

モーターファンオートスポーツ NO.30

毎月1回1日発行 昭和43年11月1日発行 第5巻第1号 昭和43年  
4月第3号創刊物誌別 昭和41年3月1日 日本郵政局特別掛承認番号2303

# AUTO SPORT 1968 1

《特別グラフ》68年に賭ける国内ビッグ・チームの精鋭

《新連載》国際レース界の舞台裏—フランス人記者の特別寄稿

《レース速報》火炎にいろどられた富士12時間—12月3日

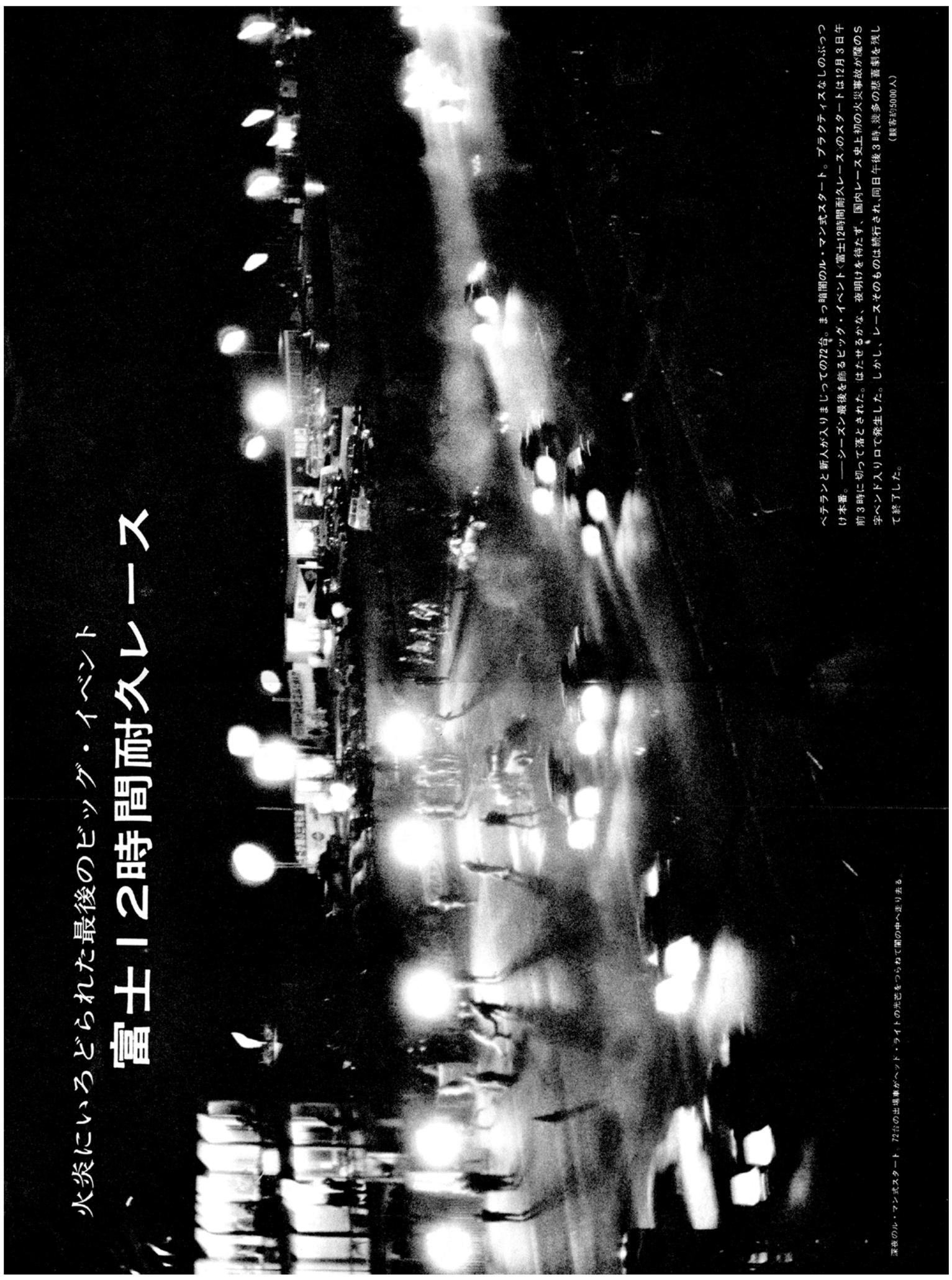
《カラー・ハイライト》67年CAN-AMシリーズ



特別付録

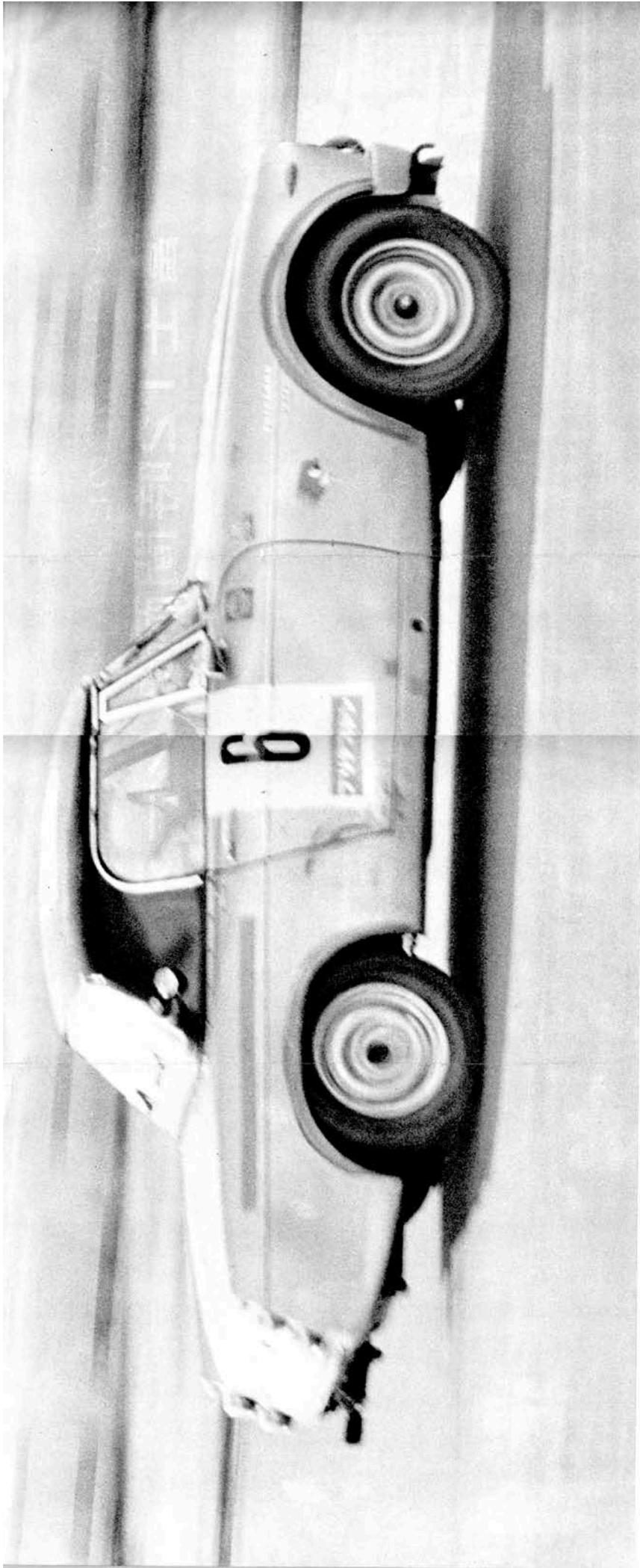
デラックス・ポートレート  
世界グランプリを走るスター・ドライバーたち

火炎にいろどられた最後のビッグ・イベント  
富士12時間耐久レース



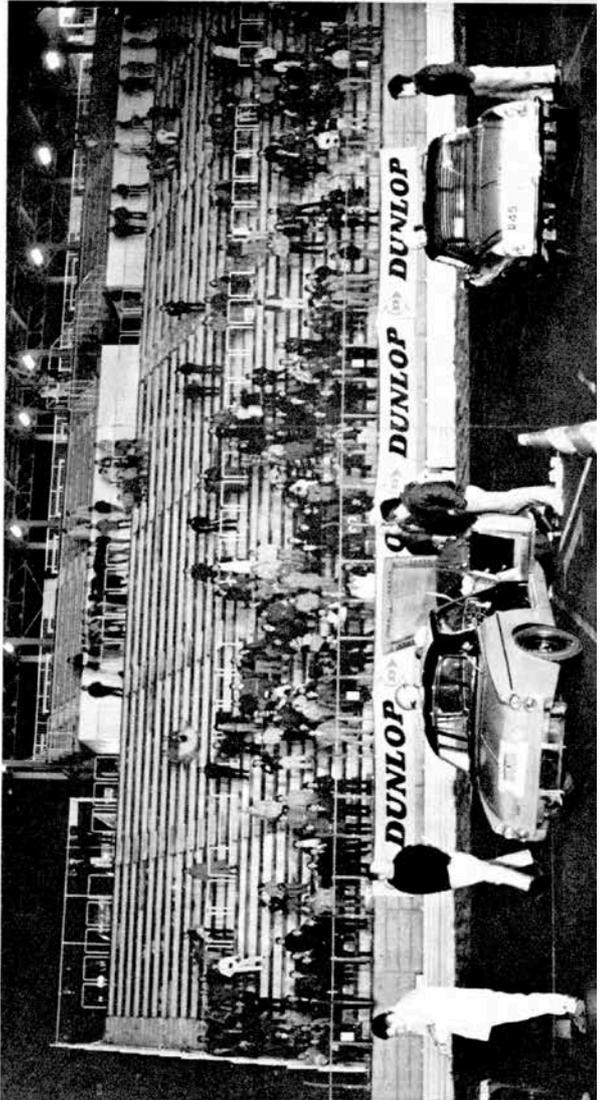
ベテランと新人が入りまじった72台。まっ暗闇のル・マン式スタート。ブラクティスなしのぶつ  
け本番。——シーズン最後を飾るビッグ・イベント「富士12時間耐久レース」のスタートは12月3日午  
前3時に切って落とされた。はたせるかな、夜明けを待たず、国内レース史上初の火災事故が随のS  
字ベンド入り口で発生した。しかし、レースそのものは続行され、同日午後3時、幾多の悲劇を残し  
て終了した。  
(観客約5000人)

深夜のル・マン式スタート。72台の出場車がヘッド・ライトの光茫をつらねて闇の中へ走り去る。



⑤打鐵 振り回しのフェアレディ2000は、既製でアレキ・エ・トラップルに見聞わ  
れたが、マイク・アレキをきっかけで走行をつけ、みこは乗車を上げた。

⑥午前2時半、スタート位置に集結した車は72台。アランド・スタンドの観客  
に見守られながら午前3時のスタートを待つ。



### 闇にひしめく72台

〈深夜のパドックから〉3日午前零時、富士スピードウェイの正  
面ゲートが開くと同時に、闇を待ちかまえていた70数台の参加  
車両がつぎつぎとパドックへはいってきた。オーストリッチ・ウー  
・アラブ(OCC)主催のこのレースは、今シーズン最後のビッグ  
イベントで、しかもフヤクトリート・ドライバーを募集して、空席  
がっていた。それがアライベイト・ドライバーを募集して、空席  
の参加台数となったようだ。出場車の定数は、当初の特別規則で  
は55台だったが、その後、ワタは80台に上げられている。

車両区分は、国際スポーツ法典第101項の第2グループ(ツー  
リングカー)による7種目、第3グループ(グラン・ツーリング  
カー)による6種目、それに第4(スポーツカー)、第5(特  
殊ツーリングカー)、第6(プロトタイプ・スポーツカー)、第  
7(2座席レーシングカー)の各グループをいっしょにしたS種  
目の3つからなり、各種目とも100cc以下のクラス1と1300cc以  
上の2クラスに分けられている。

午前2時30分、72台の出場車がコースに整列した。スタート方  
式は、むしろ「ラン・マン」だ。手選はおこなわず、積気置別に大  
きいものから順に並ぶ。同脚気置のばあいJ項による車両グル  
ープが上位のものを前にし、さらに同脚気置・同グループの車は  
抽選でスタート位置が決められた。その結果、先頭は2000ccの7

フェアレディ6台が占め、ついでスカイラインGT、シルビア、フ  
ェアレディ1600、ブルーバードSSS、コロナ1600、ペレットGT  
さらにミニ・クーペーS、カローラ、コンチネンツ1300cc以下の  
車がつぎつぎとパドックのホンダS 600 まで深夜のコースに出場車が  
えんえんとつらなつた。

前日の雨はあがり、夜空に星がまたたいている。12月初旬の富  
士にしては、それほど寒さを感じさせない気温だった。

### 序盤のシーソー・ゲーム

〈レース経過〉午前3時、古我道生社長長が打ちあがるす日の丸と  
合い図に72人のドライバーがいっせいに車を駆け出した。まず①  
渡辺隆紀/佐藤一彦、②田中修/内山祐治、③長谷見昌弘/都平  
健二、④中村邦泰/金子正史、⑤真田時明/高木豊和——らのフ  
ェアレディがコースにとびだした。これを追うように⑥栗沢貞次  
ノ上保昇、⑦鹿野修司/森田剛木のスカイライン2000GTがダッ  
シュし、各車、導言をどろかして闇の中へ消えていった。

だが、①フェアレディ2000(南雲健治/柏谷純一郎)と②フェ  
アレディ2000(水野晋作/田島明)は、エンジンがかからずスタ  
ート位置に取り残されてしまった。2台ともドライバーがコックピ  
ットから降りて、車をピットまで押していく。ただちにエンジン  
調整をおこなってスタート。これで出場車は12時間後のゴールを  
めざしてすべて出走したわけだ。



午前6時半、東の空に太陽が上がった。まだ8時間以上走らなければならない。

1周め、トップを切ってグランド・スタンド前を通過したのは②長谷見／都平の真っ赤なフェアレディだった。これにキビスを接して⑬真田／高木の白色のフェアレディがつづく。やや遅れて⑮シルビア（横山精一郎／篠原孝道）、⑩スカイラインGT（鹿野／森田）、⑭コンテッサ（須永諄／藤巻克己）が中央管制塔の電光にボディをきりめかせながらかすめ去った。

さる4月8、9日の富士24時間レースでは夜間走行にそなえてゼッケン灯をつけていたが、こんどはゼッケン灯はつけず、屋根の上にも車番を貼って管制塔から見やすいようにしている。

トップ・グループのラップ・タイムは3分6秒。まだ夜間走行になじまないせいかあまり速いとはいえない。スタート後およそ40分ほど経過した時点で⑬真田／高木が②長谷見／都平を抜いてトップに立った。この2台のフェアレディは、セカンド・グループを大きく引きはなしてせり合いをつづけている。その後は周ごとにトップを奪いあうはげしさだ。このデッド・ヒートによって先行2車のラップ・タイムは2分30秒台に向上した。

8周めまでに、はやくも⑮ホンダS 800（木下昇／諸星太三）と⑭カローラ（高橋晴邦／館宗一）がリタイアした。このカローラは、小排気量ながら序盤戦では総合4位を走っていたが、オイルパンにひびがはいったため無念の涙をのんだのだった。

クラス下では、3台のミニ・クーパーS（⑰山下勇三／早崎治、⑱川口吉正／吉田吉三、⑲菅原義正／伊能祥光）が速く、いずれ

も2分40秒台で走っている。

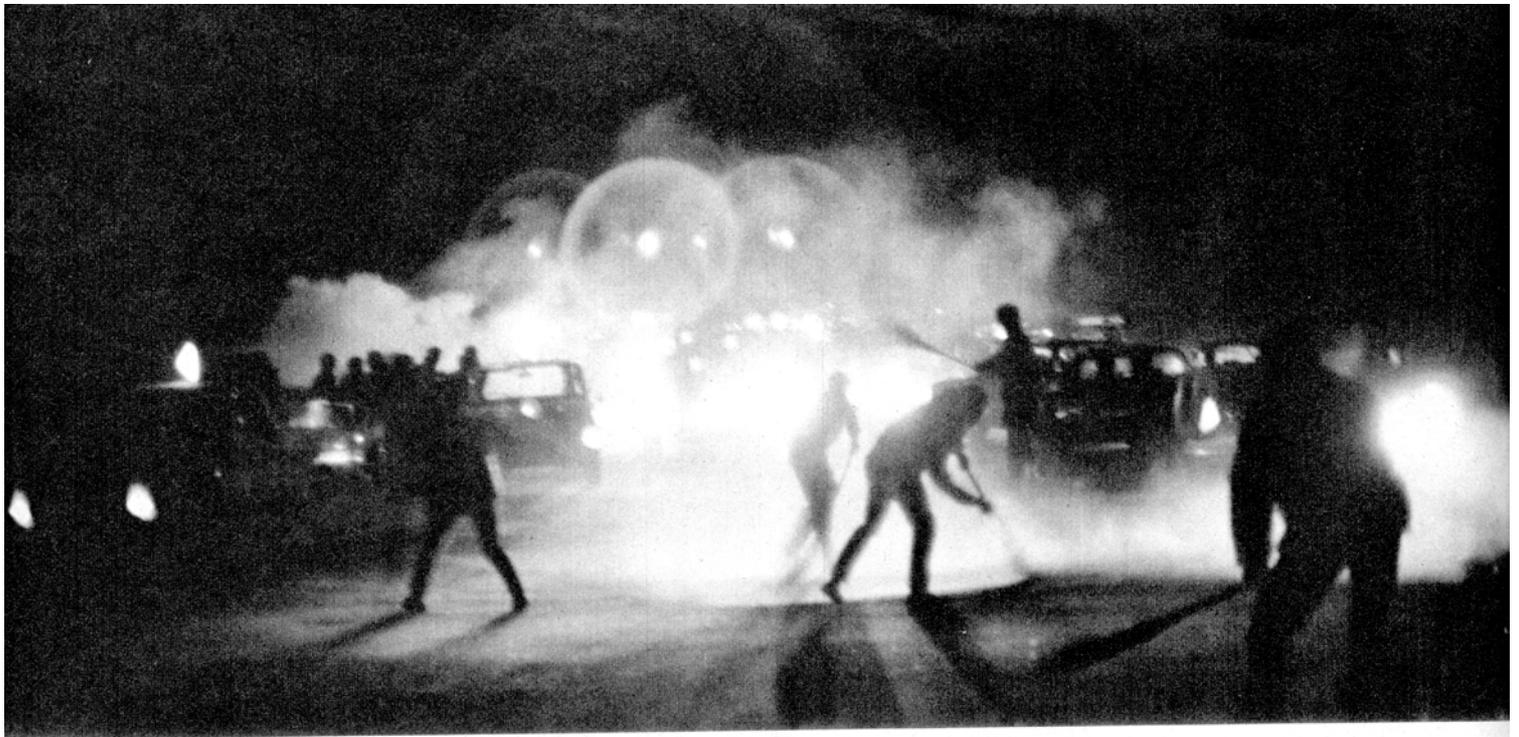
スタート後1時間を経過した午前4時現在、コース上を走っている車は52台となった。すでに20台がピットで修理中かコースおきに停止してしまったか、そのどちらかだ。

### 火災にいろどられたS字ベンド

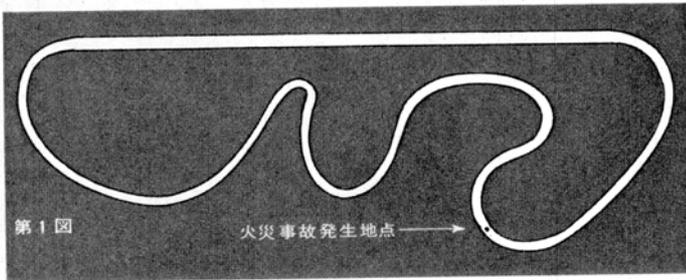
夜空の下に突如、救急車と消火車のサイレンが鳴りひびいたのは、午前5時34分だった。S字ベンドの入り口付近に黒煙があがっている。火災事故だ。

事故の内容は、およそつぎのようなものだった。（次ページ・現場見取り図参照）

①フェアレディ2000（当時の運転者・粕谷純一郎）、⑳ブルーバードSSS（同・粕谷勇）、㉑ベレットGT（同・舟山幸一）——の3台がS字ベンドの入り口で折りがさなるように激突、発火したのである。まず、①フェアレディがアウト寄りにバンクをくできてきた。周囲を走っている車が多かったため、①フェアレディは、通常とは違ったラインをとっていた。そのせいか一瞬姿勢をくずし、軽いスピンを起こしてノーズをコースの中央に向けたまま停止してしまった。その横っ腹へ後続の㉒ブルーバードSSSが激突した。この時点ではまだ発火していない。①フェアレディの粕谷純一郎は右肩にケガをしたが、すばやくコクピットから脱出した。㉒ブルーバードSSSの粕谷勇も顔面のキズをこらえながら車を降りた。ふたりは11番ポスト付近のグリーンへ避難した。事



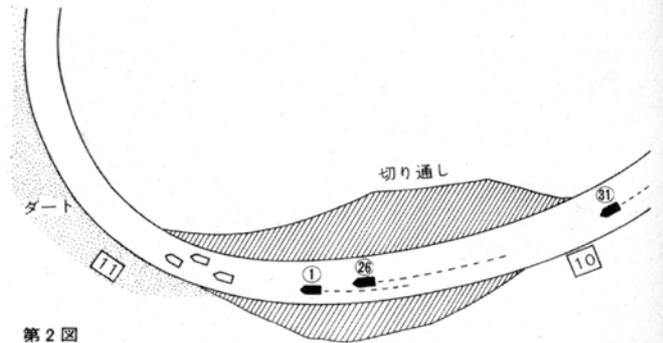
スタート後およそ2時半を経過した午前5時半ごろ、S字ベンドの入り口で火災事故が発生した。



コースをふさがれた数10台の出走車は、S字ベンドの入り口に群をなして停止した。

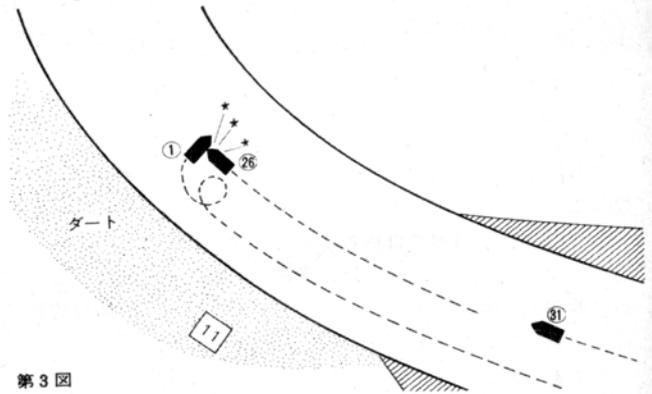


激突した3台のうち、①フェアレディ2000は火災をまぬがれたが、②ブルーバードSSSと③ベレットGTは全焼。



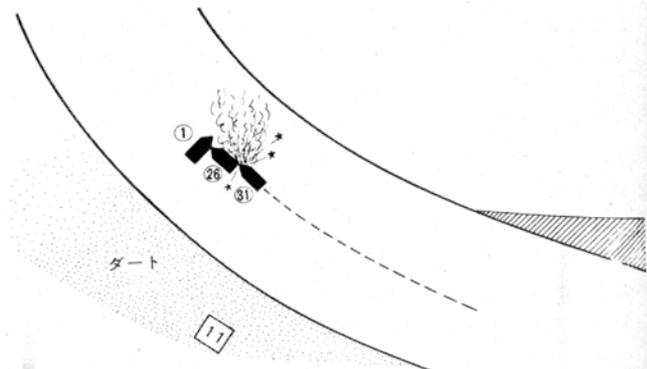
第2図

周囲に車が多かったため、①フェアレディ2000は、いつもとちがったラインをとっていた。右後方から②ブルーバードSSSが追まってくる。



第3図

①フェアレディ2000が軽いスピンを起こした。後続していた②ブルーバードSSSは回避する余裕もなく、①フェアレディの横っ腹に激突する。



第4図

さらに、ワン・タイミングを置いて③ベレットGTが②ブルーバードSSSの後部にぶつかった。このショックで、③ベレットの電磁ポンプ付近から出火した。

故の様相が決定的なものになったのはこの直後だった。つづいてバンクを降りてきた①ベレットGTが②ブルーバードSSSの後部に突っ込んだのだ。このため、ベレットGTのフロント部が強いショックを受け、ライトの裏側についている電磁ポンプ付近から発火した。さらに、ブルーバードSSSの燃料タンク付近から出火したという説もある。ともかく、最初、ポンポンとはじけるような音がしたが、炎はたちまち広がり、数秒後には手をつけられなくなってしまった。

この間、②フェアレディ（長谷見／都平）をはじめ、④ブルーバードSS（田中克行／保坂忠博）など数台が火炎をくぐり抜けて走り去ったが、火炎が広がるにつれて後続車は前をふさがれたかたちとなり、S字ベンドの入り口に群をなして停止した。コースをおおう炎と煙、それに行く手をはばまれてひしめく数10台の出走車。それは異様ともいえる光景だった。

ところで、この現場をくぐり抜けた④ブルーバードSS（当時の運転者・保坂忠博）が、この直後にヘヤビンでまたも出火したのだ。原因は、カムシャフトが10cmほど折損して、これが気化器のオーバーフローパイプに当たったためだった。しかし、消火車の出動で、このほうは大事にいらなかった。

S字ベンドでの事故処理作業はまだつづいている。②ブルーバードSSSと①ベレットGTは全焼。①フェアレディは炎上をまぬがれた。ドライバーは、ただちにパドックの医務室に運ばれ、待機していた横浜警友病院の鷹栖昭治医師から手当てと治療を受けた。粕谷純一郎は右肩裂傷で5ハリ。粕谷勇はヒザと顔面に数カ所のキズを受けて18ハリ。舟山は軽い打撲傷ですんだ。

およそ40分の真空状態のあと6時7分にレースは再会された。S字ベンド入り口に停止していた各車は、コース委員の指示にしたがって1台ずつ走りはじめた。すでに夜が白みはじめている。

### オープン2座席<マクランサ>の猛追撃

夜が明けるとともに、各車のラップ・スピードはしだいに向上した。先行車はいずれも2分30秒台で周をかさねている。午前7時現在、コース上を走っている車は45台となった。

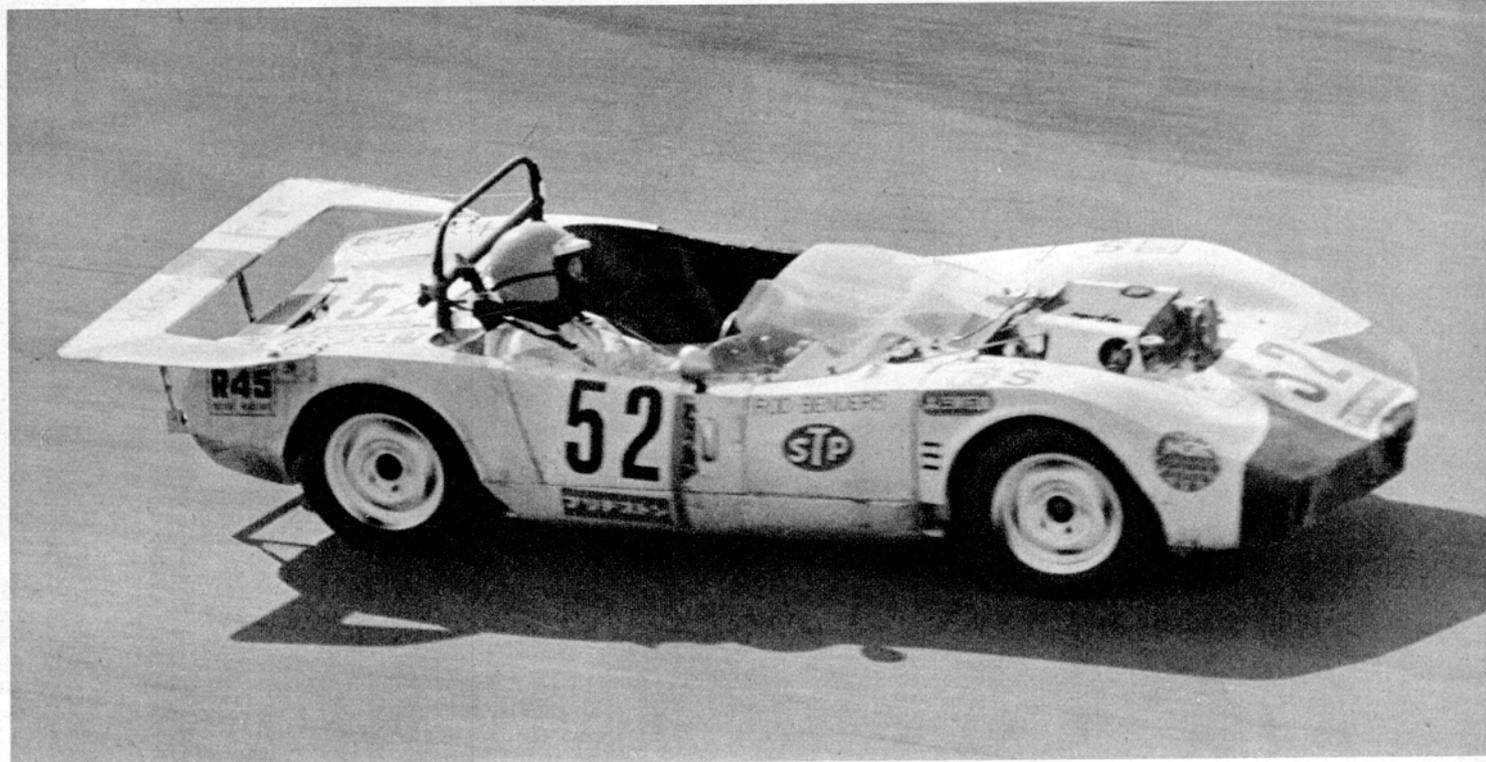


小排気量のホンダS 600も健闘する。後ろの⑤⑥ホンダS 800はクラス1位、総合9位の片桐／三富組。



⑦フェアレディ（真田／高木）は、序盤戦で快走していたが夜明け近くからピット・ストップをくり返し大きく後退。うしろはダンナム／山西組のコンテッサ。

⑧マクランサ（若松／池田組）は、午後になってめざましい追い上げを展開した。このマシンは、ホンダS 800をベースにした2座席レーシングだ。





〈100R入り口〉 スタート後わずか半周で①フェアレディ（巖谷／辻本）はコース・アウトした。



〈100R出口〉 ⑧ホンダS 600（梅室／高川）は50周めにこの地点で転倒し、トップを大破。⑩は武藤／早川組のホンダS 600。



〈ヘヤピン〉 カムシャフトを折損し、小火災を起こしてストップした④ブルーバードSS（田中／保坂）。



〈最終コーナー手前〉 内側のグリーンにストップしているのは②フェアレディ2000（渡辺／佐藤）。外側にコース・アウトしている2台のうち手前は⑥トヨタS 800（権田／金原）、そのむこうが③ホンダS 600（鈴木／大橋）。



②フェアレディ2000（長谷見／都平）は前半レースをリードしていたが、エンジン・トラブルであっけなくリタイアした。

T-1クラス2位、総合5位となった⑳ミニ・クーバーS（川口／吉田）。



T-2クラス2位、総合6位の㉑スカイラインGT（三須／金村）。



長距離レースとあって、燃料補給の方法にもさまざまなふうがこらされていた。ほとんどが容器をビットのハりに吊り下げる方法もちいていたが、中にはジョウゴを使って注ぎ込むチームもあった。



トップ・グループの中で⑳フェアレディ（真田／高木）が午前9時半ころからきしりにビット・インをくりかえしはじめる。アクセル・ワイヤーのトラブルとキャブレター系統の不調が原因だった。さらに10時20分ごろ㉒フェアレディ（長谷見／都平）がビットへすべり込んできた。メカニックがとびついてボンネットを開ける。エンジン部から白煙があがっている。㉒フェアレディはそのままあっけなくリタイアしてしまった。

先行2車の脱落によってトップ・グループへ浮かび上がったのは、㉔フェアレディ2000（打越等／綿引義誠）と㉕スカイライン2000GT（石田隆／千代間由親）の2台だった。これに2台のミニ・クーバーS（㉖菅原／伊能、㉗川口／吉田）と㉘フェアレディ2000（土屋郁夫／吉井清二）がつづく。㉙シルビア（横山／篠原）もこの時点では上位に食い込んでいたが、その後マシン・トラブルに見舞われて脱落した。

午後になって㉚マクランサ（若松孝太郎／池田稔）がめざましい追い上げをみせはじめた。この車はホンダS 800をベースに故浮谷東次郎のレース仲間たちが手づくりしたオープン2座席レーシング。排気量はむろん800cc。車重は510kg。後部に羽根のようなフリッパーをつけているが、これは前60%、後40%の重量

配分をカバーして後部駆動輪のグリップをよくするためだ。Mac-ranthaは蘭の花の一種。語調がいいからこの名をつけたのだという。むき出しのコクビットに富士の寒風は過酷だったにちがいない。

マクランサはS字ベンドの火災事故で停止したさいに、アイドリングしたままでいるとオーバーヒートしてしまうのでいったんエンジンを止めた。ところがふたたび走りだすだんになって、エンジンがかからなくなってしまったのだ。このためおよそ1時間ほどタイムを失っている。追い上げを開始してからのラップ・タイムは2分22～4秒で、クラス上の各車を1周5、6台ずつゴボウ抜きしていく。この間、プラグの配線が1本はずれたためにビット・インしたが、そのほかはトラブルなしに快調にとばしつづけた。まるでテレビか映画の追跡場面のようだ。

午後1時現在、コース上を走っている車は40台。この時点でビット・ストップをしている車は10台である。各コーナーには、コース・アウトした車が何台も残骸をさらしている。火災事故のあったS字ベンドとヘヤビン以外では、100Rに㉛ホンダS600（梅室邦夫／宮川利昭）、㉜ホンダS600（武藤淳一／早川光治）、㉝フェアレディ1600（巖谷勝業／辻本征一郎）。最終コーナー手前

の高速カーブに⑦③ホンダS 600（鈴木八須男／大橋繁光）、④トヨタS 800（権田哲彦／金原優）、⑩フェアレディ2000（渡辺／佐藤）——がエンジンの息を根を止めている。

### 強みを発揮した“コンスタント走法”

レースは、いよいよ終盤に近づいた。トップ・グループはいぜんとして⑥フェアレディ2000（打越／綿引）、⑫プリンス2000GT（石田／千代間）。これに数周遅れて③⑨ミニ・クーバーS（菅原／伊能）がつづいている。

長距離レースでは、いつもそうだが、前輪駆動の⑤⑩スバル1000（小関典幸／中原喜栄人）が終始コンスタントな走行をつづける。こんども総合10位以内に浮かび上がってきた。このほか、“コンスタント走法”で目立ったのはタキ・レーシング・チームの⑭スカイラインGT（塩見隆之／江原達怡）だ。これも無キズで走りつづけている。このレースには外人ドライバーがふたり参加していたが、②ブルーバードSSS（黒須隆一／ピーター・ベラミ）と④⑩コンテッサ（ロバート・タンハム／山西喜三夫）のうちコンテ

ッサは午前11時半ころからバルブのトラブルで3気筒しか爆発しなくなり、ペースを落として走行をつづけている。いっぽう②ブルーバードSSSはノー・トラブル。総合順位でもかなりいいところにいるようだ。

いよいよ午後3時。夜中の3時から寒さと炎をついて走りつづけた車は、古我信生競技長の振るチェッカード・フラッグをつぎつぎにくぐり抜けていった。えんえん12時間の走行ののち優勝をとげたのは⑥フェアレディ2000に乗る打越／綿引組だった。12時間で走破した距離は247周（1482km）。2位になった⑫スカイライン2000GTの石田／千代間組も同じ247周を走ったが、数キロの差で優勝を打越／綿引組にゆずった。

最後にチェッカード・フラッグをくぐった車は42台というはげしいレースだった。

### 優勝は打越／綿引組

〈レースが終わって〉12時間を走り切った各車は、グランド・スタンド前のコース上に整列した。フェンダーをへこませた車、

## 《参加者の眼》

# いちども振られなかった青旗



ピーター・G.ベラミ

前車にキビスを接してヘヤピンを抜けるピーター・ベラミの②ブルーバードSSS。

ブルー・フラッグ（青旗）——それは「他の競技車がうしろから近づき、追い越す可能性があるか、または追い越そうとしている」ことを警告する旗だ。このフラッグが富士12時間レースでは1度も振られなかった。

わたしは〈Day & Nite レーシング・アソシエーション〉の黒須隆一さんと②ブルーバードSSSに乗ってこのレースに出場したが、いちばん強く感じられたのがコース管理の不備ということだった。

これは富士12時間レースにかぎったことではない。はやい話が同郷のパート・ハサエーだ。かれのロータス・エランはさる10月23日におこなわれた富士チャンピオン・レースの公式予選でクラッシュしたが、これは30キロから40キロものろい前車を避けようとしての事故だった。この事故も、やはりバンクのあとのS字カーブで起こっている。このとき、もしも青旗が振られていれば、事故は避けられたかもしれない。富士12時間レースでも、これと同じことがいえるのだ。

かくいうわたしも、レース中前車を追い越そうとして、すくなくとも2回は衝突している。はっきりいえるのは、スビ

ードののろい前車はいずれも背後にわたしの車が迫っているのに気づいていなかったという事実だ。これも、コース委員たちがタバコをくわえるかわりに青旗を振ってくれていたなら、たぶん回避できたにちがいない。

日本のレースに参加した外人ドライバーのあいだからはずで「日本のフラッグ・マーシャルは最低だ」という、ありがたくない評判があがっている。そして、すでに日本の若いドライバーの幾人かがレース中に他の車を避けようとしてクラッシュし死んでいるが、コース管理の不備という罪は決して小さくはない。コース委員の責任は、ことほどさように重大なのだ。と同時に、コース委員には、その職務を忠実に、しかも効果的に、すべてのドライバーに対して公平に遂行する義務があるのだ。こうして初めて、レースに出場するドライバーは、フラッグ・マーシャルの振る旗を頼りに自分の前後状況を知ることができるのだ。自分の前後状況やコース状況を知らされないまま、ただヤミクモに走るの、もはやレースとはいえないだろう。

（モータリング・ジャーナリスト）

T-2クラス1位、総合2位の⑫スカイラインGT（石田／千代間）。一時はトップに立っていたがマシン・トラブルに見舞われ、半周の差で優勝をゆずった。



T-1クラス1位、総合3位の⑳ミニ・クーペS（菅原／伊能）。1300ccながらコンスタントな走行をつけ、好成績をおさめた。



S-2クラス1位、総合4位の③フェアレディ2000（土屋／吉井）。先行グループの脱落によってセカンド・グループに浮かび上がった。



S-1クラス1位、総合7位の⑤スバル1000（小関／中原）。この車は、長距離レースでは“コンスタント走法”を守ってかならず上位に入賞する。





よろこびをわかちあう⑥フェアレディ2000の優勝コンビ。綿引(27歳)一右一は、富士24時間(67年4月)にも出場している中堅選手。鈴鹿1000km(67年10月1日)でデビューしたばかりの打越(20歳)一左一をたすけてよく健闘した。

ボディ・サイドに大きなキズがついている車——どの車も過酷な走行に疲れ切ったようすだった。

このレースでは、オフィシャル側からレースの途中経過はいつさい発表されなかった。このためプライベート・エントラントたちは自チームの順位がわからず、レースで重要な要素となる“どの車をマークして走るか”という作戦はいつさいたないありさまだった。

優勝した⑥フェアレディ2000の打越/綿引は、「マイペースで走

ったのがよかった」とさすがに、喜びをかくしきれない表情。この車は、午後1時ごろからブレーキのトラブルに見舞われ、サイド・ブレーキを使って走行をつづけたのだった。燃料は2時間半ごとに60リッターを補給した。タイヤはBSレーシング(5.00-14)を装着したが、スタート時のものをあわせて2セット使ったという。

こうして、今シーズン最後を飾るビッグ・イベントは、さまざまな話題を残して幕を閉じたのだった。

### 富士12時間耐久レース結果

総合	クラス	順位	車番	ドライバー名	車名	周回数	総合	クラス	順位	車番	ドライバー名	車名	周回数
1位	G T-II	1位	⑥	打越 等/綿引 義誠	フェアレディ2000	247周	37位	T-II	9位	⑨	金子 繁夫/服部 達三	ブルーバード S S S	171周
2位	T-II	1位	⑫	石田 隆/千代間 由親	プリンス2000 G T	247周	38位	T-II	10位	⑪	荒沢 貞次/上保 昇	プリンス2000 G T	167周
3位	T-I	1位	⑳	菅原 義人/伊能 祥光	ミニ・クーバー	242周	39位	T-I	9位	⑬	須永 諄/藤巻 克己	コンテッサ1300	166周
4位	S-II	1位	③	土屋 郁夫/吉井 清二	フェアレディ2000	241周	40位	T-II	11位	⑭	新倉 芳夫/清野 晃	ベレット1500	165周
5位	T-I	2位	⑧	川口 吉正/吉田 吉三	ミニ・クーバー	238周	41位	T-I	10位	⑯	常盤山 光義/田中 元樹	ホンダS 600	164周
6位	T-II	2位	⑧	三須 肇/金村 豊一	プリンス2000 G T	238周	42位	T-I	11位	⑰	玉川 重美/吉住 友宏	ホンダS 600	161周
7位	S-I	1位	⑤	小関 典幸/中原 喜栄人	スバル1000	237周	43位	S-II	6位	⑱	長谷見 昌弘/都平 健二	フェアレディ2000	160周
8位	T-II	3位	⑭	川部 昌夫/早川 光昭	ベレット1600 G T	236周	44位	T-I	12位	⑳	山下 勇三/早崎 治	ミニ・クーバー	150周
9位	G T-I	1位	⑬	片桐 昌夫/三富 嗣充	ホンダS 800	234周	45位	T-I	13位	㉑	小林 紘太郎/和田 茂豊	ホンダS 600	147周
10位	T-II	4位	⑮	田中 邦明/上田 雅司	ブルーバード S S S	233周	46位	T-II	12位	㉒	梅村 岳史/田中 均	ベレット1600 G T	140周
11位	G T-II	2位	⑤	水野 善作/田島 明	フェアレディ2000	233周	47位	G T-I	9位	㉓	鈴木 英雄/滝戸 清一	トヨタS 800	126周
12位	T-II	5位	⑩	鹿野 修司/森田 剛永	プリンス2000 G T	232周	48位	G T-I	10位	㉔	堀 正光/柳原 近雄	トヨタS 800	111周
13位	T-II	6位	⑭	塩見 隆之/江原 達怡	プリンス2000 G T	232周	49位	S-II	7位	㉕	長谷川 弘信/鈴木 裕	フェアレディ1600	106周
14位	S-II	2位	⑯	中村 昇泰/金子 正史	フェアレディ1600	228周	50位	G T-I	11位	㉖	村井 充/白井 泰司	ホンダS 800	92周
15位	G T-II	3位	⑦	田中 修/内山 祐治	フェアレディ2000	224周	51位	T-I	14位	㉗	伊東 慶二/上野 通夫	ホンダS 600	89周
16位	T-I	3位	⑭	齊藤 茂一/羽根 邦夫	ホンダS 600	223周	52位	T-I	15位	㉘	鈴木 八須男/大橋 繁光	ホンダS 600	79周
17位	T-I	4位	⑭	亀井 国夫/齊藤 好永	カローラ	221周	53位	S-I	5位	㉙	新井 英雄/野田 勝行	ファミリー・クーペ	76周
18位	S-I	2位	㉚	若松 孝太郎/池田 稔	マクランサ	219周	54位	T-II	13位	㉚	高梨 忠義/湧井 明	コロナ1600	73周
19位	S-II	3位	㉛	黒須 隆一/P.G. ベラミ	ブルーバード S S S	218周	55位	T-II	14位	㉛	藤田 喜一/笹木 英雄	ベレット1600 G T	56周
20位	T-I	5位	⑯	川添 弘道/佐藤 稔	ブルーバード S S	218周	56位	S-II	8位	㉜	渡辺 隆紀/佐藤 一彦	フェアレディ2000	51周
21位	T-I	6位	㉜	棚田 正人/石井 修二	ブルーバード S S	217周	57位	T-II	15位	㉝	阿部 亀夫/舟山 幸一	ベレット1600 G T	50周
22位	T-II	7位	㉞	帯津 幸一/井野 輝久	ベレット1500	213周	58位	T-I	16位	㉞	梅室 邦夫/宮川 利昭	ホンダS 600	49周
23位	G T-I	2位	㉟	山下 茂樹/石岡 孝之	トヨタS 800	212周	59位	T-I	17位	㉟	田中 克行/保坂 忠博	ブルーバード S S	45周
24位	S-I	3位	㊱	沼田 昭司/芦野 幸雄	コンテッサ1300	212周	60位	S-I	6位	㊲	寺田 陽次郎/猪瀬 勉	ホンダS 600	44周
25位	S-I	4位	㊲	R.ダン ハム/山西 喜三夫	コンテッサ1300	209周	61位	T-II	16位	㊳	河野 為則/秋田 武志	ベレット	43周
26位	G T-I	3位	㊳	増沢 照夫/吉田 富夫	トヨタS 800	205周	62位	S-II	9位	①	南雲 健治/粕谷 純一郎	フェアレディ2000	43周
27位	G T-I	4位	㊴	小笹 哲嗣/三宅 俊介	トヨタS 800	202周	63位	T-I	18位	㊴	吉村 平次郎/田中 正造	ホンダS 600	43周
28位	T-I	7位	㊵	加藤 義昭/桜井 祥智	コンテッサ1300	197周	64位	T-II	17位	㊵	武田 道房/粕谷 勇	ブルーバード S S S	40周
29位	G T-I	5位	㊶	小林 勝/小林 康夫	ホンダS 800	197周	65位	T-I	19位	㊶	武藤 淳一/早川 光治	ホンダS 600	33周
30位	S-II	4位	㊷	真田 睦明/高木 豊和	フェアレディ1600	195周	66位	G T-I	12位	㊷	津田 捷美/北沢 周二	ホンダS 800	30周
31位	G T-I	6位	㊸	中野 雅晴/溝口 智則	トヨタS 800	192周	67位	T-II	18位	㊸	大岸 靖明/吉沢 啓悟	ブルーバード S S S	18周
32位	G T-I	7位	㊹	飯塚 昭三/溝尾 成一	ホンダS 800	188周	68位	S-I	7位	㊹	韓 義孝/池田 仁	ヒルマン・インパ	16周
33位	T-I	8位	㊺	内田 典弘/西原 陽二	ホンダS 600	185周	69位	G T-I	13位	㊺	権田 哲彦/金原 優	トヨタS 800	15周
34位	T-II	8位	㊻	秋元 義之/須須 好輝	コロナ1600 S	185周	70位	S-I	8位	㊻	高橋 晴邦/館 宗一	カローラ	7周
35位	G T-I	8位	㊼	松浦 覚/松浦 健	ホンダS 600	173周	71位	S-I	9位	㊼	木下 昇/諸星 太三	ホンダS 800	7周
36位	S-II	5位	㊽	横山 精一郎/篠原 孝道	シルビア	171周	72位	G T-II	4位	㊽	巖谷 勝業/辻本 征一郎	フェアレディ1600	半周

この3月、日本の街にデビューしたホンダN360。フィアット500や、シトロエン2CVなどが持っている、あのエスプリのあるイキな車を手近に迎えたのです。エンジンは小粒だが、性能は、これら欧州の先輩以上。もちろん装備も豪華。今年5月くらい6ヵ月連続「軽乗用」のトップセラー。

知る人ぞ知る車の真価が、広く仲間に応じたからです。N360自身にも仲間がふえました。高性能「軽」ライトバンLN360に加えて、「軽」で最も広い荷台をもつ平床三方開トラックTN360。いずれもホンダならではの独自の機構がいっぱい。期待を裏切らない高性能車です。

## イキな仲間がふえました



### ホンダ N360

354cc・4サイクル空冷2気筒OHCエンジン  
最大出力31馬力・最高速度115km/h・0→  
400m加速22秒・登坂力20度・燃費28km/ℓ

¥313,000 工場渡し現金価格/埼玉県狭山  
ヒーター・ウインドウォッシャー・バックライト・サイドマーカーランプ・前後席シートベルトアンカー  
などデラックス装備が標準仕様。スペアタイヤ・工具一式付。オーロンの取扱いもいたします。



**HONDA**  
本田技研工業株式会社