

LUTECIA RENAULT SPORT

ルーテシア・ルノー・スポール・シャシーカップ

新しくなったルーテシア・ルノー・スポールは洗練度を増し、穏やかな乗り心地を手に入れた。しかし、ルノー・スポールのバッジに期待される熱い走りは、果たして健在なのだろうか。

photo: Stan Papior

WE LIKE | しなやかな乗り心地、ますます広い室内のスペース、ハイペースで走る能力



ボディカラーは4色あるが、メタリックではないソリッドカラーはプレーンなホワイト1色のみだ。そのほかはレッド、ブラック、グレーで、このイエローは日本未導入である。



シャシースポール仕様にはシルバークレーの17インチホイール、シャシーカップ仕様にはグロスブラックの18インチホイールが装着される。



ルノー・スポールは随所にフォーミュラ1と関連づけるディテールを盛り込んだ。フロント部分の「F1ブレード」もそのひとつである。F1マシンのフロントウイングに似せた意匠だが、当然ながら空力的な効果はない。



明るいホワイトLEDのデイタイムランプが前走車のバックミラーに、このクルマの特徴的な姿を浮かび上がらせる。常時点灯設定なので、夜間はフォグライトを点けっぱなしの迷惑なヤツだと思われる心配がある。

MODEL TESTED ◎テスト車両概要

- モデル名:ルーテシア・ルノー・スポール・シャシーカップ
- 車両本体価格:317.8万円●日本発売時期:2013年11月14日
- 最高出力:200ps/6000rpm●最大トルク:24.5kgm/1750-5500rpm
- 0-97km/h加速:7.4秒●113-0km/h制動距離:46.3m●最大求心加速度:1.01G
- テスト平均燃費:11.3km/ℓ●二酸化炭素排出量:144g/km

小さくて速いクルマに関するルノーの歴史は、昨日今日始まったものではない。1999年に登場した172カップは発売されるや否や人気を獲得したが、ルノー・スポールはすでに1993年の時点で、クリオ・ウィリアムズで同様の経験をしている。

ゴールドのホイールが印象的なこの傑作は、その後のR.S.バージョンのフォーマットを確立した。過給も新しいアイデアではない。ルーテシアの前身にあたるR5のターボモデルは1982年に発売されている。



ルノー・スポールがクリオ・ウィリアムズで設定したハードルは今なお高い。

WE DON'T LIKE | スムーズではないギヤシフト、先代モデルほどではないステアリングの正確さ、平凡なインテリア



リアの空力リフト量(プラスあるいはマイナス)については一切公表されていないが、従来よりも少ないという。その違いのうちの80%は、この新しいスポイラーによるものだ。



先代モデルよりも小さくなったリフト量の残り20%分は、このリアディフューザーのデザインで稼ぎ出されている。地面から離れすぎているのでレースカーほど大きな差は生まないが、効果は確かにある。



左右出しのマフラーは“スポーティさの証明”となるアイテムだ。新型モデルでは四角いパイプエンドが新たに採用された。



ルノーはルーテシアが5ドアのみであることをうまく隠している。アルファ・ロメオ156以来の慣れたリヤドアハンドルのカモフラージュではあるが、今なお有効なトリックだ。



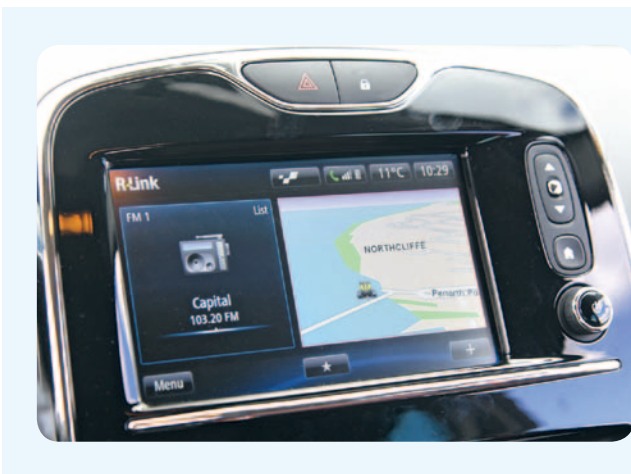
大きなシフトパドルはステアリングホイールではなくコラムに取り付けられ、使いやすい位置にある。しかしながら、操作時のクリック感を付け忘れたのは、ルノーの失敗といえるだろう。



追加スイッチをシフトパドルの向こう側に設置することで、メーカーとしてはベース車からタッチボードを加工せずに済み、コストを節約できただろう。ドライバーはモードを変えたいときに、下を見なければならないのだが。



Rサウンドエフェクターは、過去の名車などのエンジン音をスピーカーから流すギミックだ。欧州で展開されるネット接続サービスのRリンクを使うと、追加音源をダウンロードできる。しかし、われわれが望むのは、このクルマそのものが刺激的なサウンドを発してくれることだ。



COMMUNICATION

コミュニケーション

Bluetoothは標準装備で、スマートフォンを簡単に接続できる。テスト車両はこのあと長期テスト車となったが、時間が経つにつれて欧州で展開されているRリンクは接続に問題を生じるようになった。電話はかけられるが、メディアにつながらない場合があるのだ。この問題は、ボタンとタッチスクリーンの計画性のない配置とも無関係ではない。

ENTERTAINMENT

エンターテインメント

日本仕様に標準装備のバス・リフレックス・サウンド

システムは、ルノーが特許を持つ構造のフロントアスピーカーにより、音質や音量の向上が図られたものである。欧州でオプション設定されるR.S.モニター2.0は、ニッサンGT-Rのものにも匹敵するオンボードテレメトリシステムで、詳細なパフォーマンスデータが確認できる。

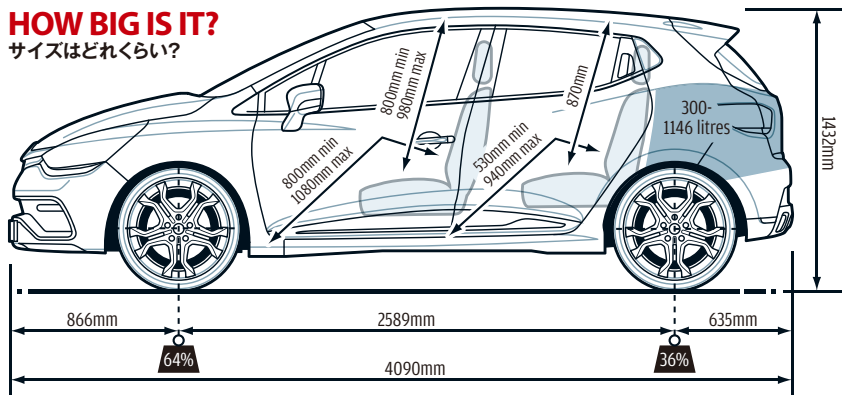
NAVIGATION

GPSナビゲーション

標準装備される7インチのタッチスクリーンは、オーディオや各部の設定などの操作パネルにすぎない。GPSナビはアクセサリ扱いで、オンダッシュタイプやタッチスクリーンと入れ替える2DINタイプが複数用意される(写真は欧州仕様)。

HOW BIG IS IT?

サイズはどれくらい?

**VISIBILITY TEST**

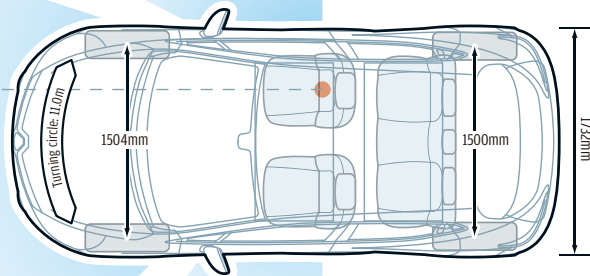
視認性テスト

FRONT

後方視界は良好だが、前方に関しては、最近のクルマがたいていそうであるように、Aピラーがもう少し細いほうが望ましい。

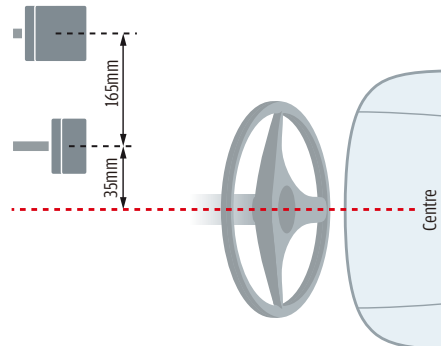
HEADLIGHTS

ロービームは適正。ハイビームは非常に良好。

**WHEEL AND PEDAL ALIGNMENT**

ステアリングホイールとペダルの配置

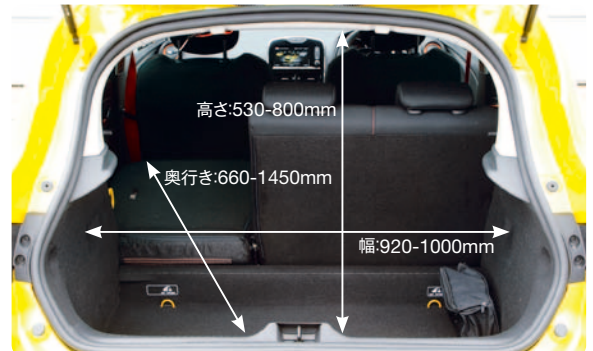
ステアリングホイールは中央にあり、好ましい位置といえる。ブレーキペダルもほぼセンターにあり、望めば左足での操作も可能だ。スロットペダルとは十分な間隔を開けて配置されている。



シートは直立気味で少々高めだが、ポジションは最近の高性能小型車に期待される範囲内にある。きわめて魅力的とはいえないが、広くは感じる。



後席に移ると、ひろびろ感はより顕著だ。2枚のリヤドアによる高いアクセシビリティも、それを強調する好材料である。



300ℓのトランクはとくに広くはないが、起亜プロシードGTの380ℓを別にすれば、ほとんどのライバルを多少ながら上回る。

ルノー・スポール(R.S.)版のルーテシアほど、長きにわたりクラスをリードし続けているクルマはない。歴代モデルのいずれもが、われわれの選ぶホットなコンパクトカーのベストだった。理由は単純である。それがエンスーシアストにとって夢のようなクルマだったからだ。軽くて速く、安価で、そして御しやすい。刺激的な2.0ℓの自然吸気エンジンと機敏なカップシャシーとを組み合わせたこれまでのモデルは、ハードなドライビングを積極的に受け入れ、サーキットでの激走も、キビキビした街中での走りと同様にたやすくこなした。

この15年ほどのあいだ、その大ぶりのステアリングホイールを握ることのできた幸運な人にとって、ルーテシア・ルノー・スポールは途方もなく完璧な方程式だった。だが、このモデルも変化と無縁ではないようだ。新型では、ルノー・スポールの確立されたはずのアプローチにも大幅な変更が加えられている。

標準車と同様、このR.S.も5ドアのみで、エンジンは排気量が縮小されてターボを装着し、ギヤボックスには自動変速機能が備わった。以上の変更は、これまでのやんちゃなホットハッチをさまざまな顧客に対してアピールできる商品にするべく施されたものだ。だが、よりソフトに、より良識的になったそれが、果たしてわれわれの大きな期待に応えられるのだろうか? 確かめたいのはその一点だ。

DESIGN&ENGINEERING

意匠と技術

★★★★★☆☆☆☆

新型ルーテシアR.S.は1.6ℓのガソリンターボエンジンを搭載し、200psのパワーは6段“エフィシエントデュアルクラッチ”ギヤボックスを介して前輪に伝えられる。欧州仕様グレード名に記された“EDC”とは、この変速機の頭文字だ。

新型ではこのパワートレインの違いが際立っている。先代は2.0ℓ自然吸気ユニットと6段M/Tの組み合わせだったため、最高出力は7250rpmで発生され、満足のいくパワーを得るには回転数を上げる必要があった。それが新型では6000rpmでピークに達し、24.5kgmの最大トルクはわずか1750rpmから発生する。

シャシーはスチールモノコックで、従来型との違いはさほどない。5ドアのみで、全長は4105mmとこのクラスでは一般的なサイズだ。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、リヤがトーションビームである。セッティングは2種類で、スタンダードなスポールと、よりハードなカップが用意されている。テスト車両はカップ仕様で、サスペンションが3mm低く、15%硬いスプリングを備え、ステアリングラックがもっともクイックになる違いがある。どちらのモデルもルノーがR.S.デフと呼ぶ、電子制御

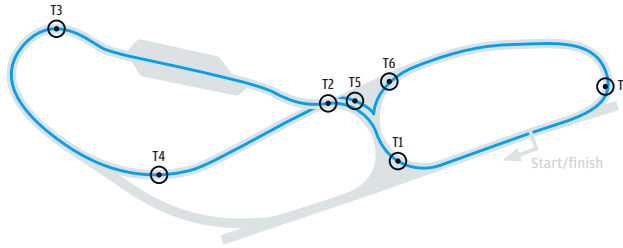
ON THE ROAD

TRACK NOTES サーキットテスト

■ドライサーキット

ルーテシア・ルノー・スポール
ラップタイム:1分22秒0
フォード・フィエスタST
参考タイム:1分19秒3

パワーで上回り、DCTも備えているにもかかわらず、フィエスタSTのタイムを下回ってしまった。考えられる理由は、フォードが用意したオーバーブースト機能だ。発動時にはトルクが5kgm以上プラスされる。



これまでのルノー・スポールならヘアピンのブレーキングでクルマが横を向いたものだが、このニューモデルははるかに落ち着いた挙動を見せた。

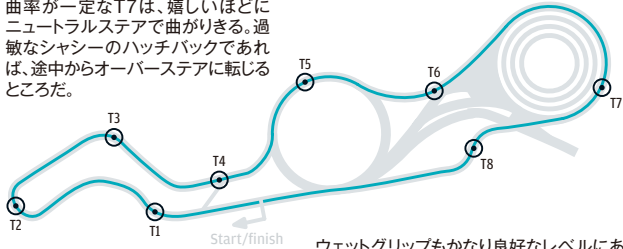
トラクションは全体的にかなり良好だが、ヘアピン出口ではイン側の前輪に問題が見受けられた。

■ウェットサーキット

ルーテシア・ルノー・スポール
ラップタイム:1分15秒8
フォード・フィエスタST
参考タイム:1分15秒7

ドライとほぼ変わらない落ち着いた走り、このルノー・スポールはウェットコースでも見せた。ただし、スタビリティコントロールをカットオフすると、活発な一面をのぞかせる。

曲率が一定なT7は、嬉しいほどにニュートラルステアで曲がりきる。過敏なシャシーのハッチバックであれば、途中からオーバーステアに転じるどころだ。



ウェットグリップもかなり良好なレベルにある。ただし、低速コーナーでは前輪が多少扱いづらくなる。

■発進加速

テストトラック条件:乾燥路面/気温18℃

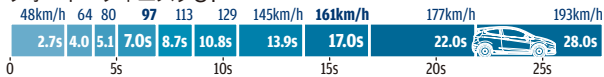
0-402m発進加速:15.8秒(到達速度:142.9km/h)

0-1000m発進加速:29.0秒(到達速度:179.3km/h)

ルーテシア・ルノー・スポール

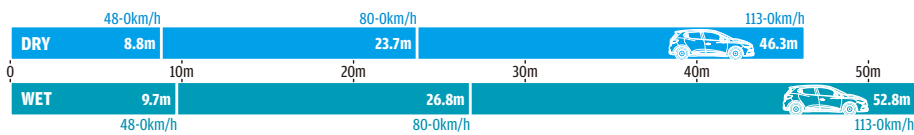


フォード・フィエスタST



■制動距離

97-0km/h制動時間:2.79秒



ディファレンシャルを装備している。ただし、技術解説を読むと、ディファレンシャルギヤを介して動作するのではなく、ブレーキによって差動制限するものだとわかる。

このシステムは前輪および後輪の左右回転差を監視し、パワーの出方に影響をおよぼすことなく、空転している車輪に軽くブレーキをかける。この動作によって、外輪により多くのパワーが配分されるのだ。また、作動はトラクションおよびスタビリティコントロールから独立している。そしてその両電子制御デバイスは、介入頻度を減らしたり完全に解除する設定も選択可能だ。

INTERIOR

室内

★★★★★☆☆☆☆

これまでのモデルに慣れた人がこの新型ルーテシアR.S.のキャビンと折り合いをつけるには、少し時間がかかるかもしれない。指先にシフトパドルが当たり、クラッチペダルがあるはずの場所で左足が行き場をなくして当惑するはずだ。

ルノーはセレクトレーバーを完全に取り去ってもよかつたかもしれない。上等とはいえない感触のレーバーを操作すると、即座にM/Tが欲しくてたまらない気持ち呼び起こされる。通常モデルのルーテシアと同様、運転環境に突出して感触がいいと感じられる部分を取り立ててないのは、基本が同じゆえに当然のことだろう。コラムマウントのシフトパドルはチープさが漂い不満を感じる。こうした走りにかかわるアイテムは差別化するなど、もっと配慮すべきだったのではないだろうか。

ある程度の時間をかけて乗っていると、十分な居住性を備えていると気づく。とくに同乗者はなおさらだろう。スタイリングをどう思うかは人それぞれだが、リヤシートに座る際に、フロントシートの後ろの狭い空間に身を通して窮屈に乗り込むのを好む人はいないはずだ。その意味ではドアは3枚よりも5枚のほうがベターだし、レッグルームも大きいほうがありがたいが、このR.S.はその両方を手に入れた。エン

ON THE LIMIT 限界時の挙動



サスペンションは、ホットハッチとしてはかなりしなやかだ。そのため、ブレーキングでややノーズダイブする傾向があるが、よく制御されている。ターンイン時の敏捷性は十分だ。比較的ソフトな足まわりは多少だが望まぬ荷重移動を生み、それが挙動を乱すことがあるため、振り回そうとする

よりスムーズに走らせたほうが良い結果が得られる。早めにターンインし、安定したスロットル操作を心がければ、クルマは素直なアンダーステアな傾向を示す。

ブレーキを残してコーナーに入ればバランスはよくなるが、一般的にはフロント主導の性格だ。長いコーナーの途中でス

ロットルを戻すとニュートラル気味になるが、それ以上にテールスライドしてオーバーステアへ向かうとはしない。

このルーテシアを先代モデルやフォード・フィエスタSTと同じくらいテールハッピーにするには、意図的なきっかけ作りが必要だ。たいていの場合は穏やかで速く、

よく馴れられたクルマである。スタビリティコントロールをオンに切り替えると大きなスリップを許容しないが、R.S.ドライブのモードを変更すると介入が穏やかになり、アンダーステアとオーバーステアの許容量が、多少ではあるが増える。ただし、望めば解除も可能だ。

スージアスティックなドライバーだと着座位置が少し高いと感じるかもしれないが、標準装備のスポーツシートは快適であり、サポートも適度だ。

ダッシュボードのバッジや色を別にすれば、ほかのすべては標準モデルからのキャリーオーバーだ。光沢のあるセンターパネルはやや浮いて見えるが、メーターパネルは魅力的である。インフォテインメントは依然として原始的な表示と面倒なインターフェイスのために使いにくい。同様な批判はキャビン全体に当てはまるかもしれない。

PERFORMANCE

動力性能

★★★★★☆☆☆☆

ルノーは、これまでの2.0ℓNAユニットを小排気量ターボに置き換える決断をした。当然、それだけで明白な影響があるはずだが、DCTと組み合わせられたことで、新しいドライブトレインがキャラクターにもたらした変化は劇的なものとなった。

初期設定の自動変速モードで運転すると、慎重な入力に対しては素直で修正しやすい。現在のA/Tを乗せたほかのハッチバックと同じようなめらかなでリラックスして運転できるが、これは明らかに意図されたセッティングだ。以前のように楽しむには“R.S.ドライブ”ボタンを押し、より活発なスポーツモードやレースモードに切り替える必要がある。

こうした二面性を持たせるアプローチには問題がふたつある。ひとつは先代モデルのいたずらっぽい活発さが容赦なく拭い去られてしまったことだ。以前のモデルでは、メリハリある走りをするためのシフトチェンジはもっとも楽しい行為だったが、最新バージョンではマニュアルモードでさえ、爽快さにおいてまるでおよばない。

それはふたつめの問題とも関連する。速く感じられないのだ。これまで、ペース車のサイズと重量の拡大傾向に、徐々にパワーアップしてきたエンジンが追いついていなかった。今回はこれまで以上に大きくなり、装備も充実したため、ついにエンジンを換えても刺激的な走りがむずかしくなったのだ。



乗り心地は快適だが、ペースを上げると走りに不足を感じてしまう。

クルマの速く走る能力を量るには、ギヤごとのタイムを見るのが有効だ。これを比較すれば、新型R.S.の運動能力に関して衝撃的な事実が判明する。ドライバーに活発な加速を提供すべきギヤと速度帯において、フォード・フィエスタSTに遅れをとっているのだ。たとえば3速での64-97km/hでは0.7秒、4速での80-113km/hは1.4秒遅い。ただ、この確固たる数字に目をつぶれば、新型にも光るものは見だせる。そして、少なくとも6500rpmのレッドゾーンに近いところまでは魅力的だ。とはいえ、それでもこのギヤボックスは背筋がゾクゾクするような刺激を追加してくれるわけではなく、むしろコンマ何秒かのネガをもたらす。おそらくは、0-97km/hのタイムがより軽量なフィエスタSTよりも0.5秒近く遅いという事実で失望するであろうニッチ市場よりも、もっと広い顧客層をルノーは狙っているのだ。

RIDE&HANDLING

乗り心地と操縦安定性

★★★★★☆☆☆☆

先代モデルしか知らずにこの最新版に乗ったなら驚くはずだ。旧ルーテシアR.S.の乗り心地が飛び抜けて荒々しかったというわけではないが、間違いな

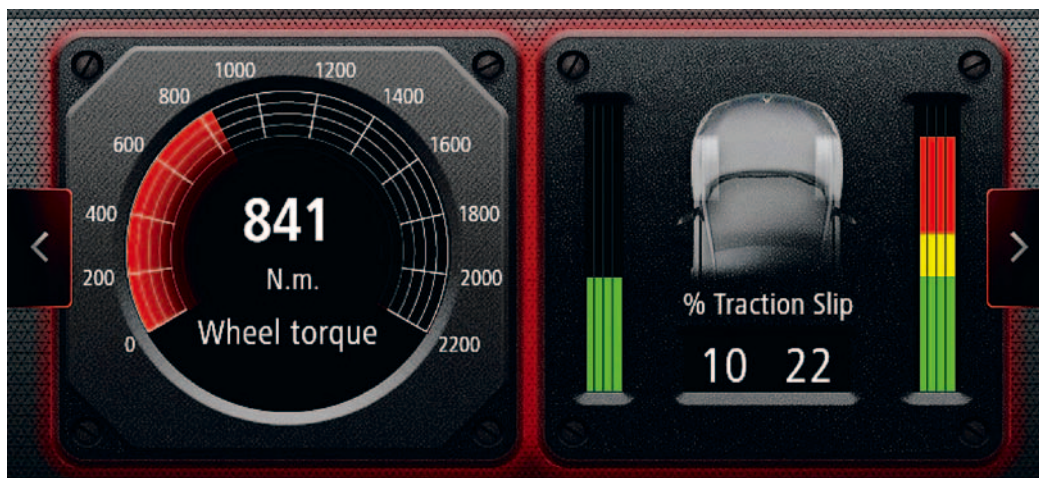
く硬く、常に緊張感があり、最新モデルでは感じられない敏捷さに満ちていた。

新型は市街地において、ルノー・スポールの作品としては予想外の、しなやかで成熟した乗り心地を見せる。旧型ではボディ全体を揺さぶられたバンブでも、難なく処理するのだ。フィエスタSTのキャビンではもっと大きな衝撃にさらされるだろう。

ステアリングも同様に感じられるかもしれない。小さな動きに対するレスポンスが穏やかで、ロードフィールに対する鈍さが増している。イージーだが、魔法のような魅力が失われたといわざるを得ない。

攻め甲斐のある道でペースを上げたときに、これらはある程度、確認できる。最新型が旧型よりも能力的に劣っているとはまったく思わない。同じ区間を何度も走ると、路面の隆起や不整を処理する能力が高められており、行き交うクルマの少ない道路をこれまでよりも速く、うまく走っていける。サーキットでもきわめて有能で、強力なグリップとトラクション、高い敏捷性、そしてスロットルでラインを調整できるバランスのよさを備えている。だが、旧型を傑出したマシーンにしていたフィードバックとレスポンスと純粋な楽しさは、モデルチェンジのプロセスにおいてその一部が失われた。残念なことである。

UNDER THE SKIN 走りを楽しむふたつのアプローチ



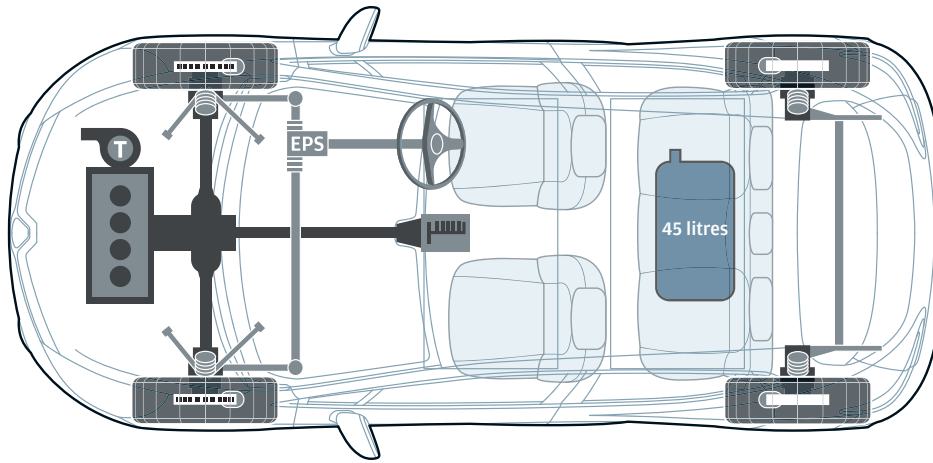
専用デバイスであるR.S.ドライブは、トランスミッションとエンジンの制御マッピングを変更するとともに、スタビリティコントロールとトラクションコントロールの介入具合を調整する。走行モードにはノーマル/スポーツ/レースの3種類が用意されている。スポーツとレースではエンジンのラグが減り、アイドリング回転数が高まる。同時に変速スピードが上がり、パワーステアリングのアシスト量が減少する。

もうひとつ、欧州仕様を設定されるR.S.モニターはオンボードテレメトリーシステムのようなもので、各種温度、ホイールのスピニング量、パフォーマンスデータ、加速度、ラップタイムを視認できる。データログを取るオプションもあり、各種データのダウンロードしてパソコンで確認作業することも可能だ。

SPECIFICATIONS 計測テストデータ

■メカニカルレイアウト

ステールモノコックや、前マクファーソン・ストラット/後トーションビームのサスペンションは、形式的には通常モデルのルーテシアと同じである。ターボエンジン+6段DCTのパワートレインが、R.S.バージョン最大の特徴だ。



■今月の数字

3.9sec

0-161km/hの加速タイムは、17秒フラットのフィエスタSTに4秒近く水をあけられている。

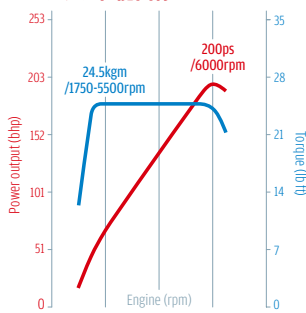
105kg

そのタイム差の大きな理由はウェイトだ。テスト車の実測値は、フィエスタSTの120kgに対して1305kgもある。

■エンジン

駆動方式:フロント横置き前輪駆動
形式:直列4気筒ターボ, 1618cc
ブロック/ヘッド:アルミ軽合金
ボア×ストローク:φ79.7×81.1mm
圧縮比:9.5:1
バルブ配置:4バルブDOHC
最高出力:200ps/6000rpm
最大トルク:24.5kgm/1750-5500rpm
許容回転数:6500rpm
馬力荷重比:156ps/t
トルク荷重比:19.1kgm/t
比出力:124ps/l

■エンジン性能曲線



■シャシー/ボディ

構造:ステールモノコック
車両重量:1280/1305kg (実測)
抗力係数:na
ホイール:7.5J×18
タイヤ:205/40R18
ダンロップ・スポーツマックスRT
スベアタイヤ:補修キット

■変速機

形式:6段DCT
ギヤ比/1000rpm時車速 (km/h)
①3.36/8.0②2.11/12.9
③1.52/17.9④1.21/22.4
⑤0.97/28.0⑥0.81/33.5
最終減速比:4.31

BUYING&OWNING

購入と維持

★★★★★☆☆☆☆

1999年に初代ルーテシアR.S.が発表されたときには、同価格帯でこれより速いクルマは手に入らないといわれた。スパルタンなカップシャシーモデルは最高の振り出し物で、高慢なライバルを恥じらせる走りを見せた。

現在でもそれと同じ表現が当てはまるクルマは存在するが、それはルノーではない。フィエスタSTは新型R.S.ほど実用性が高くはないし、快適さでも劣るが、エントリーレベルだと35万円ほど安い。そして、もっと上品でずっと楽しめる。ホットなコンパクトカーに関する限り、それこそ求められるすべてが備わっている。プジョー208 GTIでさえ基本価格はこのR.S.よりも安く、コーナーでの安定感こそかなわないが、直線でははるかに速く感じられる。

オプションを多数選択すると、必然的に状況は悪化する。われわれがテストしたのは欧州仕様の最上級グレードであるLuxモデルで、GPSナビやいくつかの豪華装備が盛り込まれてかなり高額になっている。この価格は、ルーテシアR.S.に比べて相当速く、実用性の点でも勝るフォード・フォーカスSTの豪華グレードをはるかに上回る。

ランニングコストの比較でも不利だ。CO₂排出量は144g/kmで、もっとコンパクトなライバルに比べても若干ながら悪い。経済性でもわずかに劣っている。公称燃費は混合モードで15.8km/ℓだが、われわれのテスト結果は13.0km/ℓで、これはフィエスタSTの14.5km/ℓにおよばない。

■燃料消費率

オートカー実測値 消費率
総平均 11.3km/ℓ
ツーリング 13.0km/ℓ
動力性能計測時 3.7km/ℓ
メーカー公表値 消費率
市街地 12.4km/ℓ
郊外 19.6km/ℓ
混合 15.9km/ℓ
燃料タンク容量 45ℓ
現実的な航続距離 508km
CO₂排出量 144g/km

■サスペンション

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

■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:2.60回転
最小回転半径:5.45m

■ブレーキ

前:φ320mm通気冷却式ディスク
後:φ260mmディスク

■静粛性

アイドリング:49dB
3速最高回転時:85dB
3速48km/h走行時:63dB
3速80km/h走行時:68dB
3速113km/h走行時:71dB

■安全装備

ABS, EBD, ESC, ETC, HSA, BA
Euro N CAP/5つ星
乗員保護性能:成人88%, 子供89%
歩行者保護性能:66%
安全補助装置性能:99%

■発進加速

実測車速mph (km/h)	秒
30 (48)	2.7
40 (64)	3.9
50 (80)	5.5
60 (97)	7.4
70 (113)	9.6
80 (129)	12.6
90 (145)	16.3
100 (161)	20.9
110 (177)	27.9
120 (193)	37.3
130 (209)	-
140 (225)	-
150 (241)	-

■中間加速(秒)

mph (km/h)	2nd	3rd	4th	5th	6th
20-40 (32-64)	2.5	3.8	6.5	8.6	-
30-50 (48-80)	-	3.6	5.1	7.2	-
40-60 (64-97)	-	3.8	5.1	6.5	9.9
50-70 (80-113)	-	4.1	5.5	7.0	9.1
60-80 (97-129)	-	-	5.8	7.8	9.9
70-90 (113-145)	-	-	6.4	8.8	11.2
80-100 (129-161)	-	-	7.7	9.7	13.0
90-110 (145-177)	-	-	-	11.7	-
100-120 (161-193)	-	-	-	-	-
110-130 (177-209)	-	-	-	-	-
120-140 (193-225)	-	-	-	-	-
130-150 (209-241)	-	-	-	-	-
140-160 (193-257)	-	-	-	-	-

■最高速

- 1 53km/h 6500rpm
- 2 84km/h 6500rpm
- 3 116km/h 6500rpm
- 4 146km/h 6500rpm
- 5 182km/h 6500rpm
- 6 217km/h* 6500rpm
* claimed



AUTOCAR
JAPAN

ROAD TEST

No 5137

Lutecia Renault Sport Cup

AUTOCAR VERDICT

●オートカーの結論

★★★★★★★★☆☆

「よくできたホットハッチではあるが、傑出したルノー・スポールには届かない」



→ のクルマからブランドロゴを取り外し、それをたとえばヒュンダイのものに付け替えて世界に発表したら、おそらく絶大な好評を博するだろう。機敏で速く、なめらかで有能なのだから、楽しいクルマなのは確かだ。

けれど、われわれはルノー・スポールのモデルがクラスでナンバー1の座を奪われ、2番手に甘んじてしまう状況に慣れていない。また、R.S.を名乗るクルマが魅力と楽しさにおいて、先代モデルを超えたと言いつれないのも未知の体験

だ。そして、すべてのホットハッチの造り手を抑えてルノー・スポールをクラス王者にしている資質の一部を、彼ら自身が放棄するなどという行為になじめないでいる。

これからわれわれは、以前とは毛色の異なるR.S.モデルに慣れなければならぬ。楽しさを磨き上げると同時に、快適さのためにクッションをかませたR.S.に。ルノー・スポールは依然としてわれわれがひいきにするブランドであるが、今回はわずかに、拭いきれない不満を覚えてしまった。●

TESTERS' NOTES

●テスターのひと言コメント

通常ならSDカードスロットの位置ごときをあげつらったりはしないのだが、ルノーのそれは事情が異なる。GPSナビの追加マップ用メディアに使うのなら、センターの小物入れ内に設置するべきではない。入れた物がイジェクトボタンにぶつかって排出されてしまうからだ。

ニック・キャケット

Rサウンドエフェクターは、ルノーが過去に生んだ名車のサウンドをスピーカーから再現してくれる。だが、30秒も聞けば十分だ。もっと魅力的な、本当のエンジン音を聞きたくなるだろう。

マット・ブライアー

SPEC ADVICE

●購入にあたっての助言

基本的に追加オプションは不要である。ルノーがルーテシアのポジションをどのように考えているとしても、ホットスーパーミニは安さで評価すべきだ。

JOBS FOR THE FACELIFT

●マイナーチェンジ時に望むこと

・もっとフィールのあるステアリングにしてほしい。それに伴ってキックバックが増えてもかまわない。
・マニュアルギヤボックスも用意してほしい。

TOP FIVE



FORD
Fiesta ST
フォード
フィエスタST



Lutecia R.S. Cup
ルーテシアR.S. カップ



PEUGEOT
208 GTi
プジョー
208GTi



ABARTH
595 Competizione
アバルト
595コンペティツィオーネ



SKODA
Fabia vRS
シュコダ
ファビアvRS

車両価格	邦貨換算約300万円	317.8万円	308.0万円	332.64万円	邦貨換算約290万円
最高出力	182ps/5700rpm	200ps/6000rpm	200ps/5800rpm	160ps/5500rpm	180ps/6200rpm
最大トルク	24.5kgm/1600-5000rpm	24.5kgm/1750rpm	28.0kgm/1700rpm	23.5kgm/3000rpm	25.4kgm/2000-4500rpm
0-97km/h加速	7.0秒	7.4秒	6.8秒(0-100km/h公称)	7.5秒	7.3秒(0-100km/h公称)
最高速度	224km/h	230km/h	230km/h	211km/h	224km/h
燃料消費率(混合)	16.9km/ℓ	15.9km/ℓ	16.9km/ℓ	15.4km/ℓ	16.1km/ℓ
車両重量(公称値)	1163kg	1280kg	1200kg	1120kg	1243kg
CO ₂ 排出量	138g/km	144g/km	139g/km	155g/km	148g/km
われわれはこう考える	ルノーのこれまでの方法論を拝借して修正し、独自のバッジを付けたクルマ。現時点で購入可能なハッチバックのベスト。	クレバーなシャシーは「R.S.」が意味するものを思い出させてくれるが、先代よりは一歩後退という印象は否めない。	活気にあふれた楽しいクルマ。ルーテシアほど洗練されていないが、速さではこちらが一枚上手。	スペース、クオリティ、そして価格には問題ありだが、驚くほどハードなマシン。	VWグループの代表選手。5位の座を得た最大の理由は、その価格にほかならない。ただし実用性も同様に好材料だ。
結論	★★★★★★★★☆☆	★★★★★★★★☆☆	★★★★★★★★☆☆	★★★★★★★★☆☆☆☆	★★★★★★☆☆☆☆