

「4WD」+「ターボ」+「ミッドシップ」で武装した天井知らずの“オバケ”たちが蹂躞、世界一を競った時代
ランチア、アウディ、プジョーらの名車たちとそこに挑んだ日本車から「まぼろしのグループS」までを網羅

WRC

グループBラリーカーの

すべて

LANCIA RALLY 037 / LANCIA DELTA S4 / AUDI SPORTS QUATTRO S1 E1 & E2
PEUGEOT 205T16 E1 & E2 / MG METRO 6R4 / FORD RS200
NISSAN 240RS / TOYOTA CELICA / MAZDA RX-7 / RENAULT 5 TURBO
CITROEN BX 4TC / LANCIA ECV 1 & 2 / TOYOTA 222D ...and more!



その走り、 凶暴につき



サンエイ出版 WRC グループAラリーカーのすべて 2024年6月23日発行

1980～90年代、WRCのトップカテゴリーに君臨した「グループA」黄金期の興奮が再び—
セリカ、ランエボ、インプレッサなど世界を“噴った”日本車からそれに対峙したデルタなどの外国車まで一挙収録

WRC グループAラリーカーの すべて

TOYOTA CELICA GT-FOUR / MITSUBISHI LANCER EVOLUTION / SUBARU IMPREZA 555 / MITSUBISHI GALANT VR-4 / SUBARU LEGACY / MAZDA 323 AWD / NISSAN PULSAR GTi-R / SUBARU VIVIO / LANCIA DELTA HF INTEGRALE / FORD ESCORT RS COSWORTH ...and more!



集いし 公道最速の「A」



ご購入は
こちら!



僕たちのラリーカー、
黄金期。

WRC グループA ラリーカーのすべて

好評発売中!

定価:1100円(本体価格:1000円+税)



株式会社三栄 販売部

〒163-1126

東京都新宿区西新宿6-22-1 新宿スクエアタワー26F

TEL:03-6773-5250 (平日10:00~17:30)

お求め方法

買い求めは、お近くの書店または下記まで

●パソコンから

<https://shop.san-ei-corp.co.jp>

●お電話で

03-5357-8802

受注センター(平日10:00~17:30)

お支払い方法・送料について

●クレジットカード払いの場合

手数料:無料/送料:一回200円

●代金引換払いの場合

手数料:300円/送料:一回200円

ご注文金額が1000円以上の場合は、送料無料



既刊

「レーシングカーの
すべて」シリーズは
電子書籍で!

詳しくは、ASB電子書籍書店

<https://www.as-books.jp/>

をご覧ください

WRCグループBラリーカーのすべて

Contents

Group B Cars

- 006 LANCIA RALLY 037 / LANCIA DELTA S4 /
AUDI SPORT QUATTRO S1 /
PEUGEOT 205T16 E1/E2 /
MG METRO 6R4 / FORD RS200 / NISSAN 240RS /
TOYOTA CELICA TWINCAM TURBO / MAZDA RX-7 /
RENAULT 5 TURBO / CITROËN BX 4TC...etc

- 074 撮り下ろしマシンギャラリー
SAZCC MAZDA RX-7

- 084 Gr.Bラリーカーズバラエティ

- 090 幻と消えた次代のGroup S

Column

Deep into Gr.B

- 062 ① After the End
082 ② Monster Pilots
096 ③ Scale Miniature

Photo/Koji Miura



儂きモンスターたち

Text/Joe Kojima(WRC Gr.B Archives) Photo/McKLEIN





AをやったらBも出す。昨春刊行した『WRCグループAラリーカーのすべて』の続刊である今作は、一冊まるごとグループB。あの時代のモンスターたちを網羅している。

グループBの時代とは、厳密には1982〜86年を指す。従前のグループ分け（WRCはグループ2および4に属した）から改変となり、ベース車を200台、エボ車は20台生産すれば良いとした。エボ車の改造範囲は広く、フレーム構造OK、別のエンジン積んでOK、ターボ化OK、サス形式変更OK、エンジン搭載&駆動方式変更OKという、ほぼプロトタイプマシンのような「なんでもアリ」な規定だった。一見して街を走るとよく似たプロジェクト20

5であっても、実際のグループB仕様205T16は4WDでオーバー300馬力のターボエンジンをミッドシップに搭載しているオバケだ。わかりやすく前後に大きな羽根やらフィンやらが追加装着されている。当時のサーキットで衆目を集めていた市販車のボディをまとったモンスター。スーパーシルエットレースを連想すると近い印象かもしれない。

それまで堅牢性と信頼性を競ってきたラリー競技はこの時代、急速にハイスピード化してターボパワーとハイダウンフォースでマシンを振り回し疾走するようになり、その姿はすぐさま世界で人気を博した。しかし開発競争が過熱、技術とスピードに安全性が追いつかないまま重大事

故が続発し、一線級の選手を2年連続の事故で失うに至ってFIA/FISAは強権発動で突然その年限りでの終焉を決定、87年からは市販車を懸けた「A」の車両に世界選手権を懸けるとした。次代の後継カテゴリーが具体化しないままの時期に断行された急決定で、開発中だった「グループS」のマシンは舞台を失い歴史の影に消えた。

しかしいつの時代も主役はマシンだ。実質わずか4シーズン限りだったBの時代にあつては余計にそうで、「2/4の時代」とも「Aの時代」とも違う前衛つぶりと圧倒的迫力、そしてどこか漂う儂（はかな）さ少しばかりの脆弱性。これらはBの時代にしかない特徴であり魅力だ。

思えばこの80年代中盤という時期は、ラリーのみならず自動車業界全体がモダナイズされて多くの新基軸が投じられた発展期だった。生産技術の向上で信頼性や性能は飛躍的に上がり、さらにターボや4WDといったニューメカニズムも登場、普及した。WRCも世界選手権としてのステータスやグローバル性が向上、現代まで続く歴史の地固めをした。

4シーズンの間に登場したマシンは数こそ多くないが魅力的で、ランチアの新旧2台をはじめ4WD機構を投じたアウディ、「いいとこ取り」設計のプロジェクト20など錚々たる顔ぶれだ。もちろん日産やトヨタ、マツダ、MGにフォードなど対抗馬もいた。彼らの細部を見ていこう。



Group B Cars

P008-015	LANCIA RALLY 037
P016-025	LANCIA DELTA S4
P026-029	AUDI QUATTRO A1/A2
P030-037	AUDI SPORT QUATTRO S1
P038-047	PEUGEOT 205T16 E1/E2
P048-051	MG METRO GR4
P052-053	OPEL ASCONA 400 & MANTA 400
P054-055	RENAULT 5 TURBO & MAXI 5 TURBO
P056-059	FORD RS200
P060-061	CITROËN BX 4TC
P064-067	NISSAN 240RS
P068-071	TOYOTA CELICA TWINCAM TURBO
P072	MITSUBISHI STARION 4WD RALLY
P073	MAZDA RX-7
P074-081	MACHINE GALLERY SA22C MAZDA RX-7

Photos/McKLEIN, PEUGEOT, SAN-EI





LANCIA

1982 San Remo

RALLY 037

ランチア・ラリー037

間隙を突いた最後の2WD戴冠車

1982年から始まったグループBの技術規定に対し、WRCの新たな頂点となるべく本格的なマシンをいち早く送り出したのはランチアだった。アバルト技術陣が産み“ラリー”の名が冠されたマシンは、その流麗なスタイルでファンを魅了した

Text/Hideki Hiramatsu Photos/McKLEIN, Getty Images

1980年に骨子が固まったグループB規定に対し、真っ先に動いたのは131アバルト・ラリーの後継車を模索していたファイアットだった。当時のファイアットモータースポーツ部門はランチアのモータースポーツ部門と合併し、ランチア出身のチェザレ・フィオリオ統括の下、ランチアがサーキット、ファイアットがラリーという棲み分けが確立していた。当然、次期ラリー車の開発は131を担当したアバルトに任せられ、開発コード「SE037」として計画はスタート。その後、新車両はランチアのブランドで出すことになり、正式名称「ランチア・ラリー」となる。

開発のベースとなったのはランチアのミッドシップクーパー、ベータ・モンテカルロ。ただし使われるのはセンターモノコックだけで、前後はパイプフレーム、エンジンは縦置きにされスーパーチャージャーを搭載、サスペンションは前後ともダブルウィッシュボーンというレーシングカーライクな構成となった。

開発途上で革命児アウディ・クワトロが登場したものの、83年から本格参戦を開始した037は、狙いどおり「クワトロの勝てないラリー」でポイントを積み重ねてマニファクチャラーズタイトルを獲得した。



1982 Acropolis

1982年にラリーデビューを果たした037は、当初はエボリューションモデル20台の生産が間に合わず、数戦の間、ベースモデルの“ストラダレ”仕様で参戦。それでもWRC2戦目となるアクロポリスでは、序盤首位を快走した。



1983 Monte-Carlo

82年半ばから燃料供給のインジェクション化、コンプレッサーの3穴化、樹脂製ドア/ボンネット&大型ヘッドライト採用などの変更点を持つエボリューションモデルが登場。83年開幕戦モンテカルロで、移籍初戦のバルター・ロールによって初勝利を挙げた。



1984 Portugal

84年から、排気量2110.9ccで335馬力を発生する新スペックエンジンを搭載した2世代目のエボリューションモデルが登場。リヤカウル下を取り外し、全長がわずかに伸びているのが外観上の特徴だ。



1 ランチアの市販車ラインナップから流用したのは、ベータ・モンテカルロのセンターモノコックのみ。2 ピニンファリーナの工房から、前後のフレームがない状態でアバルトへと納品。そこにパイプフレームが追加された。



1982 Costa Smeralda

ラリーデビューは82年4月のERC戦コスタ・スメラルダ。ストラダレ仕様で、マルク・アレシによれば「ひどいフィーリングだった」という。



1982 Acropolis

1 WRCデビューのツール・ド・コルスと2戦目のアクロポリスまではストラダレ仕様での参戦。2前後をパイプフレームで組む構成は同一だが、特にエンジン/スーパーチャージャーの構成が大きく違う。

大型のヘッドライトを採用。ボンネットやドアをファイバー製として軽量化を図ったエボリューションモデル。83年のツール・ド・コルスでは1~4位独占という圧勝劇を見た。

1983 Tour de Corse





1983 Tour de Corse

1 2 上部に大きく開くリヤカウル、簡単に取り外せるフロントカウルなど、整備性の良さもアドバンテージのひとつだった。ターマックとグラベルでエンジンの仕様を使い分けるなど、83年のアウディとの戦いは熾烈を極めた。



1983 San Remo

LANCIA RALLY 037

SPECIFICATIONS

ランチャ・ラリー 037 (1982 Evolution 1)	
全長×全幅×全高	3907×3997×1820×1240mm
ホイールベース	2440mm
トレッド(前/後)	1508/1490mm
サスペンション(前後とも)	ダブルウィッシュボーン
車両重量	960kg
エンジン型式	232AR4
エンジン形式	直列4気筒DOHC16バルブ
排気量	1995cc
最高出力	305ps / 8000rpm
タイヤ	ピレリ製

エボリューション2の投入により、エンジンパワーは330馬力オーバーに。しかし熟成されたアウディ・クワトロの前に84年シーズンは苦戦を強いられることに。



1 強力なダウンフォースを生んだ大型のリヤスポイラー。2 一方、ベータモンテカルロの面影を残してデザインされたフロント周りは後年のグループB車両の大型スポイラーと比べると控えめな印象。それがかえって流れるような美しさを醸し出す。



特徴のひとつであるツインショックのリヤサス。アップライトにかかる負荷を、ボールジョイントではなく強固なボディに直接伝える意図で開発された。



1984 Tour de Corse



1983 Argentina



1982 RAC

1 エボリューションモデル投入後もなかなか結果の出せない戦いが続いた82年。最終戦RACも4位に留まった。2 アレンとロールの2大エース体制となった83年。アレンはグラベル戦で苦戦。アルゼンチンではアウディに1~4位を独占され5位。3 グラベル戦で好調だったのがロール。アクロポリス、ニュージーランドと連勝し、ランチャはマニファクチャラース選手権制覇に大きく近づいた。



1983 Acropolis



1985 Safari

サファリラリーはフルビア、ストラトスでも勝てなかったランチャにとって鬼門のラリー。037も1初挑戦の84年に4、6位。2年目の85年は4台が全滅の憂き目に。デルタS4にスイッチした86年も信頼性重視でサファリだけは037で出場。しかしセリカ・ツインカムターボに1-2を許して3位に留まった。

1984 Safari



1



1985 Monte-Carlo

1



1984 1000 Lakes

2 1984年はわずか1勝。85年開幕戦モンテカルロも5、6、8位と惨敗。開発中のデルタS4が待たれるなかで、その後も苦戦が続いた。2期待の若手三羽ガラスのひとりとして84年からランチア陣営に加わったヘンリ・トイボネン。クラッシュを重ねながらエースへと成長していく。

LANCIA RALLY 037

デルタS4投入を目前に控えた85年のサンレモ。もはや4WD勢に抗う術はなく、地元ラリーでも3〜6位。アッティリオ・ベッテガの悲劇もあった最後のシーズンを未勝利のまま終えた。

1985 San Remo





1985 Costa Smeralda

LANCIA RALLY 037

当時はERCにもサテライトチームを送り込んで積極参戦した。85年のコスタ・スメラルダではジョリー・クラブ、トレガッチェレ、グリフォナーの3台を筆頭に1～5位を独占。

1 131の時代からランチャのセミワークス的存在のジョリークラブ。83年にはミキ・ピアジオンが6勝を挙げ見事ERC王座を獲得。ベッテガ、トイボネンと並ぶランチャの期待の星へと成長していく。

2 83年のドイツ選手権ドイツランドにはワークスのエース格ロルが参加、圧勝した。

3 83年ツール・ド・コルスにジョリークラブから出走して3位に入ったアダルティコ・ブダフィエリはベネトンのスポンサーを受けていた。

4 エミネンス・レーシングのアンドレア・ザヌッシ車は、ランチャの委託でエボリユションモデル製作の一翼も担った有力ファクトリー、ボルタ製作の1台。





1983 Tour de France

2



1983 San Remo

1



1984 San Remo

4



1984 Tour de Corse

3



1984 San Remo

6



1984 Boucles de Spa

5

1983年サンレモのザヌッシ車。トレガッチェレからのエントリー。**2**83年フランス選手権ツール・ド・フランスを走ったジャック・フォッサは5位。**3**ベテラン、ジャンクロード・アンドリュウはシャルドネの037を駆る。**4**父ルイージが創設したグリフォネの037を駆るファブリツィオ・タバトン。84年イタ

リア選手権で6勝。**5**84年からウエストタバコカラーとなったトレガッチェレ。この年から加入のカルロ・カポーネが写真のブークル・ド・スバを含む5勝を挙げ、トイボネンを抑えERC王座を獲得。**6**83年サンレモにポローニャ・コルセから参戦のジャンフランコ・クニコ。車両はボルタが製作。



1985 Acropolis

2



1985 Ypres

1



1985 Costa Smeralda

4



1985 Costa Smeralda

3

1バストスタバコ/テキサコと言えはベルギーのバトリック・スナイヤーズ。トレガッチェレの037を駆る。写真の85年イープルは4位。86年にはERCで2勝を挙げてランキング2位となった。**2**85年アクロポリスでトレガッチェレの037を駆るマウロ・ブレリアスコ。この年のERCランキング4位。**3**ワークスのサファリ要員だったケニアのピック・プレストンJr.は85年、イタリア、サルデーニャ島が舞台のERC戦コスタ・スメラルダにマルティニ・レーシングから参加。**4**同じ85年コスタ・スメラルダでのノバラ・コルセのグラディアアーノ・ロッシ車。こちらの037はタムオートが用意した。

ラリー037が初勝利を目指していた83年1月、ランチャ／アバルトでは次期ラリーカーとなるべくSE038の開発がスタートしていた。

プロジェクトを指揮したのは037を担当していたセルジオ・リモーネのグループではなく、80年からアバルトのテクニカルディレクターを務めていたピエル・パウロ・メツソリー。そのグラッドコンセプトは037を進化させるのではなく「すべてを新しくする」こと。メツソリーの下でクラウディオ・ロンバルディがパワーユニット開発責任者を務め、84年からはアバルトを離れたメツソリーに代わってロンバルディが後任のテクニカルディレクターとしてプロジェクト全体を取り仕切った。

完全新設計の名のとおり、SE038は市販車のモノコックボディをまったく使用せず全面バイフレームを採用。037より規定最低重量を落とすためにあえてスケールダウンした直4エンジンも専用設計。過給システムは037で採用したスーパーチャージャーに低回転域を、KK製ターボチャージャーに高回転域を任せる。ツインチャージ方式で、このパワーユニットをミッドシップに配置し、縦置き5速ギヤボックスはその前方、コクピットに突

LANCIA DELTA S4

ランチャ・デルタS4

悲劇で時代を道連れにした未完の怪物

1985 RAC

ラリー037に代わるランチャの次期グループBマシンとして開発がスタートした“SE038”＝デルタS4。その熟成作業は難航したものの、ようやく迎えたWRC初陣では衝撃のデビューウインを飾る。しかしその後の運命は誰もが予想し難いものだった

Text/Hideki Hiramatsu Photos/McKLEIN, Getty Images



き出すかたちで搭載される。ランチアのラリーカーでは初となる4WDシステムは、紆余曲折の末、ビスカスカップリング式が採用された。

84年12月には、初めてプロジェクトの存在とその名称をデルタS4とすることを公表。ただし、そこから開発は順調とは言えなかった。エボリユーシオンモデル20台がホモロ

ゲーションを受けたのは85年11月。デビュー戦のRACラリーと86年開幕戦モンテカルロで連勝を飾ったものの、その後はトラブルに悩まされることも多く、プジョーとの86年シーズンの戦いはコルシカでのヘンリー・トイボネンの悲劇もあってやや劣勢。結局、未完&未冠のまま、歴史から姿を消すことになった。

マルク・アレンとヘンリー・トイボネンの2台体制で臨んだデルタS4のデビュー戦、85年RAC。プジョーとアウディのワークスチームが全滅したこともありトイボネンが優勝、アレンも2位という最上の結果を得た。

プロジェクトの発表後、デルタS4は85年をとおしてテストを重ねた。ホモロゲ取得前の4月のERC戦コスタ・スメルダにはコースカーとしてマルク・アレンが出走。



1985 Costa Smeralda



1 コスタ・スメルダ仕様のデルタS4は、まだ模索段階。特に空力パーツに関してはホモロゲーション仕様との違いが大きく、コスタ・スメルダ仕様ではフロントにバーチャルスプリッターを装着する。2 リヤスポイラーには大きな翼端板がある。3 過給器（ターボチャージャー+スーパーチャージャー）の取り回しは、ホモロゲ仕様とほとんど変わらない。

1985 Costa Smeralda





1985 RAC

1



2

1 テスト段階からデルタS4の開発に苦勞してきたアレンは、1-2勝利を飾ったデビュー戦の85年RACの段階では「マシンの出来はまだまだひどかった」と述懐している。2 実戦仕様（エボリューションモデル）のリアスポイラーはより小型で切り立った構造に。3 リヤカウルは037のエボリューション2同様に、200台の“ストラダレ”には存在していた下部をパッサリと切り取った形状となる。

LANCIA
DELTA S4



3

1 85年RAC、序盤の“ミッキーマウス”ステージを、カウルを傷めながら疾走するヘンリ・トイボネン。2 フジオー、アウディのワークス勢が総崩れしたこともあり、デルタS4はデビュー戦を勝利で飾る。殊勲のトイボネンは一躍、翌86年のチャンピオン候補と呼ばれることに。3 ランチアが満を持して送り出した4WDグループBマシンのデビュー戦だけあって、注目度はピカイチ。ふたりのドライバーは見事その期待に応えた。

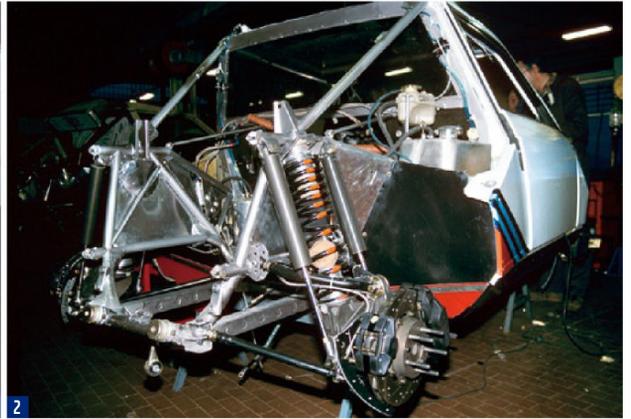
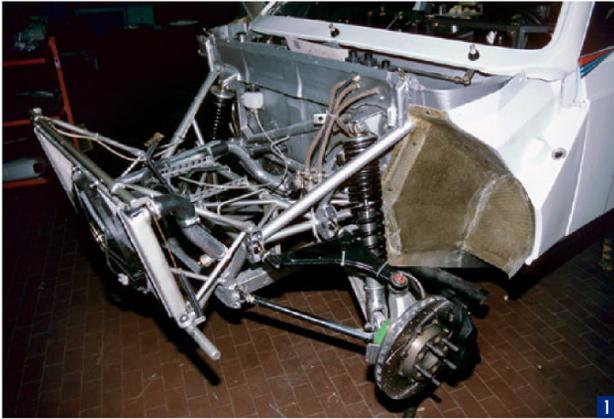


SPECIFICATIONS

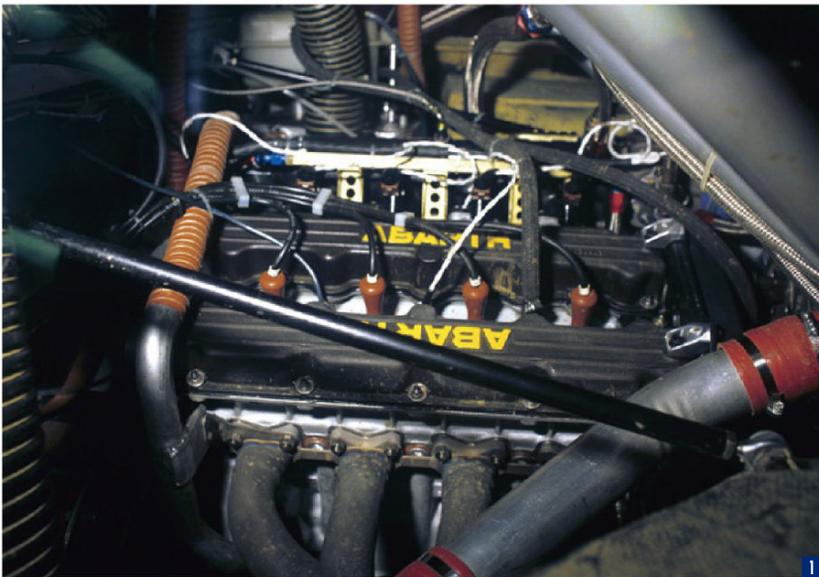
ランチア・デルタS4 (1986)

全長×全幅×全高	4000×1800×1360mm
ホイールベース	2440mm
トレッド(前/後)	1510/1535mm
サスペンション(前後とも)	ダブルウィッシュボーン
車両重量	960kg
エンジン型式	アバルト233ATR18S
エンジン形式	直列4気筒DOHC16V+ターボ+SC
排気量	1760cc
最高出力	480ps/8400rpm
タイヤ	ビレリ製

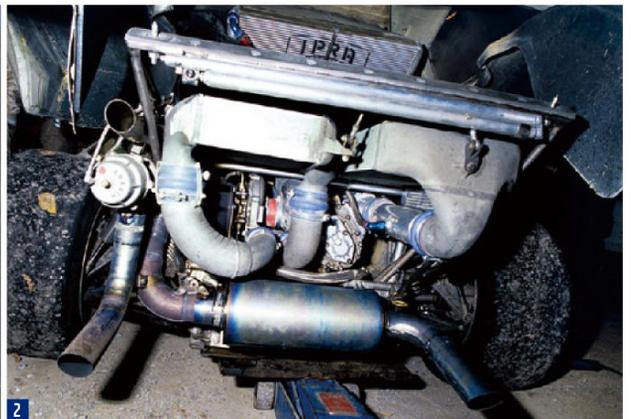




1 ベータ・モンテカルロのモノコックを流用したラリー037とは対照的に、デルタS4のボディは完全専用設計。
2 ツインダンパーとスプリングを組み合わせた独特のリヤサスペンションには037でのノウハウが引き継がれた。



1 市販ブロック流用の037に対し、デルタS4はエンジンも専用設計。アルミブロックの直4ユニットの開発指揮を取ったのはクラウディオ・ロンバルディ。
2 ヒューランド製の5速ギヤボックスはエンジン前方=コクピット内部に置かれる。



1 デルタS4の最大の技術的特徴がターボチャージャー+スーパーチャージャーのツイン過給システム。リヤカウルを開けてまず目につくふたつのインタークーラーは、左がターボチャージャー用、右がスーパーチャージャー用。上部の冷却器はオイルクーラー。
2 エアクリナー→ターボ→左側インタークーラー→スーパーチャージャー→右側インタークーラー→シリンダーと空気が流れるツイン過給システム。ハイパワー化とターボラグの解消がその目的だった。



1 2 037から受け継がれたダブルウィッシュボーンサスペンション。長大なダンパーユニットで、グラベル戦でも十分なストロークを確保していた。3 4 複雑なツイン過給のパワーユニットとツインダンパーのサスペンションを037よりもコンパクトなリヤセクションに収めたデルタS4。ロンバルディが率いた技術陣の苦勞がしのばれる。

LANCIA DELTA S4



1 ターマックではエアベンチレーター付きのホイールを採用。後年のグループAデルタにも引き継がれたアイデアだ。2 ふたつのインタークーラーへの冷却風は、ボディサイド後部に設けられたエアインテークから導かれる。





1986 Monte-Carlo

デルタS4の本格参戦初陣となった86年のWRC開幕戦モンテカルロ。トイボネンがブジョーとアウディを真っ向勝負で下し、優勝。

LANCIA DELTA S4

順調にタイトル街道を邁進するかに見えたが、第2戦スウェーデンからブジョーが逆襲を開始。7月の第7戦ニュージーランドでもユハ・カンクネンの後塵を押し、ランチアは2〜4位に終わる。

1986 New Zealand



1986 Tour de Corse



1986 Tour de Corse



勝利したモンテ以来、リタイアが続いていたトイボネン。必勝を期して望んだ5月の第5戦ツール・ド・コルスでは大量リードを築いていたが、崖下に転落するアクシデントでコ・ドライバーとともに帰らぬ人となってしまった。その直後、FISAはグループBの86年限りの廃止とグループS規定計画のキャンセルを発表する。

1986 Costa Smeralda



熟成を進めるため、ランチアは4月のERC戦コスタ・スメルダにトイボネンを送り込む。ライバル不在のなかで勝利し、これが若武者最後の栄冠となった。



大混乱となった86年第11戦サンレモ。プジョーにサイドスカート違反で失格裁定が下り、アレンを筆頭にデルタS4が1-2-3フィニッシュ。だがこの結果にプジョーが提訴し、審判が下ったのはシーズン終了後。サンレモの結果は無効となり、アレンはタイトルを失った。



1986 New Zealand

トイボネンを失ったランチアはミキ・ピアジオンやミカエル・エリクソンを積極起用してシーズンを戦う。このニュージーランドでは2位のアレンに続き、ピアジオン3位、エリクソンが4位。次戦アルゼンチンではピアジオンが初優勝を達成した。

LANCIA DELTA S4



1986 San Remo



1986 Costa Smeralda

ラリー037の時代からランチアのセミワークスチームとして活動するジョリークラブ。デルタS4時代の主戦ドライバー、ダリオ・チェラートは86年、プジョー205T16を駆るアンドレア・ザヌッシとの死闘を制し、イタリア選手権王座に輝いた。



1986 San Remo



1986 San Remo

ジョリークラブと並ぶセミワークス格は、ブラック＆ゴールドの印象的なエッソカラーに彩られたグリフォーネ。チームオーナー兼ドライバーのファブリツィオ・タバトンは86年、ERCをターゲットに転戦、見事に王座を射止めた。



1986 Costa Smeralda

パオロ&アレックスドのアレックスドリーニ兄弟が率いるARTエンジニアリングは、86年最終戦の米国オリンパスラリーに参戦。6位となる。翌年からはデルタS4でバイクスピークにも挑戦した。



1986 Olympus



AUDI

1983 Monte-Carlo

QUATTRO A1/A2

アウディ・クワトロ A1/A2

新規定で本領を発揮した4WD革命児

革新の4WDターボでグループ4最終年の82年に王者となったアウディは翌83年
その仕様をそのままグループBにコンバートしてランチアと対決。さらには
排気量を変更した軽量バージョンも繰り出して、84年には初の2冠独占を果たした

Text/Hideki Hiramatsu Photos/McKLEIN, Getty Images

グループB前夜の1981年1月に4WDを搭載したグループ4車両「クワトロ」を投入してWRCにセンセーションを巻き起こしたアウディは、規定移行時の限定措置としてグループ4とグループBの混走が許された82年にグループ4車両としてクワトロを走らせ、初のマニユファクチャラーズタイトルを獲得する。

この82年の仕様は81年12月に追加公認を受けてアルミニウム合金製のシリンダーブロックやケブラー製の1ツの採用などで約100kgを削り取った軽量バージョンで、グループB規定への完全移行年となった83年にはこれをアウディ初のグループB車両「クワトロA1」として再公認を受けてシーズンをスタートした。

しかし同年5月には最大のライバルとなったランチア・ラリー1037に対抗するため、新たにクワトロA2を投入することになる。最大の変更点は5気筒エンジンの排気量を2141ccから2109ccへと縮小し、ひとつ下の3ℓ未満クラス（ターボ係数1.4）の重量規定で戦えるようにしたこと。そのほか電子制御燃料噴射システムの採用やターボの大型化など多岐にわたる改良が施されたこのクワトロA2は、84年も主力として使用された。



1983 Monte-Carlo



1983 Monte-Carlo

SPECIFICATIONS

アウディ・クワトロA1 (1983)

全長×全幅×全高	4404×1733×1344mm
ホイールベース	2524mm
トレッド(前/後)	1465/1502mm
サスペンション(前後とも)	マクファーソンストラット
車両重量	1130~1140kg
エンジン型式	—
エンジン形式	直列5気筒SOHC10バルブ+ターボ
排気量	2144cc
最高出力	370ps/6500rpm
タイヤ(前後とも)	ミシュラン製

1982年にマニュファクチャラーズ王座に輝いたアウディ・クワトロは83年、グループBのクワトロA1として生まれ変わった。その初戦モンテカルロでは一時首位に立つもランチャ勢に逆転を許し、スティグ・ブロンクビストが3位、ハンヌ・ミッコラが4位でまたしてもモンテ制覇はならず。



1983 Safari



1983 Sweden

1 第2戦スウェーデンではミッコラが優勝。80クワトロで出走した2位のブロンクビスト、クワトロA1のラッセ・ランビとミシェル・ムートンが続いた。2 第3戦ポルトガルも1-2だったが、第4戦サファリではオベル・アスコナに先着を許した。



1983 Tour de Corse

AUDI QUATTRO A1/A2

1983年第5戦ツール・ド・コルスからは準備してきたクワトロA2が投入される。だが、当初はトラブルが相次ぐ。2クワトロA2が真価を発揮し出したのは後半戦から。ミッコラがアルゼンチンと1000湖で連勝、最終戦RACで2位に入りドライバーズ王座を獲得。

2



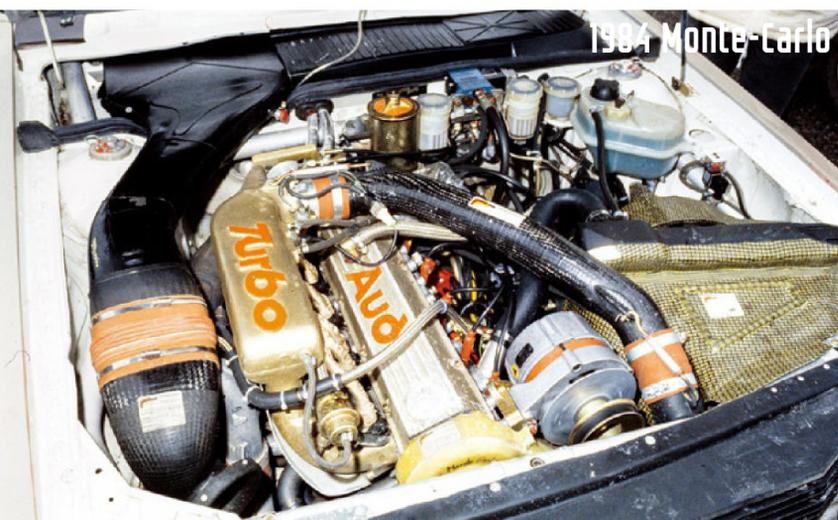
1983 RAC

アウディ独特の直列5気筒SOHCターボエンジン。2109ccのクワトロA2仕様は、ボッシュの燃料噴射システムや大径ターボの採用で、排気量の大きいクワトロA1仕様のエンジンと同等のパワーを確保していた。

SPECIFICATIONS

アウディ・クワトロA2 (1983)

全長×全幅×全高	4404×1733×1344mm
ホイールベース	2524mm
トレッド(前/後)	1465/1502mm
サスペンション(前後とも)	マクファーソンストラット
車両重量	1000~1100kg
エンジン形式	—
エンジン形式	直列5気筒SOHC10バルブ+ターボ
排気量	2109cc
最高出力	360ps/7000rpm
タイヤ(前後とも)	ミシュラン製





1984 Portugal



1984 Monte-Carlo



1984 New Zealand

84年第5戦ツール・ド・コルスでスポーツ・クワトロS1を初投入も熟成半ば。シーズンのほとんどでクワトロA2を主戦とした。モンテカルロ、スウェーデン、ポルトガルと3連勝。その後アクロポリス、ニュージーランド、アルゼンチンと再び3連勝し、マニファクチャラーズ選手権を奪回。ブロンクビストがドライバーズチャンピオンに輝いた。

グループBクワトロは多くのプライベートーターに愛された。1. 83年のERC開幕戦ヤンナー（オーストリア）を制したフランツ・ビットマン。2. 同年のERC第3戦ブール・ド・スパ（ベルギー）では、マルク・デュエツが勝利。3. 83年WRC第2戦スウェーデンで3位に入ってアウディ1〜4位独占の一翼を担ったランピ。4. 83年7月のフランス選手権戦ミルピステに参戦し、5位となったジャック・パンチアティシのクワトロA2。5. 84年のイギリス選手権ウェルシュにはミッコラが参戦。ワークスとは違うビレリタイヤを履いたA2で勝利。6. 84年ドイツ選手権ハンスラックを勝利したハラルド・デムト。シュミット・モータースポーツからのエントリーだった。



1983 Janner



1983 Boucles de Spa



1983 Sweden



1983 Mille Pistes



1984 Welsh



1985 Hunsruck

オリジナルの「ビッグクワトロ」が大活躍を見せるなか、アウディは、いずれ登場するであろうライバルの4WDグループB車両を迎え撃つため、次の一手を打つ。それが83年9月にお披露目されたスポーツ・クワトロだった。そしてこれをベースとしたアウディ初の本格的グループBはスポーツ・クワトロS1と命名されて84年5月に公認を取得。ラリー用のエボリューションモデル(E1)が同年第5戦ツール・ド・コルスでデビューを果たす。だが、結果は芳しくなかった。最大の特徴はホイールベースをクワトロよりも320mm短い2204mmとしたことだったが、かえってハンドリングは悪化、パワーアップしたエンジンのピーキーな特性も災いし、その結果、主戦はクワトロA2のままでアウディは84年のダブルタイトルを獲得する。

翌85年、S1E1を走らせる傍らで、技術陣は次のエボリューションモデル開発に着手。巨大な前後スポイラーと前後重量配分改善が図られたこのS1E2は第8戦アルゼンチンでデビュー。第10戦サンレモではスポーツ・クワトロS1としての初勝利を挙げるも、すでにフロントエンジン車両は時代遅れとなっており、勝ち星はこの一戦のみに終わった。

AUDI SPORT QUATTRO S1

アウディ・スポーツ・クワトロS1

コンパクト&過激化でライバルに対峙

先駆者のアドバンテージで王座を奪ってきたアウディが、ついにベース車両を変更
84年に送り出したのがショートホイールベースのスポーツ・クワトロS1だった
しかし、いまだ市販車の呪縛から逃れられず、苦戦を強いられることになってしまう

Text/Hideki Hiramatsu Photos/McKLEIN, Getty Images



84年のWRC第5戦ツール・ド・コルス。バルター・ロールのみが初陣のスポーツ・クワトロS1を駆ったが、エンジントラブルでリタイアに終わる。

1984 Tour de Corse



1984 1000 Lakes

ハンヌ・ミッコラとミシェル・ムートンがスポーツ・クワトロS1を駆った84年1000湖。ミッコラがステアリングトラブルでリタイア、ムートンはアクシデントに沈む。



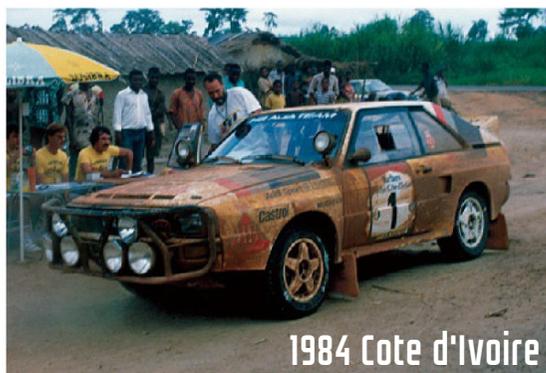
1984 Tour de Corse

SPECIFICATIONS

アウディ・スポーツ・クワトロS1 E1 (1984)

全長×全幅×全高	4160×1790×1344mm
ホイールベース	2204mm
トレッド(前/後)	1465/1502mm
サスペンション(前後とも)	マクファーソンストラット
車両重量	1000kg
エンジン型式	—
エンジン形式	直列5気筒DOHC20バルブ+ターボ
排気量	2121cc
最高出力	510ps/7500rpm
タイヤ(前後とも)	ミシュラン製

DOHC化し、クワトロA2に比べて100馬力以上もパワーアップしたスポーツ・クワトロS1 (E1)の20バルブエンジン。ただそれを搭載するボディは市販車ベースが色濃い。



1984 Cote d'Ivoire

初優勝はランチアとブジョー不在の84年第11戦コート・ジボワール。ステイグ・ブロンクピストがクワトロA2で出走のミッコラを2位に従えて勝利。



1984 Acropolis

スポーツ・クワトロS1がトラブルで全滅した84年アクロポリス。写真左はクワトロの推進者だった開発担当重役(当時)のフェルディナント・ピエヒ。

ブジョーとのガチンコ対決が予想された85年シーズン。❶開幕戦モンテカルロはバルター・ロールが首位を争うも、終盤のコースオフが祟って2位。ブロンクピストも4位と、1 & 3位のブジョーに差をつけられた。❷3台を投入した得意の第2戦スウェーデンでもブロンクピストの2位が最上位。



1985 Monte-Carlo



1985 Sweden

AUDI SPORT QUATTRO S1



1985 Safari



1985 Cote d'Ivoire

ラフグラベルの耐久ラリーでも苦戦が続く。❶ミッコラ、ブロンクピストのコンビで臨んだ第4戦サファリではともにギヤボックストラブル。❷E1（エボリューション1）では最後のラリーとなったコート・ジボワールでは、マシンの入れ替え疑惑に憤慨したオーディが撤退を決断した。

❶ロールの1台のみに絞って参戦した85年のツール・ド・コルス。だがSS1開始早々にブレーキトラブルが発生し、いきなりの脱落となった。❷第7戦ニュージーランドでは、ロールが第3戦ボルトガル以来の表彰台を獲得。ブロンクピストも4位で続いた。そして翌戦アルゼンチンから待望のE2が登場する。



1985 New Zealand



1985 Tour de Corse



1985 San Remo

大型のフロントバンパー&リヤフェンダー&ウイングで、まったく別物となったスポーツ・クワトロS1 E2。ド迫力のスタイルでグループBの怪物ぶりを象徴するクルマのひとつとなった。

SPECIFICATIONS

アウディ・スポーツ・クワトロS1 E2 (1985)	
全長×全幅×全高	4240×1860×1422mm
ホイールベース	2204mm
トレッド(前/後)	1465/1502mm
サスペンション(前後とも)	マクファーソンストラット
車両重量	1000kg
エンジン型式	—
エンジン形式	直列5気筒DOHC20バルブ+ターボ
排気量	2110cc
最高出力	550ps/7500rpm
タイヤ(前後とも)	ミシュラン製

大型空力デバイスやサイドスカートを採用によってダウンフォースは増加。熱交換機をリヤに集中させたことで重量配分も改善し、85年の1000湖ではブロンクビストが2位に食い込む。



1

2

S1 E2のデビュー戦となった85年第8戦アルゼンチンはブロンクビストのみの参戦。1大型フロントバンパーを飛ばしたまま走るそのフロントマスクは、S1 E1の正統な後継車であることの証。2ウイングレット付きの大型リヤウイングに大きく張り出したフェンダー。リヤ周りのボリュームは大きくアップした。



1985 1000 Lakes



1985 Argentina



1985 San Remo

12 またもロールの単独参戦となった85年第10戦サンレモ。S1 E2には前戦1000湖からトルセン式LSDをベースとした先進的な電子制御のアクティブセンターデフが装備され、ブジョーやランチアを圧倒。ついに初勝利を挙げる。3 ピサのバルクフェルメに置かれたS1 E2を先頭にしたモンスターマシンたち。しかし結果的にこの1戦がアウディのグループB時代最後の栄冠となってしまった。



1985 San Remo



1985 San Remo



1985 RAC



1985 RAC

ランチア・デルタS4とMGメトロ6R4が同時デビューした85年最終戦RAC。ミッコラはエンジントラブル、ロールもアクシデントでリタイヤとなり、サンレモ優勝の勢いをつなげられず。この年はマニファクチャラーズ選手権2位。ドライバーズ選手権でもブロンクビストの2位が最上位だった。



S1 E2のエンジンは公称550馬力。だが実際には常時600馬力以上を発生していたとされる。ターボにはアンチラグシステムも装備、そのほかにも電子制御センターデフ採用やギヤシフトにボルシェのPDKシステムを試験採用するなど、先進的な取り組みが多かった。

AUDI SPORT QUATTRO S1

❶先進装備とは対照的に、最後までパイプフレーム化はしなかったスポーツ・クワトロ。あくまで市販車ベース、というのがオーディのスタンスだった。フロントには分厚いインタークーラーが置かれる。❷エンジン冷却用ラジエターやトランスミッション用オイルクーラーなどはリヤに配置。



❶ウイングレットが付くリヤウイング。このタイプはグループBではオーディのみが採用。❷空力もS1 E2開発の大きなテーマ。フロントタイヤには整流のためのホイールカバーを装着することも多かった。❸シフトレバーにはクラッチを切るための油圧式スイッチが備わっていた。





1986 Monte-Carlo

プジョー、ランチア、フォード、MG、シトロエンの新生代グループBマシンが勢揃いした86年のWRC開幕戦モンテカルロ。アウディはS1 E2をミッコラとロールに託したが優勝争いには加われず、3~4位が精一杯。フロントエンジン方式のグループBマシンの限界が見え始めていた。



AUDI SPORT QUATTRO S1

1 ロールと2 ミッコラ、ふたりの名手と数々の先進装備を持ってしても埋められないプジョー205T16およびランチア・デルタS4との差。モンテカルロで惨敗を喫したアウディは次世代の規定となるはずだったグループSに向け動き出しており、次のスウェーデンは欠場することになった。



1986 Monte-Carlo



1986 Monte-Carlo



1986 Portugal

第3戦ポルトガルにロールの1台のみでエントリーしてきたアウディ。しかし同タイムベストを刻んだSS1で、フォードRS200による観客を巻き込む事故が発生。安全性が確保できていないとしてすべてのワークスチームは撤退。そしてアウディはそのまま、グループBでの活動自体もこのラリー限りでストップすることになる。



1986 Welsh



1986 Olympus

1984 Stein



短命に終わったこともあり、プライベートへの放出がほぼ皆無だったスポーツ・クワトロS1。184年のドイツ選手権に出場したロール車もワークス参戦だった。2ミッコラが駆った86年のイギリス選手権参戦車もワークスカー。3アメリカのジョン・バハムは、スポーツ・クワトロS1搭乗を許された数少ないドライバーのひとり。86年、地元開催のオリンパスで3位入賞。



PEUGEOT

1986 Tour de Corse

205T16 E1/E2

ブジョー-205T16 E1/E2

「いいとこ取り」で盤石、最速最強の成功車

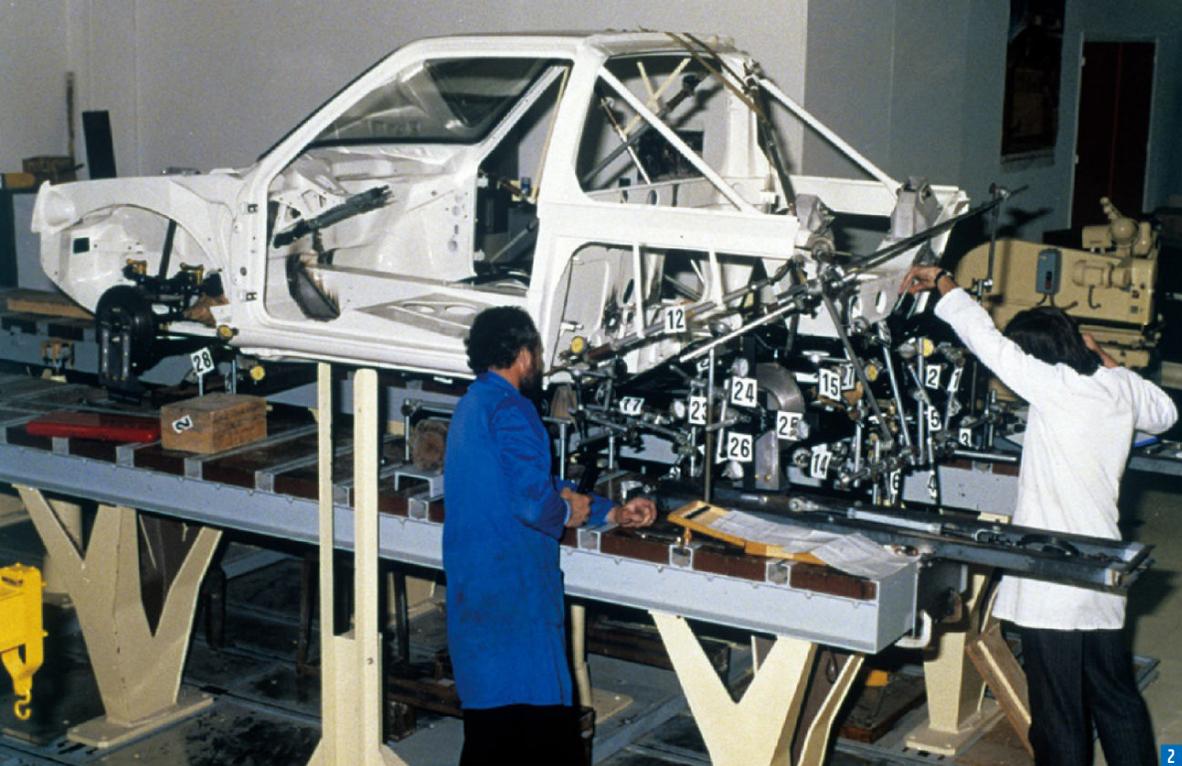
グループB規定下のWRCに参戦したメーカーのなかでは後発組となったブジョー205は先行する成功車たちの機構に範を採りつつ、独自の技術を加えて磨かれた結果、彼らは2年連続ダブルタイトル獲得という偉業を成して歴史に名を刻んだ

Text/Hideki Hiramatsu Photos/McKLEIN, Getty Images, SAN-EI

出場28戦で16勝。1985年と86年にはダブルタイトルを独占。ブジョー205T16がグループB最強の存在なことはこの数字が物語る。

WRCでの初陣は84年第5戦のツール・ド・コルス。ランチア・ラリー037が最後の勝利を記録し、アウディ・スポーツ・クワトロS1も初登場したこの一戦で、アリ・バタネンが駆る205T16は、圧倒的なスピードを披露した。結果的にはコースアウトによってデビューウインはならなかったが、3戦目の1000湖から翌85年の第3戦ポルトガルまで6連勝を記録。037とクワトロを一瞬のうちに時代遅れにした。

勝利のカギはブジョーが命運を賭けたコンパクトハッチ、205をイメージしたコンパクトボディに直4エンジン、XU8Tと5速ギヤボックスの「ユニット」をミッドシップに横置きするそのパッケージングだ。アイデアの源泉はジャン・トッド。タルボ・スポールのコ・ドライバー兼アドバイザーとしてデビューしたばかりのクワトロと対峙していたトッドは81年9月のブジョーのWRC本格参戦発表に併せて新生ブジョー・タルボ・スポールのチーム代表に就任。クワトロを超える4WDラリーカーを目指し、それまで旧ブジョー



1

1 コンパクトハッチバックの前後に大きなスポイラーやウイングを設けた姿は現代のRally1車両にも受け継がれるもの。2 83年秋、完成したシャシーをファクトリーで剛性解析。



1

1 85年、本格参戦前にプジョー・タルボ・スポールのファクトリーで記念撮影。中央は指揮官ジャン・トッド。2 前年テスト参戦を経て、ホモロゲ取得後初ラリーとなって現れた84年コルス。大注目のなか快走したが、アリ・パタネンは崖から転落して負傷してしまう。



2

1984 Tour de Corse

1の競技部門が進めていたFRグループBプロジェクトを破棄し、プジョー本体のR&D部門とともにスペックを練り上げた。このホモロゲーションモデルをベースに20台のエボリー・タルボ・スポールのジャンークロード・ボカール（シャシー）、ジャン・ピエール・ブーディ（エンジン）、アンドレ・デ・コルタンツ（テクニカルディレクター）という錚々たるメンバーによって進められた。彼らの手によってデビュー1年後には新型エボリューション（E2）も登場し順当に連覇。グループBが突如の終焉を迎えた後はWRC時代に唯一勝てなかったアフリカ（パリダカ）に舞台を移し、新たな伝説を築いた。

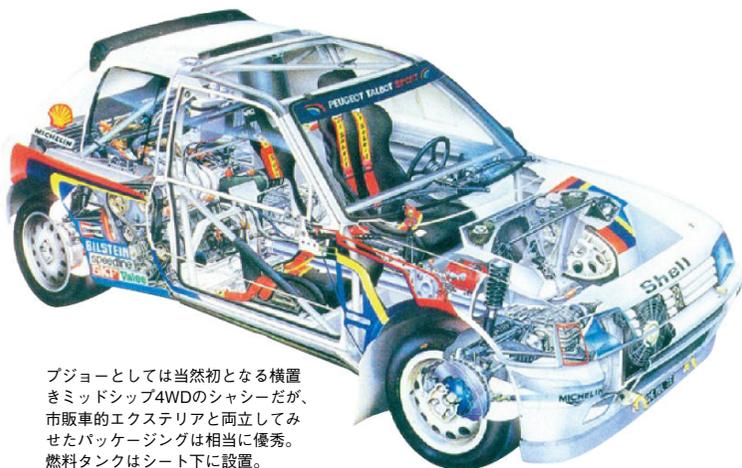


1985 Tour de Corse



205T16はナンバーを取得しストリート仕様も作られ市販、日本でも複数台の上陸が確認されている。当然ラリーカーよりはマイルドだが、通常のGTIと同じなのは「顔とコックピットだけ」の別物。

PEUGEOT 205T16 E1/E2



ブジョーとしては当然初となる横置きミッドシップ4WDのシャシーだが、市販車のエクステリアと両立してみせたパッケージングは相当に優秀。燃料タンクはシート下に設置。



1985 Monte-Carlo

後年「エボ1」「E1」と呼ばれるようになる初期型のリヤエンド。ルーフからエアを導くジャバラホースが目を引くが、のちに登場したE2とはフレーム構造からして異なる。

84年サファリ前に実施したテスト時の写真でカウルレス状態のボディフレーム構造を見る。エンジンは助手席側に寄せられ、左右にはトラックの荷台かのような太いビームが伸びる。





785年のコルス戦でエボ2 (E2) が1台だけ投入され、ブルーノ・サビー (中央) に託された。フロントバンパー下のカナード以外に見た目の差は感じられないが、中身は別物。

8地元の1000湖ラリー、パタネンは単独エントリーながらアウディのアレンを抜き去って優勝。3戦目でブジョーに初優勝を献上した。

SPECIFICATIONS

ブジョー-205T16 (1984)	E2 (1986)	
全長×全幅×全高	3825×1674×1410mm	3825×1680×1405mm
ホイールベース	2540mm	2475mm
トレッド(前/後)	1400/1400mm以上	←
サスペンション(前後とも)	ダブルウィッシュボーン	←
車両重量	890kg	←
エンジン型式	XU8T	←
エンジン形式	直列4気筒DOHC16V+ターボ	←
排気量	1774.6cc	←
最高出力	320~350ps/7500rpm	450bhp/8000rpm
タイヤ	ミシュラン製	←

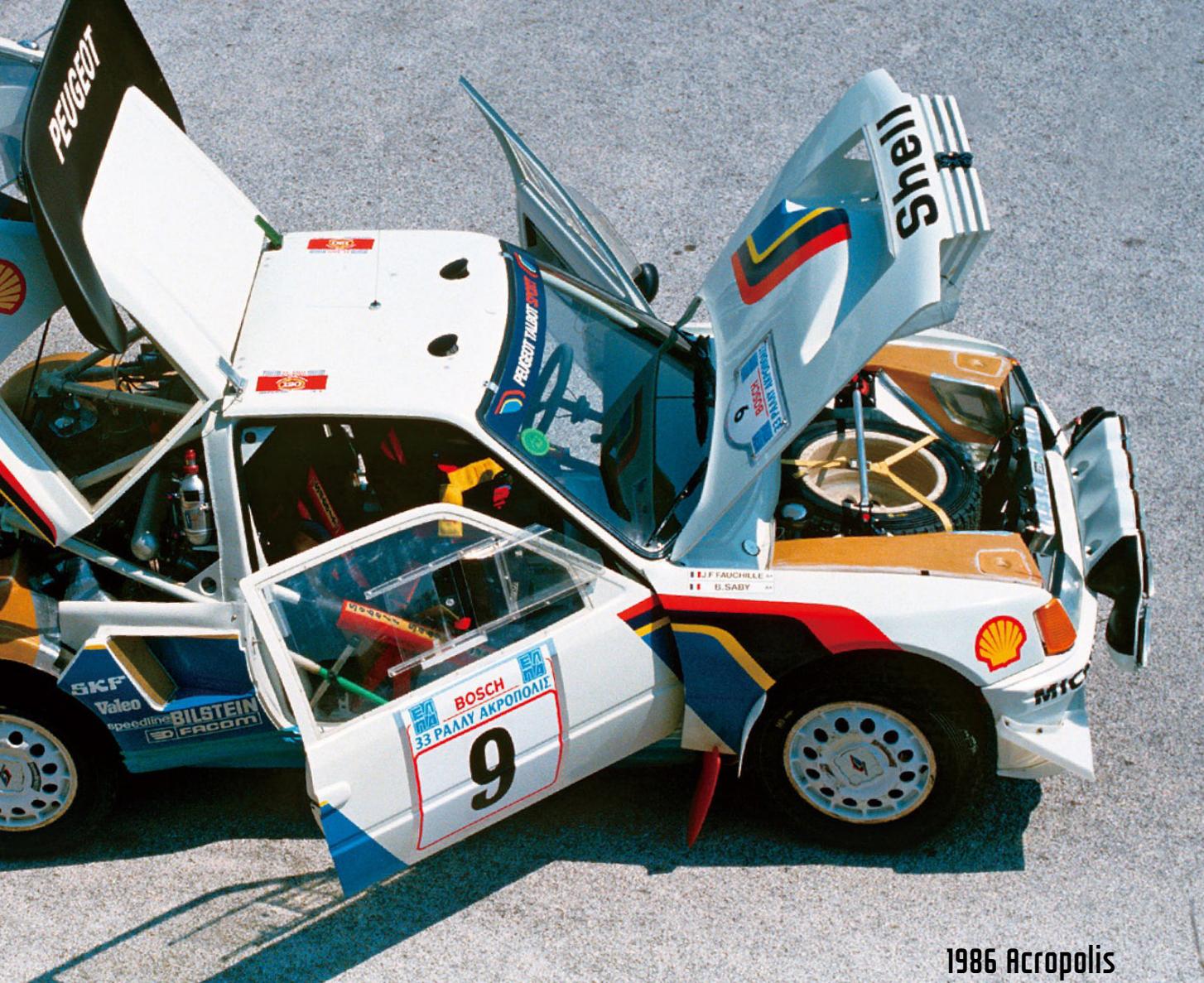


1984 1000 Lakes

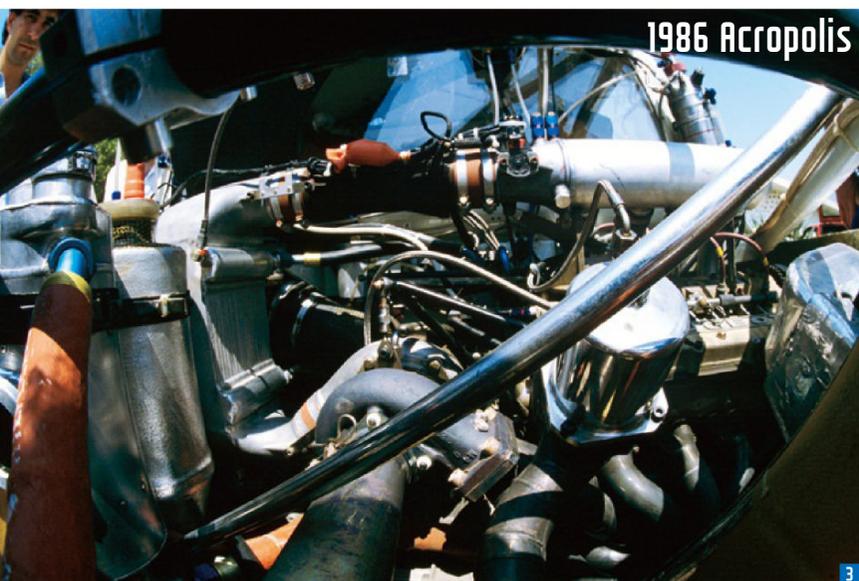


1985 Monte-Carlo

フル参戦シーズン初戦の85年モンテカルロ。ボンネット裏側の構造とフロントセクションの様子がわかる。市販車でエンジンが収まる場所にはスベアタイヤが寝かせて置かれる。



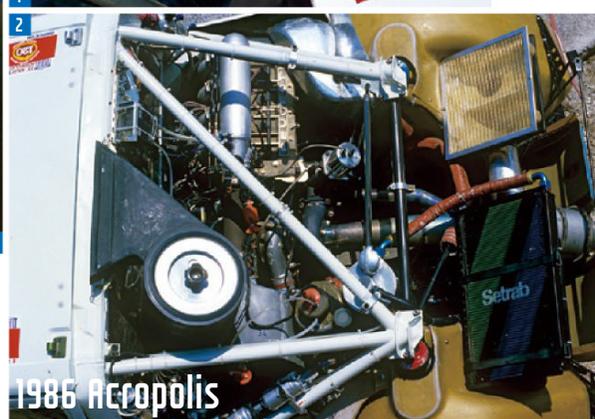
1986 Acropolis



1986 Acropolis



1985 Tour de Corse



1986 Acropolis

1 4 E2登場時のサビー車。ウォータースプラッシュ対策の名目で付加されたフロントカナードはまだ縁に段差がない形状。リアウイングはステアの高さで角度調整が可能。2 ルーフから伸びたフレームがリヤサスの突頂に直結する構造となったE2。3 傾けて搭載されるエンジン。ターボはギャレット製に変更。



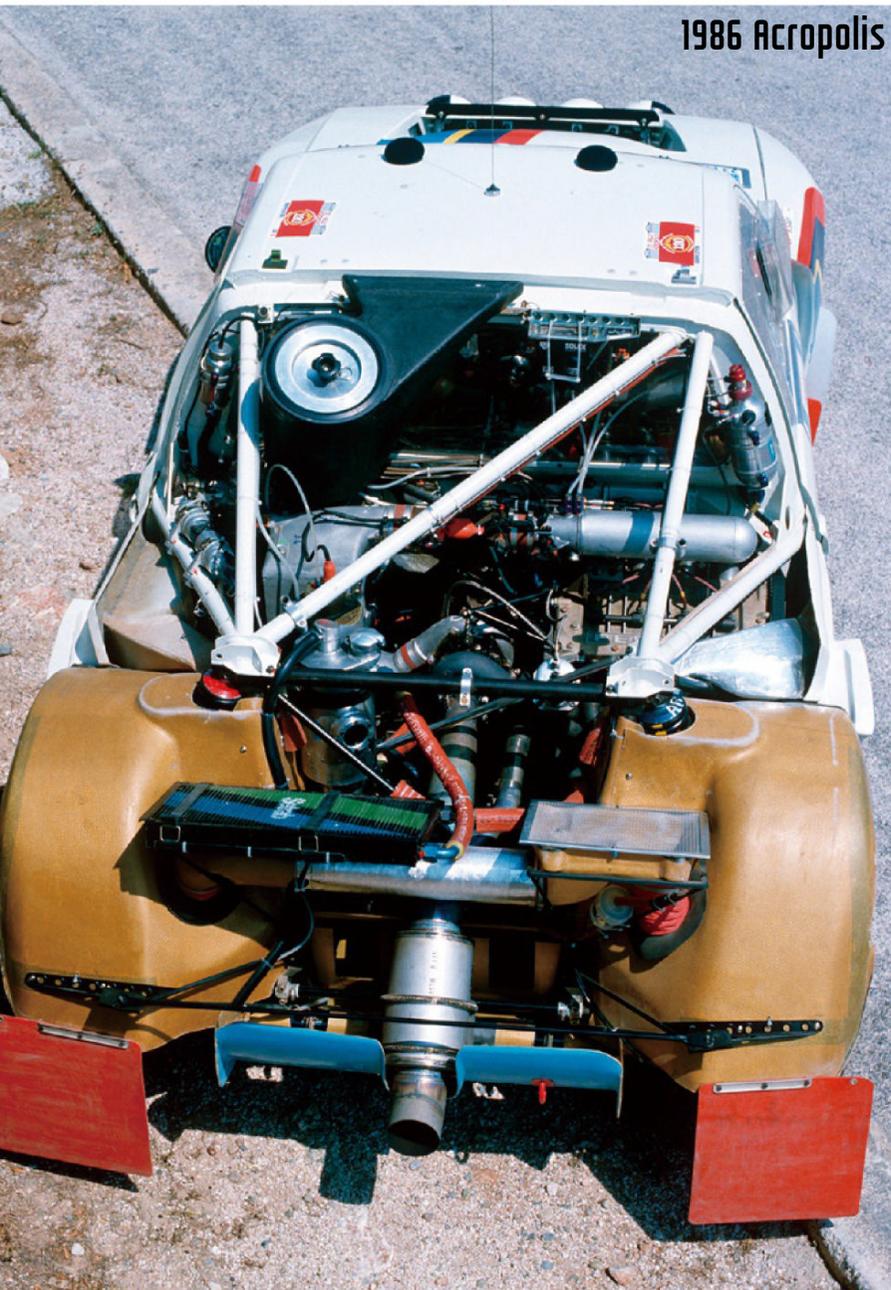
1986 San Remo

ドライバーズタイトル争いを左右する大騒動に発展したサイドスカート（最終レグ前に突然の失格裁定、のちにFISAが取り消し無効ラリーとなったことで王者はランチアのアレンからカクネンに変更）と、そこを指差すテクニカルディレクターのデ・コルタンツ。



1986 RAC

E2のリヤエンド。前ページのE1と比べ吸気レイアウトが変わっていること、タイヤハウスおよびディフューザーに複合素材が使われ軽量化が進んだこと、パイプフレームの構造が刷新していることが読み取れる。



1986 Acropolis



投入2年目/最終シーズンを戦ったE2は競技車両としてE1から確実に進化し、フロアなどE1でわずかに残っていたベース車との共通点はさらに減少。よりスバルタンでピュアなラリーカーとなった。

PEUGEOT
205T16 E1/E2



1985 Tour de Corse



1985 Sweden

第2戦スウェディッシュも制して開幕2連勝となったE1とバタネン。5分以上のギャップで勝った前戦に続く独走劇で、SS2からずっとタイムシートの首位をキープした。



1985 Portugal

PEUGEOT 205T16 E1/E2

続く第3戦ポルトガルではバタネンがバンクとエンジントラブルでリタイアしたものの僚友サロネンが奮起しブロンクピストのオーディを退け優勝。プジョーでの自身初勝利だ。

アニマルガードとルーフキャリアが勇ましいサファリ仕様（ボンネット内に燃料タンクを増設したための措置）。最強だった205T16だが、しかしサファリだけは勝てずじまい。

1985 Safari





1985 Tour de Corse

そして登場したE2。85年5月1日に公認を取得し、ここコルシカに1台を投入した。ランチアの撤退で余裕の勝利と思われたが、快走るルノーのラニョッティを追い切れず2位。

E2登場後、E1は欧州各国のサテライトチームに供給されワークス外の選手らが少なくない出走機会を得ている。写真は非選手権戦のミルピステを走るジャン・ピエール・バレエ車。



1986 Monte-Carlo



1986 Mille Pistes

プジョー・タルボ・ドイチェラントはアウディで勇名を轟かせた女優ミシェル・ムートンを起用。モンテ以後も西ドイツ選手権を走り、制覇。彼女は今年の最後に引退を決めた。

PEUGEOT 205T16 E1/E2

王者として臨む3年目、86年はしかし開幕戦ではヘンリ・トイボネン駆る宿敵ランチア・デルタS4に独走を許してしまいティモ・サロネンの2位が精一杯だった。ハンヌ・ミッコラの6号車が3位、4号車にトヨタから新鋭ユハ・カンクネンが加わり5位となった。



1986 Monte-Carlo



車高を下げたターマック仕様のスタイルが目玉を引くコルス戦。WRC史を揺るがす大事故が起きた一戦だが、ランチアの撤退後、トップでゴールし自身初優勝を飾ったのは5号車のサビーだった。

1986 Tour de Corse





1986 Tour de Corse

同じくコルスでの陣営カット。スピードラインのフィン型ホイールと外縁が立った形状になったフロントカナードが見て取れる。なお2号車サロネンと5号車サビーの後方にある10号車はこれがWRC引退戦となったミシェル・ムートン車だ（結果はリタイア）。

前戦サンレモでの失格騒動が決着せぬまま迎えた第12戦RACラリー。サロネンが制したが、カンクネンは3位でライバルのアレンが1ポイント差でシリーズストップに。



1



2



1986 RAC

1 後味のよくない決定劇だったが、結果的に205T16は2年半で16勝を挙げ2年連続でダブルタイトルを獲得した。だが翌年からの新規定をめぐる動きに辟易、グループB終焉と同時に撤退し新天地をバリダカとバイクに求めた（詳細はP62）。2 E2はその後、欧州ラリークロス選手権でもその姿が見られた。



MG

1986 RAC

METRO 6R4

MG×トロ6R4

独特なスタイルと意欲的なパッケージング

オースチン・ローバーグループは、メトロを名乗るコンパクトカーをベースに新開発3ℓV6エンジンをミッドシップに搭載した4WDマシンを開発、投入した。そうして公開されたマシンは市販車のメトロとは似ても似つかぬスタイルとF1チームと共同開発というトピックが注目を集めた

Text/Hideki Hiramatsu Photos/Masaru Hirata, Getty Images, McKLEIN, Austin Rover

オースチン・ローバー（ARG）が目指したのは1960年代にラリーで活躍したミニの再来だった。ARG内でグループB計画がスタートしたのは1981年。しかしMGブランドでのWRC参戦発表は84年2月までズレ込み、ようやくホモロゲーションを取得したのはさらに2年近く後の85年11月だった。主に本社承認および参戦資金確保の困難を原因とするこの牛歩ぶりが、メトロ6R4の命運を決めた。

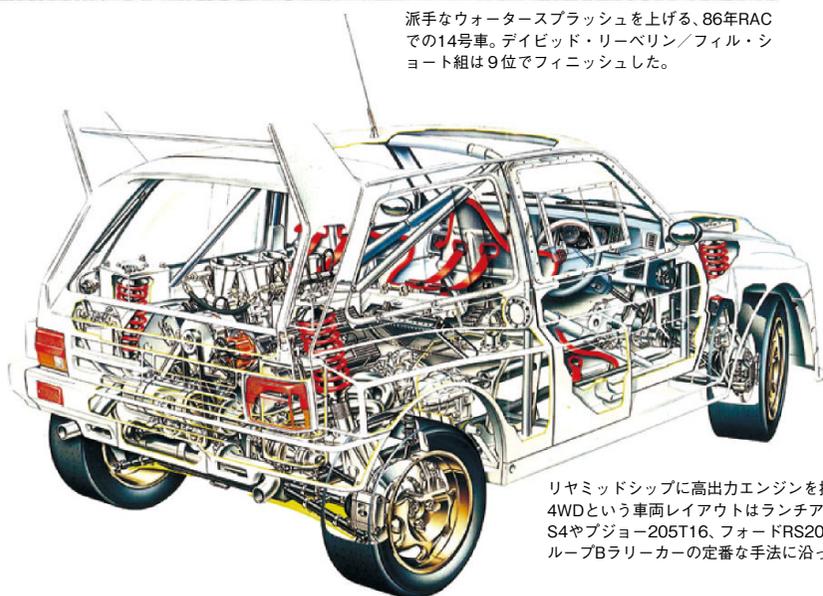
パッケージングは意欲的だった。当初の計画はフロントエンジン（ホンダ製V6を予定）+リヤ駆動、リヤトランスアクスルと常識的なものだったが、その後ARGと共同開発を担ったウイリアムズ・グランプリ・エンジニアリングのパトリック・ヘッドが、時代に先駆けて縦置きミッドシップ+4WDを提案。エンジンは紆余曲折の末、ARGのモータースポーツ部門が3ℓNA・V6を専用設計することになった。

だが、技術的にはこのV64V型エンジンがメトロ6R4の大きな足枷に。初陣の85年最終戦RACこそ3位という好結果で終えたものの、その後はエンジントラブルが頻発。問題が解決しないまま、グループB終焉の報もたらされたのだ。



1986 RAC

派手なウォータースプラッシュを上げる、86年RACでの14号車。デイビッド・リーベリン／フィル・シヨート組は9位でフィニッシュした。



リアミッドシップに高出力エンジンを搭載する4WDという車両レイアウトはランチア・デルタS4やブジョー205T16、フォードRS200などグループBラリーカーの定番な手法に沿ったもの。



1 86年RACに出場するマルコム・ウイilson／ナイジェル・ハリスのメトロ6R4。2 82年2月に完成したプロトタイプを前に撮影された一枚。茶色のコートを着ているのがオースチン・ローバーのモータースポーツ担当責任者ジョン・ダベンポート。ベンティ・アイリッカラやアキム・バルンホルトのこ・ドライバーとしても知られた。その隣には共通のスポンサーを介して開発に関与したウイリアムズF1チームのフランク・ウイリアムズとパトリック・ヘッドが並んでいる。

SPECIFICATIONS

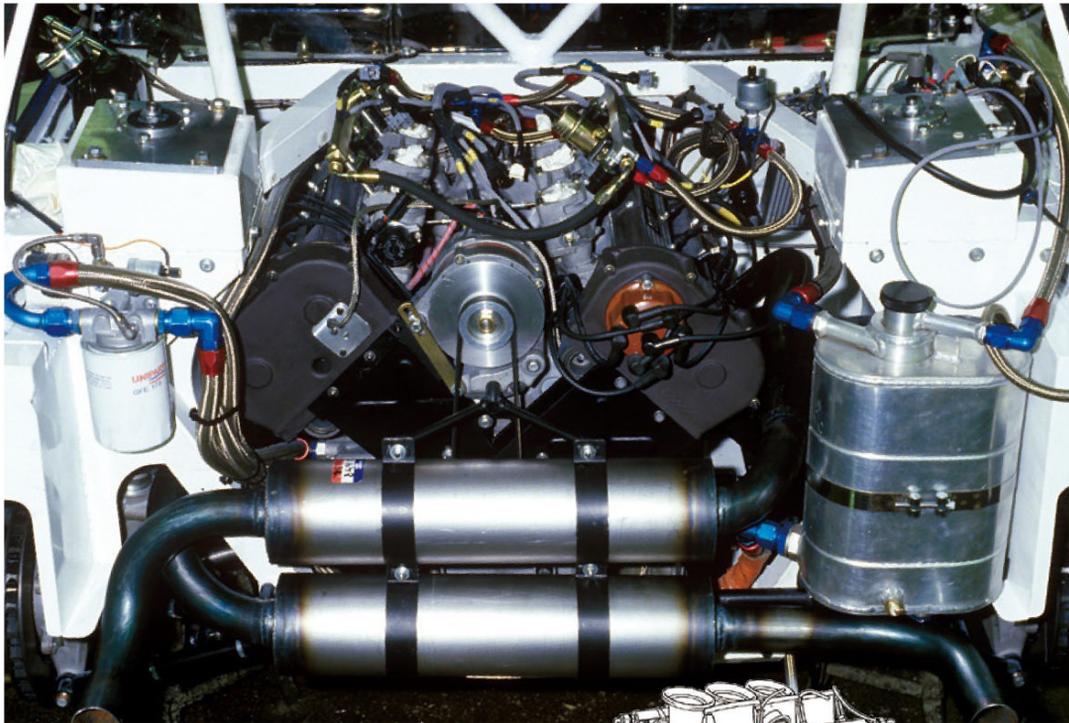
MGメトロ6R4 (1985)

全長×全幅×全高	3657×1860×—mm
ホイールベース	2412mm
トレッド(前/後)	1510 / 1550mm
サスペンション(前後とも)	マクファーソンストラット
車両重量	980kg以上
エンジン型式	V64V
エンジン形式	V型 6気筒DOHC
排気量	2991cc
最高出力	425ps / 8500rpm
タイヤ	ミシュラン製

スノーイベントのスウェーデン戦、大会本部のホテル前に展示されたウイilson車。フロントスポイラー両端の外側にマッドフラップの素材で作られた雪の跳ね防止対策が追加で施されている。

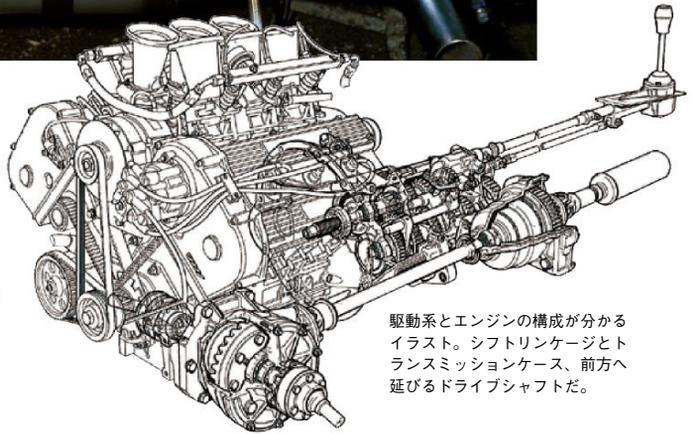
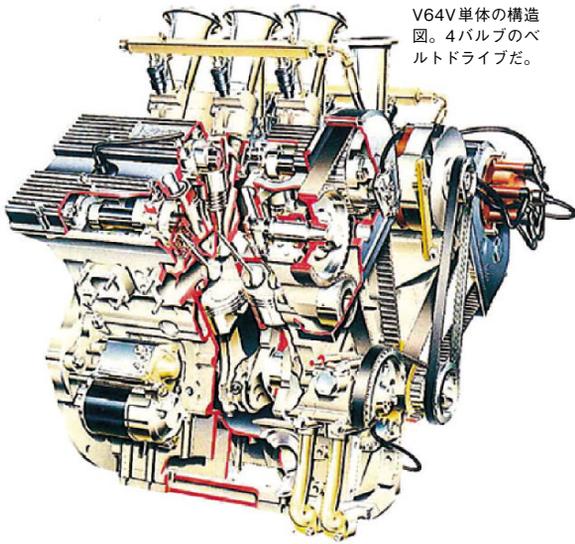


1986 Sweden



リヤミッドに縦置きで搭載されたV64V型3ℓ V6エンジン。写真は吸気管やエアクリナーが未装着状態だ。リヤゲートはバンパー一体型で、テレスコピックで大きく開口する。またリヤ左右のコーナーウィンドウはヒンジによって外側へ開き、整備性の向上に貢献。

V64V単体の構造図。4バルブのベルトドライブだ。



駆動系とエンジンの構成が分かるイラスト。シフトリンケージとトランスミッションケース、前方へ延びるドライブシャフトだ。

1ワークスカーはルーフとウイング部分がアルミ製、ボディの外側はドアのスチール部分を除いてプラスチック樹脂製で構成されていた。2フロント部分に収納されるのはスペアタイヤ。素材むき出しのボンネットの裏側からはケブラーコンポジットで作られていることが見てとれる。

ドライバー正面にメーター類は置かれず、タコメーターは助手席側にドライバーへ向けて置かれている。ドアポケットにはインカム用のヘッドセット。コ・ドライバー側に速度計や電圧計、水温計とラリーコンピューターが取り付けられている。





MG METRO 6R4

MGメトロ6R4で参戦した 主なドライバー

MGメトロ6R4はワークスだけではなく、ベテランドライバーや気鋭の若手がトップカテゴリーへ挑戦するためにステアリングを握るマシンとしても愛された。

1986 RAC

#15 ジミー・マクレイ/イアン・グリンドロッド



1986 Tour De Corse

#12 ディディエ・オリオール/ベルナルド・オチェッリ



1986 Sweden

#7 パー・エクルンド/デイブ・ウィットク



1986 1000 Lakes

#17 ハリ・トイボネン/セドリック・レド



1986 New Zealand

#9 トニー・ティーズデイル/グレッグ・ホーン



1987 Manx

#9 ロジャー・クラーク/ジョン・ロビンソン



1986 RAC

#19 マルク・デュエツ/ウイリー・ルクス



OPEL

1983 Acropolis

ASCONA400 & MANTA400

オペル・アスコナ400 & オペル・マンタ400

成功から一転、つまずいた新型車

ドイツ車ながらGMグループに属するオペルは、世界各国でラリー活動を展開した1982年にはアスコナ400でドライバーズタイトルを獲得するなど実績も十分だったがグループB規定用のニューカー、マンタ400はデビュー後も非力で不発高出力ターボエンジンや4WDを持たないオペルは、終始苦戦を強いられた

Text/Toshiya Hasegawa Photos/McKLEIN

グループBの時代、オペルのラリー活動は最初からつまずいていた。1983年用に開発していた新車、マンタ400が開幕戦に間に合わないことが判明したのだ。そのため彼らは82年10月に、前年までの主戦アスコナ400をグループBに登録する。アスコナ400はF2用にコースワースで開発したオペル2・4ℓ自然吸気DOHCエンジンを搭載するグループ4規定のFRマシンで、82年にはモンテカルロやコート・ジボワールで優勝、バルター・ロールがチャンピオンを獲得している。

83年3月にマンタ400の公認が取得できるとツール・ド・コルスに投入。しかし結果はエンジントラブルによってリタイアであった。エンジンや駆動系はアスコナから流用できたものの、ライバルのターボ4WDマシンたちはその先を行っていた。

マンタ400はWRCだけでなく83年の英国選手権にも参戦。第4戦からジミー・マクレーが出場し2位という結果を残す。また最終戦マンクスラリーではヘンリ・トイボネンとアリ・バタネンが1・2フィニッシュを達成したほか翌年サファリでラウノ・アルトネンが2位を得た。しかし戦闘力は依然として低く、チームは85年限りで活動を休止した。



1984 Manx



1983 Tour de Corse



1985 RAC

1983年ツール・ド・コルスに出場したマンタ400 (ギ・フレ克蘭/ジャン・フランソワ・フォシュ) はSS5でエンジントラブルによりリタイア。284年の英国選手権マンクスラリーに出場したマンタ400 (ジミー・マクレー/マイク・ニコルソン)。マクレーは81~85年にオベルワークスドライバーとしてアスコナ&マンタをドライブ。84年はマンタ400で英国チャンピオンとなった。382年よりボクスホールチームから出場していたラッセル・ブルックスは84年、マンタ400で英国選手権に出場。85年には同チャンピオンに輝いた。

83年アクロポリスに出場したオベルワークス。ドライバーはバタネン、トイボネン、マクレーという錚々たる面々。結果はバタネンの4位が最高位だった。

SPECIFICATIONS

オペル・アスコナ400(1983)	オペル・マンタ400(1983)	
全長×全幅×全高	4320×1664×1360mm	4475×1770×1320mm
ホイールベース	2518mm	←
トレッド(前/後)	1387/1375mm以上	1384/1375mm
サスペンション(前後とも)	ダブルウィッシュボーン/5リンク	←
車両重量	1050kg以上	980kg以上
エンジン型式	400IA/KAA	←
エンジン形式	直列4気筒DOHC	←
排気量	2420cc	←
最高出力	274ps/7200rpm	280ps/7200rpm
タイヤ	ミシュラン製	←



1985 RAC

85年に登場した、ADVANカラーのマンタ400 (フィル・コリンズ/ロジャー・フリーマン)。この一戦にマンタ400は6台出場もマクレーの6位が最上位。

OPEL ASCONA 400

1982年のRACよりオベルワークスに加入したバタネンは83年、サファリラリーで優勝。2ロールはアスコナ400で82年モンテカルロラリーに出場し優勝。同年は2勝したほか上位に6度入賞しチャンピオンを獲得。



1982 Monte-Carlo



1983 Safari



RENAULT

1985 Tour de Corse

5 TURBO & MAXI 5 TURBO

ルノー5ターボ & ルノー・マキシ5ターボ

後年の手法を先取りしていた先駆者

F1にターボエンジンを投入したルノーは
ベストセラー車「5」のイメージをもつ高性能ラリーカーを計画
ターボエンジンをミッドシップに積む5ターボを生み出し
最速のライバル、同郷プジョーに土をつける殊勲の勝利を挙げた

Text/Hideki Hiramatsu Photos/McKLEIN

グループB黎明期にはグループ4からコンバートされた車両が存在するが、1980年秋のツール・ド・コルスでWRCデビューし2戦目の81年モンテカルロで初勝利、82年5月のツール・ド・コルスで2勝目を挙げたルノー5ターボもその一台だ。グループBとしてのデビューは83年の開幕戦モンテカルロ。グループB仕様は「ツール・ド・コルス」という愛称を持つが、エンジンマネージメントシステムの技術進歩によってパワーが向上したことを除けば大きな違いはない。85年にはこの2台とは違うモデルから200台のグループB公認モデルを作り上げ、20台のエポリユーシオンモデルをマキシ5ターボとして公認。再びツール・ド・コルスを制している。

輝かしい実績とともに意義深いのは、このクルマが、コンパクトボディにエンジンとギヤボックスをミッドシップに積み、そこに市販車のイメージに合わせたボディを被せるといふ、後年のグループB手法を先取りしていたこと。しかもその活動をF1で多忙なルノースポーツの本部ピリー・シャティヨンから、アントニーの小さなファクトリーに追われるなかで成し遂げたのだ。

205T16を抑えて優勝したジャン・ラニョッティ／ピエール・ティモニエール組のマキシ5ターボ。ラニョッティはルノーの車両開発にも携わる名手で、後年グループAやF2キットカーの時代にもルノーのマシンでラリーに出場した。



1983 Monte-Carlo

RENAULT 5 TURBO

83年モンテカルロに出場したグループBの5ターボ(ラニョッティ／ジャン・マルク・アンドルエ)は優勝した81年の再来とならず。2輪駆動のランチア・ラリー037の前に涙を飲む(下のエンジン写真は81年モンテカルロ、グループ4時代のもの)。



RENAULT MAXI 5 TURBO

マキシ5ターボになると排気量を1.5ℓにまで拡大して、350馬力ものパワーを発生。これもルノーF1ターボ制御技術を転用した結果で、ボッシュ電子制御／クワゲルフィッシャー機械式燃料噴射が採用されていた。また後年WRCで話題になったアンチラグシステムが、すでに使われていた。



1986 Tour de Corse

SPECIFICATIONS

ルノー5ターボ (1983)	ルノー・マキシ5ターボ (1985)	
全長×全幅×全高	3664×1760×1320mm	3700×1769×1320mm
ホイールベース	2430mm	←
トレッド(前/後)	1346/1474mm	1390/1490mm
サスペンション(前後とも)	ダブルウィッシュボーン	←
車両重量	900kg以上	←
エンジン型式	C6K	C7K
エンジン形式	直列4気筒OHV+ターボ	←
排気量	1397cc	1527cc
最高出力	300ps/7000rpm	350ps/6500rpm
タイヤ	ミシュラン製	←

ディディエ・オリオールは83年よりルノー5ターボをドライブ。33エクスポート(ビール)のスポンサーで85年からはマキシ5ターボでWRCとフランス国内選手権に出場。マキシでのWRC参戦はこのツール・ド・コルスが唯一だが、結果は電気系トラブルでリタイアだった。



1986 Tour de Corse



FORD

1986 Acropolis

RS200

フォードRS200

公認遅れが響いた悲劇のワークスマシン

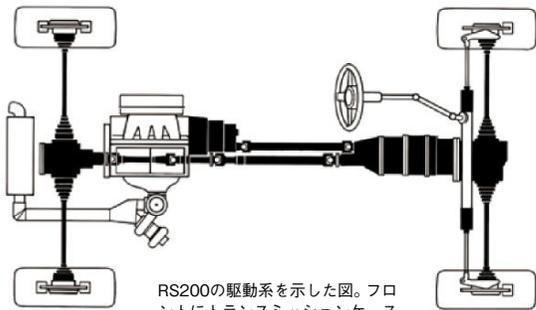
フォードがグループBに向けて開発していたエスコートRS1700Tはライバルがターボ4WDを投入してきたことで開発中止となった替わって開発が始まったのが全面新設計のプランニューマシン流麗コンパクトなボディをもつターボ4WDのRS200であった

Text/Hideki Hiramatsu Photos/Masaru Hirata, McKLEIN, Ford

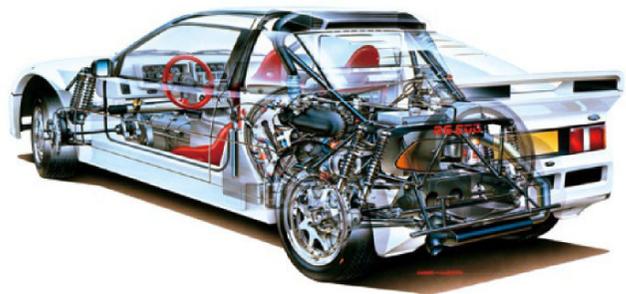
RS200ほど悲劇的なクルマはない。WRCデビューが規定最終年となる1986年で、参戦はわずか4戦。うちポルトガルではSS1で観客に死傷者を出すアクシデントを起し、早々に撤退を余儀なくされる。その影響で2戦をスキップしている間に、コルシカの悲劇によりグループB終焉も決まってしまった。

そもそもラリーの名門フォードがグループBに出遅れたのは、他の同時代ライバルと同じく、クワトロ・ショックがあったためだ。フォードはFR方式のRS1700Tを推進、完成状態にあったが未来がないと判断され、83年3月に中止となる。替わって83年半ばから始まったのが、市販車とは何のつながりもないボディに直4ターボをミッドシップに縦置きしてフロントにトランスミッションを配する逆トランスアクスル方式をもつRS200の開発だった。

だがホモロゲーション作業は遅れに遅れ、その結果、RS200は前述のようにわずかな参戦数に留まった。最終的に450馬力近くまでパワーアップしたエンジンや長いホイールベースを可能にするツインダンパー&スプリングなど、注目のメカニズムを持ちながらも、それが磨かれることはなかったのである。



RS200の駆動系を示した図。フロントにミッションケースが置かれ、重量配分改善に貢献。



ロードカーの透視図。サスペンションのダンパーが片側2本であることや、ルーフに置かれたインタークーラーの取り回し、エンジンの搭載状況などが分かる。



1986 Swedish

RS200のデビュー戦は86年スウェーデン。カッレ・グルンデル/ペニー・メランダーが3位と幸先のいいスタートだった。

86年アクロポリスに出場したRS200。前戦の極寒スウェーデンから初夏のギリシャへ向け熟対策を施して出場したが、2台ともトラブルに泣いた。

1 RS200の前にグループBとして計画されていたエスコートRS1700T。この時開発されたエンジンなどはRS200に転用された。2 英国スタッフォードシャー州シェンストンの工場生産されるRS200。200台の完成後はFISAの査察を待ち、公認取得へ。しかし開幕戦には間に合わず。



SS17まではグルンデルとともに総合1-2番手を走行していたブロンクビストの2号車だったが、SS18でアクシデントからリタイヤ。グルンデルも結局トラブルからリタイヤと、幸運は長く続かなかった。

1986 Acropolis



SPECIFICATIONS

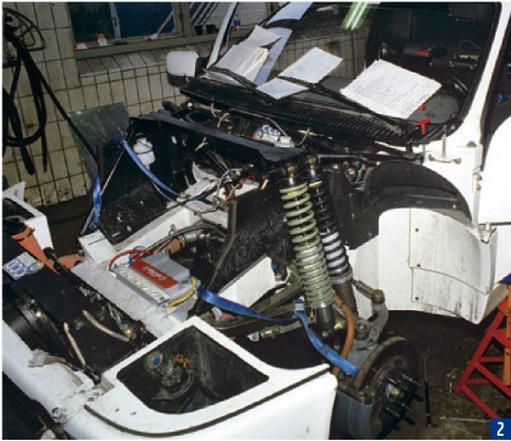
フォードRS200(1986)

全長×全幅×全高	4000×1764×1321mm
ホイールベース	2530mm
トレッド(前/後)	1502/1497mm
サスペンション(前後とも)	ダブルウィッシュボーン
車両重量	1050kg以上
エンジン型式	BDT
エンジン形式	直列4気筒DOHC16バルブ+ターボ
排気量	1804cc
最高出力	426ps/7500rpm
タイヤ	ミシュラン製

ナイトステージ用にフロントカウルへ取り付けられた追加
ライトボッド。中央の2灯がスポット、左右外側のライト
はフォグのようだ。2号車のブロンクビストはSS27でリ
タイヤしてしまったが、6号車のグルンデルはRS200にと
っての最終戦となったRACを5位でフィニッシュした。



1



2



1986 RAC

1 リヤにゴムバンドで積載された2本の角スコップは、雪のスウェーデンならではの装備。雪でスタックした時にマシンを振り出すもの。2 フロントセクションに置かれるバッテリー、2本のダンパー、サスペンションアームの状態が分かる。3 86年WRC第2戦スウェディッシュに向けて組み上げられるRS200。ラリーカーというよりル・マンに出場するプロトタイプカーのような形状だ。



3



1 フロント部を覆うカウルを外したところ。ツインダンパーが目玉。黒い樹脂パーツはラジエターのアウトレットだ。2 コックピットは水平基調でシンプル。黒いシフトノブは変速ギヤ用、赤いノブはトルク配分切替用のもの。



85年英国選手権の一戦、リンデスフェーンラリーで優勝したマルコム・ウイルソン/ナイジェル・ハリス車のリヤまわり。タイヤラック形状が右写真の86年モデルと少々異なる。ターボ用とエンジン用が途中で一緒になっているため、エキゾーストパイプは太い。



FORD RS200



CITROËN BX 4TC

1986 Sweden

シトロエンBX 4TC

お家芸採用の“古くて新しい”B

2000年代、WRカーの時代に無敵を誇ったシトロエン
しかし彼らにはグループBの時代に参戦、苦闘した過去があった
同じPSAグループのプジョーがミッドシップターボ4WDで臨んだのに対し
シトロエンは旧態依然、フロントエンジンのBXを送り込んだのだった

Text/Hideki Hiramatsu Photos/McKLEIN, SAN-EI

シトロエンといえばクサラ/C4のWRカーとセバスチャン・ロープの活躍によってWR C最多勝を誇るメーカーだが、グループB時代は1・3ℓの小排気量エンジンに4WDを組み込んだビザミルピステをプライベート向けに販売する程度。それなりの成功を取めて、トップカテゴリーを狙う同じPSAグループのプジョーと棲み分けを図っていた。しかし85年パリサロンで、突然フルサイズのグループBカー、BX 4TCを発表。驚いたのはその構成だ。エンジンは古いSOHCベースで、当時すでに勝つためには常識だったミッドシップではなく市販BX同様にフロントへ搭載。また4WDシステムにはセンターデフがなく、サスペンションにはシトロエンのお家芸ながらラリーには不向きとされたハイドロリックサスペンションと、実にクラシカルな内容だったのだ。シンプルで手慣れた手法はプライベーターへの販売狙いとも思えたが、シトロエン競技部門が仕立てた20台のラリー用エポリユーションモデルはフロントヘビーを解消するためオイルクーラーをリヤスポイラーにマウントするなど、苦心の跡がしのばれた。デビューは86年モンテカルロ。しかしわずか3戦で姿を消した。

1986 Acropolis



1 186年開幕戦モンテカルロからWRCキャリアを踏み出したBX 4TC。未来的なボディスタイルと独自技術のサスペンションを持つターボ4WDマシンだったが明らかに熟成不足。アンドリュウの15号車がアクシデントでSS7、フィリップ・ワンベルグの17号車がハイドリックトラブルによりSS2でそれぞれリタイヤ。2 第6戦アクロポリスにはサスペンションなどに改良を加えて臨んだが、SS2、SS3で相次いでリタイヤ。同時期、グループBの終了が判明したため撤退した。

86年第2戦スウェーデンにはモンテカルロと同じ2台が出場。ジャンクロード・アンドリュウが総合6位に入賞したが、直前の4-5位は格下クラスのグループAアウディだった。

1986 Monte-Carlo



SPECIFICATIONS

シトロエンBX 4TC(1986)

全長×全幅×全高	4590×1915×1380mm
ホイールベース	2612mm
トレッド(前/後)	1550 / 1550mm
サスペンション(前後とも)	ダブルウィッシュボーン+ハイドリック
車両重量	1050kg以上
エンジン型式	T180 N9TE
エンジン形式	直列4気筒SOHC+ターボ
排気量	2141cc
最高出力	385ps / 7000rpm
タイヤ	ミシュラン製

1 ドライバー前のインパネは作り替えられ、正面にはタコメーターのみが置かれる。2 縦置きし、ドライサンプ化されたシムカT180 N9TEエンジン。エンジンとフロントグリルの間にはインタークーラーをマウント。3 リヤスポイラー部分にはオイルクーラーが2基搭載され、リヤハッチを下ろすとそのままカバーされるしくみ。



解き放たれた モンスター

ダカール&ピクスピークに転じた「B」たち

1986年を最後にWRCの主役の座から退いた
驚速のグループBマシンたちは
新天地を砂漠やヒルクライムに求め
その戦闘力を如何なく発揮していく――

Text/Keisuke Koga
Photos/Getty Images, McKLEIN



1987 Dakar



1987 Dakar



1987 Pikes Peak



1987 Pikes Peak



1989 Dakar

PEUGEOT 205T16

グループB 最終王者の205T16はロングホイールベース化とともに燃料タンクを拡大するなどして“レイドマシン”となりパリダカへ。87、88年と連覇を果たした。また87年は100kg以上の軽量化と大幅出力アップでバイクスピークにも挑戦。しかしこちらは制覇ならず。

その速さとクラッシュ時のリスクの高さにより、WRCにおけるグループBの時代は1986年をもって終了。翌年からはスピードレンジが低いグループAの時代にシフトした。しかしその結果、WRCのために開発された多くのグループBマシンが最上位クラスにおける活躍の場を失うことに。自動車メーカーとしても、多額の投資が無駄になる状況になってしまった。そこで一部のメーカーはWRC以外のフィールドでグループBの資産を活かす道を探った。

まず、プジョーは86年のチャンピオンマシンである205T16を、ダカールラリー（当時のパリ・ダカール）に送り込んだ。スポンサーであるキャメルのイエローに彩られたそのマシン「205T16グランレイド」は、ホイールベースが大幅に伸ばされた胴長ライオン。アリ・バタネンとユハ・カンクネンが2年連続で総合優勝を飾ったが、その当時のライバルの多くが純粹なクロカン車両だったことを考えれば、子供の世界に大人が真剣に乗り込んできたようなものだった。

さらにプジョーはアメリカのヒルクライムレース、バイクスピークにも巨大ウイングを備えた205T16を送り込んだが、結果は2位。優勝

AUDI SPORT QUATTRO



1984 Pikes Peak

他車に先駆け、バイクスピークをグループBマシンで戦ったアウディは、1984年にミシェル・ムートンの手でクラス優勝。その後、85年から87年まで、総合3連覇を達成した。



1987 Pikes Peak



1987 Pikes Peak

LANCIA DELTA S4

グループB大挙参戦の87年バイクスピークにはデルタS4も登場。しかし87年はアウディ、88年はプジョー405が制するなかで、目立った成績は残せなかった。



1988 Pikes Peak



1987 Pikes Peak

MG METRO 6R4

MGメトロはバイクスピークとともに88年にはバリダカに参戦。ホイールベースを延長したシャシーにV8エンジン搭載のマシンをテッド・トルマンが駆った。

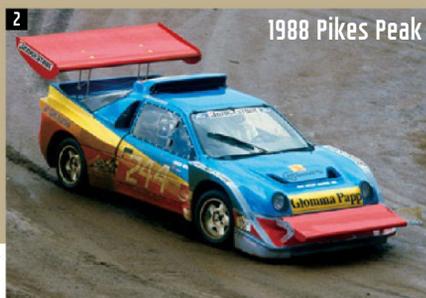


1988 Dakar



1984 Dakar

OPEL MANTA 400 FORD RS200



1988 Pikes Peak

1 84年のバリダカにおいて、ボルシェ953の1台を上回り、総合4位に入ったマンタ。2 87年のバイクスピークではクラス5位となり善戦したRS200。88年にはBSタイヤを履く奇抜なカラーのプライベートー車も。

年々安全度を重視していったWRCとは対照的に、ダカールラリーやバイクスピークでは危ういモンスタを許容する土壌があった。そんなしがらみの少ない自由な環境下で、グループBマシンたちは最後の一夜を華麗に咲かせたのだった。

の間では神話的なマシンとして崇め奉られている。

はWRCの時代に覇を競ったアウディが送り込んだ「スポーツ・クワトロS1バイクスピーク」だった。名手バルター・ロールが、グループB時代のライバルであるバタネンを破って優勝したことに、多くのアウディファンが快哉を叫んだ。プジョーと同じように巨大ウイングを備えたクワトロS1バイクスピークは、今なおバイクスピークの熱烈なファンの間では神話的なマシンとして崇め奉られている。



NISSAN

1983 Acropolis

240RS

日産 240RS

保守思想が時代に合わず、未勝利の悲運

ブルーバードやフェアレディZ、そしてバイオレットが繋いできた“ラリーの日産”そのブランドを継承すべく仕立てられたグループBマシンが240RSだ。しかし市販車ベースを捨て切れず、登場時点でFRも時代遅れ。勝機は見出せなかった

Text/Hideki Hiramatsu Photos/McKLEIN, Getty Images

1979年から82年にかけてPA10バイオレットでサファリを4連覇した日産は、その途上で次期ラリー車をS110シルビアに定めた。デビューは82年サファリで、同年の1000湖ラリーではターボ搭載車も登場。だが本命はS110をイメージベースとし、81年から開発していたグループB、240RSだった。

他のグループBの多くが、あくまでホモロゲーション上の手続きとして、簡素な仕様で200台を生産・販売し、実際のラリー出場用には20台のエボリューションを製作したのに対し、日産は200台のホモロゲーションモデルに安全装備などを加えればそのままラリーに出場できる内容で240RSを売り出す。その構成は2340ccのFJ24をフロントに搭載し、リヤ駆動、足回りにはPA10と同様のコンポネンツを使うという伝統的なものだった。

しかし、デビューの83年時点で時代は4WDと過給が勝つための絶対条件になっており、NAのFR車は「非力」すぎた。欧州のスプリントはもろろん、得意のサファリでもトヨタ・セリカ・ツインカムターボに主役の座を奪われた日産は、結局未勝利のまま85年半ばで240RSでのワークス参戦を終えることになる。



1983 Monte-Carlo

グループB規定が公表された直後とも言える81年の段階から開発が進められていたコードネーム「831」=240RS。グループB本格施行年の83年開幕にデビューは間に合ったが、すでに「クワトロ・ショック」は起きていた。

SPECIFICATIONS

日産 240RS (1983)	
全長×全幅×全高	4300×1800×1310mm
ホイールベース	2400mm
トレッド(前/後)	1480/1490mm
サスペンション(前/後)	マクファーソンストラット / 4リンクリジッド
車両重量	1050kg
エンジン型式	FJ24
エンジン形式	直列4気筒DOHC8バルブ
排気量	2340cc
最高出力	250ps / 7600rpm
タイヤ(前後とも)	ダンロップ製



240RSのために専用設計された自然吸気の直4ユニット、FJ24。バルクヘッドに食い込むように搭載して重量バランスを最適化していた。初期の2365cc仕様で、265~270馬力を発生。



1983 Portugal

デビュー戦のモンテカルロは14位と低調。2戦目のポルトガルではティモ・サロネンとテリー・カビエの2台体制。サロネンはギャボックストラブルでリタイア。カビエは8位でフィニッシュした。

3戦目は日産が4連覇中だったサファリ。1 トリコロールカラーのサロネン、2 マールポロカラーのシェカー・メッタの2台がラリー序盤から首位争いに絡んだが、最終的に両車ともにエンジントラブルでリタイア。あと一步のところまで5連覇はならなかった。

1983 Safari





1984 Monte-Carlo

デビューイヤーの表彰台はニュージーランドの2位のみ。捲土重来を期した84年も引き続きサロネンをエースに戦う。だが開幕戦モンテカルロは10位と、またも期待外れに。



1984 1000 Lakes

1 怪我で療養中のサロネンに代わって地元フィンランドの1000湖に代役出場したベンティ・アイリッカラ。ギヤボックス不調でリタイアとなる。2 最終戦RACで復帰したサロネン。この年の自身最上位タイとなる6位でフィニッシュ。翌年からはブジョーへ移籍。



1984 RAC



1985 Safari

85年はサファリがワークスの初戦となった。序盤好位置につけていたメッタはサスペンションを傷めてリタイア。残されたマイク・カークランドも3位に留まり、240RSでのサファリ制覇は叶わなかった。

NISSAN 240RS

1983 Safari



1983 RAC



2 1

4 3

1985 RAC



200台のホモロゲーション仕様がほぼそのままラリーに使える240RSは、多くのプライベートーに愛される存在だった。1いち早く240RSを手に入れた日本の根本寿一。挑んだ83年のサファリはホイールベアリングを痛めてリタイア。283年RACに出場のベター・ゲイデル。240RS勢では唯一生き残って12位。3ワークス活動休止後の85年RACにはワークス要員だったテリー・カビーがカストロールカラーで参戦。7位と奮闘。484年イギリス選手権マンクスを走るデイビッド・エバンス。6位。

1984 Manx



サファリでチームを組み、240RSで戦った岩下良雄と岩瀬愛弘。1岩瀬は85年に8位入賞。プライベートー優勝を手にする。2岩下は単独参戦の84年に9位。85年と86年はリタイアに終わった。386年サファリに参戦のジャイアント・シャーはアクシデントに泣いた。485年ポルトガルで8位となったサンチョ・メンデス。黒のロイス・ジーンズカラーが美しい。

1985 Safari



1 3



1986 Safari

1986 Safari



2

1985 Portugal



4

オイルショック以来、トヨタ自動車販売（自販）を通じたトヨタ・チーム・ヨーロッパ（TTE）支援というかたちで継続されてきたトヨタのラリー活動が、転機を迎えたのはグループB規定誕生がきっかけだった。市販車改造のグループ4に対し、グループBは市販車段階から競技を意識しなければ話にならない。81年2月、自販はトヨタ自動車工業（自工）に新型車両開発を要請し、翌月には自工にモータースポーツ主査が復活。WRC参戦の道筋が整った。

TTE代表オベ・アンダーソンは4WDターボ車を希望したが、自工側は早急に成果を得られる車両をフェーズ1として開発し、その後、より高性能なフェーズ2を開発する二段階戦略を採る。このフェーズ1がセリカ・ツインカムターボである。

グループB公認車両となったのはセリカGT・TS（TA64）。これをベースとした20台のエボリユーシヨンモデルは2ℓの4T・GTE改+KKK製ターボをフロントに搭載し、そのボディはTA64とは似て異なるアグレッシブなものとなった。デビューは83年1000湖で、2戦目のコート・ジボワールで初優勝。84年からサファリを3連覇するなど、耐久ラリーで強さを発揮した。

TOYOTA CELICA TWINCAM TURBO

トヨタ セリカ・ツインカムターボ

耐久戦に焦点を絞り、サファリを3連覇

グループB規定発足を契機に、モータースポーツ復帰とWRC挑戦を決意したトヨタ。その先鋒として企画されたのが、セリカの名を冠したFRのターボカーだった。勝負どころを絞り込む戦略で、耐久ラリーではライバルに無敗の戦果を挙げた。

Text/Hideki Hiramatsu Photos/McKLEIN, Getty Images



1983 Cote d'Ivoire



84年4月、ドイツ、ケルンのTTEで初公開されたセリカ・ツインカムターボ。量産メーカーのトヨタが、グループBを製作するのは大きなハードルがあった。



1983 Mille Pistes

初の実戦は83年7月。ホモロゲーション取得前のプロトタイプも参加できたフランスのミルピステで、ビヨン・ワルデガルドが走った。



1983 1000 Lakes

1 WRCデビューは83年8月の第9戦1000湖。期待の若手ユハ・カンクネンが6位。ワルデガルドも12位で完走した。2 2戦目のコート・ジボワールでワルデガルドの手によって早くも初優勝した後、最終戦のRACでは3台エントリー。カンクネンが生き残り7位となっている。



1983 RAC

SPECIFICATIONS

トヨタ セリカ・ツインカムターボ (1983)

全長×全幅×全高	4284×1785×1360mm
ホイールベース	2500mm
トレッド(前/後)	1429/1446mm
サスペンション(前/後)	マクファーソンストラット/4リンクリジッド
車両重量	1040kg
エンジン型式	396E(4T-GT改)
エンジン形式	直列4気筒DOHC8バルブ+ターボ
排気量	2090cc
最高出力	326ps/8000rpm
タイヤ(前後とも)	ピレリ製

1 そのシンプルで堅牢が作りから耐久ラリーに勝機があると踏んでいたトヨタ。目論見どおり、84年第4戦のサファリでウルデガルドがトヨタに同ラリー初勝利をもたらした。2 次の参戦は第7戦ニュージーランド。カンクネンはアクシデントでリタイアしたが、ウルデガルドが5位となる。



1984 Safari



1984 New Zealand



3T-GTをベースにボアを広げてハイパワーを求めた4T-GTエンジン。エボリューションモデルはKKK製ターボチャージャーを装着する。



1985 Safari

2年目のサファリにはブジョー205T16も参戦したが、セリカ・ツインカムターボはカンクネン、ウルデガルドが1-2フィニッシュ。カンクネンはこれがWRCでの初勝利だった。その後、コート・ジボワールでも1-2フィニッシュを飾る。



1985 Safari

TOYOTA CELICA TWINCAM TURBO



1986 Olympus



1985 1000 Lakes



1986 Safari

1 85年1000湖でのカンクネン。アクシデントでリタイアに終わるが、チームメイトのワルデガルドが7位に食い込む。2 86年の初戦となったサファリでは優勝のワルデガルドを筆頭に2位、4位も得た。アウディ、ランチア、プジョーを相手に、アフリカでは無敗をとおした。3 WRCでの最終戦となった86年オリンピックはラース・エリック・トルフが4位、ワルデガルドが5位で、3年半の活動を終えた。



1984 Oman

中東選手権では長くセリカ・ツインカムターボが活躍を続けた。その立役者は現FIA会長のモハメド・ビン・スライエム。86年から3年連続で同選手権の王者に輝いた。パーソナルスポンサーのマルボロカラーが鮮やかだ。



1984 Mille Pistes

1

1 初陣はフランス・ミルピステラリー。プロトタイプクラスでのエントリーだった。2 搭載されたエンジンはSOHCの“シリウス”4G63型。その後DOHC化されギャラン、ランサーエボリューション、さらにパリダカを駆けたバジェロなどに搭載される。3 またグループA期にアクティプ4WDへと発展する駆動システムもこの時、開発が始まった。

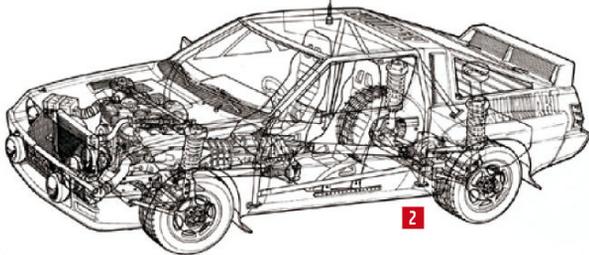
MITSUBISHI STARION 4WD RALLY

三菱 スタリオン4WDラリー

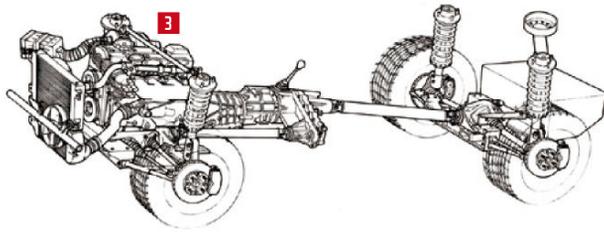
“ランエボ”誕生への揺りかご

1980年代初頭、ランサーターボでWRCに参戦していた三菱は次期ラリーカーとしてスタリオンに白羽の矢を立てた。結局、その新機軸は開発中止となってしまいうも培ったノウハウはグループAのギャラン&ランエボへと継承されやがて訪れる三菱黄金期の礎となるのだった

Photos/McKLEIN, Mitsubishi



2



3

1 ミルピステと同じくR1と呼ばれるモデルでプロトタイプクラスに出場。2 RAC出場車をモデルファイしたR1改仕様。3 ベース車を開発するために製作されたとされるT1/T2。4 T1/T2は87年に小改良。ボンネットのバルジが小さくなった。またこのラリーが最後の参戦に。



1984 RAC



1987 Hong Kong-Beijing



1986 Hong Kong-Beijing



1985 Malaysia



1985 Acropolis

耐久性の強いアクロポリスで殊勲の3位を得たイングバー・カールソン。6位にもアキム・バルンボルトが入賞していたが、優勝したプジョー205T16、2位のアウディ・クワトロというターボ4WD勢には40分以上の大差をつけられた。



1985 Sweden



1985 RAC

1 1 上位7位までをターボ4WD勢が占めたスウェーデン。そんななかカールソンは地の利を活かし後輪駆動勢トップの8位でフィニッシュ。2 RACではカールソンとともに北米で活躍していたロッド・ミレンがドライブ。ミレンが9位、カールソンが10位でフィニッシュした。このRACがRX-7にとって最後のWRCエントリーとなってしまった。

MAZDA RX-7

マツダRX-7

ロータリーパワー炸裂せず

ブランドアピールのためWRCへと挑んだマツダは当初はFF車のマツダ323で参戦していたもののグループB戦線に加わるためモアパワーを求めてマシンをRX-7にチェンジ。20台のエポを作る力の入れようだったがターボ4WD勢の前に歯が立たず85年をもって一線を退いた

Photos/McKLEIN



1 マツダ・ラリーチーム・ヨーロッパ(MRTE)でメンテナンスを受けるRX-7。WRCでは苦戦気味だったが、ERCにおいては優勝や2位を得ていた。2 搭載されたエンジンはオリジナルの12Aではなく13Bを搭載(のちに海外では13BのNAエンジンを積んだ市販車も登場)。300馬力程度を発揮するも低速トルク不足に悩まされた。



SAZ2C MAZDA RX-7

このたび日本へ“里帰り”した1台のRX-7を仔細に撮影する機会を得た
40年の時空と国境線を超えてきた、まごうことなき本物のグループB・セブンだ
貴重な現存個体であり、何よりロータリーを搭載したWRC車というだけで超希少
当時のMRTE開発陣の情熱に想いを馳せつつ、希少なマシンの細部に迫った

Text/Joe Kojima (WRC Gr.B Archives) | Photos/Hidenobu Tanaka, Getty Images
Special Thanks/Mr.Hisashi Kunie



掘り下ろし

MACHINE
GALLERY

85年の最終戦RACラリーでのRX-7は写真のカルソンが10位、僚機ロッド・ミレン車が9位で完走している。これを実質的な勇退戦とし、翌年からマツダは新車「323」でWRCを戦っていく。





探り下ろし
MILKLINE
GALLERY

なんと実戦未投入で出走履歴ナシ
MRTE謹製、本物の「B」車は
超キレイなまま日本へ帰国！

「例のグループBセブン、無事に日
本へ到着しましたよ！」

大手フィットネスジムチエーン
「フィットイージー」創業者にして
多くのヒストリカルなレーシングカ
ーやラリーカーを所有、近年は自チ
ームでモリゾウチャレンジカップに
も参戦するなど意欲的な岐阜県東の国
江仙嗣さんから吉報をいただき、通
関クリア直後、上陸ホヤホヤの貴重
な個体を撮影する機会をいただいた。
このSA22C型RX-7は見ての
とおり1984〜85年にWRCを戦
ったグループB仕様のセブンで、シ
ヤシーナンバー19を打刻された本物
のMRTE謹製マシンである。エン
ジンはもちろん12Aではなく13Bだ
し、随所に実戦ラリーマシらしい



SA22C MAZDA RX-7

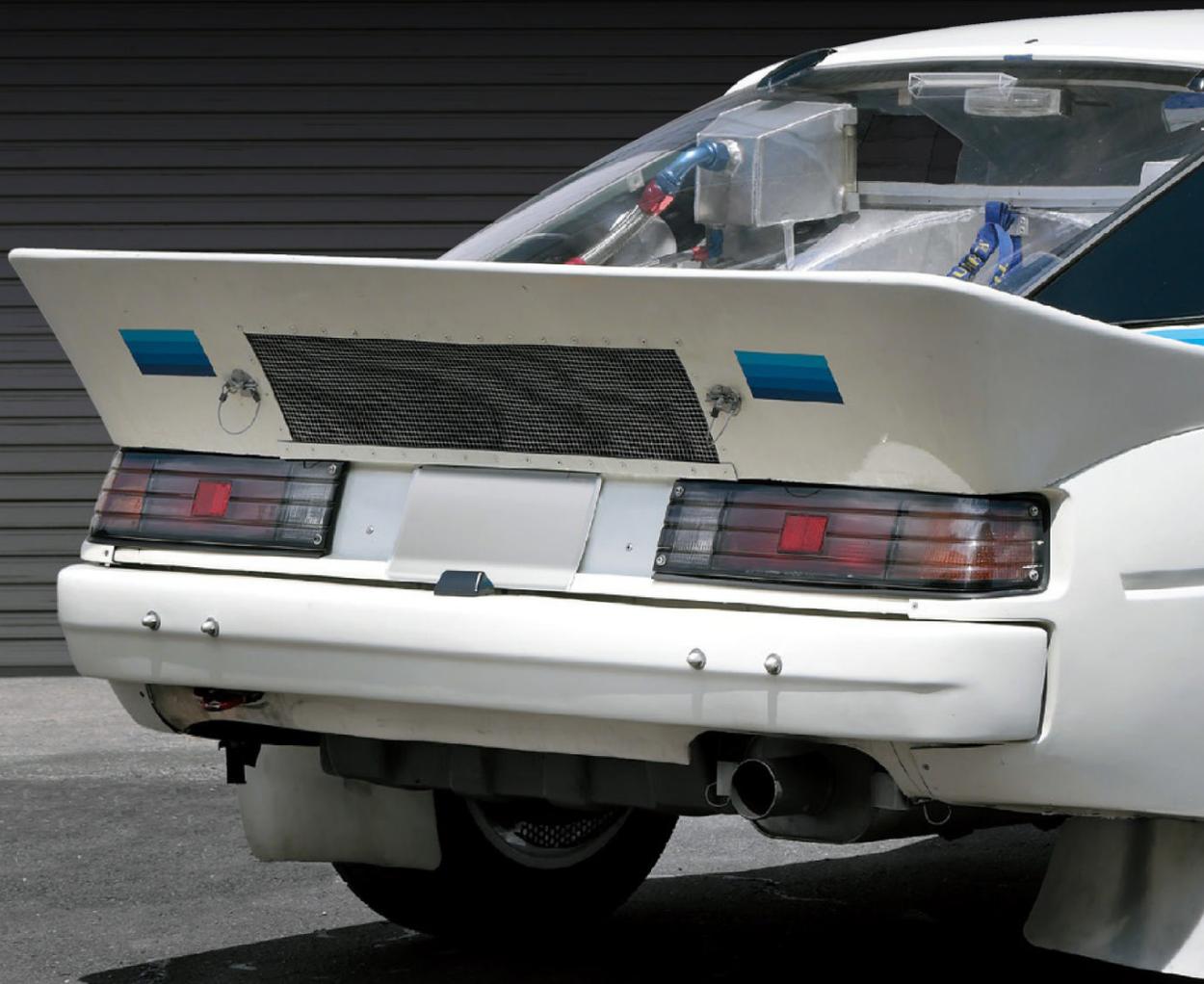
デイルアリーでも常に装着され当時のセブンの「顔」ともなっていた6連装ライトヘッド。本来のリトラ式ヘッドライトは機構を廃され、両端の2灯を常用した。各灯には「ヒサジ」がつく。



バルクヘッドに打たれた「MRTE00019」という英数字が本物（と実戦未投入）の証。広島から送られたボディとエンジンはベルギー・ザバンテムの啟州拠点で組み上げられた。

改修ポイントがある。それにしても、それはキレイすぎる？ 実はこの個体、調べてみれば最終期に組まれた1台で、なんと実戦未投入、ラリー出場履歴のない個体であった（それはそれで世界に1台レベルの希少さ）。ベルギーのMRTEファクトリーから英国のサザビーオークションを経て、なぜかハワイから日本へ帰ってきた「B」のセブン。国江さんは再び走れるよう、手をかけるという。

「ロータリーを積んだWRCマシンというだけで希少だし、本来ならば広島のマツダ本社で所有し続けるべき存在です。当時の最高峰へ打って出た「日本車挑戦の証」でもあるわけですからね」。その心意気に共感しつつ、今度は日本の道で「ペリ」の咆哮を聞く日を待ちたい。





「ビタローニ型」と称される、独特の砲弾型ミラーが左右に備わる（もちろんベース市販車のそれとは異なる）。実用性はともかく、前面投影面積低減には効果がありそう。



驚くほどキレイなボディとコンパクトな車体構造
当時のグループBラリーを戦う実戦装備が随所に備わる

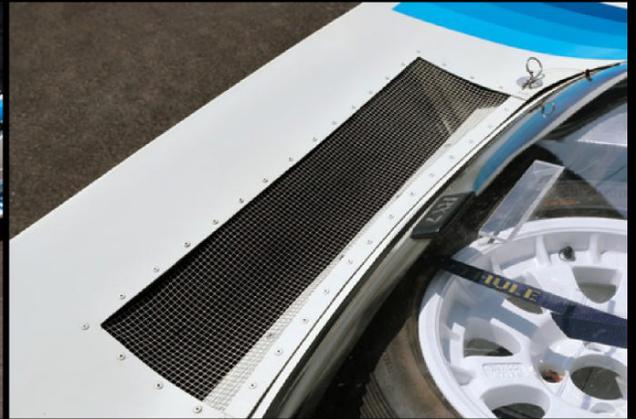


(右) ポンネット上面には放熱孔と吸気用NACAダクトが設けられている。それぞれに目の細かい網状のガードが備わる。(左) 希少な当時モノのENKEI・ラリーコンペに、これまた希少なミシュランTRXという組み合わせ。





スキージャンプ台のような、独特な形状のリヤウイング（スポイラー？）に角度調整機能はなく、“羽根”を外せばオイルクーラーが姿を見せる。リヤダウンフォース確保は副産物で、こちらが主目的だった可能性も？



ボディ左側にのみ備わる給油口。当然リヤシートはなく、そこにATL安全タンクが据えられている。リヤゲートキャノピーは開閉式だが、市販車のようなダンパーはない。

SAZCC MAZDA RX-7





ラウンディッシュな市販車のインパネはどこへやら。直線基調の左ハンドル・コクピットはメーターとスイッチとヒューズが林立する“戦う”操縦席に変貌。ステアリングはイタルボランテの革巻で、シフトノブの奥にはブレーキバランス調整ダイヤルや室内ヒータースイッチが備わる。タコメーターは1万2000回転まで刻まれ、トランクには2本のスペアタイヤを取られるスペースが。

“戦う”左ハンドル操縦席と希少な13B型RE搭載がグループB用「エボ」の特徴だ



サスアームにはハイジャンプ時にアシが伸びて逆位相に垂れたまま着地することを防ぐためのバンドが巻かれ、ブレーキディスクには小石の噛み込みなど破損防止用のパンチ孔アルミカバーを装着。見えないところに実戦的な装備が。



ロータリーらしくエンジンは驚くほど小さく低く、ラジエターとの空間も十分。結局7台しか生産されなかったという“エゴ”は市販車の12Aに替え13Bを搭載していた。市販車のセブンはすでにターボ付きロータリーエンジンは登場していたが、ラリーではノターボのままだった(300ps/8500rpm、270Nm/7500rpm)。MSDのイグニッションコントロールボックス(2基の赤い箱)は後年追加装着されたもの。



「B」を手懐けた名ドライバーたち 稀代の猛獣使い

公道を駆ける怪物、グループBマシンを操り
その性能を存分に引き出したドライバーたち
常人には到底制御しきれぬトリッキーな動きのBで
世界のワインディングを戦ってみせた
そんな類稀なる才能を持つ超人をご紹介します

Text/Keisuke Koga
Photos/Getty Images, MCKLEIN

グループB時代のマシンが怪物ならば、それを操ったドライバーたちも怪人、いや超人と呼ぶべき傑出した能力の持ち主だった。なかでもヘンリ・トイボネンはその圧倒的なスピードと悲劇的な最後で今なお伝説的な存在であり続けている。彼の才能はグループ4の時代から光り輝いていたが、よりハイパワーかつトリッキーなハンドリングのグループBで、信じがたいスピードを發揮。ランチアのワークスドライバーとして、1985年のRACラリーでデルタ



コルスの山道に散ったBの天才。80年に当時の史上最年少記録でWRC初優勝を遂げると84年にランチアと契約。その後、85年RAC、86年モンテとデルタS4で2勝を挙げた。

Henri Toivonen

ヘンリ・トイボネン

Attilio Bettega

アッティリオ・ベッテガ



82年からランチアに加入し、ラリー-037をドライブ。ランチアのBを支えたひとりだったが、トイボネン死去のちょうど1年前、85年のツール・ド・コルスで事故死した。

S4をデビューユーウインに導いた。そして翌年のモンテカルロでも勝利したが、フランスのツール・ド・コルスで崖下に転落。マシンは猛火に包まれ、コ・ドライバーとともに命を落とした。享年29、24歳でWRC初優勝を飾った天才の、あまりにも「疾すぎた最終章」だった。

そのトイボネンとほぼ同時代に活躍したミシエル・ムートンは、史上もっとも成功した女性ドライバーとして誉れ高い。彼女は4WDターボの 아우デイ・クワトロを駆りWRC 4勝を獲得。グループ4からBへの移行期である82年にはWRC年間ランキング2位となるなど、性別を超

越して活躍した「真の猛獣遣い」だった。その年、オベル・アスコナ400でチャンピオンになったバルター・ロールは「クワトロに乗ればサルでも勝てる」と、アウディに乗るムートンをついデイスってしまい、ふたりはその後絶縁状態に。しかし2022年、ロールが40年前の暴言をムートンの前で謝罪したことにより、歴史的な関係修復に至った。

Ari Vatanen

アリ・バタネン

オベルやプジョーをドライブし、6勝を記録。グループB期が終了した後は205T16や405T16でパリダカ、バイクスピークを制し、アフターBのプジョーに貢献した。

Stig Blomqvist

スティグ・ブロンクビスト

グループBの時代の幕開けにはすでにキャリアが20年近くあったベテラン。82年からアウディを駆って、84年に初のドライバース王座を手にした。86年にはプジョー205T16もドライブしている。



ラリー史どころかモータースポーツ史に名を残した女傑。82年にはアウディで1勝を挙げ、オベルのロールと王座を争うも惜敗。アウディのみならず、プジョーのマシンもドライブしている。

Michele Mouton

ミシェル・ムートン



Hannu Mikkola

ハンヌ・ミッコラ



83年にアウディへ初のドライバースタイトルをもたらす。82年から86年までアウディひとすじで過ごした。その後のグループA期にはマツダ、スバル、トヨタを駆るなど日本とも縁が深い。



83年から86年まで続いたBの時代に最多、7勝をマーク。プジョー加入初年度だった85年には205T16をドライブし、12戦中5勝という強さでドライバースチャンピオンを獲得している。

Timo Salonen

ティモ・サロネン

Walter Röhrl

バルター・ロール

グループB規定発布の82年、グループ4のオベル・アスコナでWRC王者に君臨。83年からはランチア・ラリー037やアウディ・クワトロを駆り、5勝した。



Juha Kankkunen

ユハ・カンクネン



85年、トヨタ・セリカ・ツインカムターボで2勝を挙げ、グループA期にもセリカを駆るなどトヨタのイメージも強いカンクネン。86年にはプジョーをドライブし、初のドライバースチャンピオンに輝いている。

Markku Alen

マルク・アレन

ラリー037の開発にも携わり、ランチアのグループBマシンの発展に貢献したひとり。86年にはデルタS4で初王座の可能性もあったが、「サンレモ騒動」によりそれは幻に。

BMW
CITROËN
DAIHATSU
FERRARI
HONDA
LABA
DATSUN
PEUGEOT
PORSCHE
TALBOT
SKODA
VAUXHALL
MAZDA
TOYOTA
MITSUBISHI

Gr.B

VARIETY

Gr.Bラリーカーズバラエティ

1983~86年のWRCで世界一を競ったラリーカー「グループB」
しかしターボで4WDでミッドシップな首位戦線のワークスマシンだけが「B」ではない
メーカーはアマチュアラリストにも参加しやすいマシンを公認登録し、供給したのだ
ここではそうした、「B」時代を代表するワークスマシン「以外」のクルマたちを紹介する

Photos/ McKLEIN, Masaru Hirata, Masaru Miyajima, Honda, Peugeot, SAN-EI

BMW M1 (1984/ツール・ド・フランス)



当初グループ4として開発されたM1は82年よりグループBに編入され、BMWフランスがフランス国内選手権とERC、WRCに参戦。84年にはBMWモチュールチームが結成され、ドライバーを後年E30 M3での勝利で知られるベルナルド・ベガンが務めた。

シトロエン・ビザ ミルビステ (1984/ミルビステ)



シトロエン・ビザ クロノ (1983/モンテカルロ)



シトロエンはBX 4TCのほか到大衆コンパクトカーのビザ クロノ、ビザ ミルビステ、ビザ トニック (1984)、ビザ トロフィー (1982) でグループB公認を取得。アマチュアドライバーのラリー参加を支援している。

ダイハツ・シャレード926TURBO (1985/サファリ)



(上) 85年にダイハツはシャレードをベースに926ccSOHCターボエンジンを搭載したグループBマシンを発表(この排気量はターボ換算で1.3ℓクラスに編入され有利なため)、同年サファリでクラス優勝している。また東京モーターショーではデトマンがデザインしたボディをまとった「デトマン926R」が展示された(下)。DOHC化された120馬力の926エンジンをミッドシップに搭載して話題を呼んだが、結局市販はされず。



ダイハツ・シャレード・デトマン926R (1985)

フェラーリは308と308クワトロバルボレでグループB公認を取得。これは主に耐久レースなどへ出場するユーザーのためのものだったが、スペインのアントニオ・ザニーニがスペインのターマック選手権に308GTBで出場し6勝、チャンピオンを獲得している。



フェラーリ308GTB (1984/コスタブランカ)

ホンダ・バラードスポーツCR-X (1985/香港~北京)



元レーサーで自動車ジャーナリストの久保力と『モーターマガジン』元編集長の渡辺靖彰が組んで走らせた異色の国産車。室内空間の容量を定めた規定をクリアするための「B」登録だった。1.6ℓクラスでは敵なしのZCエンジンを搭載していた。

ラーダ VAZ 2105 VFTS (1984/1000湖)

ソ連(現ロシア)の自動車メーカー、ラーダが開発したハコ型グループB。VFTSは彼らの競技車両製造工場の名称だ。軽量化のため窓はプレキシガラスを使用した。東欧では安価なため人気が高かった。



ダットサン・サニー1200ピックアップ (1983/サファリ)



日産のグループBカーといえば240RSだが、実はS30型フェアレディZ (240Z) やZ31型フェアレディZもグループB登録がされている(240Zはグループ3からの移管)。写真のサニーピックアップトラックは84年2月に公認を取得し同年サファリで9位に入ったマシンの同型車。ブジョー504と同様、こうした軽量かつ堅牢でパーツも安価なマシンは普遍的な人気があった。

ブジョー504ピックアップ (1984/サファリ)



ブジョーは205T16のほかに104、504、505でもグループB公認を取得。写真の504ピックアップは82年10月に公認され、翌83年のサファリから散発的にWRCへも参戦、この時はタフネスを武器に総合8位で完走している。また205T16誕生の前にはブジョー305ラリーなるプロジェクトもあった。凡庸なFFセダンである305のトレッドを広げてFR化したシャーシに上級車604の2.5ℓ24バルブV6エンジンを250馬力までチューンしたものが搭載された。軽量化のためボディもアルミや樹脂パーツを多用し完成目前だったが、しかしWRCの潮流は急速にターボ+4WDという様相になっていたことから開発はストップ、この計画は中止された。



ブジョー305ラリー (計画中止)

Gr.B

VARIETY



ボルシェは924ターボ（1979）、924カレラ（1982）、944ターボ／928S（1986）、911SC（1982）、カレラ（1986）などで「B」の公認を取得。911 SCは主に欧州各地の国内選手権やERCでその姿が見られた。ビッグイベントではロスマンズのようなスポンサーをつけたマシンにスタードライバーを招聘して出場機会を提供した。なお86年のパリダカ制覇で知られる959もグループB規定を前提として開発されたマシンだが、規定消滅によりWRCへの参戦は霧散した。

ボルシェ911 SC（1986／モンテカルロ）

タルボ・サンバラリー（1984／モンテカルロ）



タルボのラリーカーにはこのサンバラリー以外に81年タイトルを獲得したタルボ・サンビーム・ロータスがあるが、グループB車はサンバラリーのみ。欧州のアマチュアドライバーたちに広く愛された。

シュコダ130 LR（1986／RAC）



モータースポーツに熱心だった東欧シュコダのグループB車が130 LR。1.3ℓ OHVエンジンをリヤに搭載するRR車だ。その後も彼らの小排気量クラスでの参戦と奮闘は続き、現在はVWグループの一員として積極的にプライベート向けマシンを開発、供給して各地の選手権を支えている。

Gr.B
VARIETY



ポルシェ911 SC RS (1984/RAC)

ボックスホール・シェベット2300HSR (1983/RAC)



オペルの英国ブランドであるボックスホールが投じたグループ4ベースのFRマシンがシェベット。2279ccで250馬力を発生する直4エンジンを搭載する。もともとは70年代に北米でシボレーが開発、販売していたコンパクトカーだ。写真の14号車はラッセル・ブルックスが駆った一台で、83年のRACで5位フィニッシュを果たしている。

ダートトライアルで走ったグループB風マシン

かつて日本国内でもグループB車両が走っていたことがある。鶴一郎選手は1985年よりマツダスピードでボディキットを取り寄せたRX-7と、ブジョー205T16を走らせた。ブジョーはその後、ブジョースポルティフによりターボ化したスズキエンジンに変更して出走していた。そのほかに遠藤俊明選手がMGメトロ6R4で出場していたこともある。



1989オールスターダートトライアル(名阪)Dクラス
ブジョー205T16



1986オールスターダートトライアル(丸和)C3クラス
マツダ・サバンナRX-7

1986 オールスターダートトライアル(丸和)Dクラス
HKSスタリオン



1985 ダートトライアル C地区戦(丸和)Dクラス
キャロッセトムスセリカ



ダートラには、ほかにもグループB風マシンが出走していた。HKS関西は完成度の高いオリジナルマシン「スタリオン(D404)」を製作、84年のオールスターダートトライアルではオーバーオールウインを達成している。またキャロッセからはRA63セリカをベースにしたマシンが出走していた。

幻と消えた次代の Group S

グループB時代の後期、マシンはパワー競争が激化の一途をたどり安全性が問題視されたWRCは新たなグループS規定を導入する予定だったが、結局この構想は霧散。新規定に向けて開発が進められていたマシンが日の目を見ることはなかった。

Text/Hideki Hiramatsu Photos/Yuki Sawada, Akihiko Ouchi, Kai Sawabe, McKLEIN, Geibunsha, FIAT



WRCではグループB後期からグループS、そしてグループAへと規格が移ろう過程で多くのプロジェクトが生まれ、未完のままスクラップとなっていた。それらはグループBの次期エポリユーションモデルになるはずだったものもあれば、当初からグループS規格で開発されているものもあるが、あまりに時代の流れが早すぎて当時は十把一絡げでグループSとして語られがちだった。

そもそもグループSは、その詳細の最終決定を待たずして消滅した規定だ。FISA傘下のマニユファクチャラーズ委員会がグループS構想を発表したのは1985年9月。元来の骨子は、過熱するパワー競争を抑止するためエンジンの最高出力を300馬力に制限し、排気量は過給器付1・2ℓ、自然吸気2・4ℓ。大型空力パーツは禁止され、スリックタイヤは禁止。タイヤの接地面積も減らされた。対照的に最低生産台数はわずか10台になっていた。

FISAの青写真はグループBの新規ホモロゲーションを86年5月で終了し、87年にポイント対象外でグループSを走らせ、88年から本格運用するというもの。だが各メーカーの思惑もあり詳細決定の作業は遅れ、最終承認の予定は86年6月までズレ

Audi Sport Quattro RS002

アウディ・スポーツ・クワトロ RS002

WRCに4WDを持ち込み旋風を巻き起こしたアウディは、スポーツ・クワトロを改良し、ミッドシップ化したRS001を開発。そして新たにカーボン補強のパイプフレームを持つ新車両RS002を製作した。エンジンは2.1ℓ直列5気筒ターボを搭載。ボルシェが関わった6気筒エンジンを採用するという話もあったと言われる。





Lancia ECV ランチアECV

(上) デルタS4の後継車として開発されたECV。ECVとはExperimental Composite Vehicle (実験的複合車両) の略。デルタS4のチューブラーフレームをカーボンで補強し、4気筒16バルブの600馬力ツインターボエンジンを搭載した。(左) そのシャシーに新しいボディを被せたのがECV 2。インタークーラーが水冷化されるなどしたが、スタイリング検討用の試作車で、いずれもグループS規定ではなく、試験車という位置づけだった。

込んでいた。その直前に起きたのが、すべてを御破算にする5月のコルシカでの悲劇である。

この間の各メーカーの動きは様々だ。ランチアは85年の初頭から次のグループB車両としてカーボンファイバーシャシーを持つSE040(デルタS4のエボ2)、さらには4気筒エンジンの吸排気にトリフラックスシステムを採用したSE041(「ECV1およびECV2」を推進、グループS構想発表後はSE042に手をつけていたが、こちらはスタイリングの検討のみで終わった。ライバルのプロジェクトはグループB

が続かないと決定した時点で次のターゲットをバリダカに向けた。

一方アウディは、グループSとしてRS001(スポーツ・クワトロのミッドシップ4WD版)を開発。その後パイプフレームのRS002を企画。フォードは手持ちのRS200をグループSにコンバート予定だった。トヨタは第2世代グループBとしてミッドシップ4WDの222Dを開発、その後のグループS構想発表で大幅な設計変更を余儀なくされた。ほかにもマツダ、オペル、ラーダなどもグループSを進めているが、いずれも未完に終わっている。



Ford RS200 Gr.S

フォードRS200 グループS

RS200のチーフエンジニアだったジョン・ウィーラーがRS200のエボリューションモデルとしてグループS用に製作を進めたマシン。ブライアン・ハート設計の2.1ℓエンジンを積み、主に軽量化を目標とした。またルーフやリヤスボイラーなどのデザインも見直され、空力も改善された。



Opel Kadette E GSi 4x4

オペル・カデット E GSi 4x4

(下) GSiでWRCのグループAに参戦していたオペルはグループS規定導入の発表を受けてGSi 4x4を開発。GSiのシャシーの一部をチューブスペースフレームとし、ボディをカーボン/ケブラー製に。そして600馬力のエンジンをフロントミッドに搭載し4WD化した。86年のパリダカには2台体制で参戦している(右)。





Toyota 222D トヨタ222D

WRCで世界制覇を狙うトヨタがセリカ・ツインカムターボに次ぎ、新たに開発を進めていたミッドシップ4WDマシン。MR2に似ているが別物で、2.0ターボの3S-GTエンジンを横置き。出力は500馬力以上。開発はTTEでなく日本でなされた。改良された第2次車ではエンジンが縦置きとなった。

幻と消えた次代の Group S



Lada Samara EVA S-Proto

ラーダ・サマラ EVA S プロト

サマラEVAをベースに開発されたグループSのプロトタイプで、350馬力の1860cc直列4気筒DOHC16バルブターボエンジンを横置きに搭載した4WDマシン。これとは別に直列6気筒エンジン搭載も検討された。(上) 87年の1000湖ラリーで、コースカーとして実走している。(左) その後、進化版のT3がバリダカに出場した。



Mazda RX-7 FC3S Gr.S

マツダRX-7 FC3S グループS

RX-7 (SA22C) でWRCに参戦していたマツダは、グループSへの移行を見据えてFC3Sベースのプロトタイプ車両の開発を進めていた。エンジンは13Bで450馬力、2ローターもしくは3ローターをフロントミッドシップに搭載し、4WDを採用。日本やベルギーでテストを行なった。



Bを楽しむなら、1/18! 40年の時間差をミニカーで埋める

グループB車が備えるカタマリ感や迫力など、その魅力を今でも気軽に手元で楽しめるのが精密なミニカーだ。なかでも1/18は実車再現性がより高く購入満足度も高いためオススメだ

Text/Joe Kojima(MS-models)
Photos/Hidenobu Tanaka, KIDBOX www.kidbox.co.jp



在りし日のベツテガがドライブしたラリー037は85年サファリ仕様とあってアニマルガードやスペアタイヤ増設などモデルに特別感があり好印象。京商/23年発売/2万7500円。



「決定版」を求めるならドアやハッチも開閉可能でエンジンや室内も再現されるオートアートがオススメだ。ミッコラの6号車もある。オートアート/20年発売/3万580円。



グループBをもっと深く、もっと楽しむための手段としてミニカー、それも大型1/18スケールを蒐集することはかなり有効だと断言する。1/18（全長約25cm前後）はコレクションの「定番」1/43（同10〜12cm）よりも実車感がより高まり、迫

力もあって非リアルタイム世代にもオススメだ。WRCのミニカーは後継のグループA車も各メーカー充実しておりマーケットは活況だが、「ほぼ市販車」なスタイルというカテゴリーの特性上そのフォルムはおとなしめで、一方「B」の方はデカイオーバードンターや前後の巨大なスポイラーなど、ミニカー映えするため、満足度は「A」をはるかに凌ぐと個人的には感じている。

1モデルあたりの生産数が少なくモノによっては販売期間がかなり短い（すぐ完売になって、再販がほぼない）1/43と異なり、モデルライフが比較的長いことも1/18の魅力だ。ここにピックアップした4台も80年代当時ものではなく近年発売の「準新作」だ。現代クオリティの金型で作られた、こうしたモデルが普通に購入できるのは、とりわけ入門者にはありがたい。もちろん同じ1/18でもコスパ最高（ただしカウル開閉ギミックなどはナシ）の「ixoo（イクソ）」や各部分開閉可能で室内やエンジンも再現する「オートアート」など、松竹梅が存在するので、好みと予算によってチョイスするのが賢明だ。まずは店頭で、Bの棚を覗いてみよう。



質と量の両面でWRCミニカーのトップブランドに君臨するのがイクソ。通好みのBelgaカラーの205は85年ヨーロッパラリーでのダルトニッシュ車だ。ixó/23年発売/1万5400円。

まだまだあるぞ Gr.B期のミニカーたち



上から時計まわりにアウディ・クワトロ82年1000湖ラリー優勝仕様。イクソ/1万2650円。オペル・アスコナ400、82年アクロポリス仕様とMGメトロ6R4（86年RAC仕様）はどちらもイクソ/1万2100円。最下段のアウディ・クワトロS1は86年のバイクス優勝車。トップマルクス/3万6080円。



同じイクソの、こちらもマニアックなtotipカラーのデルタS4。低く薄いフォルムの再現性は高く、コスバと満足度もかなり高い。ixó/23年発売/1万5400円。



ミニカー 買うなら このお店

入門コレクターや往年のグループBファンには実店舗に豊富な在庫があり、モータースポーツへの造詣も深いショップ選びが大事。困ったらこちらへ！
キッドボックス本店
●大和市福田2-5-11
●046-269-7556



※すでにメーカー完売となっている場合があります。表記の価格は10%税込です。

WRCグループBラリーカーのすべて

STAFF

SUPERVISOR

有雷誠一郎

Seiichiro Aritomi

EDITOR

小嶋 穂

Joe Kojima

EDITORIAL STAFF

平松秀樹

Hideki Hiramatsu

長谷川俊也

Toshiya Hasegawa

三浦康宏

Yasuhiro Miura

高桑大輝

Daiki Takakuwa

DESIGN

後藤恵二

Keiji Goto

稲垣 聡

Akira Inagaki

西山剛由

Takeyoshi Nishiyama

三浦信也

Shinya Miura

DTP

樋口義憲

Yoshinori Higuchi

茂木康之

Yasuyuki Mogi

ADVERTISING STAFF

長野正和

Masakazu Nagano

サンエイムック

WRC グループBラリーカーのすべて
2025年6月25日発行

発行元：株式会社三栄

〒163-1126 東京都新宿区西新宿6-22-1
新宿スクエアタワー26F

TEL: 03-6773-5250 (販売部)

TEL: 048-988-6011 (受注センター)

発行人：鈴木 賢志 編集人：三橋 崇司

印刷：株式会社DNP出版プロダクツ

WRC GROUP B RALLY CARS

PUBLISHED on 25th June 2025

PUBLISHED by SAN-EI CORPORATION

SHINJUKU SQUARE TOWER 26F,

6-22-1 NISHI-SHINJUKU, SHINJUKU-KU, TOKYO

163-1126 JAPAN

SALE TEL: +81-3-6773-5250

PUBLISHER: SATOSHI SUZUKI

EDITOR: TAKASHI MITSUHASHI

PRINTED by DNP Publication Products Co., Ltd.

PRINTED IN JAPAN

本誌掲載の記事、写真等の無断転載、複写は法律で定められた
場合を除き、著作権侵害になります。

プレゼントとお知らせ

▶オンラインでの応募ができるようになりました!

オンライン応募締め切り：2025年7月11日(金)

オンライン応募コード『WRC GrB RALLY CARS』

PCやスマートフォンから応募される方は弊社が運営する『三栄ID』登録をお願いいたします。掲載のQRコードもしくは下記URLよりアクセスいただけます。登録後はサイト内の指示に従って必要事項をご記入ください。その際住所等は正確にご入力いただきますようお願いいたします。

※お預かりした各種データは、今後の誌面作りへの活用、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内発送以外の目的には使用いたしません。

<https://id.san-ei-corp.co.jp/top/>



▶ハガキでのご応募はこちら

〒163-1126 東京都新宿区西新宿6-22-1 26F

株式会社三栄 『WRCグループBラリーカーのすべて』編集部

「プレゼント応募」係

※締め切り：2025年7月11日(金)消印有効

上記の宛先に住所、氏名、年齢とこの本のご感想、

希望賞品のアルファベットを書いてご応募ください。

読者プレゼント
各1名様

A

1/64 シーエムズ
トヨタ MR2 222D
リミテッドエディション
2種4台セット
提供：編集部



B

1/43 ビザール
ランチア ECV2
提供：編集部

C

マッチボックス
ブジョー205T16
提供：編集部



歴史があるから、未来が輝く。

No.536
特集 | ジャン・アレジ
 [クラシカルスピードスターの実像]



・本人10000字ロングインタビュー
 尽きない闘争本能。
 ・マシンギャラリー
 FERRARI 412T2
 #27 1995
 ・Playback F1 days
 閃光のティレル、
 奮闘のフェラーリ、
 そして晩年へ
 雑誌コード：66731-97
 定価：1870円



No.535
特集 | 至高のハコ・エイティーズ
 [我が道を歩み、独自発展した外国車グループA隆盛期]

・メルセデス190E 2.5-16
 “エボ”～“エボII”開発ストーリー
 武装4ドアセダン、
 ドイツの頂に立つ
 ・マシンギャラリー
 MERCEDES-BENZ
 190E 2.5-16 Evo II
 1992 DTM
 ・インタビュー
 クルト・ティーム
 エマニュエル・ピロ
 雑誌コード：66731-87
 定価：1870円



・R33 JGTC Spec
 王座陥落から奪還への道のり
 ・インタビュー
 水野和敏 / 近藤真彦
 ・ル・マンに挑んだR33
 誤解と甘さが生んだ
 2度の敗戦劇
 雑誌コード：66731-80
 定価：1870円

No.534
特集 | レーシングR33GT-R
 [“鈍重”な次男坊が発露した誉れ高きレース適性]



人気のあった特集企画をまとめて1冊に
レーシングオン・アーカイブス
Vol.19
特集 | グループCクロニクル
 [第1章 / ジャガー編&メルセデス編]

・絶対王者に土をつけた
 英国からの刺客
 ・ル・マンに舞い戻った伝説の
 シルバーアロー
 ・異形の衝撃波、
 最速「XJR-14」詳解
 ・まぼろしの最終兵器
 「C292」の愉悦
 雑誌コード：66731-84
 定価：2090円

新しい「昔」あります。絶賛発売中！



バックナンバーご注文方法

→ パソコンから <https://shop.san-ei-corp.co.jp>

→ お電話で **03-5357-8802** 通信販売センター
 (平日10:00～17:30)

送料・手数料について

- クレジットカード払いの場合 送料：一回200円 手数料：無料
- 代金引換払いの場合送料：一回200円 手数料：300円
- ※ ご注文金額が1000円以上の場合は、送料無料



→ ケータイから

株式会社 三栄 販売部
 〒163-1126 東京都新宿区西新宿6-22-1
 新宿スクエアタワー 26F
 TEL. 03-6773-5250 (平日10:00～17:30)



WRCグループが選ぶカーのすべて

サンエイエンタテインメント WRC グループが選ぶカーのすべて 2025年6月25日発行 発行人：鈴木 賢志 編集人：三浦 崇司
発行元：株式会社三栄 〒163-1126 東京都新宿区西新宿6-22-1 新宿スクエアカワ-26F TEL: 03-6773-5250 (販売部) TEL: 048-988-6011 (受注センター)

定価：1210円(本体：1100円+税10%)

雑誌 62279-04

SAN-EI CORPORATION PRINTED IN JAPAN DNP出版プロダクツ