

当時のアメリカを代表する超高性能豪華車

デュゼンバーク・モデルJ

1929年
アメリカ

長谷川 壮

1 はじめに

当館2階の常設展示「ステータスをのせた豪華な車」コーナーには、重厚かつ落ち着いた色調の自動車達が皆様をお迎えしております。その中でイエローとクリームの軽快な2トーンカラーに身を包んでいるのが、今回ご紹介する「デュゼンバーク・モデルJ」です。

優雅な外観に加えて、当時は先進的だったDOHC4バルブ機構を採用し、他社製ハイパワーエンジンよりも更に100馬力ほど高い1265馬力の超高性能エンジンを搭載してスポーツカー顔負けの動力性能を誇った、まさに才色兼備の豪華車だったのです。

2 デュゼンバーク社設立の経緯

同社創業者のデュゼンバーク兄弟(兄;フレデリック(フレッド)1876年~1932年、弟;オーガスト 1879年~1955年)は、アメリカ・アイオワ州に移住してきたドイツ系の開拓農民でした。兄弟は幼いときから機械いじりが大好きで、特にエンジニアとしての才能を発揮したのは兄のフレッドだったと言われています。

彼らは最初、農業用機械の修理を行っていましたが、その後自転車修理&製造業に転じたレースに出場するようになりました。

しかしアメリカ国内で自動車産業が立ち上がり始めた頃、兄のフレッドは、自転車に見切りをつけ、ウィスコンシン州の新興自動車メーカー「ランブラー社」に見習工として勤務します。ここで修得した技術とノウハウを基にして、1903年に第一号車となる『メイソン』を誕生させました。

そして1913年になると「デュゼンバーク・モーター社」をミネソタ州セントポールに設立し、自動車とボート用の新設計4気筒エンジンの生産に着手します。フレッドは、このエンジンを搭載したレースカーで、アメリカ最高峰の自動車レース「インディ500マイル」への出場を狙いました。初挑戦の1914年は9位に終わりましたが、1915年は5位、1916年には2位まで上り詰めます。しかし1917、18年はアメリカが第一次世界大

戦に参戦したためレースは中断されてしまいました。

大戦中は、アメリカ政府の依頼でフランスのブガッティ社製航空機エンジン「ブガッティ・キング(並列16気筒)」のライセンス生産に取り組みます。当初は苦勞の連続でしたが、最終的にはオリジナルを凌ぐエンジンに仕上がりました。1918年夏にはアメリカ政府から2,000基の大量受注を獲得するものの、同年11月に大戦が終了したため、実際に生産されたのは僅か40基でした。しかし、この時に兄弟が必死になって体得したノウハウが『モデルJ』の超高性能エンジンに繋がるのです。

1922年、兄弟はインディアナ州のインディアナポリスに「デュゼンバーク・オートモビル&モーターズ・カンパニー(以下、デュゼンバーク社と表記)」を設立、同年6月より『モデルA』と呼ばれる市販車とそれに搭載する新エンジンの生産を開始します。ちなみに新工場は、インディアナポリス・スピードウェイの正面ゲートから3キロ先に建設されました。彼らは完成車のテスト走行をサーキットで行ったのです。

『モデルA』は、4.2ℓの直列8気筒SOHCエンジン(88馬力)を搭載し、最高速度は160km/hを超えました。また高性能に見合った制動性能を確保すべく、アメリカ車初の4輪油圧式ブレーキ(ブースター付)を装備されていました。

並行してレース活動も活発に展開し、1920年に3ℓ直列8気筒エンジンを携えてインディ500に再参戦、4年後の1924年に念願の初優勝を果たし、続く1925年、27年とのべ3回優勝しています。また、1921年にはアメリカ車として初のヨーロッパ・グランプリ・レース(フランスGP)で優勝を果たしました。

しかし、レースでの華々しい実績とは裏腹に『モデルA』の売れ行きは芳しくありませんでした。販売不振の最大の理由は、高性能車らしくない鈍重なボディ・スタイルにあったと言われています。

こうして同社の経営は徐々に傾いてしまい、1926年後半になって実業家エレット・

ロバン・コード(Errett Lobban Cord; 1894年~1974年)に買収されてしまいます。コードが買収した理由は、フレッド・デュゼンバークの高い才能を利用して「アメリカそして世界を代表する超高級車」を作るという大きな戦略があったからでした。

コードの傘下に入ったデュゼンバーク社は、コードの夢である「他の自動車よりも大きく、高速で、高価で、品質の優れた豪華車」の実現に励みます。その成果が、1928年のニューヨーク自動車ショーで発表され、大きな話題を巻き起こした『モデルJ』でした。

3 『モデルJ』の概要

エンジン

先述した航空機およびレース用エンジンのノウハウを踏まえて兄のフレッドが設計した水冷直列8気筒DOHC 6,885cc(ボア×ストローク=95mm×121mm)のエンジンを搭載。エンジンブロックは、グリーン色の耐熱エナメル塗装を施した鋳鉄製、カムカバーはアルミ合金製です。

265馬力という大馬力のおかげで、2.5t~3tに近い重い車体を最高速度187km/hまで引っ張ることができました。

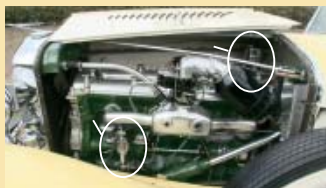
さらに1932年になると、スーパー・チャージャー(過給機)を搭載した強化版『モデルSJ』を発表しました。このエンジンは320馬力を発生し、最高速度は210km/h近くにまで達しました。なお『モデルSJ』の外観上の特徴は、ボンネット右側(助手席側)から突き出た排気管で、初期は8本出しでしたが後にクロームメッキが施された4本出しに変更されました。

シャシー&ボディ

梯子型シャシー・フレームの主要部分であるサイド・メンバーは、大馬力と高速走行時の安定性を考慮した結果、厚さ5.5mmの蒸気機関車用の鋼鉄を加工して製作されており、中央部の上下幅が22cmあるなど頑丈に作られています。また、ホイールベースは142.5インチ(360cm)の「スタンダード」と、153.5インチ(390cm)の「ロング」の2種類が用意されていました。(当館所蔵車はスタンダードです)



デュゼンバーク兄弟の写真
左が弟のオーガスト、右が兄のフレデリック(フレッド)



エンジンとタイミング・ボックス
が「タイミング・ボックス」がシャシーへの自動給油用オイルタンク。エアクリナーはノン・オリジナル。



シンボルマーク
エンジンルーム隔壁に取り付けられている。鷲の両足が抱えている「8」は、直列8気筒エンジンを表したもので、

ステアリング上の3つの
「スライド式ボタン・スイッチ」



「点火進角」
左回しすると「進角」、右回しすると「退角」になる。

「スロットル」
左回しすると、エンジン回転が下がる。右回しすると、エンジンの回転が上がる。

「ライト(灯火)」
左回しすると「スモール」、右回しすると「ヘッドランプ」が点灯する。



ブレーキの制動力調節レバー
レバー先端を「DRY、RAIN、SNOW、ICE」の文字に合わせる。隣のメーターは電流計。



コックピット計器盤左右の警告灯
(左の警告灯はハンドルに遮られて見えない)