

CMSC JOURNAL

Vol.5



第33回RACラリー日本人過去最高位“総合18位”大庭ランサー

あけましておめでとうございます

CMSC 会長 外川一雄

みなさんお元気のことと思います。
いよいよ昭和60年代を迎えることとなりました。CMSC本部が設立（昭和39年）されて、はやくも22年目を迎える訳ですが、各地区のみなさんのCMSCも、永いところでは16年になろうとする支部もあります。

それぞれがCMSCにあって、車と共に味わったスピードへの挑戦、メカとの戦いと失敗、楽しい出来事との遭遇、人々との出会い、そして苦しかったことなど、モータースポーツを愛好してきた者だけが味わえる充実感を体験されたことと思います。

我々はこの永い永い体験ドラマを、大いに人生への誇りとしたいと思いません。

CMSCは今後もみなさんと共に次のステップに向かって、楽しいモータースポーツライフを創造していきたいと思えます。

今年もみなさんにとって、よりよい年でありますよう心からお祈りいたします。



第33回RACラリー

大庭ランサークラス2位、羽豆ランサー3位。

11月25日から29日までイギリスで開催された第33回RACラリー。日本から参加した3台の三菱ランサーターボ(チーム・アドバン)のうち2台が見事総合18位、21位に入賞しました。

これはクラス8(グループA2000CC以上)では、2位、3位という成績です。日本人ドライバーが、このラリーで総合20位以内に入賞したのは、今回が初めてで、初快挙に大きな拍手が

くれました。

なお、このラリーのプロトタイプクラスに出場した三菱スタリオン4WDは、電気系統のトラブルを起こし、惜しくもリタイアしました。



山内、最終日SS44でコースアウト惜しくもリタイア



ラリー終了後英国ラリーアートチームと歓談



初のRACで総合21位の羽豆/田口組



RAC7度目にして初完走。しかも総合18位の大庭に拍手

●総合順位

順位	車両 (グループB)	ドライバー	ナビゲータ
1位	プジョー-205	バタネン	ハリーマン
2位	アウディ クアトロ	ミッコラ	ハーツ
3位	セリカ	エクランド	ウィットク
4位	アウディ クアトロ	ムートン	ボン
5位	オペル マンタ400	ブルックス	ブロード

●グループA順位

順位	クラス別順位	車両	ドライバー	ナビゲータ
1位	クラス8、1位	アウディ クアトロ	エリクソン	ビルスター
2位	クラス7、1位	オペル アスコナ	トルファ	オスウィン
3位	クラス8、2位	ランサーターボ	大庭誠介	日下部保雄
4位	クラス7、2位	オペル アスコナ	ナメニーミ	ピッカラ
5位	クラス7、3位	アストラGTE	ウッド	ポンド
6位	クラス8、3位	ランサーターボ	羽豆宏一	田口雅生

第7回パリ〜ダカール・ラリー 三菱パジェロ、3連覇成るか!



夏木/パジェロ



12月10日三菱自動車ショールーム於社行会

夏木陽介もカテゴリーII (4WD市販車)に挑戦。

'85年1月1日から22日まで開催される第7回パリ〜ダカール・ラリーに三菱パジェロが出場、'83年、'84年に引き続き3連覇に挑戦。

今回のラリーには、ソノート・三菱チームのアンドリュウ・コーワン組を始め、三菱パジェロの過去の実績をもとに約40台のプライベートチームが参加し競います。また日本からも俳優・夏木陽介チーム(子連れ狼チーム)や、

初の日本人女性ナビゲータを含むドライワークスチーム(DRYWORKS)が出場、その活躍が期待されています。



1985年、今年こそ、それぞれのステージでの活躍を期待して。CMSC各支部の代表が語る、抱負と予定事項。

●CMSC帯広
羽賀事務局長
年が明け、1月には氷上シリーズが行われます。コルティヤ4WD2台でシリーズを戦う予定。もちろん優勝をねらいますし、どんどん中央に出ていく予定です。

●CMSC札幌
清水事務局長
月に1度の練習ラリーの成果が上がり、ナビテクニクを覚えてくれたので、今年は何とんレースに参加したいですね。7月には、'85ダイヤモンドチャレンジラリーを開催します。

●CMSC青森
館山事務局長
2月にウインターラリー、8月に東北チャンピオンシリーズを開催。去年はシリーズ2位だったので、今年こそ東北シリーズでVサインを上げたいものです。

●CMSC岩手
佐々木会長
イベントは、10月のJMR C東北、東北チャンピオンシリーズと7月の岩手ダートラリーシリーズの2つ。事故や住民とのトラブルなどを絶対に起こさないように、がんばります。

●CMSC山形
小川会長
東北ラリーでは、ぜひとも上位入賞を果たしたいです。イベントは、山形県ダートラリーのシリーズ戦と、秋に去年できなかった芋煮会とドライビングスクールを開催する予定です。

第3回 ロスマンズ・ファラオ・ラリー

堂々とクラス優勝 シャリオ4WD、パジェロ

灼熱のエジプト、リビア砂漠 4,000 kmを舞台に繰り広げられた第3回ロスマンズ・ファラオ・ラリー。耐久性、悪路走破性を競って、去る10月9日～16日の8日間に渡り開催されました。

このラリーに日本から参加した三菱シャリオ4WD(ドライバー・根本純)、フランスから参加したパジェロが各々、堂々とクラス優勝を果たしました。これは、その優れた耐久性、悪路走破性などの高性能ぶりを存分に発揮した結果です。古代エジプト、ファラオ王の名を冠称したこのラリーは、古代エジプトの数々の遺跡(王家の谷、ルフソール神殿、ラムセス像など)を駆け巡るようにコースが設定されています。その神秘さ、雄大さなどで年々人気が高まっているラリーです。

今回日本から参加したシャリオ4WDは、無改造のまま、しかもサポート車を伴わずにこの過酷なラリーに挑戦し、見事完走。『無改造4WDガソリン車クラス』で優勝を成し遂げました。

同時にヨーロッパから参加したパジェロディーゼルも『改造4WDディーゼル車クラス』で優勝、総合でも6位入賞。三菱の4WD技術の優秀性を実証したのです。



ファラオラリーに日本チームが参加したのは今回が初めてだった

《第3回ロスマンズ・ファラオ・ラリー》

- 開催日——'84年10月9日(火)～10月16日(火)
- 開催場所——エジプト、リビア砂漠 全4,000km(内スペシャルステージ2,080km)
- 参加車両——65台(トラック4台を含む)

●総合成績

1位	アロプロト V8 4WD	6位	三菱パジェロ ディーゼル (改造4WDディーゼルクラス優勝)
2位	メルセデス280GE 4WD		
3位	ルノー 18V6 4WD		
4位	レンジローバー 4WD	22位	三菱シャリオ 4WD (無改造4WDガソリンクラス優勝)
5位	レンジローバー 4WD		

第31回マカオグランプリ

三菱コルト・ジャッキーチェン杯

マカオでワンメイクレース 三菱自動車が開催

11月17、18日の両日開催された第31回マカオグランプリで、ミラージュターボによるワンメイクレースを行ないました。名付けて『ジャッキーチェン・トロフィー』、香港では『三菱力駒成龍盃』と呼称。これは、三菱自動車が海外向けイメージキャラクターとして起用した香港の世界的アクションスター『ジャッキーチェン』の名を冠して開催したものです。

マカオグランプリは、毎年11月中旬に、マカオ市街地の公道を封鎖して行われるもので、世界中から、一流のマ

シン、一流ドライバーが結集。アジア・太平洋地域で最も伝統あるエキサイティングなグランプリレースです。今回のレースドライバーは、このトロフィーにふさわしく、日本を始め、マカオ、オーストラリア、ポルトガル、イギリスなど計6カ国から参加、14名が出場しました。

日本チームは、監督に徳大寺有恒(自動車評論家)ドライバーは、津々見友彦(自動車評論家)、吉田匠(カーグラフィック)、村松康生(週刊プレイボーイ)の強カメンパーでのぞんだ。



マカオの街を走るミラージュターボ

●CMSC福島

菅野会長

若い人を育てたいので、今年は若者対象の練習会(ナビの基本や走りのトライアル)を数多くやりたいです。日程は決まっていますが、スノートライアル、ダートラを開催予定。

●CMSC群馬

荒井会長

今年は、東日本トライアル、群馬シリーズトライアルが主力です。シリーズでは去年より上位をねらいたいと思います。ラリーは若手にがんばってほしいですね。

●CMSC栃木

松本会長

今年はトライアル、C2クラスで2、3台入賞を目指してがんばりたいですね。6月に華国内ラリー、11月にダートラの栃木最終戦を行います。ラリーの方もがんばります。

●CMSC岐阜

水野事務局長

今年も同じように地元ラリーを中心に、高山や長野の山のダートラなどに参加していくつもりです。イベントの開催はありませんが、2月に岐阜県3地区が集まる総会をします。

●CMSC島根

杉坂会長

今年は、なにしろ積極的に活動していこうと思っています。成績もがんばりたくないで、シリーズ戦もバックアップしていきます。夏にはトライアルの1戦を開催する予定です。

●CMSC香川

田中会長

3月23、24日CMSCラリーin香川を手袋祭と共催します。7月CMSCアストロトライアル、11月CMS Cダイヤスターラリーを予定。若い人を育て、四国代表にしたいですね。

'84オールスターラリーフェスティバルIN関西 ラリーアート コルディア4WD実戦デビュー

レポート from ドライバースシート

篠塚建次郎(CMSC本部)

そもそも今回、3年半ぶりのラリー出場は10月にコルディア4WDが発売になったことに端を発している。三菱はラリー車の主流が4WDになるとの考えから、スタリオン4WDを開発、国内ラリーでもこの傾向は同じだと予想できる。そしてタイミングよくターボ付きの4WDがコルディアで発売された。

ダート走行などしたことのないコルディアのラリー車としてのポテンシャルを知るために、とりあえず羽島サバイバルランドでテストしてみる。ドライバーは山内くん、日下部くんと私の3人。しかし、あいにくの雨でランサーとのタイム比較は全くできなかった。実戦を走るのが最もよいテストだと考えるのが、今や常識で、タイミング的にオールスターラリーが最適ということになった。

第2回目のテストでベストと思われる仕様でオールスターに出る。ラリーの形式は海外ラリーと同じでSSとS Sの間は、トランスポートセクション

となり、SSのタイムで勝負が決まるというものであった。

第1SSはギャラリーステージ、屋間のステージである。かなりのハイスピード、ミッションはノーマルだが、このコースは2速のH・L切り換えでちょうどよい。途中4カ所急なコーナーがあり、ここではアンダーが出て苦しい。ステアリングを切り込む量が増えるので、コーナーの出口では大幅にスピードダウンしてしまう。ナビの田口くんと「かなりロスしているなあ」などと話をしながら、上り4キロの第1SSを終了。結果はトップに2秒遅れとのこと。テスト結果が素直に信じられなかった我々に自信を与えてくれたSSであった。

第2SSは全く同じコースを走るという。今度は急コーナーをフェイントを使って走ってみる。車も実戦テストなら、ドライビングについても実戦テスト。1カ所失敗したが、他の3カ所はキレイに決まった。タイムは1回目を5秒上まわったが、それでもトップ



福島県羽鳥、浜松で入念なテスト走行を重ねる

に4秒離されてしまった。

第3SSは舗装の上り約7キロ。車が1台やっと通れるぐらいの狭いつづら折れのコースだ。どのコーナーでもアンダーが出てしまう。コース幅が狭く、フェイントが使えないので苦しい。結果はトップに20秒ほど離された。キロ3秒である。

その後ラリーは、深い霧の中での戦いになった。第1ディビジョンを終わってサスをもう少しリヤがすべる仕様に換えることにする。

第2ディビジョンの最初のSSは約半分が霧、晴れてからは下りの比較的幅の広いコースであった。この仕様で

は下りはリヤがすべりすぎる。こままでほとんど使わなかったカウンターステアを多用するはめになった。どうも第1ディビジョンで使ったものとの中間的な仕様がベストのようだ。

第3ディビジョンでは、その仕様をテストしようと楽しみにしていたが、第2ディビジョンの途中で転落事故があり競技打ち切りとなってしまった。結果は5位。

今回の実戦テストで基本的なポテンシャルが高いことが明らかになった。後は、その煮詰めをすれば相当のレベルまでいけよう。強力な武器に磨き上げるのが、非常に楽しみである。

レポート from ナビゲーターズシート

田口 雅生(CMSC本部)

ラリー前の浜松での確認走行の結果、ランサーターボに遅れること、キロ1秒と開発がスタートしたばかり(なにしろ2度目のテスト)にしては上出来の結果で、ケンジロー選手もシヤ選手もびっくりしている。しかし実戦とテストとは違う。

11月10日“ラリーアート・コルディア4WD”はゼッケン7番、14時37分

スタートである。吉野神宮の頂上へ向かう4kmのダートコースが第1・2SS、第1SSは2秒遅れの2番手。あまりの順調なスタートにケンジロー選手共々ちょっとびっくりする。

第2SSは約1時間後にスタート、2度目のコースでもあり、さすがに腕の冴えを見せてケンジロー選手力走、5秒縮めたタイムを出した。18時07分、

いよいよナイトラリーへのスタート。まずは狭く曲がりくねった舗装路が続く第3SS、中高速向にセッティングしていたため、ちょっとアンダーが強く、ケンジロー選手も苦労している。

次の第4SSを順調なタイムで終了、高野山スカイラインを龍神温泉へ下る。

龍神温泉から再び高野山スカイラインの頂上サービスポイントまでのダート30kmで第5、第6SSが行なわれる。やっとサービスポイントに到着。第2ステージのスタート時間を計算して、びっくり、25分のレストタイムしかない。

それでもラリーキットのテストを兼ねて参加した今回のラリー、無理を承知でサスペンションの仕様変更を始める。時間は刻々と過ぎていき、第7SSのスタート地点に着いた時は5分遅れとなった。第7、8と高野山スカイラインから十津川町へ下る国有林の中の林道約30kmのコースをこなして第9SS白谷林道へ向かう。タイムオーバーを承知で決行したサスペンション変更で、狭いコースでのアンダーも少な

くなり、走りやすくなったとケンジロー選手も好調にコルディア4WDを走らせている。この第9SSも舗装の上りのコースであるが、さっきの第3SSとは違ってかわって快調に走り続ける。第10SSも同じようなくねくねコース、ところどころにダートが残っている。あとひとつ第11SSを終われば第2ステージは終了、サービスへ向かうのである。ところがこの第11SSは霧が深いためキャンセルとなり、まっすぐ第2サービスへ向かう。

池原ダムの第2サービスへ着くと、なんだか様子がおかしい、途中の第8SSで転落事故が発生、ここで打ち切りになるということだった。

翌11月11日、12時よりVターティ形式の表彰式。競技長から途中打ち切りのお詫びと、転落したクルーの無事が告げられ一同ホッとす。我々、ラリーアート・コルディア4WDは初参加ながら、堂々の5位入賞!!

'85シリーズのコルディア4WDに注目したい。



ランサー、堂々3年連続チャンピオンカーに

前代未聞の波乱、なおも続く 第8戦“モントレ-84”

草津のホテルに到着したのは9月14日PM11:30。回りには何もなく部屋にて缶ビールで宴会。明けて15日、霧雨で肌寒いなか、レーシングスーツに着替えていざ出陣。大庭選手のベンツでスタート地点(わずか2km程先だが)へ向かう。気分は早くもWCRのトップナビゲータである。“モントレ-84”この群馬のラリーでは、スタート前から“群馬スペシャリスト”の事が話題を呼んでいた。群馬スペシャリスト対JAF戦トップドライバーである。

まずは昼間のギャラリーステージ。3つのSSをこなす。ここは、これまでほとんどラリーに使われていないとあって、SS男の面目を發揮して大庭選手がトップをとる。

霧と雨が一段と激しさを増すなか、ラリー区間のスタート。まずは水上方面へ第2回オールスターラリーのコースを走り、榛名山へ向かい、旧電車の廃道を上って草津へ戻る。群馬スペシャリストがそろそろ本領を發揮。特に榛名山のコースでは断トツを占める。後で話を聞くと、榛名山のコースでブレーキを踏むのは1カ所だけとか。これでは勝負にならない。

第3ステージでは高峰へ車坂を上る。これも霧が深く、ストレートだというのにブレーキングばかり。湯の丸林道を久しぶりにのんびりとドライブする。その後、再び高峰から万座へ。この時点まで群馬スペシャリストのなかに割って入り大庭選手が一人健闘している。さて、いよいよラストの万座へ戻るスタートの上り。なんと、途中でタイヤが落ちていた。大庭選手のタイヤだ。しかし、どこにも車は止まっていなかった。こちらはガス欠でコーナーごとに息つきをおこしながらたどり着いた最終CP前には大庭選手が斜めに傾いて止まっている。やはり左前輪を落としたのだ。小田切ナビがトランクに石を積みこみ、小田切ナビ自身もトランクに乗って3輪のままスタートする。結局、万座から草津まで大庭選手は3輪車で帰って来たのである。

結果はやはり、群馬スペシャリストの圧勝。若手の有望株、大嶋選手がJAF戦初出場ながら堂々の優勝、JAF戦ドライバーはチボー以来波に乗ってきた上坂選手でさえ5位がやっとで、我々は9位という成績。どうもこのところ9位、10位が定位置の



ようだ。羽豆選手もちょっとスランプか? もっとも、石黒監督に言わせると“スランプには10年早い”ということ。しかし、またしても新しい優勝者。8戦のすべてが異なる優勝者というのは前代未聞。残すところ後2戦“頑張らねば”の一語につくる。

今年初のV2優勝者誕生 第9戦“MCSCハイランド マスターズラリー”

第9戦は松本“MCSCハイランドマスターズラリー”集合地点は久しぶりの松本ドライブインである。競技長の平林さんが“今日は久しぶりに昔のラリーをやってもらいます”と挨拶。昔からのナビゲータである私は思わずニマリ。今日はイケルかな?

先日の地震の影響で急にコース変更を余儀なくされたため、松本から一路高山へ向かう。高山を中心にラリーは行なわれる。試走車がスバル4WDのため、ちょっと頭が痛くなりそう。昔なつかしい高山近郊のコースを廻り再び高山への第1ステージ。乗鞍山を周回する26kmのロングセクションでは羽豆選手が断トツ。すっかりスランプを抜け出して、今日の羽豆選手はいきいきとした走りを見ている。

第2ステージは再び高山から赤谷林道へ向かう。行き止まりのコースでプールした後、再び赤谷林道へ戻りゴールの高山へ向かうはずであったのだが、なんと赤谷林道にてラスト2CPを残すところでマシントラブルのためリタイヤ、無念。

結果は上坂選手が優勝。今年初めて2回目の優勝者の誕生、これでシリーズトップも上坂選手である。伸弥選手は、我々がリタイヤしたコースでスピンのため40秒程ロスし、6位にとどまった。これがなければチャンプを決めたのに残念!!

逆転!! 伸弥選手シリーズを制す 決戦“R-8石川ラリー& Rally '84”

期待と不安を抱き、さあ、いよいよ決戦。最終戦は11月3日~4日“R-8石川ラリー& Rally '84”しかし、ここは上坂・神岡・園田各選手の地元。順調にいけば上坂選手の初チャンプ確定か?前夜は金沢の“香林坊”で軽く一杯、明日の決戦にそなえる。フグが美味しかったナー。

能登半島のつけ根をあっちへ行ったり、こっちへ行ったりで第1ステージを終わる。途中、地元の人なら当り前というひょうかけにあって40秒程ロス。しかし、結果は上坂・園田選手に次いで3位につけている。今日は快調だ。2ステは全開だ。伸弥選手はもうひとつ車が決まらず不満顔。まして羽豆に負けているとあってなおさら。大庭選手は張りきりすぎてコースアウトとのこと。上坂選手は断トツで上っているが、いささかハイペースすぎるのではという声もあり、我々は手堅くいくことにする。

さあ、第2ステージのスタート。第1ステージの逆走を含めたコースは一段と荒れてきた。よし/このコースなら86は最後までたないだろう。しかし、我がランサーなら、こんなコースでも平気平気、もっと全開/第2ステージも中盤を迎えた頃、どうやら上坂選手がリタイヤしたもよう。神岡選手も今日はいま一步調子に乗りきれずにいる。伸弥選手がこのまま抑えて5位までに入れれば今年もチャンプだ。伸弥選手は少しペースダウンし現状をキープする作戦。我々はもう全開あるのみ/トップの園田選手との差はわずか/ところが、突然のアクシデント発生。ギャガ入らない、3速にシフトできないのだ。2速で頑張るが、これでは遅れる一方ではないか/くやしい/と

'84 JAF 全日本ラリー選手権シリーズ ('84年間順位)

順位	車 両	ドライバー/ ナビゲータ	有効ポイント (総得点)
1	ランサー インタークーラーポ	山内/山口	248/(284)
2	カローラレビン	上坂/上坂	235/(235)
3	カローラレビン	園田/草加	223/(223)
4	カローラレビン	神岡/佐久間	205/(210)
5	ランサー インタークーラーポ	羽豆/田口	202/(202)
6	ランサー インタークーラーポ	大庭/小田切	180/(185)

JAF 全日本ラリー選手権

歴代のチャンピオンカー('79より設定)

'79	ミラージュ1600GT	(山内)
'80	ジェミニZZ	(金子)
'81	ジェミニZZ	(山内)
'82	ランサーターボ	(神岡)
'83	ランサーターボ	(山内)
'84	ランサーターボ	(山内)

うとう1速にも入らない。仕方なく、スタートからゴールまで2速のみ。これではオートマチック車だ/今にも壊れそうなミッション、最後までもってこれ、祈るしかない。

見えた、最終CP/無事ゴールできた。しかし、どの程度遅れたのか見当もつかない。ゴール地点へ向かい、計算する。ところが、意外にも2速オートマ車は速く、今のところ1等賞ではないか。噂では園田選手も途中で見えなくなったということ。昨年のタナボタ優勝に引き続いて今年もかな?とハナの下を伸ばしていると、園田選手が現われ、減点を聞く——負けた。残念ながら2位だ。でも、伸弥選手は4位。これで、チャンプ決定!

ジンス破れる。1年おきのチャンプ、2年連続はないといわれていた伸弥選手。でも、ランサーと伸弥選手のコンビネーションは強かった。

永かった今年のJAF戦。シリーズ当初、チャンプになるには400点必要かといわれていたが、第8戦までの優勝者がすべて異なるという、波乱に次ぐ波乱に見舞われた1年。しかし、結果として最後に笑ったのは伸弥選手とランサーターボであった。

今年1年、みなさまのご支援ありがとうございました。

(CMSC本部 田口雅生)

第1回日本グランプリ(昭和38年)…その3

第1回日本GP開催の前段、すなわち企画から組織に至るまでのプロセスと内容については前号でお話したように、何もかも初めてのことがばかりで、重要なことから、いま考えるとどうでもよいことまで暗中模索といった具合。役員ひとりひとりの言うことも違うため、参加者はウロウロして取りつく島がないといった場面が随所に見られた。

一方、参加者とはいうと前項でも多少ふれたように、日頃の腕自慢を実証しようと試みる人が大部分。それらの人はだいたい恵まれた人達でピカピカの外車のスポーツカーを乗りまわしている種族で、ほとんどナンバー付のまま出場していた。しかし、なかには愛すべき情熱家というか、何をあいても参加したい、走りたいというハングリな学生もいた。一例をあげれば津々見友彦(現在現役ドライバー、自動車評論家)などは、そのもつとも可愛い例といえる。彼は、望月修(現三菱自工商企嘱託、CMSC)のDKW(独アウトユニオン—アウティの前身)2サイクル900ccの中古をねだりにねだって安く買入れ、望月手持ちのヤマハ250レーサーのチューンドパイプを3本おまけにもらい、これを装備し、これまた中古のタイヤをかき集め後座席に満載しての参加であった。もちろん、夜は毛布にくるまっただの車中泊、いわば、着のみ着のままである。

そんなふうに参加者風情は様々であったが、いま思えば何かほほ笑ましい人間模様というか、ロマンがあったとも感じられる。

さて、一方メーカーのGPに対しての反応と臨戦状況について簡単に述べると次のようである。その反応は様々で、いわゆるファクトリー体制もどきのチームと車を仕上げ、必勝を期した自動車メーカーもあれば、深く理解した上での静観ではなく、クラブマンのお祭りとして関心は持ってメーカー自身がやる次元のものではないと理解し全く傍観していたところもあった。また、時間もなかったので何もわからないうちに進んでしまったというのが実情であったかもしれない。

トヨタ 臨戦体制としては一番進んでいた。当時は今のTMSC(トヨタモータースポーツクラブ)はなく、トヨベツト同好会というユーザー団体があり、これのメーカーへの働きかけがかなりあったように思われる。要するにユーザー団体(販売店)

→自販→自工というパターンが作られ、作業が進められた。クラウン・コロナ・パブリカが戦力で、鈴鹿サーキットの専有使用の時間帯を買って実戦テストを行い、初歩的とはいってもポート研磨などのチューニングを行っていた。クラウンには多賀弘明(現TMSC会長、JAFスポーツ委員)、コロナには杉江博愛(現徳大寺有恒評論家)・式場壮吉、パブリカには細谷四方洋(現トヨタ開発部門)などが乗っていた。

日産 ほとんど関心を持っていなかった。田原源一郎(前出、元SCCN会長、元JAFスポーツ委員)の強い要望で野中広報課長のアレンジにより、フェアレディSP310輸出仕様のSVツインキャブ付1500OHVマニホールドとコンプを上げ、10馬力アップの80馬力の車で出場してきた。

田原さんは私と家も近く仲もよかったので、何となくトレーニング時間帯(スポーツ走行)が一緒であった。我々二輪車出の者が四輪坊ちゃん組をなんとなく軽視していたなかで、彼はレース経験が浅いわりには走るラインが確実で、オヤツと思わせられたのを覚えている。

忘れられないのは、彼はいつも一緒に鈴鹿へ行く時、まことにオソマツな靴をはいて出掛けて来るので聞いてみると、コレで調子が出ているので脱げないのだ、と言っていたこと。多分彼はレースシーズンを通して、寝る時以外はその靴をはいたままだったと思う。彼がティグナーコーナーで私を追い越して行く(クラスが違うので当然)、異様に高い物干のようなロールバーと、なんとも言いようのないハンテコな形のヘルメットの後姿はいまだに忘れられないシーンである。彼は当時まるでしゃれ気のないアデブちゃんで、私はなんとなく彼の人柄に好感を持っていた。

当時日産の会社、言い換えれば迫浜工場としては第11回サファリラリーに出るべくブルーバード・セドリックの鋭意準備中で、鈴鹿は眼中にはなかったのかもしれない。

プリンス 大会直前になって参加が決定し、体制としては見るべきものは何もなくて、第2回GPのスカGブームを巻き起こすメーカーとは思えなかった。生沢徹はいすゞチーム出場を急きよ変更してプリンスに乗った。グロリアとスカイラインSで出場した。

いすゞ 会社の内情としてはまことに重い感じのメーカーであったが、竹田正隆(元

JAFスポーツ委員、現富士G・C組織委員)という販売サービス部長、のちいすゞ広報部長がいて、外国事情に非常にくわしく、モータースポーツの理解者でありISC



Cの創始者でもある彼が、熱心にメーカーに働きかけて実験部を中心にレーシングチームをつくった。

当時いすゞは英国ヒルマンミンクスのノックダウン製造を行っており、伊藤忠で英国製ヒルマン用のスポーツキットを発売していたので、これを用いて打倒コロナを目指していた。発売間もないベレルも出場した。ドライバーは外人を最も多く起用し、キース・スウィシャー(米空軍少佐、テイル・ソーヤ(米空軍中尉(三菱とダブルエントリー)、ドン・ニコルスなどで、日本人は浅岡重輝(現自動車評論家)が顔を見せていた。

三菱 三重工合併前の新三菱重工の自動車事業部で、当時の事業本部長は久保富夫(元三菱自社工長、現相談役)で、三菱500と大会直前にコルト600を発売した。大会出場に至るまでのいきさつは前号までにくわしく述べたが、前年11月にマカオGP(マカオGPは今年31回目である)でクラス優勝を果して新進気鋭のイメージを放ったタイミングもあり、世間での評判もよく、小じんまりとまとまったファクトリーチームと評価されていた。

テイル・ソーヤ(米空軍中尉)＝三菱500、戸倉(前出)＝コルト600、外川一雄＝コルト600で出場した。

私の記憶では、確か大会で唯一、横浜タイヤを使用したように思う。前から知り合いであった森博選手(当時横浜ゴム(株)生産管理室副主査、故人)がグループを引き連れて応援にやってきてくれ、パドックで円陣を組んで座り込み、弁当を仲よく食べたのを覚えている。多分その中に現在横浜モータースポーツ推進のバリバリの現役が数人いたのではないと思う。思えばお付き合いは長いものである。

マツダ 当時、東洋工業は無関心だった。

富士重工 なんとなく自信満々であったように思われた。スバル360の地上高を下げ、今では考えられないオイル混合比で走り、排気煙がすごかったことを憶えている。ドライバーは実験課の小関典幸(現同じ)、クラブマンの大久保力などであった。

日野 メーカーは資金を出すだけで、全面的に105マイルクラブ(NACの前身)の塩沢進午にチューニング、チーム作りを委託していた。

鈴木自動車 すでに二輪車では世界GPに転戦しており、メーカーとしてレース活動の意義・目的を着実に考え、体験している会社だけに反応は早かった。しかも前年3月に四輪界にスズライトで進出した矢先でもあり、即座にファクトリーチームを組織した。二輪の国内レース組織の監督、望月修(前出)を中心に4台の車を用意した。パーツは新たに試作され、ノーマル21馬力を27馬力にアップ。サスペンションのロール率、強剛性のスプリング、ギア比変更(コースに合わせる)など、二輪レースノウハウをフルに用い、ドライバーも二輪テストドライバーによって出場した。

まだこの時点では、ホンダ技研は四輪レース界に名を連ねていない。二輪世界GPプロジェクトの鈴木義一キャプテンが個人の方で自費参加した。

以上がメーカー各社の第1回日本GP時における臨戦体制のあらましであるが、このように日本の自動車メーカーは、レースというひとつの出来事に出会い、初体験したわけである。20年を経た今、振り返って、各社各様さまざまなドラマとストーリーをたどって今日に至っているのを見ると、そのドラマは興味深く、感慨にふけらざるを得ないといった感じである。

(CMSC本部 外川一雄)

ラリーアートニューファッション続々新登場

ラリーアートグッズカタログ

前号でご紹介したラリーアートグッズに、新商品がぞくぞく登場。(1月下旬発売開始)
お求めは、お近くの三菱自動車販売会社でどうぞ。

●W.C.R.トレーナー
赤と黒のラリーアートカラーがとも鮮やか。ロゴの下にW.C.R.のコンベネがプリントされています。
サイズ/S・M・L・2L・3L
価格/5,600円(S・M・L) 6,600円(2L・3L)



●ブラックトレーナー
胸にラリーアートのロゴが入った、スパルタなトレーナー。タウンスカジュアルにも。
サイズ/M・L・2L
価格/4,300円



●ラリーコート
撥水・防水素材を使用したハーフコート。保温性に優れ、反射素材なので夜も安全です。フード着脱式。
サイズ/M・L・2L
価格/34,000円



●ブラックTシャツ
グレーのラインがすっきりきまっただおしゃなTシャツ。レディスサイズを含めサイズも豊富です。
サイズ/L・M・M・L・2L
価格/2,700円(2L) 3,600円(2L)
LMはレディスMサイズです。



●W.C.R.T.シャツ
ラリーアートのコンベネにプリントしたW.C.R.のラリー名をプリントしました。
サイズ/M・L
価格/1,900円



オイルって何から作られるのだろう？もちろん原油からです。ただし、原油といっても産地によってその成分はだいぶ異なります。パラフィン系、ナフテン系、そしてどちらにも属さず中間の性質を示す中間系(混合系)という3種類に大別されます。表1に原油の種類と性状との関係を表わしてみました。

この表でわかるように、パラフィン系とナフテン系では性質が相反し、ナフテン系の原油はガソリン向き、パラフィン系は潤滑油向きということがわかります。

また、産地によって異なる性質が違うので一つの原油からできた潤滑油で全ての性質

●ラリーアートジャガードセーター
ラリーアートカラーを大胆に使った、ラウンドネックのスポーツテイなセーター。素材はアクリル70%、ウール30%。
サイズ/M・L・2L
価格/11,000円



●スウェットスーツ
良質なコットン100%。ジツが取付された、ナイロンなスポーツウェアです。
サイズ/M・L・2L・3L
価格/15,900円(M・L) 17,900円(2L・3L)




●ウインドブレーカー
スタンドカラーにフードが取付された、ナイロン100%の本格的なウインドブレーカー。
サイズ/M・L・2L・3L
価格/11,000円
国内販売用はMITSUBISHIのマークと三菱マークはありません



●メカシャツ
背中にアクションプリントを採用。素材はポリエステル65%、コットン35%。
サイズ/M・L・2L
価格/7,900円



●サーキットシャツ
ドルマンスリーブの活動的なデザイン。真のラリーアートカラーが引き立ちます。
サイズ/M・L・2L
価格/9,000円(M・L) 9,800円(2L)



を満足させることはできません。何種類かの性質の違う原油からの製品を組み合わせて、特徴だけを集めたカクテルを作る必要が生じます。一例をあげれば、耐寒性を必要とする時にはナフテン系ベースが必要となり、耐熱性を必要とする時にはパラフィン系ベースが必要となります。


原油を常圧蒸留するとガソリン、灯油、軽油、重油が分離されます。この重油を真空蒸留してスピンドル油、マシン油、モーター油、重質油、重油、釜残油という様に分離し、各種精製行程を経て製品ができます。

こうしたことをふまえてメーカーは製造


●レーシングスーツ
コーネックスを使用した、本格的なレーシングスーツ。
サイズ/M・L・2L・3L
価格/59,000円
国内販売用はMITSUBISHIのマークと三菱マークはありません



●ドライビングオーバーオール
背中に伸縮機能を取り入れた、活動的なオーバーオール。素材はポリエステル80%、コットン20%。
サイズ/S・M・L・2L
価格/15,000円



●メカニクスーツ
腕から胸にリフレクターを使用した、ナイトラリーでもメカニックの所在がすぐわかります。
サイズ/M・L
価格/29,000円



●キャップ
ラリーアートカラーのラリーアーションに刺繍のロゴ入り。赤いひしきがスポーティです。コットン100%。
価格/3,300円



●ポーチ
洗面用具を取りまどめておくのにピッタリ。素材はナイロン100%。
価格/1,600円



●ウェストバッグ
小物をしまっておくと、座ったときでも取り出しやすいのでとても便利。ビニールコーティングしたナイロン素材使用。
価格/2,900円



●メッシュキャップ
通気性抜群のメッシュに裏地にグレー地に黒で刺しゅうのロゴが入っています。
価格/2,900円



●ショルダーバッグ
ビニールコーティングしたナイロン素材を使用。スポーツバッグと兼用。ヘアでどうぞ。
価格/9,800円



●ラリーアートアクションバッグ
どんな形のものもすっきり収納。たたむ時も両端をひっぱるだけで、簡単に小さなポケットに納まります。防水加工したポリエステル。
価格/3,500円



●ラリーアートネクタイ、ラリーアートウォッチも近々発売予定

オイルを上手に使おう...④ ちょっと難しい話


青木科学研究所・青木久治

を満足させることはできません。何種類かの性質の違う原油からの製品を組み合わせて、特徴だけを集めたカクテルを作る必要が生じます。一例をあげれば、耐寒性を必要とする時にはナフテン系ベースが必要となり、耐熱性を必要とする時にはパラフィン系ベースが必要となります。

原油を常圧蒸留するとガソリン、灯油、軽油、重油が分離されます。この重油を真空蒸留してスピンドル油、マシン油、モーター油、重質油、重油、釜残油という様に分離し、各種精製行程を経て製品ができます。

こうしたことをふまえてメーカーは製造

しているのですが、大多数のメーカーは原油の輸入先が決められているため、そして大量生産システムのために平均点の取れる物しか作れないのが現状です。



しているのですが、大多数のメーカーは原油の輸入先が決められているため、そして大量生産システムのために平均点の取れる物しか作れないのが現状です。



比重	〈表1〉		
	パラフィン系原油	混合系中間基	ナフテン系原油
比重	軽い		重い
ガソリンオクタン価	低い(悪い)		高い(良い)
ディーゼルセタン価	高い(良い)	中間の性質を持つ	低い(悪い)
灯油の点灯	明るい		油煙が出やすい
潤滑油粘度指数	高い		低い
潤滑油の熱安定度	良い		悪い
低温流動性	悪い		良い
パラフィンワックス含有	多い		少ない
アスファルトの性質	悪い		良い
溶解性	悪い		良い

'85登録クラブ(団体)年度更新のご案内

1985年度JAF登録クラブ(団体)の更新手続きがお済みでないところはすみやかに更新してください。

JAF登録クラブ(団体)の年度更新手続き

1. 取扱期間：1984年12月1日～1985年3月31日
(上期申請期間を過ぎた場合は更新ができませんので、ご注意ください)
2. 必要書類：下記表中の○印を付したものを提出してください。
3. 申請料：下表参照
4. 提出先：各地方本部へ提出してください。

	準加盟クラブ	加盟クラブ	公認クラブ	加盟団体	公認団体	特別団体
※JAF登録申請書	○	○	○	○	○	○
※クラブ員登録申請書	○	○	○			
※経歴書	○	○	○		○	
会則又は定款	○	○	○	○	○	
役員名簿				○	○	○

(注)※JAF所定の用紙を使用すること。

クラブおよび団体	加盟申請料	年度登録申請料
準加盟クラブ	5,000円	15,000円
加盟クラブ	5,000円	15,000円
公認クラブ	昇格申請料30,000円	25,000円
加盟団体	30,000円	70,000円
公認団体		150,000円
特別団体	50,000円	400,000円

'85スポーツライセンス年度更新のご案内(11月1日受付開始)

'85年度のライセンスの年度更新手続きは、JAF各地方本・支部で3月31日まで受付中です。この更新手続きに必要な申請書は、JAFスポーツ11月号の31～34ページに綴じ込んでありますので、これをご利用ください。

許可証申請の受付場所(JAF各地方本部住所)

名称	郵便番号	所在地	電話
東北本部	983	仙台市原町苦竹1-5-30	0222(96)9715
関東本部	105	東京都港区芝公園3-5-4 渋沢ビル内	03(436)2811
中部本部	466	名古屋市昭和区滝子町30-16 愛知県自動車会館内	052(872)3611
関西本部	550	大阪市西区南堀江1-10-11 西谷ビル内	06(538)1791
中国本部	733	広島市西区庚午北2-4-1 渡辺ビル内	082(272)0321
九州本部	810	福岡市中央区六本松2-12-19 第百生命ビル内	092(761)2761



ケンゾローのラリー雑学 5

「初めての海外ラリー」 篠塚 建次郎



重に走る。100kmを越えるSSが2カ所もあった。半分くらい走ると疲れが出てきて、ペースが落ちてしまう。ノドもカラカラになり、もううんざりと思うこともしばしばであった。900kmを走り終えたときには、ハイスピードと距離の長さからくる疲れで体はガタガタ。望みは早く休みたいということだけであった。

しかし成績を聞いたとたんに、その疲れはふっ飛んでしまった。なんと、5位につけているのだ。眠いのも忘れて木全さんと一緒にその後のペース配分について話し合う。無理せず確実に走って、ティビジョンごとにひとつずつポジションを上げるということに話は決まった。

第2ティビジョンを元気にスタート。ところが、ひとつ目のSSで大ミスコースをやらかしてしまった。草にかくされたコースがなかなか発見できず、30分もロスしてしまったのである。

1974年は私にとってつらい幕明けとなった。オイルショックを理由に、三菱の国内モータースポーツ活動は完全にストップしてしまったからだ。前年にはラリー向きの車であるランサーをデビューさせたばかりで、“さあ、今年にはレビン・トレノに雪辱を果す年!”と意欲に燃えていたというのに……。

しかし、落胆していたのも春すぎまでのことであった。というのも三菱が毎年活躍していた、サザンクロスラリーへの出場の話が持ち上ってきたからである。車はもちろんランサー、スポンサーは当時の国内ラリーで圧倒的シェアだったシビエ、エントリーはCMSCからというものであった。当時の私は新装整備に出向してメカニックの勉強をしている最中であったから、当然車は新装整備で製作ということになる。真夏の最も暑い時に、連日真夜中までかかって車を作り上げた。

9月下旬にオーストラリアに着き、さっそく日本でやり残した作業と点検に入る。オーストラリアのトップドライバー、コロム・ポンドの経営するガレージで、CMSC福島の菅野茂選手と一緒にあった。

10月に入ると車も仕上がりに、テスト

ランを実施。その年のサザンクロスは日本から8台出場と、大変な盛り上がりであった。なかには現タスカエンジニアリングの社長、石黒選手もいる。テストランで感じたのは、走行スピードがかなり速いということであった。平均70～80km/hで走っているから、国内での平均40～50km/hに比べて相当速い。にもかかわらず、路面が良くコーナーが幅広いために、それほどのスピード感はない。しかしミスしたときには、車がなかなか止まってくれないため、スピードの速さを十分感じとれた。

10月9日、いよいよスタートである。ゼッケンは16番、前には三菱、日産のファクトリーチームが各4台ずついる。過去経験したことのない長いラリーの始まりである。自分のレベルはどのくらいなのか、海外で通じるのか、コーワウンやカルストロームの速さはどのくらいなのか、などの不安と興味が入りまじって、複雑な気持ちのスタートであった。

第1ティビジョンは900km、その約半分がSSである。すごいホコリだが、森林の中のコースにはヌタヌタになっているところもあった。自分のペースをつかむため、第1ティビジョンは横

今にして思えば第1ティビジョンを予想外の好成绩で終ったために第2ティビジョンに入れ込みすぎ、冷静な判断ができなくなっていたのだと思う。それ以後、張りつめていた気分がガクッとくじけてしまい、ドライビングにも集中できず、さらにミスコースも重なって最悪の状態になってしまった。そんな状態でのラリーはやはり長くは続かない。第4ティビジョンの中間くらいのセクションでドライビングミスからコースアウト、タイロッドを折ってしまったのである。こうして初挑戦のサザンクロスは終わってしまった。

このラリーで私は非常に多くのことを学んだ。その最も大きなことは、スタートからゴールまで、途中ドライビングミスもあればマシントラブルもあるが、いかにしてラリーに集中し、一定のペースで走り続けるか、ということである。