

コンテッサへの苦言

愛すればこそ書きもする



中 川 基 男

2台で70000km走る

コンテッサ1300から1300Sにと2台のコンテッサに乗ってきたが、最初の車では約4万km、現在の車を3万kmほどを走行して見て、その間の私なりのコンテッサ1300に対する感想なり意見を述べてみたいと思います。

1300と1300Sとの違いは、圧縮比を上げ9:0とし、SUのツイン化器をつけて、馬力を10PSアップしたのが1300Sです。性能的に感じることは高速での伸びが良くなったほか、非常に運転がスポーティになったことでしよう。

内装の面では円型メーター、リクライニングシートなど、クーペと同じものを標準装備にしてほしい気がします。まずスタイルですが、これは各人の好みの問題ですが私の友人などにいわせるとスタイルは良いが、何かキャッチな感じがするといいます。私もスタイルは好きですが、すこしモール類が多すぎると感じていました。Sではサイドモールがなくなったのでコンテッサ本来のスタイルの良さがすこしは出てきたと思っています。それに典型的なリヤエンジン車スタイルのため、他車に較べると、寸法的に後から攻められているので運転席は前の方にあります。

前の車から現在の車に変わって、

小さな所でいろいろと改良または、質を落した所などが見られました。走行性能に別に変りはありませんので書きませんが、特に気になったことは、例えば灰皿、ジャッキの位置、材質です、これらはなんとかならないものでしょうか。それに塗装もそれほど良いとはいえません。前の車は赤、現在の車は白ですが、白い色の方が汚れが目立たないで便利だと思っています。

意見を述べると、どうしても欠点ばかりが目についてしまうのですが、一応気がついたことを記したいと思えます。

意外にすくない低速トルク

私のこの車の使い方は悪路を含めた長距離ツーリングが多いのですが、ドライビングポジション、フロントシート形状は良くできていて長距離を走っても疲れはすくないようです。リヤエンジン車特有のボンネットラインの低さによる視界の良さは特筆に値します。それからディマースイッチがスプリング式なのも使いよく、エンジンルームが広くうまくまとめているので手が入れやすくできていて、プラグポイント、オイルクリーナー、エレメントなどの交換や調整が非常にやりやすい。しかし、モノコックボディの強度剛性はよいとはいえません。それは悪路走行で他車にくらべて特に感じます。

また、ダッシュボード全体あるいはシートからの共鳴音がするのが気になります。これは取付方法の問題だと思いますが。ガソリンがトランクをあげなければ入れられないのは何としても不便です。前にあるのはかまわないのですが、注入口を外に設けてほしいと思います。

エンジン音は、アイドリング、走行時ともに決して静かとはいえないようです。音自体はそれほど嫌な響きではないのですが（特に最近の車は静かになったので）。

リヤエンジン車の構造上、マフラーが短いことなどが原因とも思われます。このエンジンはロングストロークなのに意外に低速トルクがなく、すこし不思議な感じがします。その意味では高回転高出力型エンジンなのかも知れませんが。しかし、私にとって別に使いにくいエンジンではありません。それに、どんな走り方をしても水温計は動かず、ファン6枚のおかげかオーバーヒートはいままで一度もありません。それとこのエンジンは、他の車のエンジンとくらべて、すこし走ってからでないで調子がでないという気がします。

よくいわれるタイヤハウスの出っばりの問題ですが、ペダル配置とシートとの関係は、なれてしまえばなんでもないことだと思います。Sではシートが内側に向けてセットしてあるのでこの点は特にいいようです。車輪のコーナーでの路面吸着力はたしかで、普通に使っている限りオーバーステアになることもなく、ロールも小さいので他車にくらべ安心してコーナリングできます。ロードホールディングは良い方で満足していますが、ステアリングは低速の時は、やや重く、スピードを出した時は軽過ぎず、ちょうど良くなるといったフィーリングです。しかしラックピニオンの構造上から来たものか、悪路でのキックバックはかなりはげしいように感じます。ブレーキ、クラッ

チは別に問題なく、私はコンテッサのパッチとつながるダイヤフラム式クラッチの味はたいへん気に入っています。アクセルペダルは、ワイヤーが長い関係でしょうが、硬くスムーズさに欠けています。

エンジンに水を吸いこむ

今まで使用して変った故障として、大雨の時に水溜りの中に入ってしまって、エンジンの中に水を吸い込んでしまったことです。これはコンテッサはエアを前面左のライトの下から取り、ホースで後まで引いて、エアクリナーに通じているのですが、その時、水が吸い込まれて、キャブレターを通してエンジンの中まで入ってしまったのです。

それからコンテッサ1300を使用し、私がどうしても気になり、感じたコンテッサの欠点なり意見を挙げてみます。ミッションは2台(1300も4段

フロアシフト)とも、どうしてもなじめないといえるでしょう。ストロークの大きいことはしかたがないとして、硬さが、いつまでたっても良くならないし、シンクロの弱さ、回転を上げるとシフトレバーが振動すること、ギヤ鳴りが大きいことなどを上げればキリがないほどです。同じリヤエンジン車でもフォルクスワーゲンのスムーズなミッションが羨ましいと思います。

長めのホイール・ベースに

それからホイールベースの長さからくる、ボディの前後へのアオリは悪路ではどうしてもおきるということがあげられます。これはロードクリアランスの問題にもつながってきますが、スプリングが沈む時、ドアの下のラインが低いので、すぐに腹を打ってしまうので、運転にはなかなか神経を使わなければならないというところです。特に前のオーバーハングは問題になるの

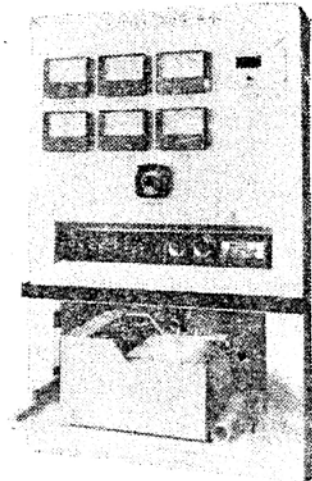
ではないでしょうか。

トランクルームを広く取るためにこうなっていると聞いていますが、走行性能を犠牲にしてまで広くする必要があるので、その限界の中でトランクルームを広くする努力をしなければならないと考えます。

日本のように悪路はまだ多くある所では、前のオーバーハングの長さは致命的な欠点だと思います。ニューブルードが690mm、スバル1000が685mmにくらべてコンテッサ1300が830mmもあるのは長すぎるという感じがしてなりません。スタイル上から行くとオーバーハングがあった方が格好が良いという人もいるが、それは機能を解決してからの問題なはずで、後のオーバーハングは、アクスルの後にエンジンやラジエーターがある今のレイアウトでは、しかたがないことですが、前後の重量配分の上から行くとやはり問題が残されていると思います。

ダイナミック診断

BTCカーケアセンター



科学的に正確な診断を行うメーターキャビネット



萬歳自動車株式会社

本社 東京都港区芝2丁目31番19号 電(452)5151(代)
大阪支社 大阪市西区阿波座南通1の26 電(532)1041(代)

札幌支店 札幌市琴似町二十四軒221
仙台支店 仙台市福室字高砂駅東24
名古屋支店 名古屋市中区岩井通1-17
福岡支店 福岡市比恵屋敷町3
営業所/旭川・帯広・青森・新潟・日本橋・横浜・静岡・吹田
広島・高松 出張所/埼玉・金沢・神戸・北九州・鹿児島

もっと軽くならないか

今の重量配分(前335kg、後605kg)では後が重すぎ、リヤエンジン車の欠点であろう高速での横風に弱く、私も何度も経験があるのですが、危険を感じるようです。

そのためでしょうか、前車輪の方向復元性を良くさせ、かつ安定させるためにキャストを12°と大きく取っています。重量配分の適性化をはかるにはエンジン、ミッション、ラジエータなどの単体重量の軽減をしなければならぬが、すくなくとも全車種を通じてクーベのように、バッテリーなどを前にもってくる必要があると思います。

それに何といても、エンジン排気量と馬力から考えて車体重量が重すぎるのが困りものということでしょう。そのため、加速性能に不満を感じるわけで、最近出た1000ccクラスの車の方が車体重量が軽いので40~70km/hの加速がよく、クラスが上なのに追越しがちょっと苦しいナヤミが残ります。

改良で残してほしいモデル

燃費は正式に計ったことはありませんが、郊外で12~13km/lです。1300 1300 S共に燃費は、それほど変りはなかったと思います。ですから燃費は普通だと思います。エンジンオイルはSになって1l/1000kmは確実に食います。すこしおおすぎるとは思いますがこんなものでしょうか。いろいろと苦言がおおくなってしまいましたが、これもコンテッサを愛するがゆえと思って下さい。

それに最後に、感じることは今のコンテッサ1300は、リヤエンジン車、ステアリング感覚等からして、コロナ、ブルバード等にくらべ一般受けしないのは事実です。そして、その中にすべてを盛りこもうとして何か中途半端な感じの車になってしまって、リヤエンジン車独特の良さを発揮できなかったようならみを感じられます。

(川崎市丸子通2-706 会社員)