



350ps// シリウスECIターボエンジン



ザ・コックピット。これぞ男の仕事場



スツクリと整理されたトランクスペース

## スタリオン4WD

### 第9回ミル・ピストラリーで堂々クラス優勝

三菱ワークス次期グループBラリー車として開発が進められていた「スタリオン4WDラリー」。日本初のフルタイム4WD乗用車として、昨秋東京モーターショーにその姿を現わし、世界的に話題を呼びました。この「スタリオン4WDラリー」が去る7月6日(日)



センターアフにLSD機構のないクワトロ

～8日(日)に開催された、第9回ミル・ピストラリーに実戦テストを兼ねて出場。その結果は、なんと国際ラリーに初出場ながら堂々クラス優勝。

このミル・ピストラリーは、フランスのナショナル・チャンピオンシップラリーの1つであると同時に、「エキスペリメンタル・カテゴリー」(プロトタイプクラス)と称されるF.I.A.のホモロゲーション未取得車が参加できるクラスも併設されており、例年のように世界選手権ラリーに向けての実戦テストの舞台として世界のワークスチームから注目されています。

本大会の出場車両台数は、167台。

「チーム・ミツビシ・ラリーアート」がドラギニオンの町に入ったのは車検前日の5日でした。SOHC2140ccの4気筒ユニットは、350PS。重量は960kg。課題となるフルタイム4WDのパワー配分は、クワトロと同じく50:50、クワトロと異なるのは、センターアフにLSD機構を組んだこと。ドライバーのラッセ・ランビによると「ハンドリングは、クワトロよりはるかに運転しやすい車」という高い評価を得ました。チームマネージャーのアンドリュウ・コーワンは、「ドライバーは、この車なら誰でもいい。十分に走らせることができるから……」と絶賛。



L・ランビ(左) A・コーワン(中) P・クックラ(右)

世界のワークス・チームから熱い注目を集めた、ミル・ピストラリーでのエキスペリメンタル・クラス優勝は、本格的ラリーへの確かな手応えを得たといえます。

ミル・ピストラリーのVTRが完成しました。お近くの三菱自動車の店頭をご覧ください。

# '84 CMSC 全国大会が開催されました



8月4日(土)午後4時より、東北サファリアパークレストラン2階会議室にて、CMSC全国大会の総会が開かれました。外川一雄会長を始め全国各支部の代表、(株)ラリーアート代表など76名が参加。顔なじみも増え、なごやかな雰囲気の中に議事が進められ、多くの意見が述べられました。

各地方に点在する地域モータースポーツを組織的に運営しているクラブは、日本ではCMSCひとつしかなく、今後とも楽しいモータースポーツライフを送ることができるようになることがこのCMSCの大きな目的。今後も団結をもって皆さまのホビーをより人生

の中で輝やかなものにしていきたい——という外川会長のあいさつの後、各支部の代表から近況報告が行なわれました。また4月に設立された(株)ラリーアートのゼネラルマネージャー荻氏からは、趣味をビジネスに結びつけ、三菱のモータースポーツをシステムティックに運営していきたい——とのあいさつ。

その後、インタークーラーのスポーツキット新設定部品の説明、(株)ラリーアート・キャラクター商品説明などがあり、活発な質問が飛びかう中、予定の時間も残り少なくなり総会は幕、楽しい前夜祭へと場所を移しました。

1年振りですね  
お元気そうで...



CMSC帯広  
青沼達也  
(会計)



ラリーアートグッズ説明



ラリーアート藪 昌孝氏(マイク)



CMSC香川  
田中昭男  
(会長)



CMSC札幌  
小町 章  
(副会長)



青木科学研究所 青木久治氏



テスト&サービス 宇賀神一男氏



タスカ・エンジニアリング  
石黒邦夫氏



CMSC島根  
杉坂啓一  
(会長)



CMSC青森  
鶴ヶ谷慶市  
(会長)



CMSC岐阜  
浅井博孝  
(会長)



CMSC岩手  
佐々木学  
(事務局長)



CMSC山形  
小川日出生  
(会長)



CMSC福島  
菅野 茂  
(会長)



CMSC栃木  
松本達典  
(会長)



CMSC群馬  
荒井信介  
(会長)

## 真夏の夜の交歓パーティ

### 前夜祭



有名な田嶋選手(左)



にぎやかに、華やかに行なわれた前夜祭。メインは何といっても毎年恒例の仔牛の丸焼きパーティ。食べて、飲んで、話して、笑って……例年のことながら楽しい真夏の一夜は、アツという間に時が流れました。

# 迫力満点のダートラカーニバル

## '84ラリーアートトライアルINエビス

### 東日本ダートラカーニバル



望月(中) 稲葉(右) 大会審査員

開催されました。真夏の太陽のもと最高の盛り上がりをもせたトライアルでした。トライアル成績は別表のとおりですが、B-IIクラスでは、優勝の栗津原豊選手、2位の昆野吉夫選手ともランサー勢が占めるという快挙を成し遂げました。

ダートトライアルの祭典、JAF公認準国内制限付競技'84ラリーアートトライアルINエビス(主催CMSC)が8月5日(日)、福島県二本松の東北サファリパーク内エビスサーキットで

またDクラスでは、優勝の田嶋伸博選手が区間通過賞10万円を獲得、2位の国政久郎選手も同5万円を獲得しました。

#### 競技結果成績表

B-Iクラス				B-IIクラス				C-Iクラス			
優勝	高橋 恵一	バルサー	1'49'68	優勝	栗津原 豊	ランサーターボ	1'42'64	優勝	鶴 一郎	スターレット	1'40'98
2位	高橋 雄二	スターレット	1'50'10	2位	昆野 吉夫	ランサーターボ	1'45'15	2位	亀山 晃	サニー	1'41'75
3位	斉藤 義彦	スターレット	1'50'10	3位	綾部美津雄	MR2	1'46'60	3位	高橋 正宏	カローラ	1'42'38
4位	山田 誠之	ファミリア	1'50'87	4位	宮本 貴之	カローラ	1'46'61	4位	佐藤 栄一	スターレット	1'43'33
5位	関 勇雄	サニー	1'51'30	5位	深田 義光	ランサーターボ	1'46'62	5位	田畑 哲雄	サニー	1'43'42
6位	角田健一郎	スターレット	1'51'70	6位	鈴木 孝	サニー	1'46'63	6位	小松 安男	スターレット	1'43'71
C-IIクラス				Dクラス				レディースクラス			
優勝	小林 照明	カローラ	1'39'53	優勝	田嶋 伸博	ブルーバード4WD	1'34'65	優勝	花沢 恭子	サニー	1'51'70
2位	棟方 勇悦	スバル	1'40'45	2位	国政 久郎	スターレット	1'40'23	2位	岩崎 順子	カローラ	2'00'35
3位	中村 寿史	カローラ	1'41'45	3位	島貫 祐二	カローラ4WD	1'41'05	3位	長田 幸代	ランサーターボ	2'01'36
4位	斉藤 光重	カローラ	1'42'42	4位	木暮今朝夫	セリカ	1'41'56	4位	本間 泉	スターレット	2'04'60
5位	高柳 毅	ランサーターボ	1'43'39	5位	奈良岡正輝	カローラ	1'41'83	5位	渡辺 苑子	レオーネ	2'08'53
6位	佐々木寿夫	サニー	1'44'34	6位	辰巳 英治	レオーネ	1'42'08				



外川大会会長あいさつ

### もう一つの熱い戦い

三菱車によるワンメーカー「ラリーアートカップ」はCMSCメンバーを中心に18台が参加。同5日、華々しく開催されました。コースはラリーアートトライアルとは別のショートコース。優勝は長野県から参加した逸見選手が獲得しました。2位にはCMSC福島の会長で今大会の組織委員長である菅野茂選手が入賞。以下の成績は別表のとおりです。

このレース最大の興味は、特別参加の篠塚建次郎選手(1'28'11)の走り。さすが、優勝した逸見選手より4秒以上も速いタイムを出して、腕前のほどを見せてくれました。

また今回は、4x4オフロードレースの雄、増岡浩選手のパジェロもテスト&サービスチームから特別参加。フルターンコースで、しかも車高の高いパジェロが1分33秒09で走ったという

ことは、優勝とのタイム差はほとんどなく、さすが日本四輪駆動車協会主催のオフロードレースチャンピオンだと感じさせてくれました。

## ラリーアートカップに男たちが燃えた



第3位 CMSC山形佐藤選手 優勝逸見選手 2位菅野茂選手 3位佐藤選手 CMSC本部 折田選手



特別参加の篠塚建次郎選手 4x4オフロードレースの雄 増岡浩選手 CMSC帯広青沼選手リタイア

#### ラリーアートカップ(ワンメーカー戦)順位

優勝	逸見 康夫		1'32'75	6位	町田 徹雄	CMSC栃木	1'37'07
2位	菅野 茂	CMSC福島	1'33'06	7位	荒木 久一	CMSC山形	1'37'15
3位	佐藤 正博	CMSC山形	1'34'94	8位	横倉 正道		1'37'23
4位	高野 正伸	CMSC福島	1'34'97	9位	折田 篤彦	CMSC本部	1'38'44
5位	島山 幸記	CMSC福島	1'36'69	10位	菅野 昭雄	CMSC福島	1'39'69

## 海外のレースで大活躍

# いま注目を浴びている三菱スタリオン

### ●「オーストラリアン スーパーシリーズ'84」総合優勝

モータースポーツに対する関心は年々高まり、世界各国で各種のイベントが催されています。その中でも'84年4月29日から7月29日まで、全6回のレースが開催された「オーストラリアンスーパーシリーズ'84」にスタリオンが10台出場、うち4台が総合で1位、2位、6位、7位を占めました。また三菱コルディアターボ5台も4回戦以降のレースに参戦し、10位以内に入る



など大活躍。このシリーズ戦における三菱車の評価は非常に高まりました。

出場車の仕様概要は、オーストラリア国内の基準、グループEの規定により、市販車をベースにエクゾーストシステム、ブレーキパット、ショックアブソーバの強化、ロールバー、5点式シートベルト、ハイパフォーマンスタイヤ以外の仕様変更はしていません。

〈総合順位〉総出場台数29台

優勝	三菱スタリオン
2位	三菱スタリオン
3位	アルファロメオ
4位	アルファロメオ
5位	フォード
6位	三菱スタリオン
7位	三菱スタリオン
8位	フォード
9位	B M W
10位	アルファロメオ

### ●アメリカ「SCCAネルソンレッジ24時間レース」クラス優勝



6月30日から7月1日にかけてオハイオ州で開催された「'84年 SCCAネルソンレッジ24時間ロードレース」にスタリオンが10台出場。市販車無改造クラスで優勝、総合でも7位という好成績を納めました。6月30日午後3時スタート、連続24時間のこのレース。スタリオンは、フロントベアリングの交換を1度、それに定期的な給油、ドライバーの交替をした以外停止せず、力強く走り続けました。このスタリオンは、

2.6ℓ、ティヴ・ウォレンモーターレーシングチームから、市販車無改造クラスに出場。ロールバー、5点式シートベルト、ハイパフォーマンスタイヤの装着の他は仕様変更せずに出場しました。その結果、同クラス出場の強豪ライバル車(トリアンフTR-8、サブターボ、ニッサン280ZX、マツダRX-7、シボレーカマロなど)を抑え、見事無改造クラスでの優勝を果たしました。

## CMSCだより



6月23日(土)～24日(日) 館内・工藤組、三菱自動車賞を獲得！

### CMSC 帯広主催 第1回コルトラリー

結成4年目を迎えたCMSC帯広が初めて主催した「第1回コルトラリー」が華々しく開催されました。

足寄町を基点とする約200kmのこのラリーコース、参加台数は22台と若干少ない数でしたが、大はりきりの選手たちの熱気で会場は大盛況。栄えある三菱自動車賞はCクラス第5位の館内・工藤組(RTC所属)が獲得。



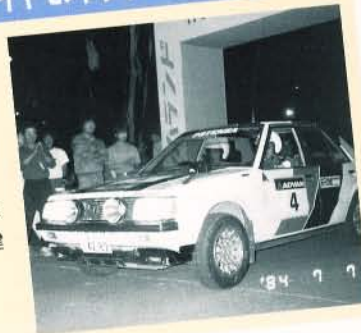
また、CMSC本部篠塚健次郎選手によるラリー走行アドバイスが、参加者の大好評を博しました。

7月7日(土)～8日(日) 三菱車の健闘光る！

### CMSC 岩手主催 岩手三菱ダイヤモンドラリー

盛岡マツハランドをスタート、紫波町志和稲荷温泉をゴール地とした、岩手三菱ダイヤモンドラリーはBクラス参加車35台中16台を三菱車が占めるという盛況ぶりでした。

Bクラスで優勝したのは青森の佐々木・鶴林組のランサーターボ。三菱車の健闘ぶりが光ったラリーでした。



7月8日(日) ランサーインタークーラーターボ B IIクラス優勝を果たす！

### CMSC 香川主催 '84 CMSC アストロトリアル

参加車両133台を集めた'84CMSCアストロトリアルは香川県にある香川スポーツランドで開催されました。

三菱自動車賞はB IIクラス優勝を果たした藤原健二選手(SRCC所属ランサーインタークーラーターボ/優勝タイム1分35秒09)が獲得。地元選手勢の活躍が目立ちました。



7月7日(土)～8日(日) 交通遺児チャリティ道新スポーツ杯争奪戦

### CMSC 札幌主催 ダイヤモンドチャレンジラリー'84

なんと札幌大通り西8丁目からスタート。支笏湖～白老を舞台に、約300kmのコースを走破するこのラリー、交通遺児チャリティ道新スポーツ杯争奪戦と銘付た、準国内競技です。片岡・塚原組のランサーターボがC

ラス第3位入賞を果たし、CMSC帯広の青沼・布施組はCクラス7位という結果。CMSC本部の篠塚健次郎選手はクレストのナビ佐藤選手と組んでゼッケン00番で試走し、話題を集めました。

# もう1戦制したものが、今年のシリーズを制するのか—JAF戦は混戦状態続く。

## ハイスピードコースの格闘やまぬ 第6戦“チボラーリーIN北海道”

第3戦ACKスプリングラリーで優勝後、関西はバーストで9位、四国ではブレーキトラブルでリタイア……パツとしない成績にイライラした様子。しかし、第1戦から5戦まで毎回優勝者が変わるという混乱状況のおかげで、シリーズポイントではなんと上位についている。あとはドライバーの地元である“チボラーリーIN北海道”で優勝すれば、一挙にシリーズストップも夢ではないとほのかな希望を抱いて、一路札幌へと向かった。

4連勝を狙った昨年は、ナビゲータの適切なオーバーペースの指示に従いコースアウト・リタイアに終わっている。今年は手堅いこうと、明日からの作戦を練りつつ？札幌の夜を楽しむ。

明けて30日。スタートはいつもの大和リスツ高原。ここ北海道ではクレストの時もそうであったように、他のイベントよりランサーの姿が多く目につく。

PM7:05。まだ陽が沈みきらぬ中、ゼッケン5番のスタートである。10分早くも全開。“ドンツキ右！”“アレッ！”数日前から北海道入りし、優勝候補に挙がっている神岡選手が畑の中にいるではないか。なぜか目と目が合い、神岡選手の無事を見届けると同時にニンマリ。20分へ入ると伸弥選手がまだ止まっている。山口ナビが“タイヤ2本持ってないか？”と声をかけてくる。どうやらバーストしたらしい。アツという間に優勝候補が2人も姿を消してしまった。さすがに北海道はハイスピードコースが多いなど言いつつ、余裕で1ステをゴール、減点301。大庭選手は調子が良く299。まあだいたい300点が1ステのトップ組である。

2ステは気合いを入れていくかと言いつつ、まだ余裕を残して2ステのスタート準備している時に緊急情報!! なんとゼッケン30番の上坂選手が250点台でゴールしたというのだ。まさか！あんなコースで50秒もちぎれるはずがないじゃないか！でも良く考えると今年は例年になく浮砂利が多かったから、ゼッケン後半組は本当に早いのかも？といささか焦りがでてきた。

2ステをスタート。確かに浮砂利が多い感じがする。この2ステ区間は、ドライバーが自信を持っている区間であり順調にこなしていく。AM3:30。時計を見ないと信じられないくらいに北海道の朝は早い。空は完全に明るい。自信を持って出した2ステのコントロールシート。上坂選手のゴ

ールが待ち遠しい。しかしそんな期待も見事に裏切られ、上坂選手がダントツでゴールして来た。

そして3ステは1ステとほぼ同じコース。スタートしてびっくり、1ステとはまるで路面が違っているのである。浮砂利は飛ばされ、ワダチがくつきりと残り、コーナーも全開で走れるではないか！これで納得。ゼッケン前半組は砂利かきのコース整備車なのである。最終区間がまた最高の浮砂利コース。

“ここだけでも20秒はちぎられるよ”と、ドライバーは飽きらめ口調でつぶやきながらも最後の力走を続けてゴール。

あとは結果を待つのみ。案の定、上坂選手のぶつちぎり優勝。地元鈴木組のランサーも3位を大きく離して2位。この鈴木組に2ステでは、13秒差まで迫ったのだが、やはり3ステのラスト区間で後半組に逆転され、無念にも6位……。

DCCSは雪かき、チボラーリーは砂利かき。ゼッケンが早くていいことなんか何もないなどと、ぼやくことしきりで終わった。お疲れさまの“チボラーリーIN北海道”でした。

## 浮砂利に加え、強烈なホコリ 第7戦“栗駒山アルペンラリー”

日本中がうだるような暑さの中、第7戦が行なわれている岩手へ。

今回の“栗駒山アルペンラリー”には、早くもMR2とNewスバルがエントリーしてきた。受付が始まり、CMSC岩手の佐々木氏と顔を合わせる。CMSC岩手のメンバーも、このイベントをサポートしているようだ。CMSC山形の小川選手。CMSC青森の館山選手、大西選手もエントリーされていて心強い。

PM7:03、ゼッケン3番のスタートである。また浮砂利のコースかな？と言いつつMCPへ向かう。

10分からは舗装の上り。軽く足慣らしというところであるが、突然エンジンが吹けなくなった。5000rpm以下がまったく使えない。1速、2速でなんと5000rpm以上をキープして“まるでレーシングカーだ！”と言いながら20分へ向かう。しかし、このおかげでタイヤはスリップしっぱなし。補正はどうなるか想像もつかない。20分が近づくとつれ不調は回復したし、なんと20分をゴール。

再スタートするとエンジンは調子を取り戻し、ものすごいホコリの中を30分へ向かう。30分へゴール後、時間調整の間にエアフローセンサのコネクタをチェック。ちよつとゆがんでいるような感じである。これを直し、不調が再発しないことを祈りなが



第7戦優勝の大庭・小田切組



第7戦4位に入るCMSC青森の館山・永次組



らスタート。しかし、コースのホコリはひどく、ストレートでも前が見えずブレーキングすること、しばしば。“今日はゼッケン1番の伸弥選手がトップかな？”と半ば飽きらめの感じで1ステをゴール。やはり、伸弥からは30秒以上も離されている。

夜食をとりながら情報を集めていると、CMSC青森の館山選手が好調との話が入ってきた。インタークーラ無しランタボで頑張っている。ダートコースは狭く、浮砂利も多く、加えて強烈なホコリ。2重苦である。“後半組で、前の車がリタイアでもしてくれれば最高だ。”と、ヤケクソ気味になっていく。

2ステも、やはり浮砂利とホコリに悩まされ、もうひとつパツとしない。館山選手は相変わらず好調。小川選手はもうひとつ調子にのりきれず、3ステに勝負をかける様子でNewタイヤを調達してきた。

3ステはSSのみ6カ所、最後の勝負所である。1SSはアップダウンの長いストレートが続くコース。“ホコリの有無して10秒は違うね。”と言いつつゴール。やはり、伸弥より10秒遅れである。2SSは細かい浮砂利の下りで、もうひとつ決まらない。3SSは、これが道かというような荒れたコース(もっとも、後半は地慣らしが済んできれいなコースに変わってしまった)。2回程バックギヤのお世話になり、大幅遅れ。4SSは1SSの逆走。続いて5SS・6SSは、それぞれ3SS・2SSの逆走でゴールへ向かう。5SSのスタート前、時間調整で40分程の余裕があり、皆でワイワイガヤガヤ、プレッシャーのかけあいとなる。

ここまでの状況は、前回の北海道で突然目覚めた上坂選手をはじめ、大庭組、井上組、館山組がトップ争いを演じているようだ。伸弥選手は3ステを抑えにまわった為か、やや遅れ気味。当方は先程のバックギヤのおかげで、まったくの圏外である。そうこうしているうちに5SSのスタート。続いて6SSと終ってゴール。

コンピュータの故障か、発表が遅れ、待ちに待った表彰式。優勝は大庭組。健闘の館山組は3ステやや遅れ、3位と同減点の4位(排気量差)。伸弥は5位。羽豆組はギリチョンの10位とランサー大活躍の結果となった。

しかし、これで10戦中8戦が終了したというのに毎回優勝者が変わり、現在シリーズストップの伸弥でさえ、わずか231点と混乱模様は続いている。もう1戦制したものが今年のシリーズを制するのか！興味はつきない。残りはわずか2戦となった。

'82、'83と2年連続、大庭選手がランサーでRACラリーに挑戦しているが、今年は3台揃っての出場が計画されている。つまり、ADVANチーム揃ってのRACラリー挑戦である。次回では、詳しいことをお伝えできると思いますので、皆様のご協力をお願いします。

(CMSC本部 田口雅生)

### シリーズポイント (第8戦現在)

順位	車 両	ドライバー	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	231
2	カローラレビン	神岡政夫	197
3	ランサーインタークーラターボ	大庭誠介	180
4	ランサーインタークーラターボ	羽豆宏一	137
5	カローラレビン	上坂治樹	135
6	カローラレビン	桜井幸彦	133

# 第1回日本グランプリ(昭和38年)



マツハを夢見た外川選手

東京日本橋の東急テパート(当時白木屋)7階で行なわれていた、三菱500、マカオGP優勝車展示会から突如姿を消して運び出され、テパート側の驚きを尻目に名古屋に送り出された三菱500を追って、私も新三菱重工名古屋製作所を訪れることになった。たしか昭和38年も4月に入ろうとしていた時期だったように思う。東京の本社から全ての連絡をもらい、東京22時発の夜行列車「大和」に乗ってである。

名古屋製作所で私を待っていてくれた若い社員は山本肇氏(前知多三菱社長)。彼の紹介で、たくさんの偉い人達に引き合わされた。それらの方々は、もの珍しそうに私の話を聞きおもしろがっていたようだった。技術開発のためにとか、メーカーの面目とか、名譽にかけてなどの話はひとつも出なかった。「ご苦労さんですな、けがをしないように」と言われたのを覚えている。その中にマカオGP遠征メンバーだった山本正夫氏(当時名古屋技術部研究課長付)もあられ、以後何かとお世話になった。皆さんそれぞれあたたかい親切な人ばかりであった。逆に、これは一所懸命やらねばならぬと、心に誓ったくらいである。

さて、いよいよ例の車を携えて鈴鹿サーキットに乗り込み、トレーニングに入るようになったのであるが、当時は赤枠の仮ナンバーをつけて自走である。まだ各四国道が整備されておらず、名自(名古屋自動車製作所 以下略)から、くじやくにや運河沿いに競馬場脇まで出て、各四国道を出て、四日市から再び旧1号道をたどってサーキットに行ったものである。ホンダ技研の鈴鹿工場は既にあり(当時大当たりのスーパーカブを全力投球で作っていた頃である)

その先にサーキットがボツと建っていて、周囲には町らしいものはおろか何ひとつなかった。2輪関係のいきさつから、サーキットの人達とはほとんど知り合いで、ずい分わがままを許してもらったものである。当時コース係であった、入社早々の社員、江端君(現鈴鹿サーキット総支配人-取締役)には、無理を言ったもので今だに話題にされ恐縮している次第である。

ところで、現地トレーニングに突入する時点で突然チームメイトというか、三菱車で出場の相棒がほかに2人いることを知らされた。1人は山口県の高倉君で、どういうコネで来たのが当時は詳しく聞いたはずなのに、なんとも現在記憶がハッキリしない。多分ディーラーの紹介だったのではないかと思う。彼は、つい最近までプロのモーターボート(ギャンブルレース)選手で、とりわけ車のモータースポーツに造詣はないが、元気だけは人一倍で、ヒックリ返るのもヘッチャラですと言うくらい、キビキビした好青年であった。いま1人は、米空軍士官(中尉)でアール・ソーヤ氏といったと思う。彼はいすゞとふたまたかかけていて、どっちかといえばヒルマンの方に夢中であった。

この大会は、いろいろな点で我が国のモータースポーツ発祥(近代的)の陣痛のトラブルが数多く発生した。その第1は、前号で述べたように主催権、公認機関→スポーツ権能をめぐる鈴鹿サーキット(当時(株)テクニランド系JASA)、JAA(JAFの前身)、そして、これから大旗上げと日本の統括権をにぎろうとするJAF。それらは5月3日という時限を前に大抗争が展開された。その結果、JAF主催とはなったものの、我々エントラント、ドライバーは結局2枚のライセンスを取らされるはめになった。

大会出場者は148名で、これがスポーツライセンス第1期生で昭和39年現在でも発給数は475である。第1回GPはまだ2輪ライダーの出場者は少なく、有名選手は、望月修(スズキ)、鈴木義一(スズキ)くらいなもの。ほとんどは金持ちのお坊ちゃん、ピカピカの外車スポーツカーのオーナーとか、銘柄自動車ユーザークラブの中で腕自慢のものとかで、鈴鹿サーキットはもちろんのことロードレースコースを走ったことはないといった連中で、旗信号はおろか走行マナーにいたってはメチャメチャという状態であった。

そこで、運営側はドライビングスクール

を開催することになった。今にして思えばグランプリレース直前に出場者を集めて講習会というのは、ずい分おかしな話であるが、当時としては苦肉の策であった。インストラクターは古我信生氏、小林彰太郎氏、内山吉春氏、池田英三氏、浅岡重輝氏など。さしさわりのがあるので名前は挙げないが、80%の人はレース走行経験ゼロであり、たしか小林氏は辞退したと思った。我々三菱勢は失礼ではあるが、全く無視した。

当然のことながら国内競技規則ではなく、この大会用としての大会特別競技規則があるばかりで毎日のように公式通知が布告され、また取消されたといった具合で何が何だかわからないありさま。パドックはデマを含めて大混乱であった。コース走行、実際のレースに関することは2輪レギュレーションまる写しではあったが、多くの経験にもとづいて書かれているのでまずまずであった。しかし、いちばん問題を起こしたのは、今でいうホロモゲーションから始まる車両規則で、その解釈について知らない人同志が勝手な解釈をしてゆずらない。しかも偉い人達であるから始末が悪い。それに加え、参加者側の銘柄ごとの利益主張と公平論とのイレギュラである。これは大会終了後もカンカンガクガクであった。

一応、FIAからルマンの競技長でフランスのスポーツ委員長ジャック・ロスト氏、FIA技術委員長ジョヴァニ・カネストリニ氏がFIAスチュワート兼大会役員として参加していたが、語学の問題含みでコミュニケーションは全く悪かった。多分、両氏は未開国に冒険に来た思いであつたらう。

レースは5月3日、4日と2日間にわたって行なわれた。一応観客向けの目玉は、国際スポーツカーでルマンスタートによるロータス23とか、ボルシエカレラZ、フェラーリ250GTベルリネッタ、ジャガーDタイプであったが、ほとんど二流三流ドライバーばかり。優勝したピーター・ウォアはロータスのセールスマネージャーであった。しかしながら、観客は見慣れないドライバーの誰が勝とうが関係なく、写真でしか見られないスポーツカーを目の前にして、そのエキゾチックな音に酔っていたようだ。日本人の参加者は1人もいなかった。

さて、いよいよ国内車両を主としたレースであるが、大きくツーリング部門とスポーツカー部門に分かれ、それぞれ排気量区分によりクラスを設け、独自のレースが行

なわれた。主な出場車とクラスを紹介すると、

## ツーリング部門

- 400以下(C-I)
- スズライト、スバル360、マツダクーペ
- 700以下(C-II)
- パブリカ、三菱500、コルト600、スバル450、マツダキャロル
- 1000以下(C-III)
- 日野ルノー、コンテッサ、ダットサン、DKW
- 1300以下(C-IV)
- ワーゲン、ブルーバード
- 1600以下(C-V)
- コロナ、ヒルマン、ヴォクスホール
- 2000以下(C-VI)
- トヨベットクラウン、いすゞベレル、セドリック、プリンスグロリア、スカイライン、タウナス17M

## スポーツカー部門

- 1300以下(B-I)
- DKW、ヒーレースブライト、ボルシエ、NSVプリンツ、MGミジェット、日野コンテッサ、日産フェアレディ
- 2500以下(B-II)
- フェアレディ、トリアンフTR2、TR3、TR4、MGA、MGB、フィアット、スカイラインS、ボルシエ、セドリック
- 2500以上(B-III)
- ジャガーE、ベンツ300SE、オースチンヒーレー100&3000

などであった。当時としては、メーカーをはじめ一般ともチューンアップテクニックなど知るよしもなく、レーシングタイヤというものがあることも知らなかった。(これは第2回GPでもそうであった)パドックでは、BSとタンロップが市販タイヤをサービスしていた。参加者は自宅からサーキットに来て、走り、レースに出場し、またそのまま帰宅するのが通常で、車両運送車などなかった。

話が本題と大分それたように思われるかも知れないが、日本のモータースポーツのうぶ声の中で第1回日本GPが開催され、いろいろな状況があり、その中で三菱のモータースポーツ活動がスタートしたのである。この事実は、三菱愛好者であるCMS Cメンバーには興味深いことと思われ、ぜひ知ってほしいので、なるべく詳細にお伝えしたいと思う。

次回は、各社の参加体制と三菱チームのレースの実況を書きたいと思います。

# ラリーアートグッズカタログ

'84年のパリ・ダカールラリー、'85年ミル・ピストラリーで実際に使われ、耐久性、機能が十分立証されたラリーアートグッズ。苛酷な条件、厳しい自然に打ち勝った本物だけがもつ風格を心ゆくまでお楽しみください。  
お求めは、お近くの三菱自動車販売会社でどうぞ。

**RALLI ART**

▲ステッカー  
ラリーアートのロゴがデザインされたステッカー。サイズは4タイプ。  
サイズ/E L (870×217mm)、L (450×112mm)、M (200×50mm)、S (150×35mm)  
価格/E L 1500円、L 400円、M 250円、S 200円

**RALLI ART**

▲ワッペン  
しつかりとしたフェルト地に刺しゅうされたラリーアートのロゴ。ジャケットのワンポイントに。  
サイズ/118×40mm  
カラー/白、黒  
価格/400円

**MITSUBISHI RALLI ART**

▲ヘルメット用ステッカー  
パリ・ダカールラリー仕様のヘルメット用のもの。ステッカーのベースは透明です。  
サイズ/297×210mm (シートサイズ)  
価格/1,000円

**RALLI ART**

▲W.C.R.トレーナー  
ラリーアートのロゴの下に、全コンペ名をプリントしたスポーツトレーナー。  
サイズ/M・L・LL  
価格/5,300円

**RALLI ART**

▲ラリーアートTシャツ  
肌ざわりの良い、良質の太コットンを使用したハイグレードなTシャツ。  
サイズ/M・L・LL  
価格/2,900円(M・L)、3,600円(LL)

**RALLI ART**

▲ラリーアートキャップ  
野球帽のデザインと同じようなキャップ。素材はコットンでラリーアートのロゴ入りです。  
サイズ/フリーサイズ 価格/1,500円

**RALLI ART**

▲スポーツサングラス  
レンズ、フレーム共、軽くて、丈夫なプラスチック製。サポーターバンドは取りはずし可。  
価格/21,000円

**RALLI ART**

▲ラリーコート  
パリ・ダカール仕様の防水、透湿性にすぐれたハーフコート。袖は取りはずせます。  
サイズ/M・L・LL・XL 価格/38,000円

**RALLI ART**

▲ラリーアートフルオーバーセーター  
袖ぐりと袖に赤、白、黒のラリーアートストライプが入ったスポーツテイナセーター。素材はウール80%、ナイロン20%  
サイズ/M・L・LL  
価格/9,600円(M・L)、10,300円(LL)

**RALLI ART**

▲ラリーアートマフラー  
ウール100%のマフラー。保温性、肌ざわり共、抜群の品質です。  
サイズ/1,480×280mm  
カラー/赤、白  
価格/5,000円

**RALLI ART**

▲スポーツライター  
ナイフ、ドライバー、栓めきなどのツールが内蔵されたオイルライター。  
サイズ/68×38×10mm  
価格/3,000円

**RALLI ART**

▲スポーツライター  
ナイフ、ドライバー、栓めきなどのツールが内蔵されたオイルライター。  
サイズ/68×38×10mm  
価格/3,000円

**RALLI ART**

▲スポーツバイナダー  
ビニール製のホルダー。開けると3段階ポケット、カバーシートがついていて使いやすいものです。  
サイズ/300×210mm  
価格/1,600円

**RALLI ART**

▲スウェットスーツ  
厚手コットン100%を使用した活動的なスポーツウェア。大きいポケットが便利です。  
サイズ/M・L・LL・XL  
価格/18,000円(M・L)20,000円(LL・XL)

**RALLI ART**

▲バックマーク  
ペーパーナイフにも使えるバックマーク。ロジウムメッキ加工でクリップの先にラリーアートのロゴが入ります。  
サイズ/113×11mm  
価格/2,000円

**RALLI ART**

▲ボールペン  
スリムなボディが円筒容器に入ったおしゃれなボールペン。  
サイズ/162×9mm  
価格/800円

**RALLI ART**

▲スポーツタオル  
吸湿性に富んだバイル地にラリーアートのロゴを刺しゅう。個性的なタオルです。  
サイズ/1,050×370mm  
カラー/白、黒  
価格/1,700円

**RALLI ART**

▲ラリーアートダブルバック  
ヘルメット、レーシングウェアが入る大きなバッグ。軽くコンパクトになるナイロン素材。  
サイズ/800×350×350mm 価格/12,000円

**RALLI ART**

▲ラリーアートトラベルバック  
ビニールコーティングしたナイロン素材をキルティング。中身をやさしく保護します。  
サイズ/750×450×300mm  
価格/29,000円

**RALLI ART**

▲ラリーアートスポーツバッグ  
ビニールコーティングしたナイロン素材、把手は本革使用。便利なミドルサイズです。  
サイズ/470×350×220mm  
価格/19,600円

**RALLI ART**

▲タオルエプロン  
コットン100%のバイル地使用。胸のラリーアートロゴが特徴です。  
サイズ/フリーサイズ 価格/3,900円

**RALLI ART**

▲ポシェット入りハンカチ  
コットン100%のバイル地を使用したハンカチとビニール製のポシェットの組み合わせ。  
サイズ/ハンカチ: 345×345mm  
ポシェット: 150×80mm  
カラー/白、黒  
価格/1,000円

## エンジンオイルを上手に使おう……③ 実践編

青木科学研究所・青木久治

★ノンスリップアプを利かせたい時  
SAE90#のハイポイドギヤオイルを使います。ただし、ノンスリップアプは通常のアプに比べ油温が高くなりオイルの粘度が下がるので、ラリーの場合はSAE140#の方を使用した方が無難です。

★アプから異音の出る時  
回転時に異音の出る時やギヤ騒音がする時はギヤオイルの不足やオイルの不適が原因の時があります。正しい量や正しいオイルに交換してください。

★アプに上手にオイルを入れよう  
オイル交換の中でアプオイルの交換ほどやりにくいものではありません。専用器具を持っていない場合は少ないのが現状です。そこで、緊急の場合に我々が用いる方法をご紹介します。まず、スーパーなどで蜂蜜やシュガーカットなどの入っている1ℓのポリ容器をさがします。(約200円位) これにオイルを入れてアプに注入します。

ここで注意をしなくてはならないことは、ポリ容器は1度しか使えないことです。しばらく放置するとポリ容器がだんだん変質してきます。

★ミッションオイルを上手に入れよう  
オイルジョッキがあれば問題ありませんが(ただし、エンジンオイルとミッションオイルは別のジョッキを使うこと)ないときは、紙を丸くメガホン状にして注入口にしてオイルを入れます。1台分はらくにできます。

★石鹸を持って行こう  
ラリーやダート走行中にオイルパンを打って穴をあけてしまうことがよくあります。この場合の応急処置として、まず石鹸を水にとかしてドロドロにしてハンカチやエスにこれをぬります。次にドライバーなどで穴にこれをためます。この上にドロドロにした石鹸を塗ります。これでしばらくはもつてくれます。もちろんエンジンオイルを補給することをお忘れなく。

★ミッションオイルが洩れてしまったら  
洩れた箇所を直したあとは、オイルを補給しなくてはなりません。この場合エンジンオイルを代用することができます。(あくまで緊急の場合)ただし粘度をある程度あわせないとギヤが入らないので気をつけてください。表1にミッションオイルとエンジンオイルの粘度を表わしました。これによると、10W-30、20W-40もしくは30#のエンジンオイルが代用できることがわかります。

ミッションオイルは80#、90#と表示されているので、エンジンオイルよりだいぶ固いと思われる人が多



いようですが、実は粘度の表示方法が違うだけで実際の粘度はたいして変わらないのです。

★エンジンにギヤオイルを入れてしまったら  
残念ながらこの場合はすぐにオイルを捨てなくてはなりません。そののち新しいエンジンオイルで何回か洗浄しなくてはなりません。

★オイル警告ランプがついてしまったら  
レベルゲージを見ると大幅に減っていて、しかも近くにスタンドなどが全くない時は、近くの民家でてんぷら油をわけてもらおうとよいでしょう。これでしばらくは快調に走ります。もちろん、スタンドなどがあつたらすぐに交換してください。

	粘度 40℃	粘度 100℃
エンジンオイル 10W-30	70.20	11.40
エンジンオイル 20W-40	102.8	14.60
エンジンオイル #30	104.0	12.30
ギヤオイル #80	85.50	10.60
ギヤオイル #90	199.0	17.80

すべてのJAF公認競技会は、JAF国内スポーツカレンダーに登録されなければなりません。このスポーツカレンダーは競技の種類、格式、およびJAF選手権タイトルの有無によってその申請締め切り日がそれぞれ定められています。1985年にJAF公認競技会を開催されるクラブは、必ず右記の締め切り日までにJAFへカレンダー登録申請書を提出してください。

登録申請締め切り日

- (1)すべての国際選手権競技および1月から3月までの国際競技……前年の1月15日まで(FIA締め切り:3月1日まで)
- (2)すべての準国際競技および4月から12月までの国際競技……前年の5月31日まで(FIA締め切り:7月15日まで)
- (3)本連盟が制定した選手権競技……前年の9月15日まで
- (4)前項(3)以外の国内競技以下のレース……前年の10月15日まで
- (5)ラリー
  - (a)3月末日までに開催される前項(3)以外のラリー……前年の9月15日まで
  - (b)4月1日以降に開催される前項(3)以外のラリー……前年の11月15日まで
- (6)スピード行事
  - (a)格式国内、準国内、地方競技上半期(6月末日までに開催の競技会)……前年の10月31日まで
  - 下半期(7月1日以降開催の競技会)……開催年の3月31日まで
  - (b)クロズド競技……開催日2ヵ月前まで



# ケンジローのラリー雑学

4

## 「ランサーとの出会い」 篠塚 建次郎

CMSC=三菱ファクトリーチームラリー車は、コルト1100、1500に始まってギャラン1500そして名車といわれ、ほとんどのラリードライバーが一度は乗りたいた願ったギャラン1600。このギャラン1600では、JMS、JMCの2つのチャンピオンシリーズを手中に収めることができた私にとって、非常に思い出深い車であった。そのギャラン1600も'73年の5月にモータルチェンジしてひと回り大きくなるという。大きくなれば当然重くなり、ラリー車としては不向きな車になってしまう。そこで三菱チームは次期ラリー車として'73年春発売予定のランサーを開発することに決定した。

このランサーという車は、小型、軽量、丈夫というのが特長だった。私とランサーとの出会いは、発売の約1年前だったと記憶している。ラリー車としてのポテンシャルを知るための走行テストを浅間のテストコースで行なった時にドライバーとして参加。浅間のテストコースは、当初10キロのコースで、その後約6キロに短縮されたが、当時の車でも、150キロぐらいは出せるハイスピードコースであり、火山灰特有の溝ができやすく走りにくい路面であった。初めて見るランサーの第一印象は、「小さい車だな」という感じだっ

た。ギャランより、ひと回り小さなボディに1600のフルチューンエンジンが搭載されている。浅間のコースは直線が多いため、コーナリングの良し悪しより、直線での安定性が評価のポイントとなる。望月さん、木全さんらに混って始めてランサーでドライブした感想は、全てが「軽い」という印象であった。ボディ重量が軽いので、走りも軽快、ステアリング、ブレーキ、クラッチ、アクセルにいたるまで、全てが軽い感じであった。タイム的にもギャランを上回るタイムであったと記憶する。また何よりも驚きであったのは、半日ぐらい走り続けてもアライメントに全く狂いが生じないという点であった。当時最も丈夫といわれたギャランでも、浅間のコースでは、トラブルが続出したものだった。ラリーをやるために生まれてきたような素質のある車が、ラリー車開発テストにより、さらに磨きがかかれて、'73年の春に発売となった。三菱チームは早速、2台のラリーランサーをデビューさせることにした。木全さん用に1台、私が1台である。デビュー戦はハイスピードラリーではなかったが、私が優勝することができ、幸先の良いスタートだった。しかし、第2戦からは急速に開発が進み高性能化したトレノ・レビンの速さ



'76サファリラリーにて

に苦しめられることになる。ベースの1600cc、100馬力のエンジンをCIIキットと呼ばれたチューンアップキットにより148馬力までパワーアップ。パワー的には十分であったが、それを伝えるサスペンション系のマッチングが今一步であった。それというのも、ランサーのサスは海外ラリーを意識して作られたために、ハイスピードコーナーでは非常に安定して乗りやすいが、国内の浮きじゃり、屈曲路では、横すべりが大きすぎてコントロールしにくいという特性があった。この特性のため、ギャランからランサーに乗りかえた多くのドライバーは、コースアウトを経験したと聞いている。しかし何とかしてランサーを乗りこなさなければならぬ。練習嫌いの私も、ずいぶん練習したことを覚えている。このランサーをだいたい乗りこなせるようになるのに、



'74サザンクロスラリー

約1年かかってしまった。結論としては、きれいなコーナリングラインでグリップさせて走るのではなく、左右に振り回して走る、テールがいくら流れてもアクセルを踏み続けることが、ランサーの乗りこなすテクニクであることがわかった。しかし、このテクニクを国内で試すチャンスを失ってしまった。翌年'74年のオイルショックを理由に三菱は国内ラリーから手を引いてしまったのである。