

前代未聞！ グランプリ
出場エンジンに中間整備

今年のグランプリで前代未聞だったのが、グランプリ出場エンジンに中間整備が入ったことだ。中間整備と言えば、良くないエンジンを立て直すために行うことが本来の目的だったはず。それが、1年間使用して選ばれた勝率上位の18基に適用されるとは思いもしなかったし、聞いたことがない。中間整備が入ったのは、グランプリエンジンでは、トライアル1st組の4基(菊地孝平、定松勇樹、松井繁、瓜生正義)だったが、明らかに気配が良かった。西山貴浩は中間整備が入ってる人には結構出られた。中間整備が入ってるのは別物ですね」と天を仰いだ。

2024年はセット交換に始まり、セット交換に終わった1年だった。3月の戸田クラシックは初日にセット交換(ピストン2本、ピストンリング4本、シリンダケース)を行った毒島誠が優勝。5月の多摩川オールスターでも峰竜太が前検日にセット交換を行い、

艇言

報知新聞 藤原邦充

節イチ級の足に仕上げた。極め付きは6月の尼崎ブランドチャンピオン。24基がセット交換を行い、その全てがパワーアップに成功。セット交換していいエンジンで「純正」と呼ぶ、新しい言葉まで出現した。優勝した土屋智則の4号機も4日目にセット交換に着手。この4号機と峰の44号機は、現在の尼崎のダブルエース機として君臨している。尼崎ではブランドチャンピオンの後もセット交換が行われ、合計44基が生まれ変わった。さすがにこの「セット交換祭り」は話題となり、各メディアで取り上げられた。その結果、7月の大村オーシャンカップでは選手によるセット交換が禁止になった。キヤリアポデーを交換する際も抽選によって決められた。セット交換自体はルール上、何の問題もない整備だ。ただ、現行エンジンと旧エンジンにパワー差がありすぎたことが、問題の根本になっている。一時的にセット交換を禁止することによって、選手間のエンジン格差を埋めることにはつながった。オーシャンカップ以降、セット

交換で大変身という記事はSGでは見かけなくなった。ここに来て、この「爆弾」である。グランプリのトライアル1stの中間整備のうち、定松、松井、瓜生のエンジンはセット交換も行われていた。峰に話を聞くと「今節、セット交換はできるけど、いい部品は残っていないみたい」とのこと。つまり、グランプリ用に温存されていたいい部品が、この中間整備で移植されたと推測する。

これではベスト6の優位性も薄れてしまう。せっかく、勝率上位の6基を手に入れたのに、中間整備の入ったトライアル1st組にあおられてしまつては面白くないだろう。同僚で若松担当の井上誠之記者は「セット交換は中間整備で行つて、旧エンジンのいい部品を移植すべき。それを抽選で引けば公平なのは」と話していたが、グランプリ直前に行うとなると話が違ってくる。

住之江のエース機である62号機は6月の太閤賞で馬場貴也が優勝。優勝戦前にセット交換を行い化けたエンジンだ。そこから6か

月間使われたからこそ、素性がはつきりしてくるのだ。旧エンジンのいい部品が残っていたのであれば、少なくとも6か月前には中間整備で使用してほしかった。さすがに半年使用すれば勝率にもエンジンパワーが反映されてくるからだ。62号機も太閤賞の時に中間整備をしていなかったら、トライアル1st回りになつていたかもしれない。そしてグランプリ直前に中間整備でセット交換を行つたとしたら、いきなりエース機が誕生することになる。これでは苦労してベスト6に入った選手が報われないし、中間整備の入っていないエンジンを引いてしまった選手もやりきれないだろう。

結局、トライアル1st組で中間整備が入った4基のうち、菊地と定松がトライアル2ndに進んだ。来年もグランプリは住之江で行われる。いいエンジンの部品でセット交換を行う場合は、中間整備で行い、グランプリの半年前には実戦に投入してほしい。

藤原邦充(ふじわら くにみつ)
1974年生まれ 50歳

香川県観音寺市生まれ。近畿大学を卒業。就職浪人の末、98年に報知新聞入社。芸能社会、中央競馬ホートレース(1年だけ)、一般スポーツ担当を経て05年から2度目のボートレース担当に。競輪担当になって観音寺競輪を取材することが夢だったが、無念の廃止に。