

171

予想発表時期01年

フォード フィエスタ

好調フォードのベーシックは次期デミオの姉妹車!?

ケ

ルンにあるフォードの開発センターはいま、火のついたような忙しさだ。次期フィエスタの発表が控えているからだ。お披露目の時と場所は01年のIAAフランクフルト・ショー。

ヨーロッパ・フォードのコンパクト・ベーシックであるフィエスタは89年に2代目がデビュー。Kaという魅力的な派生車のベースとなり、安定したメカニズムに熟成されたがさすがに古さは隠せない。新型は3代目になる。

開発コードB256の5ドアと、同B257の3ドアが用意されているが、ドアの枚数違いという以上に性格は明確に分離されそう。

まず5ドアだが、サイドビューは専門用語でいうところの6ライト、つまり片側に、前後のドア+リアクォーターの3枚、左右6枚のガラスをもつデザインになる。全長は現行比+70の3900、ホイールベースは+65の2510、全高は+110の1440、そして全幅は+45の1680。もうミニバンと呼んでも良いルックスとプロポーションだ。

そして3ドアは、なんとKaの後継車となるのだ。次期フィエスタは5ドアが来年のIAAで発表され翌02年前半に発売、その頃からKaがフェードアウトし、フィエスタ3ドアが年の後半に発表されるスケジュールだという。

デザインは3ドア、5ドアとも小さなフォーカス、とくに湾曲したルーフが連想を強くする。ただKaからはじまったニューエッジは次期フィエスタが最後になるかもしれない。現在のデザイン部長メイズはニ

ューエッジとは違った考え方、あるいは解釈を持っているようなのだ。エンジンはモデル発表時点で、

1・25、1・4、1・6のガソリン3機種と、フォードとPSA（プジョー・シトロエン）が共同開発した1・4 TDI。

おもしろいのは半年ほど遅れている燃費スペシャルが登場することだ。搭載される1・1 3気筒直噴ディーゼルエンジンはターボ付きで100ps、なしで75psを発揮するという。また、04年までにガソリン直噴（排気量未定）も登場する予定で、1・7（90ps）のパワーディーゼルも登場する。そしておそらく1・6 ユニットをチューンすると思われるのだが、出力150psのホットスポーツ・バージョン、ST 150も控えている。

安全装備ではクラス初の6エアバッグ（フロント左右、サイド前後席や、電子式姿勢制御ESPの採用を特筆できる。

こうしたことからフィエスタにかけるフォードのなみなならぬ意気込みがわかる。こうなると心中穏やかでないのがマツダのデミオ開発陣だ。すでに次期デミオの開発は終盤、まもなく完成というところ。しかし、ほとんどクラス的に重なることを考えると、フォードがフィエスタのプラットフォームを、デミオにも使うようにゴリ押ししてこないとも限らない。デミオにも同じシャシーを使うとなれば、その生産コストは大幅に下げられるためだ。そうならないためにも、マツダはデミオを1日も早く世に送りだしてしまおう、などと考えているのではないのだろうか。

マイルドなニューエッジはいかが？

オーストラリア・フォードはアメリカやヨーロッパよりも積極的にニューエッジを取り入れてきた。オーストラリアで主力となるファルコン（写真）、フェアレインはフォーカスのデビューよりも先にニューエッジを採用していたのだ。しかもKaやフォーカスよりもエッジの効き方は穏やかで、むしろ次期フィエスタに近いもの。ニューエッジデザインからの方向転換がさやかれるフォードデザイン。次はどのような提案を見せるのだろうか。



リアコンビはヨーロッパ・コンパクトで流行中のCピラーに埋め込まれたタイプ。ラゲッジスペースはボディサイズから想像するよりも広い。

まさにスモール・フォーカスといった外観をもつフィエスタ。長いモデルライフを義務づけられたクルマだけに、その開発にはじっくり時間がかけられている。これが最後のニューエッジとなるか？