



Rallye Monte-Carlo Historique 2009

もう一度モンテカルロ

30年ぶりのRX-7とともに

ラリー・モンテカルロ・ヒストリック2009

report=森川オサム

世界で一番有名で伝統あるモンテカルロ・ラリーは、かつてのミレミリアやルマン24時間と同様、プロフェッショナルだけでなく一般のアマチュアにとっても、一度は出場してみたい憧れのイベントである。時代とともに形態が変わり、今年はWRCからも外れてしまったが、いっぽうで往年の名車による「ヒストリック・モンテ」は大盛況。そんな中に今や立派な「クラシック」となったマツダRX-7で出場した日本チームがあった。かつて「本番」を戦った仲間たちと再び参加した森川オサムがコドライバーズシートからレポートする。

「ネバー・ギブアップ！」グループNミニ・ターバーで出場した1997年のモンテカルロ・ラリーは、クラッシュしてリタイアに終わった。自分自身にとって6回目の

出場であり、これが最後というつもりで参加したにもかかわらず、完走できなかった無念さから、思わずそう口にしたのがちょうど12年前のことである。今年、その雪辱を晴らす機会が巡ってきたが、それは当時予想もしなかった形で実現することになった。

■発見されたRX-7

今から30年前にあたる1979年のモンテカルロ・ラリーは、私にとって3回目の参加で、マツダの広報室から貸与してもらった発売されたばかりのRX-7での出場だった。猪瀬コンペティション(現ノバ・エンジニアリング)の猪瀬良一氏に、最後まで走り切るための最低限のチューニングとラリー装備をお願いしただけの、ほぼノーマルに近いRX-7ではあったが、当時ラリー

にはほとんど見向きもしてくれなかった日本企業のスポンサーを獲得し、手弁当の友人たちが結成してくれたサービス隊の助けもあり、5000kmのラリーを完走。それどころか、クラス優勝という嬉しいプレゼント付きのフィニッシュだった。ドライバーは、当時国内で最強と言われたラリーチーム、GROUP-11に所属し、510ブルーバードヤランサーで国内ラリーを走っていた中川一氏。ベース車両をマツダから貸与してもらった以外は、まったくのプライベート・エントリーだった。

当時はランチア・ストラトス全盛期。その後のトヨタや三菱、スバルなど日本勢のWRC制覇など想像もできない時代だった。特にモンテカルロはターマック(舗装)ラリーであることから、いわゆる「ハコ」クルマでもシャコタン、スリックタイヤ仕様



であり、日本車がもっとも不得手とするラリーであった。1977年のモンテを非力なニッサン・サニークーベKB110で戦い、リエゾン区間でも指定タイムに追いつくのに苦しみ、周囲のストラトスやアルビーンの“存在感”にもノックアウトされてしまった中川氏と私にとって、1978年に発売されたRX-7は実に魅力的な戦闘機に見えたのだ。ラリースタート前の公式車検では、わがRX-7だけなかなかパスしない……と思ったら、珍しいロータリーエンジン搭載のうえにヨーロッパ未発売だったRX-7にオフィシャルが興味を抱いただけ、なんてこともあった。

そのカナリア・イエローのRX-7は、日本に帰りマツダに返却された後、まもなく消息不明となった。当然スクラップになったものと信じていた。ところが、である。今から5年前、つまり1979年のモンテからちょうど四半世紀経った2004年に、あるモータージャーナリストから私にメールが送られてきた。「今日、マツダの倉庫で奇妙なRX-7を見つけましたボディにO.MORIKAWAって書いてあった。ひょっとして森川さん？」こんな情報から、その

RX-7は“発見”された。幸運なことに、外観はもとより、内装やメカニズムも99%当時そのままの姿であり、私の仕事場(コドライバーズシート)に取り付けた、私の個人所有物だったHALDAのツインマスターとも久しぶりのご対面ができた(このあたりはCG2005年4月号に詳しい)。

そして今年の1月30日、19時07分。RX-7と中川氏と私は、カーナンバー14のボルシェ904に続いて、フランスはシャンパーニュ地方の中心地ランスの市庁舎前に設けられたスタートランプに登っていた。全行程2800kmに及ぶ、ラリー・モンテカルロ・ヒストリックを戦うために。





カネナンパーも貼ったカーナンバー23の240Zは池内/片岡組。カーナンバー1のブジョー504V6クーペを駆るのはジャンピエール・ニコラ/ヴィンセント・ラヴェルヌ、1978年のウィニングクルード。チンクエチェントのような赤い車はそのオーストリア散販パーツ仕様、シェコイア・ブア650TR2、その右隣は1956年から5年ほど生産された4輪車のベスパ400、2ストローク2気筒ではるばるオスロからの参加。



1950年代に活躍したサンビーム・タルボMKIII、と思ったら実は今回の出場車ではなく、ノルウェーのどこかのチームの伴走車らしい。



RX7と同じくランス・スタートの美しいボルベシ904GTS。実際のモンテカルロでも1965年にティ・マキネンのミニ・クーペ・Sに次いで2位に入っている。

■7回目はヒストリック

今年で77回目を数える世界で最も長い歴史を誇るラリー・モンテカルロ。今回はIRCイベントとして開催された本番イベントのフィニッシュから1週間後に行なわれたのが、12回目となるラリー・モンテカルロ・ヒストリックだ。

1990年代に入って、WRCは「安全性」の旗印と、ラリー・スケジュールを放映時間に合わせるというTV偏重シフトによって変貌を遂げ、競技は原則として3日間のみ、夜間は走らない、という形態になった。しかし、モンテカルロ・ヒストリックは、いまま伝統のスタイルを貫いている。その昔、王が号令をかけるのと各地から諸侯が駆

けつけた、という古事に因んだ「コンサントラシオン」と呼ばれる第1レグもそのまま行なわれる。今年はランス、トリノ、バルセロナ、そしてオスロがスタート地とされ、モノコに向けて大集合となった。遠いオスロからは2日前にスタートするが、途中ほぼ1日フェリーに乗ることで他のスタート地点とのバランスを取っている。

また、通常のラリーでは、一般に「コマ図」と呼ばれる、交差点などをわかりやすく示したコース図が配られるのだが、これも昔のスタイルに従って用意されず、通過地点の名前(村の名前や道路番号)が距離とともに示されるだけ。したがって、コライバーは市販のミシュランの地図を頼りにナビゲートすることが必要となる。田舎道

はそれでもいいが、問題は街の中だ。タイム・コントロールの場所も「住所」で与えられたりするので、ここが難しい。

実は、今回のモンテ出場に向けて私が最初にしたことば、初めて多重焦点レンズのメガネを渡されたことだった。小さなマップランプだけの車内で細かい文字・地図を読んで、同時に速くの道路標識を探するなんてことは、もともと近視で「アラカン」の私には到底無理。メガネ屋さんのスポンサーが欲しかったなあ。

このモンテ・ヒストリックは、実際にモンテカルロに出場したことがある30年以上前のモデルのみに参加資格がある。1978年に発売されたRX-7は、今年ようやく出場可能モデルリストに掲載されたわけだ。世界的な金融危機に伴う不景気のもとでも、今年も332台という多くのチームが出場した。実際のエントリーはさらに多く、主催者は50台余りの申し込みをふるい落とししたとのこと。出場車は非常に多彩だ。タフなボルシェ911はやはり多く、30台近くが出場。アルビオンA110やアルファGTV、ランチア・フルヴィア等のほか、ミニやMGB、ビッグヒーレーなど英国車も多い。モンテカルロをフィーチャーした、クロード・ルーセル監督の映画「男と女」で、主演のジャン・リュック・ピエールがドライブしたフォード・マスタングや、メルセデス・ベンツW111、ボルボ142等のビッグサイズも少なくない。最高齢は



モナコに集合した後、改めて「クラスマン」にスタートするRX-7。かつて最終夜のチュリニ峠を巡る「フィナル」ステージは、クラスマンとコミュニティを勝ち残った上位だけに認められた栄誉だった。

1953年式のシトロエン11。変わったところでは、バスバ400という、軽自動車よりもはるかに小さなエンジン車が、よりによって一番遠いオスロから出場し、愛嬌を振りまいていた。

もちろん、全車30年以上たっているわけだが、実際に過去にモンテを走った個体そのもの、というのは少ないらしく、ましてやその時の外観までそのまま、という車はほとんどいないように見受けられた。と

いうのも、このラリーでは、商業広告がほんの小さな部分以外は認められない。唯一の例外が、本番を走った個体そのものである場合、とされている。わがRX-7は、発見された時にスポンサーロゴをはじめ、当時の姿そのままだったので、一部の酷く褪せてしまっていたロゴを手直しただけでの出場となったせいでも、と際目立つ存在となった。わがRX-7の構成は、クルマのみならず、ドライバーとコドライバーも当時のまま(RX-7と違って外観はかなり劣化した)が……で、さらには1979年に唯一のメカニックとして参加してくれた猪瀬氏が、今や日本レース界の重鎮であるにもかかわらず、なんとまたまた唯一のメカニックとしてサービスを担当してくれるのだ。こんなにまで「オリジナル」なチームはただ1台に違いない。

ミッレミア等のイベントよりは新しいモデルでも参加可能で、もちろん日本車でも出場ができる。今回も日本からは、わがチームの他にボディ以外はまったくの新車と言えるようなダットサン240Zを用意してきた池内敏正/片岡良宏組、2代目ホンダ・シビックで角地功男/吉田武久組、そして27レビン柴垣宗良/山口 修組の3チームが出場した。角地氏は79年にシビックで出場していたが、中盤にエンジントラブルでリタイアしている。柴垣/山口組のみトリノからのスタートを選び、他はランスからの出発である。



ランスからのスタートの前に車両準備に動かしむ30年前と同じスタッフ。当時のスタートシテ・ステッカーがドアに残っている。プライベート・エントリーを示すPROMOTIONもそのまま。エンジンを調整するのもある時と同じくノバ・エンジニアリングの猪瀬さんである。スタート前にはかつランス12時間レースなどが開催された公道サーキットのピット跡で地元メディアの取材も受けた。



5年前に「発見」された時、RX-7はスポンサー・ロゴや、スタッドタイア装着のステッカーなども含めて当時そのままだった。モンテカルロ・ヒストリックでは本来スポンサー・ステッカーは許されないが、クラリオンロゴはオリジナルだということで認められたもの。



ラリーファン憧れの舞台、フィナガ〔ファイナル〕レグで雪のチュリニ峠を走る我がRX-7。モンチカルロ・ヒストリックの参加資格は実際のモンチに出場した30年以上前の車と同タイプに限られているため、SA22型RX-7などはまだ“新人”。日本車は意外に多く、右下のセリカはベルギーからの参加。オスロからの240Zは総合優勝に輝いたチーム。



■集まるまでひと苦労

ランスをスタートする“集合レグ”のコンサントラシオンは、エベルネ、セザンヌ、といったシャンパン村を通過していく。通過確認のスタンプをもらうバサージュ・コントロールが置かれたセル・シュール・ウスでは、町の入り口に巨大なキノコの置物が……と思ったら、巨大なシャンパンのコルクのオブジェが鎮座していた。これから、明日の夕刻までの24時間で1300kmを走り、モノコ入りする長いステージだ(これでも79年の時の半分だが)。



いわゆるリエゾン区間では、速く走って早くタイム・コントロールに到着できれば、稼いだ時間でサービスを受けたりした後、コントロールに入れればよい(サービス隊がいれば、の話だが)。夜中にもかかわらず、いたる所で地元の人々が見物していて、声援を送ってくれる。歴史の長さを感じる瞬間だ。

最初のタイム・コントロールが置かれたラングルの町に夜半に到着した時には50分近くを稼ぐことができた。猪瀬氏と、彼がルマン24時間を戦った時の仲間のフランス人がタグを組みサービスカーに点検をしよう。外気温は-7℃。町のオートクラブから温かいスープ1杯の「配給」を受ける。

ランスからは最多の127台がスタートした。No.1号車のプジョー504クーペもスタートしたが、ドライバーはジャン・ピエール・ニコラ。奇しくも、ニコラは78年のウィナーだったので、我がRX-7が走った79年もNo.1だった。その時のマシンは

911で、コドライバーは、あのジャン・トッドだった。

凍てつく夜を徹して走り続け、ブルーガン・ジャヌーのタイム・コントロールに到着した時には、朝の陽光を浴びていた。ミスコースせぬよう、道路標識をひとつひとつ確認しながら、真っ暗な田舎道をひたすら飛ばし続けてきた身には、寒くとも太陽の光はととても嬉しい。実はわがチームにはもう1台のサービスカーがいる。私の中学からの親友で、1976年に私が初めてモンチに挑戦した時にちょうどスイス留学中で、たったひとりでサービスをしてくれた友人が、フランス語堪能ということもありチーム・マネージャーとして来てくれている。また、昔は国内ラリーで私と組んだ経験もある。高校時代から仲間に加わった友人(昨年サラリーマンをリタイアした)も手伝ってくれる。それに加えて中川ドライバーと私の妻、計4名が「半見物」サービスカーとして、メカニックカーとは別に「観い」サービスを提供してくれることになっているの



モンテカルロ・ヒストリックは決められた時間通りにチェックポイントを通るレギュラリティ・ラリーだが、その指示速度を維持するのは容易ではない。そもそも30年以上前の車でトータル3000km近く、それもアルプスをはじめ山道ばかりを走ること自体、大変だ。大喧嘩のRX-7に適切なタイミングで給油やタイヤ交換をするサービス隊も役目も重要。決められたサービスパークに陣取る現在のラリーとは大違いだ。

だが、このコントロールでは、家内から何故かエクレアの差し入れがあり、美味しく頬ばる。ちなみに、私の家内は79年と84年にもモンテのサービスを経験しているんで、ちょっと心強い。

すでに夜のうちに、オスロ・スタートのグループと合流。次のタイム・コントロールであるサンアンドレ・デ・ザルプではトリノとバルセロナからのグループも合流となり、ここからは332台(スタートは1分1台間隔となるので)、5時間半の大行列となる。このコントロールで、柴垣/山口組と角地/吉田組はそれぞれ4分と1分の遅れで、ペナルティを食らってしまう。

このコンサントラシオンは、各スタート地点からモノコに集まって来るステージではあるが、モノコ入りする直前に、ひとつの「レギュラリティ・テスト」区間が設けられている。有名なチュリニ峠を通る18kmほどの山道に設けられ、WRCのスペシャル・ステージ「SS」であれば速い者勝ちであるのだが、ヒストリックでは「ZR」と呼ばれ、50km/hの指示速度が与えられる。運ずぎても減点となる。計時はZR区間の2~4カ所ですべて完全に「隠れて」行なわれるので(1/10秒単位で計測され、0.1秒の誤差で1ポイントの減点となる)、たとえばヘアピンが2つ3つ続いて遅れてしまえば、瞬時に取り戻さなければならない。レギュレーションにより、すべての電子機器の取り付けは禁止されているので、ラリーコンピュータ等は使えないのだ。私の場合、「手持ち」のデジタル計算器を使い、数値をトリップメーター(これも機械式のみ許される)と見比べて、10秒毎に遅いあるいは早いをドライバーに伝えた。昔の日本のシークレットラリーを思い出した(そ

れが嫌いでWRCに挑戦したのに!)。今回はインターコムを装備しなかったので、喉が渴く。そのうえ、スペシャル・ステージのように道路閉鎖をしていないので、突如現われる対向車を避けなければならない。実際に各ZRで対向車が現われ、我がドライバーは、最初の2回はしっかりと左側に避けるようとしてしまし、すんでのところで回避。肝を冷やした。

このZRをスタートして数分走ったところで、1分後にスタートしたはずの池内/片岡組に猛然と追い抜かれてしまった。「240Zカッコいいな～」なんて一瞬見とれてしまったが、そんな場合じゃない。こちらの計算では指示速度に追いついていたのでセーブして走っていたのだが、初めてのレギュラリティ・テストとあって、ちょっと疑心暗鬼に。しばらく行くと、240Zが超低速走行をしていて、それを追い抜き、ほっとする。しかし、(後にわかったことだが)そこまでの区間のどこかで計時されていたようで、池内/片岡組は大きく減点されました。我々は2カ所の計時で合計5.4秒の誤差で、54ポイントの減点だった。

ZR1を終え、あとはモノコに入るだけ。だったのだが、ここに思わぬ落とし穴があった。モノコを少しでも走ったことがあるかたはお分かりと思うが、モンテカルロは急な崖に囲まれ

た街で、道が複雑に入り組んでいて非常に分かりづらい。我々を除く日本チームは皆ミスコースでタイム・コントロールに大幅に遅れてしまい、大量ペナルティを課されてしまった。実は我々も必死で、ドライバーとふたりで過去の記憶を振り絞りながら、なんとかミスコースなしでたどり着くことができた。

ハーバーに設定されたバルクフェルメにRX-7を停めて、我に戻ったら、24時間走って、口にしたのは1杯のスープと1個のエクレーアだけだった。それに比べて我がRX-7は酷く大喧嘩で、これから先は給油が簡単でなくなるだけに大いに心配である。

■後ろ向きのステージ

翌日の「クラスマン」と呼ばれるステージは暗いうちのスタートで、フランス中南部の街ヴァランスを目指す。途中、4つのZRが設定されている。ここまでの順位は減点54で総合65位クラス8位。他の日本3チームは減点2566から12423で、273位から295位に沈んでしまったのが残念だ。

大喧嘩いを露呈したRX-7であるが、行



エリック・コマス率いるコマス・ヒストリック・レーシングのアルビート軍団の後ろでクラスマンZR3のスタートを待つ。競技区間中はどこで計時されているか分からないから、まったく気を抜くことができない。



く先々に現われてくれるサービス隊の活躍に助けられ、順調に進んでいく。このステージ最後の、これも有名なサン・ジャン・ロワイヤンでのZR5の前では、雪が多いとの情報入手してくれ、ここまで覆っていたスタッドレスから、スタッドタイヤに履き替える。果たして25kmのZRの中間地点からは真っ平な路面になるも、このあたりになると、ドライバーも往年の走りか蘇ってきて、気持ちよくフィニッシュ。唯一の事件といえば、ドライバーが夜間用眼鏡をモノコに忘れてきたのが発覚し、本来なら「緩い」はずのサービス隊が「素早い」サービス隊となり、700kmの“激走”でヴァ

ランス近くからモノコまで取りに戻ったことくらい。

4日目、我々の第3ステージは、ヴァランス市内での「スペシャル・ステージ」で始まった。ホテルからスタート地点までの移動を、主催者側のシャトルでなく、タクシーに頼ったのが大間違い。ドライバーが勘違いし、連れて行かれたところは全然違う場所！日本語とフランス語の怒号飛び交うなか、ようやく辿り着いたのはなんとスタート3分前！猪瀬氏が、船積み前からRX-7に隠してあったスペアキーを使って暖機し、準備しておいてくれたので、なんとかスタートが切れた。でも、あのタク

シー、最後はなかなかの走りだった。

“コミュニ1”と呼ばれ、ヴァランスに戻って来るこのステージは、距離は330kmと短いものの、コースの9割は山の中で、結構厳しい日となる。ZRは4ヶ所だが、ふたつめのZR7ビュルゼは降雪が酷く中止。ミニのサスペンションが突如分解してクラッシュした“現場”を確認できなかったのが残念だ。最後のZR9では、11km地点で「緩い」サービス隊が日の丸で応援してくれる。ラリーコースでの日の丸はとっても目立つ。

RX-7も大喧らないこと以外は絶対調で、無事にヴァランスに着着したが、他の3チームは、第2、第3ステージともにミスコースを多発、タイム・コントロールのいたる所で遅延ペナルティを食ってしまったようだ。

次の“コミュニ2”は3つのZRをこなしでモノコに戻るが、ふたつめのZRのペナルティ幹で“事件”は起きた。今度はタクシーじゃない、RX-7でだ。積雪の登りコーナー出口でコントロールを失い、右側の雪壁に乗り上げ、みごとにスピン。後ろを向いてしまった。道幅が狭くUターンができなと判断したドライバーは、次のコーナーまでバックで登ると決断。後ろ向きで登り始めたのはいいが、なかなか広いところが見つからない。ついには1分後でスタートしたはずの、赤い小さなシュタイア・プフ650TR2が追いついて来た。このトリノから来た小さなヤツ、これまでのリゼンでも、クニャクニャしたところでは滅法速く、追いつけなかったヤツだ。後ろを向いて進んでいるドライバーはいいが、私は前(実際は後ろ、ああややこしい)を向いて座っているし、シュタイア・プフは小さくて、ボンネットの長さはごく短いので、ふたりの顔がすぐそこに。すぐに道を譲ってあげたいのに、これ、実に申し訳なくて恥ずかしい……。幸いだったのは、ふたりとも突っていたこと。すぐにやや広くなったので、道を譲り、何度も切り返してUターンし、ふたりを追いかける。すぐに抜き返さ





無事に完走を果たしてモナコのヨットハーバーでジャン・ラニョッティ(1981年ウィナー、筆者の右隣)と記念撮影。そしてモナコスポーツクラブでの表彰ディナーで全員正装の中川ドライバー夫妻と筆者夫婦。不眠不休で走るタフさと華やかさの対比がモンテカルロの魅力のひとつ。

し、挽回を図ったが、そこに至るまでにすでに計時されていて、ここで大きな減点を受けてしまった。それにしても、Uターンした場所には数人のギャラリイがいたのだが、ラリーカーが突然後ろ向きで現われたのでかなり驚かされたのは間違いない。

そしてさらに、次のアントレポーからモンドウパンのZR12では、路肩に転がっていた、小さいが鋭い石に乗ってしまい、タイヤバースト。急いで交換したが、さらなる大減点。これで勝負にはならなくなってしまった。このふたつのZRが、79年の時に唯一コースアウトを喫し、絶体絶命の経験をしたコラブと併走し、絶対絶命の経験をしたのは、何かの因縁だろうか……。

残念な結果で夕刻にモナコ帰還となったが、がっかりしてはられない。夜8時スタートで、最終ステージが始まるのだ。ステージ「フィナル」は、恒例のモナコ裏山ハイスピードバトル。チュリニ峠35kmとサン・ロシュ峠21kmの連続したふたつのZRを2周する。リエゾンも短く険しい山道で時間的余裕がなく、厳しいステージとなるはずだ。チュリニZRの始まった最初のヘアピンで、「緩い」サービス隊の目丸を確認できたが、案の定ここはキツイZRで、前半半分までは指示速度に乗れず、長い全開走行となる。遅れで減点は食ったが、RX-7は絶対調、ドライバーも長いプランクを感じさせない走りだ。すべてのZRを終え、たぶん気が緩んでしまった私がミスコースをしてしまい、時間がなくなって、優雅にいきなされた未明のモナコまで帰還が全開走行となってしまったのはドライバーに申し訳ない。

ランスからずっと1分前でスタートして

いて、目の保養をさせてくれていた、私の大好きなボルシェ904。モナコを目前について力尽きたらしくサービスカーに牽引されていたのだが……牽引のスピードが速かったのか、引ばられたまま目の前でクラッシュしてしまった！ 嗚呼……。

ヨーロッパでは、古いクルマのイベントでも、貴重な旧車に「鞭打って必死に走らせる」イベントが数多い。モンテ・ヒストリックは、その中でも最も硬派に位置するイベントと言える。なにしろ、30歳以上になったラリーカーに、現代のWRCよりもキツイことを強いるわけだから。

結果、わがRX-7チームは、ベナルティこそゼロではあったが、前述したトラブルでの2ヵ所のZRでの減点が祟って、総合158位、クラス20位という不甲斐ない成績であった。他の3チームは、さらにベナルティを食いながらも、全車完走を果たした。

ノルウェーからの常連で、今回総合優勝に輝いた240Zのチームは、総減点が1094ポイント。15のZRがあったので、平均するとZR当たり73ポイント。ZRあたり平

均3ヵ所の計時があったとして、1計時当たり24ポイント。つまり、1計時当たり2.4秒しか狂っていないことになる！ さすがに、ホイールズピン誤差が出ないように、トリップメーターを前輪から検出してはいたが、それにしても驚異の精度だし、速さだ。ちなみに24秒差の2位も同じくノルウェーからのアルビノーA110。1.7秒差の3位はベルギーからの911だった。30年落ちのRX-7は、ラリーを通してすぶる快調。60年落ちのドライバーも、予想外の「高性能」だった。

ミツレミアリアよりはかなりキツく、ラリー経験がないと難しいし、危ないかもしれないけれど、ベース車が安い日本車で出られるし、思いっきり走らせてくれる、ラリー・モンテカルロ・ヒストリック。ヨーロッパのラリー好きオトナの壮大な遊びは、来年以降も続けられていくことを願う。ランエボやインプレッサをこっそり保管しておいて……出られるのはいつ？

(photo = 清水博志、森川オサム)

／layout = 井上宏美



“使用前”のメンバー。左から森川オサム(CGで見たモンテカルロに憧れて学生時代からラリーに参戦、仕事もクルマ関係を選んできたコドライバー&リポーター)、中川一(ドライバー)、園田房子(食料補給担当)、猪瀬良一(メカニック)、渡辺公志郎(サービス)、上野祐志(チーム監督)、相場計人(サービス)、使用後は187ページ。