



雪と戦い、氷の上を走る

R-IIクラス2年連続1・2位を制す!

CMSC帯広 石崎一彦

クラスの2年連続、1位、2位入賞をはじめ、シリーズ入賞7名、その他上位入賞多数と素晴らしい成績を残すことができました。

特に2月11・12日の2日間にわたって行なわれた「阿寒湖氷上タイムトライアル」ではゲストとして本部の篠塚建次郎氏が参加。

あの北欧フィンランド1000湖ラリーを激走したランサー2000ラリーターボのデモランをするなど、いつもの盛り

あがりみせました。

なお、シリーズ表彰を受けたのは次の選手です。

- B-II部門 2位三浦勝美(ランサーターボ)
- B-III部門 3位青沼達也(コルティアターボ)
- 4位成田伊三夫(コルティアターボ)
- R-II部門 1位青沼達也(ランサーターボ)
- 2位三浦勝美(ランサーターボ)
- 5位石崎一彦(A733)

東日本・夏のモータースポーツ祭典

トトリアルINエビス開催(8月5日)——'84東日本ダートラカーニバル——

た。東日本、JAF地方の各選手権とは関係なく、走る者も走らせる者も一体となって夏を楽しむイベントにしよう、現在準備をすすめています。現時点で決定しているのは次の事項です。

- ①競技会名称 '84ラリーアートトリアルINエビス
サブタイトル —'84東日本ダートラカーニバル—
- ②主催者 CMSC本部 CMSC福島
- ③共催 全国CMSC
東日本ダートクラブ連合
JAF関東登録クラブ地域協議会ダートトリアル部会選手会
- ④開催日時 昭和59年8月5日(日)
JAFカレンダー登録済み
- ⑤開催場所 福島県二本松市松倉
東北サファリパーク
- ⑥競技会格式 JAF準国内制限付
- ⑦参加者 参加権(参加資格) 選考は東日本ダートクラブ連合、JAF地域協議会ダート部会、同選手会で種々チャンピオンシリーズの成績をもとに行なう(現在その作業が始まっている)

ランサーワンメーク(三菱車)戦併催

この大会のメインイベントに合わせて「ラリーアート杯」ランサーワンメーク戦も行なう予定です。その他4日夜には例によって前夜祭を開催するなど楽しい企画を考えています。

このジャーナルNo.3がお手元に届く頃には、詳細を別途ご連絡できると思います。また、各CMSCには競技役員組織についてご相談することになると思いますので、よろしくお願いします。



CMSC'84イベントカレンダー(6月以降)

		ラリー		ダートラ	
6月	23~24日	第1回コルトラリー(O MSC帯広)			
7月	7~8日	'84岩手三菱ダイヤモンドラリー(O MSC岩手)		7月	8日
	7~8日	ダイヤモンドチャレンジラリー'84(O MSC札幌)			
				8月	5日
				9月	16日
				11月	18日
					23日

ランサーインタークーラはこうやって走らせる！

ADVANラリーチーム 山内伸弥

まずは旧ターボ車からの変更点をみると、インタークーラが付いたことによるパワーアップ、またそれに合わせたブレーキ系の強化、そして14インチリムの採用、そしてそれらにともなう重量の増加が主な変更点となっている。もちろんサスも新たに見直されているが、ラリー仕様にするには全く問題ない。

我々のアドバンラリー車を見ても基本的な変更点は、重量に見合ったバネ・ダンパーの採用くらいであり、旧ランサーターボとは大差ないといってよい。ちなみにバネレートでは、フロントが2.3→2.5kg-mに変更したくらいであり、リヤについては2.2→2.3kg-mとほとんど同じである。なおフロントスタビについては、φ24のノーマルからφ20のラリーアートのスポーツキット用へと変更している。セッティングとしては速さだけでなく、乗りやすさに重点をおいている。ここが旧ターボとの大きな相異点と言えるだろう。

さて仕様変更にもなう良くなった点、悪くなった点を述べてみよう。良くなった点は、エンジン出力のアップであり、コーナリング中においてパワーのゆとりが旧型に比べ大きく、コーナリングがよりスムーズになっている。そのため旧型に比べ、数段乗りやすくなっている。またブレーキ力が強力になり、旧型にみられたブレーキ力のバランスの悪さも大幅に改善されている。特に高速からのブレーキ力はすばらしく、一気に車速が落ちるし、安定

性も同様にすばらしい。また14インチタイヤを使えるために、悪路走破性や乗り心地等の向上も感じられる。

これらの反面、確実に悪くなった点もある。それはやはり重量に起因するものであり、全体の重さ、フロント・リヤの重量バランスの悪さ（特にフロントの重さ）パネ下重量の大きさ等が走行中に強く感じられる。そのため低速の上りのコーナー等では、フロントが抵抗となってしまう車の挙動変化が激しくなってしまう。また、洗濯板状路やそれに近い所では足のバツつきが強くなっている。このように長所短所が重なり合っているが、トータルパフォーマンスは旧型をかなり上まわっているのも確かなことである。

ではどのようにしたら、持てる力を十分発揮できるのか？その走らせ方の第一は基本的に立ち上がりを重視することを徹底的に行なうべきと思う。確かにゼロ発進性や、低速からの加速力はバツグンである。それを生かさない方法はないのだ。そのため、コーナー入口では、自分の感じるスピードよりほんの少し低めで進入する。そしてコーナリングし始めると同時くらいからアクセルオン!!(まずは軽い)。次に徐々に踏み込み量をふやして立ち上がりで全開にすること。この時、できるだけカウンターを使わないこと。大きくカウンターを当ててはいけない時は、ちょっとアクセルを戻して、立ち直らせてからアクセルオンを再開する方がよい。とにかくいかにスムーズな

立ち上がりを持ってゆくか常にこれを第一にすべきと思う。また、洗濯板状路ではなるべく他車の走行ラインから右か左にはずすこと。この方が少しでも凸凹が少なく走りやすいものである。低速コーナーにおいては、路面状態



JAF戦第3戦

を考え入れた上で、なるべく大きな弧を描くようにすること、スピードコントロールに注意して急なアクセル操作をしないこと。そして常になめらかに走ることを心がけよう。低速コーナーにおいてはこれと正反対にパワーリフト走行を行なう時もあるが、コーナリング中や、立ち上がりにおいて急なテールブレイクを招きやすいので十分な注意が必要である。

タイム的にはどちらも差はないと思うが、ステイディーさは、なめらかな走行の方が上だろう。

コーナー入口での最大の注意点としては、無理して突っ込まないことである。ブレーキ力がいくら高いとはいえ、

タイムアップのためには立ち上がり部のウエイトが大きい。特に大パワー車にはそれが言えよう。無理な突っ込みや、入口でのオーバースピードは、コーナリング中や立ち上がりでの姿勢の乱れを引き起こしやすい。セッティングとしては乗りやすさをメインにするが、重い車重を考えに入れ、ダンパーの耐久性を上げるためにできる範囲内で強いバネの使用をおすすめする。また、フロント・リヤのバランスにも十分注意してセッティングしよう。そして、ラリーで使用するにはやはり耐久性も考えに入れるべきだろう。

モータースポーツファンの皆さま、お待たせしました。

『(株)ラリーアート』設立!!

5月1日、モータースポーツファンに人気抜群のブランド、ラリーアート商品を販売する株式会社ラリーアートが発足、営業開始いたしました。

三菱自動車工業(株)では、第9回マカオ・グランプリレース('62年)での優勝以来、日本グランプリ、フォーミュラーカーレース('67年、'68年、'71年)での優勝、オーストラリア・サザンクロスラリー('72年~'76年)、アフリカ・サファリラリー('74年、'76年)での数

々の総合優勝を始めとし、近年では、ヨーロッパ・スプリントラリーでのランサーEXターボの活躍や、'83年、'84年パリ・ダカールラリーでのパジェロの連続クラス優勝など記憶に新しく、モータースポーツ分野での輝やかな実績をご承知のとおりです。このような数々のモータースポーツイベントの経験を生かし、これによって得たノウハウを、ファンの方々へ提供すべく(株)ラリーアートは設立されました。

具体的な内容としては、

- ①国内、海外における各種モータースポーツイベントへの参加活動
- ②ライセンス講習会、レーシング教室などモータースポーツファンへのサービスを目的とした企画、運営
- ③モータースポーツ用部品、用品の開発、販売
- ④ラリーアート商品(キャラクター商品)の開発、販売などがあります。



うれしいことに、モータースポーツファンは増え、それに伴い要望も多様化してきている現在、あらゆる状況に即座に対応していかなばなりません。(株)ラリーアートは、ファンのサービスを通し、健全なモータースポーツの発展を心から願っております。(株)ラリーアート：東京都港区芝5-33-8 三菱自動車工業株内 ☎03-455-1011