

ユーロ

ル・ボラン車種別徹底ガイド⑬

立風ベスト67⑬

# ホットハッチ

## PEUGEOT & CITROËN

EURO HOT-HATCH

VOL.2



完全詳報

# プジョー206



フランス国内ラリー選手権を席巻する  
シトロエン・クサラ  
キットカーに迫る!

ヨーロッパ現地試乗

## ルノー・クリオⅡ / フィアット・セイチェント

Let's Enjoy Racing!

### 盛り上がってきたゾ プジョー205カップ

プジョー205大特集

日本仕様変遷史 / メンテナンス・ツーリング

スタッフが足で集めた

レアモノ・プレゼント大放送!!



VISIT  
German-Tuner



## ザ・ハードチューナーの ターボ+6MTセイチェント

# Novitec Automobile

ドイツでいま、一番元気なフィアット系のチューナーといえば、ノヴィテックだ。  
この新進気鋭セイチェントが登場すると、早速こんな過激なチューニング・プログラムを発表した。

▶代表のヴォルフガング・ハーゲドルン氏。日本の代理店を募集中だが、「我々のポリシーを理解してくれて、地道にやってくれるなら小さなところでも」と、カタイところをみせる。



▼小さな村、ステッテンは、いまやフィアットのファンには聖地？ ノヴィテックのおかげで全国的に知られるようになったに違いない。セイチェントのチューニング・プログラムは、同社の名を更に高めることになりそうだ。

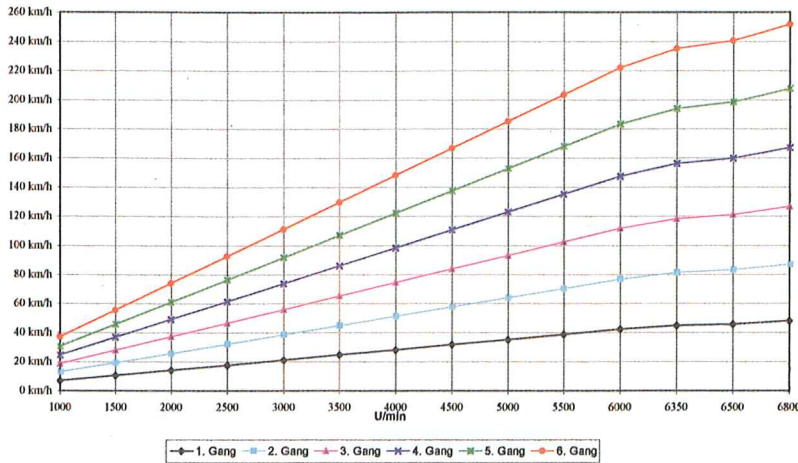


◀順調に業績を伸ばしてきたノヴィテック。これまでのところでは手狭になったということで、隣に新社屋を建設中。



## Cinquo Turbo 1,2l

NOVITEC



「エアリーナーはオープンタイプに。吸入効率の高さでは、やはりこれに限るとかしかし、熱の影響は無視できないが、」



▶バッテリーの手前に、サブコンピュータ。排気量をアップしたこともあり、その役割はますます重要なものとなっている。



▲ターボはこのショットでは見えないが、フロントバンパー中央真後ろあたりに鎮座。ノヴィテックのアルミ製ストラット・タワーバーが目立つものの、後はどちらかといえば殺風景なエンジンルーム。これが118psものパワーを出すなんて…



▲工場の奥のシャシーダイナモで、145のターボチューニングの結果をチェックしている。小さなお店だが、こういう設備は充実しているのだ。



◀取材の日にも、ドイツのフィアットのディストリビューターからセイチェンが数台届く。キット販売が中心であるがコンプリートカーの注文も多いというのだ。

## ついにオリジナルの2倍 118 PSを獲得!

「どうぞ、おいでになって、新しいセイチェンに乗ってみて下さい。もちろん、性能は前のチンクエチエントよりさらに向上しています。とてもファンなクルマに仕上がっていますよ」

ウォルフガング・ハーゲドルン氏は、我々の取材申し込みに対し、こんな風に歓迎の意を表してくれたのだ。

前回の「ユーロ・ホットハッチ」をご覧になった方なら、ノヴィテックというチューナーがどんなチューナーなのか、よくご存知だろう。創立は89年。ボルシェをベースに高性能車を生産するルーフで働いていた若い二人、ウォルフガング・ハーゲドルン氏とヘルムート・ギースル氏が、フィアットを対象とするチューナーとしてスタートさせている。彼らはもともとイタリア車好き、それに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つて、対象車種に、ドイツではクルマ自体が安いフィアットを選択したという。

彼らをビックネームにしたのは、チンクエチエントのターボチューニング。スポーツ用用に、ほぼオリジナルの2倍、オーバーを100psを実現するターボ・キットを開発してみたのだ。それが獲得する性能はもちろん、コストパフォーマンスの高さでも高い評価を得て、一躍フィアット系チューナーのナンバーワンの座につく。

一方、扱い車種を増やそうと、145を皮切りにアルファ・ロメオのチューニングプログラムも充実させていく。したがって、平均年齢がまだ20歳台という、この若き集団はいまや、フィアットとアルファ・ロメオのチューナーとして、ヨーロッパ中に名を馳せつつあるのだ。

「驚かれるでしょうが、チンクエチエントのターボ・キットは、すでに1000セット以上が売れました。アルファのほうも好評

を得ておりまして、我々のビジネスは順調に進んでいます。ということで、全体が手狭になってきまして、隣に新しい建物を建てているところです」

と、今年まだ31歳か32歳というはずの若き社長ウォルフガング・ハーゲドルン氏にこやかに語るのだから。

さて、では、今回試乗させてもらったセイチェンのチューニングの内容を公開しよう。そのプログラムは、チンクエチエントのものを基本としつつ、より充実してさらに凝ったものとなっている。

エンジンは、ついにブロックまで触るようになった。排気量上げるべく、ボアアップしているのである。オリジナルは1108ccだが、ノヴィテックはこれを1242ccとしている。ターボはメルセデスも使うシュヴィツァー製。もちろん、圧縮された空気は、一旦インタークーラーで冷やされ、シリンドラーに送り込まれる。このインタークーラーの位置は、エアコンのクーラーの位置。つまりエアコン装備車にノヴィテックのターボキットは装着できないということである。念のため。

燃調には、オリジナルのコンピュータにサブコンピュータを加える形(バッテリー前に位置)で対応している。吸入効率を高めるために、フィルターはオープンタイプを採用。ターボ装着のため、当然エキゾースト系も大幅に変更しているが、セイチェントで目新しいのはマフラー。試乗車はエントドマフラーに新開発の左右2本出しタイプを採用していたのだ。

こうして獲得した最高出力は、なんと118ps!! ついにオリジナルの2倍以上に達してしまった。

「前にもお話ししたと思いますが、実は、もっとパワーは出せます。バラツキがあったとしても、最低限確保しているパワーが118psだと思って下さい」

と、ハーゲドルン氏。恐ろしいことになったものだ!

# Novitec Automobile

VISIT  
German-Tuner

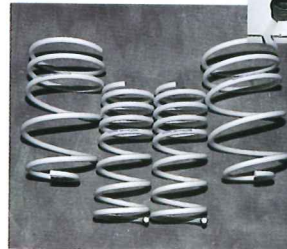
▶チンクエチエントの場合もそうだったが、ノヴィテックは、コスメティックにはあまりこだわっていない。走りに徹しているのだ。なお、注目の6速MTのギア比は、1速から、3・91、2・16、1・48、1・12、0・90、0・74。



▲タイヤは同社指定タイヤのミシュランで、銘柄はSX-GT。サイズは195/45R15。ホイールはタイプNI。オリジナルのディフューザーもあってなかなかのリアビューだ。



▲DTMタイプのエンドを左右2本出しとする新しいステレンスマフラー。径は76mm、3年間のギャランティ付き。



◀セイチェント用スプリングは、数種類あるものの、15インチのタイヤ&ホイール装備の場合はこの50mmダウンが使われる。

▲「私も最初は好きになれませんでした。でも、見慣れていくうちに、これはなかなかいいと思うようになりました」と、ハーゲドルン氏。



▶これがドイツ仕様のダッシュボード。エアバックはステアリングにももちろん、助手席側にも付くダブル・エアバック仕様だ。

## カタイ考え方を 本来の意味でのチューナー

とりあえず、乗せてもらうことにする。かろうじてだが、リッター100psを越える高性能エンジンは、しかし、キーを捻れば一発でかかる。DTMタイプは、少しバサバサした音を聞かせるものの、アイドリング自体はシッカリしたものだ。

ミッションは6速だ。アバルトがモンテカルロ・ラリー向けに制作したチンクエチエント・スポーティタイプのグループA同様の6速55の6速ミッションを活用しているのだ。低回転域のトルクの細さは相変わらずと思えるが、1速がさらにローギアード化されて、発進はラクになった。

だからといって、そのまま不用意にスロットルを開けるのは、やっぱりやめたほうがいいようだ。ブリスト効果は2500rpmぐらいから徐々に出てきて、3500rpm以上になると、突然狂ったようにトルクを爆発させる！ それに対し、身構え

ておかなくてはならないかといえば、そうでもない。サスペンションはレートを高めたオリジナルのスプリング（約50mmのローダウンとなる）に、減衰力を大幅に高めた、これもオリジナルのショックアブソーバーという組み合わせ。シユーズは、ホイールが7J×15にタイヤが195/45R15。このため、強大なトルクもあますところなく路面に伝えられ、クルマは姿勢を乱すことなく、加速体制に移るといわけだ。

たとえ、コーナーであっても、前のチンクエチエントほど、慌てなくて済む。セイチェントは、衝突安全を確保してボディ剛性も大幅に向上させており、その分サスペンションがシッカリ働くようになった。操舵もスッキリとして、反応も素早くなくなって、なにかあったとしても対処がラクになっている。サスに余計な動きが少なくなると、フリクションが低減され、驚くくらい、乗り心地さえよくなっているのだ。

走り始めは、ステアリングを握る手に力を入れていたリポーター、セイチェントの基本性能の高さが色々な方面に好結果をもたらしていることが分かってくと、今度は大いにリラックス、その圧倒的な加速Gを繰り返して楽しむようになる。

ノヴィテックが公表しているパフォーマンスは、いまのところたったひとつ、最高速度データのみ。5速6350rpmで193・8km/hというものだ。思うに、これはちょっとベシシステック。前のチンクエチエントは0～100km/hが7秒9、最高値が188km/hであるから、これを上回ることは確実なのである。

「随分、カタイ見方をするんですね」  
「我々はドレスアップチューナーではなく、本来の意味でのチューナーです。そうありたいと願っています。ですから、信頼性が第一。なにも飛躍する必要はない。着実にステップアップしていけばいいんです」と、ハーゲドルン氏はいふのだ。