



ともに2L直4 DOHC16バルブのハイチューンユニットを搭載。最高出力/最大トルクはS16(左)が163ps/6500rpm、19.3mkg/5500rpm、クリオRS(右)が172ps/6250rpm、20.4mkg/5400rpm。さすがにホットモデルを名乗るだけあって、両車ともトップエンドまできれいに吹け上がる。S16は全長4030×全幅1695×全高1390mm、対するクリオRSはひと回りコンパクトで3770×1670×1410mm。車重はクリオRSが140kgも軽い1060kg。(車両協力=306:ブルーライオン大和/Tel.046-275-8000)

プジョー VS ラテンのライバル ③

PEUGEOT RENAULT SPORT
306s16 vs Clio

ラテン・ホットハッチ
の新旧!?

プジョー306きってのホットハッチが、S16である。2LのXSiだって、ヨーロッパでは充分ホットハッチの範疇だが、プジョーがシリーズのトップガンにのみ与える「S16」はまた別格だ。306で6段MTがつくのはこのモデルのみ。国によっては、「GTi6」として売られる。ちなみにS16の「S」とは、フランス語で“soupape”(スバップ)、「弁」のこと。つまりは16バルブである。

試乗車はブルーライオン大和から拝借した97年登録車で、価格は189万円。走行9300kmあまりと、信じられないほどマイルレッジが少ないことと、車検が来年の9月までであることなどがきいてか、相場より少し高い。新車当時は299万円(現在は310万円)だったから、およそ3年半落ちで価格残存率63%。ゴルフGTIと比べてもぜんぜん遜色ない。こうして中

古車価格がこじっかりしているところにも、最近のプジョーの好調さがうかがえる。

306S16は、ピニンファリーナのエlegantな外観からはちょっと想像できないほど豪快なクルマである。エツと思うくらい、クラッチペダルが重い。エンジン音も、回すとかなり勇ましい。ステアリングはパワーアシスト付きだが、コーナリング中の保舵力の重さは、アシストの存在を疑うほどだ。以上は、けっして中古車ゆえではない。新車のときから306S16はこうだった。最近のヨーロッパ・ホットハッチのなかでも、とびきり蛮カラなのがこのクルマである。

163psの2LDOHCは、トルクのかたまりだ。100km/h時の回転数は、6速トップで2800rpm。1段ずつシフトダウンしていくと、5100rpmを示す3速まで、きれいに700rpmずつ回転が上

がっていく。すなわち、絵に描いたようなクロスレシオだが、これだけエンジンがトルクフルだと、6MTにもあまりありがたみを感じない。

● ●
対するは、ルノーのクリオRS 2.0 16Vである。正規物のルーテシア版もつい最近、輸入が始まったが、中古車が出回るのはまだ先になる。2000年モデルの試乗車は、デビューと同時にいち早くSiFoが入れた並行物で、CGの長期テスト車としてすでに1.8万kmを走っているクルマだ。

たしかに、いわゆる“車格”で考えると、306S16とクリオRSは拮抗するライバルなのかもしれないが、乗り比べると、見事に別物である。簡単に言うと、クリオRSのほうが、断然、印象がフレッシュだ。シリーズ全体のデビューが5年以上も新しいのだから、当然といえば当然で、室内のデザインからして、S16よりずっと“新しいクルマ”に思える。

時間の関係で、今回、クリオRSには山道でほんの短時間しか乗れなかったが、そこでの2台の印象もラテン・ホットハッチの新旧をみる思いだった。172psを発するクリオの2L4気筒DOHCもパワフルには違いないが、306の16Vユニットより洗練されていて、よりハイレブを好む。クリオの足回りもそうとうスパルタンで、路面からの突き上げはかなり大きい、サスペンションの作動感がちゃんとあるのが新しいところだ。306S16は、ひとくちにドタ足で、親のカタキカと思うほど、ひたすら締め上げられている。ただ、クリオは、ブレーキが明らかにオーバーサーボで、踏み始めの微妙なコントロールを受けつけないのが非常に気になった。

306のハッチバックは、すでに生産中止されている。そういうクルマと、現行モデルのクリオRSとを比較するのはちょっと気の毒な気もしたが、それが普通に“あり”なのが、中古車市場での厳しさであり、またおもしろさでもある。

306S16は、少々、前時代的で、大味だが、こういう汗くさいホットハッチが好きな人は絶対にいるはずだ。そういう意

味では、206のS16よりずっと性格がはっきりしている。ただし個人的には、プジョーのホットハッチといえば、106S16に限る、と思うけれど。

一方、クリオRS。中古を待つのもワルくないが、甚だ掟破りでおたくなことを言わせてもらおうと、僕なら、旧型クリオのウィリアムズを探す。絶対的な動力性能や、操縦性の限界は、新しいRSのほうがすぐれていようが、ホットハッチのゲンコツのようなソリッド感はウィリアムズのほうが上で、よりファン・トゥ・ドライブでもあるからだ。

撮影協力:オーベルジュ・ブランシュ富士



ハーレーザーのバケットシート以外ホットモデルらしい装備の演出がないS16(上)の室内。ダッシュボードの質感も高いとは言えない。対するクリオRS(下)はホワイトメーターパネル、アルカンタラのステアリングホイール、アルミ製シフトノブなどを装備していて、ドライバーズシートに座るだけでただならぬ雰囲気がある。