

筑波へアピンを攻める木全敏氏

「この車はパワーが出るから、ヘアピンはこうして……」



LANCER EX TURBO INTERCOOLER

羽鳥ミニコンベンションでの一言

「乗ってみてすぐわかったのは、明らかにパワーが出たね。足回りやブレーキのバランスも良くなった。」(CMSC 青森 鶴ヶ谷氏)
「足回りが決まってるね。今は、パワーだけの時代ではないことをよく考えて作られてるようだ。」(CMSC 帯広 羽賀氏)

こっちはインタークーラが、強力な味方!

CMSC会員が次々と試乗、全員感激の面持ちだった。(羽鳥ミニコンベンションにて)

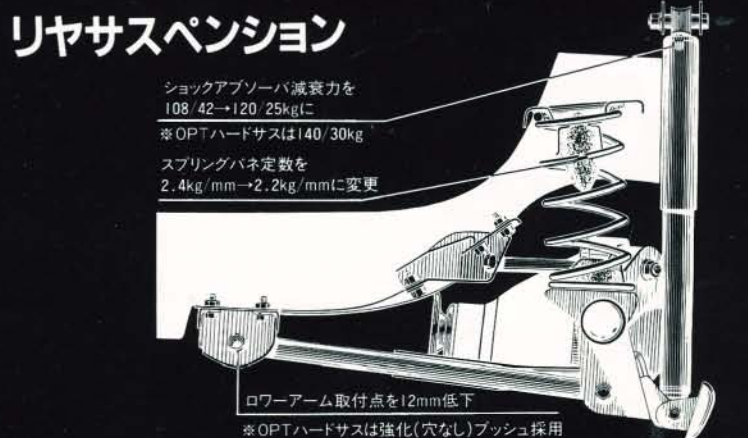
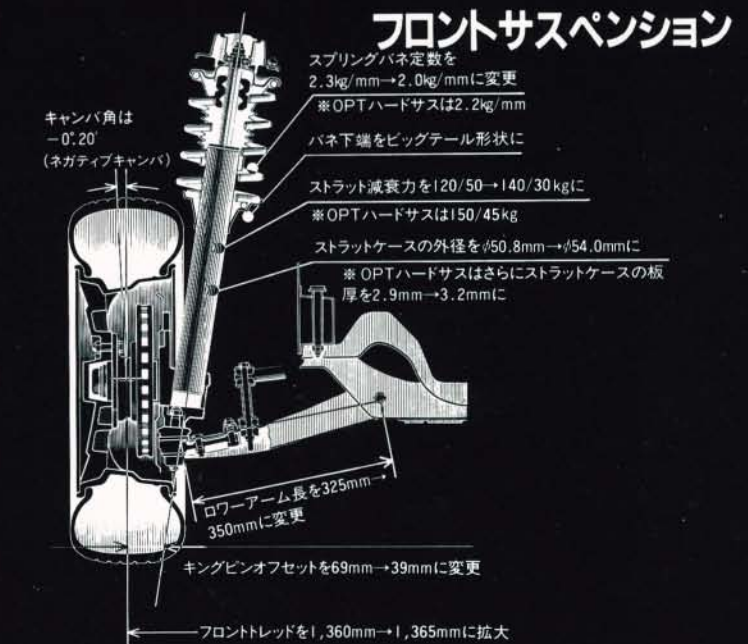
ラリーファン期待の'84シーズン向け三菱の主力戦闘機として、ランサー・インタークーラ付ターボがデビューしました。ここではまず、そのポテンシャルをさぐるべく主要変更点について、技術的検討を試みる事にしてみます。

まず第1には、160PSのインタークーラ付ターボエンジン。単にインタークーラを追加しただけでなく、細かいところまでラリー屋さんの期待に応えてくれるものとなっているようですね。過給圧はなんと25%UPの500mmHg(0.66kg/cm²)。もう既に体感された方なら、まさにパワフルの一語につきる強烈なトルクを十分に堪能された筈ですね。ラリー屋さんにとって嬉しいのはオイルクーラの標準装着、ターボの焼付きを防止する水冷化、それに従来泣き所だった高い山間部でのパワー不足に対処した高地補正回路の追加、まさにラリーに使って下さいと言わんばかりの充実です。従来より高回転まで回るようになった事も重要なポイントの一つ。このインタークーラ付ターボのハイパワーを生かすも殺すもあなたの腕次第なのは言うまでもありません。低速から十分にパワーが出るターボといっても、所詮ターボはターボ、そのトルクにあふれたパワーを十分に生かした走りを実現するにはドライバーの腕が問題なのです。ターボパワーをすべて生かした走りはあなた自身の問題なのですよ!

第2には、サスペンションの変更。特にフロントについては機構的には従来同様なのですが、使われている物が違います。何と、あの2000ターボ、そうヨーロツパ仕様のランサーターボと同じものが奢られているのです。その効果はキングピンオフセットの減少という形で表われています。従来指摘されていた、ステアリング操作時の応答

性の鈍さを大幅に軽減し、クイックな応答性が実現されているのです。但し、実際にラリーに使う場合に注意しないといけないことがあります。それはホイールのオフセットです。他車と比べてオフセットが大きい為(+30mm)、市販のアルミホイールを選ぶ時には極力これに近いものにする事が必要です。なぜなら、折角減少させたキングピンオフセット量がオフセットの小さいホイールではまた増加してしまうからです。OPTのハードサス、もちろんラリーに使うには物足りないのですが、何とストラットケースが補強されているのです。これを見逃す事はありませんね。仲々泣かせる設定となっているではありませんか。次にリヤサスペンション、ここにもラリーを意識したセッティングが施されていました。それはロワーアームの車体側取付点を12mm下げ

であるのです。たった12mmと思いませんか?これが効果抜群、強烈なパワーを余すところなく路面に伝えてくれる対策なのです。賢いラリー屋さんの中には既に実行していたという人もいます。第3には、ブレーキ。4輪ベンチレーテッドディスク、リヤブレーキがぐっと大型になって、これまでの泣きどころだったサイドスピーターも軽々という感じになっている筈です。まあ、ざっとこんな感じですが、インタークーラだけをボンと付けたというようなものではなく、ハイパワーに見合ったサスペンション、ブレーキのグレードアップと実に細かい配慮がなされているのが、おわかりになったと思います。まさに生れかわったといっても良いランサー・インタークーラ付ターボ、もう負けても車のせいにはできませんね!! (CMSC本部 田口雅生)



2年連続ランサーシリーズ優勝。今年もイタダキ! JAF全日本ラリー選手権

DCCSウィンターラリーにスバル4WDが優勝し、続く関西ラリーでは“ゴーチン”が優勝と、まるで'82シーズンの繰り返しの様な感じで始まった'83 JAF戦。そして復活した“伸弥”の2連勝。前半4戦を終了したこの時点で、ランサーターボの2年連続チャンピオンカーはほぼ確定したような感があった。期待の?86カローラの出現により、往年のリトルジャイアンツ綾部選手の復活、更に堀田選手の激走もあって2位以下のポイント争いに激しさを増した後半戦、最後の締めくくりはやはりランサーターボでタナボタといわれながらも、めっきり実力をつけてきた“ハマメ”のJAF戦初勝利で、この2位争いにもピリオドがうたれた。結果的にはランサーターボが2年連続チャンピオンカーの王座に就くと同時に2位も占めた'83シーズンであったが、全8戦中2戦がポイント対象外となったり、JAF戦初の悲しい事故等波乱に満ちた1年でもあった。そして、この波乱に満ちた'83シーズンの台風の目は何といても86カローラの出現であったろう。昨シーズンのランサーターボのごとく、回を追う毎に参加者も増え続けていったのである。CMSO香川の高竹選手が大活躍した先日のオールスターラリーでは、Bクラスはまるでランサーターボと86カローラの一騎打ちという感じであった。

さて、'84シーズンの行方はどうなるのであろうか?ランサーターボの3年連続チャンプは可能なのであろうか? 答えは前文を読まれた方には明確であろう。そう、ランサーターボはインタ

ークラを得て再びよみがえったのである。2年間にわたって熟成されてきた成果と、インタークーラによるハイパワー・ハイトルクとの組合せ、これによって一段と戦闘力を増した事は既に確認済みである。ランサーターボ、デビュー当時はノンターボ時代のサスセッティングをベースとしていたためにターボパワーとのマッチングにやや時間がかかった感があったが、今回の場合は従来のターボ車で培ったノウハウを、そのまま生かして短時間での熟成が可能となった。さあ、'84シーズンもランサーでイタダキ?

(タスカエンジニアリング 石黒邦夫)



'83第4戦ツールド四国で優勝の伸弥ランサー



'83シリーズの覇者、山内(左)山口(右)両選手(ACKスプリングラリー表彰式から)

'83 JAF全日本ラリー選手権 順位(Bクラス)			
順位	車 両	ドライバー	ナビゲータ
1	ランサーターボ	山内 伸弥	山口 勲
2	ランサーターボ	羽豆 宏一	田口 雅生
3	シルビアRS	松本 誠	林 哲
4	ランサー/AE86	加勢 裕二	大沢 英道
5	スバル 4WD	清水 和夫	森 哲也
6	セリカGT-T/AE86	神岡 政夫	佐久間 健

1984年JAF戦日程(予定)

第10戦(11月3~4日)
R-8 RALLY & ラリー'84
(石川)

第2戦(2月11~12日)
DCCSウィンター・ラリー
(長野・群馬)

第7戦(8月18~19日)
'84栗駒山アルペン
(岩手)

第8戦(9月15~16日)
やまびこ秋のラリー
(群馬・長野)

第3戦(3月17~18日)
'84ACKスプリングラリー
(大分・福岡)

第9戦(10月6~7日)
MCSOラリーハイランドマ
スターズ
(長野・岐阜)

第6戦(6月30~7月1日)
チボラーラリーin北海道
(北海道 ニセコ)

第4戦(4月7~8日)
関西ラリー'84
(奈良・三重)

第5戦(5月19~20日)
'84ツールド四国
(愛媛・高知)

第1戦(1月28~29日)
クレストスノーアドベンチャ
ラリー
(北海道 日高)