



全日本ラリー選手権 [第4戦]

'99 ACK SPRING RALLY

FD-99.1

■ 4月22~23日 / 熊本333km Photo: Ffitchi Sakamoto (坂本廣志) Text: Yutaka Murai (村井 豊)

ADVAN LANCER AO35 & Evo. VI デビューウイン!

今シーズン、ようやくトップラリーストが出そろった今回の全日本。各クラスで僅差の攻防が繰り広げられたが、中でも激戦だったのがCクラス。特に3~6位は終わってみれば4秒以内に4台がひしめく大接戦。戦いの模様を振り返ってみよう。



「サーキットで西尾さんに負けたのが悔しいでしょう。それ以上にAO35の性能の高さに驚かされました。速が売れるほどにトラクションが高く、道路のハイアットで車を広げることができた」圧倒的な速さでACK初優勝を飾った田中孝文氏。



「ハイアベはアカンね（笑）。去年はサーキットで極いでその盾を守るパターンやったけど、今回はそれができなかった」という西尾雄次郎。ニューカラリングの競戦を飾ることはできなかったが逆転チャンプへ貴重な70点。

サーキットを制した 奴田原文雄が'99シーズン初勝利

今回のACKスプリングラリーは、いろいろな意味で注目度が高いイベントだった。まず、前戦MCAで不参加だった主力選手たちが再び全日本ラリーの舞台に戻ってきた。そしてラリー設定の面では、JAFが発表したタイムトライアルの取り扱いについての公示が施行されて、初めての4輪駆動部門のイベントだったのだ。

主力選手が戻ったことで参加台数は40台。内訳はCクラスが27台、Bクラスが7台、Aクラスが6台。Cクラスのランサー勢は、今回がエポVIのデビューとなる。Bクラスでは池田悦子がデビューさせたインプレッサが、ミラージュ4WDのなかで異彩を放ち、スタート前の話題を独占していた。池田のクルーは、ナビゲーターも女性（北澤千絵子）で、全日本戦では珍しい女性コンビの誕生だ。ラリー設定に関しては、林道でのSSは実施されなかった。恒例のオートポリスサーキットでのSS後に行われる周辺林道のロードセクションは、ハイアベレージ区間だけがトライアルのために置かれた。ハイアベの指示速度は、「昨年のデータをベースに算出した」（高橋健司競技長とのこと、ちなみに、58km/hのアベレージが与えられた第4ハイアベは、昨年Cクラスベストタイムの平均速度が56・98km/h。昨年データに若干のブラッスがされていったようだ。高橋競技長は、「SSを設定することもできましたが、ハイアベだけでも、従前と同じく十分にスポーツ性の高さを確保することができるので、あえて今回は状況を配慮してハイアベだけの設定にしました」と説明していた。

4月24日（土曜日）、薄曇りのオートポリスサーキットに集結した選手たちは、それぞれ

にスタートに向けて準備を進めていたが、そのなかでも注目されたのは、やはり、ここ数年の戦いをリードしているチャンプ西尾雄次郎、奴田原文雄、綾部美津雄、石田正史のトップ4だろう。とくに、綾部を除く3クルーは、ウインターから約2か月のインターバルを経て、ドライイベントに挑むことになる。ただ、その点はベテランぞろいだけに、「テストも十分に行ってきたし、それほど気にならない」

と口をそろえたとし、奴田原は、3月にAPRCタイラードラリーに出場して、実戦でたっぷりとグラベルの感触をつかんでいる。また、スポンサーでもある新採用のドラモント・サスペンションで初めてダートイベントに挑む石田は、

「セッティングに苦労するかな、と思ったけど、意外なほど早くサスペンションが決まった。かなり、満足のゆく足に仕上がっていますよ」

と笑顔を見せたほどで、ACKでの走りが注目されるどころだ。

こうした話題を含み、ラリーは午後3時にスタート。まずは、前記のようにオートポリス内の施設を使っているサーキットセクションだ。例年どおりメインコースのほか、ミニサーキットのレックサイドコース、外周路の3コースを回る。順番は、レックサイド→外周路→メインコース→レックサイド→メインコース（2周）となる。また、サーキットはロードセクション後にも、照明を点灯し外周路→レックサイドにトライする。

例年の展開を振り返ると、このサーキットセクションは、西尾が見事な4輪ドリフトでリードを広げている。だが、最初に飛び出したのは石田だった。レックサイドで彼らしく



3位争いを制した藤田英洋。『サーキットを重視しすぎたから、エンジンセッティングも失敗だった』ゴール後のコメントに熱意がこぼれた。



社説の3位争いでわずか1秒敗れた大嶋治夫だが、リタイア例は実況。『今シーズンは勝負だけにこだわらず、自分の走りを100%引き出すよう心がけている』



石田正史はファンサービスがアツダに、『ギャラリイがいればやるしかないでしょう(笑)』ドリフトでアングルが付き過ぎてスピン。そのロスが最後まで響いた。



ACKの戦いは藤田英洋に非常に大きな収穫をもたらした。『3スタのハイアベでこれまで持っていた限界以上の走りをしてみた』結果は5位だが今後に期待大。

'99ACK SPRING RALLY

ない(17)グリップ重視の走りに徹して、66秒をマーク、まずリードした。ところが、熱い血が騒いでしまうのが彼らしいところで、続く外周路では、

「ストレートを上ってきたらギャラリイがたぐさいてね。これはもう、やるっきゃないでしょう(苦笑)。でも、ちょっとやり過ぎちゃいましたね」

とファンサービスがあたとなってスピン。ベストタイムを並べた西尾、坂田原に10秒も遅れてしまったのだ。続くメインコースでも、西尾、坂田原は一步も引かずベストタイムを速発。サービスに戻った西尾は、

「坂田原くんは速いね。いつもならもうとっくにリードしているのに……」

と険しい表情。西尾は、今回サーキットセクションにかけて、初めてサーキット用のサスペンションを採用、10mmのスプリングを装着するほど。だがそれだけに、

「ラリーサスペンションと変わらないですよ。乗りやすさや慣れが一番だし、サーキット走行に慣れていないし、十分なテストもできない。それなら実績のある今までのサスペンションのほうがいい」

と話していた坂田原に負けたのが納得できなかったのかも知れない。

残り2SSに入ったがここでの勝負でも、やはり坂田原の評判ぶりは変わらない。SS4でもベストタイムをマーク。西尾を2秒差に追いやったのだ。だが、最後の3kmのメインコースでやっと西尾の反撃が実った。坂田原を2秒上まわり、結局、サーキットセクションでの勝負をイーブンに戻して面目を保った。

「同秒じゃ、あかんよね。年々差が縮まってきた(97年は2位と7秒差、98年は2位と2秒差)。ここははついに同秒か。あかんね。ここでの差をラリーセクションにつなげてきたのに……。嫌いなハイアベやし、霧やホコリも出るでしょうしね。出ないことを祈るしかないかな」

とまるで敗れたような口調でこのセクション

を振り返った。対する坂田原は、

「サーキットで西尾さんに勝つのが目標だったから、同秒でもうれいんですよ。気分がノリますね。やっと、サーキット走行に慣れてきたんでしょ」

と手放しの喜びようだった。

一方、3位以下の戦いは、「ここ数年ターマックでも速い(以前は「勝算大嫌い」を公言していた)勝部がわずかつ遅れ13秒差、17秒差に藤田英洋、19秒差の大嶋治夫、22秒差の松井孝夫、スピンで遅れた石田、田口幸宏、菅野正之、石田雅之らが23秒差といったところで上位を占めていた。

この後に行われるロードセクションは2ステーション制をとり、ロード1には4区間、ロード2には3区間ハイアベが用意される。坂田原、西尾の再戦がスタートだ。ところが、ロードセクションに入ると心配していたことが的中したのか、西尾がズルズルと坂田原から遅

元全日本Cチャンピオン 大庭誠介が カムバック!



30年までチームアドバンで活躍し、惜しまれつつ一線を退いた大庭誠介が「やっぱり血が騒ぐんだよ(笑)」と今回カムバック。



サーキットでサスペンションを交換し、ベストタイムをマークして生き返った奥津原豊。その軌念がラリー区間に入り薄免し。島田雅道、平塚忠博を逆転。



Bクラスは何もなければ藤田豊の独壇場。今回は新採用のミッションがマッチした。「3、4速の中間のギア比を採用したらすごくいい」とご満悦。



Aクラス表彰 左から2位平塚忠博/鈴木裕、優勝奥津原豊/高橋昭彦、3位島田雅道/地神高。



「最初のハイアベの路面がひどくて前に進まなかった」と2位の平塚忠博。



Bクラス表彰 左から2位広川慎一/森下志郎、優勝藤田豊/川村知恵、3位廣野健太郎/宮城孝仁。



B2位は地元の広川慎一。藤田には及ばないものの、ガレ場の運転はさすが慣れたもの。

インプレッサ・サーキット仕様 リアのボディ下に整流板を装着



今回はサーキットがカキ。そこでダウンフォースを得るためキャロッセがボディ下の流速を上げるディフューザーを採用した。

原因だと思ふ。奴田原は、アイツに聞いたら「ボクは、石があっても避けずにそのまま行くほうなんですよ。だから、バーストが多いんです」って言ってたから、それででしょう。それに加え

「何でだろうね? 2人が速いね。ミスもあつたけど、道が悪過ぎるのも、インプレッサには向いてないのかも知れない。直径10cmぐらいの石は当たり前にあるし、もっと大きな石がゴロゴロしてるよ。それをいちいち避けてから加速して……、だから難しいよ。ブラインドの立ち上がりにもあるんだから。今回は、サーキットを意識して、エンジンセッティングを高速回転域に振ってきたんだ。だから、中・低速回転域のトルクが足りない気がする。石を避けたり乗り越えたりしたとき、どうしてもアクセルを抜くじゃないですか。その後の加速が厳しい。西尾との差はそれが原因だと思ふ。」

「差を着実に広げていたから、奴田原の走りが冴えていたというほうが正解だろう。ハイアベ1で一気に6秒差をつけた奴田原は、ハイアベ2で1秒、ハイアベ3は同秒だったが、ハイアベ4で再び4秒の差をつけ、トータル11秒差までリードを広げてしまった。同様に西尾と競部の差も、ハイアベをこなすごとに広がり、結局、23秒差になってしまった。競部は、

「ランサーは、こういう悪路に強いからね」と奴田原、西尾のコメントが必要ないほど、詳しく分析してくれた。優勝争いのすう勢は、ロード1でついたかに思えるが、3位以下の戦いは逆にシビアになってきた。競部を筆頭に、1秒差で大嶋、2秒差で石田、2秒差で藤田、4秒差で田口が続いていたのだ。ロード2のハイアベからサーキット2区間で競部が注目されるので、ここは、3位争いに目を移そう。まず最初のハイアベで大嶋が仕掛けた。競部を逆転し2秒差、下では藤田も好タイムをマークして石田の上に躍進した。長い移動を経てのハイアベ6では、今度は競部が2番時計で大嶋と同点に持ち込んだ。さらに、「ロードセクション後半は、いつちゃて(リタイヤして)もいいつもりで、自分でつくってしまっている限界を超えてみます」と話していた藤田も、好調を維持して奴田原、柳澤宏至と並ぶベストタイムをマークした。そして、最終ハイアベだ。ここで競部が意地を見せて藤田とともにセカンドタイムをマーク。しかし、石田が彼らを4秒上回るベストタイムをたたき出している。オーダーを整理しよう。セカンドベストで競部が3位に再浮上しており、1秒差で石田が急浮上、石田に2秒差で大嶋、藤田が並んでいた。田口は徐々に遅れて7位がほぼ決まった。

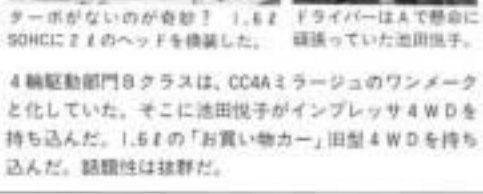
3、6位までが3秒差のシビアな戦いは、ナイトサーキットに持ち込まれた。ここで大嶋が執念を見せた。SS6は西尾と同秒、SS7は単独で連続ベストタイムをマークしたのだ。「ここ」ところの不調、リタイア癖のうっ憤を晴らすかのような締めくくりだった。だが、競部も負けない。ともに1秒差のセカンドベストをマークして、結局、3位には競部がとどまった。1秒差で4位は大嶋、3秒差には石田、藤田が並んだが、規定により、石田が5位をゲットした。役者がそろそろ全日本戦でも珍しいほど、見ごたえのある激戦りだった。

順位	車名	ドライバー	車種	1区	2区	3区	4区	5区	6区	7区	8区	9区	10区	11区	12区	13区	14区	15区	16区	17区	18区	19区	20区	合計	順位	タイム	
1	三菱	池田悦子	インプレッサBクラス仕様	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	21:10.0	1	2:10.0
2	三菱	池田悦子	インプレッサBクラス仕様	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	21:11.0	2	2:11.0
3	三菱	池田悦子	インプレッサBクラス仕様	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	21:12.0	3	2:12.0

順位	車名	ドライバー	車種	1区	2区	3区	4区	5区	6区	7区	8区	9区	10区	11区	12区	13区	14区	15区	16区	17区	18区	19区	20区	合計	順位	タイム	
1	三菱	池田悦子	インプレッサBクラス仕様	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	1:11.0	21:10.0	1	2:10.0
2	三菱	池田悦子	インプレッサBクラス仕様	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	1:11.5	21:11.0	2	2:11.0
3	三菱	池田悦子	インプレッサBクラス仕様	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	1:12.0	21:12.0	3	2:12.0

'99ACK SPRING RALLY

インプレッサBクラス仕様登場



話題性だけでなく速さも備えて、各SS、ハイアベで好タイムをマーク。ターボがないのが奇妙！1.6LのSOHCに2本のヘッドを換装した。

ドライバーはAで懸命に頑張っていた池田悦子。4輪駆動部門Bクラスは、CC4Aミラージュのワンメークと化していた。そこに池田悦子がインプレッサ4WDを持ち込んだ。1.6Lの「お買い物カー」旧型4WDを持ち込んだ。話題性は抜群だ。

優勝は、後半も好調を維持した飯田原が逃げ切り、エボⅥ、アドバンのニューグラブタイヤA035のデビューウインを飾った。「今回はタイヤ性能に助けられた面が大きいと思います。悪路になればなるほどトラクション性能の高さを感じたし、ターマックスのハイアベでも高い性能を示した。感謝です。展開としてはロードセクションが、ランサー向きのコースというのがわかっていましたから、サーキットセクションで西尾さんと並んだのが大きかった。それで気分的に果れましたから」

とゴール後は、仕切り直しのシリーズで貴重な100点を加算した喜びを隠さなかった。一方、Bクラスは、前記したように池田&インプレッサが目玉されたが、シエイクダウン同様の今回、予想以上の速さを披露した。なんとメインサーキットでは、鎌田豊と同タイムのベストをマークしたのだ。さらに、ロードに入っても3区間のハイアベでベストタイムをマーク。失礼だが、Aクラスでの実績を考えれば快撃というしかないだろう。それだけ、彼女も努力しているようで、

「ハンドルを回す力をつけるためにトレーニングジムで筋トレもやっているし、クルマで

の走り込みもこれまで以上にやっています」というほど、今回は残念ながらラリー区間でミスが響き5位に終わったが、ミラージュ・ワンメークのBクラスに楽しみができた。優勝は、鎌田がサーキットセクションからブツちぎり、2位廣川慎一に53秒もの大差をつけた。

Aクラスは、ターマックスベシャリス島田雅道が序盤をリードする。3区間でベストタイムをマークし、トップに躍り出た。王者・栗原原豊は、序盤サスペンションセッティングが合わず苦勞の走りが続いたが、最後のメインコース前に、急きょアルトレス用サスキットに交換、脱色濃厚の状態を打開するベストタイムをたたき出した。これで乗った栗原原は、ロードに入って本来の走りを取り戻してリードを拡大した。途中、2本のタイヤバースト、ロード2での平塚忠博の急追があったが1秒差で辛くも逃げ切り、今シーズン初優勝を飾っている。

この号が出ると、残り4戦。次戦は6月5・6日のモントレーだ。ギャラリーステージが用意される予定だから、全日本ドライバーの華麗なドリフトと、激しいバトルをぜひ生でたんのうしてほしい。