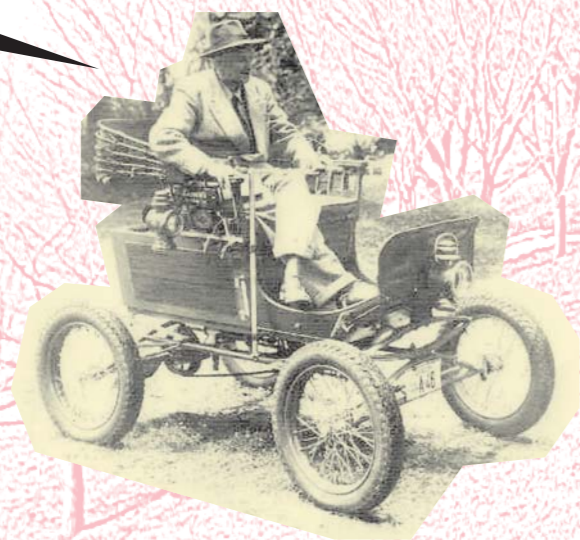


「Locomobile」

(ロコモビル、1889~1929年アメリカ)

20世紀初頭、すでに米国では100社もの蒸気自動車メーカーが林立し、しのぎを削っていた。そんな中で最も商業的に成功したのは双子のスタンレー兄弟率いるスタンレー社だ。「ロコモビル」はそのスタンレー兄弟が設計を担当。生産は、スタンレー社の流れをひくロコモビル社とモビル・カンパニー・オブ・アメリカの2社が1889年から開始した。ロコモビル社の資料によると、1889年から1902年までの4年間で4600台を生産。そのうちの1台が日本にも渡り、輸入第1号車として日本自動車史に名を残している。



ヒロミ

1966年2月13日生。東京都出身。デビット伊東、ミスター・ちんとコントグループB21スペシャルを結成。その後、数多くのバラエティ番組で活躍。車の運転、掃除はもちろん、時間があれば車をいじっているというほど、根っからの車好き。これまで、スカイラインにはじまり、ボルシェ914、デボネア、メルセデス、コルベット、フェラーリなどを所有。レーシングドライバーとしても活躍しており、TEAM GAIKOKUYAから全日本GT選手権にも参戦している。

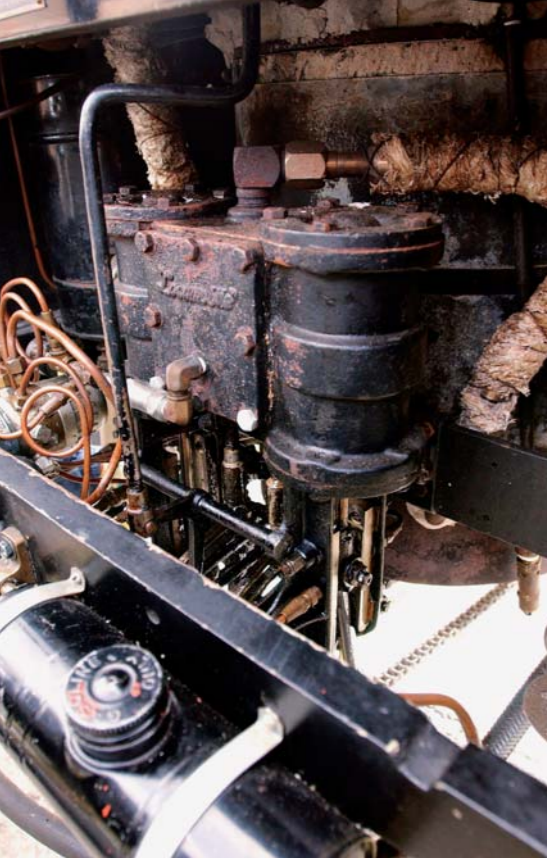
ヒロミの

ロコモビル初乗り体験

ロコモビル  
蒸気自動車に乗って  
ドコ行く?

今から100年も前に誕生した蒸気自動車「ロコモビル」。  
明治の日本でも走っていたロコモビルも、  
現在日本に残るのはわずか3台といわれている。  
そんな歴史的資料としても貴重で珍しいものがあるのならば、  
これは是非でも乗ってみたい！  
そこで、レーシングドライバーという肩書きを持つ  
ヒロミ氏を招き、誌上試乗レポート、いざ出発進行！



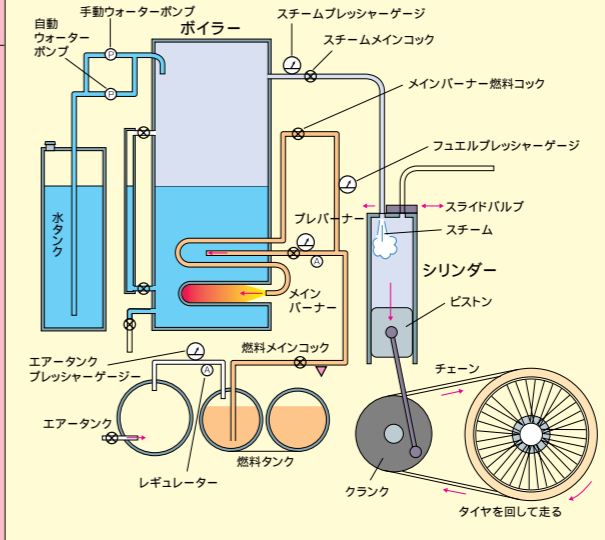


# 検証

イラスト / 坂川知秋

■基本スペック  
ロコモビル (1902年型)  
2気筒スチームエンジン搭載  
スチーム圧 10~17kg/cm<sup>2</sup>  
最高速度 50~100km/h

## ロコモビルの概念図



## ロコモビルが動くまで

1. タンクに水を入れる。
2. ハンドポンプレバーを漕いでボイラーに水を送る。
3. ボイラーの水位を確認。
4. 燃料タンクに燃料のホワイトガソリンを入れる。
5. 燃料をバーナーに送るためのエアを、コンプレッサーでタンクに詰める。
6. 燃料をガス化させるために、プレジャーで燃料パイプを暖める。
7. 十分暖まったら、燃料開閉バルブを開けて燃料をバーナーに送る。ガス化した燃料が燃焼すると轟音を発する。
8. ボイラー内の水が沸騰し、圧力が高まったところでスロットルレバーを開くと、滑るように動き出す。

## ハンドル

ステアリングは、普通車のような丸型ではなくバータイプ。ラック&ピニオン方式ではなく、前輪を直接的に操作する。

## 燃料タンク

車の前方に位置する黄色の箱の中にある燃料タンク。入れるのはコールマンのホワイトガソリン。エアレギュレーターバルブを回すことで燃料が送られる。



## エアータンク

座席後部にある黒い円筒型のタンク。バーナーに燃料を送るためには、エアの圧力が必要となる。

## 蒸気エンジン

座席の真下に収まっている、直立2気筒の蒸気エンジン。ギアはなく、蒸気圧だけでスピードを調整する。シュシュと蒸気機関車と同じ音を立てて駆動する。



## 水タンク

右後方にある水タンクのキャップを開けて水を入れる。水は約100リットルほど入る。これだけの量で走行距離は約50km。

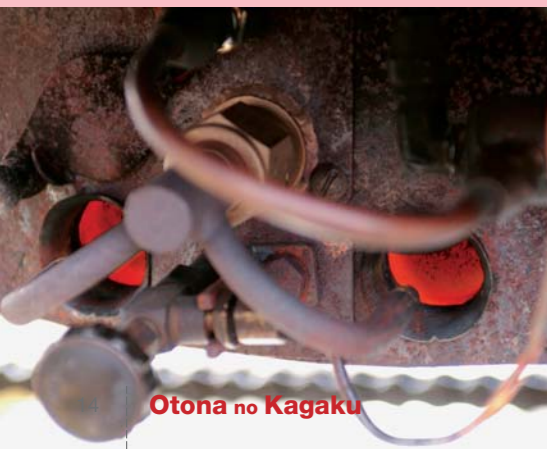
## 排気口

下部の細い管が蒸気の排出口。ここからモクモクと蒸気が出る。



## ボイラー

車の後方、座席の真下に配置されている。車に潜り込んで下から見ると、丸い大きな釜があるのがわかる。燃焼の様子は右下の2つの小窓で確認できる。



Otona no Kagaku



## ブレーキペダル

ペダルはブレーキのみ。踏み込むとバンドでタイヤを締めるロットブレーキ方式を採用。ブレーキのかかりは少し甘い。

## ボイラー水位計

水のレベルゲージ。ボイラーの中の水が2/3くらいになるのを確認する。運転中は直接見ることができないので、ブレーキペダルの右下にある鏡を使って確認する。

## タイヤ

幅がせまく、溝がない、自動車よりも自転車に近いタイヤ。タイヤが黒くなったのは1914年から。補強剤のカーボンを入れたからだ。



## メーターパネル

運転席の前方には3つのメーターパネル。左がバーナーに送る燃料の圧力計、中央がエアータンクの圧力計、右がボイラーの蒸気圧力計。爆発事故につながりかねないのでチェックは入念におこなう。



## ハンドポンプレバー

エンジン始動時、手でレバーを漕ぐように動かし、タンクからボイラーに水を送る。走行中は自動的に水がボイラーに送られるが、減った分が自動的に供給されるわけではないので、常に水位計をチェックする必要がある。

## スロットルレバー

(左) 普通車のアクセルに相当するもので、これを開けて蒸気をピストンに送りこむ。運転中は常に右手を添えてスピード調整をする。

## 燃料開閉バルブ

(中) メインのバーナーコック。バルブを開けることで火力が増す。

## 前進後退レバー

(右) ピストンのスライドバルブと直結しており、シリンダーに送る蒸気の量を変えることで高速・中速・低速の三段階に変速できる。レバーを手前大きくおすと、バックする。



# えっ、エンジン始動に20分もかかるの？

SLとほぼ同じ構造を持つ蒸気自動車。ボイラーを炊いて発生させた蒸気をシリンダーに送り込み、ピストンを動かして走る。構造自体はシンプルだが、始動には複雑な手順と時間が必要だ。ボイラーが暖まるまでの間に、じっくりロコモビルの内部を調べてみた。

SLとほぼ同じ構造を持つ蒸気自動車。