

# ダークホースの座をかけ

競馬の世界では実力の計り知れ  
我々はこれを特集の企画に当てはめてみた。  
なんともややこしい話になる。でも、おも  
「そうかこの手があったか!」と納得でき

# た壮絶バトル2番勝負!

ない馬のことをダークホースという。  
すると大穴グルマの中のダークホースという、  
しろそう。そして4台がゲートインした!  
るモデルを厳選した……つもりである。

Photo: 村上悦子

# V S

FIAT PANDA 1.1CLX

RENAULT 4 GTL

PEUGEOT 306

ALFA ROMEO 145





マイペースで時代を駆



け抜けた濃味の大衆車

# FIAT PANDA 1.1CLX VS RENAULT 4 GTL

「よし、走るぞ!」なんてカんでみても、戦うとか、競うといった緊張感がまったくないフィアット・パンダ選手とルノー4(キャトル)選手である。

パンダは1979年に登場した。2度のビッグマイナーチェンジはあったものの、2000年まで生き続けた長寿モデルだ。組上に載せるのは94~98年に販売されていた1.1CLXである。

対するキャトルは1961年にデビュー、こちらもその後30年以上にわたり世界中の人に愛され続けたアイドル的な大衆車だ。ルノーが初めて開発した前輪駆動車である。試乗車はモデル末期

の87~93年に存在したGTL。

## 室内比較:古風なキャトル、モダンなパンダ

とりあえず、両車に乗り込んでみよう。ともに着座位置が高く、Aピラーが立っているため室内は開放的で明るい。助手席に人がいない限り、広いとさえ感じる。そして、クッションがフワリしていて意外と快適だ。居心地のよさは甲乙つけがたい。

キャトルにはパワーウィンドーはもちろん、手巻き

のハンドルさえ付いていない。サイドウィンドーは、横にスライドさせるだけの原始的なものだ。また、室内からドアを開くためのノブも一般的な位置にはなく、ウィンドー下の穴に指を入れ、隠されている鉄の板を操作する。とにかく、贅沢品はない。まさに実用車の鏡、生きる化石である。試乗車は93年式、走行3.0万kmで95万円。

お次はパンダ。試乗車は、走行1.9万kmで85万円の95年式 1.1CLXである。さすが79年に登場したクル

マ、キャトルに比べるとずっと現代的だ。ダッシュボードに吊ってある棚にも布が巻かれていて見た目にも気を遣っている。そして、生意気にもなんと5段MT。こちらには手巻き式のウィンドー昇降ハンドルも装着されている。当たり前か……。パンダと言えば、ダブル・サンルーフと呼ばれるキャンバス・トップを装備する個体が多いが、試乗車には付いていなかった。屋根の開かないパンダもスッキリしていて貴重だ。ボディの剛性感を考えると、こちらが有利なのは言うまでもない。

## ドライブフィール:動力性能だけでクルマの価値は決められない

まずはキャトルで首都高速を走る。シフトレバーはご存知のとおりダッシュから生える独特の4段ATだ。スムーズに走らせるためには、押す、倒す、引くのシフト操作に慣れなければならない。でも時間が経つと、このシフトチェンジが楽しみになっていくんだなあ。シフトロッドはスカトルを貫通して縦に置かれたエンジンのさらに前方にあるギアボックスへと繋がっている。

右車線に出てフル加速を試みた。もちろん、各

ギアをメーター上に書かれた30/55/80km/hのリミットまで引っ張る。2速で120km/hを軽々とクリアしてしまう力自慢が珍しくない時代だ。いまだき2速が55km/hってどうなのよ、なんて思っていたが、1108cc直4 OHVエンジンは、意外にも割と静かで、割と速い。あくまで割と……だが、余裕すら感じさせるのには驚いた。天下の首都高速の右車線をメルセデス Eクラスの後ろについて巡航できるのだからすごい。排気量は小さいが、回転フィールにスムーズネスを備えたエンジンだ。長いストロークを持つトーションバーによる4輪独立サスペンションの乗り心地も、いい味を出している。

湾岸線に入ったところでパンダに乗り換えた。フロントに横置きされるのは、キャトルと同じ1108ccの排気量を持つ直4 SOHC。パンダの加速には滑らかさを超えて力強さすら感じる。ジウジャー口の手による愛くるしいスタイルから、トコトコのんびり走るクルマというイメージがあるが、高回転域を使ってガンガン元気に走るタイプなのかもしれない。100km/hを若干超える巡航などお安い御用だ。ボディの剛性感も合格と言えるレベルにある。

乗り心地は、キャトルに比べると若干硬めだが、ハーシュネスはきっちり遮断してくれる。フラットな乗り心地と言っても過言ではない。そして、5段MTのおかげで静粛性もなかなかのものだ。味わい深さはキャトルに負けるものの、走りの実力は数段上に行く。高速道路でもエンジン音に混ざってロードノイズが聞こえてくるのには驚いた。

## 中古車事情:流通量と相場

キャトルは、ボロいタマで20万円くらいが目安となり、走行距離の少ない極上車には120万円以上の値が付く。残念ながら流通量は少ない。試乗車を提供してくれたフランス車専門ショップ“サンク”にも年間2~3台しか入ってこないらしい。ボディカラーや年式を選べる状況とは言い難いだろう。

パンダはキャトルに比べると格段に探しやすい。試乗車を拝借したイタリア/フランス車専門ショップ“コレツィオーネ”には、年間20台くらいの入庫があるという。相場は、

前期型の999ccモデルが20~50万円、後期型の1108ccは60~100万円が目安だ。ブルーのボディカラーに人気集中しているため、この色のタマだけは予約が必要かもしれない。

両車とも、都会的な生活スタイル/センスを持つ人から圧倒的な支持を得ている。人気の秘密はその個性的なルックスだ。レトロ度は高いけれど、いまでも充分足グルマに使える実用性の高さがポイントだろう。この対決、あなたならどちらに軍配を上げます?

Text:野田義彦



フィアット・パンダ 1.1CLX  
95年式、走行距離 1.9万km。販売価格85万円(消費税込み)  
車両協力=コレツィオーネ ガラージュ Tel.03-5758-7007



ルノー 4 GTL  
93年式、走行距離 3.0万km。販売価格 95万円(消費税込み)  
車両協力=サンク Tel.03-5376-7739



走って楽しい小粋な



コンパクトカー対決

# PEUGEOT 306 VS ALFA ROMEO 145

ダークホース対決の第2弾は、プジョー306 vs アルファ・ロメオ145。306は94年、145は96年から日本で販売されているので、一昔前のクルマのように感じるかもしれないが、両車とも現行型にバトンを受け渡したのは2001年秋のこと。最終年式のクルマならば、まだ最初の車検を受けたばかりだ。そのうえ、欧州車はモデル末期まで細かなアップデートを欠かさないので、現在の基準に照らし合わせても充分実用に堪える実力を持っている。



306スタイルプレミアム  
00年式、走行距離2.5万km。販売価格139.8万円(消費税込み)  
車両協力=ブルーライオン東京有明 Tel.03-3527-5055

ボディ形状と搭載エンジンを比べてみると、145は3ドアハッチバックに2L直4と5段MTの組み合わせのみ。ただし、96年9月～98年9月の前期型、可変バルブタイミングエンジンを搭載した98年10月～99年8月の中期型、ボディ同色バンパーを採用した99年9月以降の後期型の3世代に分けることができる。

対する306はバリエーションが豊富で、ボディ形状だけでもハッチバック(3ドア/5ドア)、ワゴン(ブレーク)、カブリオレ、セダンの5タイプが存在する。エンジンは1.8Lと2Lの直4が基本となり、97年のマイナーチェンジ以降はスタイルのAT車を除き全モデルがDOHC16バルブである。トランスミッションはMTとATが用意されたが、グレードにより設定は異なる。

今回取り上げるのは98年式の“中期型”145と、00年式の306スタイルプレミアムである。

## 室内比較：明るく開放的な306、アバンギャルドな145

まずは乗り込んだ印象から。306はダッシュボードが低くて視界が良い。また、サイドウィンドーが大きく室内が明るいので、コンパクトなボディにもかかわらず開放感がある。シートは一見すると平凡な形状だが、座り心地はやはり絶品だ。体圧がシート全体で分散され、まるでオーダーメイドのように体型にフィットする。長時間座っていても、体の一部分だけが痛くなるようなことがない。個人的にはXSiやS16に装着されるサイドサポートの張り出したスポーツシートよりも、スタイルプレミアムのふんわりとした感触のシートに好感が持てる。

145は、助手席前が凹型になったダッシュボードやドアミラー付近に段差のあるサイドウィンドーなど、全体の造形が今でも斬新だ。独特な形状のサイドウィンドーのせいだろうか、シートに座ると自分が“前のめり”になっているように錯覚する。まるで、クルマが“クラウチングスタート”のポーズをとっているようで、“さあ、走

るぞ”という気分させてくれる。ちなみに、3ドアでも、シートバックの折り畳みレバーの位置が適切なので、後席に乗り込むのもそれほど苦にならない。

## ドライブフィール：両車ともにハッキリした性格の持ち主

306の乗り心地は素晴らしい。走行中にマンホールや段差を意識的に踏んづけてみたが、路面の凹凸を足下だけでスバツといなしてしまふ。そのうえ、前述したシートとの相乗効果で、乗員には不粋なショックを伝えない。全長4mのコンパクトカーなのに「よくまあこんな乗り心地を」と感心してしまう。しかも、乗り心地が良いからといって、足まわりがフニャフニャなわけではなく、しっかりとしたコシがある。ステアリングを切れば、それこそミズスマシのようにスイーッと曲がって行く不思議な感覚を味わえる。

一方145は、まずエンジンありきのクルマだ。やはり2Lツインスパーク・エンジンの吹け上がりの良さは、何物にも代えがたい魅力がある。特に4000rpmを超えてからの伸びのよさはアルフ

ァ・ロメオならではのもの。乾いた音質のエグゼーストノートを開きたくて、ついつい無用なシフトチェンジを繰り返してしまう。それにステアリングもロック・トゥ・ロック2.3回転と非常にクイックな設定。ステアリングの動きに合わせて、鼻先が瞬時に向きを変えるさまは痛快そのもの。クルマを操る喜びは大きい。

## 中古車事情：流通量と相場

306ハッチバックモデルのうち、認定中古車の規準に適合する年式だけに絞っても、スタイル(～99年)、スタイルプレミアム(99～01年)、カシミア(97～99年)、XSi(～01年)、S16(～00年)とグレードは豊富。そのなかで流通台数が多いのは00年式のスタイルプレミアム。ボディ同色のバンパーやサイドモール、サイドスカートなど、上位グレードと同等の外観を得ているため人

気が高い。150万円前後のクルマが売れ筋だ。145の中古車は、前・中期型と後期型の割合が半々といったところ。前・中期型ならば100万円以下の車両も見つけられる。後期型は100万円台前半、キセノンヘッドランプやMOMO製のパーツを装着した限定車のセリエスペチアーレは150万円前後が相場の目安となる。最近では赤以外のボディ色の需要が増えているらしいが、出回っているのは圧倒的に赤が多い。

Text: 鈴木宏宗



145QV  
98年式、走行距離6.7万km。販売価格70万円(消費税込み)  
車両協力=コレツィオーネ ガラージュ Tel.03-5758-7007

## FIAT PANDA 1.1CLX



メーターは速度／燃料計の2つ。回転計はないから感覚を頼りにシフトアップするしかない。

カジュアル感がパンダの雰囲気に合っているシート地のデザイン。室内はとにかく明るい。

1.1L直4SOHCエンジンとスベアタイヤが同居する。本国の主力は903ccのOHVだった。

高速道路で力強い味方になってくれる5段MT。上級グレードのセレクタはCVTを採用していた。

# VS

## RENAULT 4 GTL



パンダ同様、メーターは速度／燃料計だけ。黄色い数字は各ギアのリミットを表す。

肉厚で座り心地のいいシート。それにしてもしイバーの長さは割り箸くらいしかない。

ガバッと全開になるエンジンルーム。シフトロッドはスカトル上部を貫通している。

4段MTのシフトレバー。運転席側に倒して押し込むと1速、そのまま引けば2速。

## PEUGEOT 306



オーディオとエアコンの操作系が高い位置にあるので、見やすく使いやすい。

一見すると何の変哲もない形状だが、このシートは座り心地が最高だ。

2.0L直4DOHC。最高出力132ps／5500rpm、最大トルク18.7mkg／4200rpm。

スタグガート式のシフトゲートは4→3、3→2などのマニュアル的な操作がやりやすい。

# VS

## ALFA ROMEO 145



造形は大胆だが、操作系はシンプルで使いやすく、実用性は犠牲になっていない。

サイドサポートの張り出した、スポーティな形状のシート。ホールド性は良い。

2L直4DOHCは、最高出力155ps／6400rpm、最大トルク19.1mkg／3500rpmを発生する。

145には5段MTしか設定されていないが、ダイレクトにクルマを操る喜びは大きい。



# FIAT PANDA VS RENAULT 4 GTL

# PEUGEOT 306 VS ALFA ROMEO 145

### キャトルに首ったけ

小さいくせに強烈なオーラを放つ4台だった。しかも、すべて100万円前後の予算で狙えるクルマである。なかでもルノー4には、グラッときた。押したり引いたりする例のシフトレバーは、ギアが噛み合う感触をしっかりと手のひらに伝えてくる感触がたまらない。コーナーではゆったり深くロールしてフワリと戻る。そのフワリに何とも言えない味があるんだなあ。価格以上の価値があるダークホースである。この勝負、キャトルのKO勝ちとしたい。

野田義彦

### ずっとパンダが好きでした

パンダを預かり目黒通りを都心に向けて走らせていると、前方にVWエンブレムをつけた“大きな”ハッチバックが見えた。ゴルフだろうと思って近付いてみるとそれはポロだった。パンダに乗っていると普段よりも他のクルマが大きく見える。ワゴンRだって黄色いナンバーをつけているのが不思議なくらいだ。約数を持たない素数みたいにシンプルでコンパクトなクルマだが、乗っている自分が小さくなった気はしない。それがパンダ最大の魅力だと思う。パンダ大好き。佐藤貴昭

### この顔触れならアルファは立派な優等生

穴といえば穴だが、王道といえば王道なこの4台。おのおの独自の魅力があり、それぞれ熱烈なファンを持つ。しかしこうした個性派たちを敢えてマジメに捉えてみるのも面白い。さすれば答えは明白だ。私はけっしてアルフィスタではないが、マジメに考えればアルファ145に決まってるのだ。レスポンスなエンジンと軽快なハンドリングと侮れない乗り心地と広い室内と広い荷室。ましてや4台のなかで一番安価なのが、まさかこのクルマだとは誰も思うまい。

加納亨介

### フランス車党というわけじゃないのですが

現在ゴルフを所有する筆者にとって、同セグメントに属する306と145は有力な乗り換え候補となる。145は運転する楽しさが4台のなかでもピカイチで、70万円という価格も大変魅力的だが、生活を共にするなら306をセレクトしたい。正直なところ、優れた足まわりと快適なシートがもたらす極上の乗り心地にほだされて、他のクルマはまったく目に入らなかった……。手頃な価格のMT車が見つければ、本気で購入を検討しよう。

鈴木宏宗

### FIAT PANDA 1.1CLX

大穴度★★★★★  
タマ数★★  
極上車残存率★★  
動力性能★★  
ファン度★★  
大人度★★★★

### RENAULT 4 GTL

大穴度★★★★★  
タマ数★  
極上車残存率★  
動力性能★  
ファン度★★★  
大人度★★★★★

### PEUGEOT 306

大穴度★★★  
タマ数★★★★  
極上車残存率★★★★  
動力性能★★★★  
ファン度★★★★★  
大人度★★★★★

### ALFA ROMEO 145

大穴度★★★  
タマ数★★★★★  
極上車残存率★★★  
動力性能★★★★  
ファン度★★★★★  
大人度★★★