

# 高橋



Harukuni Takahashi

文 横越光広  
写真 M.P.S.at

1600GT、セリカ、そしてカローラ。ツリーリングカーの名手、チーム・トヨタのプリンスは、柔よく剛を制するレースを見せてくれた。

トヨタ・ワークスの「小天狗」と、そんな言い方が1970年当時の高橋晴邦にはピッタリだ。いかにも鼻っ柱の強い口ぶり、誰を前にしても物おじしない態度、それが晴邦の身上。ある時は、これ以上は考えられないというぐらい生意気で、ある時は痛快無比、小気味良さは天下一品というのが若き日の晴邦だった。「小天狗」——若き日の彼を知る者であれば、なるほどと相槌をうつ異名のはずだ。

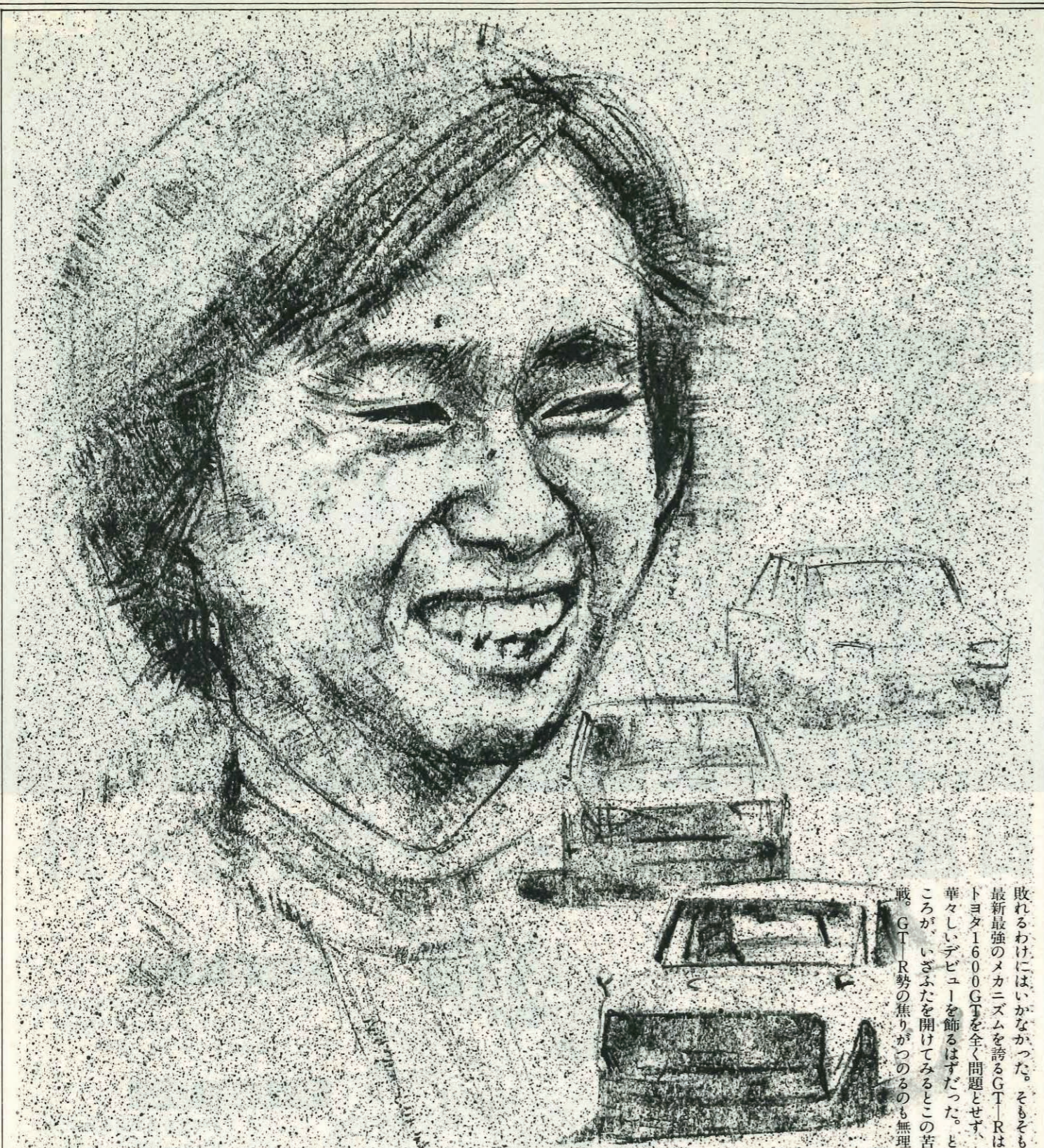
も彼の論理は理にかなっていったし、筆者の側にも理屈があった。彼に問題があるとすれば、いくぶん他人を見下したような態度だけ。そんな人あたりも年とともに、ずいぶんソフトに変わっていったように思う。

それが良いことか悪いことか、筆者には結論をだすことなどできない。その解答は、唯一、晴邦自身にしかだせない類のはずだ。

1968年当時、晴邦はT.M.S.C.の若手ドライバーのホープだった。彼は、カローラで全日本選手権T.S.I.界に挑戦、抜群の好成績を残した。T.S.I.のチャンピオンに輝き、同時に、期待どおり若手勢のエースにのし上がった。その彼が、またまた男を上げたのは1968年後半から1969年。1968年のカローラと同じくトヨタ自販チームのトヨタ1600GTに乗ってからだ。彼は、トヨタ1600GTで輝かしい実績を残すが、なんといっても忘れられないのは、富士で行なわれた5月のJ.A.F.グランプリT.S.カーレース。このレースこそ、名車スカイラインGT-Rのデビュー戦だ。史上に残るトヨタ1600GT対GT-Rの壮烈な一戦だ。

国産初のグループ6レーシングカーとして輝かしい成績を残したR380に搭載された2リッターDOHC24バルブを移植されたGT-Rは、ツリーリングカーとしてはケタはずれの性能を秘めている。

# 晴邦



敗れるわけにはいかなかった。そもそも最新最強のメカニズムを誇るGT-Rは、トヨタ1600GTを全く問題とせず、華々しいデビューを飾るはずだった。ところが、いさふたを開けてみるとこの苦戦。GT-R勢の焦りがつのるのも無理からぬことだった。

トヨタを走る晴邦の行く手に、周回遅れの2台のGT-Rも立ちほだかる。その結果、1位晴邦と2位篠原孝道のGT-Rとの差は急速に縮まった。そして、勝負は最終ラップのストレートにかけられる。篠原のGT-Rは、パワーにものをいわせて、晴邦の1600GTに襲いかかっていた。だが、晴邦の1600GTは、右に左にこれをおさえ、GT-Rにとつての最大のチャンスを取った。残された余地を与えず、結局、トップのままフィニッシュするのだ。

晴邦が1600GTに大金星をもたらしたように思えた。だが、晴邦の最終ラップ、ストレートでの走りが走路妨害と判定され、彼には一周減算のペナルティが科せられ、からもGT-Rはデビュー戦を飾ることになる。勝負こそ敗れたものの、晴邦の1600GTは明らかにレースに勝っていた。それは、優勝者のインタビューからも見てとれる。篠原は、「GT-Rの性能は抜群でしたが、ボクのボクのテクニクが未熟でした……」と絶句した。

晴邦はいいレースを見せてくれた。69年クラブマンレースでは、ワークス・ブルーバードを相手に、最終ラップの第1コーナー（富士左回り）でインを刺してトップでフィニッシュ。リタイアこそしたものの、72年鈴鹿自動車レースでは、カローラを操り高橋国光の乗るサニーと互角にわたり合った。その国光との死闘こそ、晴邦を名実ともにトップドライバーにのしあげた一戦だ。第一コーナーでアウトから晴邦のノーズをかすめるようにトップに立った国光も見事なら、天下の国光を相手に堂々とわたり合った晴邦も素晴らしい。実業家をめざして、きっぱりとレースを辞めた晴邦。もう少しレースを続けていたら、レース界に新しい息吹きを吹きこんでくれたはずなのだ……。

1969年JAFグランプリTSRレースでGT-Rの圧勝が予想されるのも無理からぬことだった。

とはいえ、1600GTをようするトヨタ勢と、まったく諦めていたわけではない。危よくば、鳴りものいりのGT-Rに一泡吹かせようと、富士スピドウェイで連日のトレーニングに励んでいた。

GT-R勢に不安がなかったわけでもない。クラブマンに開放しようというところから、グランプリTSRレースの参加資格は、過去のグランプリで実績がない者と限られていた。最強とうたわれた日産ワークス勢のほとんどに参加資格はなく、日産はワークスGT-RをSCCN/PMC・Sのクラブマンに託さねばならなかった。

一方、トヨタには参加資格のある有能な若手がゴロゴロいた。高橋晴邦を筆頭に、館宗一（現在はトムの信秀）、故中野雅晴、石井和雄と、めきめき頭角を現わしてきた面々ばかり。マシンの競争力ではおよばなくても、ドライバーの実力は明らかにトヨタ勢に分があった。水際だったチームプレーを展開すれば、トヨタ1600GT勢にも勝機は残されていたのだ。連日、トヨタ勢が富士スピードウェイで特訓をくり広げる理由がそこにあった。

そしていよいよ本番。トヨタ1600GT勢は抜群のスタートを見せ、第1コーナー（バンク）直前では4台がならんでGT-R勢の進出をはばんだ。GT-Rより、1速のギヤ比が低かった1600GTはスタートダッシュが鋭かった。1速をヘアピン用に設定したGT-Rに對し、トヨタ1600GTは1速をスタートギヤと割り切っていたのだ。この作戦が、結果的には効を奏す。もっさりとしたGT-R勢に反してロケットスタートを決めたトヨタ1600GT勢は序盤を優位に展開していた。

チームワークよくトップグループを形成する1600GT勢と、意欲に苦戦のGT-R勢。周回を重ねるごとに明暗は分かれていくようだった。

追えども追えども、1600GT勢と

の差は大きく縮まらなかった。そんなレース展開に、GT-R勢には焦燥の色がただよった。チームの歩調は明らかに乱れ、悪いことに脱落するマシンが相次いだのである。

1600GT勢にとつても、すべてがねらいどおりに運ばなかった。レース後半、生き残っていたのはトップを走る晴邦の1600GTのみ。そのプレッシャーを、若き晴邦は見事にくつがえす。彼のペースは相変わらず速く、ヘアピンでは鋭い突っ込みをみせた。

筆者は、このレースの全てを富士スピードウェイの記者席で観戦していた。偶然、隣に居合わせた鮎子田寛と故・川合稔が、1600GTの善戦に拍手喝采。当時、トヨタ・ワークスの先輩格で、格上だった2人のやりとりを今なお忘れる

ことができない。とくに、川合稔の晴邦評。ヘアピンでの晴邦の走法をつぶさにうかがっていた川合は、「あいつ、荒っぽいな……」とつぶやいたものだ。

確かに、晴邦の走りは荒っぽいようにも見えた。でも筆者は、それを1600GTでの究極の走りだったと信じている。川合は、思いもよらなかった骨のある若手の出現に、感じている何かがあったのだらう。「こいつは、いつかチーム内での自分のライバルになる……」と、そう考えていたのではないだろうか。

チームメイトの晴邦評はまだまだある。「晴邦さんには不思議なドライバーですね。あの人のすごいところは、ほとんどスピートしたことがないところ。突っ込みすぎてアクロバチックな姿勢になつても、ウンのようにマシンを立て直す。あれはな

んなのかな……最後まで諦めないということなんでしようね」とは、故中野雅晴の言葉だ。

さて、話をGT-Rとの死闘にもどそう。後半に入っても、トップを走る晴邦のペースは衰えなかった。そこで、GT-R勢は「チームプレー」にでる。周回遅れのGT-Rに1600GTをおさえさせ、その差を一気に縮めようというわけ。1600GT勢もビットインをくり返していた箇のマシンを、その数周前から晴邦の援護に送りだしていたので、どっちもどっちではあった。が、しかし、その程度はGT-R勢の方が、ひどかったようだ。

GT-R勢は必死だった。その日の朝刊に、今日注目のGT-R、GPに初陣、という全紙大の広告をぶち上げた手前

- ①69年5月、JAFグランプリ。前座として行われたツーリングカーレースは、晴邦の名前を多くのファンに知らしめたレースだった。ライバルのスカイラインGTRに比べて明らかに非力なトヨタ1600GTでこれに対抗。結果的には走路妨害のペナルティで優勝は逃したものの、勝負に勝ったのは晴邦だ。
- ②71年3月、ストックカ一富士300キロ。TS1300クラスと同様に、前年から始まったTrans-Nicsシリーズでも、晴邦とカローラのコンビは常に優勝候補に挙げられた。
- ③72年3月、全日本鈴鹿自動車レース。いまや伝説にさえなった国光との好バトル。ともにリタイアしてしまうが、二人の高橋は、間違いなくこの日のヒーローとなった。
- ④72年4月、鈴鹿500キロ。晴邦自身も開発に携ってきた、軽量化と空力を徹底的に追求したセリカ1600GTRで28スポーツに次ぐ総合4位に。
- ⑤73年6月、RQCフォーミュラチャンピオンレース。この年から始まったFJ1300レースにデビューした晴邦は、アンダーパワーに泣き、結果こそ残せなかったが、非凡な走りを見せた。
- ⑥&⑦73年7月、富士1000キロ。見崎と組んでセリカLBターボをドライブし、圧倒的な速さを見せて独走優勝を飾った。
- ⑧74年7月、富士1000キロ。鮎子田と組んでシェパードをドライブして2年連続の総合優勝を飾る。

