

■ 各車ごとの正しい乗り方・整備のしかた ⑤

コンテッサ 1300 デラックス



このシリーズを企画するに当って

いかに名器であっても、弾き手がその楽器を十分に理解していなければ妙なる楽の音を奏することはできない。車も同じことである。ドライブテクニックもさることながら、その車の機能についてスミズミまで精通してこそ乗りこなすことができる。

このシリーズでは、比較的広範囲にわたってユーザーに愛用されている車種を選び、その車の乗りこなす方について直接設計に当たったメーカーが執筆する。カタログ、あるいは取扱説明書だけで物足りぬ部分をこのシリーズから読みとることによって、あすの楽しいドライブに役立て、あなたの愛車を生かしてほしい。

編集部

走 行 法

スタート要領

ギヤをローに入れる（4段変速車において、よくセカンドから発進するのを見受けるが、これは車に大変負担をかけることになり、ひいては車の寿命にも著しく影響するのでやめるべきだ）。

ギヤ・チェンジ

次にパーキングブレーキを戻す（コンビネーション・メーターの水溫計左側にある赤の警告灯が消えればブレーキは戻っている）。

エンジン出力を最大限に発揮するために、車速とギヤの段数とを考え、適切なギヤ・チェンジを行なうことが大切。

各段数での最高、最低速度は、図の通りなので、ギヤ・チェンジもこれを参考にしていきたい（図1）。

ここでちょっとスピード・メーターについて、触れてみよう。

コンテッサのスピード・メーターはマグネット型ドラム式と呼ばれるもので、メーター文字盤の窓枠から見えるドラムに、円周上に描かれた斜線（赤色）によりスピードを指示している。なお読み方としては、メーターの矢印先端が表示している数値がそのときの速度を表わしている（矢印の中間とか、元の部分ではないから注意）。

また、タコ・メーターを装備した車両では前記図から、各段数における最高、最低速度の回転数をつかんでいけばタコ・メーターの表わす回転数をみるだけで運転することもできる。この方が車にとってはベストといえる（レーシング・カーはこの方式を採用している）。

なお、コンテッサには3段変速車および4段変速車とがあるので、繁雑なギヤ・チェンジを嫌う人は3段変速車を使用されたい。

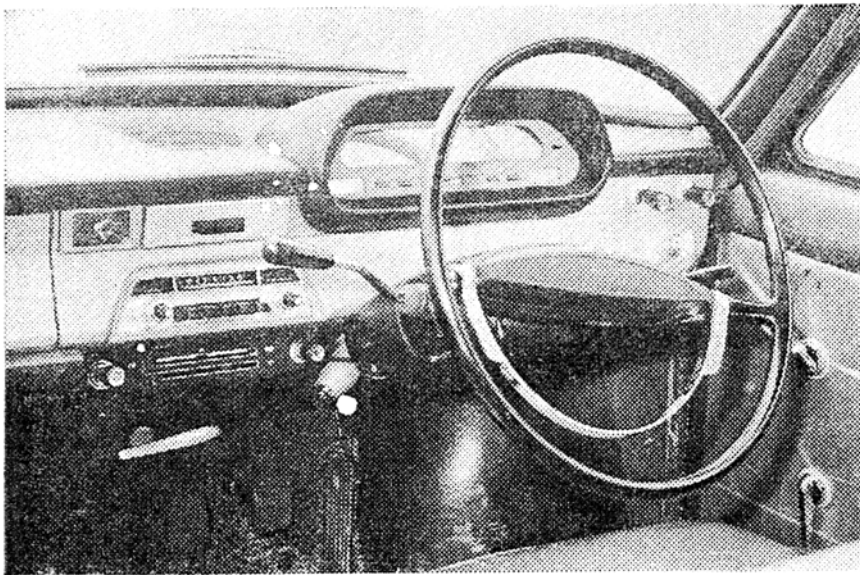
また4段変速車と比較して、よりスポーティなドライブ・テクニックを堪能したい人には、コンテッサ・クーペまたはコンテッサSをご使用されることをお勧めしたい（昭和41年7月よりスポーツ・キットも販売している）。

ここで3段変速車をご使用する場合に、他車と若干異なる点について取り上げてみよう。

ご存知のようにコンテッサの3段変速車の場合は、電磁セレクト機構といって電磁によりローまたはバック側にセレクトさせ、世界でも類をみないリヤ・エンジンでのハンドル・チェンジを採用している。

この電気回路はクラッチ・マスターシリンダーおよびステアリング・コラム（チェンジ・レバーのそば）にそれぞれスイッチがあり、この二つのスイッチをつなぐことにより電流が流れ、ソレノイド・コイルが作動する（図3）。このため、ローまたはバックにギヤ・チェンジする場合はクラッチ・ペダルを踏み込んでからチェンジ・レバーを操作する。

ペダルを踏まずにレバーを操作すると、ギヤ・チェンジができなかったり、ロー、バックに入れたつもりがトップ



コンテッサ1300DXの運転席まわり

やセカンドに入ってしまうからご注意ください。

また、クラッチ・ペダルを踏み込んだままで、図2の斜線部分に長時間チェンジ・レバーを止めておかないこと。ソレノイド・コイルを焼損して、ロー、バックに変速できないことがある。

高速で走行時

高速走行中、不意に横風を受けるような場合、つまり山間より平地に出るとき、大きな橋を渡るとき、山の頂上付近を走行するとき、このような場合ハンドルをとられてふらつくような感じをうけることがある。

こんなときハンドルをとられまいとして、あわててハンドルを戻すと一層ひどくなることもあるから注意したい（コンテッサではボディとリヤ・アクスル・ハウジングとを継ぐラジラス・アームの効用により、十分安定性を高めている）。

また、このような地形を常時走行するには、運転面でカバーしきれないようなこともあるので、フロント・アライメントの調整とか、車高を下げるとかして整備面に対策を考えた方が得策だ。

車高調整法。コンテッサの場合、車高の調整は簡単に行なえる。調整は、トーション・バー・リヤ・アンカー部の調整ボルトを回転して行なう（調整ボルトを1回転することにより約5.4mm変化する）。

なお、車高の調整を行なう場合は、タイヤの空気圧を点検し、必ず正規格圧のもとで行なう。

雨天の走行

ステアリング・ホイール右側に2つ並んだノブのうち左側がワイパー・スイッチである。ワイパーは2段切替で手前に一段引くと高速、二段引くと低速になるので、天候によって使い分ける。

また、このノブを右にいっぱいまわ

すと、ウィンドー・ウォッシャーが作動する。

これは雨量が少なく、ガラス面に泥水などがかったときホコリでガラス面が汚れているようなときに直接ワイパーを作動するとワイパー・ブレードやガラス面に傷をつけることがある。こんなときウィンドー・ウォッシャーを使うが、ウィンドー・ウォッシャー1回の使用時間は15秒以内にとすること。

降雪、氷結道路を走行する場合

道路の表面が凍っているような場所を通過するときは、あわててブレーキを踏むようなことは絶対さける。エンジン・ブレーキを使用するか、反対にアクセルを若干ふかしながら通り抜けてほしい。

雪路を走行するような場合は、なるべく前の車が通った跡を走行するのが安全である。なお、リヤ・エンジン車においては駆動軸に荷重が多くかかるので、他車と比較した場合、このような道路では有利であるといえる。

夜間走行の場合

ワイパー・スイッチ右側のノブがライティング・スイッチ。スイッチは引出し式で1段引出すと……車幅灯、番号灯、計器灯、尾灯が、2段引き出すと……車幅灯が消えて前照灯が点灯する。

普通走行中は3段目の位置にしておくが、電車踏切や信号待ちなどでは、1段目の位置におくと無駄な電気を使用せず、バッテリーの負担を軽くできる。

また、対向車とすれ違うときは、前照灯の切替えを行なわなくてはならない。これはステアリング・コラム右側のレバーで操作する。このレバーを持ち上げて離せば、一回ごとに上向き（普通走行用）、および下向き（すれ違い）用に切替えができる。なお、上向き、下向きの判定はコンビネーション・メーター左側のヘッド・ランプ指示燈（青ランプ）でわかる。指示燈が点灯していれば上向き、消灯していれば下向きをあらわす。

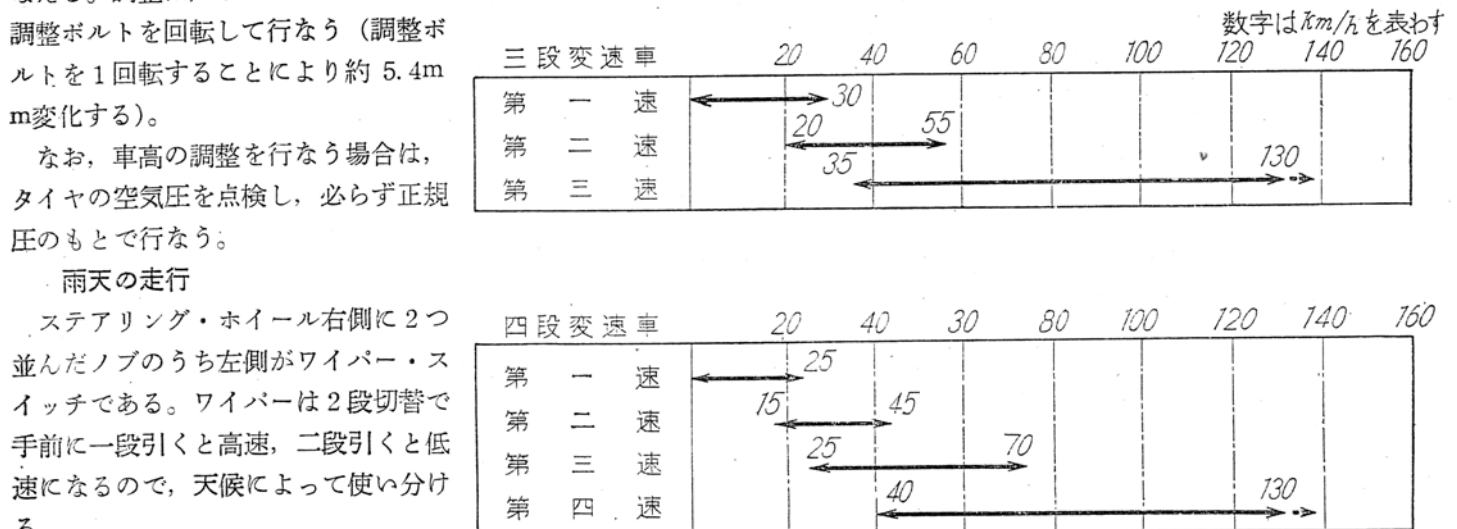


図1 各ギアの使用範囲km/h

簡単な点検と手入れ

ここでは特に、整備というような固苦しい言葉は抜きにして、車を運転する上での常識的なことを述べていこうと思う。

エンジン・オイル

コンテッサではエンジン・オイルの交換は6,000km走行ごとに行なっていただきたい。(この車は、フル・フロー方式を採用して交換時期の延長をはかっている。エンジン・オイルと同時にオイル・フィルターも忘れず行なってほしい)。

オイル量は最大で3 l レベル・ゲージには三つの刻印があり、一番上が3 l 一番下が1 l を表示する。なお、オイル量の点検は平坦なところで、かつ、オイル・パンに充分オイルがおりきったときに行なう(駐車後など)。

オイルは季節によって次のように使い分けるべきである。夏は気温が高いので、粘度の高いブルー・リボンG #30を、その他の季節ではその反対に粘度の低いブルー・リボン #20をお使い願いたい。なお、北海道など、冬期非常に気温が下る地方ではブルー・リボン (10W-30) をお勧めする。

燃 料

この車は、高出力を引き出すために、圧縮比を8.5:1と

かなり高い値にしているのにもかかわらず、燃料はレギュラー・ガソリンが使えるように設計されているため、ハイオク・ガソリンを使用する必要はまったくない。

しかしながら、強いてハイオクを使用なさりたいという方は、同時に点火時期の調整(約7°進ませる)も忘れないこと。この調整を行なわなければ、せっかく高いお金を出した効果はゼロに等しいといえる。

冷却水

冬は冷却水に不凍液を注入しよう。

不凍液はエンジン冷却水全容量の約3%で-16°C、約45%で-35°Cまで凍らない。土地柄に合わせて液の濃度を選定しよう。

なお、不凍液はうす過ぎるとラジエーターにサビなどを発生する。特にオーバー・フローなどには注意すべきだろう。水の量はキャップをあけて目視できる程度で充分だ。また、不凍液には日野純正部品の中央化学製I200 P Tをおすすめしたい。

運転席に座っての点検(コンビネーションメータをみて)

まず、キーを右に一段まわした位置にする。各指示灯、充電指示灯(緑ランプ)、油圧警告灯(赤ランプ)、パーキング・ブレーキ警告灯(赤ランプ)は点灯しているか。一つも点灯しない場合はフューズの切れが考えられる。また、一つだけ点灯しないような場合は、ランプの断線か、電気



自動車整備の革命児!!

ソーラー スライダー

除湿及び防湿
腐蝕防止
潤滑

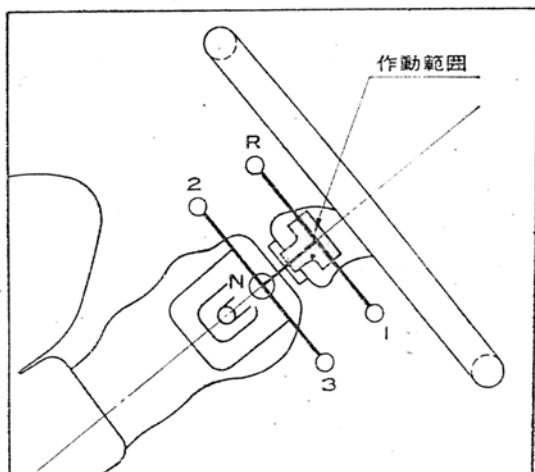
ディストリビューター
ゼネレーター
コイルターミナル
バッテリーターミナル等

各摩擦部の潤滑を良くする
従ってキシミ音を防止する

株式会社 ソーラー

神戸市葦合区布引町2丁目5 電話 神戸(23)代表 0431~3
加西工場 兵庫県加西市加西町中野 電話 中野 3 0 7
東京営業所 東京都中央区日本橋室町4丁目 電話 東京(241) 0 8 9 3

図2
チェンジ
レバーの作
動範囲



回路の接触不良が考えられる。

次に燃料計の指針が右いっばいの位置から徐々に左側に移動して停止したかを確認する。

エンジンを始動してみよう

パーキング・ブレーキ警告灯を除き、他の指示灯は消えたか。もし消えない場合は、ちょっとアクセルを踏み込んでみて、それでも変化のないときはすみやかにサービス工場にて点検をうけること。

なお、車を運転中に急カーブを曲ったときや、車がバウンドしたときに油圧警告灯が点灯する場合があるが、これは、エンジン・オイルの少ないことをあらわしているわけだからできるだけ早く補給すべきだ。

クラッチ・ペダルの遊び（クラッチが切れ始めるまでの

ペダルの踏代は正規- 16~24 mm), 切れ具合に異常はないか。フェーシングが摩耗していると遊びが少なくなり、反対に遊びが多いとクラッチは滑りを起こし、出力がロスしたり、フェーシングの摩耗を早めたりする。

ブレーキ・ペダルを踏み込んでみる

踏み込み代（ペダルを完全に踏み込んだときの床板とのスキ間、正規・約30mm）は十分にあるか。コンテッサのブレーキは自動調整装置付だから、常に正しい間隙が保てる。もし狂っている場合は車をバックさせ、急ブレーキをかけることを繰返せば調整できる。また、踏んだ感じがやわらかいような場合は、エアが混入している証拠なのでエア抜きをする必要がある。

クラッチやブレーキの調整は、ご自分でやられても結構だができれば、サービス工場にて完全な調整をしていただきたい。その方が安心してドライブできるわけである。

ついでにクラッチおよびブレーキ液量の点検をしよう。このタンクは作業点検を容易にするために、一体型として、フロントのトランク内に格納されている。

液はMAXおよびMIN間にあれば充分（液量はMAX位置で0.46l）。また、液はエア抜きでもしない限りほとんど減ることはない。度々補給するような場合はどこかの配管漏れが考えられる。一度サービス工場にて点検をうけるべきだ。

なお、液を補給する場合他の銘柄との混用は絶対避けること（指定銘柄 ゴールデン・クルーザー#800）。皆様の万年筆に異種銘柄のインクを混用して、インクが変色したり、固まってしまったご経験はないだろうか。ブレーキ液もこのような化学変化により、液の特性を著しく減少させてしまうのである。

燃料を無駄にしないためには次のような点に注意されたい。

点火時期の調整は完全に行なうこと（正規：上死点前10~12°）。点火時期が狂うと（特に遅れた場合）出力が低下し、それを補うため、アクセルを踏めばそれだけ燃費は増え、そればかりかエンジンにとっても害になる。

スパークプラグの点検を行なう。プラグの汚れは完全におとし、電極の間隔は0.7~0.8mmに調整する。また、プラグはあまり長く使用すると、その性能が著しく減少し、場合によっては思いきって交換したほうが経済的だ。プラグを交換する場合、次のようなことも知っておいていただきたい。ご存知のようにプラグには、それぞれ焼型、冷型というように熱価が定められている。電極が著しく汚れやすく、いつも清掃しなくてはならないような場合（冷型エンジン）は熱価の一段高い焼けやすいプラグと交換し、また、プラグの消耗が異常に早い場合（焼け型エンジン）は熱価の一段低いものを選んで使用願いたい。プラグは各メーカーにより、熱価の基準のとり方が異なり、それぞれ記号で表わされている。

例えばL-45の記号の意味を考えるとL：プラグ、ネジ部の長さ：4、ネジ部の径（14mm）：5、熱価をあらわし

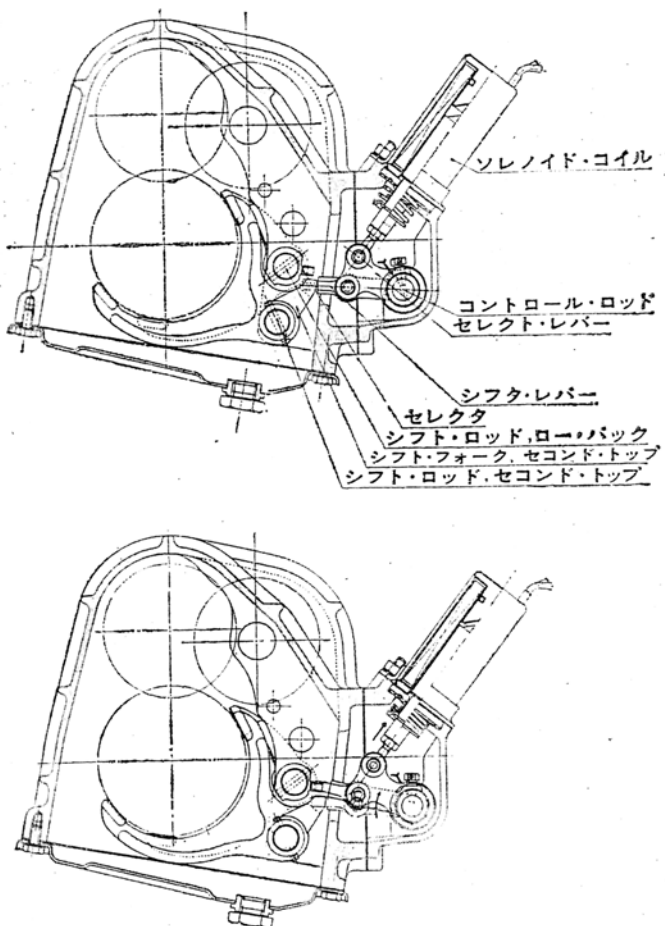


図3 セレクタレバー位置断面図

ている。なお詳細はプラグ販売店で問い合わせしてほしい。

デストリビューター・ポイントの点検

ポイントの間隙はポイント面の焼損、開閉用カムの摩擦などによって狂ってくる。正規の間隙は0.4~0.5mmの範囲で、これが狂うと点火時期に影響し(狭いと遅れ、広いと進む)、ひいては熱費の増加になってしまう。また、ポイントの焼損はコンデンサーの不良などによっておこる。これは始動不良などの要因となるので、ときどき清掃すべきだ。

エア・クリーナーの手入を怠っていないだろうか。エレメントが目づまりをおこすと、オーバー・チヨークと同じ状態になり、出力が低下し、熱費は増加する。埃の侵入によりエンジンの摩耗を早めます。

冷却水温は適温だろうか。これが低過ぎると燃費が増加するばかりでなく、エンジンの寿命も短くなってしまいます。サーモスタットが悪くなっていないか、これも点検しよう(サーモスタット作動温度80.5°~83.5°C)。

高速走行に際して

タイヤの空気圧は正規圧力より若干高めにセットする。これはタイヤの波うちを防止して、走行の安定を得るためである(正規圧:フロント1.0kg/cm², リヤ2.1kg/cm²)。

また、ファン・ベルトの張りも調整しよう。ベルトがゆるんでいると、スリップをおこしオーバーヒートの原因に

もなる(正規の張り:ゼネレーターとファン・ブリーアの中間を押してみてもたわみが15~20mmであればよい)。

走行中、水温計の指針が赤色ゾーンにきたらオーバー・ヒートを示しているわけだからすぐに車を止めよう。このときあわててエンジンを停止すると、焼付などをおこすことがあるのでしばらくアイドリング回転を続け、水温が下ってきたらエンジンを停止する。なお、ラジエーターキャップはプレッシャー・タイプになっているため、水温が上がったときキャップを外すと、蒸気が吹き出し火傷をすることがある。こんなときにはキャップを一段目の位置で一たん止め、蒸気を逃がしてからはずすのが安全である。

雨天時の走行で水溜りなどを通過の際、ブレーキ・ドラムに水が浸入し、ブレーキが片効きをおこすことがあるが、こんなときはブレーキ・ペダルを軽く踏み込んで、意識的にブレーキを引きづり、ドラム内を乾かすとよい。また、ウインドー・ウォッシャー液は洗浄性、凍結防止という意味からも純正品をお使い願いたい(指定銘柄:日本自動車製WT-101)。

高負荷で運転した直後は(高速で走ってきたときや登坂路を走行した直後)、始動時の暖機運転と同様にしばらくアイドリングで回転してから、エンジンを停止する。

停車する場所としては、塗面を保護する上からも日陰を選ぶべきだが、木陰などに置くと虫の死骸などが付着して塗面が化学変化をおこすので注意を要する。

(日野自動車販売サービス部)

スポーツカー

外車販売

欧米自動車



Elite Sport

ASSOCIATION

1967年型新車ロータス・フィアット・トライアンフ、その他スポーツカー
欧米乗用車等、多数中古車、新車、地方販売、月賦歓迎下取り致します。

在庫車例値下げ新価額

① 64年 アストンマーチンDB5.....シルバー 価620(万)	⑫ 59年 シボレーインバラ概.....赤 価53(万)
② 64年 ボルシェカレラII.....赤 285	⑬ 64年 コルチナGT.....アイボリー 75
③ 65年 サンダーバードAP.AC.....ダークブルー 270	⑭ 62年 トライアンフTR4.....アイボリー 55
④ 62年 サンダーバードオープンAP.....グリーン 190	⑮ 62年 スチュードベーカーホーク.....アイボリー 50
⑤ 66年 ロータスエラン.....アイボリー 200	⑯ 66年 フォードムスタングファーストバック.....金メタ 240
⑥ 62年 フォードサンライナー概AP.AC.....アイボリー 120	⑰ 66年 フォードムスタングHT.....アイボリー 240
⑦ 65年 フィアット1600S概HT.....アイボリー 125	⑱ 66年 コルベアモンザ2扉HT.....アズキ 220
⑧ 62年 サンダーバードランドウAP.....アイボリー 140	
⑨ 61年 サンダーバードAP.AC.....グリーン 110	
⑩ 64年 トライアンフTR4レーシングタイプ.....アイボリー 90	
⑪ 60年 シボレーインバラ概.....アイボリー 65	

※外車指定販売 [ロータス] 各種
[フィアット]
[トライアンフ]

その他、多数ございますので、電話でお問合せ下さい

エリート商会

東京都世田谷区野沢町3丁目3番1号 TEL. 422-1733, 3384

