土漠の中、WAY POINTを探して突き進む。
Baja Rallyはダカールと同じフォーマットのナビゲーションで走る本格的なラリーだ

BAJA RALLY 2015

Text : Yuji Shinohara Lyndon Poskitt Racing Reinforcement
Photo : Kevin Miklossy, Mark Kariya

耳慣れぬ名前かもしれないこのBaja Rally。楽しそうな事にアンテナを張り巡らせている方々はご存知かもしれないが、「あの」Baja カリフォルニア半島で、ダカールフォーマットのラリーがはじまったのがまだ2年前。つまり今年で3回目の開催になる、日本ではまだあまり馴染みのないBaja Rallyに、あるきっかけから日本人として初めての参戦者となった。そして先人たちが語り継いできたBaja California半島でのライディングは、キャノンボールからナビゲーションラリーに姿を変えた事により、さらに奥地へ、さらにハードに、タフではあったが、噂通り濃密で夢のような時間であった。そんなBaja Rally 2015についてお伝えしたい。(前編)

Lyndon Poskitt Racing

Reinforcement

ラリーのためのセットアップ中。ガレージにて

登録を済ませいよいよゼッケンをもらう。僕はRALLY PRO クラスにエントリー！リンドンの仕業だ！

ICO RACINGのサポートカー　に貼られたステッカー、錚々たるメンバーの中にYUJI SHINOHARAと！日の丸が嬉しい！

サンフランシスコのガレージで完成後の記念撮影

人にもよると思いますが、こんな風にラリーの準備をしている時間は本当に幸せです

2012年から2014年にかけて、Team M.S.C HARA から3年間の計画でSSERの主催するラリーモンゴリアへ参戦を行ったその3年目の2014年、エントラント同士としてLyndon Poskitt と出会った。ご存知の方も多いかもしれないが、英国人である彼は2014年春にイギリスを出発し、世界中をツーリングしながら世界中のラリーに参戦する「Races to Places」という彼の人生そのものをドキュメンタリーとして放映している。リンドンはラリーモンゴリアの後、ユーラシア大陸を横断、その後日本に上陸した。春木さんと同様に、僕は彼と日本の旅を共にする事になり、長く時間を共にし、旅の中で強い絆を作る事になる。そうして過ごした日本での旅の最後の日に「来年、カナダで合流し共に南下してそのままBaja Rallyに出ないか??」と実に魅力的かつ無責任なメッセージを残して日本を後にしていったのである。彼との旅の様子は他誌(FRM Vol.56,57)に寄稿させてもらったので割愛するが、ラリーモンゴリアへの3年間の計画を終え、他のラリーへの参戦を模索していた僕にとって強烈この上ない誘いからBaja Rally への参戦を決めたのだった。

あまりにも少ない情報の中で

当然の事ながらWEBサイトをチェックする事から始まるのだが、プロモーションムービーなどは中々の見応えで、エントリーしているライダーもBaja1000のレジェンドライダーや現役のダカールライダー達が大勢エントリーしている事が分かった。地形的にもコースディレクションもエントラントが「ダカールのトレーニングに最適だ!」と口々にコメントしている上に、主催者もその雰囲気を見事に作り出しているのが分かる。そうして色々と調べていくうちに、ADVENTURE EXPART CLASS なるものが存在し、700ccから1000ccまでのマシン・カテゴリーが設定されている事を知った。

簡単な自己紹介になるが、僕はこれまでBMWでラリーに参戦し続けてきた。HP2 ENDURO や HPN RALLYなど、いわゆるフラットツインで。ラリーモンゴリアへも3年間HPN RALLY SPORTSで参戦した。当然ながら、Baja Rally へもHPN RALLYで参戦したいと計画を立てたのである。主催者は、「ADVENTURE EXPART CLASSへのエントリーは、提出されたレジュメを元に経験や戦歴を考慮した上で選考する」としていた。リンドンに相談すると、「大丈夫、主催者に話しておくからレジュメは送らなくていいよ」と云う。ラリー・モンゴリア2014をHPNでクラス優勝、モト総合6位と伝えれば十分だよと笑っていた。僕自身、どのラリーでも重量をネガティブにとらえず大きな排気量を武器にして好成績を納めている。HPNだからといって走れない場所など無いと、この時はタカをくくっていたのであるが、のちにBaja Rallyのコースの厳しさを思い知ることになるのであった。

Lyndon Poskitt Racing インターナショナル・チーム結成

主催者のスコッティはあっさりとHPNでのエントリーを却下してきた。「とにかく初参加では許可出来ない」と、実に簡単な理由であった。大丈夫だよと、軽く考えていたリンドンが恐縮した様子で伝えてきたのだが、僕自身も情報の少ない中で主催者の意見に従わないのは得策ではないと思った。ならば参戦マシンをどうしようかと、色々なオプションを思案をしている最中、リンドンから思いもよらぬ、そして素晴らしく

サンフランシスコからメキシコへ

オフィシャル　彼は毎朝、超ハイテンションなブリーフィングを行う

メキシコ入り前　サンディエゴにてタイヤ交換

リンドンはいつも陽気です

魅力的なメッセージが入るのであった。

その内容は2台のKTM450Rally Factory Replicaで参戦しようというものであった。聞けば日本を出国した後、タイ、バンコク、インドネシアと東南アジアの国々を走っているうちに彼のKTM690RFRはすっかり調子を崩してしまい、長い時間を要する修理が必要になったのだと。旅のスケジュールを大きく変える必要に迫られ、このままカナダに渡ることを諦めたという。一旦英国に戻り、2012年にダカールを完走したKTM450RFRをBaja Rallyに向けてセットアップするつもりなのだというではないか。さらに彼は「もう一台KTM450RFRを見つけてくる、ユウジの450RFRを用意するからインターナショナルチームで走ろう!、お揃いのマシン、お揃いのウェアでチームを結成しよう!!」と。夢のような話を聞かされた。もちろん断る理由などなく、僕の頭の中は既にスポンサーへプロポーズの資料作りを始めていた。KTM450RFRでラリーに参戦出来るのだ、HPNには申し訳ないが、嬉しく無い訳が無い。「誰もが手にする事の出来るワークスマシン」とはよく言われたものだが、実際に手にする事が出来るのは、本当に限られた人間だけなのだから!

サンフランシスコのガレージで

日本国内で自分自身でマシンをセットアップする必要が無くなってしまい、あっという間に時間は過ぎた。装備やライディングギヤなどもイギリスのADVENTURE SPEC社が用意をしてくれる事が決まっていたのでヘルメットだけを持って渡米。兎にも角にもラリースタートの5日前に、サンフランシスコでリンドンと1年振りの再会を果たした。メールや電話で頻繁に連絡を取っていた事もありそれ程久しぶりにという感覚は無かったのだが、お互い顔を見た瞬間に感動の再会といった感じになった。感慨深いお互いの話もそこそこに、早速ラリーの打ち合わせが始まる。実はロサンゼルスに送った僕のKTM450RFRが通関に手間取り、大幅にスケジュールを遅らせてしまっていたのだ。

オーバーホールを済ませたエンジンとサスペンションは先に渡米していたリンドンの手により既にバイクにインストールされていたのだが、補記類や電装のチェック、ナビゲーション周りの組み込みは手付かずのままであった。感動の再会もそこそこに早速作業に取り掛かる。日本から10時間のフライトを終え、サンフランシスコのガレージに到着するや否やバイクの整備に取り掛かる。これをどう捉えるかは人それぞれかもしれ無いが、ボール盤に向かいGPS用のブラケットを製作する現実は、僕にとって夢のように楽しい時間だった。

そうして3日間作業が続き、サンフランシスコを出発する前日の夜に初めて走行テストを行う。明日はいよいよメキシコへ向かう。このままサンフランシスコで永遠にバイクの整備の日々が続くかのようであったが、少しづつスタートの実感が湧いてきた。

グランドスタート前

グランドスタートに並ぶライダー

SS3給油ポイントのBAJA PITS

DAY4 クートの４５０RALLYと 「結果的に４５０RALLYだと大きすぎて重すぎて大変だよ」

初めてなのに見慣れたエンセナダ

翌朝、この先のラリーを共に過ごす「RALLY MANEGEMENT SERVICE」の面々と合流した、全ての荷物とバイクをトレーラーに積み込みサンフランシスコからメキシコ国境を越え、スタート地であるエンセナダを目指す。車内では初めて見る5号線の景色を楽しみつつ、メカニックのフィリップからダカールの話とBaja Rallyについてのノウハウを聞き、実に愉快な時間を過ごしながらサンディエゴに到着。明日のメキシコ入りを前に今夜はここで宿泊なのだが、ホテルの駐車場でいよいよ最後に残してきた作業、スペアホイールへのムースの組み込みを行う。受付前日の夜に、しかもホテルの駐車場でタイヤ交換をするというドタバタぶりなのだが、誰もがチェックインせずにホテルの駐車場で僕らのタイヤ交換をツマミにビールを飲んでいるあたりは、この先のラリーが楽しくなる予感でいっぱいであった。

翌日は早朝に出発。エンセナダの地に到着すると早速車検と受付のための準備が始まる。この忙しさはいよいよラリーが始まった事を実感させる。緊張感と高揚感、ドキドキとワクワク、何度経験してもラリーのスタート前というものは最高の瞬間なのだ。

車検は指定された装備とマシンの安全に関わる点を中心に行われていた。もちろんKTM450RFRにおいて過不足などあるわけもなくすべてクリア。そして今回のBAJA RALLYで初めてお披露目されたRALLY-COMPというGPSデバイスを渡されバイクに装着させる。ブラケットと配線は主催者から事前に指示された図面と配線図を元にバイクに組み込んであるので完全にボルトオンであった。このRALLY-COMP。BAJA1000などで伝説的な戦歴を持つMike Jhonsonの手によって開発された次世代のGPSオドメーターシステムだ。GPSによるODO-TRIPとスピードメーター機能、コンパスや、衛星電話はまだ機能していなかったが、いわばダカールで使用されているイリトラックを超小型化したようなイメージである。ライダーに装着されるSPOT TRACKERと共に競技者をモニターする事により、公平な競技とライダーの安全を実現している。オペレーションに最初は戸惑う部分もあったが、慣れてしまえば実に見やすく何よりコンパクトで、これからラリー界では主力になっていくのではないかと思った。

安全面においては、ライダーの携行品には衛星電話はもちろん、GPS-TRACKINGとSOSシグナルを発信させる機器の携行も義務付けられている。先のSPOT TRACKERでも良いのだが、僕はこの先の事も考慮し、衛星経由でテキストメッセージを送れるDEROME社のInreachを携行した。また医療体制も大変充実しており、オーガナイザーを乗せた小型ヘリとドクターを乗せた中型のヘリ、またメディカルのライダーが1台とマーシャルのライダーが2台、それぞれのライダーが上空のヘリと無線で連絡を取りながらオンコースしており、盤石の布陣。実際に競技中にメディカルライダーに抜かれる事があったが、やはりその先で大きなクラッシュがありオフィシャルカーよりも早く現場に到着し負傷者にファーストエイドを施していた。ものすごい速さで抜いていったメディカルは、聞けばBaja1000では有名なライダーらしく、それは頼りになるタフガイで、キャンプでも気さくにライダー達の体調を気遣いながら声をかけてくれていた。

DAY1 SS1スタート直後のビーチ　太平洋の美しさに笑みが！

夕方から総合ブリーフィングがあった。ルートの概要とレギュレーションの確認など、それぞれの担当者から詳細な注意事項が伝達される。僕は初めて渡されたBaja Rallyのコマ図に興奮を抑える事ができなかった。いつも以上に念入りにマーキングを施す。さあ、いよいよ明日からBaja Rally 2015のスタートだ。

Baja Rally 2015

ラリーの朝はいつも早い。どうせ興奮していてのんびり寝ていられないのだが、目が覚めた瞬間から体が動き出す感覚は何度味わってもやめられない。朝食を普段よりたっぷりと食べていよいよバイクの元へ。暗闇の中でスタートを待つバイクと対面すると、いつもより輝いて見えた。これまで毎日、メンテナンスだけの日々であったが今日からは僕を乗せてBaja California 半島を縦横無尽に走るのだ。頼りになる相棒を手に入れて心踊るスタートである。

STAGE1の朝は、SSのスタート地点まで長いリエゾンで、エンセナダ市内を抜けるまではパトカーの先導があるとの事であった。市内の交差点の通行止め準備に手間取っているようで、スタートフラッグが振られるまでの間、皆で写真を撮りあったり健闘を祈ったりと、緊張の中にも皆それぞれ嬉しそうな笑顔があった。そうしてコンボイでSSのスタート地点を目指す。それは完全にBajaツーリングであった。KTM450RALLY は絶好調である。途中、コマ図のスピードコントロールゾーン、DZマークに気づかずにRALLY COMPから「ピーッ !」とブザーが鳴り始めた。初めての経験に思わずニヤけてしまう。そうだ、ダカールフォーマットのラリーがはじまっているのだった!

SSのスタート地点はビーチであった。驚いたことに今日はリンドンに続いて3番手スタートなのだ。彼は2012年のダカールラリーにおいて、デイリザルト最高位9位を記録しているほどのライダーだ。スーパースターのリンドンとチームを組む日本から来たライダー、そんなキーワードがRALLY PRO CLASSでエントリーしているのだから誰もが敬意を払ってくれているようだった。「みんな勘違いしないでくれ…」と思いながらも上機嫌でスタート。上空にはヘリが旋回し、スタート地点には何台ものカメラが回っている。興奮は最高潮に達し、そうしていよいよBaja Rallyへ突入した。後ろからスタートしてくるのはなんとQuinn Codyだった！

スタート間もなくしてビーチから内陸へ、ビーチの砂質と変わらないサンドが続く峡谷を山岳部へと進んで行くとギャラリーがたくさん待っていた。大声援の中、手を振りながら突き進む。

砂地においてもKTM450RFRは本当に素晴らしパフォーマンスで、アクセルを開ければ開けただけ突き進んでいくような骨格のしっかりした力強いマシンであった。

DAY2荒涼とした景色の中で

DAY1海岸へ向かう切り立った崖の道

満たされた日々、幸福な時間

ルートブックは予想よりも細かく記載されており、特に「!」コーション・マークはかなり慎重に記載されている印象であった。前年まで3年間続けてラリーモンゴリアを走っているせいか、路面の状況判断をモンゴルの大地の基準で考えてしまう。もちろんBaja特有のシチュエーションは有るのだが、全体の印象としてはそれはやはり同じ「地球」であり、ライディングにおいて直感的な判断は大きく違っていることはなかった。

峡谷から抜けていくとさほど高くない山をいくつも越えて、いよいよラリーらしい人気のないエリアに入っていった。幾つものウェイポイントをフォローする為にCAPの指示通りに大地を突き進んでいく。この砂漠とも土漠とも言えないエリアでRally Compを頼りに突き進んでいくライディングは、砂丘とはまた異なる難しさがあり、もちろんこれはBaja1000には無いライディングスタイルであり、CPで合流したベテランのBajaライダー達も「昔からあの山の向こうに行ってみたかったんだ!」とか愉快に語っていた。ミスコースをしているリンドンに追いついたり、Quinn Codyに何度も(!)抜かれたりと、ラリーの難しさと面白さはしっかりと成立している。ナビゲーションの難しいエリアではWAY POINT をフォローし損ねたライダーが集団で戻って来るなどという場面もあり、12番手くらいでRCPに到着した。RCPのREST TIMEは20分くらいで、もちろん20分の休憩ではリンドンに会うことは出来ない。僕は一人、フリーで置いてあるシリアルやエネルギー・バーを冷えたエナジードリンクで流し込み、後半のSSのスタートに備える。バイクに貼ってある日の丸のフラッグにメキシカン達はそれぞれに反応を見せる。「日本人の友達がいるんだ!」という声が多いのは、Baja1000で日本のライダーが大いに活躍しているためだろう。CPで給油を担当している「Baja Pit」のクルーは、「ジャポーネ、あいつ知ってるか!?　こいつ知ってるか!?」とそれぞれに日本人の名前を出してくる。体にジャバジャバとガソリンを浴びながらも意に介さず給油している姿は、レースと共に歩んできたオトコの姿であった。

後半のステージはシングルトラックが多く続いた。どうやって、何の為にこんな所に道のようなものが出来たのだろうと思わずにいられないルートである。車では降りることは出来ても登ることは出来ないようなルートだったり、こんな所に水があるのかと思わせるような、川とも沼とも言えないような所を走破したり、このまま果てしなく続くのか…と思うようなフープスを突き進んでいったり。ゴールが近づいてくると、SS1よりもライダーに抜かれる事が増えていた。当然ながら3番手にスタートしているのだから、後ろにはトップランカー達が多く控えている。でもそれだけではなく、自分自身の疲れも感じている。体力が無いから疲れているのか、ライディングスキルが疲れを誘発しているのか、もちろん両方なのかもしれ無いが、これは4日間を通して後半のSSで追いつかれ、抜かれていく事が多い事を実感した。もちろん、アメリカンやメキシカン達の体力やライディングスキルは相当なのだが、それでもナビゲーションの精度はスピードを犠牲にせざるをえないので、その両立が難しい様子であった。そのような中でもリンドンを始めとするダカールフィニッシャー達は本当に素晴らしいパフォーマンスだ。僕はただひたすらにミスコースをしない事でこの初日、ステージ1は18位でフィニッシュ。上々のすべり出しである。

僕はBaja1000を走ったことが無いのでゴール後に他のライダー達にコースの印象を聞いていると、やはり比べると相当テクニカルなコースなのだという。Baja Ralllyはモーターサイクルだけ(正確に言うとUTVクラスに小型のバギーが走っているのだが)ラリーなので、コースディレクションも4輪を意識せずに2輪だけが走れれば良いレイアウトに出来るのだからタフで面白いものになるのも当然であろう。

初日のビバークは小さなリゾートホテル、と言って良いのかは分から無いくらいの宿泊施設的な農場に泊まった。ギリギリ温水も出るシャワーもあり、それでも1日駆け抜けてきた僕らにとっては快適なキャンプであった。転倒もトラブルも無いこの日は、簡単なメンテナンスとルーティーンのオイル交換、エアクリーナーの交換だけである。チームメイトのリンドンとビールを飲みながらバーベキューとメキシカンな夕食。食べる量の違いに驚きつつも、これが体力の差なのだろうなあと思った。満点の星空の下、テントの生活が始まる。ラリーの醍醐味において欠けている物は何一つ無い夢のような1日であった。

DAY2岩礁地帯を超えると再び砂浜が、そしてまた岩場へ

サンディエゴの空港にて　サスペンション担当のメカニックとお別れ

DAY4 ICO RACING チームメイトのロビンとブレント　世界のラリーを楽しむダンディな二人

DAY4 全行程の給油を担当したBAJA PITS　頼もしいタフガイ達

RALLY COMPのマイクと

DAY2ゴール　リンドンは速いからいつも先にゴールしていて、そして笑顔で出迎えてくれる

DAY1ビバークにて　今日1日のお互いの出来事を話す

BAJA RALLY 2015

BAJA RALLY 2015

DAY2 海岸へと続く走りやすいダート　狭いが速度は乗る快適路

想像をはるかに超えた難コース

STAGE2、二日目のスタートもスタート地点まではリエゾンで一部舗装路も使用した。早朝の空気の冷たさが心地よいルートで、途中の丘では馬に出くわしたりと朝のリエゾンはいつもツーリングのような気分にさせてくれる。今日は18番スタートだから昨日のような緊張感は無く前後のライダーと昨日の事、今日これからの事を楽しく語らう。チームメイトのリンドンは2番手スタートで、気合の入り方も一流だった。この日の前半は山岳地帯を抜けると、とにかくハイスピードなフラットダートが続いた。それも幾度と無くトップギアに入る程のハイスピード。超高速コーナーや、もうそれは本当に怖気ずく程のハイスピードにアドレナリンも湧き上がる。農場のそばを通過する事が度々あり、DZ(スピードコントロールゾーン)が何度も設定されていた。DZがマークされているエリアはBaja1000でも使用されるルートらしく、60km/hぐらいのDZが上手く組み込まれていた。ラリー中に交錯するBaja1000と同じルートはいつもハイスピードで爽快だ。

前半はほとんどノーミスでCP到着。RCPの設定は無く、スタートまで10分程度の給油時間であった。昨日と同じく、シリアルとエネルギーバーを今日はぬるいコーラで流し込む。Baja Pitの面々が盛大にガソリンを溢しながら給油する光景も驚かなくなった。後半は少しづつ標高を下げているのを感じているうちにやがてビーチへと辿り着く。広くフラットなビーチはフルパワーで駆け抜けると海からの潮風が心地よい。やがてビーチライディングは砂浜から岩場へ姿を変える。ただでは済ませてくれないのはBaja Rally。ついに岩礁地帯を進むために海に入る!　というライディングになる。海に入るタイミングを間違えたライダーが波に飲み込まれている。地獄絵図のような風景の中、恐怖と呆れるほどハードな海岸、いや磯といった方が適切かもしれないエリアを抜けると再び山岳地帯へ。ここからのコースが険しいものであった。トライアルのようなロックセクションが永遠と続く。今まで経験してきたラリーとは明らかに違う、これでもか！と言わんばかりの困難なルートが延々と60kmくらい続いた。一度停まってしまったら再発進など不可能な激しい岩場の登りと、これがミスコースだったら絶対に戻れ無いな…と思わせるようなダウンヒルを繰り返す。景色の素晴らしい開けた大地に辿り着き「ああ、ようやく終わったかな」と広大な景色の先にルートを求めると、Rally CompのCAPは再び奥の岩山にその矢印を向けている。

ラリーのルートというものは、実に豊かな表情を持っており、その喜怒哀楽、起承転結はルートディレクターのそれに習うところが大きい。これまでの自分のラリーの経験では、ロマンのような小説のような、愛にあふれる物語を感じさせてもらっていた。しかしBaja Rallyはこれまでのそれとは大きく異なっていた。その表情は「どうだこれがBaja Rallyだ!」といったような、Baja1000に飽き足ら無いツワモノ達への強いメッセージを感じるものであった。もしHPNで参戦していたら、とても走りきる事は出来なかったであろうルートを、ゴーグルを後ろに回し、気合いを入れて突き進む。そうしてようやく山岳地帯を抜けた。これで美しい草原でも走れるのなら苦労も報われるというものだが、そこで待っていたのは要所にフェシュフェシュの待ち構えるフカフカの砂地が、これもまたGCPまで永遠と続いた。

GCPではハードなルートを越えてきたライダーを祝福するかのような派手な出迎えであった。コースディレクターの「ポンチョ」もそこに待ち構えており、「大丈夫か!」と得意げな表情で駆け寄ってくる。「このやろう…」と苦笑しながらも、カメラも待ち構えていて「今までのラリーの中で一番ハードな1日だった」と答えるのが精一杯だった。

次号。後編に続く

DAY1を終えて、美しい夕暮れの中、給油に並ぶ

DAY1 SS1 CPにて　ここへは12番手で到着

DAY2のゴール　リンドンとは来年も一緒にヨーロッパのラリーへ参戦予定。最高のパートナーだ

初日のスタート前　緊張しながら朝食

DAY1　海岸からSSが始まり同じサンドの路面のまま山岳地帯へ.
日の丸がレッドアイと呼ばれた僕の４５０RALLY