

Racing on

Motorsport magazine

2005 April
980yen

4

[シーズン開幕直前特集]

PREVIEW

2005年の 決意

柿元邦彦
柘植和廣
白井 裕
星野一義
土沼広芳
村岡 潔
本山 哲
リチャード・ライアン
井出有治
服部尚貴
小暮卓史
ロニー・クインタレリ
柳田真孝
平中克幸
関谷正徳
鮎子田寛
田中 弘
中嶋一貴
安岡秀徒
武藤英紀
松浦孝亮
ロジャー安川
バーニー・エクレストン
ミハエル・シューマッハー
ジェフ・ウィリス
フラビオ・ブリアトーレ
ジャンカルロ・フィジケラ
マーク・ウエバー
ファン・パブロ・モントーヤ
ジャック・ビルヌーブ
デイビッド・クルサード
ラルフ・シューマッハー
ナレイン・カーティケヤン
ティアゴ・モンテイロ
吉本大樹
ギ・フレクラン
クリス・アトキンソン
鳥居 勲



[R'on 独占インタビュー]

高木虎之介
~覚悟の帰還~

[好評連載]

伝説のレースを追って
1968年
第5回日本グランプリ

1968年5月3日 ● 「日本グランプリ」

「ピンク色のマクランサ 1968年日本グランプリの伝説」

1960年代でもっとも盛り上がったといわれる68年日本グランプリ
日産ワークスとトヨタ・ワークスがサーキットを舞台に激突して覇権をあらそい
最強のプライベートチームと呼ばれたタキ・レーシングがめざましい活躍をみせた
その日本グランプリにピンク色のマクランサが出場していた
若き日の林みのるがデザインしたホンダS800改造のグループ7である
ドライバーは24歳のアマチュア鈴木八須男であった
なみいるワークスマシンにまじったピンク色のマクランサは12位で完走した
そればかりか日本モータースポーツ記者会賞・性能指数賞を獲得する
37年のときをへてマクランサの伝説をつくったドライバーに会うための取材旅行がはじまる

文／中部博 Photos/San'ei Shobo, Racing on



伝説の
レースを追って
—— いま明かされる名勝負の真相

60年代の日本GP 年に一度の大レース

いまだ40年ちかくむかし、1960年代後半の日本グランプリは、正銘1年に一度のビッグイベントであった。当時はホンダ・レーシングが勇猛果敢にF1世界選手権に挑戦をしていたが、それがどのような物語なのかを正確な日本語で伝えるメディアがなかった。そのてん日本グランプリは、日本のレースファン目の前で展開されたビッグイベントだったので、わかりやすかった。国際格式ではあつたけれど、国際的な活動をするレーシングチームが海外から本格的に参戦して行くことはなく、ようするにだれが日本一かをきめる一発勝負のドメスティックなレースであった。

これがすこぶる面白かった。勝ったり負けたりしながら勝利者となつていくリーグ戦のチャンピオンシップではなく、予選リーグを積み重ねるわけでもない、純粹な一発勝負のレースであったから、密度の濃い凄まじい盛り上がりがあった。

1966年の第3回日本グランプリ(富士)では4台のプリンスR380と1台のボルシェ906が優勝をあらそい、67年第4回(富士)は4台のニッサンR380IIと3台のボルシェ906が素晴らしいファイトをみせた。この2年間は、日本のワークスチームとボルシェのレーシングスポーツカーを

手に入れたプライベートチームが激しくたたかいた伝説をつくった。

1968年になると国内最大メーカーであるトヨタが突如として本格的なレーシングカー・トヨタ7を開発し、R381を擁して日本最強をほこる日産チームに対抗するという、日本の巨大自動車メーカーどうしのサーキットを舞台にした覇権あらそいがはじまる。

その企業間対決にわって入るように、ボルシェとローラの新型マシンを手に入れた最大のプライベートチームであるタキ・レーシングがチャレンジャーとして、トヨタ、日産、タキの頭文字をとってTNT激突の日本グランプリと呼ばれた。この3大勢力激突構図は翌69年までつづき、レース巧者の日産が連覇し、トヨタは惨敗をきつし、タキ

・レーシングはスポーツチームらしく華々しく散った。

こうして1960年代後半の日本グランプリは、富士スピードウェイの巨大なグラウンドスタンドを埋めつくす観客を集め、テレビ中継と雑誌報道で日本各地に大量のレースファンを生んだ。おそらくこの時代の日本グランプリがなければ、日本のレースシーンはここまで発展しなかつただろう。それほどまでに1960年代後半の日本グランプリはモーターレーシングの魅力に満ちていた。

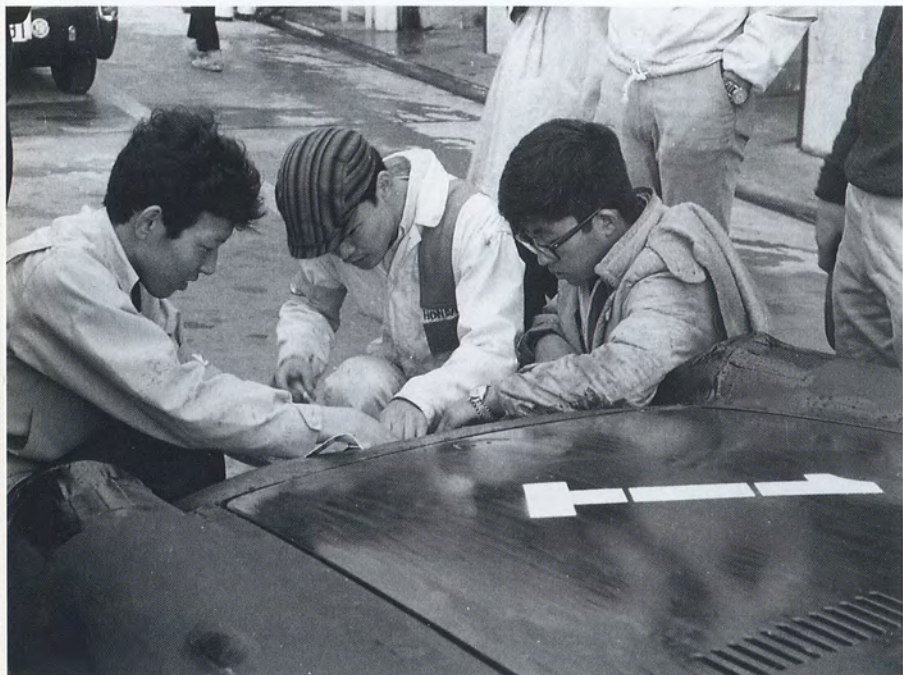
当然のことながら、そのレースに出場したいと願ったドライバーたちは多くいた。勝ちたいのではなく、日本最高のレースに出場してみたいという気持ちをもった者たちである。しかし日本には、高性能マシンが不足していた。ワークスチームが開発するマシンか、ボルシェやローラの市販レーシングカーを輸入する以外に方法がなかった。ワークスマシンは一般販売されず、1ドル≒360円時代の日本で輸入マシンはあまりにも高価であった。それを手に入れられるドライバーは、ほんの数名だった。日本グランプリは、選ばれたワークスドライバーか資金が豊富なドライバーしか出場できないレースであった。

しかしわずかな変化があった。1968年の日本グランプリは、出場マシンのカテゴリが拡大された。それまで当時のFIAカテゴリ・グループ

6プロトタイプ・スポーツカーまでしか出場資格がなかった日本グランプリが、グループ7オープン2シート1まで拡大されたのである。グループ6は、まさに試作のロードゴーイング・スポーツカーとしてヘッドランプやターニングナルランプ、トランクスペース、スペアタイヤなどを装備しなければならなかったが、モノポスト2フレームマシンのちかいオープン2シートであるグループ7はそれらの必要がなかった。量産市販スポーツカーを改造すればグループ7を仕立てることができた。

1968年日本グランプリのエントリーが締め切られた。富士スピードウェイのフルコースを80周する480kmのロングデイスタンスである。グループ7のレースだがピットストップの必要があるエンデューロだった。3000cc以上のGP IVクラスには日産の新鋭であるニッサンR381が3台、タキ・レーシングのローラT70が3台、3000ccの4台のトヨタ7はGP IIIクラスだった。2000ccまでのGP IIには、3台のニッサンR380IIが宿命のライバルであるボルシェ910と906と対峙していた。

興味深かったのは600ccから1300ccのGP Iクラスであった。ダイハツ・ワークスチームのプロトタイプ・スポーツカーであるダイハツP5が4台、それ以外にフロントエンジン・リアドライブの風変わりなオープン2



1965年5月30日に開催された第2回クラブマン(鈴鹿サーキット)のパドックでホンダS600改カラスの最終整備をする右から浮谷東次郎、本田博俊、林みのる。カラスは見事に優勝した。

1968年日本グランプリ。富士スピードウェイの30度バンクを疾走する③鈴木八須男のマクランサ。右後方の②は横山達一のニッサンR380II(2000cc)、①は細谷四方洋のトヨタ7(3000cc)である。



マシンデザイナー林みのるの最初の作品カラス。ホンダS600をFRP製のノーズコーンとファストバック・ハードトップで改造する。若干の軽量化をほどこされているがボディモディファイの目的は空気抵抗の減少にある。GT1クラスでデビューウインをなし遂げた。



Tojiro II。ホンダS600改カラスをベースにしてさらに軽量化と空気抵抗減少をほどこされたオープン2シーターである。林みのるの作品のなかでは唯一のアルミボディをもつマシンだ。1966年日本グランプリのエキシビジョン・フォーミュラレースに出走した。



関西スポーツカークラブの矢吹圭造のオーダーによって製作されたTojiro III。ホンダS800ベースのオープン2シーターである。1966年日本グランプリのエキシビジョン・フォーミュラレースに出走するが、スーパーチャージャーのトラブルで実力発揮ができなかった。

シーターが4台もエントリーしていた。それらのマシンは、マクランサといっ

た。 エントラントはレーシングチームや組織ではなく、すべてドライバー個人が兼ねていた。ようするに一匹狼のプライベートたちである。

ドライバーの年齢が若かった。カーナンバー7のホンダ・マクランサ816ccの遠藤邦機は26歳、ナンバー9のM.A.C.R.A.N.S.A.850ccの若松孝太郎にいたっては21歳である。ナンバー33のマクランサ800ccは鈴木八須男で24歳、ナンバー34はレッドライン・

7を名乗るマクランサ820ccで村田邦夫23歳がドライバーだった。

マクランサは、市販量産スポーツカーのホンダS800のシャシーにFRPボディをかぶせた改造オープン2シーターであった。ホンダS800は70馬力D.O.H.C.800cc4気筒のエンジンを搭載した本格的な2シーター・ライトウェイトスポーツカーである。それでもパワーウェイトレシオは10・14で、マクランサのボディを搭載すれば6・9になる計算であった。さらにエンジン・チューニングをすれば、この数字はたちまち5を切った。

ピンク色のマクランサ 1968年日本グランプリの伝説

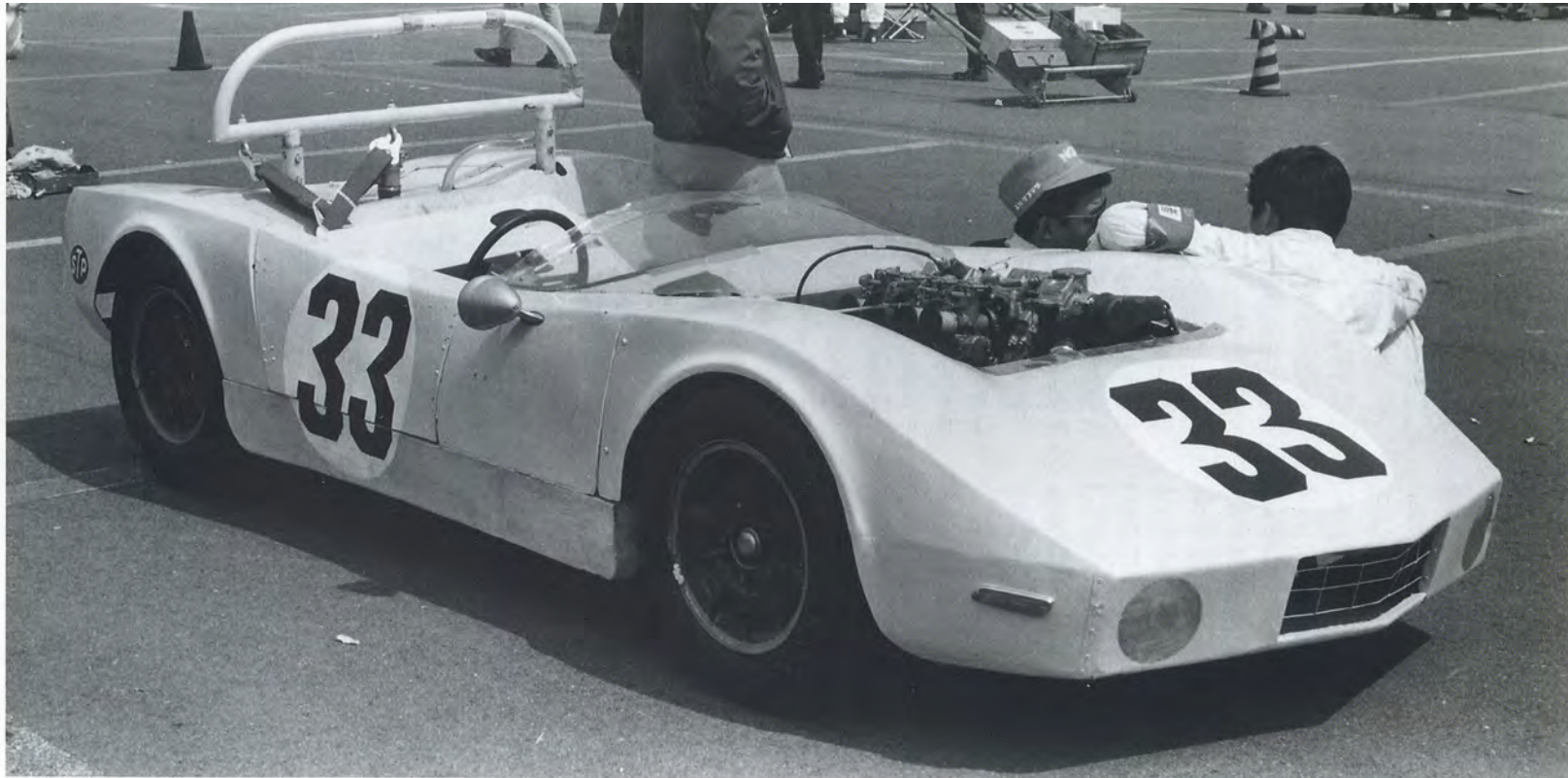
1968年●日本グランプリ

おそらくマクランサは、日本グランプリの前座レースに出場した改造ツーリングカーよりも安価であつたろう。だが安くても、それを手に入れば、メインイベントたる日本グランプリに出場できるのである。若きドライバーの青春の夢をかなえるレーシングマシンだったというほかはない。

結論を急げば、この1968年の日本グランプリの予選に出走したのは遠藤邦機、鈴木八須男、村田邦夫の3人である。マクランサ勢のトップドライバーともくされていた若松孝太郎は出場を断念している。このうち鈴木八須

男だけが好調で、予選を突破し決勝レースに出場した。

レース結果は素晴らしいものであつた。出走台数25台のうち、12位で完走したのである。なみいるワークスマシンやヨーロッパ製のレーシングスポーツカーを相手にした、改造オープン2シーター800ccのマシンにとって予想もつかない好成績だった。しかもGPIクラスでは、4台出場したワークスチームのダイハツP5のうち3台を破り、クラス2位となった。さらにニッサンR380IIかボルシェ910、あるいはまたダイハツP5が獲得する



1968年日本グランプリで決勝レースへ進出した鈴木八須男のマ克蘭サ。新車らしく汚れや傷がひとつもない仕上がりである。このレースに出走したレーシングマシンのなかで最小排気量であった。

だろうと予想された日本モータースポーツ記者会賞・性能指数賞を見事にかっさらったのである。この賞はル・マン24時間レースの性能指数賞のアイデアを取り入れた、最高効率で走ったマシンとドライバーを割り出して与えるものであった。

こうしてマ克蘭サは日本のレースの世界に、ひとつの革命をおこした。マ克蘭サをデザインして製作したのは当時23歳の林みのである。言うまでもなく現在、日本有数のレーシングカーコンストラクターにしてカロッツェリアの童夢を経営する人物である。

マ克蘭サを生んだ時代と土地と一族

鈴木八須男に会いたいと思ったが連絡先すら判明しなかった。取材を開始すれば判明するかもしれないと期待して大阪へむかった。林将一に話をきくためである。

1970年代から80年代にかけてアルミホイールの世界を風靡したハヤシ・ストリートホイールの生み親にして、数々のジャパニーズ・フォーミュラマシンを開発してレース活動をしたハヤシ・レーシングのオーナーであった人だ。日本のレースの歴史に名前を刻み込むひとりである。マ克蘭サの販売にかかわったときいたことがあった。林みのと同姓なのは偶然ではなく従兄弟である。

林将一はハヤシ・レーシングを創業した東大阪市の工場で、いまも仕事をにつけていた。そこはさまざまな中小工場が軒を並べる町であった。

「マ克蘭サは何台か売ったような覚えがある。みのあるさんから、フロントがつぶれたようなボディを1台もらって、自分で修理して、その頃に乗っていたエスハチに載せて組み立てたことはよく覚えている。そのマ克蘭サで

ジムカーナに出場していた。それを見ただお客さんがいて、たしか何台か売った」

40年ちかくむかしの記憶を林将一はたどってくれた。曖昧なのは仕方がない。マ克蘭サはFRP製のボディカウルを販売したのである。ボディを買って、手持ちのホンダS800（75万2千円）のボディをはぎとって搭載する。マ克蘭サ・ボディの価格は29万5千円であった。当時の安い軽トラクレーターの値段だが、価値はもつと高い。地方公務員の初任給が2万5千円いかないう時代である。

林将一の昔話は面白く、記憶を掘り起こしてもらったためもあるが、楽しくきいた。中学生のときにロータス・スーパー7の写真を見て感動し、それを自作するために工業高校へ進学し、ディラーメカニックとなつて実学を学び、21歳のときに完成した。駆動系とサスペンションは市販車の流用であったがボディはすべて自作した。このハヤシ・スーパー7製作の過程を3歳年下の林みのあるはたびたび見学し、完成した

ときはテストドライブをしている。マシンのデザイナーとなる林みのあるに大きな影響をあたえたクルマであった。ふたりはともに手を組んで仕事をしたことは一度もないが、ときおり強い影響をあたえあう関係であった。一族のなかにもふたりも日本のモーターレーシングの歴史に名前を残す者が生まれたことについて、ふたりとも無頓着であった。

林将一はスーパー7を自作したあとに「陶芸家のようなバックヤードビルダー」をめざして独立した。スピードショップを開店して自動車修理と改造にあけくれる。このときマ克蘭サを何台か売った。さらには左ハンドルのSRフェアレディ2000をベースにしたオープン2シーターをつくり、マ克蘭サ2000とネーミングしてレースに出場している。やがてハヤシ・ストリートホイールが大人気となり、ハヤシ・レーシングを設立することになる。

その林将一はマ克蘭サについて、こう記憶していた。「マ克蘭サを売ったのは、新井一男

林みのある (はやし・みのある)

1945年7月16日大阪生まれの京都育ち。レーシングマシン&スーパーカーのデザイナー。マ克蘭サ・コース時代はマ克蘭サ・クサビ、マ克蘭サ・パニックを製作する。1978年にジュネーブ・ショーでスーパーカー童夢を発表して童夢の活動を開始する。1979年から童夢・零RLでル・マン24時間への挑戦を開始する。グループC、F3000、GTなどトップカテゴリーのレーシングマシン開発とレース活動をする一方で、実車風洞やカーボンファイバー工場などの設備投資をおこない日本を代表するレーシングカーコンストラクター&カロッツェリアに童夢を育ててきた芸術家肌の人物だ。



さんと神戸の遠藤邦機さんと、レッドラインというクルマの販売会社をしてきた村田邦夫さんの3人だったと思います。新井さんのは確かウチで作った記憶がありますが、遠藤さんと村田さんはボディだけ買って行って、ご自分で作ったかもしれない」

結局、林将一の口から鈴木八須男の名前は出てこなかった。

カラス、Tojiro、マクランサの系譜

京都三千院にある童夢で林みのると会った。駐車場にGT仕様のホンダNSXのトランスポーターと思われるトレーラーがあり、ワークシヨップではル・マン24時間レースの準備がすすんでいた。エトトレ・ブガッティが京都を拠点にしていたなら、こういう工房を建てるだろうと思わせる。童夢は実車風洞と新しいカーボンファイバー工場を建設した米原への移転計画があつてあわたたしい雰囲気だった。日本を代表するレーシングカーコンストラクターにしてカロツツエリアは盛況のようであつた。

今年、還暦をむかえる林みのるは年齢を感じさせないタフさがあつた。子供の頃から工作好きだった。小学生のときに模型、飛行機、ラジオコンとやりつくし、中学生の頃はオーディオ製作に夢中であつた。それがどのようなものであつたのか、林みのるはこう言っている。

「同級生の鮎子田(寛・レーシングドライバー)と学校から帰ってくるとうちで机を並べてオーディオの設計やら製作に集中していた。ただひたすら性能がいいものを作りたいだけだった。だから音楽評論家がオーディオ雑誌でチエロの音がどうのこうのと言っているようなことは、いまだにさっぱりわからない。音庄いくらで、何サイクル出たか。歪みは何%だったとか、数字

だけを追い掛けている。その頃のレコードをいまだに持っているけれど、擦り減っているのは周波数レコードだけだ。オーディオに夢中で部屋に籠もっているけど、聴こえてくる音はピーとかプーで、音楽はひとつも聴こえてこない」

オーディオの部品は自転車に乗って買いに行っていた。14歳になったとき鮎子田が自転車では遅いとスーパーカブに乗ってきた。その頃、原付は14歳で免許がとれた。そのスーパーカブに乗ったとき、林みのるのなかで新しいビッグバンがおきた。バイクが好きになり、すぐに4輪のレーシングカーに夢中になった。そうなれば毎日毎晩、ありとあらゆる自動車雑誌を読みふけり、自動車工学書まで手をのばした。日本語の本をほとんど読みつくすと辞書かたてに英語の雑誌と本を読んだ。

レーシングスポーツカーが作りたいけれど、さすがにそれを作る方法はなく、スケッチブックにデザイン画をかきつけた。バイクに乗っているから行動半径は大きく、たとえば林将一のガレージを見に行ったり、開設もない鈴鹿サーキットへ出かけたりした。

やがて鈴鹿サーキットで浮谷東次郎と出会って意気投合した。浮谷は友人の生沢徹と、鈴鹿で開催される1日4種目のレースを、2種目ずつシェアして4種目のレースをすべてふたりで勝つという計画を思いつく。そのためには大幅に改造が許されるGT1のマシンが足りなかった。こうして浮谷が所有するホンダS600をベースにした改造マシンのアイデアが発生した。それを考えたのは、もちろん19歳の林みのるである。1965年の春であつた。

ホンダS600の空気抵抗をへらす目的で、ノーズコーンをつけて、ハーフトップをファストバックに改造する。浮谷と林はそれぞれ3万円ずつ資金をだしあつて計画を実行した。林はデザ

インを図面におこして、すべてFRPで製作しようと考えた。当時の最新素材であるFRPを使った理由を、林はこう言っている。

「当時のスタンダードな発想でいけばアルミ板金です。しかし叩ける人がいない。やったこともないし、職人ではないからできない。FRPは『子供の科学』で知識を得ていたから、これはイけるだろうと、ずっと思っていた。ただし、どうやって手に入れるのか、どう扱えばいいのか、というところからわからない。塗料屋さんに相談したり、あちこちのメーカーに手紙を出したりして、独学で入手方法や取り扱い方法を覚えていった。当時のFRPといたらバスタブとかビルの屋上の水タンクで、ヨーロッパではレーシングカーのボディを作っていたけど、それを日本で個人でやろうとしていた人はすくないよね」

こうして浮谷のS600改造マシンが完成した。製作工場は京都市内の自宅だった。

1965年5月の第2回クラブマン鈴鹿レースのGT1クラスで、浮谷とS600改造マシンは優勝する。改造ボディは浮谷の手によって黒く塗られていたところから、カラスという名前がついた。

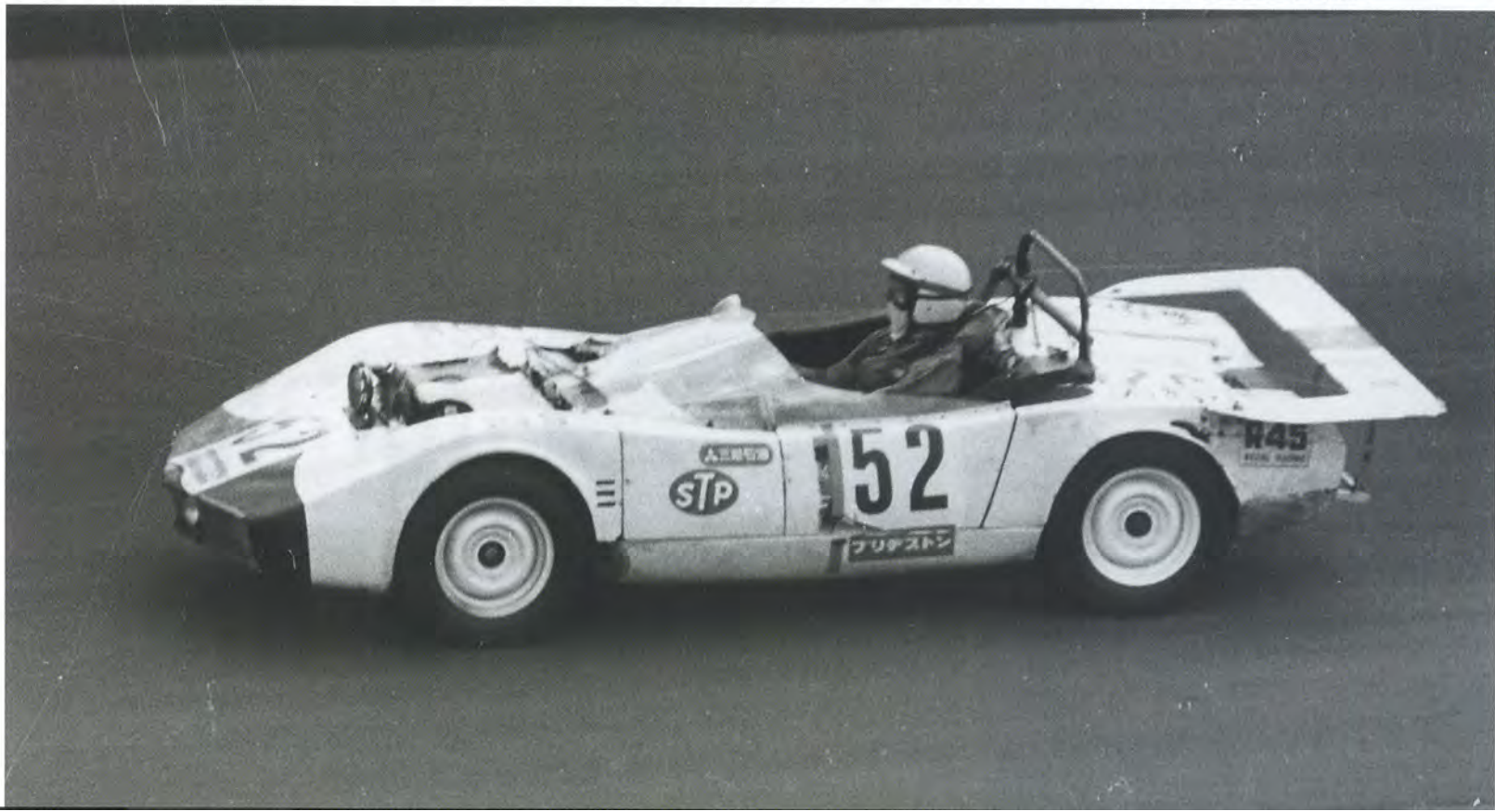
さいさきはよかつた。だが、その3か月後に浮谷東次郎が鈴鹿でトレーニング中に事故死する。

すでにカラスの改造がはじまっていた。板金職人の手伝いをえてアルミボディのオープン2シーター・Tojiro IIへと進化していた。鈴鹿でおこなわれた浮谷東次郎の追悼パレードには、このオープン2シーターが走っている。

若きデザイナー 三度目の作品

林みのるは疾走していた。その頃の

1967年12月3日の富士12時間レースを走るロッドベンダースのマクランサ。ドライバーは若松孝太郎と池田稔であつた。総合18位クラス2位となる。ごく初期に製作されたオリジナルのボディである。





1969年1月19日の鈴鹿300kmに出場したマ克蘭サ2000。輸出用左ハンドルのSRフェアレディ2000をベースにしたオープン2シーターである。マシン製作とドライバーは後にハヤシ・レーシングを興す林将一だ。

300kmレースでは、グループ7のクラスがなかったため正式順位のつかない特別出場となったが、ボルシェ906、SRフェアレディ20000につづいて総合3位のポジションでフィニッシュした。

こうしてレースで活躍するようになったマ克蘭サは、1968年3月に開催された記念すべき第1回東京レーシングカー・ショーに出品された。

その年22歳の若きマシンデザイナーである林みのるの面目躍如であった。

その林みのるに、1968年の記憶をさぐってもらった。鈴木八須男へマ克蘭サのボディを販売したことを覚えていたのか。

「どういうツテで鈴木さんがマ克蘭サを買ってくださったのかは、残念ながら覚えていない。ひとつだけ覚えているのは、鈴木さんから連絡があったのだらうと思うけど、ボディがうまくつかないからアドバイスしてくれというような話で浜松へ行ったことがあることだ」

1968年5月の「AUTOSPORT」には、鈴木八須男が静岡県・袋井商業卒業であることが記載されている。林みのるの浜松へ行ったという記憶はたぶん間違っていない。鈴木八須男はスカイライン2000GTでレース活動をしており、1968年の日本グランプリではピンク色のマ克蘭サで出場している。

ロッドベンダース 若松孝太郎に会う

1960年代からのレースファンならば、マ克蘭サのドライバーといえは京都の石田保孝かロッドベンダースの若松孝太郎を思い出すはずである。

その若松孝太郎に会った。1968年当時、ロッドベンダースの若きエースドライバーだった。

「ロッドベンダースは立教の高校時代

林将一 (はやし・まさかず)

1942年9月9日大阪生まれ。中学生のときロータス・スーパー7の写真をみてバックヤードビルダーを志す。1966年にハヤシ・カーショップを設立して独立する。ハヤシ・ストリートホールで一世を風靡し、その資本をもってハヤシ・レーシングを興す。FL360時代のハヤシ702から本格的なレーシングコンストラクター活動を展開する。FJ1300、F3、FP、FJ1600とさまざまなフォーミュラマシンを開発し、若手ドライバーを育成する。アルミホールとレースの世界で大活躍してきたが「陶芸家のようなバックヤードビルダー」になる夢をいまでも追求する。



に結成したチームなんです。あの中学高校は中小企業の息子が多くて、クルマ好きなのは、たいてい親父のクルマだとか家業で使っているクルマをいたずらして乗っていたんですね。それに落第生がいて、彼らは大人だから普通免許をもってクルマ乗っていたりするんですよ。そういう先輩の影響をうけてクルマと女の子に興味がある青春をおくっていた。それが第2回日本グランプリを友だちと見に行き、レーシングドライバーに憧れてしまった。当時は16歳で軽免許がとれたんで、自分の貯金下ろして親に援助してもらって高校生のときにキャロル360を買ってジムカーナをやりはじめなんです。

高校1年生のときでした。そのときロッドベンダースを結成したんです。中心的な人物は三村建治でした」

三村建治はのちにエバ・カーズを設立してレーシングカーデザイナーとなる。マキF1のデザイナーとしても知られる。ロッドベンダースはトムスを興した箱信秀もメンバーにいた。

三村建治はサーキットで林みのると知り合う。大学生になってホンダS6

00からS800で本格的なレーシングドライバー活動を展開していた若松孝太郎は、三村がもたらした林のマ克蘭サ計画に飛びついた。

「ホンダS800が大好きでした。これは戦後のゼロ戦だと思っています。そのホンダS800をベースにしたオープン2シーターを作るといいます。

三重県津市まで手伝いに行けば、1台くれるというのです。これは耳障りがいい話だった。そんな凄くクルマに乗れるのかと嬉しくなりました。エンジン・チューニングでタイムをかせぐのはお金がかかりすぎますから、そうじゃなくて軽量化と空気抵抗をへらして速さをかせぐというのだから、さらに魅力的でした。私は当時、マシンを運ぶためのトラックをもっていたので、それに幌をかぶせてロッドベンダースの仲間を7、8人荷台に乗せて、津市まで行きました。アパートの部屋を借りて合宿生活をしてマ克蘭サ作りを手伝いました。ガラス繊維が肌に刺さって痒くなるし、食事といえはインスタントラーメンばかりで、それは大変だったけれど楽しい日々ではありまし



69年鈴鹿300kmのピットでエンジンから白煙をあげるマ克蘭サ2000。トヨタ7、ローラT70MkIII、ボルシェ910、ロータス・エランやワークス・ツーリングカーに伍して予選10番手からスタートしたが、序盤戦を走っただけでタイヤに追い込まれた。

「1968年に『AUTOSPORT』がマ克蘭サの動力性能をテストしている。その記事によれば、ガソリンが35ℓ残留したままの車両重量は540kgである。ノーマルのホンダS800は720kgなので、180kgという猛烈な軽量化が実現している。ゼロヨンのタイムはノーマルより1・3秒も速い15・6秒だった。テストされたマ克蘭サはロッドベンダーズのマシンだと思われるが、エンジンはレーシングカムとCRキャブレターを装着した

ただだとある。若松孝太郎はマ克蘭サの走りについて、こう言っている。「たしかに軽い。軽いから軽快な走りです。ノーマルのS800から乗り換えれば、こりゃあ凄いなと思うでしょう。なにしろ林さんがデザインして、自分たちで作ったわけですから、これは喜びがあります。林さんとか三村は、天才でしたよ。いったん議論がはじまると徹夜で語りあう情熱があった。さつと図面を画くし、溶接でもなんでも工作は抜群にうまい。彼らに足らな

ったのは、資金力だったと私は思います」
 若松孝太郎の目にはマ克蘭サ製作の資金繰りに走りまわる林みみの姿が焼きついている。
 関東におけるマ克蘭サのナンバーワン・ドライバーであった若松に、1968年の日本グランプリで、なぜ鈴木八須男だけが予選を突破できたのかを分析してもらった。
 「3人ともマ克蘭サで充分なレース活動をしていないドライバーだったので不慣れということはあったと思います。もつと走り込む時間があれば3人とも予選を通過できたはずですが、もつと原因があるとすれば、エンジンのセッティングが非常にむずかしいところがありました。キャブとタコ足とメガホン、つまり吸排気のセッティングを出すのが難しいのです。これがうまくいかないタイムはまず出ない。鈴木八須男さんはおそらくセッティングができる人か、よいメカニックがいたのだと思います」
 やはり鈴木八須男は会心のレースをやったのである。マ克蘭サをえて日本グランプリに出走する若いドライバーの喜びを存分に味わったのだらう。その鈴木八須男の消息を若松孝太郎にたずねた。ロッドベンダーズの後輩たちは、いままヒストリックカーレースにマ克蘭サで出場している者がいるという。若松自身も数年前までホンダS800でサーキットを走っていた。だが若松孝太郎も知らなかった。
 結局、鈴木八須男には会えなかった。ピンクのマ克蘭サは伝説だけが残されていた。

ピンク色のマ克蘭サ 1968年日本グランプリの伝説

1968年●日本グランプリ

Data by Ring Archives

●「'68日本グランプリ」決勝結果 1968年5月3日(予選2日)/富士スピードウェイ/主催:JAF
 6km×80周=480km 参加33台・決勝出走25台・完走16台 曇り

順	クラス	順	No	ドライバー	年齢	車名	マシン	エンジン	重量	タイヤ	周	タイム	最高位	予選結果
1	IV-1	20		北野 元	27	ニッサンR381	ニッサンR381	5.5シボレーV8	921kg	DL	80周	2:37'05"57	1位	2位/1'52"21
2	II-1	28		生沢 徹	25	ボルシェカレラ10	ボルシェ910	2.0ボルシェF6	578kg	BS	79周	2:37'24"65	2位	11位/1'57"69
3	II-2	21		黒沢 元治	27	ニッサンR380	ニッサンR380-II	2.0ニッサンL6	709kg	DL	78周	2:37'12"97	3位	7位/1'56"86
4	II-3	22		横山 達	35	ニッサンR380	ニッサンR380-II	2.0ニッサンL6	713kg		77周	2:38'00"02	4位	13位/1'59"04
5	II-4	24		大石 秀夫	30	ニッサンR380	ニッサンR380-II	2.0ニッサンL6	715kg		77周	2:38'11"05	5位	14位/2'01"95
6	IV-2	19		砂子 義一	35	ニッサンR381	ニッサンR381	5.5シボレーV8	931kg	DL	77周	2:39'05"15	5位	8位/1'56"87
7	II-5	29		片平 浩	21	ボルシェ カレラ6	ボルシェ906	2.0ボルシェF6	623kg	BS	76周	2:38'07"67	6位	15位/2'01"95
8	III-1	5		大坪 善男	27	トヨタ7	トヨタ7	3.0トヨタV8	798kg	GY	75周	2:37'51"21	6位	12位/1'57"85
9	III-2	3		鮎子田 寛	22	トヨタ7	トヨタ7	3.0トヨタV8	802kg	GY	74周	2:37'12"42	5位	9位/1'56"96
10	I-1	15		吉田 隆郎	32	ダイハツP-5	ダイハツP5	1.3ダイハツL4	566kg	DL	70周	2:38'04"30	10位	20位/2'12"02
11	IV-3	35		明珍 和夫	27	コブラデイトナ	デイトナ・コブラ	4.7フォードV8			66周	2:38'58"35	11位	25位/2'19"17
12	I-2	33		鈴木八須男	24	マ克蘭サ	マ克蘭サ	0.8ホンダL4	483kg	DL	63周	2:38'15"46	12位	23位/2'17"95
13	II-6	31		高木 豊和	21	フェアレディ	フェアレディ	2.0ニッサンL4			61周	2:39'30"77	13位	24位/2'18"26
14	III-3	2		福沢 幸雄	24	トヨタ7	トヨタ7	3.0トヨタV8	840kg	GY	58周	---	2位	6位/1'56"21
15	I-3	14		久木留博之	24	ダイハツP-5	ダイハツP5	1.3ダイハツL4	564kg	DL	57周	2:39'47"33	11位	19位/2'10"41
16	I-4	16		武智 勇三	27	ダイハツP-5	ダイハツP5	1.3ダイハツL4	558kg	DL	56周	2:38'16"79	13位	18位/2'09"89
---	IV	11		安田 銀治	36	ローラ	ローラT70	5.5シボレーV8		FS	50周	---	6位	16位/2'03"93
---	III	1		細谷四方洋	30	トヨタ7	トヨタ7	3.0トヨタV8	820kg	GY	44周	---	4位	10位/1'57"38
---	II	30		真田 睦明	26	フェアレディ	フェアレディ	2.0ニッサンL4			33周	---	DNF	---
---	IV	18		高橋 国光	28	ニッサンR381	ニッサンR381	5.5シボレーV8	913kg	DL	31周	---	1位	1位/1'50"88
---	I	12		矢吹 圭造	31	ダイハツP-5	ダイハツP5	1.3ダイハツL4	564kg	DL	30周	---	15位	17位/2'09"02
---	IV	26		田中健二郎	34	ローラT70MK3	ローラT70MK3	5.8シボレーV8	855kg	BS	27周	---	2位	5位/1'55"58
---	III	6		伊能 祥光	27	ケロヨン号 RSB	デルRSB	2.6トヨタV8	713kg		25周	---	19位	22位/2'17"30
---	IV	25		長谷見昌弘	22	ローラT70MK3	ローラT70MK3	6.3シボレーV8	876kg	BS	22周	---	4位	3位/1'52"25
---	IV	27		酒井 正	25	ローラT70MK2	ローラT70	5.5シボレーV8	841kg	BS	18周	---	9位	4位/1'54"98
---	ns	I	7	遠藤 邦機	26	ホンダマ克蘭サ	マ克蘭サ	0.8ホンダL4			---	---	---	26位/2'21"19
---	ns	I	17	木下 昇	37	キノシタ・スペシャル	木下Spl	0.8ホンダL4			---	---	---	27位/2'22"51
---	ns	II	10	高野 ルイ	36	ロータス・47GT	ロータス47GT	1.6ロータスL4	648kg	FS	---	---	---	28位/2'24"03
---	ns	I	34	村田 邦夫	23	レッドラインススペシャル	マ克蘭サ	0.8ホンダL4			---	---	---	29位/2'25"68
---	ns	I	8	大久保 力	28	Honda WM	Racers Edge	1.0ホンダL4			---	---	---	30位/2'32"76

●優勝スピード:183.331km/h ●最速ラップ:北野 元(ニッサン) 1'52"81 191.472km/h ●性能指数賞:鈴木八須男(マ克蘭サ)

●「重量」は車検時の数値、「最高位」は決勝レースのラップチャート上における最高位、「予選結果」順に4-3-4グリッド(左上位)に整列。クラス分けはI=600~1300cc、II=1300~2000cc、III=2000~3000cc、IV=3000cc以上

次回予告:「タキ・レーシングのキャプテン田中健二郎」 1968~69年●日本グランプリ