

CAR MAGAZINE

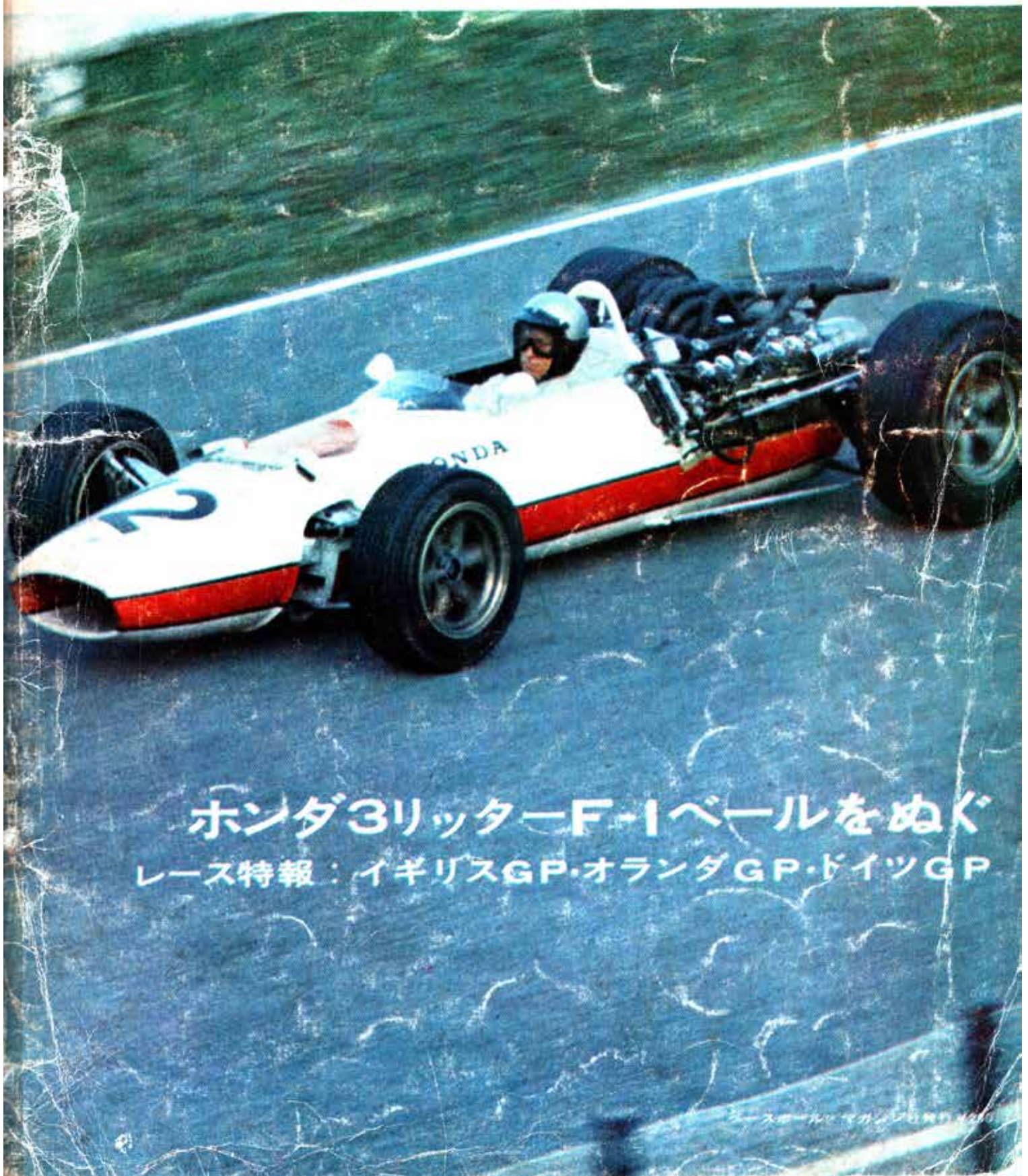
カーマガジン

創刊号 昭和35年11月27日発行 1000円

第10号 昭和35年11月27日発行 1000円

404-2 月19日(国鉄東武特別列車)22日(国鉄東武)

10



ホンダ3リッターF-1ベールをぬぐ
レース特報：イギリスGP・オランダGP・ドイツGP

エース・マガジン・編集部

コンテッサ1300クーペ

塩 沢 進 午



このページはコンテッサのチューニングとして与えられたスペースだが、すでにエンジン・チューンに関しては色々な種類の車に取り上げられたので、今回は出来るだけ外側から、ポケットに手をつっ込んだまま何とか速い車を仕立て上げてみたいと思う。

それでは、まずコンテッサの中でどうしても旧型の900のタイプにこだわって、「あれを改造するんだ」とお考えの方は、ここでは失礼させていただくことにする。

現在のコンテッサ1300クーペは、市内走行からスポーツィ・ムードを楽しむ方まで、広範囲のユーザー層にマッチすべく、フレキシビリティにとんだ車に設計されている。しかし、この範囲をはるかに越える高度のドライブ・テクニックをもった人など、主力販売対象でなかった方もいると思う。

そこでまず、あなたがどれ程メーカーが目的としたオーナーから異っているかを考えてみよう。

まず、あなたはコンテッサ・クーペを何年使用するつもりで購入されたか？そしてどんな道を走行するか？車に乗るスタイルはどうか？

さてこの辺で量産ラインから右の方を向いて出て来た車をあなたの趣向に従って左を向かせてみよう。SS 1/4 mile で12秒まで行きたいなどといわれる方なら、デイトナ・コブラの380馬力エンジンと、ZFトランス・アクスルのユニットに、リアには120-15のタイヤを装着していただく。横田基地に日野プリスカにシボレー5.2リッター・エンジンを搭載し、SS 1/4 mile 15秒以下をマークする車が実際にある。

また、クーペ・ボディにこだわって極端にエネルギーのほしい人、逆にクーペのエンジンおよびトランスミッションを抜き取って、モノポスト・レーサーに組み込んでやろ

うという人もいると思う。(コンテッサ・パワーのモノポスト・レーサーを川村輝夫氏が所有している)

それでは現在より「もうちょっと速く」されたい方々のために話を移そう。まず現在市販されているキット類を調べてみると、だいたい次のようになる。

スペシャル・カムシャフト、ソレックスあるいはウェバー用インテーク・マニホールド、ソレックス・サイドドラフト・キャブレター、スペシャル・エキゾースト・マフラーおよびパイプ、プラス1.2mm オーバー・サイズ・ピストン、ピストン・リング、ライナー、ガスケット、パッフルつきオイル・パン、オイル・クーラー・ユニット、それにヘビー・デューティ・サスペンションなどである。これらはほとんど市街地用としてのスポーツ・キットだから、まずエンジンの生命を縮めることなくパワー・アップ出来る。

数十年前からガソリンに点火してそれが燃えてしまうまでの原理から、ピストン・エンジンに対してはオーバーヘッド・カムシャフトにより4つのバルブを動かし、各シリンダーに2個ずつのプラグをスパークさせ、燃料をインジェクションで注入するという高度な方式があるのはご存知のとおりだが、このようにスムーズに燃料が吸入され、完全に燃焼し、そしてスムーズに外気に排気する行程をいかに導き出すかがチューニングの第一歩になるのだ。さらに各部の摩擦抵抗を少なくすることも重要なことである。例えばローラー・カム、ローラー・タペット、ニードル・ローラー・クランク・ベアリングなどの方式がそれである。

これらをすべて成しとげるには何千万円という大金を用意してかからなければならない。それはちょうどブラバムF-Iのオールズモビル・ブロック使用によるブラバム・レブコのようなものだ。さて、こうなるとチューニングと



コンテッサ1300クーペ。ライトはシングルにされ、このクーペはフロント・ラジエーターに変えられたので、エア・インテークが加えられている。

は、ある一定の予算に基づいて、その制限内でパワーと走行性を並行して選択するという表現も成り立つわけである。

チューニング・キット取り付けという最も安全かつ手頃な価格でのパワー・アップによって78P Sとなったコンテッサ・クーペの走行を、より効果的に発揮させる方法として次に車重の軽量化がある。元来、北海道のはてから九州のはてまで、しかも数年間使用出来るように設計された車を個人の趣向に合わせて変えるわけだから、当然大幅な改造が必要である。

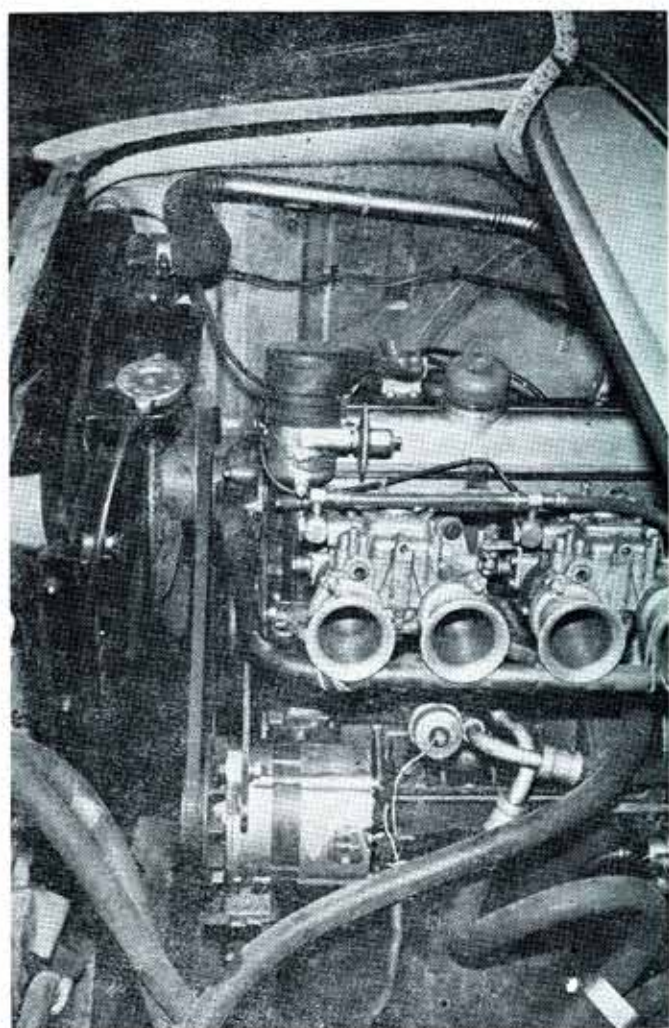
まず、フロント・ウィンドシールドを除いて、すべてのガラスをアクリル製に交換する。前後のシートもグラスファイバー製スポンジ張つきのものと交換、フロント・フード・リア・ボンネット・ドアの裏金などを除去し、ラジオ、ヒーター・ユニットなどを取り去る。これで得られる重量は50kgに達する。

走行性を表示するひとつの方法に、1馬力当たり何kgかという指数で表わすが、コンテッサ・クーペはキット取り付けによって13P Sを得、かつ重量で約5%の軽減を行なったとすると、約25%の指数向上が期待できる。SS 1/4 mile では約2秒の速度上昇をみることが出来る。

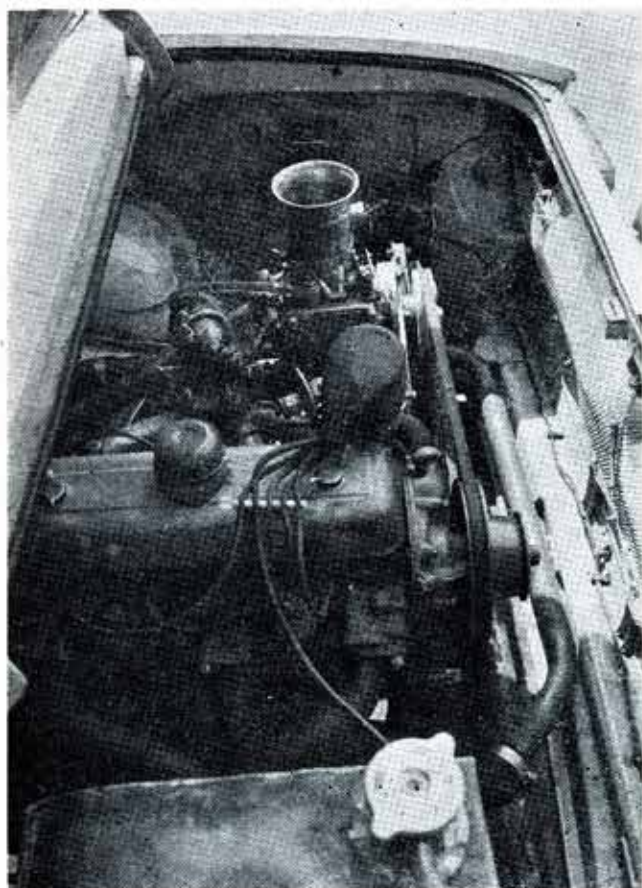
さて、次の段階からはポケットに手を入れてはもらえない人のために。

ガソリンの吸入および排気をよりスムーズにするためエンジン・ヘッドのインテークおよびアウトレット・ポートを全面にわたって仕上げる(1mmまでの仕上げが可能)。

また購入したソレックス、あるいはウェバー用のインテーク・マニホールドを、仕上げの済んだヘッドに印肉を塗



ツイン・ウェバーに強化された1300クーペのエンジン。



スーパーチャージャー使用の1300クーベ。簡単かつ確実な手段で、80馬力のパワーを得ている。

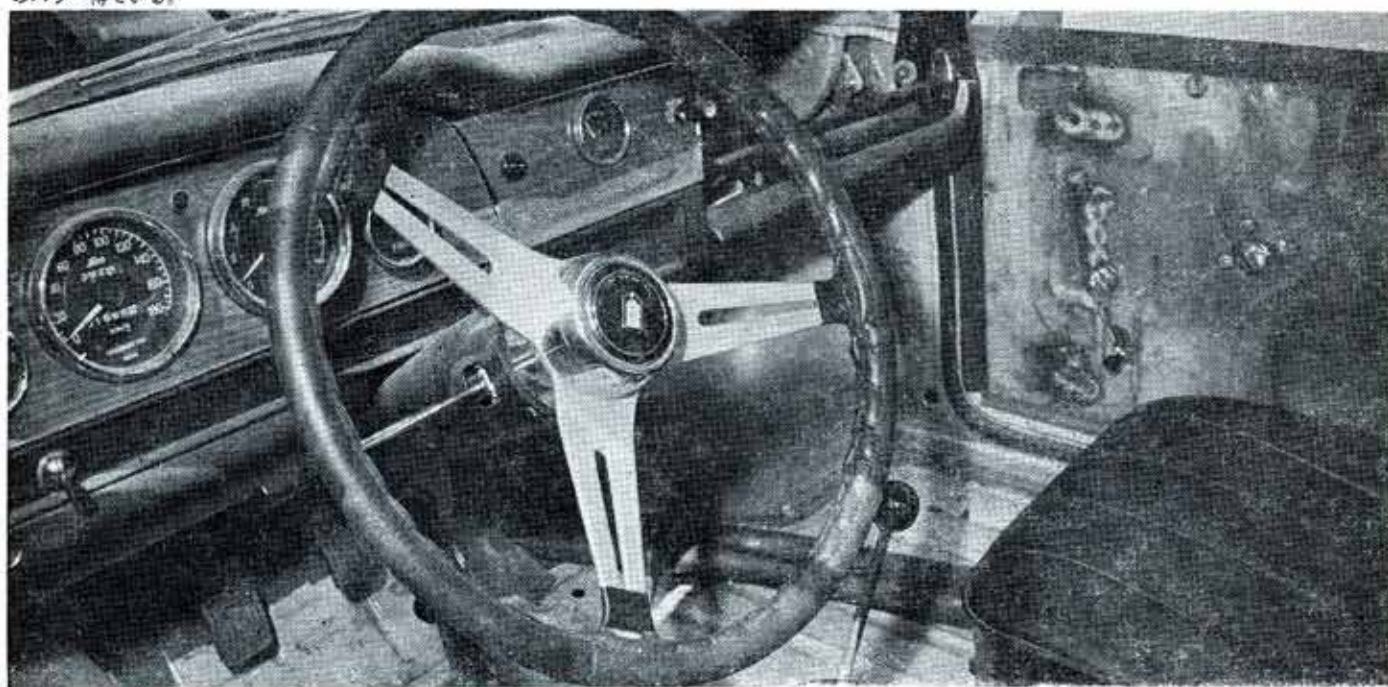
り、それに合わせて写し出されるマニホールドの当りの悪い部分を十分にけずり取って磨き上げよう。エキゾースト・マニホールドも同じことである。

エキゾースト・マニホールドからマフラー、テール・パイプ部分に関しては、手ごろなパイプ屋さんに曲げてもらったものの方がよりスムーズで、かつ軽量といえよう。これらのすべてを完全にマッチさせると83P S程度ならエンジンの耐久力を落すことなく得ることが出来るはずだ。

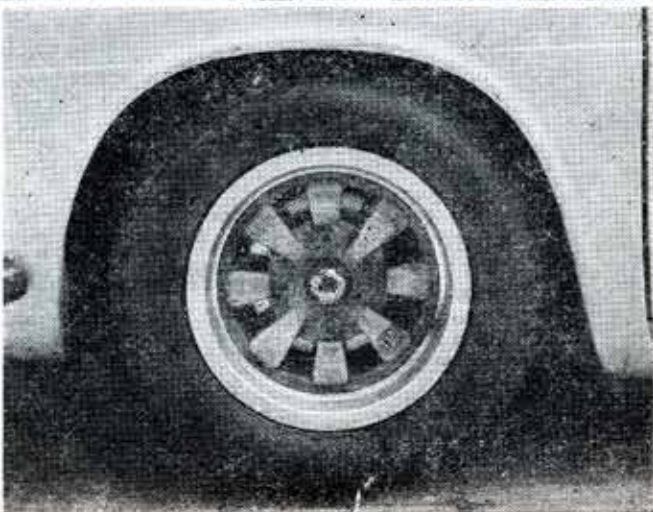
ここまで軽い、馬力の上がったエンジンつきのスペシャル・クーベが出来上がったわけだが、この性能をより効果的に発揮するためには、自分の目的に最も適したトランスミッションの選択が必要になってくる。

現在Dタイプと呼ばれる4速のギア比1.11のギア・セットと、Cタイプと呼ばれる4速1.04のセット、およびFタイプと呼ばれる4速0.97にクロスしたセットが購入可能で、おのおの船橋サーキット型、鈴鹿サーキット型、富士スピードウェイ型といわれるものである。常用 90 kph から 140 kph 程度ならDタイプ、110 kph から 160 kph ならばFタイプのミッションが適当であろう。

さてこうなってくると、エンジンは休みなく回されることになるので、オイル・クーラーが必要となってくる。これもまたスポーツ・キットとして市販されているので取り付けは簡単である。次によりよくラジエーター内の水を冷却するとすれば、クロスフローに水を流すように、水の取



ラジオ、ドアの内張り、フロア・カーペットなど可能な限りを除去すると約 50 kg の重量軽減が期待できる。



放熱効果も高く美しいアルミ・ホイール。

| | モディファイ | リザルト |
|----------------|------------------|------|
| 圧縮比 | 7を9.3に | 3PS |
| キャブレター | ツインSUを ツレックスに | 3PS |
| カムシャフト | K I T | 2PS |
| エキゾースト システム | K I T | 2PS |
| キャバシテイ アップ | K I T | 3PS |
| トータル | | 13PS |
| クーベ・オリジナル | 65PS→78PS | |

入れの位置を変えるとよいだろう。

また冷却ファンは、これを働かすために取られるパワーは5PS〜7PSもある。したがってファンを除去することによりこれだけのパワーが得られることになる。また筆者は、現在フロント・ラジエーター形式で水の回しを行っている。

車はすっかりスーツ・タイをはずしてスポーツ・ウェアに変わったが、まだ靴は運動靴になっていない。次に足回りを固めよう。

フロント・トーションバーもスポーツ・キットとして強化されたものが市販部品として入手できる。リア・スプリングは1巻きと1/4ほどの切断が適切であろう。同じく減

衰力を強化したショック・アブソーバーがあるが、おのこの40%ほどの強化が期待できる。

これですっかりスポーティになったわけだが、スパイクシューズに似た軽合金(ヒドロ・アルミニウム)製5インチおよび5.5インチ幅のリムをもったスポーク・ホイールもある。美観からも強度からもおすすめ出来る。このホイール取り付けは、特にブレーキの冷却効果の向上に期待出来る。

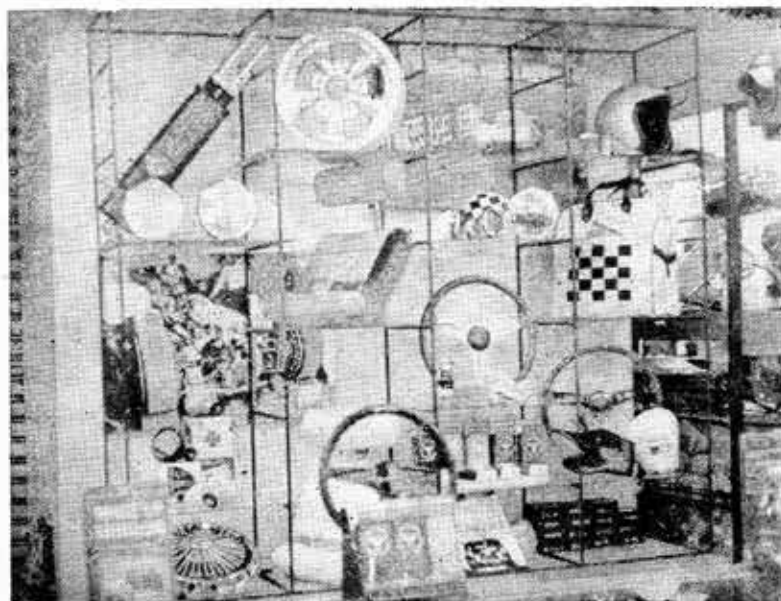
最後に、今年から始まった全日本ドライバーズ選手権大会において、欧米の例にしたがってスーパーチャージャーの使用が認められることになり、すでに使い始めている。スーパーチャージャーの使用は、レースではクラス変更などの不利があるので、小さい車での使用はあまりないものと思われ、一般道路、あるいはラリーなどに使用する程度の確実なパワー・アップ方として見落せない。われわれのテストでは、コンテッサ1300セダン用の日立ダウンドラフトのシングル・キャブレター使用の状態、80PS(DIN)に達している。これはボルシェ1600のパワーを越えるほどのものである。チューニングの、指数に馬力当たり価格(?)があるとすれば、最も効果的な手段ということが出来るだろう。

これで、通常の1,600cc級の車に匹敵するコンテッサ・クーベが誕生したわけである。ここでプラグの点検をお忘れなく。(チューン・アップ・コーナーは今回で一応終了させていただきます。編集部)



「レーシング・メイト」の本格的スポーツ・アクセサリをそろえた、カーマニアのたまり場ができました

協力：  RACING MATE
(株) 八幡商事



オーナードライバーズ・ショー

貴方の車をよりスポーティに!!

- レーシング・コーナー
- ラリー・コーナー
- ナイスドライビング・コーナー
- オートキャンピング・コーナー

開設・展示・即売

9月23日～9月28日
小倉・井筒屋本店 新館4階



小倉 八幡
井筒屋