

ランサー、堂々3年連続チャンピオンカーに

前代未聞の波乱、なおも続く 第8戦“モントレール84”

草津のホテルに到着したのは9月14日PM11:30。回りには何もなく部屋にて缶ビールで宴会。明けて15日、霧雨で肌寒いなか、レーシングスーツに着替えていざ出陣。大庭選手のベンツでスタート地点(わずか2km程先だが)へ向かう。気分は早くもWCRのトップナビゲータである。“モントレール84”この群馬のラリーでは、スタート前から“群馬スペシャリスト”の事が話題を呼んでいた。群馬スペシャリスト対JAF戦トップドライバーである。

まずは昼間のギャラリーステージ。3つのSSをこなす。ここは、これまでほとんどラリーに使われていないとあって、SS男の面目を發揮して大庭選手がトップをとる。

霧と雨が一段と激しさを増すなか、ラリー区間のスタート。まずは水上方面へ第2回オールスターラリーのコースを走り、榛名山へ向かい、旧電車の廃道を上って草津へ戻る。群馬スペシャリストがそろそろ本領を發揮。特に榛名山のコースでは断トツを占める。後で話を聞くと、榛名山のコースでブレーキを踏むのは1カ所だけとか。これでは勝負にならない。

第3ステージでは高峰へ車坂を上る。これも霧が深く、ストレートだというのにブレーキングばかり。湯の丸林道を久しぶりにのんびりとドライブする。その後、再び高峰から万座へ。この時点まで群馬スペシャリストのなかに割って入り大庭選手が一人健闘している。さて、いよいよラストの万座へ戻るスタートの上り。なんと、途中でタイヤが落ちていた。大庭選手のタイヤだ。しかし、どこにも車は止まっていなかった。こちらはガス欠でコーナーごとに息つきをおこしながらたどり着いた最終CP前には大庭選手が斜めに傾いて止まっている。やはり左前輪を落としたのだ。小田切ナビがトランクに石を積みこみ、小田切ナビ自身もトランクに乗って3輪のままスタートする。結局、万座から草津まで大庭選手は3輪車で帰って来たのである。

結果はやはり、群馬スペシャリストの圧勝。若手の有望株、大嶋選手がJAF戦初出場ながら堂々の優勝、JAF戦ドライバーはチボー以来波に乗ってきた上坂選手でさえ5位がやっとで、我々は9位という成績。どうもこのところ9位、10位が定位置の



ようだ。羽豆選手もちょっとスランプか? もっとも、石黒監督に言わせると“スランプには10年早い”ということ。しかし、またしても新しい優勝者。8戦のすべてが異なる優勝者というのは前代未聞。残すところ後2戦“頑張らねば”の一語につくる。

今年初のV2優勝者誕生 第9戦“MCSCハイランド マスターズラリー”

第9戦は松本“MCSCハイランドマスターズラリー”集合地点は久しぶりの松本ドライブインである。競技長の平林さんが“今日は久しぶりに昔のラリーをやってもらいます”と挨拶。昔からのナビゲータである私は思わずニマリ。今日はイケルかな?

先日の地震の影響で急にコース変更を余儀なくされたため、松本から一路高山へ向かう。高山を中心にラリーは行なわれる。試走車がスバル4WDのため、ちょっと頭が痛くなりそう。昔なつかしい高山近郊のコースを廻り再び高山への第1ステージ。乗鞍山を周回する26kmのロングセクションでは羽豆選手が断トツ。すっかりスランプを抜け出して、今日の羽豆選手はいきいきとした走りを見ている。

第2ステージは再び高山から赤谷林道へ向かう。行き止まりのコースでプールした後、再び赤谷林道へ戻りゴールの高山へ向かうはずであったのだが、なんと赤谷林道にてラスト2CPを残すところでマシントラブルのためリタイヤ、無念。

結果は上坂選手が優勝。今年初めて2回目の優勝者の誕生、これでシリーズトップも上坂選手である。伸弥選手は、我々がリタイヤしたコースでスピンのため40秒程ロスし、6位にとどまった。これがなければチャンプを決めたのに残念!!

逆転!! 伸弥選手シリーズを制す 決戦“R-8石川ラリー& Rally '84”

期待と不安を抱き、さあ、いよいよ決戦。最終戦は11月3日~4日“R-8石川ラリー& Rally '84”しかし、ここは上坂・神岡・園田各選手の地元。順調にいけば上坂選手の初チャンプ確定か?前夜は金沢の“香林坊”で軽く一杯、明日の決戦にそなえる。フグが美味しかったナー。

能登半島のつけ根をあっちへ行ったり、こっちへ行ったりで第1ステージを終わる。途中、地元の人なら当たり前というひょうかけにあって40秒程ロス。しかし、結果は上坂・園田選手に次いで3位につけている。今日は快調だ。2ステは全開だ。伸弥選手はもうひとつ車が決まらず不満。まして羽豆に負けているとあってなおさら。大庭選手は張りきりすぎてコースアウトとのこと。上坂選手は断トツで上っているが、いささかハイペースすぎるのではという声もあり、我々は手堅くいくことにする。

さあ、第2ステージのスタート。第1ステージの逆走を含めたコースは一段と荒れてきた。よし/このコースなら86は最後までたないだろう。しかし、我がランサーなら、こんなコースでも平気平気、もっと全開/第2ステージも中盤を迎えた頃、どうやら上坂選手がリタイヤしたもよう。神岡選手も今日はいま一步調子に乗りきれずにいる。伸弥選手がこのまま抑えて5位までに入れれば今年もチャンプだ。伸弥選手は少しペースダウンし現状をキープする作戦。我々はもう全開あるのみ/トップの園田選手との差はわずか/ところが、突然のアクシデント発生。ギャガ入らない、3速にシフトできないのだ。2速で頑張るが、これでは遅れる一方ではないか/くやしい/と

'84 JAF 全日本ラリー選手権シリーズ ('84年間順位)

順位	車 両	ドライバー/ ナビゲータ	有効ポイント (総得点)
1	ランサー インタークーラーポ	山内/山口	248/(284)
2	カローラレビン	上坂/上坂	235/(235)
3	カローラレビン	園田/草加	223/(223)
4	カローラレビン	神岡/佐久間	205/(210)
5	ランサー インタークーラーポ	羽豆/田口	202/(202)
6	ランサー インタークーラーポ	大庭/小田切	180/(185)

JAF 全日本ラリー選手権

歴代のチャンピオンカー('79より設定)

'79	ミラージュ1600GT	(山内)
'80	ジェミニZZ	(金子)
'81	ジェミニZZ	(山内)
'82	ランサーターボ	(神岡)
'83	ランサーターボ	(山内)
'84	ランサーターボ	(山内)

うとう1速にも入らない。仕方なく、スタートからゴールまで2速のみ。これではオートマチック車だ/今にも壊れそうなミッション、最後までもってこれ、祈るしかない。

見えた、最終CP/無事ゴールできた。しかし、どの程度遅れたのか見当もつかない。ゴール地点へ向かい、計算する。ところが、意外にも2速オートマ車は速く、今のところ1等賞ではないか。噂では園田選手も途中で見えなくなったということ。昨年のタナボタ優勝に引き続いて今年もかな?とハナの下を伸ばしていると、園田選手が現われ、減点を聞く——負けた。残念ながら2位だ。でも、伸弥選手は4位。これで、チャンプ決定!

ジンス破れる。1年おきのチャンプ、2年連続はないといわれていた伸弥選手。でも、ランサーと伸弥選手のコンビネーションは強かった。

永かった今年のJAF戦。シリーズ当初、チャンプになるには400点必要かといわれていたが、第8戦までの優勝者がすべて異なるという、波乱に次ぐ波乱に見舞われた1年。しかし、結果として最後に笑ったのは伸弥選手とランサーターボであった。

今年1年、みなさまのご支援ありがとうございました。

(CMSC本部 田口雅生)

第1回日本グランプリ(昭和38年)…その3

第1回日本GP開催の前段、すなわち企画から組織に至るまでのプロセスと内容については前号でお話したように、何もかも初めてのことがばり、重要なことから、いま考えるとどうでもよいことまで暗中模索といった具合。役員ひとりひとりの言うことも違うため、参加者はウロウロして取りつく島がないといった場面が随所に見られた。

一方、参加者とはいうと前項でも多少ふれたように、日頃の腕自慢を実証しようと試みる人が大部分。それらの人はだいたい恵まれた人達でピカピカの外車のスポーツカーを乗りまわしている種族で、ほとんどナンバー付のまま出場していた。しかし、なかには愛すべき情熱家というか、何をあいても参加したい、走りたいというハングリな学生もいた。一例をあげれば津々見友彦(現在現役ドライバー、自動車評論家)などは、そのもつとも可愛い例といえる。彼は、望月修(現三菱自工商企嘱託、CMSC)のDKW(独アウトユニオン—アウティの前身)2サイクル900ccの中古をねだりにねだって安く買入れ、望月手持ちのヤマハ250レーサーのチューンドパイプを3本おまけにもらい、これを装備し、これまた中古のタイヤをかき集め後座席に満載しての参加であった。もちろん、夜は毛布にくるまっただの車中泊、いわば、着のみ着のままである。

そんなふうに参加者風情は様々であったが、いま思えば何かほほ笑ましい人間模様というか、ロマンがあったとも感じられる。

さて、一方メーカーのGPに対しての反応と臨戦状況について簡単に述べると次のようである。その反応は様々で、いわゆるファクトリー体制もどきのチームと車を仕上げ、必勝を期した自動車メーカーもあれば、深く理解した上での静観ではなく、クラブマンのお祭りとして関心は持ってメーカー自身がやる次元のものではないと理解し全く傍観していたところもあった。また、時間もなかったので何もわからないうちに進んでしまったというのが実情であったかもしれない。

トヨタ 臨戦体制としては一番進んでいた。当時は今のTMSC(トヨタモータースポーツクラブ)はなく、トヨベツ同好会というユーザー団体があり、これのメーカーへの働きかけがかなりあったように思われる。要するにユーザー団体(販売店)

→自販→自工というパターンが作られ、作業が進められた。クラウン・コロナ・パブリカが戦力で、鈴鹿サーキットの専有使用の時間帯を買って実戦テストを行い、初歩的とはいってもポート研磨などのチューニングを行っていた。クラウンには多賀弘明(現TMSC会長、JAFスポーツ委員)、コロナには杉江博愛(現徳大寺有恒評論家)・式場壮吉、パブリカには細谷四方洋(現トヨタ開発部門)などが乗っていた。

日産 ほとんど関心を持っていなかった。田原源一郎(前出、元SCCN会長、元JAFスポーツ委員)の強い要望で野中広報課長のアレンジにより、フェアレディSP310輸出仕様のSVツインキャブ付1500OHVマニホールドとコンプを上げ、10馬力アップの80馬力の車で出場してきた。

田原さんは私と家も近く仲もよかったので、何となくトレーニング時間帯(スポーツ走行)が一緒であった。我々二輪車出の者が四輪坊ちゃん組をなんとなく軽視していたなかで、彼はレース経験が浅いわりには走るラインが確実で、オヤツと思わせられたのを覚えている。

忘れられないのは、彼はいつも一緒に鈴鹿へ行く時、まことにオソマツな靴をはいて出掛けて来るので聞いてみると、コレで調子が出ているので脱げないのだ、と言っていたこと。多分彼はレースシーズンを通して、寝る時以外はその靴をはいたままだったと思う。彼がティグナーコーナーで私を追い越して行く(クラスが違うので当然)、異様に高い物干のようなロールバーと、なんとも言いようのないハンテコな形のヘルメットの後姿はいまだに忘れられないシーンである。彼は当時まるでしゃれ気のないアデブちゃん、私はなんとなく彼の人柄に好感を持っていた。

当時日産の会社、言い換えれば追浜工場としては第11回サファリラリーに出るべくブルーバード・セドリックの鋭意準備中で、鈴鹿は眼中にはなかったのかもしれない。

プリンス 大会直前になって参加が決定し、体制としては見るべきものは何もなくて、第2回GPのスカGブームを巻き起こすメーカーとは思えなかった。生沢徹はいすゞチーム出場を急ぎよ変更してプリンスに乗った。グロリアとスカイラインSで出場した。

いすゞ 会社の内情としてはまことに重い感じのメーカーであったが、竹田正隆(元

JAFスポーツ委員、現富士G・C組織委員)という販売サービス部長、のちいすゞ広報部長がいて、外国事情に非常にくわしく、モータースポーツの理解者でありISCの創始者でもある彼が、熱心

にメーカーに働きかけて実験部を中心にレーシングチームをつくった。

当時いすゞは英国ヒルマンミンクスのノックダウン製造を行っており、伊藤忠で英国製ヒルマン用のスポーツキットを発売していたので、これを用いて打倒コロナを目指していた。発売間もないベレルも出場した。ドライバーは外人を最も多く起用し、キース・スウィシャー米空軍少佐、テイル・ソーヤ米空軍中尉(三菱とダブルエントリー)、ドン・ニコルスなどで、日本人は浅岡重輝(現自動車評論家)が顔を見せていた。

三菱 三重工合併前の新三菱重工の自動車事業部で、当時の事業本部長は久保富夫(元三菱自社工長、現相談役)で、三菱500と大会直前にコルト600を発売した。大会出場に至るまでのいきさつは前号までにくわしく述べたが、前年11月にマカオGP(マカオGPは今年31回目である)でクラス優勝を果して新進気鋭のイメージを放ったタイミングもあり、世間での評判もよく、小じんまりとまとまったファクトリーチームと評価されていた。

テイル・ソーヤ米空軍中尉=三菱500、戸倉(前出)=コルト600、外川一雄=コルト600で出場した。

私の記憶では、確か大会で唯一、横浜タイヤを使用したように思う。前から知り合いであった森博選手(当時横浜ゴム(株)生産管理室副主査、故人)がグループを引き連れて応援にやってきてくれ、パドックで円陣を組んで座り込み、弁当を仲よく食べたのを憶えている。多分その中に現在横浜モータースポーツ推進のバリバリの現役が数人いたのではないかと思う。思えばお付き合いは長いものである。

マツダ 当時、東洋工業は無関心だった。



富士重工 なんとなく自信满满であったように思われた。スバル360の地上高を下げ、今では考えられないオイル混合比で走り、排気煙がすごかったことを憶えている。ドライバーは実験課の小関典幸(現同じ)、クラブマンの大久保力などであった。

日野 メーカーは資金を出すだけで、全面的に105マイルクラブ(NACの前身)の塩沢進午にチューニング、チーム作りを委託していた。

鈴木自動車 すでに二輪車では世界GPに転戦しており、メーカーとしてレース活動の意義・目的を着実に考え、体験している会社だけに反応は早かった。しかも前年3月に四輪界にスズライトで進出した矢先でもあり、即座にファクトリーチームを組織した。二輪の国内レース組織の監督、望月修(前出)を中心に4台の車を用意した。パーツは新たに試作され、ノーマル21馬力を27馬力にアップ。サスペンションのロール率、強剛性のスプリング、ギア比変更(コースに合わせる)など、二輪レースノウハウをフルに用い、ドライバーも二輪テストドライバーによって出場した。

まだこの時点では、ホンダ技研は四輪レース界に名を連ねていない。二輪世界GPプロジェクトの鈴木義一キャプテンが個人の方で自費参加した。

以上がメーカー各社の第1回日本GP時における臨戦体制のあらましであるが、このように日本の自動車メーカーは、レースというひとつの出来事に出会い、初体験したわけである。20年を経た今、振り返って、各社各様さまざまなドラマとストーリーをたどって今日に至っているのを見ると、そのドラマは興味深く、感慨にふけらざるを得ないといった感じである。

(CMSC本部 外川一雄)