



20th Rallye Monte-Carlo Historique

25 January - 01 February 2017 第20回 ラリー・モンテカルロ・イストリーク

「モアパワー・プリーズ!」

今年で第20回を迎えた「ラリー・モンテカルロ・イストリーク」は、1955年から79年の「ラリー・モンテカルロ」に参戦した実績と、FIAから「ヒストリックカー」としての証明書を発行された車両のみが出場できるラリーである。内容は、モータースポーツと呼ぶにふさわしい過酷なもので、これに日本人がコドライバーとして参加した。

report & photo: 森川オサム Osam Morikawa

徹夜で1200kmを走破

「\$%##◎%◎\$#!」ドライバーが何やら叫ぶ。ここは今年1月25日から2月1日かけて開催されたラリー・モンテカルロ・イストリーク第2ステージ最初の、シドン=ノラントからディーニュに至るゾース・レギュラリテ(ZR)。1週間前に終わったWRCモンテで

いえばスペシャルステージにあたる区間だが、イストリークでは指示速度が与えられるので、遅速誤差が減点となるレギュラリテランとなっている。しかし指示速度が高く、コースの形状や路面状況によって遅れが生じるため、結構な部分で全開走行となる。

若いころに走った6回のWRCと合わせ、12回目となるモンテ。今回初体験となるのは、ドライバーが日本人ではないこと。2013年と14年に走った1968年式オースティン・ミニ・クーパーSを貸してくれて、サービスまで担当してくれたデンマーク人のプレベン・クリストファーセン氏は、モンテのほか、70年代にはポルシェ934やBMW320グループ5でスポーツカー世界選手権などを走っていた凄腕。その彼が最後のモンテを走りたいうからと、コドライバーの依頼が来たというわけだ。

コミュニケーションは英語で、という約束で第1ステージであるパルクール・コンサント

ラシオンをドイツはバト=ホンブルクからスタート。徹夜で1200kmを走り、ノトラブルでモナコ入り。英語でのやりとりも問題なかったが、遅いので全開が多くなり喧しいミニの、車内コミュニケーション用インターコムが壊れてしまったのが、ちょっとした心配だった。

3日目の第2ステージ、エタブ・クラスモン。最初のZRであるコロバン峠の頂上付近は、ウェットに見えたが凍結していた。ドライバーが難しそうにブレーキングをしながら叫んだのが冒頭のセリフ。インターコムが無かったせいもあり、耳を近づけて何回聞き返しても何を言っているのかわからない。あっ、と気がついた。叫んでいたのはデンマーク語だった!「Hey, English please!」ふたりで爆笑。

次のシステロンでのZR-3では、序盤でこちらが僅かにミスをして遅れたら、1分後ろでスタートしたボルボ123に追いつかれクラクションを鳴らされた。道を譲ってあげたの



1967年モンテ・ウィナーのラウノ・アールトネンは、そのウィニング・ナンバー177をつけたミニで出走。さすがの速さをみせた。他にもジャン・ラニョッティやユルゲン・バルトが登場。



未明のサービスで給油をしてもらう。燃料タンクを増設してあるが、田舎道や山中ではスタンドが少ないのでサービスでの給油は必須。



路面状況により、スタッドタイヤに頻りに履き替えることになる。サービスは、現在のWRCではサービスパークでのみ可能だが、イストリークでは“昔流”にどこでも可。適切なサービス・プランと場所選びも技のうち。



ZR-2のスタートを待つ競技車。1分毎のスタートだが、最終エタプ・フィナルのみ30秒間隔となる。

だが、そのとたんに指示速度に追いついたようでスロウダウン。こちらは遅れているので、抜き返そうとしたら譲らない。失礼なヤツ。上りがきつくなり、こちらはボルボのパワーに負け、引き離される。ルートが北側斜面の下りにかかる、路面は真っ白に凍結。すると右コーナーでボルボが飛び出しかけてバックしている。通り抜けられないので待つ。脱出できたボルボはまたパワーにものを言わせて吹っ飛んで行った。と、思ったら、すぐ先の右コーナーでまた飛び出していて、こんどはリアホイールが完全に宙に浮いていた。タテマエでは「可哀そう」。でもふたりとも内心は「にやっ」で通過したのは言うまでもない。

ちなみにこのZR区間は36kmで、途中15カ所で秒単位までの隠れ計測が行なわれており、我々は最大で96秒の遅れだった。最後の数キロまで遅れが取り戻せず、15カ所合計で6260ポイントのペナルティとなった(1秒あたり10ポイント)。

今回はデンマークからの数チームの共有で、ラリーの直前に走って路面状況を伝えてくれるアイスノート・クルーがいて、その情報をもとに、ZR手前でスタッドタイヤに履き替えていたのだが、それでも指示速度に追いつけなかったわけだ。我々のミニの場合、ドライの上りの時点で既に遅れてしまっていたので、雪だるま式のペナルティとなってしまう。「モアパワー・プリーズ!」

より本格的な競技に

これでおわかりのように、モンテカルロ・イストリークは、我が国で行なわれているほとんどのクラシックカー・ラリーのような低速でパレードをするようなものとは異なり、とてもスポーツ性が高い。そして20年目を迎えた今回までに、競技志向がより高まってきているように思えた。私が初めてイストリークを走ったのは2009年だが、この時は、スタート順が最後のステージまでナンバー順だった。しかし、13年に走った時は、第4ステージからは最初のZRの成績順でのスタートとなり、さらに今年は1日早まって第3ステージから(ZR-2時点の)成績順での出走となった。上位で優勝を目指して走っているチームにとっては、前で遅いクルマにちよろちよろして欲しくない、という要望が強いからと聞いた。確かに、前述したZR-3を例にとると、我々がトータルで626秒も遅れたコースを、トップ成績だったポルシェ911はなんと僅か9秒の誤差で走破しているのだ! スピードが違い過ぎることは確かだ。

さて、我々は遅いなりに着実にステージをこなし、5日目の第4ステージを、中継シティであるフランス中南部のヴァランスからスタート。このステージは途中で3カ所のZRをこなしながら490km走り、暗くなってからモナコへ戻る。最初のZR-10は前々日にZR-5として走ったレシャラソン峠の逆走だ。そ

の時には全23kmのうち、8kmほどが雪道で苦労したが、我々のあと300台近くが雪を蹴り、翌日が暖かい日だったこともあり、雪はほとんど姿を消していた。1週間前に行なわれたWRCモンテは、直前の寒波で雪モンテになったのだが、イストリークのほうは雪が少なく、このような路面状況の変化もモンテの難しいポイントのひとつということになる。

モナコに戻って数時間後には、最終ステージのスタートとなる。モナコの裏の切り立った岩山を深夜から未明にかけてひと回りしてくる高速ステージ。きついヘアピンが連続するコースで、ふたつのZRのうち最後が、かの有名なチュリニ峠を越える最長52kmのZR-14だ。このステージになると毎回、道端で息絶えるクルマや、派手に飛び出すクルマが続出する。ステディに走った我々は、少し順位を上げることはできたが、出走340台中総合209位、クラス14位に終わってしまった。

しかし、実は4日目が自身のバースデイでもあったドライバー氏。最後のモンテを充分に楽しめたようだ。72回目のバースデイを迎えたというのに、全2400kmを小さなミニで全開に次ぐ全開なんて。49歳のミニも凄いいけません! なにやら日本では道交法改正で、もし彼が日本にいたら3年後には認知機能検査ですと? そんなバカな……。㊦



リエゾン区間でも次のサービスのタイムを稼ぐために、みな飛ばしに飛ばすので、遅いミニは後続車に次々と抜かれる。今まさにランチア・フルヴィアに。



第3ステージをスタートせんとするランチア・ストラトス。1970年代末のWRCモンテを席捲した。イストリークには79年までのモンテに出走したモデルのみ参加できる。



貴重なヒストリック・ラリーカーを容赦なく走らせるのがモンテ・イストリークの神髄だ。



全員ブラックで行なわれるガラ・ディナーの会場には、今回のウィナーであるオベル・アスコナ2000がディスプレイされた。エントラントの中ではもっとも“若い”1979年製。