

高竹兄弟3位でフィニッシュ!

'83オールスターラリーフェスティバル四国

CMSC 香川 田中昭男

全国のCMSC各支部の皆様、お元気ですか?私達CMSC香川は発足以来12年を迎えました。クラブ員の数も発足時は10名でしたが、現在45名を擁するまでとなりました。発足以来、毎年ラリーとダートトライアルをそれぞれ2回ずつオーガナイズ、クラブ員一同張り切っております。先日、当クラブ主催のラリーに、CMSC岐阜の細野氏をはじめとするクラブ員の方々のエントリーがあり、岐阜の皆様との交流ができました。また、昨年の全国大会では我がチームとしても、全国の皆様との交流が出来、大変有意義であったと思います。

さて、我がチームには'81年のJAF全日本ラリー選手権に出場、Aクラスドライバー部門7位、ナビゲーター部門6位という成績をのこした、滝均、中岡和好がいます。そして、同じく'81年の四国ラリーシリーズ戦に、高竹優之・延昌兄弟が参加、Aクラスで5連勝し、'81年Aクラスチャンピオンを獲得しました。翌'82年は、滝、高竹、中野がランサーターボを駆って各イベントに参加、中野が'82年四国ラリーシリーズ戦フレッシュマンBクラスにて6位入賞しました。昨年、JAF四国地域クラブ協議会の各クラブの協力による、高知のスポーツ・ケンネス・モーターリスト・クラブ主催の'83オールスターラリーフェスティバル四国が高知にて11月4・5・6日の3日間にわたり開催されま

したが、我がチームもこれにチェックおよび役員として参加、何のトラブルもなく無事終了することができました。各クラブ、そしてエントラントの皆様、大変お疲れさまでした。

このイベントのトピックスは、何と云っても、高竹兄弟がランサーターボで参加し、総合3位、Bクラス3位に入賞したことです。優勝は綾部/山本組でしたが、加勢、羽豆、大庭など並いる強豪をおさえてのビッグイベント3位入賞は、彼等兄弟にとって、また我がチームにとっても、全国に誇れるのではないかと思います。『CMSCのために'84年もがんばる』という高竹兄弟の言葉に大きな期待と関心が集まっています。

JAF四国地域協議会には、'81年、'82年ラリー専門部会部長に、当クラブ前会長の六車哲郎も役員として、四国のラリー発展の為に努力して参りました。不肖私も、'84年度ラリー部会香川支部の部長としてがんばっております。

最後に、我がチーム'81年からの主な戦績を下表にてお知らせしたいと思いますが、我がチームは四国地域では、最多イベント開催クラブのひとつと言われてはいますが、さらに飛躍し、よりよいイベントを開催していきたいと思えます。そして、今後ともCMSC全国の一員としてCMSCの名に恥じないよう、クラブ員全員一丸となってモータースポーツ発展のためがんばっていききたいと思います。



健闘する高竹ランサー



絶妙のコンビ、高竹兄弟。下は表彰式でのスナップ



ガンバってます! CMSC香川激戦の記録です。

1981		1982		1983	
5月	DCRラリー Aクラス優勝	3月	スプリングラリー A-3位	3月	スプリングラリー B-4位 ランサーTURBO
7月	RMCSラリー //	6月	DCRラリー Aクラス優勝	4月	ハチスカラリー B-4位 //
7月	四国アルペンラリー //	7月	四国アルペンラリー 完走 ランサーTURBO	5月	サンエイラリー B-5位 //
8月	ハチスカラリー //	10月	スコルピオラリー B-6位 //	5月	ツールド四国(全日本) リタイア //
9月	MACラリー Aクラス2位	11月	SKMCラリー Bクラス優勝 //	8月	リヴィエララリー B-4位 //
12月	リヴィエララリー Aクラス優勝	12月	リヴィエララリー B-5位 //	10月	ハチスカラリー B-4位 //
				11月	オールスターラリーフェスティバル四国 B-3位 //

STARION 4WD RALLY RALLIART

4駆を超えた4駆。 照準はすべてWCRに…。

ここ数年のラリーカーの高性能化については、すでにCMSCの方にはご説明するまでもないと思うが、

特に、ターボチャージャーを活用しての性能向上は著しく、本格的な性能競争を更に激しいものになっている。

チームリアートとしてもヨーロッパのメーカーに先がけて、ターボチャージャーを利用しての2輪駆動ラリー車ランサー2000ターボを、1981年より世界選手権ラリーのヨーロッパラウンドに出場させた。WCRのヨーロッパラウンドといえば、瞬発力と高速コーナリング性能が勝負の決め手だ。ランサー2000ターボは出場イベントごとに改良が加えられ、'82RACラリーにおいてはラリーに絶対的に有利とされていた4輪駆動車のアウティエ・クワトロと互角に走れる迄に玉成され、エキサイティングな走りを実じたことは記憶に新しいことと思う。

本紙冒頭写真にもあるが、東京モーターショーで実車をご紹介したスタリオン4WDラリーには、そのランサーで研究しつくされたラリーには不可欠な

高レスポンスターボチャージャーエンジンを搭載している。トラクションについても単なる4輪駆動の有利さだけではなく、前後のトルク配分を変更することを可能としたリミテッドスリップ付センターデフを採用するなど、ランサーでの多くの経験が生かされており、実戦での戦闘力を高めている。その走りは上のコーナリングショットからも簡単におわかりいただけると思うが、例えばタイトコーナーといえども4輪駆動車の持つ大きな駆動力をフルに生かせるものである。従来の4輪駆動車に言われていたコーナリング中の強いアンダーステア等は全く感じられない。ドライバーがパワースライドを求めるならば、コーナー手前の直線部分から理想のパワースライドアングルを得ることができる。もちろんそれにはステアリングの初期応答が重要なファクターと言える。

サスペンションのジオメトリー変化とフロント、センター、リヤのデファレンシャルに装備されたリミテッドスリップにより、たくみにコーナリング

WCRラリーの作業場はここだ！



(上)リヤスポイラーにキレイに組込まれたオイルクーラー
(右上)スベアタイヤを固定しているのはけん引ロープだ。グッドアイデア！
(右)エンジンルーム
(右下)ホイールとタイヤ

中の車の挙動がコントロールされるのだ。これはコーナリング中のパワーのオン・オフによるアンダーステア・オーバーステア特性変化を最小限におさえ、アクセルコントロールを容易にしていることにもつながっている。もちろん直線コースに於いては、ドライバーはステアリング操作を全く気にすることなく思い切ったパワーオンができる。これは常にある車速へ至る時間を短縮することになり、コーナリング中といえども車は前進しているという点が、2輪駆動車とは大きく異なる点である。

当然のことながら、制動をいかに上手にコーナリングのきっかけ作りに生かすか、ということが4輪駆動車を乗りこなす上では重要なテーマとなっているが、この点は2輪駆動車と同じである。それは例えばヘヤ・ピンコーナーの旋回で、アクセルを踏み込みながら軽くブレーキペダルを踏み込み、後輪の駆動力を低下させスライドを発生させることなのだが、これには左足ブレーキのテクニックを駆使するのであ



る。いずれにしても、スタリオン4WDラリーは4輪駆動車でありながら、従来の2輪駆動車と同様な走行を可能にしたことができるわけである。

前/後重量配分、新材料を使ったのトータル重量の軽減等、総合的に高い戦闘力を追求したスタリオン4WDラリーは今、理想のラリーカー作りの路線を順調に歩んでいる。

当然のことながら、この路線はWCR戦における優勝を狙ったものだが、その技術的なノウハウはやがて皆様のラリーカーに生かされていくことはない。ご期待を！

(CMSC本部 木全 蔵)

