

● DRIVER **ドライバ**

緊急 第2回
 付録 **日本GP速報**



衝突、転覆、スピン続出する白熱戦——第1コーナーの出口で衝突!(GT-II)



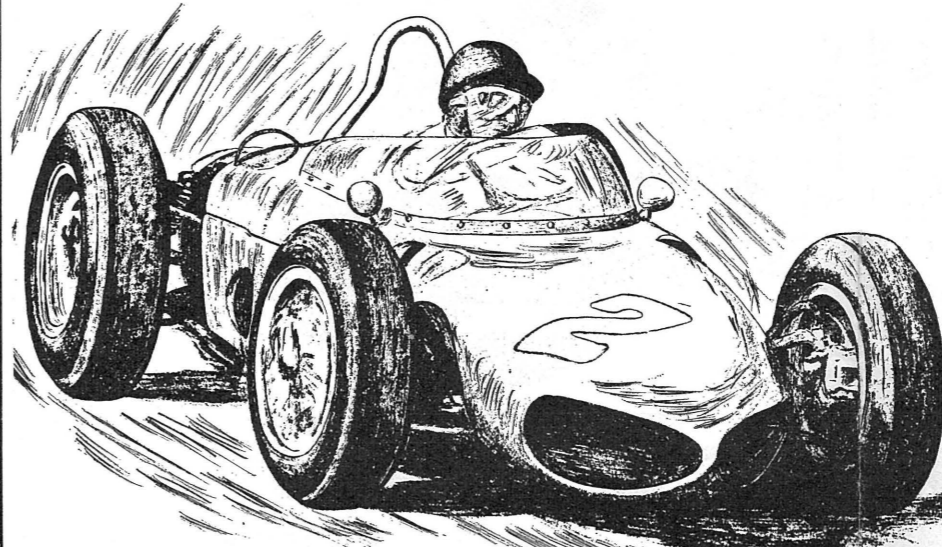
熱戦! スピードの祭典

——JAFトロフィーにM・ナイト優勝——

自動車のスピードと技術の祭典、第2回日本グランプリは、5月2、3の両日、三重県鈴鹿市の鈴鹿サーキットで、その熱戦の火ぶたが切られた。飛石連発、そして夜来の雨も上ったレース日和りに

第1日目は7万人、最終日は17万人(いずれも主催者調べ)のファンが詰めかけ、JAFトロフィーをはじめ10種目の好レースが展開された。一写真・GT-IIのスタート(入賞成績2面、入賞者の横顔4面)

また ルブローレンで勝ちました!



ルブローレンはレースで誕生し、レースの中で育ちました。過酷なレースで、マシンの性能をフルに生かされるオイル—それがルブローレンレーシングオイルです。



ハイウェイの高速運転に・新車の馴し運転に・長距離ドライブに・市街走行にどんな過酷な条件にも耐え得るオイル、それがルブローレンです。一度お試し下さい—使った人は誰でも推奨するオイルそれがルブローレンです。

青木科学研究所
 東京都港区麻布三河台町三〇番地
 電話 東京(401) 8756・8757番



T-I 左から2位小関、1位大久保、3位望月選手



T-V 杉田、生沢、大石選手



GT-I 北野、バックナム、島崎選手



T-II 細谷、浅野、北原選手

田中健二郎(30歳)福岡県出身=ブルーバードS=レースは6年振りの“スタート”でアガってしまった。エンジンの回転は絶好調だった。
 大石 秀夫(27歳)静岡県出身=グロリアS41=式場(クラウン)をマクした。7周目でトップに立てた。その後は、マイペースで快調だった。ただ、汗が汗かくし、ノドが痛みだし、まいった。
 浅野 剛男(29歳)兵庫県出身=パブリカUP10=上位に付け“真空走法”をやり、最終回で150Rからスタートした。妻が「負けてもいいから怪我しないで」と言ったが、アクセルも8分目程だった。

優勝者の弁

大久保 力(24歳)東京都出身=スバル 360=予選も好調で自信があった。本番の作戦は、最初序々に飛ばし、中盤で一気に、最後に一杯走った。車はローリングも少なく、良く走った。

式場 壮吉(25歳)千葉県出身=ボルシェGT-S=2晩徹夜して車を修理し、ようやく間に合わせた。本調子でないで『走れるうちに走れ』と、スプーンカーブ辺りでは強引に突っ込みタイムを稼いだ。

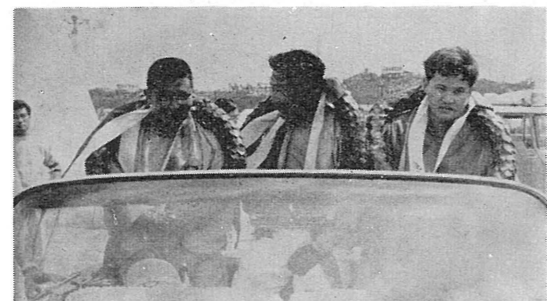
加藤 実平(22歳)東京都出身=三菱コルトA20=予選で好タイムが出たので、逃げ切れると思った。ただ、内輪回士の争いにならぬよう気を付けた。車にも、レース運にも恵まれたラッキーだった。

安田 鎮治(32歳)東京都出身=ジャガーXKE=初出場だったが前半は目一杯走った。10周目あたりから後続車もこないで、ペースを落し安全第一に走った。タイヤはBS、プラグはNGK。

生沢 徹(21歳)東京都出身=スカイライン1500=スタート位置も5列目で諦めていた。ところが、2周目あたりからエンジンの回りが長く『これならイケル!』と思った。得意なS字で先行車の多くを突いた。



GT-II 砂子、式場、生沢選手



GT-III 横山、安田、青木選手



JAFトロフィー ウォール、ナイト、ローレル(4位)



T-III 横山、加藤、石津選手



T-IV 鈴木、田中、服部選手



T-V 杉田、大石、式場選手



勝利と安全

5月1日午前8時頃、S選手が女性を乗せて、四日市市の公道を飛ばし、右側通行するのを見た。車は日本にタッタ1台しかないボルシェ 904。もち論日本GP用のものだ。マシンはレース終了まで選手とメカニックが大切に扱うべきものなのに、これは一体全体どういふことなのか。
 そして、午前9時30分、GT-IIクラスの公式練習が始まった。S選手と904はちょうど降り出した雨の中で実戦さながらに突っ走った。そのペースは正確で、100R地点からの、第3速によるエンジンブレーキ音はスタンドからハッキリと聞きとれた。
 しかし、6周目に異変が起きた。100R地点からエンジンブレーキ音が聞こえなくなった。ハツとして振り向くと、904はゆっくりと横を向きはじめた。そしていきなり1回転、また1回転し、ガードレールに激突した。幸い彼に怪我はなかったが、プラスチックボディは台無しになってしまった。この出来ごととは「最も安全な者が最も速い」この言葉の意味をレースから学びとるべき一歩のサンプラカか。

秘密のタイヤ余話

レース前から各出場メーカーによって争奪戦が展開された“秘密のタイヤ”——ブリヂストンの“レーシング・F”はトヨタ系各車のもとなった。丸味をおびたトレッドと、肩までつけたパターンが特長。コーナーにおけるグリップが良好で、従来のタイヤのような摩耗による操縦性への悪影響がない。ただ“方向安全性がやや悪く、直線でフレ感じ”だと言うドライバーもあった。

待ったのかかったマルコ

昨年出場したアーサー・オーエン選手がGT-Iクラスに持ち込んだマルコなる車は、木骨とプラスチック製モノコック

ピットパドックの裏窓

ク構造の珍車。3/16"厚(つまり4分板なみ)の合板をバックボーン式に組立てる。極度に最低地上高が低く、車両検査で規定の障害台(高さ12cm 巾80cm)が越えられない。注目をしていた日本人ドライバーの中には“規定通りやって貰おうぜ”といきまぐ人もあったが、結局サスペンションを上げて再検査合格がケリがかった。

多彩だったF-Jクラス

JAFトロフィーレースには、本格的レーサースタイルのフォーミュラ・ジュニアが勢揃いした。ワーゲンの足回りやフォワードのエンジンモトデに組立てた中国人トニー選手のエズブラットF-Jという変り種をはじめ、相当古色を帯びた歴戦のロータス1861年と62年のカーブF-Jなどから、また歴戦モノコックポデーにキズひとつないロータス 27F-Jのニュー・マシン、そして名選手プラバムの製作になるプラバムF-Jはシャシー番号 F-3-3-64——ことし出来たばかりの新鮮な車。105マイルクラブのデル・コンテッサも含めてまさに多彩な顔ぶれだった。

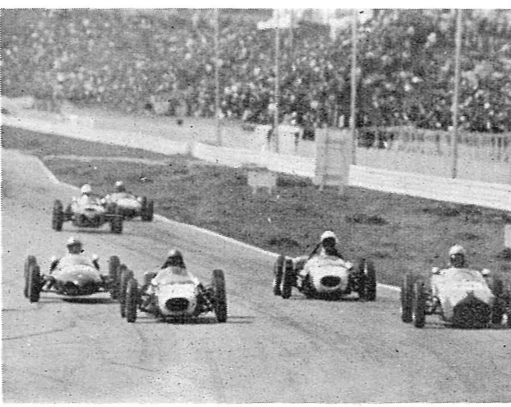
2輪ライダー大活躍

第2回日本GPは、2日間で10種目のレースが186名の選手によって競われた。その中には、21名の外人ドライバーも含まれている。今回はモーターサイクルレース出身のドライバーがその中に31名も含まれており、その殆んどが、メーカーからの要請により、何等かの形で契約して出場したことは大きな特質であったといえる。
 186名のうち、外人ドライバーを除く165名の日本人ドライバーの約90%は、各メーカーのひもつきドライバーとして出場した人達で、この数の意外に多かったことも今回のレースの特質といえよう。
 ひもつきドライバーたちは、バックにメーカーがいるという負担とも責任ともつかぬ複雑な心境でレースに臨まねばならず、パドック内にも、一種異様な殺伐とした空気が漂っていた。チョットしたことから、ライバル同士のエキサイトする結果となり、公式練習中に、走路妨害をやった、やらないということから、A選手がB選手に暴力をふるうというコマもあり、全選手がセツガつまった心境でレース本番を迎えねばならなかった。

ところが、いよいよ本番となると、予想した選手同士のトラブルや摩擦もなく、勝つべき者が勝ち、負けるべき者が負けるという、至極当然な幕切れで終わったことは、まずメダタシ、メダタシ……。

●ヌカ喜びに終わったトヨタ

——そのとき、コロナの一群を目標に「カチ カチ」カチカチにストップウォッチが乱打された。「早い! やったぞ!」トヨタチームのピットでは、メカニックもヘルパーも踊り上って狂喜した。
 それもそのはず、2回目の公式練習で、コロナのラップタイムは、宿敵プリンスを抑えて、トップに立ったからだ。U選手の3分4秒0を筆頭にH選手、T選手と上位を占め、レース本番でのスタート順位に好位置を獲得できたのだ。その後に行なわれたT-Vクラスでも、クラウンは好成績を挙げた。「これで優勝に一歩近づいたぞ」チームの面々が喜んだのも無理はない。



——ところが、この喜びも長くは続かなかった。コロナ、クラウンは、メガホンマフラーを取付け、競技規則違反とみなされ、このベストタイムは取消されてしまったのだ。「トヨタは失格で、レースに出られなくなったぞうだ」サーキットでは、一時こんなデマも乱れ飛び、報道陣や他のメーカーの関係者を慌てさせた。
 結局、トヨタでは車を 競技規則通りに直し、最初の公式予選のタイムでスタート順位がきまから、不利な立場でレースに臨むハメとなった。
 (カット写真) 幸い大事故はなかったが、小さなトラブルの絶えない白熱したレースだった。レッカー車にひかれるクラウン。(上)は、日本初のフォーミュラーレース。

入賞選手一覧

第2回日本グランプリレース結果

順位	氏名	年令	タイム	平均時速(km/h)	車名	S.S.
T-V(1000cc~1300cc) 12周 72km						
1	田中 健二郎	30	37'16"3	115.985	ブルーバード	S.S.
2	鈴木 誠一	27	37'18"6	115.866	"	"
3	服部 金彦	28	37'22"0	115.691	"	"
4	津々見 友彦	22	38'03"1	113.608	"	"
5	井口 のぼる	37	38'04"4	113.543	"	"
6	宇田川 武良	30	38'29"2	112.324	"	"
GT-I(1000cc以下) 12周 72km						
1	ロニー バックナム	27	36'28"9	118.497	ホンダ S600	
2	北野 野元	23	36'30"1	118.432	"	"
3	北島 崎真夫	29	36'56"0	117.313	"	"
4	漆山 山伍郎	25	37'04"2	116.616	"	"
5	マイケル ナイト	20	37'15"0	116.053	マルコ GT	
6	古我 信生	39	37'29"5	115.305	ホンダ S600	
T-V(1600cc~2000cc) 20周 120km						
1	大杉 秀夫	27	1'00'10"6	119.730	プリンス・グロリア	
2	田村 幸幸	29	1'00'16"9	119.521	"	"
3	吉式 場吉	25	1'00'25"9	119.225	トヨベツ・クラウン	
4	横山 孝	31	1'00'30"9	119.061	プリンス・グロリア	
5	寺西 利	30	1'01'12"7	117.705	トヨベツ・クラウン	
6	多賀 弘明	30	1'01'25"3	117.303	"	"
T-II(401cc~700cc) 9周 54km						
1	浅野 剛男	29	28'52"0	112.317	パブリカ	
2	細川 四方洋	26	28'52"0	112.317	"	"
3	北原 家彦	27	28'52"4	112.291	"	"
4	片山 義美	24	29'10"9	111.105	キャロル 600	
5	戸坂 六三	32	29'11"4	111.073	パブリカ	
6	山田 晃正	27	29'51"9	108.563	"	"
T-I(400cc以下) 7周 42km						
1	大久保 力	24	24'11"1	104.268	スバル 360	
2	小関 典幸	24	24'15"6	103.946	"	"
3	小望 山修	33	24'23"8	103.364	スズライト	
4	片山 義美	24	24'23"8	103.364	キャロル 360	
5	小野 英男	26	24'24"5	103.314	"	"
6	藤田 晴久	32	24'27"0	103.138	スズライト	
GT-II(1000cc~2000cc) 16周 96km						
1	式場 壮吉	25	45'29"9	126.685	ボルシェ 904	
2	砂子 義一	31	45'39"3	126.250	スカイライン GT	
3	生沢 徹	21	45'58"8	125.358	"	"
4	古平 勝	25	46'48"8	123.126	"	"
5	古殿 宣行	28	46'58"5	122.703	"	"
6	須田 祐弘	24	46'59"1	122.677	"	"
T-IV(700cc~1000cc) 10周 60km						
1	加藤 爽平	22	32'31"3	110.771	コルト 1000	
2	横津 徹	21	32'32"0	110.732	"	"
3	津田 祐介	26	32'37"4	110.426	"	"
4	中野 八郎	26	32'47"2	109.876	"	"
5	ロバート・ダンナム	32	33'39"6	107.025	コンテッサ	
6	塩沢 勝臣	21	33'41"0	106.951	コンテッサ	
GT-III(2000cc以上) 20周 120km						
1	安田 銀治	32	58'43"1	122.704	ジャガー XKE	
2	横山 達	31	59'07"9	121.846	"	"
3	山本 周三	27	1'00'37"6	118.841	"	"
4	青渡 光三	22	1'01'16"5	117.584	"	"
T-V(1300cc~1600cc) 15周 90km						
1	生沢 徹	21	44'45"6	120.726	スカイライン1500	
2	杉田 幸秀	29	44'46"3	120.695	"	"
3	大砂 義一	27	44'46"6	120.681	"	"
4	砂子 義一	31	44'47"3	120.650	"	"
5	大砂 義一	28	45'01"0	120.038	"	"
6	須田 祐弘	24	45'01"2	120.029	"	"
JAFトロフィー (FJ-III) 総合						
1	マイケル・ナイト	20			ブラバムジュニア	
2	ピーター・ウォール	25			ロータス 27	
3	フランシス・フランシス	30			ロータス 22	
4	A・H・ローレル	32			ロータス 22	

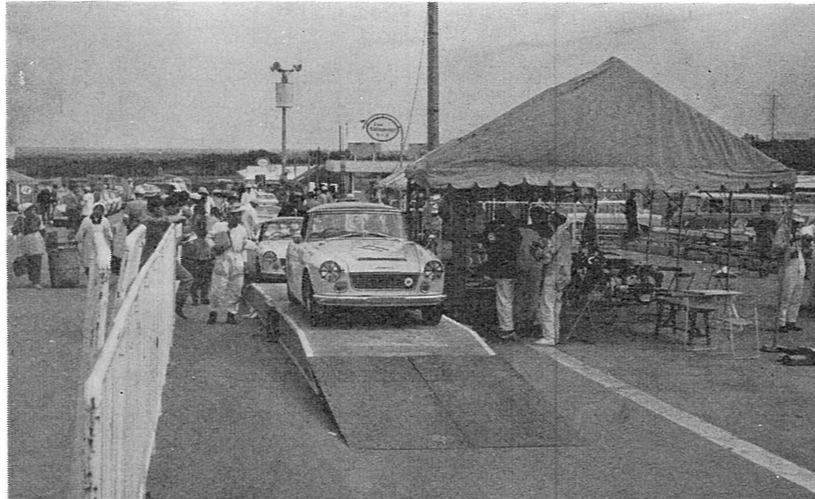
注 Tはツーリングカー、GTはグランツーリングカー、FJはフォーミュラジュニア



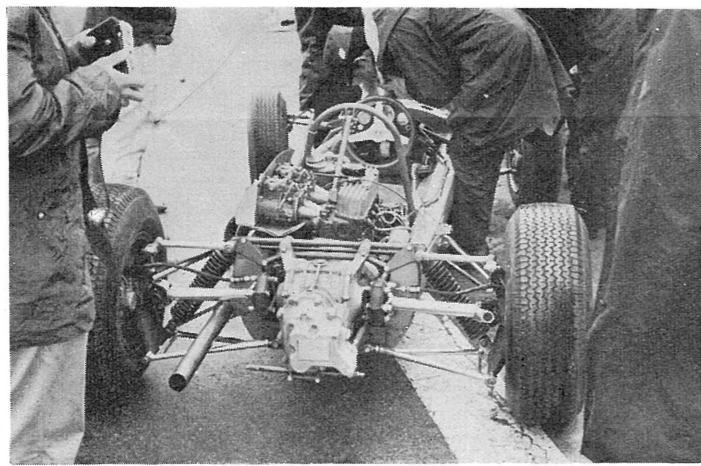
第2回日本グランプリのドライバーのうち、文字通り紅一点の塚本育子さんは、トリアンプTR4で出場したが20位とふるわなかった。



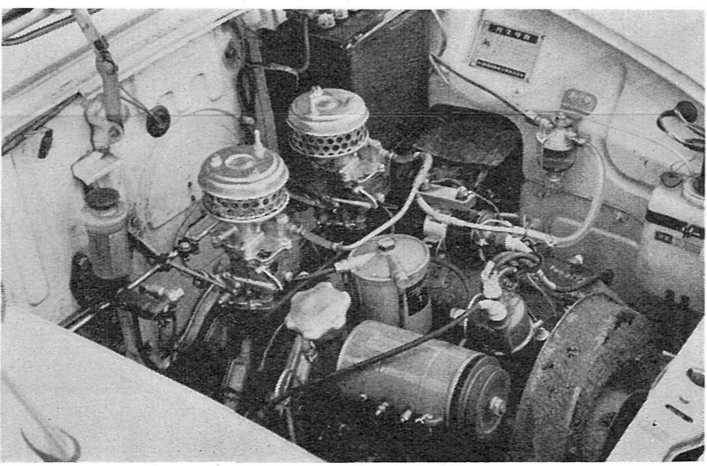
GT-IIの公式練習風景。噂のボルシェ・カレラGT-S(904)がMG-Bやフェアレディの中に威風堂々と姿を見せていた。



出走前の車検風景。ロードクリアランス(高さ12cm、横80cmの箱をスムーズに越えること)車重測定(前輪荷重及び後輪荷重)室内スペース、トランクスペース等が測定された上、エンジンその他に規制違反がないかどうか目視され、最後に全体写真とエンジン写真が撮られる。



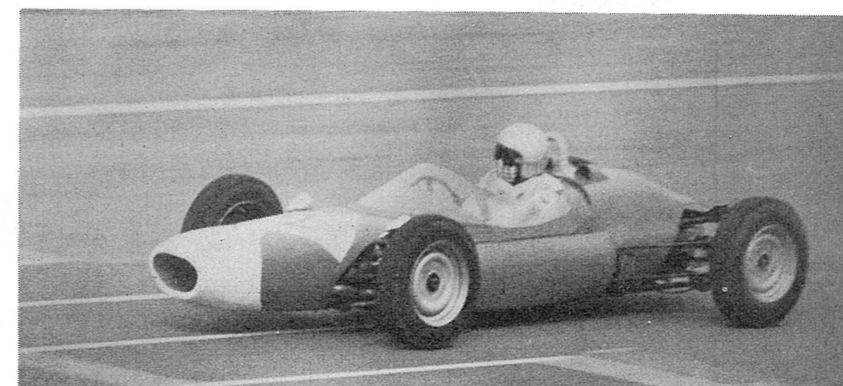
最新鋭のロータス27。この位置から見ると船底型になったアルミニウム製モノコックフレームが良く判る。ピーター・ウォールはこの車で2位に入賞。



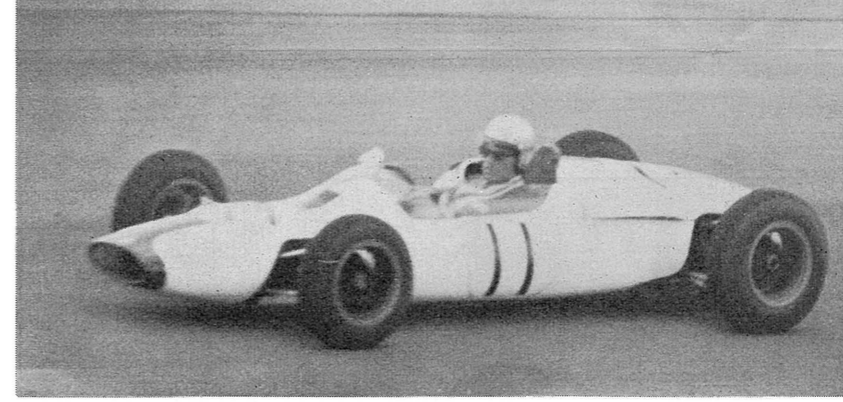
T-IIのパブリカのエンジン部。ツーキャブとなっており、燃料ポンプは機械式から電気式に改められている。パブリカは3位まで上位入賞した。

GPスナップ集

5月の雨が、スズカの緑を美しくみがき、排気音がサーキット狭しとこだました。勝負は終わった。これは、カメラが捕えた日本グランプリのスナップである。

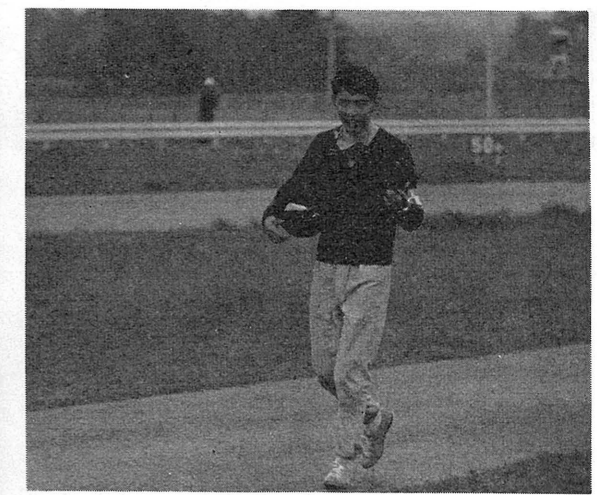


デル・コンテッサ。国産初のフォーミュラ・ジュニア。エンジンはボアアップして940ccとし、気化器はウェーバーのツインチョークを2つ付けていた。敢闘したが6位にとどまった。



アーサー・オーエンはJAFトロフィーで、クーバー1100cc F-Jに乗った。去年の日本グランプリにも出場しているので、ご存知の方も多だろう。

(左)ボルシェ・カレラGT-Sは1日のプラクティスで、第一コーナーの突込み時にスピンを起こし、2回転してガードレールへ……。しかし一時間後、プラスチックボデーからは、あの大きな事故は感じられない。時間がたつにつれその弾力性のため、旧に復するのだ。(下)は事故現場からパドックに戻る式場社吉選手。



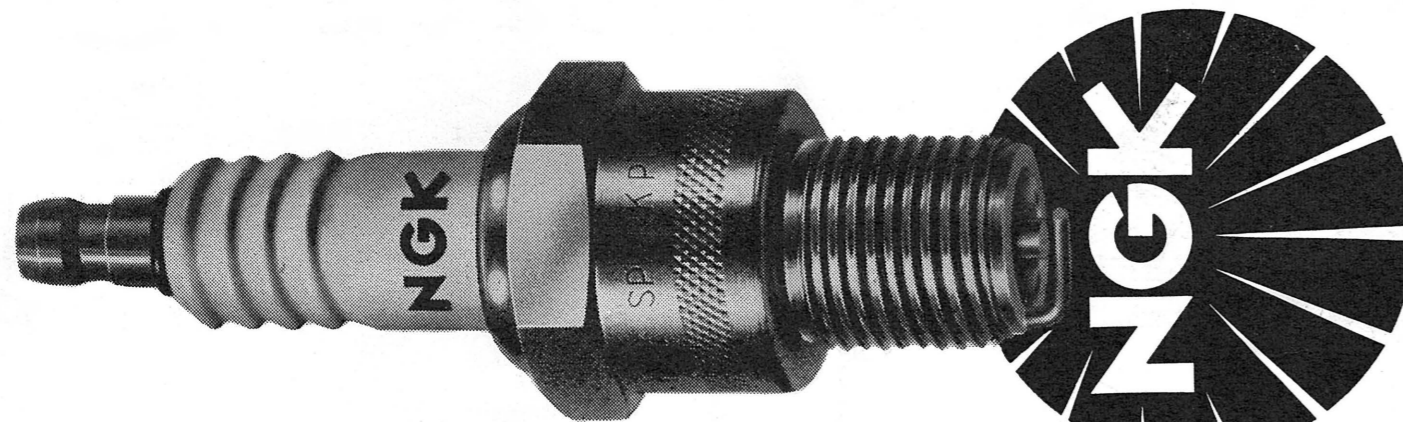
T-V クラウンは奮闘したが、1、2位をグロリアにうばわれ、3位にとどまった。



T-IVのブルーバードSS。レーサーのようなエアファンネル、電気式冷却ファンを持って、素晴らしいスピードを出す。



NGKスパークプラグは街を走る車100台のうち70台につけられています。



圧勝 品質の勝利!!

世界13グランプリレースに毎年連続入賞の国産全車に装着という偉業を成し上げたNGKスパークプラグ…。第2回日本グランプリ自動車レースにもNGKスパークプラグを装着した車が、続々と栄光に輝きました。

日本特殊陶業

●大会点描●

第2回日本グランプリ自動車レース大会は、2日間とも天候に恵まれ、初日は観衆7万、2日目は17万、合計24万人の大観衆をスズカサーキットに集め、盛況裡に終了した。主催者であるJAF(日本自動車連盟)としては、今回が初めてのレースであったが、進行はスムーズに行われ、予定時刻には全日程を終了させた。しかし、細かく大会を検討すると、まだまだ不十分の面が幾つかあり、多くの観衆から不満の声が多かった。良いこと、悪いことを拾い上げ、しめくくってみよう。

●プログラムの編成に配慮が足りない

今回の一般入場料は今のレースでは最高の600円であった。観衆の中からは、一昨年のモーターサイクルレースの時は300円、昨年は500円、そして今年も600円だ。いくら物価高でもひどすぎた。来年は一体いくらになるのか? オソシクになってきた、とささやく声もあった。入場料が高い割合にはプログラムの編成が粗末であった。人気のないクラスのレースをやたらと多いのはまだ我慢できるとして、GT-IIIクラスのよう、たった5人で20周もするレースは、観衆も入りの少ない初日の第1レースあたりでアツクリ片づけてしまし、観衆が押しよせてエキサイトする頃に、人気のあるT-I(400ccまで)クラスを出させる——という観衆への配慮が足りなかったのは残念至極。

●気の毒だったマルコの2人

イギリスからはるばる招待されてやってきたアーサー・オーエンとマイケル・ナイトの2人は、マルコ(チーム名はエリイブ・エランと呼び、エンジンはボルボB18の4シリンダーでスバルシャイブ・モルディング社製の木製フレーム)という珍車でGT-2クラスに出場した。一緒に走るのはホンダスポーツ600である。アーサー・オーエンは第1コーナーで

スピンして大きく差をつけられ、追い込みで大汗をかいたが4着でゴールした。ところが失格と発表され彼はガッカリ。ガソリンタンクのキャンブにテープを貼って密閉する規則になっているのが、守られなかったための「失格」であった。あと1人のマイケル・ナイトはテクニクも抜群の20歳の青年ドライバー。

スタート・ミスして前半遅れたが、徐々に追いつき、強烈な印象を観衆に与えてトップでゴールした。ところがこの彼もフライング・スタートをしたということで、自己のタイムに1分間を加算される始末。結局順位は5位になったが、この判定に彼の顔も晴れなかった。今回の競技規則によると、「スタートに反則した場合は、反則のビットあるいはその責任者にただちに通告しなければならぬ」という一条があるが、この通りビットにただちに通告されたかどうか——疑問であった。もし、この反則を通告されれば、ビットマンから走行中のマイケル・ナイトには、「もっと早く走れ」というサインが出て良かったはず。ナイトは余裕をみせて、ペースを落して走っていた。1分間の加算をされたとしても、あと45秒早く走れば彼はトップ優勝できた——という計算がなり立つ。調べたところこのスタートは写真判定の結果をたしかめれば通告できず、反則の判ったのは何とあと2周を残すのみ。当然ナイトにはレース終了後になって伝えられるという結果を生んでしまったという次第。

●男をあげたロニー・バックナム

勝利の女神から見ればなされたマルコの2人と相対的に、ラッキーで男をあげたのが、アメリカからやってきたロニー・バックナムだ。今年27歳になる彼はハヤシムで、見たところ20歳ぐらいしか見えないが、アメリカ・ホンダの推薦で、ホンダスポーツ600を駆りGT-1クラスに出場し、前述のマルコとはり合った。ロニー・バックナムは、ホンダ S600 のアメリカ大陸で

のテストをやってきた影武者、デスバレーのテストスナップ写真がポスターになって、日本の各地にはられたが、その時のドライバーは彼だったそうだ。そればかりでない、彼はイギリスの名ドライバー・ブラバムの直系として、ギンサーと共に、ホンダF-1に乗っての出場が予想される中の1人である。イタリアGPには、おそらくホンダF-1に乗る彼の姿が見られるかもしれない。

●おぞましいJAF・トロフィー・レース

今回の呼び名のレースはJAF・トロフィー・レースと銘うったフォーミュラ・ジュニアによるレースであった。日本で初めてのフォーミュラ・レースとあって、観衆もそれ相応の期待をかけたが、主催者の招待で参加した外人ドライバー12名のマシンが、古いもの、新しいものと不ぞろいで、スタートから大きな差がつき、最も盛り上がるべきこのレースが、気の抜けたビールのような結果に終わった。伯仲した場面は全く見られず、マイケル・ナイト(ブラバムジュニア)とピーター・ウォール(ロータス27)が、わずかにせり合ったにすぎなかった。招待選手をもっと厳選し、持ち込むマシンにも注文をつけるべきではなかったか——もち論、経費のこともあったであろうが——

●人気薄のT-IIIとT-IVクラス

今年は各メーカーがそれぞれ力を入れたので、クラスによっては見ごたえのあるレースを展開した。中でもT-I(400cc)T-V(1,600cc)、T-VI(2,000cc)、GT-IIの各クラスは、観衆を湧かせました。が、T-III T-IVの2クラスは、観衆にも人気がなく、「T-IIIはコルト1,000cc、T-IVはブルーバードのパレードだ」という人も多かった。そういわれたら致し方ない程、出場銘簿も少なくて、内容が薄かった。タイムを比べると、コルト1,000の優勝タイムは700ccのパブリカ優勝車よりも平均時速で1.546km遅く、同じブルーバードは、パブリカよりも僅か3.668km早いだけに終わった。