

2ペダル全盛の時代だからこそ

やっぱり MT が楽しい!

今や日本におけるマニュアル・トランスミッションの比率は数パーセント。年々減少傾向にあるMTだけれど、探してみればまだまだあるある! MTを思い通りに操れば、クルマはもっと楽しくなるのだ!

文: 宮島小次郎

左手足を積極的に動かして MTを操作すれば、 クルマはもっと楽しくなる!

**MTに乗ると右脳が活性化
だから運転が楽しくなる!?**

久々にMT車に乗ると、別に凄いスポーツカーというわけじゃなくても、なんだかワクワクしてくる。そんな感覚を覚えたことがある人は多いはずだ。確かに最近のATやツインクラッチ、CVTなどの出来は、相当に良くなっている。ATはロックアップを積極的に活用して、加速のダルさも感じなくなってきたし、下手をしたらMTよりもツインクラッチやCVTの方が、実際の燃費もいらいらだ。でも、せっかく好きなクルマに乗るのに、ATだと楽しみがひとつなくなってしまう気がするの自分だけだろうか?

では、なぜMT車に乗ると楽しく感じられるのか。エンジン回転を自在に操れるとか、アクセル操作に応じたりニアな加速が得られるというの大きいけど、それだけならツインクラッチのマニュアルモードで十分だろう。これは個人的な意見だが、特に右ハンドルの場合、クラッチを踏み込んだり、手首のスナップを効かせてシフトレバーを操るのと、左の手足を積極的に使うことになる。すると、左の手足の動きをつかさどる右脳へと

刺激が伝わり、運転という体験を通じてより積極的に右脳が活性化されるのではないだろうか。それがMTを運転する根源的な気持ち良さに繋がっていると思うのだ。

もちろん、ツインクラッチを含めた最新のATが、燃費性能の向上に大きく貢献しているのは間違いない。実用車や移動のための手段としてだけ考えれば、そうした効率のいいミッションを選べばいいだろう。ただ、趣味として、クルマをもっと積極的に楽しみたいと考えているのなら、もう一度、マニュアルの魅力を見直してみよう。最近MT仕様が選べるモデルは、ますます少なくなってきたのはいるが、右に紹介しているクルマのように魅力的なMTモデルは、まだまだたくさん存在している。

冒頭でも触れたように、特別にスポーティなクルマでなくても、MTで乗るとそれだけで十分楽しかったりするし、ましてやスポーツカーならMTで操ってこそ、本当の魅力が味わえるはずだ。突き詰めてゆくと、ヒール&トゥをマスターして、シフトアップだけでなくダウンも自在に操れるようになれば、MT車を運転する喜びはもっと深くなるはず。

Typo的注目のMTモデルはコレ!

プジョー
208 GT(6MT) / Allure(5MT)



プジョー待望のニューモデル、208にはこれまで同様、しっかりとMTモデルが設定される。1.6ℓの直噴ターボエンジンを搭載するスポーツグレードのGT、ベーシックな1.2ℓの3気筒エンジンを搭載するAllureだ。キャラを考えると、Allureが気持ちよさそう。

アルファ・ロメオ ジュリエッタQV(6MT)

昨年、日本国内に導入されたジュリエッタ。デビュー当初は、限定でコンペティツィオーネでも6MTが設定されたが、現在カタログモデルとしてラインナップされているのは、ハイパワーエンジンを搭載したQVのみ。最近、左ハンドル+MTが追加された。



フィアット 500ツインエア・スポーツプラス(5MT)



革新的な2気筒エンジンで注目を集めた500ツインエア。これでMTがあったら、と思った人も多かったはずだが、そんな声に応じて昨年7月に限定250台で導入されたのが、5MT仕様のスポーツプラスだ。好評につきカタログモデルになるという噂も……。

MTの楽しさって何ですか？



自分のウデを反映する楽しさ 斎藤慎輔

最近の出来のいいATやDCTは、正確かつ素早い変速動作をこなし、エンジンのもっとも効率のよいところを使う見事な技を備えてきている。でも、車との対話感は希薄かなと思うこともしばしばだ。MTの良さは、エンジン出力や特性と、駆動力の伝え方を自分

の意思で決められる操作領域がずっと広いこと。また、操作の早さや正確性は自分のウデを反映するからこそ、次はもっと上手くやってやりたいとか、キマッタ〜といった喜びも高まるというもの。シフトフィールが好きなならなお心地よしである。



MTだとダイレクト感が違う 太田哲也

MTの楽しさはいろいろあるけれど、最近感じるのはMTを操作することが、体にいいのではないかと。今の2ペダルはとてよくできているけど、操作が楽になればなるほど体が鈍っていく。左足や左手を使うことで、体も脳も活性化されて動きがよく

なるような気がするんだよね。僕がジュリエッタのQVを選んだ理由の一つでもある。それに、同じエンジンでもATとMTでは、ダイレクト感が全然違う。自分の意思で操作して、思った通りにクルマが動いた時の気持ち良さは格別だよ。

MTがもっと楽しくなる“ヒール&トゥ”をマスターしたい!!

ヒール&トゥのやり方

3
ブレーキの踏力が変わらないように、かかとでアクセルをあおり、シフトダウン。

1
ブレーキを開始したら、シフトレバーに手を添えて、シフトダウンの用意を開始。

4
ギアが入ったら、速やかにクラッチを離す。スムーズに繋がれば成功だ。

2
ブレーキを踏んだまま、クラッチを切って、シフトをニュートラルへ。



サーキットだけじゃない! 街乗りでも役に立つ!

MT車を乗りこなす上で、ぜひともマスターしたいテクニックが、ヒール&トゥだ。本来はサーキットでコーナーを立ち上がる際に、あらかじめギアを落として素早く加速するための技術だが、街乗りやワインディングでも役に立つし、うまく決まればMT車の運転がもっと気持ち良くなる。基本的な操作方法は、左の図解にある通り。この一連の動きを体が自然に動くようになるまで、ひたすら練習するというのがマスターへの近道(でもないが)だ。ポイントは、右足をひねってアクセルをあおるときに、ブレーキの踏力が変化しないように一定に保つことだ

が、実はそこが一番難しい。まずはブレーキを使わず、一定速で走行中にどれくらいアクセルをあおると、スムーズに下のギアへシフトダウンできるかを試してみるところからスタートしてみよう。



ペダル配置によっても、ヒール&トゥのやりやすさは違ってくる。ペダルカバーなどでアクセルとブレーキの距離や高さを調整してみるといいだろう。

練習が嫌いな人に朗報! 誰でもシフトダウンをきめられるアイテムが登場



PIVOT 3-drive BLP

価格: 3万450円
問: ピボット ☎0263-46-5901
HP: <http://pivotjp.com/>

コントロールは、縦22mm×横78mmとコンパクトなサイズなので、インパネに装着してもご覧の通り、シフトレバーに収まる。

ヒール&トゥが出来ないなら……

ヒール&トゥの練習はちょっと……、という人に朗報だ。シフトダウン時にアクセルをあおらなくても、自動的にブリッピングをし

てくれる、現行フェアレディZのシンクロレブ・コントロールと同等の機能を後付けできるパーツが登場した。3-driveはもともと電制スロットル採用車で、スロットルのレスポンスを調整するためのパーツだが、このBLPではその基本制御を活かして、シフトダウン時のブリッピング・コントロールを可能にした。実際に試してみると、本当に運転がうまくなったかのようにシフトダウンが決まり、ちょっとうれしくなってしまう。適合は、86/BRZやロードスター、インプレッサ、スイフトなど、現行の国産スポーツカーが中心だ。残念ながら輸入車の設定は無いとのこと。

