

三菱ミラージュ・ワンメイクレース

「'85ミラージュ・インターナショナル・ラリーアートカップ・シリーズ」開催

MSAは、来たる4月20日、富士スピードウェイでの第1戦を皮切りに、ミラージュ・ワンメイクレースを企画・開催することになりました。

賞金は、各レース1位に30万円、年間チャンピオンに300万円 / と総額は1,540万円。また、シリーズ優秀選手をマカオGPミラージュ・ワンメイクレースに参加招待します。

〈レース名称〉

ミラージュ・インターナショナル・ラリーアートカップ・シリーズ (略称: ミラージュカップ)

〈レース主管団体〉

ミラージュ・スーパーカップ・アソシエーション (略称: MSA、会長: 外川一雄)

〈レース主催者〉

ビクトリーサークルクラブ (VICIC)、富士スピードウェイ株式会社・FISCOクラブ、エーシースポーツ (ACC・S)、ジュビターレーシング & スポーツカークラブ (JRSCC)、チェッカーモータースポーツクラブ (CHECKER)

〈車両レギュレーション〉

①使用車両は、三菱ミラージュ1600

ターボ3ドアハッチバック (C13AM) とする

②車両の分類は、'85JAF国内競技車両規則のリアプレとする

③安全規定は、'85JAF国内競技車両規則第4章に合致しなければならない (N2に対する安全規定を適用)

④車両の主な改造範囲

●空力部品……MSAが指定する部品を装着すること

●エンジン……ミラージュヨーロッパ仕様のサターン1600ECIターボ (4G32) 無改造エンジンとする

●サスペンション……ショックアブソーバ、スプリング、スタビライザーそれぞれの取付部・数・作動原理を変えなければ変更は許される

●ブレーキ……パッド、シューの材質の変更は許される

●タイヤ&ホイール……タイヤは市販60シリーズまでとし、ホイールは最大6.5J×14とする

その他の改造は安全装備を除き、基本的に許されません。



下記国内6戦に加え、シリーズ優秀選手招待戦として、マカオGP (昨年11月24日) でのミラージュ・ワンメイクレースに、国内シリーズ順位上位5名を参加招待します。

将来は、このレースをヨーロッパ、アメリカ、アジア地域でも行いたいと計画中です。



〈レース開催日程〉

*富士スピードウェイ(F)、筑波サーキット(T)

	開催日	レース名 (場所)	主催者
第1戦	4月20日(土) 21日(日)	日本国際ショナル フォーミュラ選手権大会 (F)	ビクトリーサークルクラブ (VICIC)
第2戦	5月19日(日)	富士スピードカップレース大会 (F)	ジュビターレーシング (JRSCC)
第3戦	6月9日(日)	東京プロダクションカーレース (T)	エーシースポーツ (ACC・S)
第4戦	7月21日(日)	// (//)	チェッカーモータースポーツ (CHECKER)
第5戦	9月22日(日)	グランドナショナルグランドツーリング & ストックカーレース (T)	ジュビターレーシング (JRSCC)
第6戦	10月19日(土) 20日(日)	富士グランチャンピオンレース 第4戦 (F)	FISCOクラブ

(株)ラリーアートが

ミラージュ・ワンメイクレースを全面バックアップ

昨84年4月、三菱自動車のモータースポーツ分野でのサービス会社として新たに発足した(株)ラリーアート。このラリーアートが、三菱自動車のユーザーサービスの一環として「ミラージュカップ」に協力します。

と同時に、ミラージュカップ仕様車 (スーパーエアロミラージュ) を使用し、「ラリーアート・レーシング・スクール」を開催。スポーツ走行に関する指導や、ワンメイクレースに対する啓蒙に努めます。

〈レーシングスクール開催予定日〉

4月19日… 於: 富士スピードウェイ
6月7日… 於: 筑波サーキット

*「ミラージュカップ」及び「ラリーアート・レーシング・スクール」に関するお問い合わせは、ミラージュ・スーパーカップ・アソシエーション (MSA) 事務局までどうぞ。
TEL. 03-409-2384



「初めての外人ナビ」

篠塚 建次郎

1974年、初めて経験した海外ラリーは、タイロッドを折ってリタイヤという誠に残念な結果に終わってしまった。けれども私はこの時、海外ラリーについて非常に多くのことを学んだと思う。中でも最も重要なことは、長いSSをスタートからフィニッシュまで、いかに一定のペースで走り切るかということである。100kmものSSを走るのだから、ドライビングミスもあればマシンの不調もある。また、ミスコースもあるだろうし、のども乾く、疲れも相当なものである。SSを半分過ぎるとペースはぐっと落ちる。自分でも気がつくほどペースが落ちたときには、もうガクッとくるようなタイムになってしまっているのである。

外人ナビの場合、このペースに関して適確なアドバイスを与えてくれる。

私が初めて外人ナビと組んだのは、海外ラリーとしては2回目のサザンクロスラリーであった。過去にサザンクロスでジョギンダ・シンのナビをしていたガリー・コネリーという、私より2歳年上の男である。

本番前に1度だけ、50km程度のトレーニングをした。うるさい車内で英語が聞きとれるかどうか心配だったが、

問題はなさそうである。地図の読み方はオーソドックスなもので、インストラクションに書かれているとおり、ターンライト・ターンレフト、鋭角の場合は「ハード」が加わるだけであった。そして読むタイミングは、500m手前から、300、200、100、ときて「NOW」となるわけである。ルートブックの距離が正確なので、曲がる場所が正確に出てくる。曲がる場所を正確に伝えるのが、ナビの最も重要な仕事なのである。

さらにもうひとつ、ナビの重要な役割がある。それは、走るペースを適確に指示することだ。

国内ラリーではコンピューターにより、速い・遅いを言うわけだが、「速い」という場合があり得ない海外ラリーでは、自分たちのペースは自分たちで決めなければならない。それには、ドライバーよりもナビの方が正しい判断ができるのである。コネリーの場合、ペースを%（エイト・テン）というふうに指示する。つまり、80%で走れという意味である。

途中で疲れてペースが落ちてくると、「もっと速く」とナビが言う。この指示は適確なので、何回も「速く」と言われたSSはタイムが悪い場合が多い。



このペースは、SSの長さ・路面の状態・順位・前後との減点のひらき、などによってナビが判断し、ドライバーに伝える。しかしドライビングテクニックに関しては、ナビは何も言わない。たとえば、「コーナーがきつい」とか、「全開で行ける」となどということに関してはは一切口を出さないのである。

オーストラリアのラリーはあくまでもドライバーの勝負。だからナビの仕事はドライバーを助け、コントロールすることに尽きるわけである。

それ以後、私の海外ラリーはすべて外人と組むことになるが、すべての外人ナビが優れているというわけではない。やはり経験の少ないナビからは適切なアドバイスは得られない。要するに、そのラリーをよく知っていて、路

面状況・距離・順位・サービス体制等あらゆるファクターを考え合わせて、自分たちのペースに対する適切なアドバイスを与えてくれるナビが、最も優れたナビなのである。ナビとドライバーが同じレベルでカッコしていたのでは、距離の長い海外ラリーを完走することはまずできない。多くの場合、ナビが経験豊かで、ドライバーをうまくコントロールできると良い結果が生まれるようである。

日本からも、海外ラリーをたくさん経験した、適確なペース判断のできるナビのスペシャリストが早く出てきてほしいと待ち望んでいる。そして、それがCMSCからであったら、ますます素晴らしいことだと思うのである。

オイルを上手に使おう……⑤ 劣化の話

青木科学研究所・青木久治

潤滑油が劣化する最大の理由は潤滑油中の不純物の酸化です。酸化とは高温の条件のもとで酸素を潤滑油中に取り込み、油の成分である炭化水素のなかの不飽和炭化水素と化学反応をおこし、酸化生成物を作ること。油温・シリンダー温が高いほど、1回の爆発が強力なほど酸化は促進されます。

ターボエンジンのようにシリンダー内に強制的に酸素を送り込み1回の爆発が大きい場合は、ノーマルエンジンに比べ酸化は促進されます。ターボ車のオイル交換は早めに、良質のオイルを使うようにというのはこのためです。ノーマルエンジンでも長時間の高速運転や高回転・高負荷により油温が上昇すると劣化は急速に進みます。

一方、ガソリンエンジンの場合知られていないのが低温運転条件における低温スラッジです。エンジン始動時などの低温条件

下ではシリンダー内のガソリンが完全燃焼しにくく酸化生成物を生成しやすくなっています。これがエンジンオイルの中に溶解してスラッジを生成します。また、始動時のマフラーを見てわかるように水蒸気が発生します。特に始動時にはシリンダー温度が低いために燃焼ガス中の水蒸気の凝縮がふえ、低温スラッジの発生を促進します。

スラッジの生成には、潤滑油中の不純物の酸化・不完全燃焼・水蒸気の凝縮の3つの要因があることを覚えておいてください。

ディーゼルエンジンの場合は、燃料に軽油を使用しています。軽油はガソリンに比べ質が悪く、特にイオウ分が燃焼によりイオウ化合物を生成し、油の劣化やエンジン腐食を促進します。また、プラグを用いず高圧縮による自然着火ですので不完全燃焼がさげられず、酸化生成物を生成し、潤滑油自身も高圧縮・高温にさらされるため酸

化劣化しやすくなっています。ディーゼル油が存在するのは、これらの酸化に対し特に強い性能が要求されたためです。

オイルが劣化すると粘度の上昇あるいは低下、酸価の上昇、灰分の増加・減少等がみられます。

粘度の上昇はオイルの酸化劣化、ディーゼルエンジンにおける不完全燃焼分の混入。粘度の低下はガソリン、軽油による希釈、マルチグレード油における粘度指数向上剤の劣化。酸価の上昇は酸化生成物（スラッジ）の増加。灰分の増加は金属の摩耗粉の増大、特に鉄、アルミ、銅、クロームに大きな増加があるときは摩耗が進んでいる場合です。灰分の減少は添加剤の消耗が多い時です。

オイル交換時期の目安は、ノーマル車の場合10,000kmまたは6ヶ月、ターボ車の場合は5,000kmまたは6ヶ月となっていま



す。ただし注意しなくてはならないのは、前記の交換の目安は平常の運転条件に対して適用されるもので、次のような条件下ではこれよりも早めに交換する必要があります。

- ① モータースポーツに使用した時
- ② 発進、停止が頻繁な時
- ③ アイドル運転が多い時
- ④ 長時間の低温あるいは高温運転