー側もそう思っているに違いない。一方ホンダ側には、彼ら自身のN5・Xがある。

プロストのマクラーレン離脱と絡んで、ここ数年F1グランプリを席巻したホンダの去就にも注目が集まっているのだ。

話を戻して、ラルースのもうひとりのドライバー、フィリップ・アリオーもチームを離れるかもしれない。ル・マン24時間にジャガーからエントリーしようとし、ラルースにスポンサーをかけられたアリオーだが、そのルマンでジャガーに乗ったアラン・フェルテとのトレード話の噂が急浮上している。すでにフェルテはローラのテストもしているという。

シーズン途中のドライバー経とっかえは珍しい例だが、フランスGP終了後にそうなる可能性は高そうだ。

●アルヌーは引退せず？

一時はリジェでカムバックすると言われたジャック・ラフィットだが、その後の噂によると、その可能性はあまりないという。その理由のひとつは、ラフィットが'86年にイギリスで怪我をした時、2度とF1には乗らないという条件で保険金を払われたというものだ。しかしテストでラフィットはアルヌーを凌ぐタイムを出しており、チームとしては保険金の一部を肩代わりするか、ラフィットを説得するかで悩むところだ。したがってアルヌーが来シーズンも居座り続ける可能性も高い。もちろん、カナダGPにおいてアルヌーが久しぶりのポイントをリジェに与えたことが理由にはほかならない。

アルヌーはF1でポイントを稼いだことと、自分が役員を務めるF3000のDAMSチーム（ローラ・ワークス）の成績がすこぶる良いことに気をよくしており、自分がリジェに残留することと、DAMSの有望若手ドライバー、エリック・ベルナールをF1に引っ張り上げることを希望しているようだ。

リジェのもうひとりのドライバーであるオリビエ・グルイヤールは、来季に関して残留とも移籍とも決まっていない。"アルヌー次第だろう"というのが次方の見方だが、チームとしてはそれどころではないし、グルイヤールにとってはベルナールは煙たい存在に違いない。


病気には勝てなかった？ ダルマス


アリオーはジャガー入りの噂もあり

ジルで4位、アメリカで5位という成績は残しているものの、残念なことだが事故による脚の状態は思わしくなく、微妙なペダルワークにやはり問題があるようだ。今後、予選で10番手前後を確保し、レースでも上位グループにコンスタントに顔を出すようでなければ、ハーバートの立場はきわめて厳しいものとなるだろう。今後、グランプリのスケジュールも、またテストのスケジュールもハードになる。少しでもリハビリテーションに時間の欲しいハーバートにとっては、苦しい中後半戦になりそうだ。

レイトンハウス・マーチはサンマリノGPでデビューの予定だったCG891を、プログラムの遅れからモナコGPという厳しい条件のレースでデビューを敢行せざるを得なかった。チームとしてはいくら条件が厳しくても、早めに不具合を出し尽くすことを第一目標としていたという。しかし、その初期トラブルも北米ラウンドの3戦を経て、どうやらほとんど絞りだすことができたようだ。また、彼らは第8戦シルバーストンでのイギリスGPからポイント奪取にスパートをかけることをデビュー前から狙っていたのである。つまり、昨年881が驚異の快進撃を開始したグランプリをターゲットに絞ったわけだ。また、メキシコGPでの予選3位が示す通り、一発の速さでは充分なものをつかんでいる。加えて、テストスケジュールも昨年から比べるとかなり頻繁になっているのである。この辺の、チーム力全体の向上が明らかになったレイトンハウス・マーチにとって、あとは信頼性の向上だけといって良いだろう。

CG891は、昨年の881に徹底した軽量化と空力リファイン、そして重量バランスの効率化を施したマシンである。つまり、基本的にはシャシーの方向性、コンセプトは変わっていない。そのため初期トラブルは軽量化、もしくは小型化した部分に集中したようだ。ブレーキのマスターシリンダーのリーク、オイルキャッチタンクのリークなどは軽量化したために、ストレスの分散がアンバランスとなった事が原因である。

しかし、新しいジャッドEVエンジンはデビュー当初からこれといったトラブルもなく、ジャッドCVエンジン以上の出力と、高い信頼性を維持しており、大きなトラブルさえ発生しなければマウリシオ・グージェルミンという開発能力の高いドライバー、そして高速コースに大きな自信を持つイバン・カペリというコンビで、チームの予想通りシルバーストン、続く西ドイツGPの舞台となるホッケンハイムでかなりの活躍を見せてくれるはずである。

噂、ウワサの'90年ストーブリーグ情報②

プロストのマクラーレン離脱が話題の中心になっているが、それに影響されてかトップドライバーたちの去就に関する動きがかなり流動的になっている。そして、そのドライバーたちがどこのエンジン、コンストラクター、そしてスポンサーのキーマンによって、その予想はまったく混沌としたものとなっているのだ。

まず、この動きはプロストが動かなければ、誰も動けないというのが現在の情況だ。プロストがジョン・バーナードと組んでニューチームを発足させるという話は前号本誌でお伝えした通り、6月の終わり、ついにプロストはマクラーレンを今季限りで離れることを決意したようだ。ジョン・バーナードがフェラーリを離れることはどうやらはっきりしているので、プロストにとっては今はとても微妙な時となっている。プロストの'90年はどうなるのか？　伝えられている噂はいくつかある。その中でもバーナードとのジョイントが可能性としては一番高そうなのも事実ではある。しかしそれ以外にもウイリアムズ入りなどの噂もある。

マクラーレンのドライバーとして、プロストの穴を埋めるのはベルガーだ。これはベルガーの力量、そしてマールボロのチーム・バックアップ体制（マクラーレンがナンバーワン、フェラーリがナンバーツー）を考えればまず何の問題もない。このベルガーの去就を考慮して、フェラーリはマンセルとの契約を急いだといわれるほどだ。一方、それとは裏腹にフェラーリのベルガーに対する熱の入れようは並ではなく、マンセルに契約一年間＋オプション一年間をオファーしたのに対し、ベルガーには現在、契約3年間をオファーしているほどだという。それにジョン・バーナードがフェラーリを辞めると、フェラーリは新たにチーフデザイナーをも探さなければならない。これは元ウイリアムズのエンリケ・スカラブローニが有力な候補となっている。

ベルガーが移るとすると、フェラーリの空いたシートにはニコラ・ラリーニが有力な候補に挙げられている。イタリア期待の星ナニーニもミナルディ時代にフェラーリに1990年オプションの声をかけられたこともあるので要チェックだ。また、最近になって、フェラーリはカペリやカッフイにも声をかけているというウワサもある。

本文中でも述べた通り、ハーバートがベネトンのシートを失う可能性が高いという。そして、現在は可能性は低いものの、もうひとりのナニーニまでが移籍するとなると、ベネトンは最悪の場合ふたりのドライバーを探さなくてはならないことになる。その場合、ピーター・コリンズはグージェルミンに声をかけるだろうという情報も入っている。ロータスは、今後のI－Oのパフォーマンスに、メインスポンサーであるキャメルが応するかにかかっている。カナダGPではピケがようやくポイントを獲ったものの、前半戦のような低調が続けば、当然キャメルが降りる可能性もあり、もしそうなればピケもチームを去ることが予想されているのだ。それにブラジル筋の情報では、ロータスもグージェルミンに声をかけているようだ。マシンの開発能力では定評あるグージェルミンだけに、引っ張りだこ、というわけだ。

来年の話に影響を与えそうな最新ニュースとして、ザクスピードが西ドイツGPからコスワースDFRを搭載するという。これはシュナイダー恵だけだが、ウエストがあまりの低調さに業を煮やしたようだ。来季のエンジン、ドライバーの影響が出ることは間違いない動きではある。

プロストはどの大物が移籍し、しかもエンジン・サプライヤーとしての大手自動車メーカーの進出の噂も手伝って、いつになく早い時期に、大きな動きが出そうである。昨年のイギリスGP直前、マンセルが電撃的にウイリアムズからフェラーリへの移籍を発表したように、今年もフランスGP以後に何かがあるだろう。しばらくは目が離せない情況だゾ！



フェラーリを離れるジョン・バーナード



PART 4

苦難続きだったふたりの日本人ドライバー

後半戦に光あり！ マシン、チームの問題を克服することができるか？

Text/Jun Imamiya

本当にダメだったロータス101

今年からホンダパワーを失った中嶋悟とチーム・ロータスは明らかに〝失速〟気味だ。それだけならまだしも、ジャッドエンジンはレース中にピケ2回、中嶋3回のトラブルを引き起こし、信頼性の面でも他のジャッド使用のチームに負けている。

中嶋は今シーズンまだ4レースしかしていないわけだが、前を行く車を実力でパスする回数は'88年の2倍、'87年の4倍近い。むろんレースだから抜かれるシーンもあるけれど、抜きつ抜かれつのレースを演じているのは確かである。F1グランプリを戦うドライバーとして3年目の今年がもっとも良くやっているという実感は強い。しかし予選結果ベストはメキシコGPの15位、決勝結果ベストはブラジルGPの8位、入賞からは1年半近くも遠ざかっている。

ウイリアムズからやって来たチーフエンジニアのフランク・ダーニーは、ピット裏でも気さくに雑談相手になってくれる英国人だ。

そういうダーニーの人柄は僕も好きなのだけれど、コース上における彼の作品ロータス101の走りは見ていて好きになれない。もたっとした挙動にはシャープさがなく、いわゆるプッシュ・アンダーステア傾向が強くてトロイのだ。コーナーの中からアンダーが出てしまい、そのまま出口から出てきてアクセルをプッシュすると、ますますアンダーは強まる。ドライバーが我慢していると遅くなる。我慢しきれずにアクセルオンすると、急激にリバースしてオーバーステアになる。どっちにしてもろいのだ。

満タン、もしくは雨だとそこそこ速い中嶋。ロータス101でも条件がそうなると他の車に比べてもなんとかなるわけだ。皆がそういう傾向になるからである。

歴代2位の優勝回数を誇るチーム・ロータス、先日の第5戦アメリカGPで400戦目を迎えた。名門はしかしこの2年間、'87年アメリカGPから優勝を味わっていない。'88年ロータス100T、'89年ロータス101と共に撃墜マークはゼロ、2位すらない。

これはかなり深刻である。歴代3位のマクラーレンが74勝に迫り、今年中にロータスが抜かれる気配は濃厚だ。雨のカナダGPでピケがやっと2位と今季初入賞したからといって喜んでいる場合ではないのだ。

「ネルソンもオレもミーティングではガンガンに言い続けているよ。彼もまだやる気を失ってないからさ(笑)。ダーニーだって一生懸命聞いて、手は打ってるんだ。他と比べて確かに金、土、日と速くなっていかないしレースを重ねる度に落ち気味ではあるけれど、この6レースだけでロータス101がどうこうなんて、よく言ってくれるじゃないか！今に見ててよ。まだそう決めつけるのは早すぎる！」と反論する根拠もその辺にあるのだろう。あらためてシャシー・コンテストの様相を見せている'89年F1。ピケも、中嶋もまだ全然諦めていない。ホンダ抜きでどこまでやれるか。それは名門チーム・ロータスと中嶋の課題であるのかもしれない。再び〝POWERED BY HONDA〟で走れる日を目指して……。

夏からのロータス&中嶋に期待できるのか？

中嶋は反論する。ダーニーもアメリカGPとカナダGPの間にイギリスへトンボ帰りし、風洞実験にこもった。ある情報では、自社風洞を持たないロータスが今年の101を借り物の風洞で実験開発していた時に、基本的な狂いがその風洞にあったという。そして今はその修正に忙しいのだとも言われている。

6月末から始まったティクフォードのジュニアルブ・ジャッドエンジンのテスト車、きらにニュービルトされる4号車以降の101は基本は同じであっても、その修正が成されると聞いている。

高速コースの続く夏、ダーニーはレースエンジニアとして見た場合「空力」を得意としていることは御存知の通りだ。メキシコGPで中嶋が予選ベスト15位を記録したのはその空力セットがうまくいき、中嶋自身が高速コーナリングに強いからだ。モディファイされるロータス101マークIIシャシーと、5バルブエンジンのパワーアップと信頼性向上、それにダーニーの巧みな空力セッティングが整えば、高速コースに強い中嶋の真価が発揮される条件は揃う。

中嶋が「たった6レースだけでダメだろうと決めつけるのは早すぎる！」と反論する根拠もその辺にあるのだろう。あらためてシャシー・コンテストの様相を見せている'89年F1。ピケも、中嶋もまだ全然諦めていない。ホンダ抜きでどこまでやれるか。それは名門チーム・ロータスと中嶋の課題であるのかもしれない。再び〝POWERED BY HONDA〟で走れる日を目指して……。

わずか100分しか走っていない亜久里

「チームがプロじゃないよ！」

こんなはずじゃなかったのに……。もうひとりの日本人ドライバー鈴木亜久里のいないグランプリが、ずっと続いてきた。彼の走りが見られるのは金曜日の朝だけ、それもきわめて短かな時間しか彼の走りは見られないのだ。

第1戦5周、第2戦8周、第3戦17周、第4戦13周、第5戦7周、そして第6戦ではたったの2周。今年のプレクォリファイ全周回数52周、距離にして200km足らず、時間にして約100分…。1レース分も走れていないのである。

「もっと走りたい」から「すべてダメ」になり、「もう悲しくなっちゃうよ」とこぼし、ついには「(ドライバーとしての)自信がなくなってきた」と嘆く亜久里。PQ後に彼をつかまえ、インタビューを繰り返してきたが、明るくしゃべれたのは第4戦メキシコGPの後だけ。この時はシュナイダーと同じ周回数を走れ、初体験コースにもかかわらず0・24秒差に迫れた。体調が最低だったことを除けば、マシンはそれまでのように大きなトラブルは出ず、ザクスピード・ヤマハの力を引き出して走行できた。

「このタイムが現状のマシンで限界だということ、それが分かった。コースを知っているシュナイダーもほぼ同じタイムだったし、これ以上は〝クルマ〟ということになると思う。ドライバーとしての自信が少しつかめたかなという感じ。とにかくハンドリング以前の問題でポンポン跳ねるし、そう、早い話がまっすぐ走らない。エンジン？　ストレートでポンポン抜かれてるよ。10km／h以上は遅いね(苦笑)」

体が高熱のためにフラフラだった亜久里、でも13周をこなした。プロだね？

「乗ったら忘れたよ、体調なんか。でもプロじゃないっすヨ。本当のプロなら予備予選なんか通らなきゃいけない。ま、でも、チームがプロじゃないから！」



走れないザクスピード・チーム。シュナイダー85周＋亜久里52周＝計137周は、PQの雄プラバムより約100周も少ない。カナダGP以前の未知の6コースで（1度もレース経験のない亜久里が）、これしか走れなくてはタイム以前の問題。彼自身もまた周囲の関係者も〝F1ドライバーとしての評価〟をうんぬんできないレベルなのだ。

ザクスピードのチーム内問題をえぐる！

ザクスピード側は今シーズン一貫してこう主張してきている。"とにかくエンジンが劣っている。最初はよく壊れ、ちょっとマシになったと思ったら今度はパワーがない。ストレートのスピードを見てみろ」

設計者のブルナーも、ぶっきらぼうに付け加える。「パワーだ。エンジン・パワーがないからストレートで遅い。遅いからダウンフォースがつけられない。つけられないからハンドリングが落ち着かない。パワーだよ、パワーだよ、パワーだよ、



順位	ドライバー	マシン	R1 3/26 ブラジル	R2 4/23 サンマリノ	R3 5/7 モナコ	R4 5/28 メキシコ	R5 6/4 アメリカ	R6 6/18 カナダ	第6戦終了時得点
1	A．プロスト	マクラーレンMP4/5・ホンダ	5 2 6	2 2 6	2 2 6	1 5 2	2 1 9	1 R	29
2	A．セナ	マクラーレンMP4/5・ホンダ	1 1	1 1 9	1 1 9	3 1 9	1 R	2 R	27
3	R．パトレーゼ	ウイリアムズFW12C・ルノー	2 R	4 R	7 15	6 2 6	14 2 6	3 2 6	18
4	T．ブーツェン	ウイリアムズFW12C・ルノー	4 4	6 失	3 10	8 R	16 6 1	6 1 9	10
5	N．マンセル	フェラーリF189	6 1 9	3 R	5 R	3 R	4 R	5 失	9
6	A．ナニーニ	ベネトンB188・フォード	11 6 1	7 3 4	15 8	13 4 3	3 R	13 失	8
7	M．アルボレート	ティレルO17B/018・フォード	20 10	ns	12 5 2	7 3 4	9 R	20 R	6
8	J．ハーバート	ベネトンB188・フォード	10 4 3	23 9	24 14	18 15	25 5 2	29	5
9	D．ワーウィック	アロウズA11・フォード	8 5 2	12 4 3	6 R	10 R	10 R	12 10	5
10	M．グージェルミン	マーチ881/891・ジャッド	12 3 4	15 R	14 R	ns	18 R	17 17	4
10	S．モデーナ	ブラバムBT58・ジャッド	14 R	17 R	8 3 4	9 10	7 R	7 R	4
10	E．チーバー	アロウズA11・フォード	24 R	21 7	20 7	24 7	17 3 4	16 20	4
10	A．デ・チェザリス	ダラーラF189・フォード	15 13	16 8	10 13	12 R	13 8	9 3 4	4
10	A．カッフィ	ダラーラF189・フォード	DNPQ	9 失	9 4 3	19 13	6 R	8 6 1	4
15	C．ダナー	リアルARC02・フォード	17 14	ns	ns	23 12	26 4 3	23 8	3
15	N．ピケ	ロータス101・ジャッド	9 R	8 R	19 R	26 11	22 R	19 4 3	3
17	J．パーマー	ティレルO17B/018・フォード	18 7	25 5 2	23 9	14 R	21 9	14 11	2
17	R．アルヌー	リジェJS33・フォード	ns	ns	21 12	25 14	ns	22 5 2	2
17	G．タルクィーニ	AGS-JH25・フォード		18 6 1	13 R	17 6 1	24 7	25 19	2
20	M．ブランドル	ブラバムBT58・ジャッド	13 R	22 R	4 6 1	20 9	5 R	DNPQ	1

	コンストラクター	シャシー	エンジン	R1	R2	R3	R4	R5	R6	
1	マクラーレン・ホンダ	マクラーレンMP4/5	ホンダV10	6	9＋6	9＋6	9＋2	9		56
2	ウイリアムズ・ルノー	ウイリアムズFW12C	ルノーV10				6	1＋6	9＋6	28
3	ベネトン・フォード	ベネトンB188	フォードV8	1＋3	4		3	2		13
4	フェラーリ	フェラーリF189	フェラーリV12	9						9
4	アロウズ・フォード	アロウズA11	フォードV8	2	3			4		9
6	ティレル・フォード	ティレルO17B/018	フォードV8		2	2	4			8
6	ダラーラ・フォード	ダラーラF189	フォードV8			3			4＋1	8
8	ブラバム・ジャッド	ブラバムBT58	ジャッドV8			4＋1				5
9	マーチ・ジャッド	マーチ881/891	ジャッドV8	4					4	
10	リアル・フォード	リアルARC02	フォードV8				3		3	
10	ロータス・ジャッド	ロータス101	ジャッドV8					3	3	
12	リジェ・フォード	リジェJS33	フォードV8						2	2
12	AGS・フォード	AGS-JH25	フォードV8		1		1			2

第1戦　ブラジルGP

1位	⑤N．マンセル	フェラーリ
2位	②A．プロスト	マクラーレン・ホンダ
3位	⑮M．グージェルミン	マーチ・ジャッド
4位	⑧J．ハーバート	ベネトン・フォード
5位	⑨D．ワーウィック	アロウズ・フォード
6位	⑱A．ナニーニ	ベネトン・フォード



セナにアクシデント，プロストはトラブルを抱え，表彰を降った2台は優勝争いから脱落．トラブル続きだったフェラーリのマンセルが，レースでは好走を見せ嬉しい優勝し，パトレーゼは出場回数の新記録樹立のレースを予選7位から出走

第2戦　サンマリノGP

1位	①A．セナ	マクラーレン・ホンダ
2位	②A．プロスト	マクラーレン・ホンダ
3位	⑱A．ナニーニ	ベネトン・フォード
4位	⑨D．ワーウィック	アロウズ・フォード
5位	②J．パーマー	ティレル・フォード
6位	⑰G．タルクイーニ	AGS・フォード



レース中，ベルガーが大クラッシュし衝撃が広まる．ホンダは新エンジンを投入し，マクラーレンは圧倒的強さを見せる．優勝はセナ．しかし再スタート後の1コーナー進入をめぐってセナ対プロストの確執が再燃化し，問題を残すことに……

第3戦　モナコGP

1位	①A．セナ	マクラーレン・ホンダ
2位	②A．プロスト	マクラーレン・ホンダ
3位	⑧S．モデーナ	ブラバム・ジャッド
4位	②A．カッフィ	ダラーラ・フォード
5位	⑥M．アルボレート	ティレル・フォード
6位	⑦M．ブランドル	ブラバム・ジャッド



プロストとの確執を残しながら，セナの独走が続く．そしてマクラーレン1－2．新生ブラバムも健闘し，モデーナが表彰台へ．リヤウイングの寸法違反などで中嶋が予選落ちとなり，レースではアルヌーの軌跡なブロックが論議の的となった

第4戦　メキシコGP

1位	①A．セナ	マクラーレン・ホンダ
2位	⑥R．パトレーゼ	ウイリアムズ・ルノー
3位	⑥M．アルボレート	ティレル・フォード
4位	⑲A．ナニーニ	ベネトン・フォード
5位	②A．プロスト	マクラーレン・ホンダ
6位	⑰G．タルクイーニ	AGS・フォード



セナが7戦連続，通算33回目のポールを獲得し，レースでも連勝を飾る．タイヤの選択でセナに遅れを取ったプロストは5位がやっとの状態．また，ティレルのアルボレートが健闘し3位に入る．セナの強さと速さだけが目立った闘いだった

第5戦　アメリカGP

1位	①A．プロスト	マクラーレン・ホンダ
2位	⑥R．パトレーゼ	ウイリアムズ・ルノー
3位	⑤E．チーバー	アロウズ・フォード
4位	⑭C．ダナー	リアル・フォード
5位	⑧J．ハーバート	ベネトン・フォード
6位	⑤T．ブーツェン	ウイリアムズ・ルノー



今年からフェニックス市街で開催された．予選ではセナが34回目ポールの新記録を達成する．しかしレースではトラブルでリタイアし，プロストが今季初優勝．過酷な生き残りゲームとなった闘いでチーバーが健闘し，地元で3位，表彰台を得た

第6戦　カナダGP

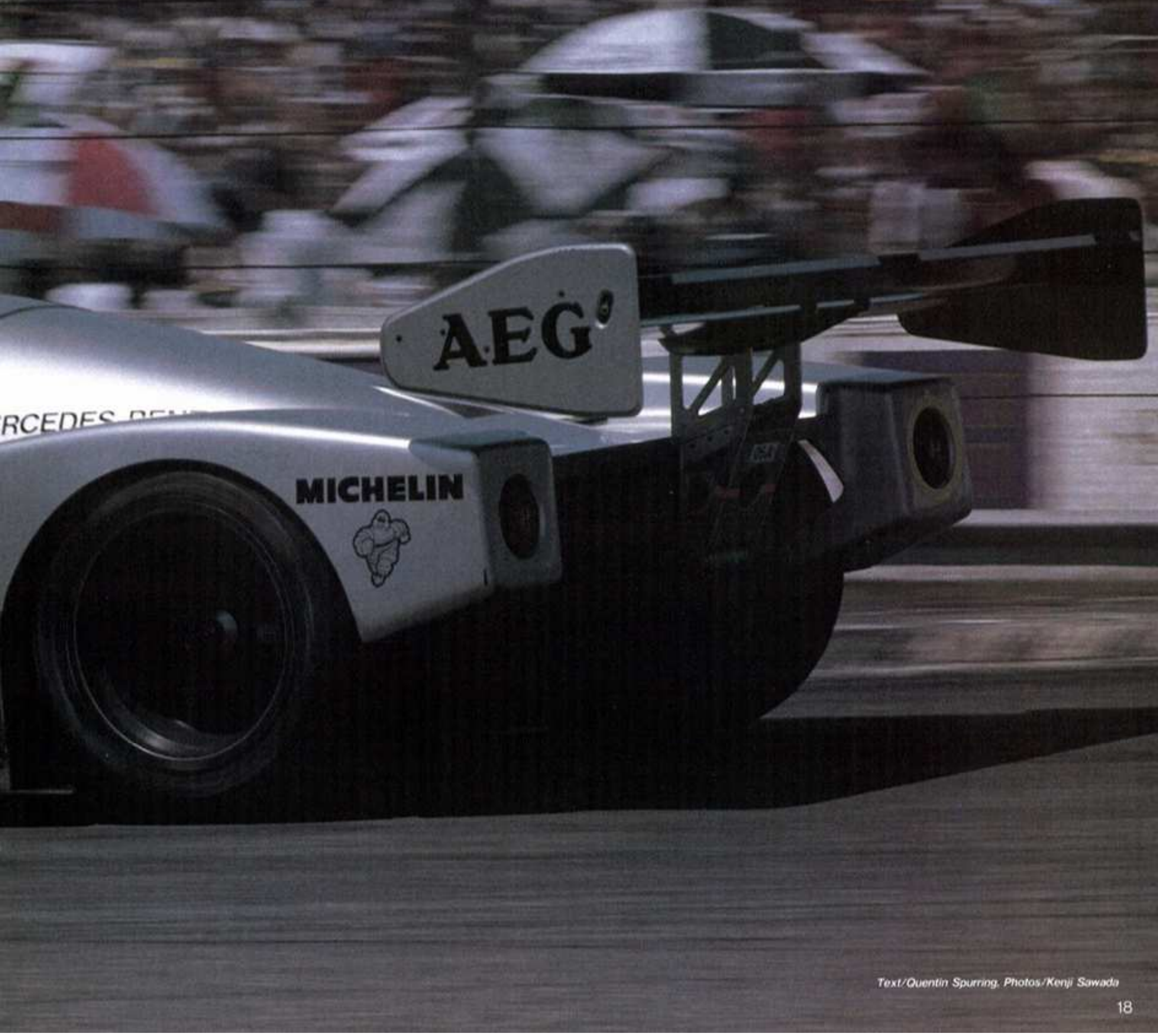
1位	⑤T．ブーツェン	ウイリアムズ・ルノー
2位	⑥R．パトレーゼ	ウイリアムズ・ルノー
3位	㉘A．デ・チェザリス	ダラーラ・フォード
4位	①N．ピケ	ロータス・ジャッド
5位	㉕R．アルヌー	リジェ・フォード
6位	②A．カッフィ	ダラーラ・フォード



雨の中での闘いは大波乱だった．プロストはシャシーのトラブルで早々とリタイアし，トップを行くセナも残り3周でエンジンが壊れストップ．代わってウイリアムズが1－2フィニッシュを飾った．ブーツェンは待ちに待った初優勝だった

世界スポーツプロトタイプ選手権第3戦ハラマ480km

STOP MERCEDES



Text/Quentin Spurring, Photos/Kenji Sawada

待つてるぜ



CAN'T

37年ぶりにル・マンを制した2週間後
ザウバー・メルセデスはハラマで新たな一勝を挙げた
ジャン-ルイ・シュレッサーも20ポイントを加え
ドライバーズ選手権をリードする
その勢いはとどまることを知らず
もはや、向かうところ敵なし
彼らを打ち破るには
ジャガーのニューマシン、XJR11の登場か
トヨタやニッサンの熟成を待たなければなるまい
その時まで……。

J.L. SCHLESSER
J. MASS

62

BILSTEIN Castrol

MICHELIN

II TROFEO REPSOL
JARAMA, SPAIN
WORLD SPORTS PROTOTYPE CHAMPIONSHIP Rd.3
23-24-25 JUNE, 1989

ジャン-ルイ・シュレッサー／ヨッヘン・マスのドライブするシルバー・アローはハラマでも見事な勝利を獲得した。いまやザウバー・メルセデスはF1におけるマクラーレン・ホンダのように、他のチームと一線を画した地位を築き上げたといっても過言ではないだろう。マウロ・バルディ、ケニー・アチソンの乗るマシンは、ブレーキ・トラブルに見舞われ5番手となり、1―2フィニッシュこそ実現しなかったが、それでも、チームの実力をまざまざと見せつけるに充分なレース展開だった。ヤン・ラマース／パトリック・タンベイのジャガーXJR-9は今シーズン初めての完走を果たし2位でチェッカーを受けたが、昨年のチャンピオン・マシンはカテゴリー1のスパイスSE89Cや、ブルン・ポルシェに背後を脅かされながらの完走だった。

FISAはWSPCの隆盛を図るべく様々な労力を注ぎ込んできたが、今回のレースに関しては、多少なりとも失望を味わされたことだろう。というのも、昨年までよりは確実に充実したエントリーを集めたにも関わらず、観客者数は僅か2万5000人程度にとどまったからだ。

さらに、WSPCは全戦エントリーが義務付けられたとはいえ、ヨーロッパの1戦はキャンセルしても良いという規定から、遠征費のかさむこのレースを避けたエントラントも多かった。マツダスピードの不出場はシーズン当初からの予定どおりだし、RLRやアストン・マーティンの姿も見られなかった。

加えて、同日開催されたドイツ・スーパーカップにエントリーを食われてしまった。プライベート・チームの雄であるイェストは、賞金・レース規模共にWSPCを上回るノリスリングでのスーパーカップに4台のポルシェをエントリー、フランク・イェリンスキーが見事優勝を飾っている。

とはいえハラマには集結した24台のマシンは、37度を超える炎天下で一斉にスタートを切った。

ポールポジションからそのまま1コーナーを制したのはバルディの61ザウバーだ。マスの62ザウバーがそれに続き、序盤からザウバーが1―2体制を整える。3、4番手にはラマース、ジョン・ニールセンと2台のジャガー、そしてジョニー・ダンフリーズのトヨタ89C-V、ジュリアン・ベイリーのニッサンR89Cと続く。その後方はポルシェではなく、鮮やかなイエローの2台のスパイスSE89Cが占めていた。荒れた路面と予想を上回る高温が影響してか、決勝朝のウォーミングアップではザウバー――スパイス――ザウバー――スパイスというタイムとなっていた。

2台のザウバーは、早くも他車とのリードを拡げ始める。しかしこの2台はそれぞれ異なった作戦でレースに望んでおり、その差はレースが進むにつれ明らかになってくる。

ポールポジションを獲得した61ザウバーは、新しい試みとして、新型のカーボン・ブレーキを装着していた。金曜・土曜の2日間で、その性能はまったく申し分のないものであることが分かったが、唯一の不安はその耐久性だった。ミシュランの耐久性に苦しめられたディジョンでの苦い経験から、バルディ、アチソンの二人は3回のピットストップを予定していた。

対して、シュレッサー／マスの62ザウバーは通常どおり金属製のブレーキを使うという安全策を採っていた。ピットストップも2回だ。2台のザウバーに共通していたのは、タイヤに余計な負担をかけないように、スプリングやダンパーをタイヤに合わせてセッティングしていたことで、ドライバーも、何よりもタイヤの寿命を考えてセーブしたドライビングを心掛けなければならなかった。

ライバル達はそんなザウバーの作戦を知るよしもなく、ザウバーがタイヤに苦しんでペースダウンするのを待ちながらトップを追い続けていたが、これはまったくの不毛に終わることになるのだった。しかも、タイヤに負担をかけないように妥協したセッティングで走っているにもかかわらず、さらにドライバーもタイヤをセーブするドライブを心掛けたが、ザウバーのペースは1周につき1秒、他車をリードしていくだけのものだった。

トップを走っているとはいえ、マスよりも1回多いピットインを予定しているバルディは、序盤からマスを引き離しておく必要があった。しかしマスはピタリとバルディの背後につけ、あたかも「抜こうと思えばいつでも抜ける」といった気配を見せていた。

「バルディを抜こうなんてこれっぽっちも思わなかったよ」事実、マスは余裕を持ってバルディの後を走っていたのだ。「バルディのマシンがいつピットに入るのかも知っていたし、そうすれば自動的に僕がトップをキープできることも分かっていた。ただ待っていれば良かったのさ」

トップを行くザウバーの背後では、2台のジャガーが3、4位をキープしていたが、そのさらに後方では、トヨタ89C-V駆るダンフリーズを先頭に熾烈な5位争いが繰り広げられていた。これを追い掛けるのは、ベイリーの駆る21ニッサンR89C、オスカル・ララウリの6ブルン・ポルシェ、それに2台のスパイス。しかし、どのマシンにもトラブルは待ち受けていた。

TWR、遂にXJR-11を発表!

長い間ベールに包まれていたXJR-11が、遂にその姿を現した。エンジン（JV6）はTWRとジャガーの共同開発による3.5ℓV6ツイン・ターボで、気筒当たり4バルブ。小さくなったエンジンのおかげでマシン後部は非常に低くめられ、空力特性も大幅に向上している。次戦ブランズハッチから実戦投入される予定。







いつものとおり、ザウバー1コーナーでレースはスタート
それを2台のジャガーと、ニッサン、トヨタが追う
しかし速いザウバーのペースについて行くことはできなかった



ジャガーは貴重なポイントを稼げるが
やはりザウバーには届かない
「XJR-11に期待してるよ」――ラマーズ



ラマーズが土曜日に首を痛めてしまい不出走、ダンフリースの480kmを走り切る
途中したダンフリーズは、終盤にはペースを落とさざるを得なかったが10位完走を果たす
気温・コースコンディション共に、終盤でのアテンション以上に厳しいレースだった

序盤からリードを拡げるザウバーと セカンド・グループを争うジャガー、ホルンとそしてスパイスの好走



II TROFEO REPSOL JARAMA, SPAIN



期待のニッサンだったがタイヤの選択ミスとスピンで後退し8位でフィニッシュ
燃料タンクが高温になり、エンジンにミスファイアが発生したり3速4速が抜けたりとトラブルに見舞われた、今後マシンの熟成が必要



冠スポンサーのレプソル・ブルンも健闘し
ジャガー、スパイスと2位を争う
ラッラウリ　バレハ・マヨが3位につけた



悪コンディションの中で予想以上の速さを見せたスパイス
ようやく上位完走に漕ぎつけ初のシリーズ・ポイントを獲得
カテゴリー1の可能性を示すレース展開だった



シュレッサーは55ポイントでドライバーズ選手権をリード
上位4人すべてがザウバーのドライバーだ
シーズン中盤に、この状況に変化が起こるだろうか？



圧倒的優位に立つザウバーを止めるのは ジャガーのニューマシンか それともトヨタ、ニッサンか

5番手はダンフリーズ。ル・マンでは2時間にわたってコースサイドでマシンの修理を行ったダンフリーズだが、今回はたった一人で480kmを走らなければならなかった。というのも、ジェフ・リースが予選中に首を傷めてしまい、とても決勝を走れるような状態ではなかったからだ。しかも、エンジンがル・マン仕様の高回転型だったため、低速コーナーからの立ち上がり加速が充分でなく、ダンフリースは苦しいドライブを強いられていた。

7周目、6番手を走っていたベイリーがS字でコースアウトし、ラッラウリの6ブルンとスパイスがこれをかわす。この時点でベイリーはトップグループから脱落する。

サイドミラー——杯に映るラッラウリのポルシェを見ながら、ダンフリーズは冷静にレースを運んでいた。コーナーではまさにテールtoノーズに追い詰められるが、ストレートではポルシェを抑えるだけのスピードを持ち合わせていた。しかし15周目、1コーナーでブレーキングに失敗したダンフリーズは、とうとうラッラウリに5番手を明け渡してしまう。さらに次のコーナーでレイ・ベルムのドライブする21スパイスに追突され、ダンフリーズは12位にまでポジションを落とす。

ダンフリーズが後退し、ラッラウリの6ブルンとソーキッド・シリングの乗る22スパイスがジャガーの追い上げに入る。この時点で3—4位を走るジャガーとの差は約10秒。しかしこの頃から、2台のジャガーはタイヤのグリップ低下に悩まされ始める。

ラッラウリはニールセンのテールを捕らえたかと思うと、何の苦もなく1コーナーで4位に上がり、ラマースの背後に迫る。さかんに仕掛けるラッラウリは、25周目にラマースをかわし、ついに3番手に上がった。

スタートから45分後、トップのバルディが33周を走ってピットイン、アチソンと替わる。これでマスがトップに上がり、この後、62ザウバーは一度も首位を明け渡すことはなかった。アチソンはピットアウトして1周目1コーナーでスピンアウト、タイヤに大量の砂を拾ってしまい、ペースを上げられない。

マスは49周でピットイン。交代したシュレッサーはアチソンとの差を次第に拡げていった。3位はラマースと替わったタンベイ。そしてラッラウリから交代したジーザス・パレハ-マヨの6ブルン、アンディ・ウォレスの2ジャガーと続く。

好位置につけていた2台のスパイスは、思いがけないトラブルで順位を落としてしまった。1台は混み合ったピットレーンでタイムロス、もう1台のマシンは、蓋が開いてしまったクールボックスから氷の固まりが飛び出し、それがアクセル・ペダルやブレーキ・ペダルの下に入り込み、氷が溶けるまでペースを落とさざるを得なかった。

5位を走っていたウォレスにも思いがけないトラブルが発生した。突然シートベルトが外れてしまったのだ。このトラブルはル・マンでプライス・コップにも起こっている。

スピンで後退していた21ニッサンはベイリーが9番手にまで順位を奪回していたが、タイヤのグリップが急激に低下しペースを大きく落とす。ところがマーク・ブランデルに交代した時も同じタイヤを履いてしまい、ブランデルは予定外のピットインを強いられる。これで21ニッサンは、またもや順位を落とすことになってしまった。

レース後半になると、トップの62ザウバーは、1ジャガーを1ラップ遅れにしていた。しかもタンベイのドライブするこのジャガーは、タイヤ・トラブルで予定より早くピットインせざるを得なくなる。

どのチームも、ザウバーがタイヤ・トラブルに見舞われることを期待していた。ところが、実際にトラブルに見舞われたのはジャガーであり、その他ライバル勢だった。マシンの軽量さゆえに、ハンドリングに絶大な自信を持っていたスパイスでさえもだ。ザウバーにとってのトラブルは、唯一61号車が装着していたカーボン・ブレーキがオーバーヒートしてしまったことで、このためにバルディアチソンは5番手でチェッカーを受けるに甘んじた。シュレッサー　マスはただタイヤをいたわってラップを重ね、ノートラブルで余裕の優勝。タンベイ　ラマースの1ジャガーが1ラップ遅れで2位に入ったが、スパイスのトラブルに救われた感は否めない。

ル・マンで優勝し、勢いをつけてしまったザウバー・メルセデス。これを阻止するにはジャガーのニューマシン、XJR11の登場を待たねばならないのか？　それとも、近い将来ニッサンやトヨタがトップ・コンテンダーとして台頭してくるのか？　また、イェスト・ポルシェは再び一矢を報いることができるのか？　シーズン後半への期待は、ザウバーに驚異を与えるライバルの登場いかんに大きく関わっている。

FEELIN' MY ROAD FET

FULL METAL POWER



RACING METAL PADS

新素材"TUNGFRIC(タンフリック)2202"が生み出す200km/hオーバーからのストッピングパワー、コーナリング中のコントロールブレーキの微妙なペダルタッチは、一般的なレーシングブレーキパッドの性能を凌駕し、また、ドライ、ウェット時の摩擦係数の変化を最少限に押える素材特性を発揮する。FULL METAL POWER.今、サーキットに出現する。

Toyota				
カローラ	AE86	83.5~87.4	(F)RA102	¥40,000
			(R)RA126	¥40,000
スプリンター	AE92	87.5~	(F)RA113	¥40,000
			(R)RA221	¥38,000
Honda				
シビック	EF-3	87.9~	(F)RA264	¥40,000
			(R)RA265	¥37,000

FET SPORTS

FET Sports, the indispensable items contributing much to the exciting competition. The competition parts like MUFFLERS, BRAKE PADS & SHOES, BUCKET SEATS, ROLL CAGE, etc. developed by racing technology would open up new era of racing scene. FET POWER CRAFT

FET ●FET SPORTブレーキパッド発売元

株種東　本社　〒157　東京都世田谷区千歳台4-30-11　☎03(484)3121



完走こそ、勝利だ!!

グループAからグループNまで入り乱れての24時間レース

Photos/Sabine Hofmann, Willem J.Staat



ニュルブルクリング24時間レース。日本ではまだあまり馴染みのないこのレースだが、ツーリングカーの国ドイツでは、伝統あるハコ車の耐久レースなのだ。

このレースの一番の特徴は、ハコの最高峰であるグループAから底辺カテゴリーのグループN（日本でいうN1）に至るまで（何と13クラスもある）、明らかにポテンシャルの違う、それも150台以上ものマシンが同じ土俵で24時間走り続けるという点だ。その土俵はニュルブルクリングの旧コース。1周25・35kmというこのコースだからこそ、こんなレースが生まれたのかもしれない。

この点だけ見てもこのレースは、例えばスパ-フランコルシャンで行われる同じ24時間のグループAによる耐久レースや、N1だけで争われる日本の筑波ナイター9時間耐久レースという、単一カテゴリーのみで行われるレースとは一味違う何かを持っていることは確かだ。

もちろん、スパにしても筑波にしても長時間の耐久レースならではの楽しみ方もできるし、チェッカーを受けた時の感動は同じなのだろうが、それ以前に出場者にとって重要なのは、やっぱり勝ち負けだ。

しかし、このニュルブルクリング24時間レースの場合は、エントラントの大多数がレースを楽しむために出場しているのだ。彼らにとってはエッゲンバーガーが勝とうが、シュニッツァーのM3が勝とうが、そんなことは大した問題ではなく、このレースに参加することの方が大切なのだ、と思う。

トップレベルより3分も4分も遅いラップタイムしか出せないマシンでトップに何回、何十回抜かれようと、一生懸命走っ



優勝したシュニッツァーM3はノントラブルで24時間を走り切った

HOT LAP

Nurburgring 24 Hours



エッゲンバーガー・シエラは序盤こそレースをリードしたが、トラブルで後退
1台はリタイアし、残ったこのマシンは3位でレースを終えた



昨年の優勝マシン。ポルシェは944が7位、この911も8位と頑張った
ラリーストのバルター・ロールも7位のマシンをドライブした



このレースがデビュー戦のAMGメルセデス500だったが序盤でリタイア
どうやらこのマシンはスパ24時間にも出場する模様だ



150台の出場マシンのうちの大半は日本でも馴染みの深い2000cc以下のグループNマシン達だ
非力なマシンでトップに何周、何十回抜かれようと、一生懸命ゴールを目指す



て24時間後のゴールを目指す。そうしてチェッカーを受けることが、彼らにとってはレースに勝つに等しい価値あるものなのだ。

6月17日、10万人を超える観客の待つニュルブルクリングに、今年もそんな連中が大勢集まってきた。今年スターティンググリッドについたマシンは全部で154台。もちろん、この中には優勝を狙うフォードやBMWのワークス・チーム、昨年の優勝マシンであるポルシェ、このレースがデビュー戦となるAMGのメルセデス500などもいる。

しかし、やはり一番多いのはオペルやVWゴルフ、シビックやカローラなどの2000cc以下のクラスと、スイフト(日本ではカルタス)やシャレード、プジョー205ラリーなど1300cc以下のクラスのグループN勢だ。

レースは、いつものように序盤リードを奪ったエッゲンバーガー・シエラがトラブルで後退していくのを尻目に、ノントラブルで走り切ったエマヌエーレ・ビッロ/ロベルト・ラバーリア/ファビアン・ジロワの乗るM3の優勝で幕を閉じた。

完走100台。勝ったM3だけでなく、完走したみんなが勝利者である。それがニュルブルクリング24時間レースなのだ。

A unique name in motor sport,
Technical excellence with power and
quality that can be relied on
for the toughest of rides.



WedsSport



SPORTS COIL SPRING

ウェッズスポーツ・スポーツコイルスプリングはバリアブルレシオ（入力荷重によりバネ定数が変化する）の採用でコイルの反発性能を全域で安定して発揮し、乗り心地を損なうことなくロールを最大限におさえます。しかも車重や前後荷重に対して適切なバネ定数を設定し、これまでにないスポーティな走行が楽しめます。また、性能をより向上させるため推奨ショックアブソーバーの同時装着をお勧めします。

■スポーツ走行コイルスプリング

Model	Type	Year	Part No.	Price
TOYOTA SOARER SUPRA (CELICA XX)	MZ11	81.2～85.12	WS-SPMA001	¥34,000
	MA61	81.6～86.1	WS-SPMA002	
	MZ20	86.1～	WS-SPGX001	¥37,000
	MA70	86.2～	WS-SPST001	
TOYOTA MARK II CRESTA CHASER	GX71	84.8～88.8	WS-SPAE801	¥34,000
TOYOTA CELICA	ST162	85.8～	WS-SPAE901	¥34,000
TOYOTA COROLLA	AE86	83.4～87.5	WS-SPAE801	¥34,000
	AE92	87.5～	WS-SPAE901	¥34,000
MAZDA RX-7	FC3S	85.9～	WS-SPFC001	¥35,000
NISSAN FAIRLADY Z	Z31	84.9～	WS-SPZ301	¥34,000

AE86 NA-1600 RACING FOOTWORK KIT



WEDS SPORT RACING

グループAレースからストリート用まで発売以来、軽さと総合バランスの良さで大好評のRACING。AE86(NA1600)用としてベストオフセットを設定しました。



BIG ROTOR & CALIPER SET

大幅にサイズアップされたローターとキャリパーはコーナーでのブレーキポイントを遅らせることができ、過酷な条件下でも安定した制動力を発揮。

AE82用ビッグローターセット近日発売／(AE92にも使用可)



METAL BRAKE PAD SET

BIG ROTOR & CALIPER SET用のサイズアップメタルブレーキパッド。装着時から安定した性能と優れた耐久性を発揮。



SUSPENSION SET

カートリッジタイプのショックアブソーバー、STDタイプのコイルから直巻コイル車高調整一体型ショックアブソーバーまで幅広く用意してあります。



■AE86 NA-1600 RACING FOOTWORK KIT

Item	Part No.	Price	Remarks
WHEEL (WEDS SPORT RACING)	WSRC-157000-114	¥40,000	SIZE 15×7JJ ±0
	WSRC-156505-114	¥39,000	SIZE 15×6½JJ+5
BIG ROTOR & CALIPER SET	WS-BRAE801	¥160,000	ローター径272φ T=22（ノーマル234φ T=18）
METAL BRAKE PAD SET	WS-MPMZ001	¥26,000	サーキット走行専用
SUSPENSION SET (STAGE II Type)	WS-AE001	¥180,000	F/直巻スプリング＆車高調整一体式ショック R/STDタイプスプリング＆減衰力8段調整ショック
SUSPENSION SET (LIMITED Type)	LM-AE001	¥102,000	F/直巻スプリング＆TRDショック R/STDタイプスプリング＆TRDショック

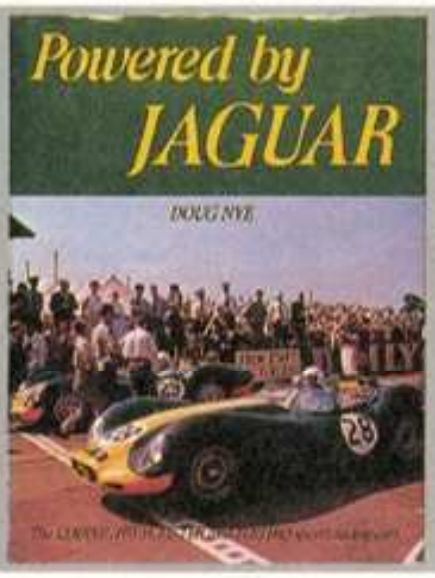
※価格はホイールについては1本の単価です。その他については1台分ごとのセット価格です。

weds CO.,LTD. WedsSport
株式会社ウェッズ WEDS SPORT DIVISION 〒140東京都品川区東品川1-39-21 TEL.03-474-9665(代)
SAPPORO・011-783-7721/AKITA・0188-24-4253/SENDAI・022-288-8305/UTSUNOMIYA・0286-34-2103/TOKYO・03-474-9661/NIIGATA・025-283-4551/MATSUMOTO・0263-26-2341/KANAZAWA・0762-40-0525/NAGOYA・052-763-6121/ANJOH・0566-75-4515
OSAKA・06-443-1025/HIROSHIMA・082-273-9211/FUKUOKA・092-522-2682

モータースポーツウンチク講座

BOOK

モーターレーシングを知るこの一冊



昔、アーチー・スコット-ブラウンというレーシングドライバーがいた。今から30年ちょっと前の話だ。F1GPにも出たことがある、実力派のドライバーだった。イギリス北部のスコットランド出身、つまり故ジム・クラークやジャッキー・スチュワートの先輩格ということにもなる。身長は5フィート1インチというから155cmほど。とても小柄だが、人並み外れた素晴らしいマシーン・コントロール技術とファイティング・スピリットを持ち、決して見劣りするようなことはなかった。

1950年代半ばのイギリスのレース界は、それ以前の"鎖国"的状況から脱却して、いよいよ国際舞台に大きくはばたこうかという時期だった。当時、F1GPやスポーツカー・レースではフェラーリ、マセラーティといったイタリア車や、ドイツのメルセデスベンツなどが主役を演じていた。ドライバーにしても然りで、イタリア、アルゼンチン、フランスなどのラテン系のドライバーが上位を独占していた。そのような状況の中で、スポーツカーではジャガーやアストンマーティンが、F1ではBRMやコンノート、バンウォールなどが台頭しつつあった。

ドライバーで言うなら、スターリング・モス、マイク・ホーソーン、ピーター・コリンズ、トニー・ブルックスらの時代だ。それまで捌け口がなかった彼らのパワーが、国際レースの舞台で一気に爆発するかのようだった。そして実力的に彼らと同格の存在としてアーチー・スコット-ブラウンがいた。ただし彼の場合、「ある理由」のため国際レースに出るチャンスはごく限られていたのだったが……。

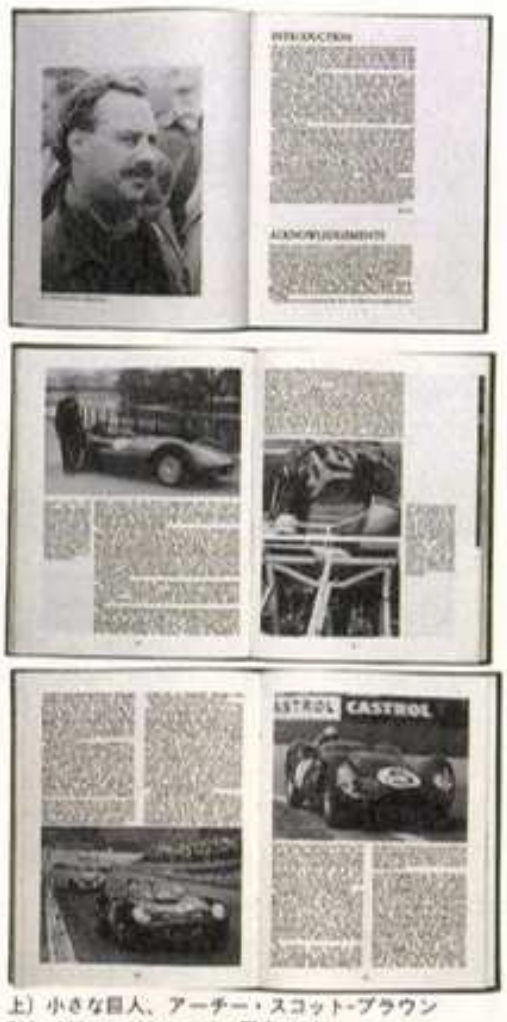
既に国際スポーツカー・レースで実績を挙げつつあったジャガー、アストンマーティンといったサラブレッド達も、モスやホーソーンらエリート達も、実はイギリス国内で盛んに行なわれていたスポーツカー・レースでは無敵というわけではなかった。フォーミュラカーにクーパー父子やコリン・チャップマン（ロータス）があったように、スポーツカーではブライアン・リスターやジョン・トジェイロといったバックヤード・ビルダーが優れたマシンを送り出していたからだ。それらは、ル・マン用ともいうべきDタイプ・ジャガーのタフな3.4～3.8ℓエンジンを自製シャシーに組み合わせ、乗り手次第ではDタイプやアストン以上のスピードを引っ張り出すことができた。究極のフロントエンジン・レーシングスポーツとも言うべき当時の獰猛なマシンを手懐けて、スコット-ブラウンとリスター・ジャガーのコンビは常に最速ランナーだった。

しかも彼は、ただ速いだけではなく、周りにはいつも笑いが絶えぬ、ジョーク好きの好漢だった。

そんな彼だから、'58年のスパGPで事故死したことを知った人々は心から嘆き悲しんだ。

実力がありながら、生まれつき右腕が肘までしかなかったために国際レースになかなか出られなかった彼。

著者ダグ・ナイは丹念にリスター、トジェイロなどジャガー・エンジン車のリサーチを進めていくが、本当に書きたかったのは、彼アーチー・スコット-ブラウンのことだったのではないか、と思えてならない。



上）小さな巨人、アーチー・スコット-ブラウン
246×183mm・168ページ・写真146点
Motor Racing Publications Ltd.(英)1980年刊(£10.95)

Text/SH

1949年10月7日生まれ35歳。本業はファイナンシャル・アドバイザーだが、大のF1愛好者で、活動を休止していたMRO（モーターレーシング・ディベロップメント）通称プラバムを1988年にバーニー・エクレストンから買収し、現在そのオーナーを務める



Photo/Shin-ichi Tsutsumi

VOICE

プロレス好きのクルマ屋（プロ）の社長さんがいて
その人の知り合いがプロレス団体（UWF）の社長さんをやってて
そしてクルマ屋の知り合いでレースをやってる人がいる
その人達が集まってひとつになったのがこのマシン。現在、C/SACで活躍中の坂東商会（レーシングプロジェクトBANDOH）の
黒いレビンに一際輝く金の文字。UWF ——— 妥協なき闘いを目指す男の集まり
前田さん、今日はリングを離れてレースの話を聞かせて下さい

ウチの社長とジャパンの社長が仲よくて、この坂東さんとこのスポンサーの話もジャパンの社長の紹介じゃないかな。

スポンサーって、そんなかしこまったものでもないけど、面白いですよねこういうの。もともとクルマ好きだし。

坂東さんとこで、ウチのステッカー貼ってあるクルマのシートに座ったけど、ああいうレーサーで走りたいっすね。それから自分があのクルマで走るっていうのもいいけど、プロの人のね、テクニックを教わりたい。

今ポルシェに乗ってるけど、はっきり言ってね、乗せられてる。一回だけプロの人の横に乗せてもらったら、こう、何ていうのか安全にマージンを取りながら速く走ってる。

そういうプロの人に教わったら面白いと思って。今年は何かチャンスがあったら、そういうのに行ってみたいね。アマチュアがいくら走り屋だっていってもプロにはかなわないからね、プロには。

レースは前から好きでしたよ。でもナマで見たのは、去年のF1の時が初めてで。でも速さは、考えてたより大したことないなって。ストレートでもっとヒュンッて感じかなって思ってたら、こう普通に目で追えるものだったんで。でも音ね、音。エンジンがマフラーにも何も邪魔されずに出す音っていうのは、本当エンジンらしい音してるなと。

あのバァーバラバラァバァァーンっていうのが凄い良かったすね。ちゃんとエンジンが生きてるわっていう感じがするし。

今年も時間があれば行きたいですけど、それより今はもっと速いの見たいですね。あのル・マンのストレート、ユーノディエールですか。音が聞こえてきて、見たら粒みたいなクルマがあって、それがファンッて通り過ぎて行くっていうやつを見てみたい。

カーブで追い越した、カーブで何だっていうのじゃなくて、単純なストレートの凄いスピードっていうのを、今は一番見たいすね。

前田 日明
MAEDA AKIRA

ヨアヒム・ルーティ

JOACHIM LÜTHI

6月22日、都内のホテルで開かれた日本信販のブラバム・スポンサード発表会に
マーティン・ブランドル、ステファーノ・モデーナの2人を引き連れてやってきた
ブラバム・チームのオーナー、ヨアヒム・ルーティ
これまで日本のファンにはほとんど馴染みのない名前だが
いまやF1シーンの台風の目ともいえる存在となった
さて、ルーティとはいかなる経歴を持った男なのか

子供の頃、私の家の裏にレースをやっている人がいて、いつもそこからはエンジンの音がしていました。それ以来、私はクルマやレースの虜になってしまったんです。

そして、仕事をする年齢になってから、私はニキ・ラウダ、クレイ・レガッツォーニ、マリオ・アンドレッティ、ジェイムズ・ハントらと知り合う機会を得、いつかはF1の世界に関わりたいと考えるようになりました。

当時私はF1に携わるほど資金的余裕がなかったのですが、最近になって期待通りの成功を収めることができ、どこかのF1チームで何かできないかと探していたんです。私はバルター・ブルンとは'73年以来の付き合いで、最初は彼のユーロブルンで一緒にやるつもりでした。そこへブラバムが買えるのではないかという話が持ち上がったのです。

確かにブラバム買収計画の当初は、ブルンとの共同経営が検討されましたが、彼はWSPC、IMSA、ドイツ・スーパーカップ、全日本の耐久、そしてF1のユーロブルンと5つものプロジェクトを抱えています。さらにブラバムの経営にまで参画するのは不可能だと私は考え、これに彼も同意しました。もとのオーナーであるバーニー・エクレストンも私にチームを売り渡してブラバムからは一切、手を引いた形となりました。

チームの運営はハービー・ブラッシュに一任して、私は資金面と将来的な計画などに関わる問題にのみタッチしています。何をやるにも専門的知識を十分に持った適任の人間を配置するのが成功の秘訣ですからね。技術面に私が口を出すようなことはありません。

私の本業はファイナンシャル・アドバイザー。簡単に言えば、様々な会社の調査、買収、再建、売買をする仕事です。今、仕事をする時間のうち90パーセントを、私はこの仕事に使っていて、ブラバムの仕事に使うのは10パーセント程度。そして、それはほとんどの場合、夜やっています。

SNAP



Photo/Hiroharu Sato

1959年1月24日生まれ、38歳。大阪府出身。空手の腕を認められ'77年に新日本プロレスに入門。'84年UWF旗上げに参加。その後、異種格闘技戦など数々の名勝負を展開し新格闘技王と呼ばれる。'88年春、新生UWFを設立。現在もっとも人気のプロレスラー

時代を変えたメカニズム

Superior Technology in Formula One

フォーミュラ1世界選手権シリーズ――F1が'50年にスタートして39年が経つ
その過程には、さまざまなメカニズムが生まれ、あるものは淘汰され、
そしてあるものは、競い合いに勝ち、時代を変革し、やがてF1の本流になった

Text/Kazuo Higaki
Illustration/Takayoshi Ogawa

カーボン・モノコック

1981 McLAREN MP4/1

'80年代におけるF1テクノロジーの改革は
かつてのモノコック・シェルやグランドエフェクトのように
やはり航空機の世界から降りて来た
その新しい素材CFRPの導入によって
マシンは安全性の面で飛躍的な進歩を遂げることになる



'80年代におけるF1テクノロジー、そのエンジン面のハイライトがターボ・エンジンによる驚異的な高出力だったとすれば、車体面のハイライトは、目覚ましい進歩を遂げた新材料を組み合わせた複合材料が急速に普及した事だろう。中でもCFRP（炭素繊維強化プラスチック）を用いたモノコックの出現は、性能面に及ぼした影響よりも、安全性への多大な貢献の点で特筆されるべきものである。実際この発明が無かったならば、おそらく現在F1に出場しているドライバーのかなりの者がすでにこの世にはいなくなっていたか、そうでなくともレースからの引退を余儀なくされていたに違いない。

'60年代前半のモノコック登場以降のシャシーの進歩を簡単に振り返ってみよう。以前にも述べたように、'70年代に入って車のスタイリングは大きく変わった。特に'73年からは車体側面に衝撃吸収構造が義務付けられたことも あって、車幅が広くなるという変化があったが、モノコック自体の構造としてはアルミ合金シートによるバスタブタイプと、見た目ほど本質的な変化はなかった。

それが、グランドエフェクトの時代になっていささか様相が変わった。グランドエフェクトではドライバー両脇のサイドウイングによるダウンフォースの大小が競争力を左右する。そのため、なるべくサイドウイングの幅を大きく取ろうとした結果、その分モノコックの幅が削られるはめになった。しかもグランドエフェクトがもたらす強大なダウンフォースによって、シャシーにかかる力ははるかに大きくなり、従来のアルミ・モノコックではもはや不十分になった。そこで登場したのが、2枚のシートの間に蜂の巣状のコアを挟み込んだアルミ・ハニカムである。しかし断面積の著しく小さくなったモノコックでは、このハニカム材でも剛性の確保は至難の業だった。こうしてモノコックに対して全く新しい考え方が求められるようになり、'80年代になってその具体的な形として登場して来たのがカーボン・モノコックだったのである。

カーボンファイバーを始めとするいわゆる新素材は'60年代、まず宇宙／航空機産業で使用する軽量かつ高強度の材料として開発された。だがそれは半ばコストを無視したような背景から生まれたものだけに、しばらくの間は一般ユーザーにはとても手の届くものではなかった。だが'70年代に入ると次第に一般にも入手出来るようになり、'70年代中盤にはいよいよF1の世界にも入り込んできた。他のチームに少しでも優位に立てる要因を探し求めていたF1デザイナーたちにとって、強くて軽い新素材はまさに待望の材料だった。

その中で、当時ヘスケスのデザイナーだったハーベイ・ポスルズウェイトがまず採用に踏み切り、カーボンファイバーでウイングの翼端板などを製作した。当然この新しいアイデアはすぐに他のチームにも波及し、ローラはこれをリヤウイングの支持に用いた。だが、まだ使い方も十分に把握されていない材料を強度部分に用いた報いを彼らは受けることになる。'75年のスペインGPでロルフ・シュトメレンの乗ったローラはレース中にこのカーボン製の支柱が折れ、車は観客席に飛び込んで観客4人を死亡させるという惨事を招いてしまったのである。この事故は、せっかくこの世界に導入され始めた新素材に対して不信感を植え付ける結果となった。

それでも新素材の使用は時代の流れであり、

'70年代終盤には使用箇所や方法を考えて使われ始めた。例えばブラバムのゴードン・マーレイはアルミ・モノコックの補強としてカーボンファイバーを使用した。しかし、奇抜なアイデアを具体化するのが得意な彼でさえ、まだモノコック全部をカーボンファイバーにするところまでは踏み切れなかった。当時の状況からは、従来のアルミ・ハニカムなどとの併用といった形で徐々に使用範囲が広がって行くだろうと見られていた。それだけに、'81年に2つのチームが相次いでモノコックに全面的にカーボンファイバーを採用した時には、半ば驚きの目を持って迎えられた。

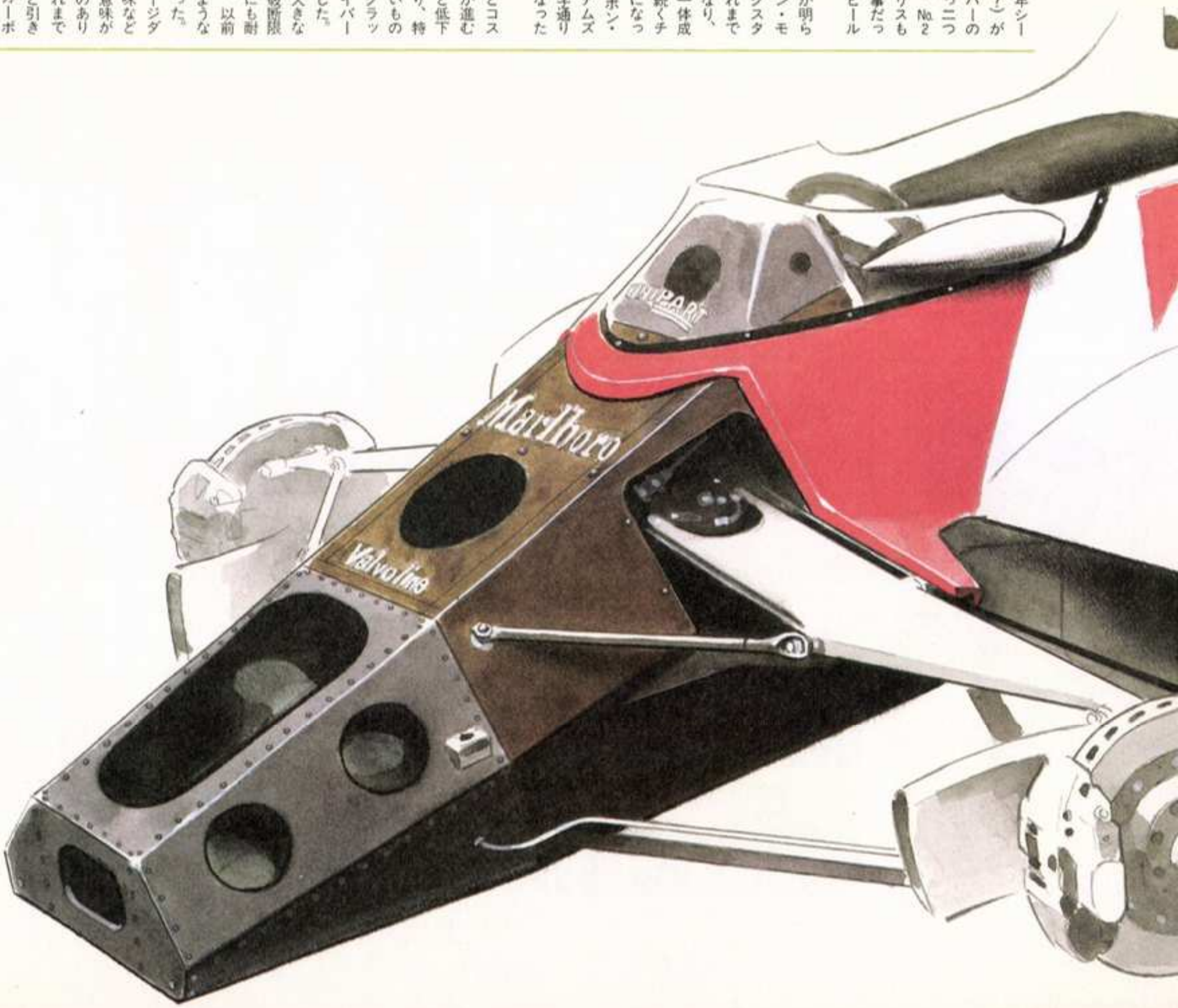
カーボン・モノコックのパイオニアの栄誉を担ったのはジョン・バーナードだった。ロン・デニスの加入で新しく生まれ変わったマクラーレンのデザイナーとして迎えられた彼は、そのF1第一作MP4／1のモノコックをこの新しい材料で製作することを決断した。ただ、当時は現在のようにどこにでもオートクレーブ（加圧加熱炉）があるような状況ではなく、また英国にも満足なメーカーが無かったため、アメリカのハーキュレス社の協力を仰がなければならなかった。こうして製作されたMP4／1は'81年の開幕戦ロングビーチで初めて公の前にその姿を現した（準備不足のためレースには出場しなかったが）。

同じ頃にロータスでも、ピーター・ライト（最近ではアクティブ・サスペンションの開発担当者として知られている）がカーボン・モノコックの開発に着手し、マクラーレンにわずかに遅れてタイプ87／88を発表した。但し製作方法などはマクラーレンといささか異なり、中でもカーボンファイバーより弾力性に富むケブラーが併用されていた事が大きな特徴で、この点に関してはロータスの方が進んでいたと言える。

グランドエフェクトの時と異なり、カーボン・モノコックは翌年すぐに他の全ての車に広がるということにはならなかった。と言うのは、まだ未知の要素が多く、メリット・デメリットが判然としなかったからである。今では信じられない話だが、カーボンファイバーは耐衝撃性が低くクラッシュしたら粉々になると真顔で言う者もいたのである。もっとも、懸念された安全性については、'81年シーズンのマクラーレン・チームの実績（？）がそれらの疑問を一掃した。No.1ドライバーのジョン・ワトソンがモンツァで車が真っ二つになるほどの大クラッシュを演じたり、No.2ドライバーのアンドレア・デ・チェザリスも度々クラッシュしながらも、二人共無事だった事が、皮肉にもその高い安全性をアピールする結果となったのである。

軽くしかも強いというそのメリットが明らかになると、他のチームも続々カーボン・モノコックに切り換えた。中でも'83年にグスタフ・ブルナーが設計したATSは、それまでのマクラーレンやロータスなどとは異なり、従来のセンターカウル部分まで完全に一体成形で製作したモノコックを持ち、後に続くチームの多くが彼の方法を採用するようになった。'85年には、トップチームの中でカーボンモノコックに一番懐疑的だったウイリアムズもついに採用に踏み切り、こうして文字通り完全にカーボン・モノコックの時代となったのであった。

確かにアルミ・モノコックに比べるとコストはかなり高くなったが、徐々に疲労が進むアルミ製と比べて強度・剛性がほとんど低下しない分耐久性ははるかに高い訳であり、特に格段に向上した安全性を考えたら安いものだと言える。以前のアルミ製の場合、クラッシュした際簡単に潰れてしまい、ドライバーに危害が及んだり、すぐに火災が発生した。だがカーボン・モノコックは、成形後大きな炉で加圧・加熱してモノコック自体の破断限界を大幅に高めており、かなりの衝撃にも耐えられるようになっている。そのため、以前なら死を覚悟しなければならなかったような大事故でも死亡者はほとんど出なくなった。事故で死亡者が出た時のレースのイメージダウン、優れたドライバーを失う事の意味などを考えたら、そのコスト差にどれ程の意味があろう。すでに定着した技術だけにそのありがたさに鈍感になって来ているが、それまでの進歩がドライバーへの危険性の増大と引き替えになされてきた事を考えると、カーボン・モノコックはある意味では自動車レース史上最も有意義な発明とも言えるのである。



INFORMATION

BRAND NEW

For Competition パーツ編

●㈱ウィンマックスより、ブレーキディスク、「スポーツ・ローター」が発売された。これは設計の段階より穴をあけることによる強度・耐久性等、検討を重ねて、競技用として根本的にノーマルとは違う材質（特殊合金）を厳選して加工している。そのため、耐熱性、耐摩耗性、耐腐食性は優れたものを持っている。また、ベンチレーテッドにすることにより、放熱性を高め、ブレーキの性能を安定させる等いろいろな工夫もされている。ただし競技車仕様なので一般公道の走行はできない。価格は2枚セットで3万8000円～4万2000円。

■㈱ウィンマックス 〒104 中央区八丁堀2-2-4



●㈱シルエットでは、ブレーキングの前後バランスを最重視して開発したジムカーナ向けブレーキパッド「マキシスポルト・ブレーキパッド」をこの度新発売した。このパッドは、名人・森田勝也のアドバイスを受けて開発されたもので、コンマ何秒を競うジムカーナにおいて、シャープでクイックなブレーキングを約束する。価格はフロントが2万2000円、リヤが1万7000円～1万9000円となっている。

■㈱シルエット 〒227 神奈川県横浜市緑区つつじヶ丘1-7 ☎045-983-7765



●サベルトのシートベルトやパーソナルのステアリングなど、F1、WSPC他でおなじみの数々の信頼のギアを取り扱っている㈱オートランダムでは、新たにD&W社製のバケットシート、「スポーツシートセレクト1」を販売することになった。計算しつくされた形状は優れたホールド性を誇り、またダイヤル式のリクライニング機構も備えている 価格は13万5000円とローコストただし写真のシートベルトは別売りとなっている



■㈱オートランダム 〒150 渋谷区南平台町2-6-10 ☎03-770-0571

Wheel ホイール

●池上コーポレーションはO・Z RACING FUTURAの国内発売元になり、今回ベンツ、BMW、ジャガー、ポルシェ、コルベットなど外国産ハイパフォーマンスカー用アルミホイールを発売することになった。このFUTURAは鍛造アルミの3ピース構造を採用しており、充分な剛性と軽量さを兼ね備えている。サイズは7・5J-17～10J-17で、価格は11万9000円～14万5000円。近い将来、国産車にも対応するそうだ。

■池上コーポレーション 〒101 千代田区東神田1-17-9 ☎03-866-9751



Accesory アクセサリー

●㈱日本ダンロップはタイヤ・メーカーとしては初めて、乗用車用バッテリー「VAZZ」を発売することとなった。このバッテリーの特徴としては、極板の枚数増加などにより高性能化したダイナミックパワーエレメントの採用で、標準品にくらべ始動性能を40%アップさせ、また極板に特殊合金を採用しているため、寿命は50%伸びているという。今回発売されたのは2機種で価格は1万5500円（40B20R・L）と3万2000円（80D26R・L）だ



■住友ゴム工業㈱ 〒107 港区赤坂1-1-12

●シチズン時計㈱では、本格的レーシングウオッチ「スポルテ・レーシング」を新発売する。この時計は、レースなどのタイム計測に適したもので、周回数、ラップタイム、時速はもちろん、各種データの平均値、最高速、2車間のタイム差などのレース中に必要なあらゆる情報を知ることが出来る。デザインは、グレーのステンレスケースにウレタンと樹脂を組み合わせた黒のバンドで10気圧防水を備えている。レース観戦グッズとしては最適だろう。価格は2万2000円。



■シチズン時計㈱ 〒160 新宿区西新宿2-1-1 三井ビル20F ☎03-342-1231

●アルバイン㈱より、新世代のヘッドユニット、7296Jと、CDチェンジャー、5952が発売された。7296Jは、25W×4のハイパワーアンプを内蔵。パワフルなサウンドを約束する。また溝切り形状Point ed ハヘッドを採用、ヘッドとテープの接触面積を縮小した結果、音の暴れが抑えられ、一段とクリーンなテープサウンドが実現されるようになった。さらに5952と接続することにより、CDの最大6枚演奏が楽しめる。機能満載の機種だ。価格は7296Jが7万9800円、5952が6万4800円となっている。



■アルパイン㈱ 〒144 品川区西五反田1-1-8 ☎03-4944-1101（代）

●㈱マインデックスは、このほどワンタッチで装着、収納が可能な自動車用サンスクリーン「スプリングシェード」を発売する。これは、日差しと熱を遮断する自動車専用のサンスクリーンで、スプリングでできた2つの輪をポリエステルの生地の中に縫い込んだものでスプリングが窓ワクに合わせてフィットするようになっている 収納も、折りたたむと直径20cm位になるので場所を取らないものだ 価格は4500円

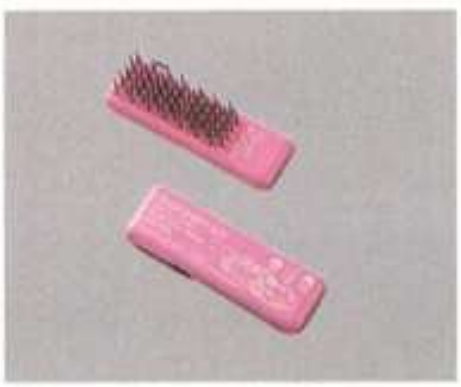


■㈱マインデックス 〒107 港区北青山3-15-13 秀和北青山レジデンス703 ☎03-797-2885

PRESENT



①ホンダオリジナルシステムノート
F1トラッドステーション、ランドマークより。ホンダオリジナルシステムノートを5名様に。綴じるとセカンドバックとしても使えるスグレモノ



②チームデイビー・ワンタッチブラシ
SUPER CAD RACING TEAMより。池谷選手がチーム・デイビーからル・マン24時間レースに出場したのを記念して、ブラシを30名様に



③トミカ・スカイライン＆シビック
ミニカーショップ、IIADOカンパニーより、スカイラインGTS-Rヨーロッパ仕様とシビックグループN仕様のトミカをセットで6名様に



④東洋ゴム「レインボーマット」
東洋ゴム工業㈱より、前号でも御紹介した、「レインボーマット」を3名様にプレゼント。これからのマリンレジャーのお供に。ちなみにオネーサンはついてません

〈応募方法〉官製ハガキに住所、氏名、年齢、職業、希望のプレゼント番号、面白かった記事とその感想を明記、応募券を貼ってレーシングオン編集部まで応募して下さい。宛先は〒150 東京都渋谷区恵比寿南2-6-16 レーシングオン8／15日号プレゼント係 締切りは7月31日（当日消印有効）当選者の発表は本紙10／15日号誌上にて行います

6／15号当選者 ①鳥取県・本田康子 岡山県・荒木好子 栃木県・川田タマ ②愛知県・田中正春 神奈川県・諸星憲一 ③大阪府・小渡和江 福岡県・吉良由美子 大分県・高野一哉 広島県・松田裕晃 京都府・井野敏行 ④山形県・小笠原純子 東京都・中和みゆき 大阪府・国光恭郎 ⑤山形県・五十嵐俊王 他 敬称略



⑤ポルシェ・ポスターカレンダー
三和自動車㈱より、写真の'89年後期カレンダーを3名様に。また三和自動車に直接応募してももらう事ができる。そちらは20名。詳しくは、☎03-224-0931まで



⑥ジュライナイン・VANステッカー
F3で活躍する細野智行選手の所属するジュライナインレーシングチームより、VANジャケットのステッカーを大小セットで3名様に



⑦ビデオ「STRADA」8月号
㈱プランニング&プロデュースより、ビデオマガジン「ストラーダ」8月号を5名様に。ポルシェ・カレラ6の特集がメインです

BOOKS

GILLES VIVO

激しいドライビング・スタイルで人気を博し、そのF1生命を一生涯フェラーリに捧げたドライバー、ジル・ビルヌーブ。彼のその激しい走りは、最高のフェラーリ使いとして今なお語り継がれている。

このGILLES VIVOは、そんな彼を今でも忘れられないファンには最高の写真集だろう。2部から構成される本書は、前半で彼の半生を克明に記録する伝記、後半では彼がマイナーレースで活躍していた頃から、'82年5月8日の悲劇的な最期までを、テレビ画像等も含めて150点以上のカラー写真で綴っている。彼のすべてを伝える写真集として、ぜひ一見してもらいたい一冊だ。



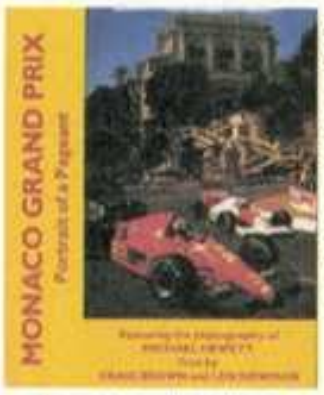
GILLES VIVO
Casare De Agostini著
240ページ　6180円（税込み）

MONACO GRAND PRIX: PORTRAIT OF A PAGENT

世界3大レースの一つに挙げられるモナコGP。公道を封鎖した狭く、きついコーナーの連続した難コースの上では、激しいクラッシュや、数々の名勝負が展開されていった。

そのモナコGPも、今年で47回を迎えた。その永き伝統の集大成ともいえるのが、本書であろう。1929年から昨年までのモンテカルロ市街で繰り広げられた、華麗な戦いを鮮やかによみがえらせている。巻末には全リザルトも収録されており、本書一冊でモナコGPの全てを知ることができる。

尚、以上2冊の問合わせは、リンドバーグ ☎03-709-7480まで。



MONACO GRAND PRIX:
PORTRAIT OF A PAGENT
Craig Brown & Ian Newman
192ページ　7807円（税込み）

これだけは伝えたい 親父から息子へ　運転のセンスアップ法

欧米では、運転の仕方を両親から教わるというのは珍しいことではない。そのような環境の中で、両親が生活の知恵として積み重ねてきた安全運転の知識や技術を子供達に伝授していき、自動車の運転というものの感覚を徐々に体得させていく。

昨今の我が国の若者による交通事故の防止の一助になることを願って交通評論家・矢橋昇氏が、長い間交通問題と取り組むうちに積み上げた蓄積の中から、納得でき実践している本当に役立つ知識を紹介している。初心ドライバー、ヤングドライバーにはぜひ一読してもらいたい



運転のセンスアップ法
矢橋昇著　JAF出版
222ページ　730円（税込み）

'89 JAFモータースポーツイヤーブック

日本自動車連盟発行の国内モータースポーツ競技規則が記載されているモータースポーツイヤーブック・1989年度版が発行された。

本書は、国内でモータースポーツを行う上で必要な、競技規則や各規定、安全基準などの事項が盛り込まれている。内容は、国内競技規則・付則・規定、JAF公認レースにおける審査委員服務要項、および資料から構成され、ドライバー・ライセンスの取得方法から国内選手権規定、国内サーキット案内や各メーカーの公認車両、JAF加盟クラブ一覧などモータースポーツを志す人、また最新の改定事項などを知りたい人にはうってつけであろう



1989JAFモータースポーツイヤーブック
日本自動車連盟
527ページ　1340円（税込み）

AV SOFT

F1ワールドチャンピオン アラン・プロスト

世界最高峰のレース、F1において、「プロフェッサー＝教授」と呼ばれるアラン・プロスト。時速300km／hを超えるハイスピード、そして死と直面するハイリスクなF1ドライバーには似合わないニックネームだが、冷静・沈着なドライビングとユーモア豊かな人間性ゆえ、周りから親しみをもって呼ばれている。'80年マクラーレンからデビュー、'85、'86年と2年連続チャンピオンを獲得した彼のデビューから'88年までの栄光のシーンをヒストリカルに再現。プライベートタイムのゴルフ・シーンもあり、アラン・プロストのすべてが集約された一本といえるだろう。



F1ワールドチャンピオン
アラン・プロスト
HiFi-MONO　60分
5565円（税込み）クラリオンソフト

WRC第4戦　'89サファリラリー

青い空、紅い大地。その間を一条の砂塵がたなびいていく。数あるWRCの中でもこのサファリラリーは別世界だ。原始の自然の中をランチア、スープラ、200SX達が駆け抜ける。今年もまたアフリカに魅せられた男達が、過去最悪のドライ・コンディションの中で激烈なサバイバル・マッチを展開。カークランドのニッサン200SXと激戦を演じ、見事勝利をおさめたのは王者ピアシオンとランチアのコンビであった。ビデオはその興奮を余すところなく伝えている。

尚、このビデオの問合わせは、デルタ・ポイント ☎03-465-5798まで。



WRC第4戦　89サファリラリー
（日本語ナレーション入り）
9888円（税込み）デルタポイント

NISMO　NISMO　NISMO　NISMO　NISMO　NISMO　NISMO

NISMOストリート用パーツ新発売！

★ボディ剛性を高め、走りのポテンシャルをアップする。
走行中、路面から受ける種々の力に対してボディ強度・剛性を高次元で維持。

①R32 Newスカイライン用ストラットタワーバー
フロント 54420-RN580　価格25,000円（但し、CA18Iは除く）
リア 55420-RN580　価格25,000円

②R31 スカイライン用ストラットタワーバー
リア 54420-RN570　価格25,000円

★S13 シルビア、180SX用ブレーキパッド
●あらゆる状況で、確実な制動力を発揮。
フロント 41060-RN121　価格10,800円
リア 44060-RN620　価格10,800円

★K10 スーパーターボ用ビスカスL.S.D.（ラリー用強化品）
38420-RR100　価格143,000円

NISMO　〒140 東京都品川区南大井2-10-6　●営業時間／AM9:00～6:00
NISMO PADDOCK　●定休日／毎週月曜日
イイニッサン　☎(03) 767-1123

MOTOR SPORT FANA SPACE

PRESS ROOM PRESS

ベネトン・ワッペン

今回のプレスルーム・プレスは、ニューマシン、ニューエンジンが期待されるベネトンとフォードのワッペンを御紹介しよう。

最近、街を歩いていても、一番よく見掛けるレーシング・キャラクターウェアがベネトンだろう。華やかな配色は街中によく映え、健康的なイメージでモータースポーツファンでない人達にも、多く受け入れられている。

ウェアの知名度が高ければそれをキッカケにしてF1マシンの存在を知る機会も多くなる。ひょっとしたらウェアが先でF1に興味を持った読者の方もいるんじゃないだろうか。

ここのところ、ニューマシンB189の登場待ちで今ひとつ暴れ足りなそうなナニーニとハーハート　後半戦の巻き返しに期待しよう。

価格は800～1200円

■発売元　プレスルーム　〒213　神奈川県川崎市高津区久地2-9　☎044-844-7300



INFORMATION

ATTENTION

東洋ゴム「セブルーのポロ」プレゼント

東洋ゴム工業では、8月31日までの間、「'89トーヨータイヤ夏のキャンペーン」を実施している。そのキャンペーン第2弾として、8月31日まで、同社の新タイヤ「セフルー」を1台分（4本）購入した人の中から抽選で400名に、オリジナル「ポロシャツ」をプレゼントする。胸に「セフルー」のロゴが入った涼しげなポロだ。



柿本レーシング、Tシャツプレゼント

L型チューン等でおなじみの柿本レーシングは、5月に行われたドラッグレースで日本ドラッグレース史上初の9秒15のタイムを記録した。この記録を記念して、同社ではオリジナル記念Tシャツのプレゼントキャンペーンを現在行っている。応募方法は、ハガキに住所、氏名、年令、電話番号を明記して、〒593 大阪府堺市鳳西町2-15-6 カキモトレーシング「Tシャツプレゼント」係まで郵送の事。締切は7月31日まで。

レース・ド・ニッポンに20名様御招待

8月19日、20日の両日、筑波サーキットで今年もレース・ド・ニッポンが開催される。当日は全日本F3選手権や全日本ツーリングカー選手権をはじめ、盛り沢山の内容だ。今回は、このレースに本誌読者20名を招待する。希望者は必ず往復ハガキに住所、氏名、年令、職業、電話番号にひとことを書いて、〒140 品川区南大井2-10-6 ニッサンスポーツカークラブ「'89レース・ド・ニッポン R'on係」まで。8月3日必着。

RRC主催レースに30名御招待

8月12日～13日、富士スピードウェイで開催される'89RRC富士フォーミュラチャンピオンズレースと翌14日に行われるRRCドラッグレースシリーズ第3戦に本誌読者をそれぞれ30名招待する。希望する人は、往復ハガキに住所、氏名、年令、職業、レースに関する意見を明記の上、〒190-11 東京都西多摩郡羽村町緑ケ丘4-10-16 RRC本部までどちらかのレースを明記して郵送の事。7月31日締切。

アリタスピード24時間耐久バーゲン

アリタスピードではこの度、7月29～30日にかけて「アリタスピード24時間耐久サマーバーゲン」と題したオールナイト大バーゲンを展開する。全製品大特価のバーゲンなので、ちょっと覗いてみては。詳しくは、☎0792-74-1287まで問合わせのこと。

EVENT

●ジムカーナフェスティバル'89 Summer Xmas

日時　8月5日～6日　受付19時～20時
場所　名阪スポーツランド　Cコース
参加費用　1万円（1台）
締切り　7月22日

問い合わせは、サマークリスマス事務局　〒542 大阪府中央区上本町西5-1-6 寿氷ビル9F ☎06-761-0248まで。

STAFF WANTED

●㈱ル・マン（☎03-400-5086）では、業務拡張に伴い、営業スタッフを募集している。条件は高卒以上の学歴を有し、普通免許所持者でモータースポーツの健全な発展に意欲と情熱をもっている人。勤務は御殿場営業所となる。希望者は、履歴書に自己紹介文を同封して、〒150 渋谷区広尾3-2-15 ㈱ル・マン（担当本間）まで郵送の事。

●F1、ル・マン、パリダカと数々の経験を持つ近藤レーシングガレージ（☎0550-78-0653）では、業務拡張のためメカニックを募集している。年令は35歳までの男子で、工業高校以上か自動車関係の経験者。希望者は履歴書を、〒410-13静岡県駿東郡小山町大御神697まで。

TOUR

●ケイエス・インターナショナルでは、8月27日にスパ・フランコルシャンで行われるF1世界選手権シリーズ第11戦、ベルギーGPの観戦ツアーを企画している。期間は8月24日㈭～31日㈭の8日間で、料金は49万8000円。オプショナル・ツアーとしてマクラーレンの工場見学をはじめ、フリータイムも充実している。

申し込み、問い合わせは、ケイエスインターナショナル ☎03-275-1723まで。

EVENT CALENDAR 8/1～15 AUGUST '89

BIWEEKLY EVENTS — OVERSEAS

●海外レース

開催日	イベント	コース	国	シリーズ	参加車両
8月6日	マールボロ500	ミシガン	USA	CARTインディカー：第10戦	インディカー
8月6日	スネッタートン	スネッタートン	イギリス	イギリスF3選手権：第10戦	F3
8月6日	スネッタートン	スネッタートン	イギリス	イギリス・ツーリングカー選手権：第3戦	グループA
8月6日	ニュルブルクリング	ニュルブルクリング	西ドイツ	ドイツF3選手権：第6戦	F3
8月6日	クヌートストープ	クヌートストープ	スウェーデン	スウェーデンF3選手権：第5戦	F3
8月6日	ディープホルツ	ディープホルツ	西ドイツ	ドイツ・スーパーカップ：第5戦	グループC
8月6日	ディープホルツ	ディープホルツ	西ドイツ	ドイツ・ツーリングカー選手権：第17,18戦	グループA
8月13日	ハンガリーGP	ハンガロリング	ハンガリー	F1世界選手権：第10戦	F1
8月13日	オールトン・パーク	オールトン・パーク	イギリス	イギリスF3000選手権：第8戦	F3000
8月13日	ハートランド・パーク	ハートランド・パーク	USA	IMSA-GT選手権	IMSA-GT
8月13日	オールトン・パーク	オールトン・パーク	イギリス	イギリスF3選手権：第11戦	F3
8月13日	マントープ・パーク	マントープ・パーク	スウェーデン	スウェーデンF3選手権：第6戦	F3
8月13日	バドワイザー・アット・ザ・グレン	ワトキンズ・グレン	USA	NASCARストッカー：第18戦	ストックカー

●海外ラリー

開催日	イベント	国	シリーズ	参加車両
8月1～2日	ラリー・ビア	ブルガリア	ERC（決勝2）	グループA,N
8月2～6日	アルゼンチン・ラリー	アルゼンチン	WRC：第8戦	グループA,N
8月4～6日	マデイラ・ワイン・ラリー	ポルトガル	ERC（決勝20）	グループA,N

BIWEEKLY EVENTS — DOMESTIC

●国内レース

開催日	イベント	場所	主催者		格式	競技車両
8月4～7日	'89筑波フェスティバルナイター耐久レース	筑波サーキット	ACC(財)日本モータースポーツセンター、TSK	☎03-550-0158	国内	N1
8月6日	西日本フレッシュマンレース第3戦	西日本サーキット	AMSC	☎0835-8-0321	準国内	F,J1600-A,N(N)-1M),N1(M),N1
8月12～13日	'89RRC富士フォーミュラチャンピオンレース	富士スピードウェイ	RRC	☎0425-55-0462	国際	F3000
					国内	JSS,N1,N2

●国内ラリー

開催日	イベント	場所	主催者		格式
8月5～6日	ひえつき'89夏	宮崎300km	R-10-N	☎0982-32-3682	準国内
8月5～6日	ウィットスーパーラリー'89	北海道200km	WIT	☎0144-73-7789	準国内
8月5～6日	ベルのラリー	石川500km	BELL	☎0762-33-1488	準国内
8月5～6日	'89AVCOラリースクールシリーズ全6戦 入門者・初心者向けラリーイン宮沢湖	埼玉120km、東京80km	JACS	☎03-429-2517	準国内
8月5～6日	'89TOMSO RALLY	埼玉250km	TOMSO	☎0429-58-9542	準国内
8月12～13日	ラリー林大雪山NP'89	北海道150km	TRCA	☎0166-52-7008	準国内

●A級ライセンス講習会

8月12日	奥州ビクトリーサークルクラブ（奥州VISIC） ☎022-225-1301　スポーツランドSUGO　講師：中村靖比古

NORMATION

FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP Rd.7 FRENCH GP



●1989年7月9日(予選7、8日)
●フランス:ポール・リカール
●天候:晴れ

母国でのグランプリの直前にマクラーレン脱退という重大な発表をしたプロスト。通算37勝目でまたひとつ記録を更新した。マンセルはアクシデントに巻き込まれ、ピットからのスタート。そして、素晴らしい追い上げで2位。大喜びで「次のイギリスもやる」と語った。



フランスGP結果速報

プロスト、2年連続ポールtoウイン!
フェラーリも好走、マンセルが2位に

A.プロストにとって、すべてが思い通りにいったレースだった。1回目のスタートではA.セナに先行を許したが、1コーナーの多重クラッシュによる赤旗に救われ2回目は好スタート。セナのリタイアも手伝ってプロストを阻むものは何もなかった。「今日の勝利は私にとって大きな意味を持っている。それは私の進退問題の事があった直後だということと、今シーズンのチャンピオンシップでのアドバンテージというふたつの意味だ」と独走で2年連続の勝利を飾ったプロストは語った。

レースは度重なるタイヤ交換もあり順位の変動が激しく、7人ものドライバーが2番手を争った。プロスト以外に活躍したのはピットスタートから物凄い追い上げを見せ2位になったN.マンセル、それに今回初めてF1に出場した4人の新人、とりわけJ.アレージの4位は高く評価できる。

中嶋は右サイドポットにダメージを受けながらも8位を走行、しかしエンジン・トラブルにより惜しくもリタイアとなった。

■プレクォリファイ結果

1	⑳ B.ガショー	オニクスORE1・DFR	GY	1'09"617	10周目
2	㉟ S.ヨハンソン	オニクスORE1・DFR	GY	1'09"668	9周目
3	㉑ A.カッフィ	ダッラーラF189・DFR	PI	1'09"726	15周目
4	⑧ S.モデーナ	ブラバムBT58・ジャッド	PI	1'09"917	16周目
5	⑦ N.ラリーニ	オゼッラFA1-M89・DFR	PI	1'09"989	13周目
6	⑦ M.ブランドル	ブラバムBT58・ジャッド	PI	1'10"181	11周目
7	㉟ V.パイドラー	リアルARC02・DFR	GY	1'11"059	18周目
8	㉞ B.シュナイダー	ザクスピードZK851・ヤマハ	PI	1'11"098	14周目
9	⑨ P.ギンザーニ	オゼッラFA1-M89・DFR	PI	1'11"528	13周目
10	㉜ P-H.ラファネル	コローニFC189・DFR	PI	1'11"953	13周目
11	㉕ 鈴木亜久里	ザクスピードZK891・ヤマハ	PI	1'12"031	9周目
12	㉓ G.フォイテク	ユーロブルンER188・ジャッド	PI	1'13"179	16周目
13	㊶ J.ピンケルホック	AGS-JH23・DFR	GY	1'13"173	16周目

・上位4車が公式予選に進出

■決勝結果

3.813km×80周=305.040km　予選出走30台・決勝出走26台・完走13台

						予選順位/タイム
1	② A.プロスト	マクラーレンMP4/5・ホンダ	GY	80周	1°38'25"411	1/1'07"203
2	㉗ N.マンセル	フェラーリF640	GY	80周	1°39'13"428	3/1'07"455
3	⑥ R.パトレーゼ	ウイリアムズFW12C・ルノー	GY	80周	1°39'36"332	8/1'08"993
4	④ J.アレージ	ティレルO18・DFR	GY	80周	1°39'42"643	16/1'09"909
5	㉟ S.ヨハンソン	オニクスORE1・DFR	GY	79周	1°38'44"650	13/1'09"299
6	㉙ O.グルイヤール	リジェJS33・DFR	GY	79周	1°39'04"027	17/1'09"717
7	⑲ E.チーバー	アロウズA11・DFR	GY	79周	1°39'41"525	25/1'10"372
8	⑪ N.ピケ	ロータス101・ジャッド	GY	78周	1°38'36"963	20/1'10"135
9	⑳ E.ピッロ	ベネトンB188・DFR	GY	78周	1°38'37"905	24/1'10"292
10	③ J.パーマー	ティレルO18・DFR	GY	78周	1°39'20"983	9/1'09"026
11	㉙ E.ベルナール	ローラLC89・ランボルギーニ	GY	77周	1°36'51"448	15/1'09"596
12	③ M.ドネリー	アロウズA11・DFR	GY	77周	1°39'16"217	14/1'09"524
13	㉑ B.ガショー	オニクスORE1・DFR	GY	76周	1°39'38"114	11/1'09"122
nc	⑮ M.グージェルミン	マーチCG891・ジャッド	GY	71周	1°39'31"717	10/1'09"036
	⑧ S.モデーナ	ブラバムBT58・ジャッド	PI	67周	エンジン	22/1'10"254
	⑤ T.ブーツェン	ウイリアムズFW12C・ルノー	GY	50周	ギヤボックス	5/1'08"211
	⑫ 中嶋 悟	ロータス101・ジャッド	GY	49周	エンジン	19/1'10"119
	⑭ I.カペリ	マーチCG891・ジャッド	GY	43周	エンジン	12/1'09"283
	⑲ A.ナニーニ	ベネトンB189・DFR	GY	40周	サスペンション	4/1'08"137
	㉓ P.マルティーニ	ミナルディM189・DFR	PI	31周	油圧	23/1'10"267
	㉚ P.アリオー	ローラLC89・ランボルギーニ	GY	30周	エンジン	7/1'08"561
	㊾ G.タルクイーニ	AGS-JH23・DFR	PI	30周	エンジン	21/1'10"216
	㉘ G.ベルガー	フェラーリF640	GY	29周	エンジン	6/1'08"233
	㉑ A.カッフィ	ダッラーラF189・DFR	PI	27周	クラッチ	26/1'10"468
	㉕ R.アルヌー	リジェJS33・DFR	GY	14周	エンジン	18/1'10"077
	① A.セナ	マクラーレンMP4/5・ホンダ	GY	0周	デフ	2/1'07"228
ns	㉒ A.デ・チェザリス	ダッラーラF189・DFR	PI	DNQ		27/1'10"591
ns	㉔ L-P.サーラ	ミナルディM189・DFR	PI	DNQ		28/1'11"079
ns	㊱ C.ダナー	リアルARC02・DFR	GY	DNQ		29/1'11"178
ns	㉛ R.モレノ	コローニFC189・DFR	PI	DNQ		30/1'11"372

・優勝スピード:185.330km/h
・最速ラップ:M.グージェルミン(マーチ・ジャッド) 1'12"090 190.412km/h 29周目

鈴鹿スーパースポーツ200kmレース結果速報

時折雨に見舞われるという不安定な梅雨空の下で行われた全日本GCシリーズ第4戦は関谷正徳のポールtoフィニッシュとなった。関谷にとっては、'80年の第1戦以来、実に9年振りのGC優勝だった。

2番手を走り関谷を追い上げたジェフ・リースは、ハンドリングの不調もあり、最後まで関谷をかわすことはできなかった。予選から好調だった松本恵二はミッション・トラブルで、また星野一義はスピンアウトしてリタイヤしている。(詳細次号)

●決勝結果

7月9日(予選8日)/観客数:13,000人

1位	⑯関谷　正徳	1°10'01"105	35周
2位	㉙G.リース	1°10'01"909	35周
3位	㉖和田　孝夫	1°10'48"118	35周
4位	⑥E.エルグ	1°11'28"644	35周
5位	⑰太田　哲也	1°11'46"880	35周
6位	㉔中谷　明彦	1°11'52"322	35周
7位	㊿従野　孝司	1°10'49"673	34周
8位	②寺田陽次郎	1°11'35"610	34周

(決勝出走16台・完走8台)

Photos/Dennis Ashlock\IMPAC., Bryn Williams, Willem J.Staat, Tequnitune Co., Jiro Ishida, Hiroshige Satta

OVERSEAS

Pirro debut!

ピッロ、フランスGPでF1デビュー?

昨年から国内F3000に参戦しているエマヌエーレ・ピッロが、フランスGPから、ヤニック・ダルマスに代わってローラに乗ってF1にデビューする予定になっている。

ローラでは以前からダルマスに代わるドライバーを捜していた。そこでスケジュールが空いていて、さらにマクラーレンのテストドライバーの経験を持ち、日本のF3000でも実績のあるピッロに白羽の矢が立ったというわけ。ピッロは先日、シルバーストンで行われたテストではマクラーレンをドライブした際に9番手の1分13秒59のタイムを記録している。

以前から、F1にデビューするという話があったピッロ、思っていたよりも早くその機会が訪れたというところ。しかし来年以降は他のF1チームで走るという可能性も充分にあり得るだろう。

一方、ダルマスに代わってピッロを迎え入れるローラチームでは、もうひとりのフィリップ・アリオーも解雇する方向だという。

しかし本稿締め切り直前に飛び込んできた情報によると、ピッロはベネトンに乗って、今シーズンを戦うことになる模様。これはジョニー・ハーバートが未だに足の怪我が完治していないため、その代役としてピッロにベネトンのシートが回ってきたためだ。尚、詳細はP61。



昨年から全日本F3000に参戦してきたピッロ。昨年はランキング3位。今年は第4戦の鈴鹿で来日以来初の優勝を飾る


ラルースはダルマスとアリオーを解雇してドライバー刷新を計画

Bernard leaves Ferrari

退陣が決定したバーナードの去就に注目

フェラーリは、デザイナーであるジョン・バーナードとの契約の更新は行わないと発表した。これで今年のストーブリーグの主役であったバーナードがフェラーリを去ることが決定になった。

この件についてバーナードは「多かれ少なかれ、みんなの思っていたとおりになったわけだ」と語った。また一番注目される今後の身の振り方については彼は、「フェラーリを辞める10月31日以後のことは、まだ何も決まっていないんだ」と主張している。

これは噂されているアラン・プロストとチームを結成するのではという噂を否定してのものだが、一方でバーナードは、プロストのビジネスは凄く尊敬の出来るものだ。私はしばしば彼と会って話をしたことがある」と漏らしていた。

彼のいうプロストとの話の内容とは、彼らが結成するF1チームの計画であると推測できる。バーナードが一番望んでいるのは、やはりプロストとのジョイントだといえる。

またバーナードの後任にはウイリアムズに所属していたエンリケ・スカラブローニが決定した。


今後のことは決まっていないと言いながらも…

Nissan comeback!

ニッセン、11カ月振りにサーキットに復帰

昨年の富士500マイルのアクシデントから11カ月ぶりにクリス・ニッセンが復活した。

6月24~25日に開催されたドイツツーリングカー選手権に姿を見せたニッセンは、まず土曜日の予選で20周のサーキットランをこなした。

ニッセンはトレーニング中にザクスピードのチームメイトよりも速いタイムをマークして、その回復ぶりをアピール。予選でも一時は8番手のタイムをマークした。しかしコース上に溢れたオイルでタイムアタックが敢行できず、結局25位からのスタートになってしまった。

決勝は上位入賞を狙っていたが、タイヤバーストで大きく後退し20位でフィニッシュ。しかし「44周をフルに走り切れたことが一番の喜びだ」と11カ月ぶりのレースでニッセンは確かな手応えを感じていた。


練習中から気合の入った走りを見せていたニッセン

Mansell and Nannini excluded from Canadian GP

マンセル、ナニーニ、カナダGPで失格

先日のカナダ・グランプリでナイジェル・マンセルとアレッサンドロ・ナニーニが失格になった。

マンセルとナニーニはフォーメイションラップの後にピットイン、タイヤを交換した。その後、彼らがピットアウトした時点でレースはすでに開始されており、マンセルとナニーニがストレートを通過した後に、トップグループが通過するという異様な光景が繰り広げられた。

このふたりの行為はスポーティング・レギュレーション147項「ピットからスタートするものは、すべての競技車が通過した後にスタートしなければならない」に違反しているとして失格の裁定を受けた。

ベネトンのピーター・コリンズは「あの時ピット出口のオフィシャルはレースに参加するように指示していた。もし参加できないなら、ピット出口を閉鎖するのは彼らの義務だ。それでナニーニ達をレースに参加させたのは、彼らの無能振りを証明しているだけだ」と語り、憤慨やるかたない様子だった。


マンセルの後にナニーニが、そしてこの後にトップがやって来た

Jaguar's new weapon

ターボチャージド・ジャガーXJR11 デビューレースはブランズハッチに?

IMSAでその姿を現したジャガーのニューマシン、そのWSPC仕様XJR11がハラマのWSPC第3戦で初公開された。

IMSAスペックの3ℓに対して3・5ℓのキャパシティを持つエンジンは公開されたとはいっても最大出力、トルクなどは未だにベールに包まれている状態だ。また3・5ℓエンジンが搭載されるシャシーは基本的にはIMSA仕様と同一のものであった。

ハラマに展示されていたマシンを見た限り、フロントホイールアーチ部には穴が開けられており、それはダウンフォース不足を補うものではないかと思われる。



ツインターボを装着するV型6気筒エンジン。パワーは公表されていない



シルクカットカラーのWSPC仕様はXJR11と呼ばれる

TWRではデビューの時期についてのコメントは残していないが、7月23日のブランズ・ハッチに出場することは間違いないだろう。

ジャガーXJR11主要諸元

エンジン	90度V型水冷6気筒	ボディ	カーボンファイバーコンポジット
排気量	3,500cc	ブレーキ	カーボンディスク
弁機構	DOHC 4バルブ		マルチポットキャリパー
過給器	ツインターボチャージャー	ミッション	5速
エンジン制御	フルエレクトリック・システム	全長	4,850mm
シャシー	カーボンファイバー	全幅	2,000mm
	&ケブラーモノコック	全高	1,100mm

4-rotor RX-7 delayed

4ローターRX-7の登場は来シーズン

マンデビル・オートテックが開発を進め、今年のIMSA/GTOのシリーズ終盤にはデビューすると見られていた、4ローターエンジン搭載のRX-7のデビューは来年になりそうだ。

3ローター+ターボでは耐久性に難が出る場合もあり、現在GTOクラスを戦っているRX-7は3ローターの20Bを搭載して戦っている。

しかし、これでは600馬力近くを発揮するライバルと戦う場合に、不利であることは否めない。

このためマンデビルでは7月~8月の完成を目指して開発を進めていたが、その完成が遅れている模様だ。

因みに開発ドライバーはエリオット・フォーバス-ロビンソン、デザイナーはリー・ダイクストラが担当している。

Lamborghini looks to WSPC

WSPC出場を考えるランボルギーニ F1では2チームにエンジンを供給か

現在ローラにエンジンを供給しているランボルギーニは、スポーツプロトタイプへの出場に興味を持っている。

これはランボルギーニのデザイナー、ダニエーレ・アウデットが語ったもので、彼は「WSPCは激しい競争が展開されており、また会社にとっても、その宣伝効果は非常に高いものがあると思っている」とWSPC参戦のメリットを語っていた。

もしWSPCに参戦することになった場合にエンジンは、現在F-1で使用しているものを投入するという。しかし当然、長距離レースに備えて耐久性などの細かいモディファイは行われる。

このようにスポーツプロトタイプカーに非常に魅かれているランボルギーニだが、「現在の我々の最大の仕事はF-1である」と語り、WSPC出場はあくまでも希望の段階だとしている。

またF-1においてエンジン供給先を拡げる予定もあるという。事実ダッラーラとの接触もあったらしく、これについてチームでは「我々のエンジンを使用する2チームがバランス良く活動するのが理想だ。しかしこれには7月までには決断を下さなければならない」とし、この結論は早ければ8月には出ているだろう。

SAT 1 Supercup round 3

イエリンスキー、独スーパーカップで優勝

6月25日、ノリスリングでドイツ・スーパーカップ第3戦が開催され、イエスト・ボルシェを駆るフランク・イェリンスキーが優勝した。

このイベントは、WSPC第3戦ハラマと同日に開催されたが、イエストやヨッヘン・ダウアーは、WSPCをキャンセルしてスーパーカップに出場した。観客数10万人。

決勝前日に2ヒート制で行われた予選レースでは、ポブ・ウォレクのイェスト・ボルシェが2ヒートともに一位。決勝でもレースをリードしたが、ドライブシャフト破損で56周リタイアした後は、3位をコンスタントに走っていたイエリンスキーが順当な優勝を獲得した。2位はIMSAからマシンを持ち込んだジョン・アンドレッティ。タイヤはBF。タイアー。ウォレクとトップを争っていたダウアーのポルシェもガス欠でリタイアした。



優勝はWSPCでしぶとい走りを見せるイェスト

SAT1スーパーカップ第3戦

							予選順位/タイム
1	C1	F.イェリンスキー	ポルシェ962C	イェスト	GY	76周	4/49'25
2	C1	Jo.アンドレッティ	ポルシェ962C	ダウアー&パスピー	BF	76周	3/49'13
3	C1	"J.ウィンター"	ポルシェ962C	イェスト	GY	75周	12/51'39
4	C1	G.モレッティ	ポルシェ962C	ゲブハルト	GY	75周	8/50'42
5	C1	W.ブルン	ポルシェ962C	ブルン	YO	75周	6/50'19
6	C1	J-L.リッチ	ポルシェ962C	イェスト	GY	73周	9/50'78
7	C1	H-J.ダーメン	ポルシェ962C	ジャンボ・レーシング	GY	73周	13/51'68
8	C1	J.ダウアー	ポルシェ962C	ダウアー	GY	71周	2/48'15
9	C1	A.サラミン	ポルシェ962C	サラミン	GY	71周	16/52'94
10	C2	P.デ・ヘニング	スパイスSE88C-コスワース	GPモータースポーツ	GY	70周	18/51'36

SPORTS NEWS

●今年F1グランプリにデビューする予定で、結局資金不足のためF1出場を断念していたファースト・レーシングが、ライフ・レーシング・エンジンにF1のプロトタイプシャシーを売った。開幕直前にGP出場をキャンセルしたファーストだが、それ以前にガブリエーレ・タルクイーニがマシンのテストを完了させていた。ライフ・レーシング・エンジンでは3.5ℓのW12気筒エンジンを1年で2基完成させており、ライフ・レーシング・エンジンでは来年あたりにこのエンジンをレースに使用する計画だという。ドライバーはイタリアF3に出場しているファブリッツィオ・ジョバナルディが予定されている。

●トヨタ88Cに乗ってIMSA GTPクラスに出場しているクリス・コードは、体調不良のために引退を決意している。コードは昨年、大腸の不調を治すために腹部の手術を行った。しかしその手術が原因で、水分分泌閉止という症状に見舞われていまったのだった。これが原因でレース中に、ベテランのコードに疲労が目立つようになり、非常に過酷なレーシングドライブという仕事が出来なくなったのだ。「この引退はまったく私の個人的な問題だ。私はダン・ガーニーと相談して、今が引退するのに良い時期だということで合意した。私は今まで非常に良い時を過ごしたと言える」と、今までのレース人生を振り返っていた。

●4月30日に開催されたバッレルンガの国際F3000で起きたマーティン・ドネリーの失格処分を不服としたエディ・ジョーダン・レーシングの訴えは、先日パリのFFSAによって却下された。これを受けてエディ・ジョーダン・レーシングでは、最終的にその判断をFIAに預けることにした。

●カナダグランプリの時にルノー関係者は来年もウイリアムズに独占供給することになるだろうと語っていた。「エンジンについては、まだやらなくてはならない仕事がたくさんある。しかしそれに対する努力を惜しもうとは思わない」と最高のグランプリになった前日に、彼らは語っていたのだった。

●F1開幕戦の直前に行われたリオ・テストでクラッシュし、自らも大重症を負ったフィリップ・ストレイフの近況は、あまり芳しいものではない。パリの軍事院に入院中のストレイフは相変わらず好転の兆しすら見せていないという。退院の可能性などはまったく立たない状態らしい。筋肉の自立さえまだなのだから無理もない話しだ。

●セナがパパに! セナの彼女シューシャがおめでたで、来年の2月にセナはパパになる予定だという。

●メルセデス500SECのグループAマシン(AMG)がスパにも出場する。

●先日のカナダGPの前まで3年半、53回のGPにもおよぶ長い期間、グランプリで勝利を収めたのは5人のドライバーだけだった。プロスト、セナ、ピケ、マンセル、ベルガー。これに終止符を打ったのがカナダのブーツェンというわけ。因みにこの5人の前に最後に勝ったドライバーはケケ・ロズベルグ('85年アデレイド)だった。

●ミサノで行われたスバル・モトーリ-モデルニのテストはイタリアF3の有望株であるジャンニ・モルビデッリが行った。

●インディ500の予選でクラッシュし右腕を骨折したダニー・サリバンはポートランドのレースを欠場した。インディアナポリスの後、ミルウォーキーとデトロイトには出場したサリバンだが、このデトロイトのバンピーな路面が右腕に響いたようだ。デトロイトのレース後にサリバンは医者から2、3レースは休まなければと、ドクターストップをかけられていた。しかし7月16日のメドゥランズのレースには出場してくるだろう。

●今年からイギリスF3に参戦している田中実が先日行われた、シルバーストンのF3テストでトップタイムをマークした。ラルトRT33/トヨタで彼は1分31秒96をマークした。

NEWS

NETWORK

Silverstone testing

新型が続々登場のシルバーストンテスト
ティクフォード5バルブはトラブルなし

イギリスGPのプレ・グランプリとも呼べるシルバーストンテストが開催された。当日は朝から激しい雨が降っていたが、午後には回復してコースはドライになった。

ここでトップタイムをマークしたのはマーチCG891を駆るマウリシオ・グージェルミン。2番手は僅か0・05秒差の1分11秒69でリカルド・パトレーゼが入っている。

このテストでアラン・プロストは横置きギヤボックスで走行。5番手のタイムをマークし、順調に熟成されていることを証明した。注目のティクフォード製5バルブヘッドの初走行となったロータスは、ネルソン・ピケがドライブ。7番手のタイムをマークするとともに、それ以上にメカニカルトラブルが起きなかったことが大きな収穫だといえる。

また鈴木亜久里もこのテストに参加していたが、グレガー・フォイテクとクラッシュ。マシンにダメージを与えてしまった。

Pirelli Classic Marathon

往年の名手が出場のピレリ・クラシック

昨年から開催されているピレリ・クラシック・マラソン。今年も6月18日～24日の1週間にわたって開催された。

参加者の中にはスターリング・モス、ティモ・マキネン、オベ・アンダーソンらのビッグ・ネームも顔を揃えていた。

1950年代から1960年代のクルマが集ってその雌雄を決するイベントだけに、ライバルである他のドライバーと戦うことは勿論のこと、参加者は自車のメカニカルトラブルとも戦わなければならない。

このような状況のなかで優勝したのはジャガーEタイプを駆るヘンリー・ピアマン。モスは、彼のMGBロードスターが数々のトラブルを抱えていたにも関わらず、見事に3位でフィニッシュした。



'67年式のジャガーEタイプが優勝


この2000GTはオベ・アンダーソンがドライブした

FISA meeting

FISAが来年以降の規則変更を発表

去る6月27日パリにおいて、世界モータースポーツ委員会が開かれた。この会合にはジャン・マリー・バレストルも出席して、以下の決定がなされた。

●フォーミュラワン

安全性を向上させるため、バレストルの提案によって満場一致で以下のレギュレーション変更が決定された。この変更点は来年の1月1日から施行される。

・ドライバーのマシンからの脱出を容易にするためのコクピット開口部の拡大
・後方視界の向上
・ドライバーの体のサイズに関係なく、快適なドライビングポジションを取れるような、モノコックサイズの確保
・ロールバーの高さを上げると同時に、強度を向上させる
・サバイバルシェルの高さを10cm高くし、横方向に対する強度を向上させ、安全性を高める
・コンプリートモノコックによるクラッシュテストの採用。加えられる衝撃は従来より20%アップされる。ノーズに対しては横方向からのテストも追加される。これはペダル、ステアリングホイール、燃料タンクに対しても行われる
・冷却あるいは圧縮された燃料の使用の禁止
・構造材の改良によるフロントウィングの耐久性向上
・スポーティング・レギュレーション1-44項の変更。レース再スタート時のホイール交換を認める
・安全性向上のためにタンクの位置を定める。

●スポーツプロトタイプ

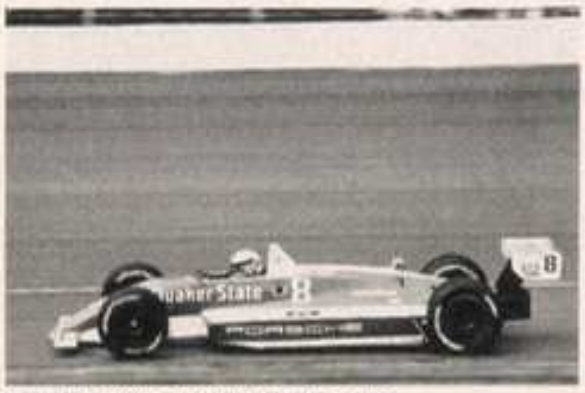
1990年
・'89年のエントリー条件を継続する。ただし以下2点を除く。
——全戦エントリーの義務付け
——エントリーに関して、前年までの選手権参加実績のあるチームを優先する
・予選は2日間にわたって行う
・サーキットは最高の水準を持っていなければならない
・ドライバー乗車状態で重量測定を行う
・給油はFISAにより認可された器具の使用により、給油の速度が決定される
・レース最大距離は480km、最大時間は3時間30分まで。ただしル・マンは除く
・空力に関するレギュレーションの確立（'90年から）
・2輪駆動のマシンのみ出場可能（'91年から）
・ドライバーは最大2名まで（'91年から）

●今年のカレンダー

WSPC最終戦は10月29日にメキシコ・シティで開催する

Porsche doubles up

来季は2台登場のポルシェ・インディ



4戦連続で4位に入る活躍を見せたファビ

テオ・ファビの所属するクエイカー・ステート・チームでは来シーズンは2台のマシンを走らせる予定でいる。

ファビのマーチ89P・ポルシェは、クリーブランドで開催された第7戦まで4回連続で4位に入賞し、そのポテンシャルの高さを示した。これに気を良くしているチームマネージャーのデリック・ウォーカーは「来年、確実に2台のマシンを走らせたいと考えている」と宣言している。

また「2カーのための準備は、現在のマシンを走らせることに影響のない範囲で進め、出来るだけ早く2カー体制にしたい」と語った。しかし現在のマシンに影響がない範囲で準備を進めると、デビューはやはり来シーズンになるとのことだ。

既にこのプロジェクトのために、大半の社員がペンシルバニアのチームの本拠地に派遣されている。またドライバーについては、ファビを来年も加えるかも含めてはっきりしていない。しかしウォーカーはドライバー候補としてジョン・アンドレッティとジェフ・ブラバムをリストアップしたことは認めている。

Andretti wins Formula 1

ジョン・アンドレッティ、F1に向けて

カナダGPの際、ジョン・アンドレッティはモントリオールで、彼の将来的な計画について幾つかのF1チームと接触した。

現在、インディカーとIMSAのレースに出場しているアンドレッティは、F1に参加できるだけのスポンサーを確保していないのだが、叔父であるマリオにならってF1ドライバーになることに関心を示しているのだった。

アンドレッティは自分の実力をアピールするためにも、F1チームのどこかから、テスト・ドライバーとして声をかけてもらいたいと希望している。

Fifth gate fourth win

フィッティパルディ、早くも今季4勝目

4月にフェニックスで幕を開けた'89CART/PPGインディカーワールドシリーズ。第5戦まではエマーソン・フィッティパルディ2勝、リック・メアーズ2勝という結果であったが、続く2戦ではフィッティパルディが連勝し、ポイントランキングでも首位の座を揺るぎないものにした。

6月25日に行われた第6戦ポートランドでは、序盤からトップに立ったポールのテオ・ファビをフィッティパルディが追い、ついにパス、最終的に2位のボビー・レイハルに20秒の差をつけてトップでゴールした。

続く7月2日の第7戦クリーブランドでも優勝、これでフィッティパルディは今季トータル4勝をあげたことになる。

CART/PPGインディカー・ワールドシリーズ第6戦

				予選順位／タイム
1	㉙E. フィッティパルディ	ペンスキーPC18・シボレー	104周	2／57'884
2	⑱B. レイハル	ローラT89/00・コスワース	104周	8／58'254
3	⑦A. ルイエンダイク	ローラT89/00・コスワース	104周	5／58'022
4	⑧T. ファビ	マーチ89P・ポルシェ	103周	1／57'634
5	③S. ブルエット	ローラT89/00・ジャッド	103周	11／58'734
6	⑤M. アンドレッティ	ローラT89/00・シボレー	102周	7／58'171
7	⑯R. ボエセル	ローラT89/00・ジャッド	102周	14／59'553
8	④R. メアーズ	ペンスキーPC18・シボレー	98周	6／58'049
9	㉚P. カーター	ローラT89/00・コスワース	98周	22／1'01'449
10	②A. アンサーJr.	ローラT89/00・シボレー	96周	9／58'283

CART/PPGインディカー・ワールドシリーズ第7戦

				予選順位／タイム
1	㉙E. フィッティパルディ	ペンスキーPC18・シボレー	80周	2／1'05'029
2	⑤M. アンドレッティ	ローラT89/00・シボレー	80周	3／1'05'554
3	⑱B. レイハル	ローラT89/00・コスワース	80周	8／1'06'450
4	⑧T. ファビ	マーチ89P・ポルシェ	80周	5／1'05'878
5	④R. メアーズ	ペンスキーPC18・シボレー	80周	4／1'05'656
6	③S. ブルエット	ローラT89/00・ジャッド	79周	9／1'06'546
7	②A. アンサーJr.	ローラT89/00・シボレー	79周	7／1'06'403
8	⑯R. ボエセル	ローラT89/00・ジャッド	79周	12／1'07'365
9	⑦A. ルイエンダイク	ローラT89/00・コスワース	79周	6／1'06'395
10	①A. アンサー	ペンスキーPC18・シボレー	78周	46／1'07'839



第7戦、今年4回目の表彰台

Footwork changes their plan

片山右京、全日本F3000に専念
国際F3000のドライバーは未定

今シーズン始めから国内および海外のF3000に全戦参加しているフットワーク・フォーミュラでは、今後、片山右京は国内のレースに専念すると発表した。

今年の始めから国内、海外のF3000に全戦エントリーしていたフットワークだが、チームとしてレースのみならずMCシリーズの開発と熟成を図るという目標を立てていた。

しかしこれを実行するにはドライバー、そしてチームにとっても距離、時間的に苦労することが多かった。このために7月からフットワーク・フォーミュラでは、国内と海外の2極体制でレースに臨むことを決定したのだった。

右京が国内F3000に専念することによって空席になってしまう国際F3000のシートに、誰が収まることになるのかは未だに決定していない。しかし候補として、先日ヨーロッパでMC04-のテストを行ったデイモン・ヒルらの名が上がっている。


ヨーロッパと国内の両シリーズに出場するのはドライバーにもチームにもかなりの負担

Hasemi back to GC

混戦のGCに長谷見昌弘が今季初出場


GCに乗るのはこの3月のテスト以来だと語る長谷見

本誌発売時には既にレースは終わっているが、7月9日に鈴鹿で行われる全日本グランチャンピオンシリーズ第4戦、鈴鹿スーパースピード200kmレースにベテラン長谷見昌弘が出場する。

スポンサー、チーム体制が整わなかったため、今年の参戦を見送っていた長谷見だが、今回その関者が整ったことにより、スポットではあるが参戦の運びとなったものだ。

既に6月下旬に鈴鹿で久々のGCをドライブ、生憎の暑さではあったが共に走った星野一義、高橋国光、ジェフ・リースらとほとんど変わらないタイム、1分58秒台（決勝用タイヤ）で周回を重ねたという。

「今年のGCは空力的に難しいよね。最低地上高（6cm）があるから、下から空気が入り過ぎて風がいたずらしてるみたいだもの」と今シーズンのGCを見てきた長谷見はコメントしている。

スポットにせよ、ベテラン長谷見のGC復帰を喜びたい。

Dunlop testing at SUGO

ダンロップ絶好調の菅生タイヤテスト

7月29日～30日にスポーツランドSUGOで開催される、全日本F3000選手権第5戦に向けてのタイヤテストが、先日スポーツランドSUGOを舞台にして行われた。

ここで圧倒的な速さを見せたのがダンロップのユーザーである松本恵二、ロス・チーバー、小河等、長谷見昌弘の4人だった。特にこの4人の中で一番好調だったのが松本恵二。彼はQタイヤで唯一1分1秒台を出した。1分1秒564のタイムは昨年の同レースでチーバーがマークしたコースレコードを1秒476も上回る驚異的な数字である。またチーバーそして小河もコースレコードを上回るタイムを記録しているのは、驚くべきことだろう。



昨年ポールを奪った菅生で今季3勝目を挙げるか？

またレースタイヤも昨年のレースタイヤの記録を1秒以上上回るタイムを記録した。このタイヤテストを見る限り、SUGOの第5戦は激戦になりそうな気配である。

Suzuka new courses open

練習の混雑緩和が狙いの南コースオープン

詳細については以前、本誌でお伝えしたが、鈴鹿の南コースが7月2日から営業を開始した。

全長1264m、幅10m、最大直線長190mのこのコースは主にスポーツ走行に使用され、本コースのスケジュール過密によって少なくなったスポーツ走行の時間を確保するためのコースだ。

本コースとコーナーのRを同一にするなどの工夫が凝らされたこの南コース。実際に走ってみると充分なランオフエリアが確保されており、安全性についてはかなり気が配られているという印象を受けた。

この南コースの完成で今まで練習不足に泣かされたドライバーも、比較的自由に練習できるようになるのではないだろうか。

営業時間は午前9時30分～午後5時（平日）、レースのない土、日、祝日は午前8時からとなっている。料金は30分3000円、以下10分ごとに1500円が加算される。

走行の申し込み及び、問い合わせは〒510-02 三重県鈴鹿市稲生町7992 ☎0593（78）1111 鈴鹿サーキットモータースポーツ課まで。


7月1日に2輪も混じえて走り初めが行われた



●7月2日、東京・赤坂プリンスホテルにおいて、マツダ767Bのル・マン完走記念パーティが盛大に開かれた。パーティの会場には片山義美、従野孝司、寺田陽次郎らの日本人ドライバーを始めとして、今年マツダ767Bをドライブしたドライバーが勢揃いし、参加3台すべてが完走を果たしたことを祝った。しかしフォルカー・バイドラーはフランスGPに出場するために、このパーティには出席できなかった。マツダ767Bは3車全完走のみならず、レース距離4980.880kmの日本車新記録、日本車最高位タイの7位などさまざまな記録を樹立した。

●トラスト・ポルシェをスポンサードしている日本石油が、「日石ダッシュレーサー100ガソリン」の製造法の特許をアメリカで獲得した。日本の石油会社がガソリン製造法の特許をアメリカで取得したのは初めてのことだ。

●7月2日、ニューヨーク州ワトキンズ・グレンで行われたIMSA GTPシリーズ第8戦、ジェフ・ブラバム／チップ・ロビンソンの乗るニッサンGTP ZX-Tが優勝を飾った。ニッサンはこれで今季6勝を挙げ、マニュファクチャラーズ・ランキングでトップを守っている。またドライバー部門でもニッサンのジェフ・ブラバムがトップに躍り出た。この日のレースはポールポジションからスタートしたブラバム／ロビンソンのニッサンを、2周目にトヨタ88Cがかわしてトップに立った。その後ニッサンとトヨタは激しいトップ争いを演じて、最終的にニッサンが勝利を勝ち取ったのだ。このレースの結果は次の通り。

①ニッサンGTP ZX-T ジェフ・ブラバム／チップ・ロビンソン ②スパイスSE89・シボレージム・ミラー／ボブ・アール ③トヨタ88C マヌエル・ファンジオII／ドゥレイク・オルソン ④ポルシェ962C ジャンピエロ・モレッティ／フランク・イェリンスキー ⑤アルゴJM19・マツダ ジム・ダウニング／ハワード・カッツ

●関西地区の読者にお知らせ。キャビン・レーシングのグッズなどを扱う「キャビンプラザ」が7月24日、神戸にオープンする。オープン当日は星野一義、和田孝夫、鈴木利男、森本晃生、原貴彦のサイン会が開催される。このキャビン・プラザはグッズの販売の他、マシンの展示、ビデオ放映も行われている。近くの読者は1度行ってみては。兵庫県神戸市中央区海岸通4-1-14 ☎078-382-0371

●ニュージーランド・ラリーのエントリーリストによると全参加台数が80台弱。その内、日本人チームは11台がエントリーしている。このニュージーランド・ラリーも日本人に定着してきていると見てよいだろう。

●株式会社ブリヂストンは、かねてより栃木県にあるテストコースの拡張工事を進めていたが、この6月に完成、7月から使用を開始している。この新しくなったテストコースは「ブリヂストンプルービンググラウンド」の名称で呼ばれている。77万㎡の敷地の中には、高速周回路を始めとして様々な状態のテストを行うことが可能になっている。

●先日、フェラーリとの契約を更新したナイジェル・マンセルだが、彼の1年間の契約金は700万ドル（日本円にして約10億円！）とも言われている。同時に現在、その動向が注目されているゲルハルト・ベルガーは、数100万ドルでチームに残るようオファーを受けているらしい。また別の筋からの情報によると、フェラーリとしてはベルガーと3年契約を結びたがっているという話もある。この時にフェラーリがベルガーに支払う契約金は3年間で2000万ドルと噂されている。



Photos/Jiro Ishida, Toshiki Kobayashi, Hiroshige Satta, Racing on

プロストが動いたぞっ それ、F1ストーブリーグ大移動の始まりだ

6月、7月中に来年の話を進めるのが当たり前のF1。これではストーブリーグじゃなくて「プールサイドリーグ」だ。で、今年の特徴はなんといっても大物ドライバーの動き。その筆頭にあげられるのがプロストだ。サンマリノの一件以来プロストとセナの確執はますます深くなり、ふたりの間にはバチバチ火花が散っていた。「マクラーレンで仕事をするのは好きだが、セナと一緒にはもうやりたくない」とプロストがきっぱり言うところまで事態は深刻になっていたのだ。そこで、セナが出るかプロストが出るかだが、大方の見方通りプロストがマクラーレンを出ることがついに決定した。

そうなるとプロストが抜けたあとのマクラーレンには誰が？　という大問題が発生する。この後釜に呼び声が高いのがフェラーリのゲルハルト・ベルガーだ。フェラーリがナイジェル・マンセルよりいい3年間で2千万ドル（マンセルは1年で7百万ドル）という条件を提示しているのに対し、ベルガーは首を縦に振らないでいたのだ。だが、マクラーレン云々という問題とは別にベルガーがフェラーリを辞めるというウワサもあるからF1界は難しい。さて、ベルガーが出ていった場合、フェラーリの後釜は、という問題がまた起こってくる。現在、名前があがっているのはニコラ・ラリーニ、ロベルト・モレノ、アレッサンドロ・ナニーニ、イバン・カペリ、アレックス・カッフィら。最も有力なのがラリーニだが（何しろベルガーのメキシコ欠場の際、まっさきに名前があがったくらい）、そうなるとオゼッラの後釜は？　といもづる式に移籍の噂が聞こえてくるのである。

そもそもセナとプロストとの仲たがいがもとでここまで大騒ぎになった感さえある今年のストーブリーグ、どうやらこの騒ぎはまだ当分続きそうな気配だ。

GPS

F1グランプリの裏話、こぼれ話と噂

北米から海を渡ってF1は本場ヨーロッパへ

ブラバム、AGS、リアル、スターデリア・イタリアがシード組へジャンプアップ

シリーズ後半のプレQチームのリシャッフルに向けて戦々恐々としていた各チームだが、このほど後半戦のドイツGP以降のプレQ義務付けチームが決定したとの情報が入ってきた。

見直しはチームごとの獲得得点に基づいて行なわれ、ポイントの多い順に上からシードにしていった結果だ。

これによると、ブラバム（ステファノ・モデーナーモナコGP3位、マーティン・ブランドルーモナコGP6位）、スクーデリア・イタリア（アレックス・カッフィーモナコGP4位・カナダGP6位、アンドレア・デ・チェザリスーカナダGP3位）、リアル（クリスチャン・ダナーーアメリカGP4位）、AGS（ガブリエーレ・タルクイーニーサンマリノGP・メキシコGP6位）の4チーム5台がシード組にあがり、代わってミナルディとローラの2チーム4台がプレQ組に降りてくるという。

つまり、シリーズ後半のプレQはオゼッラ、ミナルディ、ローラ、コローニ、ユーロブルン、ザクスピード、オニクスの7チーム13台で争われることとなる。

オニクスなどの新興チームも力をつけてきている昨今、シード組から降格のミナルディ、ローラを加えて、後半のプレQはますます激戦となりそうだ。

新婚ホヤホヤのフォイテクは脱PQ落ちに努力中！

カナダGPでコローニが新車を投入してきたから、プレQ勢の中ではユーロブルンのみが依然として'88年型ということになる。戦力の劣る旧型ではユーロブルンのプレQ苦戦も無理ない（!?）かもしれない。（だからといってクラッシュが多い言い訳にはならないけどね）

のびのびになっていたユーロブルンの新車の登場はどうやらまた先に延びた模様。ニューマシンER189は当初イギリスGPで登場の予定だったのだが、クラッシュテストが7月末まで延びてしまったためその次のドイツGPまでデビューは延期されたのだ。だけどグレガー・フォイテクはくじけてなんかいない。いつの日か、りっぱにプレQを突破してみせようと努力の日々なのである。

まず、サーキットにはできるだけ早く入る。コースの下見をしてプレQに備えるのだ。チャンスがあれば自分のBMW 535でコースを走ってしまうことも。だけど、6月末にハンガロリンクにいたというのは少し気が早すぎるかも。

メキシコGPとカナダGPのわずかなオフにサンフランシスコでめでたく結婚式をあげ、新婚ホヤホヤのフォイテク。どうか新車は壊さずに一日も早くプレQ突破を実現してください。GPSも陰ながら応援してます。



ブーツェン、がっかり カッフィ、がっかり タルクイーニ、にっこり

まったくぬか喜びとはこのこと。サンマリノGPのウイリアムズとダッラーラの抗議は却下され、ティエリー・ブーツェンとアレックス・カッフィは失格になり、ふたりのポイントは再びなくなった。

ことの顛末を振り返ってみよう。まずサンマリノGPの赤旗中断時、ピットに入ってタイヤ交換をしたこのふたりはレース後、オフィシャルから失格を言い渡され、ブーツェンは4位の3点をカッフィは6位の1点を失った。しかし、当然ながら両チームはこの裁定に抗議。「ピットに入るよう指示したのはオフィシャルだ」とサンマリノのスポーツ委員会に不服申立てをし、いったんはこの抗議が認められ、ポイントが戻ってきたのは7／15号のGPSでもお伝えした通り。

しかし、しかしである。6月16日のFIAの会議でこの抗議は却下されてしまった。いったんはOKとなった判決がひるがえったのは「抗議に対する判決はGPが開催された国のスポーツ委員会が行う」という規則のため。サンマリノGPはイタリアのイモーラで開催される。つまり抗議はサンマリノではなくイタリアのスポーツ委員会に対してなされなければならなかったというのだ。

いったんは戻ってきたポイントがなくなって、ふたりはがっかりだけど、このおかげで繰り上がりポイントが1点戻ってタルクイーニはにっこり。そしてもコロコロ気の変わるFISAにみんな困り顔でした。



恒例カナダGPのイカダレース ウイリアムズがWウイン

カナダGP恒例のイカダレースが今年も盛大に開催された。コース脇のポートでメカニックたちが参加するこのレース、それぞれ独自の技術を結集して作られたイカダが勢ぞろい。ホイール缶を使ったもの、オイル缶を使ったもの、中には本物のモノコックを持ち込んだチームもあったというから驚き。みんな、F-マシンを作る時と同等かそれ以上に(!?)真剣にイカダレースに取り組んだのでした。

で、激戦の末、勝利を奪いとったのはウイリアムズチーム！　イカダレース、そしてF-GPとウイリアムズはカナダでダブルウィナーとなったのでした。


ロータスのイカダ。水没の図。象徴的(!?)


ステッカーチューンもバッチリのウイリアムズのイカダ

本邦初公開！ ベルガー運送のトラック 副業も大繁盛中!!

もちろん、食べていくのに困っているわけじゃないけど副業に精を出すドライバーは数多い。現役ではないけれどニキ・ラウダのラウダ・エア（航空会社）なんかは有名はハナシ。現役の中では、ベルガーの運送会社が有名だよね。で、

デカデカと“ベルガー”のロゴ。日本でもやってくれるといいのになぁ

本邦初公開！　これがベルガーの運送会社のトラックなのだ。車体にデカデカとペイントされた「ベルガー」のロゴがかっこいい！

この他、自動車ディーラーをやってるなんて人もいる。マーティン・ブランドルは弟とトヨタ車のディーラーをやってるし、このたびデレック・ワーウィックも自動車ディーラー業を開始。ワーウィックの場合、扱うのがホンダ車っていうところがちょっと笑っちゃうけど。

●'89全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権シリーズ第3戦　●'89富士ロングディスタンスシリーズ第3戦

'89全日本富士500マイルレース

7/23

●富士スピードウェイ●主催/SCCN, VICIC, スポーツニッポン新聞社

'89 ALL JAPAN FUJI 500MILE RACE

シリーズ折り返しの第3戦、ニッサンR89Cが国内初見参

チーバー(右)が36号車に乗り、パリッラ(左)は小河と38号車に乗る





●開催レース	・全日本500マイルレース	179周　7月23日決勝
	・ニッサンザウルスカップレース	12周　7月23日決勝
	・日産マーチターボレース	8周　7月23日決勝
●入場料（税込）	7月22日(土)　予選	
	大人 2,000円　小・中学生 500円	
	7月23日(日)　決勝	
	大人 5,500円(前売り4,500円)　小・中学生 2,000円	
	※パドックパス13,000円<2日間有効>（前売り12,000円）	
●駐車料金（税込）	4輪 1,000円、　2輪 500円	
●ゲートオープン	7月22日(土)　AM 8:00	
	7月23日(日)　AM 6:00	



ディジョンでデビューしたニッサンR89Cがついに国内レースに登場

約3カ月ぶりの全日本耐久選手権

4月に開催された第2戦からル・マンを挟んで、約3カ月ぶりに開催される全日本スポーツプロトタイプ選手権第3戦は、今回も富士スピードウェイを舞台に行われる。今年は全5戦で戦われる全日本選手権は早くも後半戦に突入だ。

第1戦、第2戦と続けてポルシェが勝っているが、この辺りで国産マシンの奮起を望みたいところ。中でもニューマシンのR89Cの国内デビュー戦になるニッサンに注目したい。ニッサンではR89Cを2台エントリーさせ、ドライバーは従来と変わらず星野一義/鈴木利男、長谷見昌弘/A・オロフソン。カラーリングもカルソニックとYHPから変更はない。

デビュー戦のディジョンではフロントウインドウが外れるというトラブルに見舞われながらも15位でフィニッシュ。さらにル・マンではリタイアしたもののトップ争いに食い込むレースはニッサンの戦いぶりに注目したい。

もうひとつの国産の雄トヨタは、ル・マンでTカーで認められなかったとはいえ、予選最速のタイムをマーク、トヨタ89C-Vの速さを証明した。今年の開幕戦では1分16秒1-4のコースレコードを記録しているだけに、このトヨタの速さは本物と言える。

トヨタ・チーム・トムスでも「パワーはもちろんのこと、シャシーも完璧なので今度こそは…」と、この第3戦に込みを語っていた。またル・マンで日本車最上位タイの7位に入賞したマツダは今回もワンカーエントリー、800kmをコンスタントに走り抜く作戦で上位入賞を狙っている。

これらの国産勢を迎え打つポルシェ勢。この中で有力なチームを上げるとすれば、第1戦優勝のフロムエー・ポルシェと第2戦でトラストポルシェと終盤激闘を繰り広げて優勝した、オムロン・ポルシェの2台。

フロムエー・ポルシェはル・マンの後に行われたテストで一番安定した走りを見せていた。この安定した速さで500マイル先のゴールに一番近い位置にいるマシンといって良いだろう。

また緻密な燃費計算で第2戦の激闘を勝ち抜いたオムロン・ポルシェは、今回も緻密な燃費計算に基づいたレース運びを見せることは間違いないところ。他を一歩リードしている感のある燃料消費量の把握は、オムロン・ポルシェの最大の武器である。

さらにこの第3戦からオムロン・ポルシェは、チーム・シュバンで開発したカーボン製モノコックを採用する予定。カーボン製モノコックは従来のアルミモノコックと比較して剛性が高く、その走りぶりが注目されるところだ。

後半戦に入り、そろそろチャンピオン争いが話題になり始める頃だけに、各チームともに万全を期して7月23日、富士スピードウェイに乗り込んでくる。このあたりで熟成が進みポテンシャルも向上している国産勢に、最後はポルシェが勝つ、といういつもの展開を打ち破ってもらいたいものだ。

■予想エントリーリスト

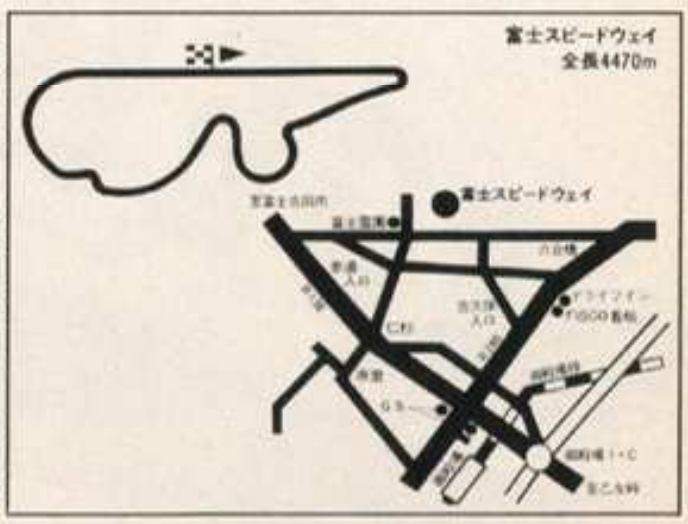
No.	クラス	車名	ドライバー	シャシー形式	エンジン/排気量		タイヤ	エントラント/チーム
7	C1	ALPHA BRUN 962C	G.ラッラウリ/M.サンドロ-サーラ	ポルシェ962C	ポルシェ956/82	2993×1.4	YO	The Alpha Racing Team with Brun
16	C1	レイトンハウスポルシェ962	関谷　正徳/岡田　秀樹	ポルシェ962C	ポルシェ956/82	2993×1.4	BS	LEYTON HOUSE RACING TEAM
22	C1	ALPHACUBIC 962C	戸谷千代三/長坂　尚樹	ポルシェ962C	ポルシェ956/82	2993×1.4	DL	ALPHACUBIC RACING TEAM
23	C1	カルソニック・ニッサンR89C	星野　一義/鈴木　利男	ニッサンR89C	ニッサンVRH35	3496×1.4	BS	NISSAN MOTORSPORTS
24	C1	YHP・ニッサンR89C	長谷見昌弘/A.オロフソン	ニッサンR89C	ニッサンVRH35	3496×1.4	BS	NISSAN MOTORSPORTS
25	C1	ADVAN ALPHA 962C	高橋　国光/S.ディケンズ	ポルシェ962C	ポルシェ956/82	2993×1.4	YO	ADVAN ALPHA NOVA
26	C1	BA-TSU ALPHA 962C	茂木　和男/高橋　健二	ポルシェ962C	ポルシェ956/82	2993×1.4	YO	ADVAN ALPHA TOMEI
27	C1	フロムエー・ポルシェ962C	中谷　明彦/H.グロース	ポルシェ962C	ポルシェ956/82	2993×1.4	BS	フロムエー・レーシング
36	C1	ミノルタトヨタ89C-V	G.リース/R.チーバー	トヨタ89C-V	トヨタR32V	3169×1.4	BS	TOYOTA TEAM TOM'S
38	C1	デンソートヨタ89C-V	小河　等/P.パリッラ	トヨタ89C-V	トヨタR32V	3169×1.4	BS	TOYOTA TEAM TOM'S
50	C1	ディノラストヨタ89C-V	鈴木　恵一/R.ラッツェンバーガー/佐藤　浩二	トヨタ89C-V	トヨタR32V	3169×1.4	DL	ディノラストヨタサードレーシングチーム
55	C1	OMRON PORSCHE	V.シュバン/E.エルグ/松本　恵二	ポルシェ962C	ポルシェ956/82	2993×1.4	DL	OMRON RACING TEAM
85	C1	CABIN R89V NISSAN	和田　孝夫/森本　晃生	マーチ88改	ニッサンVG30	3200×1.4	YO	CABIN RACING TEAM WITH TEAM LE MAN'S
88	C1	BRITISHBARN 89R	米山　二郎/見崎　清志	BB89R	コスワースDFL		DL	ブリティッシュバーンレーシングチーム
100	C1	日石トラストポルシェ	G.フーシェ/S.アンドスカー	ポルシェ962GTi	ポルシェ956/82	2993×1.4	DL	トラストレーシングチーム
100T	C1	日石トラストポルシェ	G.フーシェ/S.アンドスカー	ポルシェ962GTi	ポルシェ956/82	2993×1.4	DL	トラストレーシングチーム
202	GTP	チャージ・マツダ767B	片山　義美/寺田陽次郎/従野　孝司	マツダ767B	マツダRE13J改	654×4×1.3	DL	株式会社マツダスピード
230	GTP	NWB757マツダ	白鳥　哲次/藤井　修二/鈴木　政作	マツダ757	マツダRE20B	654×3×1.3	DL	静マツレーシング
240	GTP	通江TO' LENOX757C	粕谷　俊二/野上　敏彦	マツダ757	マツダRE20B	654×3×1.3	DL	KATAYAMA RACING

■'88 JAFグランプリ・全日本500MILEレース大会決勝結果

順位	クラス	No.	ドライバー	マシン	タイヤ	周回数	タイム	予選順位/タイム/記録者
1	1	01	岡田　秀樹/S.ディケンズ	フロムエー・ポルシェ962C	BS	179周	4'27'03"850	3/1'19"419/岡田
2	1	69	K.アチソン/P.コップ	オムロン・ポルシェ962C	DL	179周	4'28'36"686	8/1'21"088/コップ
3	1	08	長谷見昌弘/鈴木亜久里	ニッサンR88C	BS	177周	4'28'42"918	1/1'19"179/長谷見
4	1	36	寺田陽次郎/D.ケネディ	MAZDA 767	DL	164周	4'27'04"857	14/1'23"729/ケネディ
5	1	23	星野　一義/高橋　健二	カルソニックニッサンR88C	BS	163周	4'29'30"306	13/1'22"908/星野
6	1	09	佐々木秀六/浅井　精久	SARD MC88S	DL	161周	4'28'00"258	15/1'24"614/佐々木
7	1	19	長坂　尚樹/星野　薫/影山　正彦	レイトンハウスポルシェ962	BS	155周	4'29'49"534	10/1'21"990/長坂
8	1	99	和田　孝夫/A.オロフソン/森本　晃生	NISSAN R88V PERSON'S	YO	134周	4'28'22"535	6/1'20"340/和田
9	1	18	石川　京己/梅野　俊郎/伊藤　嘉章	中部自動車ノジレビン	DL	130周	4'27'32"399	19/1'46"681/石川
10	3	15	深沢　秀裕/三浦　茂	西東京サバンナRX-7	DL	120周	4'27'36"043	18/1'44"268/深沢



オムロンはカーボンモノコックを採用か？



●'89全日本F3000選手権シリーズ第5戦　●'89パナソニック全日本F3選手権シリーズ第6戦

SUGO F3000選手権レース大会

7/30

●スポーツランド菅生　●主催：VICIC、県州VICIC、SSC、KHB

SUGO F3000 Championship Race

盛夏のSUGOでシリーズは折り返し後半戦に

●開催レース	F3000	54周
	F3	25周
	ミラージュ	15周
	C/SAC	15周
	VWゴルフ ポカール	12周
	ミラージュ東北（7／28土決勝）	12周
	F100（7／29土決勝）	7周
●入場料	7月28日（公式予選） 大人／800円　中高生／500円	
	小人／200円	
	7月30日（決勝日） 大人／5,000円（前売り4,200円）	
	小人／1,100円	
	前売りペアチケット／8,000円（2名）	
	パドックパス（2日間有効）／5,000円	
	グランドスタンド券／1,000円	
●駐車料	4輪／600円　2輪／300円	
●ゲートオープン	7月29・30日ともAM8：00	

■F3000予想エントリーリスト

ドライバー	シャシー	エンジン	タイヤ	スポンサー/チーム
①星野 一義	ローラT89/50	無限	BS	CABIN/IMPUL
	ローラT89/50	無限	BS	
②中子 修	ローラT89/50	無限	BS	CHERENA/戸田レーシング
③鈴木 利男	レイナード89D	DFV	BS	CABIN/ヒーローズ・レーシング
	レイナード88D	DFV	BS	
⑤長谷見昌弘	ローラT89/50	無限	DL	Speed Star Wheel/スピードスター・レーシング
	ローラT88/50	無限	DL	
⑥J.クロスノフ	ローラT89/50	無限	DL	Speed Star Wheel/スピードスター・レーシング
⑦高橋 国光	ローラT89/50	無限	YO	ADVAN/ADVAN SPORTS NOVA
	ローラT88/50	無限	YO	
⑧松本 恵二	レイナード89D	無限	DL	渡辺ドライビングスクール/童夢
⑨中谷 明彦	ローラT89/50	無限	BS	Marlboro/ノバ・エンジニアリング
	ローラT88/50	無限	BS	
⑩松田 秀士	ローラT88/50	DFV	YO	武富士/タケシ・プロジェクト
⑪R.チーバー	レイナード89D	無限	DL	WACOAL/童夢
	レイナード88D	無限	DL	
⑫P.バリッラ	ローラ89 /50	無限	BS	PIAA/中嶋企画
⑭岡田 秀樹	レイトンマーチ89D	無限	BS	LEYTON HOUSE/LEYTON HOUSE RACING TEAM
⑮関谷 正徳	レイトンマーチ89B	無限	BS	LEYTON HOUSE/LEYTON HOUSE RACING TEAM
⑯M.サンロ・サラ	レイナード89D	無限	DL	ANGLE/フナキ・レーシング
	レイナード88D	無限	DL	
⑰M.ドネリー	レイナード89D	無限	YO	KYGNUS & TONEN/東京R&D
㉑小河 等	ローラ89 /	無限	DL	STELLAR/オートビューレック・モータースポーツ
㉒E.ピッロ	レイナード89D	無限	BS	伊太利屋 & NIKKEI/チーム・ル・マン
㉓G.リース	レイナード89D	無限	BS	伊太利屋 & NIKKEI/チーム・ル・マン
㉔和田 孝夫	ローラT89/50	無限	YO	TENORAS & ADVAN/ADVAN SPORTS PAL
	ローラT88/50	無限	YO	
㉕F.バルバッツァ	ローラT88/50	DFV	DL	ダンロップ/モータースポーツ・デベロップメント
㉚清水 正智	ローラT88/50	無限	DL	トライデント/清水レーシング
㉛M.マルティーニ	ローラT89/50	無限	DL	TAKENAKA, SANYO/SUNDAI SPIRIT TEAM
㉜片山 右京	MC-041	無限	BS	Footwork FORMULA
	MC-040	無限	BS	

■F3予想エントリーリスト

ドライバー	シャシー	エンジン	エントラント
①佐藤 浩二	ラルトRT33	無限	SUPER HAKKA RACING WORKS
②土屋 圭市	レイナード893	無限	ADVAN SPORTS PAL
③柏谷 俊二	ラルトRT33	日産	SUPER EVOLUTION RACING TEAM
⑤金石 勝智	ラルトRT33	無限	LE GARAGE COX RACING TEAM
⑥鳴村 健太	ラルトRT32	VW	LE GARAGE COX RACING TEAM
⑦服部 尚貴	ラルトRT33	トヨタ	無トムス
⑨伊東 黎	ラルトRT32	トヨタ	D-Glatt with TOM'S
⑱石川 朗	ラルトRT32	トヨタ	D-Glatt with TOM'S
⑪萩原 英明	ラルトRT31	VW	HAGIWARA RACING
⑫中島 裕史	ラルトRT31	無限	NAKAJIMA PLANNING
⑬鹿貫 直	ダラーラF388	日産	SUNDAI SPIRIT TEAM
⑮門内 堂由	ラルトRT30	VW	旭ヤマレーシング
⑯影山 正彦	ラルトRT33	無限	LEYTON HOUSE RACING TEAM
⑬星川 竜一	ラルトRT33	無限	MODITT RACING TEAM
⑭石村 直樹	ラルトRT31	VW	ERGO TECHNIC
⑲西沢ひろみ	レイナード873	VW	HKS CO. LTD
⑳中野 信治	ラルトRT31	無限	TODA RACING
㉑見崎 清志	ラルトRT32	トヨタ	JRT racing
㉔橋本 光志	ラルトRT31	トヨタ	ZOOM RACING
㉕水野 文則	ラルトRT33	無限	チームアバハウス
㉖萩原 修	レイナード883	トヨタ	ADVAN SPORT PAL
㉗小倉 良幸	レイナード883	トヨタ	RSワタナベ
㉘浜名 雅一	ラルトRT32	トヨタ	トリイレーシング
㉙渡辺 光将	ラルトRT32	日産	東名自動車
㉚近藤 真彦	ラルトRT32	日産	HOSHINO RACING
㉛兵頭 秀二	レイナード893	日産	無Garage 茶摘
㉜木下 隆之	ラルトRT32	日産	TOMEI RACING
㉝藤永 敏通	ラルトRT31	トヨタ	ban fan with APEX
㉞松井 茂樹	レイナード893	日産	KMSモータースポーツ
㊱宮川 信司	ラルトRT32	VW	BULOVA RACING
㊶片野 富英	カタノFZ31	トヨタ	レーシングポスト・カタノ
㊸原沢 鴻弥	ラルトRT33	トヨタ	無トムス
㊺村松 栄紀	ラルトRT33	無限	Footwork FORMULA
㊻坂本 桂一	ラルトRT33	トヨタ	サムシンググッドレーシングチーム
㊽伊藤 真澄	ラルトRT31	トヨタ	伊藤真澄
㊾加藤 徹	レイナード873	トヨタ	オートビューレック・モータースポーツ
㊿吉谷 嘉広	レイナード883	トヨタ	オートビューレック・モータースポーツ
㊿E.バシュラート	ダラーラF388	アルファ	SUNDAI SPIRIT TEAM
㊿戸田 哲史	ラルトRT31	VW	戸田哲史
㊿羽根 卓浩	レイナード893	無限	無フナキレーシング
㊿細野 智行	ラルトRT31	トヨタ	ジュライナイン レーシングチーム
㊿森本 晃生	レイナード893	日産	CABIN RACING TEAM with Le Man's
㊿原 貴彦	レイナード893	日産	CABIN RACING TEAM with Le Man's
㊿小幡 栄	ラルトRT32	VW	チームイエローハット
㊿田嶋 栄一	レイナード893	トヨタ	TEAM REGAL ACTIVE
㊿佐々木秀六	レイナード893	無限	無フナキレーシング
㊿服部 尚貴	ラルトRT33	VW	LE GARAGE COX RACING TEAM
㊿和田 久	ラルトRT32	VW	LE GARAGE COX RACING TEAM

F3000

混戦の中盤戦、抜け出すのは？

全日本F3000もこの菅生で第5戦、いよいよ後半戦に突入する。前半戦をざっと振り返ると、第1戦―星野一義、第2戦・第3戦―ロス・チーバー、第4戦―エマヌエーレ・ピッロがそれぞれ優勝しており、ポイントはチーバーが24点でトップ、小河等が18点でランキング2位につけるという状況だ。毎戦続いてきた緊迫した争いから誰が抜け出すのかに注目が集まるところである。

菅生は全体的には高速コースの性格を持つものの、インフィールドにはテクニカルなコーナーが連続し、高速での伸びとともにコーナリング性能をも問われる難コースだ。ダウンフォースが強く、コーナリングスピードの高いローラT89、対してストレートで伸びの良いレイナード89D、それぞれが菅生ではどう戦うだろうか。'88年のこのレースではがデビュー戦となったレイナード88Dの活躍が目についたのであるが。

また、タイヤメーカー間の争いも目が離せない。昨年までのブリヂストン優勢の状況からダンロップ、ヨコハマ、ブリヂストンの3メーカーの力が拮抗してきているのだ。ブリヂストン2勝、ダンロップ2勝という結果からもこれはうかがえる。

この中で、ダンロップは6月27、28日のテストで好結果をマーク。本戦に向けて期待が高まっている。松本恵二がQFタイム1分11秒564、チーバーが1分12秒182、小河等（ローラT89）が1分13秒006と従来のコースレコード1分13秒476を更新したほか、レースタイヤのタイムも昨年のベストラップを大幅に上回ったのである。

2戦で優勝、2位一回と好調のチーバーはまた今回も狙ってくるはずだ。また、小河は今回より待望のローラT89で参戦、T89に比べればボテンシャルの劣るT88で活躍していた小河のこと、今回の活躍が期待される。



タイトル向け争いは激化する

第4戦の西仙台が濃霧のためキャンセルされたため、チャンピオンシップの有効ポイントは7戦有効から6戦有効に減り、1戦ごとの重みが結果として増すことになった全日本F3選手権。第5戦の筑波で影山正彦の連勝とにより、村松栄紀が今季初優勝を遂げたことにおいても上位3人の差がぐっと縮まり、ポイントランキングに村松が22点、佐藤浩二が20点でふたりを追っている。たった1戦で予断を許さない状況になっている。トップの影山が28点ボイントはひっくり返りかねないポイントはひっくり返りかねない状態で、このチャンピオン候補の筆頭にあげられる3人のうち、誰が抜け出してくるのか目が離せないところだ。

これまで続いていたラルトRT33・無限の独壇場が崩れつつあるところにも興味が持たれる。日産の森本晃生が予選2番手のタイムをマーク、決勝ではラルトRT33・VWの服部尚貴がトップに選色ない走りで3位に入賞するなど、マシンセッティングともども上位陣の力は拮抗しつつある。ほんのわずかな要素で順位の逆転がありうるのだ。

昨年このレースはアクシデントにより2ヒート制となり、両ヒートともラルトRT32・無限の中谷明彦が制している。ストレートでのトップスピード、中速コーナーの連続するインフィールドでのコーナリングの両方が要求される難しいコースだ。

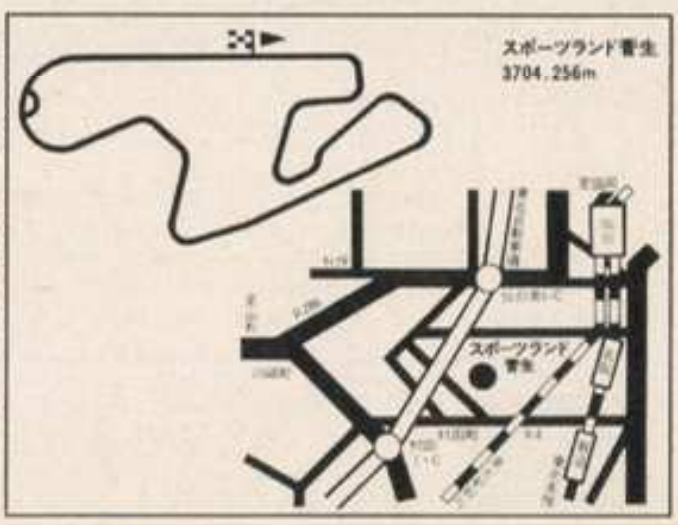
いずれにしろこの菅生の1戦がタイトル争いにおいて重要な意味を持つのは間違いない。

■F3000ランキング（第4戦終了時）

1	ロス・チーバー（USA）	24点
2	小河 等	18点
3	関谷 正徳	12点
4	エマヌエーレ・ピッロ（I）	11点
5	長谷見昌弘	10点
6	星野 一義	9点

■F3ランキング（第5戦終了時）

1	影山 正彦	28点
2	村松 栄紀	22点
3	佐藤 浩二	20点
4	金石 勝智	8点
5	服部 尚貴	4点
5	佐々木秀六	4点





次回のF1はココがオイシイぞ!!

7/30 FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP ROUND 9

●1989年7月30日●西ドイツ、ホッケンハイム

GERMAN GP

パワーと空力重視の後半開幕GP



■各ドライバーの過去5年間のドイツGPでの成績(1984〜1988)

ドライバー	1984	1985	1986	1987	1988	総得点
①アイルトン・セナ	R	R	2位	3位	1位	19
②アラン・プロスト	1位	2位	5位	7位	2位	22
③ジョナサン・パーマー	R	R	R	5位	11位	2
④ミケーレ・アルボレート	R	1位	R	R	4位	12
⑤ティエリー・ブーツェン	R	4位	R	R	6位	4
⑥リカルド・パトレーゼ	R	R	R	R	R	4
⑦マーティン・ブランドル	—	19位	R	R	nc	0
⑧ステファーノ・モデーナ	—	—	—	—	R	0
⑨デレック・ワーウィック	3位	R	7位	R	7位	4
⑩エディ・チーバー	R	R	—	R	10位	0
⑪ネルソン・ピケ	R	R	1位	1位	R	18
⑫中嶋 悟	—	—	—	R	9位	0
⑬マウリシオ・グージェルミン	—	—	—	R	8位	0
⑭イバン・カペリ	—	—	—	R	5位	2
⑮ピエルカルロ・ギンザーニ	R	—	R	R	14位	0
⑯ニコラ・ラリーニ	—	—	—	R	R	0
⑰アレッサンドロ・ナニーニ	—	—	R	R	18位	0
⑱ジョニー・ハーバート	—	—	—	R	—	0
⑲アンドレア・デ・チェザリス	7位	R	R	R	13位	0
⑳アレックス・カッフィ	—	—	—	R	15位	0
㉑ピエルルイジ・マルティーニ	—	11位	—	—	nq	0
㉒ルイス・ペレス・サーラ	—	—	—	—	nq	0
㉓ルネ・マルヌー	6位	—	4位	R	17位	4
㉔オリビエ・グルイヤール	—	—	—	R	—	4
㉕ナイジェル・マンセル	4位	6位	3位	R	17位	8
㉖ゲルハルト・ベルガー	—	7位	10位	R	3位	4
㉗ヤニック・ダルマス	—	—	—	—	nc	0
㉘フィリップ・アリオー	R	R	R	6位	R	1
㉙ロベルト・モレノ	—	—	—	—	—	0
㉚ピエールアンリ・ラファネル	—	—	—	—	—	0
㉛グレガー・フォイテク	—	—	—	—	—	0
㉜鈴木亜久里	—	—	—	—	—	0
㉝ベルント・シュナイダー	—	—	—	—	12位	0
㉞ステファン・ヨハンソン	9位	9位	11位	2位	nq	6
㉟ベルトラン・ガショー	—	—	—	—	—	0
㊱クリスチャン・ダナー	—	—	R	R	—	0
㊲フォルカー・バイドラー	—	—	—	—	—	0
㊳ガブリエーレ・タルクィーニ	—	—	—	—	npq	0
㊴ヨアヒム・ビンケルホック	—	—	—	—	—	0

※Rはリタイア、nqは予選不通過、npqは予備予選不通過、ncはチェッカーを受けたが完走と認められず、その他は順位。総得点は各入賞をポイントに換算したもの

■ドイツGP歴代ウィナー (1979〜1988)

年	ドライバー	シャシー/エンジン
1979	アラン・ジョーンズ	ウイリアムズ・フォード
1980	ジャック・ラフィット	リジェ・フォード
1981	ネルソン・ピケ	ブラバム・フォード
1982	パトリック・タンベイ	フェラーリ
1983	ルネ・アルヌー	フェラーリ
1984	アラン・プロスト	マクラーレン・TAG
1985	ミケーレ・アルボレート	フェラーリ
1986	ネルソン・ピケ	ウイリアムズ・ホンダ
1987	ネルソン・ピケ	ウイリアムズ・ホンダ
1988	アイルトン・セナ	マクラーレン・ホンダ

※'85年はニュルブルクリングにて開催

ここは平均速度230キロの高速サーキット ◀みどころ❶



'88年GPは雨。ウェットになればやはりV10、12が優位に?

ホッケンハイムは、コース一周のうち、その6割はアクセルを全開にし続けるという高速コースだ。ほとんど直線に近いゆるやかなカーブを描く長い2本の直線と、タイトなコーナーの続くインフィールドからなるコースレイアウトになっている。

このホッケンハイムを制するのは誰であろうか?

まずコースレイアウトを考慮した上で、優位な立場に立つと思われるのは、やはりエンジンパワーと空力に優れたマシンであろう。とすると、ストレートスピードの速い多気筒エンジンV10、V12を搭載する、マクラーレン、ウイリアムズ、フェラーリなどが浮かんでくる。事実、過去5年間のドイツGPを振り返ると('85年はニュルブルクリングにて開催だが)空力に優れるマクラーレンは5戦2勝、エンジンパワーを誇るホンダは5戦3勝という結果を残している。

また、昨年のドイツGPは、予選はドライであったが、決勝では雨のウェットコンディションの下、レースを制したのは、セナ+マクラーレン+ホンダであり、プロストも2位に入っている。ウェットレースなら、なおさらストレートスピードに秀でたマシンに分が有ることは言わずと知れたことであろう。パワーと空力が物を言うホッケンハイムである。

フェラーリ、ベネトン、マーチの活躍に期待!! ◀みどころ❷



今回の車載カメラはフェラーリに。活躍に期待したい

トラブル続きのフェラーリ、そして低迷のベネトン、マーチ。シリーズ前半戦はどうも不振の続いたチームである。

まずフェラーリ。ギヤボックスのトラブルに悩まされてきたフェラーリではあるが、ここホッケンハイムでは優勝に期待がかかる。

ホッケンハイムはギヤを酷使するようなテクニカルなコースレイアウトではない。まして、ポール・リカール、シルバーストン、と高速コースも3サーキット目を迎え高速慣れしたところ。V12気筒エンジンを搭載するフェラーリにとってパワー、空力ともに申し分ないそのポテンシャルを発揮できることは明白だ。ここでポイントをゲットしたいものである。

一方、V8エンジンながら、空力に優れたベネトン、マーチ勢にも注目したい。前半戦の不振をここらあたりで挽回して欲しいものだ。昨年の中盤ヨーロッパラウンドに入ってからの活躍もあるし、その空力に秀でたところをなんとか結果につなげたいところである。

又、このベネトン、マーチの対抗馬として挙げておきたいのが、ダッラーラ、ブラバムである。ダウンフォース効果をギリギリに狙ったベネトン、マーチのセッティングが上手くいかない場合、空力抵抗、ダウンフォース共バランスのとれたダッラーラ、ブラバム勢の上位進出も考えられ得る。V8勢がどこまでV10、V12勢に迫れるかがポイントになりそうだ。

地元ドイツで念願の予備予選通過なるか亜久里 ◀みどころ❸

ここドイツGPと言えば、ザクスピードの本拠地である。本拠地は西ドイツのニーダーツィッセンに位置している。

ザクスピードが設立したのは、'68年と21年の歴史があり、F1参戦は'85年のポルトガルGPからで今年で5年目のチームである。それ以前は、フォード系のエンジン・チューナーとして知られており、ツーリングカーレースで活躍していた。今年からは、ドライバーに鈴木亜久里を擁し、ヤマハエンジンを搭載したことでますます身近になったザクスピードなのだ。

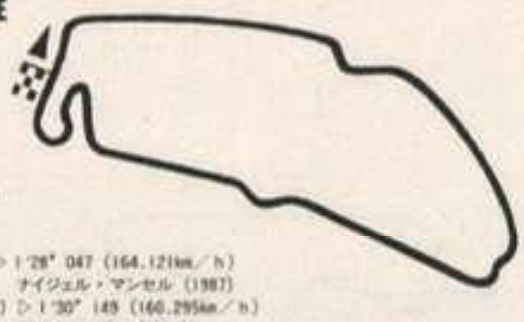
このザクスピードは2台とも予備予選を課せられているわけであるが、6戦カナダGP終了時点で、この予備予選を通過したのはシュナイダーのブラジルGP一戦のみ。ストレイフの欠場により、通過台数にかろうじて滑り込んだというわけであった。

で、亜久里はどうかというと、なんと0勝6敗、決勝出場ナシ。なんとか亜久里に予備予選を突破してもらいたいものである。ここドイツGPはチームの地元でもあるし、コースレイアウトも単調だ。トラブルなくエンジンが回ってくれれば、まだまだ可能性は残されているのではないだろうか。ここを逃すと以後はハンガロリンク、スパ、エストリル……とツイスティなサーキットに戻り、予選通過も難しくなってしまう。ここドイツGPが、ザクスピードと亜久里にとって絶好のチャンスとなるはずである。頑張れ! アグリ!!



ここで亜久里の予備予選通過のチャンスが訪れる?

COURSE GUIDE



サーキットスペック
(Hockenheim Ring)
ホッケンハイム
全長▷6797m
ラップレコード(予)▷1'28" 047 (164.121km/h)
ナイジェル・マンセル (1987)
(決)▷1'30" 149 (160.295km/h)
ネルソン・ピケ (1987)

周囲をアウトバーンで囲まれた、ホッケンハイムの森林の中に位置するサーキット。長い2本の直線部分と、タイトなコーナーの続くインフィールド部分で構成された高速でフラットなサーキットである。このインフィールド部分を見渡せる17万6千人収容可能な巨大なスタンドがここのシンボルだ。森の中のストレートから響いてくる独特のマシンサウンドが楽しめる

TV ON AIR

7月30日(日)深夜1:00〜2:25

全国フジTV系にて放送

VICTORY FLAGS

EVENT INFORMATION

プログラムは都合により変更する場合がありますのでご了承下さい。

F3000

バスツアー有り

7/29-30(SUN)
スポーツランドSUGO
〔ゲートオープンAM8:00(7/30)〕

全日本F3000選手権シリーズ第5戦
全日本Panasonic F3選手権シリーズ第6戦
SUGO F3000選手権レース

前売ペアチケット¥8,000(2名分)
7/30(SUN)決勝日入場料　大人¥5,000(前売券¥4,200)、小人¥1,100
7/29(SAT)予選日入場料　大人¥800、中高生¥500、小人¥200

Group A

9/9-10(SUN)
スポーツランドSUGO
〔ゲートオープンAM8:00(9/10)〕

全日本ツーリングカー選手権シリーズ第4戦
SUGOグループA300km選手権レース

前売ペアチケット¥7,000(2名分)
9/10(SUN)決勝日入場料　大人¥4,200(前売券¥3,700)、小人¥1,100
9/9(SAT)予選日入場料　大人¥800、中高生¥500、小人¥200

FUJI LONG DISTANCE SERIES

バスツアー有り

全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権シリーズ第3戦
全日本富士500mileレース

7/22-23(SUN)
富士スピードウェイ
〔ゲートオープンAM6:00(7/23)〕

前売パドックパス¥12,000(2日間有効、入場料含む)
〔前売パドックパスは総合前売所のみで発売〕当日¥13,000
7/23(SUN)決勝日入場料　大人¥5,500(前売券¥4,500)、小中学生¥2,000
7/22(SAT)予選日入場料(当日券のみ)大人¥2,000、小中学生¥500

1989VF(VICTORY FLAGS)レース観戦バスツアー

気軽に参加できる楽しいツアーです。特典としてVFテントにてビクトリーフラッグ商品が2割引で購入できます(富士スピードウェイ)。又、現地バス到着場所は大変便利なグランドスタンド裏に設定しました。

渋谷発

旅行料金には下記のものが含まれます。
- 往復のバス料金
- レース入場料金
- 公式プログラム代金
- 駐車料金、通行料
- 消費税

(最小催行人員20名)

お問い合わせ、お申し込みは
JTB日本交通公社グループ
Motor Sport Div.
株式会社 ケイ エス インターナショナル
TEL.03-275-(77)
〒103 中央区日本橋2-8-11 堀末ビル3F
主催/JTB日本交通公社

開催日	イベント名称	開催地	料金	日程
7/22~23	全日本富士500mileレース	富士	¥13,000	7/23 渋谷
7/29~30	SUGO F3000選手権レース	菅生	¥13,000	7/29~30 渋谷
8/12~13	RRC富士フォーミュラチャンピオンレース	富士	¥13,000	8/13 渋谷
9/2~3	富士インタースピードレース	富士	¥13,000	9/3 渋谷
10/5~8	全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権レース最終戦	富士	未定	未定
10/28~29	富士マスターズスピードレース	富士	¥13,000	10/29 渋谷
11/3~5	スーパースプリント'89	富士	未定	未定
11/9~12	INTER TEC	富士	未定	未定

浜松駅発

旅行料金には下記のものが含まれます。
- 往復のバス料金
- レース入場料金
- 公式プログラム代金
- 駐車料金、通行料
- 消費税

(最小催行人員20名)

お問い合わせ、お申し込みは
静岡鉄道株式会社
TEL.0542-51-3923 担当/望月
〒420 静岡市鷹匠1-42-2
主催/静岡鉄道株式会社

開催日	イベント名称	開催地	料金	乗車場所
7/22-23	全日本富士500mileレース	富士	¥11,000	浜松駅 浜松IC 吉田IC 袋井IC 磐津IC 静鉄センター(1番線) 東名駅パステーミナル(2番線) 富士IC
8/12-13	RRC富士フォーミュラチャンピオンレース	富士		
10/5-8	全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権レース最終戦	富士	未定	
11/3-5	スーパースプリント'89	富士		
11/9-12	INTER TEC	富士		

※料金および日程は変更することがあります。御了承下さい。

前売券発売所

RTN
RACE TICKET NETWORK

RTN加盟店
赤木屋プレイガイド
日本橋角　03-273-5481
池袋西武百貨店(9F)　03-981-0111
吉祥寺近鉄百貨店(2F)　0422-21-3331
その他プレイガイド
ベルビー赤坂(1F)スポニチチケットセンター　03-588-5018
ニッポン放送有楽町ミュージックセンター　03-287-1111
ニッポン放送新宿アルタミュージックセンター　03-350-0937
相鉄ジョイナスプレイガイド　045-319-2456
読売プレイガイド　045-201-9748
JAF
関東本部　03-438-2333
板橋事務所　03-967-2811
江戸川事務所　03-674-2811
世田谷事務所　03-701-8222
多摩事務所　0425-76-2811
町田事務所　0427-25-2811
中部本部　052-872-3611
関西本部　06-543-5811
静岡支部　0542-64-1230
その他
■東京都
丸の内 富士スピードウェイ本社　03-216-5611
高輪 オートルック　03-446-8915
三田 日産自動車販売本社ショールーム　03-452-0737
江東 グランドスラム ラウダ　03-642-4888
王子 コクピット王子　03-911-3717
〃 アポロ神谷機給油所　03-913-3906
用賀 BSパドック246　03-700-1080
大森 NISMOスポーツ　03-763-2331
荻窪 日産オートピアプラザ　03-301-2301
世田谷 ホシノインパル本社　03-439-1121
〃 オートバックスモータースポーツクラブ　03-701-5493
自由ヶ丘 GEAR BOX　03-724-4891
三鷹 ホシノインパル　0422-49-6484
〃 N's ファクトリー吉祥寺　0422-42-3399
〃 グランドスラム三鷹　0424-82-8231
立川 多摩ヨコハマタイヤ㈱　0425-27-0300
〃 グランドスラム RUN FOP　0425-35-4711
調布 セントラル20　0424-66-4451
〃 フレンドエコー　0426-65-5201
八王子 スピードスタッフルーキー　0426-66-3521
〃 グランドスラム JETSET　0426-24-0640
■埼玉県
大宮 ヨコハマタイヤ埼玉販売㈱　048-644-5616
埼玉県 各グランドスラム店
狭山 コクピット狭山　0429-54-7568
■神奈川県
横浜 R.S.ハラダ　045-542-3097
〃 原田商会　045-981-2504
〃 オートバックス十日市場　045-982-9701
〃 オカジマタイヤ　045-833-1785
〃 相模ヨコハマタイヤ㈱　045-753-7372
〃 京浜ヨコハマタイヤ㈱　045-453-6831
綱島 オートタイヤ販売　045-541-6666
川崎 東名自動車　044-788-6824
藤沢 レーサー本店　0466-23-2696
〃 タイヤショップニューフジサワ　0466-45-5260
〃 テクニカルタイヤショップブルーセルフ　0466-45-7201
〃 R.S.ハラダ藤沢店　0466-82-6631
茅ヶ崎 エンゼル・本店　0467-85-0321
横須賀 エハラタイヤ　0468-36-4064
平塚 平井タイヤ　0463-54-1189
〃 福岡ゴムタイヤサービス店　0463-22-1432
綾瀬 オートバックスアヤセ　0467-77-6711
大和 ピットロード　0462-75-7124
〃 オートバックス大和　0462-67-9851
〃 アイワールド　0427-58-1111
厚木 コクピット厚木　0462-28-8031
〃 スピードショップラーボ　0462-48-1770
相模原 アイワールド　0427-58-1111
相模湖 スピードショップ・ルーキー　04268-7-3321
小田原 エンゼル・小田原店　0465-47-5998
〃 杉本タイヤ　0465-24-3417
大井町 ガレージ茶畑　0465-83-4702
松田 開成タイヤ　0465-82-2794
■千葉県
千葉 大塚商事　0472-32-0404
〃 千葉ヨコハマタイヤ販売㈱　0472-31-6371
■静岡県
小山町 富士スピードウェイレース場　0550-78-1234
〃 バッファロー　0550-78-0009
〃 山崎商事　0550-78-0640
御殿場 モーターレーシングシステム　0550-89-2110
〃 大坂屋バイパス店　0550-87-3388
〃 バイクのアオヤマ御殿場店　0550-83-8102
裾野 三島オート裾野店　0559-93-1046
〃 大庭自転車店　0559-92-0147
〃 マユハオート　0559-92-1590
沼津 マジョルカ　0559-23-6230
〃 三島オート沼津店　0559-22-1238
〃 バイクのアオヤマ本店　0559-22-9311
〃 YSP沼津　0559-32-0012
〃 ヨコハマタイヤ東海販売㈱　0559-63-1204
三島 三島オート販売　0559-71-7743
〃 バイクのアオヤマ三島店　0559-73-1007
〃 LAX　0559-77-1145
〃 三島オート安久店　0559-77-2311
富士 車館&喫茶 独楽　0545-53-7720
〃 オートバックス富士店　0545-51-4646
〃 バイクのアオヤマ富士店　0545-71-9115
〃 ダイリン富士店　0545-64-4300
富士宮 共陽カーコーナー　05442-7-0180
〃 ダイリン富士宮店　0544-23-3130
清水 ドライバーチェーン野田　0543-65-2612
〃 静岡シェル大鹿窪油所　0543-64-8417
静岡 ヤブサキ・静岡店　0542-62-3000
〃 ヤブサキ・静岡南店　0542-81-3000
〃 OKAMOTO RACING　0542-81-7743
〃 星野自動車　0542-47-5593
〃 静岡マツダスポーツコーナー　0542-61-1234
〃 バイクのアオヤマ流通店　0542-64-0213
焼津 オートバックス焼津店　0546-29-2807
〃 中部自動車　0546-29-4300
藤枝 ヤブサキ・藤枝店　0536-43-3000
〃 ドライバーチェーン野田　0546-44-5900
〃 バイクのアオヤマ藤枝店　0546-45-0775
掛川 坂本タイヤ　0537-23-2135
〃 ドライバーチェーン野田　0537-24-2131
榛原 オートバックス榛原店　0548-22-2950
浜松 OK自動車工業　0534-21-5151
〃 ヤブサキ・浜松店　0534-64-5555
〃 ドライバーチェーン野田　0534-63-4651
〃 オートバックス佐鳴台　0534-56-3160
■山梨県
甲府 ブリヂストンタイヤ山梨販売　0552-28-3631
〃 ニューコウフオートスポーツ　0552-26-0800
竜王 イエローボックス　0552-76-1622
〃 P.B.C.R.ヒットイン　05527-6-3745
中道 赤池商店 taku RACING　0552-66-2611
■群馬県
前橋 タイヤショップアラキ　0272-63-3257
高崎 群馬ヨコハマタイヤ販売㈱　0273-63-2555
■茨城県
結城 オートルック筑波ガレージ　0296-43-6324
■長野県
岡谷 ブリヂストンタイヤ長野販売　0263-25-3222
塩尻 マルシン　0263-52-5740
諏訪 カーケアクラブ　0266-58-2633
■愛知県
名古屋 LUCK　052-776-2777
〃 三晃プレイガイド　052-251-2111
豊橋 オートバックスヨハシ店　0532-54-0205
〃 オートバックス豊橋東店　0532-62-8781
〃 オートバックスヨハシ南店　0532-48-0233
岡崎 オートバックス岡崎店　0564-52-5150
■大阪府
東大阪 キッコリー　0729-82-7700
■神奈川中央交通営業所
平塚トラベルセンター　0463-21-1200
横浜営業所　045-842-0626
鶴岡営業所　045-822-6121
戸塚営業所　045-802-2921
藤沢営業所　0466-36-5121
茅ヶ崎営業所　0467-52-7101
平塚営業所　0463-23-1423
秦野営業所　0463-81-1803
伊勢原営業所　0463-96-2366
厚木営業所　0462-41-2626
倉久井営業所　0427-84-0661
相模原営業所　0427-71-6793
大和営業所　0462-74-3239
町田営業所　0427-35-5970
綾瀬営業所　0467-79-2180

LAWSON STATION
ローソン
関東地区
コンビニエンスストアローソンにて
TEL予約発売

Computer Ticketing Network
チケットぴあ
03-5237-9999

TICKET SAISON
チケット・セゾン
03-5990-9999

0101
丸井チケットガイド
03-383-9999

CN21プレイガイド
03-257-9999

JAPAN MOTOR RACING CENTER CORPORATION
株式会社日本モーターレーシングセンター
●本社 〒150 東京都渋谷区広尾2-3-14 TEL.03-409-2391(代)
●東北支社 〒980 宮城県仙台市青葉区国分町3-6-28(登戸ビル4F) TEL.022-225-1301
●東海事務所 〒412 静岡県御殿場市仁杉712-1(NGSビル2F) TEL.0550-89-2110(代)

インフォメーション・ダイアル 03-409-2365
営業時間 AM10:00~PM6:00(土、日を除く)

Photo:PERSONAL Racing steering wheel
for McLaren MP4/5 F-1



いかに数多くの経験を積んだレーシングドライバーでも、あと1秒速く走る時の恐怖感は計り知れないものがある。激しいコンペティションの中で、どんなにマシンの性能と自らの腕を信じても、安全が保証されていなくては、レースへの集中力も散漫になってしまう。あくまでも生身の人間が操る以上、レースはセーフティ・ファーストからスタートするのだ。1秒を速く走るためのパーツを供給する仲間は数多いが、〈オートランダム〉は一貫して「あと1秒速く走る時の安全を保証するサポーティングギア」を扱っている。プロフェッショナルの信頼を世界から。これこそ私たちの永遠のコンセプトなのだ。

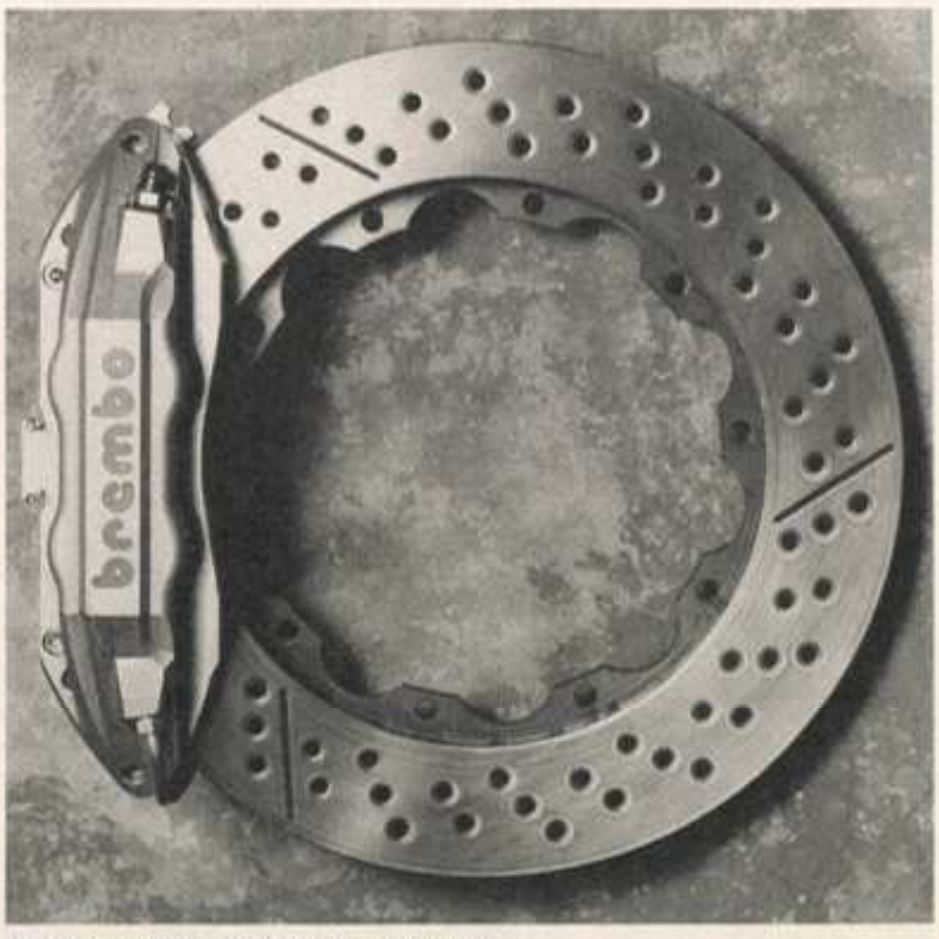


Photo:BREMBO P4 Racing disc braking system
for Sauber C9 Mercedes WSPC

TRW sabelt

サベルトはイタリア製シートベルト。フェラーリ、フィアット、アルファロメオなど主要自動車メーカーへのOEM市場では55%以上のシェアを誇る。またモータースポーツではF1を始め世界の一流チームが使用。その安全性と高品質が高く評価されている。

F1 : WILLIAMS BENETTON LIGIER OSELLA MINARDI
SCUDERIA ITALIA COLONI RIAL AGS ZAKSPEED
WSPC : PORSCHE SAUBER/MERCEDES LANCIA
MAZDA NISSAN TOYOTA
WRC : LANCIA PEUGEOT OPEL AUDI RENAULT FORD
VW PORSCHE MAZDA MITSUBISHI
INDY : MARCH LOLA

brembo

ブレンボはイタリアのベルガモに本拠を置くブレーキシステムのトップメーカー。特にレーシングブレーキの分野ではその性能は世界的に信頼され普及率は年々増加している。また話題のフェラーリF40とポルシェ959には、純正パーツとして装着されている。

F1 : FERRARI LOTUS LIGIER MINALDI AGS OSELLA
RIAL COLONI EURO BRUN SCUDERIA ITALIA
WSPC : SAUBER/MERCEDES PORSCHE MAZDA ARGO
WRC : LANCIA B.M.W. **INDY** : LOLA PORSCHE

personal

パーソナルはスポーツステアリングのトップメーカー。特にF1では、'87のピケ、マンセル、'88のセナ、プロストが使用。2年連続コンストラクターズとドライバーの両タイトル獲得を共にした。またOEMでロータス、マセラティ、ランボルギーニに納入している。

F1 : MACLAREN WILLIAMS MARCH ARROWS TYRRELL
LIGIER LAROUSSE ONYX
INDY : PENSKE PATRICK/MARLBORO
IMSA-GTO : AUDI SPORT

matter

マターは西ドイツのグラーベン・スードルフで、数々のヨーロッパのラリーチームのボディワークを行っているチューナー。WRCへの出場車のボディ補強に関してはヨーロッパNo.1の実績を誇る。特にマターのロールバーは数少ないFIAの公認商品として有名だ。

WRC : RENAULT TOYOTA VW OPEL

D&W

数々の信頼のギアを扱ってきたくオートランダム〉が自信を持ってお届けするD&Wスポーツシート。パーフェクトなフォールディングと高品質の機能と造り。そしてローコスト。いま、あなたのドライビングポジションから、新しい物語が始まろうとしている。

Sole Agent.
AUTO RANDOM
2-6-601 NANPEIDAI-CHO SHIBUYA-KU TOKYO Tel.03-770-0671

Imported by
Union Enterprise Corp.

気分たかまる。これなら勝てる。

〈オートランダム〉は"レーシングドライバーの信頼"をお届けします。



Photo: SABELT ENDURANCE Racing seat belt with D & W sport seat
for Porsche 962C WSPC

Photos/Toshiki Kobayashi, Hiroharu Sato　Text/Naotsugu Mihori



摑みとった勝利

村松栄紀、F3初ウィン
影山の連勝は3でストップした



全日本パナソニックF3選手権第5戦
7月1～2日/筑波サーキット
'89 TSUKUBA CHALLENGE CUP RACE ROUND 5

'88年からF3に参戦を開始したひとりの若者がいる
'89年、ラルトRT33と無限エンジンという武器を手に入れた彼、村松栄紀は
シリーズチャンピオンという大きな目標を当初からかかげ
確実にポイントを獲得しつつあった—だが、勝てない—今度こそ勝つ
その目標が遂げられたのはF3デビュー15戦目の筑波でだった



グリッド2列目から村松はフロントロウの森本をかわし影山に並ぶ
しかし1コーナーまでが短い筑波では影山の前には出られなかった

第1戦―優勝・影山正彦
村松栄紀・予選A組1位／決勝3位
第2戦―優勝・影山
村松・予選1組3位／決勝4位
第3戦―優勝・影山
村松・予選A組2位／決勝2位
第4戦―雨のためキャンセル

'89全日本バナソニックF3選手権シリーズはレイトンハウスRT33・無限を駆る影山の3連続ポールtoウィンで進み、開幕当初からチャンピオン候補と目されていた村松。ベテラン佐藤浩二らにとっては苦しい展開となりつつあった。マシンは同じラルトRT33・無限、今回こそと勝利を渇望しながらいつもわずかなところで影山に勝利をさらわれていた村松。ここで影山の連勝を阻止しないことには、ますますタイトルは遠さかってしまう。

「この筑波でなんとかしたい」第5戦筑波チャレンヂカップ、村松の追撃が始まった。

●

「ここはFJ時代のホームコース。去年のレースからははとんど1年振りの走行ですけど2~3周で感覚が戻って来ましたよ。去年のレースも結果的には残せていませんけど、タイム的には良かったんです」

村松栄紀はここ筑波サーキットのFJでチャンピオンを獲得し、F3へとステップアップを果たしたドライバーである。

全日本F3選手権は第4戦の西仙台がキャンセルとなったために全9戦のシリーズ戦となり、有効ポイントが得られるレースも当初の7戦から6戦へと1戦分減ることになった。このため、ここまで3連勝してきた影山正彦が今回も勝つとシリーズチャンピオンの行方は、ほぼ決定という状況になる。影山以外のドライバーたちは、なんとかここで一矢を報いたいと考えていたはずだ。

4連勝を狙う影山、食いとめたい村松、それぞれの思いのもと、第5戦が幕を開けた。

村松は今回の筑波では、走行開始時から好調だった。金曜日から始まった合計3回の練習走行でも走るたびにトップタイムをマークしていた。

「いままでもレースウイークの中でトップタイムをマークしたことはあるんです。でも、それを予選、そしてレースまで持続することができなかった。だけど今回はずっとトップで来てるから勝ちパターンじゃないかって。自分のチョンボやマシントラブルさえなければ……ね」

土曜日午前中の練習走行まで、村松のリードは続いた。

一方の影山は、思わぬマシントラブルで金曜日の練習走行のすべてを棒に振っていた。前回の西仙台からリヤのアンダーボディ下に出していたエンジンの排気管のアルミ製マフラーが破裂、カーボンファイバーでできているアンダーボディに穴が開いてしまったのである。しかし、その原因がマフラーの破裂によるものとは思いもよらず、アンダーボディの修復のみで走行を再開したため、修復したアンダーボディには再び穴が開き、結局この日のセッティングはすべて水泡に帰してしまったのである。

「今日が、我々にとっては走行初日ということになってしまいました。予選までには25分間の走行しかありませんから、どこまでやれることか…」土曜の朝、エンジニアの松岡はこう語った。一方、影山自身はまったく平然としていたのが印象的だった。

ポールはわずかな差で影山の手に

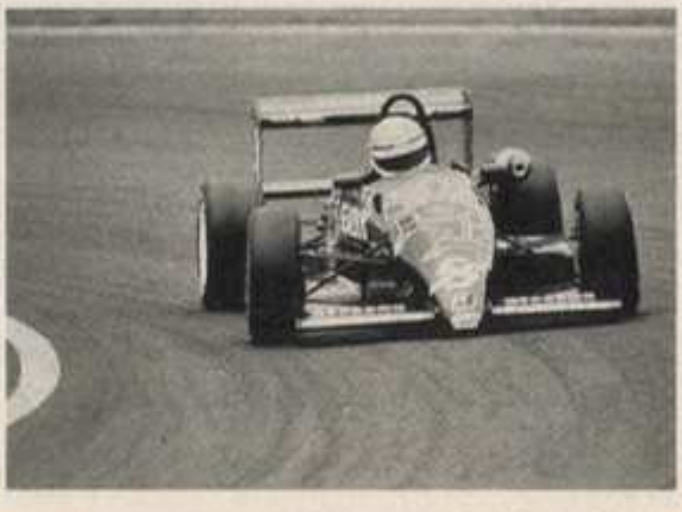
今回もエントリーは40台を越えており、例によって参加台数が多いことから予選は2組に分けて行われた。村松は影山と同じ予選1組で走ることになっていた。

予選開始早々から飛ばし始めた村松は54秒近くで走り、さらに53秒台に入れた。そしてピットへ向かう。しかし、タイヤに水をかけてもらうつもりでピットに入ったはずが水がなく、村松はそのままコースに戻ることになった。

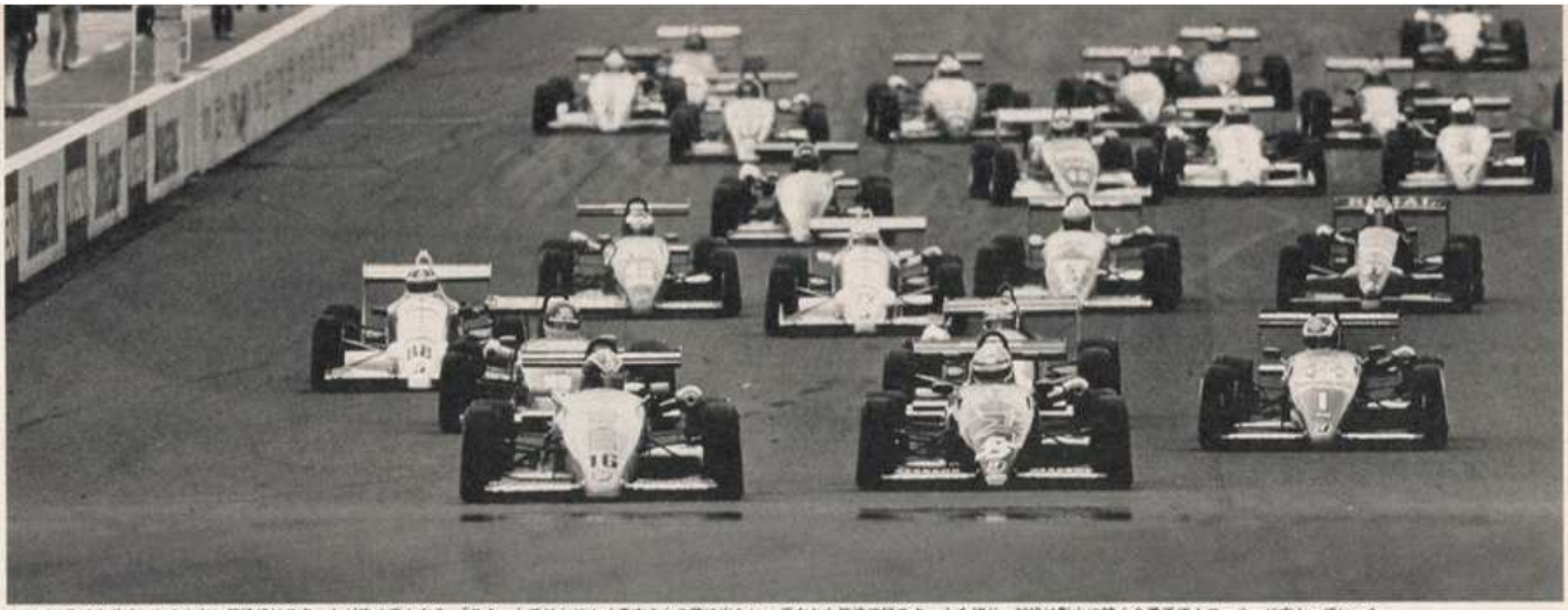
影山は、最初ゆっくりとコースを流していた。マシンの状態をひとつひとつ確かめながら走っている。そしてやはり53秒台に入ってからピットへ向かった。タイヤに水をかけてタイムアタックを再開。この結果、影山が53秒377で、昨年のコースレコード53秒810を0・4秒以上更新してのポールポジショ



「ここで勝たなくては」いつになく予選時から村松の表情は硬かった



タイトなコーナーでのスムーズな走りが村松の特徴。それがタイムアップにつながった



オーバーテイクポイントの少ない筑波ではスタートが決め手となる。「スタートではとにかく森本さんの前に出たい」手なれた筑波で好スタートを切り、村松は影山に続く2番手で1コーナーに向かっていった

いま、勝っておかないと難しくなりそうだから

ンを獲得したのであった。

村松は1組目2番手の53秒682で予選を終えた。このレースウイークで初めて、トップタイムの座を奪われたのである。

村松の次にはVWエンジンを搭載する服部尚貴がつけ、以下羽根幸浩、佐々木秀六のレイナード2台が来ている。

予選2組では、レイナード893・日産を駆る森本晃生がベストタイムをマークした。チームメイトの原貴彦もこの予選2組で4位につけている。だが、森本のタイムは影山には0・181秒及ばなかった。

「西仙台の時はル・マンからの完全な時差ボケだった。レイナードの方はようやくセッティングが決まってきたところ。筑波では最終コーナーがポイントだ。エンジンはピークパワーはあるけど、強いて言うならビックアップがね…。ただ、ここではギヤが割合にクロスしてるから、良いつながりかたをするみたい。納得のいく予選だった」と森本は満足そうだ。

前回の西仙台で土屋圭市がポールポジションを取ってから、レイナード勢が勢いづいたのかな。次回に向けては予選で一発の出せるセッティングを、それから自分も一発を出す走りを、というのが課題ですね。この点で影山さんに差がついたのかなって思います」

決勝日朝、再びトップタイムをマーク

そして迎えた日曜日朝、午前10時からのウォーミングアップでは、再び村松がベストタイムで走った。「予選だけが惜しかった」と笑って答える村松。ポールポジションでなかったことがかえって気持ちを楽にさせていたのかもしれない。前日の予選日の硬い表情は、もはや見当たらなかった。

「ウォーミングアップではレースでの混戦を予想して、前のクルマにつかえても間隔を開けたりせず、抜けそうなポイントを探したりしながら走ったんです」

村松の目はしっかり決勝レースを見つめていた。

スタート 影山がフライング!

村松のスターティンググリッドはイン側2列目だ。目の前には影山、左斜め前に森本がようにも見える。確かに、土屋の活躍が起爆剤になっているようだ。また、これとともに西仙台にはレイナードからデザイナーが来日しており、その成果も出たのだろう。いずれにしてもセッティングの幅の狭いとされるレイナードが本領を発揮し始め、レースは面白味を増してきたところだ。

予選を終え、村松は自分のクルマの中でシートを倒して横になり、目を閉じていた。西仙台でもポールポジションを取りにいって逃していたのであった。

「コンスタントに速いタイムは出てたのに、一発がなかった。クリアラップも取れていたし、ちょっと渋かった5速へのシフトもベストタイムの出た周には入っていたんです。気持ちはもう切り替わっていますけど、悔しいですよ」

予選については村松は、2度続けて失敗をしたことになる。このことについて村松はこう分析している。

「予選も決勝と同じセッティングで行ったんです。それでも大丈夫だと思っていたから。タイムが出てたんで、ちょっと油断があったのかな。次回に向けては予選で一発の出せるセッティングを、それから自分も一発を出す走りを、というのが課題ですね。この点で影山さんに差がついたのかなって思います」



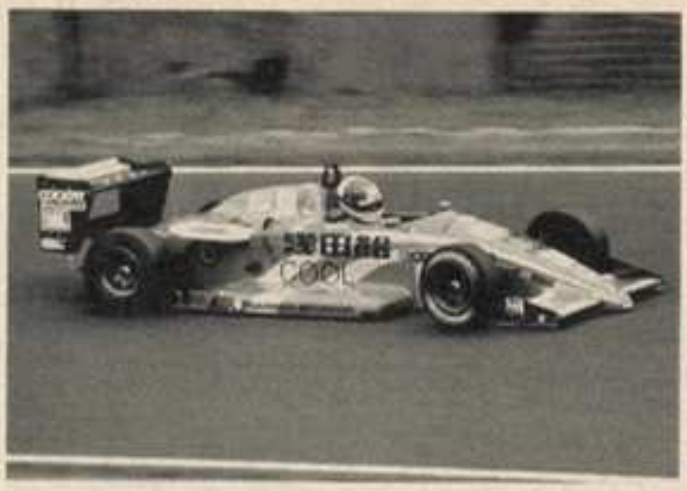
唯一、トップタイムを出せなかった予選。村松は影山のうしろ。2列目からスタート



ピットストップのペナルティを受けながら影山は6位に入賞。28ポイントで依然としてシリーズ1位



いまひとつセッティングに詰めを欠く佐藤。それでも2位に入り20ポイントでシリーズ3位につける



VWエンジンというハンデをものともせず安定して3位を走り続けた服部、今後に期待がかかる



予選フロントロウ獲得、期待を抱かせた森本だが痛恨のスタートミス、4位でレースを終える

初めてのことなんだから 抑えろって言いきかせた

ペナルティのピットインをした影山は、すぐにコースに復帰した。順位は13位。そして影山の激しい追い上げが始まった。1コーナーでインから、あるいはアウトから追越しをかける影山に観客席は湧いた。6周目に12位、7周目には11位へ、8周目には10位へと瞬く間に影山はポジションをあげる。しかし11周目、1コーナーでスピン。観客席から溜め息が漏れた。だがひとつポジションを落としたのみで、再び影山が追い上げを開始すると観客は立ち上がった。

その激しい追い上げに、最初にタイヤが音をあげた。1コーナー、ダンロップ下、第二ヘアピン、そして最終コーナーと、勝負どころとなるコーナーのほとんどが右コーナーであることから、左のタイヤがブローしはじめたのであった。それでも果敢に攻めた影山は6位に入賞、貴重なシリーズポイントに1点を加えたのだった。

ベストラップもマーク、村松の初優勝

影山が遅れたその間に村松は快調なペースで走り、45周を終え、再び右手を高々と挙げグリッドから1コーナーまでの距離が短く、影山はかろうじてトップをキープした。

1周目、影山はリードをとり始めていた。村松が食らいつく。そして2周目、影山にブラックフラッグが出された。フライングの判定である。

「クラッチペダルから足が滑るような感じでクラッチがつながってしまい、ちょっと動いてしまったのでブレーキを踏んだ。そこでシグナルが赤から青になった。スタートは失敗でした。それでもトップはキープできたんですがね…」

村松はスタート前に狙っていたとおり、フロントロウの森本の前に出、とりあえず影山に引き離されないことに成功した。3周を終えた影山がピットインする。グランドスタンド前に戻ってきた村松は右手を高々と差し上げた。

「森本さんの前に出られた時はラッキー！って思いましたよ。スタートはね、秘策があるんです。だから失敗したことがない。で、ブラックフラッグが出たのは知ってましたけど、誰だかは分からなかった。でも、ピットに入って来いってサインは出てなかったから、自分じゃないなと。影山さんがピットに入ったのは、何かトラブルがあったのかなって思いました。でも、それで勝ったって…思わず右手が上がってしまいました。でもそれで勝ててなかったらカッコ悪かったですよね」

それからの村松は53秒台後半の安定したペースで走り続けた。

「もう、後ろはあまり気にしなかったですね。前へ前へっていう気持ちで。タイム的には、もうちょっと速いペースでも走れたと思います。でも、佐藤さんが少しずつ離れていったし、これ以上無理してもしょうがないですから」

序盤は村松に追いすがっていた佐藤も次第にペースが落ち、遅れていった。

「村松君はコースのすべての部分で僕より速かった。わずかなセッティングの差が出てしまった。だけど、セッティングがあと少しのところで決まれば、僕もいけますよ」

佐藤が遅れ、その後ろの服部も少しずつ離れだした。

て勝利のチェッカーを受けた。2位以下に7秒近くの差をつけてのぶっちぎりだ。レース中のベストラップも村松のものとなった。

「2年越しの優勝、F3の15レース目かな？途中はずいぶん長く感じたけれど、周回遅れが出始めてからはまた真剣でしたよ。だから短かった。ヘタにぶつかってもいけないし。後ろに余裕があったから、じっくりと抜きました。それで、ゴールしたときにはちょっともの足りないかなと。もっとトップで走っていたいなと思いました。ひとつ勝つと、次もいけるかなっていう自信も本当の意味で出てきますよね。菅生と次の筑波、2回勝って、鈴鹿で勝負したいですね」

昨年デビューした新人のひとりがようやく優勝した。しかし、このレースでベテラン佐藤に復活の兆しも見えた。VWエンジンの服部はエンジンのハンデを払拭する走りをつかんだようだ。影山はますますファイトが湧いてきた、と語った。

それぞれの思惑の中で、レースは消化されていく。そしてシリーズチャンピオンの行方は、まだ分からない。



WINNER——村松栄紀

1965年 4月23日生まれ　山梨県出身　24歳　180cm／73kg　B型
1984年　19歳　駿台自動車専門学校に在学中、レースデビュー
富士フレッシュマン　ファミリアレースに4戦出場する
1987年　22歳　まる1年のブランクのあと、筑波FJ1600にイータ02でフルエントリー開始
筑波FJ-A第3戦で初優勝をあげ、以後コンスタントに上位入賞を果たし
この年のシリーズチャンピオンに
1988年　23歳　フットワークスポーツレーシングチームより全日本F3にフルエントリー
マシンはラルトRT31・トヨタ
最高位は第8戦・鈴鹿の5位
シリーズランキング15位
1989年　24歳　フットワークフォーミュラより全日本F3に2年目のフルエントリー
マシンはラルトRT33・無限
第1戦—3位　第2戦—4位　第3戦—2位　第5戦—優勝
現在22ポイント獲得　シリーズランキング2位

F1ドライバーのカラダ

Photos/Jiro Ishida, Kenji Sawada, Hiroshige Satta,
Toshiki Kobayashi, Racing on
Illustration/Kiyoshi Kobayashi
監修：清水茂幸（筑波大学研究科）



最高峰のレーシングカー、F1を操る ドライバーたちの超人的ボディを探る！

時代の最高峰のテクノロジーを結集して
つくりあげられるF1マシン
しかしこれをコントロールするのはまぎれもない人間だ
時速300kmオーバーの世界でのバトルを繰り広げ
2時間にも渡ってハードなレースを戦い続ける彼らの体は
我々一般人とはどこかが違うはずだ
F1ドライバーの体はどこが特別なのだろう
どんな力が求められるのだろう
そのためにどんなことをしているのだろう
F1ドライバーの肉体に、その中身に迫ってみよう





現役F1ドライバー中、最も小柄なプロストだが
その体に秘められた体力は一般人をはるかに越えている
レース後いつも、汗ひとつかいていない強靭な体力だ

コーナリングスピードでタイムアップを図る'89NAF1
ダウンフォース重視となった結果
ドライバーへの負担は増加することになった

レーシングカーをドライブするのは実はかなりの体力を要するもの。「ただ座ってハンドルきってる」だけではないのである。

ブラジルGPを思い出してみよう。ゴールしたあとマンセルはかなり疲れた様子で、一瞬ふらついたほどだった。この他にも、ゴールはしたものの自力でコクピットから脱出できないくらい疲れてしまうという光景もよく見られる。'84年のデトロイトGPでピケが優勝したときもそうだった。もっともプロストなどはあの小さな体ながら（162cm、60kg最も小柄）、レースと現役F1ドライバー中、最も小柄）、レースを終えたあとも疲れたようすも見せず、汗ひとつかいていないのだ。逆にいえばそれだけの体力がなければF1では勝てないということにもなる。

F2からF1にデビューした中嶋のコメントに面白いものがある。

「とにかく全身疲労がすごい。F2の倍くらいぐったりしてしまう。それから局所疲労もひどく、ブレーキを踏んでいるのかどうか分からなくなるし、シフトから手が離れなくなってしまうのではないか、というくらいに疲れて感覚が鈍くなってしまうのだ。」というのだ。

F2時代、連戦連勝の中嶋でさえこうだったのだ。F1の世界がいかに超人的なものか想像できるはずだ。

■ますます速くなるマシン！

テクノロジーの進歩とともに、最高速は上がり、コーナリングスピードは高くなり、ドライバーにかかる負担は大きくなる傾向にある。

'89年になってF1は全車NAに移行したがラップタイムは下がるどころか逆に上がっているのだ。最高速そのものは落ちているにもかかわらずだ。これはコーナリングスピードが大幅に上がったためだ。コーナリングスピードを稼ぐために、シャシーはダウンフォース重視となり、サスペンションは固く、路面からの振動がドライバーにダイレクトに伝わりやすくなってしまった。ひと昔前のウイングカー時代にもダウンフォース重視の傾向があり、このときのドライバーに対する負担はかなりのものだったが、経験の長いドライバーなどは「ウイングカーよりも今年のNAマシンの方がつらい」とコメントしている。NAになってよりドライバーに対する負担が大きくなっているのだ。

■F1ドライバーに要求されるもの

実際にクルマを運転することそのものがちろんトレーニングになるのだけれど、前述のようにF3000と比べても段違いの体力が要求されるF1では積極的にトレーニングを考えているドライバーが多い。専属のトレーナーをつけて、食事内容からトレーニングメニュー、コンディショニングに至るまで細かくチェックしているのである。

体力とひとくちに言っても筋力、瞬発力、持久力、平衡性、柔軟性などさまざまな要素がある。競技によりこれらの要素のうちどの力が必要なのかが違ってくる。では、F1ドライバーに求められる体力とはどんなものなのだろうか。

①上肢の筋持久力…ステアリング操作、ギヤチェンジなどに係わる腕などの筋力
②下肢の筋持久力…クラッチ、ブレーキングに必要な脚の筋力
③全身の持久力…2時間のあいだバテずに運転し続けることのできる力
④柔軟性…衝撃を受けとめやすい柔らかい体であること

これらに加えて

⑤精神力…状況を分析し判断し、集中力を持続できること
⑥視力…時速300kmで移動しながら情報をとり入れる目のよさ

以上6点が挙げられる。

では、これらおのおのの項目について順に見ていってみよう。

■コーナリングでは最大5G！

よく「横Gで首が痛くなる」などという言葉を聞いたことがあるだろう。コーナリングの原理は単純に言ってしまえば、マシンが外へ飛び出そうとする力＝遠心力とそれに逆らうタイヤの摩擦力のつりあいによるもの。この時に横Gが生じるのだ。

この横Gはマシンのコーナリングスピードが高ければ高いほど、またコーナーのRが小さければ小さいほど大きくなる。詳しくいうと、「速度の2乗に比例し、半径の長さに反比例する」のである。

F1では例えば鈴鹿の130Rへ約300km／hでつっこんでいくときにかかる横Gは計算では5Gに達する。つまり、自分の体重と同じ力で押されるのだが、立っているときにこれだけの力をかけられると、簡単にころんでしまうほどの力だ。体重70kgのドライバーなら350kgもの力で押されていることになる。この体重の何倍ものGを受けながらラインを正確にトレースし、シフトチェンジをし、ブレーキングをしてアクセルワーク、もちろんステアリング操作もこなしていかなければならないのだ。

'88年秋、日本GPでF1初ドライブをした亜久里もこのGについてコメントしている。「F1を運転するのはすっごく楽しかったけど首が痛くなっちゃったよ」

中嶋もF1に参戦するようになってから首まわりが特に太くなり、Yシャツは首まわりが合わなくなって着られなくなったという。それほどF1ドライビングでは



路面に吸い着くようなコーナリングの最中は常に体重の何倍ものGがドライバーにかかる

筋力トレーニングの実際

■筋力トレーニングの負荷と回数、トレーニング効果

%Max	繰り返すことのできる回数	目的	1セットの回数	セット数
100	1			
90	2～3	筋力（上級）	3～5	5～10
80	4～9	筋力（中級）	5～12	3～7
70	10～15			
60	16～20	筋力（初級）	10～15	3～7
50	21～30	筋パワー	10～20	2～5
40	31～			
30		筋持久力	MAX	2～3
20		筋収縮速度	5～10	2～3

自分の最大パワーに近い、一回持ち上げるのがやっとというような重いバーベルを2～3回持ち上げて「運動した」という気になっても効果は薄い。筋力トレーニングはその負荷の大きさと回数の兼ね合いで効果が決まり、その関係がこの表である。最大パワーに近い負荷であればあるほど筋肉は太くなるという傾向があるが、レーシングドライバーには太い筋肉は必要ではない。一般の人より筋力はあるという亜久里選手の場合、中程度の筋力トレーニングを行っているが、トレーニング開始時は軽い負荷から始めるなど、状況に応じたプログラムを組むことが大切だ。また、力がついてきたらセット数を増やす、一回の負荷を大きくするなどしてメニューを調整していけばよい。



F2で連戦連勝を誇った中嶋悟も
F1デビュー当時はその強烈な横Gそして
全身の疲労に悩まされたという



レース中のシフトチェンジは総数3000回にものぼる
優美なモナコGPは実はドライバーにとっては
最も各部の持久力を要求されるコースなのだ



腕と足、体のほんの一部しか動かすことのできない
狭いコクピットの中でF1ドライバーは
1時間半から2時間もの間ハードなレースを強いられる

Gで首が耐えられるのだ。

まず、1点。F1ドライバーは横Gに耐える強い首、強い体でなければならない。

■繰り返しに耐える筋力が必要

ドライバーは体のどこを使うのだろう。逆に言うと、狭いコクピットに座って動かせるのは体のごく一部のみなのだが。

まず、ステアリング操作やギヤチェンジには腕、胸の筋肉の一部(大胸筋)、そして肩の筋肉(三角筋)が使われる。クラッチ及びアクセルワークには脚の筋肉、主に膝から下の爪先立ちするときの筋肉が使われる。そしてこの脚の力はアクセルを踏み込むより戻すときの方がつらいという。コーナリング途中にも微妙なアクセルワークが要求されるF1ではこの筋力は欠かせないはずだ。

けれども、レーシングドライバーの体を見ても、決して筋肉がたくさんついているようには見えない。テニスの選手なら利き腕がのすごく太くなっているし、陸上の選手ならば脚が発達している。レーシングドライバーは均整はとれてはいるけれども、日立って筋肉はついていない。言い換えれば、レーシングドライバーにはムキムキマン的筋肉ではなく別の筋力が必要なのだ。

筋力にはおおまかに言ってふたつのものがある。一般に、筋力というと○kgのバーベルを持ち上げられるというような瞬間的なパワーを思い浮かべがちだ。だが、レーシングドライバーにはこのパワーは必ずしも必要ではない。むしろ必要なのはある動作を一定のリズムで何回も繰り返すことのできる筋力＝筋持久力だ。

例えばモナコ。1周3・3kmのこのコースでは約70周、総距離250kmほどのレースで3000回のギヤチェンジが必要とされている。約1時間半の間に3000回! そのほかにもステアリングを切り、カウンターを当て、マシンをコントロールしていかなければならない。オンボードカメラの映像でも彼らがいかに細かくシフトチェンジをし、ステアリングをコントロールしているかが分かるはずだ。また、軽々とステアリング操作をこなしているのかといえばそうではない。その逆だ。600馬以上ものパワーを抑え込んでいくのだから、楽なはずがない。

腕や脚が疲れてしまい、ここぞというコーナーでステアリング操作のミスやシフトミスを犯したり、アクセルワークにむらが出てしまってはだめだ。レーシングドライバーには繰り返しに耐える筋力が必要なのだ。譬えていえば、100kgのバーベルを持ち上げる力よりも10kgの物を何十回も持ち上げることのできる力がレーシングドライバーには必要なのである。

とはいえ、ある程度のパワーも必要だ。最大30kgしか持ち上げられない人が20kgのものを持ち上げようとすると、5~10回で力を使い果たしてしまうだろうけれど、100kgを持ち上げられる人なら、20kgはらくらくと何回でも持ち上げられるはず。つまり、全体の70%の仕事より、20%の仕事なら楽にできるというわけだ。マシンなどでトレーニングをする場合にはこの両方を効果的に組み合わせていくことが重要だ。

では、腕を中心とした上半身と下肢の筋力さえあればレーシングドライバーには充分なのかというと必ずしもそうではない。とっさの状況変化に瞬間的に対応するには全身の高い運動能力が必要なのだ。

また、レーシングドライバーにとって特に要求されるのが腹筋の力。カートなどに乗ったことのある人なら分かるだろうが、フォーミュラカーの低いポジションは腹筋をかなり使うものなのだ。また、腹筋を鍛えておくことは体の前面から内臓および背骨を支えることになり、レーサーの持病である腰痛を防止することにもつながるのである。レース活動を長く楽に続けるために、腹筋の強さは必要不可欠なのである。

■バテない全身持久力

レース中、コクピットの中の温度は50度にも上り、ドライバーは狭いコクピットの中で1時間半から2時間、レースを続けなくてはならない。ときには4~5kg体重が減ってしまい、脱水症状に陥ることもあるという。脈拍も普段の75からレース前には100、マシンに乗るころには175、そしてレース中には最大200にも達するという。つまり、レーシングドライバーにはその1時間なり2時間なりバテずに走り続けられる体力＝全身持久力が必要なのである。中嶋がF1デビュー

F1ドライバーのトレーニングメニュー

実際編

by 清水茂幸(鈴木亜久里トレーナー)

実際にF1ドライバーたちはどんなトレーニングをやっているのだろう。鈴木亜久里の専属トレーナーとして何戦かを一緒にラウンドしている清水茂幸トレーナーに聞いてみた。

ここに挙げたのが実際に亜久里用に組んだプログラムだ。全身の持久力アップ、筋力アップを中心にメニューが組まれている。基本的にレーシングドライバーのトレーニングはこれに準ずると考えてよいだろう。

まずは本格的な運動に入る前に自転車を軽く3~5分こぐなどして体を暖める。そして全身のストレッチング。ストレッチはゆっくり時間をかけて丁寧にやることが大切だ。

次は全身の持久力をアップさせるための運動だ。持久力アップにはジョギングという方法もあるが、清水トレーナーはドライバーには長時間のジョギングは薦められないという。同じ姿勢でプレッシャーをかけ続けるため腰に負担がかかり、腰をいためかねないからだ。また、大切なのは少なくとも12分以上続けるということだ。12分間一定の速度で行なったらそれ以降は全力に近い速度で20秒こぎ、90秒普通の速度でこぐ、というのを繰り返す。持久力アップには同じ速度で長時間続けるより、激しい動作を一定時間をおいて行なうインターバル・トレーニングが効果的なのだ。

3番目のエアロビクスも同じく全身の持久力アップに効果があるのだが、亜久里選手の通っているフランスのジムでは腹筋・背筋に特に効果的なプログラムであったため、メニューに加えたとのこと。

筋力トレーニングは主に上半身の筋力アップを目的に組まれている。負荷(ダンベルの重さ)は10回なら繰り返すことのできるところに設定している。前ページを参照すると分かるはずだが、これは最高パワーを100としたときの70%、中程度の筋力トレーニングにあたる。運動の順番は大きい筋肉から動かし、小さい筋肉の運動は後にすること。また肩の種目は最後にまわした方がよい。肩の三角筋などは非常に疲れやすい筋肉だからだ。

最後はクールダウンのストレッチ。調子を見て、余裕のあるときにはクールダウンを兼ねて水泳を行ってもよい。

みっちりやると1時間半から2時間かかるが、これを1日おきのベースで繰り返すのである。トレーニングというとついつい全力でやらなくてはやった気がしなかったりするが無理は禁物。調子の悪いときにはメニューを調整することも大事だ。

以上が通常のトレーニング。だがF1ドライバーはレースともなれば1週間単位で移動を強いられる。遠征時には体の調整を主眼においた軽いプログラムをこなすようにする。

これはあくまで今の時期の亜久里のプログラム。人によって少しずつ最適のメニューが異なるはずだし、トレーニングを進めていくと、このメニューも変化していくはずだ。

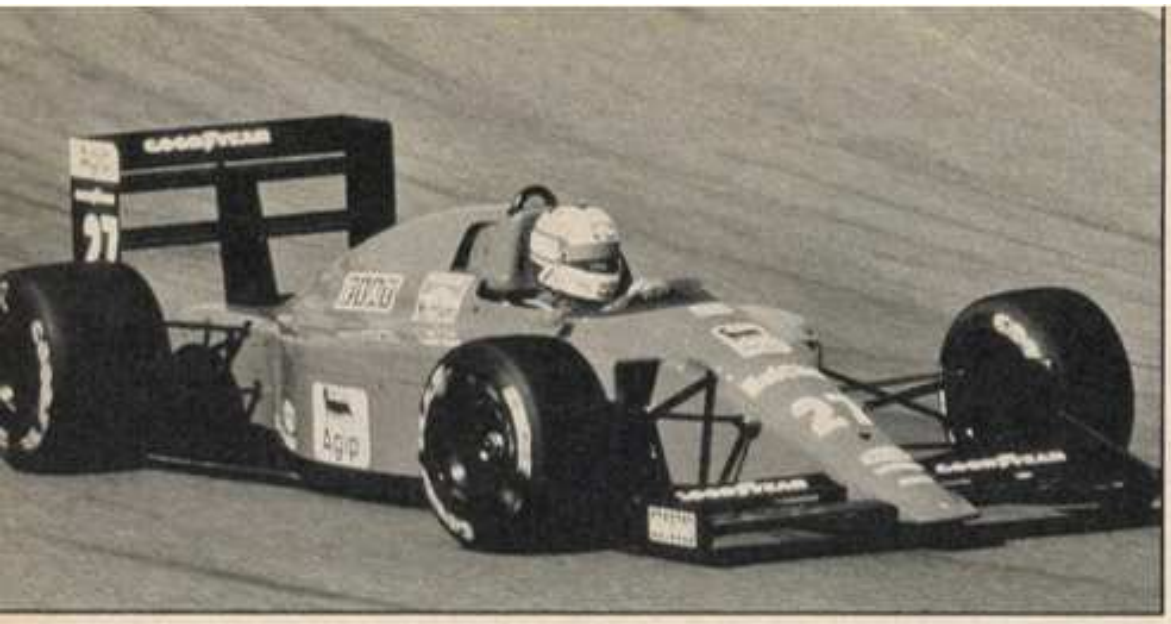
■通常のトレーニングメニュー

1 ウォームアップ	自転車3~5分 ストレッチ(時間は随意)
2 有酸素運動	自転車25~30分 (12分まで一定のスピードで、それ以降1回20秒のハイスピードランを90秒のインターバルで5~7セット。25分の時は5セット、30分の時は7セット行なう)
3 エアロビクス	体調に余裕のあるときのみ (腹・背筋のトレーニング) 20分程度
4 筋力トレーニング	大胸筋・上腕三頭筋 (ベンチプレス マシン使用 10×3~5セット) 上腕三頭筋 (アームカール ダンベル使用 10×3~5セット) 前腕 (リストカール、リバースカール…ダンベル使用 各30回)
5 クールダウン	水泳(時間は随意) ストレッチ

■遠征時のトレーニングメニュー

1 ウォームアップ	ジョギングまたはウォーキング3~5分 ストレッチ(時間は随意)
2 有酸素運動	ジョギングまたはウォーキング12~20分
3 アイソメトリック・トレーニング	筋力の維持を目的とする
4 クールダウン	ストレッチ(時間は随意) プールがあれば水泳も





フェラーリ640に採用されたセミオートマチックミッションは
シフトチェンジの負担を軽減するという意味においても
革新的な新技術のひとつである



潜在的な体力がベルガーの実戦復帰を早めた

当時言っていた「全身の疲労がひどい」というコメントはこの全身の持久力の必要性を表していたのである。

実際、1レースで消費するエネルギーはかなりのものだ。マラソンが約2時間の試合時間だということを考えあわせれば、F1の2時間がいかに大変なものか想像がつくだろう。マラソンと比べるのは競技の性格が違いすぎるとしても、F1は少なくとも陸上競技の5000m、あるいは1万mに匹敵するくらいのエネルギー消費があるとされている。

入間がある動作をするとき、そのエネルギー源をエネルギーに変えるのには酸素が必要となる。どれだけエネルギー源が体に蓄えられていても、それをエネルギーに変える酸素がうまく取り入れられなくては何にもならない。どれだけ、たくさんの酸素を取り入れられるかがこのエネルギーの大きさにつながるのだ。肺から取り入れられた酸素は血液に溶けて全身に運ばれる。酸素を取り入れる能力はつまり、心臓のパワーに依るのである。

また、酸素は脳の働きにも欠かせない。脳に酸素がいかないと頭の働きは鈍くなってしまう。そうなると、判断力は鈍り、集中力も欠けてくる。一瞬一瞬を判断し、行動に移していかなければならないF1ドライバーには酸素の取り入れ能力＝全身持久力が欠かせないのである。

全身の持久力を含め、F1ドライバーは基本的な体力をかなり高いレベルで持っている。サンマリノGPでクラッシュしたベルガーがあれほど短期間にカムバック（モナコ1戦のみ欠場してのメキシコGP）できたのも、F1ドライバーが元来持っている強靭な体力のためといわれているはどだ。



脚の大怪我から短期間に回復したハーバート

■タフなメンタル＝精神力も欠かせない

微妙なタイミングでブレーキング、シフトチェンジ、アクセルオンでコーナーをクリアしていって初めてタイムの出るF1。いくつもあるうちのたったひとつのコーナーてほんの少し、操作のタイミングが狂ってもライバルに負けてしまう。この微妙な操作を続けていくにはタフなメンタルが欠かせない。いかに305km、2時間の間、集中力を途切れさせないかが勝負の分かれ目ともなるのである。アメリカGPで優勝したプロストが興味深いコメントを残している。

「セナがリタイアしてからは集中力をいかに特続させるかが最も大きな問題だった」

セナは難しい高速コーナーに進入していくとき、一瞬呼吸を止めるという。それほど微妙なものがF1ドライビングなのである。

微妙な操作を要求されるF1では絶えず、取り入れた情報を判断し、分析し、実行に移していかなければならない。そのためにはすぐれた神経系、それに精神力が必要だ。一瞬一瞬の判断力、レースを組み立てる能力、常に沈着冷静に考える力だ。

■時速300kmオーバーを見つめる動態視力

レーシングドライバーにはもちろん視力の良さが求められる。それは視力が1・5であるとかいった絶対視力ではない。目がいいに越したことはないけれど、F1の場合近眼でも0・9以上の矯正視力があれば健康診断にはパスできるのだ。レーシングドライバーに求められるのは絶対視力ではなく『動態視力』のようなのである。

動態視力とは動いているものを見る力のこと。F1では時速300km、つまり1秒間に80mの割合で移動しながら、路面状況、他車の挙動その他あらゆる情報をとり入れていかなければならない。

最大の情報取り入れ源である目からとり入れられた情報は、感覚神経から中枢神経へと伝達され、そこで判断され運動神経を伝わり運動器へと伝わり実行される。この一連の働きがスムーズにいくには神経系が優れていることはもちろん、情報とり入れ口の目が良くなくてはならないのだ。

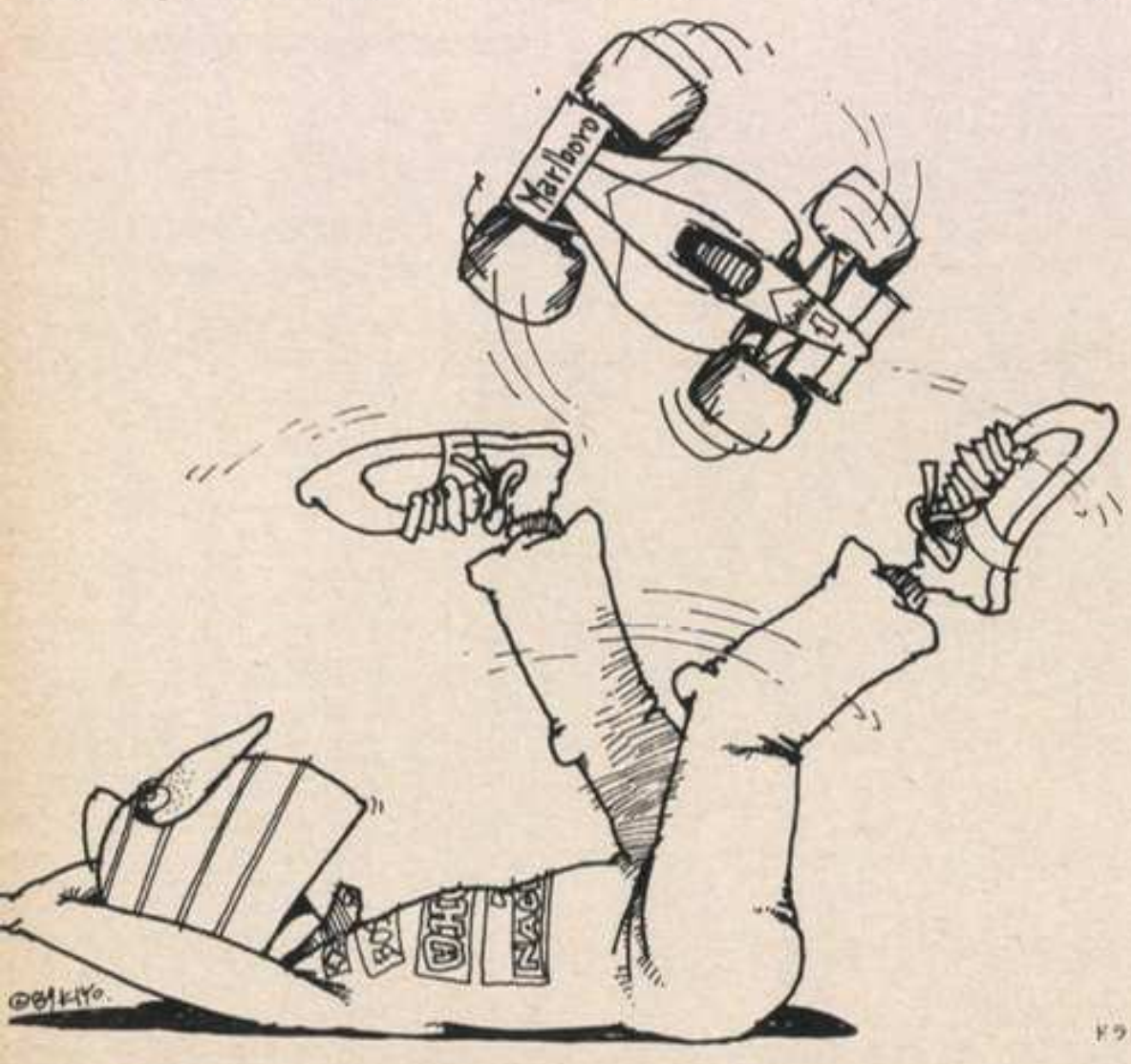
1000分の1秒を争うレースでは動態視力が優れていることが大切だ。時速300kmでブラインド・コーナーに突っ込んでいく世界では見てから判断していたのでは遅いのである。

■中身がスーパーなF1ドライバー

一見して、彼らF1ドライバーの体はそれほどスーパーではなさそうだ。むしろ小柄なドライバーが多いし、他のスポーツ選手に比べればスポーツマンらしい体というわけではない。しかし、均整のとれた締まった体は共通する。

また、体力テストを行ってみても突出したデータが出るわけではない。だが、その全てにおいて少しずつ平均を上回り、ドライバーに特有の能力、横Gに耐える首の力、動態視力のよう、神経系の発達といったポイントでは常人をはるかに越えている。表面に見えはしないけれど、さまざまな超人的能力を備えているのがF1ドライバーの体なのである。

そして、レースを続けることによってこれらの能力にはさらに磨きがかかり、ますますF1ドライバーの体は鍛えられていくのである。





ものすごいスピードで移動しながら
情報を取り入れる力
ドライバーには動態視力の良さが求められる

5th Column

Tells you a true story.

Nigel Roebuck

5thコラム——ナイジェル・ルーバック

カナダGPの劇的なウイリアムズ・ルノーによる1-2フィニッシュは
かつてターボエンジンのパイオニアとして君臨しながらも無冠であった
ルノー・スポールの新たなチャンピオンへの布石となるだろうか

【ナイジェル・ルーバック】

NigelRoebuck。イギリスのベテラン・モータースポーツ・ライター。現在、英国Autosport誌のF1GP担当主任で、彼の「Fifth Column」は特に人気が高い。

1946年にマンチェスターで生まれ、'70年にモーターレース・ジャーナリズムに関わり始める。「Car and Driver」、「Competition Car」そして「Autosport」の編集に関係、これまで150戦以上のF1レースを取材している。小さい頃からのレースファンで、マシンそのものより人物に魅了され、記事にもそれが反映。彼の少年時代のヒーローはジャン・ベーラ('50年代のフランスを代表する熱血漢ドライバー)ということからも、そのマニアぶりがうかがえる。

レース以外に興味あることは、音楽、スポーツ、動物、ワイン。

Autosport誌の他、世界中のいくつかの雑誌に寄稿。著書としては、「Mario Andretti World Champion」「Grand Prix Greats: A personal appreciation of 25 famous Formula 1 drivers」これまで4冊出た年鑑「Grand Prix」などがある。



フォール体制のルノーが示す可能性

「私たちのもくろみでは*1990年を本当の意味で*最初のシーズンと考えていたんだ」

「自動車メーカーにとって、F1への参加は非常にリスクの大きいことだ」とパトリック・フォールは言う。

「莫大な資金を使いながら、事によると参加前よりも悪いイメージしか残らない場合もあり得るからだ」

43歳という若さでルノー・スポールの代表を務めているフォールは、それだけでなくルノー・グループ全体の重役を務める素晴らしい経歴の持ち主だ。事実上ルノーの中でNo.2の立場にいるわけで、言葉を換えれば、次期社長候補、といったところだろう。

しかしそれ以上に彼に対して感銘を受けたのは、土曜の朝、モントリオールで朝食を共にした時にフォールが示した、見事なユーモアのセンス、堅苦しくない態度、そして親しみやすさである。イギリス・ルノーのマネージャーを勤めたこともある彼の英語には、まったく淀みがない。

ルノーがF1復帰の決定を発表したのは、昨年の7月。それ以前にも、ルノーはF1の舞台で活躍していたことがあった。しかし、その活動も、まず'85年いっぱいでチームとしての参戦を停止し、その後はアイルトン・セナが所属するロータスなどにエンジン供給をする形に活動を縮小していた。

その後の状況を決定づけたのは、ロータスがまだ1年残っていたルノーとの契約を破棄して、ホンダと契約を結んでしまったことによる。ロータスがこういった行動に出ることができたのは、彼らを除いてF1チーム(リジェ)以上にはエンジンを供給しない、という契約項目に、ルノー側が違反したからだ。ケン・ティレルの率いるティレル・チームをサポートすることによってこの契約違反を犯してしまったのは、当時、レース部門の代表者だったジェラール・トートであった。

「一般的な傾向として、人は本当のことよりも偽りを信じたがるようだ」とフォールはその当時を振り返りながら語った。

「それでも本当のことを言うと、トップ・チームとの契約さえ成立していたら、私たちがF1から撤退することはなかったと断言できる。ロータスが去ってしまい、マクラーレンも、他の石油会社との契約の兼ね合いから、私たちと数年来の関係にあったエルフの製品を使うことができなかった。残ったのはウイリアムズだけだ。ウイリアムズとは、もう少しで話が成立するところまでいった。しかし、それも失敗に終わったので、ルノーとしてはF1での活動を休止せざるを得なくなってしまった。有力チームと手を組むことができなければ、活動を続けていく意味がまったくない。逆に言えば、またそれが復帰の条件でもあったけれど、ね」

「ルノー公団の内部では、F1がその莫大な出費に値するメリットをもたらしてくれるということが、はっきりと認められているんだ」とフォールは言う。

「成績だけみると、'80年代半ばは厳しい時代だった。だが、同じころプジョーが世界選手権ラリーのチャンピオンになっていたにもかかわらず、市場調査によると、ルノーの方がスポーティーなイメージを持つ会社だ、という結果が明らかになったんだ」

「そこで、F1には何か、こう、特別な魅力があるという結論に達したんだ。たとえばプジョーは現在、スポーツ・プロトタイプを通じてスポーティーなイメージを作ろうとしている。プロストを彼らのマシンに乗せようと懸命になっているのも、そのせいだ。'78年、ルノーがル・マン24時間に優勝したのはもちろん素晴らしいことだったが、その効果がはたしてどれほどのものであったか、私には分からない。スポーツ・プロトタイプは、ファンにとって夢の対象にはならないんだ。少なくとも、F1とは異なるものだろう」

彼は、イメージという言葉をよく口にする。

「当然のことだ。メーカーにとって、良いイメージというものはきわめて重要なものだからね。もちろん、信頼性の大切さも十分に理解している。もしもTV放映中に、ある自動車メーカーのエンジンが1周目にブローアップするところを見せられたら、ファンのその会社に対する見方に影響が出るのは当然の事だろう」

「フェニックスでウイリアムズ・ルノーが2



台とも6位以内に入賞したとき、本当にたくさんの手紙をいただいた。どれも、「非常に大きな感銘を受けた」という内容の手紙ばかりで我々としても嬉しい限りだった」

「実際、私自身もあの結果には感激した。今年の成績は、私の予想をはるかに上回っている。私たちのV10エンジンが、マシンに積まれて初めて走ったのは、昨年の10月のことで、ホンダに対して、実に一年の遅れをとっていたんだ。私たちのもくろみでは、'90年を本当の意味で最初のシーズンと考えていた」

フォールは、ウイリアムズとルノーの関係を心から高く評価している。

「エンジン開発チーフのベルナール・デュドとパトリック・ヘッドの仲は非常にうまくいっている。ベルナールは、パトリックを尊敬しているようだ。ヘッドは厳しい男だが、エンジン・メーカーに何を求めるか、という考えがはっきりしている」

気さくに何でも話してくれる彼も、話題がドライバーのことに及ぶと、やや慎重になってくる。前に彼はプジョーがプロスト獲得に意欲を燃やしているという話をしていたが、ウイリアムズとルノーが'90年シーズンに向けてプロストとの契約を望んでいることも周知の事実である。しかし、フォールはこの予想について意見を述べようとはしなかった。

そのかわりに、彼はルノーが来年もウイリアムズだけにエンジンを供給することになるという情報を、自分の側から明らかにした。独占契約は今年いっぱいということだったが、それが延長されることになったのだ。

市場調査の結果がどうあれ、ルノーはただ参加するためにF1に復帰してきたわけではない。7人からなる委員会は、ほとんど全員一致でF1への復帰を決定したが、フォールはその目標を、次のような簡潔な言葉で述べている。

「良い成績を納め、その地位を確保する」と。

以前のルノーはF1にターボ・エンジンを登場させるといった役割を果たし、その功績で全てが許されていた面があった。しかし、それでもその活動に疑問を感じていた関係者は多かったのではないだろうか。今回のルノーのF1参戦は、その時よりずっと着実なものになっているようだ。

'77年から'85年まで、レース部門の責任はジェラール・ラルースが担っていた。しかし、その仕事は彼をすっかり疲れさせてしまった。物静かで都会的なラルースが、ルノーとうま



5th Column

Tells you a true story.

Nigel Roebuck

Photos/Jiro Ishida

**「あの当時のルノーは話にならなかった
グランプリが始まるときには
もうすっかり疲れ切っているんだ」**

のサーキットへやってきたことも一度ならずあった。

「あの当時、彼らはF1について、まったく何の概念も持ち合わせていなかった。いつも誰かと会い、握手をし、時間があればレースに出場する、といった具合だ。私もこれが現代のレーシング・ドライバーの仕事のひとつだということは理解し、認めてもいる。もちろん、ある程度までならそうした活動に参加してもかまわない。しかし、あの当時のルノーはまったくお話にならなかった。グランプリが始まるときには、もうすっかり疲れ切っているんだ。まるで彼らに所有されているような気分だった」とプロスト本人も当時を振り返る。

'83年には、あと一歩でタイトルを獲得するところまでいったこともある。その時世界チャンピオンを争っていたのは、プロストのルノーの他に、パトリック・タンベイとルネ・アルヌーのフェラーリ・コンビ、ネルソン・ピケのブラバム・BMWであった。シーズン前半、ピケはそれほど強さを発揮せず、逆にプロストは8月半ばまでに4勝をマークして、彼に14ポイントのリードを奪っていた。

「私はオーストリアで優勝し、ピケはトラブルに見舞われた」と彼はそのシーズンを思い出しながら語る。

「ところが、途中から急にBMWエンジンのパワーが向上し、これに対抗しないとまずい事になる状況だった。私は、このままの状態を続けていたらタイトルを失うことになる、と首脳陣に訴えたが、何も変わらなかった。ルノーは守りの態勢に入ってしまったんだ。そんな状態ではフェラーリやBMWに対抗できるはずがなかった」

プロストの言葉どおり、ピケはモンツァとブランズ・ハッチで圧倒的な勝利を納めた。



そしてプロストは、暗い見通しをもって、タイトルの行方が決まるキャラミへと出向いていく事になるのである。

ところが、ルノーの見通しはまだ変わっていなかった。彼らの頭には、間近に迫った栄光のこと、それをPRに利用すること、そのPRに利用することしかなかった。当然、地方の小さな新聞2つしかなかった。当然、地方の小さな新聞社にまでルノーから丁重な電話がはいることとなった。曰く、

「南アフリカGPのある週末に、なにか用事がおありでしょうか。できれば、キャラミへ来ていただきたいのですが。もちろん、当方の招待ということで」

そして、ルノーの経費で多くのジャーナリストが、オール・フレンチの勝利を目撃するべく南アフリカを訪れた。その費用は、莫大なものだったに違いない。

決勝レースの当日、プロストはほとんど笑いだしたいような気分だった。彼にとってはまったく信じがたいシナリオが用意されていたのだ。スタートと同時に、ピケは独走体制に入り、プロストはターボのトラブルであっさりとリタイアした。あらかじめ予想していたとおり、まったく勝負にならなかったのである。レース後、プロストとラルースは、説明を求めるジャーナリストに取り囲まれながら、エルフのモーターホームの外に座っていた。ジャーナリストの中には、招待してもらった相手に気をつかって、すでに責任の所在を決めつけている者もいた。プロストが、ドライバーとしての敗北を認めたくなかったために、完全な状態のマシンを止めてしまった、という意見さえあったほどだ。

少なくとも、今は新しい精神がルノーの中に浸透しているといえるだろう。彼らは経験を積み、現実的な考え方をするようになった。ジェラール・トートは、私がモーター・レーシングの世界で出会った中で、もっとも扱いにくい人間のひとりだった。尊大で、根拠のない信条に凝り固まった人物といえるだろう。しかし、パトリック・フォールは、新生ルノー・スポールの賢明さを代表する人物であり、しかもルノー本社の中にもしっかりと根をおろしている。

日曜の午後、ブーツェンとパトレーゼがー2フィニッシュを飾ったとき、私はフォールのところに駆けつけて握手を求めた。

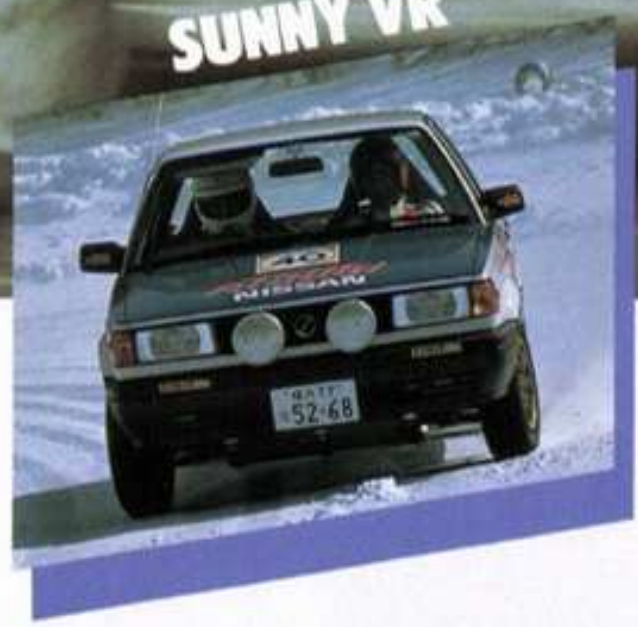
「素晴らしかっただろう」と彼は笑顔で問いかけてくる。言うまでもない。もちろん、とても素晴らしいシーンだった。

新しい旋風が、
ラリーシーンを席巻する。
そのポテンシャルをいかんなく
発揮させるNISMOの
高性能ラリーパーツ
勝利への道は開かれた。

常勝への道。







NISMO RALLY PARTS

ブルーバードSSS-R

エンジンマウントパーツ	¥15,700
ブレーキパッド	¥51,600～52,000
サスペンションパーツ	¥239,400
エンジンアンダーガード	¥81,000
タンクガード&デフガード	¥71,900
ロールバー	¥52,000～55,200
ストラットタワーバー	F：¥28,000 R：¥26,000

マーチR(E-EK10)

エンジンマウントパーツ	¥19,000
ブレーキパッド	¥34,400～36,800
サスペンションパーツ	¥123,720
エンジンアンダーガード	¥79,400
タンクガード	¥55,000
ロールバー	¥58,000
ストラットタワーバー	F：¥28,600
NEW ビスカスL・S・D	¥143,000

サニーVR／パルサーR1

エンジンマウントパーツ	¥13,200
ブレーキパッド	¥52,000～59,600
サスペンションパーツ	¥161,940～204,940
エンジンアンダーガード	¥70,800
タンクガード	¥49,500
ロールバー	¥57,200
ストラットタワーバー	F：¥21,000 R：¥21,000

NISMO
NISSAN MOTORSPORTS INTERNATIONAL

ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル株式会社
〒140東京都品川区南大井2-10-6
■お問い合せは——☎(03) 767-1123（イイニッサン）
●ショールームは日曜日、祭日もオープン。時間 AM9:30～PM6:00 ●定休日 毎週月曜日
●京浜急行線 大森海岸駅下車、徒歩3分 ●首都高速 羽田空港入口近く、第一京浜沿い

撃的



制圧

ELECTRAMOTIVE DOMINATION

ロビンソンからブラバムへ交代した2度目のピットストップでホイールがはずれずトップから3位へ。終盤に思わぬ苦戦を強いられたが、今季5勝目を飾った。

新緑と起伏のあるレイアウトが見事に調和したミドオハイオ・スポーツカー・コースは、予選上位マシンによるIMSA名物のシングルカークォリファイから俄然熱気を帯びた。

まずデイビー・ジョーンズがジャガーXJ-R9でジェフ・ブラバムの持つレコードタイムを上回り、続いてAARのドウレイク・オルソンがトヨタ88Cでアタック。ジョーンズのタイムを破って今季3度目のPP獲得に王手をかける。しかし、このタイムも僅か数分後にヤン・ラマース&ジャガーXJ-R10によって打ち破られてしまう。そして、最後に走ったのはGTPキング、ブラバム&ニッサン。彼は得意の全域限界走行で大逆転。レコードホルダーの地位を守ったのである。

PP獲得ならず残念無念のラマースだったが「ハンドリングは走った距離に比例して向上している。新しいエンジンは十分なパワーがあって、ターボなのに前のノンターボV12よりもレスポンスがいい」と満足気だ。前戦同様、XJ-R10にはエンジン開発チーフのアラン・スコットがつきっきり。そして、カウルがTWRのパドック以外でははずされることがないのも前回と同じだ。

今年2勝しているアメリカ育ちのドイツ車バスビー・ポルシェは、カーボン・モノコック&水冷3リッター・ツインターボ・エンジン搭載の新車をテスト中だが、今回は実戦投入を見送った。予選順位は5位である。

ミドオハイオは、決勝日の朝は曇が広がっていたが、4強激突を見ようする観客でサーキットは満員御礼。129周309・6マイルのレースはスタートした。

まずブラバムのニッサンが先手必勝とばかりにダッシュした。XJ-R10のラマースは予選時よりやや外径の大きいダンロップ18インチ・ラジアルを装着したが、これがコースに合わずブラバムを追えない。そして順位が5位に落ちた時にタイヤ交換のためのピットインを決断した。オルソンが2位、ジョーンズのXJ-R9が3位にそれぞれ上がる。しかし、ラマースは全車が1回目のピットストップを迎えるまでにトップ集団全車をパス。フアステストラップを記録しながら同ラップに失地復権。その勢いは再スタート後も衰えず、遂にトップグループ最後尾のジョン・アンドレッティのバスビー・ポルシェに追いついた。しかし油断大敵。ラマースは勢い余ってコースアウトを喫する。マシンのフロントに草が詰まり、ニュー・ジャガーの初勝利はこれが



今季初勝利へとコップがXJ-R9を必死で走らせたが、最後の最後でプラバムの乗るニッサンに逆転され、7戦で5度目の2位。ドライバーズ・ポイントではなんとか首位を守った。とは言うもののプラバムとの差は僅か1点

初優勝を目前にした3台が退いて…

予選だけ速いのではなく、決勝でも速さと好燃費という武器を持つトヨタ88C。2度目のピットストップまでのペースなら、初優勝に十分手が届いたはずだったが、この時に補給したガソリンが漏れて引火。惜しいリタイア

Text/Jeremy Shaw Photos/Dennis Ashlock \ IMPAC

原因のオーバーヒートで潰えた。

レースは終盤へと差しかかり、2度目の、そしてこの日最後のピットストップの時期を迎えた。オルソンに代わればまだトップを十分狙えると踏んだAARは4位に落ちているクリス・コードを早目にピットへ呼び、給油とタイヤ交換を施した。しかし、オルソンがピットを離れた途端にトヨタは炎に包まれた。給油の際にこぼれたガソリンがターボの熱で発火し、彼らの初優勝も夢と消えた。

この時のコーション・ピリオドで各ピットは最後の給油とタイヤ交換で賑った。チップ・ロビンソンからプラバムへと交代するニッサンは、2位のXJ-R9に10秒の差をつけて入ってきた。しかし、ホイールナットが緩まずに大きくタイムロス！　ボブ・ウォレックに代わったバスビー・ポルシェにも抜かれて3位へダウンした。トップはXJ-R9のブライス・コップの手に渡っている。

逃げのレースから一転して追う立場になったプラバム&ニッサンは、周回遅れを片っ端からパスして前を走る2台を追う。そして、ダウンフォース不足に悩むウォレックを5周で退け、さらに7周をかけてコップからトップを奪い返した。ジャガーの今季初勝利。そして自らにとってもジャガー移籍後のファーストウィンを得ようとコップは必死のドライビングで抵抗したのだが……。

プラバム&ロビンソンがシーズン5勝目を飾り、マニュファクチャラーズ・ポイントは2点差でニッサンが首位に復帰した。そしてドライバー部門はコップ&ニールセンがプラバムに1点差を保つトップを死守している。勝ち星では圧倒しているニッサンだが、彼らにとって、一時も油断のできないシリーズはまだ、これからも続くことになるだろう。



XJ-R10でラマースは2戦連続で予選2位を獲得。レースでは、はりきり過ぎてコースアウトし、それが原因でオーバーヒート

アメリカの挑戦状

O 前戦サミットポイントに続く連続優勝を飾った西ドイツ製全輪駆動車&シュトゥック。もう1台のヘイウッド車が従来通りのシングル・ウイングであるのに対し、今回シュトゥック車は大きなダブル・ウイングをリヤに装着

Oはアウディが2連勝。Uはマツダ MX-6が初優勝！

U デビュー2戦目でGTUを制覇したMX-6GTは、GTPライトのマツダ・アルゴやGTUで多くの優勝を飾ったRX-7をデザインしたデイビッド・ダウニングの作品。彼はGTPライトのトップコンテンダー、ジム・ダウニングの兄弟

“強い”へ

'89 IMSA GTO/GTU

Round 5, June 4
Mid-Ohio Sports Car Course, Ohio

'89シーズンは全11戦が組まれているGTO/GTUも今回が5戦目。クーガーXR7のデビュー・ウィン&3連勝で始まったGTOは、ここへ来てアウディ、ニュー・ニッサン300ZXが力をつけて来、シリーズは再び予断を許さない状態に戻っている。

GTUもマツダRX-7、ポンティアック・フィエロ、ニッサン240SX、ダッジ・デイトナ、ベースカーのブッチギリ。2位以下を1秒以上上回るレコードタイムで今季5戦連続PPを獲得した。スティーブ・ミレンはニッサン300ZXを初のフロントロウに並べ、前戦のウィナー、ハンス・シュトゥックのアウディは3位、以下、ジョン・モートンのニッサン300ZX、ウォリー・ダレンバックJr.のクーガーXR7、ヒューレイ・ヘイウッドのアウディ、シボレー・カマロに乗るジャック・ボールドウィンと続く。

GTUはジョー・バルデのダッジ・デイトナが総合10位でトップ。ランス・スチュアーのRX-7が2位。そして3位にはエイモス・ジョンソンがデビューしたてのMX-6を食い込ませ、同じくデビュー・シーズンのニッサン240SXがポブ・ライツィンガーに

開幕3連勝で他を圧倒してきた名門ロウシュ・チームのクーガーXR7。今回もポールは#6のハルスマーが奪取。これで5戦全戦PPだ。レースは#9のダレンバックJr.が3位。アウディに勝ちを譲ったこの2戦でもXR7は表彰台を逃さない手堅さを示す。5戦終了時点のシリーズポイントはハルスマーが87点で1位。ダレンバックJr.が78点で2位に続く。さらに3、4位も同チームが独占中

#5は'88TransAmチャンピオンをアウディ200クアトロで獲得したヘイウッド車。前戦が2位で今回は4位とチームメイトのシュトゥック同様に安定した好成績を挙げている。アウディチームは、IMSAに対して4WD車に現在規定されている最低重量を引き下げるよう提言中だが、2戦連続優勝をデビュー・シーズンで早くも達成しては、そのような要求が、受け入れられる可能性は低い

2カー・エントリーしているダッジ・デイトナは、直列4気筒の2.4ℓノンターボ・エンジンを搭載。その名にちなんで'88年の開幕戦“デイトナ24時間”をデビュー戦に選んだこのマシンは、街を走る市販モデルと同じく駆動方式はFF。今シーズン、タイヤをグッドイヤーからヨコハマにスイッチしており、今回は#07のバルデがGTU3位に入賞。今シーズン、彼らのポイント獲得は2度目だ

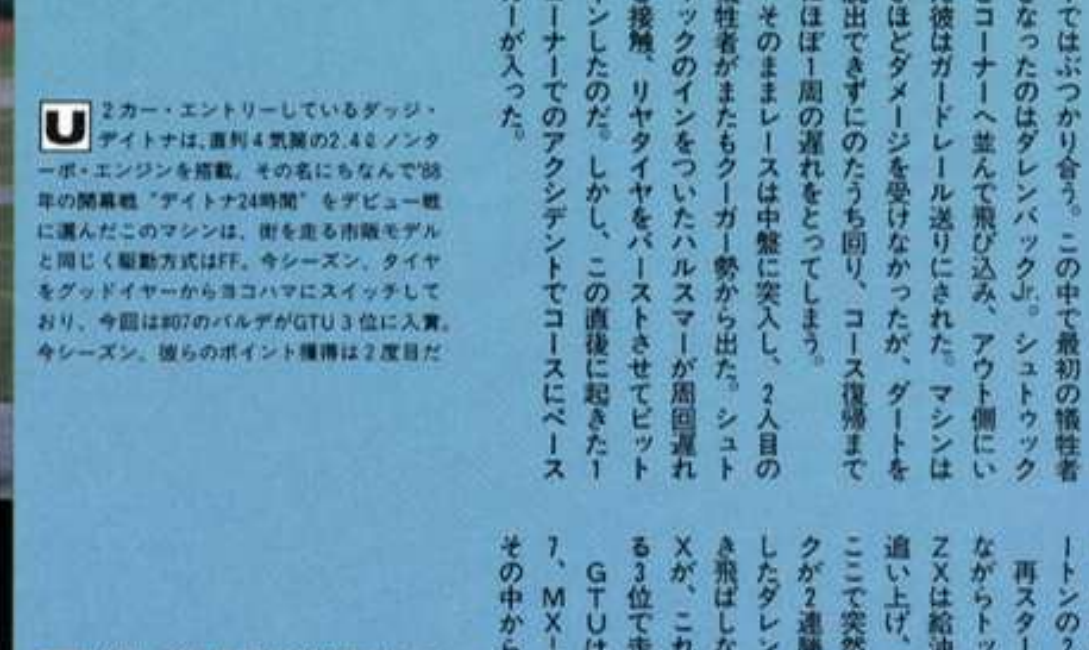
今回、予選4番手から初の表彰台、3位へ#76の300ZXを導いたモートン。エントリーはニッサンと繋りの深いカニンガム・レーシングからで、もちろん米国ニッサンから大きなサポートを受ける。アウディの活躍の影に隠れてはいるが、ニュー・ニッサンGTOのデビュー4戦目での好結果は高く評価できるものだ。クーガー&アウディという強力なライバル達を倒す日は遠くないだろう

シュトゥックはベースカーのブッチギリを走りながらイライラしていた。彼らのマシンはゴールまでガソリンが持つかギリギリで、ペースカー・ランがどれだけ長く続くかによってピットストップするかを決断しなくてはならない。結局ベースカーは7周の間目の前を走り、彼は無給油で走ることに決めた。ミレン&モートンの2台のニッサンはピットへと向かう。

再スタート。シュトゥックが燃費を心配しながらトップを走る一方で、ミレンの300ZXは給油時に装着したフレッシュタイヤで追い上げ、遂に2位まで再浮上した。しかし、ここで突然のエンジン・ブロー。シュトゥックが2連勝へ走り切り、序盤の遅れを取り戻したダレンバックJr.がフロント・フードを吹き飛ばしながらも2位。モートンの300ZXが、これまでのベスト・フィニッシュである3位で走り切った。

GTUはダッジ・デイトナ、7、MX-6による激しいトップ争いとなり、その中からジョンソンのMX-6が抜け出してゴール。デビュー2戦目でクラス・ウィンを飾った。

GTOはドイツのアウディと日本のニッサン、GTUは日本のマツダRX-7&MX-6とニッサン240SX——アメ車勢vs外国車勢による米国本土決戦は、もつれ合ったままシリーズ後半に突入した。



フロントロウ、予選2番手のグリッドを獲得した#75のミレンは、絶妙なスタートダッシュでレース序盤をリードした。シュトゥック、ダレンバックJr.、ハルスマーらにパスされた後もコンスタントな速さを保ち、終盤には2位まで順位を戻したのだが残り12周でエンジンがパワーを失った

'89 CART/PPG INDY CAR WORLD SERIES

熱過ぎる アメリカの夏、本番

Round #4 June 4, "Miller High Life 200" Milwaukee, WI.

Round #5 June 18, "Valvoline Detroit Grand Prix" Detroit, MI.

独走ブッチギリなんて、見る方にしたら何のおもしろみもねぇもんさ
最後にチェッカーが振り下ろされるまで、ハラハラさせてくれなくちゃな
先々週、リックが最後に追い上げ始めた時
オレには追われるマイケルの心の中がはっきりと見えたよ
そして今日、デトロイトでは、フィッティのヘルメットを通して
奴のファイティング・スピリットが見えた気がした……

Text/Jeremy Shaw
Ashlock\IMPAC., Art Flores\IMPAC., Art Flores IMPAC.

Round 4

Milwaukee

オーバルを走らせたらインディカー史上でベストのパフォーマンスを見せるメアーズ。インディでは完全燃焼できずにフラストレーションが溜ったがミルウォーキーではポールポジションを獲得し、決勝でもスタートからレースの半分以上の距離を独走。中盤以降3位に落ちたが、最終的には今シーズン2勝目を大逆転で手中に納めた。マイケルは最後にフィットしたタイヤがまったくコースコンディションにマッチしておらず、メアーズの追撃になす術もなかった





フェニックスの1マイル・オーバルで4月に幕を開けた'89年のCART／PPGインディカー・ワールドシリーズは、ロングビーチ市街での第2戦、そして伝統のインディアナポリス500マイルを終え、第4戦のミラー・ハイライフ200、第5戦のバルボリン・デトロイト・グランプリを迎えた。

ミルウォーキーはフェニックスと同じく1マイルのベリー・ショート・オーバル。デトロイトは、インディカー・シリーズのもうひとつの顔であるストリートが舞台だ。そして今回の第4、5戦は、その2戦ともが橋に見る大逆転で決着したレースとして、人々の記憶に長く留められ、語り継がれていくことになるだろう。

まず第4戦では、インディ優勝の勢いをそのままミルウォーキーへと持ち込んだエマーソン・フィッティパルディが、レースの半分の100周目を越えたところからリードを奪った。それまでトップだったペンスキーのエース、リック・メアーズは、ピットインのタイミングが悪く1周のハンディキャップを背負ってしまう。

ところが、独走態勢に入ったフィッティパルディが、彼の目の前を走っていた周回遅れの突然の失速によりスピン&ウォールへクラッシュ。リヤ・サスペンションのアームを曲げてしまった。これでマイケル・アンドレッティが首位に立つ。しかし、フィッティパルディが曲がったままのサスペンションでトップをマイケルから奪い返す！

観客はインディ・ウィナーの奇跡に期待した。アメリカ人が最も興奮するサクセス・ストーリーが、まさにフィッティパルディによって達成されようとしていたのだ。だが、残り23周を迎えたところで、彼はトップの座からリタイア——アームが遂に折れたのである。

これで再びトップはマイケルのものとなる。彼を追うのはメアーズだ。メアーズは、一度はイエロー・ピリオドの置にはまって後退したが、今度は逆にイエローフラッグを活かしてリードラップへ復帰してきたのだ。そして、残り16周でマイケルをパスし、このイマイル・オーバルにおける連勝を記録した。

デトロイトでは、ミルウォーキーのレースを終盤のタイヤ・トラブルにより落としたマイケルがポールポジションを手に入れた。2位はアル・アンサーJr.が獲得し、ふたりの第2世代ドライバーがフロントロウを占めた。

マイケルとアルJr.はスタートから3位以下を引き離し、ふたりだけのバトルを展開したが、これはアルJr.のローラのドライブシャフトが折れて決着。マイケルの独走態勢が確立された。だが、彼の今シーズン初優勝は、残り周回数が8周になったところで実現されないものとなった。2位以下に約1分の差をつけていたというのに……。彼のローラ・シボレーは無線システムのワイアリングが緩み、アクセルペダルに引っかかってしまったのだ。アクセルがスタックしたが、クラッシュは何とか避けてマイケルはピットイン。しかし、修復なって3位でピットアウトすると、今度はギヤが2速から抜けなくなり、さらには再びスロットルがスタックしてしまった。マイケルはタイヤ・ウォールへと突っ込んでレースを終えた。まったくツキに見放されたかのような2戦連続の不運である。

このマイケルのリタイヤで、トップはルーキーのスコット・ブルエットの手に渡った。だが、この時のブルエットはふたつの深刻な



遂に表彰台に上るところまできたポルシェのインディカー・プロジェクト。マーチの制作になるポルシェ専用シャシー、89Pはセットアップも完全に煮詰められて素晴らしいハンドリングをファビに提供している。あと少しのパワーアップが実現されれば現在最強のシボレーと対等に戦うレベルに達する。今シーズン中に1勝できるか？

問題を抱えていたのだ。スタート直後から緩み始めたシートベルトのために、彼の体はモノコックの中で暴れまわり、体力を大きく消耗していた。そして、彼は燃費もギリギリだった。

苦しみながら走る、この若いドライバーに急激に接近してきたのは、一度はレースをあきらめかけていたフィッティパルディだった。と言うのも、彼はスタート直後のターン1でマリオ・アンドレッティと接触し、タイヤがパンクしてしまったのだ。このタイヤ交換でフィッティパルディは一時最後尾まで落ちていたのだが、今年最も乗れている彼は、もう1度マリオと接触して生き残りながら、遂には2位にまで順位を上げてきていた。そして、残り5周となるメインストレートで、フィッティパルディはブルエットをブチ抜いた。インディ初優勝を飾ったばかりのF1ワールドチャンピオンは、第1回目の開催であったデトロイトGPのウィナーとして、後世に名を残すこととなったのである。

このように、今回のふたつの異なるキャラクターを持つコースにおいて勝利を記録したのは、シャシー&エンジンいづれも同一の、ペンスキーPC18及びシボレーであった。これまでの'89シーズン全5戦をシボレー・エンジンは征服し、ペンスキーPC18は5戦中4戦を制したのである。

しかし、ミルウォーキーではテオ・ファビの乗るマーチ・ポルシェが初の表彰台を獲得したこと、そして続くデトロイトでは、ルーキーのスコット・ブルエットが駆るローラ・ジャッドがトップと僅差の2位を得たことなど、'89シーズン開幕前には「圧倒的」とまで言われたペンスキー&シボレーの優位が、現時点でも、その予想をやや下回り、さらに今後は、覆される可能性が高いと判明した。

マーチの活動縮小で一気にシェアを広げたローラは、ロングビーチではトップ争いを'89モデル同志で展開するなど、期待通りのポテンシャルを発揮している。ローラを使うマリオ&マイケルのふたりのアンドレッティも、不運なアクシデントやトラブルさえなければ十分に勝っているレースが続いており、結果にはまだ現われないが、ニューマン・ハース・チームの雰囲気はまったく悪くない。

その、'88年モデルでF3000ともども不評を買ったマーチは、今年は市販モデルこそ持たないものの、ポルシェとアルファロメオのワークス・チームが、それぞれ専用のシャシーをエクスクルーシブで使用している。ポルシェ用89Pはシーズン序盤のロングビーチ予選でファビが好走し、ミルウォーキー、デトロイトと連続上位入賞を果たしている。アルファロメオを載せるマーチ89CEも、イタリアでテストを十分に重ねてきただけあって、グェレーロのドライビングでデビュー戦から順調な仕上りを見せている。双方とも完成度は高いようだ。

エンジンでは、ジャッドが信頼性を保ったままパワーアップすることに成功してきたことが、ラウル・ボエセルのインディ3位、デトロイトでのブルエット2位で証明されてい

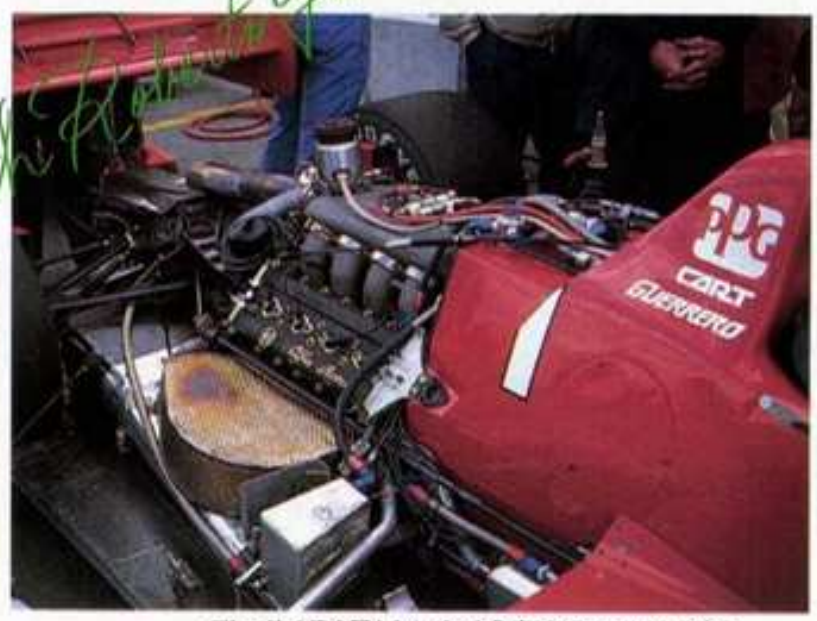


ふたりのF1チャンピオンによるデトロイト・ストリートでのバトルは'69年と'89年のインディ500ウィナー同士の戦いでもある。ターキング直前にインへ飛び込んだフィッティはマリオとフロントタイヤが接触。フィッティは態勢を保ったがマリオはスピンを喫する

Round 5
Detroit



Alfa Romeo March with Robert Guerrero



デトロイトで姿を現わしたバンク角度90°のアルファロメオ・
インディカー・エンジンは、
マーチ製アルファ専用シャシー、89CEに搭載される。
このエンジンの開発にはクラウディオ・ロンバルディがあたり、
シャシー・デザインはデビューの10日前に他界した
モーリス・フィリップが担当した。
デビュー戦は、トラブルフリーで走り切って8位というリザルトで
スタッフは大きく勇気づけられた

ドライバーはアルファロメオのお目にかなってテストから
プロジェクトに参加していたロベルト・グェレーロ
彼はインディカー・シリーズ通算2勝、インディ500では2回2位を獲得した実績を持つ。
アメリカに来る前の'82、'83年にはエンサイン、セオドールからF1に参戦していた。
'87年のインディ・テスティングで大クラッシュし、生死の境をさ迷った彼だが、
去年からシリーズに復帰している。
マシンを走らせるチームはアレックス・モラレス・オートスポーツ

Miraculous Rookie's Gold Rush



驚異的ルーキー登場。IMSAのGTO／GTU、SCCAのTransAmなどの
セダン・レース出身のスコット・ブルエット
レイハルが彼はたったスポンサーをスポンサーとするトゥルースポーツ・
チームは、もちろん今年からの参加で、5戦目にして2位を獲得。
シートベルトのトラブルさえなければ優勝も夢ではなかったはず

る。また、コスワースのニュー・エディションIIDFSも、クラコ・チームに今年から移
籍したボビー・レイハルらの手によって開発
が進められ、着実に力をつけてきている。シ
リーズの今後はひと波乱起きそうな気配が漂
っている。ビュイックを入れて6種のバラエ
ティを持つエンジン・ウォーズは、シャシー
のそれ以上に激烈になっているのだ。

では、ドライバー別にシリーズを振り返っ
て見よう。ミルウォーキーでは、オーバル・
マスターのニックネームで知られるリック・
メアーズが今シーズン2勝目を挙げ、デトロ
イトではエマーソン・フィッティパルディが
同じく2勝目を記録した。このふたりが、現
在ポイントスタンディングでトップを争って
いる。一方、1、2戦を2位、1位で飾った
アル・アンサーJr.は、インディ終盤でのフィ
ッティパルディとのクラッシュ以来、まるで
不運に見入られたかのようにポイントを稼げ
ずにいる。また、ダニー・サリバンも、イン
ディ・プラクティスでの事故で傷めた手が完
治していない。サリバンは今回のデトロイト
で、16周走ったところで手の痛みがひどくな
ってピットインし、レースを終えているほど
なのだ。'88年チャンピオンのタイトル防衛は、
このままでは非常に確率が低い、と言わざる
を得ないだろう。また、ここに挙げた以外に
も勝てる力を持つドライバーが複数いる。そ
んな中でタイトルを手にするには、やはり、
コンスタントに得点を重ねることが求められ
る。

このように、エンジン、シャシー、そして
もちろん、それを操るドライバーたち、さら
に彼らを支えるチームと、どれを取っても、
現在、決定的なアドバンテージを持っている
ものはひとりもいない。つまり、誰かひとり
がひとつの要素でも改善することに成功した
なら、勢力地図が急変することも十分考えら
れる状況なのだ。シリーズは、全15戦の3分
の1である5戦を終了したばかりである。



Rón INTERVIEW No.38
A MAN TO WATCH AT THE MOMENT IN MOTOR RACING

勝つためのル・マンへ

難攻不落の城と呼ばれているル・マン24時間レースの王座が彼には見えていた
ベンツ、ジャガー、ポルシェに立ち混じって4位を突っ走るゼッケン23の日産R89C
そのエースとしての責任と恐怖がひしひしと彼の身体にのしかかってきている
最高速382km/hで駆け抜けるユーノディエールの闇がすべてを押しつぶそうとする
彼――長谷見昌弘は最もル・マンの聖域に近づいた初めての日本人ドライバーである

Photos/Ken-ichi Yoshida, Toshiki Kobayashi
INTERVIEWER: Tateuchi Tadashi

HASEMI MASAHIRO

長谷見 昌弘

今までは何とも思わなかったけど
今年のル・マンで初めて
自分でもクレイジーだと思った







長谷見　いやあ、ル・マンでね、勝つために完走するってことがいかに大変か、今年初めてわかりましたよ。

――そうですか。いい言葉だなぁ、それは。勝とうと思って初めてわかる感想ですから。いまの一言がすべてですね。もう今日はこのまま帰ろうかな……。

長谷見　ハハハハ……今までの日本のドライバーみんなそうだと思うけど、命令でねユックリ走ってくれと、言われてたんです。僕も最初'86年にル・マンに行った時はいきなり完走したんですから。ユックリ走って完走するのはこりゃできるなと、思ってました。

　でもやっぱりねぇトップ争うと……まだ争うとこまで行ってないけど……トップ争う連中の速さっていうのがだいぶ見えてきたわけです。トップを狙うためのクルマの性能とか走りとかが。

――ル・マンで見た長谷見さんの顔がね、いつもと違うんですよ！

長谷見　ハハハ……そりゃあやっぱりドライバーとしては「メイッパイやってくれ！」と言われると燃えますからねえ。

　それでね、ユーノディエールのストレートではやっぱりジャガーが速いんですよ。我われよりずっと速い。ベンツがはんのちょっと速い。イエスト・ポルシェが我われとトントンかちょっと速いくらい。て、あとのクルマはみんな我われより遅い。

　それにしてもジャガーは速かったなぁ。ピッタリうしろについてユーノディエールへ入って行って「抜けるかな？」と思って横へ並ぶんですけど、ダメなんだ。僕のクルマがパッと止まって、ジャガーがカーッと離れて行く。「あれぇ？ジャガーのスピードが伸びてんのかな？」と思ったんですけど、違うんですよ。僕のクルマが空気抵抗でスピードが頭打ちになっちゃうんです。

――ベンツはそこまで速くない？

長谷見　うまくすればかわせます。

――イエストは？

長谷見　あれはコーナーがケタ違いに速い。仕でも夜でもね。あれにはビックリした。

――シュトゥックとウォレクの2人だけで走るんですからね。

長谷見　3人でしょ？じゃないの？

――2人なんですよ。

長谷見　それは凄い！

――イエストの速さというのはいったい何でしょう？

長谷見　グッドイヤーでしょう。

――タイヤ性能ですかぁ。コーナーじゃあまるでフォーミュラみたいな感じで走ってた。

長谷見　安定してますよね。イエストはダウンフォースを増やす方向でセットしてるんでしょう。ジャガーとベンツだったら我われのクルマも昼間はついていけるんです。ただ、夜になると今回我われのクルマ、ライトが暗すぎました。

――そういえばライトの光軸調整を長谷見さん一所懸命やってましたね。

長谷見　光量が足りないんです。いくら調整しても夜になるとコースが見えないんです。前にクルマがいるとそのライトで「あ、あの辺か」とわかるんですけどね。

――ユーノディエールは350～360km／hは出てるでしょ。

長谷見　もっと出てるんですよ。だけどユーノディエールの最後のコーナーのクリッピング・ポイントが見えない。3回に2回はアクセルが自然に戻ってる。ライトが暗いんで、「この辺かな？」と思ってハンドル切り始めるとタイミングが早すぎるんです。次の周にちょっとアウトへ出ると……

――今度はタイミングが遅すぎて？

長谷見　ウワアーッ！となる。370km／hは出てるんですよ。スリップストリーム使うともっとですよ。夜になると昼間よりも速いんですよね。

――冷えてくるから。

長谷見　インタークーラーも冷えて、ターボ車は昼間より速いんです。昼間はいいんですよ、バンバン抜けるしね。「こらぁいいなぁ」と思っていたら夜になってだんだん不安になって来て……コーナーが怖いんです。

――夜、370km／hで突っ走る恐怖。

長谷見　自分でも「クレイジーだなぁ」と思いますよ。今までは思わなかったんですよ。でも今年は「オレ、なんでこんな危ないことしてるんだろう……」と初めて思った。でもね、でも勝つためにはもっと速く、コンスタントに走んなきゃいけないわけですよ。もの凄く大変ですよね。ドライバー3人が猛烈に速くなきゃいけないし、夜だって3分22秒台で走るでしょ？

――予選で10位のタイムに当たりますね、それは。でも、勝つために走るというのは怖いけれど長谷見さんとしても燃えるでしょ？

長谷見　そりゃそうですね。僕なんか前から今年のような走りをしたかったんですけどねえ、今まで出来なかった。て、日本人ドライバーとしては我われ3人だけですよね、そういう機会が与えられたのは。

――そこまで行かないと本当のル・マンの凄

PROFILE

1945年11月13日生まれ東京都出身43歳。15歳からモトクロスを始め2輪での活動後日産・大森と契約、1965年に4輪デビュー。1968年、滝レーシングに加入。1970年から日産ワークス契約ドライバーとなる。1974年富士GC王座に。1980年には富士GC、鈴鹿F2、全日本FP、全日本F2タイトルを総ナメにし4冠王に。F3000、グループC耐久、グループAツーリングカーのレギュラードライバーとして活躍中の日本を代表するドライバーだ



Rón INTERVIEW No.38

A MAN TO WATCH AT THE MOMENT IN MOTOR RACING



HASEMI in LE MANS '86～'87, '89

- 1986年 長谷見昌弘／和田孝夫／J.ウィーバー　㊧マーチ85G・ニッサン3.0t
  予選33位(3分47秒35)　最高速325km/h　決勝16位(284周・3850.51km)
- 1987年 長谷見昌弘／和田孝夫／鈴木亜久里　㊧マーチ87S・ニッサン3.0t
  予選20位(3分38秒12)　最高速304km/h　決勝リタイア(117周・エレクトロニクス)
- 1989年 長谷見昌弘／星野一義／鈴木利男　㊧ニッサンR89C 3.0t
  予選19位(3分25秒95)　最高速382km/h　決勝リタイア(167周・エンジン)





きってわからないし、そこまで来るとベテラン長谷見でも燃える！そこに感激します。

長谷見　星野も利男もいい経験をしたと思ってるんじゃないのかな。

――（鈴木）利男選手が実に速かった。

長谷見　ディジョンでのシェイクダウンでも利男クンは速かった。初めてのコース、悪条件の時なんか、彼はうまいですよ。我々とは変わらないドライビングをしますから。

――で、長谷見さんに今日どうしても聞きたかったことがあるんですよ、ル・マンに関してですけど。

長谷見　何でしょう？

――ちゃんと証人がいまして、そっちの話は聞いてるんです。

長谷見　証人？アッ、ハハハハ……スピンの事でしょう。高橋（国光）さんからその時の話聞いたんですか？

――ええ。スタートの2周めでしたよね、場所はたしか……

長谷見　1コーナー過ぎのダンロップ・シケインです。実は昨日、高橋さんとテストて一緒になったら「長谷見ちゃん、ル・マンてスピンしたろう？」って言うんですよ。ウチのクルマとっても快調て、コーナーの立ち上がりてプライベート・ポルシェをビュッと抜けるんてす。て、2周めの1コーナーてインから1台のポルシェを抜いてシケインに入ったら僕のクルマ止まんなくなっちゃって……という話を高橋さんにしたら「そのポルシェってオレだよ」って言うんてすよ。ハハハ……。

――自の前で長谷見さんがスピンして、国光さんは「こんなところで当たって2人ともリタイアじゃ情けない！」というんで、ギリギリのところで接触を回避したらしいですよ。

長谷見　高橋さんを抜いてシケインに入って行ったはいいんてすけどトントントーンと外へ出て、ハーフスピンしたんです。すぐに走り出せましたけどね。

――だから、ベテラン長谷見がスタート直後に、まだ24時間もあるのにスピンしてしまった。これは相当に気合いが入ってるなぁと我々考えたわけです。そこまで燃えて走ったという理由は……？

長谷見　やっぱりそれは日産がね「好きなように乗ってもらってかまわない」と。

——日産がやる気になったから?

長谷見　昔に較べたらもう一息ですけどね。

——昔っていつの日産ですか?

長谷見　日産R382の頃ですね。あの頃がピークでしょう。それに較べると、金の使い方がまだまだ足らないと思いますけど。

——「これは日産が違ってきたな?」と長谷見さんが感じたのは?

長谷見　去年の秋からですね。要するに、それまで使ってたV8はあきらめると。新しいエンジンができると。その時初めて「今度はいけるな」と。それまではね、エンジニアがみんな生産車感覚でレースに取り組むものですから、うまく行かないんですよ。レース屋じゃないんですよ、みんな。て、2-3年やってみて変するに「これはダメだ」と。「これはできない」と、いうのがわかってきたんです。それでエンジンはやりますけど、クルマはローラにまかせようということになったわけですね。

　ま、来年のル・マンはどういう計画かはわかりませんけど、我々ドライバー3人からは「ジャガー、ポルシェ、ベンツにここが負けているから、こうしてくれ」と言いましたからね。日産の技術屋さんもメカニックも、勝つにはどういうエンジンにしたらいいか、どういうシャシーにしたらいいか判ってきました。だから日産のクルマ、来年は確実にトップ争いできるでしょうね。

——今年完走だけを目指してたとしたら、それさえも判からなかったわけでしょう。

長谷見　そうなんです。

——なんとか勝とうという意思があってチャレンジしたのが良かったんでしょうね。ところでマシンですけど、ディジョンで初めて乗ってどうだったんですか?

長谷見　エンジンは良かったんですね。やっぱり排気量大きくした分、使える幅が広くなりましたね。今まではとにかくパイクのエンジンみたいでしたから。

——ピーキーでね。悪いところはなかった?

長谷見　凄く不満なのはタイヤ径なんです。ル・マン用ということで17インチにしてるんですよね。

——前面投影面積をできるだけ小さくということなんでしょうけど、もう少し大きい方がいいと?

長谷見　17インチは良くないと思いますね。2速で立ち上がるコーナーなんかでは、加速でジャダーが起きちゃうんですよ。やっぱり18か19インチじゃないとトラクションがかかんないですよ。

——17じゃコーナーのたびに損しちゃう。

長谷見　ブレーキ性能も良くないですよ。やっぱり19インチを使って——ボディは高くなりますけど——なおかつストレートでもトップの連中とトントンに行かないとね。

——それじゃないと勝てないでしょうや。

長谷見　それとホイールハウスのタイヤとカウルの間隔がないんですよね。だからサスペンション・ストロークを与えられなくてガチガチになっちゃう。そうするとブレーキングの時に路面の影響を受けてクルマがタンタンターンと……

——ピンボール・ゲームみたいになっちゃう。

長谷見　そう。右コーナーがあったとしたらめいっぱい左端に寄ってブレーキングしますけど、あれができないんですよ。1メーターくらい左側をあけとかないと……

——そうすると、どこにでもあるようなセッティングしてるけど、ベンツのデザインが一番バランスがいいというような……?

長谷見　そうなんですね。

——そのベンツですけど、走りはどうです?

長谷見　コーナーは驚くほどじゃないんですけど、我々のクルマより安定してますよ。

——ボルシェ・カーブなんかで見てますと、ベンツはイエストに較べていまひとつかな?という感じです。ただ、余裕がありそうですよね。

長谷見　それとね、やっぱり圧倒的なパワーがなきゃダメですよ。パワーがあればリヤ・ウイングの位置も低くするなんてことはもダウンフォースを増やして行ける、ベンツがそうでしょ。どこのコーナーでも。マクラーレンが前後のウイング寝かせてますよ。それでいてスタビライザーにとってみれば相当キツイ。それでトレートは……

——パワーで引っぱるから、他のマシンとトントンで行ける。

長谷見　ベンツもル・マンだからといってリヤ・ウイングの位置も低くするなんてことはないんですね。高い位置のままなるべくフラットにする。これが一番安定してるんです。低速コーナーでも、高速コーナーでも。

——いわゆる総合バランス。

長谷見　そうですね。パワーあるからってインディアナポリスのコーナーをベンツについて2速で立ち上がると、完全に置いて行かれますから。日本車でル・マンに勝とうと思ったら、3・2Eや3・5Eとかのターボ・エンジンじゃダメです。いまボーンと大きなエンジンに切り換えなきゃ。本当はね。こないだル・マンで走ったエンジンは捨てなきゃいけないんですよ。ル・マンだけを考えれば。

——次は1万2000cc+ターボとか?

長谷見　ハハハ……ル・マン以外のスプリントなら3・5Eターボでもけっこう行けますよ。ただル・マンを考えると……いまのエンジンでブースト上げて3分22秒で走れって言われたら……走れないですよ。

——リースの3Tカーが1分15秒台のポールタイムを出したでしょう。どう思いました?

長谷見　今年のトヨタは国内でもずっと予選でトライしてたでしょ。だから、ル・マンでもポール狙うってのは確実にわかってました。ところが予選1回目に雨が来たでしょ。あれですべてが狂った。しかし、もし舘(信秀)クンにすべてをまかせてたら、ベンツに抜かれてからも、もう一発やってたんじゃないかなあ。次の日休みだから、エンジン載せ換えりゃいいんですよ。

——ちょっと不完全燃焼気味でしたね。

長谷見　でも、やって正解だったと思いますよ。次の年につながります。順位がウンヌンったって、実際タイムが出たんだから。それでね、舘クンも凄かったけど、ベンツがそのあとすぐ本番車でトヨタのタイムを破ったというのも大したもんだな。日本のメーカーの人はあれを見て欲しいな。あれがレース屋というものなんですよ。

——ええ。トヨタがポール狙いをやったことでベンツの力もわかったし、こっちが仕掛ければ向こうも乗ってくることもわかった。今年やっとかなきゃ、来年やれませんからね。しかし「ヤレッ!」と言われて「ウン」てブッ飛んで行くベンツのドライバーは……

長谷見　ねえ、怖いよね(笑)。

——話は戻りますけど、長谷見さん達のクルマ、予選でなかなか走りませんでしたね。

長谷見　1回目はとにかくサスがダメで、すぐにテントに戻してアライメント全部やり直してからも。





Ron INTERVIEW No.38

A MAN TO WATCH AT THE MOMENT IN MOTOR RACING



しましたから。時間がないんで全部僕が指示して。そういう時はある程度経験のある人間がボーンと指示しないとね。

――それでセッティング決まったんでしょ？

長谷見　どうにか決まって走れたんです。凄い綱渡りで、10時間もまともに走るなんて……奇跡。リタイアした時は3人そろってガクーッと疲れちゃってね。

――だから、一所懸命走って優勝が見えるところにいないと燃えもしないし、ガッカリもしないんですよ。

長谷見　お客さんもそうですよ。イギリス人があんなにドーバー海峡渡ってル・マンに集まってくるのも、ジャガーが優勝狙ってあれだけ走るからです。

――ジャガーが完走狙いだったら誰も来ない。

長谷見　そうね。来年は日本人の観客もきっと増えますよ。

――来年のル・マンは？

長谷見　僕たちはル・マンに勝つためのデッカイ新しいエンジン作ってワークス3台出してね、今年のクルマは2台くらいプライベートにまかせちゃう（笑）。

――5台出さなきゃね、優勝するには。新しいエンジン作って。

長谷見　最低4リッター・ターボ。でもこりゃあ勝手な僕の夢ですよ（笑）。国内はね、今の3・5リッターでいけます。

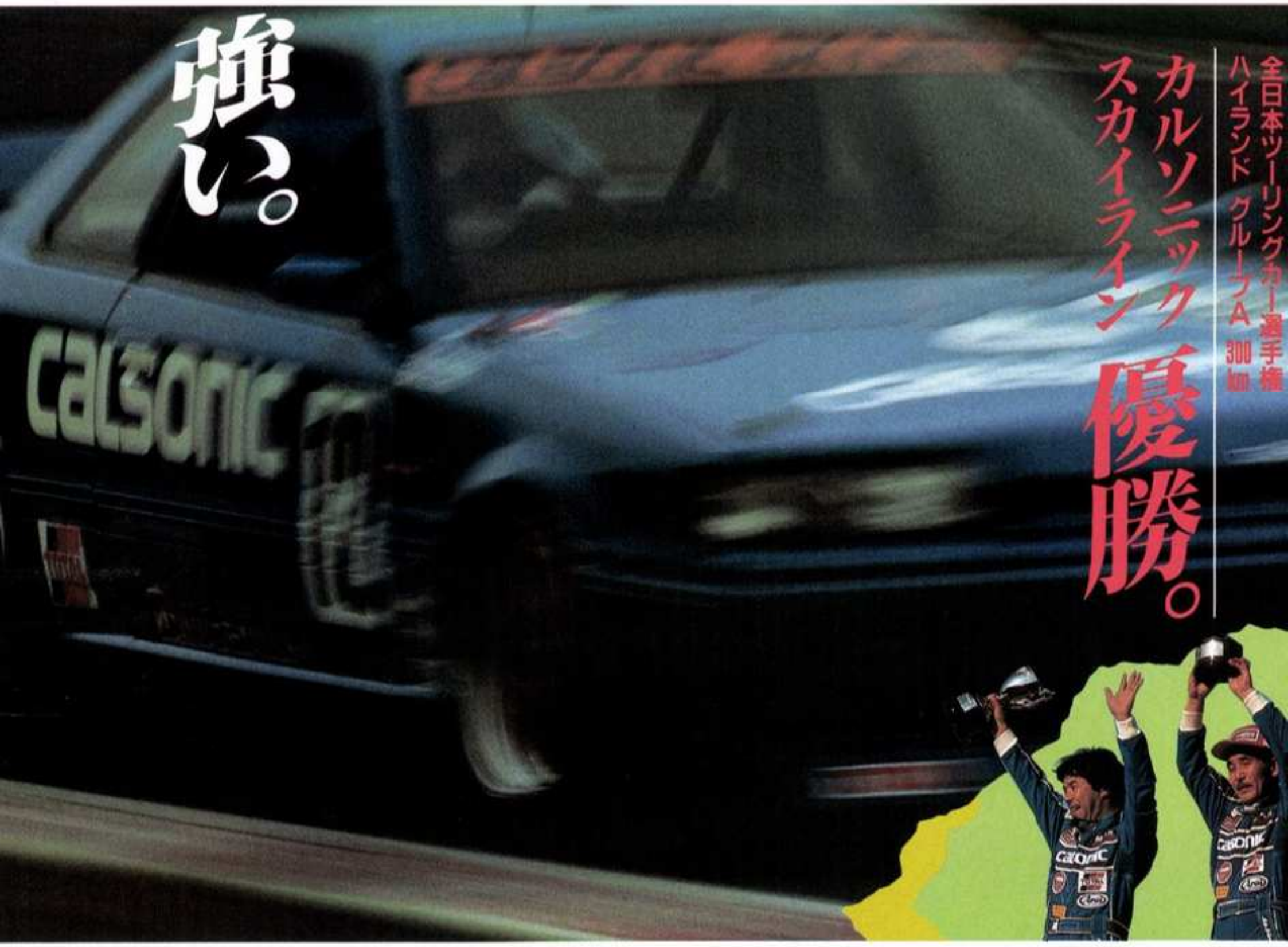
――じゃあ、今度の富士500マイル期待しちゃいますよ！

長谷見　いいですよ！



calsonic

速い。強い。



全日本ツーリングカー選手権
ハイランド グルーナA 300km

カルソニック スカイライン 優勝。

5月20日(土)・21日(日)に宮城県西仙台ハイランド・レースウェイで行なわれた全日本ツーリングカー選手権第2戦で、走りの名車カルソニック・スカイライン(GTS-R)が、ポール・ツー・ウィンの他を寄せつけない圧勝で優勝を飾りました。第1戦で、〝カルソニック・スカイライン強し〟を強烈に印象づけていただけに、勝利はまさに順当。スカイラインの本物の強さを見せつけました。

予戦：1分46秒413(コースレコード)　決勝：2時間30分27秒(優勝)　ドライバー：星野一義、北野 元

ニュー・スカイラインに
「ピュアトロンMS-1」「自動車電話」
●カルソニックがお届けする
日産の純正品です。

カルソニックは、過酷なレースで得た、さまざまなデーターを、日産車の各種システムづくりに活かしています。

トータル・カーシステムの
カルソニック
カルソニック株式会社
〒164 東京都中野区南台5-24-15 TEL.03-5385-0111

Illustration/Kiyoshi Kobayashi

URA-NETA

なんだかんだと、今年も半分過ぎてしまいました
ついこの間まで、シーズンオフで
ウラネタ日照りだったのに……
嗚呼、こうして歳をとってゆくのかしら……

カンクネンの横でバースト体験!! 気がつかなかった『○○ジ』はニライ

㊙「ちょっと古いんだけど、アクロポリスのハナシ」

Ⓨ「うん。確かに古い。でも、まーいーよ」

㊙「カンクネンのヨコに乗ったのよ。ラリーの終了した次の日にね。SSと同じコースを走ったんだ。山道でね、クルマ一台分くらいの幅しかないの。片側はズボボーンって落っこちちゃうの。で、ビューッなんか流さないで走るから、おもしろくねーなーなんて思ってたんだけど」

Ⓨ「遅いの?」

㊙「とってもキレイに走ってるからスピードそのものは何でもないんだけど、何かあったら落っこちちゃうじゃない。オレはこのスピードじゃ走れないけど、コイツらはプロだから落ちるワケないよな!……」

Ⓨ「ジェットコースターだね。怖くないれてるから、怖くない」

㊙「うん。バーッと登って、途中でUターンして今度は下ってくるわけ。へアピンなんてヨンクでドアンダーだからすごく遅いわけ。ま、後で聞いたら実際はサイドブレーキ引いて向き変えてザーッと行くらしいけど」

Ⓨ「うんうん」

㊙「見事だなって思ったのはね、ブレーキ、ズーッとか踏んで向き、ギューッと変えて、アクセル、ピューンとかコントロールしてトラクションかけながら走ってる」

Ⓨ「擬音が多いね」

㊙「……悪かったネ。別の人なんてワルデガルドのヨコに乗ったんだけど、一回もクラッチ踏まないんだって。『こんなスピードじゃ必要ない。回転合わせれば入るヨ』って」

Ⓨ「へー。ただ単に横着なんじゃない」

㊙「もひとつビックリしたのは、オレが戻ってきたら、みんながクルマの後ろみてるからドーシタノカナー? って思ったら、タイヤがバーストしてた」

Ⓨ「???　わかんなかったの?」

㊙「全然わかんない。ラリーってバーストしても平気なタイヤって開発してんのね。でもけっこうひどいバーストなの。ボロクソになっちゃってるし、ホイールも曲がってる」

Ⓨ「だっせー。気がつかないの」

㊙「……カンクネンにバーストしたの気がつかなかった、って言ったの。そしたら『あのタイヤはバンクしても走れるよーになってるから、絶対にわかんない』って。つまりオレがどんくさかったんじゃナイ。『オマエは知ってただろ』って聞いたら『そらアタリマエだわ。ドライバーは気がつく』って」

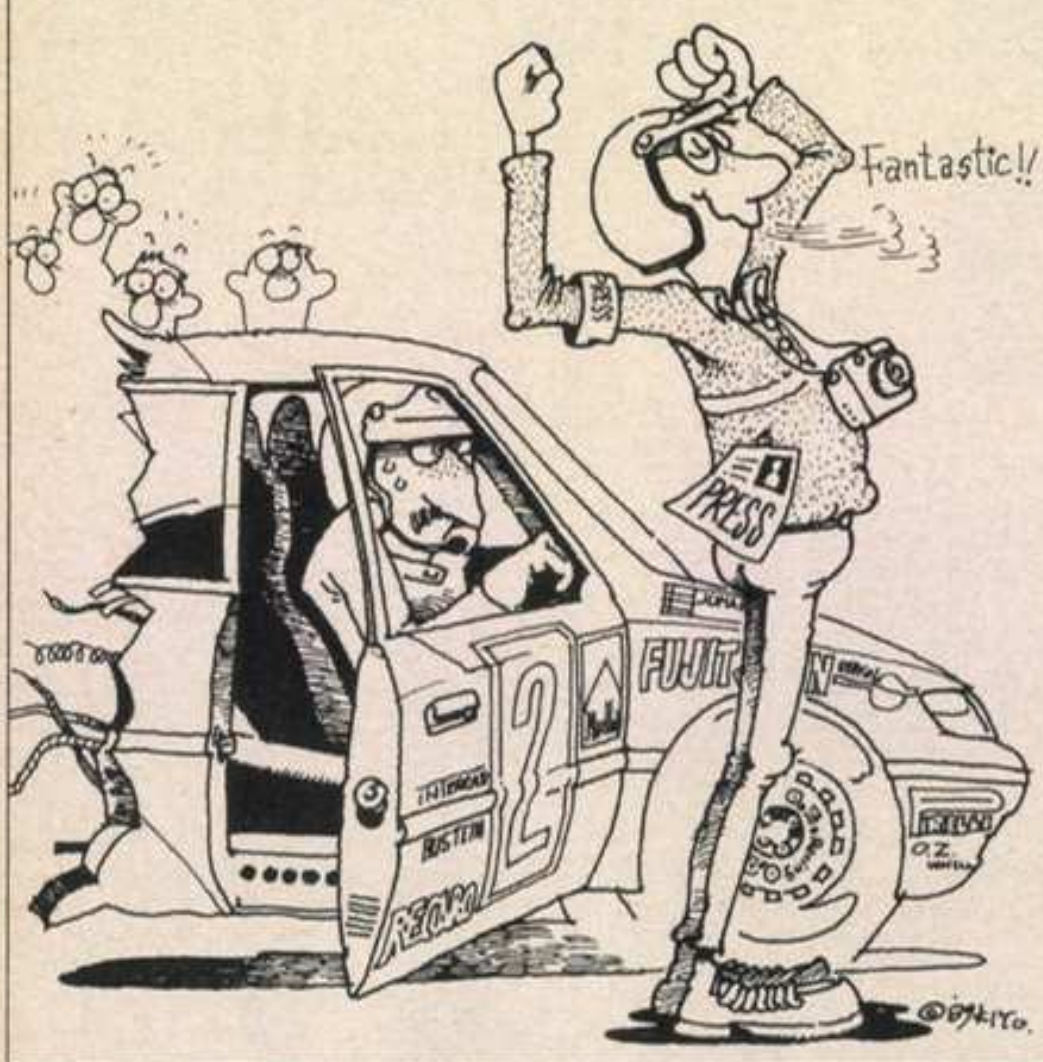
Ⓨ「そら、そーやろ」

㊙「どこで? って言ったら登ってUターンする手前だって」

Ⓨ「じゃ、半分以上バーストドライブ?」

㊙「そーみたい。あのタイヤ凄いよねー。SSでもね、バーストしてもタイム、数秒落ちるかもしれない、ってその程度」

Ⓨ「どーゆータイヤなの」



ウイリアムズ1〜2のカナダGP。盛り上がったのは観客だけじゃナイ

㊙「ん、と、決勝日、スタート前でしたね。パドックをウロウロしてたんですよ」

☎「あ、ちょっと待って（読者の皆さん、カナダGPの話です）……いいよ」

㊙「マクラーレンとかフェラーリは作業が終わっちゃったヨン! なんて余裕なんですけど、リジェとかオニクスとかその辺の下位チームは、なんかバタバタしてんのね」

☎「ふーん」

㊙「何してんだろーと思ったら、急にタイヤ交換の練習を始めたの。そんなドタンバになって、何回も何回もタイム計りながらやってんだけど、あんまり上手じゃないのね。そのうち『ア、コイツのせいで遅いんだ』ってのが判明して、その人一人にやらせてる。一生懸命努力してんだけど、あんまり早くなんないうちに、スタートになってしまったの」

☎「カナビー」

㊙「カナダのお客ってのも意外にガラが悪いんですよ。モルソンってビール会社が冠スポンサーに付いていて、お酒が付いてるなんて珍しートコなんだけど、で、そのモルソンビールをいろんなとこで売ってるのネ」

☎「いい傾向! ところで、オイシーの」

㊙「ライバル会社のラバッツビールのほうがオイシイ。何て言うかモルソンは漠然とした味なんだけど、ラバッツはコクがあるのにキレがある!」

☎「CFコピーみたい」

㊙「スタンドはね、けっこう大騒きテキなことをしちゃうですよ。誰も走ってるワケでもないのに、急にワーッとか。で、カナダってマンセルとナニーニがビットスタートで、先にコースに出て行ってしまったでしょ」

㊙「うん」

☎「マンセルがトップで来ちゃったからスタンドは大騒きで『行ケーッ』なんて。大ヨッパライ集団がガンガン応援しちゃう。でも、それはヌカ喜びに終わったんですけどネ」

☎「はは」

㊙「劇的なレースで、プレスルームの大騒きってのがありましてね。凄い雨で、途中ワーウィックがトップに立ったじゃないですか。そんときがイチバン雨が凄かったんですけど、そこで外人プレスが大騒きして『こんな雨なんだから中止してワーウィックを勝たせろー!』なんて言ってんの」

☎「セナがちょうど追っ掛けてるとき?」

㊙「そうそう。結局セナに抜かれて、ワーウィックはエンジントラブルでリタイア。プレスルーム中『あーあ』って感じ」

☎「じゃー、最後の最後、セナがストップしたときなんて……」

㊙「そりゃもう、そのときこそホントに大騒ぎ。みんな『ヤックゼ、ザマーミロ!』。口笛は吹くわ、机をガンガン叩くわ。ホンダのプレス担当の外人のオジサンまで思わず『ヤックゼ』だって。チーム内の微妙なトコを覗かせてましたね」

☎「うーん。かいま見てしまったネ」

ASKING ON

聞くは一時の恥、聞かぬは一生の恥

Vol. 11

ル・マン24時間、まっ暗な深夜Pサインやフラッグはどうなる

Q ナカジ氏に質問！　ル・マンについてなんですが、ル・マンといえば夜。夜といえば暗い。暗いといえば辺りが見えないわけで、各ポストのオフィシャルの振るフラッグが見えないと思うんですけど、夜はどうやって他のマシンに他車のスピンその他を伝えるのでしょう。それからピットサインも見えませんよね。どうやってるんですか。山形県　蜂谷光一　17歳

A 心配はごもっとも。だけど、大丈夫なんですね。どうしているのかというと、まずピットサインについてはスペシャルなサインボードを使ってるのでした。どこがスペシャルかというと…まずタイムや周回数なんかの数字が反射テープ（ピカピカ光るアレね）になっているのです。これならばマシンのヘッドライトが当たると、ピカッと光って確認できるというわけ。これはトヨタ・チーム・トムスでも使用していて、ドライバー達にも好評だったとのこと。さらにトムスではサインボードの上に、小型のライトを付けて照らしているので、ル・マンの夜なんて全然平気。今までにサインボードの見逃しや間違いによるハプニングはないそうです。他にもサインボードには、筑波ナイター耐久で使われているようなランプ内蔵の、数字が光るものもありますが（'88年R on 10／1号の71ページ）、これはサイズが小さくてル・マンなんかじゃ使えないそうです。

ところで今は無線がすごく発達してるから、無線を使えばサインボードなんて見えなくてもいいじゃん、という意見もあるでしょう。でも無線に頼った場合、無線がトラブルを起こすとピットとドライバーを結ぶモノがなくなっちゃうわけ。で、パニック！　なんてことのないようにメインはサインボード、無線はあくまでもサブとして使用しているチームが多数です。何が起きるか分からないレースでは、こんなことまで考えてるんですね。次にル・マンのフラッグなんですが、これはスペシャルな旗を使っているわけでも、反射するフラッグを使っているわけでもないんです。じゃあ、どうするのか？ル・マンのオフィシャルは、暗闇の中でひたすらに旗を振る！　振るったら振る、振りまくるのです。ドライバーはヘッドライトの照射範囲に入るまではそれに気付かないから当然アブナイ。でもル・マンのコース上にはシグナルが主要な所にあって、いざという時にはそれが点灯して危険を知らせるわけ。だからフラッグが見えなくても、場所によっては、即危険というわけではないのでした。ところでフラッグの話が出たついでに、ル・マンで一番多く出される旗は何旗でしょう？　イエロー？　残念でした。ブルーフラッグ（あんたは遅いから後ろの速いクルマに道を譲りなさいというアレです）なんですね。C1、C2、GTPとスピードの異なるマシンが走るスポーツプロトタイプのレースでは当然といえば、当然ですけどね。ためになったでしょ。

（ナカジ）



ピットとの交信はスペシャル・サインボードをメインに、無線をサブとして行っている



暗いといえばピット作業もた〜いへん。ライトで照らします

Cカーのシフトダウン時に出るアフターファイアの秘密

Q ナカジ氏に質問します。グループCなどの車はシフトダウンの時に横から火が吹き出しますがそれはなぜ出てくるのですか。大阪府　デブオ　14歳／北海道　臼井教生　14歳

A これは、アフターファイアというのだけれどまず始めになぜアフターファイアが出るのかを説明しておこう。

全開でフル加速しているレーシングマシンがコーナー進入時にスロットル・オフすると、エンジンの燃焼室に入る混合気が一時的に濃くなる。この濃い混合気が不完全燃焼のまま排気管から押し出され、新鮮な外気（酸素）に触れた途端に炎となるのが、このアフターファイアなのである。

観る方にとっては迫力のアフターファイアだが、この炎はエンジン・パワーにはまったく結びつかずに貴重なガソリンを燃やしてしまうもの。つまり、燃料の無駄使いだ。これを防ぐため、燃費規制の厳しいカテゴリーではアクセル・オフでの燃料カットを行って、無駄なガソリンが燃焼室に入らないようにしなければならない。ただし、完全にカットしてしまうと立ち上がりでエンジンがアクセル・オンに付いてこなくなってしまうのでこの辺のセッティングが微妙で難しいところだ。

だから、余計なアフターファイアは無駄なガソリン消費の元。ヘビの舌のようにチョロチョロと長いのはダメ。ボッと一発出るくらいがベストなのだ。また、NAよりも無理やりガスを送り込むターボ・エンジンの方がアフターファイアは出やすいのである。

ちなみに今年のグループCマシンの中では、ザウバー・メルセデスが進んでいるようで、無駄なアフターファイアは出ていない。さらに、ホンダのFターボ・エンジンもかなり細かく制御されていたようだ。

（ナカジ）



マシンのボディサイドからアフターファイアが出る

一発即答コーナー

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

Q ナカジさんに質問です。耐久のマシンのことなんですが、全日本ではレイトンハウスポルシェのことをそのままレイトンハウスレーシングとか、オムロンポルシェのこともそのままオムロンポルシェと言っているのに、先日のル・マンやWSPCではレイトンポルシェがクレマー・レーシングになってたり、オムロンがチーム・デイビーになってたりとか、変わっているわけがいまいち分かりません。

福岡県　溝上昭二　22歳

A 今年、WSPCには全戦エントリーすることが義務づけられており、つまりチームとしてWSPC全戦に出場するよ、ということでなければレースに出られないのです。開幕戦の鈴鹿やル・マン（これは結局WSPCから外れてしまいましたが）には出場したい日本のマシン＆ドライバーががたくさんありましたよね。だけど、チームをわざわざ作って全戦に出場するのは大変な費用＆労力がかかってしまう。というわけで、外国の全戦エントリーのチームにそのときだけ居候してレースに出たのでした。だから、同じマシンでも全日本とWSPCとではエントラント／チーム名が違っていたのでした。

（ナカジ）

Q 剛氏に質問。ロータスはもうすぐティクフォード社製5バルブヘッドを持つジャッドエンジンを使うそうですが、こうなるとコンストラクターズ・ポイントなどはどう変化するのですか。　東京都　名倉孝彦　18歳

A コンストラクター・ポイントというのはシャシーコンストラクター＆エンジンに、つまりマクラーレンでもなくホンダでもなく「マクラーレン・ホンダ」に対して与えられるものなのです。そこで質問の件となるわけだけど、この5バルブエンジンはエンジンそのものはジャッド製、ヘッドのみをティクフォードが作るため、ロータス・ジャッドに変わりはなく、ロータスに与えられるポイントは変化しないでありましょう。

（剛）

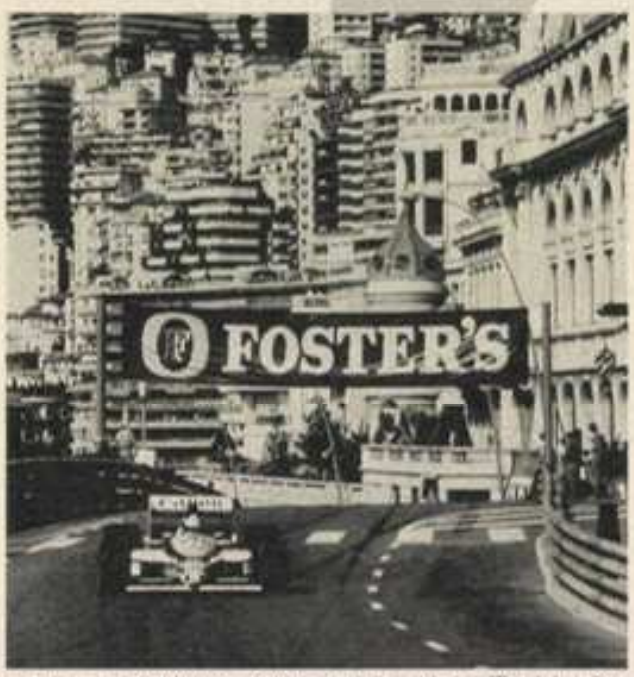
Q F1のレースでよく○曜日は…というふうに言いますが、基本的な予選、決勝などのスケジュールが決まっているのなら教えてください。　福岡県　森剛　13歳

A そうです。レースのスケジュールもきっちりレギュレーションによって定められています。F1の場合、どこのGPでも基本的なスケジュールは同じです。まず、予選はレースの2日前の午後1時から2時まで（モナコのみレースの3日前）とレースの前日の午後1時から2時まで。フリープラクティスはレースの2日前（モナコのみ3日前）の午前10時から11時30分までとレース前日の同じ時間、それからレース当日にレーススタートの4時間30分前から30分間行うことになってます。同じ日のフリープラクティスと予選の間は1時間30分以上の間がなくてはなりません。それからプレクオリファイ。こちらはレースの2日前（モナコのみ3日前）の午前8時から9時の1時間に行うことが定められています。いやはやF1って細かい！

（Kびん）



通常はシャシーコンストラクターがイニシアチブをとる



シフトチェンジの多いハードなコースであることも一因かもしれない

シャシーコンストラクターはF1マシンのどこまでを作る？

Q 剛さんに質問。F1にはシャシーコンストラクターとエンジンコンストラクターとがあるけれどエンジンコンストラクターはラジエーターなども担当するのでしょうか。クラッチやミッション、オイルクーラーなんかはどちらが担当するのでしょうか。

愛媛県　木原　孝　30歳

A あらかじめ断っておくけど、これはチームやエンジンコンストラクターによっていろいろな場合があるので、ここでは一般論としてお答えしますね。例外も多いということは、ご承知下さい。

現在、F1ではチーム、つまりシャシーコンストラクターが、マシンに関してイニシアチブを持っている。モノコック、サスペンション、空力パーツ、そしてミッションやラジエーターなどのエンジン補器類もチーム側が基本的には担当するのである。もちろん、エンジンを作る側の要望などは、当然ディスカッションされる。たとえば、冷却効率（水温、油温など）、吸入効率（空気の取り入れ）、エンジンスペース、燃料タンク容量など、シャシーの設計がエンジンのパフォーマンスに大きく影響を与える部分に関しては、新型シャシーを設計する段階から、十分な共同作業が必要というわけだ。

ただし、これはホンダとマクラーレン、ルノーとウイリアムズなどのように、エンジンコンストラクター側がワークス体制でF1チームのみに供給する場合だ。たとえばDFRのように汎用エンジンを使う場合には、エンジンに合わせてシャシーを設計しなければならなくなってしまうのだ。

（剛）

1レース305kmが規定のはずモナコGPが短かかったのは？

Q Kびんさんに質問です。F1のレース距離は確か'89年からは305kmになっているはずですがモナコGPは総距離が256kmでした。これはどうしてですか。

大阪府　角野宏輝　16歳

A F1のレース距離については、ここでもう一回復習しときましょう。'89年は305kmを越える最小周回数。レースが長引いたときは2時間まで。

F1のレース距離は時代とともに少しずつ変化しており時代を少し遡ってみると、'84〜'88年は300〜320km（2時間）、'81〜'83年が250〜320km（2時間）、'77〜'80年が250km〜200マイル（2時間）といった具合です。

今年の前半のレースでモナコのほかにもいくつかレース距離の短いものがありましたよね。スタートやりなおし（カナダ）や赤旗中断（サンマリノ）などでレース周回数そのものが少し減ってしまったものの。それからアメリカGPのように規定の周回数に達する前に2時間の時間切れとなってしまったもの。ではモナコはなぜ？

ずっと昔のイエローブックに遡ってみると、'70年のにありました。「レースは300kmから400kmの範囲で行うとする。ただし、特別なコース性格を持つモナコGPは250km以上であればよい」現在のイエローブックにはこの但し書きはありませんが、この慣例が今もなお生きているものと思われます。モナコはこのようなレース距離に関するレギュレーションが出来るずっと前から続いてるクラシカルなレースです。本当ならF1開催可能サーキットの規定にも漏れてしまうのだけれど、その伝統とステイタスゆえ開催が続けられているのです。レース距離についても同様なのでしょう。

（Kびん）

エントリーのしきたり

てなわけで「ASKING ON」では質問を受付中。ビギナーな質問からマニアックな質問まで、R'onをウーンとうならせるようなイキのいい質問を待ってます。ところでひとつご注意を。「ASKING ON」は指名制の質問コーナー、必ず右の表を熟読して答えてもらいたい人を指名してください。宛先は〒150東京都渋谷区恵比寿南2-6-16レーシングオン編集部「ASKING ON」係。住所・氏名・年齢・職業等のスペックもお忘れなく。採用者にはステッカーを進呈です！

答えきれなくてゴメン！

毎度のことながら、たっくさん質問を送ってくれるのに答えきれなくて申し訳ない。でも、届いた質問は必ず編集部全員であーでもない、こーでもないと読んでるからねっ。とりあえず今回は、埼玉県・橋本達幸、千葉県・森大地、東京都・名倉孝彦、北海道・工藤大介、岡山県・村山努、兵庫県・石井慎太郎、神奈川県・日暮康二、長崎県・城島敬、神奈川県・松長純哉、福島県・吉野融、東京都・中川宗、徳島県・サスケコーラーさん他皆さんありがとねっ

ASKING ON　解答陣はこの11人

編集長	Gp.A ドラテク	ご存じ！　走って書ける編集長！　自らジビックでグループAに参戦しているだけあって、グループA、ドラテクには滅法強い。その他オールマイティに解答可だが、超多忙な立場ゆえ、これは！　というような質問でないと解答は厳しい。
ナカジ	耐久	「スポーツカー命！　のナカジです。国内、海外問わず、とにかく耐久レース、グループCカーのことならまっかせなさい！　ただし、私にも弱点はある。レトロものは勘がね。レトロな件に関してはK'をおすすめですね」
剛	F1	「担当はF1です。あえて得意ワザを言わせてもらえば、やはり現代のF1ですね。いま、F1の世界では何が起こっているのか、この間のレースのアレはなんだったのか、といった今をときめくF1GPシーンを解答いたしましょう」
かんの	ラリー	「WRCから全日本ラリー、土ものの質問は私まで。ラリーって意外に知らないことが多いですよね。ソボクな疑問、意表をつくようなスルドイ疑問、とにかくラリー関係の疑問は私のところへどうぞ！」
HIKO	F3000 アメリカもの	「担当は全日本F3000とアメリカもの、アメリカもの……つまりIMSAとかCARTとかNASCARとかのことです。これらに関する質問は私まで、みんなもっともっとアメリカものを知ろうっ！」
Kびん	ドライバー 全日本F3 他、モロモロ	「よろずこまごま質問コーナーとでも申しましょうか。これは誰に聞いたらいいんだろう、というような疑問が生まれたら私にどうぞ。不思議に思ってたのに聞けなかったことってあるでしょ。恥ずかしがらずに聞いてみてねっ」

あられ	GC 半レトロ プラモデル	「GCを担当していますから、GCに関する疑問は私まで。それと、半レトロなレースもOK。半レトロというのは'70年代から'80年代のこと。F1で言えばラウダやフィッティパルディのころ。あと、プラモデルや芸能界にも詳しいです」
Zaki	カート 何でも実験	「どーもっ。カート担当のZakiです。カートに関する質問は私まで、それから何でも実験コーナーも引き受けましょう。体力には自信のあるワタシ、これを試してみてくれいっという要望も、必ずや体当たりで解決してみせましょう！」
は	ハコ	「はです。私の得意ワザはハコ。N1、N2、そしてグループAまでハコのことなら私のところまで。それからF3とかの入門カテゴリーについても受けて立ちましょう。自分でレースをやってて分からないことが出てきたらぜひ相談を！」
K²	レトロ	「着いくせに昔のこと詳しいってヘンですかねえ。でも、好きこそなんとかというわけで、ちょっと昔のこと知りたいという質問は僕が引き受けましょう。レトロものならF1から何から、どうぞ僕のところまで」
H	カメラ 写真	「Hいかんでいかんわ」のHです。一応、R'onのカメラマンやっとるんで、カメラのこととか写真のこととかは知っとりゃーす。だから、このことについてはワシが答えまっしょ。つーことでよろしく。

1989 R'on Challenge

勝つのはシビックか、それとも…
恒例の筑波9時間耐久レース
今年の展開を読む

今年も筑波ナイター9時間耐久レースの季節がやってきた
シビックが強い、というこれまでの常識が昨年のターボ車の活躍で崩れた
さて、今年のレースはどう展開するのだろうか、今年の9時間を予想しよう



昨年までこのレース4連勝の実績を持つシビックだが、今年はどんな結果になるのだろうか

有力ニューマシンが続々登場、バラエティもより豊富に

今年で5回目を迎えた筑波ナイター9時間耐久レース。第1回から第3回まではワンダーシビック、そして昨年の第4回はグランドシビックと、過去のこのレースはすべてシビックが制してきた。ところが、昨年は結果こそ1〜3位をシビックが独占したが、ギャラン、ミラージュなどのターボ車のレース・スピードの速さは、今年以降のこのレースを変えるとさえ言われるほどだったのだ。つまりこのレースに関しては、筑波といえどもパワーのあるクルマの方が速い、ということだ。

すでに今年のエントリー受け付けは開始されており、本稿締切時点では36台がエントリーを済ませているので、それをもとに紹介していこう。

まず、オーバーオール優勝を狙う1300cc以上のクラスから見ていこう。

このクラスは昨年同様、シビック&CR-Xがエントリーの中心であることは間違いないところだが、今年最も注目されるのは、この4月に発売されたばかりのニュー・インテグラの登場だ。すでに2台がエントリーを済ませており、1台は昨年の覇者、清水和夫とF3、グループAで活躍する佐藤浩二がドライブする。もう1台は一昨年このレースを制した、日下部保雄、小幡栄、西沢ひろみがクルーを組む。また、まだエントリーは出ていないが、鈴鹿をメインにシビック・レースで活躍する近藤澄男が、やはりニュー・インテグラを持ち込む予定だという。

強力なドライバー布陣、またシビックに比べ車重が重いとはいうものの、シビックより30psアップの160psというビッグパワーを持っているだけに、レースでの活躍が期待されるところだ。

もう1車種、昨年のウイニング・チーム、インターセプトが、シビックに加え、新たにラリー、グートトライアルで活躍するスバル・レガシィRSを投入する。ファルケン・カラーで登場するレガシィRSのドライバーは、辰己英治/桂伸一/浜津雅彦の3名。2ℓ水平対向4気筒DOHCターボの220psというビッグパワーとフルタイム4WDの組み合わせは、昨年のギャランの例を見ても明らかなように、相当のポテンシャルを発揮することは間違いないだろう。

この他にも、昨年レース終盤までトップ争いを展開したミラージュも、岩城滉一始め数台が出場を予定しており、また鈴鹿のNSXラスで優勝するなど実力を発揮し始めたジェミニ、昨年はトラブルで出場できなかったセリカGT-FOUR、そしてAE92レビン、フアミリアDOHCターボなど、昨年以上に車種バラエティは豊富となりそうだ。

1300cc以下も注目のニュー・マシンが登場することになる。筑波P1300クラスでカルタスと互角の勝負を展開しているシティと、唯一の外車、プジョー205ラリーがすでにエントリーを済ませている。

シティで注目されるのは、インターセプトがクラス優勝を目指して走らせる2台。1台は筑波P1300クラスにこのシティで参戦、常に優勝争いをする佐藤久実とポカールに出場している歌手の鮎川麻弥、ミラージュに出場する中林香という女性3人組。もう1台は、F3ドライバーの原貴彦とミラージュで活躍する渡辺明がコンビを組む。この他にも数台、シティでの参加が予定されている模様だ。

デルタポイントからエントリーするプジョー205ラリーは、4月にデビューしたが、パーツの到着の遅れもあって3戦を消化した時点では未だ目立った成績には結びついてはいない。しかし、徐々にポテンシャルを発揮し始めているだけに、その活躍に期待したい。

その他、スーパチャージャー搭載のスバル・レックスも1台が出場する。また、前回まで主力だったEP71スターレットは、今回は現時点でエントリーは1台だけと、主役の座をシティに譲った恰好。今年のこのクラスは、カルタスとシティの拮抗した戦いが繰り広げられることになりそうだ。



唯一の外車で9時間初登場のプジョー205ラリー。カルタス、シティにどこまで迫れるか



最低車重が80kg重くなったミラージュだが……



2年目のファミリアDOHCターボも侮れない存在だ



昨年までP1300の主力だったEP71だが今年は……



軽で唯一残るスバル・レックス。予選通過なるか



スプリントでは常勝カルタスと互角の戦いを繰り広げているシティも9時間初登場だ

予選システムは昨年同様。トップは7秒台に入るか

今年のエントリー受け付け台数は80台。これは、JAFの規定で決勝出走台数が昨年までの45台から40台に減ったためで、9時間へ進むのは昨年以上の狭き門ということになる。

またもうひとつ、9時間の予選落ちレースとなる3時間耐久が3時間30分へとレース時間が延長された。この変更は、JAFの規定では3時間以下のレースのフルグリッドは34台、これが3時間以上ならば37台に増えるという理由による。単純な話、3時間を1分でも超えればクリアできるのだが、キリのいいところで3時間30分にしたとのこと。

80台の受け付け台数に対し、9時間耐久が40台、3時間耐久が37台となると、フルエントリーの場合は3台予選落ちということになる。しかし、昨年のエントリー数77台から考えると、実際は80台に満たない可能性が高く、実質的に予選落ちはないと考えられている。

予選方法は昨年と同様、夜間行われ、第1、第2ドライバーが各15分間（計測は10分間）ずつ走行し、2名のトータルタイムで順位が決定される。各クラスごとのグリッド数は按分比例で決定されるのも従来どおり。また、昨年コースコンディションの変化で有力チームが予選落ちした経験を生かして（？）、今年はコンディションが変化した場合は、何らかの形で差が出ないようにする予定とのこと。これは公式通知で発表されることになる。

さて、今年は予選のタイムは何秒くらいになるのだろうか。昨年の予選は雨だったので、ドライ状態でのタイムは未知数の部分だ。各マシンのスプリント・レースでの予選タイムを見る限り、昨年より1秒前後速くなっているのは間違いないところ。昨年の予想タイムがふたりのトータルで2分16～18秒だったことを考えると、14～16秒となることが予想される。つまり、各ドライバーがそれぞれ1分7～8秒台、悪くても9秒台前半で走らなければ予選通過は難しい、と考えられるだけに、より熾烈な戦いとなりそうだ。



予選は昨年同様に夜行われ、ふたりの合計タイムで順位決定される

よりスプリント化する決勝!? 勝つのはターボかNAか

決勝レースでは、まずスタート方法が、昨年はコ・ドライバーがマシンの横に立って、スタートの合図と共にドライバーにキーを手渡すという方法が新しく採用されたが、今年は従来どおりコ・ドライバーがコース上を走ってドライバーにタッチするという、耐久レースならではの変則ル・マン式で行われる予定で現在進行中だ。

さて、レースの方はどうだろう。前述のとおり昨年のレースを見る限りはターボ車が強いことが予想されている。しかし、昨年活躍したミラージュの場合は、今年からN-1の過給器の換算係数がそれまでの1・4から1・7へと変更され、最低車重が80kg増加したこと



今年のスタート方法は一昨年までと同様の変則ル・マン式に



最長2時間に1回のピットワークも勝負を左右する



夜間とはいえ昨年からは完全にレースはスプリント化した

とが気になる点だ。昨年は終盤に複数のマシンがハブトラブルで脱落したことを考えると、この重量増が与える影響は大きいと考えられる。この点を克服できれば、昨年シビックより約2秒速いラップを記録し、その実力を見せつけているだけに、優勝への最右翼はこのマシンであるといえるだろう。

また、9時間初登場のレガシイは、上位を走行することは間違いないだろうが、初の9時間だけに、過去に数々のクルマが泣かされた9時間ならではのトラブルもあり得るだろう。事前のテストでトラブルを潰せるかどうかがカギとなりそうだ。これはNAではあるが同じく初登場のインテグラ、シティ、プジョーなどにも共通していえる点だ。

そのインテグラだが、すでにテストは開始されているものの、今一歩タイムが伸び悩んでいるという噂もあり、その実力は全く未知数だ。ターゲットはあくまでも総合優勝だが、さて、どういう結果になるのだろうか。

グランドで2回目となるシビック勢は、昨年の経験が強みだ。昨年は心配されたトラブルは皆無に近く、スプリント・ベースで9時間を走り切っているのだから。わずかに数台に発生したオーバーヒートの問題も、今年から国内車両競技規則で、ラジエターが取り付け部の変更がなければ容量を含み自由、となったことで、各チームともすでに対策済み。ストレートでタイムを稼げるターボ車に対し、コーナーでタイムを稼がなくてはならないシビックにとって、唯一不安があるとすれば、さらにベースが上がった場合に新たに出るトラブルがあるかどうかだ。

さて、今年の優勝マシンは何だろうか。

今年もイベントが盛り沢山。観戦ツアーてのもいかが?

昨年までより1週間早い、8月4～6日の3日間開催される今年の筑波ナイター9時間耐久レース。新たに冠スポンサーに日本信販を得て、昨年以上にイベントも企画されている。また、賞金もこれまでの総合賞（優勝1000万円）、クラス賞（各クラス優勝者に100万円）の他、新たに100、200、300、400周の各クラストップに10万円、ベスト・チーム賞として、9時間進出チームの中からファッション性とマナーに優れた2チームに各10万円の賞金が設定され、賞金総額も100万円アップの875万円となった。

イベントでは、地元住民へのサービスも兼ねて第1回から行われている盆踊り大会と花火大会に加え、今年はF-1ではないのが残念だが、ロス・チーバーのドライブによる童夢F3000のデモンストレーション走行が予定されている。現時点では未定だが、それ以外のマシンも走行する可能性があるとのこと。

この他にも、場内にスーパービジョンを設置し、レースの模様を流したり、スタンド裏に設置される各ブースでのイベント（レーシングマシンの展示、F-のドライビング・ゲームの設置等を予定）、インフィールドの芝生席でも何らかのイベントが行われる予定となっているというから楽しみだ。

期間中のタイムスケジュールは別表のとおり。今年から中学生以下は入場無料となったため入場券は大人のみ必要だ。

料金は、予選日の4日が2000円、5・6日の両日は通し券で3000円となっている。

レースに関する問い合わせは、筑波サービス㈱ ☎03-459-1953へ。

※

●筑波9時間耐久レース・観戦ツアー

この筑波ナイター9時間耐久レースの観戦ツアーが企画されている。これは、サーキット隣接のバーキングにデラックス・サロンカーを止め、常時仮眠できる体制にしておいて、レース途中に疲れたらバスの中でひと眠りし、リフレッシュしてのレース観戦が可能、帰りもバスの中で眠っている間に東京に到着という嬉しいもの。

8月5日朝10時に東京駅八重洲口を出発、6日朝9時に東京駅着というスケジュールで、料金はサーキット入場料を含みひとり2万4000円。募集人員は30名（最小催行人員20名）。

問い合わせ、申し込みは、日本交通公社グループ㈱ケイエスインターナショナル ☎03-275-1723まで。

恒例の盆踊りや花火大会も従来どおりだ

スーパービジョンがレースをフォローする

様々なイベントも企画されている

今年筑波を走るのはロス・チーバーがドライブする童夢のF3000の予定だ

●タイムスケジュール（予定）

8月4日(金)	
公開練習	14:00～16:00
公式予選	19:00～21:00
8月5日(土)	
3時間耐久レース・ウォームアップ	7:45～8:05
3時間耐久レース決勝スタート	9:00～12:30
F3000デモ走行（1回目）	13:00～
F3000デモ走行（2回目）	15:30～
9時間耐久レース・ウォームアップ	17:00～17:50
盆踊り大会	18:30～19:30
花火大会	19:30～20:30
セレモニー	20:30～21:00
9時間耐久レース決勝スタート	21:00
8月6日(日)	
9時間耐久レース・ゴール	6:30

Racing **KART** Club



Racing Kart徹底テスト

by坂田ともかず

第5回／マックミナレリ・イタリア100

**ミッション付カートのノウハウを
フィードバックしたミナレリ
200km/hで鍛えられたフレームは
ロータックスのハイパワーを
がっしりと受け止めた**



Text/Tomokazu Sakata
Photos/Hiroharu Sato
協力/新東京サーキット，ヨコハマカート，㈱ブリジストン



ミッション付カートのノウハウを反映

今回テストするマックミナレリとはちょっと聞き慣れないメーカーではあるが、それもそのはずマックミナレリ社は元々、125ccミッション付で活躍していたメーカーなのだ。ミッションカートで全盛を誇っていた同社が、スプリントカートの世界に参入してきたのは昨年始めから。しかしスプリントカートよりもハイパワーを誇るミッションカートから得たノウハウは莫大なものがある。そのすべてを注ぎ込んで造られたのが、このイタリアー00なのだ。

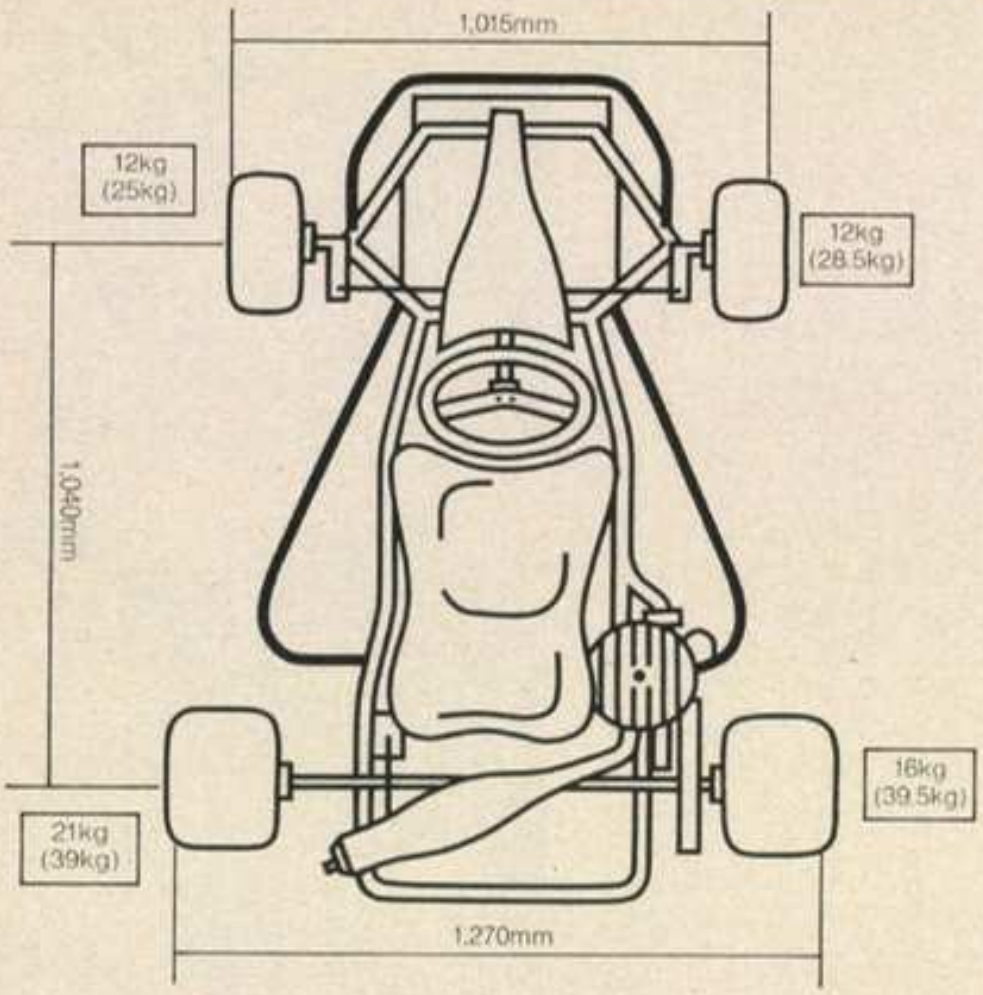
今や最強のパワーソースであるロータックスDSI-00Bをマウントした赤いフレームは、デザイン的には極オーソドックス。大型のサイドバンパーに始まって縦28φ横30φのパイプで構成されたレイアウトは、現在のトレンドに乗っ取ったベーシックなものだ。

しかしその中で目を引かれたものが、オプションで装着されていたバックスキンのステアリングとモケット仕上げのシート。特にモケット仕上げのシートは滑りが少なく、ホールド性はかなり向上していると思われる。

シートベルトもないカートでは、シートのホールド性の優劣は性能にも大きく響いてくる。シートはただ単に座るだけのものではなく、フレームのバランスまでも大きく左右してしまう、非常に重要なウエイトを占めているのである。テスト前に身長を尋ねてきた細かな気配りにも現れているように、田口社長の率いるヨコハマカートのポリシーは「走り」。シートそしてステアリングにまで施された細かなアレンジは、そのことを黙って証明



ヨコハマチェーンはロータックスのパワーを余りなく発揮させた



MECHANISM

フレームパイプ径／28-30φ
リヤシャフト／30φ中空
ブレーキ／油圧式ベンチレーテッドディスク
タイヤ／ブリヂストンYDE
　F・10／450-5
　R・
エア圧／F・1.0
　R・1.0
ホイール／アルミワンピース
ステアリング／バックスキン
タンク容量／7ℓ
トーイン／0°
キャンバー1°
キングピン角1——
キャスター1——
トレッド／F・1015㎜
　R・1270㎜
エンジン／ロータックスDS100B
キャブレター／ディノ
キャブレター径／26φ
価格／33万円
（エンジン含まず）

TEST DATA

新東京サーキット



日時／5月30日
天気／晴
気温／30℃
路面／ドライ
タイヤ／新品
エンジン／
キャブセット／HI・70番
　LOW・32番
オイル／カストロールR30
混合比／18：1
ギヤ／F・10T
　R・85T, 87T
全長／640m
全幅／8～10m
最大直線長／135m
千葉県印旛郡酒々井町馬橋522-1
☎0476-23-9130


ハードタイプのバッドが装着されていたために若干効きに不満があった

しているようだ。

梅雨入り前に行われた今回のテストは、夏を思わせるような快晴に恵まれた。気温も30度にまで上昇し、マシンそしてドライバーにとっても過酷なテストになった。

身長がオーナーの田口社長と私は同じくらいなので、シートポジションはまったく問題がない。ブランニューのマシンなので特にフィーリング、そしてブレーキの当たり付けに気を配りつつラップを重ねていった。期待していたシートは思ったとおり楽で、包みこまれるような安心感を覚える。これからのペースアップした走行にも不安なく臨めるような気がしてきた。

各部のチェックそしてウォーミングアップも終わり、いよいよ全開走行に突入する。まずそこで感じたのは、ベターっと路面をなめるようにラインをトレースしていく、フロントの追従性の良さである。バックスキンのステアリングの優しさとともに、フロントがドライバーに負担を掛けることなく応答してくれるのだ。路面からのキックバックも少なく、両手の筋肉はひたすらにステアリングを切ることに専念できるのである。

この後、ブレーキが当たり付けを完了し徐々にそのポテンシャルを発揮し始めて、進入スピードも上がってきた。こうなった時に一瞬のタイミングのズレからステアリングの切り込みが遅れた場合、このマシンは若干のアンダーステア症状を示し始めたのだ。そしてその後、フロントタイヤのグリップが回復すると、今度はオーバーステアになってしまう。これは初心者に良く見られるケースで、進入角度の不足から来るオーバーステア、そしてその角度の浅さからステアリングの戻しのタイミングが遅れて、グリップが回復した時にはその舵角によってマシンが廻り込んでしまうのだ。

この状況を説明したところ、コーナー入口でのステアリング・レスポンスを向上させるために、リヤのトレッドを左右20㎜ずつ短縮することになった。この処置はズバリ的中。前後のバランスが良くなったことでブレーキング、方向転換、そしてコーナー脱出とすべてがリズミカルに、そして自然なアクションでこなせるようになったのである。

しかし唯一、望むとしたらブレーキのタッチフィーリングの向上だろう。フロントのレスポンスが向上したために、第一ヘアピンではさほど気にはならない。しかし次に現れる廻り込みの大きな第2ヘアピンでは、ブレーキングをきっかけにしたりヤのスライド量がこれでは少ないのだ。

この結果、その後のアクセルオンのタイミングが遅れ気味になってしまう。この新東京サーキットで、タイムアップを図るポイントのひとつであるこのヘアピンで、遅くなってしまうのは非常に辛いのだ。

これはバットとローターのマッチングが短時間では難しく、特に今回使用したバットはハードタイプときている。解決策としては、オプションのソフトタイプのバットを使用すればベストな状態に持っていくことが可能だ。ドライビングスタイルに応じて、このようなオプション設定は非常にありがたいものだといえる。

次にテスト中に驚異すら感じたエンジンと話を移そう。ヨコハマカートでチューニン


フロアパネルには当然アルミ製のものが使用されている




バランスの良いフレームとパワフルなエンジンで限界まで攻められる

グを施されたエンジンは、低速域から胸のすくような吹け上がりを見せて、マキシマムまで一気に加速して行った。その時の回転数は一7800回転！

この数字は一コーナー進入の手前まで、ステアリングに取り付けたタコメーターを読んで読み取ったものなので、実際にはもう少し上まで回っていると思われる。とにかくギリギリまでメーターを見ていたら、一コーナーから飛び出してしまいそうなほど、強烈な速さをこのエンジンは見せてくれた。

また第2ヘアピンを立ち上がった後のS字でもスピードの乗りは凄まじく、ラインをひとつ外れると修正するのにかなりの苦労を要する。「こんなにスピードが乗らなくてもいいのに…」というのが正直な感想だ。


厚めのスポンジで覆われたステアリングは操作性抜群



シートはモケット仕上げ。体に伝わる振動は格段に少ない

この感覚的な速さはタイムにも如実に表れ、このテストで初めての26秒台、26秒90をマークした。高温そしてお決まりのクリアラップのないコース渋滞を考慮すると、遂にやったという満足感で一杯になったのだ。

ベーシックで手堅い手法を取って姿を現したマックミナレリ・イタリアー00は、名チューナーのマジックが加えられたローターックとのドッキングにより、非常にホットなマシンに仕上がっていた。このマシンとI日付き合ってみると、そのことが実感できることは間違いない。

怪物ツインエンジンも体験した

この日、もうひとつ凄いマシンを経験したのでここで紹介しよう。それはバリラのエンジンを2基搭載したツインカート。書いて字の如くエンジンが二基搭載されたカートのことだ。

このマシンは田口社長のトレーニングマシンとして使用されているマシンで、オリジナルのハットレスフレームに若干、手を加えただけである。手が入れられたのは、エンジン搭載用の左レールのみ。ツインエンジンならば常識と言えるフロントブレーキは装着していない。

パドックに置かれたこのマシンは、まさにバケモノ、モンスターといった雰囲気をかもし出している。それはどっしりとマウントされた2台のエンジンであり、生えるように伸びてクロスした2本のマフラーである。追力の点から見ても他のカートとは置質のものをもっているのがこのツインカートだ。

数周のチェックランの後でモンスターは私の手に渡されたが、チェックランでその速さを目の当たりにした私は少々、弱気になってしまった。その速さはまさしく異次元のもの。以前にヤマハKT-100Sに乗った経験を持つものの、クラスが上のバリラの2丁掛けというのは想像を越えたマシンであることは間違いない。こういうマシンに相対した時には期待よりも、不安の方が先に立ってしまうのである。しかし日頃からパワフルなマシンを好むと豪語している私。ここは気持ちを入れ換えて（覚悟を決めて？）楽な気分で乗り込むことにした。

さてフィーリングは？　と聞かれても「凄い！　凄い！　とにかくスゴイ！」としか答えようがない。混雑したこの日のコースでは、他のマシンはすべて動くシケインだ。ロケットの如く加速していくマシンの上で考えることは、シケインをかわしながら如何にこのパワーを料理するかだけだ。

このマシンが並ではない証拠に、コーナーの入りロで何をしても止まらないのだ。有り余るパワーとエンジン一基分の重量増によってブレーキペダルをいくら踏み込んでも、マシンを横に向けても、マシンが止まることはない。さらに止まらない上に曲がらない。

エンジンが一台追加になった分、リヤの過重が増えてアンダー気味になっているのだ。曲げるためには、そのきっかけが重要だった。もっともこのマシン程のハイパワーならばこれ位アンダーでないと、オーバー過ぎてアクセルを踏むことも出来ないだろうが…。

ツインエンジン搭載のこのマシン、計算上ではI-コーナー進入時のスピードは時速I-I9 kmにもなる。この日テストしたロータックス搭載のイタリアー00が時速I-06 km、この13 kmの差は感覚的には、それ以上に感じられたのだった。ヨーロッパではツインエンジンのカートによるレースが行われており、これは実に時速230 kmにも達するという、まさに速い以外の何者でもないのだ。

エンジンにヒジが当たってステアリングが切れなかったり、試乗後の数日は体中が痛いなどモンスターの後遺症は尾を引いたが、また懲りずにチャレンジしてみたいと思っている。ツインエンジン搭載のカートは、それほど楽しく乗っていてやっつけがいのある興奮できるマシンだったのだ。


自らの今だに現役のヨコハマカート・田口社長

全日本カート競技選手権東地域第4戦
ラスト5周、逆転で本山が3連勝を飾る

6月18日　スポーツランドSUGO

Text/Nobuo Hanai　Photos/Spocha Sato

今年好天に恵まれることの多い西地域に対して、東地域のレースは雨に悩まされる時が多く、レインタイヤが大活躍している。この日開催された第4戦も土曜日から雨に見舞われ、梅雨時で予想したこととはいえ誰にとっても辛いレースになった。

●A2クラス

雨の中を39台が参加したA2クラスは、第2戦、3戦と2連勝を飾った本山哲に、誰がストップをかけるかが注目の的。今の本山は、誰にもストップがかけられない程のスピードを持っていることも事実だ。

前日からの雨も、A2クラスのタイムトライアルが始まる頃にはすっかり上がり、路面も徐々に乾き始めていた。そのためにスタート順の遅いドライバーの方が好タイムをマークした。

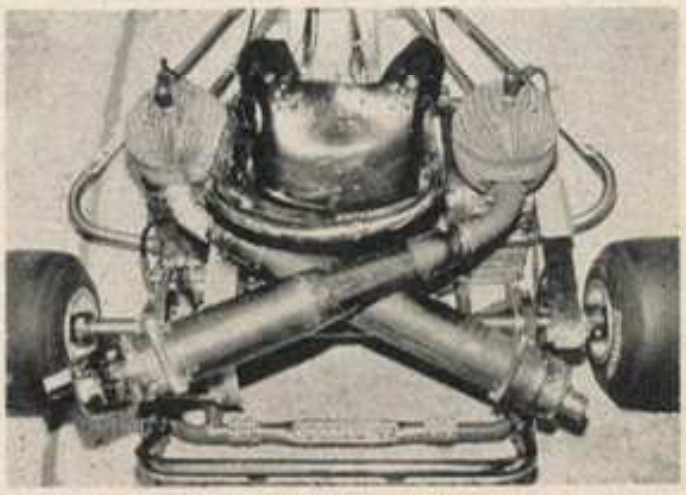
これで得をしたのがカーレルに乗る倉持満だ。

倉持は前半にスタートしたドライバー達がハラハラして見守る中でベストタイムをマーク。さらに幸運なことに倉持がタイムをマークしたすぐ後に、再び雨がコースを濡らし始


フレーム損傷に負けず逆転優勝した本山


一見すると普通のカートに見えるが…


マシンを振じ伏せて走る楽しみを久し振りに味あわせてくれた


クロスしたマフラーがツインエンジンであることを主張する

全日本カート競技選手権西地域第4戦

城内、得意の津保川で今季初勝利

5月27～28日　津保川カートランド

Text/Noboru Hirai　Photos/Shoichi Sudo

今回で早くも第4戦を迎えた西地域選手権は、第2戦と同じく津保川カートランドで開催された。この津保川は地元のドライバーが有利なコースだといえる。そのため、この日のレースは現在ポイントリーダーで第2戦を制している早川和宏、地元の城内政樹、そして昨年のチャンピオン津田浩次、これらの地元ドライバーを中心にした展開になると予想された。

しかしタイムトライアルでトップタイムをマークしたのは、今年から全日本A2クラスに参戦している宮沢克久。宮沢は並いる地元勢を抑えこんで、初のタイムトライアルトップを獲得したのだった。

宮沢の使用しているエンジンは今年、注目を集めているロータックスではなく、ロータックス相手に苦戦を繰り返している



初勝利でランキング2位に上がった城内

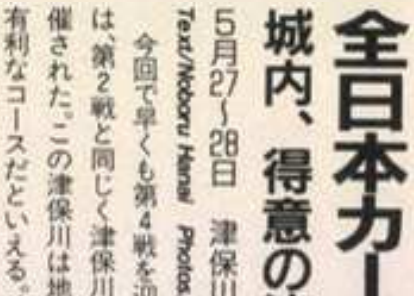
パリラ。このことも注目に値するといってもいいだろう。また同じパリラユーザーの佐野和志をも抑えこんでおり、練習中からタイムを出していた宮沢のポテンシャルの片鱗がうかがえるところだ。

このパリラのタイムトライアルトップ獲得は、パリラが本気で巻き返しを図ってきたものとして、ロータックス陣営の警戒感を強めていた。

安定した天候に恵まれた予選。出だしからバリラとロータックスの白熱した激闘が展開された。スタートから飛び出した宮沢を佐野、山本勝義、城内、出口博之らが追いかける。この中で、まず城内が山本をかわして3位に上がってきた。

以前、全日本の初優勝をこの津保川で飾ったことのある城内としては、この日のレースはどうしても勝ちたいところ。昨年のポンコンランらしからぬミスで6位まで後退、2位にはGP以来、使用しているハイパワーのロータックスを持ち込み必勝を期していた。

まず始めに城内の餌食になったのは2位を行く佐野。佐野はトップの宮沢に抑えられているところを、城内にかわされて3位に転落してしまった。この後、佐野は後続の山本、早川らにもかわされて6位で予選を終了してしまう。



吉野はTT8位と善戦したが2連勝

佐野をかわして2位に上がった城内は、トップの宮内もかわしポールポジションを獲得、続く決勝ヒートに期待を持たせた。

城内、宮沢、大竹時幸の順でスタートした決勝レース。序盤は互いに牽制しあってか、静かな展開が繰り広げられた。

その後、この中から城内と宮沢が徐々に他を引き離して行く。レースは完全に城内と宮沢のものとなった。しかし城内を必死で追っていた宮沢が途中で、城内をかわすことは無理と判断したのか、ポジションキープの走りに切り換えてしまったのだ。

これで楽になったのは当然のことながら城内。今季初優勝を走り慣れた津保川で飾った城内は、シリーズランキングでも早川に続く2位に上がってきている。シリーズ後半に向けて、このふたりの戦いが続きそうだ。

めたのだった。2番手には今年からA2クラスに参戦している石井実が入った。

倉持、石井がフロントロウからスタートした予選は、全車同一条件で行われた。こうなると本山らの上位常連グループが強い。

倉持は1周目はトップをキープしたものの、2周目に3番手からスタートした増田二三四にかわされて、徐々に順位を落としていった。この中で一番、急速に順位を上げてきたのはやはり本山だった。

8番手からスタートした本山は、4周目には3位にまで上がってきた。そして8周目に小高宏之を捉えて2位に上がって、決勝の最前列スタートを確保した本山は、トップの増田を無理には抜こうとせずにそのまま予選ヒートを走り終えた。

決勝のスタート順は増田、本山のふたりが最前列。その後ろに小高、園田行洋、倉持、堀切二三四が続いてローリングが開始された。小降りになったとはいえ雨のレースになった決勝、本山がスタート直後のヘアピンでトップに立って、レースをリードし始めた。

本山を追っていたのは2位の増田、その後ろは小高、園田と続いている。その後、園田は小高をかわして3位に上がった。

本山の調子からいっても、このまま独走で3連勝を飾るのかと思われたが、予選でわずかにフレームにダメージを受けており、それが影響したのか増田を引き離すことはできなかった。

6周目の第2ヘアピンでとうとう増田に首位を奪われてしまった。いつもの本山ならば考えられないような展開だが、本山は落ち着いて2位をキープ、増田の後ろから首位に立つためのチャンスを伺う。

しかし増田と本山の差は広がる一方で、本山も首位に立つのを諦めたかのように見えた。残り5周の時点までは誰もが、増田の勝利を疑わなかった。

この日のクライマックスが訪れたのが、この残り5周の時。第1コーナーから本山は一気に加速して、増田との差を詰め勝負に出た。それまで完全なアドバンテージを持っていた増田に油断があったのか、本山はインを突いてあっさりとトップの座を奪い返したのだ。

この後、本山は楽に走って3連勝、を飾った。

本山に抜かれた増田はその後スピン。ベテランらしからぬミスで6位まで後退、2位には久し振りの上位入賞の園田が、3位には小高が入賞した。



TTから決勝までトップを走った鈴木慶祐

全日本選手権東地域第4戦

A2クラス

順位		ドライバー	エントラント	フレーム／エンジン／タイヤ	TT順位／タイム	予選順位
1	(1)	本山　哲	RKC暁	ビレル／パリラ／BS	8／1'03"890	2
2	(2)	園田　行洋	ラ・マーレRT	ハットレス／ロータックス／BS	5／1'03"526	4
3	(3)	小高　宏之	武蔵野カートクラブ	カリ／ロータックス／DL	4／1'03"398	3
4	(5)	堀切二三夫	ウェルストンRC	ハットレス／ロータックス／BS	12／1'04"037	6
5	(8)	松谷　隆郎	松谷　健一	カリ／ロータックス／DL	13／1'04"069	9
6	(7)	増田二三四	マスダレーシングP	PCR／PCR／DL	3／1'03"249	1
7	(9)	馬場　康	チームダイレクト	ハットレス／ロータックス／DL	25／1'04"730	28
8	(7)	比留間栄次	チームスガヤwithアキヤマ	カリ／無限／BS	11／1'04"033	19
9	(3)	村上　直樹	RTシェルティーン湘南	ハットレス／ロータックス／BS	6／1'03"719	29
10	(6)	竹井　義仁	チームばどっく	バドック／ロータックス／BS	15／1'04"286	31

A1Rクラス

1	(9)	鈴木　慶祐	チーム赤岩	テクノ／無限／BS	1／1'04"181	1
2	(6)	酒井　浩	チームサイトウ	カリ／ロータックス／DL	8／1'05"242	4
3	(4)	伊関　友博	レーシングチームINO	ビレル／シリオ／BS	5／1'04"784	6
4	(2)	篠　裕清	チームレイランド	ビレル／パリラ／BS	18／1'06"919	9
5	(1)	浜沢　正史	RKC暁	ビレル／シリオ／BS	3／1'04"738	5
6	(0)	中村　義之	チームオーガスト	タップ／シリオ／BS	13／1'05"617	11
7	(6)	川島　健一	チームサイトウ	カリ／ロータックス／DL	10／1'05"372	12
8	(5)	小林　俊久	カブヤマレーシングクラブ	タップ／PCR／BS	27／1'06"733	28
9	(4)	佐藤　慎宝	ウェルストンRC	ビレル／パリラ／BS	4／1'04"740	3
10	(1)	中山　正義	ナカヤマレーシング	ビレル／シリオ／BS	11／1'05"396	10

ナショナルカップ選手権東地域第4戦

A2クラス

順位		ドライバー	エントラント	フレーム／エンジン／タイヤ	TT順位／タイム	予選順位
1	(5)	金子　雄一	金子　雄一	カリ／ロータックス／BS	1／1'04"449	A 1
2	(4)	西尾　圭一	ウェルストンRC	ハットレス／ロータックス／BS	4／1'05"995	B 1
3	(3)	篠崎　淳一	レーシングチームINO	ビレル／シリオ／BS	2／1'05"449	B 2
4	(6)	真壁　耕彩	チームレイランド福島	トニー／シリオ／BS	16／1'07"052	B 3
5	(2)	高田　光浩	チームサイトウ	カリ／ロータックス／DL	13／1'06"985	A 5
6	(2)	中島　哲也	チーム赤坂	テクノ／無限／BS	9／1'06"602	A 3
7	(2)	野中　慎二	OMRC	ビレル／シリオ／BS	6／1'06"378	B 4
8	(5)	白旗　祥二	チャンピオンRC木更津	テクノ／ロータックス／BS	5／1'06"255	A 4
9	(4)	松坂　唯法	ムロイレーシング	PCR／ロータックス／BS	7／1'06"470	A 6
10	(3)	阿部　勝美	ベアレーシングクラブ	ビレル／ロータックス／BS	11／1'06"746	A 15

A1Rクラス

1	(0)	菅生　和郎	チームサイトウ	カリ／ロータックス／DL	10／1'07"172	4
2	(9)	高橋佳和子	チームレイランド福島	ヤマハ／ヤマハ／BS	2／1'06"094	2
3	(9)	松永　嘉綱	松永　嘉綱	トニー／パリラ／BS	3／1'06"286	3
4	(5)	熊沢　淳一	ビーレーシング	ビレル／シリオ／BS	1／1'06"051	1
5	(1)	谷古宇　実	RTカーレル	カーレル／シリオ／BS	7／1'06"800	5
6	(3)	渋谷　宏	NTベルカーティング	カリ／ロータックス／BS	14／1'07"532	8
7	(6)	平田川幸明	チームモリシタレーシング	テクノ／パリラ／DL	9／1'07"166	15
8	(9)	中垣　秀樹	チームレイランド	ビレル／ロータックス／BS	12／1'07"440	9
9	(7)	成田　悠	成田　信吾	カリ／PCR／BS	8／1'07"146	20
10	(5)	鎌田　徹	浅沼　利雄	PCR／PCR／BS	18／1'08"123	14

APクラス

1	(5)	野中　輝久	チームボルカノ	ヤマハ／ヤマハ／BS	9／1'08"768	3
2	(9)	鎌田　幸彦	鎌田 withチームF	カリ／ヤマハ／BS	2／1'07"775	2
3	(4)	丹野　博	Cat's Racing	ビレル／ヤマハ／BS	1／1'07"045	1
4	(3)	田村　広樹	チームプリンクス	カーレル／カーレル／BS	10／1'08"866	4
5	(8)	熊倉　裕一	チームレイランド福島	ビレル／ヤマハ／BS	3／1'07"898	14
6	(4)	中村　匡	ビーレーシング	カリ／ヤマハ／BS	7／1'08"674	7
7	(9)	長沢　孝	秩山レーシング	テクノ／ヤマハ／BS	8／1'08"730	6
8	(3)	高橋　和行	チームエース	ハットレス／ヤマハ／BS	5／1'08"121	5
9	(2)	片倉栄一郎	ラマーレレーシングチーム	ハットレス／ヤマハ／BS	13／1'09"437	15
10	(5)	中路　基敬	チームサイトウ	カリ／ヤマハ／DL	6／1'08"403	11

全日本選手権西地域第4戦/5月27～28日/津保川カートランド

A2クラス

順位		ドライバー	エントラント	フレーム／エンジン／タイヤ	TT順位／タイム	予選順位
1	(2)	城内　政樹	ぶるーと	ハットレス／ロータックス／DL	4／27"996	1
2	(1)	宮沢　久克	EXPRESS	ビレル／パリラ／DL	1／27"864	2
3	(3)	早川　和宏	ぶるーと	タップ／ロータックス／DL	10／28"224	5
4	(0)	山本　勝義	ジェミニカート	ミナレリ／ロータックス／DL	3／27"953	3
5	(2)	大竹　時幸	シロキヤカーティングクラブ	タップ／ロータックス／DL	8／28"205	4
6	(1)	佐野　和志	ベアレーシングクラブ	ビレル／パリラ／BS	2／27"918	6
7	(4)	出口　博之	ベアレーシングクラブ	ビレル／パリラ／BS	5／28"094	7
8	(2)	吉田　正人	ジェミニカート	アルファ／ロータックス／DL	7／28"152	20
9	(1)	津田　浩次	チームひらの	タップ／ロータックス／BS	13／28"500	10
10	(9)	大沢　昌憲	レーシングチームバディ	ハットレス／ロータックス／BS	10／28"599	8

A1Rクラス

1	(9)	吉野　元夫	ジェミニカート	ミナレリ／シリオ／DL	8／29"154	2
2	(8)	山本　泰久	杉山レーシング	カリ／ロータックス／DL	1／28"346	1
3	(0)	新美　文明	ぶるーと	ハットレス／ロータックス／DL	4／28"776	3
4	(5)	志賀　博文	シロキヤカーティングクラブ	タップ／ロータックス／DL	2／28"694	4
5	(9)	寺田　泉治	マスダレーシングプロジェクト	PCR／PCR／DL	10／29"246	5
6	(5)	隅嶋　篤	ぶるーと	ハットレス／ロータックス／DL	6／29"058	8
7	(2)	中島　博行	チームアルファ	ビレル／ロータックス／BS	13／29"293	15
8	(2)	春　直久	杉山レーシング	タップ／ロータックス／DL	21／29"930	13
9	(3)	井戸　康裕	ブロックRC	ハットレス／ロータックス／DL	9／29"234	7
10	(9)	幡地　誠司	KIKIレーシング	アルファ／ロータックス／DL	17／29"407	23

ナショナルカップ選手権西地域/5月28日/津保川カートランド

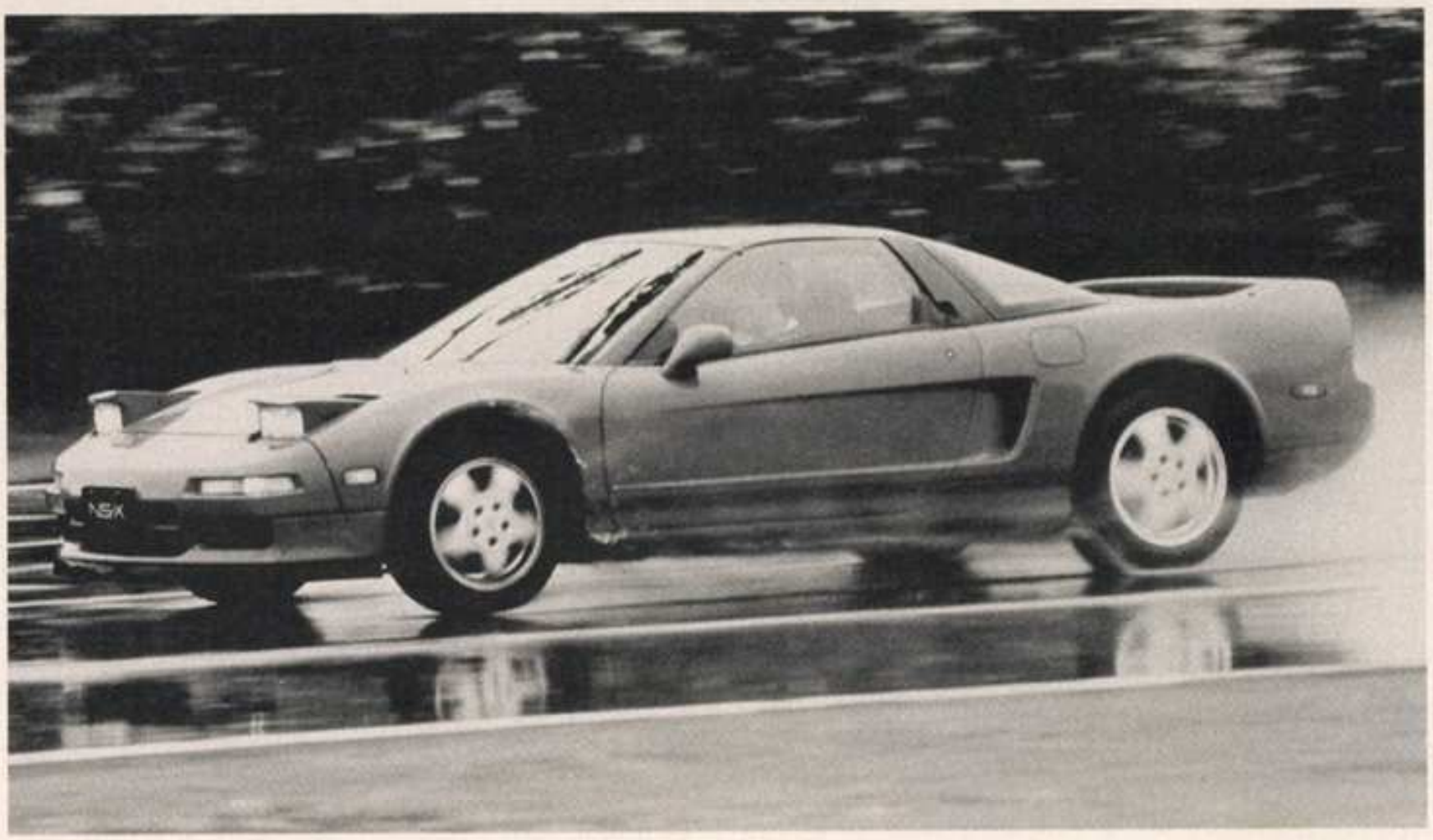
ナショナルA2クラス

順位		ドライバー	エントラント	フレーム／エンジン／タイヤ	TT順位／タイム	予選順位
1	(4)	伊藤　直樹	ぶるーと	ハットレス／ロータックス／DL	5／29"563	A 2
2	(4)	高木虎之介	杉山レーシング	ヤマハ／ヤマハ／DL	1／29"252	A 1
3	(2)	山地　慎介	明レーシング	カリ／ロータックス／DL	6／29"577	B 1
4	(2)	佐々　裕治	光陽レーシング	タップ／ロータックス／DL	23／30"164	A 5
5	(3)	上原　健司	チームフルベック	ビレル／ロータックス／DL	18／30"040	B 4
6	(1)	井上　正信	チームナガオ	カリ／ロータックス／DL	9／29"755	A 4
7	(4)	鈴木　史郎	ぶるーと	カリ／ロータックス／DL	12／29"872	B 3
8	(4)	安岡　桂男	チームひらの	カリ／ロータックス／DL	11／29"838	A 3
9	(3)	久世　智明	チームアルファ	ビレル／シリオ／DL	30／30"501	B 7
10	(5)	野間　昭彦	スコール	カリ／ロータックス／DL	14／29"914	B 8

ナショナルA1Rクラス

1	(5)	石田　武義	KIKIレーシング	タップ／ロータックス／BS	4／30"130	B 1
2	(4)	大谷　昭宏	KIKIレーシング	アルファ／ロータックス／BS	20／30"450	B 3
3	(5)	山口　一之	ぶるーと	タップ／ロータックス／BS	2／30"053	B 2
4	(1)	吉田　明生	チームアルファ	ハットレス／レフォ／BS	13／30"326	A 3
5	(9)	金田　昌久	杉山レーシング	カリ／パリラ／BS	30／30"821	B 11
6	(4)	亀川　裕成	チームひらの	タップ／パリラ／BS	18／30"425	B 7
7	(3)	浅野　裕計	ハラダカートクラブ	ハットレス／パリラ／BS	15／30"343	A 5
8	(1)	山本　典生	チームナガオ	ミナレリ／PCR／BS	25／30"632	A 12
9	(2)	坂本　光弘	チームアルファ	ハットレス／パリラ／BS	23／30"565	A 10
10	(4)	高橋　一宏	チームフルベック	コンビー／ロータックス／BS	36／31"366	B 8

Photos/Hiroharu Sato



IMPRESSION

エキゾチックサウンドを テストコースに轟かせて

ホンダの夢が我々の前に。NS-Xプロトタイプ試乗記



ホンダのスーパースポーツは、F1と同じくフェラーリを凌げるだろうか

梅雨空の続く6月24日、ホンダが目下来年の市販を目指して開発中のミッドシップ・スポーツ、NS-Xのプロトタイプに試乗できるチャンスに恵まれた。ターゲットはずばりフェラーリやポルシェといった世界最速を誇るクルマ達だ。日本製スーパースポーツカーのポテンシャルは果たしてどのようなものか、NS-Xに本誌、剛が挑戦した。以下は剛による試乗記である。

NS-Xインプレッション

残念ながら、豪雨の中での試乗となってしまったが、ホンダのスポーツカーNS-Xのポテンシャルを実感する機会を得た。栃木のホンダ研究所の中にある高速周回路に用意されたNS-Xは3台。1台は撮影用で、残りの試乗用のクルマにはMTとATが1台ずつ当てられている。

まず初めにお断りしておくが、NS-Xは現在開発途上のクルマである。したがって今回用意された2台も、プロトタイプといってよいだろう。パワーユニットは最終的には、自然吸気3ℓV6ツインカム&VTECを採用して、最高出力270ps以上を発生するエンジンを搭載させる予定だが、今回の試乗車はショーモデルと同じもの、3ℓV6シングルカム仕様であった。この仕様でも250ps以上の出力を発生し、最高速度は250km/hだという。

試乗車は輸出仕様で、したがって左ハンドルであった。スタイリングに関しては、好き嫌いの差こそあれ、どこから見てもスポーツカーらしい容貌を呈している。

「誰にでも扱いやすいスポーツカー」を目指したこのNS-Xは、実際にその通りに仕上がっていた。特にAT車はパワステがついていることも手伝って、普通の街中でも楽に乗れるだろう。スペック上から見たNS-Xは、もちろん一線級のスポーツカーなのだが、走りのテイストはかなり扱いやすいレベルを示している。例えばブレーキ。フェラーリなどは、レーシングマシン並みのきのこのブレーキ性能はフェラーリに劣るものではない。雨の中、200km/hからフルブレーキングしても、ABSの効き、安定性は申し分ない。そして、この扱いやすさはシフト、ハンドリングにおいても、同じことが言えるだろう。

雨の中、そして周回路でのテストだったので、高次元でのハンドリングなど実際NS-Xの持つポテンシャルのほんの一部しか味わうことはできなかったが、市販が開始される時にはさらに洗練され、さらに高いポテンシャルを持って登場すると思うと、今から期待はふくらむばかりである。

ところで、フェラーリやポルシェといったスポーツカーは、どこか扱い難い部分があり、それがまた「乗りこなす」という喜びをオーナーに与えていたことは事実だ。そのテイストを「扱いやすい誰にでも乗れる高性能車」として作り上げたNS-X。新しいタイプのスポーツカーなのかもしれない。驚くべきハイレベルの性能が、誰にでも扱えるということは素晴らしいことだ。しかしまた、逆に言えば、腕に自信のあるドライバーには、若干モノ足りなさを感じるかもしれないが……。そんな方にはMT車がお勧めである。

オールアルミモノコックシャシー、300ps近くにまでなろう最高出力、サポートのよい本皮シートの採用をはじめとする質感の高いインテリアなど、このマシンが発売されたならば、欲しいクルマのひとつに挙げられることは間違いない。問題は価格だけ、というところだろう。（剛）



日本からもいよいよ本格的スーパースポーツが登場する時が来たのだ



うまいパッケージングでミッドシップに収まったエンジン



コクピットの感じは思ったよりソフトで明るいものだった

ホンダNS-X プロトタイプ 主要諸元

●全長	4,315mm
●全幅	1,800mm
●全高	1,170mm
●ホイールベース	2,500mm
●トレッド	1,510mm（フロント）
	1,525mm（リヤ）
●車両重量	1,300kg以下
●車体形式	オールアルミ・モノコックボディ
●エンジン	自然吸気3ℓV型6気筒24バルブDOHC
●使用燃料	無鉛プレミアム・ガソリン
●最高出力	250ps以上
●最大トルク	28.8kg-m（5速マニュアル車）
●トランスミッション	5速マニュアル　4速オートマチック
●ステアリング形式	ラック&ピニオン（AT車には電動パワーステアリング）
●サスペンション	4輪ダブルウィッシュボーン方式
●ブレーキ	4輪油圧式ベンチレーテッドディスク（ABS装着）
●タイヤサイズ	205/50 ZR15（フロント）
	225/50 ZR16（リヤ）
●0→400m	14.0秒以下
●0→100km/h	6.0秒以下
●最高速度	250km/h以上

IMPRESSION

トヨタの世界戦略車がそのポテンシャルを披露

余裕の240km／h巡行は、高級車市場を変えるか



レクサスLS400は、トヨタが国際的な高級車マーケットに向けて挑戦するべく開発されたクルマである。今回、同社の御好意により、国内発表に先駆けて試乗させて戴いた。試乗して痛感したのは、このレクサスはその市場に参入するに値するクルマだったのみならず、高級車マーケットの新しい基準に成りうる程の出来だったと感じられたことである。

試乗会は北海道の士別にあるトヨタのテストコース、1000RのS字を含む1周10kmの超高速周回路で行われた。レクサスの凄さは、この周回路に乗り込んですぐ感じる事ができた。これだけの寸法、車重を持つクルマが、まったく穏やかに240km／hで巡行できる。比較の為に用意されたベンツ、BMW、ジャガーがひと時代ふた時代も昔のものに感じられる程、快適にハイスピードでクルージングできるのだ。これは日本における「高級車」では今まで成し得ないことであった。どのクルマも、街中をゆっくり走っている時のみ高級で、スピードを出していくと段々その高級さが剝き取られてしまう。しかしレクサスは、見事に高級感を失わないでハイスピード走行をこなす。それはこのクルマの素性の良さが成し得る所業であろう。



レクサスは高級車市場に改革をあたえるか？

レクサスの持つ質感は、何か新しい高級感を持っている。ベンツに代表されるような太い剛性感ではなく、バランスと精度の高さで演出した、きめこまやかな品質感。そんなものが感じられる。

試乗が外周路のみだったので、ハンドリング等細かいチェックはできなかったが、このクラスのクルマでの運動性云々は二の次であろう。余裕ワインディングでひどくなければ、このレクサスは、世界の高級車をリードする、新しい存在となることは間違いない。といえるだろう。（三好）

レクサス 4ドアセダン LS400 主要諸元

●全長	4,995mm
●全幅	1,820mm
●全高	1,400mm （電子制御エアサスペンション仕様車は1,410mm）
●ホイールベース	2,815mm
●トレッド	1,565mm（前後とも）
●車両重量	1,705kg（オプションなし状態）
●乗車定員	5名
●エンジン	4.0V型8気筒DOHC
●燃料供給装置	EFI（電子制御式燃料噴射装置）
●使用燃料	無鉛プレミアム・ガソリン
●最高出力	250hp/5,600rpm
●最大トルク	260ft・lbs/4,400rpm
●トランスミッション	電子制御2ウェイOD付4速フルオートマチック
●ステアリング形式	ラック&ピニオン（車速感応型パワーアシスト付）
●サスペンション	4輪ダブルウィッシュボーン方式 （電子制御式エアサスペンションはオプション）
●ブレーキ	4輪ベンチレーテッドディスク（4輪ESC付）
●タイヤサイズ	205/65 R15 94V（前後とも）

IMPRESSION

ちょっと湖畔でピクニック。クローバー4スバル・レックス

運よく晴天に恵まれた6月4日、河口湖周辺においてクローバー4エンジン搭載のスバル・レックス試乗会が行われた。当日、私達が試乗したのは3ドアセダン、VXオープントップECVT仕様というクルマであった。

黄色くてちっちゃなスタイルは見ていて愛嬌があり、ナマイキそうでとてもヨイ。せっかく晴れているんだからと、トップを開けてイザ出発。上からの風の巻き込みはほとんどない。窓も開ければ完璧なオープンエアドライブが楽しめる。今日はこのスタイルでいこう。



湖畔をドライブ。静かで滑らか、そして力強い

エンジンはさすが4気筒らしく滑らかに回り、スーパーチャージャーのおかげで低回転からたくましい加速を見せる。車体が軽いせいか、フットワークも軽快で、湖畔の狭いワインディングもヒョイヒョイとクリアしてくれる。ECVTは変速ショックがなく、また普通のATよりもアクセルに対するレスポンスがダイレクトに感じられ、これもヨイ。

ひと通りワインディングを楽しんだあとは、湖でも眺めながらスーっと流してみる。4気筒エンジン+ECVTの組み合わせはムダな振動をまったく無くし、非常に快適。インテリアもブラックを基調にしたシックなもので、本当に軽だろうかと思えてくる。

ちょっと湖畔でピクニック。そんなシチュエーションの時、このレックスは最適の相棒になるんじゃないだろうか。（さかな）



これがクローバー4エンジン。61PSを発生

スバル レックス 3ドアセダン VXオープントップ（ECVT仕様）

●全長	3,195mm
●全幅	1,395mm
●全高	1,445mm
●ホイールベース	2,295mm
●トレッド	1,225mm（前後とも）
●車両重量	660kg
●乗車定員	4名
●エンジン	水冷4サイクル4気筒SOHC・EGIインタークーラー付スーパーチャージャー
型式名	EN05
総排気量	547cc
ボア×ストローク	56.0mm×55.6mm
最高出力	61ps/6,400rpm
最大トルク	7.6kg-m/4,400rpm
●駆動方式	フロントエンジン・フロント駆動
●ミッション	無段変速（ECVT）
●サスペンション	ストラット式独立懸架（フロント） セミトレーリングアーム独立懸架（リヤ）
●ブレーキ	ベンチレーテッド・ディスク（フロント） リーディング・トレーリング（リヤ）
●タイヤ	155/70R12（前後とも）
●価格	108.3万円（消費税抜き、マイカ塗装は2.5万円高）

NEW MODEL

セド・グロに新エンジン、5速AT追加

日産自動車のセドリック・グロリアがマイナーチェンジを行なった。今回のマイナーチェンジでは、乗用車としては世界初のフルレンジ電子制御5速オートマチック（5E-AT）を採用、またエンジンも新開発V6ツインカムインタークーラー付PLASMA-VG20DETが搭載されている。

5E-ATは、同社の「フルレンジ電子制御オートマチック」をベースに、その後端部に副変速機を追加することによって5速化を実現した。5速化にしたことにより、2速から4速までのギヤ比の差を小さくでき、変速時の駆動力変化が少なくなり滑らかな走行が可能になった。PLASMA-VG20DETエンジンは、ターボの軸受けにボールベアリングを採用、フリクションを約50%低減させることができ、中低速でのレスポンスが向上した。6月14日より全国で発売されている。



5速ATの採用により、より静かな走行を約束する

セドリック 4ドアハードトップ V20ツインターボプロアム

●全長	4,860mm
●全幅	1,720mm
●全高	1,405mm
●ホイールベース	2,735mm
●トレッド	1,440mm（フロント） 1,450mm（リヤ）
●車両重量	1,560kg
●乗車定員	5名
●エンジン	DOHC V型6気筒インタークーラー付ターボ
型式名	VG20DET
総排気量	1,998cc
ボア×ストローク	78.0mm×69.7mm
最高出力	210ps/6,800rpm
最大トルク	27.0kg-m/3,600rpm
●ミッション	フルレンジ電子制御5速オートマチック
●サスペンション	独立懸架ストラット式（フロント） 独立懸架セミトレーリングアーム式（リヤ）
●ブレーキ	ベンチレーテッド・ディスク（フロント） ディスク（リヤ）
●タイヤ	205/65R15 93H（前後とも）
●価格	331万円（消費税抜き、東京地区価格）

NEW TYRE

システムブランドA.V.S.のニュータイヤ

横浜ゴム㈱は「ノンストレス」をコンセプトとしたシステムブランド、「A.V.S.（アドバンスド・ビークル・システム）」を提案。新たに高性能4WD車用オールシーズンタイヤ〈U・PLUS4〉、ニューラジアルタイヤ〈T-30〉を発売した。〈U・PLUS4〉は路面や季節に対するオールマイティーな性能発揮に重点が置かれて開発され、高い走破性を有す。〈T-30〉はタイヤ自身のトータルバランスを徹底して追求し、人々が車を運転する際に感じるそれぞれの喜びや満足といった「快」をサポートする役目を負うことにテーマを置いている。ともに新時代のタイヤといえるだろう。



PIT-IN No.047 GO

行ったゼ!! ル・マンへ! F1へ!

10歳のボクも行ったモンね〜 フェニックスGPの話聞いて

6月4日、アメリカ、フェニックスにF1を観に行きました。レースは1時20分に始まる予定が1時40分に遅れ、スタート前にF15、F16の4機編隊が上空を飛びました。

フォーメーションラップが始まり、ポールポジションのセナと2番手のプロストがいつもテレビで観るように目の前を通過していきました。そして、観衆のワーワー言う声が大きくなり、レーシングカーの音もみまで聞いたこともないような大きさになって、ちょうどロケットの発射するような音がして、ついにスタートしました。

僕はマンセルのファンですが、予選23位の中嶋選手がどんどん追い上げ、12位のピケにピタッとつけたときは、大きな声で「ガンバレー! ガンバレー!!」と叫んでいました。もし、中嶋選手がもう少しいいクルマに乗れれば絶対入賞できるのになーと悔しく思いました。

後半は地元フェニックス出身のチーバー選手が活躍して、アメリカ人が大声援を送っていました。横にいた地元のファンの人に父が「私達はチーバ（千葉）から観に来た」のだと言ったら、喜んで握手をしていました。けれども、ボクにはそれがどういう関係があるのか分かりませんでした。

レースを観て、一番驚いたことは、レーシングカーの音でした。テレビで聞く音とは全然違う音で、もう百万倍ぐらいの感じです。最初は耳が割れそうで、耳栓をしていましたが、慣れてくると耳栓が無くても平気になりました。でも、お腹にビリビリくるし、スッゴーイと思いました。特に、フェラーリの12気筒エンジンの音は、変わったいい音がしていて、そしてホンダ、ルノーの10気筒や他の8気筒エンジンの音の違いも少しずつ分かるようになりました。

いろいろなことがたくさんあったフェニックスGP。来年は3月か11月ごろ開催されるそうですが、また行ければ絶対行きたいと思います。

千葉県　古舘　宗一郎



千葉県　古舘　宗一郎





ナントお土産まで送ってくれてメルシ〜♡

●おぬし、なかなかやってくれるではないか。10歳ながらフェニックスまで行ってF1を観るなどとは、ウ〜ンただものではないな。名前からして、古舘伊知郎と本田宗一郎をたして2で割ったような……。ましてや、V10とV8エンジンの音の違いまでわかるなんて、キミの将来は、後藤監督か森脇サンってとこかな、ウン。ぜひ今度、編集部まで遊びにいらっしゃいナ!!

国サンと一緒のル・マン あ〜なんてボクは幸せなんだ

行ってきました! ル・マン24時間耐久レース観戦ツアー「国光とル・マンを語る」に僕は参加したのです。

なんといっても、本物の国サンに会える! ことを一番の楽しみにしていた僕。そして、6月9日、ついに高橋国光選手との昼食パーティーの時がきたのです。直接、こんな形で国サンにお会いすることができるのは初めてなので、緊張、緊張。でも、国サンの様々な話を聞いて想像していたとおり、とっても国サンは暖かく優しい人柄で、もう感動の一語に尽きました。ちょっとキザな言い方かもしれませんが、"厳しさの中にも優しさを秘めた素晴らしい男の顔を持つ人"なのでした。

決勝レースでは、国光選手は、残り4時間余りを残して、マシン炎上ということになってしまいましたが、無事でなによりホッとしました。

どこかの宣伝文句? ではありませんが、全てが夢のようなル・マンだったのでした。

神奈川県　小林　浩



神奈川県　小林　浩

え、もっと笑えって? キンチョーするんスよ

●なあ〜んだか、国サンと親子のような写真ですナ。それにしても、ル・マン観戦だけでも、ア〜行きたいよう!! なのに、その上ナント国サンとの昼食パーティ付きとは。まさしく一粒で二度オイシイってなツアーですよこれは。(べつにツアーをヨイショするわけじゃないけどね。キミもそー思うダロ?)

どうだ! こんなシーンはナマのレースじゃなきゃネッ

私は四輪の世界のファンになって4年目を迎える女の子（17）です。今までは、数えるほどしかサーキットへは行ったことがないのですが、今回はちょっとリキを入れて、パド



あのカナダGPのレース展開には、おもわず「うそっ」という驚きが後ろ姿にあらわれてますね

東京都　丹澤　学

本誌おなじみ西山平夫先生宛のハガキへの返事だよ〜ん！

お便りメルシーですわ。(右のハガキ参照)しかし、一瞬なんのことだかわかりませんでした。「ネ〜、ネ〜、こらアなんだアーっ」と大声を出したら、編集部のあられが、「それはですねぇー、ブラジル速報本に、西山さんが、予想を書いているんですよ」と教えられ、赤面した次第。

ブーツェンを当てた根拠は……何だったかなあ〜と思い出したら、何のことだかわかりません。'88年のカナダGPの結果は、セナ〜プロスト〜ブーツェン。今年は上の2人がツブれる。としたら……サーキットの理科系ドライバー、(うまいねぇ、古舘様は)が勝つ！　と思ったのでした。

予想はしてみるものですな。フランスーイギリスードイツでは〝走る回転寿司〟ピットが3戦連続入賞するぜイ！　と予想しとこう。

東京都　レーシングオンの西山　平夫

●「ねえ、ねえ、これ載っけてよぉ〜」と、久しぶりに編集部に登場した、モータージャーナリストの西山大先生。読者からの生ハガキの返事を、ニマニマと差し出されたのでござんした。

さあ、レーシングオンのブラジル速報本の36ページを開いてみて……えっ、買ってない？　ん、モー!!　ほらっ、書いてあるんだってば！　F1全戦16戦を独断で予想して「カナダ：ブーツェンが怒りの初優勝」って。なんとビンボーン。んで、この「うそっ」のおっどろき〜のハガキが届いたワケなのでした。

ところで、西山先生い〜、ココに書いてある「フランス：マンセルが……」の予想はどうなっちゃうんでしょうかア？　無効かなあ？　でも、でも、ホントにビッロが、F1で3戦連続入賞ってナことになったらウレシイじゃありませんか、ネー西山先生

ホンダ青山本社タレ幕話カナダGPその後……

セナのエンジンから白煙が上がり、ストップした瞬間から笑いが止まらなかった私。やっとマクラーレンホンダの優勝にストッ



ここはユーノディエールなのでしょうか？　スピード感、臨場感が伝わってくるトヨタ的C・V

埼玉県　柏　誠



ワタシの彼女ハ、トテモ美人ネ。ウン幸セ♡



こんな準備体操してるのってボクだけかなア



あ〜、あ〜、コシが〜
あ〜、コシが〜

大阪府　岡田秀樹のいけず

決勝は残念ながら、体の具合が悪く、リタイアされてしまいましたが、この写真はそれを暗示しているかのような写真です。階段を上がるのもつらそうな関谷さん。体には十分に気をつけて、膝をお大事に。

2枚目はジャーン！　ジェフ・クロスノフさんとその彼女さんです。

最初、カメラを構えると、彼女さんはスーっと横へ退かれたのですが、「NO、NO！　一緒に、一緒に」って、くっつくようにジェスチャーで示したら「OH！　AH?」って言いながらもステキな2ショットの出来上がり。とってもキレイな方でしょ?

3枚目は、ベストショット！　サーラさんの準備体操です。ピット裏の鉄格子を使ってのストレッチ。余談ですが、サーラさんはサインをする時に、ちゃーんと〝サーラ〟ってカナをふってくださったんですよ。

というところで、ホントのレースの裏側を見てきたような感じで大満足の、レースレポートを終わりにします。

大阪府　岡田秀樹さんのいけず

●大枚はたいてパスを手にすりゃアナタ！スタンドからは(?!)の世界があるのだヨ。

あ、ああ〜、女一人旅い〜♪ロマンのル・マンなのです

まさに、やって来ましたという感じの、世界中のドライバーの憧れの地ル・マン。24時間を激走するレーシングカーを一目見ようと各国から集まって来た車の数は何万台。さながら車の陸上博物館なのでした。

さて、この激走の末、感動のシーンを射止めたのはメルセデス・ベンツ。パドックパスを握りしめ、まさしくゴールの瞬間を、この目でシカとキャッチしてしまいました。我等のトヨタがそこにいなかったのは残念だけど、トラブルで止まってしまっても、たったひとりで何時間も諦めずに、マシンを修理していたトヨタのドライバー、ダンフリーズに拍手を贈りたいと思います。



千葉県　いしづき　千賀子

夢のような24時間はホントにアッという間でしたが、ロマンは男にとっても、女にとっても、必要なんだなアって、ちょっぴり甘ずっぱい気分に浸ったりしたのでした。

PS——ル・マンでは是非毛布の御用意を！けっこう夜は冷え込みますからネッ。写真はRonツアー、ル・マン観戦への途中で立ち寄った、オランダの街並みです。言葉にならないほどの美しさでしたヨ！

それにしても、地元の人達は、駐車場にキャンプをして、大人も、子供も、お年寄りもみんなでワイワイ、本当にレースをエンジョイしているのには、うらやましかったです。

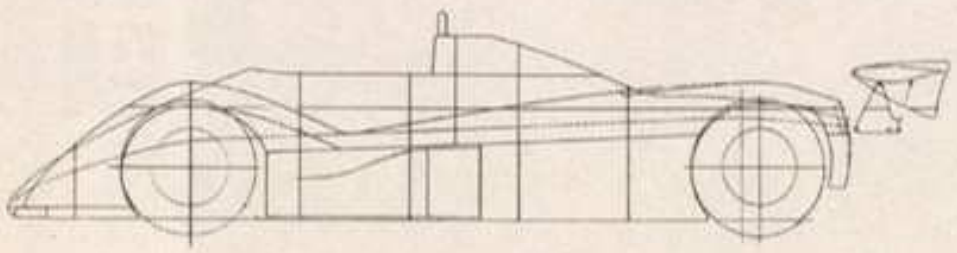
千葉県　いしづき　千賀子

●女一人旅のル・マンとは、レースがホント好きなんでしょうねえ。それにしても度胸モンですね。でも、写真を見ると、けっこ〜女の子が多いのにはビックリ。いまどきの女の子って、海外旅行は日常茶飯事だし、ちょっとル・マンまでってカンジなのかもね。

人材募集

未経験者大歓迎

車輌の技術開発をはじめとして、新素材、成形法の応用研究や新商品の開発などで、高い評価を得ている当社。自社プロジェクト推進、業務拡大のため、キミを必要としています。



<職　種> 複合材技術者、設計技術者、造形技術者
<勤務地> 厚木(小田急本厚木下車バス15分)
<応　募> 履歴書(写真貼付)に希望の職種を明記し、簡単な自己紹介書を付けて下記迄郵送下さい。面接日を追って連絡致します。応募の秘密は厳守します。
<応募受付> 〒243 神奈川県厚木市金田1059-4
㈱東京アールアンドデー　厚木事業所
TEL. 0462-21-4931　担当／本田

TOKYO R&D ATSUGI

FROM READERS

PITINO PRESS No.047

HITOKOTO

何か書きたい。何か伝えたい。でも…
長い手紙を書くのはちょっと苦手
そんな人には、このヒトコトがおすすめ

■F1中継、森脇さんが解説だとセナに不運が訪れる。曰く'88年モナコ、イタリア、'89年ブラジルそしてカナダと……もはやセナを止められるのは彼しかいない！

千葉県　羽山　健

■F1を第1戦から見てて思ったけど、古舘さんは興奮しすぎてチョットうるさいし馬場さん（アメリカ）は落ち着きすぎてブキミだし、やっぱり大川さんが一番！

三重県　野口　豊

■今度ぜひ「古舘伊知郎F1語録」なるものを出してください。アルヌーの「妖怪とおせんぼじじい」やブーツェンの「ベルギーの男おしん」ラリーニ「若きムクイヌ」などなど……まさしくピッタリで、ほんとサイコ～！　絶対お願いします！

東京都　浜田　雄二

■岡田秀樹の体重が、'87年3月から'89年5月のあいだに、ナント9キロ（!!!）も減ったの知ってました？　どーやってやせたんだろうスゴイ！

岐阜県　SAZABY

■最近、不振のリジェチームを応援する為のファンクラブを作りたいと思っています。個人的なクラブでオフィシャルではありません。純粋にリジェの熱烈なファンの方を募集します。詳しい資料を送りますので、62円切手を同封の上連絡を。お待ちしております。

〒161　東京都新宿区下落合3－22－16
コミヤマンション105号
LIGIER HOUSE(内)　野長瀬 正明

■宮城県にお住まいで、6月14日19:30からの「ザ・ドリームカップレース」をVHSで録った方、ビデオを貸して下さい。送料はもちろん負担します。

〒990-21 山形県山形市伊達城3－13－9
佐藤 玲

■「ひかれるぅ～!!」とカナダGPを観ていて叫んだのは私だけじゃないと思う。ピケにひかれそうになったカメラマンのあなた。その逃げまどう姿がおかしくて笑ってしまいました。ゴメンナサイ。あはは。

広島県 安藤 靖子



こりゃまた、アゴが個性的なヨハンソンですナー2つに割れるとピンケルホックと間違われたりネ

兵庫県　江崎　千佳子

ベネトンで活躍中の津川哲夫メカ。小林さんのイラストはなんかホノボノしてて、雰囲気もグーよ



伝のリア担当です。

から、頑張ってください。

東京都　つちや　ひろこ

●うーん、ずっーと気になっていたんですわ。カナダGPが終わってから。そー、ホンダ本社のタレ幕がどうなっているか。

そしたら、きました、きました、前号でホンダに怒りをぶちまけてくれた、つちやサンからのタレ幕その後話。

それにしても、とうとう出番の来なかった"カナダGP　WIN――"のタレ幕は、どうしちゃうのかな？　屈辱を噛み締めるべくそのタレ幕を小さく切って、マクラーレンのメカニックがウエスに使って、エンジンをふきふき……ぬぁんてこたぁ、ないでしょうけどねぇ。

あぁ、ジル・ビルヌーブのたたりじゃあ～のカナダGP

エンジン、ブロォオォー!!　どーしたんだホンダは!?　66周もっても、69周もたなきゃ意味ないじゃないかぁあぁ～!!　しかも、ウイリアムズのワンツー。やっぱり、たたり？

大阪府　藤田　恵美子

●今回多かったカナダGPジルのたたり説。

7月いっぱいマダマダ続くイラスト・フォトコン募集

いよいよ夏本番。んで、海へ、山へ、サーキットへ～っと飛び出そう！　夏休みなんだから。それも毎週、毎週のレースのてんこもり。これを見逃したら、ツマンナイ夏になりまっせ。というわけで、イラスト・フォトコンテストの作品募集は7月31日が締め切りなのであ～る。力作を期待して待ってるよん。宛先は、

〒150　東京都渋谷区恵比寿南2－5－16　レーシングオン編集部　ピットインプレス・イラスト&フォトコン係まで

売ります　買います　SALE

●**ウエスト88J**
FJ1600仕様・夏用カウル、スペアP付
程度良好・即レース可・色／白・価格／19
0万円
〒253　神奈川県茅ヶ崎市香川
1101－10
☎0467（57）6843
前田　潤

●**ウエスト86J**
FJ1600仕様・エンジン新型、尾川チューンOH済・即レース可・色／白・価格／1
30万円（応談）
〒510－01　三重県三重郡楠町北一色
517－2
☎0593（97）4225・6080
板倉　篤／又は
☎0593（78）5431
サードレーシングガレージ

●**ウエスト86J**
FJ1600筑波仕様・'87年4月製作・最終型・即レース可・新型エンジン・アールズホース、ブレーキバランサー、オプションリヤスタビ、スペアP多少有・価格／175万円
〒332　埼玉県川口市幸町3－12－3
☎0482（55）1281
スピードハウスリード／渡辺　せつや

●**ウエスト82J**
FJ1600仕様・練習用に最適・練習用T1セット・スペアW2ケ付・色／白・陸送します・価格／50万円
〒376－01　群馬県山田郡大間々町
490－7
☎0277（73）1279
岩崎　孝之

●**ワンダーシビックSi**
鈴鹿N1仕様・モリシタレーシング製作車・価格／60万円（値引き可）
〒630　奈良県奈良市芝辻町4丁目8－2
奈奈ビル
☎0742（34）3443（21：00以降）
中村　一彦

●**マーチターボ**
'89年式・富士フレッシュマン仕様・小山スピードエンジンOH済・ニスモ足廻り・T（ドライ、ウェット）付・色／白・価格／96万円
〒229　神奈川県相模原市田名
2581－63
☎0427（62）1248
角田　裕一

●**スターレットEP71**
富士P仕様・キャロッセ製作車・レース未使用・TRD車高調整・クスコLSD改・アクリルガラス・マフラー、バンドー・ブッシュ、マウント交換・ロールバー6点・前後タワーバー・SAFTY21・価格／90万円（応談）
〒165　東京都中野区沼袋3－8－11
ヴィラヴィアン205
☎03（319）2674／又は
03（209）3339
古川　渋二

●**レーシングカート**
ヤマハRSR100SC・'88年モデル・1回走行・レース未使用・エンジンOH済・カートスタンド、NGK、B8EGV2本付・価格／23万円（又はフレームのみ15万円、エンジンのみ8万円）
〒709－42　岡山県英田郡作東町江見
1143
☎08687（5）1263
衣笠　浩章

●**ウエスト83S改**
RS仕様・程度良好・即レース可・'88年度優勝、入賞車・レインT1セット、W付・色／赤・価格応談

●**マーチ**
筑波プロダクション仕様・2台有・今年仕様に製作可・色／白、赤・価格応談

●**マキシム34J**
練習用に最適・色／白・価格／60万円（応談）
〒300－34　茨城県結城郡千代川村村岡
166
☎0296（44）0921
レーシングプラザメッカ

※T／**タイヤ、W／ホイール、P／パーツ**

このコーナーは売買の対象をレーシングマシン、レーシングパーツに限定して皆様の為に誌面を開放しております。掲載ご希望の方はハガキに、売ります（または買います）、車種、年式、仕様、価格、セールスポイント、住所、氏名、電話番号を明記の上、左記の住所へお送り下さい。尚、売買は当事者間で行なって下さい。いかなるトラブルも当編集部では責任を一切負いません。

〒150　東京都渋谷区恵比寿南2－6－16
レーシングオン編集部「売ります、買います」係

POINT STANDING

F1 WORLD CHAMPIONSHIP

●F1世界選手権
▽ドライバーズ(全16戦中6戦終了)

1	アラン・プロスト(F)	29点
2	アイルトン・セナ(BR)	27点
3	リカルド・パトレーゼ(I)	18点
4	ティエリー・ブーツェン(B)	10点
5	ナイジェル・マンセル(GB)	9点
6	アレッサンドロ・ナニーニ(I)	8点

●F1世界選手権
▽コンストラクターズ(全16戦中6戦終了)

1	マクラーレン・ホンダ	56点
2	ウイリアムズ・ルノー	28点
3	ベネトン・フォード	13点
4	フェラーリ	9点
4	アロウズ・フォード	9点
6	ティレル・フォード	8点
6	ダラーラ・フォード	8点

WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

●WSPC(世界スポーツプロトタイプ選手権)
▽ドライバーズ(全8戦中3戦終了)

1	ジャン-ルイ・シュレッサー(F)	55点
2	マウロ・バルディ(I)	40点
3	ヨッヘン・マス(D)	35点
3	ケネス・アチソン(GB)	35点
5	フランク・イェリンスキー(D)	32点
5	ボブ・ウォレク(F)	32点

WORLD SPORTS-PROTOTYPE CHAMPIONSHIP

●WSPC(世界スポーツプロトタイプ選手権)
▽チームズ(全8戦中3戦終了)

1	チーム・ザウバー・メルセデス	55点
2	イェスト・レーシング	32点
3	TWRシルクカット・ジャガー	23点
4	ブルン・モータースポーツ	17点
4	トヨタ・チーム・トムス	17点
6	ニッサン・モータースポーツInt.	13点

●WRC(世界ラリー選手権)
▽メイクス(全10戦中5戦終了)

1	ランチア	100点
2	トヨタ	36点
3	BMW	31点
4	アウディ	25点
5	マツダ	24点
6	ルノー	20点

●WRC(世界ラリー選手権)
▽ドライバーズ(全13戦中6戦終了)

1	ミキ・ビアシオン(I)	80点
2	ディディエ・オーリオル(F)	50点
3	アレッサンドロ・フィオーリオ(I)	25点
4	イングバー・カールソン(S)	20点
4	スティグ・ブロンクビスト(S)	20点
4	ユハ・カンクネン(SF)	20点

INTERNATIONAL F3000 CHAMPIONSHIP

●国際F3000選手権(全10戦中4戦終了)

1	ジャン・アレージ(F)	14点
2	トーマス・ダニエルソン(S)	13点
3	マルコ・アピチェッラ(I)	10点
3	エリック・コマ(F)	10点
5	マーティン・ドネリー(GB)	9点
5	エリック・ベルナール(F)	9点

BRITISH F3000 CHAMPIONSHIP

●イギリスF3000選手権(全9戦中4戦終了)

1	アンドリュー・ギルバート-スコット(GB)	26点
2	ロランド・ラッツェンバーガー(AUS)	21点
3	ゲイリー・ブラバム(AUS)	20点
4	マルコ・グレコ(BR)	7点
5	アントニオ・アルバセーテ(E)	6点
5	トニー・トリマー(GB)	6点

BRITISH F3 CHAMPIONSHIP

●イギリスF3選手権(全15戦中7戦終了)

1	デイビット・ブラバム(AUS)	39点
2	アラン・マクニッシュ(GB)	26点
3	デレック・ヒギンズ(GB)	22点
4	リカルド・リダル(S)	19点
5	アラン・メヌ(CH)	13点
5	フィリップ・アダムズ(B)	13点

FRENCH F3 CHAMPIONSHIP

●フランスF3選手権(全12戦中5戦終了)

1	ジャン-マルク・グーノン(F)	58点
2	イバン・ミューラー(F)	28点
3	リオネル・ロベール(F)	27点
4	エリック・エラリー(F)	24点
4	ルドビク・フォーレ(F)	24点
6	クリスチャン・ビダル(F)	22点
6	ローレン・ダウメ(F)	22点

ITALIAN F3 CHAMPIONSHIP

●イタリアF3選手権(全11戦中4戦終了)

1	アントニオ・タンブリーニ(I)	24点
2	ジャンニ・モルビデッリ(I)	20点
3	アレッサンドロ・ザナルディ(I)	12点
4	エウジェニオ・ビスコ(I)	9点
4	ジョバンニ・ボナノ(I)	9点
6	リナルド・カペッロ(I)	7点

ALL-JAPAN F3000 CHAMPIONSHIP

●全日本F3000選手権(全8戦中4戦終了)

1	ロス・チーバー(USA)	24点
2	小河　等	18点
3	関谷　正徳	12点
4	エマヌエーレ・ピッロ(I)	11点
5	長谷見昌弘	10点
6	星野　一義	9点

ALL-JAPAN GRAND CHAMPION SERIES

●全日本グランチャンピオンシリーズ
(全6戦中3戦終了)

1	ジェフ・リース(GB)	19点
2	エマヌエーレ・ピッロ(I)	15点
3	和田　孝夫	14点
4	星野　一義	12点
5	松本　恵二	6点
6	高橋　国光	5点

ALL-JAPAN SPORTS-PROTOTYPE CHAMPIONSHIP

●全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権
(全5戦中2戦終了)

1	エイエ・エルグ(S)	35点
1	バーン・シュバン(AUS)	35点
3	ハラルド・グロース(D)	20点
3	中谷　明彦	20点
5	岡田　秀樹	18点
5	関谷　正徳	18点

ALL-JAPAN TOURING CAR CHAMPIONSHIP

●全日本ツーリングカー選手権(全6戦中2戦終了)

1	高橋　健二	52点
2	小河　等	42点
2	関谷　正徳	42点
4	長谷見昌弘	41点
4	アンデルス・オロフソン(S)	41点
6	星野　一義	40点
6	長坂　尚樹	40点
6	マウリジオ・サンドロ-サーラ(BR)	40点
6	北野　元	40点

ALL-JAPAN F3 CHAMPIONSHIP

●全日本F3選手権(全9戦中4戦終了)

1	影山　正彦	28点
2	村松　栄紀	22点
3	佐藤　浩二	20点
4	金石　勝智	8点
5	服部　尚貴	4点
5	佐々木秀六	4点

ALL-JAPAN RALLY CHAMPIONSHIP

●全日本ラリー選手権(全10戦中5戦終了)
▽Cクラス・ドライバー

1	桜井　幸彦	233点
2	藤田　哲也	195点
3	綾部美津雄	185点
4	山内　伸弥	164点
5	西尾雄次郎	145点
6	松本　誠	100点

CART/PPG INDY CAR WORLD SERIES

●CART/PPGインディカー・ワールド・シリーズ
(全15戦中4戦終了)

1	アル・アンサーJr.(USA)	59点
2	リック・メアーズ(USA)	55点
3	エマーソン・フィッティパルディ(BR)	45点
4	マイケル・アンドレッティ(USA)	44点
5	ラウル・ボエセル(BR)	34点
6	マリオ・アンドレッティ(USA)	23点

IMSA CAMEL GT CHAMPIONSHIP

●IMSAキャメルGT選手権
▽GTP(全15戦中7戦終了)

1	ブライス・コップ(USA)	112点
1	ジョン・ニールセン(DK)	112点
3	ジェフ・ブラバム(AUS)	111点
4	チップ・ロビンソン(USA)	107点
5	ボブ・ウォレク(F)	61点
5	ジョン・アンドレッティ(USA)	61点

NASCAR WINSTON CUP

●NASCARウィンストン・カップ
(全29戦中12戦終了)

1	デイル・アーンハート(USA)	1775点
2	ダレル・ウォルトリップ(USA)	1666点
3	ラスティ・ウォレス(USA)	1648点
4	ジェフ・ボダイン(USA)	1637点
5	マーク・マーティン(USA)	1613点
6	ビル・エリオット(USA)	1523点

F1 カナダ・グランプリ F1世界選手権第6戦

●6月18日/ジル・ビルヌーブ・サーキット:カナダ

Photos/Hiroshi Kaneko, Jiro Ishida



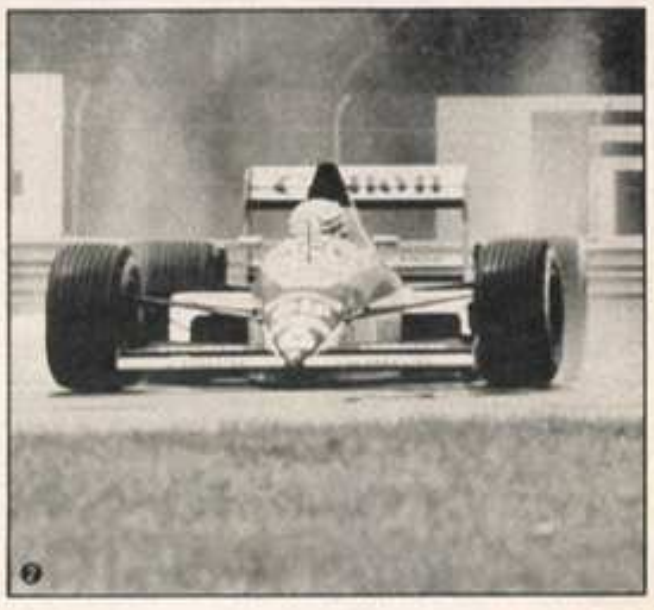
1



4



3



2

雨のサバイバルレース、セナが残り3周リタイアマクラーレンの牙城崩れ、ブーツエン初勝利!

F1北米ラウンド最終戦のカナダGPはその荒れた天候と同じくレース展開も大きく揺れ、シーズンのターニングポイントとして重要な一戦であった。第2戦から続いていたマクラーレンの連勝が崩れ、ウイリアムズが1-2フィニッシュを飾るという結果になったのである。

予備予選はステファーノ・モデーナ、ニコラ・ラリーニ、ステファン・ヨハンソン、アレックス・カッフィの順でクリア、マーティン・ブランドルはブレーキおよびエンジン不調のためタイムを上げられず5番手のタイムで、プラバムとしては初の予備予選落ちを喫することになった。前夜の雨によりところどころ濡れたところの残る路面に対してスリックでコースインした鈴木亜久里は3周目にスピン、マシンをクラッシュさせてしまい、今回も予備予選不通過の結果に終わった。

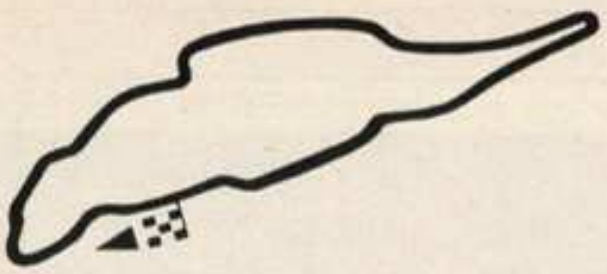
高速コーナー、長い直線に連続する中速コーナーの組み合わさったこのコースでは、路面のグリップの低さもあって各チームともハンドリングの不調に悩まされていた。中でもマーチ、ベネトンの状況は深刻で、下位グリッドに低迷し、ジョニー・ハーバートに至っては足の負傷が完治していないこともあり、初のDNQを味わうことになった。予選1日目は曇り、2日目は天気こそ良かったものの風が強く、1日目よりコンディションは悪くなり、グリッドはほぼ1回目の予選順位で決定した。

今回もフロントロウはマクラーレンが独占。ただし、いつもと違っていたのはポールポジションがアラン・プロストの方だったということだ。これにより、アイルトン・セナの連続ポール獲得記録は8でストップした。3番手にはリカルド・パトレーゼが、4番手にはゲルハルト・ベルガーが、以下ナイジェル・マンセル、ティエリー・ブーツエンと続く。1日目に25位のタイムだった中嶋悟は2日目もしきりにタイムアタックを繰り返すが、タイムが伸びず最終的に27番手にポジションを落とし、予選落ちという結果になった。一方、カナダGPに新車、コローニFC-89を持ち込んだコローニは、ロベルト・モレノがぎりぎりの26番手で嬉しい予選初通過を果たした。

全GPコース中、このジル・ビルヌーブ・サーキットは最も燃費の苦しいコースのため、各チームともこの燃費に頭を悩ませていた。しかし決勝日になってその問題はいくらか軽減されたかに見えた。朝のウォームアップ時からコースは雨に見舞われたのである。しかし午前中の激しい雨は昼には止み、コースがオーブンするころには、ドライともウェットとも言えない不安定なコンディションになっていた。天候も、時折晴れ間が覗くと思えば雨がばらつくという気まぐれな空模様である。各者ともタイヤの選択に頭を悩ませたものの、ほとんどのドライバーがレインを装着してレースはスタートした。しかし、フォーメイションラップを終えて全車がグリッドについた時、フィリップ・アリオーとカッフィがエンジンストール、スタートはもう一度フォーメイションラップからやりなおしとなった。この間にもコースはますます乾き、タイヤをドライに換える者も何人か現れた。さらに、2度目のフォーメイションラップ時、急速路面をドライと判断したマンセルとアレッサンドロ・ナニーニはタイヤをドライに換えるためにピットイン、タイヤを交換するとすぐにピット出口へ向かった。ところが、出口のシグナルが黄色の点滅だったため、マンセルとナニーニはそのままコースに出てしまい、直後にシグナルが青になり全車がスタートするという前代未聞のスタートが切られることになった。結局、ふたりはそのまま何周か走り続けていたものの、ピットスタート違反とされ、失格となってしまった。

スタートはポールからプロストが順当に飛び出し、オープニングラップをトップで終えている。しかしこのプロストのリードは1周だけだった。2周を終えプロストはピットイン、左フロントサスペンションのモノコック側の接合部分が破損するというトラブルでそのままリタイアとなる。

プロストに代わってトップに立ったのはセナだったが、3ラップ目にピットイン、タイヤをレインからスリックに換える。これでまたしてもトップが替わり、バトレーゼがリードをとることになる。2番手にはこのあとすぐにブーツエンをかわしたベル



PRE-QUALIFY

1	⑧ S. モデーナ	ブラバムBT58・ジャッド	P I	1'23"398／25周目
2	① N. ラリーニ	オゼッラFA1-M89・フォード	P I	1'24"550／14周目
3	⑯ S. ヨハンソン	オニクスORE1・フォード	G Y	1'24"764／24周目
4	② A. カッフィ	ダラーラF189・フォード	P I	1'24"778／22周目
5	⑦ M. ブランドル	ブラバムBT58・ジャッド	P I	1'25"275／16周目
6	⑰ B. ガショー	オニクスORE1・フォード	G Y	1'25"552／22周目
7	⑲ G. フォイテク	ユーロブルンER188B・ジャッド	P I	1'26"365／21周目
8	⑨ P. ギンザーニ	オゼッラFA1-M89・フォード	P I	1'26"807／20周目
9	⑭ B. シュナイダー	ザクスピードZK891・ヤマハ	P I	1'27"073／19周目
10	⑥ J. ピンケルホック	AGS-JH23・フォード	G Y	1'28"545／18周目
11	⑮ V. ハイドラー	リアルARC02・ヒョード	G Y	1'31"456／12周目
12	⑯ 鈴木亜久里	ザクスピードZK891・ヤマハ	P I	1'53"327／2周目
13	㉑ P-H. ラファネル	コローニFC189・フォード	P I	1'59"693／2周目

・上位4車が公式予選に進出

MISCELLANEOUS DATE

順	決勝前のウォームアップ		最高速(全一日)		レース中のベストタイム	
1	マンセル	1'45"416	ベルガー	304.82km/h	パーマー	1'31"925／11周目
2	ブーツェン	1'45"457	マンセル	302.82km/h	セナ	1'32"143／15周目
3	プロスト	1'47"052	ブーツェン	300.85km/h	ピケ	1'32"422／11周目
4	セナ	1'47"149	バトレーゼ	300.08km/h	デ・チェザリス	1'32"481／11周目
5	モレノ	1'47"869	デ・チェザリス	299.07km/h	カペリ	1'32"742／14周目
6	ピケ	1'47"940	アリオー	298.82km/h	カッフィ	1'33"167／15周目
7	モデーナ	1'47"975	ピケ	297.48km/h	ブーツェン	1'33"790／14周目
8	アリオー	1'47"988	パーマー	296.57km/h	グージェルミン	1'34"231／11周目
9	ナニーニ	1'48"004	プロスト	296.40km/h	サーラ	1'34"509／10周目
10	パーマー	1'48"112	セナ	295.74km/h	バトレーゼ	1'35"251／15周目
11	バトレーゼ	1'48"349	中嶋 悟	295.49km/h	ヨハンソン	1'35"333／10周目
12	デ・チェザリス	1'48"732	アルボレート	293.37km/h	モレノ	1'35"369／13周目
13	マルティーニ	1'48"985	ワーウィック	293.13km/h	ラリーニ	1'35"726／11周目
14	ラリーニ	1'49"739	グルイヤール	292.88km/h	ダナー	1'35"970／11周目
15	ワーウィック	1'50"070	タルクイーニ	292.08km/h	ワーウィック	1'36"442／15周目
16	アルヌー	1'50"228	ダルマス	291.20km/h	アリオー	1'36"687／11周目
17	グージェルミン	1'50"856	マルティーニ	290.16km/h	アルヌー	1'37"131／11周目
18	タルクイーニ	1'50"755	グージェルミン	289.53km/h	ベルガー	1'37"916／6周目
19	チーバー	1'51"552	ダナー	289.69km/h	タルクイーニ	1'38"284／5周目
20	カッフィ	1'51"682	ナニーニ	289.53km/h	チーバー	1'38"631／3周目
21	ヨハンソン	1'51"835	チーバー	289.37km/h	プロスト	1'41"751／1周目
22	サーラ	1'52"409	パーバート	287.42km/h		
23	ダナー	1'56"096	ヨハンソン	287.26km/h		
24	アルボレート	2'03"208	カペリ	286.02km/h		
25	ベルガー	2'07"088	アルヌー	285.95km/h		
26	カペリ	2'38"818	モデーナ	285.48km/h		
27			サーラ	284.95km/h		
28			カッフィ	284.64km/h		
29			モレノ	283.65km/h		
30			ラリーニ	282.67km/h		

STARTING GRID

▲

②A. プロスト GY マクラーレンMP4/5-3 1'20"973 ◁ 1'22"269	①A. セナ GY マクラーレンMP4/5-4 1'21"049 ◁ 1'21"269
⑥R. パトレーゼ GY ウイリアムズFW12C-1 1'21"783 ◁ 1'23"738	⑫G. ベルガー GY フェラーリF189-110 1'21"946 ◁ 1'22"305
⑪N. マンセル GY フェラーリF189-109 1'22"165 ◁ 1'22"751	⑤T. ブーツェン GY ウイリアムズFW12C-5 1'22"311 ◁ 1'24"004
⑧S. モデーナ PI ブラバムBT58-2 1'22"612 ◁ 1'23"599	④A. カッフィ PI ダラーラF189-5 1'22"901 ◁ 1'24"957
⑳A. デ・チェザリス PI ダラーラF189-7 1'23"050 ◁ 1'24"444	⑲P. アリオー GY ローラLC89-3 1'23"059 ◁ ———
⑫P. マルティーニ PI ミナルディM189-2 1'23"252 ◁ 1'25"195	⑰D. ワーウィック GY アロウズA11-02 1'23"348 ◁ 1'23"833
⑲A. ナニーニ GY ベネトンB188-9 1'23"542 ◁ 1'24"279	③J. パーマー GY ティレルO18-1 1'23"665 ◁ 1'23"876
①N. ラリーニ PI オゼッラFA1-M89-6 1'23"799 ◁ 1'25"289	⑱E. チーバー GY アロウズA11-03 1'23"828 ◁ 1'24"693
⑬M. グージェルミン GY マーチCG891-02 1'23"863 ◁ 1'24"734	⑯S. ヨハンソン GY オニクスORE1-3 1'23"979 ◁ 1'24"518
⑮N. ピケ GY ロータス101-2 1'24"029 ◁ 1'25"825	⑭M. アルボレート GY ティレルO18-2 1'24"296 ◁ 1'25"412
⑱L. カペリ GY マーチCG891-03 1'24"406 ◁ 1'25"094	㉑R. アルヌー GY リジェJS33-04 1'24"558 ◁ 1'25"394
㉒C. ダナー GY リアルARC02-2 1'25"298 ▷ 1'24"727	㉓L-P. サーラ PI ミナルディM189-1 1'24"786 ◁ 1'25"570
㉔G. タルクイーニ GY AGS-JH23-36 1'24"793 ◁ 1'25"246	㉕R. モレノ PI コローニFC189-1 47'24"470 ▷ 1'25"037











❶F1GP出走95戦目にして初優勝を飾ったブーツェン。ウイリアムズにとってもひさびさの優勝であった ❷後半、リヤのグリップ不足というトラブルを抱えながら健闘し、3戦連続2位入賞を果たしたバトレーゼ ❸デ・チェザリスは今季初ポイントを表彰台で飾る。好調のスクーデリア・イタリアはカッフィも6位入賞 ❹9ポイントを加えてブーツェンはシリーズ4位に上がり、バトレーゼはシリーズ3位をより安泰なものに ❺最後の最後になってリタイアのセナ。だが雨の中の追い上げは誰にも真似できないセナならではの走りだ ❻ポールを奪取、連続優勝を狙っていたプロストはマクラーレンらしからぬシャシートラブルでリタイアに ❼カナダにニューマシンFC189を持ち込んだコローニ。モレノが健闘したものの57周でスピンしてリタイア ❽❾マンセル、ナニーニは全車がスタートする前にピットからコースインしてしまい、ともに失格の裁定に

ガーが上がった。しかし6周を終えたところでベルガーのフェラーリにはまたしてもギヤボックストラブルが発生、マンセルを失格で失ったフェラーリはレース序盤にして2台ともにコースを去ることになった。

再び降り出した雨のため再度レインへのタイヤ交換のためピットイン、遅れをとったセナだったが、雨の中、他車より3～4秒速いラップタイムで追撃、31周目にはバトレーゼ、デレック・ワーウィックに次ぐ3位にポジションを上げてきた。そして30周に渡ってトップを快走したバトレーゼは35周目にピットイン。タイヤトラブルと判断し、タイヤを交換したのだが、実際にはリヤのアンダートレイを固定するビスが抜けており、リヤのダウンフォースが無くなっていたのだ。これ以降、バトレーゼは苦しいドライビングを強いられることになる。

パトレーゼのピットインのためワーウィックが代わってトップに立ったが、このトップも2周しか続かなかった。2番手を追い上げていたセナが39周目にワーウィックをパス、首位を奪ったのだ。さらに、セナに抜かれてわずか2周、ワーウィックはコースサイドにマシンを止めた。電気系統のトラブルだった。

この時点でコース上に残っているのはわずか9台、雨のためスピン、クラッシュするマシンが相次ぎ、さらに雨による電装系のトラブルなどで半数以上のマシンがコースから消えていた。

そのあとは63周目、ブーツェンがバトレーゼを抜き2位に浮上した他は順位に大きな変動はなく、セナが常に2位以下に20秒以上のリードを保って周回を重ねていた。ところが、ゴールまで残り3周というところでセナのマシンがストップした。エンジンの油圧が急激に落ち、焼きつきを起こしていたのだ。「まったく突然のことだった。タイヤにプリスターは感じていたものの、エンジンに不調のある様子はなかったのだ」とセナはコメントしている。

こうして残りわずか3周というところでセナのそしてマクラーレン・ホンダの優勝は崩れ、'87年のメキシコGP以来24戦ぶりにウイリアムズ-ホンダが実現した。

RESULT

4.390km×69周＝302.910km　予選出走30台＋予備予選のみ出走5台・決勝出走26台・完走8台

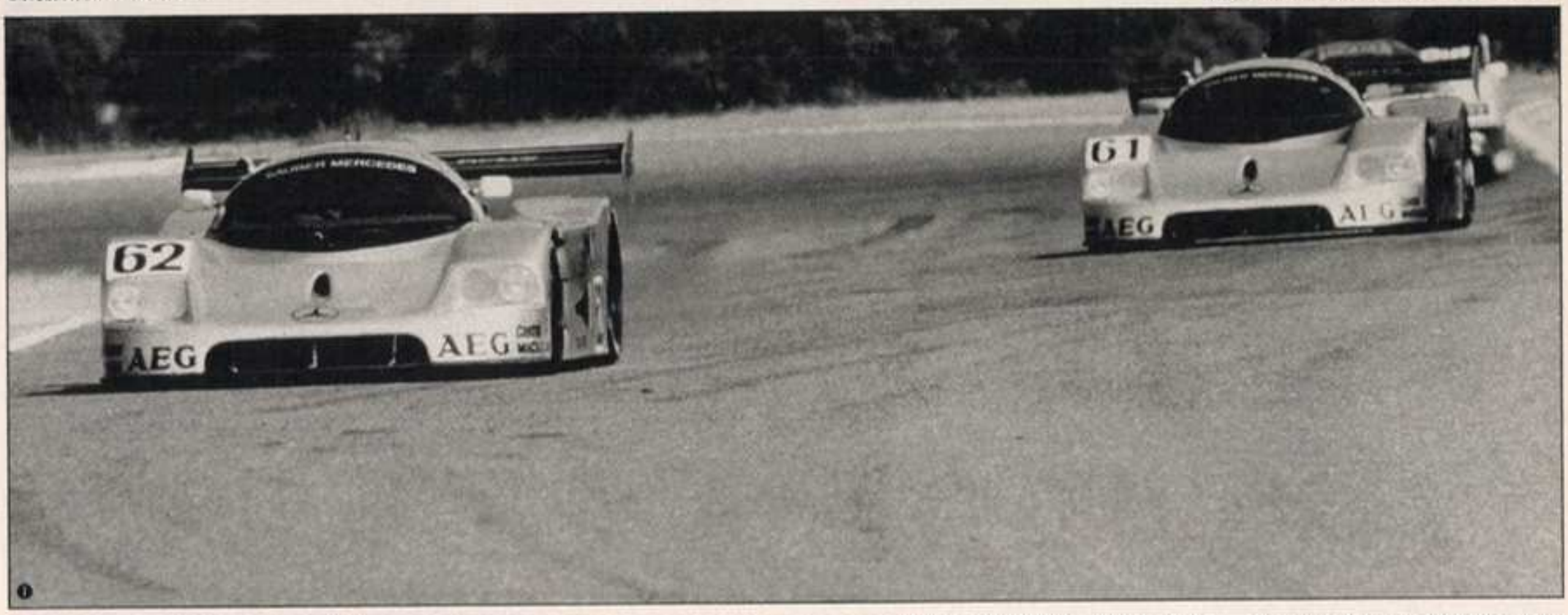
							最高位
1	⑤ ティエリー・ブーツェン	ウイリアムズFW12C-9	ルノーV10	G Y	69周	2'01'24"073	1位
2	⑥ リカルド・パトレーゼ	ウイリアムズFW12C-7	ルノーV10	G Y	69周	2'01'54"080	1位
3	⑳ アンドレア・デ・チェザリス	ダラーラF189-7	フォードDFR-V8	P I	69周	2'03'00"122	3位
4	⑮ ネルソン・ピケ	ロータス101-2	ジャッドV8	G Y	69周	2'03'05"557	4位
5	㉕ ルネ・アルヌー	リジェJS33-04	フォードDFR-V8	G Y	68周	2'03'00"337	5位
6	㉒ アレックス・カッフィ	ダラーラF189-5	フォードDFR-V8	P I	67周	2'01'46"163	4位
7	① アイルトン・セナ	マクラーレンMP4/5-4	ホンダV10	G Y	66周	1'55'51"463	1位
8	㉘ クリスチャン・ダナー	リアルARC02-2	フォードDFR-V8	G Y	66周	2'02'07"535	6位
	㉖ ロベルト・モレノ	コローニFC189-1	フォードDFR-V8	P I	57周	ギヤボックス	9位
	⑰ デレック・ワーウィック	アロウズA11-02	フォードDFR-V8	G Y	40周	電気系統	1位
	③ ジョナサン・パーマー	ティレルO18-1	フォードDFR-V8	G Y	35周	クラッシュ	6位
	⑪ ニコラ・ラリーニ	オゼッラFA1-M89-6	フォードDFR-V8	P I	33周	電気系統	3位
	⑫ イバン・カペリ	マーチCG891-03	ジャッドV8	G Y	28周	クラッシュ	5位
	㉙ フィリップ・アリオー	ローラLC89-3	ランボルギーニV12	G Y	25周	スピンオフ	3位
	⑯ ステファン・ヨハンソン	オニクスORE1-3	フォードDFR-V8	G Y	13周	黒旗	12位
	㉔ ルイス・ペレス・サーラ	ミナルディM189-1	フォードDFR-V8	P I	11周	アクシデント	8位
	⑭ マウリシオ・グージェルミン	マーチCG891-02	ジャッドV8	G Y	11周	電気系統	8位
	⑫ グルハルト・ベルガー	フェラーリF189-110	フェラーリV12	G Y	6周	電気系統/ギヤボックス	2位
	⑩ ガブリエーレ・タルクイーニ	AGS-JH23-36	フォードDFR-V8	G Y	6周	アルヌーとアクシデント	8位
	⑪ エディー・チーバー	アロウズA11-03	フォードDFR-V8	G Y	3周	電気系統	8位
	② アラン・プロスト	マクラーレンMP4/5-3	ホンダV10	G Y	2周	フロントサスペンション	1位
	④ ミケーレ・アルボレート	ティレルO18-2	フォードDFR-V8	G Y	0周	電気系統	
	㉓ ピエルルイジ・マルティーニ	ミナルディM189-2	フォードDFR-V8	P I	0周	モデーナとアクシデント	
	⑧ ステファーノ・モデーナ	ブラバムBT58-2	ジャッドV8	P I	0周	マルティーニとアクシデント	
失	⑨ アレッサンドロ・ナニーニ	ベネトンB188-9	フォードDFR-V8	G Y		黒旗	
失	⑪ ナイジェル・マンセル	フェラーリF189-109	フェラーリV12	G Y		黒旗	
ns	⑰ 中嶋 悟	ロータス101-3	ジャッドV8	G Y	—	DNQ (1'25"051 ◁ 1'26"356)	
ns	㉙ ヤニック・ダルマス	ローラLC89-2	ランボルギーニV12	G Y	—	DNQ (1'25"317 ▷ 1'25"161)	
ns	㉑ ジョニー・ハーバート	ベネトンB188-7	フォードDFR-V8	G Y	—	DNQ (1'25"335 ▷ 1'25"282)	
ns	㉒ オリビエ・グルイヤール	リジェJS33-02	フォードDFR-V8	G Y	—	DNQ (1'25"382 ▷ 1'25"289)	
ns	⑦ マーティン・ブランドル	ブラバムBT58-3	ジャッドV8	P I	—	DNPQ	
ns	⑱ ベルトラン・ガショー	オニクスORE1-2	フォードDFR-V8	G Y	—	DNPQ	
ns	⑲ グレガー・フォイテク	ユーロブルンER188B-04	ジャッドV8	P I	—	DNPQ	
ns	⑨ ピエルカルロ・ギンザーニ	オゼッラFA1-M89-4	フォードDFR-V8	P I	—	DNPQ	
ns	⑭ ベルント・シュナイダー	ザクスピードZK891-3	ヤマハV8	P I	—	DNPQ	
ns	⑥ ヨアヒム・ピンケルホック	AGS-JH23-34	フォードDFR-V8	G Y	—	DNPQ	
ns	⑮ フォルカー・ハイドラー	リアルARC02-3	フォードDFR-V8	G Y	—	DNPQ	
ns	⑯ 鈴木亜久里	ザクスピードZK891-2	ヤマハV8	P I	—	DNPQ	
ns	㉑ ピエール・アンリ・ラファネル	コローニFC189-1	フォードDFR-V8	P I	—	DNPQ	

・優勝スピード：149.707km/h
・最速ラップ：J. パーマー(ティレル・フォード) 1'31"925 (171.923km/h) 11周目
・ラップ・リーダー：1＝プロスト、2～3＝セナ、4～34＝バトレーゼ、35～38＝ワーウィック、39～66＝セナ、67～69＝ブーツェン
・選手権得点：[ドライバーズ]①プロスト……29点、②セナ……27点、③バトレーゼ……18点、④ブーツェン……10点、⑤マンセル……9点、⑥ナニーニ……6点、⑦アルボレート……6点、⑧ハーバート……5点、⑨ワーウィック……5点、⑩グージェルミン……4点、⑪モデーナ……4点、⑫チーバー……4点、⑬デ・チェザリス……4点、⑭カッフィ……4点、⑮ダナー……3点、⑯ピケ……3点、⑰パーマー……2点、⑱アルヌー……2点、⑲タルクイーニ……2点、⑳ブランドル……1点
[コンストラクターズ]①マクラーレン・ホンダ……56点、②ウイリアムズ・ルノー……28点、③ベネトン・フォード……13点、④フェラーリ……9点、⑤アロウズ・フォード……9点、⑥ティレル・フォード……8点、⑦ダラーラ・フォード……8点、⑧ブラバム・ジャッド……5点、⑨マーチ・ジャッド……4点、⑩リアル・フォード……3点、⑪ロータス・ジャッド……3点、⑫リジェ・フォード……2点、⑬AGS・フォード……2点
・㉑マンセル、⑨ナニーニは違反スタートにより失格
・サンマリノGPのブーツェン、カッフィ両者は再び失格が決定。これにより選手権順位は再び変動

WSPC ハラマ480km 世界スポーツプロト耐久選手権第3戦

●6月25日/ハラマ;スペイン

Text/Quentin Spurring Photos/Kenji Sawada



❶





❷



❺



❸



❻

❶またしても圧倒的な強さを誇ったザウバー。トラブルが無ければ1-2は容易だったはずだ
❷ジャガーは今季初完走を見せるがザウバーとの差は大きい。次戦からXJR11を投入する予定
❸タイヤにハンデを負いながら健闘したブルン
❹シャンペンファイトを見せる入賞者達。ザウバー・メルセデスはこれで20点を追加、ポイントを55点としチャンピオンへまた一歩近づいた
❺C2優勝はペレツ/アダムズ組のスパイス・コスワース。開幕戦鈴鹿から負けなしの3連勝
❻今レースの準主役を演じたスパイス。一時はジャガーを追い回したが、結局初入賞で4位に

ザウバー旋風止まず、ハラマも彼らの手に落ちる

ザウバー・メルセデスはハラマでも圧倒的な強さを発揮し勝利をもぎ取った。2週間前のル・マンのようにマスが最後のスティアリングを握り、シュレッサーはポイントで2位に15点の差をつけた。

いつものオーダーとは少々異なったグリッドからレースはスタートした。フロントロウはザウバーだったが、ポールが⑥バルディ/アチソン組だったことだ。以下⑰、①と②のジャガー、㉓ニッサン、そして黄色の鮮やかな2台のスパイスと続いてI-コーナーに入っていく。

スタート直後、2台のザウバーはすぐに3位以下との差をつけ始める。ザウバーは⑥がカーボンのブレーキディスクを、対してその耐久性に疑問を持つ⑰は鋳鉄ディスクを使用した。⑥はそのブレーキ状態を調べるために4回のドライバー交替を、⑰は通常の3回を予定していた。さらにマシンセッティングはタイヤに負担を掛けない方向で進め、サスペンション等を柔らかくセットし、ドライバー達もタイヤを労わる走りを強いられたのだった。ザウバーのライバル達はこの事を何も知らず、全力を尽くしてザウバーの2台を追いかけるのだった。

3、4位にジャガーが続き、5位には⑰トヨタ89C-Vが上がってくる。低速コーナーでエンジンに問題のあったトヨタだが、追い上げる㉓ニッサン、⑥ブルン、スパイスの2台、⑬クーガーらからなる一団を抑え続けていた。そして7周目、ニッサンがS字ではらみ、その隙をブルン、スパイスが抜き、トヨタに迫っていくのだった。

15周目、⑰トヨタのミラーに⑥ブルンが大きく映り始めるが、第5コーナーで⑰トヨタは今回観衆を沸かせている㉑スパイスと接触して両車スピン、トヨタはII位に、ベルムのスパイスは13位にドロップする。

一方R89Cのニューシャシーを投入した日産だが、このレースまでに熟成を進める時間が無さすぎた。しかも決勝ではテスト時よりも燃費が悪くなっていた。序盤ペイリーは6位のポジションをキープするが、2度のスピンを喫し順位を落としていく。

予選でラジアルタイヤを試みたジャガーは、決勝ではいつものクロスプライを使用する。しかし暑さと相まってタイヤがタレ始める。トップを走るザウバーとの差は広がるばかりだった。それどころか2台のスパイスに激しく追い上げられる始末だった。

ザウバーがタイヤトラブルで落ちるだろうという他チームの思惑は、皮肉にもザウバー以外のチームにタイヤトラブルが発生するという形で外れていく。最後までタイヤトラブルの出なかった㊷がトップ、ブレーキトラブルの出た⑥は5位となった。①ジャガーは結局ザウバーを追えず2位、3位にはこのレースの冠スポンサー、レブソルのスポンサードする⑥ブルンが入った。

RESULT

3.312km×145周=480.240km　予選出走24台・決勝出走23台・完走19台

									予選順位/タイム
1	61 J-L. シュレッサー/J. マス	5.0t	ザウバーC9/88・メルセデス	ザウバー	MI	C1	145周	3'26'13"882	2/1'15"613
2	①J. ラマース/P. タンベイ	7.0	ジャガーXJR9	TWR	DL	C1	144周	3'27'15"715	3/1'16"601
3	6 J. バレハ/D. ラッラウリ	3.0t	ポルシェ962C	ブルン	YO	C1	143周	3'26'23"430	11/1'20"008
4	22 W. デイラー/T. シリング	3.5	スパイスSE89C・コスワースDFZ	スパイス	GY	C1	143周	3'27'06"069	8/1'19"182
5	61 M. バルディ/K. アチソン	5.0t	ザウバーC9/88・メルセデス	ザウバー	MI	C1	143周	3'27'40"078	1/1'15"580
6	2 J. ニールセン/A. ウォレス	7.0	ジャガーXJR9	TWR	DL	C1	142周	3'26'18"246	4/1'16"717
7	18 G. フーシェ/G. ラバッジ	3.0t	ポルシェ962C	クレマー	YO	C1	141周	3'27'37"783	13/1'21"729
8	23 J. ベイリー/M. ブランデル	3.5t	ニッサンR89C	ニスモ	DL	C1	140周	3'26'41"327	6/1'17"730
9	13 P. ファブル/B. ド・ドリバー	3.0	クーガーC22・ポルシェ	クラージュ	GY	C1	139周	3'26'21"006	10/1'19"632
10	37 J. ダンフリーズ/G. リース	3.2t	トヨタ89C-V	TTT	BS	C1	139周	3'27'19"388	5/1'17"504
11	5 S. ディケンズ/H. フイスマン	3.0t	ポルシェ962C	ブルン	YO	C1	139周	3'27'19"569	15/1'22"120
12	56 J. アルメラ/J-M. アルメラ	2.8t	ポルシェ962C	アルメラス	GY	C1	137周	3'27'07"665	17/1'23"225
13	阿F. ペレツ/N. アダムス	3.3	スパイスSE89C・コスワースDFL	チェンバーレン	GY	C2	135周	3'27'37"336	9/1'19"392
14	幽B. スナー/C. パローレテ	3.3	スパイスSE89C・コスワースDFL	フランス・プロト	GY	C2	131周	3'26'27"506	14/1'22"106
15	32 J. レシク/P. イベール	3.0t	ポルシェ962C	オペルマイヤー	GY	C1	131周	3'26'53"602	18/1'23"866
16	20 T. リーデイビー/M. コエン・オリバー	3.0t	ポルシェ962C	デイビー	DL	C1	129周	3'26'28"733	23/1'27"725
17	田R. パイパー/O. イアコベッリ	3.3	スパイスSE88C・コスワースDFL	PCオートモーティブ	GY	C2	126周	3'26'30"996	12/1'21"471
18	鮒J. ヌルミネン/M. ヒッテン	3.3	タイガGC289・コスワースDFL	タイガ	GY	C2	120周	3'26'35"302	20/1'24"471
19	幽L. タベルナ/J. ウイリアムズ	1.8t	スパイスSE86C・ハート	チェンバーレン	GY	C2	117周	3'27'26"517	21/1'25"710
	21 R. ベルム/E. サラザール	3.5	スパイスSE89C・コスワースDFZ	スパイス	GY	C1	113周	火災	7/1'19"122
	幽P. バルベリオ/R. ランダッチオ	3.3	タイガGC289・コスワースDFL	ポルト・カレオ	GY	C2	82周	スターター	16/1'23"005
	田D. シード/R. スターリング	3.3	スパイスSE88C・コスワースDFL	マコ	GY	C2	37周	電気系統	19/1'24"063
	幽J-C. ジュスティス/G. トレムブレイ	3.5	ALD05・BMW	ボネ	AV	C2	13周	トランスミッション	24/1'32"925
ns	鮒L. ドスカルト/A. セルバッジ	3.3	ALD C289・コスワースDFL	ドスカルト	GY	C2	—	トランスミッション	22/1'27"556

・優勝スピード：139.719km/h
・最速ラップ：M. バルディ(ザウバー・メルセデス)　1'20"970　147.255km/h　2周目

●6月4日／レキシントン：USAオハイオ州

Text/Jeremy Shaw Photos/Dennis Ashlock | IMPAC.

ニッサン5勝目。ジャガーはまたしても2位に

'87年にジェフ・ブラバムが樹立したコースレコードをデイビー・ジョーンズのジャガーXJ-R9が破ることで、今回の激しい予選の火蓋は切って落された。続いてタイムアタックを行ったAARトヨタ88Cのドウレイク・オルソンがジョーンズのタイムを上回り、それをヤン・ラマース&ジャガーXJ-R10がさらに破った。しかし、最後にコースインしたニッサンGTP ZX-Tがブラバムのドライビングでラマースより0・05秒、自らのレコードタイムを0・939秒上回りポールポジション獲得。レコードホルダーの地位も維持した。

曇り空の下で決勝は始まり、ポールのブラバムが序盤からハイスピードで他をリードする。予選2位のラマース&XJ-R10は、ダンロップの用意した予選用よりもやや外径の大きい18インチ・ラジアルがコースに合わず序々に順位を下げ、タイヤ交換のためのピットイン。ほぼ一周後退した。

ところが、ラマースはレースが一回目のピットストップの時を迎える時までに、フアステストラップを叩き出しながらトップグループ全車をパス。さらにスピードを緩めずに走り続け、5位にまで順位を戻していた。各チームはドライバー交替を行い、トップはチップ・ロビンソンに替わったニッサン、2位はジョン・ニールセンのXJ-R9、オルソンからステアリングを受けたクリス・コードのトヨタ88Cが3位というオーダーとなっている。ラマースはいつもの相棒、ジョーンズがXJ-R9チームに加わっていることから単独で走り続け、4位を走るジョン・アンドレッティのバスビー・ポルシェに激しくチャージ。

しかし、遅れを取り戻すのに焦り過ぎたラマースはコースアウト。クラッシュはしなかったが、フロントカウルにコースサイドの芝生がビッシリと詰まってしまった。これは後に、オーバーヒート&リタイアという大きな代償を求めることになる。

2回目のピットインにロビンソンは10秒のリードを保って入り、ブラバムに最後のドライビングを委ねる。しかし、この時のピットストップでニッサンのホイールナットが緩まず、彼らはXJ-R9、バスビー・ポルシェに先を越され、3位に転落した。

今シーズン初勝利に向けてコップが逃げる。しかし、ブラバムはピットアウト後の最初の5周でバスビー・ポルシェのボブ・ウォレクを、そしてコップも続く7周で抜き去り、大逆転の5勝目へと走り切った。

ウォレクはブラバムに抜かれた直後にミッション・トラブルで後退。3位にはジャンピエロ・モレッティ／スタンレイ・ディケンズのモモ・ポルシェが入賞。GTPライトは、総合でも4位に入る健闘を見せたトム・ヘサート／チャールス・モーガンのスパイス・ピュイックが優勝している。



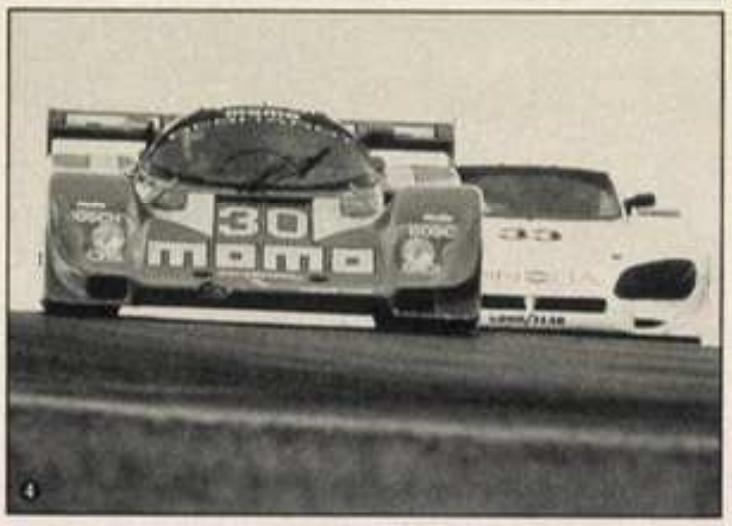
❶



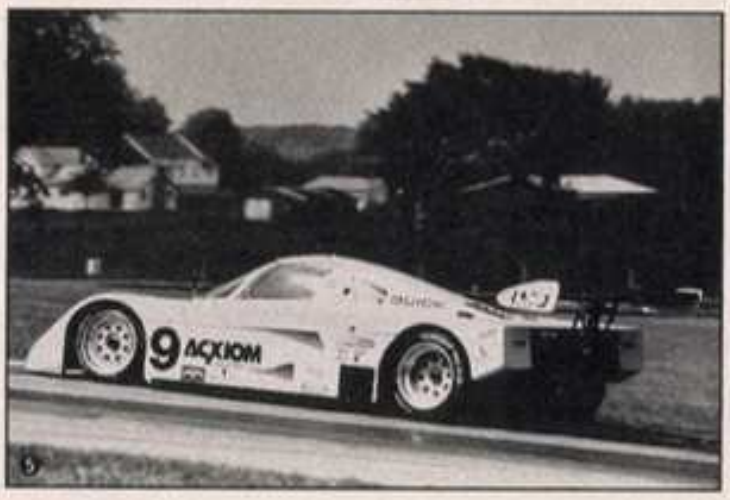
❷



❸



❹



❺



❻



❶レース終盤でウォレク、コップを抜き去る大逆転を見せ、今シーズン5度目の優勝を飾えたニッサンGTP
❷優勝ペアのブラバム／ロビンソン。5回の優勝を挙げながらランキングトップにはいまだわずかに及ばず
❸しぶとく今シーズン6回目の2位入賞のジャガー。コップ／ニールセン組はわずか1点差でトップを死守
❹バスビーの後退も手伝ってモモ・ポルシェは3位に
❺ライト優勝は、総合でも4位と大健闘の⑨スパイス
❻3.0・V6ツインターボの熟成がこのまま進めば、シリーズの後半戦を支配するまでになるかもしれない
❼リヤデッキから火を吹いたトヨタは85周でリタイア

RESULT

3.862km×129周＝498.198km　出走22台

								予選順位／タイム
1	83Ga.ブラバム／C.ロビンソン	3.0t	ニッサンGTP ZX-T	GY	GTP優勝	129周	3'12'34"906	1／1'18"926
2	61D.ジョーンズ／J.ニールセン／P.コップ	6.0	ジャガーXJR9	DL	GTP2位	129周	3'12'40"353	4／1'19"541
3	30G.モレッティ／S.ディケンズ	3.0t	ポルシェ962C	GY	GTP3位	126周		8／1'21"538
4	3T.ヘサート／C.モーガン	3.0	スパイスSE88P-ビュイック	GY	L 優勝	121周		13／1'26"474
5	99W.T.リフズ／J.M.ファンジオII	2.1t	イーグルHF89-トヨタ	GY	GTP4位	120周		5／1'20"651
6	67Jo.アンドレッティ／B.ウォレク	3.0t	ポルシェ962C	BF	GTP5位	119周	メカニカル	6／1'20"463
7	63J.ダウニング／H.カッフ	2.4	アルゴJM19-マツダ	GY	L 2位	119周		16／1'28"354
8	18F.ド・ルセップ／J.コクラン	2.7	ポンティアック-ファイアバードGTP	GY	L 3位	119周		14／1'27"634
9	43J.ヒギンズ／T.マカダム	3.0t	ファブカー-ポルシェ	GY	L 4位	113周		22／1'33"928
10	5C.ロス／J.クライン	5.0	ポンティアック-ファイアバードGTP	GY	GTP6位	109周	メカニカル	7／1'21"245
11	4S.シュボット	3.0	スパイスSE88P-ビュイック	GY	L 5位	105周		12／1'25"192
12	19M.ドウ／J.ティンダル	3.0	タイガGT288-ビュイック	GY	L 6位	101周		19／1'31"114
13	9T.ミラー／D.ローズ	2.4	タイガGT285-マツダ	GY	L	97周		21／1'33"860
14	8C.コード／D.オルソン	2.1t	トヨタ88C	GY	GTP	85周	メカニカル	3／1'19"356
15	66F.エベレット／R.ネルソン	3.0	ポンティアック-フィエロGTP	GY	L	84周	エンジン	17／1'28"934
16	60J.ラマース	3.0t	ジャガーXJR10	DL	GTP	82周	冷却系統	2／1'18"977
17	64J.ミラー／B.アール	5.5	スパイスSE89P-シボレー	GY	GTP	70周	メカニカル	9／1'21"837
18	9K.ノット	3.0	ポンティアック-フィエロGTP	GY	L	40周	電気系統	20／1'31"258
19	18J.ホッチキスSr.／J.アダムズ	3.0t	ポルシェ962C	GY	GTP	37周	サスペンション	11／1'24"768
20	75J.ビルヌーブ	6.0	シボレー-コーベットGTP	BF	GTP	27周	エンジン	10／1'22"909
21	40U.ピエーリ	3.0	タイガGT287-フェラーリ	GY	L	22周	メカニカル	18／1'29"482
22	49A.コッペリ	3.0	スパイスSE89P-フェラーリ	GY	L	21周	メカニカル	15／1'27"708

・優勝スピード：155.217km/h
・最速ラップ：GTP：J.ラマース(ジャガー) 1'18"926 176.155km/h 75周目
L ：C.モーガン(スパイス・ビュイック) 1'27"810 158.333km/h 67周目

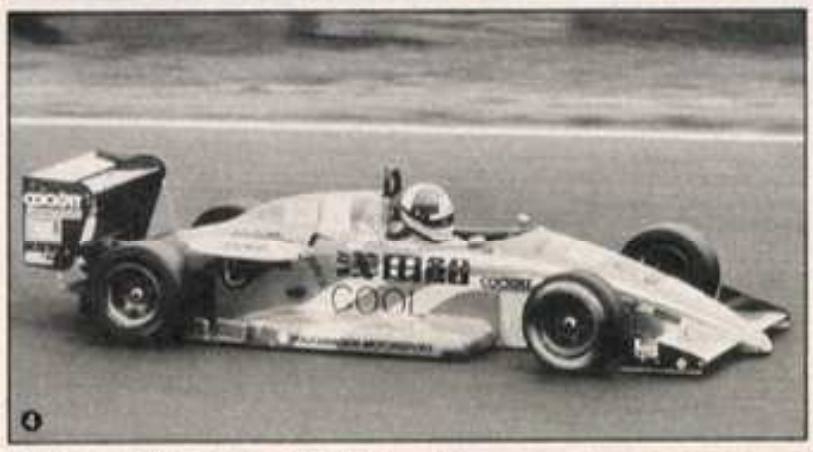
F3 筑波チャレンヂカップレース 全日本パナソニックF3選手権第5戦

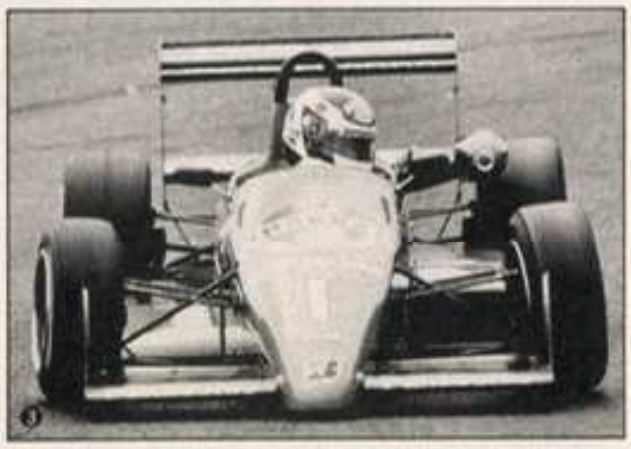
●7月2日(予選1日)/筑波サーキット/主催:TMSC/天候:曇/観客:19,000人

Photos/Toshiki Kobayashi, Hiroharu Sato













❶遂に晴しい初優勝を飾った村松。練習走行、フリー走行を通じて好調さが伝えられていた
❷三者三様の表彰式。初優勝の村松、初入賞の服部2人のシャンパンの掛け合いが印象的
❸レースの上位陣に必ず絡んでくるベテラン佐藤。ポイントでも着実に影山を追っている
❹服部は今季初の表彰台に上がり4点を獲得
❺フライング→黒旗という以外な出来事で連勝が3でストップした影山。その後の猛追を考えると黒旗が無ければ勝っていたであろう
❻F3000ドライバーだった実力を発揮し始めた森本。予選ではコースレコードも叩き出す

影山の連勝は3で途切れ、村松が初優勝を飾る

第4戦の西仙台が霧のため中止となり、全日本F3は全9戦で争われることになった。このため、有効ポイントも7戦から6戦に減り、ここで影山正彦が連勝すれば、ほぼタイトルの行方は決定、タイトルを狙う者にすればぜひともここで影山の連勝を阻止したいところだった。

筑波はコースが狭いことからグリッドは24台まで。45台のエントリーを集めた今回はいつにも増して厳しい予選となった。コース状況はドライ、予選1組ではまたしても影山がトップタイムをマークする。53秒377のコースレコードだ。2番手には前日と予選日午前中のフリー走行でともにトップタイムをマークし、好調の伝えられていた村松栄紀がやはりコースレコード、53秒682で続いた。3番手はVWエンジンながら健闘した服部尚貴がつけている。予選2組は日産エンジンの森本晃生がコースレコード53秒558でトップ、以下佐藤浩二、金石勝智と続く。影山はまたしてもポールポジションを獲得、予選1組がイン側、2組がアウト側のグリッドとなった。

決勝日は曇り。今にも降り出しそうな空のもと行なわれたウォームアップセッションでは村松がトップタイムをマーク、決勝に期待を抱かせる。

スタートラインから1コーナーまでが短い筑波ではスタートの微妙なタイミングが大きくレースに影響する。アウト側フロントロウの森本はエンジンストール気味となり出遅れ、村松の先行を許してしまう。1コーナーへは影山、村松、佐藤、服部の順の順に進入することになった。

またしても1周目から影山がトップに立ち、村松との差を広げようとする。しかし、2周を終えたところで影山に黒旗が提示される。トライングを取られたのだ。スタート時、シグナルが青になる直前、影山のマシンはわずかに前に動いた。すぐにブレーキをかけた影山だったがピットストップのペナルティを課せられ、ピットインする。これで村松の首位が決定、その後の興味は影山がどこまで追い上げるかに移った。

5周1-13位、6周1-12位、7周1-11位、8周1-10位と影山は毎周ポジションを上げていく。10位を走行中、一度スピンし、順位を落としたものの、後半も激しく追い上げ、影山は最終的に6位に入賞してみせた。

影山のピットイン後、トップの村松、2番手の佐藤、3番手の服部の差は徐々に開き、3人はともに単独走行で45周を終えた。「ここで勝っておかないと」と勝ちを狙っていった村松がベストタイムをもマークし、嬉しいF3初勝利を上げることになった。

4位に森本、5位には羽根幸浩がそれぞれ今季初入賞。今回の結果によりランキングは影山28点、村松22点、佐藤20点と一気に接近し、後半戦に向けてのポイント争いにいっそう拍車がかかることになった。

RESULT

2.045km×45周=92.025km　予選出走42台・決勝出走24台・完走20台

									予選順位/タイム
1	55	村松　栄紀	GEARBOX RT33 無限	ラルトRT33・コックス-無限	45周	40'46"223		53"734	1-2/53"682
2	①	佐藤　浩二	SUPER HAKKA ラルト	ラルトRT33・戸田-無限	45周	40'53"028		53"814	2-2/53"842
3	56	服部　尚貴	浅田酸クール RT33 VW	ラルトRT33・コックス-VW	45周	41'01"451		54"061	1-3/53"970
4	44	森本　晃生	CABIN893 NISSAN	レイナード893・東名-ニッサン	45周	41'15"056		54"404	2-1/53"558
5	22	羽根　幸浩	FABIANA893 LIMIT	レイナード893・戸田-無限	45周	41'19"178		54"508	1-4/54"011
6	16	影山　正彦	LEYTON HOUSE RT-33 MUGEN	ラルトRT33・コックス-無限	45周	41'19"298		53"786	1-1/53"377
7	43	栗沢　琢弘	CITY LIFE 43 ラルトトムス	ラルトRT33・トムスートヨタ	45周	41'20"252		54"502	1-6/54"447
8	⑤	金石　勝智	CHIKAGO PIZZA RT33 無限	ラルトRT33・コックス-無限	45周	41'20"706		54"263	2-3/53"852
9	⑦	鈴　喜秀	クカキューラルト RT33 トムス	ラルトRT33・トムスートヨタ	45周	41'24"003		54"492	2-9/54"583
10	③	和谷　俊二	LEVOIC EVOLUTION RT33	ラルトRT33・東名-ニッサン	45周	41'30"645		54"379	2-6/54"283
11	⑫	中島　悟史	OMMG スポーツ RT31 無限	ラルトRT31・東名-無限	44周	40'52"021		55"222	2-7/54"380
12	98	E.バシェラール	DOMINO'S PIZZA DALLARA 389	ダラーラ389・トムスートヨタ	44周	40'52"560		55"047	1-12/54"977
13	⑥	鳴村　健太	HI-SPORT ラルトRT32 無限	ラルトRT32・コックス-無限	44周	40'52"889		54"673	1-9/54"575
14	⑭	夏川　竜一	CHERENA RT-33	ラルトRT33・戸田-無限	44周	40'53"745		54"755	1-7/54"483
15	㉒	土屋　圭市	ENDLESS PAL	レイナード893・戸田-無限	44周	40'54"453		55"003	2-10/54"589
16	⑱	石川　朗	D-Glatt ラルトトムス	ラルトRT32・トムスートヨタ	44周	41'03"656		55"260	2-12/54"786
17	⑨	兵頭　秀二	at home with マイルームガイド NISSAN	レイナード893・尾川-ニッサン	44周	41'04"216		55"213	1-8/54"528
18	94	松井　茂樹	OBUNSHA HIGHTOP	レイナード893・戸田-ニッサン	44周	41'05"859		55"346	2-8/54"432
19	99	佐々木秀六	FABRICE 893 LIMIT	レイナード893・戸田-無限	43周	40'47"512		54"676	1-5/54"333
20	85	田嶋　栄一	REGAL 893	レイナード893・コックス-VW	42周	41'06"104		54"337	2-5/54"282
	45	原　貴彦	CABIN 893 NISSAN	レイナード893・東名-ニッサン	32周	クラッシュ		54"521	2-4/53"929
	88	細野　智行	VANダケット RT31	ラルトRT31・トムスートヨタ	25周	ミッション		55"412	1-11/54"936
	㊵	見崎　清志	ASD トムス RT-32	ラルトRT32・トムスートヨタ	0周	アクシデント			1-10/54"602
	32	木下　隆之	オロナミンC RT32 TOMEI	ラルトRT32・東名-ニッサン	0周	アクシデント			2-11/54"648
ns	29	中野　信治	ラルトRT31	ラルトRT31・戸田-無限	—	DNQ			2-13/54"855
ns	25	水野　文則	Abahouse ラルト-33	ラルトRT33・無限	—	DNQ			1-13/55"058
ns	01	藤永　敬道	Daiichi RT31 トムス	ラルトRT31・トムスートヨタ	—	DNQ			1-14/55"157
ns	59	和田　久	CAPCON RACING RT32 VW	ラルトRT32・コックス-VW	—	DNQ			1-15/55"167
ns	03	鹿賀　直	SUNTEC ダラ388	ダラーラ388・東名-ニッサン	—	DNQ			2-14/55"167
ns	89	小幡　栄	イエローハット ラルト	ラルトRT32・VW	—	DNQ			2-15/55"172
ns	28	浜名　雅一	トレド246・ラルトRT32	ラルトRT32・トムスートヨタ	—	DNQ			1-16/55"245
ns	50	近藤　真彦	インパルラルト日産	ラルトRT32・東名-ニッサン	—	DNQ			2-16/55"454
ns	⑪	萩原　英明	BOSEタケシタオートRT-31	ラルトRT31・コックス-VW	—	DNQ			1-17/55"538
ns	66	吉谷　直広	I-PROGRESS レイナード	レイナード883・トムスートヨタ	—	DNQ			2-17/55"616
ns	38	西沢ひろみ	レイナード873	レイナード873・コックス-VW	—	DNQ			2-18/55"628
ns	51	黒杉　好成	ラルトRT-31	ラルトRT31・トムスートヨタ	—	DNQ			2-19/55"814
ns	26	萩原　修	GAB-パルボリン-ERI	レイナード873・トムスートヨタ	—	DNQ			1-18/56"092
ns	⑬	相馬　智宏	D-Glatt ラルト トムス	ラルトRT32・トムスートヨタ	—	DNQ			1-19/56"092
ns	54	坂本　桂一	サムシンググッド ラルトトムス	ラルトRT33・トムスートヨタ	—	DNQ			1-20/56"204
ns	69	加藤　徹	I-PROGRESS レイナード	レイナード873・トムスートヨタ	—	DNQ			2-20/57"035
ns	3	田中社一郎	カーマスター 時間創 RALT31	ラルトRT31・日産	—	DNQ			2-21/57"083
ns	㊷	田中　三秋	IPF レイナード873 トムス	レイナード873・トムスートヨタ	—	DNQ			1-21/58"361

・優勝スピード:135.429km/h
・最速ラップ:村松 栄紀(ラルト・無限) 53'734 137.008km/h 10周目
・ラップ・リーダー:1-3=影山 4-45=村松

Photos/Willem J.Staat, Dennis Ashlock\IMPAC., Art Flores\IMPAC., Hiroshige Satta

イギリスF3000 ドニントン・パーク

●5月29日/ドニントン・パーク(イギリス)/イギリスF3000選手権第4戦

3.150km×50周=157.5km 出走9台

					予選順位/タイム
1	16R.ラッツェンバーガー	レイナー88D・DFV	50周	52'03"36	1/1'01"01
2	2M.グレコ	レイナー88D・DFV	50周	52'47"88	4/1'01"71
3	A.ギルバート-スコット	レイナー88D・DFV	49周		1/1'02"63
4	11P.カルカスチ	レイナー88D・DFV	49周		3/1'01"57
5	T.ウォーズウィック	レイナー88D・DFV	47周		9/1'04"72
6	5Ga.ブラバム	レイナー88D・DFV	45周		2/1'01"16

・優勝スピード:181.535km/h

・最速ラップ:R.ラッツェンバーガー(レイナード・DFV) 1'01"52 184.330km/h

・トップを行くゲイリー・ブラバムが終盤にスファイアでスローダウン、ロランド・ラッツェンバーガーが10連勝

イギリスF3 スラクストン

●5月29日/スラクストン(イギリス/ルーカス・イギリスF3選手権第6戦

3.792km×16周=60.672km 出走33台

					予選順位/タイム
1	5A.マクニッシュ	ラルトRT33・無限	16周	19'13"77	2/1'11"35
2	19D.ヒギンズ	ラルトRT33・無限	16周	19'14"71	1/1'11"35
3	D.ブラバム	ラルトRT33・VW	16周	19'23"32	3/1'11"61
4	R.リデル	レイナー893・VW	16周	19'25"73	4/1'11"81
5	22P.アダムズ	ラルトRT33・VW	16周	19'31"39	7/1'11"85
6	18J.エリオット	レイナー893・無限	16周	19'34"82	5/1'11"81
15	F.ブラータ	ラルトRT32・VW	8周遅れ	16周	20'09"31 25/1'13"62

・優勝スピード:189.309km/h

・最速ラップ:D.ヒギンズ(ラルト・無限) 1'11"42 191.140km/h

・ウェスト・サリー・レーシングの2台のラルト・無限が後続を断して1-2、19歳のアラン・マクニッシュが3位で優勝、田中実は予選16位/決勝9位

イギリスF3 シルバーストン

●6月4日/シルバーストン(イギリス/ルーカス・イギリスF3選手権第7戦

3.078km×25周=76.95km 出走30台

					予選順位/タイム
1	5A.マクニッシュ	ラルトRT33・無限	25周	28'29"02	1/1'07"64
2	22P.アダムズ	ラルトRT33・VW	25周	28'31"67	2/1'07"77
3	D.ブラバム	ラルトRT33・VW	25周	28'33"72	4/1'07"95
4	19D.ヒギンズ	ラルトRT33・無限	25周	28'42"88	5/1'07"98
5	M.サロ	レイナー893・アルファ	25周	28'45"42	6/1'08"07
6	J.ウェストウッド	ラルトRT33・VW	25周	28'46"40	10/1'08"39
20	6F.ブラータ	ラルトRT32・VW	8周遅れ	25周	29'30"99 24/1'08"98

・優勝スピード:162.093km/h

・最速ラップ:R.リデル(レイナー893・VW) 1'07"75 163.554km/h

・マクニッシュがフィリップ・アダムズの追撃を振り切って連勝、田中実は予選9位/決勝12位、綿田耕造(ラルトRT33・VW)は予選33位/決勝21位

イタリアF3 ベルグーサ

●5月28日/エンナ-ベルグーサ(イタリア/イタリアF3選手権第4戦

4.950km×25周=123.75km 出走30台

					予選順位/タイム
1	1G.モルビデッリ	ダラーラ389・アルファ	25周	40'58"73	2/1'35"91
2	3E.ピスコ	ダラーラ389・アルファ	25周	41'05"83	9/1'36"45
3	R.コルチアーゴ	ダラーラ389・アルファ	25周	41'06"85	6/1'36"30
4	R.カペッロ	ダラーラ389・アルファ	25周	41'16"85	15/1'36"79
5	2A.ザナルディ	ラルトRT33・トヨタ	25周	41'17"48	1/1'35"57
6	F.バンドーネ	ダラーラ389・アルファ	25周	41'22"15	20/1'37"21

・優勝スピード:161.181km/h

・最速ラップ:W.フォウラー(ダラーラ389・アルファ) 1'37"04 183.636km/h

・ジャンニ・モルビデッリが混戦を抜け出て優勝

フランスF3 モンレリー

●5月28日/モンレリー(フランス/フランスF3選手権第5戦

3.405km×25周=85.125km 出走28台

					予選順位/タイム
1	1J-M.グーノン	レイナー893・アルファ	25周	34'43"86	3/1'21"93
2	5L.ロベール	マルティーニMK55・VW	25周	34'47"20	1/1'21"65
3	19Y.ミュラー	マルティーニMK58・VW	25周	34'52"84	4/1'21"95
4	36C.プショー	レイナー893・VW	25周	34'54"42	10/1'22"34
5	11L.アイエロ	ダラーラ388・VW	25周	34'56"83	13/1'22"63
6	23J.ボラカン	ダラーラ389・VW	25周	35'06"38	5/1'21"97

・優勝スピード:147.059km/h

・最速ラップ:C.ビダル(ダラーラ388・VW) 1'22"23 149.070km/h

・旧型マルティーニで健闘したリオネル・ロベールを抜いて、ジャン-マルク・グーノンが優勝

ドイツGpA ADACアブスレンネン

●5月28日/アブス(西ドイツ/ドイツ・ラーリングカー選手権第5戦&第10戦

〔第9戦〕 4.880km×20周=97.6km 出走37台

1	3R.ラバーリア	BMW-M3	20周	32'44"19
2	36S.ソーバー	BMW-M3	20周	32'46"09
3	7K.ルドビク	メルセデスベンツ190E2.5-16	20周	32'54"63
4	3M.ロイター	メルセデスベンツ190E2.5-16	20周	33'02"16
5	9J.チェコット	BMW-M3	20周	33'02"92
6	2K.ティーム	メルセデスベンツ190E2.3-16	20周	33'07"36

・優勝スピード:178.883km/h

・最速ラップ:F.ジロワ(BMW-M3) 1'36"66 181.750km/h

・FP:J.チェコット(BMW)

〔第10戦〕 4.880km×20周=97.6km 出走29台

1	30K.ニーツピーツ	フォード・シエラRS500	20周	32'45"14
2	18F.ジロワ	BMW-M3	20周	32'47"91
3	3M.ロイター	メルセデスベンツ190E2.5-16	20周	32'49"60
4	36S.ソーバー	BMW-M3	20周	32'51"86
5	3R.ラバーリア	BMW-M3	20周	32'52"40
6	26J.ファン・オメン	メルセデスベンツ190E2.3-16	20周	32'54"09

・優勝スピード:178.799km/h

・最速ラップ:K.ルドビク(メルセデスベンツ) 1'36"31 182.411km/h

・レース1序盤は2台のシエラ(アラン・フェルテとクラウス・ニーツピーツ)がリードするもリタイア、ロベルト・ラバーリアとスティーブ・ソーバーが抜け出て1-2、ラバーリアはイグニッションボックス交換に手間取りレース2をピットからスタート

CART ミラー・ハイライフ200

●6月4日/ミルウォーキー(USAウィスコンシン州/CART-PPGインディカー・ワールド・シリーズ第4戦

1.609km×200周=321.8km 出走22台

				予選順位/タイム
1	2R.メアーズ	ペンスキーPC18・シボレー	200周 1'32"11.666	1/22"385
2	6M.アンドレッティ	ローラT8900・シボレー	200周 1'32"22"502	3/23"202
3	8T.ファビ	マーチ89P・ポルシェ	198周	9/23"589
4	99R.ボエセル	ローラT8900・ジャッド	198周	5/23"380
5	35S.ブルエット	ローラT8900・ジャッド	197周	14/24"041
6	7A.ルイエンダイク	ローラT8900・コスワース	195周	11/23"745
7	5Ma.アンドレッティ	ローラT8900・シボレー	195周	6/23"411
8	2A.アンサール	ローラT8900・シボレー	194周	16/24"250
9	8P.カーター	ローラT8500・コスワース	194周	7/23"509
10	3D.サリバン	ペンスキーPC18・シボレー	193周	8/23"567
11	41J.ジョーンズ	ローラT8900・コスワース	189周	19/24"867
12	66R.ジョルダイン	ローラT8900・コスワース	184周	21/24"908
13	16B.レイハル	ローラT8900・コスワース	183周	4/23"263
14	9G.デッコ	ローラT8600・コスワース	182周	24/26"130
15	8R.ルイス	ローラT8900・コスワース	181周	20/24"871
16	28E.フィッティパルディ	ペンスキーPC18・シボレー	178周 サスペンション	2/22"869
17	20D.テイス	ペンスキーPC17・コスワース	175周	18/24"693
18	22S.ブレイトン	ローラT8900・コスワース	156周	12/23"839
19	31K.コーガン	マーチ88C・コスワース	100周 クラッチ	15/24"129
20	14A.J.フォイト	ローラT8900・コスワース	73周 電気系統	10/23"144
21	9D.デイリー	ローラT8900・ジャッド	39周 電気系統	13/24"000
22	5T.スニーバ	ローラT8900・ビュイック	8周 エンジン	17/24"572
ns	31L.ヘイムラスJr.	ローラT8800・ジャッド	— 接触	22/25"147
ns	16T.ベッテンハウゼン	ローラT8700・コスワース	— エンジン	23/25"539
ns	98J-P.プレイ	ローラT8600・コスワース	— DNQ	25/

・優勝スピード:209.472km/h

・インディ500の(週間後、平坦なマイル・オーバル、ミルウォーキーでの一戦、リック・メアーズとエマーソン・フィッティパルディの争いとなるが、後者はサス破損からスピンし脱落、メアーズの勝利となった。

IMSA-GTO ミド-オハイオ

●6月4日/ミド-オハイオ(USAオハイオ州/IMSA-GTO選手権第4戦

3.862km×52周=200.824km 出走28台

						予選順位/タイム
1	4H.J.シュトラック	アウディ90クアトロ	GTO優勝	52周	1'32"56"251	3/1'28"618
2	3W.ダレンバックJr.	LMクーガーXR7	GTO 2位	52周	1'34"11"288	5/1'28"606
3	76J.モートン	ニッサン300ZX	GTO 3位	52周		4/1'28"351
4	6P.ハルスマー	LMクーガーXR7	GTO	51周		1/1'28"152
5	5H.ヘイワード	アウディ90クアトロ	GTO	51周		6/1'30"297
6	36R.マンデビル	マツダRX7	GTO	50周		9/1'32"215
7	7A.ジョンソン	マツダMX6	GTU優勝	50周		12/1'34"128
8	46J.ホグダル	マツダRX7	GTU 2位	50周		15/1'35"215
9	60J.バード	ダッジ・デイトナ	GTU 3位	50周		10/1'33"266

・優勝スピード:143.552km/h

・最速ラップ:W.ダレンバックJr.(マーキュリー) 1'27"600 158.712km/h

・ハンス・ヨアヒム・シュトラックのクアトロが2連勝、GTUはエイモス・ジョンソン操る新型マツダMX6がデビュー・ウィン

NASCAR コカコーラ600

●5月28日/シャーロット(USA/ノースカロライナ州/NASCARウィンストン・カップ第10戦

2.414km×400周=965.6km 出走42台

					グリッド
1	17D.ウォルトリップ	シボレー・ルミナ	400周	4'09"52"	4
2	94S.マーリン	オールズモビル・カトラス	400周	4'09"53"	18
3	28K.シュレーダー	シボレー・ルミナ	400周		3
4	5G.ボダイン	シボレー・ルミナ	399周		13
5	3R.エリオット	フォード・サンダーバード	399周		15
6	6M.マーティン	フォード・サンダーバード	399周		2
7	27N.ボンネット	フォード・サンダーバード	399周		25
8	9B.ボダイン	フォード・サンダーバード	398周		10
9	1R.ヒリン	ビュイック・リーガル	397周		27
10	25R.ラッド	ビュイック・ルサーブル	397周		9

・優勝スピード:231.869km/h

・FP:K.クルウィッキ(フォード・サンダーバード) 31"210 278.450km/h

・シリーズ最長の600マイル・レース、ダレル・ウォルトリップがシボレーの新型ルミナに初勝利をもたらす。

NASCAR バドワイザー500

●6月4日/ダーバー・ダウンズ(USAデラウェア州/NASCARウィンストン・カップ第11戦

1.609km×500周=804.5km 出走35台

					グリッド
1	3D.アーンハート	シボレー・ルミナ	500周	4'06"34"	2
2	6M.マーティン	フォード・サンダーバード	500周		1
3	28K.シュレーダー	シボレー・ルミナ	500周		5
4	11T.ラボンテ	フォード・サンダーバード	500周		15
5	22R.ウォレス	ポンティアック・グランプリ	500周		3
6	25R.ラッド	ビュイック・ルサーブル	500周		7
7	27N.ボンネット	フォード・サンダーバード	499周		21
8	3R.エリオット	フォード・サンダーバード	499周		8
9	17D.ウォルトリップ	シボレー・ルミナ	496周		12
10	5P.パーソンズ	シボレー・ルミナ	497周		25

・優勝スピード:195.808km/h

・PP:M.マーティン(フォード) 232.368km/h

NASCAR バンケット300

●6月11日/シアーズ・ポイント(USAカリフォルニア州/NASCARウィンストン・カップ第12戦

4.056km×74周=300.144km 出走42台

					グリッド
1	28R.ラッド	ビュイック・リーガル	74周	2'27"03"	4
2	22R.ウォレス	ポンティアック・グランプリ	74周		1
3	3R.エリオット	フォード・サンダーバード	74周		3
4	3D.アーンハート	シボレー・ルミナ	74周		10
5	9B.スピード	オールズモビル・カトラス	74周		26
6	66J.ラットマン	ポンティアック・グランプリ	74周		12
7	29M.シェファード	ポンティアック・グランプリ	74周		9
8	4R.ウィルソン	オールズモビル・カトラス	74周		16
9	26D.アリソン	フォード・サンダーバード	74周		15
10	30M.ウォルトリップ	ポンティアック・グランプリ	74周		28

・優勝スピード:122.451km/h

・PP:R.ウォレス(ポンティアック) 1'40"754 144.923km/h

・NASCARウィンストン・カップがシアーズ・ポイントのロードコースを訪れるのはこれが初めて。最終ラップ最終コーナーでのバトルでリッキー・ラッドがラスティ・ウォレスを逆転、0.05秒差で優勝

トヨタFAt. ウェストウッド

●5月28日/ウェストウッド(カナダ/SCCA-トヨタ・アトランティック選手権(パシフィックDiv第4戦)

2.897km×35周=101.395km 出走14台

					予選順位/タイム
1	8ヒロ松下	スウィフトDB4・トヨタ	35周	35'52"398	1/1'03"78
2	39S.デルズ	スウィフトDB4・フォード	34周		9/1'06"30
3	46F.アラーズ	ラルトRT4・フォード	34周		2/1'04"34
4	R.ホプキンズ	ラルトRT4・フォード	34周		6/1'05"75
5	R.ローズ	スウィフトDB4・トヨタ	34周		8/1'06"28
6	R.スコット	スウィフトDB4・フォード	34周		5/1'05"66

・優勝スピード:165.589km/h

・最速ラップ:M.ディスモア(スウィフト・トヨタ) 1'00"378 172.732km/h

・今回からトヨタ・エンジンを使うヒロ松下が全車をラップ遅れにして快勝

トヨタFAt. フェニックス

●6月9日/フェニックス(USAアリゾナ州/SCCAトヨタ・アトランティック選手権(パシフィックDiv第5戦)

3.798km×26周=98.748km 出走25台

					予選順位/タイム
1	39M.ディスモア	スウィフトDB4・トヨタ	26周	44'58"726	1/1'44"784
2	8ヒロ松下	スウィフトDB4・トヨタ	26周	45'07"229	2/1'46"083
3	69R.スコット	スウィフトDB4・フォード	26周		6/1'48"755
4	3T.ハンター	ラルトRT4・フォード	25周		7/1'49"004
5	11J.ブラックウェル	アルゴJM11・フォード	25周		11/1'50"126
6	4D.ディーム	スウィフトDB4・トヨタ	25周		14/1'50"681

・優勝スピード:131.726km/h

・最速ラップ:ヒロ松下(スウィフト・トヨタ) 1'43"523 132.075km/h

・F1GPの前座、トップ走行の松下は17周目にスピン、猛追及ばず2位

トヨタFAt. ライム・ロック

●5月27日/ライム・ロック(USAコネティカット州/トヨタ・アトランティック選手権(アトランティックDiv第2戦)

2.478km×40周=99.12km 出走14台

					予選順位/タイム
1	4C.ブルボナス	スウィフトDB4・トヨタ	40周	34'47"327	1/50"823
2	3C.トルーマン	スウィフトDB4・フォード	40周	35'06"704	2/51"503
3	5C.パリカ	スウィフトDB4・フォード	40周		5/51"844
4	S.ワトルズ	スウィフトDB4・フォード	40周		7/52"305
5	R.カネダ	スウィフトDB4・フォード	40周		8/52"040
6	W.サーボ	ラルトRT4・フォード	38周		12/54"208

・優勝スピード:170.952km/h

・最速ラップ:C.ブルボナス(スウィフト・トヨタ) 51"506 173.199km/h

トヨタFAt. ミド-オハイオ

●6月4日/ミド-オハイオ(USAオハイオ州/トヨタ・アトランティック選手権(アトランティックDiv第3戦)

3.862km×40周=154.48km 出走19台

					予選順位/タイム
1	2J.カニンガム	スウィフトDB4・フォード	40周	1'02"44"410	4/1'24"715
2	S.グッドイヤー	スウィフトDB4・フォード	40周	1'02"44"500	2/1'23"707
3	3C.ブルボナス	スウィフトDB4・トヨタ	40周		1/1'23"581
4	19F.レムレフ	スウィフトDB4・トヨタ	40周		3/1'24"340
5	C.トルーマン	スウィフトDB4・フォード	40周		5/1'25"190
6	Je.アンドレッティ	レイナー89H・トヨタ	40周		7/1'26"382

・優勝スピード:147.733km/h

・最速ラップ:J.カニンガム(スウィフト・フォード) 1'25"560 162.496km/h

・ショッコ・カニンガムがスコット・グッドイヤーをきわどくで下す



優勝のニーツピーツを中心にジロワ、ロイターが並ぶ表彰台



ミルウォーキーを制したリック・メアーズ、開幕戦に続き今季2勝目



シュトラック+クアトロ2連勝ノ その強さを発揮し始めた



GTUはマツダMX6(カペラ)がデビュー・ウィンを飾る



今季4勝目のウォルトリップ、新型ルミナにとっても初勝利だ



USA・GPの前座は松下のスピン脱落によりディスモアが勝つ

RACE DIARY

Photos/Hiroshige Satta, Hiroharu Sato

●スズキアルトワークスカップ

12周～29.40km　予選出走14台・決勝出走14台・完走10台

					予選順位/タイム
1	29	山沢　正紀	ジャムレーシングアルト 4WD	12周	14'49"35　2/1'16"03
2	6	こもだきよし	スコラレーシングアルト	12周	14'52"95　1/1'15"72
3	49	小笹ひろゆき	ロックンピートYYアルト	12周	14'56"98　4/1'17"51
4	9	岩沢　理夫	FLATSPORTS ALTO	12周	14'58"60　7/1'18"36
5	28	林　直樹	パレット(レーシングアルト	12周	15'12"73　14/ノータイム
6	39	三間　伸一	JAMレーシングアルトワークス	12周	16'05"14　13/1'25"04
7	28	須賀川　英一	ジャパン三陽アルトワークス	11周	ﾁｪｯｶｰ受け　9/1'19"92
8	1	山之内トヨ子	AFA☆キャラ・サクマアルト	11周	ﾁｪｯｶｰ受け　11/1'21"56
9	68	岡本　一義	寿自動車KKレーシングアルト	11周	14'56"35　12/1'22"87
10	5	小西　雄	K-Car スポーツ三協アルト	8周	15'54"98　10/1'21"55
	7	水谷　勝	スズキスポーツアルトワークス	7周	ﾁｪｯｶｰ受け　6/1'18"01
	88	志田　正美	Kカースポーツアルト	7周	15'07"27　3/1'16"07
	3	下岸　史典	BEEチューンワークス	4周	5/1'17"65
	55	山田　まもる	チームスース&レディア・アルト		8/1'19"89

・優勝スピード:99.34km/h(平均1'14"11)

●日産マーチ

10周～20.45km　予選出走29台・決勝出走28台・完走27台

					予選順位/タイム
1	2	小山　幸範	SH・LEAD-モジカマーチ	10周	12'46"49　3/1'17"01
2	3	古見　康博	マルホランド&悟わくわくマーチ	10周	12'46"78　4/1'17"05
3	98	橋本　一雄	チームメッカマーチ	10周	12'53"87　5/1'17"32
4	96	熊倉　勝資	マーチ	10周	12'59"03　11/1'18"78
5	22	内田　浩高	ラムコ後藤工芸マーチ	10周	13'00"54　8/1'18"03
6	4	若林　忠	マルホランドフォーミュラマーチ	10周	13'03"29　9/1'18"60
7	9	伊藤　孝志	コーナーウインズYRSマーチ	10周	13'04"20　17/1'19"39
8	5	池田　誠一	ガレージ翼&マルホランドマーチ	10周	13'05"10　18/1'19"40
9	26	昇　太雄	レディアマーチby SRG	10周	13'08"54　14/1'19"15
10	33	金村　公晴	ダンロップ石井鉱金マーチ	10周	13'09"59　2/1'16"97
11	66	根谷　恵二郎	ADVAN☆コルスマーチ	10周	13'09"99　13/1'18"87
12	35	久保　佳央	ニッサンマーチ	10周	13'13"19　12/1'18"80
13	66	横田　祐二	ベータスポーツロゴスマーチ	10周	13'14"46　23/1'19"65
14	5	天笠　一也	マルホランド&群馬6号店マーチ	10周	13'14"75　10/1'18"62
15	98	海津　正晃	林ヶ谷高塚イナガキマーチ	10周	13'14"92　29/1'20"15
16	23	笠原　勝子	ボストンVTIアカツキマーチ	10周	13'15"76　6/1'17"50
17	33	外志　誠	TEAM-READICRマーチ	10周	13'19"56　22/1'19"61
18	8	浜田　幸夫	西武百産チノスマーチ	10周	13'20"06　20/1'19"45
19	37	森　也寸志	SH・LEAD☆喜居ノアマーチ	10周	13'20"06　24/1'19"69
20	2	林　達夫	筑波大学JPプリントマーチ	10周	13'21"20　16/1'19"30
21	65	湯沢　晶子	ワコーズアルファKマーチ	10周	13'21"79　21/1'19"54
22	69	林　靖博	DICリードRTマーチ	10周	13'22"12　26/1'19"82
23	36	大橋　恵子	リミットマーチ	10周	13'22"54　7/1'17"86
24	5	小幕　吉則	マルホランド・アカツキマーチ	10周	13'23"51　1/1'16"86
25	19	大志　清和	チームレディアマーチ	10周	13'25"03　27/1'20"01
26	99	吉田　俊彦	筑波大学車部JPプリントマーチ	10周	13'32"34　25/1'19"81
27	66	松村　仁	C-WINDSマーチ	10周	13'36"80　15/1'19"23
	3	高橋　悟	イナガキレーシングマーチ	2周	28/1'20"07

・優勝スピード:96.05km/h(平均1'16"65)

●KP61

30周～61.35km　予選出走38台・決勝出走28台・完走25台

					予選順位/タイム
1	67	加藤　明	トランピオペーサーズスターレット	30周	38'39"92　3/1'17"80
2	51	石黒　稔夫	KITレーシングGスターレット	30周	38'40"43　1/1'17"54
3	65	荒川　秀勝	SRG・トランピオスターレット	30周	38'41"28　2/1'17"60
4	1	大木　康至	石毛ENG石井鉱金スターレット	30周	38'41"53　12/1'18"97
5	94	伊豆蔵　静次	AFA KP61スターレット	30周	38'42"14　14/1'19"14
6	22	甲斐　真二	富志野レーシングアサヒスターレット	30周	38'44"16　13/1'19"07
7	89	吉岡　肇	静温モーターススターレット	30周	38'51"96　4/1'17"88
8	2	林　敏雄	石毛ENG石井鉱金スターレット	30周	39'06"33　22/1'19"69
9	96	熱海　悦雄	AFA KP61スターレット	30周	39'07"88　7/1'18"08
10	62	滝沢　一夫	マーベルトランピオスターレット	30周	39'11"02　21/1'19"66
11	96	大久保　行人	スピリッツ富田スターレット	30周	39'15"23　11/1'18"70
12	46	安曽　勝	ピットイン鶴舘浅野スターレット	30周	39'23"53　10/1'18"60
13	96	植光　和夫	エクシード光和建設スターレット	30周	39'24"67　26/1'20"23
14	20	岡部　敏雄	ウエタケENGスターレット	30周	39'32"71　25/1'20"06
15	78	細沼　昭夫	アローレーシング・スターレット	30周	39'36"00　18/1'19"55
16	2	酒井　克尚	トニークラブTTSスターレット	30周	39'37"36　9/1'18"52
17	3	大竹　光夫	イナガキ&スターレット	30周	39'42"77　17/1'19"46
18	19	鎌田　勝	TSプラクトスターレット	30周	39'43"46　24/1'19"81
19	96	山岡　壮	車輪館スターレット	29周	39'05"23　15/1'19"24
20	59	片倉　浩幸	国産情報M&F☆ロスター・レット	29周	39'03"91　8/1'18"26
21	3	会森　照也	BLUE-BOXスターレット	29周	39'16"99　23/1'19"73
22	56	小野　明秀	セブンオークス石毛スターレット	29周	39'33"39　19/1'19"58
23	5	報山　裕次	うまのしっぽスターレット	29周	39'33"39　20/1'19"60
24	96	重田　純子	RSロゴス☆トムススターレット	28周	38'53"39　16/1'19"40
25	9	田中　正人	チームうまのしっぽスターレット	26周	28/1'20"72
	9	金沢　恭志	ロスチャイルド全開スターレット	8周	6/1'18"05
	7	中澤　康樹	チェッカーASOスターレット	3周	オーバーヒート　27/1'20"40
	65	斉藤　期	スピリッツNAGAスターレット	1周	クラッシュ　5/1'17"88

・優勝スピード:95.20km/h(平均1'17"33)

'89ウエストジャパンツーリングカーレースNo.5

●5月21日/中山サーキット/北優:南山開スポーツランド

●FL-B

12周～23.4km　予選出走8台・決勝出走8台・完走6台

					予選順位/タイム
1	2	青木　健一郎	カストロール712	12周	12'32"458　1/1'07"671
2	6	中西　克身	ラクレスレーシング	12周	13'35"538　2/1'08"772
3	5	岡本　克弘	ラクレスレーシングKYOEI07	12周	13'42"677　3/1'09"386
4	7	土生田　勝正	チーム涙K507	12周	13'42"906　4/1'09"636
5	1	前田　雅文	ラクレスレーシング81L	12周	13'54"130　5/1'10"324
6	17	西関　健一	チームニッパムラベルコ	12周	14'08"328　6/1'10"684
	16	杉田　尚久	チームヤマモトシノダ505	0周	7/1'12"255
	99	綾戸　博文	エテゴレーシング712	0周	ノータイム

・優勝スピード:111.953km/h(平均1'02"705)

●NP-2

17周～33.15km　予選出走37台・決勝出走24台・完走18台

					予選順位/タイム
1	27	堀　紀弘	グリーングラスレーシングチームK3P61	17周	20'19"936　1/1'11"217
2	61	高州　康彦	RSスエマツKP61	17周	20'25"585　2/1'11"693
3	72	野村　守彦	小幕レーシング姫路KP61	17周	20'42"989　3/1'12"299
4	26	高田　光巳	モータースポーツオブ岡山KP61	17周	20'45"073　4/1'12"647
5	60	山本　敬浩	MSC舟KP61	17周	20'46"561　5/1'12"680
6	38	川崎　正好	小幕レーシングチーム姫路KP61	17周	20'47"222　6/1'12"737
7	22	森谷　直正	モータースポーツオブ岡山KP61	17周	20'47"457　9/1'13"115
8	8	北原　隆	TEAMオレンジOF岡山KP61	17周	21'01"699　10/1'13"149
9	3	緒方　行雄	TEAM OGATA KP61	17周	21'02"197　13/1'13"327
10	47	高田　真吾	コジマスピードKP61	17周	21'02"762　14/1'13"509
11	55	多田　智之	モータースポーツオブオカヤマKP61	17周	21'03"803　18/1'13"668
12	44	横本　鉄也	MSC舟KP61	17周	21'14"740　20/1'13"794
13	38	稲田　雅之	モータースポーツオブ岡山KP61	17周	21'19"400　15/1'13"538
14	25	小中　隆司	チームファクトリーKP61	17周	21'20"524　8/1'13"017
15	51	岡野　詳東	KP61	17周	21'30"680　19/1'13"679
16	49	横本　豊樹	RSスエマツKP61	16周	20'26"745　21/1'14"180
17	54	中尾　真一郎	コジマスピードKP61	16周	20'27"752　24/1'14"727
18	8	松本　和浩	KP61	16周	20'51"216　23/1'14"587
	48	健本　一郎	KP61	10周	22/1'14"498
	80	塩川　隆一	DAISEI KP61	9周	11/1'13"184
	34	北原　利勝	マスクラットKP61	7周	7/1'12"930
	24	三枝　健	FLEX KP61	6周	16/1'13"591
	53	三好　孝志	モータースポーツオブ岡山	4周	12/1'13"249
	66	山本　仁史	RSスエマツKP61	4周	17/1'13"624

・優勝スピード:97.825km/h(平均1'11"761)

●NP-1

12周～23.4km　予選出走13台・決勝出走13台・完走12台

					予選順位/タイム
1	31	藤本　裕之	神戸レーシングマーチ	12周	15'23"035　3/1'17"357
2	20	黒住　和宏	モータースポーツオブ岡山マーチ	12周	15'24"454　1/1'16"324
3	81	藤原　一久	神戸レーシングマーチ	12周	15'24"857　2/1'16"505
4	27	小野　聡	神戸レーシングマーチ	12周	15'31"202　6/1'18"182
5	35	口　茂春	神戸レーシングマーチ	12周	15'36"690　4/1'17"603
6	98	上村　康樹	ホリイレーシングマーチ	12周	15'46"541　10/1'19"082
7	39	楯名　英輝	神戸レーシングマーチ	12周	15'47"760　8/1'18"479
8	37	松本　完章	マーチ	12周	15'55"397　7/1'18"378
9	29	坂本　美紀代	モータースポーツオブ岡山マーチ	12周	15'55"582　5/1'18"001
10	24	小森　則之	モータースポーツオブ岡山マーチ	12周	15'56"445　9/1'18"608
11	66	高芝　一史	SKMCマーチ	12周	16'03"022　11/1'20"055
12	28	坂本　暁二	神戸レーシングマーチ	12周	16'04"328　12/1'20"548
	63	山本　圭志	マーチ		13/1'33"046

・優勝スピード:91.264km/h(平均1'16"920)

●NP-4

17周～33.15km　予選出走9台・決勝出走8台・完走7台

					予選順位/タイム
1	44	楯智	岳彦　シビック	17周	19'58"096　1/1'09"552
2	6	金子	昌裕　シビック	17周	20'04"772　7/1'11"201
3	64	衣笠	勝人　ラビットハウスシビック	17周	20'05"435　3/1'09"917
4	33	藤田	博久　神戸RLビン	17周	20'10"289　2/1'09"756
5	96	藤岡	隆光　MSBeBeシビック	17周	20'12"551　4/1'10"283
6	23	矢野	国彦　神戸レーシングシビック	17周	20'21"485　5/1'10"504
7	30	熊本	薫　OMレーシングシビック	17周	20'26"289　6/1'11"122
	46	鳥田	忠男　JOKER-RLビン		8/1'12"868

・優勝スピード:99.608km/h(平均1'10"476)

鈴鹿フォーミュラジャパンレース

●5月28日(予選27日)/鈴鹿サーキット/晴/主催:鈴鹿サーキットランド,SMSC

●FJ1600-A(JAF鈴鹿FJ1600-A選手権第2戦)

12周～20.3113km　予選出走84台・決勝出走32台・完走24台

					予選順位/タイム
1	3	高村　一明	川村自動車レヴダンガン	12周	29'21"096　B-1/2'24"985
2	36	岡本　幸夫	KNスポーツBASICレヴSK	12周	29'21"565　B-3/2'25"375
3	1	金久　憲司	AGC.SPAMATEオスカー	12周	29'21"566　B-2/2'25"277
4	54	森本　雅也	ソモス マナティーMK7	12周	29'24"084　A-1/2'25"611
5	19	桧井　保孝	若園トラック マナティーMK7	12周	29'26"280　B-5/2'25"518
6	49	西垣内　正義	SRS-05	12周	29'27"537　B-7/2'25"782
7	91	藤村　満男	フェスタ・R&D F-63	12周	29'30"548　B-4/2'25"442
8	61	大文字　良浩	レオナード化粧品,ダンガン	12周	29'32"347　A-4/2'26"392
9	12	関部　照巳	TAKAYAMAマキシム305	12周	29'38"167　B-6/2'25"561
10	29	有富　誠一郎	Pluto"B"Dinky305	12周	29'41"570　B-9/2'26"218
11	5	中里　紀夫	DUCKHAMS WEST88J	12周	29'51"038　B-12/2'26"651
12	93	荒川　幸雄	オートハウス日光吉305	12周	29'57"813　B-16/2'26"864
13	52	矢崎　雅人	グランドスラムフォルム MK7	12周	29'58"088　B-19/2'27"039
14	16	高畑　吉男	コーケンアサヒ MK7	12周	30'03"325　B-20/2'27"311
15	41	正木　一義	SKILL SPEED F-63	12周	30'05"284　B-17/2'26"882
16	32	小野　直人	カーブティックRALT.SK	12周	30'05"709　B-15/2'26"860
17	21	吉田　和枝	チーム紳介・ポプソン 3JJ	12周	30'05"926　B-18/2'26"919
18	88	田中　哲也	CABIN★オートハウスFRD	12周	30'08"446　A-2/2'25"758
19	24	遠辺　宏二	シマサカンパニー Agip 弾丸	12周	30'10"527　B-23/2'27"390
20	25	神谷　昌彦	マキシム305	12周	30'15"349　B-10/2'26"461
21	3	小川　圭一	中野工具商会 F-63	12周	30'20"834　B-13/2'26"657
22	43	山口　徹	三菱電気 by ESK 88	12周	30'31"679　B-22/2'27"369
23	6	岡本　勝行	鈴鹿経業&スキルF-63	12周	30'44"643　A-9/2'27"421
24	19	斉藤　カオル	TAKE FIRSTレヴダンガン	10周	B-21/2'27"331
	49	柴原　眞介	NAP・マナティーMK7	7周	B-8/2'26"089
	9	小林　明治	いちき工芸 RT7 by 永井	7周	A-7/2'27"330
	78	坂　幸雄	SAIL&MAKE-UP MK7 With NAGAI	7周	A-5/2'26"416
	87	片山　龍太郎	三島オート&岡三ゴルフ MK7	5周	A-6/2'26"509
	98	北出　長生	高砂精305 クリエイション	4周	A-3/2'26"044
	3	木内　豊	マキシム 305	1周	B-11/2'26"501
	94	富永　稔彦	3rd・ジュニアオート1	1周	B-14/2'26"758
	99	小林　正吾	テクレーシング 305	1周	A-8/2'27"419

・優勝スピード:143.733km/h(平均2'26"758)
・最速ラップ:桧井 保孝 2'24"833 145.643km/h 7周目
・予選はA,Bの2組に分けて実施

●CIVIC

10周～58.5943km　予選出走55台・決勝出走32台・完走24台

					予選順位/タイム
1	36	山崎　猛	ロードスター・ホンワーテクニカSi	10周	26'31"435　B-1/2'38"141
2	53	小林　勉一	フィールズ・ツインカムGREGシビック2	10周	26'43"960　A-2/2'38"696
3	67	池田　正澄	東急ハンズAMC池田自動車Si	10周	26'47"045　A-3/2'39"152
4	81	中野　さとし	三洋ラジエーターURSシビック	10周	26'50"642　A-5/2'39"298
5	7	見並　秀文	アクエリアスフォーミュラシビック	10周	26'51"337　B-3/2'39"772
6	45	村田　清孝	BP モリシタR ファルケンSi	10周	26'51"725　B-6/2'40"280
7	38	近藤　澄男	アクロスファルケンリミットBPSi	10周	26'59"358　A-4/2'39"221
8	1	黒木　健次	サンハイエスト・テクニカ・スタッフ	10周	27'00"160　B-2/2'39"577
9	96	竹久　ツヨシ	岸和田・デレトロニクスGシビック	10周	27'16"591　A-10/2'40"829
10	87	福田　義彦	チャレンジャーシビック	10周	27'18"182　A-14/2'41"792
11	88	上田　明久	レンクラード・BUNNY-Si	10周	27'18"606　A-9/2'40"607
12	9	福田よしのぶ	R'Eikoh CIVIC	10周	27'23"503　B-11/2'40"918
13	54	井川　泰正	フィールズ・ツインカムGREGシビック1	10周	27'25"613　A-6/2'39"736
14	98	森　茂利	フレンド・テツ・フォト・ジャパン	10周	27'25"976　B-10/2'40"757
15	50	福田よしひろ	ホンダプリモ東加古川シビック	10周	27'26"347　A-11/2'41"159
16	9	伊藤　隆明	MCN第一技研松尾自工シビック	10周	27'26"903　B-12/2'40"991
17	21	志田　平	T・Pプランニング BS.BPシビック	10周	27'27"362　B-14/2'41"316
18	3	高橋　川鶴	R'ON アクロス NEW シビック	10周	27'28"588　B-16/2'41"654
19	3	桜羽　毅	Black Racing MOTUL Si	10周	27'29"463　B-5/2'39"980
20	28	木下　高夫	プロセンス ADVAN-Si	10周	27'31"353　B-13/2'41"227
21	46	安田　真一郎	岸原自動車 BP Si	10周	27'36"269　A-13/2'41"732
22	21	明田　祐二	プリモ三久保 DL シビック	10周	27'41"993　B-15/2'41"539
23	86	安女　訓	AUTO LIVE CIVIC	10周	27'55"184　A-16/2'42"463
24	40	今村　正広	YAMATO CIVIC Si-1	10周	27'55"523　A-15/2'42"118
	77	前川　直典	テクニカ・RS★R.VISION	8周	A-1/2'38"607
	8	浅井　順久	アクトスポーツBPシビック	5周	B-4/2'39"952
	99	田久保　浩二	サンハイエスト・G・スタッフSi	2周	A-12/2'41"725
	8	平岡　功	ブラックR,アクエリアスSi	0周	B-7/2'40"430
	96	喜多　昌司	タックイン'89 アドバンSi	0周	A-7/2'40"345
	6	白石　光則	Hayama CIVIC Si-2	0周	B-8/2'40"617
	6	石田　勝人	SSR加東自動車クルーBP	0周	A-8/2'40"501
	8	上村　和也	クレオパトラ化粧品 MCN Si 2	0周	B-9/2'40"689

・優勝スピード:132.547km/h(平均2'39"144)
・最速ラップ:前川 直典 2'38"490 133.523km/h 2周目
・予選はA,Bの2組に分けて実施。各組とも上位16台ずつが決勝に進出



FJ1600-A1は①高村一明が優勝。鈴鹿では負けなしの5連勝を達成する



CIVICは⑩山崎猛が圧倒的な強さを発揮、見事な勝利を挙げる

'89ザ・ドリームカップ 夢のサーキットレース

●5月28日(予選27日)/西仙台ハイランドレースウェイ/晴/主催:鹿州VICIC

●ボカールチャンピオンズ

12周=45.08928km　予選出走28台・決勝出走28台・完走27台

					予選順位/タイム
1	2	小幡　栄	オートキャビンゴルフ	12周	25'31"544　3/2'06"824
2	2	山本　昭二	ABTカントリーGOLF	12周	25'43"003　1/2'06"653
3	88	林田部　靖彦	ホフマンエンドレス ゴルフ	12周	25'45"139　4/2'07"136
4	3	横島　久	スラッシュ&KNACK・SPORT	12周	25'45"296　7/2'08"278
5	99	大井　貴之	VW ASIA MS GOLF	12周	25'45"954　6/2'07"880
6	5	渡辺　明	チョQQ GOLF	12周	25'52"679　2/2'06"752
7	8	名取　則隆	カストロール GOLF	12周	25'58"541　15/2'10"149
8	8	久保　健	P'デザインズ+US GOLF	12周	25'58"974　10/2'09"482
9	36	須藤　敏男	オートキャビンゴルフ	12周	26'02"702　9/2'09"216
10	33	福井　守生	NIKKEIカントリーGOLF	12周	26'04"046　8/2'08"897
11	6	鮎川　麻弥	イタルボランテーGOLF	12周	26'04"785　11/2'09"627
12	20	阿部　宏一	SOMETIME-GOLF	12周	26'05"352　13/2'09"889
13	26	及川　秀明	キリガオカBTU ゴルフ2	12周	26'16"527　16/2'10"803
14	97	相葉　文男	ヤナイ・オートスポーツGOLF	12周	26'29"419　17/2'11"052
15	8	小林　里江	シュミットモータースポーツゴルフ	12周	26'22"874　19/2'11"195
16	27	坂井　一敏	VOTEX GOLF	12周	26'27"470　18/2'11"110
17	59	香月　信二	スミトモハウスTOYOゴルフ	12周	26'31"813　25/2'12"499
18	75	武部　清	PIAA UNOCAL GOLF	12周	26'38"053　14/2'10"107
19	26	飛鳥　哲也	IMEX CG GOLF	12周	26'39"320　23/2'12"203
20	3	吉田　信宏	ZOOMマイクロロン ゴルフ	12周	26'40"561　22/2'12"141
21	2	鳥野　隆一	LENOXグロウワークスゴルフ	12周	26'47"256　27/2'13"669
22	69	小倉　良幸	和歌山イシイ ゴルフ	12周	26'51"274　12/2'09"774
23	36	川島　一幸	オート小山トランピオ ゴルフ	12周	27'02"736　26/2'13"117
24	96	林　雅人	ミノルクSIMUL・GOLF	12周	27'05"224　20/2'11"500
25	9	佐藤　主税	フラジャイルRSイワタニゴルフ	12周	27'11"099　21/2'11"949
26	1	大場　善弘	MUG PIAAアドバンゴルフ	12周	27'26"558　28/2'15"142
27	69	高梨　公一朗	花壇自動車学校バルボリンゴルフ	10周	エンジン　24/2'12"327
	1	目下部　保雄	サンデン GOLF	0周	5/2'07"805

・優勝スピード:105.985km/h
・最速ラップ:渡辺 明 2'05"980 107.372km/h



アイドル達が見守る中、②小幡栄がVWボカールチャンピオンズを制す

'89東京プロダクションカーレースシリーズ4

●5月21日(予選20日)/筑波サーキット/西のセ/主催:ACC-S

●レーシングスポーツカー(RS)

15周=30.675km　予選出走23台・決勝出走23台・完走19台

						予選順位/タイム
1	①藤川	光造	アドバン☆ランドワーク☆オスカー	15周	14'33"41	4/1'07"98
2	⑥丸子	泰宮	ADVAN・FAM・SK85	15周	14'41"63	3/1'07"84
3	⑦水谷	敬一	フェイム85S	15周	14'44"27	9/1'10"24
4	⑨野崎	良輔	モダンガレージ-ERC-SK新	15周	14'52"31	11/1'10"43
5	⑦野上	敏彦	シルエットMSCC871改	15周	14'53"00	12/1'10"48
6	⑪福嶋	勉大	ATS-BM☆ERC-SK85	15周	14'53"31	7/1'09"74
7	⑤藤枝	明光	FAMスピードDUNLOP89	15周	15'08"75	17/1'14"49
8	⑫奥永	敏明	K-FACTORY・SK85	15周	15'08"92	15/1'12"40
9	⑩金子	健一	ADVAN PIAAレディア875	15周	15'14"16	14/1'10"98
10	⑪吉幡	正樹	エイキセッケイマキシム	15周	15'24"18	6/1'09"05
11	⑭宮本	真	LENOXホビーRオスカー	14周	14'36"79	10/1'10"34
12	⑬桑沢	陸彦	フォーチューションマダワSK85	14周	14'43"48	16/1'13"41
13	⑮川村	佳孝	福田自動車日光ビレリー85	14周	14'47"35	8/1'09"99
14	㉓木村	厚	三桂Bob-RSヒラオカMK4	14周	14'53"67	19/1'15"63
15	㉑風間	尚人	KYOSHO・SK85	14周	14'56"06	18/1'15"37
16	㉒橋本	雄男	JASCチェッカー85S	14周	15'12"29	22/1'18"25
17	㉔西嶋	俊太郎	モダンガレージ☆NEAT85改	13周	ﾁｪｯｶｰ受ﾘﾀｲ	1/1'04"93
18	㉕村上	登志夫	シープ勝永タイヤJASC85S	13周	15'15"17	12/1'26"18
19	㉖市原	和人	ファインスピードウェスト875	12周	15'19"78	20/1'16"33
	㉗若海	良雄	岡田電気商会ムラヤマ835	2周		21/1'17"64
	㉘松本	吉正	三島工業KEN.sオスカー	2周		2/1'06"62
	④玉本	秀幸	ADVAN・FINE・85S II	1周		5/1'08"68
	⑯長谷川	誠	タカセオートメッカ835	1周		13/1'10"43

・優勝スピード:126.44km/h(平均58'23)


RSは予選4番手からスタートしたベテラン、①藤川光造が優勝


上位2台のバトルが繰り広げられ、結局⑤永井和彦が逃げ切った

●ニッサンザウルスカップ

20周=40.90km　予選出走28台・決勝出走26台・完走19台

						予選順位/タイム
1	①中川	隆正	FORMULA・シンワザウルス	20周	21'25"77	1-2/1'06"88
2	⑯山田	美二	FUJITSUBO★ザウルス	20周	21'34"62	2-2/1'04"04
3	㉘原	敬一	ポプソンレーシングオンザウルス	20周	21'35"92	1-3/1'07"83
4	㉙水木	一智	FEEBELLEザウルス	20周	21'48"64	1-5/1'08"09
5	②藤川	雅子	NISSAN SAURUS	20周	21'49"55	1-4/1'07"99
6	㉑金海	照彦	ミスズRSC★鈴木鉱金ザウルス	20周	21'55"04	2-5/1'05"17
7	㉖嶋田	明弘	TECH・TECH SAURUS	20周	21'56"88	2-11/1'08"04
8	㉚佐藤	守	学園タイヤリミットザウルス	20周	22'06"32	1-9/1'09"90
9	㉛高野	道宣	SOLあかつきオート・ザウルス	20周	22'11"67	1-6/1'08"52
10	㉜寺岡	丈夏	at home PMCSザウルス	20周	22'11"88	1-11/1'11"09
11	㉝川崎	哲敬	BUG.CUSTOM.RACINGザウルス	20周	22'19"48	1-7/1'09"03
12	㉞屋	誠樹	ニューグランドFUNKザウルス	20周	22'26"95	2-13/1'08"46
13	㉟鈴木	学	カーセンサー.jっちぎりザウルス	20周	22'37"72	1-12/1'12"16
14	㊱兵頭	秀二	ジャパン三陽TOMEIザウルス	19周	ﾁｪｯｶｰ受ﾘﾀｲ	2-6/1'06"62
15	㊲石井	まゆみ	at厚木部品AFAザウルス	19周	21'31"23	1-8/1'09"74
16	㊳石橋	義治	外国屋ザウルス	19周	21'46"70	2-9/1'07"46
17	㊴平田川	武郎	ユアザウルス	19周	22'08"56	2-4/1'04"77
18	㊵浦藤	安彦	エンドレス・イセモトVザウルス	18周	22'33"72	1-13/1'13"69
19	㊶小沢	君雄	ダブル・フェイスザウルスSP	18周	21'41"13	2-12/1'08"44
	③粉谷	俊二	EVOLUTION FIZZ SAURUS	13周		2-1/1'03"80
	㊷堀井	信義	BOBSON JEANS SAURUS	12周		2-8/1'07"31
	㉔中山	松雄	メッカ&油ingザウルスFET	11周		2-7/1'06"72
	⑧森谷	賢二	レヴ レーシングザウルス	8周		1-1/1'06"20
	⑤原田	昇	FAMスピード★ザウルス	5周		2-10/1'07"49
	⑦堀協	邦一	ディッシープリントイナガキザウルス	3周		2-3/1'04"58
	㉛松田	雅道	グループ・F・NS88ザウルス	3周		1-10/1'10"53

・優勝スピード:114.16km/h(平均1'04"49)
・予選は2組に分けて実施。コース状況に不均衡が生じたため各組上位13台が予選通過


③市嶋樹を抑えて⑤井川泰正がP1600を制す


激しく争ったアルトワークスは㉙山沢正紀に勝利の女神が微笑む

●P-3000

10周=20.45km　予選出走8台・決勝出走8台・完走8台

						予選順位/タイム
1	⑥山本	司	バルホーム☆タケモトミラージュ	15周	17'53"55	1/1'07"95
2	⑤谷中	茂	トラストFETミラージュ	15周	17'54"80	3/1'08"48
3	⑧石山	博	ブレイズ・ボテンザ・マキシムコルト	15周	17'57"17	5/1'09"18
4	⑨押金	充	エンドレスミラージュ	15周	18'14"02	4/1'08"67
5	⑩松本	知子	ラリーアートホクソウミラージュ	15周	18'15"92	2/1'08"11
6	⑫都司	義光	アルボートステックミラージュ	15周	18'33"49	6/1'10"22
7	⑤黒岩	伸行	エンドレスミラージュ	14周		7/ノータイム
8	⑬海老根	邦雄	ボディショップ金子MR2	14周	18'16"97	8/1'13"77

・優勝スピード:102.86km/h(平均1'11"57)

●P-1600

15周=30.675km　予選出走20台・決勝出走20台・完走20台

						予選順位/タイム
1	⑥井川	泰正	フィールズフィンカムシビック	15周	17'13"42	2/1'07"39
2	⑦市嶋	樹	カストロールシビック	15周	17'13"86	3/1'07"59
3	⑧堀米	徹	フォースクエアクォーターシビック	15周	17'14"09	8/1'07"76
4	⑨麻尾	行夫	ビットイン出光旭硝子シビック	15周	17'14"76	1/1'07"33
5	⑪堀江	潔	トキオデザイン☆マーベルシビック	15周	17'15"58	5/1'07"67
6	⑩池田ともかず		TOKICO・CR-X	15周	17'18"80	6/1'07"69
7	⑫きもとよしのり		トキオデザインコトブキシビック	15周	17'19"95	4/1'07"65
8	⑭山路	慎一	セキショウレーシングシビック	15周	17'21"76	10/1'08"46
9	⑬藤島	敏也	アルファーK・ボテンザシビック	15周	17'25"54	9/1'08"01
10	⑮森脇	美雄	サンケイエキゾーストレビック	15周	17'28"03	7/1'07"72
11	⑯青木	稔	FA Coat 喜丸シビック	15周	17'34"44	14/1'09"57
12	⑰中山	則彦	Rファクトリー&ビモランビック	15周	17'35"73	12/1'09"13
13	⑦酒井	雅弘	WARP CIVIC	15周	17'37"14	15/1'09"95
14	⑱柴田	功	KRSイルムシャージェミニ	15周	17'37"96	13/1'09"53
15	⑭塩井	三司	AFA CR-X	15周	17'39"17	11/1'08"76
16	⑲小野田	雅之	BOPサンテックSCCジェミニ	15周	18'07"32	17/1'10"22
17	⑯高橋	淳	まっ白シビック	15周	18'09"08	16/1'10"02
18	⑰大久保	謙二	ホライゾンシビック	15周	18'09"36	18/1'10"25
19	⑧斉藤	秀一	トランビオシビック	15周	18'10"60	19/1'12"14
20	⑨金子	剛	ADVAN PIAAシビック	14周	17'22"58	20/1'12"23

・優勝スピード:106.86km/h(平均1'08"88)

●P-1300

15周=30.675km　予選出走24台・決勝出走24台・完走21台

						予選順位/タイム
1	⑤永井	和彦	メッカカルタス	15周	17'35"18	2/1'09"44
2	㉖荒居	裕和	BS・KYB・FET・ロイヤルカルタス	15周	17'35"55	1/1'08"22
3	㉗小川	浩司	伸忍!空手部メッカカルタス	15周	17'44"90	5/1'10"05
4	⑬高平	高輝	カーグラフィック・シティ	15周	17'46"57	4/1'09"95
5	㉜笠間	雄哲	アルファー・Kボテンザカルタス	15周	17'51"25	10/1'10"20
6	㉗水谷	勝	スズキスポーツカルタス	15周	17'51"45	8/1'10"11
7	㉝佐藤	久実	インターセプト・ファルケンシティ	15周	17'51"86	11/1'10"45
8	㉞島村	隆生	ワークスアンザイカルタス	15周	18'03"83	9/1'10"19
9	㉟小池	秀幸	サイドハウスカルタス	15周	18'06"83	14/1'11"04
10	㊱林	孝治郎	アストロンTKRカルタス	15周	18'09"22	12/1'10"71
11	㊲中川	謙一	テクノプロ・スピリッツカルタス	15周	18'13"64	16/1'11"34
12	㊳手塚	広	AFAキャラダンロップカルタス	15周	18'14"05	13/1'11"02
13	㊴田上	淳二	BPトランビオYRSスターレット	15周	18'15"65	15/1'11"18
14	㊷深田	泰章	パル☆スピード出光興産カルタス	15周	18'24"44	6/1'10"06
15	㊸田中	純夫	GえめきTPスピリッツカルタス	15周	18'25"47	17/1'11"67
16	㉗鈴木	宏	チェッカーフラットアウトカルタス	15周	18'26"70	25/ノータイム
17	㊵松本	修一	メッカSSR土浦スズキカルタス	15周	18'50"85	18/1'12"24
18	㊶菊地	徹	アルボーレーシングカルタス	14周	17'38"95	19/1'12"80
19	㊷向屋	清次	READIER-スターレット	14周	17'45"66	21/1'14"54
20	㊸土田	夏穂子	NTL レディススターレット	14周	18'25"57	23/1'16"95
21	㊹加藤	哲也	P・C・Sプジョー205R	13周	18'19"05	20/1'14"10
	㊺仁科	豊	アルファー・Kボテンザカルタス	8周		7/1'10"09
	㊻木元	公二	ウエタケENGカルタス	7周		3/1'09"93
	㊼林田	歩太郎	カルタス	3周		22/1'15"54

・優勝スピード:104.66km/h(平均1'10"35)

●ツーリングスポーツカー

15周=30.675km　予選出走17台・決勝出走17台・完走15台

						予選順位/タイム
1	⑯萩原	厚	ボテンザFORMEスターレット	15周	16'54"05	2/1'06"68
2	⑰柴沼	成明	ビットインBSフォルムスターレット	15周	16'57"15	1/1'06"67
3	⑰田中	茂	BSダイヤイナガキスターレット	15周	17'14"84	4/1'08"12
4	㉒恵村	将仁	プラスフォーラムCP玉子スターレット	15周	17'18"98	8/1'09"09
5	㊻安田	誠司	スポーツ&レーシングGスターレット	15周	17'22"43	7/1'08"45
6	㉓樫本	広行	ワークススピリッツスターレット	15周	17'25"03	6/1'08"35
7	㊾磯貝	満	RSW・徳田鉱金スターレット	15周	17'26"02	5/1'08"16
8	㊽永嶋	豊	スピリッツスターレット	15周	17'39"76	9/1'09"51
9	㊾西田	精	サクマ・キャラ・SP・KYBサニー	15周	17'55"32	11/1'10"24
10	㊿光野	太郎	トクダVKR310 サニー	15周	17'55"77	13/1'10"42
11	㊽鈴木	淳一	スズイチホライゾンスターレット	15周	18'06"93	10/1'10"20
12	㊽前田	勉一	HRSサニー	14周	17'07"16	16/1'12"47
13	㊽国分	昭信	チェッカースターレット	14周	18'05"69	17/1'14"96
14	㉗江川	一登	JRSCC東田Rサニー	13周	17'02"50	12/1'10"41
15	㉜酒井	博也	ペガサス・ちゃあみいサニー	12周	17'17"87	15/1'12"03
	㉞井戸	悟司	RO井戸鉱金スターレット	3周		14/1'10"69


予選3番手から飛び出した㉙小山幸範が日産マーチを制した

	㉘瀬谷	昭宏	WORKS&パドック大宮サニー	3周		3/1'08"02

・優勝スピード:108.90km/h(平均1'07"60)

●プロダクションEP71

20周=40.90km　予選出走14台・決勝出走14台・完走13台

						予選順位/タイム
1	⑦小松原	猛	トラストリゾンスターレット	20周	24'11"16	1/1'14"02
2	⑪檜山	知昭	Lubeふる里村スターレット	20周	24'12"99	6/1'14"66
3	⑥渡辺	広章	ワークスアンザイスターレット	20周	24'22"21	4/1'14"43
4	㊽久保田	彰	ミントBBベーターズスターレット	20周	24'22"21	9/1'15"76
5	㊽平岡	哲男	ファルケン・プラクトスターレット	20周	24'33"26	7/1'15"52
6	⑧小林	正明	ワークススピリッツスターレット	20周	24'33"69	12/1'17"15
7	㊽鈴木	宏	モアスポーツスターレット	20周	24'35"58	13/1'17"29
8	㊽黒澤	良志男	FIRE・CLUBスターレット	20周	24'36"27	10/1'15"94
9	㊽増田	栄一	C-WIND YRSスターレット	20周	24'45"22	8/1'15"73
10	㊽斉藤	勇	C-ウィンズYRSスターレット	20周	25'04"13	11/1'16"60
11	③松村	篤	コーナーウィンズスターレット	19周	24'17"17	14/1'17"29
12	㊽半浦	賢	シャフトB-ONEスターレット	19周	25'22"32	5/1'14"57
13	⑤小林	弘	トラストバイオニアスターレット	16周		2/1'14"21
	①松原	豊	うまのしっぽシャルムスターレット	3周		3/1'14"27

・優勝スピード:101.46km/h(平均1'12"56)

RACING ON
9/1号No.056は
8月1日(火)発売です。

AD CONTENTS

表2見開き	㈱日本ダンロップ
P4	マツダ㈱
P23	㈱極東
P26	㈱ウエッズ
P33、59、128～129	ニッサンモータースポーツインターナショナル
P45	㈱日本モーターレーシングセンター
P46～47	㈱オートランダム
P74	㈱カルソニック
P81	チームオーガスト
P87	東京R&D
P115	㈱ニッサンレースサービス
P126	PRKCぱどっく
P127	㈱ケイエスインターナショナル
P130	㈱レアーズ
表3	PIAA㈱
表4	日産自動車㈱

●広告に関するお問合せは☎03-463-2141武集書房営業部まで

FROM EDITORS

●先日メキシコGPから帰ってきたカメラマンのK氏が「メキシコシティは標高が2000メートル以上あって、小走りする程度でも息が切れた」と言っていた。今、ボクはバイクスピーク取材に行く準備を終えたところなのだが、あそこは確か頂上の標高が4300メートル以上あったはず。うぅむ、不安だ…。でも、毎日編集部に閉じこもりっきりよりも、空気が多少薄かろうが、大自然の中にいる方がきっといいはずだよね。（H-KO）

●ひさびさに新東京サーキットでカートに乗りまくったボクは、横Gに耐えられるだけの腹筋と腕力の必要性を痛感。さっそく腕立て伏せと腹筋を始め、意外にストイックな自分を発見する。しかし4日後、これまたひさしぶりに楽しんだモトクロスでチョコっと転倒してしまい、現在トレーニングは中止。もっぱらイメージトレーニングに励む今日この頃です。当面の課題は苦手なヘアピンのブレーキングと最終コーナーなり。（ナカジ）

●幸運にも日本初の市販スーパースポーツとなるであろうホンダNS-Xに乗る機会を得ました（助手席ですけど）。場所は筑波にあるホンダテストコースの外周路。生憎の雨にもかかわらず、NS-Xは200+α km／hのスピードでも安定していました。クルマは勿論ですが、初めてのバンクも感動モノです。下方向に暴かるGの何とも言えない感覚、忘れられません。（プラバムのマークはサソリではなくコブラでしたスミマセン　かんの）

●NS-X、フェラーリに同乗して、すっかり頭が「ハレ」になってしまった私は、翌日、わがパートナーとなろう「ヘンなクルマ」を探しに出かけてしまった。そこで見つけたのがフィアットX1／9。アンサの4本出しマフラーがついていて音がバッグンだったので、試しに乗せてもらったら、こいつぁモウ！定額に私の求めていた「ハレ」の世界。オっ、ブォーナ、マッキナなどと叫びながら、友人と大さわぎして走ってしまった。今回は買い損なったけど、それ以来「イタ車、イタ車」で頭がいっぱいの毎日である。（さかな）

●最近凝ってるのがゼリーをつくること。これが楽しくって、深夜に仕事から帰って来てはシャカシャカつくってるンです。中でもお気に入りは名付けて"プレッシュフルーツスペシャルゼリー"。メロンの中身をくり抜いてオレンジやらキウイフルーツやらフルーツをいっぱい入れたゼリーなんです。おいしそ～でしょ♡他にもゼリーを細かくしてヨーグルトとソーダで割った"グリスタルゼリー"とか夏っぽいメニューを開発中。今度皆さんにも食べてもらいたいナ。（きしやん）

●ワープロ買うと15万円でしょ、コンタクト作った代金が4万円でメガネが2万円で、そうじゃ着先に買ったテレビ&ビデオのボーナス時3万円加算もあった♪　という具合に払わなきゃいけないお金を引いてくと、雀の涙がカラカラに干あがってしまう。実クジは外れちゃったし、そろそろカナダGPでの出張費全のツケもまわって来るころ。こんな調子じゃ夏のボーナスで入会しよう♡と狙ってたスポーツクラブもボツになりそうでカナピー。（Kぴん）

●レースの少なかった6月も終わり、7月から秋そして冬の始め頃まで、毎週のようにビッグイベントが続きます。特にF-の方は、まだ夏にもならないこの時期に"ストーブリーグ"が始まり、レースだけでなく様々な情報に注目していなければならないというわけです。こりゃ大変になるなぁ。何が言いたいのかよくわからなくなってきましたが、とにかく急いで成田へ行かないとフランスGPに間に合わないという状況なのでした。（剛）

●最近、忙しくてなかなか家でゆっくりとテレビを見る時間が無いのだけど、これだけは絶対にビデオに録って見ている番組がある。それは、「ミステリーゾーン」という30年くらい前のアメリカの番組の再放送。かなり年輩の人（因みに僕は若いですよ）なら知っていると思うのだが、この番組は30年近くたった今見ても、大変におもしろく、また、感心させられるようなストーリ展開も数々ある。みなさんも一度見てみてはいかが？（K'）

●夏が来ると思い出す遥かな"北海道"。大学4年の夏休みにバイクで上陸する予定だったのが、そのバイクの車検に大金を費してしまい、私は大井埠頭で営の光を聞いていました。あれから数年、再年北海道上陸計画を企てているものの、いつも未遂に終わってます。あの時、借金をしてまでも行くべきでした。今となっては再年この頃に特集されるバイク雑誌の北海道特集を恨めしく読めるだけでした。（ご飯より具の方が多いイクラ丼やカニが丸々一匹入ってるラーメン食べたい　性懲りもなく今年も計画中のあられ）

●ほーH-KOはアメリカかぐ。なになにナカジはカートとMXで体が痛い、ふむふむ大変だねぐ。かんのは、ほー乗ったのね、良かったねぐ。きかなぁ買ったら乗っけてね。きしやんっ！　夜中にシャカシャカはめーわくでしょ。で、次は～ゲッ！　コンタクトってこんなにするの、高いっ。剛はおフランスざんすか、いいよなぁ～。K'、ビデオ撮して、あられー、北海道はほっかいどぅー、ときたもんだぁ……読者の皆さんへ。以上、正しい編集後記の読み方の一例でした。

（今年の夏は横浜！　ZAK-）

CHIEF EDITOR　三好　正己
EDITORIAL STAFF　中島　敦
福江　剛司
天野　雅彦
高岡　佳代
竹村　和敏
西崎　暢之
石原　洋道
菅野　正則
木内　和彦
岸本　康子
CONTRIBUTING EDITORS　酒山　平夫
家村　浩明
長谷川伸昭
松本　浩明
STAFF PHOTOGRAPHERS　吉田　研一
塩田　浩重
堤　晋一
小林　俊樹
佐藤　宏治
SPECIAL CONTRACT PHOTOGRAPHERS　二村　保
金子　博
小林　稔
ART DIRECTOR　後藤　恵二
DESIGN STAFF　佐藤　直樹
稲垣　聡
桜井　高章
松本　康子
酒山　剛由
高光　伸枝

"レーシング・オン" 8/15 №055
発行所：株式会社武集書房
〒150 渋谷区恵比寿西1-16-3
PHONE 03-463-2141 FACSIMILE 03-463-2150
編集室：株式会社グラフィティ
〒150 渋谷区恵比寿南2-6-16
PHONE 03-711-7171 FACSIMILE 03-711-7173
発行人：西ヶ谷　治男　編集人：三好　正己
印刷：大日本印刷株式会社

「RACING ON」
8/15 1989 ISSUE №055/PUBLISHED 15 AUG.
PUBLISHED by "BUSHUSHOBO Co., Inc."
1-16-3 EBISU-NISHI, SHIBUYA-KU,
TOKYO, 150 JAPAN
PHONE 03-463-2141 FACSIMILE 03-463-2150
EDITED by "GRAFFITI Co., Inc."
2-6-16 EBISU MINAMI, SHIBUYA-KU,
TOKYO, 150 JAPAN
PHONE 03-711-7171 FACSIMILE 03-711-7173
PUBLISHER-HARUO NISHIGAYA
EDITOR-MASAMI MIYOSHI
PRINTED by DAINIPPON PRINTING Co., Ltd.

Photos/Hiroharu Sato, Shin-ichi Tsutsumi

R'on スペシャル カタログ

東京
モータースポーツ

ショップガイド

完全マップ付き



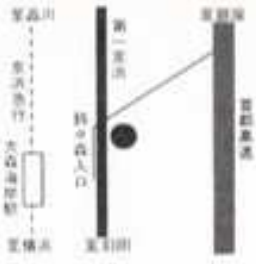




R'on2-1-15号で大好評だった
「東京モータースポーツ旧めぐり」に
ひき続き東京のショップを厳選取材
ショールーム、ブックス
ミニチュアカー、スロットカー
ウェア&グッズの5項目に色分けし
各ショップごとに地図も載せて紹介
気に入ったショップに行けば
モータースポーツが
もっと身近に感じること間違いなし

ショールーム

やっぱり本物が一番いいに決まってる
だからレーシングマシンを見に行こう!



〒140 品川区南大井2-10-6
☎03-767-1123
営9:00～18:00（7.8月の土日は～19:00）月休

NISMO PADDOCK

見るだけじゃないコクピットにも座れるゾ

ニッサンのモータースポーツ活動を行っているNISMOのショウルーム、ニスモパドックは京浜急行の大森海岸駅近くの第一京浜沿いにありスーパーシルエット仕様のシルビアが目印になっている。

ショウルームにはレーシングマシンやエンジンがディスプレイされていて本物を間近に見ることができる。今回、取材したときにはR88-Cが展示されていた。この展示マシンは色々とかわるのでどんなマシンがあるかは行ったときのお楽しみ。また、見るだけではなく実際に座ることのできるグループCマシンのコクピット部分や、現在も第一線級で活躍しているレーシングドライバーも使ったというヒール・アンド・トゥの練習台も置いてある。

もちろん、マシンなどの展示だけではなくパーツやウェア、グッズの展示販売もされていて、オリジナルTシャツ（2000円～）やステッカー（200円～）などがよく売れている。

恒例のサマーフェスティバルは7月16日に行われ、ル・マンに出場したドライバーのトークショーやサイン会、有名なショップが多数参加するガレージセールなどの楽しい企画が盛りだくさんだ。ニッサンファンではなくてもモータースポーツの好きな人は行ってみよう。











❶モニターの前にはニスモ製のシートがあって座り心地を確かめられる❷後ろ半分がカットされたグループCマシンのコックピットには自由に座れる❸その昔星野一義も使ったという練習台❹スーパーシルエットのシルビアはニスモの目印❺入口を入るとすぐにR88-Cがある



受付カウンターレディは通常のインフォメーションから、部用品の販売、コピーサービスまでこなす。「モータースポーツの好きな方はぜひ、サマーフェスティバルへお越し下さい」

ホシノインパル

星野ファン必見 日本のハルトゲを目指す

去年の5月にオープンしたホシノインパルのショウルームは、小田急線の千歳船橋駅をおりて環状八号線を用賀方面に少し歩いたところにある。ウェアやグッズを販売しているところだけをみると、落ち着いた色調の店内はまさにオシャレなブティックそのものといった感じがする。

ショウルームには星野一義選手のマシンやトロフィーなどが展示されている。今回行った時には'88年のGCマシン、マーチ88MCS8が置かれていた。レーシングマシンの他にもインパル仕様のシルビアも展示販売されている。

日産車を使ったハルトゲやAMGをめざしているインパルでは足廻りやコンピュータ関係のアドバイスをしてくれる。ここ本社ショウルームでもホイールやステアリング、そしてその他のパーツ類の販売や作業の受付はおこなっているが実際の作業は三鷹デポ（三鷹市下連雀6-1-7 ☎0422-49-6484）でおこなわれる。

ここのオススメはF3でがんばっているマッチこと近藤真彦選手をイメージキャラクターにしたインパルクラブだ。きれいなパステルカラーが特徴でTシャツが3800円から、トレーナーが8800円から、パーカーが9800円から揃っている。マッチファンならずとも欲しくなるようなウェアだ。



店長の加藤誠さんからお客様へ「年齢や性別などにとらわれずに、一度でいいからお茶でも飲みに来るような感じで気軽に遊びに来て下さい。足廻りやコンピュータの相談にも応じます」

❶インパルのウェアの棚の上には星野一義選手の数々の栄光の証が❷インパルの本社ショールームは交通量の多い環八通りに面している❸歌手近藤真彦をイメージキャラクターに起用したインパルクラブはパステルカラーが特徴❹日産車用のチューニングパーツも展示販売されている❺今回展示されていたのは去年使用したGCマシン、マーチ88MCS8だ













〒156 世田谷区桜丘5-32-3
☎03-439-1122
営10:00～19:00 無休

ブックス

多くの知識を仕入れるなら本屋に限る
それと洋書じゃなきゃ入らない情報は多いよネ

Lindbergh

クルマとバイクの本を探すなら迷わずここへ

リンドバーグは日本で初めてのクルマとバイクのための専門書店として4年前にオープンした。場所は東急新玉川線の用賀駅から徒歩約10分ぐらいの環状八号線沿い、東名高速東京インター近くにある。

売られている本はそのほとんどがクルマとバイクの本だが、現在では乗り物一般ということで自転車関係の本も扱っている。もちろん海外の本も数多く取扱っていて洋雑誌は約50誌とり揃えている。クルマに関する本は何でも揃うといっても過言ではないほどあって目移りしてしまうほど。レース関係はいうまでもなく外国車、雑誌のバックナンバー、そしてマニュアルやパーツリストもある。

またビデオも販売されていて8月中はビデオフェアがあり数多くのビデオが用意される。その他には10月にはマニュアルフェア、12月には年末セールがある。

また、現在クラブ会員、リンドバーグ・クルーを募集している。入会金無料、年会費3000円でメンバーになると洋書や雑誌のバックナンバーなどが5%引き、その他ブックリストや新刊情報が送られてくるなどのいろいろなサービスが受けられるというお得なシステム。

レースのことは言うに及ばず、乗り物に関することなら、どんな質問でも電話で親切に答えてくれる。



〒158 世田谷区玉川台2-12-1
☎03-709-7480
営12:00~24:00 無休





❶書籍以外にもビデオやタペストリーなども販売されている❷この店内にある本はほとんどすべてがクルマとバイクの関係だ❸約50種の洋雑誌を扱っている。値段は1,000円前後❹環八通り沿いにあるので車で行く人は駐車に気をつけて❺クルマ関係の新刊がこんなにあるのだ❻モナコ6,000円、インディ5,980円、セナ3,980、ジル16,660円









西山洋書

池袋にオープン！西山洋書の2号店

西山洋書池袋店は今年の4月8日にオープンしたばかりのお店だ。知っている人もいると思うが、西山洋書は銀座にもある。ここ数年、洋書の需要がふえ取扱量が増え銀座店だけでは狭くなってしまったので新店をオープンした。ここで扱われている本の種類は乗り物全般の他、映画やコミック関係など。通信販売もおこなわれているので利用してみるのもいいだろう。

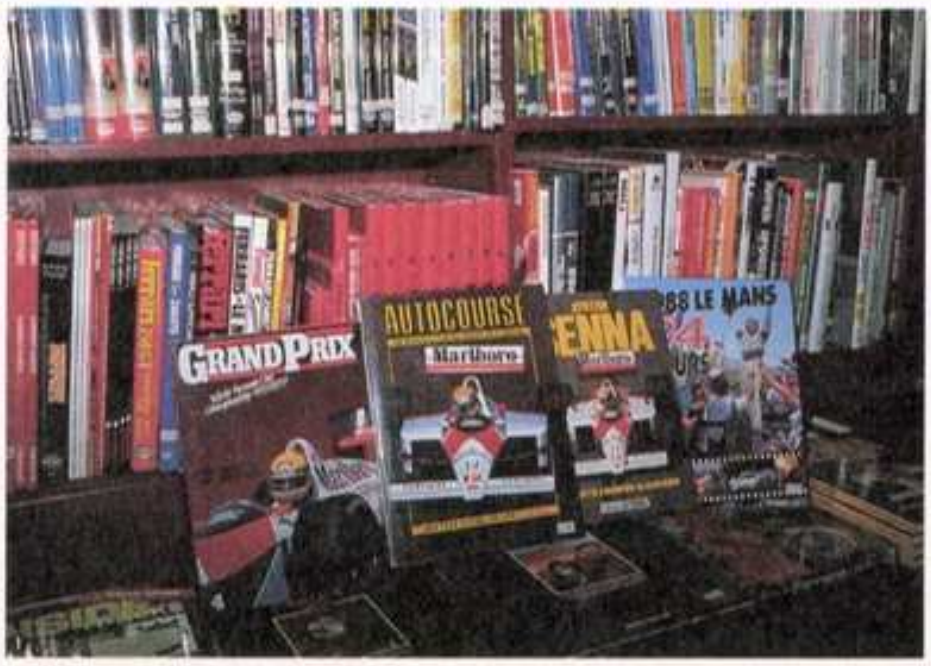
洋書の魅力はなんといっても国内ではなかなか手に入らない情報があることだろう。クルマ関係の本は棚にあるだけで約1000種類、このほかに在庫は約3000冊あり、たくましいかぎりである。レース関係の本はやはりF1やル・マンなどが多い。イギリス、フランスの出版物が多く、最近では特にレース関係の本が数多く出版され2月に1度くらいのベースで新刊が入ってくる。

数多くあるF1関係の中には、フェラーリ(14,380円)、マクラーレン(3,110円)、ロータス(6,780円)、フォード(1,000円)などのチームものや、A.プロスト(1,500円)、A.セナ(3,580円)といったドライバーものもある。

オープンしてまだ間もないので比較的すいているので、ゆっくりと探すなら今がチャンス。また、西山洋書では春と秋それぞれ2週間づつセールをおこなっている。



❶GP年鑑5,910円、オートコース7,180円、セナ3,580円、'88年ル・マン9,320円❷一見どこかの銀行に見える西山洋書池袋店❸この棚にある本はすべてクルマ関係❹昔のことを知りたい人向きの本も揃っている





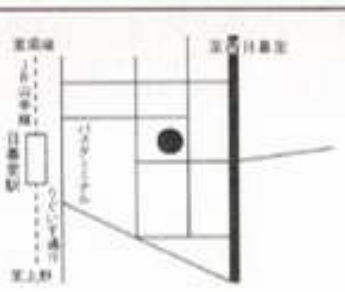
店長佐々木正晴さんからお客様へ
「まだ新しい店ですので何かと不備な点もありますでしょうが、お客様の声を生かした楽しい店にしていこうと思っております」



〒171 豊島区西池袋1-2-2 ウエストワン
☎03-981-6301
営11:00~19:00 無休

ミニチュアカー

本物はとてもじゃないけど僕達には買えない
でもミニカーだったら好きなマシンが手に入る



〒116 荒川区西日暮里2-24-13
☎03-806-1219
営13:00～19:00（日祝12:00～18:00）木休





❶ぎっしりと店内につめ込まれたミニカー。この中に掘り出し物があるかも❷連日のようにミニカーの入った荷物が届けられる❸サンヨーカラーや伊太利屋カラーのGCカーもある❹Wメタルの完成品。フェラーリ、ロータスが25,000円。イーグルが18,000円❺こちらはレジンの完成品。バリダカ仕様やナスカー仕様それぞれ22,000円～22,500円







ミニカーショップ イケダ

ヨーロッパ製のダイキャストはこの店へ

ミニカーショップイケダは山手線日暮里駅から歩いてたったの1～2分という大変便利なところにある。

このショップはレディメイドモデル、いわゆる量産ミニカーの専門店で、取り扱っている商品の80パーセント近くが1／43のダイキャストモデルだ。また、同様に90パーセント近くが海外から輸入した製品で約30ブランドを取り揃えている。輸入物は3,000円ぐらいからあり、ヨーロッパで出ているミニカーはほとんどすべてがそろう。ダイキャスト以外にもレジン（プラスチックのようなもの）やホワイトメタルの完成品も売っているが、価格のほうは少々高めになっている。

車種は様々でレーシングマシンから特殊トラック、飛行機までが揃う。最近はミニカーになるまでの時間が短くなり、中には新車の発表と同時に商品化されるものもあるぐらい早くなっている。

気に入ったものがあったらその時に買うのがコツ。なぜなら商品の入れ替わりが早いので、次に行った時にはもうないということがよくあるらしい。おもてだったセールなどはしていないがマメにのぞいていると思わぬ掘出し物にでくわすかも。また、10,000円以上の買い物をするとオリジナルのオレンジカードがもらえる。

ミニカーショップ コジマ

オリジナルがウリのキットカー専門店

ミニカーショップコジマは山手線五反田駅から5分ほど歩いたところにある。このショップはミニチュアカーの他にも車のプラモデルやカラーリングなどの資料用に洋書も販売している。また、実車のエンブレムなどのグッズもある。毎年、年末にはバーゲンをおこなっている。

このショップで取り扱っているミニチュアカーのうち約80パーセントがキットモデルで、7,000円前後のF1やグループCマシンのキットが売れている。また、コジマではニューコンやロタレックスといったオリジナルブランドの販売もおこなっているのだ。'64年型フェラーリ250GTOの1／24サイズのキットは38,000円で残りあとわずか、完成品はなんと23万円。また、同車のエンジンはキットのみで9,800円という値段がついている。

'89年モデルのレーシングカーから'60年代のスポーツカーまで本物では手に入れることはできない素晴らしいクルマ達をキットカーならばコレクションできる。また、ミニカーとは比べものにはならないほどの精密さもキットカーの最大の特徴だろう。

また、キットカーは塗装がすべてであるといっても過言ではない。しかし、塗装をうまくする特別な方法はなく、経験を積み重ねていくしかないのだ。













❶まるで宝石箱のように美しいミニチュアカーのショーケース❷本物のエンブレムも販売されている。だいたい1万円前後❸コジマのオリジナルキットカーの完成品。中央の'64年250GTOはキットで38,000円、完成品はなんと23万円❹カラーリングや細部の仕上げの資料に使われる洋書は販売もされる❺細かいパーツ類も充実している



〒141 品川区西五反田2-29-11
日幸五反田ビル別館1F　☎03-491-3243
営12:00～20:30（日祝11:00～18:00）無休

セッティングやスロットルワークの難しさは実車なみ
気分はもうドライバー兼チームオーナー

スロットカー

リバーサイドレースウェイ

本場アメリカの大迫力パワーを体感











❶ワールドレコードタイプのコースブルーキング長さは規格による155フィート❷リバーサイドレースウェイはその名のとおり荒川のすぐ近くにある❸消耗品も含めパーツは本場物を使用する❹ワールドカップのポスター。100km／h出すのにかかる時間はわずかに0.4秒❺左側がアンリミテッドマシン。シャシーやモーターの違いが良くわかる

〒123 足立区梅田1-1-20
☎03-848-2888
営17:00～23:00（土日祝13:00～23:00）月休

本場アメリカではプロによるメーカー同士の対決が繰り広げられ、その模様がテレビで放映されるほど人気のあるこのスロットカー。1度やったらやめられないほど面白い。

白金レースウェイ

山手線内唯一スロットカー界の老舗

昭和41年から20年以上も営業を続けている老舗の白金レースウェイは、現在では山手線内唯一、日本で2番目に長いコースを持つスロットカーショップである。

90メートル、8レーンのそのコースは1／24サイズ専用で直線主体のコースになっていて、スピードを楽しむことができる。ただし、レンタカーがないので、自分でシャシーやボディを揃えなければならない。初心者向けのシャシーは5,900円、クリアボディは800円で買うことができる。そして、コースの使用料は中学生以下の子供が10分100円、高校生以上の大人が10分200円だ。

クリアボディは種類が豊富で好みのモノを選べ、塗装が簡単なのでカラーリングも楽しめる。そして、シャシーやタイヤの微妙なチューニングによりタイムが変化し、さらに、繊細なスロットル操作によるドライビングまで楽しめるのだから気分はもうドライバー兼チームオーナー。

レースはレギュレーションによりカテゴリー、クラスに分けられおこなわれる。月間チャンピオンになるとA級ライセンスが与えられ、現在では30数名が登録されている。もしわからないことがあったらショップの人が相談にのってくれるので遠慮せずに気軽に声をかけてみよう。









❶ラップ数やベストラップは正面にあるこの電光掲示板に表示されいやがうえにも気分は盛り上がる❷マシンを走らせては自分のオリジナルマシンをチューニングしまた走らせる❸❹マシンのバリエーションは多種多彩で見ているだけでも楽しめる❺マンションの半地下にある入口❻全長90mのコースでスロットカーを走らせていると童心に返ることができる







平105 港区白金2-7-19
☎03-446-3934
営16:00～24:00（日祝12:00～24:00）月休

&グッズ

いつでもどこでも気分はモータースポーツ
ウェアとグッズは僕らの必須アイテムだ

PIAA広尾ブティック

中嶋に負けないお洒落をキメる



〒106 港区南麻布5-15-20
☎03-444-1344
営11:00~20:00 無休



❶日比谷線広尾駅からすぐ近くのブティック❷ウエアの他にもキャップやバック、システム手帳なども販売している❸中嶋のロゴ入りトレーナー右(黒)8,500円、他は全て9,500円❹「きっとお気に入りの服が見つかると思うので、レースの好きな人もそうでない人もぜひご来店下さい」中村純子さん







去年の12月にオープンしたこのブティックは日比谷線の広尾駅を出てすぐの、オシャレで交通の便のよいところにある。PIAAは中嶋悟選手やチームロータスをサポートしているので知らない人はいないだろう。オフシーズンには中嶋選手が店に顔を出すこともあるそうだ。

店内も商品も基本的にモノトーンで統一されていて落ち着いた雰囲気になっている。白と黒のシックなウェアは年齢に関わらず着られるデザインだ。NAKAJIMAのロゴの入ったTシャツやトレーナーも売っている。また、イタリア製のニットは赤や緑もありこれはオススメ。

7月25日からはボーナスキャンペーンがはじまり、3万円以上の買い物をすると白いバックがもらえる。

ジタン・レーシング&スポーツ

フランスが香るオシャレなブルー

フレンチブルーとジプシーダンサーがトレードマークのジタンは御存じF1リジェのスポンサーだ。そのジタンのウェアやグッズを扱うこのお店は山手線の目黒駅から恵比寿通りを少し歩いたところにあり、今年の4月にオープンしたばかり。

リジェチームのスタッフも着ているスタッフTシャツは1,900円でよく売れている商品だ。また、リジェのF1マシンのフロントノーズを前にプリントしたトレーナーは8,800円。ウェア以外にも様々なグッズが販売されている。なかでも牛革でできたウエストバックは3,800円でとてもお買い得。

夏と冬にはセールがある。また、近いうちに通信販売も始めるので、東京に買いに来られない人もジタンウェアやグッズを手に入れることができるようになる。

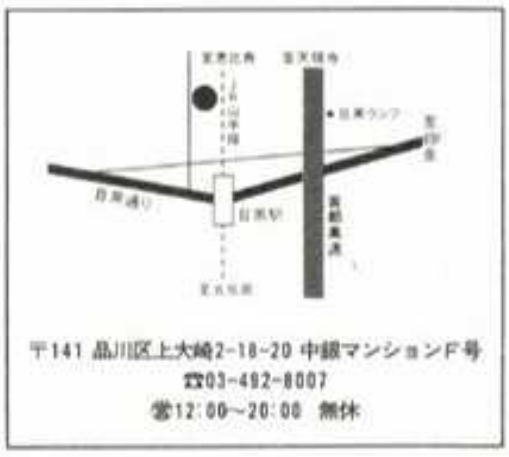






❶小物類は左側奥の棚にディスプレイされている❷マンションの白いタイルにフレンチブルーがよく映える❸トレーナー8,800円、シャツ14,800円、Tシャツ1,500円、スエットパンツ18,000円❹リジェのF1マシンをプリントしたトレーナー8,800円





〒141 品川区上大崎2-18-20 中銀マンションF号
☎03-492-8007
営12:00~20:00 無休

PROFESSIONAL RACING SHOP RACER'S

A・プロストのブランドが欲しい







❶オリジナルのリバーシブルスーツ(右黒)。ブルゾンには血液型が刺繍で入る❷A.プロストのブランド。グローブ10,000円、サングラス7,800円、チャンピオンの香り500円❸天現寺交差点近くの明治通り沿いにある❹スーツ、シューズ、グローブが豊富に揃う





〒106 港区西麻布4-14-3
☎03-442-0513
営12:00~20:00 火休

プロフェッショナルレーシングショップレーサーズは首都高速の天現寺ランプ近くの明治通り沿いにあり、レーシングスーツを中心に販売しているお店だ。

既成のレーシングスーツはほとんどの場合サイズが合わないので、必ず試着して着くらべて自分にあったサイズをみつけてから買って欲しいとオーナーの大内さんは言っている。体型にあったスーツが欲しい人はどうぞ。

スーツの他にもグローブやシューズの品揃えも豊富で、シューズはA.プロストやA.セナ、G.ベルガーなどが履いているディアドラも扱う。

もちろんグッズも扱っていて、アランプロストのブランド名でグローブやサングラス、シューズ(9,800円より)そしてチャンピオンの香りなどを販売しているのだ。

ウェア

ノーベル・フランス

楽しくなるグッズがいっぱい

代々木公園にあるオリンピック記念青少年総合スポーツセンターのすぐ近くにあるノーベルフランスはレースチーム関係の商品を扱っている。

店内にはオーナーのお兄さんのバイクもウェアやグッズなどといっしょにディスプレイされていて、とても明るい雰囲気のお店だ。その他にもルトコンのレーシングスーツやパトリックのシューズも売っている。また、隣ではジェットスキーも扱っている。

このショップのオーナーは今年もポカールレースに参戦しているので、レースのことを知りたかったらお店に行って聞かせてもらうといいだろう。

買物をしてくれたお客さんは会員名簿に登録して年2回、夏と冬のセールのお知らせをダイレクトメールで送ってくれる。



〒151 渋谷区代々木5-59-4
☎03-465-2529
営12:00〜20:00（日祝は〜18:00）月休









❶小物もたくさん取り揃えている❷道路をはさんで代々木公園があり、隣でジェットスキーも扱っている❸アルファキュービック、ジタン、パトリックのシューズも販売❹「買いに来るというよりも遊びに来るといった感覚で来て下さい」店長寺田文恵さん

ZOOM RACING

素材にこだわる本物のウェア

今年、F3000のE.ビッロやGCの茂木和男らをサポートしているズームは、小田急線の代々木八幡駅近くの代々木深町交差点からちょっと細い道に入った閑静なところにある。

今回、取材したときにはなかったが、お店の中にはマシンを置けるスペースがあり、オフシーズンには、マシンがディスプレイされる。ここズームでは色や形だけではなく素材にも凝ったオリジナルウェアの販売している。また、ただ服を売るだけではなく、モータースポーツに関係しているのだから、オイルのにおいがするようなお店にしたいとお店の人が言っていた。

また、ズームでは、今年からJAFの加盟クラブになり、現在クラブ員を募集中。ジムカーナやサーキット走行会を予定しているので興味のある人はズームまで。

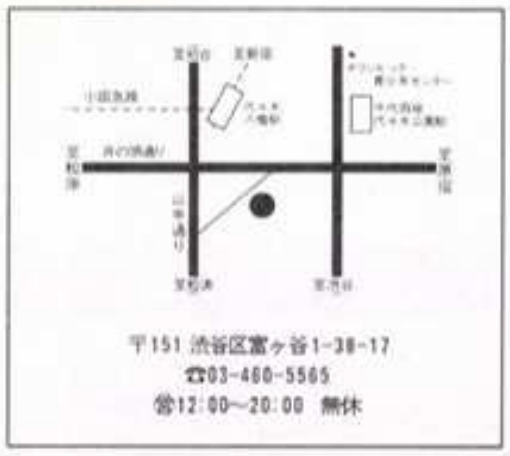








❶シーアイランドコットンを使ったサマーセーター26,000円。ポロは8,400円❷代々木深町の交差点から少しはなれた静かなお店❸「レースの好きな人や興味のある人はレースやライセンスのことをお話します」店長八尾明さん❹オフシーズンにはこのフロアにマシンが展示される



〒151 渋谷区富ヶ谷1-38-17
☎03-460-5565
営12:00〜20:00 無休

オートルックレーシングブティック

和田もリースも着ているゾ

オートルックレーシングブティックは白金1丁目のバス停近くの桜田通り沿いにありレーサーズ同様、主にレーシングドライバー向けのレーシングスーツを販売している。

モータースポーツは非常に危険なスポーツなので、ほかにも増してきちんとした安全なものを身に着けてやってほしい、だからスーツはじっくり選んで買ってください。とお店の人は言っている。オートルックのオリジナルのスーツ、ファイヤーレックスはイージーオーダーできるので自分にあったスーツがつくれるのだ。

その他にも、オートルックではシューズからアンダーウェアまでもがオリジナルブランドで揃えられている。また、バケットシートやステアリングなどのパーツ類も豊富に取り揃えている。

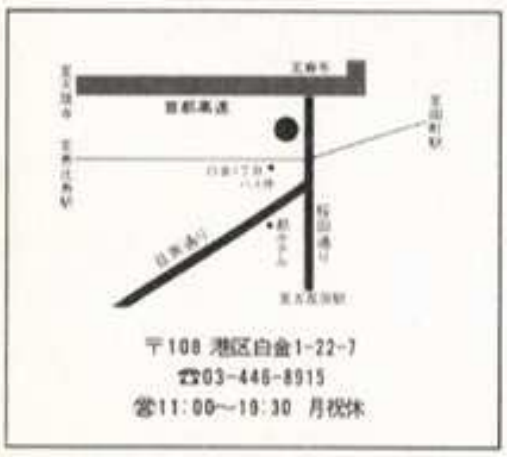




❶オリジナルブランドのスーツとグローブそしてシューズ。ファイヤーレックス(左)とスポルトアウト(右)❷「モータースポーツは危険なスポーツなのできちんとした安全なものを身につけて下さい」中沢えりかさん❸一等地白金にお店がある❹オリジナルブランドのプレの他にもミズノのバリダカールも販売している



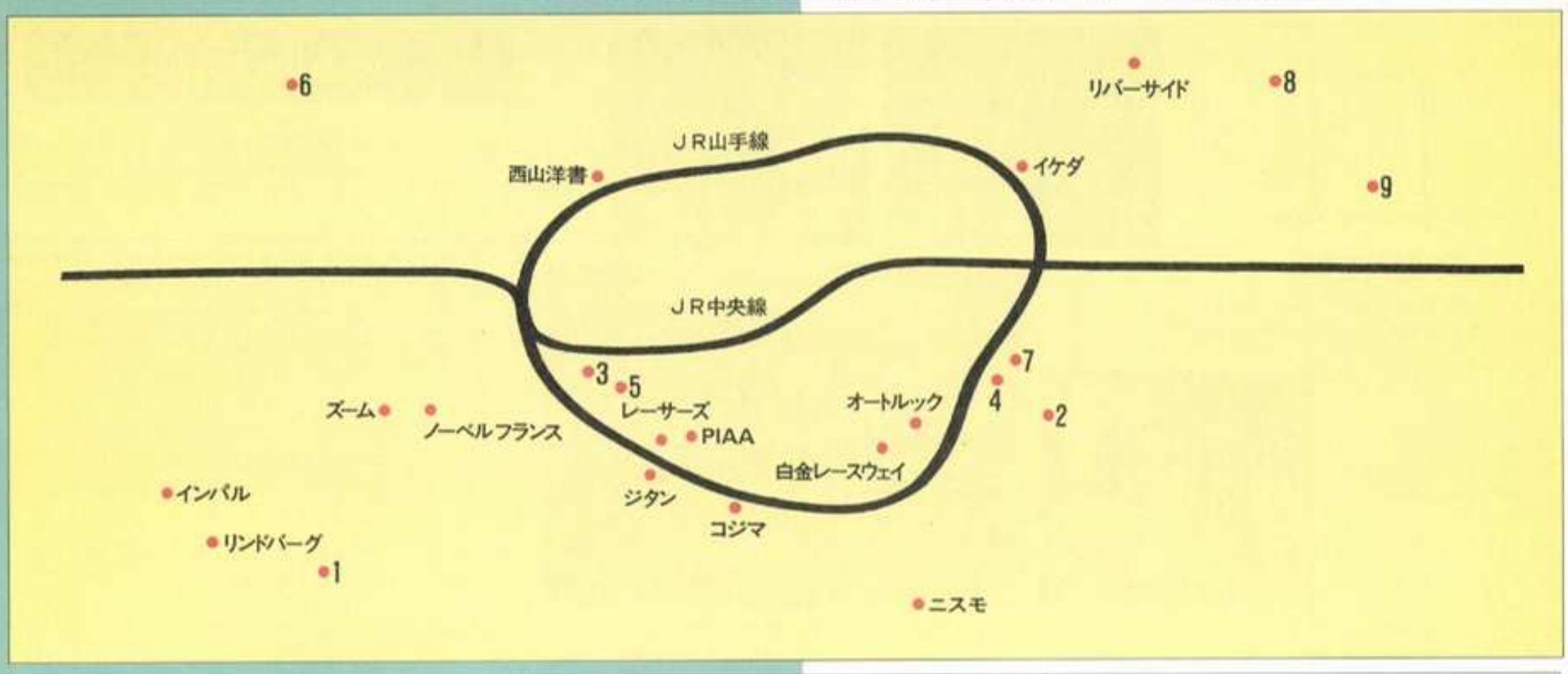




〒108 港区白金1-22-7
☎03-446-8915
営11:00〜19:30 月祝休

etc.

本編には紹介しきれなかったけど
東京にはまだまだ沢山のショップがあるヨ！



トムス 1

〒158 世田谷区等々力6-13-10 ☎03-704-6801
営7月初旬新装開店 営業時間、休日未定
最寄り駅：大井町線尾山台駅

お待たせしました いよいよ新装オープン

店の場所は、車で行く場合は目黒方面から目黒通りを環八方面へ向かって、通りの左側。隣に「フィオーレ・ジロー」というレストランがあるのが目印だ。電車の場合は、東急大井町線・尾山台から徒歩7分。この店では、TOM'Sオリジナルウェア、エンジンその他のパーツなどを扱う。

マツダスピード 2

〒104 中央区勝どき6-5-23 ☎03-533-6406
営9：15～18：00 土日祝休
最寄り駅：日比谷線築地駅

ウォーターフロントで お洒落にショッピング

この店に行くには、有楽町又は銀座から都営バスの豊海水産埠頭行に乗って、月島警察署前で下車するのが一番良い。扱われる商品としては、キーホルダーやライターなどのオリジナルグッズの他、Tシャツやタンクトップなどの夏物ウェアも揃っている。また、車の改造についても相談可。

キャビン・レーシングチーム・ショップ 3

〒150 渋谷区神宮前4-28-12JTプラザ ☎03-746-2357
営11：00～20：00 無休
最寄り駅：山手線原宿駅

キャビンショップ 待望のオープン

店の場所は、JR・原宿駅から表参道に出て、青山方面へ行き、PIAZZAの角を左に曲がったJTプラザ内。1階のショップでは、レーシング・グッズの販売の他、F3000マシンの展示やビデオ上映なども行なわれる。また地下1階には、落ち着いた雰囲気の「カフェ・ラ・リゥ」もある。

イエナ洋書店 4

〒104 中央区銀座5-6-1 ☎03-571-2580
営10：30～19：50（日12：30～18：45） 祝休
最寄り駅：地下鉄銀座駅

雑誌から書籍まで 洋書のデパート

店は、銀座の晴海通り沿いにあり、ビルの1、2Fが国内の雑誌及び書籍、3Fが洋書の売場になっている。3Fの洋書売場では、各国のモータースポーツ関係の雑誌、書籍が数多く取り揃えられている。辞書を片手に洋書でレースを学んでみるというのはいかが？

メイクアップ 5

〒107 港区南青山5-14-5サンハイム南青山1F ☎03-498-9876
営11：00～19：00 火休
最寄り駅：地下鉄表参道駅

本物志向の マニアにオススメ

青山通りからちょっと入った、住宅街のマンションの1Fにある。ちょっと場所がわかりにくい所なので、行く時は住所を確認しながら行った方が良いかもしれない。店内には、ホワイトメタル及びレジンの完成品が展示され、その出来の良さには目を見張るものがある。本物のわかる人に

11ADD 6

〒176 練馬区北町8-37-20 ☎03-931-6944
営13：00～19：00 毎週月、第2火休
最寄り駅：有楽町線営団赤塚駅

ダイキャストミニカー といえばココだ

店の場所は、地下鉄・営団赤塚から川越街道を池袋方面へ行ったところの右手、弁当屋の2Fにある。店の中に入ると、ショーケースの中に並べられたミニカーの数の多さにまずびっくりさせられる。品揃えとしては、国産、外国製、絶版モデルも置かれ、掘り出し物も見つかるかもしれない。

天賞堂 7

〒104 中央区銀座4-3-9 ☎03-562-0021
営10：30～19：00 木休
最寄り駅：地下鉄銀座駅

絶対オススメ 真鍮製ホンダRA300

店の場所は、地下鉄・銀座またはJR・有楽町駅から晴海通りを晴海方面へ行った、和光の手前のビル（オメガの大きな看板が目印）の2F。商品としては、プラモデル、RCカー、ミニカーなどの他、資料性の高い書籍なども揃う。この店でのオススメは、真鍮製の1／20ホンダRA300。

ベネトン・フォーミュラ 綾瀬店 8

〒120 足立区綾瀬2-20-15城綾コーポ101 ☎03-838-0899
営11：00～20：00 不定休
最寄り駅：千代田区線綾瀬駅

オープンしたばかり ベネトンモデルショップ

店は、地下鉄・綾瀬駅の東口に出て、昌栄通りを堀切方面に進み、2つ目の信号のカドにある。ここは、ベネトン・フォーミュラ1のオンリーショップで、今年の3月にオープンしたばかりだ。現在は、チームスタッフやこの夏に向けてのTシャツなどが多数用意されている。

カルロ・ブリアンツァ 9

〒131 墨田区八広3-39-5 ☎03-618-0777
営9：00～18：00 日曜午前休
最寄り駅：京成線荒川駅

フェラーリグッズは 1/100～1/1まで揃う

店の場所は、京成電鉄の荒川駅で降りて、鐘ヶ淵通りを中居堀の交差点に向かって徒歩約10分のところ。この店で扱われるのは、あらゆる種類のフェラーリグッズで、ウリは1／100から1／1までのフェラーリが揃うことだ。また、F1ドライバーが実際に着用したレーシングスーツもある。

FORMULA1
WORLD
CHAMPIONSHIP

1983

フラット・ボトム化の徹底でも、ターボの優位は変わらず——
プロスト＋ルノーはシーズン中盤の好調を維持しきれず——
ピケ＋ブラバムは最終戦で2度目の逆転チャンピオンを決め——
ホンダがV6ターボとともに15年ぶりのF1復帰を果たし——
マクラーレン＋TAGターボV6もほぼ同時にデビューし——
コンストラクター・チャンピオンのフェラーリは、2人に得点が分散した

Rd.1 Rio de Janeiro(BR)



Rd.2 Long Beach(USA)



Rd.3 Paul Ricard(F)



Rd.4 Imola(RSM)



Rd.5 Monte Carlo(MC)



Rd.6 Spa-Francorchamps(B)



Rd.7 Detroit(USA)



Rd.8 Montreal(CDN)



Rd.9 Silverstone(GB)



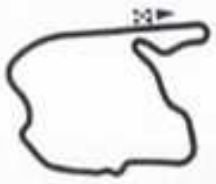
Rd.10 Hockenheim(D)



Rd.11 Österreichring(A)



Rd.12 Zandvoort(NL)



Rd.13 Monza(I)



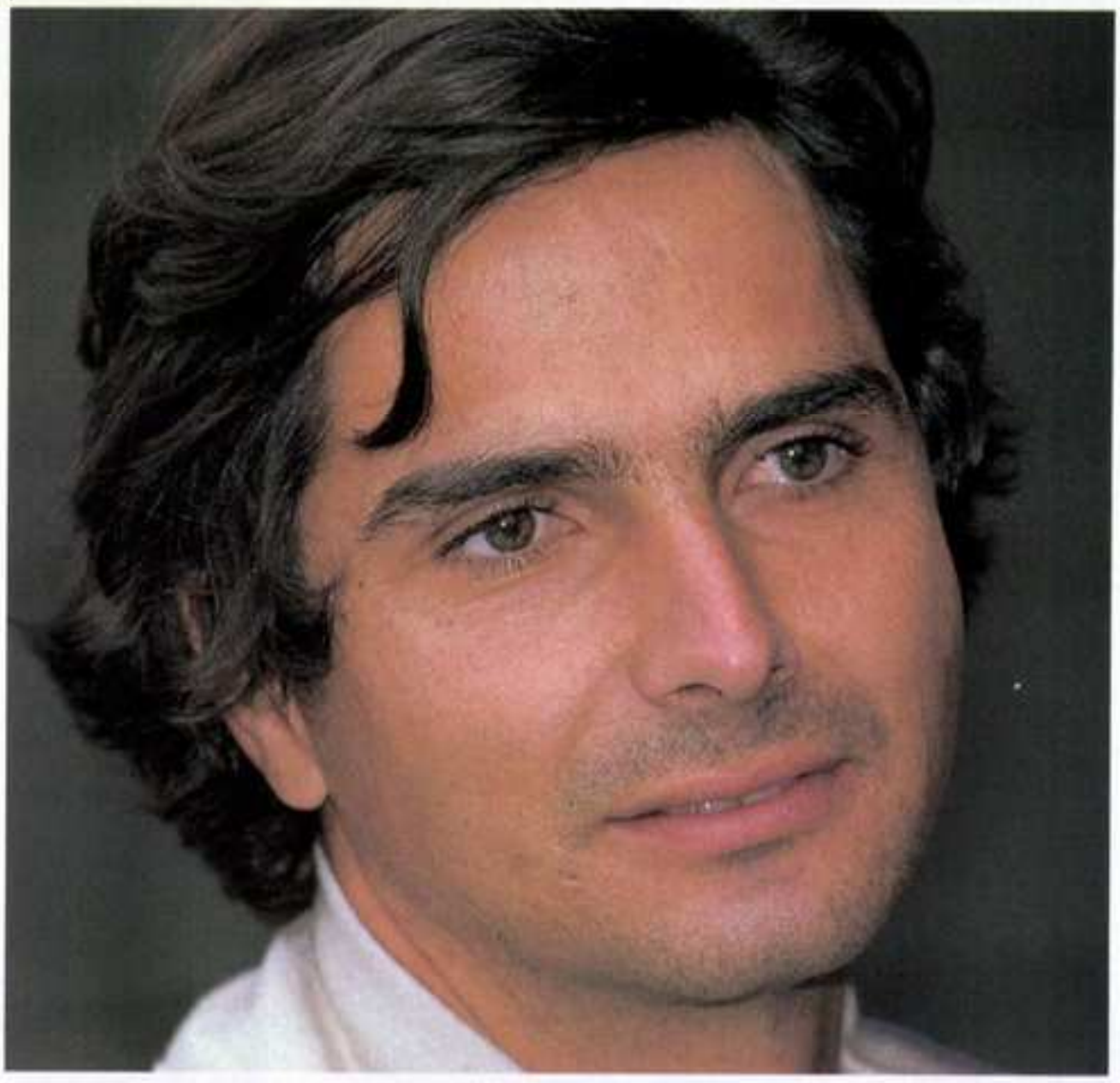
Rd.14 Brands Hatch(Europe)



Rd.15 Kyalami(ZA)



Drivers' Champion Nelson Piquet



Constructors' Champion Ferrari



Text & Data/GIRO
Photos/Hiroshi Kaneko



⑤⑥ブラバムBT52
BMW直4ターボ



⑤⑥ブラバムBT52B
BMW直4ターボ



⑨ATS D6
BMW直4ターボ



⑪⑫ロータス92
フォード-コスワースDFV-V8



⑰⑱RAM01
フォード-コスワースDFV-V8



㉒㉓アルファロメオ183T
アルファロメオV8ターボ



㉗㉘フェラーリ126C3
フェラーリV6ターボ



㉙㉚アロウズA6
フォード-コスワースDFV-V8



㉟㊱トールマンTG183B
ハート直4ターボ



㊵スピリット201&201C
ホンダV6ターボ（写真は201C）



①②㊷ウイリアムズFW08C&FW09
フォード-コスワースDFV-V８＆ホンダV６ターボ（写真はFW08C）



③④ティレル011＆012
フォード-コスワースDFV-V8&DFY-V8（写真は011）



⑦⑧マクラーレンMP4/1C
フォード-コスワースDFV-V8＆DFY-V8



⑦⑧マクラーレンMP4/1E
TAG V６ターボ



⑪⑫ロータス93T＆94T
ルノーV６ターボ（写真は94T）



⑮⑯ルノーRE30C＆RE40
ルノーV６ターボ（写真はRE40）



㉕㉖リジェJS21
フォード-コスワースDFV-V８



㉗㉘フェラーリ126C2/B
フェラーリV６ターボ



㉛㉜オゼッラFA1D&FA1E
フォード-コスワースDFV-V8＆アルファロメオV12（写真はFA1E）



㉝㉞セオドールN183
フォード-コスワースDFV-V８



①ケケ・ロズベルグ
Keke Rosberg・SF・34歳・ウイリアムズ



②ジャック・ラフィット
Jacques Laffite・F・38歳・ウイリアムズ



③ミケーレ・アルボレート
Michele Alboreto・I・26歳・ティレル



④ダニー・サリバン
Danny Sullivan・USA・33歳・ティレル



⑤ネルソン・ピケ
Nelson Piquet・BR・30歳・ブラバム



⑥リカルド・パトレーゼ
Riccardo Patrese・I・28歳・ブラバム



⑦ジョン・ワトソン
John Watson・GB・36歳・マクラーレン



⑧ニキ・ラウダ
Niki Lauda・A・34歳・マクラーレン



⑨マンフレート・ビンケルホック
Manfred Winkelhock・D・31歳・ATS



⑪エリオ・デ・アンジェリス
Elio de Angelis・I・24歳・ロータス



⑫ナイジェル・マンセル
Nigel Mansell・GB・28歳・ロータス



⑮アラン・プロスト
Alain Prost・F・28歳・ルノー



⑯エディー・チーバー
Eddie Cheever・USA・25歳・ルノー



⑰エリセオ・サラザール
Eliseo Salazar・RCH・28歳・RAM



⑰ケネス・アチソン
Kenneth Acheson・GB・25歳・RAM



㉒アンドレア・デ・チェザリス
Andrea de Cesaris・I・23歳・アルファロメオ



㉓マウロ・バルディ
Mauro Baldi・I・29歳・アルファロメオ



㉕ジャン=ピエール・ジャリエ
Jean-Pierre Jarier・F・36歳・リジェ



㉖ラウル・ボエセル
Raul Boesel・BR・25歳・リジェ



㉗パトリック・タンベイ
Patrick Tambay・F・33歳・フェラーリ



㉘ルネ・アルヌー
René Arnoux・F・34歳・フェラーリ



㉙マルク・スレール
Marc Surer・CH・31歳・アロウズ



㉚チコ・セッラ
Chico Serra・BR・26歳・アロウズ



㉚ティエリー・ブーツェン
Thierry Boutsen・B・25歳・アロウズ



㉚アラン・ジョーンズ
Alan Jones・AUS・36歳・アロウズ



㉛コラード・ファビ
Corrado Fabi・I・21歳・オゼッラ



㉜ピエルカルロ・ギンザーニ
Piercarlo Ghinzani・I・31歳・オゼッラ



㉝ロベルト・グェレーロ
Roberto Guerrero・COL・24歳・セオドール



㉞ジョニー・チェコット
Johnny Cecotto・YV・27歳・セオドール



㉟デレック・ワーウィック
Derek Warwick・GB・28歳・トールマン



㊱ブルーノ・ジャコメッリ
Bruno Giacomelli・I・30歳・トールマン



㊵ステファン・ヨハンソン
Stefan Johansson・S・28歳・スピリット



㊷ジョナサン・パーマー
Jonathan Palmer・GB・28歳・ウイリアムズ

注:ドライバーの年齢は'83年開幕戦当時のもの
国籍コード:A=オーストリア、AUS=オーストラリア、B=ベルギー、BR=ブラジル、CDN=カナダ、CH=スイス、COL=コロンビア、D=西ドイツ、F=フランス、GB=イギリス、I=イタリア、MC=モナコ、NL=オランダ、RCH=チリ、RSM=サンマリノ、S=スウェーデン、SF=フィンランド、USA=アメリカ合衆国、YV=ベネズエラ、ZA=南アフリカ

●フェラーリ（Ferrari）

ワークス―ルネ・アルヌー

パトリック・タンベイ

タンベイは残留し、ルノーを飛び出たアルヌーが新加入。前半はタンベイ、後半はアルヌーが好調。前年型126C2をフラット・ボトム化し、ウイングが大型化されたのがシーズン前半の126C2/B。中盤イギリスGPからハーベイ・ポスルズウェイトの新作126C3（外観は前作に似るが、カーボンファイバー／ケブラー・モノコック）が登場。フェラーリとルノーがウォーター・インジェクションを初採用。V6＋KKKツインターボ。タイヤはGY。スポンサーはフィアット／アジップ。

●マクラーレン（McLaren）

ワークス―ニキ・ラウダ

ジョン・ワトソン

両ベテラン・ドライバーの布陣は変わらず。MP4／1Bをフラット・ボトム化したMP4／1Cでシーズン前半を闘う。エンジンはDFVのショート・ストローク。ハンス・メツガーをチーフとするポルシェ製TAG-V6ターボは、オランダGPにて改良型MP4／1Eに載ってデビュー。80年V6＋KKK製のツインターボで、可能性を示す。ミシュラン・タイヤ。スポンサーはマールボロ／SAIMA／ユニバート。

●ルノー（Renault）

ワークス―アラン・プロスト

エディー・チーバー

アルヌーが抜け、リジェよりチーバーが移ってくる。シーズン序盤はフラット・ボトム化したRE30Cで参戦。ルノー・スポール設計のカーボン・コンポジット・モノコックのRE40がすぐに取って代わる。V6ターボは650馬力程度。リヤのアンダーウイング廻りで排気流の処理によりグラウンドエフェクト効果を狙い、これが有効となると、他のチームも真似る。ミシュラン・タイヤ。

●ウイリアムズ（Williams）

ワークス―ケケ・ロズベルグ

ジャック・ラフィット

前年のチャンピオン、ロズベルグがエース。リジェよりベテランのラフィットが加わる。パトリック・ヘッド設計のやや無骨なFW08Cは当初6輪車用に開発されたもの。ノンターボDFVでは勝利の権利はほとんどなし。ウイリアムズ／ヒューランドの6速ミッションが特徴（他チームは5速中心）。最終戦でホンダV6ターボ搭載の先行試作車FW09が登場。F2で活躍中のジョナサン・パーマーが一戦のみFW08Cで参戦。タイヤはGY。スポンサーはTAG／デニム／サウディア／モービル。

●ロータス（Lotus）

ワークス―エリオ・デ・アンジェリス

ナイジェル・マンセル

'82年12月16日にコリン・チャップマン御大が心臓発作で死去。その直前にルノーとのエンジン供給に関する契約が済んでいたため、活動継続はできた。ドライバーは共に残留だが、新しいディレクター（マネジャーより昇格）のピーター・ウォアはデ・アンジェリスの方を優遇し、シーズン前半は彼だけがルノーV6ターボの"93T"を使用。マンセルはDFVの"92"で我慢した。シーズン半ば、アルファから加わったジェラール・ドゥカルージュが"94T"を設計してからようやく上向きとなる。ピレリを使用。スポンサーはJPS。

●ティレル（Tyrrell）

ワークス―ミケーレ・アルボレート

ダニー・サリバン

新進アルボレートはエースとして残留。アメリカで僅かに目立つ程度のサリバンが少々意外なF1進出を果たす。前年改変型の011、シーズン終盤4戦出走のカーボン・モノコック012とも、モーリス・フィリップの設計。シーズン中盤以降、DFVの改良型DFYエンジンを使うが、510馬力前後ではターボ勢と闘うのは難題。タイヤはグッドイヤー。スポンサーはベネトン。

●ブラバム（Brabham）

ワークス―ネルソン・ピケ

リカルド・パトレーゼ

ドライバー不変。フラット・ボトム化を受けて、ゴードン・マーレイは全くの新型たるBT52を設計。モノコック下半はアルミ、上半はカーボンファイバー。非常にスリークなラインを持ち、レース途中での燃料補給を最初から考慮した小型タンク。イギリスGP以降、空力や細部を改変したBT52Bスペックとなり、緒と白のカラーリングは逆に改められる。BMW-M12／13(直4＋KKK製シングルターボ）は信頼性向上。タイヤはミシュラン。スポンサーはパルマラート／フィラ。

●リジェ（Ligier）

ワークス―ジャン-ピエール・ジャリエ

ラウル・ボエセル

マートラは再びF1活動から撤退し、エンジンはまたしてもDFVに。ベテランのジャリエがオゼッラから移り、前年RAMマーチでF1デビューした若手ボエセルがNo.2に。初期のJS21は前年のJS19を改変したものだったが、ミシェル・ボイジョンとクロード・ギャロパンが改良を進める。しかしいずれにせよ競争力は高くなく、F1進出以来初の無得点。ロングビーチGPでジャリエがトップ集団を走ったのが目立つのみ。ミシュラン・タイヤ。スポンサーはジタン。

●アルファロメオ（Alfa Romeo）

ワークス―アンドレア・デ・チェザリス

マウロ・バルディ

チーム活動がパオロ・パバネッロ率いるユーロレーシングに委託されるが、マシン製作はワークスたるアウトデルタが継続。ジャコメッリが抜け、若手バルディが加わる。ムラはあるが速いデ・チェザリスが少々意外な快走を見せる。前年試走のみしたV8ターボでフル出場、シロ製ツインターボだが、燃費の悪いのが難点。フランスGPで消火器がカラだった一件がもとで、開発エンジニアのドゥカルージュがチームを去る。ミシュラン・タイヤ。スポンサーはマールボロ。

●アロウズ（Arrows）

ワークス―マルク・スレール

ティエリー・ブーツェン

チコ・セッラ

前年来在籍のスレールは常にアグレッシブで、前半はDFV勢の中ではロズベルグに次ぐ存在。シーズン序盤はセッラがNo.2カーを操るが、'81年末に引退したアラン・ジョーンズがロングビーチのみミステリアスなカムバック。その後新人ブーツェンが加わってなかなかの好走を見せた。デイブ・ワス設計のA6は前年型を規則改変に伴い小改変した程度。グッドイヤー・タイヤに戻る。

●ATS

ワークス―マンフレート・ピンケルホック

前年の2台体制から1台へ。BMW系ドライバー、ピンケルホックに精力を集中することにより、念願のBMW直4ターボエンジンの獲得に成功する。グスタフ・ブルナー設計のD6は手際良くまとめられたカーボンファイバー・モノコック。好位置を走ることはあったが、チーム運営に問題あり、些細なトラブルでリタイア多し。GYタイヤ。

●オゼッラ（Osella）

ワークス―ピエルカルロ・ギンザーニ

コラード・ファビ

中堅ギンザーニ、'82年ヨーロッパF2チャンピオンのファビ（チオの弟）とも、初のF1フル出場。シーズン前半は前年FA1Cを小改変したFA1D（DFVエンジン）を使い、半ばからトニー・サウスゲイト設計のアルミ／カーボンのFA1Eに変更、エンジンもアルファV12ノンターボを得た。ミシュラン。スポンサーはケレマータ。

●トールマン（Toleman）

ワークス―デレック・ワーウィック

ブルーノ・ジャコメッリ

トールマンと苦楽を共にしてきたワーウィックの努力がようやく報われ始める。No.2だったチオ・ファビはCARTインディカーに転向（大活躍）したためジャコメッリが加わる。前年秋登場のTG183を改変したユニークなスタイルのTG183B（ロリー・バーン／ジョン・ジェントリー設計）。ターボはホルセット製に改められた。ピレリ・タイヤ、スポンサーはキャンディ／マジルス。

●セオドール（Theodore）

ワークス―ロベルト・グェレーロ

ジョニー・チェコット

資金的に行き詰まっていたエンサインを'82年末に吸収合併、ドライバーのグェレーロもそのまま引き入れる。F2で活躍した元2輪チャンピオン、チェコットがF1GPデビュー。ナイジェル・ベネット設計のN183もエンサインN181を改変したもの。DFVエンジン使用。'83年をもってF1から撤退、スタッフは主にCARTインディカーに活路を求める。GYタイヤ。スポンサーはカフェ・ド・コロンビア／セガフレード。

●RAM

ワークス―エリセオ・サラザール

ケネス・アチソン

前年2台のマーチ821で参戦したジョン・マクドナルド率いるRAMチームが、新たに"RAM"としてF1参戦開始。1カー体制で、前半はサラザールが、後半はアチソンが主に乗ったが、途中スポットで乗ったジャン-ルイ・シュレッサーやジャック・ビルヌーブがDNQに終わったと同様に、決勝進出の機会はきわめて少なかった。デイブ・ケリー設計の"01"はDFV搭載。ピレリ・タイヤ。スポンサーはリズラ、他

●スピリット（Spirit）

ワークス―ステファン・ヨハンソン

'82年にホンダ・エンジンを搭載してF2に突如参入、大活躍したスピリットが、そのままホンダF1進出の開発部隊とされた。チーム代表はジョン・ウィッカム、設計はゴードン・コパックだが、シャシー自体は前年のF2"201"をベースに改造したもので、有力チームのマシンの仕上がりと比べると劣ることは明らか。それでも新人ヨハンソン（前年スピリットF2で活躍）の力走でシーズン途中からの参戦ながら、確実にクォリファイ。RA163Eエンジンは80度V6＋IHI製ツインターボで600馬力前後。GYタイヤ。

DOCUMENTARY

プロストに痛いミスジャッジ

その時ピケが見たものは……失望か、天誅の予感か



オランダGP。ピケのインにダイブしたプロストだったが接触。これは明らかにプロストの数少ない判断ミスだった。シーズン終盤、この一戦を境にツキが変わっていく

ピケとプロスト 流れは突然に変わった

全15戦中、11戦を終えたところで、アラン・プロストはネルソン・ピケを14点も引き離して得点トップを突っ走っていた。

しかし第12戦オランダGPの中盤過ぎ42周目、タルザン・コーナーの進入で、プロストは珍しくも重大なミスを犯した。ピケから首位を奪おうとしてインに飛び込んだものの減速し切れず、ルノーはブラバムをタイヤ・バリアーに押し出してしまうのだ。辛うじてコースに踏みとどまり再走に移ったプロストの姿を横目に、サスを痛めたピケは静かにコクピットから出た。ピケの手中から王座の可能性が逃げていったかに思えた。観客からは同情まじりの拍手が…。が、数10秒後、ピケの耳に「プロスト・クラッシュ」の報が入る。再走したとはいえやはりプロストのマシンにもダメージは及んでいて、フロント・ウイング破損からグリップを失い、コースを飛び出したのだ。

重れていた首をふと持ち上げたピケの目が光り輝くのを、人々は見た。この瞬間、"運"は変わったのだった。

続くイタリアGP、ヨーロッパGPと、ピケは連勝して勢いづき、反対にプロストはリタイアと2位で焦りがつのる。実際、ブラバムやフェラーリが進歩している間、ルノーの開発ペースは足踏み状態が続いているかのようだった。シーズン中盤のチャージ（フランス、ベルギー、イギリス、オーストリアで優勝）も無に帰してしまいそうな状況にプロストはルノーへの不満を公言し、ルノーもプロストの言動を当然快く思わなかった。

最終戦の南アフリカGP、35周して3位からピットインしたプロストは、その場でヘルメットを脱いだ。ターボ・トラブル。得点でピケを依然2点リードしているとはいえ、そのピケが首位を行く。ブラバムのBMWエンジンが壊れない限り、もうプロストとルノーに王座はない。ピケは悠々とペースを落とし、チームメイトのリカルド・パトレーゼに勝利を譲ると、自身は3位でフィニッシュして二度目の逆転チャンピオンを決めた。

ターボ車に乗った初の世界チャンピオンはピケのものとなり、コンストラクターズ・チャンピオンは前年に続いてフェラーリ・ターボに決まった。ターボF1のパイオニアたるルノーに、立つ瀬はなかった。それはまたルノーとプロストの蜜月にピリオドが打たれることをも意味していた。

フラット・ボトム化と 恒例となったリフューエル

コンストラクターズ・チャンピオンのフェラーリは前年からの好調ぶりを維持してはいたが、ルネ・アルヌー（カナダ、ドイツ、オランダ優勝）もパトリック・タンベイ（サンマリノ優勝）も、真の意味で王座を争うレベルまでには達していなかった。シーズン前半はタンベイの方が好調で、特にサンマリノGPでは前年のフェラーリ内部の軋轢を一掃するような素晴らしい勝利により大観





イギリスGPで遂にデビューしたホンダV6ターボ。日本人エンジニアが取り囲む。左はそのスピリット



モナコを走るロズベルグ。濡れた路面をスリックタイヤで激走、優勝する



ロングビーチの表彰台。予選結果からこの図を想像した者がいただろうか

ノンターボDFV／DFY最後のひと足掻き

来の機能を取り戻し、振動によりドライバーの身体にダメージが及ぶ心配も大きく減らされた。

フラット・ボトム化によりダウンフォースが減り、スピンや事故が多発するのではないかと一部で危惧する声もあったが、重大事故は一件も発生せず、杞憂にすぎなかった。

フラット・ボトム化に真っ先に行動を起こしたチームはブラバムで、ゴードン・マーレイは非常に個性的スタイルの新型BT52をデザインし、緒戦ブラジルでピケが幸先良く勝った。マーレイはまた、レース途中で燃料補給とタイヤ交換のピットインすることを前提にマシン作りを行った。これはたちまちのうちに他チームへも波及し、レース中のピット往復はごく当り前のものとなった。

フラット・ボトム化によってターボ車とノンターボ車の性能差は小さくなるだろうと楽観的な見方をしていたのは前年のチャンピオン、ケケ・ロズベルグ。ウイリアムズはDFVしか持っていなかった。ターボ化の波とその進展は、ロズベルグが思っていた以上に強力で、苦戦は逃れようがなかった。しかしそれでも、濡れたモナコでの激走勝利、リオでの好走（2位フィニッシュ、しかし押しがけのため失格）はチャンピオンに相応しいファイトではあった。

マクラーレン陣営もフォード・コスワースDFV（と改良型DFY）でシーズンを開始した。ニキ・ラウダとジョン・ワトソンはともに予選では連くなく（モナコでは・この大物二人がDNQ）、それでもレースではしぶとく走り、ロングピーチでは'83年は、シーズン後半オランダGPでデビューしたボルシェ製TAG-V6ターボれてはグリッド22～23位のスタートながら、75周後は1～2位でフィニッシュしてみせた。しかし彼らにとっての'83年実戦デビューしたボルシェ製TAG-V6ターボの開発熟成の期間だったというのが偽らざるところだろう。それは'84年以降に実る。

'89年にF1全車がノンターボに戻るまでの間最後のノンターボ・ウィンとなったのが、デトロイトGPにおけるミケーレ・アルボレート＋ティレル・DFY。フォードのお膝元デトロイトでの勝利は見事だったが、彼が前年に見せたパフォーマンスから比べるとやや期待外れのシーズンであった。


ベルギーのスタート直後。デ・チェザリスのアルファがリード、プロストらを従える

安定した速さとは言えないまでも、時に悔れぬものを示したのは、アンドレア・デ・チェザリス（アルファロメオ）、デレック・ワーウィック（トールマン・ハート）、エリオ・デ・アンジェリスとナイジェル・マンセル（ロータス・ルノー）、エディー・チーバー（ルノー）などだ。

デ・チェザリスはスパでのベルギーGP前半をリードし、ドイツと南アで2位に食い込んだ。ようやくモノになってきたトールマンを駆ってシーズン終盤4戦すべてに入賞したワーウィックには「イギリスの次の世界チャンピオン？」という形容が冠せられ始めた。不振のロータスはジェラール・ドウカルージュの加入で再浮上のきっかけをつかみつつあるようにも見えた。

ホンダ、F1に復帰！スピリットで試験的参戦

日本人にとって'83年F1シーズンは意味がある。ホンダがF1シーンに復活した年だからだ。'64～'68年の活動以来、実に15年ぶりのF1復帰ということになる。今回はシャシー／エンジン全ホンダ製ではなく、エンジン・サプライヤーとしての活動だ。そのエンジンは'80年半ばに登場以来2年半ほどF2レースで活躍してきたV6をベースにした1・5ℓターボ。

F1復帰初年度は試験的な参戦ということで有力チームとは組まず、前年F2で組んだスピリットに供給することとなった。ドライバーは新人ステファン・ヨハンソン。

4月10日のブランズ・ハッチ（非選手権のレース・オブ・チャンピオンズ。優勝はロズベルグ）で実戦初登場＝リタイア。F1GPデビューは7日のイギリスGPで、以降6戦して7、12、14位が各1回、リタイアが3回という戦績。全戦で7～10列でのクオリファイは初期トラブルが多発した状況を思えば上出来と言える。

そして8月半ばのオーストリアGPの際、ウイリアムズとホンダの'84～'85年提携関係が公表された。DFVで苦戦を続けるウイリアムズは翌年開幕まで待てずに、最終戦の南アフリカGPにホンダV6ターボ搭載のFW09を送り込み、これに乗ってロズベルグは予選6位・決勝5位を果たす。ホンダV6ターボの将来性が明らかに見えた。

ブーツェン、ヨハンソンら相応しいステップアッパー

この年F1GPにデビューしたドライバーは7人。ダニー・サリバン、ジョニー・チェコット、コラード・ファビがレギュラー、ティエリー・ブーツェン、ステファン・ヨハンソン、ケネス・アチソンがセミレギュラー、そしてジョナサン・パーマーがスポット参戦。いずれもなかなかの実力派ではある。得点を挙げたのはサリバンとチェコットのふたり。

しばしば好走を見せたサリバンは一年限りでCARTインディカーに転向し、同様にロングビーチGPも'83年一杯でF1からインディカーに転身。'86年のロングビーチCARTではそのサリバンが優勝することとなる。

'83年に新たにF1カレンダーに加わったのはヨーロッパGPで、初年度はイギリス（ブランズ・ハッチ）で行われたが、翌年はドイツ（ニュルブルクリング）と持ち回りとされる。


予定の燃料補給ピットインに備えて待機するクルー

サンマリノの表彰台。カーナンバー27のフェラーリでタンベイが勝利



FINAL RANKING

順位	ドライバー	国籍	マシン	タイヤ	3/13 ブラジル(リオ)戦 5.031km×63周=316.953km(天候:ドライ→ウエット→ドライ)	3/27 ロングビーチ(ロングビーチ)戦 3.715km×79周=293.485km(天候:ドライ)	4/17 フランス(ポール・リカール)戦 5.810km×54周=313.740km(天候:ドライ)	5/1 サンマリノ(イモラ)戦 5.040km×60周=302.4km(天候:ドライ)	5/15 モナコ(モンテカルロ)戦 3.328km×75周=249.6km(天候:ドライ)	5/22 ベルギー(スパ)戦 6.968km×40周=278.627km(天候:ドライ)	6/5 デトロイト(デトロイト)戦 4.023km×63周=253.449km(天候:ドライ)	6/12 カナダ(モントリオール)戦 4.410km×70周=308.7km(天候:ドライ)	7/16 イギリス(シルバーストン)戦 5.141km×61周=313.701km(天候:ドライ)	8/7 ドイツ(ホッケンハイム)戦 6.797km×45周=305.865km(天候:ドライ)	8/14 オーストリア(エスタイライヒリンク)戦 5.947km×53周=315.191km(天候:ドライ)	8/28 オランダ(ザンドフールト)戦 4.252km×72周=306.144km(天候:ドライ)	9/11 イタリア(モンツァ)戦 5.800km×52周=301.6km(天候:ドライ)	9/25 ヨーロッパ(ブランズ・ハッチ)戦 4.205km×71周=298.555km(天候:ドライ)	10/15 南アフリカ(キャラミ)戦 4.192km×71周=297.632km(天候:ドライ)	総得点=有効得点	△予選のみ出走回数 △出走回数 △最速ラップ回数 △ポールポジション回数 △決勝出走回数 △優勝回数
1	ネルソン・ピケ	BR	ブラバムBT52 & BT52B・BMW※	M	4 1 9	20 R	6 2 6	2 R	6 2 6	4 4 3	2 4 3	3 R	6 2 6	4 13	4 3 4	1 R	2 3 4	4 1 9	4 1 9	59	15 15 15

NISSAN SAURUS CUP

風と競おう

誰もが夢からスタートした。
新しいマシンとの出会いが
新しいヒーローをつくりだす。



そのスタイリングは限りなくフォーミュラカーに近く、ミッドシップのスリムなボディになっている。性能も他のワンメイクレースとは異なり、F・Fではなく、リヤドライブになっている。この高性能マシンを操縦してエキサイティングなレースを体験できるビッグ・イベント。これが「ニッサン・ザウルスカップ・レースシリーズ」だ。いまモータースポーツファンのあいだでは、この新しいスタイルのワンメイクレースに話題が集中している。

賞金総額1,667万円!!

コンプリートキット価格295万円(消費税・輸送費別)

	開催日	大会名称	開催場所
第1戦	4月23日	チェッカーグレート30レース	筑波サーキット
第2戦	5月21日	東京プロダクションシリーズ	筑波サーキット
第3戦	7月23日	全日本富士500mileレース	富士スピードウェイ
第4戦	8月20日	レース・ド・ニッポン	筑波サーキット
第5戦	9月3日	富士グランドチャンピオンレース	富士スピードウェイ
第6戦	11月12日	INTER-TEC	富士スピードウェイ
第7戦	12月3日	SCCN・ツクバモータースポーツフェスティバル	筑波サーキット

シリーズポイント外レース
※10月1日ニッサン北海道モータースポーツフェスティバル 北海道スピードパークは、シリーズポイントの対象外となります。

NISSAN SAURUS CUP RACE SERIES

参加者募集中!!

NISSAN Race service
株式会社 ニッサンレースサービス
〒140 東京都品川区南大井2丁目10番6号 TEL(03)762-9623代 FAX(03)762-9852

R'on
Truck
Impression



勝ちたいヤツは、腕を磨け!

もしかしたらザウルスは理想のワンメイクレース・マシンかもしれない

完全なレーシングカーのワンメイクレースとして
今後が期待されるニッサン・ザウルスカップ
マシン開発時点から初心者を対象として作られたザウルスは
テールヘビーがもたらす特有のクセをもっているが
腕を磨けば磨くほど速く走ってくれる可愛いいヤツなのだ



NISSAN SAURUS

ニッサン・ザウルス

Photos/Hiroshige Satta

日本で初めて純レーシングカーによるワンメイクレースしかもタイヤも含めたすべてをメーカー系の会社がしっかりコントロールしているという点で、私は発表当時からザウルスカップに期待を持って注目していた。

現時点で、ザウルスカップはその期待を裏切ることなく、盛況のうちに2戦を終了した。この成功の陰には、関係者の並々ならぬ尽力があったことは容易に想像されるが、その重要なポイントのひとつが、ワンメイクレース・マシンとしてのザウルスのデキの良さだと私は考えている。

レーシングカーのワンメイクレース仕様車を作るに当たって何が必要かを考えた場合、まず第一になるべくイコールコンディションを保持できるクルマでなければいけない。当然上級クラスではないから、低コストでレースができなければいけないという点も重要だ。あえてもうひとつ期待させてもらうとすれば、このクルマが初心者が腕を磨くのに適切かどうかもポイントとして挙げられるだろう。

ザウルスの基本フレームはFJである。しかもこの車の特異な点は、レーシングカーのボディは本来シャシーに合わせて作られるものであるのにもかかわらず、このザウルスの場合は最初にボディありき、という開発をせざるを得なかった点だ。これはザウルスがモーターショウのためのデザイナーの習作という生い立ちに起因する。

カウル優先ということでシャシー側の手直しがいくつか必要となった。

「カウルがあるならばサスペンションはよりメンテナンスしやすいアウトボード・タイプがいいとか、スリックタイヤの使用や、車重が増加するということでフレームや足廻りを強化するとか、コスト面まで含めてかなり思い切ってベースのFJから変更していったんです」

三橋

他にもカウルに合わせた着座位置の変更、それに伴うペダル類の位置変更、さらにはホイールベースの延長など、そのデザインを優先しながらの手直しは大がかりなものだった。そして出来上がったのがザウルスだ。

もうひとつ、このクルマの開発で問題となったのは、エンジンフード内の冷却の問題である。これもカウルの制約がある中で細かい煮詰めがされているので、R'06ザウルスに限ってでも今の季節までならばオーバーヒートの懸念も全くなく、安心してレーシングスピードで競い合うことができる。

ではクルマに乗ってみよう。実はこのクルマに乗るのは今回が初めてではない。以前シェイクダウンの時に乗ったことはあるが、その時は本当のシェイクダウンで、このクルマを正確につかめなかったというのが正直なところだ。ただひとつその時感じたことは全体に重量バランスがかなり後ろにあるということ。これまでコース上ではあまりスピンをしたことはないが、この時は2回はどスピンを経験した。なかなかの難物だな、という印象で、果たしてこのクルマが初心者のレースに向くのか、という部分について"?"マークを持った上で2戦続けてレースで結果を残したR'06ザウルスに乗ってみることにする。

まず全体的にボディの幅が広く、居住性は良さそうに見えるのだが、実際にコクピットに収まってみると非常にタイトなポジション



十分とはいえないフレーム剛性が幸い(?)して、時間やお金をかけて鍛えても、それなりの成果が出ないところがウレシイ／　ザウルスを速く走らせる特効薬はテクしかない

を要求される。フットスペースにも余裕は全くなく、常に左右から圧迫される感じは、当然ながらベースとなったFJと共通する。かといってコクピットからの眺めはカウルしか見えないから、これはフォーミュラカーではない。視覚的な感覚と、現実的なタイトなポジションがアンバランスな印象を受ける。しかしこのアンバランスさが、ザウルスの乗り味と思えば、慣れてしまえば何の問題もない。

ギヤをローに入れ、クラッチをつないでスタートする。タコメーターの針が3000回転を超えて4000回転に近づいたあたりから、ものすごいバイブレーションがドライバーを襲う。これはかなりキツイもので、最初の1周はクルマからすぐにでも降りたくなるほどひどい。正直ガマンできる限度を少し超えていると思う。

しかし人間の身体はある程度の順応性があるもので、コースを3周ほどするとそのバイブレーションもかなり穏やかに感じるようになった。慣れで解決できるものだと言われればそれまでだが『原因はマニホールド系からの共振だと思うので、現在対策を考えています』という三橋さんの言葉を信じるしかない。

エンジンはパルサーに搭載されるCA16DEで全くのノーマルだ。わずかにエキゾーストマニホールドの新造とインテークマニホールド廻りの改造が施されているだけ。体感的なパワーは強烈ではないが、このクルマにとっては十分だと思う。特にスリックタイヤを使用することでクルマ自体の接地性が良いので、特にパワーに過不足を感じることは全くない。

ステアリングの応答性は、フォーミュラカーと比較すれば当然ダルだが、その感じはスリックのフォーミュラカーにハコの曖昧さを同居させたようなもので、ハコから乗り換えたドライバーがレーシングカーのハンドリングを経験するには丁度良くセットされている。逆に過敏とも言える動きをコントロールしてい



三橋　孝……ザウルスのマシン開発責任者。いわばザウルスの生みの親だ。ニスモ第2技術部技術課課長



NISSAN SAURUS

るFJのドライバーが乗ると、ちょっと動きが鈍で物足りなさが残るかもしれない。

ハンドリングの特性は、やはりテールヘビーな感覚は免れない。但しクルマとのスキンシップを図る段階では、リヤは簡単に流れ出すが、あくまでもそれはスムーズなものでコントロールは容易だ。早い時期にステアリングで修正してやればほんの少しのスリップアングルを維持して綺麗にコーナーを抜けていける。

ところがそこからもうひとつ攻め込んで行くと、当然クルマのドリフトアングルは増していき、ある一線を超えた時点で修正不能なオーバーステアに陥る。この車の持つテールヘビーがドライバーにはなす術をなくしてしまうのだ。ザウルスのレースが他のレースに比べて、例えばスピンが多いというのは、ただ単にレーシングカーの運転が難しいのではなく、ザウルス特有のテールヘビーが原因なのだと思う。ではそれが危険であるかといえば、確かに乗り始めのころはこの特性は危険なのだが、車がある一線を超えるとバランスを崩すという前提で、その手前で修正しながらコーナリングしてやろうというところまでテクニックやセンスが磨かれてくれば、むしろこの特性を御すことは他のドライバーに対してのアドバンテージを握ることになる。1、2戦をF3ドライバーが上位を占めた理由はここにある。



加治次郎……ザウルスのワンメイクレースの企画責任者。今後のさまざまな展開もこの人の頭の中に。ニスモ計画管理課課長代理



サスペンションの前廻りをいじってセッティングの方向を探るテストも行った

失敗したときのお仕置きはたしかにきつめだが、それをコントロールしていくことがドライバーの能力を磨くことになるのだから、その素材としてザウルスは非常にいいところで仕上がっていると断言できる。

「操縦性はほぼ予想どおりだったんですが、それ以上に極端に出てしまったのがリヤが出やすいということですね。これもカウルの形状からスタートした結果で、ドライバーの着座位置を含めて重量配分でかなり無理してますからしょうがないかな、と」――佐藤

「結局、金をかけないでなんとかしたい、ということでエンジンはノーマルにして、逆にシビアなアクセルワークとハンドリングを要求するクルマで運転がうまくなるようにしようじゃないかと考えたんです。その場合タイヤばかり勝っていても困るので、その辺のバランス点を探すのに苦労しましたね」――加治

この特性に関してひとつ心配なのは、確かにオーバーステアで障害もなく淡々と走る時にはドライバーの技量を磨く上ですごくいいのだが、レースで無理なラインを取って追い越しをかけたり、あるいは人をブロックしたりという場面が出てきた時だ。その時には決して安全なレーシングカーであるとは言えないから、用心深くレースをしなければいけないクルマであることには変わりはない。

今回のテストではサスペンション・セッテ



ィングの方向性を探ることも兼ねていた。R'onザウルスは毎回ドライバーが変わるため、何をどういじったら車がどう変わるという基本部分についてのデータがなかったからだ。

その辺をチェックするためもあって、今回はサスペンションの特に前廻りをいじってみた。最初のセットは第1戦で服部尚貴選手がセットしたままの状態で、これはいわゆるニスモ・オリジナルの状態であったわけだが、今回限られた時間でトライしたのは、フロントのスプリングを柔らかくしていく方向だ。

スプリングを柔らかくして一番変わったのは、アンダーステアが以前より穏やかになったことだ。そこからさらにステアリングを切り込んでいってもアンダーステア状態を保持したままでコーナリングできるため、フロントのグリップが回復したのをドライバーが感じた後にテールが滑り始めるから、ステアリングを戻す程度の範囲で修正は可能となる。

これは是非、ザウルスの標準的なドライバー達に試して欲しいセッティングだ。アンダーステアがきちんとコントロールできる人であれば、決して悪い方向には向かないはずだし、タイムも安定するはずだ。もう少しアンダー気味がいいとか、逆にアンダーを消したいという人は、スタビライザーの調整でかなり幅広いセッティングができるので試してみればいい。スタビを一杯まで詰めてもタイムも安定していて、まだアンダーを感じるというならば、その時は再びニスモオリジナルセッティングに戻すことをお薦めする。

※

本当にこのクルマはいいところに来ていると心から思う。メーカーの狙ったところというのは往々にして外れる場合があるが、ザウルスの場合はまさにドンピシャが出来上がった。実際2戦終了して車の差が出てきたということは誰も言わないし、運転手が上手ければクルマが速く走るのはリザルトを見ればわかる通りなのだ。『努力して運転者としての技量を磨きなさい。磨けば磨くほどザウルスは速く走りますよ』ということを肝に命じて精進すべきだ。ワンメイクレースとはかくあるべきである。

三好



佐藤　豊……ニスモ第2技術部技術課でザウルスのマシン開発担当技術者として当初からマシン開発にたずさわる。



❶



❷



❸

❶最初にカウルありき、というザウルスだけにレーシングマシンとしてはユニークでかわいらしい顔を持っている
❷リヤビューもフロント同様かわいらしい。テールエンドにミッションのリンケージ部分が突出しているために、接触が原因でこれまで2～3件トラブルが発生しており、近々この部分を保護するパーツがデリバリーされるという
❸サイドビューを見るとやはりドライバーの着座位置は通常のレーシングカーに比べて後ろに位置しているのがわかる



❹



❺



❻



❼

❹❺3分割のカウルを外すとFJベースのシャシーが姿を現す。FJよりホイールベースが35mm伸ばされているというが、カウルとマッチングすると前後のオーバーハングが少ないだけに、実際に見てもFJより小さく感じる
❻実際にコクピットに入り込むと外観とはうらはらにタイトなポジションを要求される
❼エンジンはパルサーに搭載されるCA16DEを基本的にはノーマルの状態で使用する

ザウルス・ワンメイクレース仕様 車両諸元	
全　長	3,345mm
全　幅	1,600mm
全　高	1,090mm
トレッド FR／RR	1,370／1,425mm
ホイールベース	2,230mm
ボディ	FRP製分割型
シャシー形式	鋼管スペースフレーム
エンジンロケーション	縦置ミッドシップ
サスペンション FR／RR	Wウィッシュボーン アウトボードダンパーコイル／同じ
ブレーキ FR／RR	ディスクφ245／同じ
ステアリング	ラック&ピニオン　11:1
ミッション	5速　1st 3.310　2nd 1.950　3rd 1.428 4th 1.093　5th 0.855　R 4.100
ファイナル	4.125
ガソリンタンク	レース用安全タンク センター配置 20リットル
エンジン	日産CA16DE
配列・気筒数	直列4気筒
最高出力	130ps／6,800rpm
動弁系	DOHC 4バルブ
エンジン制御	ECCS
タイヤ スリック	185×580×15
ホイール FR／FF	7J×15 オフセット45 P.C.D.100／同じ

NTEGLARE

フルビア、ストラトス、ラリー037、デルタS4などラリー界において数々の名車を生み出して来たランチア。そのランチアが、'87年から新たにグループAマシンによって争われることになったWRCに投入したのが、ランチア・デルタHFだ。そしてデルタHFは、'87年のメイクス・タイトルを2位のアウディに大差をつけて手中に収める。さらに、そのデルタHFは、'88年のポルトガル・ラリーで現在のインテグラーレに"進化"した。しかも、グループAとNでデビューウィンという形で。そして、'88年もメイクスのかかったラリーでは、ツール・ド・コルス以外は全て勝つという圧倒的な形で2年連続のタイトルを獲得。今年に入っても、'88年は落としたツール・ド・コルスでも勝ち、今のところ無敗の快進撃を続けている。さらに、1000湖ラリーからは、より強力な16バルブ・バージョンを投入して来る予定だ。この16バルブ・インテグラーレの登場によって、ランチアの勢いにいっそう拍車がかかることは間違いなさそうだ。

気量／1995×1.7=3391cc　ボア×ストローク／84×90mm　圧縮比／7.75：1　燃料供給／ウェーバー・マグネティマレリ　サスペンション(前／後)／マクファーソンストラット　ブレーキ(前／後)／ベンチレーテッドディスク



Jolly Club　D.チェッラート／G.チェッリ
WRCを戦うランチアのチームの中では、ワークスのマルティニに次ぐ有力な存在であるジョリー・クラブ。ERCの方でも、チェッラートのドライブによって、活躍を見せている



Clarion Team Europe　P.エクルンド／D.ウィトック
モータースポーツの世界ではお馴染みのキャメル・イエローのマシンは、クラリオン・チーム・ヨーロッパからのエントリー。スウェディッシュでは、2位でフィニッシュした



スピードスター・ランチア　宗正　茂生／小宮　新一
全日本ラリー・Cクラスを走るインテグラーレは、スピードスターレーシングチームからのエントリー。今年はまだ目覚ましい活躍は見せていないが、今後に期待が持たれる

THE DIMENSION 28

LANCIA DELTA

ランチア・デルク・インテグラーレ　全長／3900㎜　全幅／1700㎜　全高／1360㎜　ホイールベース／2480㎜　トレッド／(前)1488㎜　(後)1458㎜　燃料タンク容量／135ℓ　車重／1270㎏　エンジン／直列4気筒DOHC2バ



Martini Lancia　M.ビアシオン／T.シビエーロ

昨年に引き続き今年も向かうところ敵なしといった感じのマルティニ・カラーのワークスランチア。エースのビアシオンは、今年既に4勝を挙げ、連続チャンピオンの最有力候補



Astra Team Italia　M.エリクソン／S.ビルスタム

マールボロカラーは、アストラ・チーム・イタリアからのエントリー。今年のWRCドライバーズ第1戦、スウェディッシュでは、エリクソンのドライブにより、4位に入賞した



HB-Cyclon Team　"ジガー"／C.ステファニス

タバコ・ブランド、HBがサポートするHBサイクロン・チーム。今年のメイクス第5戦アクロポリスでは、悪路の中を"ジガー"が抜群の強さを披露して、1位で完走を果たした

zoom

ナントF3000からN1までレースびんびんズームレーシングのアイテムを紹介しよう





1

BLOUSON

青〜い海に行けなくて、ブルーな気分に落ち込んでも、こんな気分爽快さわやかカラーのブルゾンが1枚あればダイジョウブだもんね
綿ブルゾン　23,000円　ロイヤルブルー　1名



4

BLOUSON

ナナメ上のブルゾンとの違いがわかんないヤツはアッタマ悪いんじゃない？　素材がちがうのじゃ、素材が／　あと値段もちがいます
ナイロンブルゾン　18,000円　インクブルー　1名



2

SUMMER-SWEATER

こういう色のセーターって、石田純一なんかが着てるとワーンなんだけど、一歩間違えるとただのオジンになってしまうので御用心
サマーセーター　26,000円　グレーベージュ　1名





3

ASHTRAY

これを灰皿とあなどるべからず。タバコ吸わないキミならばこれを小物入れとか植木鉢に使ったってOKさ
灰皿　1,800円　4名





6

KEY-HOLDER

忘れん坊にはカーナンバーやドライバーライセンスをウラに書き込めるってのがウレシイじゃありませんかキーホルダー　1,500円　9名



5

POLO-SHIRT

このところ大モテのポロだけど，へっへぇ〜こんな色持ってないだろ〜と友達に自慢できるめずらしカラーポロシャツ　8,400円　レッド・グリーン　2名



9



8



7

T-SHIRT

走る、走る、Tシャツの上をゾウさんが走る／　夏の王様ご存じTシャツ，3バージョンがありやんすからキミのお気に入りをドーゾ
Tシャツ　各2,800円　各1名（中のTシャツはロゴが緑と赤）



12



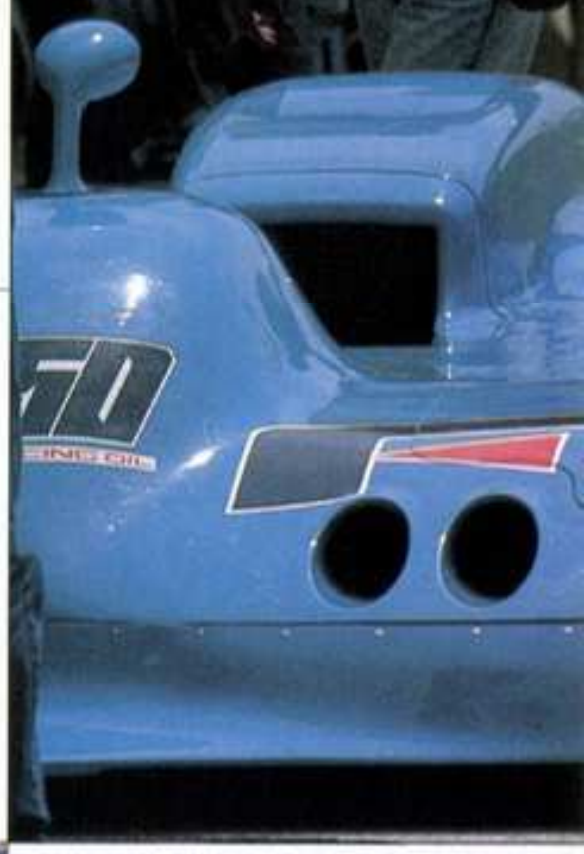
11



10

TRAINER

ハイ，右手をご覧くださいませ，右手に見えますのは9,600円のトレーナーでございます〜，そして左手，正面には6,800円のトレーナーが近づいてまいりました〜，各1名様が御当選でございまする〜／





15

WAPPEN

こちらもステッカーと同じく入手困難モノ。はい、はいッ，お客さん，寄ってらっしゃい，見てらっしゃい／ワッペン　10名



14

STICKER

タダより高いものはないッ〃　って言うじゃありませんか，んで，このステッカーは貴重品なのであります
ステッカー　20名





13

LIGHTER

これは，親指を立てて→その親指をギザギザの部分に当て→下ろす→ボッ（点火）……エッ知ってました？
ライター　200円　3名

PRESENT

自分の欲しいアイテムが決まったら、官製ハガキに住所、氏名、年齢、職業、電話番号と自分の欲しいプレゼント番号を明記の上、下の応募券を貼付して下記の宛先までご応募ください。尚、必ず「今月号で面白かった記事」と「面白かった理由」を書いてお送り下さい。
〒150　東京都渋谷区恵比寿南2−6−16
レーシングオン編集部「ZOOMグッズプレゼント係」8月1日締め切り（当日消印有効）
賞品の発送により発表とさせていただきます

ZOOMグッズプレゼント応募券

ズームレーシング
☎03（485）1484
〒151　東京都渋谷区富ヶ谷1−38−17

F3000は、エマヌエーレ・ピッロでしょ、GCに茂木和男で、F3に橋本元志っと。それから、それから……と、とにかく幅広いレース活動を行っているのが、ここんちズームレーシングなのであ〜る。

その参戦カテゴリーを挙げるなら、F3000、GC、F3、FJ1600、VWゴルフポカール、プロダクションカーと、トップカテゴリーから入門カテゴリーまでと数多い。

そもそもレース活動を始めたのは、ご存じ岩城滉一、稲垣潤一をドライバーに擁して参戦したVWゴルフポカールレース。そして、グループAにシロッコでデビュー。で、2年目にクラス優勝を遂げたことにより、F3000やGCへの参戦のきっかけとなったのだそうである。

F3000はル・マンと、GCはFETとジョイントしての参戦というかたちであるが、F3には自社社員の橋本元志をドライバーに起用するなど、若手のトップドライバー育成に力を注いでいる。

そして、このズームレーシングの渋谷にあるショップでは、今回紹介するオリジナルウェアの他、F3やゴルフなどのチームのマシンがいつも展示されている。是非立ち寄ってみたいものである。

又、JAF加盟クラブ、ズームレーシングスポーツのメンバーもただいま募集中。自らFJなどをドライブするこのショップの若き店長が、これからモータースポーツ活動を行っていく上での、アナタの良きアドバイザーとなってくれること間違いナシですぞ。

これらのズームレーシンググッズに関する購入方法や通信販売方法、詳しい問い合わせは左記のところまで。

ITALIA GRAND PRIX



月日(曜)	発着/滞在地名	時 間	交通機関	食 事
9月8日(金)	東京(成田) ミラノ	午 前 夜	航空機	新東京国際空港より空路ミラノへ (ミラノ泊)
9月9日(土)	ミラノ			イタリアGP予選観戦 (ミラノ泊)
9月10日(日)	ミラノ			イタリアGP決勝観戦 (ミラノ泊)
9月11日(月)	ミラノ フィレンツェ	12:45 15:59	列 車	午前、ショッピング等フリータイム 午後、列車にてフィレンツェへ (フィレンツェ泊)
9月12日(火)	フィレンツェ ローマ	16:09 18:40	列 車	午前、フィレンツェ市内観光 午後、列車にてローマへ (ローマ泊)
9月13日(水)	ローマ			ローマ市内観光 (ローマ泊)
9月14日(木)	ローマ アムステルダム	午 後 夕 刻	航空機	出発までフリータイム 午後、空路アムステルダムへ到着後 ホテルへ (アムステルダム泊)
9月15日(金)	アムステルダム	午 後	航空機	午前、アムステルダム市内観光 アムステルダムより帰国の途に
9月16日(土)	東京(成田)	午 後		到着後、解散

食事：朝朝食、昼食2回、夕食2回
行程は交通機関等の都合により変更になることがあります。

●旅行条件

〔費用に含まれるもの〕●往復航空運賃●ホテル代(1室2名、バスまたはシャワー付)●旅行中の観光、移動に要するバス、列車など利用交通期間の料金●地上手荷物運搬料金(1人1個)および1人20kg以内の航空手荷物料金●団体行動中の税金、サービス料およびチップ●添乗員費用
※詳しくはパンフレットをご請求ください。

●お問合せ・申込み

(株)パシフィックトラベラーズエージェンシー
〒104 中央区銀座3-9-4 文成ビル ☎03-542-0281㈹ 担当・杉野
日本旅行業協会々員 運輸大臣登録1128号

●後援

RACING ON



F1イタリアグランプリ
観戦の旅9日間 9月8日㈮～9月16日㈯
価格458,000円



1989年R'onツアー予定

イタリアGP観戦の旅9日間／9月8日～9月16日　予定価格458,000円
オーストラリアGP観戦の旅10日間／11月2日～11月11日　予定価格498,000円
マカオGP観戦の旅5日間／11月23日～11月27日　予定価格138,000円

1.各ツアー募集人員20名、最低実施人員15名。現地事情及びレースに精通したツアーコンダクターが同行します。
2.福岡、大阪、名古屋発着は同一料金ですが、札幌発着は15,000円追加となります。
3.ツアー予定の組まれていないグランプリについてもパーソナル・ツアー、チケット手配等お気軽にご相談下さい。

With Racing Mind

FOR RACING PURPOSE ONLY



レーシングスーツが保証する「20秒の安全」

クラッシュが起きた場合、一番恐ろしいのは火災が生じた時であろう。ドライバーがマシンに閉じ込められた時、また気を失った時、火が出ると事態は最悪のものとなる。F-マシンでは、ガソリンタンクの材質や位置の検討等、防火対策にマシンの設計も十分配慮されている。しかし、かといってその可能性がなくなったわけではない。先日のサンマリノGPでのベルガーの炎上事故は、久々に炎に対する安全性を考えさせられる一件だった。

私達は、レーシングスーツというと、着ていれば火災から守られるものと思いがちである。だが、認識として間違えてはいけないのは、本来レーシングスーツは、火災が生じた時に、ドライバーが脱出するか、コースマーシャルが現場に駆けつけて炎を消し止めるまでの、「暫定的な防護服」でしかないということである。実際、防炎性に優れたケブラー繊維も一枚では、ライターにかざしただけで、炎こそ出ないが10秒前後で炭化してしまう。

レーシングスーツに要求される最大条件は、人体を炎から守ることだ。優れた耐火性、熱遮断性はもとより、破れて炎が進入しないような強度を有し、ガソリンがかかった場合に染み込みを防止するものであることが必要とされる。

写真のスーツは、ベルガーがF-で使用しているスーツ、OMP社の製品で、素材にはノーメックスと「ノーメックスIII」という混紡繊維がトリプルレイヤーで縫製されている。

ノーメックスは、ファイバーそのものの分子構造をもつ繊維素材で、耐火性、熱遮断性に優れる。またスーツにガソリンがかかった場合に染み込み難い特性を有す。ケブラーに強度は劣るものの、しなやかな繊維である。

対してケブラー繊維は、引裂強度、対穴あき強度とも並外れたものを持ち熱に対しても強く、優れた耐炎性も有している。しかしノーメックス繊維と比べると、層心地に多少難があるといわれている。これら2素材の混紡繊維「ノーメックスIII」は、この両方の特性をかねそなえたもので、現時点では最も進んだスーツ素材といえるだろう。

また、トリプルレイヤー（3層構造）という手法を採ることで生地の厚みを増すだけでなく、生地と生地の間に空間を持たせ、熱伝導をやわらげる働きも持たせた。これらにより、このスーツはF-Aの規定する安全基準（炎の上に生地を巻いた腕を差し出すドライ・テストと、同じ状態で生地にガソリンをかけ火をつけたウエット・テストがあり、20秒間被験者が無傷で耐えられるかをテストする）にパス。ドライ・テストで21・1秒、ウェット・テストで21・2秒というデータを出した。

グランプリ・サーキットにおいて、コースマーシャルが消火活動を行なうまでの時間は、長くとも20秒といわれている。レーシングスーツの基準もこれを目安にしているそうだ。

炎上から消火までにかかる20秒。この救助活動が開始されるまでのどうにもならない時間、ドライバーを炎から保護するのがレーシングスーツの役目なのである。



ノーメックス系の生地にケブラーのあ、頑強な縫製でドライバーを守る



バックル部にFIA公認のタグが、優れた防護能力を証明するマークだ

Photos/Hiroshige Satta 協力/㈱極東☎03-329-7081代

PRKC RACING . KART . SHOP ぱどっく

ファッションでも本気でもカートに乗りたきゃPRKC





全日本選手権レースで優勝を飾ったぱどっくオリジナルフレーム、ガンダム。¥320,000から¥438,000まで5機種。



数々のヨーロッパレース、全日本選手権で活躍中のロータックスエンジン。'89年仕様DS-B入荷しました。多数部品あり。



保管も運搬もぱどっくがお引き受けします。免許もクルマもいりません。中高校生大歓迎！



国道17号線沿いにＰＲＫＣが目立つ

チーム員募集中！初心者、レディス大歓迎!!

PRKCぱどっくは、黄色に黒字のロゴが目印。ショップ2階では、美味しいコーヒーを飲みながら、ビリヤードに興じたり、カートの話をするもしないも気分次第。皆の声が絶えません。ビギナーに人気のＫＴ100Sから、上級モデルのエンジン&フレームまで、カートの事ならなんでも揃えて皆さんをお待ちしています。12歳からレースを楽しめるカートですから、車の免許は要りません。中学生から仲間になれるのです。ぱどっくなら、カートの保管も運搬もショップがまとめてお引き受けします。車を持てない中・高校生でも、愛車を汚したくないレディでも、心配無用。どうぞ、お気軽にお電話下さい。ぱどっくは、いつでも新しい仲間を待っています。

お気軽にお電話下さい。



ぱどっく

〒365 埼玉県鴻巣市八幡田742-2

☎0485-96-5922

■営業時間 10:00~22:00 （年中無休）

RACING ON MOTORSPORS TOURS '89

F1ベルギーグランプリ観戦ツアー

8月24日(木)～8月31日(木) 8日間 ¥498,000

(便利なトラベルローンもあります)



激しいアップ・ダウン、連続する低速・高速コーナー、不安定な天候で最も攻略が難しいといわれるスパフランコルシャン。'89年このコースを制するドライバーはいったい誰なのか？ "F1ベルギーGP観戦ツアー" では、この興味つきないレースをグランドスタンド席でゆっくりと観戦していただけます。レース観戦の翌日はロンドンへ。市内観光やショッピングをお楽しみ下さい。また、オプショナルツアーではマクラーレン工場見学も予定しており、フリータイムも充実。この見どころいっぱいのF1ベルギーGPをあなたも楽しんでみませんか――――。

- スタンド席入場券付。
- お申し込みはお早目に!!
- パンフレットをご請求ください。

旅行条件
当ツアーは㈱日本交通公社（東京都千代田区丸の内1－8－4）が主催するものです。旅行条件につきましては、下記によるほか別途お渡しする募集要項（パンフレット）記載の旅行条件、ならびに日本交通公社の主催旅行業約款、最終日程によります。
- 募集人員：20名
- 最少催行人員：10名
- 添乗員が同行しお世話致します。
- お申し込み締切：出発の1カ月前（ただし定員になり次第締め切りとなります。）
- 旅行代金のお支払いについて：旅行代金は原則として出発の15日前までにお支払いください。

旅行代金に含まれるもの
①航空運賃：日程に基づくエコノミークラス航空運賃
②交通費：日程に基づく送迎バス
③観光料金：各地における観光バス・ガイド料
④宿泊料：各地における宿泊料・サービス料金（原則として2名1室）
⑤日程に基づく食事料金
⑥手荷物運搬料金：お1人1個程度
⑦GP観戦入場券
★その他旅行条件の詳細については、パンフレットをご請求頂き内容をご確認ください。

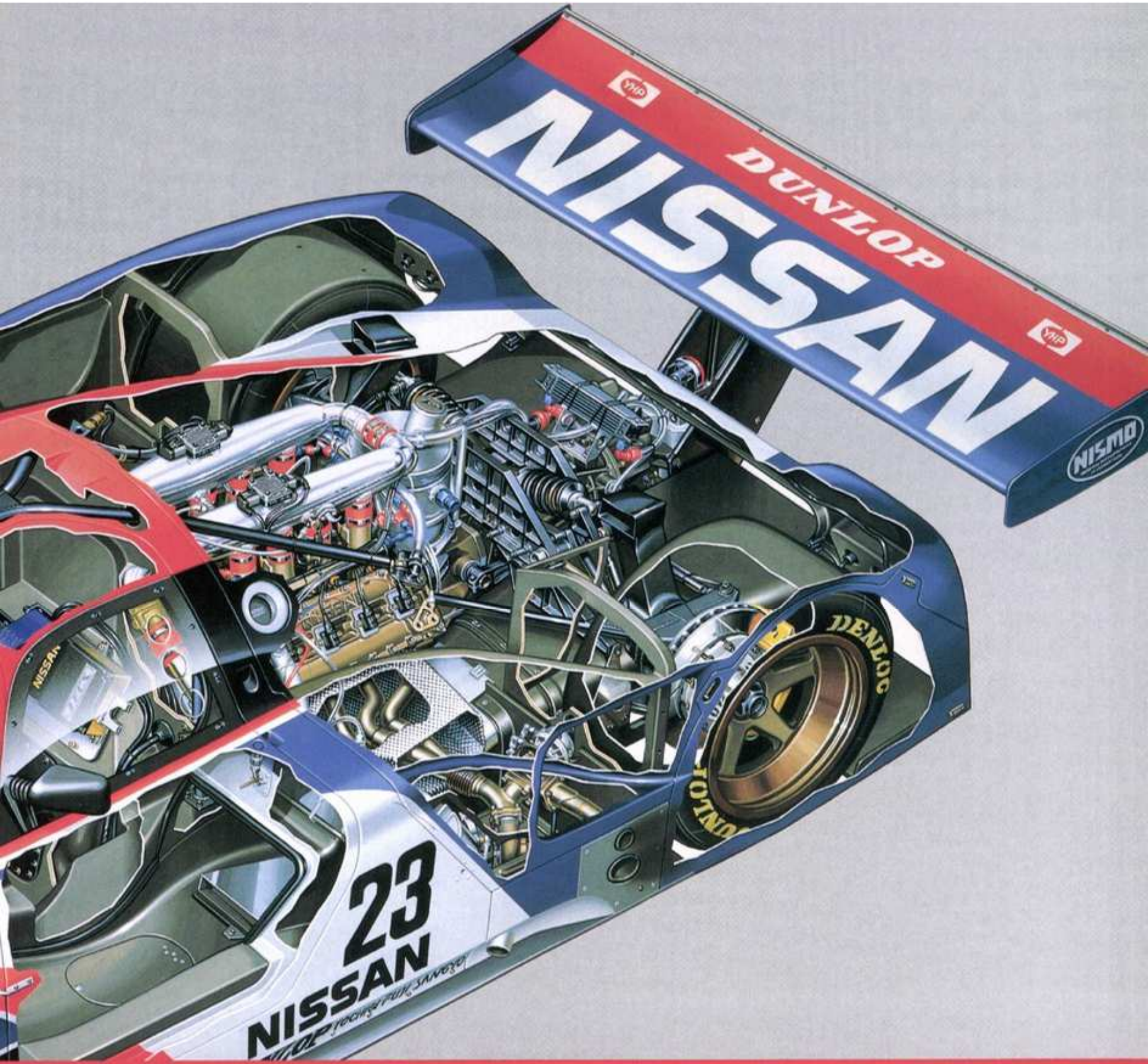
主催 JTB 日本交通公社 運輸大臣登録一般旅行業第64号
後援 RACING ON

お問合せ・お申込は

日本交通公社グループMotor Sport Div
㈱ケイエス インターナショナル
☎03-275-1723 担当：藤野
〒103 東京都中央区日本橋2-8-11 旭洋ビル3F
（日本交通公社代理店 運輸大臣登録5710号）（旅行業務取扱主任 岡 仁）

F1ベルギーGP観戦ツアー日程表

日次	月日(曜)	地名	現地時間	交通機関	予定	食事
1	8月24日(木)	東京(成田)発 ブリュッセル着	昼 夜	航空機	直行便にて一路ロンドンへ ロンドン経由 着後：ホテルへ （ブリュッセル泊）	昼：機内 夕：機内
2	8月25日(金)	ブリュッセル ↓ スパフランコルシャン	朝	専用バス（約3時間）	サーキット着後 F1予選観戦 （サーキット近郊泊）	朝：ホテル 昼：— 夕：—
3	8月26日(土)	スパフランコルシャン	終日	専用バス	F1予選観戦 （サーキット近郊泊）	朝：ホテル 昼：— 夕：—
4	8月27日(日)	スパフランコルシャン ↓ ブリュッセル	終日	専用バス	F1ベルギーGP決勝観戦 レース終了後ブリュッセルへ （ブリュッセル泊）	朝：ホテル 昼：— 夕：—
5	8月28日(月)	ブリュッセル発 ロンドン着	午前	専用バス 航空機 専用バス	空港へ 着後：ロンドン市内観光 （ロンドン泊）	朝：ホテル 昼：レストラン 夕：—
6	8月29日(火)	ロンドン			終日フリータイム （オプショナルツアー等お楽しみください） （ロンドン泊）	朝：ホテル 昼：— 夕：—
7	8月30日(水)	ロンドン発	昼	航空機	出発までフリータイム	朝：ホテル 昼：— 夕：機内
8	8月31日(木)	東京(成田)着	午前		入国通関後解散	朝：機内



ル・マンに挑み、スピリットを極める。

NISMO
NISSAN MOTORSPORTS INTERNATIONAL

ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル株式会社
〒140東京都品川区南大井2-10-6
■お問い合せは —— ☎(03) 763-2331
(総務課直通)

Watch for the Nissan R89C in its debut season in
the Le Mans 24 Hours and '89 World Sports-Prototype Championship

最高の技術を支える、最強のエンジニアを募集。

■募集職種
①モータースポーツイベント企画、推進
②エンジン設計技術員(レース・ラリー用チューンアップ設計)
③シャシー開発技術員
④ラリー車両実験技術員
⑤エレクトロニクスエンジニア
⑥エレクトロニクスメカニック

■定員／各職種共若干名　■資格／★年齢①～⑥35歳まで★学歴①～⑤大卒以上、⑥専門学校卒以上★経験等①英会話の出来ること、②モータースポーツ用エンジンの設計・実験経験者、③海外でのモータースポーツ経験者、英・仏会話の出来ること、④自動車の設計・実験の経験者、英会話の出来ること、⑤テレメーターシステムを扱えること、⑥エンジンコントロールシステム業務経験者、①～⑥自動車・モータースポーツへの知識を有すること。
■給与／当社規定により優遇します。■勤務地／①②③④⑥本社(品川区南大井2-10-6)、⑤エンジニアリングセンター(横須賀市夏島町1)
■勤務時間
9：00～18：00(昼休み1時間)　■休日、休暇／日曜、月曜、週休2日制、夏期、年末年始休暇ほか　■応募／履歴書（写真貼付、希望職種明記）と職務経験書(書式自由)を当社総務部総務課採用係までご郵送下さい。書類選考の上、追って面接日をご連絡致します。

●会社概要　設立／昭和59年9月　資本金／4.8億円(日産自動車㈱全額出資)　従業員数／118名　事業内容／日産自動車からのレース・ラリー参加受託業務およびモータースポーツ部用品の開発・販売
■応募先／〒140 東京都品川区南大井2-10-6
ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル株式会社
総務課人事係　電話03-763-2331(担当／伊澤)

PANTHER〈パンサー〉
size : 365mm
thickness : 30mm
black leather
¥37,500

ITALIAN DESIGN AND ADVANCED TECHNOLOGY

MOMO products combine Italian styling, old world pride in craftsmanship, and the most sophisticated production technology.
MOMO can proudly claim that it is among the fist companies in the world to pass the stringent tests necessary to obtain the coveted TUV(GermanHighway Transportation Authority) homologation, as well as surpassing the standards set by most international Transportation testing boards.



レッド/グレイ

ブラック/ブラック

ブルー/グレイ

MOMOのステアリングは厳しいさまざまなテストか、くり返し行なわれ、そのひとつ、ひとつか十分にクリアーされてから生み出されます。フルハットタイプのニューモデル、「パンサー」もそんな厳しいテスト、検査が行なわれ、西トイツでも権威のあるTUV規格に合格しております。サイスは一回り大きめの365㎜、センタースポークの2本のラインはご自分の雰囲気に合わせて変えることかできます。

momo

MOMO JAPAN Ltd.
モモ ジャパン リミテッド
〒168 東京都杉並区上高井戸1-10-2
TEL (03)329-2818(代)

●カタログ希望の方は氏名、年令、職業、住所を明記し、62円切手5枚、カタログ請求券を同封し、ご請求ください。

MOMOカタログ請求券
レーシング・オン
8/15号

PIAA

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

SUPER RACING HALOGEN LAMPS. TYPE-DUAL

960

デュアルランプPIAA 960 115W/90W

~9601w ¥33,000・ランプ2個(ランプカバー、リレーハーネスキット付)

PIAA CORPORATION



PIAA DESIGN PD

115W/90W

驚異の明るさと耐久性を実現。

デュアルランプシリーズ完成。



DUAL LAMP PIAA 970
~9701w ¥42,000・ランプ2個(ランプカバー、リレーハーネスキット付)

PROJECTOR LAMP PIAA 90 PRO 55W/55W
~9007w ¥65,000・ランプ2個(ランプカバー、リレーハーネスキット付)

世界初、[2連プロジェクターランプ]の開発からハイパフォーマンスランプの最高峰[90-2連タイプ]まで驚異の明るさを実現したPIAA。さらに今、[小型コンパクト2連ランプ960]登場。明るさと耐久性を実現した2連ランプの先駆者…ついにシリーズ完成。

2連ランプについては車検登録出願中です。

本広告の定価は消費税抜きのものです。 ■カタログ請求:ハガキに住所・氏名(ふりがな)・年齢・TEL・ご希望の製品カタログ名・この広告をご知
になった雑誌名(何月号)を明記のうえお送りください。■送り先:〒108
東京都港区白金台3-19-6 URD白金ビル PIAA株式会社 TEL.03-448-1511

もっと楽しく 感じるままに 技術の日産
NISSAN NISSAN

昔のスカイラインは よかった、とは もう言わせない。

スカイラインって、ほんとはこんなクルマだったんだよね。——星野一義 & 島田紳助

島田 こんどのスカイラインには、むちゃくちゃびっくりした。あれって、ほんまにクルマ好きな奴ばかり集まって好きなようにつくったクルマですよね。

星野 うん、世界一をめざしたというのも、理屈じゃなくてわかる。新しい6気筒ツインカムの迫力も、ほんとにすばらしいの一言。

テストコースで乗ったんだけど、リミッターがかかる速度まで飛ばしているのに、まったく車速を感じさせない。

島田 こんどのスカイライン、SILEIA HICAS とか、すごいメカがたくさん付いてるんですけど、いかにもっていってるそえ、っていうんじゃない。分からんうちに、だれでも星野さんみたいな走りができるというのが、かっこええなあ。

星野 うん、ハイテクを使っているのに感じさせないというのが、ほんとは一番すごいことなんだよね。もう世界のどこに出しても恥かしくない。

島田 こんどの四輪マルチリンクサスペンションいうやつ、これもすごい。直線でもハンドルに手応えがあって、全然乱れへんし、すごいスピードでコーナーにつっこんでも、あわてることない。いままでのと全然ちがう。

もうこれ、セダンの走りやない。2ドアのミッドシップやね、えらいこっちゃ。

星野 本来、スカイラインって、こうだったんだよ。もう、文句なく可愛くないくらい。

島田 日産がこんなすごいクルマつくるなんて、ほんまにやる気出したんとちがう？…なんていうたら、怒られるやろか。



Photo：4ドアスポーツセダンGTS-t Type M

日産からの、いちばん新しい答えです。

同じようなクルマばっかりつくらない。そう考えた私たちは、セフィーロ、マキシマ、ローレルと新しいクルマを提案してきました。そして、今回はスカイラインです。数字ではなく、ワクワクドキドキの世界一にしようという発想でつくりました。日産は、これからもクルマを通して発信していきます。

新しいスカイラインに、
これからの日産が見える。

NISSAN

◎GT-R, GTS-4は8月21日からの発売となります。ただ今ご予約を承っております。

雑誌29613-8/15 BUSHUSHOBO 1989 PRINTED IN JAPAN 大日本印刷株式会社 T4912961308407 定価400円（本体388円）

BASIC ON 815 15 AUG. 1989