

ロードインプレッション

コンテッサ デラックス



小林彰太郎

今月は去る3月1日にデビューしたばかりのコンテッサを、2日間、約550kmにわたってテストした。テストに提供された車は、特にそのために準備されたものではなく、生産ラインから任意に選び出し、ランニング・インのみを済ませた既走行距離870kmの、実質的には新車に近いデラックスモデルであった。

ルノーを基礎に、新しい設計

コンテッサは、日野のエンジニアがルノー4CVの国産化を通じて学んだ技術と経験を基礎として、全く新たに設計した軽量の900ccリヤエンジン車である。ルノー4CVとは、「燃料ポンプを除いて全く互換性はない」そうであるが、コンテッサの設計は4CVから出発している事は明らかであるのでこのテストレポートではなるべく4CVとの比較において筆を進めたいと思う。

ルノー4CVは、非常に優秀な軽量の4人乗実用車ではあるが、1948年のデザインだけに今日では旧式化した事は否めず、又日本の悪路での酷使には強度的に不十分な部分がある事は早くから指摘された通りである。従来4CVで欠点と考えられるものを挙げれば、1.前後のサスペンションの取付部分の亀裂等として表れるボディの強度不足、2.室内寸法の絶対的不足及びエンジン、トランスミッションからの騒音、振動による一般的居住性の低さ、3.硬すぎる乗心地4.リヤアクスルのトラニオンにかかる負荷が過大の

ためにおこるこの部分の早い磨耗、及び結果的に生ずるトランスミッションケースの破壊などであろう。

さて、日野の技術陣はこれらの点について、コンテッサではどのような解決を与えているのであろうか。

コンテッサはモノコック構造、全輪コイルによる独立懸架、4気筒水冷リヤエンジンと云う基本的なレイアウトをルノーより踏襲しているが細部においてはこの両車は全く異なる。まず、エンジンは、4CVの748cc 21HP/4000rpmに対してコンテッサは893cc、35HP/5,000rpmであり、最大トルクも約30%高められている。フロントサスペンションはコイルとウィッシュボーンによる平凡なもので4CVと変わらないがリヤは大いに異なる。4CVではリヤアクスルの前後方向のロケーション（location 位置決め）はトラニオンのみに頼っていたが、新しいコンテッサではアクスルはボディからパネ鋼製トレーリングアームで吊られ、アクスルジョイントはVWと同様なスフェリカル式になって、ブレーキトルクから解放され、ジョイント本来の役割のみを果せばよい様になった。

モノコックボディも全般的に強度、剛性を増したが、特に前半部は、ヒーターのエアダクトを兼ねるパイプ状の強度部材がホイールアーチ内側に付け加えられたので大いに強化された。4CVではリヤのキックアップ及びシートパンの辺りによく亀裂が入ったが、コンテッサではエンジン及びサスペンションユニットのボディへの取付方法を改めて、応力の集中を避ける様になっている。

エンジン及びサスペンションからの騒音がボディ内へ伝達されるのを防ぐために、エンジン、ギヤボックスの取付部には実質的なサイズのゴム塊が用いられ、又コイルスプリングとボディの間にもゴムのシートが介在している。

コンテッサの大きな特徴の一つは、リヤエンジン車には珍らしく、シフトレバーをステアリングコラムに備えている事で、そのためにギヤシフトの機構はいささか複雑にならざるを得なかった。即ち、エンジンが防振のために極めてフレキシブルに吊られているので、コラム上のシフトレバーとの間をリジッドに機械的に結ぶと、機構が非常に複雑化するのみならず、エンジンの振動によって作動が不確実になる恐れがある。そこで、コンテッサでは、ギヤのセレクトはソレノイドを用いて電磁的に行い、かなりの力を要するギヤのシフトだけをロッドによって機械的に行う方法を採用している。その構造を簡単に説明すると、シフトレバーの付根にソレノイドスイッチが、又ギヤボックスのシフトロッドにはソレノイドが附いている。シフトレバーは常にスプリングによって2nd, 3rd側に押されており、この位置ではソレノイドに電流は流れない。ソレノイドが働くのは1st及びRevへシフトする場合である。即ち（コンテッサのシフトパターンは標準の前進3速式なので）レバーを上へ持ち上げると、ソレノイドスイッチが接続して、ギヤボックスのソレノイドがプランジャーを吸引し、それによって1st及びRev側シフトロッドをセレクトする。実際のギヤシフトはまだこれでは起らず、シフトレバーを手前に引いた時に行われるのである。ソレノイドは相当に電流を消耗する（約15A）ので、長時間連続使用してコイルを焼損するのを防ぐために、ギヤシフトが完全に行われるとすぐに切れる様になっている。

ルーミイな室内

今までルノーに乗っていた人は、コンテッサの室内がルーミイなのに驚くにちがいない。4CVに比べ、ホイールベースで50mm、全長で110mm長いだけで、高さは逆に25mm低くなっているにもかかわらず、室内は4人の大人が極めて楽に、5人がいささか窮屈にすわるだけのスペースが確保されている。シートは前後共ベンチ型で、デラックスではかなり厚いフォームラバーと柔らかいコイルが入っており、寸法、形、角度共に適当で、テストの日は殆んど10時間連続してすわっていたにもかかわらず、特に駄のどこも痛くならなかった。

ルノーの前ドアは前開きであったが、コンテッ



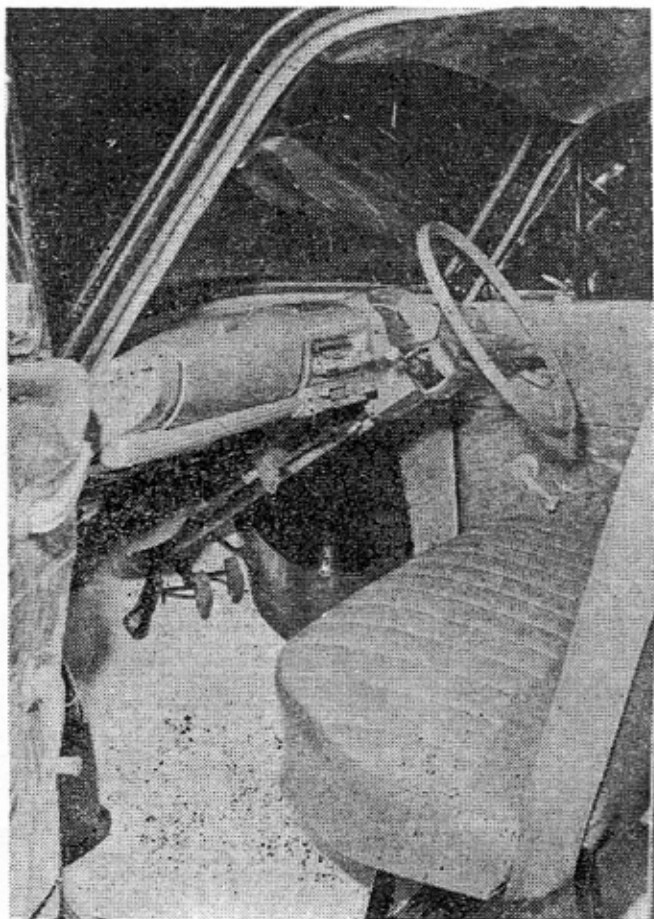
ルノーに比べ、全長で110mm長いだけだが、はるかに大きく見える。前後ドア共、前縁をヒンジとして広く開く。ルーフは後まで延びているので後席のヘッドルームは充分である。



連動式ワイパーはセルフパーキング式。フンダーミラーはデラックスモデルの標準備品。左右の四角いランプはフラッシャー兼車幅灯で、その内側はヒーター用エア取入口である。



前後の視界はよく、ドライバーは車の四隅をはっきり見る事ができる。バックアップランプはデラックスにのみ付く。



ベンチシートの角は切り欠いてあるので、低い車ながら各席への出入りは容易である。エンジンキーによってシフトレバーをロックできるのは盗難予防に有効だろう。

サでは前後共前縁をヒンジにして広く開く。シートは角が丸く欠いてあるので、低い車にもかかわらず各席への出入りは極めて容易である。フロントシートは中央下のレバーによって、掛けたまま、前後に100mm調節でき、一ぱいに下げれば相当長身の、しかもスターリング・モス流に腕を伸ばして操縦するくせのあるドライバーでも、ほど理想的なドライビング・ポジションが得られる。ペダル類のレイアウトも適当で、ルノーのように小さすぎて足を滑らせるおそれはまずないだろう。ホイールアーチはやはり相当に車室内へ張り出しているため、右足のレッグルームはやや限られるが、その代り、リヤエンジンの利点で、中央にギヤボックスのこぶがないだけに、左足を自由に休ませるスペースが与えられている。

一口に云って、コンテッサの室内には、ルノーのような狭苦しさは全然感じられない。それは先づ第一に室内の絶対的な寸法が広い事によるのは勿論であるが、窓が大きく、前後左右の視界が比較にならない程よいための心理的效果も見逃せない。ドライバーは深く掛けたままヘッドライトの上端とテールフィンと角、つまり車の四隅をはっきりと見る事ができる。モノコック構造の車としては止むを得ないかもしれないが、ウィンドウ及びセンターピラーは相当に太く、ななめ前方の視界をやや妨げる。前後のベンチシートの背もたれは、両側で多少わん曲しているため、

コーナリングなどの際、背中を左右方向にサポートする効果があった。

後席には2人が楽に、3人がかなり窮屈にすわれる幅がある。ヘッドルームは2人の場合は充分であるが、ルーフの断面が（恐らく強度のために）かなり丸いので、3人乗った場合に両側の2人の頭は天井すれすれになる。レッグルームは、普通の場合は適当であるが、前席を一ぱいに下げるとひざがほとんど前席に触れる。各ドアのハンドル、ウィンドウレギュレーターは極く操作に便利で、しかも邪魔にならない位置にあり、前は2回転、後は3/4回転で軽くウィンドウが上下する。各ドアは内側からロックでき、ドライバー側のみはエンジンキーにより、外からロックできる。又、各ドアの窓枠には引き手が付いている。

各種のコントロール類とダッシュボードのデザイン、感触、色彩もよい。ステアリングホイールは一文字のバーを持った細身のリムで、角度、グリップの感触もよい。ホーンは一文字のバーに仕込んであり、ステアリングから手を放さずに鳴らせる。3スピードのシフトレバーはステアリングコラムの左、ウィンカーレバーは右側にある。正面の見やすい位置に、120km/hまで5km毎に目盛った、黒地に白のスピードメーター（0.1kmまで読める積算計付）があり中に水温計と燃料計が組込まれている。

油圧、ダイナモ、パーキングブレーキ、及びソレノイドの警告灯と、方向指示器のランプも、このメーター内に納められている。ソレノイドは連続使用するとコイルを痛めるので、1,2秒以上シフトレバーをロー・バック側へ持ち上げたまま（シフトはせずに）にしておくとこの警告灯が点滅を始める。コントロールノブ類は極く少なく、スターター兼用のイグニッションキーを除けば、ライトスイッチとワイパースイッチしかない。テスト車はデラックスモデルなので、ダッシュ中央にはプッシュボタン式トランジスターラジオが埋め込まれ、その下には外気導入、室内循環共に自由の、有効なヒーター・デミスターが備えられていた。又、車の中で煙草をのまなければならぬ人のためには、ダッシュの上と、前席の後に夫々灰皿が備えられている。珍しいのは、ステアリングコラムの下の方の見えにくいところにエンジンキーで作動する鍵があり、シフトレバーをロックする事ができる点で、盗難防止に有効であろう。

コンテッサにはあまり大量の荷物を積む事はできない。ボンネットの本来の荷物室は、ルノーよりは幾らか広いにしても、浅くて大きなスーツケースなどは入らないだろう。ダッシュにはかなり実質的なグローブボックスがある他、左右の前ドアには小さなポケットが付いている。デラックスモデルでは両側の（スタンダードでは右側のみ）センターピラーに室内灯があり、いずれかのドアを開くと自動的に点く他、ランプ上部のスイッチによって点灯したままにする事もできる。デラックスの標準備品としては、以上述べたものの他に熱線吸収ガラス、フェンダーミラー、パツクアップランプ及びスクリーンウォッシャーがある。

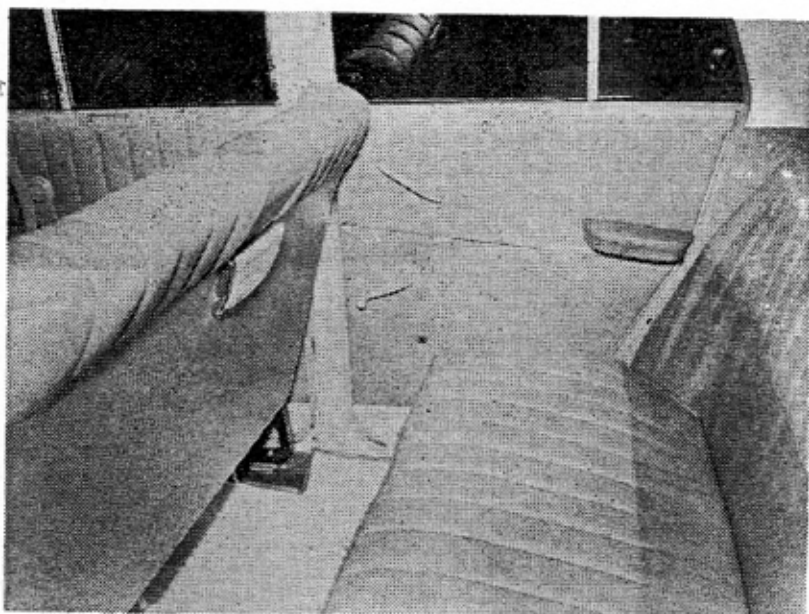
80km/hまで15秒の加速

コンテッサのキャブレターは自動チョークを備えている。朝、冷えたエンジンを始動するには、一度アクセルを踏み込んで、チョークバルブを閉じてからイグニッションキー兼用のスターターを作動させる事が必要である。テスト車では一晩中屋外にパークした寒い早朝にもかかわらず、一発でスタートし、約8分で80°Cの適温に達した。テスト車は殆んど実質的には新車のためであったが、アイドリングは少々ラフであったが、それでもマウンティングがルノーに較べてはるかにフレキシブルなので振動は後席にさえ殆んど伝えられない。

コンテッサの一般的な走行性能は、ルノーによく似ているが、すべての点でずっとリファインされている。路上に出て先ず感じるのは、ルノーよりはるかにスムーズで静粛な事で、そのためにスピード感は10%から20%位割引される。エンジンやギヤボックスからのノイズ、振動も少ないが、サスペンションからボディへ伝わるロード・ノイズもよく遮断されている。エンジンは約5500と推定される最高回転に至る広い範囲において常にスムーズで、異常振動やボディへの共鳴は110km/hまでのいかなる速度でも経験されなかった。

電磁セレクト・機械シフト式のギヤボックスの操作は軽く、かなり確実で、普通のリモートコントロールと全く異なる。2nd, 3rdに付いているシンクロメッシュは極めて有効で加速テストの際のフルスロットルでの敏感なシフトでも負かす事はむづかしかった。油圧作動のクラッチは軽く、スムーズで、加速テストのフルスロットルからの発進時にも、ジャダー(judder, 異常な振動)や過度のスリップは経験されなかった。

ロー及びセカンドではギヤの軽いうなりは聞えるが決して不快な音ではない。トップでは加速乃至コンスタントスピードで走っている場合は極く静かであるが、テスト車ではエンジンブレーキの際、デフが相当にうるうるのが聞こえた。35HP/5,000rpm, 最大トルク6.5kg-m/3,200rpmのエンジンは、特にパワフルと云う程ではないが、この自重



シートのクッションはデラックスモデルではかなり厚く、背もたれの角度、形も適当で長時間乗っても疲れない。

750kg(スタンダード720kg)と云う軽い車によく釣合っており、3人乗っても相当に軽快な運動性を示した。マキシマまで踏み込めば、ローで約40km/h、セカンドで約80km/hまで容易に達するが、実用的な速度範囲は、ロー0~30km/h、セカンド15km/h~65km/hと云ったところであろう。トップのミニマムスピードは20km/h位であるが、ここからの加速は勿論無理で、踏み込むと一瞬、エンジンは躊躇する。カタログによる最高速度は110km/hであるが、スピードメーターの針は下り坂で115km/hをマークした事が一度あつた。平坦路では100km/hには容易に達する事ができる。

ルノーに較べて一般的に低速トルクは弱く、セカンドで35km/h、トップで60km/h位になると急にレスポンスは鋭敏になる。だから、3スピードギヤボックスにもかかわらず、セカンドは50km/h位で走っているバスやトラックの列を一気に追い越す場合などに極めて有効に使う事ができる。それ故、3スピードギヤボックスのハンディキャップは殆んど感じられない。テスト中、唯一度4スピードあればと思ったのは、箱根の登坂時に3人乗って追越しを繰り返した時である。コンテッサのエンジンは前述の様に最大トルクを3,200と云う比較的高い回転数において発生する高速

61年の
決定品!

11.5/用Y 1.600・5/用Y 900・4.5/用Y 300
各デパート・自動車用品店・スタンドにて販売

新発売



オールプラスチック製

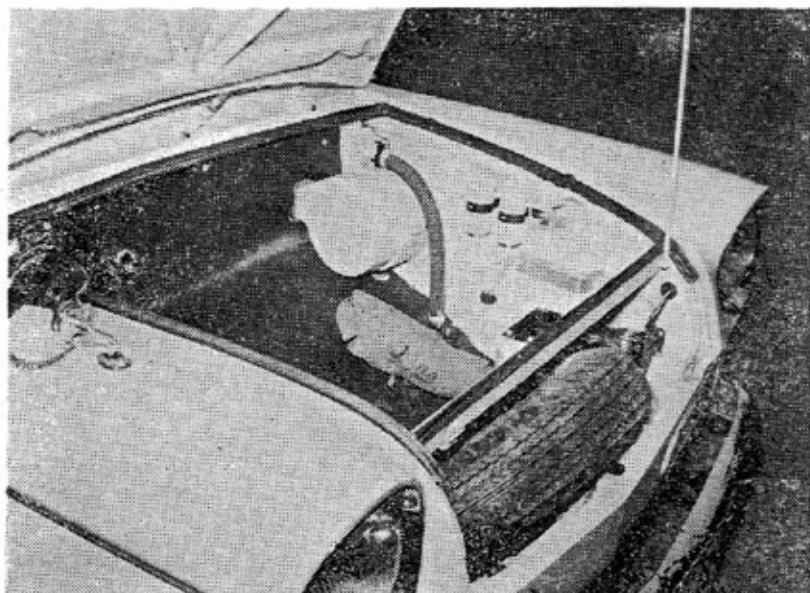
ハンディ・カン

燃料補給タンク

製造発売元

大丸化学工業株式会社

東京都港区芝三田四国町2番地17号
TEL 451-4513・6518・4876



スペアとジャッキはトランク前部の別の場所に格納される。ブレーキ、クラッチのオイル注口、ウィンドウウォッシャータンク、ヒーターユニットなどは左側フェンダーに付いている。

型なのでこうしたマキシマムパワーを必要とする場合にはギヤ比の互いに広く離れた3スピードギヤボックスではカバーしきれないのである。小田原側からの箱根の登坂は、3人乗って行なったのであるが、スピードが40km/h以下に落ちればセカンド、それ以上ではトップで楽に登れた。ドライバー1人ならば、恐らく殆んど全部トップで上るだろう。

コンテッサの最も快適なクルージングスピード (cruising speed, 長時間持続できる 実用的な高速度) は70~80 km/hと云ったところで、エンジンノイズも普通の会話を妨げる程大きくはなく、この速度では直進を保つのに特に神経を使う必要もない。80km/hを超えるとエンジンノイズも高くなり、(特に横風のある場合には) 方向安定を保つのに気を使わなければならなくなる。

一寸気になったのは、50km/hを超えるとフロントスクリーンビラーの辺りで急に風切り音が始まる事で、少しでも窓を開けるとその音が止む事から察すると、やはりボディ表面のこの辺に渦流が発生するためらしい。エンジンや路面からのノイズが低いだけに、却ってこの音が気になった。

次にスピードメーターとストップウォッチによる簡単な加速テストの結果を示す。数字はいずれも反対方向に各2回の平均値である。

スルー・ギヤの加速

0—30km/h	2.7秒
0—40km/h	4.3秒
0—50km/h	6.2秒
0—60km/h	8.3秒
0—70km/h	11.5秒
0—80km/h	14.9秒

次に一定速度で走行中急に踏み込んで指定の速度に達するまでのいわゆる追越加速を2ndとTopについて測定した。

	20km/h—40km/h	30km/h—50km/h	40km/h—60km/h
2nd	4.8秒	4.3秒	4.3秒
Top	9.6秒	9.3秒	9.0秒

テスト時のコンディション、乗員2名、ガソリン約30l 天候晴 約5米の横風、A級コンクリート平坦路、使用燃料82オクタン。

このデータによると、80km/hまでの加速においてコンテッサは国産車の1000cc級の首位に立っている。

スポーツカー的な操縦性

次に乗心地、ロードホールディング、ステアリング特性について。コンテッサの乗心地は4CVに較べればはるかに柔らかいが、一般的標準からすればむしろ硬い方に属する。恐らく英国の雑誌なら、Firm without being harshと評するところであろうか。

A級の舗装路では、乗心地は実にスムーズである。Bクラスの舗装路では小さい凸凹は感じると云うより聞こえると云った方が事実に近い。大きい障害物を乗り越えようと、かなり急激に上下に揺れるが、ダンピングは強力で振動はただ一度だけで止み後に残らない。ホイールベースの短い車にもかかわらず、ピッチングはいかなる条件の下でも経験されなかった。

乗心地が前後席で大きい差のないのも好ましい特徴である。悪路も、4CVに較べ、約10km/h程度高い速度を保って強行突破する事ができる。極悪非道では数回ボトムングを経験したが、4CVの様に骨に直接こたえる様な性質のものではない。これはバッファー ラバーの特殊な設計によると見られる。最低地上高は空車時205mm、定員乗車して175mmであるが、長尾峠の下りでは、一度キャンバーのひどい道路に転っていたこぶし大の石に腹をぶつけた事があった。しらべて見ると、後席のフットウェル (foot well, 後席の乗客の足を置く凹み) が多少凹んでいた。ここがコンテッサの最も低い部分で、他の、機能に直接関係のある部分はずっと高いから、悪路を強行突破する能力はルノーに勝るとも劣らないと思う。(私は一昨年JMCアルペンラリーに4CVで出場して、その案外タフなのに驚いた事がある)

ロードホールディングとステアリング特性をテストするために、私達は箱根十国峠の曲りくねった有料道路を、できる限りの高速で飛ばして見るのが例となっている。コンテッサはテールヘヴィの、スウィングアクスルのリヤエンジン車の例にもれず、やはりオーバーステアであるが、そ

の程度は4CV程強くない。適度のオーバーステアは高速でコーナーを回る場合、非常に敏感に操向できるので、最近のGPレーサーはすべてリヤエンジン車になった程であるが、コンテッサは現在の国産車中、私の経験では操縦してもっとも面白い軽快な操向性を持っている。

箱根十国道路はテストコースではないので、万ーの場合を考えて90%位の能力しか発揮できないが、セカンドで60から70を保って連続するコーナーをスラロームのように走り抜けるのは胸のすく様な体験であった。この道路は細かい凸凹が多く決して理想的な路面ではないが、全輪コイルによるコンテッサのサスペンションはコーナーでもよく路面をグリップし、タイヤのスリップする音は少ない。重心は実用車としては低く、高速でコーナーを廻ってもロールは極く少ない。ラック・ピニオンステアリングは、大きく切った時に復元性がよくなる様にヴァリアブルピッチのリターンズプリングが入っており、非常に軽い。ロックからロックまで約4回転でコンテッサの他の性能からすればややlow-gearedすぎると思われるが、とにかく遊びもホイールで約30mmと少なく、正確に思った通りのコースを通る事ができる。

十国有料ゲート間のタイムは8分38秒であった。3人乗ってテールヘヴィの状態でのタイムであるから、ドライバー1人ならば優に20秒は縮まるだろう。比較のために記せば、ブルーバード1000(45HP)は8分43秒、トヨペットコロナ(45HP)は9分54秒を要した。コーナーではコンテッサ(35HP)はブルーバードよりはるかにロードホールディングがよく、速く廻れるのであるが、馬力が絶対的に小さいので、コーナーからの加速で多少ハンディがつくのだろう。

しかしこれはコンテッサが unde-rpower だと云う意味ではない。750kgに対して35HPは程よく調和していると云える。最近の様に、サスペンションやステアリングとは無関係に馬力のみを年々高める傾向は余り感心しない。すぐれた乗用車は全体に馬力、重量、サスペンション、ステアリング特性の均衡のとれたものでなければならない。いつも云うように、日本でもレースコースをつくって、プロダクションカーのレースをどんどん行うべきである。

乗用車の走行性能は計算や理論もさる事ながら、テストコース上で100%の性能を出して走って見なければわからないのだ。

最後に燃費について記す。2回計測する機会があったが、最初の242kmで21lを消費、平均11.5km/l、次の151.3kmで11.5lを使い、13.15km/lであった。

最初の242kmには約50kmの加速テストのフルスロットル高速走行が含まれ、他の大部分も常に2ndで50km/hまで加速してから変速すると云う、およそ燃料経済とは全く逆の運転の仕方をした事を附記したい。又、次の151.3kmには駒ヶ岳、長尾峠の上りが含まれている他、常に60以上の巡航速度を維持したので、こんな結果が出たが、これはコンテ

ッサから期待し得る最も悪い燃費と考えてよいと思う。実用上の燃費は、恐らく14~18km/lの間であろう。尚、550kmの苛酷なドライブで、オイルは殆んど減らなかった。

電 磁 ク ラ ッ チ

コンテッサの技術的特徴の一つは、4万円のオプション価格で、電磁式クラッチが装備でき、2ペダルコントロールが可能な事である。

その構造を簡単に説明すると、「シンコー・ヒノマティック」と呼ばれる電磁式自動クラッチは、金属ライニングを用いた乾燥単板式電磁クラッチを主体とし、これに供給する電流を調整するコントローラー及び操作スイッチ類から成り立っている。クラッチ本体は、フライホイールに強力な電磁石を内蔵し、その吸引力をクラッチディスクの押圧力に利用して動力の伝達を行なうものである。電流はダイナモよりブラシ及びスリップリングを介して伝えられ、その強弱によって伝達トルクが変化する構造になっている。

シフトレバーの付け根にはマイクロスイッチが組み込まれており、軽く手をかけただけでスイッチが切れて電流が断たれ、クラッチが切れる。又、エンジンがアイドリングの際も、発生電圧が低いために自動的にクラッチは切れる。静止からのスタートをスムーズに行なうために、吸気

超音波応用の

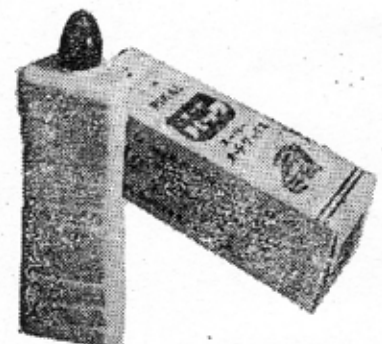
劃期的自動車用

液体ワックス

オートパック

1. すばらしいのび
2. 簡単なふきとり
3. 水晶の光沢

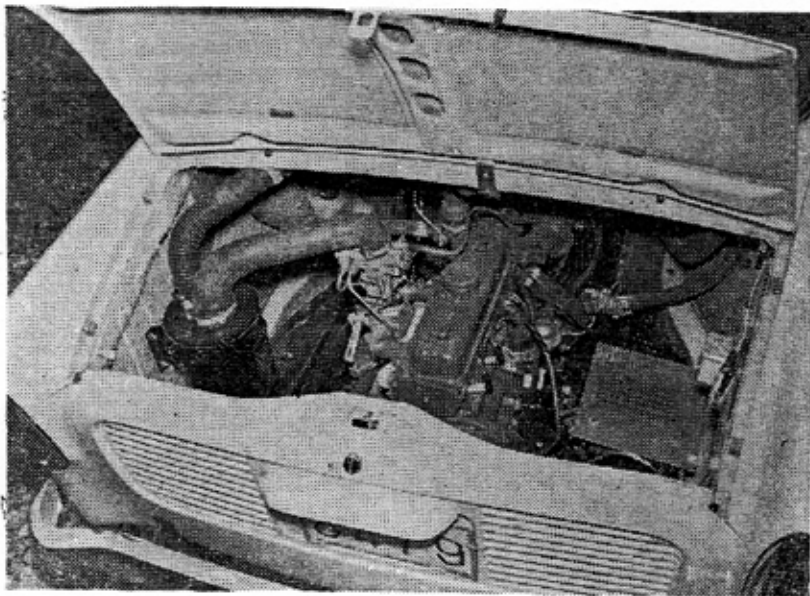
固型は
ライター
オートワックス
をどうぞ



便利なポリ容器 300g入

製造元 **グラスター** **ビカール** 本舗 **日本磨料工業株式会社**

東京都港区芝高輪南町7 電話(441)6231



エンジンオイル注口、ディップスティック及び日常サービスを要するアクセサリー類には容易に手がとどく。ボンネットはエンジンキーでロックできる。

マニフォールドの負圧で作動するレオスタットによって、クラッチが急激に接続しないようになっている。

一方、ローからセカンド、或はセカンドからトップへの変速の場合は、発進の際より急速にクラッチがつかがる必要があるため、上記のレオスタットと並列に低い抵抗回路を設け、これをスイッチによって2nd、3rdへシフトする時に作動させるようにして電流の急増をはかっている。

以上述べたように、電磁クラッチは通常の場合、ダイナモより電流の供給を受けるがダッシュボード下の切換スイッチにより、バッテリーへ電源を切換えることができる。それは、ダイナモ故障の際のための他に、ローで急坂を下る場合スピードが落ちると（従ってエンジンの回転が落ちると）ダイナモ発生電圧が下がって、クラッチが自動的に切れエンブレキが効なくなってしまうので、



備付のツールは仲々よく完備しており、タイヤゲージ、ショックゲージ、オイルストーンまで入っている。

こんな時にバッテリーから電流を受けて、クラッチを作動させておくためである。尚、クラッチの消費電力は35Wである。

今回のテストでは、この電磁クラッチ付モデルを、短時間ながら試乗する機会があった。フロアには当然ながらクラッチペダルはないが、シフトレバーは普通のモデルと外観上は同じである。操作の方法は別に変ったところはなく、ニュートラルでエンジンを始動し、シフトレバーをローに入れてアルセルを踏めば、誰がやってもスムーズに発進する。ただ一つ気を付けなければならないのは、前に説明した様にシフトレバーの根元に敏感なマイクロスイッチが組み込まれていて、僅か手を触れてもクラッチが切れてしまうので、シフトしたら、アクセルを踏み込む前に、手をシフトレバーから放さないとエンジンはレーシング (racing 空転) するのみで車は動かない。

シフトする場合には、普通のようにアクセルから足を放してレバーを操作すればよい。クラッチの磁力はダイナモの発生電圧に比例するので、アイドルの時はクラッチは切れており、シフトしても車は動かない。ローで急な下り坂をエンジンブレーキを使って徐行して下る時は、アイドルでもクラッチが切れない様にするために、クラッチをバッテリー電源に切換えるスイッチがダッシュの中央下に設けてある。ただ一度の経験であるから断定的な事は云えないが、私はハンドブレーキを外す時に誤ってこのスイッチをOFFにしたから、或はその位置がブレーキに近すぎるのかもしれない。

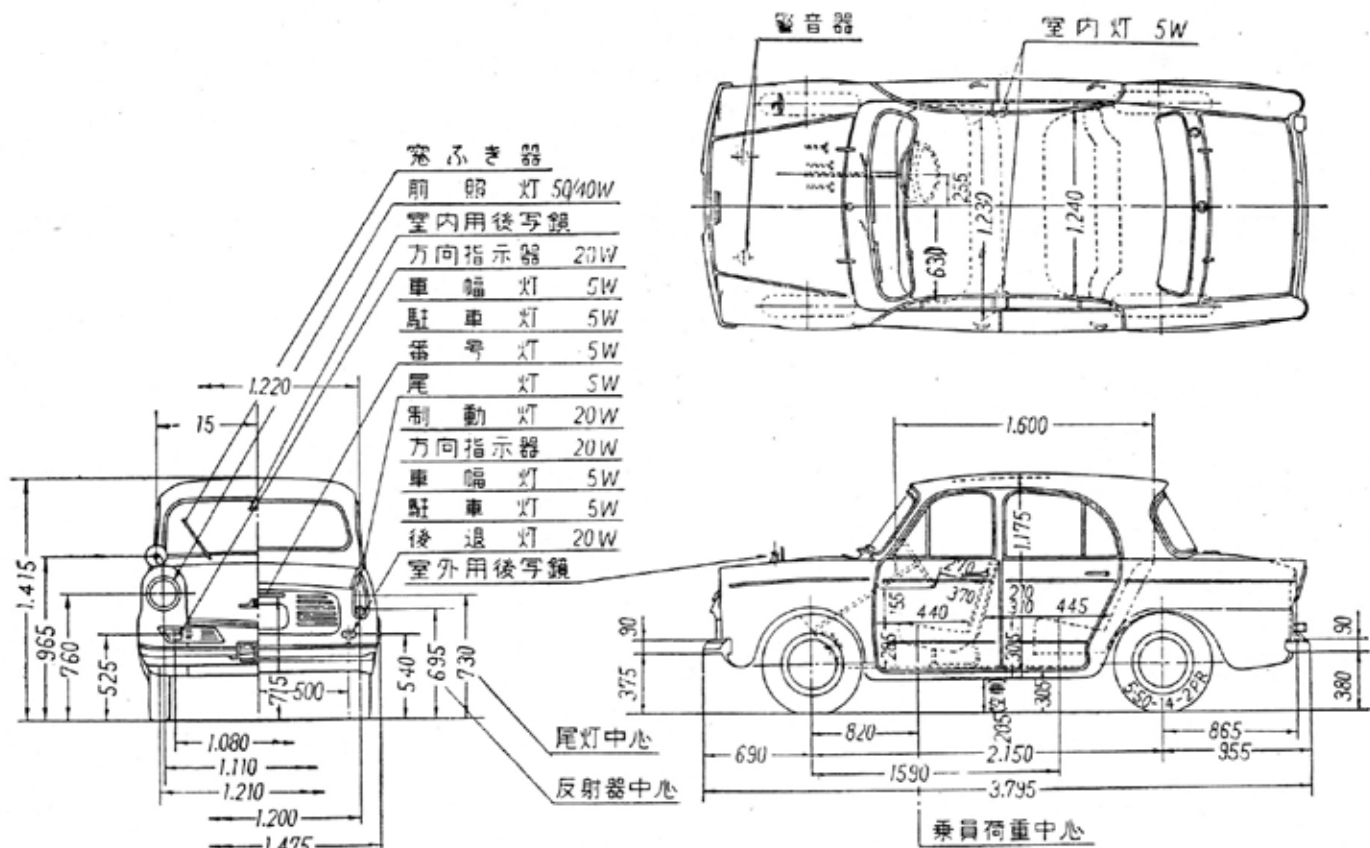
駐車の際は、シフトレバーをロー又はバックに入れても、クラッチは切れっぱなしだからエンジンブレーキは効かないので注意を要する。エンジンブレーキを併用したい時は、上記の様にバッテリー電源に切換えれば効くが、バッテリーを消耗する（フォッグランプ1個位の電流）ので長時間の場合はすすめられない。

エンジンを押し掛けする場合も、同様にスイッチをバッテリー電源に切換えて行なう必要がある。最近のバッテリーは優秀なのでまず起こらない事であろうが、バッテリーがすっかり上ってしまったら電磁クラッチは作動しないわけである。メーカー側の説明では、たとえホーンが鳴らなくなっても、クラッチは作動するとの事である。

結 び

コンテッサはルノー4CVを基礎としながら、性能、居住性すべての点で、ルノーに優る軽量の軽快な4人乗り実用車である事が、この550km余のテストで確認された。

80km/hまで約15秒の鋭い加速、殆んどすべての路面での適当な乗心地、それに何よりもスポーツカー的な操縦を可能にする、バランスのとれたエンジン、サスペンション、ステアリングの総合的にすぐれた走行性能が、このテストで得たコンテッサの好ましい印象であった。



コンテッサ 仕様書

寸法・重量

全長	3795mm
全幅	1475mm
全高	1415mm
ホイールベース	2150mm
トレッド 前	1210mm
〃 後	1200mm
最低地上高	205mm
空車重量	720kg (デラックス750kg)

性能

最高速度	110km/h
登坂能力	0.33 Sin θ
最小回転半径	4.3m
制動距離	14m (初速50km/h)
燃料消費率	20km/l (40km/h 定地)

エンジン

型式	4気筒水冷OHVリヤエンジン
内径×行程	60×79mm
総排気量	893cc
圧縮比	8.0:1
最高出力	35HP/5000rpm
最大トルク	6.5m·kg/3200rpm

トランスミッション

クラッチ型式 乾燥単板油圧操作, 電磁セレクト
機械シフト式

ギヤボックス型式 前進3段後進1段, 2, 3速シンクロ
変速比 (車速, エンジン 5,000rpm, タイヤ 5.50-14 に
て)

1st 3.70 (31km/h)

2nd 1.81 (64km/h)

3rd 1.07 (110km/h)

Rev3.70

最終減速機型式 スパイラルベヴェルギヤ

減速比 (歯数) 4.62 (37/8)

懸架装置

前 独立式, コイルとウィッシュボーン,
スタビライザー付

後 独立式, コイル, ラディアスアーム,
スウィングアクスル

ブレーキ

足踏 油圧4輪制動,
手動 機械式後2輪制動

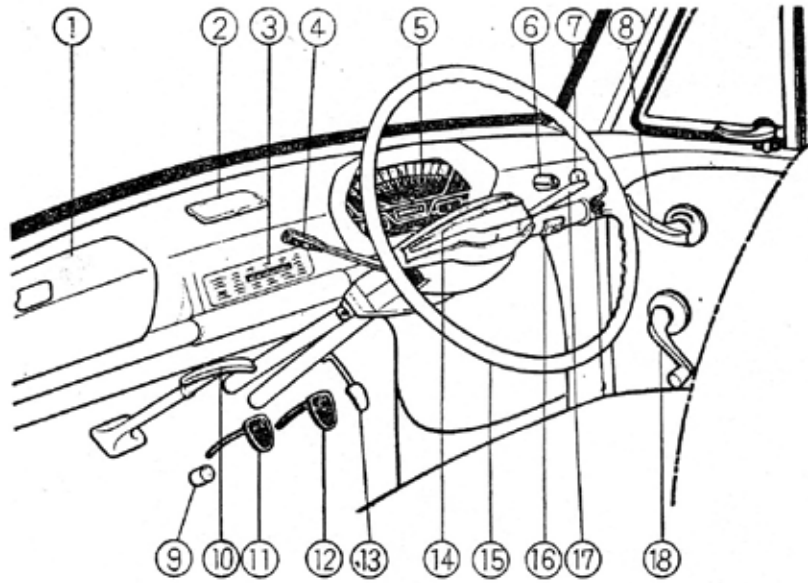
ステアリング ラック・ピニオン

タイヤ 5.50-14 2P

ボディ モノコック構造 4ドア 5人乗セダン

価格 ¥585,000 (スタンダード)

¥655,000 (デラックス)



①グローブボックス ②灰皿 ③ラジオ ④チェンジレバー
⑤コンビネーションメーター ⑥ライトスイッチ ⑦
イグニッション スイッチ兼スターター ⑧ドアハンドル
⑨ディマースイッチ ⑩ハンドブレーキ ⑪クラッチペダ

ル ⑫ブレーキ ペダル ⑬アクセレレーター ⑭ホーン
⑮ステアリングホイール ⑯ワイパースイッチ ⑰方向指
示器レバー ⑱ウィンドウ レギュレーター

サービスデータ

容量 燃料タンク 32l
冷却水 5l (ヒーター付は8.5l)
エンジンオイル (オイルパン内) 2l
ギヤ・オイル (ミッション・デフ) 1.4l
ブレーキオイル (配管共) 0.3l
クラッチオイル (配管共) 0.25l

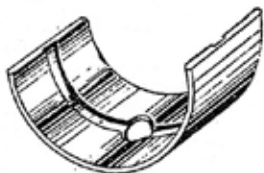
エンジン関係

点火順序 (フライホイール側No.1) 1-3-4-2
点火時期 上死点前6°~8° (700rpm)
ディストリビューター間隙 0.4~0.5mm
スパークプラグ 14mm NGKB-4H, 日立M46G

プラグ火花間隙 0.7mm
バルブ間隙 (暖) 吸気 0.23mm
排気 0.30mm

ホイールアライメント

トーイン 3~5mm
キャスター 10°
キングピン角度 10°
キャンバー (荷重下) 1°3'
タイヤ圧力 前 1.0kg/cm² (14lb/in²)
後 1.8kg/cm² (26lb/in²)



鏡のように光っている軸承面!

純度の高い錫使用

研磨したクランクシャフトの組付けには摺合せのいらぬ完成品をクランクシャフトに合わせてラインボーリングする時は仕上げのついたセミサイズを!

国産車用
輸入外車用
モーター用

最新式フロー仕上げ
大同メタル



最寄りの自動車用品販売店でお求め下さい
エンパイヤ自動車株式会社

東京都中央区日本橋通2-2