

# 来年こそはの記

武田 秀夫・小林 彰太郎

かつて大学四年生のとき自動車の映画会を開いて、石油会社や外車ディーラーから借り集めたフィルムを片端から上映したことがあったが、その中に本場ヨーロッパの有名なアルペンラリーの記録があった。フランスからイタリアへアルプスを越えて疾走する自動車がどれもこれも無暗に急いでいる感じで非常に勇ましく、成程本場ではアマチュアがこんな冒険をするのかなと感心してみたのを覚えているが、それから僅か数年後になって「日本」アルペンラリーが開催され、しかもそれに参加できようとは夢にも思わなかった。実際JMC発足当時行事予定の中にアルペンラリーとあるのを見た時は頭がグラグラした。正直な話これに出たいばかりにすぐに入会したと言ってもいい位である。

私達の車、55年ルノーは、幸いに好意ある方の助言を得て途中故障のない様、リヤークスル、エンジン電気関係タイヤ等を充分整備することが出来た。出発前の一週間は自分がスポーツ選手にでもなったつもりで毎日近くのグラウンドを走り回り専らコンディションを整えることを心掛けた。

## 第2日 上高地まで

出発前夜はタイヤの空気圧、エンジンタイミングの調整等に加えて、ナンバーを貼り付けたり荷物を調べたりで3時間しか眠らなかつたが、4時半に神宮外苑に着くと既に大半の車が整列、私達は31番なので行列の尻尾の方に入った。我々は計算器を持って来たので驚いた人も多かったが、誰もが目を見はったのは32年オペルの参加だった。ざっと見渡した所外車は少なく、各種の国産車がほぼ均等に入り混って面白い勝負になさうである。

正5時トップからスタートを始めた。スタートラインには会長の顔も見える。コースは池袋から川越を抜けて熊谷

へ出る様指示された。朝早いから殆ど交通がない道を39キロで走るのは快適である。川越の手前で確かに我々より7分前にスタートした赤いルノーが凄腕勢いで追い越して行った。道を間違えたのかも知れない。

熊谷ではドライバーが勘違いして東京方面に曲ろうとしてナビゲーターが慌てて訂正する一場面があった。この辺からそろそろ計算の差が現れてスタート順と逆になったり飛んでもなく番号の離れた車が近くにいたりする。スタート時3分差のあった車

同志が並んで走ってればどちらかが、間違っているわけだが、そこは自信満々の強者揃いお互にはお気の毒にメーターの狂った車が来たわいと云った顔で平然たるもの。

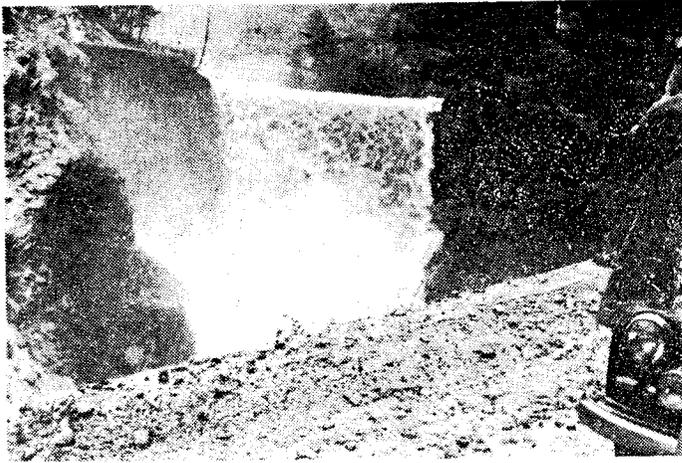
曲り角のある度にもしやと首を伸ばすが行けども行けどもチェックポイントは出現しない。高崎から松井田迄来て愈々峠にさし掛ったが思惑外れてチェックポイント未だ見えず、碓氷峠を39キロの平均速度で登らねばなら

らなくなった。第一のカーブからタイヤは鳴り通してナビゲーターは計算器を回し乍ら横からホーンボタンを押すので手が一本足りない忙しさである。次第に1分、1分半と遅れて来るので気狂いの様に飛ばしていたら、頂上の手前まさかと思う処に黄色の旗があつて万事休す、これは上高地に着いてから解つたのだが4点の減点を喰ってしまった

残念ではあつたがドライバーは碓氷峠のレースまがいの力走に大いに満足したらしく益々張り切っている模様。今度は25キロの指定なので上田迄の高速道路を牛のようにゆっくりと走る。小諸手前のトラックとすれ違ひの待時間で握り飯を平らげたばかりなのでやけに眠い。相変わらずチェックポイントのないまま、上田を過ぎて地蔵峠(青木峠)を登り始めた。ダットサンがパンクしている。気の毒に15分先の車である。崖崩れを直したばかりで土方が大勢いる橋をガリガリ渡って間もなく頂上トンネル、今日は曇りで北アルプスの威容は拝めない。



第一日のゴール、上高地帝國ホテルにて



上高地大正池から落ちる滝の景観

降りでは参加車中唯一台のアメリカ車、スチュードベーカーが大きな図形で前のトラックを超越せず、審判車を混えて10台ばかりが砂埃の中でつながってしまふ。同じ25キロで走るのに平地の舗装道路は歩くより遅い位なのに山の中に来ると無理して急いでやっただから不思議なものだ。さっきバンクしたダットが猛然と降りて来たので道を譲ると狭いカーブを尻を振りつつあっという間に見えなくなった。3日目に同じことをやる破目になるうとは露知らぬ我々は、あきれたり感心したりで顔を見合せたものだった。

松本手前第二チェックでは古城審判長の姿も見えた。松本から先は話で聞いただけの始めての道、梓川沿いの狭い上りである。雨が降り出した。島々の第三チェックから14キロのスピードになったので時々バスとの行違いに時間をとられても平気だが、雨は降る、横を急流が走る道は泥道、崖からは密林の様にぬれた草木が覆い被さるので骨の髄まで湿っぽくなって来た。小さい真暗なトンネルを出た途端にカニのように眼玉が上の方についたグレーダーが道巾一杯にぬっと現れて肚をつぶす。どこが上高知なのかも夕方薄暗いのに相変わらずの水っぽい景色が続く。

少々時間が早目なのでゆっくり行くと一方通行のトンネル入口におつかった。これが有名なカマトンネルらしい。ローで行けとの指示に従って中に入るとゴロゴロして巾が狭い上に途方もない急勾配で天井からは外よりひどく雨が降り、下は川底の如く水が流れ、両側の壁にテールライトが赤く反射して全く地獄の底のようであった。まずい事に丁度真中辺で前の車がエンコして止ってしまった。

やっと前から順に動き出して我々の番になったがどうしてもパワーが足りなくてスタートできない。高度のために少ないパワーは愈々少な

くなり、 $\frac{1}{6}$ 勾配のガラガラの路面なので無理もない。何度かエンストをくり返している中にととういくらスターターを廻してもエンジンが掛からなくなった。東京から無給油で直行したので或はガソリンかとも思い、意を決して予備のガロン罐をタンクに開ける。貴重な時間は容赦なくどんどん過ぎてゆく。あわてると余計へまをやるものでガロン罐の $\frac{1}{3}$ 位をこぼし乍ら給油を終える。空になった罐を座席に放り込む間も惜しく、座席に飛び乗ってスターターを拝む様な気持で引くと、嬉しやエンジンはかかった。その間にも我々のすぐ横をこすりそうにしながら一台又一台と、フルスロットルの轟音をあたりに反響させながら追い越して行く。皆必死である。

すぐ前ではヒルマンがやはりスタートできずに一人が後押しをしている。吾々も遂に一人が降りて押す事にした。エンジンが割れるかと思う程吹かしておいて徐々にクラッチを滑らせると同時に、一人が死物狂いで後から押す。クラッチの焼ける臭いと共に吾々のルノーはやっとスタートしたが、トンネルの途中で止まるわけに行かず「恐怖の報酬」ではないが、後押しを見殺しにしてとにかく一気にトンネルの中を駆け抜ける。待つこと暫し、靴の中を水でゴボゴボ云わせながら、息も絶えだえで駆け上って来た後押しを座席へ引張り込むと遅れを取りもりどすべく大正池を横に見ながら宙を飛ばすように突っ走り上高地帝国ホテル前に滑り込んだが、遂に9点の大量減点となった。

## 第2日 上高地よりの脱出、下呂へ

帝国ホテルの一夜は仲々居心地よかったが、友人達と夜おそくまでダベっていて寝たのは12時、翌朝の起床は3時とあって結局3時間しか眠らず、食堂で朝食の間も限の焦



上高地大正池の畔

点が決らない。庭へ出ると天の底が抜けた様な大雨である。スタートラインに着いて間もなく土砂崩れで出発延期の通知があったのでこれぞ神の援けと一目散に部屋に帰るなりベッドに倒れて寝てしまった。

雨が小降りになり道路開通の知らせで32年オペルを先頭に出発したのが12時半、もうレースどころの騒ぎでなく、審判変じて道路工事人夫となり、再び大降りになった雨の中を一步一步道をつくり乍ら参加車も審判車も報道車も一丸となって平湯に向って脱出した。

ルノーはリヤエンジンのために岩崩れの場処でもスリップせず大いに助かったが、この日の度重なる「沢渡り」を無事に切抜けられたのは全く審判員の方々の献身的努力のお蔭であって、大雨の中を裸足でスコップを揮い、一台一台誘導する苦労は大変なものであった。

安房峠頂上からやっと雨が晴れ、平湯で一息入れてから乗鞍登り口の平湯峠に上る。先刻遅れたタウンスは又パンク、平湯峠頂上でうすら寒いガスの中を待っているとどうしたのかジープに引張られて上つて来た。オースチンが1台リヤースプリングを折損。用意周到な車からスペアのリーフを貰って修理を始めた。気の毒ではあるが先を急ぐので審判車について高山方面に下り始める。朝のひどい道で感覚がおかしくなつたか、降りの山道は実に良い道路だと思った。事実なだから穴もない走り易い所だったが、どの車も揃つてよく飛ばすのには驚いた。さすがアルペンラリーに参加する人達だけあつて腕が良い。一列になつて走るので対向車の心配も少なく、川べりのカーブでは前後約40台の車のスモールとテールが美事に並んで、しかも全車力走しているので見ていて嬉しくてたまらない。こんな光景はラリーに來なければ見られなかったし、雨が降らずに



道路を横切って流れる川を、一台ずつ強行突破する。

レースをやつていれば亦見ることが出来なかつたろうし、減多にないことで、計算もしなくてよい完全にドライブをエンジョイして4日間で最も楽しい時であった。山沿いのカーブ、川沿いの大回り、至る処でオペル、ブジョー、コンサル、カピタン。それに夫々見覚えあるルノー、ダット、トヨペット、プリンスがずらりと見える。

下呂へ入る益田川べりの道では暗夜の提灯行列となり、行列はそのまゝ

橋を渡って対岸の旅館の庭先に吸い込まれた。既に8時。温泉を浴びて大広間で食事しているとばね折損のオースチンの一行が意気揚々と乗込んで来て、遂に全車下呂に到着した事を告げる。まさに力戦奮闘の一日であった。

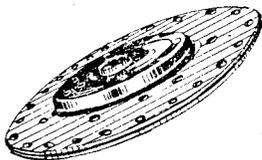
### 第3日 下呂から諏訪へ

下呂の広荘な旅館で疲れも癒した一行は翌朝7時から21号車を先頭に駅前からスタート、第1日の緊張を再び取戻して力走を始めた。今日は峠が五つあるがその第一の舞台峠で出発後約30分で予期せぬ第1チェックがあり1分早過ぎて1点減点された。こゝでは殆どの車も早過ぎたらしい。

次の曲り角田瀬橋を探し乍ら走る中、道が二つに分れているので、近くにいたお婆さんに「前に行つたハイヤーどつちへ行つた」と訊ねたら「ハイヤー来ないよ」と云う返事、(田舎へ行ったら乗用車とハイヤーとは同義語である)地図を引つくり返すと道を間違つたらしく慌てゝ引返す。田瀬橋への角に、与えられた指示書の石垣がなく、素通りしてしまつたのであるがこの間約7キロ、10分の遅れである。さあ大変、気狂いの様に走つたが塞の神峠の狭い道では如何ともし難い。赤いダット、青いルノー、電気屋



快適なスタートと伝導部品の保護に!



ダイギンの改造型クラッチディスク

最寄の自動車用品販売店でお求め下さい



インパイヤ自動車株式会社

東京都中央区日本橋通2-2



平湯温泉広場で大休止し、おくれた車を待つ。

さんのピックアップ等を抜いて中央線坂下の町に滑り込んだら発電所の蔭に第4チェックポイントがあつて貴重な6点を失ってしまった。全くの不覚、二人共冗談も言えずダムの横でゆっくり写真を撮っている数台の車を横目でらんで通過する。木曾川はさすがに巾広く雄大である。

第2チェックから僅か6籽走つた処に又黄色い旗、ギョツとなつたが幸いバスコントロールでここから14キロのスピードになった。後ろには例の古めかしいオペルが何時の間にかオープンにして、藤井夫妻の陽に灼けた真赤な顔が見える。山の中は専ら夫君が運転され、奥さんは計算らしい。次第に道が悪くなって心細くなった頃に第4チェック、こんな狭い曲り角にどうしてかと思ったら、その先は橋が落ちたとかで、レースは一時中止になった。

暫く登つてからこの木曾山中に40台ばかりの車が一列に並んで道路開通迄休憩、さっきの失敗があるので何となくほっとする。30番山本、丸井組のプリンスに異音があるので下へ潜つて見たがよくわからない。隣りのコンサルは毛布を広げてウイスキーをなめている中にお昼寝が始まった様子である。

審判団と参加者の協議の末、この先からレース再開と決めて降りてコンヴォイで行くと、我々の直前のプジョーが石にのり上げてオイルパンに割れが入つてしまった。もう駄目かと思つたが、参加車中最もダンディなこの車に相応しいスマートなオーナーは一向に驚かず、割れ目に石けんを塗るたくつてオイルもれを止め、平気で走り出した。

飯田の前後に二つのチェックがあつたが、この辺ではラリーで初めての好天となり、蒸し暑い。飯田を過ぎてからの第4チェックポイントから39キロの指定速度になったので何気なく走り出したら、天竜沿いの登りで、しかもカーブの多い悪路のため必死の勢で突っ走っても遅れ

勝ちである。前方のオースチンは真早間なのにライトを点けた。我々も対向車を牽制するためそれに習った。計算はするだけ無駄でも角死ぬかと思う程飛ばし続けた。3人乗って一寸重い前方のルノーをやつと抜いたら振動でプラグコードが一本抜けたので急停車、脱兎の如く飛び出して挿し直し、後車の追いつく前に走り出す。駒ヶ根市内ではバスに遮ぎられて並んだ車が催促でホーンを鳴らす。もうエチケットも何もない。気が立った狼の群れと同じで、赤信号の点滅する踏切も危く突破する処だったが、これだけは生命惜しさに取止めた。

漸く論議路に入って90キロで快走、見ね見ぬ遅れを取らず。高速でチェックポイント、しめたきっちり間に合つたと思ったらこれはバスコンであった。野口さんが「どうですか39キロは遅過ぎましたか」と相好を崩して大笑されたが我々は少々ムクレ気味、切角の力走もタイムを測られなければ全然無意味になってしまう。

ここからは絶景の杖突峠を越えて22キロで諏訪へ降りた。スピードが鈍ると、途端に各車延々と連がるのも面白い。上諏訪の旅館で荷物を置いて玄関に出るとオペルの藤井さんに会つた。聞けば杖突峠で燃料ポンプが故障、奥さんが立ってガリソン罐を捧げ持ち、ビニールパイプでキャブレターに補給して30マイルのスピードでチェックポイント閉鎖前（最終車通過理論時刻後30分）に走り抜けたそうだ。諏訪のゴールでは、審判はオープンカーに女性が立ち上つて手を振り乍ら走つて来るのだと思つたそうだ。

オイルパンを破つたプジョーは夜中に修理、オペルも遅く迄直していたらしい。30番プリンスの丸井君は今日迄の成績最優秀とあつて大喜び、それに引換え、我々は10位以内もどうかと云う所、どうもついていない。



第4日目、諏訪湖畔のスタート。我々のNo.31ルノーは先陣を承る。

## 第4日 甲州街道を東京へ

失敗は別として、ラリーの距離と時間の計算には必ず誤差が入る。距離積算計の読みが主催者側で測定したのと喰違っていると一区間で1分、2分と失点があつて積重なると馬鹿にならない。第一回関東ラリーではルノーではなかったが距離計の誤差が2%あったので、今度のアルペンラリーに備えて関東ラリーコースを試走、補正係数を出して置いた、第1日は99%で計算したら各区1分早目。第3日は101%としたら1〜2分遅目であったので、最後の今日は補正は一切止めて15〜45秒遅れ目に走ることにした。これが功を奏してスタートの諏訪から葦崎、笹子、浅川と区間を減点0で来た迄は良かったが、都内で又々大失敗を演じてしまった。

第4日のスタートは我々の31号車より7時湖畔を出発、稍殺風景な甲州街道を暑さと埃と闘い乍ら30キロの割合に早目のスピードで走り出す。残念なことに八ヶ岳も南アも見えない。富士見高原の降り道で小さい町の中に一寸の間舗装があり、パンクしたまゝ走っているのに気付いて大急ぎでタイヤを交換する。この間約3分位か、とも角30キロの速度では3分間に1.5キロ走るから、その遅れを取戻すには人力と車の力の限りを尽しても4〜分は掛る。幸いチェック迄20分程間があり、助かったがパンクして而も減点0は我々の大いに誇り得る業であつたと自負している。

後からスタートしたコンサルやブジョーは甲府の辺から先へ消えて見えなくなった。計算が少々早目らしい。笹子有料道路手前で又抜けたプラグコードを飛び降りて直す。その遅れを有料道路で一気に換回新笹子トンネル内で時間キッチリになり、そのままトンネル先数百米のチェックポイントに入った。この暑さに走つていればまだ楽だが止まっている審判諸氏の辛さが思いやられる。

ブジョーに追いつくと、このスマートな2座コンパチブルのカップルは運転はオーナー、ナビゲーターはどうやら専属の修理屋さんらしいが殆ど計算せずに走っているらしく(間違っていたら失礼)後から拝見していると、ナビゲーターは右左の景色を心行く迄満喫している様子である。レース終了後、ビリを免れたと言つてこ躍りして喜んでたのもこの人だった。今回のラリーにはオペルの藤井氏を初めとして成績を度外視して参加された人も多かったと思うが、メーカーの所謂ファクトリーチームの参加

がなかった事実も手伝つて相当なハイスピードの強行軍でも猶且一般の気持ちにゆとりがあったことも楽しさを増す一因となったと思う。

大垂水峠では道が良くなったところで月光坂面がオートバイに乗つてロケ中であつた。第3チェックは予違わず高尾山登山口にあつてこゝは偶然にも秒の台違時間が合つて完全な無減点であつた。大阪から来て成績のよい丸井君の鼻を最後であかしてやろうと、都内を良く知っている我々はヤマをかけて次の府中パソコンからは神宮ゴール迄無論途中にチェックのある筈はないから、ゴール近くの交通混雑で遅れない様にと白バイに注意しつつ約5分早目を目標に走り続けたら、何と明大前のゴール寸前にチェックがあり、完全に裏をかかれてしまった。ラリーの規則で故意に遅くは出来ないからもはや悪びれずタイムカードを差し出したが又もや6点減点泣き面に蜂とはこのことである。

ゴールの神宮外苑ではゴールならざる所に大きなマークが張つてあつて混乱し、30番プリンス、丸井、山本チームは惜しくもこゝで7点の減点となり優勝を逸した。忿満やるかたなく審判と盛にもめていた様だがコース指示はチャンと別にあつたのだから仕方がない。

神宮絵画館前の並木路にパークし、スイッチを切ると、急に4日間の疲れが出た。僅か4日前、こゝをスタートした時とは、人も車も全く別物の様に見える。

次々にゴールインする車は、どれも雨とほこりにまみれ、マフラーを破つてバリバリもの凄いな音を立てゝ入つてくる車も少なくない。汗とほこりと強烈な高原の太陽で真黒になつたドライバー達の顔はやはり疲労の色が濃い、しかし誰の顔もよくやつた、と云う満足感に満ちている。

青年館で表彰式の後、和やかな夕食会があつてから、夫々楽しい、又苦しかった思い出を胸に秘めながら家路についた。

スポーツの目的はたゞ勝つ事ではなく、正々堂々と戦う事自体にあるのだと云われる。私達は成績こそ減点34で15位に過ぎなかったけれど、この日本で最初の本格的な山岳ラリーに参加し、立派に完走したと云う事に大きい喜びと誇りを感じている。来年は? そうだ、来年こそはガン張ろう! 3日間の奮闘で疲労その極に達したはずの人と車の夢は早くも来年のラリーに飛ぶのだ。来年こそは! これは今年のラリーに参加したすべての選手達の気持ちでもあるに違いない。

自動車用ラジオは



TEN



### 新発売 AR-70

トランジスタを使った最新式  
オートラジオ。あなたのお車  
にもお備え下さい。

オートラジオの80%は  
テン製品で  
占められています!

トランジスタ

## テンオートラジオ

神戸工業株式会社