

ドイツ車に飽きたらフランス車がある！ 大ブレークを予感させる これだけの理由。

想い起こせば日本の輸入車業界は「かつてアメリカ、いまドイツ」、そんな構図に縛られてきました。しかし、ヤナセとメルセデスとVWに牽引されて王座を掴んだドイツ車天下はもう長く、そろそろ「次の主役」を考えてもバチは当たらないでしょう。そこでフランス車に注目！各ブランドの認定中古車システムもいよいよ整って、これからはフランス車!! 流行りますよ。

Le Figaro

Août 2007

Si vous êtes lassé des voitures allemandes, les voitures françaises sont là !

Voici toutes les bonnes raisons laissant présager un énorme succès



Lorsqu'on pense au marché japonais des voitures étrangères, cela se limite au schéma : « hier les Etats-Unis, aujourd'hui l'Allemagne ». Pourtant, l'empire des voitures allemandes hissées sur ce trône par Yanase, Mercedes ou Volkswagen n'a que trop duré et songer à leur trouver un « successeur » n'a rien de choquant. Intéressons-nous aux voitures françaises ! Les raisons d'un choix en leur faveur ne manquent pas car « leur conduite met de bonne humeur », «

ses produits mais également les judicieux efforts de ses distributeurs dans l'archipel qui ont porté leurs fruits. D'ailleurs, on peut dire que des marques comme Volvo ont déjà su, antérieurement à Peugeot, s'affirmer brillamment sur le marché. On ne peut nier la présence d'éléments vendeurs comme la déclinaison d'une gamme qu'on croirait née pour le marché japonais, un calendrier des lancements sachant entretenir l'intérêt pour ses nouveautés ainsi que des séries limitées, puis une conception qui, comparativement aux autres, rappelle

理由その1：明るい気分になる



RENAULT MEGANE 2.0 CITROËN C4 SEDAN 2.0 PEUGEOT 307 FELINE 2.0

【対談】竹岡 圭（モータージャーナリスト）× 野田義彦（小誌編集長）

VWゴルフV GTIとミニ・クーバーを並行所有するほど、
欧州のハッチバックにめっぽう弱いモータージャーナリストの竹岡 圭。
フランスの小粋な代表選手たちには、常にリーチがかかっている状態と話す。

野田 編集部が用意したのはフランス車を代表するお馴染みのクルマ、ルノー・メガーヌ／シトロエンC4／プジョー307のすべて2.0版です。あらためて乗ってみてどんな印象を抱きましたか。

竹岡 ありきたりだけど、共通しているのは癒し系タイプということかな。ドイツ車って、カッコリすぎていて、疲れている時に乗るのが辛いじゃない。1台はこのクラスのフランス車を手元に置いておくのと便利に使えると思う。お世辞じゃなくて、個人的にもルノー・メガーヌはずっと気になっていて、次の有力候補として考えているんだよね。

野田 もしかして、増車ですか？

竹岡 まさか。どちらかに入れ替えだよ（VWゴルフVGTIとミニ・クーバー）。欧州のハッチバック

ばかり3台持っても勿体ないし。

野田 本当にハッチバックが好きなんです。竹岡 好きというか、荷室へ気軽に荷物を放り込めるし、都市生活者にはボディサイズも適しているからやっぱり便利なんだよね。

フランス車度数の高いメガーヌ

野田 ところでメガーヌのどのあたりに惹かれているのですか？

竹岡 まずは、わざわざフランス車を選ぶ理由がどこにあるのか、ということだよ。

野田 その「わざわざ」って言葉はすごくいい表現だと思います。

竹岡 せっかく輸入車に乗るわけだから個性の

強いクルマのほうがいいじゃない。フランス車の生命線は個性でしょう。その点で、メガーヌのスタイリングは合格。特にリアのデザインは個性的ですごくカッコいいと思う。エンジンも活発に回るから退屈することはないし、このクラスにしては乗り味に高級感もあるから。

野田 フランス車らしさを感じるわけですね。

竹岡 疲れている時に乗ってもホッとできて明るい気分になれるよ。で、2.0(AT)の新車価格が270万円というのはかなり買い得だと思って。次に買うならメガーヌかなと。

野田 ちなみに2.0の認定中古車は170万円前後から探せますから、こちらでも買い得感が高いです。



竹岡 ルノーの中古車は、もっと流通量があれば売れるんじゃないかな。

野田 それにはもっと新車が売れないと……。ただし、前期型(06年秋に行なわれたマイナーチェンジ前のモデル)の流通量は増加傾向にあるようです。希少ではありますが、稀にルノースポールも出てくるみたいですよ。僕は、こちらに触手が動かされます。フルブーストがかかった時のあの強烈なトルクステアは病みつきになる(笑)。いまどき珍しいじゃじゃ馬です。休日出勤の際のストレス解消に貢献しますよ。

竹岡 ところで最近のルノーって、フランス車にしては足とシートがちょっと硬い気がするんだけど、どう思う?

野田 許容範囲じゃないですか。少なくともドイツ



ツ車みたいな硬さではないですから。

竹岡 たしかに最近のドイツ車は道路の段差などでドスンとくるから、それに比べれば全然マイルドなんだけどもね。でも、メガーヌ

はもう少ししなやかなほうがキャラに合っていると思うな。

フランス車きっての優等生、307

野田 僕はプジョー307が好きですね。加速していく時のエンジンのフィーリングに、プジョーだけの世界観があって好感が持てます。一気にドカーンと速度を上げるのではなく、じわじわスピードに乗っていく感じがマルです。フランス車特有の加速感なのではないでしょうか。サスベ

ンションはもう猫足とは言えないけれど、それでもVWゴルフやBMW 1シリーズの足に比べればかなりマイルドです。高速安定性もすばらしい。都市部で日常使いするのならこんな性格のクルマがいいですよ。140psという最高出力は1300kgの車重を考えると非力に思えるかもしれませんが、走らせてみるとまったくそんな印象は抱かないはずです。それどころか、3500回転くらいからグイグイ前へ出ていく感じはなかなか力強いし、賛否両論ある独特の4段ATも僕はまったく気に入られません。

竹岡 世界中のクルマがアイシン製を採用してもおもしろくないしね。私も307の完成度はすごく高いと思うよ。もしかするとフランス車で一番の優等生かもしれない。でも、スタイリングにはもっと個性がほしい気がする。

野田 試乗車はPEUGEOT大田から拝借してきた06年式の認定中古車で、走行距離はなん

と2200km。価格は220万円です。

竹岡 こういうクルマを知ってしまうと、もう新車を買えない(笑)。

我が道を行くシトロエン

野田 さて、シトロエンC4にいきましょう。スタイリングはかなり個性的ですね。好き嫌いがはっきり分かれるでしょう。

竹岡 シトロエンって、いま最も個性の強いブランドかもしれない。特にインテリアのデザインがいいよね。BXやクサラのチープ感が懐かしいよ。

野田 「シトロエンの世界観がわかる人だけが乗ってくればいい」みたいなきっぱりとした割り切りがあります。どう考えても一般受けを狙っているとは思えない(笑)。何と言ってもハイドロ系の足という飛び道具を持っているから強いです。それを考えるとC4の走行感覚ってシトロエンの



【上段】フランス車らしいセンスを感じさせるルノー・メガーヌの明るい室内。触れた途端にそのスイッチの機能を連想させる“タッチデザイン”のコンセプトが貫かれている。【中段】こちらも個性的で明るい雰囲気のシトロエンC4。ドイツ車とは異なる方向性でデザインされていることがひと目でわかる。デジタル式スピードメーターはダッシュボード中央に配され、ステアリングコラム上にはバグワンプ式タコメーターが装着される。HDDナビが標準となるのがトピック。【下段】3車の中では最もスタンダードなデザインを採用するプジョー307。“光モノ”を効果的に使用してシックで高級感のある空間を演出している。



【上段：ルノー・メガーヌ 2.0】04年に上陸を開始したメガーヌ。4240×1775×1460mm。車重1330kg。2ℓ直4エンジンは133ps/19.5mkgを発揮。新車価格：270万円【中段：シトロエンC4セダン2.0】クサラの後継を担うミドルクラス・ハッチバック。4260×1775×1480mmのボディを2ℓ直4ユニット（143ps/20.8mkg）が軽快に引っ張る。新車価格：269万円【下段：プジョー307フェリヌ2.0】05年秋に登場した後期型には“フェリヌ”のサブネームがつけられる307。4210×1760×1530mm。搭載される2ℓ直4エンジンは140ps/20.4mkgのパワーとトルクを発揮する。新車価格：269万円。



オーソドックスなリア・デザインを採用するプジョー307を個性派のシトロエンC4（左）とルノー・メガーヌ（右）が取り囲む。特にメガーヌのリア・スタイルはその後に登場するハッチバックに大きな影響を与えている。プジョー307フェリヌ2.0は認定中古車。まだマイナーチェンジ前のモデルが主流だが、05年に登場した後期型も徐々に勢力を拡大している。後期型2.0の平均価格帯は100万円台後半～200万円前後。人気は高く活況を呈しているもよう。
車両協力＝PEUGEOT大田（06年式・走行2200km・価格220万円）Tel.03-5744-7871

中ではけっこう普通なのかもしれません。
竹岡 でも、この前C4ピカソに試乗してみて、久しぶりに「うわー、フランス車だなぁ」と思った。スタイリングもインテリアも、そしてあのフワーと曲がっていく感じもいいじゃない。やっぱりフランス車は、あれくらい振り切ったところがないとね。
野田 Aピラーの傾斜が強くて、ダッシュボードは家庭菜園が楽しめそうなくらい広いです。さらに、フロント/サイドのウィンドーがでかくて温室の中にいるみたいな感じで、意味不明なところがありますけれど、癒されて明るい気分になることだけはたしかです。
竹岡 きっとシトロエンってそれでいいんだよ。

「どうすれば万人に受けるか」は日本車に追求してもらって、我が道を走ってもらいたいよね。
野田 C4は中古車の流通量が徐々に増えてきていて、いま狙い目のモデルになっています。200万円くらいから探せるようです。
竹岡 シトロエンの中古車がディーラーの保証付きで買えるなんてすごいことだよ。90年代までは考えられなかった。
野田 やはりCの付くモデルになって信頼性も向上しているという証拠です。売ったクルマが次々と故障しては商売になりませんから。
ドイツ車の次は？
野田 話は変わりますが、最近ドイツ製のニュー

モデルに対する注目度がそれほどでもなくなっていると思いませんか。
竹岡 「今度の新型もどうせあんまり変わらないのでしょ」と質問する人が増えているのはたしかだよ。
野田 あのカッコリ感と最新の電子デバイスに飽きている人が増えているのかもしれない。
竹岡 話をしていると、フランス車のカジュアルで、ユルユルで、明るい雰囲気みたいなものが時代に合ってきているような気がしてきたよ。これから流行るかもしれない。でも確証はない(笑)。
Text：野田義彦/Photo：丸山博人

竹岡 圭の評価			
	メガーヌ	C4	307
スタイリングの洗練度	◎	○	△
インテリアのクオリティ	△	◎	○
動力性能	○	△	◎
乗り心地	○	△	◎
キャブの広さ	△	◎	○
操る楽しさ	◎	△	○
高級感	◎	○	△
明るい気分になる	◎	○	△
中古車の流通量	△	△	◎
中古車の買い得度	○	○	◎

◎=優 ○=良 △=可