



## ENJOY CAR LIFE PART 1

ラリー・モンテカルロ・  
ヒストリック2013参戦記。

# 痛快2100km!

ランチア・ストラトス全盛の70年代後半からモンテカルロのWRCに6回挑戦したことがある森川オサム氏。ラリー・モンテカルロ・ヒストリックへの参戦は今回で4回目となる。これまでの日本車から68年型のミニにスイッチして挑んだりレポートをお届けする。

文・写真=森川オサム

日本で行われているヒストリックカー・ラリーは、「ラリー」という名の競技のなかでは最もマイルドな分類に入り、ほとんどは「パレード」と呼ぶのが相応しい。その点、海外では「競走」っぽいものが多く、なかでもラリー・モンテカルロ・ヒストリックは、毎年WRCモンテの1週間後に厳冬のフレンチ・アルプスを高速で走り回る「スポーツ」ラリーとして人気がある。

私にとって4回目のチャレンジとなる今回は、68年製のミニでの参加となった。それも日本からの輸送ではなく、ドライバーを務めた中川一氏がモンテを通して友人になったデンマーク人からのレンタルで、サービスも彼らが務めてくれる。実は私、自身最後のWRCとなった97年には最後のローバー・ワークスとなったチームからミニのグループNで走っており、今回は2度目のミニでのモンテ挑戦である。

### いきなりの試験

例年通り300台以上の競技車が、フルシャワ、コペンハーゲン、バルセロナ、そしてモンテカルロなどからスタートし、それぞれ1000から2300kmの第1ステージを1晩か2晩の徹夜でこなして、フランス東南部のヴァランスに集結した。ところが、距離的に有利なモンテカルロからのスタートを選んだ我がチームは、ヴァランス近くでいきなり試験にみまわれる。サンジャン・アン・



エントリー・フィーは4300ユーロ。国内のイベントと比べても、その「本物度」とスケールの大きさ、スタッフの人数などを考えると格安。もちろん渡航費や輸送費はかかるが絶対にお勧め。参加資格は1980年以前にモンテを走ったモデルで、FIA国際C級以上のライセンスが必要。ただし、希望すれば主催者がこのラリーのみに有効なライセンスを発行してくれる。

ロワイヤンに抜ける山に差しかかる路面は真っ白。10インチのスタッドレス・タイヤを履いていたミニは、凍結路に苦戦し、遅着となってしまったのだ。タイヤ選択は、天候が激変するモンテの頭痛のタネだ。

翌日の第2ステージ、エタブ・クラスモンからはスペシャル・ステージ(SS)をこなしながら進むが、4日目のエスプレオー峠のSSの下りでは、先行のシトロエンDSが左コーナーを回りきれず橋に激突して道を塞ぎ、1分以上の足止めをくらってしまふ。覚悟していたことだが、ミニでのモンテは厳しかった。SSでのスピードに限界があるうえ、その繋ぎ区間でも遅れないために全開に近い走りを要求されてしまうのだ。でも、いいオヤジがふたり、狭い車内で文字通り「袖擦り合う仲」で2100kmを共にするのも、こんな機会じゃないとありえない経験である。

5日目夕刻にモンテカルロに到着。最後に最後の力を振り絞って33kmの最終第15SSのチュリニ峠を全開で越え、未明のモナコにフィニッシュ。F1のピットの場所に設けられたポディアムに上ってふたりで握手をしたら、サービス隊がシャンパーニュを用意してくれていた。総合133位でクラス9位。10台出場したミニでは3番手だった。ちなみに総合優勝はアルピーヌA110だった。

海外ラリーは敷居が高いかもしれないが、国内のヒストリックカー・イベントでもの足りない思いをされている走り屋の方には、絶対にお勧めである。でも、念入りに準備して、しっかり走らないと羞い目に合うの



全行程中SSは15カ所。最短でも17km、長いのは44kmもある。正式にはSSでなくZRと呼ばれるそれは、あらかじめ指示速度が与えられ、その誤差が減点となる。我々がミニの屋根にはクルーの粋なはからいて日の丸が。途中の食事も狭いミニのなかで取るしかない。最終日はブラック・タイで恒例のディナーを楽しむ。

