

ILLUSTRATED

# コンテッサ 1300

図解/小林久夫  
撮影/渡辺 勇  
解説/星島 清



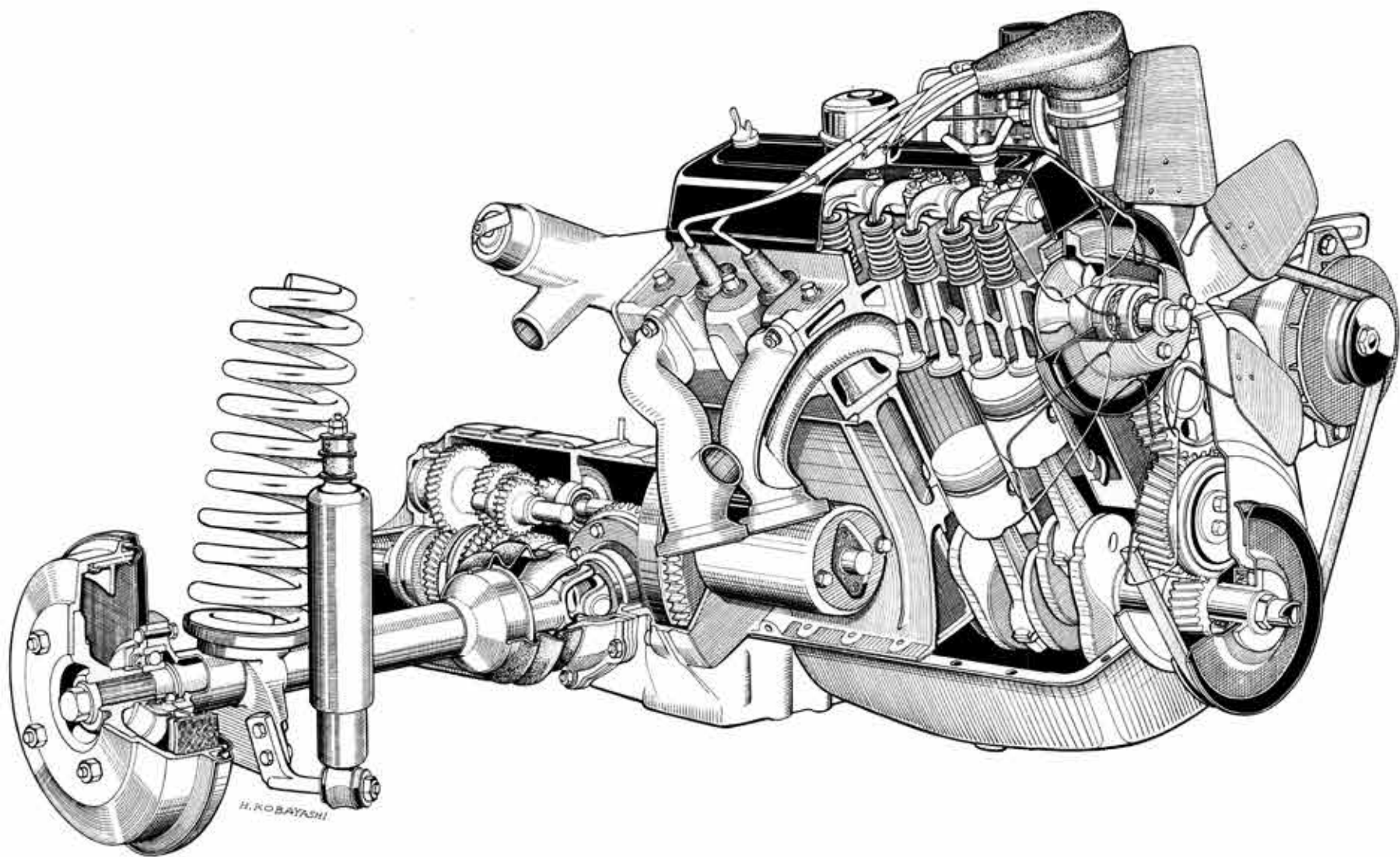
コンテッサ1300は、ある8月に発表されたが、第1号試作車のできたのは37年10月というから、コンテッサ900が発表されて13年、すく1300の試作がはじまったことになる。車のモデル・チェンジの場合、排気量が増えるのが普通であり、ユーザーもそれを望むことが多い。1000ccが1300というのは、ほぼ異常な例行といえる。(もともと、900ccも平凡な例行であり、日野が900の生産を中止するかどうかは、明らかにユーザーがコンテッサ900に飽きたから、次に1300に変わるのは、きおめて自然な例行である。)

これは、ユーザーがコンテッサ900に飽きたからという理由で、今回の1300への例行は一層自然で、其意図が多く、モデルのイメージも900を流用させた上として、ごく自然に受け入れられることができます。リヤ・エンジン・リヤ・ドライブ方式もそのままに

して、欠点であったトランク・ルームの小さいことや荷物スペースのすくないこと、車内への騒音、エンジン・ルーム内の過熱などを、1300では一きよに解決している。だいたい、リヤ・エンジン車には、床面がプラットフォームであるため、乗員の足の置き場が広く、ふいであるという大きな利点がある。中央を縦貫するプロペラシャフトのためのトンネル、ことにトランスミッション位置の関係で前後のエンジン・ルームが阻まれておけるようなフロント・エンジン・リヤ・ドライブのレイアウトは小型車では稀みのおおである。また、フロント・シートを倒くことができること、運転視界の点でも、モデル的にも有利であるし、全輪独立懸架を比較的簡単に採用できることは、ロードホールディング、ひいては乗心地に極めて好結果をもたらす。

ただ、エンジン・ルームの過熱による燃料系統のベ

ーザー・サーキットや、氷山の土好気味になることが、コンテッサ900で指摘されたかなり大きな欠点であった。これもかかぬ。1300では、300にあった両サイドのエンジン・ルームがなくなっている。これは後述するがエンジン・ルーム位置を最後部に移して後方から空気をとり入れる方式にあるためたことによる。エンジン・ルームが後部に移された結果、後座りしるには、大きな例とし込みのハイ・ロー・ステップを設ける余裕ができた。前のトランク・ルームも、ステップ・タイヤをほとんど表平に置いて、存続スペースを大きくとり、ブル・バック・シートが充分にけられる。モデルは、イタリアのミラコ・ツィである。サゼインの腕を發揮しやす、リヤ・エンジン車を与えられて、彼も、自分のはたかき甲斐があつたようだ。1000のイメージを残しながら独特のトランス・スタイルはまらめあげたのはきすが、



ILLUSTRATED  
CONTESSA 1300

スタイルや、全体のレイアウトに 300との共通点が多いことにくらべると、エンジンに、思い切った構想によって新しく設計されたものである。まず目につくことは、307左は傾けたことである。車高を低くすることができる点で、きわめて有利な結構といえる。気化器やマニフールド、オイルパルプなどは取扱いやすい中央部にできると、傾けた際にまとめられた燃料管は露出した部分がないので、エンジンルーム内の温度上昇を防いでいる。吸排気マニフールドは、斜前に配置したボクシング方式である。排気によって積炭をあたためることができないので、予熱は温床加熱式マニフールドを採用している。燃費率はセリウムの型で、点火プラグはエンジンのほとんど真上の位置にある。内径71×行程79 直列4気筒で1250cc、圧縮比 8.5であるが平均有効圧力は8.85kg/cm<sup>2</sup> (13200rpm)とかなり高い数値を示し、レギュラーガソリン使用のエンジンとしてきわめて優秀といえる。最高出力は55ps/3000rpm 最大トルクは8.7kgm (2000rpm)である。特にトルクカーブは2000~4500rpmの間はほとんどフラットになり2000以上の数値を示し、加速性能、駆動性能にすぐれていることを物語っている。

トリンダはウェットライナーを継承しており、カム、コンテッサ 300の流れをくんでいるおかげで、ケルメット使用のホバリングの採用で、エンジン本体の剛性は高くなった。気化器はストロングード式日本の下向通風2-バルブ2ステージで電気式オートチョークをもっている。燃料マニフールドは燃料手前を避けること、高速までフラットなトルクを得るために、デュアルエキゾーストを採用し、ワッラーで合流している。

冷却系は非常に個性のあるレイアウトである。ラジエーターはエンジン・ルーム前部にあり、車体後部からファンにより風を吸い込む形式をとっている。このため、向サイドの空気取入口はなし、スタイル上もすっきりした感じにでき、狭い感じを出すのに役立っている。車の最後尾から空気を吸い込むのは、直感的と理解しにくいのだが、風洞実験によると、高速走行時でも、最後尾はプラス圧であることよって空気がおちる、下からの地や水の塵上げはバンパーによって防ぎ、空気が吸い上げるだけである。走行テストによっても、40km/hで全開開放のときでも94%程度で水温は90℃よりあがらなかったという。

ワッラーはデュアル排気 20mmにダイヤフラムばねを用い、駆動機はいずれもフルシフトであるが、3速は電磁式ハイドロカムシフト、4速はマニフールドである。マニフールドは、イボイドを使用し、エンジン位置を低くしている。

ブレーキは前後ともメインのデュオサーボ、自動アシスト機構である。フロントサスペンションはボールジョイントの独立懸架、リネーション・スプリングを用いてばね下重量の低下とキャーレスロードを 180kgに増加している。リネーションは 300とはほとんど同じ考え方、リネーションのスイングアームは、コイルスプリングである。スタビライザーは、300と同様、ラック&ゼムレットで、4輪独立懸架と重心位置の低くなる。思い切ったコーナリングを可能にしている。とくに、オーバーステアになり難いリネーションの傾斜を強いアンダーステアに成功した技術者の苦心がうかがわれる。

全長が 20mm中が50mm大きく、室内は大きく1500ccクラスと匹敵する。使いやすさ、高級なファミリーカーとしてのメーカーの意気作といえる。

