

# ALFA ROMEO

## これが チャンピオンマシン! アルファ156 スーパーツーリズム

### 大解剖:156CIVTグループN

**SCOOP!!!**

156オートマチック  
&シーケンシャル



“ラテンの熱い血”をさらに熱く!!



イタリア現地試乗

## アルファ166

これからが旬? アルファ 155 大特集

カップカー大研究 / '92~'98日本仕様の6年間  
大公開 モディファイドカーファイル in JAPAN



▲ノヴィテックGTV3.0ピターボは、強烈なパフォーマンスを発揮するが、といってサスペンション関連に破綻はなく、全体的にうまくまとまっていることには好感が持てた。このイエローカラー、わざわざ全塗装をかけたものという。

# NOVITEC

▶ただでさえ詰まった感じのあるGTVのエンジンルームに、ターボを2個装着、配管まで考えるととなるとゾッとしてしまうが、ご覧の通り、ノヴィテックはきれいに収めている。



▶リアビューは、左右出しのマフラーを除き、特筆すべきものはない。丘の上立つのが、ウォルフガング・ハーゲドロン氏率いるノヴィテックの本社。右隣に新社屋を建設中だ。

◀排気効率がきわめて高く、エンジン性能の向上に少なからず貢献しているという左右出しマフラー。スバルターナ印象だ。



いま、ドイツでもっとも注目を集めているアルファ・チューナーは、ノヴィテックである。フィアット・チューナーであった彼らが、アルファのチューニングに手を染めたのは、145がいわゆるスーパーファリア・エンジンを搭載するようになってからだ。コストパフォーマンスに優れたチューンというものを重視する彼らが採った手法は、もちろん得意のターボ・チューニングで、そのパフォーマンスはドイツの自動車誌でも高く評価されたのである。

ノヴィテックは、もうご存知の方も多いと思われるが、あのルーフ社出身のウォルフガング・ハーゲドロン氏とヘルムート・ギースル氏のふたりが、フィアット・チューナーとして'89年に興した会社。彼らは彼ら自身、イタリアの車が好きだったということもあるが、サイフの軽い若者でもチューニングが楽しめるようにと、比較的価格の安いフィアット車をチューニングの対象としたという。

彼らがよく知られる存在となったのは、これもご存知だろう、フィアット・チンクエチエント・スポルティンゴのターボ装着モデルを登場させてからだ。それは、なんと100ps以上というパワーを獲得、最高速も200km/hに迫るといって高性能！しかも、そのキットパーツは信頼性に優れたもので、壊れる心配がなかったことでも高い評価を得た。

リポーターが訪問した昨年の秋、試乗可能だったのは145とGTV3.0のいずれもターボ装着モデル。156は未だ開発途上にあるとのこと、スプリングとタイヤ&ホイールだけを交換しているという暫定モデルの撮影のみ。

試乗の前に例によって、エンジニアであり、テストドライバーでもあるギースル氏の運転で周辺の田舎道をグルッと一周する。ノヴィテック145は、これがあの145とは信じないほどの加速力を示し、リポーターの背中をクイックとバックレストに押しつける。横Gのかけり方も半端ではなく、リポーターはただただ身体を支えるのに必死。ギースル氏の運転のスリリングさは、遊園地のジェットコースターの比ではないのだ。

このノヴィテック145、エンジンの排気量は1970ccのまま、圧縮比を8・2まで落とし、インタークーラー付きターボを装着して、208ps/5800rpmとというパワーを獲得している。最大トルクは36・9kgm/4200rpm。この圧倒的なパワー&トルクで、0→100km/h

▶145のオリジナルは、0-100km/hが8秒4、最高速が210km/h。このターボチューンのノヴィテック145はそれぞれ6秒1、244km/hとなっている。



▶ローダウンとなるサスペンションキットと、タイヤ&ホイールを装着しただけの156。とはいえ、この状態でも十分に魅力的。我々としてはセンスの良いエアロパーツの開発を望みたい。



▼2リッターのスーパーファイアは、ターボ装着で208ps/5800rpmと36.9kg-m/4200rpmのパワー&トルクを獲得。このエンジン、チューニングのベースとしては素性が良いという。



▲この145は日本に持って来ると、相当面白い反響があるのではないだろうか。どなたか、ノヴィテック・チューンを日本で展開してくれないものか。

▼エキゾーストはステンレススチールを使ったもので、エンドは70φデュアルDTMルック。仕上げの良さはさすがというべきか。



▲タイヤ&ホイールはミシュラン・パイロット・スポーツの235/40ZR17サイズに、8Jx17サイズのタイプN3ホイール。

## THE ALFA-TUNER of EUROPE

# 新進気鋭はターボチューンでコストパフォーマンスを追求



▶ウォルフガング・ハーゲドルン氏。30ウン歳という若さだが、経営哲学はシッカリとしたもので、特に急成長を望んではいない。今後、ノヴィテックとして開発に力を入れていくのは、やはりアルファという。

6秒1、最高速244km/hというデータ  
を叩き出している。  
自らステアリングを握ってみると、この  
145、相当な悍馬であることが分かる。  
3500rpmあたりから現れ始めるブー  
スト効果は一気に爆発して、猛烈な加速を  
展開。それは一瞬、ステアリングの応答性  
をも失わせる気配を感じさせて、ステアリ  
ングを握る手に思わぬ力がこもるほど。タ  
イヤ&ホイールは205/40ZR17という  
ピレリP7000に、7.5Jx17サイズの  
のタイプN4ホイールという組み合わせだ  
が、それをもつてもホイールスピンは  
止められず、一体どうなるのかドキドキし  
ていなくてはならない。その乗り心地にし  
ても、このクルマはスパルタンといえはス  
パルタン。しかし、そんなところが非常に  
面白く感じられるのだ。

一方のGTV3.0は、これまた猛烈な  
クルマである。外観上は、純正色では用意  
されないはずのイエローのボディカラーが  
まず目を引くが、注意深く観察すれば、フ  
ロントのリップスポイラーがノヴィテック  
のオリジナルに変更されていることに気づ  
くはず。前後のサスペンションがノヴィテ  
ック・オリジナルに変更されて、車高がク  
グッと下がっていることも、やがて分かっ  
てくるはずだ。

ただでさえ速いクルマだというのに、ノ  
ヴィテックはこれにツイスターボを押し込  
み、最高出力を308ps/5800rpm  
までに、最大トルクを45.1kgm/45  
00rpmまでに増強している。ターボは  
メルセデスも使うというシユヴィツァー  
製である。もちろん、ドライブレインに  
も変更を加えており、クラッチ関連の強化  
は当然、さらにパワーを有効に使うべくミ  
ツシヨンを6速に変更している。

ちなみに、6速のギア比は1速1.52  
0.0、2速1.235、3速1.152  
0.4、4速1.156、5速1.0971、  
6速1.0816で、ファイナル比は3.  
545。どうやら、156の2.5の6速

を流用する形だ。  
ノヴィテックのチューニングは、先の1  
45にしても、このGTV3.0にして  
も、速さを加えることはもちろんだが、基  
本的にはアウトバーンでの使い勝手をよく  
するといった、ドイツでは主流の、いいか  
えればある意味でドイツでしか通用しない  
チューニングである。我々日本人にしてみ  
れば、アルファのチューンドカーというの  
に、エキゾーストノットにそれらさがま  
ったくなつて、ほかのメーカーのもの  
と変わらぬターボの音を聞かされるとい  
うのはあまり納得がいくものではない。

だから、リポーターの独断と偏見でい  
わせてもらうなら、ノヴィテックのターボチ  
ューンは、4気筒までとして、アルファ伝  
統の6気筒に関してはエキゾースト系を、  
たとえばノヴィテック得意の左右2本出し  
にするぐらいでとめておいたほうがいい  
ように思う。

しかし、評価しておかなくてはならない  
のは、ノヴィテックは、アルファを速く走ら  
せようという姿勢が、ほかのどのチューナ  
ーよりも明確で、本来の意味のチューナー  
の姿勢を貫いていることである。その手段  
がたとえターボであっても、そこは評価さ  
れて然るべきところと思われれるのだ。

「我々は、基本的には今後ともターボチ  
ューンで行こうと考えています。繰り返しま  
すが、我々は値段の高いものを買ってしま  
おうとは思っていません。ターボなら、コ  
ストパフォーマンスが高く、それが可能と  
なりえます。ええ、156もそうした方向  
です。コンピュータ関連、エキゾースト系  
サスペンション系のラインナップは、15  
6も例外ではありません。ええ、我々とし  
てはあまり望むところではありませんが、  
少しオフイカルチューンもトライする計  
画です」

代表であるウォルフガング・ハーゲドル  
ン氏は、まだ30歳代前半というのに、実  
シッカリとした経営ウイジヨンを持ってい  
るのである。