

主要諸元：（PEUGEOT 308SW Allure BlueHDI）

- 全長×全幅×全高／4,585×1,805×1,475mm
- ホイールベース／2,730mm
- トレッド／前：1,555mm 後：1,555mm
- 車両重量／1,400kg
- 最小回転半径／5.4m
- エンジン／1560cc 直4 SOHC ターボディーゼル
- 最高出力／120ps／3500rpm
- 最大トルク／300Nm／1750rpm
- JC08 モード燃費／21.0km／ℓ
- ミッション／6AT
- ブレーキ／前／Vディスク 後／ディスク
- タイヤサイズ／205/55R16
- 駆動方式／FF
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格(札幌地区)／3,238,000円(税込)



ディーゼル車に期待するのは、コストパフォーマンスの良さが大部分を占めるからだろう。燃料となる軽油は、レギュラーガソリンに比べて20円弱も安い。50ℓを給油すると、軽油とガソリンで1000円も違う。軽油とガソリンの価格差は、当分は埋まらないと思われるので、まだまだディーゼル車のコストパ

ディーゼル車に期待するのは、コストパフォーマンスの良さが大部分を占めるからだろう。燃料となる軽油は、レギュラーガソリンに比べて20円弱も安い。50ℓを給油すると、軽油とガソリンで1000円も違う。軽油とガソリンの価格差は、当分は埋まらないと思われるので、まだまだディーゼル車のコストパ

ディーゼル車のコスパは最強

た。300Nmの最大トルクを日常回転域に当たる1750rpmでマークするので、非常に扱いやすいエンジン特性がうかがえる。2.0Lはコモンレール式高圧直噴システムを採用。16・7という高圧縮比のシリンダー内にコモンレールを介して、2000バールの高圧燃料を直接噴射する。可変ジオメトリターボチャージャーとのマッチングで、最高出力180PSをマークする。400Nmの最大トルクを2000rpmで発声させ、低回転から鋭く立ち上がり、幅広い回転域で持続するトルク特性は、スポーツカーなフィーリングを伝えてくれる。

もともとブジョーの「308」シリーズは、高性能エンジンに定評がある。ガソリン車の1.2Lエンジンは、2015〜2016年の「インターナショナル・エンジン・オブ・ザ・イヤー」を2年連続で受賞した。ブジョーにとつての主力モデルで、満を持してこのシリーズのディーゼル車を日本に上陸させた。なので、「308」のディーゼル車も当然、気合が入っているのだ。高性能なエンジンをルーツに持ち、欧州で培ったディーゼル車の技術を日本向けにテイストした。

プロフィール

フランス車の日本市場開拓が本格派

ブジョー、シトロエンのPSAグループが、

ディーゼルの進化論、ここにアリ

308SW Allure

PEUGEOT BlueHDI

■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=ブジョー札幌南店 Tel.(011)820-2400

待望のディーゼル車を日本市場に送り込んだ。フランス車のブジョーがついに、日本市場へディーゼル車のデリバリーを開始したのだ。記念すべきクリーンディーゼル「BlueHDI」は、「308」と「508」に搭載。ちなみに「BlueHDI」とは、先進の排ガス対策システムを施した高圧直噴のディーゼルエンジンで環境に優しく、低燃費に優れている。欧州では「ユーロ6」などの厳しい排ガス規制で、窒素酸化物の排出量が少ないディーゼル車が60%を占めている。日本とは違い、まさにディーゼル車の「先進国」だ。

ブジョーでは2017年1月をめどに6車種12種類のディーゼルエンジンをラインアップする計画を立てている。シトロエンにも同じパワーユニットを搭載し、日本でデリバリーされる。対象車種は「C4」「DS4」の2車種になる。なので、今回のディーゼル車のリリースは、PSAグループのかんりの本気度が、ひしひしと伝わってくる。ドイツ車ではメルセデス・ベンツが「BlueTEC」を搭載し、BMWもクリーンディーゼル車をリリースしている。アウディも2016年度中には日本へディーゼル車をデリバリーする計画だ。

エンジンは1.6Lと2.0Lの3種

日本市場で投入されるのは、1.6Lと2.0Lの2タイプのエンジン。1.6LはSOHC4気筒のターボディーゼル最高出力120ps、最大トルク300Nm。2.0Lは「508」のSOHC4気筒のターボ

のアドバンテージが続く。長距離通勤などで年間5万km前後の利用では、軽油がガソリン車に比べて5万円弱燃料費が安くなる可能性もある。そうならば、ハイブリッド車の独壇場と思われがちだが、実はそうでもない。ハイブリッド車は購入価格がガソリン車の2割以上割高になるため、通常の乗り方では差額分を回収することができないからだ。年間で5万km以上走らなければ、ハイブリッド車よりも、確実にガソリン車の方がコスト的には余裕で得することになる。

ところが、ディーゼル車となれば、話は別だ。車両購入費の面から見ても、ガソリン車と通常はほとんど変わらない。加えて、実燃費の良さが挙げられる。JC08モードで見ると、ブジョー「308」のワゴン車はガソリンで17.7km/Lだが、ディーゼルで21.0km/Lで20%近く上回る。ディーゼル車は、欧州などの環境問題に敏感な地域で人気を集めている。日本の場合、リーズナブルな点が最も重視されている。日本ではマツダ車がディーゼル市場を活性化させているが、ブジョーのようなフランス車も参戦すれば、おもしろい展開になる。もちろん、ユーザーにとっても選択肢が幅広くなるので、うれしい限りだ。

実用面が○で女性にもおすすめ

フランス車は、个性的でおしゃれなスタイリングが特徴。といえば、ひと昔前の概念だ。もちろん、独特の柔らかなラインが特徴的でもあり、他車とは「ちょっと違う感」がある。40代後半以上の世代なら「存じの方も多いと思う」、1970〜80年にテレビで活躍した





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

山形 雅人さん

幅広いお客さまから関心を頂いているクルマです。試乗コースは坂道があるのですが、ギアが1段下からず、グイグイ上っていくので力強さにも好評を頂いています。アイドリングストップから発進までも非常にスムーズで、ほとんどストレスがありません。女性のお客さまで興味を持た

れている方も多くいらっしゃいます。ファミリー層や距離を乗られる方にも、関心を持たれています。これを機にブジョーのディーゼルの良さを味わっていただきたいですね。

インプレッション

カタカタカタが ヒタヒタヒタに

正直、ディーゼル車には、カタカタというようなトラックと同じようなエンジン音が耳に入ってくる。しかし、昔のディーゼル車を知っている方なら、ほぼ気にならないほどのレベルだ。ディーゼル車には点火プラグが

性があり、多少ラフなアクセルワークでもモリモリと力が車輪に駆動されてくる。同じ排気量のカソリン車に比べてみれば、運転のしやすさとストレスを軽減させるエンジンフィーリングといえる。際立った特性とはいえないが、クルマを選ぶ際の重要なポイントだ。

女性外国人タレントのフランスソワーズ・モレシャン・ライフスタイルアドバイザー、元シャネル美容部長Ⅱのような気品もある。とはいえ、近年のフランス車は、実用的な面もかなり充実している。

今回のディーゼル車のラインナップは、ますます女性受けする実用面の向上も挙げられる。1・6Lクラスは微妙なトルクバンドもあり、アクセルコントロールによっては低速域でギクシャク感がある。女性の脚力ではアクセルワークを一定の力かげんで維持することが難しいからだ。しかし、「308」のディーゼルエンジンは粘りのあるトルクの特

なく、エンジンを始動させるときには「予熱」で十分に内燃機関を温めてから、始動させることを50代以降の世代なら経験があるはずだ。ちなみに今やその必要がないほど進化している。

「予熱」を全くすることなく、エンジンスタートを押す。外に出ると、確かにカタカタとごく小さい音でディーゼルのエンジン音が聞こえる。車内では全く気にならず、むしろヒタヒタヒタと軽快なエンジンフィーリングに驚く。正直に言うと、ディーゼル車に乗るのは約30年ぶりなので、まさに「予熱世代」である。低速トルクがスリカスリな車に乗っていたから、今のディーゼル車は隔世の感がある。

まず、発進が滑らかで加速が良い。全く予備知識を持たずにステアリングを握れば、ディーゼル車とは思わない。通常とは逆の右から左にメーターが上がるタコメーターに、ブジョー308だと認識させられ、最後までディーゼル車との認識は持てなかった。それほどまでに高レベルな仕上がりになっている。

ディーゼル車で 日本市場の起爆剤に

確かにハイブリッド、電気自動車、水素燃料のクルマなど日本の技術力は世界屈指だ。ただ、ディーゼル車はどうだ。欧州のグロバルスタンダードになっているディーゼル車をもう一度、日本市場で見直すべきではないか。ブジョーのディーゼル車の日本へのデリバリーこそ、日本市場に起爆剤になってもらいたい。