

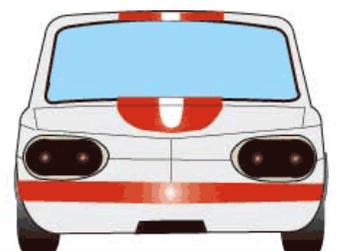
2019 Calendar

日野自動車の野望 - 欧州市場に挑んだコンテッサ

日野コンテッサ1300スプリント

コンテッサ1300の命名者は自ら“輸出適格車”を提唱、あらたに欧州市場で通用する軽量&高性能スポーツカーを計画・推進した。イタリア・トリノのミケロッティスタジオとフランス・ディエップのアルピーヌ・エンジニアリングのコラボレーションによる魅力的なクルマだった。それは男のロマン - 野望だったのか？

(切り取られた自動車文化史 - 日野コンテッサ)



Created by HinoSamurai.org

The owner of HinoSamurai.org own the copyright of the content of this calendar.

現物をもって語り継ぐ：加速、曲る、停止、そして流せる
2018年11月4日 Zummy Racing Family
ビギナーズジムカーナ in 筑波 第6戦



1966年、試作車はパリ近郊の由緒あるモンレリサーキットでの高速走行試験に挑んでいた。

2019. 

Ver. 2019.1

January & February - 2019

S	M	T	W	T	F	S
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

新たなスプリント開発に向けて

1962年、日野自動車とイスタジオミケロッチィは、コンテッサ900ベースのヒノコンテッサ900スプリントを世に問うた。

1963年、日野自動車はイタリアのカロツツリアや少量生産自動車会社での生産の可能性を模索していた。

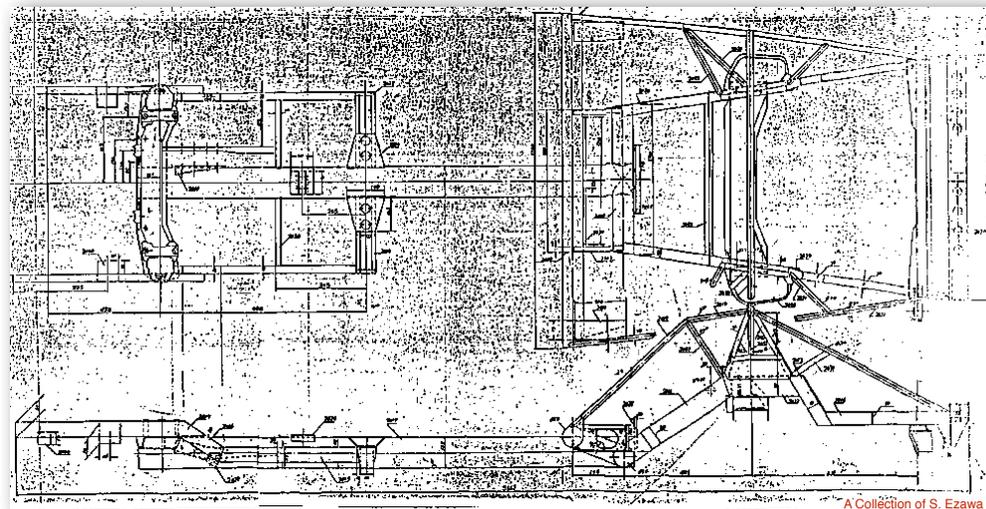


1964年1月、輸出適格車コンテッサ1300への移行で900スプリント計画の中止と同時に新たな本格的スポーツカー開発の意向をプレスリリースした。

1964年2月、輸出部門と技術部門の役員トップはイスタジオミケロッチィと仏アルピーヌエンジニアリングと以下の契約を交わし国際プロジェクトが開始した：

- ◎コンテッサ1300ベースの新たなスポーツカーをデザイン&試作車を作る。
- ◎ボデーデザインと金属製マスターモデル制作はミケロッチィ、エンジン/シャシー/プラスチックボデーとその試作&テスト走行はアルピーヌエンジニアリング。
- ◎エンジン単体は1964年8月に納入、試作車は過酷な1,000キロ試験後納入。
- ◎マスターモデルとプラスチックボデー制作の治具を納入する。

2	S	M	T	W	T	F	S
						1	2
3	4	5	6	7	8	9	
10	11	12	13	14	15	16	
17	18	19	20	21	22	23	
24	25	26	27	28			



March & April - 2019

3

S	M	T	W	T	F	S
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

4

S	M	T	W	T	F	S
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				



新たなGR100開発に向けて

1964年8月の日野自動車への納入を目指してアルピーヌエンジニアリングでテストを重ねるGR100ベースのツインカムエンジン一号機、80HPを記録、エキパイも赤熱する程の力強さだった(上)。

その設計は伊アルファロメオのエンジン技術を流用したと証言されている。

二号機は左のように1300スプリント試作車の試験走行モデルに搭載された。

これらのエンジンは、後の日野プロト用エンジン開発に貢献した。

May & June - 2019

5

S	M	T	W	T	F	S
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	



仏デップのヒノコンテッサ1300スプリントの制作者たち

開発に携わったジャン-ピエール・リモン (Jean-Pierre Limondion)、ロジャー・プリエル (Roger Prieur)、ガルニエ (M. Garnier) 各氏 (左から)。

6

S	M	T	W	T	F	S
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						



仏ノルマンディー地域ディエップのアルピーヌ・エンジニアリングに於いてミケロッチ側制作の金属製マスターモデルから型・治具を製作してFRPボデーが完成、新エンジンも搭載し試走が始まった。

場所 (左) は地元の飛行場兼自動車検査場、Aero-Club de Dieppe。日野自動車の上層部も同席していた。

また開発の早い時期に日野自動車からプラスチックボデー製造技術習得のために技術者チームが長期滞在した。

July & August - 2019

7	S	M	T	W	T	F	S
		1	2	3	4	5	6
	7	8	9	10	11	12	13
	14	15	16	17	18	19	20
	21	22	23	24	25	26	27
	28	29	31	31			



ヒノコンテッサ1300スプリントの走行試験

8	S	M	T	W	T	F	S
					1	2	3
	4	5	6	7	8	9	10
	11	12	13	14	15	16	17
	18	19	20	21	22	23	24
	25	26	27	28	29	30	31



試作車による本格的なテストはパリ近郊の有名なサーキット、モンレリサーキット (Autodrome de Linas-Montlhéry) で始まった(上)。

各地を走行、契約条件の ”過酷な1,000キロ” の試験が進められた。

ライセンスプレートは809W76は、76はノルマンデー地域、つまりアルピーヌエンジニアリングのディエップを示し、Wは試験車であることを意味する。

コクピットはミケロットデザイン典型の三連メーター、そしてコンテッサクーペのコンポーネントを多用。

September & October - 2019

9	S	M	T	W	T	F	S
	1	2	3	4	5	7	8
	8	9	10	11	12	13	14
	15	16	17	18	19	20	21
	22	23	24	25	26	27	28
	29	30					



A Collection of S. Ezawa

● CONTESSA 1300 SPRINT

Au Salon de Paris 1966, Hino expose un coupé qui reprend la silhouette du 900 Sprint des années 1962/64 (sans les prises d'air sur les côtés) mais qui a subi un traitement de choc chez Alpine à Dieppe. Le moteur 1286 cm³ (72x79 mm) a été pourvu d'une culasse à double arbre à cames en tête, d'un carburateur Weber 40DCO et fournit 90 ch DIN à 5500 tr/mn. Le freinage est assuré par quatre disques.

1966年パリショーに向けて

メード・イン・ディエップである証し、背後はディエップのランドマーク、シャトーミュゼド (Chateau-Musee) この景色は何百年も変わらない。パリショーに向けて撮影 (上)。



Hino Contessa 1300 Sprint (exposée au Salon de Paris 1966)

CONTESSA 1300 SPRINTと題された記事は、「パリサロン1966年に、日野自動車は1962年の900スプリントのシルエットを取り入れ、アルピーヌ・ディエップ エンジン 1,286cc (72x79 mm) でダブルカムシャフトを備え、Weber 40DCOキャブレーター、5500 rpmでDIN 90hp。ブレーキは四輪ディスク」とある。

10	S	M	T	W	T	F	S
			1	2	3	4	5
	6	7	8	9	10	11	12
	13	14	15	16	17	18	19
	20	21	22	23	24	25	26
	27	28	28	30	31		

November & December - 2019

11	S	M	T	W	T	F	S
						1	2
3	4	5	6	7	8	9	
10	11	12	13	14	15	16	
17	18	19	20	21	22	23	
24	25	26	27	28	29	30	

12	S	M	T	W	T	F	S
	1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14	
15	16	17	18	19	20	21	
22	23	24	25	26	27	28	
29	30	31					



Hino Contessa 1300 Sprint

Prototyp eines neuen Coupés mit 80-PS-Motor, Vierstufenbremse und Kunststoffkarosserie. Debut Paris 1966.

Diffère mit Hino Contessa 1300 Coupé, mit folgenden Annahmen:

Karosserie, Gewicht: Coupé mit Kunststoffkarosserie 2+2 Sitze; Leergewicht (DIN) 850 kg.

Motordaten: Bohrung 72 mm, 126 mm c/c; Kompr. 9,5:1; 80 PS bei 5000 U/min, 62,2 PS/L; 11 mgk bei 4500 U/min.

Motorconstruction: 1 Horizontalvergasen Weber 45 DCC E.S.

Prototyp d'un nouveau coupé avec moteur de 80 ch, freins à disques sur les quatre roues et carrosserie en plastique. Débuté Paris 1966.

Carrosserie, poids: Coupé avec carrosserie en matière synth. 2+2 places; poids à vide (DIN) 850 kg.

Moteur (cotes chiffres): Alésage 72 mm, 126 mm c/c; compr. 9,5:1; 80 ch à 5000 tr/min, 62,2 ch/L; 11 mgk à 4500 tr/min.

Moteur (construction): 1 carburateur horiz. Weber 45 DCC E.S.

Hino Contessa 1300 Sprint Prototyp Coupé

Untersetungsverhältnisse: I. 3,30:1; II. 2,31:1; III. 1,40:1; IV. 0,97:1; R 3,09:1.

Fahrgestell, Aufhängung: Kastenrahmen, mit Kunststoffkarosserie, Benzintank 45 L; Rellen 155-305 oder 5,60-14.

Dimensionen: Radstand 227 cm, Spur 120/127 cm, Länge 417 cm, Breite 134 cm, Höhe 124 cm.

Fahrlasten: Höchstgeschwindigkeit 170 km/h (Wagenlast), Geschw. bei 1000 U/min im IV. Gang 28 km/h, keine Beschleunigungsdaten, Leistungsw. 12,6 kg/PS.

Rapports de démultiplication: I° 3,30:1; II° 2,31:1; III° 1,40:1; IV° 0,97:1; AR 3,09:1.

Châssis, suspension: Cadre à caisson avec carrosserie en matière synthétique; réservoir d'essence 45 L; pneus 155-305 ou 5,60-14.

Dimensions: Empattement 227 cm, voie 120/127 cm, longueur 417 cm, largeur 134 cm, hauteur 124 cm.

Performances: Vitesse maxi 170 km/h (charge), v.c. à 1000 tr/min en IV° vitesse 28 km/h, sans dates d'accélération, resp. poids/motric. 12,6 kg/PS.

1967 Automobile Year Book

野望の終焉 - パリショー後のトヨタとの提携

1967 Automobile Year Book (年鑑、1967/68年に掲載)

には、「Hino Contessa 1300 Sprint」と紹介された。仕様のさらなる詳細は、2+2、重量：850kg、エンジンの圧縮比：9.5:1、最大トルク：11mkg@4,500rpm、ガソリタンク容量：45L、タイヤ；5.60-14、車長：417cm/車幅：154cm/高さ：124cm/WB：227cm、最高速度：170km/h。

1966年のパリショー後、1,000キロの過酷な走行テストを終えた**唯一の試作車**は契約通りに日野自動車に納入、しかし表舞台に出ることはなかった(上)。同時に契約通りメタル製マスターモデル&製造治具、中間試作車の一台も納入された。

この時点で日野自動車はトヨタ自動車の提携を受諾しており、それは**日野コンテッサの市場撤退を前提**としたものだった。

Contessa 1300 Sprint Design Review

(検証 - 900スプリントと一線を画したミケロッチェ・デザインの正常進化)

1966 コンテッサ 1300 スプリント vs. 1967 ミケロッチェ フェラーリ 330GT



1962年制作のコンテッサ900スプリントに比べ1966年制作の新たなコンテッサ1300スプリントのスタイリングは否定的な意見が多い。単なるスケールアップでバランスを崩したとも評価されている。

しかし、それらの意見は当たらない。“ミケロッチェ・デザイン”の進展を考えれば一目瞭然である。1960年前後のヴィンヤレ時代のアバルトなど丸みのあるモチーフ感をベースのコンテッサ900スプリント、その後は丸みから直線に変化し、氏のトライアンフやBMWなどのデザインのトレンドや変化・進化を見れば明らかである。

画像の1966年のコンテッサ1300スプリントと同時期のミケロッチェ フェラーリ 330GTを見れば “ミケロッチェ・デザインの進展”は明確で、明らかな共通性が感じられる。その流れに沿ったものと考えるのが自然である。

HinoSamurai.org