



# Rallye Monte-Carlo Historique

第23回 ラリー・モンテカルロ・イストリーク 2020年1月29日～2月5日

## 寄る年波には負けず!

往年のラリー・モンテカルロを再現した「イストリーク」には今年も、様々な名車、そしてレジェンドが参加した。WRCと合わせてラリー・モンテカルロには計14回参戦している森川オサムもまた、リタイアに終わった昨年のリベンジを果たすべく、現地へ向かった。

森川オサム=文・写真  
report photo: Osam Morikawa



3日目の第2ステージでビュルゼのスペシャルステージを走る我がチームのダットサン240Zは、72年にモンテで3位に入ったニッサン・ワークスカーのレプリカ。以前は大雪で有名だったビュルゼもご覧のとりの暖冬モンテだった。

### ヴァルター・ロールも参戦

1月末だというのに異様に暖かいシャンパーニュの街ランス。その郊外にあり、今回走らせる1972年式ダットサン240Zを保管してもらっている、現地ダットサンクラブの重鎮ユベール氏のガレージの片隅でのお茶の時間。240Zのオーナーであり、ドライバーを務める整形外科医の池内敏正氏と、コドライバー席に座る私。サービスを依頼したデンマークの友人であるふたりとともに5名の年齢を電卓で足していったら……350! ということは平均で70歳! こんなチームで挑んだのが今年で23回目の開催となるRallye Monte-Carlo Historique。ちなみに私の年齢はちょうど平均にある。

トヨタ・セリカで挑戦した昨年は、第1ステージ終了後にドライバー氏の急な体調不良でリタイアとなってしまった(本誌2019年5月号に掲載)ので、今年はその雪辱戦とも言える参戦。昨年より早めに現地入りして体調を整えての出走とした。WRCのモンテ戦では1990年代半ばで休止してしまったが、代わりにイストリークで続けられているのが、コンサントラシオンと呼ばれる欧州数カ所のスタート地点から集まって来る第1ステージ。今年是我々が選んだランスのほか、グラスゴウ、アテネ、バト=ホンブルク、ミラノ、バルセロナ、モンテカルロから選択。最長2200km、最短でも940kmを夜を



車検場へ向かう際に350歳チームで記念撮影。

徹して走り、仏南東部の街ヴァランスに集合する。

毎年、昔のモンテの有名人が出走するのもイストリークのウリのひとつ。今年は1967年にミニで勝ったラウノ・アールトネン(72年の240Zのドライバー)と88年をグループBランチャ・デルタで制したブルーノ・サビーに加え、超大物が初参戦した。モンテで4勝を記録し、80年と84年にはワールドチャンピオンとなったヴァルター・ロールだ。しかも今回ポルシェ911SCのコドライバー・シートに座るのも往年のコンビであったガイストドルファー。もうひとり、モンテカルロからスタートした日本の東大チーム5台のなかでニッサン・チェリーを駆る、パリダカ勝者の篠塚建次郎氏も注目を浴びていた。

徹夜明けのコンサントラシオン終盤に設定されていたのが、2カ所のスペシャルステージ。最初はモントーバン・シュル・ルヴェーズ村をスタートし、ペルティ峠を越えてサン=タンドレ・ド・ロザン村までの45km。昨年は峠を上り始めたら景色が真っ白になり指示速



徹夜のコンサントラシオン。デンマーク人の友人が担当してくれたサービスカーから給油を受ける。最悪でも7km/ℓと言われていたのに5km/ℓしか走らないと判明し、サービスプラン変更が必要に。



ブルゴアン=ジャユーのタイムコントロールを待つヴァルター・ロール/クリスチャン・ガイストドルファー組。彼らは80年代前半にWRCモンテを4回制している。



サン=ボネ・ル・フロワのSSスタートを待つ。日曜日ということもあったのか、ものすごい数のギャラリーが詰めかけていた。手前のサービスで動かないワイパーを外してしまったので視界はすっきり。

度に追いつけない必死のドライビングとなったのだが、今年は白いものはどこにもない。しかし我々には別の試練が襲いかかった。半分ほどを走り、次の峠に差しかけたところで雨が降ってきたのでワイパーをオン。でもすぐにワイパーがぐずり始めたのだ。5分か10分に一度というギネス級の(?)間欠ワイパーとなった挙げ句、視界を遮る位置に止まったまま動かなくなってしまったのだ。昼間だったので何とか最低限の視界を確保でき、遅れもなくフィニッシュまで辿りつけたが、この後ずっとサービス隊を悩ますこととなってしまった。

ちなみにこのSS、主催者によって車載されたGPSを使って、45kmの間に24ヵ所でシークレット計時されていた。1ヵ所につき1秒の誤差あたり10ポイントの減点となるが、我々は一番厳しいポイントで17秒遅れてしまったのを含めてトータルで121秒、つまり1ヵ所当たり約5秒の誤差となった。この時点で順位は304台中194位で、なんとロールより3つ上。日本チームではトップの成績だった。

### 暖冬の影響はモンテにも

とにかく確実に堅実に走ろうと決めていた我らが350歳チーム(?)の作戦が当たったので、以降は自ら“チーム・ステディ”と称して最後まで完走しようと、キープ・ストラテジーの誓いを新たに先へ進んだ。我らが作戦は功を奏し、5日目の第4ステージを終え、13ヵ所のSSを通過した時には150位まで順位を上げることができた。

ところで件のワイパーはサービス隊の働きで原因が判明。5日目の朝にモーターを載せ換え修理完了。快晴のもとワイパーが動くようになった! 今年の暖冬はヨーロッパも同じで、全ルート3300kmのごく一部の道端に白いものがあつた程度で、路面には皆無。これ

までWRCモンテ6戦を含め14回目となった私の初めての経験となった。せっかく準備したスタッドタイヤも無駄になってしまったし、モンテらしくないことこのうえなし。モンテを走るなら、やはり少しは白い雪の上を走らないといけません。

冰雪路とともに、もうひとつのモンテの華がチュリニ峠。夕刻に第4ステージをモノコで終えた後、その深夜に行われる最終第5ステージは2ヵ所の長いSSを含むが、その最後のSSがチュリニだ。ひとつ目はブロー峠をスタートし、ラブレ、ロルム、サン=ロック、ポルトと次々に峠を越える厳しい34km。このコースは狭く、曲がりくねり、我々の240Zにまったく合わなかったようで、40分以上にわたるドライバーの奮闘にもかかわらず遅れに遅れてしまった。31ヵ所での計時で最高68秒、延べ24分もの遅れとなつてしまい、順位を10位落としてしまった。

そして最終のチュリニ峠。深夜1時過ぎのスタートにもかかわらず大勢のギャラリーに迎えられてひた走った35km。ここでは遅れることはなく順位を6位戻してフィニッシュ。しかし、前のSSで大きく遅れてしまつて気落ちしてしまつていたのか、集中力が欠けた時間があった。

チュリニの後もヘアピン連続のきついリエゾンを高速で走り抜けて未明のモノコに帰着。ロード・ペナルティはゼロで、総合153位でのフィニッシュだった。

やはり70歳を過ぎての身体では体力を使い果たしてしまったのかもしれない。次回も出場チャンスがあれば、健康と体力維持にはこれまで以上に気を配らねばと思う。そうだ、その前に免許の更新があつたら高齢者実技講習とかも受講しなくちゃならないらしいし。って、まだやる気? ㊦



ランスに居残り緊急時の対応してくれたユベール氏。5日目第4ステージのスタート直後のサービスで、彼が手配してくれたモーターが届き交換。でもワイパーが復活したこれ以降は快晴だった!



ワイパーも蘇り、ランチア・ベータ・クーペとフォード・エスコートを従えて快調にリエゾンを飛ばす。村の中でのスピードチェックは年々厳しくなつてきている。これも車載のGPSで計測される。



ラ・ボレーヌ・ヴェジュビー村で最終チュリニ峠のスペシャルステージのスタート待ち。この時が疲労の極限だったようだ。今年から電子機器全面禁止の噂もあつたが、デジタル表示機器は2個までに規制された。