

全日本ラリー選手権第2戦

'90ACK SPRING RALLY

■4月21～22日 / 大分300km



昨年につきACKラリー2年連続優勝も飾った桜井卓也／天満敏夫。今回は大満ナジの銀賞りが優勝の原動力となった。



ひと味違った走りを披露

変身・桜井が今季初勝利

桜井孝宏が、2年連続チャンピオン獲得に向けて、早くも飛び出した。

「ここは先行逃げきり型に変身します」という桜井は、第2戦ACCカスプリングラリーで、会約とおり序盤からラリーをリード、2年連続して同ラリーを制し、今シーズン初優勝を飾った。

今回の桜井／大瀧雄夫キヤランの戦いぶり、全く他なげなかつた。ラリー区間を、1昨年までのデータやことしの修正傾向などを、1ステ終了後のレスト時間に徹底的にチェックし、ステに備えた。大瀧が、最小限の減点に抑え入り、5.5は、

「何がなんでもベストタイムを奪取するといふのではなく、コースアウトしない程度にベストの走りを心がけた。桜井が、事実ベストタイム区間という、およそ彼らしくない走り、安定したタイムをマーク。終わってみれば、2位に入った徳光の山口隼／松尾博成に1点差をつけ、変身・桜井をアピールした。



「まだまだまだ走らなければならぬから……。でも気分楽になったのは確かです」という桜井。

そこにはリスキーな走りで見慣れたタイムをマークし、後半に大逆転するという従来の「桜井パターン」から離れた新しいチャンピオンの走りがあった。シーズン初戦に早くも1勝をあげた桜井、今シーズン最大の走りは、ライバルたちにとって大きな脅威となったに違いない。

Bクラスは、マーチ勢は衰えた路面にてこずり低迷、ジェミニ2勢が上位を独占した。なかでも脱離戦で優勝を飾った新藤原／草加治平組が、勝負どころとなった後半に大逆転で勝利を収めたのが光った。2位には北海道の新藤原田原文雄／中山守嗣が入った。

また、もちろんアルトが4位出場したAクラスは、守屋健樹／重秀アルトが序盤からリードして今季初優勝を飾った。

（取材：1月6日）



「今日は勝つ」といった山口博だが、遠くまで勝ったものの勝負に負けて2位。



序盤をリードした博が、まさしく山口にプレッシャーをかけにいく。(左)

結局は、その様子で結果もわかるけ



C4位には入りにC-ONEセリカ(石田博之)が入賞、セッティングが決まれば強い存在。



峠道は終盤ラリー区間に立かき
れども位に転落した。



最終区間の山道は、ドライバーがハンドルを握る。



山内伸吾は、丹精をこめて
きついでフォニッシュ。

地元九州のトップ
ドライバー兼車検
師が小宮新一と組
んで4位入賞。





第2位は鎌田豊の弟子、北海道の走り屋萩田原文雄が入賞。



自衛隊クルーシ、萩田原(左)と参加
今年、今季のチェミニ勢は半強いや。



第3位にも小西輝男/中田省吾が入ってチームイースター1。



守屋敦昭/重光大憲は泥道でも楽津原を凌いで今季初優勝を飾った。



第4位は原口真/谷口隆が入賞。マーチ勢の最上位だ。



「最近走り方も変えた」のが功を奏したのか、福岡県/東加古平が最タラスを制し、今季の優勝。



カラーの
MOTUL
HART
デザイン
の
Tシャツ

カルソニック
Tシャツ



カルソニック
デザイン
の
Tシャツ

■応募要項は226ページ

ニッポンの自動車文化を盛り上げるために、
トヨタ自動車、日産自動車、三菱自動車、
マツダはMのみならず、カルソニック、
DAYS、GYMERのサブスクリプション
を認めています。エントリーは、
マイページからエントリーしてください。

プレゼント



今回がデビュー戦となったセキスイ・スズキスウィフト (東洋所長/河原隆)。



田代昭ダンガンも今回初めて旗を見せた。



やっと笑顔が戻った、役者たち 今後の展開は横一線

■約2か月間のインタバルをおいて開催された第2戦は、本格的なスタートラリーの開幕戦とあって、各クラスで見ごたえのある戦いが展開された。主催者の巧みなオーガナイズによるところが大きいが、今後の全日本戦の新しい形も垣間見せ、なにかと話題の多いラリーだった。

（報告・村井豊）

SSトータルでは山口が上

「ひとつのSSで頭を悩ませようなんて難しいやなくて、トータルでラリーを考えて、最終的に誰にならばいいという考え方をしているんです。だから今回のラリーでも、ウェットダートがあまり得意ではないということもありましたけれど、SSではむしろセとして頭を悩ませようという方はしなかった、行けるよごらあとか、自分も得意だなと思うコースは行って、ほかはあまり打ちやをしないように、安全の範囲は取

っていましたね。まあ、今回は大瀧（隼夫ナビ）が頑張ってくれましたから」

昨年比引き続き、このACRクアリティラリーを制した村井は、いつものように快々とラリーを走り出した。前半の走り方だけでなく、今回はそのラリーの組み立て方も、昨年チャンピオンを獲得したときの戦い方とは、大きく変わっていた。それだけに、「ポイントはまだまだ関係ないですよ」

と村井が言う以上に、今回のラリーには楽しみがあったように感じられる。今度の優勝の立役者である大瀧隼夫ナビが「ゴール後、今回はミスやミスやの間にかならずミスと話題があったので、よく（4時間）、その間に、かなり細かく補正の時間を計算していたんです。前半回か後半回かのぼって、それだ、結果的によかったみたいです。それに後半は、コンマ何秒先行とか、遅れとかで入ってと違うと、そのと知り入ってこれるんです。今回はもう一回あったかな」と語りだしていた。半年ほど遅れるコンマ何秒も、さむに調整されているようだ。

後半ととも、今回のラリーでは目撃したいのが、山口勝也。昨年のこのラリーでも、初めてチャンピオンに奪り取るまでに入っているが、昨年と比べては、その楽しみはまるで違う。ことしの戦いぶりは、ハッキリと優勝争いを意識させる展開だったのだ。ミスやミスやの10CPで、「ラリー区間で距離の出方によって、ランダー、サーブーは置いて、補正が終わらず、15分先行で入ったのは神早着してよかった」という声も聞かされて、それは昨年にも水を掛けられてしまった。しかし、あえて一騎打ちと意識したくなるほどの走りを出しはを見せてくれた。あちろい速歩の女神が、ほんの少し浮気をすれば、山口が優勝チャンピオンを手にしていたら、事実、SSトータルタイムでは、山口が優勝争いを争ってトップにたっているのだ。山口も、

解除は「より面白く安全なラリー」に向けて一歩前進

ACKスプリングラリー 詳報

それが結果として出たので、物足りないけど満足しています。今シーズンの戦いになりましたし、今の結果さんに勝てたということも自信になりました」

と振り返っている。昨年もこの戦いが期待できる。

GBCC四強マズダの戦い

今回のラリーは、結局優勝ノ大関、山口ノ最終順位までマズダの一騎打ちという展開だった。3番手以降の戦いぶりも、大勢が実力と対りに小差のつばぜり合いを展開した。それは、シーメンから言われていたように、セカンドのGBCCフルード（新）とセカンドのCレボ（新）との各チャンスの戦いでもあった。ただしレボシヤ勢に関しては、ニス林田政夫ノ在ス開戦が、オートボニスヤード造成地の5番まで、ヨリス中盤からエンジン不調に陥り、ヨール後にはルネゾーストハイブから自爆が噴き出してマズダヤ、前嶋光男ノ同本数は、ダートラカ森ジュニアノ峠道まで、ハイヤンを駆け抜けすなど大福に流れれば、古田昌弘も、最終にエンジントラブルでマズダヤといふことなく終わった。

のラリー以降、出場した4戦のうちMCCC以外は、すべて入賞している。ACKラリーがマズダでないことを更新したわけだ。これは、昨年以上の好成績が期待できる。

しかし、確かにセカンドでは、想像が結果となったのだが、この結果だけでレボシヤの實力は計れないようだ。今回唯一完走した前嶋の5番までのタイムを比べていくと、5番までのタイムがほとんどタイムだったとすると、5番までのベストタイムもあって、コーナーでも、3番手まで浮上する。最終順位も、「だいたいできてきたみたいだね。アタマを取ったところはひどいゾーンで、大きなギャップもあってものすごく残込んだんだよ。最終走りが問題の局面でしよう。その局面で納まりがよかった。ローナラップはどうかわからないけど、ああいう局面は、車心の問題とかも有利だし、マズダエンジンも仕上がってきたんでしよう」

とライバルを分析する。第2グループの優勝者は、大西昌弘、石田雅之へ高崎正博、富

安健男、山内伸典、藤原、井筒貞史、アズルレー、セカンド、セカンド、フルード入り乱れての展開だ。彼等は昨の第3グループは、前回の優勝の西田昌弘、藤原俊也、後藤正和、西岡通明、加藤健二らとタクル。そのなかで、「どうしてもラリー区間の修正の傾向が一定しなくて苦戦しました。それに5番も思いきりがなくて」

といつもの遅れた走りが見られず、最終5番だけ意地をみせて優勝と分けた西岡が抜け出して首位に入った。

第2グループはどのタクルも3位以上がれるチャンスがあったし、逆に5位に転落する危険性もあった。そんななかで、ほんの少しミスをしたタクルが下位



安定した走りを見せた今回2位の山口

に転落し、うまくラリーをまとめたタクルが上位に入った。3位の西岡は、「展開の5番までエンジンしてしまっているけど、かなしいきり走れるようになった」と。と戦線の5番まで浮上し、特に5番では、山口が驚異的なタイムで3番も走ったから自信はあったが、大西のタイムも驚異的といえよう。

藤原は、その5番までタイムをバツグンでして、順位を大幅に下げている。「いきなりジュニアでミスししかけて、かなりウスタイルをくらってまでしよう。それでも、追い上げただけで5番までバツグン。ただ、かなり遅くのタイムも、このラリー前にテストを重ねたから仕上がってきたよ」

5番まで、今シーズンからフルードに乗ってきた藤原がまたまた出したベストタイムに驚き、5番までは、山口に4秒も遅れてしまっている。結局、この区間の5番に加え、

うまく入れなかった」と。と後述する。マズダが、「ニュータイヤ（フロンツップSP組）」ということもあって、修正にかなり苦しんだ様子で、ラリー区間で車の減点も多かった。ただ、今回の戦績は結果によって、むしろ原因がハッキリしているだけに、あまり大きなマイナスイメージではないようだ。

「テストして感想をくれた足が、ハズレじゃなかったみたい。ままだってトルクが増えたぶん、フルードはかなりサスペンションセッティングが良かったんだ。それと、ダイハツ(DCCS)からかなりサストで感想をくれた。それがハズレていなかった。それに、今までどうしてもアンダーパワーで走ることがあるから、突っ込んでたとしても、トルクが増えたぶん無理をしないで走ったほうがいいみたい。そのあたりの感覚がまだだね。ただ、昨年なんかは、走って、クルマの仕上がりが早いのだから、早くも早いから、これはいいんじゃないかな」

と、むしろ「ヤバかった」と。と、区間のミスがありながら、クルマを走らせて、速さでは負けていなかったことが、結果の表情を明るくしていたのだから。

テストケースとして実施された「CP間10km」規制の



坂田原ら若手の連続着しかつたのも今回の特徴

ものの、着実なラリー運びで2番手で中盤を折り返した。

そして、ジェミニ勢といえど、羽豆、鎌田がニューマシン待ちで活動を休止している現在、チームイースズしかない。

小林康晃／辻井利宏は、SS、ラリー区間とも今一步で中閉グループに低迷していたが、小西舞男／中田省吾、坂田彦／草加浩平が実力を発揮した。

小西は、このところ安定した成績を連しているものの、ここ一発の強さが以前に比べて随をひそめている。今回もSSでベストこそないが、好タイムをマーク。ラリー区間も中田がうまくまとめで、中盤でトップの

座を手にした。坂も「こここのところ、ほんの少し走り方を変えている」

と、SS4でベストタイムをマークして、3番手で中盤を折り返した。

マーチRR勢では、地元九州出身で、吉武正博／大橋豊一郎、Aからステップアップした岡田孝一／小野博らとともに今シーズンから福岡日産入りした原口真／谷口隆が、小西に8秒差の4番手。以降は、竹平が20秒差の5番手につけているのみ。有力どころでは、大橋平明がラリー区間でつまずき、SS2でベストの有輪もラリー区間でつまずいてしまった。SS3でベストをマークした地元の三宅和義もハイアベで乗りきれず低速。さらに、吉武も今一步折れた走りが見られなかった。

結局勝負どころの3ステでは小西を筆頭に1秒差で坂田原、さらに3秒差で坂、この3台に優勝争いが繰られてしまった。

3ステ最初のSS5は、坂と小西が同秒でベスト。続くSS6は、坂田原が新鋭加藤剛と分け合ってベストをマークするなど、序盤は3クルとも譲らな

かったが、SS6に続くラリー区間で坂田原がミス。大量19点

もの減点を受けてしまった。さらに、終盤にさしかかって、小西のペースが落ちた。

こうなると坂のひとり舞台だ。坂は、SS9で3本目のベスト

Aは守屋が660アルトで制す

Aクラスは、新規格660ccのラリーカーが間に合ったのがアルト勢だけ。栗津原貴、守屋敦昭、小林勝美、西隆志の4クルーが実戦にデビューさせた。各ドライバリーのコメントはマチャマチャで、栗津原は、

「トルクが増えているから、非常にコントロールしやすくなったし、確実に速い」

というが、守屋、小林は、ともにその逆のインプレッション。「550ccに比べてストロークが長くなっているぶんなので、うが、高いところ(高回転域)が全然伸びないんです。前のクルマのはうが、高いところをうまく使えば速いかもしれない。低回転域のトルクが増えているから、それを生かして我慢して2速のまま走ったほうが、1速に落とすより速かったみたいですね」

小林も、「エンジンの当たりが取れてないってことを差し引いても、全

トをマークしたほか、安定したペースでラリーを続け、小西のペースダウンで2位に浮上した坂田原に10点もの差をつけ、今シーズン初優勝を飾った。

然上が回らない。もしかしら、550に替えるかもしれない」という。確かに、まだ熟成されていないので単純比較はできないが、タイムであるミラの割田憲幸とのタイムを比較しても、かなり詰められている。次戦から、ミラも660ccに変更されるというから、ことによるとアルトの天下も危ういかもしれない。

さて、展開のほうは、今回もチャンプ栗津原／川副謙が低速してしまった。3ステのバスマンハイアベを脱みきれず、ラリー区間の減点が多く、かつ、栗津原の走り自体にもいつもの新

大が見られなかった。SSベストタイムは、10SS中5区間と半分取っているものの、SS11タイムでは、トップの守屋に12秒も水を明けられてしまった。

その守屋は、好調にラリーを続け序盤からリード。3つのベストタイムを含めて、2位小林に83点もの大差で逃げきった。「660のデビューウインを飾れて、ホッとしました。年イチの優勝ですね(笑)。ことしはそうならないように、次から頑張ります」と喜びを語った。

今回のラリーではB、Aクラスで若手の頭張りが見られたのが坂田原だった。Bクラスでは2位に入った坂田原、そして、成績に残らなかったが、加藤の速さも見過せない。

さらに、Aクラスの和田太郎、まだムラっ気があるようだが、注目したいドライバード。

懲りずに繰り返す事前試走

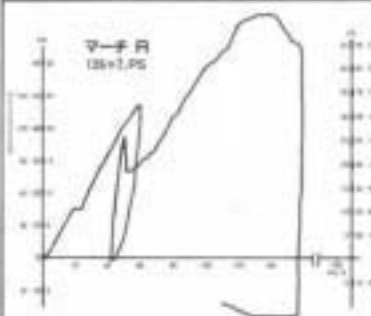
今回のラリーでは、CP間の距離規制を試験的に解除する試みが行われたり、九州ではじめての本格的マイケット、オートボリスの造成地をSSで使用す

るなど、話題が豊富だった設定も、SS11で28km強、ラリー区間も、

「かなり長いトランスポート区間があったけど、ダラダラ走ら

ランブチューンUP

アップチューン



VR-4 (205PS)

コンピューター+ゴースト調整

¥95,000 3月中¥?

'87全日本ラリーチャンプ車TV-20装備

TV-20-Rを設定しました。HIビーム運動FOGに、ペンリ、HIビーム等(+)出力付 ¥1,500UP.

ヘッドランプTUNE-UP	TV-20	INDI-II
ファミリア4WD4灯	¥18,000	¥36,800
ファミリア4WD2灯	¥15,000	¥34,800
RX-7 New	¥17,000	
ミュータ	¥17,000	
AE-86 レビン	¥15,000	¥32,800
AE-86 トレノ	¥15,000	¥32,800
AE-92 レビン&FX1.6	¥15,000	
AE-92 トレノスーパー	¥15,000	
セリカ GT-4 & ST16E	¥17,000	
セリカ GT-4&ST16E	¥17,000	
MR-II & スーパー	¥18,000	¥34,800
ソアラ New TM&1GG	¥17,000	¥38,000
スーパー TM&1GG	¥15,000	¥32,800
CRX 42/10	¥15,000	
CRX YTEC	¥15,000	
サニー VR	¥15,000	
ブルーバード S55-R	¥15,000	
シルビアKS(プロジェ)	¥18,000	
マーチR	¥15,000	
スカイライン-GTR(プロジェ)	¥15,000	TV-13
スカイライン-GTS(プロジェ)	¥18,000	TV-20
ギャラン VR-4	¥18,000	
ミラージュ New1.6	¥18,000	
ジェミニ Z2	¥15,000	
ゴルフ & ジェッタ GL	¥15,000	
レガシー-RS ABSナシ	¥18,000	

※その他の車も特注で製作いたします。補助灯の取付いたします。

コンピューターチューニング
マーチR・QS・レガシー MTURSH(40-63-40-61)
ISUZUZZHONDA(EF-ZC-0A-2) ¥65,000
問合せは、ハガキ又はTELで

販売店募集中!

TEL.03 384-6891

インディーカトー

東京都中野区南台 3-26-14
〒164 営業タイム PM1:00-PM10:00
日 祭 日 PM1:00-PM 6:00
毎火曜と第3日曜休業

予にも圧力がかかってくる。行政からのプレッシャーは極力避けたいJAFのこと、先手を打ってショートCPを廃止する案を打ち出したのは当然の結果だった。もちろん、この決定は、広い意味でラリーの存在を考えれば、むしろ評価できる決定だった。ラリー界の真諦は、この真諦を歓迎したものだ。

しかし、ショートCPを排除することは同意できたとしても、その方法論が10km規制という点については、批判も多かった。10kmという数値はあまりにも根拠がないというわけだ。この点に関して、JAFラリー小委員会事務局委員長は、以前の本誌のインタビューに答えて、

「根拠がないわけじゃない。CP作業の遅れを取り戻すため、さまざまな形でシミュレーションした結果、10kmに近い距離が必要になった。関係各者に対して、ラリーが面白く設定できないから、という理由は通らない。安全に運営するためにはどうか、という理由だけがあって、はじめて、では何かが適切かとなるんですよ」と話していた。

こうして、'87年から全日本戦に限らず、すべての国内JAF公認ラリーで、CP開始規制が適用されてきたわけだ。

だが、ここに至って'87年から続いた国内ラリー関係の一大変革が、例えは車検問題もさるはず(全日本戦に限って)が一応緩和される方向に向いた。そこで、やっと懸案になっていたCP開始規制に着手したというところだろう。今回はあくまでもテストケースとして運用され、3・89kmのCPを含めて3区間のCPで10km以内のCPがあった。選手側の反応も「緊張感もあって面白かった」と好評だった。

いずれにせよ、近々解除される方向にあることは間違いない。本誌では、次号でもこの問題を取り上げ、運営の可能性や問題点などを探って行きたい。

ラリーはナビ勝負!!

第2戦ACKSフリンクラリー



草加浩平

「運が向いてきた」予感が適中 華麗な走りです今シーズンは初勝利

CP間10km規制なしの設定を試行

いよいよ本格的ラリーシーズンに突入した。今回のラリーは、その内容において、現状のラリー界に大きな波紋を投げかけるだろうものだった。「CP間10km規制」が、テストケースとして廃止されたのだ。

10km規制の目的とするところはよく理解できるのだが、そのためにラリーの面白さが少キスボイルされていたのも確かだ。今回はあくまで試行ということ

だったが、一応規制なしの設定だった。10km規制の趣旨とするところはラリーを安全に、かつ暴走を防止するところにあるわけだが、この点では今回のラリーでも十分な配慮がなされていた。

第2ステージのラリー区間では、チェック間の所要時間が7分以上あることが公表され、チェック直後に僕でないでも十分にCPスタート時の遅れを取り

戻せる設定となっていた。第3ステージでは、各CPごとに1分間のレストタイム(1分ポナスと指示書には書かれていた。CPスタートタイムが、チェックインの1分後になるのと同じ)が与えられ、スタート時からオンタイム走行できる設定となっていた。なかなか考えられた内容で、これでラリーの面白みがひとつ復活することが期待された。

さて、例年どおり城島高原に集合したラリー車は、城島高原

駐車場で行われたジュニアの
後、時計回りの1CP目標してス
タートしていった。1CPは現
在建設中の「オートポリスサー
キット」の入り口にあり、ここ
でSS2が行われた。コースはか
なり滑りやすいダートだった。
ここまでの2SSを制したの
は竹平選手。すでに秒の差が
ついたが、この程度の差であ
れば、ACKのラリースタート
区間で十分に取りもどせる。

ACKならではのヒツカケに注意

第2ステージのスタート前
はかなりの時間的余裕があっ
た。そこでいつものようにコ
ースの解府にかかった。今回の
コースで特徴的だったのは、
いくつかのコーナーで区間距離
が1000m単位に省略して書か
れていたことだ。ほとんどすべ
てのコーナーに1000m単位の区
間距離が入っているのに、何か異
がありそうな内容だ。
最も考えやすいのは、この区
間にCPを置いたため、補正を
取りにくくしなくて区間距離を
不正に短縮した。つまり、区間
距離の入っていない区間はCPの
ある可能性が高いと読みとれ
た。

また、ここでわれわれナビゲ
ーターを悩ませたのは、補正の
問題だった。スタート後の20km
の地点にODが設けられていた

CKは直も悪いし新車を持ち込
むにはもったいない」という判
断で、旧型のジュニアでの出走
となった。タイヤはダンロップ
SP22R、175/70R13。33
Rという一見ダートタイプ風の
新品タイヤを走らせているチ
ムもあった。また、補正とダ
ートでタイヤを交換するチームもあ
ったが、10km区間もなくタイ
プ交換の時間も保証されない
状況なので、われわれはタイ
プ交換なしでいくことにした。

が、サーキットの入り口までは
スタートからの距離がある。OD
までの補正値と、サーキットま
での補正値が違わってきたの
だ。われわれの場合、この差は
約0.3秒となった。

多分、タイヤが走行する
ことにより暖まったための
潤滑だと思われる。コース
の状況も考えたりして、で
きるだけ長い区間の補正値
をとることにした。

第3ステージには5つの
ラリー区間と2つのSSが
設けられていた。最初は補
正のSS、ここで前の島田
選手に7秒も差されて
しまった。これははつきり
いってショウタだった。ジ
ュニアよりマシなのは、
パワフルなことは認める
が、たった7kmのSS

で7秒も負けたというのは合点
がいかなかった。

そして、いよいよ本格的ラ
リー区間の開始だ。第3ステー
ジではCP間が7分以上と通知さ
れていたの、CPからの指示
速度で7分間にどれだけ走るか
を計算する。例えは4CPから
38km/hの指示だから、約4・
4kmはノーチェック区間とい
ことになる。「7分間走って
いよ」といっても、どこまで走
っていいかわからない。やは
り距離で指示を出せるように心
掛けよう。

CP直後はなにやらややでナビ
ゲーターの仕事が増えること
ろ。少しでもドライバーに協力
してもらい、ナビゲーターの負
担を少なくすることが、良い成
績につながる一歩だ。



7秒差を1スデで逆転 今季初優勝の暁/東加ジュニア

なかなかCPが出てこず、
30km/hのアベが6km/h以上
がる14回が近づいてきた。「藤
尾さんの作るラリーなら、どこ
かに引っ掛けるがあるんじゃない
か」という思いと、「6km/h
のアベでは使えなくなるから、
先行させたほうがいいのではな
いか」という思いが心の中なか
つとす。

「規制」廃止後の諸問題解決に期待

道の思惑とアベレージ設定の
絶妙さに負け、何台ものクルマ
がタイヤヤシタリ、トラブルを
発生させることになった第3ス
テージ。終わってみると、第3
ステージは中田選手がナビゲ
ーターの指示に従って走った小西
選手に、われわれは飯田選手
と小西選手との差は7点、SS6
本、ラリー区間7本の第3ステ
ージの成績はつかけていた。

第3ステージ開始早々、ガレ
場のハイアベでタイヤをパ
ンクさせてしまったものの、続
くつなぎの区間でベストタイムな
くタイヤ交換で、「僕が向い
てきたことを感じさせた。第3
ステージはラリー区間の風点も
小さく抑えることができたうえ
に、SSにおける返選手の目の

う予想もできる。われわれはこ
の最後の考案方を採用し、6km
/hのアベが高くなるPCには
約20秒先行して入り、道の状況
を見ながら少しずつ先行を減ら
す作戦を取った。こうすること
で、少しでもドライバーやクル
ムが楽できるようにしたの
だ。これはナビゲーターにとっ
ても同じで、余裕をもって走ら
せるとタイヤのムダな消耗も少
なく、また補正の量も少な
く抑えられる。

覚めるような華麗な走りのお陰
で、今季初優勝を獲得すること
ができた。ぼくにとっては昨年
に引き続き優勝となった。

今回10km区間が試行的に廃止
されたが、結論からいえば「今
後も10km区間は廃止し、他の方
法でこの規制の持つ弊害を徹底
させてほしい」と思う。確かに今
回のラリーはうまくいった。こ
れは主催者の力量によるところが
大きかったとも、コメントワ
ンのレベルが高いためともい
えるだろう。そのため、今回の結
果だけをみて、すでに「10km区
間廃止」ということにはならな
いだらうが、例えは全日本戦に
限って規制廃止を先行し、経験
を積みながらよりよい方法を見
つけていくことで、一層面白い
ラリーの方向が見いだされれば
素晴らしいことだと思える。