

The Works Healey Days

Austin Healey Sprite TFR5

世界を巡り、そして日本へ——。サラブレッドの半生。

日本には優れたコンペティション・ヒストリーを有するヒストリック・レーサーが数多く持ち込まれている。中でも'60年代にウォリックのヒーリーで製作された最強のスプライト、TFR5は知る人ぞ知る歴戦の勇者である。かつてイタリアの南の果て、シシリー島で開催されていた国際スポーツカーレース、タルガ・フローリオのために用意されたスペシャル・スプライト。このマシーンはイタリアで好成績を残すことはなかったが、しかし、ドイツやアメリカで印象的な勝利を挙げ、今なお現役でレースに挑み続けている。そんなサラブレッドの半生を追う。

text:Takuo YOSHIDA（吉田拓生） *photo:Junichi OKUMURA*（奥村純一）
coordination:Kozo FUJIWARA（藤原功三/B-rev:＋41（0）20-0800/e-mail:classic@brevuk.plus.com）
editorial design:H.D.O.（堀口デザイン事務所）
special thanks to:Clive Baker/Rachael Baker
owner:田中 茂



2002年、イギリスいちの高速コースであるスラクストン・サーキットのパドックで、偶然そこに居合わせたイギリス人の男がタルガ・フローリオ・スプライトTFR5を見るや否やこう言い放った。

「このスプライトはレプリカだろう。なぜなら、こんなものを日本人が持っているわけがない」

それは男が自らの無教養を曝け出しただけの話なのだが、しかしこの言葉は、ヒーリーの世界では有名、でも一般的にはあまり知られていないこのプロトタイプ・レーサーの秘めたる格を端的に表現していると思う。TFR5とはそういうクルマなのである。

BMCとタッグを組んで、一連のビッグ・ヒーリーやスプライトをデビューさせた当時のドナルド・ヒーリー・モーター・カンパニーは、ウォリックのファクトリーで開発したマシーンで積極的なレース活動を行い、クルマの宣伝に余念がなかった。特にスポーツカーにとって最高の舞台である国際的なスポーツカーレース、フランスのル・マン24時間レースや、イタリアのタルガ・フローリオ等に積極的にクルマを送り出していたのである。

エンジンパワーがあり、ラリーからサーキットレースまでオールマイティな能力を発揮したビッグ・ヒーリーは、使用されている素材こそ違えど、市販型とほぼ同じスタイルで戦っていた。しかしリソースに限りのあるスプライトにおいては、その能力を目一杯にまで引き出すため、参戦するレースごとにスペシャルマシーンが製作されるのが常だったのだ。

ル・マンのようなトップスピード重視で、夜間も走るようなレースには、ストリームラインのシルエットと多くのヘッドランプを備え、ラジエーターに空気を導くインテークの大きさを昼と夜で調整できるようにしたル・マン・スプライトが用意された。

一方、1周72km、高低差もありツイスティなワインディングから非常に長い直線までバラエティに富ん



第51回（1967年）のタルガ・フローリオにおいて、クライヴ・ベーカー/ラウノ・アルトーネン組によってエントリーした際の車検ステッカーがフロントウインドーの隅に残されている。



バックミラーの裏側にはセブリング12時間に出場した時の車検ステッカーが残されている。ヒストリーを持つレーサーの中でも、大きなレストアを受けずに、多くの痕跡が残されている個体は珍しい。

The Works Healey Days

Austin Healey Sprite TFR5



デイビッド・プラットレーがアメリカから買い戻しレストアした際にはフォグの穴は埋められていたが、1968年のシーブリング12時間レースの仕様を再現するため、当時の金子オーナーが追加したフォグランプ。



1968年シーズンに入り、当時最強のBMC Aタイプ・エンジンであるクロスフロー、フューエル・インジェクションのXSPユニットを搭載した際、ファンネルを避ける目的で追加されたボンネット・バルジ。



フレームからパネルに至るまで、生産車のパーツは何ひとつ流用していない軽量なドアパネル。プレクシグラス製のサイドウインドーの機構など、非常に芸の細かい造作が多い。ウォリックの職人たちの仕事に違いない。



エンジンがパワーアップした1968年以降に装着されたミニライトのマグホイール。1967年のデビュー当初は、他のワークス・スプライトと同じヒーリー・デザインのマグホイールが装着されていた。

1968年シーズンを迎えたTFR5は、インジェクション・エンジンをはじめとする改良で究極のスプライトへと進化を遂げていた。

だピッコロマドニエのコースを見据えて製作されたのが、今回の主役タルガ・フローリオ・スプライト“TFR”だった。'60年代前半の1100ccエンジンの時代には、エンジンパワーやブレーキの能力が低かったため、TFRの最大のチューニングは軽量化だった。アルミ製の軽量ボディは、視界を充分に確保する狙いからオープンスタイルとされたのである。

スプライトがMk2、Mk3と変化していくとともに、レーシングカーの速さも底上げされ、1967年には5台目のタルガ・フローリオ・スプライト、“TFR5”が製作されることになった。この頃になるとエンジンは1300ccになり、ディスクブレーキも当たり前のように採用され、またボディは剛性と空力の面からクローズドボディが選ばれているようになっていた。

1967年、デビューした当初のTFR5は、ペイントメーカーであるICIが開発した当時最新の蛍光塗料、“アップルグリーン”に塗られ、フォグランプは埋め込まれていなかった。歴代のレーシング・スプライトの中で最もデザイン・コンシャスと言われるボディはバーマーブライトと呼ばれる高張力アルミ材が使用され、ウォリックの鈑金職人、ビル・バッキンガムの手によって叩き出されたものだ。

エンジンはワークス・スプライトの慣例として、BMCのエンジン開発部門“モーリス・エンジン”のエンジニア、エディ・メイヤーが開発した（標準的なカウンターフローの）XSPユニットが搭載された。メイヤーは1967年の後半からフューエル・インジェクションへと傾倒していくことになる。

さて、TFR5のデビューレースは予定通り、1967年のタルガ・フローリオだった。ドライバーはこの年の初めにミニ・クーパーでモンテカルロ・ラリー総合優勝を成し遂げたラウノ・アルトーネンとクライヴ・ベーカーが務めた。89台がエントリーし、完走僅か22台というサバイバルレースだったが、残念ながらTFR5も8周目に起きたアクシデントによってリタイアを余儀なくされている。

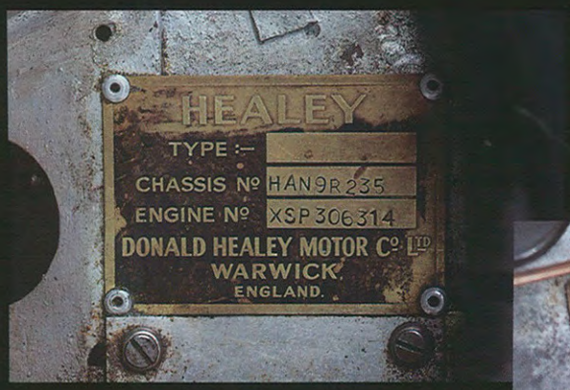
そしてウォリックに戻ったTFR5は、1968年シーズンに向けて大掛かりな改造を受けることになった。最大の変更はフューエル・インジェクション・エンジンの搭載である。現在も搭載されているこの究極のBMC Aタイプは、ルーカスのインジェクションが組み合わされるだけでなく、従来カウンターフローであったヘッドもクロスフローに作り変えている。

このパワーアップしたエンジンに対し、タイヤも拡幅され、ホイールの銘柄はアビンドン御用達のミニライトに変更された。またガーリング製のフロント・ブレーキ・キャリパーが大型化され、リアにもドラムに代わりディスクブレーキが装備されている。これを期にボディカラーは現在と同じ濃いグリーンに変更され、フロントのエアインテークの両脇にフォグランプも追加されることになった。

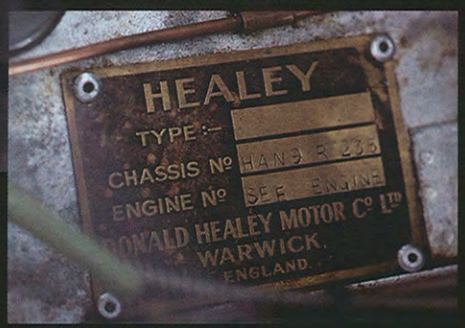
こうして、究極のスプライトへと進化を遂げた1968年のTFR5は、3月に開催されたシーブリング12時間で、給油装置にいたずらされ燃料タンクに

MGBベースの5段トランスミッションを搭載するために大型化されたセンタートンネル。フロアパンは所々軽量化のためにアルミに替えられている。フロントまで伸びているFIAスペックのロールケージは2002年に追加されたもの。

斜め上方にそそり立つルーカス製インジェクションのファンネルが攻撃的なクロスフローのXSPエンジン。ドライサンプであるため、タペットカバー上のオイル補給口も塞がれている。オイルのタンクは助手席の足元に設置されている。



ワークス・スプライトはウォリックのファクトリーで製作されるため、HEALEYのシャシープレートが装着される。HAN9はスプライトであることを表し、その後のRがワークスレーサーの証である。



もう一枚は1968年シーズンに、Aタイプ・エンジンがクロスフロー化された後のシャシープレート。SEE ENGINEの打刻は、スペアエンジン等を持つレーシングカーに多い表記である。



バケットシートは現代の製品でデニス・ウェルチ製。ロールケージは後から追加したものだが、天井の構造材からリアに伸びる細い鋼管は、ワークス・スプライトに多い装備。クライヴ・ベーカー曰く、グラスエリアの広さも公道レース用マシーンの重要な条件だったという。



ダイレクトで剛性感の高いギアボックスに繋がるシフトレバー。ドライバー方向に大きく曲げられている。左下の白いノブはリバースギアにシフトする際のロック解除のレバーとなっている。

水が混じるというトラブルに見舞われながらも、ベーカーとマイク・ガートンのドライブで総合35位、1300ccプロト・クラスで1位を獲得する。続くニュルブルクリンク1000kmレースでは、ベーカーとクリスタベル・カーリスルのドライブで総合17位、1600ccまでのプロト・クラスでは2位に輝いた。

その後アメリカのワトキンスグレンのレースに遠征した際、TFR5はアトランタでBMCやジャガーのディーラーを経営するジム・ベーカーに売却される。リングフリーオイルのスポンサードを受けることになったジムのTFR5は、派手なオレンジ色に塗り替えられ、'60年代の最後まで第一線で活動を続けたのである。

この様な例は他にもあった。アビンドンやウォリックではレース資金が底を突きそうになると、たびたびレーシングカーを有力なオーナーに売り渡している。というのも、ヒーリーとしては'60年代末から'70年代にかけて完全なプロト・マシーンであるSRの熟成に本腰を入れており、スプライトによる活動はほぼ終了していたからだ。

その後、ローラの歴史家として知られ、'60年代

The Works Healey Days

Austin Healey Sprite TFR5

他のワークス・ヒーリーとは異なるボディ形状を持つTFR5。ウォリックではこの形のクルマをバンパー付きのロードカーとして1台だけスティール素材で製作している。少量を生産するつもりがあったのかもしれない。





デビューレースである1967年のタルガ・フローリオでタイトコーナーから目一杯のトラクションをかけて立ち上がるTFR5。
この時はターンフローのキャブレターユニットなのでボンネット上のバルジがなく、ホイールも細い。

からスプライトを駆るクラブマンレーサーだったデイビッド・プラットレーによってTFR5は再びイギリスに帰還する。プラットレーによって1968年の仕様にレストアされたTFR5は、HSCCのレースなどで非凡な速さを見せていたが、その後1994年に売りに出され、日本人エンスージァスト、金子温の手に渡った。

金子は日本のレースで積極的にTFR5を走らせたほか、2000年にはTFRの聖地であるシシリー島にクルマを持ち込み、タルガ・フローリオ・リバイバルに参戦している。この時イギリスのケンブリッジ・モータースポーツでFIAペーパーを取得するためサイドバーを含むロールケージや消火システム等が追加された。ちなみに彼は2002年にはTFR5を故郷であるイギリスに送り出し、スラクストン・サーキットで開催されたヒーリー50周年の記念レースにも自らステアリングを握り出走を果たしている。

その後、TFR5のオーナーシップは現オーナーの田中茂へと移り、2008年10月に開催されたジャパン・ヒストリック・オートモビル・フェスティバル・イン・ジャパンに出走している。この時田中は、イギリスからTFR5のファーストドライバーだったクライヴ・ベーカーを招き、実に39年ぶりに彼がそのステアリングを握ることになったのである。

日本にもヒストリーのある有名なクルマは数多く持ち込まれているが、TFR5はその中にあって特にすばらしい活動を続けている1台といえるだろう。

素晴らしいヒストリーを持つクルマはこの世にたくさんあるが TFR5ほど今も積極的な活動を続けているクルマはそうはいない。



1968年のシーブリング12時間でクラス優勝した際のカット。濃いグリーンに塗り替えられ、ボンネット上にはインジェクション・エンジンが搭載されたことを表すバルジがうっすらと見えている。

WORKS HEALEY×CLIVE BAKER

Data	Car/Team	Race	Position
1963-03-23	Austin-Healey Sebring Sprite/Donald Healey Motor Co.	Sebring 12 Hrs	NRF
1964-03-21	Austin-Healey Sprite/Donald Healey Motor Co.	Sebring 12 Hrs	NRF
1964-05-31	Austin-Healey Sebring Sprite/Donald Healey Motor Co.	Nürburgring 1000 Km	29
1964-06-21	Austin-Healey Sebring Sprite/Donald Healey Motor Co.	24 Heures du Mans	24
1965-03-27	Austin-Healey Sebring Sprite/Donald Healey Motor Co.	Sebring 12 Hrs	15
1965-06-19	Austin-Healey Sebring Sprite/Donald Healey Motor Co.	24 Heures du Mans	DNF Gearbox
1965-09-05	Austin-Healey Sebring Sprite/Donald Healey Motor Co.	Nürburgring 500 Km	6
1966-03-26	Austin-Healey Sprite/Donald Healey Motor Co.	Sebring 12 Hrs	NC
1966-05-08	Austin-Healey Sprite/Donald Healey Motor Co.	Targa Florio	20
1966-06-18	Austin-Healey Sprite/Donald Healey Motor Co.	24 Heures du Mans	DNF Clutch,water pu
1967-04-01	Austin-Healey Sprite/Donald Healey Motor Co.	Sebring 12 Hrs	13
★1967-05-14	Austin-Healey Sprite/Donald Healey Motor Co.	Targa Florio	NRF Accident
1967-06-10	Austin-Healey Sprite/Donald Healey Motor Co.	24 Heures du Mans	15
★1968-3-23	Austin-Healey Sprite/Donald Healey Motor Co.	Sebring12Hours	1st in Class 35th overall
★1968-05-05	Austin-Healey Sprite/Donald Healey Motor Co.	Targa Florio	DNF
★1968-05-19	Austin-Healey Sprite/Donald Healey Motor Co.	Nürburgring 1000 Km	2nd in Clas 17th
★1968-07-14	Austin-Healey Sprite/Jim Baker	Watkins Glen 6 Hrs	13
★1969-02-01	Austin-Healey Sprite/Jim Baker	Daytona 24 Hrs	17
★1969-03-22	Austin-Healey Sprite/Ring Free Oil Racing Team	Sebring 12 Hrs	20

(★)印はTFR5が実際にエントリーしたレースを示す。

はじまりはスプライトとともに BMC、ヒーリーとの出会い

17歳の時、クラブレースに初めて参加したんだ。クルマは当時最新のヒーリー・スプライトだった。スプライトを選んだのは、それが一番安い選択肢だったからだ。チューニングは家のガレージで自分でやっていたよ。確かシンガー・ガゼル用の大きなバルブをエンジンに仕込んでいたんだ。いくつかのレースで勝っていたし、成績は悪くなかったよ。

私の父はバーミンガムで運送業を経営している他に、漁船も所有していた。私が子供の頃にはオースティンのモーターサイクルでレースに出場していて、週末はよくサーキットに連れて行かれたものだよ。でも私がレースをはじめると、父は面白くないようだった。スプライトでレースに没頭し、私がレーシング・ドライバーを目指すようになると、私と父は仲たがいするようになり、ある時私は家出をして、オーストラリアでレースをすることに決めたんだ。

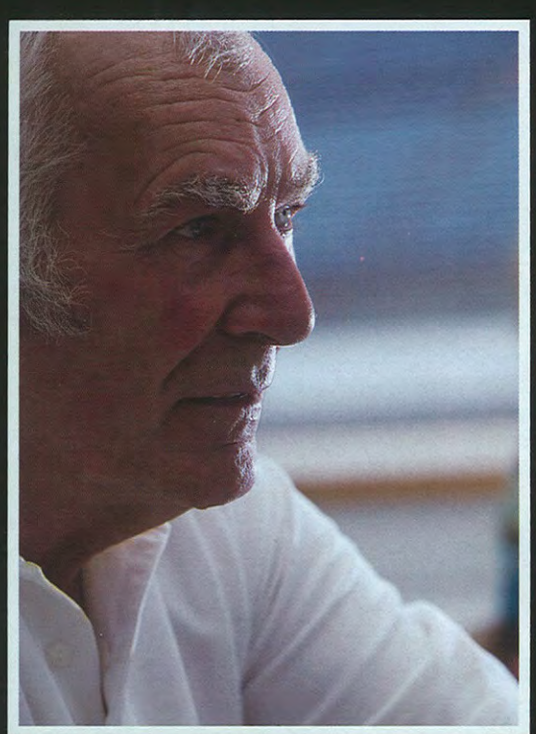
しかし、勢い込んでオーストラリアにやってきたのはいいけれど、お金もクルマもないのでレースを走ることなどできやしなかった。港のマネージャーに気に入られた私は、港で船から荷降ろしする仕事で食いつないでいたんだ。そんな状況を歯がゆく思ったのか、父がスプライトをオーストラリアまで送り届けてくれた。どうせレースをやるなら思い切りやれ、ということだったんだと思う。

オーストラリアでレースに出走するうちに、名前は忘れてしまったんだが、私はけっこう大きなレースに勝つことができた。すると、その活躍を見ていたBMCが、シルバーストン・サーキットでテストをするからイギリスに戻って来いと言ってきたんだ。その時のテストはヤング・ドライバーを発掘するためのもので、シルバーストンには今になって考えるともの凄い奴らが揃っていたよ。ジャッキー・スチュワートやラウノ・アルトーネン、ブライアン・レッドマン、パディ・ホプカークもいたな。

テストをきっかけにして、私はBMCとテストドライバー契約を結ぶことになった。でもヒーリーからの依頼も喜んで受けていたよ。なぜならこのテストに私を推薦してくれたのが、ドナルド・ヒーリーだったからさ。スプライトでワークスを追い抜く速いヤツがいるって、BMCのコンペティション・デパートメントに進言してくれたんだ。

当時は生産車のテスト、そしてラリーやレースへの出走などなんでもこなしていた。ヒーリーからは仕事のご褒美としてヒーリー3000をもらって乗り回していた。この3000は“TON792”というレジストレーション・ナンバーを持っているクルマで、1961年のル・マンにDD300(1961のル・マンではUJB143のレジストレーションを付けていた)が出場したとき、リザーブカーとして用意されたものだったから、ずいぶんと速かったよ。そのクルマは何年か後に500ポンドで売ってしまったんだけどね。

次第に私はヒーリーでレースに出ることが多くなって、ドナルド・ヒーリーと契約を交わしたんだ。ドナルドが明るくて社交的な性格だったということもあるけれど、当時のヒーリー・ティームは本当に家族のような暖かみのある集まりだったんだ。ドナルドの息子でエンジニアのジェフリー・ヒーリーはシャイな人物で、いつもくたびれたツイードのジャケットの胸ポケットに、ハンカチのかわりにノギスを入れていた。彼はノギスを器用に使って計算までしていた。ジェフリーともうまくやっていたよ。



True Wonderful Memories——

Clive Baker Story

思い出深き、ヒーリーの時代

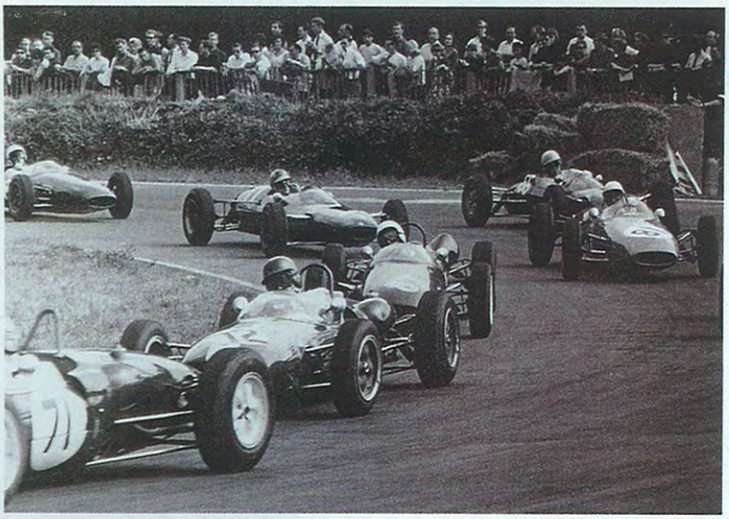
髪の毛は白く薄くなっているが、恰幅の良い体と、時折り見せる鋭い眼光は、レーシング・ドライバー以外の何者でもない。最強のレーシング・スプライト、TFR5にファーストドライバーとして乗り込み、酸いも甘いもかみしめたドライバー、クライヴ・ベーカーが、旧き佳き時代のヒーリー・ティームと、自らのヒストリーを語る。

text:Takuo YOSHIDA(吉田拓生) *photo:Junichi OKUMURA*(奥村純一)

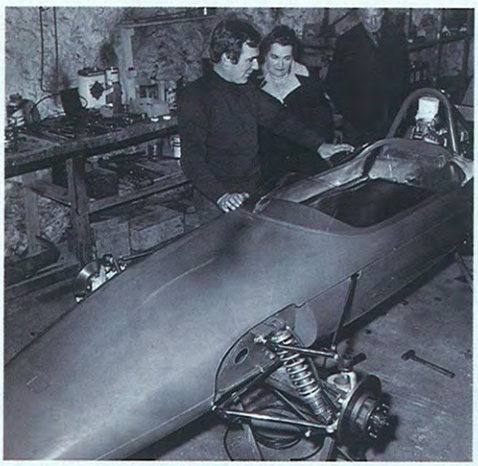




クライヴはキャリア初期の自分のクルマだと言っていたが、"5435WD"のレジストレーションはウォリックのワークスカーとして登録されている。これはヒーリー・ティームで走りはじめた頃の写真かもしれない。



ヒーリー・ティームで走りながら、同時に自らF3レースでスターティングマネーを稼いでいた時代。ブラバムのシャシーに、モーリス・エンジンが開発したBMCワークス・エンジンを搭載して走っていたという。写真中のどのクルマかは不明。



自らの名を冠したF3マシーンを製作し、販売していたこともある。その名もベーカーと命名されたこのマシーンは、彼自身のシャシーも合わせ、4台ほどが生産されたという。



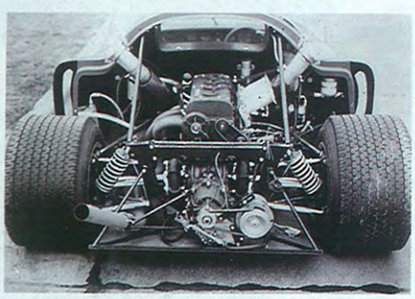
胸のワッペンから、シェブロン・ワークスで走っていたときのものとわかる。マツダでともに走ったときのクライヴの印象を、片山義美は「今は優しそうな顔をしているけれど、当時はギラギラとしたヤツだった」と述懐している。



'70年代にはF5000に積極的に参戦していた。またマキF1を最初にドライブしたのは彼で、予選タイムをクリアしたが、後から持参金を持って現れたトニー・トリマーにシートを奪われたという逸話も。クライヴが乗っていれば、マキF1はレースに出走できたはずだったのだ。

Another Clive Story

クライヴ・ベーカーが求めた活躍の場は、ヒーリー・ティームだけに留まらなかった。



完全なレーシングスポーツカーでありドライブするのが楽しかったとクライヴが語るシェブロンB16。搭載されているエンジンはコスワースFV系と思われる。1972年のデイトナ24時間でクライヴとB16は総合12位を記録している。



前年のTFR5による活躍が認められ、1969年のニュルブルクリンク1000kmにはシェブロン・ワークスからB8-BMWで参戦している。ニュル・マイスターはこのとき総合16位という成績を挙げている。



'70年代のクライヴとレイチェル夫人、そして2人の息子たち。アメリカに移住していた時代に、息子たちはレーシング・ドライバーとしてストックカー・レースに参戦しており、イギリス帰国後はクライヴと同じくインストラクターをしているという。



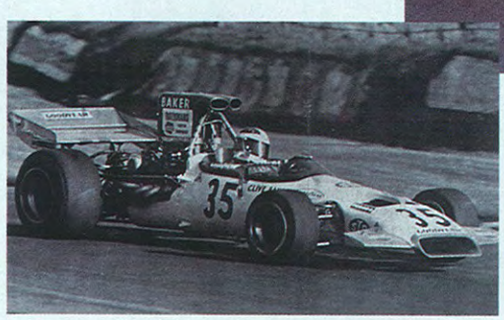
当時立派なカテゴリーとして成立していたF5000。F1とほぼ同じシャシーに5リッターのアメリカンV8を搭載したマシーンを駆った激しい走り。シャシーはサーティースTS-8B。当時のニックネームは"クライヴ・ザ・ドライブ"。



こちらもF5000を戦っていた時代のもの。ちゃんとカメラのフィルム・メーカーのスポンサーが付いており、この写真はそのプロモーション用として撮影されたもの。



ニュルブルクリンクにてマツダ・ロータリ・クーペを駆る。マツダ・ティームと2年契約を結んだクライヴだったが、翌1971年にフォードが25%の株式を取得したため、レース活動は1年で終了してしまった。



スポーツカーのロングディスタンスのイメージが強いクライヴだが、'60年代にはF3を、'70年代にはF5000といったオープンホイールでも活躍した。

True Wonderful Memories

Clive Baker Story

アビンドンとのつながりもあったクライヴは、ミニでラリーにもエントリーしている。1967年の"マラソン・デラ・ルート"にアレック・プールとシドニー・エネバーとともにエントリーしたが、リタイアに終わっている。





ヒーリー・ティームに加わった'60年代初頭、二十歳そこそこのクライヴ・ベーカー。ヒーリー・ワークスでは多くのドライバーがドライブしたが、クライヴは生え抜きとして一貫してヒーリー親子から可愛がられていた。



アビンドン（BMCコンペティション・デパートメント）のドライバーたちがレーシングカーショーに集まった際の1枚。中央がラウノ・アルトーネン、右から2番目がクライヴだ。

スプライトのエースとして タルガ・フローリオの思い出

1963年にバハマのナッソーで行なわれたレースに、私はシーブリング・スペックのスプライトで出走し、勝つことができた。その時の勝利で、私はヒーリー親子からの信頼を得たのだと思う。それからはスプライトでレースに出る機会が増えたんだ。

そのナッソーでの話だけど、レースに勝った翌日、ドナルドとともにホテルで朝食を食べていたら、フォードの人間がやってきて、ボクに「コブラに乗らないか」と声をかけてきたんだ。そりゃびっくりしたよ、トップ・レーサーへの誘いのようなものだからね。でもボクとしてはヒーリーに義理があるしティームを離れるつもりは少しもなかったんだ。するとドナルドが、椅子の下でボクの足をコツコツと蹴り出したんだ。ボクはてっきり「まさかフォードに移籍なんかしないだろうな！」という意味だと思っていたら、後で聞いたら「チャンスだ、話に乗ってしまえ！」という意味だったんだよ(笑)。

1964年になると、私はBMCのサポートでF3のレースにも出るようになっていたが、タルガ・フローリオではティームに同行しただけだった。でもフィアットのレンタカーを借りて1週間ほどコースを練習走行して気づいたんだ。このコースでいきなりレースをするのは難しいということにね。実際にタルガに出場したのは1965年のレースで、クルマは完成したばかりのTFR3だった。ラウノ・アルトーネンとコンビを組んで走ったんだ。TFR3がオープン・トップだったのには理由があって、公道レースを走るマシーンは、何より視界が重要だったんだ。コーナーにいる観客の視線がどこを向いているか、それで異変に気が付くというわけさ。翌年も同じクルマでラウノとともにタルガに出た。今度はクローズド・ボディ（TFR4の名称に変わる）になっていたけどね。1966年には完走できたはずだよ。

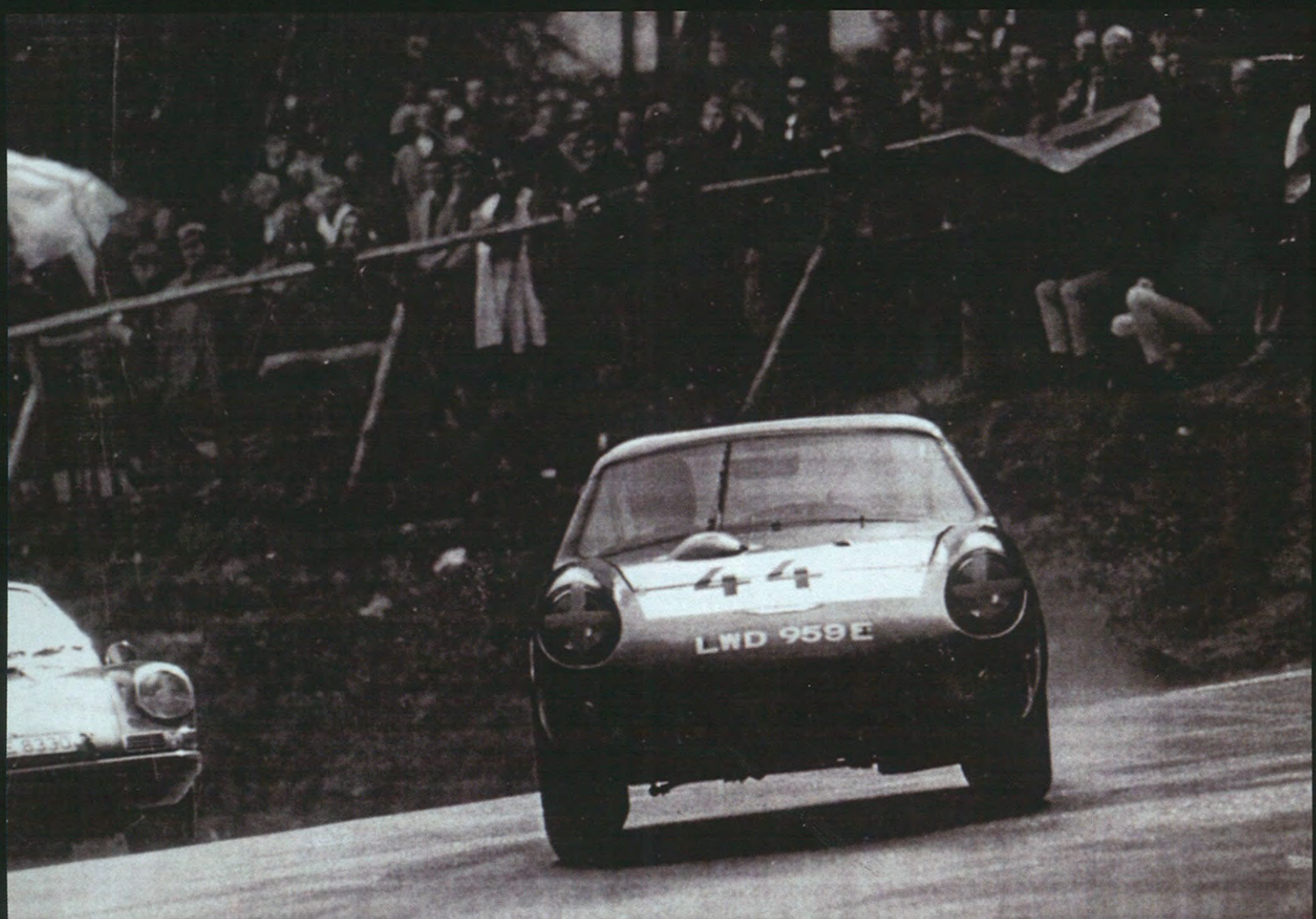
TFR5に初めて乗ったのは、ゲイドンのエアポートでテストをした時だった。まだボディはペイントされていなかった。デフの調整や数種類のブレーキパッドを試しただけですぐに速く走れたよ。

1967年のタルガ・フローリオはもちろんTFR5でのエントリーになった。相棒は過去2回と同じくラウノ・アルトーネンが務めてくれた。前半はラウノがドライブを担当し、私は後半を担当したんだ。ここからはあまり思い出したくない話なんだが……、10周のレースの7周を終わるまで私はクラスをリードしていた。ところが上りのヘアピンが続くセクションで、私の前に酔った観客が飛び出してきたんだ。直前にポルシェがいたので視界が悪く、避けることができなかった。フロントとボンネットまわりが壊れてしまって、TFR5のデビューは終わってしまった。この年はムジェロのレースにも出てクラス優勝をした。レースの途中でタイヤごとハーフシャフトが抜けてしまったんだが、観客が拾ってきてくれたので、また走り出すことができたんだ(笑)。

TFR5にインジェクション・ユニットが搭載された



クライヴ曰くシャイだったというジェフリー・ヒーリーとル・マン・スプライト。胸のポケットから見えるのがノギスだろうか。ル・マン・スプライトはタルガ・モデルよりも空力に注意が払われている。



1968年の雨のニュルブルクリンク1000kmでクラス優勝を果たした際のTFR5。クライヴ・ベーカーはこの勝利によりニュルブルクリンク・マイスターのイメージがつきはじめた。



ル・マン24時間レースには1964年から1970年まで全てヒーリー・ティームから参戦している。これは1966年のル・マン・スプライト。この年はエンジンのオーバーヒートでリタイアしている。

True Wonderful Memories

Clive Baker Story



ヒーリー最後のワークス・レーシングカーであるSR。デビュー当初は2リッターのコヴェントリー・クライマックスV8を搭載していたが、その後オープンボディに改造され、レプコV8を搭載している。

1968年は、私とTFR5にとって忘れられないシーズンだったよ。シーズンはじめのシーブリングでクラス優勝を果たしたんだ。この時はレース中に急にエンジンが吹けなくなって止まってしまったのだけど、実は燃料タンクに水が混じっていることがわかったので、観客のバイクを借りてピットまで工具を取りにいったんだ。それでクラス優勝なんだから、今のレースでは考えられないよね。

インジェクション・ユニットはピックアップがとても鋭くてトルクもあり、いいエンジンだったよ。モーリス・エンジンのエディ・メイヤーとは懇意にしていたんだが、彼は非常に繊細で優れたエンジニアだった。私のF3マシーンにも彼の鼻の脂が塗られたXSPエンジンが搭載されていた。ある年のモナコのF3で私のブラバムがワークス・クーパーより速いことがあった。そうしたらクーパー・ティームのエンジンをチューンしているダウントンの連中がやってきて「自分たちのエンジンを盗んだに違いない！」と言ったことがあった。これはエディがSUキャブのフロート室に細かいフィンを追加してガソリンが泡立たないようにしただけだったのにね。

TFR5は、ギアボックスも頑強なものに替わっていたし、ブレーキも良くなっていた。TFR3は軽くてバランスのいいマシーンだったけど、TFR5はパワフルな、まさに最強のスプライトだったよ。

雨に降られたニュルブルクリンク1000kmでも、TFR5でクラス2位になった。いつも速いクルマと一緒に走っているのだから、リアの視界は非常に重要だったのだが、TFRはその点も優れていた。

その後のヒーリーと、クライヴのレーシング・ヒストリー

私はヒーリーSRのテストも行なっている。あのマシーンも最初はアルミの地肌が剥き出しになっていたな。確かシルバーストン・サーキットだった。TFR5が活躍した1968年ごろは、もうBMCからサポートを期待できなくなっていて、それでジェフリーはオリジナルのマシーンでレースに打って出ることを考えていたんだ。でもSRに積まれたエンジンは2リッターのコヴェントリー・クライマックスV8だった。このエンジンは確かジム・クラークがF1でタイトルを取ったそのもののエンジンをウォーリー・ハッサンに頼んで改造してもらったものだった。本当はシボレーのV8とかもっと大きなエンジンを搭載すれば良かったのだろうけど、ジェフリーはBMCに気を使っていたんだよね。

1968年のル・マンではSRに乗ったけどトラブル続きで、最後はホイールを飛ばして終わってしまった。翌年もル・マンでSRをドライブしたけど、今度はエンジントラブルで完走できなかった。時代が、もう良くなかったということだと思う。

ヒーリーとはいい関係が続いていたけれど、レースが減っていたので1969年からはシェブロンにも乗ったよ。1970年にはワークスティームでB16を走らせたんだ。ル・マンにもシェブロンで出た。いいリザルトは出せなかったけれど、シェブロンは完全なレーシングカーだったから、楽しめたよ。

マツダと契約したのも、同じ頃だった(1970年)。たぶんニュルブルクリンクで何度か勝っていたから、私をロータリー・クーペ(M10A)のドライバーとして誘ってくれたんだと思う。当時のマツダは進んでいて、すでに現在のテレメトリーシステムのようなものが付いていたんだ。だからレース前にある程度タイムを予測することができたんだが、私はそれよりも速く走って見せたよ。

当時の私は多くのレーシング・ドライバーがそうしていたようにスターティングマネーで生活していたんだ。ところが、'70年代の中頃からガイ・エドワーズのようにドライバー自身がスポンサーを取ってくるようになると、オーガナイザーはスターティングマネーを出さなくなってしまったんだ。それで私は徐々にレースから遠ざかってしまった。

'80年代には7年ほどアメリカに住んでいて、レースに出たりインストラクターの仕事をしていた。イギリスに戻ってからもインストラクターは続けていたよ。今は自分の漁船で漁に出るのが楽しみなんだ。現代のクルマはトラクションコントロールとか、色々なものが付いていてドライブを楽しめない。やっぱりいまでも思い出深いのは'60年代。そう、ヒーリー・ティームで走っていた時代だね。



風洞実験によってシェイプが決定されたル・マン・スプライト。暑い昼間はノーズのインテークを開けて走る。4灯のライトが目立つこのデザインのル・マンカーは1965年から登場し、1968年まで使用された。

私のレースヒストリーで一番思い出深いのは'60年代 そう、ヒーリー・ティームで走っていた時代だね。



テストトラックのバンクで撮影されたBMCドライバーたちの珍しいカット。当時のドライバーたちは仲がよく、クライヴは特にアビンドンのドライバーだったアンドリュー・ヘッジスと親しかったという。



アメリカのリングフリーオイル・レーシングティームからシーブリング12時間に出場した時のカット。右の人物がBMCディーラーを経営していたジム・ベーカー。この時TFR5はオレンジ色にペイントされていた。



That's Motor Racing!!

Clive in Japan

ニュルの残像、39年ぶりの再会

ヒストリーを持ったヒストリック・レーサーを所有するオーナーは少なくない。しかし、かつてそのマシーンを駆ったドライバーに再びドライブしてもらうという究極の夢を実現できるオーナーは稀である。生沢フィーバーに沸いたツインリンクもてぎの片隅で、39年ぶりの再会に心を燃やしたエンスージァストたちの一部始終をここに記そう。

text:Takuo YOSHIDA（吉田拓生） *photo:Junichi OKUMURA*（奥村純一）
取材協力:stand 21 JAPAN（phone:03-3443-3278/http://www.stand21.jp/）
カタヤマヨシミプロモーター（phone:0794-86-6787/http://www.ky-promotor.com/）

代表的なものでは、ミッレミリアを制したスターリング・モスとメルセデス・ベンツW196S、F1のイタリア・グランプリでデビューウィンを達成したジョン・サーティーズとホンダRA300。世界的なヒストリックカー・イベントでは、以前から往年の名車と往時にそのマシーンを操ったドライバーが再会するシーンが珍しくない。

近年は日本でもファン垂涎のマッチングを見られる機会が増えてきており、第12回を迎えた2008ヒストリック・オートモービル・フェスティバル・イン・ジャパンでも、生沢徹とポルシェ910の再会が大いに注目を集めたことは記憶に新しい。実は同じ週末、その華々しいタッグから最も離れたピットで、ひとつの

現オーナーの田中茂とTFR5の状態について話しあうクライヴ・ベーカー。数年前インストラクターの仕事をしている最中にクルマに跳ねられるというアクシデント以来レースには出ていないというが、彼は本気だった。





'60～'70年代に活躍したレーシング・ドライバーの多くがそうであるように、クライヴにも決まったヘルメット・カラーはないという。TFR5のルーフに並んだ2人のドライバー名。オーナー冥利に尽きる光景といえるだろう。



イベント当日、クライヴの試乗に合わせてクラシックタイプのレーシングスーツを提供してくれた"スタンド21ジャパン"の小松峰明さんと記念撮影。