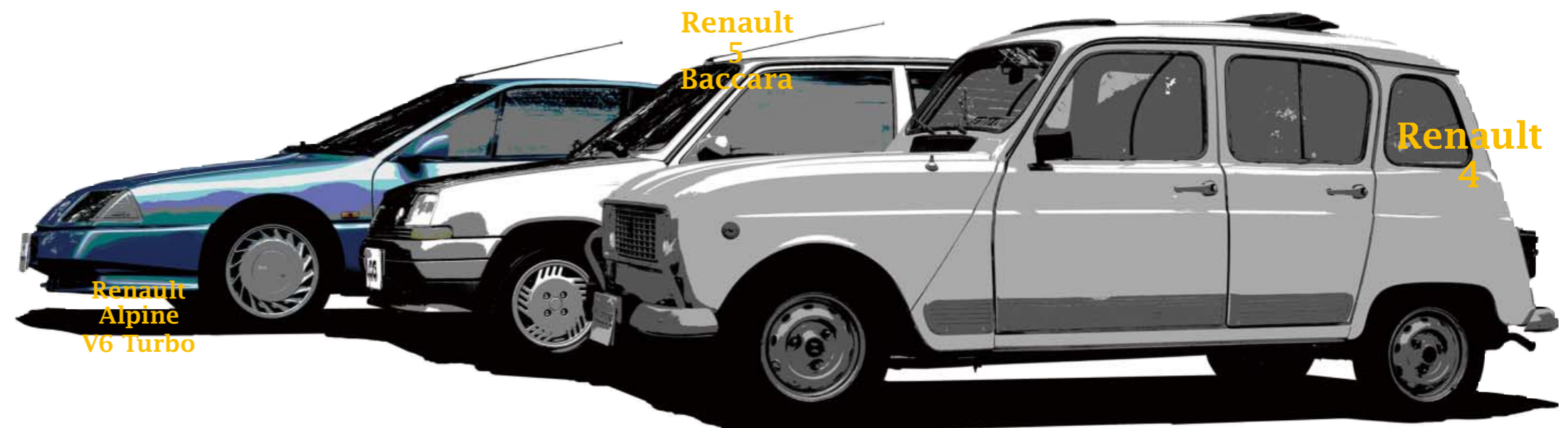


# エンジン系 ルノーの 王道

1898年設立という長い歴史を誇るだけに、  
歴史的な名車も数多く携えるルノー。  
今はオシャレで実用的なクルマというイメージだが、実は彼らには別の顔もある。  
市販車初の四輪ディスクブレーキや  
樹脂製バンパーはルノーが先鞭をつけたものだし  
現在も参戦中のF1に、かつて初めてターボを持ち込むといった  
ホットなスピリットも持っている。  
そんなルノーの、ちょっと古い、だけど愛らしく実用性に溢れた世界を  
アナタも覗いてみませんか？







4(キャトル)といえば、いま中古車市場に流通しているちょっと古いルノーの中でもエンスー度の最も高いモデルかもしれない。ご存じのようにデビューは1961年にまで遡るのだからまさに生きる化石だ。この原始的とも言えるクルマが90年代前半まで生き延びていたのである。

イタ・フラ車専門店の「コレツィオーネ」で見つけた89年式のGTLは7.3万kmで78万円だ。4みたいな希少でマニアックな実用車になると、さすがにこの価格が買い得なのか割高なのかは判断できない。というか普通の人なら、20万円と提示されたら「なるほどそんなものか」と納得するだろうし、200万円と言われても「エンスー車のプレミア価格」と思いこれまた納得するに違いない。ともかく内外装はきれいな状態が保たれた個体だった。じっくり眺めてみると白の4というものなかなかスタイリッシュ。キャンバストップの

効果もあって実にいい雰囲気醸している。

でも、佇まいだけに惚れ込んで買ってしまおうと走行感覚とのギャップに戸惑うことになるのが4だ。これはオリジナル・ミニやチンクエチェントにも言える。パワーアシストのないステアリング、アイドリングからワナワナ・ブルブル震えるトタンのように頼りないボディ、電動のこぎりみたいなけたたましいエンジン音、手巻きのハンドルさえ備わらないスライド式のサイドウィンドー、スカトルを貫通してダッシュからのびているシフトの操作……。そして、何と言ってもものろい！ 空いた幹線道路の流れに乗るには、常に2速と3速をリミットまで引っ張らなくてはならない。レトロ感のあるクルマではなく、本当にクラシックなのだ。

ただし、だからこそハマる人が少なくないのである。4の場合は欠点も長所になる。スライド

式のウィンドーを全開にして、高原や海岸沿いの道を流せばとにかく気持ちいい。街を離れると、贅沢装備や複雑なメカニズムを捨て去っていることすべてが魅力に変わる。僕は田舎道こそが4の居場所だと思っている。クルマは本来、見せるためでも誇るためでも、もちろん競うために生まれてきたのでもない。そう、4は特にフランスの農民に愛された道具だったのである。

ということで、街の雑踏の中を這いずり回りながら4を日常の足にするのはちょっと厳しいかもしれない。というか、苦痛に感じる人が多いだろう。エアコンも装着されていないし……。だから、セカンドカーとして手に入れて、気が向いた時に海岸や高原をトコトコ走らせてみよう。何とも言えない味がしみ出してくるはずだ。きっとあなたのクルマに対する価値観も変えてくれると思う。

Text:野田義彦/Photo:五條伴好

フランス人が愛した偉大な道具

# Renault 4



ダッシュの真ん中から付き出しているのがシフトレバー。押す・引く・倒すことで変速操作を行なう。



縦置き1.1ℓ直4ユニットは34ps/7.5mkgのパワーとトルクを絞り出す。4段MTを介して前輪を駆動。



車両協力=コレツィオーネ世田谷店(ルノー4 GTL・89年式・走行7.3万km・価格78万円) Tel.03-5758-7007





ルノー・サンクはもともと純粋なシティラナバウトとして開発されたものの、当時のライバルの多くが12インチのタイヤ&ホイールだったのに対し、ワンサイズ上の13インチをはじめから装着していた。

これは高速領域でのスタビリティや乗り心地の向上をねらったもので、バカンスなどで遠くへ出かける際にも快適なドライブを実現したのだった。そのせいか1985年の発売からかなり後になっても、フランスはおろかイタリアやスペインのリゾートでパリのナンバーを付けたサンクをわりと多く見かけることができた。そして、それらのほとんどが軽くヤレた感じの「バカラ」であったことに筆者は強い感銘を受けたことをいまも鮮明に思い出す。

バカラは2代目サンク(シュベール・サンク)の中で最も大きな排気量となる1721ccの4気

筒エンジンが搭載され、3/5ドアのボディに4段ATと5段MTをラインナップする。ハードウェアの内容にはことさらスペシャルなところは見られないが、フロントシートに腰掛けただけで他のサンクとは別物であることを思い知らされる。レザーを張りつめただけでなく構造そのものを変更し、ソファとおなじ多重バネクッションとするなど、単なる「革張り」でないのが当時のルノーらしいこだわりだ。そのうえリアシェルフの裏側に、これまたレザーで誂えたドレスケースが装備されるというのも、富裕層のニーズを知悉していると言わざるを得ない。このあたり、日本のメーカーが逆立ちしても敵わない「文化」ではないだろうか。

試乗車は走行2.7万kmという信じられないような上玉で、車内には発売当時のカタログや発売元がセールスツールとして制作した自動車

雑誌の抜き刷りパンフレットまでもが保管されており、前オーナーの溺愛ぶりが伺えた。当然、走りのコンディションもすぶる快調。エンジンは異音のひとつも聞こえず、カタログ値に恥じないパワーをひねり出しているし、ATのシフトショックもほとんど感じられない。走行距離の少なさをさることながら、これまでのメンテナンスの良さがものを言っている手応えだ。もちろん経年劣化によるブッシュのへたりや、レザーにところどころ見えるヒビなどもあるにはあるが、それとて年輪を重ねたがゆえの味わいと呼べるもの。さして気にするようなレベルではない。

これならエアコンを全開にして、東京から熱海あたりまで一気に飛ばしていても、ごく快適なバカンスドライブとなるに違いない。

Text:石橋幸樹/Photo:五條伴好

フランスの叡智たっぷり

# Renault 5 Baccara



もう20年以上前のデビューとはとても思えないモダンなインテリア。機能的にも申し分なし。



室内はまさに「小さな高級車」。車両協力:サンク(90年式5バカラ 走行2.7万km 価格79万円)Tel.03-5376-7739



直線と曲線の融合が印象的なリアビュー。デザインを手がけたのはカウンタックなどでも知られるマルチェロ・ガンディーニ。





最初にお断りしておくが、現実としてこのアルピーヌV6ターボ、こと日本国内にあっては絶滅危惧種の筆頭といってもいいくらいに売物が少なくなっている。今回のサンプルを提供してくれた「サンク」のようなフランス車専門店さえ、扱うタマは年間1~2台程度とのこと。そもそも新車として輸入された台数からして300台程度と、実はカウンタックあたりといい勝負なのだ。

つまり、アルピーヌV6ターボに乗るということは、今や4つタイヤのついた文化遺産を守るといことに等しいのかもしれない。ならばその崇高な行為にあたっての覚悟とか心構えは、サンクの森社長によると「水回り。冷却系が弱点なので、極端に言えば夏は乗らないこと」となる。もちろん多くの欧州車と同じく、ホース類の交換などで対策することは可能という。

また筆者の経験からすると、V6ターボはバ

ックボーンフレームという昔ながらのシャシーゆえ、耐久性に乏しい気がしてならない。このあたり、後継機種のア610になると補強パーツが追加されてだいぶ改善しているのだが、V6は数万km走るとシフトレバーの根元あたりに歪みを感じる個体が少なくない。ポルシェのようにガシガシ乗り回すのは、あまりお勧めできないのである。

さて、脅かしはこれくらいにして、走りに連れ出した印象をお伝えしよう。試乗した日の最高気温は28度を記録していたので、正直なところ途中で止まってしまうかとヒヤヒヤしていたのだが、それは杞憂に終わった。1220kgという車重に対し、PRV製のV6エンジンとギャレット・エアリサーチのタービンは185ps/29.8mkgをオフアールしてくれるため、加速性能は充分。最新の911やM5のような凶暴性はないものの、空母工

ンタープライズがワーブするような雰囲気は味わえるはずだ(笑)。

またシャシーのゆがみがいい方向に作用すると、乗り心地がじつにマイルドになり、あたかもエアサスが路面をトレースしているかのようなスムーズネスを発揮してくれる。

フロントにあるガソリンタンクの残量にもよるが、ノーズの入り方も悪くない。往年のA110には及ばないものの、かなりクイックなターンでも音を上げることはない。

いろいろと脅かしてしまったが、V6ターボはいったん走り出してさしまえば、そうした雑事をエンジンフードの後方へとすっ飛ばしてくれるはず。モタモタしているとV6ターボそのものが消えてしまうから、探し出すならマジで今のうち!

Text:石橋幸樹/Photo:五條伴好



フランスの生んだ911イーター

# Renault Alpine V6 Turbo



80年代の未来予想図。車両協力:サンク(90年式 アルピーヌV6ターボ 走行5.4万km 価格178万円)Tel.03-5376-7739



プジョーやボルボと共同開発した2.5ℓ SOHC V6にターボを装着。軽量のFRP製ボディのおかげで最高速は250km/h。



エッジの効いたノーズとは対照的に、テールは丸みが強調されている。後席は見た目ほどには狭くなく、911より広い。