

155&156もいいけどGTVにも注目のモディファイ・アルファ! 参加型モータースポーツもいよいよシーズン後半

スバルティイングティー^{po}
November 2000 Vol.5

ティーポ11月号増刊 第11巻第18号 平成12年11月1日発行

スバルティイング・ティー^{po}Vol.5

レーシング・スピリット全開堪能マガジン

ティー^{po}11月号増刊

Sporting

Sporting eye

Motor Sport
Car-magazine
Tipo

GPライター伊藤真一選手のアルファGTVや
話題のアリエルアトム、クリオカッブカーまで
スバルティイング注目のチューン&スバルタン大集合!

このたびチューン&スバルタン特集

ALFA ROMEO GTV ALFA ROMEO 155 Q4
CATERHAM SUPER SEVEN 500R GINETTA G4
LOTUS ELISE+QUANTUM ARIEL ATOM
PEUGEOT 406 Guidosimplex
PEUGEOT 206 WRC



JOIN BATTLE!
CLUB
SPORTING
参加型モータースポーツ・ガイド

Lotus Elise Cup
New Beetle Cup
PEUGEOT CUP
Alfa Romeo Challenge
Netz Cup etc.



Competition Scene

DTM2000特集/WRCデビッド・リチャーズの野望

名勝負列伝

1986 MONTE-CARLO RALLY

定価690円

DELTA CUP 2000

へっ？ WRCって日本で始めたの？

底抜けに明るいデルタオーナーのお祭り
デルタカップ。見る方も実際に楽しいモノです。



観客の歓声とタイヤのスケール音がこれ程までこだまするサーキットは関東一円ではココだけと言える「富士サーキット」。富士の裾野に時折こだまするデルタのプロロードのサウンドがタダモノでないことを語る。



文=海老沼功之（編集部）
text=Ko-ji Ebinauma
写真=伊藤嘉啓
photo=Yoshihiro Itoh
協力=デルタカップ事務局
(TEL:0467-33-0689)
designed by Katsumi Suzuki

デルタファンの集う大人の
夏祭りが今年も開催!!

今年も富士サーキットで「デルタカップ」が帰ってきた。今回5回目を迎えるこのイベントは、関東一円のみならず全国のデルタオーナーにとって年に一度のお祭りになっているんです。

このイベントは、初登場なのでちよつと詳細説明しましょう。会場は富士の裾野の富士サーキット。基本的にカーテンなど小型車両のレースイベントなどに使用されているサーキットで、コース幅は3m程。タイトなヘアピンコーナーの連続するインフィールドセクション、そこから登りのストレート。このストレートだけ速いグッと踏んでいくるポイントで坂を上りきるとそこからは見晴りのダウンヒルが現れます。この辺が一番観客の近くを走り抜けるポイントで、ややもすると競技車両に触れるくらいに「デルタの爆走をまさに、目の当たりにできる。ざつとこんなコースレイアウトです。

さてデルタカップ当日、朝早くから富士サーキットの駐車場には、東海・関東・東北・関西など全国津々浦々のデル

ギャラリーも、ランチャ



ギャラリー車両もランチャがほとんど。こちらは037とストラトスのレアなコンビ。参加者からも熱い視線が。



会場の富士サーキットは緑が深く雰囲気も抜群。非常に絵になる光景にたたずむデルタもまた一興。

タが集まっています。「デルタカップ」で会わらない人たちもいるらしく、一年ぶりの再会を楽しんでいるようでした。ドフミの集合のアナウンスが流れ、「デルタカップ」事務局の森山さんから当日の注意などの説明を受けるとみんな険しい表情になってしまいます。戦闘モード突入です。説明終了後ほっとした表情で三々五々、各自のデルタに向かいスープに着替えます。ここで夏祭会モードになってしまいます。まとると、戦闘態勢に入る人の差がはっきり分かれたりします。だけど杰士はみんなお祭りのが好きなんだよね。



朝一番で行われるドラミのヒトコマ。その中でも笑い有り、真剣な表情有りで人それぞれでした。中には気合い十分ですでにスーツに着替えている人も。

レースはオールSS形式
合計3ヒート行われます

午前中のレースはフルコースのSSS（スベシャル・ステージ）が2ステージ。タイムは速いタイムを選考の対象にします。昼食の後、途中のショートカットを使用してラップするSSがヒートが行われ。午前のベストタイムと、午後のタイムが加算されて順位が決定します。

WRCのように、1台出でしばらくしてから、次の一台が出る形でスタートシーンだけでも、ラリー気分にさせ



ギャラリーも参加者もお祭り気分を満喫しています。キャンプをやっているすぐ目の前で、デルタが爆走するのはこのサーキットならでは。ピール片手にな~んてひともかなりいました。さすがにドライバーは違反燃料になるので、飲んでいないいづなんすけど。

スタートは各車激しくホイルスピントをするのかと思ったら、結構おとなしめでピックリしました。各車ブロークの音を高らかに響かせながら狭いコースを縫うように走り抜けていきました。スタート地点の左側に大きがあります。日陰を求めるギャラリーでいっぱいでした。

午前中のSSはまだ感覚がつかめていないのと、タイヤが暖まっていないので、ほぼ各車ドリフト状態になつていました。中には派手にサイドブレーキを引しながら、オーバースピンして

千前中の頃立は1立が作年のチャン
しまうデルタもいましたが、とにかく
絵になります。

打倒テルタの刺客たち

4WDは同じ

エンジンは同じ



同じ4WDでも、こちらアウディクワットロ。ボディ重量。エンジンパワーなどでデルタにひけをとるものの楽しく参加しているカンジがして良かったっす。

アルファ155Q4。味付けは若干違う者の基本的なエンジンは同じなのだ。長いホイールベースを駆使してデルタに肉薄したタイムを出せば見せ場十分。

カラーは同じ

メーカーは同じ



DELTA CUP 2000 Result

順位	車番	ドライバー	車名	SS1	SS2	SS3	TOTAL
1	47	池田 史	Evo2	49.06	48.88	51.01	1'39.89
2	23	平沼秀敏	Evo2	49.91	49.87	50.19	1'40.06
3	45	森山元一郎	S4	49.68	49.52	51.33	1'40.85
4	53	吉木達嗣	Evo	50.67	51.32	50.77	1'41.44
5	9	高野洋一	Evo	49.91	49.98	51.61	1'41.52
6	58	石塚昭廣	MASSIMO DELTA	50.00	50.62	51.72	1'41.72
7	59	寺沢久紀	8V	50.36	50.23	51.93	1'42.16
8	52	山田竜彦	Integrale 6	50.76	50.77	51.84	1'42.60
9	49	辻 靖夫	Evo2	50.58	50.25	52.37	1'42.62
10	21	会田 一	Evo	51.84	51.63	51.67	1'43.30

昼休みは、各自でハイキューを楽しんだりキャンプ気分も同時に味わえるお得なサーキットです。
ごはんを挟んで午後のセッショソ。今度は午前中のコースの途中でターンをして、もう一度最初からショートコースを一周するコースですが、午前中のコースに比べてアップダウンターンをするコーナーが非常に見づらく、オーバーランしてしまった車いたほどでした。午前中・午後ともにエンジンのレスポンス・ピックアップやハンドリレング性能・タイヤのグリップなど基本的な性能が要求されるコースなんです。モディファイもそこら辺を考えてやるのがポイントです。

またなるべく参加者に、均等に賞品がわたるよう、びったり賞・一番遠くから来たで賞、初参加賞なども設けられ楽しい表彰式になりました。

年に一度しか開催しないのに、意外なほど、中がいい参加者同士の交流を見ていると、デルタを買って、来年デルタに出てみようかなって思わせててしまうほど。これがデルタカップの最高の魅力でしょうね。

最終順位は2年連続王座を守った池田史選手でした。2位には0秒17の差で平沼秀敏選手。3位はS4クラスがあれば常に優勝のルタルカップ事務局の森選手でした。

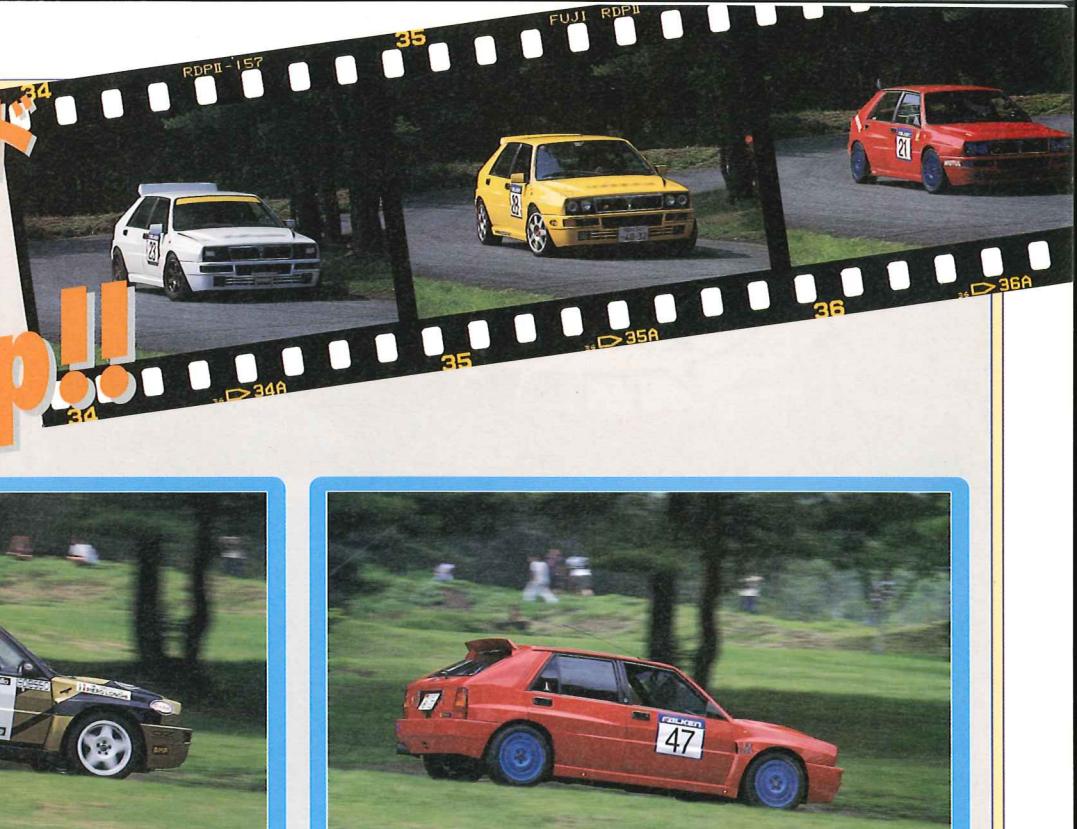
順位の集計は意外と時間がかかることが多いですが、そういった時間も意義があると思います。参加者同士が雑誌を片手にデータの情報交換をして交流を深めていました。



2年連続ウイナーとなった池田選手。2位は平沼選手。3位はデルタカップ事務局の森山選手です。

レース終了後のお約束、じゃんけん大会。初参加の人限定のじゃんけんでは豪華?商品が飛び出して、いい大人がみんなアツビでじゃんけんしてました。

モディファイド デルタ Pick Up!!



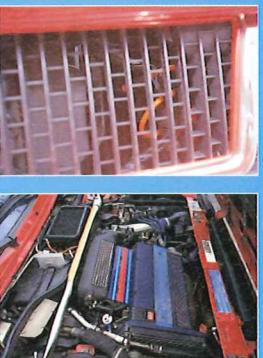
**マジョーラカラーは迫力十分
師田龍一郎さん**

遠くからでもはっきりと確認できる派手派手マジョーラカラーのEvo。実は、これはイタリアで真印を製作した本物志向のデルタです。実はこの車ルックス以上に中身も派手派手なんです。オーナーさん曰くエンジンならし中という負け惜しみに近いコメントをいただいているんですが(笑)、エンジン以外でも室内は完全に無駄な内装を省いて軽量化されています。また、ルーフのエアスクープやエンジン、サスペンション、ボディ補強など本国イタリアN1仕様と同じモノを使用している。気合いのはいった一台なのであります。



**チャンピオンカーは実はエンジンノーマル
池田 史さん**

昨年・今年と見事に二連覇を飾った池田選手のEvo2。実はコレ、エンジンノーマルなんですよ。でも、インターチューブのサクションパイプをショートタイプのものに交換して、ブースト圧のレスポンスをよくするチューンを施しているのがポイントだ。その他変更点は、インターチューブに噴射するウォータースプレー。ウインドウォッシャーのパイプからバイパスを造り、コックを回すことにより、インターチューブに水を吹き付ける仕組みになっています。その他はマッキモのサス・ブレーキパッド、タイヤはミシュランのカットスリックで足下を固めている。今後の課題は軽量化を予定しているそうです。



**グルッポMは伊達じゃない
渡辺雅人さん**

こちらは本場イタリアのグルッポN仕様。デルタチューナーでは老舗のストリートライフが所有するいわばでもカーア。エンジンはイタリアのチューナーで製作され更にストリートライフでファインチューニングが施された珠玉のターボユニット。サイドブレーキの後ろにはブレーキバランスコントローラーが装着されており、コレによって前後のブレーキバランスの変更が可能に、あまり極端なセッティングにするとスピンドルをし易くなるので注意が必要とのことです。その他は、ジャンブルジムの様なロールバーが装着されている。まさに本国で戦うベース車両の神髄がココにあるのです。



**大型ウィングは効果抜群
安藤真一さん**

オリジナルのエアロパーツは販売もしている秀逸なパーツ。外観を派手に演出しているリアウイングは、材質がカーボンクロスが9万円、ガラスマットが7万円の2タイプ。またOZラリーレーシングの15インチ専用のホイールベンチレーターは材質がカーボンクロスで6万5000円。その他、リアにバッテリーを移送・接地するバッテリーケースが1万6000円。ダクトハイザーが4000円、ターボのサクションパイプがアッパー2万4000円、ロアーが1万9000円など賞品ラインナップは数え切れないほどだ。

詳しくはエー・ヌ・ティークラフト
TEL: 0489-92-3818まで

