

CMSC JOURNAL

Vol.3



ランサーの速さをみせつけたJAF戦第3戦優勝の羽豆・田口組ランサーインタークーラーターボ

'84CMSC全国大会を盛りあげよう

とき：8月4日(土)

場所：東北サファリパーク(福島県二本松市)

昨年の全国大会(7月30日)は久々の開催ということもあって、本部・支部より各クラブ代表者会員合計47名が集まって盛大な大会となりました。そしてみなさまから要望の強かった機関誌「CMSCジャーナル」も創刊され、本号では3回目の発行です。各支

部の活動も紙面を通じて紹介してまいりましたが、やはり北から西から全支部の方々の顔を合わせたの大会は、また格別の味があり、意義は大きいと思います。今年、去る5月に結成された「CMSC群馬」の仲間を加えての大会となります。

CMSCは、数あるモータースポーツクラブの中でも全国にその支部を持つ組織として、他に類を見ない独自のものとして高く評価されています。また、各支部の競技会開催、参加出場による活動はもとより、JAF地域協議会の要職につかれている方も多くいら

っしゃいます。今後さらにCMSCが日本のモータースポーツのリーダーとしての一翼を担うべく、この全国大会を有意義な意見交換の場としようではありませんか。



CMSCだより

熱い期待を寄せてフレッシュにデビュー CMSC 群馬設立総会開催



かねてより設立準備が進められていたCMSC群馬がこのたび正式に発足。全国CMSCのラインアップに加わることになりました。

去る5月7日、群馬三菱自販(株)会議室において設立総会が開催され、群馬三菱自販からは大崎副社長をはじめ

山下営業本部長、木村サービス部長、そしてもちろん、CMSC本部からは外川会長も出席。また、JAFスポーツラリー小委員会高橋委員、登録クラブ地域協議会群馬黒岩支部長、同ラリー佐藤部長が。そして地元群馬からはJAF群馬支部松村次長、斉藤スポ

ーツ担当など、多くの来賓を迎え盛大な設立総会となりました。

CMSC群馬荒井会長は発会宣言をするとともに、

「当面、当CMSC群馬の事業計画は三菱車によるラリー、ダートトライアルなどの参加・出場を主な活動内容とします。将来、イベントの開催等幅広い活動を続けたいと思いますので、みなさんのご指導、ご鞭撻をお願いいたします」とあいさつ。

会員30名で発足したCMSC群馬の

今後の活躍が大いに期待されます。



荒井信介会長

CMSC全国大会開催のお知らせ



今年も、CMSCダイヤスタートトライアルを新趣向でその名も「ラリーアートトライアルINエビス」と改名して開催予定。その前日、8月4日(土)午後4時から、東北サファリパークレストラン2階にて、CMSC全国大会を昨年と同じようなスケジュールで開催を予定しています。なお詳細は、最終決定次第ご案内いたしますのでふるってご参加ください。

昨年の全国大会では、みなさまからいろいろなお意見、ご要望が交わされました。その中のご要望に応え、CMSCジャーナル誌が発行され、またランサーターボスポーツキットの支給が行なわれるなど、皆さまの活動に役立っていただけたことと思います。また、昨年の全国大会後に発表されたインター

クーラ車の全国での活躍ぶりなども報告していただくつもりです。

一方それぞれの地域において、各CMSCは、競技会開催など多方面にわたって活躍しておられます。各支部とも地域性を生かしたオリジナリティあふれる活躍ぶりが魅力となっています。地域性や各個性をふまえた上で、将来につながる希望、要望を活発に話し合い、コミュニケーションを十分に満たす充実した大会にしたいと考えておりますので、今から大会のための万全な準備をお願いしたいと思います。

全国のCMSCの会員の皆さんが、親しく一同に会し、ふれあいの和を大きく広げることには意義があります。昨年の大会よりさらに内容濃い大会にしようではありませんか。



昨年のCMSC全国大会

'83JAF懸賞論文入選!!

おめでとう! CMSC栃木の町田徹雄さん。

「モータースポーツの社会性」と題した町田さんの論文が、'83JAF懸賞論文の優秀作品にみごと選ばれました。自動車文化のゆがみから、モータースポーツの孤立化が起こったとし、ラリーやダートトライアルの重要性を指摘した内容が高く評価されたものです。(この論文は59年1月に発行された「日本のモータースポーツの将来」に掲載されています)

84道東氷上シリーズ

氷点下の続く北海道。'84の幕明けは氷上イベントから始まります。このシリーズも今年で4年め。今回もシリーズ4戦が生まれ、氷上での熱いポイント争いが行なわれました。

当クラブでは練習、セッティング、サービスの充実など万全の体制でシリーズに挑み、シリーズ中延べ53台と大量エリトリートしました。

その結果、氷上の花というべき特殊タイヤ部門(別名チューリップ)R II

'84 ラリーア

CMSCえびす大会は今年で8年目を迎えますが、年を追うごとに三菱ファンをはじめ一般スポーツマンからの人気が高く、今や夏の名物として定着し評価されていることは、皆さんご承知の通りです。

また、わが国のBライセンススポーツ振興としてダートトライアル競技の開発・発展に大きく貢献し東日本ダートクラブ連合の一翼として歴史を重ねてきました。今やダートトライアル競技はアマチュアレベルでは一番普及し、競技会開催数、参加者数は他のスポーツの中でも最高に位置します。我々の当初の努力は報いられ、大きく花開いた感があります。

このような背景や東日本ダートクラブ連合の要望もあって、今回よりCMSCえびす大会は一層「名物のお祭り」の色濃く企画されました。また、オールスター戦として昨年後半、今年前半の成績優秀選手を一同に集めまし



雪と戦い、氷の上を走る

R-IIクラス2年連続1・2位を制す!

CMSC帯広 石崎一彦

クラスの2年連続、1位、2位入賞をはじめ、シリーズ入賞7名、その他上位入賞多数と素晴らしい成績を残すことができました。

特に2月11・12日の2日間にわたって行なわれた「阿寒湖氷上タイムトライアル」ではゲストとして本部の篠塚建次郎氏が参加。

あの北欧フィンランド1000湖ラリーを激走したランサー2000ラリーターボのデモランをするなど、いつもの盛り

あがりみせました。

なお、シリーズ表彰を受けたのは次の選手です。

- B-II部門 2位三浦勝美(ランサーターボ)
- B-III部門 3位青沼達也(コルティアターボ)
- 4位成田伊三夫(コルティアターボ)
- R-II部門 1位青沼達也(ランサーターボ)
- 2位三浦勝美(ランサーターボ)
- 5位石崎一彦(A733)

東日本・夏のモータースポーツ祭典

トトリアルINエビス開催(8月5日)——'84東日本ダートラカーニバル——

た。東日本、JAF地方の各選手権とは関係なく、走る者も走らせる者も一体となって夏を楽しむイベントにしよう、現在準備をすすめています。現時点で決定しているのは次の事項です。

- ①競技会名称 '84ラリーアートトリアルINエビス
サブタイトル —'84東日本ダートラカーニバル—
- ②主催者 CMSC本部 CMSC福島
- ③共催 全国CMSC
東日本ダートクラブ連合
JAF関東登録クラブ地域協議会ダートトリアル部会選手会
- ④開催日時 昭和59年8月5日(日)
JAFカレンダー登録済み
- ⑤開催場所 福島県二本松市松倉
東北サファリアパーク
- ⑥競技会格式 JAF準国内制限付
- ⑦参加者 参加権(参加資格) 選考は東日本ダートクラブ連合、JAF地域協議会ダート部会、同選手会で種々チャンピオンシリーズの成績をもとに行なう(現在その作業が始まっている)

ランサーワンメーク(三菱車)戦併催

この大会のメインイベントに合わせて「ラリーアート杯」ランサーワンメーク戦も行なう予定です。その他4日夜には例によって前夜祭を開催するなど楽しい企画を考えています。

このジャーナルNo.3がお手元に届く頃には、詳細を別途ご連絡できると思います。また、各CMSCには競技役員組織についてご相談することになると思いますので、よろしくお願いします。



CMSC'84イベントカレンダー(6月以降)

		ラリー		ダートラ	
6月	23~24日	第1回コルトラリー (CMSC帯広)			
7月	7~8日	'84岩手三菱ダイヤモンドラリー (CMSC岩手)		7月	8日
	7~8日	ダイヤモンドチャレンジラリー'84 (CMSC札幌)			
				8月	5日
				9月	16日
				11月	18日
					23日

ランサーインタークーラはこうやって走らせる！

ADVANラリーチーム 山内伸弥

まずは旧ターボ車からの変更点をみると、インタークーラが付いたことによるパワーアップ、またそれに合わせたブレーキ系の強化、そして14インチリムの採用、そしてそれらにともなう重量の増加が主な変更点となっている。もちろんサスも新たに見直されているが、ラリー仕様にするには全く問題ない。

我々のアドバンラリー車を見ても基本的な変更点は、重量に見合ったバネ・ダンパーの採用くらいであり、旧ランサーターボとは大差ないといってよい。ちなみにバネレートでは、フロントが2.3→2.5kg-mに変更したくらいであり、リヤについては2.2→2.3kg-mとほとんど同じである。なおフロントスタビについては、φ24のノーマルからφ20のラリーアートのスポーツキット用へと変更している。セッティングとしては速さだけでなく、乗りやすさに重点をおいている。ここが旧ターボとの大きな相異点と言えるだろう。

さて仕様変更にもなう良くなった点、悪くなった点を述べてみよう。良くなった点は、エンジン出力のアップであり、コーナリング中においてパワーのゆとりが旧型に比べ大きく、コーナリングがよりスムーズになっている。そのため旧型に比べ、数段乗りやすくなっている。またブレーキ力が強力になり、旧型にみられたブレーキ力のバランスの悪さも大幅に改善されている。特に高速からのブレーキ力はすばらしく、一気に車速が落ちるし、安定

性も同様にすばらしい。また14インチタイヤを使えるために、悪路走破性や乗り心地等の向上も感じられる。

これらの反面、確実に悪くなった点もある。それはやはり重量に起因するものであり、全体の重さ、フロント・リヤの重量バランスの悪さ（特にフロントの重さ）パネ下重量の大きさ等が走行中に強く感じられる。そのため低速の上りのコーナー等では、フロントが抵抗となってしまう車の挙動変化が激しくなってしまう。また、洗濯板状路やそれに近い所では足のバツつきが強くなっている。このように長所短所が重なり合っているが、トータルパフォーマンスは旧型をかなり上まわっているのも確かなことである。

ではどのようにしたら、持てる力を十分発揮できるのか？その走らせ方の第一は基本的に立ち上がり重視することを徹底的に行なうべきと思う。確かにゼロ発進性や、低速からの加速力はバツグンである。それを生かさない方法はないのだ。そのため、コーナー入口では、自分の感じるスピードよりほんの少し低めで進入する。そしてコーナリングし始めると同時くらいからアクセルオン!!(まずは軽い)。次に徐々に踏み込み量をふやして立ち上がりで全開にすること。この時、できるだけカウンターを使わないこと。大きくカウンターを当ててはいけない時は、ちょっとアクセルを戻して、立ち直らせてからアクセルオンを再開する方がよい。とにかくいかにスムーズな

立ち上がりを持ってゆくか常にこれを第一にすべきと思う。また、洗濯板状路ではなるべく他車の走行ラインから右か左にはずすこと。この方が少しでも凸凹が少なく走りやすいものである。低速コーナーにおいては、路面状態



JAF戦第3戦

を考え入れた上で、なるべく大きな弧を描くようにすること、スピードコントロールに注意して急なアクセル操作をしないこと。そして常になめらかに走ることを心がけよう。低速コーナーにおいてはこれと正反対にパワーリフト走行を行なう時もあるが、コーナリング中や、立ち上がりにおいて急なテールブレイクを招きやすいので十分な注意が必要である。

タイム的にはどちらも差はないと思うが、ステイディーさは、なめらかな走行の方が上だろう。

コーナー入口での最大の注意点としては、無理して突っ込まないことである。ブレーキ力がいくら高いとはいえ、

タイムアップのためには立ち上がり部のウエイトが大きい。特に大パワー車にはそれが言えよう。無理な突っ込みや、入口でのオーバースピードは、コーナリング中や立ち上がりでの姿勢の乱れを引き起こしやすい。セッティングとしては乗りやすさをメインにするが、重い車重を考えに入れ、ダンパーの耐久性を上げるためにできる範囲内で強いバネの使用をおすすめする。また、フロント・リヤのバランスにも十分注意してセッティングしよう。そして、ラリーで使用するにはやはり耐久性も考えに入れるべきだろう。

モータースポーツファンの皆さま、お待たせしました。

『(株)ラリーアート』設立!!

5月1日、モータースポーツファンに人気抜群のブランド、ラリーアート商品を販売する株式会社ラリーアートが発足、営業開始いたしました。

三菱自動車工業(株)では、第9回マカオ・グランプリレース('62年)での優勝以来、日本グランプリ、フォーミュラーカーレース('67年、'68年、'71年)での優勝、オーストラリア・サザンクロスラリー('72年~'76年)、アフリカ・サファリラリー('74年、'76年)での数

々の総合優勝を始めとし、近年では、ヨーロッパ・スプリントラリーでのランサーEXターボの活躍や、'83年、'84年パリ・ダカールラリーでのパジェロの連続クラス優勝など記憶に新しく、モータースポーツ分野での輝やかな実績をご承知のとおりです。このような数々のモータースポーツイベントの経験を生かし、これによって得たノウハウを、ファンの方々へ提供すべく(株)ラリーアートは設立されました。

具体的な内容としては、

- ①国内、海外における各種モータースポーツイベントへの参加活動
- ②ライセンス講習会、レーシング教室などモータースポーツファンへのサービスを目的とした企画、運営
- ③モータースポーツ用部品、用品の開発、販売
- ④ラリーアート商品(キャラクター商品)の開発、販売などがあります。



うれしいことに、モータースポーツファンは増え、それに伴い要望も多様化してきている現在、あらゆる状況に即座に対応していかなばなりません。(株)ラリーアートは、ファンのサービスを通し、健全なモータースポーツの発展を心から願っております。(株)ラリーアート：東京都港区芝5-33-8 三菱自動車工業株内 ☎03-455-1011

'84 JAF全日本ラリー選手権

伸弥ランサーインタークーラターボ、第5戦でシリーズストップにおどり出る!

日本全国が異常寒波に襲われた今冬、例年よりも1ヵ月早く北海道において本格的なスノーラリーとして、'84 JAF戦の幕が切っておとされた。

この「クレストスノーアドベンチャーラリー」には、CMSC青森の館山選手を始め7台のランサーがエントリーした。しかし、右を見ても左を見てもまわりはAE86ばかり!

第1ステージは白鳥湖での氷上トライアル。ラリーアートランサーをレンタルしてきた伸弥も、慣れない車とセッティングに時間がなかったため、さっぱりふるわずここは33位。

第2ステージからラリー本番、本州の大雪山に反比例して例年よりも雪が少ないというスノーロードの中、ラリー車は日高高原へと向かい、ゴールは再びウトナイ湖。雪の第1戦を制したのは、1週間も前から北海道へスキーに来ていた宇というスバルの加藤選手。地元北海道勢の健闘が目立ち、ランサーの中では宮前選手がインタークーラターボで5位に入賞した。

クレストラリーの余韻も残る2週間後、JAF戦常連組にはシーズンイン慣例となっている「DCCSウインターラリー」が始まった。例年通り赤城山小沼の氷上トライアルで幕を開けるのだが、今年はスキー客による渋滞のため、あわやキャンセルという始末であった。

いつもの顔ぶれがほとんど揃った第2戦、残念なことにランサー勢はADVANチームの3台のみ。昨年の実績によりNo1が山内組、No2が羽豆組とスタートしていったが、大雪のワナが彼らを待ち受けていた。1cp~2cp間は先行車の細いワダチしかない全くの新雪。ゼッケン前半組は、この1区間だけで上位入賞の望みが断たれてしまった。

浅間山荘上り・下りのスペシャルステージを含んだ第2ステージ、ゴールはいつもの照月湖。優勝は神岡選手、これは大ベテラン佐久間ナビゲータの勘が冴え、ラリー区間の減点を最小に抑えた成果であった。2位にはスバルの清水組。そして3位には残り1台のランサー大庭組が入賞した。

いつもなら桜の便りもチラホラ聞かれる九州にも寒波は押し寄せ、事前情報ではスパイクタイヤが必要と言われた第3戦。九州は別府温泉近郊、城島高原を舞台とする



JAF第3戦の山内・山口組

「ACKスプリングラリー」だ。雪の方は主催者の必死の努力によりなんとか影響のないようにできたが、路面の荒れはいかんともしがたく、メインとなる自衛隊の演習地内道路は、赤坊の頭ほどの石がゴロゴロして、とても道とは思えない。ひと昔前のラリー屋さんなら、アルペンラリーの乗鞍の道を思い出してもらえれば、そのひどさがわかるだろう。

オーソドックスなラリー設定で定評のあるこのラリー、今回も基本的に忠実だ。なんとかのれるハイアベ区間はナビの腕、全車遅れの区間はドライバーの腕勝負となった。全般にハイスピードコースが多いこのラリー、ランサーインタークーラターボのハイパワーがモノを言って第1ステージから伸弥がトップに立ち、羽豆が2番手と上位を独占するが、差はわずかで、なかなか判断を許さない。

'82-'83と2年連続2位となっている羽豆組はスタート前から今年こそと意気に燃えており、2ステに入り一気にスパート。ナビ区間もうまくまとめ、ラストのSSもトップであがり、待望のトップに立つ。3ステはSSのみ。ここで一気に浮上してきたのがSS男の大庭組だ。結局、計5ヶ所のSS合計は大庭、伸弥、羽豆とランサー勢の圧勝となり、総合では羽豆、伸弥、大庭の1・2・3フィニッシュとなるところであったが、大きな落とし穴が待っていた。シビアな計算には定評のある小田切ナビがなんと大チョンボ。SSのつなぎ区間で48秒のペナルティをくらっていたのである。結局大庭組は6位に落着いたもののランサーの速さを印象つけたラリーであった。

さて、次は日本版ツールドコルス「関西ラ

リー」だ。興味的なのはなんとと言っても、ゴーチンのV3達成なるかどうかである。3年ぶりに第1ステージはダートトライアル、直線の多いハイスピードコースだ。ここはまず羽豆がトップをとる。いつもの伊賀上野のドライブインで2ステのスタートを待つ間、夕食をかこみながら、みんなでゴーチンプレッシャーのかけあい。もつとも当の本人は「今年は伸弥が練習に来なかったし誠も出てないから」と暗に自信のほどをのぞかせて、余裕しゃくしゃくである。全車、競装用タイヤに替えて2ステをスタート。今年はDUNLOPがNewタイヤを持ち込み自信満々。案の定、DUNLOPをはくゴーチンが圧倒的速さをみせて快走した。伸弥は1ステのミスコースで約50秒のロス。羽豆も2ステでバーストにより同じく約50秒のロス。期待のSS男大庭選手は、中盤コースアウトと、残念ながらランサー勢の上位入賞は望めそうにない。2ステを終わってゴーチンをトップにDUNLOP勢がずらりと並んでいる。3ステに入るとゴーチンは、余裕の走りて手固くトップキープを狙い、他のフルーは最後のあがきで一発勝負に賭け、伸弥が意地をみせて3ステトップ、羽豆が続く。結局、みごとにゴーチンがV3を達成した。新鋭、浜松の前嶋組が2位、畑田組が3位とDUNLOPの1・2・3フィニッシュとなって幕を閉

シリーズ中間成績

順位	車 両	ドライバー/ナビ	第1戦 クレスト	第2戦 DCCS	第3戦 ACK	第4戦 関西	第5戦 四国	累計 ポイント
1	ランサーインタークーラターボ	山内伸弥/山口 勲	0	0	70	18	100	188
2	カローラレビン	神岡政夫/嶋陸二郎(第5戦)	-	100	35	R	50	185
3	カローラレビン	加勢裕二/林 哲	70	18	25	0	18	131
4	カローラレビン	後藤正和/伊藤富部(石原道)	-	-	5	100	7	112
5	ランサーインタークーラターボ	羽豆宏一/田口雅生	-	0	100	7	R	107
6	レオーネ4WD	加藤順一郎/海野雅之	100	0	0	0	0	100



JAF戦第3戦優勝の羽豆(右)、田口(左)組



JAF戦第1戦出場の館山選手

'84 JAF戦日程(予定)

- 第6戦(6月30日~7月1日)
チボラーリーin北海道(北海道ニセコ)
- 第7戦(8月18日~19日)
'84栗駒山アルペン(岩手)
- 第8戦(9月15日~16日)
やまびこ秋のラリー(群馬・長野)
- 第9戦(10月6日~7日)
CMSC ラリー・ハイランドマスターズ(長野・岐阜)
- 第10戦(11月3日~4日)
R-8 RALLY&ラリー'84(石川)

じた。伸弥と羽豆は6・9位にしぶとく入賞。もう1台のランサー片岡組が12位とまずまずのできとなった。

雪のラリーが多く、なかなかランサーインタークーラの実力が発揮できなかったが、3戦、4戦と圧倒的速さを見せつけ、86勢も油断できなくなってきたというのが巷の評価である。

そして第5戦は「84ツールド四国」。例年になくグッドコンディションのコースで競われたこのラリー、伏兵地元の新人竹下選手の健闘が光った。最後の最後までトップを快走。しかし2位から徐々にペースアップしてきた伸弥選手のプレッシャーに耐えかね、2秒差までつめられ、最終区間でついに逆転を許してしまった。伸弥選手はこの優勝でシリーズストップに立った。ランサー3年連続チャンプへ向けて、後半戦の活躍を期待しよう。

(CMSC本部 田口雅生)

第1回日本グランプリ(昭和38年)

昭和37年9月、鈴鹿サーキットが誕生し、11月3日に日本で始めて完全な近代的施設としてのロードレースサーキットができ、国際レース(モーターサイクルロードレース)が行なわれた。それまでに全日本的なレースが無いわけではなかったが、旧日本陸軍の飛行場跡とか米空軍基地を借用するとかで組織的にも、競技規則も前時代的なものであった。

鈴鹿は当時の我々モータースポーツマンにとっては夢であり、日本におけるモータースポーツのルネッサンスとってよいかもしれない。11月3日のメインレースは国際レースで日本のホンダ・ヤマハ・スズキ、それに外国メーカーのファクトリーチームによる世界選手権レベルのレースであり、ほとんどが外人選手であった。これに併行してジュニアカテゴリーが新たに開催されることになり、これに対応するため各社共自社系の選手を育成することになったのだ。テストコースに何百人という選手希望者を集めて選考し、ハードトレーニングを行なった。確か4、5ヶ月前から徹底的に行なわれたように思う。その時のスパルタ式教育は、今の戸塚ヨットスクールもどきといえなくもない有様で、すさまじいものだった。最終的に各社それぞれ30名位ずつのライダーにしぼり、各クラスの市販レーサーマシンを与え出場させた。

この辺の事情を特に書いたのは、これらの厳しい試練を経て、レース界に入った人々の中から、その後の日本モータースポーツを担う優秀な選手が数多く輩出した事実があるからだ。生沢徹、黒沢元治、その後三菱と関係をもつ加藤爽平、横山徹、田口八郎がいた。この時点ですでに益子治は英国TTレースのケガも治り、ヤマハの国際選手に復帰。

とにかくそんなこんなで、11月3日は10数万(実数)の観客を集めて大会が行なわれ、柵とかフェンスは破られ、大群衆がコースを横断するなど大混乱であった。当時のマスコミはモータースポーツに対する関心はなく、新聞は社会面で扱うだけだった。

モータースポーツの記事ではないので細かい事はカットするが、こんな具合に我国の近代モータースポーツの幕

は切って落とされたのである。

鈴鹿サーキットの施設主であるホンダランド(当時、テクニランド)は、当初2輪が目的であったが、完成時点前後から4輪レースも企画され、実現に向けて準備が進んでいた。要するに第1回日本グランプリ開催に向けてである。ところが、その主催権、公認機関、スポーツ統括権をめぐる明治維新のような大混乱、トラブルが起き、結局ホンダ側が大会開催だけを目的としたJASAそしてJAF前身のJAAが折れ、JAFの統括下において昭和38年5月3日第1回日本グランプリが開催される運びとなった。ちなみに当時のスポーツライセンス発給数は、4百数十。

さて、このへんで外川選手(現会長)の話に入ろう。

マシンは "三菱500"と決めた。が……

「世界選手権2輪レース開催の組織、また出場者のチーム体制マシンの技術レベルなど日常の情報として携わってきた者にとって、当時の4輪の世界はおそまつそのものに見えた。とはいえ大レースがあるということだし、鈴鹿サーキットの連中も外川さんにちょうどいいから(いろんな意味があったようだ!)出場しろ、とのかけ声もあって、とにかくもの始めは大事だし、顔を出しておいても悪くないな感じでその気にだんだんなったということが、偽らざる動機であったように思う。

そこで先ずマシンの選定。私は4輪界とはそれまで2、3の友人以外は関係が薄く、ましてメーカーなどとは、まるで縁もゆかりもないので、ポケットマネー込みでいろいろ考えた。夜遅く赤坂の日英自動車のショーウィンドをのぞきに行ったら、(当時私はモリスマイナー1000に乗っていて日英のユーザーだった)なんと田原源一郎(日産SCCNのボス創始者、第1回GPフェアレディで優勝)が、ガラスに鼻を押しつけて中のMG-Aをながめていて、私が近寄ったのにも気がつかない様子。声をかけて初めて2人共バツの悪い顔を見合わせ「ニヤ…」という場面もあった。

結局マカオで優勝したという三菱500が非常に優れた操安性の高い車だと我



第1回日本グランプリ出場の外川選手と三菱500

私の周囲のロコミで私の耳にも入っていたのと、私の友人が持っていたので、私はわがマシンは三菱500ときめた。今思えば、彼の自慢話が相当影響力もっていたのかもしれない。早速、いろいろ手をつくして程度のよい三菱500の中古車を手に入れ、乗ってみると、噂とはまるで異なり、ギヤシフトのバターンは横Hでそれも変型Hでシフトタイミングがむづかしく、サスはリーディングリンク式でシフトしてクラッチを離すたびにピッチングがひどく、これは仕上げるのに大変だと、一時ネクラになってしまった。それでもステアリングシステムはラック&ピニオンで確実性があり、乗っていたモリスと同じで好きな感じだった。」とにかくやってみよう」と固く決心したのを覚えている。とはいっても、毎日悩むばかりで、一向に作業が進まず、友人のバネ工場で特別なバネ係数のものを2、3作ってもらったり、三菱のディーラーに行って相談したが話にならぬし、パーツもろくろくない。「むしろおやめになった方がよいのでは…」などと言われたり、エンジンについては全くお手上げの状態だった。

突然、展示車が 出場マシンになった。

さんざん苦労の末、最後に意を決してメーカーに直接行くことにし、友人にコネがあるとのことで、彼と一緒に新三菱重工の自動車事業部調査課を訪れた。後でわかったことだが、友人のコネとは大したものではなくハツタリだった。今思えば、ずい分ズーズーしい話だし、人のつながりとは妙な所でつながるものだとつくづく感じた。

これが私と三菱の出合いで、あの時

からもう20年を経た今日、未だに私は三菱で仕事をしているわけだが、当時は私の頭にはそんな予感など少しもなかった。人間の運命とは不思議なものだ。そこで初めて会った三菱マンは牧野さん(現三菱自工海外企画室主査)という若い社員。彼は私の話を聞いて本当によく相談にのり、いろいろ社内間を駆け回って協力してくれた。しかし当時三菱が自動車界に三菱500をひっさげてデビューして間もなく、伊勢湾台風にあい、数百台の三菱500を水浸しにしてしまった後遺症から立ち直っていない状況もあり、一道楽者の車のチューンアップなどやっている状態ではなかったのかもしれない。日数はせまってくるし、どうしたらよいだろうと行きづまるばかりだった。あるいは断念の止むなくに至るのかなアと思い始めた時、牧野氏の発案、島村課長(現豪州三菱自動車取締役会長)の英断で日本橋東急デパート(当時白木屋)の7階で宣伝キャンペーンをやっているマカオGP優勝の展示車を使え!!ということになり、これには私もビックリ。早速人を雇い、夜、突如マカオ車を担ぎ階段を下りて運び出してしまった。本当に今では考えられないことだが、一番ビックリしたのは東急デパートだったと思う。展示会の目玉が一晩にして居なくなってしまったのだから…。すぐその車は名古屋製作所へ送られ、整備に入ることになり、私はその車の整備ができるのを待つて勇躍鈴鹿へトレーニングに入ることになった。当時よく時間があつたものだと今にして思えば不思議だが、何が何でも走りたいの一念だったように思う」

つづく

——'84パリ〜ダカールラリーの中味を見てみよう!!——

サハラ砂漠で証明されたパジェロの驚異的な耐久性

すべてのモータースポーツがニューイヤーの休みをとっている1月1日、パリ〜ダカールラリーの苛酷なレースの火ぶたが切られる。今年もチームラリーアートは3台のパジェロをエントリーし、カテゴリー“4”市販車改造部門で戦った。結果はご承知の通り、アンドリュー・コーワンが無制限改造クラス(カテゴリー6)のポルシェ、レンジローバーに互して堂々、総合3位に入賞。当然のことながらパジェロがエントリーしたカテゴリー“4”ではクラス優勝を成し遂げたのである。



ナビ計器はVLTダのラリーコンピュータとツイントリップ



A・コーワンドライヴの「191」パジェロ

ガソリン320ℓを積んで走るパジェロ

サハラ砂漠を縦断するこのラリーでは、思うように給油を受けることができない。従ってパジェロに装備されたラバータンクは180ℓ×2個。室内のリヤシートの部分からフロントシートの下までガアルミのコンテナでおおわれたガソリンタンクである。レギュレーションに従って、エンジンはアストロン2600にECターボチャージャーを装着したもので、最高出力は180PS。もちろん、ドア、ボンネット、リヤゲートはケブラーで作られ、軽量化されているものの、補強パーツで重量は極端に重くなっている。



フロントシート下の防爆タンク



180馬力のアストロン2600 ECIターボチャージャー付エンジン
手前には強力なサイクロンエアクリーナが付いている



砂漠用トレッドパターン
のユニロイヤル。
ルーフのネットには着替
えや小物を入れた

この重い車重を支えるサスペンション系には、一輪あたり2本、合計8本のショックアブソーバーが使われている。タイヤは総合的な条件を考え、ユニロイヤルが使用された。

ターボチャージャーを使っていることから、質の悪いガソリンレカ入手できない場合に備え、ブースト圧を3段階に切り換えられるコントロールスイッチが設けられた。これらのノウハウはランサーのラリー活動から得られたものである。

サスペンションの補強パーツは全てラリーアートから販売されているものをベースに、重量増加分だけ強化したものを使用した。これらの改造はフラ

ンスにある、パリ〜ダカールラリーの車作りでは定評のあるマングレー社に依頼したのである。

このラリーでは、特別なサービスカーは使ってはいけないというルールがあり、サービス用のパーツを積んだトラックも全てエントリーしなくてはならない。もちろんエントリーした以上、タイムアウトになればリタイヤを宣告され、その時点で部品も使えなくなってしまうのだ。

ラリーアートチームは、ラリーなかばにしてサービスカーを失うことになったが、耐久性を誇るパジェロは、なんのトラブルもなく、ゴールまで走り切ることができた。最後まで予定通りのサービスを行なうことができたのは、ポルシェチームとオベルチームだけであった。

分岐点に立つパリ〜ダカールラリー

パリ〜ダカールラリーと聞くと、ただ長い距離をたんと走るラリーだと思われがちだが、このラリーは今、ひとつの岐路にさしかかっているということがいえそうだ。特に今年はその

傾向が強くと、限られた区間でポルシェの4WDは時速200km/h以上をマーク、それを追うレンジローバーも、3.8ℓV8エンジンを軽いプラスチックボディに搭載し、200km/h前後で走行したという。これに対しエンジンに大幅な変更が認められていないカテゴリー“4”にエントリーしたパジェロは、180km/hがMAX、しかし操縦性でパワースライドを活かし、コーナリングでタイムを稼ぎまくったのである。

つまり、完走することが今までの第一目標であったパリ〜ダカールラリーから、スポーツ性の高い“速く走ってタイムをたたき出すラリー”に変わりつつあるということである。

11,000kmを常に冷静に走り続けたコーワンのマラソンマンの実力に敬服すると共に、パジェロの耐久面と性能面の調和に驚かされた一戦であった。

1985年のパリ〜ダカールラリーの戦いはすでに始まっている。我々の仲間が、ひとつの勝利を求めて、今も努力し続けているのである。

(CMSC本部 木全 蔵)

モト オイルを上手に使おう……② ギヤオイル

青木科学研究所・青木久治

前号においてエンジンオイル、特にレース用オイルについて書きましたので、今回は普通雑誌ではあまり触れられないギヤオイルについての話です。自動車用ギヤオイルは大別するとミッションオイル、テフオイル、トルクコンバーターオイルの3種類。

ギヤチェンジは、走行中そのエンジントルクまたは馬力の最高を引き出すためにひんぱんにこなされます。ドライバーの中にはクラッチを使わないで回転数を合わせてギヤチェンジを行ない変速の時間短縮、または

トルクロスをなくそうとする乱暴な使い方をする人もいます。

ミッション、デフ共に近年は小型軽量化が進む反面、昔よりも大馬力のエンジン出力を伝達することは、ご存知のとおりです。ミッションの平ギヤには、一枚一枚の歯にたたくように働く力とすべるように働く力がかかります。小さい力でも数多く受けると大きな働きになります。

ギヤオイルを抜いてみるとキラキラ光って見える金属粉が出ている時があり、これは摩耗粉の一種。光って見えるということは1ミクロン以上の粒子が多数存在していることとなります。

この衝撃的な荷重に耐えるために強力な油膜の油が必要です。

油膜と粘度を混同している人が割合多いので、この事について少しお話ししましょう。

粘度は、油の流動性を表現しているわけで、流動性の良い油は粘度が薄く、粘度が小さい、粘度が低い、と表現します。SAE規格でSAE No.で示し、数字の小さい方が粘度が薄いとされています。

油膜は、金属面に付着した油がどのくらいの圧力を受けたら金属同士の接触が起こるか、またどのくらいの圧力を受けたら焼付してしまうのかという事を表現し、この強さを耐荷重・油膜強度といひ、油の粘度、粘性とは直接関係がありません。ギヤオイルでは特にこの油膜強度が要求されます。

ミッションにおいては、構造(型式)や季節によって粘度を変える必要があります。粘度の濃いギヤオイルを使えばミッションの入りが悪くなり、薄ければミッションの入りがよくなります。

デフにおいては、ハイポイドギヤが使用され、特に最近ではノンスリップデフを付ける人が多くなってきました。ギヤは、

非常に強い力でスベリの圧力を受けます。ノンスリップデフでは、運転の仕方や道路条件などによってギヤおよびクラッチ部分に激しい衝撃を受けるので、従来のハイポイドギヤオイルより一層強い油膜を必要とします。

ラリーでのギヤオイルの上手な使い方は、夏期、冬期共、デフにはSAE140ぐらいのオイルを使用。ダートトライアルやジムカーナでは、会場まで自走して行く時は、夏期、冬期共SAE140ぐらい、トラックなどで運ぶ時は、夏期・SAE140ぐらい、冬期・SAE90ぐらいの粘度のオイルを使用することをおすすめします。また、ノンスリップギヤオイルを交換した時、抜き取ったオイルが従来のオイルにくらべて黒色に濁っているように見えますが、これはクラッチ板の特殊処理の摩耗粉が混合したためでギヤオイルの劣化ではありません。



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