

理由その5：あんまり見かけないし、なんとなくオシャレ



## RENAULT LUTECIA 1.6 éLe CITROËN C3 PLURIEL PEUGEOT 207

パリのロンボワンを埋め尽くしているコンパクトハッチ。  
庶民のアシである以上、そこには彼らの思想や理想が色濃く反映されている。  
日本で乗ると、単なるマイノリティ的快感をはるかに超えた喜びを味わえる。

フランス車っておもしろい！ そんな新たな感動をボクにくれたのは、25年ほど前に出会ったルノー5(サンク)やシトロエンGSAだ。当時の日本における輸入車は、今とは違い完全なマイノリティで、中でもフランス車は少数派。それだけに「芸術の国から来たおしゃれなクルマ」という鮮烈な個性や存在感が光っていた。

で、デザイン性やセンス以上に衝撃的だったのは、今風に表現するところの「癒し系」の乗り味。素直に上下動するしなやかな足と、歴史の長い椅子文化が生み出したふんわりシートがもたらす乗り心地はまさしく感動モノ！ ハイドロニューマチックの足を持つGSAは当然として、小さなボディと一見しょぼいメカで構成されるサンクでさえ、当時の国産2ℓクラスより明らかに上等な乗り心地を備えていたのだから、インパ

クトは目から鱗のレベルだった!!

### 優等生なのはルーテシア

つい昔話が長くなったが、今、目の前にあるルーテシア(現地名クリオ)は、フランス車の魅力をボクに教えてくれたサンクの末裔にあたるモデル。サイズはふた回りほども大きくなり、スタイルも大きく変わったが……小粋なフォルムややさしい感触を伝えるシートには、たしかにサンクの面影をだぶらせることができる。

なら、乗り味は？ 先代はフランス車テイストを色濃く残していたが、グローバル化を大幅に進めた現行型は、世界基準のいいクルマになる過程で、フランスの土地柄や国民性が育んだ個性を少し控えめにした印象がある。

それを感じるの、たとえば低速域の乗り心

地。ブルブル振動を伝えたり、うねりであおられ気味になる場面があるのだ。ロードホールディングは優秀で、操縦安定性も先代より高い次元でバランスしているだけに、あとは「もう少し足がしなやかに動けば……」というのが実感。なお、速度を上げればフラットライドの方向に向かい、乗り心地はグッと快適に変化。その面ではフランス車に対する期待を裏切らない。

そして、112ps/15.4mkgの1.6ℓとAL4(ルノーとPSAが共同開発した4段AT)を組み合わせたパワートレインの出来は水準以上。市街地から高速、山道に至るまで、不満のない加速力と静粛性を提供する。5000回転を超えるとエンジンはかなりノイジーだが、そんな高回転域まで引っ張らずとも、ルーテシアを軽快かつスポーティに走らせることが可能だ。また、AL4には減

速時のシフトダウンに付随するギクシャク感など、いくつかのクセが認められるが、それも容認と納得の範囲内にある。

早期の改良が望まれるのは、操舵感、保舵感に不自然さがある電動パワーステアリングぐらい。居住性、積載性、ドライビングポジションの設定やアジャスト自由度、インテリアの質感といった「クルマの基本」はきちりと作り込まれている。そうした視点から見れば、ルーテシアは幅広い人に適合する優等生タイプのフランス車と言えるだろう。

### フランス車らしさならC3

逆に、「好き、嫌い」がハッキリとわかれそうなのがシトロエンC3だ。カボチャの馬車をイメージさせるスタイルを「かわいい」「ユニーク」と好意的に捉えるか、「へんてこ」または「諸元や見た目からイメージするより後席やラゲッジスペースは狭め」とネガティブに捉えるかで、評価や好感度は天と地ほどに変わってくる。

そうした基本の印象は、クロードからスパイダー・ピックアップまでの5つのボディスタイルに

変化する「モジュールコンセプト」を具現化したブルリエルも変わらない。いや……「ブルリエルはより難解」という人も少なくないだろう。なにしろスパイダー状態にするには片側12kgのアルミ製サイドアーチを取り外す必要があり、雨天の多い日本では「もしも雨が降ってきたらどうしよう」という心配までしなければいけないのだ。こう言っただけは身も蓋もないが、「ただの電動キャンバストップでいいじゃない」と考えるのが普通の思考かも。

とはいえ、ファッション性やエスプリこそがフランス車本来の個性であり魅力と考える人にとっては、ブルリエルはまさしくハートをズキュンと



エクステリアと同様にソフトな曲面を持つダッシュボード。エアコン吹出口はスカッシュのボールがモチーフ。

射抜く存在だ。スタイルはユニークそのもので、トップを開ければ天井知らずの解放感だけでなく、「なんだ、このクルマは!?!」という周囲からの驚きと羨望の視線までを手に入れることができる。そう、一粒(1台)で2度、いや3度はおいしい



キャビンの雰囲気は良くも悪くも無国籍風。使い勝手が良いが個性は薄い。後席は6:4分割の可倒式。



いクルマなのだ。個性が強いだけに着こなすのは難しいが、ブルリエルが板に付くようになれば……間違いなくおしゃれな人として一目も二目も置かれる存在になる!

また、乗りこなす楽しさにも注目。5段オートメイトMTのセンソドライブにはクセがあり、発進のもたつき感やシフトアップ時のギクシャク感に反発を示す人は多いはず。が、運転の習熟により、その違和感を快感に変えることもできる。加減速に合わせてパドルとアクセルの操作を連動させれば、110ps/15.3mkgの1.6ℓは俄然として生き生きとしてくるのだ!

PSA(プジョー・シトロエン)が使う現行の1.6ℓは、3000回転から5000回転半ばにおいてゾーンを持つ意外なほどスポーティな性格の持ち主。正直言ってAUTOモードとの相性はイマイチで、積極的にパドルシフトを活用するのが良策だ。パドルを引くタイミング、右足の動かし方……習熟度が深まるほど、よりスムーズかつ活発に走らせられることができるようになるから、きっと、乗るほどにブルリエルが愛おしい存在に思えてくるに違いない。

加えて、快適な乗り心地も大きな魅力。しなやかに上下する足と、大きなエアボリュームを持つ15インチ65扁平タイヤがもたらす乗り心地は、低速域や荒れた路面の市街地でもやさしさにあふれている。つまり、フランス車ならではの心地よく爽快な走り、日常的に味わうことができるというわけ。そこでトップを開ければ、気分は一段と開放的に! 癒し系のフランス車として、ブルリエルは絶対に外せない存在だ。

### フランスとドイツのイイトコ取り

しんがり日本上陸を果たしたばかりのプジョー207。206が世界的大ヒットを飛ばしただけ



エクステリアの強烈な個性とは対照的に、ダッシュボードの基本造形は普通のC3と共通。操作系の使い勝手は良好。

に「スタイリッシュでスポーティなコンパクトカー」という前作の基本路線を踏襲しての登場だ。ただし、全長を195mm、全幅を80mm、ホイールベースを100mm拡大するなど、体格はひと回り以上大型化。よりアグレッシブになったスタイル



サルーン、パノラミックサルーン、カブリオレ、そしてスパイダー。ただし外したサイドアーチを収納するスペースはない。



も見どころで、押し出し感はかなり強くなっている。また、エンジンを一新するなど技術面でも確実な進化をカタチにした。

となると、走りの変化が気になるが……。120ps/16.3mkgを発生する1.6ℓユニットは、



3車中最もスポーティなデザインのダッシュボード。最後発だけに高級感の演出も抜かりない。

低中回転域の力強さとスムーズさが際立つところで、1250kgにまで増加した車重を意識させないキビキビした加速感を提供する。組みあわされるATも、ルーテシアと同様のAL4型ながら制御の熟成が確実に進んだ印象。かなりスムーズな変速を実現しているのも見逃せない点だ。加えて、電動パワーステアリングの操舵フィーリングも今回の3車の中でいちばん自然。様々な面で最新モデルの優位性を実感することができた。

とはいえ、フランス車として見た207には、いささかの疑問がないわけではない。まずは操縦安定性。軽快感が持ち味だった206から一転して、207の走りはしっかり感をベースとした調教



試乗車は素の207だが、それでもフロントシートのサイドサポートはご覧の通り立派なもの。

になった。その印象は「まるでドイツ車みたい」。タイヤが悲鳴を上げるハードコーナリングでもリアはしっかりと踏ん張り、安定した弱アンダーステアに付けられている。理性の面では、そこに異論を差し挟む余地はない。

が、かつての205や206のファンなハンドリングを知るボクとしては、「もっと軽やかに、機敏に!」とグチの1つもこぼしたくなる。さらには、乗り心地も締まった印象に変わった。トゥー・マッチな印象の16インチ55扁平タイヤ、フランス車としては当たりが硬めのシートも腑に落ちない点で、低速域ではコツコツ、ブルブルといった振動を正直に伝えてくる。

フランス車の伝統であるやさしい乗り味をブジョーに求めるファンは、ちょっと考えさせられてしまうことだろう。対して、スタイルやムードのおしゃれさこそフランス車の魅力と考え、走り味の面ではドイツ車にシンパシーを感じる人にとっては、207はもっとも理想に近いモデルといえそう。BMWと共同開発したエンジンも、そこでは大きな訴求ポイントになるに違いない。

Text: 森野恭行/Photo: 五條伴好

