

# CG

# CAR GRAPHIC

# 11



## 比較テスト 300万円と400万円の欧州車

300万円 アルファスッドti1.5/フィアット リトモ105TC/フィアット レガータ85S/ルノー9 オートマチック

400万円 フィアット アルジェンタEI/アルファ・ロメオ ジュリエッタ2.0/ルノー18 オートマチック/サーブ900GLi

## test: トヨタ マークII

### ●NEW MODEL

オペル カデット/'85 US CARS

### ●SALON

モーガンの75周年/子供用自動車の愉快的な世界

### ●IMPRESSIONS

いすゞ アスカNAVI-5/スバル レオーネRXターボ

### ●SPORTS

F1オーストリア & オランダGP/WRC1000湖ラリー

鈴鹿1000km/富士GC第3戦





★アメリカの乗用車販売は、今年7月まで連続17月に亘って対前年実績増を記録、今なお記録を伸ばしつつある。うち日本車は慢性的な在庫不足のゆえに前年実績を下回っており、したがって米国産車が絶対調ということになる。その結果米自動車産業は、今年の前半で既に昨年1年分の利益(税引き後)をあげ、年間では2倍、実質的には8倍に及び好収益をあげるものとみられている。こ

れは景気の回復とガソリン事情の好転の結果、需要がより利益率の高い大型高級車へと移ったこと、不況期にも続けてきた設備投資による生産性の向上、我が国自動車産業に学んだコスト削減努力の効果、などの結果と考えられている。

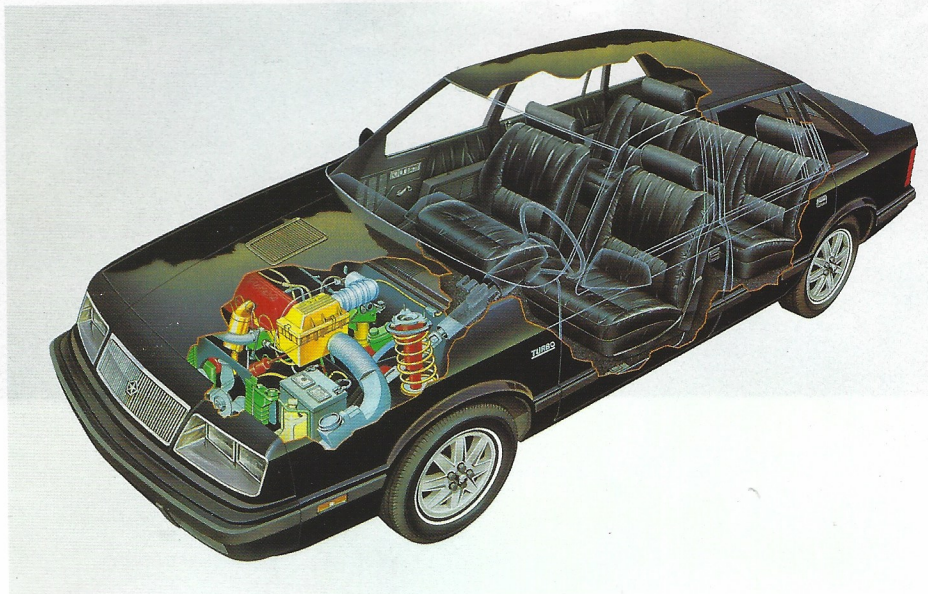
★こうした好況を背景に、アメリカの4メーカーは続々と85年型を発表しつつある。アメリカ車は今、小型化あるいはFWD化という大きな転換期に

あり、したがってそのタイムスケジュールをこなすために最近では時ならぬ季節外れの新型車発表も少なくない。しかしやはり秋のアメリカの次年度モデルの発表は、世界の自動車界にとってのビッグイベントであることに変わりはない。中で前号で紹介したGM-Nカーとともに大いに注目される新型は、クライスラーのHカー(クライスラー・ルバロン/ダッジ・ランサー)である。このHカー、どう見ても徹底的に日本車のスタイリングを分析研究して(と言うより寄せ集めて)デザインされたものようである。

## CHRYSLER

### クライスラー Hカー

クライスラーは、ホイールベース103.1インチ(2619mm)のFWD、5ドア・セダン、Hカー(クライスラー・ルバロン、ダッジ・ランサー)を発表した。基本的な構造はKカーをストレッチしたもので、同様の生い立ちのEカー(ダッジ600)とほぼ同一だが、性格はよりスポーティーで、サスペンションはハンドリングを重視したチューンが施されている。エンジンは2.2ℓの4気筒のみだが、ノンターボの99HPとターボ付き146HPの2種類のチューンがあり、ターボモデルはATでも0-60mphを9秒台でこなし、5段マニュアルでは7.5秒と加性能はめざましい。スタイリングは、スモール・メルセデス、BMW、アウディや日本車などとの近似性が極めて強い。



構造図と言うにはあまりにも簡単だが、室内がわかるので紹介する。これはクライスラー版のHカー、ルバロンGTS。それでもアメリカ車らしさを極力無くしたデザインである。



左：ダッジ・ランサーES。ダッシュボードだけは骨太なアメ車のデザインのままで。

右：クライスラー・ルバロンGTS。かつての肩肘張ったスタイルからは想いもよらない、ノーズの低い、スリークなデザインだ。



左：ダッジ・ランサーES。十文字のグリルこそ昔のクライスラー300風だが、ほかは何やら日本車のデザインの寄せ集めの観が強い。

右：ダッジ・ランサーES。後ろのドアウィンドーを二分割にしてまで、ガラスが下まで降りるようにしている。







プリマス・キャラヴェル。ダッジとクライスラーにHカーができたので、Eカーのダッジ600 SEとクライスラー・ニューヨーカーは中止され、代わりにHカーをもたないプリマスにこのキャラヴェルが新設された。



クライスラー・エクスクルーシヴ・リムジン。85年モデルから、キャデラックのリムジンがFWD化されたが、クライスラーはそれより一足先にKカーをベースにしたリムジンを生産している。ホイールベースはKカーの2540mmを3325mmに延長、全長は5345mmである、またWB3150mm、全長5165mmのエクスクルーシヴ・セダンも存在する。ともにルバロンの名を冠する。



ダッジ・オムニ・GLH。オムニには、シェルビー・チャージャー用の2.2ℓの110HPユニットを搭載するGLHが加わった。



プリマス・コルト・GTS・ターボ。クライスラーはプリマスとクライスラーのディーラーで、日本から輸入する三菱コルト(ミラージュ)を販売する。コルトGTSターボは、その中でも最右翼のモデル。



ダッジ・コルト・4ドア。コルトは3ドアと5ドアのハッチバックの他にこの4ドアを加え、3種類のボディが販売される。

## AMERICAN MOTORS



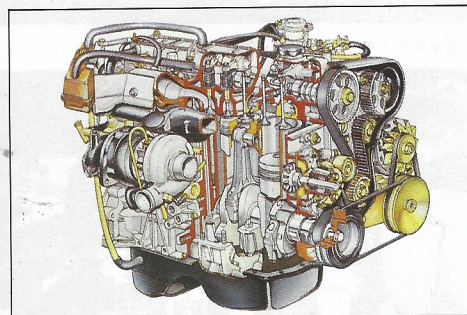
AMC・アライアンス・コンバーティブル。フランスのルノー公団と提携し、ルノー9と11を生産することで、83年の業績を大きく伸ばしたAMCは、アライアンス(ルノー9)にコンバーティブル仕様を加えた。エンジンは今年からアライアンスとアンコールに加わったOHC1.7ℓ、燃料噴射、77.5HPのユニットである。



左：AMC・アンコール。アンコール(ルノー11)には、標準の1.4ℓ55HPに加え、1.7ℓ77.5HPユニットも供給されることになった。このエンジンの登場によりアンコールのスポーティー・バージョンであるGSは、北米市場においてVWラビットGTL、クライスラー(三菱)コルト・ターボなどがひしめくコンパクト・スポーティーカーの市場で強力なコンテンドーとなった。



中：Jeep・チェロキー。ジープ・チェロキーとワゴニアの一部に、ルノーの設計による総アルミOHC、2.1ℓ85HP、ターボ・ディーゼルが搭載されることになった。現在まで北米市場ではこの種の4WDにターボ・ディーゼルを持つ例はなく、ジープが唯一の例となったばかりか、最も燃費の良いモデルとなった。右：AMCジープ用のルノー設計2.1ℓターボ・ディーゼル。







シヴォレー・アストロ。現在、北米市場で好調な売れ行きを示している一つのジャンルがミニバンだが、GMは85年モデルからこのマーケットにアストロを投入する。アストロはクライスラーのFWDミニバンよりひと回り大きく、全長4490mm、全幅1955mm、全高1821mm、ホイールベース2819mmのミニならぬミディバンだが、レギュラー・サイズのアメリカーン・バンよりは小型である。エンジンは4気筒の2.5ℓ90HPとV6の4.3ℓ155HPがあり、トランスミッションは4段または5段のマニュアルと4段ATがある。駆動は後輪。四角く背の高いボディはスムーズなデザインで、ウィンドシールドはフラッシュ・マウントされ、ボディとウィンドーガラスの間に段はない。ウィンドシールドの角度は48°であり、メーカーの発表値によればCd=0.38である。



左：シヴォレー・カマロ・IROC-Z。カマロにはIROC(International Race of Champions)-Zなるモデルが加わった。より深いエアダムとサイドスカート、フォグランプ、IROCのロゴが外観上の特徴である。サスペンションはより強化され、8J×16の軽合金ホイールに、P245/50V R16のグッドイヤー・タイヤが備わる。エンジンとギアボックスには2種類あり、キャブレター仕様5.0ℓV8の190HPには5段マニュアルが、インジェクション仕様5.7ℓV8の215HPには4段ATが組み合わせられる。

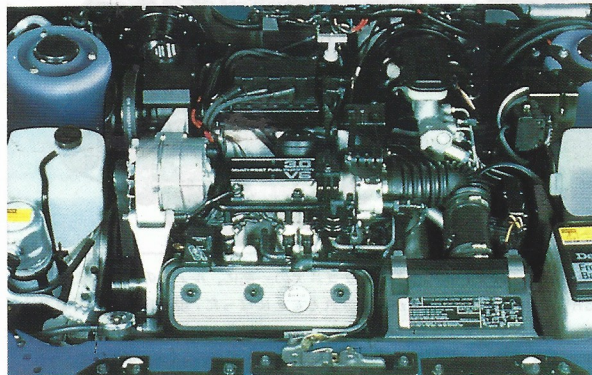
右：シヴォレー・コヴェット。コヴェットの5.7ℓV8エンジンは、ポートタイプ・インジェクションを採用し、230HPにパワーアップされた。またオプションのZ51サスペンションはより洗練され、0.9Gのコーナリング・パワーながら、乗り心地はより向上したという。



シヴォレー・キャヴァリア・Z24。



上：キャディラック・フリートウッド・リムジン。55年モデルから、キャディラックは従来のRWDのCカーに変え、FWDのニューCカーをストレッチしたリムジン販売する。実際の作業は、ヘス・アンド・アイゼンハルト社が当たり、ドア、ボンネットとルーフの一部にFRPを採用している。ヘス・アンド・アイゼンハルトはかなり古いコーチビルダーである。



左：シヴォレーの2.8ℓ60°V6エンジンは、79年にデビューしたXカー用のユニットとして登場したが、その後AカーからSトラックやブレイザーにまで用いられるようになった。85年型からはさらに多くの車種に用いられるようになり、Jカー(シヴォレー・キャヴァリア、オールズモビル・フィレンツァ、キャディラック・シマロン)にも搭載される。キャヴァリアのZ24スポーツ・パッケージ用は150HP仕様だが、他は125IPである。また135IP仕様はカマロとファイアバードの中級モデルに用いられる。





フォード・マーカー・XR7i。フォードはリンカーン／マーキュリーのディーラーを通じ、ドイツ・フォードのシエラをマーカー (Mercur) の名で販売する。85年型ではエンジンをヨーロッパ仕様の2.8ℓ V 6にかえ、2.3ℓの4気筒にターボチャージャーを装着、170HPにチューンして搭載し、5段マニュアルにより、0-60mphを8秒でカバーする。フォードはこれに続き新グラナダをベースとしたセダンと、フェイスリフトしたシエラ・ステーション・ワゴンも輸入する計画である。



フォード・サンダーバード・ターボ・クーペ。(左) マーキュリー・クーガー・XR7・ターボ。(右) サンダーバードとクーガーのターボモデルは、2.3ℓ 4気筒エンジンが従来の145HPから170HPへと大幅にパワーアップされ、ダッシュボードが、デジタルとアナログを組み合わせたデザインに一新された。クーガーはいよいよメルセデスに似てきた感じだ。



左：リンカーン・タウンカー。丸く空気に逆らわない形が最近のフォードのデザインの特徴だが、リンカーン・タウンカーは、今年も真四角なスタイルを続ける。85年モデルから、タウンカーとマークⅦには電子制御のエア・サスペンションが採用された。

右上：フォード・テンポ・スポーツ・クーペ。83年にデビューしたばかりのフォード・テンポ／マーキュリー・トパーズのベーシック・モデルは、その2.3ℓ V 6 エンジンが84HPから86HPにパワーアップされ、同時にクーペに100HPのスポーツ・クーペが加わった。テンポはWB 2535mmのかなり大きいFWD車だ。



右下：フォード・マスタング・GT。5.0ℓ V 8 を搭載するマスタングとそのマーキュリー版カプリRSは210HPに、2.3ℓターボのマスタングSVOには、85年 $\frac{1}{2}$ モデルからインタークーラーが装着され205HPになる。