

25年ぶりに蘇ったタイムカプセル  
初代RX-7 GORO号、覚えてますか？



1979年

写真右から、コ・ドライバーの森川 隆さん、ドライバーの中川 一さん、サービス隊の中川（当時姓は園田）房子さん、メカニックの藤野良一さん、サービス隊の飯島公彦さん、総監督の上野純志さん、サービス隊の船橋計人さん。



2004年

25年ぶりに再集合。右端の女性は上の集合写真には写っていないが、モンテ参加組で、サービス隊だった村（当時姓は山崎）鏡子さん。

黄色いボディカラーにクラリオンとGOROのロゴマーク。この派手な初代RX-7を見て「懐かしい」と思った人は、間違いなくラピタ世代。'04年、GORO号が完全復活した。



ジャッキアップ状態でレストア作業が進む。25年間不動車だったので、動力系パーツの多くは交換が必要だった。



25年ぶりに走行する。イエローのボディカラーにブラックのストライプは当時のクラリオンのイメージカラー。



ロールバーなどの安全装備以外、ほぼノーマルのままで出場していた。助手席にいたっては純正シートのままノ海外で走行するためのナンバープレート。TKSとは「東京品川」の意。つまり「品川」の「451」となる。



フロントと、リアビューのまともさが人気の高かった初代RX-7。



1979年に登場した「サブナRX-7」は、コンパクトなロータリーエンジンが実現した低いボンネットに、国産車初の格納式ヘッドライト、そのスタイリングだけでも十分刺激的なのに、0-400m加速が15.8秒と、その速さは当時の国産車として白眉の存在。それでい

## 運

命の赤い糸。なにも女性との縁に限ったことではない。自分の相棒と言える道具との出会い。そこには不思議な縁がある。ラビタ読者なら、共感できる人も多いはずだろう。

1979年のモンテカルロラリーにGORO号と称された初代RX-7で挑戦した中川一と森川修。ふたりの若者とRX-7との出会いと再会も、そんな運命を感じさせるものがあつた。

1979年に登場した「サブナRX-7」は、コンパクトなロータリーエンジンが実現した低いボンネットに、国産車初の格納式ヘッドライト、そのスタイリングだけでも十分刺激的なのに、0-400m加速が15.8秒と、その速さは当時の国産車として白眉の存在。それでい

て、値段は123万円から。日本国内の本格的スポーツカー時代の到来を告げたクルマだった。今回、25年振りに蘇ったGORO号は、一昨年、偶然マツダ社内に保管されていることを、中川が聞きつけ、「再び自分の手で走らせたいから、是非レストアさせてほしい」と交渉。当時のスポンサーだったクラリオンにも働きかけ、約半年間のレストア作業の後、当時と変わらぬ姿で蘇った。塗装はオリジナル、ボディに貼られたステッカー類もほぼオリジナル、そして車体復活後唯一のトラブルは、燃料のバイピンクに残っていたカスが詰まり、一定時間走ると、燃料が送られずエンストするトラブルを抱えたことくらい。

当時、日本車はモンテカルロでは勝てないと言われていたが、それを最初に覆したGORO号が呼んだフィーバーは凄かった。「いま思えば、本当にさまざまな人との関係が連鎖反応のように繋がった。運命を感じます」

中川と森川は、最初からRX-7でモンテカルロに挑戦しようと思ったわけではなかった。前年、モンテカルロに挑戦したが、そのときのクルマはまるで勝負にならず、ただ参加しただけの悔しさが根底にあつた。

# まだ見たことのないRX-7GORO号は ワークス勢を凌ぐ大人気



カジノ前のスタート。上位陣のワークス勢よりも多くの観客がGORO号のスタイルに釘付けになった。

モンテカルロラリーとデイトナ24時間のダブル優勝。若者の夢が当時の新聞広告を派手に飾った。



「ふたりで「今度は速いクルマで参加しよう」と誓いました。でも、それがRX-7だなんて夢にも思わなかったですよ(笑)」

その夢を実現させたのは、若者ならではの行動力。1978年に発表になったRX-7を見た中川が、まったく見ず知らずのマツダの部署に電話をかけ、RX-7でラリーに参加したい旨を伝えた。

「本当に幸運だったと思います。たまたま電話に出た社員の方もラリーをやっていたんですよ。事情を話すと「広報に挨拶できるように手配するから、企画書を持ってきなさい」と」

ここから話はとんとん拍子に

進む。企画書は一発通過、広報車を無償貸し出し、改造も好きにだけ許された。そして、ふたりの友人だった長野県松本市の公認会計士・上野紘志が、この挑戦を聞きつけ「スポンサーを見つけてやるから、仲間に入れてよ」と、経理を見ていたクラリオンからスポンサー契約を持ってきた。クラリオンは若者に強く支持されていたGORO誌にタイアップを持ちかけ、RX-7 GORO号は誕生した。

さらに幸運は続く。「スポンサーを獲得した上野さんを総監督に迎えると、次はGORO号の車体改造をする工場探しが問題になりました。じつ



日本初のクラス優勝。GORO誌面は毎月GORO号の勇姿を巡った



最終日は上位100台だけが出走を許される。もちろんGORO号は出走。この年優勝したランチア・ストロツスやポルシェの並ぶ姿は圧巻。



GORO号のラジコンも登場！  
ただし、まったくの未認可品

森川さんが、偶然見つけたラジコンカー。すでに会社の存在はなく、マツダにもクラリオンにも、小学館にもライセンス許可を取っていない商品。デカール類の処理はかなり精巧。森川さんは自分たちの足跡として、完動・箱あり状態で大事に保存中。



表彰式では、モナコ王族からトロフィーを受け取った。



ブレーキにトラブル発生。出血しながら、わずか2分でパッド交換をした。

## Sur les routes du rallye Monte-Carlo

### Destination Vals-les-Bains



Etonnants Japonais...

地元新聞を連日飾ったGORO号  
これが証拠の記事だ！

は上野は、松本市でも有名なクルマ道楽家で、愛車のメイニング・ナンスを猪瀬コンペティション（後のノバ・エンジンリアリング。日本有数のレーシングチームである）に出していたんです。そのツテで、猪瀬コンペティションにマシン改造をお願いしまし

た。注文は、完走は最低目標だから壊れないようにとだけ。そして、現地のメカニックとして猪瀬良一を雇い、あとは全員が自費のボランティアという完全プライベート態勢でモンテカルロラリーに挑戦した。

欧州では、まだRX-7が未発売だったこともあり、日本から来たスポーツカーは地元でも大人気。地元の新聞も大々的にRX-7を取り上げた。

「いちばん大変だったのが車検。なぜかGORO号だけ通してくれない。なにか問題があるのかと思ったら、みんな発売前のRX-7が見たくて、時間がかかっていただけでした（笑）」

じつに257台がエントリーした第48回モンテカルロラリー、GORO号は見事クラス優勝を果たし、総合順位でも日本車勢のトップ。今回、25年ぶりの走行実現も、情熱の赤い糸に引き寄せられたのに違いない。

まだ日本でしか市販されていなかったRX-7は欧州でも注目的。ワークス勢とはほぼ同じだけの観客が集まるほどの人気ぶり、ジャパニーズスポーツカーのスタイリングが世界に認められた瞬間だ。