



雪どけ気味の難しいコンディションのなか、SSに行く中川／森川間のRX-7。前年秋にデビューしたばかりのサバンナRX-7とあって、ギャラリーたちも好奇の目でその走りを見つめる。「ラリーカーで排気量を1.6倍する係数がかかるんで、グループ2の2001cc以上ってうーん一番大きなクラスになりました。でも、該当車がなかったんですね。で、次々につぶれていって、気がつけばクラス優勝(笑)。この年は257台くらいエントリーがあったんですが、同じクラスはメルセデスのW123とシトロエンCXくらいええ。そんな大型サルーンも出てたんです。その頃、ワークスだ、セミ・ファクトリーだって真剣勝負しているのは、せいぜい前の30〜40台。で、残りは運動会に近い感覚で出てましたよ。でも、いまのWRCってそれがなくなっちゃったような気がします」と森川さん。

うたかたのモンテ RX-7ラリーカー、25年目の再会

「ハヤタ、これ」そうって加藤編集長から数枚のポジ・ファイルを手渡されるのは、たしか昨年末のことだった。ラリートリムを施された、黄色い初代マツダ・サバンナRX-7が颯爽と走るシーンや、クルマを中心にした記念撮影だったり。「はて、いったいなんだろう？」だが、そうした写真にはヒョーンなことからモンテ出場を果たしたRX-7と、情熱に溢れた日本のアマチュア・ラリー集団との、25年に及ぶ壮大なドラマが隠されていた。

■憧れの理由

「なにしろ、25年も前の話ですから、あのRX-7だってスクラップになっていてもおかしくない。それがほとんど当時のままで残っていたんです。ビックリしましたよ」

ランドローバー・ジャパン広報室の森川 修さんは、そうって本当にうれしそうに笑った。いざさか唐突だが、英国の名門ブランドの有能なPRマンであるこの森川さん、実は筆者の“憧れのヒト”だったりする。こちらの疑問に対して、最短の時間で期待以上の情報を提供してく

れるだけでなく、その対応は細やかな配慮で裏打ちされている。だからといって、仕事ひと筋の石部金吉というわけでもなく、あくまで多趣味で三度のメシよりクルマが大好き。人生を幅広く楽しむ姿勢、そしてそのバランス感覚は見事というほかない。生粋の慶応ボーイであることも大いに関係がありそうだ。とにかく、森川さんを見るにつけ、あんなオトナになりたいなあ、と本気でそう思う。

そんな森川さんが、学生時代に寝食を忘れてのめりこんだものがある。ラリーだ。

「そうなんです。主にナビゲーターをやっていました」

そう聞いて、すべてに合点がいった。いざ走りだしてしまえばドライバーにすべてが委ねられるレースと違って、ラリーはナビゲーターの優劣が結果を大きく左右する。刻々と変化する状況を的確に判断し、そこからドライバーが求める情報を抽出して、タイミングよく伝えていく。相手がおかれた状況をキチンと把握できるからこそ、絶妙の気配りが可能になる。持って生まれたホスピタリティ精神とバランス感覚を、ナビの仕事を通じてさらに磨きをかけた。こうした森川さんの軌跡と経験は、インポーターの広報マンとしての今に直結している。業界関係者から寄せられる絶大な信頼の理由は、なるほどこんなところにあっただけだ。



まだ、マツダ広報部から借り出した状態のRX-7。オリジナルはご覧の緑メタだったが、大脚神レース村のバップアロー・ガレージで、目の覚めるようなカナリアイエローにリペイントされ、その後、イノセ・コンペティションでラリートリムを施された。「イジったといっても、実際は走りきれだけのチューニングです。足回りの強化、ダンパーを換えて、LSDにして、バケットシートに換えたり、それもドライバー側だけですよ(笑)。ナビ側は普通のイス。あととはタイヤ。基本的にサービスがないプライベートチームなので、タイヤをたくさん積まないといけない。それを積むための工夫とか、タンクを100ℓにしたり、エンジンはまったくのドノーマル。キチンと整備をしてもらっただけなんです」

「高校の時、前の席が目下部保雄クンだったっていうのが、すべての始まりです(笑)。大学時代は慶応ラスカルズ・カー・クラブ(KRCC)と、Group-11というラリークラブに入って、それからは寝ても覚めてもラリー漬けの毎日でした」

現在は自動車評論家として活躍する級友と組み、全日本戦にナビゲーターとして出場するかたわら、主催者としてラリーのオーガナイズにも手を染めた。

「土曜にスタートして、夜を徹してラリー。で、日曜朝にフィニッシュを迎えて、表彰式を終えると、その足でコースを使って使わせていただいた林道を補修しに行きました。ラリーができる環境を維持するために、僕たちも必死でした」

なぜ、ナビだったのか、その理由を森川さんに問うても「そのほうがお金がかからなくていいんですよ」と、笑って取り合ってくれない。だが、ナビゲーター森川青年は、当時のトップドライバーに高く評価され、76年にはプライベーターの雄、相本(こうじもと)寿一選手のナビとして、モンテカルロ・ラリーに出場。初の海外進出を果たした。それ以降、森川青年は77、79、81、84、97年とモンテカルロ・ラリーに参戦。だが、あえてプロの道には進まず、正業を持ちながら、ラリーにはあくまでアマチュアとして関わった。「そういう気持ちはありませんでしたから」あくまで地に足をつけて物事を推し進めるところも森川さんらしい。……とはいえ、ラリーへの情熱はとどまるどころを知らず、就職先は当時では珍しい外資系を選択。「日本の会社だとそうは休めませんが、外資系はすでに隔週で週休二日制だったし。すべてはラリーのため、ってトコでしょうか(笑)」

■奇跡だ!

そんな森川さんにとって、最も思い出深いモンテが、今回ご紹介する79年のそれだ。

「すでに3度目のモンテだったので、今では信じられない経緯を経て、参戦体制が決まったんです」森川さんはそういって笑う。

「77年に友人の中川一さんのナビとして、2度目のモンテにサニー110で出たんですが、とにかく非力で。リエゾン区間でももう全開。それがあまりに大変だったので、『次は、もうちょっと優雅に行きたいね』って話をしていたんです。そんな時、マツダから出たのがサバンナRX-7。あ、もうこれしかないな、と(笑)」

まず、行動に出たのはドライバーの中川選手だった。なんのツテもコネもないマツダに、いきなり電話をして、『モンテカルロ・ラリーに出たいので是非ともクルマを貸していただきたい』と切り出したのだ。無論、ダメで元々の飛び込み電話だ。ところが、神様は若者たちの背中を押した。なんと、電話はマツダ広報部へとまわり、一介のプライベートに広報車の1台を借してくれる、となったのだ。



上:モンテの車検場そばにそびえたつサバンナRX7と中川/森川組。右から相場計人さん、上野敏志さん(チームにスポンサーをもたらした)、渡辺公志郎さん(ご存知、開運堂のご主人)、猪瀬良一さん(ノバ・エンジニアリング代表)、岡田房子さん(後の森川夫人)、中川一さん、そして森川さん。ちょうど25年後に長野で撮った写真(右)と見比べると、時間の経過が感じられて楽しい。「まるで使用前、使用后」ですまね」とは森川さん。(写真協力:ラビタ編集部)



奇跡はさらなる奇跡を呼んだ。中川/森川コンビの共通の友人のひとり、会計士で大のクルマ好きの上野敏志さんが、音響メーカーのクラリオンをスポンサーとして紹介してくれたのだ。そればかりではない。人気男性誌のGOROが、彼らの戦いぶりを誌上で報告するというオマケまでついた。そして、ここでさらなる奇跡が舞い降りた。「上野さんの趣味のクルマをメンテナンスし

ていらしたのが、現ノバ・エンジニアリングの猪瀬良一さんで。結局、クルマの仕上げから現地でのサービスまで、面倒を見ていただくことになったんです。もう身に余る光栄で……」森川さんはいまさらながらに恐縮する。70年代、故・風戸裕と生澤徹の欧州でのレース活動を支えた“巨人”のバックアップは、純粋なプライベートアにとっては何より心強い後ろ盾だったに違いない。

パリ・シャルル・ド・ゴール空港のJAL CARGO保管場で。この後、オートルートをひたすら南下、一路モンテカルロを目指す。





2000kmに及ぶ「Parcours de Concentration」に出発する中川／森川組のRX-7。毎年、モンテでは欧州に複数のスタート地点が置かれるが、中川／森川組は地元モンテをスタートし、再び戻ってくるというパターンを選択。そのスタートは、やはりカジノ広場前だ。

■望外のクラス優勝

クルマの準備が遅れ、マシンの輸送を急運、船便から空輸に切り替えたことで、スポンサーフィーの大半が消えたことを除けば、中川／森川組のモンテはいたって順調に幕を開けた。スポンサーの紹介者である上野さんを監督に据えた「チーム」のメンバーは、ぜんぶで8人。直接クルマに触るのは猪瀬さんだけだが、各自が洗車やタイヤの用意などを買って出てくれた。無論、旅費も自前の手弁当である。今のように日本のマニファクチュラーが参戦する時代と異なり、エントラントとしてモンテに関わることは、白昼夢を地で行く話に等しかった。

とはいえ、同じラリーでも日本と欧州のそれではギャップは大きい。「当時、日本のラリーはコースがシークレット。事前のレッキも皆無です。主催者から配られるコマ図ではチェックポイントも隠されていて、突然現れるチェックポイントを規定の時間通りに通過する。それが早くても、遅くてもペナルティの対象になる。

そんな形態でした」と森川さん。だが、規定時間でコントロールを通過するためには、主催者の指示速度ではとても追いつかない。いきおい、右も左もハッキリせぬコースを相当なハイ・アベレージで駆け抜ける。ドライバーにはテクニクと「蛮勇」が要求された。一方のナビゲーターは、目の前に据えたクルマの計算機(まだラリーコンピュータはなかった)を駆使し、実走速度と距離から所要時間を換算。指定時間との差をドライバーに知らせていた。「僕は30秒に1回ずつ計算してましたから、結構忙しかったです」と森川さん。

一方の欧州は、日本の減点法と異なり、現在のWRCでおなじみのスペシャル・ステージ(SS)形式を採用していた。トップチームのみならず、ベースノートの使用はもはや常識だ。無論、日本から遠征する中川／森川組にコースをレッキする余裕はない。彼らはベースノートなしでラリーに挑むのだ。

そればかりではない。イベントそのもののス

ケールも大違い。当時、日本のラリーは土日の二日間を終了したが、本場モンテは、エキジビション的な性格を持つ「Concentration」のスタートから、ラリーのフィニッシュまで延々1週間(!)に及ぶのだ。

「すべての出場車はアルメリア、フランクフルト、コペンハーゲン、ローザンヌ、ロンドン、パリ、ローマ、ワルシャワといった欧州の各スタート地点から、一路モンテカルロを目指す。で、欧州各国をめぐる形で、最終的にSS競技のスタート地点となるモナコに集合する。モンテをスタートして、再びモンテに戻ってという選択もある。僕たちプライベートアの大抵がこれを選びました。これだけでまる2日間、約2000km近くを走るんですよ。ところが、このConcentrationってコース図がない(笑)。あらかじめ指示されるのは、途中で立ち寄りが義務づけられているコントロールの「住所」だけ。ミシュランの地図を頼りに街を目指して行くんですが、街に入るとチンプンカンプン。到着が夜中なんてこともあるし。そうすると地元のクルマにくっついて、コバンザメしてみたり(笑)。でも、モナコに近づくにつれ、ローマ・スタートのフィアット・ワークスが合流してきたり、アルピーヌと並走したり、も、見ている人たちはもちろん、出ている僕たちも相当に盛り上がってきます(笑)」

この顔見世興行のようなConcentrationを経て、ようやくラリーはSS競技に突入する。ベースノートを持たない中川／森川組は、いつもどおり、日本のスタイルで競技に臨んだ。「僕の仕事は、まずミスコースをさせないこと。あとは長丁場ですからドライバーのペース配分に気を配りました。あとは情報収集。タイムコントロールにいる人に『この先のSSには雪はあるの?』なんて訊いたり。でも、体制に限られている僕たちは、全コースをスパイクタイヤで走りました。交換用のタイヤもフルに積んで、ガスも満タン。だから、罷うってというよりはむしろ参戦するというレベルです。当時、プライベートアで海外のイベントに行くなんて、スタートラインに並んだら、それだけで90%成功したみたいな気持ちでしたから(笑)。「あとは、走りきればいいんだ」ってカンジでね。でも、あまり人のやってないことだったので、面白かったですよね」

だが、本番でも神様は中川／森川組に味方した。グループ2の2001cc以上のクラスにエントリーした彼らは、持ち前のステディさで困難なステージを次々とクリア。ライバルたちの脱落にも助けられ、気がつけばクラス優勝の榮譽を勝ち取っていたのである。

無論、モナコ王宮で開催された表彰式にも出席。レーニエ大公ご夫妻は外遊中とのことだったが、ウィナーのベルナル・ダルニッシュ、Coupe des Dames(レディス・カップ)を獲得したミシェル・ムートン組らと共に、健闘を讃えられる栄に浴したのである。

おなじみモナコのヨットハーバー脇に設けられたフィニッシュで、ごく内輪のシャンパン・パーティに興ずる中川／森川組。総合73位、クラス優勝の大金星だった。



下：ラリー最終日の夜、モナコ王宮で開催された表彰式。レーニエ大夫妻は外遊のため欠席したが、大公姉のアントワネット妃からカップを拝受する中川／森川組。望外の結果に、いささか夢見心地の態。



■25年目の再会

1本の少々向こう見ずな電話から始まり、すべてがハッピーエンドで終わった中川／森川組の79年モンテ参戦。しかし、このストーリーは、まだ終わっていなかった。クラス優勝を果たしたあの黄色いRX-7が、なんと25年の時を経て、忽然と姿を現わしたのである。

「モンテから帰ってきて、すぐにマツダさんにお返しして、で、新しいシーズンを重ねるうちに、そのまま取り紛れてしまって……。時々、思い出しては『もうスクラップになっちゃったろうなあ』なんて、考えていたんです」森川さんはそう振り返る。

ところが昨年になって、知人からの連絡で、横浜・鶴見にあるマツダR&Dセンターに、モータースポーツで栄光を勝ち取った歴代のマツダ車の1台として展示されていることが判明。

森川さんを始めとするあの時の“チームメンバー”が駆けつけると、あの黄色いRX-7が往時の姿もそのままに佇んでいた。しかも、1991年

モンテのクラス優勝に加えて、デイトナ24時間でもクラス・ウィンを遂げたサブナRX-7。それを記念して製作されたポスターを囲んで、記念撮影に収まるチームメンバーたち。5年後、また同じメンバーで今度はヒストリック・モンテカルロラリーに出場しようという話まで飛び出すほど、メンバーたちのハートは若々しい。手前のパンダが森川さん。長野の松本は、当時、ラリーのメッカとして全国のライストが集った。



にルマン24時間を制したマツダ787Bの隣という、最高のポジションである。

「も、何から何まであのときのまま。スパイクタイヤ、履いていたんですよ！」森川さんは、コープン気味にそう語る。

メンバーとマシーンの再会に際しては、マツダも25年前と同じように好意的な対応をみせた。マツダの粋な計らいで、しばらくの間、“彼女”を預かった彼らは、チームの地元である長野・松本に全員集合。みんなでRX-7との再会とその健在を祝った。無論、25年ぶりの再会には、あのモンテでサービスにまわった猪瀬さんもご夫妻で参加。1本の電話がつかないだ、不思議なご縁の妙を、皆で味わったという。

今から25歳若かったあの頃を振り返り、昔話に興ずるチームメンバーたち。開けば5年後にはヒストリック・モンテに出ようという話があるとか。モンテ参戦への道を、若さというバイタリティを糧に真っ直ぐ突き進んだあの勢いは、今も彼らの中に生き続けている。

(report=早田前久/photo=清水博志、田口浩次、森川 修)