

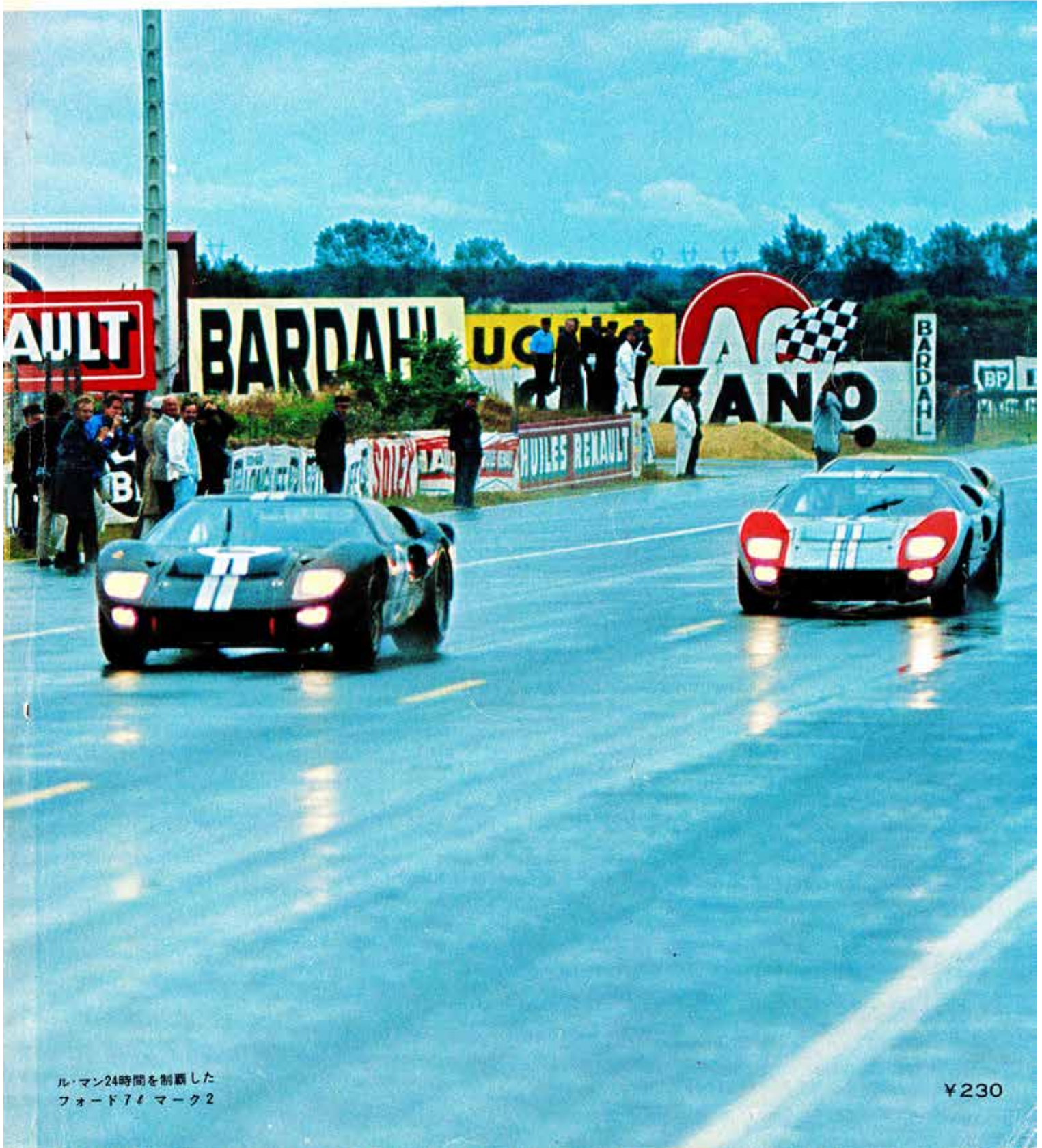
モーターファン・オートスポーツ NO.13 毎月1回1日発行 昭和41年8月1日発行 第3巻第6号 昭和41年5月4日第3種郵便物認可 昭和41年3月1日国鉄東局特別扱承認雑誌2303号

AUTO SPORT 1966 8

☆ 詳報 ル・マン24時間レース

☆ “ル・マンの神秘” 優勝者マクラーレンの手記

☆ 富士によみがえった カレラ6のハイパフォーマンス



ル・マン24時間を制覇した
フォード74 マーク2

¥230



レーシング・コンテッサ1300 64年型

<船橋バージョン>

このシリーズは現在使用中のスポーツカーをテストして、新車時の性能がどの程度維持されているかを調べようというものである(編集部)

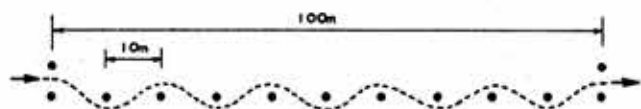
シリーズ3としてコンテッサ1300Dx64年型をテストした。車名を聞いただけではユーズド・スポーツ・テストにふさわしくない車のように思えるが、テスト車は船橋サーキットのコースとB部門第5グループ=特殊ツーリングカーに合わせてチューン・アップ改造したものだ。

オーナーの沖敏夫氏(練馬区立野町2060・電話920-9159)は39年秋に購入、12月から4CVクラブ(QCCJ)のスポーツ・コーナー(責任者・藤巻克己氏・東京都渋谷区初台2-26)にチューン・アップを依頼した。その後約3カ月を費して40年2月に完成、新たに車検をとりなおした。

主な改造点として、エンジン関係ではシリンダーを1mmオーバーサイズにして排気量を標準車の1251ccから1284ccにアップした。あわせてシリンダー・ヘッドを1.8mm削り、レーシング用の薄いガスケットを使用して、圧縮比を8.5から10.3に高めた。キャブレターは第5グループの特殊ツーリングなのでミックニ製ソレックス40PHHのデュアル・バレルが2個つけられた。カムシャフトはル・マン・タイプを使用。これによりトルクカーブのピークを4500rpm~6500rpmのあいだにまで上げることができた。いうまでもないが各回転部分や吸排気ポートの研磨も行なわれた。その後、キャブレターの変更によってインレットマニホールドも新造された。エキゾーストパイプはコンテッサクーベのデュアル・エキゾーストが流用された。

その結果、許容回転数が6800rpmに上がった。QCCJスポーツ・コーナーの藤巻氏は「あくまでも推定だが、出力は85ps/6800rpm、トルクは11.2~11.3kgm/4500~5000rpmでいどはでているはずだ」といっている。

ミッションは船橋サーキットに合わせてギヤレシオを1速2.



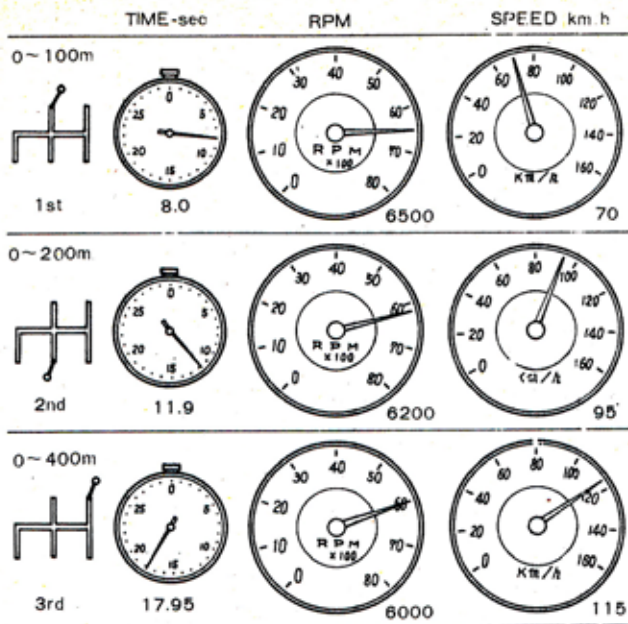
50(3.70)、2速1.89(2.31)、3速1.37(1.46)、4速1.11(1.04)にそれぞれ変更、ローも含めてフルシンクロにした(カッコ内は標準型4段ミッション)。ファイナル・レシオは低速コースなので4.11のものをそのまま使用した。このミッションのギヤ・レシオをみると1速が異常に高い。これに対してオーナーの沖氏は「船橋の3.1kmコースではスタートが不利だが、10R、15Rの小さいカーブで1速を使えるようにした。ラップタイムからみてもスタートでの不利をカバーしてあまりある」という。

4速のレシオは反対に低い。これも船橋サーキットの直線800mの最終において6800rpmで150km/hのスピードになるよう選んだものである。

QCCJスポーツ・コーナーでも船橋サーキットを研究してメーク・アンド・トライをかさねながらこのレシオに決定した。現在ではほとんど完全なものになったらしい。

足まわりはスプリングを強化して地上高を120mmに下げた。ショック・アブソーバーは伸び側を3.5倍強化したレーシングタイプを使用。フロントのキャンパーは0°に、リヤは4°から5°のネガティブにセットした。ブレーキはフロントにディスク、リヤにドラムのリーディング・トレーリング式を採用、ブレーキ性能の安定性をはかった。

テスト時の走行距離計は22067kmを指していた。エンジンをオーバーホールして約650kmしか走っていないとのこと。外装は中程度、内装は後席がはずされてロールバーが取り付けられているため標準車との比較はできないが、あまりきれいとはいえない。天候は晴、路面も乾いていて絶好のテストびよりだった。テストは前回と同じ内容である。タイヤは普通のタイプでグ



コンテッサ1300 (船橋仕様) 諸元

☆寸法・重量 全長4150mm 全幅1530mm 全高1390mm 軸距2280mm
 トレッド前1235mm 後1220mm 地上高120mm 車重890kg。

☆エンジン 水冷4気筒OHV ボア・ストローク 72mm×79mm 排気量1284cc 圧縮比10.3:1 推定最高出力85ps/6800rpm 推定最大トルク11.2kgm/4500rpm キャブレター・ミニニ製ソレックス 40P HH×2 (ベンチュリー径33φ)。

☆伝達装置 乾式単板クラッチ 4段ミッション・フルシンクロ 1速2.50 2速1.89 3速1.37 4速1.11 終減速比4.11。

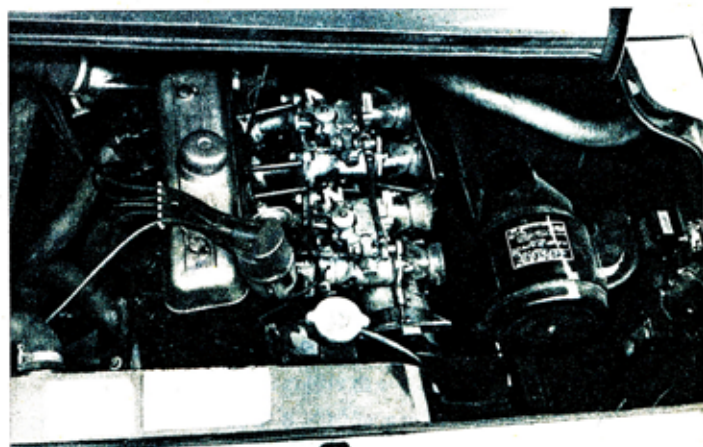
☆シャーシ関係 ステアリング装置ラック&ピニオン ロックツールック3.8 回転 前輪トーションバー・スプリング、ウィッシュボーン・ボールジョイント 後輪コイル・スプリング、トレーリングアーム・インデペンデント ブレーキ前輪ディスク 後輪ドラム式リーディングトレーリング タイヤ5.60-13-4P。

ンセーフ。前後とも4分山である。タイヤ圧は前輪を2.0kg/cm²に、後輪を2.5kg/cm²にセットした。運転は藤巻氏におねがいがした。

テスト結果は0→400mを17秒95。当然のこととは思いますが、新車時のモーターファン・テストで記録した21秒3より抜群に向上している。しかしこの値も標準型ミッションをつければ16秒台は望めるはず。その証拠に1速のレシオが高いため、0→100mのタイムが8秒0と標準型の8秒6にくらべてそれほどの伸びはみせていない。しかも、100mのときのシフト位置は、いぜん1速で70km/h。エンジン回転数は6500rpmであった。ほとんどの車は2速あるいは3速に入っているはずだ。

このようにテスト車はエンジン性能も加速性能も標準車より極端にアップしていることがわかった。

旋回テストはいつもと同じく半径15mに定め、右まわりで20km/hから30km/h、40km/hと加速していく方式。40km/hくらいまではアンダーステアを保っていた。それを越えるとロールはすくないが、テールがすべり始めた。そのまま50km/hまで加速していくとますますオーバーステアが激しくなり、ハンドル修正だけではテールの流れをおさえられなくなって、中止した。レーシング・タイヤを装置すればもっと踏んばりはきくはずだったが、時間に制限されて交換することができなかった。テスト車はサスペンションを強化しているのだが、そのステアリング特性は結局リヤエンジン車特有の“オーバーステア”を強く残していた。もっともコンテッサを選んだオーナーの大多数はその味が好きなのではないだろうか。オーバーステアの特性をうまく生かしたコーナリング・テクニックもあるのだから――。



(上)スキッド・パッドでの旋回テスト。ロールが非常に少なく、高速でオーバーステアに変わる。これはコンテッサとの持って生まれた性格である。

ミニソレックス・2パレル・キャブレター(40PHH)を装着したエンジンは推定で85ps/6800rpmを発生する。

スラローム・テストは100m区間に立てた10本のパイロンを通り抜けるタイムを測定するもの。結果は100mを11秒6で通過している。前回のフェアレディ1500の12秒0を上回る好タイムだ。旋回テストであらわれたオーバーステアがスラローム・テストでは逆によい結果となった。ドライバーの藤巻氏がコンテッサの特性を熟知していて完全にこなすことができたからであろう。

以上がテスト報告である。村山テスト・コースまでの市街地でフレキシビリティを失わず、悪路走行においてもサスペンションがやや固目という位で、それほど不自由は感じなかった。燃費も106km走行するのに15ℓ費やしたので7km/ℓとよい方だ。

総合判断をくだすのは特殊な車だけに困難だ。しかし性能的にはいうまでもなく抜群であったし、ボディやサスペンション関係のメンテナンスもひじょうによくゆきとどいていといえよう。まったくおとなしいツーリングカーであるコンテッサ1300がたくみにチューン・アップされれば、これだけの高性能車に仕立てられるということだ。

オーナーの沖氏はこの車を売りに出したいという。価格は57万円。付属品としてレーシング・タイヤ(BSF)を8本、強化ホイール6本、標準タイヤ2本つきである。それに標準車についていたシングル・キャブとマニホールつき。価格に関しては相談に応ずるとのこと。連絡は直接沖氏宅へ願いたい。

(本誌・小笠原厚生)

●提供 コミネオートセンター(東京都台東区台東4-31-6号・電話833-2471) -レーシング・ウェア-式。
 産経商事-レクソール・レーシング・オイル