

ユーロ

EURO
HOT-HATCH

立風ベストム7①

ホットハッチ '98

たかぶる系に
スラムモーター
がぶる系に

106マキシ&
サキシ・キットカーほか
いま注目のフランス国内ラリー選手権マシン・レポート

チンクエチェント・トロフェオ
パンダ・カップカー解剖

スタッフが足で集めた
プレゼント大放し!



保存版

マップ・フォー・カーエンスージャスト

パリ編

ミラノ編

NOVITEC

VISIT German-Tuner



本國に我々が考えるようなチューナーがないとなると、ラテン系モデルを本格的にチューンしたい場合、どうすればいいのか？
 ダイジョーブ、マイフレンド。
 ドイツに行けば、ちゃんとある！ それもウンと濃いーのが。

新進気鋭のフィアット系チューナー
 若さ溢れる活動はヨーロッパでも注目の的

NOVITEC

▶開発担当のヘルムート・ギースル氏。彼もまだ29歳という若さ。もちろん、腕のよいテストドライバーでもある。



◀ノヴィテックを率いるウォルフガング・ハーゲドルン氏。まだ30歳という若さながら、経験は十分。フィアットのチューニングビジネスを始めたのも「つまるところ、好きだから」とウレシイ発言。

▶社名のノヴィテックとは、新しい技術、革新的な技術を具体化する会社になろうということで、ハーゲドルン氏とギーレル氏がアイディアを出し合って決めたもの。このクルマには、それがある。



◀「ノヴィテック」とはいえ、どちらかといえば、トコトコ走るというニュアンスのあるチンクエチエント・スポーティングだが、ノヴィテック・チューンにそんな面影はまったくない。スゴク速い!

◀大径のホイールを履くが、それだけのこと。このように、なにもやっけないように見えて、走り出せば上級車をも蹴散らかす実力を持つというのには、実質を奪ぶ(モディ君にとっては、こたえられない)仕上げだろう。

▼最高出力を101psとしているが、これは最低限確保されるデータであって、実はもっとパワーが出ていたという。'96年7月に発売を開始したこのチンクエチエント・スポーティング用のターボキットは1年で176台が売れたという。



▶195/45R15を履かせるために、フロントフェンダーにはこんな加工を施している。割り切りのいい手法。



◀タイヤはミシュランのSX-GT。ホイールはノヴィテックのタイプN1で、サイズは7Jx15 (ET27)。向こうに見えるのは、76φツインのエンドを持つ同社オリジナルのDTMルックのエキゾースト。



◀ターボが圧入する空気量に見合うガソリンを供給するのに、ノーマルのコンピュータでは不足? パッテリー前にサブコンピュータ。

もっと速くに チューンを楽しむ

訪問したのは、南ドイツのステッテンという小さな村に本拠を構える、ノヴィテックというチューナー。近年、急成長を遂げたところ。チンクエチエント・スポーティングにターボを装着、なんと100ps以上というパワーを獲得し、最高速も200km/hに迫ると公表、俄然注目を浴びたチューナーである。

まず驚いたのは、代表として出てきたウォルフガング・ハーゲドルン氏が、見るからに若かったこと。聞けば、まだ30歳。同社が発足したのは89年というから、ハーゲドルン氏は、23歳か24歳という若さで会社を興し、社長になったということになる。しかも、彼らがやり始めたのは、当時、ドイツではまだまだ需要が少なかっただろう、ファイアット車のチューニングだ。

「結局、イタリアのクルマが好きだったということにつきるでしょう。ファイアット系を本格的にやっていると、ところが少なく、チャンスがあると考えたのも確かですが、もうひとつの理由は、チューニングをもっと身近なものにしたいという考えがあったことでしょうね。ご存知の通り、以前、私はルーフに在籍しました。ルーフはボルシェをベースに展開しているわけですが、それだけにコストがきわめて高い。私は、もっと速くに、チューニングを楽しむ方法はないものかと考えていました。その答が、ファイアット車であるということだったのです」

VISIT German-Tuner

▶これが、本社ショールーム。'89年にスタートしたノヴィテック、確かな技術力でたちまちフィアット系チューナーのトップクラスに位置するようになった。小さいが、決して侮れない本格派チューナーである。



▼広くはない倉庫。まだアイテムはそれほどないにしても、こうしてキチンと整理されているのを見ると、なにか安心する。



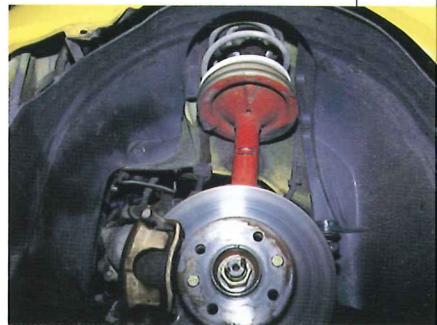
◀ショールームに飾ってあったスポーツシートは、キングドラゴン。どうやら、同社はこのメーカーと密接な関係にあるようだ。



▲スプリングは、本来、アフターマーケット用には作らないといわれるクルーヴァ社の製品。もちろん設定値はノヴィテック。もちろ



◀ギースル氏の仕事場。ショールーム裏の工場は4~5台が入れば、もう満杯というスペース。常にリフトは埋まっているという。



▲ショックアブソーバーは小ロット生産ができるイタリアのメーカーに、同社がスペックを決めて発注しているもの。

NOVITEC

▶ステアリングが変更されていること、ダッシュのメーター周辺にカーボンパネル風パネルがつけられる以外はノーマル。これがノヴィテックのやり方。



同氏は、シュツットガルトのボルシェ社の販売部門に約3年、ルーフ社に約2年半勤務後、前述のように'89年にノヴィテックを興している。ルーフ社では技術的なことを学んだうえ、気の合う仲間をも得ることになる。開発担当のヘルムート・ギースル氏(29歳)は、同じくルーフ社でチューニングというものを学び、ターボに関連するノウハウを習得したという人なのだ。

経済的に余裕のあるはずがないふたりが、ルーフを飛び出してノヴィテックを興す。ただただチューニングに対する熱い思いがそうさせたに違いなく、それ自体驚くべきことだが、それにしても大胆。若さがあつてのことといえそう。

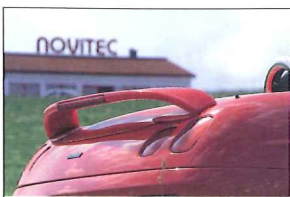
なるほど 優れるコストパフォーマンス

噂のチンクエチエント・スポーツエンジンは、実に超々ホットハッチであった。エンジンは1108ccという排気量そのまま、メルセデスも使うシユヴィッツァー製のターボチャージャーを装着、圧縮比を8・3に下げ、もちろんコンピュータのロムも変更、さらにサブコンピュータもつめて、最高出力101ps/5500rpm、最大トルク15・0kgm/4600rpmを得ている。

サスペンションは、同社オリジナルの50mmダウンとなるスプリングに、同社が設定値を決めてイタリアのメーカーに作らせているというショックアブソーバーを組み合わせる。シユーズは、7Jx15というサイズのアルミホイールに、195/45R15というサイズのミシュランS XIGT。こんなに太いものが必要なかどうか、乗るまでは疑問だったが、乗れば必要といわざるを得なくなる!

ギースル氏による、リポーターをナビシートに載せてのデモランは、実に圧倒的なものだった。加速Gのすさまじさは、とてもこれがチンクエチエントとは信じられないほどのもの。コーナーに進入しての横Gも強烈。ところが、サスペンションは執拗に路面を捉え、フロントがズリズリ膨らむ様子なく、さらにリアがズバツとブレイクする気配もない。

では、乗り心地はどうなのか。これが悪くない。ドイツらしい路面のよさもあ



▲バルケッタのエアロパーツは、なかなかカッコイイ。失礼ながら、ドイツ人のデザインとは思えないほど、ボディに溶け込んでいる。

▶これは同社として珍しいエアロキット装着のプリント。エンジンとサスペンションのチューンでやってきた同社だが、'96年、一連のエクステリアパーツも開発するようになっていく。



▶テールはサード・ブレイクランプ付き。我々としては、さらにエアロパーツが充実することを望むが……。



▶ドイツでも人気があるというアルファ145のチューニングプログラムにも、ターボを用意しており、145唯一のターボキットとしてヨーロッパ各国から注目されているという。アルファでなくする気がないが……。



▼試乗車のエンジンは、208ps仕様。0~100km/hが6秒6、最高速247km/hというパフォーマンスデータを叩き出している。



▲タイヤが太く見えるが、そのはずで、215/40R17。ホイールは7.5J×17(ET30)。これも76φツインのDTMタイプ・マフラーを装着。



▲ニュルブルクリンクでテストしていたそうで、少し荒れていたバルケッタ。こうしてテストを繰り返すのもTUVの基準をクリアするため。だから、ドイツのチューナーものは、信頼性が高いのだ。

ったのかもしれないが、乗り心地には滑らかさといったものが感じられ、チンクエチエント特有のピッチングの気配も無い。ノンパワーのステアリングは相変わらずスローだが、回頭性はノーマル以上。といって太いタイヤが路面に影響されて、チヨロチヨロするようなこともない。上出来なのである。

ということで、リポーターは数分もすると、今度はギースル氏同様、スロットルを目いっぱい踏みようになっていた。それで分かったのは、ターボのブースト効果が出て盛り上がるトルクを感じられるのは、3500rpmあたりから。トルク感を維持したまま、タコメータの針はレッドゾーンの始まる6000rpmを超えて、7000rpmに近づく。まるで小排気量であることを意識させない、めざましい加速！アウトバーンでスロットルを床に踏みつけたままにしておくと、やがてスピードメーターの針は180km/hでも超えた！

エキゾーストノットは、フシューという低めの音、スロットルを全開にすると、たちまちビジュッと、ウエストゲートが開いてエアを逃がす音が聞こえる。ともあれ、とんでもないチンクエチエント・スポーティングだ。0~100km/h加速は7秒9、最高速は188km/hとなっているのである。

思わず知らず、最もインパクトの強かったチンクエチエント・スポーティングの話が長くなってしまったが、バルケッタ、145の印象を手短にお伝えしておく――。

チンクエチエントと同じ手法で仕上げられたバルケッタは、スポーツ走行といった場合、シャシーバランスのよさが感じられて、実に気持ちよく楽しいハンドリングでもあったが、一旦タウンスピードになると、乗り心地の悪さが露呈。上体は常に揺られ、オープンボディの緩さも感じられるようになった。

これはどうやら、少し前までニュルブ

ルククリンクでテストをしていたため。サスは通常のものより、ややハードなセッティングということで、そのコンフォート性については少し上乘せして評価しなければならぬようだ。

それにしても、ターボ装着で最高出力188ps/5600rpm、最大トルク31.1kgm/4100rpmというスペックになったエンジンは、このボディを0~100km/h7秒2で加速させ、236km/hという最高速まで導く。文句のつけようがないではないか！

エアロパーツをつけない、比較のおとなしめの外観を持つアルファ145もまた、想像を超える速さ。

208ps/5800rpm、36.9kgm/4200rpmというパワー&トルクを得たエンジンは、アルファ独自の心地よいエキゾーストノットは失うものの、0~100km/h6秒6、最高速247km/hというパフォーマンスを表現して、これも相殺すれば、確実にプラス評価が出来るチューニングだ。

ノヴィテックのプログラムに、NAのままのチューンがないわけではない。しかし、ドイツにおいては、コストパフォーマンスの高さ、すなわち、ターボチューンなら費用がそれほどかからない割に性能がめざましく向上するということが改めて見直されつつあり、自ずと中心はターボになっているという。

チンクエチエント・スポーティングの、この高性能がたった4000マルクの投資で得られると知れば、賞賛に値するチューニングと評価せざるを得なくなってくる。バルケッタにしても、アルファ145にしても、6000~7500マルクで得られるなら、なるほど、それは正しい選択。ドイツでは、人気を博すのも当たり前というわけだ。

若き溢れる集団は、今後、アルファやランチアの新型についても、積極的にチューニングプログラムを設定していくというから、期待しておこう。