

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る



次号1997年8月26日発売  
オートジャンブル  
立風ベストムック ⑥9

vol.16

# A u t o J u m b l e

■特集1 英米レプリカ・コブラ427大百科

■特集2 A110のシャシー&エンジン性能のメカ的検証

A112

フィアット500

アルファGTV

TVRグリフィス

ウエストフィールド

ヒューラー

フレイザー

ロータスGT1

A L P I N E

# FIAT Cinquecento Trofeo

その連続と続く伝統は  
やはりアバルトが開発した  
チンクエチエント・トロフェオが受け継ぐ

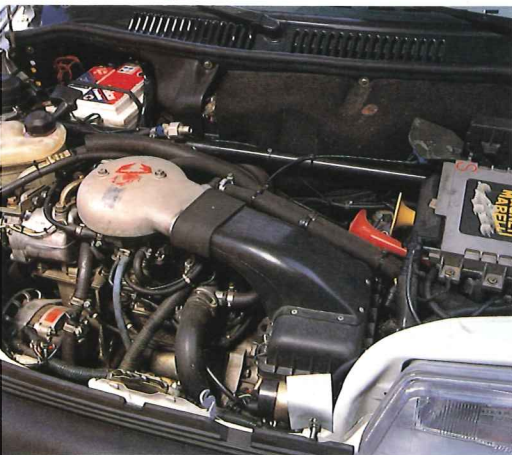


取材協力：ピアルペーロ  
Phone：054-277-0578

ヘッドカバー上のアルミ製パーツにはサソリのマークが入り、アバルトのチューンであることを主張する。最近オーバーホールを済ませたばかりのことで、タコメーターはレッドゾーンを示す針は6000rpmを指していたが、絶好調時、8000rpmまで軽く回っていたという。4-2-1のエキゾーストは非常に気持ちのよい音を聞かせる！

ここに紹介するトロフェオは、一昨年、静岡のイタリア車、特にランチアが専門の、その名もピアルペーロが、037やデルタ・インテグラレを扱ってきた経緯から興味を持ち、イタリアから輸入したもの。その仕様はラリー用ではなく、サリタ用、すなわちジムカーナ、ヒルクライムなどのタイムレース向け。で、4連の補助灯、アンダーガードなどが装着されていない。驚くなかれ、オーナーは20代前半のOL。通勤にも使っているという！

完璧なレーシングだが、ローランニングコストを意識したセッティングだから、日常の使用が可能になっているのがいい。



そこで、現在のトロフェオである。フィアットが'93年から、若者のモータースポーツ入門用に、あるいはタレントスカウトのために展開しているシリーズ戦は、チンクエチエント・トロフェオである。

手元に、'92年末に出た「第1回チンクエチエント・トロフェオ」という題名のプレスリリースがあるので、これを参考にその概要をお伝えすると……

「フィアット・チンクエチエント・トロフェオ……ヤングドライバーがラリーで経験をj得るために設定された、シングルメイク・ラリー・チャンピオンシップ……の第一回が1993年に開催されます」

で始まるそれは、続いて、チンクエチエント900が競技車両で、リーズナブルなコストでモータースポーツに入門できるよう、車両規定はランニングコストをなるべく下げるように設定されているとしているクルマ自体、10%オフで購入でき、5レリースを消化すれば、さらに20%が戻ってくる仕組み。そのうえ、ドライバーとナビゲーターのレーシングスーツを含めて、トロフェオ用に開発されたキットが20万リラ以下で購入できるともしており、このほか、参加者をサポートするチームにも特典が与えられるという。

我々が注目するクルマそのものは……

そのキットは、信頼性と安全性を保証するよう、またローランニングコストであるよう開発されており、たとえば、ロールバ-I、TRWサベルトのシートベルトはFISAホモロゲート、エンジン、ガソリンタンクの出火防止システムはCSA-Iの規則に合致するものという。小さいといえども、ホンモノの競技車両というわけだ。

エンジンは903cc。カムシャフト、エアフィルター、エキゾーストマニホールドはモディファイドしたニューデザイン。もちろん、コンピュータはマップが変更される、油温上昇防止にオイルクーラーも装着される。圧縮比は10:2で、最高出力はおおよそ55ps/6500rpm、最大トルク7・

# ■ 気になるイタリアン



900にはタコメーターがないから、後付けのものを装着しており、これがその昔を思い出させて、いい感じ。フロアにはよりペダル操作がしやすいようにパネルが追加され、ペダルはノンスリップタイプの大型のものに。



やたらとパーツメーカーのステッカーを貼っているようだが、これは要するに、トロフェオのテクニカルスポンサー、協賛会社のもの。しかし、このレイアウト、カッコイイ。

ドアのセッケンがイタリアでの実戦経験を物語っている。その上部には、トロフェオ・フィアット・チンクエチェント・サリタと記されているのだ。現在もそうであるかどうかは定かではないが、少なくとも第1回の93年の、ラリーのほうのメインスポンサーは、石油会社のERGで、このため、シリーズは“ERGベトロール・カップ”とも呼ばれていた。



もちろん、ホンモノの競技車両だから、レギュレーションに則って、安全装備もきちんとセットされる。キルスイッチも「ご覧の通りだ」。

ホイールはスピードラインの「セフィロ」の5J×13（ET 38mm）。タイヤは輸入時、ミシュランのスリックタイプSB 20の175/13が装着されていたが……



ケージに囲まれて、スポンサーでもあるスバルコのフルバケット。サリタ仕様だから、本来は運転席側のみだが、普段の足としての実用性も考え、助手席を後付けしている。



クロスビーム式のリア。ホイールは、当時まだチンクエチェント用の設定がなく、フィアット車に汎用の、オフセット量の多いスピードラインを装着するため、スペーサーがはめ込んでいる。



ストラット式のフロント。ダンパーはピルシュタイン製、スプリングはアイバツハ製。競技車両としてホイール交換時の作業性をよくするためだろう、ボルト式だった装着法は、スタッドボルト&ナット式に。



ボディ剛性の確保にも大いに貢献、結果的に操縦性にも好影響を与えていると思われるダイアゴナル式のロールケージ。パイプの取り回しに、アバルトの長い経験がうかがえるようだ。

このクルマを運転すれば、その面白さにすぐに夢中になること確実だ。イタリアで何度か実戦経験を持つクルマらしく、車高調を持つサスペンションはすでにおそらくベストと思われるところにセッティングされており、ハンドリングはこれがチンクエチェントかと思うほど素晴らしい。で、そのうち集中して、コーナーの進入ではいかにブレーキを短くし、どうライン取りするかというのを懸命に考える。パワーがあるわけではないから、無理、無駄をなくし、スムーズなラインを心がけるようになる。つまり、スポーツドライビングの基本に戻るなるほど、これならモータースポーツ入門用として最適

アバルトというのは、やはりスゴイ存在だ。このトロフェオ、小さくともサソリの毒は強烈であることを、再確認させてくれたのである。

9 kg/m<sup>4</sup>000 rpm となっている。参考のために、ノーマルのスベックを記しておく、排気量899 cc、圧縮比9.0で、39 ps / 5500 rpm、6.6 kg/m<sup>3</sup>000 rpm である

ドライブトレイン関係は、クラッチが強化型に。ミッションのギア比は変更されないが、デフはローギアード化され、4.07から4.46になっている。

サスペンションはピルシュタイン製ダンパーに、アイバツハ製スプリングの組み合わせ。フロントにはもちろん、タワーパーが装着される。ホイールはスピードライン製の5J×13。ブレーキはパッドのみがフェロド製に変更される。

そして、このリリースには謳っていないが、我々にとって最も重要なことは、このトロフェオ車両の開発は、ランチャ・デルタインテグラレでのWRC参戦をやめた、キバツノに本拠を構えるアバルトが行ったということ。アバルトの名こそ付いていないが、トロフェオは間違いなくアバルトのクルマなのである。

いうまでもないことなのかもしれないが、このクルマを運転すれば、その面白さにすぐに夢中になること確実だ。イタリアで何度か実戦経験を持つクルマらしく、車高調を持つサスペンションはすでにおそらくベストと思われるところにセッティングされており、ハンドリングはこれがチンクエチェントかと思うほど素晴らしい。で、そのうち集中して、コーナーの進入ではいかにブレーキを短くし、どうライン取りするかというのを懸命に考える。パワーがあるわけではないから、無理、無駄をなくし、スムーズなラインを心がけるようになる。つまり、スポーツドライビングの基本に戻るなるほど、これならモータースポーツ入門用として最適

アバルトというのは、やはりスゴイ存在だ。このトロフェオ、小さくともサソリの毒は強烈であることを、再確認させてくれたのである。

アバルトというの、やはりスゴイ存在だ。このトロフェオ、小さくともサソリの毒は強烈であることを、再確認させてくれたのである。

アバルトというの、やはりスゴイ存在だ。このトロフェオ、小さくともサソリの毒は強烈であることを、再確認させてくれたのである。

アバルトというの、やはりスゴイ存在だ。このトロフェオ、小さくともサソリの毒は強烈であることを、再確認させてくれたのである。