



26th Rallye Monte-Carlo Historique

第26回 ラリー・モンテカルロ・イストリーク 2024年1月31日～2月7日

第4ステージで日没となったペンヌ峠での最終SRを下る我がチームのダットサン240Z。車内は酷くノイジーなのでインカムを使用してコースとスピードを指示する。SRではヘルメットは不要。

初めて尽くしの15戦目

WRCで6度の参戦経験を持つ筆者が2009年に転向した「イストリーク」。

マツダRX-7やダットサン240Zでの奮闘ぶりはこれまで本誌で何度かおとどけしてきた。今年はコロナ明けで4年ぶりの参戦となったが、いっぽうでルール変更にも悩まされたようす。雪や氷こそ見られなかったものの、その戦いぶりやいかに。

文=森川オサム
report: Osam Monkawa

写真=森川オサム、クリストフ・エリオット
photo: Osam Monkawa, Christophe Heliot



2020年以後の参戦

1970年代後半から90年代までにWRCを6回走ったあと2009年からイストリークに転向し、前回2020年までに合計でモンテを14回走った。その後あの忌まわしきコロナ騒ぎで3回パスし(2021年は直前でイストリーク自体がキャンセル)今回4年ぶりの参戦となったのだが、若い時と違い、高齢者となった4年は主に体調面で思った以上に長いブランクだったことを改めて感じる事となった。ラリーが近づくにつれ自分の体調面がこれまでにない気になってしまったのだ。

さらに、今回のイストリークは「初」尽くしだった。まずはここ数戦でサービスを担当してもらっていたデンマーク人の友人が家族の都合で参加できなくなってしまったこと。これはドライバーの友人でマシンのダットサン240Zを預かってもらっているランス在住のフランス人の伝手で、仏ダットサンクラブでZを所有する2名がサービスを担当してくれることになってひと安心。1名は自身の初代Zのリストアとメンテをすべて自分でこなす腕前で、もうひとりZのパーツをビジネスにしている若者。心強いがラリーサービスの経験がほとんど

なかったため、細部まで綿密なプランニングと打合せが必要となった。

WRCモンテで1990年代後半に廃止となってからはイストリーク名物となった、集合ステージともいえるコンサントラシオン。今年はスターティング・タウンが減らされ英グラスゴウ、独バト=ホンブルク、仏ランス、伊トリノからの選択となり、我がチームはランスからの1000kmをスタート。以前はこのステージもすべてルートが指定されていたのだが、今回は初めて途中のガップのCH(計時地点)までの700km余りはCP(通過確認地点)の通過以外は「フリールート」とされた。私は少し遠回りでもマシーンとドライバーに優しいオート

ランスの友人所有のガレージからスタート地点へ出発せんとする今回のチーム・メンバー。



1,000kmの第1ステージ、コンサントラシオンを終えモナコへ到着。F1のコースで呼ぶところのタバコ・コーナーからブルサイドへ向かう。



第3ステージ序盤ブリヴァアのCHを過ぎたSR-5で左後輪を浮かせてクロワ・ド・クレセイユ峠を行く。



ラシャン=ラファエルへ向かうSR-6のスタートでは1分前にアリアリア・カラーのストラトスが、1977年のWRCモンテで見た風景だが、こちらはレプリカらしい。

ルートを長く走るコースを選んでルート作成をしておいたのだが、スタート前に問題が起きた。それは日本でも報道された反マクロン政権の農民大規模デモ。オートルートの要所が多数のトラクターで封鎖され通行不能に。徹夜走行のもとグーグルマップの情報で閉鎖箇所を把握しながら急遽オートルートを回避し事なきを得たが、サービスポイントも変更する必要があり、さらには閉鎖の影響で想定外の渋滞も発生し、長時間の全開走行も必要となってしまった。その全開走行のため燃費も悪化し、ガス欠のため予定外のサービスが必要となるおまけまでつく始末。

ハイテクデバイス禁止

このステージをモナコで終えるとGPS装置を装着させられ、翌日からのステージに備える。ヴァランスへ向かう第2ステージからはSRと呼ばれる指示速度が与えられGPSで随時計時されるスペシャル・ステージが含まれ、ここからが真の競技となるのだが、そのSRで今回初めて競技者がGPSを使ったデバイスを使用することが禁止された。デバイスとはスマートフォンやタブレット、さらにはスマートウォッチまで含まれ、車検時に配られていた厳重なエンベロープにそれらを密閉し、SRスタート前に車両後部に収納しなければならないルールとなったのだ。これはGPSデバイスのアプリを使ってアベレージ走行を容易にすることを許さず「昔のように計算して走れ」という主旨。私はこれまで事前にタブレットのナビアプリにコースを保存し、それに沿って走っていただけでアベレージ走行には使っていなかったのだが、これも使えなくなってしまったわけだ。ある意味とぼっちり。

またSRでは村を通過する時の制限速度30km/hの順守が厳しくなり、GPSで速度を計測され僅かの速度オーバーでもペナルティ

が課せられるようになった。同時にSRでの指示速度も以前より低くなり、頻繁にあった全開区間が少なくなってしまっていた。さらにはコース途中で指示速度を変更する、その昔の国内ラリーで呼んでいた「バスコン」も登場。急に指示された時は一瞬戸惑ってしまった。そういえばラリーの期間自体も以前の足掛け6日から7日間に変更され、その分1日の走行時間が短くされていた。参加車両が徐々に旧くなっていくと同時に参加者も高齢化しているのかも。

我がチームはドライバー氏の体調不良もあり成績は低迷したが、なんとか5つのステージをこなし6日目の夕刻にモナコに帰着。短時間の休息のあと徹夜の最終ステージへ臨んだ。あまりにも有名なチュリニ峠のSRは後半のヘアピン連続区間で指示速度に追いつけず遅れてしまったが無事に走破。続いて勇躍最終SR-17のスタートに着いたら濃霧のためキャンセルを告げられた。そのままモナコまで駆け下り総距離2700kmだった今年のイストリークをフィニッシュ。終わってみたら2017年にも勝利したオペル・アスコナ400を駆るベルギーからのチームが総合優勝。オーガナイザーがGPSハイテクを使つての走行を防ぐためにいろいろとルールを練ってきたが、結局はこれまで強かったチームが強かったという結果となった。

アベレージを低くして全開走行が少なくなったり、SR途中で指示速度を変えてコ・ドライバーの技量を試してみたりは私の好むスタイルのラリーではない。でもラリー・モンテカルロ・イストリークにはチュリニ峠のステージを始め、今回はほとんどなかったが氷雪路の難しさなど、他のヒストリックカー・ラリーにはない魅力が詰め込まれた一戦であると思う。そして普段から健康を保って体力を維持するモチベーション向上にも役立つ。少なくともこの記事が掲載されたCGが出てまもなく後期高齢者になる私にとっては、🍀



第4ステージ中盤のビューレ・パロニーに置かれたCH手前でサービスを受ける。現在のWRCでは決められたサービスパークでのみ受けられるが、「昔のように」やるイストリークではCHエリア内やバルク・フェルメ以外では自由に行える。それゆえサービスプランニングも勝敗を左右する。(CH)



タイムカードに記入される数字はフランス人ではない我々には難読だったりする。10:59はいいけど12:14って読めますか? 下は指示速度でSR-5ではスタートから15.134km先までは39.6km/hで、村中は30.0km/h。村を抜けた15.237kmからは42.1km/hという指示。



第5ステージの最後、モナコ入り直前でサービスカーから最終第6ステージ用の給油を受ける。ゆっくり走ればリッター7kmだが、飛ばすにつれ5km以下まで悪化。最終ステージはチームメンバーも見物に行けるようノーサービスで走った。