

RX-7、当時の思い出 -使用前・使用後-



今回のラピタ・ホットラインはちょっと長いので、お茶でもお飲みになりながらお読みください。あ、でもキーボードにこぼしてご愛用のPCをダメにしたりしないようにしてくださいね。

話は25年前に遡ります・・・

海外行きが羽田から成田に変わり、テレビでキャンディーズが歌い、ウォークマンが発売された1970年代の後半、当時はまだメーカーをはじめ、日本にはほとんど縁のなかった海外ラリーに挑戦した「遊び仲間」たちがいました。

メーカーチームなどではない純粹の「プライベート」チームである私たちの目標は「楽しむ」こと。この仲間たちが日本からの海外ラリー挑戦に1ページを残すことになってしまいました。

国内でラリーを走っていた中川一とわたし森川修。私たちふたりのまわりには海外ラリー挑戦を支えてくれる、でも同時にいっしょに楽しもうという素晴らしい仲間がいてくれました。1977年、2回目の挑戦となる世界選手権ラリー（現在のWRC）初戦モンテカルロラリーを日産サニーで戦い、「日本人初の完走」という結果で終えられたふたりですが、なにか悶々とした物足りなさを感じていました。

今でこそラリーといえばスバル、三菱など日本車がトップコンテナーとして活躍していますが、当時のラリー、特にモンテは数少ない舗装路ラリーということもあり、あの伝説のランチア・ストラトス全盛期で、皆「シヤコタン」のレーシングカーのようなラリーカーでアルプスの麓の険しいコースを走り回っていました。それを目の当たりにしてしまった私たちが、次回の挑戦にはもっと速いスポーツカーのようなクルマで走りたいと思ったのは至極当然なことでした。

そんな思いのなか、翌年にマツダから発売されたのがRX-7だったので。「これだっ」と中川が(若気のいたりで?)何の縁もないマツダの本社に電話したことでストーリーは始まりました。今では考えられないことですが、話はマツダの広報部に伝わり、初期広報車の1台を貸与してくれることになりました。さあモンテ再挑戦です。

幸運は続きます。仲間のひとりに、いつも上野先生と呼んでいた松本在住の先輩がいました。当時既に東京でも公認会計事務所を経営していた氏は、いくつもの一流企業の仕事をしており、仕事柄、どこに余剰金(?)が眠っているかを把握していたのです。「オレがスポンサーを見つけてやるから・・・オレも連れてけよ。」これでチーム監督が決定。

さらには氏の趣味の街乗りクルマをメンテに出していた猪瀬コンペティションの猪瀬さんに広報車のラリー車への改造を頼んでくれました。このかた、のちにフォーミュラ・ニッポンなどで有名になるノバ・エンジニアリングの社長さんになるあの猪瀬良一さんです。たったひとりのメカニックとしていっしょにモンテまで遠征してくれ、雪の中、手から血まで流しながらブレーキパッドを物凄いスピードで交換してくれたりもしたのです。

ご説明が遅れましたが、ご存知のようにモンテカルロラリーは、F1グランプリやカジノで有名なモナコ・モンテカルロを基点とする華やかなイメージで有名であるとともに、昔から「雪と氷のラリー」としても有名で、厳冬期の1月にアルプスの麓を含めた南仏とイタリアの山岳地帯の「雪とアイスパーンに覆われた舗装路」で競技が行われます。



そんなレース中、チーム監督には、もうひとつたいへんお世話になったことがありました。当時はフランス語しか用意されていなかった(!)ラリーのレギュレーションブックの解釈の相違で(ということにしておきましょう)、日本から持参したタイヤに打ったスパイクが規則に合わないことがわかり、手弁当で駆けつけてくれた(といっても、最初に書いたとおり、みんなそれぞれ楽しみに来てるんですが)即製サービス隊(?)の最初の大仕事は手作業での「スパイク抜き」でした。そのせいでタイヤの数も不足してしまったのですが、ここで凄いのが財務担当でもあるチーム監督。「よし、ちょっと資金を調達してくるからね。」といったまま、なんと数時間後にはタイヤを数セット買って余るほどの資金を調達してくれました。調達先は、カ・ジ・ノ。

駆けつけてくれたメンバーは他に、監督の義弟で、松本市で一番の老舗お菓子屋さんを経営するこれまた高級クルマ趣味の渡邊さん。監督とふたりで、「クルマはこれしかできないから」と、どのサービス地点でも冷たい水で洗車をしてくれました。おかげで、RX-7はワークスチームのマシンよりいつもピカピカでした。

同じ松本市の「名物」ラリーストである相場さん、そして東京からも2名が合流して応援してくれました。

さらに、「食料隊」としてラリー中の差し入れ係で女性がふたり。(すみません、うち1名は後に私と同じ姓になりました。また、もうひとりはこの遠征にあたり「フランス語」でおおいに手伝ってくれた元フランス在住の友人と同姓に。)

このような、ほんとにプライベートなメンバーでした。



これらチーム仲間に支えられ楽しく5日間のラリーを戦って、あと一晩の最終ステージを残すのみとなりました。ここで中川とわたしはサービス隊に当然のようにある提案をしました。

最終ステージはモンテカルロ市街からほど近い裏山を深夜駆け抜けるステージなのですが、ここには「テュリニ峠」と呼ばれる、モンテの顔とも言える超有名なスペシャルステージがあります。サービス隊で来てくれた仲間はみんな手弁当で来てくれた「楽しみたい楽しみ隊」です。これまでわたしたちふたりのために働いてくれたのですから、ふたりからの提案は「みんなテュリニに見物に行つてよ！」だったのです。あと一晩はタイヤも出来る限り積んで、全部自分達でやるから、みんな見物に行つてよ。

アイスバーンの深夜のテュリニ峠のスペシャルステージには何千人というスペクテイターが集まっていますが、全開走行でも、日の丸のボードを持ってきていた仲間をしっかりと見つけることができました。見物に行つて欲しかった、は自分達の走りを見ても欲しかった、だったかもしれません。

こうして翌朝モンテカルロに無事フィニッシュした私たちに待っていたのは、なんとクラス優勝という輝かしいおまけでした。モナコのロイヤルファミリーからカップをもらった表彰式、夜のギャラディナー、全員とても晴れがましく楽しいひとときでした。「楽しむ」ことが目標だった私たちチームに、とんでもないおまけがついてしまったのです。私自身はこの年を含めてモンテを6回ほど走りましたが、この年が一番の思い出です。



帰国後マツダに返却したこのRX-7の行方はすぐに覗き知れなくなっていました。当然既にスクラップになっているだろうと思っていたこのRX-7がなんと一昨年マツダ社内に「それとなく」保管されていたのを偶然聞きつけたのが私でした。それを中川が「また走らせたい」の情熱ひとつでマツダに交渉し、昨年秋によくレストアにかかることができ、あのモンテから25年後、一瞬でしたが日本のラリーファンの前で走らせることができたのです。

発売中のラピタ本誌P90にもありますが、上の写真をご覧ください。1979年のモンテカルロ郊外での集合写真のショットです。左からコ・ドライバーのわたし森川、ドライバーの中川、食料隊の園田(のちに森川)、メカニックの猪瀬さん、洗車隊(?)の渡邊さん、チーム監督の上野先生、そして応援の相場さんです。皆若いです。当然ですが。いかにも「使用前」ですね。

そしてかたや「使用后」、2004年秋の面々です。老けました。当然ですが。でも、こんな「使用前・使用后」写真って、なかなか撮れるものではないです。ラピタ編集部 アイディアってさすがです。

25年ぶりにほぼ全員集まったら、楽しくやろうって意気込みは「熟成」されて当時以上になっていました。で、ひとつ大問題がおきてしまいました。中川が最後に、5年後にこのRX-7でみんなでまたモンテに挑戦だなんて宣言してしまったんです！(もちろん、本番のWRCの直後に行われる旧車モンテですが。) もちろん全員聞こえなかったふりをしましたが...