

CAR GRAPHIC

第2367号 CAR GRAPHIC 第19巻・第11号
昭和55年11月1日発行 毎月14日発行
創刊37年5月12日第3種郵便物認可
昭和55年7月15日国鉄首都特別版承認雑誌第5124号



11

test; ホンダ バラード1500FXT

ランチア ストラトス ラリー ●IMPRESSIONS=ロータス エスプリ ターボ

●NEW MODEL=フォード エスコート/リンクス/クライスラー“Kカー” ●SPORTS=ドイツGP/オーストリアGP

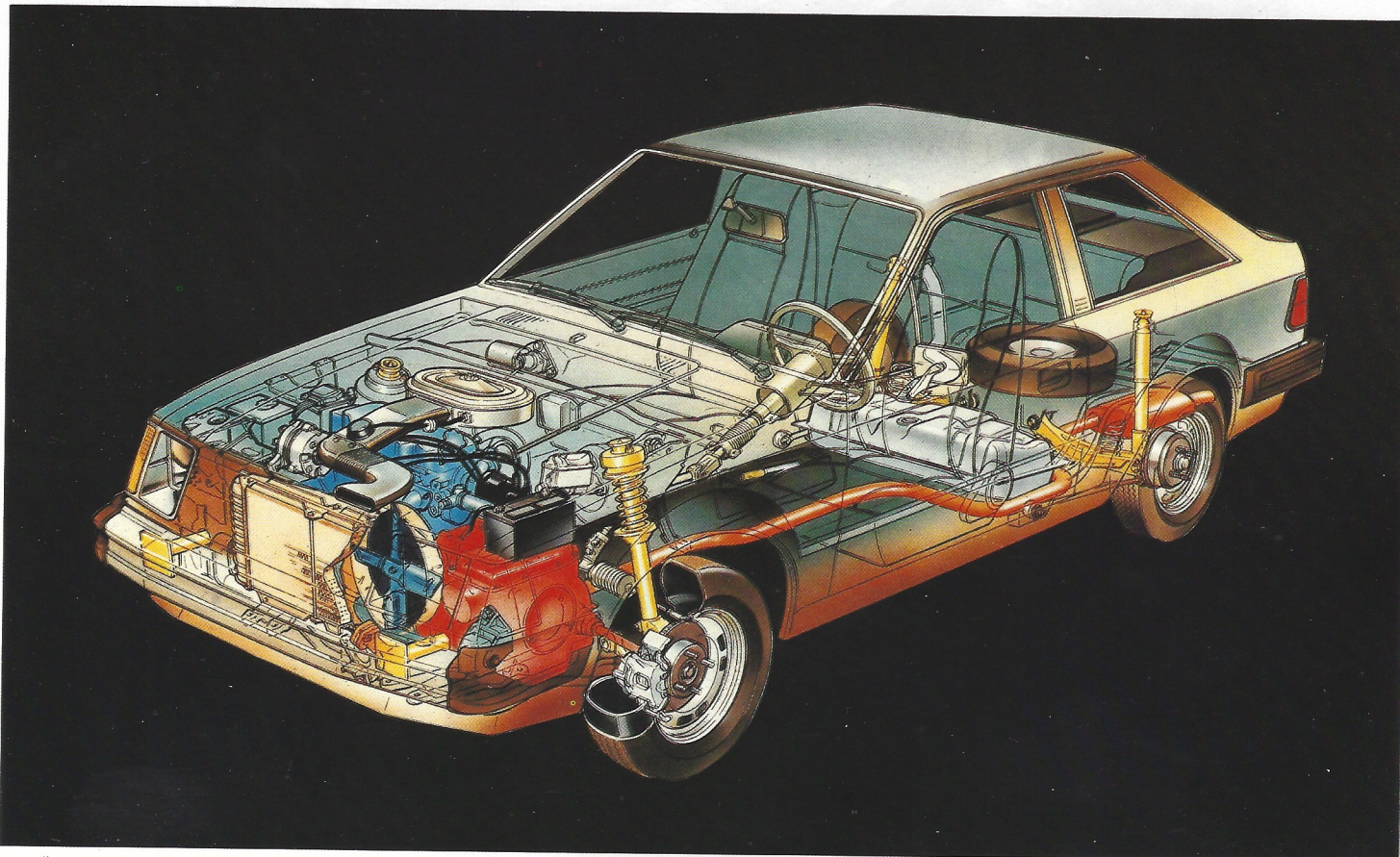
'81 US CARS

フォード・エリカ, クライスラーKカーのデビュー

report=Gary Witzenburg

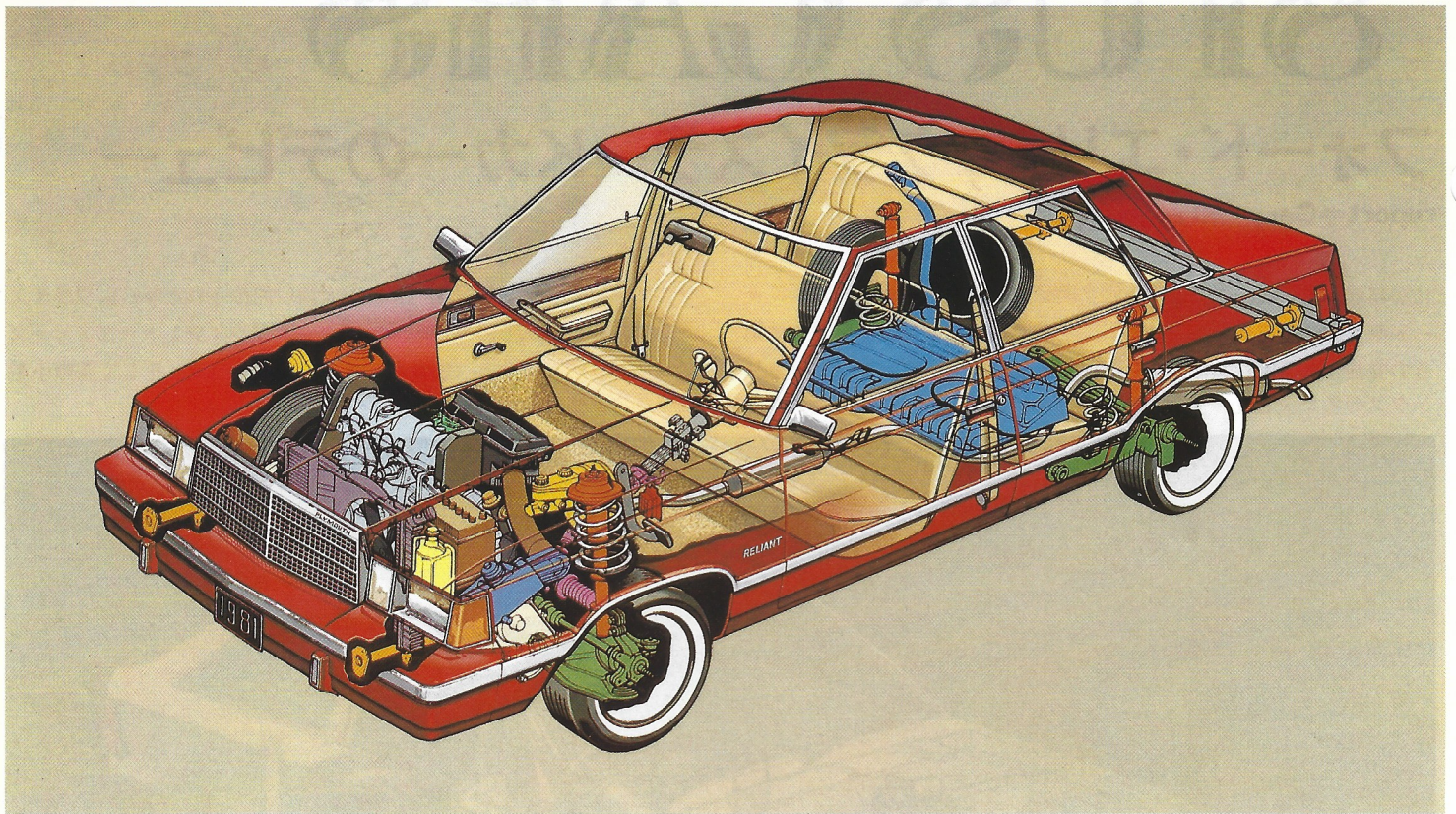
1980年秋、デトロイトは反攻作戦を開始した。フィエスタに続くフォード第2番めのワールドカーとして企画され、アメリカでは輸入車駆逐の尖兵となるエリカは、フォード・エスコート/マーキュリー・リンクスの名でデビュー、同時に大西洋の対岸でもヨーロッパ版のニュー

・エスコートとして登場した。一方追い詰められたNo.3, クライスラーは、起死回生を図ってFWDのKカーをリライアント/エアリーズとして送り込んできた。燃費の時代、小型車の時代、そして国際小型車戦争の幕開けでもある。



Ford "Erica"





Chrysler "K-Car"



エリカ——フォード・エスコート／マーキュリー・リンクス

Ford Escort/Mercury Lynx

クライスラーほどではないにしても、フォードも不振を被っている。中・大型車は売れず、日本車に対抗できる小型車がないからだ。だが、ついにフォードはこれに対する切札を手に入れた、と信じている。ワールドカー、フォード・エスコートとマーキュリー・リンクスがそれだ。燃費が優

れたこの小型FWD車は、アメリカ車とヨーロッパ車のベスト・コンビネーションを狙って、北米事業部(NAAO)とヨーロッパ事業部(EAO)の共同で開発された。

エスコート／リンクスは、“エリカ”の名で進められてきた一大プロジェクトの所産である。これは基本的に同じ車を世界中のフォード・マーケッ

トに送り出す計画で、これに従ってヨーロッパ版のエスコートはほぼ同時にデビュー、次いで来年にかけて各地域版が登場する。エリカ・プロジェクトとして北米、ヨーロッパ事業部での共同開発が始まったのは1977年だが、エンジンや主要部品の開発は10年近くも前に手が付けられていた。アメリカでは、エスコート／リンクスは、10年選手のフォード・ピント／マーキュリー・ボブキャットにとって換わる。

NAAOとEAOの共同作業はきわめて難しく、ま



フォード・エスコートGLX。これがアメリカ版エリカ。ボディは当初はワゴンとこの3ドア・ハッチバックのみで、5ドアは遅れて追加される。ヨーロッパ版と基本的には共通のボディをもちつつ、メッキを多用したグリル、大きなバンパー、各所の装飾品でできる限りアメリカ車としてのイメージを強調しているのはいささか時代錯誤に思えるが、従来のより大きなエスコートに変わらぬ価格で売らなければ利益は期待できないから、何としても客に質素なイメージや違和感を与えるわけにはいかないのだろう。外寸は全幅を除けば日本の小型大衆車に近い。

た高くついた。大西洋を隔ててのコンピューター連絡、ファクシミリ連絡、アメリカ、ドイツ、イギリスの間をせわしなく往復するエンジニア、プランナー、購買担当者出張費から、果てはこのために設けた特別の郵便システムに至るまで、ひどくコストを要求したが、それだけかけた甲斐はあったというべきだ。新設計のコンパウンド・バルブ式ヘミヘッド・エンジンはアメリカで考案設計され、ヨーロッパで開発された後、再びアメリカに戻されてここで北米市場向けのエミッ

ション・コントロールやクーリング、アクセサリー・ドライブ、イグニッション・システムなどが煮詰められた。NAAOはまた、ユニークなオートマチック・トランスアクスル(ATX)と4段マニュアル・トランスアクスル(MTX)を設計したが、後者は東洋工業で作られることになる。スタイリング、空力、試作車のテストは大西洋の両側で同時に進行し、最少限の変更で両方のマーケットに合致できる、本物のワールドカーが煮詰められた。アメリカで販売されるのは3ドア・ハッチバック

ク、5ドア・リフトゲート(ワゴン)の2ボディで、1.3ℓエンジン+4段マニュアル変速機が標準仕様となる。オプションは1.6ℓエンジンで、この場合は4段マニュアルの他に自動変速機も選べるし、エアコン、パワー・ステアリング、パワー・ブレーキ、リア・デフロスター、リモコン・ミラー、ステレオ・カセット・システム、リクライニング・シート、スピード・コントロール、ハンドリング・パッケージ、アルミ・ホイール等々から成る長いオプション・リストが用意される。一方



マーキュリー・リンクス。グリルやテールランプを換えて、エスコートより僅かに高級イメージを出しているマーキュリー版。短く残したテールとビルトインされたスポイラーがエリカ・ボディの大きな特徴。

ヨーロッパ版は5ドア・ハッチバック・ボディに1.1, 1.3, 1.6ℓエンジンが組み合わされ、オプション・リストも短い。この5ドア・ボディは来春にはアメリカでも販売されるが、さらにフォード“EXP”, マーキュリー“LN-7”と呼ばれるスポーツ・クーペも追加されることになっている。

世界中の小型車が多かれ少なかれ似通ってきた中であって、エスコート／リンクスの造形は何とか個性を出そうとしている。スロープしたノーズにヘッドライトを奥まって配し、フラットなフー

ドから細いピラーに囲まれた高く、ガラスの大きなグリーンハウスを形作り、最大の特徴たる短く突き出たリアデッキにラップラウンド式テールランプが配される。500時間を越す風洞実験はこの形状を徹底的に洗い、0.40という抵抗係数を得たが、これはメーカーによれば主要ライバル中で最良の数値であるという。特にバンパー下のエアダムとリアデッキのスポイラーが抵抗と揚力の双方を抑える。

1980年代の新型エンジンとして、フォードは半

球形燃焼室をもち、吸排気バルブがボアの中心線からオフセットして配された、ユニークなSOHC 4気筒エンジンを開発した。CVH(Compound Valve angle Hemispherical Chamber)と呼ばれるこれは、互いに対称にひねられたコンパウンド・アングルを成したバルブをもち、均一燃焼を狙って中央部に設けられたプラグに混合気を効果的に導く。フォードはこの他にウェッジ・シェーブ・ヘッドや予燃焼室ヘッドなどもテストしたが、燃費、パワー、排ガス・コントロールなどの点にお

いて、このCVHが最も有利であるといっている。このためにイギリス、ドイツ、イタリア、日本、アメリカの、合計25種の最新エンジンと比較テストも行なったという。この結果CVHレイアウトが決まり、イギリスとドイツの両フォード、そしてNAAOのエンジン設計者の協力により、2年間でこのエンジンは熟成された。アメリカの無鉛ガソリン用は圧縮比8.8、ボアは80mm、ストロークは1.3ℓが64.5mm、1.6ℓは79.5mmで、それぞれ58HP/5700rpm、8.7mkg/3600rpmと、69HP/5000rpm、11.9mkg/3200rpmを発揮する。

自動変速機、ATXも新しく、かつ変わっており、マニュアル変速機に変わらぬ燃費を得るべく設計されている。トルク分割式といわれるこの特徴は、トルク・コンバーターにスプリッター・ギア・セットをもっていることだ。このギアで2ndと3rd時にトランスミッションに伝えられるトルクをトルクコンバーターとメカニカルドライブに分割する。具体的にはローの場合、通常の自動変速機と同様に100%のトルクがトルクコンバーターを経て伝えられるが、2ndでは62%のトルクがこのギア・セットから直接、メカニカルにトランスミッションに、3rdでは93%までが直接に伝達される。すなわちトルコンを経るトルクは2ndでは38%、3rdでは7%だけとなり、ロックアップ・コンバーターと同様に高速時のトルコンのスリップはほとんど零に近くなる。フォードによれば通常の自動変速機に比べて、高速で4~5mpg燃費が改善されるという。ギア比は2.8、1.6、1.0と比較的分散しており、3.31のファイナルと組み合わせられる。ATX全体は振動吸収用トーション・ダンパーを含めて全長355mmとコンパクトで、保守性の簡易さも考慮されている。たとえばオイル交換やバンドの調整は通常では不要だし、バルブ・ボディ、ガバナ、スロットル・バルブ・リンケージはフードから保守できる。またデフ・アセンブリーはトランスアクスルを外すことなく取り外せる。

フォード設計、東洋工製作の4段マニュアル変速機、MTXもワイドレシオ型で、3.6、2.1、1.2、0.8のギア比をもつ。これはテーパーローラー・ベアリング、調整不要のシングル・レール式シフト・リンケージ、自己調整式クラッチなどを特徴とする。さし当たって5段変速機は用意されていないが、いずれオプションで設定されるという。ファイナル・レシオは3.59が標準だが、ワゴンは4.05に低められる。

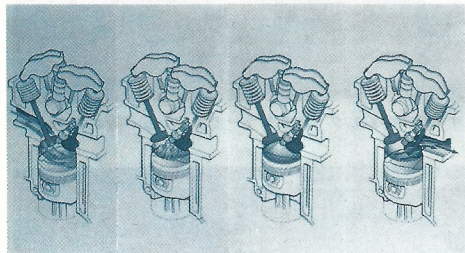
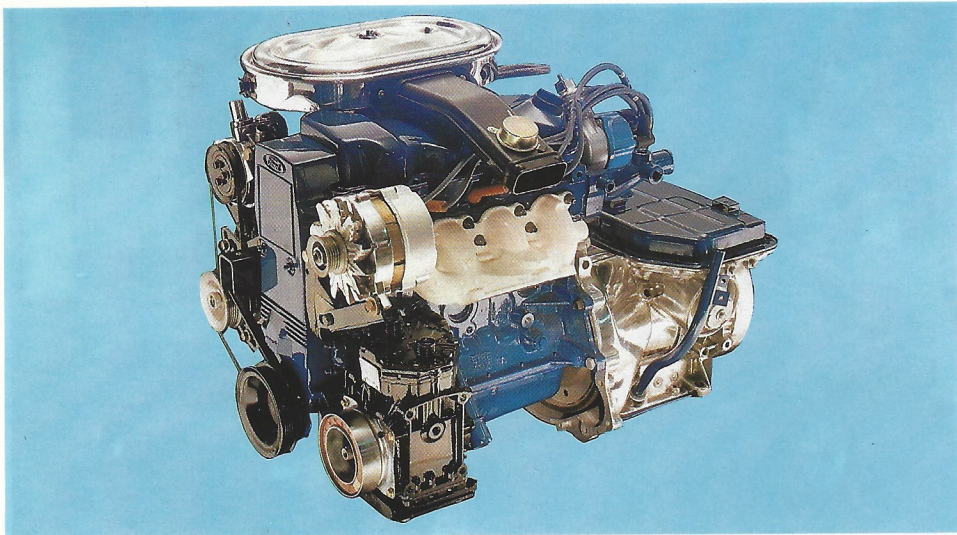
フロント・サスペンションはフォード他モデルと同様のマクファーソン・ストラットで、スタビライザー兼用のトルクロッド、鍛造のコントロールアームをもつ。乗り心地とハンドリング、そしてより荷室寸法を稼ぐために、リアにも独立懸架が採用された。これはストラット・タイプで、ト



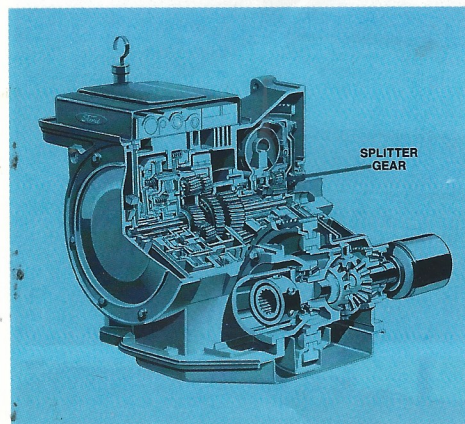
フォード・エスコートSS。スポーツ志向のSSパック付き。ブラックアウトされたグリルやピラーでヨーロッパ版エスコートと似たイメージを得る。



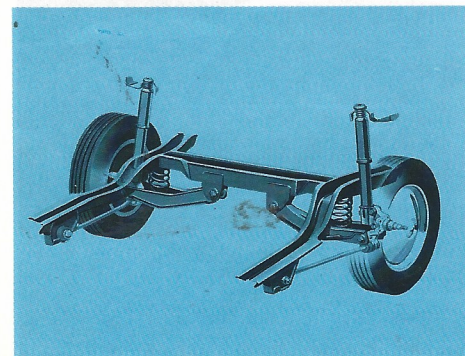
マーキュリー・リンクス リフトゲート。比較的好評だったピント/ボブキャット・ワゴンの市場を受け継ぐ小型5ドア・ワゴン。おそらく荷室はボディが二回りほど大きかったピント時代より広いはずだ。小さいけれど立派なアメリカ車に見せようというスタイリストの苦勞が理解できる。



CVHの特異なヘッドを示す。吸排気バルブは対称位置にひねられて配され、SOHCから油圧タペットを経て作動される。このバルブ位置と半球形ヘッドで混合気の流速を高め、独特な形状をしたピストン・クラウンがタービュランスを起こして、中央部のプラグ部での燃焼スピードを速める。



特異なスプリッター・ギア付きATX。このギアトレンにより、2nd、3rd時にはトルクの大半がコンバーターをバイパスし、メカニカルに直接伝達される。これによってロックアップ・コンバーターと同様に、トルコン・スリップによる損失を防いでいる。車載状態では手前が後ろ。



ストラット式の後輪独立懸架。後輪は中ほどにコイルを配したトランスバース・リンク、前方からのテンション・ロッド、そしてダンパー・ストラットによって位置決めされる。

アメリカで考案され、ヨーロッパで開発されたエリカ用CVHエンジン。だがこうやってブルーに塗られ、各種の補機を付けられた姿は、典型的なデトロイト・エンジンのイメージだ。

トランスバース・アームに1ピースの鍛造スピンドルをマウントし、トルクロッドで前後方向を位置決めする。コイルはトランスバース・アームの中心にマウントされている。

品質、耐久性、信頼性こそがエスコート／リンクスの最重要課題だとするフォードは、このために徹底した品質管理を押し通そうとしている。たとえば品質監査プログラムの名の下に、1日当たり50台の完成車を任意抽出して、5人のインスペクターが徹底的に完成テストを行なうシステムを設けたし、CVHエンジンは1千万マイルに相当する試験を受け、プロトタイプはあらゆる条件下で125万マイルを走破した。この結果、この車の定期点検に要する時間は年間平均1時間以内に見積もられ、5年間もしくは5万マイルまでの点検費用は170ドル以下と予定されている。このために前述の整備性重視の設計に加えて、メンテナンス・フリー・バッテリー、調整不要のハイドロリック・タペット、プリセット式チョーク／アイドル・スクリュー、自己調整式ブレーキなどが採用されている。加えてエンジン・オイル、トランスミッション・オイル、ブレーキ・オイル、ウィンドシールド・ウォッシャー、クーラントなどは簡単にチェックできるようになっているし、ステアリング・コラムに付いた各スイッチ類は、ステアリング・ホイールやコラムを外すことなく交換可能となり、ラジオ等のアクセサリーの脱着までも、簡潔化が図られている。

アメリカ版エスコート／リンクスは、路上で良否双面を示した。インテリアは魅力的で、静かで快適、驚くほど広く、廉価版でも作りは良い。オプションのリクライニング式バケットシートはヨ

ロッパ車ほど良くはないが、大半の米車よりはるかにましだ。ステアリング、制動力、ハンドリングは悪くない。一般の路上では素晴らしいといってもよい。だが、乗っているうちにすぐ、この車は何よりも燃費(EPAテストによれば、1.3ℓ4段型で、都市内30mpg、ハイウェイ45mpg)と快適性を重視して設計されており、操縦の喜びは二の次になっていることが理解されるはずだ。エンジンは活気があっても、ワイド・レシオのトランスミッションで殺されているし、マニュアルでもATでもスタートは素早いもののセカンドに入った途端にがっかりと鈍る。1.6ℓ、4段型で0-100km/hは14秒台だ。マニュアル版の2速と3速のギャップは街中ではともかく、山道ではいささかもて余す。加えてAT版の場合は、マニュアル・シフトがひどくしづらい。リアにはスタビライザーは付かず、“ハンドリング”サスペンションを備えていても、リアのロール剛性が足らず、高速コーナリングではテールが不安定に揺動する。irsのおかげで後輪のグリップは良いが、快適かつ安定しているとはいえない。

だが、大きく、軟弱な旧世代アメリカ車から乗り移ってきた顧客には、エスコート／リンクスは充分な満足感を与えるだろう。それは、燃費、広さ、スタイル、装備など、すべてを巧みに両立させており、この種のアメリカ車に飢えている市場では良く売れるだろう。もともとスポーティーな車ではなく、ヨーロッパ車や日本車の個性的な味わいには欠けるが、この種の車を求める人々のためには、来春にもスポーツ・クーペが追加されるはずだ。

フォードの1981年他モデルを概観すると、グラナダ／モナークはより小さく、経済的で、より広い新世代のグラナダ／クーガーに生まれ変わった。ヨーロッパ式設計のフェアモント／ゼファーのプラットフォームをベースとし、これに2.3ℓ4気筒、それに小型直6とV8を組み合わせる。旧型に比べればスタイリッシュかつ長く走るから、不振のミッドサイズの中でも旧型より売れるだろう。他のフォード、マーキュリー、リンカーンは細部に変更を受け、燃費をわずかに改善している。マスタング／カプリにはTトップ・ルーフや5段マニュアル変速機が与えられたし、リクライニング式バケットシートも付くようになった。

エスコート／リンクス主要諸元(3ドア)

ホイールベース	2393mm
全長×全幅×全高	4163×1674×1354mm
重量	910kg
エンジン	4気筒SOHC1.3/1.6ℓ
変速機	4段手動/3段自動
燃料タンク	38ℓ
トランクルーム	0.866m ³
タイヤ	P155/80R13



クライスラーKカーのラインナップ。



左：ダッジ・エアリーズ、Kカーの4ドア・ボディ。4470mmと全長はコロナ、ブルーバード並み、全幅は1742mmと広く、一方ホイールベースは2530mmとFWDとしては異例に短い。これが80年代のミッドサイズ米車のプロポジションなのだろう。そのスタイリングは非常にビジネスライクで基本ラインは簡潔だが、それでも今までの米車のイメージも残そうとしている。右：プリマス・リライアント・カスタム、グリルやテールランプなどを除けばプリマス版も基本的に共通。前後のオーバーハングはひどく長い。

Kカー——プリマス・リライアント／ダッジ・エアリーズ

Plymouth Reliant/Dodge Aries

クライスラーが倒産の憂目に瀕してきたことは誰でも知っているし、その状態は今でも変わらない。さし当たっての立て直しの財源のみならず、彼らは何よりも新製品を必要としている。ディーラーに仕事を与え、販売に再び活気を甦らせ、アメリカ国民に新しいイメージを植えつけさせるた

めの新型車がそれである。ここに送り込まれた期待のKカー、前輪駆動のプリマス・リライアント／ダッジ・エアリーズ、そして一新されたインペリアルは、そのための強力な牽引力になると期待されている。

リライアント／エアリーズは2ドア・セダン、4ドア・セダン、4ドア・ワゴンから成り、2530

mmのホイールベース、4470～4475mmの全長、1742mmの全幅、1331～1341mmの全高をもつ。アメリカの水準からすれば小さな外寸にもかかわらず室内はきわめて広く、乗り心地、居住性、ハンドリングは優れている。サイズの上からも値段の点でも、それはGMのXカーのライバルとなるが、その役割りは十分に果たしそうだ。EPAのデータは燃費と室内寸において、Xカーをわずかに凌ぐことが明らかにされているし、ハッチバック・モデルはないもののワゴン——アメリカではこのサイズで



ダッジ・エアリーズ2ドア。Kカーの2ドア・ハードトップ版。アメリカ車としては異例にウェストラインが低く、グリーンハウスが高い。



プリマス・リライアント 2ドア。



ダッジ・エアリーズ ワゴン。Kカーの売り物の1つがこのビジネスライクなワゴン。アメリカでこのクラス唯一のFWDワゴンとして独自の市場を開拓しようとしている。

唯一のFWDワゴンだ——が大なる武器になるだろう。

Kカーの心臓は、クライスラー設計、製造の新しい2.2ℓ4気筒SOHCユニットで、4段マニュアルか3段自動変速機と組み合わされる。オプションは三菱が供給するサイレント・シャフト、MC A-Jetの4気筒2.6ℓである。2.2ℓ版はボア・ストローク87.5×92.0mmというロング・ストローク型で、2パレル・キャブレター、8.5の圧縮比により、84HP(2.6ℓは91HP)を発揮する。ヘッドはアルミ、ブロックは鋳鉄で、タペットはゼロラッシュ

ユのハイドロリックとなる。バルブ・ステムはクロームメッキされ、エグゾースト・バルブ・ガイドは焼結合金、バルブ・シートは耐熱性、耐磨性の高いコバルト合金である。エンジン各部のシールの大半は高品質シリコンで、クランクシャフト、カムシャフト、アクセサリ・シャフトのシールのみは合成ラバーである。このエンジン設計の狙いは経済性、パワー、静粛性、保守性、品質と信頼性、それに軽量化にあり、クライスラーの技術者はこの目的を全てやり遂げたと誇る。たとえばホライズン/オムニに使っているVW製1.7ℓ

より29%も排気量が多いにもかかわらず、重量は5%重いだけだし、保守整備のためにはどこにも簡単に手が届く。加えて非常に綿密な品質管理システムが設けられている。エミッション・コントロールは電子制御式O₂センサーと三元触媒を用い、イグニッションとキャブレター・ミクスチャーも電子的に制御される。

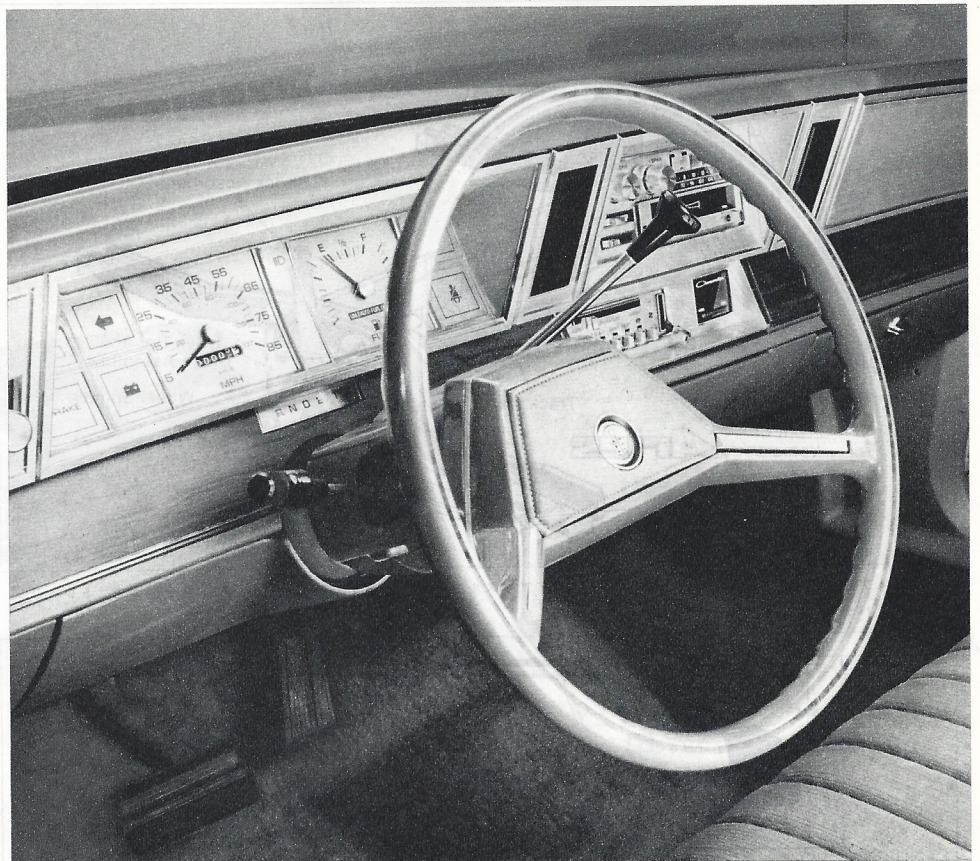
オムニ/ホライズン用ギアボックスはVWから買っているから、Kカーの変速機はクライスラーとしては初めての4段マニュアルだが、これはワンピースのアルミ・ダイキャスト・ケーシングを

もち、55kgと軽い。車載のままの整備性のためにオープン・リアエンド式になっており、ギア比は3.29, 1.89, 1.21, そしてトップはODレシオの0.88である。ギアノイズ低減のためにギアの切り角は吟味され、バックラッシュは詰められている。また寒冷時でもスムーズなシフトを可能にすべく、粘性の低い自動変速機用オイルを使用するようになっている。クラッチは自己調整式で、ナイロン・ラチェットが常にケーブルの張りを均一に保つ。自動変速機は77年からオムニ/ホライズンに使っているもので、ファイナル/デフともに、軽量化を狙ってワンピースのアルミ・ダイキャスト・ケースに収められ、シフト/スロットル・コントロールは埃や水、氷を嫌ってこのケースの高い位置に配される。ギアレシオは2.69, 1.55, 1.00の3段型だ。

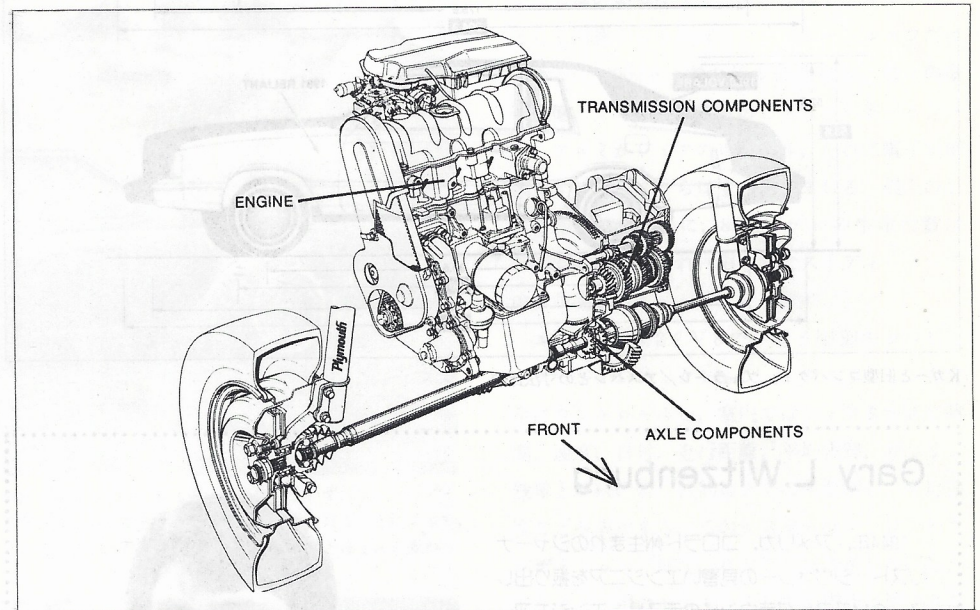
リライアント/エアリーズは、前身のヴォラール/アスペンに比べると600mm短く、400kgも軽い反面、6人の大人に充分な室内寸と15立方フィートの荷室を備える。ワゴンの荷室は、シートを畳めば131立方フィートと広い。GMのXカー、およびアウディ5000(100CD5)と比べれば、それぞれより130, 330ポンド軽いにもかかわらず、室内寸はこれらよりわずかに広い。コロナのワゴンと比較すれば、Kカーのワゴンは435ポンド軽く、荷室は12立方フィート広い。空気抵抗係数はヴォラール/アスペンより18%低く、市内で26mpg, ハイウェイで39mpgというEPAテスト・データ(4段マニュアル型)の値は53%もの向上ということになる。これはGMのXカーよりもわずかに良く、アウディ5000, サープ900, ヴォルヴォ244, トヨタ・コロナら同寸のライバルを大きく凌ぐ。

リライアント/エアリーズのボディは、クライスラーが世界で最も進んでいると誇る工法で作られ、3000箇所を越えるスポット溶接の98%以上が自動制御のロボットに委ねられる。防錆対策として64に上るボディ・パーツに一層もしくは二層の亜鉛メッキが施され、その20のパーツは防錆プライマーがコートされる。ディッピングで施される下塗りは以前より2倍は厚く、ボディ下側表面にはビニールがスプレー・コートされる。遮音と洗練化のためにはX型エンジン・マウントが開発された他、各部に遮音材が盛り込まれる。

ステアリングはラック・ピニオンでパワーはオプション、ブレーキはディスク/ドラムとなる。フロント・サスペンションはオムニ/ホライズンのそれを改変したマクファーソン・ストラットで、スタビライザーを標準で備える。コイルはストラット軸に対してオフセットする。リアは新設計の“フレックス・アーム ピーム・アクスル”と呼ばれるものだが、これは一種の半独立懸架で、スタビライザーとして働くトーションナル・チューブ



Kカーのドライビング・ルームは典型的なアメリカン・デザイン。これはエアリーズのワゴン。

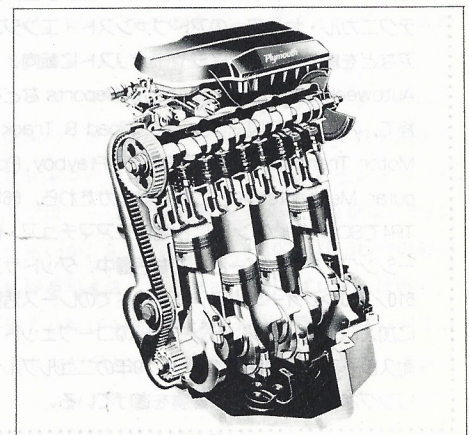


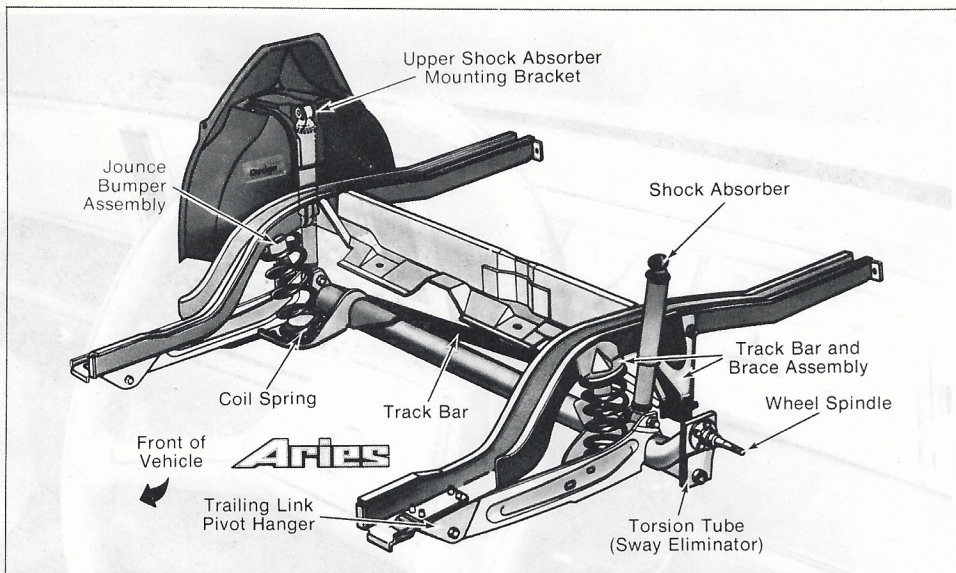
上: Kカーのパワートレイン。右手前が進行方向。オムニ/ホライズンと全く同一のレイアウト。極端に長い方の右側ドライブシャフトは左側より太い。

下: 新開発の2.2ℓ 4気筒SOHCユニット。横置き用にエンジン長を詰めるべく、極端なロングストローク・タイプとなっている。ベルト駆動でハイドロリック・タペット付き。

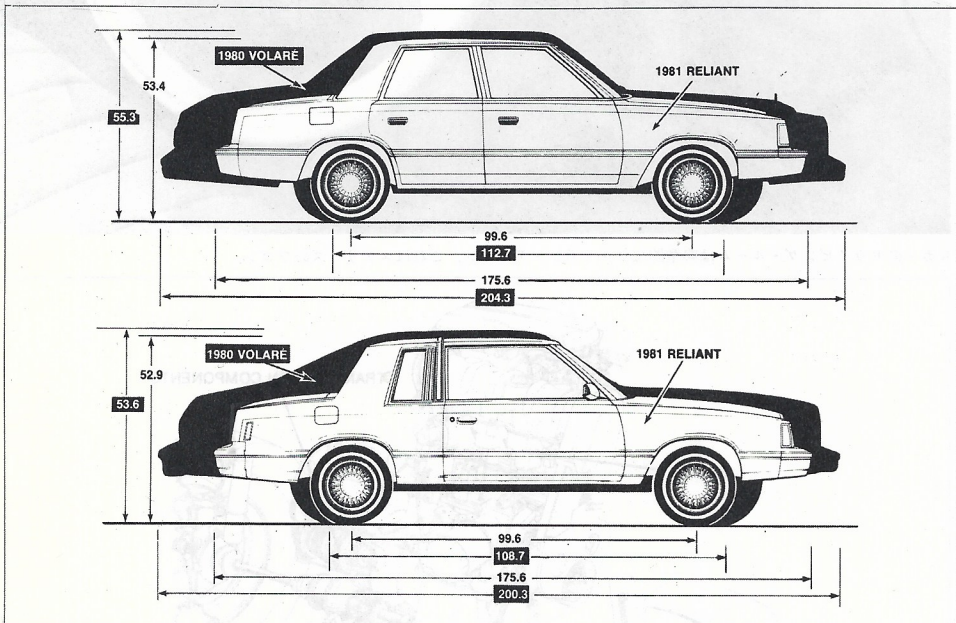
兼用のアクスル軸をトレーリングアームで吊り、トラックバー(パネルロード)で横方向を位置決めする。スプリングはコイルによる。

整備性も重視して設計されており、オイル・フィルター、ディストリビューターなどはエンジン





フレックス・アーム・ビーム式リアサスペンション。リアアクスルをスタビライザーとして生かした半独立懸架で、トレーリングアームとパネルロッドで位置決めされる。



Kカーと旧型コンパクト、ヴォラレ/アスペンとの寸法比較。

Gary L. Witzenburg

1944年、アメリカ、コロラド州生まれのジャーナリスト。シボレーの見習いエンジニアを振り出しに、GMテストグラウンドのテスト・エンジニア、テクニカル・センターのアドヴァンスト・エンジニアなどを経た後、73年にジャーナリストに転向。AutoWeek, Ward's Automotive Reportsなどを経て、75年からフリーランスに。Road & Track, Motor Trend等の主要自動車雑誌やPlayboy, Popular Mechanicsなどに寄稿するかわら、66年TR4でSCCAのイベントに出場以来アマチュア・レーシング・ドライバーとしても活躍中。ダットサン510/710やフォアミュラ・フォードでのレース活動に加え、主としてグリーンウッドのコーヴェットで耐久レースにも出場しており、79年のニュルブルクリンク24時間ではクラス優勝を遂げている。



前側の手の届きやすい位置にあり、ベルト調整は上から簡単にできるし、パワー・ステアリングのリザーバーへの給油もやり易くなっている。室内ではインストルメント内はドライバー・シートから分解でき、エアコンの整備はグラブ・ボックスのボルトを2本外せばできる。

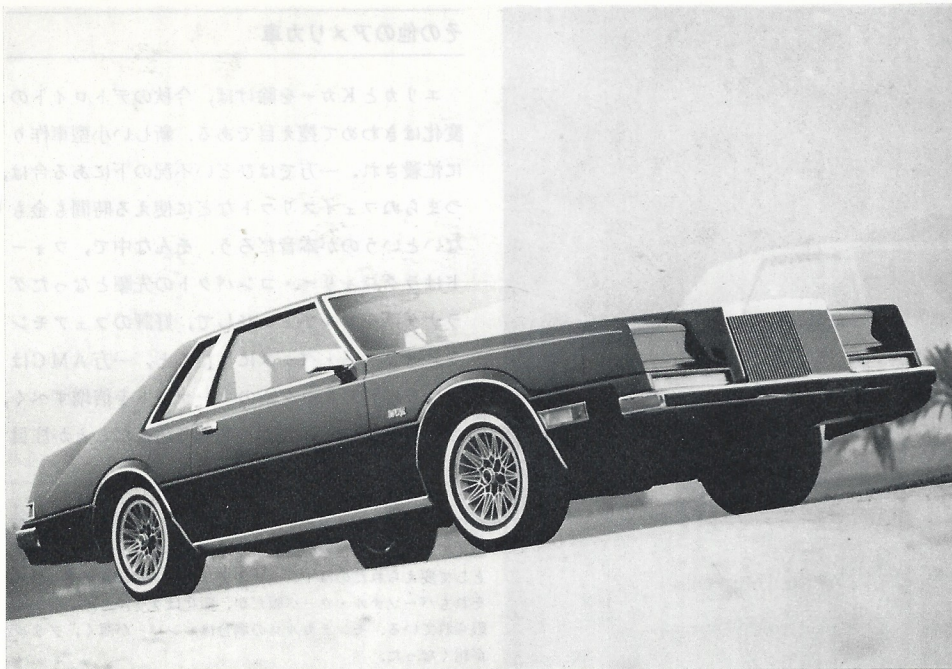
リライアント/エアリーズには、目玉商品というべき質素な廉価版はなく、最も安価なモデルでも装備は充実している。標準のベンチタイプ、オプションのセパレートタイプともシートは典型的なアメリカ流で、ソフトだがサポートは充分でないし、リクライニングはできない。だがレグルーム、ヒップルーム、ショルダールームは、前後とも6フィートの人間にも充分にたっぷりしている。

2.2ℓのマニュアル4段で、ステアリング、ブレーキともパワーなしのベースモデルの4ドアでも、2人乗車で0-100km/h15秒台とまずまずの性能を示すし、ブレーキ、ステアリングとも過度に重くはない。AT版も初期加速は優れ、シフトはスムーズで静かだ。マニュアル変速機のシフトはアメリカ流で、ストロークは長く、ゲートは広い。さし当たっては5段変速機もロックアップ・コンバーターも付かないが、いずれこれらも設定されるという。クライスラーのテストコースで乗った限りでは、ハンドリングは低高速域を通じて優れており、荒い路面でフロントが底付きすることを除けば、乗り心地も悪くはない。バンピーな路面の高速コーナーでは、リアホイールは断続的にグリップを失いかけるが、ラック・ピニオンステアリングはパワー付きでもなしでも正確かつ応答性に優れる。

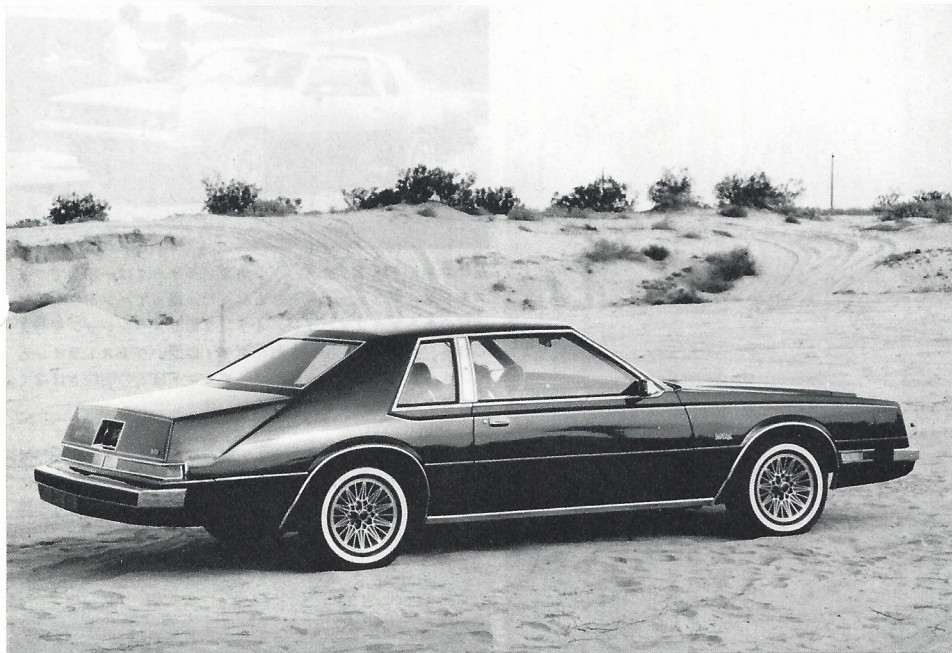
クライスラーの販売担当副社長、J.H.パイルは、リライアント/エアリーズは、新しいクライスラーのために、新しい価値を見出せる、新しいタイプの顧客を開拓できるはずだ、という。多分そうなるだろう。FWD、ミッドサイズの新型クライスラーは、史上最良のクライスラー車といって良い。それは伝統的なアメリカ車を愛してきた保守的な顧客には大いに歓迎されるだろう。ただ、多くの点で輸入小型車の敵にならないこともまた確実だし、完全に輸入小型車で満足している人々まで自らの陣営に引きつり込むことは難しそうだ。

リライアント/エアリーズ主要諸元

ホイールベース	2530mm
全長×全幅×全高	4470×1742×1339mm
重量	1056kg
エンジン	4気筒SOHC2.2/2.6ℓ
変速機	4段手動/3段自動
燃料タンク	49ℓ
トランクルーム	0.428m ³
タイヤ	P175/75R13



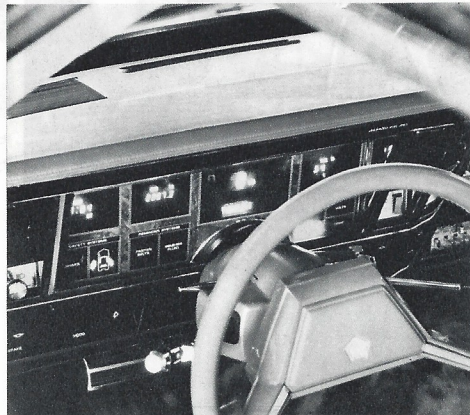
5年ぶりに復活したインペリアルは、フォーマルカーから高級パーソナルカーへと変貌した。ベースはコルドバ/ミラダ。



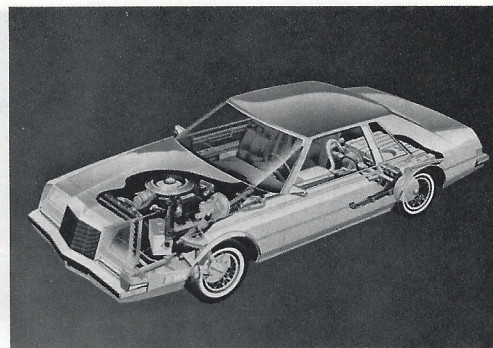
その最大の特徴はセヴィル流のクラシカルなトランクライン。だが良く見るとセヴィルほどは思い切っていない、コルドバ/ミラダと基本シェルの可能な限り流用し、リアクォーター後端からプレスラインをリアフェンダーまでつなげることによって、視覚的にトランクを独立させようとしていることが分かる。実際にトランクそのもののプレスは、ミラダとほとんど変わっていないのだが、最低限のコストで最大限の個性を演出したグッド・エンジニアリングといえるだろう。



依然として米車然としたインテリア。でもステアリング・ホイールはだいぶ小さくなった。



インペリアルのもう1つの売り物がエレクトロニクスを多用したインストルメント。アメリカ版ラゴндаといった光景。



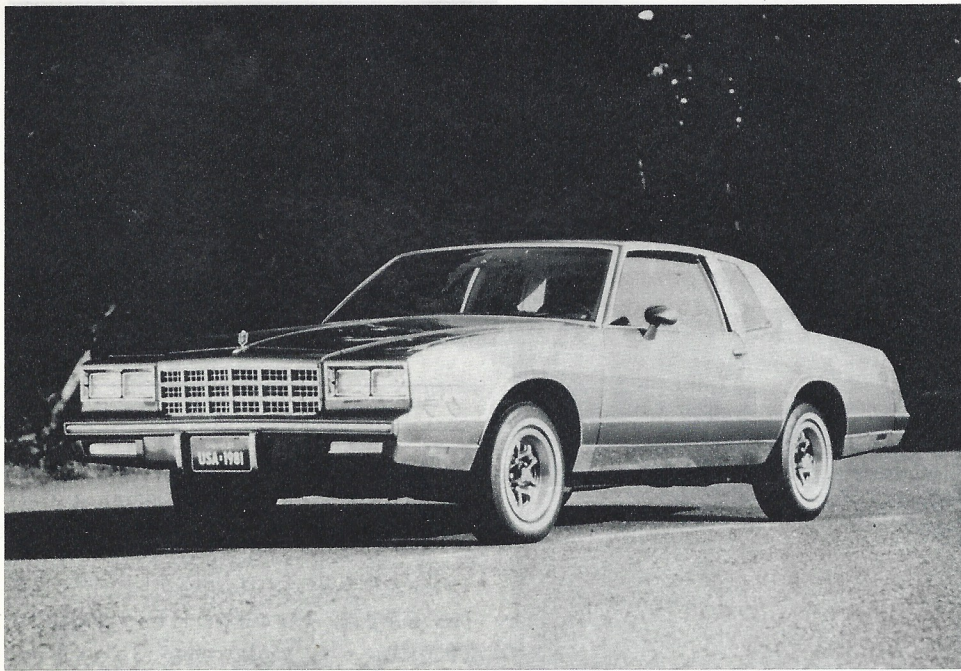
クライスラー・インペリアル

Chrysler Imperial

1981年クライスラーの旗艦が、76年に消えて以来5年ぶりに伝統の名称を得て復活した新型インペリアルである。それは大胆な新しいボディと数々の豪華装備、そして電子のトリックを満載したコルドバ/ミラダの超高級版というべき車で、1975年の2ドア・インペリアルより600mm短く、360kg軽い。新しいインペリアルは個性的なスタイリング、電子制御を駆使したエンジン・コントロールとインストルメント、それにユニークな単一モデル政策を特徴とする。すなわちグレードはフル装備の豪華なクーペただ1種で、オプションとして用意されるのはパワー・ムーンルーフだけである。18000ドル台の基本価格には、数々の豪華装備、クロスカ本革のどちらかが選べるシート、アルミカワイアのホイール、それに電子制御式コンピューターらはすべて含まれる。最上の品質を維持するために、81年モデルの生産台数は25000台に限定され、限られた大手ディーラーでのみ販売される。

エンジンは5.2ℓ V8で、電子制御のコンピューターがインジェクション、イグニッションを完全にコントロールし、室内ではデジタル式に時間、速度、日付、走行距離、平均燃費、ガソリン残量と航続距離、目的地までの所要時間、平均速度などを表示する。このシステムはエンジンのコンディション（油圧、水温等）は表示しないし、ドライバー用のモニターとしての機能は果たさないが、整備工場でのチェック用ダイアグノシスの機能は組み込まれている。

スタイリッシュなボディをマウントするのは、従来のミッドサイズ・クライスラーのそれを強化したシャシーで、フロントは横置きトーションバー、リアはリーフが固定軸を支える。重量は1.8トンと重い。5.2ℓ V8は0-100km/h13秒台の動力性能を与える。ステアリング、ブレーキは軽く、乗り心地はきわめてソフトかつ静か、ハンドリングも大型車としては優れている。しかもメンテナンスから整備までの何もかもが、2年間、3万マイルの保証付きである。



その他のアメリカ車

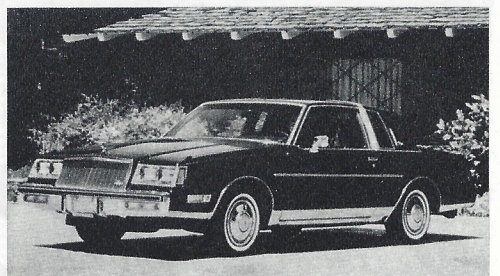
エリカとKカーを除けば、今秋のデトロイトの変化はきわめて控え目である。新しい小型車作りに忙殺され、一方ではひどい不況の下にある今は、つまらぬフェイスリフトなどに使える時間も金もないというのが本音だろう。そんな中で、フォードはラグジュリー・コンパクトの先駆となったグラナダ系をフルチェンジして、好評のフェアモント／ゼファー・ベースにしたこと、一方AMCはやはり好評のイーグルのマーケットを倍増すべく、さらに小さな4WDカーを送り込んだことが注目される。

シヴォレー・モンテカルロ。来春に注目のJカーのデビューを控えているGMは、秋の変更はごく控え目におさえている。主として変えられたのはインターミディエートたるAボディの、それもパーソナル・クーペ版だが、変化はグリルとバンパーに限られている。モンテカルロの場合はバンパーが薄く、グリルが粗くなった。



左：フォード・グラナダ。グラナダ／モナークは一新してフェアモント／ゼファー・ベースとなった。従ってハンドリングに定評のあるマクファーソン／4リンクのサスペンションを与えられる。わずかに小型化されたボディは低いウェストラインと広いルームを特徴とするが、フェアモントほどの明快さはなく、いささか没個性的で重々しい。

上：オールズモビル・カトラス・クーペ。Aボディのクーペは、皆薄いバンパーに向かって突き出したアゴを特徴とする。特にそれが強調されるのがこのカトラス。空力特性は旧型より改善されている。



ビュイック・リーガル・クーペ。以前からリーガルの特徴だった突き出したバンパー／グリルをより強めている。