

三菱 コルト ギャランGTO-MR

1971年(昭和46)

杉浦 孝彦

1 1960年代の自動車産業

1960年代(昭和35~45)はマイカー時代が進み、車種構成も拡大し、次々とスポーツ性をセールスポイントにする乗用車が発表された。生産台数は1960年の100万台弱から10年後には一気に500万台に急増した。他方、自動車産業は1965年に乗用車の輸入自由化、さらに資本自由化を前にして米国ビッグスリーなど、日本市場をにらんだ動きが活発になってきた。国内ではトヨタ・日産の二大系列構想がうわさされ、危機感を感じた3位以下のメーカーはその生き残りの戦略を模索した。

トヨタ、日産から大きく水をあけられている三菱重工は、自動車部門を自動車事業部へ格上げし、1970年にはクライスラー社との自動車合弁会社設立の覚書を調印、自動車事業部が三菱自動車工業として独立した。

海外メーカーから参入がある一方、自動車輸出も重要になってきた。戦後、北米への自動車輸出は、トヨタが1957年(昭和32)にクラウンをサンプル輸出し、対米輸出第1号となり、日産も続き輸出したことで本格化する。

三菱は昭和30年代初めにスクーター約9000台を輸出した実績があったが、四輪の出荷は行っていなかった。1970年(昭和45)から海外市場にも通用する乗用車ギャランの輸出がクライスラー社の販売網を利用し始まった。

2 初代ギャラン・シリーズ

従来の地味なイメージのコルト・シリーズを一新したギャランを1969年に発表、起死回生の商品となった。当時をデザイナー三橋慎一氏が回想している。「コルト1000はさほどヒットせず、三菱の経営陣は思い切って海外のデザイナーを投入しても、お客様が魅力を感じる車を世に送りたいと熱望(中略)気鋭のイタリアのカーデザイナー、ジウジアーロ案のすっきりした面処理を生かしつつ、走りの良さをイメージした三菱の意匠室案の動感がウェッジラインで表現されたダイナミックなデザインが進められた。さらに航空機部門の協力を得て、風洞実験をくり返し、理想的なウェッジ形状を採用した」。このギャランは期待通りヒットして、乗用車市場における三菱の勢力は飛躍的に高められた。生産台数も1969年の12万台からギャランが加わった1970年は24万台と倍増したのである。三菱の攻勢は始まった。

3 コルト ギャランGTO登場

さらにハイレベルのスペシャルティ車志向の需要に食い込むため、1969年モーターショーに「ギャランクーペGTX-1」として出品し、その反響に大いに自信を得、翌1970年「コルト ギャランGTO」と名付け発売した。グレードは今回紹介する1.6ℓDOHCのMR型の他、1.6ℓSOHC

エンジンのM1型、M2型の3グレードある。当時の価格はGTOが112.5万円、M1が78.6万円、M2が84.3万円(東京標準価格)。(当時、1600ccクラスのスedanが70万円前後、セリカリフトバック1600GT車が96万円)

アウターパネルはほとんど専用のプレスを用い、内装も全く新しく設計された。

エンジンはギャランセダン、ハードトップに搭載したサターン1.5ℓエンジンをベースにボアアップした、1597ccを搭載。このエンジンは、真半球型の燃焼室が特徴で、特に高性能モデルのMRには三菱初のDOHCエンジン、ソレックスのダブルチョーク2個で最大出力125PS/6800rpmの高いパワーを出した。5スピードギアで最高時速200km/hに達し、0-400mは16.3秒と当時のGTカーの中でも抜き出したこの高性能がGTOの魅力である。

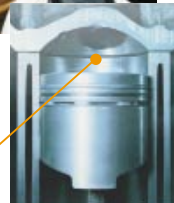
もう一つの魅力は、やはり外形デザインである。三菱の社史では「ロングノーズ・ダックテール(ヒップアップクーペとよばれた)は空気抵抗を減少させ、高速時の浮き上がりを押さえる機能と、スポーティな美しさを調和させた。2座席のスポーツカー並の角度をつけたフロントウィンドウや、曲率50インチの強いカーブのサイドウィンドウは高速安定性が抜群に良く」と評されたとある。フロントは、ブラックマスク、4灯式ヘッドライト、ボンネット上のエアスクープ(ダミー)によって、より精悍



コルトギャラン(クライスラー・ダッジコルト) 北米輸出向けカタログ



サターンエンジン
戦前三菱が航空機エンジンにつけた「金星」「火星」等の惑星名にならって、「サターン」土星とされた



真半球型燃焼室



ラジエターグリル
車名のGTOはイタリア語の「GTカーとして正式に承認された車」の頭文字