

テキサス人、かつてのレーシング・ドライバー、コブラの生みの親、シェルビー・アメリカン社長、そして大フォードのレーシング・プロジェクトを与えられた男、キャロル・シェルビー (Shelby American photo)

シェルビー・アメリカンとACカーズ・リミテッド

写真とレポート — 山口京一

Shelby American and A.C. Cars Ltd.
report and photo by Kyoichi Yamaguchi

□ トール・テキサン

ひっきりなしに大型ジェット機の発着するアメリカ・ロスアンジェルス空港のランウェイのかたわらに広大な敷地をもつ自動車工場がある。しばらく前まではノース・アメリカン航空機会社の組立工場だったという建物から時折スポーツ・ロードスターとファストバック・クーペがとび出しジェット機の轟音にも負けぬようなビッグV8のエグゾースト・サウンドを響かせる。

ロスアンジェルス空港からとび立つボーイング707の1機はアメリカ大陸をこえ大西洋を渡り11時間後にはイギリス・ロンドンに着く。空港からドライブして約30分、タイムズ川上流の平和な町タイムズ・デイトンのマーケット広場にでる。広場といってもBクラスの道路が町の中心部で多少広くなったといったものだが、ここにもう一つの自動車工場がある。この工場からは完成車がエグゾースト音を響かせ出てくるのはまれだろうし、広場に面したショールームの中のスポーツカー5、6台もボンネットを開ければエンジンはついていないだろう。

私はロスアンジェルス・インペリアル・ハイウェイ6501のシェルビー・アメリカンとイギリス・サレー州タイムズ・デイトンのACカーズ・リミテッドを訪問し、そのレポートと写真を紹介しようと思うのだが、その前にこのまったく異質のように見える2つの場所を結びつけ、ここでGT世界チャンピオンシップに挑むレーシングカーを製作する“Tall Texan” (背の高いテキサス男) について話すべきだろう。

キャロル・シェルビーは1923年1月11日テキサス州リースバーグで生れた。今年42才である。彼が育ったのはテ



ロスアンジェルス空港の一部の広大な敷地とノースアメリカン航空のセーバーライナー製造工場であった2棟をもつアメリカ最大のスポーツカー・スペシャリスト、シェルビー・アメリカン (Shelby American photo)

キサスの首都ダラスであり、キャリフォルニアに移るまでここに住んでいた。陸軍航空隊のインストラクター兼テストパイロットとして活躍していた彼がモーターレーシングの世界に足を踏み入れたのは29歳の時、つまり1952年になってからだ。シェルビーはMG TCを駆りオクラホマ州ノーマンの草レースではじめての勝利の甘い香りを味ったのだが、それからの抬頭ぶりはめざましいものであった。

1956と57年には連続してSCCA (スポーツカークラブ・オブ・アメリカ) のナショナル・チャンピオンとなり、同じ年のアメリカの有力誌スポーツ・イラストレイテッドのスポーツカー・ドライバー・オブ・ザ・イヤーとして選ばれた。1958年には大新聞ニューヨーク・タイムズのスポーツカー・ドライバー・オブ・ザ・イヤー賞も勝ち取っている。

シェルビーの活躍はヨーロッパでも認められ、1954年にはアストン・マーティン・ワークステームの一員として招かれた。ヨーロッパ第1戦のイギリス・エンツリー・レースでは2位でフィニッシュ、以後善戦を続けやがて1959年のルマンにロイ・サルバドリと共にアストン・マーティンを駆り見事優勝し、彼のレーシング・ドライバーとしてのキャリアはクライマックスに達した。

しかし1960年突然シェルビーは健康上の理由でドライバーとしての生活に終止符をうたねばならなくなった。デビューも彗星のようだったが引退も急だった。それから2年後シェルビーはアメリカの生産型ビッグV8のパワーと、ヨーロッパ・シャシーのロードホールディングをもつスポーツカー、ACコブラをもってモータースポーツの世界に再登場したのである。

彼はまずフォード・モーター・カンパニーに交渉、フェ



シェルビー・アメリカンの喧噪とはうってかわった平和なタイムズ・デイトンの町をコブラのウィンドスクリーンから見たところ。



キャロル・シェルビーの3つのプロジェクト

左は最新のコブラ427 (70)、フォードがその主なレーシング活動を委託したフォードGT (前頁写真)



ムスタングの高性能型GT350。左がコンペティション右がストリート・モデル (Shelby American photo)

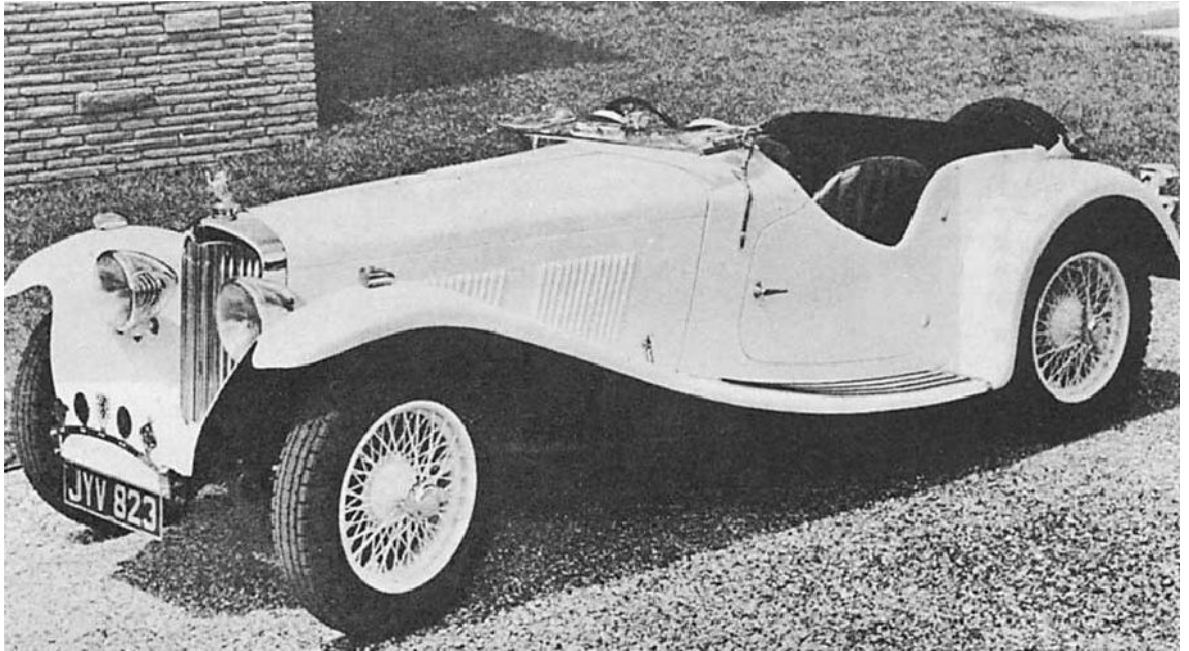


シェルビー・アメリカンのレーシング・デパートメント。手前の2台はコンペティションコブラ289 (4.70)。シャシーのサブ・メンバーがストリート・モデルより太く、巨大な燃料タンクをもっている。その向うの2台はフォードGT。

私が訪れた時には、ルマンで敗退の苦杯を味ったプライベート・チームのフォードGT2台がほとんどバラバラに分解され整備されていた。その他にもデイトナ・タイプのコブラクーベの姿も見られた。(Shelby American photo)

アレンV8の供給を受けることに成功した。フォードが新しいイメージ“トータル・パフォーマンス”を作ろうと計画していたこともシェルビーにとっては幸いだったろう。更に大タイヤ・メーカー、グッドイヤーの新スポーツ・タイヤの代理権も得るといふ抜け目のないビジネスマンシップも見せた。

次はシャシーである。テキサスから放った白羽の矢は大西洋を渡りイギリス・タイムズ・デイトンにある60年の歴史をもつACカーズ・リミテッドにたつた。



1937年型のスタイリッシュなACロードスター

□トヘイロとACEイス

ACカーズ・リミテッドは1904年に3輪の商品配達車を製造すべく肉屋を職業としていたジョン・ポートワインにより創立された。数年後にはソーシャブルと呼ぶ乗用車をつくりだし、商売としては仲々繁盛したという。1922年にACの工場はレーシング・ドライバーS. F. エッジに売られ、更に33年には現在のオーナー、チャールズ・ハーロックの手に移った。

ここでACのつくった車のすべてを紹介することはとてもできぬが、いかにも戦前の伝統的なACのスポーツ味をもった1937年型ロードスターの写真を載せておこう。

話は1950年代の初期にイギリス、ハートフォードシャー州バンティングフォードという町でジョン・トヘイロというエンジニアが安価でしかも性能のよいスポーツレーサーのシャシー製作を企画した。彼の意図の1つは多種のエンジンを容易にのせ得るということだったが、客の1人アマチュア・レーシングドライバー、クリフ・デイヴィスはトヘイロ・シャシーに高度にチューンしたプリストル・シックスをつけた車をオーダーした。スタイリストであったデイヴィスは当時のイギリスのボディ・デザインに満足せず、トヘイロに特別のスタイリッシュなボディをのせるよう依頼した。トヘイロがボディの手本として選んだのがカロツェリア・ツーリング・ボディのフェラーリ166であった。

トヘイロ・プリストルはたちまちイギリスのサーキットのセンセーションとなった。

一方AC社は第2次世界大戦後しばらくは戦前からの自社製の6気筒エンジンをのせたサルーンを製作していた。車輪さえついていれば何でも売れる時代であったので



無気味な毒蛇コブラがにらむACコブラ・フォードのエンブレム



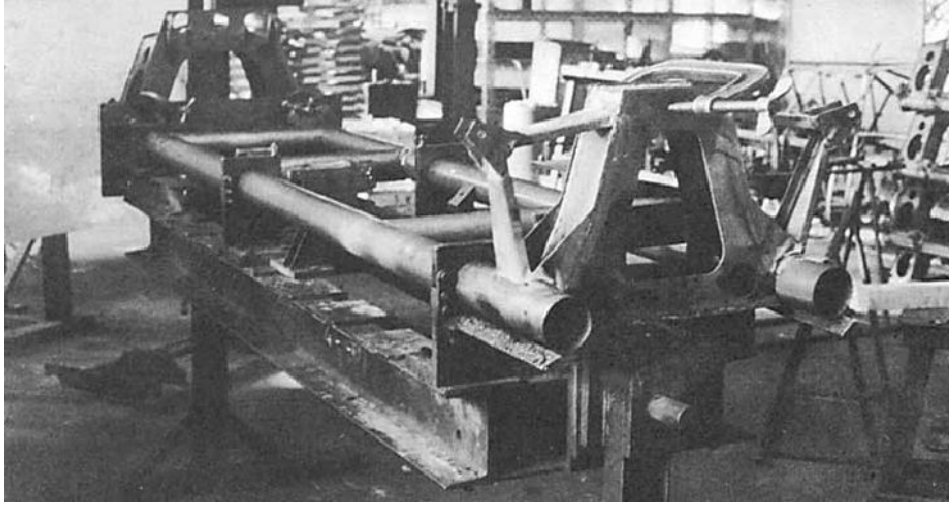
ACのマーク。残念ながらコブラにはこの伝統あるマークは見られない。

ビジネスとしては満足すべきものだったが、ハーロックは戦前からのACの伝統であるスポーツカー生産を企画した。第1はサルーンのシャシーにスポーティなコンヴェアティブル・ボディをのせたモデルであった。この車のボディは外注し、はからずしもコーチビルダーのバックラッド社がジョン・トヘイロと同じ町バンティングフォードにあったのである。

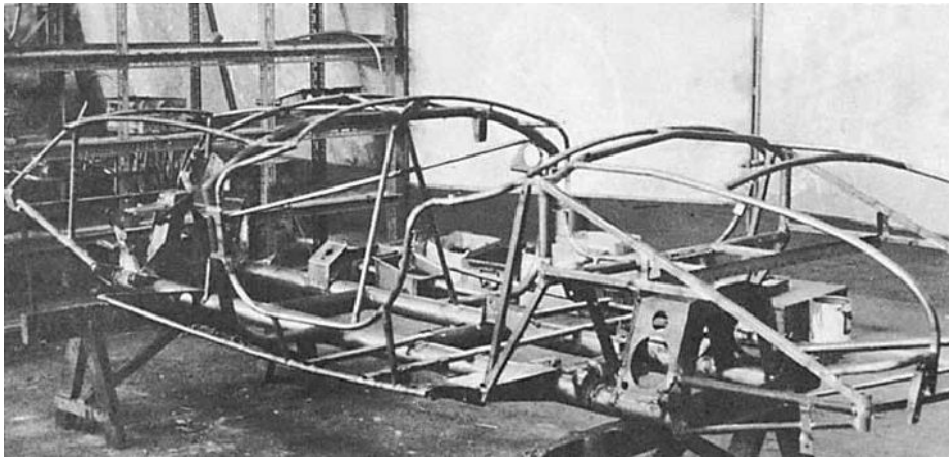
バンティングフォードを訪れたAC社の首脳部の1人はこの町でつくられている画期的なスポーツカー・シャシーの話聞き早速トヘイロにあってみた。トヘイロ・シャシーはACの企画する2シート・ロードスターの条件のすべてを満たし、ここから技術的ディスカッションと商談がはじまり、やがて1954年にトヘイロ・シャシー、フェラーリ・ボディを範としたACのスポーツカー・エイイスが生れたのである。

当初エイイスには自社製の6気筒エンジンが載せられていた。このエンジンは1919年頃から開発されたものだが、シングルOHCというモダンなレイアウトをもっていた。最終の生産型はボア×ストローク65×100mmの超ロ

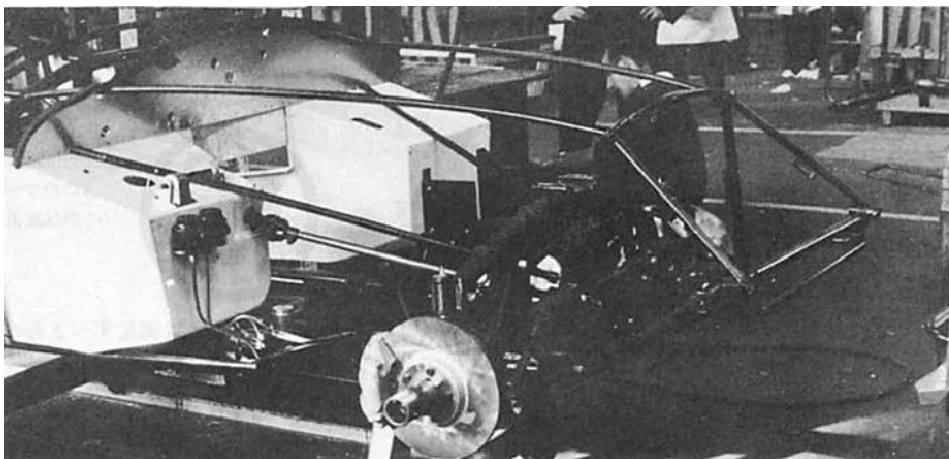
コブラのシャシーは基本的には1952～3年にジョン・トヘイロにより設計されたもので、当時フォーミュラ2に活躍していたクーパ-プリストルの影響を大きく受けているという。2本の大径丸チューブを主体とし、前後に鋼板溶接で構成されたサスペンション支持ボックスをもつ。写真の右がフロントになる。



ボディ・パネルをつけるサブ・フレームをつけたシャシー。これは後から見たところ。



ほぼ完成されたフロントエンド。コクピット前端的のボックス（白い部分）はファイバ-ガラス整形で、AC社には整形室がある。



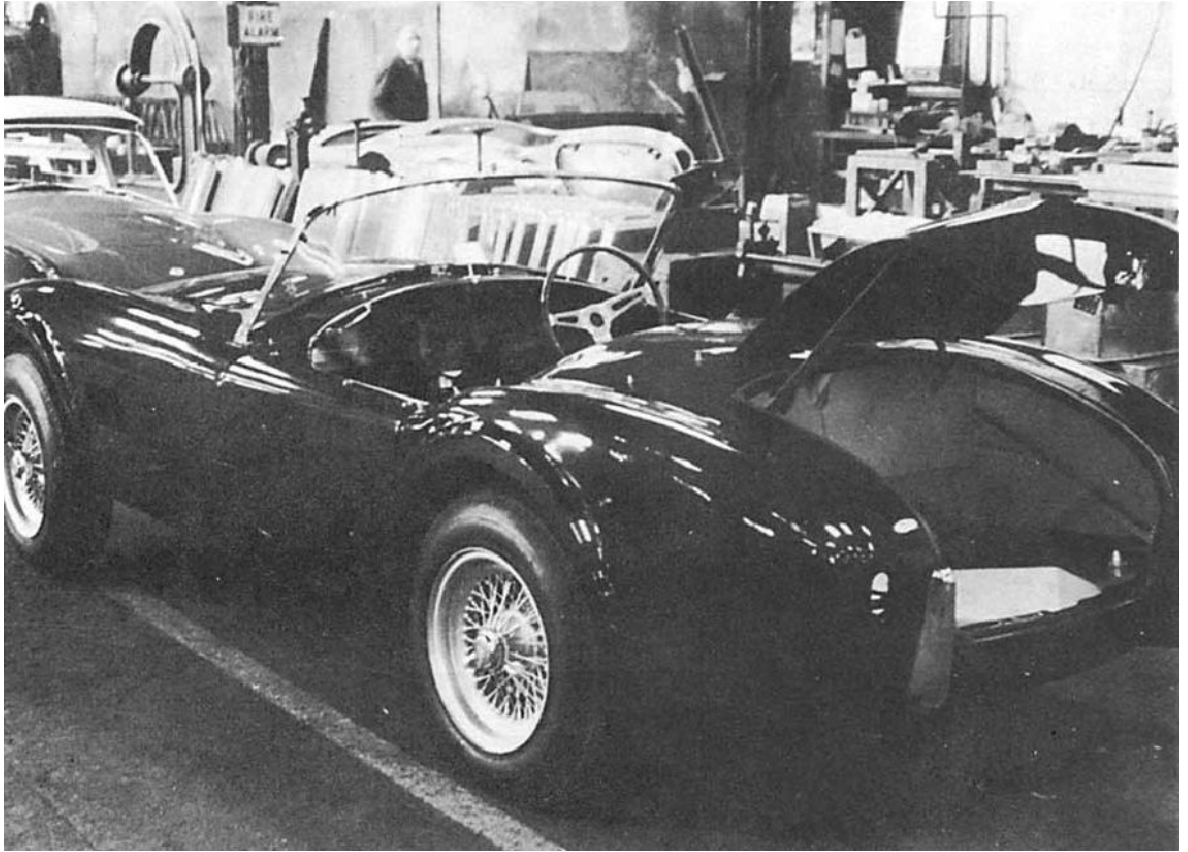
ングストローク、容積2ℓ、圧縮比9：1で102HP/4500rpmをだした。ツアリング車としては充分目的を達していたのだが、更に高性能を要求するエンシ-ュ-ジ-ア-ストのためプリストル製のOHV6気筒2ℓがやがてオプションとして加えられた。

プリストルは戦前のドイツの名車BMW328のライセンスを航空機メーカー、プリストルが買い製作したもので、エイ-スにつけられた高性能版D-2のスペシ-フィ-ケ-シ-ョンではボア×ストローク66×96mm、容積2ℓ、圧縮比9：1、トリプル・ソレックス・キャ-プで120～130HP/5500rpmをだす。エイ-ス・プリストルの高性能は1959年のル・マンで総合第7位、2ℓクラス優勝の記録が物語っているだろう。

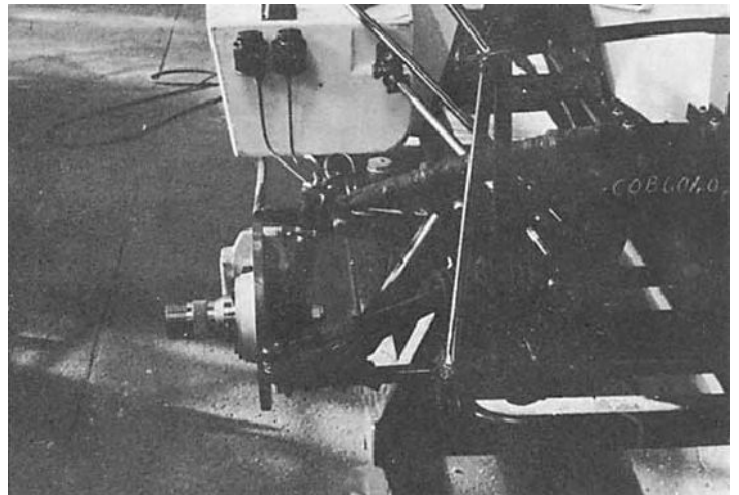
私がAC社を最初に訪れたのは1961年の2月であったが、

この時D-2チューンのプリストルを装備したエイ-スのクーベ版というべきア-シ-カを運転させてもらったことがある。日本を離れたばかりの私が公道ではじめて100mphをオーバ-した車なので、特に印象が強く残っている（速度制限の解除されているA-3号道路上）。スタンダードですら0～100mphの加速に要する時間は25秒をきったものだ。

しかしACエイ-スはエンジン運にはついていなかった。ACのSOHCシックスはどうにもならぬくらい旧式となり、1960年には生産が打ち切られた。一方プリストルの方は自動車部門が本社から離れ、1960年代初期にはコストの高いシックスをドロ-ッ-プし、カナダ製のクライスラーV8を採用した。2種のエンジンを失ったACが次に選んだのはイギリス・フォ-ド製のゼファ-ー・シックス

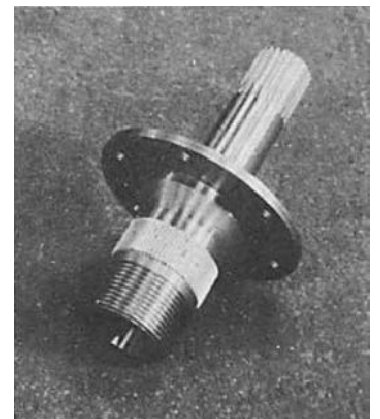


内装をするばかりのコブラ。ACは小規模ながら、かなり小さな部品までつくっている。例えばウッドリムのステアリング・ホイールも自家製だ。写真の車はイギリス向けの右ハンドル車。

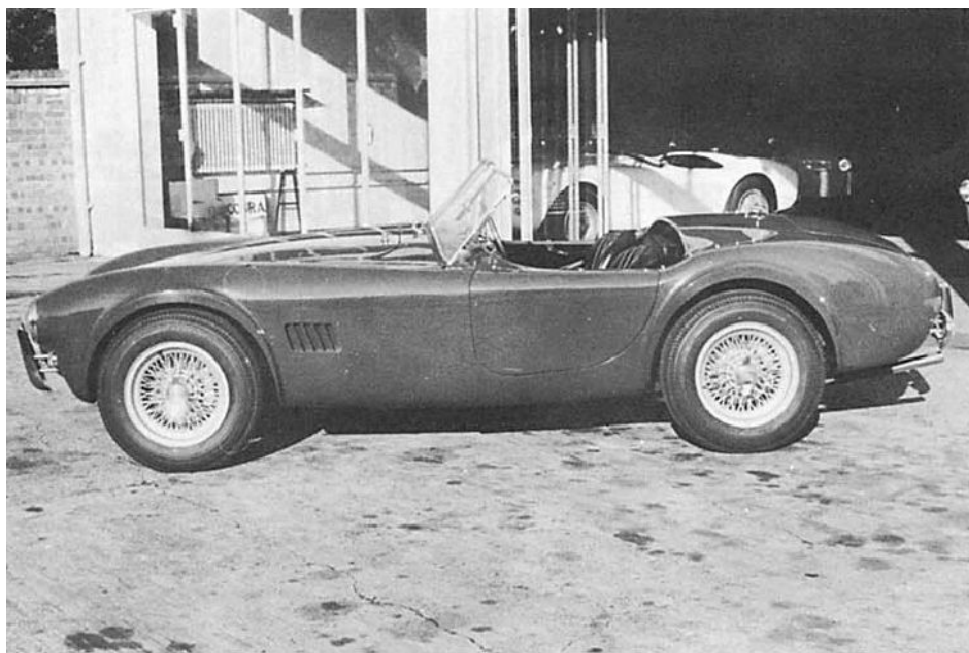


コブラ289 (4.70) のサスペンションは横置き板バネをアッパー・アームとし、これにローアー・Aアームを組合せた独立懸架方式を前後に採用している。タイヤの接地面の角度の変化が大きいのでオリジナルのエイスにはミシュランXタイヤがスタンダードとして指定されていた(ブレイスト・タイヤはサイドウォールが強い)。コブラでもこのサスペンション特性が問題となったが、これは7.35×15という巨大なタイヤで解決した。

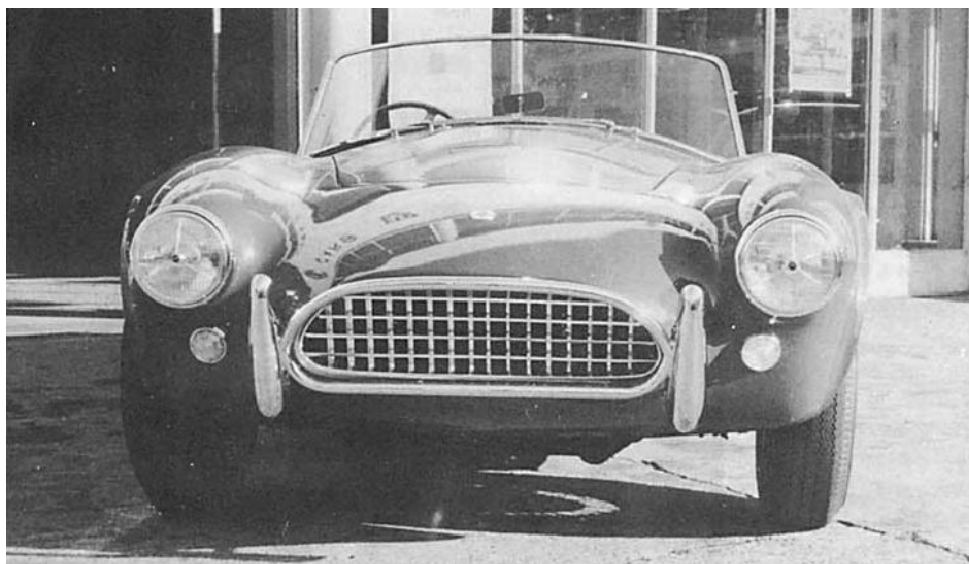
2.60であった。ACエイス・ゼファー・シックスは1961年のロンドン・ショーで発表された。ストリート・モデルとしては十分なエンジンであったが、フォードの4気筒とは違いゼファーはコンペティションにはいささか弱いようであり、クランクシャフトの故障が続出した。しかし1962年中頃にはフォードは改良型のマークIV 6気筒エンジンを発表し、これでエイスも再び生命をとりもどしたように見えた。この頃テイズ・デイトンを訪れたのがテキサン、キャロル・シェルビーなのである。エイスのエンジンコンパートメントにはイギリスのフォードの代りにデトロイト製のアイアンV8が入り、名前も凄味のあるコブラと改められた。



エイスのコブラ化へのもう1つの大きな問題はリヤ・ホイールのハブであった。2倍以上のパワーを伝達するのでエイスのハブではもたず、新に鍛造したハブが採用された。

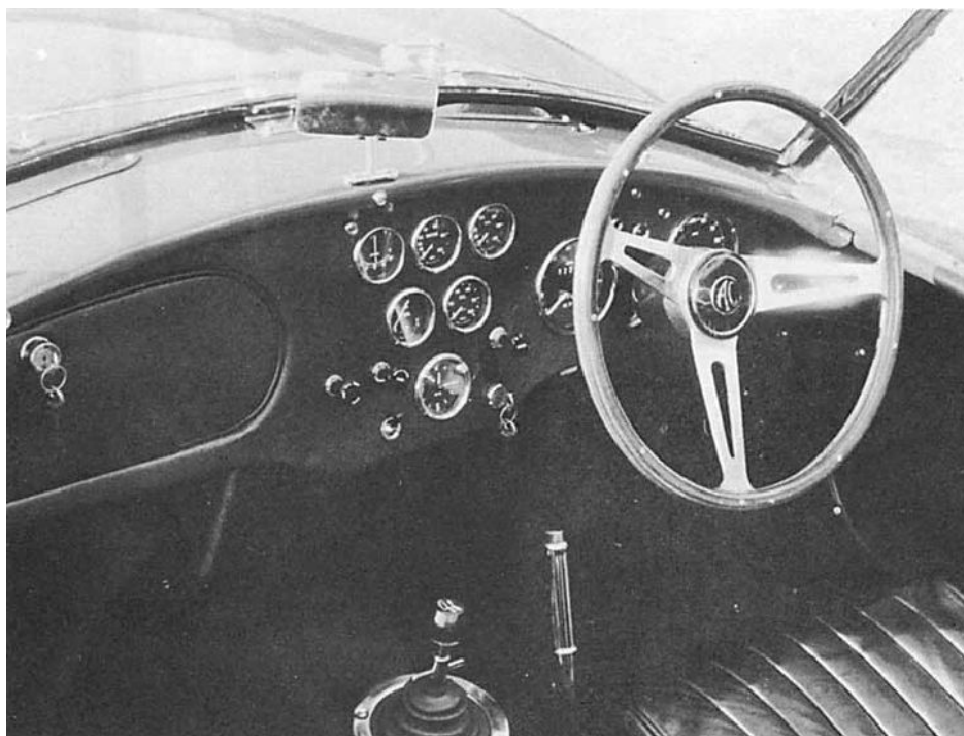


ACショールームの前の289コブラ。昨年10月に訪問した時にちょっと乗った車で、イギリス国内向5台めのコブラだ。もちろん大部分はアメリカに送られる。

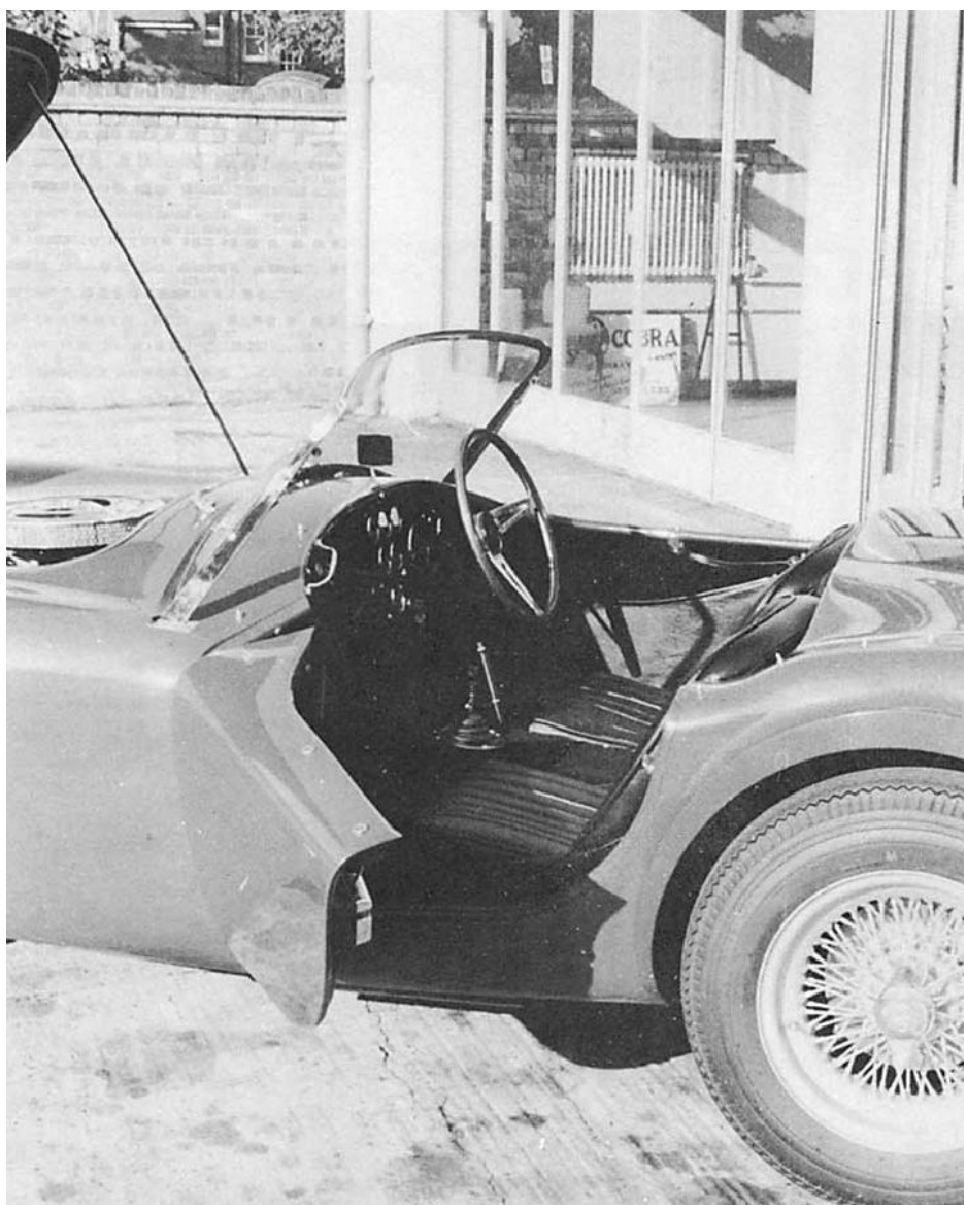


ストリート・コブラとイギリスのウィルメント・チームのレーシング・コブラの対照。

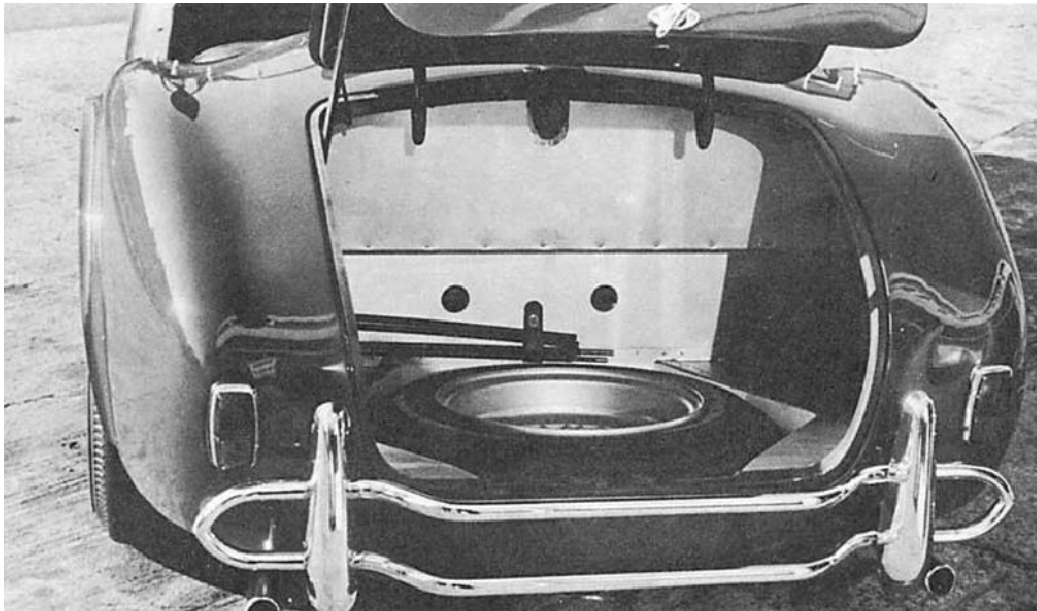




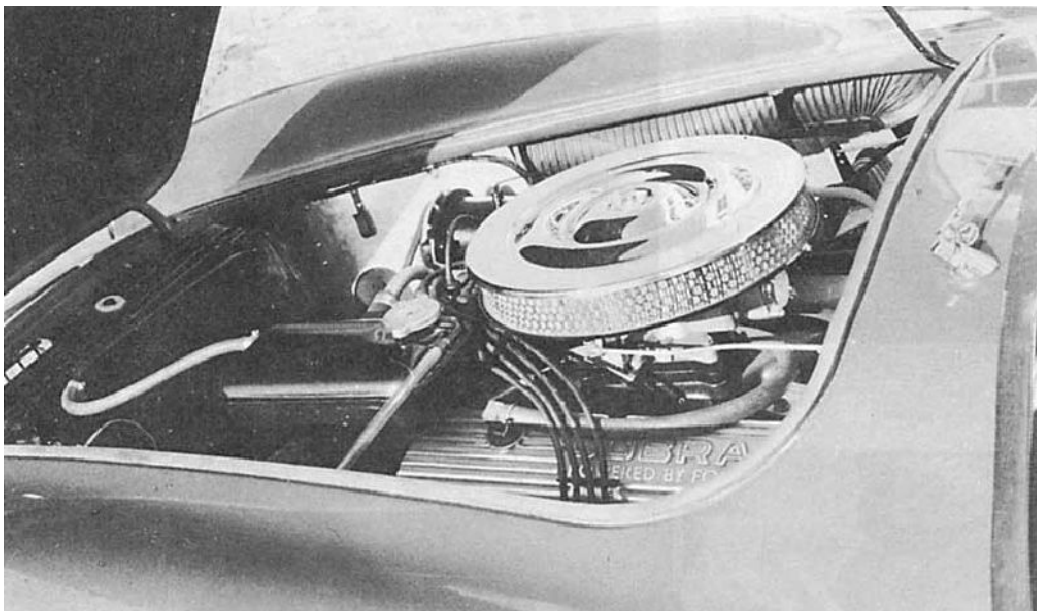
右ハンドル289の
コックピット。完備した
インストルメント・パ
ネルをもつ。ギアボッ
クスはフォードのBW4
スピード・ユニット。



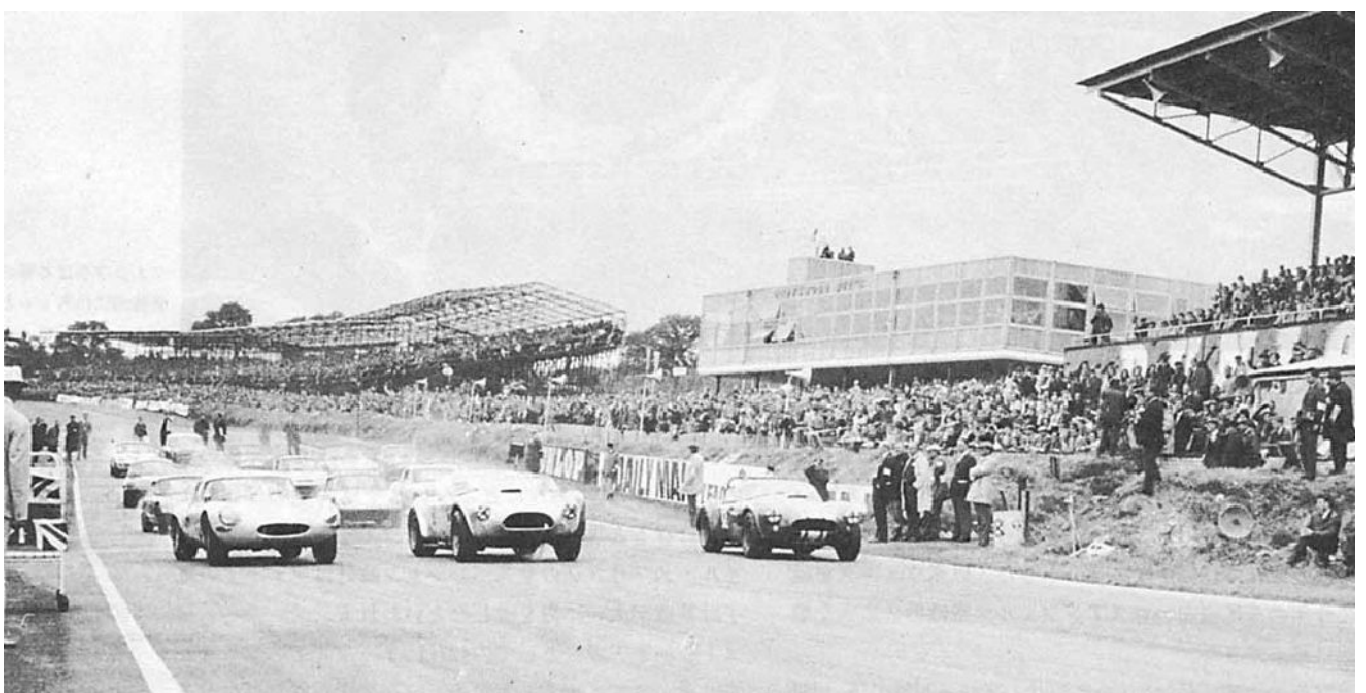
皮張りのバケット・シ
ートは身体をびったり
サポートする。ただし
289ではホイールをも
つ手はヴィンテージ
的になる。



トランク（イギリスではブートという）のスペースは案外広い。ただしコンペティション・モデルではスペア・ホイールの位置に大容積の燃料タンクが入る。



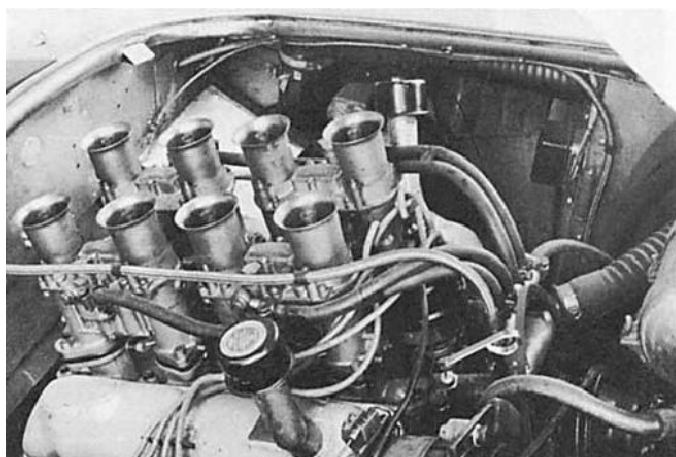
フォード 289キュービック・インチ（4738cc）V 8、気化器は4バレル、出力271HP。



典型的なイギリスのGTレース・グリッド。前列は2台のコブラと1台のライトウェイトEタイプ。このグッドウッド・レースでは右端のジャック・シアースのコブラが例によって猛烈な追いこみで勝った。



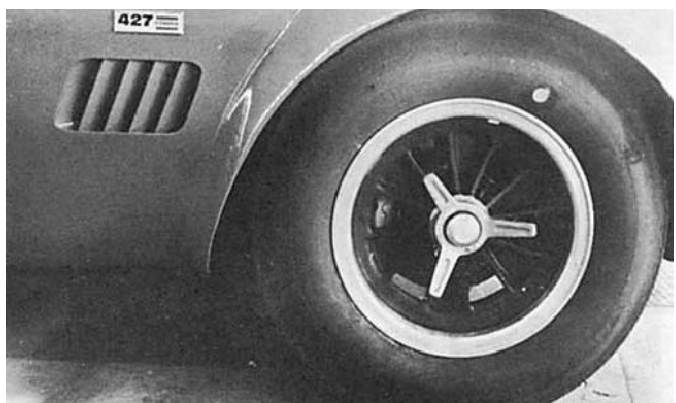
シェルビー・アメリカンのレーシング289。巨大なグッドイヤー・タイヤ、サイド・エグゾースト、小さなウィンドスクリーン等コブラの面目躍如たるものがある。



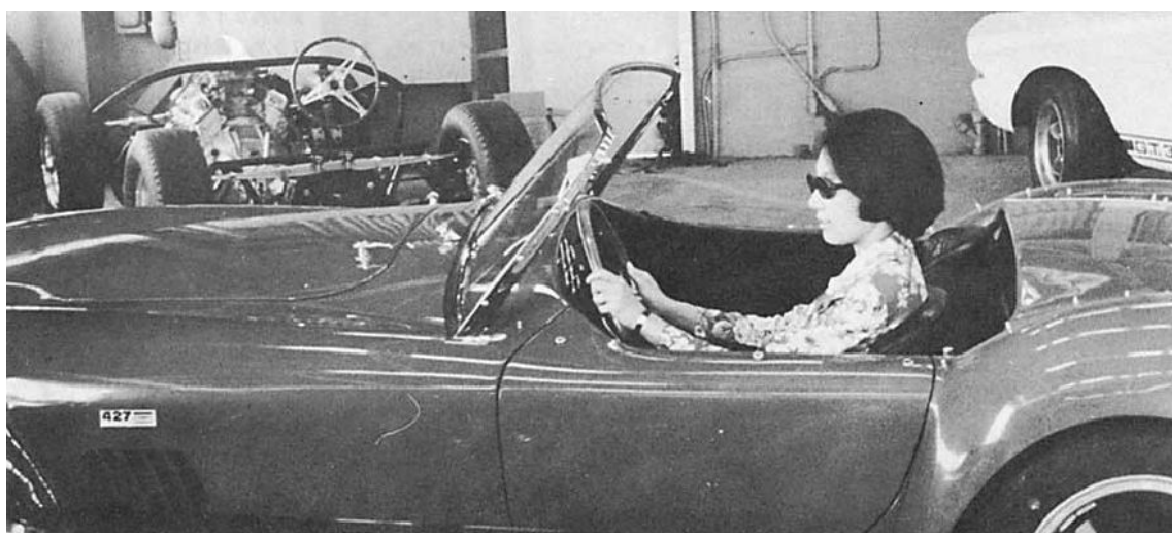
レーシング289エンジン。4コのツイン・チョーク・ウェバー、飾り気のないロッカー・カバーはワイルド・コブラの毒牙といったところ。



レーシング289のマグネシウム・ホイールとノックオン・ハブナット。



コブラの最新型427(70)のエンブレム、エア・アウトレットとホイール。マグネシウムホイールがストリート・モデルのスタンダードだ。



70 コブラは奥様のお買物用にはちょっと手にあまるようだ。

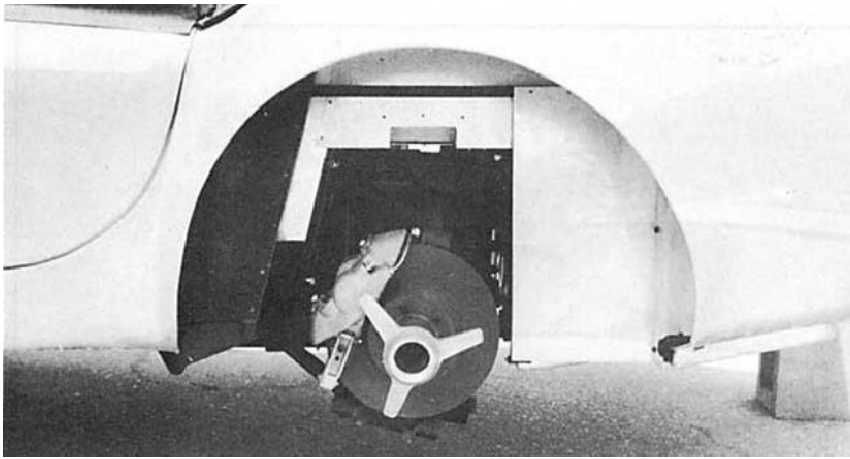
□コブラ289と427

フォード、ACとエンジン、シャシー供給の契約をしたキャロル・シェルビーはカリフォルニア州サンタフェ・スプリングにアSEMBリー工場をもち、シェルビー・アメリカン社は1962年にスタートした。以来ヴェニスを経て今年の3月現在のロスアンジェルス空港内の広大な敷地に移ってきた。

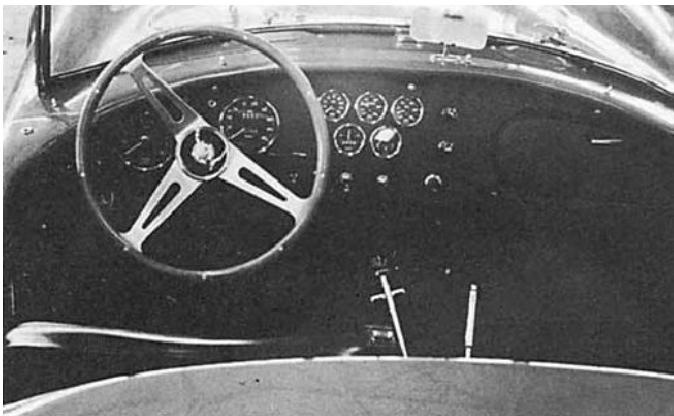
コブラの生産は最初の100台がフェアレーン260V8、以降

が289(470)、そして今年になって427(70)が加わった。私が7月に訪問した時には置いてあった未完成の車のすべてが427であったところから今後の主力はこのモデルになると思われる。ダブル・ウィッシュボーン、コイル・スプリングのサスペンション設計はフォードの電子計算機が大いに力を借したといわれる。

ストリート・カーとしての427は、トップギアのフレキシビリティでミニマム・ギアチェンジですむ車なのだがそ



427の大きな改良点はサスペンションである。前後共に上下のAアーム、コイル・スプリング。ダンパー・ユニットの採用でロードホールディングと乗心地は格段に向上した。

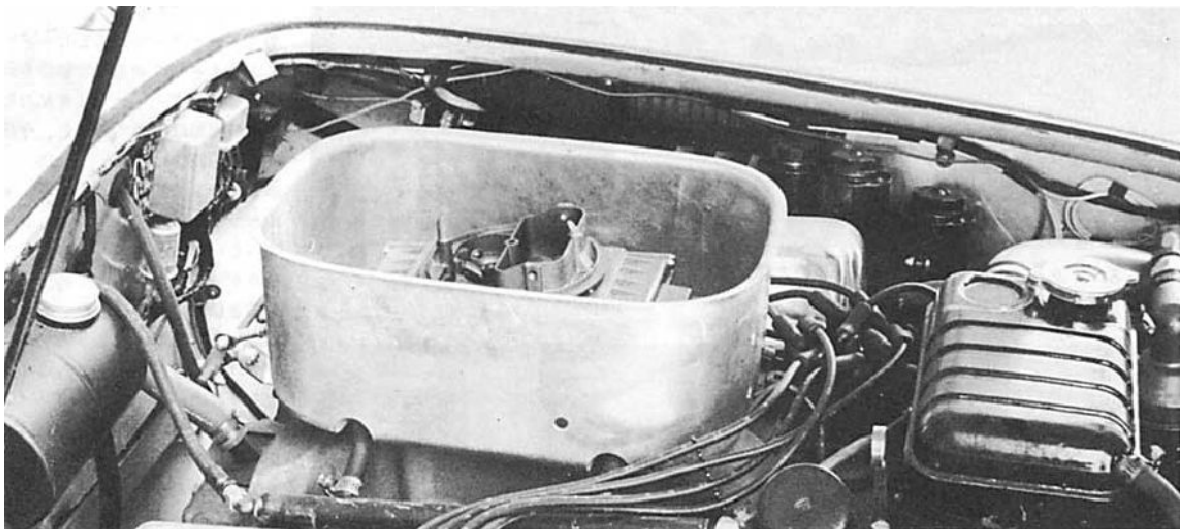


427コブラのcockpit。計器のレイアウトは変わっていないが、ギアシフトレバーが長くなり、シート・アジャストが大きくなってレッグ・ルームが向上した。



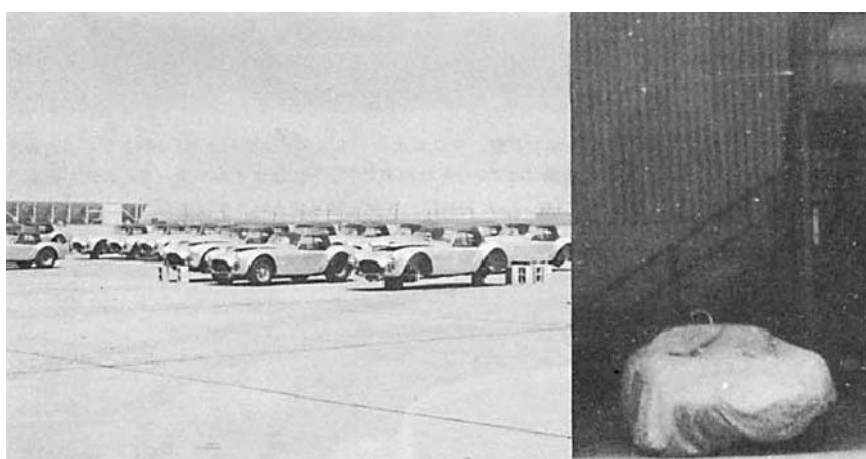
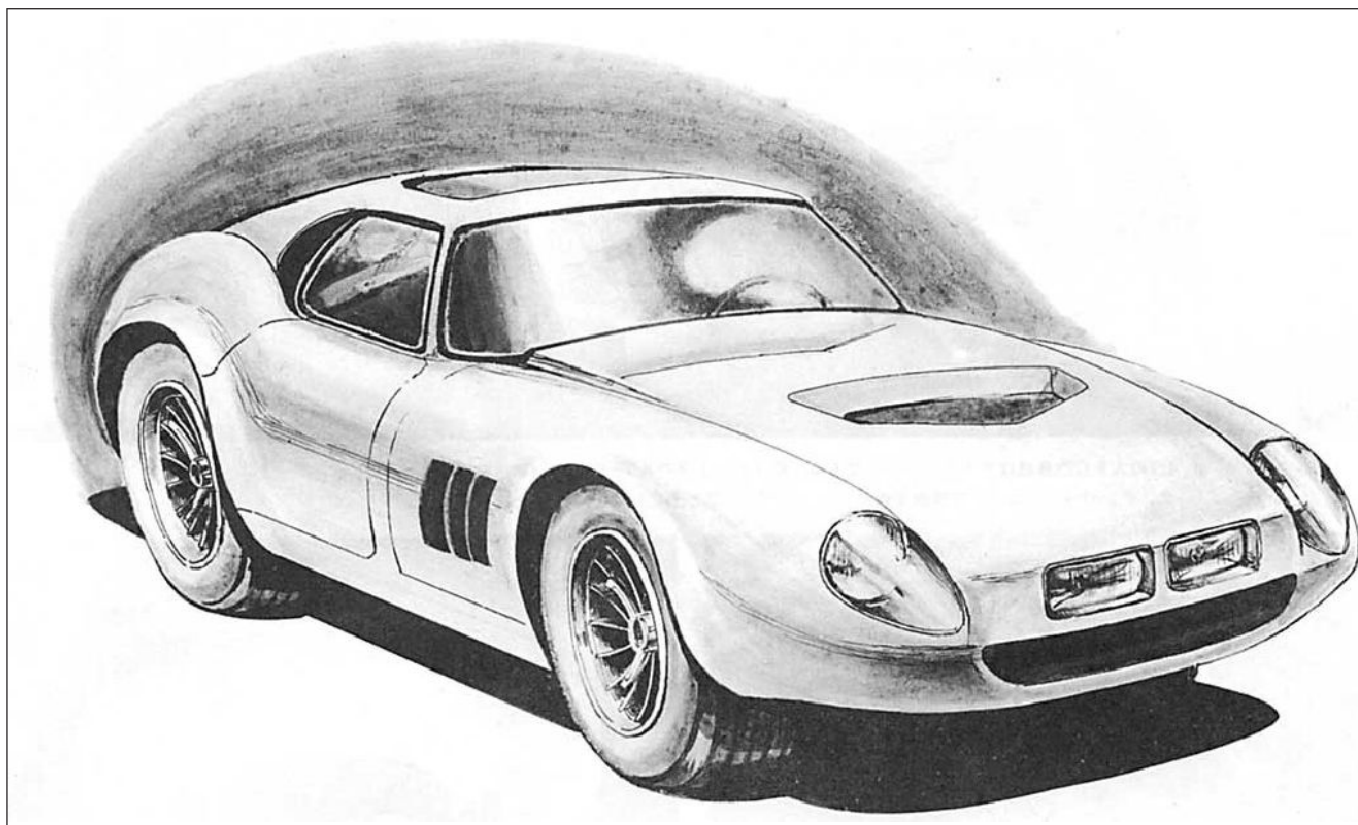
427のレーシング型。ラジエター・エア・インテークが、289よりぐっと大きくなり、両側にはブレーキ冷却ダクト、下にはオイル・クーラーの穴がある。タイヤはフロント7.50×15、リヤ9.50×15というサイズだ。

70 コンペティション・エンジン。ストリート・モデルではホーレイ4バレル・キャブ2個だが、コンペティション型は大型ホーレイ4バレル1個だ。出力は500HP 近い。



の強大な馬力をフルに使ったハード・ドライビングには卓越したスキルとスタミナを要求する。ロードホールディングの限界に達した時のリヤ・ホイールの横滑りは強烈なもので、アツというまにスピンを起している。特に興味があったのはイギリスから到着したばかりのアルミニウムのクーペボディで、明らかに427シャシー用と思われた。基本的なラインはデイトナ・コブラだが、ふくれ上ったボンネット、4コのヘッドランプ、プラス

チックのルーフ窓等デイトナ・クーペのデザイナー、ピーター・ブロックのニューアイデアが盛り込まれている。製作はタイムズ・デイトンでなされたそうだが、リヤエンド上の郵便ポストのようなエアダクトの上には“Royal Mail-Parcel Only”と書かれ、いかにもイギリス人らしい茶目っ気をだしていた。



タイムズ・デイトンから致着した427コブラの大群。427クーペはやがてコブラのGTレーシングの主力となるだろう。



キャロル・シェルビーは生産車の1台を自分の足として常用している。これはコブラの最初のモデル260。

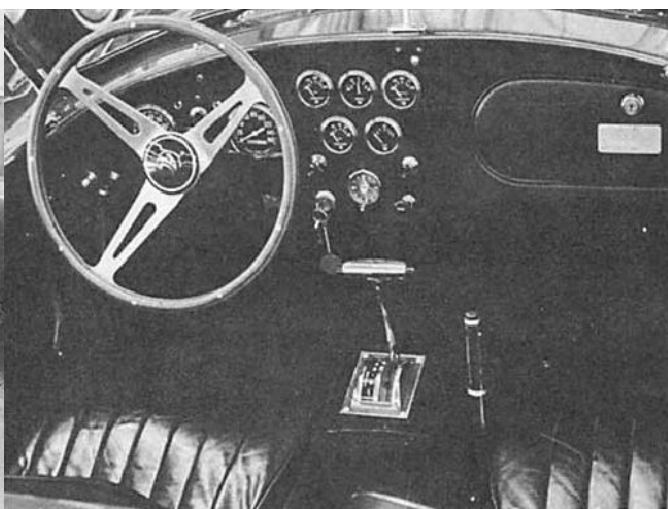
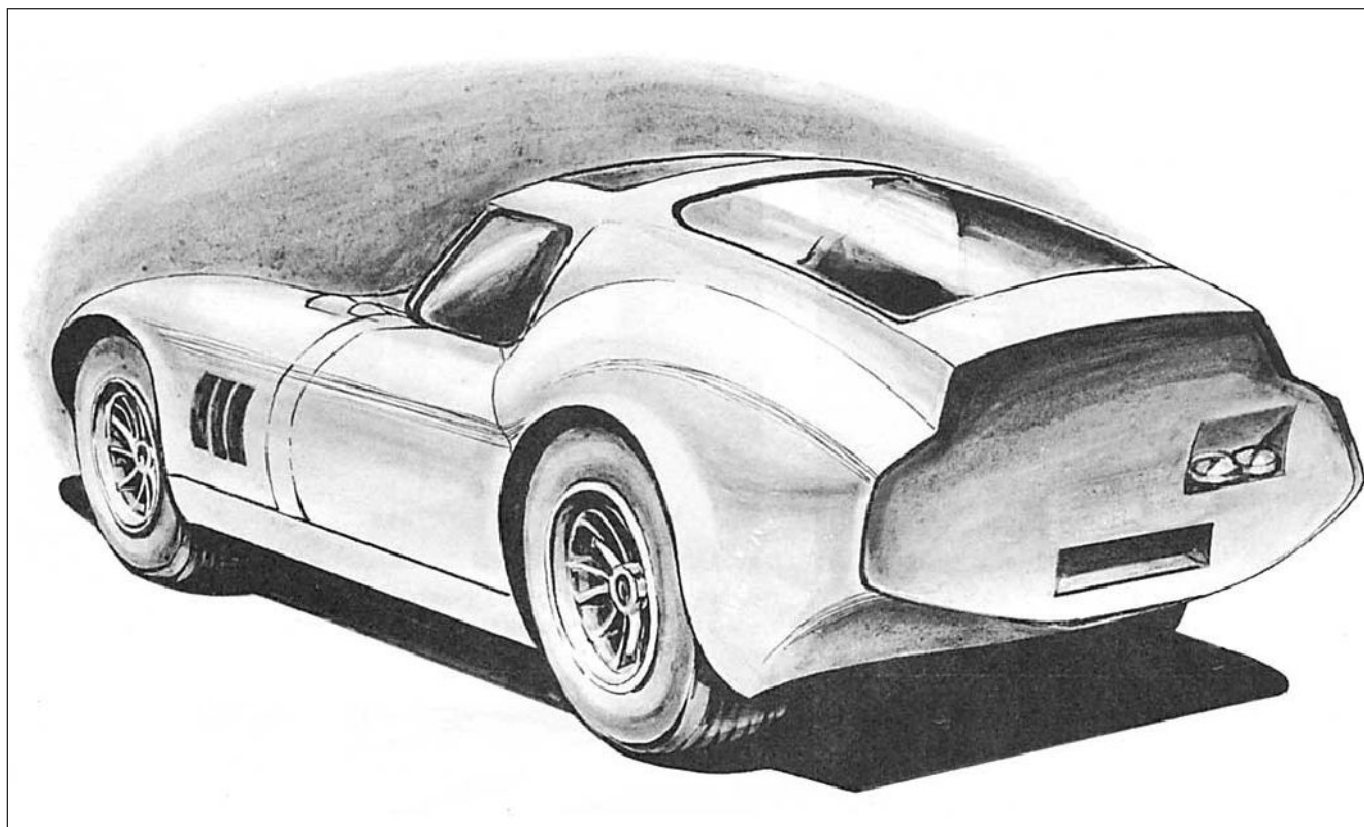
シェルビー・アメリカンのドン・ラビット氏は私にコブラのプロトタイプ・ボディを特に見せてくれたのだが、さすがにシークレット・プロジェクトなので写真は許可されなかった（あるフォトグラファーが無許可でレーシング・デパートメント内の写真を撮ろうとし、忠実なメカニック達をおこらせ、あわや流血になりそうになったそうだ）。したがって私の記憶にもとづいたのがこのモンタージュである。

デイトナ・クーペと同じピーター・ブロックのデザインによりイギリスのACで製作されたまだホイールもついていないボディ・シェルを見ただけなので、テールランプ等の細部は不明であるし、今後も大きくモディファイされる可能性はある。

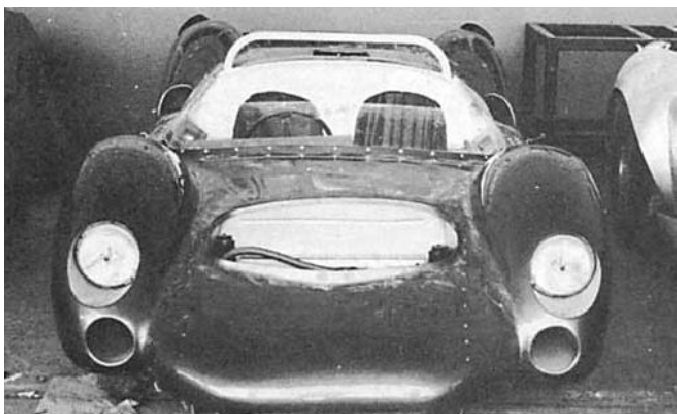
ボンネットの巨大なふくらみ、大きく張り出したホイールカットからして427（70）シャシー用ということは間違いないだろう。来るべきフェラーリGTBとLMのホモロゲーションに備えてのシェルビーのGTクラスでの武器となるのではないかな。

ボンネット前面には2コのフランス製角型ヘッドランプがつけ加えられたが、これはル・マンを意図しているのだろう。ラジエター・エア・インタークは、デイトナ・クーペよりはるかに大きく開いている。ルーフはダークグリーンのプラスチック・ウィンドーが入ったサンルーフ的なものだが、これはデイトナのバンクのついたサーキット用という。

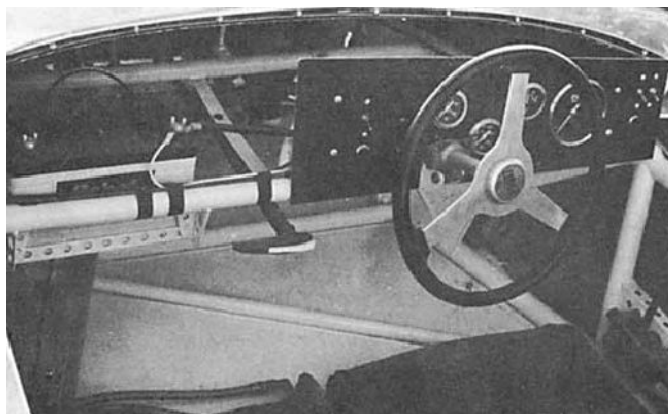
リヤのコーダ・トロンカは角ばり、デイトナに比べはるかに面積が広がっている。289クーペでリヤ・フェンダー上にあった燃料タンク・フィラーはコーダ・トロンカ内の凹みに移された。更にデイトナ・クーペのテール・スポイラー上のコクピット・エアダクトもボディ後端下部に開けられたが、これをACのエンジニアは“Royal Mail Box”と名付けた。イギリス的な茶目っ気である。全体としてデイトナ・クーペよりぐっとボリュームが大きくなった感じで、70 V8の轟音を響かせ疾走する姿はけだし壮観であろう。



シェルビーの最新のパーソナルカー。289だがフォードのオートマチック・トランスミッションをつけている。



これはシェルビー・アメリカン・レーシング・デパートメント前におかれてあった通称“キング・コブラ”と呼ばれるクーバー・コブラ。アメリカのサーキットでかなりの好成績を示した車だ。その他フォードGTエンジンのウェットサンプル化の実験台として大きな役割を果たした。



キング・コブラのコクピット。フォード・コルティナからとったらしいアンブレラ型ハンドブレーキ・ハンドルがいささか場違いの感じだ。



サスペンションの強化によりコンペティション・ムスタング350GTはハード・コーナーでのボディの傾きは小さい。



シェルビー・アメリカンでテスト中の350GT。バック・グラウンドにフォードから着いたばかりの原型ムスタングの群が見える。



リヤ・サスペンションにラジスロッドをつけ加えている工程。2+2ボディだがリヤシートは外され2シーターとなる。

□ムスタング350GT

ネヴァダに滞在した2日間私はムスタング・オートマテイクを使用していたのだが、スポーティなスタイルだけで、他はまったくのアメリカのファミリー・カーでしかなかった。それだから売れるのかもしれない。とにかくヨーロッパのGTのスタンダードからいうとサスペンションは柔かすぎ、ステアリングの反応は鈍く、砂漠の1本路では横風でフラフラする、ストッピング・パワーも頼りないと失望すべき（アメリカの一般ドライバーにと

っては慣れきった）性格をもった車としか印象されなかった。

このムスタングにキャロル・シェルビーは野性の血を注ぎこみ、本格的なスポーツ・クーペにしてプロダクションBクラス（SCCA）ウィナーをつくりあげた。

発表は今年の1月であり、ストリートとコンペティションの2種のモデルがある。前者はコブラの4.7ℓ 306HP V8をスタンダード・エンジンとして装備する。サスペ



このラインでコブラ・オイルサンプ、ロッカーカバー、インテイク・マニフォールド、エキゾーストがつけられる。

ンションは強いスプリング、コニ製ショックアブソーバー、リヤ・ラジアスロッドの採用で大きく改良されている。ブレーキはフロントにケルシー・ヘイズ製ディスク・ブレーキ、リヤにメタリック・ライニングのドラム・ブレーキを装備する。

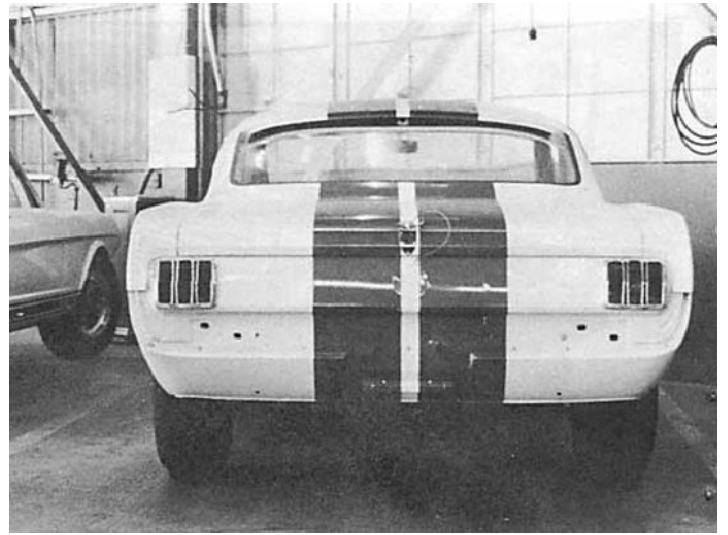
価格はストリート・モデルがロスアンジェルス渡りで\$4547、コンペティション\$5950で、月産150台である。



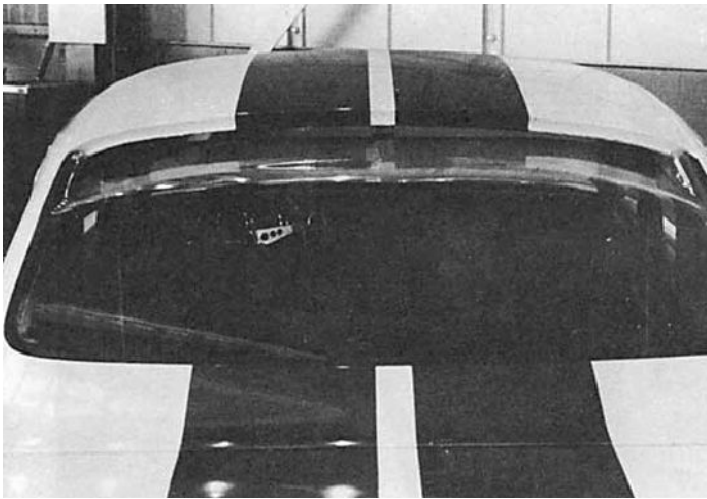
コンペティション350GTのボンネットは軽量化のためファイバーグラスでできている。



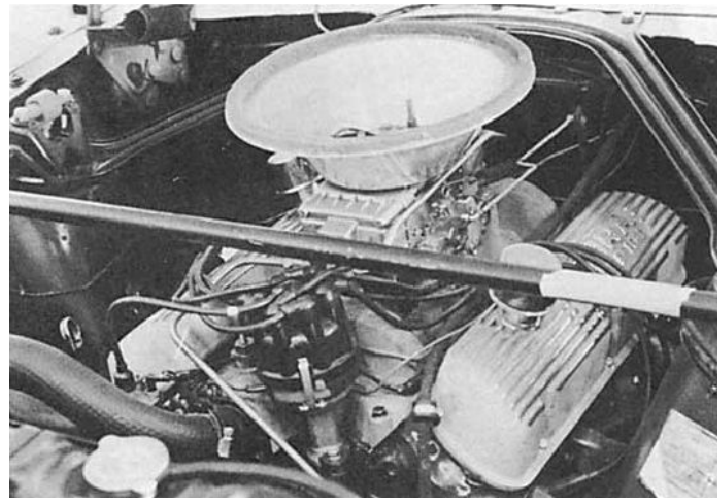
ムスタングのエンブレムは小さくなりグリル右端に移された。写真のコンペティション・モデルのボンネットはレース中に開かぬようワイヤーでとめられている。



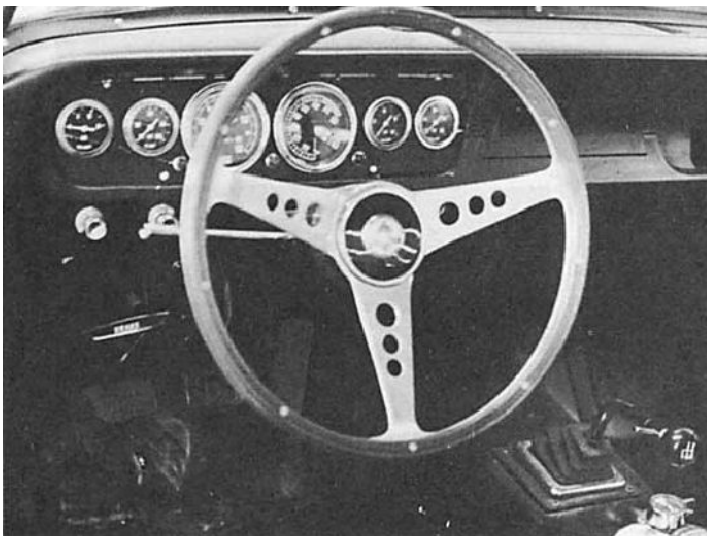
リヤ・トランク・リッドもワイヤーどめ。コンペティション・ムスタングにはバンパーはない。



高速走行中室内にビルドアップする空気を抜くためプラスチックのリヤウィンドー上端には透間が開いている。リヤ・クォーター・パネルのヴェントは必要ないのでブロックされている。



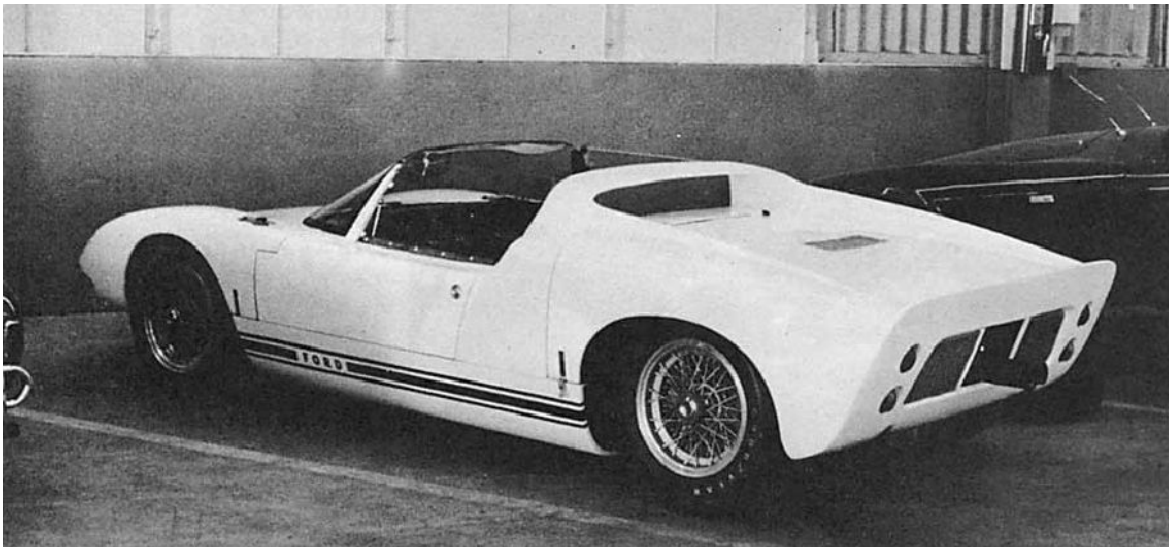
コンペティション・モデルの289 (4.7ℓ) V8。キャブはホーレイ製4バレル1コ。SCCAのプロダクションBで走るためにはこれ以上のモディフィケーションはできない。



コンペティション・モデルのコクピット。内張は省略してある。ステアリング・ホイールはコブラのもの。計器はSW製で必要なものすべてがある。常用回転レンジを見やすくするためまげてつけられたタコメーターのレッドゾーンは6500rpmからはじまる。クラッチ・ペダルの操作はすごく重く、まったくのコンペティション・モデルであることを感じさせる。



コンペティション350GTの軽合金ホイールとサイド・エグゾースト・パイプ。



イギリス・スラウのフォード・アドヴァンスト・エンジニアリングから着いたままのブランド・ニュー・フォードGTスパイダー。これに実戦に参加するまでには多くのフィン、スパッツ、切りこみがつけられる。

□フォードGT

フォードはついにGT 100台販売に踏みきった。その中50台はデトロイトで売り、残りの50台（又はそれ以上）をキャロル・シェルビーが扱う。シェルビーのGTはすべてクーペ型であり、2、3台はストリートモデルとして内張りをして売る計画もある。もちろんオートマチック・トランスミッションも指定できる。エンジンは289(4.7ℓ)、ギアボックスはZF 5スピードがスタンダードであり、この装備での価格はロスアンジェルス渡し\$16250(約585万円)である。

フォードはGTのレーシング活動の大半をキャロル・シェルビーの手に委ねた。フォードの資力と人材をしてすらGTは宿願のフェラーリ打破を達せられなかった。ローラとエリック・ブロードレイ、かつてのアストン・マーティンの名マネージャー、ジョン・ワイアーとヨーロッパのトップメンも輸入したが効かなかった。しかしシェルビー・アメリカンとチーフ・エンジニア、フィル・レミントンはデイトナ・コンティネンタルで初めてフォードGTに勝利を味わせた。

シェルビー・フォードGTは外観的にそのボディ・カラーで識別できる。デイトナ・コブラと同じカラー・スキーム、つまりメタリック・ダークブルーにホワイト・ストライプというコンビネーションだ。

レミントン、テストドライバーのケン・マイルス達はフォードのオリジナル・デザインに多くの欠点を見出した。昨年のルマン・テストデイのシュレッサーの事故等方向安定性の悪さはエアロダイナミクスの研究不十分であることが判明した。それのみでなく何んと冷却、ヴェンティレーションのエアの通りの悪さだけで70HP以上をロスしていることもわかった。

フォードGTはドライサンプを採用していたが、これもキング・コブラ・スポーツカーでの実験ではるかに簡単なウェットサンプにかえられた。

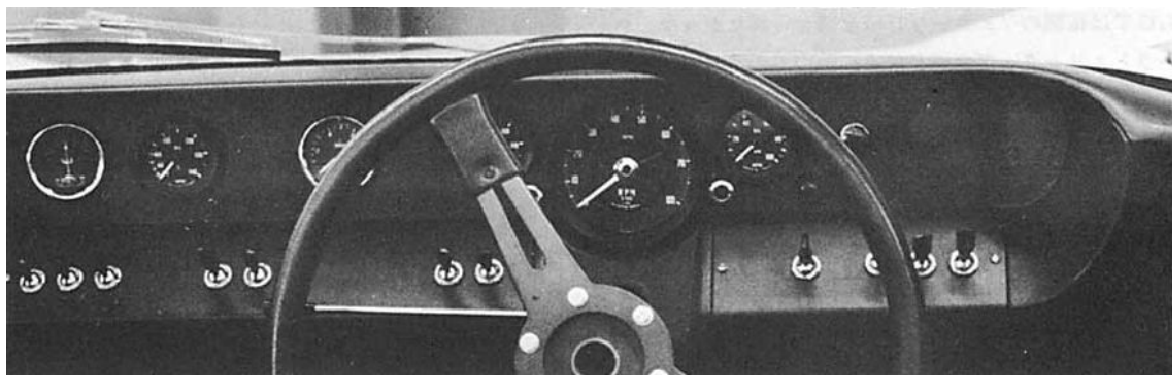
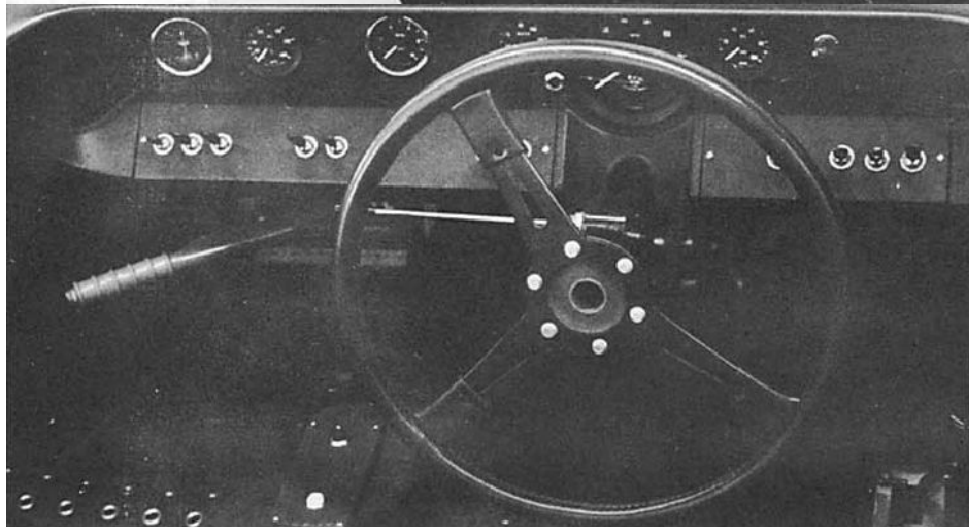
次は重量の軽減である。レギュレーションにより現在軽減を必要とされているのは約45kgほどだが、これはファ



フォードGTコクピットからの視界はまったく良い。

イバークラス製のボディパネルを薄くすることで片がつくだろう。

オリジナルのフォードGTはボラニ製のワイヤースポーク・ホイールとダンロップR6タイヤをもっていたが、意図とするブレーキ冷却とロードホールディングは満足すべきものではなく、これらはハリブランド・マグネシウム・ホイールとグッドイヤー・インディ・タイヤにか



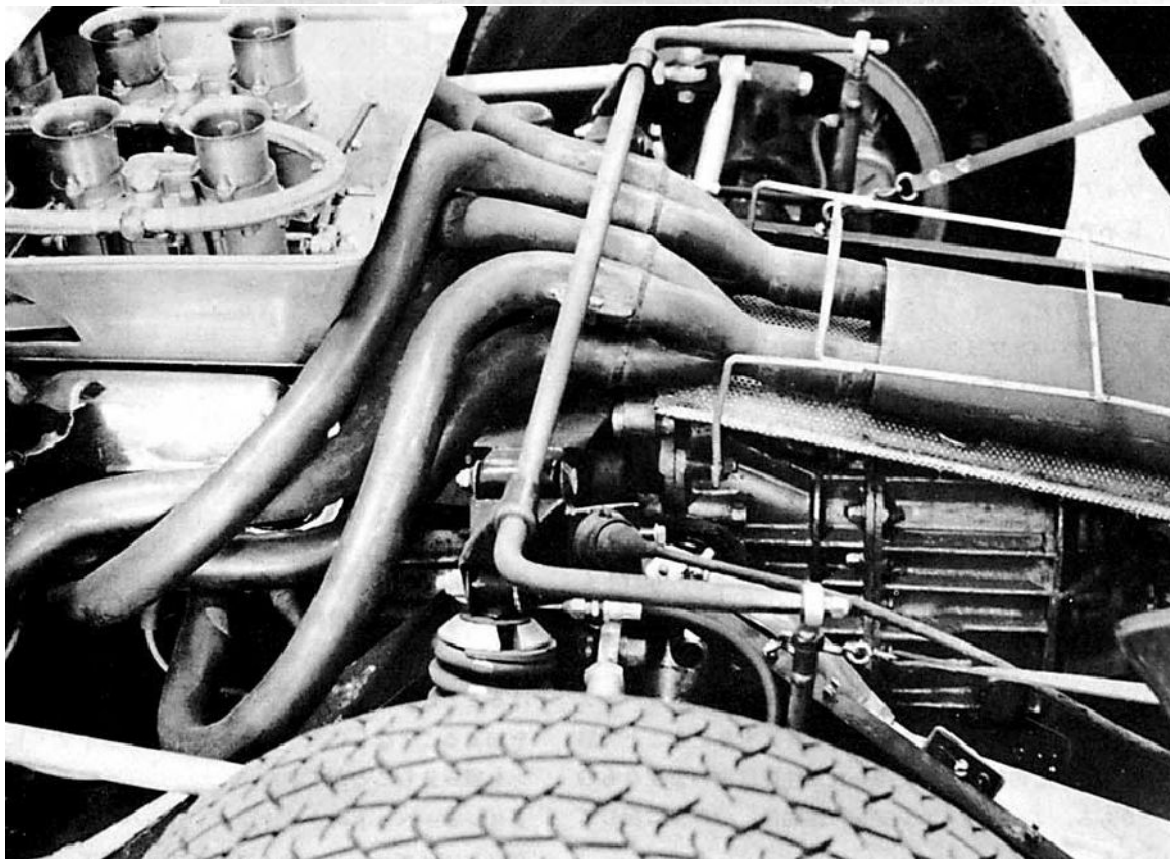
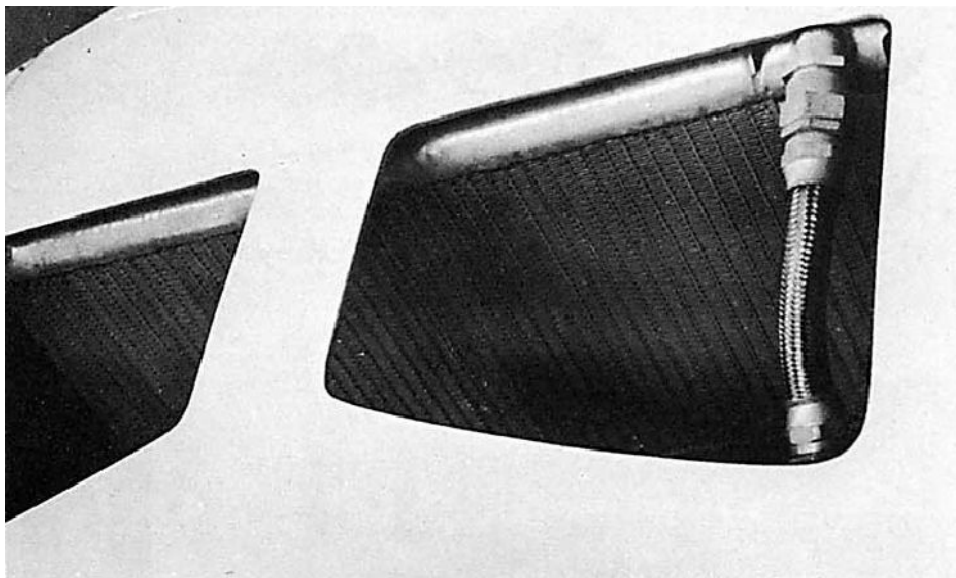
居住性、特にシート・デザインの良さは抜群だ。シート自体はシャシーのメンバーとして固定し、ペダル類を動かしてドライビング・ポジションをアジャストする。斜めに置いたハンドブレーキ・レバーはフォード・コルティナのものだ。

ドライバーのインストルメントの眺め。タコメーターのレッドゾーンは6500rpm。11あるトグル・スイッチにはラベルをつけねば混同してしまうだろう。

えられた。
ギアボックスは当面はZF 5スピードが用いられるだろうが、マイルス、ギンサー等のドライバーはオートマティックの可能性をサポートしている。
エンジンについては市販GTは289がスタンダード、325がオプションだ。325は現在のフェアレンV 8最大のリミットだ。読者の中にはフォード・インディアナポリス用DOHCの可能性を考える人もいると思うが、これはフォード自身1度は試みたそうである。しかしインディの

4.20 リミットはさして大きな利点とはならず、むしろコブラの新しい毒牙ともいべき427(70)ユニットに大きな希望がもたれている。このエンジンは289に比べわずか50kgしか重くない。427の大きな問題は強大なトルクに耐えるギアボックスだ。ヒューランドLG 500に興味を示しているが、理想的には高回転で能率のよいトルクコンヴァーターとマニュアル・オーバーライダーをもつオートマティック・トランスミッションということにシェルビー・スタッフの意見はまとまっているらしい。ギアボ

ボンネット上のラジエーター冷却エアダクト。益々穴が大きくなるようだ。ボンネットはイギリスのコーチビルダー、ハロルド・ラドフォードの作だが、シェルビーのエンジニア達は不必要に厚い素材を使っていると考えている。ファイバーグラス整形にはアメリカの方が一歩先んじているのは事実だ。



エンジンは289 (4.7ℓ) がスタンダード、325 (5.3ℓ) がオプション。4コ の 48mm ツイン・チョーク・ウェバーがつき圧縮比 11.5 : 1 で 390HP / 6900rpm をだすギアボックスはZF 5スピードが市販モデルにつけられる。

ックスさえ見つければ7ℓ エンジンには更にSOHCヘッドをつけることも可能である。

こういうようにシェルビー・アメリカンでは、フォードが果せなかったフェラーリ打破を果さんと努力が続けられている。私が訪ねた時はルマンでの惨敗直後であったが、このブルーデイにシェルビー・アメリカンの1メンバーは語った。“That’s one of the things in racing. Still we must go on.” つまり「レーシングにはそんなこともあるのだ。しかし我々の努力は続けねばならぬ」…と。

The writer wishes to express his sincere thanks to Mr. Henderson of A.C. Cars Ltd. of Thomas-Ditton, and Mr. Don Rabbitt of Shelby-American who made this report possible. JKY

