



日野自動車の新しい900ccの乗用車コンテッサは、これまでフランスのルノー公団との提携を行い、4CVの生産を行っていた同社の期待を一身にあつめた車である。

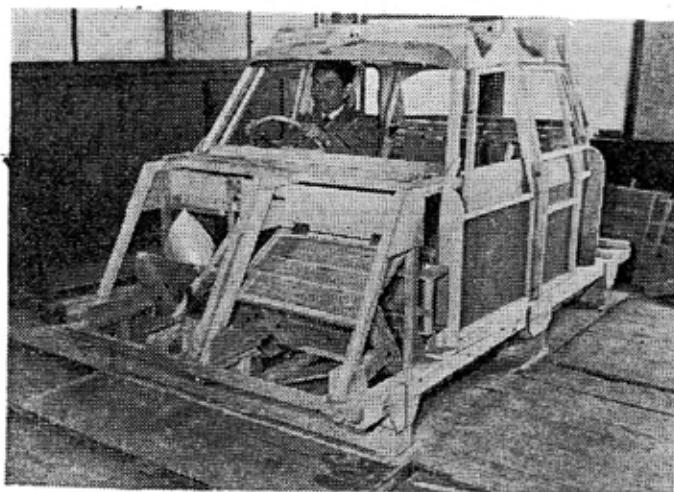
この計画は、実物の試作車の出来上った34年の初頭から約2年前にさかのぼる。この車の設計のポイントとなったのは次のような点である。

まず、小型の経済車であること。またタクシー用としても十分使えるよう、リアシートも大きくとったこと。

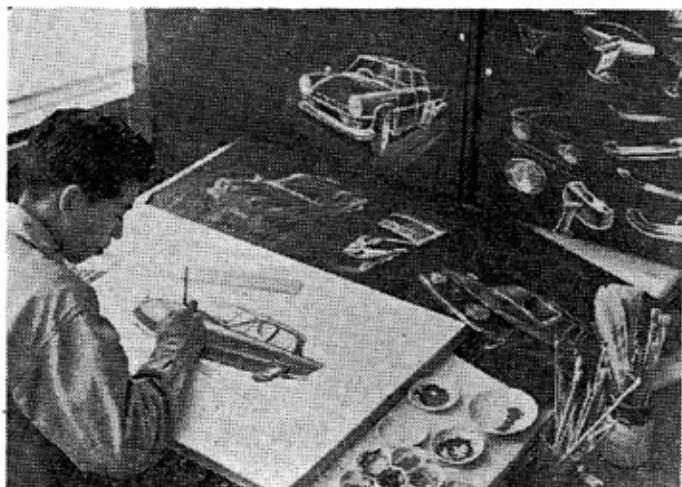
第2は、外形寸法をコンパクトにまとめたことである。

第3にスタイルは直線化をねらい、最後に車重はできるだけ軽くして、走行性能に高い水準をねらったことである。一台の自動車が完成するまでには、長い間の検討と試作のくりかえしがある。ことに、一台の車に社運がかけられているような場合、設計の担当者達の苦心は尚更大きい。

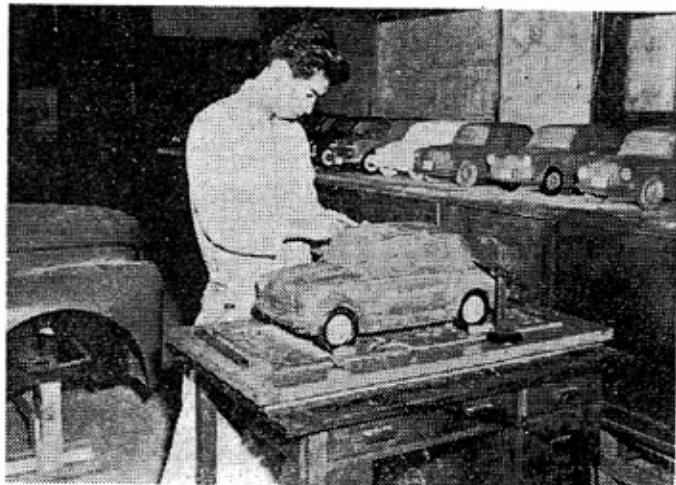
コンテッサについては、本号にはロードインプレッション、構造図解でとりあげているが、ここにはその生みの苦しみを、写真によって紹介してみることにしよう。



基本室内模型。実物大の室内模型をつくり、ドアの開閉、のりおり、ハンドルの位置、角度などが検討された。これによってホイールベースが決定せられ、すぐこの室内寸法をもとにしたデッサンが行われる。



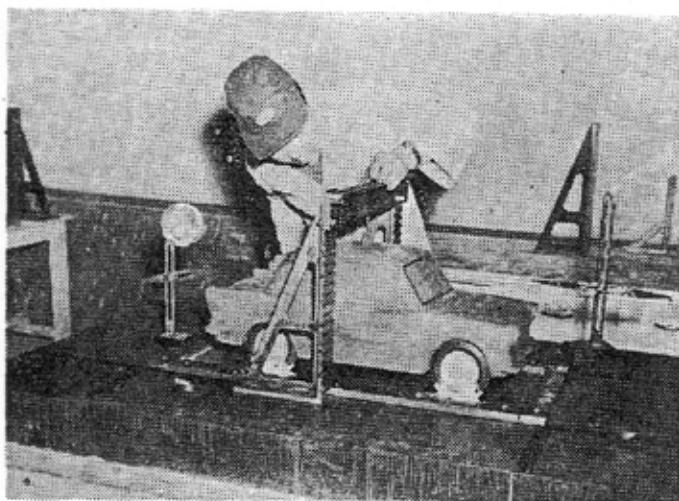
基本設計のすんだ後、アイディア・スケッチが行われる。現在のコンテッサの出来上るまで、いくつのデザインがとり上げられたことだろう。デザインの決定はすべて社内の幹部の合議制で進められ、あまり奇抜なもの、大胆すぎるものはふるい落して行ったという。



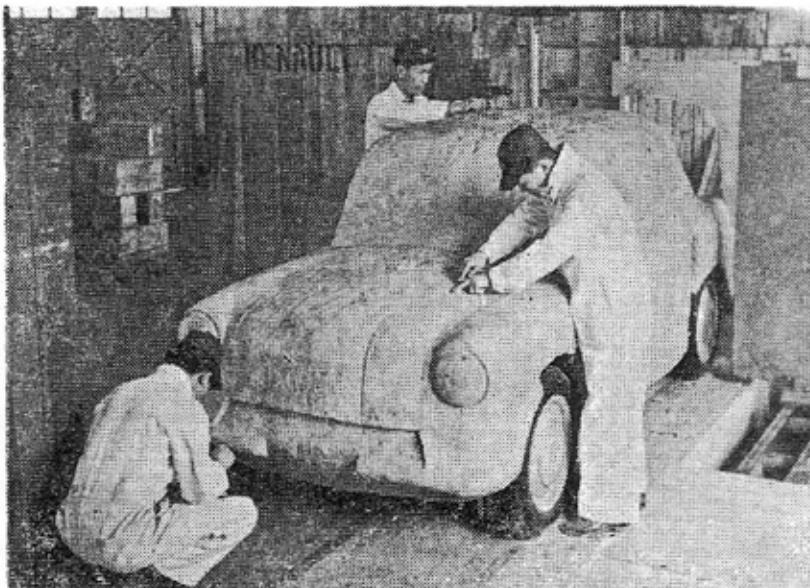
デッサンをもとに1/5の粘土模型がつくられる。スタイルは各種のものがつくられる。また他の国産車の1/5模型も同時につくられた。



こうして出来上った粘土模型のいくつかを、社内の最高幹部が審査する。同時に他の国型車の模型も比較の対称とする。説明をするのは設計のチーフの岩崎氏。



ここで決定した模型を、また改めて計測し、これを1/5の線図につくり上げる。この辺になると現在のコンテッサのおもかげが次第にはっきりして来る。

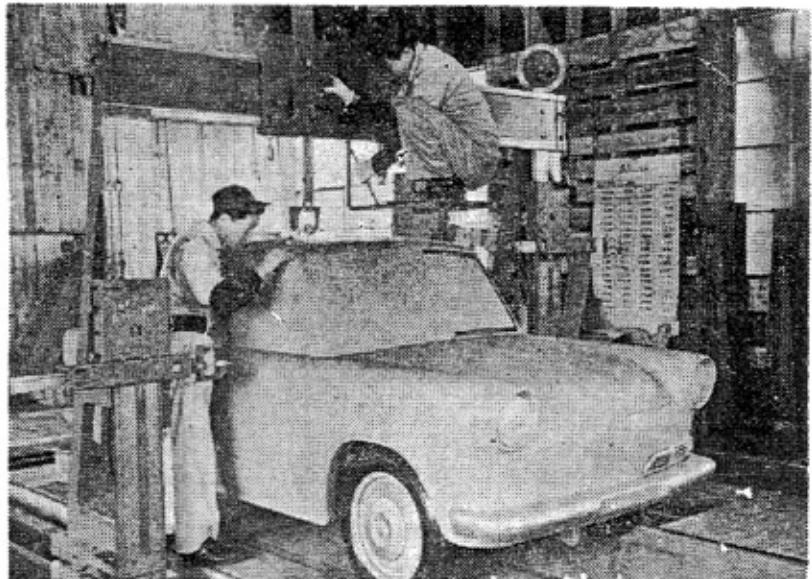


今度は実物大の粘土模型の製作にとりかかる。このタイヤは木製。現在のコンテッサとはまだ大分違ってはいるが計画から1年足らずで、ようやく形もととのって来た感じだ。

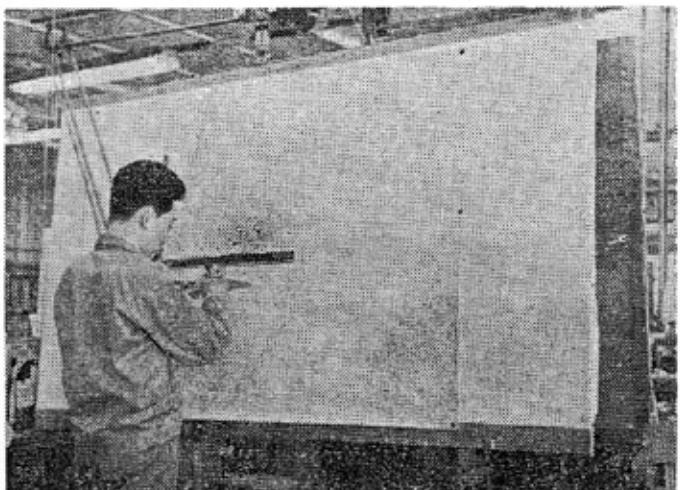
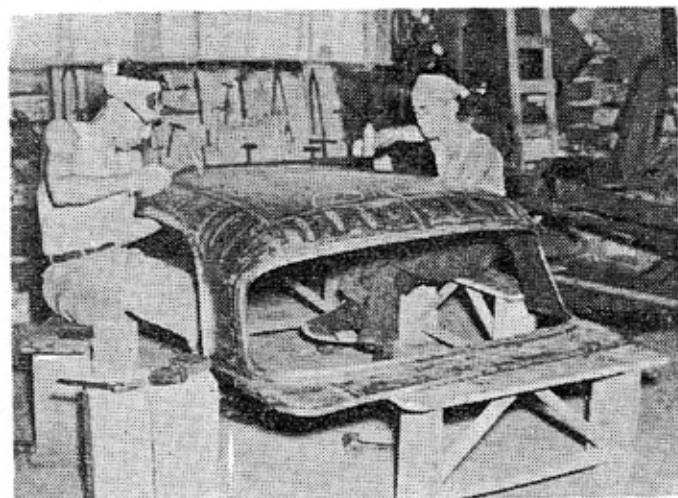


実物大粘土模型と平行してエンジンルームの寸法などが決定される。このエンジンはルノー4CVのものを少しかえてつかっていた。

粘土模型による審査が終ると、今度は再びこれを測定して、最終的な図面にうつしかえる作業が始まる。車体の前部から100mm間隔での精密な測定。



測定の結果を実物大のボディ外形図にとる。こうなるとあとは試作車の誕生まであと一步というところだ。



図面が出来上ると、手鋏金で、ダミーモデル（エンジンもなく実際には走らぬ模型）の叩き出し作業がはじまる。

こうしてでき上ったダミー・モデルを野外に出してあらゆる角度から審査を行う。同時に他社の車なども並べてスタイルの検討。

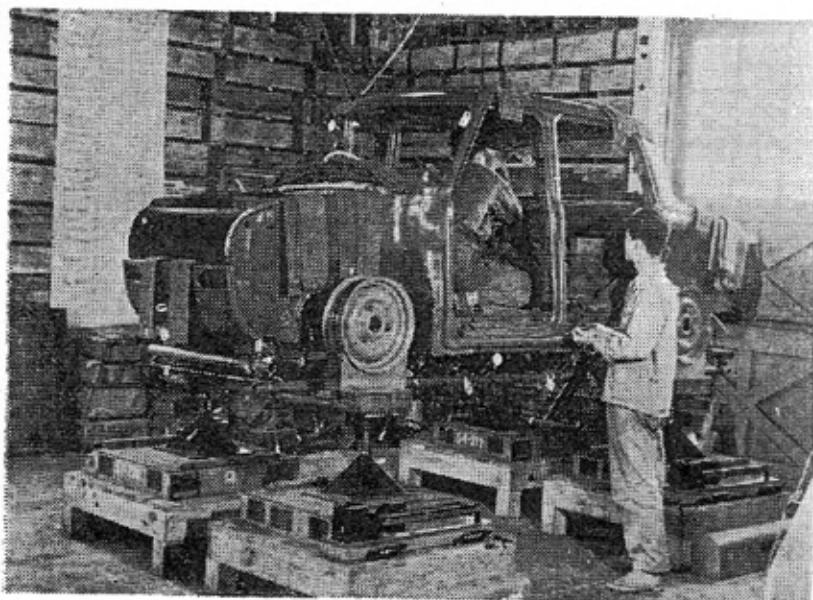




試作第一号車が完成した。いよいよテープを切ってはげしい実走行試験にかかるのだ。



秘密のテストコースでたえまなく走行試験が行われる。このコースは半分が舗装、半分は凸凹の悪路、8時間交代で、24時間をわかつたず走りつづける。試作の第3、4号位まではすぐこわれてしまったが、6、7号からは致命的にはこわれぬようになった。



ボディの強度試験。軽量ということを目標にデザインされたが、耐久試験の結果、700 kg の目標をやはりスタンダードで20kgほどオーバーしたという。

ほとんど最終仕様車に近くなつた。性能試験が行われて、最高時速、燃費、加速等がテストされ、ようやくコンテッサは本格的生産のはこびとなる。

