

# 小さな英国がニッポンにきた...

ミニの黎明期、1960年代をミニが世界発信を重ねた黄金期とするならば、終盤の10年間は日本の多くのファンにとってミニを存分に楽しむことができた黄金期といえよう。氏より育ち、“小さな英国”が我が国で辿った足跡をシリーズで追う第2回目は、ミニが遺したモンテカルロでの偉業を多くの人にリプレイさせるきっかけを作った1994年、そして1997年のラリー・モンテカルロへの参戦をテーマに構成してみたい。そのとき、森川氏のラリーリストとしての視線は何を見ていたのだろうか。

photo & text = st.mini 編集部 streetmini  
specialthanks = 森川オサム (チュリニ・インク)  
osamu morikawa turini inc.

## 森川オサム氏

スペシャルインタビュー

みんなミニを憶えていた



'94年に登場した限定車の『モンテカルロ』。この販売は周到に計画されたのだろうか。

ミニがメジャーな国際大会の舞台で名をあげたのは、なんといってもラリー・モンテカルロを置いてない。往時、ミニを生産していたBMCのワークスチーム、『コンペティションデパートメント』は1959年8月のデビュー直後、コンペティションの現場にミニを投入し、もちろんモンテカルロにも翌年1月からチームを送り込んでいた。

ラリーシーンで最初にして最大の成功劇後々まで語り継がれる金字塔が1964年のモンテカルロでの総合優勝だ。前年にデビューしたクーパースの高い戦闘能力が証明された一件だ。その後さらにス



1997年の参戦。森川氏はラリー・モンテカルロをミニで走ったのは'97年が初めて。(右)。その後、ラリー・モンテカルロ・ヒストリックに参戦する切っ掛けにもなったという(上)。



プアップしたクーパースは多くのラリーシーンを席巻し、ミニの名を広く世界中に喧伝することになる。

生誕35周年を翌年に控えた1993年。ローバー・ジャパンがプレス・リリースを配布した。『ミニ・オン・ザ・モンテ1964-1994』と記された綴りには、ラリー・モンテカルロでの初優勝から丸30年を迎える62回大会に最新のミニ、つまり'93年モデルをベースとした競技車輛を準備し、ワークスチームを編成して参戦するとあった。しかもチームのエースドライバーには、優勝当時に勝利したパディ・ホプカークを起用した。

1994年はミニ35周年のアニバーサリーだから何かしてくるだろうな、とは思っていたけれども、モンテカルロ初優勝を持ち出してダブルタイトル・イヤートし、リ

アルに参戦をするとは。いやはや、恐れ入るの鬼子母神って感じだった。

さて、冒頭のこの流れで、今回のテーマはご理解いただけることだろう(まあ、写真を見れば一目瞭然ではあるが、文章でも書いておきたいので……)。90年代、ローバーは2回、ラリー・モンテカルロにミニを出走させている。1994年と1997年。前段がその1回目、'94年エントリーの幕開きである。

前号に続いてパイロットは森川オサム氏である。実のところ氏は、この2回のラリー・モンテカルロに大きく関わっている。'94年はジャパンチームのマネージャーとして、そして'97年はプレイングマネージャー、ナビゲーターとしても競技車輛に乗った。今さら歴史の流れが大きく変わることはないと思うが、傍らで見続けた森川氏のエピソードとともに、'94年、'97年を振り返



’77年の車輛は最終モデル、なぜかサーフブルーだった。サブランプは当時を彷彿させるグリル前の4連装着だ。

ってみよう。

「その時はローバー・ジャパンのマーケティングをやっていたからね、当然、本社意向は伝わってききましたよ」と森川氏はいう。「94年はモンテカルロ初優勝の30周年になるから、英国本社としてはミニをモンテに復活させたいという内容でしたね。当時はすでに日本はミニのナンバーワン・マーケットになっていましたから、当然のように日本からも関わって欲しい」ということだった。

英国本国からのオーダーは「こうだった。競技マシンを何台か作るの、そのうち一台をジャパンが担当する。つまり、チームやマシンのサポートはローバーグループでやるからスポンサーを見つけてチームオーナーになれ、ということですね。ミニは主流商品だったので受けるしかないですね、ジャパンとしては……。で、モンテカルロを走った経験があるので、私のところにお鉢が回ってきた、というわけですよ」

競技経験とマネージメントではまったく別のスキルのような気がするが、それ以上に当時のジャパンの中では手に余る本社オーダーだったに違いない。いきなりモンテカルロに出るぞ、といわれても、経験したことのない事柄には、ふたつ返事ではいはいっというわけにはいかない。おそらく、渡りに船の森川オサム氏だったのだらう。

「まずはスポンサー探しからですね。最終的には



ネコパブリッシングが冠スポンサー、ユニクラ、JACCS、カスタロールやヴァージンエアなどの著名企業がスポンサーを引き受けてくれた。だから、チーム名は「NEKOROVER MINNIE」、101号車です」

すでに、本社チームは当時の車番に準じて37号車を用意し、ドライバリーにパディ・ホプカーク起用を決めていた。

「日本チームも対抗しなければいけないから、101号車にはティモ・マキネンとポール・イースターの本当のコンビを選んだんです。それくらいしないとね」と当時を振り返る。森川氏がいった、本当のコンビのフレーズが妙に響いた。64年にホプカークと組んだヘンリー・リドンは残念ながらもすでに他界していたので、本社チームでは本モノのゴールデンコンビは成立できなかった。37号車のナビゲーターを務めたロシ・クレリンも往時のBMCワークスドライバリーなのだが、そこに森川氏のこだわりが顔を覗かす。1965年に総合優勝を勝ち取ったマキネン／イースターのビッグヘアにシートを託したのである。そして、車輛のレジストレーションナンバーは「L66LBL」、67年当時に彼らペアが乗った車輛のナンバーLBL66Dにちなんで用意したものだ。30年を隔てたラリー・モンテカルロを誰もが楽しんでいた風情が伺える。

「マシンはローバークラス系がパーツサ



ブライヤーのネットワークを使って製作したクルマでしたね。シェイクダウンテストに立ち会い、競技中は現地に滞在していました。でも、出走のその日に車輛が盗まれたという訳の分からない話になって、スベアとして置いてあったドンガラボディに、こられたスベアパーツを全部組み付けたものを急遽製作するという事態になってしまったんですね。凄く勢いで作り上げて、2号車は車検に間に合っただけです。噂はイロイロと流布されましたけど、真相は分かりませんね。もう、済んだことだし……」

たぶん、62回のラリー・モンテカルロに参加した200台の中でも、もっとも波乱に満ちていたのがこのチームなのではないだろうか。事態のあらましはこうだ。モンテカルロへの搬送を控え、すべての作業を終えた車輛をトレーラーに載せ、メカニックのひとり牽引して自宅に戻った。1月19日の未明、出発の時刻になりトレーラーに向かうと、積んであったはずのミニがなくなっていた……。この一件は直ぐさま各方面に伝えられ、BBCの朝のニュースではトップラインで報じられたそうである。チーム、そしてサポートする本国ローバーは直ちに2号車を用意する方針とした。実に二日間という強烈なスピードでマシンを組み上げ、車検。スタートラインに付くことができたのである。

「なんとか走り出したんですけどね。慣ら



'94年にローバー・ジャパンが準備した最新型ミニ、101号車だ。グループA車輛である(左)。2014年の参加車輛はヒストリックらしくMk-IIを使用した。4連サブランプはお約束だ。

ラリー・モンテカルロらしい走行風景。残念ながら101号車の競技中の写真が手元になく、ホプカーク、クレリン組37号車。



しもできないような急場作りのクルマではなかなか厳しく、第2SSの途中で止まってしまったあえなくリタイア……」

マキネン/イースター組は競技初日の24日、ふたつめのSSで不動になりリタイアという結果に終わった。原因はストレナーナの詰まりだった。ほんの些細な、しかし確実に機能を停止させてしまつたトラブル。ローバー社、そして当時親会社だったブリティッシュ・エアロスペースの全面的なバックアップを受けたワークス態勢だからこそマシンの盗難という前代未聞の事態を乗り越えて出走することができた。しかし、結果は悔しいものだった。

「それまでの走行で、タイム的にはドライバーのティモ・マキネンは早かったし、ポールのイースターもヒストリック・ラリーなどで精力的に活躍していたから、周囲の評価ではジャパンチームはかなり優勢だったんですね。歴史に、もしもはないですが、このチームで走りきってれば、かなりの結果になったろうと思うと……」

なんとも残念な幕引きである。競技車輛盗難事件については、当時もいろいろと取り沙汰されたようだが、なんとなく、オトナの事情がありそうなので、この話題はここまで。ちなみに件のミニは24日の昼過ぎ、エンジンとタイヤを外された状態で発見されたという。なんとも不可解なり……。である。

この年のラリー・モンテカルロにエントリーしたミニは4台。これまで登場した英国(37号車)、日本(101号車)の他に、フランスとイタリヤから参戦した。WRCの新ルールになっていて、往時のような長いコンセントレーションランはなく、ヴァラ

ンスまでの移動をした後のスタートだった。1994年のモンテカルロでもっとも印象深かったことを森川氏に訊いてみた。「ミニは人気があるんですよ。久しぶりに出場しているわけで、どこへ行ってもすぐ応援してくれる。過去の偉業のこともみんな知っているの、ドライバー達も人気だった。モータースポーツの受け入れられ方、一般生活への浸透度が驚くほどに高いんですよ。だからギャラリーもものすごく多くて……」

ミニを見に来ているわけではないけれどもヨーロッパではラリーは人気のモータースポーツ。写真を見ても分かるように日本とは全く異なり、およそ想像できないようなシーンが繰り広げられる。だからこそイベントに参加する意義は充分に高いのである。

ラリー・モンテカルロ参戦で幕を開けた1994年。35周年を迎えるこの年にメーカーはアニバーサリーモデルとワークス・ミニをオマージュとした限定車、ミニ・モンテカルロをリリースした。周到な計画が練られていたのか、詳細な部分までは分かんなかったが、ひとつだけいえることは、モンテカルロの地をグループN車輛として初めて走ったクーパー1.3i。最終日27日にモナコの地を走るとは叶わなかったが、ホプカークの37号車ともう一台は完走扱いとしてリザルトに名を残した。隔世の感を拭えないミニが、ポツと出てきてギャラリーを沸かし、それなりのリザルトを残す。想像以上にモーターセッションもマシンそのものも進化した30年後のラリーシーンでミニは走った。どんな目論見が

あったにせよ、単なる酔狂ではなかったのだらうと、今になって思うのである。

3年、時を進める。1997年も同じようにモンテカルロへの参加オードーがなかった。ただ、直接のオファーはフランスのローバーから。当時のプレスリリースから引用しよう。1997年のラリー・モンテカルロには昨年末に投入したばかりの新型ミニ・クーパーが5台エントリーしている。うち2台はローバーグループの関連組織、ブリティッシュ・モーター・ヘリテイジ(BMH)によるものだが、3台はフランス、イタリア、そして日本というローバーの各国現地法人によるスポンサードを受けた参戦である。5台のうちローバートリアとBMH、2台がグループA、残る3台がグループNでのエントリーとなっていた。「前年の秋になってローバーフランスから声がかかって、英国からグループAがエントリーするから、周囲を各国のミニでもり立てようよね。日本もそれに乗っただけだね。クルマは用意してくれるし、サービスも共有できたので。ただ、'97年の参加オードーは媒体露出を考えたのか、乗車メンバーにジャーナリストを乗せるようにとの指示があったんですよ」と森川氏はいう。

ここで登場するのが日下部保雄選手だ。つまりこの'97年のラリー参戦は宣伝活動的な側面を持つということだ。ローバー・ジャパンの社員である森川氏は、結果はともあれ、まず完走することを目標に置いて思ったという。



時は下って森川氏が参戦した2014年のラリー・モンテカルロ・ヒストリックのスタートシーン。



'94年にローバー・ジャパンが準備した車両、101号車だ。この後に悲劇が……(左)。2014年の参加車両はヒストリックらしくMk-IIを使用した。4連サンプはお約束だ。

「国際ラリーで最後まで走りきることがどれだけ難しく、大変なことなのかはよく知っている。だから欲しかったのはステイでマシンを壊さずに走る。枯れたドライバーで、日下部保雄クンに話を持っていったんです」

前回の号に記したが、両名は高校の同級生で、国内ラリーでペアを組んでいた間柄だ。日下部氏の返答は、森川氏がナビを務めるなら、という条件だった。

「私が乗ることになったのはそれだけが理由。正直なところ、仕事背負っていくのは嫌だったし、体力的にもね……」と笑いがからいうけれども、過去に5回もモンテカルロでナビゲーター(コ・ドライバー)を務めて、'94年にもミニを持って行っている森川氏に盟友・日下部氏が、乗れっというの流れてあたりまえの流れてあろう。そうしてふたりは年明けのモンテカルロへと旅立つのである。

ローバー・ジャパンとしてラリー・モンテカルロへの参戦は'94年に続いて2回目。車輛はスポーツパッケージジの新型ミニ・クーパード。コンストラクターは英国のローバースポーツ、社内のスペシャルセクションで組んだ。いかなれば最後の

ワークスミニである。車輛はもとより、パーツ類もホモロゲーションが切れていて、いろいろ問題が山積したようだ。とくにタイヤサイズには難儀したと聞く。'97年はローバー・ジャパン自体がメインスポンサーとなった。なぜ5台中1台だけがサーブールで、どうしてそれを日本チームに割り当てたのが長年の疑問だったのだが、すべては本社の選択単にあてがわれたクルマが青かっただけのことらしい。それが真実なのかも釈然とはしないのだが、ひとまず溜飲は下げたおこう……。

WR Cに組み込まれて以降、ラリー・モンテカルロの伝統的なスタイルはアマチュアの限られたカテゴリーだけが行うことになる。フランス、ドイツ、イタリアの各地からスタートしてモンテカルロに集合しラリーを開始する。スタートまではコンセントレーションランといって、いわば市街地を含む移動走行だ。それでも、ミニにとってはかなりキツイオードーだったように、全開走行の連続を余儀なくされた。

「フランス(フランス)をスタートして、モンテカルロに集まったら本社のイベントが用意してあったんですね。当日のお披露目SSスタートの前のデモンストラーションランの先導車としてACV30と、ヘリテ

小さな英国がニッポンにきた…

森川オサム氏  
スペシャルインタビュー

イジのワークスカー3台を走らせた」

ACVはアニバーサリー・コンセプト・ヴィークル、ワークスミニのハットトリック達成から30年の記念行事用として作られた。MGFのシャシにアルミボディ、次世代のミニなのかと少しばかりゾワッとしたが、プレスリリースではキッパリと否定していた。紛らわしいことをするものだ。エキシビションの話題は機会を譲り、森川氏にはラリーの話をしてもらおう。

「ミニは排気量がいちばん小さい1、300cc以下のクラス。ライバルはブジョー106やスズキ・スイフトがいたんですが、みんな速い。上り坂では一気に抜かれてしまふ。勝てるのは最初から思っていなかったけれど、こりゃ完走するしかないと思うたかな……」

それでもスペシャルステージではなかなかの走りをしたという。路面に雪が残るような難しく厄介なコンディションでは、他のクルマが成績を落とす中、枯れたドライバリーが安定した走りを見せた。

「残雪のSS3では総合46位、クラス1位となるような成績を残し、順調に進んでいたんですけどね……。第5SSでスタートして400mちょっと。3速にシフトして緩い右コーナー、橋があつてブレーキングをしたとたんにクルマが右に吹っ飛んでいった。コントロール不能で右側の石垣に衝突して橋の途中で止まってしまったんです。トラブルの原因はテンションロッド先端のナットが外れたこと。サービスのエラーだった。ここでも、もしもはないけれど、フランスチームよりアベレージは良かったから、クラス優勝を狙えるようなポジ



ションにいたことが残念。競技というのはそういうものだね」

ミニでこれだけ走れるんだ、ということを確認できなかったと話す森川氏、その意志を達成できなかったこと、グループNの中で唯一のリタイヤだったことがふたりにとっていちばん悔しい思いなのかもしれない。

「実感としては納得できない終わり方だったな。と。ただ、ミニに関しては大したものだと素直に感じた。残る二台は走りきったから、耐久性は証明されたことでしょ。う。で、なによりミニは人気者なんだよね。このときは競技に参加して常にミニと一緒にいるわけだから、どこに行っても沸き上がる歓声をダイレクトに感じるし、みんなの顔がニコニコになるのが分かる。たくさん応援してもらって、凄く嬉しかった。ミニは特別なクルマなんだなと感じられたことが「褒美かな」

生産が終了して20年になろうという今、もうこうやってワークス体制に近いスタンスでミニがラリーシーンに登場することは叶わない。歴史に、ifはないと何度もいつておきながら、もしも大勢のギャラリーの目前をミニが疾駆していったとしたら、今も変わらずに声援を送ってくれるのだろうか。今も特別なクルマでいられるのだろうか……。森川氏の話聞いて、そんなことを考えてしまった。

森川氏は'97年のミニでの出場を含め、WRCのモンテカルロに6回、ヒスト

リックに7回、計13回の実績(そのうち3回はミニ)がある。走るミニの報道を見てラリーを始めた氏が、最終期のミニをラリー・モンテカルロに連れて行ったことに何かしらの必然を感じてしまったのは筆者だけではないだろう。そんな氏にミニは今も特別……といわれると思わず笑みがこぼれてしまうのであった。

さて、次号以降も森川氏のエピソードを続けてお届けしたいと考えている。インジエクションモデルの登場や最終モデルへのインポーターの取り組み、また、実は数多く登場している'90年代の限定モデルについてなど、聞きたいテーマはこと欠かないのである。森川氏への質問も大歓迎だ。興味を沸いてきた読者諸兄姉、遠慮なく発信していただきたい。



小さな英国がニッポンにきた…

森川オサム氏  
スペシャルインタビュー



森川オサム氏は70歳。現在はメディアに寄稿しつつ、プランナーとして活躍。モンテカルロには13回の参戦実績がある。