

PD

Play Drive
[ブレイドライブ]

いま、
モータースポーツ
がおもしろい!!
定価■520yen

7

■全日本ラリー選手権 第3戦

ACK SPRING RALLY

■全日本ラリー選手権 第4戦

TOUR DE SHIKOKU



P.D. QUIZZY MAP
美濃・平成
100km



■全日本タートラ選手権 開幕戦 徹底詳報

ISCCザ・トリアルin丸和

アタック//「time-up」講座 ■状況に応じた走行パターンの組み立て方

モータースポーツのすすめ「ダート練習編」 ■ハンドルを握り「理性」もクルマもなくした……

シリーズ ■「HOW MUCH?」モータースポーツ経済学 コンプリートカーはお得!?

V宣言の桜井に チャンプの手ごたえ!?



スタート前に加して強気の優勝宣言もどした桜井車隊は、予選決勝戦までのコンディションも良く好調で進め、その最中力はすこぶる、
さらにはチャンプ候補の若手第一、塚田の甲、ミスターでスーパーとして進め、
ふる勢いで優勝宣言、最後のツムカーブで1秒差制し今年初勝利。





地元九州の山道で多岐にわたるラリーを駆り廻す2人入賞。しかし足踏抜けに「大車」を逃がしたという見もあって「悔しき車中」

ACK スプリングラリー



この日は、地元九州の山道で多岐にわたるラリーを駆り廻す2人入賞。しかし足踏抜けに「大車」を逃がしたという見もあって「悔しき車中」



地元九州の山道で多岐にわたるラリーを駆り廻す2人入賞。しかし足踏抜けに「大車」を逃がしたという見もあって「悔しき車中」



最終のピットストップでチームに別れ、4回争いに敗れた井上隆一（右）は涙を流す。



終盤の夜戦に慣れた井上隆一（右）は初期「ミス」に悩まされたが逃げきり、

完全優勝も目指すための決闘、決勝戦は、スコアボード(77)に決っています。





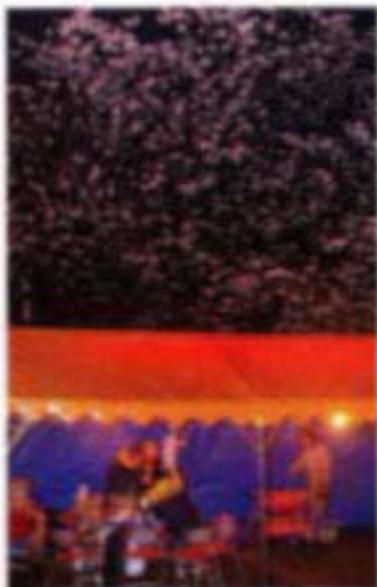
ACK スプリングラリー



坂道の過多に目を奪われていた大塚誠介/中野信隆だが、一瞬の過多はたがはず。中野は首位。



大塚誠介とローラーゲームを監視していた神田政典・中野信隆だが、2秒差で勝利を収め。



サーキットは夜間開催物もあってノンビリと。



中野もやんでいたあたりが勝だが、よりやみエントリがやっちゃって来た。長谷川信之が1位。



大塚、林岡らと第3グループで優勝を演じていた石田正光/宝田道樹は最終ジムカーナで驚異のタイムをたたきだし、同時に1秒差の7位ノ



82位には地元の大嶋勝治・巖野元、兄・治夫に代わり強烈に“全日本選手”をアピールした。



早々にリタイヤした大嶋元(左)と加勢。

83位に入った地元の宮地幸二。大嶋物一郎、得意なラダーで優勝のはずが…



ADVANチームのサービスにも“浩気”が戻ってきた。

「勝因はサスベンスンションとタイヤ

まさか逆転できるとは……」

二度目の正直で把んだ会心の勝利に

桜井はすでにチャンプを見据えていた

「毎年全日本ラリー選手権は、いよいよ本格的なドライバーズイベントの幕を開けた。「ACRスプレッド」だ、今回の開催

は毎年より3年ぶり、従来の550cc、ハイアール主体のハイスピードラリーとして人気を集めていたが、規定が変わった現在、ACRらしいイベント形態が取れるかどうか、注目される。

過去の例をみると、このラ

イは不思議とADVAN勢が活躍するラリーであった。'91年は、当時アドバンの羽豆定一が優勝し、2位にも山内伸亮が入り、'92年は石田正史が優勝したが、'93年はユース山内伸亮が勝

っている。果たして今回も、そのリンクスが獲っているだろうか。藤田哲也はシブシブリード

ーだし、大塚誠介も第2戦でリタイアするまでトップを快走した。マクルーと

も、調子を上げている。特に復活した山内伸亮の走りには注目したい。

また、九州といえば桜井幸志の名も浮かんでくる。'93年のACRでは、山内伸亮に2位以上の差をつけられて、2位に甘ん

じたが、いまの桜井は以前のドライバーとは比較できない。九州では、実質的な全日本ラリー優勝を(タイトルは外されたが)KOCで飾っているし、近年のひよつ

きでも優勝し強いつもりをみせている。今回はラリー界から、「タイヤもサスベンスンションもかなり良くなった。今回は優勝しますよ」と

と自信をみせる。キャロウェイ車団は、今シーズ

ンからさらにヤカラシのセッティングを強化させている。そのあたりを裏付ける加勢彰二は、「スプリングの仕様を替えて、

セッティングし直しているんですよ。かなり良くなってるとは言えないかな。運転手にも好評のようだしね。それが、決(フーカ)って(四国)あたりで壊れて完成とみてもらっていいでしょ」セッティングには、かなりの手ごたえをつかんだようだ。

そしてレガシイの根本誠も、「'91年にかけての全日本車で九州ラウンド3連勝(福岡、熊本、大分、九州)ひいては、'92年(福岡、九州)を決めている。」「関西ラリーも準備期間がなく、ほとんど用意できんかったし、今回もテストなんてほとんど

どできなかった」

とユースマシオンに不安顔。だが、内山シェーンのスズケンションは急遽に参戦まっているはず。前回はスズケンションの奮闘も功をともに注目される。彼らを中心に、関西ラリーのライナー西尾隆次郎、ベテラン佐々木健太を軸にして優勝を期す手と見、藤原正徳、神岡政夫、前田久しぶりに550ccで速いところをみせた島崎正博、地元の名士正博、岡崎忠一、竹下俊博らブルーバード勢も熱くはない。有力選手の強いバトルが期待される。

ジムカーナのトップは山口

今回のACRは、最近の全日本戦のなかにあっては実用的なスケジュールを取った。というより、ナイトラリーを中心のラリー形態で、九州の国内ラリーらしいスケジュールともいえるかもしれない。午後4時から第1ステージにあたる特設コースの参観を行い、午後8時からラリー1ステージがスタートする。ラリー1ステージは2ステージ制。第2ステージにSSが3区間、第3ステージにSSが5区間おかれている。そのラリース

テージが午後4時にゴール。まさに午前6時から、1ステージ同じ特設コースのSSをこなしてゴールとなる。ラリーのトータル距離は約230kmの設定だ。第1ステージの特設コースは、最近WRCでも設定されているスーパーSSのようなもので、ヤカラシーサービスの区間だ。設定はダートとサーキットが組み合わされたコース。スタートの制法が、ダート区間に入って上りストレート、ターン、下りストレートを経て、

19.47kmで17秒!!



トップに立った山口は、「どうしたんでしょうね。意外です(笑)。奥のターンで失敗していますけど、側袋では思うように動いてくれた。とりあえずトップですけれど、ミスで追抜されてしまいますよ。まだ、ギャランの動きがつかめていませんから」

と控えめだが、1スタートトップにさらなる闘志をかき立てられた様子だ。

彼らに比べ第2戦の勝負、西尾はバイロンスタートでつまづいた。今回は、バイロンスタートに

勝敗を分けたハイアベ区間

第2スタートに入ると山内が来た。2スタート直後のSSSで山口に2秒差をつけトップに、SSSまでのベストは、極界と健蔵が同順位。だが、両者ともSSSまでのラリー区間で車の減点をくらい、極界はより減点部に至っては順位に低迷していたのだ。

トップグループは山内を先頭にして山口、さらに1点差で大西健蔵、以下藤田、松本が同順位。大西といつものメンパー

が占め、そして、C-ON Eセキヤ野が先頭に快走をみせる。石田正史が山内に1点差の7位。

20秒加算とい

う。難しいベナ

ルターイーがつい

ていて、その後

も西尾は、彼ら

しくない走り

でこのラリーを

3位で終わった。

この特設SSSを

供えたムントラ

ントは、約3時

間のレストを取

た。

って、第2スタ

ートジに向か

った。

井上頭をはさんで、藤之が極界

と並び山内に1点差の7位につ

けた。セキヤ野が選んでき

たことと、サストなどで練習量

がかなり増えたことが原因の原

因という、久々の上位争いだ。

これら上位争いを尻目に、高崎

がスタート直後のラリーコンピ

ットタートラブルで、また高崎

がSSSまでのラリースタートでそれ

ぞれ順位を崩れている。

山内は、続くラリー区間を減

点1でクリア。しかし、山口が

0で抑えて再び同順位でトップ

を並走して、今回の勝敗を大き

く左右したハイアベ区間にCP

インした。このCPは、スター

トから54km/時のアベレージが

無視されている。前半がハイス

ピードコースで、後半に行く律

ど遅れなくなる設定。法定速度

を超えなければ、オンタイムは

できなかったのだが、

「今回のラリーで、法定速度を

超えるラリー区間がありました

が、占有使用許可が取得されて

いる道路であり、安全性が確認

されましたので認めました(公表

郵式で山口事務局長)

という区間だ。

このハイアベ区間で、山内が

見事な走りをみせた。

「だって、10kmまでCPがない

んだから、アベレージが高い

し、とりあえず10km近くまで行

くべきでしょう」

とスタートから果敢にアタ

ク、先行策にでた。この先行策

が当たって、この区間を最小減

点の記録運りでクリア。結局

この区間の減点が、優勝争いで

きるタームを絞り込み、SSS、

ラリー区間で勝負が決まった。

山内のほかにも、先行策を打

てたタームは、極界(減点4)、山

口(7)、井上(7)、吉沢(9)、

岡崎(9)、沖田(9)、大西(9)、

中村善治(9)ら。逆に、優勝

候補たちが次々に減点を喫進、

脱落した区間でもあった。もっ

とも減点の大きかったタームは

松本。松本は、受けないことを

覚悟していたがCPスタート直後

にバーストして、4分以上遅れ

を出してしまったのだ。

「関西も今回もうまく進んでい

れば勝てたのに、非常に残念で

すね。スタートしていきなりで

すから、ギャランに勝つにはク

ォスミッションと、アジャストし

SSDが絶対必要ですね。まあ、

まだできていないクルマで、こ

れだけのタイムが出るんですか

ら、できてくればブッチャどれる

んともいいますか。足まわりも

次あたりにはできるでしょう

し、次はブッチャと願っています」

悔しさもひとしおか。

さらに、健蔵、ゴール後、

順位	ドライバー	タイム	減点	備考
1	山口	1:00:00	0	
2	井上	1:00:05	0	
3	藤之	1:00:10	0	
4	極界	1:00:15	0	
5	健蔵	1:00:20	0	
6	大西	1:00:25	0	
7	石田	1:00:30	0	
8	松本	1:00:35	0	
9	岡崎	1:00:40	0	
10	沖田	1:00:45	0	
11	吉沢	1:00:50	0	
12	中村善治	1:00:55	0	
13	藤田	1:01:00	0	
14	セキヤ野	1:01:05	0	
15	高崎	1:01:10	0	
16	藤田	1:01:15	0	
17	藤田	1:01:20	0	
18	藤田	1:01:25	0	
19	藤田	1:01:30	0	
20	藤田	1:01:35	0	
21	藤田	1:01:40	0	
22	藤田	1:01:45	0	
23	藤田	1:01:50	0	
24	藤田	1:01:55	0	
25	藤田	1:02:00	0	
26	藤田	1:02:05	0	
27	藤田	1:02:10	0	
28	藤田	1:02:15	0	
29	藤田	1:02:20	0	
30	藤田	1:02:25	0	
31	藤田	1:02:30	0	
32	藤田	1:02:35	0	
33	藤田	1:02:40	0	
34	藤田	1:02:45	0	
35	藤田	1:02:50	0	
36	藤田	1:02:55	0	
37	藤田	1:03:00	0	
38	藤田	1:03:05	0	
39	藤田	1:03:10	0	
40	藤田	1:03:15	0	
41	藤田	1:03:20	0	
42	藤田	1:03:25	0	
43	藤田	1:03:30	0	
44	藤田	1:03:35	0	
45	藤田	1:03:40	0	
46	藤田	1:03:45	0	
47	藤田	1:03:50	0	
48	藤田	1:03:55	0	
49	藤田	1:04:00	0	
50	藤田	1:04:05	0	
51	藤田	1:04:10	0	
52	藤田	1:04:15	0	
53	藤田	1:04:20	0	
54	藤田	1:04:25	0	
55	藤田	1:04:30	0	
56	藤田	1:04:35	0	
57	藤田	1:04:40	0	
58	藤田	1:04:45	0	
59	藤田	1:04:50	0	
60	藤田	1:04:55	0	
61	藤田	1:05:00	0	
62	藤田	1:05:05	0	
63	藤田	1:05:10	0	
64	藤田	1:05:15	0	
65	藤田	1:05:20	0	
66	藤田	1:05:25	0	
67	藤田	1:05:30	0	
68	藤田	1:05:35	0	
69	藤田	1:05:40	0	
70	藤田	1:05:45	0	
71	藤田	1:05:50	0	
72	藤田	1:05:55	0	
73	藤田	1:06:00	0	
74	藤田	1:06:05	0	
75	藤田	1:06:10	0	
76	藤田	1:06:15	0	
77	藤田	1:06:20	0	
78	藤田	1:06:25	0	
79	藤田	1:06:30	0	
80	藤田	1:06:35	0	
81	藤田	1:06:40	0	
82	藤田	1:06:45	0	
83	藤田	1:06:50	0	
84	藤田	1:06:55	0	
85	藤田	1:07:00	0	
86	藤田	1:07:05	0	
87	藤田	1:07:10	0	
88	藤田	1:07:15	0	
89	藤田	1:07:20	0	
90	藤田	1:07:25	0	
91	藤田	1:07:30	0	
92	藤田	1:07:35	0	
93	藤田	1:07:40	0	
94	藤田	1:07:45	0	
95	藤田	1:07:50	0	
96	藤田	1:07:55	0	
97	藤田	1:08:00	0	
98	藤田	1:08:05	0	
99	藤田	1:08:10	0	
100	藤田	1:08:15	0	

※1：燃料補給エリア ※2：リスタートエリア ※3：コーススタート
 ※4：マフラー領域 ※5：ラリーコンピュートリアル ※6：クリアランス
 ※7：タイヤバース ※8：エンコントリアル ※9：タイヤバース
 ※10：マフラー ※11：マフラーコンピュートリアル



「スタートが遅いね」とチャンプはまだまだ余裕げ

「ハイアベがすべて、オンタイムで行っちゃったから、この区間だけでシンヤに1分以上負けている。ここから新車にして、まだボクらのななじみが取れてないので、セプティンが決まらないうちも理由だらうけど、例年に比べてスタートが遅いね。まあ、次あたりからボクボク行けるでしょう」

と、このラリーにはは位に終わっている。だが、14位に落ちた順位を後半には人回し。ボクシンをよつ上げたのはさすが。さらに、大西、藤田らアドバン勢もここで大編な減点をくらって、順位を下げています。

また、この区間ではリタイヤ車も多くでてしまった。まず、

「セプティンが来てきて、かなり感じが良くなった。ギヤタンなどに比べると、圧倒的なパワー、トルクの差はあるけど、それなりに戦えるようになるんじゃないですか」

と話していたランチャアの副正茂生が、スタート直後にコースアウト。さらに約5km地点で、「先行をかけていたから、30秒くらい先行していたんだ。そうか、シンヤが50km/hで遅かったのよ。それじゃ、トップが取れていないじゃない。テールから勝手にない機のところはコースアウトして横になってしまった。機とリアが同位置で、機を広げてきたよ(笑)」

という加勢もコースアウト。加勢から1kmも行かないところでは、同チームの大崎剛夫もコースアウトしていた。こうしてトップ争いが取り込まれ、ラリーリーダーの座を確保した山内は、続くSS3まで久しぶりに林道SSでのベストタイムをたたき出した。何度も書くようだが、このベストタイムで山内の復活は、完全に実証された。これまで特設会場SSでのベストはあったが、林道SSでのベストは実証し久しぶり。もう、不調をかこっていた山内では

はない。

このSS3(ベスト)で、差をさらに広げた山内は、サーベスにリーダーとして復帰した。それも、しぶとく上位にくだりながら山口との差を14点に開いてた。

「クルマが断然いい。大編には変わってないけど、グレンなどの細かいところが良くなって、思うように動かせるんだ。だから、今まで行けるかな、どうかなって様子を見ていたところか、思いきり行けるようになった。その差は大きいよ。それにスピードにも慣れてきて、その高い速度でコントロールできるようになった。ハイアベでは、ヨナチン(後述)を抜くのに苦戦して——もう新しいタイムが出たと思う」とトリードのヒヤもいよいよ肉度になってきた。この山内を先頭に、14点差で山口、17点差で桜井がベスト3を形成。第

目を見張る桜井のスピード

桜井のコメントにあるように、第3ステージのSS3は、この区間で14km設定されている。それを4つのラリー区間でつなぐ。SS3が始まると、桜井が急進した。それも山内、大崎がSS3

スタートは、桜井に10点差をつけて先頭。井上に7点差で吉野、4点差で岡崎、3点差で神岡の4クルマがいる。ベスト8入りかけた第3グループは直線で、神岡に3点差の石田正を先頭に、SS3までマツサイをつぶしてパワードラゴン4位から後退した大崎、大西、石田雅夫が1点差ずつで並んでいた。

「やはり林道に入るとクルマに慣れないので差がでますね。ただ、たいぶわかかってきたけど、まだクルマになんたときも経験が足りない。その状況、安全に行ってしまっていますね。なんとかSS3で取り返します」

3番手まで上がった桜井は「シンヤさん上げ点差か、まだSS3が30kmあるから油断たりしつか、やるしかないね。たぶん行けるんじゃないかな」と気合を入れた直した。

並び続けるラリー区間で進めれば山内だけだ。この時点で差は14点だが、この差は続くSS3であつさり引く織り返ってしまった。このSS3は、ミスター山内がリードを広げたハイアベ区間と同じコースを使用した。

ここで桜井が再びスタート。3分30秒という驚異的なタイムをマークした。3番手松本が3秒、3番手松本が4秒、大崎が5秒だが、彼ら以降は大きく差されている。それも30kmの距離でだけ。逆に山内は、ここで崩壊のミルネース(遠藤彰彦)はコースアウトと主張。スピードが乗るスタートには、洗濯板のように細かいヤチャップがある。そこで、ヨナチンにない選手がでてきた。当然、コースアウト(先述)はあった。山内も気がついていたので、車速が高過ぎて通過してしまっただけ。

「10kmくらいかな。バクとして戻ったから、30秒や30秒はロスしてるとじゃないかな。最初に戻ったときはなんの気なしに直がったんだらうね。全然お前が気がつかないから、SS3の中でからヨナチンがあつてもよかったです。それとね、残念」



東洋原と楽しい競いをした岡田幸一／小野博はA2位

キヤプでですよ。ぼくはめっちゃ苦茶喝えましたよ。わかっていたでしょう」

いずれにせよ、これでトップが交代。桜井が予言したより14秒も早く、約6秒で桜井はトップに躍り出たのだ。山内は、山口にも追越されて3番手に帰還した。

これでトップ3の戦いは終わった。とさえてもいいだろう。このSS終了時点で桜井は、山口には高、山内は同点も差をつけてしまった。桜井は、続くSS4を松本に、SS7を片岡に譲ったが、3スラ最後のSSまでこの日4戦目のベストタイムをたたきだして、3スラを終えて山口との差を19点、山

「まだまだ速くなる」と山内

内との差を34点に広げてしまった。残すは、第4スラージュの特設コースSS5。彼にとっては、「この優勝は行けたね、彼はパイオニアじゃなければいけない」

午前8時だというのに集まった熱心なファンやライターの前でウィム・ランをこなすだけ。追

最近のラリーでは、新しい大逆転劇の幕は閉じた。これで桜井は、ポイント争いでも1833に伸ばしてトップに躍りだした。「サスペンションとタイヤの調いかけですよ。まさか逆転できるとは。もちろんその気では走ってましたけど、そう自分に思いつきませないと言いたしよう。だから、逆転できるっていったんですよ。チャンピオンですが、あと1回優勝がかな。それが、条件でしょうね。勝てるラリーが限られてますから、取りこぼさないようにしないと難しいですよ。これは、すでにDCC5で優勝、関西でも2位を逃してますから、後半は、そんなことはないようにしないと」

と彼らしい慎重なコメントを残した。一方、出来上がったばかりのマシンで、公約（メダル獲

う山口も山内も、「上も下も揃っているから、無理しても仕方ない」

と自信を語っていた。

桜井は、慎重に走り続け、ジョルジュ・カノーで小さくVサイン。終わってみれば18点のアディバンサージに変わっていた。

「残念な気持ちも、できたばかりですから上できという気持ちも両方、でも、これからかなりやれそうな気がします。今後はお金がないので、北海道は行けませんけど、機材全日本戦に出たいですね」

他地区での戦いぶりが見込まれるが、この分だとかなり期待できるだろう。また、3年ぶりの優勝カップをほぼ確実にしなから、3位に転落した山内は、「1スラコースは残念だけど仕方ないよね。キャットした。1度勝たないとそんな気になれない。でも、まだまだ速くなる」と途中までのトップ快走に、十分手ごたえを感じたようだ。

彼のトップグループの戦いとは別に、下位グループの戦いも激戦だった。第2グループは3

スラに入ると、岡崎が秒利かきの高ゼッケンに苦しみ勝ちに後退。井上、吉武の一騎打ちになった。両者の戦いは一時井上が1点差を広げたが、SS6で吉武が好タイムで急進。3スラを終わって吉武1点リードとなった。そして迎えた、最終特設SS7で、井上がダート区間のターンスミスしてしまい平凡なタイムに終わり、吉武が4位の座を手に入れた。

リードし、1点差で大腕、さらに1点差で神岡が迫る。だが、優勝を逃した最終SS7で、正史が1分22秒というベストタイムをマークして抜け出した。結局、終わってみれば、正史は岡崎さえも1点差に迫り詰める猛追だった。大腕は8位、神岡は9位に終わった。

さらに、第3グループは、3スラに入って神岡がリード。それを大腕、石田正史が追う展開。SS6を終わって神岡、続くSS7では大腕がリードするなど目まぐるしく順位が変わり、正史は若干遅れていたが、3スラ最終SS7で、正史が優之と差んで4番手タイムをマークして急浮上。3スラを終えて正史が

全日本戦も3戦目に入って実力者が順当に上位を占めてきた。ポイント争いでは、桜井が1833、山内が1833、藤田が1255、内原が1110の順。当然、駿馬、神岡、松本といった面々も中盤にかけてポイント争いを繰り出す。また、夏にうわさされているファミリーアが出てくれば、現在鳴かず飛ばす（？）の後藤正和、後藤洋三も優勝争いに絡んでくる。中盤にかけてより白熱しそうだ。

Bクラス序盤は地元の争い

Cクラス同様、Bクラスも大逆転劇でライナーが決まった。第1スラージュの特設SS5は北海道の千田俊二が、観音でも山内伸亮、片岡良史らと並ぶ2位タイムのブッチャーのタイムをマークして、まさりーをリード。しかし、1スラ終了後、

「うまく走れた。ああいうコースだとタイムがでるんだけど、ラリー区間に入ったら遅縮されちゃうよ。思いきり行くけど」という千田の言葉が因らずも現実のものになってしまった。本格的なラリーコースに入門すると、地元ドライバーが浮上し

草加浩平



第30戦ACKスプリングラリー

勝負に勝ったが主催者に負けた ぼくもまだまだ修業が足りない

原に集合して始まった。従来は集合地点までにOD区間を設置し、スタート直後から本格的ラリー走行をさせていたが、昨今のCP間距離10km以上という規制のためか、ことしは他のラリーと同様、ODはスタート後に設けられている。

今回のラリーは4ステージ制。城島高原でスタートから第1、4ステージと、通常のラリー区間の第2、3ステージから成っていた。特別規程書で、「タイヤはダートラリー用のみに限る」とうたっていたが、舗装の比率によっては同じダートラリー用とはいっても、最適なパターンが違ってくる。そこでわれわれは、マーチ用として、舗装の多いコース用にBSのRE43R175/70-13のメディアムコンパウンドを、ダート用にRE46R175/65-14のソフトを用意した。しかし、ドライブバースミーンディング

で、ステージ途中のタイヤ交換が禁止されたので、第1ステージのスタートではRE43Rを使用し、第2ステージ以後はRE46Rで通した。

集合地点で置かれた指示書には、バスコンだけでなく、CPからのアベレージも記載されていた。そのアベレージでは、6CPから54km/hというのが目立っていた。また、ドライブバースミーンディングでは、各SSの区間距離が発表されていたが、「第3ステージで使用するSS区間を第2ステージではオンタイム走行してもらいから、コースをよく見ておくように」というコメントも加えられた。ドライブバースミーンディング終了か

ら、第2ステージのスタートまでの間には、かなり時間的余裕があったので、これらの情報から、再度指示書やコース図を見直し、2ステと3ステで同じ場所を走る区間のチェックや、CP位置の予想を行った。

例えば、3ステの8・9CPはSSで約4・9kmと発表されていた。ゴールの⑩区からの距離や形状から、⑩区は④区と同一地点だとわかる。これは第3ステージの最後にも⑩の区として登場してくる。そして、第3ステージの最終SSの18/19CPは6・4kmと発表されていた。これらから、SSは⑩の区、⑨の⑩区だと予想できる。

また、18/19CPが6・4kmであることより、18CPは⑨区、19CPは⑩区付近にあることとなり、SSゴールが同じ位置とすれば、9CPは⑩区付近、8CPは約131・5km地点付近

「さすが徳尾さんのところのラリーだ」と言うべきか、「またやられてしまった」と言うべきか。今回のラリーには、ナビゲーションにとって大きなヤマ場がひとつ隠されていた。第2ステージの6・7CP区間がそれだが、その設定の絶妙さには脱帽する。ニントラントの心理状態まで読んだうえでの設定という見方もできるほどだ。

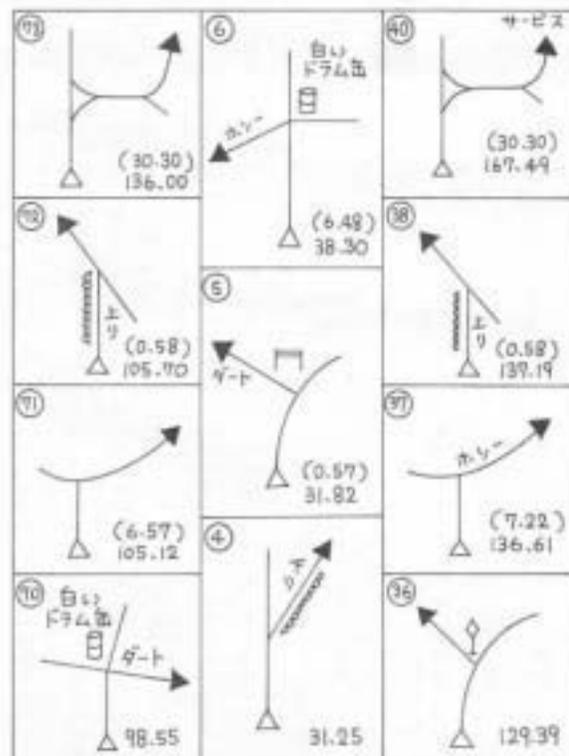
久々のACKスプリングラリーは、いつものように、城島高

原に集合して始まった。従来は集合地点までにOD区間を設置し、スタート直後から本格的ラリー走行をさせていたが、昨今のCP間距離10km以上という規制のためか、ことしは他のラリーと同様、ODはスタート後に設けられている。

今回のラリーは4ステージ制。城島高原でスタートから第1、4ステージと、通常のラリー区間の第2、3ステージから成っていた。特別規程書で、「タイヤはダートラリー用のみに限る」とうたっていたが、舗装の比率によっては同じダートラリー用とはいっても、最適なパターンが違ってくる。そこでわれわれは、マーチ用として、舗装の多いコース用にBSのRE43R175/70-13のメディアムコンパウンドを、ダート用にRE46R175/65-14のソフトを用意した。しかし、ドライブバースミーンディング

で、ステージ途中のタイヤ交換が禁止されたので、第1ステージのスタートではRE43Rを使用し、第2ステージ以後はRE46Rで通した。

集合地点で置かれた指示書には、バスコンだけでなく、CPからのアベレージも記載されていた。そのアベレージでは、6CPから54km/hというのが目立っていた。また、ドライブバースミーンディングでは、各SSの区間距離が発表されていたが、「第3ステージで使用するSS区間を第2ステージではオンタイム走行してもらいから、コースをよく見ておくように」というコメントも加えられた。ドライブバースミーンディング終了か



に出てくるものが読み取れた。つまり8/9 C P、18/19 C PのSSの下見用として、第2ステージの初めに③/④の間を走りすらしめることがわかった。

楽にオンタイム走行できたのが：

と、第3ステージの18 C Pは④の地点(3ステの④区)にありそうなことから考えると、1 C Pが④付近に出てきたりすることも予測できる。また、8 C Pが131・5 km付近にあること、C P間距離が10 km以上あることから、7 C Pは1321・5 km地点より前にあることなども予想できた。

このような準備を十分に行った後、第2ステージが始まった。予想どおりの位置に出てきた1 C Pにキヨ1秒の補正をのせてC Pインしたが、ここはコマ地図の区間距離の狂いから考えてもいいところで、率先のいいスタートとなった。2 C P、3 C P、4 C Pとこなし、4/5 C PはSS。今回は、「C Pでは他のドライバーのタイムを聞かれても答えません」とドラムで言われていたため、SSポイントの5 C Pも特に何もすることもなく、普通にスタートした。

ここまで、ラリー区間のアベは十分に低く、慌てることなくオンタイム走行できた。設定のうまさはここにある。十分にのれるアベであれば、勝負は補正で決まる。すなわち、C Pスタ

ート直後に慌てて出、タイヤを滑らせるような走り方をすれば、丁寧にスタートして、徐々に遅れを取り戻すような走り方をしたほうが良い成績につながる。6 C PにC Pインした時点で、多くのクルーがそう思っていたと思う。

設定を読みきれず大減点をくった

われわれの場合、6 C Pのアベが高いことは気にしていたので、6 C PではC P処理を早くすませてスタートした。「ここはアベが高いよ」と英一くんに言ったものの、「のれないアベではないだろう」という気持ちがあった。英一くんにしても同様だったようで、⑩の手前で宗正選手がリタイヤしているのを見てクルマを止めようとした。こ

さらにもうひとつ、各ナビゲーターを安心させる要素があった。6 C Pは1008・29 km地点、⑨区先約1 kmに出てきたのだが、10 km先というところから3 kmより先、つまり⑨区の先ということになる。6 C P地点はダートだったが、狭くはなく、アベ54 km/hは十分にのれる。

そのうえ、⑨区を見ると、その先は舗装路のようだった。第2ステージスタートから6 C Pまでの傾向でいえば、ここも十分の速さで進むのではないかと各クルーが思い込んでしまう設定なのだ。ところが、⑨区先は道幅が狭くなり、とてもアベ54 km/hではのれなくなる。まさに前述の「ヤマ場」がここに隠されていたのだ。

の時点ではまだ余裕があった。⑩区に着いた時、この先⑩区までは区間距離がわかっていることもあったので、「滑りのことは気にせず、思いっきり走っていいよ」と言ったが、すでにほぼオンタイム、英一くんもそれほど真剣には走らなかつた。⑩区で十数秒の先行だった。

⑩区を曲がると、狭く荒れた道で、遅れは増えるばかりだった。油断した自分たちを責めながら、7 C Pまで思いっきり走ったが、2分以上遅れてチェックインしたとき、「最初から頑張れば後20秒くらいは残ったのに」という思いがよぎり、「負けたら寝られない」と思った。しかし、英一くんには「いやーまいった。10秒くらいロスしたかな。だけどほくでもわからないくらいだから、他のチームもくらっているよ」と明るく話し、その場を取りつくろった。

結局、この区間が大きく成績を左右したわけではないが、各エントリーに精神的ダメージを与え、成績を左右する要因となっていたと思う。

単純に走りの速さだけでなく、オフシャルとエントリーとの駆け引き、ドライバーとの

ナビゲーターの信頼関係、エントリーの精神力、いろいろな面で優秀を競うラリーの面白いところが出てくる設定だった。

第2ステージ終了時点で、われわれはトップの大橋選手と13秒差だった。そのうち11秒が7 C Pでの差だったので、SS距離の増える3ステージでは、岩下英一選手の腕力による巻き返しが期待できた。家の定、3ステージを終わってみると18秒差でトップとなり、4ステージのスタートを無難に走り、今季初優勝となった。

今回は優勝することができたので、他のエントリーには勝ったわけだが、6/7 C Pでひっかかってしまったので、主催者には負けたような気がする。伸弥さんや佐久間選手のように、この区間を読みきり、その後の展開を有利にしたクルーもいたことを考えると、ほくもまだ修行が足りない。今度こそ徳尾さんのツナに引っかけられないようにしたうえで、優勝したい。

