



フレッシュな パワーユニットに一新

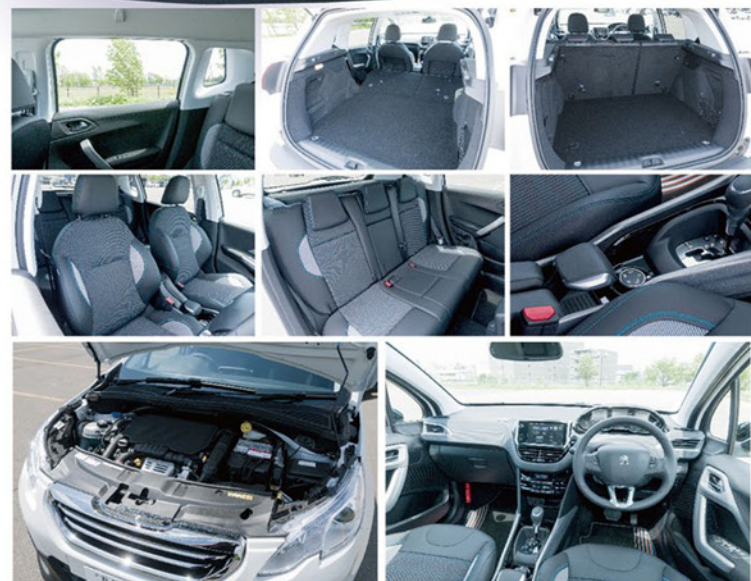
先代の「2008」は、同じ1・2Lのパワーユニットだが、自然吸気タイプで5速シフトクラッチミッションを搭載。最高出力は82psに抑えられ、遅くはないが速くもない印象だった。これはこれで、十分にボディとのバランスをトータルでみれば悪くない味付けだった。ところが、日本のユーザーには爽快感な印象を与えることができず、販売台数などの面から見てもちょっと寂しい気がしていた。しかし、新型の「2008」から、かつての「ホットハッチ」を代表するプジョーの本気度がかなり伝わってきた。ターボをつけ、

フレンチテイストの 独自のフォルム

最高出力が110psに拡大。注目すべきはわずか1500回転から、先代の1・7倍以上に太くなった最大トルク20・9kgmを発生する点だ。わずか1・2Lのスモールユニットながら、2L（自然吸気）のクルマと同等のトルクを稼いでいる。1500回転という日常走行で多用する回転バンドだけに、非常に扱いやすく、速い加速を簡単に引き出せるのだ。先代に比べて、別次元の走りになったという印象は、全く大げさな表現ではない。

一時期、プジョーをはじめ、シトロエン、ルノーなどのフランス車が、ドイツ化してきたとも言われた時期があった。しかし、別の観点から見ると、違うと断言できる。日本の市場にドイツ車があふれ、一般ユーザーの目が、輸入車とドイツ車基準となってしまったからだ。スタイリング

やカラーリングを見れば、明らかにドイツ車とは一線を画す。微妙なディテールの違いこそ、フレンチ車の真骨頂でもある。重厚感に比重を置くドイツ車とは、コ



プジョーのNouvelle Cuisine

「Nouvelle Cuisine」(ヌーベルキュイジーヌ=仏語で新しい料理の意味)



PEUGEOT 2008 CROSSCITY

■テキスト=有岡 志信 (SAフォトワークス) ■Photo=川村 勲 (川村写真事務所)
■取材協力=プジョー札幌南店 Tel(011)820-2400

主要諸元：(2008 CROSSCITY)

- 全長×全幅×全高/4,160×1,740×1,570mm
- ホイールベース/2,540mm
- トレッド/前：1,480mm 後：1,485mm
- 車両重量/1,230kg
- 最小回転半径/5.5m
- エンジン/1199cc 直3 DOHC ターボ
- 最高出力/110ps / 5,500rpm
- 最大トルク/20.9kgm / 1,500rpm
- JC08 モード燃費/17.3 km/ℓ
- ミッション/6AT
- ブレーキ/前/Vディスク 後/ディフ
- タイヤサイズ/205/50R17
- 駆動方式/FF
- 乗車定員/5名
- 車両本体価格(札幌地区)/2,650,000円(消費税込)

プロフィール

コンパクトクロスオーバーの 神髓

欧州はもとより、世界中でクルマのトレンドを形成しているのが、コンパクトサイズのクロスオーバーなのだ。例えばメルセデス・ベンツ、BMW、アウディのドイツ3家をはじめ、日本メーカーもしかり。かつての日産のSUV車の名前ではないが、フランス南東部を心地よく吹き抜ける「ミストラル」のごとく、フレンチテイスト満載のプジョーが「2008 クロスシティ」をリリースした。クルマ界の「Nouvelle Cuisine」(ヌーベルキュイジーヌ=仏語で新しい料理の意味)と置き換えてみた。

かつての2008シリーズは、洗練性があるものの、「ヌーベルキュイジーヌ」の観点が希薄だった。5速シフトクラッチのトランスミッションは、どうしてもスムーズなつながりに難を残した。ところが、どうだ。クロスシティをはじめとした「2008」「2008」などの新モデルは、パワーユニットとトランスミッションを一新。「ピュアテック」1・2L直3ターボエンジンに、トルコン式の6速ATを搭載した。スムーズな加速感とレスポンスの良いエンジン特性を身にまとった。その結果、2015「インターナショナル・エンジン・オブ・ザ・イヤー」を受賞した。

まさにフランスのマダムが口にする「Comment allez-vous?」(「コメント・ア・レ・ヴー・ヴサ?」)とさえ、言うてみたくなる出来栄だ。

コンセプトが違う。例えば、クロスシティの場合、ヘッドライトやフロントグリルのクロームメッキは比較的明るい。ルーフレールについては、少しトーンを落とすエレガントなシルバーの光沢を表現している。通常は見えない、フロントのシルバーのアンダーカパーも「チラ見」させることによって、ひとつのアクセントになる。質実剛健なドイツ車には少ない、遊び心がフレンチ車をアットに昇華させている。まさに「トレビアーン」と叫んでしまいたくなる。

ボディのエッジの利かせ方もフレンチ流はちょっと違う。フロント部分は柔らかないエッジを利かせることによって、陰影がぼやけて優しい感じになる。一方のドイツ車の多くは、鋭利なエッジラインで明確なコントラストをつくり、シャープで重厚な見方に比重を置いている。細かい部分でオタク的な要素が強いのだが、フランス車に求めるカジュアル的な印象は、見せ方においても重要なポイントになるのだ。

インテリアの洗練された上質さ

室内空間に目を移すと、カジュアルながらも洗練された質感に仕上がっている。ファブリック&テッペラのコンビネーションを見せているシートは、シンプルモダンといったところか。レザーのステアリングはグリーンのアクセントステッチがさりげなく上品さを高めている。前席にはヒーターを新採用し、機能性をも高めている。全体的に落ち着いた雰囲気を出しながらも、スポーティーで軽快な感じにまとめ上げている。クロームメッキ



ディーラーメッセージ

ブジョー札幌南店
セールススタッフ

山下 耕一さん



コンパクトサイズで非常に取り回しに優れているブジョーのSUV車です。若い方からベテラン世代まで、広い年齢層の方々に興味を持っていただいて、ありがたい限りです。スタイリッシュな

フォルムで、街乗りからロングドライブまでさまざまな用途に適しています。乗用車から乗り換えても、アイポイントの高さが極端に変わりませんので、違和感がほぼないと思います。コーナーでは沈み込むような安定感があり、ストレスを感じさせません。



の処理など、細部にわたって、チープな印象を与えないつくり込みが特徴的だ。同じカテゴリーに位置するスバルXVよりも上質な仕上がりといえる。

後席の居住性も十分に確保されている。身長で175cm以下なら、快適的に異議を唱える場面も多くはない。天井部分が高めに設計されているため、頭上のクリアランスは想像以上に開放感がある印象だ。ラゲッジスペースは通常で360Lあり、後席を全て倒せば1172Lまで拡大。特筆すべきは、後席の座面が沈み、フルフラットになる。車中泊にも対応できそうで、使い勝手がさらに高まる。

インプレッション

走破性を高めた グリップコントロール

2008クロスシティに標準装備される「グリップコントロール」は、重宝するシステムだ。FF車でありながら、悪路走破性の能力をさらに高めた。路面状況に合わせて5つのモードを選択できる。

・ノーマル（舗装路）・スノー（雪道）・マッド（ぬかるみ）・サンド（砂地）・OFF

通常走行ではノーマルとOFFでOK。降雪地のユーザーにはスノー、マリンスポーツでビーチサイドまで行くためにサンド、キャンプ地などではマッドに切り替えれば、的確なトルク配分をしてくれて、最適な駆動力が得られる。当然、4WDの走破性にはかなわないが、通常使用では全く過不足ない。

クロスシティでは、足元に注目だ。タイヤは4シーズン対応の「グッドイヤーベクター4シーズンズ」の205/50R17で固めている。その名の通り、オールシーズン対応可能なタイヤだ。スタッドレスタイヤのようにサイドに切り込みが入っているパターンになっている。スタッドレスタイヤよりも少し硬度があるため、ドライ路面でのグリップ力もある。少々の雪道でも走行が可能で、非常にコストパフォーマンスに優れたタイヤだ。

走りの性能はかなり高次元

実際にクロスシティのステアリングを握って、ドライブに繰り出した。第一印象は「軽い」という感覚だ。絶妙なターボのセッティングで、このクラス、この馬力で描く最初のアクセルひと踏みの予想が、はるかに遠い地点に到達している。車重1230kgという軽量ボディがなせるもので、軽さ・軽快さにつながっている。3気筒ということもあり、ある程度のエンジン音の高さも想定していたが、極めてスムーズな吹け上がりだ。先代とは明らかに違う進化ぶりを見せつけた。

もともと、コーナーでは定評のあるブジョーのクイックレスポンスは、クロスシティでも健在だった。ステアリングを切った瞬間にフロントノーズが素直に回旋運動に入ってくれる。車高を感じることなく4輪が安定して接地面をつかんでいるかのようだ。ホットハッチの神髄は進化を重ねても決して失われていなかった。