

CRUISE MOAB 2010

北米最大のランドクルーザーのイベントといわれる「クルーズ・モアブ」。ユタ州のモアブをベースに毎年開かれているこのイベントには以前から行きたいと思っていた。13回目となる今年の「クルーズ・モアブ 2010」に主催者からゲスト招待されたこともあり現地に飛んだ。日本が大型連休に滞り4月下旬に行なわれた4日間にあたるイベントをホットに紹介しよう。(写真・文/難波毅)

アメリカユタの大自然相手に
ランドクルーザーが挑む

ランクルの舞台は
地球全土だ!!!

LANDCRUISER PARADISE

ランドクルーザー・パラダイス

地質の宝庫はオフロード・アクティビティの宝庫

「Come on... Passenger side, passenger side... Yeah... Keep the line nice job!」両手のジェスチャーを伴ってドライバーに最適なライン取りを指示するスポッター役を務めるトレイル・リーダー、フアーナムの声が岩壁に響く。

向こうからはFZJ80が彼の指示に従ってV字の深い溝となつていく岩場を慎重に登ってくる。その後ろにはまた10数台のランドクルーザーが控える。ユタ州モアブで行なわれたランドクルーザーのイベント「クルーズ・モアブ2010」1日目のオフロード・トレイル走行会での一コマだ。

イベントのベースとなった町モアブはコロラド高原の中央に位置する。ユタ、コロラド、ニューメキシコ、アリゾナの4州にまたがるコロラド高原は、1億4千万年前はメキシコ湾から延びていた大きな海であった。約6千万年の間に海底には細かな土砂などが厚く堆積した。

その後、地殻の圧力は一帯をほぼ垂直に1600メートルも持ち



上げ、周囲から切り離されたコロラド高原ができた。隆起と同時に周辺地域の雨水を集めて出現したコロラド川が高原を侵食し始め、1500万年の間にこの一帯は大峽谷地帯となった。川が切り込んだ峽谷はそのスケールの大きさと、美しさから「金采」といわれ、この地域は「キャニオン・カントリー」と呼ばれる。

人口5000人のモアブの町はコロラド川が作った峽谷の中にできた町で、すぐ背後に高さ300メートルを越す断崖がそびえたつ。キャニオン・カントリーを代表するアーチズ国立公園、キャニオンランズ国立公園を中心とした観光の基地として有名であるが、同時にマウンテン・バイク、オフロード・バイク、クワッド・バイギー、四輪駆動車の愛好家たちのメッカでもある。国立公園以外の大部分が米国内務省土地管理局(BLM)の管理下にあり、その中に無数のオフロード・トレイルが設定されている。町の中は自転車を屋根に積んだ車、バイギーやオフロード・バイクを載せたトレーラーを牽引した四輪駆動車などで一年中にぎわう。



1日目:ボイズン・スパイダー・メサ・トレイル(写真上)大きなドーム岩の中腹の昼食場所に集結したランクル。(写真下)40から100までいるようなモデルが走ったが、中央のFJ60はカナダ・バンクーバーからの参加だった。

一年がかりで周到な準備

「クルーズ・モアブ」はモアブをベースに4日間キャンプをしながら、毎日オフロード・トレイルを走って楽しむという固定基地型のオフロード走行イベントだ。日中はオフロード・ディングを楽しむ、夜は夕食会や抽選会などのソーシャル・イベントを楽しむというスタイルである。

主催するのはコロラド州デンバーを本拠にするRISING SUN 4Wheel Drive Club of Coloradoで今年で13回目を迎える。このクラブはトヨタの四駆オーナーというところが入会条件となっているが、それでもメンバーの75%がランドクルーザーのオーナーである。

イベントの企画運営はクラブの会長とは別に12人のメンバーが委員会を作って担当する。1年かけて準備がなされ、実際の運営時にはさらに100人を超えるボランティアが委員を支えた。

前回まではモアブのダウンタウンにある民間のキャンプ場を借り上げて会場としていたが、今年は町から20キロほど離れた「readfield」というオフロードパークに変更となった。

readfieldはモアブのオフロードを愛するファンが、2004年に伝説的なオフロード・トレイルが閉鎖されそうになったとき、州から1.3平方キロに及ぶ広大な土地を買ってトレイルを救ったのが始まりで、現在では「誰にも後ろ指を差されることなくオフロード・ディングを楽しんで」と一般に無料で公開している。場内には5



コースのトレイルとキャンプエリア、イベント広場がある。

基本的に、何の設備もないreadfieldにイベントのために400人以上が収容できる大テント、仮設トイレ、シャワー設備を持ったトレーラー、大型発電機、ケータリング設備一式、通信衛星アンテナを持ち込んでベースキャンプが設置された。

おかげで朝6時からコーヒーが飲めるし、シャワーも使い放題、おまけに無線LANでインターネットまで利用できるという快適環境が出現した。

完全に準備されたイベントへの参加費用は1人1台175ドル。これで毎日走行会に参加でき、場内の施設が自由に使える、1週間のキャンプ代と夕食1回分が含まれているのだから安い。

イベントは4月28日の車検で幕を開け、翌29日から5月1日の3日間が本番であった。

一日目は小手調べ

今回のイベントでは毎日10を超すコースでオフロード・トレイル走行会が行なわれたが、1日目に参加したボイズン・スパイダー・メサ・トレイルはモアブの町の西コロラド川をはさんだ対岸にある大きな台形の岩山の中を走る。町外れで集合した一行は舗装路をトレイル入口へとコンボイで進む。スイッチバックで断崖を一気に登ると最初の難関「ウオーター・フォール」である。階段状の岩を大きなS字を描いて上がっていくなければならない。

次に控えるのが「Vノッチ」と呼ばれるV字谷だ。朝から天気はぐずぐず気味だったが、ここに着いていきなり直往3ミリほどの電(ひょう)混じりの雪が降ってきた。周囲はあつという間に白い世界に。降り方の激さという、ちょっと前の青空から突然の異変といい、大陸特有の気象の荒々しさを思い知らされることになった。

谷の両側にタイヤを乗せてバランスを取りながら直進すればいいことは頭の中では分かっていたが、実行するのはなかなかだ。モアブ周辺でよく見られる岩は、風化侵食でドーム状になっていて「スリック・ロック(つるつる岩)」と呼ばれるが、これは開拓者たちが荷物を運ぶ時に使った馬がこの岩の地形でよく滑ったことから名付けられたものだ。蹄鉄をつけた馬が難儀をした岩の実際の表面は砂岩特有の砂粒のザラザラ感が感じられ、粗いサンドペーパーのような触感がありゴム製タイヤにとっ

1日目:ボイズン・スパイダー・メサ・トレイル(突然、電(ひょう)が降ってきた。標高1600メートルを越すコロラド高原は気象の変化が激しい。4月末だというのに、この日も明け方までは雪でこの直前までは何とか晴れていた。気温も一気に下がるので服装にも十分気をつける必要がある。コースの難所である「Vノッチ」はフラットな広い入り口から徐々に狭くなり、V字の角度もコースの傾斜もきつくなる。出回りは階段状の段差になっている。

突然の雪をも楽しみながら前進



CRUISE MOAB 2010



(写真上) ベースキャンプが設置された areaBFE はモアブの町より 500 メートルほど標高が高い森の中にあり、個人ならば無料で使えるオフロードパークだ。(写真下) 2 日目の夜は夕食会が開かれ 400 人を超す参加者が会場中央の大テントで食事を楽しんだ。



イベントの責任者ハンツ・ホワイトさん。運営委員会の 2 人の共同委員長の一人だ。FZJ80 でオーストラリア製トレーラーを引いて参加した。



グレッグ・ルアーさんはオフロード・トレイル走行会のマネージャー。大柄で優しい表情の彼だが、安全確保に関しては厳しく指示を出していた。



夕食会に続いて行なわれた抽選会。景品を提供したスポンサーは当選者に商品を手渡す際に宣伝する時間が与えられた。EQUIPT 社が南アから輸入した 100 系のサブタンク、pacol 社が南米で生産する 40 系の新品ボディパネルなど始めて目にする製品も多く、アメリカ市場の多様性を垣間見ることができた。



アフターファイブも充実

夕方早く戻ってきてでも退屈することはない。

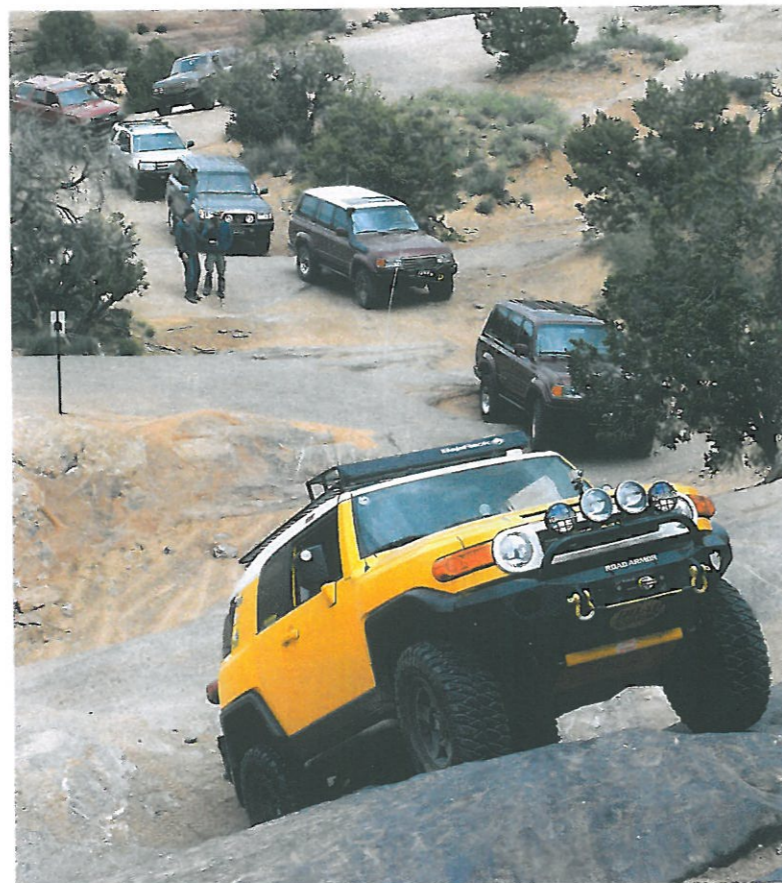
1 日目はスポンサー企業がブースを出し自らの商品を展示販売する「ベンダー・ナイト」というイベントが行なわれた。キャンブファイヤーの周りを大きく囲むようにベンダーのブースが設置され、参加者はビール片手に巡り歩く。アメリカでも大人気のオーストラリアの ARB など代理店が大きな展示スペースをとっていたが、珍しかったのはエキイブトという会社のブースだ。地元ユタ州のソルトレークシティに本拠を置くこの会社は南アフリカからルーフトップテントやラック類、車載冷蔵庫、バッテリーマネージメントシステム、キャンピングトレーラー、100 系のアクセサリなどを輸入している。日本では南ア

フリカのアクセサリ類はまだほとんど入っていないだけに、認識を新たにさせられた。

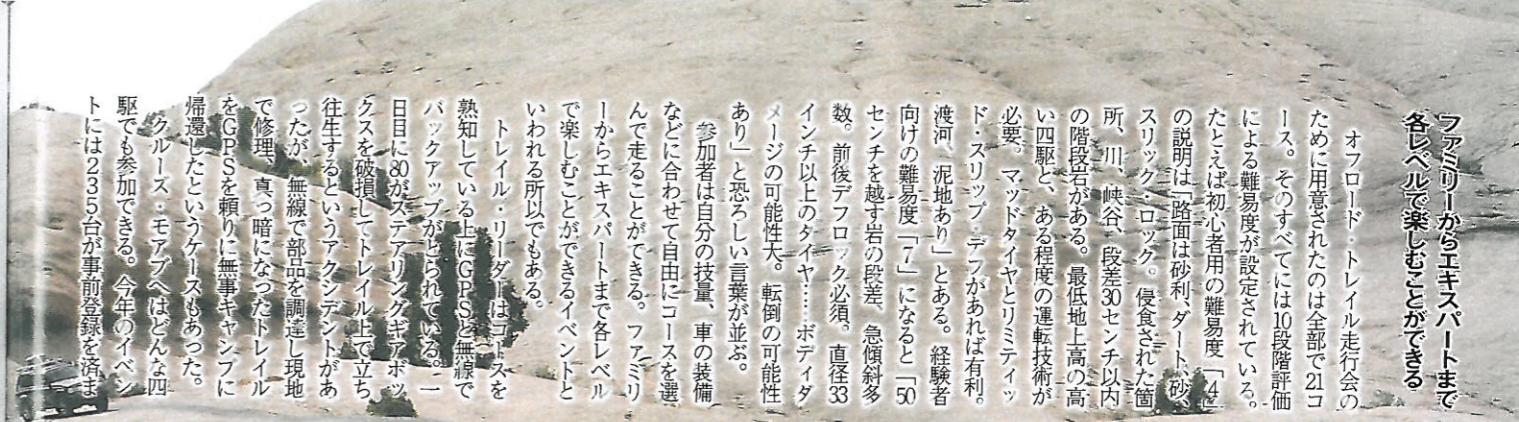
2 日目は 6 時から夕食会とラッフル(抽選会)が行なわれた。キャンブ中央の大テントに参加者一同 400 人が集まり、ケータリング会社が用意した夕食を楽しんだ。

夕食の後は名物のラッフルが始まる。会場演壇上では、小さな部品から 40 系のボディパネルや 100 系の増槽燃料タンク、オフロード・タイヤなど、スポンサーなどから提供された 100 点を超える景品が次々と紹介され当選番号が発表される。事前に購入しておいた抽選券の番号と一致すれば景品をゲットできる。抽選のたびに湧き上がる大きな歓声がテントを揺らしていた。

ラッフルが終わったのは夜 9 時過ぎ、外は再び雪となっていた。



クルーズ・モアブ集まるのはランクルが圧倒的に多いが、基本的にはどんな四駆でも参加できる。ランクルに次いで目立ったのが FJ クルーザー。値段も手ごろでアメリカ人好みのデザインをしているので人気はまだ高い。さまざまなカスタマイズをしている車も多く、その派手なカラーリングと相まってトレイルではとても目を引く存在だった。その他ハイラックス、タコマでの参加も多かった。



「ローラートコースター」トレイルだ。

イベント 2 日目のトレイルは「ヘルズ・リベンジ(Hell's Revenge)」。「地獄の復讐」という名前だけでも恐ろしいような予感がする。

トレイルはモアブのすぐ北東に広がる BLM 管理のサンド・フラット・リクリエーション・エリア(SFRA)にある。面積 30 平方キロの SFRA は「スリッロック・バイク・トレイル」というマウンテン・バイクのコースで有名で、全長わずか 13 マイルしかないものの最高難易度とされるこのコースを走り年間 10 万人を超す来場者がある。

四駆ファンにはヘルズ・リベンジを含めて 40 マイル以上のオフロード・トレイルが設定されている。入場料は四駆で 5 ドル、自転車 2 ドルと格安でこれ 3 日間有効とすれば何も言うことはない。今日のトレイル・リーダーはビ

ル・バンビーク。車は FJ60、後に ARB のデフロックを装着し、ミッションは H-161 の H55 に換装してある。「このミッションはアメリカのディーラーで普通に注文できるよ」と語る彼は、トヨタ・アメリカ(TMS・USA)に 25 年勤めて現在はデンバーでサビスマンの教育の責任者であるデクニカル・トレーニング・マネージャーの地位にある。

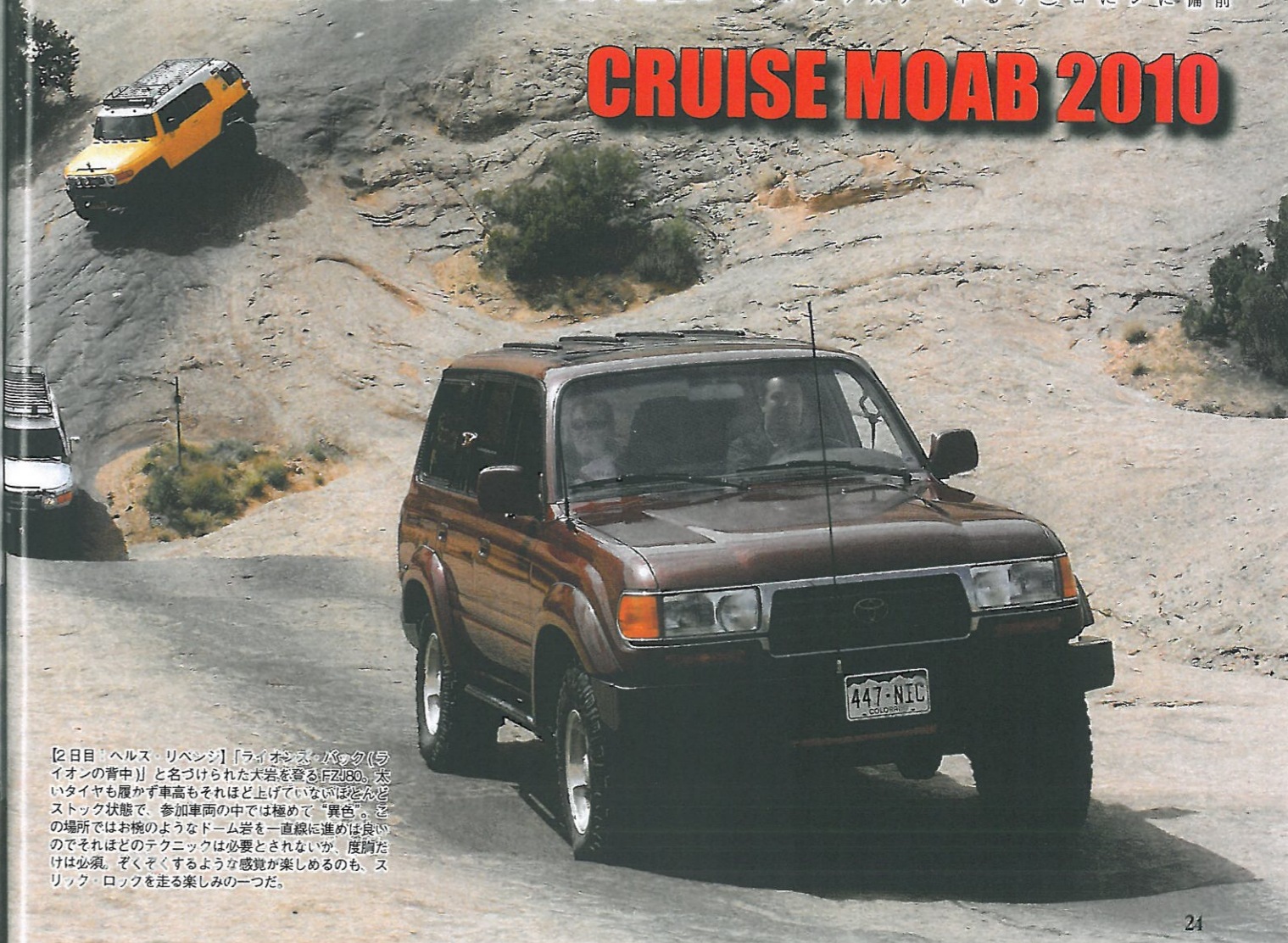
このコースの特徴を一言で表すと「ローラーコースター」だ。大きなドーム岩をいくつも登り降りするコースで、特に登って行くときの感覚はジェットコースターが出発直後にゆっくりと斜面を上がついていくものと酷似している。

全長 8 マイルほどの途中には「Devils Highway Hot Tub」[Bscator] [Tub Over Challenge] などという難関が待ち受ける。中でも「Hot's Gate」は運転する方にとっても見物する方にとってもすばらしい場所だ。

運転者にとっては急角度で落ち込むコースは恐怖以外の何物でもなく、登り降りの際には見るものは青空だけで、スポーツカーの指示に従ってステアリングを操作する。「必要なのは勇気だけ」といわれるのがよく分かる。「一方見物客はドーム岩の頂上から遠く雄大な風景を見渡すことができ、そのスケール感に浸りながら文字どおり格闘するランドクルーザーを楽しめるのである。

今日のトレイルは距離は比較的短く、夕方早くキャンブに戻ってこれたがたっぷりとした満足感が得られた。

CRUISE MOAB 2010



[2 日目] ヘルズ・リベンジ [「ライオンズ・パルク(ライオンの背中)」と名づけられた大岩を登る FZJ80。太いタイヤも履かず車高もそれほど上げていないほどにストック状態で、参加車両の中では極めて「異色」。その場所ではお椀のようなドーム岩を一直線に進めれば良いのでそれほどのテクニックは必要とされないが、度胸だけは必須。そくそくするような感覚が楽しめるのも、スリッロック・ロックを走る楽しみの一つだ。

最終日、難易度「7」の ゴールデン・スパイク・ トレイルにチャレンジ。

3日目、いよいよイベントも今日が最後である。朝6時、まだ薄暗い中テントを抜き出すと、テントの上に積もった雪が氷となっていた。

今日のトレイルはゴールデン・スパイク・トレイル。今回もいつも難易度の高いトレイルの一つで所要時間も丸一日ということになっている。

店を開けたばかりのケータリングでコーヒーを飲みながら、トレイル・マネージャーのアドバイスに従ってランチパックを2個用意して出かける。

このトレイルは3つのトレイルの合わさったもので、最初は1日目に行ったボイズン・スパイダーを経由する。すっかり青空になった天気のもとでは同じコースもまるで印象が異なる。10時過ぎにボイズン・スパイダーからゴールデン・スパイクへと入る。

ドーム状のスリット・ロックに登り降りしながらやがて狭くて曲がりくねった峡谷へと入っていく。そこを抜けると階段状の岩棚をガツンガツンといわせながら登らなければならない。ここで勢いを付けすぎたFJ40がリアタイヤを強烈に岩におつける。圧を下げていたタイヤは衝撃を吸収できずリムを大きく曲げる結果に。これが今日の行く末を暗示するものとはこの時思わなかった。

難易度が高いだけにトレイルは階段状の岩や大きなすり鉢上の岩

などをいくつも越えていかなければならない。

昼食をすませ、ゴールデン・クラックという幅60センチほどの岩の割れ目の上を通過してしばらく行っただけのことだ。FJ40が大きな段差を乗り越えようとアクセルをおおって一気に登りかけたそのときに異音が響いた。リア・ドライブシャフトが折れてしまった。すぐに何人かが工具を持ち寄りシャフトをはずしにかかった。その時誰かが「フロントリフの付け根の溶接が破断しているぞ」と叫ぶ。この40、オーナーの手でフロントリフの取り付けを逆にしてあり、ハンガーが前でシャフトが後ろになるように改造されていた。そのハンガー部分の溶接が破断しリフがシャシから外れてしまっている。

ロープで一時的に結びつけるという応急措置はこの先キャンプに戻るまでの距離が長いので、サスペンションが動き回ることが多いこの地形では無理ということになり、現場で溶接することになった。何と、溶接棒を持参しているメンバーがいたのだ。パワテリを2個直列につなぎ溶接が始まった。見事に溶接が完了し40は2車ではあるがカムバックした。80に牽引されながら難コースを戻り始めた。メンバー全員が見守る中、最大の難所の一つであるゴールデン・スパイク・スエールも無事乗り越えて、これでキャンプに帰れると皆が一安心したときだった。無縁に、40を牽引していた80のステアリング・リンクに異常発生という知らせが飛び込んできた。

何と右フロントナックル下にある4本のボルトが全部飛んで、ステアリング・ナックルアームが外れてしまっていた。どこかで岩の表面に強く当たってしまったのだろう。かなりの重傷である。トレイルの出口まであと1キロ余りという場所だった。

早速アマチュア無線でベースキャンプと交信が始まり、町で部品を手配してもらった。しかし、この日は土曜日、しかも発生時刻は午後4時を回ったところだ。リッターの指示で修理をサポーターする車以外は先にキャンプ地に帰ることにした。私も後髪を引かれる思いで現場を後にした。後から聞けば、モアブの町で何とか部品は調達でき、まだ明るいうちに現場に届いたが、修理に時間がかかりキャンプに戻ってきたのは10時過ぎであったという。



【3日目：ゴールデン・スパイク】歩いて登るのも難しい急傾斜の岩肌に取り付くFJ40。スリット・ロックの表面は粗いサンドペーパーのようでタイヤのグリップは見かけ以上に良く、アクセルをむやみに踏む必要はない。幅広33インチマッドタイヤは前後デフロックはお決まりの装備でウインチ装着車が多い。「なんだ、前後デフロックなら簡単だ」と言うことなかれ。これは競技ではなくランドクルーザーをドライブし、自然を楽しむことが目的なのだから。

CRUISE MOAB 2010



ドライバーシートから見えるのは大きな青空だけ。行く手にどんな景色が広がるのだろう…。

「北米」の誉れ高い 完成度の高いイベント

アメリカで開催されるランドクルーザーのイベントは「クルーズ・モアブ」とトヨタ・ランドクルーザー・アンシエーション(TLCA)が主催する「ルビソン」が2大イベントだ。

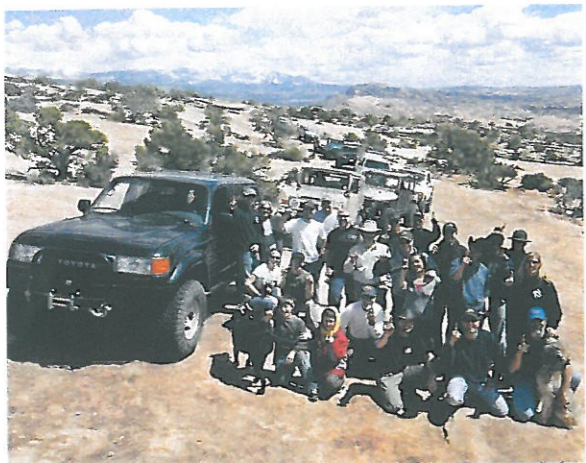
ルビソンはカリフォルニア州北部の森林地帯にある有名なルビソン・トレイルを1週間かけて走るものである。車はトヨタ製四駆に限られ、さらに「直径33インチ以上のタイヤ、デフロック、ハイリフト・ジャッキ」が最低装備として要求される。森の中をキャンプして移動していくためポータブルトイレも個人で必ず持っていかなければならないとされている。このため家族での参加は極めて限られている。

一方「クルーズ・モアブ」は固

定キャンプ方式のため、ファミリーでの参加も多い。またオフロード・トレイルも個人の技量、装備によって選択肢が豊富で、誰でもその人なりに楽しむことができるという、オールラウンド型イベントだ。

PRING SUN 4Wheel Drive Clubの12人の委員が1年かけて練り上げ、100人を超すボランティアと共に運営するクルーズ・モアブは営利を目的としたイベントと比べても卓越した内容であり「アメリカで最高のランドクルーザー・イベント」と称されるのも十分納得がいく。

この原稿を書いている最中に、クラブから今年の会場の印象や運営の方法などを尋ねるアンケートのメールが届いた。もう来年の14回目に向けての準備が始まったのだ。来年がますます楽しみになってきた。



ゴールデン・スパイク・トレイルでのグループ・ショット。「ランクルNo.1」だから人差し指を立てて」という注文に、ランクルオーナー以外でも全員がやってくれた。皆さんありがとう！



奥に見える峡谷から出てくると岩棚が待ち受ける。エスケープ・ルートが用意されているのだが、全車水溜りを通り(これが案外深かった)階段状の岩棚に真っ直ぐにトライしてきた。座っているのがトレイル・リーダーのスティーブ・ルディ。



台地北側の高原地帯に行く。難易度「7」だけに50センチを越すような段差が続く。このFJ40は大径タイヤを履きたいがためにフロントフェンダーを外してある。



トレイルの一部はATV(All Terrain Vehicle)やオフロード・バイクのコースと重なる。雪が残るサン・ラファエル山を背景に壮大な大自然の中で思い切りオフロード・リングが楽しめるこの環境はうらやましすぎる。

ショップはランクル・ワールド

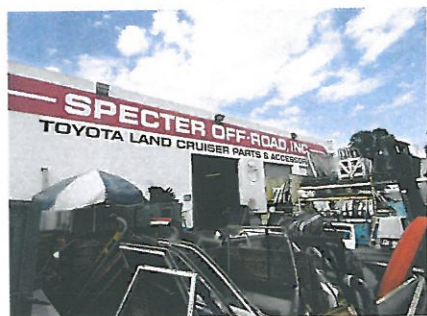
部品販売はネットによる取引が大半でクライアントは北米はもちろんヨーロッパ、東南アジア、アフリカと世界各地に広がる。

もちろん直接来店しての買い物もOKだ。建物の裏手にある駐車場兼解体車置き場の奥にある倉庫が店舗を兼ねる。鉄扉を開くとそこからスペクター・ランドクルーザー・ワールドが始まる。左に一列にずらりと並び1955年式BJ型ピックアップやPX10などのランクル・コレクションに見えながら進むと接客カウンターだ。

ここでは時間が許す限りオーナーのマーブ自身が親切に対応してくれるし、時には倉庫内に一緒に入りパーツ現物を前に相談にも乗ってくれる。

SPECTER OFF-ROAD

Location: 21600 Nordhoff St. Chatsworth, CA 91311, USA
Phone: (818) 882-1238
URL: <http://www.sor.com/>



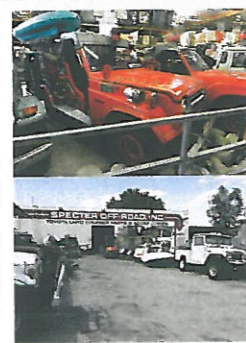
いったい何台のランクルが存在する？！



店の入り口からカウンターまで並び13台のランクル・コレクションの中には、日本の消防団払い下げの40、55、60の消防車も。また古い消防服などと一緒に展示されながら「民俗学博物館」。

さらに自宅の玄関前に4台、その脇には「リフスプリングのモデルが最高」という奥さんのケイの愛車であるBJ40やFJ60、レックスLX450(FZJ80)が。2人の日常の足は1993年モデルの白いFZJ80だ。マーブは「80が一番好き」と、いつもこのクルマで動いている。

店の事務所にはプラモデルやミニカーなどのランクル・グッズがあふれ、自宅ではアラコが作った「ノリタケ」ブランドの食器類が使われるなど2人の周りはランクル・コレクションで埋まっている。

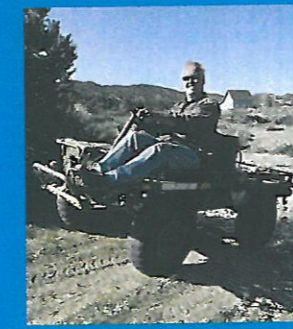


今は週休3日の生活

今年で60歳になったマーブは「そろそろ引退を考えているよ」とよく言う。冗談半分ではあるが、マーブとケイは最近、金曜日から週末3日間は仕事を休んでプレイザー・パークにあるセカンドハウスで過ごしている。

ここでのマーブの楽しみが「M274/メカニカルミュー」での「ドライブ」である。ベトナム戦争時代に使われた四駆の小型運搬車を駆ってガレ場と森の中を通過して友人宅へ行くところには80で先回りしたケイが。さっそくミューに積んだ軍用クーラーボックスから「パドライト・ライム」を取り出しおしゃべりに興ずる。

「ランクル・ビジネスから引退してもランクル自体からはできそうにないね」と言うと、2人とも大きな笑顔を見せてうなずいた。



スペクター・オフロード訪問

世界でもっとも有名で規模が大きいランドクルーザー・パーツ専門店といっても過言ではないスペクター・オフロード。アメリカ西海岸ロサンゼルス近郊に店を構えて30年、顧客は世界各地に広がる。今回「クルーズ・モアブ 2010」の取材を機に数年ぶりに彼らを訪ねた。(写真・文/難波 毅)

世界最大規模のランクル・パーツ・ショップ

「スペクター・オフロード(SOR)ランクル40系、55系、60系をお持ちの読者ももちろんのこと、ランクル・ファンを自認なさる方ならこのショップの名を知らない人はいないであろう。アメリカ西海岸ロサンゼルス郊外、チャッツワース市に店を構えるSORはマーブとケイ・スペクター夫妻が経営するランクルの部品を専門に扱うショップである。ショップとはいってもその規模は大方の想像をはるかに上回る。体育館ほどの倉庫には高さ5メートルほどの棚がびっしりと配置され、そこには天井に届くまでランクルの各種部品が整然と収納されている。

扱っているのは40系から80系までが中

心で、解体車から再生された中古部品が多い。しかし、最近では解体される車も少なくなり、程度の良い中古部品の入手が困難となってきた。そこでもともとオリジナルの部品を製造していた日本のメーカーに新たに製造を依頼することもあるのだが、最低発注ロット数が多くて、製造を断念するケースも多いという。

また、SORには縫製工場もありオリジナルのソフト・トップやシートカバーも生産している。最近のヒット製品はパコル社の40系ボディ部品。オリジナルと全く同じ規格の鉄板を使って作られたボディ部品はフェンダー、ドア、リア・クォーター・パネルなどほとんどすべてのボディ構成部品が揃う。純正部品で入手が不可能なフロアパンなどはおもわず喉から手が出るような代物だ。



アメリカのランクルフリーク

マーブ・スペクター氏は、ランクルのモデル変遷や各モデルのメカに精通し、奥さんのケイはパーツナンバーでそれがどんなモデルのどの部品かが分かるというほどの、どちらもランクルの知識にかけはるかに上回る。『もともと建築業界にいたが1972年ごろ友人が買ったFJ40のレストアと一緒に手がけたことがきっかけでランクルにはまった』というマーブが1981年に自宅裏庭に置いた輸出用コンテナを倉庫代わりに、ランクル専門中古パーツビジネスを始めたのがSORの原点だ。現在地に店を構えたのは1989年。「普通のユーザーを相手に普通の交換部品の販売をメインにしてきた」と謙遜するが、2人3脚で26人の従業員を抱えるまでに成長させた。