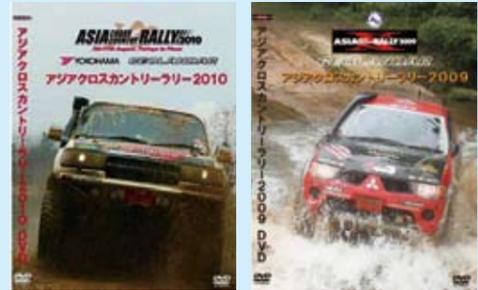


アジアクロスカントリーラリーDVD発売中



ASIA CROSS COUNTRY RALLY 2010 価格：3,500円(税込)
ASIA CROSS COUNTRY RALLY 2009 価格：3,500円(税込)



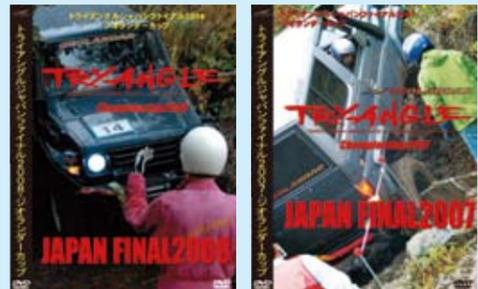
ASIA CROSS COUNTRY RALLY 2008 価格：3,500円(税込)
ASIA CROSS COUNTRY RALLY 2007 価格：3,500円(税込)

※このほか2006年もラインナップ

トライアングルジャパンファイナルDVD発売中



TRIANGLE JAPAN FINAL 2010 価格：3,500円(税込)
TRIANGLE JAPAN FINAL 2009 価格：3,500円(税込)



TRIANGLE JAPAN FINAL 2008 価格：3,500円(税込)
TRIANGLE JAPAN FINAL 2007 価格：3,500円(税込)

※このほか2006年もラインナップ

お問い合わせ先：株式会社オフィスミッション
岡山本社オフィス
http://www.officemission.jp/
TEL.086-282-8847

またアマゾンでも取り扱っています。



タイのジャングルのSSで撮影するボス。ラリーカーを撮らずに、ボスを撮ってみた(笑)。



ラリーカーが跳ね上げた泥水を頭からかぶり、泥だらけ。ラリーの洗礼を受けました！



ラリーのオフィシャルホームページのレポートを書いている大ちゃんこと河村さん。



次のポイントには、コマ図を読みながらラリーコンピュータも駆使して向かいます。



今回一番時間を共にした、ボス、河村さん、高橋さん。そしてあきさんと号の2人も一緒に記念撮影。



セレモニアルフィニッシュで最高の笑顔を取るメディア陣。みんな良い顔しているね！

今年のアジアンラリーのゴールは、カ
「ラリーはパタヤからスタートし、プラ
チエンプリ、ケサオ、そしてカンボジア。
気が付けば6日間の総距離は、7つのS
Sを含めなんと440・88km。
AXCRもいよいよ最終日。5つの指令
は…アハ(笑)。レグ2までは迷いまく
っていた私も、レグ3からはがむしやら
に突っ走るので、とっついで、ねえ、ボス
ちゃんと撮っていたかしら？」

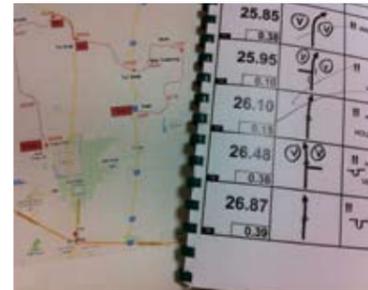
ら予想し、オフィシャルにどこのポイン
トがお勧めなのかをリサーチするのも重
要な仕事。もちろん予定通りに行かな
いことは百も承知ですが、これを怠ると
迷子になる可能性も。最悪の場合、現
場に着いたらラリーカーは通過した後
なんてこともありうるのです。
綿密な打ち合わせが、食事の時間も
惜しみ続きます。それから本日の撮影
した映像のバックアップをして、眠りに
就けるのは深夜。明日の集合は朝6時
30分。いったい何時間眠れるんだろう…。

「感動！ 感謝！ 感謝！」
今回アジアンラリーにメディアクルー
として参加するにあたり、いろいろ協
力頂いた皆様、アジアンラリーに携わる
皆様、本当にありがとうございました！
ラリーに魅了された人々が、口々に言
います。
『ラリーは凝縮された人生』だと。
そこにはそれぞれの人生があります。
来年はあなたの番です！一緒にアジア
ンラリーを、そして、人生を楽しませ
んか。初めての方はアドベンチャークラ
スで、そして、今年経験したあなたはコ
ンペティターとして。
まずは公式DVDの発売をお楽しみに。
果たして、私が撮った映像は使えたの
か？乞い期待！

ンボジアの世界遺産『アンコールワット』
いよいよ長いラリーが幕を閉じます。こ
こだけの話、思わず涙が出ました。
だって、コンペティターもチームクルーも
そしてラリーを追いかけたメディアも
本当にいい顔してる。一緒にこのラリー
を走らせて幸せだ。
「感動！ 感謝！ 感謝！」
今回アジアンラリーにメディアクルー
として参加するにあたり、いろいろ協
力頂いた皆様、アジアンラリーに携わる
皆様、本当にありがとうございました！
ラリーに魅了された人々が、口々に言
います。
『ラリーは凝縮された人生』だと。
そこにはそれぞれの人生があります。
来年はあなたの番です！一緒にアジア
ンラリーを、そして、人生を楽しませ
んか。初めての方はアドベンチャークラ
スで、そして、今年経験したあなたはコ
ンペティターとして。
まずは公式DVDの発売をお楽しみに。
果たして、私が撮った映像は使えたの
か？乞い期待！



パタヤの港にて。有名なパタヤサインを撮影中のボス。



撮影ポイントまでの道のりやラリーカーの到着時間を予想するのに使うオーバービューマップとコマ図。



ジャングルの川でラリーカーを待つ間、川でくつろぐマレーシアのカメラマン、ルディさん。



タイの屋上で昼食の時間も惜しみ、次のポイントの打ち合わせ。これが重要なのです。



カンボジアの村で子供たちと交流。日本語を教えてきました。みんなで声を合わせて「カッコイイ〜！」。



夕食を取りながら、撮影データをバックアップするボス。

LIVE! AXCR2011

マミーズ・ファクトリーまのめっちの戦う!? アドベンチャー「プレス」ラリー



乗用車系ラリーでお馴染みの奴田原さんと記念撮影。今年、私はプレスでの参加なのです。

みなさん、こんにちは！トライアングル北海道大会やトライアングル・ジャパンファイナルでMCをしている、マミーズ・ファクトリーの「まのめっち」です。
今年も、アジアクロスカントリーラリー（以下 / アジアンラリー）に行ってきました。今年は何とプレス！そう、取材班なのです。ラリーの取材って何すればいいの？ どうすればいいの？ まったく分からないまま飛行機へ。そしてタイへ。この空気、この空、一気にラリーモードに突入です。さ、どこに遊びに行こうかな。えっ、ボスが向こうで呼んでる…。えっ、これが私の荷物!? そう、大きな重いビデオ機材や三脚が私を待っていたのです。ということで、まのめっちのラリー「プレス」参戦記の始まり、始まり～。

去年アジアンラリーのスポーツクラス（今年アドベンチャークラス）に参加し、すっかり魅了された、ワタクシ「マミーズ・ファクトリーまのめっち」こと間野目聖子です。今年はおフィニッシュメディアクルーとして参加させて頂きました。その内容は…??? ある意味『メディア版アドベンチャークラス』といったところ。実は何をどうすればいいのかわからず、勢いでタイに突撃です！
さて、私のボスはトライアングルでお馴染みの村松氏。私への指令は5つ。
① 村松氏のアシスタント。
② いつなのか、どこのかが分かる映像を撮るといこと（DVDの所々に差し込まれる重要なカット）
③ ラリーカーを撮る。
④ 突撃レポートをする。
⑤ まのめっち目線でメディアを取材。つーん、正直かなり高いハードル。だけどSSスタートのパタヤのホテルに着くと、自然と顔が緩んじやいます。だって、ラリーの真つ只中にいるんだもん！それだけでフクワク、ドキドキが止まりません。さあ、まのめっちのラリーもスタートです。
ここで、ボスの名言。
『時間を征する者はラリーを征する』
うーん、重い…。そう、ある意味メディアもラリーをしているのです。なにせメディアの朝は早い。ラリーカーが発する前にはホテルを出発するのです。DVDで、ラリーの醍醐味を伝えられように最高のロケーションの場所を予想し、ラリー1日の大まかなルートを書いたオーバービューと呼ばれる地図と選手が使うコマ図を駆使し、ラリーカーよりも早くコースに入るのです。
簡単なように聞えるかもしれませんが、私たちが初めての場所、現地ドラ

去年アジアンラリーのスポーツクラス（今年アドベンチャークラス）に参加し、すっかり魅了された、ワタクシ「マミーズ・ファクトリーまのめっち」こと間野目聖子です。今年はおフィニッシュメディアクルーとして参加させて頂きました。その内容は…??? ある意味『メディア版アドベンチャークラス』といったところ。実は何をどうすればいいのかわからず、勢いでタイに突撃です！
さて、私のボスはトライアングルでお馴染みの村松氏。私への指令は5つ。
① 村松氏のアシスタント。
② いつなのか、どこのかが分かる映像を撮るといこと（DVDの所々に差し込まれる重要なカット）
③ ラリーカーを撮る。
④ 突撃レポートをする。
⑤ まのめっち目線でメディアを取材。つーん、正直かなり高いハードル。だけどSSスタートのパタヤのホテルに着くと、自然と顔が緩んじやいます。だって、ラリーの真つ只中にいるんだもん！それだけでフクワク、ドキドキが止まりません。さあ、まのめっちのラリーもスタートです。
ここで、ボスの名言。
『時間を征する者はラリーを征する』
うーん、重い…。そう、ある意味メディアもラリーをしているのです。なにせメディアの朝は早い。ラリーカーが発する前にはホテルを出発するのです。DVDで、ラリーの醍醐味を伝えられように最高のロケーションの場所を予想し、ラリー1日の大まかなルートを書いたオーバービューと呼ばれる地図と選手が使うコマ図を駆使し、ラリーカーよりも早くコースに入るのです。
簡単なように聞えるかもしれませんが、私たちが初めての場所、現地ドラ

イバーに協力してもらい、住民や警察に聞きながらやっとの思いで現場に着くのです。
その後は撮影ポイントを決め、ひたすら待つ、待つ、待つ…。
ところが、今年のラリーカーはとにかく速い。私たちの予想を超えたスピードで、エキゾーストが聞こえた瞬間、目の前に飛び込んでくるのです。時にはスタンバイが間に合わず、泥水を頭からザッパリ！映像を取るか機材を守るかの選択。でも、やっぱり最高の映像を撮りたい！と思うのです。
撮影が終わる、ホッとする間もなく次のポイントへ先回りして移動します。これが延々と繰り返されます。つまり、メディアは自分自身で考える必要があるのです。何を伝えたいのか。何を撮りたいのか。そのためには、どのポイントが良くて、どのようにして行くのか。すべてメディアクルー自身でプランニングし、ドライバーに伝え実行するのです。私たちに与えられているのは、選手と同じ公式通知とコマ図のみ。自分で考えて自分でリサーチする。サバイバルでアドベンチャー！これぞメディア、戦うラリーなのです。
緊張の連続の中、ホッとすることもありません。とつとも地元現地住民や子供たちとの交流であつたり、いろいろな国からきているメディアとの交流、片言の英語ですが、同じゴールを目指す者同士。ラリーカーを待つひとりの全話、楽しくて刺激的なのです。
一通りSSでの撮影を終え、選手より後にホテルに到着。でもメディアの仕事は終わりません。
夜のメンテナンス風景を撮影したり、コンペティターからのコメントを取ったりと、やることはいっぱいあります。
また、明日の撮影ポイントをコマ図か

イバーに協力してもらい、住民や警察に聞きながらやっとの思いで現場に着くのです。
その後は撮影ポイントを決め、ひたすら待つ、待つ、待つ…。
ところが、今年のラリーカーはとにかく速い。私たちの予想を超えたスピードで、エキゾーストが聞こえた瞬間、目の前に飛び込んでくるのです。時にはスタンバイが間に合わず、泥水を頭からザッパリ！映像を取るか機材を守るかの選択。でも、やっぱり最高の映像を撮りたい！と思うのです。
撮影が終わる、ホッとする間もなく次のポイントへ先回りして移動します。これが延々と繰り返されます。つまり、メディアは自分自身で考える必要があるのです。何を伝えたいのか。何を撮りたいのか。そのためには、どのポイントが良くて、どのようにして行くのか。すべてメディアクルー自身でプランニングし、ドライバーに伝え実行するのです。私たちに与えられているのは、選手と同じ公式通知とコマ図のみ。自分で考えて自分でリサーチする。サバイバルでアドベンチャー！これぞメディア、戦うラリーなのです。
緊張の連続の中、ホッとすることもありません。とつとも地元現地住民や子供たちとの交流であつたり、いろいろな国からきているメディアとの交流、片言の英語ですが、同じゴールを目指す者同士。ラリーカーを待つひとりの全話、楽しくて刺激的なのです。
一通りSSでの撮影を終え、選手より後にホテルに到着。でもメディアの仕事は終わりません。
夜のメンテナンス風景を撮影したり、コンペティターからのコメントを取ったりと、やることはいっぱいあります。
また、明日の撮影ポイントをコマ図か

ジャオスのデモカーに、ジオランダー A/T-S の 285/70R17 サイズを装着。50mmアップしたスタイルにベストバランスなのだが、タイヤハウス内のイン側、アウト側は、実はかなりギリギリな状態。個体差によっては接触の可能性もあるので、購入の際にはショップで確認を。



ランスも良く、このサイズはまるでリフトアップFJクルーザー用と言えぬほどのスタイルがキマっている。
また、下回りの空間も増えてボディハランスが良くなり、スタイリッシュに。A/Tタイヤながらアグレッシブなタイヤ

パターンなので、オフロードカーらしきも演出してくれる。
気になるインプレッションだが、ノーマルに比べてサイズアップに伴い、出足の重さは多少感してしまふ。しかし、それも一瞬のこと。パワーがあるFJクルー

ザーだけに、一旦進み出してしまうはサイズアップを気にすることはないだろう。それよりも感することが、素直なハンドリング、そしてコーナーでの踏ん張り感言い換えればグリップ感だろう。
素直なハンドリングとは、どのようなことが、このようなアフターマーケットでリリースされているタイヤは特性(特徴)をより高めたチューニングを施しているものが多い。例えば直進性を強くしたりするのだが、直進性を強くするとコーナリング時にはどうも重たく引つかなかったような印象を受ける時がある。つまり、思い通りにコントロールできない場合があるのだ。
その点、ジオランダー A/T-S は非常にコントロール。思う方向に素直にグリップ力が出てくれるし、キツ目のコーナーでもタイヤ自体の剛性から腰砕けのような印象を受けない。ダートに入れ



非常に素直なハンドリング特性のジオランダー A/T-S。サイズごとにチューニングしている結果だろう。A/T タイヤの中ではアグレッシブなパターンを持っているが、オンロードではとても静かな印象を受ける。



コントロール性の良さは、特にダートステージで顕著に感じることができる。グリップ力が感じられ、安心してアクセルを踏み込める。コーナーでの腰砕け感の無さは、サイドウォールの剛性から来るもの。とは言っても、決して硬いという印象ではない。



縦に4本の凸凹ラインが荒れた路面をしっかりと捉える。複雑なブロックデザインは目詰まりを抑えるのに一役買っている。

ば、なおさらその印象が強くなる。グリップ感を感じることは、どのようにトラクションがかかっているかの裏返しであり、いきなりグリップ感が消えて慌てて対処するようなことはない。実際、ジオランダー A/T-S はダートレースシーンで非常に人気が高いことから、その性能の高さが評価されているというわけだ。

クルマの性能を引き出すのがタイヤの役目であり、またその逆にタイヤが高性能であれば、クルマの性能が一層引き出される。FJクルーザーの性能にマッチしたジオランダー A/T-S。そしてリフトアップに対応した 285 / 70R17 と 285 / 65R18 サイズの登場！ ジオランダーの本気度がうかがえる、今回のインプレッションだった。



人気のリフトアップFJクルーザー&ラングラーJKにベストマッチ！ ジオランダー A / T - S 285 / 70R17 登場

「何インチアップして、どのタイヤを履いて…」と、カスタムのお話に出てくるのがタイヤ。では、どのタイヤを選べば良いのだろうか？ リフトアップに伴い、純正サイズより大きなサイズの装着が可能になってくる。そこでオススメしたいのが『ヨコハマ ジオランダー A / T - S』。リフトアップしたFJクルーザーやラングラーJKにベストマッチの「285 / 70R17」「285 / 65R18」の2サイズがリリースされたのだ。そこで今回は純正と同様の17インチサイズ、「285 / 70R17」をFJクルーザーに履かせてインプレッションを行なうことにした。

**オールラウンダーの最高峰
ジオランダーのニューサイズ**
4WD&SUVOカーから絶大な人気を誇るヨコハマ ジオランダーシリーズ。その中核を成すのが、オールテレーンタイヤの『ジオランダー A / T - S』だ。そのジオランダー A / T - S に、285 / 70R17 と 285 / 65R18 の2サイズが追加設定されたのだ。
さてサイズの話の前に、まずはジオランダー A / T - S を紹介しておこう。まず A / T の後に付く「S」の文字。これはセカンダリシネレション、つまり第二世代という意味を表している。日本国内だけではなく全世界をターゲットとしたグローバルスペックを保有し、日本では想像できないような荒れた路面や、路面の温度、環境にも対応するタイヤである。
トレッドパターンを見ると、ブロックの並び方や形状が実に複雑。これは、オン&オフロードの運動性能を両立するオールラウンダーや、デュアル3Dサイフ、また静粛性の向上と偏摩耗を抑制するラウンドブロックや5ピッチ、バリエーションブロックなど、数多くの最先端技術を採用しているからだ。

また、世界中の多様な環境やサイズごとの荷重条件をシミュレートして、コンパウンドや構造を徹底的にチューニング。サイズが大きくなれば、その分ブロックや溝も大きい…といった単純なものではなく、かなり細かく設定されている。
そのジオランダー A / T - S に、今回期待の2サイズが追加設定されたわけだが、ではなぜ期待なのか？ それは、今人気のFJクルーザーやジープ・ラングラーのカスタムに多い2インチ(または3インチ)リフトアップにベストマッチのサイズだからだ。そこで、今回はリフトアップを行なっているジャオスのFJクルーザーに、285 / 70R17 を装着。実際にインプレッションを行なうことにした。
まずは装着スタイル。ジャオスのデモカーは50mmアップされており、285 / 70R17 サイズのジオランダー A / T - S は、まさにベストマッチ！ タイヤの大きさ、タイヤとフェンダーのクリアランスバ



4本のストレートグループに、複雑なカタチをしたブロックを配置しているジオランダー A/T-S。すべてのブロックを段形状にしたDare2ブロックや、面をくり抜いたようなデュアル3D形状のブロックから生み出されたタイヤである。サイドウォールは耐カット性やマッドトラクションを向上させるアグレッシブサイドプロテクターを採用している。