

ドライバーは車で走るが、ナビは自分で走る。この歳になってモンテのタイムコントロールに駆けるとは……。

TM



ふたたびのミニ 30年目のモンテ挑戦記

text = 森川 修

それまでのラジオ洋盤ヒットパレード少年が自動車少年になったのはCARグラフィックのせいである。高校2年にならんとする1966年の春、CGで読んだモンテカルロ・ラリーでは、驚異のマイティマウス、ミニ・クーバーSが前年優勝のティモ・マキネンを筆頭に1-2-3フィニッシュでみごと3連覇を飾ったはずが、ランプの些細な規則で失格とされ、5位だったフランスのシトロエンが優勝となったスキャンダルを報じていた。そして翌年、ラウノ・アールトネンが雪辱を果たし、ミニはモンテ3勝目をあげる。この雪と氷のラリーの写真で見た情景が私のモータースポーツ、特にラリーに対する興味をかきたてた。

縁は異なるものミニなもの？

同じクラスにこれまたモータースポーツに取りつかれたヤツがいて一緒にチームを創り活動を始めた。現在モータージャーナリストとして活躍している日下部保雄君がその人。彼と一緒にラリーの世界に足を踏み入れ、夢中で競った。その後ラリーでのコンビは発展的解消となり、ライバルとしての出場も数多く経験した。

国内ラリーを転戦していた私に76年、願ってもないチャンスが訪れた。まだ日本から海外ラ

リーへ出ていく人はほとんどいなかった当時に、夢に見た最高峰モンテである。これで完全にモンテに魅入られてしまった私は84年までに5回出場し、79年のRX-7でのクラス優勝をはじめとして4回完走することができた。

ラリーから身を退いてももう10年以上経ち、現在はローバーで(私にとっては初めて)クルマを仕事にして平穏な日々を送っていたのに、またモンテにかかわることになった。それも仕事柄あの「ミニ」で(註: 森川氏は現在ローバージャパンのマーケティング部長)。

今年1997年はミニの3勝目からちょうど30年。それをお祝いして(?)ミニを販売している各国のローバーから、それぞれミニをエントリーさせようとの企画が持ち上がったのだ。英国本社からはなんとキットカーを1台、それをグループN数台で盛り立てようというアイデアである。当然、ミニのナンバーワン・マーケットたる日本も手を挙げた。結局英国、イタリア、フランス、そして日本から、キットカーとグループA各1台とN3台のエントリーとなった。ドライバーは各国ともジャーナリストに依頼することに決まった。ただし、やはりWRCイベントともなるとラリーをかなり経験している人で、それもそこそこ「枯れて」いて熱くならず最後まで走りきれぬ人でなければならぬ。あ、これは日下部に頼まなくては……、というわけで快諾してくれたが「ナビは君ね」。こうして私も13年ぶりのモンテ出場となった。

真面目な彼は暮れから正月にかけてミニに慣れようとローバーの広報車を乗り回していた。「こんなちっちゃくて昔っはいヤツでモンテだじゃぶなのかあ……?」

ミニはやっぱりミニである

ラリーのマネジメントは日本とフランスの2チームまとめて行なう形になったが、二人とも仕事の関係でバリ入りがスタートのわずか3日



前というぎりぎりのスケジュール。昔ならラリーのためにすべてを平気で後回しにしたものなのに。到着早々TGVでヴァランスまで南下し、車両のシェイクダウンをする。今回のミニは最新型ミニ・クーパーを英国ローバー本社のスポーツ部門であるローバースポーツがグループNラリーカーに仕立てたもの。ミニの場合、グループN用にホモロゲートされているパーツがほとんどないため、実質的にはほぼノーマルカー。カムのプロファイルを少々変更したのみのエンジンには、わずかに62馬力だし、ギアボックスもレシオを含めてまったくノーマル。サスペンションはダンパーの減衰力変更のみ。もっともボディ、エンジン、ギアボックス、足回りは完全にバラされリビルドされている。あとは主に安全装備とラリー用機材のみ。頑丈なフルロールオーバー(谷が深くてガードレールのないモンテに妻を持ち二人とくればこれは必需品!)とバケットシート。そして自動消火装置、燃料とブレーキ系統のヘヴィーデューティ・パイピングが主な安全装備。そしてラリー機材として、補助灯、熱線入りウィンドシールド、コ・ドライバー用のトリップメーター、リーディングランプ、インターコム付きのヘルメット、そしてサービス・クルーとの連絡用の無線機といったところだ。シェイクダウンをしていろいろな発見をした。まず、あらためてミニは小さかった。固定のバケットシートがふたつ並んで、ロールオーバーのパイプが張り巡らされているので隙間が小さく、リアにヘルメットをしまいかむのもひと苦労。リアウィンドウの内側を拭くなんてことは、もはやプリンス・テンコー密室抜けの世界。昔、360ccの軽だけのラリー戦というのがあって二人で優勝したなあ、なんて思い出した。そして、やはり現在のクルマと比べると特殊な設計なので、ドライバーはかなり我慢と工夫が必要なのが分かった。今回、日下部君に頼んだのは正解だった。あの頃のドライバーは人をクルマに合わせるのがウマイ。

熟年クルー、ランスをスタート

世界で最も長い歴史を持つモンテの特徴のひとつはスタート地が数ヶ所あり、それらから集合してくる「バルクール・コンサントラシオン」と呼ばれるステージがあること。今回我々はパリ北東シャンパーニュ地方のランスを選んだ。前夜は地元のオートクラブが参加者をディナーに招待してくれる。エスコート・コスワースに乗る愉快なイギリス人チームと仲良くなる。コ・ドライバーはロンドンで日本企業に勤めるようで、反対に私が東京でイギリス企業に勤めているのがウケる。そして大勢の人に不思議がられたのが、現在インプレッサ、ランサー、セリカとトップコンテンダーを持つ日本から、日本人がはるばるモンテに来てなぜ「ミニ」に乗るのか? だった。これは確かに彼らには謎だ。旨いシャンパンのせいとか我々二人にも不思議に思えてきた!



ラリー2日目、サン・ボネ・ノ・フロワの第3ステージでスタートを待つ我々のミニ。強力なエンジンをものともせず、クラス3位/総合46位のタイムを叩き出した。

翌日は車検の後、暗くなってからいよいよスタート。二人とも久々のラリー、それもモンテにぶっつけ本番のマシーンなのだが、意外と落ち着いている。年期のなせる業か? あらためて「最後まで行こう」と確認しあう。そして難しい仕事を引き受けてくれた日下部君がラリーを楽しんでくれることを祈りつつ、街中の人が集まったのではと思わせるほど大観衆で埋まったランスを後にする。

スタートしてすぐに今回のモンテは大変だと気づく。要するに、グループNミニのスピードでは、いわゆるリエゾン区間でも気合いをいれて全開で走らないとターゲットタイムに追いつかないのだ。これはドライバーにはキツイはず。そのうえ、最初のタイム・コントロールのあるトロロエを目指すうち、コ・ドライバー(あ、私だ)のミスで10kmほどミスコースしてしまった。しかしここはあわてて戻らずグッと落ち着いてショートカットをしコントロールにはジャスト1分前に到着、事なきを得る。ドライバーを必要以上に焦らせぬようコントロール直前まではいたって平静を装った。「足馴らしができてよかったでしょ」「うーん、まあね……」で済ませてしまった。昔だったらこうはいかなかったろう。このステージはコマ地区は与えられず、通過地点とルートナンバーを簡単にリストしたものとコントロールのある地点の住所(!)のみ。これ、日本からのチームには結構キツイものがある。ちなみにラリー中のサポートは、パン2台とクイック・サービスカーとしてのレンジローバー2台の4台で行なう。サポート・クルーの中で英語がなんとか通じるのは一人だけなので、無線連絡では英語と私の片言のフランス語の混ざった妙なコミュニケーションとなる。



初日の夜、ヴァランスにてフランス・チームとともにサービスを受ける。



役者と昔とった杵柄を思い出してきたのだが……

1000kmをノーバナルティでモノコに到着したのは翌日の夜。ここではローバー・グループ本社主催の記念パーティーが催され、60年代に優勝した3人のドライバー全員と会い激励される。日下部君も私も当時あがっていたスターたちだ。英国からのキットカーはエンジンが潰れてここまでたどり着けなかった。

さて、一夜明け19日。60年代を最後に消えていた、モンテカルロ市街のFIGPコースを使ったスペシャル・ステージがSS1として復活。モンテ5戦の他ここには何回も来ている私も、やはり競技でここを走るの感慨深い。ドライバーは初めてなので余計だろう。雨の中、ミシュランのカット・スリックを履いたミニは元気に飛び出した。1周目のヘアピンで華麗なハンドブレーキ・ターン、といくべきところを華麗に



かつてラリーに夢中になっていた頃。これは1971年のRCC クロスカンントリーラリーでのエピソード。左が若き日の日下部君。右が私。

回りすぎて200度スピン。枯れたドライバーはきちんと観客にもサービスする。ただしインターコムを通したドライバーの声は落ち着いているのでまずは安心。総合103位、クラス11位でヴァランスへ向けて出発する。

復活コンビは絶好調、だが……

翌朝より本格的なステージとなる。第2SSは19kmのウェットの登り。しかしこのSSから2ヵ所ずつのSSの間ではタイヤ交換が禁止されるため、積雪との情報が入った第3SSにそなえてズバイクタイヤを選択する。私は、フランス人が書いたペースノート(ラリーのスタート直前にコピーを入手)を読むが、なにせ「G」は「ゴーシェ」=「左」と解釈してドライバーに伝えるのだから結構ホネがおれる。「このSS我慢してネ、次か

らは楽にしてあげるから……」「いいよ、目で見て走るから」ということで私は練習に徹する。

すぐ続いての第3SSはサン・ボネ・ル・フロア村から出て同村に戻る26kmの周回コース。フロアとは「冷たい」の意のとおり、例年雪が多いステージだ。前のほうのハイパワー車が雪を蹴散らせて轍になっていて、それがミニの幅には合わず走りづらそう。でも悪条件になると真価を発揮するわがドライバーは健闘、1分前のブジョー106ラリーをパスして、我がミニはなんと総合46位、クラス3位の好タイムをたたきだす。もちろん4台のミニの中でも最速だ。後ろにはインプレッサ、インテグラレ、クリオ・ウィリアムズ、ゴルフ、アストラ等が続く。ここまでのトータルでは総合66位・クラス4位に躍進。サン・ピエールヴィューの30kmの第4SSも快調にこなし、今度は2分前のドイツから参加のスズキ・スウィフトをパス。私のペースノート読みも調子に乗る、日下部君もミニに慣れ往年のペースをつかんだようだった。昔でもなかったほどコンビネーションも良く気持ちいい。そういえばその昔、前方にチェックポイントを発見し、「(思いっきりスロットルを)踏めっ!」と叫んだら思いっきりブレーキ踏まれたことがあったような……。二人とも成長(?)したんだろうかとモンテの名物SSのひとつ、ブルゼへ向かう。

暗くなったばかりのブルゼの第5SS30kmをスタート。「左フラット(左コーナー・フラットアウト=全開)、右フラット・ロング(右全開コーナー長く続く)左フラット・ロングから右110(数字が小さいほどキツイ)、ストレート50(m)……」右にやや直角に石造りの橋に入るべく3連全開からこの区間で初めてのブレーキング。瞬間、クルマがコントロール不能になったのがわかった。何か壊れた! 右に吹っ飛び橋の入り口の石壁に右フロントをヒット。弾き飛ばされ滑りながらもドライバーが巧くクルマを寄



往年の日下部・森田組の重宝。これは75年のミニカー・ラリーにマルロー・マルクスで参加した時のショット。この頃から小さな車に縁があった?

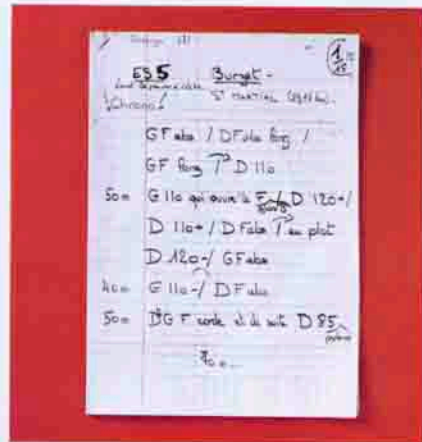
MINIは生きている



哀れ。我がMINIは右サスペンションのトラブルで石壁に接触、残念なリタイアに終わってしまった。

せる。止まったところは約50mの長さの橋(これが「ストレート50」)の中ほどだった。これ以上に進めないことは二人ともわかった。「走れないよネ?」「ダメダヨッ!」この瞬間、二人の'97モンテは終わった。SSのスタートでゼロにしたトリップメーターは空しく420mを示していた。私は日下部君に握手を求める。彼は握手しながら「握手するのもヘンだよな」と言ったが、

私の気持ちは「ここまでゴケロウサン」であった。翌朝、エンジニアのチェックにより、原因は右前のトーションバー前端がブレーキングの瞬間抜け落ち、サスペンションがホイールごと脱落したことだとわかった。個人的趣味としての出場ではなく、半ば会社の仕事として出たモンテ。やはり責任も重し、リタイアは辛かった。少なくとも完走して会社



これが問題のブルゼのスケジュールのベースノート。フランス語表記で読みづらかったが、それにもスタートから2行めで終わってしまうとは、返す返すも残念。

の仲間にも喜んでほしかった。でもこの歳で、こういうきっかけで、昔のコンピでこんなラリーを走れたのは幸運だったと思う。正直言って、日本を発つ前は体力の面などで少々不安はあったが、自分自身も思った以上にタフで嬉しかった。再発見できた。でもなにより嬉しかったのはパートナーのかけてくれた「でも面白かったヨ。またやろうぜ」のひと言だった。ネバーギブアップ!



無線のアンテナに目をつぶれば、ほとんど30年前と同じ風景だ。あの時のアーネスト・リンドン船長もこのような難しい路面を利用してボルシェやランチア勢を突き放した。