

オートジャンブルとは  
英国流クルマのノミの市  
クルマに拘る楽しみが溢れてる



次号1997年4月23日発売  
オートジャンブル  
立風ベストムック ⑤⑥

vol.14

# A u t o j u m b l e

■特集1 ポルシェ・ボクスターの水冷エンジンをバラす

■特集2 シャシー&エンジンを改良・究極のネオヒストリック

ポルシェ・ボクスター

ルノー4/R8

トヨタTE27レビン

ヒノコンテッサ

フィアット・チンクエチェント

ホンダS800/スペシャルS

ライトウエイト・ケイターハム

ジネッタG4





最近、ラテン系スモールカーのなかで俄然注目を浴び始めているのが、フィアットのヌオーヴァ・チンクエチェントだ。より正確にいえば、1.1 lエンジン搭載のスポーティング。このクルマ、これまでも輸入されていたものの、いまひとつ目立ってはいなかった。が、プジョー106ラリーがマイナーチェンジで1.6になり、かなりマイルドになってしまったことから、いきなり“チューンして楽しむクルマ”の筆頭にあげられるようになったのだ。そこでここでは、まずノーマルを、もうここまでやれるという見本に6速ミッション装着車を、次にパーツカタログ、さらにこんな楽しみ方もあるってことで、スイートをベースにした“勝手にアバウト仕様”を紹介する。トロフェオもいいけれど、目ざす究極は上のフォトにあるようなヨーロッパ選手権用のスポーティング。ホント、チンクエチェントって、面白いゾッ!!

# ラテン系 スモールカー ファンに捧ぐ

ヌオーヴァ・チンクエチェントの  
正しい遊び方



FIAT Cinquecento  
 -Sporting  
 -Sporting 6 Speed  
 -Suite

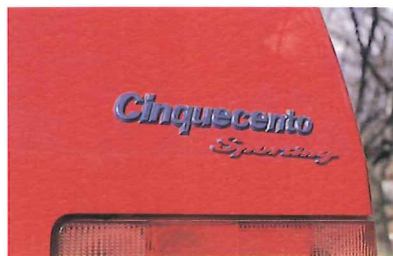


Photo: 水野孔男/編集部  
 Report: 小倉正樹  
 取材協力: オートリーゼン  
 Phone: 052-774-6151  
 取材協力: ビアルベロ  
 Phone: 054-277-0578  
 取材協力: レマンカーズ  
 Phone: 0722-70-6896

# チンクエチエント スポーティンングの持つ ドライブビンググファン



ボディサイズは全長3227mm、全幅1487mm、全高1435mmで、ホイールベースは2200mm、重量は735kg。SOHC4気筒エンジンは1108cc、圧縮比9.6で、54ps/5500rpmのパワー、8.8kg-m/3250rpmのトルク。ヌオーヴァ・チンクエチエントはご存知のようにポーランド・フィアット製で、スポーティング用のFIREエンジンはイタリアで生産され、ポーランドに送られ、組み付けられる。タイヤ&ホイールはデビュー当時、4.5J×13に155/65SR13だったが、マイナーチェンジで、5.5J×13(ET=30.5)に165/55HR13という組み合わせに。



ノーマルの900に比較すると、シート地がスポーティな黒となり、フロントが大型化され、よりサポート性の高いものになっている。ダッシュボードは、助手席側をえぐり込んで棚状とした基本造形そのままに、センターコンソールを加え、メーターパネルにタコメーターを組み込んでいる。ステアリングはノーマルにレザーを貼ったもので、シフトノブもレザー。今時、室内がフルトリムでないというのも珍しく、樹脂部分の品質感もうひとつだが、これも国産車では得難いチープシックと考えるべき。チンクエチエントは、スポーティングであってもベーシックカーなのだ。

ということですが、まず、ノーマルのチンクエチエント・スポーティングである。シヨールデビューは、ヌオーヴァ・チンクエチエントが発表された'91年末からおよそ3年後となる'94年のバリ・サロン。フィアットはすでに、サイフの軽い若者のモータースポーツ入門用に、ラリーやヒルクライムでウデを競う「トロフェオ」シリーズを設定、実施していた。そのパーツを開発したのは、WRRCランチャ・デルタ・インテグラレを手がけた、あのアバルト。そうした背景にあって、上がってきたスポーティなイメージを突撃に結びつけようと、市場に投入されたモデルなのである。



Kカーとほとんど変わらないサイズだが、なにしろ存在感が違う。

かないといえはそれまでのだが、運転時の面白さは全然違う！ホイールベース2200mm、固められた足ということから、想像される乗り心地の悪さは、意外や感じられない。ボンボン跳ねると予想したのだが、そうした感触はなく、むしろハーシユをあまり感じさせない、角が取れた乗り味。ノンアシストのステアリングは、ロック・トゥ・ロック3.8回転と早くなく、忙しく回さねばならないが、思ったほど重くはない。

エンジンは、パンダやウーノから借用してきた、なんでもないFIRE1.1リッター。このSOHC1108ccは、最高出力54ps/5500rpm、最大トルク8.8kg-m/3250rpmというスペックに過ぎず、特に高性能というわけではないが、全長3227mm、全幅1487mmで、たった735kgという軽いボディに組み合わせられると、これが結構頼もしい。なんでもないが、元がOHV889ccの39psであったことを考えると大したものという評価になり、排気量増大に優るチューンはないというのを実感させられるわけだ。

公表パフォーマンスデータは、0-100km/hが13秒8、0-1000mが36秒ジャスト、最高速が150km/h以上というもの。以前のAJの谷田部テストでも、大体そのような線で、0-4000mが19秒前後、最高速が145km/hチョイという数値を出している。これにしたって、国産のKカーにも完璧に負けてしまいう性能でし

で、ワインディングでは、そのうちピュンピュン飛ばすようになっていく自分に気づくことになる。ロールこそ許すが、フロントの粘りは相当なもの。オーバースピードでコーナーに進入しても、アクセルオフでノーズはクイッとイン側に向き、それでいて、リアがブレクする気配もない。エンジンはうるさいといえはうるさいが、回せば回すほどに活気つき、しかも高回転をキープしても壊れそうな気配がないタイプで、効率のよい5速ミッションを駆使すれば、体感する加速感もは相当なものになる。

ようするに、このクルマ、絶対性能はともかく、ドライバーを熟くさせるなにかを確かに持っているのである！

なぜ、AJはチンクエチエント・スポーティングに力を入れたかって？ 小さなボディはタウンユースに最適で、経済性も高い。高速道路で使っても不満ない巡航速度を維持でき、性能的に問題がない。そしてラテン系スモールカーとしては価格が安く、パーツ類もそう高くなく、段階を追ってチューニングを楽しんでも、決してペラボリーな金額にはならないからだ。これはいい。

# プリント用6速ミッションを組み込んだスーパー！チンクエチエント



もうここまでできるという見本のようなスポーティングである。ピアルペーロは、すでに数10台もイタリアからの輸入を手掛けており、その太いパイプで、輸入前に現地でプリント用6速ミッションを換装したという。日本では、部品を手に入れるにも時間がかかり、なにかトラブルがでると、それで作業が止まってしまうと予想されるから、これは実にクレバーな方法。「もしリクエストがあれば、もちろん対応します」と、鳥羽さん。

エンジンルームは、OMP製のストラット・タワーバーが横たわり、ヘッドカバーも“テスタロッサ”となっているため、とても眺めがいい。このエンジン、SOHCながら、コンピュータのロムチューンで吹け上がりがよくなっており、リミッターも外しているため、レッドゾーンが始まる6000rpmは軽く越えて、とにかく気持ちがいい。ピアルペーロでは、今後、点火系を触り、いずれはエンジン内部にも手をを入れていく予定というから、楽しみ。

イエローボディにホワイトホイールのマッチングは、きわめてスポーティな印象。よく見ると、ハッチのチンクエチエント・スポーティングのエンブレムの下に、誇らしげに6スピードの文字が加わっている。これも、プリントの6速から借用してきたものだ。ピアルペーロ車は、マイナーチェンジ後のモデルで、テールレンズのフラッシャー部分が半透明。



又オーヴァーチンクエチエントにいち早く注目していたのが、静岡のランチア専門ショップ、ピアルペーロだ。037のメインテナンス、デルタ・インテグラールのチューニングでも有名なオーナー、鳥羽昭伸さんは、あのアバルトが開発したということで、チンクエチエント・トロフェオに興味を持ち、早い時期にその1台をイタリアから輸入している。

スポーティング・ピアルペーロ仕様の概要をお伝えしておく……

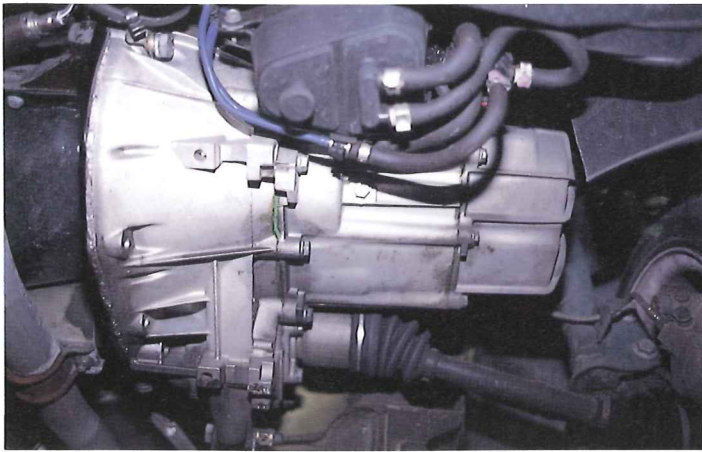
ご覧の通り、車高はノーマルに比較してかなり下がって、前傾姿勢。これはアイバツハ製のローダウン・スプリングを組み込んでいるためで、フロントで約35mm、リアで約15mmのダウンになっているという。ダンパー類は現段階、オリジナルのまま。

もちろん、多少レートが上がると予想されたことから、これにボディ側が負けないよう、OMP製のストラット・タワーバーを組み込んでいる。

装着するタイヤ&ホイールは、オリジナルの165/55R13のビレリP7000Zに、自らホワイトに塗り変えた5・5J×13のBWAのプリストル。オフセット38mmのこれをそのまま履かせると、ステアリングのアームに干渉するため、16mmのスペーサーを採用している。スペーサーを入れ込んで使用するため、オリジナルのボルトは使えず、スバルコ製の延長ボルト(92mm)を組み込み、ナットで締める方式としている。

エンジンは、鳥羽さんにしてみれば、まだライトチューンというところ。イタリア製のリミッターカットのコンピュータを装着するにとどめている。エキゾースト系もエンドマフラーをこれもまたOMP製に交換している程度。今後は、プラグ、プラグコード、エアフィルターの交換など、一連の手順を踏み、それでモノ足りなければ、等長マニホールドへの変更、ヘッド研磨などトライする予定という。

そして、注目はなんといっても、6速ミッションの搭載。驚くかなれ、プリント55の



注目の6速ミッション(左)。5速と比較すると少し長く、右側のホイールハウスの空間に飛び出しており、タイヤの切れ角を制限しないとタイヤと干渉する。それにしても、ミッションの段数が多ければそれだけエンジンのパワーが有効に使えるわけで、これはやはり魅力的な装備だ。遊び心が表れているのが、ヘッドカバーの目立たない部分に、BIALBEROと記してあるところ(上)。

左リア回りの眺め。トレーリング・アーム形式であることが分かるだろう。赤いスプリングはもちろん、アイバハ製。ダンパーは、たとえばコニ製などといったところだが、これ、実はオリジナルに赤の塗装をしただけ。気分を盛り上げる演出のひとつ。エンドマフラーは、“TONDO”というネーミングのOMP製。これがまた、素晴らしいサウンドを聞かせ、体感加速を向上させている。あるいは、絶対に欠かせない装備？

タイヤ&ホイールのマッチングを、ビアルベロ仕様で探してみると…… 右のフォトは、スバルコ・ハイ・クロモドラにヒレリP7Fの組み合わせ。アイバハ製のローダウン・スプリングが作り出す前傾姿勢とあいまって、かなりコンペティションっぽい。前述の、“ヨーロッパ・カップ”用マシンのような雰囲気、なかなかのルックス。

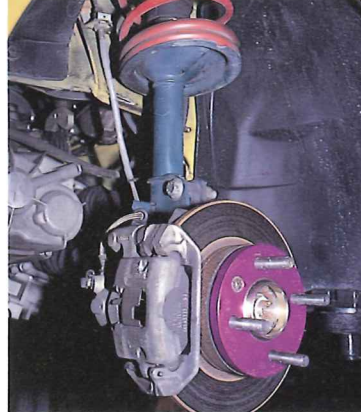
BWAプリストルの5.5J×13、オフセット38mmに、ヒレリP700-Zの165/55R13の組み合わせ。16mmのスパーサーを挟んでいることもあって、踏ん張り感は充分。タイヤ、ホイールとも純正サイズであって、乗り心地とハンドリングのバランスもよい。サンリのマークのセンターキャップをつけたのは、もちろんビアルベロ。念のため

こちらは、5.5J×13、オフセット36mmのスバルコ・ハイ・クロモドラにヒレリP7Fの175/50R13の組み合わせ。もちろんスパーサーは挟み込んでいる。タイヤが太くなった分、たくましさが増している。スバルコでは、“チンクエチエント・スポーツ・ターニング・マルチーニ・カップ”というオフセット29mmのホイールも出しているから、それがよりベターか。

参考に、タイヤの径を比較してみよう。左の小さく太いのがP7Fの175/50R13、まん中がP700-Zの165/55R13、右が元々のサイズである155/65R13、もちろん、これもP700-Z。ベストな組み合わせは、やはり5.5Jホイールに165/55R13だろう。175はグリップ性能が上がるが外乱に弱くなり、乗り心地もやや低下する。155は5Jホイールならお勧めできるが……







フロント・サスペンションは、ダンパーはオリジナルのまま、アイバハ製のローダウン・スプリングを装着。5.5J×13、オフセット38mmのホイール、BWAプリストルを装着するため、92mmの延長ボルトに16mmのスパーサーを組み合わせている。タイヤが165/55R13のヒレリP700-Zと変わらないものの、トレッドが広がっており、これが少なからずコーナリング性能を高めている。視覚的にも踏ん張り感が出て、いい感じだ。



フルバケットは、ボディのイエローとよくマッチする色のモモ・コルセ製。鳥羽さんによれば、スポーティングをスポーティングらしく走らせようとするれば、フルバケット装着は必然。オリジナルのシート位置は、膝から下が長い欧州人体型にはいいが、胴長短足の日本人体型にはどうしてもシックリとこない。したがって、フルバケットにして、全体に低くしたうえで、前後の高さを調整したほうがいいというわけだ。



通常、メーターパネル関連をいじるとすれば、メーター盤をホワイトにするとかだが、鳥羽さんは、マルチーニ・カラーをアクセントにしたカーボン・パネルという芸の細かいところをみせる。このメーター、なぜか見やすい感じでもあったが、それは、シート位置ばかりではなく、実は工夫してステアリング位置も少し下げているからであった。神経の行き届いたセッティングだ。



一方で、同乗者への配慮も忘れない。カーボンファイバー製のナビ用フットレスト(スバルコ製)を装着しているのだ。デザイン的には、特にどうということもないものだが、炭素繊維の目地がスポーティ。室内の演出ということでは、アドトリムもカーボン・パネルのものに変更しており、モノスコイ凝りよう。変更点の多さ、作業の膨大さを考えると、スサマジばかりのマニアックさといえよう。さて、工賃にしたら……。

これは、結果的に1〜2速があまりにも低くなってしまったためと思われる。フロント55の6スピードのデフのレシオは、ノーマルがスポーツタイプと同じ3.87であるのに対し、4.92という超ローギアード。ボディがより重いフロントには合っても、スポーティングにはちょっとマッチングが悪いというわけである。

「承知してます。ですから、次はファイナル比を変えるか、いっそのこと、6速らしい6速のギア比を設定して、イタリアで作らせることも検討中です」

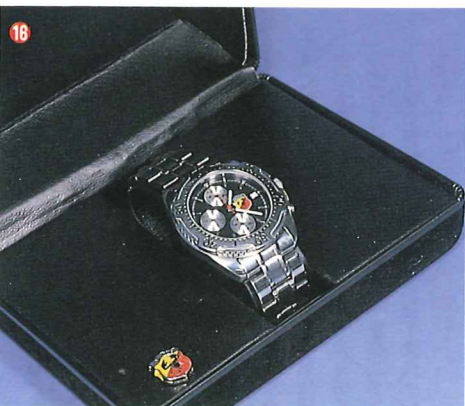
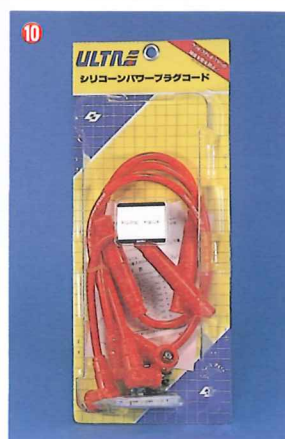
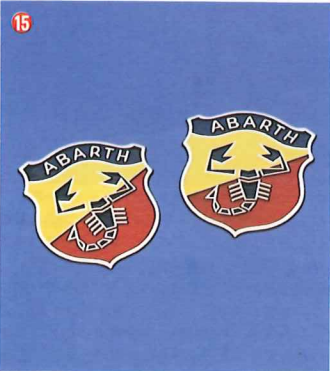
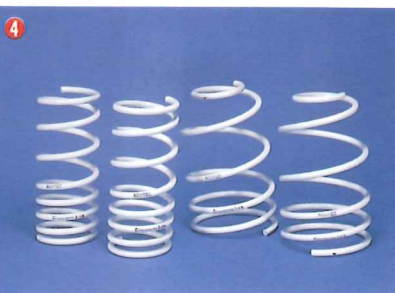
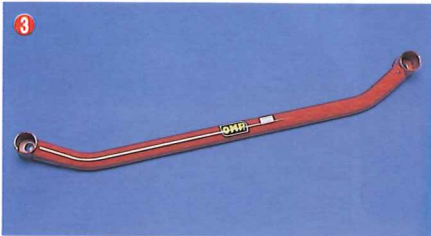
と、これは鳥羽さんの弁。イタリアとのパイプが太いチューナーらしい発言。まだまだヤル気なのだ!

6スピードの6速をまんまドッキングさせているのだ。フロント55の6スピードもスポーツタイプと同じFIREーリッターエンジンであり、装着できないものかと考えたのがコトの始まりという。

さて、これを試乗に借り出して、日本平のワインディングを駆け巡ってみると……ハンドリングに関しては、アイバハ装着の効果は絶大というべきで、ロールがよく制御され、コーナリングスピードは確実に上昇。ただし、タックイン減少も弱まっているから、より積極的に、正確にステアリング操作を行なう必要も出てきたといえそう。シビアにもなっているのだ。

気になる6速ミッション搭載の効果というのは、功罪相半ばするところというところだろうか。加速が鋭くなっていることは、体感できる。特に発進では顕著で、たとえば、0〜400m加速で5速ノーマルが19秒前後だとすれば、あるいはこの6速、18秒を切るかもしれないというダッシュをみせるのである。しかし、ワインディングでは、いささか勝手が違って、2速と3速が離れすぎていくような印象を受ける。2速ではエンジン回転数が上がり過ぎると思われるコーナーを、3速にして回ると、加速が思うようにならず、脱出スピードが遅くなってしまうのだ。

# FIAT CINQUECENTO PARTS CATALOGUE



スーパー・チューニングパーツ、アクセサリーが出回っている。レーシング・エキップメントの代表的存在であるスバルコやOMPはもとより、フィアット自体、'95年のポローニャ・ショーで、“アバルト・アクセサリ・ライン”を発表しており、触って楽しむ環境が整ってきたといえるのだ。ここでは、それらのいくつかを紹介する。

まずはタワーバー。①はドイツのフィアット・チューナー、ノヴィテックのもので、オールアルミ製。扱いはエストガレージ(☎0492-59-6000)だ。②はご存知、スバルコの製品で、ストラットのアップバーのボルトだけではなく、ハウジングに孔をあけて取り付けるようになっている。③のローワーバーはOMP製。

④の珍しいホワイト塗装のローダウン・スプリングは、これもノヴィテック製。フィアットの“アバルト〜”、つまり純正ローダウン・スプリングは、実はアイバハ製。スバルコ、OMPはもちろん、900用、スポーティング用と両方を揃えている。

ホイールは代表例として、⑤のスバルコ・バイク用モドラ。フィアット車のPCDは98mmでほぼ共通するが、チューニングの場合、オフセット量が少ないので要注意。で、⑥のようなスペーサー(16mm)が必要になるわけ。となると、⑦のような延長ボルト、⑧のような延長スタッドボルト&ナットも当然必要になる。そして、タイヤ。現段階、チューニングに使える13インチサイズで最高のロープロファイルが、⑨のビレリP7F、175/50R13となっているのだ。

エンジン関連は、第一歩が⑩の高性能プラグコード。やがて、⑪のリミッターを外したコンピュータに行き着くことになるはずだ。

エクステリア関連は、フィアットの“アバルト〜”の中から、⑫のテールエンド・スポイラーを。これ、実はツェンダー製だ。⑬のステアリングも“アバルト〜”にラインナップされているもので、これはモモ製。

気分を盛り上げるのに欠かせない⑭のステッカー類、⑮のようなエンブレムは、ともあれ、神戸のスピードショップFII(☎078-731-5765)へ。最後、⑯のリストウォッチは、驚くなかれ、これも“アバルト〜”に加えられているものだ。扱いはアウトリメツァ・エッセ(☎052-704-1370)。

スバルコ、OMPのチューニングパーツなどは、お近くの専門店に問い合わせせて欲しい。

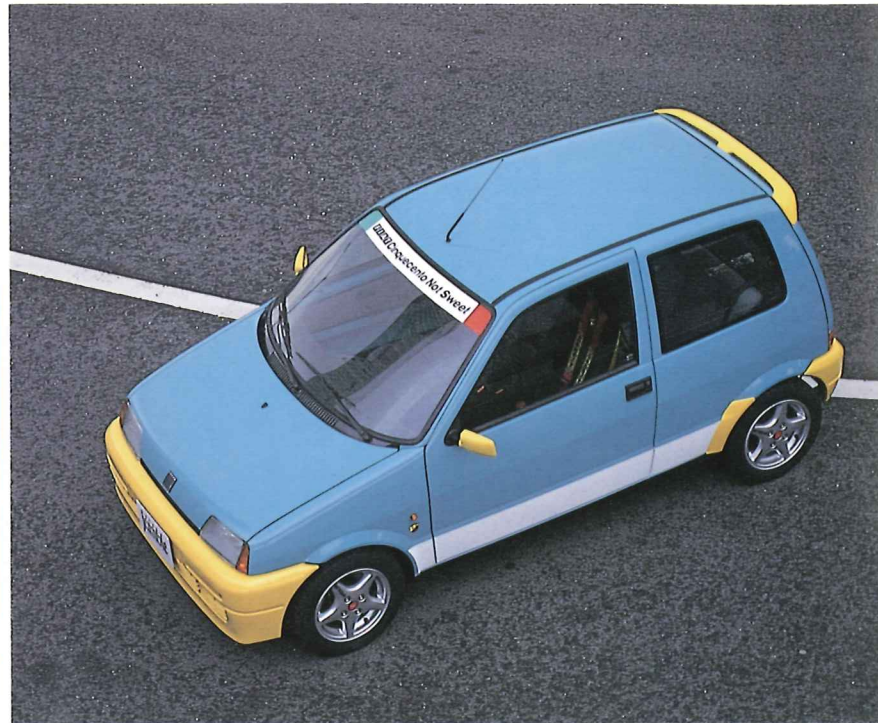
チューニングパーツの魅力をより引き出すために



# 9000のノーマルだつて こんな風にやれば 結構面白くなつてしまふ



撮影の日は曇り。もし、太陽が顔を出していたなら、ペパーミントグリーンにイエローというボディが、もっと鮮やかに見えただろうに。アバルトのTCRをイメージさせるボディサイドのホワイトの部分は、カッティングシート。OMPの Springs は前後平均的に40mmほど落とし、アイバツハとはまた違うカッコよさを生み出している。タイヤは900ということで155/65R13サイズをセレクトしており、ホイールはスピードラインの5J×13、オフセット36mm、16mmのスペーサーを挟み込んで使っている。「次はベネトン仕様かな」と山口さん。



ハッハッハッ、これって面白い。名付けて、「勝手にアバルト仕様」。ノーマルでもその気になっちゃえば楽しめるってこと証明みたいなものだ。

大阪・堺市のレマンカーズの山口恭寛さんは、この社名を聞けばすぐに分かるように大のフランス車好き。しかし、実は「隠れイタ車好き」でもあって、特に小さなクルマが好き。ヌオーヴァ・チンクエチエントも気になっていて、ヨーロッパに行った時とか、国内でもなんとなく部品を探して、それをキープしておいたのだそう。そして、たまたま国内未登録のスウィートを発見ついに「ほな、や

一方では、スピードライン製のアルミホイールやOMP製のタワーバーほかのキープしていたパーツの額がすでにかなりのものになってきたことから、コストを抑えて造ることも考えたという。仕事で付き合いのある仲間に頼み込み、たとえば、塗装やカッティングシート製作および貼り付け作業をやってもらったという。

ちなみに、前後のバンパー、テールエンド・スポイラーの塗装は、八尾のクラフト(☎0729990133)で、カッティングシートは大阪・浪速区のマル・ブリュス(☎066470813)。レマンカーズは本来フランス車のメインテナンスショップだから、パーツの組み込みなどお手のも



撮影場所のりんくうタウンへの往復でも、道行く人々が注目した!

「勝手にアバルト仕様」。ノーマルでもその気になっちゃえば楽しめるってこと証明みたいなものだ。

大阪・堺市のレマンカーズの山口恭寛さんは、この社名を聞けばすぐに分かるように大のフランス車好き。しかし、実は「隠れイタ車好き」でもあって、特に小さなクルマが好き。ヌオーヴァ・チンクエチエントも気になっていて、ヨーロッパに行った時とか、国内でもなんとなく部品を探して、それをキープしておいたのだそう。そして、たまたま国内未登録のスウィートを発見ついに「ほな、や

乗ってみると、確かにヤワではない。899cc OHV 4気筒エンジンから生み出されるパワー&トルクは、39ps、6.7kgmに過ぎないから、加速こそ自まじいものではないが、OMP製のタワーバーでより高まったボディ剛性、ローダウン・ Springsによる低重心、ロールの減少で、コーナリングスピードが数段上昇しているのがハッキリ分かる。他との比較は避けたいが、いわゆるひとつの「悦」に入るには十二分なパフォーマンスを示すのだ。

「どないですか? エンターテイメントがあるでしょ。ホンマはちょっと恥ずかしいんですけど……」

「ヤワなクルマじゃないぜ」と主張しているわけリアのエンプレムのスウィートの前にもノットをつけ、違いを強調している!

「ヤワなクルマじゃないぜ」と主張しているわけリアのエンプレムのスウィートの前にもノットをつけ、違いを強調している!

「ヤワなクルマじゃないぜ」と主張しているわけリアのエンプレムのスウィートの前にもノットをつけ、違いを強調している!