

ラリーアートグッズカタログ

'84年のパリ・ダカールラリー、'85年ミル・ピストラリーで実際に使われ、耐久性、機能が十分立証されたラリーアートグッズ。苛酷な条件、厳しい自然に打ち勝った本物だけがもつ風格を心ゆくまでお楽しみください。
お求めは、お近くの三菱自動車販売会社でどうぞ。



ステッカー
ラリーアートのロゴがデザインされたステッカー。サイズは4タイプ。
サイズ/E L (870×217mm)、L (450×112mm)、M (200×50mm)、S (150×35mm)
価格/E L 1500円、L 400円、M 250円、S 200円



ワッペン
しつかりとしたフェルト地に刺しゅうされたラリーアートのロゴ。ジャケットのワンポイントに。
サイズ/118×40mm
カラー/白、黒
価格/400円



ヘルメット用ステッカー
パリ・ダカールラリー仕様のヘルメット用のもの。ステッカーのベースは透明です。
サイズ/297×210mm (シートサイズ)
価格/1,000円



W.C.R.トレーナー
ラリーアートのロゴの下に、全コンペ名をプリントしたスポーツトレーナー。
サイズ/M・L・LL
価格/5,300円



ラリーアートTシャツ
肌ざわりの良い、良質の太コットンを使用したハイグレードなTシャツ。
サイズ/M・L・LL
価格/2,900円(M・L)、3,600円(LL)



ラリーアートキャップ
野球帽のデザインと同じようなキャップ。素材はコットンでラリーアートのロゴ入りです。
サイズ/フリーサイズ 価格/1,500円



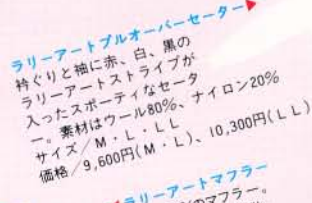
スポーツサングラス
レンズ、フレーム共、軽くて、丈夫なプラスチック製。サポーターバンドは取りはずし可。
価格/21,000円



ラリーコート
パリ・ダカール仕様の防水、透湿性にすぐれたパーコート。袖は取りはずせます。
サイズ/M・L・LL・XL 価格/38,000円



スウェットスーツ
厚手コットン100%を使用した活動的なスポーツウェア。大きいポケットが便利です。
サイズ/M・L・LL・XL
価格/18,000円(M・L)20,000円(LL・XL)



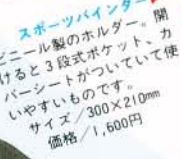
ラリーアートフルオーバーセーター
袖ぐりと袖に赤、白、黒のラリーアートストライプが入ったスポーツテイナセーター。素材はウール80%、ナイロン20%
サイズ/M・L・LL
価格/9,600円(M・L)、10,300円(LL)



スポーツライター
ナイフ、ドライバー、栓めきなどのツールが内蔵されたオイルライター。
サイズ/68×38×10mm
価格/3,000円



スポーツウォッチ
ジウジアローのデザイン。ストップウォッチ、タイマー、タキメーターなどの多機能高品質。衣類の上からもフィットするローターバンド付。
価格/35,000円



スポーツバインダー
ビニール製のホルダー。開けると3段式ポケット、カバーシートがついていて使いやすいものです。
サイズ/300×210mm
価格/1,600円



ブックマーク
ペーパーナイフにも使えるブックマーク。ロジウムメッキ加工でクリップの先にラリーアートのロゴ入りです。
サイズ/113×11mm
価格/2,000円



ボールペン
スリムなボディが円筒容器に入ったおしゃれなボールペン。
サイズ/162×9mm
価格/800円



スポーツタオル
吸湿性に富んだバイル地にラリーアートのロゴを刺しゅう。個性的なタオルです。
サイズ/1,050×370mm
カラー/白、黒
価格/1,700円



ラリーアートダブルバック
ヘルメット、レーシングウェアが入る大きなバッグ。軽くコンパクトになるナイロン素材。
サイズ/800×350×350mm 価格/12,000円



ラリーアートトラベルバック
ビニールコーティングしたナイロン素材をキルティング。中身をやさしく保護します。
サイズ/750×450×300mm
価格/29,000円



ラリーアートスポーツバッグ
ビニールコーティングしたナイロン素材、把手は本革使用。便利なミドルサイズです。
サイズ/470×350×220mm
価格/19,600円



タオルエプロン
コットン100%のバイル地使用。胸のラリーアートロゴが特徴です。
サイズ/フリーサイズ 価格/3,900円

ポシェット入りハンカチ
コットン100%のバイル地使用したハンカチとビニール製のポシェットの組み合わせ。
サイズ/ハンカチ: 345×345mm
ポシェット: 150×80mm
カラー/白、黒
価格/1,000円

エンジンオイルを上手に使おう……③ 実践編

青木科学研究所・青木久治

★ノンスリップアプを利かせたい時
SAE90#のハイポイドギヤオイルを使います。ただし、ノンスリップアプは通常のアプに比べ油温が高くなりオイルの粘度が下がるので、ラリーの場合はSAE140#の方を使用した方が無難です。

★アプから異音の出る時
回転時に異音の出る時やギヤ騒音が出る時はギヤオイルの不足やオイルの不適が原因の時があります。正しい量や正しいオイルに交換してください。

★アプに上手にオイルを入れよう
オイル交換の中でアプオイルの交換ほどやりにくいものではありません。専用器具を持っていない場合は少ないのが現状です。そこで、緊急の場合に我々が用いる方法をご紹介します。まず、スーパーなどで蜂蜜やシュガーカットなどの入っている1ℓのポリ容器をさがします。(約200円位) これにオイルを入れてアプに注入します。

ここで注意をしなくてはならないことは、ポリ容器は1度しか使えないことです。しばらく放置するとポリ容器がだんだん変質してきます。

★ミッションオイルを上手に入れよう
オイルジョッキがあれば問題ありませんが(ただし、エンジンオイルとミッションオイルは別のジョッキを使うこと)ないときは、紙を丸くメガホン状にして注入口にしてオイルを入れます。1台分はらくにできます。

★石鹸を持って行こう
ラリーやダート走行中にオイルパンを打って穴をあけてしまうことがよくあります。この場合の応急処置として、まず石鹸を水にとかしてドロドロにしてハンカチやエスにこれをぬります。次ぎにドライバーなどで穴にこれをためます。この上にドロドロにした石鹸を塗ります。これでしばらくはもつてくれます。もちろんエンジンオイルを補給することをお忘れなく。

★ミッションオイルが洩れてしまったら
洩れた箇所を直したあとは、オイルを補給しなくてはなりません。この場合エンジンオイルを代用することができます。(あくまで緊急の場合)ただし粘度をある程度あわせないとギヤが入らないので気をつけてください。表1にミッションオイルとエンジンオイルの粘度を表わしました。これによると、10W-30、20W-40もしくは30#のエンジンオイルが代用できることがわかります。

ミッションオイルは80#、90#と表示されているので、エンジンオイルよりだいぶ固いと思われる人が多



いようですが、実は粘度の表示方法が違うだけで実際の粘度はたいして変わらないのです。

★エンジンにギヤオイルを入れてしまったら
残念ながらこの場合はすぐにオイルを捨てなくてはなりません。そののち新しいエンジンオイルで何回か洗浄しなくてはなりません。

★オイル警告ランプがついてしまったら
レベルゲージを見ると大幅に減っていて、しかも近くにスタンドなどが全くない時は、近くの民家でてんぷら油をわけてもらおうとよいでしょう。これでしばらくは快調に走ります。もちろん、スタンドなどがあつたらすぐに交換してください。

	粘度 40℃	粘度 100℃
エンジンオイル 10W-30	70.20	11.40
エンジンオイル 20W-40	102.8	14.60
エンジンオイル #30	104.0	12.30
ギヤオイル #80	85.50	10.60
ギヤオイル #90	199.0	17.80

すべてのJAF公認競技会は、JAF国内スポーツカレンダーに登録されなければなりません。このスポーツカレンダーは競技の種類、格式、およびJAF選手権タイトルの有無によってその申請締め切り日がそれぞれ定められています。1985年にJAF公認競技会を開催されるクラブは、必ず右記の締め切り日までにJAFへカレンダー登録申請書を提出してください。

登録申請締め切り日

- (1)すべての国際選手権競技および1月から3月までの国際競技……前年の1月15日まで(FIA締め切り:3月1日まで)
- (2)すべての準国際競技および4月から12月までの国際競技……前年の5月31日まで(FIA締め切り:7月15日まで)
- (3)本連盟が制定した選手権競技……前年の9月15日まで
- (4)前項(3)以外の国内競技以下のレース……前年の10月15日まで
- (5)ラリー
 - (a)3月末日までに開催される前項(3)以外のラリー……前年の9月15日まで
 - (b)4月1日以降に開催される前項(3)以外のラリー……前年の11月15日まで
- (6)スピード行事
 - (a)格式国内、準国内、地方競技上半期(6月末日までに開催の競技会)……前年の10月31日まで
 - 下半期(7月1日以降開催の競技会)……開催年の3月31日まで
 - (b)クロズド競技……開催日2ヵ月前まで



ケンジローのラリー雑学

4

「ランサーとの出会い」 篠塚 建次郎

CMSC=三菱ファクトリーチームラリー車は、コルト1100、1500に始まってギャラン1500そして名車といわれ、ほとんどのラリードライバーが一度は乗りたくて願ったギャラン1600。このギャラン1600では、JMS、JMCの2つのチャンピオンシリーズを手中に収めることができた私にとって、非常に思い出深い車であった。そのギャラン1600も'73年の5月にモーターチェンジしてひと回り大きくなるという。大きくなれば当然重くなり、ラリー車としては不向きな車になってしまう。そこで三菱チームは次期ラリー車として'73年春発売予定のランサーを開発することに決定した。

このランサーという車は、小型、軽量、丈夫というのが特長だった。私とランサーとの出会いは、発売の約1年前だったと記憶している。ラリー車としてのポテンシャルを知るための走行テストを浅間のテストコースで行なった時にドライバーとして参加。浅間のテストコースは、当初10キロのコースで、その後約6キロに短縮されたが、当時の車でも、150キロぐらいは出せるハイスピードコースであり、火山灰特有の溝ができやすく走りにくい路面であった。初めて見るランサーの第一印象は、「小さい車だな」という感じだっ

た。ギャランより、ひと回り小さなボディに1600のフルチューンエンジンが搭載されている。浅間のコースは直線が多いため、コーナリングの良し悪しより、直線での安定性が評価のポイントとなる。望月さん、木全さんらに混って始めてランサーでドライブした感想は、全てが「軽い」という印象であった。ボディ重量が軽いので、走りも軽快、ステアリング、ブレーキ、クラッチ、アクセルにいたるまで、全てが軽い感じであった。タイム的にもギャランを上回るタイムであったと記憶する。また何よりも驚きであったのは、半日くらい走り続けてもアライメントに全く狂いが生じないという点であった。当時最も丈夫といわれたギャランでも、浅間のコースでは、トラブルが続出したものだった。ラリーをやるために生まれてきたような素質のある車が、ラリー車開発テストにより、さらに磨きがかかれて、'73年の春に発売となった。三菱チームは早速、2台のラリーランサーをデビューさせることにした。木全さん用に1台、私が1台である。デビュー戦はハイスピードラリーではなかったが、私が優勝することができ、幸先の良いスタートだった。しかし、第2戦からは急速に開発が進み高性能化したトレノ・レビンの速さ



'76サファリラリーにて

に苦しめられることになる。ベースの1600cc、100馬力のエンジンをCIIキットと呼ばれたチューンアップキットにより148馬力までパワーアップ。パワー的には十分であったが、それを伝えるサスペンション系のマッチングが今一步であった。それというのも、ランサーのサスは海外ラリーを意識して作られたために、ハイスピードコーナーでは非常に安定して乗りやすいが、国内の浮きじゃり、屈曲路では、横すべりが大きすぎてコントロールしにくいという特性があった。この特性のため、ギャランからランサーに乗りかえた多くのドライバーは、コースアウトを経験したと聞いている。しかし何とかしてランサーを乗りこなさなければならぬ。練習嫌いの私も、ずいぶん練習したことを覚えている。このランサーをだいたい乗りこなせるようになるのに、



'74サザンクロスラリー

約1年かかってしまった。結論としては、きれいなコーナリングラインでグリップさせて走るのではなく、左右に振り回して走る、テールがいくら流れてもアクセルを踏み続けることが、ランサーの乗りこなせテクニクであることがわかった。しかし、このテクニクを国内で試すチャンスを失ってしまった。翌年'74年のオイルショックを理由に三菱は国内ラリーから手を引いてしまったのである。