

皆野・長瀨ロータリークラブ

週報

◇例会日 第1・第2木曜日 12:30~13:30 第3・第4木曜日のいずれか 18:30~19:30
◇例会場 長瀨レクリエーションホテル 養浩亭
◇事務所 〒369-1305 秩父郡長瀨町長瀨1446 養浩亭内
Tel:0494-66-4134 / Fax:0494-66-4134 e-mail:minanaga@chichibu.ne.jp



IMAGINE ROTARY

イマジン
ロータリー

第1612回例会 令和5年3月16日(木)

【会長の時間】

畝 徳治

皆さん、こんにちは。今日は月の中の日という事で、ウイルスの話をします。ウイルスと言うと、動物や人間の病気を連想してしまいがちですが、今回は少し違う段落です。人間の病気から少し離れて、こういう現象もウイルスによるんだよという事です。



ウイルスに感染するのは人間や動物だけではなく、植物の中にもウイルスはちゃんと生きています。(植物にとっては一種の病気なのかもしれませんが、人間から見ると病気なのかそうでないのかはよく見えないので、病気ではないという考え方で紹介します)

チューリップの国といわれるオランダは大変古い歴史を持っています。商業国として栄えたこの国は、十六世紀頃から、非常に付加価値の高い珍しい品種のチューリップを生産していました。(畑中先生の本の一つの段落になります) その頃の静物画を見てみると、赤と白の斑の入ったきれいなチューリップが描かれています。このチューリップはずいぶん高く売れたようですが、実はこれはチューリップモザイクウイルスというウイルスに感染した品種なのです。

その当時はこのような珍種のチューリップやツバキがウイルスのせいであるとはもちろん知るよしもなく、品種改良を重ねてつくられたようです。(私が検索して調べた写真ですが、白い斑がウイルスに感染した模様だと思います。説明としては17世紀のオランダで人々は珍しい斑入りチューリップを求めて熱狂。球根が高騰しました。その後急激に下落して経済が混乱というチューリップバブルが起きたという事です。バブルの原因のブロークンチューリップ、アブラムシなどが媒介したウイルスが原因と分かったのが20世紀になってからという事で、ブロークンチューリップがバブルを起こすほど、人気があったと。後で調べるとウイルスのせいだったという事です)



品種改良をしているということは、ウイルスで斑が入ったチューリップやツバキを一つの品種として考えていたということでしょう。これ

は自然のバイオテクノロジー(生命工学)を利用して付加価値の高い品種をつくりあげたということです。(まだウイルスだと分からない時代はそういう事です)

このように植物において品種と呼んでいるものの中には、必ずしも遺伝子のレベルで厳密に規定されたものではない場合があります。例えば、みかんにもいくつかの品種があります。甘くおいしい、ある品種のミカンにはウイルスが利用されています。このウイルスを除いて純粋なミカンをつくってみたら、大変大きな格好のいいミカンが出来たけれども、おいしくも甘くもなかったそうです。(ミカンの場合も甘さの原因がウイルスだったという品種もあるという事で)このようなミカンも、一つの新種としてウイルスと共棲してつくりあげた傑作といえるかもしれません。

チューリップバブルですが、値段が最高の時には珍しい球根1個が馬車ひとつに相当する金額であったと。当時の馬車偉い人しか乗れないような、今で言う最高級の車に相当するくらいの値段が付いたという事です。

【幹事報告】

山田 利明

1. 地区事務所より
 - ①ウクライナ義援金締め切り日延長のお知らせ
 - ②地区補助金申請MOUのお願い
2. 米山記念奨学会よりハイライトよねやま
3. バギオ基金よりバギオだより



会員卓話



高田 富康会員

私の趣味は、車とお酒を飲む事と写真があります。今日は車の話をしたいと思います。

乗用車に限った話をしますと、エンジンが搭載している場所、これによって車の性能付けが大きく分けられるという事があります。エンジンが前に付いているか、ミッドシップは真ん中辺りに位置し

ています。リアは一番後ろに付いている。大きく分けて3つです。

軽自動車から大きい車までありますが、今はほとんどフロントにエンジンがあって、FFと言って、前のタイヤに駆動して動くという事です。長所は室内が広い。室内が広いという事は、前にエンジンがあって、後ろが駆動する力が掛かると、そこに前から後ろまでプロペラシャフトが行かなくてはいけないので、車体の前から後ろまでプロペラシャフトを付けるので、スペースを取るため床がフラットにならない。昔のカロラ、サニーもそういう車でした。エンジンで前が重くなります。そうするとフロントのタイヤに重量が掛かるので、雪道でも多少の事では動きます。私も18才で免許と取って、カロラで深谷まで通うのに雪が降ると、チェーンを巻くのが面倒なので、後ろのトランクに肥料を20キロくらい積んで、後ろに加重して通った事もあります。

年代とともに改善されましたが、昭和40年代はほとんどFRで後ろが駆動するのですが、その後フロントエンジン、フロントドライブ、前にエンジンがあり、前のエンジンからシャフトを出して、フロントのタイヤに力を掛けて走るので、結構構造が複雑でした。だいぶ後になってから出てきました。

ホンダのN360が昭和42、3年頃FFでした。さすがホンダの宗一郎さんがバリバリだったのかもしれませんが。やはり先ほどのように構造が複雑、技術も必要でハンドルに振動がきやすい。要は前にエンジンもあるしディファレンションもある、シャフトも前にあるので、振動がハンドルに伝わるので、精度が高くないと出来なかったのが、昭和40年以前にも車はありましたが、FFは国産車ではありませんでした。

リアドライブについてですが、これはスポーツ性が高いです。カロラ、サニーも最初はフロントエンジン、リアドライブでした。今は利点が多いのでFFが主流ですが、まだFRの車もあります。それは、前輪は舵を切るだけの事をすればいいので、駆動は後ろにする。前輪は曲がる事だけをすればいいので、コーナリングと言うか、カーブを早く曲がれるかといった操縦性についてはFRの方が良しとされています。BMWも今は1シリーズはFFだったか。ベンツが一番小さいシリーズはFFかもしれませんが、今はFRを踏襲しています。乗って、操縦を楽しむにはFRの方が良いのかなと思います。国産車はほとんどFFになっていますが、FRはトヨタの86もハイブリッドにもならないし、昔からの踏襲でFRで根強い人気があります。オープンカーではユーノスのロードスターとか、まだまだFRがスポーツ性が高いという事で人気です。

一番おもしろいと思っているのは真ん中にエンジンのあるミッドシップです。欠点は、タクシーでは、お客さんに乗せる一番良い席にエンジンがあるという事です。エンジンは重いので、前のタイヤと後ろのタイヤの間にエンジンを置くという事は、バランスが良いという事になります。これは、F1でも昔からミッドシップに

エンジンがあって、早さを争っています。シートが2列あると、後ろにエンジンを置くので、2人乗りになります。ほとんどスポーツカーですが、一部4人乗りでミッドシップという車もあります。1990年前後にはフェラーリで4人乗りがありますが、車が長くなりすぎるという事になります。

日本の車でミッドシップがあるにはあります。ホンダの軽自動車のS660があります。トヨタも一時期MR2、MR5がありました。今はありません。どうしてかと言うと、生産して車を売るには2人乗りだと限定的だし、贅沢品に見られてしまうという事もあるし、販売台数も少ないので、フェラーリにしても新車で最低3,000万からですから希少性が高いです。ミッドシップの車はランニングコストも掛かるので、大変な思いもするけれども、乗ったら楽しいです。

私も37才からミッドシップの車を持ち、今は乗り継いで3台目です。FFと同じにリアタイヤに加重が掛かるので、雪道にも強く、後ろに重量が掛かるので、本来前のブレーキの率を高くするのが普通ですが、FEであれば、急ブレーキを踏むと後ろがスリップするのも後ろに加重が掛かるため、急ブレーキをかけてもよく効くという事があります。

ただ超高速になると、前にエンジンがないので、前が浮き気味になります。ボディーの下に空気が入るから浮くわけで、空気が下に入らないように左右に空気を流す。空気とうまく付き合うという事で、浮き上がりを防ぐ事が出来ます。ミッドシップの車に乗って、強い横風を受けても影響は少ないです。

後ろにエンジンがある車ですが、今は非常に少ないです。代表としてポルシェがリアエンジン、リアドライブです。911シリーズはリアエンジンを踏襲して、ワゲンとの関係も強いメーカーなので最初は空冷のリアエンジン、リアドライブです。エンジンを普通冷やすのは風か水です。不凍液を入れてエンジンが壊れないようにしましたが、空冷であれば、ラジエーターホースなどいらぬという事で、空冷でした。本田宗一郎も空冷でやったのですが、排気ガスを押さえるのに空冷だと無理なので、ホンダも途中から水冷、ポルシェも1997年から水冷になりました。

ポルシェも1980年頃にフロントエンジン、リアドライブの方向にしたかったのですが、ユーザーがRRの車を求めるので、フロントエンジンの車に誘導したいけれどもユーザーが付いていかないので、今でもリーダー的な車はリアエンジン、リアドライブの車で、ものすごく進化しています。販売台数も伸びています。値段はかなり上がっていて、1,500万から上になります。1996年までの空冷の車も希少価値があり、20年以上経っていても、裾800万、1,000万です。

欠点もありますが、尖った車は個性的で良いかなと思います。

出席率 42.9%