発センターはいま、火の ルンにあるフォー ドの閚

## 予想発表時期01年

## 好調フォードのベーシックは次期デミオの姉妹車!?

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こ 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 さなフォーカス。とくに湾曲したル デザインは3ドア、5ドアとも小

安定したメカニズムに熟成されたが のIAAフランクフルト・ショー。 専門用語でいうところの6ライト、 るが、ドアの枚数違いという以上に 同B257の3ドアが用意されてい さすがに古さは隠せない。新型は3 89年に2代目がデビュー。 Kaとい ト・ベー シックであるフィエスタは からだ。お披露目の時と場所は01年 次期フィエスタの発表が控えている 性格は明確に分離されそうだ。 代目になる。 つ魅力的な派生車のベースとなり、 開発コードB256の5ドアと、 ヨーロッパ・フォードのコンパク ついたような忙しさだ。

比+70 の3900 、ホイールベ ロポーションだ。 全幅は+45 の1680 。もうご は 1 1 0 ースは+65 の2510 、全高 をもつデザインになる。全長は現行 ニバンと呼んでも良いルックスとプ オーターの3枚、左右6枚のガラス つまり片側に、前後のドア+リアク まず5ドアだが、サイドビューは の1440 、そして

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

150も控えている。 おもしろいのは半年ほど遅れてい

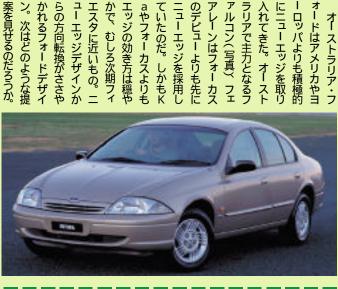
や、電子式姿勢制御ESPの採用を 特筆できる。 ッグ(フロント左右、サイド前後席) 安全装備ではクラス初の6エアバ

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

1 4 T D I ョー・シトロエン)が共同開発した 3機種と、フォードとPSA(プジ 1・25、1・4、1・6 のガソリン いは解釈を持っているようなのだ。 ューエッジとは違った考え方、ある エンジンはモデル発表時点で

で100g、なしで75gを発揮する ホットスポーツ・バージョン、ST と思われるのだが、出力150gの く1・6 ユニットをチューンする で、1·7 (90 ps)の パワーディ 直噴(排気量未定)も登場する予定 という。また、34年までにガソリン 噴ディー ゼルエンジンはター ボ付き とだ。搭載される1・1 3気筒首 わゆる燃費スペシャルが登場するこ ゼル も登場する。そしておそら

ツ ていたのだ。 しかもK らの方向転換がささや にニューエッジを取り ーロッパよりも積極的 案を見せるのだろうか。 ン。次はどのような提 かれるフォードデザイ ューエッジデザインか エスタに近いもの。ニ かで、むしろ次期フィ エッジの効き方は穏や ニューエッジを採用し のデビュー よりも先に アレーンはフォーカス ァルコン(写真) フェ ラリアで主力となるフ 入れてきた。オースト aやフォー カスよりも



リアコンピはヨーロピアン・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 ベースはボディサイズから想像

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!?