



# 2019、 ラリー・モンテカルロ・ヒストリック出場記

公益社団法人 日本防犯設備協会 理事  
株式会社ケルク電子システム 代表取締役会長 仲 良二



今回でリレートーク原稿の依頼を受けたのは3回目になります。1回目は2002年爽秋号「ヘッドライト・テールライト」「1997年世界ラリー選手権第14戦RACラリー」出場記です。イギリスウェールズ地方で開催されヨーロッパではラリー・モンテカルロと並ぶ歴史のあるラリーです。

ラリーは3日間で1800kmを走り、林道を閉鎖した26箇所のスペシャルステージ389kmをこなす競技で、ファクトリーもアマチュアも一緒に走れるラリーで、優勝はスバルインプレッサWRCでした。

2回目は2007年爽秋号「日本初のWRC(世界ラリー選手権)」「ラリー・ジャパン」です。我が国の自動車産業はラリー競技と共に発展してきたと言っても過言ではありません。古くは日産がブルーバードで優勝した「栄光への5000km・サファリラリー」はじめWRCでは日本車が活躍してきました。

ラリーで活躍する過程で日本車は耐久性・信頼性・高性能を実現して世界の自動車王国になる一端となりました。又ヨーロッパではラリーに勝つことは営業的にも販売促進に繋がり、ラリーは動く実験室と呼ばれています。

その日本でWRCが開催されていないことは、世界から見てある意味不思議なこととみられていました。日本で初めて開催された「ラリー・ジャパン」に出場ができ北海道帯広の沿道の20万人観衆の声援は脳裏に残っています。

そして今回の「2019、ラリー・モンテカルロ・ヒストリック出場記」。いずれも私の唯一の趣味であるモータースポーツ・ラリーの記事です。ラリーを始めて思ったことは、いつかはWRC(世界ラリー選手権)に3回は出場したいと願っていました。1997年RACラリー・2004年ラリー・ジャパンそして2019年ラリー・モンテカルロ但しモンテカルロラリーはヒストリックですがその念願だったラリー・モンテカルロに出場ができたのです。

約15年前頃はWRCに我々アマチュアも参戦ができましたが、現在のWRCはファクトリーかそれに準ずるチームで、昔のように純粹なアマチュアはとても参戦できなくなりました。

モータースポーツの世界選手権として、F1(フォミラー・ワン)グランプリとWRC(世界ラリー選手権)が有名ですが、特にモナコの市街地で開催されるF1グランプリと今年もWRC1戦目で開催された雪と氷を走るラリー・モンテカルロです。

特にラリー・モンテカルロは1911年に始まり、現在行われている国際モータースポーツイベントの中でも最も古い部類に入り、かつては参加者がヨーロッパ各地をスタートして約1000kmを48時間走りモナコに集まる前座ステージがありました。1995年を最後に廃止されました。現在のWRC「ラリー・モンテカルロ」は3日間で1200kmを走る競技になりました。



その後1997年にラリー・モンテカルロ・ヒストリックカテゴリーとして分離受けつながれ、現在のラリー・モンテカルロ・ヒストリックとなりました。

現在のラリー・モンテカルロ・ヒストリックのスタートは、スペイン・バルセロナギリシャ・アテネ等最長はイギリス・スコットランド・グラスゴーが最長で、全走行距離ゆうに3,500kmを超えます。

私がドライバーとして参加したチーム轟は、東京大学とホンダテクニカルカレッジ関東の2校が授業の一環として世界初となっている学生チームによる参戦プロジェクトで、東京大学の掲げる国際化教育とタフな東大生を育成する場として、競技車のレストア・整備・改造・輸送等すべてを学生が担当しました。

現地では競技車の整備・給油・食事のサポートまで一貫して学生が行うという今までに類をみない画期的な授業です。

但しドライバーは誰もができるわけではなく、経験のある私がドライバーとして参戦しました。

ラリー競技の実践のサポートやサービスは、徹夜での走行や競技車の燃料補給と整備は普段経験がない苦労があり、ゴールではドライバーと学生は同等の達成感と感激を共に味わうことができました。

ゴールのモナコでの豪華な表彰式パーティーでは、正装が必要でタキシードが通常ですが、国の正装も認められているので学生は和服の着付体験を事前に学び、羽織袴でパーティーに出席して海外への和服文化発信の一助にも役立ち各国からの参加者と交流の場にもなっています。



我々は第一ステージで最も距離の短いモナコスタートを選びました。夜8時モナコをスタートして次の日夜まで徹夜で750kmを中継地点バランスまで走りました。高速は殆ど走らず京都から仙台まで走る距離です。

全行程5日間で2日目、3日目は朝にスタートして、冬のオリンピック開催地グルノーブルの近く雪の峠道を約380~400kmを毎日走り、その雪の峠上り下りでZR(スペシャルステージ)が設定され指示速度は50kmに近い速度からなり、ZRは最長で20km走行し村の中(制限速度20km、スピード違反は大量減点)は制限速度を守るため又路面には雪があるとその指示速度は維持できず、結果的に普通のスペシャルステージのように「早いもの勝ち」となる、又それより厳しいことはZRの区間に20~30の車載GPS計時によるCP(地点ごとの計時)があり秒単位の計測がナビゲーションが必要になり、ナビゲーターはラリーコンピューターとトリップメーターを駆使することが要求されます。

4日目はゴールのモナコに向かって走り夕方到着しました。普段泊まることのないモナコの豪華なホテルで数時間休憩して、夜の8時に最終ステージのチュリニ峠に向かいます。そして5日目午前2時にモナコでゴールです。スバルは大きなトラブルもなく学生サポート隊のワークスさながらのサービスを受け無事完走を果たしました。

モナコの夜景と学生サポート隊とのゴール写真は最近味わったことのない達成感で満ち溢れています。正直“しんどかった”70代の老体にむちを打ちましたが今は楽しい思い出ばかりです。

現在今年の7月に出場した車1970製スバル1300Gスポーツを譲り受け乗っています。今の車は電子化されていますがスバルはメカのかたまりです。まさしく生きている丁度SLと電気機関車の違いの様です。防犯装置も原点に戻り、犯罪をさせない・あきらめさせる・やめさせる防犯装置をもっと普及させる努力を我々が頑張る必要があります。「やられたら防犯装置でない」

