

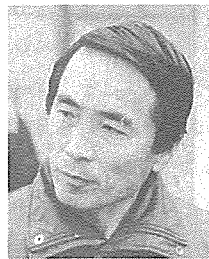
特集号によせて

前奏曲、そして第1楽章へ

The Prelude and First Movement

宮木 清*

Kiyoshi Miyaki



「宮木さん、そろそろF-1始めようか!」

川本さんとイギリス・シルバーストーンのストウコーナーで、1981年のF-2ヨーロッパ選手権開幕戦でマイク・サックウェルの快走を観戦していた時のひとコマである。その時から、苦闘のF-1再挑戦が始まった。

1983年7月16日、シルバーストーンで15年間のブランクを埋めて、予選タイム1分13秒962で14番手につけたヨハンソンの駆るスピリット201C/ホンダV6ターボ。雄姿と言うには程遠い、F-2ベースのスピリット・ホンダのスタートである。

その瞬間を見んものと、ピットを飛び出してコースに駆け寄る。耳を撃く轟音一瞬、わがスピリット・ホンダは駆け抜けた。その後ろ姿を見送りながら、「何とか完走してくれ!」との祈りも空しく、わずか5周でレースは終わった。燃料ポンプを駆動するタイミングベルトが切れたのだ。15年間待ちに待ったカムバックレースと言うには、あまりにも無惨な結果であった。

「レースって、こんなものなのかも知れないな。今までさんざんやったテストでは、ただの一度も出なかったトラブルなのに!!」と、そう思った。1月に行ったアメリカのウィロースプリングやリバーサイドでの1000マイルに及ぶテスト、3月のイギリスのドニントンパークやブランズハッチ、そしてブラジルでもテストをやってきた。それでも、レースはレースであった。

遡って1982年11月24日、寒風の強い雨模様のシルバーストーンで、絶えて久しいホンダF-1サウンドは蘇った。15年前のサウンドとは異なるV6ターボサウンドの雄叫びである。この日はわずか3ラップでシェイクダウンを終えたスピリット201C/ホンダV6ターボは、こ

の期間、500ラップをこなすハードテストを終えた。

ドライバー1本で自在に燃料調整ができる、コンピュータ制御式燃料噴射装置のハイテク技術を見て、集まった人達はもとより、チームマネージャーのジョン・ウィッカム、デザイナーのゴードン・コバック、ドライバーのヨハンソン、プーツェンたちも驚いた。F-1テクノロジーの新たな幕開けだったかも知れない。

思えば、1983年のF-2ヨーロッパ選手権第6戦スペイン・ハラマで、ラルト・ホンダはガビアーニ駆るマーチ・BMWに、あと1勝されるとチャンピオンを獲れないというぎりぎりの土俵際まで追いつめられていた。「F-2で勝てないで、なんでF-1がやれるんだ!!」と川本さんにさんざん怒鳴られていた頃である。このレースを機に、続くイギリス・ドニントンパークと連勝した。12連勝につながる快進撃の始まりであった。この結果をイギリスから川本さんに電話した。F-1のテスト状況も併せ報告した。そして、ついにF-1レース出場の許可が下りた。それによって、F-2レースをやりつつ、F-1テストをこなしていたハードスケジュールがますますハードになったのである。

1983年F-1世界選手権の最終戦、南アフリカのキャラミでウィリアムズ・ホンダFW09を駆るロズベルクが、初走ながら5位に入賞し、ホンダF-1の明日に確かな手ごたえを感じさせた。フランク・ウィリアムズのウィンクした顔、パトリック・ヘッドの笑顔、そして、喜びをかみ殺したような土師さんのシャイな顔など、10年前のことが、昨日のことにように蘇って来る。来たるべきホンダV6ターボ全盛期に向けた、ホンダF-1シンフォニー・第1楽章であった。

*柳河精機株式会社