

決勝レース直前、これから始まる戦いに向けてコンセントレーションを高める鈴木利男。丁寧に縫いこまれたマルティニ・ストライプのスーツが、えもいわれぬ緊張を放つ。(CGLibrary)



ホンモノの洗礼

昨年11月、仙台ハイランドで開催された日産GTRのサーキット試乗会。杜の都に足を運んだ当稿担当者の目的はスバリ、レーシングドライバー・鈴木利男さんにお話を伺うことだった。もちろん、最大の関心事はGTRの開発ストーリー。F1やルマン24時間レースなど豊富なレース経験を背景に、時速400km/hの世界を知る利男さんが、難攻不落のニルブルクリンクを舞台に、いかにしてGTRを作り上げていったのか？一流のレーシングドライバーであると同時に、二輪・四輪を問わず、根っからのエンthusiastである利男さんがつむぎ出すストーリーは、案の定実に興味深い内容となった。その詳細は、NAVI 2008年2月号のGTR特集に掲載されている。

収録がひと通り終了したのを見計らって、もうひとつ、当方にとってはGTRと同じくらい重要な、目的を切り出してみる。先月号でお届けした1982年のフォーミュラ・パンフィック参戦の一件だ。

「アハ、よく存知で。そう、僕、マルティニ・ドライバーだったんですよ」
それまでも増して柔らかな笑顔でそう応える利男さん。当方が知る限り、マルティニのサポートを受け、レースに参戦した日本人ドライバーは、利男さんが空前にして絶後のはず。ともかくにも帰京後、あらためて往時を振り返っていただくことを、快諾いただき、仙台を辞した。

あれから4カ月。多忙なスケジュールの合間を狙って取材班がお邪魔したその日は、奇しくも、前号で登場いただいた高橋晴邦さんにお話を伺った

シリーズ レーシング・ストライプの軌跡

— Trajectory of Racing Stripes —

ほろ苦き追憶 ~前編~

MARTINI RACING ~マルティニ・レーシングの真実~ Part.9

往年の名ドライバー、高橋晴邦率いるチーム・ハルクニ・Tから、マルティニ・トリコロールをまとったマシンで、1982年全日本FP選手権に登場した鈴木利男。しかし、この年、英国帰りの若手の前に、大いなる試練が待ち受けていた――。

photo=原 富治雄/office F&H、Boque Archives、CG Library

その翌日のことだった。

「実は、マルティニのF3マシンに乗る前年の81年いっぱい、レースを辞めようと思っていたんです」

能弁というわけではないが、利男さんが発する言葉はごく鋭く、アソビが少ない。インタビュ開始早々のこの告白は、取材班から言葉を奪い去った。「75、76年とカートの全日本チャンピオンになったんですが、真剣に四輪へのステップアップを考えたことはなくて。ところが、78年シーズン終了後突然、電話がかかってきたんです。それも四国の愛媛から、です」

電話の主は我が国屈指のレーシング・エンジニア、松浦賢さん。翌79年から始まる全日本F3で走らないかというオファーである。松浦さん同様、カート界のプリンスに期待を寄せ、ヒーローズレーシングの田中弘監督、そして、名門カレージのノバ・エンジニアリングが手を組んで、利男さんを走らせるプロジェクトを温めているというのだ。

79年、伯楽たちの想いに応え、利男さんは7戦中3勝をマーク。見事、全日本F3の初代チャンピオンに輝いた。「そのご褒美として、日本F3協会から、本場・英国F3へ行くためのスカラシップ(奨学金)を得て、80年にイギリスへ渡ったんです」

佐藤琢磨が英F3に進む、20年前の出来事である。

「そして、翌81年まで英国F3選手権にフル参戦。加えて、ヨーロッパF3選手権にも何度か出て、そこで思ったことは「ホントに速いやつって、こんなにいっぱいいるんだ……」ってこと(笑)。その頃、カートでは日本とか香港に、当時の欧州チャンピオンとか世

界チャンピオンが来て「スゲーな、速いな」とは思っていましたけど、いざ自分が日本のF3王者として、英国に行ってみると、とにかくまわりが全員速い」

「昔のシルヴァーストーンで、ハンガー・ストレートのすぐあとに、ストウっていう右の高速コーナーがあったんです。最初に走ったとき、僕はあそこを3速で行きました。ところが後で聞いたら、みんなは5速踏みつきりだっている(笑)。「エ？」ってカンジで。ギャ2段分の差ですよ」

「凄いだドライバーがたくさんいたのは事実ですが、それは毎年同じことだね。やはり、あの環境というかが、グリップのないツルツルの路面を、あんな硬いタイヤで走る。当時英国F3で使っていたグッドイヤーのブルーストリークってタイヤは、すごいコントロール性が高いんです。スベらせればスベらせるほど、温度が上がると、僕なんかは、日本の温室育ち。路面の高低コースでグリップ走行しか知らなかった。その差が3速全開と5速全開の差だったように思います。『なんだ、それは』ってカンジですよ」

「でも、不思議なことに、そういう環境にいると、自然にそういう走りができるようになってくる。(速いドライバーが)まわりにはいっぱいいるから、みんなが高いレベルで競争するようになる。僕なんかは、日本でレース始めたときって、若手ドライバーっていつも、あまりいなかっただじゃないですか。僕の同期って誰？ っていうと、小河等、中子修って、すぐ挙げられる。でも、ヨーロッパに行ったら(速いドライバーは)ウツジャウツジャいます。やっぱり、環境って大事なんですね」



すずき としお 1955年3月10日 埼玉
県新座市出身。カートからF3に直接ス
テップアップするなど、新世代ドライバ
ーの代表格として大いに矚目される。79年
全日本F3チャンピオンとなり、80～81
年には英国F3に参戦。89年からNISMO
の契約ドライバーとなり、のちに盟友と
なる日産の水野和敏プロジェクトリ
ーダーと出会う。以降、様々なカテゴリー
で活躍する一方、2004年からは日産
GT-Rの開発ドライバーを務めるなど、そ
の開発能力と判断力は高く評価されて
いる。円熟のときを迎えた53歳だ。(FH)

逆風のなかで

だが、英国での武者修行を終え、81
年末に帰国した利男さんを、日本のレー
ス界が放っておくはずがない。案の定

加えて、当時はマシンのポテンシャル
差が明確に現れた時代でもあった。
在英時代の2年間、利男さんは、日本
では評価の高かった英国のマーチ社製
シャシーを選んだが、F3界の主流は
ラルト社の製シャシーへ転じ
ようとしていた。そうした背景が利男
さんの戦績にも、影響を及ぼした。

「あの2年をマーチで走ったっていうの
が、まず間違いで。だから、本当はあ
と1年残って、ラルトのシャシーでも
う1シーズンやりたかった。でも、結
局それは叶わず、志なかばにして日本
に戻ってきた。ですから、もうレー
スは辞めよう、本気で思っていたん
です」

利男さんの下にはふたつのオファーが
寄せられた。ひとつは、かつての恩師
ヒーローズの田中監督が用意したF2
のシート、そしてもうひとつが、ハル
クニさんが準備したマルティニ・F2
のシートだった。国内最高峰のフォー
ミュラカー・レースであるF2、そして
世界選手権化構想が囁かれていた
フォーミュラ・パンフィック。一度は
あきらめたかけた世界への道が、ふた
たび、利男さんの眼前に開けた。

そんな想いは、82年シーズンの緒戦
たるFP開幕戦でいきなり炸裂。利男
さんは、予選でポールポジションを獲
得し、レースもスタートで出遅れたも
の、トップを行く星野一義を相手に
一歩も引くことなく、果敢な猛追を披
露。結果的に2位に終わったものの、
手ごたえ充分の週末となった。

「ただし、シーズン開幕前には、マル
ティニ・スポーツラインのイベントに
も参加したと記憶しています。マシンこ

そありませんでしたが、ホテルの宴会場
かどこかで、マルティニ・ストライフ
の入ったシャツやブルゾンなどのサンフ
ルがズラリと並べられて。そこで、マル
ティニの偉い方とおぼしき、年配のイ
タリア人の方と一緒に記念撮影に収まっ
たり、イベント終了後に、ウェア類を何
着か戴いたりしてね」

「それと、軽井沢のプリンスホテルに
あるコテージをひとつ借り切って撮影
もしました。マルティニ・ロゴの入っ
たウェアを着て、走って、それをプロ
のカメラマンさんが収める、なんて一
日もあったんです」

幸先のよいスタートを切った26年前
のシーズンを、利男さんはそう述懐する。
だが、FP開幕戦に次いで臨んだ
全日本F2選手権第1戦・鈴鹿で、利
男さんは不測の大アクシデントに見舞
われてしまう。

「ヒーローズのNo.1ドライバーは
星野一義さん。で、そこに新人の僕が



80年シルヴァーストーンのピットロードにて。左は当時、マネージャーとして鈴木
利男のレース活動を支えたロンドン在住の日本人ビジネスマン、山村暢善氏。
(CG Library)



82年FP最終戦・鈴鹿のピットロード。手前が円乗チーフの手になるマーチ81A改
トヨタ。その向こう側が、最新鋭マシンのラルトRT4。F2やフォーミュラ・ア
ランティックでも強さを発揮するオールラウンダーだった。(Boque Archives)

加入して、トールマン・ローラT
850・BMWを2台走らせる。当時
は、レースウィークの月曜から走り始
め、水曜くらいにいたいセッティン
グが決まってきた。フロントのスプリ
ングを換えて、タイムも星野さんと同
じくらいになって「あ、コレだな」と
思っただけ。ところが、そのあと、1
コーナーで飛んじやったんです……」

目撃者の証言によると、ストレート
エンドを260km/hからのスピード
で駆け下る、利男車のリアウイングか
ら突如メインフラップが舞い上がっ
たという。リアのダウンフォースを突
然失ったマシンを、利男さんは途中ま
でコントロールしたが、ほとんど減速
することなく、1コーナーのタイヤバ
リアナガードレールに激突。奇跡的に
骨折や裂傷に見舞われることはなかつ
たが、ひとつ間違えば大事に至る、そ
んなアクシデントだった。事実、事故
当時の記憶がまったくないという利男
さんの証言が、その衝撃のすごさを物
語っている。

「まだ、その週末、ヒロムさんと会って
いなかったんです。ちょうど監督がピッ
トに到着されたときに、僕がヒューンと
前を通り過ぎて、そのまま飛んでしまっ
たというタイミング。その後、ウイング
フラップが外れたのは、車両をデザイ
ンしたトールマンの責任だから、新車
への交換を要求したそうなんです。そ
れも叶わず、結局は、事故で壊れたア
ルミモノコックを修復して、残りのシー
ズンを戦つことになりました」

「その後、クルマは直してもらったん
ですけど、以前のように曲がらない
し、乗るのが怖かったですよ。……
とにかく、怖かった。でも、このマル
ティニ・カラーのF2マシンには、
そういう怖さは感じなかった。決して



1982年3月7日、筑波を舞台に開催された全日本FP開幕戦の
表彰台。左端から2位の利男さん、優勝の星野一義、3位の高
橋健二の両選手。シャンパンを開けようとする星野さんと、その
左隣の利男さんの表情に注目。(Boque Archives)



FPマシンと明らかに異なる、このマルティニ・フォーミュラはいかだらう？ 写真のクルマは、1984年全日本F2選手権に登場したマーチ842・BMWで、ドライバーはやはり鈴木利男が務めた。ご覧いただきたいのは、前ページのFPマシンが、アバレル・ブランドたる MARTINI SPORT LINEのロゴを配しているのに対し、こちらは正真正銘、ベルモット・ブランドの MARTINIロゴを冠していること。その辺のアレコレについては次号にて。(CG Library)



利男さんがゼネラルマネジャーを務めるエキゾチックカー・スペース「アデナウ」のショールームにて。ニルのコーナーの名を冠した店内には、GT-Rの先行生産車が飾られている。「いや〜、カーボンレーキって言うのは、スチールのそれとは全然違うんですよ」……も、もしかしてソレって、あのクルマの話ですか? (FH) (アデナウ 連絡先=〒186-0011 東京都国立市各保1264-1 Tel.042-519-5763 URL http://www.adenau.co.jp)

ズバ抜けて速くはないけど、乗り手ががんばればなんとかなる、と」
 事実、F2でのアクシデントで九死に一生を得たその一週間後、山口県にあった西日本サーキット（のちのMINEサーキット）で、利男さんは、見事なポールトゥウィンを遂げている。
 もっとも、このF2でもシーズンが進むにつれ、シャシーのの違いによるポテンシャルの差があらかになってきた。開幕当初、ライバルたちのほとんどは、利男さんと同型のマーチ81Aでシーズンをスタートしたが、ほどなく軽量・コンパクトネスを武器とするウィングカー、ラルトRT4に一気にスイッチ。気がつけば、マーチで奮闘するのは利男さんだけとなっていた。
 「そうそう、西日本で勝ちました。アレはまだ真つ白で、スポーツカーノーズだった頃のマーチ81Aです。でも、みんながウィングカーにスイッチしていく。それで当時のチーフメカの円乗（邦弘）さんが「じゃあ、ウィングカーにしてやる」って、サイドポンツーンも新造して、大幅にモディファイして、ウィングカーに生まれ変わった。たしか、第3戦が4戦目のことでした」

結局、チーム・ハルクニ・Tは、ラルトにスイッチすることなく、この円乗チーフの手になるモディファイド・マーチで82年シーズンを戦いきった。「モディファイは円乗さんの手になるもので、とにかくゴイ仕事量。ただ、モディファイ前と比べると、クルマの前後バランスが変わって、前が軽くなったような印象を受けました。だから、これ、フロントのウィング、相当立ってるはずなんです。でも、円乗さん、ウィング立てるのキライで「エエんや、これで。エエんや」って。乗り



1999年、トヨタTS020で出場したルマン24時間では3位入賞。しかし、レース後「こんないいクルマに乗って勝てないんだから、僕は一生ルマンで優勝できない」と意を決し、第一線でレーシングドライバー活動に終止符を打った。(CG Library)

手としては、ずいぶんムリをした記憶があります（苦笑）
 マルティニのフルカラーで臨んだ最終戦・鈴鹿では、予選3番手からスタートでトップに浮上。オープンニングラップの130Rまで首位を堅持するなど、利男さんのドライブには鬼気迫るものがあった。
 「このときは僕も、130Rを踏みつきりで行ったんです。中子がうしろで、ハヤシのシャシーに乗って、「オエエ、130全開か？」って訊かれて、「う

ん」って答えたら「アカー！」って顔されましたもの。元気が良かったですよ（苦笑）。まだ、鈴鹿にケンケンがない頃でも、最終コーナーを下ったところで、星野さんに横に並ばれてしまった」
 もっとも、F2でも、シーズン後半から終盤にかけては、開幕時のような好成績を挙げることはほとんどなくなっていた。そんな現実を、クチさがないうしろ、あのアクシデントの影響と結び付けたがった。
 「僕が元気がなくなったのは、例のア



93年の鈴鹿とオーストラリアで、ラルースからF1出場を遂げた鈴木利男。38歳と遅咲きながらもF1ドライブの夢を叶えた。(FH)

クシデントでウィングが飛んで、アタマを打って、記憶を2〜3時間失くしている、それが原因だった。でも、事故の翌週の西日本F2ではキチンと勝ってるんですよ。だから、そういわれても……という自負もある。そんなに言うなら、ラルトに乗せてみてくたさいって思うもあつたし」
 結果的に、利男さんはF2をシリーズ3位で終了。シーズン当初に噂された世界選手権化構想も、いつの間にか立ち消えとなり、残念ながらチーム・

ハルクニ・Tの活動は、82年シーズン限りで停止となった。
 「F2が続いていれば、僕の人生もまた違ったのかも知れませんが」とは利男さん。「一方のF2も、結局、最後まで悪い流れを断ち切ることができず。雨に見舞われた最終戦のJAFグランプリでは、公式練習中にS字でひっくり返ってしまっ。開幕戦の事故でもそうでしたが、この時も最初にクルマを停めて助けに来てくださったのが星野さんでも、もう、F2は乗るのがイヤ

でね。思うように乗れないし、プレッシャーだらけだし。（チームメイトの）星野さんはトップをとってこ行っちゃうし。すごいイヤでした」
 「でも、端で見ている限りは、星野さんと同じクルマなわけで、結果が出なければ「アイツ、頭打って、いまダメなんだ」って言われちゃう。あの頃は、本当にキツかったです」

やルマンにまで広げ、いまでは日産GT-Rの開発ドライバーとして、世界的な知名度を誇る利男さん。だが、かならずしも思い通りにいかなかった過去について、いさゝいの虚飾を排し、等身大の言葉で振り返る姿には、畏敬の念を禁じえない。ウソをつかない人間だけが持つ気高さ、とてもいべきだろうか。

本来、2年契約のはずだったF2も、ノバとヒーローズにその解除を申し入れ、利男さんはひとりになる道を選んだ。
 「でも、そこからまたひと波乱も、ふた波乱もあるわけで……」
 利男さんは、そういつて小さく苦笑した。
 のちに、F3000や耐久などのタイトルを総ナメにし、活躍の場をF1

かくして、スターダムの座から一転、大いなる挫折を味わった82年。次号では、そんな利男さんがどのような軌跡を経てトップドライバーに返り咲いたのか、そして、日本で唯一のマルティニ・ドライバーという事実を利男さんご自身はどう捉えているのか。彼のキャリアを辿りながら、そのふたつにスポットを当ててみたい。

（文）本誌・早田禎久

MARTINI RACING
ミニ・ポシェットプレゼント

今回は、マルティニ・グッズの中から、MARTINI RACINGのミニ・ポシェットをプレゼント。ケータイやお財布、タバコなどキッチリ飲み込む、使い勝手のよい逸品です。下記要領に添ってご応募ください。

□応募要領
 プレゼントをご希望の方は、希望賞品名、郵便番号、住所、氏名、年齢、性別、職業、今後「レーシング・ストライプの軌跡」で取り上げて欲しいスポンサー名やご意見を明記の上、ハガキにてご応募ください。〆切は2008年6月26日（木）必着。

□宛先
 〒101-8419
 東京都千代田区神田神保町2-2
 (株)二玄社 NAVI編集部
 「MARTINIミニ・ポシェット」係