

月刊自動車 9

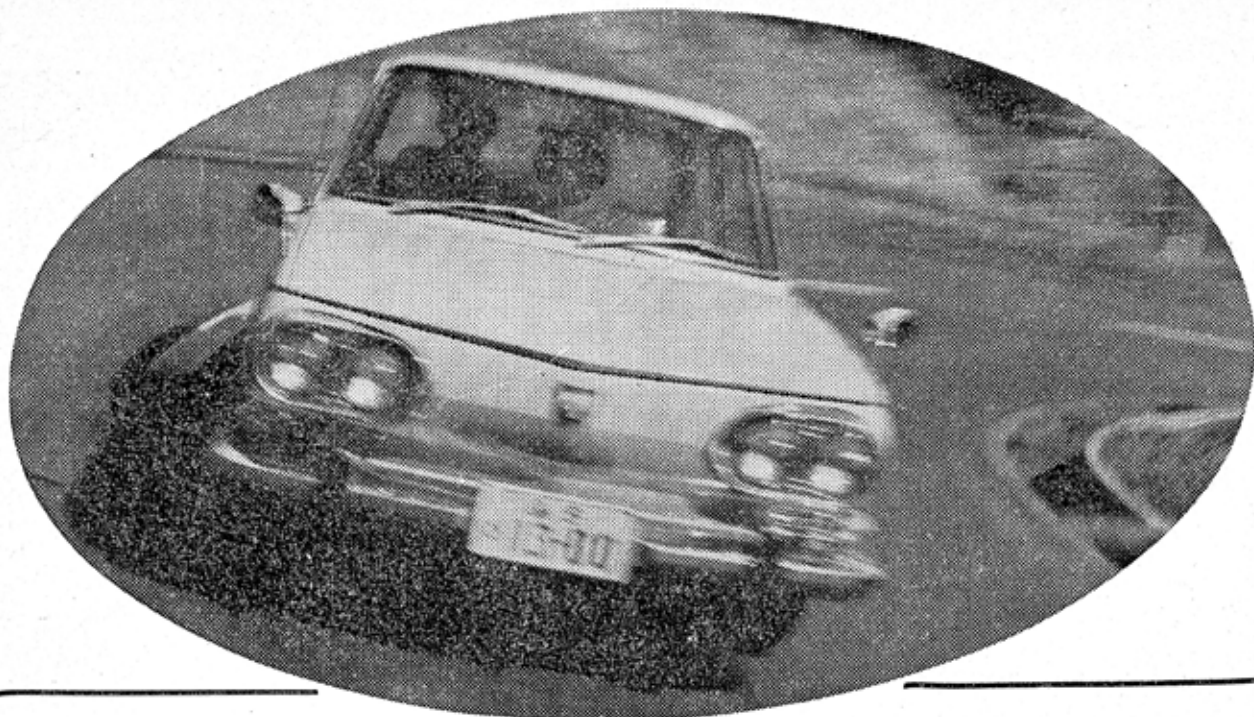
The Motor Monthly
SEPTEMBER 1966



昭和三十四年五月十三日第三種郵便物認可昭和三十四年五月十一日日本国有鉄道特別扱
承認雜誌第五一一号昭和四十一年九月一日発行(毎月一回)第八卷第九号



MAZDA
IL-千工



スポーツ・キットの選び方

□日野コンテッサ 1300の巻□

日野コンテッサ1300には、スポーティーモデルとして1300クーペと1300Sとがあるが、これをさらにチューン・アップして高度のスポーツ走行を楽しみたいという愛好者のために、メーカーではこのほどスポーツキットを発売した。

これは全国主要都市（東京、横浜、名古屋、大阪）及びその周辺の日野販売店を通じて7月25日から発売されたが、このキットは初歩的なスポーティー・ムード派（カッコよく走りたいという層）から、本格的なスポーツ走行派まで、オーナーの要求と予算に応じて、いくつかのグループに分けられている。

即ち、エンジン、トランスミッションは各3種類、これにサスペンション、ブレーキなどを組み合わせると更に多くのバリエーションが得られ、自分の好みや使用目的に合ったキットを選ぶことができる。

主な内容と価格は次のとおり。

▷エンジン・チューニング部品

(1)32,600円, (2)56,100円, (3)159,830円

▷トランスミッション部品

(1)31,400円 (Cタイプ), (2)34,700円(D)

(3)31,500円 (Fタイプ)

▷サスペンション部品 23,780円

▷ブレーキ部品 8,600円

▷強化ディスク・ホイール2,800円(1個分)

▷ロールバー（販売店と別個に相談）

各キットの具体的な内容は次の通り。

エンジン関係

エンジンは1300クーペ及び1300S（いずれもSUツインキャブ付き1251cc65PS/5500rpm）がベースで、チューン・アップの度合により、ステージワンからスリーまでの3種類がある。

▷ステージ・1

これは主に吸気系統をチューニングするキットで、まずシリンダ・ヘッドを加工して圧縮比を現在の9.0から9.3までアップ。（これは

(ステージ・3のソレックスWチヨーク気化器)→

メーカー側で加工したものを売る。)

カム・シャフトは、カムの形状を高速型にしたものを使用。これで最大トルクの回転数が3800から4300rpm付近に移る。

バルブとバルブ・スプリングは強化型。シリンダは、オーバーサイズのピストンとシリンダ・ライナを使用して、排気量を1293ccに拡大。SUキャブレターは、ジェット・ニードルなどを加工して、加速性、高速性能を高めてある。

このステージ・1キットを使用すると、最高回転数は約6000rpmまで高められる。

▷ステージ・2

これは排気システムのチューニングで、特製のエキゾースト・マニホールドとマフラーから成っている。

マニホールドのパイプは、排気効率のよいステンレス製で、マフラーは内部にガラス・ウールを使用、排気音も良い。なおテール・パイプは、マフラー・カッタが取り付けられるよう、つないである(写真)。

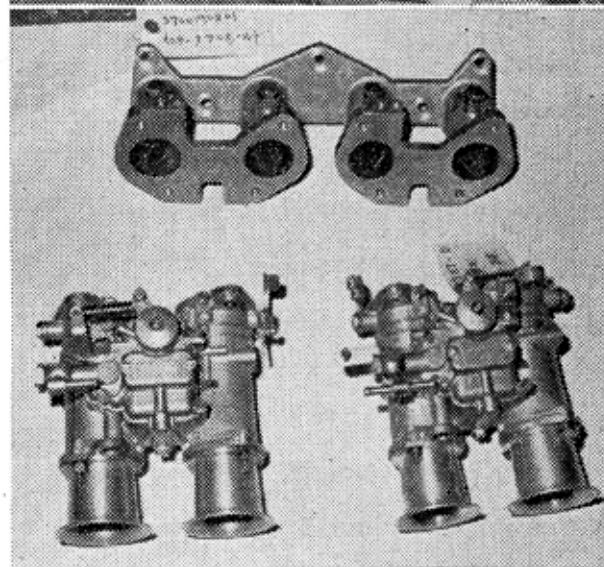
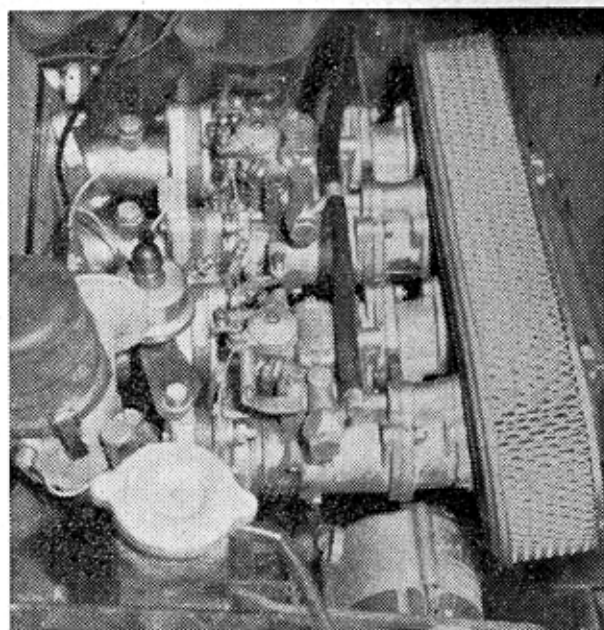
▷ステージ・3

これはステージ1と2のキットを取付けたエンジンを更にチューン・アップするための「ホットテスト(hottest)キット」。

まず(1)のシリンダ・ヘッドを更にもう1mm削ったヘッドを使用、ヘッドの吸気ポートを、抵抗の少ないベンチュリ型に加工、エキゾースト・バルブのシート(当り面)にステライト盛りを施し、耐熱性をよくしてある。

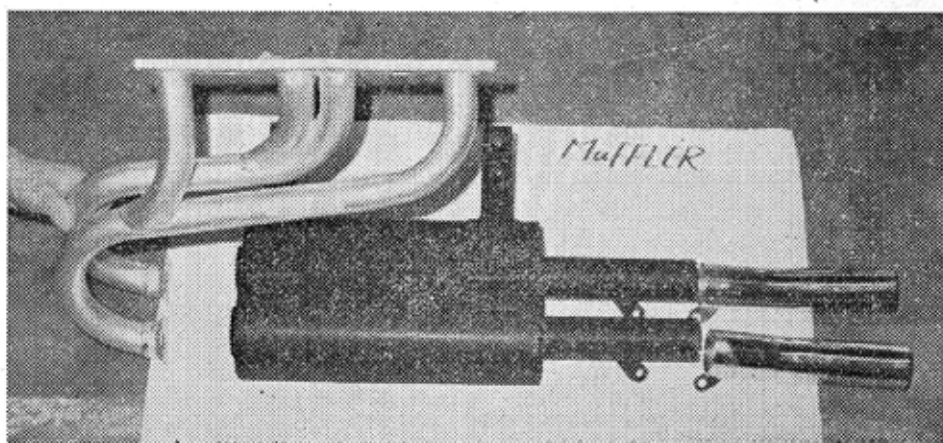
キャブレターはSUの代りに、レース用ソレックス・ダブルチョ

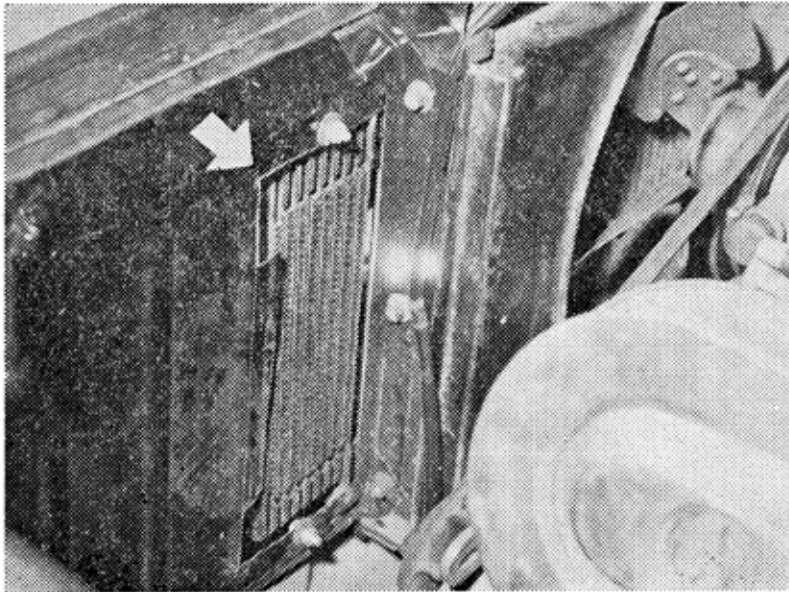
(排気マニホールドとマフラー)



ーク(2個のキャブを1体にした型)(三国製40PHH型)2個を使用、1気筒1気化器の仕様。

これに伴って、吸入マニホールドも専用型を使用するが、このマニホールドには、ウェ





(↑ 左・オイル・クーラー・矢印, 右・オイル・パンとオイル・ポンプ)

ーバーWチョーク気化器も取付け可能。

エア・クリーナは、標準より40%近く汜過面積の大きい（従って通気抵抗の少ない）大型がつく（写真）。

次は潤滑系統で、オイル・パンは内部に全面バップル（調整板）をつけ、オイルの泡立ち、波立ち、傾斜（いずれも潤滑不足でエンジン焼けの原因になる）に対する悪影響を防いでいる。

このオイル・パンには、吐出圧力の高い特製オイル・ポンプがセットになっている。

また、オイルを冷やすオイル・クーラーも

含まれており、計器盤につく油圧計とセットになっている。オイル・クーラーは空冷式でラジエータの横に取付けれる（写真）。

このステージ・?を使用すると、エンジン出力は約20%アップする（約78P Sになる）。

トランスミッション

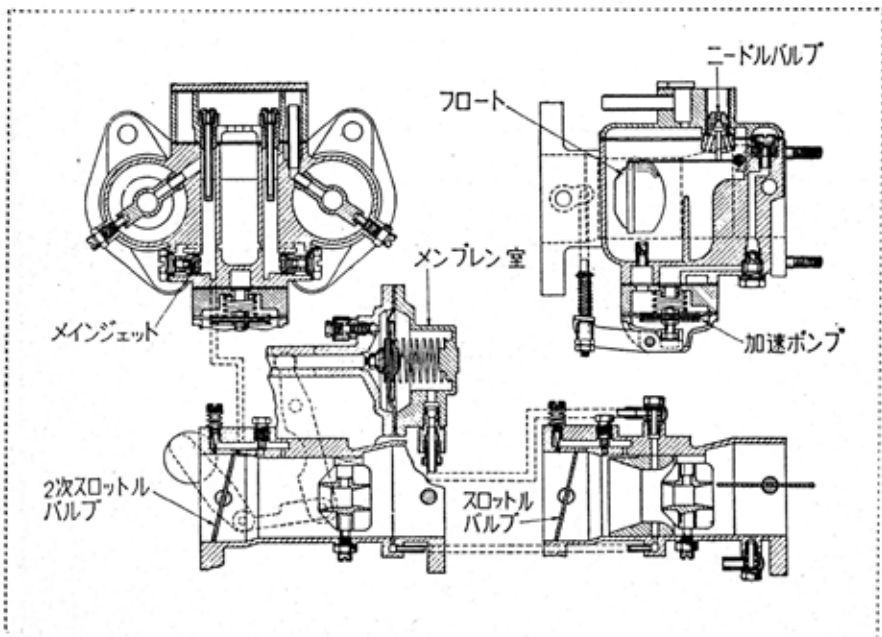
ミッションのギア比は、走行条件と密接な関係があり、次の3種類が準備されている。

	(1速)	(2速)	(3速)	(4速)
C 型	3.18	1.89	1.30	1.04
D 型	3.45	1.89	1.36	1.11
F 型	3.18	1.74	1.24	0.97

以上のうち、C型は高速と加速双方に重点を置いたもので、社内の通称「スズカ」タイプ。D型は最高速度を多少落して加速性に自点を置いたギア比。船橋タイプ。

C型は最も高速型で、4速は0.97のオーバー・トップになっており、直線コースの長いサーキットに有利。通称FISCOタイプ。

(ソレックスPHH型気化器の構造)



サスペンション

フロントのトーションバー・スプリングとスタビライザーを、太く強化したものに変えるほか、ショックアブソーバー（前後）は、固さの異なるもの2種があり、これらの使用によってコーナリング限界速度（つまりそれ以上速く走ると車が傾斜して横滑りを始める速度）は、20~25%程度アップする。

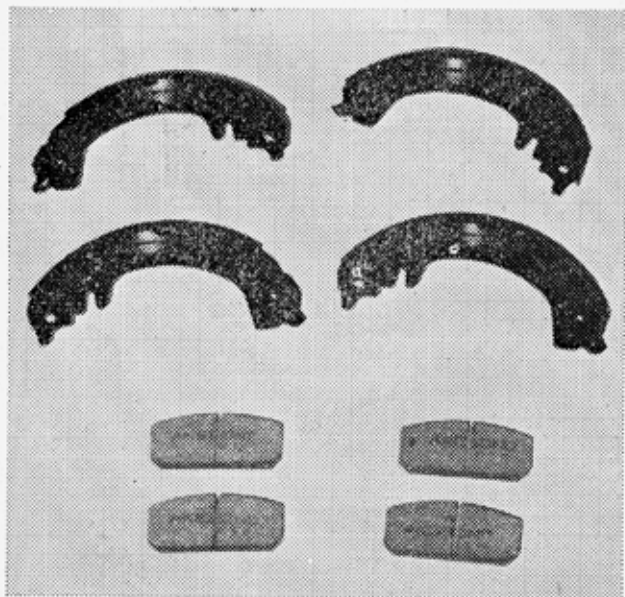
ホイールは、内圧を3.2から3.8mmに厚くして強化型を使用。

ブレーキ

ブレーキは、クーペ、Sとも前輪ディスク後輪ドラム型が標準だが、キットでは、リアブレーキに耐フェード性の高いライニングを使用、ブレーキ・オイルは、標準では800番（沸点160°C）だが、1000番（180~185°C）を使用する。

以上は、1300クーペ及びS用スポーツ・キットの内容で、標準サルーン用ではない。標準サルーンをチューン・アップする段階としては、まず1300Sの仕様にするのがステージ1、次いでこの3段階のキットへと、合計4段階のチューン・アップができるわけである

（耐フェード性を向上したブレーキ。上・後輪用、下・前輪ディスク用パッド）



《チューン・アップ相談》

日野コンテッサ900

改造できる範囲と費用は

【質問】コンテッサ62年DXに乗っているのですが、このコンテッサをパワーアップしたく思っております。

フロアチェンジとキャブレターをコンテッサSのをつけ、それからクラッチをスズカレース出場車と同様のをつけたく思っておりますが、取付可能ですか。費用の方もお願いします。

（京都府右京区梅津 上岡 弘二）

お 問合せの内容は、62年型コンテッサ900を一Sの仕様と同じに改造したいとのことだと思います。

ご希望の改造は可能ですが、下記の部品交換が必要となります。

エンジンの改造

まずパワーアップですが、コンテッサ900-Sのエンジンは吸入効率を向上するため吸入バルブの径を変更し、さらにマニホールドを変え二連式キャブレターの取付を行っております。そのため、

①シリンダ・ヘッド, ②インレットバルブ
③ヘッド・ガスケット, ④マニホールド, ⑤
マニホールド・ガスケット, ⑥キャブレター
⑦キャブレター・パッド, ⑧パッキング, ⑨
エア・クリーナ, ⑩エアクリーナ・ホースな
どが必要となります。

クラッチの改造

クラッチを改造する場合は, クラッチ形状
が変っているために, フライホイール, クラ
ッチ・ハウジング等の交換をしなければなり
ません。

①クラッチassy, ②クラッチ・フェーシン
グassy, ③フライホイールW/リング・ギヤ
ー④クラッチ・シャフト, ⑤クラッチ・ハウ
ジング, ⑥スラスト・ベアリングガイド, (
クラッチ・シャフト・オイルシール, ⑧レ
ーズ・ヨークassy, ⑨リリース・ヨーク・
シャフト, ⑩リリース・ヨーク・ガイド, ⑪
スラスト・ベアリング, ⑫スラスト・ベアリ
ング・ホルダー, ⑬サポート・スプリング, (,
その他ボルト・ナット類

ミッション関係

トランスミッション及びトランスミッシ
ョン・コントロール関係では, フロアシフトに
するため, フロアに若干の加工が必要となり
ます。

①トランスミッションassy (4段)
②ギヤシフト・コントロール・レバー assy
③ギヤシフト・コントロール・ロッド
④その他ボルト・ナット類

シートも変更の必要

その他フロアシフトにしたため, 今まで取

付けてあったフロント・シート (ベンチタイ
プ) では, ギャー・コントロール・レバーが
当ってしまうため, セパレート・タイプに変
更しなければなりません。

①フロント・シート assy 左右

コンテッサ900-Sと同じ仕様のパワーユニ
ットにする場合は, 上に述べた部品を交換し
なければなりません, パワーアップの場合
キャブレター及びマニホールドの交換だけ
ある程度の効果を上げることはできます。

またクラッチにしましてもパワーアップし
たからといって改造する必要はないと考えま
すが, トランスミッションを4段にする場合
は, クラッチ・ハウジングを変えるため, ク
ラッチ部品の項⑤~⑭までの部品が必要とな
ります。

改造費用は……

以上, 改造について必要な部品を述べてき
ましたが, 改造費用は地区によって工賃は若
干ちがってきますが, ①クラッチ交換のため
のパワー・ユニット脱着, ②吸入効率向上の
ためのシリンダ・ヘッド, オバーホール, マ
ニホールドの交換, ③トランスミッション・
コントロール変更のための改造などで約2万
5千円位になります。

部品代の方は,

1. エンジン関係 約3万5千円
2. クラッチ関係 約1万8千円
3. ミッション関係 約10万円
4. フロント・シート左右 2万5千円

となります。その他, 詳細についてはもより
の地区販売店にお問合せ下さい。

(日野自動車サービス部)

★

★

★