



THE PENINSULA TOKYO RALLY NIPPON 2017
2017年10月21日(土)～24日(火)

356Bで走る、RALLY NIPPON 2017。

日本を代表するヒストリックカー・イベント「RALLY NIPPON」。今回は開業10周年を迎えるザ・ペニンシュラ東京が特別協賛にわりサポート体制が充実。このイベントに、CGファミリーきってのエンスージアストである吉田 匠と森川オサムのみたりが参加した。

report: 吉田 匠 Takumi Yoshida、森川オサム Osam Morikawa(囲みコラム)

photo: 吉田 匠 Takumi Yoshida、森川オサム Osam Morikawa、RALLY NIPPON、CG | 取材協力: ザ・ペニンシュラ東京

Day 1: 京都～比叡山～近江八幡～加賀

2017年10月21日土曜日の朝、小雨舞う京都・二条城には、1927年ブガッティT35Bから74年アルファ2000GTVまで、さまざまな年代と多様な国籍の90台近いヒストリックカーが参集していた。「ザ・ペニンシュラ

東京ラリーニッポン2017」が、そのスタートを迎えていたのである。

4日間にわたるラリーニッポン、初日の終着地は石川県の山代温泉だが、大型台風の影響を予感させる小雨のなか、午前8時過ぎに二条城正門を出て京の街を抜け、まずは比叡山延暦寺を目指す。僕がステアリ

ングを握り、森川オサムさんがコ・ドライバーを務めるカーナンバー44、1962年ポルシェ356B 1600スーパーも、そのなかにいた。

カーブも上りもきつい比叡山ドライブウェイを、戦前のモデルを含むヒストリックカーが、果敢に上っていく。わが356Bも、この日のために新品に換えた165HR15ミシュラン



ラリーニッポン初日、京都・二条城に集結した戦前モデルの一部。左は日本からエントリーの1931年ロールス・ファントムII、中央と右は海外組の31年、34年のベントレー。



同じく二条城で、アルファ・デュエットスパイダーと1961年アバルト・スコルピオーネのイタリア勢に囲まれて出発準備する、わが1962年ポルシェ356B、カーナンバー44。



最初のスタンプポイント、比叡山駐車場に並ぶ、1938年シムカ8スポーツ・バルケッタ、35年ベントレー3.5ℓ、29年ベントレー・スピード6。シムカのボディのモダンなこと。



小雨の比叡山ドライブウェイを下っていく、1958年アバルト750GTザガートと、55年ジャガーXK120。



本降りになった雨のなか多賀大社で休む、1955年356スピードスターや、29年アルファ6C1750SS。



夕闇が迫る頃、初日の宿泊地である加賀市の山代温泉に次々と到着する、ヒストリック・ラリーカーたち。

XASが濡れた路面を確実に捉えて高度を稼ぎ、延暦寺の駐車場に設けられた最初のスタンプポイントに辿り着く。

このラリー、通称“線踏み”と呼ばれるPC競技のステージが全行程で合計8ヵ所設けられ、その結果の合計によって出場者の成績が決まる。ただし、これに参加するかしないかはエントリーの自由とされ、わが356Bチームはクルーにその経験がほとんどないため、不参加を決めていた。

したがって比叡山では休憩を決め込み、適当なところで出発。山を下り切ると、琵琶湖の東岸に沿って北を目指し、近江八幡、多賀大社と巡る頃には、雨が本降りに。だ

がその雨も北陸道に入ると勢いが弱まり、途中のSAに設けられたスタンプポイントに入る頃には、止んでいた。やがて夕闇が迫る頃、最初のクルマが山代温泉に到着し、250km余りの初日は終わった。

Day 2:加賀～白川郷～奈良井宿～軽井沢

2日目は山代温泉を出て小松にある日本自動車博物館に立ち寄ったのち、岐阜、長野の山中を走って軽井沢に向かう380km。しかもこの最も距離が長く過酷な2日目は、終日激しい雨に見舞われたのだった。

その日の朝、ホテルを出てクルマが置い

てあるパークフェルメに向かうと、予想もしない光景が僕らを待っていた。左後輪がパンクして、完全にエアを失っていたのだ。前日終盤にタイヤが何かを拾い、ひと晩掛けてスローパンクチャーしてしまったらしい。さて、どうする!

ところがそこに、救いの神がいた。われわれに初日だけ同行する予定だったCG事業部の久保 健さんと、彼が乗ってきたジャガーFペイスだった。久保さんは、向かうはずだった鈴鹿のレースが台風のため中止



左上:2日目の朝、僕らは356B左後輪のパンクを発見。右上:タイヤ交換で大活躍の久保さん。左下:その結果、雨の峠もディーノを追って軽快に走行。右下:奈良井宿で1964年スチュードベーカー・アヴァンティと並ぶの図。



2日目のコースのハイライトのひとつ、白山白川郷ホワイトロード、旧名・白山スーパー林道の遠景。石川県から山間を縫って岐阜県の白川郷まで40kmほど続くこのワインディングロードは、ドライビング好きには堪らないコースだといえる。



ラリーニッポンとは

日本の秋を彩るふたつの大きなヒストリックカー・イベントがラリーニッポンとラ・フェスタ・ミッレミア。ラ・フェスタのほうに20周年を迎えた先輩で、ニッポンのほうに1974年までと数年若いモデルまで参加が認められることを除けば、4日間で約1000kmのコース設定や、速さを競わない競技形式など、似ているイベントといえるだろう。

ただ、コースについては、ラ・フェスタが毎回明治神宮をスタート(ここ数年はフィニッシュも明治神宮)するのに対し、ニッポンのほうは、東京～京都、九州～京都、京都～四国～京都と毎回趣向を凝らしているうえに、2013年と16年は日本を離れ台湾で開催している(ラリーニッポンなのに……)。

今回のコースは京都・二条城をスタートし、山代温泉、軽井沢、伊豆・修善寺を経て、東京・皇居至近の高級ホテル、ザ・ペニンシュラ東京の玄関前でフィニッシュとなった。

1970年代からWRCラリー・モンテカルロを走り、今はそのヒストリック版に参戦している私は、このような速さを競わないヒストリックカー・イベントにはこれまでまったく興味がなかった。しかし、今回ピンチヒッターで参加してみると、飛ばさずに周囲を楽しみながら、古いクルマを労わりつつ1000km走らせるのもなかなか楽しいことだった。

旧車を所有している友人に勧めたあげようと思ったら、2018年は北米での開催を考えているのだとか。参加するにはちょっとハードルが高いかも。(OM)





手を掛けた。で森川さん、渾身の力を込めて回したら、プシュッというエアの音とともに、キャップが開いた。

そこで再びエンジン始動を試みたら、空冷1.6ℓフラット4が見事息を吹き返した。高地での気圧の低さが災いしてか、燃料系のキャニスターが詰まったらしい。それからのち、スタンプポイントで停車するたびにコ・ドライバーの仕事がひとつ増えたが、エンジンは完全に復調した。

こうしてパンクとアイドリング不調という、普段まったく遭遇することのないトラブルを経験したものの、356Bは見事に復調、冷たい雨のなかを快調に走り続けたが、大変なのはオープンスポーツだった。それも幌を持たないスパルタンなモデルのクルーは、帽子と合羽で雨を凌ぎ、果敢に山間の峠を走り続けていたのだった。

2日目最後のハイライト、奈良井宿で住民の方々の熱い歓迎を受けた僕らは、長野道に乗って軽井沢を目指した。依然として雨が強く降り続けるなか、関越の小諸ICを出て軽井沢に向かう道は照明もなく漆黒の闇で、6Vのライトの頼りなかったこと。

Day 3: 軽井沢～諏訪～朝霧高原～修善寺

明けて3日目、目覚めてみると、まだ晴れてはいなかったが雨は止んでいた。2日間の雨に耐えたオープンスポーツのクルーは、いそいそと幌を下している。

3日目のコースは爽快至極だった。軽井沢から白樺湖方面を目指して南下するうちに空は晴れ始め、ヴィーナスラインをエンジョイする頃には、下界には雲が見えるものの上には青空が広がっていた。やがて、戦前車はブレーキがもつだろうかと心配になるほどの急坂を下って諏訪に至り、諏訪大

になり、2日目も僕らに付き合うことになっていたし、Fベイスの車載ジャッキなら、パンクした356Bも上げられる。そこで僕らのなかで最も若い久保さんが大奮闘、パンクした左後輪を、同サイズの新品XASを積んだスペアと交換してくれた。

結果、356Bは本来の走行感覚を取り戻し、2日目のハイライトといえる白山白川郷ホワイトロードの狭くてタイトなワインディングもハイペースで走り切って白川郷に至り、飛騨高山を目指す。ところが高山に入ると、今度はかつて経験したことのないアイドリング低下に見舞われ、エンジンを止めたなら二度と掛からなくなってしまった。

まずは雨で電気系が、と疑ってデスビを開いて点検したが、問題はない様子。そうしたら森川コ・ドライバーが、かつてレンジローバーで同様のことが起こり、そのときはこうして解決したと、燃料フィルターキャップに



左:3日目、好天の八ヶ岳山麓、鉢巻道路をいくヒストリックカーたち。先頭は1962年ランチア・フラミアGT。上:諏訪大社境内でお祓いを受ける今年の出場車で最古のクルマ、27年ブガッティT35B。下:山梨県、朝霧高原から望む晴れた日の富士山の、圧倒的といえる絶景。

社に。そこでは出場車に神主さんによるお祓いが行なわれ、日本情緒を満喫。

そこからは八ヶ岳の麓の美しい高原を気持ちよく走って、小淵沢でランチ。食後は小淵沢から中央道に乗って高速クルージングののち、甲府南で下りて再びワインディングを朝霧高原へ。そこから見た富士山は、見慣れているはずの僕ら日本人も感激するほどの雄々しさに満ちていた。

3日目の宿泊地、伊豆修善寺に着く頃にははとっぷりと日が暮れていたが、走行距離280km余り、最後の高速入口渋滞を除けば、まことに心地よいドライブだった。

Day 4: 修善寺～箱根～横浜～東京

4日目は、伊豆スカイラインからターンパイクを下って小田原に。そこで最後のPCののち、東名経由で横浜に向かい、大栈橋で昼

パセンジャー・シートから

ポルシェ356には、ずいぶん昔にパセンジャー・シートに短距離座った経験があるだけで、今回はほぼ初めての経験といってもよかった。二条城をスタートしてすぐに気がついたのは、とても乗り心地がいいこと。チューニングしたラリーカーではない、いわばノーマルカーといえど、自身の993と比べても上質の乗り心地だった。4日間で1000km座っていても、まったく疲れは感じなかったほど。これまでいろいろラリーカーに乗ってきたが、間違いなく今回の356Bが最良だった。

室内では、サイドシルが太いためか、パセンジャー・シートに座った際に、右側のドアとの隙間が広く、そこに傘やペットボトルなど、いろいろな身の回りのものが置けたのが便利このうえなかった。

また、ワイパーのプルスウィッチがフェイス中央付近にあり、コ・ドライバーからも操作できたのもよし。そのノブを回せばワイパーの速度調整もリアにできる構造のため、吉田ドライバーにとっては最新のAIオートワイパーが装備されていたのと同じだったのでは？

WRCとヒストリックと合わせて、自身13回目のモンテをアルピーヌA110で走るのが夢なんだけれど、356Bでもいいかな、と今回は思った。これなら、最低でも2500km程度を走り回るヒストリック・モンテでも疲れないうらうし、吉田さん、いかがですか？ ただし、ぶっ飛ばす用意が必要です。もう少しは明るいランプとバケットシートは必須。それに、現在の6Vではなく12V電源が欲しいです。(OM)





左:4日目、修善寺を出て伊豆スカイラインをいくヒストリックカーたち。このワインディングは最終日のご褒美のひとつ。上:356Bのバセンジャーシートから見た伊豆スカイラインの2台、1952年MG TDと、28年ブガッティT40。2台とも年式によらずいいペースで走っていた。

食。首都高から東京に入って、東京タワーで最後のスタンプをもらって日比谷方面を指し、ザ・ペニンシュラ東京でゴールというルートで距離は200km弱。4日間で1100km余りを走るヒストリックカーの旅は、こうして終わったのだ。

前半が雨に見舞われたのは残念といえど残念だが、終わってみればそれが今回のラリーニッポンにいいメリハリをつけてくれたような気がする。最初の2日間の激しい雨があったからこそ、最後の2日間の好天が特別印象的だったのだと思う。

356BはPCに参加しなかったから、僕とし

ては極めて稀なことに競技性のないイベントを走ったわけだが、それでもこの4日間、一瞬たりとも飽きることはなかった。だからこのラリーに毎年参加している人々の気持ちが、とてもよくわかった。

大好きな愛車をドライビングしている、という大前提はあるものの、コース設定の素晴らしさと、完璧といえるコース図に表われた手慣れたオーガナイズ、見知らぬドライバー同士を結び付けるピュアなエンスージアズム、それに加えて、ザ・ペニンシュラ東京がスポンサーしたことによって国際性とある種の華やかさが顕著になったのも、ラリーニッポン

2017の大きな魅力のポイントだろうと思う。

フィニッシュ後、ザ・ペニンシュラ東京で開かれたパーティの冒頭で挨拶に立った、ザ・ペニンシュラホテルズの社主にして熱心なエンスージアスト、今回カーナンバー1の1937年ベントレー4 1/4 lを自らドライビングしたサー・マイケル・カドゥーリー氏は、こういった。「今、4日間、1100km強のラリーを終えてきたばかりですが、もしもう一度旅立てといわれたら、私は明日の朝、喜んで出発するでしょう」と。

不肖、吉田 匠、同感であります！

Yes, I agree with you! ☺



左:最終日、ザ・ペニンシュラ東京に帰ってきたカーナンバー1の1937年ベントレー1 1/4 lと、61年アストンDB4GT。この2台、カドゥーリーさん父子のクルマだ。中: 雅楽師、東儀秀樹さん父子が乗る1954年ACエースは、PC競技総合ウイナーに輝いた。右: 僕らの356Bも無事フィニッシュ、ベテラン森川さんのナビゲーションはさすがに頼れるものだった。

ラリーニッポンとザ・ペニンシュラ

2017年のラリーニッポンは、ザ・ペニンシュラ東京が冠スポンサーとなった。経緯は吉田ドライバーが前号のヒストリックカー考に書いたとおり。古いクルマを愛するような顧客層がペニンシュラのブランドに合致するという考えから。クルマへの拘りは、現在ザ・ペニンシュラ東京に配備されたフリートを見れば一目瞭然だ。送迎用には特斯拉・モデルSのほかに2台ずつのロールス・ロイス・ファントムEWB、BMW740Li、ミニ・クーバー・クラブマンを。ウェディングの演出にはなんと1934年製ロールス・ロイス・ファントムIIが登場する。

今回の参加車80台のうち、26台は主に米国、英国と香港のヒストリックカー好きなペニンシュラの社主やその友人などを呼び寄せたもの。彼らは、60万円超のラリー・エントリーフィーに加え、自身の航空券、クルマの輸送費、それにラリー前後の宿泊費などを負担しての参加となる。

この、いわばチーム・ペニンシュラのために、主催者はルートマップに英語を付加するサービスを提供。また、ペニンシュラ側でもチーム全車に予めルートを入力したうえに、GPSで現在位置を表示してルートを確認できるアプリを搭載したスマートフォンを貸与するという、鉄板のおもてなしを提供していた。

そして、ルートには比叡山延暦寺を始めとして、多賀大社、白川郷、奈良井宿、富士山本宮浅間大社と日本的な観光地がセットされ、諏訪大社ではルート上での車両1台ごとのお祓い(!)まで。(OM)

