

## その7：先代モデルは買い得！でもリッチに見える



Le Ucg

7ème raison :

L'ancien modèle sera une affaire ! Mais vous passez pour une personne riche



L'usage on pense au voitures étrangères schéma : « hier les l'Allemagne ». Pourtant, allemandes bisées sur Mercedes ou Volkswagen s'engager à leur trouver un « choquant intéressé-mais Les raisons d'un choix en pas car « leur conduite ite les femmes les admettent banales » en « les modèles bon marché ». Comme un modèles d'occasion à fin temps des voitures français faire un malheur. N'est-ce pas Peugeot qui a étrangères ayant sa affluence populaire au Japon de quelques années ? C'est en ses produits mais également ses distributeurs dans l'air fruits. D'ailleurs, on peu comme Volvo ont déjà Peugeot, s'affirmer brillant se peut être la présence comme la déclinaison d'a été pour le marché japonais lancements sachant entre mouvements ainsi que des con-



## RENAULT LUTECIA RENAULT SPORT 2.0 PEUGEOT 306 STYLE PREMIUM CITROËN XANTIA 2.0

実用性に優れたフランス車の魅力は、ちょっとやそつでは色あせない。  
そこで日本でも人気の高かった、一世代前のモデルを集めてその実力を再検証。  
そこには最新モデルでは手に入らない、飾らない魅力が詰まっていた。

フランスの田舎道をクルマで走っていると、かなりの確率で自転車、それも相当なスピードで走っているロードレーサーに出会う。もちろんツール・ド・フランスのような自転車レースを催す国なのだから、驚くような出来事ではないかもしれない。だがそうした猛スピードで走っている自転車がごとごとく年季の入った旧型であり、それをピカピカに磨き上げたうえで現役のレーサーばりに走っているのを見せつけられると、さすがに恐れ入る。

### ぬくもりを持ったホットハッチ

年季までは足りないかもしれないが、2001年式のルーテシア・ルノースポール2.0は先代モデルという存在になった今も、キラリと輝くような逸品ではないだろうか。

初代ルーテシアには16Vウィリアムズというホットバージョンがラインナップされていたが、ご存知の通りこれはかつてパートナーシップを結んでいたF1チームによってチューニングが施されたモデル。エンジンや足回り、そしてインテリアにもスペシャルエクイップメントがおごられ、日本でも大人気を博した。

だが99年にこの2代目が発売された頃、すで





明の努力が実を結んだものと思われる。日本のマーケットを意識したかのようなシリーズ構成、新鮮味を失わない発売スケジュールや限定車のリリース、そしてフランス車の中では比較的ドイツ車風なソフト&ハードなど、たしかに売れる要素には事欠かない。そこでこの306の紹介にあたっては、ぜひとも「普遍性」という魅力にこだわってみたい。

たとえばそのスタイリング。社内のデザイン部門「スタイル・ブジョー」とピニンファリーナによるコラボレートは、ごくスタンダードなFWDハッチバックという枠組みの中で最高のデザインワ

ークを成し遂げたといっていいただろう。何物にも似ることなく、それでいて奇抜なところも一切ない。またスタイルだけでなく、求められる以上のユーティリティを提供してくれるのも306の大きな美点。使った者なら分かるが、適度な囲まれ感のある絶妙な室内空間や乗り降りしやすいドア開口部など「カッコイイ」だけで終わらないところが人気の秘密ではないだろうか。

2000年モデルのこのスタイル・プレミアムはモデル末期にリリースされただけあり、細部の熟成も完成の域に達している。たとえばシリーズの中心となる2ℓ DOHCエンジンは、けっし

て静粛性に優れたエンジンではないが活発な印象で、高回転までよみなく回りきってくれる。1380kgとクラスのわりに軽くない車重に対しても、132ps/18.7mkgのパワーは不足のない性能だ。またブジョー特有の「猫足」とよばれる追従性に優れたサスペンション・ジオメトリも、乗るほどに味わい深く感じるはず。試乗したサンプルは直進性にも優れていて、あらためてフランス製FWD車の魅力と実力を思い知らされた。

現行の307になるとかなり個性的なデザインが与えられており、ややもすると「飽きる」気がしなくてもいい。あえて307と306の違いを言い表せば、太いストライプのクレリックシャツを個人的に着こなす307、定番の真っ白なシャツをさらりとはおるような306、こんな具合か。いずれにしる先代モデルとはいえ隅に置けない存在であることは間違いない。

### 褪せない実力のエグザンティア

後継モデルのC5と比べて、見劣りしないどころか「別物」といっても差し支えないのが、この



コンパクトながら居住性も充分。車両協力：ブジョー横浜霧が丘 アップグレードサイト(00年式306スタイルプレミアム 走行2.1万km 価格98万円) Tel.045-924-3588



ラウンドしたインストゥルメントパネルは視認性と操作性に優れ、充分なサイズのシートは、フランスの実用車が日本のそのような単なる廉価車でないことを物語っている。

にそのパートナーシップは解消されていたため、ホットバージョンは自社内の「セクション・ルノー・スポール」によってチューニングされることになった。生産こそアルピーヌ工場で行なわれたものの、エンジンの基礎開発は当時からF1向けエンジンの開発を担っていたピリ・シャチオンのラボに託されていた。そしてヘッドクォーターにメカクローム(ブロック、ヘッド)、ノモニック(バルブ、冷却デバイス)といった一流サプライヤーの手が入ることとなる。ルノー・スポール本体では、各セッティングの最適化が行なわれ、当然、名手J.ラニョッティによる味付けなども加えられたに違いない。

一方、現行のルーテシアにもホットバージョンが存在するものの、そのテイストはサーキット向けというか、F1直系の色合いが濃厚だ。こちらにも強烈なパフォーマンスの持ち主だが、5ターボに薫陶を受けた筆者としては、ラリーフィールドの香りがしないというのはなんだか寂しくもあり、軽く複雑な気分である。

さて、6年落ちのホットハッチはエンジンの目覚めからしてビビッドで、アクセルの小さな動き

にも敏感に反応。車重は1060kgしかなく、アイドリング状態でクラッチミートを試しても難なく発進することができる。172ps/6250rpm、20.4mkg/5400rpmというパワーも街中では持つ余すほどで、ほとんど3速より上のギアは使う機会がなかったほど。ただしそのエグゾーストノートは官能的とはいいいかねるので、手に入れたその日のうちにデヴィルあたりに取り替えたい。

足回りについても軽い車重が功を奏しているのが明らかだ。懐がきわめて深く、4つのタイヤポジションが手に取るように分かるコーナリングが、初代と同様に大きな魅力。タイヤの進化も



左ハンドル+MTがルノースポールの証。車両協力：ルノー東京有明(01年式ルノースポール2.0 走行5.8万km 価格89万円) Tel.03-3527-5656

加味すれば、現代でも一流のコーナリングマシンとして快哉を叫ぶことができるはずだ。

現行モデルのどこかクールな佇まいに比べ、いまだヒューマンタッチなどところが多い01年モデル。ルノーのスポーツスピリットを学ぶには最適なモデルといえよう。

### 際だつ普遍性の306

ここ数年、日本国内でそのプレゼンスや知名度を飛躍的にアップさせた海外ブランドの筆頭がブジョーではないだろうか。商品力の向上はもちろん、国内のディストリビューターによる賢



2ℓながら172ps/6250rpm、20.4mkg/5400rpmを発揮するエンジンは、まさにF1直系。誇らしげにRENAULTsportの文字が刻まれている。





エグザンティアだろう。1993年から2001年までの長きにわたって、ハイドロサスのトップランナー、言い換えればシトロエンのトップ・オブ・バリューとして世界中を走り続けた名車として、何物にも代え難い名車である。

最後にロールアウトしたモデルでさえ6年前になるが、その魅力には驚りどころかビンテージの趣すら醸されていると思ったら過言だろうか。たしかに、現行C5はハイドラクティブⅢへと進化し、406の優れたシャシーをアレンジして巧みにまとめられた傑作といえよう。仮にハイドロモデルのアキレス腱となるスフィアのメンテだけ考え

ても、新型に分があるのは明らかだ。

だがベルトーネによるスタイリングやBX譲りのユーティリティ、そして1380kgという車体ゆえの活気に満ちた走りなど、現行モデルでは得がたいポイントも少なくない。先のハイドロにしても、腕のいいメカならすぐさま完調にできるもの。そう考えれば、C5の予算内に充分取まる金額で極上のエグザンティア・ライフが見えてくるではないか。

ここで紹介するのは99年にリリースされた限定車の「80thアニバーサリー」。ベースはVXで、ハイドラクティブⅡ搭載の2ℓモデルだ。調子

の悪い個体は、エンジンマウントの劣化からアイドリング時にひどい振動があるものだが、このクルマは4.5万kmを走破しているわりに静かな状態だった。トランスミッションからの振動も僅かなものだったので、きちんとメンテナンスされていたことが伺えた。

走り出してもその印象に変わりはなく、タイヤとダンパーとスフィア、そしてフロアまでがスムーズにつながったかのような一体感ある乗り心地。これぞエグザンティアの持ち味なのである。ただし筆者の経験上、そろそろスフィアは予防的に交換すべき距離だと思われる。なお、忘れられがちながら直進性の正確さも美点のひとつ。足回りに少しでも難があると途端に崩れるものだが、この個体に関しては問題なく、路面や速度に関係なくひたすら真っ直ぐ走ってくれたことも記しておこう。

ただしこの3台の中では最も設計年次が古いため、インテリアの各所が「プラスチック」ではある。もっともそのチープさがちょっと古いフランス車の醍醐味であることも間違いないだろう。

Text:石橋幸樹/Photo:丸山博人



シトロエンとしては常識的なインテリア。車両協力：GST練馬(99年式エグザンティア80thアニバーサリー2.0 走行4.5万km 価格98万円) Tel.03-5933-2320

シンプルなインテリアだが、現在の基準からすると少々プラスチックキー。しかしそれは使い勝手や乗り心地とは関係のない話で、クルマそのものの魅力をスポイルするものではない。

