



Innovation
that excites

Vol.225
2016 SPRING/SUMMER

CLUBLIFE

THE MAGAZINE FOR NISSAN OWNERS' CLUB

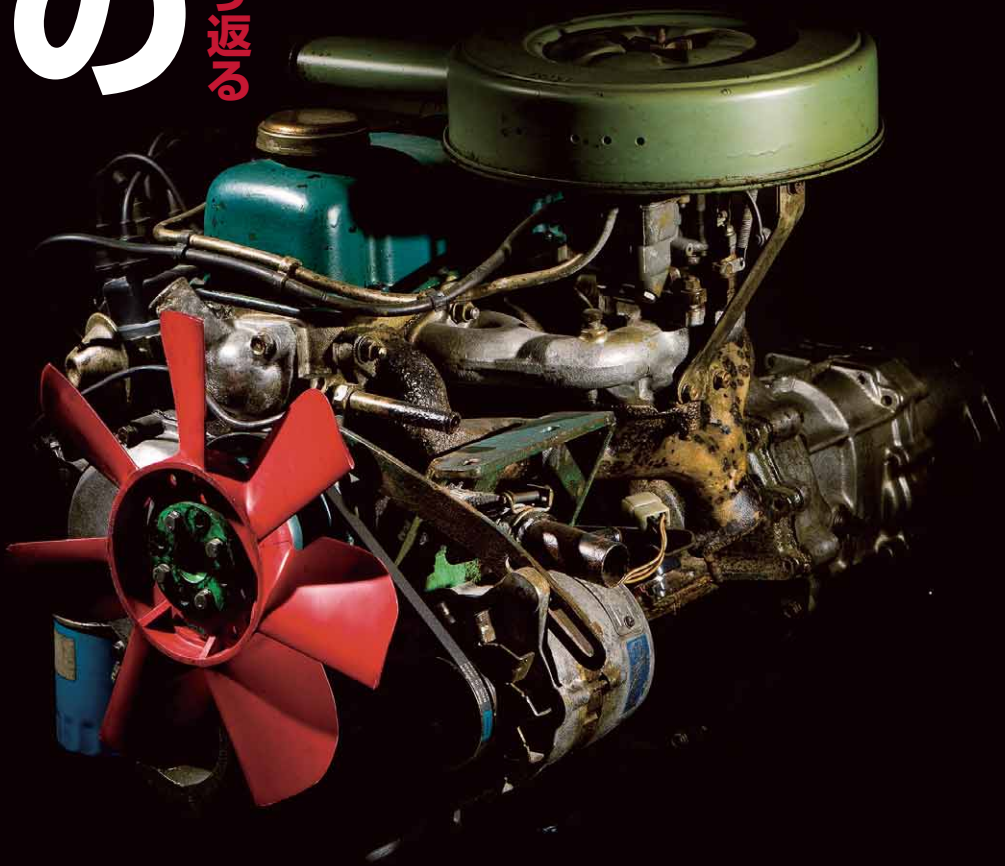
エンジン
の
イズム
日産

A型誕生50周年で振り返る

チェリーF-II クーペ GX-T レストアレポート ~キックオフ編~

MAIL FROM CLUB **クラブだより**

全日本ダットサン会 北海道支部 / 全日本ダットサン会 クラブ510
七タクラブ / 全日本ダットサン会 クラブ210
コニー復元クラブ / 全日本ダットサン会 初代ブルーバードの会
モータースポーツジャパン / 最後のスカG保存会



開発ブッシュの自動車開発黄金期

クラブライフ(以後、CL)と表記)：A型を語るために、まずは1960年(昭和35年)からスタートしたいと思います。

木村良幸氏(以後、木村と表記)：1960年、日本の自動車生産台数が48万台で、内乗用車は16万台。日産自動車はシェアが大体25%で12万台、乗用車はその半分のおよそ6万台で月産1万台という非常にささやかな生産でした。日産の全生産台数12万台のうち8%の約1万台が輸出という感じです。ライオンは5トン積トラックのニッサン6800型が前年(1959年)にフルモデルチェンジし、2トン積トラックのジュニアB140型とキャブオールC140型が1960年にエンジンでIH型から初代セドリックに搭載したG型へ変更。中型乗用車ではオースチンの後を受けてセドリック30型が1960年に登場しました。小型トラックでは、キャブライトA1200型が1960年にフルモデルチェンジ、小型乗用車では、200型からフルモデルチェンジされた初代ブルーバード310型が登場しました。1959年と1960年頃というのは、かなり大きくモデルチェンジや新エンジン投入があった年だったんです。**CL：**エンジンは、

木村：p型が1959年に当時日産に招聘されていた自動車技師のドナルド・ストーン

A型誕生50周年で振り返る

日産の

日本のマイカー時代の扉を開き、小型大衆車市場を牽引したサニーは今年、誕生50周年を迎えた。サニーが時代の寵児として日本の自動車産業に大きく貢献したことは多くの方がご承知の通りであるが、搭載されたA型エンジンも日産エンジン技術のエポックメイキングであった。今回はこのA型エンジンがどのような背景により産み落とされ日産にどんな影響を与えたのか。日産のエンジン設計を深く知り、VQ型エンジン開発主管や日産エンジンミュージアム初代学芸員としても活躍された木村良幸さんと紐解いていく。

Well known Datsun Sunny which has contributed to grow up the Japanese Automobile industry is celebrating 50 years anniversary this year. Together with it, A series engine has left a mark not only in the Nissan Engine Development history but also in the Japanese Automobile history. Interview to Mr. Y. Kimura who was a Chief Engineer for developing VQ engine and assigned as 1st curator of the Nissan Engine Museum later on to dig up a development history of the A series engine.

“Viva A series engine”
Celebrate 50years Anniversary!
Look into the way of
Nissan Engine Development



エンジンスイーズム

さんの指導によってOHV化されています。

G型は1960年に新規投入され、この年の秋にシリンドラー・ホブ、ストロークを大きくした1980cc型を追加投入しています。また、オースチン派生エンジンのE型、C型もやはり1960年にパワーアップしています。

CL：小排気量エンジンは、**木村：**日産創業時のオールダットサン搭載エンジンの860cc版であるB型、その他に水平対向4気筒OHVの1.2を発売していたのですが、この年に開発中止になったと思います。替わって水平対向2気筒のOHV、600ccエンジンの開発を始めました。

CL：水平対向、**木村：**ブルーバードの下のクラスに入れるエンジンとして開発していて、4気筒はフォルクスワーゲン・ビートル、2気筒はBMWのモーターサイクル、あるいはBMWのイセッタを意識していました。

CL：ディーゼルは、**木村：**今でいうダウンサイジングのはじりのようなユニークなUD30型と、新三菱製のK25型を載せています。

CL：コンパクトとコンパクト。

木村：プリンス前身の車十精密がGA300型の大排気量版として1960のGB300型を既に1959年に出しています。それから、トヨタでは新型トヨタ・コロナで新開発エンジンP型(直4OHV1.0)を出しています。この2UDエンジンは機構的にはかなりオーソドックスな設計で、P型も新開発エンジンではありましたがそんなに目新しいものがなかったように記憶しています。

CL：次のタイミングとして4年後の1964年(昭和39年)を見てみますと、自動車業界は大きく変化してきていますね。自動車生産台数はおよそ70万台、1960年の3.9倍くらい。その内乗用車はおよそ1/3の58万台となりましたが、現実的にはまだまだ商用車が多かった。日産の生産台数はおよそ35万台で約3倍となって、乗用車はおよそ1/2の17万台でした。全生産台数のうち20%の約7万台が輸出されましたが、マーケットは依然、国内が主でした。生産台数も約3倍になりましたが、設定車種はOP



<A型>サニーB10型に搭載され1966年にデビュー。軽量、コンパクト、安価、信頼性を実現した日産最多生産エンジン(写真はA10型)

310型が増えたくらいではなかったと変わっていない状況でした。

CL：エンジンの開発状況は、

木村：1960年のセドリック・スパンャル50型用に直62.8のK型の投入に続き、V8の開発にも着手、H型、G型がそれぞれ排気量アップに着手しています。また、後のL20型になる直6OHVや、直4のL型

も後の510型のために、1.6と1.3のの開発に着手してしました。他にもオースチン系のE1型は後のJ型となる排気量アップ、その6気筒版J200型は1965年10月の1300型用に開発を進めていました。

CL：まさに開発ブッシュ。

木村：ええ。さらにダットサン由来のB10型に替えて1963年から東急機関工業製のD型をキャブライトに載せたり、1966年のB10型に搭載する後にA10型になる新エンジン開発もあって、当時は非常に大変だったと思います。1964年には予燃焼室式小型ディーゼル(SD22型)の投入とその6気筒化開発にも着手してしました。

CL：その頃のコンパクトは、

木村：プリンスが国産初の600ccとなるG7型を登場させました。とても先進的なエンジンで、「やられちゃったな」という感じでした。トヨタも新開発の2.6のV型をクラウン8に搭載。東洋工業が前年の1963年にマツダ・ファミリアにOHVの800ccを投入しましたが、アルミ軽合金のブロック、ハイカム式で5ペアリング式のク

なるし、そのほうがいいんじゃないかなと急ぎで乗り換えることになりました。

CL: 再度、新規に開発されたのですか。

木村: ビストン、クランク、コンロッドのあたりはアルミのブロックのときのものをそのままそっくり使い、鉄のブロックと軽量化設計は新たに進められました。

CL: オベルの衝撃は大きかったですか。

木村: 当時、A型のブロックの設計担当だったので、オベル・カデットの鋳鉄製ブロックは大いに参考にしました。A型のチーフエンジニアだった戸田凱夫さんからも参考にする際の注意点を、「安易に良い所取りをするな。徹底的に研究をしなければどこかで齟齬がある」とアドバイスをされました。

CL: ほい。

木村: オベル・カデットは軽量設計面でも優れていたけれども、ハイカムシャフトはそんなに目新しいデザインではなかった。他社でもみんな使っていました。

CL: マツダはアルミブロックを採用したファミリアを出していますよね。

木村: 僕はアルミブロックの設計担当でしたが、第一次試作を作った際にも雑拙でね僕がみて「これかよ」という状況で、反省しているんですよ。

CL: えっ。

木村: 無理もないんだけど、アルミブロックというのはダイキャストで作るからとてもきれいです。ところが試作は砂型鋳物で作る

<G型>オースチン国産化の経緯を活かした戦後初の日産独自開発エンジンで1960年セドリック30型に搭載された



<P型>グラハムベイツの水冷L6サイドバルブエンジンを祖とし1959年にOHV化し680型トラック等への搭載でデビュー
<C型>過酷な使用条件でも壊れない信頼性を重視し、オースチンのIH型をベースに開発。1958年に生産開始



な」と思っていたんですよ。

CL: 公式には「原価を減らす」ということになっていますが、

木村: 当時の杉野重巳機関設計課長が、その後になって「原価低減を目的にシリンダー・ブロックを鋳鉄製にした」と何かに書いていたのを見て、救われた感じがしました。

日産エンジン開発の教訓

CL: 戸田さんのような「語録」が他にせありませんか。

木村: 玉沢さん語録の中に「ボルクヴァルトの悲劇を繰り返すな」というものがありました。ボルクヴァルトというのはドイツの中型車メーカーで、とてもカッコイイクルマを作っていたんです。セドリックくらいの大きさの2ドアセダンのボルクヴァルト・イサベラとか。しかし、その会社が突然潰れて、しかもそこから後者は名前さえなくなりました。**CL:** 1960年頃ですか。

木村: 玉沢さんから当時その理由を「クランクシャフトが市場で問題を起した。クランクシャフトが壊れる」といってエンジン交換になる。エンジン交換となると巨額のワレム対策費が発生する。そのことが原因で会社が倒産してしまった」と聞かされていたんですよ。

CL: クランク不具合で倒産とは…

木村: 後々調べてみると、恐らく50%以上で事実ではなかったのかなと思います。ただ、玉沢さんは「壊れないように」という教訓として後輩に伝えていたのだと考えました。

CL: なるほど。この話は木村さんの後輩に伝わられてきているのですか。

木村: 具体的に「ボルクヴァルト」として話してませんが、本体設計と主運動設計の人達には、「未だに間違っても不具合を出さないように」といっているはずと聞いて伝えられ、僕も伝えてきました。それでも僕が言えなかった「日産エンジンの」絶対には壊れない「は

このあたりにルーツがあるのでしょうか。

木村: 玉沢さん、そして構造部品設計の大先輩である杉野重巳さんは非常に慎重派で、「石橋を叩いてでもたらない」なんて下々は言っていたくらいでした。そういうのが僕らにも残っていて、後輩の方には伝えていきます。だから昔は結構、安全な方に振った設計をしていて、少し重めの設計をしていました。最近は構造解析が進んで、電算機をいっぱい使うような設計ができるからそんなこともありませんけれども。

CL: A型には「絶対に壊れない」に「F150」の「F」の軽くて小さいエンジン」と考え方をシフトしたのですか。

「技術の日産」の謂れ

CL: A型が搭載されたサニーは本当に絶妙なポジションだったと思うのですが。

木村: 日産のビストリーでいえばアルミの水平対向2気筒があって、1960年頃からフルードの下のクラスを模索していたんです。当時、国民車構想に日産も各乗りをあげようとしていたんだけど、フルード310型がとても評判がよかったので、その考え方が日産の中では少し抑えられたのかもしれない。1959年にフルード310型を出す際に、フォルクスワーゲンのように水平対向のリリアエンジン・リア駆動(CD)とエンジン、310型のようにフロントの縦置き水冷エンジンの2案があり、両方開発をしていましたが、最後の決断でフルード310型のコンベンショナルなオーソドックスなものが残りました。310型の評判がともなうと、日産としてはかなり自信を持っていたんじゃないかと思えます。**CL:** 310型の成功でサニーも企画されたんじゃないですか。

木村: RRじゃないオーソドックスな構成でも日本のマーケットでは切り開けるんじゃないかと思ったのだと考えます。だから1965年のサニーはフロントエンジン・リア駆動(FR)でフルードよりも下のクラスを作ったのだと思えます。

CL: 新しいサニーにA型が選ばれたのは。

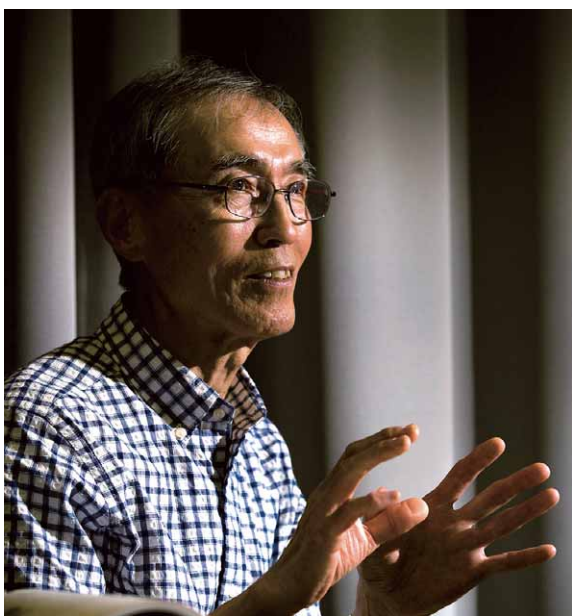
木村: オーソドックスなFRだからエンジンには普通の直4で良いのですが、オースチンのエンジンが実は少し設計自体が古くて、その時点ではもうそろそろ次のエンジンに変えようという含みがありました。1964年には次のL13型、L16型の開発がスタートしているの、もはやオースチン派生のエンジンを使おうというのは考えにならなかったんですよ。でも、1950年代の半ばにストーンズんから「新型エンジンの開発はやめておけ」と指導されたんですよ。

CL: なぜっ。

木村: 「日産はオースチンの1.5Lのエンジンをショートストロークにした1.0Lをフルードに積み、上はオースチン、下はフルード、あるいは2.0L型に積んで出ていくのが日産の身の丈にあった作り方です」と。でもそれはとても実用的な指導で、オースチン用のエンジンのトランスファーマシンを1.0Lでも使えようとするんじゃないか、かなり安く作れるようになってきました。

CL: しかし、いかに古くも。

木村: ストーンズに「やめておけ」と言われても、それでも日産の人達は新しいエンジンがやりたいといっていた。それで1966年に新しいセドリックを出すときに、オースチンのエンジンではなくなって日産自前のエンジンとしてC型を設計して出しました。C型はクランク、ファミリア式のOHVで



木村良幸 (きむらよしゆき) Yoshiyuki Kimura
1960年入社。本体系、主運動系の開発を主に従事。その後、VO型の開発主管として陣頭指揮を取り、1995年から14年連続で米国Ward's誌「World 10 Best Engines」に選ばれるなどBMWでさえ成し得ない快挙を果たし「技術の日産」を世界中に知らしめた。日産エンジンミュージアム設立に尽力し、初代学芸員として日産のエンジン技術をハード・ソフトの両面から研究し、幅広い知識と技術に裏打ちされた豊富な経験でその継承に努める。真正面から、又は「さりげなく」窮地を救ってもらった部下は多く、一筋縄では行かないエンジン開発の面々からは「仏の木村」との異名も。最近は大極拳で汗を流すのが楽しみと

大きく変わっていないんだけど、吸気ポートがオースチンはサイアミースチンだけでもG型はそうではない。さらにオースチンの燃焼室がバスタブ型に対してG型はくさび形になっていて、燃焼が早くなって性能が出るという構想でした。

CL：フルバードのC型とサニーのA10型はボア73mm、ストロークが59mmと同じですが、オースチンのエンジンを参考にA型が作られていたのでしょうか。

オースチンに学ぶ

CL：オースチンから学ぶところは多かったのですがね。

木村：国産化というのは単に工場がプレス技術とか機械加工技術とか、車体の組み立て技術とかを勉強したりすることだけでなく、私たち設計部の人もいろいろ勉強をして、試作もいろいろやったからですねと思います。1960年から1964年ぐらいの頃はいろいろ勉強していたけれど、その努力が実を結んで、サニーの設計やA10型、1967年のL型の設計ができたんだと思います。それはオースチンのおかげだと思います。

前田博正氏(以後、前田と表記)：従来と比べるのかなりのショートストロークですね。

木村：「技術の日産」と言われ始めたのは200型やフルバード300型の大成功からではなかったかと思えます。オースチンの1.5Lエンジンは73.0×88.9mmのロングストローク型ですが、1000のC型はストロークを約30mm縮めた73.0×59.0mmのショートストローク型になりました。

定していたのでしょうか。

木村：それは無いでしょう(笑)。大体、VQ型を例にとると、戦闘力になるのは10年、だけじゃないって15年とか20年で、その次の世代に交代していく。その時代によって違うって、例えば今のダウンサイジングなんていう潮流があるんですけど、ハイブリッドになって内燃機関の位置付けが段々下がってくるって、「そんな頻繁に変わらなくてもいいから」って流れになると思うんですけど、

「燃費を安くしてあげたいから」です。「燃費を安くしてあげたいから」。

CL：エンジンを新しくすると莫大な投資を強いられますからね。それを10年とか15年で償却するって考えると、A型は十分に元をとったというところになりますね。

一同：笑！

現在に続く日産のついで

CL：今、VQ型の話題が出ましたが、木村さんはVQ型の主管でいらしたわけですが、VQ型開発時にA型を参考にしたと伺ったのでしょうか。

木村：技術面からいえばほとんどありません。ただ、「技術の日産」と言われ、高評価を頂いた歴代のエンジン、例えばフルバード1000のC型、サニーのA10型やA12型は素直な吹け上がりで、そこはVQ型も似ていると思います。これは日産のついでですね。

CL：なるほど。

木村：エンジン博物館にV型エンジンがあります。後藤敬義さんが1930年代に設計したエンジンですが、これは「ベンジャミンを参考にした」と言われています。後藤さんが書いたタットサンのレポートのなかに見逃せない重要なフレーズがあって「運動部分を極力軽く作った」とあって、「ピストンはアルミニウム、クランクはジュラルミンを使った」と。日産のエンジンにはピストン、クランク、クランクシャフトと主運動系を軽く作ることに



<7型>ベンジャミンを参考に開発され1935年ダットサン14型に搭載。主運動部の軽量化など現代にも繋がる先進的な設計思想が見られる



<L型(4気筒)>モータリゼーションの発展からマイカー時代、排気規制対応、高性能化と巧みに時代の要請に応え主力エンジンとして日産を支えた(写真はL18S型)

<L型(6気筒)>プリンス、トヨタの6気筒に対抗し約9ヶ月で開発。写真のL20ET型は1979年に日本初のターボエンジンとして登場し、その後のターボ時代の幕開けを飾った

木村：A型はL型と共に日産の屋台骨を支えてくれたエンジンでした。排気対策をやっていたころは、マンパワーとお金を排気対策にシフトして凌いだのだと思います。エンジンの選択と集中じゃないけれど、随分と絞っちゃったんですよ。でもその凌ぎに耐えようだけの素質を持っていたと思います。L型は6気筒と4気筒を合わせて年間100万台(1977年)、A型も年間100万台(1979年)作りましたから。

前田：そして排気対策の時代を経てから、排気量を少しずつ上げながら1.5Lまで。

CL：生産も最終的には南アフリカで2008年まで作られていましたね。そこを考えると本当に長寿命なエンジンでしたね。

前田：そうですね。ニヤでサニートラックを作っていたこと、1983年のサファリラリーの出場が認められたいきさつがあったことです。結果は見事、総合9位(Nissan North Africa)だからアフリカではたくさんサニートラックが走っているんじゃないですか。

CL：それは「丈夫」という意味でしょうか。

前田：「L型とA型は丈夫だ」と有名で、中には「オイルが無くなっても走れる」なんて噂もあります(笑)。

CL：40年。そんなロングライフを当時、想

なっていました。

CL：A型は満を持して作り上げたエンジンなのでね。

前田：サニーは日産にとっても大量生産をこなしてはいけないクルマで、そこで儲けがないと次がないということもあったんじゃないでしょうか。そういうところで、今まで勉強したものをフルに盛り込んで一番合理的なエンジンを作られたんじゃないかと、私なんかから後から見ると、そういう感じが凄くする。

CL：A型エンジンというのは、日産の中でそういうものだったのでしょうか。

「伝統があるんじゃないかと僕は思っています。VQ型はピストンが世界一軽い、だからクランクも軽くできて、クランクシャフトもピストン、ジャーナル径が細い。そして全体的に軽量、低フリクション、低燃費なVQ型ができたんだ。つまりV型が得意になりVQ型はなくて、途中にC型があって、A型があって、VQ型に繋がっていくんですね。

CL：確かに。

木村：ピストンが軽くなる、主運動系が軽くなるっていうことですね。これはエンジン設計の基本で、VQ型のコンセプトが一致しています。ピストンとクランクの「ピストン」と技術

も繋がってVQ型まで来ているんですね。

前田：今のV型型とかH型型もそうです。ダウンサイジングターボもやり始めたので、そういう伝統が活かされてると思います。

木村：僕も含めて当時の人たちの体に染みこんでいるものを、後輩が日産のエンジン開発の伝統として今も受け継いでくれているんだと思います。

CL：日産は真面目に基本に立ち返りながら進化しているんですね。

木村：日産エンジン「V」を今も感じられるというのは、嬉しいですね、頼もしくもありません。なかなかのものじゃありませんか(笑)。



<VQ型>基本を重視し各 부품の機能を徹底的に見直した「素肌美人」を目指し新開発され、1994年より専用のいわき工場にて生産開始(写真はVQ25DD型)



<HR型>ルノーとのアライアンスにより共同で企画・開発。国内、欧州のほか、発展途上国向け車両の廉価エンジンとしても活躍(写真はHR12DDR型)



木村良幸氏と共に日産エンジンミュージアム学芸員の前田博正氏に今回の取材にご協力頂いた。両名から語られた日産、そして世界のエンジン技術についてのお話を誌面の都合で全て紹介できないのが悔しい！今後、改めて本誌にて取り上げたいと強く思う。乞うご期待！

チェリーF-IIとは

チェリーは1970年に初代であるE10型が日産初の量産FF車として発売。エンジンはサービィで定評だったA型を横置きに搭載し、小型軽量かつスタイリッシュなボディで、若者を中心に人気を博していた。メカニズムも凝っていて、現代のFF車では定石のエンジン横にトランスミッションを配置したのではなく、エンジンの下にトランスミッションを置く(パワートレインの全長を短くするため)「二階建て」レイアウトや、リアサスペンションにトリーリングアーム式を採用し四輪独立懸架とするなど、今ではほとんど見られない作りになっていた。その後1975年にフルモデルチェンジを行い、F10型チェリーF-IIがデビュー。パワートレイン、サスペンションなどは先代を踏襲し、排ガス対策に向けたエンジンベイの確保と居住性向



チェリーF-IIクーペ GX-Tにゆかりのある方として招かれた古平さん。プリンスから日産に至るまでレース活動に関わっていた

上のため、ボディサイズ、ホイールベースを拡大し、デザインも一新。ボディバリエーションは2ドアハッチバッククーペ、2ドアセダン、4ドアセダン、2ドアバンがラインアップされた。また、室内ではペダルの配置やステアリングの角度を改善して、当時のFF車に慣れたユーザーにも違和感を与えないように配慮された。そして、1978年に後継車であるN10型パルサーのデビューをもって、チェリーの生産は終了した。



古平さんと共に現車確認に余念がないクラブ員たち。パッと見は状態が良さそうだが、開けてびっくり! という可能性も……

時代の波で消えた幻のレースカー

今回レストアを行うチェリーF-IIクーペ GX-Tのベースは、チェリーF-IIのスポーティグレードだった

GX-Twin。1400ccのA14型エンジンにSU型ツインキャブを装備したモデルだ。このGX-Twinを当時のTSレースのレギュレーションに合わせてA12型に換装し、ボディもオーバーエンダーの採用や空力部品、ロールオーバー抑制装置、純レーシングカーへとモテファイされた。しかしこのレースカーは、日本国内ではレースに参戦していない。当時、日産は排ガス対策に注力し、人と予算をレースに割くことは難しく、レース活動から撤退。あくまでもチェリーF-IIのイメージリーダー的な役割で、幾度かの改造を経て1978年の「レースドニッポン筑波」で星野一義選手、長谷見昌弘選手らによりデモンストレーションをもって終了した。海外では1976年の「ニュージランドのレース」に実戦参加し優勝するなど、ポテンシャルの高さを身証していただけに、日本では幻のレースカーとなってしまった。

暗中模索だったFFレースカー開発

レストアのターゲットは「ニモフェスティバル」での走行、仕様は1978年の「レースドニッポン筑波」となり、この日いよいよプロジェクトが走り始めた。「名車再生クラブ」

のメンバーによる概要の説明の後、ゲストである日産OBの古平勝さんが登場。古平さんはプリンス出身で、第2回日本グランプリでは社内ドライバーとして参戦し「プリンス最速の男」として活躍されていた。また筑波場でこのチェリーF-IIクーペ GX-Tの制作を担当された方である。古平さんから、当時のFF車にありがちな強いアンダーステアに苦労して、リアタイヤをどんどん細くして対応した。他にも、横置きのエンジンのためフロント側から吸気した方が理にかなってると、当時開発中だったクロスフロー・ヘッドのAY型(幻のエンジン!)もトライしたが、ベンチテストでは良かったものの、走ってみると良い結果が得られずお蔵入りしてしまったことなど、貴重な証言も飛び出した。最後に古平さんは「必ずまた、元のよう



前後に整備されたオーバーエンダーは数字にするとわずかにセンチの張り出しだが、レーシングカーとしての迫力を醸し出している

チェリーF-II クーペ GX-T レストアレポート

～キックオフ編～

2nd Generation Cherry F-II Coupe GX-T restoration report

日産と関係会社の有志が集い往年の名車を復活させる社内活動「名車再生クラブ」。2016年のプロジェクトは「チェリーF-II クーペ GX-T」に決定したと聞き、さっそくキックオフ式に出向くと、恒例の「ニモフェスティバル」でのお披露目に向けて、長い戦い(?)が始まろうと熱気に満ちていた!

Unique in house volunteer's club "Legend Car restoration Club" has selected "Cherry F-II Coupe GX-T" racing version as their restoration programme 2016. The kick off meeting was held in late June to start the programme aiming to complete the work by the end of November. And then it will be demonstrated at the "NISMO Festival in Fuji Speedway" in December.

トランクルームにはバッテリーや、スペアタイヤが収まる場所に燃料タンクがあり、簡易的な隔壁が付けられている



エンジンはTSレースに準じたチューニングのA12型。ソレックスのキャブレターが純粋なレーシングカーの証だ



「イエロー」がイメージカラーだったチェリーF-IIだが、さらにスピード感が増すようなカラーリングが施されている



コクピットはスイッチの追加やメーターが交換されている以外は、ノーマル然とした様子。フロアに若干のサビが……

リアスポイラーは小ぶりのものが装着されているが、アルミとFRPの2ピース構造の凝った作りになっている



左サイドスカート後端から顔を覗かせるエキゾーストパイプ。排気ガスの煤が、今にも走りだしそうに錯覚させる



フロントスポイラーは板状の筋索な形状となっている。ロゴの左右にはブレーキへ空気を導入するダクトが開く

9,000rpmからイエローゾーン、10,000rpmからレッドゾーンのタコメーター。OHVのエンジンで10,000rpmは驚異的!



Specifications

車名	CHERRY F-II COUPE GX-T
全長/全幅/全高	3,825/1,500/1,315mm
ホイールベース	2,395mm
トレッド(前/後)	1,270/1,285mm
車両重量	785kg
エンジン形式	A12
排気量	1298cc
最高出力	107kW(145ps)以上/8,500rpm
最大トルク	132Nm(13.5kgm)以上/6,800rpm
トランスミッション	前進5速、後進1速
駆動方式	FF
サスペンション(前&後)	ストラット/トリーリングアーム
ブレーキ(前&後)	ディスク/ドラム
タイヤ(前/後)	210-525-14/185-525-14

最後にキックオフに参加したクラブ員が、古平さんらと記念撮影。すぐに分解作業が始まり、レストア完了まで長い戦いが続くことあって、笑みは少ない? ニモフェスティバルに向け一致団結だ!



Cherry F-II GX

