

CARグラフィック

昭和42年7月1日発行
毎月1回1日発行
第4巻第7号
昭和37年5月2日
第3種郵便物認可
昭和37年5月1日
国鉄東武特別印務記第1317号

7

JULY 1967

日本GP出場車の分析
モナコGP



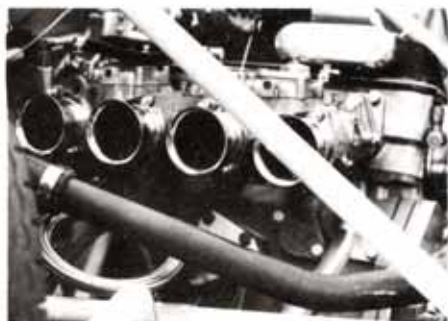
Hino Samurai

HINO SAMURAI

ヒノ・サムライ

グランプリがおし迫った4月26日、羽田に1台の独特なボディ・シェープをもったマシンが降りた。美しいオレンジ・レッドに塗られたこの車が、サムライ・チームの名でエントリーされたヒノ・サムライ プロトタイプだった。

もとシェルビー・アメリカンのデザイナー



でデイトナ・コブラやギア・デ・トマゾ5/8スポーツなどのデザインを手がけたビート・ブロックをチーフとするブロック・レーシング・エンタープライズの設計によるこの車は、グランプリ直前にアメリカで完成したものだ。

シャシーは多鋼管スペース・フレームで、その巧みな組み方一つにしても、この車が相当プロフェッショナルにできていることがうかがい知れる。サスペンションは前は不等長



のダブル・ウィッシュボーン、コイル、後ろはアッパーIアーム、ローア逆Aアーム、ダブル・トレーリングアーム、コイル・ダンパー・ユニットとこの種のマシーンとしてはごくオーソドックスである。サスペンション・アームもF1のように美しいクローム・メッキが施されていた。ホイールはいかにも冷却効果のよさそうなグラマン製マグネシウム、ブレーキは全輪エアハート製ディスクのアウトボードで、タイヤはファイアストーン スーパー・スポーツ・インディ（前5.00/9.00-13、後6.00/10.5-13）であった。

同じブロックのデザインしたギア・デ・トマゾ51スポーツを思わせるエアフォイルのついたボディは、全部アルミの叩き出しで、このボディ形態決定には風洞実験はしなかったが、数字の上で空気抵抗は非常に少ないという。後端についた調節可能のエアフォイルは、シャバラルのようにブレーキングには使わず、ボディの浮き上がりを防止するためのもので、通常でも80ポンドのネガティブ・プレッシャーがかかっているが、必要とあればこのプレッシャーを200ポンドにまで高めて、浮き上がりを防ぐという。作動はケーブルにより、そのペダルは足もとにある。

80ℓ入りのフューエル・タンクはボディ右側で、後方にまで伸びているが、重量配分のためスベア・タイヤは左後方に位置している。

ミッドシップに約20度ほど傾けて置かれたエンジンは、コンテッサ1300の直4 OHV 1251ccをチューンしたもので、チューンの程度はごく簡単でヒノのスポーツ・キットをそのまま使ったものである。もちろんバルブもOHVのままである。ブロックはヒノのツインカムを採用も考えたが、信頼性を考えてOHVのままにしたという。出力はスタンダードで65HPだが、2個のミニ・ソレックス サイドドラフト・キャブレターのついたこのエンジンでは110HPにまで上がっているという。トランスミッションはヒューランドの5速がついていた。

重量は525kgで、S S 1/4マイルをほぼ15秒で走り切り、マキシマムは約225km/hとのことである。

この車は富士に持ち込んで5ラップしたとき、バンクでのオイルの片寄りのためコンロッドのベアリングを破損してしまった。ベアリングとともに片寄りを防ぐためオイル・サンプもと替えたが、このため最低地上高が8cmと、規定より2cm低くなり、車検に通らなかったわけである。

ブロックの話によれば、グランプリ終了後すぐアメリカにもって帰るが、その後レースに出場する予定がないというだけに、この車の走行ぶりを見られなかったのは残念だった。





美しい造形を成すサムライのリア・ビュー。エアフォイルはボディのリフト防止専用で、コクピットからケーブルで駆動される。



リア・アクスル前に20°ぐらい傾いて載せられたコンテッサ用4気筒1.3ℓエンジン。市販されているスポーツキットを使って110 HPまで引き出している。キャブレターは2個の三国ソレックス・ダブルチョーク。フューエル・タンクは片側(この写真では右)のため、スベア・タイヤは反対側にマウントされている。パイプの組み方一つにしても非常に均斉がとれていた。



ノーズカウルを外した状態。ラジエターはノーズ最前部にとりつけられる。熱気はフロント・ウィンドー直前で排出されるわけである。外観ばかりでなく、内部の作りは非常に美しい。おもしろい形のホイールはルグラン製マグネシウム。冷却効果はよいだろう。



きれいに仕上げられたシートは大きくリクライニングしている。これほどでも慣れれば気にならないようだ。両サイドのパッドも備わっている。