

# 三菱モータースポーツ活動のあゆみ

ここでは、三菱自動車のモータースポーツ活動の歴史を振り返り、CMSCへ、又、チームリアートへと発展を遂げた、不屈の闘志とそのスピリット、そして挑戦の記録を、号を追って紹介していくことにする。

我がCMSCとチームリアートの源はどこにあったのか？ それを解き明かすには、日本にまだモータースポーツという言葉さえなく、ようやく自動車というものが庶民の手に届くようになりつつあった、1960年代初めまで遡る必要がある。

## マカオGPで三菱500優勝(1962年11月)

『それは国産車の技術の勝利だった。マカオグランプリ、マレーシアレースとたてつづけに優勝した三菱500、三菱コルトは国産車の「技術」を世界に示したのである。』—これは、当時のヨコハマタイヤPR誌「タイヤ」1963年4・5月合併号の目次に記されたトップ記事の説明文である。記事の詳しい内容については、別の機会に譲ることとするが、要は、まだ自動車各社がモータースポーツにそれほど関心がなかった当時、新三菱重工（三菱自動車の前身）は、最初に生産した乗用車——三菱500をひっさげて第9回マカオ国際グランプリレース（FIA公認）に初出場、みごと優勝を飾ったのである。これはおそらく日本における最初の国際レース出場だったのではないかと思われる、

歴史的にも画期的な出来事であった。ここに、当時の新三菱チームのサブマネージャーを務めた高橋修二郎氏から



本紙に寄稿された「マカオ追想」をご紹介します、その模様を再現してみよう。

『三菱500乗用車（A10型）が世に出してから20数年もの歳月が過ぎ、今日のシグマに成長して来たことは、三菱の技術陣が1962年度マカオ国際グランプリに600ccエンジン搭載のA10型を出場させた時点からの努力の結果であると言えるでしょう。マカオレースは、当時極東に於ける唯一のFIA公認レースでした。私は、三菱チームのサブマネージャーとして参加し、優勝の喜びを味わった次第です。当時のレース記録等が皆無のため、思い出すまま書いてみることにします。出場した3台のマシンは、名自（新三菱重工(株)名古屋自動車製作所）大江工場で特別にチューンしたエンジンを搭載、スベアエンジン1台も用意して、当時の名自サービス部の辻元、滝川両氏ほか精鋭と共にマカオのサーキットへ向ったのでした。その頃、日本の自動車メーカーとしては日産がオーストラリアラリーに出場していたのみで、海外に於ける国際レース参加は、三菱がパイオニアを



いまや貴重となった62年マカオ国際グランプリのスナップ（高橋氏所蔵）

受け持ったこととなります。これに続いていすが、ベレル、ベレットを我々より一年遅れてマカオに出場させ、この期に及んで急速に日本の車が海外市場の話題に上るようになったのです。三菱チームのドライバーは、名自の辻元、加藤(カ)両氏と、私の友人であった、香港モータースポーツクラブのクラブメートの3氏。3台の三菱車は、全車フィアットおよび西独のプリンツが持つ最高記録を余裕をもって破り、

プロダクションカーAクラスの優勝カップを授与され、日本車として初出場・初優勝を飾ったのでした。このニュースが極東全域の新聞に大々的に報道されて、三菱車の優秀性が評判となり、極東市場への輸出の道がひらけていったのです。その後三菱車は、マレーシアグランプリ、日本グランプリ等で連勝、そのレース経験から本物の車づくりの技術を磨き、技術の三菱へと発展していったのであります。』

## オイルを上手に使おう...① 油温と粘度

青木科学研究所・青木久治

近年、ターボ車を始めとして車の高性能化には驚くべきものがあり、レース、ラリー、ダートラとターボ車のしめる割合が年々増えてきました。

エンジンとオイルの関係は今さら言うまでもない事ですが、特にターボエンジンでは、雑誌等にさんざん書かれている様にエンジンオイルの重要性がクローズアップされています。そこで、このコーナーでは、エンジンオイルなどの潤滑油について一般の雑誌に書かれていない事をシリーズで連載させていただきます。

エンジンオイルは大きく分けて、オールシーズンタイプとシングルタイプの2つに分けられます。シングルタイ

プは、レーシングオイルに代表される様に主にモータースポーツの場で使用されていますが、粘度（SAE20、30、40、50と表わされている）のちがいを良く知って使っている人が以外と少ない事も事実なのです。右に油温と粘度の関係をグラフで表わしてみました。

エンジンに対し、最も良い粘度は約10cst～14cstの間です。たとえ冬であ

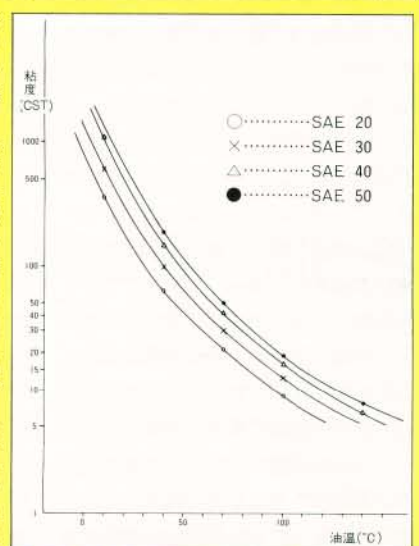


っても油温が100℃になる様なエンジンでは、SAE30が必要であり、夏場でも油温が70℃にしかならないエンジンでは、SAE20が良いことが分かります。

ところで最近のターボエンジンの様に油温が100℃以上になる様な場合はどうでしょう。図から判る様に油温が上がれば上がる程、粘度は小さくなるので、ノンターボの時使っていたオイルより、10番位濃いものを使う様にしましょう。走る前には充分暖気運転をしておかなければなりません。どうしてもという場合には、油温が上がってくるまではあまり回転を上げない様に気をつける位の注意をはらいたいものです。

レースをやるような車の場合、出来れば油温計をつけたいものですが、スペースの関係等でつけられない場合の目安として、ノンターボ車の場合、水温プラス10℃位、ターボ車の場合、水温プラス20℃～30℃、ターボ車でオイルクーラー付の場合、水温プラス10℃～15℃位が一般的です。

参考のため、左にLubrolene、ターボレーシングオイルの粘度を表わしておきます。



油温と粘度の関係

オイルに関するお問合わせは：  
東京都港区六本木4-2-8 TEL.(403)4301~3  
青木科学研究所へお寄せください。

## ルブローレンターボレーシングオイルの粘度

	SAE 20	SAE 30	SAE 40
粘度 (CST) 40°C	63.02	97.80	145.7
粘度 (CST) 100°C	9.20	12.48	15.77
粘度指数	124	122	112

CST：粘度をあらわす単位。水は1である。粘度指数：温度による粘度変化をあらわす指数

# 外川会長、懐しの三菱500で鈴鹿を快走!

日本初の本格的レーシングサーキット——鈴鹿サーキットの完成を機に、第1回日本グランプリが開催されたのが20年前の1963年。これをもって、わが国のモータースポーツ元年とする人も少なくないが、その20周年を記念して、「ヒストリックカー・フェスティバル'83鈴鹿」が、去る10月10日、場所も同

肩を抱き合う往年の名ドライバー達



じ鈴鹿サーキットで盛大に開催された。当時のレース再現、ウィンテツジカーレースなど数々のイベントが満員の観衆をわかせていたが、そのひとつ「なつかしのドライバー大集合!」に外川会長が三菱500で出場。往年の名選手がクラウン、フェアレディ、スカイラインGT、ホンダS800、マツダキャロル、パブリカ、スバル、コロナなど、当時出場の同型車でバレード、ファンの拍手を浴びていた。なつかしい顔が揃ったパドックでは、思い出話に花が咲き、肩を抱き合って記念撮影をする光景も見られるなど、観る方にとっても、出る方にとってもまことに楽しい一日だった。



タイムマシンに乗ってきた外川氏の三菱500と、メインスタンドを埋めた大観衆



## ケンジローのラリー雑学 2

### ラリードライバーに求められるもの

篠塚 建次郎

まず第1に、目的意識を持つ事が大切だ。自分はラリーで飯を食うのか、時々緊張感を味わえば満足するのか、趣味として楽しめば良いのか、これ全て目的意識であり自分をどれに当てはめるかを定める事が重要。それによってどの位の努力をすればよいのかが自と決めてこよう。その決めた目的に向かって自分自身で努力する事ができなければならない。ラリーは1人ではできない競技である以上、ドライバー、ナビ、メカの目的も1つになっていなければならない。ドライバーはプロをめざしているのにメカが趣味としてやっている場合、車の仕様についてもくい違いが出るし、サービス時間についてもお互いに不満が出てくるもの。ナビとの意識の違いも大きな問題となる。たとえばチェックカード1つもらえばスピードでも差がでることがある。海外ラリーに出る場合はさらに言葉が通じない事による意志疎通の悪さ、習慣の違い、人種の違い等、様々な複雑な要素がからみ合っ、皆んなの目的が1つになるという事がなかなかできない。そ

ういった状況にあつて、自分の目的を定めるのと同じ位、自分をバックアップしてくれる人の意識を自分に同調させる様努力する事も重要だ。

第2に、大切なのが集中力。事前準備の段階からラリーで勝つためにラリーに集中する事だ。これは何も1日中ラリーの事を考えているというのではなく、ラリーの事を考える時間をキッチリ決めて持てば十分である。運転をしている時は素直に運転に集中する事だ。減点の事、走行タイムの事、車の調子、他チームの事等、いろいろな事が気になるものだが、速く走る時には全てを忘れて車の動きと、車の操作に全神経を集中させる。スポーツは全て集中力の勝負だとよく言われるが、正にその通りだと思う。ラリーはスタートからゴールするまで長時間の勝負、その長時間の内のたった1秒でも集中力を怠れば、リタイヤにつながってしまう。ラリーは長い程面白い。これは集中している時間が長いからに他ならないからだ。ラリーで勝つには不屈の集中力が要求されるが、これにはその



ような環境を自分で作り出す事も必要だ。ポクサーが世間から隔離された所でキャンプをするのも、集中する環境を作り出す事が主目的だと言う。

第3に、当り前のようだが、速く走れる様努力する事。速く走るためには練習も必要だし、自分よりも速い人の走りを見る事も良い。練習するための車も必要となる。実戦中でも自分の限界速度を少しずつでも高めていく事が大切。自分より速いドライバーに後から抜かれたような時は速くなる絶好のチャンス。ピッタリついて先行車のラインどおりに走り、自分のスピード感覚を向上させ、限界速度をアップさせて行く。

第4は、経験。競技中には、沢山の

事を判断しなければならない。どの位のスピードで走るか、コーナーはどこまでせめるか、どこでサービスするのか、判断しなければならない事は数え上げればきりが無い。1つ1つを正確に判断するにはやはり経験が重要なポイントになる。いくら速く走っても未熟さから出るミスでだめになってしまうケースは非常に多い事を認識すべきであろう。

以上「ラリードライバーに求められるもの」を私なりに4つにまとめてみた。他にも重要な事が数多くあると思うが、これからドライバーをめざす方の何かの参考になればと思っている次第である。