

イタリアン
エンスーの
冬の風物詩

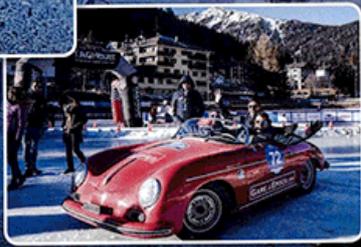
2016 Winter Marathon
@MADONNA DI CAMPIGLIO,
2016.1.21-24

雪のアルプスを

駆け抜ける!

標高1300m以上の雪山での
ヒストリックカー・ラリー。き
わめてハードで刺激的なイベ
ントが、イタリア最北部のト
レンティーノ州で毎年行われ
ている。今年で28回目を迎え
た「ウィンター・マラソン」だ。

文：竹内精太 (編集部) 協力：Winter Marathon 事務局 HP：<http://www.wintermarathon.it/>





今年も積雪が少なく、路面のコンディションは悪くはないが、ガリガリに凍っている場所も多いので要注意。



エンタラントはイタリア人だけに留まらないう。ドイツ、チェコ、オランダなど、全8か国から集まった。



今年で第28回を迎えたウィンターマラソン。毎年100数十台のエンタラントがある老舗ラリーイベントだ。落ち着いたリゾート地、マドンナ・ディ・カンビエリオにイタリア各地から続々とエンタラントが集結。

Winter Marathon コース図

スタート&ゴール地点のマドンナ・ディ・カンビエリオは標高1522m。そこから410kmのコースの中に55か所でタイム計測が用意されていて、約12時間で戻ってくるという、なかなかスバルランなラリー。標高は最低地点でも1298m、最高地点のポルディ峠では2239mに達する。アルプス山脈の雄大な景色が魅力なのだが、走っている時間の半分以上は夜……。



約120台がエンタラント 伝統あるラリーイベント

ウィンター・マラソンとは、イタリア北東部のトレンティーノ・アルト・アデイジエ州で毎年開催されている、ヒストリックカー・ラリー。氷と雪に覆われた極寒のアルプス山系を旧車でラリーしようという、酔狂といふべきなかだMといふべきなか、ともあれハートのアツい(?)イベントだ。

1月21日から24日にかけて開催されたのだが、今回で28回目だというから、イタリアのエンター界隈ではすっかり恒例行事となっている様子だ。

レースの規模としては、エンタラント台数が百数十台。今回は122台のエンタラントがあった。参加資格は、1968年までに製造されたクルマであること。ただし、「貴重で意義深い」と実行委員会が認めたクルマであれば、76年までのクルマも最大で20台まで参加できるように。最も古いのは1932年式のフィアット508Sで、その他に36年式ライレ9スポーツ、38年式ランチャ・アプリアなど、戦前車だけで15台が参加した。

メーカー別に見てみると、ボルシェ軍団が37台と圧倒的に多く、フィアットの22台に大差を付けているのが興味深い。ただ、この記事では日本でもあまり見られないクルマを中心にお見せしていくので、ボルシェたちの写真が少なめになっている。やや偏向報道のきらいもあるのだが、ご理解いただければ幸いです。

さて、ウィンター・マラソンの拠点となるのは、マドンナ・ディ・カンビエリオというリゾート地で、アルペンスキーなどウィンタースポーツのスポットとして知られているようだ。初日は夕方からここに希望者が集まり、凍結した湖の上でタイムアタックレースを行う。これは申し込み先着32台だけのトーナメントなので、前夜祭といった位置づけである。



白く輝くアルプスを脇目に 400kmのコースを一気に走る



2016 Winter Marathon @MADONNA DI CAMPIGLIO

前夜祭は凍った湖の上でタイムアタック!

ウィンター・マラソンの1日目は、夕方からマドンナ・ディ・カンピーリオに集合して受付をしてからホテルでディナー。その後、凍結した湖の上で「APTトロフィー」が開催された。事前申し込みの先着32台が、普段はスケートリンクとして使われるツルツルの氷上でタイムを競うトーナメント。2日目からの本戦に先立っての肩慣らしという側面もあり、本気の走りで盛り上がった。



マドンナ・ディ・カンピーリオの町の中心部にある小さな湖(凍結中)の上が、タイムトライアルの舞台となる。



タイムアタックする1968年式ボルシェ912タルガ。このイベントの様子はネットでもストリーミングされた。

気分はもうスケート選手

1976年式アルファ・ロメオ2000GTVヴェローチェは、このイベントでは最も年式が新しい。



1976年式は最新型でしょ

ちょうど今号の49ページでも解説している、フィアット1100E TVも氷上を元気に走り回った。



ラリーといえば外せないフォード・エスコート・メキシコも、1975年式ながら参加を認められた。



ランチア・アプリリアは、ウィンター・マラソンでは人気が高く、上位に入ることもしばしばある。



こちらもボルシェ軍団、1959年式の356A。大会参加車両のうち、実に約3割をボルシェが占めている。



フォルクスワーゲン・ビートル(イタリア語では「マジヨリーノ」)も何台が参戦していた。こちらは1963年式。



氷上の貴公子と呼んでいいぜ

この日のAPTトロフィーを制したのは、プレスチャーニさんとコーエンさんのコンビが駆る1967年式ジュリア1300TI。



こちらは1963年式ボルシェ356B。タイヤについての規程は不明だが、おそらくスパイクタイヤ着用。



寒いかって? そりゃ寒いさ

凍えそうな顔でスタートを待つのは、1936年式フィアット508Sバリッラ・スポーツのドライバー、バッタジョーラさん。



2016 Winter Marathon @MADONNA DI CAMPIGLIO

Day 2

寒風の中をヒストリックカーがひた走る！

例年に比べて積雪が少なかった2016ウィンター・マラソン。珍しく(比較的)走りやすいロードコンディションに恵まれた。14時にマドンナ・ディ・カンピーリオの広場から順次スタートしたエントラントたちは、昼間のうちはアルプスの風景を楽しみながらのドライブを満喫していた。とはいえ油断は禁物だ。



美しい湖のほとりを疾走するのは、かなり貴重な1961年式のシュコダ・フェリシア・カプリオレ。



朝はエンブレムも綺麗に凍りつく寒さ。ウインドーもこの有様なので、まずは水をこぼげ落とすところから始まる。



マシントラブルで脱落するクルマも多いので、メカニカルチェックはこれでもかとばかりに念入りに行われる。



1963年式アルファ・ロメオ・ジュリアスプリントを駆るのは女性チーム。ボディも美しい。



1976年式のランチア・ストラトストと、それを追う38年式フィアット508Cという光景。



こちらの1937年式フアット508Cはフロントグリルに赤いグリルカバーを装着。



気合たっぷり表情でスタートした1971年式ランチア・フルヴァ・クイー1.6HF。



日本人も参加してるぞ！

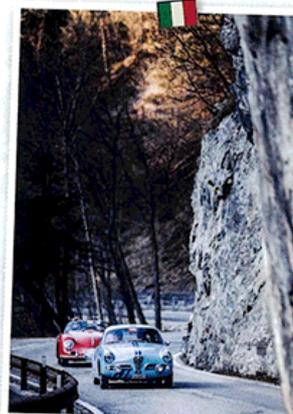
今回はなんと、日本人のナカハラ・ケンジさんとイシイ・カズオさんが1965年式ボルシェ356Cで参加し、めでたく完走！



1976年式のおベル・アスコナ2.0 Sはチェコ人とイタリア人の国際コンビが乗っていた。



1961年式ボルボP1800。こういった希少なヒストリックカーが雪道を走るだけで絵になるものだ。



切り立ったアルプスの街道を登っていくジュリアスプリントと356Aスピードスター。標高は高く、空気は薄い。

今年のルートの雪は少なく、最低気温はマイナス10度。当日出走した118台中、完走できたのは96台だった。総合1位が参加車中最古の1932年式フィアット508でベナルティ255点、2位が65年式ボルボPV544でベナルティ261点だったことを見ても、右記のルールの影響の大きさが分かるだろう。

また、日本人が参加したのも、第28回ウィンター・マラソンの話題となった。1965年式ボルシェ356Cで参加したナカハラ・ケンジ氏とイシイ・カズオ氏が見事に完走し、ベストドライバー・クルルとして表彰された。また、ホリゴメ・ジローという方も、75年式911カレラ2.7のドライバーとして参加しておられた模様である。

冬のラリーはモンテカルロだけじゃない。ヨーロッパでは各地で雪山ラリーが行われている。中でもヒストリックカーでさらなる刺激を求めている方であれば、思い切ったウィンター・マラソンにエントリーしてみてもいいかがだろうか。

2日目の14時30分、いよいよウィンター・マラソンの本戦がスタート！
総走行距離410kmのラリーとだけ言われれば、標準的なようにも思える。しかし、雪山かつ旧車、しかも翌日の深夜2時まで、ディーナー休憩を挟むだけで、一気に走らなければならないのだから、ちよつと想像を絶するキツさである。

勝敗は、ベナルティポイントの少なさで決まる。キモは、クルマの年式に応じた係数がこのベナルティポイントにかけられるということ。例えば1925年式であれば係数1.25、75年式なら係数1.75となる。また、屋根のないクルマはこの係数から0.07をマイナスするポイントもある。旧車のラリーイベントとして、このルールは面白い。

今年はルート上の雪は少なく、最低気温はマイナス10度。当日出走した118台中、完走できたのは96台だった。総合1位が参加車中最古の1932年式フィアット508でベナルティ255点、2位が65年式ボルボPV544でベナルティ261点だったことを見ても、右記のルールの影響の大きさが分かるだろう。

リタイア続出！でも走る！
そこにゴールがある限り



2016 Winter Marathon @MADONNA DI CAMPIGLIO

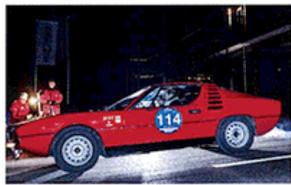


寒さの中の夜間走行が勝負の分かれ目

およそ12時間で約400kmを走破するウィンター・マラソンにおいて、大半を占めるのが真っ暗な暗闇の中での雪山走行。とても真似をしたくはない荒行で、実際、ロードサイドにヒットしてリタイアしたクルマもある。途中、最も高いホルドイ峠の標高は2239mもあり、空気の薄さと寒さもひとときわだ。クルマと人体へのストレスも尋常ではない。



夕間が徐々に濃くなる時間帯に、チェックポイントを通過するアルビーヌA110 1600S。



こちらはすっかり暗くなったチェックポイントにて、アルファ・ロメオ・モンテリール。



ランチア・フルヴィアの参加も結構多い。こちらは1971年式のフルヴィア・クーペ1.3。



フィアット・アバルト850 TCの高性能バージョン「ニルブルクリンク」の走る姿も！



最古のクルマで優勝いただき！

総合優勝を奪ったのは、ゼッケンナンバー1番で、最古の参加車でもある、スバノーリ&パリス組の1932年式フィアット508S！



MGTBで夜道を走行してきた英国人参加者は、顔がしもやけ気味に。そりやろ……



このフィアット508Cは屋根があるだけ突っ走って来たドライバーの顔には冬の夜の色……



あったか〜いコーヒーだよ〜

どうにか無事に帰還した参加者たちには温かいコーヒーやスナックが振る舞われた。

経験とテクニックとタフネスがウィンター・マラソンには不可欠



午前2時、マドンナ・ディ・カンピーリオの広場に続々と戻ってきた！ 温かいベッドで昼まで寝た後は、再び凍結湖の上で、上位入賞者たちによるタイムアタック競技や、戦前のスポーツカー限定の競技が行われた。夜に表彰式を行い、翌朝に解散した。



雪上だったらボルボでしょ！

優勝をかける前のポイントでも1位ながら、低燃料によって優勝は総合2位と終わった、1965年式ボルボPV544。



フィアット508Sバリッラ・スポーツの後姿。寒さと疲労と眠気でかなりハードな旅路だったろうと、想像に難くない。



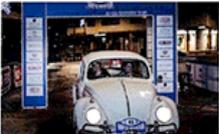
唯一のBMWだった1972年式2002 Tiiは、BMWオートクラブ・イタリアのメンバーのクルマ。



アルファの2000GTVヴェローチェも笑顔で帰還。深夜2時を過ぎたのゴールは感慨もひとしおだ。



1950年代のクラスと60年代のクラスでは、上位はボルシェ軍団がかなりの比率を占めていた。



フォルクスワーゲンやボルシェなど、ドイツ車を愛好するイタリア人も(当たり前だが)かなり多い。