

ル・ボラン

1977年5月20日第3種郵便物認可 1996年3月1日発行(毎月1回1日発行)第20巻第3号

LE VOLANT

Monthly Automobile Magazine March 1996

時代はラテン!

3

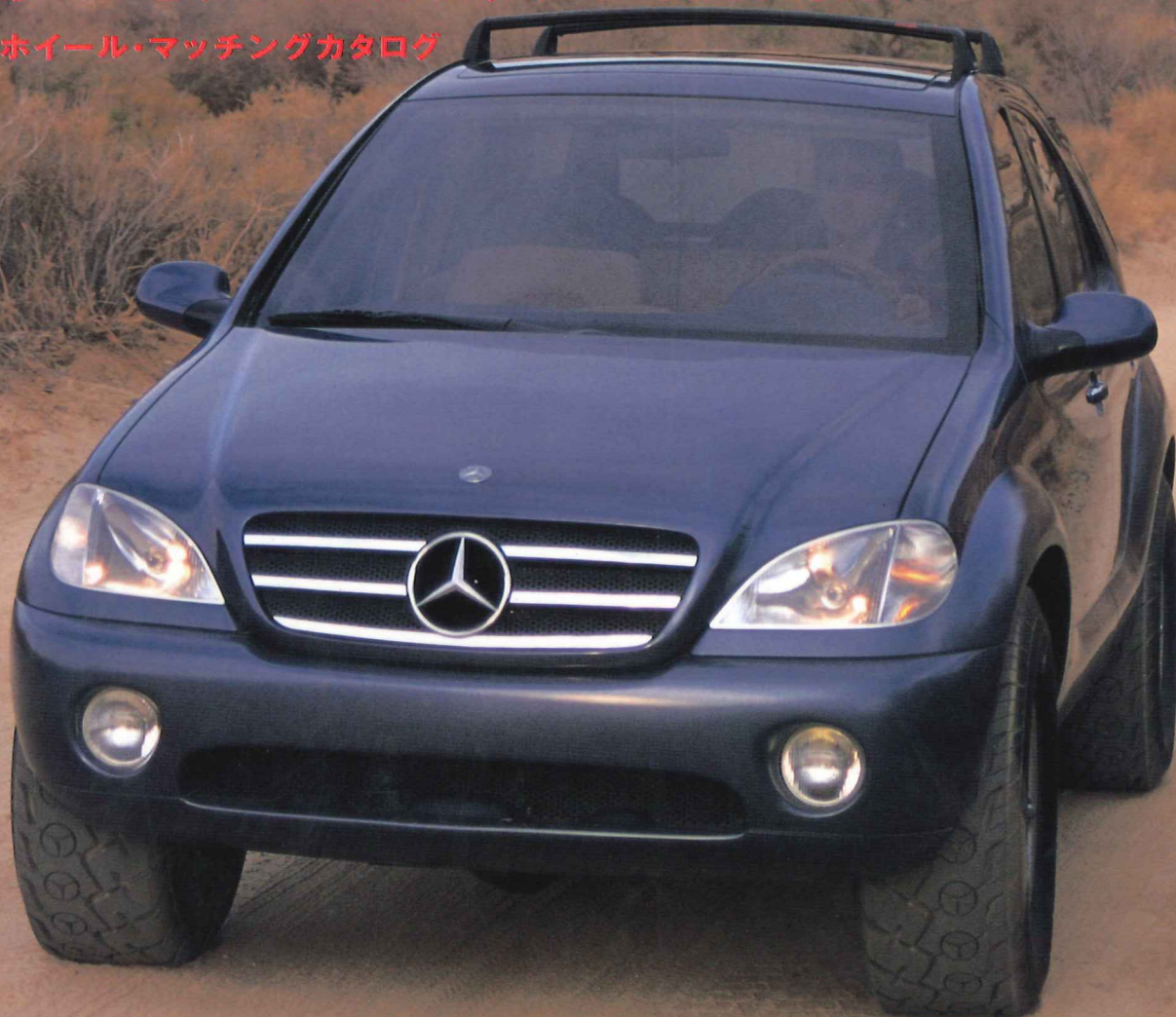
7リポーターによるイタリア/フランス7社の徹底分析から
正規・並行輸入モデルまで大特集

小は大を兼ねる!?

ヴィータ/トゥインゴ/114/バンダ/マーチ大比較

初公開メルセデスのRVスタディ“AAVision”

ゴルフⅢホイール・マッチングカタログ





ROAD IMPRESSION

感謝します! 大フィアット様

FIAT Cinquecento Trofeo



J.SASAME K.MOTOIKE
 リポート=笹目二郎/フォト=本池邦雄
 取材協力=ジー・エス・ティー ☎045-961-1334/ビアルペーロ ☎054-277-0578

さて、パート4では、“とんがったラテン達”と題して、正規輸入されていないが、魅力的なモデルを紹介していく。トップバッターは、希少も希少なフィアット・チンクエチェント・トロフェオだ。1台は最近輸入されたばかりのもので、もう1台はイタリアで実戦経験もあるといわれ、すでにエンジンを全開にしているもの。たかだか903ccというなかれ、アバルトの手が入れられると、チンクエチェントもこんなに変貌、楽しいクルマになってしまうのだ。

なりは小さくても 間違いなくホンモノ

ラテンのクルマの楽しさは、言葉や文字で表せるものではない。今回の特集にちなんだクルマのなかでも、これこそ極めつけ、だ。クルマは大きければいいってもんじゃないし、パワーがあればいいってもでもないというところ、これは証と言ってもいい。確かに、トロフエオとはトロフィーのことだが、こいつは飾るんじゃない、走らせたほうがはるかにオモシロイ。

このファイアット500——おっとリンクエチエントと呼んで下さい——をなぜトロフエオというのか、読者諸兄、諸姉（今回は絶対に必要）は先刻ご承知のはずだ。ファイアットは自社製品販売のために、いや、そうじゃなかった、前途有望、将来性のある若者達に、格安の費用で本格的なモータースポーツを経験させてあげようという主旨、または人材発掘の意味もあって、入門カテゴリーのワンメイク（ラリーが中心）を企画、協賛している。そのファイアット・リンクエチエント杯を争うために生まれてきたのが、このトロフエオなのだ。

したがって、腕（と度胸？）を競うのが目的であるから、マシンはパワー

競争になってはいけなし、その必要もない。ちゃんとcatと銘打ってあるように、キヤタライザーもついたまま、つまり公道走行可能な状態で、ただほんの気持ちだけ、アバルトが開発した専用のキットを組み込んで、チューンしてあるのだ。

アバルトのこころづくしともいうべき、その低価格に抑えられたキットを組み込むと、最高出力が39psから55psへとアップする一方、ボディ補強やサスペンションの強化、ロールゲージの装着など、よりテクニクを駆使しやすい改造、安全性確保も本格的に行なわれることになる。

だから、このまま公道を走ることについては、もちろん違法で、実際のレースやラリーなどの競技に参加する以前の、練習用としても最適だろう。まあ、頑張つてコーナーを攻めたとしても、そのスピードはたかがしれているかもしれないが、本格的な仕様から得る経験は貴重なものとなるはずだ。

それに、若者なら絶対に所有欲がすぐられる外観。ベタベタ貼られたステッカーなどホンモノの出で立ちは、改造レーサーと間違われる可能性もあるが、そんな時でもこの可愛らしさは、敵対心さえ和らげてくれる効果を持っている。そのうえ、903ccと148



7mmの車幅による普通車のナンバーは、Kカーとは間違えられないから、いわれなき蔑みを味あわなくてもすむ。車検証をチエックしてみると、車両重量は790kgと軽量。ということなら、このリンクエチエント・トロフエオ、それこそコマネズミのごとく、軽快に山野を駆け巡れるはずである。

ちよつと前置きが長くなってしまつたが、では、イタリア産ロボットネズミを操縦した印象を——。

今回の2台は、1台がヨーロッパで組み上げられたばかりのニュー。一方がイタリアで実戦も経験したと思われる、といつても新車に近いもの。フロントウインドーの上端に貼られたステッカーの、SALITAとは坂道、つまりこの2台がヒルクライム仕様である



▲黄色のスプリングはアイバップハ製、ショックアブソーバーはシルシュタイパン製、組み込まれるブレーキパッドは、フェロード製、スベサーの厚さにも注目されたし！



▲手曲げで、ひとつひとつ作られていることが、パイプのしわやタイコの溶接の具合で分かる。これが、実に小気味のよいサウンドを叩き出すのだ。

▼Rのきつい上りコーナーを立ち上がつてくると、イタリアで実戦経験もあるというトロフエオ。そのためか、サスはもう1台の新車より固められており、ドライバーの好みに応じてセッティングされた感じがうかがえた。



ことを示している。なるほど、ラリー仕様にはある大きなアルミ製のアンダーガードがないわけだ。陽気なイタリア人でなくとも、イタリアものはいつてもおしやべりに余念がない。ちよつとやかましいほどのアイドリリングも、2台が揃うと、それが音楽に聞こえてくるから不思議。まず、乗つてみたのは、ニューのほうだ。全長の割に大きなドアを開けると、そこにはスパルコ製のフルバケットシートが待つ。そのシートに潜り込む前に、これもスパルコ製のロールゲージを跨がなくてはならない。パイプ径はちよつと細身にも思えたが、ダイアゴナル式の骨格は頼もしくも見えた。シートに座つて、前後を調整、TWRサベルトのフルハーネスをひとつずつ差し込んでいくと、これで出陣の体裁は整う。モモのステアリングホイール



▲エンジンはヘッドが専用設計、カムシャフトのプロファイルも変更されている。圧縮比10.2で、最高出力55ps/6500rpm、最大トルク7.9kg-m/4000rpmというスペックだ。



▲これは輸入されたばかりのほう。スピードライン製の5J×13サイズのホイールに組まれるタイヤは、ミシュランの13/53-13と表示された、ほぼスリックといえるもの。乗り心地は意外と悪くない。



▲貼られているステッカーは、ただ単に競技車らしくするためのものではない。パーツを開発、供給している協賛メーカーのものなのだ。'92年末の発表時には、「ERG杯」の名も与えられており、そのステッカーもバンパーにあったが、消えているところを見ると、スポンサーを降りた?

細心の注意を払って 走る楽しさを教えてくれる

がちょっと近いが、シートのパックレストの角度調整は手間がかかるのでここでは諦めるしかない。
メーターナセルの横には、別個に設けられたレブカウンター。サンリマーも鮮やかに、挑戦的に居座るが、リミットを設定する2本目の針は意地悪く、4000rpmにセットされている。まだエンジンは組んだばかりであるから、慣らし中ということなのだ。

アイドリングは約1000rpmである。そのままクラッチを放しても進めるが、LSDの入っているデフにより、ちょっとでもステアリングを切りながらの発進では、スロットルを開けながら左足を上げていく必要がある。各ギアで4000rpmをめどにシフトアップしていく。そのサウンドはなかなか賑やかであり、それなりに雰囲気盛り上がりつつあるが、正直に言って、音の割には決して速くはない。

い。いずれ7000rpmぐらいまで回した暁には……である。

クラッチは強化型で、踏み込めがアツて頼もしい。ギアシフトはダイレクトではないから、やや剛性感に欠けるが、ゲートは分かりやすく、ミスシフトの心配は少なくてすむ。そのシフトワークは、結構楽しんだ。

ステアリングはマニュアルのラック&ピニオンだが、フルロック4回転というスローなもので、ミシユランのスリックタイヤは、レーシングタイヤ特有のスメツとした応答性だから、思ったほどの機敏さは期待できない。しかしながら、ノーズの軽さというよりボデイ全体の軽さは、アングーステアもなんのその、ちょっと大きめの舵角を与えていけばよい。

ブレーキはパッドにフェロドのレーシング008が組み込まれ、対フェロド性は心配無用、ガンガン踏んでいける。そして暖まるほどに、食いつくように効きを増す。登りこそ、ちょっと「待つ」間もあるが、下りともなれば、イタリアの元気なシニョーリ、シニョーレは、それこそスロットル全開のままコーナーへ飛び込んでいくのだろう。そんな時でも、臓物が喉まで出かかるほどの減速Gはお手のもの。ここでまた、ボディの軽さを実感する。

しかし、ここでスピードを殺し過ぎしてしまうのは考えもの。またはじめから加速作業をやり直さなければならぬからだ。だから、ステアリングを操作する際の、ひとつのリズムを掴むような手順の一段階として、ガツと踏んづけて、前輪に荷重がかかった瞬間にステアし、あとは横Gによる減速に任せようが無難だ。その後の進路はタイヤに聞いてくれ、とばかりにスロットルを開けてやればよい。

昨年末のポローニャ・ショーでのフィアット・アウト・コルセの発表によると、トロフェオによるシリーズ戦は、ヨーロッパ9か国に広がっているという。成功しているわけだが、考えてみると、こういうプランはメセナ活動に積極的なフィアットならではの、といえるかもしれない。ともあれ、ヨーロッパは若者にチャンスを与える大フィアットに感謝、だろう。





▲緩い下りのコーナーを、快音を響かせ、駆け降りてくるトロフェオ。ワインディングの下りはこのクルマの最も得意とするところ？ ギア比はノーマルと変わらないが、デフのギア比は4.46と低く、高速巡航は5速をもってしてもツライのだ。そのスタビリティは高いが、音に負ける。

▶ジー・エス・ティーが輸入した新車には、4連の補助灯(ヘラー製)が装着されていた。なお、同社によれば、ものがものだけに継続輸入の可能性は薄い、一応の販売価格は250万円前後という。



▼スバル製フルバケットは、鮮やかなレッド。ヘッドレスト部分に、Cinquecentoの文字も織り込まれている。4点ハーネスは、これまた協賛会社のTWRサベルト社のもの。



く型式名で呼ぶところは、ボーイフレ

とところで、この静岡ナンバーのトロフェオのオーナーは、うら若きOLである。クーラーも組み込んで、もちろん通勤や買物と、並置の足として使っている。このクルマの前は、KPに長く乗っていた」などと、車名ではな



▲ステアリングは、モモのヴェローチェ。メーターナセルの右横に、アバルトのマークが入ったレブカウンター。4連の補助灯のスイッチが、ステアリングのホーンボタン右横に見えている。これは新車のほうのダッシュボード。



▲ベタル類はトロフェオのキットパーツのひとつ。実践経験ありというトロフェオは、ご覧の通り、大型フットレストを設けている。



▲キルスイッチは、ダッシュボード左側のエア吹き出し口を塞ぐような格好で取り付けられていた。これも実践経験を物語る。



▲ケージはダイアゴナル構成で、これでボディ剛性をかなり高めているようだ。このシートはイタリアから輸入されたもののようで、このようにシングルシート仕様だったという。

とまあ、思ったのだが、慣性の法則に律儀に従うネズミちゃん、そう簡単にはタイヤのグリップに体重を預けてはくれない。それに加えて、サスペンションは固めであるうえに、ブレーキングによってフルボトムしているから、路面がうねっていたりすると、ポンポン弾むようにピッチングを誘発することになる。そこで接地性が失われてしまうから、ステアしてもただでは曲がってくれないし、荷重が回復してグリップ状態になった時に、大きく舵角が当たっていたりすると、思いがけず切れ込むことにもなる。

ああ、結構いそがしい！ 本当に勉強になる！
 実際参加もあつたらしいもう1台のトロフェオは、レブリミットを示す針が7000rpmに設定されていた。こちらのほうは、やはりえらく気持ちよかった。実際のところ、トルクの出は6000rpmまでで、7000rpmまで回すというのは競技中ならともかく、気分で行く上ではあまり意味がない。だから、3000~5000rpmという回転帯に保っておくというような走り方が、心理的にも余裕を持って楽しめる快感ゾーンだ。
 その排気音は、素晴らしいのひとこと。スロットル開度と負荷に呼応する雄叫びは、快音というにふさわしい。負荷を背負って詰まったような感じの音から、一気に吐き出されたように吹けさせる快感はたとえようもない。

もしギヤラリーがいたなら、ちょっとしたコーナーの進入でも、減速にスロットルを緩めないことだ。音が変わって、臆病さを悟られてしまう。そんな時には、一段低いギアに落とすとして進入していけばいい。ブンブン回して、高回転を保ったほうがなじしろ気分がいいし、エンジンのためにもいい。

軽めながら、ヴォーン、ヴォーン、ヴォーンとけたたましい排気音を露払いに、観光客も途切れた年末の箱根山中を駆け巡った半日の、なんと楽しかったことか。クルマから降りると、マインス4度の寒風も、頬に気持ちよかつたのである。

インドの影響かもしれないが、この可愛らしさと活発さをえらく気に入って、お気に入りのぬいぐるみなんかも同乗させている。「オートマ、パワステでなくっちゃ」なんていつている軟弱な男の子達よ、いまにオモシロイことはみんな女の子に取られてしまうよ。ま、その横に乗せてもらうのはいいかもしれないが……。



▲ケージはダイアゴナル構成で、これでボディ剛性をかなり高めているようだ。このシートはイタリアから輸入されたもののようで、このようにシングルシート仕様だったという。