



# ANTIQUE QUATRE

## 日本にやってきた 4台の初期型ルノー4

写真と文・森口将之

取材協力：クラブ・ルノーキャトル・ジャポン 03-3889-2271  
Fax 03-3889-0669 E-Mail:quatre@dd.iij4u.or.jp

### ようやく趣味として 評価されてきた

1961年10月、それまでの4CVに代わってルノーのボトムレンジを担当すべく発表されたキャトルは、その後93年に生産中止されるまで、32年間にわたってフランス人の身近な足として親しまれできた。当然ながらボディタイプやグレードなどは多い。なのに趣味的な評価は低く、ゆえに日本にあるモデルは最終型に近いGTLと呼ばれるモデル（グリルやバンパーがグレーで、同色のサイドモールを装着したグレード）がほとんどだ。しかしこの状況が、最近になって変わつた。結成7年目を迎えるキャトルのワンメイククラブ、クラブ・ルノー

4（キャトル）だろう。

1961年10月、それまでの4CVに代わってルノーのボトムレンジを担当すべく発表されたキャトルは、その後93年に生産中止されるまで、32年間にわたってフランス人の身近な足として親しまれできた。当然ながらボディタイプやグレードなどは多い。なのに趣味的な評価は低く、ゆえに日本にあるモデルは最終型に近いGTLと呼ばれるモデル（グリルやバンパーがグレーで、同色のサイドモールを装着したグレード）がほとんどだ。しかしこの状況が、最近になって変わつた。結成7年目を迎えるキャトルのワンメイククラブ、クラブ・ルノー

4（キャトル）だろう。

1961年10月、それまでの4CVに代わってルノーのボトムレンジを担当すべく発表されたキャトルは、その後93年に生産中止されるまで、32年間にわたってフランス人の身近な足として親しまれできた。当然ながらボディタイプやグレードなどは多い。なのに趣味的な評価は低く、ゆえに日本にあるモデルは最終型に近いGTLと呼ばれるモデル（グリルやバンパーがグレーで、同色のサイドモールを装着したグレード）がほとんどだ。しかしこの状況が、最近になって変わつた。結成7年目を迎えるキャトルのワンメイククラブ、クラブ・ルノー

キャトル・ジャポンのメンバーが、自らの知識と経験を活かし、初期型モデルをわが国に上陸させているのだ。そこでここでは、近年相次いで上陸した4台のクラブ・キャトルと、そのオーナーを訪ねてみることにした。

### リヤゲートが異なる 初期の最上級グレード

まず最初に紹介するのは、デビューモデルの最上級グレードであるシユベール（SUPER）を2台も手元に置く、東京の谷垣春樹さんである。

1961年10月に、'62年型としてデビューしたキャトルは、当初3、4、4Lの3タイプが設定された。つまり「トロワ」も存在したわけだ。ちなみに数字は、フランス国内での課税馬力を示しており、排気量は3が603cc、4／4Lが407ccと同じ747ccの直列4気筒OHVだった。

ボディはGTLと比べると、グリルがヘッドランプから離れたカマボコ型となり、バンパーは前後ともパイプ製。また3／4では、リヤクォーターワインドがない。一方4Lでは、各所にクロームの飾りが入ることが特徴だった。

シユベールが登場したのは翌年。当初の名称はシユベール・コンフォール（CONFORT）だった。ボディは4Lをベースとしているが、バンパーは2重となり、リヤゲートは跳ね上げ式ではなく、ガラスを跳ね上げ式としたトヒンジ式となっている。室内では、他グレードでは取り外し式だったリヤシートが、折り畳めるようになったことが目を引いた。

続く'63年型では3は早々に消滅するが、一方の4シユベールは排気量が845ccにアップして存続。さらに全車のバンパーがブレス製に変更された。'64年型では、747ccの4シユベールと845ccの4Lシユベールの2車種構成となる。しかし同時に、最大の特徴であるリヤゲートは上開き式にされてしまう。そして'65年

# 1963/4 SUPER

後ろ妻ではバンパーのほか、リヤウインドを異様式とした独特的リヤゲートが目を引く。リヤクォーターワインドが車門式である点にも注目。ライセンスプレートまわりのクロームメッキも後期型との違いだ。



デビュー直後の最高級グレードだったシュペール。外観では2本のパイプを用いたバンパーで他車種と区別している。フロントバンパーは前ヒンジのボンネットを開けた場合を考慮し、下のパイプが曲がっている。



ギヤボックスが一番前にくるパワートレインの配置がよくわかるエンジンルーム。前住着4CVと同じ3ペアリングのOHV型。排気量は747cc、5ペアリングのエンジンを積む最終型のGTLでは、ラジエターが前方に移動する。



シュペール最大の特徴と言えるのがこのリヤゲート。ワインガードを下に降ろし、その下のヒンジのゲートを開くという手法を取る。バンパーも別のヒンジで下に倒れる点に注目。凝った造りだ。

キャトルというよりシートロエン2CVを想起させるブリティッシュな運動感満ちる。何よりも鏡板の露出部側に圧迫される。メーターは電球式と燃料系を内蔵した角形の速度計のみ。個性的な形状のルームミラーはオリジナル。



シュペールは車上競グレードなので、このような布張りのフルカバードシートがおこらせる。他のグレードは2CVのそれにはいたハンモックタイプだった。ただしへンチタイプであったのは同じ。



フロントと共通のように見えるリヤシートだが、こちらは車の運転席に止めあり。完全に実用的足として使用。0LDというメーカーのルフキャリヤカーソフトアームスや英団まで所有していた。



もちろんカタログも多くなく所有。これは'61年春当時のもので、クレードルリストで紹介されている。谷垣さんは、このほかに何と軽自動車だけに配布された広報写真まで所有していた。



谷垣さんが所有するもう1台の4シュペール。こちらは家のそばの車庫に止めあり。完全に実用的足として使用。0LDといいメーカーのルフキャリヤカーソフトアームスや英団まで所有していた。



2台の4シュペールですべてをまかなく谷垣さん。とはいっても、頭の中は單にこの車が出てこないところには上陸を果たしているという。「次なる1台」でいいらしいのかもしれない。



にはモダンスタイルが主流。モダニズムルはイエクスポート・シュペールと名前を変えてしまった。この年を最後に生産が中止されたりつてある。谷垣さんは最初にギヤトルを購入。その後、車の運転席に止めあり。完全に実用的足として使用。0LDといいメーカーのルフキャリヤカーソフトアームスや英団まで所有していた。谷垣さんは、仕事が忙年に数ヶ月以上滞在するという長期の出張だった。そこで現地の足としてクルマを手に入れることになる。もちろんギヤトルをだ。購入したのは'73年型のTL。GTLよりもひと世代前の外観と小さなエン

# 1966/4 PARISIENNE

女性誌ELLE(もちろんフランス本国版)とのタ  
イアップにより'63年に登場したドレスアップバ  
ージョン、パリジェンヌ。'68年まで生産された。  
これは'66型ノババーは'64年型からこのよう  
なプレス製となっている。

ジンを持つモデルだった。  
当然ながらその乗り味は、谷垣さんが  
日本で所有しているモデルとは違つてい  
た。となると、もつと古いモデルに興味  
が沸くのは自然の流れだ。谷垣さん  
の目は初期型に向くようになつた。中で  
も、GTLなどとは異なるリヤゲートを  
持つ最上級グレードのシュベールに心を  
ひかれるようになつた。

早速、クラブのメンバーの協力を仰ぎ、  
フランス本国の雑誌の個人売買欄などを  
チェックする作業が始まられた。その結  
果、'93年に、「'63年型のシュベールが見つか  
る。ちなみにこのときは不運にも、「お金  
を送ったがクルマは来なかつた」という  
結果に終わってしまう。しかしこの出来



ダッシュボードは基本的に前ページで紹介  
したシュベールと同じ。しかしこの時代に  
なると、上半分にグレーのカバーを装着し、  
センターパネルや両端のトレイのカラーリ  
ングを変えるなどして、豪華に装うように。



リヤゲートはシュベールとは異なり、その最終型ま  
で受け継がれる1枚ものの上開きとなる。サイド/  
リヤのグラフィックはステッカーによるもの。それ  
にしても、よくこの状態で発見されたものだ。



当初747ccだったエンジ  
ンは、'64年には3ペア  
リングのまま845ccに拡  
大された。取材したパ  
リジェンヌはこのエンジ  
ンを積む。冷却水の  
リザーバータンクを收  
める容器は選品用のビ  
ンを思わせる。



ショーケースの中は、キャトルのミニチュ  
アがぎっしりと並ぶ。手前の3台はいずれもパ  
リジェンヌ。このように全部で3タイプのカ  
ラーリングがあったという。その右は実車に  
も付いていたエンブレム。



パリジェンヌのオーナー、船橋さんとパリジェンヌな  
らぬジャボネーズの上岡みれいさん。ちなみに彼女は  
ロードスターに乗るスポーツカー派だが、キャトルの  
ものほのとした走り味も気に入っているという。

## 女性のためのキャトル その名もパリジェンヌ

のだという。年式は同じ'62年型だが、コ  
ンディションが良かつたこともあって、  
引き取ることに決めたようだ。  
ちなみに谷垣さんは、「この2台以外に  
クルマを所有していない。普段のドライブ

して追加されたキャトル初の特別仕様車、  
パリジェンヌ(PARISIENNE)  
を紹介しよう。オーナーは埼玉県に住む  
橋場泰寛さんだ。  
その名のとおり、このクルマのコンセ  
プトは「女性のためのキャトル」であり、  
日本でもおなじみの雑誌ELLEとのタ  
イアップにより誕生している。ベースは  
シュベールで、ボディサイドトリヤゲー  
ットの交換を実施しているといふ。  
しかし谷垣さんのクルマは、  
これに対してレンガ色のほうは、谷垣

さんが自発的に動いた結果手に入れたもの  
ではない。あるショップが昨年秋に  
輸入したが、年末になつても動きがなか  
つたので、「シュベールを持っている」と  
いうことで谷垣さんのところに話が来た  
のだけだ。年式は同じ'62年型だが、コ  
ンディションが良かつたこともあって、  
引取ることに決めたようだ。  
ちなみに谷垣さんは、「この2台以外に  
クルマを所有していない。普段のドライブ

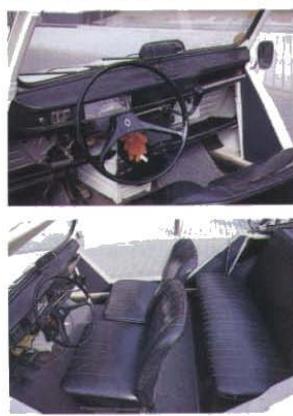
ターボも所有している。

そんな橋場さんが心変わりを見せ始めた  
のは、「90年代初めにプロバンス地方が  
注目されたとき、美しい風景の中に置か  
れたキャトルが気になる」という。

## 1968/4 PLEIN AIR



'68年にルノー自身の手でリリースされたレジヤーピール、フレネル。フロントグリルは同じ'68年型からこのタイプに変わった。サイドのステッカーは輸入時には付いておらず、取材前日に自作したもの。



このダッシュボードは'67年型から採用された。樹脂部分が多くなったが、それでも最終型と比較すると銀板の露出部分が目立つ。台形のスピードメーターは今見てもモダンなデザインだ。



ルーフとドアを取り去るだけで、要用車のキャップがここまで明るい雰囲気になってしまふのだから不思議だ。開口部面積の大半が車体も、今となっては不思議な魅力を感じてしまう。



エンジンは先に紹介したパリジェンヌと同じ845ccの3ペアリングOHV。透明なビンを用いた冷却水のリザーバータンクも同じだが、その左のジャッキはバタタグラフィティに変更されている。



ブレネールに乗る柿沼さんと愛犬のマロ君。クラブ会長を務めるご主人は、この日は仕事に不在。ちなみに柿沼家はこのほか、2代のGTLと1台のフルゴネットがあるという。

# ANTIQUE QUATRE

日本にやってきた  
4台の初期型ルノー4

そのクラブ・ルノー・キヤトル・ジャボンでは、現在会員を募集中。現在キヤトルを所有している人で、その趣味性を探求してみたいという人は、ぜひ連絡してみていただきたい。

分の思いを伝える。その結果、3年前に紹介されたのが、以前乗っていた'86年型のGTLだった。最初はこのGTLをオリジナルの状態で乗っていた。ところが、翌年のニューモデルへミーティングで、ひと世代前の頃にコンバートしたモデルを見てひと目ぼれ。自分もこの仕様にしようと決心する。そしてグリルやランプ類など着々とパーツを集め、揃ったところで一気にモディファイを実行した。

この間橋場さんは、洋書などを通じてキヤトルの知識を深めていくが、その途中で気になるモデルに出会った。それがパリジェンヌだ。しかし、30年前の特別仕様車が簡単に手に入るわけがない。

橋場さんはショーファーの人を相手に、「どうせなら、次はパリジェンヌあたりに乗りたいなあ」と冗談を言っていた。ところが、ショーファーの人は、それをマジに受け取り、クルマ探しを開始。今年の8月に写真的に'66年型を見つけたというわけだ。最初は驚いた橋場さんが、このクルマを購入したのは言うまでもない。

購入後ブレーキを直しただけの橋場さんはパリジェンヌだが、エンジン、ブレーキなど、これから手を加えたいところはたくさんあるという。しかし、「人と違うクルマに乗りたい」が信条の橋場さんにとって、パリジェンヌが理想的のキヤトルであることは間違いない。

ソフトトップをかぶった後ろ姿。後ろへ行くほど高くなる形状や、小さめのリヤウイングがドカさを強調する。ちなみにアドバンス相当のものはないが、前席にいればそれほど寒くないとのこと。

ソフトップをかぶった後ろ姿。後ろへ行くほど高くなる形状や、小さめのリヤウイングがドカさを強調する。ちなみにアドバンス相当のものはないが、前席にいればそれほど寒くないとのこと。

このほかミニ・モードやシートロエン・メ

アリに似たボディを持つ「ロデオ」というクルマがあるが、このロデオのデビューは'70年だから、ブレネールはロデオの先行試作型なのかもしれない。ちなみにキヤトルは、ブレネールがデビューした'68年型からフルトンまでの間、デザインが変わった。ヘッドランプと一緒に車体のアルミ製長円形のグリルにチエンシユボードなどを内装のデザインも一新されている。ちなみに、グリルがGTL上のそれのよるなプラスチックの長方形となつたのは'75年型から。ただしインテリアは'83年に変更されている。

このほかミニ・モードやシートロエン・メ

アリに似たボディを持つ「ロデオ」というクルマがあるが、このロデオのデビューは'70年だから、ブレネールはロデオの先行試作型なのかもしれない。ちなみにキヤトルは、ブレネールがデビューした'68年型からフルトンまでの間、デザインが変わった。ヘッドランプと一緒に車体のアルミ製長円形のグリルにチエンシユボードなどを内装のデザインも一新されている。ちなみに、グリルがGTL上のそれのよるなプラスチックの長方形となつたのは'75年型から。ただしインテリアは'83年に変更されている。

今回の3人に共通しているのは、クルマを知ったきっかけが映画や写真など、自動車以外からあることだ。そんな人たちは車をクラシックモデルにまで走らせてしまうのだから、キヤトルといふクルマには深い魅力が隠されているのだろう。それとともに言えるのは、クラブ・ルノーキヤトル・ジャボンの地道な活動が、キヤトルの趣味性を一般的なものとする原動力となっていることだ。

そのクラブ・ルノーキヤトル・ジャボンでは、現在会員を募集中。現在キヤトルを所有している人で、その趣味性を探求してみたいという人は、ぜひ連絡してみていただきたい。