

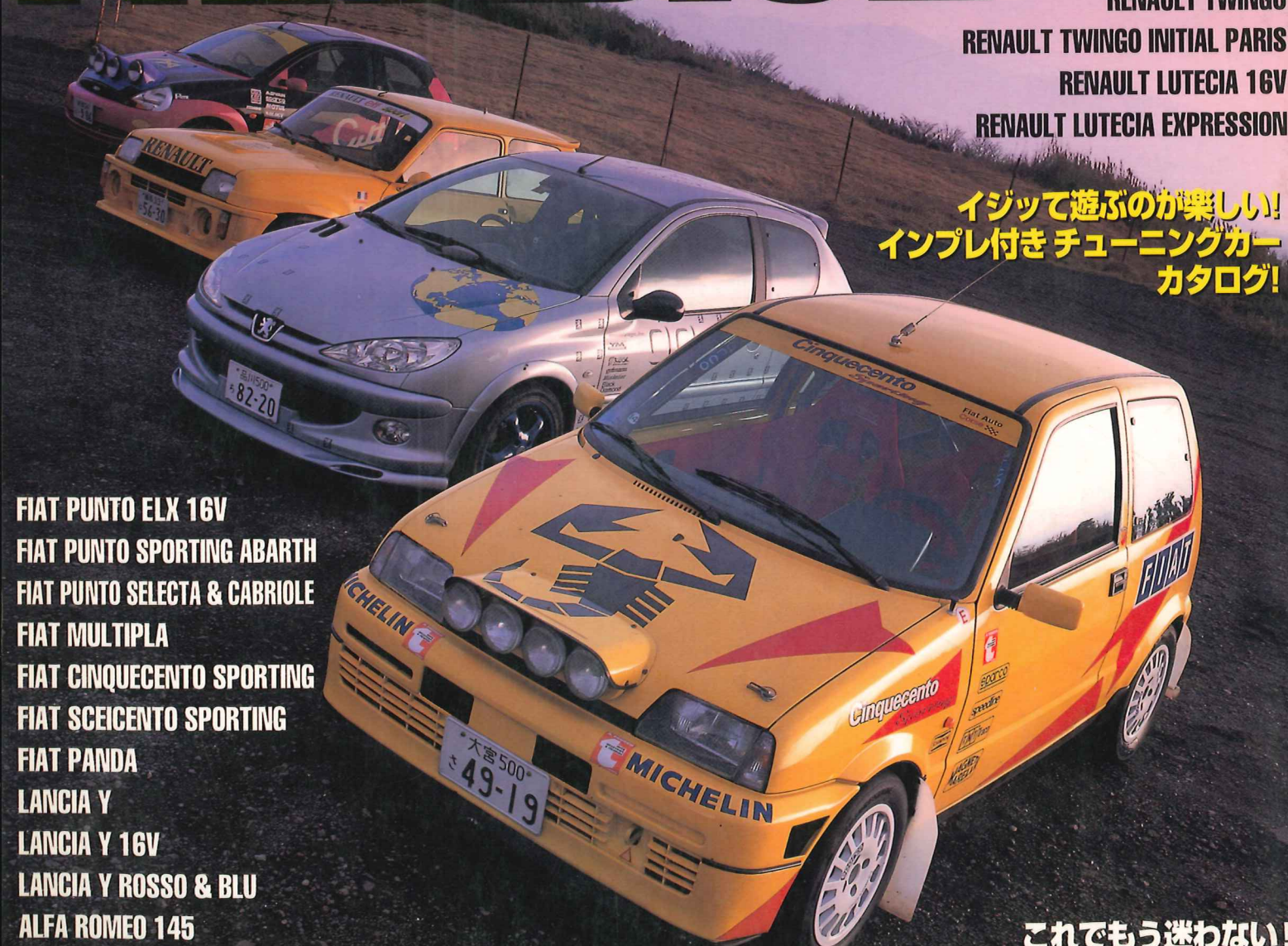
NEKO MOOK 92



LATIN SMALL PARADISE

ラテン・スモール
パラダイス

- PEUGEOT 106 SPORT
- PEUGEOT 106 RALLY
- PEUGEOT 106 S16
- PEUGEOT 106 RALLY 16V
- PEUGEOT 306 RALLY 16V
- PEUGEOT 206 XT
- PEUGEOT 206 S16
- PEUGEOT 306 STYLE
- PEUGEOT 306 S16
- CITROEN SAXO VTS
- CITROEN XSARA SX
- CITROEN XSARA VTR
- RENAULT TWINGO
- RENAULT TWINGO INITIAL PARIS
- RENAULT LUTECIA 16V
- RENAULT LUTECIA EXPRESSION



イジッて遊ぶのが楽しい!
インプレ付きチューニングカー
カタログ!

- FIAT PUNTO ELX 16V
- FIAT PUNTO SPORTING ABARTH
- FIAT PUNTO SELECTA & CABRIOLE
- FIAT MULTIPLA
- FIAT CINQUECENTO SPORTING
- FIAT SCEICENTO SPORTING
- FIAT PANDA
- LANCIA Y
- LANCIA Y 16V
- LANCIA Y ROSSO & BLU
- ALFA ROMEO 145

これでもう迷わない!

日本初上陸 レアカーも満載!
PEUGEOT RALLY SERIES & SPORT
RENAULT TWINGO INITIAL PARIS
FIAT CINQUECENTO & SCEICENTO



新着!
FIAT PUNTO&MULTIPLA

モデファイ道を突き進め!
超満載! パーツカタログ





CLUB NO LICENSE LATIN SMALL Ver.

ラテン・スモールで熱きバトル!

本格的なレース業界は不況だが、新しいムーブメントとして大盛況なのが、ノーライセンス・レースだ。ナンバー付きでライセンス不要という手軽さでモータースポーツの興奮が味わえるのが人気の秘訣。我らがラテン・スモールのカテゴリーもいっぱいあるゾ!

P72~73 FIAT PANDA CUP

元祖ノーライセンス・レース 2000年は原点回帰!?

今年で4年目を迎える元祖ノーライセンス・レースのパンダ・カップ。従来はCクラスとFクラスの2つに別れていたが、これからは改造範囲の狭いCクラスに一本化。より身近さを増すことになりそうだ。

P74~75 PEGEOT 205 CUP

リーズナブルな本格派 今年はおもてぎにも進出

費用のかさむ無用のポテンシャル・アップは避けつつも、ドライバーの腕とセッティング能力でやりがいのあるレギュレーションを持ったブジョー205カップ。今年はおもてぎでの開催も予定されている。

P76~77 PEGEOT 106 CUP/OZ PEGEOT 205 GTI CUP/Euro Cup 2000 West

ラテンはどこでも元気 中部、関西も過熱中!

ブジョー205はドライビングが楽しくタマ数も多いためか、どんどんカップカーが増加中! 中部・関西地区でも大いに盛り上がっているのだ。そのうち日本全国统一戦なんていうのができて面白いかも?

P78~79 Tipo AX CUP

底辺拡大が目的の世界一遅いレース!?

今年から始まるTipo AXカップは、まだサーキットを走ったことがない人にもオススメできる敷居がもの凄く低いレース。ホントにノーマル車両でタイヤまでノーマル。しかも劇的に安くできちゃうのだ。

P80~81 I&F MEETING 45minutes endurance race

イタ・フラなんでもアリ 誰でもが勝ちを狙えるゾ!

みんなでワイワイできるし、作戦も重要になるからドライバー以外ものめり込めるのが耐久レースの魅力。しかも、大好きなラテン車で走ってハンディキャップのおかげで勝つチャンスもあるのがI&F耐久だ。

Nippon Shinpan Nicos Nippon Shinpan Nicos



FIAT PANDA CUP 元祖ノーライ・レース 2000年は原点回帰!?

写真・伊藤嘉啓/神村 聖/宮門秀行

参加台数：35台まで
開催場所：筑波サーキット
ラリーキッズ伊那
年間開催数：8戦
エントリーフィー：2万5000円
問：PCA (バンダ・カップ・
アソシエーション)
☎0489-28-8834

今年はクラスを一本化 ハンディキャップ制も導入

今やメジャーになりつつあるラテン車によるレース、それもナンバー付きでライセンスも不要という手軽さを最初にカタチにしたのがこのファイアット・バンダ・カップだろう。バンダ・カップはEURO CUP 2000というノンライセンス・レースの中の1カテゴリーで、その他にIPC2000カップ、フォルクスワーゲン・ゴルフ・カップ、BMWカップなどがあり、統一レギュレーションとしてはFIA公認およびNOMEX素材による防火素材使用のレーシング・スーツの着用義務、アンダーウェアの着用推奨(2001年より義務化)、レーシンググローブ・レーシング・シューズの着用義務、JIS規格B種以上のヘルメットの着用義務、消火器の装着義務、ヘッドライト、ホイールバランス、ブレーキマスターシリンダーの飛散防止テープ張り付け義務などがある。

4年目を迎えるバンダ・カップだが、今年には若干のレギュレーション変更が施される。昨年までは、改造範囲の少ないCクラスと、チューニングカーと言えるFクラスとに別れて開催されていたが、これをCクラスに一本化。従来のFクラスは、同時に開催されているIPCカップというイタ・フラ車ならなんでもOKなレース(排気量によって3クラスに分けられる)に出場してもらうことになるようだ。レギュレーションが変更された背景には、もともとレース素人のお遊びイベントだったバンダ・カップが、シヨップ・ウィークスカーによる看板を懸けた戦い(?)へと激化することで、個人レベルのエントリーがつまらなくなってしまうことを避ける意味があるようだ。さらに、沢山の人が表彰台に登れるような工夫も凝らされている。まず一つはクラス1とクラス2の設定。これは30台のエントリーがあったとしたら、予選順位で上位15台と下位15台でクラス分けとし、それぞれのクラスで表彰を行うもの。また、ハンディキャップ制度も取り入れられており、これは上位クラスで1位になった人に15秒、

CLUB NO LICENSE



かわいいパンダも、車高が落とされカラーリングが決まると、俄然迫力を増す。大きなリア・ウイングは、スピード域の低いパンダにとってはそれほど必要なものとも思えないが、その遊び心がイベント・レースにとってはキモなのだ。

開催日程 (スプリントのみ)

第1戦	4月2日(祝)	筑波サーキット	I&F Meeting
第2戦	4月29日(土)	ラリーキッズ伊那	FIAT FESTA
第3戦	5月27日(土)	ラリーキッズ伊那	IPC2000
第4戦	7月23日(日)	筑波サーキット	Euro Cup 2000
第5戦	10月1日(日)	筑波サーキット	I&F Meeting
第6戦	10月8日(日)	ラリーキッズ伊那	VIVA! ITALIA!
第7戦	11月11日(土)	ラリーキッズ伊那	IPC2000

レギュレーション

	バンダカップ
車両	FIAT PANDAであること 基本的にナンバー付車両であること。 ナンバーなしの車両は、サーキットまで必ずトランスポーター使用のこと。 サーキットを走行する上で安全であること 消火器(2キロ以上を推奨)を装着
エンジン本体	FIAT純正部品使用
キャブレター	FIAT純正部品使用
エアクリナー	交換可 キャッチタンク装着
EXマニフォールド	交換可、触媒装着義務
マフラー	交換可、サイレンサー取り付け義務
オイルクーラー	自由
点火系	自由
燃料系	自由
冷却系	FIAT純正部品使用
クラッチ	FIAT純正部品使用
トランスミッション	FIAT純正部品使用
デフレンシャル	自由(LSD装着可)
マウント類	自由
ブレーキ関係	キャリパー以外交換可
コイルスプリング	ノーマル形状 or PCA指定部品
ショック	車高調整式可
スタビライザー	取付可
ホイール	13インチ
タイヤ	155/65-13
シート	自由
シートベルト	4点式以上
内装	自由(ドア内張り必要)
ステアリング	自由
バンパー	FIAT純正部品使用(取り外し不可)
オーバーフェンダー	FIAT純正部品使用
ロールバー	4P以上装着義務
オイルキャッチタンク	装着義務
ボディパーツ	ノーマルサイズ&形状であること
エアロパーツ	車検取得可能であること



ロールバーは4点式以上の装着が義務。ドライバーズ・シートは当然ながらほとんどのクルマがバケットを装着している。車検に通ることが条件なので、助手席は普段は普通はついていますがレース時は取り外しも。



ナンバー付きで普段はアシにも使えて、週末はサーキットで気軽にレースという、一昔前は夢であったことを叶えてくれたバンダ・カップ。愛着が持てる車種だということもクルマ好きには重要なポイントだ。



純正でタコメーターを持たないパンダなので、追加メーターはほとんど必需品。水温計も純正では役不足。

エンジン本体はもちろんノーマル。1000ccと1100ccがあり、やはり1100ccが有利なようだ。

タイヤはアドバンスのスタイヤが多数派だったが、最近ではミシュランのラリー・スリック装着車も増えている。

サイレンサーは取り付けられているが、エキゾースト・ノットはなかなか迫力。エキマニも交換可能だ。

2位に10秒、3位に15秒が次戦に計算されるものだ。もともとが、安い費用で誰でもが気軽に、レースの雰囲気と興奮を味わえることが主旨であるから、こういう改革はエントリーにとって大歓迎だろう。

また、車両レギュレーションにも若干の変更が見られる。改造範囲が狭い従来のCクラスをほぼ踏襲しながら、LSDとオイルクーラーの装着が認められている。また、従来はノーマル形状がPCA指定品しか認められていなかったショックアブソーバーも自由度が高められ、PCA指定のビルシュタイン・ベイスの車高調整式に加えて、オリジナルやトルコ・オリジナルなども使用されているようだ。ちなみにタイヤは横浜ゴムのアドバンスA038とミシュランのラリー・スリックがシェアを分け合っている。

開催場所は筑波サーキットとラリーキッズ伊那で、筑波は35台出走のキャパシティがあるために、クラス1とクラス2が混走。伊那は12台の2レースとなる。また、日程表にはスプリント・レースを掲載しているが、9月9日には筑波サーキットでIPC ENDURANCE RACEという2000cc以下の小型イタリア車による90分耐久レースが用意されており、これにも多くのパンダカップ・カーが出走することだろう。



PEUGEOT 205 CUP リーズナブルな本格派 今年はもてぎにも進出!

写真・伊藤嘉啓

参加台数：30台（筑波）
40台（もてぎ）
開催場所：筑波サーキット
ツインリンクもてぎ
年間開催数：4戦
エントリーフィー：2万5000円
問：ブジョーカップレース事務局
☎0424-67-1305

**より安全に、そして手軽に
モータースポーツを味わおう**

これもお馴染みとなった感のあるブジョーカップ。もともとは205のみのレースだったが、今年は205ノーマルのワンメイクと、それ以外のブジョーによるクラスが設けられることとなった。また、従来の舞台である筑波サーキットに加えてツインリンクもてぎ東コースへも進出。イベント的ノーマライゼンス・レースとしてもう一段、新たなステップを踏み出したと言ってもいいだろう。

ホットハッチの一大ブームを築いた205だけあって走りの楽しさ、ベイスとなる中古車のタマ数の多さという点もシリーズ盛況の秘訣だ。その波が、現在では後述する中部・関西地区へも伝わり、今やかなりの規模。ヨーロッパ車によるワンメイクとしては、日本で最大の台数になっている。レギュレーションの違いはあるものの、交流が進んで、ブジョー205使い日本一決定戦！なんていうことがあっても面白いかもしれない。

基本的な解釈としては、JAF戦のような規制に縛られることなく、NO（エヌゼロ）規定、ナンバ付、公道走行可能な状態で「気軽にサーキットで楽しめる」をテーマとし、高額なチューニングパーツの使用は避けて、安全面を最優先するレギュレーションとなっている。車両そのもののパワーアップのために改造費がかさむ（無意味な馬力競争）ことはやめて、あくまでマシンのイコロンコンディションを目指し、ドライバー自身のスキルアップにより楽しめる、スポーツ本来の考え方を目指しているという。

実際に、並行車/309用/130PS仕様エンジンの使用禁止やROM交換禁止などといったレギュレーションは、エントリーメントにとって公平になるような配慮だろう。また、LSDの禁止、Sタイヤの禁止ということもあって、シャシーは車高、スプリング、ショックアブソーバー、スタビライザーといったもつとも基本的な部分での細かい煮詰めが必要になってくるので、ドライバーやチームにも勉強になることが多いはずだ。そういうこともあってか、このブジョーカップの2