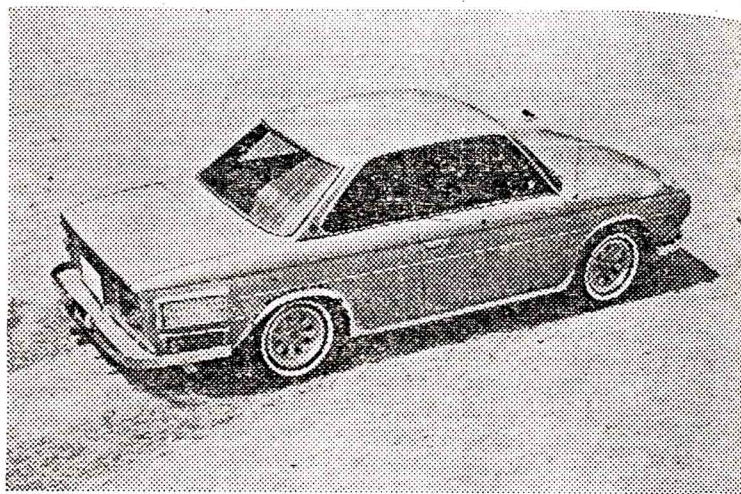


## こうして作られたデル・ダンディ・スペシャル



コンテッサクーペはベルギーの「国際自動車エレガンス・コンクール」で3年連続して名誉大賞を受賞している。ミケロッチのデザインしたトリネーゼ・スタイルのこの車の美しさはだれしもが認めるところだ。しかし1,300cc、65馬力というパワーは、機能美に満ちたこの車を、スタイルにふさわしい走行を試みようとする人には不足を感じさせるだろう。

この美しいスタイルに、猛虎のようなエンジンを内に秘めていれば……こう考える人はオーナーの塩沢さんばかりではあるまい。

グラビア54ページに紹介する塩沢さんのデル・ダンディ・スペシャルはそのパワーをクラウンV8に求めた。65馬力から115馬力、すなわち50馬力も一気にアップしたわけである。そのために、出足、加速の良さは国産車の例をみない。時速10キロぐらいからはセカンドであろうとトップであろうと加速は同じである。トップでもノッキングしないでグングン加速する。ミッションはコンテッサのものなので6,000回転しか回せないの、最高速度は150km/hに過ぎないが、あと2速付ければ楽に200km/hはマークするであろう。

塩沢さんはこの車の新車を2台購入した。1台はレースに出場するためであり、1台は改造用である。結局レース用に購入した車はチャンスがなく、改造用の試作車的な用途に用いられた。現在ここに出した車と全く同じスタイルでエンジンさえ積めば走れる状態にある。

この車は、積むエンジンの条件として次のことを頭に入れて物色した。

まず、パワフルであること。しかもリヤエンジンのコ

ンテッサのエンジンルームに納まるために、コンパクトであること。次に安いことである。

そしてこの条件に最もかなったのがクラウンV8エンジンである。この型の車は現在生産されていないので安い。正式なルートを通しても新品を20万円で購入することができた。

このエンジンはすっぽりコンテッサのエンジンルームに納まったわけではない。幅は十分にあるのだが縦の長さがわずかに足りない。しかしこれはリヤのグリルを取り去り、新しく作ることで解決できた。

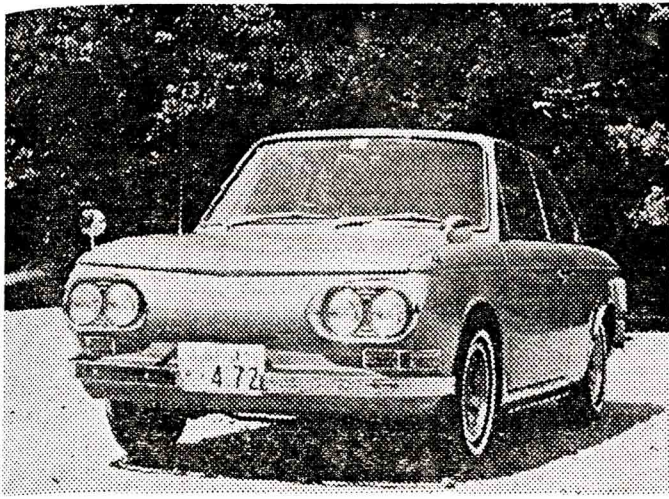
ここで最も問題になったのはクーリングである。リヤエンジンであること、しかもエンジンルームの縦方向はいっぱいでファンとラジエターを設置する余裕がない。結局、左右に1個ずつ付ける以外に方法はなかった。しかもスペースは限られているので、全く自分でラジエターとファンを作らねばならなかった。ファンは薄い鉄板で作成した。

左右のエアダクトは空気を排出するものである。

さて、クーリングのシステムはできたものの、果たしてこれがエンジンを冷してくれるかどうか？

最終的には実際走らせてみて、それを知る以外に方法はない。そのテストの段階では空気の入入口を上にしてみたり下にしてみたり、いろいろ試みてみた。結局、排出口を作ることがベストであった。

現在のクーリングシステムでは、都内や山路では全く心配はないが、高速道路で長時間走るとややオーバーヒート気味になるという。



### フロントビュー——エレガントなバンパー

フロントはそのエレガントな線をこわさないために、バンパーを取り替えるだけにとどまった。ハイオーナーというイメージにするためにはカラーリングしたり、フォグランプ等を取り付けてはイメージが崩れる。そして「スペシャルカー」のイメージを出すためにこのようにシンプルなバンパーを選んだ。このバンパーは幅2インチ（約5cm）の鉄板でナンバープレートで切れている。オリジナルより実用価値はないが、なかなかエレガントで、その目的「スペシャル」のイメージを表わしている。もちろん手製である。

### サイドビュー——美しさを増した車高

サイドで最も目に付くのがエアダクト。この内側にはラジエターが組まれている。このエアダクトは空気の流れを良くするために前方向が厚く、ここで前から流れた空気をはじき、後方が薄いのでエンジンルーム内の空気を排出し易いようになっている。この縁は、鉄板を鍍金し、網は市販されているもの（リヤのグリルも同じ）である。

次に、この車を格調高いイメージにしているのがフロントのタイヤ後ろからリヤバンパーにかけてのモール。この部分は、どの車でも泥に汚れてきたものなのだが、そこをあえてクロームで銀色に光らせているので、「ぜいたくな車」というイメージを抱かせる。普通この部分はカラーリングでかたづけられるものだが、この車は自分でデザインし、鉄板を鍍金したのだから手がこんでいる。このモールはリヤのタイヤのところでオーバーハングしてリヤの逆キャンバーのタイヤとうまく調和している。マッドガードの役目もしているわけである。なお、このオーバーハングは全幅のわく内に納められている。

この車は一般道路を走行するために作ったので、すべて改造した箇所は改造認可され車検を通っている。ただし、1カ所だけ車検後に取付けたのがホイールである。このホイールは塩沢さんが経営しているデル・レーシング・モーター・カンパニーが、レース用に作成したもので、サーキットを走るぶんには良いが、一般道路を走る許可、すなわち車検は通っていない。経験的に強度は十分なのだが、このホイールで車検をとることは計算がむずかしく、まず不可能だという。アルミ製で、エンジンの力強さを表わしている。ただ残念なのは、これだけパワフルであるにもかかわらず5.60-13という普通のタイヤを使用していることである。しかし、これは代用であって、現在BSのラジアルを注文中とのことである。

この車に落ち着きとせいかんさを見せる要素になっているのが2.3cmの車高ダウンである。写真で見ると不自然な下がり方ではなく力強い重さを表わしている。

サスペンションはデル・レーシング製作のレーシングサスペンションなので、市内走行には堅すぎるが、悪路で車高を下げたにもかかわらず腹をこすことはない。コンテッサはこれぐらいの車高が一番美しいのが写真をとらんになればわかる。

### リヤビュー——マフラーも手製

フロントのシンプルなのに比べて、リヤは逆に手が加えられている。オリジナルのイメージを完全に変わってしまったのがリヤビューである。リヤのグリルはエンジンのマウントの関係から作り変えなければならなかったのだが、菱形の網目のグリルは上品で美しい。左右のランプは、コンテッサのオリジナルを2台分、上のランプはそのままだが、下は右側に付いていたものを左側に付けて、縁の形状に合わせている。バンパーはフロントと同じ鉄板を鍍金したものである。

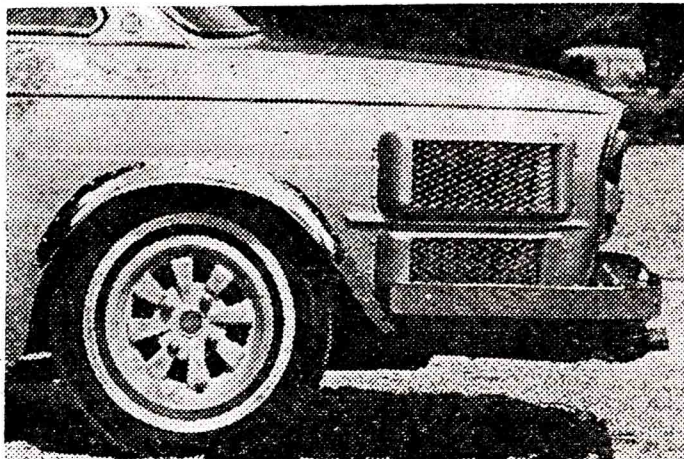
マフラーは全く手製である。鉄板を叩いて作った。マフラーでいちばん問題なのは、音の良し悪しである。これは計算では絶対に出ず、マフラーの太さ、長さ、形状



等、経験によりその音は創られるものである。このマフラーの音は保安基準に適合するばかりか、低く力強く外車のスポーティ・サルーンなみの心地良い音を発する。マフラー製作の専門家ではない個人がこの種のものを作ったことにただ驚くほかはない。

### インテリア——すべて黒に統一

コンテッサクーペのインテリアはゴージャスなことでは定評がある。そこでインテリアのドレスアップは、フロントシートをレース用にしたことと、内張りを黒に統一



一したことにとどまった。一見しただけではシートが変わっている以外は気付かないが、良く見ると非常に細かい所まで手が加えられている。内張りだけで20万かかったというからご想像願いたい。

内張りはすべて取り変えた。これはオーダーメイドで自分でデザインして作らせたものである。トリムから、リヤシートの下(シートの取付け台)一足のカカトが当たる部分まで張られている。しかもこの内張りはトランクルームまで黒に統一されている。この内張りにしろエアダクトにしろ、すべて手製なのにもかかわらず非常にいいねいに作られている。

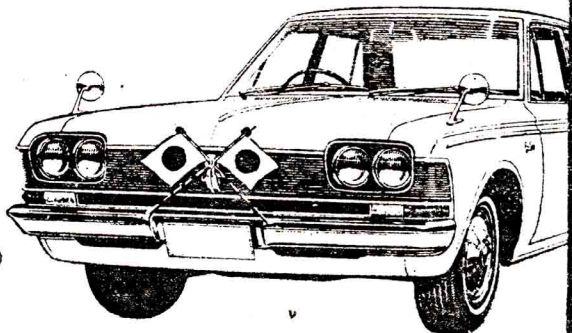
この車の製作に当たった藤田さんはデル・コンテッサとしてフォーミュラ・カーでおなじみのレーシング・メカニックである。いかにもメカニックらしい細かい手のこんだドレスアップは、単に見て美しいというより工作の美しさをも持っている。

また、コンテッサの美しさを残し、細いところに手を加えて更に美しく、しかも自分の趣向にマッチさせたオーナーであり、デザインした塩沢氏のセンスの良さも賞讃されよう。

ドレスアップをやたらに飾ること、と考えている人が多いが、美しくドレスアップする基本は、まずオリジナルの美しさを良く理解すること、ではないだろうか。

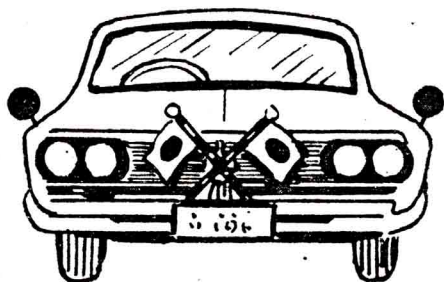
● 祝・祭日には国旗を掲げましょう

車にも  
日の丸を!



どんな自動車にも簡単に取付けが出来る **カーフラッグ**

¥1,000



**ナイロンカーフラッグ** 発売元



株式  
会社

服部旗店

名古屋市中区栄2丁目14番12号  
TEL名古屋《052》代表(221)6021