

## 目次

### 序章 ルノーは“3度生まれる” …… 4

#### 第1章 ルノーの登場

- 1-1 ルノーの創始者 …… 8
- 1-2 フルラインメーカーに成長 …… 12
- 1-3 果敢なレース活動 …… 16
- 1-4 バスやトラック …… 19
- 1-5 タクシー伝説 …… 20
- 1-6 大きな契機となった第1次大戦 …… 22

#### 第2章 ルノー王国の展開

- 2-1 大量生産の時代が始まる …… 24
- 2-2 スピードへの挑戦 …… 28
- 2-3 フランスを代表する高級車 …… 30
- 2-4 航空機、鉄道、6輪車 …… 34

#### 第3章 ゼロからの再出発

- 3-1 終戦後、国営公社となる …… 38
- 3-2 4CV、戦後ルノーの出発点 …… 40
- 3-3 アルピーヌの誕生 …… 44
- 3-4 ゴルディーニとの契約 …… 48
- 3-5 アルピーヌ、ルマンへ …… 50
- 3-6 リアエンジン車の成長 …… 54
- 3-7 フレガトとフロリド華やかさ復活の動き …… 58
- 3-8 青い情熱、8ゴルディーニ …… 60
- 3-9 決定的なスポーツモデル、アルピーヌ A110 …… 62

#### 第4章 高度成長とF1への挑戦

- 4-1 キャトル、ルノー流合理主義 …… 66
- 4-2 4フルゴネットとエスタフェット …… 70
- 4-3 ハッチバックを採用した上級車、16 …… 72
- 4-4 新時代のスモールカー、5 …… 74
- 4-5 新しい前輪駆動方式の展開 …… 78
- 4-6 アルピーヌ・ルノー、ルマンを制す …… 80
- 4-7 F1、ターボ革命 …… 84
- 4-8 アルピーヌ市販モデルの展開 …… 88
- 4-9 “空間”のクルマ、エスパス …… 92
- 4-10 アメリカへの進出、ラインナップの拡大 …… 94

#### 第5章 改革の大いなる成功

- 5-1 トゥインゴ“リスクを冒さないことがリスク” …… 98
- 5-2 1990年代、油ののったルノー …… 102
- 5-3 F1で頂点を極める …… 108
- 5-4 ルノー・スポール、表舞台へ …… 112
- 5-5 カングーの誕生 …… 118
- 5-6 ユニークなデザインをヒットさせる …… 122
- 5-7 成長する2000年代のルノー …… 128
- 5-8 ルノー・スポール一家の充実 …… 134
- 5-9 大きくなった2代目カングー …… 138
- 5-10 デザインの新風 …… 144
- 5-11 F1を頂点にしたスポーツ王国 …… 150
- 5-12 ルノーの新展開アルピーヌ、ダチア、EV …… 156

ルノー関係年表／161

参考文献／165

あとがき／166

## 序章 ルノーは“3度生まれる”

### ■日本と縁が深いルノー

1898年創業のルノーは、現存する世界の自動車メーカーの中でも、最古の部類に属する。合理的で独自性のあるクルマづくりが、日本でも古くから評価されており、近年では半商用モデルというべきカンゲーがフランス本国でも驚かれるほどの人気を得ているし、一連のルノー・スポール・モデルは、スポーツ志向のユーザーから強く支持されている。約20年ぶりの復活を遂げようとしているスポーツカーのアルピースも、日本に熱心な愛好家が多いことが知られている。

ルノーは実はかなり日本と縁が深い。とくに1999年に日産と提携したことは大きく、大物経営者カルロス・ゴーンとともに、ルノーの名は日本の新聞やテレビのニュースでもしばしば登場するようになっていく。

ある程度以上の世代には「日野ルノー」が、親しみのある存在として記憶されている。終戦後の日本で、乗用車生産が本格化しようという時期に、日野自動車と提携して、4CVのノックダウン生産を開始した。1950年代当時は乗用車が今のように普及しておらず、4CVはタクシーに多く使われ、まだ交通量の少ない日本の路上を走り回った。

ルノーは、戦前から日本に輸入されていた。最初に正規に輸入されたのは1910年のことで、東京の水嶋商会が輸入代理店としてルノーと契約を結んだ。ルノーは早くから海外進出を積極的にしており、極東の日本にまで進出したのだった。

戦後は、日野ルノーの生産終了後、商社のタバカラ・インターナショナル・インコーポレイテッド（タバカラ商会）が1969年まで輸入販売を行ない、三井物産（1969～1973年）、日英自動車（1973～85年）、キャピタル企業（1976～88年）と続いた。その後ジャクス（JAX）が1987年から93年まで取り扱うが、日本市場強化を図るフォルクスワーゲンに買収され、それを受けてヤナセがフランス・モーターズを立ち上げてルノーを扱うようになり、これが1993年から2000年まで続いた。

2000年からようやくルノー本体が腰を上げ、日本法人のルノー・ジャポンが発足する。ただそこに至るまでに輸入代理店が目まぐるしく変わり、実際には代理店不在の空白期間もできてしまうなど、ユーザー離れを

招く事態になっていた。

ルノー・ジャポンの設立は日産とルノーが資本提携してまもなくのことで、当初は本国ルノーの100%子会社だったが、2006年に日産グループの商社である日産トレーディングの管轄となった。2012年に日産本体の100%子会社にいわば格上げされ、以来販売台数は右肩上がりが増え、2015年に初めて5000台を超えた。インポーターとして一人前の戦いができる体制がようやく築かれたといえる。

### ■あなどりがたいルノーの魅力

近年の日本ではFTS（フレンチタッチ、トレンドイ、スポーツ）と銘打ったルノー・ジャポンの戦略に従って、カンゲー乗用車、ルノー・スポール・モデルなど、いわゆるニッチの分野を重点的にPRし、成功している。元来ルノーは大量生産のフルラインメーカーだから、それはフランス本国でのあり方とは少し異なるが、FTS戦略は、ルノーの持つ資質を強調してうまく引き出しているように思われる。

ルノーは、歴史が長いフランスの一流自動車メーカーであり、彼の国で生まれた自動車の文化、あるいはクルマづくりの技がしみ込んでいる。一見シンプルだが、実はあなどりがたく、奥が深いクルマづくりをする。伝統的に大衆車に強いのは、とくに国営化された戦



ルノーの社史によると1910年に日本の代理店と契約して進出しており、そこでこの写真が添えられている。東京・京橋の水嶋商会がその総代理店で、ハイヤー事業もしていたというので、この写真はその車庫の前で撮影されたものかもしれない。

後に顕著になったことだが、その方向性は1898年の創業以来のものである。ただ大戦前は超高級車でも知られており、大統領専用車にはルノーが使われていた。

ルノーはスポーツ志向が強いことも特筆される。1960～70年代にはアルピース・ルノーがラリー、耐久レースで大活躍し、史上初めてターボを採用してF1にも参戦。ルノーはその後F1界の常連となり、輝かしい戦績を収めてきた。赤字を出してもなかなかF1は撤退せず、したとしてもすぐに復帰するのが常で、日本のメーカーとはレースに対する基本的スタンスが違う。そのスポーツも創業して真っ先に始めたことだったが、やはり第2次大戦後に本格的にモータースポーツ分野に打ち込むことになり、ほぼ身内といえるところから不朽のスポーツカー、アルピースが誕生した。それは国営化時代のことであり、やはり日本では考えにくいことだが、なかばフランスの自動車の資質がそのまま国の管理下でも実践されたといえる。それはルノー特有の文化ともなっている。

ルノーとの提携を決めた当時の日産の会長だった塙義一は、後に、技術では日産のほうが優っていて、美的感覚ではルノーのほうが上手だったと語っているが、ルノーが間違いなく優れていたのは経営力だった。ルノーから送り込まれたカルロス・ゴーンはその象徴で、厳しい状況だった日産の改革を成功させたのは周知のとおりである。

ゴーンは2005年以来、ルノーの会長の座にもついている。ゴーンもその1人にすぎないというべきであるが、ルノーには極めて優秀な経営者が代々据えられている。ルノーはフランスの中で重要な企業であり続けてきた。フランスでは自動車が、基幹産業と明確に位置づけ



日野ルノーは1953年に組立生産が始まった。当初はフランスから部品を輸入してのノックダウン生産だったが、しだいに国産化率を上げるようになった。その経験をもとに日野はリアエンジンのコンテッサを独自に市販化した。写真は初期の日野ルノーで、本国の初期型と同様のフロントデザインが見てとれる。

られ、さらにはある種伝統文化としても認識されているふしがある。秋に行なわれるモーターショーのパリ・サロンでは、必ず大統領が顔を見せ、メーカーの首脳と対話し、新型車を見て回る。プジョーもシトロエンも、ルノーと並ぶフランスの重要な3大メーカーだが、ルノーはある意味では最も国家と結びつきが強い存在であったといえる。

### ■選りすぐりのリーダーたち

フランスではエリートが国を動かすといわれるが、自動車業界の雄であるルノーも、エリート経営者が導いてきた。ルノーのいちばんの魅力は、おそらく飾らない明るい感覚や、若いスポーツ心であり、ルノー工場は労働者運動の砦となってきた歴史もある。しかし、経営者をキーワードに見ると、ルノーの展開は理解しやすい。本章に進む前に、ここでルノーの歴史を概観しておきたい。

大きく分けて、ルノーは今までに“3度生まれた”といえる。「1度目」はもちろん、1898年の創業時である。このあと次章で見るように、実は厳密には創業者ではないのだが、創始者はルイ・ルノーである。彼は機械いじりに熱中しすぎて受験に失敗し進学できなかったが、本来ならばグランゼコールと呼ばれるフランスのエリート大学で学ぶべき育ち方をしており、型破りだが、フランスのエリート集団に元来属しているといえそう。技術に対する非凡な洞察力を有し、なおかつ事業家の資質もあり、フランスを代表するメーカーへとルノーを育てた。第1次大戦では、フランス国家に最も貢献したのがルノー工場だったといわれ、そのことから



戦後最初のルノーの総裁であったピエール・ルフォッシュが日野を訪ねたときの写真。日野ルノーのフロントのグリル装飾は既に初期型と違うものになっている。

彼は国家的な名士となった。

「2度目」は、第2次大戦終了後にルノー公団に生まれ変わったときである。戦時中の対独協力のかどでルノー工場は国家に接収され、ルノーは国営企業となった。新しい総裁に選ばれたピエール・ルフォシュは、戦後フランス社会の当初の勢力であったレジスタンスの有力メンバーで、焼け跡に立ち上がった巨大ラグーマンのような様相で力強く新生ルノーを建設した。ちなみに彼はレイ・ルノーが本来進学するはずだった理工系名門校のエコール・サントラル出身だった。質実剛健な大衆車4CVが彼を象徴するモデルで、復興期のフランスを支えた。

後任のピエール・ドレフェスは1955年から1975年まで総裁を務め、戦後の高度成長期に、ルノーを見事に世界のトップメーカーのひとつへと成長させた。彼はフルライン化を進めて多くの車種を製品化した。2CVのライバルの4（キャトル）や戦後初の6気筒の30（トランド）などが代表的車種といえる。高級官僚出身の文化系エリートで、先代よりもずっと洗練された物腰だったといわれ、ルノーの製品も同じように洗練された雰囲気をも身につけるようになった。

#### ■日本の日産より先に、経営危機を克服

フランス社会の経済成長期にしっかり成長して繁栄を謳歌したルノーだったが、1970年代に襲った2度の石油危機と、日本車の台頭によって、1980年代前半にルノーの経営は危機的状況に陥った。当時の総裁だったベルナール・アノン、そのことに対して適切な手を打たなかったことで、1985年に更迭の処遇に遭う。しかし今あるルノー・ブランドのヘリテージは、彼に負っている部分も少なくない。革新的コンセプトのミニバンであるエスパスや、高級車の25などを世に出し、モダンな小型車として一世を風靡した初代5の製品化には彼が役を果たしたといわれる。なによりモータースポーツの大活躍、ルマン24時間での勝利と、F1への挑戦は彼のあと押しでなされたものだった。アノンはクルマ好きの経営者だったといわれる。経営が危機的な状況に陥りながらも“ぜいたくな事業”に投資を続けたことは、国営ゆえの弊害だったかもしれないが、つまらないクルマをつくるのとは逆であったことが、いかにも「ルノー的」であったようにも思える。

「3度目」の誕生は、このアノンからジョルジュ・ベスへと総裁が交代したときに始まったと考えられる。財務状況は深刻で、国営といえどもルノーは存亡の危機にあ



キャピタル企業が輸入販売していた5（サンク）。当初はアメリカ仕様を輸入しており、ヘッドランプまわりやバンパーが仏本国仕様と異なる。アメリカ名は“Le Car”だった。写真は東京・神宮の絵画館前で撮影されている。

り、そこで改革役の救世主として白羽の矢がたったのが、アルミのベシネーをはじめ国営企業の再建で多大な実績のあるベスだった。このとき始まったルノーの改革は、1990年代にルノーの再民営化に結びつき、そこで名実ともにルノー第三の人生が始まることになる。

ベスはエコール・ポリテクニク（理工科学校）と、エコール・デ・ミス（鉱山大学）という理工系グランゼコールのなかでも究極のエリートコースを収めた人物だが、これは後任のレイモン・レヴィも、カルロス・ゴーンも同じで、フランスにおける最高の人材がルノーに集められていることの証である。彼らは単に成績優秀な超エリートというだけでなく、リーダーとして非凡な資質をもっており、だからこそ起用されたのだが、危機的状況のルノーを立て直して、成長させる作業を強力に実行した。ただしベスは、1986年に就任1年で、当時フランスで頻発していた極右グループによるテロの銃弾に倒れてしまう。

ベスは当然リストラも断行したが、ベスの敷いた再建路線を引き継いだのがレイモン・レヴィで、彼は国営のエルフ石油や鉄鋼大手のユジノール会長を歴任した人物だった。今挙げた3人に等しくいえることだが、彼はコストには厳しく、ルノーの財務体質を大きく改善、会社を立ち直らせた。その伝統はゴーンも継ぐことになり、新生ルノーの真骨頂を日本において日産で実践してみせるわけである。効率向上と品質改善がレヴィの功績であるいっぽう、1990年代以降のルノー車のキーパーソンとなるデザイナーのパトリック・ルケマンを雇ったのは彼であり、緊縮財政だけでなく、クリエイティビティのある競争力を育んだ。印象的な車種としてはトゥインゴが生まれている。



カンゲー・ジャンボリーに集まった無数のカンゲー。日本でのカンゲー人気はフランス本国からも注目されているという。

#### ■日本にも来た2人、シュヴァイツァーとゴーン

次の会長がレイ・シュヴァイツァーである。政治家を多く輩出する文化系超エリート校ENA（国立行政学院）の出身だが、彼こそがこの30年あまりのルノーの展開を導いたキーパーソンだといえる。というのは、実はジョルジュ・ベスを総裁に任命したのも、ゴーンを自分の後継者として外部から呼んだのも彼であった。彼はルノーが国営だった時代に若き高級官僚として国家の側におり、ルノー公団を管轄する立場にあった。そしてルノー経営危機の案件において、ミッテラン大統領、ファビウス首相の了承を得てアノンを更迭し、ベスに白羽の矢をたてた。若くして官僚の中でもおよそ重要な役職を務めており、ミッテラン政権の若手閣僚ファビウスの官房長を担い、ファビウスが史上最年少の37歳で首相に就任したときにもその官房長となり、息の合うことから“第2首相”などとあだ名されたという。社会党政権で登用された人材だけに個人的信条としては左派であることを公言しているが、ルノーに国営の弊害が出ていることを理解して民営化へと導き、さらなる国際化に向けてルノーを改革した。

政情の変化も背景にあったとはいえ、彼は自分の意思で民間企業のルノーに移籍し、10年以上に及ぶ民営化への転換期の水先案内人を果たした。民営化に並行して、世界の潮流に従ってグローバル化を押し進めるなど、まさに世界を俯瞰して先を見据えて会社を改革し、日産との提携はそのハイライトといえる。

シュヴァイツァーの時代には、アヴァンタイム、ヴェルサティス、メガーヌ2など、知的で進歩的なイメージのモデルが続いた。これらはパトリック・ルケマンの功績であるが、会長の影響力がどこか反映されたように



日本のルノー・スポール・ジャンボリーでの光景。近年のルノー・スポール・モデルのほか、往年のアルピーヌも見られる。ルノーは硬派な走り屋の愛好家から高く評価されている。

思えなくもない。彼は控えめだが知的な物腰の人として名高く、オタクというほどの鉄道好きであることも知られている。ちなみに高級車に関してはあまり成功しておらず、そのいっぽうロガンに始まる一連のローコストビークルの構想は彼の発案だといえる。

2005年に交代した後任のゴーンは、ミシュランからルノーに移籍したとき、地元フランスでは「火星」とマスコミからあだ名された。学生時代にはいたずら好きの“問題児”として有名で、卒業アルバムには「将来は南米のゲリラのリーダー？」と記されたそうで、もの静かな前任者とは対照的である。しかしもちろん自動車メーカーの経営者として模範的人物であるのは、日本人にも周知のことである。彼の時代になってから、新しくローレンス・ヴァン・デン・アッカーがルノーのデザインを改革したが、それはゴーン時代の新たなデザインともいえるかもしれない。ルケマン時代の知的さの目立つデザインよりも、アクティブでカジュアルさのあるデザインになっている。ゴーンはスポーツカーにも理解があることで知られ、アルピーヌの復活なども事実として彼の影響下で展開されている。

このように個性豊かなリーダー達に代々導かれてきたのがルノーであるが、もちろんクルマを開発するスタッフも情熱的で才気あふれる人が多く、さらにはその開発の主対象であるフランス国民は、不可思議かつ賢い自動車ユーザーとして昔から名高い。そんなことから、そうしてつくられてきた歴代のルノー車が興味深いはずはないわけである。

なお本書において上述の“3度生まれた”という分類は、1～2章が「1度目」、3～4章が「2度目」、5章が「3度目」に相当する。

# 第1章 ルノーの登場

## 1-1 ルノーの創始者

### ■機械に熱中

ルイ・ルノーについては、晩年に頑固保守的だったことを語られるのが目立ち、あまりポジティブなイメージがない。しかしルイ・ルノーが若い時分に発揮した非凡な才覚にこそ、世界的なメーカーに育つことになったルノーの真価が見いだせる。

ルイ・ルノーは1877年にパリで生まれた。父親は織物商とボタン製造業を営んでおり、もともとロワール地方のワイン農家の一族だったようだが、パリの服飾業界で働き成功して財をなした。ルノーの家はパリでも当時近代化の先端ともいえる8区にあり、500mも行かないところにパリでいち早く開業した鉄道の巨大な終着駅サンラザール駅があった。

ルイ少年は、そのすぐ駅前のリセ・コンドルセに通った。コンドルセは歴代大統領も輩出した有名校で、ルノーの1年下にはかのアンドレ・シトロエンがいた。ただしシトロエンが成績優秀でエリート街道を進んだのに対し、ルノーは勉強のほうはだめで、おまけに内向的だったようである。しかしルイ・ルノーの機械に対する

執着心は並外れていた。

学校の前のサンラザール駅に発着する蒸気機関車を眺めるのは、理工科学校に進むことになるシトロエンもやたらしく、子どもなら皆そうだったろうが、ルノーはそれだけでなく、蒸気機関車に隠れて乗り込んでしまった。機関士の操縦を観察しようと、機関車のテンダーの石炭の山に隠れたのだが、急行列車なので発車後見つかっても、次の停車駅までたっぷり汽車を体験することができた。

機関室訪問は、家の別荘があったピヤンクールまで行くセヌ川の船でも実行しており、父のボタン工場の製造用マシンを見るのも楽しみだった。

1889年には、エッフェル塔が建設された歴史的な万博がパリで開かれたが、蒸気機関や初期のガソリン自動車など、さまざまな産業機械が展示された会場に若干12歳の彼は入りびたったという。そして展示の中から蒸気車をつくるレオン・セルボレの住所が近所のモンマルトルであるのをつきとめて、その工房に足しげく通った。そのうちレオン・セルボレ本人が彼に声をかけ、蒸気自動車の試運転に同乗させてくれた。レオン・セルボレは最後まで蒸気自動車にこだわったメーカーだった。

19世紀末の当時は産業革命もだいぶ進展して、蒸気機関を筆頭に、さまざまな機械が普及し始めた時代で、



おそらく1898年12月末か翌年1月にピヤンクールで撮影された写真。写真の説明は資料によって異なるが、右の2台のうちおそらく左側が、12月24日にルビック通りで走ったルノーの1号車で、右側が1899年型の市販車。右のクルマの運転手、ポール・ユージュはデモ走行時にいた1人で、ルノー兄弟社の販売担当となる人物。中央のクルマは丸型と思しきステアリングを付けているが、それを握るのがルイ・ルノー。一番左は元となったド・ディオン・ブートン車で、すぐ上の兄マルセルが前席の人物。ド・ディオン・ブートンは、ほぼ自転車にエンジンを付けたような乗り物だった。ルイ・ルノーはいつの時代の写真でも表情があまり豊かではないが、この写真ではハンドルを握って無垢な喜びが見てとれるようである。

平和が続いていたパリは世紀末の賑わいを見せていた。1886年に隣国ドイツでベンツとダイムラーがガソリン自動車を開発し、フランスでもガソリン自動車の商業化が1890年代に始まった。それがちょうどルノー少年が10代半ばの頃のことだった。

### ■伝説のクリスマス走行

2人の兄フェルナンとマルセル・ルノーは、実業家の息子らしくしっかり育ったが、末の弟ルイはいささか自由に育ったようで、心配した父親は彼が別荘の小屋で機械いじりをするのを許し、パナール製のエンジンを買い与えたりした。別荘は当時ブルジョワ階級に流行の地だったブローニュの森にすぐ近いブローニュ・ピヤンクールにあり、ルノー少年が機械いじりに明け暮れたこの小屋こそが、ルノー創業の地となるところであっ



ルノーの家のすぐ横にあったサンラザール駅。撮影地点のカメラのすぐ後方にコンドルセ校があった。1837年開業のパリ最初の駅で、ルノーが学校に通った頃は既に20本以上の線路がひかれた巨大な駅に拡大しており、印象派モネの絵などで知られる。写真はルノー1号車が走った頃の時代と思われるが、写っているのはすべて馬車。

作業場でのルイ・ルノー。初めて自動車をつくった1898年頃の写真。この旋盤やまわりの工具を使って、日夜工作に没頭していたのだと思われる。ルイ・ルノーはエリートの集まるリセに通っており、エコール・サントラルという工学系のグランゼコール（大学校）への進学に失敗し、働き始めた。サントラルはシトロエンが進学したエコール・ポリテクニクほどではないが、名門のエリート校だった。少年時代、兄2人に比べて奔放に好きなことをやらせてもらって育ち、ビジネスには興味がなかったが、やがてそちらのほうの才能も開花する。彼は愛国心が強く、そのために自分の事業をあのよう育てたという見方もされており、ルノー社はフランスという国において貢献する存在になる。



た。彼はそこでいろいろなもの、たとえば蒸気船などもつくったといい、図面の描き方も習得した。並外れた機械好きで、観察力が鋭く、少年時代から産業機械について実地に学び続けていた彼は、まさに機械の神童だった。

1892年に父親が亡くなったが、2人の兄が父親がわりとなり、とくにすぐ上の兄マルセルは機械少年ルイの才能を買っていて、機械いじりはむしろ奨励されたようであった。1896年、19歳のルイは結局進学をあきらめ、働き始めた。兄2人は学業を取って父の事業を継ぐようになったが、ルイはまともな学歴もなかった。当時の自動車メーカーの第一人者パナール・ルヴァッソールの門戸をたたいて門前払いになったりもしたようだが、ボイ



ルノー家のブローニュ・ピヤンクールの別荘敷地内に建っていた小屋。少年ルイ・ルノーがこもりきりで作業に明け暮れ、ルノー1号車もここでつくられた。ルノー兄弟社設立後、別荘周辺の土地を買い足して敷地を拡張、ブローニュ・ピヤンクールは1990年代までルノーの本拠地としてあった。ピヤンクールは19世紀に競馬場や公園が建設されてブルジョワの流行の地となったブローニュの森の近くであり、セヌの川に面している。パリ市内から徒歩で行くには少し遠く、馬車や後には自動車で行って散歩するのが通例だったが、山手線と同じ大きさのパリ市境界からはすぐ近く、イメージとしては東京でいえば代々木公園か、もしくは隅田川河川敷ぐらいのところにある。

## 1-2 フルラインメーカーに成長

### ■フランス1位の自動車メーカー

モンマルトルの坂の伝説とともに華々しく登場したルノーは、後述するようにレースでの活躍もあって、その名声を高め、目覚ましい成長を遂げる。

1898年のクリスマスのあと、1899年春までに完成した最初の量産型は、タイプAという名称が与えられた。後のパリ・サロンの前身であるその年の自動車ショーでは、500近い出展の中で注目を集めて、ルノー車は50台の注文を受け、この年末までに76台を受注した。その台数は1906年には年間1000台を越え、1909年にはほぼ5000台に達する。

第1次大戦前の段階で、ルノーはヨーロッパでもトップクラスの生産規模を誇るようになった。

ガソリン自動車の発明はドイツに譲ったが、その商業化はフランスが先行している。ダイムラーのエンジン製造権をフランスのパナール・ルヴァッソールが買って自動車をつくり、自動車メーカーとしてのビジネスにドイツより先に目鼻をつけた。フランスもすぐにエンジンを自製することになるが、印象としてはエンジンのドイツに対し、車体のフランスのイメージがあり、フロントエンジン+リアドライブ方式はパナール・ルヴァッソールが先鞭をつけ、シャフトドライブはルノーが世界に先んじた。技術ではドイツも、劣らないどころか勝る部分があたしかにあったが、クルマを使う、あるいは楽しむことに関しては当時間違ひなくフランスが進んでいたから、車体も含めてクルマをとりまくものすべてのセッ



レースでの活躍もあってルノーの名声は早くも海外に知れ渡った。これは1912年にロシアのサンクトペテルブルクの宮殿前で撮影されたルノー高級車の一団。ロシア革命前の王室で使われた。ラジエターをスカットル前に置くルノーのフロントノーズは特徴的で、アリゲーターとかクロコダイルなどと呼ばれた。この頃は既に6気筒までがラインナップされていたが、ここに並んだクルマも、ボンネットの長さに長短がある。一見流線型のこのボンネットのカーブ部分はなかなか優雅な趣きがある。

トとしての完成形は、フランスに優位性があったといえる。自動車が育ついわゆる文化的土壌があったのだった。

ルノーは当初は小型のヴォワチュレットで頭角を表し、小型車のルノーとして名を馳せたが、やがて高級車、大型車へもカテゴリーを拡大する。それは当時のどのメーカーでも同じことで、自動車の需要が富裕層に限られていたのだった。ただ、レースで名をなしたほかの有力メーカーが高級車一辺倒になることがあったのに対し、ルノーはプジョーとともに、大衆車を軽視しない基本姿勢があり、大型から小型まで車種を取り揃えた。その結果、ルノーは第1次大戦前にフランス1位の座に上り詰める。

ルノーは当初はド・ディオなどから単気筒エンジンを買っていた。ド・ディオ・ブートンはダイムラーに負けずにフランスでエンジン自製に成功したメーカーで、クルマだけでなくエンジン単体も販売していたので、ルノーもそれを使ったのだった。

1902年からはルノーもエンジンを自製するようになり、2気筒、4気筒と、大型化していった。当時のクルマは、シャシーだけをつくり、車体はカロシエと呼ばれる専門メーカーで架装するのが一般的だったが、やがて車体の内製もするようになり、現代的な自動車メーカーへと成長してゆく。

ルノーの設計は、シンプルなどころによさがあった。ルイ・ルノーは小屋にこもってやっていた頃から、構造の簡潔化にこだわりがあったという。自動車メーカーとなってからは、もちろん最新技術に対して見識があるが、リスクをとらずに信頼性を重視して、ある意味では保守的な方式を採用する傾向があった。一般にしば

1910年代頃のパリのイタリアン大通りの光景。馬車の左に写っているのがおそらくルノー。当時ルノーはフランスで最もポピュラーなクルマになっていたはずだが、1904年に形ができた特徴的なノーズ形状は複数のメーカーにコピーされていた。イタリアン大通りは日本でいえば銀座や日本橋の中央通りにも相当するようなところ。パリでは馬車交通時代に道路が拡張されたが、大通りは元来、自動車がない時代には馬車に混じって人も歩くものだった。



しばエンジニアは最新の凝った機構を採用したがるものだが、ルイ・ルノーはルノーの技術部門をそういった道へ走らせず、賢明にコントロールしたといえるかもしれない。まともな量産メーカーとして長続きできる資質を、ルノーは備えていたわけだった。

シンプルで合理的な設計こそは、戦後のルノーにも通じるもので、ほかにも現代のルノーの多くの特質が戦前のルノーにDNAとして備わっていたようである。

### ■あなどりがたい経営者となる

ルイ・ルノーは当初は雇われ人の立場だったが、やがて社長、経営者の立場になる。後述のようにすぐ上の兄マルセルが1903年のレースで亡くなるが、その後もう1人の兄フェルナンも体の不調を訴えて1908年に経営から身を引き、ルノー・フレールという社名は、オートモビル・ルイ・ルノーに変更された。フェルナンは翌年死去している。ちなみに兄2人の資産は、彼らの遺族にはあまり渡らず、ルイが多くを引き受けることになったという。



パリの見本市会場のグランパレ。1900年の万博時に建てられ、その後1960年代までパリ・サロン（モーターショー）の会場として使われた。ルノーも創業後サロンに展示して名を売った。

若い頃は機械いじりばかりで商売など不得意だったのが、持ち前の非凡な集中力と洞察力が経営面にも活かされたのか、ルイは手腕を発揮するようになった。ルノー・フレール社は多数の特許を取得したが、最初のシャフトドライブをはじめ特許侵害が多く、そこでルイは巧みな方法で、どのメーカーからも特許料をきっちりとりたてることに成功したといい、かつての蒸気機関車潜入事件を見ても、生来なかなかの策士であったと感ぜられる。全米の自動車メーカーを相手にする形で、黎明期のガソリンエンジン車の特許の訴訟に勝利して、おそろしいほどのけんか強さを見せたのはヘンリー・フォードだったが、ルノーもそれに近い非凡な強さをもっていたようである。もともと開放的な性格でないうえに負けずらいで、なおかつ賢くもあり、自分一人の城を築き上げる傾向があったと見える。そん



1902年12月のパリ・サロンにおけるルノーのブース。いかにも時代を感じさせる展示の装飾が優雅。わかりにくいのが、このときのルノーはラジエターがボンネットの横に置かれている。この1年後に初めてラジエターをエンジン後方に置くモデルが登場する。

## 第2章 ルノー王国の展開

### 2-1 大量生産の時代が始まる

#### ■ライバル、シトロエンとの攻防

第1次大戦によってフランスでも工業は飛躍的に進歩し、テイラーやフォード式の大量生産も実践された。戦前は大量生産したくても需要が見計らえず、新たな設備投資をするリスクをとれなかったが、戦時中は否応なしに増産体制がとられた。

戦後にフランスの自動車産業も、いよいよ大量生産を始めることになり、それは当然ルノーも同じだった。戦前からフランス1位の座にあったルノーは戦時中に工場も拡大し、さらに規模を大きくしていた。しかし大戦後ルノーをしのぐ新興メーカーが出てくる。

それはシトロエンであり、大戦中に砲弾の大量生産に成功し、戦後に自動車メーカーを立ち上げると、砲弾と同じように1モデルの量産に集中し、生産規模でフランス1位の座に短期間で上り詰めた。シトロエンはヨーロッパの大量生産普及の流れの先頭にいたのだった。

ルノーももちろん時代の流れにのっていき、シトロエンよりも出遅れた。その理由はひとつにはやはり戦前からの体制を引きずっていたことがある。また戦前にいち早くテイラー理論を試して工具の抵抗にあったルノーは、戦後の当初、それに特化した生産ライン

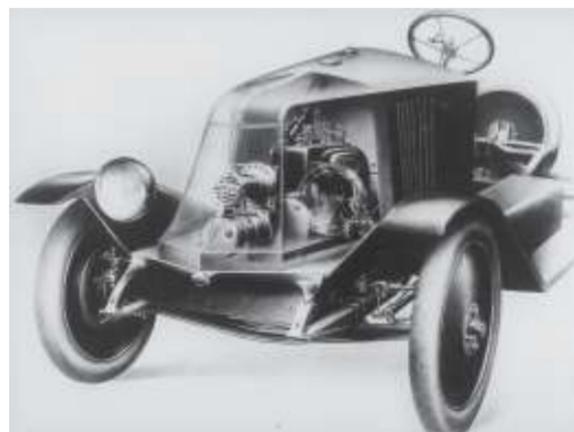
をつくるのに躊躇があったともいわれる。ルノーは、需要がある限り広く顧客の要望に応えるクルマをつくる道を選び、大戦後も小型車から高級車までフルラインメーカーとしてあり続けることになる。

両大戦間期のルノーは、生産台数ではプジョーにも抜かれて国内3位の座に甘んじることになる。ただしほかの無数のメーカーが大量生産時代に生き残れず消えていく中で、ルノーは着実に大メーカーとして成長を続けた。

この大戦間期の、ルイ・ルノー対アンドレ・シトロエンの攻防は、フランス産業界のトピックスだった。最先端のアメリカ流に通じたシトロエンは、大量生産をはじめ革新的なビジネス手法を次々と導入したが、保守派のルノーもそれに負けじと対抗した。シトロエンが10CV車を発売するとルノーもそれに応じ、小型の5CVを出せばルノーは6CVを売り出した。

とくに有名なのはスガン島の新工場をめぐる一件である。ルノーは別荘の小屋を出発点に、ビヤンクール の地所を買収してはつぎはぎするという形で工場を拡大してきたので、効率的な近代的工場システムができていなかった。そこで1920年代にビヤンクール の川面に浮かぶスガン島を買収し、そこにゼロから計画した最新の工場を建設、1929年に操業を始めた。

学校が同じだし、産業界の両雄であるルノーとシトロエンは、当然、面識があり、ルノーはライバルにこの



1922年のモデルのエンジンルーム透視図。初めて新たに丸い形状のロゴがノーズ先端に付いたが、それはホーングリルを兼ねていた。これがやがて有名な菱形ロゴに変わってゆくことになる。



1924年型6CV。1923年に登場した6CVは950ccで、大戦後最も小さいルノーだった。小型、シンプルで信頼性が高いことで名高く、写真では女性でも扱えることがアピールされている。



これは2120ccの10CVの1924年型で、タイプKZと呼ばれた。いわゆるセダントタイプの車体で、古風なところも残しているが十分近代化されており、なによりいかにも高品質なつくりを感じさせる。



1924年のビヤンクール工場の組立ライン。戦争を経て、ルノーでも大量生産が始まった。組み立てているのは10CVで、この年の生産台数は10CVが約8000台で、6CVはその約2倍だった。



大戦後のルノーは、戦前に比べてボンネットがスムーズになったが、依然としてラジエターはエンジン後方にあった。これは1926年の6CV。1924年以降、ノーズは先端部がさらにシャープになっており、それに比べ第1次大戦前のノーズは、石炭用シャベルとか豚の鼻とあだ名されたという。大戦後に登場したシトロエンが、少ないボディバリエーションを大量生産して価格を下げたのに対し、ルノーは旧来の慣習に従って多くのバリエーションを用意した。



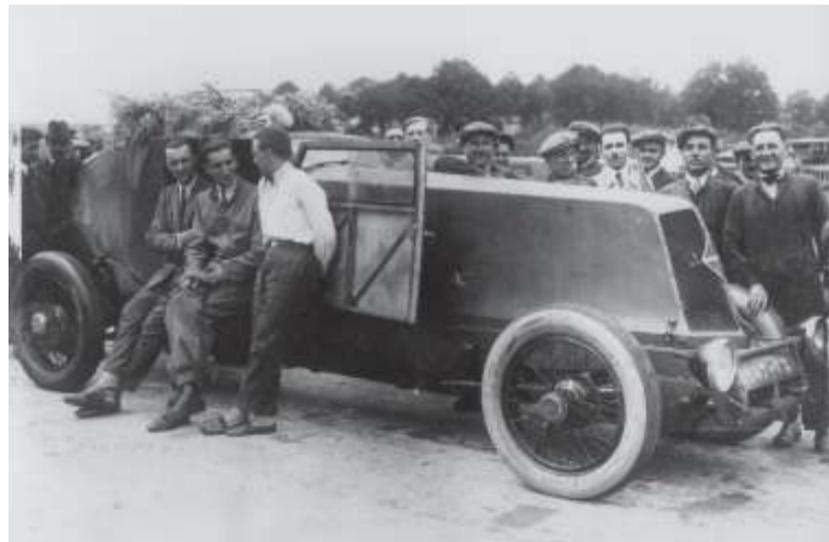
ビヤンクール工場の空撮。写真の右側にも、まだ工場は広がっている。これは第2次大戦後1958年頃の写真で、1920年代よりは工場は若干拡張されている。手前の中州がスガン島で、びっしりと工場の建物で埋まっている。写真の右側中央より少し下に見える木が生えている四角い区画の中に、ルイ・ルノーが1898年に1号車をつくらせた小屋が保存されており、そのすぐ右側が本社建物。セヌ川は右側が上流で、パリ市内も上流側に位置する。

## 2-2 スピードへの挑戦

### ■ 限界走行へ挑むマシン

1910年代に入って以降、ルノーはレース活動から遠ざかっていたが、第1次大戦後、再び高性能の証明に挑戦した。それはレースではなく、スピード記録だった。1924年10月にモンレリーにクロードサーキットが完成し、ここを舞台に速度記録挑戦が盛んになったが、公道レースのような危険をとまわずに、偉業達成に挑めるということで、ルノーも腰を上げるようになった。モンレリーは、米国のインディアナポリスなどと同じような、バンクのついたオーバルコースだった。

スピード記録挑戦をしたなかには、レースぐらいで知られたシトロエンもあり、ロザリー号で何度も記録達成をした。それはルノーの挑戦とだいたい同じ時期だったが、走らせたクルマの大きさがまったく違い、今回は直接的には対決にはならなかった。



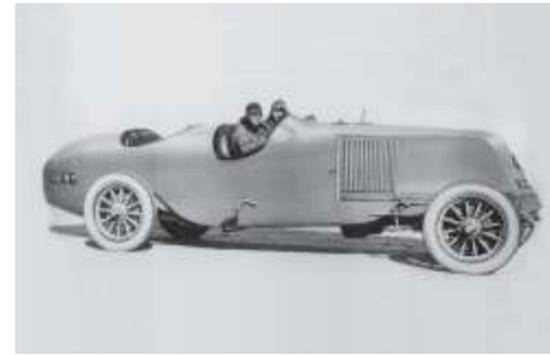
1926年の2度目の速度記録時の40CVタイプNMスペシャル。40CVはそもそも小山のように大きい車体だが、フロントウィンドウの天地の薄さから見ても、車高を極力低くしているのがわかる。わかりにくいのが後部はポーター状に左右から絞られ、なおかつルーフはファストバックで後下がりになっている。キャビン部分は木骨に合皮を張った構造で、軽量化が徹底されている。ドライバーは、1925年の1回目は、ルノーのテストドライバー兼エンジニアのプレシエとアメリカ人のガーフィールドだったが、この2回目はもう1人ギュイヨンが加わった。



下：1926年の40CVタイプNMスペシャルのシャシー。40CVは市販車の場合ホイールベースは3800mm（短いほうで）、6気筒エンジンは9120ccあった。長大なシャシーに単座が組み込まれているが、シートバックがほとんどない文字どおりの腰かけで、ドライバーの目の高さがハンドル上縁と同じくらい、後部の250リッタータンクの上辺がほぼルーフラインと思われる。ラジエターは、戦前以来のルノーこだわりのエンジン後方配置だが、後傾している。車体下部も空気抵抗軽減のためスムーズ化されている。絶対的には巨大な重量級であるが、低さを極めた車高、徹底した軽量化、訓練されたピット作業など、現代のルマンを戦うマシンなどに通じる世界のものと感じられる。

ルノーの最初の挑戦は1925年6月のことで、9リッター・エンジンを積むトップモデル、巨大な40CVで行なわれた。40CVは、24時間平均141.03km/hをはじめ、1周178.475km/hなど多数の記録をうちたて、イギリスのネイピアが戦前につくった記録を破ってみせた。ところが再びイギリスのベントレーが同年9月に24時間記録を更新し、ルノーはもういちど挑戦することになる。

1回目のときは前後席をもつ40CVトルペドをベースに、装備類をストリップダウンしただけの車両だったが、リベンジとなる2回目は、こういう営みの常だが、ヒートアップした。ベースは再び40CVであるものの、専用の低いクロードボディになり、燃料補給のストップを少なくするため250リッターのタンクを積むなど、念入りに仕立てられていた。さらに、燃料補給とタイヤ交換のピット作業を少しでも短縮するために、14人のクルーが役割分担を事前に念入りに訓練され、1回のピットストップを約50秒に抑えるようにした。車重2トンに当時の細いタイヤでは、交換のために頻繁なピットインが必要となるので、その時間短縮は重要なだった。こ



1925年の1回目の記録挑戦のときの40CV。前後2列のシート配列はそのままに、スムーズなトルペドボディが架装されてストリップダウンされている。ただこの写真は写真修正がすぎて、パネルの継ぎ目なども見えなくなっている。ボディ下腹部にも空気抵抗軽減のためパネルが貼られている。

うしてマシンもチーム体制も、現代の長距離レースと同じようなメソッドが実践されたわけだが、結局24時間で平均173.649km/hの記録が達成されて、見事リベンジを果たすことに成功した。もっとも翌1927年にはヴォワザンがこの記録をさらに上回っている。

その後1934年にもルノーはモンレリーに姿を現している。この頃はオチキスやドラエなども挑戦をしていたが、ルノーはネルヴァスポールのスペシャルで48時間



1926年の40CVタイプNMスペシャルの正面。単座で、軽量化や全面投影面積の配慮のため、車幅が狭い。注目すべきはルノーとして初めて冷却のためのフロントグリルが設けられていること。バンクのオーバルコースを左まわりに周回したためか、向かって左側のタイヤのほうが摩耗しているように見える。

平均約167.5km/hの速度記録をうち立てた。このときのマシンは、フロントから完全オリジナルの空力追求ボディが目立った。ネルヴァスポールは5リッターほどの8気筒エンジンを積む高性能モデルで、ラリーにも出場して活躍しており、リエージュローマリエージュラリーで1934、35年に優勝したほか、モンテカルロラリーでも1935年に優勝している。なお、モンテカルロでは1925年にもルノーは40CVで優勝を飾っている。



1934年の速度記録のスペシャル。ネルヴァスポールがベースで、レーシングカーのような低い車高ではないが、高度に空力的なスペシャルボディを載せている。とくにサイドビューはコードロン・ルノーのスピードレース機（35頁参照）を思わせるようなフォルムだが、その設計者のマルセル・リファールがこの車体をデザインした。コードロン社は1933年にルノー傘下に入っている。48時間平均約168km/hのほか、計3つの世界記録を樹立したが、コードロン・ルノーでも1930年代に速度記録を幾度も打ち立てており、そちらは400km/h、500km/hを謳っていた。

### 3-8 青い情熱、8ゴルディーニ

#### ■登竜門のワンメイクレース

8ゴルディーニは、ルノーの、あるいはフランスのスポーツ史の中でエポックメイキングとなったクルマだった。既に4CVでルノーによる“スポーツの民主化”は始まっていたが、8ゴルディーニではそれをもう一段押し進めた。現在のヨーロッパ各国や日本で盛んになっているワンメイクレースが開催されたのがトピックスで、ルノーではそれがその後も継続し、近年ではワールド・スポーツ・バイ・ルノーという、フォーミュラから市販車まで何種ものワンメイクレースのシリーズ戦が開催される一大イベントに育っている。

8ゴルディーニは、ドフィエヌ・ゴルディーニの後継モデルだが、スポーツ・モデルとしてより近代化され、強化されている。エンジンは1100ccにすぎないが、ゴ

ルディーニによってその馬力は95psまで高められ、ドフィエヌのときより高度にチューンされた。フレンチブルーの青に、白いストライプ2本という出で立ちは、まさにフランス人のレース魂を形にしたようなものだった。

まるで弁当箱のような当時の典型的な四角いセダンボディが特徴的な8ゴルディーニは、ラリーなどの国際イベントでも活躍し、その後エンジンが1255cc、110psに強化されたゴルディーニ1300が登場する。

ワンメイクレースのゴルディーニ・カップは、1966年に初開催された。雑誌の「モテュール」誌が提唱し、フランス青少年省の支援もうけて運営された。サーキットレースのほか、ラリーやヒルクライムのイベントでポイントを稼いだ上位ドライバーが、最後にサーキットで決勝レースを行ない、ゴルディーニ・カップを争った。参加はアマチュアに限られ、そのため若手の登竜門として機能することになった。後にF1でルノーに乗るジャン・ピエール・ジャブイーユをはじめ、数々の有名ドライバーが8ゴルディーニで育っている。なによりもふつう



8ゴルディーニは、ラリーでも活躍した。これは1970年モンテカルロ・ラリーでのシーン。



アルプス地域を舞台にした1969年のクープ・デ・ザルプを行く8ゴルディーニ。1960年代のツーリングカーの典型的な1台で、ミニヤアルファロメオなどと争った。

の庶民の若者が、モータースポーツを楽しめるようになったのが功績で、フランス人のクルマ好きにとっては、たとえば日本の“スカG”（スカイラインGT）のような存在で、1960年代のノスタルジーを感じさせる。

その後、後継の12ゴルディーニに受け継がれたあとも、ワンメイクの伝統は続き、12のあとは、17ゴルディーニで開催される。ただ、その次のワンメイクレースは5アルピエヌになり、ゴルディーニの名は市販車からは消えてしまうことになる。

ゴルディーニは1968年に組織としてはルノーの一部門に吸収され、1972年にルノー・ゴルディーニが新たに設立される。パリ市の南ヴィリー・シャティヨンにあるその工房は、前述のように現在ルノー・スポールのF1エンジン開発拠点となっている。



1970年に、新型の12ゴルディーニが登場。8とは一転、前輪駆動になった。エンジンはさらに強化されたが、8ゴルディーニほどのカリスマ性は持ちえなかった。



1970年7月に南仏のカストレ・サーキット（ポール・リカール）で、ルノー・ゴルディーニの一大イベント「Gの日（Jour G）」が開催され、多数のゴルディーニやアルピエヌが集まった。まさにほぼ青一色。このとき、新型の12ゴルディーニが披露された。



ゴルディーニ・カップのスタート・シーン。ナンバー付き車両で行なわれた。若手やアマチュア限定のレースで、多くの有名ドライバーを輩出した。8ゴルディーニの車体色は当初は青のみだった。

## ■アルピーヌの集大成

アルピーヌ・ルノーA110のこの上ない成功によって、「スポーツのルノー」の伝統はひとつの頂点を迎える。A110は市販車でありながら、ラリーで申し分のない活躍をし、スポーツドライバーの絶大な支持を得た。その神通力は今も失われず、その神髄はルノー・スポールの生み出す各モデルにもおそらく受け継がれている。

A110は1962年に登場した。A106が4CV、A108がドフィーンヌをベースとしたように、A110はルノーの8をベースとしていた。ドフィーンヌと8の大きな違いは、リアサスペンションが同じスウィングアクスルながら改良されたことと、エンジンが5ベアリングになったこと、ブレーキが4輪ドラムからディスクになったことなどがあり、その改良をA110はそのまま受け継いだ。実質A108の改良発展型だが、A106からA108になったとき、独自のバックボーンフレームが採用されている。

スタイリングは、ほとんどA108と変わらない。A108はA106と比べて、フロントがスラントノーズになり、ボディサイドのベルトラインが一直線に後方まで伸びたのが違いで、A110はそれをそのまま引き継いで若干洗

練させていた。

少量生産のアルピーヌは毎年のように改変され、進化した。競技用途のために、エンジン排気量やギア比などの仕様が多数用意され、しかも競技に勝つことこそが重要なモデルであるので、競争が激化するなかで、ベースの市販車に即戦力につながる実質的な改良が随時各所に施された。レデレのアルピーヌはラリーで勝つために生まれ、端的にいえばアルプスのようなロードを快走、あるいは激走するためにつくられたクルマである。そのための改良を、A110の時代だけで10年以上、4CV時代から数えれば20年以上もひらすら続けて、A110は仕上がった。そしてそこで得られたノウハウが、ディエップの工房に技として蓄積され、今に至るわけである。

## ■初代WRCチャンピオン

アルピーヌはルノーとの関係を強化し、1969年に新工場をつくるなど事業を拡大し、A106のときより生産台数ははるかに増え、フランスでの生産は1971年には年間1000台を超えた。レデレの事業家としての側面が発揮され、順調に成長を続けたといえる。

しかしA110が成功したいちばんの理由は、とにかくコンペティションでの活躍にある。A110は、かつて4CVの持っていた強味を磨いて極めたクルマといえる。リア

エンジンの回頭性のよさと、加減速時の重量配分のよさを武器とし、コンパクトな車体寸法、FRPボディゆえの軽さと相まって、このうえなくコントロールできるマシンに仕上がっていた。

エンジンは、直列4気筒で排気量も小さめだったが、それに合う軽量な車体を得て、ワインディング路で強みを発揮した。市販車もバリエーションは多数あり、主として初期にはルノー8のエンジンがベースで956~1296cc、後期にはルノー12や16などのエンジンが加わり1289~1605ccが載せられた。8ゴルディーニと同じエンジンなども載せられたが、この頃のエンジンの技師としてはマルク・ミニョテの名が知られる。市販車でも、

A110は1962年10月パリサロンでデビューしたが、これはラルディのテストコースでの1962年とされる広報写真。一番左はカプリオレ、その右がベルリネット、初期のA110は、A108とよく似ているが、ヘッドランプが後期型A110よりも小さく補助ランプもないので、ねずみ男のような顔だった。その右側のGT2+2は後席をもつモデルで、生産台数は少ないが、アルピーヌは顧客拡大をねらってこういったモデルも販売していた。さらに奥に並ぶのはルネ・ボネの市販車（ジェットが2台と、おそらくミシルカルマン）。ルネ・ボネはアルピーヌ同様のレースに熱心なスポーツカーメーカーで、この頃はルノー・エンジンを積んでいた。アルピーヌと対等にルノーが支援していたことがこの写真からもわかる。ただしアルピーヌのほうがルノーへの忠誠度が高く、アルピーヌのみがルノーのスポーツ担当として継続する。



トリコロールのフランス国旗色に揃えられた記念すべきアルピーヌ最初のモデル、A106。47頁と同じ、ビヤンクール・ルノー本社前で披露されたときの写真。



A110には初期には4座やカプリオレボディもわずかに存在したが、メインはこのベルリネット。ベルリネット（イタリア語でベルリネット）といえば、アルピーヌがフェラーリというイメージもある。A110ベルリネットは、わずかに下降しながらまっすぐテールまで伸びるベルトラインが、初代のA106とは異なる。ルノー8のエンジンを積むため、リア部分はA108より若干伸びている。ホイールベースは4CVと同じ2100mmで、車体は極めてコンパクトで低く、ひきしまったボディラインが、徹頭徹尾スポーツ用の自動車としての雰囲気を出し出す。A110の車体は後半に向けて絞り込まれたデザインだが、後期のモデルはリアフェンダーがふくらみ、足腰の強さも感じさせる。これは1975年6月に撮影されたモデル。



1973年WRCのポルトガルでのTAPラリーを走るA110。ジャン・リュック・テリエがドライブするこのマシンが優勝した。テリエはこの年のWRCで最も速かった。A110は直線よりもカーブのほうが走りやすいとさえいわれ、この写真のようにいわゆるフルカウンターで後輪を大胆に滑らせるのがおきまりのスタイルで、観客にとっても見ごたえがあった。スウィングアクスル式サスペンションは、スピンしやすいことで知られるが、A110のドライバーはそれをうまく利用してマシンをコントロールした。

## 第4章 高度成長とF1への挑戦

### 4-1 キャトル、ルノー一流合理主義

#### ■ブルージーンズのクルマ

4CVと入れ替わるように1961年に、新世代の大衆車、4 (キャトル) が導入された。30年間にフランス車最多の813万台も生産されることになる大成功作である。誰もがいうように、1948年に発表されたシトロエン2CVの影響はあきらかだが、どこまでも独創的な2CVに比べれば、見た目もつくりも、ずっと現実的といえる。しかし実に賢く設計がまとめられ、現実と根差したうえでのユニークさがいかにもルノーらしく、悔りがたいものがある。



4は、スガン島で1961年8月に生産開始され、10月のパリ・サロンで初公開された。足回りとパワートレイン、プラットフォームシャシー、車体を分割した展示だった。4は、戦後に普及したモノコックに近い車体だが、ボディ上屋を自由に造形できるようプラットフォームシャシーが仕立てられた。リアサスペンションの左右タイヤをまっすぐ結ぶ棒が、トーションバー・スプリングで、写真では1本に見える。シートの骨組がシンプルなパイプできているのがわかる。このモデルはリアクォーター部分がガラス窓の4L。革のかばんを持った紳士が、前輪駆動のフロント部分を覗き込んでいる。4気筒エンジンの前方にデフヤギアボックスが配置されているのがわかる。

4CVがピエール・ルフォシュのクルマだったとすると、4は後継の総裁ピエール・ドレフュスのクルマだといえる。元高級官僚のドレフュスは技術系ではないが、その基本計画を示した。ドレフュスは社会学的な見地からクルマを考えたといわれる。

そのねらいは一言でいえば多目的に使える大衆車であり、戦前以来、ルノーの乗用車が都市のユーザーしか想定してないことを疑問視し、街でも田舎でも使え、仕事にも週末の余暇にも使える万能車の必要性を説いた。そのコンセプトは、戦前に企画されて終戦後もなく世に出た2CVが先どりしていたが、ようは、この当時のフランスにおいて大衆車のニーズがそこにあったといえる。

ただ、4の場合、戦後のこの時代には、都市周辺にいわゆる「郊外」の住宅地が広がるようになっており、公共交通手段のあまりないそこで使えるクルマと想定され、より戦後派的な発想のクルマといえた。

さらに2CVと違うのは、海外市場での販売も予定されていたことで、ドレフュスは1955年に総裁に就任す



写真の中央の人物がピエール・ドレフュス総裁。戦後工業大臣の官房長などを務めて、1948年以来ルノー副総裁の地位にあったが、1955年にルフォシュ総裁の事故死のため総裁に就任した。前任者と対照的に紳士的な物腰だったといわれ、1975年まで20年間ルノーを率いて、その間に生産台数は7倍近く増えた。映っている車両は、4の屋根を切った4ブレネールと呼ばれるモデル。プラットフォームシャシーならではのバリエーションで、1968年から3年ほどカタログに載っていた。

ると、5年でルノーの生産台数を倍増させ、少なくとも半分は海外で売ると公言していた。4の開発時のテストは海外の路上でも行なわれ、当時ルノーが重視していたアメリカ合衆国でもテストされた。

2CVの場合は、小型車技術の確立していない戦前の設計で、最低限クルマとしての機能をまず確保するのが重要だったので、スタイルは二の次とされ、発売後主に農村向けのクルマとして歓迎された。戦後に企画された4も、似たようなねらいがあり、素朴なデザインで、実用車然としているが、2CVよりはふつうに乗用車らしく見える。さらに時代が下れば、1970年代の5 (サンク) のように、大衆車もより都会的であかぬけた存在になるが、4は、その5の前の時代のクルマといえる。

ドレフュスはこの多用途車を「ブルージーンズ」にたとえたが、それもまさに戦後の1960年代に生まれるクルマならではのであった。

#### ■史上初のFFハッチバック

開発は1956年にスタートし、コード名は112だったが、車両価格から「la 350」と呼ばれた。35万 (350,000) フラ

4のシャシー。悪路の走破性を重視してストロークの長いサスペンションが開発された。主要な機関がすべてフロントにある前輪駆動の強みを活かして、後部はフラットな床を実現し、4CVとほぼ同じ全長でありながら、荷物スペースを大幅に拡大した。エンジンの搭載方法は、理想ではタイヤより前方側に横置きするのがよく、4はタイヤ後側に縦置きしたので、室内スペースを若干圧迫していたが、大きな問題ではなかった。シフトレバーから最前部のギアボックスまで長いリンケージで結んでいる。

4は今の目で見ると、なんの変哲もない2ボックスボディの大衆車だが、前輪駆動と2ボックス・ハッチバックボディを組み合わせた世界初のクルマで、ルノーの先見性が見てとれる。前輪駆動は、操縦安定性、軽量化のほかに、スペース効率の点でメリットがあるが、それを最も活かすボディ形状が2ボックスボディといえた。フロントサスペンションは、前席下あたりまで伸びる長いトーションバー・スプリングを縦置きしている。リアサスペンションは、ダンパーが水平に置かれているのが見えるが、トーションバー・サスペンション同様に、床をフラットにするために採用したのもだった。

ンが想定されたのだった。低価格が重視されるのは大衆車の基本だが、呼び名にもされるくらいそれが重んじられ、そのために思い切って現実に即した設計が導き出されたと思われる。

ドレフュスは、技術部門の統括として、イヴ・ジョルジュを起用した。4CVからドフィヌまでを開発したフェルナン・ピカールの後任となったジョルジュは、名門理工科学校のエコール・ポリテクニック出の秀才だった。ドレフュスはスタッフにエリート校の卒業生を多く採用した。またこの時代、テストコースの建設や研究開発部門の強化など、体制の近代化が図られた。

4はテールゲート付のワゴン形状のボディと前輪駆動を組み合わせた、事実上世界初のクルマとして世に現れた。現代の大衆車は、前輪駆動はもちろん、ミニバンも含めて実用車はすべて2ボックスハッチバック・ボディ形状をとっているが、そのパッケージを4はいち早く採用したのだった。

4開発の背景には戦前からつくられていたジュヴァキャトルのワゴンボディ版のドフィノワーズ (39頁参照) がよく売れていたことがあり、1950年代につくられ



## 第5章 改革の大いなる成功

5-1

### トゥインゴ “リスクを冒さないことがリスク”

#### ■パトリック・ルケマンのこだわり

1992年10月に発表されたトゥインゴは、ルノーとしてだけでなく、フランス車としても、エポックメイキングなクルマとなった。実際に発売されたのは翌1993年4月だったが、この頃のルノーは長い停滞を脱して好調が目立つ時期で、営業成績が非常に良かったうえ、F1でも絶好調だった。1992年にはエンブレムのロゴも新調して、心機一転のフレッシュな出で立ちだった。

トゥインゴは見るからにユニークで存在感があった。それが世に出た直接の背景としては、1987年に新しいデザイン・ディレクターに、パトリック・ルケマンが就任したことがある。後述するが、レイモン・レヴィ総裁の下で、デザイン体制が一斬され、デザインを重視する開

発体制が築かれたのだった。

フォードからVWを経て移籍してきたルケマンは、進行中のさまざまなプロジェクトと対面したが、その中にW60というスモールカーがあった。ルノーではかねてから4の後継に相当する最低レンジ・モデルの開発を進めていたが、なかなか市販化に結びつかないでいた。W60はこの頃進んでいたプロジェクトだったが、社外のマルチェロ・ガンディーニと、別の社内チームによる1/1モックアップ作品を見て、ルケマンはこれに興味を示し、社内チームを指名して生産化を前提にデザインをあらためて進めさせることにした。

コードネームが新たにW60からX06へと変更されたこのモデルは、一言でいえば、ルノーが1984年のエスパス以来、味をしめていたモノスペース・デザインを採用したスモールカーだった。そのコンセプトは斬新で、かつルノーらしく、モノスペース・デザインによって最大限広い室内空間を確保したところに実質的な特徴が



ボンネットとフロントガラスが一直線になるエスパスと同様のデザインを採用したトゥインゴ。ルノーではこれをモノスペース (Monospace) と称することが多かったが、ほかに一般にモノコール (Monocoops, corpsは体の意)、モノボックス、モノボリュームなどと呼ばれることもある。日本ではこういうボディをモノフォルムとか、メーカーによってはワンモーションなどと言うこともあった。

ある。W60の段階ではモダンであってもあまり愛嬌はないものだったが、ルケマンはW60で欠けていた要素を指導した。そしてトゥインゴはルケマンのいうところの、家族に愛されるペットのようなチャーミングなクルマと

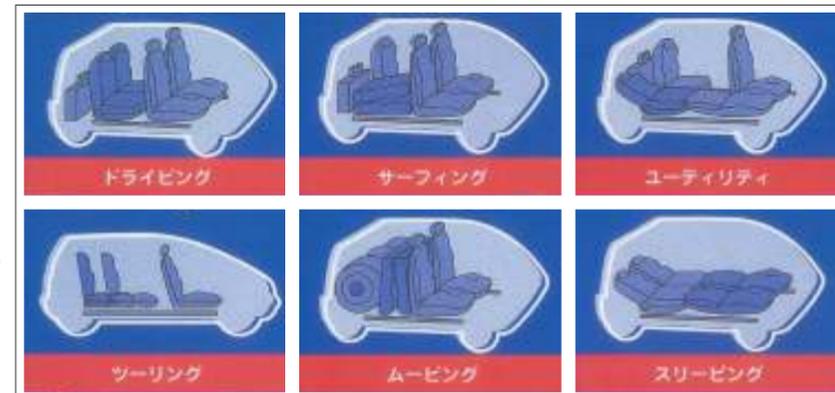
して生まれることになるのだった。

レヴィ総裁自身は当初からそのデザインに対して好意的だったといわれるが、最も大きな問題はコストであり、そのためになかなか最終的なゴーサインは下りな

1992年10月のパリ・サロンでの発表風景。ボディカラーは4色のみで、ここに見えるほかに赤があったが、当時流行したいわゆるパステルカラーが印象的だった。ルノーはこの年エンブレムのロゴを新しくしており、ステージにそれが飾られている。トゥインゴは、タイヤを四隅に配置するなど、限られた占有面積のなかで室内スペースを最大にとるよう設計された。エンジンルームは可能な限り小さくされており、そのため右ハンドル仕様が設定できなかった。



室内のデザインも革新的で、空間設計がこのクルマの最大の焦点ともいえた。このようにシートを倒して寝ることもできた。ダッシュボードのデザインや、各部の色使い、シート生地と形状なども、ポップで明るく、新しい時代を感じさせた。登場時の広告には、相撲取り (に扮した人物) が2人出てくるシリーズがあり、サンルーフから2人で陽気に身を乗り出すものなどがよく知られる。太って丸い力士は、トゥインゴの小さいながらも広い室内空間を想起させるが、トゥインゴの外観デザインに通じる雰囲気もあるようだった。相撲レスラーの起用は、あたかもホンダのトゥデイに対する気持ちが秘められているようでもあるが、当時は日本車の世界的な侵攻が顕著な時代で、ルノーでも生産方式、品質改善など日本車から直接的に学習を進めており、トゥインゴの生産技術においてもそうだった。デザインの世界でも日産のバイクカーなどが大衆車のひとつの新鮮な手法として注目された時代だった。



車高がそれほど高くないので劇的なスペース・ユーティリティはないが、3ドアのスモールカーであっても、かつての16やエスパスの伝統を継いで、さまざまなシートアレンジができるのがトゥインゴのアピールポイントだった。後席はスライドも可能だった。

## 5-9 大きくなった2代目カンゲー

### ■フランスの郵便局の要望

2007年に、カンゲーの2代目モデルが発表された。カンゲーはルノーがLCV（ライト・コマーシャル・ヴィークル）と呼ぶ小型商用車のカテゴリーの中のいちばん小型のモデルで、ルノーにとっては重要なモデルとなっている。初代モデルは2015年現在もひき続きアルゼンチンで生産されるが、1997年の登場以来、2代目登場の頃までに世界で250万台が販売されている。

基本は商用車とはいえ、前述のとおりカンゲーは乗用モデルも重視してつくられており、使い勝手のよい多目的の乗用車ということで、レジャービークルとしてのキャラクターも備えている。フランスではこのカテゴリーをルドスパスと呼ぶが、「遊び」のludosと「空間」のespaceからつくられた造語で、ヨーロッパにおいて新しいジャンルといえる。

シトロエン・ベルランゴ、プジョー・パルトネール、フィアット・ドプロなどのライバルがしのぎを削るなか

で勝ち残るには、要求が明確な商用車ユーザーのニーズに応えることが必要で、2代目カンゲーも先代から大きく手直しがされた。変わったのはクルマのサイズであり、先代より全長は180mm伸びて4215mmとなり、全幅は155mm拡大されて1830mmとなった。その理由は、従来モデルでは、欧州で普及する国際規格のパレットが積み重なったからとされる。

車体が大きくなったのにもない、ベースとするシャーシは従来より格上げされ、クリオ（ルーテシア）からセニックに変更された。ただしカンゲー特有の乗り味は、ほとんど維持されていた。

変更点としては、シフトレバーがフロアからダッシュボードに移動し、これによって前後席間の移動がしやすくなり、マイナーチェンジ後にフロントのベンチシート仕様も導入された。またサイドブレーキが通常の棒タイプではなくL字型レバーになったが、これはフランスの郵便局の要望で開発された。4以来、ルノーの小型多目的車はフランスの郵便局で使われており、配達時にサイドブレーキを多用することからこのリクエストが出された。ほかにも郵便局の要望が随所に盛り込まれている。



広大な敷地をもつヴェルサイユ宮殿の庭には、ルノーのEVが提供されているが、カンゲーZ.E.は宮殿の庭師の仕事に使われている。



マイナーチェンジ前の初期型のカンゲー2。フロントマスクは同時期のトゥインゴ2などにも通じる顔つきで、アーモンド形のヘッドランプにグリルレスのノーズが特徴的。先代より大型化しながら、全体に丸さが目立つデザインになった。



カンゲーはノルウェーの郵便局にも採用されている。車両はカンゲー・マキシZ.E.。航続距離に不利があり充電が必要なEVは、周期的に基地に戻る配達業務などに向いているとよく言われるが、ルノーはEVの適性を考えて、国際的に売り込みをして普及を図っている。



フランスの典型的な光景。中庭で、家族か友人達が集まるとのどかに会食しているという演出の写真。ただしここに写っている9人全員が横にとまっているグランカンゲーに乗れるわけではなく、7人乗り仕様だったとしても2人あふれる。これはマイナーチェンジ後のモデル。カンゲーは2015年のデータでは、64%が商用モデル、36%が乗用モデルとなっている。

## ■ダチアとEVで世界に挑む

21世紀になってルノーも世界規模での展開がますます顕著になっている。需要が伸びる新興国に向けて専用の低価格車が開発されるようになり、その最初が2004年に発表されたダチア・ブランドのログンだった。ダチアは欧州市場にも輸入されている。

今やルノーの乗用車の世界販売台数上位で目立つのはダチア系というべき低価格モデルで、たとえば2014年のトップ5では1位(ダスター、39.5万台)、3位(ログン、23.5万台)、4位(サンデロ、22.7万台)を占めていた。クリオ(ルーテシア)は2位(37.9万台)、キャプチャーは5位(19.7万台)であった。ただし2015年にはクリオが1位に返り咲いている。

ゴーン体制のルノーはEV重視でも気を吐いており、こちらはむしろ波の先端を行こうという感じがある。フランスは日本同様に化石燃料の資源に乏しく、1970年代の石油ショック後に原子力発電の導入が加速し、その是非は議論があるが、周辺国に売るほどの発電量を確保している。またいっぽうフランスでは、都市部の自動車の飽和、大気汚染などを反省して、市街地への自動車の乗り入れ規制や、カーシェアシステムなどを積極的に導入している。

そういったことも背景にEVに力が入れられており、ルノーは2011年以来、小型モビリティ(トゥイジー)、コンパクトカー(ゾエ)、セダン(フルエンスZ.E.)、商用車(カンゲーZ.E.)の4種のEVを市販化している。そして外交力に長けたフランスらしいというべきか、海外の自治



2015年に登場したビジョン・グランツーリスモのアルピーヌ。ソニーのゲームソフト、グランツーリスモに参加するバーチャル・レーシングカーで、各メーカーが参加しているが、このクルマもアルピーヌ自らがデザインした。近未来的であるいっぽう、ひきしまったタイトさがかつてのA110を彷彿とさせ、いかにもアルピーヌのスピリットを感じさせる。画像の背景はアルピーヌの名の由来となったアルプス。

体などにもEV導入を働きかけ普及を図っている。EVに熱心なゴーンCEOの下で日産でもリーフが市販されたが、EVはまだ航続距離に問題があって販売台数はなかなか伸びず、ルノーは次世代車として現実的なハイブリッドカー普及の流れにのれず、飛び級してその先のEVに行ったという見方もある。しかし技術革新に前のめりの姿勢は、いかにもフランス的、ルノー的と感じられるし、2020年代を前にバッテリーの大幅高性能化により、EVが急伸長する可能性も出てきている。

## ■アルピーヌの復活

1990年代頃から、世界的にブランドの価値が見直されて、スポーツカー、高級車のブランド復興が相次いだが、ルノーはアルピーヌという偉大な資産を活かせないでいた。しかしついに2016年に、アルピーヌは復活をきめた。

ふりかえると2000年代に入ってから復活化の動きが進み、2008年のリーマンショックでいちど足止めになった。その後F1で関係をもったケータハムと2012年に提携してスポーツカー共同開発の計画を進めたが、当時ケータハムのオーナーだった、格安航空会社エアアジア代表として知られる事業家トニー・フェルナンデスがケータハムF1の不振などによって2014年に身を引き、その後ルノー独自の生産化に向かった。

2016年2月に、ほぼ市販車に近いとされるアルピーヌ・ビジョンが発表され、2016年中に市販車を披露して、2017年には市販を開始するとアナウンスされた。このとき発表されたモデルを見るかぎり、新アルピーヌはもっぱらA110を尊崇しているのはあきらかだが、今後さまざまなモデルがつけられるとも予想される。生産はかつてと同じディエップ工場で行なうが、軽量FRPポ



アルピーヌのビジョン・グランツーリスモ。この色の実車モデルが2015年2月のレトロモビルに展示された。

ディなどのアルピーヌ生産技術は進化して受け継がれており、なによりも、アルピーヌの名前が一時消えてからも、ルノー・スポールの名の下に、レースカー直結の



2012年、モナコGP時にデモ走行したアルピーヌA110-50。A110を名のるには少しふくよかという感じもあるが、ルノーのコンセプトカー、デジールを元としている。

スポーツカー製作の技術が絶えずに継承されている。少なくとも「ルノー・スポール」のノウハウが活かされるかぎり、アルピーヌの純粋なスポーツカーとしての魅



ひとあしはやくアルピーヌの名前を背負ったマシンが、ヨーロッパのルマン・シリーズを走り始め、2013、2014年と2年連続でタイトルを獲得。車名はアルピーヌの伝統に沿うA450。その後世界選手権に挑戦の舞台を移している。

2015年6月、ブランドにとって記念碑的な場ルマン24時間レースにおいて、アルピーヌ60周年を記念するセレブレーションと称するモデルが披露された。あきらかにA110を回顧するデザインで、翌年発表の市販型はこのコンセプトカーの線で登場することになった。市販車は快適性も保証されたプレミアムなロードカーになる見とおしだが、2016年2月のビジョン発表時には、コンペティション仕立てのマシンが、ラリーのスペシャルステージのようなルートのヘアピンで、きれいにスライド走行する映像も配布された。



2016年2月にモナコで披露されたアルピーヌ・ビジョン。いかにも運動性能のよさそうな雰囲気を感じさせる。かつてのようなりアエンジンでなく、4気筒ターボをミッドシップに搭載する。新生アルピーヌは軽量化を最重視するという。かつての1950年代のときと同じで、再びルノーを母体にしてアルピーヌが誕生した。その「ルノー」は今や、まさにかつてのアルピーヌに端を発したルノー・スポールを擁しており、F1から市販スポーツ・モデルまでをつくる世界有数のスポーツ自動車開発集団であるから、新アルピーヌはすぐにも本領が発揮されるのだろう。



■ ルノー関係年表

年	内容
1877	2月12日にルイ・ルノー誕生
1898	ルイ・ルノー、12月24日にヴォアチュレットでパリのルビック通りにてデモ走行、12台を受注
1899	ダイレクトドライブの特許をルイ・ルノーの名義で出願 2月25日にルノー・フレール社設立、設立の日付は1898年10月1日に設定される ルイと兄マルセル・ルノーがパリ・トゥールヴェイルをかきわきに3レースに出場、好成績を収める
1900	パリ・ポルドーでルイ・ルノーがヴォワチュレット・クラス1位(1~4位独占)、パリ・トゥールヴェイルでマルセル・ルノーがクラス1位
1901	パリ・ポルドー、パリ・ベルリンでルイ・ルノーがヴォワチュレット・クラス1位(1~4位独占と1,2,4,5位)
1902	2月に初の2気筒エンジンの <b>タイプH</b> を発表、12月に初の4気筒エンジンの <b>タイプK</b> を発表 パリ・ウィーンでマルセル・ルノーが24CVルノーで優勝
1903	パリ・マドリッドでマルセル・ルノーが事故死
1904	パリサロンで <b>20CV</b> を発表、大型高級化を進める ヴァンダービルト・カップとゴードン・ベネット・カップでF・シスの90CVルノーが5位
1905	<b>タイプAG</b> のタクシーを250台受注
1906	商用車とバスの分野に進出 ルマンで開催された第1回ACFグランプリでF・シスの90CVルノーが優勝
1907	テイラーシステムの導入を始める 航空機事業に参入、最初の航空機用エンジン、水冷空冷併用V型8気筒を開発 パリサロンで初の6気筒エンジンの <b>50CV</b> を発表 ディエップで開催された第2回ACFグランプリでF・シスのルノーが2位 ニューヨークのモリス・パークで開催された24時間レースでP・ラクロワの40CVルノーが優勝
1908	フェルナン・ルノーが病に倒れ、自己持ち株をルイに譲渡、社名をオートモビル・ルイ・ルノーに改名 ディエップで開催された第3回ACFグランプリでL・ラファロヴィッチのルノーが8位
1909	ニューヨーク24時間レースでL・ラファロヴィッチの35CVルノーが優勝
1910	パリのシャンゼリゼ大通りにショールームをオープン 東京の水嶋商会とルノー輸入代理店の契約、中国にも進出
1911	ルイ・ルノーが渡米し、ヘンリー・フォードやフレデリック・テイラーと会見、フォード工場を賞賛 フランス陸軍がルノー・トラックを採用 50CVは <b>40CV</b> に名称変更
1912	テイラー・システムに反対の声が高まり、労働者が作業時間計測の全面的撤回を要求
1913	テイラー・システムの作業時間計測反対に端を発する労働者のストライキで、40日間操業が麻痺 ルイ・ルノーがアルマン・ブジョーからフランス乗用車製造者協会会長を引き継ぐ
1914	第1次大戦が勃発、「マルヌのタクシー」が展開される、国家の要請で軍需生産開始 ロシアのベトログラードに初の海外工場建設
1916	ピヤンクールの新設工場で全ルノー製航空機のARを生産開始
1917	FT17戦車がラインオフ
1919	第1次大戦が終結、民需生産に復帰 双発ルノー機がパリからロンドン、ブリュッセルへ初めて旅客輸送を開始 シトロエンに対抗する新型経済車 <b>10CV</b> を発表
1922	「ルノー自動車会社」を改組して「ルノー工場株式会社」となる 初のレールカーを製造、新型機関車製造 戦後初の小型車となる <b>6CV</b> をパリサロンで発表
1924	2台のルノー6輪トラックがサハラ砂漠横断に成功 クレジット会社のDIACを設立
1925	ルノーの菱形のロゴを初めて採用 ドラングット夫妻がルノー6輪車でアフリカ縦断に成功 40CV NMがモンテカルロ・ラリーで優勝 モンレリーで40CVが24時間走行の世界記録更新(平均141.03km/h)
1926	サハラ砂漠横断会社のための6輪寝台バスを製造、翌年から営業開始 モンレリーで40CVのスペシャルが再び24時間走行の世界記録を更新(平均173.649km/h)

年	内容
1927	エティエンヌ中尉の6輪車でない6CVがサハラ砂漠横断に成功 パリサロンで新世代6気筒モデル、 <b>モナシス</b> と <b>ヴィヴァシス</b> を発表、新しいネーミングを導入
1928	ルイ・ルノーが2度目のアメリカ訪問 スガン島で工場建設開始、1929年に操業開始、1937年頃まで工事続く 初めて“ステラ”を冠したデラックスモデル、 <b>モナステラ</b> と <b>ヴィヴァステラ</b> を発表 パリサロンで初の8気筒エンジン搭載の最上級モデル、 <b>レナユイト</b> を発表(まもなく <b>レナステラ</b> と改名)
1929	レナステラ以降、ラジエターグリル付きノーズの導入進む 8気筒の <b>ネルヴァステラ</b> を生産開始
1930	新しい4気筒の <b>プリマキヤトル</b> を発売 ネルヴァステラがモロッコ・ラリーで1~3位独占
1931	スガン島の新工場の生産ラインで鉄道車両製造開始、10両をフランス国鉄に納入 <b>プリマキヤトル</b> 、 <b>モナキヤトル</b> 、 <b>ネルヴァユイト</b> 、 <b>プリマステラ</b> を発表
1932	<b>ヴィヴァキヤトル</b> 、 <b>ネルヴァスポール</b> 、 <b>レナスポール</b> を発表
1933	航空機メーカーのコードロン社を買収し、コードロン・ルノーが誕生 ルイ・ルノーが新しく発足した航空会社エール・フランスの重役に就任 ルノーは全国からパリサロン(モーターショー)向けの特別列車を運行 パリサロンで上級モデルに流線型を導入、 <b>ヴィヴァスポール</b> を発表
1934	ロペール・ドアンをルノーの正式カメラマンに採用(1939年まで) パリサロンで前年より進んだ流線型ボディを導入、とくに新設のフランスポール・モデルは「ハイパーエアロダイナミック」を標榜 <b>セルタキヤトル</b> を発表、パリサロンで <b>ヴィヴァグランスポール</b> と <b>ネルヴァグランスポール</b> を発表 ネルヴァスポールのスペシャルが48時間走行の世界記録を更新
1935	ルノー航空社を設立 ネルヴァスポールがモンテカルロ・ラリーで優勝、リエージュ-ローマリエージュでは前年に続く2連勝
1936	左派人民戦線内閣成立後、5月1日に大規模ストライキがピヤンクールより全国に波及、週40時間労働と有給休暇が認められる ルノーの年産台数は6.1万台を記録(第2次大戦前の最高記録)
1937	パリサロンで <b>ジュヴァキヤトル</b> を発表
1938	航空機エンジン会社のSMRA(ルノー・エンジン社)を設立、航空機製造はすべてコードロンに移管 パリサロンで最後の8気筒最上級モデルとなる <b>シュプラステラ</b> を発表
1939	第2次大戦勃発、パリはドイツ軍に占領されルノー工場はドイツ管理下に置かれる、ルノーは乗用車製造を禁止 ルイ・ルノーがヴィシー政府の元首ベタン元帥に面会、ドイツ軍高官と面会しドイツ軍の要請を承諾 占領下で戦後主力モデルの開発進む、「106計画」(4CV)の最初の図面が描かれる
1942	「106計画」のエンジンがテストベンチにかけられ、その後最初の試作車が組み立てられる 3月にピヤンクール工場を英空軍が爆撃、翌年米空軍も開始し、連合軍によるルノー工場爆撃続く
1943	ルイ・ルノーは11CV車とジュヴァキヤトルを戦後の主力車種として期待、4CVは中止を決定される
1944	8月25日にパリが解放される ルイ・ルノーは9月23日に対敵通謀の嫌疑で刑務所に収監、10月24日にパリのサンジャンドデュー病院で死去 9月27日にルノー工場接収の閣議決定、10月5日にピエール・ルフォシューが臨時総裁に任命される、ピヤンクール工場操業再開 コードロンはルノーから分離し、国営化された航空機工場と統合

※ 表の見方

各年代は、上段から下段へ、以下の順で記載

年	ルノー全体の事項
	新型車の発表、導入(主として市販主要乗用車を記載、 <b>太字</b> は市販モデル名)
	アルピーヌとルノー・スポール関連事項
	モータースポーツ関連事項

## あとがき

個人的な“ルノー体験”をふりかえると、もの心ついた頃に“ルノー心”もついていた……。両親の古いアルバムの中に4CVの白黒写真があったのだった。父は新婚当初はシトロエンの2CV、その後日野ルノーに乗っていた。子ども心に、どちらもちょっと変わったクルマだとは認識しており、フランスのクルマということで2車は自分のなかでは同列の存在だったが、やがてシトロエンとルノーの性格の違いがだんだんわかってくる。1970年代に登場した5などは、家にあった自動車雑誌でもよく目にしており、あかぬけた外観は少しエキゾチックで、小さくても「外車」というふうに思っていた。

免許をとって走り目覚めるようになって、夜ごと山へ走りに行ったりしているうちに、いつの頃からか、仮に自分の好きなクルマをひとつ決めないといけないとすると、アルピーヌのA110かなと、思うようになった。ようはアルプスのような山道を駆け巡るのに最高のクルマということで、そう思ったのだが、そんなわけで、ジャン・レデレが「アルピーヌ」と名づけたことには、120%賛同する。

その後、アルピーヌの愛好家であると同時に、ルノー・スポールを長年日本に紹介し続けてきたいわば立役者ともいえる、SiFo代表の藤井照久さんにお会いした。初めてルノー・スポールの存在を知り、日本では想像もできないすばらしくもおもしろい魅力的な世界が、ルノーのまわりで練り広げられていることを知った。

数年にわたってフレンチ・アルプスを本拠とする仏国内のラリー系のイベントを多く取材したが、1990年代後半のその頃はまだジャン・ラニョッティ選手が現役で、おそらく引退間近の“ラニョッティのアクロバット”の走りをいちばん多く見た日本人ではなかったかと思う。行く先々にラニョッティ選手がいて、こちらも極東から来た一種の神出鬼没だったのだけれど、「やあまた会ったね」と声をかけてくれたのはうれしかった。当時のラリーの名物監督パトリック・ランドンさんからルノー・スポール公式のクリスマスカードをいただいて、それは“家宝”となっているのだけれど、本書の執筆過程でランドンさんの父君が、1950年代に、アルピーヌではないルノー本体側のコンペティション部門を戦後最初に率いた人だったということを知った。ルノー・ワークス・チームの雰囲気はいかにもアットホームで、ルノーがフランスの土地に根付いた存在だということをしみじみ実感した。ちょうど当時はF1も6年連続勝利中のことで、ルノーはスポーツがとにかく盛んなのだということをもっと理解した。

1回の取材行では、レンタカーで2000km以上走ることもあり、クリオ(ルーテシア)には何度か乗った。予算の都合で、いつも借りるのはエンジンもタイヤもブアな最低レンジ車だったけれども、スペシャルステージを梯子してまわるときには、急ぐ必要ももちろんあったとはいえ、念願のアルプスの本場のルートということで、舗装の悪い山岳路を、めいっぱい踏んで走り回った。日本では足まわりを強化した競技車両を毎日の足に乗り継いでいたので、“ブアな”ノーマル車のレンタカー・クリオは、とくだん運転を楽しめるようなクルマだとは当時は思わなかったが、今考えると、終始豆鉄砲のような走りでもストレスなく走れたのは、やはり基本の足がしっかりしていたのだと思う。

日本では2年間供にした2代目トゥインゴのGTをはじめ、それなりにいろいろなルノー車に接した。印象深かったのは知人の初代トゥインゴを運転して、車山からの帰りだったか、高速の渋滞を迂回して夜中に山道を走ったことで、細いタイヤで右に左にロールしながらリズムにのって走りぬけたのは楽しかった。現在のモデルでは車高の高いカンゲーが大きくロールするが、日本のような

道路交通環境では、ひょっとするとルノー・スポール・モデルをさしおいて、カンゲーこそがもっとも運転が楽しいモデルかもしれないと思う。

カンゲーは、いちど父を乗せて長距離を走ったことがあり、父は元はサスペンション設計が専門だったので、しばらく走ったら感想を聞いてみようかとおそろおそろ思っていたところ、家を出てまだ狭い住宅街の道をそろそろと走っている段階で、足まわりの仕立てに対する異例というべき“ほめ言葉”が出て、これには驚いたと同時に、やはりそうなのかという思いで感慨深かった。

本書では、120年近いルノーの歴史をたどったが、今回は入門篇としてまとめた次第である。入門といいながらも、思い入れに従って思わず力が入った箇所もあるが、クルマによってはもっと掘り下げべきところも多々あるかと思う。ルノーのそのすばらしくもおもしろい世界がよく理解されるようになれば、日本のクルマのあり方ももっとおもしろくなるのではないかなどと思うことがあるが、この本がたとえばなにかそんなことの一助にもなればうれしく思う。

編集・製作の面では、三樹書房の山田国光氏、木南ゆかり氏に多大にお世話になった。あらためてお世話になった方々に深く感謝したい。

武田 隆



モンテカルロラリー取材時のレンタカーの初代クリオ。

編集部より

本書執筆にあたって、ルノー・ジャポン 広報グループには、本書の企画に関して多大なるご理解、ご協力をいただき、貴重な写真、カタログ等の資料をご提供いただきました。特にフランス本国のルノー広報部門との連絡に際しては、交渉の労を取ってくださり、以下の写真を掲載することができました(写真クレジットはいずれもRenault Corporate Communications / All Rights Reserved)。

P9上右、下/P13下右/P17上右、下/P18/P19上、下左/P21上右/P23下/P24/P25上左、上右、中左、中右/P26上左/P29上左/P30/P31上左、中左、上右、下/P32/P33上左/P37上、下左/P41上/P61中、下/P90/P97上左。

また、日本ミシュランからは貴重な写真、トヨタ博物館からはカタログ資料のご提供を頂きました。ここに御礼を申し上げます。

本書をご覧いただき、名称表記、性能データ、事実関係等の記述に差異等お気づきの点がございましたら、該当する資料とともに弊社編集部までご通知いただけますと幸いです。

三樹書房 編集部

武田 隆 (たけだ・たかし)

1966年東京生まれ。早稲田大学第一文学部仏文科中退。出版社アルパイトなどを経て、自動車を主体にしたフリーライターとして活動。モンテカルロラリーなどの国内外モータースポーツを多く取材し、「自動車アーカイヴ・シリーズ」(二玄社)の「80年代フランス車篇」などの本文執筆も担当した。現在は世界のクルマの文明史、技術史、デザイン史を主要なテーマにしている。

著書に『水平対向エンジン車の系譜』『世界と日本のFF車の歴史』『フォルクスワーゲン ゴルフ そのルーツと変遷』『シトロエンの一世紀 革新性の追求』(グランプリ出版)、『シトロエン2CV フランスが生んだ大衆のための実用車』『フォルクスワーゲン ビートル 3世代にわたる歴史と文化の継承』(三樹書房)がある。

RJC(日本自動車研究者 ジャーナリスト会議)会員。

## ルノーの世界

フランスの歴史ある自動車メーカー

著者 武田 隆

発行者 小林 謙一

発行所 三樹書房

URL <http://www.mikipress.com>

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町 1-30

TEL 03(3295)5398 FAX 03(3291)4418

印刷・製本 シナノ パブリッシング プレス

©Takashi Takeda/MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

※ 本書の一部あるいは写真などを無断で複写・複製(コピー)することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版權管理部に許諾を求めて下さい。

落丁・乱丁本は、お取り替え致します