

# CMSC JOURNAL

Vol.1



全国大会に出席した会員



## ごあいさつ

CMSC会長 外川一雄

全国のCMSC並びに関係者の皆様、このたび、待望のCMSCジャーナルを発刊する運びとなりました。

思えば20年前の1963年、日本における本格的モータースポーツ発祥のスタートとして第1回日本GPレース大会が開催されました。国際機構の中で、日本のモータースポーツ統括機関、JAFスポーツ委員会が発足したのも同時点でした。

発足直後は、メーカー同志が火花を散らす華々しいレース主軸時代が続きましたが、やがてそれも淘汰され広く一般スポーツマンによって開催、参加出来る大小各種目の競技会が盛んに行われるようになりました。今や世界選手権大会の開催など含め諸外国と肩を並べるまでの発展を迎え、スポーツライセンス人口も8万人を擁するまでとなりました。自動車生産国世界第1位にまでなった現在を思うと、まさに隔世の感があります。

我がCMSCは、その日本のモータースポーツ発展と全く同じ道歩んできました。当初「コルトモータースポーツクラブ」と称する、三菱のファクトリーチームとして誕生し、第1回日本GPを皮切りに、他メーカーのマンモス2座席レーサーの過当競争を尻目に、モータースポーツの真髄であるフォーミュラカーレースを提唱、その振興とリーダー役を務めた三菱は大いなるパイオニアであったといえるでしょう。一方、市販車をベースとしたウイークエンドスポーツも盛んになり、これが自動車愛好者のホビーとして定着し始めた頃、全国各地の三菱ファンによって、自然発生的にディーラーを中心として次々とクラブが設立されました。これはまさにアマチュアオリジナルの三菱車によるモータースポーツ活動、見方によれば、非常に輪郭の明確な三菱愛好者の集いがあったのです。一方それらは、「コルトモ

ータースポーツクラブ」の名を冠してJAFに登録され、正式な組織人格を取得したのであります。皆さんのクラブの発祥はここにあり、今日に至っていることはご承知のとおりであります。

その長い歴史の中にあつては、それぞれ自動車に対する難しい社会環境、モータースポーツに対する一般世評、メーカーがオイルショック、排気公害問題などにより冷えた時代、スポーツポテンシャルのある車が途切れた時代等乗り越えて、固く団結して今日にいたり、益々充実した活動と人の和を維持されていることは誠に喜ばしいことです。このようにして活動している全国CMSCの組織は他に類を見ない独自のものとして高く評価されております。

日本のモータースポーツは、歴史上何十本かの筋によって支えられて今日に至った訳ですが、その中の一筋は確実にCMSCの貢献によってなされた

ものと自負すると共に大いに誇りにして良いと思います。

ランサーターボの出現、その活躍ぶりによって一時の停滞を脱皮し、現在は意気軒昂たる様子うかがえます。

各メンバーがモータースポーツにのそしみ、情熱をかたむけ、CMSCを通して知り得た人の和は、長い人生の中でより一層の充実感を得る事に役立つものと思われま。

又、我々はまだまだ本物でない日本のモータリゼーション、特にその頂点にあるモータースポーツを文明でなく文化として次の世代に正しく伝承していくためにも、責任があるのではないかと思います。

このジャーナルの発刊は必ずやCMSCの今後の活動の充実と和の広がりのために欠かせないものとなり、大いに役立つものになると確信します。

# CMSC全国大会(総会)盛大に開催!!



出席者全員が着席、大会が始まった。



外川会長のお話全員静聴。



CMSCTシャツを手に田口氏(左)須賀氏(右)

久しぶりの全国大会(総会)。7月30日、全国のCMSC会員代表がここ、福島県二本松市東北サファリパークに結集した。開始時刻の午後2時を前に集まった会員——出席者は総勢47名。CMSC本部の外川会長、木全氏、田口氏をはじめとして、地元CMSC福島はもちろん帯広、札幌、青森、岩手、山形、栃木、岐阜、島根、香川の各代表。メーカーの三菱自動車から北根氏、前田氏、須賀氏、堀氏、高桑氏、野村氏、そしてテスト&サービスの益子氏も出席。久しぶりに顔を合わせるメンバーも多く、なごやかな雰囲気の中に大会の司会役を勤めるCMSC本部木全氏の言葉で幕が開かれた。議題は次の通り。

- 1.各CMSCの活動状況説明
- 2.三菱自動車の今後のスポーツ活動説明
- 3.ランサー新スポーツキットの紹介
- 4.クラブ援助説明  
CMSCジャーナル説明
- 5.JAF地域協議会及び地域活動  
各CMSCの今後の方針、要望、意見交換

まず、すべての議題に入る前に、外川

会長の挨拶。日本のモータースポーツの歴史と共に歩んでこられた会長の言葉に一同深い感銘を受け、「コルトモータースポーツクラブ」は現在も健在なりの印象を深めた。このあと早速議題1へ。各CMSCの活動状況説明とそれぞれの出席者紹介。各地域ごとでは活発に活動しているものの、おたがいの状況を知る機会に恵まれなかったこともあり、全員の興味が集まる内容となった。議題は2に移り、三菱自動車工業株乗用車商品企画部北根主務からメーカーとして今後のスポーツ活動についての説明。ヨーロッパにチームラリーアートが出来ること、新開発車のこと、海外ラリー活動状況など、ふだんはなかなか聞くことができない貴重な情報に全員興味津々。詳しい内容については、本号4頁に北根主務ご自身が執筆されているので併せてご一読されることをお勧めしたい。大会はいよいよ佳境に入り、司会の木全氏も舌好調。議題3はランサー用改良型スポーツキットの説明。各パーツを手にしながらの詳しい説明に、ランサーのオーナーは「オレのクルマにもせび……」といった表情だった。続いて三菱自動車工業株宣伝部須賀氏からクラブ援助とジャーナルの発刊についての説明。まず今大会の出席者全員とクラブ会員

全員にCMSCオリジナルTシャツが配布されるとのこと。今後、宣伝部としてクラブ活動の援助に力を惜しまない旨声明があった。議題は5へ移り、JAFスポーツ委員でもある外川会長から地域協議会についての話。モータースポーツイベントを各地で開催するにあたっての注意があった。ちなみにJAFには本部から木全、田口両氏が技術小委員会のメンバーとなって出席している。

そして最後の議題は、各出席者からの質問や要望、意見交換の場となった。CMSCの山形の小川氏からまず第一声。「東北のイベントでは、シニアとジュニアを比較するとジュニアクラスの参加者が圧倒的に多くなってしまいが他の地区ではどうか？」の質問に、CMSC札幌の小町氏から、「北海道でもそれは同じ状況。チャンピオン戦は出場台数が60台を割るというのにジュニアクラスは満杯。」との答。また小川氏の「三菱には1300cc以下の車がないが、その点はどうか？」の質問に、北根氏の「1300以下で試してみます。何れジャーナルで発表することになるでしょう。」の答に一同感嘆の声が上がった。ほか本部への要望としてCMSC青森・鶴ヶ谷氏から、「宣伝部の方へ、CMSCのネーム入りのものを色々作

ってほしい。」のほか会員から、「各メンバーの戦績発表をぜひジャーナルで発表してほしい」とジャーナルへの希望もあった。最後に北根主務から各メンバーへ「総会開催についてどんな形を希望しますか？」の問いかけがあり「年に最低1回は開催してほしい」という答が圧倒的。中には「ドライビングスクールなどのイベントも同時開催したら……」との意見もあった。これを最後にCMSC全国大会(総会)は各出席者それぞれの思いを抱きながら盛大にその幕を閉じた。

翌日同サファリパーク内のダートトライアルコース——エビスサーキットで行なわれる予定の「タイヤスタートトライアル及び大会」のイベント成功を期して前夜祭が行なわれた。牛1頭の丸焼きを囲んであちらこちらにモータースポーツ談議の花が咲く。定評のある軽妙な司会はここでも木全氏。宴たけなわとなってカラオケなしの歌も飛び出し、豪華な賞品の抽選会なども行なわれた。これで明日晴れてくれればと全員が祈るうち前夜祭もお開きとなった。



## CMSC 帯広



会長  
鎌田幸広

各メンバーともトライアル、ラリーに活発に出場し、良い成績を残しています。しかしながらラリーの成績が不調なので、練習と体制固めに力をいれていきたいと思ひます。

## CMSC 札幌



代表(副会長)  
小町 章

メンバーも組織も一新、今、まさに再スタートを切ったところ。全国のCMSC会員が必ず出場できる本格的なラリー(準国内)を計画。皆さんどうぞご参加ください。

## CMSC 青森



会長  
鶴ヶ谷慶市

出来ることからどんどん実行していこうと考えています。クラブ自体はもちろん、モータースポーツ活動をもっと地域社会にアピールし、社会的にも認められるよう頑張ります。

## CMSC 岩手



事務局長  
佐々木 学

道路状況、スポンサー、ディーラーとの関係など比較的恵まれた環境の中で活動しています。地域住民とのトラブルはおこさない、させないということを第一に心がけています。

## CMSC 山形



会長  
小川日出雄

ダートラリーを年1回開催しています。7月の東北ジュニア選手権ラリーにはじめて出場した女性メンバーのナビが優勝しました。底辺拡大を図っていく考えです。

# '83ダイヤスタートライアル及びす大会



## 今年も大成功に終る。

CMSC福島とCMSC本部が主催、帯広、札幌、青森、岩手、山形、栃木、岐阜、島根、香川の各CMSCが共催で、今や恒例ともなった東日本ダートラリーチャンピオンシリーズ第5戦「ダイヤスタートライアル及びす大会」が去る7月31日、東日本有数のダートトライアルコース——エビスサーキットで行なわれた。

前夜祭の皆の期待も天には通じなかったのか、当日はあいにくの雨模様。乾燥状態ならかなりのハイスピードになる予定だったが、誰もがうらめしそうに見上げる空は一向に雲が切れない。路面の状態は悪く、オフィシャルからショートコースに変更の決定が出た。しかし総参加台数は118台と、大イベントにふさわしい出場車が集まり、いよいよトライアル開始。マッティーコー

スコンディションにもかかわらず、各車の実力が白熱、なかでもB-IIクラスは、わずか0.3秒の差が大きく順位を左右するなど、観戦する側も非常に興味深いトライアルとなった。このクラスでは、ランサーEXターボを駆る地元福島の小野光男選手が3位に食い込み健闘。ベストラップはDクラスの山下公男選手が1分00秒5の好タイムで獲得。ほか各クラス優勝者、入賞者はトロフィのほかスクーター、アルミホイール、タイヤ、オイルなどの豪華な副賞を手にして大喜び、雨に見舞われながらも事故もなく無事終了。参加者、オフィシャル共々、次のトライアルでの再会を約束し、思い出深いエビスサーキットを後にした。オフィシャルの皆さん、ご苦労さま。



パドックに集合した参加車



健闘 / B-II 3位のランサーターボ小野選手



ゼッケン⑩ミラージュターボの山田選手



ドライバーズミーティング

足ガッコイイ / 鶴ヶ谷さへん



ゼッケン⑨ランサーターボの加藤選手



木全競技長の懇切丁寧なお話。

忙中開アリア?

### CMSC 福島



会長  
菅野 茂

いちばん歴史が長いクラブであることをクラブ員全員が自負し、誇りに思っています。エビス大会もう8回。更に日本の名物大会にしていきたいです。

### CMSC 栃木



会長  
松本圭典

林道が使えないというハンデはありますが、今後ラリー、ダートラを年1回はやっていきたいと思ひます。11月にダートラを計画中。ディーラーも非常に協力的で助かります。

### CMSC 岐阜



会長  
細野賢司

どちらかと言えばオーガナイズよりはエントリーチームです。メンバーが広い県内各地に散在し、個々で活動しがちですが、バランスをとって円滑に運営していく所存です。

### CMSC 島根



会長  
藤原正敏

水害などもあり、活動が妨げられがちでしたが、今後は本部との連携を保ちながら地域モータースポーツの発展と底辺拡大を図るよう積極的にイベントを開催していきます。

### CMSC 香川



会長  
田中昭男

ラリー開催にあたっては、今更ながら保安用品について充分注意、徹底していただきたいと思ひます。また、練習に出るときは、ぜひクラブに連絡して行って下さい。

# 三菱のモータースポーツ活動について

三菱自動車工業株式会社乗用車商品企画部主務 北根幸道

三菱がモータースポーツイベントに参加したのは、昭和36年のマカオグランプリレースが最初。その後、昭和38年に始まった日本GPレースのツーリングカー部門に出場。これらの活動が三菱自動車の中に“モータースポーツ”という新しい言葉を導入したきっかけになっています。

私は、当時より三菱のモータースポーツ関係の業務に携わり今日に至っていますが、この間、日本のモータースポーツ活動のあり方、ひいては三菱のモータースポーツ活動のあり方について、社内ではいろいろ議論を重ね、現在の三菱自動車の考え方が確立されました。その要点は

- ①一般生産車の開発・改良と直結した生産車をベースとした海外ラリー活動を柱とする。
  - ②この成果を、国内外の三菱ユーザーのモータースポーツ活動にできるだけ還元する。
- というものであります。

この考え方の最も皆様身近な例としては、ランサーターボで世界選手権ラリー活動を行い開発を先行、その技術的成果をおりこんだランサーターボを販売し皆様のラリー活動に使って頂けるようにしたことです。

また、モータースポーツ活動に関連した開発というのは終結することがありません。常に速く、より信頼性の高いマシンを完成させるよう我々が努力を重ね、その成果を常にユーザーの皆様におとどけするという考え方がなければ何の意味もありません。

この考え方に沿って、さらに改良したランサーターボがすでに8月末の1000湖ラリーに出場しました。そしてさらに11月末のRACラリーに出場させる予定です。近々これら世界選手権ラリーで得た成果を数多くもりこんだランサーターボのハイパフォーマンス版を発売すべく、着々と準備を進めています。この車の内容についてまだ具体的に発表はできませんが、エンジンの

性能向上に加え、サスペンションまわりの大幅な改良を含め、まさにヨーロッパのランサーターボの日本版と申し上げてもいいものです。

ラリーユーザーの方々にとって、きつとご満足のいくものと確信しています。さらに、噂されております4WD機構等を使った将来のラリー車の開発についても社内では進行中です。このように三菱自動車の技術シンボルの大きな柱としてラリー活動はいままさに根をはやそうとしています。

今後とも、三菱自動車ファンの皆様が開発活動の成果をあらゆる方法を通しておとどけていくべく努力してゆきたいと思っています。このため現在、精力的に活動していただいているテスト&サービス社、国内ラリー活動のエキスパートであり、ランサーファンと自認していらっしゃる石黒社長のタスカエンジニアリング社およびヨコハマゴム等のご協力をいただきながら、皆様の御期待に沿いたいと考えています。



最後になりますが、現在世界の三菱モータースポーツファンを結束する意味で“RALLIART”ブランドによるアイデンティティの展開を計画しており、ベースとなる拠点を日本ばかりでなくヨーロッパにもおく予定です。この計画の推進によって、皆様方の仲間意識を少しでも高めることができれば、と思っております。今後とも、よろしくお願ひ申し上げます。

## ランサー用改良型スポーツキット

テスト&サービス社より発売している従来のリアアート・スポーツキットに関しては、去る'80年のランサーEX1800GSR（ノンターボ車）による1年間の実戦参加で得られたデータを基に、ターボ装着によるパワーアップに対処する改良を加えたものです。狙いとしては、初級者から上級者まで幅広いラリーリストに対応させるべく、高い基本性能を有し、且つ耐久性に富んだものを目指しました。従ってサスペンションキットASSYを装着する事によつ

て、初級者ならば1年間程度は無交換で初期性能が維持でき、上級者に対しては更に各ラリーリスト独自の変更を加える事によって、各自に合ったより高い性能を発揮できる素材となり得る事を狙っています。例えばキットASSYに含まれている強化ゴムブッシュ等はその一例で、ゴムブッシュは耐久性に富み、且つ安価であり、初・中級者に対しては十分な性能を発揮するものですが、昨今のJAF戦に代表される上級ラリーに出場する場合には、やは

りやや物足りない事も事実です。しかし、この様な上級者には各々独自のセッティングもあり、ピロボール等の使用により、より各自の好みに合せたチューニングを施す事ができるのも腕のうちと言ってよいでしょう。この場合でも、ショックアブソーバやスプリングは当初のキットのものがそのまま使用でき、キットのみの場合以上の性能が期待できるような仕様の設定に努力しました。又、スポーツキットとしての性格上、当然の事ながら常に最終仕様と

## テスト&サービス社より新発売!!

いうものではなく、実戦経験の積み重ねが必要な事は言うまでもありません。そこで、ADVANラリーチームをはじめとする国内トップラリーリストをモニターとして、JAF戦への実戦参加を続けながら改良を重ねてきました。又実戦の間にはスポーツキットのみを装着した状態での確認テストも併行して行なってきた事ももちろんです。その結果として今回新たに追加される改良型リアアート・スポーツキットを以下にご紹介します。

### 1. 主要改良点

- 1) フロントストラット
  - 減衰力・封入ガス圧の見直し  
( $C = 150 / 125\text{kg} \rightarrow 180 / 130\text{kg}$ )  
( $P = 17\text{kg/cm}^2 \rightarrow 12\text{kg/cm}^2$ )
  - 外形寸法を標準品と同寸法としカートリッジに互換性を持たせ補強ケースのみの使用もできるようにした。
  - ストラットケースは従来同様に板厚をUPし、曲げ剛性を大巾に向上させている。
- 2) フロントスプリング
  - ハイスピードトライアル用として  $K = 2.5\text{kg/mm}$  を新設定
- 3) フロントスタビライザ
  - ステアリングの初期応答性向上の為細径品を新設定した  
( $\phi = 22\text{mm} \rightarrow \phi = 20\text{mm}$ )

- 4) リヤショックアブソーバ
  - ラリー用とハイスピードトライアル用との2種類を設定し、種々のコースでの対応に対処した
  - 減衰力の見直し  
( $C = 160 / 115\text{kg}$ )  
( $\rightarrow 165 / 120\text{kg}$  ラリー用)  
( $\rightarrow 190 / 135\text{kg}$  トライアル用)
  - 封入ガス圧の見直し  
( $P = 20\text{kg/cm}^2 \rightarrow 10\text{kg/cm}^2$ )
  - 耐久性の向上  
(ピストン径UP  $\phi 25\text{mm} \rightarrow \phi 32\text{mm}$ )  
(ストローク増大  $180\text{mm} \rightarrow 205\text{mm}$ )
- 5) リヤスプリング
  - トラクション向上の為、低バネ定数品を新設定  
( $K = 2.2\text{kg/mm}$ )

### 2. ラリー用・トライアル用の組合せ

	改良型スポーツキット	
	ラリー用	トライアル用
ストラット ASSY	MR349270 (C=180/130kg, P=12kg/cm <sup>2</sup> )	
ストラットカートリッジ	MR349271 (C=180/130kg, P=12kg/cm <sup>2</sup> )	
ストラットケース	MR349290 (外筒肉厚3.5mm)	
フロントスプリング	標準品 (K=2.3kg/mm)	MR349280 (K=2.5kg/mm, 車高+20mm)
フロントスタビライザ	MR349292 $\phi = 20\text{mm}$	
リヤショックアブソーバ	MR338710 (C=165/120kg, P=10kg/cm <sup>2</sup> )	MR338711 (C=190/135kg, P=10kg/cm <sup>2</sup> )
リヤスプリング	MR348720 (K=2.2kg/mm, 車高+10mm)	

■以上のスポーツキットに関するお問い合わせは  
(株)テスト&サービス ☎044(854)1945・1946  
〒213 川崎市宮前区馬絹1992



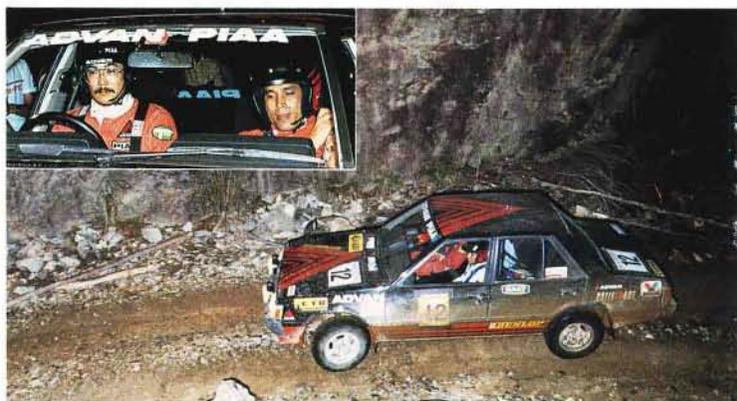
# ランサー(山内選手)今年もシリーズチャンピオンに決定!

'83 JAF全日本  
ラリー選手権

83年2月、恒例の赤城山小沼の水上トライアルによって今年もJAF戦の激戦の幕が開いた。昨年は圧倒的タイム差で快走した4WDに対して、今年も2WD勢も健闘したが、わずかに及ばず4WDの2連勝に終わったDCCSウインターラリー。そして事実上のシリーズ開幕となる“関西ラリー'83”昨年は地元スペシャリストの“ゴーチン”こと後藤選手がランサーターボの初戦を飾った事は記憶に新しい。その後藤選手、今年もジェミニによる挑戦である。ADVANランサーを駆る山内選手とシ烈な争いの結果、またしてもゴーチン優勝、山内選手は第1戦に引続き2位入賞でポイントトップに立った。続いて舞台を九州に移した第3戦。昨年は、神岡・羽豆の若手による1・2フィニッシュで新時代の幕開けを予想させた“ACKスプリングラリー”、今年も満を持した山内選手の久々の優勝、そして又第3ステージ激走により羽豆選手の2位入賞、3位には関西の走り屋松本選手、そのわずか1秒後に大庭選手が4位、ADVANチーム石黒親分悲願の1・2・3フィニッシュがまたしても夢と消え去った。波にのった山内選手は続く第4戦“ソ-

ルド'四国”でも連続優勝を決め、早くも今年のチャンピオンに王手をかけた。再び九州へ戻った第5戦、混乱のうちに第2ステージで打ち切りとなったこのラリーはポイント対象外との判定を受けた。久々に北海道を舞台とした第6戦“チポラリー”昨年まではノンタイトル戦であったが羽豆選手が3連勝しており大きな期待を背おってNO.1でスタート。だが、濃霧と雨の悪コンディションのもと、第1ステージ最終CPを目前にして次々と続発するリタイア組の中にもまれてしまった。最後に勝利の女神が微笑んだのは昨年のチャンピオン神岡選手であった。

しばしの夏休みの後、今年のチャンピオンの行方を決定する第7戦は秋田へ移る。しかしこの“鳥海ブルーラインラリー”はJAF戦初の死亡事故発生という悲しい結末で第1ステージのみで打ち切られた。浮きジャリが多いコースはゼッケン前半の選手に不利な戦いとなり、往年の“リトルジャイアンツ”、綾部選手の久々の優勝となった。シリーズポイントは松本選手の“リタイア”によりADVAN山内選手のものとなり、同時にランサーターボが連続チャンピオンカーに決定した。



シリーズチャンピオン山内選手と山口選手(左上)と第4戦ツールド四国を走った山内ランサー

戦績表				
	第1戦 2/12~2/13	第2戦 4/2~4/3	第3戦 4/23~4/24	第4戦 5/21~5/22
	DCCS ウインターラリー	関西ラリー'83	ACK スプリングラリー	ツールド四国
1	スバル4WD (清水/大沢)	ジェミニ (後藤/伊藤)	ランサーターボ (山内/山口)	ランサーターボ (山内/山口)
2	ランサーターボ (山内/山口)	ランサーターボ (山内/山口)	ランサーターボ (羽豆/田口)	ランサーターボ (加勢/林)
3	スバル4WD (加藤/海野)	シルビアRS (松本/片山)	シルビアRS (松本/森)	シルビアRS (松本/森)
	第5戦 6/4~6/5	第6戦 6/25~6/26	第7戦 8/27~8/28	第8戦 10/8~10/9
	KOC クロス&イーグル	チポラリー イン北海道	鳥海ブルー ラインラリー	R-8 Rally&ラリー
1	セリカGT-T (桜井/岸保)	カローラレビン (神岡/佐久間)	カローラレビン (綾部/山本)	?
2	カローラレビン (堀田/稲田)	カローラレビン (二戸/村上)	カローラレビン (堀田/稲田)	?
3	ジェミニ (鳥越/宮崎)	ランサーターボ (藤田/吉田)	ランサーターボ (藤田/吉田)	?

## '83 1000湖ラリー 現地レポート

グループBカー(Gr-B)による戦いが本格化した'83WCRシリーズ、昨年は混走を許されたグループ4カー(Gr-4)は引き続き参加を許されるものの、同時に大きな制約を受ける事となった。それは、①WCRポイントの対象外、②シードドライバーの参加不可等である。昨年圧倒的勝利を収めたアウティチームは、昨年とほぼ同仕様の車を早くもGr-Bとして再認可を受け、4WDのアドバンテージを生かして、必勝体制を組み、昨年同様、最も早くGr-Bを送り込む、ランチャチームは、昨年の経験を生かして熟成を重ねたランチャ・ラリーでこれを迎え撃つ構えであり、事実上、アウティVSランチャのチャンピオン争いの様相を呈していた。第7戦“ユダスレーラリー”を終えた時点でランチャの4勝2敗という成績に対して猛反撃に出るアウティチームは第8戦1000湖ラリーにも必勝の体制で出場してきた。その中であって、我々がチーム・ラリーアートは、ヨーロッパに於ける前線基地を昨年までのオーストリア・アンツェル社から、イギリスへと移しアンドリユー・コーワンをボスとして、次期ラリー車の開発拠点とする一方、この1000湖ラリーに、ランサーターボを更に改良し、1台を出場させ

た。新チーム・ラリーアートの出場体制は、Gr-4カーではシードドライバーの参加が認められていないことからエース、クワラングに代って今フィナンドで最も注目されているオベルのエースドライバー、ヘンリー・トイボネンの弟であるハリー・トイボネンがステアリングを握る。その実力の片鱗はスタート前日に行なわれた、プレス向けのSS2を使ったタイムアタックで早くも披露された。昨年のトップタイムが1'50(ミッコラ・アウティ) 2位が1'51(クワラング・ランサー)に対して、昨年と同仕様のランサーターボでハリーは1'50をマークしたのである。しかし、今年のWCRでしのぎを削るアウティとランチャは、この時に何と1'44、1'45というとてもないタイムをマークしており、マシン熟成のテンポの早さを見せつけていた。これら、アウティ、ランチャを始め、オベル、日産、トヨタと久しぶりにほとんどのワークスチームが顔をそろえた、'83 1000湖ラリー、並いるこれら強豪の中において、健闘するランサーターボ、第1ステージを終了した時点で15位、トイボネンは期待に答えていた。車への慣れも全くないハリーはSSごとにペースをあげSS34を終了した時点では、11位に



パワフルなコーナリングを見せる1000湖ラリー出場車

浮上してきていた。しかし、このSS34でトランスミッションに不調をきたし、サービスポイントへ急ぐランサーターボに、勝利の女神はそっぽを向いてしまった。急造ランサーに起った突然のエンジンストップである。サービス隊との連絡もとれず、あせるトイボネン、通りがかったオベルチームの助けを借りてやっとサービスポイントに着いた時には、約20分のタイムロスとなっていた。ロードペナルティは30分でタイムアウトとなる、トランスミッション交換に残されたのは10分、A.コーワンの指揮のもと、ベテランメカニックの手によってテキパキとトランスミッション交換作業は進められた。し

'83 1000湖ラリー結果			
1位	アウディクアトロ (ミッコラ)	4'23.44"	
2位	アウディクアトロ (ブロンテスト)	24'05"	
3位	ランチャラリー (アレシ)	24'23"	
4位	アウディクアトロ (エケレント)	26'03"	
5位	ランチャラリー (アイリッカラ)	32'09"	
6位	セリカターボ (カンクネン)	34'45"	

かし、10分はあまりにも短かった。ここで新生チーム・ラリーアートの初挑戦は終わった。ラリーの方は、SS1でフロント・アフトラブルの遅れをとったミッコラの驚異的追い上げで2連勝を飾り、対ランチャに3勝4敗とせまり、今年のチャンピオン争いが再び激烈化していく事は必至となった。

# 岩手三菱ダイヤモンドラリー開催



## 東北ジュニアシリーズ第5戦

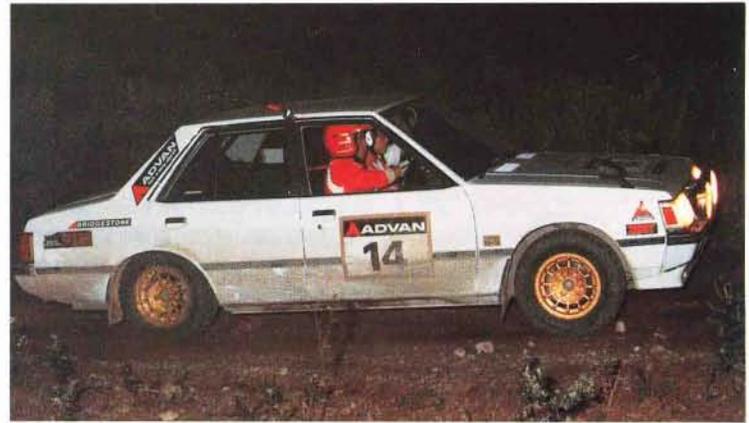
CMSC 岩手 佐々木 学

まだ暑さも残る9月3日、毎年恒例となっている、当クラブ主催83岩手三菱ダイヤモンドラリーが開催された。今回は東北ジュニアシリーズ第5戦ということもあり、我がチームが一丸となって、春から準備を整えてきた成果が問われる時がいよいよやってきたという感じてあった。

コースは、第1ステージが、盛岡市の中心から北にはずれた「マツランド」をスタートし、南東に走る道。第2ステージは、第1ステージのスタート地点から北東に走り、最後に盛岡市内を縦断、花巻にほど近い志和稲荷温泉をゴールとする全280kmである。

心配された天候も我々に味方したのか、幸い晴れ。午後、早々にテント設置。60台の出場車、サービス車等の駐車場整理などを済ませるともう受付時間の4時。人の動きがにわかにあわただしくなり、活気に満ちてきた。いよいよ、準備に準備を重ねたこのイベントが始まるのだ、と皆、心をはずませ

た。午後7時、岩手三菱自動車の白土社長を迎えて、開会式。8時01分、1号車が勢い良くゲートをくぐる。ラリーの幕が切っておとされたのだ。21ヶ所のチェックポイントを、オフィシャルが9班に分かれて担当、すべてがスムーズに進行して行った。途中、あるチェックリーダーが迷子になったりして、一時は冷や汗をかいたりする一幕もあったが、誰もが皆、熱心に働いてくれたことは、クラブとしても非常に中味の濃い活動となったと思う。熱戦が展開された夜も明け、翌朝、全車大きな事故もなく無事帰還。午前10時、表彰式。Bクラス優勝はランサーターボの遠藤／松本組、Aクラスは武蔵／吉田組が獲得。入賞者には数々の賞品が手渡された。レティス賞などもあり、なごやかな雰囲気だった。閉会式も終え、大盛況のうちに幕を閉じることができた。参加者の皆さんお疲れさま、そしてオフィシャルで頑張った皆さん本当にご苦労様でした。



多数のランサー参加者の中から。



女性会員に支えられた「CMSC岩手」。

賞品の豊富さに参加者びつくり。

## CMSC 帯広 近況レポート

北国のここ北海道の最大の特徴は、何といても、氷上イベントが数多く開催されることでしょう。その道内で帯広はモータースポーツに熱心な人達が最も多い地域として知られていますが、当クラブ員も、積極的に参加することを旨とし、大活躍しています。先日、8月7日に開催された第4回北海道ダートトライアルフェスティバルに帯広支部として大会組織副委員長に鎌田幸広会長、大会事務局に小生、他7名が当クラブから参加、130台のエントリーと、約10,000人のファンを集めて大成功に終わることができました。尚、当クラブ員の今年1月から現在までの主な戦績（紙面の都合で全部ご紹介できないのが残念ですが）をご報告します。

2月5・6日 第18回塘路湖氷上タイムトライアル  
C-II 1位青沼達也(A73) 2位石崎

一彦(A73) D 2位三浦勝美(A72)  
クロースト1位三浦勝美(A175T) 2  
位石崎一彦(A175T)

2月12・13日 第2回阿寒湖氷上タイム  
トライアル  
B-II 7位三浦勝美(A175T) C-II  
1位青沼達也(A73A) 3位石崎一彦  
(A73A) D 4位山崎康正(A72M)

2月26・27日 第2回根室氷上タイムト  
ライアル  
B-II 3位三浦一美(A175T) C-  
II 1位石崎一彦(A73A) D 7位加  
藤由記(A72M)

5月1日 第1回BS杯争奪ハイスピー  
ドジムカーナ  
(オール北海道チャンピオンジムカーナ  
シリーズ第1戦) 白糖町麻路踏路カー

ランド B-II 2位青沼達也(A175T)  
D 2位鎌田幸広(B110)

5月29日 OSCダートトライアル  
(北海道トライアルチャンピオンシ  
リーズ第2戦) 札内川特設サーキット  
B-I 4位岩城 茂(KP61) D 3位  
青沼達也 9位石崎一彦

6月12日 第24回SMCダイナミックト  
ライアル  
(北海道トライアルチャンピオンシ  
リーズ第3戦) 登別特設サーキット  
B-II 2位岩城 茂(KP61)

7月23・24日「交通児児チャリティー道  
新スポーツ杯争奪  
ダイヤモンドチャレンジラリー'83」  
(CMSC札幌主催) B 4位三好/  
佐藤 6位青沼/羽賀

## CMSC 帯広 羽賀一夫

8月6・7日 第  
4回北海道ダ  
ートトライアル  
フェスティバル  
札内川特設サー  
キット B-I  
7位岩城 茂(K  
P61) D 5位  
青沼達也(A174  
A)



特殊スバイクチューリップ

以上です。  
今後次の方針に基づき活動して行くつもりです。  
①開催イベントを年1回行う様体制固めをする。  
②北海道トライアルチャンピオンシリーズ優勝をめざしクラブ内でバックアップ。  
③氷上シリーズ優勝を'84年度も果す。  
④ラリーの成績が不調なので、体制固めと練習に力を入れる。

いよいよスタートを切ったCMSCジャーナル。これこそ、会員の皆さんご自身のもの以外の何ものでもありません。今後は、皆さんが作るページをどんどん設けていきたいと思ひます。ついでに、全国から次の各コーナーに情報をいただき、ジャーナルの大きな意義のひとつである、「みんなのコミュニケーション」を図っていく所存です。字数や体裁は問いません。編集室宛にどうぞふるってお寄せください。

### ①オビニオンのページ

有意義で、建設的な意見交換の場になりたいと思ひます。日頃、感じていること、言いたいこと、また、三菱自動車に対する意見、質問など、何でもけっこうです。

### ②「見て下さい！MY RALLY SPECIAL」

自分のラリー車は、こんな所が一味ちがう、こんな組みかたをしてある、等々……。あなたの独創

的な工夫が、全国で話題を呼ぶかも知れません。写真(カラー。カラーライドならより鮮明に出ます。)をぜひ添えていただくことをお願いします。

### ③戦績報告

あのラリーに出た、このトライアルに出た、そして勝った——など、あなたの戦績をお知らせ下さい。スペースがある限り、もれなく掲載します。

# インタークーラとは？

なぜターボエンジンはパワーがでるのか？まず、この原点にかえてみる事にしよう。いまさらではあるが、エンジンのパワー（出力）は空気と燃料をシリンダー内で燃焼させて、その際発生する燃焼圧力によってピストンを押し下げることで発生させる。この為、単純に言えば、ハイパワーを得るにはいかにたくさんの空気と燃料をシリンダー内に吸入できるかによって決定される。そしてこのうちで、燃料の量は空気の量に応じて調節しながら供給するものであり、問題となるのは空気の量である、つまり、いかに効率良く空気を吸入させるかが問題なのである。

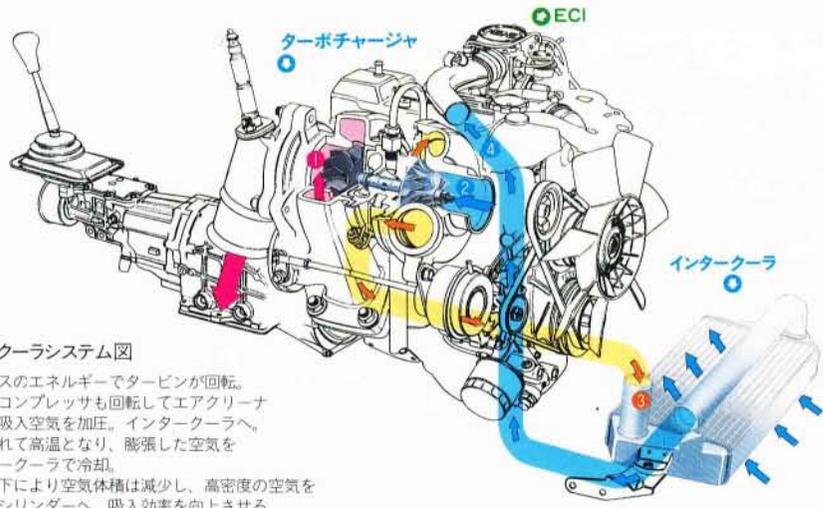
ノンターボのエンジンでは、この空気の吸入は、ピストンが下降することによって発生するシリンダー内の負圧によって、クランクシャフト1回転当りの理論上吸入できる空気量が排気量×エンジン回転数×0.5(4サイクルの場合)だが、実際に吸入される空気量は、それよりも少ないものとなってしまふ。このロスをできるだけ少なくすることが、エンジンの効率上非常に重要で、これを一般に“充填効率”と言う。

充填効率 =  $\frac{\text{実際に吸入される空気量}}{\text{理論上吸入できる空気量}} \times 100\%$   
 ノンターボエンジンでは、最高でも、85~95%程度である。そこで登場するのがターボエンジンである。ターボエンジンでは、吸入空気を圧縮することによって、より多量の空気を吸入することが可能であり、充填効率を大巾に上昇させて、ハイパワーを生み出すのである。しかし、このガソリンターボエンジンがハイパワーを生み出す時に避けて通れないのが、ノッキングの問題である。ノッキングは圧縮比を上げると発生しやすいだけでなく、過給圧を上げていっても、当然発生してくる。圧縮比が高いまま過給圧を上げると低い過給圧でノッキングが発生し、パワーアップが期待できない。逆に圧縮比を低くすると過給圧を高くでき、パワ

ーアップができる。しかし、この場合のパワーアップは、主として全負荷時のみであり、最大過給圧に達するまでの部分負荷時のドライ/ヒリティの低下などにつながる。そこで各メーカーとも、非常に多くの実験を重ね、適切な圧縮比と過給圧を設定している。又、別の見方からノッキングを防止する方法として、大きく2つの方法がある。1つはノックセンサーにより、ノッキングの発生を感知して、電気的信号により点火時期を遅らせ、ノッキングの発生を抑える方法で、ほとんどのターボエンジンで採用されている。しかしこの方法では、ノッキングの発生を抑えると同時にパワーダウンにも継がるので消極的な方法ともいえる。これに対して積極的な方法でノッキングを防止し、更にパワーアップを図ろうとするのがインタークーラである。インタークーラの働きは、次の様なものである。ターボによって加圧された空気は、断熱圧縮された事によって温度が上昇し、みかけの空気量の増加に対して、燃焼に本当に役にたつ実質的な空気量(酸素の量)の増加は少ないものとなり、もし、過給しても吸入空気の温度が変わらないと仮定した時に比べて充填効率

は悪化し、パワーは低下する。同時に高温の空気はノッキングを発生しやすいため、点火時期を遅らせなければならなくなり、更にパワーの低下へとつながるのである。これを防止するのがインタークーラだ。インタークーラを装着する事により、加圧され高温になった給気温度を下げ、更に過給圧を上げる事が可能となり、それは実質的な吸入空気量が増加する事へとつながり充填効率の向上によってパワーアップとなる。同時に給気温度の低下によって、ノッキングの発生も少ないものとなり、より適切な点火時期が選べ、更にパワーアップが可能となってくる。この様にインタークーラとは、ターボエンジンにとって、ターボを装着した事によって得られるメリットをより効果的にひきだすものであり、ターボエンジンのチューニング(本当の意味でのチューニング(調律)である)には欠かすことのできないものなのである。つまり、ターボエンジンを本当の意味でターボエンジンらしくさせるために切っても切り離せないもので、逆にターボエンジン本体も、インタークーラ装着を前提としたチューニングを施してはじめてその効果を十分に発揮でき

るものなのである。  
 インタークーラの構造は、水冷エンジンのラジエーターとほぼ同じもので、空冷タイプと、水冷タイプの2つがある。空冷タイプは走行風を直接インタークーラに通して冷却するもので、構造が簡単であり、メンテナンスも不要、重量も軽い等のメリットから、レーシングカーをはじめとし、欧州の高性能市販ターボ車まで広く利用されている。適切な容量を確保し、かつ効果的に走行風を利用できるスペースを確保する事ができれば、非常に効率の良いインタークーラと言える。これに対して、水冷タイプは、その冷却用後の温水の熱を外に放熱する必要があり、これにエンジン冷却水を利用するとエンジン水温(通常80℃)以下にできなくなり、メリットが半減する。そこでインタークーラ用のラジエーターを追加することになるのだが、そのみならず、専用の水ポンプも必要となるなど、構造がますます複雑になり、コストも高く、水補給等のメンテナンスにも手間がかかる。この為、使用例も一部レーシングカーにみられる程度で、市販車では少ない。



インタークーラシステム図

- ① 排気ガスのエネルギーでタービンが回転。
- ② 同時にコンプレッサーも回転してエアクリナーからの吸入空気を加圧。インタークーラへ。
- ③ 加圧されて高温となり、膨張した空気をインタークーラで冷却。
- ④ 温度低下により空気体積は減少し、高密度の空気を多量にシリンダーへ。吸入効率を向上させる。

**MESSAGE**

現在はチーム・ラリーアート・ヨーロッパの総指揮の任にあるバリ・ダカールラリー等で活躍中の、アンドリュー・コーワン氏から次のようなメッセージが寄せられました。

Congratulations!!  
 Starting CMSC Journal  
 ここのところヨーロッパ全体は例年にない暑さが続いています、日本のCMSCの皆さん、お元気ですか？  
 日本は、そして“MITSUBISHI”は、私にとって特別な、とても大きな意味を持っています。栄光のサザンクロス、そしてサファリと、思い出はつきることがありません。先日の1000湖ラリーは惜しい結果となりましたが、この貴重な経験は決してムダにはしないつもりです。次の

チャンスを皆さんにご期待いただきたいと思います。  
 ジャーナルがいよいよ発刊されるとのこと、大変喜ばしいことです。皆さんのコミュニケーションが必ずや“High tuned”されたものになることでしょう。  
 CMSCの輝かしい将来への発展と、より一層の精力的な活動を祈ってやみません。そして、我々チーム・ラリーアート・ヨーロッパの活躍を一日も早くジャーナルで皆様に御紹介できるよう頑張りたいと思います。  
 Andrew M. Bowman  
 1983年8月  
 アンドリュー・コーワン

すでに規定本文はJAFスポーツに公示されましたが、大分改正箇所が多いので説明したいと思います。規定本文と対比して参照して下さい。

### 1. 地方選手権

(1)各地域の開催数 (規定本文第5条 5-1)  
地方選手権の振興をはかるため、当該選手権の開催数を5戦に限定せず、より多くの選手権を認定するため、現行規定の5戦以内を3戦以上10戦以内としました。  
また、開催数の増大により、参加者がより多く地方選手権に挑戦できる機会を与えることとしました。

(2)地域区分 (規定本文5-2-1および規定本文5-2-2)地方選手権の地区をJAF登録クラブ地域協議会の地域区分とあわせてこととなりました。ただし、スラローム競技第1種のD地区およびE地区は開催場所等の関係から複数の地域協議会で構成されています。

(3)開催場所 (規定本文5-2-3) 競技開催場所

を確保することが容易でない地区については、他地区における開催を認め、地方選手権の開催促進をはかることとしました。

ただし、地方選手権の得点の対象となるのは、本来の開催地区にスポーツ資格を登録してある参加者に限定されますので、注意してください。

(4)得点 (規定本文5-6-1) 各地区における地方選手権競技会の開催数の多少にかかわらず妥当な得点とするべく下記のようにしました。  
1位: 20点 2位: 15点 3位: 12点  
4位: 10点 5位: 8点 6位: 6点  
7位: 4点 8位: 3点 9位: 2点  
10位: 1点

(5)得点の集計 (規定本文5-6-2) 地方選手権の得点合計の対象となる競技数は、現行規定では3競技までとなっていますが、開催数の改定に伴い、開催数の多い地区が出てくるため、当該部門の競技の合計数の60%としました。

### 2. 全日本選手権

(1)選手権競技会の認定 (規定本文第6条)

現在、全国の参加者を対象に盛んに行われている競技会のうち、全日本選手権としてふさわしいものにそのタイトルを付すべく、参加資格を実状にあわせて改定しました。

6-1-1 スラローム競技第1種: 各地方選手権の各部門および各クラスで上位5位までに入賞したもの。なお、上位5位以内の者が参加不能の場合は、同6位以下のものを繰り上げて参加を認める。

スラローム競技第2種: 各地方選手権の各部門および各クラスで上位2位までに入賞したもの。なお、上位2位以内の者が参加不能の場合は、同3位以下のものを繰り上げて参加を認める。

(2)参加資格 (規定本文6-1) 参加者は6-1-1による参加資格を満足していない場合でも、当該地域クラブ協議会またはスポーツ委員会が認めた場合に限り全日本選手権に参加できる場合があり、参加者に優位な参加資格になったと云えます。

6-1-2 各地方選手権の上位入賞者で、当該地域クラブ協議会において推薦された

もの。  
6-1-3 全日本選手権主催者の申請に基づきスポーツ委員会が特に認めたもの。

6-1-4 ただし、上記6-1-2、6-1-3を適用する選手であっても6-1-1の参加優先順位を妨げるものであってはならない。

(3)開催資格 (規定本文第7条 7-1-2) 開催資格の特例として、全日本選手権競技会としてふさわしいものについては、加盟クラブによる準国内競技もその対象となり得ることとしました。

(4)選手権の成立 (規定本文7-2-2) 全日本選手権競技の各クラス別の成立数を10名に緩和し、成立を容易にしました。

延期、中止、取り止め (規定本文第9条)  
選手権競技として登録申請された競技を安易に「中止」「取り止め」することがないように組織許可申請以前の中止、取り止めも罰則の対象となることになりました。

本欄は、今後必要事項に焦点を当て、掲載していきます。



# ケンジローのラリー雑学 1

## CMSCとの出会い

篠塚 建次郎

私がラリーを始めてから16年が経過してしまっただけで、18歳からラリーを始めプライベート時代はブルーバード・コロナ・コンテッサ・ベレット・コルト・カローラ・サニー他ありとあらゆる車でラリーに出場、ドライバーとナビを半々位に経験。というも自分でラリー車を持っていなかった為、ラリー出場はいつも他人の車という事になったからである。

当時のラリーはごく一部を除きナビゲーション主体のお遊び的なラリーが多かった。車についてもサスペンションエンジンともほぼノーマルに近い車が中心であり、参加者同士も和気あいあいとラリーを楽しむ様な雰囲気であった。そんな中にもCMSC、TMSC(トヨタ)、SCCN(日産)、NDC(日産)、PMCS(プリンス)などメーカー系のチームからチューンアップしたラリー車の参加が増えつつあった。省エネ・騒音公害などが問題とはならなかった時代であり、メーカー系チームの車のエンジンは相当なパワーアップが計られており我々プライベートドライバーにとってはあこがれの的であった。

私にとって大きなチャンスがラリーを始めた翌年に訪れた。それはCMSC

=三菱チームにナビとして採用される事になったのである。まだ20歳になったばかりであった。当時の三菱チームは毎年シーズンが始まる前の1月に合宿を行っており、私も初めてメーカーチームの合宿に参加した。そこでは実戦を想定した模擬ラリーが行われたが、まずその指示速度の高さにビックリ。80km/h、90km/hなどがほとんどである。私の役目(ナビ)はいかに早く目標物を見つけドライバーに曲がる指示を与えるかだけであった。またチューンアップされたラリー車のすばらしさにも感激した。それまでほとんどノーマル仕様しか乗った事のない私にとっては、パワー、サス、内装、タイヤ等全てがおどろきであった。約1年間のナビ生活の後また大きなチャンスが訪れた。ドライバーの加藤爽平さんが家業を継ぐとの事で三菱チームをやめる事になり、その代わりに私がドライバーを務める事になった。これにより三菱チームは歌原・木全・片川・鈴木・篠塚の5チームにより構成される事となった。

車はコルト1100のハイチューン車であったが、お世辞にも乗り易いとは言えない車であり、極度のオーバーステアでリヤからコーナーに進入する事もし



本人お気に入りのサザンクロス当時の顔

ばしばであった。しかしこのじゃじゃ馬に乗る事により、自分のドライビング技術が大巾に飛躍したと思う。またハイチューンの車をこわさずにゴールまでたどりつかせる事も身についた。その後三菱チームの車はギャラン1500、ギャラン1600、ランサー1600と引き継がれて行く事になる。メーカー系チームに所属して知らず知らず身に付いたのは、「勝つ事」つまり勝つ為にラリーに参加する事である。また自分の成績がチーム以外の人=メーカーの技術者、宣伝関係者等に影響を及ぼすという事、つまり優勝すれば、いかにそれを宣伝に使うかを考える人があり、リタイヤすればなぜリタイヤしたのか、どこが悪かったのかを真剣に考える人がいるという事である。プライベートチームとは違った緊張がメーカー系のチームには存在する。CM



11年前、第9回JMCマウントサファリラリーに出場した筆者(左)

SCとの出会いは全くの偶然からスタートし早くも15年のつき合いとなってしまっただけで、今後もCMSC発展の為に努力をしていきたいと思う。