

ダッジ・チャレンジャー コンセプトカー、パワーを誇示

大胆なコンセプトは 1970 年代の「ポニーカー」の伝統を引き継ぐサラブレッド

新しいダッジ・チャレンジャー コンセプトカーの開発にあたり、クライスラーグループのパシフィカ アドバンスト デザインセンターのデザイナー達は、頼りになる豊かな伝統があることを理解していました。

また、彼らは「それらを正しい方向に持っていく」責任があることを知っていました。

クライスラーグループの先進的な後輪駆動LXプラットフォームとその名高いHEMI®エンジンを搭載した魅力的な高性能クーペの開発という人が羨むような仕事を任され、デザイナー達は数多くのオプションを検討し、最終的にダッジブランドが持つ「何か」、ブランドの大胆なパフォーマンスイメージを適切に伝えるものへとまとまって行きました。コレクション価値の高いチャレンジャーの再開発に対するアイデアはすぐに頭の中に浮かんできました。

作業を始めるのを待ちきれなかったデザイナー達は、マッスルカーの本質的な特性、例えば、間違いようのないアメリカらしさ、巨大な馬力、ピュアで最小限な独特のライン、アグレッシブなエアインテーク グリル、大胆な色やグラフィックなどといった特性についての「簡潔なリスト」を作成しました。

「チャレンジャーは、最初の 1970 年モデルをチャレンジャーシリーズのアイコンとして参考にしています。1970 年モデルはコレクターに最も人気のあるモデルです。しかし、単にそのクルマを再現するのではなく、ほとんどの人が想像していた完璧なクルマ、例えば古いクルマのように内側に潜り込んだホイール、長いフロント オーバーハング、不完全なかみ合わせなどがないクルマを作るように努力しました。楽しい思い出と一緒に、良い部分は残し、悪い部分は切り捨てました。」と、アドバンスト ビークル デザイン担当副社長、トム・トレモントは述べています。

「私たちは、コンセプトカーでこうした良い思い出を甦らせたかったのです。これがチャレンジャーだと思っていたもの全て、またそれ以上のものを。」

「コンセプトカーの開発の間。私たちは本物の 1970 年モデル チャレンジャーをデザインスタジオに持ち込みました。私にとって、このクルマは自動車デザインの最も情熱的な時代を象徴しているのです。」と チーフ エクステリア デザイナーのマイケル・カス

ティグリオーネは続けます。

イメージの鍵となる、正しいバランスを取ることはとても重要でした。ダッジ・チャレンジャー コンセプトは 2,946 mm のホイールベースで、オリジナルより 152 mm も長くなっています。しかし、全幅が 50 mm 広げられているため、コンセプトカーに筋肉質でよりタフな、より意思の強い性格を与えています。

ダッジのトレードマークであるサイドビュー アクセントライン（デザイナーは「スラスト（推進力）」ラインと呼ぶ）はフェンダーとドアを水平に流れ、リアホイールの手前で跳ねています。

アッパーbodyとロワbodyの表面が交差し、このラインに沿って下降する部分は、オリジナルモデルの弓形の表面形成をわずかに彷彿とさせるものです。

「私たちはピュアのままでいたかったのです。シンプルで最小限のラインワーク、ただし全てがかみ合っている状態で」と、カスティグリオーネは述べています。

5 本スポーク クロームホイール（フロント 20 インチ、リア 21 インチ）は、ボディサイド面と揃うように装着され、世界に挑戦するプロボクサーのようなパワフルで逞しい姿勢をクルマに与えています。フェンダーとホイール、タイヤの隙間は極力狭め、後方へのエッジは次第に小さくなっています。シンボルとなっている逞しさを強調するため、デザイナーは平面図上でリアクォーター部分に「ヒップ」を追加しました。

デザイナーが維持したかったオリジナルモデルの主な特色の一つは、フロントおよびバックエンドの並外れて幅広い外観です。これを達成するために、デザイナーは前後トレッドの両方をそれぞれ 1,626 mm と 1,654 mm へと広げ、LX よりもさらには 1970 年モデルよりも広くなっています。デザイナー達が絶対不可欠と判断している長い水平のフードを実現するため、フロントオーバーハングもより長くなりました。

フロントおよびリアのテーマを「演出」するため、ダッジ・チャレンジャー コンセプトのエンジンフードとトランクリッドはともに 1970 年モデルよりも高く設定されました。フロントエンドはダッジのトレードマークとなっている十字グリルや、車両のフロント全体に水平に広がる象徴的な奥まった部分に深く挿入された 4 つの ヘッドライトなどが特徴です。平面図では対角線上に交差しているこのヘッドライトは、外側のライトが前にせり出し、内側の「シックスシューター」ライトはわずかながら後に下がっています。リアでは、車両の幅全体に広がる空洞部のモチーフがフロントと同じように繰り返され、幅全体のネオン管が点灯するテールランプを包んでいます。グリル、フロントおよび

テールランプは、カーボン ファイバーのプレートに装着されています。オリジナルのように、スリムな三角形のサイドマーカー ランプがクルマの端を明示しています。

バンパーはシンプルで、ボディ面と揃っており、ボディ同色となっています。「これは私達がオリジナルの チャレンジャーでしたかったことです。しかしその当時技術がまだ発達していませんでした。しかし、今回のチャレンジャー コンセプトによって、パシフィカ アドバンスト デザインセンターのデザイナー達が私たちの パーフェクトワールドでやりたかったことを実現してくれたのです。」と、初代チャレンジャーが開発された当時のダッジ エクステリア スタジオの若きデザイナー、ジェフ・ゴッドシャルは述べています。

エンジンフードはオリジナル チャレンジャーの「パフォーマンスフード」を復元し、そのツイン ダイアゴナル スクープはいまや機能的なバタフライ バルブインテークが付加されています。自動車加工に利用される現代技術の水準の高さを示すため、塗装されたように見えるレーシングストライプは、実はフードの素材であるカーボンファイバーが露出しているものです。

ダッジ・チャレンジャー コンセプトは、正当な 4 人乗り乗用車です。「後席で普通に座ることができます」とカスティグリオーネは述べます。オリジナルに比べて、室内は長くなり、フロントウインドウとリアウインドウの流れはスムーズで、サイドウインドウは狭くなっています。全てのガラスはモールディングなしでボディと均一面になるように装着され、オリジナルのデザイナーがやってみたかったもう一つの手法を実現しています。このクルマは純粋な 2 ドア ハードトップ (B ピラーなし) で、ベルトラインがワイドな C ピラーの手前の クォーターウィンドウではっきりと自己主張しています。

外装のディテールでは、誰もが予想するようなレーシングタイプのガソリンキャップ、フードピン、ルーバーリアウンドウ、ボディサイドのストライプ、などは引き継がれませんでした。デザイナー達は、これらの雑多な特徴はモノクロなボディ形状の純粋さの価値を下げるに感じました。しかし、リアバンパーの下には、「絶対にはずせない」デュアル エキゾーストのツインパイプが頼もしげに控えています。

明るいオレンジ パールの外装と対照的に、内装は落ち着きを見せ、すぐにドライブしたくなるような ブラックで、シルバーのアクセントとシートバックの細いオレンジの帯が雰囲気を和らげています。「1970 年モデルはインスピレーションを強調したものでしたが、私たちはこのクルマの思い出を取り入れつつ、より 近代的な外観、素材、生地で

表現したかったのです。」とチーフ インテリア デザイナーのアラン・バリントンは述べています。オリジナルモデルのように高めに設定されたインストルメントパネルパッドの運転席側には、3連アナログメーターが彫りの深い台形クラスターに収まっています。

「私達は、視野に飛び込んでくるメーターを、まるでヘッドを取り外したエンジンシリンダーを覗き込んでいるように見えるようにデザインしました。」とバリントンは語ります。これらの隣には、より大きな円形の「メーター」があります。この「メーター」は実際にはコンピューターでドライバーが全体的な最高速度、 クオーターマイル（約400m）加速のタイムとスピード、各ギアのトップスピードなどを設定することができます。

その太くて楽に握れるグリップリム、円形のハブ、貫通したシルバースポークなどにより、レザー巻きの ステアリングホイールは、ステアリングコラムの「うねり」同様、オリジナルモデルの「ターフ」ホイールを想起させます。中央の面が運転席側に傾いているフロアコンソールには、6速マニュアル「トラニー」のクイックできびきびとしたギヤシフトを楽しむために最適な形状の「ピストルグリップ」シフトレバーがあります。

現在では常識となった、射出成型のドアトリムパネルを自動車で初めて採用したオリジナル チャレンジャー同様に、ドアには特別な注意が払われました。「私達は、ドアパネルにアルミニウムのビレットを使い、色の濃いラバーコーティング素材でカバーすることを考えました。それから、私達はそれに台形の切り込みを入れて、シルバーのドア アームレストを作りました。」とバリントンは語ります。

オリジナル チャレンジャーのフラットセクション バケットシートは攻撃的なドライビング時にはあまりサポート感がありませんでしたが、ダッジ・チャレンジャー コンセプトカーのフロントシートは、ダッジの名高い SRT シリーズのようにしっかりとしたホールド感を誇っています。トリムカバーの水平のプリーツまたは 「ファレ」が「70年代」の香りをかすかに漂わせています。

再考、再加工、プロポーションの修正、再設計を施されたダッジ・チャレンジャー コンセプトカーは、 クラシックアメリカン マッスルカーの流れを汲む、シンボル的な HEMI エンジン搭載の高性能クーペです。

ダッジ・チャレンジャー コンセプト

参考主要諸元:

- LXの116インチ (2,946mm) のホイールベースパッケージ (120インチホイールベースパッケージから4インチ (152mm) 短くした) の2ドアクーペ
- かつてのダッジ・チャレンジャー クーペの特色を受け継ぐ力強いデザイン手法
- 大胆でシンプル、ストリートレースを彷彿とさせるマッスルカー
- 乗車定員 : 5名
- リアヘッドルーム ターゲット : 930mm
- カーボンファイバー ボディ

車両重量 :	3500 lb. (概算)
全長 :	197.8 インチ (5,024 mm)
ホイールベース :	116.0 インチ (2,946 mm)
フロントオーバーハング :	39 インチ (991 mm)
リアオーバーハング :	42.8 インチ (1087 mm)
全幅 (max):	78.6 インチ (1,997 mm)
全高 :	56.8 インチ (1,442 mm)
トレッド (前 / 後):	64.1 / 65.7 インチ (1,628 mm/1,668 mm)
アプローチアングル :	18.6 度
デパーチャーアングル :	23.1 度
最小回転径 :	37.6 ft. (11.5 m) (カーブ to カーブ)
カップル :	31.5 インチ (799 mm)

エクステリア及びインテリアカラー

エクステリア :	チャレンジャー オレンジ
インテリア :	ブラック

キーパフォーマンス

0-97 km/h :	4.5 秒
97 km/h -0 km/h :	133 ft.
0-400m :	13 秒
最高速度 :	時速 174 マイル
レンジ :	300 マイル

パワートレイン、サスペンション

エンジン :	6.1L Hemi (425hp@6,000rpm/420ft.-lbs@4,800rpm)
ドライブトレイン :	後輪駆動、6 速マニュアル
フロントサスペンション :	独立 SLA

リアサスペンション： 独立 5 リンク式

フロントタイヤサイズ： P255/45R20

ホイールサイズ： 20X 9 インチ

外径： 29.06 インチ (738mm)

リアタイヤサイズ： P265/40R21

リアホイールサイズ： 21X 10 インチ

外径： 29.76 インチ (756mm)

メーカー： グッドイヤー