



# サターン3ドアクーペ

AT = 185.5万円

Gパッケージ = 201.5万円

日本国内で輸入車を少しでも多く売りたいと考えた場合、いったいどうしたら競争の厳しい時代にユーザーが振り向いてくれるのか。もちろん、すでに安定した人気と定着したイメージがそのクルマにある場合は別だ。ポルシェやフェラーリ、メルセデス・ベンツやジャガーといった一流と呼ばれる高性能&高品質、しかも伝統と格式がありオーナーが「所有する喜び」を味わえる1台なら何も苦勞はしない。

知名度も伝統もない輸入車を「口の肥えた日本人ドライバー」に納得してもらうには、より幅広いユーザーに対応する開発コンセプトと設計思想以外にはないであろう。そのためには価格も見逃せないポイントである。

ポルシェやベンツといった知名度のあるドイツ車の場合、価格を気にするユーザーは少

ない。少なくとも値引き額を商談の際に執拗にセールスマンに迫るユーザーはほとんどいない。そうでない場合は割安な価格、しかも高性能で個性的。この3点があって初めて日本人ドライバーが「面白そうだな」となり振り向いてくれる輸入車になれるのだ。

妙に前置きが長くなったが、GMジャパンが輸入・販売しているサターンというクルマを御存じだろうか。販売店はサターン・ジャパンとなっているがアメリカ最大の自動車メーカーであるGMが作った世界戦略車である。「輸入車」と言えばドイツ車しか頭にないユーザーには目新しいクルマに映るはずだ。特に今年の輸入車ショーで発表されたサターンの2ドアクーペは画期的だ。普通クーペボディといえど独身貴族が彼女を助手席に乗せて、リアシートの居住性はこの次といった感じ



全高1335mmという低いボディがクーペらしい印象を与える。流れるようなリアビューはファストバックスタイルで厚みのあるランプも好印象。

のパーソナルカー、あるいはデートカーといってもいい。そうしたクルマになんとリアシート専用のドアを作ってしまったのである。しかも観音開きだから驚く。ショーのターンテーブルにのせられてグルリと回った姿は、決して貧乏臭い印象はどこにもない。それどころかクーペのリアシートへの乗降性を高める最も合理的な考え方はコレだなと感心した。単純にアメリカ的発想と片づけてしまうには意欲的な試みではないか。そこで実際に試乗をしてその真価を体験してみることにした。

寄り目がちなヘッドランプは吊り目のデザインで個性的だ。ボディの四隅は丸く削られた感じで適度なボリューム感を演出している。



トランクはほぼ直角に大きく開く。奥行きもあって容量も充分だ。

いかにもアメリカ人好みのスタイルといっている。全体的にもスポーティな雰囲気は漂う。

ところが、である。市街地走行でアクセルをやや強く踏み込み加速してみたところ、残念ながら期待通りのパワーは炸裂しない。もちろん、軽快な加速フィーリングは体感できるのだが、ワクワク、ドキドキするような感動が伝わってこない。そこそこに速くて気持ちが良いという程度である。確かに、搭載エンジンは直列4気筒1900cc DOHC 16バルブで最高出力126馬力なのだから、驚くほどのパワーはないに違いない。しかし、車両重量は1140kgだからいわゆるパワーウェイトレシオの点では決して悪い数値ではない。アクセルレスポンスも鈍くはないし、ハンドリングも適度に切れ味が鋭くてスポーティな感覚である。しかし、いわゆる万人向けで、尖ったところが見られない。幅広いユーザーが気軽に楽しめるスポーティ感覚とでも表現するしかない。一部分だけを尖った性能でアピールするのは時代遅れなのかもしれない。

高速走行時の静粛性は平均レベルで特に静かという印象はない。とはいえエンジン音が耳障りということもない。加速する時のエキゾースト音はスポーティだが、どこか洗練された味がない。路面を蹴るタイヤの走行音はそこそこの振動を与え、心地よいドライブ



開閉する角度も大きくて便利。ただ車内からは開けられない。

フィールを味わえる。参考までに時速100km時点のエンジン回転数は約2500回転と、これも平均的だ。ブレーキの感触は良好。ペダルを踏む感覚と制動するタイミングが適度に合致し、踏み加減に応じた最適なブレーキフィールを持たせている。それは好印象である。

残念なのはインテリアの質感。「ブラックで統一すればスポーティだ」という発想は昔のスポーツカーの時代感覚だ。インパネ回りから続く黒一色のカラーはまあヨシとしよう。ただシート全体の質感は今一歩。スポーティ感覚が薄っぺらに感じてしまうからだ。できれば贅沢かもしれないが、本革シートに交換して欲しい。この車には、ABSを始め前席デュアルエアバッグ、リモートキーレスエントリー、オゾンセーフエアコン、グラフィックイコライザー内蔵カセット付きAM/FMオーディオシステムが含まれている。試乗車にはチルトアップ式電動ガラスサンルーフが装着されていて爽快なオープンエア走行を満喫できた。

肝心の後部座席の革新的ドアはやはり素晴らしい。観音開きで開くと適度な開放感があり、リアシートに乗っても良いかもという気持ちにさせる斬新なリアドアだ。クーペの乗り降りがこんなに楽になりました、と宣伝するのも悪くないだろう。

RV車ばかりを作り出す日本の自動車メーカーもこんな画期的な設計を市販車に一度でもいから採用してほしいものである。



注目の3ドア目。後席の乗降性が大幅に向上することは間違いない。



搭載エンジンは直列4気筒1900cc DOHC 16バルブで最高出力126馬力を5600回転で発生する。



操作性や使い勝手を重視したインパネ回りはオーソドックスな印象。