

Speed Lover

岸部露華

濃紺の緞帳に穿った丸から外の光が差し込んでいる。

山中の夜空というのは、人間が暮らしている領域よりもずっと明るいのだ。

フロントガラス越しに望む満月は、街のそれよりも遥かに存在感がある。

ハンドルを握りながら、ふと今日の昼間のことが思い出された。

地方財政論の教授が講義で言うことには、二十世紀末からの少子高齢化の流れにより、地方においても都市への集中が政策的に誘導された。いわゆるコンパクトシティ構想とその政策的実行。

その結果、中山間とされた地域にぼっかりと空白地帯ができた。そこにはかつて集落とか部落とか呼ばれた小さな単位の農村があつたらしいけど、今ではポツリポツリと廃墟が並ぶ程度だ。

日本はその隅々まで道路網を巡らせていたが、今ではその必要性も低下し、保守費用を捻出する予算もままならない為実質放置、荒れるにまかせているのが現状だ。

「まあ、好き勝手できるのはその御蔭ってのもあるか……」

教授曰く、集中は生産効率を高めるが、その一方で国土の大部分を利用せず放置し荒廃させているのは果たして真に経済的なのだろうかとか熱っぽく語っていたが、正

直興味はない。

アクセルをベタ踏みして、聞き流した与太話を振り切る。

自然吸気の水平対向エンジンが唸りをあげ、たちまちタコメーターがグルッと回る。

フロントで生み出されたトルクが、クランシャフトを通じてリアへ、17インチのホイールが地面を蹴りだす。

世にFRと呼ばれた駆動方式だ。

といっても……モーター駆動が大勢を占める現在において、そんな単語を知っているのは後期高齢者か俺らのようなマニアだけだ。

間髪入れずに腰のあたりに前へ突き出すような加速がかけられ、スピードメーターが上がって行く。

80キロを超えたあたりでクラッチを軽く踏み込むと同時にギアをオーバートップに入れる。

ギアが上がったのがわかると、自然とクラッチから足が離れる。

ここら辺のシフトチェンジはもはや意識することもない。

マニュアルトランスミッションの車というのは、運転手がその場の状況に応じてギ

アを手動で入れ替える。

この方式はこの車が登場した時点ですでに廃れ始めていて、50年たった今じゃ免許を取得しようにも、教えてくれる教習所が殆どない。モーター駆動車限定じゃないエンジン駆動車ライセンスを持つてる人でも、マニュアルミッション車となればエンジンのかけ方すら知らない奴らが大半だ。

……そもそも、スマートエントリーではなく物理鍵によるスタートの時点で躓きそうだけど。

閑話休題。

そろそろ、テクニカルな道に入ってくるので余計なことを考えるのは終わりしよう。

街と街を幹線国道はともかく、かつてあった集落間を結んで居た生活道路は荒れるに任せているのが現状だ。

この道はまだマシな方で、その多くは土砂崩れしたらそのまま廃道ってのがお決まりのパターン。

しかし一方で警察なんかの取り締まりも緩く、また道路自体も上へ下へ右へ左へと中々にテクニカルだ。

だからこうやって法定速度域以上のスピードで走らせるには持つてこいと言うわけだ。

俺は再びアクセルと踏込み、先の見えないブラインドコーナーに飛び込んだ。

もともと昔堅気のじいちゃんの趣味でエンジン車の免許、それもマニュアルトランスミッションの免許は持つていた……、というよりほとんど強制でとらされた。

もつとも、3ヶ月前までモーター駆動車にしか運転してないペーパー状態だったが。

滑るようにコーナーから脱出、再加速をかける。

低重心と、優れた重量配分、そしてタイヤのグリップ力のおかげでこれくらいのコーナーなら減速なしで曲がり切れる。

もつともどんなに優れた車であっても、コーナーを曲がれる速度というのは物理法則で制限されている。

オーバースピードで突っ込めば、曲りきれずに事故るのは自明の理って奴で。オーバースピードであれば、コーナー直前に減速をかけなければならぬ。

アクセルから足を離して、ブレーキを踏めば減速になるのは免許を持つてる奴ならみんな知っているし、一番シンプルで確実だ。

一方で、どうすれば限界速度ギリギリでコーナーを曲がれるか、コーナー脱出後の再加速やその先のコーナーへの対処を考えだすと戦術の幅が一気に広がります。

もちろん言葉の上ではそんなことは承知していた。しかし、マニュアルトランスミッション、シフトレバーを握りだしてからコーナー戦術の多彩さを再認識させられた。

ギアをオーバートップからニュートラルへ、アクセルを空ぶかし、エンジン回転数を上げてから一気にサードへ減速シフト、ヘアピンコーナー直前でフルブレーキ。半分曲がり切ったあたりから、徐々にアクセルを踏み込み再加速、ギアをトップへ。

いくつかのコーナーをクリアした後、再びのストレート、長い登り坂へと転じる。ふと、前方に鬼火のように揺らめく赤い光、至極見覚えのあるテールランプがあった。

最初からそれは車のモノではないとわかっていた。

なぜなら、そのテールランプは俺自身の目に焼き付いた亡霊、今その場に実在しない車のモノだからだ。

トヨタ86、今から40年以上前、サイオンが国内やEUでトヨタと名乗っていた頃の車だ。

その薄暗がりには浮かぶテールランプの幻影は、間違いなく今俺自身が操る車のものだ。しかし、幻影を操っているのは俺ではない。

誰しも自分の走る背中を見ることは出来ない。だから、例えば幻影でも、いや幻影だからこそ、目の前を走るのは自分よりも速い誰かなのだ。

「ッ……」

苛立ちが舌打ちとなって漏れだす。

追いかけても所詮は幻影、掴むことはおろか追い抜くことも叶わない。もとより、追い抜けるのなら幻影となって現れたりすることもない。

頭で分かったとしても、心がそれに追いつかない。

長い上り坂の端、右に曲がった方向指示標識が見える。

幻影に続いてそのコーナーに飛び込む。

その先は一転してダウンヒル。

エンジン出力に位置エネルギーが加算され、メーターが一気に回る。

回転数6千でフォース、再び踏み込み6千まで回してトップに入れる。

ここから先は如何に回転数を落とさず、加減速するかが鍵だ。

路面はひび割れ、ところどころに波打ち、両端の白線は枯れ葉枯れ枝に埋もれてい

る。

傷だらけで歪んだガードレールの向こう側には、底の知れない闇がぱっくりと口を開いている。

突っこんだら最期、クルマは勿論、その中身もただでは済まない。

「上等、上等」

そんなモノを怖いと思う心はとっくに置き去りにしてきた。少なくともそう言い聞かせなければ、恐怖心がアクセルから足を剥がす。

興奮に口角が上がる。

走っている以上は楽しい、それが俺の執念の生み出した亡霊相手だとしても。

下りに入って間もなく第一コーナーに入る。

道幅自体は広いが、入り口と出口で高低差があり一〇〇度程前後の内角。ハンドルだけで曲がりきるのは物理的に不可能だ。

爪先でブレーキを踏み込み減速、ほぼ同時にクラッチを踏みギアをニュートラルへ。次にブレーキと踏んでいる足の腹、土踏まずのあたりにアクセルを引っ掛け煽り、エンジン回転数を上げ、それと同時にギアをサードまで落とす。

最期にクラッチを繋ぎ、ブレーキとアクセルも離す。

俗にいうヒールアンドトウ。マニュアルミッション車では基礎にして究極のシフトダウンテクニックだ。

言葉ですれば複雑な動作も、身体に覚え込ませてしまえば只の一呼吸で完了する。コーナーに飛び込む寸前で減速し、コーナー半分を回ったところから踏込み、出口でフル加速となる様にアクセルを調節する。

理論的にはそれだけだが、クルマとその中身が千差万別のコーナーに対してそれぞれの最適解を叩き出すには永遠に近い時間が必要となる。

その証拠に、幻影の86は、その実像、俺よりも遅く減速し、俺よりも早く加速を立ち上げ、コーナーを抜けて行く。

「クソ！」

感情的になるな。自分に言い聞かせたが、走り出してしまえば止まることはない。理性が勝っているなら、あの幻影を追いかけると熱っぽいシャドーボクシングはしない。

なにせ、あの幻影に乗っているのはこのクルマの本来の持ち主。俺が一朝一夕で追いつける相手じゃない。

そんなことは百も承知で、命がけて虚像を追いかけるのはそれが本能だからなのだ

ろうか。それとも心の何処かで勝てると思っているのだろうか。

いずれにしても、この闘争心は危険だ。心の底で俯瞰する様に冷静な自分がそう呟く。

しかし、現実の自分はコーナーのたびに遠ざかるテールランプに必死に喰らいついていく。

こちらでもカーブ前の減速をギリギリと遅らせているのにも関わらず差は一行に開くばかり。

焦燥は判断を鈍らせ、身体に染み付いた限界の感覚さえ曖昧にする。

幾つ目のコーナーだろうか、追いかけることに必死でもう覚えていない。

進入時の減速が不十分だったのか、ハンドルを切りすぎたのか、あるいはアクセルの踏み込みが早すぎたのか、またはその全てか、明確な原因は確実に存在する。しかし、俺はにそれが唐突に訪れたように感じられた。

「！」

外側のリアタイヤが遠心力に耐えかね、外側へ滑った。

まるで自分の身体の一部の感覚が唐突に消え失せたような、クルマとの一体感が一気に失われ、車外に放り出されたような、そんなゾクリとする感覚に息が止まった。

反射的に、サイドブレーキを引き、クラッチとブレーキを全力で踏んでハンドルを切る。

それは無意識下で警鐘を鳴らした冷静な自分がそうさせたのか、あるいは只の偶然か。

制御外の横滑りを、強引に制御されたドリフトに絡めとった。

気がつけば反対側の車線に車体を反転させて停車していた。

下り坂から上り坂へ切り替わった視界をぼうっと眺めていたが、摩擦で焦げたタイヤの臭いで事態が頭の中に入ってきて来る。

どうもカーブを起点として半円を描く形で旋回したらしい、もう少しでも道が狭ければ谷底にボッシュートか、法面に突っ込んでいたところだが、運良く反対車線内ピツタリと停車している。

状況を理解し、既に安全になったと実感した後からどっと冷や汗が吹き出す。

恐怖と、怒りと、恥ずかしさと悔しさ、そういったものがない混ぜになった感情に塗り潰されて目眩がする。

幻影は既に遠くへ走り去っていた。

◆
本心で言えば帰りたいかった。

事故りかけて怖くなった、というわけではないが、とにかく今日は走る気分ではなかった。

しかしそういうわけにもいかない。

真夜中のNHK第一放送は聞きたいこともないクラシックばかり垂れ流しているが、走らない分には心地の良いBGMとなった。

目的がただの走り込みなら気分次第で切り上げて布団に滑り込んでもよかったが、残念なことに今日の目的は別にある。

しかも私事ではなく、相手のある約束事だから気分次第と言うわけにもいかない。

……反故にしてしまうことも考えたが、それも後々面倒だ。

道は相変わらずダートよりはマシ程度だったが、スピードを出さなければクラシックの旋律の如く緩やかなものだ。

もともとスポーツマシンののは限界を高く設定されている。だからある程度舗装された道で、法定速度内であれば非常に安定した走行が可能だ。

特にこの86は低重心と旋回性を志向している為、峠の下り道でもエンジンブレーキで速度調節すればブレーキに触れなくても問題ない。

しばらくダウンヒルを流した後、再び上り勾配になる。

古ぼけた標識が県境の峠が間近なことを伝えて来る。

かつては高速料金を回避する目的で大型トラックが行き交った道も、無料で通れるバイパス線が出来た後は寂しいものだ。

十分ほどベタ踏みで登っていると山越えのトンネルの入り口付近に複数のヘッドライトが見えた。

峠のドライブイン跡地にたむろする走り屋の群れだ。

約束の時間にはまだ早いが、どうやら待たせてしまったようだ。

ドライブインにクルマを滑りこませると、二十人ばかりが集まっていた。三・四人は見知った顔がいたが半分以上は知らない顔だ。県外のやつだろうか？

殆どが同年代の二〇代前半で、比較的年長者に見える人も三〇かそこらだろう。

クルマは型落ちのサイオン・スーブラ、マークXXのツーリングエディション、新型のCRZタイプRやロードスター、変わり種ではアルトスポーツやなんかがあった。

勿論、俺のような四〇年落ちのクラシックマシンはいないし、そもそもエンジン車

自体がない。

そんな中へ一人爆音とまでいかないまでも、マフラーを鳴らして入り込むのは多少気が引けたが、まあこればかりは仕方がない。

そんなことを思いながらクルマを降りると、野郎どもの中から色気のない繋ぎの女が飛び出して来た。

「せんばーい！」

俺のことを先輩ということからもわかる通り、大学の後輩だ。

「おう、三郷。悪い遅れたか？」

遅れたつもりはないが、便宜上謝っておく。

「あつ、いえ、私が集合時間三十分位遅く教えてました」

このガギ、シバイたろうか……。

「それよりもこれ！ どうしたんですか！ これ！！」

人のクルマを指差してこれ呼びわりするな。

「トヨタ86だ。現行に繋がる後継が出てないかも知れないが、サイオンがトヨタ時代……」

「そんなことはどうでもいいんです！ いつものZはどうしたんですか！ Zは！」

三郷の奴が食い気味に捲くし立てる。俺はこの後輩が嫌いではないが得意ではなかつた。

三郷美月、愛車はアウディA5と女子学生に不釣り合いな高級車だが、要するにボンとそれを買ってもらえる程のお嬢ちゃんということだ。

俺が講義そつちのけのバイト掛け持ちで、ようやく中古車を手に入れたのとは対照的だ。

「Zは車検だ。代わりに爺ちゃんのクルマ借りてきた」

Zというのは俺の愛車だ。インフィニティ・ダットサン・フェアレディZ。

源流をたどれば100年近く続く名門スポーツカーの9代目。ハイブリッドの8代目の生産終了から久々にインホイールモーターで復活したモデルだ。

もちろん、中古の事故車だが、それでも学生が手を出すには厳しいハイエンドマシンであることに変わりない。

ちなみに車検と言うのは嘘だ。

「どーするんですか！　こんなで勝てると思ってるんですか！」

勿論、勝てると思ってるから来たわけだが、そこら辺は実際やって見ないとわからないし、勝算を説明するのも面倒だった。

なによりこれは一種の舐めプなので、本気で勝ち行くなら三郷の言うとおりで来たほうが確実だった。

「……………さて」

喚き立てる三郷を無視しつつ、周囲を見渡す。

クルマのその場に立って話し込むもの、既に運転席に座っているもの、ボンネットを開けてマシンを調整するもの色々だが、皆一様にエンジン車でやってきたこの闖入者を視線を向けている。

不良、というほどガラが悪いわけではないし、違法暴走行為を繰り返しているとはいえ、皆ある種スポーツマンシップのような矜持を持っている。基本的に極悪人ってわけじゃない。

ただし、視線裏側に見え隠れする敵愾心と闘争心は、善人ものではない。加速とスピードに支配された軽く狂気がかった世界に魅せられた者の目だ。

根本的に、俺も、三郷も、こいつらも同じ目をしている。

有史以前から、速さを求める人間は存在していたはずだ。自らの足で、あるいは馬に乗りそのスピードを競うのはそれが人の性だからだろうか。

自動車の発明はその性に拍車をかけ、それは現在進行形で悪化の一途を辿っている

と言わざるを得ない。

スポーツカーとは、単純にスピードの出るマシンのことではない。運転する人間の人体の一部のように機能し、自らの能力を拡張させるような一体感を与えるマシンだ。

それゆえに、人はその加速に陶醉し、そのコーナーリングに官能を覚える。

スポーツカーはある意味において、運転者へ麻薬のような万能感を与え、自らの力をその速度へ投影するかのよう振る舞う。

だからこそ高額で、不経済であって、実用的でなくとも商品として成り立つ。メーカーは採算が取れないとしてもシンボルとしてのスポーツカーを生産する。

そんなスピードの境地に毒された人間が、自分より速く、自分より前を、自分より先に走るモノを許せるはずがない。

例え親友であつても、別々のクルマに乗り込めば潜在的に怨敵となる。例え尊敬する恩師であつても、心の底でいつかは追い抜いてやると呪詛を吐く。

本人たちが意識できずとも、深層心理、根本的には世界で一番自分が速い。そう思い込んでいる、愉快な馬鹿者達というわけだ。

「県外の奴らに負ける訳にはいかないんですよ！ 自覚あるんですか！？ ねえ、先

輩聞いてます？」

「あーあー、聞いてますよ。ハイハイ」

さっきから三郷の奴が勝つたの、負けるだのと言っているが、要するにこれから俺にクルマでレースをしてそして勝てという話だ。

言い切ってしまうとそれだけなのだが、なぜこんなに三郷が拘るのかには説明が必要だろう。

走り屋と言うのは基本的にホームコースというモノを持っている。

それは人によって深夜の高速道路だったり、毎日通る生活道路だったり、そして三郷たちのように峠の山道だったり様々だが、とにかくそいつが一番よく走ったり気に入ってたりする道だ。

そもそも道なんだから公共物で、誰が通ろうが問題ないのだが、生物の性なのか走り屋はホームコースを縄張りのように扱う。その逆で他人の縄張りがあれば、踏み荒らしたくなるのも生物の性だ。

要するに余所の走り屋が道場破りに来たので撃退してほしいと、この先輩に泣き付いてきたわけだ。

それなら三郷自身で走ってどうにかすればいいのだが、俺を頼ったのは勝つ自信が

ないのか、あるいは実際走って負けたのか、おそらく後者が正解だろう。

それなのに、ああ、それなのに。

頼りの俺が時代遅れのガソリン車でやってきたので、吃驚するやら腹立たしいやらで顔を赤くしたり青くしたりして喚き散らしてるわけです。

「で、お相手はどちらさん？」

まあ、そんな三郷の事情は重々承知しているが、俺にとっては知ったことではない。

エンジン車であろうがモーター車であろうが、勝てるのであれば、どれだけハンデを付けてもその価値は変わらない。

そんなことより、相手の実力の方が気になる。

「……………あれですよ、あれ」

三郷の指さす先には真紅のスポーツカー。いや、だから他人様のクルマに指さすな
って！

とりあえず教育的指導で差してる指にはチョップをかましてやった。

「シビックタイプR・E Eか……………」

シビックといえばスポーツカーとしては珍しい前輪駆動だったが、4代目NSXの

インホイールモーター化に合わせてインホイールモーターの4WD仕様となった。

とわいえ、相手のマシンは相当に弄ってあるシロモノだと一目で分かった。見た目にもエアロパーツ満載だし。

「多分、あれモーター、BMWかVM系の奴に載せ替えてますよ。それに制御プログラムいじってる……………」

指をさすりながら三郷が悔しそうに解説を入れてくる。モーター特性なんかは見た目からは推し量れないから、やはり実際に走って負けたんだろう。

「……………」

「あん、なんですか先輩。その眼は」

「いや、コテンパンにやられたんだろうなって」

「……………」

あつ、凹んでる。

反論の余地がないくらいに敗北っぷりだったようだ。

「どうも、こんばんは。チーム『ジャックナイフ』の中下です。そちらがお話しの武内さんで？」

三郷と漫才まがいのやり取りをしていると、対戦相手らしい男が挨拶に来た。

暗がりでも吹き出物が目立つ顔をしているが、礼儀ただしい普通の青年に見えた。「ああ、こんばんは。ご挨拶が遅れました、武内と申します。今夜はこのバカの申し出につきあわせてしまいすみません」

向こうが低姿勢できたので、こちらもそれにならう。もともと俺個人は特に恨みもなにもないし、彼らを今日ここに呼びつけたのは三郷なわけだからむしろ向こうがゲストなのだ。

そもそもヤクザやチンピラじゃないんだから、口でどうこう言い合ったところで無意味だ。

相手の態度が気に入らないなら、速度で表現し、走りて上下を決めればいい。

「いえいえとんでもない。僕らとしても呼んでもらえるのであれば大歓迎ですよ。：

…：果たし状が来たときはどうしようかと思いましたが」

ニコニコと笑って済ませる大人な中下さん。

その笑顔の端から予想以上に失礼をやらかしているのはよくわかったので、とりあえず三郷にげんこつを入れて平謝りしておく。

チーム『ジャックナイフ』中下。

県外の走り屋チームな上に、俺自身が一匹狼なので聞いたことないが、暴走族やチ

ンピラ崩れではないようだ。

年齢はそこまで離れていないが年上とみて間違いない。身なりや車の仕様から、それなり資金力のある社会人なのだろう。

「それにしてもすごいクルマですね。実車では初めてみましたよ。サイオンの86でしたっけ？」

朗らかに語る中下だが、その目はスポーツカーではなくクラシックカーを見ている。

なるほど、縄張り荒らしの遠征を仕掛けてきた割に妙に礼儀正しいと思ったら、単純にこつちを下に見てるだけだな。

その自信はあのカスタムシビックから来るのか、あるいは三郷に圧勝した事実から来るのか、はたまた無根拠か。

あるいは助っ人のはずの俺が時代錯誤のガソリン車でやってきたことがその自信を作り出しているのか。どちらにしろ、慢心してくれているのなら、こつちとしてはそれに越したことはない。

「今どきこれを維持していくのは大変じゃないですか？」

「ええ、まあそれなりに。パーツの方は結構簡単に手に入るんですけど、ガソリンが

ね」

スポーツカーではあるが累計十数万代売れた車種なので、意外と整備パーツには事欠かない。

問題は燃料の方で、今どき自動車用のガソリン、それもハイオクともなれば殆ど流通していない。

取り寄せれば手には入るのだが、必需品と考えるとコストが馬鹿にならない。

高燃費と悪名高い愛車のZと比較しても遥かに維持費が嵩む。なるほど、ガソリン車が衰退するのも頷ける話だ。

「そうですか。しかしここまで来ると軽く文化遺産ですからね、大事にしないと。今日はあんまり無理をせず安全運転で行きましょう」

「……ええ」

ニコニコと握手を求める中下の手を、軽く握り返してやった。

ドライブに出発する前なら適切だが、レース前となれば不適切な発言だ。

ある程度は予想していたが、こうもあからさまに態度で示されると若干腹立たしく感じるの走屋の性だろうか。

お前など眼中にないのだと。

「それではまた」

背を向けてシビックの方へ戻っていく中下へ、走り屋達の中からケバいファッションの女が一人近づき、談笑しながら共にシビックに乗り込んだ。

ハンデをつけているつもりなのか、はたまた全くの無意識なのか。相手は四・五〇キロのウェイト増加には全くの無頓着のようだ。

「おい、三郷。お前、助手席な」

「へっ？ 私、乗るんですか」

三郷は俺のオーダーを全く予想していなかったらしく、素っ頓狂な声を上げる。

「重りだ、重り」

向こうは純粹に慢心しての二人乗りのようだが、後々ハンデを付けたから負けたなんて言い出されると面倒だ。

「いいから、乗れ」

「うえ……安全運転でお願いします」

「なんだよ、いまさらビビってるのか？」

なんだか、妙にしおらしい。こいつだつてこの峠の走り屋だ。上手い下手は置いといて、法定速度の倍くらいで何のためらいも疑問もなくコーナーに突っ込む神経の持

ち主のはずだし、実際にオーバースピードで曲がりきれず法面にぶつけても、数日後にはまたダウンヒルを攻めてる。

どこか、学習能力というか、生物的な危機管理能力に致命的な欠陥のあるタイプのバカだ。

というか、ここにいる奴ら全員そのタイプだ。

「なんか、すごく失礼なこと考えてますね。先輩」

「断定的だな。いや、お前の口から安全運転なんて単語が出てきたもんで、ちょっと驚いただけだ」

というか、そもそもこのレースに俺を駆り出した張本人から、よもや安全運転だもんなあ。

「自分で運転するんと、他人の車に乗るんじや違いますよ。それに……」
押し黙って86へ目をやる。

パールホワイトの塗装は行き届いた整備のおかげで時代を感じさせない光沢を保っているが、その曲線的なフォルムはやはり古い車という印象を拭いきれない。
「大丈夫だ。少なくとも走ってる途中でフレームが折れるようなことはない」

三郷の不躓な視線を無視して運転席に乗り込む。

「うわ！　すごっ！　なんすかこれ、ガチ仕様じゃないすか！」

しぶしぶ助手席をから乗り込んできた三郷がまたうるさい。

とはいえ、この車に初めて乗った奴はだいたいおんなじような感想を持つ。それは、三郷の言のとおりガチな仕様だからだ。

まず目につくのが劇的なまでの車内の無骨さだ。内張りが剥がされ、後部座席も除去されている。代わりに狭い車内には剛性確保のための補強バーが張り巡らされ、より狭くなっている。

カーナビなどはもちろんない。それが入るべき場所には素人目に何使うのかよくわからない機器やメーター類が鎮座している。

唯一運転席廻り、ハンドル、ペダル、シフトの類は初期のままだがギアボックスは丸ごと移植されてるらしい。その他快適装備と呼べるものはエアコンとラジオくらいか。

移動の手段ではなく、走ること自体が目的となった車の典型例といったところか。

「なんか、よくわからないのがいっぱいありますねえ……これがマニュアルミツションって奴ですか？」

「勝手につつくなよ」

泣いたカラスが何とやら。根本的に好奇心が勝っている為、自分の知らない装備類に興味深々の様子。

モーター車でも状況を逐一監視するモニターや、その他さまざまな運転支援システムの端末をレトロ風なスイッチやメーターに置き換える改造もなくはない。とはいえ、やはり主流派はタッチパネルによるグラスコックピット式だ。

そういえば乗り始めた頃は針式のスピードメーターも逆に新鮮だった記憶がある。

「で、今日はどういうコースなんだ？」

「トンネル前でスタートして、あとは181号を峠沿いにひたすら下って消防機庫のところまでゴールつす。ルールは二車線使つての一本勝負」

「合流には……」

「ちゃんと全部に立たせてますって。一般車があったら即携帯もらうんでその時点で中断。それは向こうにも言い含めてますから」

食い気味に三郷が反応する。

廃道寸前で深夜帯とはいえ天下の公道だ。俺たち以外の車が絶対に入ってこないという道理はないし、わざわざ見物に来る物好きもいる。その点については用心するに越したことはないだろう。

「よし、それじゃぼちぼち出るか」

クラッチを踏み込んで、イグニッションキーを回す。

セルモーターが廻り、直後にエンジンが唸りを上げる。

「ぬをつ！」

助手席の三郷が目を見開いて驚く。

モーターは始動しただけでは大して音は出ない。走行中もタイヤの擦過音か、インバーターの稼働音くらいしかしない。それに慣れていれば、初めてのエンジン音は随分と暴力的に聞こえただろう。

ましてや防音材の役割を果たす内張りを引っぺがしているのだ、うるさいことこの上ない。

「さて、ダウンヒルか。……ダウンヒルねえ」

今回のコースはホームコースとまでは言わないまでも知らない道ではない。その全体像は簡単に脳裏に思い浮かべることができる。

まずは県境のトンネル。こいつはこのコース一番の直線区間だが、出口の辺りで急角度に曲がっているので、調子に乗って飛ばしていると軽く死ねる。加えて、トンネルという環境のせいはいまいち加速感と距離感が掴みづらいのが難点だが、まあそこは俺

にとっては脅威ではない。

件のトンネル出口のコーナーで頭をとった方がその後の展開で断然有利だが、マシンパワーの関係上、必然的にあのシビックに先行されるだろう。

とはいえ、このコースの真骨頂はその先の急角度の中高速コーナーと低速ヘアピンが断続的に来るワインディングゾーン。

先行マシンはここでもどこまでリードを保てるか、後追いはどこまで詰められるかが一番の勝負どころだ。

「ねえ、先輩？」

「なんだ、後輩？」

「今回の勝算はいかほどで」

喋ってる字面はいつも通りの軽い言葉だったが、その口調の裏側には真剣な感情が潜んでいるのが読み取れた。

「おそらく勝てる。もちろんZの方が安定して勝てたろうか、こいつでも勝算は十二分だ。何より相手はこちらを侮って、油断して、慢心してる。勝つ、負けるじゃないくて向こうが勝負の前に自滅しかかっている」

「そうっすか……」

三郷が納得しているのかどうかまでは読み取れないが、少なくとも一抹の不安は拭えなかったようだ。

相手は最新マシンに出力強化の超ハイパワー型セッティング。対してこちらは原型からかけ離れるほど改造してあるとは言え、半世紀近く前の旧世代車。

それにチームの名誉とプライドを賭けると言われて不安にならないはずがない。

「なあ、三郷。なんでエンジン車が消えてモーター車が主流になったか知ってるか？」

「へっ？ なんすか？ 急に」

「いいから答えろ」

こう言う時に強権発動できるから先輩後輩って便利だ。

「えっと……、私ってか、先輩もですけど、物心ついた時にはモーター車しか車がなかったから本の知識ですけど。そもそもエンジンよりモーターの方が動力源としては自動車に合致してたけど、パワー不足やバッテリーなんかの技術的問題でエンジンを採用してて、それが21世紀初頭の環境性能重視時代にハイブリット化が進んで技術が向上。バッテリー技術や充電技術の発展でガソリン車並みの運用ができるようになってくると急速に置き換わっていくと……」

暗唱するような口調で訥々と自動車近代史を流す三郷。かなり端折ってはいるが要点は抑えてある。

「エンジンよりモーターが動力源として優れてる点ってのは、具体的になんだ？」

「そりゃモーターの方が効率的ですし、エンジンには吸排気系の装備が必要ですし、なによりトルクが全然違いますから加速性能はダンチですよ。まあ、エンジン車の加速なんて知らないですけど」

三郷の言うとおりに、俺たちのような走り屋にとって最も注目すべき差はやはり加速性能だ。

特に今回のシビックタイプR・E Eをはじめスポーツカーに採用の多いインホイールモーターは、文字通りホイール内にモーターが組み込まれており、それが直接タイヤを駆動させる。ドライブシャフトを通さずにダイレクトに動力を通すため加速のキレは鋭い。それも、危険なほどにだ。

「まあ要するに、段違いなのは加速性能だけってことだ」

「？」

エンジン車とモーター車はそのパワーユニットの違いが大きな性能差として表れているが、どちらも四つの車輪を地面に接地させて走行するという面では違いはない。

「それじゃあ！ カウント5から始めます！」

センターラインに立ったスターターが声を張り上げる。

通常ならスタート前はVVVFインバーターの稼働音位しか聞こえないが、今回はこちらのエンジン音が大きい為それに合わせているようだ。

横目で隣を確認する。

深紅のシビツクの車窓の向こうには吹き出物の目立つ男の顔。ドライバーというよりメカニツクのタイプだ。

カスタムマシン乗りには少なからず、ああいう奴がいる。インホイールモーターのマシンをイジるにはプログラミングの知識が大前提となる。勿論、機械的な知識も必要だが、こと加速に拘るのなら機械よりもソフト的なものが重要になってくる。

モーター駆動車のパワーユニットは、実は一般車とスポーツカーとで機械的な差異は少なく、どちらかと言うと制御プログラムの差が走行性能に大きく現れているからだ。

それでも欧州車と日本車にはそれぞれの国内規制に合わせたモーターの特性差がある。それなら、三郷みたいに最初から欧州車に乗ればいいだけなのだが、わざわざ日本車に欧州のモーターを積んでるとなれば、なにか並々ならぬこだわりがあつてのとだろう。

まあ、そういう奴に限ってカタログスペック偏重なものよくあることだが。

さて、この相手はどうか？

「5！ 4！ 3！……」

多少偏見の混じった詮索がカウントダウンによって打ち切られる。

まあ、相手がどんなドライバーだとしても、物理法則以上のことができるわけではない。

「2！ 1！ GO！」

アクセルを踏み込み、クラッチを合わせる。

エンジンが咆哮を上げ、見えない壁を突き破るような加速感が全身をシートへ押し付ける。

単純なようだが、しくじると1ミリも進まないままタイムとパワーとタイヤを空転させてしまうのでスタートダッシュというのは、なかなかどうして難しい。

幸いにも今回は成功したらしく、しかも最初の数十メートルは相手よりも先行した。

もつとも、圧倒的にパワーで勝るシビックは数秒とせず追い抜きかえし、今や100メートル以上は先行している。

あるいはスタートダッシュで先行したのも、向こうが手加減したせいかも知れない。

「ちよ、ちよっと先輩、ちぎられてますよ！　ちよっと！」

横で喚く三郷を無視してギアを上げて行く。

流石に馬力もトルクも倍以上あれば、直線ではこうなるのは馬鹿でもわかる。

加えて、こっちは同世代も決して馬力自慢ってわけでもないしな。

同世代の初代GTRやレクサスLFAあたりならまだ喰らいついて行けたのかも知れないが、どのみちエンジン車でインホイールの加速に付き合うのは馬鹿げてる。

こちらがトップスピードに達した時には、シビックは既にトンネル出口のコーナーに差し掛かっている。

当然シビックはコーナーをクリアし、姿を消した。

「……………ん？　あれ？」

その頃には助手席で騒いでいた三郷が、先行するシビックの動きに何か違和感に気づいたらしく、当惑しはじめていた。

数秒遅れて俺達もコーナーに飛び込む。

ヒール・アンド・トウ、シフトダウン、そして再加速。

スリップ警告灯がカチカチと点滅し、遠心力による横Gが襲いかかってくる。

トンネルを抜けると一気に周囲が暗くなり、路面が急な下り坂へに豹変する。まるで

奈落の底にカタパルト射出されたかのような恐怖感が心臓を突き刺す。

とはいえ、その感覚すら楽しくて仕方ないのだから、全く質が悪い。

「……………いた！ いました！」

三郷に言われなくとも、既に俺はシビックのテールランプを捉えていた。

予想通り想定通り次のカーブに入る直前、ブレーキランプが尾を曳いている。

知らず知らずに口角があがり、気づけば俺は興奮に浮かされ笑っている。

急な下り坂を限界までアクセルベタ踏みで駆け下り、ギリギリのフルブレーキで、

二車線を目一杯使ってコーナーを曲がる。

先ほどよりも強烈な横Gにフットレストを踏み込み、奥歯を噛みしめ耐える。タイ

ヤが悲鳴を上げ、スリップ警告が点滅する。

コンマ数秒の後、ブラインドコーナーの向こう側にシビックのリアを捉えた。

今度はテールランプどころか、ナンバーが読み取れる程の距離だ。

「おおぅ！！」

三郷が唸り声を上げたが、それも束の間、シビックは馬力にモノを言わせ再び遠ざかっていく。

無論、こちらでもコーナー脱出の為アクセルを踏み込むのだが、直線ではその差は開くばかりだ。

「ぐぬぬぬ……」

というか、さつきから三郷の奴リアクションが激しいな。

こいつ、一人で走ってる時もこんな感じなのか？

それはそれとしても、先ほどのコーナーでの追い込みで確信が持てた。

やはり、相手は俺よりは上手くない。

サーキットならいざしらず、少なくともこの峠という環境下ではこっちに一日の長がある。

問題はドライバーの技量+マシンのスペック⇨戦闘力という方程式の中で、どこまで旧世代車のハンデを埋められるかだが、それはこの先のコースの中でどういう走り

を組み立てて行くか、その戦略にかかっている。

この先はダウンヒルの傾斜が緩いゾーンに入り、僅かな直線と中速のコーナーが続く、路肩も広めにとつてあり物理的にも心理的にも比較的スピードを出しやすい区間だ。

………といつてもあくまで比較的だ。

コーナーからコーナーへは数秒とかわからない。

トップまで上げたかと思うと直ぐにサードに落とす忙しないシフトワークで再びのブラインドコーナーに飛び込む。すると先ほどと同じく、深紅の車体をブレーキランプがより赤く照らしたシビックがいた。

白地に緑のナンバーを視界に捉え、そしてそれが直ぐに消えて行く。

いくらスピード区間とは言え、ブレーキも踏まずに曲がれる程こちらにも、向こうもトロい速度で走ってない。

「ねえ、先輩」

どうやら、三郷の奴が感づいたらしくこっちに話しかけて来た。

「なんだよ先輩、バトル中に話しかけて谷底に突っ込んで知らない……ぞ！」
とか言ってる間にもまたコーナーだ。

ここらからコーナーの間隔が狭まってくる。気を抜けば追いつけない程離されるか、あるいは減速した相手にオカマ掘るかだ。

「これ、どういうカラクリなんです？」

『これ』ってのは恐らく、『どうして旧世代の車であのシビックを追い詰めなんて芸当ができるのか』ってことだろう。

まあ、疑問に思うのも最もだが、まだまだコーナーでテール・トゥー・ノーズまで喰らいつけているだけだ。追い詰めていると言うには、まだ少し足りないが。

「一言で言うとな、向こうは車のスペックをフルに引き出そうとしすぎなんだよ」
今ここで細かく言うのも面倒なのでそれで済ませておく、実際その通りだし。

「それってどうい、ウツ！」

「あんまり喋つてると舌嚙むぞ！！」

面倒というか、説明してる余裕がない。

コースも終盤のワインディングロード直前だ。

ほぼ連続してヘアピンを含む中低速のコーナーが連続しており、法定速度は市街地でもないのに三〇キロの難所だ。極めつけは勾配三〇%の落ちるような坂に組み込まれた九〇度コーナーだ。道幅こそ広いが路面はガタガタ、路肩の両側に蓋のない側溝

が口を開いている。

仕掛けるポイントはそこだ。

そういうマシンの性能が制限される場所こそが、一番いい。

アクセルを踏み込み、回転数を上げる。

ここからのゴールまでのコーナーは十二か所。第一から第五までは連続する中速カーブ。ここは然程問題ではないが、その分相手との距離も縮まない。

「クッ！ 速え！」

コーナーで追い詰め、背後に張り付くたびに急加速で引き剥がされる。

口惜しいが、ここでは追い抜けない。もっとも抜けたとしても直ぐに追い抜かれるが。

五番目のコーナーを抜けると勾配がきつくなり、道が九十九折となる。

短い直線と急な低速コーナーが連続する。

ここは傾斜がキツくコーナー自体の幅が狭く、ライン取りが難しい。いくらクルマが進化しようとも、物理的にここを曲がる為には減速せざるを得ない。

さあ、ここからが本場の勝負だ。

五番目のコーナーを出た時点では、シビックを射程距離にとらえている。

今までは、ここから全力急加速で逃げられていたが、ここではそれは使えない。

目の前に低速コーナーがある、ここで無理に踏み込めばオーバースピード突っ込むことになり、曲がりきれずに谷底へ舞い踊ることとなるのだ。

第六コーナー、一つ目の九十九折。シビックはセオリー通りにアウトからイン、インからアウトに抜け、俺もそれに若干リアを流しながら続く。

二つ目、三つ目と相手も申し訳ばかりの加速と急減速を繰り返し、曲がっていく。

短い直線と急角度のコーナーは見事にインホイールモーターの長所を制限した。

行ける！

四つ目、コーナーの出口でシビックが大きく外側にずれた。

意図した動作ではなく、滑ったのだ。

瞬間、踏み込みそうになったアクセルをぐっとこらえ、そのテールランプにヘッドランプをびったりとくっつけ、文字通りにテール・トゥー・ノーズの体制に持つていく。

焦ったシビックがなりふり構わずに、アクセルを踏み込み加速する。

相手の動揺が手に取るように分かった。なにせ、自分もハマった畏なのだから当然だ。

一気に加速したシビックは、しかし目前に迫った低速コーナー、五つ目の九十九折に急減速しながら突っ込む。旋回中も減速し続け、自慢の立ち上がりも体勢が整わないままに、次のコーナーが迫って来る。

九十九折最後のコーナーは、五つ目の出口からほぼ直通といったかたちで配置されており、今までのコーナーよりも幅が広い。

シビックはフラつきながらもそれでもセオリー通りにインに寄せ、俺は強引に踏み込みアウトから曲がり込む。

瞬間、二つの車体が並び、そして最終コーナーへと続く直線。勾配30%の落ちるような坂へと投げ出された。

「……………！」

息を止め、アクセルを踏み込んだ。

猛獣が牙を向いて飛びかかる様に、エンジン音が鳴り響き、白煙と共にタイヤが啼く。

最後の直線で体勢の立て直せないシビックを追い抜き、最終コーナーで止めを刺し、コーナー脱出後のゴール地点を単独で通過した。

「ふぁ、勝った……」

助手席で三郷が脱力し、そう漏らした。

ゴール地点を通過した俺たちは道沿いのチェーン脱着場でUターンし再び山道を登っている。

勝ったのはいいが、隣の県まで来てしまったのだから当然帰らなければならない。

明日が休日ならいいのだが、生憎とウィークデーで。しかも、向こう側に三郷のアウディを置きっぱなしだから、それも回収しに戻らないといけない。

「先輩、説明してもらえますよね」

「なにを？」

「ほら！ 走ってる時に言ってた。『向こうは車のスペックをフルに引き出そうとしないすぎなんだよ』って奴ですよ」

声真似が凄く痛に障るので無視してやろうかとも考えたが、まあ、種明かししてやるのが筋だろう。

「三郷、あのシビック馬力はどんぐらいか検討つくか？」

「えっと、素でも400馬力位はありますし、あの改造具合だと600近く出てたんじゃないです？」

「すげえな、俺のZでも550くらいなのにな」

ここでいう素はリミッター解除後の話だ。ちなみにこの86はチューン後で220馬力、フルノーマルだと200馬力程度しかない。

「重量はどれくらいだ？」

「カタログで2.2トン位だったと思いますよ。色々改造してるみたいですし、軽量化とかしててもトントンでそれくらいの重さじゃないですかね？」

「……なあ、もしかして全車種の諸元暗記してたりするの？」

「まさかスポーツカーだけです。各グレードのモーター出力、重量、全長全高ホイールベース、懸架方式……、まあ、そこら辺の基礎スペックだけですよ」

いや、十分にドン引きなんだが……、まあいいや。

「ちなみに、私のマシンはカタログ2.15トンを1.95まで減量してます」

そんな情報はどうでもいいし、お前のドヤ顔もいらぬ。

「しかし、2.2トンね」

モーター駆動車は馬力があるが、その分ガソリン車より車重が重い。これは主にバ

バッテリーによる問題で、黎明期からついてまわった。

かつてはある程度標準的なガソリン車の軽さへも近づいたモデルも存在したが、長寿命で大容量で急速充電が可能な代わりにとにかく重い現在のバッテリーの開発により、再度重量級路線へと回帰した。

今では基本的に馬力とトルクが有り余っていることもあり、ファミリーカーで様々な装備を載せるだけ載せた4トン近い車種も存在する。

比較的軽いとされるスポーツカーにおいても平均は2・4トンかそこら、2トンを切ればライトウェイトに分類される。

それから考えるとあのシビックの2・2トンは常識的な重量なのだが、ガソリン車の常識から考えれば重いクルマになる。

「この86はなあ、1トン強だ。俺とおまえ合わせても1・1トンくらいか」

カタログでは1・2トンそこらなので、二〇〇キロ程度削ったことになる。まあ座席取っ払う程のガチ仕様ならそれくらいは妥当だろう。

「軽っ！ ……てか、なんかそれだと私が重たいみたいなんですが」

そうは言ってもお前も五〇キロ位はあるだろう、と喉元まで出かかったが、なんだか重くても軽くても角が立ちそうなので再び飲み込んだ。

「でも、重さと馬力がどう相手の敗因に結びつくんですか？」

「鈍い奴だなお前も……」

俺もじいさんから同じことを言われた気がするが、この際棚上げだ。

「いいか、いくらクルマが進化しても物理法則を捻じ曲げて走っているわけじゃない。パワーが上がって、重量も上がればその分減速にかかる距離も増える」

コンパクトカーと過積載のトラックが同じ速度で走っていると、制動距離が短いのはどちらか。

小学生でも直感でわかる話だ。

「でも、その分ブレーキだって、タイヤだって進化してるじゃないですか」

「ああ、それな。こいつはブレーキとタイヤは現行のスポーツモデルに換装してある。だから実はその性能差はねんだよ、これが」

駆動系に比べて、タイヤとブレーキの進化はそこまで根本的ではなかった。もっともタイヤについてはエアレスタイヤなんでもの開発されたが、インホイールモーターとの相性が悪くスポーツカーでは空気入り、あるいは窒素入りのタイヤが未だに支配的だ。

ブレーキの方も進化しているが、運転支援システムによる自動速度制御や回生ブレ

ーキとの連携が前提なのでそれほど劇的な進歩はない。

タイヤにしるブレーキにしる、クルマの制動が摩擦係数頼りなのは今も昔も変わらない。まあ、その御蔭で半世紀前のクルマに現行パーツを適用するなんてことができるのだが。

どちらにしる動力のパワーにブレーキとタイヤの進化が追いついていないのが現状だ。尤も、それがスタンダードになってしまつて誰も不思議にも思わないが。

「うわあ、なんか詐欺くさい」

失敬な、見た目で勝手に判断したのは三郷と相手側であつて、俺は最初からこのクルマが速くないとは一言も言つてない。

「ブレーキとタイヤが同等なら、軽くてパワーの弱い方が効きが良い。制動距離も時間も短くて済む」

「あつ、もしかして、コーナー手前で距離が詰まつたのつて」

「ようやく気がついたか」

どんなにクルマが進化してもストレートと同じ様にコーナーを曲がることは出来ない。あるいは将来はそういうことができるようになるかも知れないが、その頃にはクルマは空を飛ぶようになっていゝらるだろう。

地べたを車輪で走っているうちはコーナーに速度を制限される。直前のストレートでオーバースピードになっていけば、そのスピードとクルマの制動能力に応じてコーナー手前の一定のポイントでブレーキを踏み込まなければならぬ。

逆を言えば、制動距離が短ければその分直線区間を加速に割くことができる。

更に言えば向こうは車重が重い分、遠心力が強くなりこちらよりコーナーへの進入速度が更に制限される。

だからコーナーよりかなり手前で減速を始めたシビックに、コーナー直前で減速をかけた86が追いついた様に見えるのだ。

これが同格のモーター車なら、重量、パワー、ブレーキ性能が同じなので同じ様な位置で減速を始める為、ここまで劇的な効果はない。

もっともコーナー脱出時にパワーのあるシビックに再び引き剥がされるのだが。

「はあ、そんなカラクリだったんですね……」

「なまじ、圧倒的にパワーが上だと思っただけに、後ろにつかれた時はドキッと来る。思わずアクセルをベタ踏みする位にな」

この畏は特定的环境下でしか効果がない。しかも、クルマ自体のスペックは如何ともしがたいので、ドライバーへの心理的效果に留まるが、ハマれば絶大だ。

なにせ、どんなに速いクルマも加速させているのはドライバーなのだから。

「後ろにつかれたら、とにかく引き剥がそうと加速する。パワーで勝ってるんだからアクセルさえ踏めば簡単に加速で引き離せる。けれども必要以上に加速すれば制動距離が増え、減速している間に再び追いつかれる」

悪循環だ。

一度、冷静になって同格の相手と戦っているように走れば、先行している分断然有利なのだが、なまじパワーで圧倒的に優っているという事実が頭に焼き付いている為その切り替えができなくなる。

「ん？ でも、これってコーナーで煽ってるだけで、実際には追い抜けないですよ
ね？」

「ああ、そうだな。そこまでパワーはこいつにはねえし」

そもそも峠道のような劣悪な環境では追い抜き事態が難しい。向こうが法定速度以下で、こっちがその二倍くらいの速度で走ってるならまだしも、両方全力となれば追い抜くチャンスはそう多くない。

ましてや、パワーに差がありすぎるので抜くに抜けない。仮に追い抜いたとしても、パワーでゴリ押しされれば直ぐに追い抜かされる。だから、勝負を駆けるのは最

終盤、それも地形を選んでとなってくる。

「でも、結局は勝ってるし、先輩も勝算があつてやってたわけで……あれ？」

なんか三郷が勝手に混乱しているので助け舟を出してやる。

「確かにコーナー、直線、コーナーと続くような道だと、コーナーで煽る事はできても、根本的に追い抜けない。だが、ヘアピンが連続で来るような九十九折だと、向こうもパワーでゴリ押せなくなくなる。そうなれば……」

「チャンスが出てくるわけですね！」

ドヤ顔で被せてきやがったが、何一つドヤ顔できる要素はないからな。というか、何故正解を言い切った後でドヤ顔で被せて来た？

まあそれはともかく、適度なスレートがあれば長い制動距離を差し引いてもフル加速で引き離せる。しかしストリートが短すぎれば制動距離が長い分、加速まで制限されてしまう。おまけに車重のおかげでコーナー自体では相手よりも速度制限が厳しい。

そういった悪条件が、更に心理的プレッシャーを増加させ、ドライバーの能力すら制限していく。

まさしく畏と言うにふさわしい戦法だ。

「そう言えば最後の方でなんかシビックがふらついてましたけど、あれも先輩の作戦の効果ですか？」

「あれか。まあ、そう言えばそうなるかな？」

あれもある程度この罠の中に組みこれていたが、副次的な効果で狙ったわけではない。

あのタイミングで発生したのは俺にとっては幸運だったが、完全な偶然だった。

「まあ、簡単な話。急加速や急減速すりゃタイヤとプレーキ系に負荷がかかる。もちろん、追いかけてけるこつちもタイヤへの負荷はあるわけだが、ここでも車重とパワーの関係で向こうの方がダメージはでかい。ましてや、相手は心理的に追い詰められて、必要以上にハードに攻めようとする。そんな時にだ、タイヤの性能が少しでも低下したら、お前ならどうする？」

「あんまり、考えたくないシュチュですね」

タイヤは大きく見えても実際に接地している面積は僅かだ。その僅かな面積で車重を支え、加速と減速を地面との摩擦力でもって行うわけだから凄まじい圧力がかかってくる。

摩擦力に熱はつきもので、時速一二〇キロまで加速すれば、タイヤの温度は五〇度

も上がると言われている。

ゴムに熱を加えれば変質し柔らかくなる。ある程度の温度であればそれはそれでコーナーでのグリップ力が増すのだが、ものには限度というものがある。

限界を超えて熱がこもってしまえば、性能が劣化していく。

コーナーへのアタックは、そのタイヤの限界性能への挑戦でもある。まして、心理的プレッシャーにかき立てられ、ハードに攻め込むことを強要されればそういう現象も起こりやすくなると言うわけだ。

峠を攻めている状況でタイヤの劣化が起きれば、それは三郷の言うとおりに考えたくない事態となる。

何しろ百数十キロで走行している状態で、文字通りに足元を掬われるようなものだ。なまじタイヤの性能に頼った走り方になっていけば、僅かな劣化も命取りになりかねない。

「なんだか、意地悪な戦法ですね」

「奇遇だな、俺もそう思う」

「そんな他人ごとみたいに」

「そうは言っても俺が考えたんじゃないからな、この罫は……」

白状するとこの罨はこのクルマの本来の持ち主、ウチのクソジジイが俺を負かすために考えついた戦法だ。

まあ、俺はまんまとその罨に落ちて負けたわけだが。

この罨は、当然の話、仕掛ける側に技量が要求される。

じいさんに負けた後、俺はこの86で走り込みを続けてた。

もちろんZに飽きたからではない、Zでは過保護すぎるのだ。

現行のクルマには様々な運転支援システムが内蔵されている。それは勿論、より安全に、より高速で走行する為のモノだ。

クルマは発明されてからずっとその方向で進化を続けて来た。それに加えスポーツカーはよりドライバーが一体感を味わえるような工夫がなされ、劇的な進化を遂げている。

では、一方で俺はそのスポーツカーに乗って進化したのだろうか？

答えは否だ。

運転支援システムのおかげであたかも自らの力で走っているかの様に見せかけているだけで、その実システムさえあれば誰であっても同じように走れるのだ。

現状は俺自身の技量が足らず、Zの運転支援システムに取り込まれていることに気

づいた。

86で走りこんだおかげで、そのことをはっきりと意識できた。それはある種の修行だ。

システムに乗せられるのではなく、クルマを駆る為の修行。

今回の罫の再現も、ある意味その修行の一環だった。

「それで、先輩どうなんです？」

俺の独白を一通りを黙って聞いた後、三郷がそう尋ねた。

「どうって、なんだよ？」

「わたしにもよくわかんないですけど、先輩は大工さんがノミを扱う様にクルマを走らせたいわけですよね」

「その例えは、どうかと思うが、大体あってる」

「というか、大工のノミって……、木造住宅が珍しくなったこのご時世に古風な例えだな。」

「あれだけ単純に見える道具でも、自分の身体のように使いこなすのは一生かかってできるかできないかだ。ってテレビで言っていました」

ああ、NHKでドキュメンタリーかなんか見たんだな、コイツ。

「で、それより遥かに複雑なクルマで本当にそれができるのかと？」

「思うわけです」

まあ、大工道具は単純ゆえに奥が深いタイプだろうから、自動車とはまた方向性が違う気がするが。

「できると思うぞ」

それは強く確信が持てたので即答した。

尤も、今はまだできていないし、俺がいつその境地に立てるかにはわからないが。

「ほう、でその心は？」

ボケじゃねえよ！

ツッコミを入れようとした瞬間、前方からヘッドランプの光が浴びせられた。

伝統のロングノーズをダークブルー染めた車体。

インフィニティ・ダットサン・フェアレディZ。日産時代から数えて9代目。源流のダットサンから数えれば100年を超える歴史を誇るスポーツカー。

ナンバーを確かめるまでもない。紛れもない俺自身の愛車が、凄まじい速度でダウンヒルを駆け下り、擦れ違い、遠ざかった。

途轍もなく速かった。

本来の持ち主である自分から見ても、途轍もなく。ああ、これが本来の姿なんだと思える程躍動的に走り去った。

「あれって、先輩のZですよ」

クソジジイから86を借りるにあたって、代車を用意することを条件として提示された。

勿論、学生の身で二台もクルマを持っていない俺は唯一の愛車を貸し出したワケだ。

「なあ、三郷。やっぱりできると思うぞ、なにせ」

それができる人間を知っているからな。

完