

Prince Skyline GT

東次郎が優勝したのち、徐々に興奮の余韻も薄れ、熱病のように焦がれていたレーシングカー造りも「カラス」を造ったからといって急に道が開けるわけでもなく、今の自分は相変わらずの唯の浪人生、なまじかじってしまっただけに余計に無力さが身に染み、ますます遠い世界のように思えて空しくなる。

そんなある日、行きつけの自動車好きが集まる喫茶店に私を尋ねてふたりの男が訪れた。ひとりは今も鈴鹿のレース競技長を務める矢吹圭造氏、もうひとりの人物は何とも説明のつかない奇妙な男で、一見ヤクザの中堅幹部風、いや、希代の詐欺師のようにも見える。最大限好意的な見方をしてもせいぜい新地のキャバレーチェーンの社長か景気の良いパチンコ屋のオヤジという風情である。

当時私は19歳、矢吹氏とは今も仲の良い友人であるが、その頃はふたりともずいぶん大人に見えたものだ。その男はぶっきらぼうに「林君、もっと速いレーシングカー作らへんか、金やったら出したるで」と切り出した。渡りに舟である。もうヤクザでも詐欺師でもおかまいなしだ。何しろこちらには失うものは何もない。S6をベースにしたアルミボディのGTを製作することになった。しかしやっとその車が完成した頃、肝腎のドライバーがいなくなってしまう、私はその車をTOJIRO-IIと命名した。

その男の主たる職業は中古の自動車屋であった。大阪伊丹の国道沿いに、木柱にトタンを張っただけのボロガレージがあり、何とそこにガルウィングの300SLをはじめ、フェラーリ330GTCやロータス・セヴン、スティングレイ等が無造作にしかもぎっしりと押し込められていた。

この男の行状をいちいち説明したら本が一冊できてしまうので割愛するが、デルコンテッサというフォーミュラカーを買って公道を乗り回したり、ふろしきに現金を詰め込んで徹ちゃんの乗ったボルシェ・カレラ6を買いに行き、無理矢理手に入れたり、そのガレージの片隅に置いてある廃油入れの中にピストルを隠し持ち、時々取り出してはシ

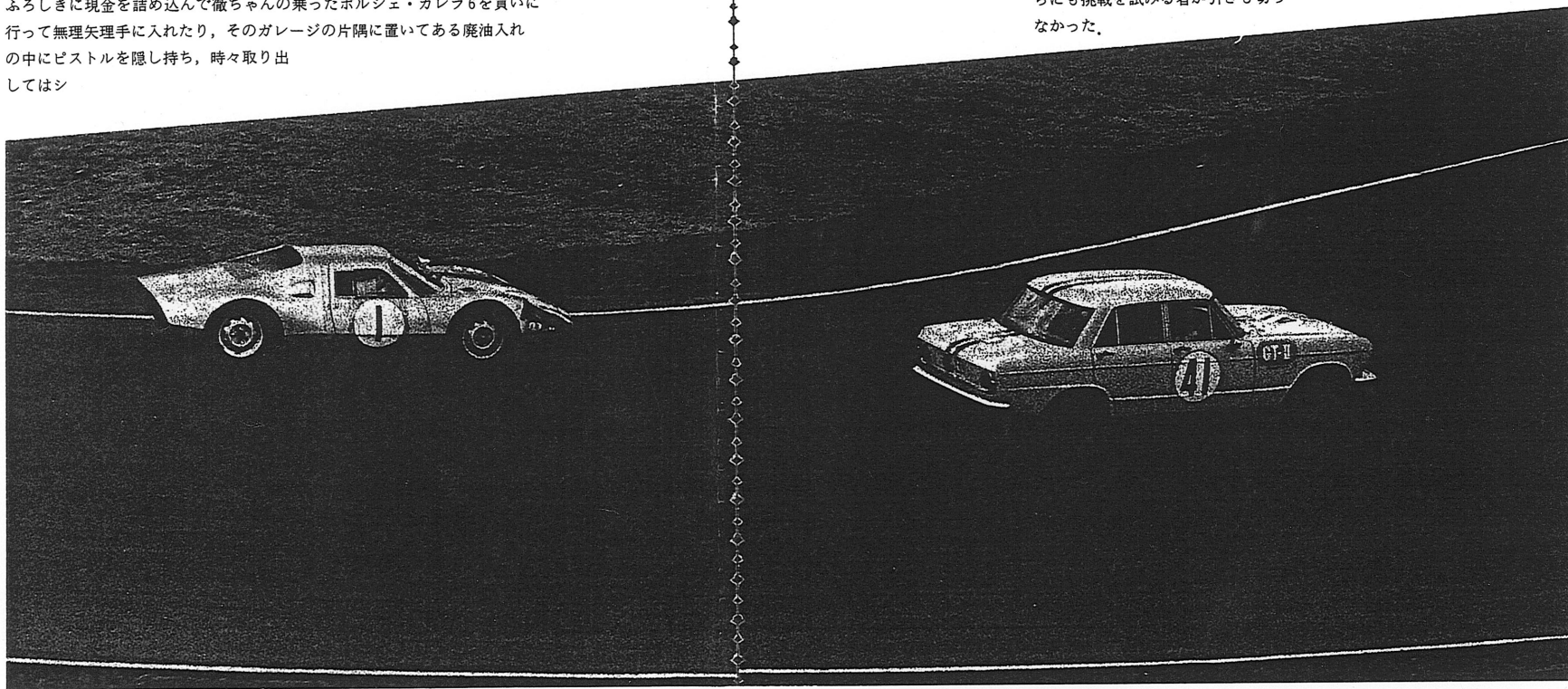
ェーンのマネをしたり(マネはカッコだけで、そこから発射される弾丸は実弾である)、その奇行は枚挙にいとまがない。おかげで私はカレラ6で260km/hの世界を体験することができ、フェラーリで夢のようなデートを楽しむこともできた。彼のおかげで私は毎日が楽しくて仕方がなかった。

そんななか、第2回日本グランプリが開催され、徹ちゃんが初登場のスカイラインGTで活躍した。そのスカGは、まだプロトタイプでスタンダードモデルのボディをツギハギで延長し、長大な直6エンジンを無理矢理詰め込んだ怪物マシンだった。

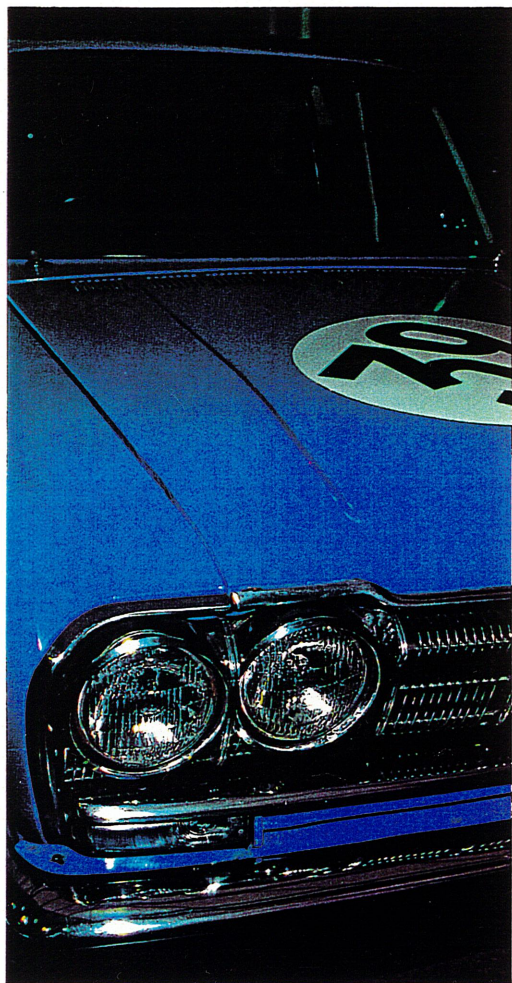
その男はレース観戦中からそのマシンを欲しい、欲しい、と言い続け、私は私なりの計算があったので八方手を尽くして何とか同仕様のモデルを入手できるように手配してやった。たぶんスベアマシンだと思えるこの車にはロールケージが組み込まれ、6連のウェバーキャブのエアファンネルにはネットさえかけられていなかったし、もちろんマフラーなんて付いていない。低い車高に赤いストライプが走り、車内にはバケットシートがふたつだけ、内装はいっさい取り除かれていた。

その男はこの車で一度サンデーレースに出場したが、ほぼ私の計算どおり2週間で飽きてスカGは無事、私のほうに回ってきた。ところが驚くべきことにどんなインチキをしたのやら、いつの間にかこの怪物にナンバープレートと車検証が付いているではないか。サーキットでのお遊び用と思っていた私は大喜びで街に繰り出した。当時販売されていたスカイライン1500を見つけると赤信号で真横に並ぶ。ドアの位置は同じだが鼻先だけが異常に長く、驚くドライバーの顔を見てはたわいもなく喜んでた。

しかし、当然ながらこの車の真価は京都郊外の山道や六甲山で発揮された。その頃の私はコンストラクターとしてより、街道レーサーとしての評価のほうが高く、その名声に憧れ弟子入りを希望する者や、ふらちにも挑戦を試みる者が引きも切らなかった。



「私が選んだ10台」
フェラーリ 330GTC
フェラーリ テスタロッサ
ホンダ S600
1965年 スカイラインGT
コヴェット スティングレイ
トヨタ クラウン エイト
フォード コーティナ ロータス
1991年 スカイラインGT-R
1966年 ダッジ ダート
BMW ハルトゲ H5



当時の街道レーサーは、不良は不良であったが、今の暴走族とは明らかにコンセプトが異なり、とにかく速さだけが絶対的権威を象徴し、勝敗が相手との上下関係を決定する唯一の要素であった。対戦にはいろいろ方法があるが、グループに属していない一匹狼の私には直接挑戦状が送られてくるが多かった。朝起きると、家の前に置きっぱなしのスカGのワイパーに挑戦状はさんであり、「今夜10時、東山ドライブウェイで待つ。チーム牛若丸」とか書いてある。9時頃から琵琶湖へ抜ける山中越えて軽くウォーミングアップを済ませ10時ぴったりに東山ドライブウェイの入口広場に到着する。チャンピオンを迎え緊張した面持ちの下っ端がかけ寄りスタート地点へと誘導する。そこでは他のチーム員がトランシーバーを持って他の車の通行状態のチェックをしており、静かに準備の整うのを待つ。相手はベレットGTの改造車でしょせん敵ではないが腕で勝つように見せる演出は必要だ。絶えずレーシングしていないとかぶるエンジンなので、少しバラつきながら出遅れて中ほどの大きなコーナーでパスしてやるか、などと考えているうちにチーム員から

スタンバイの合図が出た。

スタートのフラッグが降り下ろされた瞬間、演出とやらはどこへやら、思いっきりブラックマークを残し、レッドゾーンまでローギアを引っ張る。ちらっとバックミラーを見るが、敵はすでにはるか後方である。ダブルクラッチを踏みながら2速、3速へとシフトアップ、対向車は来ないことになっているが万一ということもある。車線をキープしたまま思いっきり突っ込み、フルブレーキングをしながらヒール&トウで2速へシフトダウン。クラッチペダルが床に当たり、ダブルクラッチを踏むたびにコツン・コツンと音がするのが妙に心地好い。私の走法が速い割りに安全なのはこのレイトブレーキングにある。一般公道ではスロイン・ファーストアウトは危険である。対向車との衝突はこのファーストアウトの初期に起こりやすい。私の場合、遅いブレーキングによりコーナリング中はブレーキング状態にあり、対向車を発見した場合、そのまま止まることができるが、加速中の車体はノーズがリフトしており、足もアクセルペダル上にある。この差は大きい。

はやし・みのる
1945年生まれ、日本のコックピットアたる意欲の代表、学生時代からモータースポーツの世界にどっぷりと浸かり、数々のレーシングカーを製作、DOME ZEROをはじめとしてスーパーカーの生産化にも意欲を燃やす。今の夢はF1への進出。



話がそれてしまったが、スカGはこの走法で通常より車速が落ちたコーナー出口からパワーにものをいわせた強力な加速力でたちまち4速までシフトアップ、次がこのコースでは最も難しい高速コーナーだが、当時まだダンロップの京極さんとは知り合っていなかったで、ちびったR7はややスリッピーだ。案の定、早期にブレーキングドリフトというよりはスリップ状態に入るが、ここからはパワーオンして強引に立て直さなくてはならない。スロットルを一気に開けすぎるとウェバーキャブの吸い込み音だけが聞こえかぶってしまうことがあり、こうなると万事休すだ。

慎重にスロットルを開いてゆく。成功だ。コーナーの内側の土手でチーム員たちが見物している。これでまた京都に新しい神話が誕生した。ゴールの山頂広場に着いたら素早く車から降り、ドアにもたれ、たばこをくゆらせながら敗者を迎えなくてはならない。最初の煙を吐き出した頃、ベレGはやっと最後のコーナーから顔を出した。

このスカGにはもうひとつ忘れることのできない思い出がある。初恋で片想いの女性と、やっと琵琶湖へ水泳に行く約束を取りつけた。恋がたきの中には鮎子田も入っていたがこれは敵ではない。しかし、この日は他の強敵がいっしょだ。本日のキーワードは慎重かつ大胆な行動だ。彼女は赤いビーチサンダルに白いショートパンツ姿がとてもかわゆく、ちょっとすました顔でおとなしく助手席に座っていた。

こんなチャンスはめったにない。素っ飛ばして行ってはもったいない。私はいつになくゆっくりと運転し、いろいろ話しかけては何かその場を盛り上げようと努力した。今の私なら赤子の手をねじるほどにいちころだが、当時の純情な青年には楽しい一方、精根尽き果てるようなつらい時間でもあった。しかしこの時、このゆっくりした運転が走りをも本分とするスカGの逆鱗にふれようとは夢想だにもしなかった。やっと琵琶湖に着いた時、彼女のビーチサンダルの裏は溶けてフロアに張りつき、足の裏は彼女も気がつかない間に低温やけどを起こしており、真っ赤にはれ上がっている。その日、彼女は泳ぐこともできなかった。

当然、帰りは強敵がタナボタの恩恵にあずかった。車高を極限まで下げたスカGのエキパイは助手席下のフロアに接触するようになっており、低速走行を続けた結果、冷却不足で裸のフロアパンが高温になっていたためだが、スカGに女を乗せた自分を悔いた。帰り道、やっぱり、俺は走り生きるんだと言いつつ聞かせながら、なぜか道がゆらいで見えた。青春を熱く盛り上げてくれたスカG、私にとってこれ以上の車はこれからも存在しないだろう。