

セルシオ、シーマを超えるべく、次期レジェンドは新技術の粋を集めたハイテクマシンとなる。

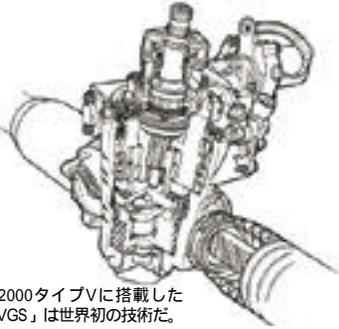
ホンダのテストコースで、変な動きをするクルマが走っているとの情報をキャッチした。コーナリングのとき、フットとは逆の方向、つま

FR「レジェンド」の隠し装備は 新開発アクティブサスペンション

り旋回内側に車体が沈み込むのだ。クルマがバイクのように内側に倒れながらコーナリングする。この奇妙なテストはいつたい……。

オボジット・ロール 聞き慣れないコトバだが、逆方向へのロールはこう呼ばれている。過去、いくつかの自動車メーカーが試作システムで研究を実施したことがある技術だ。コーナリングのとき、外側の車輪に荷重が集中しないよう、サスペンション全体を機械制御するのだが、その効果の割にはシステムが複雑になり、コストも高く、とても実用には向かないため、単なる研究で終わってきた。

ところが、去年の秋あたりからホンダのテストコースで、この変な動きのクルマが走りはじめた。現行レジェンドのボディにオーバーフェンダーを取り付けたテストカーだ。似たようなテストカーは何台か確認されており、たぶん、FRになる次期レジェンドのための新システムをテストしているのだと思われる。その中の1台は、まがいなくアクティブサス用のテスト車なのだ。ズバリ、FRレジェンドはアクテ



S2000タイプVに搭載した「VGS」は世界初の技術だ。

イブサスペンション搭載でデビューすると予想する。乗り心地と運動性能の両立をめざした新システムだ。これに、ホンダ独自の電子制御ステアリングシステム・VGSを組み合わせ、走りを楽しめる高級車に仕上げてくるはずだ。

V8エンジン搭載の高級FRセダンとくれば、セルシオ、シーマとはイヤでもバッテリーングする。世界でいえばベンツSクラス、BMW7シリーズもライバル。その市場に殴り込みをかけるレジェンドは、どうやらホンダ流ハイテク満載マシンになりそうだ。登場予定は、2002年6月だ。

業界通信

インターエックス

記者発表モノから独自取材ネタ、果てはマル秘のタレコミやキナ臭いウワサ話まで、世界の自動車業界から届く話題にX流のスパイスを効かせて、さあ、今月も行ってみようか！

ダイムラー・クライスラーと 現代自動車の新関係で 闇に葬られる「デポネアクーペ」構想



現代のフラッグシップ「エクウス」は韓国のお金持ちに大人気。クーペがあったら……。

いま、韓国で絶大な人気を誇る高級車といえば、現代自動車の「エクウス」(存じ、三菱デポネアの韓国版である。このエクウスに、なんとクーペボディが計画されていた！

現代自動車内部によると、現行デポネアの商品企画が三菱と現代との間で話し合われていたとき、現代の一部で「韓国初の高級パーソナルクーペを作ろう」という計画が持ち上がったそうだ。「ターゲットはベンツのSクーペ、フロントグリルをセダンとは少し変えてスポーティにして、ヨーロッパに輸出しても恥ずかしくない高級2ドアクーペ……」とデザイン部門でもアイデアが練られ

たらしい。

しかし、経営会議でこの案はボツになってしまった。理由は「高級車部門はエクウスだけでも手一杯で、ほかにもニューモデルの開発がある。そういう少量生産のクルマを優先できる状況じゃない」というものだったらしい。

で、その現代自動車は6月26日にダイムラー・クライスラー(DC)との包括提携で合意したことを発表した。三菱同様に、現代もDCグループの一員に組み込まれたのだ。本誌では7月号でDC/三菱/現代の3社による「新リッターカー」構想を予測したが、それが実現する可能性が強くなってきた。すでに三菱とDCは2002年投入の「Zカー」、つまり「カリスマ」の後継車については共同開発で合意しているが、その下のクラスも十分に可能性がある。

しかし、デポネア・クーペについては、いまのところまったく計画はない」といつから、チョイとさびしい。本誌の韓国情報網も「DC傘下では、そういう儲からないクルマは生まれにくい」とキツバリ。

韓国であれだけのステイタスを誇っていたグレンジャーを引き継いだエクウスなのだから、クーペもセッタイにお金持ちにウケると思うのだけだ。

