

さすがリッチな読者を擁するUCGだけあって、エキスをセカンドカーにとのことだけれど、こんなクルマにはまった日にゃ、リッチな道を踏みはずす危険すらあり、である。

フレンチ・メイドの伊達クルマ

見るからに運転席から後ろをぶった切って、ハイルーフの架装くっつけました、というわかりずくも無理のあるスタイルがほほえましい。改めてボディを見渡せば、想像していたデザインや後継のカングーと比べて、はるかに角張ったボディスタイルで新鮮だった。オシャレなクルマを物色中の女子と話していると、「カクカクしたクルマが好き〜」という意見をよく聞か、そんなみなさんのウケもよさそうである。

以前取材ですばらしく美しいシュベール・サンクを拝見したことがあった。状態のいいオリジナルペイントはまさにこのシャモニーホワイトで、なんと白が似合うクルマか、と感心したのをおぼえている。ベースは同じサンクだがエキスをはまったく別の意味でこの白がよく似合う。なん



水温計もレヴカウンターもなく、スピードメーターとガソリンメーターのみ配置された、簡素なメーターナセル。

ともヤワなかんじが際立って、いとをかし。ボディサイドには黒くて無骨なウレタンガードが水平に走る、頑強そうな跳えなのにもかかわらず、である。頼りない道具感とでもいんでしょうか、ごついのばかりが幅を利かす道具系クルマの中にあって貴重な存在じゃなからうか。

内装はほぼすべてが外板むきだしなのだが、それがまた道具っぽくていい。つまり外装色イコール内装色みた

いなものなので、シートカラーとの兼ね合いも考えつつ選ばれたし。個人的にはこの点からも、白は室内が明



るくなっていいと思った。ちなみにボディカラーは、このシャモニーホワイトのほかにブルゴーニュレッド、マルセイユブルーと、おフランスな名前の3色が標準。オプションでシルバーメタリック、ブルーメタリックが用意されていたが、タマ数が多いとは言えないクルマだけに、どうか乗りたい色のクルマに出合えますように!

多機能なスペシャル・クーペ

床にボンと据え付けられた、横から覗けば鉄パイプの足が丸見えのシートは、グレー地に赤/緑/黄/青で柄が入ったファブリック。赤いビニールのパイピングが施され、期待してないところで妙にかわゆい。そして見た目以上

に座り心地がいい。

後席もまた同様の作りで、3人掛けベンチシートが鉄パイプの足を見せて置かれている。また後席で特筆すべきはその明るさである。後席から荷室までを



便利でおしゃれなセカンドカー、ありますよ

Renault Express

TEXT / AKIRA TAKEI [竹井あきら] PHOTO / BANKO GOJO [五條伴好]

縦断するスライド式の窓の上部には、さらに天地12cmほどのめ殺しの窓が開いていて、たっぷり光が降り注ぐ。高い天井と相まって開放感は抜群である。そういえば後席と荷室の間にあるべきBピラーがない。なんと 익스프레스は小型貨物界のクーペだった。

そんなわけで2ドアのため(笑)、リアシートへのエントリーは前席のシートバックを前に倒してそのままシートを跨ぐか、もうひとつおまけに2つ

折りされたシートを座面からガバッと引き起こしてやる。こう書くと面倒臭そうにも思えるが、実際のシートを前にすると、あまりに簡単な作りなので、かえって気安くひょいと手が出る。リアシートのシートバックは、両サイドのフックをつまんでやれば畳むことができる。これもまたなんの補助的ギミックも用意されないが、幅約124cmと両手を伸ばせば小柄女子でも充分両手が両端にとどくサイズなので、シートアレンジ(ってほどで

もないが)にはたいした覚悟もいらぬ。

リアゲートは観音開き。そこで見上げればルーフ最後尾から40cmほどが跳ね上げられるようになっている。しかも開けたままの走行も可能だ。

そうなるもただでさえ充分に広い荷室が高さ制限ナシ。満員乗車で長尺ものが積めるというのはすごい。たとえばサーフボードの先を突きだして縦に積める、大ぶりの植木の頭を出して運

べる、セットしたままのフィッシングロッドを立てかけてちょとしたポイント移動ができるなんて夢も広がり、このクルマのおかげで趣味がひとつやふたつ増える可能性もある。もちろん



広く貼られたガラスによって明るく開放的な室内。ただし後部座席へのアクセスは助手席からに限られる。

IKEAにでかい組み立て家具を買いに行くとか、友人の引っ越しに借り出されるなんて普通の使い方もされそうだが、確実にイベントが増えそう。もしかすると換気もしやすいから焼きたてクロワッサンの移動販売とかははじめちゃうひょと出てきてもおかしくない。

サンクゆずりの軽快な走り

さて走ろう。1.4ℓエンジンは直4OHVらしくごくカジュアルながら安心感のある回りっぷり。フロアからピラミッド状のゲートカバーに包まれて立つシフトレバーはちょうどいい位置で適度なトラベル、そして懐の深いクラッチは余裕

を持ってシフトチェンジを受け止め、低回転からトルクがあるので神経質さを求められることはなく、ただ動かす楽しさがある。



全長×全幅×全高 3990×1575×1790mm、車重840kg。1.4ℓ直4OHVユニットから60ps/10.4mkgを発生。

総じてもっとさりしちゃうけれど、840kgと軽いだけあってなんとも爽快によく走る(ちなみにトヨタ・ヴィッツでも1100kg)。ただし重ステなのと、最小回転半径が5.8mとかつてのFF車的に大きいこともあって、見た目ほど小回りは効かない(ちなみにトヨタ・アルファードでも5.6m)。

運転席からルームミラー越しに見る後方視界は、ガラス張りの温室を見るようにめっちゃめちゃ明るい。後部のスライド式の窓には柵がついているのだけれど、明るい護送車がサファリバスって風情で、ゆったりとした乗り心地の中、後席に乗った子どもが興味深げに外を見る姿にうれしかった。

たくさん荷物を積んで楽しむもよし、積まなくても走らせるだけでたっぷり楽しめる。いずれにしても遊んで暮らしたくなる。このクルマに乗ると、“もれなくハッピーにはなれても、稼ぎが減るかもしれない注意報”が発令されてしまいそうだ。



1998年式ルノー エクスプレス
車検有効期限:2007年9月 走行距離:9.4万km
価格:63万円
車両協力:株式会社サンクTel.03-5376-7739