



J N4クラスの曾根崇仁とJN2クラスの明治慎太郎。2016年シーズンともにトヨタ86を駆り、自身初の全日本チャンピオンを獲得したこのふたりに話を聞くと、タイトル獲得につながった共通項が浮かび上がってきた。

グラベルの克服がカギ

山口県出身の曾根は、九州地区で2連続チャンピオンを獲得後、2000年より全日本に挑戦し続けているベテランだ。乗り継いだマシンはAE111レビン、ZZT231セリカ。この間、07年と09年にもタイトルの可能性があった。

「特に村瀬（大）選手と争った09年は自分のミスで逆転されてしまい、すごく悔しい思いをしました」

その時の思いを胸に、13年からは86にスイッチ。1年目で結果を出し、



The First Champion Story

タイトル獲得に貢献した絶対的な安心感

ともにトヨタ86を駆り、揃って初の全日本チャンピオンを獲得した曾根崇仁と明治慎太郎。クラスも年齢も違うふたりが、初タイトルを獲れた背景には、過去の苦い経験から学んだ「シリーズを勝ち抜くために必要なこと」と「それをサポートする“あるパーツ”」という共通点があった

Text/RALLY PLUS Photos/Naoki Kobayashi, Tadayoshi Nakajima, Hiroyaki Ibuski

2年目でチャンピオンという目算だったが、思いのほかグラベルラウンドで苦戦を強いられた。「もともとグラベルは得意な方だったんですが、86ではターマックでは悪くないのに、グラベルがうまくいかない。それで16年を前に、グラベ

開幕戦唐津では初めてのタイヤに苦戦、第3戦までは未勝利だった曾根。しかし第4戦福島、第5戦洞爺とグラベル連戦で優勝。雨の第6戦群馬ではタイヤサイズを読み違えながらもなんとか4位と踏ん張り、第7戦北海道では2位。ここでは「頑張れば小倉さん（昌平）を捕まえられるかもしれないけど、ここで無理をしても意味がない」と抑えた。我慢のしどころが見えてきた16年、ついに悲願の全日本タイトルを手にした。



グラベル修行の集大成

JN4

Takahito Sone
曾根 崇仁



ルセッティングを煮詰め、ECUセッティングもやり直したんです」迎えた16年シーズン序盤のターマック3戦は、開幕戦から投入されたダンロップのニュータイヤ、β02の性能を引き出し切れずクラス2位止まり。しかし、グラベル初戦の第4

戦福島で成果が出た。「序盤は石川（昌平）選手にリードを許しましたが、逆転できたことでグラベルラリーに自信が持てました」という曾根は、第5戦洞爺も制し、第7戦北海道も4WDの小倉雅俊に次ぐ2位。雨の第6戦群馬を除

いて、常に表彰台を逃さなかった。「第8戦高山で山口（清司）選手の上にいればいいという状況を作れたのが大きかったですね」という曾根は、着実に順位をキープし2位を獲得。54歳にして初めての全日本チャンピオンに輝いた。

JN2

「目の前の1勝」よりも「チャンピオン」

Shintaro Meiji
明治 慎太郎



2ポイント差で悲願達成

一方の明治は、プライベートとして全日本ラリーにスポット参戦を続けてきた。08年にEP82スタートでJN1クラスに挑み、完走すればチャンピオンというところまで

迫りながら、「今日は勝てそうと思ったのがいけなかった」と攻めすぎて痛恨のリタイア。その後、タイトル的重要性を痛感する。「ラリーのスポンサー探しやイベントに呼んでいただく時に、『チャンピオン』という肩書きがなくて断ら

れるなど悔しい思いもしました」そんな折、86をドライブする機会に恵まれる。「パワーはないけれどコーナリングで勝負するクルマだと感じました。乗っていて楽しいし、自分のドライビングにも合っていると思います」

プライベートの明治慎太郎にとって、不成立で参戦数が少なく済むことが見込まれ、RPN車両という比較的安価に作れるマシンで戦うJN2クラスは、チャンスの場でもあった。王者獲得のカギが取りこぼしたのは、最大のライバルである小濱勇希が取りこぼした3戦目の燃怠で表彰と、北海道を完走したものの、優勝こそ逃したもので、得意とする新城では無事に2位完走を果たし、初タイトルを手にした。

ワークが世界で鍛え上げた 鑄造ホイール 「M.C.O Racing」

スバルのPWRC、IRCやERC活動で新井敏弘とタッグを組んできたワーク。ラリーにおいて、しなやかさと丈夫さと軽量化を兼ね備えつつ、ホイールの破損により走行不能とならないことを最重視して生まれたホイールが、M.C.O Racingだ。2015年には新井敏弘がJN6クラスを制すなど、多くの選手に愛されている。



M.C.O Racing Type CS

鑄造完了したリム部分に圧力をかけながら伸ばして成型する「WFT (ワーク・フロー・フォーミング・テクノロジー)」により、しなやかさと軽量化を両立。引っ張り強度や粘り強さを飛躍的に高めた。ラインナップは16~18インチで、カラーは3色を用意。トヨタ86/スバルBRZやスバルWRX STIなどのターマック/グラベル競技や、86/BRZ Raceなどに適合する仕様も別途設定あり。

完走を支えたホイールの存在

ふたりのチャンピオンに共通する

「うれしいというよりもホッとした」という気持ちが大きかったですね」と心境を語った。

明治は16年からの参戦を目指して86を購入。タイトルを狙うべく古巣のクスコ・ジュニア・ラリーチームのサポートを受けての挑戦となった。以前タイトルを逃した経験から今回明治が心掛けたのは、「出たラリーに勝つ」ではなく「勝てなくてもポイントを重ねる」こと。特にJN2クラスはグラベルが不成立となる可能性が高く、出場したラリーを取りこぼさないことを優先した。実際ミスではなく突然ドライブシャフトが折損してしまった若狭以外はすべてボディウムフィニッシュ。北海道の2倍のポイントのおかげと見られがちだが、それ以外も常に3位以内をキープし続けたことが逆転につながった。最終戦ではライバルの小濱勇希が絶対条件であるフルポイントマークしたものの、小濱に次ぐ2位をしっかりとキープし、わずかに2ポイント差で悲願のタイトルを獲得し、「うれいというよりもホッとした」という気持ちが大きかったですね」と心境を語った。

絶対の信頼を置いている。一瞬の判断ミスで勝負がフィにたってしまうラリーだからこそ、彼らは常に安定した戦いをするために、絶対的な安心感を持つワークのホイールを選んだのだ。

「シーズンを見通して戦った」ということ。そして、ワークのホイールを使用していたことだ。ワークを使ってから、ホイールに起因するトラブルは一度もないという。「ラリーではグラベルを走っているだけでホイールが変形したり、ターマックでもインカットでリムが曲がることあります。だから、丈夫さに加えて走り切れることが重要です。セリカ時代から、ワークのホイールはたとえリムが曲がっても、空気が漏れてパンクするようなことがないんです。また、現在使っているM・C・Oは下りが続くSSでもブレーキがオーバーヒートしないんです。冷却効率の良さもあるのだと思います」と曾根。明治も「ラリー用ホイールに、僕はバネ下重量よりも頑丈であることを求めています。北海道でマフラーが排気漏れしたりしてもホイールはノートラブルでした」と