



日野コンテッサ PC10型

川島 信行

1961年(昭和36年)日本

～デザインと機能をマッチさせた新鋭車～

1990年12月に当館に収蔵しました赤い日野コンテッサPC10型(1961年式)は、約1年のレストア作業を経て本館3階の常設展示車両に加わりました。

まっ先に目に付く外観上の特徴は、車体側方に開く冷却用空気取入口と、リヤグリルの空気排出口。

当時としても珍しいRRセダンである事を主張しているその造形は、今なお新鮮に映ります。

今回は、日野自動車(当時、日野自動車工業)における自社設計で、ある短い期間のみ生産されたこの小型乗用車をご紹介します。

コンテッサ誕生に向けて

第2次大戦後、国内乗用車市場の急速な進展に伴い大型車(バス、トラック)を主力としていた日野自動車(当時、日野ジーゼル工業)も乗用車製造への参入を決めました。その際、小型乗用車については先行する外国乗用車メーカーとの技術提携が必要と判断して、ルノー4CVのノックダウン生産を開始したのが1953年の事でした。日野自動車はこれを「日野ルノー」として製造・販売しました。

当時ほぼ同時期に日産が英国オースチン社、いすゞが英国ルーツ・モーターズ社と技術提携をしています。

日野のルノー公団との提携契約は7年間でしたが、その期限が終了する以前の1958年にはすべてのパーツを国産化するに至りました。そしてそのノウハウを活用して1961年、自社開発の小型乗用車、コンテッサが誕生します。コンテッサの開発計画は、ルノー4CVのノックダウン生産を開始した当初から、日野ルノーに代わるべき新型車の製造を行うという会社方針が決定されており、日野ルノーの国産化と併行して推進されました。

コンテッサに求められた基本方針としては下記4点が挙げられていました。

- ① 小型経済車であるが、タクシーにも向くように室内を広くする
- ② 車庫や駐車のを考え車体寸法は日野ルノー並みにし、従来顧客の吸収もはかる
- ③ スタイルは斬新で中級車の感覚を出す
- ④ 性能(加速、燃料消費、乗り心地、操縦性など)は国産第一級にする

以上の条件を満たすために、リヤエンジン方式で排気量は800～900ccとする、という結論に達しました。

それは独自開発に当たり、駆動方式をFFにするか、日野ルノーで養った技術であるRRを採用するか判断する際、コンパクトな車体で室内を広く取るためには、やはりリヤエンジンが有利だという再認識でもありました。そしてスタイルを刷新し、独自技術を随所に織り込んでトータルの魅力を向上させ、コンテッサ：イタリア語で「伯爵夫人」という名にふさわしい外観と快活な性格をもつクルマが誕生しました。

日野ルノーから学んだ発展型

基本的なレイアウトは日野ルノーを踏襲し、RR水冷直列4気筒で、ボディサイドから取り入れた空気でラジエターを冷却し、後流を車体後方に押し出す方式としています。



コンテッサ
直線を基調とし、イタリアとアメリカのテイストがうまく融合した優美なスタイル。

コンテッサは開発から発表までに約5年の歳月を要し、エンジン・シャシ・ボディも新たに設計されています。日野ルノーとの比較を交え、コンテッサの概要を以下に示します。

日野ルノーPA62型(当館所蔵1962年式)と比較し、全幅で40mm増えていますが高高については25mm低く、近代的なスタイルとなりました。アメリカナイズされたそのボディスタイルは、日野の新鋭デザイナーによるオリジナルデザインです。

実際に両者の室内に座ってみると、コンテッサの天井高は当時のライバル車と比べ低いのですが、非常に広く感じます。これはホイールベースが50mm、全幅が40mm拡大しただけでなく、窓が広いことによる視覚的な影響も大きく寄与していると思わ



日野ルノー
コンパクトな流線型ボディはドイツの国民車フォルクスワーゲンビートルの影響を受ける。

<2車の概要比較>	コンテッサ(PC10)	日野ルノー(PA62)
全長×全幅×全高(mm)	3,795×1,475×1,415	3,845×1,435×1,440
ホイールベース	2,150	2,100
車両重量(kg)	750	640
エンジン型式	水冷直列4気筒・OHV	←
内径×行程	80×79	54.5×80
排気量(cc)	893	748
最高出力(ps/rpm)	35/5,000	21/4,000
最大トルク(kg・m/rpm)	6.5/3,200	5.0/1,800
最高速度(km/h)	110	100
車両価格(万円)	65.5	49.8

れます。また、ヘッドクリアランスは両車とも握りこぶし1個半くらいで、ほぼ同等ですが、車高を25mm下げたコンテッサは着座位置もそれ以上に下げる事で、実は日野ルノーよりも10mmほど余裕のあるヘッドクリアランスを実現しています。

日野ルノーではエンジンブレーキ時に振動がボディにひびくという欠点が指摘されていましたが、コンテッサはマウンティング方式も変更して対策を実施しています。

両車とも4輪独立懸架ですが、コンテッサはリアに「ラジアスアーム」を採用しアクスルの安定性を向上し、日本の悪路に対応した措置としていた点が大きく異なります。当時の日本の道路状況は劣悪で、それに対応した耐久性を持たせるための車両重量増をクリアする技術も要求されていました。日野ルノーより車重は増加しましたが、国産同クラスと比べると150kg程度は軽い車重となっています。



【カタログ抜粋】ラジアスアーム構造を紹介。ロール率を他社比較し、「スポーツカーと肩を並べる安定性」をアピール。

コンテッサの機構上の大きな特徴の一つとして、電磁セレクト式の変速装置の採用が挙げられます。リアエンジン車でコラムシフトを採用すると、リンクが複雑になりシフトチェンジが重くなってしまう。そこで通常RRではフロアシフトを採用していますが、コンテッサはギアセレクトを電磁力で行う方式を採用することによって、ベンチシートによる広い室内空間の確保と両立することに成功しました。

またコンテッサでは、新規技術として「シンコー・ヒノマチック」という電磁式自動クラッチをオプションで選択が可能でした(4万円高)。これは



【カタログ抜粋】シンコー・ヒノマチックで2ペダルによる運転が可能。また、RRでコラムシフト採用に成功した数少ないクルマであることを示す。

神鋼電機と日野自動車が開発したもので、クラッチの断続を左足の代わりに「電磁石」がスムーズに行う装置でした。

トランクスペースについては日野ルノーに比べて相当広くなっているもの上下に浅く、大きめのスーツケースを入れる事は困難です。とは言え、このサイズのRR車で、且つスタイルをスポイルしない低いフロントフードを考えると納得できる広さであり、荷物積載時のスペアタイヤ取出し性など工夫も十分見て取ることができます。



当時のカタログには「5人の旅行に必要なスーツケース・手廻り品が十分に積み…」とあるが、現在の目で見るとやはり狭い。

卓越した運動性能

エンジン最高出力カタログデータを見ると、35馬力と非力な印象を受けるが、750kgの軽量な車重に対してはスポーティーな走行が可能でした。軽量なRRは加速と旋回性能においてその威力を発揮します。1961年5月号モーターマガジン誌に掲載されている小林彰太郎氏によるインプレッションでは、「スポーツカー的な操縦性」との見出しに続き、「コンテッサは現在の国産車中에서도もっとも面白い軽快な操行性を持っている」とのコメントがあります。

同時に、加速テストデータでは、80km/hまでの加速性能は、当時の1000ccクラス国産車トップレベルである事を示しています。さらに小林彰太郎氏は、「750kgに対して35馬力は程よく調和している。すぐれた乗用車は全体に馬力、重量、サスペンション、ステアリング特性の均衡のとれたものでなければならない。乗用車の走行性能は計算や理論だけでなくテストコース上で100%の性能を出して走って見なければわからないのだ」と、コンテッサのトータルバランスの優れた点にも言及しています。

実際に、コンテッサは1963年5月、鈴鹿における「第1回日本グランプリ自動車レース」において、排気量700cc～1000ccのツーリングカーレースで優勝。さらに1,300cc以下のスポーツカーレースでは

オースチンヒーレーやMGミジェット等の世界的に有名なスポーツカーに混じって、唯一乗用セダンとして出場して2位を獲得するなど、その運動性能を改めて世に示す事になりました。

この時のレース仕様車の生産モデルが1964年にフロア4速シフトのコンテッサSとして追加設定されました。エンジン出力も40馬力に向上、同年、ノーマルのコンテッサにも同じエンジンが搭載されました。

さいごに

今回ご紹介しました、コンテッサPC10型は1964年にモデルチェンジを行い、ジョバンニ・ミケロッチイのデザインによるコンテッサ1300となって、こちらは1964年から1967年までの間生産されました。

そしてまた、発売こそされませんでした、コンテッサ900スプリントやコンテッサ1300スプリントと言ったミケロッチイによる優美なクーペもショーモデルとして登場しました。



コンテッサ1300

サイドエアインテークを廃し、冷却気はリアのグリルより取入れて下方へ排出。ラジエターも車体後端に配置。

しかし、日野の小型乗用車生産は、1967年のコンテッサ1300の生産終了とともに終焉をむかえ、従来のバス・トラック製造に専念する事になります。

1963年の通産省による自動車業界集約化の勧告も影響したと思われるが、1966年10月に、かねて友好関係を続けてきたトヨタ自動車(当時、トヨタ自動車工業)との業務提携を発表しており、トヨタは乗用車、日野は大型車(バス、トラック)という棲み分けに落ち着いていきました。

約14年間の小型乗用車生産の中で、初の自社開発車両との意気込みと試行錯誤の末に生まれたコンテッサPC10型。コンテッサの生産は1300cc時代も含め、わずか6年間で終了しましたが、今もなお熱心なファンをもつクルマでもあります。本館3階では、日野ルノーや1960年代のライバル達とともに常設展示されています。

<参考文献>

- ・日野自動車工業40年史……………日野自動車工業(株)
- ・戦後の日本車1……………(株)二社社
- ・モーターマガジン(1961年5月号)…モーターマガジン社

- ・モーター毎日(1961年)…モーター毎日出版
- ・日野自動車の100年……………三樹書房
- ・ワールド・カー・ガイドルノー……………(株)ネコパブリッシング
- ・世界の自動車⑩ ルノー……………(株)二社社

日野コンテッサ PC10型 1961/日本

○全長×全幅×全高:3795×1475×1415mm ○ホイールベース:2150mm

○エンジン:水冷直列4気筒OHV 893cc ○35hp/{26kw}/5000rpm

Hino Contessa

