

PEUGEOT 208 プジョー208

プジョーが205で途絶えていた、動力性能を期待できるスーパーミニを送り出した。果たしてこの208は、われわれの期待どおりの走りを見せてくれるのだろうか？

photo: Stan Papior (スタン・ペイピア)

MODEL TESTED ◎テスト車輛概要

- モデル名: 1.2 VTiアクティブ ●車両本体価格: 邦貨換算約190万円 ●日本発売時期: 未導入 (208シリーズは2012年9月20日)
- 最高出力: 82ps/5750rpm ●最大トルク: 12.0kgm/2750rpm
- 0-97km/h加速: 14.2秒 ●113-0km/h制動距離: 53.4m ●最大求心加速度: 0.75G
- テスト平均燃費: 14.5km/ℓ ●二酸化炭素排出量: 104g/km

WE LIKE

まずまずの室内スペース、乗り心地の良好な洗練度、優れた燃費

WE DON'T LIKE

貧弱なパフォーマンス、マテリアルの知覚品質、一部の操作系の動き



●「アクティブトリム」は15インチの「Azote」アルミホイールが標準装着となる。エントリーレベル向けのモデルは、スティールホイールとプラスチック製のカバーを装着する。



●ボンネットのプレスラインが、208の外観的アピールを鋭くするデザイン上の工夫である。ドリルで穴あけされた「PEUGEOT」のレタリングは、リヤでも繰り返されている。



●フロント前端的エッジはフロントホイールに60mm近づき、より鋭い外観になるように角度が付けられた。



●207の歯を出して笑っているようなスタイルは、幸いにも208では作り直された。このスーパーミニの新しいソースは、プジョーによれば、ブランドの「真の遺伝的サイン」を示しているという。

今

のプジョーには同情してしまうところもある。205と306の存在だ。過去にそれほどの大ヒット製品があれば、最新モデルが大ヒットしたと認められる基準は否が応でも高くなるからである。成功とは、販売的な面だけを指しているのではない。この場合における成功の定義とは、いつまでも愛され続け、のちのちまでそのアイデンティティが尊重され続けることである。別な言い方をすれば、エンスージアストに訴えかけるものを、どれだけ持っているかだ。

プジョーはその広告に、“the drive of your life”（貴方の人生の活力）なるキャッチフレーズ

を用いているが、貴方が最後にプジョーの製品から“活力”をもたらしたのはいつだったか、考えてみてほしい。おそらく多くの人が、1990年代後半を思い浮かべたのではないだろうか。その頃から導入がはじまった206、307、1007といったモデルでプジョーは、もっとも楽しい“普通のクルマ”を作る欧州メーカーの地位を、フォードに引き渡してしまったように思う。そのあとに登場した207はさらにひどかった。

だが、このところのモデルで、プジョーはよくなってきた。今回、われわれがテストするのは、207の後継モデルである。有望そうで、そこそこ愉しくて魅力的なファミリーカーが何かか登

HISTORY

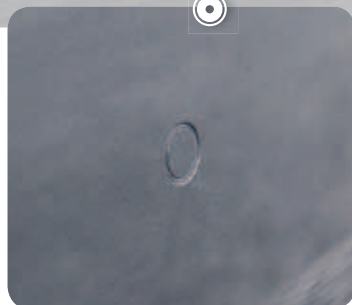
“20x”シリーズの盛衰



205はそのハンドリングとルックスに高い評価を得た。

プジョーのスーパーミニである“20x”シリーズは、長い歴史を持つ。1983年に登場した205はプジョーのシャシー開発能力の高さを示すシンボルとなり、当時のベストハンドリングスーパーミニとして認められた存在だった。

1998年には後継モデルの206が登場し、プジョーの歴史上、もっとも売れたモデルとなった。その一方で、プジョーが得ていた大きな尊敬の、衰えのはじまりでもあった。その衰えは、つまらない207によって加速した。英国における207の販売台数は、206の半分にもおよばなかった。



● リヤのパーキングセンサーは、日本仕様では上級グレードのシエロとGTのみに標準装備される。テスト車のアクティブでもオプションで選べるが、日本仕様ではその設定がない。



● フロントと同様、“PEUGEOT”のレタリングが繊細に施されているが、お馴染みの獅子のエンブレムと位置が近すぎて、ややこしい感じがする。



● 頬のふっくらとした子供が口をすぼめたようなリヤバンパーは、突き出したリヤクラスターに合うように、両方の角が削られている。



● ロック付きのフューエルキャップは、近頃のスーパーミニセグメントでは滅多に見ない。ガソリンスタンドでスタップにキーを手渡す必要がある。

ON THE INSIDE



● 相変わらずヒューズボックスが車両左側に固定されているため、右ハンドル仕様ではグローブボックス容量が半分に以下になってしまう。



● ベースグレードでさえ3.5mmのジャックが備えられ、アクティブ以上のトリムでは、使いやすい位置にUSBソケットまで用意される。



● プジョーは計器パネルの位置を高めて、一般的なドライバーのアイラインに近づけた。だが、シート高を下げたポジションにすると、メーター下部がステアリングホイールに隠れて見えないことがある。



NAVIGATION

GPSナビゲーション

ナビゲーションシステムは、出発前に目的地などの必要な事項をセットしておきさえすれば、直感的に使える。タッチパネルゆえに走行中は操作をミスしやすいからだ。スクリーン底部の縁に指を乗せると操作しやすいが、全体的にはユーザーフレンドリーなシステムとはいえない。日本仕様向けはまだ開発中だ。

AUDIO

オーディオ

ステアリングホイールにもスイッチが付けられるちょっとした機能を別にすれば、オーディオシステムは中央にある“フローティング”スクリーンで操作することに

なるが、物理的なボタンは3つしかない。電源/音量ノブ、メニュー切り替えボタン、そしてメインボタンである。これではプリセットの切り替えのような単純な操作さえ、走行中はうまく扱えない。特定の音楽プレーヤーをスクリーンのボタンで操作できるモードも用意されている。

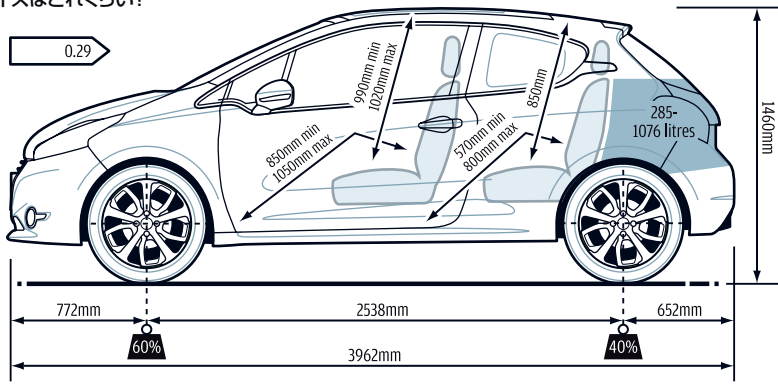
SYSTEM CONTROLS

システムコントロール

プジョーは高級車メーカーをまねて、クルマのシステムの一部をセンターディスプレイから調節できるようにした。調節できる項目は多くないが、見つけるのが大変で、たとえばディスプレイの明るさを変えるにもひと苦労だ。このシステムのおかげで、ダッシュボード上にあるボタンの数を減らすことができた。

HOW BIG IS IT?

サイズはどれくらい?

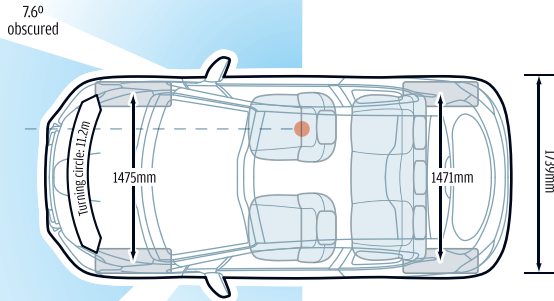


VISIBILITY TEST

視認性テスト

FRONT

全方向の視認性テストはできなかったが、乗って試みた印象では、標準レベルのクリアな前方視界が確認できたはずだ。



HEADLIGHTS

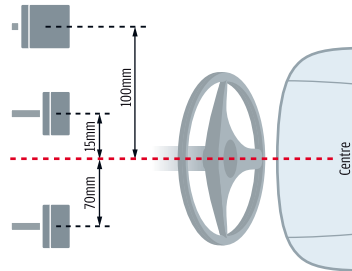
標準のハロゲンランプはますますの夜間照明を提供できる。

8.6° obscured

WHEEL AND PEDAL ALIGNMENT

ステアリングホイールとペダルの配置

ブレーキとアクセルは右足寄りにあり、3つが均等な間隔で配置されているので、身体に対する横方向の位置関係は良好だ。理想的な操作感を求めるなら、少しばかり直立しすぎている。もう少しだけ、フットウェルの奥側に設置されているといい。



● 前席はスペースにはなんの不満もない。シールドスペースとレッグルームに関して、208はこのセグメントの要求にしっかりと応えられている。



● リヤキャビンについても同様である。レッグルームは750mmも確保されており、これは大人が膝先を痛めることなく座るのに十分な広さである。



標準的なシート位置での
足元スペース: 750mm



● 285ℓの荷室はクラスの標準を満たしている。カプルの週末の買い物には対応できるが、ファミリーだと後席にも買い物の袋を置くことになる。

場したあとだから期待がかかる。この208が初代205のスピリットを少しでも再現できているのなら、プジョーにとってこの10年ほどのあいだで最高のスモールカーとなる。それではこれから確かめていこう。

DESIGN&ENGINEERING

意匠と技術

★★★★★☆☆☆☆☆

208はフレッシュな顔と名前とエンジンラインナップを持っているが、中身のほうはさほど新しいものではない。そのボディの下に隠されているのは、207と同じPF1型プラットフォームだ。したがってホイールベースは207と同じ2538mmで、サスペンションはフロントがマクファーソン・ストラット、リアがトーションビームというお馴染みのレイアウトである。しかしながら、プジョーは多大な時間と努力を費やし、“アーキテクチャのパフォーマンス”の向上を図っ

たと強く述べている。スーパーミニを作るメーカーならどこも、前任モデルに比べて外側は小さいが内側は広いクルマを作ることを目標にしているはずだし、彼らもそこに注力したという主張である。

開発プロセスにおいて、もっとも大きな意味を持っていた要素は車重である。208の1.4ℓ HDiエンジン搭載車の車重は、同じユニットを積んだ207より110kgも軽いという。今回テストする、新型の3気筒ガソリンエンジンを積むエントリーレベルモデルの車重は、公称わずか975kgである。われわれの実測ではそれよりやや重い1080kgだったが、2006年にテストした1.4スポーツが1150kg弱だったから、多少の進歩があるのは認められる。

減量にもっとも貢献したのは軽量なマテリアルへの置換で、高張力鋼製パネルとアルミ製のコンポーネンツが多用されている。そのほか、新設計の3気筒エンジンも、207に搭載されて

いた4気筒ユニットに比べて21kgも軽い。このエントリーレベル向けエンジンには、68psと82psの2種類の仕様が用意されている。上位グレード用のエンジンラインナップは207と同じだ。ギヤボックスは5段マニュアルが組み合わせられ、これにより68psモデルのCO₂排出量は100g/kmを切る。

ボディ寸法はわずかに縮められ、シルエットが焼き直された。207の長大だったフロントのオーバーハングは60mm、リアも10mm、それぞれ短くなった。その分だけ全長は短くなっているが、プジョーによれば設計を最適化し、シートバックをスリムにした結果、後席のレッグルームは50mm拡大しているという。

INTERIOR

室内

★★★★★☆☆☆☆☆

208の室内には、4人の大人が乗れる十分

TRACK NOTES

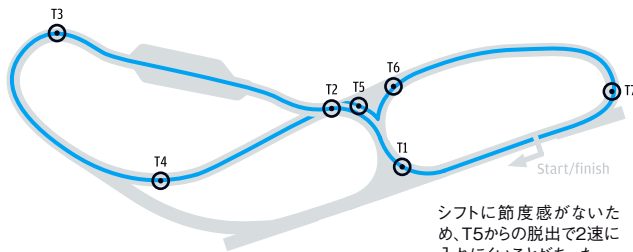
サーキットテスト

■ドライサーキット

ブジョー208 1.2 VTiアクティブ
ラップタイム:1分36秒7

スズキ・スイフト 1.2 XS(M/T)
参考タイム:1分28秒0

ドライサーキットは208にとってパーフェクた状態ではなかったが、果敢なコーナリングを示した。解除できないESPが頻繁に介入して楽しさを阻害したが、それ以上にひどかったのが、トルク特性が不均一でよく回らないエンジンだった。



ペダルフィールの不足と過敏なESPのため、T3ではスムーズで速いエントリーがむずかかった。

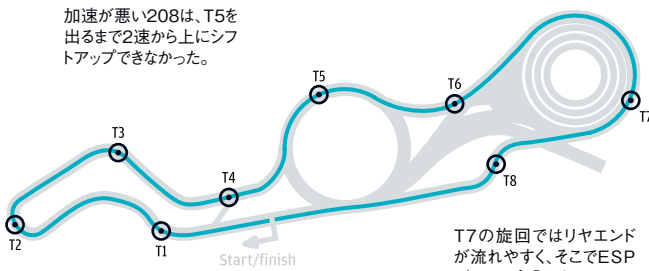
シフトに節度感がないため、T5からの脱出で2速に入れにくいことがあった。

■ウェットサーキット

ブジョー208 1.2 VTiアクティブ
ラップタイム:1分21秒9

スズキ・スイフト 1.2 XS(M/T)
参考タイム:1分17秒9

控えめなパワーとトルクのため、208はウェット路面で有能にして許容力もあった。幅185のタイヤが冠水路面で水膜をうまく切り裂いてくれた。



加速が悪い208は、T5を出るまで2速から上にシフトアップできなかった。

T7の旋回ではリヤエンドが流れやすく、そこでESPがラフに介入した。

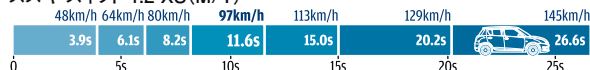
■発進加速

テストトラック条件: 湿潤路面/気温15℃
0-402m発進加速: 20.0秒(到達速度:114.9km/h)
0-1000m発進加速: 36.5秒(到達速度:141.9km/h)

ブジョー208 1.2 VTiアクティブ

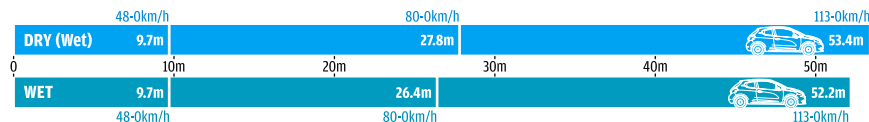


スズキ・スイフト 1.2 XS(M/T)



■制動距離

97-0km/h制動時間:2.95秒



ON THE LIMIT 限界時の挙動



操作系があいまいで精度感が低い208では、あまり積極的にロードホールディングの実力を確かめようという気にはなれないかもしれないが、やってみればそれなりに発見がある。ワインディングロードをかなりのハイスピードで走らせても有能であり、バランスが取れている。こ

のクラスでもっとも優秀とまではいえないが、しなやかさとコントロール性が適度に融合した乗り心地を示す。

サーキットでは、その貧弱な動力パフォーマンスゆえ、よほどの無理をさせようと思わない限り、シャシーにシリアスな能力が要求されるようなことにはならな

い。用心深すぎるESPも、208のダイナミクス能力を、引き出しの奥深くまで掘り下げたくなる気持ちを削ぐ原因となっている。

ただ、クイックなステアリングラックと小径のステアリングホイールのため、感覚的には機敏に感じられる。また、前後

アクスルのバランスのよさと、比較的良好的なボディコントロールがもたらすエンターテインメント要素も、それなりに備えている。ステアリング系のナチュラルさとコミュニケーション性が増し、ESPが完全に解除可能になれば、大幅に改善されるはずだ。

なスペースがある。クラス標準と比べてみても、快適でゆったりとしている。後席に3人が乗っても、極端に大柄な人や要求が厳しい人でなければ、まず大丈夫だ。フロントシートはアジャスト幅が広い。トランクもクラス標準から見てまずまずの広さを持つ。リヤシートは分割可倒式となっている。キャビンのデザインも比較的小もろい。ぱっと見たところでは、すべてにおいて、とくに不満は見当たらない。

問題なのは、同様に“とくに不満がない”室内を持つスーパーミニが、欧州では市場にあふれているということだ。そして、われわれがセアトイビザやフィアット・プントをその室内を根拠に推奨することはないが、それはこのクルマの場合にも当てはまる。208のキャビンは悪くないが、注意深く見ると明らかな欠点があることに気づく。右ハンドル仕様はグローブボックスが貧弱だし、カップホルダーを使いたいときは手を後ろに伸ばす必要がある。

ほかの機能も、“いいアイデアだけれど実際には……”という範疇に含まれるものだ。小径のステアリングホイールの上側に見える位置に計器パネルを配置したのは目新しいアイデアだが、背の低いドライバーや低めのドライビングポジションを好む人がセットアップしたとき、ほかのメーカーがステアリングホイールの内側に見える位置に計器を配置し続けている理由がわかる。また、センターコンソールに備えられた新しい“フローティング”コミュニケーション/オーディオ/ナビゲーションスクリーンは、見た目はカッコいいが、そこそこのスピードで運転しているときやボディが揺すられるような道を走っているときにラジオ局を切り替えようとしてみれば、機械的なプリセットボタンがあったほうがずっと使いやすいと気づく。

どれも、もう少しうまく作っていたら、全体が

はるかによくなっていたはずだ。そのデザインに見合ったものになっていただろう。

今の状態では、フォルクスワーゲン・ポロのキャピンのほうが知覚品質が高く感じられる。また、ホンダ・フィットのほうが多用途性に富む。フォード・フィエスタはデザインとマテリアルの品質においては同等だが、使いやすさで上である。これらのクルマとの比較では、208はとくに高評価というわけではない。

PERFORMANCE

動力性能

★★★★☆☆☆☆☆☆

軽くなったと聞いて、パフォーマンス面での大きな向上を期待している人もいるかもしれないが、そうはいかない。成績のいい項目についてであっても、1.2VTiのパフォーマンスはせいぜい普通か平凡だ。悪い項目では、排気量とプライスが同等であるたいていのスーパーミニと比べ、標準以下である。

0-400mでは、1.2ℓのスズキ・スイフトよりも1.5秒も遅い。そしてサーキットテストでは、クラストップ水準のダイナミクス能力を備えているスイフトに、著しい差を付けられた。この208のオーナーはスロットル全開で走らせるタイプではないかもしれないが、推進力がこれほど限られているなら、そんな人でもスロットルを全開にせざるを得ないだろう。

それ以上に気にかかるのは、エンジンの洗練度とフレキシビリティの不足である。発進時にスロットルを大きく開くと、出力が電子的に規制されてしまう。また、ほとんどの回転域で、トルクの出方が不均一で荒々しいのだ。

そして、何より手痛いのは、交通の流れのなかでゆっくり走っているときでも、ひとりで生け垣のあいだを飛ばしているときでも、操るのが



乗り心地と洗練度は、そのパフォーマンス以上に優れている。

とくに簡単というわけでも、とくに楽しいというわけでもないということだ。テスト車両はクラッチペダルの遊びが大きすぎたし、またマニュアルシフトに節度感がなかった。さらに、小さいがはっきりそれとわかるドライブトレインのギクシャク感もあり、精度感に乏しい熟成不足のクルマに感じられた。

燃費についてだが、われわれは208と同じサイズの数台のガソリンエンジン搭載ハッチバックをテストしている。その一部は208より排気量が大きかったが、いずれも平均燃費は208の14.5km/ℓよりもよかった。208オーナーがするであろう、もっとおとなしい運転ならば、16km/ℓを超える燃費が期待できる。

ブレーキテストはウェットコンディションの影響を受けた結果であることを考慮すべきだろうが、208はドライハンドリングコースよりもグリップのいいMIRAのウェット路面施設でのほうが、素早く停止できた。少なくともウェット路面での成績は、2012年の新型スーパーミニとしては悪くないレベルだ。

RIDE&HANDLING

乗り心地と操縦安定性

★★★★★☆☆☆☆☆

とくに惜しまれるのは、ペダルの重さとギクシャク感に悩まされた点である。なぜなら、ドライブングをつまらないものにしていないドライブトレインを別にすれば、それ以外での208のドライブング体験は、まったく不快というわけではないからだ。

少なくとも、207を悩ませていた、車重の重さからくる諸問題はほとんど消えていた。ただし、ここでも残念ながら、傑出しているわけではなく、フィエスタにはおよばない。

208はほかのプジョー“x08”モデルとRCZによって設定された有望なテーマを、ある程度まで受け継いでいる。乗り心地も、ほとんどの場面でもとても良好だ。回頭性も正確である。洗練度も比較的優れている(ただし、フィールがほとんど感じられないほどに軽すぎる)。そして208のもっとも嬉しい特性のひとつは、207に比べてかなり軽くなっているが、キャビン

UNDER THE SKIN 3気筒エンジンに込めた技術



●この新型3気筒ガソリンの開発にあたり、プジョーは52個もの特許を取得した。

●アルミ製シリンダーヘッドはエグゾーストマニフォールドと一体型の、ワンピースモールドングとなっている。

207からのお下がりシャシーをベースとするゆえに、プジョーは208に“アーキテクチャ的な再生”といったフレーズを使っているが、少なくとも新型3気筒エンジンについては、プジョーがその技術的な努力をアピールしているパートとなっている。

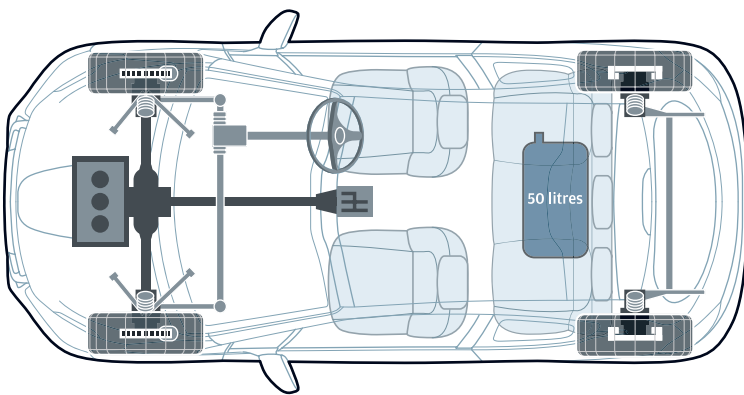
聞くとよければ、ダウンサイズされたユニットの開発に伴い、プジョーは52個の特許を取得しており、そのうちの23は設計そのものに関係しているという。“EB”というコードネームを与えられたこのエンジンは、コンパクトで省燃費かつ低CO₂排出量のエンジンという条件を満たすべく、完全に自社で開発された。プジョーによれば、とくにフリクションによって失われるパワーロス

に配慮したようだ。内部部品へのカーボンコーティングやオイルパス式のタイミングベルトなどといった革新により、そのロス率は30%も軽減されているという。

パテントのうち9個は特別な製造プロセスに関するもので、そのひとつに、アルミ合金シリンダーヘッドを製造するために用いられるロストコア成形がある。プジョーのシャルルヴィル工場は、複雑なシングルピースモールドング技術を極めた、世界でも数少ない工場のひとつといわれているが、この技術によって必要な部品点数の削減が可能になり、EB型エンジンの場合、エグゾーストマニフォールド、クーリングアウトレット、エンジンマウントのすべてをシリンダーヘッドと一体にできた。

■メカニカルレイアウト

プラットフォームが流されたと聞いて想像したとおり、208のボディの内側はほとんどが先代から引き継がれたもので構成されている。実際、ホイールベースは207と共通で、マクファーソン・ストラットとトーションビームの前後サスペンションも変わっていない。3気筒エンジンへの刷新によるコンパクトさと軽量化が、ほぼ唯一の有意な変更点といってい



■エンジン

駆動方式: 横置き前輪駆動
形式: 直列3気筒, 1199cc
ブロック/ヘッド: アルミ軽合金
ボア×ストローク: φ75.0×90.5mm
圧縮比: 11.0:1
バルブ配置: 4/バルブDOHC
最高出力: 82ps/5750rpm
最大トルク: 12.0kgm/2750rpm
許容回転数: - rpm
馬力荷重比: 84.1ps/t
トルク荷重比: 12.3kgm/t
比出力: 68.4ps/ℓ



■シャシー/ボディ

構造: スティールモノコック
車両重量: 975/1080kg(実測)
抗力係数: 0.31
ホイール: 6.0J×15in
タイヤ: 185/65R15
スペアタイヤ: フルサイズ

■変速機

形式: 5段マニュアル
ギヤ比/1000rpm時車速(km/h)
①3.41/7.2 ②1.81/13.8
③1.27/19.5 ④0.97/25.6
⑤0.76/32.5
最終減速比: 3.29

■燃料消費率

オートカー実測値 消費率
総平均 14.5km/ℓ
ツーリング 15.9km/ℓ
動力性能計測時 7.5km/ℓ
メーカー公表値 消費率
市街地 18.2km/ℓ
郊外 25.6km/ℓ
混合 22.2km/ℓ
燃料タンク容量 50ℓ
現実的な航続距離 724km
CO₂排出量 104g/km

■サスペンション

前: マクファーソン・ストラット/コイル上スタビライザー
後: トーションビーム/コイル上スタビライザー

■ステアリング

形式: ラック&ピニオン(電動アシスト)
ロック・トゥ・ロック: 2.9回転
最小回転半径: 5.60m

■ブレーキ

前: φ266mm通気冷却ディスク
後: φ203mmドラム

■静粛性

アイドリング: 41dB
3速最高回転時: 76dB
3速48km/h走行時: 59dB
3速80km/h走行時: 64dB
3速113km/h走行時: 69dB

■安全装備

ABS, EBD, ESP, ASR
Euro N CAP/ 5つ星(2012)
乗員保護性能/成人: 88%, 子供: 78%
歩行者保護性能: 61%
安全補助装置性能: 83%

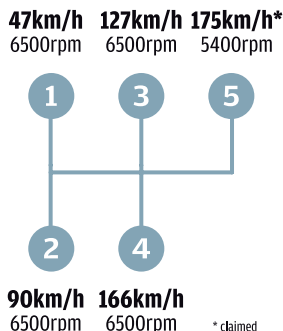
■発進加速

実測車速mph(km/h)	秒
30 (48)	4.7
40 (64)	7.2
50 (80)	10.1
60 (97)	14.2
70 (113)	19.2
80 (129)	27.0
90 (145)	39.5
100 (161)	-
110 (177)	-
120 (193)	-
130 (209)	-
140 (225)	-
150 (241)	-
160 (257)	-

■中間加速(秒)

mph (km/h)	2nd	3rd	4th	5th
20-40 (32-64)	5.3	7.8	11.2	-
30-50 (40-80)	5.7	7.6	11.0	16.4
40-60 (64-97)	-	8.2	11.1	17.0
50-70 (80-113)	-	9.4	12.2	17.8
60-80 (97-129)	-	-	14.5	21.9
70-90 (113-145)	-	-	-	19.1
80-100 (129-161)	-	-	-	-
90-110 (145-177)	-	-	-	-
100-120 (161-193)	-	-	-	-
110-130 (177-209)	-	-	-	-
120-140 (193-225)	-	-	-	-
130-150 (209-241)	-	-	-	-
140-160 (193-257)	-	-	-	-

■最高速



AUTOCAR ROAD TEST JAPAN

一部バックナンバーは www.autocar.jp に掲載されています。

注意事項: 馬力荷重比とトルク荷重比の計算にはメーカー公称車両重量を使用しています。© Autocar 2012. テスト結果は権利者の書面による承諾なしに転用することはできません。

■今月の数字

6.7sec
105kg

4速ギヤに固定しての113-145km/hの中間加速を、1.3ℓエンジンを積むトヨタ・ヴィッツと比較した場合、208はこれだけの差をつけられてしまう。

新しいコンパクトなエンジンを載せた208の、プジョーの公称車重とわれわれの実測値の差がこの数値だ。

騒音に犠牲がほとんど出ていないことだ。

だが、ドライビングプレジャーと機敏性については、とくに優れているわけではない。われわれには、プジョーがこれらの資質をもはや重要視していないように思える。フィエスタやマツダ・デミオやスイフトのほうが、運転は楽しい。それどころか208に比べれば、ポロでさえステアリングを切るのが楽しい。

そうした問題も、扱いやすいクルマであるならすべて許容できる。たとえばヴォグゾール・コルサとフィットはそんなクルマである。ところが、前述のクルマすべてが、ドライブトレインのコンプライアンスのおかげで、208よりも運転しやすいのだ。

BUYING&OWNING

購入と維持

★★★★★☆☆☆☆☆

主観的な評価では、208はおもなライバルに相当な差で離されている。それでも、おもに3気筒エンジンであることに助けられて、208にそのプライスタグを付ける統計学的な根拠をプジョーは得ている。

68psで0-100km/hが15.9秒とひどく遅いが、エントリーレベルの1.0VTiの最廉価3ドアモデルはCO₂排出量が100g/kmを切り(欧州ではVED=自動車税が免除される)、価格も邦貨換算で150万円程度だ。お買い得なクルマを探しに来た人に、208のそうした魅力的なコンビネーションは韓国メーカーのクルマでもかなわないと、ショールームのセールスタッフは薦めてくるだろう。ただし、そのモデルではカラータッチスクリーンがなくなり、前席のパワーウィンドウを快適装備の欄に記載するほど装備が乏しく、スペックはご覧のとおり貧弱である。したがって、少なくとも英国では人気モデルとなる可能性は低い。

今回テストしたのは、82psの1.2ℓエンジンと、中間グレードの“アクティブ”トリム(日本に導入される同エンジン3ドアの“アリュール”より低い)モデルだった。このクラスでは標準的な仕様で、価格は邦貨換算で190万円ほどになるが、欧州でのこの価格帯にはプジョーのおもなライバルメーカーほとんどすべてから秀でたモデルが出ており、それらと競合する。平均よりも少ないエミッションのおかげで208の競争力は高く見えるが、スーパーミニが社用車として大量購入されるケースは減多になく、またVEDバンドが130g/km以下なら課税額はかなり低いので、低CO₂排出量のアドバンテージには明らかに限度がある。A

AUTOCAR JAPAN ROAD TEST
PEUGEOT 208 1.2 VTi ACTIVE
 No 5072

AUTOCAR VERDICT

●オートカーの結論

★★★★★★☆☆☆☆

「かつての形を取り戻そうとしつつも停滞したメーカーが送り出した、普通のハッチバック」

TESTERS' NOTES

●テスターのひと言コメント

ブジョーによれば、208はクオリティの高い製品だという。では、リヤシートのクッションがすぐに取れてしまうのはなぜか？ 前方に倒せるような構造になっているわけではない。しっかりと取り付けられていないだけに見える。 マット・ゾンダース

クルマに乗ってエンジンを始動するたびに、オーディオの電源が自動的にオンになってしまう。2晩ほどトライしたが、それをやめさせる設定が見つけれなかった。

ニック・キャケット

SPEC ADVICE

●購入にあたっての助言

欧州仕様は下から順にアクティブ、アクセス、アリュール、フェリーヌのトリム展開がなされている(日本仕様は5ドア・プレミアム/3ドア・アリュール/、5ドア・シエロ/3ドアGT)が、アクセスは中途半端だ。われわれの推奨は最廉価なアクティブ(日本仕様には相当グレードはなし)で、それでも分割可倒式リヤシート、アルミホイール、Bluetooth、タッチスクリーンメニューシステムが備わっている。フェリーヌ(5ドア・シエロ相当)は明らかにやりすぎだ。

JOBS FOR THE FACELIFT

●マイナーチェンジ時に望むこと

- ・パワートレインを改善してほしい。広いトルクバンドと、マナーと経済性の改善を望みたい。
- ・ステアリングのアシストを弱め、もっとニュートラルなフィードバックが得られるように改善してほしい。
- ・ベースモデルの室内のクオリティを高めてほしい。



お 察しのとおり、われわれはこの208にもっと期待していた。従来のプラットフォームを維持し、それをアップデートした手法には文句はない。なぜなら、アーキテクチャはとても洗練されているし、実績のあるテクノロジーをベースにクラスリーダーを作ることも可能だからだ。

しかし、この208の場合、多くの欠点まで引き継がせてしまったように見える。しかも、いくつかあるせつかくの新しい特

徴、たとえば目新しいインテリアの質感などは、ほめようにも仕上げ不足な印象である。それはこの208のすべての側面の当てはまる問題だ。このクラスで秀でたクルマが持つ上級感、熱気、完成度といったものが欠けているのだ。マーケットには高い実力を備えたスーパーミニがあふれており、そのなかから積極的に208を選ぶ魅力的な理由が少なすぎる。この208がクラス上位5台のリストから漏れてしまったのは、そのためである。●

TOP FIVE



1st FORD Fiesta 1.4 Edge フォード・フィエスタ 1.4エッジ
2nd VOLKSWAGEN Polo 1.4 Match フォルクスワーゲン・ポロ 1.4マッチ
3rd SKODA Fabia 1.2 TSI SE シュコダ・ファビア 1.2TSI SE
4th KIA Rio 1.4 3 キア・リオ 1.4 3
5th SUZUKI Swift 1.2 XS (M/T) スズキ・スイフト 1.2 XS (M/T)

車両価格	邦貨換算約180万円	邦貨換算約190万円	邦貨換算約175万円	邦貨換算約185万円	邦貨換算約180万円(135万円相当)
最高出力	96ps/4800rpm	85ps/5000rpm	105ps/5000rpm	108ps/6300rpm	94ps/6000rpm
最大トルク	13.0kgm/4200rpm	13.4kgm/3800rpm	17.8kgm/1500-4100rpm	14.0kgm/4200rpm	12.0kgm/4800rpm
0-97km/h加速	12.2秒(0-100km/h公称)	11.9秒(0-100km/h公称)	10.1秒(0-100km/h公称)	11.1秒(0-100km/h公称)	12.3秒(0-100km/h公称)
最高速度	175km/h	177km/h	192km/h	183km/h	166km/h
燃料消費率(混合)	17.2km/ℓ	17.0km/ℓ	18.9km/ℓ	18.2km/ℓ	20.0km/ℓ
車両重量(公称値)	1041kg	1070kg	1055kg	1234kg	1020kg
CO ₂ 排出量	133g/km	139g/km	124g/km	128g/km	116g/km

われわれはこう考える
 スムーズで磨き上げられた乗り心地とハンドリングが、フィエスタをこのクラスでトップの座に押し上げている。
 比類なきクオリティ、魅力、洗練度が価格の高さを正当化している。
 傑出したエンジンに、実用性とクオリティとバリューの高さが、ファビアを無視できない存在にしている。
 スマートなデザイン、魅力的なスタイル、まずまずのドライビングが少ないコストで実現できる証明。
 205を愛した人々から認められたクルマ。元氣いっぱい走り、飾り気のないエンターテイナー。

結論
 ★★★★★★★☆☆☆ ★★★★★★★☆☆☆ ★★★★★★★☆☆☆ ★★★★★★★☆☆☆ ★★★★★★★☆☆☆