

'84 JAF全日本ラリー選手権

伸弥ランサーインタークーラターボ、第5戦でシリーズストップにおどり出る!

日本全国が異常寒波に襲われた今冬、例年よりも1ヵ月早く北海道において本格的なスノーラリーとして、'84 JAF戦の幕が切っておとされた。

この「クレストスノーアドベンチャーラリー」には、CMSC青森の館山選手を始め7台のランサーがエントリーした。しかし、右を見ても左を見てもまわりはAE86ばかり!

第1ステージは白鳥湖での氷上トライアル。ラリーアートランサーをレンタルしてきた伸弥も、慣れない車とセッティングに時間がなかったため、さっぱりふるわずここは33位。

第2ステージからラリー本番、本州の大雪山に反比例して例年よりも雪が少ないというスノーロードの中、ラリー車は日高高原へと向かい、ゴールは再びウトナイ湖。雪の第1戦を制したのは、1週間も前から北海道へスキーに来ていた宇というスバルの加藤選手。地元北海道勢の健闘が目立ち、ランサーの中では宮前選手がインタークーラターボで5位に入賞した。

クレストラリーの余韻も残る2週間後、JAF戦常連組にはシーズンイン慣例となっている「DCCSウインターラリー」が始まった。例年通り赤城山小沼の氷上トライアルで幕を開けるのだが、今年はスキー客による渋滞のため、あわやキャンセルという始末であった。

いつもの顔ぶれがほとんど揃った第2戦、残念なことにランサー勢はADVANチームの3台のみ。昨年の実績によりNo1が山内組、No2が羽豆組とスタートしていったが、大雪のワナが彼らを待ち受けていた。1cp~2cp間は先行車の細いワダチしかない全くの新雪。ゼッケン前半組は、この1区間だけで上位入賞の望みが断たれてしまった。

浅間山荘上り・下りのスペシャルステージを含んだ第2ステージ、ゴールはいつもの照月湖。優勝は神岡選手、これは大ベテラン佐久間ナビゲータの勘が冴え、ラリー区間の減点を最小に抑えた成果であった。2位にはスバルの清水組。そして3位には残り1台のランサー大庭組が入賞した。

いつもなら桜の便りもチラホラ聞かれる九州にも寒波は押し寄せ、事前情報ではスパイクタイヤが必要と言われた第3戦。九州は別府温泉近郊、城島高原を舞台とする



JAF第3戦の山内・山口組

「ACKスプリングラリー」だ。雪の方は主催者の必死の努力によりなんとか影響のないようにできたが、路面の荒れはいかんともしがたく、メインとなる自衛隊の演習地内道路は、赤坊の頭ほどの石がゴロゴロして、とても道とは思えない。ひと昔前のラリー屋さんなら、アルペンラリーの乗鞍の道を思い出してもらえれば、そのひどさがわかるだろう。

オーソドックスなラリー設定で定評のあるこのラリー、今回も基本的に忠実だ。なんとかのれるハイアベ区間はナビの腕、全車遅れの区間はドライバーの腕勝負となった。全般にハイスピードコースが多いこのラリー、ランサーインタークーラターボのハイパワーがモノを言って第1ステージから伸弥がトップに立ち、羽豆が2番手と上位を独占するが、差はわずかで、なかなか判断を許さない。

'82-'83と2年連続2位となっている羽豆組はスタート前から今年こそと意気に燃えており、2ステに入り一気にスパート。ナビ区間もうまくまとめ、ラストのSSもトップであがり、待望のトップに立つ。3ステはSSのみ。ここで一気に浮上してきたのがSS男の大庭組だ。結局、計5ヶ所のSS合計は大庭、伸弥、羽豆とランサー勢の圧勝となり、総合では羽豆、伸弥、大庭の1・2・3フィニッシュとなるところであったが、大きな落とし穴が待っていた。シビアな計算には定評のある小田切ナビがなんと大チョンボ。SSのつなぎ区間で48秒のペナルティをくらっていたのである。結局大庭組は6位に落着いたもののランサーの速さを印象つけたラリーであった。

さて、次は日本版ツールドコルス「関西ラ

リー」だ。興味的なのはなんとと言っても、ゴーチンのV3達成なるかどうかである。3年ぶりに第1ステージはダートトライアル、直線の多いハイスピードコースだ。ここはまず羽豆がトップをとる。いつもの伊賀上野のドライブインで2ステのスタートを待つ間、夕食をかこみながら、みんなでゴーチンプレッシャーのかけあい。もつとも当の本人は「今年は伸弥が練習に来なかったし誠も出てないから」と暗に自信のほどをのぞかせて、余裕しゃくしゃくである。全車、競装用タイヤに替えて2ステをスタート。今年はDUNLOPがNewタイヤを持ち込み自信満々。案の定、DUNLOPをはくゴーチンが圧倒的速さをみせて快走した。伸弥は1ステのミスコースで約50秒のロス。羽豆も2ステでバーストにより同じく約50秒のロス。期待のSS男大庭選手は、中盤コースアウトと、残念ながらランサー勢の上位入賞は望めそうにない。2ステを終わってゴーチンをトップにDUNLOP勢がずらりと並んでいる。3ステに入るとゴーチンは、余裕の走りて手固くトップキープを狙い、他のフルーは最後のあがきで一発勝負に賭け、伸弥が意地をみせて3ステトップ、羽豆が続く。結局、みごとにゴーチンがV3を達成した。新鋭、浜松の前嶋組が2位、畑田組が3位とDUNLOPの1・2・3フィニッシュとなって幕を閉

シリーズ中間成績

順位	車 両	ドライバー/ナビ	第1戦 クレスト	第2戦 DCCS	第3戦 ACK	第4戦 関西	第5戦 四国	累計 ポイント
1	ランサーインタークーラターボ	山内伸弥/山口 勲	0	0	70	18	100	188
2	カローラレビン	神岡政夫/嶋陸二郎(第5戦)	-	100	35	R	50	185
3	カローラレビン	加勢裕二/林 哲	70	18	25	0	18	131
4	カローラレビン	後藤正和/伊藤富部(石原道)	-	-	5	100	7	112
5	ランサーインタークーラターボ	羽豆宏一/田口雅生	-	0	100	7	R	107
6	レオーネ4WD	加藤順一郎/海野雅之	100	0	0	0	0	100



JAF戦第3戦優勝の羽豆(右)、田口(左)組



JAF戦第1戦出場の館山選手

'84 JAF戦日程(予定)

- 第6戦(6月30日~7月1日)
チボラーリーin北海道(北海道ニセコ)
- 第7戦(8月18日~19日)
'84栗駒山アルペン(岩手)
- 第8戦(9月15日~16日)
やまびこ秋のラリー(群馬・長野)
- 第9戦(10月6日~7日)
CMSC ラリー・ハイランドマスターズ(長野・岐阜)
- 第10戦(11月3日~4日)
R-8 RALLY&ラリー'84(石川)

じた。伸弥と羽豆は6・9位にしぶとく入賞。もう1台のランサー片岡組が12位とまずまずのできとなった。

雪のラリーが多く、なかなかランサーインタークーラの実力が発揮できなかったが、3戦、4戦と圧倒的速さを見せつけ、86勢も油断できなくなってきたというのが巷の評価である。

そして第5戦は「84ツールド四国」。例年になくグッドコンディションのコースで競われたこのラリー、伏兵地元の新人竹下選手の健闘が光った。最後の最後までトップを快走。しかし2位から徐々にペースアップしてきた伸弥選手のプレッシャーに耐えかね、2秒差までつめられ、最終区間でついに逆転を許してしまった。伸弥選手はこの優勝でシリーズストップに立った。ランサー3年連続チャンプへ向けて、後半戦の活躍を期待しよう。

(CMSC本部 田口雅生)

第1回日本グランプリ(昭和38年)

昭和37年9月、鈴鹿サーキットが誕生し、11月3日に日本で始めて完全な近代的施設としてのロードレースサーキットができ、国際レース(モーターサイクルロードレース)が行なわれた。それまでに全日本的なレースが無いわけではなかったが、旧日本陸軍の飛行場跡とか米空軍基地を借用するとかで組織的にも、競技規則も前時代的なものであった。

鈴鹿は当時の我々モータースポーツマンにとっては夢であり、日本におけるモータースポーツのルネッサンスとってよいかもしれない。11月3日のメインレースは国際レースで日本のホンダ・ヤマハ・スズキ、それに外国メーカーのファクトリーチームによる世界選手権レベルのレースであり、ほとんどが外人選手であった。これに併行してジュニアカテゴリーが新たに開催されることになり、これに対応するため各社共自社系の選手を育成することになったのだ。テストコースに何百人という選手希望者を集めて選考し、ハードトレーニングを行なった。確か4、5ヶ月前から徹底的に行なわれたように思う。その時のスパルタ式教育は、今の戸塚ヨットスクールもどきといえなくもない有様で、すさまじいものだった。最終的に各社それぞれ30名位ずつのライダーにしぼり、各クラスの市販レーサーマシンを与え出場させた。

この辺の事情を特に書いたのは、これらの厳しい試練を経て、レース界に入った人々の中から、その後の日本モータースポーツを担う優秀な選手が数多く輩出した事実があるからだ。生沢徹、黒沢元治、その後三菱と関係をもつ加藤爽平、横山徹、田口八郎がいた。この時点ですでに益子治は英国TTレースのケガも治り、ヤマハの国際選手に復帰。

とにかくそんなこんなで、11月3日は10数万(実数)の観客を集めて大会が行なわれ、柵とかフェンスは破られ、大群衆がコースを横断するなど大混乱であった。当時のマスコミはモータースポーツに対する関心はなく、新聞は社会面で扱うだけだった。

モータースポーツの記事ではないので細かい事はカットするが、こんな具合に我国の近代モータースポーツの幕

は切って落とされたのである。

鈴鹿サーキットの施設主であるホンダランド(当時、テクニランド)は、当初2輪が目的であったが、完成時点前後から4輪レースも企画され、実現に向けて準備が進んでいた。要するに第1回日本グランプリ開催に向けてである。ところが、その主催権、公認機関、スポーツ統括権をめぐる明治維新のような大混乱、トラブルが起き、結局ホンダ側が大会開催だけを目的としたJASAそしてJAF前身のJAAが折れ、JAFの統括下において昭和38年5月3日第1回日本グランプリが開催される運びとなった。ちなみに当時のスポーツライセンス発給数は、4百数十。

さて、このへんで外川選手(現会長)の話に入ろう。

マシンは "三菱500"と決めた。が……

「世界選手権2輪レース開催の組織、また出場者のチーム体制マシンの技術レベルなど日常の情報として携わってきた者にとって、当時の4輪の世界はおそまつそのものに見えた。とはいえ大レースがあるということだし、鈴鹿サーキットの連中も外川さんにちょうどいいから(いろんな意味があったようだ!)出場しろ、とのかけ声もあって、とにかくもの始めは大事だし、顔を出しておいても悪くないな感じでその気にだんだんなったということが、偽らざる動機であったように思う。

そこで先ずマシンの選定。私は4輪界とはそれまで2、3の友人以外は関係が薄く、ましてメーカーなどとは、まるで縁もゆかりもないので、ポケットマネー込みでいろいろ考えた。夜遅く赤坂の日英自動車のショーウィンドをのぞきに行ったら、(当時私はモリスマイナー1000に乗っていて日英のユーザーだった)なんと田原源一郎(日産SCCNのボス創始者、第1回GPフェアレディで優勝)が、ガラスに鼻を押しつけて中のMG-Aをながめていて、私が近寄ったのにも気がつかない様子。声をかけて初めて2人共バツの悪い顔を見合わせ「ニヤ…」という場面もあった。

結局マカオで優勝したという三菱500が非常に優れた操安性の高い車だと我



第1回日本グランプリ出場の外川選手と三菱500

私の周囲のロコミで私の耳にも入っていたのと、私の友人が持っていたので、私はわがマシンは三菱500ときめた。今思えば、彼の自慢話が相当影響力もっていたのかもしれない。早速、いろいろ手をつくして程度のよい三菱500の中古車を手に入れ、乗ってみると、噂とはまるで異なり、ギヤシフトのボタンは横Hでそれも変型Hでシフトタイミングがむづかしく、サスはリーディングリンク式でシフトしてクラッチを離すたびにピッチングがひどく、これは仕上げるのに大変だと、一時ネクラになってしまった。それでもステアリングシステムはラック&ピニオンで確実性があり、乗っていたモリスと同じで好きな感じだった。」とにかくやってみよう」と固く決心したのを覚えている。とはいっても、毎日悩むばかりで、一向に作業が進まず、友人のバネ工場で特別なバネ係数のものを2、3作ってもらったり、三菱のディーラーに行って相談したが話にならぬし、パーツもろくろくない。「むしろおやめになった方がよいのでは…」などと言われたり、エンジンについては全くお手上げの状態だった。

突然、展示車が 出場マシンになった。

さんざん苦労の末、最後に意を決してメーカーに直接行くことにし、友人にコネがあるとのことで、彼と一緒に新三菱重工の自動車事業部調査課を訪れた。後でわかったことだが、友人のコネとは大したものではなくハツタリだった。今思えば、ずい分ズーズーしい話だし、人のつながりとは妙な所でつながるものだとつくづく感じた。

これが私と三菱の出合いで、あの時

からもう20年を経た今日、未だに私は三菱で仕事をしているわけだが、当時は私の頭にはそんな予感など少しもなかった。人間の運命とは不思議なものだ。そこで初めて会った三菱マンは牧野さん(現三菱自工海外企画室主査)という若い社員。彼は私の話を聞いて本当によく相談にのり、いろいろ社内間を駆け回って協力してくれた。しかし当時三菱が自動車界に三菱500をひっさげてデビューして間もなく、伊勢湾台風にあい、数百台の三菱500を水浸しにしてしまった後遺症から立ち直っていない状況もあり、一道楽者の車のチューンアップなどやっている状態ではなかったのかもしれない。日数はせまってくるし、どうしたらよいだろうと行きづまるばかりだった。あるいは断念の止むなくに至るのかなアと思い始めた時、牧野氏の発案、島村課長(現豪州三菱自動車取締役会長)の英断で日本橋東急デパート(当時白木屋)の7階で宣伝キャンペーンをやっているマカオGP優勝の展示車を使え!!ということになり、これには私もビックリ。早速人を雇い、夜、突如マカオ車を担ぎ階段を下りて運び出してしまった。本当に今では考えられないことだが、一番ビックリしたのは東急デパートだったと思う。展示会の目玉が一晩にして居なくなってしまったのだから…。すぐその車は名古屋製作所へ送られ、整備に入ることになり、私はその車の整備ができるのを待つて勇躍鈴鹿へトレーニングに入ることになった。当時よく時間があつたものだと今にして思えば不思議だが、何が何でも走りたいの一念だったように思う」

つづく