ゲンロク 2012年6月号(毎月26日発売) 4月26日
第27巻第6号 1996年10月3日 第

Car Entertainment Magazine

GENROQ

[ゲンロク]

2012
JUN No.316
特別価格
980Yen

McLaren SPECIAL MOVIE

マクラーレン MP4-12Cの全容。

[特別付録DVD] 清水和夫のリアル・インプレッション

EBUT!
強、再び] SRTヴァイパー
たなる頂点]
ルセデス・ベンツ SL65AMG
望のデビュー]ジャガーFタイプ
に1000ps超!] シェルビー1000

JAPAN
本上陸!]
クラーレンMP4-12C

ATTLE
HE PORSCHE
士アタック]
ルシェ911カレラS × FSW
トル!] 911カレラS
メルセデス・ベンツC63AMGクーペ × BMW M3
型の真相] ポクスター × ジャーナリスト5名

TTACK THE FSW
騎打ち!] メルセデス・ベンツSLS AMG × シボレー・コルベットZR1
の力とは?] BMW M5 × メルセデス・ベンツC63AMGクーペ
力SUVを試す] ポルシェ・カイエン・ターボ × BMW X5M
イトの実力] ラディカルSR4 1.3 × ケータハム・セヴン・スーパーライトR500

SPECIA
IMPRESSIO
[スポーツ性を検
ジャガーXKR & XKR
[1600kmテス
ジャガーXJスーパースポー
[1200kmの感
マセラテ
グランカブリオ・スポー
[敢えて都心で駆
ラディカルSR3

RACING FERRARI IMPRESS
フェラーリF2003
458チャレン

THE VINT
ロンバルド1100スポー
フェラーリ250GTO レストアE
ムッソリーニのアルファロメ

GREEN GENR
アウディA8ハイブリ
メルセデス・ベンツE300ブルーテック・ハイブリ
BMW アクティブ・ハイブリッ
最先端グリー

The Se
布袋寅泰 × ロールス・ロイス ファント

SHOP REP
ポルシェ特選ショ

RE START

太田哲也の10年

［連載2回］

TEXT●中三川大地(Daichi Nakamigawa)
PHOTO●田中秀宣(Hidenobu Tanaka)

KEEP ON RACING

相棒の復活

太田哲也のこのリ・スタートを象徴するものがディーノ246GTだ。事故によりずっと放置され、朽ち始めていたものを諦めずに再生してきた。そして先日、ボディワークを担当するラン・アンド・ランの関口英俊さんからも、完成間近との報告があった。今回は太田哲也のリ・スタートと共にあった、ディーノに対する思いと、また今回のレストアに纏ったストーリーに迫る。

1998年5月3日のあの事故の前に、太田哲也はディーノ246GTを手に入れていた。元々フェラーリ美術館に飾ってあった個体を譲り受けたのである。フェラーリと共にコンマ1秒を争う闘いの最前線にいた太田にとって、ディーノに宿る"優しい雰囲気"は、清涼剤だったのだろう。とりわけ飛ばすわけでも、まして改造するわけでもない。気が向けば街を流して共に過ごす、貴重な時間だった。

「ディーノはフェラーリ製ながら、とても特殊なモデルだと感じていた。フェラーリはどの年代のどのモデルに乗っても、速く走ることを常に求められている気がしていた。だけどディーノだけはそれがないんだ。ゆっくり走っても楽しい。目を三角にして走るのは仕事（レース）でやっているから、そういう必要のないディーノに俺は惹かれたんだと思う」

「実際、普段から気兼ねなく乗っていたし、次回の富士スピードウェイでのGT選手権には、ディーノで出かけようかなって考えていた。普段乗りがお洒落だろうってさ」

等身大でディーノと付き合ってきた様子が伺える。が、その直後に事故に伴う三年近くにわたる入院期間に突入し、ディーノは取り残されることになる。太田本人にしてみれば、それどころじゃなかった。だが、太田自身も後で知ることになるのだが、生死の境を彷徨う太田を、ディーノはひたすら待っていたのである。

自宅のカーポートに雨に濡れて放置されていたディーノは、当時のマネージャーや、兄貴分の仲間達が気にかけてくれていた。彼らはクルマを保管する場所を探して、何度もディーノを移動させていたのである。「歴史的価値のある貴重なクルマだから」という言葉だけでは片づけられない感情を皆が持っていた。太田とディーノをだぶらせて、そのまま放置することは、太田の復帰を断念することにつながると、具体的な言葉にせずとも、皆が感じていたのではないだろうか。

さて、3年間の療養生活が一段落し、社会復帰を開始した頃の太田だが、はっきり言ってディーノのことは、記憶の奥底に眠ったままだった。「そういえば俺のディーノはどこへ行ったんだろうって、あるとき思い出したんだ。聞けばラン・アンド・ランというショップに置いてあるという。じゃあ、長いこと預かってもらっていたお礼に、ちゃんと挨拶しにいかなければならないな、と。そのときは軽い気持ち。すぐにでも乗って帰れるものだと思っていた」

しかし、周りの皆が気にかけてくれたとはいえ、長いこと不動のまま眠っていたディーノである。半分雨ざらし状態の時もあった。増して現代車とは違いディーノは、俗に"ドブ漬け"と呼ばれる亜鉛溶解めっきによる鋼材の防錆対策がなされていない頃のクルマである。劣化が加速度的に進行している状態だった。

「再会したときはビックリした。ボディは錆だらけだしモールも取れかかっている。予想以上にボロかった。俺のディーノに対する記憶は事故の

前で止まっているから特にね」

ここで太田は決意をする。「自分は何度も何度も手術して、いわばレストアしてここまでこれた。だから今度はディーノを治療してあげよう。あげるべきだと思った」と前々回のプロローグでもそう話している。そうした決意は、ラン・アンド・ランで出会ったひとりの職人の生き方に触発されたからでもあった。

それが、現在に至るレストア作業を請け負った、ラン・アンド・ランの代表を務める関口英俊さんだった。ラン・アンド・ランは新旧問わずフェラーリやランボルギーニを筆頭とする特殊なスーパーカーの鈑金修理、レストアを主とするボディショップで、アストンマーティンの指定修理工場にもなっている。要するに特殊なクルマの鈑金修理のスペシャリスト集団なのである。

関口さんは現在47歳で、52歳の太田より年下だが、世代的には似ている。スーパーカー少年としてクルマに憧れ、バイクを改造して革ジャンを着て乗り回す青春時代を過ごした。当時を知る人にとっては伝説的なロックバンド、キャロル・と、矢沢永吉のクールなスタイルに憧れた。その後、太田がレーシングドライバーとしてプロをめざし、そして夢を掴もうとしていた頃、関口さんは鈑金職人の道を選び修行時代を経て、その道で成功を収めていったのだ。

Garage
RUN&RUN Company
代表取締役 **関口英俊**氏

面倒を進会に導かれ関口氏の元へたどり着いたディーノ。「工場の移転で一度自分の手元を離れましたが、またこのディーノは同じで来ました。何か運命的なものを感じますね」と語る。

面白いエピソードがある。太田がラン・アンド・ランを訪ねた時、オレンジカラーのランボルギーニ・カウンタックLP400があった。それは太田が遥か昔に箱根でインプレッションし、記憶に残っていた個体そのもので驚いたという。このLP400は後日関口さんが手に入れたものだが、なんと関口さんが小学生時代に写真を撮った個体そのものでもあった。実に運命的な1台だ。もちろん現在も所有しているほか、彼は太田と同様にディーノをも所有した経験を持つ。かつてのスーパーカー少年は、現在、鈑金職人として世のスーパーカーを助けるばかりか、自らも楽しむ。まさに自分の手で夢を掴み取った男なのである。

「関口さんを見ていると、鼻歌交じりでサンダル履いて、それでカウンタックとか普通に転がしているわけよ。それが彼の美学を象徴しているようで、凄く共感できるんだ。ぜひこんな男に、俺のディーノを復活させてほしいと、すぐに決意したよ」と、太田は当時を振り返る。「急ぐことはないよ。時間が空いたときに手をつけてくれればいい。いつかは納得なディーノに乗れるようにして」と頼んだという。

「最初はレストアするつもりはなかった。しかし相談でも伝わってくる関口さんの人柄と生き方、そして熱きに惚に入った。そして強いたディーノの姿が自らに重なって、フルレストアを依頼したんだ。この判断は正解だったよ」

それから10年あまりが経過した。いま目映い輝きを放つディーノが目の前にある。錆が酷かったフロントバンパーのロワパネルは切り取って錆取り処理後、新たに溶接して成型しなおした。同様にドアパネルも調がして処理を施している。塗装や下地は全て剥離され、現代の塗装に置き換えられた。とはいえ、やみくもに新調させたばかりではない。ボディ部品や内装は極力オリジナルのものを活かすことで、実に自然な形で蘇ったのが印象的だ。

「ディーノはこの年代にしては凝った造りをしているし、綺麗なラインを出すのが難しい。過去に何台もディーノを触ってきた経験がないと、もっと時間がかかっていたと思う」

と、関口さんは言う。ともあれ10年。この短いようで長い時間を費やして、ディーノが蘇ったのである。厳密にはエンジンや足まわり、ブレーキはまだ完成しておらず、完全に復活したわけではないが、一番の大作業だったボディワークは終わった。関口さん率いるラン・アンド・ランは、スーパーカーの駆け込み寺になっており、「時間が空いたとき」というのは皆無だった、というのがここまで時間がかかった理由だろう。

リハビリも進み輝かしながらも気持ちに余裕ができたとき、事故後に行方不明になったディーノを思い出した太郎。思い切って地元のラン・アンド・ランが預かっていてくれたことを知り、早速お礼かたがた見に行ったが、その状態の悪化ぶりには驚いたという。

そのままフルレストアを依頼し、すでに10年以上の月日が流れた。その間にも折に触れてディーノの様子を見に行った太郎は、少しづつ復活しつつあるディーノと、新たな人生を歩み始めた自分の姿が同時期であると感じた。もうすぐそのディーノも完全に蘇る。

だが、昨年の東日本大震災による影響で、彼らも一時的に時間が空き、一気にレストア作業が進んだという。事実はそうだが、生まれ変わったディーノを前にして、震災により疲弊した日本を励ましたいと、ディーノ自身が蘇りたかったのだとも感じた。

関口さんも太田にしても、若い頃はやんちゃをしながらも、夢を掴み取ろうと奮闘してきた。そんなふたりにとってディーノはいつも特別な存在だった。ある時は憧れの対象であり、またある時は共に過ごした仲間だった。そんな意識があるがゆえ、太田はディーノを直すことを決意し、関口さんは太田が思っていた以上の出来栄えに蘇らせた。

現在、太田哲也は「日本のフェラーリになりたい」と固れ混じりに言う。自分がかつてフェラーリを筆頭とするスーパーカーに憧れを抱いたように「自分も子供達に夢を与える存在でありたい」という意味だ。多岐にわたる彼の活動の核も、そこに集約される。そうした活動の柱としても、ディーノの復活は太田が心から待ち望んだものだ。やがてエンジンが載り、本当の意味で再びディーノが走り始めたとき、太田の心境を改めて聞いてみたいと強く思った。

COOPERATION●ラン・アンド・ラン ☎048-955-0381 http://www.runandrun.com