

## モータースポーツ活動から得られたこと

増岡 浩

三菱自動車工業株式会社  
理事

広報部 チーフエキスパート

第一車両技術開発本部 システム実験部 担当部長

ラリーアートビジネス推進室 担当部長

三菱自動車工業（以下三菱）は1962年のマカオグランプリを皮切りに、これまで長きにわたって国内外のモータースポーツに参戦してきたが、その活動のおかげで多くのものを得ることができた。

まず、最大のメリットが三菱における技術の進化である。なかでもパリ・ダカールラリー（通称パリダカ）はパジェロの開発と育成にとって最適なフィールドだった。もともとパリダカ参戦は、パジェロというニューモデルのPR活動としてスタートしたのだが、パジェロは車両重量が軽く、砂地でも軽快に走れることもあって初参戦となった1983年の大会で市販車無改造クラスを制覇した。もちろん、出場するたびに多くの課題が見つかり、その対策を施すことでパジェロはどんどん強くなり、押しも押されぬクロスカンントリー車両に仕上がっていった。これはWRCも同じで、ギャラン／ランサーエボリューションの開発を通して多くの技術が生み出されていった。

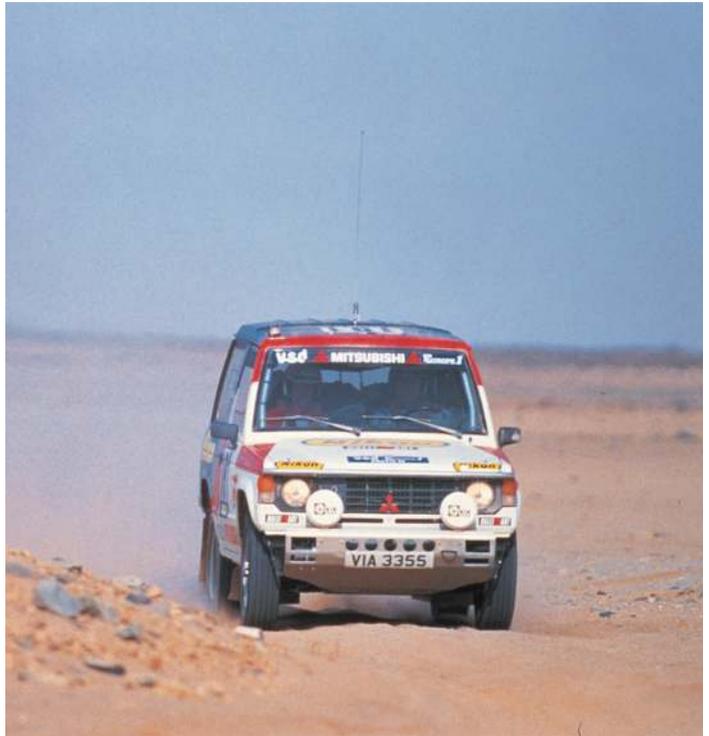
この活動を通して多くの人材が育っていったことも大きなメリットだった。若いエンジニアが現場に来て、様々な経験を重ねたおかげで、社内で先行技術を開発できるスタッフが育成された。私もグループAの時代はテストコースで耐久性を確認していたから、いつも岡崎のエンジニアがどんなクルマを作るのが楽しみだった。

さらにマーケティングにおいてもその効果は絶大だった。海外でモータースポーツ活動を始める前は、それほど三菱の知名度は高くなかったと思う。モータースポーツの場で結果を出すことはブランドイメージの向上に最適な手段となった。

## ■ ダカールラリーで大会7連覇を達成



1983年ダカールラリー。1982年5月に発売された新型クロスカントリー4WDモデル、パジェロの宣伝活動として三菱は第5回大会に初参戦を果たした。参戦台数385台のうち、ゴールに辿り着いたのは123台と過酷な大会だったが、アンドリュウ・コーワン(写真)が総合11位で完走。市販車無改造クラスで勝利を飾った。



1984年ダカールラリー。三菱はより広範な改造が行える市販車改造クラスにステップアップ。ベース車両もキャンバストップからメタルトップへ変更したほか、エンジンも北米向けスタリオンの4G54型2.6Lターボが搭載されていた。その結果、コーワン(写真)が総合3位で完走。市販車改造クラスで勝利を獲得した。

# 目 次

モータースポーツ活動から得られたこと 増岡 浩/2

## 第1章 黎明期のモータースポーツ活動

ツーリングカーレースにおける活躍	23
フォーミュラカーレースにおける活躍	24
ラリー競技における活躍—1960年代はコルトで躍進	28
ラリー競技における活躍—1970年代はギャラン/ランサーで飛躍	32

## 第2章 パリ・ダカルラリー挑戦の軌跡

パジェロ誕生、そして世界一過酷な冒険ラリーへ	39
1983年—初出場で総合11位完走 市販車無改造クラスを制覇	42
1984年—総合3位に入賞 市販車改造クラスで1-2達成	45
1985年—プロトタイプの投入で初優勝を獲得	47
1986年—リガルが3位入賞 初参戦の篠塚は46位完走	50
1987年—ブジョーの参入で高速化 篠塚が3位入賞	52
1988年—空力性能を追求 旧型モデルで篠塚が2位入賞	56
1989年—開発体制を刷新 先行研究車両“岡崎プロト”の開発に着手	59
1990年—ラダーフレームの最終型プロトタイプでコーワンが4位入賞	62
1991年—本格プロトタイプ仕様を初投入 ラルティエグが2位入賞	66
1992年—黄金期の幕開け 1-2-3フィニッシュを達成	69
1993年—サビーが初優勝を獲得 三菱が大会2連覇を達成	73
1994年—死の砂丘を走破 勇気ある撤退で特別賞を受賞	76
1995年—出発地がグラナダに変更 サビーが2位惜敗	80
1996年—シトロエンとの最終対決 フォントネの3位が最上位に	84
1997年—T2仕様車を投入 篠塚が日本人初のウイナーに輝く	87
1998年—パジェロエボリューションを投入 フォントネが初優勝	91
1999年—シュレッサー・バギーが躍進 プリエトが2位惜敗	95
2000年—3代目パジェロ投入 フォントネが3位入賞	98
2001年—増岡は悲運の2位 クラインシュミットが初の女性ウイナーに	101
2002年—参戦20周年の記念イベントで増岡が悲願の初優勝を獲得	106
2003年—パジェロエボリューションで通算8勝目 増岡が2連覇を達成	110
2004年—ペテランセルが四輪部門で初優勝 三菱が通算9勝目を獲得	114
2005年—ペテランセルが2連覇 三菱が史上初の大会5連覇を達成	118

2006年—アルファンが初優勝 三菱が6連覇で通算11勝目を獲得……………	122
2007年—ペテランセルが3勝目 三菱が7連覇で通算12勝目を獲得……………	126
2008年—パジェロでのラストラン 中止となった30回目の祭典……………	130
2009年—ディーゼルエンジン搭載のレーシングランサーを投入……………	132

### 第3章 ダカールラリー以外のモータースポーツ活動

WRCにおける活躍 1990年代後半に4連覇を達成……………	139
国内外のラリー選手権における活躍 APRC、PWRC、JRCで躍進……………	151
世界各国の砂漠を攻略 “パリダカ” 以外のクロスカントリーラリー……………	159
国内外のレース競技における活躍 JTC、スーパー耐久で躍進……………	165
EVおよびPHEVでの活動	
—パイクスピークおよびクロスカントリーラリーで躍進……………	167

### 第4章 ダカールラリーにおける成功の原動力

進化を続けた名車・パジェロとエンジニアの育成……………	177
-----------------------------	-----

ダカールラリーにおける三菱のリザルト／182

WRCにおける三菱のリザルト／186

取材協力および写真提供／194

参考文献／194

あとがき／195

#### ■読者の皆様へ■

本書に登場する車種名、会社名などの名称、レース競技の呼称、人物名のカタカナ表記などについては、原則的に主要な参考文献となる当時のプレスリリース、広報発表資料、関係各メーカー発行の社史などにそって表記しておりますが、参考文献の発行された年代によって現代の表記と異なっている場合があり、著者および編集部判断により統一を図っている箇所があります。また、本文中では、敬称を省略いたしました。ご了承ください。

本書をご覧いただき、名称表記、性能データ、事実関係の記述に差異等お気づきの点がございましたら、該当する資料とともに弊社編集部までご通知いただけますと幸いです。

グランプリ出版 編集部

---

# 第1章

---

## 黎明期のモータースポーツ活動

---

---

### ツーリングカーレースにおける活躍

---

1870年に九十九商会として海運業を開始し、1905年には造船所を創業。1917年に三菱造船、1934年に三菱重工業と改称し、1970年には自動車の生産部門が独立、三菱自動車工業として新たなスタートを切った三菱の自動車部門（以下、三菱）は自動車の製造に関しても長い歴史を持つ。

1917年に日本初の量産乗用車、三菱A型の開発で自動車産業への一步を踏み出すと1935年にはPX33型軍用四輪駆動乗用車の試作を実施。さらに1953年には、当時アメリカのウィリス社が商標を持っていたブランド、ジープのノックダウン組立を開始したほか、1960年には三菱初のオリジナル小型四輪車、三菱500を発売していた。

その後も三菱は1961年に軽四輪車の三菱360を発売するほか、1962年には小型乗用車のコルト600、軽四輪車の三菱ミニカを発売するなど積極的にニューモデルを投入。それだけに社内的にも技術開発および宣伝の一環として新たなツールが求められていたのだろう。他の自動車メーカーと同様に三菱も1960年代に入ると積極的にモータースポーツへ参戦しており、国内外のフィールドで猛威をふるっていた。

三菱にとって最初のモータースポーツ活動となったのが、1962年11月に開催された第9回マカオグランプリだった。マカオグランプリはその名

のとおり、マカオの市街地コースを舞台にした国際レースで、1960年代には数多くの自動車メーカーがワークスチームを投入していた。その強豪チームに対抗すべく、三菱も自社初のレーシングマシン、三菱500スーパーデラックスを投入したのである。

同モデルは1961年に追加された三菱500の派生モデルで、エンジン排気量を493ccから594ccに拡大することによって加速性能と耐久性が向上していた。そのパフォーマンスはライバル車両を凌駕しており、三菱勢はデビュー戦からいきなり他を寄せ付けないスピードを披露。外川一雄のドライビングにより、750cc以下のAクラスでデビューウインを達成したほか、その後も三菱勢が続き、クラス4位までを独占した。

こうして輝かしいリザルトでモータースポーツ活動の幕開けを飾った三菱は、翌1963年も積極的な活動を展開しており、三菱500の後継モデルとして1962年にデビューしたコルト600を実戦に投入した。4月に開催されたマレーシア・グランプリではイタリアのフィアット勢を抑えて600cc以下のクラスで表彰台を独占している。さらに5月に鈴鹿サーキットで開催された第1回日本グランプリでは三菱500を駆る外川がC2クラスで11位完走した。

その勢いは1964年も健在だった。三菱は後に名車と謳われるコルト1000を投入する。1963年



1970年のJAFグランプリでコルトF2Dがデビュー。リアエンドまでカウルを装着したほか、マシンの両サイドにラジエータをマウントするなど空力性能が追求されていた。



1970年のJAFグランプリは国際色が豊かな大会だった。ブラバムBT30を駆るジャッキー・スチュワートが優勝。永松邦臣が総合3位でクラス優勝を獲得した。

本物で下馬評どおり、3000ccのエンジンを搭載したブラバムBT30を武器にスチュワートがポール・トゥ・ウィンを達成していた。しかし、三菱勢も健闘しており、永松邦臣がわずかに1600ccの小排気量フォーミュラで総合3位、1クラスで優勝を獲得した。

こうして1970年代に入っても三菱の躍進は続いてきたが、日本のモータースポーツ界は転換期を迎えつつあった。これまでは1963年にスタートしたプロトタイプスポーツカーの祭典、日本グランプリと1969年にスタートしたフォーミュラカーの国際レース、JAFグランプリが2大タイトルとして開催されていたのだが、1970年10月に富士スピードウェイで開催される予定となっていた日本グランプリが中止されることになった。その理由は排出ガス対策の開発に集中すべく主要メーカーが撤退したためで、このため、日本グランプリは1971年からフォーミュラカーレースをメインにしたイベントとして開催。そして、フォーミュラカーレースで初めてグランプリのタイトルがかけられた同イベントに合わせて三菱は最新モデル、コルトF2000を投入した。

同モデルは文字どおり、2000ccエンジンを搭載したマシンで、1600ccのR39型エンジンの排気量を拡大した水冷直列4気筒DOHC4バルブのR39B型エンジンを搭載。最高出力は280psで最高速は290km/hを記録していた。シャーシもコルトF2Dをベースに空力性能を追求するなど当時の最先端技術を注ぎ込んでおり、1971年10月、富士スピードウェイを舞台に開催された日本グランプリでも素晴らしい走りを披露していた。1971年のJAFグランプリの中止で同イベントが国内唯一の国際レースとなったことが影響したのか約7万5000人



1971年の日本グランプリに三菱最後のフォーミュラカーとなるコルトF2000がデビュー。最高出力280psを誇るマシンで、永松邦臣が優勝、益子治が2位につけるなど三菱勢が1-2フィニッシュとなった。

## 第2章

### パリ・ダカールラリー挑戦の軌跡

#### パジェロ誕生、そして世界一過酷な 冒険ラリーへ

当時の社会情勢を受け、1977年を最後に全てのモータースポーツ活動を休止した三菱。その止まっていた時計の針が再び動き出したのは1981年のことだった。4月、ヨーロッパへの輸出開始に合わせてランサーEX2000ターボでWRC（世界ラリー選手権）への参戦を開始した。このWRCにおけるプロジェクトは後述するように紆余曲折を経て、1990年代に黄金期を築くことになるのだが、その一方で三菱はWRCへの復帰から2年後の1983年、新たなフィールドへの挑戦を開始していた。そのフィールドが、パリ・ダカールラリー（ダカールラリー）、通称“パリダカ”の愛称で知られる世界最大のクロスカントリーラリーだった。

三菱はこのダカールラリーにおいて後に7連勝、通算12勝という前人未到大成功を収めるが、この伝説を語るときに欠かせない存在となるのが、1982年に登場したクロスカントリーSUV、パジェロにほかならない。ダカールラリーにおける三菱の神話は常にパジェロが主役を演じていた。

1953年にアメリカのウィリス社と提携し、ジープのノックダウン生産を開始した三菱は1956年に主要部品を含めて完全な国産化に成功していた。以来、抜群の悪路走破性を持つ三菱ジープは自衛隊や林業関係者を中心に高いシェアを誇っていたのだが、その一方で、ウィリス社との契約により、東南アジアを除く海外で販売することができなかった。それだけに三菱にとっても自由に輸出できるオフロード4WDが求められていたのだろう。三菱は自社ブランドの開発を実施し、1973年



1973年の第20回東京モーターショーに出品されたパジェロI。J52型ジープをベースにバギー的な要素を取り入れた新しいレジャーカーとして注目を集めた。

門。現在のFIA)の公認イベントになったことで参加台数が二輪車106台、四輪車170台、トラック15台の総勢291台までエントリーが拡大したほか、翌年の1982年の第4回大会には二輪車が129台、四輪車が233台、トラック23台と参加台数は計385台に到達するようになっていた。

まさにダカールラリーは回を追うごとにエントリーが拡大するなど極めて短時間でビッグイベントへ成長していた。さらに1982年の第4回大会には2年連続で俳優のクロード・ブラッソーが参戦したほか、オリンピックの水泳で活躍したクリスチヌ・キャロン、スキー滑降競技の元ワールドチャンピオンのベルンハルト・ルツシ、さらに当時の英国首相の長男、マーク・サッチャーが参戦したことで知名度が高くなったことも影響したに

違いない。

すでにレンジローバーやラーダ、メルセデスがワークスチームを投入し、トヨタ・フランスがランドクルーザーを投入するなどセミワークスチームも登場していたが、それに続くように三菱もパジェロの宣伝を目的とする活動としてダカールラリーへの参戦を決意。こうして三菱は1983年の第5回パリ〜アルジェ〜ダカールラリーで挑戦の扉を開き、栄光への第一歩を踏み出したのである。

---

### 1983年一初出場で総合11位完走 市販車無改造クラスを制覇

---

オフロードでの走破性とオンロードでの操縦安定性、快適性を併せ持つクロスカントリー4WDと



1983年のダカールラリー。三菱はパジェロのプロモーションの一環としてヨーロッパで高い人気を誇るバリダカへの参戦を開始し、アンドリュウ・コワンがデビュー戦で総合11位に着けたほか、市販車無改造クラスで勝利を獲得した。

をスタートし、フランスを南下してセトから地中海を渡り、リビアのミスラタからアフリカ大陸に上陸。北部の町・シルトを通過し、ニジェール、チャド、中央アフリカ、ガボン、カメルーンを経て1月8日、コンゴの港町、ポアント・ルアールに休息日が設定された。後半戦は大西洋に沿って南下し、アンゴラ通過後は政治情勢の不安なザイールを迂回するようにフェリーでナミビアへと入り、最後の通過国である南アフリカへ到着。ケープタウンの海岸にゴールするのは16日で、総走行距離12,441km、SS距離5,680kmの過酷なルートとなっていた。同大会よりナビゲーション用にGPSの使用が認められたが、ロードブックにポイント座標の記載はなく、ハードなラリーに変わりはない。しかも、11ヵ国を通過するだけにステージのシチュエーションも多彩だった。チャドのヌ



1992年ダカールラリー。三菱ユーザーとして活躍したアーウィン・ウェーバーが三菱ワークスに加入。ウェーバーが2位入賞を果たした。

キグミまでは従来のダカールラリーの前半戦と同様に広大な砂漠を越えるステージとなっていたのだが、アフリカを南下して後半戦の熱帯地帯に入るとサバンナの1本道やジャングルを抜ける細いピスト（道）が多く、追い越しができない区間が続いた。しかも、砂埃の舞い上がる区間もしばし



1992年ダカールラリー。日本人ドライバーの篠塚建次郎も安定した走りを披露。「後半戦で順位が決まったので、そのままのオーダーでフィニッシュした」と語るように3位で完走した。



1998年ダカールラリー。三菱は1997年に発売された限定モデル、パジェロエボリューションをベースにT2仕様車を開発。ラリー序盤で首位に浮上したジャン・ピエール・フォントネがラリーを支配した。



1998年ダカールラリー。2連覇を狙っていた篠塚建次郎だったが、砂丘でスタックしてしまいタイムロス、2位に惜敗することとなった。

4輪ともに独立懸架式を採用。エンジンはφ32mmのリストリクターの装着で最高出力は300psから260psへパワーダウンが図られてはいたが、「上がダメなら下を上げよう」ということで、燃焼効率を良くしてトルクを上げた」と1984年よりダカール

ラリーおよびWRCでエンジン開発を担ってきた幸田逸男が語るように、最大トルクは34.0kg-mから36.0kg-mまで拡大されていた。ミッションは副変速機を廃して6速に変更。車両規定が変更されたことで、車両重量は1997年型モデルより50kgも重い1675kgとなったが、走破性は格段に向上していた。

ドライバーのラインナップに関しては大きな変更はなく、引き続き「チーム三菱石油ラリーアート」から篠塚建次郎、「チームPIAA三菱ラリーアート」からブルーノ・サビー、「チーム・オフロードエクスプレス三菱ラリーアート」からジャン・ピエール・フォントネが1998年型パジェロでエントリー。同時に「チーム三菱石油ラリーアート」から増岡浩がT2仕様のチャレンジャーでエン



2009年ダカールラリー。三菱はディーゼルエンジン搭載の新型モデル、レーシングランサーに主力モデルをスイッチした。写真はテスト走行。

同エンジンはガソリン直噴エンジン、GDIの技術を応用した低圧縮、高過給のクリーンディーゼルで、開発を担った幸田逸男が「パリダカのなかでも一番の冒険だった」と語るように技術的にも大きなチャレンジとなっていた。しかし、そのパフォーマンスは高く、テストドライバーとして開発に加わっていた増岡浩によれば「パワーバンドがガソリンとディーゼルはまったく違う。ディーゼルは2000回転から4500回転の間にしてあげばアクセルのオン、オフやブレーキのコントロールで走れるからシフト回数もガソリン車の半分ぐらいで良かった」と語る。当然、パーツに対するストレスも少なく、耐久性に好影響を与えるなど、このディーゼルエンジンの搭載は車体に対しても様々なメリットをもたらしていた。

デビュー戦となったセントラルヨーロッパラ

リーは、増岡がディーゼルエンジン搭載のMPR14で参戦。サスペンションの熟成不足が否めず、第1レグ、第2レグともに10番手でフィニッシュ。さらにSS3でパンクに見舞われるほか、後続車がタイヤ交換作業中のナビゲーターと接触、増岡のパートナーであるパスカル・メモンが左足首を骨折してしまい、同SSをフィニッシュした時点でリタイアとなった。

とはいえ、5月21日～25日にクロスカントリー・ワールドカップ第2戦としてポルトガルおよびスペインを舞台に開催されたトランスイベリコラリーではMPR14を駆るホアン・ナニ・ロマが第3レグまでラリーを支配。こちらも残念ながら第4レグでステアリングのトラブルに祟られて、総合20位に終わるものの、ロマが計3本のSSでベストタイムをマークするなどそのパフォーマンスを証

## 第3章

### ダカールラリー以外のモータースポーツ活動

#### WRCにおける活躍

##### 1990年代後半に4連覇を達成

1962年にツーリングカーレースへの参戦を開始し、1966年から1971年までフォーミュラカーレース、さらに1966年からはラリー競技に参戦するなど積極的なモータースポーツ活動を行ってきた三菱。その黎明期の活動は当時の社会情勢を受けて1977年で閉じることとなったが、1983年からはパジェロを武器にダカールラリーへの挑戦を開始しており、それ以降、クロスカントリーラリー競技で数多くの勝利を獲得していた。

この頃、三菱は1960年代後半から1970年代後半にかけて黄金期を築いたスプリントラリー競技にも復帰。ダカールラリーのデビューから遡ること2年前の1981年にはラリー競技の最高峰シリー

ズ、WRC（世界ラリー選手権）への参戦を開始していた。

主力モデルは1979年にデビューしたランサーEXに2.0Lのターボエンジンを搭載したヨーロッパ輸出モデル、ランサーEX2000ターボで、アクロポリスラリー、1000湖ラリー、RACラリーの3戦にエントリー。同モデルは軽量・高剛性のボディに最高出力280psの4G63型エンジンを搭載していたことから、まさに当時としては2.0Lクラスで最速の2WDモデルであったのだが、同じく1981年にデビューした4WDターボモデル、アウディ・クワトロが旋風を巻き起こし、三菱勢は目立った成績を残すことはできなかった。

翌1982年は細部の改良を施した同モデルを1000湖ラリー、ラリーサンレモ、RACラリーに投入し、1000湖ラリーにおいてペンティ・アイリツ

1977年を最後にモータースポーツ活動を休止していた三菱だが、1981年にWRCに復帰した。マシンはランサーEX2000ターボで2.0Lクラスで最速の2WDモデルと謳われていた。





2012年バイクスピーク。三菱はi-MiEVエボリューションを投入した。



2012年バイクスピーク。ベッキー・ゴードンがステアリングを握るMitsubishi iはフロントバンパーを変更し、ロールバーを追加しただけの状態だったが、そのパフォーマンスの高さを証明した。

Mitsubishi iを駆る女性ドライバー、ベッキー・ゴードンとともに素晴らしい走りを披露していた。

通常、バイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライムは7月4日のアメリカ独立記念日の前後に開催されていたが、2012年の大会は山火事の影響により8月中旬に開催された。増岡は大会初日に行われた2回目の練習走行でクラッシュを演じたことから、大会2日目および3日目の練習走行はゴードン用のMitsubishi iで走行することになったが、決勝では完璧に修復されたi-MiEVエボリューションで渾身のアタックを披露。増岡がEV

クラスで2位入賞を果たした。さらに、もう1台のEVカー、Mitsubishi iは市販モデルのi-MiEVをベースに空力性能を向上させるべく、フロントバンパーを変更し、ロールバーなどの安全装備を追加しただけのシンプルなマシンだったが、ゴードンがクラス6位で完走を果たしたことでEVカーの性能を証明した。

こうしてモータースポーツ活動の再出発となるバイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライムで素晴らしいスタートをきった三菱は2013年も活動を続けた。EVクラスはもちろんのこと、



2012年バイクスピーク。i-MiEVエボリューションを駆る増岡浩がEVクラスで2位に入賞。Mitsubishi iを駆るベッキー・ゴードンがEVクラス6位で完走を果たした。

■ダカールラリーにおける三菱のリザルト ※総合順位欄の( )内数字はクラス順位

●1983年/第5回「パリ〜アルジェ〜ダカールラリー」

総合順位	ドライバー/コドライバー	マシン	タイム(差)
1	J.イクス/C.ブラッスール	メルセデス280GE	13:07:48
2	A.トロサット/E.プリボワヌ	ラーダ・ニヴァ	+00:50:10
3	P.ラルティエグ/P.テストイラツ	レンジ・ローバー	+05:09:00
11(1)	A.コーワン/C.マルキン	三菱パジェロ	+12:32:17
14(2)	G.ドビュッシュー/J.デラバル	三菱パジェロ	+14:38:54
30(5)	B.マンダレー/L.プリン	三菱パジェロ	+24:54:08

●1984年/第6回「パリ〜アルジェ〜ダカールラリー」

総合順位	ドライバー/コドライバー	マシン	タイム(差)
1	R.メッジ/D.ルモアーヌ	ボルシェ911	16:58:55
2	P.ザニロリ/J.D.シルバ	レンジ・ローバー	+02:18:21
3(1)	A.コーワン/J.サイアー	三菱パジェロ	+03:28:09
7(2)	H.リガル/P.フォーティック	三菱パジェロ	+08:03:06
16	N.メトロ/M.ドラウノエ	三菱パジェロ	+16:56:22

●1985年/第7回「パリ〜アルジェ〜ダカールラリー」

総合順位	ドライバー/コドライバー	マシン	タイム(差)
1	P.ザニロリ/J.D.シルバ	三菱パジェロ	48:27:00
2	A.コーワン/J.サイアー	三菱パジェロ	+00:26:19
3	P.フージュルース/D.ジャックマード	トヨタ・ランドクルーザー	+05:34:32
23	B.フラウド/J.L.アラ	三菱パジェロ	+50:22:59

●1986年/第8回「パリ〜アルジェ〜ダカールラリー」

総合順位	ドライバー/コドライバー	マシン	タイム(差)
1	R.メッジ/D.ルモアーヌ	ボルシェ959	41:26:45
2	J.イクス/C.ブラッスール	ボルシェ959	+01:45:27
3	H.リガル/B.マイングレット	三菱パジェロ	+04:59:19
5	A.コーワン/J.サイアー	三菱パジェロ	+07:30:33
7	P.ザニロリ/J.D.シルバ	三菱パジェロ	+13:39:07
46(9)	篠塚建次郎/P.ボカンデ	三菱パジェロ	+58:33:04

●1987年/第9回「パリ〜アルジェ〜ダカールラリー」

総合順位	ドライバー/コドライバー	マシン	タイム(差)
1	A.バタネン/B.ジロークス	ブジョー205	55:25:54
2	P.ザニロリ/A.ロベス	レンジ・ローバー	+01:15:36
3	篠塚建次郎/J.C.フヌイユ	三菱パジェロ	+04:23:16
8	A.コーワン/J.サイアー	三菱パジェロ	+09:36:14
12	K.タイスターマン/M.タイスターマン	三菱パジェロ	+14:06:18
29	増岡浩/高橋曠	三菱パジェロ	+27:55:36

●1988年/第10回「パリ〜アルジェ〜ダカールラリー」

総合順位	ドライバー/コドライバー	マシン	タイム(差)
1	J.カンクネン/J.ピロネン	ブジョー205	42:29:33
2	篠塚建次郎/H.マーニユ	三菱パジェロ	+02:51:44
3	P.タンベイ/D.ルモアーヌ	レンジローバー	+05:03:16
8(1)	K.タイスターマン/M.タイスターマン	三菱パジェロ	+09:53:23
12(2)	J-P.フロントネ/B.ムスマラ	三菱パジェロ	+12:37:36

#### ■取材協力および写真提供（順不同・敬称略）

三菱自動車工業株式会社  
富士スピードウェイ株式会社  
篠塚建次郎  
株式会社東京映像社

#### ■参考文献

『三菱自動車工業株式会社史』（三菱自動車工業株式会社、1993年）  
『History of the Pajero/Montero's 26-YEAR』（三菱自動車工業株式会社、2008年）  
岡崎五朗『バリ〜ダカ パジェロ開発記』（グランプリ出版、1995年）  
篠塚建次郎『ラリーバカー代』（日経BP社、2006年）  
『WRC plus』バックナンバー（三栄書房）  
『LANCER EVOLUTION のすべて』（三栄書房、2013年）  
「各種カタログ、宣伝用冊子類、広報資料」

## あとがき

筆者は2010年1月に『STI 20年の軌跡』（三樹書房）を上梓した。スバルのモータースポーツ統括会社、STI（スバルテクニカインターナショナル）の活動をまとめたもので、読者の支持を得て、改訂を続けながら版を重ねている。この『STI 20年の軌跡』刊行の後に筆者が企画したのが、ラリーアートの25年の軌跡を書籍にまとめるというものであった。

三菱のモータースポーツ統括会社として1984年に設立されたラリーアートは、WRCやダカールラリーなどのワークス活動に参画していたほか、スポーツパーツの開発、特別仕様車のプロデュースなども手掛けていた。さらにWRCでは長年にわたって“三菱×ラリーアート”は、“スバル×STI”のライバルとして対峙しており、その歴史を書籍にまとめておくことは大変意義のあることと考え、その準備を進めていたところ、残念ながらラリーアートは2010年3月をもって活動を休止し、この計画も一時棚上げとなっていたのである。

その後、しばらく三菱はモータースポーツ活動を休止していたが、2012年にパイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライムへの参戦を開始したほか、2013年にはアジアンクロスカントリーラリーへのチャレンジも開始。さらに2015年にはバハ・ポルタレグレ500に参戦するなど、電気自動車やプラグインハイブリッド車両でモータースポーツ活動を再開した。その活動も長くは続かなかったが、2021年5月、三菱はラリーアートブランドの復活を発表。2022年3月にはアクセサリパーツの販売を開始したほか、11月にはワークスチームの「チーム三菱ラリーアート」としてアジアンクロスカントリーラリーに参戦すると発表した。ひとりのモータースポーツファンとしてラリーアートの“第二章”が楽しみでならない。

活動の再開に合わせて、これまで準備してきた内容に加え、新たな取材や調査内容を盛り込んで、三菱のモータースポーツ活動の歴史をまとめたものが本書である。その活動は、WRCとダカールラリーが代名詞となるが、なかでもダカールラリーでは通算12回の総合優勝を獲得している。おりしも2022年は1982年にデビューした三菱パジェロの生誕40周年にあたるが、三菱がこの名車で築いてきたリザルトは前例のない金字塔である。この記録はいまもなお破られていない。

もちろん、合計34勝をはじめとするWRCでの活躍も三菱のモータースポーツ活動を語る時に欠かせないことであり、黎明期における国内外のツーリングカーレースやフォーミュラカーレースも改めてクローズアップしたい“原点”である。

本書ではダカールラリーを中心に、三菱が駆け抜けてきたモータースポーツの足跡をたどった。その軌跡は紆余曲折を経て、長らく“足踏み”していたが、ラリーアートの復活に合わせて再始動したモータースポーツ活動の新たなページへ繋がっていくに違いない。

なお、本書をまとめるにあたって多くの方々にご協力をいただいた。ドライバーおよび監督を務めてきた増岡浩氏には、これまでの足跡を語っていただき、さらには巻頭言をお寄せいただいた。エンジニアの方々をはじめ、モータースポーツ活動に従事してこれた三菱の関係者にも当時の思い出をお聞きした。そのほか、三菱を経て様々なチームで活躍するようになった篠塚建次郎氏にも貴重なエピソードを語っていただいた。

また、株式会社グランプリ出版の小林謙一氏、山田国光氏、松田信也氏にも企画構成の段階からアドバイスをいただき、編集作業でもご苦勞をおかけした。

この場を借りてご協力をいただいた方々に感謝の意を表したい。

〈著者紹介〉

**廣本 泉** (ひろもと・いずみ)

1974年、福岡県に生まれる。

1995年よりモータースポーツ専門誌の編集に携わり、2001年よりフリーランスのジャーナリスト、編集者として活動を開始。国内のみならず、WRC(世界ラリー選手権)やWTCC(世界ツーリングカー選手権)、DTM(ドイツツーリングカー選手権)、ニュルブルクリンク24時間レースなど海外でも積極的な取材を行っている。主にモータースポーツ専門誌、自動車情報誌に寄稿。近年はレポート執筆のみならず、撮影も実施しており、さまざまな媒体に寄稿するほか、自動車メーカーやパーツメーカーの広告、webサイトなども手がけている。

著書にSTIの活動をまとめた『STI 20年の軌跡』『STI スバルブランドを世界に響かせた25年』『STI 苦闘と躍進の30年』『STIコンプリートカー スバルモータースポーツ活動の技術を結集したモデル』(いずれも三樹書房)がある。

JMS(日本モータースポーツ記者会)会員。

## 三菱モータースポーツ史

ダカールラリーを中心として

著者 廣本 泉

発行者 山田国光

発行所 株式会社グランプリ出版

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-32

電話 03-3295-0005(代) FAX 03-3291-4418

振替 00160-2-14691

印刷・製本 モリモト印刷株式会社