



## 911カレラの半値で買える フレンチロケットの秘密

ルノー・アルピーヌ V6ターボ／A610ターボ [サンク]

リアのオーバーハングにV6エンジンを搭載し、後輪を駆動する2+2のクーペ、ルノー・アルピーヌ V6ターボ／V6GTとA610ターボ。ボルシェ911カレラに真っ向勝負を挑んだ美しきフレンチロケット3兄弟である。

アルピーヌV6ターボ／V6GTがデビューしたのは85年のジュネーブショー。日本には87年からJAXによりV6ターボが正規輸入されている。89年にV6GTがカタログから落ち、V6ターボは90年に生産を終えた。この年にプリスターフェンダーが特徴の特別仕様車“ル・マン”が発売された。

同じ年に後継モデルとして登場したのが、A610ターボ。エクステリアやシャシーに大きく手が入り、それまでV6ターボの最大の弱点だったエンジンルーム内の冷却性能も大幅に向上させている。生産の終了は95年、アルピーヌの名が冠される最後のモデルとなった。ちなみにA610ターボは、93年にJAXが正規輸入から手を引いたため、ほんの僅かの期間しか正規輸入は行なわれなかった。

### 安さの秘密

相場やタマ数、メカニズムの信頼性などの質

問に答えてくれたのは、ルノーの専門店“サンク”の森 秀一 社長である。

「正規輸入されたのは、V6ターボが約300台、A610ターボは40数台くらいのはずですから、両モデルとも流通量は少ないです。程度のいいV6ターボは200万円前後が目安になるでしょう。特別仕様車のル・マンは50～100万円アップ、A610ターボは300万円くらいが基準になります」希少なスポーツカーにしては、ずいぶんリーズナブルと言えるのではないだろうか。同年代のボルシェ911カレラの半値以下ということになる。

「ボルシェ911カレラは、足グルマに使えるほ

ど丈夫ですもの。消耗品さえ交換していれば、例え10万km走っても全然平気でしょ。V6ターボやA610ターボで、年間1万km以上乗るのは難しいのではないのでしょうか。メカニズムの信頼性や耐久性、ボディ剛性がそれほど高くないんです。当店のお客様の中で、最も走る人は年間8000kmくらい、残りの人は年間3000km以下です。要するにほとんどの人はセカンドカーということになります」

メカニズムの弱点はラジエーターやウォーターホース類だ。水漏れくらいで済めばいいが、ホースが突然破裂することが少なくないという。他には、どんなところに不具合が置きやすいのだろう。

「いろんなところです(笑)。一口にどことは言えません。水回りは、ラジエーターとホースを対策品に交換すると完治します。噂ほどではないですよ。でも、水温の上昇はあきらめるしかないでしょう。V6ターボの場合、エンジンルームの冷却性能はかなり低いです。この点は噂どおり(笑)。長持ちさせるコツは、7～8月は乗らないことかもしれません。ただし、PRV製の2.5Lエンジンは

丈夫にできていて、大きなダメージを受けた個体には出会ったことはありません」

「A610は、V6ターボと比較にならないほど信頼性が向上しています。エンジンルームの冷却性能も格段に向上し、ボディ剛性も高くなっていると思います。スタイリングは似ていますが、中身はまったくの別物と思ったほうがいいでしょう。ただ、残念なのは正規輸入されたのが数十台の希少車ということです。出会いは運を天に任せるしかありません」

なんとなく買い得感の高い相場を形成する理由が分かったような気がする。でも、根強い人気を誇るクルマであることも事実である。その理由を訊ねたところ、「まずは、流麗なボディのデザインでしょう。こんなにエレガントで美しいスポーツカーは他にないと思います。そして、空いた高速道路をかつ飛ばしているときの独特の爽快感。一度味わうと離れられなくなりますよ」と話してくれた。なるほど、安いものには理由があり、人気があるのにも理由があるわけだ。

Text: 野田義彦／Photo: 丸山ヒロト



### 取材協力 サンク

〒168-0063  
東京都杉並区和泉3-59-12東海ビル1F  
Tel.03-5376-7739 Fax.03-5376-7543  
http://cinq.room.ne.jp  
営業時間: 10:00～19:00  
定休日: 水曜日

8月中旬の取材時“サンク”にはV6ターボ(91年式 走行3.6万km[推定] 価格180万円)とA610ターボ(93年式 走行5.6万km[推定] 価格279万円)がストックされていた。正規輸入された黄色いA610ターボは3台しかないそうだ。

