



Harukuni TAKAHASHI
24歳/1946年12月26日/東京出身



Rクラス(招待)

17 高橋 晴邦 コ罗纳マークII XR

所属クラブ：TMSC-R
シャシー：トヨタRT75 FR
エンジン：トヨタ8R-G改 直列4気筒1858ccDOHC×ターボチャージャー係数1.4

Before：66年4月・第2回ゴールデンビーチトロフイーでデビュー。トヨタ系若手として活躍
After：73年富士1000km総合優勝。74~75年ル・マン24時間参戦。現在、広告代理店「ボクー」、カーマット「カロ」代表



Toshinori TAKECHI
25歳/1946年7月22日/愛媛出身



Rクラス(招待)

18 武智 俊憲 カペラ

所属クラブ：チーム木の実
シャシー：マツダS122A FR
エンジン：マツダ12A 573cc×2ローター×係数2

Before：66年7月・第5回クラブマン鈴鹿でデビュー。ホンダS800で活躍後、69~70年はマツダ・ワークスとしてヨーロッパのツーリングカー・レースで活躍
After：72年末までマツダ・ワークス。以後75年までスポット参戦。現在、アルミホイール会社「ハート」経営

トでは“この車に期待してきたお客さんも多いし、ほかの車も走っていることだから”と「Go!」を指示。

同じころ、片山の愛弟子である⑩武智もピットインしてきた。こちらはスプーン・カーブで蟹江の⑮マークIIと横ざまに接触。蟹江をガードレールまではじき出していたのだが、そのときのショックでホイールが変型したため、ホイール交換を余儀なくされたのだ。武智はフロントを2本ともレイン用にチェンジしてピットアウト。

2周め、高原と田中は50mくらいの差でホームストレッチを突っ走る。これに150mほど遅れて2位の①高橋。さらに長谷見、黒沢のスカイライン2車。鈴木(誠)は6位に落ちた。ところが、高原はS字で追いついた武智にブロックされ、田中にビタリとつかれてしまう。この週のタイムは2分29秒3。後半のウエット路面のために、タイムは予選時より16秒も落ちていた。

蟹江のマークIIが炎上!

4周めに入ったとき、10番手で通過した蟹江が、第1コーナーにノーブレーキのようなスピードで突っ込み、瞬間にスピンを始めた。彼の車は2、3回転したあとテールから激しくガードレールにクラッシュ。さらに宙を舞って、都平のスカイラインとガードレールにぶつかって着地した。ドライバーはベルトを外すのもどかしげに車外に飛び出そうとするが、ショックでドアがあかなくなっていたため、窓から脱出する。

ボッ、とにぶい音がしてターボチャージド・マークIIが火を発したのは、蟹江が夢中で10歩ほどグリーンを歩いたときだった。リヤを3回ほどガードレールに激突させたため、ガスバッグをおさめたスチールパンが落下。燃料を一面にふりまいた状態で燃え上がったのだ。

幸い蟹江は無事だったが、あとの消火作業が手間どった。ポストに備えつけの消火器、駆けつけた消火車による高圧ポンベの消火など、サーキットにある消火能力を動員して鎮火に努めたにもかかわらず、猛火の勢いを止めることはできなかった。

火は都平のスカイラインには燃え移らず、黒煙をあげて燃えさかる蟹江車のそばから、都平車はイン側のダートに移動させられた。これらの火災

シーンを背景に高原と田中のツバぜりあいは続く。観客は異常な興奮に酔い気味だ。

直線から複合コーナーにかけては、“オイル漏れあり、全車追い越し禁止”の信号旗が出される。このころになるとヘアピン方面の雨はやみ、路面状態も回復してきた。

トップ2車のタイムも2分18秒から17秒、16秒へとアップする。だが、田中はタイヤ性能によってどうしても高原を追いつめることはできず、9周めには2.8秒、10周め4.7秒、11周め7.5秒と、逆に差は開くばかり。

いっぽう、8周めには高橋(国)を追って4位につけていた②北野が、スプーン・カーブの立ち上がりでスピン。アウト側のグリーンを突っ切り、はしにあるミゾにタイヤを落として脱落してしまう。

ピットインで遅れをとった片山は、1周に2〜4秒ずつの間隔で高橋(国)との差をつめ、10周めには彼の240Zを射程圏内にとらえた。そして次の周、片山は高橋に追いつくと待望の3位の座をもぎとることに成功。しかし、この時点で2位の田中とは、すでに1分30秒の差がついてしまっていた。

トップに行く⑦高原は、13、14周めを2分23〜24秒までペースダウンしたため、2位の田中との差はまたもや5秒台まで縮まる。16周め、健闘していた片山車の排気管が、ロータリー・エンジンの発生する高周波ストレスのために折損。この週のラップタイムは2分30秒台にまで落ちてしまった。

こうして2周め以降、レースは上位陣に大きな変動を呼ぶことなく展開し、20周レースもあと2周を残すのみとなる。19周め、高原はついに片山をワン・ラップ後に葬り、田中との差を約8秒あけたままファイナル・ラップに入った。

いまやまったく余裕をみせ、2分20秒ジャストで周回する高原。3秒あとに1周遅れの片山、10秒あとに田中をしたがえて、ローラT212は日本の初勝利を飾った。彼の獲得した賞金は、総合1位の100万円とともにクラス賞25万円も加えられ、合計125万円。鈴鹿をホーム・サーキットとする田中が圧倒的に有利という、開催前の予想をくつがえした高原の喜びは、それにもまして大きかった。

なお、本誌も加盟している日本モータースポ-

ツ記者会が贈った“ベスト・チャレンジャー・トロフィー”と賞金2万円は、総合6位、クラス1位に入賞した鈴木誠一(ダットサン240Z)が獲得した。

こうして多くの話題を呼んだグレート20ドライバーズ・レースは終了した。しかし、まったく問題がなかったわけではない。“片山のピットインの際、エンジン・スイッチを切っていない”というアピールがニッサン・チームから出され、審査委員会とその処置について討論する場面があった。審査委員会はペナルティーとして片山選手に“戒告”を与えたのだが、それが適当ではないというものである。結局審査委員会の決定どおりになったが、“スタート15分遅延の決定”も合わせて、競技を審査するという立場の人たちの難しさが浮きぼりにされた問題である。

さらにまた、炎上したマークIIが黒こげのスクラップと化すまで鎮火に手間どったことでは、サーキット側の消火体制の改善が強く望まれている。スタート間もない事故であり、流出したガソリンの量も多いが、もっと強力な消火設備を整えてほしいものだ。

それはともかく、国内の有名ドライバーを一堂に集めて面白いレースをファンに見せようとしたオーガナイザーの企画力は、高く評価されるべきであろう。

前夜祭にボウリング大会 高橋晴邦が優勝!

グレート20・レース二日前の20日夜“ドライバーとファンのための親睦ボウリング大会”がホンダランド主催で行なわれた。これにエントリーしたドライバーは18人。ドライバーひとりとファン3人が1チームとなって3ゲームを競った。

高橋晴邦、鈴木誠一、高武富久美らがスタートから快調にストライクを出し、2ゲームめ、高橋417、高武408となってわずかに9ピン差でトップを争ったが、高武が後半くずれ、結局高橋(写真左端)が優勝。彼のトータルは608ピン。まさにプロなみ!「TMSC-Rクビになってもタマコロガシで食べるぞ」と声あり。

決戦前ハナ息の荒かったニッサン勢はなぜか冴えず、横山キャプテンの480が最高。以下、鈴木、黒沢、高橋(国)、都平の順。北野は最もふるわなかったがフォームはバツグン。いっぽうトヨタ陣営は見崎、館、蟹江らもチーム賞、ラッキー賞、ブービー賞などをとり、盛りだくさんの賞品で氣勢をあげた。が、これがウラ目に出たか22日のレースは本記のとおりのとおりとなった。

この企画、ドライバーにもファンにも好評。「ぜひこの次も」の声が高い。



ヘアピンをオーバーステア気味に立ち上がる鈴木誠一のダットサン240Z。「挑戦」ドライバーの中では最上位の6位に食い込む

