



パリ・ダカールラリーを振り返って

“冒険の扉につれて行ってやろう。
ただ、運命に挑戦するその扉を開けるのは君だ“

パリ～ダカールラリーを始めたティエリー・サビーヌの言葉だ。

1975 年暮れから翌年 1 月にかけて、フランス人、ジャンクロード・ベルトランがアフリカ、コートジボワールの首都アビジャン～南フランスのニースまで約 10,000km を走るという、途方もないスケールのレースを始めた。アビジャン～ニースと呼ばれるこのレースは翌年第 2 回大会が行われたが、それ以後続けられていない。

ノルマンディの裕福な医者家庭に育ったティエリー・サビーヌは当時、フランス国内の草レースに参戦しているアマチュア・ライダーだった。この第2回アビジャン～ニースにオートバイで出場する。途中リビアの砂漠の中で遭難。エミ・フザン山でうずくまっていたところを、主催者の捜査ヘリコプターに助けられた。

この体験がパリ・ダカールラリーを始めるきっかけとなったという。スタッフ集め、スポンサー探し、ラリーのルール設定、計測システム、さらにはラリーの進行に合わせて移動しなければいけないスタッフの輸送手段の手配や、通過する国の許可取得などまさにゼロからの企画だった。ティエリーが28歳の時である。

1979年、第1回パリ～ダカールが行われた。

大会実施	1979年12月26日～1980年1月14日
区間	パリ～アルジェ～ダカール
参加台数	全部で170台
ゴール台数	全部で

運営方法は未完成で、まさに冒険レースの名前どおりの冒険行だった。食事と寝具はすべて各競技者が持参することになっていたから、寝袋とバナナを腰に巻いてスタートしたライダーがいたほど。砂漠の真中でビバークする場合や到着や深夜になった場合、食糧調達もままならない競技者も多かった。持参した缶詰だけの食事のため、競技者は皆腹をすかし、疲労しきって次々とリタイヤしていった。中間のバマコで既に半数以上がいなくなった。完走できたのは結局74台だけ。

参加車両は制限がなく、クラス分けもなかった。2輪でも4輪でもダカールに最も少ない所要時間で着いたものが勝ちだった。コースの設定はティエリーが4WD車、2WD車、2輪を試走して行い、そのいずれもが不利になりすぎないように、イージーになり過ぎないように巧みに設定された。

車重が重い4輪は砂地でスタックし脱出に時間がかかったから、総合順位の上位は当然2輪だった。ゴールの順位は1位ヌブー(ヤマハ)、2位コント(ヤマハ)、3位バサール(ホンダ)、4位ジュネスティエール/テルブロー/ルモルダン(レンジローバー)、5位マロー兄弟(ルノー)。なんとこの時、ヌブーは22歳、オリオール26歳、フヌィユ28歳という若さだった。しかも、女性ライダー、マリー・エルトー(ヤマハ)は総合34位、女性部門優勝。彼女は後に4回完走する。

このレースに参加したジャーナリストは唯一人、マックス・メイニエールがフランスラジオ RTL で毎日2時間半の実況中継を行った。

1980年

大会実施	1980年12月26日～1980年1月14日
区間	パリ～アルジェ～ダカール
総合走行距離	10,000km
参加台数	全部で216台
ゴール台数	全部で81台

前大会では、緊急時のレスキュー態勢やリタイヤ・ミスコースした競技者らのフォローなど多々運営上の問題があったが、とりわけ最大の問題だったのが食事。その解消策として、フランスきってのアフリカツアーオペレーターであるアフリカツールにケータリングを依頼する。

競技面ではフォルクスワーゲンやラダなどのワークスが参戦してきた。VW が送りこんだイルティスはもともと軍用車で当時悪路に対する最高性能を備えており、ドライバーもザニロリ、コトゥリンスキー、ラニョッティといった一流をそろえていた。6輪駆動カミオンをサポート用にエントリーさせ、さらに要所要所にサービス隊を待機させるなど大掛かりなものだった。

ベスパがワークス体制でスクーター4台を送りこんできたのも印象深い。アフリカの砂漠では結局いづれも完走できなかったが。

BMWのユベール・オリオールは誰よりも早くゴールに着いた。あまりに早過ぎ、オフィシャルが着く前に着いてしまったので失格になった。

パリを1月1日にスタートして、23日にダカールゴール、オート、モト、カミオンがいっしょに走行したが、リザルトはカテゴリー別に分けられた。オート部門で優勝したのは、フォルクスワーゲンに乗るコトゥリンスキー/ルッフエルマン。後に主催者側の有力なスタッフになるザニロリのフォルクスワーゲンとワンツーフィニッシュだった。VWチームメイトのラニョッティは4位、3位に食い込んだのはマロー兄弟(ルノー)。

そして、モト部門ではヌブーを筆頭に位から4位までヤマハの独占。

ヤマハチームのリーダー、ジャンクロード・オリヴィエの回想より：

当時、僕はソノートの仕事で身動きできない状態だった。ソノートはヤマハのフランス総代理店で1年に50%も売上を伸ばす程飛躍的な成長を遂げていた時期だったので、僕は仕事の虫となって働いていなければならなかった。友人ティエリーがパリ・ダカールラリーを始める話を聞いていたから、行きたくてやきもきしていた。

第1回目の大会にはティエリーとの約束通り、小さなチームを編成して参加した。アビジャン～ニースで優勝したジル・コントやクリスチャン・ライエなど。その4台で、アルジェリアのアルリット～アガデス間で道に迷った時のこと、ガソリンが無くなってやっとの思いで天然ガス採掘キャンプにたどりついた。日本人が開発していたキャンプで、中に入るとゴルフ道具を持った3人の日本人が僕達を不信そうに見つめた。僕は、レースの途中道に迷ってガス欠になった訳を手短かに説明し、燃料を分けてもらいたいと頼んだ。話を聞いていた一人の日本人は、完璧なフランス語で、残念ながらポンプを開ける鍵を持っていない、その日が日本の国民の休日で、僕達は日本の休日を尊重すべきだと言う。カチンときて、僕は“パリに戻ったら日本大使館に、あなた方が、畏敬ある日本のメーカー、ヤマハが困難の中、支援を求められてそれを断ったと報告する”と言ったら、しばらく考え、いくつかゴルフのボールを打った後、ガソリンを分けてくれることにした。“

パリ・ダカールラリーが及ぼす製品の改良の影響は限りなく大きい。ヤマハは1979年以来、毎年参戦し、参加者への支援を続けた。そしてジャンクロード・オリヴィエは後に、フランス・ヤマハの代表となり、ペテランセルの7回優勝を導くことになる。

1981年、第3回大会、パリ～アルジェ～ダカール

大会実施	1980年12月26日～1980年1月14日
区間	パリ～アルジェ～ダカール
総合走行距離	10,000km
参加台数	全部で291台
ゴール台数	全部で91台

パリ・ダカールラリーは草レースから公認レースに成長する。各国の公認自動車団体 FIA(国際自動車連盟)と、2輪の FIM(国際モーターサイクリスト連盟)の公認競技となった。そして、競技もオート、モト、カミヨンのカテゴリー別に分けられた。

ティエリーにとっては世間に認知されたということだが、喜んでばかりいられない。FIAの公認となるといろいろな制約がでる。国際ライセンスも必要となってくるから、「冒険を志すものは誰でも」というわけにいかなくなってしまう。

そして、フェラーリF1のドライバー、ルマン24時間耐久に史上最多の6度の優勝をしているジャッキー・イクスが初参加。彼の参加はパリ・ダカールラリーをいっきにショウ・ビジネス的メディアの盛り上がりをもたらした。クロード・ブラッスールとシトロエン CXでの参加だが、残念ながらダカールのゴールを見ることはできなかった。

メルセデスベンツからゲレンデ・ヴァーゲンが約30台も参加したのも注目を集めた。クリスチャン・ディオールがスポンサーになったロールス・ロイスも話題になった。

パリを1月1日にスタートして、20日にダカールゴール。モト部門で1回、2回大会で優勝したヌヴェーが初参加ホンダのバイクで不調、後の主催者の代表になるユベール・オリオールがBMWで優勝した。

日本から初めて横田紀一郎を代表とするACPチームが2台で参加。久保田 勝/伊藤 英明 時間外完走56位、根本 純/大柿 裕/横田紀一郎 時間外完走59位。

1982年、第4回大会、パリ～アルジェ～ダカール

大会実施	1980年12月26日～1980年1月14日
区間	パリ～アルジェ～ダカール
総合走行距離	10,000km
参加台数	全部で392台
ゴール台数	全部で127台

パリ・ダカールラリーの名声が高まり、いわゆるフランス人だけのレースでなくなってきた。参加者も第1回大会の2.5倍近く、スタート地点はトロカデロ広場で収容しきれずコンコルド広場へ。

そして主催するサビーヌも、オランダ人ライダーのレース中事故による死亡、イギリス人首相マーガレット・サッチャーの息子、マーク・サッチャーの行方不明など、多忙を極めた年となった。

マーク・サッチャーの遭難に関しては、1月8日ミスコースしたプジョーが行方不明になった、そして、1週間もの間消息をたった。パリダカ史上これほどの長期行方不明も初めてだが、なによりもドライバーが有名人だったために、フランス政界が動くほどの大騒ぎとなったのである。アルジェリア南部の部落で見つかりあつけない幕切れとなった。

このニュースの蔭に隠れてしまったが、遭難したのはサッチャーの息子だけではない。セルジュ・バクー、フランス人ライダーも3日3晩、夜になると氷点下5度になる中を、飲み水、食料、緊急用ビーコンももたずにたった一人でさまよった後に救助された。

注目された参加者としては、前回に続いてのジャッキー・イクス(メルセデス)。今回もメルセデス車で40台もの参加があり、本社からサポート用カミオンが派遣された。

また、富士重工社が用意したスバル・レオーネ4WDでV. エルフォードが出場、日本GPIにも出場した有名ドライバー。残念ながらエンジントラブルどりタイヤ。

オート部門で優勝したのは、マロー兄弟(ルノー)。ワークスの大々的なサポート体制を向こうに回して、まったくのプライベートが独力で競技車を作り上げた上での快挙だった。それがフランス人のフランス車で優勝だったから、フランスのパリ・ダカールラリー報道はたいへんな熱狂だった。

モト部門では、昨年屈辱をはたしたヌヴーが、大きく改善したホンダで優勝。完走した33台のうち、26台がヤマハ、ホンダ、スズキと日本製が凌駕する。

フランスの鉄道SNCFの職員、バサールはレースの半ば転倒して左腕を骨折。左腕をギブスで固定し、片腕で最後まで走りつづけ、なんと総合2位にはいった。

日本からは風間深志率いる Team Horizon(スズキ)から2台、横田紀一郎の ACP からトヨタ3台の参加。風間深志が総合18位、久保田勝/内田正洋が総合34位(マラソークラス優勝、2WD 総合優勝、など3冠)、根本純/松前次三/バテフリエが総合72位。

1983年 第5回大会、パリ～アルジェ～ダカール

大会実施	1980年12月26日～1980年1月14日
区間	パリ～アルジェ～ダカール
総合走行距離	12,000km
参加台数	全部で385台
ゴール台数	全部で90台（うち9台は時間外完走）完走率20%

さらに競技者が増え、380台を越える参加。昨年のサッチャー騒ぎの影響で通行許可が容易にとれず、ティエリー・サビーヌがアルジェリアからの許可を受け取ったのが、なんとスタートの数時間前。

アドベンチャー性を一段と高める為に、より長く、より遠く、より強くとのスローガンのもとにコースはニジュール、オートボルタ、象牙海岸と大きく迂回し、総合走行距離は20日間で約12,000km、象牙海岸のコロゴまでの1700kmのマラソンステージが導入された。

昨年プライベートに優勝をさらわれた雪辱を果たそうと、メルセデス他、ワークスは一段と本腰をいれてきた。イクス、ジョッソー、F.ミゴー、J. ミゴーの4人のドライバーの乗る競技車に併せて、サポート隊にはカミヨン2台だけでなく、飛行機2機のエア・メカニックも加わった。一方、レンジローバーのザニロリ、メッジ、ラルティエグ、サラザン、ルノープロトタイプのマロー兄弟、ラダ・ニバのトロッサなど熾烈なバトルを重ねた。

今回何よりも大きなできごとは、アルジェリアの南部にあるタッシリの側、テネレのステージで記録に残るような砂嵐に会い、多くの遭難者を出したこと。ヴァッサードやデズエイユがラクダの牧畜童に助けられたり、ベルナデット・サッシーのようにトアレグに拾われてアガデスまでらくだで運ばれたものもいた。この日のビバーク地アガデスにこの日のうちにたどり着いたのは、朝スタートした競技者の30%足らずだった。

ジャンノエル・ピノーというフランス人ライダーが、オート・ボルタでミリタリーの車と衝突して即死するという事故があった。

また、三菱パジェロがフランスのソノート社からはじめて参加。ドライバーはランサーで活躍し、ロンドン～シドニーラリーで優勝したコーワン他、トビュッシー。

モト部門でもワークス同士の争いが激化した。ホンダ・フランスからヌブー、ハッサール他5名のライダーが参加、ソノート・ヤマハはバクー、メレフ、オリビエら5人。BMWはオリオール、フヌイユに元モトクロス世界チャンピオンのガストン。ライエが加わった。

最終的にイクス／ブラスールのメルデセスが優勝した。そして、モト部門ではBMWのユベール・オリオールが2度目の優勝。

日本から参加したのはモトの子連れ狼チーム3台（丸山 澄秀、阿久津豊、菅原義正）、ACP から3台（久保田勝/内田正洋、小川義文/永山政寛/松前次三、石原孝仁/ミアール/横田紀一郎）。菅原は後にカミヨンに移行、カミヨン部門で何度か優勝を重ね、2003年21回目の出場を迎える。残念ながらこの年は、全車リタイヤ。

後に主催者の心臓を担うロジュール・カルマノヴィッツがこの年参加してきた。以下、回顧録より：

「この1983年の大会はたいへん心に残る大会でした。まるで昨日のことのよう、ユベール・オリオール、ジェローム・ビューロー、マノ・ダヤックといった競技者の顔が目に見える。

大会が始まって、アルジェリア南部でのこと。ティエリー・サビーヌに呼ばれて行くと、《ロジェー、タンクローリーが故障だ。モト用燃料15000リットルと、ヘリコプター用のケロゼン5000

リットルが要る》と言う。私に3日間でこれを手配し、テネレまで運べってことなのだ。《金は？》と聞くと無いという。

私も1000フランしか持っていなかった。で、アガデスまで行って、その辺りで一番有力なアタ・アイエに会った。彼はフランス語を理解できないふりをして通訳させていた。なんとか彼を説得して、燃料を配給した後に絶対払うということで話しがついた。そして、ついにテネレのステージがある前夜、私はタンクローリーとケロゼンを積んだトラックを引き連れてテネレに向かうことができた。

さて翌朝テネレで12万フラン分の燃料を準備して、競技者が来るのを待った。11時になっても誰も来ない。《おかしいな、砂嵐でもあったんだろうか。ラクダの群れもやけに少なくなってきたし……》と思っているところへ、12時ごろ、1台の砂煙が見えた。ユベール・オリオールだった。《えっ、僕がトップなの？ガソリン40リットル頼むよ》と言う。燃料を入れて金を払うと、ジグザグに走りながら地平線のかなたに消えていった。

と、瞬間間に砂嵐が直撃してきた。すぐ手元も見えない程のすごい砂嵐で、後にライダー達が口々にその恐怖を語った。緊急ビーコンを放った者も多かったらしい。

16時ごろティエリーがヘリコプターで着いて、夜中までいっしょに到着する競技者らを待った。1台、1台と競技者がビバーク地に入って来て、到着してきた競技者らに燃料を配った。ようやく燃料を配り終わり、アガデスのアタ・アイエに代金を支払って、なんとかこの難しいミッションをやり遂げたとほっとした。

そこへティエリーがやってきて、《ニアメイに行ってくれ。アガデス～コロゴ間のCP(通過チェックを行う地点)を設置して欲しいんだ。それと、プレスも頼むよ》

一難去ってまた一難。ティエリーはヴァッサード、デズエイユ、サッシー、キャロンといった遭難者を探すのに追われていたんだ。

私はすぐにニアメイに向かった。ニアメイについてほっと一息、シャワーを浴びて、久々にゆっくり食事がとった。それからCPの設置し、競技者が来るまで2日間ゆっくりできると思っていたら、ジャーナリストの不満の嵐。ジェローム・ビューローを筆頭に、《テネレで遭難している多くの競技者がいるというのに、こんな離れたニアメイでただ待っているっていいのか！テネレに戻る！》全員が殺気だっていた。テネレに戻るといきり立つジャーナリストら明け方までなだめ説得させた。やっと2日目の夜、競技者のトップがニアメイに着くと、ジャーナリストが落ち着いた。

こんどこそ私は一晩心置きなく眠れると思った。そこへ電話。ジャンノエル・ピノーの事故死のニュースだった。目をつぶるが眠れない。もんもんと日が昇るのを待った。

象牙海岸のコロゴに着くと、ティエリーが手配しているはずのナラ(マリ)行きの小型飛行機がない。そこにいたのはバマコ行きのフランス・アンテル機。時のブルンジ出身のトップモデル、エステーが発発するところで、フィガロ、AFP、フランス・ソワールなどの大変な数のジャーナリストが取り囲んでいた。ひとりの美人より、私の仕事の方が重要だと主張すると、ジャーナリストらから喧々囂々の非難を浴びた。結局、ナラに彼女を同行することになってしまった。

ナラに着くなり、ティエリーがたいへんな剣幕でやってきた。《この間抜け！その上おまえは人種差別主義者だ。彼女を黒人扱いしたんだぞ！パリへ帰れ！》

ここで、私は、砂嵐の為にコロゴのマラソンステージをキャンセルした話を知った。このエステー騒ぎの真っ最中に、元フランスのラグビー選手、アンドレ・ブドゥが《今日のステージがキャンセルになったんだって？俺はリタイアってことか？》と、こちらもすごい剣幕でやってきたからだ。ティエリーの首根っこをつかんで、ビバークまで引きずっていった。

なんとか、私はパリに帰らずに、残りの仕事を続けることができた。

1984年 第6回大会、

パリ～アルジェ～ダカール

大会実施	1980年12月26日～1980年1月14日
区間	パリ～アルジェ～ダカール
総合走行距離	12,000km
参加台数	全部で427台
ゴール台数	全部で163台

レースに対する国内・国外の避難が高まる一方、参加者もさらに増えて400台を越えた。元旦のスタートの後、南下する競技者を見ようと数百万もの観衆が国道20号の沿線を囲み、まるでツール・ド・フランスの観戦のようになった。

いよいよアドベンチャーがア・ラ・モードとして世界で取り沙汰される幕開けとなった。フランスのトップ歌手、ミッシェル・サルドゥーがジャンピエール・ジャブイユとラダ・ポルシェで参加し、ジャーナリストがひっきりなしに大騒ぎすることになった。またフランスの宇宙飛行士、ジャンルー・クレチアンや、海の男アラン・ガベイなど多様な方面からの参加者も集まった。

また、この年ポルシェがワークスとして初めて参加した。ポルシェのワークス参加は名声、実力ともに世界サイズのモータースポーツイベントになったことを示し、ワールドカップ参入への話が持ち上がる。ロスマンズ煙草カラーの3台の911はいずれも4WD化されたプロトタイプで、ドライバーはイクス、メッジ、クルモール。そして、アフリカに入ってから一度もトップの座を明渡すことのない圧倒的な勝利を収めた。ただし、優勝候補だったイクスは6日目にフロント・サスを壊して6位に終り、メッジがノートラブルでトップにおどり出た。

メルセデスは前回優勝した結果、プライベーターがメルセデスに乗り替え、参加台数は30台を超えた。ワークス態勢はとっていなかったが、フランス代理店からエルフォードが参加し、優勝は充分意識していた。結果は、ベスト10に入賞したのは1台にとどまった。

総合順位16位でゴールしたメトロ／ドゥラノワの女性コンビは、マラソン・クラス、ディーゼル無改造クラス、女性部門の3冠を獲得、パリ・ダカールラリー2度目の参加で注目を集めた。

1月1日にパリのコンコルド広場を出発し、20日ゴール。オート部門の優勝は、ポルシェ・ワークスチームのメッジ／ルモワヌ、モト部門はBMWのガストン・ライエ、ユベール・オリオールの1、2フィニッシュ、ドイツ・テクノロジーが評価される年となった。

日本人出場者はモト部門：子連れ狼チームから3台（横川啓二、菅原義正、丸山澄秀）、ACPから中村洋が参加、横川がクラス優勝、総合42位、中村がクラス2位、総合46位。

オート部門でACPから3台、久保田勝／内田正洋（リタイア）、石原孝仁／横田紀一郎（クラス4位、総合46位）、小川義文／バテフリエ／松前次三（アシスタントクラス5位）、子連れ狼チームから竹田英輔／アルブレヒト（リタイア）。

1985年 第7回大会、パリ～アルジェ～ダカール

大会実施	1980年12月26日～1980年1月14日
区間	パリ～アルジェ～ダカール
総合走行距離	14,000km
参加台数	全部で550台
ゴール台数	全部で140台

有名人がぞくぞくと集まり、三菱が初めて優勝した年である。総合走行距離 14,000km とかつてないほど、ダカールのゴールが遠くなった。

ポルシェ・ワークスチームにはイクス、メジガ、ラダチームにはジャブイユ、シュレッサー、ラルチーグ、三菱のコーワン、ザニロリ、ベギンといったトップドライバーがチーム優勝を目指して参加した。そしてドライバーもトヨタ、レンジローバー、オペルやアウディなど、オート 350 台、モト 150 台、カミオン 50 台、一段と参加者が増加し、パリ・ダカールラリーのキャラバンは巨大化した。

参加者には、モナコのカロリーヌ王女とアルベール王子がそれぞれの競技車で参加。残念ながらカロリーヌ王女はアルジェリアの最初のステージでリタイアしてしまう。

歌手のミッシェル・サルドウも残念ながらアルジェリアを出る前にリタイア、フランス人女優のシャンタル・ノベルモアシスタント・カミオンで参加した。

モト部門で話題になったのはBMWのエースだったオリオールがカジバ・チーム(イタリア)に移籍。ワークスBMWはガストン・ライエ他、パリの白バイ警官ロワゾー、ハウの3台で参加。対するホンダ・フランスはヌブーをエースに3台送りこんだが、結局2気筒のBMWやカジバにはかなわなかった。

オート部門ではザニロリ/ダ・シルヴァが初参加の三菱を優勝に導いた。モト部門ではパリ・ダカールラリー始めて以来参加したアメリカ人、チャック・スターンズが6位でゴールした。優勝はガストン・ライエ。

日本から参加したのは、モト部門で13台、子連れ狼チームから4台、東尾佳積、中村洋、勝崎汎、金子 靖雄、ドライワークスチームから3台、横川啓二、浅賀敏則、内田正洋、他。

オート部門では ACP の久保田勝/横田紀一郎、根本純/菅 正博、ドライワークスチームの石原孝仁/山本健二/山本昌美、子連れ狼チームから3台、菅原義正/夏木陽介、高橋 曠/アラン・ジョセフ、丸山澄秀/新田耕也/渡辺浩樹。

日本の参加車は全車リタイアにおわった。

1986年 第8回大会、パリ～アルジェ～ダカール

大会実施	1980年12月26日～1980年1月14日
区間	パリ～アルジェ～ダカール
総合走行距離	15,000km
参加台数	全部で486台
ゴール台数	全部で100台

1月14日夜、ヘリコプターの事故でティエリー・サビーヌが死去。パリ・ダカールラリー関係者が、孤児のように途方に暮れることになった。

ティエリーを載せたヘリコプターは、この日のゴール、グルマラールまで数 km 地点で、ルート確認のため着陸した。そして再び離陸した直後に墜落、乗員 5 人全員が死亡。夕暮れで視界が悪く、突然現れた砂丘を避けきれずに激突したらしい。

吊いのキャラバンは、翌日 15 日のステージはキャンセルになるが、結局ダカールまでレースを続けることになる。この年はこの事故だけでなく、競技者もレース中今までにない死亡者を出した。

まず、1月2日アフリカに渡る前日、フランスのセット直前のリエゾン中、モトで参加した金子靖雄が酔っ払いの一般車にはねられて亡くなった。ジャンミッシェル・バロンが怪我をしてフランスに輸送途中死亡。なんとダカールのヨッフ海岸最後のステージでもイタリア人ライダーが死亡するという事故まであった。過去 6 回女性部門で優勝し、砂漠の女神とあだ名されたヴェロニク・アंकティユが砂丘でダイビングし、重傷を負ったり、セルジュ・バクーが大怪我という事故も。

ティエリーが亡くなった後、翌々日 17 日は進行の遅延を理由にSSをキャンセル、運営の円満さを欠いた。そしてモーリタニアに入ったところで猛烈な砂嵐、コースを大幅に省略。ラベ(ギニア)からカイエ(セネガル)に上るコースで再び砂嵐、多くのリタイヤを出した。

1月1日にヴェルサイユをスタート、22日にダカールゴール、オート・カミヨン部門では、ポルシェのメッジ／ルモワンヌ、イクス／ブラスールの1, 2フィニッシュ。モト部門は、ホンダのシ rilル・ヌヴェー、ジル・ラレイ、アンドレア・バレスティエリの123フィニッシュ。

日本からはモト部門では ACP の金子靖雄、村田千秋(リタイヤ)。子連れ狼チームの中村洋は時間外完走で 29 番目。この年モトの完走はわずか 28 台だった。

オート部門では ACP チームから久保田勝/内田正洋、石原孝仁/横田紀一郎、光本真造/アルブレヒト/松前次三(時間外完走)、浅賀敏則/本橋敏生、子連れ狼チームから 1 台菅原義正/丸山澄秀(総合 33 位)、シチズン夏木チームから 2 台、夏木陽介/バテフリエ、篠塚建次郎/ボカンド(総合 46 位)、チームシンバから柴田哲孝/今出敦子。()記載のないものはリタイヤ。

1987年 第9回大会、パリ～アルジェ～ダカール

大会実施	1980年12月26日～1980年1月14日
区間	パリ～アルジェ～ダカール
総合走行距離	13,000km
参加台数	全部で539台
ゴール台数	全部で124台

昨年ラリー終了後、TSOのセカンド、P.ベルドワと共にラリーをダカールまでなんと続行させたティエリー・サビーヌの父、ジルベールは「パリ・ダカールラリーは来年も行う。そればティエリーの良しであり、パリダカ参加者たちの希望なのだから」とコメント、引き継がれることになった。

ティエリーのいない大会はなんだか空気が変わってしまったようだった。ポルシェはなくなり、イクスはポルシェからラダに移籍。メジはオフィシャルとしてTSOに。

一方プジョーがJ.トッド監督率いるワークスを送りこんで、ワークス同士の熾烈なトップ争いを一段と煽り立てることになる。エースドライバーはバタネン、84年のチャンピオン・ラリーストだ。

そして三菱ソノト・チームがコーワンを筆頭に4台のパジェロで参加。レンジローバーはザニロリ、F1ドライバーのP.タンベイがトップを狙う。日本からもセミ・ワークスの夏木陽介チームが昨年使用されたパジェロをチューンアップして篠塚建次郎、増岡浩が参加した。

モト部門ではホンダが前回革命的マシンNXRで完勝したが、さらなるパワーアップで連勝を狙う。対するヤマハも態勢を強化、カジバからはオリオールが参加した。ホンダのヌブーとオリオールの激しいバトルの末、ゴール前日、木の株にぶつかって両足骨折。痛みをこらえながら完走する。

苦痛に顔をゆがめインタビューに答えた。「ラリーもヌブーもすばらしかった。しかしもう2度とバイクに乗らない。なぜならティエリーはもうここにいないからだ」
後に繰り返し放映されるシーンとなった。

テネレにティエリー・サビーヌの遺灰がまかれ、記念碑が建てられた。競技者一同がここに会して喪に服すシーンもあった。

また、砂漠の女神とよばれたベロニクは2輪から4輪に乗り替えて参加したが、総合38位。
オート部門で、特記すべきは、無改造のランドクルーザーで参加したJ.J.ラテの総合4位。多くのワークスのプロトタイプに対して驚くべき成績だった。カミオン部門では、ド・ロイが1000cvの巨大なカミオン、ダフを完走させた。

最終結果はバタネン／ジロー(プジョー)が優勝し、日本人ドライバー篠塚健次郎／フヌィユが3位に入賞した。モト部門はホンダのシビル・ヌヴー、オリオリが1,2位フィニッシュ。

日本人出場者

- モト部門 村田千秋 (GRAFIX) リタイア
- オート部門 増岡浩/高橋 曠 (シチズン夏木) 総合29位
- " 篠塚建次郎/モルレ (シチズン夏木) 総合3位
- " 菅原義正/丸山澄秀 (子連れ狼) 総合87位
- " 内田正洋/浅賀敏則/山本昌美(ユーシ マリークレール) リタイア
- " 石原孝仁/横田紀一郎 (ACP) 総合19位、クラス優勝
- " 久保田勝/山本健二 総合44位 クラス3位

1988年 第10回大会、パリ～アルジェ～ダカール

大会実施	1980年12月26日～1980年1月14日
区間	パリ～アルジェ～ダカール
総合走行距離	12,874km
参加台数	全部で603台
ゴール台数	全部で121台

第10回記念大会を迎えたパリ・ダカールラリーは参加者603台と膨れ上がった。そして、いろいろな分野での危険も拡大し、競技中3人も死亡者が出ただけでなく、マリで子供が、モーリタニアでは母子が競技者らの事故に巻き込まれる事故も起るなど、この年ほどトラブルが多い年はかつてなかった。

さらに多くのリタイア。1月4日、アルジェリアの砂丘のステージでは、モトの約1/3、4輪も2WD車を中心にかんりのリタイアが出た。

バマコではバタネンのプジョーが盗難に遭った。前回優勝のバタネンとかつての世界ラリーチャンピヨンのカンクネンが1,2位を占め、このまま1,2フィニッシュにと見られていた折の事件だった。バタネンの競技車がビバーク地から消え、トッド監督に身代金を要求する電話が入ったという。結局ビバーク地そばのバマコ市内で発見され、バタネンは2時間半遅れでラリーに復帰する。スタート時間に30分遅れると失格というルールにしたがって、バタネンは失格となってしまうのだが、この真偽は未だに不明である。

チーム・ダフのセカンドカーが200km/hを越すスピードで走行中、転倒してナビのオランダ人キース・ヴァン・ルーヴェジンが死亡。パリダカの高速度の犠牲者ともいえるが、チーム・ダフは人名尊重という意味で全車を撤退させる。

モト部門では、ヌブーが12日に転倒、骨折してリタイア。スズキに移籍したガストン・ライエも不調だった。

また、バサールが14日目に行方不明となったが、3日後の17日、一人でラクダに乗って平然と帰ってきたという。

今回のリザルトは、カンクネン／ピロネンのプジョーがオート・カミオン部門で総合優勝、篠塚健次郎／マーニュの三菱が準優勝した。モト部門はホンダとヤマハの厳しいトップ争いで、オリオリ(ホンダ)が優勝、ピコのヤマハが準優勝。

日本人出場者： オート部門9台、モト部門7台の22名。

- モト部門 田崎博司、小笠原博史、西山俊樹、野本尚良(X4 ラリーチーム)いずれもリタイア、東尾佳積。富樫健生、岡村浩司(チーム・サラ・ジャパン)いずれもリタイア。
- オート部門 篠塚健次郎/マグネ (シチズン夏木) 総合2位
- 増岡浩/デルフェリエ(マルボロカストンライエレーシング) リタイア
- " 菅原義正/丸山澄秀 (子連れ狼) リタイア
- " 柴田哲孝/松井務 (チームシバ) 時間外完走 総合102位
- " 石原孝仁/山本健二(オンエアー) リタイア
- " 根本純/エミコ・ロッシ(ACP) 総合46位
- " 大元裕之/山田徹 (X4 ラリーチーム) 時間外完走総合106位
- " 久保田勝/横田紀一郎 (ACP) 総合44位
- " 武田譲二/ノルベルト(松田コレクション) リタイア

1989年、第11回パリ～チュニス～ダカール。

大会実施	1980年12月26日～1980年1月14日
区間	パリ～アルジェ～ダカール
総合走行距離	15,000km
参加台数	全部で486台
ゴール台数	全部で100台

ティエリー・サビーヌの父、ジルベールが独占的に主権を握り、新たなコースを設定。初めてバルセロナでパリ・ダカールラリーのスタート、そして初めてリビアを通過する。プジョー・ワークスチームのヴァタネン／ベルジェー、イクス／タランが、三菱のタンベイ／ルモワンヌを抑えて1,2フィニッシュ。プジョーチーム監督のジャン・トッドが1,2位決めがたく、10フランの裏表で決めたという逸話もある。モト部門ではホンダのジル・ラレイが総合優勝した。

大きなトラブルも無く、モータースポーツとしてさわやかな結果を収めた年だった。

1990年 第12回パリ～トリポリ～ダカール

大会実施	1989年12月25日～1990年1月16日
通過国	フランス、リビア、ニジェール、チャド、マリ、モーリタニア、セネガル
休息日	アガデス
総合走行距離	11,420km うちSS8,564km
参加台数	465台 (モト 136台、 オート 236台、 カミヨン 93台)
ゴール台数	133台 (モト 46台、 オート 64台、 カミヨン 23台)

総合優勝者

	ドライバー	
モト	エディ・オリオリ (イタリア)	CAGIVA
オート	アリ・ヴァタネン/ ベルグルンド (フィンランド)	プジョー 405
カミヨン	ヴィアノ/デルフィーノ/ヴィナンテ(イタリア)	

12月25日、パリ郊外のラ・デファンス(新凱旋門)をスタート、リビアに上陸し、アガデスで休息日を経て、1月16日にダカールのラック・ローズのゴール。

ワークスチームとプライベーターとの格差を縮小するため、ビバーク地でアシスタンスのサービスを禁止する「マラソンステージ」が初めて設定された。だが、結果的にはマラソンステージの前後の整備内容が大きく影響して、よりプライベーターに厳しいものとなってしまった。

大きなドラマがない大会で、高齢になっていた大会総責任者ジルベール・サビーヌにとってほっとする大会だった。

モト部門

モト部門ではイタリア人ライダー、エディ・オリオリ(Edi Orioli)(CAGIVA)が総合優勝。イタリアチームがパリ・ダカルラリーで総合優勝したのは初めて。チャドのングルミまで総合トップにいたペテランセル(Peterhansel)はその翌日リタイア、ジル・ラレイ(Gill LALAY)もケガでリタイア。

たった一人の女性ライダーの参加。ドイツのパトリア・シェク(Patricia Schek)が58歳のベテランライダーである、父親エルベルト(Herbert Shcek)と共に参加、マシンは共にBMW R80S。

オート部門

フランス2回のSSをローラン・シャルボネル(Laurant CHARBONEL)がステージ優勝。F1ドライバーのパトリック・タンベイ(Patric TAMBAY)がスタート間もなくリタイア。

プジョーチームは昨年、ジャン・トッド監督が10フラン硬貨で1,2位を決め、ヴァタネンが優勝したが、今年はそのヴァタネンが無念を果たさんばかりに他を追従させない走りを見せ、最初の3ステージで既に1時間半の差をつけた。ガオの手前でピストを横切る時に車軸がゆがんで

45分のタイムロスというトラブルがあったが、最終的に優勝した。

プジョーのチームメイト、ワルデガルド／フヌィユ、アンブロジーノ／ゴーンガルトネーが1,2,3位を抑えた。ウールリッヒ・ブレマー監督率いる三菱のコーワン／デルフィエール、篠塚建次郎／マーニュが4,5位と続いた。

インドネシアから Tinton Soeprapto が三菱パジェロで初参加。

フランスの人気歌手、ジェラルド・レノールマン (Gerard Lenorman) がスマルヴィチ (Smulevici) をナビに参加。

カミオン部門

ソ連製のカミオン KAMAZ (カマズ) が初めて参戦。

大会実施	1990年12月29日～1991年1月17日
通過国	フランス、リビア、ニジェール、マリ、モーリタニア、セネガル
休息日	アガデス (1991/1/9)
総合走行距離	9,186km うちSS6,747km
参加台数	405台 (モト 184台、 オート 113台、 カミヨン 109台)
ゴール台数	174台 (モト 46台、 オート/カミヨン 128台、)

総合優勝者

	ドライバー	
モト	ステファン・ペテランセル (仏)	YAMAHA
オート	アリ・ヴァタネン/ ベルグルンド (フィンランド)	シトロエン ZX
カミヨン	ウーサノド・ソーリウーノボッタロ(仏)	ペルリニ

前大会に続き、パイオニアが冠スポンサー、協賛最後の年となった。12月29日にパリのヴァンセンヌ城をスタート、チャドへの往復を省いたほとんど昨年と同じコース。

この年のパリ・ダカルラリーはまるでパリ・ダカ運営上の困難の標本のような感じがあった。次から次へとありとあらゆるトラブルが起こり、主催者だけでなく競技者にも立ちふさがった。

マリに入った時から安全に通過できる保証がないと、ジャーナリストらが中止を騒ぎ始めていた。そして、マリからモーリタニアに入る直前に、アルジェリアが親イラク宣言をし、西洋人の国外退去勧告を発布した。モーリタニアはアルジェリア以上の親イラク国であったから、パリ・ダカの一行がモーリタニアに入った途端、国外退去の勧告を出されるかもしれないというのだ。中止が真剣に検討されたが、結局続行された。モーリタニアのステージでは住民からの投石によって、何台かの車のフロントガラスが割れたり、ケガをしたライダーもいた。

最大の事件は、マリの主要都市ガオの手前、インカドワン村で、ジョージ・グローワンノシャルル・キャンヌ(シトロエン)のアシスタント・カミヨンがマリで銃撃された。ナビのシャルルが死亡。このステージはキャンセルになり、全員コンボイで移動した。

ようやくゴールしたと思ったら、湾岸戦争の勃発。プレス関係者も、競技者も表彰式にも参加せずに帰国し始めた。

日本からは51台の参加というかつてない規模で参戦。

モト部門

ステファン・ペテランセルは休息日アガデスへ猛砂嵐の中をダントツのスピードでゴール、しかしゴール2日前ショックアブソーバーを壊し、ジル・ラレイに優勝を譲る。最終的には、ジル・ラレイにわずか2分差で優勝、2位ジル・ラレイ、3位マニヤルディとヤマハが1, 2, 3フィニッシュ

ユを勝ち取った。

この年も女性ライダーは一人、ドイツのパトリア・シェック(Patricia Schek)。

かつてパリ・ダカにロールス・ロイスが出場したことがあったが、なんとこの年は、ハーレーダヴィッドソンが参戦。ライダーはジャン・ジル・スーボー (Jean-Gilles Soupeaux)(仏)。

オート部門

プジョーは 1990 年に 3 度目の優勝を機にラリーレイドの参加を中止し、代わって同じ PSA グループのシトロエンがギー・フレクリン(Guy Frequelin)を監督に 4 台体制で初参戦した。

シュレッサーがバギーで参戦。フランスの大手食料メーカー デック(DUKE)をスポンサーにブルーとピンクのトレードマークカラーの車。

第 1 回目から参戦しているマロー兄弟(Marreau)、13 回目の出場。三菱パジェロで 13 回目の完走。

モトで 2 度優勝したユベール・オリオール(Hubert Auriol)がオート部門、ロシアのラダ・サマラで参加。ナビは元ヨットの世界チャンピオン、フィリップ・モネ(Philippe Monnet)。ラダ・サマラチームはポルシェエンジンを搭載したプロトタイプ 3 台での参戦。

ラルチーグ／DESTARATTS(Largigue/Destallats)がプライベート参加で三菱ワークスを相手に大健闘した。結局、後半メカトラブルで後退し、ヴァタネン／ベルグルンド(Vatanen/Berglund)(シトロエン)に優勝を譲る。

2 位、3 位はフォントネイ／マスマラ(Fontenay/Masmara)、エリクソンの三菱ワークスが抑えた。

三菱チームの篠塚建次郎は 6 回も SS トップをとる奮闘振りだったが、第 8 ステージで転倒クラッシュしてリタイアしてしまった。

19 歳のコンビが出場。パリ・ダカ始まって以来の最年少チームだった。フリストフ・モランジュ(Christophe Morange)/パトリック ピエゲー (Patrick Piegay)のカップル。

女性ドライバーが 4 台、ナヌーク・ド・ベラーブル (Nanouk deBelabre)/キャロル・ベルニョー(Carole Vergnaud)(仏)が女性部門でトップをとった。

1992年 第14回 パリ～シルツ～ル・カップ

大会実施	1991年12月25日～1992年1月16日
通過国	フランス、リビア、ニジェール、チャド、中央アフリカ、カメルーン、コンゴ、アンゴラ、ナンビア、南ア
休息日	ポワント・ノワール(コンゴ) (1992/1/8)
総合走行距離	12,427km うちSS6,2683km
参加台数	332台 (モト 98台、 オート 133台、 カミヨン 101台)
ゴール台数	169台 (モト 45台、 オート 68 カミヨン 56台)

総合優勝者

	ドライバー	
モト	ステファン・ペテランセル (仏)	YAMAHA
オート	オリオール/モネ (仏)	三菱
カミヨン	ペルリニ/アルビエロ/ヴィナンテ (イタリア)	ペルリニ

パリ・ダカルラリーは例年のダカールゴールを離れて、アフリカ南部を目指し、南アフリカのル・カップ(=ケープタウン)がゴールという夢のコース。砂漠というより、草木の中の道路を走るコースだった。総走行距離が 12,000km を超え、通過した国数は 11 カ国という壮大なスケールの大会。この大会の為に、主催者代表のジルベール・サビーヌは8ヶ月もアフリカで準備に費やした。得にザイールでは雨季に4ヶ月半にもわたる入念な調査をしたというのに、政治情勢のため、通過を断念せざるを得なかったという。南アのネルソン・マンデラとデ・クラークが実現にあたって助力したという。

12月26日にパリのシャトー・ヴァンセンヌをスタート、フランスを南下してセトから乗船、リビアのミスラタに上陸。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、カメルーンを通過、1月8日コンゴのポワント・ノワールで休息日を迎えた。後半は大西洋に沿って南下し、アンゴラを通過、フェリーでナミビアに入り、南アに入るというコースだった。

チャドのンギグミまでは、広大な砂漠のステージだったが、後半は熱帯地帯のサバンナの1本道や、ジャングルの中の細い道、また砂埃の舞い上がるピストなど、追い越しができない区間が多かった。

政情が不安定なチャドでは競技をキャンセルしてフランス軍にガードされコンボイで移動、合計4つのSSがキャンセルになった。

この年はじめてGPSの使用が認可された。ただしロードブックにポイント座標は記載されていない。

モト部門

モトのシビル・ヌヴーがパリ・ダカ始まって以来、初めての不参加。ルーアンでのプロローグでは、ハインツ・キニガードナーが、過去 4 回のプロローグ優勝者ローラン・シャルボネルを抑えて優勝。

1989 年のパリ・ダカ優勝者、1985 年世界エンデューロチャンピオンのジル・ラレイがポワント・ノワールのリエゾン中、主催者側のメディカル・アシスタントカーと衝突して死亡する事故があった。

チームメイトを失い、悲しみの淵に立ったライダー、ペテランセルが 2 度目の優勝。

オート部門

かつてのモトで 2 度優勝者したユベール・オリオール (Hubert Auriol) がようやく彼の情熱に見合うオートに出会ったか、三菱パジェロでフィリップ・モネ (Philippe Monnet) をナビに参加、優勝した。パリ・ダカでモト、オートの両方で優勝した選手は初めて。

そして三菱ワークスチームは、オリオール／モネを筆頭に、ウェベール／ハイマー (Weber/Hiemer)、篠塚建次郎／マーニュ (Mange) の 1, 2, 3 フィニッシュという快挙。

サバの数 km 手前で、バギーに乗るジャンマリー・セヌイヤック／ローラン・ル・ブルジョワが事故で死亡した。

横川啓二が三菱 PX-33 レプリカで総合 15 位という好成績を収めた。

ガストン・ライエ (Ghaston Rahier)、1984 年と 1985 年のモトの総合優勝者、がスズキを離れ、この年はバギーで参戦。

1993年 第15回 パリ～タンジェー～ダカール
 競技者がいないパリ・ダカ！

大会実施	1993年1月1日～1993年1月16日
通過国	フランス、モロッコ、アルジェリア、モーリタニア、セネガル
休息日	アドラール(アルジェリア) (1993/1/10)
総合走行距離	8,877km うちSS4,476km
参加台数	159台 (モト 66台、 オート 48台、 カミヨン 45台)
ゴール台数	169台 (モト 12台、 オート／カミヨン 55台)

総合優勝者

	ドライバー	
モト	ステファン・ペテランセル (仏)	YAMAHA
オート	ブリューノ・サービィ/セリエス (仏)	三菱
カミヨン	ペルリニ/アルビエロ/ヴィナンテ (イタリア)	ペルリニ

昨年 322 名の参加者に対してたった 159 人の競技者しかいない！コースは伝統的なアルジェリア、モーリタニア、セネガル。ワークスの台頭にアマチュアが参加を見合わせてしまった。

コース設定の為に主催者が行う踏査・試走のコースを、ワークスチームがレース前に試走していたという論争がメディアで取り沙汰された。

主催者ジルベール・サビーヌはこの年をもって引退、フランスの大手企業アモリーグループに破格の値段で譲ってしまう。そして、アルジェリアを通過するのもこれが最後となった。

モト部門

ペテランセルはチェックポイントを故意に外してショートカットし、優勝候補ジョディ・アルカロンスにぴったりと寄り添い、トップにおどり出た。だが、メカトラブルでストップ。その間にアルカロンスが逃げる。走り去るのを見てペテランセルは U ターンしてチェックポイントに滑り込んだ。結局、アルカロンスが 3 時間のペナルティをくらい、ペテランセルが 3 度目の優勝を勝ち取ったスリリングなレースだった。

この年は、ダカールのラックローズにゴールしたモトがたった 12 台という記録的な完走率。

オート部門

アルジェリアのベニ・ウニフ～エル・ゴレア間の壮大な砂丘のステージで大きなどんでん返し、サービィ/セリエス(三菱)が雪の降る山岳ステージを 1 位でゴール。

最終的にサービィ/セリエス(三菱)がシトロエンを抑えて優勝。2 位ラルチーグ/ペラン(シトロエン)、3 位オリオール/ピッカー(シトロエン)の順。

ユベール・オリオール (Hubert Auriol) が全参戦者の中で、全大会に参加した唯一の競技者となった。

モト部門で 2 度優勝したエディ・オリオリ (Edy Orioli) が、メルセデス 600TE、オート部門で参加。

1994年 第16回パリ～ダカール～パリ
不運の三菱、抗議の意によりレース途中脱退

大会実施	1993年12月28日～1994年1月16日
通過国	フランス、モロッコ、モーリタニア、セネガル、モーリタニア、モロッコ、スペイン、フランス
休息日	ダカール(セネガル) (1994/1/6)
総合走行距離	13,379km うちSS4,446km
参加台数	220台 (モト 96台、 オート 96台、 カミヨン 28台)
ゴール台数	114台 (モト 12台、 オート 57台 カミヨン 10台)

総合優勝者

	ドライバー	
モト	エディ・オリオリ (イタリア)	CAGIVA
オート	ラルチーグ／ペラン (仏)	三菱
カミヨン	ロプライス／スタシュラ／カリナ(チェコ)	タトラ

アモリーグループASOに譲渡されたパリ・ダカルラリーの指揮は、長年ラリーレイド界で名をとどろかせているジャンクロード・モルレことフヌイユ(愛称)が取ることになった。ファラオ・ラリーの主催者、フヌイユはモトでアルジェ～タマンラセット間のスピード・レコードを持ち、自分自身モトライダー、オートのドライバーとして数多くの記録を持つ。ASOの代表、ジャン・クロード・キリーに呼ばれて、パリ・ダカルラリーを任せられたという。

コースは初めての試み、政情不安のためアルジェリアが通過できず、なんと、パリをスタートしてダカールから再びパリに戻る、パリ・ダカールの往復コース。

ダカールまでの行きコースは何事もなく順調だったが、帰りのコースでモーリタニアの深い砂丘の中で大きなトラブルが起きた。モーリタニアのアタール～ヌアディブ間がきちんと試走されていなかった。深い砂丘が連続する砂の海。シトロエンに乗るユベール・オリオールは深い砂丘を迂回することにする。三菱ワークスは果敢にこの砂丘の難所、ふかふかの砂丘の中を36時間もかけて走破した。ところが、ゴールしてみると、世界自動車連盟 JMF がこのステージをキャンセルと発表した。ロードブックに忠実に従った三菱チームが失格で、コースを上手に迂回したシトロエンが問題なしとされてしまったのである。当然論争を巻き起こし、不運のヒーロー、三菱チーム不運の三菱ワークスはレースを中止してパリに引き上げてしまう。

三菱がレースを中止した問題となったコースを、大会の総責任者フヌイユが前もって試走していなかったことで、大きな非難を浴び、フヌイユは今回限りで総責任者を辞めてしまう。

モト部門

モト部門では、レギュレーションの変更がヤマハワークスを締め出した。ペテランセルのいないレースでは、カジバのエディ・オリオリ(Edi Orioli)とジョディ・アルカロンス(Jordy Arcarons)の

一騎打ちとなる。パリ郊外のユーロデズニーのゴールで、なんとオリオリがたった1分差でアルカロンスを抑えた。これでオリオリは3度目の優勝を飾る。

最年長のドイツ人ライダー、エルベルト・シェック(Herbert Schek)が今年も参加。大会中に61歳の誕生日を迎えた。

オート部門

パリ・ダカ4度の優勝者、アリ・ヴァタネンが不参加。そして5年間パリ・ダカに参戦していなかった、フランスのラリースト、ルネ・メツヂ(Rene Metge)がDucチームのペルリーニ・カミヨンで参加。

優勝したのは、もと重量カミヨンの運転手、パリ・ダカ10年目にして勝利を手にしたラルチーグ(Lartigue)(シトロエン)だった。2位はユベール・オリオール/ジル・ピッカー(Hubert Auriol/Gille Piccard)(シトロエン)、3位にバギー車ブルゴに乗るバンベルグ/コツレ(Wanbergue/Cottret)。

パリ・ダカルラリーの英雄の一人であるトアレグのガイド、関係者から慕われたマノ・ダヤック(Mano Dayack)が事故で死亡した。

1995年 第17回 グラナダ～ダカール
新しい総指揮はユベール・オリオール

大会実施	1995年1月1日～1995年1月15日
通過国	スペイン、モロッコ、モーリタニア、ギニア、セネガル
休息日	ズエラット(モーリタニア) (1995/1/8)
総合走行距離	10,109km うちSS5,725km
参加台数	247台 (モト 95台、 オート 86台、 カミヨン 66台)
ゴール台数	114台 (モト 27台、 オート 58台 カミヨン 18台)

総合優勝者

	ドライバー	
モト	ステファン・ペテランセル (仏)	YAMAHA
オート	ラルチーグ／ペラン (仏)	シロイン
カミヨン	ロプライス／スタシュラ／カリナ(チエコ)	タトラ

パリ・ダカの総指揮はフヌイクから元モト優勝2度、オート優勝2度の記録を持ち、パリ・ダカ最多の参加者ユベール・オリオールへとゆだねられる。

スペインのグラナダを出発、南下した後、モロッコ、モーリタニア、そしてギニアへ迂回した後、ダカールへ入るコース。

F1ドライバーのジャック・ラフィット(Jack Laffite)やフィリップ・アリオ(Philippe Alliot)、モトのスピードレースで世界チャンピオンのクリスチャン・サロン(Christien Salon)らが参戦してきた。

女性競技者も増えた。モト1台、オート6台、カミヨン1台、全部で8台の参加。

モト部門

日本のマシンで参戦したアメリカのライダー、ダニー・ラポルト(Dany Laporte)が最初のステージを制した。

オーストリア人 キニガードナー(Kinigardner) (KTM)は、レース開始直後続けて3回ステージ優勝という華々しい成績だったが、その後リタイア。

アルカロンス(Arcarons)とペテランセル(Peterhansel)がサイド・バイ・サイドの激戦を繰り広げた。ペテランセルが給油の際にレスト・フットが壊れて引き返し、これに対してアルカロンスが抗議、15分のペナルティが科される。最終的にペテランセルが勝ち取り、4度目の優勝。

今年も62歳のエルベルト・シェックが参加。モト部門では今回も最年長。しかし、なんとオート部門で82歳のマルセル・ユゲニー(Marcel Hugueny)に全競技者の最年長記録を奪われた。

レイモン・ロワゾー (Raymond Loizeaux) はモトで最多参加の 14 回目。

オート部門

フィンランドからアリ・ヴァタネン (Ari Vatanen) がティモ・サローネン (をナビにシトロエンで初出場するが、途中リタイア。ピエール・ラルチーグが昨年に続いて優勝。

1996年 第18回グラナダ～ダカール

大会実施	1995年12月30日～1996年1月14日
通過国	スペイン、モロッコ、モーリタニア、ギニア、セネガル
休息日	ズエラット(モーリタニア) (1996/1/7)
総合走行距離	7,579km うちSS5,179km
参加台数	295台 (モト 119台、 オート 106台、 カミヨン 70台)
ゴール台数	121台 (モト 50台、 オート 50台 カミヨン 21台)

総合優勝者

	ドライバー	
モト	エディ・オリオリ(イタリア)	YAMAHA
オート	ラルチーグ／ペラン (仏)	シトロエン ZX
カミヨン	モスコフスキー／コウジミン(ロシア)	KAMAZ

昨年と同じコースで、お愛想のようにマリを迂回。

モト部門

モトでは、キニガドナー(KTM)がすばらしい走りで前半のステージで何回か優勝するが、マシンを壊してリタイア。

モトでトップを走行していたペテランセルがモロッコのスマラで給油の際に、燃料トラブルで2時間半のロスタイム。優勝できないのを理由にリタイアしてしまう。そして優勝したのはチームメイトのエディ・オリオリ、3度目の優勝になる。

オート部門

オート部門ではラルチーグ)が3度目の優勝。パリ・ダカルラリーにシトロエン ZX が参加するのが最後になる。

シトロエンのアシスタント・カミヨンのローラン・ゲゲンがモーリタニアに入る前日、地雷を踏んで死亡、1979年のパリ・ダカルラリー始まって以来32人目の死亡事故者となる。

この日、フランスの有名なリポーター、ティエリー・ラノーも大きなクラッシュ事故で死亡。

1997年 第19回ダカール～アガデス～ダカール
日本人が砂漠を制す

大会実施	1997年1月4日～1997年1月19日
通過国	セネガル、マリ、ニジェール、マリ、モーリタニア、ギニア、セネガル
休息日	ズエラット(モーリタニア) (1997/1/7)
総合走行距離	7,579km うちSS5,179km
参加台数	282台 (モト 127台、 オート 100台、 カミヨン 55台)
ゴール台数	141台 (モト 58台、 オート 61台 カミヨン 22台)

総合優勝者

	ドライバー	
モト	ステファン・ペテランセル (仏)	YAMAHA
オート	篠塚建次郎/アンリ・マーニュ(仏)	三菱
カミヨン	レイフ/デインホフファー (オーストリア)	HINO

ダカールをスタートするパリ・ダカルラリー、そしてゴールもダカール。テネレ砂漠の中心アガデスが折り返し点。競技者らは前半のステージで酷暑に苦しめられる。

モト部門

モトではキニガドナーがケガでリタイア、サンク、ラポルトらも転倒してリタイアした。砂漠を水を得た魚のように自由自在に走りまわるペテランセルが5度目の優勝。

オート部門

シトロエンのいなくなったレースで三菱ワークスが独壇場。バギーに乗るシュレッサーが奮闘、果敢に三菱に迫るがパンクで大きくタイムロス。優勝したのは日本の篠塚建次郎。結局篠塚、フォントネイ、サービィ、増岡の三菱が4位まで独占した。

ドイツ人女性ドライバーユタ・クラインシュミットがシュレッサーのバギーを総合順位5位につけ、女性ドライバートップ、バギー部門トップをおさめた。チームメイトのシュレッサーは大クラッシュしてリタイア、ナビのフィリップ・モネが重症を負った。

ジャッキー・イクスが娘のヴァニナと共に参戦。ゴール間近に健康上の問題でリタイアした。

1998年 第20回 パリ～グラナダ～ダカール

大会実施	1998年1月1日～1998年1月18日
通過国	フランス、スペイン、モロッコ、モーリタニア、マリ、モーリタニア、セネガル
休息日	ガオ(マリ) (1998/1/11)
総合走行距離	10,593km うちSS5,219km
参加台数	323台 (モト 115台、 オート 173台、 カミヨン 35台)
ゴール台数	104台 (モト 41台、 オート 55台 カミヨン 8台)

総合優勝者

	ドライバー	
モト	ステファン・ペテランセル (仏)	YAMAHA
オート	フォントネイ/ピッカー(仏)	三菱
カミヨン	ロプライス/スタッチュラ/セルマック(ロシア)	TATRA

20周年記念大会、パリのヴェルサイユ宮殿前のプラス・ダルメを1月1日早朝スタートした。昨年より競技者が100人も増えて、380人がパリのスタートに立った。フランスの国道20を南下するクラシックなコースを切る。スペイン、モロッコ、マリ、モーリタニアを通過してダカールゴール。

ズエラット、エル・メレイティ、タウデニで3度のマラソンステージ。休息日のガオに着いたのはわずかモト88台、オート50台、カミヨン26台だけだった。パリ・ダカ史上、完走率の最も低い大会となった。

モト部門

ヤマハのペテランセルを打倒しようと、KTMが10台のライダーを送り込んできたが、優勝候補のリシャール・サンク(Richard Sanct)、ナニ・ローマ(Nani Roma)はKTMのエンジンやショックアブソーバーを壊して大きく遅れた。

ファブリッツィオ・メオーニ(Fabrizio Meoni)は、TVキャスターと走行中交信する為HFマイクを搭載していたが、GPSに電波障害をきたし、ナビゲーショントラブル。結局、ペテランセルが楽々と6度目の優勝を飾り、シリル・ヌヴェー(Syrlil Neveu)の持つ5回優勝のレコードを破った。

南アのアルフィ・コックス(Alfie Cox)とオーストラリア人、アンディ・ハイドン(Andy Haydon)らがKTMで初出場。

1981年、1983年、1984年、1985年と4度の総合優勝を納めたBMWが久々の参戦。

オート部門

ジャン・ピエール・フォントネイが優勝した。ナビはかつて、ユベール・オリオールのモトのチー

ムメイトだったジル・ピッカール。

元スキーの世界チャンピオン、リュック・アルファン(Luck Alphand)(三菱)、マリークレール・レストゥ(Marie Claire Restoux)(日産)らが参戦。

1999年 第21回トータル・グラナダ～ダカール
シュレッセーが悲願の初優勝

大会実施	1999年1月1日～1999年1月17日
通過国	スペイン、モロッコ、モーリタニア、マリ、ブルキナ・ファソ、マリ、モーリタニア、セネガル
休息日	ボボ・ディウラツソ(ブルキナ) (1999/1/9)
総合走行距離	9,393km うちSS5,638km
参加台数	299台 (モト 88台、 オート 161台、 カミヨン 50台)
ゴール台数	105台 (モト 40台、 オート 54台 カミヨン 11台)

総合優勝者

	ドライバー	
モト	リシャール・サンク (仏)	BMW
オート	シュレッセー/モネ(仏)	シュレッセー
カミヨン	ロプライス/スタッチュラ/カリーナ(ロシア)	TATRA

モト部門

モト部門ではリシャール・サンク (BMW)が初めての優勝。ドイツのメーカーが優勝したのは15年ぶり。

オート部門

ジャンルイ・シュレッセーはポルシェで2度もエンデューロ世界チャンピオンになった敏腕ドライバーであり、自らマシンを設計する技術屋でもある。パリ・ダカルラリーではこれまで優勝したことがなかったが、砂丘ステージで2輪駆動のバギーを上手にあやつって初めての優勝を手にした。一人で製造者/マネージャー/ドライバーの3役をこなした大会。

モトで6度の優勝をおさめたステファン・ペテランセル(Stephan Peterhansel)が初めてオート部門(日産)で参戦。

元スキーの世界チャンピオン、リュック・アルファン(Luck Alphand)(三菱)、マリークレール・レストウ(Marie Claire Restoux)(日産)らが昨年に続いて2度目の参戦。

ドイツの女性ドライバー、ユタ・クラインシュミツ(Yuta Kleinschmidt)が女性で初めてステージ優勝。総合優勝にあと一步の成績を収めた。

ルード・デュラムで優勝したルーラン・ブルニオン(Laurent Bourgnon)がパリ・ダカに初参加。残念ながら完走できなかったが、必ず再び参戦すると約束してリタイアした。

2000年 第22回トータル・ダカール～カイロ
 目標はエジプト

大会実施	2000年1月6日～2000年1月23日
通過国	セネガル、マリ、ブルキナ・ファソ、ニジェール、リビア、エジプト
休息日	(1999/1/9)
総合走行距離	7,863km うちSS5,012km
参加台数	401台 (モト 200台、 オート 135台、 カミヨン 66台)
ゴール台数	225台 (モト 107台、 オート 95台 カミヨン 23台)

総合優勝者

	ドライバー	
モト	リシャール・サンク (仏)	BMW
オート	シュレッサー/モネ(仏)	シュレッサー・ルノー ELF
カミヨン	チャギン/ヤコボフ/サヴォスティン(ロシア)	TATRA

パリ・ダカルラリーはダカールをスタートし、カイロがゴールという、アフリカを横断する初めてのコースだった。

フランス政府からの情報により、テロリストの襲撃を避けてニジェール内を空輸で全者・全車を輸送した。ソ連の飛行機アントノフ 124(Antonov)で移動した後、パリ・ダカール行はリビア・エジプトを速やかに抜けて、エジプトのピラミッドの麓にゴールした。

モト部門

モト部門ではKTMの優勝候補ローマがゴール直前でエンジントラブル、リシャール・サンクが2度目の優勝。

オート部門

ジャンルイ・シュレッサーがバギーで2度目の優勝。

7度のモト部門優勝のステファン・ペテランセルはプロトタイプ車メガでオート部門に参加、準優勝する。

リュック・アルファン(Luc Alphand)がシュレッサー・ルノーで参戦、残念ながら途中リタイア。

2001年 TOTAL DAKAR 2003 第23回パリ～ダカール
女性ドライバーの初優勝

大会実施	2001年1月1日～2001年1月21日
通過国	フランス、スペイン、モロッコ、モーリタニア、マリ、セネガル
休息日	アタール(モーリタニア) (2001/1/11)
総合走行距離	10,219km うちSS6,180km
参加台数	297台 (モト 119台、 オート 142台、 カミヨン 36台)
ゴール台数	141台 (モト 76台、 オート 53台 カミヨン 12台)

総合優勝者

	ドライバー	
モト	ファブリッツォ・メオーニ (イタリア)	BMW
オート	クラインシュミッツ/シュルツ(独)	シュレッサー
カミヨン	ロプライス/カリーナ(ロシア)	TATRA

モト部門

かつて80年代始め、ユベール・オリオールとガストン・ライエがBMWで優勝した時のことを彷彿とさせるような、BMWが新型ツイン・シリンダーの大きなマシーンを登場させた。残念ながらライダーのローマ(Nani Roma)はクラッシュして足を骨折、サンク (Richard Sanct)もエンジントラブルで2時間の遅れ。結局LC8のツイン・シリンダーを搭載したファブリッツォ・メオーニ (Fabrizio Meoni)が優勝。

フランスのクリスチャン・デキッツ(Christian Dequidt)が食用ビーツ(赤カブの一種)アルコール燃料で走るマシーンで参加すると、ヴァンセヌの車検場を大いに賑わせた。

BMWのワークsteamが優勝を目指して革新的な装備で参戦。ヨーロッパステージを特性の保温スーツで走破、話題を振りまいた。

KTMワークsteamのプロ、ジョヴァンニ・サラ(Giovanni Sala)がアマチュア・ライダー、アラン・デュクロ(Alain Duclos)に燃料を分けてやった。パリ・ダカルの美談は健在なようだ。

フランスの自転車レースの元チャンピオン、フレデリック・モンカッサン(Frederic Moncassin)がKTMで初参加。

オート部門

オート部門では熾烈なトップ争いが繰り広げられ、トップにいた増岡浩(三菱)のスタートをシュレッサーが故意に出し抜いてスタートしてしまう小事件があった。三菱チームが順位に抗議してシュレッサーがペナルティを受け2位に後退、それによって漁夫の利を得た女性ドライバー、

ユタ・クラインシュミッツ(Yuta Kleinschmidt)が優勝に踊り出た。

マラソン部門でニッサン・ドスードから参加していたペテランセル(Stephan Peterhansel)がクラス優勝、オート部門での実力を世界に大きく知らしめた。7度のモト部門の優勝者は、オート部門への優勝へのカードを持つことになった。

2002年 第24回 Telefonica Dakar 2002 パリ～マドリッド～ダカール
KTM 独壇場

大会実施	2001年12月28日～2002年1月13日
通過国	フランス、スペイン、モロッコ、モーリタニア、セネガル
休息日	アタール(モーリタニア) (2002/1/6)
総合走行距離	9,436km うちSS6,486km
参加台数	329台 (モト 175台、 オート 119台、 カミヨン 35台)
ゴール台数	132台 (モト 58台、 オート 52台 カミヨン 22台)

総合優勝者

	ドライバー	
モト	ファブリッツォ・メオーニ (イタリア)	KTM
オート	増岡 浩／メモン(日本)	三菱
カミヨン	チャギン／マルデエフ／サヴォスチン(ロシア)	KAMAZ

12月27日、28日にアラス市で車検・書類審査。12月29日夕方、アラス市内の英雄広場でスタートのセレモニーをした後、シャトルで一泊、翌日シャトルで第1SS、さらに翌日12月30日シャトル・ラスツールで第2SS、マドリッドのアルジェシラスで大晦日に向かえ、フェリーでモロッコに渡った。

モト部門

BMWのワークスチームが不戦、KTMの独壇場となった。優勝者はこの単独チームKTM内での争い。ファブリッツォ・メオーニ(Fabrizio Meoni)と熾烈なトップ争いをしてきたローマ(Nani Roma)は2つの断崖に挟まれた袋小路に入り込み、リタイア。

アラスの車検場に向かう、ライダー エリック・ボワルドュー(Eric Boieldieu)が232kmで高速道路を走り、スピード違反で危うくスタートを拒否されるどころだった。130km/hの制限速度を守る条件で、かろうじて出場を許可された。

オート部門

ノンストップで車で野宿するマラソンステージはたいへんな不評。

ニッサンはペテランセルとモトWRCチャンピオンのド・メヴィウスらをピックアップの改造車で参加させたが、途中リタイア。シュレッサーのバギーもモロッコでエンジンから引火し車両が全焼した。

そして三菱チームの増岡浩が初優勝、昨年のリベンジを果たした。そして、三菱車が1位から8位まで独占し、三菱車のパフォーマンスを多めにアピールした。

フランスの人気アイドル・スター、ジョニー・アリディ(Johnny Hallyday)が日産ドスードから初参加、ジャーナリストの追いかけに、本人だけでなく、多くの競技者が迷惑を隠せない。

レチライター／ラップ(Lechleiter/Lapp)がニュー・ビートルで参加。砂漠の中でもファッショナブルでいたいらしい。

2003 年 Telefonica-Dakar 2003 第25回大会 マルセイユ～チュニス～シャルム・エル・シェイク

大会実施	2003 年 1 月 1 日～2003 年 1 月 19 日
通過国	フランス、スペイン、チュニジア・リビア、エジプト
休息日	シワ(エジプト) (2003/1/13)
総合走行距離	8,552km うちSS5,216km
参加台数	369 台 (モト 184 台、 オート 134 台、 カミヨン 51 台)
ゴール台数	186 台 (モト 98 台、 オート 61 台 カミヨン 27 台)

総合優勝者

	ドライバー	
モト	リシャール・サンク (仏)	BMW
オート	増岡 浩/シュルツ(日)	シュレツセー
カミヨン	チャギン/ヤクボフ/サヴォスティン(ロシア)	KAMAZ

パリ・ダカルラリー25周年記念、エジプトゴール。エジプトのゴールはパリ・ダカ史2度目になる。これまでのパリ・ダカルラリーの名称を改め、Le Dakar (ダカールラリー)となった。

2002年12月30&31日にマルセイユのブッシュ・デ・ローヌで車検・書類審査、翌1月1日マルセイユのパーク・シャノでスタートセレモニーを行った後、夜間のプロローグ。

1月2日に南フランスのシャトー・ラスツールで第1SS、1月3日スペインのカステロン(ヴァレンシア地方)で第2SSをした後、1月4日フェリーでチュニスに移動した。チュニスからリビアを通過してエジプトのシワで休息日、シャルム・エル・シェイクにゴールするコース。

SPG無しのステージが設置された: シィラ(Silla)～ザリール(Zarir)とルクソール(Louxor)～アブリッシュ(Abu-Rish)の2回。

マラソンステージは ガダメス(Ghadames)～ガット(Ghat)の1回。

一番長いステージ Abu Rish～ Shalm El Sheikh (828km)、一番短いステージ Sharm El Sheikh～Sharm El Sheikh (56km)、一番長いSS Ghadames～Ghat (584km)、一番短いSS Tunis～Tozeur (25km)

モト部門

450cc以上のマシンはリストラクター装備が義務付けられ、ステージによってリバーススタートが取り入れられた。

モトの競技者162台のうちなんとKTMが58%にあたる95台ものマシンを占めた。そして、さらに驚いたのがゴールで、1位から16位までがKTMを占めた。

17位の<No-KTM>はホンダに乗るプライベーター、三橋淳だった。

モト部門では、リチャール・サンク(Richard Sanct)が 3 度目の優勝。

オート部門

ミツビシチームのステファン・ペテランセルと増岡浩が激しいデッドヒートを繰り広げ、ペテランセルがやや優位な展開を繰り広げていた。が、ゴール間近の第 16 ステージで不運な事故に見まわれ、日本の増岡浩に優勝の座を奪われる。増岡は昨年につき 2 度目の優勝。ペテランセルはモト部門で 1991-92-93-95-97-98 の 6 度の優勝、ユベール・オリオールに続くモト & オートのダブルカテゴリーの優勝をねらっていた。

1980 年のコツリンスキー (Kotulinsky)以来、フォルクス・ワーゲンはパリ・ダカにワークス参戦していなかったが、今年久ビザの5台のワークス参戦。三菱の連続優勝をストップさせたいと、2001 年 8 位に終わったクラインシュミッツを三菱から引き抜き、シャルム・エル・シェイクで初出場の VW を6位に導いたステファン・オンラールなど、花形ラリーストを参戦させた。

長野オリンピックでスキーの世界チャンピオンになったリュック・アルファンが BMW で参戦、なんと第 14 ステージでステージ初優勝をきたした。

1997 年の優勝ドライバー、篠塚建次郎(日産)は、第 8 ステージで、大転倒事故でリタイア、ナビのティエリー・デリゾッティは幸いにも軽症、共に救急ヘリコプターでチュニスに輸送された。

オート部門は、日本製の車がなんと 130 台も参加。トヨタ 39 台、日産 25 台、三菱 24 台、ホンダ 2 台、スズキ 2 台。

例年、海、山などモーターレース以外で活躍している世界アスレチストたちがダカールラリーに参加しているが、今年は特に各分野からの参加が多かった。ローラン・ブルニョン、アラン・ガベイ、フィリップ・モネ、ライオネル・ペアンなど。クライミングの元世界チャンピオン、イザベル・パティシエが、元ヨットのチャンピオン、ステイーヴ・ラヴッサン(スイス)をナビに初参戦。

大会実施	2004 年 1 月 1 日～2004 年 1 月 18 日
通過国	フランス、スペイン、モロッコ、モーリタニア、マリ、ブルキナ・ファソ、セネガル
休息日	ボボディウラツソ(ブルキナ) (2004/1/12)
総合走行距離	5,628km うちSS5,424,5km
参加台数	595 台 (モト 205 台(クワッド 10 台を含む)、 オート 142 台、 カミヨン 63 台)
ゴール台数	163 台 (モト 65 台、 オート 60 台 カミヨン 38 台)

総合優勝者

	ドライバー	
モト	ナニ・ローマ (イタリア)	KTM
オート	ペテランセル／コツレ(仏)	三菱
カミヨン	チャギン／ヤクボフ／サヴォスティン(ロシア)	KAMAZ

第 26 回目の本大会はフランス中央部にあるクレルモン・フェランをスタート。アフリカでモロッコからダカールゴールまでの間に、モーリタニア、マリ、ブルキナ・ファソを通過するコース。ドライビング、ナビゲーション共に高度なテクニックが要求されたクラシックなコースだった。

12 月 29,30,31 日フランスのクレルモン・フェラン傍のオーベルニュのグランデ・アールで書類審査・車検をした後、1 月 1 日スタート・セレモニー。そして第 1SS は同施設内の特設会場で 2 台ずつの平行・スタートを行った。その晩はナルボンヌに移動し、翌 1 月 2 日、南仏で第 1SS、1 月 3 日にカステロンの海岸で第 2SS、アルヘシラスからタンジェー(モロッコ)にフェリーで移動した後にアフリカステージとなった。

ティジクジャ～ネマの困難なステージを終えてビバーク地に着いた競技者は、翌日のネマ～モプティ、モプティ～ボボディウラツソのステージがキャンセルになる旨、通達された。仏政府がテロの恐れがあるとのことでレースをキャンセルするよう求めたという。オート、カミヨン競技者はリエゾンで、モト競技者は飛行機で移動することとなった。ステージがこうしたテロ問題でキャンセルになるのは、2000 年大会以来。

モト部門

モト部門では、スペイン人、ナニ・ローマがパリ・ダカ9度目の参加にして優勝を手にした。優勝候補とされていたリシャール・サンクはモロッコの最初のステージで転落、腕を骨折した。

1999 年エンデューロ・世界チャンピオンのダヴィッド・フレティニエが、ヤマハ 450cc 二輪駆動で初めてダカールラリーに参戦。アイウン・エル・アトルス(モーリタニア)の難ステージなど優勝 3 度、<KTM 以外>のライダーによるアンダー450cc のクラス優勝、総合順位 7 位というすばらしい成績だった。

オート部門

三菱は、これまで4年連続優勝、通算9度目の優勝となった。ミツビシで参加していたモト部門で6度優勝履歴を持つステファン・ペテランセルが、オート部門で初優勝という戦歴を加えた。

1993年の総合優勝者、ブリュノー・サービィが2003年以來競技から外れ、フランス・テレビジョンのコンサルタントという立場にいたが、VWワークスチームのドライバーとして戻ってきた。サービィはBMWのリュック・アルファンに続いて、ディーゼル・カテゴリーで2位、総合順位6位。

1995年WRC世界チャンピオン、コーリン・マックレーが、ラリーに初めて参加。日産から参戦、2度のステージ優勝を果たし、総合順位19位に終わった。これまで、元世界記録を持つドライバーが、ダカールラリーで優勝したのは、アリ・ヴァタネン(1987,1989,1990,1991年)と、ユッハ・カンクネン(1988年)の二人だけ。

カミオン部門

カミオン部門はKAMAZのウラジミール・チャギンが4度目の優勝、同カテゴリーで3連続優勝だった。

大会実施	2004 年 12 月 31 日～2005 年 1 月 16 日
通過国	スペイン、モロッコ、モーリタニア、マリ、セネガル
休息日	アタール(モーリタニア) (2003/1/13)
総合走行距離	8,956km うちSS5,431km
参加台数	464 台 (モト 230 台(クワッド 6 台含む)、 オート 165 台、 カミヨン 69 台)
ゴール台数	215 台 (モト 104 台、 オート 75 台 カミヨン 36 台)

総合優勝者

	ドライバー	
モト	シリル・デプレ (仏)	KTM
オート	ペテランセル／コツレ(日)	三菱
カミヨン	カビロフ／ベレイエフ／モケエフ(ロシア)	KAMAZ

カタルーニャの人々の応援は、並外れて熱い。延々と続くコースを埋め尽くす観衆の中、声援を浴びながら走る気分を一度味わったら忘れられないという。今大会でもスタート地点から移動中の間、ずっと道路沿いに声援が続いた。

12 月 31 日にバルセロナでスーパースペシャルという余興のような SS を行った後に、翌 1 月 1 日に恒例のスタートセレモニーが行われた。1 月 2 日はグラナダで第 2SS を行った後、アフリカのステージへと移った。

今大会は砂嵐や雨など例外的な悪天候で、モロッコ、モーリタニア、マリ、セネガルと全てのステージにおいて非常に難しいレースとなった。持久力と最後まであきらめない粘りの走りが完走をもたらした。

ライダーのホセ・マヌエル・ペレスが第 6 ステージで転倒事故により死亡。ダカールラリー関係者に大きな衝撃を与えた。さらに第 11 ステージで、ファブリッツォ・メオーニがクラッシュ事故で死亡した。ショックで闘志を失ったライダーの意を組んで、翌日のバマコへのステージをキャンセル、空輸による移動となった。

1986 年の最多参加台数を大きく上回って、パリ・ダカ史最高の出場台数となった。競技者 263 台、アシスタントカー／カミヨン 224 台。モトのエントリー受付が 9 月、オート・カミヨンも締め切りの 11 月 15 日を待たず、1 ヶ月以上も前にクローズした。

モト部門

2003 年、2004 年に 2 位、3 位とつけていたシリル・デプレ(Syrl Despres)がついに KTM で優勝。

オート部門

ミツビシチームのステファン・ペテランセルが昨年に続いて 2 度目の優勝、王者の力を見せつ

けた。通算 48 回目の SS 優勝で、アリ・ヴァタネンの 51 回 SS 優勝を追う。
そしてチームメイトのリュック・アルファンが果敢に攻め、2位でゴール。

アメリカのインディ500で人気のドライバー、ロビー・ゴードン(Robby Gordon)がフォルクスワーゲン・トゥアレグで参戦。バルセロナの SS でステージ優勝し、話題をさらった。アメリカ人がオート部門で SS 優勝は始めて。(アメリカ人が、パリ・ダカで優勝したことがあるのは、モト部門で 80 年代にチャック・スターンス(Chuck Stearns)がステージ優勝、1992 年にダニー・ラポルト(Dany Laporte)が総合優勝した記録のみ)。

今大会から始まった<ヴォラン・ダカール>、フランスのラリーを勝ち抜いた 30 歳以下のドライバーに与えられる懸賞で、ゲラン・シシエリ/マチュー・ボームル(Guerlain Chicherit/Mathieu Baumel)が獲得。ゲラン・シシエリは元スキーチャンピオン、総合順位 50 位に終わった。

カミオン部門

カマスのウラジミール・チャギン(Vladimir Chaguin)が相変わらずすばらしい走りを見せ、6 つのステージ優勝をしたにもかかわらず、5 度目の優勝をが果たせなかった。モーリタニアの砂丘ステージで大きく後退し、優勝への道をたたれ、最終的にチームメイトのフィルダウス・カビロフ(Firdaus Kabirov)が優勝。

大会実施	2005 年 12 月 30 日～2006 年 1 月 15 日
通過国	ポルトガル、スペイン、モロッコ、モーリタニア、マリ、ギニア、セネガル
休息日	ヌアクショット(モーリタニア) (2003/1/8)
総合走行距離	9,043km うちSS4,813km
参加台数	475 台 (モト 232 台、(サイドカー 1 台含む) オート 174 台、 カミヨン 69 台
ゴール台数	190 台 (モト 93 台、 オート 64 台 カミヨン 33 台

総合優勝者

	ドライバー	
モト	マルク・コーマ (西)	KTM
オート	リュック・アルファン / (仏)	シュレッツェー
カミヨン	チャギン / ヤクボフ / サヴォスティン (ロシア)	KAMAZ

大会のディレクターが交代した。これまで元モトチャンピオン+オートチャンピオンのユベール・オリオールが大会を指揮してきたが、若いエチエンヌ・ラヴィニユに代わり、大会組織がより近代的、プロ集団になった。

スタートは初めてポルトガルのリスボン、冠スポンサーが昨年までの TOTAL からユーロミルホーに交代した。リスボンでは 30 万人を超える聴衆を向かえるスタートだった。ポルトガル大統領、ジョルジュ・サンパイン (Jorge Sampaio) もポルトガルでの 2 度のステージを観戦するほどの熱の入れ様。ポルトガル人ライダールベン・ファリア (Ruben Faria) のステージ優勝に沸いた。

競技者数が昨年よりさらに増加し、競技車 475 台に加え、アシスタントカー・カミヨンが 129 台、出場者数で 1,562 名にも上る大所帯となった。

GPS表記が制限され、高度なナビゲーションテクニックを求められるルールが適応になった。また、モト、カミヨンの走行速度が 150km/h に制限された。

ヌアクショット～キッフアのステージでオーストラリアのライダー、アンディ・カルデコット (Andy Caldecott) が転倒する事故で死亡。昨年に続くライダーの死亡事故で、大会関係者に衝撃を与えた。さらに、第 13,14 ステージで出場者がコースを通過中に観戦に来ていた地元の子供を死亡させる事故があり、弔意を表して本日第 15 ステージの SS をキャンセルすることになった。競技者ばかりでなく、観戦する地元の人々の安全を考慮するキャンペーンを行っていた最中の事故で、主催者は翌年、さらに安全強化を徹底させることになる。

モト部門

モト部門で最終的に勝利をおさめたのはレース前の予想どおり、スペイン人マーク・コーマ (Marc Coma)。ライバルのシ rilル・デプレの追い上げをかわし、最終的にタイトルを守りぬいた。

昨年の優勝ライダー、シ rilル・デプレ(Cyril Despres)は第 6 ステージで転倒、肩を骨折した。痛みを抑えながらレースを続けていたものの、マルク・コーマ (Marc Coma)に日に日にタイム差をつけられていく。最終ステージでナビゲーションの良さがものをいい、大きくタイムを縮めた。最終的に僅差で準優勝となった。

アメリカからのライダーがにわかに増えた。2005 年大会で 9 位につけたクリス・ブライス (Chris Blais)が今大会では総合順位 4 位に奮闘。ジョナ・ストリート (Jonah Street)は総合順位 17 位、5 つのSSでトップ5に入っていた。

オート部門

ペテランセルがさらに記録を更新。タンタン、アタール、キッフアの 3 つのステージで優勝し、通算 51 回目のステージ優勝、アリ・ヴァタネンの記録を破った。

1990 年、1992 年の WRC 世界チャンピオン他、26 度の優勝記録を持つカルロス・サインツ (Carlos Sainz)が初めてダカールラリーに参戦。フォルクス・ワーゲンで、4 度のSS優勝、しかし総合順位は不本意に終わった。

1999 年、2000 年大会で総合優勝したジャンルイ・シュレッサーは 2001 年以降、ステージ優勝が果たせずにいた。今年エル・ラッシディアのステージで久しぶりの優勝。チームメイトのティエリー・マニャルディがズエラットとヌアクショットの二つのステージでスクラッチベストタイムをたたき出した。

アメリカの人気ドライバー、ロビー・ゴードン (Robby Gordon)もハマーで参戦、モーリタニアでリタイアした。一方マーク・ミラー (Mark Miller)は、総合順位 5 位と奮闘。

昨年大会から始まった<ヴォラン・ダカール>、フランスのラリーを勝ち抜いた 30 歳以下のドライバーに与えられる懸賞で、ゲラン・シシェリ/マチュー・ボームル (Guerlain Chicherit/Mathieu Baumel)が獲得したが、今年 BMW-Xレイドのチームから参加。元スキーチャンピオンのゲランは、ドライビングでもすばらしいセンスを披露し、タンバクンダでステージ優勝をきたした。

2007 年 EUROMILHOES DAKAR 2007 第29回 リスボン～ダカール

大会実施	2007 年 1 月 6 日～2007 年 1 月 21 日
通過国	ポルトガル、スペイン、モロッコ、モーリタニア、マリ、セネガル
休息日	アタール(モーリタニア) (2003/1/13)
総合走行距離	7,915km うちSS4,309km
参加台数	510 台 (モト 245 台、 オート 180 台、 カミヨン 85 台)
ゴール台数	300 台 (モト 132 台、 オート 109 台 カミヨン 59 台)

総合優勝者

	ドライバー	
モト	シリル・デブレ(仏)	KTM
オート	ペテランセル・コツレ(仏)	三菱
カミヨン	ステイシー／ゴットリーブ／デルキンデレン(蘭)	MAN

ポルトガルの宝くじ会社、ユーロミルホーがタイトルスポンサーになって 2 年目、今大会もポルトガルのリスボンをスタート。1 月 3, 4, 5 日にリスボンで車検を行った後、1 月 6 日スタートセレモニー、第 1SS, 1 月 7 日にポルトガル内のポルティマンで第 2SS を行った後、スペインのマラガからフェリーでモロッコに移動。

ダカールラリーの世界的な人気はさらに高騰し、モトは受付開始ご 1 週間、オート・カミヨンも 1 ヶ月足らずで定員に達し、のんびり系のイタリア人がほとんど出場できない支障をきたした。参加台数も空前の 510 台、

アフリカステージはナドール(モロッコ)からいきなり、高度なドライビング & ナビゲーションテクニックを求められるステージが始まった。