



分にまわせる楽しみがあるのは嬉しい。しかしメリットは、エンジン回転をレッドゾーンまで引っ張れることだけではない。クラッチを切ればいつでも動力を断てる安心感、クラッチを繋いだ瞬間に訪れるG変化も忘れてはならない。滑らかな変速だけが心地良いわけではないのである。機械まかせで100%滑らかに変速するのも悪くないが、やはり自分でコントロールするのと受け身で済ませるのでは違う。MTは、段階的な操作そのものが面白いのだ。

メガーヌRSのサスペンションはドイツ車並に固められているが、そこはフランス車。短くなったとはいえ、ちゃんとストローク感もありバネ下は弾むことなく接地している

ならMTこそ潔い。

また専用のバケットシートは、大幅なハイトコントロールを含む調整代も大きく、あらゆる体格の人にフィットするだろう。腰の横方向サポートはもとより、肩周辺もしっかり抑えが効いていて、正確なコーナリングラインを狙える。ベースポジションで既に大きく傾けられた座面の後傾角こそ、シートホルドの何たるかを熟知している証拠だ。

### モダンなコンパクト・スポーツ

メガーヌ ルノー・スポールは、ルノーのモータースポーツ部門である“ルノー・スポール(RS)”にて特別にチューンされたモデルだ。単に生産型の多気筒/大排気量エンジンを積むのではなく、2L16バルブエンジンをターボ過給して224ps/30.6mkgのパワー/トルクで、圧倒的なパフォーマンスを得る手法が選ばれている。組み合わせられるギアボックスは6段MTのみでATの設定はない。

一般的にMTは、頻繁にシフトして高回転を保つような使い方に向くと思われているが、このメガーヌRSは現代的で2000rpmで最大トルクの90%を発揮するから、低回転のままシフトアップして速度を調節する楽しみもある。一端動き出したら3/4速に入れっぱなし、というルーズな運転が可能なのだが、やはりサーキットのスポーツ走行であるとか、条件が整った時には存

し、ブッシュの変形によるショック吸収はあくまでも間接的だ。底突きしてガツンと突き上げることはない。二重フロアによるボディ剛性も充分に高く、動力性能だけでなくサスペンションの動きを楽しめるのもメガーヌRSの魅力だろう。

強いて難点を探すならば、バスの運転席のように起き上がって座るシートだ。スポーツシートゆえ、横方向のサポートは優れたものの、ハードブレーキング時には自分の体重を支えるのはシートベルト任せになるし、スポーツしている緊迫感に欠け長距離では疲れやすい。

### アコースティックな味が魅力

アルファ147GTAはゴルフR32同様に、3.2Lユニットを小さなボディに押し込んでしまったものだ。しかし、元来この骨格は156譲りだから無理矢理押し込んだ感覚は少ない。細身のラジエターグリルや彫刻的なボディデザインゆえ精悍で、一見すると小柄に見えるけれども実寸は他の2台とさほど変わらない。

バンク角を60度とした正統派V6エンジンは、DOHC 4バルブでショートストロークを採る。こだわり派にとっては、生粋のアルファ設計で秘伝の味を伝えるエンジンということになる。プラスチックカバーで覆われてしまった最新ユニットに比べ、楽器のように輝く吸気管で見た目にも楽しませてくれるこのエンジンは、それが発する快音とともに確かにイタリア製“モトーレ”で

## MEGANE RENAULT SPORT

ブラックレザーにオレンジ・ステッチの組み合わせが目立つインテリア。個性的なデザインのボディは全長4230×全幅1775×全高1450mmとライバルとほぼ同寸。ターボでパワーアップされたエンジン(最大出力:224ps/5500rpm、最大トルク:30.6mkg/3000rpm)を搭載する。  
車両協力:ルノー・ジャパン TEL:0120-706-365

