

今月の話題

コンテッサは8月いっぱい、多くの販売店のショー・ルームから姿を消してしまった。どうやら7月から生産を中止した様子である。

日野自動車は8月末現在、まだこの点について正式な意志表示はおこなっていない。一部の販売店にコンテッサの在庫が残っているから、全国の系列販売店でゼロになるまでは、生産中止を明らかにしないはずである。だが販売店ではすでに7月ごろから、投げ売りするところが目立つようになった。たとえば査定価格5万円ていどのセコを、15万円から18万円と、高値で引きとって、コンテッサをさばいているのである。

8月中ごろ、最後の1台のコンテッサを売りおわった群馬県の日野系販売店では、ショー・ルームにさっそくルノーをならべた。フランスから輸入したカラベルとか、16型など。生産中止で浮き上がった乗用車の販売部隊が、タマを外車に切り換えたわけだ。

コンテッサが登場したのは、昭和36年3月だった。日野自動車が国産化したルノー4CVの卒論として誕生した車で、これまで国内市場では、

36年 8,014台 40年 17,724台

37年 8,552台 41年 15,494台

38年 12,136台 42年 1~6月

39年 16,430台 2,595台

と過去7年間にざっと8万台を売っている。B対Cの決戦の谷間におかれていたから、台数としてはそれほど大量に出回ってはいない。だがユニークなリヤ・エンジン方式と、国際デザイン・コントロールで連続「名誉大賞」の栄光を勝ちとったスタイリングは、1部に根づよいファン層を獲得していた。

「ブルーバードだ」「やれクラウンだ」——と話題の新型車がぞくぞく登場するなかで、ひっそりと市場から姿を消していく乗用車もある。日野自動車のコンテッサだ。

国際デザイン大賞の栄光にかがやいたこの車に、なぜ消えていく運命が待ちうけていたのだろうか。

なぜ生産中止になったのか。じつは日野自動車がコンテッサ生産を打ち切るウワサは、去年の暮れあたりから消息筋の間でささやかれていた。トヨタ自動車と日野自動車の業務提携によって、量産車種でないコンテッサは、いずれ生産を中止するだろう……という観測がおこなわれていたのだ。そうして去年暮れには、

「コンテッサの部品発注を停止した」

という形で、情報がながれたのである。

それでは、こんどの生産中止でコンテッサの新車がまったく消えてしまうのだろうか。この点については、日野自動車が生産をやめても、トヨタ自動車が新モデルで生産、販売を引き継ぐのではないか……という見方もある。つまりプリスカ的なトヨタ移行がおこなわれるのではないかというわけ。

日野自動車が生産、販売していた小型トラックのプリスカは、トヨタ・日野提携の第1弾として、さる5月からトヨタプリスカとして生れ変わった。とたんに5月の登録台数は969台に伸びて、前年同月の倍近くにふえた。トヨタと日野の販売力の差が、はっきり現われたのである。トヨタ系プリスカ販売店ではいま、

「プリスカは戦略車種です。日産自動車のダットサンに決戦を挑むコマが、やっとそろいました」

といている。

コンテッサは、ブルーバード、ベレットとともに日本でたった3つの1,300cc乗用車である。これまではプラス200ccの余裕をもつコロナで、ブルーバードに対決してきたけれど、コンテッサがトヨタの戦列に加われば、コロナと組んで上下から挟撃作戦を展開することもできる。いまひとつ、トヨタで継続生産するという見方の根拠は、両社の車種の数である。

日産	トヨタ
プレジデント	クラウン8
セドリック	クラウン
グロリア	
スカイライン	コロナ
ブルーバード	カローラ
サニー	パブリカ

と量産車種だけを比べてみても日産のほうが1車種だけ多い。日本のGM——をめざすトヨタとしては、クラスの網の目をできるだけ細かくして、バラエティを豊富にすることが、ひとつの課題である。日産がプリンスを合併したとき、いずれ生産中止か……といわれていたグロリアが、中止どころか5月には新モデルで登場、売れゆきを伸ばしている。コンテッサのゆくえは、はたしてどうなるか。