



◀第1戦優勝 干田/新保組



**CMSC青森
大西/村上組
JAF第2戦で初優勝**

コルディア4WD JAF全日本ラリー選手権第1・2戦で圧勝。堂々上位独占を果たす!

去る1月26~27日に、本格的スノーラリーとして行なわれた'85JAF全日本ラリー選手権第1戦「第6回スノーイン・クレスト'85」。

北海道苫小牧郊外、ウトナイ湖をスタート・ゴールとしたこのラリーに、「ラリーアート・コルディア」を始めCMSCメンバーを含む計6台のコルディア4WDがエントリー、見事、1・3・4・7位と上位を独占する快挙を成し遂げました。

日高地方の山岳コースをメインとする全長約400kmのコース。第1ステージの白鳥湖で氷上タイムトライアルが行なわれ、第2ステージからラリー区間、スペシャルステージ4カ所を含む、全コース雪の本格的スノーイベントというものでした。

また、続いて2月9~10日に開催された第2戦「第16回DCCSウインターラリー」でも、またまたコルディア4WDが1・2・3位を独占!第1戦

優勝の実績もあって、このラリーでも優勝候補に挙げられていましたが、見事期待に応え、コルディアの高いポテンシャルを実証しました。

本州で行なわれるスノーラリーとして歴史と実績のあるこのラリーは、赤城山をスタートし、軽沢へゴールする、群馬、長野の山岳コース約300kmを舞台としたもの。

スノーラリーとはいうものの、当日は雨が激しく、スペシャルステージの

半数はほとんど雪がない状態。この優勝でコルディアのダート面での確かな走りが実証されたこととなります。

今後、さらにダート路面用としての仕様熟成を進めることにより、第3戦以降についても好成績を挙げられるよう、キット等の改良が進められていますので、どうかご期待ください。

'85 JAF全日本ラリー選手権——レポート from ナビゲーターズシート コルディア4WDスノーラリーで上位をさらい、圧勝!!

第1戦“スノーインクレスト'85” デビュー戦で堂々優勝のコルディア

オールスターラリーでは、久しぶりにケンジロー選手のナビゲーターズシートを体験。その興奮も覚めぬまま、念願の海外ラリー初挑戦のRACラリーを終了し、やっとひと息、という頃には、もう'85 JAF全日本ラリー選手権第1戦は目前に迫っていたのだ。

昨年同様、チームADVANは、来たるべきニューカーの準備のため、冬の1・2戦はお休みと決まっていた。しかし、昨年第1戦をオフィシャルとして過ごした羽豆選手、「今年こそはプライベートでも出場したい」とスポンサー探しに走りまわった。その結果、カーブラザ札幌西のご協力により、スノーラリー用として最高のマシン“コルディア4WD”を使えるメドが付き、秘かに準備が進められていたのである。

1月25日夜、チボラーリー以来半年ぶりの千歳空港に1人淋しく降り立つ。ホテルに着くと、今回“ラリーアートコルディア”で出場する日下部選手やそのサポート役のタスカのメンバーもまだテストから戻っていない。しかし、さすがに北海道、息するたびに鼻の中が凍りつきそうである。12時頃やっと日下部選手をはじめとする“ラリーアートチーム”のメンバーが戻ってきた。羽豆ドライバーも一緒に練習していたとのこと。まずまずの結果で明日の本番が楽しみだそうである。とりあえず石狩鍋で体をあたためる。

1月26日“スノーインクレスト'85”集合地点はいつものウトナイレイクホテル。期待のコルディアは“ラリーアート”の日下部選手はじめ、CMSC青森の館山選手、大西選手、そして京都の走り屋松本選手、地元北海道からは千田選手、それに羽豆選手を加えて、計6台。いずれも“ラリーアート”のスペシャルパーツを組み込んでいる。対する、伝統のスパル4WD勢は、昨年の覇者、加藤選手をはじめ3台である。

まず第1ステージは白鳥湖での氷上トライアル。3台1組で2回のトライアルにスタート。このステージ、所要秒の3倍が減点となる。トップは貴祿のスパル加藤選手、2番手は羽豆選手。

PM7:01、第2ステージラリー区間のスタート。ウトナイ湖から日高高原



第1戦第3位 松本/中村組



第1戦第4位 日下部/田口組



第2戦第2位 羽豆/田口組



第2戦第3位 松本/中村組

へ至るコース。まずは足慣らしと-20°Cの竜門パークのサービスへたどり着く。結果は館山選手がダントツで上り、2位へ浮上。我が羽豆選手がここまで1位をキープ。スパル勢はやや不調で、加藤選手が4位につけているのみ。タスカの石黒社長いわく「コルディアのピリは誰だ！」コルディアの順位がそのまま総合順位にもつながるという大活躍。大西選手の村上ナビは補正が合わないと深刻な顔で、後半を疾走する。

第3ステージ。スタート早々、スパル期待の加藤選手がエンジントラブルでリタイア。残された興味は、コルディアの誰が勝つのか？初めての4WDに戸惑い、調子に乗り切れない羽豆選手であるが無難にまとめ、第3ステージを終了しても、まだ1位をキープ。館山選手は勢いあまってコースアウト。千田選手がペースアップし2位へ浮上。氷上、第2ステージと不調の松本、日下部選手も調子を上げ、大西選手も徐々にペースアップ。2WDで驚異的走りを見せる田中選手以外、上位はコルディア一色である。

さあ、ラストステージ。2カ所のハ

イヤベと4カ所のスペシャルステージが待っている。我らと2位との差はわずか9.2秒。「ここ右!!」危うくミスコースを防いだと思ったら、突然“ガリガリ”という不気味な音と共に2ndのギヤがまったく作動しない!“なんだこれは!”“ペースダウンして走るか?それとも行ける所まで行くか?”もうここまで来たら行くしかない!!と決心してGO!! 昨年のR-8ラリーのこともある、最後までもってこれ! 祈るしかない。しかし、事態は悪化する一方だ。ついにラストの第4SS、3.5kmさえもってくれば、との祈りもむなしく、とうとう息の根を止めてしまった、それもラスト1kmの地点で……終わった。

第2戦“DCCSウインターラリー” コルディアは1・2・3位を独占

北海道での雪辱を晴らすと誓った第2戦、DCCSウインターラリー。

例年のとおり、赤城山、小沼での氷上トライアルで幕明け。DCCS始まって以来という悪天候に見舞われ、予定の2トライは1トライに縮小。それ

でも競技はGO!コルディアのエントリーは、前年のチャンプ伸弥選手、前回の3位に気をよくした松本選手、CMSC青森からは、大西選手、そして羽豆選手の計4台。伸弥選手は氷上で張りきりすぎてコースアウト、スタックのため大幅に後退。この氷上、スパルが意地をみせてトップは清水選手。

前日の大雪、当日の大雨と異常気象のなかでスタートが切られたDCCSラリー。赤城山をスタートとし、いつもの軽井沢、浅間ハイランドパークへ向かう。まずは榛名山の1cpを順調に消化して二度上峠へ向かう。2日前まではまったくのドライであったコースが、雪と雨でシャーベット地獄。それに一般車が走っている!スタックだ!!コンピューターのファイナルが、あっという間にマイナスとなっていく。前回といい、今回といいついていない。

ここで終わりか?と思いつつ次へ進む。ハイランドパークへ戻り、サービスを受けながら情報を集めると、大西選手がダントツで上っていて、我らは2分近く離されている、もうダメだ!!しかし、そのうちに二度上峠の上り区

間がNOCPになりそうだとの情報。そうすると、とりあえず1分はキャンセルになる。よし、そろそろツギがまわってきたなと思ひ直し、スペシャルステージのみの第3ステージへスタート。

コースコンディションによって、ハイランドパークと白糸の滝林道の第1・2・9・10SS4カ所がキャンセルとなる。そのため、第3、4の浅間山荘上り下りから始まる。ここは羽豆選手が苦手とするコース。しかしゴールしてみると上りはトップの1秒遅れとまずまず、下りは2回程失敗して5秒遅れ。続いて、軽井沢の1,000m林道で4カ所のSSだ。この区間、スケジュール調整のため、CクラスとA・Bクラスが交代で走るという面白い設定。SS5の入口付近で先に走ったBクラス宗正選手のEP71が、フロントタイヤをハの字に広げて道のまん中にストップしている。宗ちゃんは車の中でふて

寝(？)、この場所は以後3~4回繰り返して通る、さぞ宗正選手、まわりがうるさくて眠れなかったことだろう。まあなんとカSSを無難にこなして照月湖のホテルへゴール。

なんと、大西選手、羽豆選手、松本選手の3台のコルディアが1・2・3位と上位を独占している模様。スバル勢は、加藤選手がミスコース、清水選手が二度上峠でのスタックによる大幅遅れにあつて、いずれも入賞圏外。二度上峠のスタック騒動は、NOCPになった上り区間だけでなく、その影響を受けた下り区間も結果を大きく左右することになる。大西選手は、ラッキーにも上り下り区間の影響をほとんど受けていない。松本選手と羽豆選手は、スタックの真最中で下りも1~2分の遅れ。にもかかわらず1・2・3位を独占しているのだ。問題は、この3台のなかで誰がトップになるのか？

二度上峠のスタック問題で大幅に遅れた表彰式。寺尾さんの決断により、上りのみNOCP。影響を受けた下り区間はラリーなら当たり前ということでチョン。

優勝は見事JAF戦初優勝の、CMSC青森大西選手、2位に羽豆選手、3位は連続松本選手。松本選手は昨年冬の2戦をスバルでポイント稼ぎを狙ったが目算外れ、今年はコルディアに変えて見事目標を達成。3位2回で100

点とポイントを大きく伸ばしたのである。

まずは大成功というところである。しかし、それにしても第1戦の1・3・4・7位入賞に引き続き、第2戦ではなんと1・2・3位入賞！と、まさにコルディア優勝のスノーラリーであった。

(CMSC本部 田口雅生)

1985 JAF全日本ラリー選手権カレンダー

()内の数字は走行距離...km

月 日	競 技 会 名	場 所
4月 6~ 7日	KANSAI-RALLY'85	奈良(200)三重(200)滋賀(100)
20~21日	'85ACKスプリングラリー	大分(300)熊本(50)
5月18~19日	'85TOUR DE SHIKOKU 「ツールド 四国」	愛媛(400)
6月 8~ 9日	ツールド 九州 '85PART1	熊本(200)大分(200)
29~30日	'85ツールド 東北	岩手(350)
7月20~21日	AG・MSC北海道 '85ノースアタック300	北海道道央(300)
8月24~25日	'85栗駒山アルペンラリー	岩手(300)
9月15~16日	モントレー '85	群馬(350)長野(150)

'85JAF全日本ラリー選手権 第1・2戦でその素晴らしさを実証した

コルディア4WD用ラリーアート・スポーツキット 新発売

4月1日より受注開始 (株)ラリーアート

昨年のオールスターラリーへのデビュー以来、着々とテスト実戦参加を続けていた「ラリーアート・コルディア」。一刻も早くハイパフォーマンスなスポーツキットを準備するためには、数多くの実戦経験を積むことが最も近道。まず、オールスターラリーで確認した仕様を第1次仕様としてサンプル品を準備し、CMSCメンバーを始めとするトップドライバーのアドバイスを受けることにしました。

その結果、見事'85 JAF 第1戦で、この第1次仕様を装着したコルディアが1・3・7位に入賞。さらに惜しくも4位となったラリーアート・コルディアには、すでに改良を施した第2次仕様を実戦テストされていました。続く第2戦ではこの確認された第2次仕様を全車に装着。結果、CMSC青森の大西選手が優勝を果たし、さらに2・3位の上位独占したことは記憶に新しいことと思います。同日、東北で行なわれたラリーでは同じくこの第2次仕様で出場したCMSC青森の館

山選手、CMSC福島の菅野選手が1・2位とこれまた上位を独占するという好結果をおさめました。

このような実戦テストの成果を踏まえて設定したのが、今回新発売される「ラリーアート・スポーツキット」です。今回の仕様の設定にあたって狙いといた点は、4WD車として特別なテクニックを必要とすることはなく、FF車・FR車から乗り換えてもすぐに慣れることを第1の目標としました。これは、今まで上位独占したドライバーのほとんどが、4WD車は初めてということからも、目的を達せられたと考えています。とにかく乗りやすく、運転の楽な仕様が狙いでした。第1の目標とオーバーラップする部分がありますが、初心者でも楽に乗ることができ、なおかつタイムの出るサスペンションと欲ばった狙いではありません。しかし、残念ながら上位入賞を果たしたドライバー全員がトップクラスであることから、今後、ユーザーであるみなさまの評価を待たなくてははいけないよ

うですが、実戦を経験したトップドライバーのコメントを聞く限りでは、この狙いも十分に達成されたのではないかと考えています。

今後もさらに改良を続け、よりよいキットとして熟成していくつもりですので、みなさまからのアドバイスをお待ちしております。

なお、受注窓口はお近くの三菱自動車販売会社、または㈱テスト&サービス(〒213 川崎市宮前区馬絹1780 TEL. 044-854-1945)となります。

コルディア4WD用「ラリーアート・スポーツキット」概要

部 品 名 称	仕 様
1 フロントストラットアウトターシェル	分解タイプ、外筒肉厚UP強化
2 フロントストラットカードリッジ	減衰力 C=220/130kg 複筒ガス封入 P=10kg/cm ²
3 リヤショックアブソーバ	減衰力 C=200/125kg ド・カルボンタイプ
4 フロントスプリング	K=2.5kg/mm
5 リヤトーションバ	K=2.5kg/mm(タイヤ位置換算)
6 テンションロッドブッシュ	強化ゴムブッシュ
7 リヤサスインシュレータ(フロント&リヤ)	
8 リヤエクステンションロッドブッシュ	
9 エンジンマウントインシュレータ	強化ゴム
10 T/Mマウントインシュレータ	
11 フロントロールストップインシュレータ	
12 ブレーキパッド & シュー	フェロドDS11 & M4
13 ロールバー	スチール製 4点式
14 アンダーガード	アルミ製
15 タンクガード	
16 クロスレシオギヤセット	開発中(発売時期未定)

ランサーターボ(青沼選手)、改造車を大きくひきはなし圧勝!

第4回阿寒氷上タイムトライアル'85氷上シリーズ第3戦

CMSC帯広 会長 佐藤光政

2月10・11日、猛吹雪の最悪コンディションのなか、阿寒氷上トライアルが開催されました。

第1日目の10日はノーマルタイヤ部門。N-1、N-2、改造車の各クラス参加総合台数は115台で、総合優勝は75台で競われたN-2クラスの、武田栄一選手(シビックSi)でした。

改造タイヤ部門の11日は、47台の並いる改造車を大きくひきはなし、ノーマル車のランサーターボIC、青沼達也選手が総合優勝! "改造車に負けないインタークーラーターボの威力"を立証したといえるでしょう。

レース以外のイベントとして、11日に篠塚建次郎氏のデモ走行が行なわれました。コルディアチューリップの青沼車、コルディアノーマルの石崎車で約1.5kmのコースを2度走行し、その豪快な走りに"さすが!"の声しきり。

レース終了後、15:00からは、"阿寒ビューホテル"にて、篠塚氏を囲んでCMSC帯広若手メンバーとの懇談会を華々しく開催。

"腕を上げるには、強いドライバーの横にのるに限る!"など、熱の入ったテクニック論が繰り広げられました。

氷上トライアル、デモ走行、懇談会の様子は、3月2日、「氷の上のレーサーたち」と題し、UHB(北海道文化放送)で、30分ドキュメント番組として放映され、話題を呼びました。



篠塚建次郎氏よりトロフィーを受けとる青沼選手

第4回阿寒氷上タイムトライアル'85氷上シリーズ第3戦

総合順位

2月10日 ノーマルタイヤ部門

順位	ドライバー	所 属	車種名	ベストラップ
1	武田 栄一	M S C 中標津	シビック	1.31.14
2	青沼 達也	C M S C 帯広	コルディア	1.31.32
3	鈴木 幸一	M S C カイト	ファミリア	1.34.44
4	石崎 一彦	C M S C 帯広	コルディア	1.34.78
5	三浦 正博	チームクロスロード	MR 2	1.36.40

2月11日 改造タイヤ部門

順位	ドライバー	所 属	車種名	ベストラップ
1	青沼 達也	C M S C 帯広	ランサーターボ	1.15.26

CMSC青森 館山・永沢組優勝!

2位にCMSC福島 菅野・佐藤組

'85JMRC東北ラリーチャンピオンシリーズ第1戦

CMSC青森 会長 鶴ヶ谷慶市

'85JMRC東北ラリーチャンピオンシリーズ第1戦、第5回MSC20田沢湖高原まつり・ウインターラリーが、2月9~10日、東北の強豪ラリストを一堂に、集めて開催されました。

秋田県田沢湖高原の田沢湖コースランドホテル前から、午後9時1分、1号車がスタート。雨まじりの雪の中、85年度東北ラリーチャンピオンの覇を競う幕が明けられました。

第5回MSC-20田沢湖高原雪祭りウインターラリー 総合順位

順位	ドライバー	ナビゲータ	所 属	車種名	成 績
1	館山 正嗣	永沢 裕之	C M S C 青森	コルディア	232
2	菅野 茂	佐藤 忠宣	C M S C 福島	コルディア	313
3	富士 文秀	葛西 一省	C M S C 青森	レビン	356
4	中村 真	橋本 俊雄	M S C フレスト岩手	レビン	370
5	満井 幸夫	大戸千恵子	ラリーチームロータススポーツ宮城	レビン	403
6	藤原道太郎	藤村 幸雄	チームフジムラ岩手	レビン	410
7	今野 晴夫	丹野 信行	ラリーチームランドプロジェクト山形	レビン	430
8	池田 豊美	佐藤 洋一	ラリークラブアバンテ秋田	レビン	451
8	島山 幸記	松本 義郎	ワークスサンレモ福島	ランサーターボ	451
10	佐藤 一男	佐々木善伸	モーターススポーツチームコスモス秋田	ランサーターボ	457

ゼッケン2番のコルディア4WDターボは館山・永沢組。シャーベット状の雪道でラッセルしながらのラリー走行を強いられます。しかしこのラリーの最重要区間(ハイアベレジ区間)である乳頭スキー場の上り、下り、そして玉川ダムサイドの上り、下りを他車に大きく差をつけ、最も速く走り最少減点でおさえるという快走ぶりをみせつけました。また、その他の区間でも、

ドライバー、ナビゲータのすばらしいコンビネーションプレーにより、最少減点でクリアー、見事第1戦でぶつぎりの優勝を成し遂げたのです。

ラリー終了後のインタビューでは、「最初は四駆車という先入観があったが、いざ乗ってみるとFR的な感じで走ることができた。ビギナーにもスムーズにドライビングできるようだ。そ

して悪路の中で四駆の機能を最大限に生かせたならば、かなりの成績を出せると思う。今日はコルディア4WDの勝利です」と館山選手。

今年は東北チャンピオンを目指して大いに活躍してほしいと思います。



優勝のCMSC青森 館山(左)・永沢組



第7回パリ〜ダカール・ラリー

三菱パジェロ、日本車初の総合優勝!!

3位車に5時間の差をつけ圧勝のワン・ツー・フィニッシュ!

全行程
14,000km
DAKAR



“追うもの”から“追われるもの”へ

1月1日にフランスのパリ郊外、ベルサイユをスタートして、同22日に北アフリカ・セネガルの首都ダカールにゴールした「第7回パリ〜ダカール・ラリー」。サハラ砂漠を通り、22日間に渡るまさに世界一過酷なラリーといわれるこのレースで、三菱パジェロが、見事総合優勝を達成しました。日本車初の優勝という快挙に加え、なんと1位、2位もパジェロという圧倒的な強さ。いま世界中が三菱パジェロに注目しています。

7回目のこのラリー、三菱パジェロは3回目の挑戦ですが、今年は、4輪部門出走車 360台中、完走はわずかに55台。この結果から見ても、このレースがどれほど過酷なものであったか、想像がつくようです。

今回2台のパジェロは、3位に5時間もの差をつけ、さらに4位以下には12時間以上の差をつけて大勝。このラ

リー結果を通じて、パジェロが性能、信頼性において、世界一の4輪駆動車であることを実証しました。また同時に2人のドライバーのテクニック、総合力も高く評価されるものです。

優勝したのは、P・ザニローリ・チーム、2位はA・コーワン・チーム。兩人共に長距離ラリーの実力者、特にA・コーワンは、現在三菱ラリーアート・ヨーロッパのチームマネージャーでもあります。

優勝経験のあるボルシェ、ベンツといったヨーロッパの強豪と肩を並べた三菱パジェロ。来年のこのラリーでは、徹底的にマークされるにちがいありません。“追うもの”から“追われるもの”へ、今回優勝したことによって、三菱パジェロの立場は大きく変わったのです。



ザニローリ・パジェロ



コーワン・パジェロ



子連れ狼チームはパジェロ2台、デリカ4WDでエントリー

夏木陽介、大健闘!

パジェロ2300ディーゼルトーポ（市販車）で、カテゴリーII（4輪駆動の無改造部門）に初挑戦した俳優、夏木陽介。彼の率いる「子連れ狼チーム」は、スタートの2週間前からパリ入り、入念な準備を行って、元気一杯スタート・ゲートを通過。途中、酷熱と砂あらしのサハラ砂漠を激走、初参加ながら、難関を次々と突破。ついに日本人ドライバーとしては最後のひとりになりながらも健走しました。が、ゴール直前



でエンジントラブルからリタイア。もう少しという所で完走できず、残念な結果に終わってしまいましたが、最後まで健闘したそのガッツは高く評価されています。来年も参加し、今度こそ完走してくれることを願ってやみません。

第7回 パリ〜ダカール・ラリー 総合成績

1位	P. ザニローリ / J. ダ・シルバ	三菱パジェロ	48時間27分00秒
2位	A. コーワン / J. セイヤー	三菱パジェロ	+ 26分19秒
3位	P. フジュールス / D. ジャコマード	トヨタFJ60	+ 5時間34分32秒
4位	J. フテット / N. ベラバ	トヨタFJ60	+ 12時間12分29秒
5位	C. マロー / B. マロー	ルノー18・4×4	+ 12時間16分31秒
6位	G. マルチ / L. ジャンセン	レンジローバー	+ 13時間35分52秒
7位	C. テジジャン / R. デラ	メルセデス280GE	+ 14時間44分55秒
8位	M. テイン / L. ベッカーズ	ランドローバー110	+ 21時間19分30秒
9位	S. ポスティル / G. バネッスランド	トヨタBJ45	+ 22時間30分20秒
10位	J. ボウシェット / J. ヒレック	メルセデス280GE	+ 23時間14分34秒

第1回日本グランプリ(昭和38年)…その4

昭和38年第1回日本GP自動車レース大会開催について、鈴鹿サーキットの出現、主催権のごたごた、参加者の風情、そして各メーカーの臨戦体制などのモロモロのウラ話を前号までにお話しました。

大会当日が迫るにつれて、今でいう「未知との遭遇」とでもいうのか初めての体験を前に熟気とはいささか違うが、出発を明日に控えた冒険家のような気分になっていた。ドライバー達は、他人のことどころではないのにその本心を見抜かれまいと、それぞれに虚勢をはっていたのを憶えている。特に四輪クラブ出身の坊ちゃんドライバーにその傾向が強かったようだ。

二輪びいきをするわけではないが、二輪出身のドライバーはすでにレース経験を積んできているので、レースに対する心掛けや厳しさは心得ていたように思えた。しかしながらこちらをまた今は違って、志士の打ち入り前夜の雰囲気もなくもなかった。田中健二郎(当時二輪界ではレースの神様と言われていた)が先輩ぶって、二輪連中を集めて「お前は真白なサルマタをはいて来たが、レースには清潔な下着を着ていなければいかん」と一席ぶったことがある。

要するに、病院にかつぎ込まれたときに下着が汚れていたのでは男の恥だということである。

田中健二郎が出てきたので、ついでながらもうひとつの逸話を紹介させていただこう。彼は前々年、日本人で初めてホンダワークスチームとして世界選手権GP(ドイツ)で3位に入り、次のアルスターGP(英)で大ケガをした。そして長い病院生活を終えて日本に帰ってきたのであるが、まだ現役に復帰できる状態ではなかったため、鈴鹿サーキット側では折りから始まるようにしているこの大会を手伝ってもらいたいと考えた。施設側のパドック責任者を命じられた彼は、場内整理のアルバイトを集め、彼一流の演説で「何人といえども、ステッカー・腕章のない車や人は絶対に場内に入れてはならぬ」とやった。この大会には、高松の宮様が名誉会長としてご来場になることになっていた。四日市のステーションホテルを出られた行列がサーキットに向けて進み、情報は刻々と大会本部に入る。グランドスタンド前にはアメリカ空軍軍楽隊が整列し、今や宮様のご来場を待つばかりといった状況である。ところが、サーキット直前まで来たはずの行列が一方向に現れない。関係者はあわてふためき、進行は途端にぎこちなくなった。

それもそのはず、健二郎の部下達がステッカーが貼っていないとって先導車を止めてしまったのである。てんやわんやの後、15分遅れてパレードは開始された。健二郎はあとで本田宗一郎さんにこっぴどく叱られたそうである。

話を元に戻そう。とにかく何から何までたいへんな騒ぎなのである。競技規則にしても公式予選・決勝レースを通じ、その解釈をめくって主催者と参加者の間で議論が起こり、抗議続出であった。これは主催者側の体制の不備ばかりでなく、参加者自身がモータースポーツそのものを知らなすぎたことによるものである。FIA から来た2人のオフィシャル以外はすべて初めての体験なのだから混乱しないほうが不思議と言えよう。

車検もたいへんなことのひとつであった。国際スポーツ法典J項など知る由もない陸運事務局、公安委員会の例をあげてますます混乱させてしまう人まで出てくる始末であった。最終的にはFIA派遣のJ.ロスト大会審査委員長兼競技総監督とG.カネストリー技術委員長の判断にゆだねることになるが、これも素人の通訳を介しての話なので、ますます混乱を招いてしまうのである。

スポーツカー部門1300クラスで優勝した石津祐介(当時VAN専務、第2回GP三菱チーム第3位入賞)のオースチン・ヒリアスライトはレース後、フロントウインドの寸法で失格。同部門2500以下クラスで優勝した田原源一郎のフェアレディも、SVキャブと小型ウインドの件であわや失格のところ、輸出仕様ということでOK。結局何がよくて何がダメなのか、統一解釈はなくケースバイケースで処理されていた。次のレースに出場が予定されていた浅野正雄選手は、他人事とはいえ、石津選手の処置に義憤を感じ、やにわに大会事務局に駆けつけのぼり、阿部大会事務局長をブン殴ってしまった。そして彼は、次のレースで1周目、立体交差付近でコースアウトし、谷に転落。意識不明のまま植物人間になってしまい、半年後に亡くなった。

とにかく何もかも初めてということ、規模が大きいだけに苦労も多く、まさに「モータースポーツ維新」であった。

さて、我がレースの実況を語らねばならない。2日間にわたって行なわれた11部門の中でCII部門(ツーリングカーレース401cc以上700cc)にティール・ソーヤ米空軍中尉(三菱500・マカオ出場車)、戸倉選手(三菱コルト600・新車)、そして外川選手がエン

トリー。前にも話したように、トヨタ勢は各社のなかで一番進んだ体制で臨み車造りも徹底していた。なかでもパブリカは気筒容積も一番大きい上に性能が良く、上位のクラスよりタイムが良かった。トヨタ勢は7台のファクトリー出場であった。

他にはスバル450、マツダキャロル600が加わった。予選の結果はいうまでもなく上位7台がパブリカ、次が三菱500、その次に何かがいて、三菱コルト2台が並んだように記憶している。ソーヤと私は確か3列目だったと思う。

一生懸命思い出そうとするのだが、スタート前後のことは資料もなく、記憶がボヤけてははっきりしない。当日、何番めのレースだったのかもわからない。

5月4日の昼頃だったと思う。晴天で10万人以上の大観衆だった。周回数は9周(1周6km)、スタート位置につき、3分前の表示があったとき、エンジンがカブリ気味でアイドルが重くなったのを憶えている。スタート位置、すなわちグランドスタンド前は1°の傾斜があり、車が滑り出してしまう。ヒル&トウはできない構造だったので右足が大変に忙しかった!

いっせいにスタート!よくわからないがスタートはあまりよくなかったようだ。第1コーナー、第2コーナーをINにINにと思って走った。S字に入って一列走行になり前を見ると、僚友の戸倉選手が走っている。彼とランデブーしようと思ってヘアピンまで来たとき、彼はブレーキポイントを間違え、たもとを大きく開けた。たぶん後の私を意識したのだろう。私もつきあう訳にいかないのだからINを刺した。しばらくは二輪走行だった。転倒しないように小細工したのを憶えている。

その後、彼は戦意を失ったかのように離れていった。その後スプーンから立体交差までの間でスバルを抜いた。130Rまで並列で両方も全開であるが、スピードが全く一緒で、顔を見合せたのを憶えている。スバルに乗っていたのは、大竹滋之といって二輪仲間であった。何周かしているうちに



後にも先にも私一人になってしまい、あたかも私一人のレースの様でもあり、張り合いのない感じであった。ピットサインはマメに出してくれただが、1度間違ったサインを出したりして、笑っているのがよく見えた。当時のサインは前後の情報などなく、「あと何周」の表示だけである。

最終周ティグナーカーブを抜けて、立体交差の下にさしかかると、上をパブリカ勢がいっせいに走って行くのが見えた。これは今でも鮮明に記憶している。ようすに約3kmの差ができたのだ。無事レースは終了、アツという間のことのようであった。ソーヤが8位で私は9位だったと思う。レースの終わった連中は急にはしゃぎだした。入賞車の再車検で抗議が出され、スツタモンダがあったとは、後で知らされたことだった。

我々は仲良く白子浜の三菱健保海の家(宿舎)に引き上げて、勝ちもしないのに大宴会をやった。ただただ、楽しかったのである。やたらと天気が良かったのが思い出される。

このようにして第1回日本自動車グランプリレースが終わったのである。今から思えば運営はスムーズどころかトラブル続きであったが、2日間で11種目ものレースを消化し、10数万の観客を動員。わが国初の近代的ロードレースの幕が切っておとされ、その時点で三菱が小さなチームながら評価されたことは、日本のモータースポーツ史上、意義あることだと思われる。

あの頃、我々にいつも笑顔で手伝ってくれた三菱社員の人々に、また最後に海の家で馬鹿さわぎをした仲間にお礼を申し上げたい。この大会の好成績をフルに宣伝したトヨタに刺激され、各メーカーはあらゆる手段を用い、ストーブリーグをはじめ熾烈な戦いを第2回GPで争うようになるのである。(CMSC本部 外川一雄)

三菱ミラージュ・ワンメイクレース

「'85ミラージュ・インターナショナル・ラリーアートカップ・シリーズ」開催

MSAは、来たる4月20日、富士スピードウェイでの第1戦を皮切りに、ミラージュ・ワンメイクレースを企画・開催することになりました。

賞金は、各レース1位に30万円、年間チャンピオンに300万円/と総額は1,540万円。また、シリーズ優秀選手をマカオGPミラージュ・ワンメイクレースに参加招待します。

〈レース名称〉

ミラージュ・インターナショナル・ラリーアートカップ・シリーズ（略称：ミラージュカップ）

〈レース主管団体〉

ミラージュ・スーパーカップ・アソシエーション（略称：MSA、会長：外川一雄）

〈レース主催者〉

ビクトリーサークルクラブ（VICIC）、富士スピードウェイ株式会社・FISCOクラブ、エーシースポーツ（ACC・S）、ジュビターレーシング&スポーツカークラブ（JRSCC）、チェッカーモータースポーツクラブ（CHECKER）

〈車両レギュレーション〉

①使用車両は、三菱ミラージュ1600

ターボ3ドアハッチバック（C13AM）とする

②車両の分類は、'85JAF国内競技車両規則のリアプレとする

③安全規定は、'85JAF国内競技車両規則第4章に合致しなければならない（N2に対する安全規定を適用）

④車両の主な改造範囲

●空力部品……MSAが指定する部品を装着すること

●エンジン……ミラージュヨーロッパ仕様のサターン1600ECIターボ（4G32）無改造エンジンとする

●サスペンション……ショックアブソーバ、スプリング、スタビライザーそれぞれの取付部・数・作動原理を変えなければ変更は許される

●ブレーキ……パッド、シューの材質の変更は許される

●タイヤ&ホイール……タイヤは市販60シリーズまでとし、ホイールは最大6.5J×14とする

その他の改造は安全装備を除き、基本的に許されません。



下記国内6戦に加え、シリーズ優秀選手招待戦として、マカオGP（昨年11月24日）でのミラージュ・ワンメイクレースに、国内シリーズ順位上位5名を参加招待します。

将来は、このレースをヨーロッパ、アメリカ、アジア地域でも行いたいと計画中です。



〈レース開催日程〉

*富士スピードウェイ(F)、筑波サーキット(T)

	開催日	レース名(場所)	主催者
第1戦	4月20日(土) 21日(日)	日本国際ショナル フォーミュラ選手権大会 (F)	ビクトリーサークルクラブ (VICIC)
第2戦	5月19日(日)	富士スピードカップレース大会 (F)	ジュビターレーシング (JRSCC)
第3戦	6月9日(日)	東京プロダクションカーレース (T)	エーシースポーツ (ACC・S)
第4戦	7月21日(日)	// (//)	チェッカーモータースポーツ (CHECKER)
第5戦	9月22日(日)	グランドナショナルグランドツーリング & ストックカーレース (T)	ジュビターレーシング (JRSCC)
第6戦	10月19日(土) 20日(日)	富士グランチャンピオンレース 第4戦 (F)	FISCOクラブ

(株)ラリーアートが

ミラージュ・ワンメイクレースを全面バックアップ

昨84年4月、三菱自動車のモータースポーツ分野でのサービス会社として新たに発足した(株)ラリーアート。このラリーアートが、三菱自動車のユーザーサービスの一環として「ミラージュカップ」に協力します。

と同時に、ミラージュカップ仕様車（スーパーエアロミラージュ）を使用し、「ラリーアート・レーシング・スクール」を開催。スポーツ走行に関する指導や、ワンメイクレースに対する啓蒙に努めます。

〈レーシングスクール開催予定日〉

4月19日…於：富士スピードウェイ
6月7日…於：筑波サーキット

※「ミラージュカップ」及び「ラリーアート・レーシング・スクール」に関するお問い合わせは、ミラージュ・スーパーカップ・アソシエーション(MSA)事務局までどうぞ。
TEL. 03-409-2384



「初めての外人ナビ」

篠塚 建次郎

1974年、初めて経験した海外ラリーは、タイロッドを折ってリタイヤという誠に残念な結果に終わってしまった。けれども私はこの時、海外ラリーについて非常に多くのことを学んだと思う。中でも最も重要なことは、長いSSをスタートからフィニッシュまで、いかに一定のペースで走り切るかということである。100kmものSSを走るのだから、ドライビングミスもあればマシンの不調もある。また、ミスコースもあるだろうし、のども乾く、疲れも相当なものである。SSを半分過ぎるとペースはぐっと落ちる。自分でも気がつくほどペースが落ちたときには、もうガクッとくるようなタイムになってしまっているのである。

外人ナビの場合、このペースに関して適確なアドバイスを与えてくれる。

私が初めて外人ナビと組んだのは、海外ラリーとしては2回目のサザンクロスラリーであった。過去にサザンクロスでジョギンダ・シンのナビをしていたガリー・コネリーという、私より2歳年上の男である。

本番前に1度だけ、50km程度のトレーニングをした。うるさい車内で英語が聞きとれるかどうか心配だったが、

問題はなさそうである。地図の読み方はオーソドックスなもので、インストラクションに書かれているとおり、ターンライト・ターンレフト、鋭角の場合は「ハード」が加わるだけであった。そして読むタイミングは、500m手前から、300、200、100、ときて「NOW」となるわけである。ルートブックの距離が正確なので、曲がる場所が正確に出てくる。曲がる場所を正確に伝えるのが、ナビの最も重要な仕事なのである。

さらにもうひとつ、ナビの重要な役割がある。それは、走るペースを適確に指示することだ。

国内ラリーではコンピューターにより、速い・遅いを言うわけだが、「速い」という場合があり得ない海外ラリーでは、自分たちのペースは自分たちで決めなければならない。それには、ドライバーよりもナビの方が正しい判断ができるのである。コネリーの場合、ペースを%（エイト・テン）というふうに指示する。つまり、80%で走れという意味である。

途中で疲れてペースが落ちてくると、「もっと速く」とナビが言う。この指示は適確なので、何回も「速く」と言われたSSはタイムが悪い場合が多い。



このペースは、SSの長さ・路面の状態・順位・前後との減点のひらき、などによってナビが判断し、ドライバーに伝える。しかしドライビングテクニックに関しては、ナビは何も言わない。たとえば、「コーナーがきつい」とか、「全開で行ける」となどということに関してはは一切口を出さないのである。

オーストラリアのラリーはあくまでもドライバーの勝負。だからナビの仕事はドライバーを助け、コントロールすることに尽きるわけである。

それ以後、私の海外ラリーはすべて外人と組むことになるが、すべての外人ナビが優れているというわけではない。やはり経験の少ないナビからは適切なアドバイスは得られない。要するに、そのラリーをよく知っていて、路

面状況・距離・順位・サービス体制等あらゆるファクターを考え合わせて、自分たちのペースに対する適切なアドバイスを与えてくれるナビが、最も優れたナビなのである。ナビとドライバーが同じレベルでカッコしていたのでは、距離の長い海外ラリーを完走することはまずできない。多くの場合、ナビが経験豊かで、ドライバーをうまくコントロールできると良い結果が生まれるようである。

日本からも、海外ラリーをたくさん経験した、適確なペース判断のできるナビのスペシャリストが早く出てきてほしいと待ち望んでいる。そして、それがCMSCからであったら、ますます素晴らしいことだと思うのである。

オイルを上手に使おう……⑤ 劣化の話

青木科学研究所・青木久治

潤滑油が劣化する最大の理由は潤滑油中の不純物の酸化です。酸化とは高温の条件のもとで酸素を潤滑油中に取り込み、油の成分である炭化水素のなかの不飽和炭化水素と化学反応をおこし、酸化生成物を作ること。油温・シリンダー温が高いほど、1回の爆発が強力なほど酸化は促進されます。

ターボエンジンのようにシリンダー内に強制的に酸素を送り込み1回の爆発が大きい場合は、ノーマルエンジンに比べ酸化は促進されます。ターボ車のオイル交換は早めに、良質のオイルを使うようにというのはこのためです。ノーマルエンジンでも長時間の高速運転や高回転・高負荷により油温が上昇すると劣化は急速に進みます。

一方、ガソリンエンジンの場合知られていないのが低温運転条件における低温スラッジです。エンジン始動時などの低温条件

下ではシリンダー内のガソリンが完全燃焼しにくく酸化生成物を生成しやすくなっています。これがエンジンオイルの中に溶解してスラッジを生成します。また、始動時のマフラーを見てわかるように水蒸気が発生します。特に始動時にはシリンダー温度が低いために燃焼ガス中の水蒸気の凝縮がふえ、低温スラッジの発生を促進します。

スラッジの生成には、潤滑油中の不純物の酸化・不完全燃焼・水蒸気の凝縮の3つの要因があることを覚えておいてください。

ディーゼルエンジンの場合は、燃料に軽油を使用しています。軽油はガソリンに比べ質が悪く、特にイオウ分が燃焼によりイオウ化合物を生成し、油の劣化やエンジン腐食を促進します。また、プラグを用いず高圧縮による自然着火ですので不完全燃焼がさげられず、酸化生成物を生成し、潤滑油自身も高圧縮・高温にさらされるため酸

化劣化しやすくなっています。ディーゼル油が存在するのは、これらの酸化に対し特に強い性能が要求されたためです。

オイルが劣化すると粘度の上昇あるいは低下、酸価の上昇、灰分の増加・減少等がみられます。

粘度の上昇はオイルの酸化劣化、ディーゼルエンジンにおける不完全燃焼分の混入。粘度の低下はガソリン、軽油による希釈、マルチグレード油における粘度指数向上剤の劣化。酸価の上昇は酸化生成物（スラッジ）の増加。灰分の増加は金属の摩耗粉の増大、特に鉄、アルミ、銅、クロームに大きな増加があるときは摩耗が進んでいる場合です。灰分の減少は添加剤の消耗が多い時です。

オイル交換時期の目安は、ノーマル車の場合10,000kmまたは6ヶ月、ターボ車の場合は5,000kmまたは6ヶ月となっていま



す。ただし注意しなくてはならないのは、前記の交換の目安は平常の運転条件に対して適用されるもので、次のような条件下ではこれよりも早めに交換する必要があります。

- ① モータースポーツに使用した時
- ② 発進、停止が頻繁な時
- ③ アイドル運転が多い時
- ④ 長時間の低温あるいは高温運転