

【Rally Outline】

2017 全日本ラリー選手権 第5戦  
「モンレー2017 in 嬭恋」

開催日程：2017年6月9日(金)～6月11日(日)  
開催地：群馬県嬭恋村 近郊  
主催：AG.M.S.C.北海道、上州オートクラブ、M.O.S.C.O.  
SS 総距離：76.198km (SS 数：16)  
総走行距離：387.506km  
路面：ターマック(舗装路)  
天候：Day1) 晴れのち 雨、Day2) 晴れ



嬭恋村にホストタウンを移して4年目となるモンレーは、例年よりも開催時期を早めたカレンダーとなった。

ラリーウィークに入って関東が梅雨入りしたこともあり、今年も天候の変化に翻弄されたモンレー。

そんな中で山本悠太／藤田めぐみ組は安定した戦いぶりで昨年に続いて本大会を制し、JN4クラス移籍初優勝を飾ることに成功した。

■Driver Profile

山本 悠太 =Yuta Yamamoto=

1990年、愛知県生まれ。両親がダートトライアルを行っていたことからモータースポーツが身近な環境で育ち、18歳で免許を取得して競技に参戦。2013～14年に全日本ダートトライアル選手権でチャンピオンを獲得した後、ラリーへと転向。TGRラリーチャレンジを経て全日本選手権へ参戦する。

■Co-Driver Profile

藤田 めぐみ =Megumi Fujita=

福岡県生まれ。若手から大ベテランまで、様々なドライバーとコンビを組んで全日本から地区戦までを戦ってきた。

2014年の全日本選手権、JN2クラスでチャンピオンを獲得している。



【Day1 =10.Jun.2017=】

2月にスノーラリーで開幕した2017年の全日本ラリー選手権は、再び群馬県嬭恋村に戦いの舞台が用意された。第5戦となる「モンレー2017 in 嬭恋」は、2012年に9年ぶりとなる全日本復活を果たした伝統の一戦であり、2回の渋川市開催を経て2014年から嬭恋村にホストタウンを移した。

国内有数のキャベツ産地としても知られる嬭恋村、今年もパルコール嬭恋スキーリゾートに拠点を構えての開催。しかし昨年までの名物ハイスピードSS(スペシャルステージ)だった「Panorama」が無くなった一方、県境を超えて長野県の菅平地区に新たなSSとして「Minenohara」が設けられるという変化もある。

さらに開催時期も、これまでは7月や8月の下旬だったものが、今年は6月中旬へと早められた。過去3回はともに天候の変化が勝負を分ける鍵にもなってきたモンレーだが、今年はラリーウィークに入って関東甲信地方が梅雨入り、結果としてはやはり天候に翻弄される一戦となった。

山本悠太／藤田めぐみ組は「Sammy☆k-one☆ルプロス YH 86」でJN4クラスに参戦しているが、山本は昨年のモンレーにJN2クラスで出場して全日本ラリー選手権初優勝を飾っている。自信を持って臨んだ山本はオープニングステージの「Gunmazaka 1」からステージベストを刻んで好スタートを見せると、3連続ベストの快走でリードを構築していく。



サービスパークに隣接する0.491kmのギャラリーステージこそベストを譲るも、1回目のサービスを経て迎えたSS5から再びベストを連発、新設された「Minenohara 1」を含む3連続ベストで2回目のサービスイン。この時点で2番手のライバルに対して11.9秒の-marginを構築した。

しかし、セクション1は太陽が照らしていた路面だが、セクション2に入って空は灰色の雲に覆われてSS6「Omae Suzaka UP 2」ではポツポツと雨も落ちてきた。もっとも、このSS6では路面がウェットに転じるほどの降りにはならなかったが、県境を超えて「Minenohara」の1回目を走っている間に空は暗い雲が占め、冷たい風も吹き始めていた。

そして、リモートサービスの間に雨が降り始めて路面はウェットへと転じてしまう。さらに「Minenohara」の2回目は霧も出てタフなコンディションへと転じた。そんな中、「Minenohara」の2回目は経験値に勝るベテランのライバルにベストを譲るも、山本／藤田組もセカンドベストで食らいついて行く。

Day1の締めくくりは3回目のリピートとなる「Omae Suzaka UP」、ウェットに転じたこのステージで山本組は7回目のベストを叩き出し、2番手に16.0秒差をつけるクラストップで初日を終えた。

# Japanese Rally Championship 2017 REPORT



【Day2 =11.Jun.2017=】

天候に翻弄された前日のDay1とは打って変わって、日曜日のDay2は終日好天に恵まれた。残るSS合計距離は25.479km、リードしている秒数としては有利な山本組だが、もちろんワンミスで逆転を許す可能性もあるので気を引き締めて臨む。

この日はDay1で走ったステージを逆方向に使うリバース設定、概ね下りが主体となる。オープニングのSS10から2番手のライバルがチャージ、ベストを刻んだのに対して山本組はサードベストで差は2.4秒縮まる。しかし続くSS11では山本組がベスト、サードベストのライバルとは2.1秒差。

この山本組の力走が焦りを誘ったか、SS12でライバルがコースオフからリタイア、対する山本組は連続ベストでトップのポジションを盤石のものとした。

山本組は続くSS13のギャラリーステージも制すると、そのまま安定した走りでマシンをフィニッシュへと運んだ。

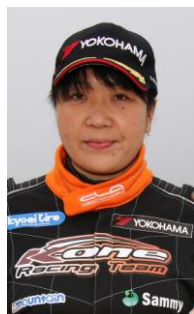
JN4クラスに移籍した今シーズン、待望の初優勝は昨年も制しているモンレーで達成。TRD×NUTAHARA

PROSPEC DAMPERを装着した車両としても全日本選手権初優勝となり、ドライからウェットまでの幅広い路面コンディション、さらにハイスピードからテクニカルまでの多彩な道で優れたポテンシャルを実証した。



## ■Driver Comment

モンレーはハイスピードで雨が多いというイメージで、それは僕にとって苦手要素なのです。しかし、前戦で車の動かし方がある程度分かってきたので、タイムの出る走らせ方をSS1から実践出来たことは勝因のひとつです。ダンパーを中心としたセットアップも自分が臨む方向になったので、自信を持って車を走らせることが出来ています。「Minenohara」の2回目、霧の中は「攻めるところではない」という思いと“ここは大きく差がつくところだ”という葛藤があったのですが、結果的には上手くバランスをとれたところで走れたと思います。しっかりと優勝という結果を残せたのでホッとしていますし、支えてくださるみなさんに感謝しています。



## ■Co-Driver Comment

昨年勝利しているモンレーということで、レッキからスムーズに戦えました。

「Minenohara」はコーナーのタイミングが掴みにくくて、1回目ではリーディングがやや遅れ気味になってしまうペースノートだったので、サービス中にアジャストしました。ところが、2回目は霧で視界が悪化したのですが、そんな中でしっかりアクセルを踏んでいけたので山本選手の持つポテンシャルの高さを感じましたね。