

# もう1戦制したものが、今年のシリーズを制するのか—JAF戦は混戦状態続く。

## ハイスピードコースの格闘やまぬ 第6戦“チボラーリーIN北海道”

第3戦ACKスプリングラリーで優勝後、関西はバーストで9位、四国ではブレーキトラブルでリタイア……パツとしない成績にイライラした様子。しかし、第1戦から5戦まで毎回優勝者が変わるという混乱状況のおかげで、シリーズポイントではなんと上位についている。あとはドライバーの地元である“チボラーリーIN北海道”で優勝すれば、一挙にシリーズストップも夢ではないとほのかな希望を抱いて、一路札幌へと向かった。

4連勝を狙った昨年は、ナビゲータの適切なオーバーペースの指示に従いコースアウト・リタイアに終わっている。今年は手堅いこうと、明日からの作戦を練りつつ？札幌の夜を楽しむ。

明けて30日。スタートはいつもの大和リスツ高原。ここ北海道ではクレストの時もそうであったように、他のイベントよりランサーの姿が多く目につく。

PM7:05。まだ陽が沈みきらぬ中、ゼッケン5番のスタートである。10分早くも全開。“ドンツキ右！”“アレッ！”数日前から北海道入りし、優勝候補に挙がっている神岡選手が畑の中にはいるではないか。なぜか目と目が合い、神岡選手の無事を見届けると同時にニンマリ。20分へ入ると伸弥選手がまだ止まっている。山口ナビが“タイヤ2本持ってないか？”と声をかけてくる。どうやらバーストしたらしい。アツという間に優勝候補が2人も姿を消してしまった。さすがに北海道はハイスピードコースが多いなどと言いつつ、余裕で1ステをゴール、減点301。大庭選手は調子が良く299。まあだいたい300点が1ステのトップ組である。

2ステは気合いを入れていくかと言いつつ、まだ余裕を残して2ステのスタート準備している時に緊急情報!! なんとゼッケン30番の上坂選手が250点台でゴールしたというのだ。まさか！あんなコースで50秒もちぎれるはずがないじゃないか！でも良く考えると今年は例年になく浮砂利が多かったから、ゼッケン後半組は本当に早いのかも？といささか焦りがでてきた。

2ステをスタート。確かに浮砂利が多い感じがする。この2ステ区間は、ドライバーが自信を持っている区間であり順調にこなしていく。AM3:30。時計を見ないと信じられないくらいに北海道の朝は早い。空は完全に明るい。自信を持って出した2ステのコントロールシート。上坂選手のゴ

ールが待ち遠しい。しかしそんな期待も見事に裏切られ、上坂選手がダントツでゴールして来た。

そして3ステは1ステとほぼ同じコース。スタートしてびっくり、1ステとはまるで路面が違っているのである。浮砂利は飛ばされ、ワダチがくつきりと残り、コーナーも全開で走れるではないか！これで納得。ゼッケン前半組は砂利かきのコース整備車なのである。最終区間がまた最高の浮砂利コース。

“ここだけでも20秒はちぎられるよ”と、ドライバーは飽きらめ口調でつぶやきながらも最後の力走を続けてゴール。

あとは結果を待つのみ。案の定、上坂選手のぶつちぎり優勝。地元鈴木組のランサーも3位を大きく離して2位。この鈴木組に2ステでは、13秒差まで迫ったのだが、やはり3ステのラスト区間で後半組に逆転され、無念にも6位……。

DCCSは雪かき、チボラーは砂利かき。ゼッケンが早くていいことなんか何もないなどと、ぼやくことしきりで終わった。お疲れさまの“チボラーリーIN北海道”でした。

## 浮砂利に加え、強烈なホコリ 第7戦“栗駒山アルペンラリー”

日本中がうだるような暑さの中、第7戦が行なわれている岩手へ。

今回の“栗駒山アルペンラリー”には、早くもMR2とNewスバルがエントリーしてきた。受付が始まり、CMSC岩手の佐々木氏と顔を合わせる。CMSC岩手のメンバーも、このイベントをサポートしているようだ。CMSC山形の小川選手。CMSC青森の館山選手、大西選手もエントリーされていて心強い。

PM7:03、ゼッケン3番のスタートである。また浮砂利のコースかな？と言いつつMCPへ向かう。

10分からは舗装の上り。軽く足慣らしというところであるが、突然エンジンが吹けなくなった。5000rpm以下がまったく使えない。1速、2速でなんと5000rpm以上をキープして“まるでレーシングカーだ！”と言いながら20分へ向かう。しかし、このおかげでタイヤはスリップしっぱなし。補正はどうなるか想像もつかない。20分が近づくとつれ不調は回復したし、なんと20分をゴール。

再スタートするとエンジンは調子を取り戻し、ものすごいホコリの中を30分へ向かう。30分へゴール後、時間調整の間にエアフローセンサのコネクタをチェック。ちよつとゆがんでいるような感じである。これを直し、不調が再発しないことを祈りなが



第7戦優勝の大庭・小田切組



第7戦4位に入るCMSC青森の館山・永次組



らスタート。しかし、コースのホコリはひどく、ストレートでも前が見えずブレーキングすること、しばしば。“今日はゼッケン1番の伸弥選手がトップかな？”と半ば飽きらめの感じで1ステをゴール。やはり、伸弥からは30秒以上も離されている。

夜食をとりながら情報を集めていると、CMSC青森の館山選手が好調との話が入ってきた。インタークーラ無しランタボで頑張っている。ダートコースは狭く、浮砂利も多く、加えて強烈なホコリ。2重苦である。“後半組で、前の車がリタイアでもしてくれば最高だ。”と、ヤケクソ気味になっていく。

2ステも、やはり浮砂利とホコリに悩まされ、もうひとつパツとしない。館山選手は相変わらず好調。小川選手はもうひとつ調子にのりきれず、3ステに勝負をかける様子でNewタイヤを調達してきた。

3ステはSSのみ6カ所、最後の勝負所である。1SSはアップダウンの長いストレートが続くコース。“ホコリの有無して10秒は違うね。”と言いつつゴール。やはり、伸弥より10秒遅れである。2SSは細かい浮砂利の下りで、もうひとつ決まらない。3SSは、これが道かというような荒れたコース(もっとも、後半は地慣らしが済んできれいなコースに変わってしまった)。2回程バックギヤのお世話になり、大幅遅れ。4SSは1SSの逆走。続いて5SS・6SSは、それぞれ3SS・2SSの逆走でゴールへ向かう。5SSのスタート前、時間調整で40分程の余裕があり、皆でワイワイガヤガヤ、プレッシャーのかけあいとなる。

ここまでの状況は、前回の北海道で突然目覚めた上坂選手をはじめ、大庭組、井上組、館山組がトップ争いを演じているようだ。伸弥選手は3ステを抑えにまわった為か、やや遅れ気味。当方は先程のバックギヤのおかげで、まったくの圏外である。そうこうしているうちに5SSのスタート。続いて6SSと終ってゴール。

コンピュータの故障か、発表が遅れ、待ちに待った表彰式。優勝は大庭組。健闘の館山組は3ステやや遅れ、3位と同減点の4位(排気量差)。伸弥は5位。羽豆組はギリチョンの10位とランサー大活躍の結果となった。

しかし、これで10戦中8戦が終了したというのに毎回優勝者が変わり、現在シリーズストップの伸弥でさえ、わずか231点と混乱模様は続いている。もう1戦制したものが今年のシリーズを制するのか！興味はつきない。残りはわずか2戦となった。

'82、'83と2年連続、大庭選手がランサーでRACラリーに挑戦しているが、今年は3台揃っての出場が計画されている。つまり、ADVANチーム揃ってのRACラリー挑戦である。次回では、詳しいことをお伝えできると思いますので、皆様のご協力をお願いします。

(CMSC本部 田口雅生)

## シリーズポイント (第8戦現在)

順位	車 両	ドライバー	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	231
2	カローラレビン	神岡政夫	197
3	ランサーインタークーラターボ	大庭誠介	180
4	ランサーインタークーラターボ	羽豆宏一	137
5	カローラレビン	上坂治樹	135
6	カローラレビン	桜井幸彦	133



# 第1回日本グランプリ(昭和38年)



マツハを夢見た外川選手

東京日本橋の東急テパート(当時白木屋)7階で行なわれていた、三菱500、マカオGP優勝車展示会から突如姿を消して運び出され、テパート側の驚きを尻目に名古屋に送り出された三菱500を追って、私も新三菱重工名古屋製作所を訪れることになった。たしか昭和38年も4月に入ろうとしていた時期だったように思う。東京の本社から全ての連絡をもらい、東京22時発の夜行列車「大和」に乗ってである。

名古屋製作所で私を待っていてくれた若い社員は山本肇氏(前知多三菱社長)。彼の紹介で、たくさんの偉い人達に引き合わされた。それらの方々は、もの珍しそうに私の話を聞きおもしろがっていたようだった。技術開発のためにとか、メーカーの面目とか、名譽にかけてなどの話はひとつも出なかった。「ご苦労さんですな、けがをしないように」と言われたのを覚えている。その中にマカオGP遠征メンバーだった山本正夫氏(当時名古屋技術部研究課長付)もあられ、以後何かとお世話になった。皆さんそれぞれあたたかい親切な人ばかりであった。逆に、これは一所懸命やらねばならぬと、心に誓ったくらいである。

さて、いよいよ例の車を携えて鈴鹿サーキットに乗り込み、トレーニングに入るようになったのであるが、当時は赤枠の仮ナンバーをつけて自走である。まだ各四国道が整備されておらず、名自(名古屋自動車製作所 以下略)から、くじやくにや運河沿いに競馬場脇まで出て、各四国道を出て、四日市から再び旧1号道をたどってサーキットに行ったものである。ホンダ技研の鈴鹿工場は既にあり(当時当たりのスーパーカブを全力投球で作っていた頃である)

その先にサーキットがボツと建っていて、周囲には町らしいものはおろか何ひとつなかった。2輪関係のいきさつから、サーキットの人達とはほとんど知り合いで、ずい分わがままを許してもらったものである。当時コース係であった、入社早々の社員、江端君(現鈴鹿サーキット総支配人-取締役)には、無理を言ったもので今だに話題にされ恐縮している次第である。

ところで、現地トレーニングに突入する時点で突然チームメイトというか、三菱車で出場の相棒がほかに2人いることを知らされた。1人は山口県の高倉君で、どういうコネで来たのが当時は詳しく聞いたはずなのに、なんとも現在記憶がハッキリしない。多分ディーラーの紹介だったのではないかと思う。彼は、つい最近までプロのモーターボート(ギャンブルレース)選手で、とりわけ車のモータースポーツに造詣はないが、元気だけは人一倍で、ヒックリ返るのもヘッチャラですと言うくらい、キビキビした好青年であった。いま1人は、米空軍士官(中尉)でアール・ソーヤ氏といったと思う。彼はいすゞとふたまたかかけていて、どっちかといえばヒルマンの方に夢中であった。

この大会は、いろいろな点で我が国のモータースポーツ発祥(近代的)の陣痛のトラブルが数多く発生した。その第1は、前号で述べたように主催権、公認機関→スポーツ権能をめぐる鈴鹿サーキット(当時(株)テクニランド系JASA)、JAA(JAFの前身)、そして、これから大旗上げと日本の統括権をにぎろうとするJAF。それらは5月3日という時限を前に大抗争が展開された。その結果、JAF主催とはなったものの、我々エントラント、ドライバーは結局2枚のライセンスを取らされるはめになった。

大会出場者は148名で、これがスポーツライセンス第1期生で昭和39年現在でも発給数は475である。第1回GPはまだ2輪ライダーの出場者は少なく、有名選手は、望月修(スズキ)、鈴木義一(スズキ)くらいなもの。ほとんどは金持ちのお坊ちゃん、ピカピカの外車スポーツカーのオーナーとか、銘柄自動車ユーザークラブの中で腕自慢のものとかで、鈴鹿サーキットはもちろんのことロードレースコースを走ったことはないといった連中で、旗信号はおろか走行マナーにいたってはメチャメチャという状態であった。

そこで、運営側はドライビングスクール

を開催することになった。今にして思えばグランプリレース直前に出場者を集めて講習会というのは、ずい分おかしな話であるが、当時としては苦肉の策であった。インストラクターは古我信生氏、小林彰太郎氏、内山吉春氏、池田英三氏、浅岡重輝氏など。さしさわりがあるので名前は挙げないが、80%の人はレース走行経験ゼロであり、たしか小林氏は辞退したと思った。我々三菱勢は失礼ではあるが、全く無視した。

当然のことながら国内競技規則ではなく、この大会用としての大会特別競技規則があるばかりで毎日のように公式通知が布告され、また取消されたといった具合で何が何だかわからないありさま。パドックはデマを含めて大混乱であった。コース走行、実際のレースに関することは2輪レギュレーションまる写しではあったが、多くの経験にもとづいて書かれているのでまずまずであった。しかし、いちばん問題を起こしたのは、今でいうホロモゲーションから始まる車両規則で、その解釈について知らない人同志が勝手な解釈をしてゆずらない。しかも偉い人達であるから始末が悪い。それに加え、参加者側の銘柄ごとの利益主張と公平論とのイレギュラである。これは大会終了後もカンカンガクガクであった。

一応、FIAからルマンの競技長でフランスのスポーツ委員長ジャック・ロスト氏、FIA技術委員長ジョヴァニ・カネストリニ氏がFIAスチュワート兼大会役員として参加していたが、語学の問題含みでコミュニケーションは全く悪かった。多分、両氏は未開国に冒険に来た思いであつたらう。

レースは5月3日、4日と2日間にわたって行なわれた。一応観客向けの目玉は、国際スポーツカーでルマンスタートによるロータス23とか、ボルシエカレラZ、フェラーリ250GTベルリネッタ、ジャガーDタイプであったが、ほとんど二流三流ドライバーばかり。優勝したピーター・ウォアはロータスのセールスマネージャーであった。しかしながら、観客は見慣れないドライバーの誰が勝とうが関係なく、写真でしか見られないスポーツカーを目の前にして、そのエキゾチックな音に酔っていたようだ。日本人の参加者は1人もいなかった。

さて、いよいよ国内車両を主としたレースであるが、大きくツーリング部門とスポーツカー部門に分かれ、それぞれ排気量区分によりクラスを設け、独自のレースが行

なわれた。主な出場車とクラスを紹介すると、

## ツーリング部門

- 400以下(C-I) スズライト、スバル360、マツダクーペ
- 700以下(C-II) パブリカ、三菱500、コルト600、スバル450、マツダキャロル
- 1000以下(C-III) 日野ルノー、コンテッサ、ダットサン、DKW
- 1300以下(C-IV) ワーゲン、ブルーバード
- 1600以下(C-V) コロナ、ヒルマン、ヴォクスホール
- 2000以下(C-VI) トヨベットクラウン、いすゞベレル、セドリック、プリンスグロリア、スカイライン、タウナス17M

## スポーツカー部門

- 1300以下(B-I) DKW、ヒーレースブライト、ボルシエ、NSVプリンツ、MGミジェット、日野コンテッサ、日産フェアレディ
- 2500以下(B-II) フェアレディ、トリアンフTR2、TR3、TR4、MGA、MGB、フィアット、スカイラインS、ボルシエ、セドリック
- 2500以上(B-III) ジャガーE、ベンツ300SE、オースチンヒーレー100&3000

などであった。当時としては、メーカーをはじめ一般ともチューンアップテクニックなど知るよしもなく、レーシングタイヤというものがあることも知らなかった。(これは第2回GPでもそうであった)パドックでは、BSとタンロップが市販タイヤをサービスしていた。参加者は自宅からサーキットに来て、走り、レースに出場し、またそのまま帰宅するのが通常で、車両運送車などなかった。

話が本題と大分それたように思われるかも知れないが、日本のモータースポーツのうぶ声の中で第1回日本GPが開催され、いろいろな状況があり、その中で三菱のモータースポーツ活動がスタートしたのである。この事実は、三菱愛好者であるCMS Cメンバーには興味深いことと思われ、ぜひ知ってほしいので、なるべく詳細にお伝えしたいと思う。

次回は、各社の参加体制と三菱チームのレースの実況を書きたいと思います。