

「スペシャルティ・カー」

このマシンのエンジンルームを眺めて驚いた。360HVPレジデント用のH30型のエンジンが載っているのである。

このエンジンはストックカー・レースに使われたもので私も一時ベレルのボディにこのエンジンを載せてストックカー・レースを冷やかしたことがある。

ステイールヘッドの直列6気筒のエンジンはソレックス50P HHのキャブレターを3個付け、エキゾースト系も同様にチュー

ニングされている。チューニングの内容については詳しくたずねなかつたが、7000rpmも回ってしまうということは、レース用のカムシャフトが使われているに違いない。

エンジンは回転の低い範囲でもストールせず適当なトルクを発生したので、高度のチューニングではないと思う。

このマシンをスタートさせるとそのトルクの大きさに驚いた。2速や3速でもアクセルを全開

にすると背中がシートに押えつけられて身動きできない。

谷田部のテストコースの半周はウォーミングアップのために全開にせず、後半の半周は全開でバンクに進入した。スピードはグングンアップして回転計を見ると7000rpm以上回っている。当然5速ギアである。記憶によればストックカー・レース用のエンジンのマキシマムは6500rpmであり、クラフツシャフトの長いこのエンジ

ンは7000rpm以上の長時間の運転は無理と判断して、計測区間内の400mだけは最高速で通過することにした。その時の速度が202.5km/hで回転は7500rpmを越えていたことはいうまでもない。

ファイナルのレシオが4.11で加速を重視しているののでエンジンが吹けきつてしまう。

次にタイヤの径でこれをカバーすることにした。前後輪共B SのRD102 195/60H

R-14を後輪のみミニムランX WX205/70VR-14に変更これにより直径で約50mm増大。

セカンド・トライはそれまでの速度を16km/hもアップして218.8km/hを記録することができた。この計測区間でのエンジン回転は7300rpm。トルクを重視するならこのOHVエンジンは手軽に入手できて安上がりだろう。ゼロヨン13秒台は流石にトルクの大きさを物語っている。

