



北イタリア・ベルガモのファリオーリで撮影させてもらった1970年代のKTM。エンジンはザックス製。Photo: Haruki

Parc Ferme I.S.D.T.

Text: Hisashi Haruki

リライアビリティトライアル

ISDEが、1970年代までは、ISDT=インターナショナルシックスデイズトライアルという名称だったということは、これまでも何度も書いていたのだが、このことは、この6日間競技の成り立ちと性質を語る上で大変重要なことなので、あえてくどくなってしまうことを承知でおきたい。ここで言うトライアル、というのは、あのトライアル競技(オブザベーショントライアル)のそれとは意味が異なる。Reliability Trial=信頼性試験というのが、現在はエンデューロと呼ばれる競技のももとの呼称であり、その在りようだったということだ。一定の条件のもとに、モーターサイクルの性能とライダーの技量を試す。その目的は、現在もFIMの6日間競技のルールブックその冒頭に明記されている。

現在でこそ、オフロード競技の一種のような外観を持つようになっているが、この競技の初期の段階、つまりモーターサイクルそのものの黎明期と、当時の工業技術のことを振り返ってみると、それはまさに、モーターサイクルの性能試験であり、服装などさまざまなイクイップメント、そしてライダー、発展途上であった操縦技術、メカニカルな知識や修理の技術までを試す機会であったことが理解できる。今のように、投げても落とんでも壊れない、エンジンが焼きつくなどほとんどありえない、パンクすらしなない。そんなモーターサイクルではなかった。もちろんオフロード走行を目的として開発されたモーターサイクルが競う場でもない。メーカー(製造者)は、6日間競技

に耐えるモーターサイクルを開発することで、自社製品の性能を高め、その活躍が製品の優秀性を示すことになる。今では、例えばKTMやHusqvarnaの製品がISDEで活躍したからといっても、まあエンデューロマシンが少し売れることはあっても、広く一般の市民にそのブランドの名前が広まるということはない。だが、モーターサイクルがクルマに並んでトランスポートーションの主役であった時代、その意味合いは現在の我々が考えるよりずっと大きかったのではないかと想像することができる。

マン島の6日間

最近、インターネットの動画投稿サイト(youtube)で、1965年にマン島で開催されたISDTの動画を見ることができた。30分ほどにまとめられた映画で、ナレーションは、6日間競技のあらましを簡単明瞭に解説しており、とても理解しやすいものだった。エンデューロのルールに詳しい人であれば、英語はそれほど解さなくても、上手に編集された映像だけでかなりのことがわかるはずだ。まず最初に驚くのは、走っているコースが、現在とほとんど変わらない難コースであることだ。1965年といえば、ようやく既存モデルの派生型としてダート走行に向けたモーターサイクルが登場しはじめた頃だ。Triumph、BSA、Machless、東欧のJAWA、MZ、Puchというメーカーのものも目立つが、すべて今で言うところのロードバイクに毛が生えた程度のものだ。そうしたマシンで、今と変わらない難易度のコース。しかも100マイルのループを1日2周。

最近でこそ、ISDEは600名もの参加台数をこなすためもある、1周250kmぐらいのコースを1日1周というパターンが増えてきたが、100マイル2周というのが本来のスタンダードで、これは実にタフなものだ。スペシャルテストは、2種類があって、ひとつは「ヒルクライムテスト」。これは現在でいうエンデューロテストに相当するのだろう。上りが主体のトレイルでのタイムアタック。そしてもうひとつは「加減速テスト(アクセレーションアンドブレーキングテスト)」だ。これは面白いやり方で、200メートルをフル加速し、所要タイムがそのままボーナスとしてスコアから減算される。ただし、決められた短い区間で停止できないと、ボーナスはゼロになる。映像ではフル加速してきたマシンとライダーが、必死にブレーキングして、役員が座るテーブルの目の前で見事停止したり、少し白線をはみ出してしまっ、がっかり来ている様子が写し出される。ロックさせた後輪を横に振り出すことで制動力に変えるライダーも少なくなかったようだ。ブレーキの性能が貧弱だった当時のテクニックだ。スペシャルテストは、1日にこの2回だけのようだが、ルート走行そのものがハードで、時間もタイトだったためか、映像ではトレイル、舗装路、マン島の砂浜、ほとんどの場所で全力走行している様子が見られる。タイムチェックは20ヶ所。ISDEルールでは「ルート走行はそれ自体がテストの意味を持つ」とされているが、なるほどだ。だから、スペシャルテストは「特別」なのだ。

毎日のワークタイムの様子も興味深い。現在は夕方15分間、朝10分間だが、当時は夕方30



Photo : Husqvarna

分間、朝 15 分間と長い。ただし、どちらもヘルパー、メカニックのような人間が整備を手伝っている様子がないところを見ると、現在のように、工具の受け渡しや限定した作業を手伝えるルールではなく、ほとんどライダー以外には何もできないルールだっのではないかと推察できる。工具はライダー自身が携帯したものしか使用できなかったというのは確かだ、ハンドルバーやフロントフォークなども交換できない厳しいルールだった。「ライダーのスキル」には整備の技術まで広範に含まれ、「モーターサイクルのテスト」という意味では、スピードや走破性はもちろん、6 日間部品を交換することなく走り続けることができる耐久性が強く求められた。携帯した工具しか使用できないというルールの下では、整備の技術もそうだが、工具そのものが洗練されていなければならなかっただろう。もとより、実用的なトランスポートの道具としてのモーターサイクルを考えた場合、車載または携帯された工具だけである程度の旅程をこなせるというのは、当然求められてしかるべきものだ。現在は、そのようなルールはなく、工具はヘルパーから受け取り、また返すことができるし、フレーム、前後車輪のハブ、エンジン本体のほかは交換することができる。ワーキングエリアには、ほぼ誰でも立ち入ることができて、かなりの作業を手伝うことができるようになった。そうしたことで、現在はこの 6 日間競技 = Six Days Trial のもともとの意味合いが見えにくくなっているように思える。本来、エンデューロというのは、一台のモーターサイクルと一人の乗り手による競技であり、それは現在まで、大小の変

更を受けながら受け継がれている。6 日間競技のルールブックはまさにそのことを表現しているのだということが、古い映像を見ることで、改めて理解できる。

継承される 6 日間の精神

とはいえ、ぼくは現在の ISDE ルールをおかしなものと言いたいわけではなく、競技の在り方そのものに否定的なわけでもない。モーターサイクルの性能が一定以上のものとなり、イクイップメント、ライダーの技術も大いに進歩した現在、同じように「トライアル = 試す」としても、その方法論や、試すものの質、比重が変化するのは当然のことだ。現在は、スポーツとしての側面がより重要にもなっている。同じくモーターサイクルといっても、かつての実用品としてのそれではなく、スポーツの用具としての意味が強く、なかでも「ダートバイク」という特殊性があることを否定することはできない。オフロード競技の一種としてとらえるのも、現在は普通のことだ、あえて否定するほどのことでもない。

だが、いろんな競技があるなかで、この 6 日間競技に限らない、リライアビリティトライアルとしてのエンデューロを見る時、ぼくたちは、そこにレース、競走とはまったく違う目的、精神性を見出すことができる。「一台のモーターサイクルと、一人のライダーのテスト」。エンデューロとは何かということをつきつめていくと、最後にはただその一言に収斂することになる。勝った負けたとい

うことは、もともと無いのだ。だから、ISDE は今でも、完走者をメダルアワードという方法で評価している。もちろんこれも一種の相対的な評価だが、少しのポイント差にこだわることなくざっくりと完走者全員を表彰の対象としているところに、その精神が表れているといえ少しこだわり過ぎかもしれない。

もうひとつ、件のマン島の映画を鑑賞して気がつくのは、使っているモーターサイクル、細かいルールを除いては、ほとんど変わらない外観が今のシックスデイズに引き継がれているということだ。シンプルとは言えない競技形態でもあり、これは驚くべきことだろう。そして思う思わざるに関わらず、彼らが築いてきた文化、歴史の端部に、ぼくたちは現在いるのだ。

雨が続いたマン島の大会。300 名がスタートしたが、4 日目にしてバルクフェルメに残ったマシンは、90 台だけ。モーターサイクルにも、ライダーにも今よりもずっと過酷な 6 日間だった。

いわゆるおわん型のヘルメットにゴーグルもしていないライダーたちの顔は、もう鼻がどこにあるかもわからないほど泥に汚れて真っ黒だ。そして眼だけはぎらぎらと光って、一心に前方を見つめている、その真剣な表情は、やっぱり今のシックスデイズライダーと変わらない。彼らの精神は今もたくさんのライダーに受け継がれ、6 日間を走り続けている。