

# TIME MACHINE FESTIVAL

2006.3.26 Fuji Speedway



日本のモータースポーツを愛し、作り上げてきた全ての人たちへ

日本で本格的なモータースポーツが始まってから40年以上。

欧米に比べればまだ浅い年月ながらも、この国のレーシング・フィールドでは、現在にいたるまで内容の濃い数々の名勝負が繰り広げられてきた。それは人々を熱狂させた数多くのレーサー、レーシングカー、そしてスタッフたちがアスファルトに命を削ってきた証でもある。

ところが、これまでそんな“過去”の情景にスポットライトが再び当てられるチャンスはほとんどなかった。それゆえ、10万人以上の大観衆を集めた日本グランプリも、多くのスター・ドライバー、プライベート・コンストラクターを育て上げたグラチャンも、内外メーカーが鎬を削ったグループCも、いつしか記憶の中から忘れ去られ、往時の歓喜と興奮は、永遠に封印されてしまった……。

だから私たちは、新生なった日本モータースポーツのメッカ、富士スピードウェイに失われてしまった過去を取り戻す“タイムマシン”を作ろうと決意した。もちろん物理的に時空を超えるのは不可能だ。しかし、正しく年を重ねた往時のメン

バー、クルマたち、そしてそのセピア色と化したシーンに思いを寄せる人々が再び集うことで、タイムマシンで過去にワープする以上の“何か”を見つけることができるのではないかと考えたからである。

2006年3月26日——この日、富士スピードウェイには43人のグレートッド・ドライバー、合計480台ものヒストリックカー、そして当時を知る大勢の関係者が集まった。

その光景を現場で見ることができた、幸運な1万2000人の観衆は、これまで日本で“自動車”を語るときに語られた「そこに技術はあっても文化がない、歴史がない」という言葉が大きな誤りだということに気づいてくれたはずだ。それらは、過去に行われた出来事をしっかりと伝え、評価をしたらうて、今を生きる我々が作り出していくものだから。

Show must go on.

これからもモータースポーツという夢を紡いでいくために、あの日の興奮と感動をここに紹介していきたい。



# 黒澤元治×R382 37年ぶりの凱旋

パーマネント・サーキットを使用した日本で初めての本格的自動車レース“日本グランプリ”が鈴鹿サーキットで開催されたのは1963年のこと。その後オープンした富士スピードウェイに舞台を移し、グランプリが再開されてから今年でちょうど40年になる。

それまでナンバー付の市販車によって行われていたグランプリは、この時から本格的なプロトタイプ・スポーツによるレースへと姿を変え、それに伴い日本のモータースポーツを取り巻く状況は、ソフト、ハードの両面で急速に、そして大きく変貌を遂げることとなった。

プリンスR380、ニッサンR380 II、R381、トヨタ7、ダイハツP3、P5、日野サムライなど、名だたる自動車メーカーはこぞってプロトタイプ・スポーツを作り出し、国内プライベート・チームの草分けであるタキ・レーシング・チームはボルシェ906、910、ローラT70などの強豪を海外から招きいれ、それに立ち向かっていく。

そんな黎明期の日本レース界の頂点といえるのが、1969年10月10日に行われた第6回日本グランプリだ。トヨタは満を持して5リッターのトヨタ7を5台、いすゞはこの日のために用意したR6、R7を持ち込んだ。一方

プライベートの雄、タキ・レーシングからは最新の917と908が、そして黒沢レーシングからは2台のCan-Amカー、マクラレンM12がエントリーしていた。そう、日本GPは、わずか6年余りで世界的に見ても稀なビッグ・モンスターによる耐久レースに発展していたのである。

このモンスター・バトルといえるレースを制したのは、前年の覇者ニッサンが送り込んだ本命、R382だった。シャシーは前年のR381から発展したスペース・ブレイム。ミッドに公称600psを発揮するGPX3型6リッターV12DOHCユニットを搭載していた。当初5台のエントリーが予定されていたが、実際にエントリーしたのはゼッケン20北野元、ゼッケン21黒澤元治、ゼッケン23高橋国光の3台。予選では上位3位を独占したR382勢は、迎えた決勝でも黒沢が3時間42分にも及ぶレースをひとりで走りきり、北野のR382とともに1-2フィニッシュを飾ったのである。

——あれから37年あまり。

2007年に再びF1による“日本グランプリ”が帰ってくるのが決定した富士スピードウェイで、あの時の日

本グランプリが再現されることとなった。

グリッドには1972年の富士GC以来、久々にマクラレンを駆る高原敬武氏。いすゞR6スパイダーの浅岡重輝氏、ボルシェ906の津々見友彦氏といった錚々たるメンバーが居並ぶ。その中で一際注目を集めていたのが、69年のグランプリ王者、黒澤元治氏と愛機R382“21号車(C/N:382-14)”の姿だった。

黒澤氏がR382とともに富士を走るのは1970年の全日本富士300マイル以来。そして栄光の21号車とともに走るのは1969年のグランプリ以来、実に37年ぶりのことである。

「出走前にプラグ換える時間がなくて、本来の12気筒サウンドを聞かせられなかったのが残念。本当はもっと良い音を聞かせたかったんだけどね。でも楽しかったですよ」

予定より1周多く周回したため、最終ラップでガス欠というハプニングがあったものの、R382は、その勇姿をいかに披露してくれた。そして、それをドライブした黒澤氏もこの久しぶりのランデブーを楽しんだようだった。

富士スピードウェイでR382“21号車”と“カンさん”こと黒澤元治氏との組み合わせが見られるのは、たったひとりのドライブで3時間42分を走りきり見事に優勝を飾った1969年の日本グランプリ以来、実に37年ぶりのこと。「今日こういう機会を与えてもらってホント嬉しかったです。ありがとうございました」



R382のエンジン始動をするのは、古平勝氏。かつてプリンスのワークス・ドライバーとして活躍後エンジニアに転身し、R382の開発にも尽力。このマシンのレストアにも携わった人物である。



コニリオとならび日本GPの小排気量GR-1クラスで活躍、興隆を極めた市販エス・レーサーの礎となったマクランサ。現オーナーの杉田正文氏がドライブするこのマシンは、かつて若松孝太郎の手で活躍した“立教ロッドベンタース”カラーに彩られている。



今回のイベントには、日本のコンストラクターの草分け、レーシング・クォーター・クラブ(RQC)が製作、販売したホンダS800ベースのレースカー、RQCコニリオも登場。今年からSUPER GT選手権GT300クラスにフル出場している黒澤翼選手がドライブした。



第1回日本GPから出場していた黒澤元治氏。当時の愛機は1.6リッターのR6スパイダーで出場。1.6リッターのR6でも十分にエンジンを回し、熱い走りを見せて。『でもね、最後チェックを受けたときにエンジンを回したらエンジンがイっちゃった』とは走行終了後のこと。



日本GPには欠かせないボルシェ906には、かつて耐久レースで906を駆り幾多の栄冠を勝ち取った津々見友彦氏が搭乗。『富士でまたレーシングスーツを着て906に乗れたなんて感激です。なんか一瞬にして20代頃の自分に戻りましたね』

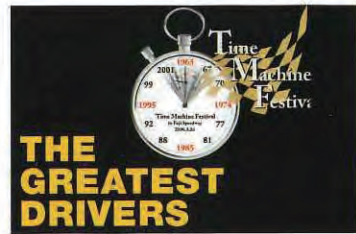


お屋に行われたアトラクション“幻の'60s日本グランプリ 王者登場”で急速マクラレンM6Bをドライブすることになった高原敬武氏。隣には現役時代高原レーシングのチームメイトとして活躍した小倉明彦氏が付き添う。このM6Bは、1969年の日本GPに出場。その後'72年の富士GCで高原氏がドライブしたマシンそのものである。『このシボレーV8は意外とデリケートなんだ。中身は僕が乗ったときとまったく変わってないね』





パレードラン出走前に全員で撮影した記念写真。これだけ一度に多くのレーシング・ドライバーが集まる様子は壮観だ。前列左から6人目には元トヨタ自販ワークス、現トヨタ社長の大岩謙美氏の姿も見える。



## 富士に集った43人のサムライ

今回のメイン・イベントは日本のモータースポーツ・シーンを彩った43人のグレート・ドライバーによるセレモニー。第1回日本グランプリ参加者から、今年のフォーミュラ・ニッポン・パイロットまでが縁のクルマに乗り込んで走るパレードランは、壮観の一言だった。



●田村 三夫 Mitsuo TAMURA

TEAM TOYOTAの一員としてS800や2000GTで活躍した田村氏は今回の最高齢レーサー。しかしながらパレードランでは独自のポール・トゥ・ウィン(1)を飾った。「誰もついてこないんだもん。これでも遅いなと思って走ったんだけど、でも追いつかれたらイヤだからアクセル踏んだりして、こりゃあ世紀の逃げ馬だね(笑)」



●砂子 義一 Yoshikazu SUNAKO  
●砂子 智彦 Tomohiko SUNAKO

今から40年前の第3回日本GPのウイナー、砂子義一氏は「登長」こと智彦氏を従えスカイライン2000GT-Bで出走。「オレなんかは良い時代に生まれてるわけよ。しかも、良いクルマ作ってもらって勝ったしね。お陰で今でもこうして走らせてもらえるし、日本のレースもグランプリから急速に発展したんだからね」



●多賀 弘明 Hiroaki TAGA

第1回日本GP CVIクラス・ウイナーの多賀氏はクラウンSで登場。「クラウンSは2回目のグランプリで乗ったクルマですね。これは4速だけ私ののはモコンの3速でした。新しい富士のコースは何度か走ってますがテクニカルですからね。さすがに今日はジェントルに走りますよ」



●北原 豪彦 Takehiko KITAHARA

TMSGのメンバーとして富士24時間をはじめ耐久男といわれた北原氏は、往年の富士仕様のヨタ8をドライブ。「24時間の時は雪が降ってね。ガードレールに反射するライトの光で距離を測って走ったの思い出すよ。新しいコースは良いけれど、最終コーナーのハイスピードがなくなったのは残念だね」



●細谷 四方洋 Shihomi HOSOYA

富士のオープニング・レースのウイナーでもある細谷氏は、トヨタ自販ワークス入りのきっかけとなったパブリカで出走。「砂子のよっちゃんとは、第2回のグランプリの時にパブリカが絡み合ったことがあったから気がつけない(笑)。でもその事件がきっかけでレースカーはメンバー外して良いってことになったんだ」というエピソードも披露してくれた。



●大久保 力 Riki OKUBO

第2回日本GPでスバル360を駆り、ポール・トゥ・ウィンを果たした大久保力氏。「新しい富士は初めてなんですけど、まったく変わってませんね。何百周も走ればわかるようになるんだらうけど(笑)。でも久しぶりに走るってレーサーの血が騒ぎますね。前にクルマがいると「邪魔だ」って思ってしまうのはやはり変わりませんねえ」



●桑原 彰 Akira KUWAHARA

かつてTMSGの一員として活躍し、レーサー引退後はクワハラ自動車を主宰。あのクワハラ・スターレットを送り出した桑原氏は船橋CCC浮谷仕様のS800で出走。「いやぁ楽しいですよ。昔の面々が集まって、もうスターレットもクラシックだからね。海外みたいにこういう場所で行けるのは良いことだと思いますよ」



●高橋 国光 Kunimitsu TAKAHASHI

オープニングから1990年代まで富士を舞台に幾多の名勝負を繰り広げてきた「国さん」こと高橋国光氏はハコスカGT-Rをドライブ。「富士っていえば1000kmレースかなにかだね。ル・マンスタアの時に北野(元)さんが間違えて僕のクルマに乗ってきたことがあったな(笑)。そんなことを思い出しますね」



●片山 義美 Yoshimi KATAYAMA

第2回日本GPにマツダ・キャロルで出場して以来、マツダ一筋で数々の名勝負を演じてきた片山義美氏は、現役当時さながらのチャージカーのレーシングスーツを纏ってコスモ・スポーツをドライブ。「バツグンではかつてのマツダ・ワークスの面々と並んで、多くのファンから声援を受けていた。いやぁ楽しいですよ。ホントに」



●大坪 善男 Yoshio OTSUBO

TEAM TOYOTAの一員として、2000GTやS800、トヨタ7を駆り、'67年富士24時間、'68年鈴鹿12時間、'69年の富士1000kmなどで総合優勝を飾った大坪氏。以前本誌でも紹介したマクラン・サ・バンクでレースに出た唯一の人物でもある。「今日は2000GTだから。今見ても実にいいクルマだと思いますよ」



●黒澤 元治 Motoharu KUROSAWA

当時の他のドライバーと同じく、2輪レースを経て4輪に転向。その後日産ワークスのエースとして1969年の日本グランプリを制覇した「ガンさん」こと黒澤元治氏はTS仕様のサニー・エクセレントで登場。「なかなか楽しいですね。懐かしい感じがしますよ」と久々のドライブに終始にこやかな表情だった。



●津々見 友彦 Tomohiko TSUTSUMI

第1回日本GPにDKWでデビュー以来、日産大森ワークス、トヨタ自販ワークス、いすゞワークスを経て各カテゴリーで活躍。現在はモータージャーナリストの重鎮としても活動されている津々見氏は、トヨタ2000GTをドライブ。「この富士で2000GTをドライブできるなんて、とてもありがたいですよ。嬉しいです」



●浅岡 重輝 Shigeaki ASAOKA

1963年の第1回日本GPにヒルマンでデビューして以来、いすゞワークスのエースとして活躍した浅岡氏。「新しいコースは難しかったですね。パワーのあるマシンでライン取りが違うからね。でもこうして昔の歴史を知る機会は大切だよ。僕も16歳からレース始めてあと2年で50周年ですよ。それまでは頑張らなといわね(笑)」



●真田 睦明 Mutsuaki SANADA

1966年にフェアレディでデビュー以来、セドリック、ローラーT160、FL500など様々なマシンを操り、'73年にはFJ1300とFL500のWタイトルを獲得。'80年には富士GCマイナーツーリング・チャンピオンにも輝いた真田睦明氏。近年ではマツダ・ランティスでJTCCに出場していたのをご記憶の方も多だろう



●岡本 安弘 Yasuhiro OKAMOTO

元マツダ・ワークスで'72年に富士GCスーパーツーリング・チャンピオン、'74年にはシグマMC74マツダでル・マン24時間レースに出場した岡本氏はフェアレディをドライブ。「新しい富士はもう他のサーキットみたいだね。コース幅は広いし思ったよりも100Rの出口もキツイ。ラインもよく見えないう。レースじゃなくて良かったな(笑)」



●久木 留博 Hiroyuki KUKITOME

2輪レースから4輪入り、ダイハツ・ワークスの主力として活躍。その後トヨタ・ワークスに移籍し'74年のTMSG-R解散まで現役を続けた久木留氏。今回はTE27レビンをドライブしていた。「懐かしいメンバーが揃って楽しいですね」と仰るとおり、控え室でも話に花を咲かせていらっしゃった。



●長谷見 昌弘 Masahiro HASEMI

モトクロスを経て日産大森ワークスで4輪転向を果たして以来、2000年まで第一線で活躍し続けた鉄人、長谷見氏。ここ富士ではGCで2回の王座を獲得しているほか、'76年のF1イン・ジャパンでコジマKE007を駆っての活躍などファンの目に焼きついている名シーンも多い。「昔は市販車に興味はなかったけど、今見ると古いGT-Rもいいねえ」



●見崎 清志 Kiyoshi MISAKI

トヨタ・ワークスとして2000GT、トヨタ7、マークII XRターボ、セリカなどで活躍した見崎氏は、実際に'77年からドライブしたクワハラ・スターレットで登場。往年の名コンビの復活に詰め掛けたファンからは熱い注目を浴びていた。「やっぱりこのクルマは僕じゃない(笑)。久しぶりのドライブですからね。本当に楽しかったですよ」



●武智 俊憲 Toshinori TAKECHI

'69年に東洋工業ワークス入り以来、当初はヨーロッパのレースにロータリー・クーペで、'71年はカペラ/サンナで、スカイラインGT-Rとバトルを繰り広げた武智氏は、'70年のスズカ24時間レースのファミリーをドライブ。「富士といえば最初にロータリー・クーペでグランプリに出たときが一番思い出に残っていますね」リアグリフのヘルメットにも注目。



●高橋 晴邦 Harukuni TAKAHASHI

トヨタ7で出場した'69年のグランプリ、見崎選手と組んだセリカLBターボで優勝した'73年の富士1000kmなど、トヨタ・ワークスの一員として活躍した高橋晴邦氏は、往時をしのぶるKE25カラーで出走。しかしマシン・トラブルで早々のリタイアとなってしまった。「残念、優勝狙ってたのになぁ(笑)」



●松浦 健 Ken MATSUURA

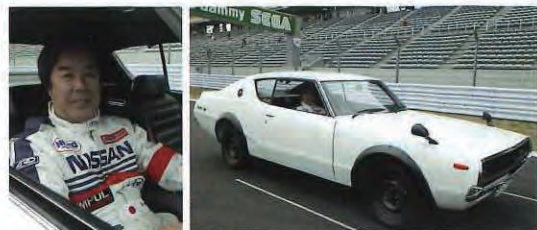
Bow-kenレーシングのKenさんとしてお馴染みの松浦氏は、'69年日本GP GTS-Iクラスにヨシムラ・ワークスの一員としてS800で出走。見事ウイナーに輝いた人物である。「こんなすごいメンバーと一緒にされるって緊張しちゃうよ」とのことだったが、イベント後、自らの原点であるエスを再び手に入れる決意をしたのだとか。



●館信秀 Nobuhide TACHI  
現トムス会長の館氏は、トヨタ・セリカLBをドライブ。「この富士で思い出に残っているのは72年のグランプリにセリカで勝った時だね。あとその年の富士1000km。スプリンターで20何位からスタートして総合優勝したレースかな。でも今回は楽しかった。これを本気でやったら楽しいよね。是非シニアでレースをやってみたいと思いましたよ」



●寺田 陽次郎 Yojiro TERADA  
ミスター・ル・マンこと寺田陽次郎氏はレース・デビューを飾った時と同じホンダS800で参加。富士で一番の思い出は？という質問には「カペラでスカイラインにはじめて勝ったレース。確か71年8月15日、日にちまで覚えてますよ。そのレースが一番印象的かな。でもその後のレースでこぼれんにヤラれたけど(笑)」と答えてくださった。



●星野 一義 Kazuyoshi HOSHINO  
“日本一速い男”として、1969年のデビュー以降あらゆるカテゴリーにその名を刻んできた星野一義氏。全日本トップフォーミュラ王座獲得6回、富士GC王座獲得5回はまだ破られていない最多記録である。「燃えてよ！ケンメリGT-Rなんて懐かしいよね。なんか30歳くらい若返った気がするよ」



●清水 正智 Masatomo SHIMIZU  
走る歯科医として富士GC、耐久、F2、F3000などで活躍した清水正智氏。現在でもボルシェ・カレラ・カップに参戦中というだけあって、今回のメンバーの中では数少ない新生富士経験者でもあった。「結構昔のレーシングカーを大事に残している人が多いんだね。マクラレンなんて昔僕が乗っていたやつでしょ。懐かしいなあ」



●星野 薫 Kaoru HOSHINO  
DOHCのトムス・スタートレートを駆り、78年に富士GCマイナーツーリング・チャンピオン、95年JGTC・GT2クラス・チャンピオンに輝くなど、ハコ違いとしてならした星野薫氏は、懐かしいTE71カローラをドライブ。現在はGTアソシエーションでファーストレスキューなどの仕事を行っている。



●鈴木 恵一 Keiichi SUZUKI  
70年代からツーリングカー、耐久、GC、GTで活躍。現在はスーパーGTの解説も務める鈴木恵一氏。「実は僕らこれだけ沢山の先輩に出会う機会がないのよ。これまで日本ってこういうことをしてこなかったでしょ。だから歴史がないの。そういう意味では、今日1回目をやって、これから日本のレースの歴史が始まるって気がするね」



●高原 敬武 Noritake TAKAHARA  
74~76年と3連覇を果たしたGC王者高原氏も久々に多くのファンの前で勇姿を披露してくれた。「昔の連中の顔見ただけで楽しいからね。こういうイベントはすごく良いんじゃないかな。こういうレーシングトラックにきてエンジンの音を聞くとか、昔の音が聴こえていくか、やってやるって気持ちになりますね」



●関谷 正徳 Masanori SEKIYA  
日本人として初めて95年にル・マン24時間レース総合優勝を飾った関谷氏(現チーム・トムス監督兼FTRS校長)は、「72年に静岡マツダ・チームからレース・デビューしたときと同型のマシン、マツダ・サバンナRX-3で出走。先輩方がまた来たって思うイベントに成長するといひよね」といひながら、久々のドライブを楽しんでいらした。



●柳田 春人 Haruto YANAGIDA  
1972年の雨のGC第2戦で総合優勝し、「Zの柳田」の異名をとった柳田氏は、往時を髣髴とさせる240ZRで出場。「昔のクルマに乗ると蘇るね。今日は抜いちゃいけないの？つまらないなあ」と出走前に語っていたものの、本番ではチェッカー後(1)に関谷氏のRX-3とバトルを展開。観客席を大いに盛り上げてくれた。



●長坂 尚樹 Naoki NAGASAKA  
ツーリングカーで数多くの勝利を記録。82年には佐藤文康とのコンビで富士LDシリーズ、富士スーパーシルエット・チャンピオン。85年、87年にはJTC王座獲得など耐久王としても知られる長坂氏はTSサーニをドライブ。「懐かしいよね。昔はこんなクルマでレースしてはんだなあって改めて感じますよ」



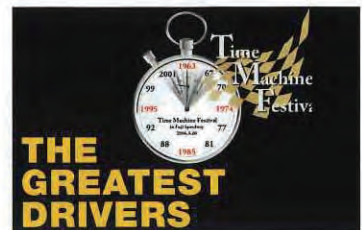
●和田 孝夫 Takao WADA  
72年サーニでデビュー以来、マイナーツーリングのトップランナーとしてスプリント、耐久ともに無数の勝利を記録した和田氏は、萩原光仕様のサーニ1200GXで登場。この萩原のマシンと和田氏は、82年のマイナーツーリングで、レースの最終戦において、王座を争った経緯をもつ。「なんか昔を思い出して懐かしいですね」



●中子 修 Osamu NAKAKO  
78年鈴鹿FL500王者、81年全日本F3王者、JTCでは87、88、91、92年Div3王者。さらに87年JTCG王者と素晴らしい経歴をもつ中子氏は、自身が87年に岡田秀樹氏とコンビを組んでWタイトルを獲得した無限MOTULシビックをドライブ。岡田氏の駆る出光MOTION無限シビックとのランデブーは涙モノだった。



●岡田 秀樹 Hideki OKADA  
87年からJTC2年連続チャンピオン、88年にはJSPCで、さらに90年からJTCGでシビックに乗り3年連続チャンピオンに輝き、今年はアーディング・レーシングチーム with インパールの監督に就任した岡田氏。今回は、90年にチャンピオンを獲得した出光MOTION無限シビックで出場。ライバル(?) 森本氏とのバトルは必見だった。



再び富士を舞台に  
繰り広げられた  
名優たちの競演



●森本 晃生 Akio MORIMOTO  
86年の全日本F3チャンピオンであり、その後F2、F3000、GC、耐久で活躍。現在はチーム・ル・マン監督を務める森本氏は、80年にデビュー・ウィンを飾ったのと同型のKP61をドライブ。「ライバルの岡田秀樹には負けません」の言葉どおり、コース各所で好バトルを演じてくれた。



●ヒロ 松下 Hiro MATSUSHITA  
86年に渡米して、90年からCARTインディカー・シリーズに参戦。シリーズ最高位6位、インディア500最高位10位を記録したヒロ松下選手は、なんとご自身が所有のトヨタS800を持ち込んでの出場。パレードランのほかにはヒストリックカー・カップにも参戦した。「実は富士で初めてなんですよ。なんか不思議な感じがですね」



●影山 正美 Masami KAGEYAMA  
現在もエンドレス アドバンCCI Zを駆り、スーパーGT300クラスで活躍する影山正美選手は、往年の東名サーニ「高橋健二」仕様でエントリー。ちなみに影山選手はこのマシンでJCCA F1レースに出場もしている。「こういう古いクルマで走るイベントが、これらもって盛り上がるとうれいだよな」



●荒聖治 Seiji ARAI  
もはや中堅ドライバーといえる2004年のル・マン・ウイナー荒聖治選手でも、年齢順に並んだグリッドでは後ろから3番目。今回はチームの郷和道氏が所有するボルシェ906でエントリー。このパレード以外のカテゴリーにも積極的に出走し、906で華麗なドライブング・テクニクを披露してくれた。



●佐々木 孝太 Kota SASAKI  
ホンダ・コレクション・ホール所蔵のヤマト・シビックには、かつて明和シビックで活躍した佐々木孝太氏を父に持つ昨年のGT300チャンピオン、佐々木孝太選手がドライブ。「親父が乗っていたのと同じタイプのマシンですからね。親父から「ハンドルが重いぞ」って言われたので、それを体験したいなって思います」



●黒澤 翼 Tsubasa KUROSAWA  
パレードのしんがりを務めたのは、今年からGT300にフル参戦中の黒澤翼選手(左)。こちらも今年からGT500&フォーミュラ・ニッポンにWエントリーを開始した星野一樹選手の2世ドライバー・コンビがドライブするRQCコニロ。



●柳田 真孝 Masataka YANAGIDA  
SUPER GT選手権のGT500/マイロッドであり、今年からはフォーミュラ・ニッポンにも参戦している柳田真孝選手は、親子2代でZに乗り出場。「親父が最敬礼するような先輩方がいるので、こちらも今年からGT500&フォーミュラ・ニッポンにWエントリーを開始した星野一樹選手の2世ドライバー・コンビがドライブするRQCコニロ。



●星野 一樹 Kazuki HOSHINO  
パレードのしんがりを務めたのは、今年からGT300にフル参戦中の黒澤翼選手(左)。こちらも今年からGT500&フォーミュラ・ニッポンにWエントリーを開始した星野一樹選手の2世ドライバー・コンビがドライブするRQCコニロ。



## 伝説の王者ノバ532が再び富士へ

マーチ752、87B、ローラT98/51など  
歴代トップフォーミュラが集まったフォーミュラ・クラスでは、  
レストアになった幻の国産F2、ノバ532を  
星野一樹選手がドライブした。



**MARCH 87B DFV**  
マーチ・エンジニアリングが送り出した1987年用F3000マシン。当時レイトンハウス・レーシング・チームは星野用に87B-ホンダ、関谷用に87B-DFVを用意したが、戦闘力不足からすぐにローラT87/50に代えられスペアカーとされた。ドライバーはオーナーの大橋章氏。



**MARCH 87B DFV**  
ヤマハOX66を搭載した鈴木亜久里が'88年にチャンプを獲得したマシンとしても有名なマーチ87Bは、マーチ・ユーザーの多かった日本では当時、10台以上が導入されている。これはex松本恵二車で、1988年シーズン(スペアカー)仕様となっている。



**RALT RT31 TOYOTA**  
前年のRT30から発展した1987年シーズン用F3マシン。レイトンハウス・レーシング・チームからこのラルトでエントリーした影山正彦は、同年の全日本F3選手権第3戦富士でポールポジション、第4戦鈴鹿で予選2位などの活躍をみせ、シリーズ9位に食い込んだ。



**RALT RT35 MUGEN**  
RT30から続く一連のシリーズの最終形。1991~92年シーズンに東名スポーツからエントリーしたアンソニー・ロードがドライブしたマシンで、'91年こそシリーズ14位にとどまらず、'92年には5勝を挙げシリーズ・チャンピオンに輝いたマシンそのもの。



**LOLA T98/51 MUGEN**  
1998年のフォーミュラ・ニッポンにティーム・セルモから野田秀樹のドライブで出場したマシン。第8戦の美祿でポール、2度の表彰台を獲得するもの、シリーズ10位にとどまった。このT98/51はFボン専用マシンで、他に金石勝智、黒澤琢弥が使用した。



### NOVA 532 BMW

1978年の全日本F2選手権でヒーローズ・レーシングの星野一義がチャンピオンを獲得、さらに欧州F2選手権にも挑戦した国産F2マシン、ノバ532。今回、かつて本誌「失われた時を求めて」でもご紹介した、上住道宣氏所有のこのマシンをドライブしたのは、星野氏の長男、星野一樹選手。「子供の頃から親父が乗っていたこのクルマの印象が強く、コーナーひとつひとつを噛み締めながら乗りました。でもコレ、すっごく楽しいですよ!走行後にはこのマシンの設計者、宮坂宏氏(右)も駆けつけ「まさかこのクルマに一樹が乗ることになるとは思わなかったよ」と感慨深げだった。



### MARCH 793 NOVA-TOYOTA

マーチ782F2とモノコックを共有する'79年シーズン用F3マシン。'80年には佐々木秀六が全日本チャンピオンに輝いたほか、中野常治、萩原光など、多くのドライバーに愛された。これはex松田秀士車と思われる個体で、ドライブするのは'69年日本GP、GTS-1ウィナーでもある松浦健氏。

### MARCH 752 BMW

マーチ・エンジニアリングが製作した'75年用F2マシンで、モノコックなど主要部品はF1マシン752と共通だった。現在、橋本保彦氏が所有するこのマシンをドライブしたのは、かつてスピードスター・レーシングなどで活躍した長坂尚樹氏。「入り口が分からないほど富士は変わっちゃったけど(笑)、'76年のJAF.GPで3位(マーチ722)に入ったりと思いの出あるコースだからね。でもレースじゃない分、気が楽で楽しいよ!」



## 紫電×高原往年の名コンビが復活

かつて富士のメイン・イベントとして大観衆を集めた  
“グラチャン”こと富士グランチャンピオン・シリーズ。  
今回の白眉は約30年ぶりに復活した  
高原敬武×紫電77のコンビだった。



### ISUZU BELLET R6 SPIDER

ミッドにPR91W型1.6DOHCユニットするグループ7カー。基本デザインとパワートレインはイゼツ自動車だが、シャシーとFRP製のボディの製作は鈴木鋳金が行った。1970年日本オールスターレース・ゴールドスターレースで浅岡重輝が総合優勝を飾ったほか、米村太刀夫らのドライブにより耐久レース、初期の富士GCでも活躍した。



### CHEVRON B19

シェブロン・カースが1971年に発表した2リッター・スポーツカーで、セミモノコックシャシフレームのシャシーにコスワースFVCなどを搭載。日本では田中弘の手により輸入され、黎明期の富士GCシリーズで高原ローラT212とともに一時代を作った。ドライバーはオーナーの兼子卓三氏。



### MARCH 73S BMW

1970年から始まった欧州スポーツカー選手権に向け、マーチが開発した2リッター・スポーツカー。日本では黒澤元治、酒井正、高橋国光、長谷見昌弘らが使用し“マーチ神話”を作った。オーナーの橋本保彦氏がドライブする現車はイタリア国内選手権を走っていたもので、カウルが74Sにアップデートされている。



### 紫電 77 REPLICA

3年連続で富士GCチャンピオンに輝いた高原敬武車いる高原レーシングが、'77年シーズンに開発したオリジナルマシン。シャシー設計は森脇基泰、デザインは由良拓也。マーチ全盛のGCにおいて異彩を放ったが、熟成不足により1戦のみの出場(リタイア)となった。今回エントリーしていたのはそのレプリカでドライバーは高原敬武氏。「富士GCの長い歴史の中で僕にとっても周りにとっても想い出深いクルマだよ。成績はともあれ、我々が外国のシミュレーターに頼らずにやろうと思った結果ですからね、僕が嬉しいです!」



### LOLA T88/50 CERUMO 89G/20B

富士GC最後の年となる1989年シーズンに向け、佐藤正幸率いるセルモが製作したオリジナル・カウル、セルモ89G。3台製作された89Gのうち、450ps以上を発揮するマツダ・ロータリー20Bを搭載したのは從野孝司のみで、最高位は鈴鹿スーパースポーツ200kmでの7位だった。今回は元マツダ・ワークスの岡本安弘氏がドライブした。



### MCSI MAZDA 13B

1979年から認定された富士GCのシングル・シーター化に合わせ、由良拓也率いるムーンクラブが開発した同社初のオリジナル・マシン。アルミ製のモノコックにマーチ73~75Sのサスペンション、ガスバックなどのパーツを流用することで、安価に製作できたうえに、カウル内を空洞化することにより負圧によりダウンフォースを獲得するなどのアイデアが盛り込まれていた。ドライバーはオーナーの神原龍氏。



### McLAREN M6B/M12

マクラーレン・カースが製作した市販グループ6マシン。'68年のCan-AMシリーズでローザ・モチェンバッハが使用したもので、M12仕様でアップデートされ、1969年の日本GPに出場。その後日本Can-AMで酒井正が、富士GCで田中健二、清水正智らがドライブした。現在は'68年Can-AM仕様にレストアされている。





### 300Km/h超のモンスター・バトル再び

1980年代から90年代にかけ、自動車メーカーが鎧を削る舞台となったグループC耐久選手権。今はもう見るこのできないモンスター・バトルが、新生富士スピードウェイに蘇った。



#### MAZDA 787B

ル・マン24時間耐久レース総合優勝を目指して始まったマツダ757以降のプロジェクトの集大成といえる作品。マツダ787Bは、700psを発揮する654cc×4ロータリー-R26Bユニットをカーボン・モノコックに搭載する787をベースに、シャシーのリアの剛性と空力処理を改良し、R20Bの耐久性を上げたアップデート版として開発されたマシンで、ロータリー最後の年となった1991年のル・マン24時間レースでは、最低重量が830kgに軽減された利を生かし、下馬評では有利とされたザウバーC11やジャガー-XJR12を押しさえ、V.バイドラー/J.ハーバート/B.ガジョー組が現時点では日本車として最初で最後となるトップ・チェッカーを受けた。2003年に行われた富士ファイナルに引き継ぎ、この記念すべきマシンをドライブしたのは、「ミスター・ロータリー」片山義美氏。ちなみにこれまで様々なイベントでその勇姿を披露してきた「55号車(C/N:787B-002)」だが、パーツ難により走行はこれが最後の噂である。



#### MAZDA 767B

来る1988年シーズンに向けマツダが開発したのが、4ロータリー13Jユニットを搭載する767。767Bは767をベースに可変吸気を採用し630psにパワーアップした654cc×4ロータリー13Jユニットを搭載し、シャシーの軽量化、バランスの向上を施した改良型としてデビューした。このマシンは1989年のル・マン24時間レースに從野孝司/H.ルゴウ/E.F.ロビンソン組が総合9位に入ったマシンそのもので、ワークス放出後は静岡マツダ・チームから'92年までJSPCに参戦していた経歴をもつ。今回のドライバーは「ミスター・ル・マン」寺田陽次郎氏。



#### MCS GUPPY BMW

グループC耐久選手権のC2クラスに出場するプライベートーのために由良拓也率いるムーンクラフトが製作したマシン。シャシーはGCマシン、MCS1をベースに2シーター化したもので、フロント・ウィンドーはマツダ717Cのものを流用していた。このクルマがアルファキュービック・チームから'85年まで参戦していた個体で、富士1000kmでは戸谷千代三/高原敬武が総合3位に入賞している。ドライバーは上住道人氏。



#### TOYOTA TS010

スプリント色を強めたSWC(スポーツカー世界選手権)に合わせて開発されたグループCカー。エンジンは610~640psを発揮するPV10型V10DOHCユニット。シャシー・デザインはジャガーから移籍したトニー・サウスゲートによるもの。デビューレースは'91年のSWC最終戦オートポリス。翌年のSWC開幕戦モンツァでは、小河等/ジェフリースの手により優勝した。このマシンは同年のル・マン24時間レースでは開谷正徳/P.-H.ラファネル/ケネス・アチソンがドライブし総合2位に入賞したものの、ドライバーを務めたのももろん関谷正徳氏で、甲高いNA-V10サウンドを披露してくれた。当時のままのレーシングスーツに注目。



#### NISSAN R92CP

ニッサンR92CPは、ローラをベースとしたニスモ開発のシャシーに900psを発揮する3.5リッターV8DOHCツインターボVRH35Zユニットを搭載したR90CPの最終進化版と呼べるモデルで、モノコックがカーボン製となるなど各部に改良が施されている。JSPCでは星野一義/鈴木利男組が圧倒的な強さで'91年に続き連続Wタイトルを決めるなど、圧倒的な強さを誇った。もちろん今回のドライバーを務めたのは星野一義氏。本番では途中から往時と変わらぬスピードで独走状態を築き、ファンの前で久々の「星野パターン」を見せつけてくれた。



#### TOYOTA TOM'S 87/88C

トヨタ・トムス87Cは、4T-Gを搭載した86Cをベースに製作された1987/88年モデルで、ホイールベースを延長し高速安定性を向上するなどの改良が施されていた。シャシーは童夢設計、製作によるもの。このマシンは1988年の全日本耐久選手権にステラ・インターナショナルからS.アムドスカー/A.G.スコットのドライブで出場していたそのもので、ドライバーはオーナーの野崎真宏氏。



#### PORSCHE 962C

アメリカのIMSシリーズに適合させるために、ファットボックス拡大に伴うロング・ホイールベース化、ロールオーバーのスティール化などの対策を施した962のグループC版として開発された962Cは、当時隆盛を極めた全日本耐久選手権にも数多く導入された。中でもアドバン・アルファ962Cを駆った高橋国光は1985年から1987年にかけて3年連続でチャンピオンを獲得する圧倒的な強さを誇り「無冠の帝王」の異名を返上する活躍をみせた。この962Cには後のGT選手権に登場した際にモディファイされたショート・テール・ボディが組み合わされている。



走行を終えた高橋国光氏を迎えるのは、この962Cのオーナーであるチーム・タイサン・ボス、千葉泰常氏。往時のJSPCを髣髴とさせる光景だ。



## '70年代のTSの興奮がよみがえる

多くのドライバーを育て、  
多くのスターを生み出した  
マイナーツーリング&グランドツーリング。  
今回の富士には、各シーンを彩った  
個性豊かな顔ぶれが集まった。



### NISSAN SUNNY COUPE 1200GX

ワークスKB110サニーがデビューしたのは、1971年の鈴鹿500kmレース。その後東名自動車、土屋エンジニアリングをはじめとする多くのプライベートにも使用されたサニーは1972年、73年のTS-aクラス1でチャンピオンを獲得するなど圧倒的な強さを発揮する。1973年一杯でワークスが撤退すると、ホモログが切れる1982年までスターレット、シビックと三つ巴の戦いを繰り広げ、東名サニーの高橋健二(No.84)や、萩原光(No.24)などのスターを生み出した。



### NISSAN FAIRLADY 240Z

'70年代初頭に、高橋国光選手がGTSクラスで活躍したS30Zを再現したレプリカ。エンジンは300ps近いV17Vを発生する3Jだが、現在のヒストリックカーレースのレギュレーションに従って、L24ブロックを使用する。



### NISSAN SKYLINE GT-R

巻頭特集でも紹介したex正谷栄邦車。1971年にセミワークス待遇で製作されたレーサーで同年の富士フレッシュマン第3戦優勝、'73年全日本富士1000kmレース、クラス優勝などの経歴を誇る。



### NISSAN SUNNY

ホモログ切れの110サニーに代わり'83年からTSiに挑んだB310サニー。デビュー直後から非凡な速さをみせ、都平健二、真田隆明らが王者に輝いた。これは現在でもJCCAのTSカップにエントリーしているマシン。



### NISSAN FAIRLADY 240ZR

240ZRは240ZGをベースに2.4リッター・クロスフローの"R390"ユニットを搭載したマシン。'73年のレースド・ニッポンで星野/廣森組が2位に入ったほか、続く鈴鹿1000kmでは国光/都平組が総合優勝を飾った。



### TOYOTA S800

浮谷次郎のドライブで、1965年の船橋CCCレースGT-1クラスで優勝したマシンを再現したトヨタS800。このレースでは細谷四方洋、田村三夫、北原豪彦もS800でエントリーしていた。



### HONDA S600

20年も所有したS600をベースに10年かけてレストア。5年かけて第2回日本GPのS500レーシング仕様仕立てされた。丸屋根と呼ばれるHTIにもこだわったオーナーは「本当は北野元さんに買って欲しかった」とのこと。

### TOYOTA STARLET

今回、ある意味最大の目玉のひとつだった「マイナーツーリングカー三つ巴」の最右翼、クワハラ・スターレット。今やコレクターズアイテム化した、東京マルイの1/24プラモデルでも有名なモデルだ。トヨタが「東のトムス、西のクワハラ」と称された二代プライベートに託した、3K-R型DOHC16バルブのエンジンを搭載する。最強のライバル、サニーのA12が150ps前後だったのに対し3K-Rは165ps以上のパワーを誇っていたという。この日のイベントは森原彰氏本人、ドライバーもこのクルマで優勝歴もある見崎清志選手も、思わず感涙してしまったファンも多かった。



### TOYOTA 2000GT TRIAL CAR

トヨタは2000GTを使い1966年10月1日から4日にかけて行ったスピード・トライアルで、TEAM TOYOTAの細谷四方洋、田村三夫、福沢幸雄、津々見友彦、船子田寛により、3つの世界記録と13の国際記録を塗り替えることに成功する。展示車は当時アメリカのシルビー・レーシングで使われていたC/N:10006をベースに製作されたトライアルカーのレプリカである。



### MAZDA FAMILIA ROTARY COUPE

1970年のスバル・フランコルシャン24時間耐久レースに出場した33号車(R.エネヴァー/J.ハイン組)のレプリカ。途中、片山義美/片倉正美組が首位を奪うが21時間でリタイア。33号車が総合5位に入賞している。



### HINO CONESSA 1300 COUPE L

コンテッサ1300クーペは、当時ごく少数が製作されたライトウェイトモデル。ボディ・パネルやウイングなど徹底した軽量化が施されているのが特徴で、ピート・ブロック率いるチーム・サムライなどが使用した。



### HONDA CIVIC Si & HONDA CIVIC Si-R

MOTUL無限シビックは1987年全日本ツーリングカー選手権(JTC)のDiv3クラスに中子修/岡田秀樹のコンビでエントリーし、6戦全勝を飾り、初のダブルタイトルを獲得したマシン。一方の出走MOTION無限シビック(右)は可変バルブタイミング"VTEC PGM-FI" B16Aユニットを搭載した1990年型で、中子修/岡田秀樹組のドライブによりライバルである鈴木恵一/新田守男のカラー・レビン(AE92)を振り切り、見事クラス4連覇を達成した。



### HONDA CIVIC

ホンダ社内の有志によって結成されたチームヤマトがマイナーツーリングに送り込んだマシン。当初、サニー、スターレット勢に苦戦を強いられるが1977年に同じ社内チームである明和の佐々木秀六が鈴鹿シリーズでチャンピオンを獲得してから力をつけ、1981年の富士GCマイナーツーリングではチームヤマトの大塚次男がチャンピオン、1983年にも同チームの佐藤克明がチャンピオンに輝くなどの活躍をみせた。



### KOJIMA KE007 DFV

小嶋松久率いるプライベート・コンストラクターのコジマ・エンジニアリングが1976年のF1インジパルに代わり開発した純国産F1マシン。設計&製作は小野昌朗/藤良喜久雄。デザインは由良拓也、ドライバーは長谷見昌弘が務めた。予選1回目で4位を記録したが、予選2回目でサスペンショントラブルによりクラッシュ。全損状態から修復されたものの、決勝ではトップから7周遅れの11位にとどまった。近年レストアが施され、2004年のグッドウッド・フェスティバル・オブ・スピードに出場している。



## コジマKE007、30年ぶりの里帰り

今回のイベントには、走行したマシン以外にも  
数多くのレーシングカーが特別に展示されていた。  
ここではその全てを紹介することにしたい。



### MARCH 79B NISSAN

マーチ79Bは'79年型のフォーミュラ・アトランティック用マシンで、'77年からスタートした環太平洋ナショナル・フォーミュラ選手権"フォーミュラ・パナフィック(FP)"用として導入された。追浜チームのL214 1.6リッターを積む星野は'81年シーズン3勝を挙げ、有効ポイントで中嶋信を上回りチャンピオンに。翌年も79Bで前半3勝、ラルトRT4で後半4連勝を飾り、2年連続王者に輝いた。



### TOYOTA NEW7

幻に終わった'70年の日本GPIに向け開発された最後のトヨタ7(社内コード578A)。シャシーはスペース・フレーム。ボディの一部にはカーボンファイバーが使用され、ミッドに搭載される5リッターV8DOHCターボは844psもの最高出力を誇った。'70年7月の富士1000kmで行われたデモランで、白/オレンジのターボを細谷四方洋が、白/赤のターボを川合隆が、そして白/青のNAを久木留博がドライブした後は、北米Can-Amシリーズへの参戦を目指し開発が続けられたが、結局プロジェクトは中止されてしまった。

### FERRARI F40

1994年から始まった全日本GT選手権(JGT)向け、チーム・タイサンが送り込んだレーシングF40。F40ストラダーレ(#80780)をベースに日本国内で改造が加えられたもので、初戦から太田哲也/鈴木恵一のドライブで3位入賞を果たす。その後着々と改良が加えられ、第3戦3位、第4戦ポルトウインと大活躍をみせた。しかしハンドレを課せられ、1995年一杯で引退している。



### MITSUBISHI COLT F3A

三菱が最初に製作したフォーミュラカー。シャシーはプラバムを流用、エンジンはコルト1000用のKE-43型998ccOHVユニットをチューンしたものだ。デビューは1966年の日本GPエキシビジョン・レースで、望月修が独走優勝を飾った。その後1967年日本グランプリ・フォーミュラカー・レースでも長谷川弘が総合4位(クラス1優勝)に入賞している。



### MITSUBISHI COLT F2000

フォーミュラカーにタイトルが冠せられることになった1971年の日本GPI向け三菱が開発したF2000マシン。エンジンは"サターン"R39Bユニット。シャシーはプラバムBT-23譲りながら、サイド・ラジエーターを採用した点が斬新だった。レースでは永松邦臣、益子治のドライブで出場。見事1-2フィニッシュを飾った。しかしこの勝利をもって三菱ワークスは活動を休止する。



# Time Machine Festival RACE PROGRAM

## スタンドを沸かせたレース・プログラム

本コース上では、往時のレーサーとレーシングカーによる走行のほかに、ヒストリックカーやスポーツカーによる走行会、レースも行われ華をそえた。



1966年のル・マン24時間レースに出場、見事性能指数賞1〜3位を独占したアルビズA210/M65も登場。1.3リッターながらストレートでは非凡な速さをみせていた。



ランデブー走行をみせる2台のポルシェ906。第3回日本GP以降、耐久レースやGCIにも顔をみせた名車だけに、新装なった富士にもよく似合う。

## HISTORIC CAR CUP

1975年までに生産されたスポーツカー、ツーリングカー、およそ40台によって争われたヒストリックカー・カップ。純レーサーのシェブロンB19がロータス・タイプ46を抑え独走する一方で、中盤から後半にかけては、サニー、スカイラインといった国産勢とジャガー、エスコート、ジュリアなどの外車勢による接戦が繰り広げられた。優勝はシェブロンと兼子選手。また、大排気量車に伍して三村選手のサニー1200が5位に入る健闘をみせた。

| RESULT(総合) |                   |
|------------|-------------------|
| 1位         | シェブロンB19 兼子卓三     |
| 2位         | ロータスType46 藤原靖久   |
| 3位         | コルベット・ステインレイ 牧田美朝 |



ヨーロッパ武者修行時代の生憎が乗ったプラバM21B。カラーリングはもちろん、オーナー自信も完全な「TETSURUK」に身を固めているのに注目。

## HISTORIC FORMULA SPORTS RUN

ウイングなど空力付加物が付いていない時代の旧き住き時代の葉巻型フォーミュラカーが対象のヒストリック・フォーミュラ・スポーツラン。オープン当初から富士ではフォーミュラ・レースが行われてきた(実際サーキットでロータス32 F2を所有していたこともある)歴史があるだけに、今回の参加車の中にも、このロータス41ホンダのように実際に当時の富士でレース経験をもつクルマの姿も見られた。



## FERRARI TROPHY

最新のF430からヒストリック・モデルまで、40台ものフェラーリによって争われたファンメイクス・レース。予選では上位を360チャレンジと360モデナ、F40が分け合うこととなったが、決勝では上位8位までを360チャレンジとモデナ勢が独占する結果となった。そんな中において、モディファイド348レーサーを駆る河村隆一選手がF40勢を上回る10位に入り、一矢を報いた。

| RESULT(総合) |                    |
|------------|--------------------|
| 1位         | フェラーリ360チャレンジ 切替俊太 |
| 2位         | フェラーリ360モデナ 杉山正巳   |
| 3位         | フェラーリ360チャレンジ 林久盛  |



## RENNSPORT CUP

フェラーリトロフィーと同様、こちらは新旧あらゆるポルシェによって行われるファンメイクス・レース。ほとんど近年のモデルで占められていたフェラーリに対し、356、911、914、906(1)といった貴重なヒストリック・モデルから、911GT3カップ、カレラGTといった最新モデルまでバラエティに富んだ顔ぶれとなったのが特徴的だった。レースは橋口選手のGT2が2位に28秒差をつけての圧勝を飾った。

| RESULT(総合) |                   |
|------------|-------------------|
| 1位         | ポルシェ911GT2 橋口隆志   |
| 2位         | ポルシェ911カレラRS 大野俊哉 |
| 3位         | ポルシェ911S 麻生高志     |



## PARADE RUN

すべてのプログラム終了後、コースを開放して行われたパレードランには100台以上のヒストリックカーとそのオーナーが参加し盛大に行われた。つい先ほどまで走行していたレーシングカーから軽自動車まで、様々な車種が走行するなか、ハヤシや鴻池スピードといったFLマシーンたちも大挙して車列に加わっていた。またパレードということで、ヘルメット等の装着義務もなく、同乗走行も可能だったため、コース上は終始和やかな雰囲気にも包まれていた。

# Time Machine Festival FROM PADDOCK

## この日はパドックもタイム・スリッパ

本コース上のアトラクションやレースのみならず、パドックで行われていた様々な催しもこのイベントの見所のひとつ。ここではその中からいくつかをピックアップしてお届けしましょう。



午前中、パドック内のステージで行われたドライバートークショー。片山義美氏、高橋国光氏、津々見友彦氏、高橋晴邦氏、高原敬武氏による超豪華なメンバーによるトークが繰り広げられたほか、大会スーパーバイザーの熊倉重春氏とTPO嶋田編集長、柳田真幸選手のトークショーも開催。さらにチャリティーオークションも行われ、集まった279万3691円は後日、東京中日スポーツの西山和夫総局長に寄託され、東京新聞社会事業団を通じ、交通遺児育成基金に寄付された。

今回、各カテゴリのベースカーを務めたのは、光岡自動車のTD2000。抜群の信頼性、清々しいハンドリングを誇るTD2000はベースカー・ドライバーの滑川健選手にも好評だった。



ピット裏のパドックでは終日オートジャンプも開催。特に国産車パーツ、おもちゃ系では掘り出し物があつらしく、仕事をさぼって没頭する編集部員の目撃情報も寄せられた?



スバルのブースには新旧2台のR2が時を越えてお出迎え。そのデザイン・タッチは違うものの、マジなクルマ作りに対するスタンスは変わらないことをアピール。



お昼からのイベントアトラクションを前に、2005年に1stアルバム「Solar」(ビクター・エンタテインメント)でデビューしたJAZZサックス奏者、小林香織さんが国家を演奏。またステージではタイムマシン・フェスティバルのテーマも披露してくれた。



ステージ横には、エプロのブースも開設。マニアはもちろんチビッコたちの熱いまなざしを集めていたほか、東京中日スポーツも特設ブースでモータースポーツに関するデータベースや新聞販売などを行っていた。



パドックではオーナーズクラブによるクラブ・ミーティングも併催。一度にこれだけの台数の国産旧車が集まる機会は珍しく、盛んな情報交換が行われていた。(以下開催クラブ:順不同)ワンダーズピクニックオーナーズクラブ、プリンススカイライン2000GT-A&Bクラブ、村田建設 特殊車輪部、FL RACING CLUB、トヨタインカムクラジックス、Honda Sports Fun Clubエスで走る会、関東サブプロ車友会、D&N-Racing)、SPIRIT OF SUBARU、全日本てんとう虫の会、Group5、OLD STARS、SROC、コスモスポーツオーナーズクラブ、SKYLINE OWNER'S CLUB NAGANO、ダットサンロードスターファンクラブ、サンバRX-3オーナーズクラブ、808、トヨタ2000GTクラブオブジャパン、ロータス・エラン・ミーティング

主催:株式会社ネコ・パブリッシング  
大会会長:徳本健次  
大会役員:川畑直也  
石川祐一  
秋元一利  
大会事務局長:山本亨  
大会事務局:鈴木雅之  
須田敏行  
小嶋美樹  
スーパーバイザー:熊倉重春  
運営:ニッサンスポーツカークラブ  
  
特別協賛:エムエムビー  
協賛:コーンズ・アンド・カンパニー・リミテッド  
トヨタ自動車株式会社  
日産自動車株式会社  
本田技研工業株式会社  
富士重工株式会社  
BUBU光岡株式会社  
マイルドセブン・ルノーF1事務局  
マツダ株式会社  
三菱自動車工業株式会社  
(50音順)  
  
後援:東京MXテレビ  
東京中日スポーツ  
  
協力:杉崎運輸株式会社  
ニッサン・モータースポーツ  
インターナショナル株式会社  
富士スピードウェイ株式会社  
ホンダ・コレクションホール  
(50音順)

TV放送のお知らせ  
タイムマシン・フェスティバルの模様は4月28日(金)28:00〜29:00に東京MXテレビ(デジタル地上波9ch、アナログ地上波14ch)で再放送されます。お楽しみに。