

リセールバリューを考えた 賢いクルマ選び (国産車編)

本当のお買い得車はどのグレードか？ 車両価格、エンジン性能、装備面で比較

最需要期の3月は 新車を選ぶ最適月

毎年3月になると国産乗用車の需要期と言われていて、新車が最も売れる。この時期に合わせて各自動車メーカーは続々新型モデルを市場に投入する。

そこで今回は新登場した国産車を取り上げ、恒例の「リセールバリューを考えた賢いクルマ選び」の解説をする。なを、前号の「新車速報」で掲載したモデルも一部再登場するが、リセールバリュー解説のため、ご了承いただきたい。

新型マーク プリットは DOHCターボ車を選ぶこと

まずは、相変わらず販売が絶好調のトヨタから話を始めよう。昨年12月下旬にフルモデルチェンジで新型に生まれ変わった「プレミオ」と「アリオン」。以前

の「コロナ」と「カーリーナ」の後継モデルである。どちらも実用性の高いミディアムクラスのFFファミリーセダンとして人気が高い。知名度と信頼性の高さでは日産の「ブルーバード」以上といえる。プレミオシリーズの中で最も買い得といえるのは1800ccエンジンを搭載した2WDモデルだ。最高出力132馬力で1170kgという軽量ボディを引っ張るのだから加速性能は高水準だ。これが4WDになると車両重量が1280kgと一気に110kgも重くなる。

車体が重ければ加速が鈍くなると同時に燃費も悪くなる。搭載エンジンが同じなら車体が軽い方が耐久性の点でも有利であることは間違いがない。グレード名はXである。それほど燃費や経済性を重視するなら1500ccモデルでも良いのではないかという意見があるかも知れない。確かに燃費や経済的にはエンジン排気量が少ない方が税金面(自動車税)でも



「プレミオ」の買い得グレードは2WDの1800ccモデル。

有利であることは確かだが、109馬力のエンジンだと加速フィーリングと山坂道でのパワー不足に不満を感じるユーザーがいるはずだ。さらに1500ccモデルの場合、3年後のリセールバリューの点で廉価モデル扱いとなり、1500Fでは不利となる。総合的な経済性と使い勝手の点を考えると、「プレミオ」は1800Xが最も賢い選択と言える。

一方、「カーリーナ」の後継モデルの「アリオン」はどうか。基本的に「プレミオ」とコンポーネンツを共有して作られているため、車両重量は同じで搭載エンジン

も同じだ。だとすれば、1800ccエンジンを搭載したA18を選んだ方が得策である。経済性重視でも3年後のリセールバリューを考慮した場合は1500ccエンジンのA15よりA18を購入した方が「プレミオ」と同様に後々損をしなくて済むはずだ。

今回カラーページで試乗した新型「マーク プリット」に関してもしリセールバリューの解説を加えておこう。新たにFR駆動に仕上げたワゴンだけに走りに対するこだわりがあるのは理解できる。新開発されたリアサスペンションな



「アリオン」のオススメグレードは2WDのA18で決まり。



新型「ブリット」は280馬力のDOHCターボエンジン車がリセールバリューの点で最高。

ど楽しい走りを追求したエンジニアの意気込みも実際に試乗してみて肌で感じることができた。シートや内装のデザイン、インパネ回りのカラーコーディネートなど随所にスポーティな演出が施されている。だからこそ、新型「ブリット」は最高出力280馬力のDOHCターボエンジン搭載車を選びたい。確かに280馬力のパワーを引き出して走れる公道がどこにあるのか、と聞かれると耳が痛いところだが、ステアリングを握ってあの硬いアクセルを右足で思いきり踏み付けた時の強烈な加速フィーリングは一種暴力的でストレス解消には最適と断言していい。ただし自制心はなくさないこと。

結論として新型「ハイブリット」は多少購入価格が高くとも25i R-Vを選ぶこと。車両価格は339万円だが、3年後のリセールバリューを重視すれば間違いなく得をすることになるだろう。残念ながらターボエンジン搭載車には4WDの設定はない。

最高出力220馬力のXTが新型フォレスターのお買い得モデル

2月に新登場した新型「フォレスター」もクロスオーバーSUVとして安定した人気を保つ。スバルと言えば「レガシィ」ばかりが脚光を浴びているが、新型「フォレスター」も悪路での走破性はもちろんのこと実用性の高さという点でもライバル車を凌駕する総合性能を持つ。言うまでもなく全車フルタイム4WDだからラフロードでの走りには定評がある。問題は搭載エンジンだ。お薦めは最高出力220馬力を発揮するDOHCターボエンジンである。ノンターボの性能が137馬力ということを見ると、どうしてもターボ(空冷式インタークーラー付き)仕様を選択したい。それは加速性能と同時に3年後のリセールバリューに大きく影響するからだ。確かにターボパワーをいつも引き出して走行すれば、燃費は悪化するだろう。それでも1400kg前後のボディを220馬力



新型「フォレスター」はターボ付エンジンのXTがベスト。

のターボパワーで引っ張るのだから加速性能に不満を抱くドライバーはいないはずだ。設定グレードはXT。価格はE-A Tを選んでも229万5000円だ。マニュアル5速を選べば219万7000円。ノンターボのX20のA T車が195万円ということを考えれば決して高くはないのがわかると思う。

スバルで見過ごせないのが「レガシィ」ツーリングワゴンの特別仕様車だ。「GT30」というモデルが追加設定されているが、価格が少し高い。確か

にボディ剛性を高め操縦性をアップさせている点や足回りの強化もエンジンパワーに合わせて施されているところは高く評価できる。だが、3000ccノンターボの自然吸気、水平対向6気筒で最高出力220馬力のエンジンはそれほど魅力的とは言えない。車両価格は302万8000円だ。

同じスバルの4WDシステムを搭載した新型「フォレスター」は220馬力のエンジン。ターボ付きとはいえ排気量は2000ccである。装備内容や居住性



「レガシィツーリングワゴン」のGT30はエンジン性能と価格のバランスが良くない。

が違うといわれれば確かにそうだが、使い勝手の点では大差はない。何をクルマに求めるかが大きな争点となってくるが、少なくとも買い得感と3年後のリセールバリューを考えた場合、「GT30」を購入するメリットはない。

ホンダ That's は FFのノンターボ車でOK!

国内での販売も好調なホンダは軽自動車にも力を入れ出した。2月上旬に新発売した「That's」はなかなか実用的で使いやすいコンパクトカーだ。外観はラウンドスクエアデザインを採用し、広々としたガラス面積のため全方位の視界はすこぶる良好で安全運転に貢献する。シンプルで使いやすく、スマートで個性的な新提案型マルチワゴンと位置付けている。



ホンダの「That's」はノンターボの2WD車がお買い得だ。

搭載エンジンはノンターボとターボ仕様の2種類を設定しているが、最高出力64馬力のターボ仕様はあまり必要性を感じない。軽快な加速性能と言うならノンターボでも充分。しかも、市街地走行が大半となれば、燃費の良いノンターボの2WD車で満足できる。リセールバリューの差もほとんどないだろう。価格的にも103万4000円のFFの「ザッツ」が最も買い得といえる。ATはコラム式3速を設定。フロントシート回りを広く使えるコラムシフトの採用が増えてきたのは嬉しい。

スズキラパンは最上級の X2がオススメ

軽自動車といえば、スズキがある。箱型デザインの新型軽乗用車「アルト ラ



「アルト ラパン」は最上級のX2を選びたい。

パン」を今年1月30日に発売した。名称にアルトが付いているだけに共通パーツは多いのかもしれないが、全く新しい印象を受けるから面白い。低い車体高ながら広い室内空間を確保した新しいパッケージングを採用した点は高く評価できる。スズキでは「自分の部屋にいるような寛ぎと心地よさ」を追求した新感覚の軽乗用車だという。

搭載エンジンはなかなかの高性能。オールアルミ製DOHCのVVTエンジンを搭載し、平成12年基準排出ガス50%低減レベル認定を取得。2WD車は10・15モード燃費19.0km/ℓを実現し、グリーン税制に適合している。トランスミッションには全車に電子制御4速ATを採用している。今や軽カーにも電子制御4速ATの採

用は常識になりつつあるのだ。

では、この新型「アルト ラパン」の買い得グレードはどれかと言えば、最上級のX2を選ぶのが良い。中間グレードとの装備内容の差はほとんどなく、車両価格もわずか3万円の差しかない。たぶんリセールバリューの格差もほとんどないだろう。別な見方をすれば最も安いGを選ぶ手もある。2WD車なら95万円だから109万8000円のX2との差は14万8000円と大きくなるため、選択に悩む意味はある。

結論として中間のXを購入できる経済的余裕があるなら最上級のX2を選択した方が得策といえる。

なお、参考までにボディは全車5ドア、ATはコラム式だけの設定となっている。