

MOTOR SPORTS

CLUB

RALLY / GYMKHANA / DIRT TRIAL&more... "EXCITING" MOTOR SPORTS MAGAZINE

VOL.35

FREE
無料

Bライセンス
モータースポーツPR
フリーペーパー



お手軽モータースポーツ、オートテストに挑戦!
Bライセンス取得ガイド&全国Bライモータースポーツ競技場ガイド

2021年JAF全日本ラリー／ダートトライアル選手権“開幕戦”ダイジェスト
2021年JAF全日本ジムカーナ選手権シリーズプレビュー

新たな年の全日本選手権が、いよいよ動き出した!



モータースポーツ専用の公式Facebookはコチラ
<https://www.facebook.com/YRCmotorsports/>



THANKS! CHAMPIONS!! YOKOHAMA MOTORSPORTS 2020



全日本ラリー選手権
 JN1 Class: ADVAN KYB AMS WRX
 Dr.: 新井 大輝 / Co-Dr.: 小坂 典高



全日本ラリー選手権
 JN6 Class: G-EYES YH cvtLSDヴィッツ
 Dr.: 明治 慎太郎 / Co-Dr.: 里中 謙太



全日本ラリー選手権
 JN4 Class: BRIG Moty's YH G4 スイフト
 Co-Dr.: 小藤 桂一



全日本ダートトライアル選手権
 PN2 Class: ADVANオクヤマスイフト
 Dr.: 宝田ケンシロー



全日本ダートトライアル選手権
 SA・SAX1 Class: YH速心ガレージクロノスMR2
 Dr.: 葛西キャサリン伸彦



全日本ダートトライアル選手権
 SA・SAX2 Class: クスコADVANitzzzランサー
 Dr.: 荒井信介



全日本ダートトライアル選手権
 SC2 Class: YH・TEIN・AGランサー
 Dr.: 大西康弘



全日本ジムカーナ選手権
 PN1 Class: ADVAN08Bロードスター
 Dr.: 斉藤 邦夫



全日本ジムカーナ選手権
 SA・SAX1 Class: シンシアYHワコーズCRX艶々
 Dr.: 小武 拓矢



ADVAN
A050



ADVAN
A066



ADVAN
A052



ADVAN
A036



ADVAN
A053



ADVAN
A031



[詳細はこちら]
<https://www.y-yokohama.com/product/tire/hobby/>



[動画はこちら] <https://www.youtube.com/TheYokohamaRubber>

横浜ゴム株式会社 ☎0120-667-520 <https://www.y-yokohama.com> 月に一度は空気圧の点検を

未来への挑戦

Challenge to the Future

その壁の向こう側へ



ENDLESS
Challenge to the Future

株式会社 エンドレスアドバンス ENDLESS ADVANCE

■本 社 〒385-0013 長野県佐久市横和1012-1
TEL.0267-68-6888 FAX.0267-68-5223

■ショールーム 〒385-0014 長野県佐久市三河田522-3
TEL.0267-67-0535 FAX.0267-67-0697

■アドバンスガレージ 〒384-0303 長野県佐久市下小田切7-2
TEL.0267-77-7628 FAX.0267-78-3110



全日本ラリーは新城からスタート。荒天が波乱の展開を招いたJN1は新井敏弘WRXが優勝

2021年JAF全日本ラリー選手権第2戦 新城ラリー 2021 supported by AICELLO

開催日：2021年3月19～21日 開催場所：愛知県内

今年の全日本ラリー選手権は本来であれば2月4～7日に、FIAアジア・パシフィックラリー選手権に併催される形で開幕戦が行われる予定であった。しかし新型コロナウイルス感染症の再びの拡大

の動きを受けて中止を決定。このため、第2戦として組まれていた今回の新城ラリーが、事実上の開幕戦として行われることになった。

昨年の新城ラリーは新型コロナウイル

ス感染症の第一波の時期と重なり、無観客での開催を余儀なくされたが、今年については、愛知県の緊急事態宣言が明けて後の開催ではあったが、再び無観客で開催されることになった。加えて今回は最終日の21日が大荒れの天候となり、この日の後半のSS2本がキャンセルとなったほか、セレモニアルフィニッシュも中止となり、寂しいエンディングとなってしまった。次回こそ、

かつての新城ラリーの賑わいを取り戻した華やかな一戦となることを期待したいものだ。

今年の全日本ラリーはこの新城ラリーから、6月に群馬で開催される予定の「モントレイ 2021」まではターマックラリーが5戦連続で続く。その後、秋田の横手ラリーと北海道での2戦でグラベルラリーに転じるが、最終戦の岐阜県を拠点とするハイ



1. LEG1からマシンの不調に悩まされた新井大輝／小坂典高組だが、2位を確保し、父の新井敏弘組と1-2を達成。2. 一時は首位を快走した福永修／齊田美早子組のファビアR5は3位まで盛り返してゴール。3. JN4クラスは雁峰北で速さを見せた鈴木尚／山岸典将組のBRZが初戦を制した。4. ベストタイムも奪った柳澤宏至／保井隆宏組ファビアR5は4位でフィニッシュ。5. 6. 道を選ばぬ速さを見せた鎌田卓麻／松本優一組だが無念のリタイアに終わった。7. 8. 鬼久保では総合3番手のタイムを叩き出したヘイキ・コバライネン／北川紗衣組がJN2クラスを制した。9. 初勝利を狙ったJN2石井宏尚／竹下紀子組だが逆転を許し、2位でゴール。10. JN3の昨年の王者、曾根崇仁／竹原静香組も2位でシリーズをスタート。





11.18. 昨年のTRD RALLY CUPチャンピオンの吉原将大／佐野元秀組はJN6クラスを制して全日本デビューウィンを飾った。12.16. 一発の速さには定評があったJN4クラスの西川真太郎／本橋貴司組も全日本初優勝を達成。13.14. 2年ぶりの王座返り咲きを狙うJN5クラスの大倉聡／豊田耕司組は0.6秒差の僅差ながら優勝。幸先の良いスタートを切った。15. 須藤浩志／廣田幸子組は、チームメイトバトルとなったJN4クラスで2位入賞。17. JN5王者の天野智之／井上裕紀子組は雁峰北で逆転を許し、2位に甘んじた。19. 同じく昨年、タイトルをさらったJN6クラスの明治慎太郎／里中謙太組も2位でシリーズ発進となった。JN6クラスは1～4位までをヤリスが独占する結果となった。

ランドマスターズでは再びターマックに戻るというスケジュールになる。

今回の新城ラリーは、土曜のLEG1で昨年初めて設定された舟着ステージ5.97kmを2回、名物の高速ステージ鬼久保9.96kmを同じく2回走る。翌日曜のLEG2では、新城ラリーには欠かせないこちらも名物ステージの雁峰北12.65kmと再び鬼久保を2回ずつ走るという設定だ。しかし前述した通り、LEG2は大荒れの天候となったため、路面状況が著しく悪化。午後の雁峰北、鬼久保のSSをキャンセルすることを主催者が決定したため、結果的には6本のSSで勝負が競われることになった。

全日本の最高峰クラスであるJN1クラスは今年は大きな動きがあった。まず長年、スバル勢のエースの一人として活躍してきた勝田範彦が、GRヤリスにマシンチェン

ジ。TOYOTA GAZOO Racingから眞貝知志とともに2台体制で臨むことになった。

そしてこのGRヤリスを昨年の最終戦で全日本ラリーにデビューさせた柳澤宏至、福永修はともに今年はFIA R5車両のシュコダ・ファビアR5をドライブする。そして今回は欠場したが、ランサー勢の雄として君臨してきた奴田原文雄も、GRヤリスへの転向を発表した。

LEG1、ラリーの序盤をリードしたのは福永のファビアR5。高速のSS2鬼久保で驚速のベストタイムでライバルを突き離し、R5車両のポテンシャルを見せつける。しかし福永は2度目の鬼久保となったSS4でガードレールにマシンをヒットしたことが響き、パンクを招いてタイムロス。結局、LEG1でトップに立ったスバルの鎌田卓麻から19秒遅れの5番手で折り返した。

鎌田は鬼久保ではR5勢に遅れを取ったものの、舟着では福永と肩を並べるタイムを出して食らいついでにトップに浮上することとなったが、LEG2の最初のSSとなる雁峰北では、2番手の同じスバル勢の新井敏弘を大きく引き離して単独首位の座を確かなものとした。

しかし続くSS6鬼久保で、大雨のために急速に路面状況が悪化した中、先頭セッケンでスタートした鎌田は終盤にクラッシュを喫してしまい、戦線離脱を余儀なくされることになった。このSS6を以てラリーは終了となったため、鎌田に代わってトップに立った新井敏弘が優勝。マシン不調のためペースを上げられなかった昨年のチャンピオン新井大輝が2位に入り、福永は3位まで挽回して初戦を終えた。

一方、JN2クラスでは昨年のこのラリー

で速さを見せた石井宏尚のレクサスRC Fが序盤の2本のSSでベストを取り、ヘイキ・コバライネンのGT86R3に5.6秒差をつけて折り返した。しかし、LEG2の雁峰北は大柄なRC Fには鬼門となる狭い道。ここで一気にペースを上げたコバライネンが逆転に成功して優勝を飾った。

12kmと今大会最長のステージとなったこの雁峰北では、降りしきる雨の影響もあって、他のクラスも大きく順位が動くことに。JN3鈴木尚 (BRZ)、JN4西川真太郎 (スィフト)、JN5大倉聡 (ヴィッツCVT)、JN6吉原将大 (ヤリス) の4台はいずれもこのSSでトップに立ち、そのまま逃げ切る形となった。西川、吉原の2台はともに全日本初優勝。吉原に至っては全日本デビューウィン達成とエポックメーキングな1勝をさらった。

『CUSCO & DUNLOP B 級ライセンス競技 若手育成プログラム』が今年もサポート継続を決定 コロナ禍の中、モータースポーツ活動続け、頂点を目指す 若手ドライバー達に希望を与えるプログラムが今年も継続

国内Bライセンスモータースポーツ競技の名門チームとして知られるCUSCO（株式会社キャロッセ）が、DUNLOPとの共同企画として昨年、実施した『CUSCO & DUNLOP B 級ライセンス競技 若手育成プログラム』が2021年も昨年と同じメンバーを対象にサポートを継続することになった。

このプログラムはラリー、ダートトライアル、ジムカーナ競技に参加する若手ドライバーを支援・育成するプログラムを通して、Bライセンス競技の活性化、モータースポーツ振興に貢

献するというもの。昨年は新型コロナウイルス感染症の影響で、大会の中止や延期などを余儀なくされ、各サポート選手の出場機会が著しく減った状況を鑑みて、同じメンバーへのサポートを継続することを決めた。

サポート選手にはプログラム規定に基づきタイヤ、エントリー費の一部、競技用パーツ（CUSCO サスペンションキット、LSD）のサポートを1年間（2021 シーズン）行われることになっている。また今年は全日本ラリー選手権において、サポート選

サポート選手

氏名	参戦予定カテゴリ	参戦車両
細井大輝	地方ラリー選手権	スィフトスポーツ
嶋村徳之	地方ラリー選手権 (東日本、群馬、関東)	ランサー・エボVII
目黒亮	全日本ダートトライアル選手権	ランサー・エボX
浦上真	全日本ダートトライアル選手権	86
井之上優	全日本ダートトライアル選手権	インテグラ タイプR
大須賀智史	地方ダートトライアル選手権 (関東)、 全日本ダートトライアル選手権	スィフトスポーツ
奥井優介	全日本ジムカーナ選手権、 地方ジムカーナ選手権 (関東)	ランサー・エボX 他
大橋政哉	全日本ジムカーナ選手権	アバルト124 スパイダー
関健一朗	地方ジムカーナ選手権 (中部)、 全日本ジムカーナ選手権	スィフトスポーツ

手をドライバーに起用（現時点では未定）し、JN1クラスにクラスレーシングのGR ヤリスでスポット出場することも予定されているという。

サポート選手の中には、すでに全日本選手権で勝利やチャンピオンを獲得した実績の持ち主もいるが、このコロナ禍の中、モータースポーツ活動が続けることは、特に若手選手にとっては大変難しい課題になっている。是非とも多くの選手がこのプログラムへの参加を通して、ステップアップのきっかけを掴むことを期待したいところだ。



20.21. 20代前半の若さで一昨年、全日本ダートトライアル選手権チャンピオンに輝いた浦上真は、86に乗り換え昨年、最終戦で勝利を獲得した。22.23. 10代の若さで全日本ジムカーナ選手権の表彰台を射止めた奥井優介は、今年から、GRヤリスに乗り換える。



1,2.FWDのヤリスの参戦が話題を呼んでいるJD9クラスは、全日本2連覇中の上野倫広が昨年に続いて開幕戦を制した。3,4.JD8クラスは地元近畿出身の谷尚樹が、全日本初優勝を飾り、混戦が予想されるタイトルレースを一步、リード。5,6.JD7クラスはMR2から86に乗り継いだRWDのスペシャリスト、矢野淳一郎が昨年、全日本初優勝を果たした京都コスモスパークで再び勝利を挙げた。7,8.JD6クラスはこのコースを得意とする矢本裕之を超僅差で抑えた北條倫史が優勝。全日本V4に向けて順調なスタートを切った。9.今年から新たに設定されたJD11クラスにはランエボ使いとして知られるラリーストの赤羽政幸がアクアで参戦した。

JDTC

全日本ダートラは今年も京都で開幕。超激戦区のJD1は田口勝彦フィエスタが驚速のタイムで優勝！

2021年JAF全日本ダートトライアル選手権第1戦 FORTEC CUP 2021 in KYOTO

開催日：2021年3月13～14日 開催場所：京都コスモスパーク（京都府京都市）

2021年の全日本ダートトライアル選手権は3月14日、昨年も開幕戦を受け持った京都コスモスパークの地で今年のシリーズの火蓋が切って落とされた。

今年は広島の新テクニクスステージタカタで開催予定の最終戦まで約7か月に及ぶ戦いが組まれている。昨年は開幕戦の後、コロナ禍により、5か月という長いインターバルを余儀なくされたが、今年は無事にスケジュールが消化されることを祈りたい。

今年の全日本ダートラは昨年より1クラス増えて全11クラスが設定された。これは昨年までのAEクラスの代わりに、AT免許

限定でも参加できるクラスが2WD/4WDの2クラス設定されたため。この内、2WDのAT車両対象のJD11クラスはアクアが1台エントリーしたが、残念ながら不成立となった(4WDのAT車両が対象のJD10クラスはエントリーなし)。しかし4月上旬に開催される第2戦ではすでにJD11クラスに6台のエントリーがあり、クラスの成立が確実視されている。なお残る9クラスは昨年同様のクラス区分になっているが、全クラスとも名称が変更されることになった。

スィフト、デミオ、フィット等が覇を競ってきたJD9クラス(旧PN1クラス)は、開幕戦で、過去5度の全日本チャンピオン獲得

の実績を持つ川島秀樹をはじめとする3名がFWDのヤリスでエントリー。計18台が集う今大会2番目の激戦区となった。第1ヒートはフィットの工藤清美がデミオの太田智喜を1.5秒差で従えてトップで折り返したが、第2ヒートでは旧型のZC32Sスィフトスポーツを駆り、旧PN1クラス全日本2連覇中の上野倫広が、ただ一人、1分40秒台にタイムを乗せて逆転優勝を飾った。

続くJD8クラス(旧PN2クラス)は現行のZC33Sスィフトスポーツの事実上のワンメイクとなっていて、昨年のチャンピオン、宝田ケンシローのクラス移行により、今年本命不在のタイトルレースが予想されている。初

戦を制したのは、このコスモで腕を磨いた谷尚樹。唯一、1分38秒台のタイムをマークして、第1ヒートの3番手から逆転に成功。嬉しい全日本初優勝を飾った。

また同じく86/BRZのワンメイク状態となっているJD7クラス(旧PN3クラス)は、第1ヒートでは8番手に沈んでいた86を駆る広島のテクニシャン、矢野淳一郎が第2ヒートで快走を見せて逆転。昨年に続いて京都コスモスパークを制している。

JD6クラス(旧Nクラス)は、昨年まではノーマル車両に近いN車両のランサー・エボリューションやWRXが集ってきたクラスだが、今年注目GRヤリスが3台エントリ



10,11.JD5クラスは第2ヒートで好タイムを叩き出した細木智矢が、後続の追撃を振り切ってクラスデビューウィンを果たした。12,15.JD2クラスもコンマ1秒差の接戦となったが、上村智也が昨年に続いて地元の一戦を制した。13,14.JD3クラスはインプレッサの改造車を持ち続けた佐藤史彦が悲願の全日本初優勝を達成した。16,17.JD4クラスは、昨年は不本意な成績に終わった全日本ダートラを代表するトップドライバー北村和浩が優勝。リベンジの年となる今年、最高の形でスタートを切った。

激戦が予想されるJD1クラスでは、APRC（アジア・パシフィックラリー選手権）チャンピオン経験者の田口勝彦が2019年最終戦以来の勝利をもぎ取った。



ーしてきた。GRヤリス勢の最上位はハイパー 4WDを今年からドライブすることになった全日本期待の若手、田口ケンシローだったが、ポイント獲得には一歩及ばない12位で初戦を終えた。優勝は地元の矢本裕之を0.03秒の僅差でかわしたディフェンディングチャンピオン、北海道の北條倫史。新たなカラーリングのランサー・エボリューションXでV4へ好スタートを切った。JD5クラス(旧SA1クラス)は昨年、MR2で全日本初タイトルを獲得した葛西キャサリン伸彦が第1ヒートをトップで折り返し、

貫録を見せたが、第2ヒートでは旧PN2クラスから移行してきた若手実力派の細木智矢のZC33S スイフトスポーツが逆転し、クラスデビューウィンを飾った。またJD4クラス(旧SA2クラス)は、タイトル奪回を狙う名手、北村和浩のランサー・エボリューションXが、昨年の最終戦で全日本初優勝を飾って今年はタイトルレースの台風の眼となりそうな林軍市を、第2ヒートで0.036秒という僅差で下して初戦を制した。昨年は2戦のみ成立し、シリーズが不成立となり、残念ながらチャンピオンが生ま



18.一昨年から海外のラリーでも活躍したトップラリスト達の相次ぐ参戦で俄然、ヒートアップした形になったJD1クラス。その一人で全日本V3を狙う炭山裕矢は2位で今年のシリーズをスタート。19.開幕戦ではシリーズチャンピオンを狙う百戦錬磨のドライバー達が順調に表彰台に並ぶ形となった。

れなかったSC1クラスを引き継ぐ JD3クラスは、2WDのインプレッサをドライブする群馬の佐藤史彦が、全日本本格参戦13年目で悲願の初優勝を達成。旧SC2クラスのJD2クラスでは、第1ヒートで断トツのベストを叩き出した地元の上村智也のランサー・エボリューションXが、第2ヒートでは佐藤と同じく群馬から参戦する亀田幸弘のインプレッサ4WDの追撃を受けるも、再びベストタイムでかわし、悲願のタイトルに向け好スタートを切った。

大会のトリを務めるのは今年もモンスターマシンが集うJD1クラス(旧Dクラス)。僅差の戦いになるかと思われたが、フィエスタの田口勝彦が第2ヒートで1分28秒台に乗せるスーパーベストをマーク。昨年のチャンピオン、炭山裕矢を0.8秒の大差で下して総合ベストとなるオーバーオールウインを獲得した。3番手には昨年からNEWマシンを持ち込んでいる広島のパベラン、河内渉が入賞。マシンのポテンシャルアップを強くアピールした。

2021年JAF全日本ダートトライアル選手権カレンダー			
大会	開催日	競技会名称	開催場所
第1戦	3月13～14日	FORTEC CUP 2021 in KYOTO	京都コスモスパーク(京都府)
第2戦	4月3～4日	RASCAL SPRING TRIAL IN KYUSHU	スピードパーク恋の浦(福岡県)
第3戦	4月24～25日	DIRT-TRIAL in NASU	丸和オートランド那須(栃木県)
第4戦	5月29～30日	北海道ダートスペシャル in スナガワ	オートスポーツランド スナガワ ダートトライアルコース(北海道)
第5戦	6月19～20日	2021年東北ダートトライアル IN KIRIYANAI	サーキットパーク 切谷内(青森県)
第6戦	7月10～11日	NOZAWA ダートトライアル	モーターランド野沢(長野県)
第7戦	9月4～5日	スーパードライアル in 今庄	オートパーク今庄(福井県)
第8戦	10月9～10日	NANO TOPカップダートトライアル in タカタ	テクニックステージ タカタ(広島県)
JAF CUP	11月13～14日	2021年JAFカップ オールジャパンダートトライアル	輪島市門前モータースポーツ公園(石川県)



今回の一戦は、国内のモータースポーツオイルメーカーであるFORTEC（フォルテック）社が大会の冠スポンサーを務めるFORTEC CUPとして開催された。FORTECオイルは全日本ラリー、全日本ダートトライアルといったBライモータースポーツ競技のフィールドでも、高い信頼性を集めるブランドとして知られている。昨年夏、北海道で行われた全日本ダートトライアル選手権の一戦では、FORTECカラーをまとった杉尾泰之選手のランサーが見事、優勝を飾っている。今回の大会はその杉尾氏が大会の競技長を務めた。



FORTEC代表の澁谷誠一氏。

今回の大会メインスポンサー FORTECの『強さ』の秘密とは!?

「私自身、以前からダートトライアルを応援したい気持ちは強かったのですが、FORTECカラーで活躍している杉尾選手からの依頼もあり、今回はメインスポンサーを引き受けました」と話すのはFORTEC代表の澁谷誠一氏だ。FORTECオイルは昨年、ブランド設立から20年目を迎えた。当初からモータースポーツへのサポートを続け、これまでレース界でもスーパー GT、スーパー耐久等に関わり、レーシングオイルとして高い評価を得てきた。しかし、『最も過酷な環境で、最も信頼できるモータースポーツオイル』を謳うFORTECが誇る高い実績はラリーのフィールドで挙げられてきた。ダカールラリーに参戦する三菱ワークスチームにレーシングクーラントをサポートし、同チームの7連覇に貢献したほか、2010年のAPRCでは田口勝彦が所属したチームMRFをサポート。田口にシリーズチャンピオンをもたらした。全日本ラリーでは、インプレッサWRXを駆った勝田範彦をサポート。厳しい戦いの場から勝田が得た経験をフィードバックし、より強靱なモータースポーツオイルを作り上げてきた。さらに勝田と長年、覇を競ってきた奴田原文雄もサポート。WRX、ランサー・エボリューションという全日本ラリーを戦う「両雄」の活躍を支え、高い評価を得てきた。なお田口については、APRCから退き、全日本ダートラに戦いの場を移した後もサポートを続けており、見事に今回の開幕戦では田口に勝利を運び込んでいる。

「どのカテゴリーでも多く聞かれるのは、“FORTECが一番安心して使えるオイル”という声なんです。どんなエンジンでも、その要求にしっかりと応えることができるのが優れたオイルです。オイルは生き物です。そしてオイルは嘘をつかない。今後はメイド・イン・ジャパンの優秀さを海外でも広めていきたい」と澁谷氏は言う。「この歳になって、ようやく、“ものづくり職人”と胸を張って言える気がしてきました」と笑う澁谷氏だが、今後も国内モータースポーツに熱い視線を注ぎ続けるつもりだ。「GRヤリスの登場でダートトライアルも盛り上がりを見せているのは嬉しいですね。我々にとっても、このクルマに一番と言われるオイルを作るという機会が与えられたと思っているので、今は凄くチャレンジングな気持ちです」と最後に語った澁谷氏。その動向が今後も熱い注目を集めることになるのは間違いないだろう。



勝田範彦、奴田原文雄といった日本のトップラリスト達がFORTECの高い技術力を現場で証明し続けてきた。



MOTOR SPORTS OIL FORTEC



HYPER REV TUNE SAE/5w-50/0w-35 RACING SPEC

フォルテック最高峰レーシングハイパーの名を継承する名実ともに最高のパフォーマンスを発揮する究極のオイルです。今までに体感したことのないレスポンスとパワー感。レースの世界ではスペシャルオイルと言われているそのままのオイルをリリースした商品です。

5w-50 内容量：1L / 5L / 20L
0w-35 内容量：1L / 4L / 20L

完全合成油



HYPER REV TUNE SAE/0w-20 RACING SPEC

フォルテック最高峰レーシングハイパーの名を継承する名実ともに最高のパフォーマンスを発揮する究極のオイルです。その中身は今までにない考えから生み出された次世代オイル。レーシングオイルでは考えられなかった0w-20、低粘度の弱点を全て攻略。信じられないほどの耐久性と耐熱性を兼ね備えた常識を打ち破るエンジンオイルです。

完全合成油

内容量：1L / 3L / 20L



RACING GEAR SPEC-R SAE/75w-90 GL-5

完全合成
LSD用ギア油

内容量：1L / 20L

高出力 FF ミッションを強力にサポート。さらに強力な油膜により、低温から高温域までスムーズなシフト操作とギア鳴り低減効果を実現。

RACING GEAR COMP-R SAE/75w-140 GL-5

さらに優れた耐荷重性、耐摩耗性油膜により耐久性を強化しドグミッションにも対応。

完全合成
LSD用ギア油

内容量：1L / 20L



RACING GEAR 80w-140 SAE/80w-140/85w-140/80w-120 GL-5

高温、高荷重の過酷な条件下で、「高耐久 高耐熱性」により金属磨耗を完全にガードギアトラブルを防止します。

完全合成
LSD用ギア油

80w-140 内容量：20L
85w-140 内容量：20L
80w-120 内容量：4L / 20L



RACING HYPER SAE/10w-60 RACING SPEC

ハイパワーエンジンからチューニングエンジンまでデリケートなエンジンを強力にサポート。フォルテックの技術を結集し機械的せん断による粘度低下を極限まで押さえ、安定した油圧を維持します。過酷なロングレース(耐久、ラリーなど)を確実にサポートするハードレーシンググレードオイルです。

完全合成油

内容量：1L / 4L / 20L



RACING TURBO SAE/10w-50 RACING SPEC

高トルクターボエンジン、高出力エンジンに最適。油膜保持、油圧維持に優れたレーシングオイル。低温から高温まで安定した性能を提供します。高粘度を維持しつつ高レスポンスを実現したスペシャルブレンドレーシングオイル。ロングレースからスプリントレースまで必要な性能全てを結集した高性能レーシンググレードオイルです。

完全合成油

内容量：1L / 4L / 20L



RACING NA V SAE/5w-40/5w-30 RACING SPEC

可変バルブタイミング搭載エンジン専用開発されたメカニカルレーシンググレードオイル。切り替わりポイントのたるさを解消し高回転まで一気に吹け上がります。最も重要な油圧の低下を防ぐため最高のパッケージとフォルテック独自のブレンドを施した究極の製品です。フリクションロス低減効果によりエンジンが本来持つ性能を100%引き出します。

完全合成油

内容量：1L / 4L / 20L



RACING NA SAE/0w-40/0w-30/ RACING GRADE

低粘度潤滑性を追求、NA専用開発されたハイレソポンスレーシンググレードオイル。レスポンス、高回転の抜けは、ほかのオイルでは体験出来ない異次元の性能を発揮します。フォルテックの技術が低粘度でありながら強力油膜を保持、抜群の油圧を維持します。様々なレスプロエンジンの条件に合わせるため2種類のグレードをラインナップ。

完全合成油

内容量：1L / 4L / 20L

発売元 フォルテック株式会社

〒270-1108 千葉県我孫子市布佐平和台 4-5-23
TEL 04-7189-4117 FAX 04-7189-2687
価格等、詳しい商品情報は弊社ホームページをご覧ください

FORTEC
Official web site



@fortecoil
Instagram



2021 JAF全日本ジムカーナ選手権プレビュー

2021 JGC PREVIEW

有力ドライバーのマシンチェンジやクラス変更で、勢力図が最後まで見通せないシーズンになる!

2021年の全日本ジムカーナ選手権は3月最終週に、ツインリンクもてぎ南コースで開幕する。第2戦は4月に福島のエビスサーキット西コースで開催予定だったが、同コースが2月に発生した地震で大きな被害を受けたため、延期を余儀なくされ、10月に実質的なシリーズ最終戦として開催されることになった。

今年の全日本ジムカーナの大きな特徴は別表の通り、クラスの名称が大きく変わ

ったことだが、ほとんどのクラスは対象となる車両の区分に変化はない。ただし昨年までは別だったSA・SAX部門とSC部門が統合され、2WDのSC車両はRWDのSA・SAX車両と、4WDのSC車両は4WDのSA・SAX車両と同じクラスで今年は戦う。

特に注目されるのが4WDが集うJG1クラスで、SA・SAX4クラスでタイトルを獲得してきた津川信次、菱井将文と、同じくSC部門でチャンピオン経験を持つ西原正

樹、大橋渡といった改造車のトップドライバーが相まみえることになったのだ。西原は昨秋、チャンピオンを決めた後にGRヤリスへのスイッチを表明したが、開幕戦はとりあえず昨年駆ったインプレッサで出場する。これまでも常に最新のマシンを手なづ

けてきた西原の動向が注目されるどころだ。また今年は有力ドライバーがマシンをチェンジしてクラスを変更したり、復帰を果たす例が多く、ここ数年にない、動きの激しいシーズンとなりそうだ。まずは開幕戦に注目したい。

2021年JAF全日本ジムカーナ選手権カレンダー

大会	開催日	競技会名称	開催場所
第1戦	3月28日	もてぎスーパーサローム2021	ツインリンクもてぎ 南コース(栃木県)
第3戦	5月15~16日	ジムカーナ IN TAKATA	TSタカタサーキット(広島県)
第4戦	6月5~6日	ALL JAPAN GYMKHANA in 名阪まほろば決戦	名阪スポーツランド Cコース(奈良県)
第5戦	6月26~27日	北海道オールジャパンジムカーナ	オースポーツランド スナガワ ジムカーナコース(北海道)
第6戦	7月17~18日	スーパーサローム IN 久万高原	ハイランドパークみかわ ジムカーナコース(愛媛県)
第7戦	9月11~12日	オールジャパンジムカーナ in 九州	スピードパーク恋の浦(福岡県)
第8戦	10月2~3日	NRC鈴鹿BIGジムカーナ	鈴鹿サーキット 国際南コース(三重県)
第2戦	10月23~24日	オールジャパンジムカーナ イン エビス	エビスサーキット 西コース(福島県)
JAF CUP	11月6~7日	2021年JAFカップオールジャパンジムカーナ	イオックスアローザ スポーツランド(富山県)

2021年JAF全日本ジムカーナ選手権のクラス分け

2021年	
JG1クラス	4輪駆動のSA・SAX・SC車両
JG2クラス	後輪駆動のSA・SAX車両、2輪駆動のSC車両
JG3クラス	気筒容積1600ccを超える前輪駆動のSA・SAX車両
JG4クラス	気筒容積1600cc以下の前輪駆動のSA・SAX車両
JG5クラス	JG6、JG7およびJG8に該当しないPN車両
JG6クラス	気筒容積1600ccを超える2000cc以下の2輪駆動(FR)のPN車両のうち、FIA/JAF公認発行年またはJAF登録年が2012年1月1日以降の車両
JG7クラス	気筒容積1600ccを超える2輪駆動(FF、FR)のPN車両
JG8クラス	気筒容積1600cc以下の2輪駆動(FF、FR)のPN車両
JG9クラス	オートマチック 限定免許で運転できる4輪駆動のP・N・AE車両
JG10クラス	オートマチック 限定免許で運転できる2輪駆動のP・N・AE車両

2020年	
PN部門	
PN1クラス	気筒容積1600cc以下の2輪駆動(FF、FR)のPN車両
PN2クラス	気筒容積1600ccを超える2輪駆動(FF、FR)のPN車両
PN3クラス	気筒容積1600ccを超える2000cc以下の2輪駆動(FR)のPN車両のうち、FIA/JAF公認発行年またはJAF登録年が2012年1月1日以降の車両
PN4クラス	クラス1、クラス2およびクラス3に該当しないPN車両
SA・SAX部門	
SA・SAX1クラス	気筒容積1600cc以下の前輪駆動のSA・SAX車両
SA・SAX2クラス	気筒容積1600ccを超える前輪駆動のSA・SAX車両
SA・SAX3クラス	後輪駆動のSA・SAX車両
SA・SAX4クラス	4輪駆動のSA・SAX車両
SC部門	(クラス区分なし)
AE車両部門	(クラス区分なし)



GRヤリス、全日本ラリー & ダートトライアルに本格参戦開始!

注目のマシン、GRヤリスが全日本ダートトライアル選手権に遂にデビューを果たした。また全日本ラリー選手権では、トップドライバーの一人、勝田範彦がGRヤリスを今年からドライブする。両カテゴリーの開幕戦に登場したマシンの初戦の走りをチェックしてみた。



GRヤリスは昨年9月、福岡のスピードパーク恋の浦で開催された全日本ジムカーナ選手権で、Bライ競技の全日本デビューを果たした。ドライブしたのは地元福岡のダートトライアルドライバー、井上博保。井上は10月に名阪スポーツランドCコースで行われた一戦でもGRヤリスをドライブ。そし

て11月に開催されたJAF九州ジムカーナ選手権では遂に優勝を飾った。

全日本名阪ラウンドでは、2016年にシビック・タイプRでシリーズチャンピオンに輝いた関東の片山誠司もGRヤリスにマシンをスイッチして参戦。片山は富山のイオックスアローザで行われた最終戦にも参戦し、表彰台へあと一步に迫る4位に

入賞した。今年もGRヤリスで全日本ジムカーナ選手権に継続参戦の予定で、同選手権でGRヤリスに初の表彰台を呼び込む有力ドライバーの候補になっている。

一方、全日本ラリー選手権でも11月に佐賀で行われたターマックの最終戦において、名門キャロッセのCUSCO RACINGチームのエース、柳澤宏至がGRヤリスを

ドライブ。京都の福永修もGRヤリスをデビューさせている。

そんな中、昨年の全日本ダートトライアル選手権ではGRヤリスの登場はなかった。舗装されていない路面を走るダートトライアルでは、激しい入力に 대응するため、マシンの側もそれなりの準備が必要で、その開発がシリーズが終わるまでに間に合



1.2. 長くオーストラリア、ニュージーランドのラリーに参戦していた増村。4WDターボの運転はお手のものだ。「同じ4WDなのにランサーとはフィーリングがまったく違う。ダートラの運転の仕方も含め、これから徐々に煮詰めていきたい」。3.4. 元々が改造車ドライバーとあってパワーのあるクルマの扱いには慣れている河田。「86からの乗り換えで実は4WDは初めてなんだけど、意外と乗りやすくて驚きました」と印象を語った。5.6. 栄光のADVANカラーで走る宝田は、「スウィフトからの乗り換えなので、あまり軽さの実感はないけど、コーナリング性能の高さがやはり印象的ですね」と称えた。

わなかった等の事情が考えられる。しかし今年の3月に京都コスモスパークで行われた開幕戦では、5台のGRヤリスが待望の全日本ダートラデビューを果たした。

JAFスピードN車両が参加するJD6クラスには宝田ケンシロー、河田富美男、増村淳がエントリーしてきた。宝田はZC32S スイフトスポーツ、現行のZC33S スイフトスポーツを乗り継ぎ、昨年までの5年間で4度のチャンピオンを獲得した新世代の若きエース。河田は2004年から全日本に参戦を続けるドライバーで、ダートトライアル界では稀少車種と言えるサイノス、MR-Sをナンバーなしの本格的な改造車に仕立て上げて参戦。また2014年からはいち早く、86を全日本に投入し、昨年まで乗り続けてきた。

一方、増村は本職はラリードライバーで、ラリージャパンやラリー北海道といった北海道で開催されてきた国際格式ラリーには欠かさず参戦を続けてきた。ランサーを長くドライブしており、4WDの経験は3人の中では一番長い。

注目の開幕戦の結果は宝田が12位、増村が13位そして河田が15位と、ポイント獲得の10位には届かなかったが、いずれも第2ヒートではトップとの差を詰めて、宝田は4.3秒あった差を2.7秒まで詰めた。

GRヤリスデビュー戦を終えた宝田は、「ランサーと比べるとGRヤリスは最高速

では劣ると思いますが、旋回スピードと立ち上がりは速い。暫定仕様の状態からそれなりに走れているので、GRヤリスの素質の高さを感じます。コースによっては行けると思う。特に今庄ラウンドは悪くないと思いますよ」と手応えを掴んだ様子だ。

一方、ある程度の改造が許されるSA・SAX車両が集うJD4クラスにはランサーで2015年から全日本3連覇した黒木陽介と、井上博保が本業のダートラに戻り、GRヤリスで参戦した。黒木はシェイクダウン間もないマシンながら第1ヒートは5番手タイムをマークして周囲を驚かせたが、第2ヒートは並みいる強豪達に逆転を許し、11位でゴール。井上は17位で初戦を終えた。

黒木は「ランサーと比べても軽いことはやはりメリット。ただし、パワーは物足りないのストレートは厳しい。SA車両としてはコンピュータを替えてパワーを上げたので、そこが今後の課題になりそうです



7.8. 黒木は全日本の中でもアグレッシブなドライビングで知られる一人。GRヤリスを自在に操る日も近い。シェイクダウンしたばかりのマシンで一発の速さを見せた。9.10. 昨年はジムカーナも走った井上だが、今年はじっくりとダートトライアル仕様のセッティングに集中する予定だ。

ね」と振り返った。

今回、参戦した選手が口を揃えたのは、ストレートスピードではランサー勢に劣るものの、高いコーナリング性能を活かせるコース設定であれば勝機はある、ということ。全日本が行われるコースで言えば青

森の切谷内、福井の今庄といったコースが該当する。もちろんマシンの熟成が進んでいけば、よりオールラウンドな性能をGRヤリスが見せつけることは間違いないだろう。今後のマシンの熟成に期待したいところだ。

全日本ラリー選手権第2戦新城ラリー GRヤリスが本格デビュー!

全日本ラリー選手権では昨年の最終戦で、前述した通り、柳澤宏至と福永修の手によってデビューを果たしたGRヤリスだが、今年は台数が増えると思われる。今シーズンの事実上の開幕戦となった新城ラリーを走行したGRヤリスは3台。柳澤と福永はFIA R5車両のシュコダ・ファビアでエントリーしたため、3台ともGRヤリスでの初戦を迎える形になった。

最大の注目は、幾多のチャンピオンを手にしてきた全日本のトップライリストである勝田範彦が、長くドライブしてきたスバルWRXからGRヤリスにチェンジしたことだろう。そして昨年から所属するTOYOTA GAZOO RacingでこのGRヤリスを開発してきた眞貝知志も勝田のチームメイトとして、GRヤリスをドライブすることになった。TOYOTA GAZOO Racingはこの2台体制となる。

また今回デビューを迎えたもう一台はk-oneレーシングチームからエントリーする山本悠太。2019年に86で全日本チャンピオンを獲得した若手実力派のドライバーだ。全日本ダートトライアル選手権でも2度のタイトルを手にしており、グラベルでも減法速い。晴れて今年から全日本の最高峰クラスにステップアップすることになった。

しかし注目の開幕戦は意外な展開を迎えることになった。勝田が何とSS1スタート直後にマシントラブルのためにストップ。眞貝もSS2走行後に同じくマシントラブル

でラリーを終えることになった。勝田は、「これが初戦の怖いところでもある。でも、もし初戦でいきなり好結果が出ていたとしたら、そこに安心してしまったかもしれない。長い視点で見れば、この悔しさがきっと好結果につながるはず」と次戦を見据えたコメントを残した。

2本のSSを走った眞貝は、「走ることができたSSでは、良い手応えを得ることができました。私自身もまだドライバーとして改善すべき部分がありますが、クルマにも伸び代があると感じました」と実戦を通してこそ知ることのできるフィードバックを見つめられたようだ。

一方、山本のGRヤリスは、今回、唯一完走を果たした一台となった。LEG1ではパンクに見舞われるトラブルもあったが、2日間、マシンへの習熟に努めながらゴールまでGRヤリスを無事に運び込んだ。「まだ数回しか走ってなくてセッティングもできていない状況だったので、今回は抑

え気味のドライビングに終始しました。うまくクルマと対話しながら走るという所までは持って行けませんでした。ボディ剛性の高さと車両の軽さを改めて感じましたね。4WDでも、こんなに曲がるのかというくらい、キビキビ走ります」と山本。

「GRヤリスの秘めたポテンシャルは高いところにあると思います。まだ開発されていないパーツも多いし、データもないので試行錯誤すると思いますが、軽い車体を生かしたセッティングを進めていきたい」とも

山本は語る。悪天候という困難な状況でも最後まで走り切れたことで、データの蓄積が一気に進んだことは間違いない。

なお全日本ラリーでは、長くランサーのエースとして活躍してきた奴田原文雄が、今年からGRヤリスをドライブすることがすでにリリースされている。次戦のツール・ド九州はここ数年、奴田原が断トツのスピードを見せているラリー。もしGRヤリスの投入が間に合えば、台風の目になることも十分、考えられるだろう。

11.12. お馴染みのSammyカラーのマシンで今年も走る山本。デビュー戦では速さは求めず、まずはマイルージを重ねて情報を収集する走りを目指した。13.14. TOYOTA GAZOO RacingがGRヤリスの2台体制に拡大して今年も全日本ラリー選手権に参戦する。勝田は残念ながら、ほとんど実戦の走りを体験することなくリタイアとなったが、眞貝は性格の大きく異なる2本のステージを走り切り、データの収集に努めた。



オートテストに挑戦!

ライセンスや特別な装備がなくても、気軽にモータースポーツ気分を体験できるのがオートテスト。今年も全国各地で開催が予定されている。ここでは、実際の大会の様子とともにその概要をカンタンに紹介しよう。



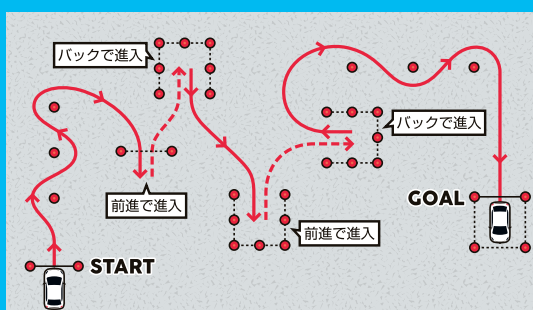
オートテストは英国発祥のモータースポーツで、日本には2015年から導入された。開催に当たってはいくつか決まり事があり、まずコースの面積については200m×200m以内のコンパクトな場所で開催するというルールがある。

そのため、ジムカーナ場のような専用コースで開催される場合も、コースの一部を使用する例が多く、スーパーマーケットの駐車場などでもよく開催されている。競技の規則がユニークなのも特徴

で、オートテストでは、最低1回はバックギアを使うセクションを設定しなければならない。そのため、前進が後退で『ガレージ』に車庫入れをするのがオートテストの定番だ。また2本のパイロンの間を、前輪か、後輪のどちらかで通過して一旦停止する『ラインまたぎ』もよく設定されるセクションだ。

オートテストは、この『ガレージ』に、『ラインまたぎ』やパイロンスラロームを組み合わせる設定が一般的なので、やはりスラロームに慣れたジムカーナドライバー

が有利なのは、と思う人もいるかもしれない。しかしオートテストでは、パーキングブレーキを使ういわゆる“サイドターン”を使わないと回れないようなテクニカルな設定はご法度になっている。またコンパクトなスペースで競われるため、クルマのパワー差で勝負がつくこともまずない。正確にクルマをコントロールしたドライバーが好成績を得られるのがオートテストだ。



オートテストのコース例。スタート後、スラロームを経てまず『ラインまたぎ』に挑戦。その後、バック、前進、バックで『ガレージ』をクリアした後、スラロームを経てゴールという形になる。

『ガレージ』(1.)、『ラインまたぎ』(2.)がオートテストの基本テクニックだが、ゴールも全開で駆け抜けるのはNG。決められたスペースの中で一旦停止しなければならない(3.)。北国ではスノーオートテストも行われている(4.)。



マリコンタクトレンズカップ 2021 SUGO ウィンタートライアル第1回

バックギアで進入するガレージを複数用意。オートテストの基本テクニックを学べる

宮城県のスポーツランドSUGOの入場ゲートの隣にあるMパークではオートテストのシリーズ戦が開催されている。今年はこのシリーズ戦とは別に冬季限定のウィンターシリーズが組まれることになり、

その初戦が2月14日に開催された。今回の特徴はガレージが3箇所もあること。すべて後退で入る設定だが、最初の車庫入れは縦列駐車状で、次は入口と出口が違う設定とするなど、非常に工夫を凝らしたガ



力を抜くのが大切

コペンで関東から参加した小瀬誠さん。「オートテストは3年くらいやっています。縦列駐車は珍しいけど、クルマのサイズ的にはむしろ楽でしたね。1本目は力んじやったけど、2本目は力を抜いて走ったらギヤも入ってくれました。自然体が一番ですね(笑)」。



普通の感じでやりました

BRZで参加の庄司康平さんはジムカーナの経験者。「オートテストがどんなものか体験したかったんです。ジムカーナ的なコースでしたが、車種によってはちょっときつい設定だったかもしれませんね。縦列駐車は考えすぎず普通の感じでやったら楽にできました」。



まだやれるという証明に

ラクティスで参加の札幌市(中)は山形から参加。「まだ免許を返納したくないので、周りにもちゃんと運転できることを証明したくて出ました(笑)。参加料も手頃だし、攻めた運転をしても危なくないので、ぜひ高齢者にも勧めたい競技だと思います」。

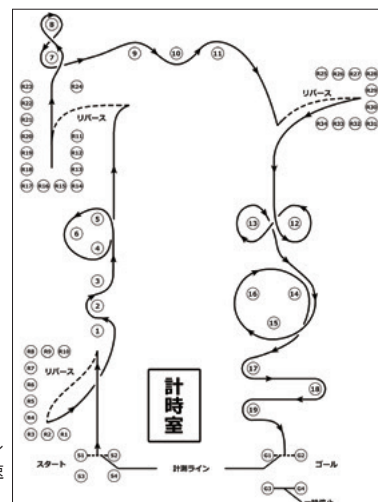


Mパークはジムカーナも開催できるのではという好コース。フラットに見えるが、傾斜がついており、それを踏まえた走りも重要。アレンジされたガレージが今回の特徴だった。

レーズを盛り込んでいる。また、後半は8の字ターンや定常円旋回、180度ターンなどジムカーナ的なテクニカルなセクションが続く設定になっている。

Mパークが広大なスペースであるため、多くの参加者は1分30～40秒台で走るといってオートテストとしては異例とも言える長さとなったが、走り甲斐のある設定に参加者達は満足していた。

前半はそれぞれ進入の仕方が異なるガレージセクションが続くが、後半はジムカーナテクニックも学べる中低速のセクションが続く。1分半はかかる長丁場のコースだ。



2台同時スタートで勝敗を決める デュアルオートテストがスタート

大阪にある人工島、舞洲(まいしゅ)の中にある、舞洲スポーツアイランドでジムカーナを開催してきた大阪のJAF加盟クラブ、ちーむ時間割は数年前からオートテストも開催している。オートテストはジムカーナコースに隣接する縦長の広場を使用するが、今回は、何とこの広場に同じレイアウトのコースを上段と下段に並べて、2台同時スタートで順位を競うデュアルオートテストが初めて開催された。

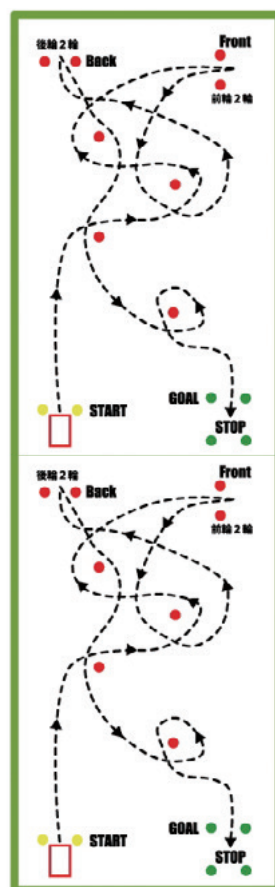
この日は午前中に通常の単独走行による

オートテストが開催され、その参加者の中から希望するドライバーが午後のデュアルオートテストに臨んだ。6人の参加者はまず3組に分かれ、先に2本勝ったドライバーが準決勝に進む。3組の敗者は敗者復活戦に臨み、最小減点で勝ち上がったドライバーが準決勝の残るひと枠をゲットするというトーナメント方式で行われた。決勝に残ったのは、ともに豊富なオートテスト参戦経験を持つスウィフトの浜屋雅一選手とビートの日柴喜俊夫選手。ハイレベルな戦いは浜屋選

手に軍配が上がった。

デュアルオートテストは午前中のコースと同じレイアウトで行われるため、選手達はコースは熟知済み。バックしながら、270度ターンをこなしてラインまたぎで1回停止という、なかなか難易度高めの設定ではあったが、いかに相手より速く走るか、というこれまで体験したことのない、オートテストの新たな魅力を存分に楽しんでいた。

同じ方向にスタートするので前半は下段のコースのドライバーが、スタート側に戻る後半は上段のコースのドライバーが相手の動きを見やすい立場になる。ただほとんどの参加者は、「相手の動きを見ている余裕はなかった」と振り返っていた。



最初のラインまたぎの後にはバックでパイロンを回りながら、次のラインまたぎに進入するという難易度の高い設定となったが、午前中の単独オートテストで走行済みということもあり、ミスコースする選手はなく、各選手、しっかりとした攻略法で臨んでいた。

実況は聞こえてました

今回の一戦を制した浜屋雅一選手はオートテスト界では凄腕として知られる一人。「走行中は相手の動きは多少見える程度でしたが、実況で優位が不利かは分かりました。それが走りに影響したという感覚はないですけど、こういう形も今後はアリだと思います」。



難しい設定が良かった

午前中のオートテストのビキナークラスを制した大森漢人選手はデュアルにも参加。「オートテストは初参加ですが、バックギヤでのターンが難しく逆に燃えました(笑)。僕としてはバックで走る技術を競うカテゴリとして発展してほしいと思いますね」。



下剋上も可能ですね

トヨタSAIで華麗な技を披露したのは藤塚伊織さん。「単独走行とは違うプレッシャーがありました。速い人も焦ってミスすることもあると思うので下剋上が起きやすいと思います。観る人も楽しいと思うのでオートテストを広げるいい機会になってほしいですね」。



オートテストin TSタカタサーキット

オートテストのほかにもイベントが盛りだくさん。多彩なクラス分けもGood

オートテストが盛んに開催されてきた中国地区で今年初となるオートテストが2月21日、広島県安芸高田市のTSタカタサーキットで開催された。

オートテストに力を入れる中国地区とあって今回は82名もの参加者が集まった。クラスも入門者用に6クラス、中級者用に4クラスそして上級者用には2クラスと計12ものクラスが設定された。初級者のクラスにはミニバン・RV限定のクラスも設定される

など、きめ細かいクラス分けが行われ、参加しやすいイベントとなった。

走行コースは、ミニサーキットであるTSタカタサーキットの本コース上に設定され、車速の乗る前半部をクリアした後に、ラインまたぎ、ガレージというオートテストの定番をこなしてゴールというレイアウトが採られた。ラインまたぎはパイロンスラロームをこなした直後の設定とあって、最初の内は止まり切れないドライバーも続出したが、

徐々にコツを覚えていた。またガレージは、入口部分を3本のパイロンで規制して、入口と出口を別々とするなどの工夫が凝らされ、参加者達は進入のライン取りなどに大いに頭を悩ませていた。

当日は全日本ジムカーナ選手権や全日本ダートトライアル選手権で活躍する中国地区のトップドライバー達によるデモランも行われたほか、話題のGRヤリスの試乗会やレーシングシュミレーター



今回は、今年の全日本ジムカーナ選手権が開催されるTSタカタサーキットの一部を使用したコース設定となった。ガレージは進入と出口が違うので、いかにスムーズなラインを取るか、参加者はコースとにらめっこしながら攻略法を考えていた。

体験なども行われ、様々なイベントが盛り込まれた一日となった。



オートテストのヒート間の休憩時間には全日本ドライバーによるデモランが行われたほか、新車の試乗会やレーシングシュミレーター体験など、参加者だけでなく、同行者も楽しめるイベントが用意された。



ベタ踏みしました

まだ10か月の若葉マークながら優勝をさらった川下聡毅さん。「速度を気にしないでアクセルを踏めるのが楽しかったですね。タイヤもいい音で鳴ってくれました(笑)。車庫入れも躊躇せずにアクセルとブレーキを踏んだのが結果に繋がりました。次も絶対出ます」。



意外と走れましたね

沖田康昭さんはミニバンクラスで見事、優勝。「サーキットを走れそうだったので参加しました。感じたのは、意外とこのクルマ、走れるんだってことですね(笑)。リアの動きを感じながら楽しく走りました。でも次は娘のクルマと一緒に出たいですね(笑)」。



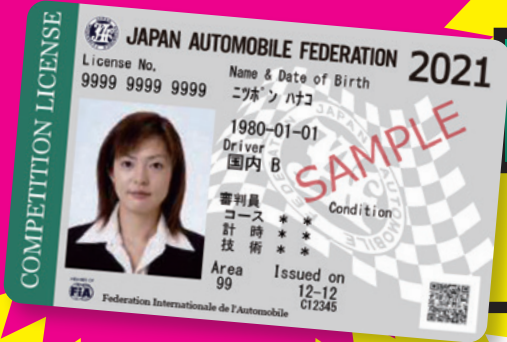
最寄りの地区のオートテストの情報は JAFモータースポーツホームページで!

全国のオートテストの開催情報はJAFモータースポーツホームページ内にあるオートテストのコンテンツの中で日々、更新されたスケジュールが載っているのでチェックしてみよう。またこのコンテンツでは、オートテストの概要についても動画で分かりやすく解説しているので、ぜひ参考にしよう。JAFモータースポーツホームページでは国内モータースポーツに関する最新のニュースを掲載。またこれからモータースポーツを始めたい人向けにライセンス取得に関する情報やBライセンス競技の概要についてもカテゴリごとに詳細に解説している。興味のある人は、ぜひ一度、覗いてみてほしい。

JAFモータースポーツ
ホームページ

<http://jaf-sports.jp/>





JAF・Bライセンスを取得して モータースポーツにデビューしよう!

ラリー、ジムカーナ、ダートトライアルなど、モータースポーツを始めるには「Bライセンス」が必要だ。
このライセンスはカンタンに取得できるので、競技に参加してみたい人はぜひ挑戦してみたい欲しい。

Bライ取得の第一歩を踏み出そう!

Bライセンスはラリー、ジムカーナ、ダートトライアルなどのJAF公認競技会に参加するために必要なライセンスで、JAFが発給を行っている。Bライセンス講習会は全国各地で開催されている。これからモータースポーツを始めたいという人は、まず取得に向けて受講してみよう。

誰でもカンタンな講習会とは?

Bライセンス講習会というのは約2時間ほどの講習を受けるだけで、競技ライセンス取得の権利を得られるというカンタンなものなので、難しく考える必要はない。受講資格は普通自動車運転免許証を持っているJAF個人会員であることが条件だが、講習会当日にJAF会員になることも可能なので、JAF会員ではない人も安心して講習会に参加できる。なおJAF個人会員の入会費用は入会金¥2,000円+年会費¥4,000円となっている。

週末のほか平日夜でも開催している

講習会が開催される日程については、JAF個人会員に届く機関誌「JAFメイト」に掲載されている。その他、JAFホームペー



JAFホームページ「ご当地情報」等でモータースポーツ講習会の日程が確認できる。



講習会では競技に役立つ規則等を、約2時間でレクチャーしてくれる。



分かりやすいテキスト等を用いてルールをしっかりと学ぶことができる。

ジの「ご当地情報」等にも掲載されているので、チェックしてみよう! この講習会は大半が土・日・祝日に行われているが、中には平日夜に開催されるケースもある。また競技会の見学会とセットになった講習会をJAF地方支部が企画して行われることもあるので、モータースポーツの雰囲気を感じながら受講してみるのもひとつの方法だ。

モータースポーツの基礎を学ぼう!

さて気になる講習会の内容は、モータースポーツの競技規則、マナーやルール等を、テキストや映像でレクチャーするもので、実技や試験があるわけではない。ただし、赤旗や黄旗の意味などは競技参加時には必ず知っておかなければならないものなので、しっかり聞いて覚えておこう。なお講習会の費用は受講料が¥4,100円以内、教材費が¥1,000円以内となっている。

JMRCのホームページを活用しよう!

競技会に参加する際に頼りになるのがJMRC (JAF登録クラブ地域協議会) のホームページだ。初心者・中級者が対象の競技会情報等も掲載されているので、自分のスキルに合った大会を探し出すことができる。各シリーズの日程や規則、JAF登録クラブ・団体への連絡先も網羅されているので、Bライセンスを取得したらブックマークに登録しておくとも良いかも!

JMRC 北海道	http://jmrc-hokkaido.org/
JMRC 東北	http://jmrc-touhoku.com/
JMRC 関東	http://www.jmrc-kanto.org/
JMRC 中部	http://www.jmrc-chubu.jp/
JMRC 近畿	http://www.jmrc-kinki.net/
JMRC 中国	http://jmrc-chugoku.org/
JMRC 四国	http://jmrc-shikoku.gr.jp/
JMRC 九州	http://www.jmrc-kyushu.gr.jp/

ライセンスは2〜3週間で届く

講習会が終わると、最後に「ライセンス交付申請書」がもらえるので、必要事項を記入して写真と申請料¥3,100円を添えて、30日以内に最寄りのJAF支部に申請すればOKだ。JAF支部に行けないという人は、講習会の主催者が代理で申請してくれるケースもある (別途、手数料が必要な場合あり)。そして申請後、約2〜3週間でライセンスが手元に届く。写真が入った自分だけのライセンスだ。

競技情報はホームページでチェック

競技会の日程、モータースポーツの各種情報についてはJAFモータースポーツホームページに掲載されているので、ぜひ活用してみたい欲しい。きっとキミのモータースポーツライフを充実したものにしてくれるはずだ。

全国 JAF 公認 B ライセンス 競技コース一覧

2021年1月1日現在

ジムカーナコース

オートスポーツランドスナガワ ジムカーナコース (北海道・砂川市)
新千歳モーターランド・アクティブ・セーフティ・パーク (北海道・千歳市)
十勝スピードウェイ ジュニアコース/ジムカーナコース (北海道・更別村)
岩木山スキー場駐車場 (青森・弘前市)
モーターランドSP (青森・南部町)
スポーツランドSUGO 国際西コース (宮城・村田町)
新協和カートランド (秋田・大仙市)
エビスサーキット ジムカーナコース/西コース (福島・二本松市)
茨城中央サーキット (茨城・石岡市)
筑波サーキット コース1000/ジムカーナ場 (茨城・下妻市)
ツインリンクもてぎ マルチコース/南コース (栃木・茂木町)
日光サーキット (ドリフト競技に限定) (栃木・宇都宮市)
GR Garage 宇都宮つくるま工房
つくるまサーキット那須 (栃木・那須塩原市)
宝台樹スキー場・駐車場 (群馬・みなかみ町)
GOLDEX 本庄モーターパーク (埼玉・本庄市)
浅間台スポーツランド (千葉・香取市)
R-Spec Kakizaki (新潟・上越市)
スピードパーク新潟 (新潟・胎内市)
さくらモータースポーツランド (長野・飯田市)
イオックスアローサススポーツランド (富山・南砺市)
大日スポーツランド (石川・白山市)

福田自動車教習所 (静岡・磐田市)
富士スピードウェイ ジムカーナコース/ショートサーキット (静岡・小山町)
キョウセイドライバード (愛知・岡崎市)
幸田サーキット YRP 桐山 (愛知・岡崎市)
スバ西浦モーターパーク (愛知・蒲郡市)
美浜サーキットクニモト (愛知・美浜町)
鈴鹿サーキット 国際南コース (三重・鈴鹿市)
奥伊吹モーターパーク (滋賀・米原市)
舞洲スポーツアイランド (大阪・大阪市)
姫路セントラルパーク 第5駐車場 (兵庫・姫路市)
名阪スポーツランド Cコース/Eコース (奈良・山添村)
備北サーキット (岡山・新見市)
なださきレークサイドパーク (岡山・岡山市)
スポーツランドTAMADA (広島・広島市)
TSタカタサーキット (広島・安芸高田市)
徳島カートランド (徳島・吉野川市)
瀬戸内海サーキット (愛媛・西条市)
ハイランドパークみかわ
ジムカーナコース (愛媛・久万高原町)
モーターランドたちかわ (高知・大豊町)
スピードパーク恋の浦 (福岡・福津市)
HSR九州ドリームコース (熊本・大津町)
オートポリス レイクサイドサーキットコース (大分・日田市)

ダートトライアルコース

オートスポーツランドスナガワ ダートトライアルコース (北海道・砂川市)
糠平湖氷上コース (北海道・上士幌町)
イーストジャパンオフロードスタジアム (北海道・士幌町)
サーキットパーク切谷内 (青森・五戸町)
エビスサーキット 西コース (福島・二本松市)
丸和オートランド那須 (栃木・那須塩原市)
NATSダートコース (千葉・成田市)
モーターランド野沢 (オートクロスコースとしても公認) (長野・野沢温泉村)
輪島市門前モータースポーツ公園 (石川・輪島市)
オートパーク今庄 (福井・南越前町)
池の平ワンダーランド (愛知・豊田市)
京都コスモスパーク (京都・京都市)
テクニクスステージタカタ (ツイントライアル可) (広島・安芸高田市)
楠ハイランドパーク (山口・宇部市)
香川スポーツランド (香川・さぬき市)
スピードパーク恋の浦 (福岡・福津市)

本誌の記事内容は2021年3月24日までの情報を元にしております。社会情勢によって掲載した情報内容が変更される可能性があります。予めご了承ください。

CLUB B は
WEBでも見れます!

本誌「CLUB B」Vol.35はWEBでもご覧になれます。これまでのバックナンバーも掲載していますので、下記のホームページをご参照ください。
JAFメディアワークスホームページ <http://www.jafmw.co.jp/>

CLUB B Vol.35
Bライセンスモータースポーツ
応援マガジン

発行所
発行人
編集人

株式会社JAFメディアワークス
〒105-0012 東京都港区芝大門1-9-9-10F
西岡 敬明
佐藤 均

デザイン 鎌田 偉
編集 株式会社JAFメディアワークス
☎03-5470-1712
本誌掲載の記事や写真の無断複写・複製・転載を禁じます。

HPI

HPI GR YARIS PARTS series

インタークーラー
オイルクーラー
MT/DFクーラー
専用トローイングベルト
フロアバー

開発中!!
Coming Soon!!



シーズン開幕直前!!
モータースポーツを揃えて楽しもう!!



11Color!!

RACING HARNESS

FIA APPROVED
FIA規格適合

■レーシングハーネス ¥32,780 (税込価格) ~

4点式は日本車(右ハンドル車両)の場合、バックルが腰ベルトの外側もしくは内側に残る"外側バックル(L)"と"内側バックル(R)"がお選びいただけます。センターコンソールが狭い車両などは外側バックルが使いやすい場合もございます。FHR対応6点式は股下バックルとなっており左右設定はございません。



FLOOR BAR

■フロアバー ¥24,200 (税込価格) ~

特許取得済 特許第5792371号

6点式ハーネスを車両無加工で取り付けることができ車両価値をさげません。特許取得のHPIフロアバーは某レースレギュレーションでも公認の高剛性で左右セットで取り付けすることで車両剛性をアップさせます。

スイフト ZC33S
フェアレディ Z33
発売開始!



- レーシングスーツ ¥79,200 (税込価格) ~
- レーシンググローブ ¥19,800 (税込価格) ~
- レーシングシューズ ¥25,300 (税込価格) ~
- ヘルメットバッグ ¥16,280 (税込価格) ~
- FHRシステム ¥44,000 (税込価格) ~

HPI CIRCUIT MEETING 2021 in 袖ヶ浦 FRW

第6回

7/18
Sun

第7回

11/21
Sun

詳しくは
ホームページまで

入場
無料

www.hpi.co.jp



ジムカーナ、ターマック競技用



ラリー、ダートトライアル、グラベル競技用



フロントロウブラケット
キャンバー調整カラー



センターロックピロボールアッパーマウント (別売品)
ノーマルのゴムブッシュマウントをピロボール化することで、不要な動きを抑制しシャープかつダイレクトなハンドリングを実現します
※ノーマルアッパーマウント装着時より車高が5mm低くなります



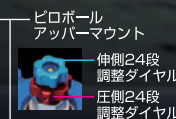
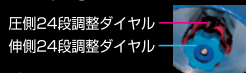
競技専用部品

- フロント：全長調整式車高調整、リヤ：ネジスベアー車高調整
- 単筒式大容量ショックアブソーバー
- アッパーマウントレス ●ラム式構造 (フロント)
- 高性能ニードルバルブ式 前・後減衰力24段調整
- 横G、ブレーキング時のGに威力を発揮する高剛性ナックルブラケット
- フロントロウブラケットキャンバー調整式 (キャンバー調整カラー)
- 完全受注製作：購入時に減衰、ストロークの指定可能
- オーバーホール (減衰力、ストローク変更可能) 対応
- ※スプリングはキットに含まれません (別売設定)
- ※JAF公認競技Nクラス向けに純正形状アッパーマウントに対応
- ※センターロックピロアッパーマウント (別売) に対応



24段階減衰力
2WAY

- Sタイア (セミスリック) 対応
- 本気でタイムを削るための2Way減衰力調整
- 別タンクなして伸 / 圧減衰力の独立制御を実現
- 伸側：24段 / 圧側：24段
- 単筒式ショックアブソーバー
- 全長調整式車高調整
- ラム式 (倒立式) ショックアブソーバー (フロント)
- ピロアッパーマウント標準装備
- (フロントはセンターロックピロボールアッパーマウント)
- フロントキャンバー調整可能 (キャンバー調整カラー)
- CUSCO SPORT「Blue spring」を標準装備



ピロボール
アッパーマウント
伸側24段
調整ダイヤル
圧側24段
調整ダイヤル



フロントロウブラケット
キャンバー調整カラー

CUSCO LSD

1つのLSDで2タイプの作動方式が選べる

4WD車には... ○1Wayタイプ/1.5Wayタイプ→フロント (作動タイミングのカム角を選べる2カム方式)
○1&1.5Wayタイプ / 1.5&2Wayタイプ→リヤ

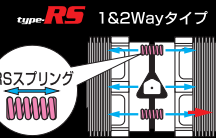
type-RS

→ LSD作動の方向 → イニシャルトルクの方向

低イニシャルで作動、高レスポンス、耐久性抜群のtype-RS

- 低イニシャルでパワーロスも少なくローパワー車にもマッチ
- 作動方向とイニシャル発生方向が一致しているため、作動も速くアクセルコントロールにもダイレクトに反応
- 異音 (チャタリングと呼ばれるバキバキ音) の発生を低減

イニシャルトルクを、RSスプリングで内側から低イニシャルで発生させます



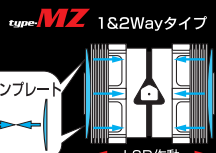
type-MZ

→ LSD作動 → イニシャルトルクの方向

アクセルワークにリニアに反応するtype-MZ

- 高いコントロール性を誇るオーソドックスなコンプレート方式
- チューンドカーのハイパワーにも対応する高耐久性能を実現

イニシャルトルクをコンプレートで両側から発生させます



☆LSDの効きの強さをご注文時に変更することができます。
ご購入の際にご相談ください。

CUSCO RACING HARNESS



6-Point FHR

(6点式 FHRデバイス専用モデル)

FIA APPROVED

FIA 8853-2016

ブルー BLUE

レッド RED

ブラック BLACK

税込価格：¥48,400

○肩ベルト：2-3inch

○腰ベルト：3inch

○股ベルト：2inch

○アイボルト6本付属

○CUSCOロゴ入り

ラバー製ワッペン



●乗降の際にゴム紐などで各ハーネスを吊り上げる事ができるように「サポートループ」標準装備



●乗降の際にゴム紐などで各ハーネスを吊り上げる事ができるように「サポートループ」標準装備



CUSCO ウェブサイト

<http://www.cusco.co.jp>



株式会社キャロッセ 群馬県高崎市新保町1664-1 〒370-0018 Phone (027) 352-3578 (代) Facsimile (027) 352-1919



COMPETITION PARTS

製品名	タイプ	税込価格
車高調整サスペンションキット		
CUSCO SPORT G (競技専用部品)	ジムカーナ、ターマック競技用	¥261,800
CUSCO SPORT TN.R	ラリー、ダートトライアル、グラベル競技用	¥261,800
センターロック・ピロボールアッパーマウント (左右1セット)	減衰力 24 段調整 ×2WAY	¥360,800
		¥33,000

ガードシステム		
フルガード (ワンタッチ脱着タイプ)	17S 材、板厚 5mm	¥110,000
フロアガード	52S 材、板厚 3mm	¥63,800
タンクガード	52S 材、板厚 3mm	¥46,200

LSD		
フロント用 Type-RS / MZ	1Way カム角 35° or 45°	¥209,000
	1.5Way カム角 35°/20° or 45°/20°	¥209,000

※ スペック F の設定もあります

リヤ用 Type-RS / MZ	1Way カム角 45° カム角 45°	¥132,000
	1.5Way カム角 55° / 20°	
	1.5Way カム角 55° / 20°	
	2Way カム角 55°/55°	

ロールケージ		
(SAFETY21) SAFETY21 ロールケージ φ40 スチール リヤクロス設定可能 ※D1 ロールバー (4P~8P) の設定もあります	2/4 名乗車、リヤ 4P	¥55,000
	2 名乗車、リヤ 5P	¥68,200
	2/4 名乗車、ダッシュ貫通 6P	¥90,200
	2 名乗車、ダッシュ貫通 7P	¥103,400
	2 名乗車、ダッシュ貫通 8P	¥116,600
	2 名乗車、ダッシュ貫通 9P	¥127,600
ASN 公認ロールケージ (JAF 登録車両：J・T-182) ※取扱店限定品	2 名乗車、ダッシュ貫通 10P	¥138,600
	2 名乗車、ダッシュ貫通 10P	¥385,000

トヨタ純正 GR ロールバー用 斜行/バー追加キット ※2	メインアーチ：φ45、t=2.6、スチール製 フロントケーシング：φ40、t=1.6、クロモリ製 メインクロス、Fサイドクロス：φ40、t=1.6、クロモリ製 ハーネスバー：φ40、t=2.0、スチール製 その他：φ35、t=1.5、クロモリ製	¥44,000
----------------------------------	---	---------

※2：本製品装着対象トヨタ純正 GR ロールバー 品番 619A0 - 52020 (サイドバー付仕様)



ピロボールブッシュ各種 税込価格¥25,300~(左右1セット)

ASN 公認ロールケージ装着イメージ

4-Point

ブルー BLUE

レッド RED

ブラック BLACK

税込価格：¥35,200

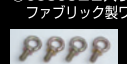
○肩ベルト：3inch

○腰ベルト：3inch

○アイボルト4本付属

○CUSCOロゴ入り

フアブリック製ワッペン



6-Point

FIA APPROVED

FIA 8853-2016

ブルー BLUE

レッド RED

ブラック BLACK

税込価格：¥48,400

○肩ベルト：3inch

○腰ベルト：3inch

○股ベルト：2inch

○アイボルト6本付属

○CUSCOロゴ入り

ラバー製ワッペン



Quick Change用

(クイックチェンジ)

CUSCO LSD

type-RS type-MZ

税込価格 ¥291,500



ドリフト車両などに装着されている

"Quick Change ディファレンシャルシステム対応のCUSCO LSD

対応デフ仕様

Slicky Pro 1000 Quick Change 10" Rear

※日本国内ではD1やフォーミュラD車両などに装着

Quick Changeデファレンシャルシステムとは、サー

キットや走行ステージに合わせ、デフキャリアを分解

することなく、リヤ側のカバーを外しドライブギヤおよ

びドリブンギヤを交換するだけで簡単にギヤ比の変更

が可能なシステムです。

※弊社ではQuick Changeデファレンシャルの販売

はしていません

