



**Marlboro
Safari Rally**

魂へのデッドヒート

立松和平

文藝春秋版

Safari

魂へのデッドヒート

立松和平

文藝春秋版

魂へのデッドヒート

1984年11月30日 第1刷

著 者 立松和平

発行者 西永達夫

発行所 株式会社文藝春秋
東京都千代田区紀尾井町 3-23

定 価 1100円

印刷所 凸版印刷株式会社

製本所 加藤製本株式会社

© Wahci Tatematsu Printed in Japan

魂へのデッドヒート

アフリカの空は純度の高い澄んだ青である。念入りに蒸溜され歳月をへて熟成された製品をたたえ、見た目には抑制された美しさにあふれているが、内側には強い力が秘められていて、街も草原も森も残らず鮮麗な濃い青に染めあげる。その空には高貴な魔性の美女がひそんでいる。

少女の肌のように透明に晴れ渡っていた空は、ふと顔をあげると重そうな雲の軍団がひしめき、ひとつふたつと赤土に黒いしみができたと見る間に、あたりは激しく落ちてくる灰色の水の膜にくるまれる。上空では魔性の美女をめぐる戦争がおこなわれているのだ。男たちは自らの生命を蕩尽する。男たちの血と汗と涙によって灼熱は洗われ、緑は生気を帯びて濃くなる。そんな闘いの世界とは別に、降ろうが照ろうが、街でも草原でも人々は悠然と背筋を伸ばしていく。

ケニヤの復活祭イースターは乾期から雨期に移ろうとする季節の狭間にある。復活祭の五日間、狂気としかいえない鉄のかたまりがケニヤ中の五、〇〇〇キロを爆走してまわる。サ

ファリラリーである。復活祭とはもともとキリストの復活を祝う宗教行事で、春分後の満月にくる日曜日がその日とされる。年によって早かったり遅かったりする。乾期に近いのか雨期によりそっているのかで、路面の状態が極端にかわる。おおまかな予想はつくものの、天上の美女の心は計りがたい。

男たちが夢を食べて生きていけると同じように、乾いたサバンナは水を飲みたがっている。赤道直下の太陽に焼かれてパウダー状の土埃に覆われた大地に、恵みの雨が降る。だがひとたびこぼれだした雨は降りつづけてやもうとせず、大地を泥沼と化す。見果てぬ夢に取憑かれて身を滅ぼしていく男たちの死に場所にはふさわしいではないか。

太陽も雨も樹木も土埃も岩も平原も、何もかもが過剰なのである。過剰な情熱と狂暴さを秘めた東アフリカの大地に、磨きぬかれた男たちとマシンとが世界中から集まってくる。高度にチューニングされた魂とエンジンとを備えたものたちだ。サファリラリーとは、夢と野心と栄光と挫折とで織りなされた、見事なイベントである。

多くの場合、男たちの夢は水のようにサバンナの土に吸い込まれ、鉄屑となった車だけが残る。男たちの肉体はしばし魂の脱け殻となる。サバンナの彼方まで走りぬけた男は、ほんの一握りなのだ。インバラの遊ぶ草原の地平線には黄金の夢が埋まっている。本当に黄金はあるのか。たとえ勝ったとしても、何が残るのだろうか。夢はつねに見果てることがない。黄金のアフリカ。黄金郷の伝説ほどアフリカにふさわしいものはない。中世期、サハラ

の南、黒アフリカ奥地にマリ帝国があったという。地上の黄金郷の皇帝は、海上の彼方にも地上にまさる黄金郷があるとの夢に取憑かれ、砂金を満載した四〇〇艘の船団をつかわした。だが大船団は潮流にはばまれて難破し、戻ってきたのはたった一艘だという。老大な黄金は海底に沈んだ。これできじけるほどひ弱な夢ではない。今度は皇帝自ら二千艘の大船団に乘込み、水平線の先の幻に向かって船出をし、二度と帰ってはこなかった。そんな壮大な夢を受け継ぐものがこの土地にはいる。幻の黄金郷に旅立ったまま帰らない皇帝の代理皇帝となったカンカン・ムーサは、現存する楽園イスラムのメッカに旅をした。ラクダ千頭に砂金を積み、着飾った奴隸一万二千人をひきつれていた。メッカでマリ帝国皇帝が黄金を蕩尽したため、世界中の金相場は何十年も混乱したという。

この伝説にはおまけがつく。湯水のように使ったあげく帰りの路銀に困った皇帝は、カイロ商人から借金をした。商人にしても黄金郷の皇帝との取引は喜ばしい。ところが皇帝は返済しないうちに死んでしまったという。こんなおおらかな黄金伝説が、アフリカには昨日の出来事のように語り伝えられている。皇帝は黄金ばかりでなく命まで蕩尽することを楽しんだのだ。

アフリカの水を一度でも飲んだものは、必ずまたアフリカに帰ってくる。サファリラリーに集まってくる男たちは、喜び勇んで滅びに向かつていく蕩児のにおいを発散させている。ラリーの期間中、ケニヤ全土が鍋にほうりこまれたように沸騰する。出場者には車ぶち壊

シラリーと恐れられているが、観客は金を賭け、沿道に寄せてドライバーの走りの品定めをし、またある観客は現代文明というものに触れる。そこには出会いがあり、衝突があり、破壊がある。スポーツの感動がある。

毎年開催されるサファリラリーは、一九八三年で第三十一回をむかえた。一九五三年の第一回は戴冠式サファリラリーと呼ばれ、エリザベス女王の即位を記念してはじめられた。ケニヤ、ウガンダ、タンザニアからナイロビに集結する、モンテカルロラリーの方式がとられた。一九六二年の第十回には東アフリカラリーと名称が変更され、ラリーとしての形式が整えられていった。だがウガンダはクーデターによってアミン政権が生まれ、ケニヤとの対抗意識が表面化した。一九七三年第二十一回にはケニヤとタンザニアだけで行われ、翌年からはケニヤだけになった。タンザニアは社会主義の道を歩みはじめたのである。翌一九七五年第二十三回より、サファリラリーという現在の名称になった。サファリラリーがケニヤの国家的行事に育ち、世界の耳目を集めることに嫉妬したアミン大統領は、ウガンダでもサファリを超えるラリーを開催すると宣言し、自らもドライバーとして出場するといった。だがそれを実現しないうちに、反対派を肅清し厳しい恐怖政治を断行したアミンは、タンザニア軍の支援を受けた反乱軍に破れてしまった。

サファリラリーは一九七〇年に世界選手権に数えられるようになった。世界選手権のかかったラリーは次のとおりだ。

- 一月 モンテカルロラリー
- 二月 スウェーデンラリー
- 三月 ボルトガルラリー
- 三月四月 サファリラリー
- 五月 ツアー・オブ・コルシカ／フランス
- 五月六月 アクロポリスラリー／ギリシャ
- 六月 モトガードラリー／ニュージールランド
- 七月 コダスルラリー／アルゼンチン
- 八月 千 サウザンド・レイズ 湖ラリー／フィンランド
- 九月十月 サンレモラリー／イタリア
- 十月 アイボリー・コースト 象牙海岸ラリー
- 十一月 RACラリー／イギリス

ドライバーはこのうちできるだけだけの競技を転戦してポイントを稼ぎ、世界一を決める。

雪、氷、岩、湿原、海岸、砂漠、密林等々、寒帯から熱帯までのあらゆる条件がそろい、車の性能と運転技術とを競いあうのだ。サファリには、スピードはもとより、雪と氷以外のすべての自然条件がある。しかも、そのひとつひとつが信じられないほどの苛酷さだ。街のアスファルトを走っている時には決して現われない車や人の弱点が、何倍にも誇張されてでてくる。隠れていたものがあばかれるといってもよい。ある部分が弱ければ、翌年改造してもう一度持つてくる。そうやって車の性能は向上していき、人もまた磨かれる。サファリは巨大な実験場なのだ。

コースも毎年変更になる。第三十一回サファリラリーは例年通り全体が三つのレグ（足）に分かれている。首都ナイロビを起点とし、ケニヤ中の主だった場所五、〇三一キロを走る。ナイロビを三度出発し、三度戻るのである。第一レグは標高一、六五〇メートルのナイロビから、インド洋に面した海拔〇メートルゼロのモンバサまで一気に降りてはまた戻る、ハイスピード・セクションだ。第二レグはケニヤ山麓を巡る山岳コースで、峻厳な谷や峰があるかと思えば、茫漠たる砂漠に至る。オフィシャルの予想では、第一レグで八十五台のうち五十台が生き残り、第二レグではそのうちの十台から十五台が失格する。そして、最後の車の振るい落としがなされる第三レグは、「実現不可能な高速指示」「身の毛もよだつ悪路」「途方もなく恐ろしい泥の穴マッド・ホールと岩」と、コースの説明書に明記してある。それが誇張だと疑うものは少なくとも競技関係者の中にはいない。

今年のコースは完璧だとオフィシャルは豪語している。つくったのはジェネラルマネージャーのマイク・ドウティだ。彼はサファリラリーには一九六四年以来十七回参戦した。一九六九年にニッサンのエースドライバー、シェカー・メッタのナビゲーターになってからは、五回優勝し、昨年まで四回連続優勝という前人未到の記録をうちたてている。メッタとは最長のバートナーで、たっぷり二年間はいっしょに車の中で過ごした勘定になる。彼がぬけた分、メッタの五連覇が危ぶまれている。ケニヤの道とラリーを知りつくした男が、四十五日かけて一五、〇〇〇キロを走破し、今年のコースをつくった。後方にいるはずの車がいつの間にか前を走っていたというミステリー、裏道をこっそりとぬけるショートカットは、TC(タイム・コントロール)を要所に配置することによりなくなるはずだという。今年の話題は、ここ数年圧倒的な強さを誇示してきたニッサンチームの五連覇がなるかということと、昨年マニファクチャのワールドチャンピオンになったアウディクワトロの初参加である。そこにオベルがどこまで食込むか。計十台という大量参加をなしたスバルチームがどんな走りを見せるか。岩下良雄、柑本寿一、岩瀬晏弘、斎藤辰毘羅の日本人プライベート勢がどこまで食いさがるか。ナイロビの街を歩けば下馬評がとび交い、新聞ラジオが毎日ニュースや論評を流し、賭け率が決められていく。

アウディクワトロは二、一四四cc五気筒のターボ・エンジンを搭載し、出力は三三〇馬力である。何もかも跳ねとばす頑丈なアニマルバーは、エンジンルーム内の補強バイブ

に接続され、見るからに耐久性のありそうな意志的なフォームをつくっている。四輪駆動だ。最強のマシンだと前評判が高いが、全開時は一リットルのガソリンで七〇〇メートルしか走らない。この燃費の悪さに対応して、従来百リットルまでしか認められていなかったガソリントankが二百リットルまで許可になった。許可をしたオフィシャルは柔軟といえど柔軟、いいかげんといえどいいかげんである。だが、満タンにするには十分間という時間が必要で、しかも二百リットルの重量が加わればエンジンに負担がかかる。小刻みに給油する作戦をとらざる得ないだろう。

出走するのは三台だ。ゼッケンナンバー1番、ドライバー、ミシェル・ムートン、ナビゲーター、ファブリツィア・ボンズの組。6番、ハンヌ・ミッコラ、アルネ・ヘルツ組。10番、ビック・プレストン・ジュニア、ジョン・ルヤル組。

ミシェル・ムートンは一九八二年世界選手権で二位になった、ラリー史上最強の三十一歳の女性ドライバーである。ポルトガルラリー、アクロポリスラリー、ブラジルラリーの勝者であるムートンには、世界最強の女性ドライバーという言葉から、女性という文字をとったほうがいい。彼女はいう。

「十三歳の時に南フランスでドライブをはじめたわ。子供にキャンディをあげるようなものよ。私はもっと欲しかった。私は自分の仕事を見つけた。ドライブが好きで、競技が好きよ。ええ、そうよ、勝つことが好きよ。本当に最高の満足ね。何でもいいし、どんな場

所でもいいんだけど、勝つこと、トップに立つことは、素晴らしいわ。ええ、ええ、私はいつも同じ質問をされる。あなたはハンディキャップを持っていますかって。男と競うのは困難ではありませんか。どうやってスタミナをキープしますか。私の答えはいつも同じ。競技は競技よ。どうして私にハンディキャップがあるの。車を運転するだけなのに。車は四輪があつて、エンジンがあつて、シャーシがあつて、ボディがあるだけよ。女は男と同じように速くアクセルを踏めるもの。ハンドルだって回せる。反射神経だって、前に進もうとする意志だって、同じよ。まさか野蛮な力のことじゃないでしょう。特権は期待しないし、求めもしない。スタミナのこととは、そうね、個人でアップさせればいいのよ。調子がよくてね、勝ったら、結果としてスタミナがあるってことになるわ」

ミッコラは四十歳のフィンランド人で、サファリ史上輝かしい経歴を持っている。一九六三年にボルボで出場し、一九七二年にはフォードに乗って優勝している。アフリカ在住のドライバーでなければ勝てないというジंकスを、彼が最初に破った。九度目のサファリ挑戦である。

ビック・プレストン・ジュニアは、ケニヤのローカルラリーで鍛えてきた。ケニヤ・ラリーチャンピオンやモータースポーツマン・オブ・ザ・イヤーを何度もとリ、サファリでは二位に一度、三位に三度なっている。ペンツチームのドライバーだったが、ペンツはとうとうニッサンに勝てずにサファリから撤退したため、二年ぶりの復帰だ。父のプレスト

ン・シニアは、一九五五年ナビゲーターとしてサファリに優勝している。

ニッサンチームは、五回優勝、昨年まで一人のドライバーで四年連続優勝という前人未
到の記録を打ちたて、今年五連覇をめざしている。ここ数年、ブジョー、メルセデスベン
ツ、オベル等々の強豪をしりぞけてきた。戦闘的なP A 10 バイオレットから、二、四〇〇
c c 四バルブ D O H C エンジンを搭載した二四〇 R S シルビアに換えた。二八四馬力とい
うエクストラパワーである。

シェカー・メッタは三十七歳の油ののりきったドライバーである。ケニヤ在住で、サフ
アリにしか勝てないドライバーだという風評があるが、一九六六年デビュー以来、通算五
回、四年連続優勝は偉業というほかはない。ナビゲーターのロブ・コンベスとは、一九六
八年にコンビを組んでブジョーで出場している。

ニッサンチームは、3 番ティモ・サローネンとセボ・ハルジャン組、4 番シェカー・メ
ッタとロブ・コンベス組、5 番マイク・カークランドとアントン・レビタン組と出走が順
序よく連なり、チームワークによい位置を確保している。メッタとサローネンの車は優勝
を目標にしたセッティング、カークランドの車は完走を目ざしたやや速度を落とし気味の
セッティングにしてある。新しい車を持込んだため、何ラウンドものテスト走行をこなし
た。

オベルは二台のアスコナ四〇〇を持ってきた。二、四二〇 c c 四気筒のエンジンで、耐

久性を考慮して二五五馬力におさえている。2番アリ・バターネンとテリー・ハリマン組、11番ラウノ・アルトネンとロフティ・ドロップ組。バターネンは三十歳のフィンランド人で、一九八一年世界ラリーチャンピオンである。メッタの宿敵アルトネンは、長年ニッサンのドライバーだったが、本当に速いのはどちらかを決めるため、昨年オベルチームに移った。その年、サファリ史上最もエキサイティングな闘いが展開された。結果はアルトネンが第三レグで力尽きてリタイヤし、メッタが四連覇という大金字塔をうちたてた。今年も宿命の対決は見ものである。空飛ぶフィンランド人、と呼ばれるアルトネンは、四十六歳の大ベテランで、二十回目のサファリ挑戦だ。

バターネン、サローネン、ミッコラ、アルトネンと、スカンジナビア半島出身のドライバーは速い。彼らはドライビング・ホイールを持って生まれてきたとよくいわれる。

高度にチューニングされた怪物マシン、つまりグループBの車は、当然一般道路は走れないラリー専用車だ。十台もの大量エントリーをしたスバルチームは、グループ2、つまり街を走っている生産車とほとんど同じ仕様の、一、六〇〇ccと、一、八〇〇ccの、レオーネ四WDを持ってきた。特別仕様車を持込まないというのも、明確なひとつの立場である。ダイハツシャレードのように、ディーゼルのリッターカーもある。だが、グループやクラスは違っても、同じコースを同じ条件で走る。ヘビー級とフライ級のボクサーが同じリングにあがっているようなものだ。

プライベートチームも多彩である。ニッサン二四〇RSシルビアに乗るケニヤチャンピオンのジャヤント・シャール。同じ車種の柑本寿一は日本に三人しかいないFIA（国際自動車連盟）シードドライバード。もう一人のシードドライバード岩下良雄は、日本人としてはじめてサファリを走り、はや九度目の挑戦になる。岩下チームのメカニックとしてケニヤの土を踏み、そのまま住みついて年に一度のサファリに賭ける岩瀬晏弘。やはり岩下チームのメカニックとしてやってきて、とうとう自分でハンドルを握ることになった斎藤辰毘羅。「ケニヤ・ジュー（ケニヤで最高）」

と行く先々で歓声に包まれるケニヤ一の人気者、「氣狂いコリンジ」ことロブ・コリンジのレンジローバー。レンジローバーはノックダウン方式ではあるがケニヤで生産されている唯一の車である。かつての世界チャンピオンで、モンテカルロラリーに四度も優勝したイタリア人サンドロ・ムナリーのアルファロメオ。十九歳で完走して最年少記録をうちたてた「サファリの花」、二十一歳の麗しの女性ドライバード、リンダ・モーガンのブジョー五〇四ビクアップ。サファリという黄金郷の夢に取憑かれてきた強者ぞろい、役者には事欠かない。

ケニヤの首都ナイロビは、赤道直下にありながら暑からず寒からず、絶妙なバランスに支えられた温暖な高原にある。マサイ族の言葉で「清水の湧くところ」というナイロビは、