

Legendary Japanese Cars 三菱 ギャラン GTO 1
 名車の系譜 三菱 ギャラン^{ラムダ}ハ〔初代〕..... 8
 メーカー列伝 自動車メーカーの歴史 三菱自動車工業①..... 10
 ジャパニーズカー発展史 サスペンションの変遷①..... 12

[発行日] 2023年4月25日
 [発行] 株式会社デアゴスティーニ・ジャパン
 〒104-0054 東京都中央区勝どき5-2-15 EDGE勝どき
 [発行人] 谷 健二
 [編集人] 佐藤育美
 [アートディレクション] 今福健司
 [編集協力] 株式会社ファミリーマガジン
 [デザイン] 山下真理子(株式会社ファミリーマガジン)
 [デザイン協力] 株式会社ハ木クリエイティブ
 [撮影] 石橋謙太郎(studioM)
 [印刷] 株式会社大丸グラフィックス
 ©2023 k.k.DeAgostini Japan All Rights Reserved.

画像提供
 いすゞ自動車、スズキ、SUBARU、ダイハツ工業、トヨタ自動車、トヨタ博物館、日産自動車、日野自動車、本田技研工業、マツダ、三菱自動車、八重洲出版、三栄
 ※本誌掲載の記事、写真、図版、イラスト等に関して、デアゴスティーニ・ジャパンに無断で、著作権法の規定に反して複写(コピー)、複製、転載、データファイル化することを禁じます。

定期購読のご案内

隔週刊『日本の名車コレクション』は隔週火曜日発売のマガジンシリーズです(一部地域を除く)。シリーズは全100号を予定しています。シリーズ全号が確実にお手元に届くように、定期購読をお勧めいたします。直接定期購読を希望される方は、次のいずれかの方法でお申し込みください。

- インターネットで
<https://deagostini.jp/nmc/> (24時間受付)
 ※スマートフォンからも同じアドレスでアクセスできます。(24時間受付)
- お客様受注センターに電話またはファクスで
 ☎ 0120-300-851 (10:00~18:00 年末年始を除く)
 ☎ 0120-834-353
 (定期購読申し込み用紙をお送りください。24時間受付)
- 定期購読申し込み用紙を郵送
 [定期購読のお知らせ] がお手元でない場合はお客様受注センターまでご連絡ください。

●バックナンバー注文のご案内
 本誌のバックナンバーは定期購読と同じく、弊社WEBサイトかお電話、もしくはお近くの書店で承っております。
 ※在庫に限りがございますので、予めご了承ください。
 ※本誌は都合により刊行サイクルが変更されたり、休刊になることがありますので、あらかじめご了承ください。
 ※本誌に掲載している商品のデザイン・仕様等は、実際にご提供するものと一部異なる場合がございます。

お客様サポートのご案内
 ●WEB上でも、お客様からのよくある質問と回答を掲載しています。
 デアゴ よくある質問 検索

●メールでのお問合せ
 ※ Webで会員登録が必要です。
<https://deagostini.jp/support/mail>

●お客様サポートセンター (本誌関連の一般的な質問を承ります)
 ☎: 0570-008-109 (月~金10:00~18:00 土日祝日除く)
 ※間違い電話が大変多くなっております。お電話の際は電話番号をよくお確かめください。また万が一不良品がございましたら、上記の電話までお問い合わせください。

本誌の最新情報をCheck!
 PCからもスマートフォンからもアクセスできます。

検索 デアゴ 日本の名車

【個人情報の取扱いについて】*お申し込み前に下記を必ずお読みください。ご提供いただく個人情報は、商品の発送、アフターサービス・新商品・サービス等の各種ご案内の提供、各種商品情報やお問い合わせへの回答、および商品開発およびサービス改善のためのデータ分析のみに利用します。お客様の個人情報は、弊社と同等以上の管理体制を有している委託先への業務委託、法令等の規定に基づく場合を除き、第三者提供をすることはありません。業務委託のうち、クレジットカード決済に關しましては、弊社と同等以上の管理体制を有する決済処理サービス会社に委託しております。個人情報のご提供はお客様の任意ですが、項目に未記入部分がある場合、お申し込みの手続きがとれない場合もあります。個人情報の利用目的の通知、開示・内容の訂正・追加・削除・利用の停止・消去および第三者への提供の停止をご希望される場合は、下記にお問い合わせください。個人情報保護相談受付窓口(03-6730-3793) 土日、祝日、年末年始、夏季休暇を除く10:00~18:00) 株式会社デアゴスティーニ・ジャパン コンプライアンス担当 弊社の個人情報、公表事項も合わせてご覧ください。 <https://deagostini.jp/security/>

15

MITSUBISHI
 GALANT
 GTO
 1970-1977

刷新三菱形象的

三菱 Galant GTO

型號	A53C
引擎名	4G32
排氣量	1597cc
最大輸出	125ps/6800rpm
最大扭力	14.5kg-m/5000rpm
全長	4125mm
全幅	1580mm
全高	1310mm
軸距	2420mm
車輛重量	980kg

其長車頭、快背式車身的設計，仿照了當時風靡一時的福特野馬。採用曲率50吋的側窗，打破了「車內空間狹小」的刻板印象。



高性能跑車



承襲了Colt Galant的逆斜車頭設計，更加突顯長車頭造型，同時也造就俐落的前罩。



車尾角度。略微上揚的鴨尾造型，兼具高速行駛時的抑揚力功能與動感美學。





鴨尾造型車尾 展現強烈個性

昭和45(1970)年11月推出的Galant GTO，是一款時髦的跑車，一改過去三菱汽車給人留下的樸實印象。

上市時，背後有著當時三菱重工業汽車部門的內部因素。

三菱在昭和38(1963)年推出了Colt 1000，之後也推出了排氣量更大的車型。然而，Colt 1000 雖然在硬體方面獲得好評，但外觀卻過於樸素，在後起的日產 Sunny和Toyota Corolla等強勁對手面前顯得黯淡無光。受到這樣的影響，三菱重工業的汽車部門一度將業界第三的寶座拱手讓給Mazda，因此變革勢在必行。最後，汽車部門從重工業中獨立，於昭和45年4月成立了三菱自動車工業株式會社。

對新生三菱自動車來說，第一款作品就是Galant GTO。其基礎是前一年推出的初代Colt Galant，而Galant

GTO則是定位為一款高性能跑車。不過，它並不是與初代Colt Galant同時開發的。

觀察當時的汽車市場，正值高度經濟成長期且在石油危機之前，因此追求運動型車款的風氣日益高漲。Galant GTO 的設計師是社內設計師上砂公昭。上砂在公司命令下前往美國留學期間，親眼目睹了運動型且實用的小型雙門跑車的熱門程度，並確信日本的年輕人將會迎來駕馭此類車款的時代。

由於上述原因，Galant GTO的外觀設計以仿效福特野馬的肌肉車為目標，並巧妙地將其縮小到日本汽車的尺寸。其中最具特色的，是後來被稱為「車尾翹臀跑車」的鴨尾造型車尾，這不僅賦予它強烈的個性，還發揮了空氣擾流板的作用。此外，配備四眼頭燈的深邃逆斜車頭，也作為「三菱的臉」之一，被傳承到第6代和第8代Galant、Legnum、Lancer Evolution X等車型上。與配備

兩眼頭燈的初代Colt Galant不同，使用四眼頭燈也是為了降低車頭高度，提升空氣動力性能。

鍍鉻的二分割格柵以火箭噴射口為設計理念。後方的尾燈兼方向燈在煞車燈點亮時，紅色光線會反射在周圍的鍍鉻飾條上，營造出彷彿噴射火焰的效果。

就在團隊製作出具有上述特徵的黏土模型時，於昭和43(1968)年5月來訪視察的，後來成為三菱自動車初代社長的牧田與一郎，看中了這款車，並正式下令開發。

「GTO」是義大利語「Gran Turismo Omologare」的縮寫，直譯為「公認的GT」。據說是取自於法拉利250GTO，但作為非賽車用途的日本國產車，GTO稱號是首次使用，由此可見對這款車的自信。



M11的初次亮相。儘管是量產規格，但其裝備幾乎與Colt Galant的頂級配備相當。



昭和47(1972)年17XII車型。在4盞尾燈中，內側的兩盞成了方向燈，因此內外側的車燈顏色有所不同。

東京車展 大受好評！

Galant GTO最初是在昭和44(1969)年的東京車展上，以「Galant Coupe GTX-1」的名義展出。

此次展出了兩款原型車，分別是搭載OHC引擎的「休閒型」和搭載DOHC引擎的「GT型」。「休閒型」為橘色，「GT型」為銀色搭配深藍色條紋，但市售車以「GT型」的後繼車款「MR（後述）」的橘色作為形象色。由此可見，車色與車身造型的搭配令人印象深刻。實際上，此次展出的迴響十分熱烈，三菱也因此獲得了確切的信心。

於昭和45(1970)年11月正式發表，約莫在初代Colt Galant登場一年後。與原型車的差異在於將車門玻璃曲率改為美國標準的50吋 R，以及將儀錶板改為面向駕駛側，這都是當時三菱的合作夥伴克萊斯勒所提出的建議。

初期推出「MII」與「MI」兩款

車型，皆搭載1.6升4G32型引擎。MI為單化油器規格，馬力100匹，目錄值最高時速170公里；MII為雙化油器規格，馬力110匹，最高時速185公里。一個月後推出高性能車型MR，但以不到1000公斤的車重來看，這兩款一般車型也具備了相當的性能。

此外，MII和MI是上述的Colt Galant GTX-1的「休閒型」，而「休閒型」搭載的引擎是雙化油器規格。

懸吊系統方面，前部為附有穩定器的雙支撐式支柱，這是專為Galant GTO開發的。後部為使用板簧的車軸式，但採用了較硬的設定。

煞車系統採用前輪碟式、後輪鼓式，並配備了助力泵。

駕駛艙也相當有特色，下部採用木紋飾板的儀錶板配備了八個儀錶，此外還搭載了國內首創的頂置式中控台。這個也被稱為「飛行駕駛艙」的頂置式中控台，也沿用到後繼車款初代Galant A。

象徵GTO的高性能車款 「MR」登場

延遲一個月登場的MR，是象徵Galant GTO的高性能車款。在GTX-1「GT Type」量產之前，它從車展亮相以來就備受期待。MR的名稱是「Mitsubishi Racing」的縮寫，從命名上就能看出對這款車型的期望。MR這個名稱在Lancer Evolution等車型上也相當熟悉，但其起源其實就在這裡。而MR的存在，也進一步提升了Galant GTO車型的存在感。

在GTX-1階段，搭載的是用於方程式的R39型引擎，但市售車採用的是DOHC型的4G32型。配備雙化油器和Solex的4G32型可輸出125匹馬力。與同年推出的競爭對手Toyota Celica的熱門引擎2T-G型相比，馬力高出10匹，是當時1.6引擎的佼佼者。

最高時速達200公里，零四加速16.3秒。廣告宣傳稱其為「源自F1傳奇



GSR車型因安全標準的修訂而一度停產，但在昭和50(1975)年2月復活。當時，前格柵改為與車身同色的設計。



最終型號為昭和51(1976)年的GSR。保險桿側面加裝了護蓋，並配備專用條紋，整體設計更加精緻。

在昭和46（1971）年11月，作為Galant GTO的「弟弟輩分」Galant Coupe FTO首次亮相。底盤和部分車身與Colt Galant共享。



的熱門跑車」。由此可見，三菱當時積極投入F1賽事，在昭和41(1966)年的第3屆日本大賽中，Colt F 3A在F1表演賽中奪冠，隔年F1成為正式賽事，Colt F 2A更是包辦冠亞軍。

MR的「特別」也體現在外觀上。引擎蓋上設置了假進氣口。此外，側邊飾條也沿著鴨尾的臀線向上揚起，一直延伸到行李廂蓋，這是專屬規格。此外，輪圈也專為MR設計，後方徽章在昭和46(1971)年改為特別大的尺寸。此外，後來還推出了以輕型車再現MR外觀的Minica Skipper GT。

然而，MR的售價為112萬5000日圓，與當時Toyota Celica GT的87萬5000日圓相比高出不少，加上後述的排放氣體規範影響導致銷售期間僅有短短一段時間，因此生產數量僅有835台。如今看來，這也是造就其「傳奇」地位的一項因素。

儘管首次亮相就大放異彩 卻受制於排放氣體法規

Galant GTO以其亮麗的外觀和MR的高性能，在上市後引起巨大迴響。從

首次亮相到隔年，它成為了一款暢銷車型，銷量接近2萬台，這在同類車型中是史無前例的。

然而，仍然無法逃脫排放氣體法規和石油危機的影響。

首先，在昭和47年2月的小改款中，除了MR之外的車型排氣量都擴大了100cc，以抑制輸出下降。當時，MII改名為「17X II」，MI改名為「17X I」，並且為17X II提供了自排車型。兩者的輸出都提升了5ps，但車重也增加了。同年8月，由於排放氣體法規的影響，DOHC引擎被廢除，MR也因此停產。

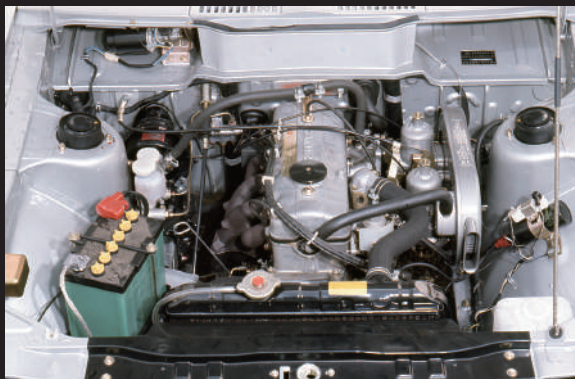
隔年昭和48(1973)年1月的改款中，多數車型的引擎換裝為2.0升的4G52型。同時，GSR作為MR的後繼車型登場。儘管使用SOHC引擎，但最大馬力仍達到125ps，與MR相同。雖然油門反應不如MR靈敏，但最大扭矩17.5kg-m（MR為14.5kg-m）可在更低的轉速範圍內輸出。此次也對車頭造型進行了修改。前一年，由於安全標準的修訂，方向燈和尾燈的顏色已有所區別，噴射機噴口的意象也因此消失。

昭和50(1975)年2月，換裝搭載了靜默軸的Astron80引擎。此外，在符合昭和51年度排放氣體法規時，將排放氣體淨化系統從原本的熱反應器方式改為MCA-51。此時，性能車款GSR在擾流板下緣加裝了反文字的貼紙。這項設計讓後方車輛的後視鏡中看到的是正文字，後來成為一股風潮，但當時相當罕見，可謂是先進的創意。

綜觀以上，儘管Galant GTO以華麗的姿態登場，但後期的排放氣體法規卻讓它黯然失色。總生產量僅有9萬5720台，與當年的快進擊相比可謂十分落寞。然而，GTO那迫力十足的流線外觀與以MR為代表的刺激駕駛感受，仍成功地為三菱汽車塑造了運動化的品牌形象。



儀錶板周圍引人注目的是，除了儀錶板上的六個儀錶之外，還有一個位於中央控制台上的圓形八眼儀錶，其中包括油壓計和油溫計。儀錶板上飾有「galant」字樣。



圖片中是M11的引擎室。MR上搭載的4G32型是三菱首款DOHC引擎，據說它是從F2賽車中獲得反饋的，可產生125ps/14.5kg-m的動力。



前格柵上有馬的徽章。這是繼承了「Colt（英文為“小馬”的意思）」的傳統。此外，「Galant」在法語中是「勇敢」的意思。

承襲航空機引擎血統的名機・SATURN引擎

搭載於Galant GTO上的引擎中，4G32型和4G35型這兩款4G3系列引擎皆被稱為「SATURN引擎」。在最初上市時搭載的是4G32型引擎，但在昭和47年的改款中換裝為4G35型引擎。

這些SATURN引擎被譽為三菱的名機。它們是三菱首款採用OHC氣缸蓋的四缸和六缸引擎，以「完全燃燒」和「公害對策」為主題開發。它們具有出色的耐用性，也是三菱汽車在拉力賽和金卡納賽事中取得佳績的原動力。

順帶一提，「SATURN(土星)」這個名稱被認為是繼承了戰前三菱航空機引擎以金星、火星等命名的傳統。在三菱的引擎系列中，除了土星之外，還有「海王星」、「天文」、「天狼星」等天體名稱的引擎。

在SATURN引擎中，唯一搭載在GTO MR上的DOHC引擎是4G32型（名稱與SOHC相同）。雖然它產生了125ps的2.0升級輸出，但1.6升的排氣量也是其特色。

在日本的稅制中，由於1.5升至2.0升引擎屬於同一級，因此1.6升引擎其排氣量看

似不合理。然而，它之所以被車迷們稱為「點六」，是因為當時每缸理想的排氣量被認為是400cc，而A組（房車賽）的其中一個分組（A6）是1401~1600cc。



GTO姊妹車，初代Colt Galant搭載了首款量產車用SATURN引擎。此後，SATURN引擎一直使用到平成8（1996）年，累計生產量達到421萬台。