

'83ダイヤスタートライアル及びす大会



今年も大成功に終る。

CMSC福島とCMSC本部が主催、帯広、札幌、青森、岩手、山形、栃木、岐阜、島根、香川の各CMSCが共催で、今や恒例ともなった東日本ダートラリーチャンピオンシリーズ第5戦「ダイヤスタートライアル及びす大会」が去る7月31日、東日本有数のダートトライアルコース——エビスサーキットで行なわれた。

前夜祭の皆の期待も天には通じなかったのか、当日はあいにくの雨模様。乾燥状態ならかなりのハイスピードになる予定だったが、誰もがうらめしそうに見上げる空は一向に雲が切れない。路面の状態は悪く、オフィシャルからショートコースに変更の決定が出た。しかし総参加台数は118台と、大イベントにふさわしい出場車が集まり、いよいよトライアル開始。マッティーコー

スコンディションにもかかわらず、各車の実力が白熱、なかでもB-IIクラスは、わずか0.3秒の差が大きく順位を左右するなど、観戦する側も非常に興味深いトライアルとなった。このクラスでは、ランサーEXターボを駆る地元福島の小野光男選手が3位に食い込み健闘。ベストラップはDクラスの山下公男選手が1分00秒5の好タイムで獲得。ほか各クラス優勝者、入賞者はトロフィのほかスクーター、アルミホイール、タイヤ、オイルなどの豪華な副賞を手にして大喜び、雨に見舞われながらも事故もなく無事終了。参加者、オフィシャル共々、次のトライアルでの再会を約束し、思い深いエビスサーキットを後にした。オフィシャルの皆さん、ご苦労さま。



パドックに集合した参加車



健闘 / B-II 3位のランサーターボ小野選手



ゼッケン⑩ミラーシュターボの山田選手



ドライバーズミーティング

足ガッコイ / 鶴ヶ谷さへん



ゼッケン⑨ランサーターボの加藤選手



木全競技長の懇切丁寧なお話。

忙中開アリア?

CMSC 福島



会長
菅野 茂

いちばん歴史が長いクラブであることをクラブ員全員が自負し、誇りに思っています。エビス大会もう8回。更に日本の名物大会にしていきます。

CMSC 栃木



会長
松本圭典

林道が使えないというハンデはありますが、今後ラリー、ダートラを年1回はやっていきたいと思えます。11月にダートラを計画。ディーラーも非常に協力的で助かります。

CMSC 岐阜



会長
細野賢司

どちらかと言えばオーガナイズよりはエントリーチームです。メンバーが広い県内各地に散在し、個々で活動しがちですが、バランスをとって円滑に運営していく所存です。

CMSC 島根



会長
藤原正敏

水害などもあり、活動が妨げられがちでしたが、今後は本部との連携を保ちながら地域モータースポーツの発展と底辺拡大を図るよう積極的にイベントを開催していきます。

CMSC 香川



会長
田中昭男

ラリー開催にあたっては、今更ながら保安用品について充分注意、徹底していただきたいと思えます。また、練習に出るときは、ぜひクラブに連絡して行って下さい。

三菱のモータースポーツ活動について

三菱自動車工業株式会社乗用車商品企画部主務 北根幸道

三菱がモータースポーツイベントに参加したのは、昭和36年のマカオグランプリレースが最初。その後、昭和38年に始まった日本GPレースのツーリングカー部門に出場。これらの活動が三菱自動車の中に“モータースポーツ”という新しい言葉を導入したきっかけになっています。

私は、当時より三菱のモータースポーツ関係の業務に携わり今日に至っていますが、この間、日本のモータースポーツ活動のあり方、ひいては三菱のモータースポーツ活動のあり方について、社内ではいろいろ議論を重ね、現在の三菱自動車の考え方が確立されました。その要点は

- ①一般生産車の開発・改良と直結した生産車をベースとした海外ラリー活動を柱とする。
 - ②この成果を、国内外の三菱ユーザーのモータースポーツ活動にできるだけ還元する。
- というものであります。

この考え方の最も皆様身近な例としては、ランサーターボで世界選手権ラリー活動を行い開発を先行、その技術的成果をおりこんだランサーターボを販売し皆様のラリー活動に使って頂けるようにしたことです。

また、モータースポーツ活動に関連した開発というのは終結することがありません。常に速く、より信頼性の高いマシンを完成させるよう我々が努力を重ね、その成果を常にユーザーの皆様におとどけするという考え方がなければ何の意味もありません。

この考え方に沿って、さらに改良したランサーターボがすでに8月末の1000湖ラリーに出場しました。そしてさらに11月末のRACラリーに出場させる予定です。近々これら世界選手権ラリーで得た成果を数多くもりこんだランサーターボのハイパフォーマンス版を発売すべく、着々と準備を進めています。この車の内容についてまだ具体的に発表はできませんが、エンジンの

性能向上に加え、サスペンションまわりの大幅な改良を含め、まさにヨーロッパのランサーターボの日本版と申し上げてもいいものです。

ラリーユーザーの方々にとって、きっとご満足のいくものと確信しています。さらに、噂されております4WD機構等を使った将来のラリー車の開発についても社内では進行中です。このように三菱自動車の技術シンボルの大きな柱としてラリー活動はいままさに根をはやそうとしています。

今後とも、三菱自動車ファンの皆様が開発活動の成果をあらゆる方法を通しておとどけていくべく努力してゆきたいと思っています。このため現在、精力的に活動していただいているテスト&サービス社、国内ラリー活動のエキスパートであり、ランサーファンと自認していらっしゃる石黒社長のタスカエンジニアリング社およびヨコハマゴム等のご協力をいただきながら、皆様の御期待に沿いたいと考えています。



最後になりますが、現在世界の三菱モータースポーツファンを結束する意味で“RALLIART”ブランドによるアイデンティティの展開を計画しており、ベースとなる拠点を日本ばかりでなくヨーロッパにもおく予定です。この計画の推進によって、皆様方の仲間意識を少しでも高めることができれば、と思っております。今後とも、よろしくお願ひ申し上げます。

ランサー用改良型スポーツキット

テスト&サービス社より発売している従来のリアート・スポーツキットに関しては、去る'80年のランサーEX1800GSR（ノンターボ車）による1年間の実戦参加で得られたデータを基に、ターボ装着によるパワーアップに対処する改良を加えたものです。狙いとしては、初級者から上級者まで幅広いラリーリストに対応させるべく、高い基本性能を有し、且つ耐久性に富んだものを目指しました。従ってサスペンションキットASSYを装着する事によつ

て、初級者ならば1年間程度は無交換で初期性能が維持でき、上級者に対しては更に各ラリーリスト独自の変更を加える事によって、各自に合ったより高い性能を発揮できる素材となり得る事を狙っています。例えばキットASSYに含まれている強化ゴムブッシュ等はその一例で、ゴムブッシュは耐久性に富み、且つ安価であり、初・中級者に対しては十分な性能を発揮するものですが、昨今のJAF戦に代表される上級ラリーに出場する場合には、やは

りやや物足りない事も事実です。しかし、この様な上級者には各々独自のセッティングもあり、ピロボール等の使用により、より各自の好みに合せたチューニングを施す事ができるのも腕のうちと言ってよいでしょう。この場合でも、ショックアブソーバやスプリングは当初のキットのものがそのまま使用でき、キットのみの場合以上の性能が期待できるような仕様の設定に努力しました。又、スポーツキットとしての性格上、当然の事ながら常に最終仕様と

テスト&サービス社より新発売!!

いうものではなく、実戦経験の積み重ねが必要な事は言うまでもありません。そこで、ADVANラリーチームをはじめとする国内トップラリーリストをモニターとして、JAF戦への実戦参加を続けながら改良を重ねてきました。又実戦の間にはスポーツキットのみを装着した状態での確認テストも併行して行なってきた事ももちろんです。その結果として今回新たに追加される改良型リアート・スポーツキットを以下にご紹介します。

1. 主要改良点

- 1) フロントストラット
 - 減衰力・封入ガス圧の見直し
($C = 150/125\text{kg} \rightarrow 180/130\text{kg}$)
($P = 17\text{kg}/\text{cm}^2 \rightarrow 12\text{kg}/\text{cm}^2$)
 - 外形寸法を標準品と同寸法としカートリッジに互換性を持たせ補強ケースのみの使用もできるようにした。
 - ストラットケースは従来同様に板厚をUPし、曲げ剛性を大巾に向上させている。
- 2) フロントスプリング
 - ハイスピードトライアル用として $K = 2.5\text{kg}/\text{mm}$ を新設定
- 3) フロントスタビライザ
 - ステアリングの初期応答性向上の為細径品を新設定した
($\phi = 22\text{mm} \rightarrow \phi = 20\text{mm}$)

- 4) リヤショックアブソーバ
 - ラリー用とハイスピードトライアル用との2種類を設定し、種々のコースでの対応に対処した
 - 減衰力の見直し
($C = 160/115\text{kg}$)
($\rightarrow 165/120\text{kg}$ ラリー用)
($\rightarrow 190/135\text{kg}$ トライアル用)
 - 封入ガス圧の見直し
($P = 20\text{kg}/\text{cm}^2 \rightarrow 10\text{kg}/\text{cm}^2$)
 - 耐久性の向上
(ピストン径UP $\phi 25\text{mm} \rightarrow \phi 32\text{mm}$)
(ストローク増大 $180\text{mm} \rightarrow 205\text{mm}$)
- 5) リヤスプリング
 - トラクション向上の為、低バネ定数品を新設定
($K = 2.2\text{kg}/\text{mm}$)

2. ラリー用・トライアル用の組合せ

	改良型スポーツキット	
	ラリー用	トライアル用
ストラット ASSY	MR349270 (C=180/130kg, P=12kg/cm ²)	
ストラットカートリッジ	MR349271 (C=180/130kg, P=12kg/cm ²)	
ストラットケース	MR349290 (外筒肉厚3.5mm)	
フロントスプリング	標準品 (K=2.3kg/mm)	MR349280 (K=2.5kg/mm, 車高+20mm)
フロントスタビライザ	MR349292 $\phi = 20\text{mm}$	
リヤショックアブソーバ	MR338710 (C=165/120kg, P=10kg/cm ²)	MR338711 (C=190/135kg, P=10kg/cm ²)
リヤスプリング	MR348720 (K=2.2kg/mm, 車高+10mm)	

■以上のスポーツキットに関するお問い合わせは
(株)テスト&サービス ☎044(854)1945・1946
〒213 川崎市宮前区馬絹1992

