

RENAULT Alpine V6 turbo

高性能かつ実用的なグランツーリスモ



アルピーヌは、ルノーの販売店を営んでいたジャン・レデレが'50年代初頭に製作したルノー4CVベースのスペシャルに端を発するスポーツカーメーカー。55年に企業化され、'60年代にはアルピーヌの代名詞的存在になっているA110を輩出した。A110からA310へと受け継がれたアルピーヌのDNAをV6GT/V6ターボも内包している。



生産終了から20年近く経過していることもあり、ここ最近、良質車が少なくなってきたが、今回の撮影車両(91年式V6ターボ)は内外装とも綺麗な状態を保っていた。機関系のコンディションもよく、クラッチがオーバーホール済みだったことも幸いし、撮影ポイントまで楽々移動することができた。洗練されたスタイルと室内空間の広さがアルピーヌの特長だが、ステアリング、ブレーキ、シフトなどの素晴らしい感触を知らなければ思ってしまう。非常に魅力的なクルマである。撮影協力: CINQ <http://www.cinqshop.com/>

サーキットでも本領を発揮した切れ味鋭いハンドリングが身上

フランスを代表するコーチビルダー、ウーリエによってデザインされたその独創的なスタイルを見れば一目瞭然だが、85年にデビューしたアルピーヌV6GT(排気量: 2849cc)/V6ターボ(排気量: 2458cc)は、アルピーヌA310を正常進化させたモデルだった。

打倒ポルシェを標榜し、積極的にラリーに参戦したA310(71年登場)は、アルピーヌの名を不動のものとしたA110の後継車だったので、エクステリア・デザインを比較すると隔世の感があるものの、高性能GTとして生を受けたV6GT/V6ターボもフランスで最も成功したスポーツカーのひとつであるA110の子孫ということになるだろう。

さて、既述したようにアルピーヌV6GT/V6ターボはA310の後継モデルだった。FRP製クーペ・ボディ、鋼管製バックボーンフレ

ーム、前後ダブルウィッシュボーン・サスペンション、リアエンジン・レイアウトなど、基本的な構成はA310から受け継がれた。

実は、76年にアルピーヌA310がV型6気筒エンジンを搭載した時から“ポストA310構想”が練られており、結局、ルノーの上層部は大胆な変革を嫌い、A310のよさを活かしていくグランツーリスモ・アルピーヌ(GTA)計画を実行した。

しかし、アルピーヌV6GT/V6ターボへの進化時に車重の前後配分だけは改善され、エンジンの搭載位置がA310時代よりも前方へと移された。この歓迎すべき変更によって、高速安定性とコーナリング・アビリティの面で不利だと言われていたA310の弱点が払拭され、A310 V6がV6GT/V6ターボに進化してからは、高性能かつ実用

的なグランツーリスモとしての資質により一層磨きがかけられた。

アルピーヌの生みの親であるジャン・レデレが車名に付けるほどアルプスの山岳路を愛していたこともあり、アルピーヌの歴代モデルにはワインディングロードを駆け抜ける際にアドバンテージとなるシャープなハンドリングが備わっていた。高性能GTとして登場したV6GT/V6ターボも“まるでレーシングカーのようだ”と形容される剛性感溢れるステアリングを有していた。

つまり、終始安定した高速ツーリングを楽しみつつ郊外の山坂道を目指し、お気に入りのワインディングロードにおいて切れ味鋭いハンドリングを堪能できたわけだ。走りの質を重要視する自動車趣味人にとって、アルピーヌV6GT/V6ターボはデビュー当初から非常に魅力的な存在として映っていた。

なお、アルピーヌV6GT/V6ターボのインテリア・デザインを担

当したのは、当時ルノーと関係が深かったイタリアのマルチェロ・ガンディーニで、巧みなパッケージングによって大人も使えるリアシートを備えていた。前方はもちろん、後方の視界もよかったので、その実用性は本当に高く、名実共にライバル視していたポルシェに肉薄していたといえる。

最後にアルピーヌV6GT/V6ターボのモデル・バリエーションと晩年を紹介しておく、89年にV6ターボをベースとして内外装を上質に仕立てたミッレ・ミリアが追加設定され、90年に前後フェンダーを膨らませ、独特のフロントマスクを採用したスペシャルモデル、ル・マンがラインナップされた。そして、91年にA610がデビューし、アルピーヌV6GT/V6ターボの生産が終了した。機会があったらフランスのエスプリを感じてみるといいだろう。