

## RRの再発見

### コンテッサ 1300S



鈴木隆男

年間700万台も生産する自動車王国アメリカでは、国民所得や道路事情のよいことから長距離ドライブが日常的になり、オートマチック、さらにエアコンまであたりまえになっている。そのためスモールカーが生産されないことと、かつてRR車の事故からメーカーに対する損害賠償請求まで発展したこともあってRR車の生産は極めて少い。一方ヨーロッパでは、フィアットの過半、ルノーの大部、VWの全車からボルシェにいたるまで、RR車はヨーロッパ小型車の主流をなしている。

RR方式はVWの宣伝ではないが、プロベラシャフト不要のため車重を軽くすることができる上、エンジンが駆動輪の上にあるので伝導のロスが少ないこと、さらにFF方式と違い前輪荷重が少ないのでステアリング操作が軽快であることなどにより、スタートから追越し、日本中いたるところにある上り坂、下り坂やカーブの走行に威力を発揮する。またエンジンブレーキがよくきくので、箱根のような長い下り坂をほとんどフットブレーキを使用せずに全力走行できるのはRR車のみの醍醐味といえよう。また、RR車に“走るサルーン”のムードを要求するのは見当違いであろう。

私はルノー63年(8200km)、コンテッサ900S64年(5600km)、1300S(20000km)

をそのときの気分で運転しRRのよさを満喫しているが、本誌2月号に中川氏がコンテッサを「愛すればこそ」とサブタイトルまでつけながら、不当と思われる苦言を発表され、最近RRの本山VWに風当たりが強く、ルノー16はFFでデビューし、さらにコンテッサの生産縮小などRR愛好者に面白くない傾向が見えるので、RRの弁護をかね所感を記すことにしよう。

#### 車重は決して気にならない

中川氏は1300Sの935kgは重すぎるというが、今や日本もハイウェイ時代となり、巡航速度100km/hが要求される時、今売れている1000、1100の700kg前後というのは精一杯で走るという感じで、VWやボルシェのようなボディをのせないかぎり重すぎるようだ。はじめは私も760kgの900Sより大人3人分も重くなった1300Sの、14インチタイヤを13インチにしたが、高速走行となると、1300Sはフェルタンクとバッテリーを前にもってきたことにより、地上高も低く空気抵抗も少なく、さらに前述の車重もあるので高速安定性が申し分ないと考えている。

中川氏は意外にも不満をもらしているが、発進、追越加速はRR車の得意とするところ、1300SならスタートからブルーバードSSSにもついていけ

る。特に上り坂で1500クラスがトップで一杯にふみこんでいるのを、900Sや1300Sならサードで、ルノーならセカンドかトップでいとも軽く追抜きできるのは壮快この上もない。

コンテッサのファンはだれしもこのエンジンの敏感なレスポンスにひかれているのではなかろうか。中川氏は回転計を見ないようだが、交差点グランプリでは900Sでも1300Sでもローとセカンドを5000回転以上まで引張ることが大切だ。もっとも燃費が12~13km/lでは無理な話で、ツインキャブの1300Sならその半分がよいところか。しかしご用とお急ぎのないときは、トップで2000回転程度(速度約60km/h)で走れば急加速は無理だが、エンジンの音も消え燃費も伸びるだろう。900Sは2000回転以下はだめだ。サードで100km/hまで引張ってトップに入れたとたん急に抵抗が加わった感じで回転が落ち容易に4000回転から上にはならないが、これは抵抗と馬力の問題だと思う。1300Sはトップに入ると急加速するだけ馬力に余裕がある。ついでだがルノーのセカンドの伸びは定評のあるところ。セカンドで70km/h以上引張れるからスタートではヘビーウェイトの中型車はもち論、1100クラスは軽くおさえられる。特に長い上り坂ではアクセルをふまないつもりでも馬力が加わった感じで、つい加速してしまうのはRRのせいだ。5年以上乗っているがメッキ、塗装から性能までいわば新車同様に、最近のクルマ好きの子供たちに“外車ですか?”といわれるまでにこの車が少なくなったのは心細いが。

#### いいと思うガスの注入口

中川氏は前のボンネットを上げてガスを入れることに不満のようだが、これはキーの手間もいらず1300Sのユニークな特長のひとつだと思う。ルーチェ、ニューブルーバード、スパル、カロラなどの美しいサイドビューがこ

の小窓でぶちこわされていることを考えていただきたい。もっともトランクにゴタゴタと何か入っているときはボンネットを上げるのについて抵抗を感じるかも知れないが、1300Sも900Sと同様4人も5人も乗る車ではないからそれは特別の場合だけだろう。

1300Sのエンジンルームのレイアウトのスマートさは中川氏にまつまでもなくボディラインの美しさ以上のものがある。ホンダのSのようなメカニカルな車ならともかく、エンジンルームがゴタゴタしたのはいただけない。手入れもつい面倒になるのではないか。ついでだがプリンススカイラインのボンネットの下のワイパー機構の無神経なことなどを考えると、よく出来ている。プリンスの場合素晴らしいエンジンが気の毒になるくらいだ。

またスバル1000のエンジンルームのスペアタイヤ…不思議なことに同じFFのルノー16もそうだが……何とかならないものか。私の1300Sは相当あるいは運転をしているが20000kmノーパンクである。

バンク事故はガス欠と同様で注意すれば予防できるのではないか。それをエンジンルームの高温(特に夏季)、ほこり、油の中に露出させ不細工の上に点検のジャマになるではないか。1300Sのタイヤ、バッテリーがどのように格納されているか参考までに見ていただきたい、といいたいほどみごとだ。

## ロードクリアランスについて

1300Sのロードクリアランス150mmというのは国産車中最小であろう。ルノーカラベルの125mmほどではないが、中川氏のいう前のオーバーハングも同様で、これは1300Sの美点ではない。ひどい山道だけはやめることだ。しかしいわゆる悪路、洗濯板道路でも1300Sはルノーよりさらに快適にヨタヨタする他車を尻目に全速で走ることができる。

この場合FF車では前輪ショックの

吸収に問題があるようだ。また今売られているマツダボンゴより6年も前に出た商用車コンマースはやはりFFの泣きどころ、つまりステアリング機構の弱さに問題があった。

## コンテッサに望む

エンジンキーひとつでドアからエンジンルームまでロックできる。このルノーから引きつがれた親切はうれしい限りで、トップメーカーには真似できないだろう。1台の車にキーをジャラジャラさせる不親切はマスプロのためには止むを得ないのだろうか。また新幹線の横浜駅の上り線ホームからすぐロールして出入りする車を見ると気の毒になる。1300Sなら坂道のカーブをスローイン、クイックアウトのスラローム運転を、まったく自信をもって楽しめるというわけ。

強いて1300Sに苦言を呈すれば、エレガントなスタイルに対して中身が少くたくましすぎるのか。数年前試作

されたスプリントのボディに900Sの5ベアリングエンジンをのせ、リヤをディスクにすればルノーアルビースほどではないがカッコいい車ができそうだと思う。

## RRを再発見する

道路事情、国民所得などヨーロッパ諸国に次ぐランクになってきたわが国でも、車は小型車が主流になることは当然で、それにはRRのよさが再発見されて、VW、ルノー、フィアットのようなRR車がマスプロ化されることが必要ではないだろうか。

真の意味の国民車は私はRRでやるべきだと思っている。生産されるべきであると確信する。カタログ性能をきそう愚をやめてRRを2~3万台のマスプロラインにのせれば、より丈夫でより軽く、扱いやすい高性能な車がよりやすく——ずっとやすくなるはずだ。——VWが実証したように。

(浜松市海老塚町 会社員)

## ムードは抜群

## コロナ・ハードトップ



高野 武士

## ハードトップは悪くない

「コロナか。ちょっと大きいな。しかしハードトップは悪くない」

それまで、コルト800デラックスに乗っていたのだが、そろそろ替え時となったことと、一昨年、母をなくして

さびしがっている自動車好きの父と、その点では決してひけをとらない私が次の車を物色しはじめた時の単純なコロナ評である。

個性の強いコルト800Dxは、それなり父と私も楽しんで乗っていたが妻にいわせると、やはり一言文句があった。

「どうしてこの車は、ゴトゴトするの」といって乗りたがらないし、妹2人(免許所有)も使いにくいといってほとんど運転しなかった。機械科出身で機械関係の仕事をしている父も私も、2サイクル3気筒のエンジンに相当強くほれこみ、将来を期待したのであるが神経質なこのエンジンには相当手を焼いたのである。……というわけで昨年8月26日、コロナハードトップのプロアシフト(RT50-K)を購入することになった。

## チャーミングなスタイル

今日ほど、品質が向上し、メーカーの大小などということよりも、「どの車がより強く魅力を感じさせるか」が問題になるのではあるまいか。

各メーカーは「技術開発」と「人間工学」の研究に熱心で、どの車に乗っても水準以上の装備と性能をしめしメーカーによって、セールスポイン

トの絞り方が微妙に違う。そこをわれわれユーザーが自分の好みと使用条件によって選ぶのが楽しみなのである。

この車の魅力のポイントはやはりセンターピラーのないハードトップスタイルだ。フロントビューは普通のセダントypeと変りないが、サイドビューとなると、国産車の中では抜群のスマートさをもっている。ルーフを低く短かくし、センターピラーをとり去ると車はこうも変わるものかと思う。

自動車は輸送を目的としたものであるが、こと自家用車に関する限り単に人間を輸送するだけでなくその過程におけるムードをも要求する。デラックス車が多く売れるのもデザイン、カラー、内装、音などをうるさくいうのもそれが原因しているに違いない。

ムードを楽しむという点で、このコロナハードトップの右に出るものはないと私は自認している。上品に仕上げ

た計器とブラックでまとめた室内は、大きめで座り心地の良いリクライニングシートと相まって実に良好なムードをかもし出してくれる。

## コロナ・ハードトップという車

15700km 走行した感想を各機構ごとに記してみよう。

### ① エンジン

2 R型。78mm×78mmのスクエアタイプ。1490cc、圧縮比8.0 70ps/5000rpm、11.5kgm/2600rpm という数値は同級の最近の新型車と比較すれば同等かやや低いけれど、このエンジンはトヨタの成功したエンジンといわれるR型の改良型で、ねばり強く信頼性の高い使いやすいエンジンである。しかし、相変らず中速以上の伸びは悪く、スポーツ走行を好む向きには不満があるだろう。これはトヨタ系各エンジンに共通していることで、欠点というより特徴というべきかも知れない。

## YAMACO・MARK5

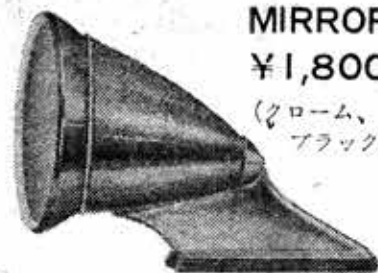


超音速  
——  
ポルトが移動するのは良心です

確実な視界が得られるのは  
ミラーなら当然のこと——  
シャープなフィーリングが自慢

YAMACO  
SUPER SONIC  
MIRROR  
¥1,800

(クローム、  
ブラック)



YAMACO  
ヤマコ  
AUTOMOTIVE ACCESSORIES

港区芝浦一丁目 TEL432-6711(代)

代理店 (関東地区) 株・ローヤル (関西地区) 大淀産業