

CMSC JOURNAL

Vol.2



スタリオン4WDラリーターボ(第25回東京モーターショー出品車)

新しい活躍の年を迎えて

CMSC会長 外川一雄



外川会長(ヒストリックカーフェスティバル'83 鈴鹿にて)

あけましておめでとうございます。皆様には希望に満ちた、素晴らしいお正月を迎えられたことと、お慶び申し上げます。

また皆様が、競技会開催、参加出場とそれぞれの地域のモータースポーツ活動を通じて、一層CMSCの権威を高揚され、また同時に日本のモータースポーツ振興に大きな役割を果たしたものと評価されておりますことは誠に御

同慶の至りと深く感謝申し上げます。

昨年は一般経済の低迷にもかかわらずCMSCにとりましては例年以上に活発な年であったと思われま。久々の全国大会開催、CMSCジャーナル紙の創刊、ランサーラリー車の各方面での活躍、並びに仲間であるタスカチームの、ランサーによる2年連続日本選手権獲得など、CMSCが一段と発展するにふさわしいリ・スタートライ

ンの年だったといっても過言ではありません。

今年は更にランサーターボインタークーラ車の出現による強力な活動が期待され、大きな成果が得られるものと楽しみにあります。

全国のCMSCの皆様、今年もモータースポーツを通じて人の和を結び、健康で楽しく、明るい充実した年になるようご活躍を期待する次第です。

大西選手大活躍！ 83年の活動を振り返って

CMSC青森 鶴ヶ谷慶市



大西選手田沢湖ウィンターラリーで優勝



好調な走りを見せる大西選手のランサー



おめでとう / 大西選手 シリーズチャンピオン

83東北ラリーチャンピオンシリーズ戦Bクラス2位館山(左)1位大西(中)3位福士(右)、指の数が順位を表わしています。



青森名産りんごの収穫も終りに近づいたさる11月13日、仙台市に於いてJAF東北地域協議会主催による'83年東北シリーズ戦合同表彰式が行われた。この表彰はレース、ラリー、ダートラ、ジムカーナと文字通り、モータースポーツ界一堂に会しての表彰となった訳である。我がCMSC青森勢は東北ラリーチャンピオンシリーズ戦Bクラス6戦中5戦に参加したのであるが、第1戦より第5戦までを振り返って見たいと思う。

まず第1戦、2月5～6日田沢湖ウィンターラリーに於いて、当クラブ期待の大西/葛西組が強豪ひしめく中で初優勝。続く第2戦、2月26～27日CMSC岩手ウインタークロスラリーに於いて、今度は福士/安田組が優勝。このあたりから他の東北勢から、「勝負はこれから。雪の上は青森が強いが、ダートになればそう簡単にはさせないぞ」という声もちらほら。さて、ウインターシーズンも明けダートコースを思いきり走れる春。チャンプシリーズは第3戦、5月28～29日気仙沼ナイトラリーに於いて、当クラブ事務局長であり東北のラリー界においても青森にこの人ありといわれる実力派、館山/遠田組が優勝。こうなると我がCMSC青森強しの印象を与えたのである。迎えてシリーズ第4戦、6月11～12日'83ツルード東北ラリー(岩手)。我がCMSC青森軍団連勝疲れ?が出たのか優勝を逃がし、連勝も3回でストップ、他のチームからは安堵の声も聞こえる状態。でも、成績はがっちり上位入賞。まるで青森勢のためにラリーをやっているのか、という話も出て内心鼻高々といった所だった。翌7月は当クラブ主催による、JAF・B地区地方選手権戦のダートトライアルを開催。岩木山特設コースに東北各地より並いるダートトライヤーが大集合、大ギャラリーの熱い視線の中、タイトルを賭けた競技のスムーズな運営に努めた。

又、前日はCMSC福島、菅野茂氏率いる福島勢となごやかな前夜祭交歓会も開催、CMSCの名のもと他クラブとも連携を保ちながら、地域におけるモータースポーツ活動の発展に少なからず寄与したのではないかと自負している。さて、東北ラリーチャンプ戦もいよいよ終盤。第5戦、8月20～21日栗駒山アルペンラリー(一の関)に於いて、優勝の二文字を忘れていなかった、あの大西/葛西組が又々優勝。この時点で、大西/葛西組の'83年東北ラリーチャンピオンシリーズ戦Bクラス第1位、館山/遠田組第2位、福士/安田組第3位と上位を我がCMSC青森が占めてしまったのである。'83年東北ラリーチャンピオン戦はCMSC青森大活躍の年であり、今までの努力の積み重ねの結果であったと信ずるものである。

以上、'83年東北ラリーレポートCMSC青森版となってしまったようだが、今後も東北に『CMSC青森あり』といわれるようにクラブ員一同力を合わせ、心を一つにし、みんなで楽しめるスポーツを目標にがんばりたいと思う次第である。最後にチャンピオンの栄誉に輝いた大西康弘選手の紹介を加えておきたい。

大西康弘 性別：男 昭和34年2月16日生れ 会社役員 趣味：車、酒、その他学生時代はスキーの選手、ゴルフの方も相当な腕前とか? (次号に詳しく紹介予定)

『今年は2回も勝たせてもらい、ありがとうございます。ナビのおかげで勝たせてもらいました……。来年は3位以内を目標にがんばります』とは表彰式での本人のことば。ナビの葛西一省選手はこれにこたえ、ただ一言『ドライバーのおかげさまで勝たせてもらいました……。』と、二人は謙虚にお互いをたたえあい、まことにほほえましい光景であった。今年もぜひ、又がんばってほしいものだ。

高竹兄弟3位でフィニッシュ!

'83オールスターラリーフェスティバル四国

CMSC 香川 田中昭男

全国のCMSC各支部の皆様、お元気ですか?私達CMSC香川は発足以来12年を迎えました。クラブ員の数も発足時は10名でしたが、現在45名を擁するまでとなりました。発足以来、毎年ラリーとダートトライアルをそれぞれ2回ずつオーガナイズ、クラブ員一同張り切っております。先日、当クラブ主催のラリーに、CMSC岐阜の細野氏をはじめとするクラブ員の方々のエントリーがあり、岐阜の皆様との交流ができました。また、昨年の全国大会では我がチームとしても、全国の皆様との交流が出来、大変有意義であったと思います。

さて、我がチームには'81年のJAF全日本ラリー選手権に出場、Aクラスドライバー部門7位、ナビゲーター部門6位という成績をのこした、滝均、中岡和好がいます。そして、同じく'81年の四国ラリーシリーズ戦に、高竹優之・延昌兄弟が参加、Aクラスで5連勝し、'81年Aクラスチャンピオンを獲得しました。翌'82年は、滝、高竹、中野がランサーターボを駆って各イベントに参加、中野が'82年四国ラリーシリーズ戦フレッシュマンBクラスにて6位入賞しました。昨年、JAF四国地域クラブ協議会の各クラブの協力による、高知のスポーツ・ケンネス・モーターリスト・クラブ主催の'83オールスターラリーフェスティバル四国が高知にて11月4・5・6日の3日間にわたり開催されま

したが、我がチームもこれにチェックおよび役員として参加、何のトラブルもなく無事終了することができました。各クラブ、そしてエントラントの皆様、大変お疲れさまでした。

このイベントのトピックスは、何と云っても、高竹兄弟がランサーターボで参加し、総合3位、Bクラス3位に入賞したことです。優勝は倭部/山本組でしたが、加勢、羽豆、大庭など並いる強豪をおさえてのビッグイベント3位入賞は、彼等兄弟にとって、また我がチームにとっても、全国に誇れるのではないかと思います。『CMSCのために'84年もがんばる』という高竹兄弟の言葉に大きな期待と関心が集まっています。

JAF四国地域協議会には、'81年、'82年ラリー専門部会部長に、当クラブ前会長の六車哲郎も役員として、四国のラリー発展の為に努力して参りました。不肖私も、'84年度ラリー部会香川支部の部長としてがんばっております。

最後に、我がチーム'81年からの主な戦績を下表にてお知らせしたいと思いますが、我がチームは四国地域では、最多イベント開催クラブのひとつと言われてはいますが、さらに飛躍し、よりよいイベントを開催していきたいと思えます。そして、今後ともCMSC全国の一員としてCMSCの名に恥じないよう、クラブ員全員一丸となってモータースポーツ発展のためがんばっていききたいと思います。



健闘する高竹ランサー



絶妙のコンビ、高竹兄弟。下は表彰式でのスナップ



ガンバってます! CMSC香川激戦の記録です。

1981		1982		1983					
5月	DCRラリー	Aクラス優勝	3月	スプリングラリー	A-3位	3月	スプリングラリー	B-4位	ランサーTURBO
7月	RMCSラリー	//	6月	DCRラリー	Aクラス優勝	4月	ハチスカラリー	B-4位	//
7月	四国アルペンラリー	//	7月	四国アルペンラリー	完走	5月	サンエイラリー	B-5位	//
8月	ハチスカラリー	//	10月	スコルピオラリー	B-6位	5月	ツールド四国(全日本)	リタイア	//
9月	MACラリー	Aクラス2位	11月	SKMCラリー	Bクラス優勝	8月	リヴィエララリー	B-4位	//
12月	リヴィエララリー	Aクラス優勝	12月	リヴィエララリー	B-5位	10月	ハチスカラリー	B-4位	//
						11月	オールスターラリーフェスティバル四国	B-3位	//

STARION 4WD RALLY RALLIART

4駆を超えた4駆。 照準はすべてWCRに…。

ここ数年のラリーカーの高性能化については、すでにCMSCの方にはご説明するまでもないと思うが、

特に、ターボチャージャーを活用しての性能向上は著しく、本格的な性能競争を更に激しいものになっている。

チームリアートとしてもヨーロッパのメーカーに先がけて、ターボチャージャーを利用しての2輪駆動ラリー車ランサー2000ターボを、1981年より世界選手権ラリーのヨーロッパラウンドに出場させた。WCRのヨーロッパラウンドといえば、瞬発力と高速コーナリング性能が勝負の決め手だ。ランサー2000ターボは出場イベントごとに改良が加えられ、'82RACラリーにおいてはラリーに絶対的に有利とされていた4輪駆動車のアウディー・クワトロと互角に走れる迄に玉成され、エキサイティングな走りを実じたことは記憶に新しいことと思う。

本紙冒頭写真にもあるが、東京モーターショーで実車をご紹介したスタリオン4WDラリーには、そのランサーで研究しつくされたラリーには不可欠な

高レスポンスターボチャージャーエンジンを搭載している。トラクションについても単なる4輪駆動の有利さだけではなく、前後のトルク配分を変更することを可能としたリミテッドスリップ付センターデフを採用するなど、ランサーでの多くの経験が生かされており、実戦での戦闘力を高めている。その走りは上のコーナリングショットからも簡単におわかりいただけると思うが、例えばタイトコーナーといえども4輪駆動車の持つ大きな駆動力をフルに生かせるものである。従来の4輪駆動車に言われていたコーナリング中の強いアンダーステア等は全く感じられない。ドライバーがパワースライドを求めるならば、コーナー手前の直線部分から理想のパワースライドアングルを得ることができる。もちろんそれにはステアリングの初期応答が重要なファクターと言える。

サスペンションのジオメトリー変化とフロント、センター、リヤのデファレンシャルに装備されたリミテッドスリップにより、たくみにコーナリング

WCRラリーの作業場はここだ！



(上)リヤスポイラーにキレイに組込まれたオイルクーラー
(右上)スベアタイヤを固定しているのはけん引ロープだ。グッドアイデア！
(右)エンジンルーム
(右下)ホイールとタイヤ

中の車の挙動がコントロールされるのだ。

これはコーナリング中のパワーのオン・オフによるアンダーステア・オーバーステア特性変化を最小限におさえ、アクセルコントロールを容易にしていることにもつながっている。もちろん直線コースに於いては、ドライバーはステアリング操作を全く気にすることなく思い切ったパワーオンができる。これは常にある車速へ至る時間を短縮することになり、コーナリング中といえども車は前進しているという点が、2輪駆動車とは大きく異なる点である。

当然のことながら、制動をいかに上手にコーナリングのきっかけ作りに生かすか、ということが4輪駆動車を乗りこなす上では重要なテーマとなっているが、この点は2輪駆動車と同じである。それは例えばヘヤ・ピンコーナーの旋回で、アクセルを踏み込みながら軽くブレーキペダルを踏み込み、後輪の駆動力を低下させスライドを発生させることなのだが、これには左足ブレーキのテクニックを駆使するのであ



る。いずれにしても、スタリオン4WDラリーは4輪駆動車でありながら、従来の2輪駆動車と同様な走行を可能にしたことができるわけである。

前/後重量配分、新材料を使ったのトータル重量の軽減等、総合的に高い戦闘力を追求したスタリオン4WDラリーは今、理想のラリーカー作りの路線を順調に歩んでいる。

当然のことながら、この路線はWCR戦における優勝を狙ったものだが、その技術的なノウハウはやがて皆様のラリーカーに生かされていくことはない。ご期待を！

(CMSC本部 木全蔵)



筑波へアピンを攻める木全敏氏

「この車はパワーが出るから、ヘアピンはこうして……」



LANCER EX TURBO INTERCOOLER

羽鳥ミニコンベンションでの一言

「乗ってみてすぐわかったのは、明らかにパワーが出たね。足回りやブレーキのバランスも良くなった。」(CMSC 青森 鶴ヶ谷氏)
「足回りが決まってるね。今は、パワーだけの時代ではないことをよく考えて作られてるようだ。」(CMSC 帯広 羽賀氏)

こっちはインタークーラが、強力な味方!

CMSC会員が次々と試乗、全員感激の面持ちだった。(羽鳥ミニコンベンションにて)

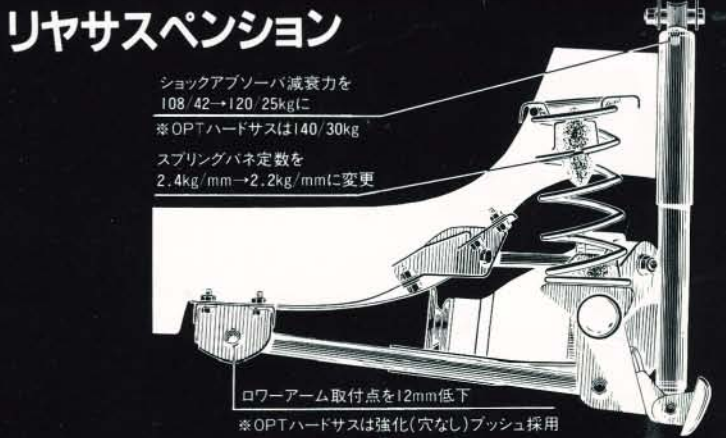
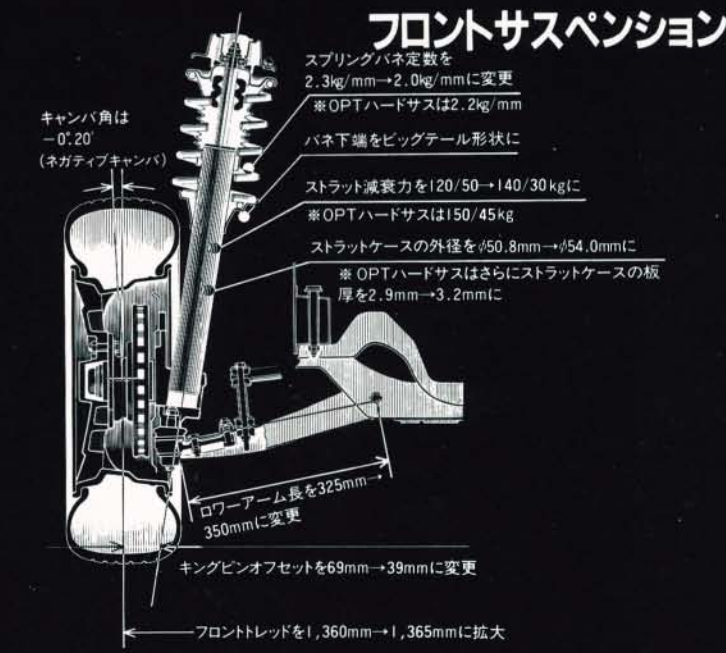
ラリーファン期待の'84シーズン向け三菱の主力戦闘機として、ランサー・インタークーラ付ターボがデビューしました。ここではまず、そのポテンシャルをさぐるべく主要変更点について、技術的検討を試みる事にしてみます。

まず第1には、160PSのインタークーラ付ターボエンジン。単にインタークーラを追加しただけでなく、細かいところまでラリー屋さんの期待に応えてくれるものとなっているようですね。過給圧はなんと25%UPの500mmHg(0.66kg/cm²)。もう既に体感された方なら、まさにパワフルの一語につきる強烈なトルクを十分に堪能された筈ですね。ラリー屋さんにとって嬉しいのはオイルクーラの標準装着、ターボの焼付きを防止する水冷化、それに従来泣き所だった高い山間部でのパワー不足に対処した高地補正回路の追加、まさにラリーに使って下さいと言わんばかりの充実です。従来より高回転まで回るようになった事も重要なポイントの一つ。このインタークーラ付ターボのハイパワーを生かすも殺すもあなたの腕次第なのは言うまでもありません。低速から十分にパワーが出るターボといっても、所詮ターボはターボ、そのトルクにあふれたパワーを十分に生かした走りを実現するにはドライバーの腕が問題なのです。ターボパワーをすべて生かした走りはあなた自身の問題なのですよ!

第2には、サスペンションの変更。特にフロントについては機構的には従来同様なのですが、使われている物が違います。何と、あの2000ターボ、そうヨーロツパ仕様のランサーターボと同じものが奢られているのです。その効果はキングピンオフセットの減少という形で表われています。従来指摘されていた、ステアリング操作時の応答

性の鈍さを大幅に軽減し、クイックな応答性が実現されているのです。但し、実際にラリーに使う場合に注意しないといけないことがあります。それはホイールのオフセットです。他車と比べてオフセットが大きい為(+30mm)、市販のアルミホイールを選ぶ時には極力これに近いものにする事が必要です。なぜなら、折角減少させたキングピンオフセット量がオフセットの小さいホイールではまた増加してしまうからです。OPTのハードサス、もちろんラリーに使うには物足りないのですが、何とストラットケースが補強されているのです。これを見逃す事はありませんね。仲々泣かせる設定となっているではありませんか。次にリヤサスペンション、ここにもラリーを意識したセッティングが施されていました。それはロワーアームの車体側取付点を12mm下げ

であるのです。たった12mmと思いませんか?これが効果抜群、強烈なパワーを余すところなく路面に伝えてくれる対策なのです。賢いラリー屋さんの中には既に実行していたという人もいます。第3には、ブレーキ。4輪ベンチレーテッドディスク、リヤブレーキがぐっと大型になって、これまでの泣きどころだったサイドスピーターも軽々という感じになっている筈です。まあ、ざっとこんな感じですが、インタークーラだけをボンと付けたというようなものではなく、ハイパワーに見合ったサスペンション、ブレーキのグレードアップと実に細かい配慮がなされているのが、おわかりになったと思います。まさに生れかわったといっても良いランサー・インタークーラ付ターボ、もう負けても車のせいにはできませんね!! (CMSC本部 田口雅生)



2年連続ランサーシリーズ優勝。今年もイタダキ! JAF全日本ラリー選手権

DCCSウィンターラリーにスバル4WDが優勝し、続く関西ラリーでは“ゴーチン”が優勝と、まるで'82シーズンの繰り返しの様な感じで始まった'83 JAF戦。そして復調なった“伸弥”の2連勝。前半4戦を終了したこの時点で、ランサーターボの2年連続チャンピオンカーはほぼ確定したような感があった。期待の?86カローラの出現により、往年のリトルジャイアンツ綾部選手の復活、更に堀田選手の激走もあって2位以下のポイント争いに激しさを増した後半戦、最後の締めくくりはやはりランサーターボでタナボタといわれながらも、めっきり実力をつけてきた“ハマメ”のJAF戦初勝利で、この2位争いにもピリオドがうたれた。結果的にはランサーターボが2年連続チャンピオンカーの王座に就くと同時に2位も占めた'83シーズンであったが、全8戦中2戦がポイント対象外となったり、JAF戦初の悲しい事故等波乱に満ちた1年でもあった。そして、この波乱に満ちた'83シーズンの台風の目は何といても86カローラの出現であったろう。昨シーズンのランサーターボのごとく、回を追う毎に参加者も増え続けていったのである。CMSO香川の高竹選手が大活躍した先日のオールスターラリーでは、Bクラスはまるでランサーターボと86カローラの一騎打ちという感じであった。

さて、'84シーズンの行方はどうなるのであろうか?ランサーターボの3年連続チャンプは可能なのであろうか? 答えは前文を読まれた方には明確であろう。そう、ランサーターボはインタ

ークラを得て再びよみがえったのである。2年間にわたって熟成されてきた成果と、インタークーラによるハイパワー・ハイトルクとの組合せ、これによって一段と戦闘力を増した事は既に確認済みである。ランサーターボ、デビュー当時はノンターボ時代のサスセッティングをベースとしていたためにターボパワーとのマッチングにやや時間がかかった感があったが、今回の場合は従来のターボ車で培ったノウハウを、そのまま生かして短時間での熟成が可能となった。さあ、'84シーズンもランサーでイタダキ?

(タスカエンジニアリング 石黒邦夫)



'83第4戦ツールド四国で優勝の伸弥ランサー



'83シリーズの覇者、山内(左)山口(右)両選手(ACKスプリングラリー表彰式から)

'83 JAF全日本ラリー選手権 順位(Bクラス)

順位	車 両	ドライバー	ナビゲータ
1	ランサーターボ	山内 伸弥	山口 勲
2	ランサーターボ	羽豆 宏一	田口 雅生
3	シルビアRS	松本 誠	林 哲
4	ランサー/AE86	加勢 裕二	大沢 英道
5	スバル 4WD	清水 和夫	森 哲也
6	セリカGT-T/AE86	神岡 政夫	佐久間 健

1984年JAF戦日程 (予定)

第10戦(11月3~4日)
R-8 RALLY & ラリー'84
(石川)

第2戦(2月11~12日)
DCCSウィンター・ラリー
(長野・群馬)

第7戦(8月18~19日)
'84栗駒山アルペン
(岩手)

第8戦(9月15~16日)
やまびこ秋のラリー
(群馬・長野)

第3戦(3月17~18日)
'84ACKスプリングラリー
(大分・福岡)

第9戦(10月6~7日)
MCSOラリーハイランドマ
スターズ
(長野・岐阜)

第6戦(6月30~7月1日)
チボラーリーin北海道
(北海道 ニセコ)

第4戦(4月7~8日)
関西ラリー'84
(奈良・三重)

第5戦(5月19~20日)
'84ツールド四国
(愛媛・高知)

第1戦(1月28~29日)
クレストスノーアドベンチャー
ラリー
(北海道 日高)

三菱モータースポーツ活動のあゆみ

ここでは、三菱自動車のモータースポーツ活動の歴史を振り返り、CMSCへ、又、チームリアートへと発展を遂げた、不屈の闘志とそのスピリット、そして挑戦の記録を、号を追って紹介していくことにする。

我がCMSCとチームリアートの源はどこにあったのか？ それを解き明かすには、日本にまだモータースポーツという言葉さえなく、ようやく自動車というものが庶民の手に届くようになりつつあった、1960年代初めまで遡る必要がある。

マカオGPで三菱500優勝(1962年11月)

『それは国産車の技術の勝利だった。マカオグランプリ、マレーシアレースとたてつづけに優勝した三菱500、三菱コルトは国産車の「技術」を世界に示したのである。』—これは、当時のヨコハマタイヤPR誌「タイヤ」1963年4・5月合併号の目次に記されたトップ記事の説明文である。記事の詳しい内容については、別の機会に譲ることとするが、要は、まだ自動車各社がモータースポーツにそれほど関心がなかった当時、新三菱重工（三菱自動車の前身）は、最初に生産した乗用車——三菱500をひっさげて第9回マカオ国際グランプリレース（FIA公認）に初出場、みごと優勝を飾ったのである。これはおそらく日本における最初の国際レース出場だったのではないかと思われ、

歴史的にも画期的な出来事であった。ここに、当時の新三菱チームのサブマネージャーを務めた高橋修二郎氏から



本紙に寄稿された「マカオ追想」をご紹介します、その模様を再現してみよう。

『三菱500乗用車（A10型）が世に出してから20数年もの歳月が過ぎ、今日のシグマに成長して来たことは、三菱の技術陣が1962年度マカオ国際グランプリに600ccエンジン搭載のA10型を出場させた時点からの努力の結果であると言えるでしょう。マカオレースは、当時極東に於ける唯一のFIA公認レースでした。私は、三菱チームのサブマネージャーとして参加し、優勝の喜びを味わった次第です。当時のレース記録等が皆無のため、思い出すまま書いてみることにします。出場した3台のマシンは、名自（新三菱重工(株)名古屋自動車製作所）大江工場で特別にチューンしたエンジンを搭載、スベアエンジン1台も用意して、当時の名自サービス部の辻元、滝川両氏ほか精鋭と共にマカオのサーキットへ向ったのでした。その頃、日本の自動車メーカーとしては日産がオーストラリアラリーに出場していたのみで、海外に於ける国際レース参加は、三菱がパイオニアを



いまや貴重となった62年マカオ国際グランプリのスナップ（高橋氏所蔵）

受け持ったこととなります。これに続いていすが、ベレル、ベレットを我々より一年遅れてマカオに出場させ、この期に及んで急速に日本の車が海外市場の話題に上るようになったのです。三菱チームのドライバーは、名自の辻元、加藤(カ)両氏と、私の友人であった、香港モータースポーツクラブのクラブメートの3氏。3台の三菱車は、全車フィアットおよび西独のプリンツが持つ最高記録を余裕をもって破り、

プロダクションカーAクラスの優勝カップを授与され、日本車として初出場・初優勝を飾ったのでした。このニュースが極東全域の新聞に大々的に報道されて、三菱車の優秀性が評判となり、極東市場への輸出の道がひらけていったのです。その後三菱車は、マレーシアグランプリ、日本グランプリ等で連勝、そのレース経験から本物の車づくりの技術を磨き、技術の三菱へと発展していったのであります。』

オイルを上手に使おう...① 油温と粘度

青木科学研究所・青木久治

近年、ターボ車を始めとして車の高性能化には驚くべきものがあり、レース、ラリー、ダートラとターボ車のしめる割合が年々増えてきました。

エンジンとオイルの関係は今さら言うまでもない事ですが、特にターボエンジンでは、雑誌等にさんざん書かれている様にエンジンオイルの重要性がクローズアップされています。そこで、このコーナーでは、エンジンオイルなどの潤滑油について一般の雑誌に書かれていない事をシリーズで連載させていただきます。

エンジンオイルは大きく分けて、オールシーズンタイプとシングルタイプの2つに分けられます。シングルタイ

プは、レーシングオイルに代表される様に主にモータースポーツの場で使用されていますが、粘度（SAE20、30、40、50と表わされている）のちがいを良く知って使っている人が以外と少ない事も事実なのです。右に油温と粘度の関係をグラフで表わしてみました。

エンジンに対し、最も良い粘度は約10cst～14cstの間です。たとえ冬であ

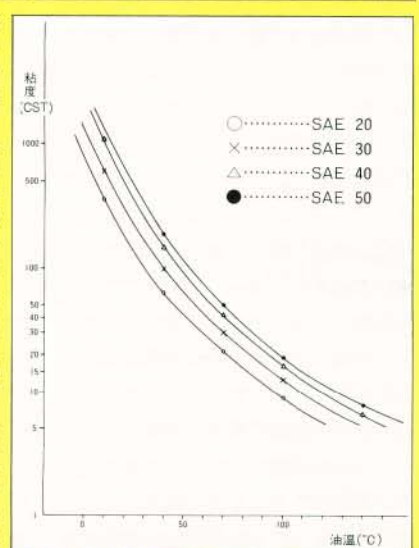


っても油温が100℃になる様なエンジンでは、SAE30が必要であり、夏場でも油温が70℃にしかならないエンジンでは、SAE20が良いことが分かると思っています。

ところで最近のターボエンジンの様に油温が100℃以上になる様な場合はどうでしょう。図から判る様に油温が上がれば上がる程、粘度は小さくなるので、ノンターボの時使っていたオイルより、10番位濃いものを使う様にしましょう。走る前には充分暖気運転をしておかなければなりません。どうしてもという場合には、油温が上がってくるまではあまり回転を上げない様に気をつける位の注意をはらいたいものです。

レースをやるような車の場合、出来れば油温計をつけたいものですが、スペースの関係等でつけられない場合の目安として、ノンターボ車の場合、水温プラス10℃位、ターボ車の場合、水温プラス20℃～30℃、ターボ車でオイルクーラー付の場合、水温プラス10℃～15℃位が一般的です。

参考のため、左にLubrolene、ターボレーシングオイルの粘度を表わしておきます。



油温と粘度の関係

オイルに関するお問合わせは：
東京都港区六本木4-2-8 TEL.(403)4301~3
青木科学研究所へお寄せください。

ルブローレンターボレーシングオイルの粘度

	SAE 20	SAE 30	SAE 40
粘度 (CST) 40°C	63.02	97.80	145.7
粘度 (CST) 100°C	9.20	12.48	15.77
粘度指数	124	122	112

CST：粘度をあらわす単位。水は1である。粘度指数：温度による粘度変化をあらわす指数

外川会長、懐しの三菱500で鈴鹿を快走!

日本初の本格的レーシングサーキット——鈴鹿サーキットの完成を機に、第1回日本グランプリが開催されたのが20年前の1963年。これをもって、わが国のモータースポーツ元年とする人も少なくないが、その20周年を記念して、「ヒストリックカー・フェスティバル'83鈴鹿」が、去る10月10日、場所も同

肩を抱き合う往年の名ドライバー達



じ鈴鹿サーキットで盛大に開催された。当時のレース再現、ウィンテツジカーレースなど数々のイベントが満員の観衆をわかせていたが、そのひとつ「なつかしのドライバー大集合!」に外川会長が三菱500で出場。往年の名選手がクラウン、フェアレディ、スカイラインGT、ホンダS800、マツダキャロル、パブリカ、スバル、コロナなど、当時出場の同型車でバレード、ファンの拍手を浴びていた。なつかしい顔が揃ったパドックでは、思い出話に花が咲き、肩を抱き合って記念撮影をする光景も見られるなど、観る方にとっても、出る方にとってもまことに楽しい一日だった。



タイムマシンに乗ってきた外川氏の三菱500と、メインスタンドを埋めた大観衆



ケンジローのラリー雑学 2

ラリードライバーに求められるもの

篠塚 建次郎

まず第1に、目的意識を持つ事が大切だ。自分はラリーで飯を食うのか、時々緊張感を味わえば満足するのか、趣味として楽しめば良いのか、これ全て目的意識であり自分をどれに当てはめるかを定める事が重要。それによってどの位の努力をすればよいのかが自と決めてこよう。その決めた目的に向けて自分自身で努力する事ができなければならない。ラリーは1人ではできない競技である以上、ドライバー、ナビ、メカの目的も1つになっていなければならない。ドライバーはプロをめざしているのにメカが趣味としてやっている場合、車の仕様についてもくい違いが出るし、サービス時間についてもお互いに不満が出てくるもの。ナビとの意識の違いも大きな問題となる。たとえばチェックカード1つもらえばスピードでも差がでることがある。海外ラリーに出る場合はさらに言葉が通じない事による意志疎通の悪さ、習慣の違い、人種の違い等、様々な複雑な要素がからみ合っ、皆んなの目的が1つになるという事がなかなかできない。そ

ういった状況にあつて、自分の目的を定めるのと同じ位、自分をバックアップしてくれる人の意識を自分に同調させる様努力する事も重要だ。

第2に、大切なのが集中力。事前準備の段階からラリーで勝つためにラリーに集中する事だ。これは何も1日中ラリーの事を考えているというのではなく、ラリーの事を考える時間をキッチリ決めて持てば十分である。運転をしている時は素直に運転に集中する事だ。減点の事、走行タイムの事、車の調子、他チームの事等、いろいろな事が気になるものだが、速く走る時には全てを忘れて車の動きと、車の操作に全神経を集中させる。スポーツは全て集中力の勝負だとよく言われるが、正にその通りだと思う。ラリーはスタートからゴールするまで長時間の勝負、その長時間の内のたった1秒でも集中力を怠れば、リタイヤにつながってしまう。ラリーは長い程面白い。これは集中している時間が長いからに他ならないからだ。ラリーで勝つには不屈の集中力が要求されるが、これにはその



ような環境を自分で作り出す事も必要だ。ポクサーが世間から隔離された所でキャンプをするのも、集中する環境を作り出す事が主目的だと言う。

第3に、当り前のようだが、速く走れる様努力する事。速く走るためには練習も必要だし、自分よりも速い人の走りを見る事も良い。練習するための車も必要となる。実戦中でも自分の限界速度を少しずつでも高めていく事が大切。自分より速いドライバーに後から抜かれたような時は速くなる絶好のチャンス。ピッタリついて先行車のラインどおりに走り、自分のスピード感覚を向上させ、限界速度をアップさせて行く。

第4は、経験。競技中には、沢山の

事を判断しなければならない。どの位のスピードで走るか、コーナーはどこまでせめるか、どこでサービスするのか、判断しなければならない事は数え上げればきりが無い。1つ1つを正確に判断するにはやはり経験が重要なポイントになる。いくら速く走っても未熟さから出るミスでだめになってしまうケースは非常に多い事を認識すべきであろう。

以上「ラリードライバーに求められるもの」を私なりに4つにまとめてみた。他にも重要な事が数多くあると思うが、これからドライバーをめざす方の何かの参考になればと思っている次第である。