

第7回パリ〜ダカール・ラリー

三菱パジェロ、日本車初の総合優勝!!

3位車に5時間の差をつけ圧勝のワン・ツー・フィニッシュ!



“追うもの”から“追われるもの”へ

1月1日にフランスのパリ郊外、ベルサイユをスタートして、同22日に北アフリカ・セネガルの首都ダカールにゴールした「第7回パリ〜ダカール・ラリー」。サハラ砂漠を通り、22日間に渡るまさに世界一過酷なラリーといわれるこのレースで、三菱パジェロが、見事総合優勝を達成しました。日本車初の優勝という快挙に加え、なんと1位、2位もパジェロという圧倒的な強さ。いま世界中が三菱パジェロに注目しています。

7回目のこのラリー、三菱パジェロは3回目の挑戦ですが、今年は、4輪部門出走車 360台中、完走はわずかに55台。この結果から見ても、このレースがどれほど過酷なものであったか、想像がつくようです。

今回2台のパジェロは、3位に5時間もの差をつけ、さらに4位以下には12時間以上の差をつけて大勝。このラ

リー結果を通じて、パジェロが性能、信頼性において、世界一の4輪駆動車であることを実証しました。また同時に2人のドライバーのテクニック、総合力も高く評価されるものです。

優勝したのは、P・ザニローリ・チーム、2位はA・コーワン・チーム。兩人共に長距離ラリーの実力者、特にA・コーワンは、現在三菱ラリーアート・ヨーロッパのチームマネージャーでもあります。

優勝経験のあるボルシェ、ベンツといったヨーロッパの強豪と肩を並べた三菱パジェロ。来年のこのラリーでは、徹底的にマークされるにちがいありません。“追うもの”から“追われるもの”へ、今回優勝したことによって、三菱パジェロの立場は大きく変わったのです。



ザニローリ・パジェロ



コーワン・パジェロ



子連れ狼チームはパジェロ2台、デリカ4WDでエントリー

夏木陽介、大健闘!

パジェロ2300ディーゼルトーポ（市販車）で、カテゴリリーII（4輪駆動の無改造部門）に初挑戦した俳優、夏木陽介。彼の率いる「子連れ狼チーム」は、スタートの2週間前からパリ入り、入念な準備を行って、元気一杯スタート・ゲートを通過。途中、酷熱と砂あらしのサハラ砂漠を激走、初参加ながらも、難関を次々と突破。ついに日本人ドライバーとしては最後のひとりになりながらも健走しました。が、ゴール直前



でエンジントラブルからリタイア。もう少しという所で完走できず、残念な結果に終わってしまいましたが、最後まで健闘したそのガッツは高く評価されています。来年も参加し、今度こそ完走してくれることを願ってやみません。

第7回 パリ〜ダカール・ラリー 総合成績

| | | | |
|-----|-----------------------|------------|--------------|
| 1位 | P. ザニローリ / J. ダ・シルバ | 三菱パジェロ | 48時間27分00秒 |
| 2位 | A. コーワン / J. セイヤー | 三菱パジェロ | + 26分19秒 |
| 3位 | P. フジュールス / D. ジャコマード | トヨタFJ60 | + 5時間34分32秒 |
| 4位 | J. フテット / N. ベラバ | トヨタFJ60 | + 12時間12分29秒 |
| 5位 | C. マロー / B. マロー | ルノー18・4×4 | + 12時間16分31秒 |
| 6位 | G. マルチ / L. ジャンセン | レンジローバー | + 13時間35分52秒 |
| 7位 | C. テジジャン / R. デラ | メルセデス280GE | + 14時間44分55秒 |
| 8位 | M. テイン / L. ベッカーズ | ランドローバー110 | + 21時間19分30秒 |
| 9位 | S. ポスティル / G. バネッスランド | トヨタBJ45 | + 22時間30分20秒 |
| 10位 | J. ボウシェット / J. ヒレック | メルセデス280GE | + 23時間14分34秒 |

第1回日本グランプリ(昭和38年)…その4

昭和38年第1回日本GP自動車レース大会開催について、鈴鹿サーキットの出現、主催権のごたごた、参加者の風情、そして各メーカーの臨戦体制などのモロモロのウラ話を前号までにお話しました。

大会当日が迫るにつれて、今でいう「未知との遭遇」とでもいうのか初めての体験を前に熟気とはいささか違うが、出発を明日に控えた冒険家のような気分になっていた。ドライバー達は、他人のことどころではないのにその本心を見抜かれまいと、それぞれに虚勢をはっていたのを憶えている。特に四輪クラブ出身の坊チャンドライバーにその傾向が強かったようだ。

二輪びいきをするわけではないが、二輪出身のドライバーはすでにレース経験を積んできているので、レースに対する心掛けや厳しさは心得ていたように思えた。しかしながらこちらをまた今は違っていて、志士の打ち入り前夜の雰囲気もなくもなかった。田中健二郎(当時二輪界ではレースの神様と言われていた)が先輩ぶって、二輪連中を集めて「お前は真白なサルマタをはいて来たが、レースには清潔な下着を着ていなければいかん」と一席ぶったことがある。

要するに、病院にかつぎ込まれたときに下着が汚れていたのでは男の恥だということである。

田中健二郎が出てきたので、ついでながらもうひとつの逸話を紹介させていただこう。彼は前々年、日本人で初めてホンダワークスチームとして世界選手権GP(ドイツ)で3位に入り、次のアルスターGP(英)で大ケガをした。そして長い病院生活を終えて日本に帰ってきたのであるが、まだ現役に復帰できる状態ではなかったため、鈴鹿サーキット側では折りから始まるようにしているこの大会を手伝ってもらいたいと考えた。施設側のパドック責任者を命じられた彼は、場内整理のアルバイトを集め、彼一流の演説で「何人といえども、ステッカー・腕章のない車や人は絶対に場内に入れてはならぬ」とやった。この大会には、高松の宮様が名誉会長としてご来場になることになっていた。四日市のステーションホテルを出られた行列がサーキットに向けて進み、情報は刻々と大会本部に入る。グランドスタンド前にはアメリカ空軍軍楽隊が整列し、今や宮様のご来場を待つばかりといった状況である。ところが、サーキット直前まで来たはずの行列が一方向に現れない。関係者はあわてふためき、進行は途端にぎこちなくなった。

それもそのはず、健二郎の部下達がステッカーが貼っていないといて先導車を止めてしまったのである。てんやわんやの後、15分遅れてパレードは開始された。健二郎はあとで本田宗一郎さんにこっぴどく叱られたそうである。

話を元に戻そう。とにかく何から何までたいへんな騒ぎなのである。競技規則にしても公式予選・決勝レースを通じ、その解釈をめくって主催者と参加者の間で議論が起こり、抗議続出であった。これは主催者側の体制の不備ばかりでなく、参加者自身がモータースポーツそのものを知らなすぎたことによるものである。FIA から来た2人のオフィシャル以外はすべて初めての体験なのだから混乱しないほうが不思議と言えよう。

車検もたいへんなことのひとつであった。国際スポーツ法典J項など知る由もない陸運事務局、公安委員会の例をあげてますます混乱させてしまう人まで出てくる始末であった。最終的にはFIA派遣のJ.ロスト大会審査委員長兼競技総監督とG.カネストリー技術委員長の判断にゆだねることになるが、これも素人の通訳を介しての話なので、ますます混乱を招いてしまうのである。

スポーツカー部門1300クラスで優勝した石津祐介(当時VAN専務、第2回GP三菱チーム第3位入賞)のオースチン・ヒリアスライトはレース後、フロントウインドの寸法で失格。同部門2500以下クラスで優勝した田原源一郎のフェアレディも、SVキャブと小型ウインドの件であわや失格のところ、輸出仕様ということでOK。結局何がよくて何がダメなのか、統一解釈はなくケースバイケースで処理されていた。次のレースに出場が予定されていた浅野正雄選手は、他人事とはいえ、石津選手の処置に義憤を感じ、やにわに大会事務局に駆けつけのぼり、阿部大会事務局長をブン殴ってしまった。そして彼は、次のレースで1周目、立体交差付近でコースアウトし、谷に転落。意識不明のまま植物人間になってしまい、半年後に亡くなった。

とにかく何もかも初めてということ、規模が大きいだけに苦労も多く、まさに“モータースポーツ維新”であった。

さて、我がレースの実況を語らねばならない。2日間にわたって行なわれた11部門の中でCII部門(ツーリングカーレース401cc以上700cc)にティール・ソーヤ米空軍中尉(三菱500・マカオ出場車)、戸倉選手(三菱コルト600・新車)、そして外川選手がエン

トリー。前にも話したように、トヨタ勢は各社のなかで一番進んだ体制で臨み車造りも徹底していた。なかでもパブリカは気筒容積も一番大きい上に性能が良く、上位のクラスよりタイムが良かった。トヨタ勢は7台のファクトリー出場であった。

他にはスバル450、マツダキャロル600が加わった。予選の結果はいうまでもなく上位7台がパブリカ、次が三菱500、その次に何かがいて、三菱コルト2台が並んだように記憶している。ソーヤと私は確か3列目だったと思う。

一生懸命思い出そうとするのだが、スタート前後のことは資料もなく、記憶がボヤけてははっきりしない。当日、何番めのレースだったのかもわからない。

5月4日の昼頃だったと思う。晴天で10万人以上の大観衆だった。周回数は9周(1周6km)、スタート位置につき、3分前の表示があったとき、エンジンがカブリ気味でアイドルが重くなったのを憶えている。スタート位置、すなわちグランドスタンド前は1°の傾斜があり、車が滑り出してしまう。ヒル&トウはできない構造だったので右足が大変に忙しかつた!

いっせいにスタート!よくわからないがスタートはあまりよくなかったようだ。第1コーナー、第2コーナーをINにINにと思って走った。S字に入って一列走行になり前を見ると、僚友の戸倉選手が走っている。彼とランデブーしようと思ってヘアピンまで来たとき、彼はブレーキポイントを間違え、たもとを大きく開けた。たぶん後の私を意識したのだろう。私もつきあう訳にいかないのでINを刺した。しばらくは二輪走行だった。転倒しないように小細工したのを憶えている。

その後、彼は戦意を失ったかのように離れていった。その後スプーンから立体交差までの間でスバルを抜いた。130Rまで並列で両方も全開であるが、スピードが全く一緒で、顔を見合せたのを憶えている。スバルに乗っていたのは、大竹滋之といって二輪仲間であった。何周かしているうちに



後にも先にも私一人になってしまい、あたかも私一人のレースの様でもあり、張り合いのない感じであった。ピットサインはマメに出してくれただが、1度間違ったサインを出したりして、笑っているのがよく見えた。当時のサインは前後の情報などなく、「あと何周」の表示だけである。

最終周ティグナーカーブを抜けて、立体交差の下にさしかかると、上をパブリカ勢がいっせいに走って行くのが見えた。これは今でも鮮明に記憶している。ようすに約3kmの差ができたのだ。無事レースは終了、アツという間のことのようにであった。ソーヤが8位で私は9位だったと思う。レースの終わった連中は急にはしゃぎだした。入賞車の再車検で抗議が出され、スツタモンダがあったとは、後で知らされたことだった。

我々は仲良く白子浜の三菱健保海の家(宿舎)に引き上げて、勝ちもしないのに大宴会をやった。ただただ、楽しかったのである。やたらと天気が良かったのが思い出される。

このようにして第1回日本自動車グランプリレースが終わったのである。今から思えば運営はスムーズどころかトラブル続きであったが、2日間で11種目ものレースを消化し、10数万の観客を動員。わが国初の近代的ロードレースの幕が切っておとされ、その時点で三菱が小さなチームながら評価されたことは、日本のモータースポーツ史上、意義あることだと思われる。

あの頃、我々にいつも笑顔で手伝ってくれた三菱社員の人々に、また最後に海の家で馬鹿さわぎをした仲間にお礼を申し上げたい。この大会の好成績をフルに宣伝したトヨタに刺激され、各メーカーはあらゆる手段を用い、ストーブリーグをはじめ熾烈な戦いを第2回GPで争うようになるのである。(CMSC本部 外川一雄)