

高齢者マークでトップタイム!

トヨタGRヤリスで全日本選手権ラリー参戦

“高齢者による運転”とひと括りにされるのが不満で、クラシックカー・ラリーなどではなく、全日本選手権ラリーというガチなスペシャルステージ・ラリーに挑む後期高齢者ドライバーとペアを組んだ、こちらも後期高齢者コドライバー。さて今回の顛末をいかに。

森川オサム=文
report: Osam Morikawa

森川オサム、高橋 学、CINQ=写真
photo: Osam Morikawa, Manabu Takahashi, CINQ



豊川宮路山でのSS-8を行く松波 登/森川オサム組のGRヤリス。車内ではインカムのトラブルで怒鳴りながらもクラストップのタイムで走破。(CINQ)

ふたり合わせて151歳

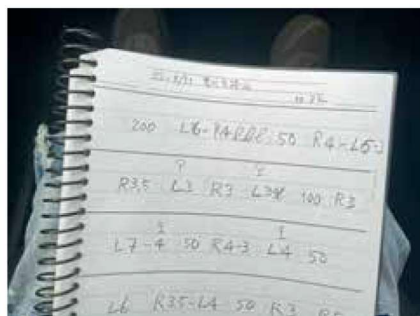
デイ1の最終スペシャル・ステージSS-7はスタート・フィニッシュ&サービス・パークがある愛知県蒲郡市のリゾート施設ラグーナ・テンボスの隣にある、トヨタ所有の広大なKIZUNA研修所敷地内にある広場だった。このSSはラリー中で唯一のグラベル路面で、ナンバーが付けられた樹脂製ドラム缶が置かれたコースを縦横に走り回る数百mのジムカーナ。前日の徒歩によるレッキでわかったのは、コースの見極めも容易でなくルート指示が極めて難しそうなこと。なのでミスコースせぬようスタート前に気合を入れて臨んだ。GRヤリ

スのリアゲートを開け、ふたり分のヘルメットを取り出し、バラクラバとヘルメットを被りHANSをセット。6点式シートベルトで身体を縛り付け、そしてインカムのケーブルをつないでからスタートラインへ。

ドライバーに向けスタートの秒読みを始めて気が付いた! インカムが通じていない! 仕方ないので大声で怒鳴ることを伝えスタート。いざ走り出すと、レッキとはスピードがまったく違うのでルート指示の時間が限られ、酷く目まぐるしい。大声を出すすと早口ができないので余計にタイヘン。さらにはぐるっと回り込むと4WDの自車が立てた盛大な砂煙で先がよく見えない……等々で無駄なコース取りに



普通車を使うことが義務づけられたレッキでは、ドライバーがステアリングに付けたお手製角度標を見て告げるコーナー情報をベースノートに記録する。(OM)



本番ではレッキで作成したベースノートをドライバーに読み上げる。写真の場合は「(ストレート)200、左6から右4ロングロング50、右4から左6から3……」という具合。(OM)



蒲郡駅前でのセレモニアル・スタートはこのあと駅の車寄せを一周。カーボンレーフには特製高齢者マーク! (OM)



コクピットでスタートを待つ後期高齢者コンビ。ベテランの風格、そして余裕の？自撮り。このSSではインカムは問題なく働いていた。(OM)



完全封鎖された三河湾スカイラインSS-6前のTC。青い「TWZ」がタイヤ・ウォーミング・ゾーン始まりを示し、数百メートル先には赤斜線入りの「TWZ」でその終了を示す。そのすぐ先にSS-6スタートが。(OM)



コヴァライネンの1分ペナルティで総合優勝を勝ち取った勝田範彦組のGRヤリスRally2。現在WRCを戦う勝田貴元選手のお父さん。さらにそのお父様で今回のラリー三河湾の開催に奔走した組織委員長勝田照夫さんと我々は、1970～80年代に国内ラリーで走ったライバルだった。(OM)

なってしまうたり、一時停止直前になってしまうたりと四苦八苦。散々なタイムロスとなってしまう。フィニッシュしてからインカム不調の原因が判明。なんとドライバーがコネクターをつなぎ忘れていたのだ。でもこれはコドライバーの私の確認ミスでもあり同罪。後からわかったが他のチームはミスコース連発だったようで、体調不良で休んだ昨年を除き全日本ラリー選手権を連覇したヘイッキ・コヴァライネン組も1分のペナルティを食らっていた。

そう、元トヨタワークスのテストドライバーも勤めた経験がある松波 登ドライバーとの我ががチームは、2年半前にも本誌でレポートしたとおり、全日本選手権ラリーに参戦しているのに高齢者チームだから物忘れも激しい。さらにその時と違うのはふたり合わせて151歳の後期高齢者となったこと。他のチームより確認しなければならぬことが多いことを改めて痛感。

トップタイムをマーク

気を取り直してスタートしたデイ2。最初のSS-8は豊川宮路山での10.7km。TC (タイムコントロール) 前で準備し前日の教訓からちゃんとインカムのチェックもしたら……また通じてない！スイッチをON/OFFしてもダメ。また怒鳴るはめに。それもこんどは10km以上もの間ずっとだ。

スタートすると、とても狭いコースのうえにクネクネと曲がりくねっていて走りづらい。ということはペースノートの読みもひたすら忙しく怒鳴りまくりで、途中トップクラスJN1の元チャンプ新井敏弘組を始め2台が派手にコースアウトするなか無事にフィニッシュ。聴き取りづらいペースノートだったはずだがドライバーが奮闘し10.7kmを12分6秒1で走り切り、オープンクラス15台中で2位を5.9秒離し前日の三河湾スカイラインでのSS-3に続きトップタイムをマーク。なお、選手権から外れたオープンクラスで走っているのは全戦出場ができないのと、車両規定が少し緩いから。

この後もインカムのトラブルはそのままだったが、続く岡崎遠望峰SS-9もトップタイム。しかしトリッキーなコースの深溝運動公園SS-10では300m続く広くて長いストレートから狭い道に直角に“右折”する箇所フルブレーキングするも間に合わず、コース分離のテープを吹っ飛ばして真っすぐ行き過ぎてしまうタイムロスもあった。

一度戻ったサービスパークでインカムのトラブルは直り、午後の再

走ループではSS-11/12/13と立て続けにトップタイムを記録できた。

調子が乗ったところで最終SSは前日の最終と同じトヨタのコースでのジムカーナ。タイムは短縮したもののまた下位に沈んでしまいフィニッシュ。

2日間のSSの総合タイムではクラス2位につけることができたが、実はデイ1の始めに私がひとつやらかしていた。蒲郡駅前の岸壁でのSS-1前TCに、ターゲットタイム1分前になって進入し、横に來たマーシャルに正しい通過時刻を告げたところまではよかったのだが、タイムカードを手渡ししてしまったのだ。手渡した瞬間がその分になる数秒前だったので1分前の扱いとされてしまい、早着とされてしまったのだ。その後のTCのマーシャルは告げた時刻前には受け取ってくれなかったのが、この時受け取られたのが不運だったと言えるがミスはミス。私が経験した過去のWRCでも最近のヒストリック・モンテでも、時刻を告げてタイムカードを渡せばその分まで待って記入してくれていたもので、うっかりしてしまった凡ミスだったが、これにより順位は5位まで落ちてしまった。マシンは最新なれど、人間は劣化著し。

チームとしては少し残念な結果に終わった今回だったが、前回参戦した全日本戦と違い、各SSでは手前から嚴重な道路封鎖がなされタイヤ・ウォーミングアップ・ゾーンが設けられるなど運営の改善が見られた。また、地元蒲郡市がモナコを手本にラリー開催地としての発展を目指しているということで周辺の市と協力して盛り上げていこうという気概がひしと感じられたのも大きな収穫だった。㊦



SS-7のジムカーナで苦戦する。タイヤは履き替えられないのでドライ・ターマック用ダンロップDIREZZA 301Rのソフト・コンパウンドのまま。(MT)