



トローレット峠を駆け抜けるRX7。

29 janvier au 4 février 2009

12^{ème} Rallye Monte-Carlo Historique

ラリー・モンテカルロ・イストリーク

30年前のドライバーが30年前のクルマで

1月29日から2月4日まで開催された「第12回ラリー・モンテカルロ・イストリーク」。

例年どおり300台を超える盛況となったが、その中には日本からのプライベートアスの姿もあった。

30年前にモンテカルロ・ラリーに参戦した車両を、そのままレストアして参戦したクルーはモンテで何をみた？

文と写真 (Text & Photo) = 森川オサム (Osam Morikawa)

25年振りの再会

5月に60歳を迎える私の人生のちょうど中間にあたる30年前、1979年1月27日の早朝、私は、オレンジイエローにペイントされたマツダRX7の「コ・ドライバール・シート」に座り、友人同士で結成されたサービスマンチームを乗せて結成されたサービスマンチームを乗せていた。WRRC（世界ラリー選手権）の第1戦に設定された、伝統のモンテカルロ・ラリーの、モナコ・ハバー橋に設置されたフィニッシュラインのことだ。私にとっては同目のモンテは、クラス優勝という意外のオマケ付きで終わった。

前年に発売されたばかりの初代RX7は、世界でも珍しいロータリーエンジン搭載し、しかもその時点ではヨーロッパ未発売だったということもあって、一介の弱小プライベートアスであったにもかかわらず、このフレッシュでセクシーなシャパニス・ガリルは現地で大きな注目を浴びた。

※

実はそのRX7は、マツダの広報室から広報車落ちの1台を貸与してもらい、「猿瀬コンペティション（後のノバエンジンリアリング）の精進良一さん」に、最低限の、要は最後まで走り続けるためのチューニングと、ラリー装備をお揃いしたもので、ラリー終了後、日本に戻って、すぐにマツダに返却されていた。私が個人で所有していたハルダのラリーメーター等が装備されたままであったが、その後すぐに消息不明となり、私も、ドライバールの中川一さん（当時、グループ11という、日本屈指のラリーチームに所属し、日産

5100フルバードや三菱ランサーで活躍した。もくろみは古いアルバムを見直した時に想い出すだけになっていた。

ところが、今から5年前、つまり79年のモントレーから数えて25年を経て、ひょんなことから、そのRX7(らしきもの)をマツダ社内で見つけたの情景が私の心に響かれた。すぐさま中川さんにご注文し、確認してみると、まさしく、あの懐かしいものであった。ふつうならスクラップにされているはずだが、なぜか(マツダのヒトにも不明な)外観はもとより、内装やメカも99%当時のままの状態。屋内で保管されていたらしく、若くはそのものの姿でいてくれた。

さすがに、ずいぶん長い間動かしてないだろうからと、エンジンをはじめとするとメカ系は、輸送車オーナーホールを飾り、動くことのみ確認とらるが、この時、中川さんの心にみだらな(一)考えがかんでもしたのだ……「この車でヒストリック・モントレーに出よう!」

われわれだけ!?

その数年前から、WRCモンテカル

ロ・ラリーが終わった1週間後に、普通のクルマで走るモンテが開催されるようになった。正式名称はラリー・モンテカルロ・モストリック。WRCのモンテやF1ナゴゴ同様に出場しにくい。クラブ・メンバーが主催する。30年以上のモンテに出場したことがあるクルマのみが出走を許される。78年に発売されたRX7以外の時点ではまだ出場資格がない。RX7が、解禁される09年へ向けて、中川さんの準備が始まった。

彼は昨年ヒストリックまで行つて、主催に出場意思を伝え、参加受理の権利ももった。今回、世界的な金融危機のなかでも、3300台という多くのチームが出場した。支那のエントリーには多く、主催者は50台余りのエントリーを配った。79年時のセツケであった157番を希望しようかと思つたが、チームの運営や揚子には早い番が便利という考えで、157の7を消した15番という早いナンバーを、身の程知らずに希望してみた。遠く日本からの参加ということ、実際に過去のモンテを走つたそのものの個性で、なかつドライブバーとコドライバーも当時のまま、というところがウケたのが、そのおりの

セツケンをもちろんでいい。実際に行つてみたら、この組み合せはたぶん、わがチームのみではなかったかと思う。

レギュレーションで、ホテルの商業広告はなく小さなエリア以外禁止されているが、当時走つたそのものの個性である限り、そのままで出走が許される。RX7は、発見された時に、スポンサーロゴを始め、当時の姿のままだったので、一部の飾を壊してしまつたロゴを直しただけの姿での出場となった。そのレギュレーションから決めるように、このラリーは、スポンサーを獲得してはならないというチームを歓迎するのではなく、自分のお小遣いでクルマを作つて、自分のお小遣いでエントリーするラリーである。そのことは、ラリー中にまわりのチームを見ていてもよく理解できた。

メカニクだけでなくサービスマも

さて、今回のわがチームの構成は、



1979年出場当時と何ら変わらぬ室内。電子機器類の装置は一切認められない。



スタートランプを降りるRX7。
これは第2ステージのモノコ。



台が1分毎に通過する。といことはそれだけで5時間半の合列となる。ラリーでいう区間、つまり移動区間は、次のタイムコントロール前でサーピス時間を稼ぎたいために全車大暴走を化した。皆、30年以上前の旧車なのだが、容赦なく全開につく全開。夜中、未明、昼間にかかわらず、これだけの台数がこれだけの時間をわたって、まがりなりにも一般道を飛ぶように走る。そして夜中でもどこにでも見物人がいて、声援を送ってくれる。オナの国です。



1979年クラス優勝時の写真。

クルマとドライバーとコ・ドライバーが当時のまま、というのみならず、もう徹底していた。5年前の発見品にいちおうオーパーホールを施した動力系を、ふたたび最後まで走れるよう整備をお願いしたのがバエンシニア

社長も日本人チーム唯一のメカニックとして現地のサーピス整備や補給を担当してくれることになった。日本レース界の英雄がこんなチームのために……恐ろしい。

さらに、多岐時代の親友でフランス語が堪能、76年に私が初めてモンテに出た時はスイス留学中で、たまたみどりで、ピスをしてくれた林明博氏がチーム・マネージャーとして参加。国内のラリーでペスを組んだ経験もある。高校時代の友人、平岡昌君も半井当で手伝ってくれた。それに中川さんの奥様と、79年にサーピス隊で食料供給を担当してくれた（今は私と同姓の女性が、幅広いサーピス隊と

して行動してくる。さあ、いえは、中川さんの奥様は当時、第1と第2区間近くで、ダンナ様は、女の力だったら男子、男だったらカール部とかが無責任なこと走っていたら……。

距離が短く、かつ昼間のステージばかりになった。現在のモンテとは違い、イストリークのはうはすべて一番の長いモテカルロ、世界で最も歴史が長いモテカルロ、ラリーの特徴だった「ヨーロッパ各地から集まってくる」という第1ステージも残している。今回事務所は、オーストラリア、セントロ、トリノ、フランスの選考、WRRCにて1回も参加した私の参戦理由のひとつは美味し料理とワイン、サウジアラビアや英国のRCラリーで、ここはいいかない。だから……今も回述する。シャンパーニエ地方の中心地であるランスを選んだ。

ランス市庁舎からは最多の127台がスタート、ゼッケン1のプジョー

504クアペもここらのスタートだ。ドライバーは偶然にも79年のゼッケン1、ジャンピエール・ニコラ。日本でこんな小太りのオヤジ、当時も丸顔だったけど、を見たら、物凄く走りの元ウイッドドライバーだ。こんなんで、わからぬこと確実だが、さつと今でも漕ぎ走るに違いない。79年に出場した群のボルシェリーではなく、今後はピカカに仕上げた77年型プジョー504クアペを駆る。

夜7時のスタート前は、市庁舎内で参加者を招待した市長主催のカクテル・パーティーが、会場に入ってみると、やはりシャンパンを飲む舞い！オトナの国です。

いよいよラリーがスタート

第1ステージは翌日の夕刻まで、24時間走りおとし、1300kmを走。他のスタート地点から参加車と合流してモノコ入りする。合流後3322

このステージの最後、モノコ入りする直前、有名なチュリニ峠を通る20kmほどの峠道に特別計時区間が設けられている。WRRCでは、速い方が勝ちのスペシャル・ステージであるが、イストリークでは50km/hの指示速度が与えられ、速すぎても遅すぎても減点となる。

ただし、コース上に14カ所、隠れて計時されるポイントがあるので、ずつと指示速度を走らなければならない。例えば、ヘアピンが2つあると、指示速度より遅れるから、2つ飛ばして取り戻さなければならない。すべて電子機器の取り付け禁止されたおりに、適正な車速を計算してくれるラリーコンピュータはもろん使えない。しかもこの特別区間は、スペシャル・ステージのように道路を封鎖していない。手持ちの計算機を使って、結果を10秒毎ドライバーに伝えつつ、突如出現れる対向車に気を配らなければならない。これ、結構ツイです。

ピストリック・ラリーは両名とも初めてだったので、いろいろ勉強しながら

クラスワインの差し入れ！

翌3日目の、フランス中南部の街ヴァランヌまでの第2ステージと、4日目のヴァランス周辺の第4ステージは合計で8カ所の特計区間があったが無事終了。97年、最後に出たWRRCで、ミニのフロントパネルが突如破損してクラッシュ。そしてリタイアを喫したピュルセのスペシャル・ステージが特計区間用意されていたのに、雷が多すぎキャンセルになってしまったのが残念でも、ルート変更が通知されたアン

トレリック・シユール・ヴェリヌという小村で、おれおれが意図的に差し入れてくれたお菓子のタルトはとっても美味しかった。こういうのもモンテの楽しみのひとつだ。以前はクラスワインを差し入れたらこぼれごとくあつ

たし。

波乱が起きたのはモナコで開催の第4ステージだった。第11特設区間のペルティ神の登りは雪が多かったのだが、ある右コーナーで雪崩が降り上りかけスピン。後ろを回ってしまっただけで登るドライバーができてしまった。道幅が狭くドライバーができてしまった。ドライバーは次のコーナーまでバックしてまた進んだ。しかし次のクルマが追いついてきてしまし、抜けてそのままだと進行、後ろを回っているドライバー

「モンテ・イストリックに参戦するには」

How to join Monte-Carlo Historique

ミッレミリアよりキツく、ラリー経験がないと難しい。危ないかもしれない。しかし、ベース車両が安い日本車でも出られる。出てみればわからない。我々のマツダRX-7の他にもホンダ・シビック、トヨタ・レビン（TE27）やセリカがいた。日産240Zは人気があるようで、数台が出場し、オースロから来たチームが総合優勝を果たした。

昔のSSを走るの、コースには現在のコースより雪・アイスバーンが多い。今年も特設区間の半分近くはコースの一部に積雪があった。優勝チームを含め、上位を狙うチームは、ホイールスピンによる距離の狂いが出るように、駆動輪以外からトリアップメーターをとるクルマが多かった。

勝負よりも楽しむ気持ちが必要。日本人だけでなく、現地のヒトをチームに入れたほうが、情報集めなどで有利だし、楽しめる。我々も佐瀬氏がガルマンを戦った時のフランス人1名がスタッフに入ったくれたおかげで、とても助かった。

最も優雅に、楽に楽しむには、元F1ドライバー、エリック・コマス氏が主宰するコマス・ヒストリックレーシングがある。500万円程度用意すれば、あなたもアルビオンA110でワークスドライバー待遇。これ、私もちょっと憧れた。因みにラリーのエントリーフィは3700ユーロ（約46万円）だ。



ずらりと並ぶA110は我輩

はいが、前（ついでには後ろ）を回って座つて私の目の前に後継車の2名の顔が！ でも私がイストリックのいいところで、2人とも笑ってくれているのが救いだ。ここでも大量の減点を浴びてしまし、さらには次の特設区間ではタイヤがパースト、交換せざるを得ず、さらなる減点、残念。結果でもモノコに帰還となった。しかし、メゲてはい暇はない。数時間後の20時には、チュリニ神とサン

ロニ神のつかつた特設区間をハイスピードで走る最終ステージへ出発した。チュリニの特設区間は40m近く移動の間も狭い山道ばかりで、キツイステージだ。車の定、チュリニで15分ほど指示速度に追いつかず、15分近くも遅く進行を強いられた。しかし、この厳しいステージも、30年熟練したドライバーはまっすぐのノットラブルで走破！ 2倍以内で達成の速いドライバーも昔者2800kmにわ

たり、しっかりとコントロールを続け、翌天明には30年前と同じ、モノコクのハイバーに設けられたゴールラインにフィニッシュできた。総合158位、クラス20位は本意ではないが、充分楽しんだ。

現代ラリーよりもキツイ

日本では、古いクルマのイベントというよりも、もっぱらクルマを大切にす



01 総合9位に飛び込んだルノー800ルディニ。02 ボルシェ904GT5の後ろはオースチン・ヒルレー3000MK III。03 シトロエンGS。04 ゼッケン1は1978年勝者。ジャンピエール・ニコラの駆るプジョー504クーペV6。05 シトロエンSM。06 ランチア・フルビア・ザガート1.3。07 NSU1200TT。08 タルボ・サンビーム・ロータス。



ガラディナーの様子。巨大ディスコ。

イベントが大半だが、ヨーロッパではこのように、貴重な車に「群打つて必死に走らせる」イベントが多い。モンテ・イストリックは、その中でももっとも確然と位置するイベントといえるだろう。なにしろ、30歳以上のラリーカーに、ある意味で現代のWRXよりもキツイことを強いられる。そして、このキツイことにおよぼす使った踏々と挑戦するヨーロッパ人のハンパじゃないエンジンと度そのパワーを目の当たりにするの、興味深いことである。

フィニッシュしたその日の夜の9時から始まった、表彰式を兼ねたフラックライティングのガラディナーは、最後は巨大ディスコ（イストリックだからクラブじゃないですよ）と化し、0時を過ぎても誰も帰らない。

ヨーロッパのお金持ちとラリー好きなオトナの社大を遊び、だけど真剣な競技、それがラリー・モントカルロ、イストリックだ。