

ラリーアートニューファッション続々新登場

ラリーアートグッズカタログ

前号でご紹介したラリーアートグッズに、新商品がぞくぞく登場。(1月下旬発売開始)
お求めは、お近くの三菱自動車販売会社でどうぞ。

●W.C.R.トレーナー
赤と黒のラリーアートカラーがとも鮮やか。ロゴの下にW.C.R.のコンペ名がプリントされています。
サイズ/S・M・L・2L・3L
価格/5,600円(S・M・L) 6,600円(2L・3L)



●ブラックトレーナー
胸にラリーアートのロゴが入った、スパルタなトレーナー。タウンスカジュアルにも。
サイズ/M・L・2L
価格/4,300円



●ラリーコート
撥水・防水素材を使用したハーフコート。保温性に優れ、反射素材なので夜も安全です。フード着脱式。
サイズ/M・L・2L
価格/34,000円



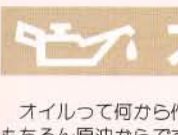
●ブラックTシャツ
グレーのラインがすっきりきまっただおしゃなTシャツ。レディースサイズを含め、サイズも豊富です。
サイズ/L・M・M・L・2L
価格/2,700円(2L)
3,600円(2L)
LMはレディースMサイズです。



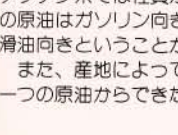
●W.C.R.T.シャツ
ラリーアートのコンペ名をプリントしたW.C.R.のラリー名をプリントしました。
サイズ/M・L
価格/1,900円



●ブラックトレーナー
胸にラリーアートのロゴが入った、スパルタなトレーナー。タウンスカジュアルにも。
サイズ/M・L・2L
価格/4,300円



●W.C.R.T.シャツ
ラリーアートのコンペ名をプリントしたW.C.R.のラリー名をプリントしました。
サイズ/M・L
価格/1,900円



●ラリーアート ジャガードセーター
ラリーアートカラーを大胆に使った、ラウンドネックのスポーツテイなセーター。素材はアクリル70%、ウール30%。
サイズ/M・L・2L
価格/11,000円



●スウェットスーツ
良質なコットン100%。ジップアップスタイルの活動的なスポーツウェアです。
サイズ/M・L・2L・3L
価格/15,900円(M・L) 17,900円(2L・3L)




●ウインドブレーカー
スタンドカラーにフードが収納された、ナイロン100%の本格的なウインドブレーカー。
サイズ/M・L・2L・3L
価格/11,000円
国内販売用はMITSUBISHI Hマークと三菱マークはありません



●メカシャツ
背中にアクションプリントを採用。素材はポリエステル65%、コットン35%。
サイズ/M・L・2L
価格/7,900円



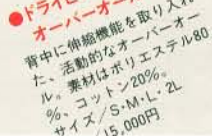
●サーキットシャツ
ドルマンスリーブの活動的なデザイン。裏のラリーアートカラーが引き立ちます。
サイズ/M・L・2L
価格/9,000円(M・L) 9,800円(2L)




●レーシングスーツ
コーネックスを使用した、本格的なレーシングスーツ。
サイズ/M・L・2L・3L
価格/59,000円
国内販売用はMITSUBISHIマークと三菱マークはありません



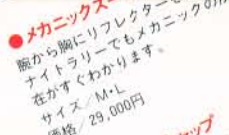
●ドライビング オーバーオール
背中に伸縮機能を取り入れた、活動的なオーバーオール。素材はポリエステル80%、コットン20%。
サイズ/S・M・L・2L
価格/15,000円



●ドライビング オーバーオール
ベースの白にラリーアートストライプがひとときを際立たせます。素材はコットン70%、ポリエステル30%。
サイズ/S・M・L・2L
価格/15,000円



●メカニクスーツ
腕から胸にリフレクターを使用した、ナイトラリーでもメカニックの所在がすぐわかります。
サイズ/M・L
価格/29,000円



●キャップ
ラリーアートカラーのラリーアーションに刺繍のロゴ入り。赤いひびきさがスポーティです。コットン100%。
価格/3,300円



●ポーチ
洗面用具を取りまどめておくのにピッタリ。素材はナイロン100%。
価格/1,600円



●ウェストバッグ
小物をしまっておくと、座ったときでも取り出しやすいのでとても便利。ビニールコーティングしたナイロン素材使用。
価格/2,900円



●メッシュキャップ
通気性抜群のメッシュにキャンピング、グレー地に黒で刺しゅうのロゴが入っています。
価格/2,900円



●ショルダーバッグ
ビニールコーティングしたナイロン素材を使用。スポーツバッグと兼用。ヘアでどうぞ。
価格/9,800円



●ラリーアートオーディオバッグ
どんな形のものもすっきり収納。たたむ時も両端をひっぱるだけで、簡単に小さなポーチに納まります。防水加工したポリエステル。
価格/3,500円



●ラリーアートネクタイ、ラリーアートウォッチも近々発売予定

オイルを上手に使おう...④ ちょっと難しい話

青木科学研究所・青木久治

オイルって何から作られるのだろう？もちろん原油からです。ただし、原油といっても産地によってその成分はだいぶ異なります。パラフィン系、ナフテン系、そしてどちらにも属さず中間の性質を示す中間系(混合系)という3種類に大別されます。表1に原油の種類と性状との関係を表わしてみました。

この表でわかるように、パラフィン系とナフテン系では性質が相反し、ナフテン系の原油はガソリン向き、パラフィン系は潤滑油向きということがわかります。

また、産地によって異なる性質が違っているので一つの原油からできた潤滑油で全ての性質

を満足させることはできません。何種類かの性質の違う原油からの製品を組み合わせて、特徴だけを集めたカクテルを作る必要が生じます。一例をあげれば、耐寒性を必要とする時にはナフテン系ベースが必要となり、耐熱性を必要とする時にはパラフィン系ベースが必要となります。

原油を常圧蒸留するとガソリン、灯油、軽油、重油が分離されます。この重油を真空蒸留してスピンドル油、マシン油、モーター油、重質油、重油、釜残油という様に分離し、各種精製行程を経て製品ができます。

こうしたことをふまえてメーカーは製造

しているのですが、大多数のメーカーは原油の輸入先が決められているため、そして大量生産システムのために平均点の取れる物しか作れないのが現状です。



比重	〈表1〉		
	パラフィン系原油	混合系中間系	ナフテン系原油
比重	軽い		重い
ガソリンオクタン価	低い(悪い)		高い(良い)
ディーゼルセタン価	高い(良い)		低い(悪い)
灯油の点灯	明るい	中間の性質を持つ	油煙が出やすい
潤滑油粘度指数	高い		低い
潤滑油の熱安定度	良い		悪い
低温流動性	悪い		良い
パラフィンワックス含有	多い		少ない
アスファルトの性質	悪い		良い
溶解性	悪い		良い

'85登録クラブ(団体)年度更新のご案内

1985年度JAF登録クラブ(団体)の更新手続きがお済みでないところはすみやかに更新してください。

JAF登録クラブ(団体)の年度更新手続き

1. 取扱期間：1984年12月1日～1985年3月31日
(上期申請期間を過ぎた場合は更新ができませんので、ご注意ください)
2. 必要書類：下記表中の○印を付したものを提出してください。
3. 申請料：下表参照
4. 提出先：各地方本部へ提出してください。

	準加盟クラブ	加盟クラブ	公認クラブ	加盟団体	公認団体	特別団体
※JAF登録申請書	○	○	○	○	○	○
※クラブ員登録申請書	○	○	○			
※経歴書	○	○	○		○	
会則又は定款	○	○	○	○	○	
役員名簿				○	○	○

(注)※JAF所定の用紙を使用すること。

クラブおよび団体	加盟申請料	年度登録申請料
準加盟クラブ	5,000円	15,000円
加盟クラブ	5,000円	15,000円
公認クラブ	昇格申請料30,000円	25,000円
加盟団体	30,000円	70,000円
公認団体		150,000円
特別団体	50,000円	400,000円

'85スポーツライセンス年度更新のご案内(11月1日受付開始)

'85年度のライセンスの年度更新手続きは、JAF各地方本・支部で3月31日まで受付中です。この更新手続きに必要な申請書は、JAFスポーツ11月号の31～34ページに綴じ込んでありますので、これをご利用ください。

許可証申請の受付場所(JAF各地方本部住所)

名称	郵便番号	所在地	電話
東北本部	983	仙台市原町苦竹1-5-30	0222(96)9715
関東本部	105	東京都港区芝公園3-5-4 渋沢ビル内	03(436)2811
中部本部	466	名古屋市昭和区滝子町30-16 愛知県自動車会館内	052(872)3611
関西本部	550	大阪市西区南堀江1-10-11 西谷ビル内	06(538)1791
中国本部	733	広島市西区庚午北2-4-1 渡辺ビル内	082(272)0321
九州本部	810	福岡市中央区六本松2-12-19 第百生命ビル内	092(761)2761



ケンゾローのラリー雑学 5

「初めての海外ラリー」 篠塚 建次郎



1974年は私にとってつらい幕明けとなった。オイルショックを理由に、三菱の国内モータースポーツ活動は完全にストップしてしまったからだ。前年にはラリー向きの車であるランサーをデビューさせたばかりで、“さあ、今年にはレビン・トレノに雪辱を果す年!”と意欲に燃えていたというのに……。

しかし、落胆していたのも春すぎまでのことであった。というのも三菱が毎年活躍していた、サザンクロスラリーへの出場の話が持ち上ってきたからである。車はもちろんランサー、スポンサーは当時の国内ラリーで圧倒的シェアだったシビエ、エントリーはCMSCからというものであった。当時の私は新装整備に出向してメカニックの勉強をしている最中であつたから、当然車は新装整備で製作ということになる。真夏の最も暑い時に、連日真夜中までかかって車を作り上げた。

9月下旬にオーストラリアに着き、さっそく日本でやり残した作業と点検に入る。オーストラリアのトップドライバー、コロム・ポンドの経営するガレージで、CMSC福島の菅野茂選手と一緒にあつた。

10月に入ると車も仕上がりに、テスト

ランを実施。その年のサザンクロスは日本から8台出場と、大変な盛り上がりであった。なかには現タスカエンジニアリングの社長、石黒選手もいる。テストランで感じたのは、走行スピードがかなり速いということであった。平均70～80km/hで走っているから、国内での平均40～50km/hに比べて相当速い。にもかかわらず、路面が良くコーナーが幅広いために、それほどのスピード感はない。しかしミスしたときには、車がなかなか止まってくれないため、スピードの速さを十分感じとれた。

10月9日、いよいよスタートである。ゼッケンは16番、前には三菱、日産のファクトリーチームが各4台ずついる。過去経験したことのない長いラリーの始まりである。自分のレベルはどのくらいなのか、海外で通じるのか、コーワウンやカルストロームの速さはどのくらいなのか、などの不安と興味が入りまじって、複雑な気持ちのスタートであつた。

第1ティビジョンは900km、その約半分がSSである。すごいホコリだが、森林の中のコースにはヌタヌタになっているところもあつた。自分のペースをつかむため、第1ティビジョンは横

重に走る。100kmを越えるSSが2カ所もあつた。半分くらい走ると疲れが出てきて、ペースが落ちてしまう。ノドもカラカラになり、もううんざりと思うこともしばしばであった。900kmを走り終えたときには、ハイスピードと距離の長さからくる疲れで体はガタガタ。望みは早く休みたいということだけであつた。

しかし成績を聞いたとたんに、その疲れはふつ飛んでしまった。なんと、5位につけているのだ。眠いのも忘れて木全さんと一緒にその後のペース配分について話し合う。無理せず確実に走って、ティビジョンごとにひとつずつポジションを上げるということに話は決まった。

第2ティビジョンを元気にスタート。ところが、ひとつ目のSSで大ミスコースをやらかしてしまった。草にかくされたコースがなかなか発見できず、30分もロスしてしまったのである。

今にして思えば第1ティビジョンを予想外の好成绩で終ったために第2ティビジョンに入れ込みすぎ、冷静な判断ができなくなっていたのだと思う。それ以後、張りつめていた気分がガクッとくじけてしまい、ドライビングにも集中できず、さらにミスコースも重なって最悪の状態になってしまった。そんな状態でのラリーはやはり長くは続かない。第4ティビジョンの中間くらいのセクションでドライビングミスからコースアウト、タイロッドを折ってしまったのである。こうして初挑戦のサザンクロスは終わってしまった。

このラリーで私は非常に多くのことを学んだ。その最も大きなことは、スタートからゴールまで、途中ドライビングミスもあればマシントラブルもあるが、いかにしてラリーに集中し、一定のペースで走り続けるか、ということである。