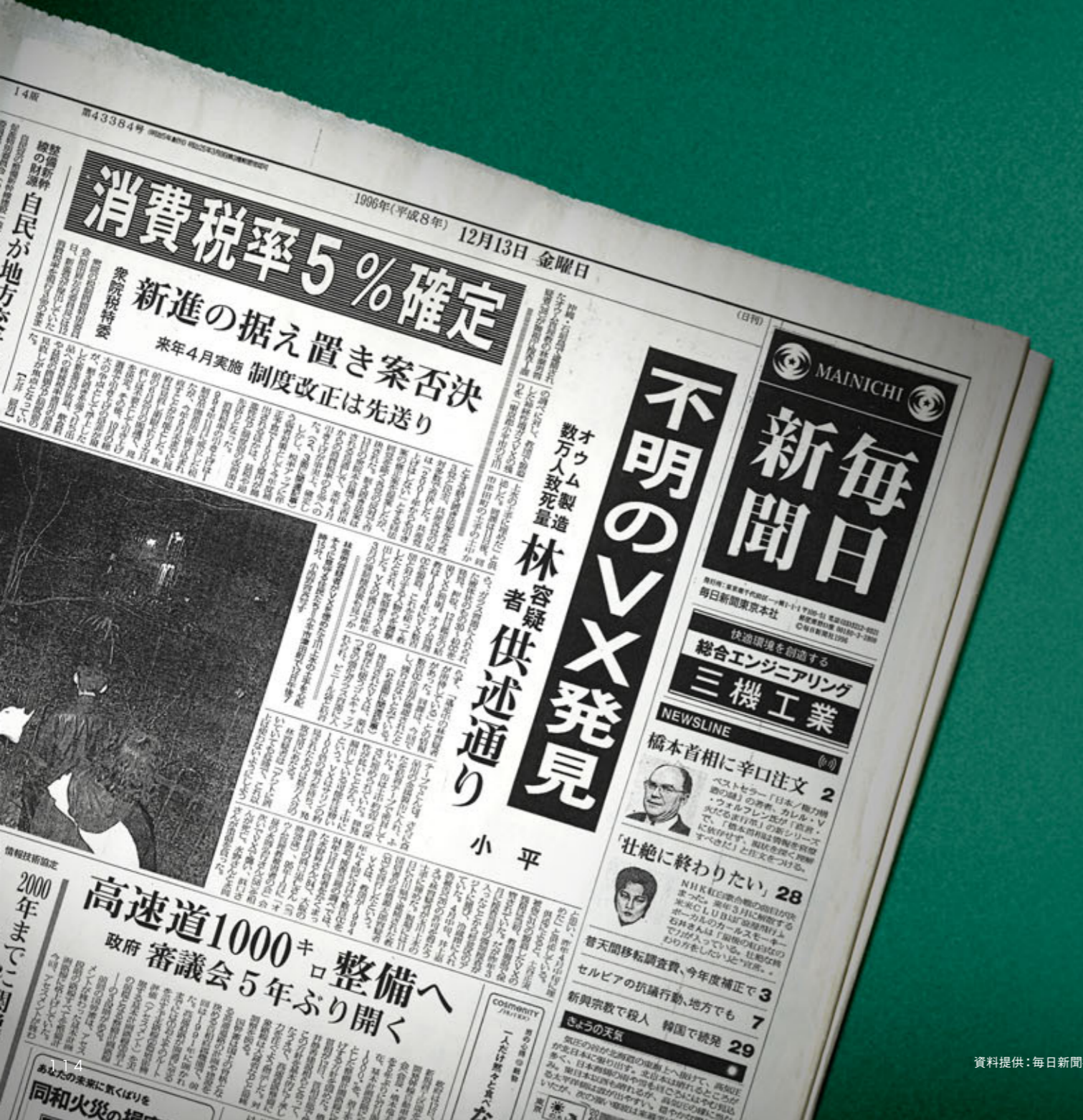


輸入車10年前ニュース

Imported cars before ten years

'96.12

1996年12月13日の金曜日
消費税がそれまでの3%から5%へとアップすることが決まった。
実際の適用は翌年4月からだったとはいえ
新聞各紙の扱いが意外にも小さかったのは
世論が既定路線として受け入れ済みだったからだろうか。
そんな1996年は、輸入車にとって史上最高の登録台数を記録した年でもあった。



12/2

ボルボ850“クラシック”発売



850シリーズのモデル末期に現れた特別仕様車。セダンとエステートの両方に用意された。中間的量販グレードの2.5 20Vと2.5Tをベースとし、レザーシートやウッドトリム、特別なオーディオやアルミホイールなどが与えられている。これら追加装備は“市価100万円相当”と謳いつつ、車両価格は据え置きの460万円～530万円。翌春、850シリーズはS70/V70シリーズへと進化する。

12/12

ジャガーXJにロングボディ登場

上級グレードの“ソプリン4.0”がロングボディに衣替え。ジャガーブランドとしては初のロング版で、ホイールベースを125mm延長し、そのすべてを後席レグクルームに充てるなど基本構成はデイトナ版と共通。価格は従来の標準版ソプリンに対し10万円アップの955万円とされた。この頃のXJはまだ直6ユニット搭載の“X300”系。翌年にV8を搭載して“X308”となった。



12/28



ローバーミニの1997年モデル発表

97年モデルはローバーミニの“安全元年”。運転席SRSエアバッグやシートベルト・プリテンショナー、ドアビームなど時流に沿った安全装備をようやく獲得した。他にもフロントシートの大型化、往年のボディカラー復活(アーモンドグリーン/サーフブルー/ホワイトホールベージュ/ユングレイ)など魅力的なバージョンアップが行なわれている。

史上最高だった輸入車登録台数

輸入乗用車新規登録台数ベスト30

1996年(1~10月)		2006年(1~10月)		10年前対比	
1	フォルクスワーゲン 41,634	1	フォルクスワーゲン 45,352		108.9%
2	メルセデス・ベンツ 34,420	2	メルセデス・ベンツ 40,666		118.1%
3	オペル 32,167	3	BMW 38,428		135.8%
4	BMW 28,307	4	アウディ 11,694		145.3%
5	ボルボ 20,244	5	BMWミニ 11,060		—
6	ローバー 20,087	6	ボルボ 9,047		44.7%
7	クライスラー 13,500	7	プジョー 8,594		238.7%
8	米フォード 13,372	8	クライスラー 4,927		36.5%
9	アウディ 8,050	9	フォード(米独合算) 4,040		21.3%
10	独フォード 5,637	10	アルファ・ロメオ 3,031		132.2%
11	シボレー 4,787	11	ボルシェ 2,952		179.0%
12	プジョー 3,601	12	ルノー 2,614		115.1%
13	キャディラック 2,767	13	ジャガー 2,396		110.8%
14	シトロエン 2,750	14	シトロエン 1,899		69.1%
15	フィアット 2,346	15	スマート 1,707		—
16	アルファ・ロメオ 2,293	16	ヒュンダイ 1,484		—
17	ルノー 2,271	17	ランドローバー 1,445		—
18	ジャガー 2,163	18	シボレー 1,422		29.7%
19	ボルシェ 1,649	19	フィアット 1,158		49.4%
20	サーブ 831	20	ハマー 1,085		—
21	ビュック 742	21	オペル 790		2.5%
22	フェラーリ 481	22	キャディラック 619		22.4%
23	ボンティアック 425	23	ベントレー 453		573.4%
24	ランチア 316	24	サーブ 381		45.8%
25	ロータス 261	25	ロータス 375		143.7%
26	マセラティ 204	26	マセラティ 330		161.8%
27	BMWアルピナ 104	27	フェラーリ 329		68.4%
28	ベントレー 79	28	アストンマーティン 193		402.1%
29	ロールスロイス 53	29	ランチア 139		44.0%
30	ランボルギーニ 50	30	ランボルギーニ 134		268.0%

1996年の輸入乗用車新規登録台数は39万3392台。わずか3年前の1993年からほぼ倍増を果たし、過去最高となった。うち日本メーカーの海外生産車が7万台近くを占めていたとはいえ、輸入車業界は史上空前の好況だったのだ。しかし以降は一途に下降。2005年の実績は26万4729台(日本メーカー海外生産車は約1.8万台)で、今年も昨年対比トントンで推移しており、輸入車の市場環境は依然として厳しい。とはいえブランド別の数字を見てみると悲観するばかりでもない。VW/メルセデスの2大巨頭はバイ縮小の中で着実に実績を伸ばし、アウディやプジョー、ボルシェも大幅アップ。新規参入組のBMWミニやハマーも侮れない存在に成長している。しかしいっぽうでは凋落組も。戦線離脱の憂き目にあったのは96年ベスト3のオペルと、本体が経営破綻したローバー。他に米国勢とボルボのシュリンクも著しい。総じてメーカー間で勝ち組/負け組の格差拡大。ベントレーやアストンマーティン、ランボルギーニの驚異的伸張は、別の意味での格差拡大か?