

月刊自動車 4

ニッサン・ローレル / 東京レーシングカーショー



the motor monthly APR. '68 Vol.10 No. 4



上・アベンジャーGT。VWのシャーシに米国ファイバー・ファブ社製FRPボデーを架装したカスタム・カー。レーシング・クォーター・クラブ(RQC)会員の大山氏が米国からボデーを輸入、国内で組立てたもの。エンジンはシボレー・コルベアの6気筒2686ccをリアにのせている。右に見えるのは、同クラブ山田隆男氏所有のトヨタ1600GT軽量仕様車。レース用に改造したもので、ボンネットとトランクをFRP製に、両サイドとリアウィンドウにアクリルグリルを使用している。

中・スカイライン1500ラリー仕様車。日産プリンス自販内のスポーツ・コーナーで開発。

下・DBグループ所属のナリヒロ・スペシャルF-II。数多い国産マシンのひとつ。デルFIIのシャーシにコロナ1600のエンジンを145馬力強化し搭載。

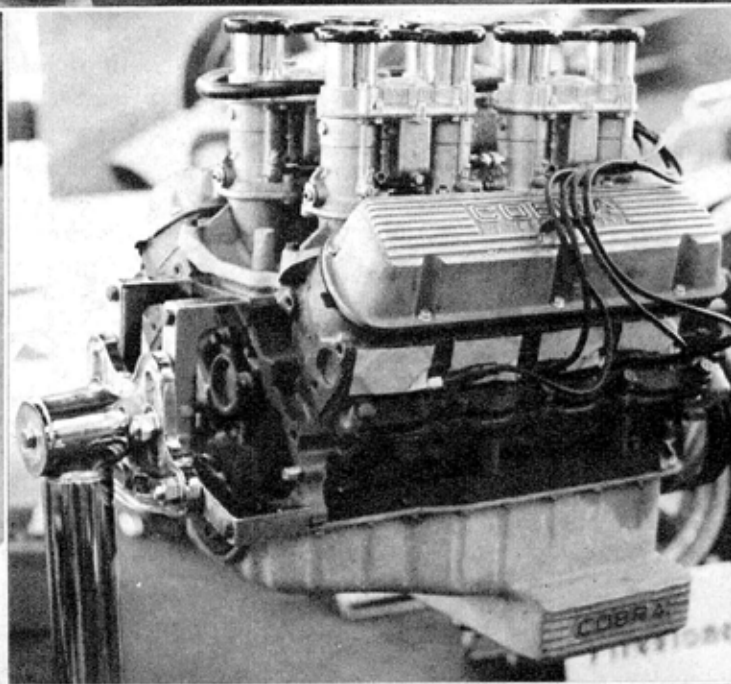
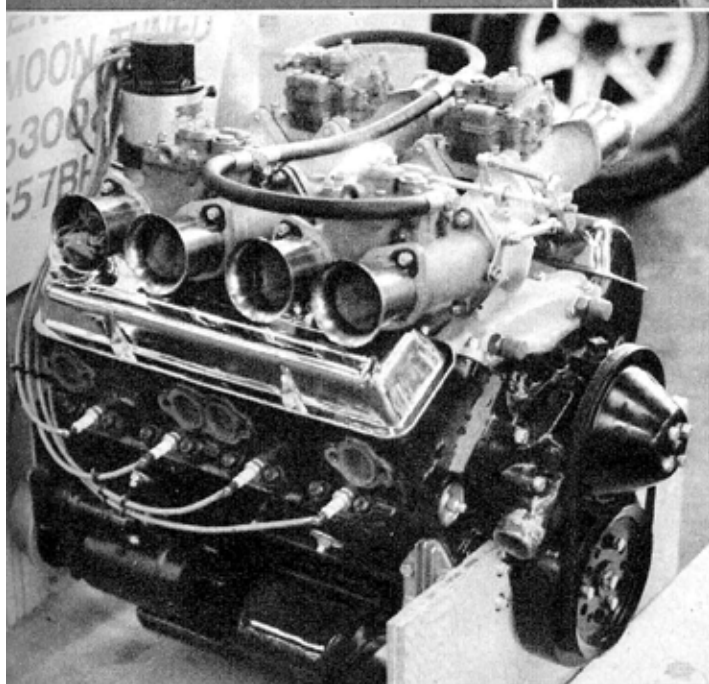


上・ロータスF III。生沢徹が英国のレースに使用、持ち帰ったもので、「売ります。価格応相談」の貼紙があった。

中・クロサワ・レーシング・チームのデル・クロサワF II。フェアレディ1600のエンジンを使用した国産マシン。

下・JRLが米国から輸入したレース用エンジンで、左はシボレーV 8。6300cc 557馬力。ウェーバー58DCO 4個付。

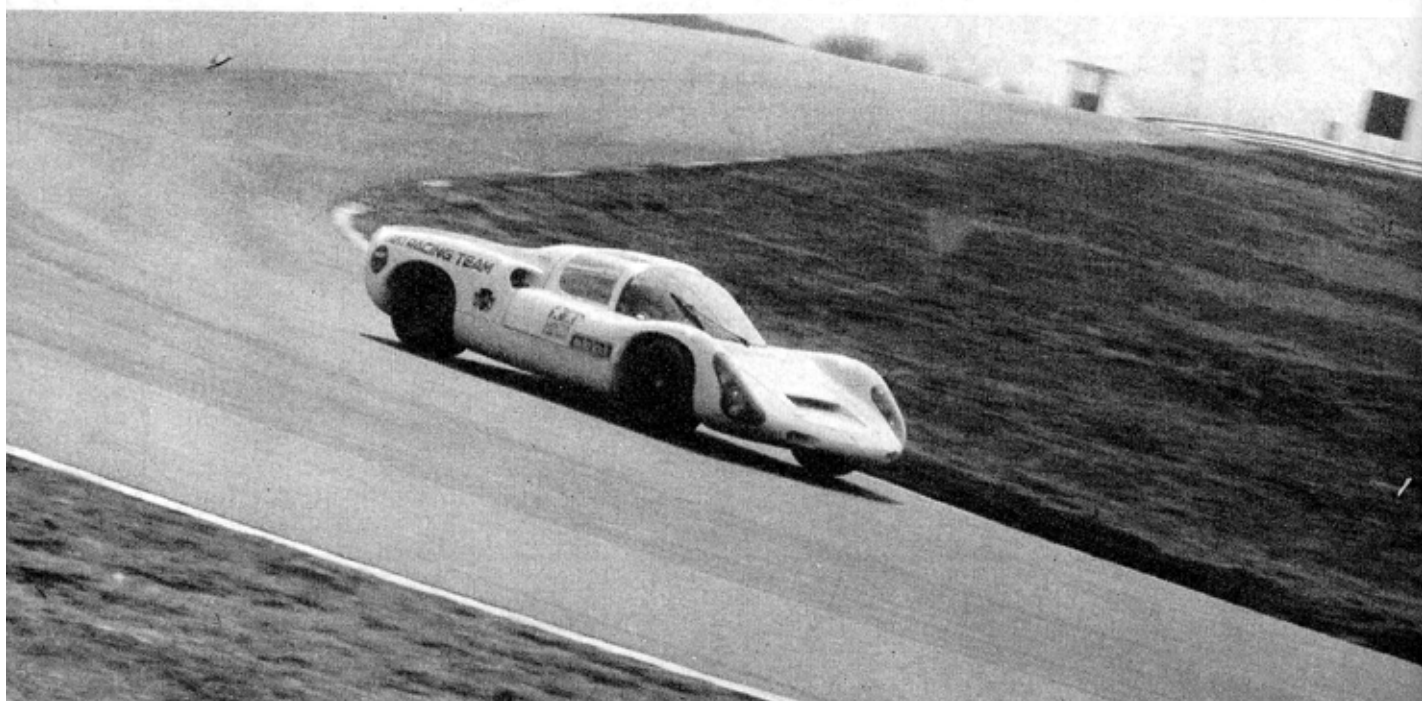
右はフォードGT40用4700cc、415馬力V 8。下向きウェーバー48IDA型4個つき。(フォード7はカラー頁に掲載)。

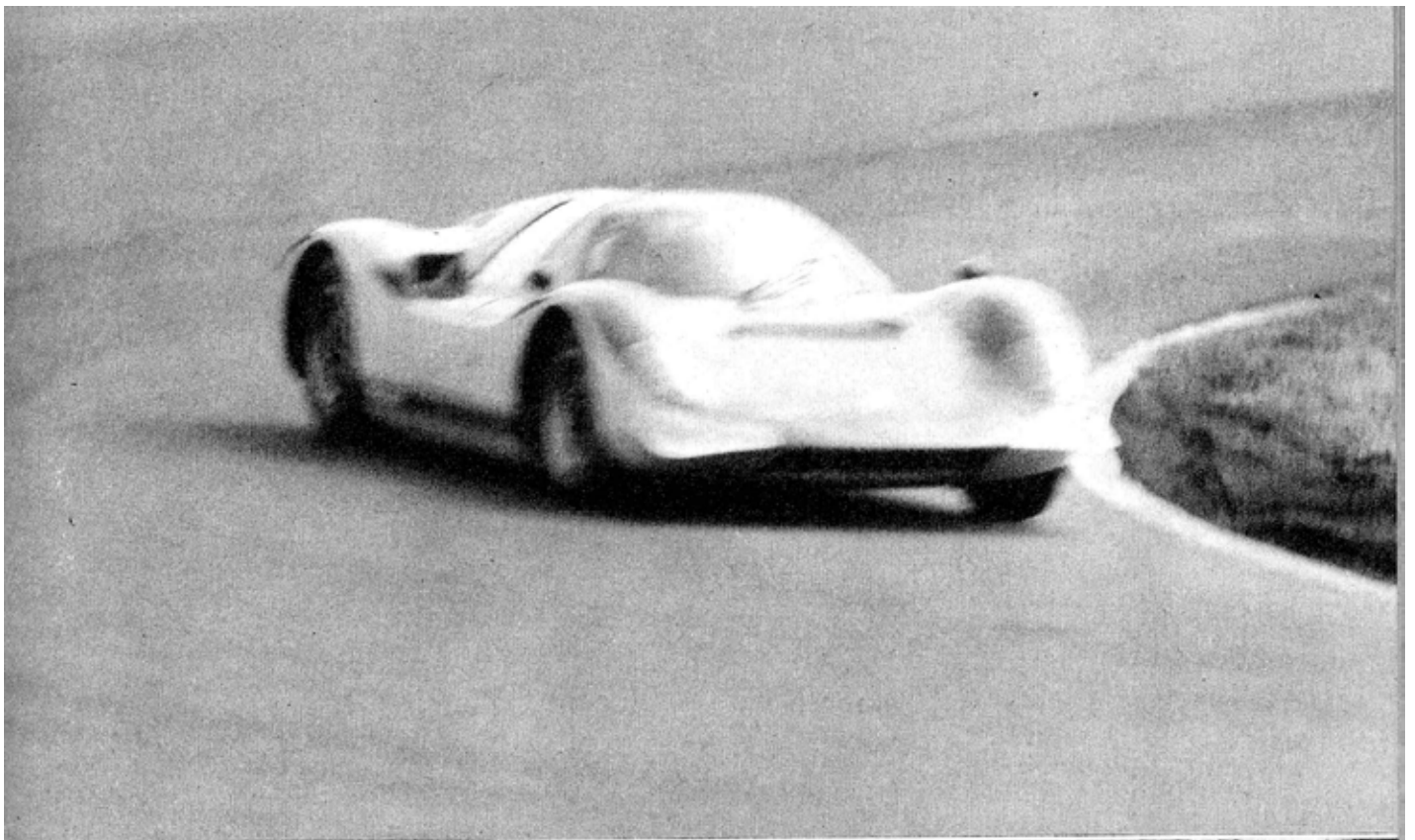


「火ブタ切る日本GPの前哨戦」



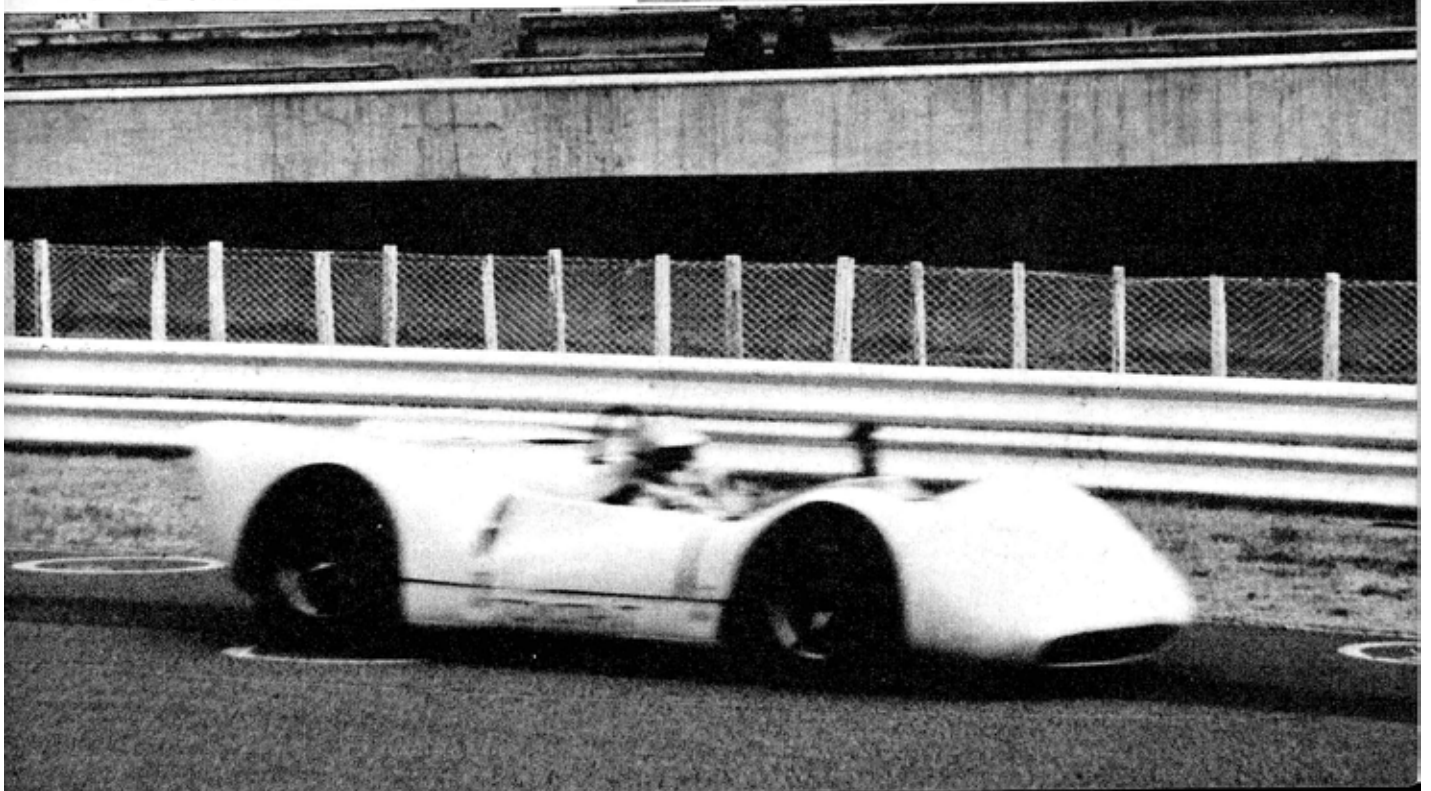
今年の日本グランプリ（5月2～3日）は、メーカー・チーム、個人チーム共に新鋭マシンを繰り出し、手に汗にぎる熱戦を展開しそうとあって、早くも空前の前評判を呼んでいるが、サーキットでは前哨戦の爆音が連日コゲマしている。上・富士スピードウェイに姿を現わしたタキ・レーシング・チームのボルシェ・カレラ10。手前は打合せをする滝進太郎（左）と同チームに入った生沢徹。中・カレラ10に乗りこむ生沢選手。英国留学で一段と腕を磨いた彼は、68GPの本命と見られている。下はヘア・ピンを回るところで、ラップは1分59秒前後。





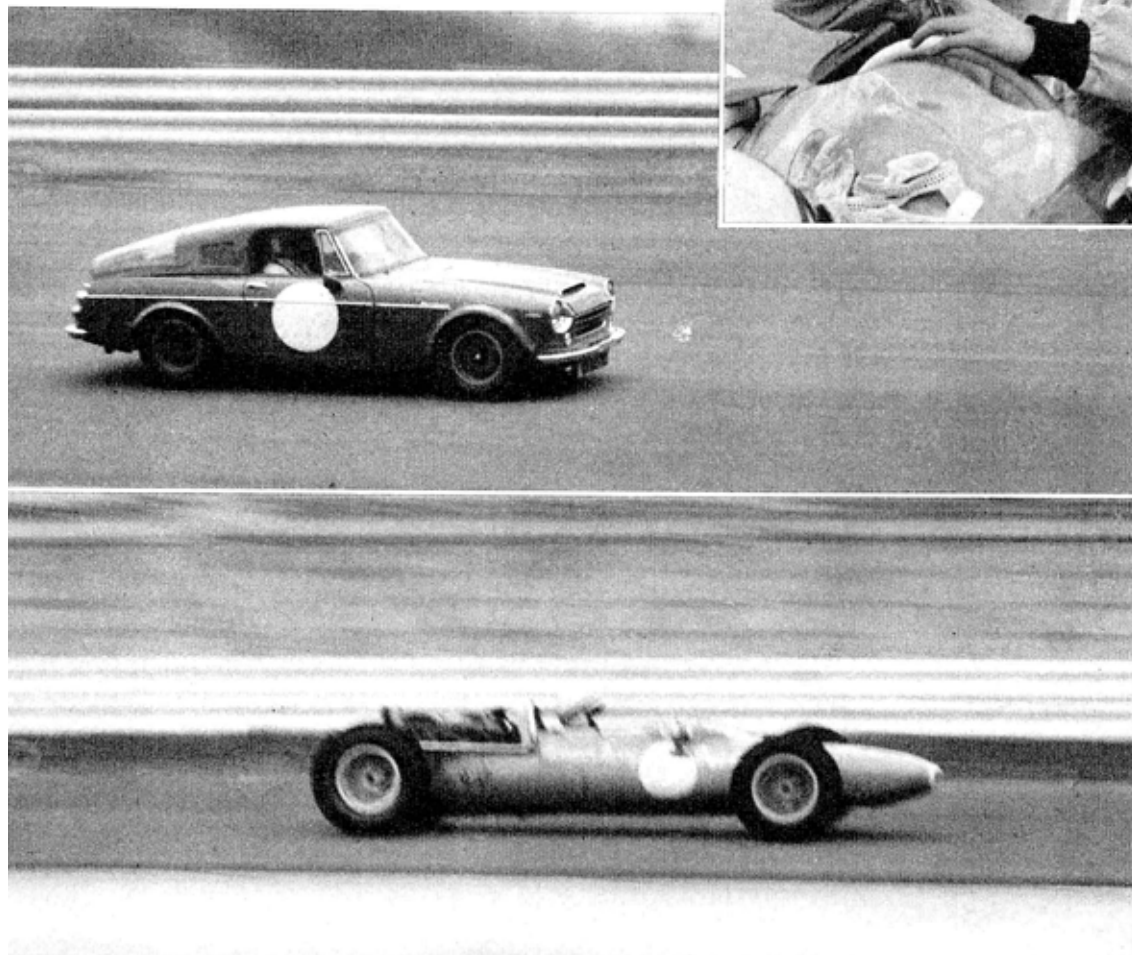
上・日産チームのR380。フロントにポルシェ6と同じような整風板をつけている。それでも前が少し浮き上がり気味だった。この走行は主としてタイヤのテストということで、本番にこのマシンが出るかどうか詳しいことはわからない。トヨタ7に対抗する2座席レーシングカーも出場させる模様。これにはシボレーの4.7iV8を積むというウワサもある。右はピットに入った380。テール・フィンを高くしてある。

下・練習中のトヨタ7。レース専用に使われているので総合優勝をねらうには有利。運転席をかなり前に設け、そのふんだけエンジンを中央に近づけているようだ。

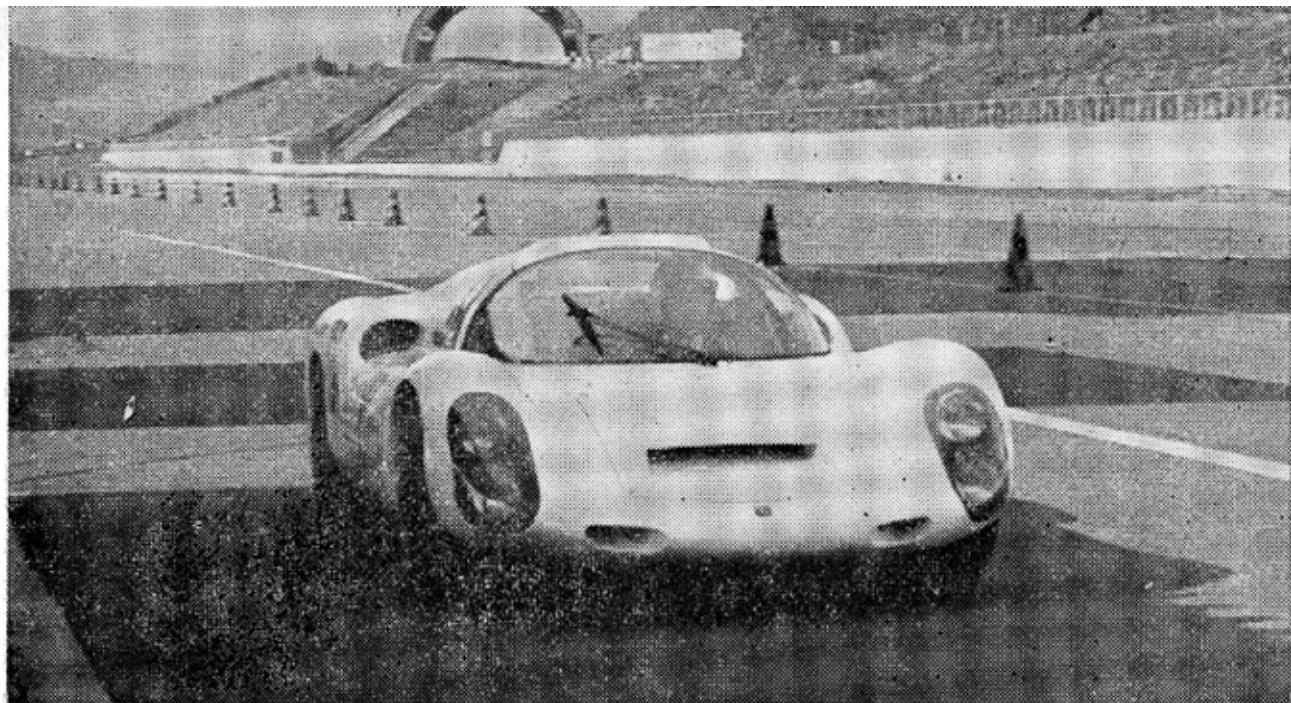




今年の日本GPには、フォーミュラ・カーによる日本スピードカップ・レースが新たに設けられたので、このほうも前人気を呼んでいる。写真上は、富士で猛練習をつむクロサワ・チーム。マシンはクロサワ・デルFⅡ（吉田選手）。右の人物が黒沢氏。右・紅一点、クロサワ・チームの内田則子選手。これまで、スカイラインGTBで、



各レースに活躍したが、フォーミュラは初めて。車はデルFⅡ（コンテッサ）。左下は走行中で、ベスト・ラップは二分三〇秒を切った。左中は日産チームのフェアレディ二〇〇〇。横山。



空前の前評判に湧く

'68 日本グランプリ

==== 出場が予想されるマシンとそのドライバー達 ====

'68 年度国内モーター・スポーツの最高峰をゆく日本グランプリ・レース（JAF主催）が、来たる5月2、3日の両日、前回と同じ富士スピードウェイで開催される。

今年から、年号を冠して正式な呼び名を'68日本グランプリとなった。

早やくもモーター・スポーツ・ファンの間では、前回は上回る前人気を呼んでいる。

一方、富士スピードウェイでは、現在各社ファクトリー・チーム、クラブマンによるグランプリ・トレーニングで、まさに銀座なみのにぎわいを見せている。

今年からレース要項が変わり、前回では、1600ccまでしかエントリーできなかったフォーミュラ・レースが今年からF-Iクラスの3000ccまでエントリーできるようになり、日本スピード・カップ・レースとして加わるなど一層おもしろい迫力のあるレースが展開されそうだ。

以下、今回行なわれるレースについて見どころなどを混じえて紹介してゆきたい。

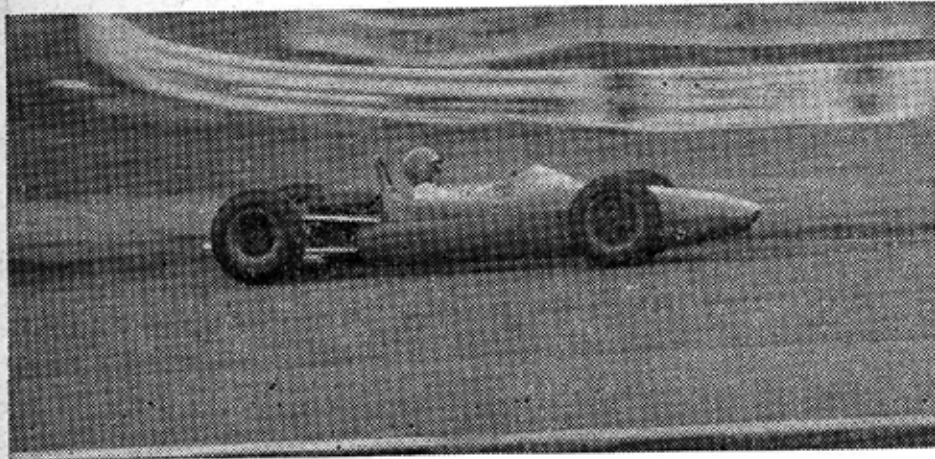
面白いレースになるツーリング部門

ツーリングカー・レースは、前回と同じ15周90キロのレースを展開するが、今年から新たにT-Vクラス（3000cc以上）が加わった。

ツーリングカー出場車は、JAF国内規定の「ツーリングカー」の規定にもとづいた車で、FIAでホモロゲイト（公認）された、第1、第2グループの車。

また、JAFがツーリングカーとして、ホモロゲイトした車で、JAF国内競技車両規定の範囲で改造を許されたものとしている。

第1グループは、連続した12カ月に5000台以上、第2グループは、1000台以上生産された4座席以上の車で（700cc以下の車では2座



(片桐昌夫のフォーミュラF-2
ミヤースーはブラバム・レブコ
製)

新人の出場、入賞のチャンスが多くなったわけで、白熱されたレースが行なわれよう。

なお、昨年はスカイライン2000GTに乗る横山達選手が15周を36分23秒

96で優勝し周回のベスト・ラップは、同じくスカイライン2000GTに乗った田中健次郎選手の2分20秒26(約154km/h)であった。

予想される白熱したGTレース

一般にスポーツカーといっている車のレースで、FIAの規定では、連続した12カ月に500台以上生産された2座席以上の車で、フェアレディー、ホンダS800、ロータス・エラン、ジャガーXKE等が属している。

これらの車は、FIAのグループ3に属しそのほか、JAFがグランドツーリングカーとして認めた車両も含まれる。

レースのために許される改造範囲、出場資格は、ツーリングカー・レースと殆んど同じで、やはりアマチュアやクラブマンのレースとなる。

なお、前回の周回数は20周であったが、今年から、ツーリングカーと同じ15周となった前回このクラスでは、黒沢元治選手のフェアレディ2000が20周を、47分

32秒66で優勝。最高ラップタイムは、やはりフェアレディ2000の長谷見昌弘選手の2分19秒26(約155km/h)であった。

しかし、ツーリングカーも

(女性フォーミュラー・ドライバー 内田則子のデルF-2)

席でも良い)、そのほとんどが、一般大衆となじみ深いセダンである。

なお、今回からこのツーリングカーと、グランド・ツーリングカーのドライバーに資格制限が設けられた。

競技参加ドライバーは、JAF発行の国内Aライセンスの所持者で、JAF公認レースで、1回以上スタートした者と決められた。

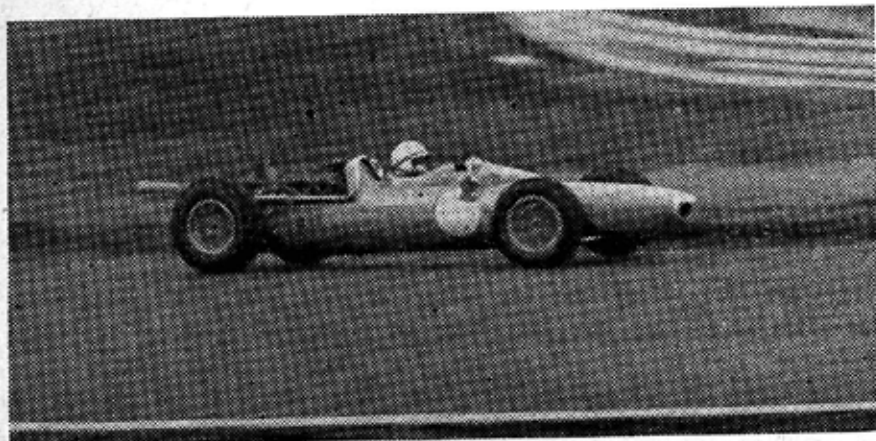
また、次の項目に該当するドライバーは除かれることになった。

○ 第1回、第2回日本グランプリ・レースの各レースで、総合6位までの入賞者

○ 第3回、第4回日本グランプリ・レースの前座レースの各クラス3位までの入賞者

○ 第4回日本グランプリのグランプリ・レースでレース距離の $\frac{2}{3}$ 以上の走行をした者

この規定のため、まったくの初心者と、殆んどファクトリー・ドライバーが除かれ、出場者の大半が若いクラブマンのルーキーで占められると予想される。



グランドツーリングカーの優勝タイムも共にファクトリーに所属する選手の出したタイムであり、今回はこれを下回るものと予想されている。

フォーミュラによる日本スピードカップレース

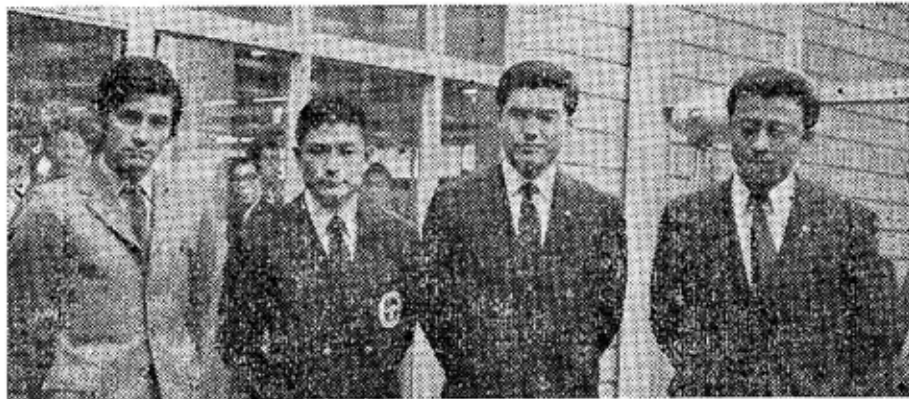
前回は、1600ccまでのフォーミュラで、比較的小型の車でレースが行なわれてきた。

それでも前回1周、2分05秒59と2000ccのプロトタイプに匹敵するタイムを出しており、今回は、更にF-Iクラスの3000ccクラスまで、エントリーできるので、豪快なレース展開が予想される。

賞金も、前回は各クラスの優勝者が12万円だったのに対し、今回は総合賞として100万円に引き上げられた。

これは、JAFの思考として、将来F-Iをグランプリとして、国内で開催することを考慮し、国内でのフォーミュラ熱をかきたてるものとしての配慮だと思う。

現在、ホンダがF-Iグランプリで活躍し新しいマシン（水平対向12気筒）のうわさも



流れており、国内でホンダのF-Iレーサーが活躍するのを早くみたいものである。

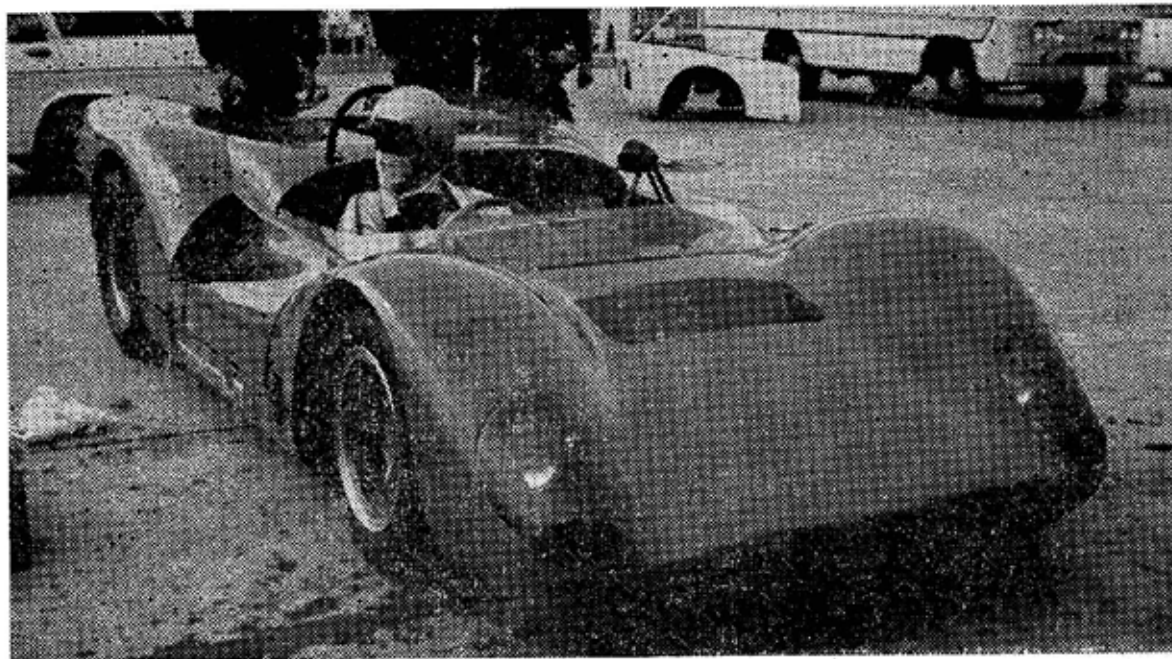
なお、今回のスピード・カップ・レースに出場が予想される車は、三菱コルトF-2 A F-3 A, アローベレット・F-II (ISC C) クロサワ・デルF-II 2台, ナルヒロ・スペシャルF-II (レキソール・グループ) タキF-II 2台 (TRO), チームss スペシャルF-II, (チーム,ss) ブラバム・リプレ F-II (SCC J) 等によりレースが行なわれるものと思う。

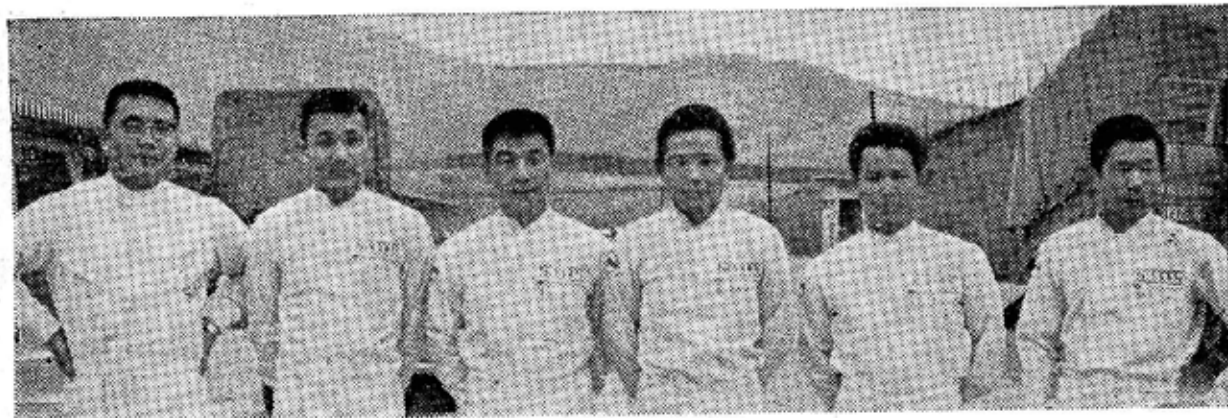
また、この他にF-Iクラスのフォーミュラも出場すると予想される。

なお、クロサワ・チームから女性のフォーミュラ・ドライバーがエントリーするかもしれない。

現在、富士スピードウェイにおいて練習を

(上) トヨタ・ファクトリーチーム左から福沢、津々見、鮎子田、大坪この他に細谷が加わる 下 話題のトヨタ7クループに出場の見込)





重ねており、タイムは1周を2分30秒前後で、練習次第では期待できるのではないだろうか。

ぜひエントリーして、群がる男性ドライバーを尻目に、優勝してもらいたいものだ。

なお、前回は望月修選手の乗るコルツ・フォーミュラ2 Aが25周を53分10秒03で優勝している。

大レースが展開されるか日本GP

前回、生沢徹というヒーローを生んだこの日本グランプリ・レースは、今回早やくも、トヨタのレース参加で日産対トヨタの対決といったうわさが流れて前人気をよんでいる。

この日本グランプリ・レースは、スポーツカー(公道を走るためのすべての装備をそなえ12カ月に50台以上生産された車。ポルシェ・カレラ6、フォードGT40、フェラーリ250LMがこのクラスに属している)、プロ

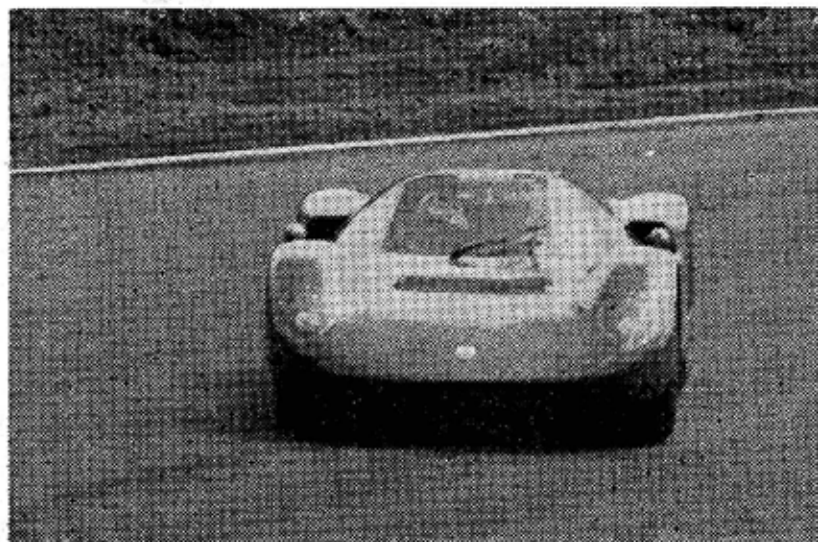
トタイプ・スポーツカー(スピード・レースや耐久レースのために特に製造される車で、将来、量産を予定して設計されたもので、一般公道を走れる条件を満たしているもの、ニッサンR380、ダイハツP-5、フォードGT-MKII、IV、フェラーリP-5などがこのクラスに属している)。他に、今年から新らしく2座席レーシングカーが参加できるようになった。

この2座席レーシングカーは、国際スポーツ法典J項に規定されている第7グループでクロズド・コースのレース専用で作られた車で、設計の自由度が多く、スポーツカー、プロトタイプ・スポーツカーより一段と高性能な車である。

特にグループ7のレースとしては、CAN-AMシリーズ(カナデアン・アメリカン・チャレンジシップ・シリーズ)があげられ、大馬力の2座席レーシングカーが活躍している

'67年度のCAN-AMシリーズのチャンピオン・マシンとなったマクラーレン・シボレーM6Aを例にとってみると、完全モノコックのシャシーにシボレーの5.8リッターV-8エンジンをのせ、これにルーカスの燃料噴射装置を付けて500馬力以上のパワーを発生する。それで車両重量は614kg

(富士で現在練習中の日産R380-II型、本番には、おそらく改良型が出る見込)



〈英国留学を一たん停止して帰国した生沢徹、去就が注目されていたが流チームに入る事が決定〉

という軽さだ。

これをみてもグループ7がいかにマンモス・レーサーによるレースかわかるというもの。

ローラ70, チャパラルや, 国産では, 話題の車トヨタ7, デル等があげられる。

マクラーレンやデル等のようにエンジンと車体の組合せも多く, スピードのだいご味をみせてくれる。

これらの高性能車が入りまじってレースを行なうわけだが, 今回は80周と前回より20周多い480キロの長丁場。

各チームの作戦, タイヤ交換や燃料補給のピットワーク, また車の耐久性など見せ場の多い大レースが展開されることと思う。

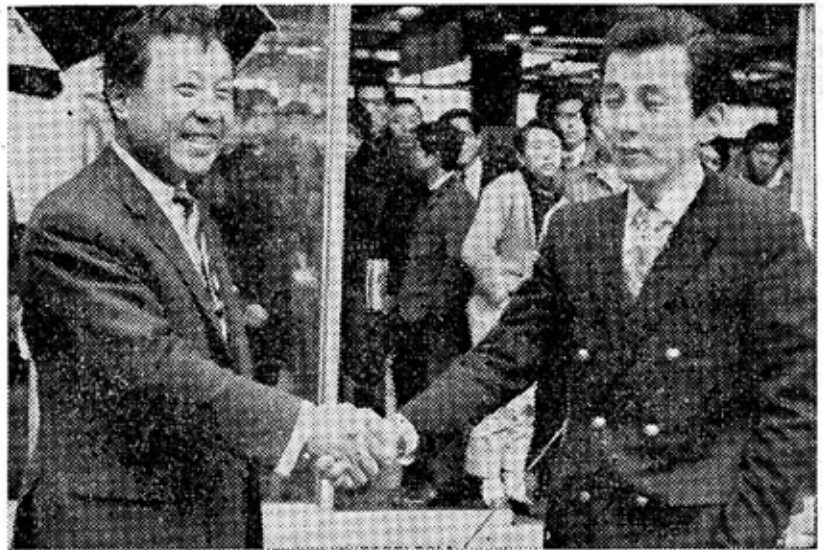
出場車も昨年はポルシェ・カレラ6, 日産R380A-2, ローラT-70など9台であったが, 今回はさらにトヨタ7, ポルシェ・カレラ10を始め, 前回プラクティスで0.2秒で泣いたダイハツP-5Xも改良型が4台出場を予想され, 参加台数も, 30台前後の車が見込まれている。

なお, 前回ロードクリアランスが2mm少なくダイハツと共に消えたピート・ブロックのヒノ・サムライ・プロトも, ニューマシン(コスワース1,3ℓエンジン)を搭載したレーサーでスポンサーが付けばエントリーすると思われる。

日産, トヨタ, タ キの三つどもえ

現在, 富士スピードウ

(生沢のカレラ10, 現在スピードウエイで練習中, 11周を1分57秒前後で走行している)



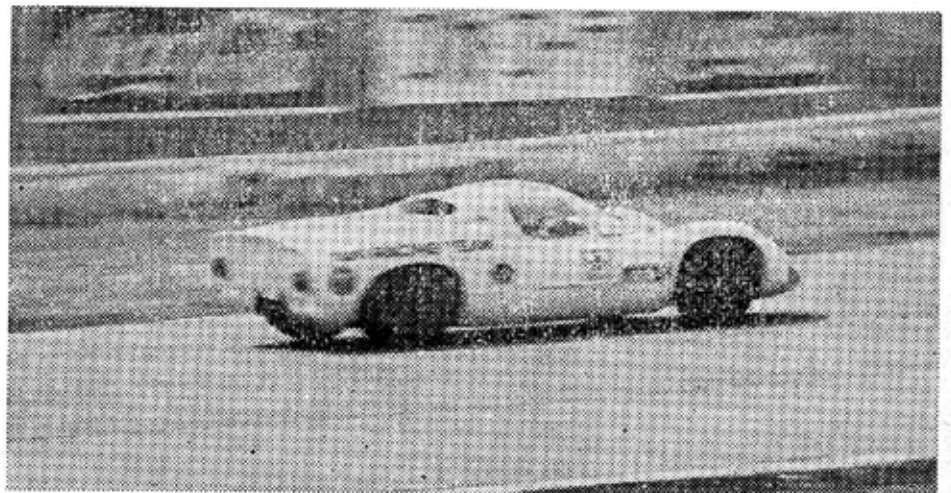
エイでは, 各チームが練習をしており, 本誌も早速, 現地取材にゆき, 各チームの調子を探ってみた。

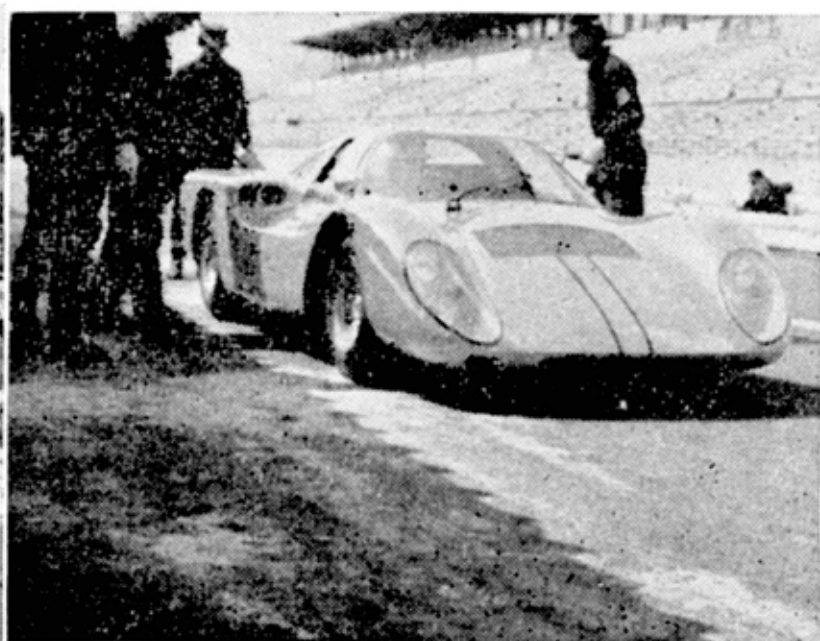
各チームとも, まだタイヤのテストと, 車に馴れることに重点をおき, 練習している。

日産チームも, 現在はまだR380A-2の前回と同じマシンで練習しているが, シボレーの4.7リッターエンジンを数10台買い込んだともいわれ, また, ピックサイズのファイヤーストン・タイヤをオーダーしたという情報も入っている。

おそらく来月には, 改良型が富士スピードウエイに姿を現わすのではないだろうか。絶対的な本命とはいえないが優勝候補である。

なお, 現在モータースポーツ・ファンの心を一身に集めているトヨタ7は, センチュリーのV8エンジン3000ccを搭載し, ボデー





(右) ダイハツ・チームも去年の汚名を挽回しようと現在懸命に練習をしている。この車で今回のグランプリに出場する。左 チームのエース 吉田隆郎選手)

は、ニッサンR 380が鋼管スペース・フレームなのに対し、アルミ合金の軽量フレームを採用、軽量化につとめているが680kgとR380より90kg重い。

最高速度はR380が290キロ以上で、トヨタ7は300キロ弱とされており、やはり優勝候補の一角だ。

なお、プライベート・チームもあなどれない。タキ・レーシング・チームがそれだ。前回の覇者生沢徹も新らしく加わり、滝、田中酒井、長谷見とファクトリチームと比べても、ぜんぜん見劣りしない一流レーサーばかりだ。

車も、従来のカレラ6に新しくカレラ10を買入れ、さらにプロトタイプを物色中といううわさも聞いている。

カレラ10は6に比べ、性能もひとまわりすぐれており、足まわりなどもスポーツカーというよりもフォーミュラカーに近い機構を持っており、日産、トヨタとしてもあなどれないチームだ。

昨年は生沢徹選手のカレラ6が60周を2時間4分39秒で、最高ラップも同選手の2分00秒80(約180km/h)と好記録をマークし優勝した。

しかし、今回はグループ7も加わり更に良い、前回は上回る好記録が期待される。

なお、賞金は前回と同じ150万円。エントリー締切りは、3月21日で、発表は4月上旬とされている。

レース種目とクラス区分

クラス	気筒容積	周回数 レース距離	規定周回数
▶クラブマン・レース(ツーリングの部)			
T-I	600~1000cc	} 15周 90km	10周
T-II	1000~1300cc		
T-III	1300~1600cc		
T-IV	1600~3000cc		
T-V	3000cc以上		
▶クラブマン・レース(GTの部)			
GT-I	1300cc	} 15周 90km	10周
GT-II	1300cc以上		
▶日本スピードカップ			
C-I	600~1000cc	} 30周 180km	20周
C-II	1000~1600cc		
C-III	1600~3000cc		
▶日本グランプリ			
GP-I	600~1300cc	} 80周 480km	54周
GP-II	1300~2000cc		
GP-III	2000~3000cc		
GP-IV	3000cc以上		

くすると直流抵抗も減るので電流がふえ、コイルの発熱が大きくなると同時に低速時点火性能を落とすこととなります。したがって、コイルの外に別に抵抗器を設けて電流をあまりふさないようにすると同時に、この抵抗器自身に発熱させて、コイルの温度上昇を防ぎ、温度特性も改善しているわけです。これが、この外付き抵抗をもつイグニッション・コイルの作用と目的です。

したがって、この外付き抵抗型のイグニッション・コイルを使用すると、高速時にすぐれた飛火性能を得ることができます。

また、このタイプのイグニッション・コイルにはクラウンMS50系のように、始動時（スタータを働かせたとき）に、その外付き抵抗の一部を短絡して、バッテリーの電圧低下

を補償しているものもあります。

（日本電装 サービス部）

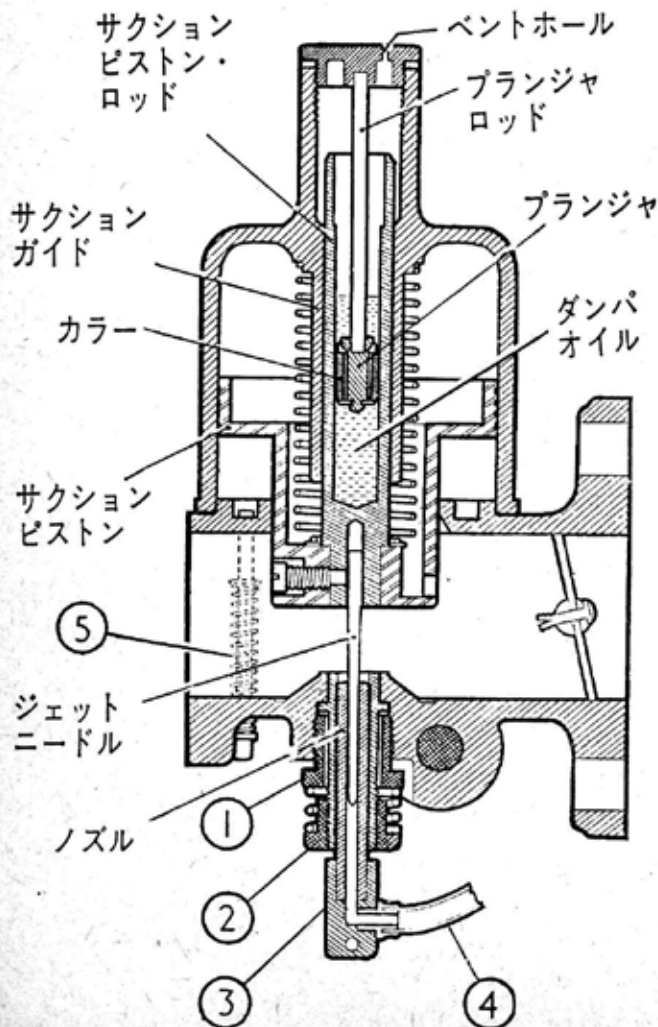
コンテッサ 1300S の加速不順

【質問】 コンテッサ1300S（41年式） ①追越のときチョークを引いたときと引かないとき、加速に相当差があります。またチョークを引かないでアクセル・ペダルを踏込むとガクンと減速したような感じになります。どういことでしょうか。②コンテッサの点火プラグNo. S S $\frac{1}{4}$ マイルでいくらかかりますか。
（神奈川県大和市 藤後孝充）

【答】 ①右図からおわかりの通り、燃料のメータリングは、ノズル（ジェット）内を上下するニードル（針）によって行なわれています。（ニードルの上下はサクシオン・チャンバに導かれた負圧によって上下し、ニードルが上がると燃料は濃くなり、下がると薄くなります）。このようにSUキャブの場合、燃料系は低速、加速、高速系とも一系統ですので特に加速ポンプをそなえた型式のものより、急加速時のアクセル・レスポンスが劣るのは構造上やむを得ません。

（アクセル・ペダルを急激に踏込んだ場合、気化器のスロットル・バルブは全開され、吸入空気の流速が一時的にダウンしますので燃料の霧化が悪くなります。これを助けるためアクセルを踏込んだ時、同時にポンプを作用させて生ガスを送り込んでやるのが加速ポンプです。）

急加速のとき、チョーク・レバーを引き上げると加速がきくというのは、チョーク・レバーによってノズル（ジェット）が強制的に引き上げられ、燃料が濃くなりますので当然加速も良くなります。但し引き続けていると



（第4図 SUキャブの断面図）

エンジン回転の上昇に伴い、負圧が高くなりサクション・ピストンが上がって（ニードルも上るので燃料も濃くなってきますのでオーバーリッチ（濃すぎ）となりエンジンは不調となってきます。

追越しは巡航ギアより一段ダウン

従って追越しには、巡航しているギアより一段ギアダウンして加速し、その後シフトアップするのが正しい操作法といえます。（加速にチョークを使用しない）

次にチョークを引かないで、アクセル・ペダルを踏込むとガクンと車速が落ちるような感じがするとのことですが、上記のようにSUキャブの構造上のアクセル・レスポンスの悪さを頭において割り引きしても、まだ異常に加速が悪い（他の車と乗りくらべて）とすれば次のような事項を点検してみてください。

(1)サクション・ピストンのダンパ・オイルは入っていますか。

アクセルを急激に踏込んだ時、マニホールドの負圧も急激に低下しますが、サクションピストンも同時に一気に上昇してしまっはキャブレータ・スロットル部の口径が大きくなり、ますます吸入エアの流速が低下して加速は悪くなります。この点をおぎなうため、ピストン上部にダンパを設けて急激なピストンの上昇をおさえています。

このダンパ・オイルが不足しているときはダンパ作用が不十分となりますので、アクセル・レスポンスも悪くなります。（ダンパにはモービル油 #20を30cc入れる。3000kmごとに点検、補給）

(2)2のつキャブレータのスロットル・バルブは同時に開閉していますか。

2個のキャブレータはそれぞれ2シリンダ

づつ受持っていますので、両方のキャブレータは同時に作動しなければなりません。（片側が不調の場合は、他の側も引っ張られて全般的に不調になります。この現象は高速になるほど、力不足の感じが目立ってきます…当然）

両方のキャブレータが同時に作動しているかどうかは、それぞれのキャブレータのエアの吸入量を測定して判定しますが、これには“フローメータ”（流量計）が必要で目視により作動点検では正確に行なえません。ディーラーの整備工場で点検・調整してもらってください。

エア・クリーナーの目ずまりに注意

(3)アイドル・アジャスト・ナットの戻し量は適正ですか。また、両方そろっていますか

アイドル・アジャスト・ナットは一杯に締込んだところでチョークまたはペンキ等でマークをつけ、両方のキャブレータとも正確に同じ量だけ戻してください。戻し量は $2\frac{3}{4}$ ~3回転の範囲です。

(4)イグニッション・タイミング（点火時期）は正常ですか。

イニシャル・タイミング（アイドル時）とともに、進角状態も点検してください。…タイミング・ランプで。

またバキューム・アドバンサのダイヤフラムはパンクしていないか（バキューム・パイプを外して、口で吸って見て点検する。舌がすいつけばOK、スカスカの時はダイヤフラムのパンクと判定する） また、動きが渋くないか、ディストリビュータ・カバーを開て、作動を確認してみてください。

ついでに点火プラグの汚れ、ディストリビュータ・ポイントの汚れも点検しておいてく

ださい。

(5)エア・クリーナの目づまりはありませんか。

エア・クリーナに異常がないときは、エアインテーク・ホースがつまっているかもしれません。(つまっていると吸気抵抗がふえて出力が落ち燃費も悪くなります) エア・インテーク・ホースをエア・クリーナ側からコンプレッサのエアでふいてみてください。

④コンテッサ1300の点火プラグはつぎのものを指定しています。(ねじ径14mm, ロングリーチ)

N.G.K B-6 E, HITACHI C-45
Denso W-17 E S。

③21秒(5人乗車)

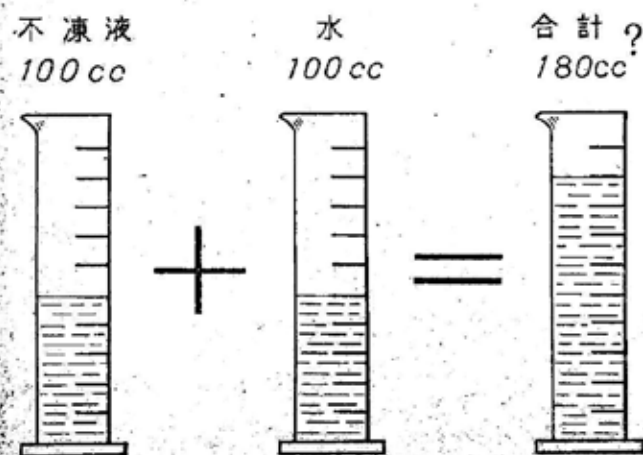
(日野自販サービス部技術課)

1プラス1は河故2にならぬか

【質問】 第9巻12号の73ページに、不凍液のところでも、4リッターの水に1リッター加えても、4リッターとなっていますが、詳しくお教え下さい。(茨城県鹿島郡鉾田町 M・Y)

【答】 それではまず $4 + 1 \div 4$ となる実験を試みよう。

今、メス・シリンダに水を100cc入れますそれに100ccの不凍液を加えますと下図のようになります、200ccにはなりません。



不凍液のかわりにアルコールでも同じです
だいたい180ccぐらいになり

$$100\text{cc} + 100 \div 180\text{cc}$$

という不思議な結果がでます。

あとの20ccはどこへ消えたかと申しますと水素と水素のスキマに入ったといえます。

ご承知のように、水を化学式で書くと H_2O となり、2つのHと、1つのOから成り立っています。温度が 0°C になると水が氷になるのはHの配列が変わってくるからであります。

従って、水を凍りにくくするためには、HとHの間に何かを入れてやればよいわけで、それが不凍液(アルコールでも可)であるわけです。

ですから、 $100\text{cc} + 100\text{cc} = 200\text{cc}$ となるような不凍液は不凍液の役目をしないともいえるわけです。

これで $4 + 1 \div 4$ の理由がおわかりのことと思いますが、ここで注意していただくことは、水よりも不凍液が洩れやすい性質があるということです。

今迄冷却水の水洩れがなかったが、不凍液を入れるようになってから、水洩れがしたという経験がおありの方もあると思います。

ヒーターホース程度からの水洩れは、大したことではありませんが、シリンダ・ブロック内への水洩れや、エンジン・ブロック接合部の水洩れは大へんなことになりますから、不凍液を入れる前には、よく各部の締め付けを行ってから、注入したいものです。

また、不凍液の銘柄ですが、メーカー指定に従うのが最もよいと考えます。指定する以上は十分なテストをやった上と考えてよいからです。

(編集部)