



Our Motoring Story

My Car Report



UCGに携わる様々な人たちのプライベートカーライフを大公開。

1台に長く愛情を注ぐ人、次々に買い換えてフィールの違いを味わう人。

愛車との付き合い方は千差万別なれど、それぞれみんな楽しんでいるようです。

02 1989 Porsche 911 Carrera Clubsport
加納亨介／編集部

03 1999 Alfa Romeo 156 TwinsparkSelespeed
佐藤貴昭／編集部

05 1967 VW Type II Westfalia
中嶋光貴／広告担当

08 1996 Renault Lutécia 16V
佐藤貴昭／編集部

09 1999 Lancia Y 1.2 16V LX
山田 舞／編集部

10 1992 Lancia Thema 8.32
野田義彦／編集部

11 1992 Porsche 911 Turbo
中嶋光貴／広告担当



09

1999 LANCIA Y 1.2 16V LX

1999年式 ランチア イプシロン1.2 16V LX

走行距離:91,280km

2006年10月購入(価格:85万円)

週末の過ごし方(ちょっと無謀編)

このクルマを購入したのは秋真っ只中。サマータイヤを履いて我が家へやってきたイプシロンに、生活シーンの冬支度と同じく、スタッドレスタイヤの要／不要で何度となく迷った。自宅は郊外の寒冷地だから、例年は冬の早朝に路面が凍結することは必至だった。しかし今期の気温の高さからスタッドレス購入への意欲が弱く、タイヤはいつまでも夏仕様のまま。

そんな調子で冬も終わりがけていた3月上旬、ふとすれ違ったクルマに積まれた雪とスノーボードが羨ましくなり、急遽厳冬体感ツアーを決行。雪山と冬の海を眺められるだろう、と目的地は新潟に決めた。関越道の終点、長岡JCTから北陸道へ入り、新潟中央ICまで走る。そして冬の日本海を目指すプランだ。

前述の通り「足は夏仕様だった……」と一瞬怯むも、「いざとなったら現地でスタッドレスを購入」「無理は禁物」と心に決めて、冬の海を目指

して都内を出発したのは夜10時過ぎ。ラジオや携帯電話のWEBサイトから到着地の天候を確認していたが、降雪状況や道路規制などを確認するために上里SAに立ち寄った。時折スノーボードを積んだクルマに前後して走ったものの、ほぼ真っ暗闇の関越道を独走状態。深夜のチェーン規制が行なわれていたのは土樽PA―湯沢ICの1区間のみで、道を降りることを勧告されたら素直に従うことにしていた。しかし降雪はおろか、道に積雪もない。湯沢を通過する頃にうっすらと白化粧をしていたものの、危険な目に遭遇することもなく、あっけなく深夜の新潟中央ICを下りた。時刻は深夜3時を回ろうとしていたが、雪が見られなくとも海を見ようと、深夜の日本海へ向かう。潮の満ちた、荒々しい日本海。凍てつきはしないが、身の引き締まる寒さ。その中で達成感を噛み締めつつも、街灯もなくどんよりとした夜の闇が少し怖くなって街中に

引き返した。

数時間後には陽も昇り、上の写真のとおり穏やかな日本海を拝む。それにしても、今期のスタッドレスタイヤの売れ行きや温暖化について考えてしまう。何しろサマータイヤで3月上旬の雪国へ出かけてしまえるのだから。しかし、無事に帰りつけたから良かったものの、冬の北陸を走るには天候と気温のチェックが欠かせないことだけはお伝えしておきたい。

Text:山田 舞





“メチルブルー”と呼ばれるブルーメタリックの外装色を纏うフェイス2。フロントのプリスター・フェンダーとエンジンフードの膨らみが16Vの証だ。標準車より車高が低められているが、日常性に問題はない。



運転席にエアバッグが備わる1996年式の16V。空調吹き出し口の上に並ぶ3連メーターは左から、油量計／油温計／油圧計。油温計の針だけオレンジ色なのは、フェイス1の中古パーツを流用したからだろう。



地味すぎるというか、没个性的というか……。シュベール5のように、もっと小股の切れ上がったリアビューが良かった。あと、たぶん調整で直ると思うが、ブレーキランプの点灯が遅いのが気になる。



首都高・横羽線でパンクして全輪交換することに。156と同じミシュランのプライマシーHPを履かせたかったが、185／55R15の設定がなかったので同パイロット・プレセダPP2を選択。直進性が大幅に向上した。

08

1996 Renault Lutécia16V

ルーテシアってどんなクルマ?

通常、マイカーレポートのような長期テスト企画では、そのモデルの自己紹介からスタートするのが定石だ。青空の下、フロント／サイド／リア／インテリアを綺麗に写真に収め、丁寧な解説から始めるものである。

しかし我がルーテシアは、納車整備、フロントブレーキローター／パッド交換、車上狙いの被害報告、リアブレーキパッドにフロントハブベアリングの交換……という内容が続き、ちょっとばかり油臭い写真が多かった。こうした内容、個人的には嫌いではないのだけれど、その前に“初代ルーテシアってどんなクルマだったかな?”と思っている読者も沢山いると思う。だから今回は、第1回目気分、ちゃんとエンジンフードを“閉じている”写真、“フツウの”姿を披露する

とともに、納車から5ヵ月ほど経って得た印象について報告することにしよう。

やっぱりクリオって呼びたい

初代ルーテシアは、フランス本国も含めて他の国では“クリオ”を名乗り、ルノーのコンパクトカー、シュベール5の後継モデルとしてデビューした。日本には91年の秋から上陸しているが、商標の関係で本国名が使えないため、昔のパリの呼び方である“ルーテシア”が用いられることになり、現在に至る。つまり東京に対する“江戸”。個人的には、本来使用されるべき“クリオ”の方が歯切れが良いし、より知的に感じられるので、誌面でこそルーテシアと書くが、普段はクリオと呼んでいる(リアエンブレムもClioに変更済み)。

ちなみに、こうして車名が変更させられてしまったケースは珍しくない。先頃正規輸入が途絶えたオベルのヴィータは、本国ではコルサと呼ばれているし、ジャガーのSタイプも、トヨタの某車が存在しなければ、世界的に“MkⅡ”を使いたかった、なんて噂を耳にしたことがある。

硬派なスポーツグレード

フランス本国ほどではないが、本革シートが奢られた“バカラ”をはじめ、ルーテシアにも複数のグレードが設定されている。その中にあって16Vは、パワフルな1.8ℓのDOHC“16バルブ”ユニット(最大出力:135ps／6500rpm、最大トルク:16.1mkg／4250rpm)を搭載するスポーツグレードという位置付けだ。しかもサーキ

ットレースやラリーへの参戦を見込んで開発された本格派で、本国ではこの16Vをベースに仕立てられたカップカーを用いてワンメイクレースが開催されていたし、92年のフランスラリー選手権ではメイクスタイトルを獲得しているのだ。そしてそのポテンシャルの高さは、普段使いでも充分に実感できる。

クラッチは、最新のメガーヌRSなどと比べるとかなり重めで、なるべく渋滞は避けたいタイプではある。しかし同じくアシスト

量が少ないパワーステアリングとのバランスが取れているので、これはこれで悪くないと思っている。むしろどちらか一方だけが軽いと、リズム



が崩れて“実戦”でも意のままに走らせるのが難しくなってしまうはずだ。そしてこの重さがある程度の落ち着きというか、クルマ全体的な質感を醸し出してくれるのも嬉しいところ。96年式16Vの車両重量は1030kgに過ぎないから軽快感を強く覚えても良いはずだが、見た目とは異なり、ドライバーは骨太でも

なによりも気に入っているのは、どこへでも気楽に乗っていけるところである。ボディが小さいから出先の駐車場の心配をしなくて良いこと(タワーパーキングで入庫を拒まれたり、コインパーキングに入らないなんてこともない)に加え、視界が良くて街中をスイスイ走れることもあるが、一番の魅力は“ルノーであること”だ。高級車メーカーでもなく、スポーツカーメーカーでもないルノーの絶妙なブランドイメージ。これが、5ヵ月間で1.2万km以上走らせてきた最大の理由だと思っている。

Text: 佐藤貴昭／Photo: 五條伴好十松本高好



02

1989 Porsche911 Carrera Clubsport

街中ウロウロ すっかり実用車 です。

昨年5月の納車時点でのオドメーターは7万2100km。それから10ヵ月あまりで1万km以上走ってしまった。事前に予想していたよりはるかに多い数字だ。その原因はとりもなおさず、足グルマとしてなら不便なく走れてしまうからである。

たまの休日にはフラットシックスを回しに回してロングツーリングを敢行することもあるが、1万kmの多くは日々の通勤や取材の足など街中で稼がれたものだ。踏み応えのあるクラッチペダルとノンパワーのステアリングにさえ慣れてしまえば、とりたてて運転にコツはいらない。1987年モデル以降のカレラはボルシェンクロではなくボーグ・ワーナー十油圧クラッチなので、発進に気を遣わされることもない。それでいて金庫の中に閉じこめられたような剛性感やエンジンの息遣いなど、コクピットには911ならではの魅惑のフィーリングが充満しっぱなし。さらにはメカニカ

ルトラブルも皆無ときているから、距離が伸びるのも当然だ。

そんな、街中を這いつくばるようなスタイルでの燃費はざっと5km/ℓ ほど。たかだか15kmの距離に1時間ほど掛かる通勤だけに限定すると4km/ℓ 台半ばにまで落ちる。なるべく高回転を維持しておいたほうが空冷エンジンの冷却のためにはいいだろうと、街中ではせいぜい2速、たまに前方が開けたときだけ3速に入れるような走り方をしているので、まあこんなものだろうか。回転数にするとおおむね3000rpm以上が目安だ。逆に言えばドライビングスタイルを変えることで燃費を改善させる余地があるわけだが、中高回転域の豊かなトルク感を味わってしまうと、もう後戻りできないのだった。



1989年式 ボルシェ911カレラ クラブスポーツ
走行距離: 83,720km
2006年5月購入(価格: 350万円)

いっぽう高速道路主体のロングツーリングでは10km/ℓ の大台に届くことが多い。これとてときおりトップエンドまで回しきっての数値だから、優秀とはいえないにしても20年近く前のスポーツカーとしては経済的な部類だろう。オーナーにもたらされる喜びを考えると、このクルマの費用対効果には大満足だ。

Text: 加納亨介/Photo: 松本高好



10

1992 LANCIA THEMA 8.32

1992年式 ランチア テーマ 8.32
走行距離: 60,500km
2006年12月購入(価格: 178万円)

入院です

フロントガラスのひび割れというトラブルで入院していたわが8.32。退院してきたのは2月下旬だった。その後、1週間ほどは平穩に過ごしていたのだが、またしても……。

3月上旬のある夜、編集部の駐車場でエンジンに火を入れたところ、室内に異臭が充満した。オイルではなく、電気系が烧ける臭いだ。でも、エンジンルームを除いてみたが、どこからも煙は出ていないし、パワーユニットも快調にビートを刻んでいる。この臭いって……
たい？ で、翌朝。ドアのロックを解除した時点でトラブルを予測できた。集中ロックが作動しなかったのだ。やはり、キーを捻ってもセルモーターはまったく反応せず、万事休す。立ち往生である。電気系が烧ける臭いがしていたから、バッテリー上がりではないことは用意に想像できた。やるべきことは充電ではなく積載車の手配である。

上の写真は、いつもの工場でお馴染さんたちと再開を喜んでる8.32。インテグラレーやギブリが「おかえり！」と迎えてくれる。真ん

中にレイアウトされている写真は、トラブルの原因となったパーツである。主役は向かって左側の小さいプラスチックのボックス(交換済み)。分解して置いてあるのは、コードとともに焼け焦げて取り外されたもの。このボックスは、ターミナルと呼ばれるもので、バッテリーからの電気を室内とエンジン方面に分岐させる役を担っている。僕の8.32は、室内側へ導く本流のコードが劣化してショートし、プラスチックのカバーまで焼いてしまっていた。セルが回らなかったのはそのためだ。もし、エンジン方面へ電気を運ぶ本流がショートしていたら、もっと複雑なトラブルになっていただろう。で、ターミナル本体と問題のコードを交換、修理は電気系の点検も含め3日ほどで終了した。

そうそう、ついでに前回のトラブルの請求書も受け取ってきたのだった。フロントガラス: 7万3500円、モール: 5万9800円、工賃: 4万8000円。なんと高価なモールだ! それにしても購入から約3ヵ月で2回の入院が……。

Text: 野田義彦/Photo: 丸山博人

