

新車解説

日野コンテッサ 1300 クーペ

池田 輝男

1 ま え が き

コンテッサ1300クーペ（PD 300）は、コンテッサ1300セダン（PD 100）を基本にして同時に企画され、開発された姉妹車でスポーティなスタイルと性能とを兼ねそなえた、2ドア4人乗りのファミリークーペである。

最近わが国でも乗用車の普及にともないスポーティな一運転を楽しむ人達が増加しているが、

(1)わが国の道路事情では本格的なスポーツカーを楽しむにはまだじゅうぶんでない。

(2)雨天が多く埃も多いわが国の気候では、いわゆるキャブリアレでは限界があって、クローズドタイプのボディのほうが使いやすい。

(3)現在の経済事情からみると、セカンドカーの普及は当分望まれず、2人乗りでは家庭での使用に不都合が多い、などの理由から、欧米のようなスポーツカーへの飛躍はまだ時期尚早のようだ。

しかし一方では、3速リモートコントロール、ベンチシート万能の風潮にあきたらず、4速フロアシフト、バケットシートで自動車のもつメカニズムを理解しつつスポーティなドライブを好む層が次第に増してきている。

社会のデラックス化に伴って、スポーティな性能の自動車には、やはりスポーティなスタイルや装備が望まれている、ということも事実である。

コンテッサ1300クーペは、これらの諸条件に応えるよう企画されたもので、いたずらに性能一本槍に走ることなく、4人乗の居住性とスポーティな装備を持ったファミリークーペである。

2 設計上のねらい

上述のような基本的な考え方を背景に、次のような観点から開発されたものである。

(1)世界のトップクラスにランクし得るボディスタイルとする。このためPD 100セダンと同じくミケロッチ氏にデ



第1回 コンテッサ1300クーペのフロントビュー



第 2 図 コンテッサ1300クーペのサイドビュー

デザインを依頼した。

(2)前席に十分なスペースをとることはもちろんだが、後席も大人2名がさほど窮屈でなく坐れる程度のスペースを確保する。

(3)エンジンはPD 100セダン用エンジンを基本としてパワーアップし、車輛走行性能を向上させる。

(4)バケットシート、4段トランスミッション、フロアシフトとする。

(5)艤装の程度はPD100セダンのラックスより優れ、また室内艤装はスポーツカー風とする。

PD 100セダンについてはすでに本誌でも紹介されており、また市場で見聞された人も多いと思われるので、ここではクーペに固有の構造について説明することにしよう。

3 ボディ スタイル

ミケロッチイ氏のデザイン観については、昨年同氏が訪日した際の座談会記事(本誌11月号)などもあるので省略するが、クーペもセダン同様エンジンおよびシャシをイタリアに送り、ミケロッチイ氏自ら監督して作ったプロトタイプ車を手に入して量産化したものである。

ミケロッチイ氏の手になるコンテッサ1300クーペの姿は、写真に見るように西欧風のムードをベースにした落ち着きの中に、軽快さとスピード感を持った、ファミリークーペの名にふさわしいものであるが、より詳しく観察すれば次のようないくつかの特長が認められよう。

(1)ウエストライン、カッティングライン……やわらかに流れるウエストライン、ローボディをあざやかに切るカッティングライン、これらは伝統を誇るトリノの巨匠のすぐれた感覚のみが生み出すもので、落ち着いた気品が感じられる。

(2)ルーフ……大きく傾斜した広い前後のウィンドーガラス、彎曲したサイドガラス、極めて細いビラーで構成さ

れるルーフは、軽快なスピード感と、明るく視界の広い室内を与えてくれる。

(3)リアスタイル……浅いVカットのテール、横を基調にしたリアグリルとテールライトは、昭和39年の東京モーターショーに出品されて話題を呼んだコンテッサ900スプリント(ミケロッチイ氏デザイン)の面影を伝えるもので、ややもすれば無味乾燥になり易いリアスタイルを切れ味のよいものとし、適度の豪華さを与えている。

4 エンジン

セダン用のエンジンは、1251/cc、圧縮比8.5で最高出力55ps/5000r.p.m、最大トルク9.7m·kg/3200r.p.mを得ているが、クーペではこのエンジンをパワーアップするために次のような考えで設計が進められた。

一口にスポーツカーといっても、競走車に近いものから形だけのスポーツカーまで、いろいろな段階の動力性能を持つものがあるが、コンテッサ1300クーペの場合は前述のようにいたずらに動力性能の向上のみを迫ることを避け、ファミリークーペとして通常のファミリーユースの目的は十分に果すと共に、セダンよりは一段と優れた動力性能を持ってスポーティなドライバーにもかなりの満足を与えようとしたものである。このような考え方から出力はセダン55psに対してクーペは65psと10psの向上にとどめ、セダン同様市街地の走行のための低速トルクとあらゆる回転速度に於けるレスポンスを確保し、しかも耐久性を失わないような設定とした。

以下この出力向上のために採られた改良点を記す。

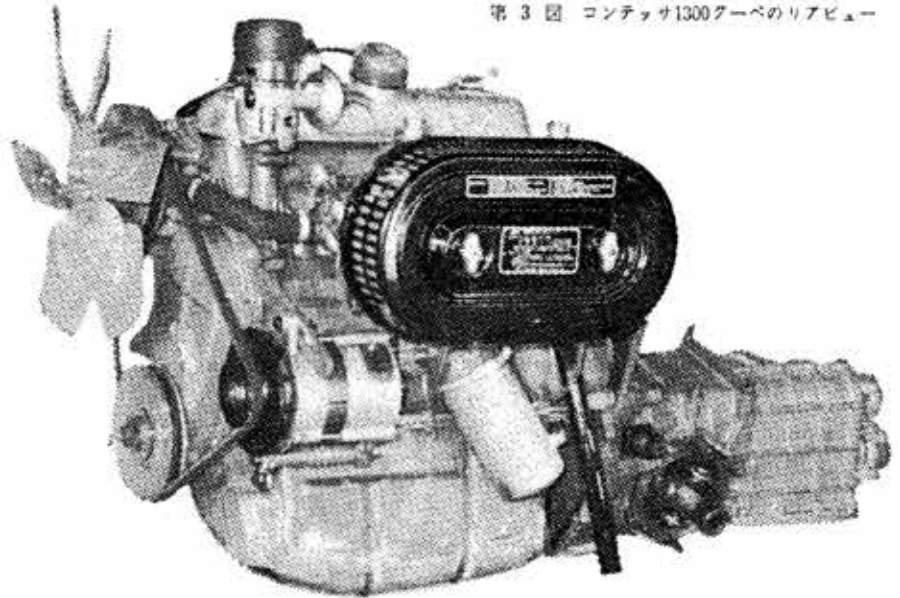
(1)圧縮比の増加……セダン用エンジンのシリンダーヘッドを0.7mm削り込むことによって圧縮比を8.5から9.0に増加させた。このため使用燃料はハイオクタンとなるが、エンジンの要求オクタン価は市販ハイオクタン燃料のオクタン価に対して十分な余裕がある。

(2)キャブレター……セダン用エンジンに搭載されたストロンバーグ式に対し、日立式SU型キャブレターを2個使用した。SU型キャブレターは周知のように代表的な可変ベンチュリー式キャブレターで、吸入負圧に従ってベンチュリー面積が変わるので、高速域に於ける吸入効率が向上して出力増加を期待できると共に、低速域でも負荷に適したベンチュリー面積が得られ、また広い回転範囲にわたってレスポンスが良好である。このSU型キャブレターの採用に伴って、チョークはマニュアルチョーク方式となった(セダンは電気式自動チョーク)。



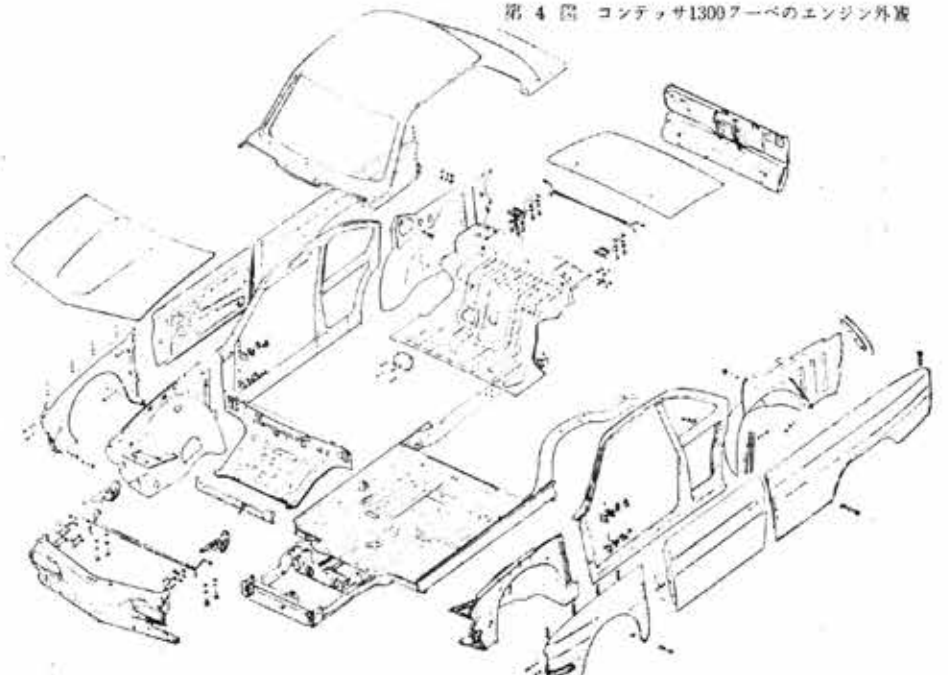
第3図 コンテッサ1300クーペのリアビュー

(3)インテークマニホールド……SU型ツインキャブレターの採用に伴い、インテークマニホールドは当然2ブランチ型となったが、セダンと同じくパーマネントバイパスの温水暖気方式としたので寒冷時でも暖気特性は良好である。



第4図 コンテッサ1300クーペのエンジン外観

(4)バルブメカニズム……エンジンの出力とレスポンスが向上するので、加速発進時のエンジン回転は容易に6,000r.p.m.をオーバーする。このためバルブのクラッシュスピードはセダンの6,300r.p.m.に対し、7,000 r.p.m.まで上げてある。このためバルブスプリングはセダン用スプリングの内側に1個を追加してダブルスプリングとしてある。



第5図 コンテッサ1300クーペボディ構造図

(5)燃料ポンプ……燃料タンクを前部トランクルーム内に置いたので、燃料ポンプは機械式でなくトランジスタ式電磁ポンプとし、トランクルーム内に置いた。このためエンジンの発熱の影響を受けないので耐暑性は格段と向上し、また冬期の始動も確実である。なおトランジスタ式なので、従来とかく起り勝ちであった接点のトラブルは全く解消している。

(6)エアクリーナー……セダンの場合はエンジン吸入空気をフロントグリル部から吸入しているが、クーペではエンジンルームから直接吸入している。このためエアクリーナーは通常のろ紙製エレメントの外側にポリウレタン製エレメントを配したダブ

ルエレメント型としブリクリーナーの効果を持たせている。

以上述べた構成部品以外の部分はセダン用エンジンと全く共通である。

ここで考えられることはパワーアップや回転の上昇に対して各部構造の信頼性が低下しないかという問題であるが、このエンジンは設計の第一主眼点を信頼性耐久性の確保においており、いずれの部分においてもクーペに於ける使用条件に対して余裕を持っている。

5 トランスミッション

セダンでは3速コラムシフト及び3速フロアシフトの2種を用意したが、クーペではその性格上4速フロアシフトのみである。

トランスミッションの構造はセダン用と全く同じで、前進4段全シンクロメッシュ、後退1段であるが、サードおよびトップのギヤ比はセダンとは違えてある。

ミッションコントロールは、セダン用に比べレバーを短くし、又ストロークを少くして、スポーティな運転に適するように変更してある。

	1st	2nd	3rd	Top	Rev
セダン(3段)	3.45	1.87	1.04		3.09
● (4段)	3.70	2.31	1.46	1.04	3.09
クーペ	3.70	2.31	1.40	0.97	3.09

コンテッサ 1300, および同クーペ主要諸元

車 名		コンテッサ 1300 スタンダード	コンテッサ 1300 デラックス	コンテッサ 1300 クーペ
型 式		PD100S	PD100D	PD300
全 長	mm	4,090	4,150	4,150
全 幅	mm	1,530	1,530	1,530
全 高	mm	1,390	1,390	1,350
ホイールベース	mm	2,280	2,280	2,280
最低地上高	mm	175	175	170
車 両 重 量	kg	890	940	950
乗 車 定 員	名	5	5	4
最 高 速 度	km/h	130	130	145
最小回転半径	m	4.6	4.6	4.6
エ ン ジ ン	型 式	GR100		
	種 類	水冷, 直列4シリンダー, 頭上弁, ガソリン		
	排 気 量	1,251		
	最高出力 PS/rpm	55/5,000		65/5,500
	最大トルク mkg/rpm	9.7/3,200		10.00/3,200
ク ラ ッ チ	トランスミッション	乾式単板, 油圧操作式 前3進段, 後退1段 前進3段または4段 後退1段 前進4段, 後退1段		
	フロントサスペンション	ウィッシュボーン型, トーションバースプリング付き		
	リアサスペンション	スイングアクスル型, コイルスプリング, ラジアスアーム付き		
	ステアリング	ラックピニオン式		
	サービスブレーキ前	ドラム型デュオサーボ式	ディスク型	
	● 後	同 上	ドラム型L-T式	
	パーキングブレーキ	機械式, 後2輪制動		
	ク ラ ッ チ	5.60-13, 4PR (前後とも)		

6 ブレーキ

145 km/h の最高速度を持つばかりでなく、大きな加速力を持ち、又4段フロアシフトのトランスミッションによりスポーティな行動力を持つので、ブレーキの安全性と信頼性に対する要求は一段と苛酷である。このため前輪にはディスクブレーキを、後輪にはリーディングトレーリング式ドラムブレーキを装着した。ディスクブレーキを量産車に採用したのは我国では最初のものである。

ディスクブレーキの特長は、

(1)効きが安定している……ディスクブレーキにはセルフエネージャイジングがなく、又シュークリアランスは自動的に調整されるので、左右の効きに差がなく片効きによるスピンや巻込みの危険が少ない。

(2)フェードが少ない……高速度で繰返してブレーキを使用してもディスクの冷却がよいのでフェード現象が起り難い。またドラムブレーキの如く熱膨脹によるストロークの増加もないので、常に安定したブレーキ力が得られる。

(3)回復が早い……高速ブレーキ時の回復はもちろんであるが、泥や水が侵入しても遠心力や高い面圧のため急速に飛散してしまうので正常にもどりやすい。

(4)サービスが容易……シュークリアランスの調整が不要だしパッドの交換も簡単である。

この様な利点があるので欧州のスポーツタイプの車ではディスクブレーキの使用は常識化しているが、コンテッサ

1300クーペではフランスベンディック式のシングルシリンダーフローティングキャリパー型のディスクブレーキを使用している。このブレーキは上記の特長を持つばかりでなく、軽量でパネ下重量の軽減にも効果がある。

またパーキングブレーキは後輪ブレーキシューを作用させる普通の形式であるが、パーキングブレーキレバーは左右のバケットシートの上に設けられ、確実に敏速な操作が可能である。

7 ステアリング

セダンと同じくラックアンドピニオン方式で、構造も全く同じであるが、ラックリターンスプリングの取付荷重を50%増し高速走行時の安定感を増している。

最小回転半径は4.6m、ハンドル回転数は3.8回(ロックからロックまで)で、セダンと同じである。

8 サスペンション

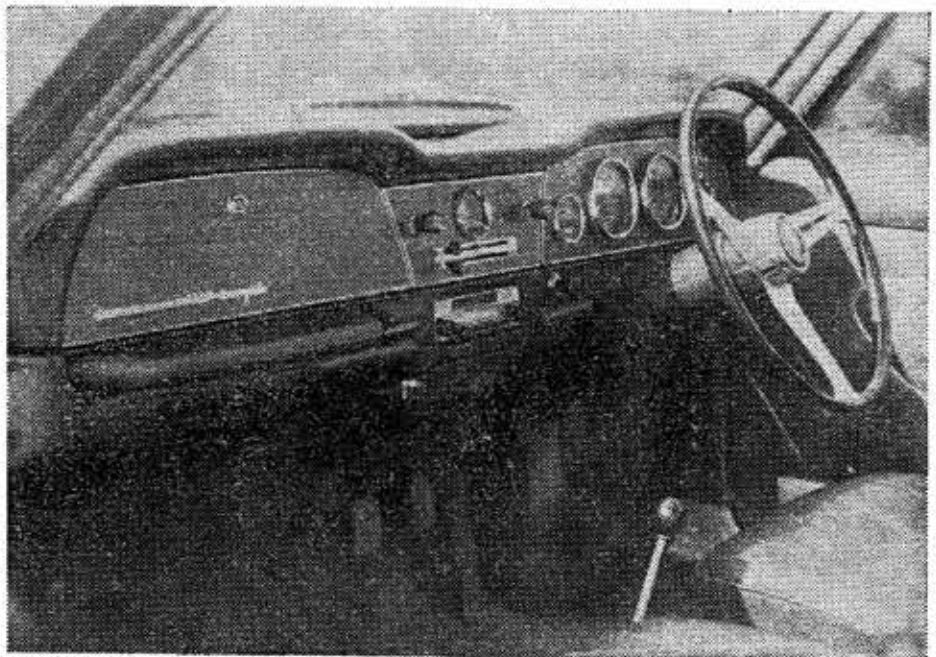
前輪はウィッシュボーン型リンクと

トーションバースプリングの組合せ、後輪はスィングアクスル、ラジアスアーム、コイルスプリングを組合せた機構で、何れもセダンと同一であるが、トーションバースプリングとコイルスプリングはそれぞれセダンより振動数を10%強化すると共に地上高を10mm低くしてある。このため後輪キャンバーはセダンより1°減少し、重量配分の改善と相まって操縦安定性が一段と向上した。

このほかセダンでは後席床下にあった燃料タンクは、このクーペでは前部トランクルーム内に設けられ、前輪過重配分を増し、操縦安定性の向上が計ってある。なお容量は34ℓである。

9 ボディ本体

ボディはセダンと同じく全鋼板製単体構造で、前後フェンダーやリアグリルは着脱可能として修理し易さを計ったウェストラインから下方のボデー線図はセダンと同じなので、外板のうちフロントフェンダー、フロントボンネット、フロントスカート、リアスカート及びリアグリルは共通に使っている。ボディ下部にディッピング防錆処理を施していることもセダンと同じである。



第6図 アルミ板3本スポークのステアリングをもつクーペの運転席まわり

窓面積が大きく、2ドアであるために構造強度的には一見不利であるが、曲げ剛性、振り剛性共4ドア級の剛性値を持っている。

10 ボディ 績 装

ボディ外観は軽快でスピード感のあるスタイルにまとめ

進針を忘れていませんか？

快適で経済的なドライビングは…
正しく新しいマップをお使いになることです！

武揚堂の道路地図は、正確さが最高で常に新しい内容がくわしく満載されています。道路地図のベストセラーとして、幾百万の良識あるドライバー諸氏によって広くご愛用をいただいております。

武揚堂の道路地図

●地方別シリーズ (S-スタンダードタイプ)
(D-ダイナミックタイプ)
<1/50万> <1/25万>
北海道 \$250円 関東 \$250円
東北 \$250円 中部 \$350円
中四国 \$250円 関西 \$300円
九州 \$220円 九州 \$200円

●都市シリーズ
<1/4.5万>
東京 300円
<1/2万>
京都市 250円
大阪市 300円

●広域図シリーズ
<1/25万>
全国24図葉
既刊・本州中央部11図葉
各220円(以下続刊)
道路地図の決定版！

東京・日本橋・通三

株式会社武揚堂

TEL (271) 2451(代)

たが、室内騒音はスポーティなドライブのための機能と、ファミリーユースのための快適さとを併せ持つ様に、落ち着いたムードに仕上げている。

(1)メーターパネル……メーターパネル前面は木目化粧板を張りつめて落ち着いた感覚とすると共に、周囲はすべて黒色のソフトパッドをめぐらせて安全と防眩を計っている。特に上面パッドはひさし状に突出してメーター部を遮光しているの、視覚の安定がよい。

パネル前面はメーター部、ヒーターコントロール部、グローブボックス部の3部分に分かれている。

また、メーター部には、右から燃料計、速度計、エンジン回転計、水温計が配置され、上部には5個のシグナルランプがある。下側にはライトスイッチとシガレットライターがある。

中央のヒーターコントロール部には、時計、ヒーターコントロールレバー、ヒータースイッチ、ワイパースイッチがある。ワイパーは2スピードで、電動スクリーンウォッシャー付きである。この部分の下方にラジオと灰皿が置かれている。

グローブボックスカバーは押ボタン型(キー付き)で、その下方にアシスタントグリップとマップランプが設けられている。



第7図 フロントはバケットで前後160mmのスライドができるリクライニングシートである。

2年間補充を必要としない



世界最高の品質を誇る
ブレーキオイル



高速時代の国産車オーナーの方にも是非お奨めしたいブレーキオイルです。

日本総代理店

イー・ビー・シュインガー・ジャパン株式会社

東京都港区赤坂青山南町6丁目38番地永和ビル3階
電話(408) 6649・(400) 8691-2

(2)バスケットシート……フロントシートはバスケット型で十分に身体を保持し、前後に160mmの調整量を持つ又背当はリクライニング式で、24°の間を2°おきに調整可能である。

(3)ステアリングホイール……アルミ板3本スポークのナルディ型で握り易く、また回転慣性質量を減じてステアリングの取れん性をよくしてある。

ステアリングホイール下のウインカーライトレバーはヘッドライトの上下切替兼用である。

(4)ドアガラス……曲率半径約3.6mの曲面ガラスであり、前後のサッシュが平行でないの、特殊なダブルアーム型ガラス昇降器を使って昇降を円滑にし、ガラスのガタを少なくしてある。

(5)後席の居住性……一般のスポーツカーと異り、後席にも大人が2名坐れることを狙ったファミリークーペなので、後席の居住性については、広さだけでなく装備にも十分注意をはらっている。

シートはS型スプリングをポリウレタンでモールドして十分なクッション性を与えてある。サイドガラスは後開きとして換気を計っている。

背当後部の棚部は深さを十分にとってあるので、相当量の手廻り品を置いて後方視界をさまたげない。また後席両側にはポケット及び灰皿を設けてある。

(筆者は日野自動車工業Kに第2研究部勤務)