

モーターファンオートスポーツ NO.24

毎月10日発行 昭和42年7月1日発行 第4版第2号 昭和42年7月
4日第3刷郵便物認可 昭和41年7月1日国定郵便物認可第2355号

AUTO SPORT 1967 7

特集＝ 逆転のドラマ インディ500マイル

- ★2日間にわたったレースのすべて
- ★優勝3度目のスピード王 A. J. フォイト
- ★ショッキングなターボ・カーの登場



〈現地詳報〉悲劇のモナコ・グランプリ

〈テスト・ドライブ〉トヨタ2000GT

福沢幸雄
大坪善男

¥250

"SAMURAI" *PROTOTYPE*

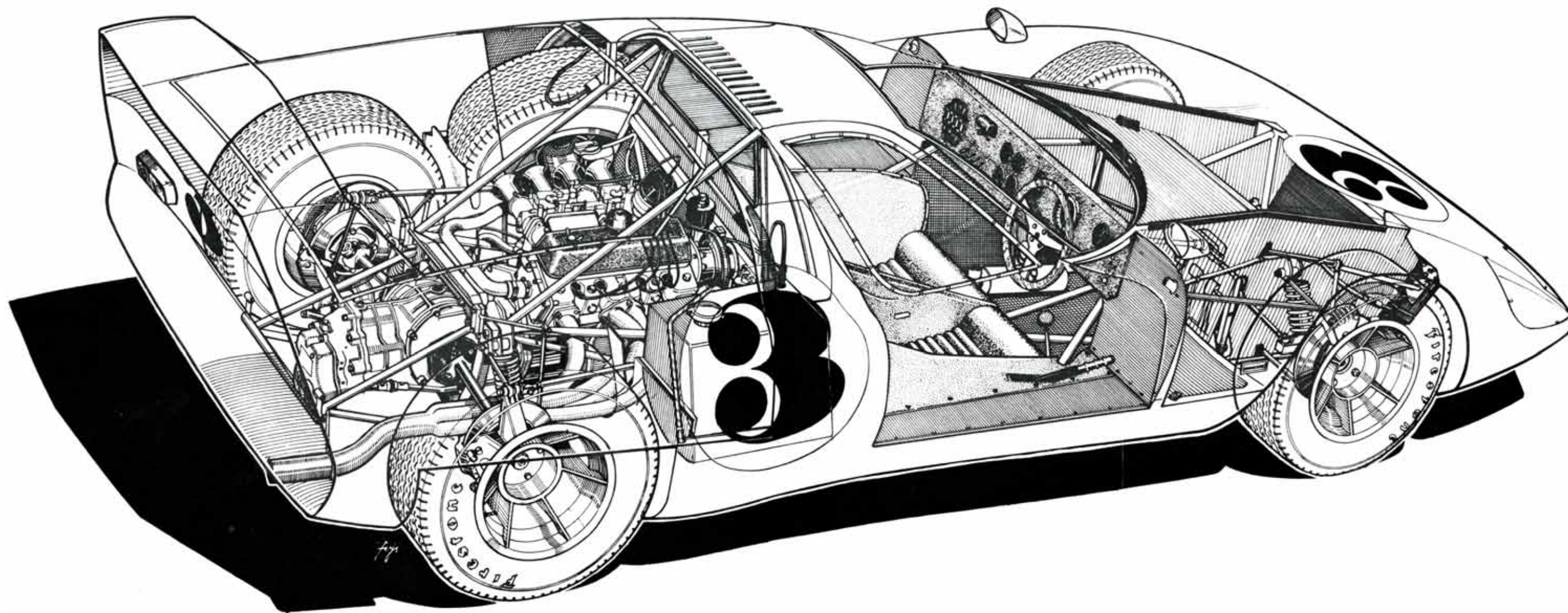
Built by Pete Brock



X-LAY ILLUSTRATION

SAMURAI PROTOTYPE

Illustrated by Akira Fujimoto



日本グランプリに出場するため、はるばるアメリカから遠征してきたビート・ブロックのサムライ・プロトは、車検に通過できず、晴れの舞台で実力を見せることができなかった。

しかし、その美しいマシンは専門家筋でも話題を呼んでいる。この車の最大の特徴は、ほぼ完成の域に達したと思われるエアロダイナミックなボディにある。ザデザインは、繊細な美しさでまとめられている。それは過去数台つくられたビート・ブロックの作品の一連の流れを受けついでものだ。アルミ板ボディの成型はカリフォルニア・メタル・シェーピング社で行なった。

デザインだけでなく、機構的にもユニークなアイデアが生かされている。テールのエア・フォイルもそのひとつだ。高速走行するさいに発生するリフト（揚力）に対処するためつけられ

たものだが、ボディ上面と等間隔のカーブを描いて設置された翼は、ドライバーの右にあるレバーの操作で角度をかえることができる。ネガティブ・リフトを発生させることによって、車を大地におしつける力——つまり接地力を増大させることができるが、これによって高速走行時の安定性は抜群に向上し、わずかながら最高速も伸びるという。

もうひとつの特徴は、前端から取り入れた冷却空気の排出孔（排出帯）をウインド・シールドの直前にもってきたことだ。この排出帯はウインド・シールド前ワクのカーブに沿って3cm幅でスリットが切られている。ふつう、ウインド・シールドの前面はひじょうに風圧が高く、そこに開口部をつくったとすればエアが逆流するおそれが出てくる。ビート・ブロックはウイ

ンド・シールドの傾斜角を極端にねかせることによってこの部分に負圧を発生させ、逆流の不安を解決した。

富士スピードウェイでテスト・ランした結果も思ったとおりの効果があったという。

シャシーは鋼管スペース。サスペンションはフォーミュラ・タイプである。どちらもル・グラント製だが、ひじょうにシンプルにまとめられている。

グループIIステージに合わせてチューン・アップした日野コンテッサの1300ccエンジンは、出力が65psから2倍近くの110ps以上に上げられ、525kg（車検計測時 540kg）のボディを224 km/h以上で引っ張る。

（小笠原）

主要諸元

☆寸法・重量 全長4040mm 全幅1620mm 全高 985mm ホイールベース2667mm トレッド前1300mm 後1325mm 車重 525kg。
☆エンジン コンテッサ・クーペ用のプッシュ・ロッド・エンジンにスポーツ・キットをつけたもの。出力 110ps/7000rpm 以上 キャブレター：ツイン・チョーク・ミクニ・ブレンクス（40PHH）。
☆タイヤ ファイアストーン スーパー・スポット・インディ前5.00/9.00-13 後5.00/10.15-13 ホイール：ル・グラント・マグネシウム。
☆性能 最高速 225km/h 7500rpm時 0→400m 15.0秒。