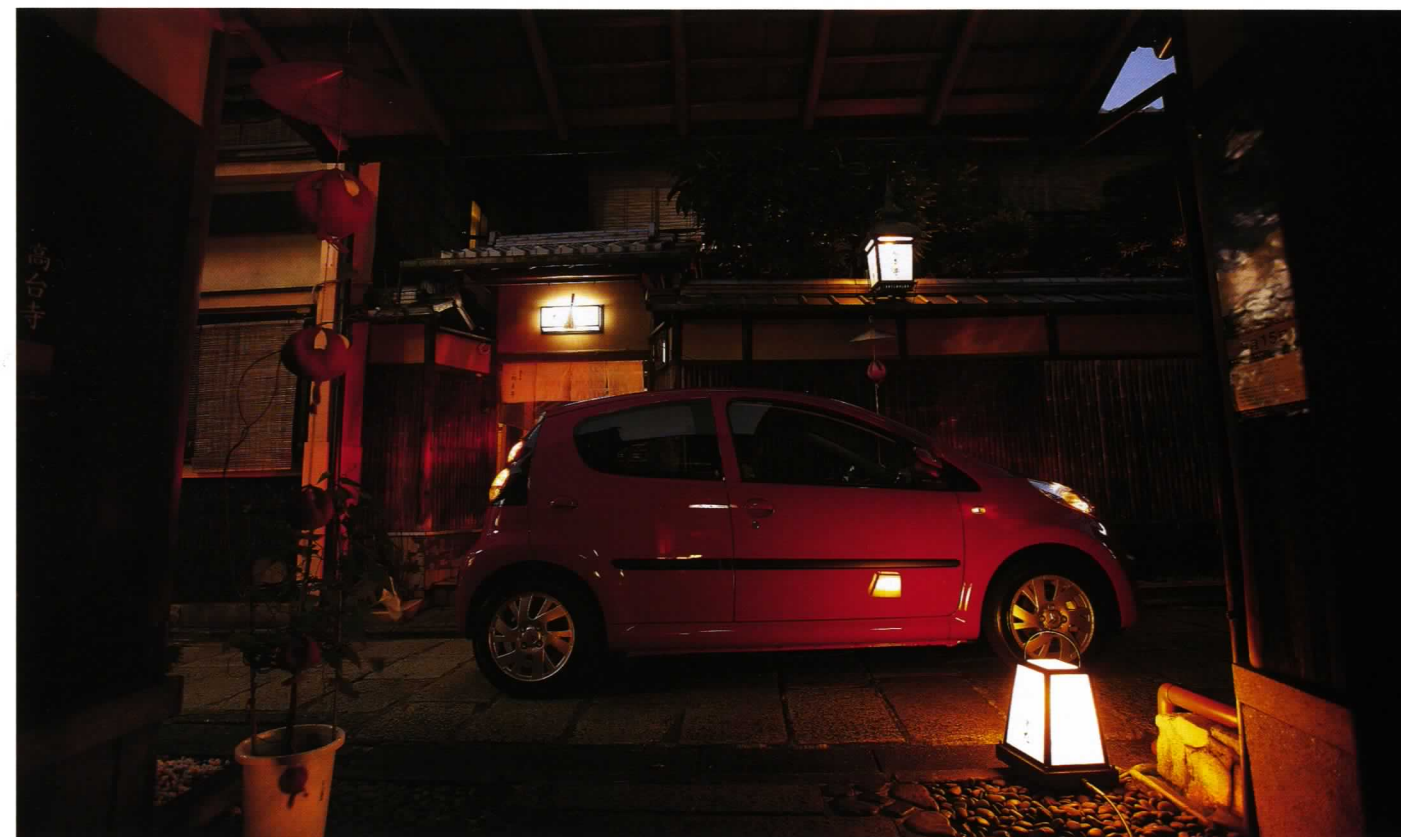




小粋で、いとおいしい

CITROËN C1 HDi

シトロエンC1 HDi



C1のホイールベースは2340mm、タイヤは155/65R14のミシュラン・エナジーを履いていた。平成14年規制に適合しているC1 HDiは、首都圏を含む全国で登録可能という。

フランス車試乗記の締め括りは、PSAグループの末っ子にあたるシトロエンC1の登場である。全長3.4m、車重わずか900kgのC1は、大柄な“プレミアムカー”を見慣れた我々の目には頼りなく映る。けれども、実用的な小型車に乗らずしてフランス車を語ることはできない。最新フレンチコンパクトの到達点を探るため、我々は京都を訪ねた。

■京都の道によく似合う

八坂の塔で名高い法観寺のあたりは、背後に小高い丘陵地帯が控えていることもあって、狭く曲がりくねった道が長く続く。ここに車で入り込むのは地元の人々か宅配業者がせいぜい。そのほかにすれ違う乗り物といえば人力車くらいで、たいていの観光客は自分の足でそぞろ歩く。そこを撮影のために何度も行き来するものだから、3度目に通りがかったタバコ屋の軒先では「どこか探している場所でもあるんですか?」と、店の女将さんにはんまりした口調で訊ねられてしまった。といっても、答めている様子ではなさそう。あくまでも親切心から出た言葉と、関東で生まれ育った私には聞こえる。けれども、見ず知らずの方からそんな優しい言葉を掛けられたことがないものだから、「え、いや、あの、友達と待ち合わせをしております……」と、訳もなくシドロモドロになってしまった。

そうこうするうち、1台の人力車がすれ違いざまに幌を畳んだ。そこだけ軒が長く伸びていて、幌を上げたままでは通り抜けられないらしい。手間を掛けたことを詫言ると、慣れた手つきで幌を戻しながら、「いえいえ、こちらこそ」と丁寧なことを残して去っていった。往來で迷惑をかけるのはお互い様。そんな、いわずもがなの思い遣りが、ここで暮らす人々の心には息づいているようだ。

シトロエンC1でなかったら、あるいはこの入り組んだ路地に足を踏み入れなかったかもしれない。道幅が狭いうえに、ひっきりなしに行きかう観光客。おまけに、曲がりしなに塀をこすっていく車

があるためか、四つ角の頂点に、子犬ほどの大きさの石が道路に埋め込んであったりする。とても迂闊には入り込めない。けれども、全長3435mmと軽自動車よりほんの少し長いだけのC1だったから、楽々とはいえないまでもなんとか切り抜けた。1630mmの全幅は軽自動車の規格を150mm上回っているものの、1700mmオーバーが半ば当たり前になった昨今の乗用車に比べれば、格段に気は楽だ。この日はとっぷりと日が暮れるまで狭い路地を行きつ戻りつし、何度もUターンを繰り返したが、試乗車には幸い傷ひとつつけずに済んだ。心優しい京都の人々と、C1のコンパクトなボディに感謝せずにはいられない一日だった。

■バジエン지니어リングなのに個性的

トヨタ・アイゴ、プジョー107、シトロエンC1の3兄弟は、トヨタとPSAグループが共同で開発したコンパクトカーで、チェコに設立されたトヨタ・プジョー・シトロエン・オートモビル・チェコ(TPCA)で生産されている。販売は2005年に始まったが、主たる市場はヨーロッパとされており、国内に導入される計画はない。今回の試乗車も、京都の(株)ホリイトレーディング(Tel.075-934-0282)が独自に日本へ持ち込んだ、いわゆる並行輸入車である。

国内には3兄弟をまとめて扱う業者もあるが、ホリイトレーディングはシトロエンC1に的を絞り、1.4ℓターボディーゼル・エンジンを積むHDiをとりあえず3台輸入した。試乗したのはそのうちの1台で、価格は215万円。ステアリングはLHD、ギアボックスはMTとなる。また、同社ではガソリンモデルを販売する用意もあるという。

初めて間近に見たC1は、思いのほか質感が高く、デザインにも強いこだわりが感じられた。ふくよかな曲面が与えられたボディサイドは、どちらからといえばフラットな面構成のC2より表情が豊かだし、ガラスハッチの両側に設けたテールランプを透明なプラスチック



運転席+助手席エアバッグ、ABS、リモコンキー、AM/FMラジオ付きCDプレーヤー、パワーステアリングなどが標準装備されるC1。ホリイトレーディングの取り扱い車は、本来オプションとなるエアコンやタコメーターもスタンダードで備える。

ックでカバーしたデザインは、C2の後ろ姿より未来的で視覚的な奥行きを感じさせる。シンプルな造形のフロントマスクに埋め込まれた、ちょっと大きめのダブルシェヴロンは、ユーモラスなテイストを添えつつ、強い存在感も同時に主張している。基本的なデザイ

ンはアイゴや107と共通だが、C1のエクステリアはC2やC5より断然魅力的で、C4やC6と並ぶ最新シトロエンの代表作と称しても差し支えない仕上がりであるように、筆者の目には映った。

インテリアのできも悪くない。メーター類を縁取るメッキリングは平板な印象に陥りがちのダッシュボードに軽快なアクセントを加えるのに成功しているし、空調のコントロール部に用いられた半透明のプラスチックパーツは夜になるとほんのりと明かりを灯し、穏やかな温かみを見るものに伝える。シートの生地やデザインにひと工夫あればなお楽しかっただろうが、それは望みすぎかもしれない。

限られた寸法のなかに巧みな居住空間を作り出すのは、シトロエンなどフランスメーカーのお家芸。その伝統は、このC1にもしっかり受け継がれていた。身長171cmのドライバーの頭上には拳ひとつ分の空間が残るばかりか、運転席の位置をそのままにして後席に移っても、前席のシートバックと膝の間には拳がひとつ半入る。さすがに後席のヘッドルームは掌の厚さ分しかないが、グラスエリアが大きなことも手伝って、窮屈な印象とは無縁でいられる。幅：100cm、長さ：45cmの床面をもつラゲッジルームは、小旅行用のバッグ4つならなんとか呑み込めそう。もっと大きな荷物、たとえばゴルフバッグを積むなら、後席を倒せば長さ120cmくらいのもので収容できる(ラゲッジスペースはいずれもCG実測値)。

C1のコンパクトなデザインには、もうひとつ、重大な秘密が隠されている。一瞥しただけでは気づかないだろうが、このC1、実は立派なリアドアを備えた5ドア・モデルなのである(ガソリンモデルでは3ドア・ボディも用意される)。フロントドアより後方のサイドパネルがほぼそのまま開くため、リアドアの縁取りが目立たず、まるでアルファ147のような「隠れ5ドア・デザイン」を実現しているのだ。残念ながらリア・クォーターウィンドーは下がらないものの、後端を数cm持ち上げることで換気に役立っていることはできるし、後席へのアクセス性は3ドアに比べて飛躍的に向上しているはず。C1を買うなら、筆者は文句なしに5ドアを勧める。



■不思議な力

ラインナップされているパワープラントは3兄弟に共通で、ガソリンはトヨタ製1.0ℓ3気筒エンジン(68ps/6000rpm、93Nm/3600rpm)、そしてターボディーゼルはPSA製1.4ℓ4気筒エンジン(54ps/4000rpm、130Nm/1750rpm)の計2機種となる。ギアボックスは、ガソリンであれば5MTとセミATの2種類から選択できるものの、ディーゼルは5MTのみ。なお、C1にはイギリス仕様のRHD版もあるが、ホリイトレーディングが取り扱うのはイタリア仕様(取扱説明書がイタリア語だった)と見られるLHDモデルだった。

軽めのクラッチを踏んで、同じく軽々とストロークするシフトレバーを1速に送り込み、カタログ値で890kg(車検証の記載は910kg)のボディを前進させる。ひと昔まえのディーゼル車を思い起こさせる、パンツと弾けるようなトルクの湧き上がりこそ感じられないが、1500rpmも回っていれば街中を走るのに不自由しない。そんなわけだから、2000rpmを切ったからといってコマめにシフトダウンする必要はまるでなく、いくぶん怠けて運転したほうがディーゼルの良さが味わえて楽しい。そうでもしなければMTのディーゼル車なんて、せわしくて乗れたものではない。

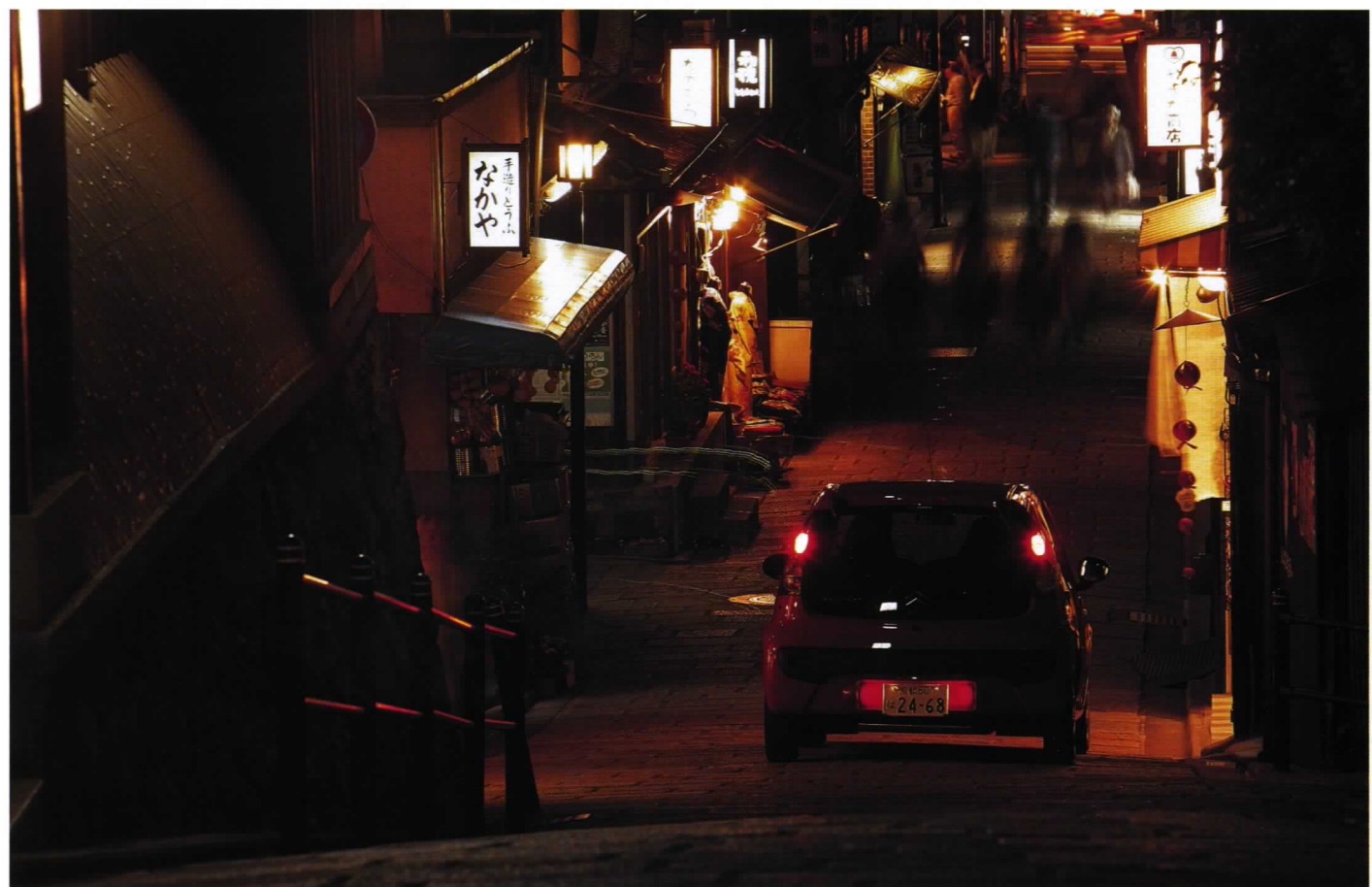
スピードメーターからちょっと突き出したレブカウンターは、レッドゾーンが4900rpmから始まることを示している。ただし、試乗車はオドメーターの数字が1000kmにも満たない個人所有車のため、自主的にレブリミットを3000rpm+に設定する。この領域に近づくと、新車のためか回転の上昇する勢いがやや鈍るよう感じられた。

100km/h時のエンジン回転数は5速が2000rpmで4速が2600rpm、そして実際には試さなかったが3速3700rpmでも計算上は100km/hに届く。この程度の速度であれば苦しい表情を見せないのは当然

のこと、直進安定性は2重マルをつけたくなるほど優れている。フランス車の面目躍如といったところか。いっぽう、乗り心地はどっしりとした印象を与えるものだが、いかにも「フランス車でござい」といったソフトな手触りとは程遠い。むしろ、余分な挙動は排除する方向の設定で、ドイツ車に近いテイストだった。もちろん、これはこれでよいのだが、フランス車伝統の乗り味を期待するとガッカリされるはずだから、あらかじめ覚悟されたほうがよかろう。シートの掛け心地も同様で、ふかふかというよりはしっかりと身体を支えてくれる張りの強さが印象的だった。

いまに始まった話ではないが、フランスの小型車は国際化の波にさらされている。特異な操作系は疎んじられ、ハンドリングや乗り心地はグローバルスタンダードで統一されつつある。古くからのフランス車ファンには残念で仕方がないところだろう。それでもこのC1からは、他にはない魅力を感じることができた。その理由の第一がポップなスタイリングであり、そして第二が、なんというべきか、敢えて言葉にすれば「いとおいしい」とでもなる感情を催させる場所であった。C1に欠けている点を指摘するのは簡単だ。エンジンはパワフルとはいえないし、155/65R14のタイヤが生み出すグリップ力だって知れている。でも、それらを補いながら大切に乗り続けたいと思わせる不思議な力が、C1には宿っている。だから、いとおいしいのだ。買えば苦労するに決まっているし、やせ我慢が必要になるときだってあるはずだ。それでも欲しいと思えるあなたであれば、C1とこのうえなく幸せな毎日を送れることだろう。

(report=大谷達也/photo=熱田 護/CHRONO GRAPHICS/layout=吉沼まきみ)
(車両提供=関野直介氏)



オーナーによれば燃費は市街地走行でも20km/ℓを楽々と超えるらしい。メーカー発表の資料には最高速度：154km/h、0-400m加速：19.5秒と記されている。