

昭和40年8月2日発行(毎月1回1日発行) 第12巻 第9号(増刊) 昭和39年5月15日第3種郵便物認可

CAR topics



全日本CCCLレース大会特集

臨時増刊

中村俊夫大会会長がモータースポーツ発展を強調して開会の挨拶



七月十七・十八の両日、千葉県船橋市に新装した「船橋サーキット」で全日本自動車クラブ選手権レース大会が開催された。主催は第1回日本グランプリレースを主催したJAF(日本自動車連盟)第三回GPレースが中止になって、今年最初のアント待望の大レースである。十七日の公式予選では熱心なファンが雨にもかかわらずグランドスタンンドをうめつくし、十八日の決戦には約三万五千人の観衆が詰めかけた。

この大会は今回をシリーズ1として、九月に2回、十一月に3回目を開催し、その3シリーズを総合して最も成績優秀なクラブが六五年度チャンピオンの座につくことになっている。

十八日は開会式ついで、10時15分最初のレースT-I(1500ccまで)から開始。GT-I(3000ccまで)から開始、GT-II(3000cc~5000ccまで)、T-II(3000cc~2000ccまで)、GT-I(1300ccまで)、GT-I(1300ccまで)の四レースが行なわれた。いずれも二〇台出場、三〇周七一で熱戦がくりひろげられた。

エキシビションにフォーミュラカーを走らせたりフランクスプログラムだったが、一日中ぐずついた天気になら、各レースともコナーでの事故が続出するという激しいレースとなつた。

船橋サーキットは、鈴鹿サーキットに次いで日本で二番目に誕生した本格的レーシングコースである。コース設計はイタリアの元レーシングドライバー、ピエロ・タルフィ氏。外周は二、で内部のスクールコースもフルに使うと、最高三・一キロのコースを設けることができる。

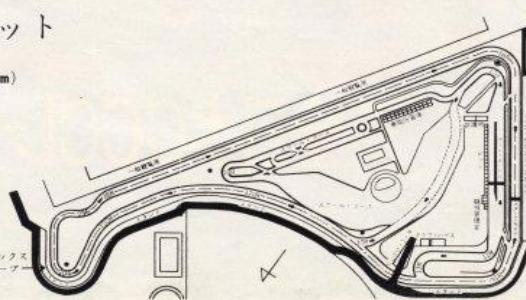
コース幅は九メートルから二〇メートル、カーブは全部で二十二カ所と変化に富み、しかも、直線コースは最長五八〇㍍となつていて、そのため、最高速度はあまり高くなれないが、あらゆるドライビングテクニックを要求される難コースである。小さい半径のカーブが多く、直線が短かいという条件は小型車有利で、このことは、GT-II部門における「タス・レーシング・エラン」と「スカイライン」、「GT」の勝負の重要な要素となつて働いた。

船橋ヘルスセンターに隣接し、東京から車で約一時間の距離にあるこのサーキットは、近くにサーキットを持たなかつた東京のモータースーパーを喜ばせており、今後も次々とこのサーキットを舞台に大レースが開催される予定といわれる。

船橋サーキット紹介

船橋サーキット

(本大会では一周2.4km)





フリース強し

T-II
レース

余裕ある疾走

◆レース経過◆

T-II (13:00~14:00 60分)

予定より少し遅れてピット前に、次々に出走車が姿をみせ、一たん整列。ペースメーカーの先導でコースを一周。グランドスタート前のスターティングポジションにつく。規定したがつて、三台が横に並び、そのうしろに二台、次が三台そして二台……と順次ポジションつく。最前列は三台スカイライン(1000)、二列目にはスカイラインとコロナが並んでいる。

ペレット、セドリックなど街でおなじみの車にコルチナロータスも一台加わっている。前日走行された公式予選で勝ち残った選りすぐりばかり二〇台が、予選タイムの速い順に並んでいるのである。

やがて審判が三分钟・エンジン停止のボードを掲げる。各車がイグニッションキーをきると一瞬サーキット中がシャーンと静まりかえり、選手もピット員も、そして観衆も静かに心中にひき入れられ緊張した空気がみなぎる。

二分前・エンジンスタートのサイン。耳をろうする排気音がいっせいにとどろく。……一分前……エレクトリックサイレンが黄色いかられる。「一秒前だ。5、4、3、2、1、0、サインが青にかかる。ゼッケン5が好スタートをきって、一八〇比先の第一コーナーへ。5、1、2を先頭に各車コート一へなだれこんで行く。

直線をぬけソックスカーブからスクールコースへ、そしてピット前からアビンカーブを通過して、目まぐるしいスピードでグランピストン前を通過して行

ジェット機を思わせるような豪快なエキゾーストノイズを響かせてスカイラインが狭いサークルを駆けまわる。優勝したゼッケン5の杉田選手は好調そのもので、何の不安もない

二回目はやくも混亂が起っていた。直線からソックスに入る手前のSカーブで1がスピinn、さらにスクールコースへのコナーで2がスピinnを起して5、12、10、

2、3、16、27……の順にラップして行く。6のペレットは直線のスピードでフロントガラスを破ってピットインした。

二回目はゼッケン2のスカイライン(大石選手)がスピinnしたおくれを取もどすのにハッスル、たちまち先行する12と10をお上げ、ぬき去つて5、2、12、10、3の順に通過。5、2のスカイラインが他の車をリードして独走態勢に入った。

また、おくれていた1のスカイラインは一氣にお上げをかけ六回目では、その間に上位に追った須田選手(3・スカイライン)についで、スカイライン勢が一位から四位を観衆の予想どおり独占した。

七回目5、2、3が完全に他をリードして首位を守り続けた。セドリック、ペレット、セドリックなどを寄せつけない。コルチナロータスが最下位だところがこの回1の横山選手が急に不調におち入りおしゃくりタイヤするという番狂わせがあった。

十回目には早くも一周おくれが出で、一、二、三位はほぼ決定的なものとなつた。スカイラインの余りの強さにレースの焦点は四五、六位あらそいへと移行して行った。12、27、10、8が激烈なせり合いをくりかえし、まずピット横のカーブでスピinnした10が脱落、残る三車でデットヒートがくり返される。

上位三台のスカイラインは全く快調に走り、十八回目では三位と四位の差が約半周もついている。あいかわらず四、六位の争いがくりひろげられ、二二回目で最高潮にたつした。12、27、7の順であ



独走!

カートピックス・コーナー

▼コルゲット・コーワの「カエル」はテレビで有名。ところどころでG T - II レースがはじまつた。観客席から「アッ、コルゲット・コーワのカエルが走つてやあ」と叫ぶ声。ロータースレーシング・エランの声。

■キーピングの「フォーミュラ・レース」に組入った近藤美智子選手が登場した。

■スズキの「スラッシュス泰」という名前。

■G T - II の優勝をささやいた選手。それがなぜか今回のレースには全然出場していない。レーシング・エランで出場するつもりが事情あっておろされたともいわれ、ハドック附近で歩く同選手のうしろ姿は心なしかさびしき。

■規制伝令のもの。係員が印紙を渡すと制止したらあわてて着かえに走る。これ

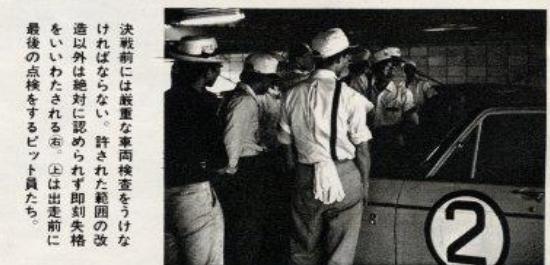
の上位独占が明白にならぬとき、PMC

Sのビット内は余裕アップ。ビットか

ら走行中の選手のお祝いをサイン

する。すぐに選手からサッコリ会団。

レースごとに注目しているブリスンならではのユーモラスな風景だった。



決戦前には厳重な車両検査をうけなければならない。許された範囲の改造以外は絶対に認められず即刻失格をいいわたされる。②は出走前に最後の点検をするピット員たち。

上位は全く安定した走り方で、5と2がピッタリついて走っている。3は一周おくれの車を七台もはさんで先行車からかなりおくれている。そのまばたかるかあから12、7、27の順で通過し、ほぼ順位も確定して最終周回に入る。5と2が猛然とスタートして仕上げに入るが、その差はかわらず、たてつづけにゴールイン。七台の周回おくれをはさんで3のス

カライラインが六位に入賞、さらに二台の周回おくれがゴールしてから、12と7がせり合ってゴールイン。27のスカライラインがよく健闘して六位となつた。

「やっぱりブリスンは強い!」というスケンドの拍手とどよめきをいっぱいにうけて杉田、大石、須田の上位三選手が、ればれとした顔でオープンカーに乗り、勝利のレイにつまれてパレードを行なつた。

ツーリングカーII

完走車(25周以上)のみ公式記録1,300cc~2,000ccまで 30周 72km

| 順位 | ゼッケン | 氏名 | 所要時間 分 秒 | ベストラップ タイム | 周回数 | 車名 |
|----|------|-------|-------------|---------------|-----|-------------|
| 1 | 5 | 胡夫弘一正 | 50:52.32 | 1:39.88 | 30 | スカイライン 2000 |
| 2 | 2 | 田中秀祐 | 50:53.06 | 1:38.97 | 0 | |
| 3 | 3 | 高橋善光 | 51:52.69 | 1:41.53 | 0 | |
| 4 | 12 | 井上正利 | 52:33.19 | 1:43.46 | 0 | トヨベットコロナ |
| 5 | 7 | 大須賀泰 | 52:34.58 | 1:42.24 | 0 | トヨベットコレット |
| 6 | 27 | 伊藤信也 | 51:01.49 | 1:42.64 | 29 | スカイライン 2000 |
| 7 | 8 | 井野尾義 | 51:26.61 | 1:43.53 | 0 | トヨベットコレット |
| 8 | 11 | 木下国雄 | 51:38.25 | 1:44.23 | 0 | トヨベットコロナ |
| 9 | 24 | 高橋高貴 | 51:51.96 | 1:43.76 | 0 | スカイライン 2000 |
| 10 | 14 | 戸伊江 | 52:08.96 | 1:45.06 | 0 | トヨベットコロナ |
| 11 | 31 | 守 | 52:28.80 | 1:45.50 | 0 | トヨベットコレット |
| 12 | 18 | 藤原麻浦 | 51:36.77 | 1:47.84 | 28 | セドリックフク |
| 13 | 15 | 佐藤伸 | 51:47.59 | 1:47.92 | 0 | コルチナロータス |
| 14 | 9 | 守 | 51:13.80 | 1:47.84 | 27 | トヨベットコレット |



スタートはこのサインにしたがつて行なわれる。

一分前のあとはエレクトリックサインといわれる信号機になる。



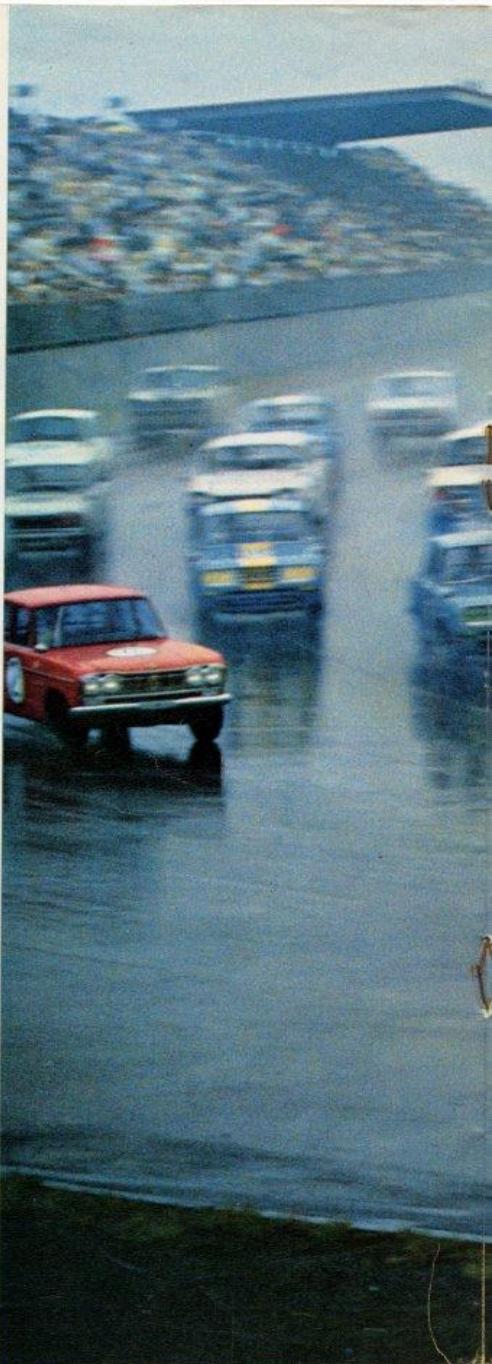
優勝への折りと願いをこめて整備したスカイラインの走行ぶりをピットから見守るメカニックたち



見事上位を独占し、にっこり笑って観客の拍手に応えるプリンストリオ、左から大石、杉田、須田選手

予定より少しおくれた二時四分、注目のT-IIレースがスタートした。スカイラインセドリック、ベレット、コロナなどおなじみの乗用車がいっせいに第一コーナーを目指し耳をつんざくようなエキゾーストノイズがサーキットいっぱいに広がった。

三〇周、五〇分の斗争は予想にゆうゆう応えてスカイラインが一三位をひとりじめし、強さを三万五千の観客にまさまさと見せつけた。



スタート直後、スカイラインをトップに第1コーナーへなだれ込む

激斗!



GT-II レース

2周目でジャガーEタイプがスピン、後続車が重なって激突するという大アクシデントがあった。ジャガーはそのまま動けずコース上に放置、さらに赤いコルベットもコーナーでスピンして走路をはばみ、その狭い間隙をすりぬけて激突が続けれられ、スリーリングなレースとなった

国内全レースに優勝



グロリアとスカイライン「150」
○が他車を寄せつけず圧倒的な勝利をおさめた。第二回日本グランプリレース」を機に、わが国のモータースポーツも活発なものになつた。登坂性能を競うヒルクライム、絶対的な加速性能を競うドラッグレース、道なき道を走る山岳ラリー、フルスピードを競うサーキットレースなど数々のイベントが行なわれた。

昨年五月二、三の両日にわたって二十万の観衆の見守る中で、胸のすくような勝利をおさめ、さら

に怪鳥のようなボルシェッケラ九〇四とみきつねのかれの大レースをやつてのけ。民族の血を湧かせた」とまでいわれたプリンスのグロリア、スカイライン、スカイラインGTが、その後各地で開催されたトヨタ車による勝利をもたらす。第一回グランプリレース以降各地で開催された自動車競技会のプリンス歴戦のあとをこらんいただ

く。

（左）ヒルクライムレースで優勝したスカイライン2000GT
（右）マウンテンサファリ・ラリーで健斗のスカイライン1500

◆過去1年間プリンス優勝の記録◆

| 開催日 | 競技名 | 場所 | クラス | 優勝車 | 優勝選手 |
|------------|---|-----------------|------------|---------------|------|
| 1964年6月7日 | 第1回全国ヒルクライム競技大会 | 磐梯高原 | T-5 | スカイライン1500 | 古平勝 |
| * 8月6日 | 第3回ナショナルストックカーレース (一周800メートルのダートコースを14周、20台出走、2位はスカイライン1500) | 川口オートレース場 | G T-4 | スカイライン2000G T | 生沢徹 |
| * 8月15-16日 | 第1回北海道ノンストップラリー | 札幌一苦小牧間各地1053km | グロリアスーパー6 | グロリアスーパー6 | 生沢徹 |
| * 9月20-23日 | 第6回日本アルペンラリー | 日本アルプス1500km | スカイライン1500 | 中村信頼組 | |
| * 11月22日 | 第1回ダックグレース | 館林市 | 総合 | スカイライン2000G T | 横山達 |
| | | | T-6 | スカイライン1500 | 須田裕弘 |
| | （0発進から400メートルまでの絶対加速度性能を競う競技。スカイライン2000G Tは16秒1で優勝） | | | | |
| 1965年2月28日 | クラブマン谷田部タイムトライアル | 谷田部テストコース | 総合 | スカイライン2000G T | 横山達 |
| * 4月17-18日 | 第2回マウンテンサファリ | 東京一天城502.3km | T-F | グロリアスーパー6 | 杉田幸朗 |
| * 5月30日 | 第2回クラブマン鉛垂レース (スズカサーキットを15周するレース) | スズカサーキット | G T-2 | スカイライン2000G T | 生沢徹 |
| * 6月13日 | JMC東京ラリー | 船橋-平塚間200km | スカイライン1500 | 田中一雄組 | |
| * 6月20日 | 第1回KSCC1時間自動車レース (スタートから1時間ちょうど走り、その距離をさす、スカイライン2000G Tは110.618km) | スズカサーキット | G T-D | スカイライン2000G T | 生沢徹 |

PMCS（プリンスモータリストクラブ・スポーツ）に優勝旗

この大会は自動車クラブ選手権で、二十三の自動車クラブ代表選手が参加して行なわれたもの。各クラスで優勝者には9点、2位には7点、以下5、3、2、1点の順に六位まで点が与えられ、その総合点で順位の行方が決定する。

本大会ではT-1Hで1-3三位を占め、G T-1HとG T-1で2位に入ったPMCS（プリンスモータリストクラブ・スポーツ）が確実に得点して総合優勝輝かせた。2位はSCCN（ニッサン・スポーツカーライフ）、3位はTMSC（トヨタモータースポーツカーライフ）、4位はKSCC（関西スポーツカーライフ）、5位はISCC（いすゞ・スポーツカーライフ）、6位はチームエイト（チームエイトトヨタ・ヨーロッパ）、7位はNAC（日本オートクラフト）、8位はグループSS（グループオーパス・スポーツ）。



余裕をもってスタートを待つハリキリボーイ 生沢徹選手



傘をさして熱心に大レースを観戦



中村大会会長から優勝旗をうけるPMCS種村会長

クラブ別成績表

| | | |
|----|--------------------------|-----|
| 優勝 | PMCS（プリンスモータリストクラブ・スポーツ） | 35点 |
| 2位 | SCCN（ニッサン・スポーツカーライフ） | 32点 |
| 3位 | TMSC（トヨタモータースポーツカーライフ） | 24点 |
| 4位 | KSCC（関西スポーツカーライフ） | 8点 |
| 5位 | ISCC（いすゞ・スポーツカーライフ） | 5点 |
| 6位 | チームエイト（チームエイトトヨタ・ヨーロッパ） | 2点 |
| 7位 | NAC（日本オートクラフト） | 1点 |
| 8位 | グループSS（グループオーパス・スポーツ） | 1点 |

しゃぶりの中でエキゾーストノイズがけられ、またましく響きわたる。十九回目、生沢選手のスカイラインはロータスエランを抜き去つた。普通のエランならこれが限界なのだ。しかしレーシングエランは標準とは比較にならない。チューンナップをほどこした走る弾丸なのだ。また、この周には健斗を持つ。けでのいた横山選手がついにリタイアした。二十回から二十五回では三、四位の22と23が何とも接觸しあるいのドアやフェンダーガードがさりげなく脱出した。また、ガードレールにかけたままになっているフェンダーガードだらけになつてゐる。

二十六回目、スクールコースのコーナーでも事故が起きた。四位に行く8回でレーフレットがスビンしてドロの走行を行なつた。結果はレーシングエランの前に敗れていた。その後はすでに順位を確定し、各車を使ふむづかしいところだけに、各車ともかなり危険をおかしかつてゐる。車の健斗が、人々の心に深く残った走行を観たかったのはいいえ、スカイライン二〇〇〇G Tの健斗が、人々の心に深く残った走行を観たかったのだ。

アレディに18のペレットが正面から激突されてしまつた。ここではコース中央から放置されており、スリップブレーキをかけた高速でのコーナーワークタクニックで何とも接觸しあるいのドアやフェンダーガードがさりげなく脱出した。また、ガードレールにかけたままになっているフェンダーガードだらけになつてゐる。

アレディに18のペレットが正面から激突されてしまつた。ここではコース中央から放置されており、スリップブレーキをかけた高速でのコーナーワークタクニックで何とも接觸しあるいのドアやフェンダーガードがさりげなく脱出した。また、ガードレールにかけたままになっているフェンダーガードだらけになつてゐる。

アレディに18のペレットが正面から激突されてしまつた。ここではコース中央から放置されており、スリップブレーキをかけた高速でのコーナーワークタクニックで何とも接觸しあるいのドアやフェンダーガードがさりげなく脱出した。また、ガードレールにかけたままになっているフェンダーガードだらけになつてゐる。

アレディに18のペレットが正面から激突されてしまつた。ここではコース中央から放置されており、スリップブレーキをかけた高速でのコーナーワークタクニックで何とも接觸しあるいのドアやフェンダーガードがさりげなく脱出した。また、ガードレールにかけたままになっているフェンダーガードだらけになつてゐる。

アレディに18のペレットが正面から激突されてしまつた。ここではコース中央から放置されており、スリップブレーキをかけた高速でのコーナーワークタクニックで何とも接觸しあるいのドアやフェンダーガードがさりげなく脱出した。また、ガードレールにかけたままになっているフェンダーガードだらけになつてゐる。



各車一斉にスタート……

海外でも……

マレーシアのレースで優勝

国内で速射連勝をつづけるプリンス車は、海外のレースにも進出し、初参加のクアルンブルールースで優勝、海外制覇への第一歩を踏み出した。

さる七月三、四日マレーシアの首都クラブランプー郊外ペタリンジャヤで行なわれた第四回トウク・アブル・ラーマン・サーキットレース」に現地プリンス販売代理店からスカイライン二〇〇〇GTが登場し、ツーリングクラスの総合優勝を飾った。

このレースは毎年一回開催されるもので、新興工業都市ペタリンジャヤの公道を廻して一周約四・五九、のサーキットコースを行なうもの。

カーレースはスカイライン二〇〇〇

GTのはかオースチン・ペース、ロータスエリート、オペルカデット、BMW・TI、ロータスコルチナ、アルファロメオなど名だる名車が登場、コース十周で競争を競った。スカイライン二〇〇〇GTはマレーシアといわれるフィリップ・シェーがドライバーをつとめ、最初から快調に飛ばしたが、メーターのオースチン・ペースがピクタリに下り接戦となつた。しかし、高性能と抜群のロー・ホールディングをほこるスカイライン二〇〇〇GTが、「一周二分四〇秒六の最高ラップで走り、二七分ジャストでゴールイン。

日本のプリンスの名をマレーシアの群衆の胸にやきつけたのである。

ゴールイン。メーカーのオースチン・ペースをおさえて見事優勝したスカイライン二〇〇〇GT



プリンス



④ 第2回GPレースの雪辱を遂げたラップグレース。左は式場社吉選手の「怪鳥」ボルシェカレラ904

⑤ KSCC・GT-Dクラスのスタート。右が優勝した生沢選手のスカイラインGT



⑥ 第1回北海道ノンストップラリー（左が優勝車）



⑦ アルペンラリーで優勝したスカイライン一五〇〇



乗用車界の巨星——グロリア・スーパー6



プリンス グロリア スーパー6

価格 1,107,000円

ノンスリップ・デフ付 1,127,000円
スペース・フローレ付 1,187,000円

エアコン・パッケージ付 1,292,000円

上記価格は東海道地区統一現金正価

他地区は運賃掛かり別途申受けます

プリンス自動車販売株式会社

プリンス自動車工業株式会社

印刷 千代田 グラビヤ印刷社

さんせんと輝く豪麗なスタイル
グロリアスーパー6はどこでも
ひとときわ美しく目立ります。計算
しつくされた流体力学基調とする
最も低く広いフラットディッキ
タイプ——乗る方の気品をあらわす洗練されたスタイルです。

輝かし高田が生む高級エンジン
OHC 6気筒 2000ccエンジンは
数々のレースでその高性能を示す。
長時間高速連続走行が可能で、
エンジ音もさわめて静しうござ。

ちりばめられた高度の技術
高速安定性を生むドライブアンブリ
スルスピリット・スピンドル式熱交換
システム・フローリング・確実
にミディユオサード・ブレーキなど、
安全性にも居住性にもプリン
スの技術が光っています。

■スペース・フローの魅力
スペース・フロー（ボックスにより、
アクセル操作だけで、0から最高
速までスマスに加速し、ショック
はまったくありません。運転する
方にもリアシートの方にも、グ
ロリア・スーパー6の快適さが、心
ゆくまで味わっていただけます。

■スペース・フローの魅力
スペース・フロー（ボックスにより、
アクセル操作だけで、0から最高
速までスマスに加速し、ショック
はまったくありません。運転する
方にもリアシートの方にも、グ
ロリア・スーパー6の快適さが、心
ゆくまで味わっていただけます。