

Rallye Monte-Carlo Historique

第22回 ラリー・モンテカルロ・イストリーク | 2019年1月30日～2月6日

いざ、モンテカルロへ!



ZR-1を駆ける我がセリカ。スタッドタイヤに履き替えていても凍った路面では細心の注意が必要。スタッドタイヤは日本国内では調達困難なので、手配についても考えないといけない。

かつてのモンテカルロ・ラリーを再現した「イストリーク」には、世界中からクラシックカーとラリーが好きなエンスージアストが集う。WRCと合わせて13回の参戦経験を誇る森川オサムがその魅力と参戦方法を、そして今年の一戦の顛末を語る。

report & photo: 森川オサム Osam Morikawa

CGの読者のみなさんの何割が古いクルマに興味があるのかはわからないが、昨年出版されたCG classicの売れ行きがよかったということなので、結構な率なのかと思う。そのクラシックカー好きでも、所有することが好き、整備が好き、走らせるのが好き、周りに見せるのが好き、といろいろな方がいらっしゃるはず。そのなかの“走らせるのが好きな方”のなかに僅かに存在する、極限まで走らせるのが好きな方向けイベントの世界最高峰と言われているのが今年で22回目となるRallye Monte-Carlo Historiqueだ。

毎年WRC初戦のラリー・モンテカルロの1週間後に開催されているイストリーク。1955年の第25回から79年の第48回まで、実際にモンテに出走記録があるモデルのみに参加が許される。10年前までは、出場できるモデルが30年前までのモデルとされ、年々1年ずつ新しくなってきた、2009年

には私も1979年に実際にWRCモンテを走りクラス優勝を遂げたマツダRX-7そのもので参戦したが、その後は更新されなくなり、未だに79年まで。これには主催者であるACM(Automobile Club de Monaco)に理由があるようだ。80年以降の参加を許すと、当時のバカッ速い4WDのグループ4やグループBが登場してしまうこと。そして、今のままでも毎年300台を優に超えるエントリーがあることだ。

イストリークへの道

ところで、ラリー・モンテカルロ・イストリークに参戦するためにはどうしたら良いのだろうか? FIA公認ラリーなので、参加車両にはFIA発行のヒストリック・テクニカ



サービスカーの1台は2年前にミニと一緒に走ったデンマークの友人に依頼した。派手な出で立ちで集合してびっくり。

ル・パスポート等の公認書類が必要とされ、ロールケージや外部からのキルスイッチ、規定の消火器等の装備も必要となる。またドライバーとコ・ドライバーにはFIA国際競技ライセンスの所有が必要とされるが、ACMがこのラリー期間のみ有効な許可証を有料で発行もしてくれる。

細かいレギュレーションは夏ごろに発表され、エントリーは8月下旬から11月上旬まで。締め切られて1週間ほどで受理の返事が送られてくれば、あなたも晴れてモンテ・イストリークに出場できることになる。ちなみに、エントリーと同時に払い込む参加費は今年の場合4800ユーロ(約63万円)。1週間にわたって広いエリアを走り回る競技ラリーで、モナコでの高級ホテル2泊やブッフェディナー、表彰式ガラ・ディナーを含む



今回の私の仕事場。規則では取り付けられるのは機械式トリップメーター1個のみ。パルクフェルメに入るときに外せるものならデジタル機器も可だが、来年からは完全禁止になるという噂も。



仏歴代国王の戴冠式が行なわれたノートルダム大聖堂前からスタート。この第1ステージである940kmのコンサントラシオンを含め、総ルートは2300kmに達する。



最初のコントロール・デ・パサージュが置かれたヴィトリール・フランソワで通過確認のスタンプをもらうためポルシェ911の後ろに並ぶ。深夜でも各所に大勢のギャラリーがいるところにモンテの歴史を感じる。



ブルゴアン=ジャユーのコントロール・オレール(タイムコントロール)手前でデンマーク隊から未明のサービスを受ける。現在のWRCのサービスパーク方式でなく、昔のように各チームとも独自のタイミングと場所で行なう。このプランを作るのも準備のうち。

ので、日本で行なわれている4日間程度のパレード形式のクラシックカー・ラリーの60万円ほどの参加費と比べたら格安といえる。

エントリーのほかに必要なのは、競技車両をスペアパーツやホイールとともに日本から送ること。主催者が船便を用意してくれるようなことはもちろんないので、すべて自分で準備せねばならない。すこしの余裕を見込めば、11月中旬には港に持ち込む必要がある。

さらにもうひとつ、準備が必要なものがある。それはラリー中のサービスである。現地のエントラントのなかには、ラリーカーと2名だけで走ってしまう猛者もいるようだが、氷雪の可能性も高いコースのためにタイヤ交換をしたり、スペシャル・ステージ(指示速度があるためZR=Zone Régularitéと呼ばれる)を軽いタンクで走りたければ、そのたびの給油も必要。したがって、最低1台のサービスカーの用意が必要となる。

備えは万全だったが……

このような準備で臨んだ今年のモンテ。我がチームは2台のラリーカーと2台のサー



チームメイトの240Zは何回もコースアウト。モンテを走る技量には達していないのが露呈してしまった。

ビスカーで計8名という布陣での参戦だった。私がコ・ドライバーとして乗ったのは1972年型初代トヨタ・セリカ。整形外科医である池内敏正氏がドライバーを務めるこれは、当時オヴェ・アンダーソンが率いたTTEカーのレプリカ。もう一台は私が彼と2011年にイストリークを走ったダットサン240Zそのもの。こちらは1972年にモンテで3位に入った日産ワークスカーのレプリカだ。

現在のWRCモンテにはなくなってしまったのが、コンサントラシオンと呼ばれる欧州数か所のスタート地点から集まってくる第1ステージ。これをイストリークはそのまま残している。今回我々が選んだのは仏北部シャンパーニュ地方の都市ランス。今年は他にグラスゴウ、アテネ、バト=ホンブルク、バルセロナ、ミラノ、モンテカルロからスタートし、最長2150km、最短でも730kmを徹夜で走って集合する。

最初のZRをスタートし、ペルティ峠を上り始めたらすぐに景色が真っ白になった。そのとたんに指示速度で走るのが難しくなり懸命のドライビングでも遅れ始め、49kmの間に最高6分の遅れになってしまった。その間27ヵ所でシークレット計時されたの



1970年代にモンテを席捲したランチャ・ストラトスは今回3台が出走。アマチュアでこれを走らせるのは苦勞があるはず。

で、延べにして4000秒ほどの減点をくらう。しかし、トップだったゴルディーニ8をはじめ10数台はほとんど遅れず、減点も僅か20秒程度。もの凄い走りだ。

もうひとつのZRをこなして中継点であるヴァランスにたどり着いた。ところが、ドライバーがハードワークが原因であろう急な体調不良で救急搬送されるという事態に。ここで我々は今回の挑戦を終えなければならなかった。もう一台の240Zは次のステージに進んだがZRごとにコースアウトを喫し、ついにはZR-10でコース外に転落リタイア。今年はZR-4~7が多すぎた積雪でキャンセルになるほど、久しぶりの大雪モンテとなり面白そうだったのに、2台とも完走できずに終わってしまった。ほぼ1年かけて周到に準備してきたのを考えると空しい気持ちでいっぱいだ。

さて、来年のイストリーク。準備を最小にしたければ、ラリーカーをレンタルする現地チームから出場するという手もある。日本からでも、東大工学部チームが外部からスポンサードライバーを募集して毎年参加しているから、あなたも応募してみたいか? ㊦



恒例でガラ・ディナーの会場には総合優勝車が飾られる。今回のウィナーはルノー8ゴルディーニ。そう、イストリークの準備にはタキードも含まれる。ちなみに2位はフィアット・リトモ、3位はランチャ・フルヴィアだった。