

#FIMAR 2nd 1:10 OFF WORLD CHAMPIONSHIPS

RCカー・ジャンルについて日本人チャンプが誕生した。参戦ごとに“世界のカベ”の厚さに涙をのんでいた日本にとって、この世界戦は記念すべき突破口となる！

Aug 3~9 Romsey England

Photo & Report by T. WATANABE PART 1



4WD 広坂選手 世界制覇！ 近藤選手 両クラス2位の大健闘 2WD J. ジョンソン

グリップ変化の対応がカギ

前回のアメリカ大会とは異なり、特殊な路面でのレース——と予想されていた今大会だけに、4月に行なわれたリーディ・ウォームアップ・レースに出場した欧米勢が有利という意見は支配的だった。

雨の多いイギリスのこと、ヒートごとにコンディションが変わってしまうのでは？という悲観的な意見もささやかれたが、結果的に雨に見舞われたのは第1日の練習走行スタート前のみ——まずは天候に恵まれた世界戦だったのがなにより。

コースはロンドン近郊のヒースロー空港からクルマで約1時間半ほどのところにある小さな街、ラムゼイ。

レース運営にあたったのは、ここにあるコースをホームグラウンドとしているラムゼイ・オフロード・クラブのメンバーで、アメリカのパーマ社がメインスポンサー。参加選手がすべて収まってしまうテントなどなど、ドライバーに対しての配慮は十二分なものだった。

日程は3日が公式練習（自由練習とコントロール・プラクティス）、4日は2WD予選を5ラウンド、5日は1ラウンドの予選と各メイン。6日をいちにちあけて7日から同様のスケジュールで4WDが行なわれた。雨を予想してコンディションを悪化させないよう、1週間前からコースをクローズしてあったため、いちにちだけの練習走行には、ドライバーも





② 2WDクラス予選ヒートのスタート



④ 4WD決勝のスタート。左端がT. Q. の広坂選手
⑤ 地元TV局のインタビューを受ける高麗選手



③ NEWマシンを調整する無限の愛沢選手



⑥ 全選手がひとつのテントの下で……



いささか不満げだった。

コースレイアウトは高速型だが、日本勢にとってとくに不利というポイントは見当たらなかった。ただし、路面状態が奥半分と手前のそれとではまったく違い、途中から変わるグリップに対応できないとタイムは伸びない——というのが悩みのタネ。

NEWマシンが続々

さて、今回出場してきたメンバーを眺めると、有力なところでは第1回を圧したアソシ、RPSのメンバーが数の上からも多勢を占めた。RPSはディフェンディング・チャンプのG. ロッシJr., ナショナル・チャンプのR. ロゼッティなどが、2WDはRPSのNEWカー、4WDはヨコモのNEWでエントリー。いっぽうのアソシは、NEW 4WDがウワサされていたが、2WDはRC-10、4WDのほうは、やはりヨコモのNEWでの参戦であった。

その他のアメリカ勢では、MIPが自社製のRC-10チューン4駆バージョン、J. ジョンソンが京商——といったところが注目された。ヨーロッパ勢はJ. ブース、G. ペグラーらのシュマッカーCATをはじめ、イタリアのタグ・コヨーテを使うM. デマーチらが速い。

これらに対する日本勢は、プロト

タイプのNEWマシンがずらりノまず、京商はオプティマ・ミッド、2WDはアルティマ。そしてヨコモと無限のNEWマシンである。

今回参加の日本チームのうち、京商とHP1ジャパンの両チームはレース1週間前から現地入りし、時差による体調の崩れを整えながら、コース近くのレーストラックで練習、調整につとめた。ここにはMIPワークス、ツイスター、イタリアの各チームも集まり、ある程度の手応えがつかめることになった。ちなみにこのコースに通っていた選手たちのうち、4名がファイナル進出を果たしている。

3日の公式練習日は早朝から雨。7時ころには各チームがコース入りし、2WDのレジストレーション、電波チェックが行なわれた。練習ヒートがスタートする前に雨もやみ、地元のクラブ員によってコースがならされたのち走行開始、午後4時から1ラウンドのコントロール・プラクティスが行なわれた。当然、これによって4日以降の予想がつくわけだが、好調だったのは地元のJ. ブースらのRC-10、アソシのJ. ハルゼー、京商のJ. ジョンソンらだったが、総体的に京商勢は上々の仕上がりをみせていたし、選手たちもそれなりの手応をつかんでいたようだ。

近藤選手わずかに届かず!

4日の予選日は、5ラウンド行なうとあってマシンのセッティング、ドライビング・テクのほか、まさしく“体力”が必要。第1ヒートの結果から15周の前半がAメインのライン——との予想がたてられた。ラウンド1ではツイスターのK. モアがトップで15周5分ちょうど、ラウンド2ではMIPのM. クリステンセンが1秒遅れで2位につけるが、最終ヒートでJ. ハルゼーが16周してトップに躍りでた。同じラウンド2で、京商/HP1の小泉は15周で5位。

そして、この日の最終ラウンド5では実に3名のドライバーが16周をマークしてた。この時点でのT. Q. はK. モア、2位はJ. ハルゼー。なお、広坂選手は15周5分01秒30でトップ10に食い込む。

5日の予選最終ラウンドでは、J. ブース、近藤選手が各々16周をマーク、K. モアはこのラウンドでもタイムを伸ばして文句なしのT. Q. でファイナル進出を果たした。

けっきょくファイナルのメンバーは、K. モア、J. ハルゼー、J. ジョンソン、J. ブース、近藤、広坂、M. クリステンセン、K. (ケビン)モア、E. モア、R. カールの10選手。

ファイナルは3ヒートのベスト2



④ 4WD決勝を終えて。左から広坂、高麗、近藤選手



⑤バンク付きコーナーを配した高速型サーキット。路面はかなりハードだった

⑥驚異的なスピードで駆け抜ける広坂車に世界の選手たちの注目が集まった



合計で順位を決めるスタイル。第1ヒートはJ. ジョンソンとK. モアが16周をマーク。第2ヒートはM. クリステンセンが終始リードしてトップ。そして第3ヒートはスタートからうまく抜け出した近藤選手が最後まで落ち着いた走りで行ったが、タイムではJ. ジョンソンに届かず2位、2WDチャンプの座を逸した。広坂選手はホイールの脱落、サスピンのトラブルなどで本領を発揮できず、8位にとどまった。

広坂選手、ダントツのT.Q.

7日からの4WDクラスは、大量エントリーの京商ミッド、シュマッカーCAT、NEWヨコモの戦いになるのは必至の様相だったが、8日の予選ラウンドでは、広坂、近藤両選手が同ヒートで走り、いきなり17周をマーク。とくに広坂選手は練習走行を終えてからCATのXL（ロング・ホイールベース）に替え、ぶっつけ本番だっただけに驚異的！このあとラウンド3で17周5分14秒18をマークしてダントツのT.Q.

けっきょく10名のファイナリストたちは——広坂選手を筆頭にJ. ジョンソン、J. ハルゼー、近藤、J. ブース、C. レット、P. スティーブンス、高麗、E. ソダーキスト、M. クリステンセンの各選手。

その第1ヒート、スタートから抜け出し、他車をまったく寄せつかなかった広坂選手がトップ。以下、J. ブース、E. ソダーキストらが続いた。

第2ヒートは、前ヒート同様に広坂選手がリードしたが、数回のミスを重ねて順位を下げてしまい、後半の追い上げで3位。トップはJ. ブース、2位にはC. レットがはいっており、優勝のゆくえは3ヒートが終わるまでわからない展開となった。

そして第3ヒート。スタートからうまく抜け出したのは近藤選手で、2～4位はC. レット、広坂、J. ブースの争いとなる。ブースがレットが17周をマークすると優勝の可能性もあり、広坂選手にとっては気の抜けない展開。結果的には近藤選手のみが17周で、広坂選手は16周の前半3番手でゴール。これで広坂選手の優勝が決まり、2位近藤選手、3位J. ブース、そして5位に高麗選手が入賞して幕を閉じた。

世界戦のヒノキ舞台で、まさしく他選手を圧する走りをみせつけた“オリエン特・エクスプレス”広坂選手がチャンプに——まずは世界のドライバーも認めるころだろう。マシンおよびパワー関係のノウハウに関しても世界に追いつき、追いこした印象のあった今大会。今後のオフロード界は日本勢がリードする！

4WD RESULTS

- ① MASAMI HIROSAKA JPN
- ② KATSUNORI KONDO JPN
- ③ JAMIE BOOTH GB
- ④ CLIFF LETT U.S.A.
- ⑤ JUNICHI KOMA JPN
- ⑥ JAY HALSEY U.S.A.
- ⑦ JOEL JOHNSON U.S.A.
- ⑧ PETE STEVENS GB
- ⑨ ERIC SODERQUIST U.S.A.
- ⑩ MIKE CHRISTENSEN U.S.A.

2WD RESULTS

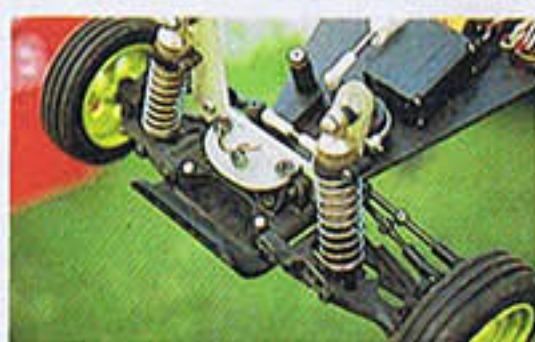
- ① JOEL JOHNSON U.S.A.
- ② KATSUNORI KONDO JPN
- ③ KRIS MOORE U.S.A.
- ④ MIKE CHRISTENSEN U.S.A.
- ⑤ JAMIE BOOTH GB
- ⑥ KEVIN MOORE GB
- ⑦ JAY HALSEY U.S.A.
- ⑧ MASAMI HIROSAKA JPN
- ⑨ RORY CULL GB
- ⑩ EUSTACE MOORE U.S.A.



ULTIMA & OPTIMA MID

by Joel Johnson

京商のサポート・ドライバーとして世界戦に臨んだ“マジック・ジョー”は、その期待に応えてアルティマで2WDクラスを制し、オプティマ・MIDを駆った4WDクラスでは6位に食い込んだ。アルティマはC-FRPをメインシャシーとしたシンプルな構成でまとめられ、メンテナンス性のよさも含め、さながらオンレーサー仕様!?



④ダンパースターの前にFRPプレートでボディマウントを新設



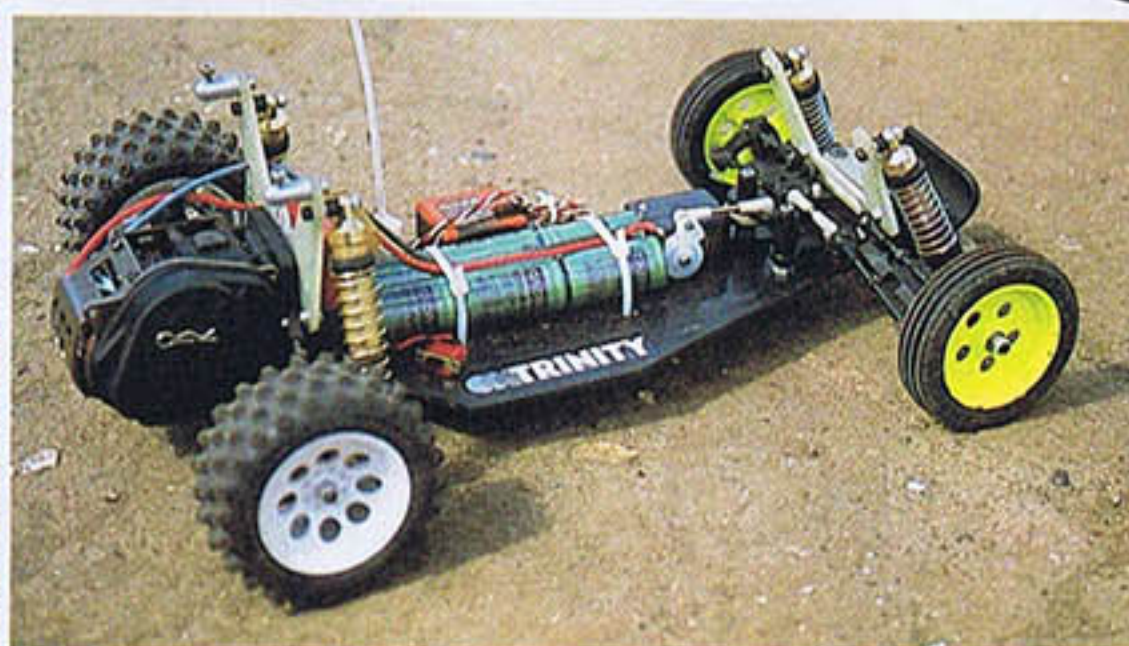
⑤リヤのダンパースターもFRPプレートに変更



⑥2WDチャンプの座をもたらしアルティマ。メカプレートを取り払い、シンプル・レイアウトで徹した仕様



⑦他の京商ワークス同様、4WDはオプティマ・MIDを使用。両クラス制覇はならず、6位にとどまった



MIP RC-10 MODIFIED

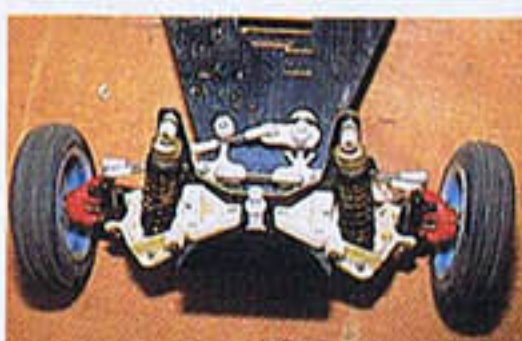
by Eustace Moore



⑧Rサスは合理設計でまとめられたトレーリング式



⑨ナックルとハブもMIP製で、ステアリングの追従性を向上



アメリカのスペシャルパーツ・メーカーとしておなじみのMIP社オーナー、E.ムーア選手のRC-10。もちろん、自社製パーツをフル装備したもので、その走りも鋭く、2WDファイナル進出を果たした。メインシャシーのバッテリーホルダー穴開け加工を施したJ.J.車同様、シンプルな構成でまとめ上げられているのが目をひいた。

MUGEN PROTO

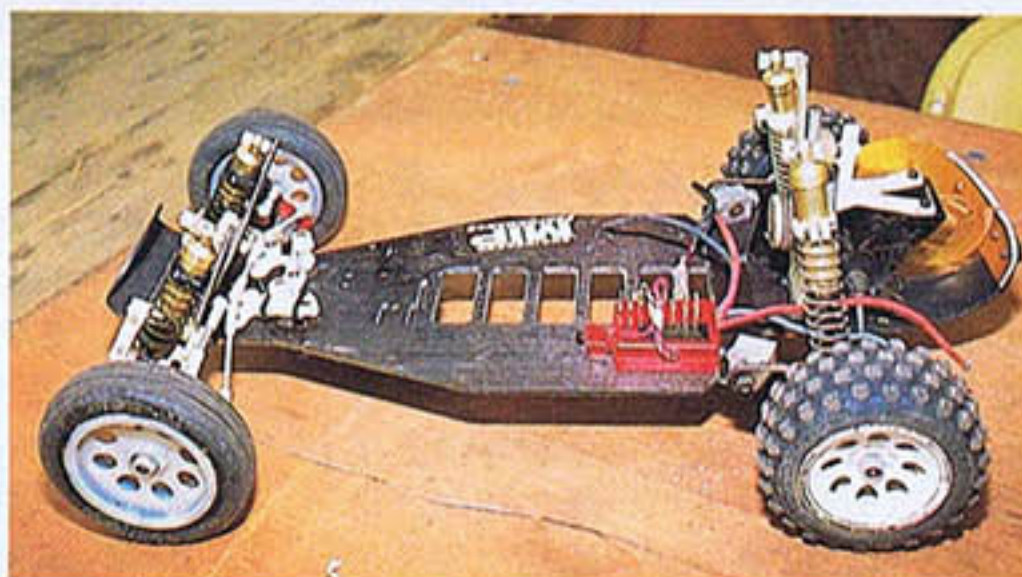
⑩3分割式タイロッド、1アームのアジャストなどに新機軸が……



⑪サス・ストロークも十分。いかにも効率のよさそうなジョイントに注目

⑫樹脂モールド・パーツを多用し、プロト・タイプとは思えない高い完成度でまとめられている

⑬一見、J・ジョンソンと似たようなレイアウトでまとめられたRC-10



RC-10 MODIFIED

by Jay Halsey

第1回の2WDクラス・チャンプとなったJ.ハルゼーも注目のひとりだったが、マシンはもちろん前回同様、RC-10。仕様としてはとくに目だった変更はないが、フレームの穴開け加工にみられるとおり、軽量化をメインに入念な仕上げが。



⑭アソシ・ワークスは軽量化を主体としたスーパーストックに専念

この世界戦をターゲットに無限精機が送り込んだプロト・タイプ。ベルトケースをそっくりフレーム化した、いかにも無限らしいレーシーな仕上がりをみせるマシンで、効率のよさそうなダンパー・マウント法、足回り関係の斬新さに目を奪われる。前後ともH/IアームのWウィッシュボーン・サス。

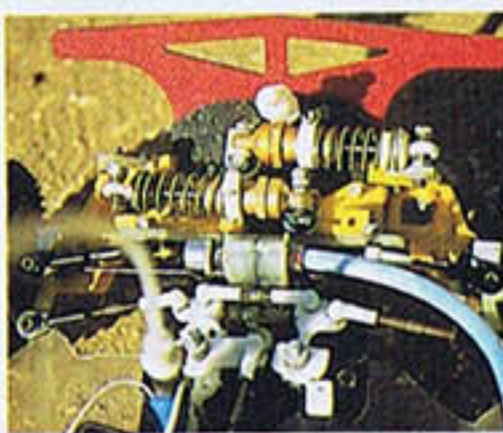


RC-10 4WD MODIFIED

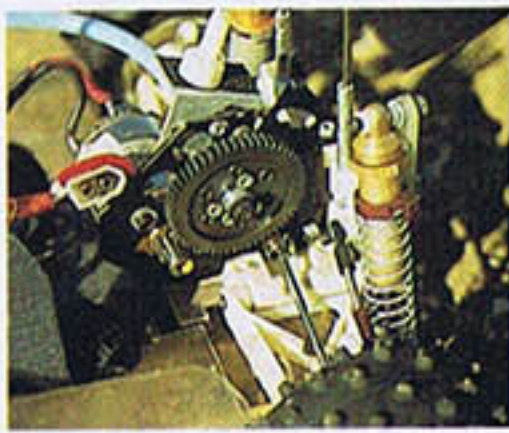
①フレキシブル・ワイヤー方式のMIP 4WDコンバージョンは迫力十分だが、実戦では効率面で不利!!



②フロントバーはレイダウニングのレーシング感覚!!



③ボディマウントのセットに苦労のあとがうかがえる



アメリカのプライベーターが持ち込んだMIP製4WDコンバージョンAssy.を組み込んだRC-10。ただに組み付けた仕様ではなく、フロント・ダンパーをレイダウニング・マウントにするなど、高度なテクをうかがわせるに十分な仕上がりをみせているが、レース参戦は別車で……。

SCHUMACHER FF MODIFIED

by Wolfgang Petermann



西ドイツのシュマッカー・ワークスのFF仕様。ハード路面を想定してのコンバートだったが、コンディションは予想外で、本来の持ち味は発揮できなかったようだ。

④サスアーム形状から、なんとCATをベースにしているのはわかるが、それにしては思いきつたコンバート!!



⑤いうまでもなく、こちらがフロント。ニッカドも前方に

NAKAMURA SPECIAL



⑥足回りはアルティマ用だが、まさに職人芸で仕上げたSp1.マシンだ



⑦ブラックフィニッシュのC-FRPにシルバーのドライブシャフトが映える

“C-FRPマジシャン”中村選手のマシンは、足回りこそアルティマ用を配してはいるものの、オリジナリティの高さに支えられたまったくの別物!! MIP製ギヤケースを使用したシャフト駆動で、現地でまさしく引く手あまた。

COYOTE MODIFIED



⑧F/Rダンパーのマウント法を一新、ストロークも十分に確保されている。ホイールに注目

⑨ミッドシップ、振り分けバッテリーと、バランスのよさが身上



⑩フロントにはスタビを装着。ステア系の着実なリンクageもさすが

SGから発売されているコヨーテだが、開発設計を受け持ったのはタック・モデルズで、そのスペシャル仕様が、このマシン。ダンパー・マウント法など随所に実戦的な変更が加えられている。

SCHUMACHER MODIFIED



⑪ダンパー・ステアもジュラ製パーツに換装



⑫ベルトケースを装着しないのはボディの防塵性の高さゆえ?



⑬アッパー/ロアシャシーともに、あのPK独特のレッドでコーディネート

シュマッカーCATにどこかで見覚えのあるレッド・アルマイト加工が施された70-75ジュラルミン・シャシーが……。実はこれ、PK社がCAT用に開発したスペシャルパーツを装備したマシン。この段階ではプロトということであったが、近々発売される予定とのこと。

PB MUSTANG

パーマ・ワークスが持ち込んだPB Mustang。ほぼノーマル状態で、バランス調整用のコインがアンダーカウルに。地元のPBではあるが、オブティマ、シュマッカーに押され気味という印象が。

⑭地元だけに活躍が期待されたPB Mustangだが、ワークスの参加はなかった



⑮2段変速ギヤは調整の難しさを嫌ってか?装着せず



KO PROPO

近藤科学株式会社
〒116 東京都荒川区東日暮里4-17-7 ☎03(807)7751代

'87年電動バギー世界選手権4WDクラスチャンピオン

広坂正美 EX-9改使用

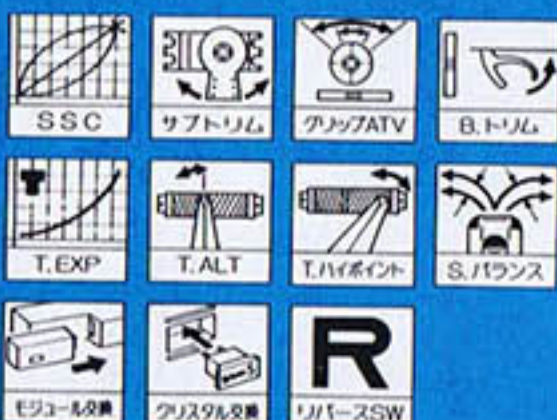


I am a Champion

特報/ 世界戦No.1の実績を生かしたスペシャルバージョンを、近日発売予定。ご期待ください



実績のチャンピオンマシン



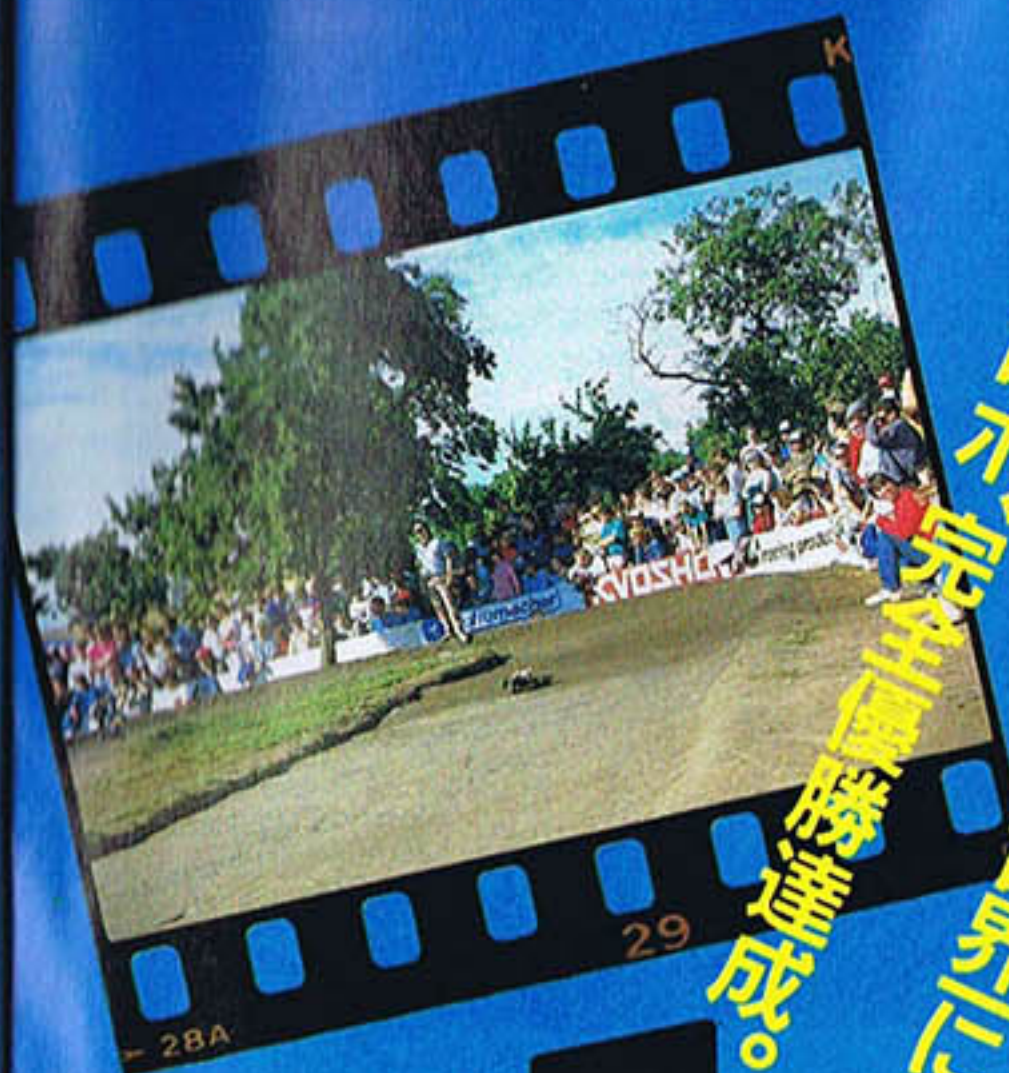
EX-1

●電動カー/KR-285A・PS-51BS×2・BEC
/36,500円

●エンジンカー/KR-385A・PS-301BH×2・
RXニッカド/42,500円

※40MHzは各4,000円高

※カタログご希望の方は、切手200円同封のうえ、直接当社にお申し込み下さい。



電動バギー世界選手権
4WDクラス完全制覇
KOPPOプロポに世界No.1
のドライバーが選ばれる。

pion



KOプロポ、世界を完全制覇。

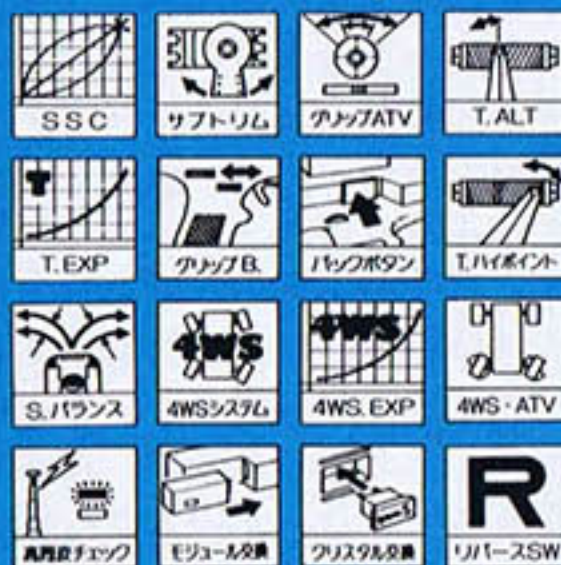
その天才的ドライビングテクニックで、日本R/C界3人目の世界チャンピオンとなった広坂正美選手。なみいる強豪外国チームをして“クレージーテック”といわしめた鋭い走りが、4WDクラスでトップ・オブ・ワールドの座を獲得した。そして、そんな広坂選手のコントロールを的確に走りに生かしたKOプロポにも、熱い賛辞が集中。EX-9をスティック式とした広坂スペシャル仕様は、ワールドチャンプ・マシンとして、その優れた性能を実証した。さらに、2WDクラスにおいても、EX-1を愛用するジョエル・ジョンソン選手が世界チャンピオンに！ 両クラス完全制覇をなしとげたKOプロポは、名実ともに世界No.1プロポシステムであることを誇示したい。そしてそのスペシャルな性能を生んだノウハウは、すべてのKOプロポに生きている。世界No.1の血がくりだすアグレッシブ・パフォーマンスを、さあ、あなた自身で確かめて欲しい。



年電動バギー世界選手権2WDクラスチャンピオン
ジョエル・ジョンソン EX-1使用



感性を走りに生かす最高峰システム



EX-9

- 電動カー〈AM〉/KR-285A・PS-51BS×2・BEC/42,800円
- バギー〈AM〉/KR-285A・PS-301BH×2・BEC/44,800円
- エンジンカー〈FM〉/KR-385F・PS-301BH×RXニッカド/53,800円

※40MHzは各4,000円高

4WDクラス
優勝&T.Q.

シュマッカー CAT・XL



広坂正美



XLはワークス・マシン

4WDクラスで日本人ドライバーとして初めて世界チャンピオンの座に就いた広坂選手のマシンは、イギリス・シュマッカーのCAT・XL。XLとはロングホイールベース仕様の呼称で、日本から持参したオリジナル・ショートのカットに代えてクオリファイから使用。世界戦に出場したCATは、そのすべてがXLバージョンであり、これも広坂選手のウデを見込んでシュマッカーが託したワークス・マシン。

もちろん基本的なセッティングが完了した状態であったが、メカニック役のお父さんが細部を入念にチェックし、広坂選手のドライビングに合わせた再セッティングを施していることはいうまでもない。



▲ 長いホイールベースは写真からもわかる。ノーマルに比べて25mmも長く、ボディも専用型



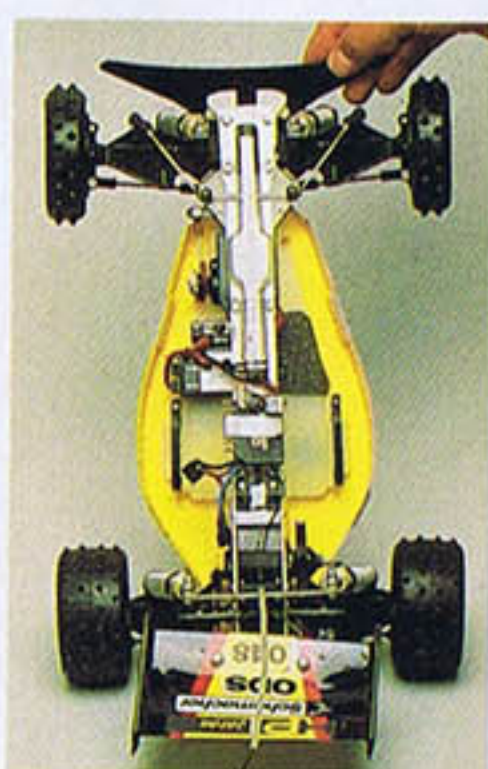
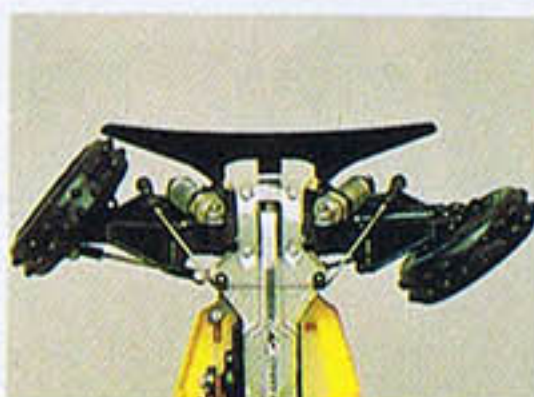
▲ シュマッカー・ワークスで基本セッティングが施されたのち、広坂選手に託されたシャシー

◀ 前後ともに12mmほど拡大されたトレッド。ノーマルはショート同様のスパンだが……

▼ リヤ回りはノーマルに準じている。サス・ピボットにカラーをかませてトレッドを拡大

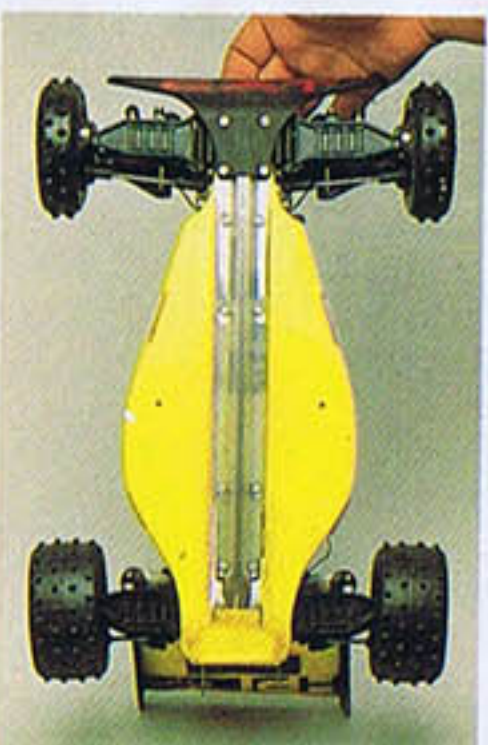
▲ STサーボはPS-30IBS。レーサー直前のブラックボックスが外装サーボアンプ

▼ 極端に大きなステアリングの切れ角。広坂選手のドラテクのスゴさを感じさせる



▲ トレッド、ホイールベースは規定いっぱい。全装備重量は1,590gと軽い

▼ もちろんアンダーカウルが備わる。XL仕様はODSから販売されている



オリジナルより25mmも長いホイールベースをもつXLだが、前後とも12mm拡大されたトレッドはワークス仕様独自のもの。ショート・ホイールベースよりもギャップでの安定感とジャンプ時の姿勢が良好というのがこの仕様の特色だが、反面、アンダーステアは強めに出るという。

セッティングでの特色は、なんといってもステアリングの大きな切れ角。これをアンプ部を外装式としたKO特製のサーボで作動させるが、

超人的なスティックワークをもつ広坂選手のマシンならではの。

サス・セッティングは気温、さらに路面状態がめまぐるしく変わるため、オイルとコイルSPを走行ごとに変更するという手法で乗り切ったようだ。

モーターは、この大会で世界的な評価を得たUNOのプロトタイプで、近々、HPIから“ワールド・ワインド”のネーミングで発売の予定。全備重量は1,590gと規定ギリギリ。

1/10 世界選手権詳報 PART 2

世界の水準を極めた
最強軍団

国産マシン CHECK & TEST



日本選手勢の大健闘が光った世界大会。ドライブテクニックもさることながら、マシンとパワーユニットの充実ぶりは注目されてしかるべき。入賞マシンの内容と走りを誌上大公開!!

- ▶ グリーンにファイアー・パターン・ペイントはすっかりおなじみ。全備重量1,490g
- ▼ D & Dシャシーはフロントがワイドトレッド・タイプ。アンダーステアをウデで抑える
- ▼ モーターはUNOプロトタイプ。近々、ワールド・windとしてお目見えする予定



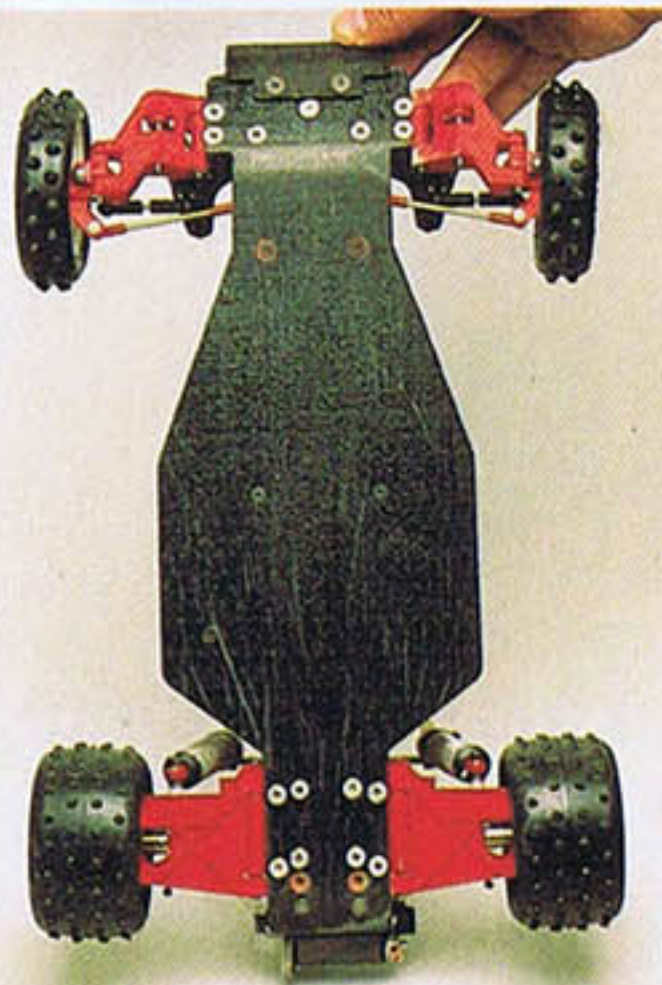
れているのはいうまでもない。全装備重量は1,490gで、まさにシンプル・マシンの典型といえよう。

2WDクラス
8位

アソシエイト RC-10改



広坂正美



◀ アメリカD & D社製のウレタンフォーム・コアC-GRPシャシーを使用している



◀ シンプルな仕上げ。ニッカドバッテリーはタテ置きだ



アンダーSTに手こずる

まさしくアルティマとRC-10の争いとなった2WDクラスだが、国内イベントでもRC-10を愛用する広坂選手は、まず、この仕様を基本として世界戦に挑んだ。

サス/ドライブ系をアメリカD & D社製のウレタンフォーム・コアC-GRPシャシーに組んだ仕様だが、典型的にはフロント・サスアームのピボットが外側に設定されたワイドトレッド型である。

結果として8位入賞にとどまったが、これはフロント・ワイドトレッド化によるアンダー・ステアに手を焼いたことが影響している。もともと広坂選手は、オーバー・ステア気味のマシンをスティックワークで抑え込むタイプであり、アンダー・ステアの2WDでは十二分に本領発揮

というわけにはいかないのだ。曲がらないマシンはブレーキング・ドリフトでコントロールした——といわれるが、そんな状況下でもキッチリとファイナルにコマを進めるあたり、やはりナミのドライバーではない。

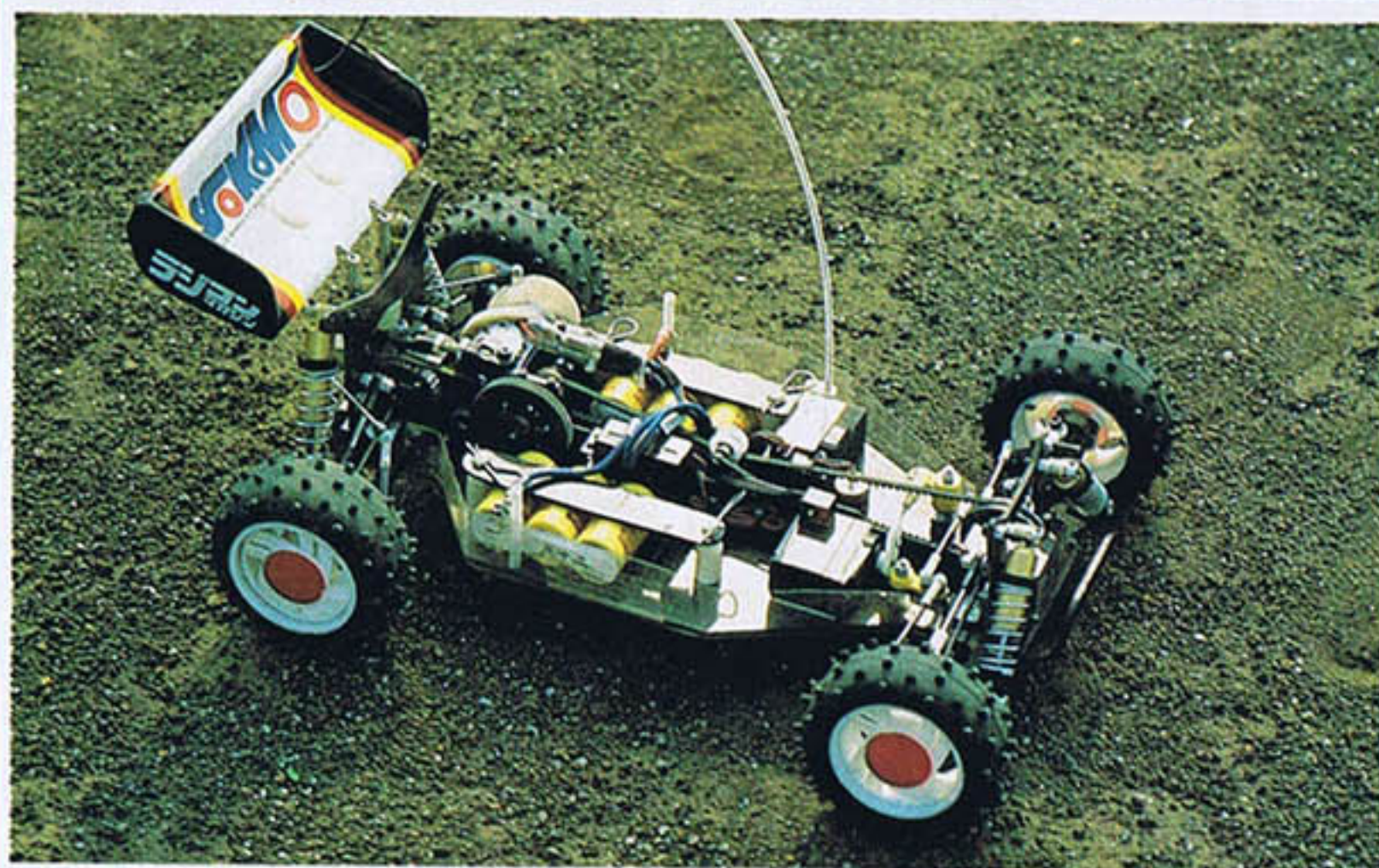
昨年の全日本では、STサーボをダブルで装着してレスポンスとニュートラル性を確保していたが、この大会では、サーボに内蔵されるアンプのキャパシティを増大し、外装式としているのが特色。4WDクラスのCAT同様、ステアリングの切れ角はめいばい。いかにフロント・タイヤがグリップしないとはいえ、こうまで鋭いスペックをもつ2WDを平然とドライブできる選手は少ないはずだ。

パワーユニットはHPIサポートのUNO世界戦仕様で、もちろんRWに合わせた出力特性で仕上げら

軽快な加速感と
操舵性

ヨコモ
YZ870C

ヨコモ



熟成が楽しみ

世界戦のひのき舞台で幸運なデビューを果たした国産マシンが、このヨコモYZ870C。第1回大会のワールドチャンプ・マシン、ドッグファイトの後続4WDモデルで、長期にわたる極秘の開発期間を経てイギリスへ送り込まれた。

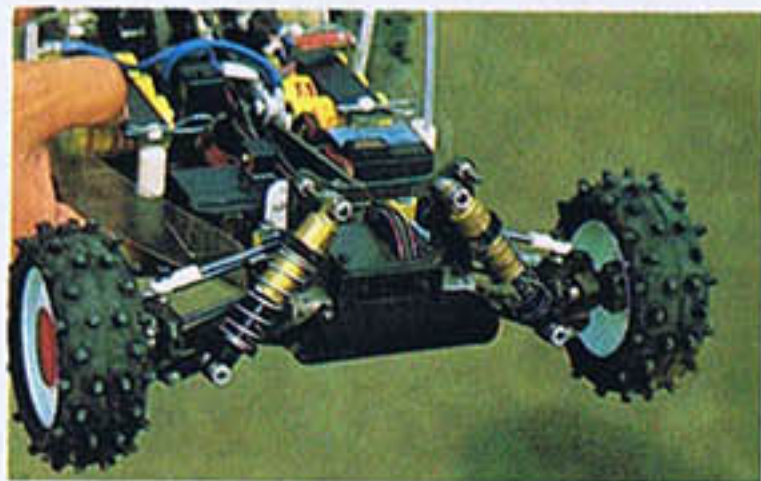
本戦では鬼塚、本間のヨコモ・ワークスほか、ギル・ロッシ父子、R.ロゼッティなどチームRPS組、さらに予選からはB.クローバー、T.ナイジンガー、J.ハルゼイらのアソシ・ワークス勢も使い出し、結果的にはハルゼイが7位入賞を果たしている。セッティングもそこそこに

出走——という条件を考え併せれば、この7位入賞は快挙といってよく、高度なポテンシャルの一端がうかがえよう。

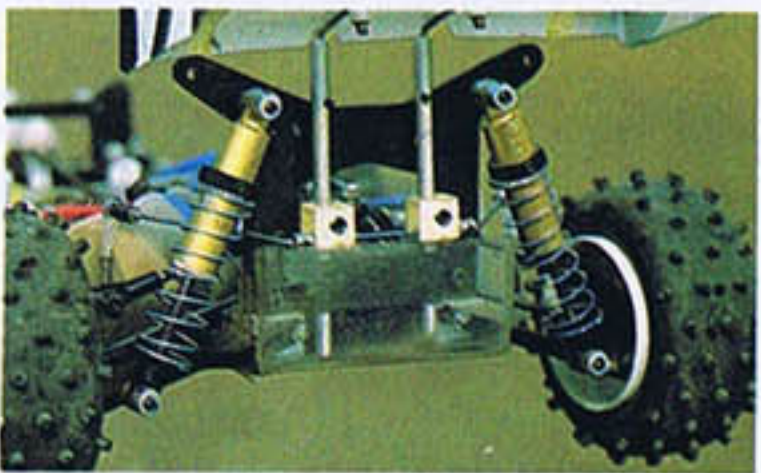
マシンはD&Dグラフィイト・シャーシー上に前後アッパー・リンクで構成されるWウィッシュボーン・サスと前後分離型タイミングベルトによる駆動システムを組んだものだが、ギヤボックスの類いを省いた超シンプル設計が特徴。

世界戦帰りの本間車をテスト・ドライブしたが、まさしくレーシングカーに匹敵する鋭い走りだった。トルクリミッターとセンター・クラッチで前後の駆動配分を調整、ボールデフ装備と、スペックも最新だ。

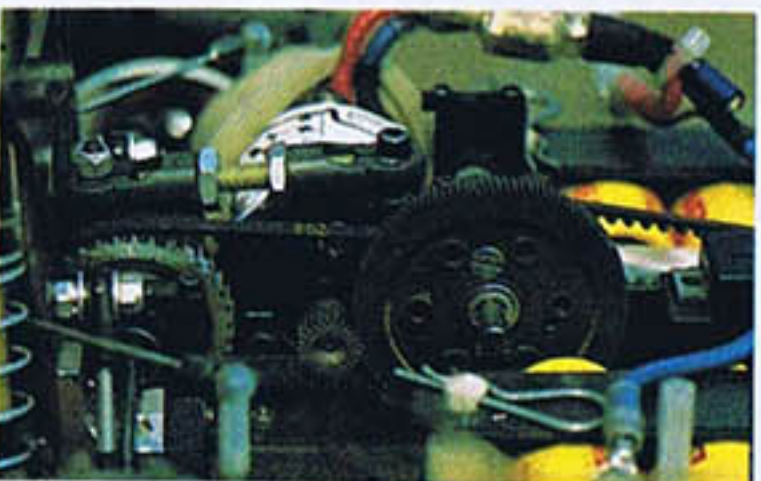
- ▲ シャープなステアリングとスムーズな駆動系をもつNEWカー。10~11月に市販される予定
- ▲ 8分の1レーサーのようなシャーシ構成が特長。前後駆動はケブラー製のベルト2本で伝達
- ▼ 大径のプーリーが際立つフロント回り。サスペンションはアッパー・リンクのDW型式



- ▼ リヤ・サスも基本的にフロント同一。各部の加工にプロトタイプらしさを残す



- ▼ ミッドシップ・モーターを中心にした主駆動系のレイアウト。駆動ベルトは前後それぞれ独立



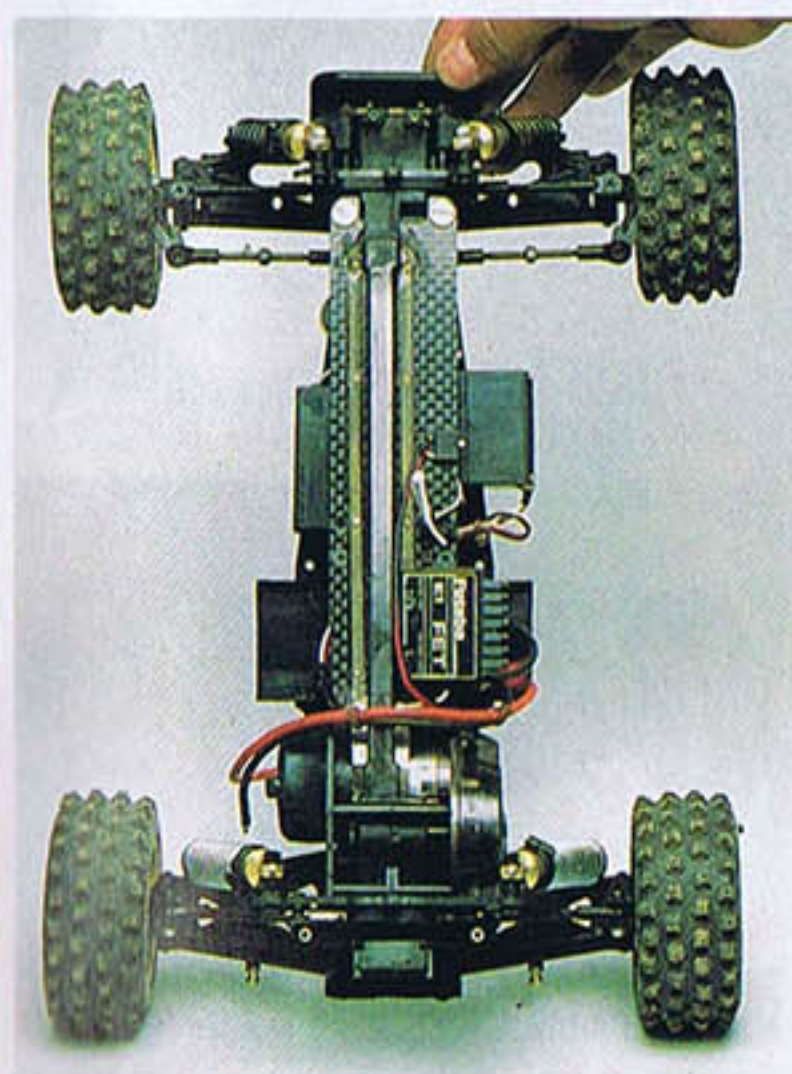
1/10 世界選手権詳報 PART 2

独占 TEST 世界の走り 体感



▲ ドッシリした安定感を見せる走り。ダンパーセットはマイルドで、ギャップでの跳ねが小さい

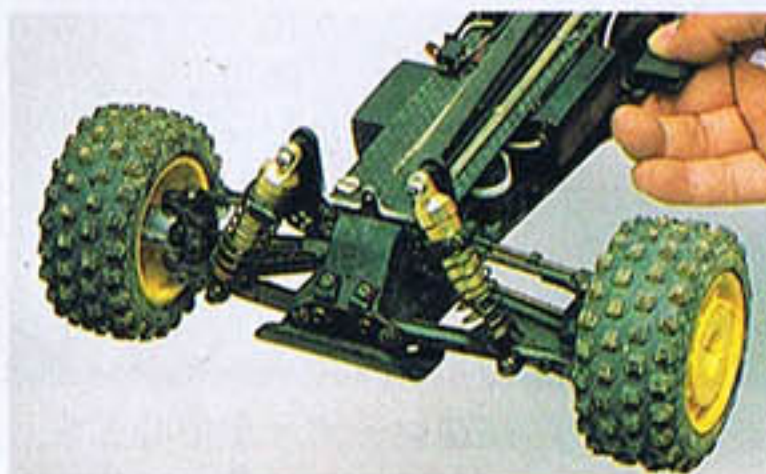
▼ タイヤは前後ともに京商の角ブロック。C-FRP製Wデッキにベルト・ユニットを搭載する



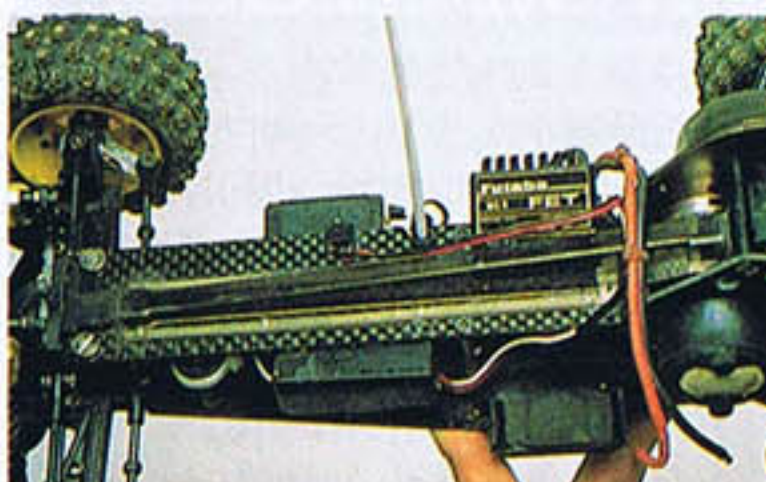
▲ スタビライザーは前後ともに装着されない。この仕様を基本にした市販モデルがいよいよ登場



▼ ギヤケースは前後ともに新設計。サスアームはオプティマ系に準じたWウィッシュボーン



▼ アッパー・フレームもC-FRPプレート製。テンション調整は微妙なシャシーの曲げで……

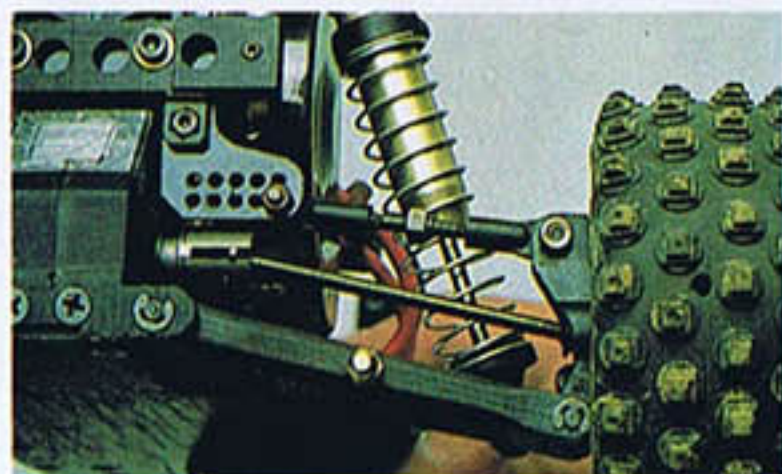


った調整が行なわれている。そのポイントになっているのは、リヤのアライメント調整。これはアッパー・アームのシャシー側ピボット位置でサス・スイング時のキャンバー変化が調整できるものであり、カーボンFRPのピボットプレート上には5穴2列の取り付け穴が設けられている。近藤選手のマシンは外側下段に

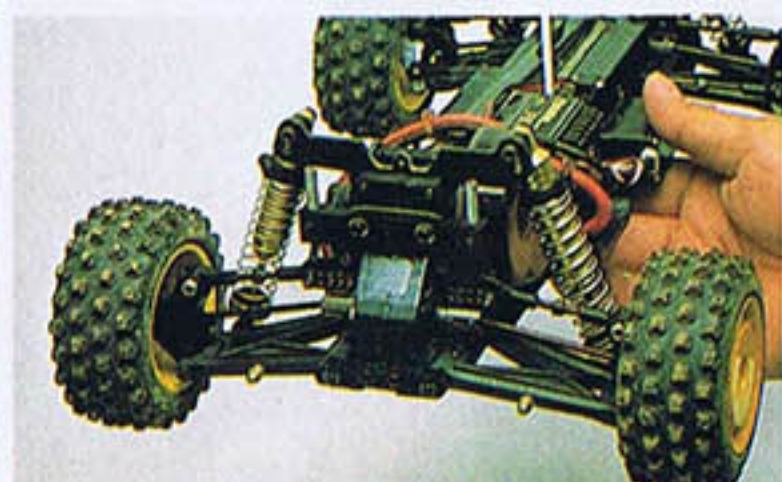
クラス2位の
実力まざまざ

京商
オプティマ・ミッド
京商

▼ リヤ・サスはアッパーアームのシャシー側ピボット位置でキャンバー変化力調整できる



▼ アッパーアームに京商Opt.のターンバックルを使用。テンショナーとアイドルブリーを内蔵



コネクトするが、これはコーナーでの流れ出し限界を高めたセットであり、軽いスライドをともしつつもしっかりと路面をつかんだコーナリングをみせてくれる。

ダンパーセットもマイルドな味付けを念頭としたものであり、安定感あふれる走りに近藤選手の豊富な経験が現われている。

すべてにマイルド感

オプティマをベースにしてミッドシップモーター・ベルト4WDシステムを組み込んだマシンが、4WDクラスにおける京商チームの切り札となった。

モーターピニオン、スパー、アイドル、ボールデフ（リヤ・アクスル）、そしてフロントドライブ用のブリーで構成された駆動系はきわめてスムーズな回転と慣性力の軽減化を実現しており、総合性能でオプティマ系シャシーを数段上まわる。

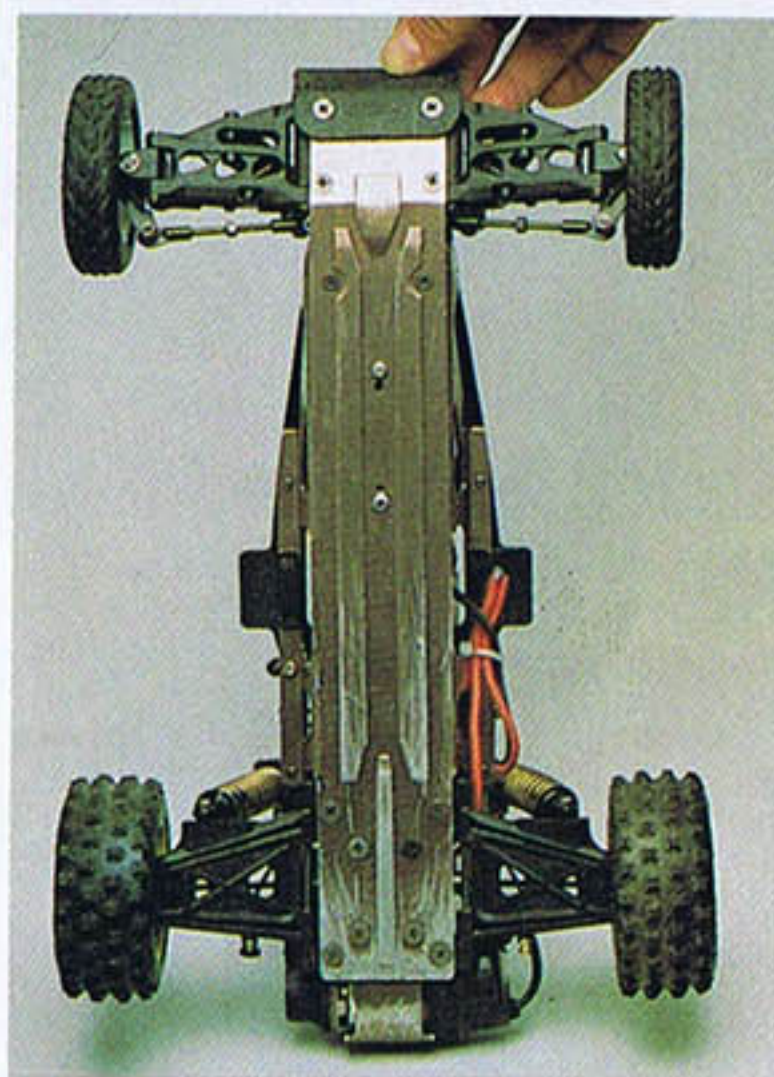
4WDクラスでも2位入賞を果たした近藤選手のオプティマ・ミッドは、京商ワークスの基本セットに沿

2WDクラス 2位

京商 アルティマ



近藤勝則



効果的なボールデフ

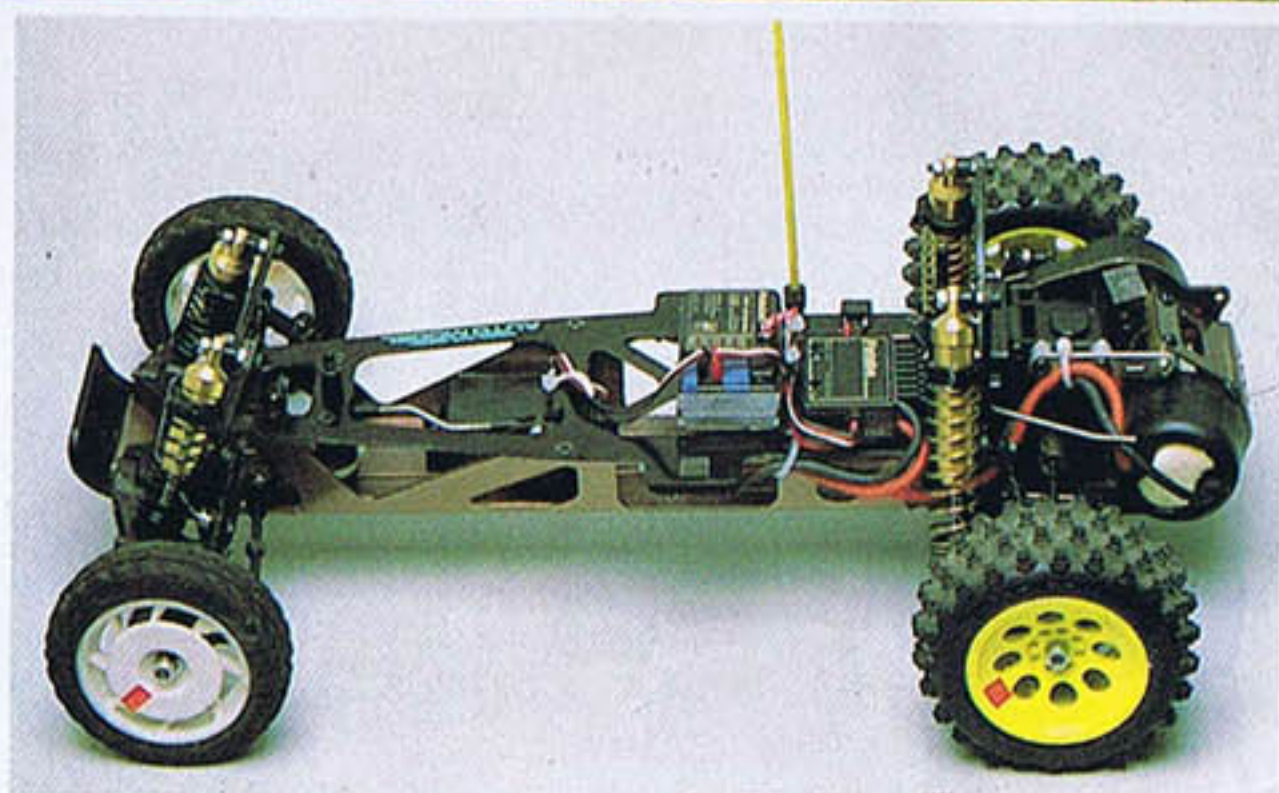
4WDクラスはともかく、2WDクラスでは日本勢の不利は否めない——といった戦前の予想をくつがえして、J. ジョンソンに次いで2位入賞を果たした近藤選手の活躍には正直、ドギモを抜かれた。

マシンは京商のアルティマ。すでに高度なパフォーマンスで国内のオフロード・フリークたちの間にも定評はあったが、終わってみれば1～3位独占。改めてその実力のほどを見直したというのが実感だ。

近藤選手のアルティマはOpt.パーツを組み込んだ仕様であり、わずかにデフギヤがワークス開発のボールスラストデフに換装された程度である。このボールデフはハイ・グリップな高速コーナーにおけるマイルド



スツキリとまとめられたシャシー回り。さすがにEXPマシンらしい美しさ。ボディは懐かしのトマホーク用。フロント・タイヤはスペシャル・グループ。世界戦の過酷さを物語るシャシー。もちろん厚手の強化タイプだが、Optの市販型だ。

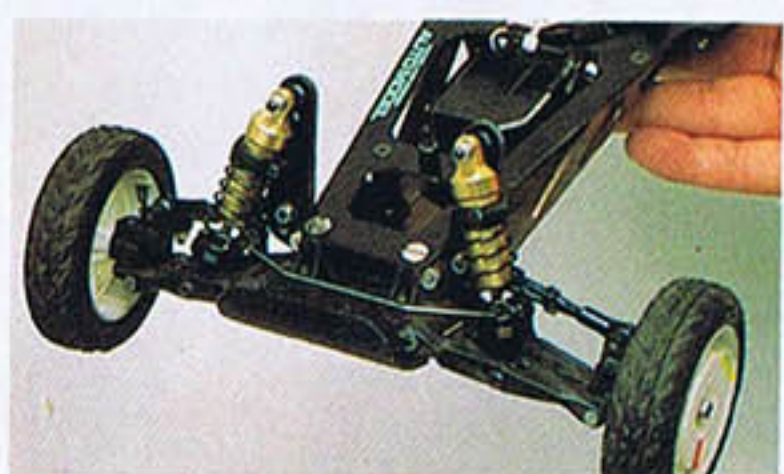


なりやの流れ出しを狙ったもの。もちろん世界戦の路面がスリッリーであれば、ノーマルのギヤデフが使われる予定であった。結果としてこのボールデフの狙いはピタリで、タイト・コーナーからの立ち上がりでも車速が落ちずに鋭いダッシュが可能であったという。

路面状態はインフィールドがハイグリップ、高速コーナーを中心とする前半はハードでややスリッリー。さらに朝、昼、夕方でトラクションが急変するために前後タイヤの選択には悩まされたようだ。

近藤選手もリヤにシュマッカー製などをトライしたが、結局はアメリカ・チームも使用していた京商製の角ブロック・タイヤで落ち着いている。シュマッカー製とは異なり、横方向にややスライドはするが、マシンを前へ進ませる効果がキメテとなったのだ。

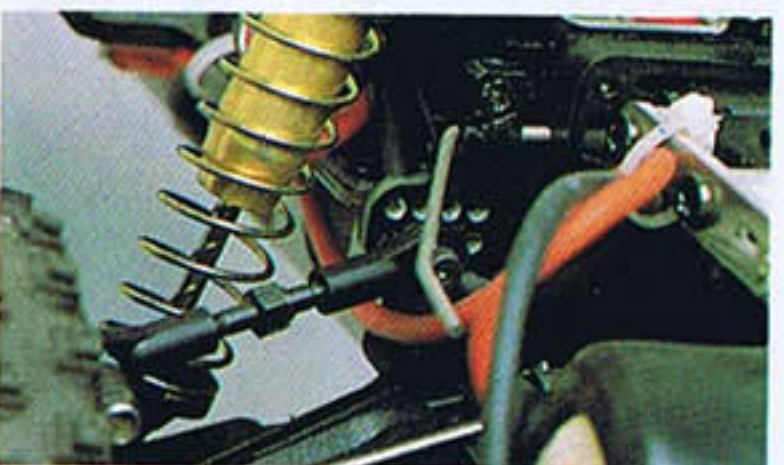
タイヤとともに複雑を極めたのがダンパー・セッティング。気温差によるもので、近藤選手の場合は粘度が5番手ずつ異なるオイルを用意し、かなり小まめに交換——という手法がとられた。サス・セッティングの基本はグリップ走法に合わせたもので、跳ねは完璧に抑えている。



▲ めまぐるしく変化する路面と気温に、オイルとコイルSPで対応したオイルダンパー



▲ リヤ・ダンパーステーは厚手のFRPプレートで作り直されている



▲ リヤ・アッパーアームはミッド・オブティマと同様、シャシー側ピボット位置が変更できる

4WDクラス 5位

京商 オブティマ・ミッド



高麗淳一



リヤを流す工夫

4WDクラスで5位に入賞した高麗選手のマシンも、他の京商チーム・メンバー同様にベルトユニットを組んだオブティマ改。ただし、そのセッティングはドリフト走法を得意とする高麗選手ならではのものだ。

まずリヤ・スタビライザーの装着。それもかなり線径の太いタイプ。加えて前後ダンパーも減衰力をやや弱めた粘りのないセッティングであり、テールを意図的にスライドさせようという狙いがよく現われている。

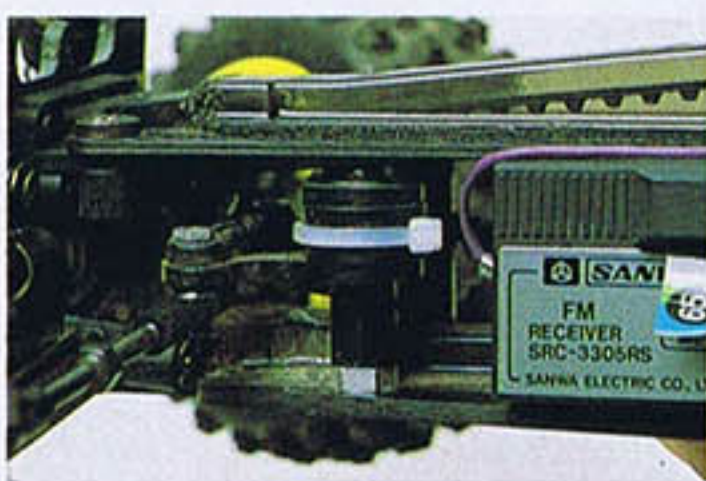
その他のセッティング面はワークス・メンバーに共通したものだが、サーボセイバーのテンション機能をナイロン・ストラップで結束して弱め、よりダイレクトな操舵フィーリングを重視している点などは、やはりテクニシャンらしい配慮。パワー系統はピークパフォーマンス・サポート。プロトタイプ・モーターにSCRセレクトの組み合わせとなる。



おなじみ、ベネトン・カラーで装った小泉車。フロント・スタビが取りはずされている



基本は近藤車同様ながら、細部セッティングは若干異なる



サーボセイバーはナイロンストラップで結束



リヤ・サスに太いスタビを組み込むのが特色



1/10 世界選手権詳報 PART 2

世界の水準を極めた
最強軍団

国産マシン

CHECK
& TEST

ボディはオブティマ・プロ用。タイヤは前後ともにロープロ・ハード(角ブロック)

曲がり重視

京商チームの一員として本誌が送り出した小泉選手は2WDクラス16位と、まあ善戦の部類。アルティマは基本的に近藤選手用と同仕様だが、“曲がり”を重視するドライビングに合わせてフロント・スタビライザーが取り除かれている。

タイヤはF/ダイナマイト・ピンスパイク、R/シュマッカー・ハードを序盤戦にセレクトしたが、4ヒートあたりからリヤ・グリップが極端に低下し、京商製のロープロ・ハードに換装。

コントローラーはサンワのプロトタイプ・アンプで、マル秘のブラックボックスが装着されている。モーターは高麗選手同様のPPプロトタイプで、パンチ力十分。

2WDクラス 16位

京商 アルティマ



小泉和寛

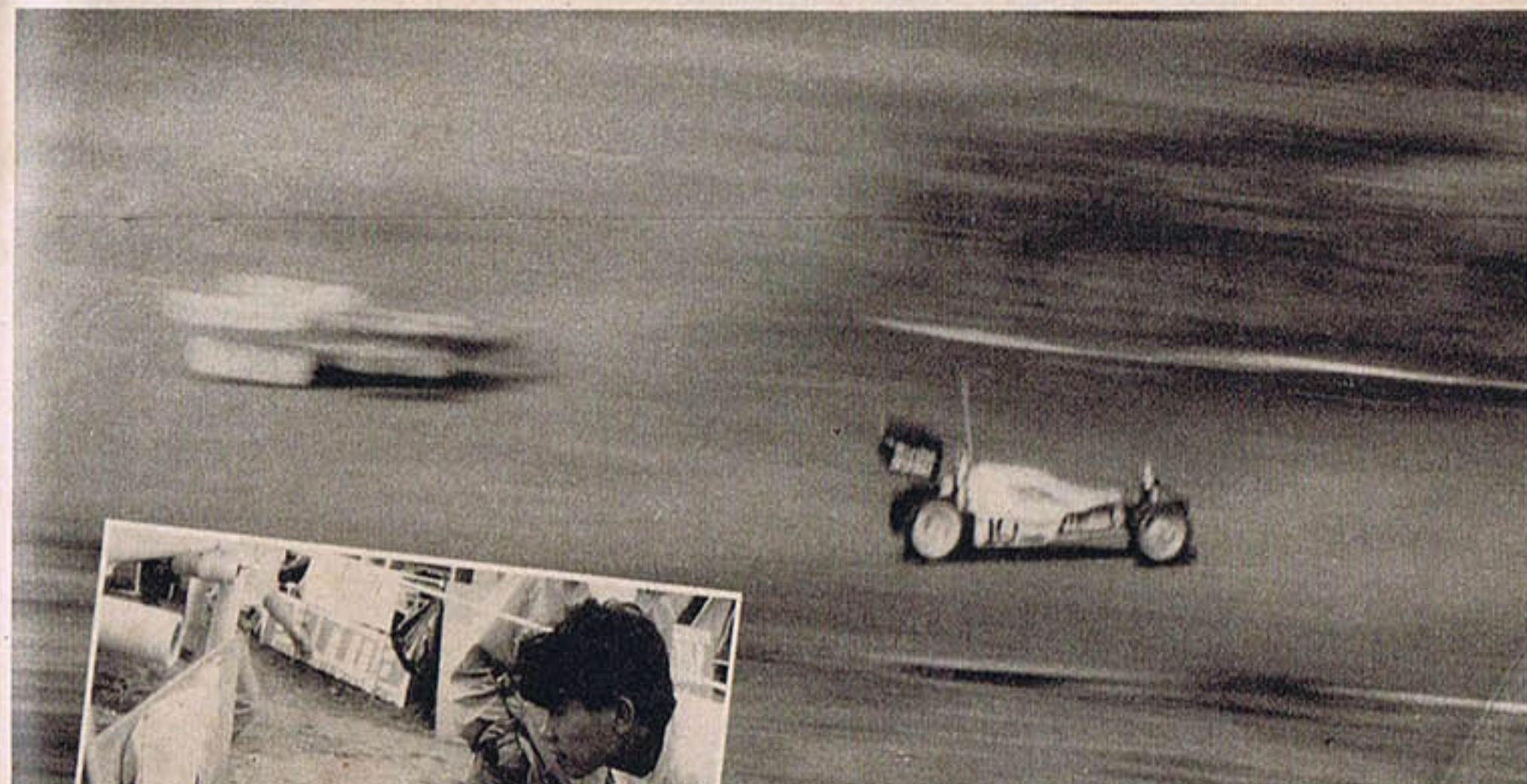
ものになつたり

ピストン

小泉の「世界の夏」レポート

1/10
世界選手権
詳報
PART 3

落ちこんで



なにはともあれ世界戦オンロード指向のピストンではあるが、このところオフロードのほうもそれなりに実績を伸ばしつつある。さて、そのへんのテクが世界レベルでどの程度通用するものか？ ピストン、世界チャレンジやいかに！

広坂選手に借りて空しく……みましました……

ピストン小泉の “世界の夏” レポート

世界にはばたくピストン

なにはともあれ一度は行ってみたい
けりや始まらない世界戦——という
わけで、晴れてチーム京商の一員と
して“世界のピストン”へといっさ
に飛躍(?)できたことに、まずは京
商サンに感謝感激雨アラレ!

とばかり喜んでいられるわけにもいか
ない。本誌のレポートはもちろんだ
が、なによりもレースでベストを尽
くすという使命に燃えねば! 初め
ての世界戦ゆえ“ちょっくら小手調
べ”などという気持ちはまったくな
し、全開バリバリでイギリスに乗り
込んだのだ。

今回、チーム京商が持ち込んだマ
シンは、2駆がアルティマ・フルオ
プションで、ポールデフが装着され
ダンパープレートが多少異なるタイ
プを取り付けてあるほか、これとい
った変更点はなし。素質に恵まれて
いるだけに、このあたりでも十分と
いったところ。

そして注目の4駆は、いわずとし
れた世界戦用に開発されたオプティ
マMID。大会直前に煮詰めが行なわ
れ、中西、松本、高麗選手らと秘か
に激しいテストを繰り返したこと、
繰り返したこと——とともかく昼の12
時から夜中の12時までぶっ続け、ナ
イター設備をフルに利用し、いちに
ち20バックなんていうのはザラとい
う日々が。世界戦に賭ける意気込み
が充満した出発2日前までの青春で
はありました。

青春本番は成田からイギリスへの
16時間から始まった。イギリスに到
着したのは夜の10時だったが、まだ
ほの明るい。イギリスの昼はとても
長いとのこと、なんだか“とってもゴ
クローさん”というのが第一印象だ
った。ところでこの日が大会1週間
前というのは、時差調整、状況把握、
そしてなによりもセッティングを現
地で——という京商のキメ細かい配
慮から。加えてボクのパワーユニッ
トをサポートしてくれたHPIのメン
バーも早くから現地入りしていたた
め、データ採りもバッチリ。とにかく、
この余裕がレースに臨むにあた
ってどんなにプラスだったか……。

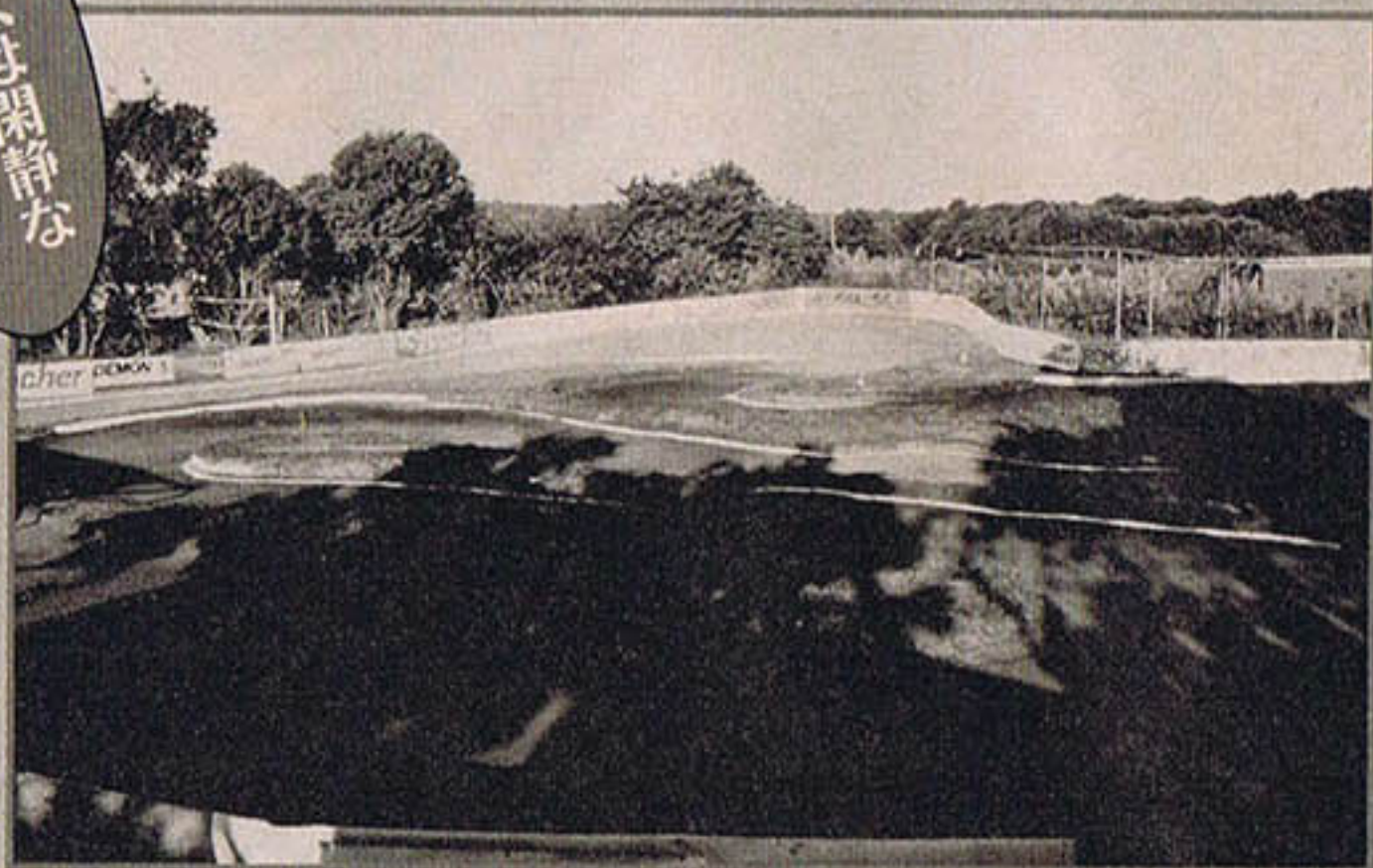
まずまず感触!

いよいよ開幕。コースはロンドン
から2時間ほど離れたラムゼイにあ
るが、コースは日本とはかなり違い
大きなバンクや激しいアップダウン
もあり、いささかビビった。しかし
路面はますますグリップしそうで、
整備もさすが世界戦の舞台、しっか
28

WORLD OFF から・か・る

コースは閑静な
英国ムード!?

コースはイギリスの片田舎と
いった感じのラムゼイに。た
だすまいもムーティ!



みんな仲良く
テントの下で

雨を予想してか、ピットは全員がひ
とつのテントの下で……

荒っぽいばかりが
オフじゃない!

カラーリングの華麗さを競
うコンクールド・エレガ
ンスも。右が優勝車



りと行なわれていた。

選手たちには特大パドックが用意
されており、「これが世界戦!」とい
う実感が高まってきたが、やはり規
模が違います。規模が。レースのほ
うも2WDと4WDを別々にした日
程で、予選は6ラウンドもあるうえ、
全員決勝とくりゃ、まずは実力ど
おりの結果がでるのは当然、ボクも世
界でどの程度、通用するかもわかろ
うというもの。

2WDクラスの練習走行が開始さ

れると「いっちょ、やりますか!」
という感じで熱気急上昇。RC-10、
アルティマのほか、RPSのニュー
カーなど速そうなのがズラリ、コン
トロール台には有名選手もチラホラ。
なかでも前回優勝のアソシのJ.ハル
ゼイやトリニティ/京商のJ.ジョン
ソンあたりは速い、速い! とくに
ハルゼイの豪快なドリフト・コーナ
リングには舌を巻かされた。

とはいえ、そうでもない選手たち
もけっこういてくれた(日本語が読

現地御用達
態勢も万全!

バーマ、地元のSRM
レーシングなどの出店
が選手たちをサポート

SRM Racing
SRM Racing
SRM Racing
SRM Racing



車検も
キッチリと!

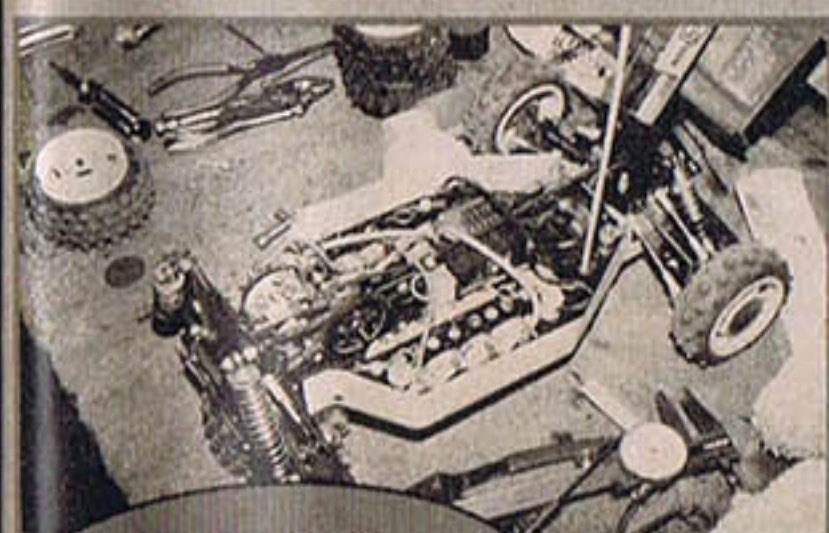


最低重量、ホイールベース/トレッドの車検風景。コインを載せて調整している選手も多くみられた



ヨコモのポスト・ドッグフ
アイターはYZ870C。前後
Wウィッシュボーンのベル
ト4駆マシンだ

ドッグの次は
YZ870C

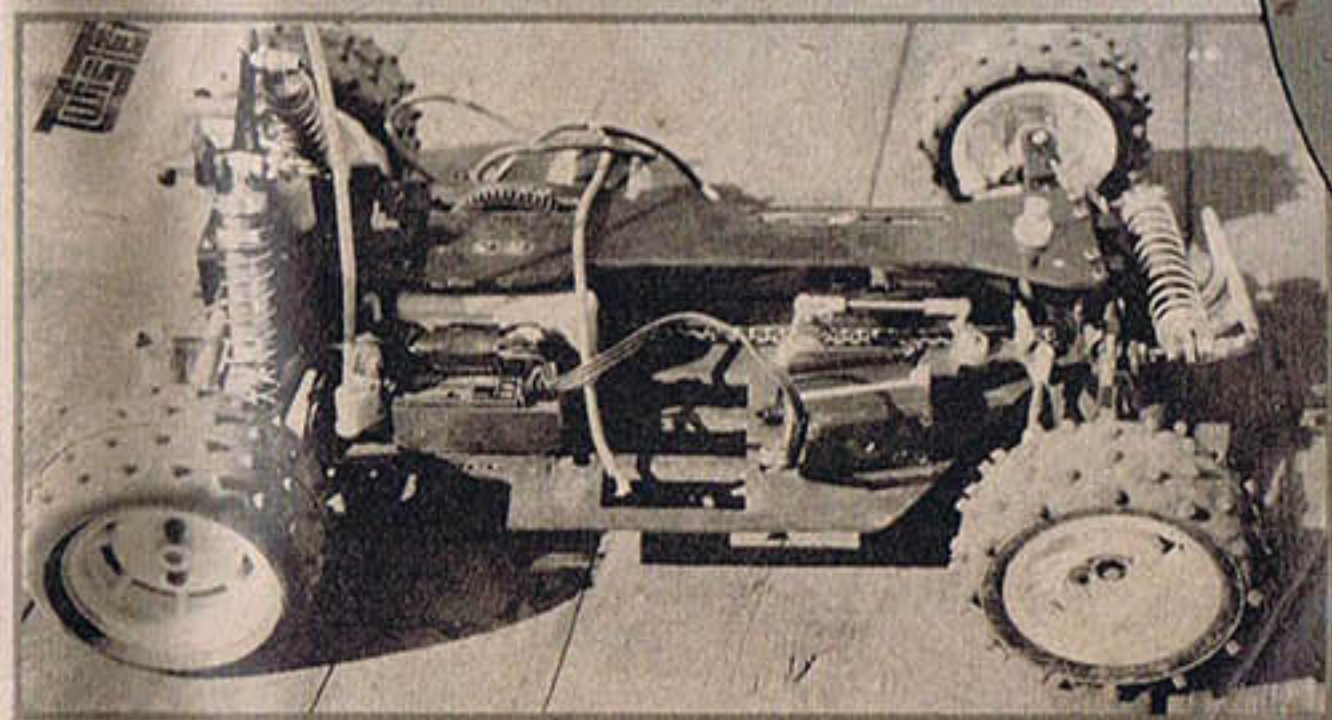


これがRPS
ワークス仕様!

RPSワークス仕様の4駆MIDマ
シン。モーター側に2個、もういっ
ぽうは4個のセルの振り分けに注目



ちねがら
重戦車……



ツイスターのワ
クスが持ち込んだ
4駆マシン。いか
にも頑丈そうなか
とまりをみせる

めてみた。アンダーで曲がらないの
はヒサンだもんネ。

予選第1ラウンドが終わり、続く
第2ラウンドはなんとトップで第1
コーナーへ。モーターが“ブっとび”
で他車をグングン引き離す。そんで
もって何台かラップ遅れにしてゴール。
ジャーン、アナウンスが「日本の
小泉がトップだぜい」といっており
ます。けっきょく第2ラウンド終
了時点で5位/驚きましたネ。

いやはやもうニヤけちゃって「も
しかしたらファイナルかも!」なん
て喜んだ日本の小泉はバカだった。
第3ラウンドにはいると各選手のセ
ッティングがキマリだしてトップ10
にひとり、またひとり。いっぽうボ
クはタイムを縮められず、ズルズル
順位が落ちていく。日本勢では広坂
選手が、そして近藤選手がその日最
終ラウンドでランキングを上げ、け
っきょくボクは11位。このままで終
われるかよ!

続く第2日、路面はさらに固くな
っているが、これ以上——というこ
ともなさそう。前日の5ラウンドか
らタイヤはシュマッカーから京商の
ロープロハードのほうにベターにな
り、各選手ともラストチャンスに賭
けるために変更。このタイヤ、ここ
では横方向は多少ツラいが、他のタ
イヤより前に進むのだ。

これでタイムがでなきゃBメイン、
Aメイン入りをノ——と初の世界戦
ですいぶんとズズーしい燃えよう
ではありました。しかし、気合いが
はいっただけのことはあり、トップ
で周回を重ねる。とにかくノーマス、
“このままならAメイン、もうちょ
いインを詰めてやる!”なんてスケ
ベ心をだしたのがマズかった。イン
の盛り上がりで前輪を引っ掛け、コ
テンと軽く転倒。これですべては水
のアワ……。

2WDは総合16位!

さてすべての予選が終了し、ファ
イナリストが決定した。ボクはとい
うと13位のBメイン、広坂、近藤選
手がうらやましくて、うらやまし
くて。ところでBメインの顔ぶれは有
名選手ばかり、渡辺クンに「誰がA
メインにはいってもおかしくない」
となぐさめられたが、Bファイナル
を走ってそれを実感。

予選とはエラい違いで、抜くに抜
けず、インを開ければすかさず差さ
れるというハイレベルな展開にすっ
かり疲れてしまった。最終的には6
位、総合16位の結果ではあったが、
とにかく思いっきり走って世界戦の
ステージ1をおおいに満喫したので
ありました。

めたらゴメンなさい) のでちょっと
安心。ホラ、外人っていうとなんと
なく速そうなイメージってあるじゃ
ないですか? そんなコンプレッ
クスを持っていたわけだが、走らせて
みると、比べてもまんざらではない
ので、多少リラックスして練習走行
を終えたのでした。

イケそうな気もしたが……

翌日、2WD予選のスタート。ボ
クは無名選手のため、やはり見た

ことない選手たちとの組み合わせと
なった。まあ、フラフラ走って有名
選手のジャマしてヒンシュクをかう
よりは気がラクというもの。

路面は昨日の練習走行で上のフカ
フカ土がとんでしまい、かなり固い。
1周のうちストレート/高速コー
ナーが固く、インフィールドがまあ
まあ柔らかいという状態なので、ど
ちらにセッティングを合わせるかで
タイムが変わってくる。とりあえず
は内側でグリグリ曲がるセットから始



す

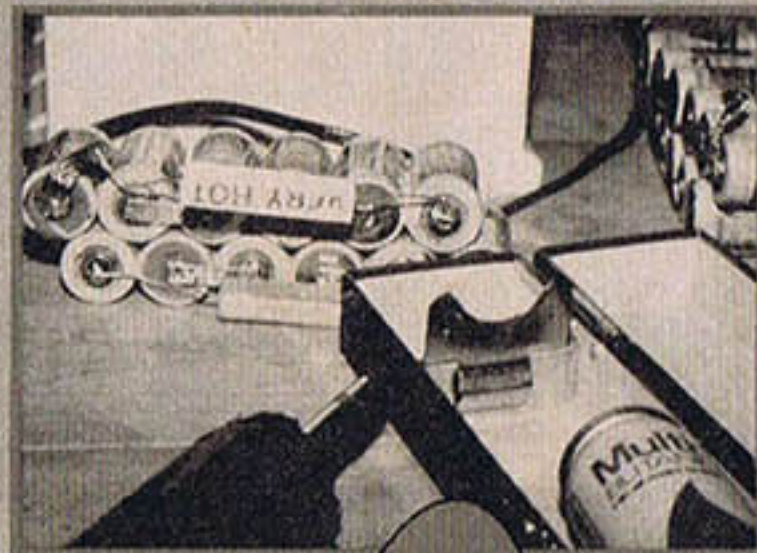
WORLD OFF

も

ら

か

る

RC-10ダブル
デッキ仕様!ダブルデッキ仕様とし
た異色のRC-10。デッ
キ上のゆとり十分で、
アンプとレシーバーがマシンばかりでなくモ
ーターのほうも世界の頂点
に。チューナーとしても
大忙しだった関口選手モーター・チューン
も世界レベル文具セットが
ウケました!?プラモデルではあり
ません! 日本で流
行りの文具セットが
外国勢に大受けアメリカ勢は
軽量化にシビア!アメリカのアソシ勢は
穴開け加工を施してい
なければ、ごろんのと
おりの軽量化をユーモアを
忘れず……そりゃ熱いわナ! ビリビ
リした世界戦でもちよつと
したユーモアがナゴませる

いちにちのオフをはさみ4WDク
ラスがスタートした。こちらは2W
Dと違い、車種も実にバラエティに
富んでいる。もちろん、この世界戦
がデビューの舞台というマシンも多
く、気合いも充実!

京商をはじめ、ヨコモ、ムゲンは
パリッパリだし、MIP、シュマッカ
ー、SGなども新しい試みを行なっ
ており、見ているだけでも楽しくな
る。やはりベルト駆動方式の採用も
世界的な傾向といえそうだ。そんな
なか、PB、ヤンキーのワークス参
加がなかったのはいささかさびしか
った。

さて練習走行が開始されると選手
はわれ先にと、コントロール台は長
蛇の列。チーム京商のオブティマM
IDのデータ集めも上々、他メーカ
ーもNEWマシンのセットアップに
余念がない。とにかく、この日は選
手がマシンやコースに慣れるためと
いうよりは、マシンをいかに仕上げ
ていくかに腐心していたようだ。

この練習走行が終わるころには路

面状態はガチガチ、コンクリートの
ようになったところがいたるところ
にでてきて、ワンヒートでタイヤが
削れてグリップしなくなる始末。わ
れわれはタツプリと持ち込んだスト
ックがあるので問題はないが、他選
手はタイヤの調達にまで気を配らな
ければならなく、かなり苦労してい
た様子だった。このあとの2日間は、
タイヤの駆け引きも戦ううえでのポ
イントになってくるのだが……。

4WDは42位で終了

その予選、4WDはドリフト・コ
ーナリングのためカラミやすく、こ
れに巻き込まれるとタイムがでない。
ボクもスタートでトップがとれず、
けっきょく30位あたりをうろろ。加
えてセッティングもキマらず、この
日の予選5ラウンドは満足に走れ
ないまま終了してしまった。

ラストに賭けるしかないが、疲れ
もピーク、ハシャギすぎがたたった
ようで、世界戦は“体力”というのも
痛感したしだい。とにかくコーナー

がカスむという貴重?な体験を。

さて最終日は、明暗がくっきり。
チームメイトが見守るなか最後のス
タート。意気込みが空転してカラん
でしまいグシャグシャ、けっきょく
Eメインの予選45位でチョン。

予選がすべて終了し、Aファイナル
出場選手は広坂、近藤、そして最
後に踏ん張りをみせた高麗選手。そ
の走りはさすがのひと言。結果的に
5位だった高麗選手もセットのキマ
った3ヒートの走りは驚異的だった。

ボクのEメインは、アソシのB.ク
ローバー、G.カイズおっさん、愛沢
選手などなど、豪華でなかなか楽し
い顔ぶれ。ここでランクを上げて最
最終的に42位に落ち着いたのです。

とにかく、初めての世界戦、いろ
いろとあったけど、月並みではあり
ますが“いい経験”でした。そのム
ードも最高! レースのあとはパンケ
ットが行なわれ、すべての選手でパ
ーティしちゃってコミュニケーション
も言葉の壁を越えて?パッチリだ
ったのでした。

4WD 優勝・広坂正美

4WD 5位・高麗淳一

2WD 8位・広坂正美

'87
IFMAR
PARMA

8月3日から7日間にわたり、イギリスで催された「'87年度10分の1ワールドチャンピオンシップ」にHPIのパワーユニットを搭載した広坂選手がTQとAメイン優勝、日本人初の世界チャンピオンとなりました。さらにHPI/PPがサポート（パワーユニットのみプロトタイプを使用）した高麗選手も、5位に入賞。日本人ドライバーのテクニックとともに、HPI/PP製品の優秀性が世界に証明しました。

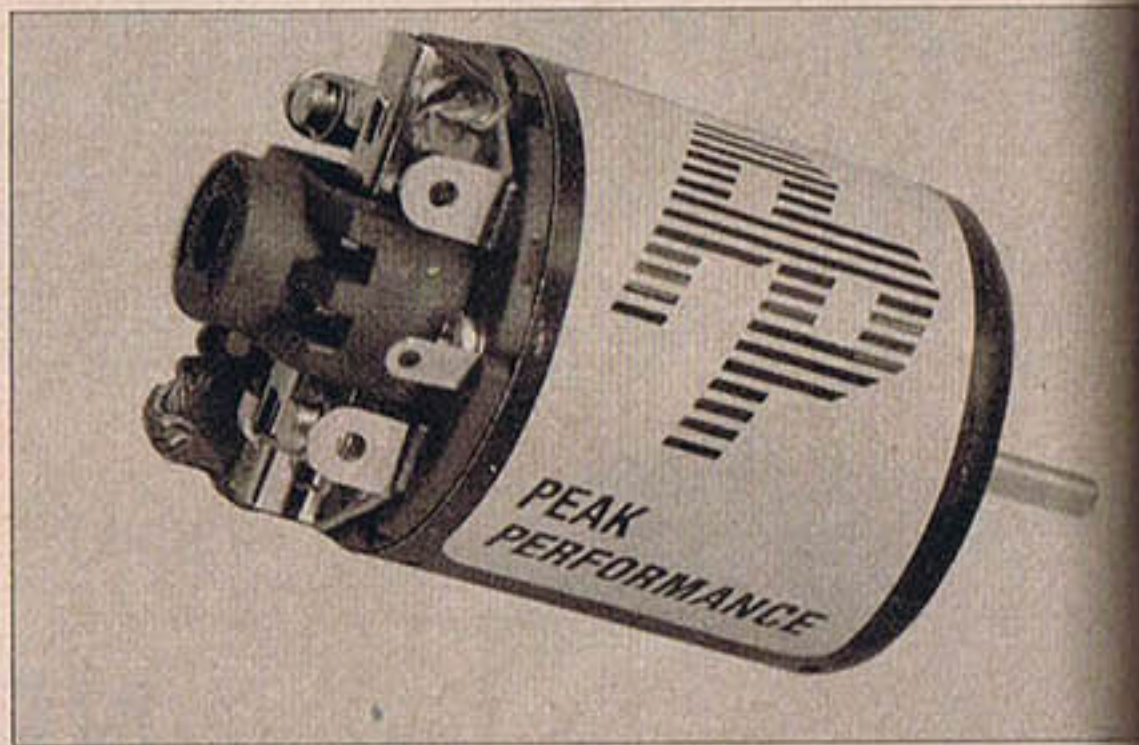
WORLD CHAMPIONSHIP

●M.HIROSAKA/4WD・TQ & WORLD CHAMPION(UNO W-1001プロト+HPI SANYO SCR)

●J.KOMA/4WD 5th [PPプロト+HPI SANYO SCR]

●M.HIROSAKA/2WD 8th [UNO W-1001プロト+HPI SANYO SCR]

●K.KOIZUMI/2WD 16th [PPプロト+HPI SANYO SCR]



●M.HIROSAKA

純国産パワーユニットのウノ・モーターとHPIマッチドサンヨーSCR(ともにプロトタイプ)を使用し、4WDクラスTQと優勝を獲得した広坂選手。マシンはシュマッカー・キャットXL

●HPI UNO SERIES

HPI JAPANでは、世界戦で優勝したUNO・W-1001(プロトタイプ)とHPIマッチドサンヨーSCRを発売に向けてテスト中。ご期待ください。

UNO H-1001

〈4分間オフロード〉

¥7,200

UNO S-1201

〈8分間オンロード〉
ハイトルク型

¥11,500

UNO S-1202

〈8分間オンロード〉

¥7,200



●J.KOMA

日本を代表するドライバーのひとり、高麗選手がHPIのパワー・サポートによりアメリカン・パワーのPPプロトタイプ・モーターを京商製のNEWオプティマに搭載。4WD・Aメインで5位に入賞

●PEAK PERFORMANCE MOTOR

世界選手権で高麗選手が使用したPP-30ワールド・ワンドが発売されます。予約受け付け中。



PEAK PERFORMANCE