

close up [今だから語ろう]

# 33年目の真実

文 / 編集部  
Text / i-dea archives  
写真 / 佐藤宏治  
Photos / Hiroharu SATO (i-dea)

今年初め、あるパーティーでかつてのライバル高橋国光と久しぶりに再会した  
「エーッ、晴邦くんって7年間70戦しかレースしてないの？」  
それでこれほどの存在感  
国内レース界最初の10年間の密度の高さが、ここに知れる  
トヨタの若きエースとして  
見崎清志とのコンビでセリカLBターボに貴重な勝利をもたらした男が  
いま、雨中の快走劇を振り返る

# 高橋



# 晴邦

「朝起きて外を見たら、雨なんで“しめた”と思いましたね。こんな嬉しかったことはない」  
30年余りの現在ならイベント自体が中止になったかもしれないほどの悪天候だった。  
「そう、雨が降ってなければ勝てなかったですよ。晴れてたら、速い遅い以前に、マシンが保たない。フロント・ハブ/ベアリングが熱で保たないんだ。ちよんどスリックタイヤが出始めた頃で、グリップが良くなった分、足回りに負荷が掛かったのかもしれない。晴れたらラップタイムを落とさないと完走できなかった。自工第17技術部の柴田勇部長からもそう言われてた。以前の「7技」時代と比べてこのときの「17技」は予算も少ないし、造れないパーツがあったんだ。だからこの週末、勝つっていう意識は

最初からなかった。雨だと分かって、初めて勝ちを意識した。雨だったら、タイヤも滑るし、足回りの熱も上がらないから」  
「雨は苦手ではなかった。レース前半、最初のドライバー交替までの間に、2位を1周近く引き離したんじゃないかな。できるだけ引き離そうって気持ちで走ってたから。直線だって真っすぐに走れないでフラつくくらいだったけど。前が水煙で見えないうちは踏んでるんだ。水煙が急に見えなくなったら前がスピンしたからかもしれないと身構えるけど。若さって言うより馬鹿さかもしれない。レーシングドライバーとして波に乗ってたってことかな。今になってみれば“無茶してたなあ”と思うけど」  
ピットから「ペース落とせ」とか「無茶するな」

といった指示は出なかったのだろうか。  
「7の時代は、ピットにいるチームスタッフよりもドライバーたちの方が若くてベベベだったから、指示されたとおりに走るってのがあったけど、このセリカの時代になるとドライバーの方がキャリアが上だったりするからね。ドライバーたちの判断という部分も多かった。このセリカLBターボだって、ノーズのところをよく見れば分かると思うけど、勝手に晴邦ステッカーを貼っちゃったりしてね」  
雨の日の30度バンク、恐くはないのだろうか。  
「バンクは意外と気楽に走れるんだよ。水だって下に流れていっちゃうでしょ。260~270km/hくらいかな。むしろ、ヘアピン立ち上がって高速300Rに向かっていくところにコースを横切るように流れて

る川ね、それと最終コーナー立ち上がって直線に差し掛かるあたり、そっちの方が気を遣う」  
「耐久レースって普通つまらないんだけど、とにかくこのレースは面白いように抜いていけた。抜かれることなんてまずないんだから。出ている台数だって多いでしょ。いったいのべ何台抜いたんだろうな。そういう意味ではとても楽しい耐久だった」  
レース途中でコドライバーの見崎清志に交替する。ふたりで組むのは今回が初めてのことだ。  
「気心は知れてるし、68年にボクがまだカローラに乗ってた頃、見崎は3リッター7に乗ってたくらいだから、心配はしてなかった。ただ、見崎に替わって1度、ヘアピンでクルッとスピンしたんだよ。当時はピット裏からヘアピンがよく見えたでしょ。ボ



# 高橋



close up [今だから語ろう]

# 晴邦



クもチームクルーもスピンするの見て、「オオ〜」で大声上げて。大事には至らなかったけど」

晴邦も見崎も終始好調にトップをひた走り、楽勝パターンのままレース終盤に差し掛かる。そのとき突然、晴邦がピットに駆け込んできた。

「無線なんてない時代じゃない。走ってるうちに燃料が足りない感じがしてきたんだ。こんなにトップ独走しても止まっちゃったら元も子もない。だから自分の勝手な判断でピットに入って、メカに“ガスだガスだ”って叫んだんだよ。もちろん2位サバンナとの差が大きいのは分かっていたし、安全圏だと思ったからの燃料補給だったんだけど」

「優勝のチェッカーを受けて、それは嬉しかったよ。なんてたってターボ・エンジン車としては初優勝だからね。70年の7ターボ開発から3年間で、ようやく挙げた1勝だもの」

60年代の国内耐久ではいつもトヨタが勝っていた。2000GT、3リッター7、5リッター7と。それが、70年代に入るや、マークII XRターボやセリカターボなど市販車ベースのR仕様マシンでの活動では自ずと限界があり、時に豪雨の耐久レースでセリカやレビン/トレノといった1.6リッターTSマシンが望外の総合優勝を遂げることはあったものの、トヨタ・ワークスとしてはフラストレーションが溜まる状況だったのだ。そのもやもやを一掃する73年富士1000km圧勝なのだった。

「そのときは気付かないけど後になって振り返ってみればということ言えば、トヨタ・ワークスとしてのビッグレース総合優勝はコレが最後なんだ。この年73年の秋に、オイルショックが発生するでしょ。74年になってすぐ、TMSC・Rは解散することになる。トヨタとしては一切レース活動をしないことに決まった。契約してたワークス・ドライバーは全員クビさ。ワークス・マシンの出番もこれにて終了。結果として、第一期トヨタ・ワークス最後の勝利がこの73年富士1000kmとなるんだ」

今回がデビュー戦となったセリカ「LB」ターボにとっては、デビュー・ウィンであると同時に生涯1度のレース参戦となったわけだが、従来型（ノッチバック）に加えてLB（ハッチバック）が投入された理由は何だろうか。

「ボクはドライバーだから乗れと言われたクルマに乗るだけで、詳しいことは分からない。ただ、おそらく販売店政策だったんじゃないのかな。自販相互の話し合いの中で“LBを売っていこう、LBのレース仕様も造ろう”ということじゃなかったかと思う。というのはね、72年日本GPのTS1600cc以下のレースにトヨタは従来のセリカ1600GTと新発売カローラレビンを出場させた。ボクのレビンにだけインジェクションが付いてて、セリカはキャブだし、ボクがダントツで勝つことになってた。そういう前例があったしね。でも、そのときは肝心のインジェクションが不調で、PP獲ってたのに順位落として、アアアアと思ってたら突然直って、レース終盤には1〜2位の館（信秀）と竹下（憲一）に追い付いた。そしたらピットから“順位そのまま”の指示があって、それに従って3位だったけどね」

リフトバックとノッチバックとで有利不利はあったのだろうか。

「外観は違うけど中身はほぼ一緒ですよ。予選タイ

ムを見ると、ほんのちょっとだけノッチバックの方が速いね。違いはセッティングの差といった程度でしょう。どちらかが明らかに速いというレベルではなかったと思う」

ターボチャージド・エンジン開発自体の苦労話はあるのだろうか。

「セリカになって急に変わったということではなくて、7ターボからの延長線上のことですよ。要は、コンピュータ制御EFIの燃料噴射量とターボ圧のマッチングの問題。計器をいじくりながら、例えば1から10まであるダイヤルをひとつずつ動かしながら、それぞれのタイムと乗り手の印象を比較して善し悪しを決めていくといった作業の繰り返しです。みんな手探りだよ。電気屋サンがいちばん大変だったんじゃないかな」

ターボといえば、スロットル操作と実際のパワーの出方にタイムラグが生じる、いわゆる“ターボラグ”が必ず問題視される。ドライビングスタイルを変えざるを得なくなって戸惑うドライバーも少なくないが、その辺はどうだったのか。

「たしかに初期にはターボラグがありました。でも、その数年前に“ファースト・イン”の走り方があるとき偶然体得していたので、それを応用したら何の問題も発生せず、順応できました。早く踏んでも大丈夫、体勢が整う頃にパワーが出るというね」

数年前に“ファースト・イン”を体得したシーンとはいったいどのような状況だったのだろうか。

「富士の左回りショートコースのTSレースで、ボクらはトヨタ1600GT、相手のニッサン・ワークスはブルーバードSSSだった」

それは69年4月20日開催の《第11回全日本クラブマン》だ。

「メカがデフを付け間違えてギヤレシオが合わず、4速までしか使えなくなっちゃった。レース序盤、アレ変だ変だと思いつつ、順位がズルズル落ちていく。回転を落とさないと走り方を考えているうちに、突っ込みが速くなった。ファースト・インだ。予選では5速で1分44秒だったものが、決勝では4速までなのに42秒が出た。レース終盤のトップはトッペイちゃん（都平健二）のブルで、ストレート一本分離れてきて楽勝と思っていたらどうも。ところがコツを覚えたボクはあつという間に追い付いて、最終ラップに入った1コーナーで逆転優勝した。ボクにとって、技術面が飛躍的に高まった一戦ですね。そのときの経験が73年富士1000kmにも生きた」

\* \* \*

そのレースキャリアを見てみると、いくつもの興味深い逸話に遭遇する。

子供の頃から模型や勝負事が好きだった。第1〜2回日本GPの中継をテレビで見て、これだと思った。高橋晴邦少年、16歳。ちょうどその頃、新宿で遊び回っていたら、道路脇に真っ赤なセパレートシートをした真っ白なクラウンが停まっているのに出くわす。街中を行き交うクルマが当たり前なら商用車やタクシーが多く、クラウンなら黒が当たり前という時代に、これはあまりに鮮烈だ。見惚れていたら、チョビ髭を生やした持ち主が現れた。その男は「オレはトヨタのワークスドライバー。このクルマもメーカーから借りてるのさ」と言った。カッコイイ。大人に見えたその男が、実はまだ22歳の太田善男だとはこの



69年JAFグランプリ、トヨタ1600GTは最初にチェッカーを受ける。圧勝が予想された初代スカイラインGTR勢は、晴邦に科せられた不条理なペナルティによって辛うじてデビュー・ウィンを得る



69年日本グランプリ。序盤5周目S字入口、鮎子田/晴邦組5リッター7は突如左向きに不可思議なスピン、マシン後部でうなだれるのは鮎子田。決戦の日に晴邦搭乗のチャンスはやってこなかった

ときには分かっている。

法政大学工学部に進み、経営工学科に学ぶ。その傍らアルバイトをして金を貯め、66年春、船橋サーキットでの《ゴールデンビーチトロフィー》にフェアレディを駆ってレース・デビュー。19歳。ところが、父親に知れて、レース禁止令を言い渡されてしまう。友人に付き添っての船橋通いは続けたが、自分が走れないと、諦め以上に願望が募る。1年間走らないでいたら、「レースをしたい気持ちはいっそう強まった。その情熱に父親も折れ、3つの条件付きでレース参戦を許してくれ、ホンダS800も買ってくれた。その3つの条件とは、

- ①大学は留年しないで卒業すること
- ②やる以上は「日本一」になること
- ③30歳までに辞めること

S800で走ったのはほんの数レースだ。RSC（ホンダ・セミワークス）所属の若き木倉義文の鋭い走り、好敵手として後に再会して対戦するだろう予感を抱く。富士ではトヨタ・スポーツ800のワークスカーと好ファイトを演じ、自信を増した。

スポーツ万能な晴邦青年は、当時大ブームだったボウリングでもプロ選手並みの腕前を誇っていた。大学の先輩からプロになれと強い勧誘を受ける。しかし目指すのはレースしかない。

67年秋、トヨタから声が掛かる。TMSC（トヨタモーターズスポーツクラブ）の事務局に行ったら、見たことがあるチョビ髭の男がいる。お互いに「アッ、あのときの」と笑った。

大学の卒論のテーマは「人間工学的見地から見た自動車シート安全性」というもの。図版を入れようと思ったとき、大坪が絵がうまいことを思い出し、書いてもらうことにする。



#### 高橋晴邦 全戦績

開催日	場所	イベント名	レース	クラス	No	マシン	予選順位	決勝順位		周回数	リタイア原因	コドライバー		
								総合	クラス					
●1966	4.10	船橋	第2回ゴールデンビーチトロフィー	シルバーGT&ゴールドS	9	フェアレディ	9位	5位	10/10					
●1967	5.28	船橋	全日本スポーツカー	S	I	72	ホンダS800	17位	11位	3位	56/60			
	8.20	富士	全日本スポーツカー	S	I	72	ホンダS800	15位	R		14/40			
	11.3	富士	富士スピードフェスティバル	セダン	I	72	カローラ	7位	2位		29/30			
	12.3	富士	富士12時間	12時間	S I	49	カローラ	—	R		7/247	オイルもれ	鐘宗一と	
●1968	1.15	鈴鹿	全日本鈴鹿300km	T	I	6	カローラ	12位	9位	3位	34/35			
	3.31	鈴鹿	鈴鹿500km	500km	T I	83	カローラ	24位	10位	優勝	75/84			
	4.7	富士	第9回全日本クラブマン	TS	I	1	カローラ		3位	優勝	28/30			
	6.30	鈴鹿	全日本鈴鹿自動車	全日本	T I	25	カローラ		12位	優勝	21/22			
	7.21	富士	富士1000km	1000km	TS I	64	スプリンター	30位	14位	優勝	129/167	大岩准美と		
	8.25	鈴鹿	全日本鈴鹿自動車	I	T	12	スプリンター	7位	4位	2位	19/19			
	9.8	富士	第回ダイヤモンドトロフィー	TS	I	51	カローラ	11位	5位	優勝	29/30			
	10.20	富士	第10回全日本クラブマン	T	I	3	スプリンター	9位	5位	優勝	20/20			
	●1969	1.13	鈴鹿	全日本鈴鹿300km	II	TS	10	トヨタ1600GT	7位	4位	2位	45/50		
		4.20	富士	第11回全日本クラブマン	T	II	40	トヨタ1600GT	4位	優勝	優勝	30/30		
5.3		富士	JAFグランプリ	TS	III	26	トヨタ1600GT	4位	3位	優勝	29/30	1周減算		
6.1		鈴鹿	鈴鹿1000km	1000km	T I	64	パブリカ	25位	7位	優勝	150/167	高橋利昭と		
7.27		富士	富士1000km	1000km	TSIII	50	マークII SL	11位	24位	2位	143/233	エンジン	高橋利昭と	
10.10		富士	日本グランプリ	GP	V	5	トヨタ7	9位	R		4/120	サスペンション	鮎子田寛と	
11.3		鈴鹿	全日本鈴鹿自動車	II	T	11	トヨタ1600GT	7位	R		10/23	アクシデント		
●1970		3.8	鈴鹿	全日本鈴鹿自動車	II	T	65	マークII GSS	3位	R		8/25	オーバーヒート	
		4.12	レース・ド・ニッポン	6時間	TSII	10	パブリカSL	23位	R				高橋利昭と	
		5.3	富士	JAFグランプリ	T	II	12	パブリカSL	29位	16位	5位	19/20		
		5.24	鈴鹿	鈴鹿1000km	1000km	T II	41	マークII GSS	9位	3位	2位	166/167		高橋利昭と
		7.12	筑波	全日本選手権第4戦	T I		50	パブリカSL	2位			50/50		
		7.26	富士	富士1000km	1000km	TSIII	49	マークII GSS	16位	4位	2位	223/233		高橋利昭と
	11.3	富士	富士ツーリストトロフィー	TT	II	38	カローラクーペ	—	R		1/33		北原豪彦と	
	11.22	富士	ストックカー富士200マイル	TransNICS		38	カローラクーペ	3位	3位		25/25			
	12.6	筑波	TRANS-NICS第2戦	TransNICS		36	パブリカSL	1位	R		20/50	エンジン		
	●1971	3.21	富士	ストックカー富士300キロ	TransNICS		3	カローラクーペ	1位	優勝		25/25		
4.29		筑波	筑波150キロ	TransNICS		3	カローラクーペ	1位	優勝		70/70			
6.6		富士	富士グラン300マイル	TC-A	II	29	パブリカSL	3位	5位	5位	14/15			
7.25		富士	富士1000km	1000km	RIII	3	マークII XR	8位	31位	10位	122/179		久木留博と	
8.15		筑波	筑波100キロ	TransNICS		3	カローラクーペ	1位	R		1/70	エンジン		
8.22		鈴鹿	鈴鹿グレート20ドライバーズ	ゴールデンT		17	マークII XR	8位	R		0/20	エンジン		
10.24		富士	富士ナショナル1300	ナショナルT		6	カローラクーペ	3位	3位		25/25			
11.3		富士	日本オールスター	TS-A		5	カローラクーペ	3位	優勝		20/20			
11.23		富士	ストックカー富士200マイル	TransNICS		3	カローラクーペ	2位	2位		20/20			
12.12		富士	第6回富士TT	TT	I	65	カローラクーペ	—	R		61/133		久木留博と	
●1972		1.16	鈴鹿	全日本鈴鹿新春300キロ	全日本 I	T	2	カローラクーペ	3位	優勝		50/50		
		3.5	鈴鹿	全日本鈴鹿自動車	全日本 I	T	32	カローラクーペ	1位	R		13/24	ピストン	
		3.20	富士	富士300キロスピード	マイナー-T		10	カローラクーペ	5位	2位		20/20		
		4.2	鈴鹿	鈴鹿500km	500km	RII	1	セリカR	4位	4位	4位	78/84		
	4.9	富士	レース・ド・ニッポン	RdN	TSII	37	セリカ	4位	R		118/194	転倒	鐘田実と	
	5.3	富士	日本グランプリ	T-a	II	71	カローラレビン	1位	3位	3位	20/20			
	5.14	鈴鹿	鈴鹿1000km	1000km	RII	1	セリカR	5位	優勝	優勝	140/140		竹下憲一と	
	6.4	富士	富士グラン300マイル	マイナー-T		10	カローラクーペ	5位			20/20			
	7.2	富士	日本オールスター	FJ		2	アウグスタMk3	3位	5位		15/15			
	9.17	鈴鹿	全日本鈴鹿自動車	全日本	T I	8	パブリカ	5位	R		0/45	アクシデント		
	10.22	富士	富士1000km	1000km	RII	1	セリカクーペ	9位	R		41/185	エンジン	細谷四方洋と	
	11.3	富士	第7回富士TT	TT	II	22	セリカ	3位	3位	優勝	129/133		久木留博と	
	●1973	1.14	鈴鹿	全日本鈴鹿新春300キロ	T	特参	1	セリカクーペ	16位	(2位)		50/50		
		3.18	富士	富士300キロスピード	GC		60	シグマMC73・トヨタ	29位	R		19/50		
4.8		富士	レース・ド・ニッポン	RdN	TSII	36	セリカ	10位	10位	3位	197/227			
5.3		富士	日本グランプリ	TS-a	II	16	スプリンタートレノ	9位	4位	4位	20/20			
5.20		鈴鹿	鈴鹿1000km	1000km	RII	7	セリカ2000	7位	R		102/150		久木留博と	
6.3		富士	富士グラン300キロ	スーパー-T	ミドルT	2	カローラレビン	7位	5位	2位	20/20			
6.17		富士	ROCフォーミュラ	FJ1300		21	ノバ01・トヨタ	7位	6位		25/25			
7.1		富士	日本オールスター	オールスター		70	シグマGC73・BDA	4位	R		5/30	シフトレバー		
7.29		富士	富士1000km	1000km	F-A	1	ノバ01・トヨタ	3位	6位		20/30	タイヤバースト		
7.29		富士	富士1000km	1000km	R	1	セリカLBクーペ	11位	優勝	優勝	143/143		見崎清志と	
8.12		鈴鹿	鈴鹿グレート20ドライバーズ	F2000	FJ1300	10	ノバ01・トヨタ	21位	R		12/25	アクシデント		
9.16		筑波	NETスピードカップ	FJ1300		30	ノバ01・トヨタ	2位	2位		75/76	6位&2位		
10.10		富士	富士マスターズ250キロ	GC		60	シグマGC73・BDA	9位	8位		41/41			
11.11		鈴鹿	全日本鈴鹿自動車	F2000	FJ1300	21	ノバ01・トヨタ	14位	R		4/25	オイルもれ		
11.23	富士	富士ビクトリ-200キロ	GC		60	シグマGC73・BDA	8位	9位		30/33				
●1974	6.15-16	ル・マン	ル・マン24時間	24時間		25	シグマMC74・マツダ	27位	DNC		155/337		寺田陽次郎／岡本安弘と	
	7.28	富士	富士1000km	1000km	III	1	シェヴロンB21P/23・BDA	2位	優勝	優勝	163/163		鮎子田寛と	
●1975	6.14-15	ル・マン	ル・マン24時間	24時間		18	シグマMC75・トヨタ	47位	R		85/336	オイルポンプ	鮎子田寛／森泰章と	

「坪ちゃんは、論文に関係なく、自分で“こういうのがいいな。こんなのがいいな”って好き勝手に書いてしまった。そのまま提出したら、マルをくれたよ。たぶん先生も善し悪しが分からなかったんだらうね。坪ちゃんはいまだに言うんだよ、“ハルクニの卒論はオレが書いてやった”ってね」

TMSCのクラブ員として、68年は自分で買ったカローラで全日本選手権のT-I（ツーリングカー1300cc以下）にフル参戦。優勝入賞を繰り返し、シーズン半ばにはチャンピオン争いの真っ只中に。「“ヨーロッパに行きたい。F1ドライバーになりたい”と思い始めたのがちょうどこの頃。自分で計画を立てて、向こうのレーシングスクールに手紙を書いたりした。そんなことしてたら、トヨタ自販がワークスカーを貸してくれたんだ」

# 高橋



close up [今だから語ろう]

# 晴邦



そしてレース・フル参戦初年度にして、大学生ドライバーは全日本チャンピオンに輝く。68年は全部で9戦して7勝、他の2回も2位と3位という驚異的な戦績だ。メーカーから契約したいという話があって、海外行きの夢はいったん棚上げとなる。「69年春には無事大学も卒業できることになって、4月からはトヨタ自販契約のワークスドライバーですよ。22歳。それが内定していたとき、福沢幸雄が袋井でテスト中に亡くなった。葬式の手伝いに駆り出されました。3つ年上の福沢は語学が堪能だったし、レーシングカー・シャシーデザインといった洋書を読んで、ボクも薦められて辞書片手に読みました。後にクルマの開発をするときにとても役立った。福沢は恩人です」

正式に自販ワークス入りした最初の戦が前述の《第11回全日本クラブマン》。見事な勝利だった。そしてその次が、問題の《JAFグランプリ》ツーリングカー・レースとなる。「名車スカイラインGTR、屈辱のデビュー・ウィン」という一戦。決勝当日の全国紙に「本日GTRがデビューします」という自信満々の全面広告を打ったにもかかわらず、GTR勢は高橋晴邦操る古くて400cc劣っているトヨタ1600GTの先行と優勝を許してしまう。

「表彰台で開いた拍手と歓声は最高だった」ところが、コースポストから「晴邦に走路妨害あり」という報告が入り、1周減算のペナルティが科され（それでも総合3位・クラス優勝）、総合優勝は取り消されてしまう。コースポストのマーシャルはニッサン系クラブ員だったし、勝たなければならぬGTRはどんな手段を用いても勝ちに来たということだろう。リザルト上は降格3位に終わったとはいえ、この一戦によってかえって高橋晴邦の知名度と評価がぐんと上がったのは間違いない。

年に一度の大舞台《日本グランプリ》は例年の5月3日から10月10日開催へと移されていた。前年のGPで5.5リッター・ニッサンR381に破れた3リッター・トヨタ7の陣営は、69年GPこそ制するのだと新たに5リッター7を開発する。袋井でのテストは69年春から始まった。GPは富士フルコース6kmを120周する長丁場なので、ドライバーは2人組でもOKという規定だ。5台体制を予定するトヨタ（自工）ワークスとしては10人近い有力ドライバーを揃えなければならない。春から秋に向けての半年間で、マシン開発はもちろんのこと、ドライバーの養成も進めなければならないのだ。

オーディションを兼ねたテストが袋井で行われた。自販ワークスの高橋利昭、蟹江光正、見崎清志、そして高橋晴邦の4人だ。このうち、蟹江と見崎は前年に3リッター7でスポット参戦した経験がある。これまでせいぜい170馬力の1600GTしか乗ったことがない晴邦がいきなり500馬力の5リッター7では辛かろうと、すでにお役御免となっていた3リッター7（300馬力）でまず試走してみる。

「乗りやすいんだ、3リッターは。170馬力のハコがフワフワ走るより、300馬力のミッドシップがどっしり走る方がずっと心地好い。でもクルマ自体が普段走るように整備されてなかったから、5〜10周で足回りに不具合が出た。で、5リッターに乗り換えたんだけど、パワーの割にシャシー剛性がなくてね、これは操縦性がひどい。それより何より、最



73年1月、新春鈴鹿300kmに赤いターボセリカに乗って特別参加。最後尾スタートから猛追して2番目にフィニッシュ。北野元240Zや従野季司RX3を相手に激しい走りを見せて観衆を魅了した



73年10月、富士GCマスターズ250キロにシグマGC73・フォードBDAで参戦。同じくトヨタ出身の加藤真シグマ代表とは相通じるものがあつた。しかし、GCおよび国際舞台での活躍には至らず

初に乗ったときなんか、ピットから満足に出ていけないんだ。ローでアクセル踏むと急加速するし、慌てて戻すとグーッと止まっちゃう。外から見てたら、カクンカクン。どうにか走り始めても、シフトアップしようとするのがガリガリいってちゃんと入らないし。こりゃ大変だぞと思ってね、1週間後にまた走行があるんで、その間、街中で1600GTを走らせながら、クラッチ使わないで回転数合わせてスターター・トヨタ7の陣営は、69年GPこそ制するのだと新たに5リッター7を開発する。袋井でのテストは69年春から始まった。GPは富士フルコース6kmを120周する長丁場なので、ドライバーは2人組でもOKという規定だ。5台体制を予定するトヨタ（自工）ワークスとしては10人近い有力ドライバーを揃えなければならない。春から秋に向けての半年間で、マシン開発はもちろんのこと、ドライバーの養成も進めなければならないのだ。

オーディションでの5リッター7最初の走行の際、高橋利昭はパドックでいきなりスピンさせてしまったそう。後にTMSC・R社長となる眼鏡の68年全日本選手権T-IIチャンピオンが5リッター7を操る機会はその後二度とやってこなかったとか（69年日本GPではヴィック・エルフォード／高橋利昭だが、前者が単独で走り切る）。

4〜5月の1600GTでの走りで光り輝いた22歳は、このときまさに伸び盛り。走るたびに様々なものを吸収し、タイムをぐんぐん上げていく。

「日々向上していつてるのが自分でも分かる。最初、GPでは大坪／晴邦組の予定だった。それがボクの方が速くなって、ベアの組み換えがあつた。坪ちゃんが急にチームを離れることになって（本誌vol.005コラム参照）、今でもよく“ハルクニのせいで辞めることになった”って冗談言われるけど。GPでのトヨタの作戦としては、エルフォードと川合稔は単独走行で先行し、敵を潰す役割を受け持つ。鮎子田寛／晴邦組と細谷四方洋／久木留博之組が本命、蟹江／見崎組が抑え役という予定だった。でもレースでは、たった5周目のバンク先でリタイヤになっちゃって、ポ



高橋晴邦 (Harukuni TAKAHA SHI)。1946年12月26日、東京都杉並出身。大学卒業と同時にトヨタ・ワークス入り。ニッサンに長谷見昌弘がいたごとく、トヨタには高橋晴邦が天才肌で小生意気な若手として存在した。スピンはほとんどいないが、やると夫しい。ただしサーキットで怪我をしたことは皆無。73年いっぱいTMSC・R解散にともない、27歳で事実上引退。4輪メーカー、輪カ口の代表取締役社長として今も多忙な日々を送る

クは走れずじまい。戻ってきた鮎子田に「ホントにもう」って怒鳴っちゃったよ」

大学卒業後わずか半年にして怪物7でトップレベルのタイムをマークするまでになった高橋晴邦だが、この間すべてが順調だったわけではない。危機一髪の状態を経験している。

「GPの前、袋井のテストコースや富士を借り切って集中的なテストを何度もした。合宿みたいなもんだね。レースまであと1ヵ月を切った富士の夕方だったな、高速300Rでスピンしたんだ。リヤがズルッと来たなと思った瞬間、後向きになって、景色が300km/hくらいでワバって飛んでいく。ブレーキ思い切り踏むんだけど、効かないんだ。瞬間「死んだ」と思ったよ。幸運だったのは、すぐにダートに飛び出さないで、コース上にかなり踏み止まってからポスト脇の土手にぶつかったことだ。ドンとぶつかって、まず足は大丈夫かを見て、あっエンジン切らなきゃと思い、そう出なきゃと思って、その間が1分くらいかかったような気分でのいるの。そしてらポストで見てた富士のサカモッチちゃん(坂本佑)が後で「ぶつかった次の瞬間にはクルマから降りてたよ。素早いね」って言うんだ。その日の帰り道、須走にある旅館まで助手席に鮎子田を乗せてボクの1600GTで戻ったんだけど、当時あの道は未舗装ですごい低速なのに、ちょっとお尻が滑るだけでもアクセルが踏めない。怖さが残っちゃってるんだ。鮎子田が心配して運転代わろうかと言ってくれたけど、これじゃいけないと思って、夜ひとり山のなか走りに行って、だんだん感覚が戻ってきた。次の日のテストで好タイム出したら「昨日あんな目に遭いながら晴邦は凄いやつだ」って言われたけど。とにかくあの頃は、毎日テスト走行を終えてゲートをくぐるたびに「嗚呼、今日も生きて帰れる」と心から思いましたよ」

大学卒業した年の8月にはGP要員として自工扱いの好待遇になり、通常の社会人一年生の4倍にも相当する年収200万を得たとか。今から37年も前にだ。ただし、GPが終わると再び自販契約に戻り、市販車ベースでのレース参戦が主流になる。そして70年6月になって、ニッサンとトヨタが非ガス公害対策に専念することを理由にその年の日本GP欠場を表明、GP開催中止が決定すると、開発途上だった7ターボは北米で人気のCan-Amシリーズ参戦に的を絞る。8月、トヨタ社内の役員会議でGOサインが出たまさにその日、鈴鹿で7ターボの最終テスト中だった川合稔が事故死してしまう。大排気量レーシングスポーツカーによるメーカー対決時代は、この瞬間、幕を閉じたのだった。

2年間で福沢幸雄と川合稔という両エースを事故で失ったトヨタは、レーシングドライバーとの契約を直接ではなく、TMSC・R(71年3月創設)という会社を通して行なうように改める。その冊子(本号P71参照)には年齢順に細谷/蟹江/久木留/見崎/晴邦/館信秀の6名が紹介されているが、エース格は誰の目にも晴邦だったろう。

ターボエンジンを搭載したハコヤ市販車で活動を続けながら、73年には富士GCシリーズにシグマで参戦、新設の全日本FJ1300(F3の前身)にはRQノバで参戦した。トヨタのワークス活動に影響を及ぼさない範囲で、トヨタ製か外国製エンジンならば参

戦を許すという契約になったのだ。

年収の6割はトヨタから、他の4割はその他(ブリヂストン、シグマ、三菱石油など)からだった。当時の巨人のエース投手、堀内恒夫と同じくらいだったというから、大変な高額なのだろう。

「72年の夏に2ヵ月近くヨーロッパのF1レースを見て回った。そのときも、向こうのF1レースを見て勉強してくれば、戻ってから国内レースを戦う参考にもなりますと交渉してね、トヨタから金を出してもらったよ。図々しいかな」

国内レース界の創世期、プロのレーサーになりたければ、メーカー契約のワークスドライバーになるしか手はなかった。トヨタは60年代末、ル・マン24時間などの国際スポーツカー・レース参戦を視野に入れていた。若き高橋晴邦はトヨタ・チーム内で牙を研ぎながら、トヨタとともに世界へ、そして海外チームから声を掛けられればF1へという夢を描いていた。それが73年秋の世界中を襲ったオイルショックによって砕け散る。モータースポーツ活動自粛ムードが高まり、74年2月初旬、トヨタはレース活動から完全撤退することを表明するのだ。

「趣味でこの世界に入ったけど、すぐプロになった。「そこに行くんだ」という目標があったからできた。トヨタが活動を休止した時点で、世界に出ていく接点が見えなくなった。プライベート・チームからは日本で活動しないかと誘われたが、それでは目標達成に至らない。無理だから、諦めたんだ」

「73年富士GCと一緒に戦ったシグマの加藤真さんから「一緒にル・マンに出よう」と誘われ、74~75年と2度走ったけれど、頂点を目指す体制レベルになかった。人生経験としてはよかったけど、レースとしてはつまらなかった。朝方、居眠り運転しちゃったくらいだから」

75年4月、夫人・幼子とともに渡米、LAのカレッジに1年留学、マネージメントサイエンスを学ぶ。本物のインディ500も見た。75年ル・マン参戦にあたっては、アメリカからフランスに直行した。

帰国後、77年1月にトヨタの販促関係の仕事をする会社「ボクー」を立ち上げる。ビジネスマンとしての新たな道を模索し、成功する。

79年、F1活動でも知られたウォルター・ウルフ・ブランドを日本で広めるためにチームを興して監督を務め、81年までGC/F2を続ける。無名だった関谷正徳がここから大きく育っていき、鈴木利男や、ケケ・ロズベルグら外人もずいぶん乗った。

レーシングドライバーとしては上り調子のまま、抜かれるという経験をしないままに第一線から退いた稀有な例だ。幸せなキャリアとも言える。

「いやあ、人生では何度も抜かれてますよ」

28歳での完全引退。結果的に父親との3番目の約束も果たす結果となった。

\* \* \*

「このレースは、ボクにとって感慨深いレースなんだ。レースの3日前に長男が生まれてね」

息子にレーシングドライバーを継がせるつもりはなかったのだろうか。

「なかったな。レースから遠ざけてたくらいだもの。これ33年前のレースでしょ。てことは、いま33歳。コンピュータ半導体関係の仕事をしています」

息子といくつ約束をしたかは聞き漏らした。



73年7月、富士1000km。最終ラップに突入する晴邦セリカLBターボに対して、「残り1周」のサインを示す見届清志。しかしまだ表情は硬い。レースはチェッカーを受けるまで何が起こるか分からない

## 高橋

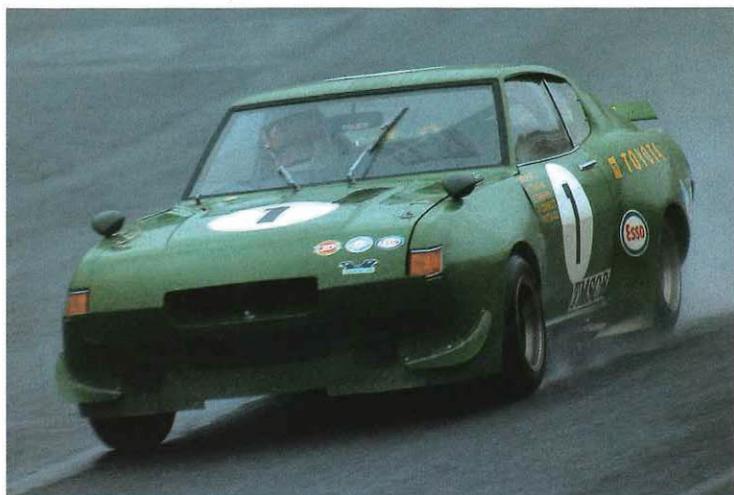


close up [今だから語ろう]

## 晴邦

# 出走全車総覧

line up [戦士、列を成す]



## 1 トヨタセリカLBターボ

高橋 晴邦 / 見崎 清志

Rクラス

参加者：TMSC-レーシング  
シャシー：トヨタTA27 駆動方式：FR  
エンジン：トヨタ2T-G改 直列4気筒1588ccターボ (×係数1.4)

Harukuni TAKAHASHI

1946年12月26日生まれ / 26歳 / 東京出身

Kiyoshi MISAKI

1946年1月13日生まれ / 27歳 / 静岡出身



## 2 トヨタセリカターボ

久木留 博之 / 蟹江 光正

Rクラス

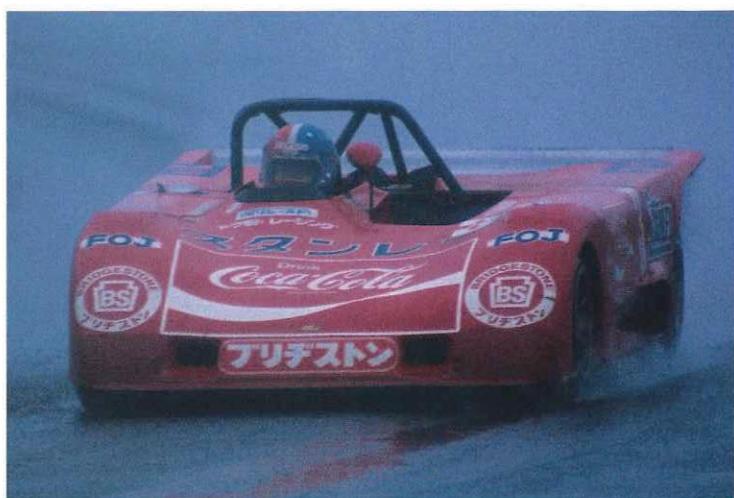
参加者：TMSC-レーシング  
シャシー：トヨタTA22 駆動方式：FR  
エンジン：トヨタ2T-G改 直列4気筒1588ccターボ (×係数1.4)

Hiroyuki KUKIDOME

1943年10月6日生まれ / 29歳 / 兵庫出身

Mitsumasa KANIE

1944年7月24日生まれ / 29歳 / 東京出身 / 故人



## 3 ローラT280

浅岡 重輝 / 高原 敬武

Rクラス

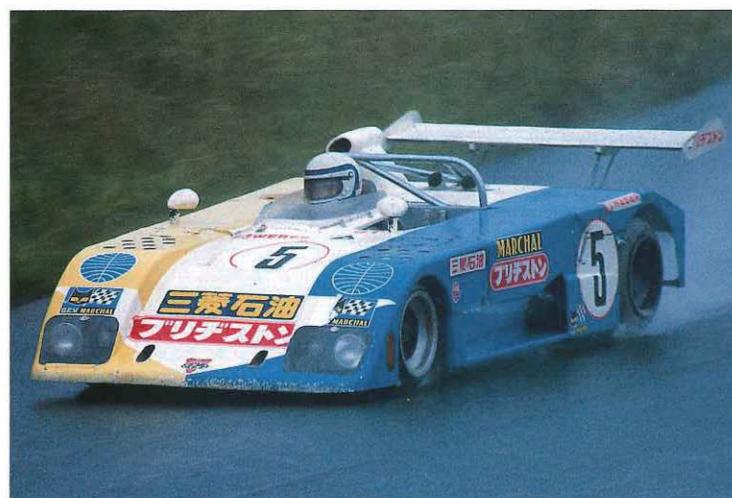
参加者：山本レーシング  
シャシー：ローラT280 駆動方式：ミッドシップ  
エンジン：フォード-コスワースDFV V型8気筒3000cc

Shigeaki ASAOKA

1942年1月1日生まれ / 31歳 / 東京出身

Noritake TAKAHARA

1951年6月6日生まれ / 22歳 / 東京出身



## 5 シグマMC73

森 泰章 / P.ダル・ボ

Rクラス

参加者：シグマオートモーティブ  
シャシー：シグマMC73 駆動方式：ミッドシップ  
エンジン：マツダ12A 2ローター 1146cc (×係数2)

Yasuaki MORI

1948年12月19日生まれ / 24歳 / 徳島出身

Patrick DAL BO

フランス出身

# レースレポート

再録・AUTO SPORT 73年9月15日号より

write up [文字が歴史を語り継ぐ]



水びたしのストレートを疾駆するセリカLBターボ+高橋晴邦。雨天という、「ハコ」勢にとって有利な状況のなか序盤からトップを快走し「ターボ計画」着手4年めの初勝利をあげた

## '73全日本富士1000kmレース

# セリカLBターボに追いつく敵はなし

折あしく迷走する台風6号の影響で、恒例の富士1000kmはまたも「雨と霧の1000kmレース」水びたしのコースを快走するセリカLBターボは無敵の速さを見せつけた降りしきる雨のなか、グループ7は壊滅

追いつがるフェアレディ240Z、サバンナGTを振り切ったセリカLBターボはトヨタに念願の初勝利をもたらすことになった

7月28・29日 富士スピードウェイ・6km 天候・雨 観衆・2万8000人

### トヨタ、日産、マツダ・ワークスと2シーターが対決

28日午前、まだ夏の日差しが輝いていた。ところが正午をすぎると雲が広がりはじめ、短時間のうちに雨模様の暗い空に一変する。28日午後、2回目の公式予選が行なわれた。午前中に行なわれた1回目の公式予選同様に3クラスに分かれ、30分間のタイム・アタックを試みるのだ。

暗い空を見あげ、降り出さないうちにベスト・タイムをたたき出そうとする者、午前中のタイムに満足し、早々と帰る仕度をする者など、長距離レースの予選らしい風景が繰り広げられる。

ベスト・タイムをマークすることよりも、エンジンの調整に余念のない2シーター・マシンをはじめ、RクラスのマシンやGTカーに対して、必死にタイムに挑戦しなければならぬのは1300クラスのツーリングカーだ。参加は74台が決

勝出場は60台に限られているからである。

富士1000kmは恒例の耐久イベントとあって、3ワークスが必勝の布陣を展開した。その筆頭はトヨタであろう。TMSC-RからはRクラスに2台のターボ・セリカを参加させた。1台は①高橋晴邦/見崎清志組が乗るセリカLBターボで、もちろんレース初見参だ。もう1台は②久木留博之/蟹江光正組のセリカ・ターボで、ボディ・スタイルが異なるこの2台のマシンも、心臓部や足まわりはまったく共通である。

ターボ・チャージド・エンジンはトヨタが最も得意とするところだが、昨年秋の富士1000kmレース以来、約半年の間にどのような変化を遂げたのであろうか？ ベースはセリカ1600GT用の2T-G型DOHCエンジンで、ヤマハ発動機がターボ・チャージャーを装着して1588cc×1.4 (2223cc)。公称出力は300ps/8500rpm、27kg-m/6400rpmと昨年の260psに比べ大幅にパワーアップされている。もちろん、ダブル・イグニッション、EFI (電子制御燃料噴射装置)、CDイグニッションと昨年同様の装備だ。

最も大きな変更点は、排気圧力コントロール・バルブを設けたことであろう。従来はブースト圧力コントロール・バルブだけで吸気圧を調整していたのに対し、低回転での排気パイパス、高回転

での排気圧上昇をコントロールする排気コントロール・バルブの採用によりターボ・チャージングの安定性はきわめて向上したはずである。また、ブースト圧力コントロールだけでは吸気圧の安定を維持できない (出力の変動が発生する) ので、ブースト圧は1.5kg/cm程度にしか設定できなかったのに比べ、2kg/cm程度まで安定して使用でき、出力の大幅な向上をもたらしたことも注目すべき点であろう。

高橋、見崎選手はともに「パワーはかなり向上した。ターボの効きも強くなったので、乗りやすくなったがうまく乗りこなせばかなり速い。サスペンションは1600GTと同じ仕様なのでやや弱く、ブレーキ (フロント・ベンチレーテッド/リヤ・ドラム) の容量も若干不足気味」と語っていた。ボディはR仕様ということもあって、思い切った手が加えてある。フロント、リヤ・フェンダーはともにゆるやかな曲率のFRPに変更され、タイヤをすっぽりと包み込んだ一体式オーバー・フェンダーが採用されている。とりわけフロントは、ボンネット、左右フェンダー、フロント・グリルが一体式である。

セリカLBは左右フロント・フェンダー後端、つまりドア・ヒンジの前方にホイール・ハウス内圧を逃がすエア・アウトレットが設けられていたが、国内では初めての試みである。

もちろん、ボディ・スタイリングは風洞テストで決定され、ツーリングカー仕様より数段勝っているという。空力部品は、セリカ・ターボはノーズ・スポイラーとリヤ・スポイラーの組み合わせに対し、LBはリヤにウイングを設け、フロントは小さなノーズ・フィンを左右に配してバランスを取っている。

これら2台のセリカ・ターボ以外に、TMSC-Rは2台のセリカ1600GTをTS-IIクラスに送り込んだ。⑥細谷四方洋/藤田直広組と⑦館信秀/竹下憲一組である。

さらに、TMSCからは高島屋レビン (⑧鎌田実/鈴木恵一組)、カラーチェック・トレノ (⑨松本恵二/田沼昭雄組)、カラーチェック・パブリカ (⑩橋本省吾/武智勇三組) など7台が布陣している。

いっぽう、日産は追浜から3台のワークス・マシンを持ち込んだ。

2台のフェアレディ240Z・Rと1台のフェアレディ240Zで、240Z・Rは⑭高橋国光/都平健二組と⑮長谷見昌弘/星野一義組が乗り、ヘッドランプとスポット・ランプを装備した240Zは⑯鈴木誠一/歳森康師組がドライブする。

240Z・Rは4月のレース・ド・ニッポンでデビューしたクロスフロー・ヘッドに換装したL24改 (R390) エンジンを搭載したマシンで、排気量は2600ccに拡大されているという。もちろんECGI (電子制御燃料噴射装置) を装備し、燃料タンクも160ℓに増量されている。

ブレーキは、フロント・ベンチレーテッド、リヤ・ソリッドの4ポッド式ディスク。ヘッドランプ付きの240ZはL24にECGIを備えた従来のGTS仕様だが、これもガソリンタンクは160ℓに増量されている。

マツダ・ワークス (MMS) は⑯片山義美/岡

本安弘組と⑳武智俊憲/從野孝司組のサバンナRX-3で、MSCCからは㉑寺田陽次郎/田中俊夫組のサバンナRX-3も戦列に加わっている。

### ローラT280 (高原/浅岡組) がポールポジション

2シーター・グループ7カーは13台が参加した。中でも、ずば抜けた戦闘力を持っているのはローラT280・DFV (③高原敬武/浅岡重輝組) だ。予選ではもちろん、本番レースでもよほどの悪条件がそろわなければ、レースをリードすることはまず間違いないさそう。異色コンビはシグマMC73・ロータリーに乗る⑤森泰章/P.ダル・ボ組だ。森泰章が2シーターに乗るのが初めてなら、P.ダル・ボはル・マン24時間に生沢、鮎子田と組んで注目されたドライバーである。

富士GCの常連マシンは川口吉正/木倉義文組 (⑥カッセーラ・ローラT292・FVC)、中野雅晴/柳田春人組 (⑦HITACHIシェブロンB19/23・FVC)、田原敬一/戸坂六三組 (⑩IMOシェブロンB19・BDA)、釜塚誠/尾上誠組 (ローラT292・ロータリー)、中村昌雄/小林元芳組 (⑮APOベルコ72F・ロータリー)、杉山博/浅田卓秀組 (⑱マナ09)、米村太刀夫/形山寛次組 (⑲いすゞスパイダー2000・EA)、田島基邦/米山二郎組 (⑳ラドー・スペシャル・FVC) といったところ。

もちろん、いずれもドライの路面なら3ファクトリーの強力マシンも相手ではない。ただ、1000kmという長距離をノン・トラブルで走り抜けるか、あるいはウェットな路面でどれだけスピードを保つことができるか、という彼ら自身の問題を解決しなければならぬのだ。彼らにとって「霧」はともかく「雨」はまさにタブーだ。

降り出さないこと、たとえ降っても適当なところで止んでくれることを祈るのみだが、嫌なことに、28日の夕空はいまも降り出しそうな気配である。

さて、午前、午後の2回にわたって行なわれたプラクティスのうち、ベスト・タイムはローラT280・DFVを駆る③高原/浅岡組がマークした1分46秒31。以下1分50秒台で9番手まで2シーターが独占しているのは当然のことだろう。

10番手にRクラスのセリカ・ターボ (②久木留/蟹江組) が食い込んだ。タイムは1分55秒41と、R仕様とはいえ300psの威力を発揮するセリカ・ターボの実力を見せつけた。続いて11番手もセリカLBターボ (①高橋/見崎組) で、タイムは1分56秒00。

12番手は、1分57秒32をマークした240Z・R (⑧高橋/都平組) だ。僚友・⑨長谷見/星野組は不調で、かろうじて2分を切ったにとどまり17番手である。

ツーリングカーで最も速かったのはサバンナRX-3 (⑳武智/從野組) で15番手。タイムは1分58秒90だ。㉑片山/岡本組は2分を切る事ができず18番手に甘んじたが、㉒寺田/田中組は16番手と好調。いずれにしてもサバンナ勢は自信満々といったところ

このようにして60台のマシンが予選を通過し、10台は予選落ちという結果である。

天気予報では29日は雨。決勝レースを控えた

ワークス・チームは雨対策に忙殺され、夜半まで作業を強いられることになった。

29日は早朝から激しく雨がたたきつけ、周囲はすっぽりともやに包まれている。午前9時30分、各マシンのコース・インが始まるころ雨はようやく小降りになりドライバーも一安心。一時はコースもすっきり水がはけたようで、スリック・タイヤを装着しようと試みるマシンもあるが、大勢は申し合わせたようにオールウェザーだ。

60台のマシンは、鼻先をバンクに向けて整列した。間が悪いことにスタートを前にして雨足は再び速まり始め、スクーティング・サークルに立った各ドライバーも傘を片手に、しきりに雨粒をながめている。

スタートは10時30分、変則ル・マン式だ。サークルに立ったコ・ドライバーがすでにマシンにもぐり込んでいるドライバーにタッチするとGO! である。

フラッグが振り降ろされた! 一目散に走るコ・ドライバーが先発ドライバーのヘルメットをガンとひっぱたく。エンジンがたちどころにうなりを上げ、マシンが滑り出した。コースいっばいに爆音があふれるとともに、スタンド前は我先に走り出そうとするマシンで大混雑。

③高原が真っ先にバンクに突っ込んでいった。エンジンがうまくかからなかったのは⑯杉山、⑱米村だ。杉山はどうかスタートを切ったが米村はリヤ・カウルをはね上げ、イグニッション系を調べている。

早くも最終コーナーを駆けのほり、スタンド前に姿を現したのは③高原で、続いて⑧高橋 (国)・⑯米山・⑥川口・⑤ダル・ボ・②久木留らが一列に連なって通過していく。⑦中野はシフト・リンクのトラブルで早くもピット・イン。3周め、⑧高橋がピットロードに飛び込んできた。ボンネットが半分めくれ上がっている。好調なスタートを切った240Z・Rに早くもケチがついたようだ。だが、ただちに戦列に復帰していく。

V8サウンドを奏でる高原は、しんがりをつとめる1.3ℓツーリングカーを早くもラップし始め好調そのものだが、雨足は弱まらずコース全体にわたって立ちこめる水煙に四苦八苦。ツーリングカーの脇をかすめる時でさえ、ごく慎重にマシンを操らねばならないのだ。

そして4周め、スタンド前にトップで現れたのは①高橋 (晴) で高原は2番手にズリ落ち、3

スタート前、緊張気味の柳田春人。「Zの柳田」「雨の柳田」という定評をすでに得ているとはいえ、2座席スポーツの経験はまだ少ない。しかしレースでは好走を見せる



番手は②久木留でセリカ・ターボの挟撃だ。4番手は⑧米山、5番手・⑨長谷見、そして6番手が⑤片山である。

2台のセリカ・ターボはまったく速い。まるで雨をモノともせず、2分7秒台のハイペースで水煙のなかを突き抜けていくのだ。トヨタのブッチ切り作戦は順調に展開中というところ——。

もちろん、激しさを増す雨足にほくそえんでいるのはトヨタだけではない。思わぬピットインで中位に転落した⑧高橋(国)は必死に追い上げる。各車をゴボウ抜きにする⑨長谷見はビタリとセリカ・ターボをマークしているし、⑩鈴木も悪いポジションではない。

マツダ勢も6、7番手に⑤片山、⑦従野を位置させ、いつでも上位進出可能な待機作戦である。耐久性には絶対的な自信を持つマツダは、上位マシンの脱落を待ってジワジワと浮上する構えだ。

それにひきかえ、2シーター勢の困難は増すいっぽうだ。2シーターでズバ抜けて速い高原ローラでさえ2分16〜17秒台。その他2リッターやロータリー・エンジンではツーリングカーの水煙をまともに浴びなければならぬ。しかもトラブルが続出し始める。⑬米村、⑦中野、⑤ダル・ボ、⑫釜塚、⑥川口らが続々とピットに帰り、応急手当てを施している。

## 240Z・R自滅! セリカLBが快走

4周めでトップに立った①高橋(晴)は低いターボのささやきを残してラップを重ねている。弱まった雨足に乗じて2分7秒台、本降りのなかでも2分15秒台の速いペースで、後続の③高原を引き離していく。高原の背後で孤軍奮闘しているのは⑧米山シェヴロンである。この間に初盤に中位に転落した⑧高橋(国)が6番手にのし上がり、先行する⑨長谷見とともに①高橋(晴)、②久木留のセリカ・ターボに照準を合わす構えだ。

12周めには②久木留が③高原をかわして2番手。これでセリカ・ターボは1-2編隊を編成したことになる。TMSC-Rの一角、⑥細谷は発電機系の不調で大きく遅れているが、それ以外まったく順調なレース運びでトヨタのピットはホクホク顔である。だが、まもなく久木留はペースを落とし、⑧高橋(国)にその座を譲ってしまった。トップ①高橋(晴)は激しさを増した雨のなかで2分21秒台、⑧高橋(国)は2分18秒台の追走である。⑨長谷見は⑧高橋(国)とクツツを並べてセリ

カLBターボを迫撃しようとペースを上げていた24周め、S字の切り返しでコントロールを失い、土手に乗り上げる。日産の三本柱の1本がもろくも崩壊したのである。

⑧米山も奮闘むなしく300Rに息絶えた。執拗にトップをうかがっていた③高原は、36周めに250Rで周回遅れのマシンと接触してついにリタイア——。無気味に浮上し始めたのは⑤片山で、高原が消えた時には3番手。そして⑦従野は6番手につけ、マツダの作戦は思惑どおりに展開しつつある。

トップが40周を終えた時点での順位は次のとおりである。

1位	①高橋/見崎組	セリカLBターボ	40周
2位	⑧高橋/都平組	フェアレディ240Z・R40周	
3位	⑤片山/岡本組	サバンナRX-3	40周
4位	②久木留/蟹江組	セリカ・ターボ	39周
5位	⑩鈴木/歳森組	フェアレディ240Z	39周
6位	⑦武智/従野組	サバンナRX-3	39周
7位	⑫館/竹下組	セリカ1600GT	39周
8位	⑩福島/福島組	フェアレディ240Z	38周

45周め、⑧高橋(国)はノーズを壊してピット・イン。一躍⑤片山は2番手に滑り込んだが、47周めにドライバー交代、ガス補給のためにピットに入らねばならなかった。一時は3番手に浮上した⑩鈴木もノーズをつぶしてピット・イン、ガス補給とドライバー交代を行なった。日産240Z勢は、心ならずもピット・インするはめになり、一歩後退。とうとうサバンナRX-3(⑬岡本、⑭武智)が2、3番手を占めることになる。

サバンナ2車の前後を行ったり来たりしていた②久木留は45周めにガス補給とタイヤ交換を済まし、蟹江にステアリングを渡した。そして59周めには①高橋(晴)がピット・イン。3分のピット・ストップで燃料を積み、タイヤを交換して見崎に交代したが順位に変化はなし。

このころから、雨はいっそう激しくなり、トップグループのペースも2分40〜50秒台にまで落ちてくる。さらに濃密な霧が流れ込み、コースをスッポリと包んでしまった。スタンドからヘアピンを望むのさえ困難なほどだ。こうしたなかで、猛烈な追い上げを見せていた5番手・⑧都平はストレート出口でスピン、後続車がブチ当たり、あえなくリタイアしてしまった。

トップ・①見崎が80周を終えた時点の順位は次のとおり。

1位	①高橋/見崎組	セリカLBターボ	80周
2位	⑤片山/岡本組	サバンナRX-3	79周
3位	⑩鈴木/歳森組	フェアレディ240Z	78周
4位	⑦武智/従野組	サバンナRX-3	78周
5位	⑫館/竹下組	セリカ1600GT	77周
6位	②久木留/蟹江組	セリカ・ターボ	75周
7位	⑫正谷/久保田組	スカイラインGTR	75周
8位	⑬窪寺/杉崎組	スカイラインGTR	73周

これで追撃車は⑤片山だけ——。

ところでトップ①高橋(晴)もあやうくガス欠に見舞われそうになっていた。というのも、雨がほとんど止むほどになって、ペースは予想外に速まっていたのだ。

135周め、1周遅れの⑤片山を気にしながら、①高橋(晴)は意を決してピットに飛び込んだ。ほんの5秒ほどでピット・アウト。⑤片山は猛然とスパートし、たちまち同ラップに持ち込んだが、まだ丸々1周分のラップがある。

⑦従野の脱落で3番手は⑫館、4番手に②久

ついに91周め2番手に躍り出てゆく。

この間に⑬岡本はピットに入って片山にバトンを渡し、ガス補給、タイヤ交換を行っていた。いっぽう、2シーター勢は大半が壊滅状態だが、しぶとく生き残っているのは⑦中野/柳田組、⑥川口/木倉組、⑤中村/小林組、⑫鳥居/森田組の4台のみ。

だが間もなく⑥川口、⑬小林、⑫鳥居と相次いでリタイアの運命をたどっていく。

## 揺るぎなし、セリカLBターボ勝利へまっしぐら

レースは、悪条件のため6時間レースに変更された。午前10時30分スタートだから午後4時30分のフィニッシュになり、周回数には140ラップ台ということになる。レースは、すでに100周を越えた。105周め、トップ①見崎はピットに入り、高橋(晴)と交代。

このころから激しい雨もさすがに勢いを弱め、ラップは再び2分15秒台に近づきつつあった。土砂降りのなかで圧倒的に速いペースを維持したのは⑩歳森240Zと⑨久保田スカイラインで、老朽スカGは雨中で実力をよみがえらせたようだ。113周め、⑩歳森がピットに滑り込み、鈴木と交代。ガス補給を終え、わずか15秒で戦列に復帰した。順位は変わらない。①高橋(晴)・⑩鈴木・⑤片山・⑦従野・⑨久保田・⑫館というフォーメーションで、2、3番手が1ラップ遅れにとどめている。

最後の追い込みをかけなければならない⑩鈴木は徐々にペースが落ち始めた。代わって⑤片山が歩調を速め、120周めに再び2番手にのし上がってくる。

“ターボは完走できない”——おそらくトヨタ・チーム以外はそう信じていたに違いない。ところが、もう終盤だというのにトラブルの気配さえ見せないセリカ・ターボの後ろ姿を見せつけられ、マツダは必死の追い込みにかかる。もちろん、サバンナ・コンビは完調で、序盤14周めにミッション交換のため長いピット・ストップを強いられた⑧寺田/田中組も、ピット・アウト後はすこぶる速いペースで周回を重ねている。

日産の希望の灯はもうほとんど消えかき始めた。そしてズルズルと後退を続けていた⑩鈴木はついに133周め、油圧低下のため戦線から消え去った。追浜からやってきた3台のマシンはこうして全滅したのである。

セリカLBを追いつめることのできるのは⑤片山と⑦従野のサバンナだけだ。ところが、あろうことか⑦従野は135周め、ギリギリの燃料を積んだはずがガス欠でストップしてしまったのだ。これで追撃車は⑤片山だけ——。

ところでトップ①高橋(晴)もあやうくガス欠に見舞われそうになっていた。というのも、雨がほとんど止むほどになって、ペースは予想外に速まっていたのだ。

135周め、1周遅れの⑤片山を気にしながら、①高橋(晴)は意を決してピットに飛び込んだ。ほんの5秒ほどでピット・アウト。⑤片山は猛然とスパートし、たちまち同ラップに持ち込んだが、まだ丸々1周分のラップがある。

⑦従野の脱落で3番手は⑫館、4番手に②久

木留が浮かび上がっている。5番手が雨中でのし上がってきた⑫正谷スカGRだ。①高橋(晴)は焦らなかった。もう時計は4時20分。逆転劇の幕はすでに降ろされたようである。

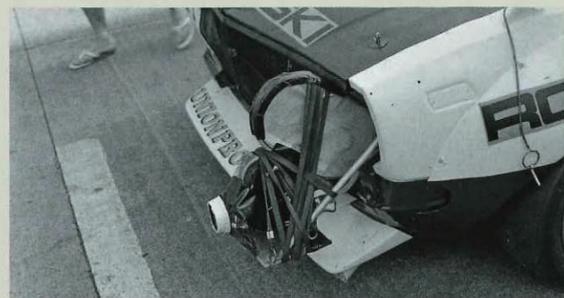
すっかりあたりも薄暗くなった4時31分、143周を走り切った①セリカLBターボがチェッカード・フラッグをくぐり抜けた。4周めにトップを奪って以来、6時間にわたってレースをリードし続けたパーフェクトの勝利である。そればかりでなく、トヨタ/ヤマハ/デンソーのターボ開発陣にはトヨタ7ターボ計画着手以来4年めの初勝利、それも耐久レースで凱歌をあげることができた大

きな喜びがあったに違いない。

2位は唯一のセリカLBと同ラップ車、⑤片山サバンナが食い込み、3位が⑫館セリカ、4位は②久木留のセリカ・ターボが入りトヨタ・デーというにふさわしい顔ぶれとなった。

ただ1台生き残った2シーター・マシンは⑦中野/柳田組のシェヴロンB19で、118周をまわって14位と敢闘賞も。

総額135万円をものにした高橋晴邦、見崎清志両ドライバーは“トラブルは全然なく、とにかく最初から最後まで全開。相手になる他車もなかった”と余裕たっぷりであった。(松本晴比古)



これでもか、とばかりにゴムバンドで強引に固定された車載カメラ(下のコラムを参照)。ほかにも2台のカメラをくくりつけ、このレースに参加した。さて映像の出来映えは?

## Fuji 1000km Pit and Paddock

### ●トヨタ・サマーフェスティバル人模様

富士1000kmレースの前夜、恒例のトヨタ・サマーフェスティバルが山中湖畔で開かれた。土井まさを司会に迎え、堀内ミキ、牧葉ユミそのほか数人の新人歌手による歌の夕べが夜遅くまで続いた。水上ステージを囲んで数百人の観衆も一緒に歌ったり、叫んだり。そんななかから見つけた3組のカワイコちゃんたちは……。

その①: 4人組のバスガイドさん。国際観光のガイドさんたちで、富士1000kmレースに、トヨタの若い社員を乗せて6台で練り込んだという。レースは見たことあるけど、興味はあまりなさそう。やっぱり仕事のほうが大切だからね。

その②: こちらは3人組の女学生。大阪から2日前に、湖畔にある親類の別荘に遊びに来たそうだ。何もやることなく、退屈で退屈で……などとブラブラ湖畔の散歩。3人合わせて63歳。P.ダル・ボをはさんでの記念撮影はいい記念になりました。最後に「ボーイフレンドほしいワ〜」

その③: 最後の登場は、にぎやか8人娘。全員18〜19歳の学生。彼女たちも別荘で夏期休暇。勉強したり遊んだりで約1週間の滞在予定だという。でもボーイフレンドがいなくてつまなさそう。毎日朝から徹夜でトランプばかり……とぼやくこと。テニスできて、車持ってる、ステキな人がボーイフレンドの条件だから誰かいないか……。8月の下旬にもう1度来る予定だという。それにしても近ごろの女学生は優雅だね。

### ●P.ダル・ボとはこんな男

ヨーロッパとの交流が一段と盛んになってきた今日、今回の富士1000kmレースにもフランスからF2ドライバーが降り込みかけた。パトリック・ダル・ボがその人物。1ヵ月前に行なわれたル・マン24時間レースに、ジャバニーズ・メイドのシグマMC73/ロータリーを生沢徹、鮎子田寛とのコンビでドライブしたのは記憶に新しい。そのシグマの高いポテンシャルと、マツダ・ロータリー・エンジンに惚れ込んだダル・ボ、富士1000kmにもル・マン24時間と同じ組み合わせで臨めることがよほどうれしかったらしい。しかしコ・ドライバーはル・マンの時とは違う森泰章。

レースはル・マン同様クラッチ・トラブルに見舞われ、47周でリタイアしていった。シグマ・チームがリタイアしてからは、ダル・ボは普段着に着替えてドライバーズ・サロンでおしゃべり。真夏の富士の思わぬ寒さに用意してきたセーターを身につけるところなどは、準備万端おこたりにいったところ。

そんな彼がソソソとフランスなまりの英語で語ってくれた日本の印象そのほかは……。「日本のレースは驚くほど盛んだね。シグマがル・マンに出場したこと、だいたいの想像はついていたが、来てみてびっくりした」

「日本に来たのが初めてだから、富士を走ったのも初めて。非常に立派なコースだね。しかしバンキングは恐ろしい。今日みたいにひどい雨が降ると特に背すじを戦慄が走る思いだ。思い切り走ってみたいかったが、あいにくの雨でね。だからコース全体の印象をハッキリつかむまでにはいかなかった。ただ

やたらコース上に川が多かったよ」「2リッター・レーシングカーで戦われるフジ・グランチャンが盛んなようだけど、ぼくとしても走ってみたいね。シグマからまた誘いがあれば、すぐにでも飛んでくるんだけどね」と、日本のレースに色気をみせる。彼自身はビグミーF2でヨーロッパF2チャンピオンシップを戦っていたが、エンジン・トラブルでシーズン半ばにレース活動を中止している。「コスワースBDGエンジンを搭載していたんだけど、あまりのトラブルの多さには閉口してしまった。出るレース出るレース、次から次に壊れちゃうんだからね。資金も尽き果てたから、一時レースは中止だよ」

「日本のふたりのドライバーともF2で走ったことがあるけど、ふたりとも結構よく走るね。ミスター・イクザワはミスター・カザトほど速くはないけど、ステディだよ。カザトはスピニングが多いので見ていてヒヤヒヤものだ」

「シジャーはどのメーカーもほとんど同じなんだ。とにかく良いエンジンを手に入れたドライバーが勝ちだね。日本のレースも次第にそうなってきつつあるんじゃないの」「彼はF2レースから一時手を引いている現在、大急ぎでヨーロッパへ帰ることもないらしく、のんびりと構えている。「明日の朝は飛行機がいっぱい座席がとれなかったんだ。そのうち帰るよ。そう急ぐこともないから」とにかくウィットを含まれた話し方は、聞いている者をあきさせない魅力がありました。

### ●大坪カメラマン大活躍

かつてトヨタ・ファクトリーのドライバーとして活躍した大坪善男が、田井滋之と組んで久しぶりにレースに出場した。車はスプリング・トロノ。しかし彼にはレースのほかにも重大な使命があった。カメラマン(かっこよくいえばムービー・カメラマン)としての仕事がそれだ。

以前、小川知子と組んでマカオ・グランプリの映画を制作したこともあり(その映画は近々一般映画館で封切り予定)今度の富士1000kmレース撮影は大坪にとって2回目のトライ。彼が属する会社名“ユニオン・プロジェクト”をフロント・スポイラーに描いたトロノが、フロント、リヤ、左サイドと3つのカメラを備えて、雨の1000kmを走った。

しかし、あまりの豪雨に撮影は困難を極めたようで、コースを走っている時間よりピットにはりついている時間のほう

がはるかに長かったよう。「この雨じゃ、さっぱりお手上げですよ。レンズにぶつかると雨で何も映ってないんじゃないかな。現像するまでわかりませんね」が本音のようだ。

### ●すばらしい、誕生祝い

レース終了3日後の7月31日、東京はプリンスホテルにおいて表彰式が行われた。優勝した高橋晴邦/見崎清志はもちろん、TMSC-R、TMSCの総メンバー、それにマツダ、ニッサン、プライベートのドライバーが多数出席した。多賀弘明会長から祝いの言葉をもらった高橋/見崎のコンビは満面喜びがいっぱい。

それもそのはず、このふたりにはそろってベイビーが誕生したばかりなのだ。見崎は6月4日に女兒(守希子)を、高橋にいたってはレース3日前の7月26日に男児をもうけたばかりなのだ。高橋は「富士に練習に行ってる、コードモの顔もまだ見てないんですよ。ほんとにいい土産ができました」と喜びを隠し切れなかった。

### ●ダル・ボ、ビックリ! “シゲさん” ニヤニヤ

本誌カメラマンの“Y”が富士スピードウェイにとっておきの秘密兵器を持ち込んだ。それを見てシグマMC73のドライバー、ダル・ボは大きな目をさらに丸くして大喜び。かたや浅岡重輝選手にいたっては、他のカメラを向けると、わざわざ秘密兵器を指定し、シャッターを切り終わると、スマートな身体に似合わず高笑い。

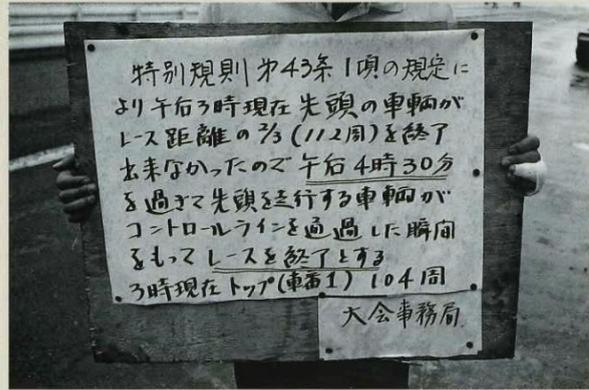
なにしろシャッターを押すとレンズが左から右へ動くのだから、写されるほうが“ビックリ”するのは当たり前。みんな目をパチクリさせて「これでもカメラ?」と言いたげな顔でアゼンとしてカメラをニラんでいる。この秘密兵器はなにか?

賢明なる読者諸兄にはすでにご存じの方がいるかもしれないが、このカメラ“ワイドラックス”といってパノラマ写真専用に製作されたもの。現在すでに製産、販売ともに中止の憂き目にあってはいるが、中古カメラ店に行けば、まだ何台かはあるかも……。

これをYカメラマンが富士に持ち込んだわけが結果は上々。使い方次第では楽しい写真が撮れるとはYカメラマンの弁。もしワイドラックスを首からぶらさげたYカメラマンを見かけたらキミたちも気軽に声をかけることだ。その愉快なカメラできっと撮影してくれるはずだよ。



一向にやむ気配のない激しい雨と、濃さを増す霧。各車のラップタイムは3分台にまで下がっている。そんな悪条件により1000kmレースは6時間レースへと変更された



## TOYOTA 雌伏3年、ターボ結実!!

### 優勝者のピットから

「今回の優勝は、わたしたちにとって3年来の、ひとつの技術的決算といえます。ターボ・エンジン自体のトラブルは皆無だったと聞いております」——1973年7月29日午後4時30分すぎ、それまでの豪雨がウソだったようにビタリと止んだ。そのなかをグリーンに塗られた①セリカLBターボが悠々とゴールラインを横切ったのである。

1番ピットの端で、この光景を視線にとらえた柴田勇トヨタ第17技術部長は、一語一語言葉を採しながら感概をこう語った。

### トヨタ7からマークII XRへ

思えばトヨタ第17技(かつては第7技)のタ

ーボ・プロジェクトは、トヨタ7に始まり、その技術的な血脈はマークII、セリカへと引き継がれ3年有余の年月を経ている。その変遷を簡単に振り返ると——。

1970年の富士1000kmにエキシビジョン参加したトヨタ7は、5ℓ・V8にターボを取り付け実800psの出力を絞り出していた。もちろん日本グランプリ出場を目的として製作されたものだ。しかし70日本グランプリは中止となり、美しい姿態とともにその実力を発揮する場を失ってしまったのだ。代わって71年5月16日、鈴鹿1000kmに現れたマークII XRの心臓部には、8R型1858ccにターボが付加されていた。この時はウエーバーの

2連装だったが、出力は200ps以上、最大トルク23kg-m以上と発表された。

戦績は久木留/蟹江車が一時トップに立ちながらもガスケット吹き抜けで45周めにリタイア、細谷/見崎車は29周めにミッション・トラブルとともに姿を消している。

その年の7月25日、富士1000kmには3台のマークII XRが登場、2台は鈴鹿と同じキャブレター仕様で、残る1台は電子制御燃料噴射(EFI)が取り付けられていたのだ。しかも2車には車室内に60ℓ入りの水タンクが積まれていた。これはタービンに水噴射させ、タービン自体を冷やすと同時に燃焼の安定をはかったものである。しかし結果は3台とも各種のトラブルに見舞われ、2台が脱落、久木留/高橋(晴)がかるうじて総合31位に入っただけ。発表出力数値は260ps/7000rpm、最大トルク30kg-m以上/5000rpm。

続く8月22日の鈴鹿グレート20ドライバーズ・レースにも7技は5台のマークII XRを出場させた。だが真価はここでも見られず、久木留・9位、見崎・11位、細谷・12位に終わった。改良

点はインジェクション系のレイアウトを変更した程度にとどまっている。

### “足”のいいセリカとターボの組み合わせ

72年に入って7技は、“足”のいいセリカ1600GTを主力車種としてレースに出場させた。ボディ一体のオーバーフェンダーとフロント・スポイラーの大胆なボディ・シェルは空力的にも成功し、4月2日の鈴鹿500kmではノンターボながら高橋(晴)が総合3位、5月14日の鈴鹿1000kmでは高橋(晴)/竹下組が堂々の総合優勝を遂げている。

足のいいセリカにターボの組み合わせ——。

三たびこの命題に挑んだトヨタ・チームは、10月22日の富士1000kmに2台出場させた。

2T-G1588ccエンジン+ターボで最高出力260ps/8500rpm、最大トルク24.5kg-m/6800rpm。もちろん日本電装によるインジェクション・システムだ。また燃焼効率を上げるためにツイン・プラグ方式も採用した。車重は燃料なしで760kg。

トヨタ技術陣はターボ2T-Gの耐久性について絶対の自信を持ってこの1000kmに挑んだ。が、レースは大雨にたたられ、序盤1~2位を形成したにもかかわらず久木留/見崎車が16周めにシヨートカットでスピンのちガードレールに激突、細谷/高橋(晴)車は43周めにディストリビューターの水洩れショートでリタイアする運命をたどったのである。

その後、セリカ・ターボは富士スピードウェイでまったく同じ仕様のまま耐久テストに入り1000kmをノン・トラブルで走り切り、耐久的にはまったく問題なし、との確信をつかんだ。

明けて73年1月14日、鈴鹿300kmのII部門に特別参加したターボ・セリカは、予選を2分18秒4(高橋晴邦)で通過、決勝でも2位に入った(賞典外)。仕様はほとんど富士1000kmと変わっていないかった。

### 万全で臨んだ今大会

こうして今回の富士1000kmを迎えたわけである。3年来の“ターボ・プロジェクト”の帰結点を求める一戦ともいえよう。

第17技は2台を用意した。いずれもグリーン・カラーだが、①号車はリフトバック・ボディ。②号車はセリカ1600そのものだ。LBは練習中、ウイングをノーズに2枚装着していたが、予選時には大きめのスポイラーに変更している。ウイングはステアが曲がって効果が半減したための改良だ。

パワー・ユニットは、2T-G1588cc+ターボで、換算排気量は2223cc。1気筒あたりツイン・イグニッション、EFIは変わっていない。オイルタンクはリヤ・トランクに移された。

何よりも大きな変更は、排気系の改良だった。新たに排気コントロール・バルブを取り付け、排気圧の調整を行なったのである。これで出力は大幅にアップ、300ps/8500rpmを生み出したのだ。最大トルクは27kg-m/6400rpm。エンジン重量は

140kg、リッター当たり馬力は189ps/ℓ、エンジン重量比は0.467kg/ps、車重はともに830kgだ。

予選タイムは、  
①：高橋晴邦/見崎清志 1分56秒00  
②：久木留博之/蟹江光正 1分55秒41

以上の最高ラップ・タイムをはじき出し、総合10、11位の成績を取めた。もちろん1~9位は2リッター・スポーツカーが占めた。ターボ・セリカにとってともにこれまでのベストである。ピットは1番と2番。そして網島の⑥セリカ(細谷四方洋/藤田直広)、⑦セリカ(館信秀/竹下憲一)はそれぞれ3番、4番のピットに位置した。

3度生き返った台風6号接近の情報を得たトヨタ/ヤマハ/デンソー連合部隊は、2台とも東富士のテストコースに持ち帰り、雨対策に万全を期した。特に昨年苦い思いをした電気系統に留意し、深夜、雨中のテスト走行まで行なったといわれる。

定刻の午前10時30分、多賀弘明大会会長が打ち振る日章旗で第2走者が愛車に駆け寄る。第1走者の②久木留、①高橋(晴)が相次いでスタート。1周終わったグランドスタンド前は、②号車が5番手、①号車が6番手で通過。まずまずの出足だ。ところでこの日、トヨタの1、2番ピットには第17技特製のコンピュータが持ち込まれていた。4通りの計時が数字で表されるものだが、アタッシュケースに収まるくらいコンパクトにまとまっている。

スリック、オールウェザーのダンロップ・タイヤがうず高く積まれたピットの片隅で柴田部長は作戦をこう語る。

「もし、今日晴れば5秒落ち、つまり2分ジャストくらいで周回するつもりでした。が、このとおり雨ですので2分7秒から10秒を目標としています。が、果たしてどうですか、雨足いかなんでは20~30秒くらいはすぐに落ちそうですね」

4周め、①号車がトップでスタンド前を通過、②号車は3番手だ。ピットクルーの間で安堵の声が漏れる。見崎選手は、やはり隅のほうで、ひとり静かに戦況を見詰めている。6月6日に産まれた愛娘“守希子ちゃん”のことでも考えているのだろうか？

10時59分、①号車に「+36 08.0」のサインが出される。2位の③ローラT280/DFV(浅岡重輝/高原敬武)に36秒差をつけ、タイムは2分08秒という意味だ。高橋(晴)選手は自信をもって右手を上げ通過していく。まったく問題はなさそうだ。このころ2リッター・スポーツのほとんどがピットにはりつき、トラブルの修理に余念がない。雨はますます厳しい。

11時24分(26周)から11時35分(30周)にかけての高橋のタイムは、2分21秒1→2分19秒1→2分22秒7→2分18秒→2分15秒0となっている。2位との差は「+77」だ。第1回めの燃料補給とドライバー・チェンジは58周めに予定されている。

### ついにやった! ターボ初勝利

12時35分、まず②号車がピットイン、久木留から蟹江へバトンタッチ、ガソリン80ℓを呑み38分にピットアウト。続いて12時49分、①号車もピッ



エンジンがバラツキ出した。ガス欠! 瞬時の判断で緊急ピットインをした晴邦。その数秒後にコースに戻り猛チャージをかける。勝利の女神は最後までトヨタに味方した

トイン。高橋(晴)から見崎へ。タイヤ4本交換、ガソリン100ℓ補給、同52分ピットアウト。

午後1時10分、見崎のタイムは2分31秒1→2分39秒8→2分34秒7→2分23秒3→2分29秒8……。この時、ピットではダンロップのタイヤ・サービスマンがオールウェザーのCR88マークIIの溝切りを始める。それほど雨はしのついているのだ。

高橋晴邦に「まったく快調?」とミズを向けると「すべてOKです、不安要素は今のところありません。というのは、もしトラブル箇所があったとすれば、昨年もそうでしたが早期に出ることが多いからです。そういう意味で……」。

「LBはまだ足が煮詰まっていないということですが?」と、さらに質問すると——。

「晴れの全力疾走では、たしかにまだ改良点はあると思います。しかしこの雨なのでシメタと思っています」と答えた。

2回めのピットインは3時ジャスト(105周)。見崎から高橋(晴)に交代、タイヤ4本をオールウェザーから溝切りに交換、ガス補給→3時3分ピットアウト。レース終了は4時30分と決められている。高橋がアンカーの計算だ。ピットクルーから高橋に「たのむよ!」、「まかせてくれ!」無言のやりとりが行なわれる。

4時をまわった。「まもなくです。おめでとうございます」、早くもお祝いに駆けつける関係者もいる。ところが4時12分、突然、高橋車がピットに飛び込んできたのだ。「ガスを入れてくれ!」、「OK」。すぐに高橋は飛び出した。最終コーナー脱出時に燃料切れでバラツキ出し、2位・片山との差も開いていることから念のため補給したのだという。彼はその後タイムを2分20秒7→2分19秒6→2分14秒5とだんだん早めた。見崎が「あと1周」のサインボードを持ってガードレールに歩く。そしてゴールを迎える。

「ごろうさん」、「ありがとう」、「おめでとうございます」。柴田部長、難波江延治第17技課長、高橋利昭TMSC-R社長、高橋、見崎、久木留、蟹江各選手……トヨタ関係者の誰かれとなく握手と歓声の渦が起った。

「ターボの初勝利です。みんなよくやってくれました。高橋利昭社長は満面に笑みを浮かべて言った。(白井勲)



着実に耐久性を向上させてきたトヨタワークス。レース前日には、迫り来る台風に備え大雨対策も施した。4年近くにわたる「ターボ・プロジェクト」の結実も、チームにとっての悲願だった