

クラッと来そうなラテン系ニュー・モデル急増。そのライバルを探したら、やっぱりラテン系だった!

ティーポ6月号 第11巻第10号  
平成12年6月1日発行 毎月1回1日発行  
平成3年4月2日 第3種郵便物認可

2000年 **6**月号 定価 **590円**  
No.132

カー・マガジン ティーポ

# Tipoo

Dramatic Car-magazine



主な内容●フェラーリ360モデナ対F355の“ワンメイク・レース仕様”サーキット対決●ルノー・クリオRS2.0対ブジョー206S16の“フランス産FWDピカイチ・スポーツ”対決●ランチア・リブラ対ブジョー406の“上質ミドル・サルーン”対決●フィアット・セイチェント対ブジョー106改マキシ●アルファ・ロメオ166対ブジョー607●シトロエン・サクソ対フィアット・ニュー・プント●などなど興味津々対決山盛りだぞ!

**KURAKURA, THE NEW FACE!**

つい引っぱられちゃうラテンのブランニュー。だが!

# 強敵はラテンにあり!

最近デビューした魅力的な新型車には、なぜか生まれはラテン! というヤツが多い。それだけイタフラが元気の証拠なのだが、けれどそのライバルを探すと、やっぱり敵はラテンなヤツになっちゃうのだ。んじゃちょっと対決させてみようってのが、今回の特集だよ。



オベル・アストラ・クーペ  
ブジョー406●キャデラック  
BMW 3シリーズ・カブリオレ

太田哲也の  
連載エッセイ

Dramatic Scene  
オスカ・ドロモス

Purchase Project  
ポルシェ・ボクスター  
が欲しい!



エリーゼ・スポーツの公道仕様登場! 正式名称は「**エクシージュ**」だ!  
**フェラーリ360モデナのGTレース仕様、発見!**

連載ますます絶好調、汗と涙のコミックス!  
田中むねよしの「**BOLTS AND NUTS!**」

ターボあり、オバフェンありのミニマム・スポーツ!!

# DOPING LATIN SMALL

ドーピング  
ラテンスモール

ラテンのスマールカーは小さいながらも良く回るエンジン、軽い車重でワインディングなどではなかなか速いが、いかんせんパワーの足りなさは否めない。そこでここではエンジン増強、足回り増強のドーピングスマールを紹介しよう。

文：河口まなぶ／撮影：柏岡裕之、神村聖／協力：ノヴィテックジャパン TEL03-3551-7980、COOLMOTORSPORTS  
(スペシャルステージ TEL047-432-0119、YMワークスTEL0721-25-6694)

最終目標180PS!!  
PEUGEOT 106 S16  
Tipo Version



加速ジャンキー  
FIAT Cinquecento  
NOVITEC TURBO



## PROFILE

河口まなぶ：今年30才を迎える、そろそろ若手とも呼ぶようになってきた自動車評論家。2月中旬には念願の子供を出産（娘さん）し、仕事も私生活もかなり充実している。

ノーマル比2倍の118PS  
FIAT Seicento  
NOVITEC TURBO

与えられた性能を無理なく全て引き出す楽しみを存分に味わえるのが、ラテンのピッコ達の最大の魅力。それは小排気量で非力とか、あまり高くない限界性能ゆえのものだ。が、慣れ親しみそれを操るドライバーのスキルが上がると、どうしても物足りなさを感じるのは事実。

もちろんタイトな時や下りなど、状況によつてはそのままで十分に楽しめる。が、上りや直線が多い場面ではさすがにパワーが欲しくなるし、中々高速コーナーではもう少し高い限界性能が望まれる、と思うのは一無いモノなだりだが、実はそんなワガママに応えるクルマがあった。それが今回紹介するフィアット・チンクチェント・スポーティングとセイチェント・アバルトの2台である。

この2台は、元々ボルシエのチューナーであるルーフで働いていた2人の人物が、89年にドイツでフィアット系を対象とするチューナーとして設立して以来、今やドイツで一番元氣なフィアット系チューナーとして名高い存在となった「ノヴィテック」の手によりチューニングが施された過激なマシン。で、どんな内容かという点、なんと大胆にもターボ（一）を装着してしまっただけなのである。

もう少し詳しく説明すると、チンクチェント／セイチェントに搭載される1108ccの排気量を持つ直列4気筒SOHC、通称FIREユニットはノーマルでは54PS／8・8kgmというスペックだが、これにノヴィテック製のインタークーラーターボ・キットとエグゾーストシステムを装着することで約101PS／16・0kgmと、ノーマルの約2倍にあたる数値にまで性能アップされているのだから凄い。

さらに足回り系では、ともにフロントにストラットタワーバーを備える他、車高調整式サスペンションキットを採用。またブレーキ系も合わせて強化されており、チンクチェントにフロントGT用のブレーキシステムを、セイチェントには強化パッドを与えるとしている。

このようにしてかなり過激な内容を与えられた2台は、実際に試乗してみるとやはり、かなり痛快な味わいを持つマシンに変身していたのである。

# (STANDARD)



## Seicento

●全長×全幅×全高：3319×1508×1415mm ●ホイールベース：2200mm ●トレッド：1264/1254mm ●車両重量：735kg ●エンジン形式：直列4気筒SOHC ●ボア×ストローク：70.0×72.0mm ●総排気量：1108cc ●最高出力：55PS/5500rpm ●最大トルク：8.8kg-m/3250rpm ●サスペンション：マクファーソンストラット/トレーリングアーム ●ブレーキ：ディスク/ドラム ●タイヤサイズ：165/55R13



インテリアはステアリング、バケットシート、プーストメーターなどが交換されているが、ステレオやエアコンなどの快適装備も残されている為あまりスバルタンな印象は受けない。ドラゴジは想像していたよりも取り易い。



ストラットタワーバー、耐熱テープ、イエローに塗られたヘッド回り、ダイレクト・エアークリーナーなどで装飾されているものの、ターボタービンが上から見ても見えない位置にあるので、乗って感じるほど、過激なエンジンであるという見た目のインパクトは薄い。

## Cinquecento

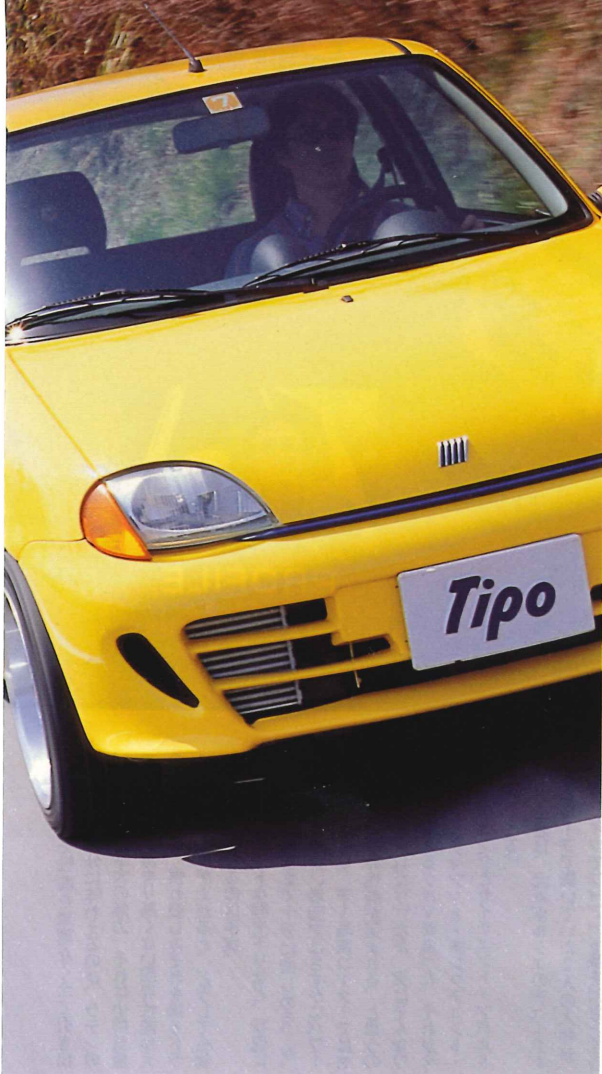


前から見た外観上は、ホイールとやや下げられた車高に気付くぐらいで、スポルティンクとそれほどの差は見られない。

整流効果を意識したリアウイングは羽根の部分をビス止めているため、ハイスピード、テクニカルなどステージの性質によって調整が可能となっている。



試乗車はセンター出しのデュアルタイプが装着されていたが、ノヴィテックではこれ他にセンター出しー本タイプ（楕円形）も用意している。



シートはノーマルのままだが、ヘッドレストにアバルトのマークが入るなどの洒落心を見せる。

チンクエチェント同様、コクピットでは後付けのプーストメーターが目立つ。



設計年次が新しいせいか、丸みを帯びたボディデザインは、チンクエチェントよりもひと回りもふた回りも大きく見える。ギリギリまで張り出されたタイヤ&ホイールはなかなかの迫力だ。

ノヴィテックでは、マフラーは試乗車の左右2本出しタイプの他に、センター・デュアルタイプ、センター楕円形タイプの3種類が用意されている。



ホイールはFには珍しいティールウムタイプのもの。星形の7本スポークで、スポーティーな雰囲気。

## Seicento



まずその見た目が、2台ともヒュンダイリアは基本的にノーマルのそれに近く、違いはリアに与えられた可変式のスポイラーが目につくことくらい。この辺り、ノヴィテックとは見た目よりも中身を重視するチューナーだということが伝わってくる。とはいえ、車高が低められたことや、サイズアップされたタイヤなど、その2台が醸し出す雰囲気はノーマルにはない迫力。よってクルマに触れる前に既に、「ヤンチャ」を感じさせる。

それにしても、約2倍となるパワーアップは、クルマを全く異なるものにしていく。まずチンクエチェント・スポルティンクだが、これは相当に「走れる」クルマになった。昔ノ湖スカイラインでノーマルを走らせた時には、微笑ましささえ感じるほどのとした走りの楽しさがあったが、ノヴィテックの手によるそれは、もはや本気にならずにはいられぬだけの実力を身につけていた。

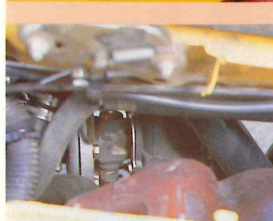
ターボが装着されたそのユニットは、4000回転を境として、いきなりその性格を豹変させる。そこまでは持てる力を振り絞って加速を行うような感じさえあるが、4000回転を超える辺りからいきなり過給が始まり、今までは全く質の異なる、パワー/トルク感が感じられ、クルマがグイ



過去にWRCに出場したグループA車両にも装着されているマグネシウムホイール、ブレーキはフロントGTから移植したもの。



低められた車高、調整可能なリアウィング、センター出しのデュアルマフラー、サイズに似つかわないファットタイヤなど、前から見るよりは幾分深みをます感じのリアビュー。



シートは運転席、助手席ともスバルコノバケットシート「REV」が備わるため、雰囲気はかなりレーシーなもの。

コックピットで一目目をひく後付けのブーストメーターは、ターボカーの証明。



チンクエチェント、セイチェントともにターボタービンはラジエター直後にあるため見にくい。



センターに取り付けられたタコメーターは、後付けのようにも見えるが、スポルティングには標準で取り付けられていた。ステアリング、ブーストメーター以外は特に目立つものもない。

ストラットタワーバー、ハイテンションコイル、ダイレクト・エアークリーナー、耐熱テープで武装したエンジンルーム。でもやはり、スペックほどの過激さは伝わってこない。(上) 今回の試乗車のエアロパーツはセイチェント・スポルティング・アパルトに装着されている純正品であるが、ノヴィテックでもフロント&リアのエアロバンパー、アイマスク、可変ウィング付きのリアウィングなどが用意されている。(右)



グイと前へ押し出されるのだ。その様子はまさに「炸裂」という言葉が似合うもの。高回転になればなるほどノーマルとは圧倒的に異なる速度の伸びを感じさせられる、非常に頼もしい力強さがある。また脱出時にスロットルを開けると、LSDを持たぬ前輪を激しく空転させるほどの力が湧き出す。これほどまでに力強い加速を見せるようになると、シャシーとのマッチングが気になるところだが、この辺りもキッチリと練られていた車高調整式サスペンションを装着した上にノーマルの155/55R13から、175/60R13へとサイズアップされた横浜のDNA・GPを組み合わせたものもあり、クルマの動きは終始安定したものとなっている。

ゆえに、その走りはチンクエチェントをワンランク上のクルマに感じさせるほど。オーバークオリティとさえ思えるブレーキはタッチに優れており、制動そのものに頼もしさを持っていて、これを駆使し、ブレーキを残しながらコーナーに進入していくような状況でも、テールはがんとして踏ん張り、徹底的にオン・ザ・レールの感覚が強い。というよりはむしろアンダーステアが強いと感じるほど。

これは筑波を走るために足回りがセッティング

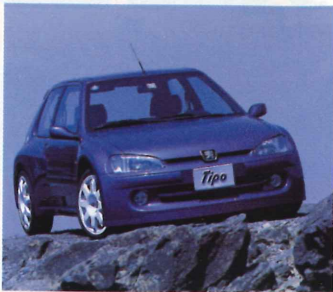


## Cinquecento

●全長×全幅×全高：3225×1485×1435mm ●ホイールベース：2200mm ●トレッド：1264/1254mm ●車両重量：760kg ●エンジン形式：直列4気筒SOHC ●ボア×ストローク：70.0×72.0mm ●総排気量：1108cc ●最高出力：55PS/5500rpm ●最大トルク：8.8kg-m/3250rpm ●サスペンション：マクファーソンストラット/トレーリングアーム ●ブレーキ：ディスク/ドラム ●タイヤサイズ：165/55R13



## プジョー106MAXI 連載開始!!



さてパドックバスを見てもらえば分かりますがプジョー206S16ティーパーションは今月を持って第一部終了となりましたつまりロードバージョンはひとまず完成ということになります。来年には206マキシへとパワーアップして第2部を再開する予定なのでその時までお楽しみに。それでもって206の次は今度は106S16を題材に遊んじゃおうかと思っております。モデファイは206同様クルモータースポーツにお願いします。



計画内容としては、エンジン(ポーター研摩)ハイカムピクバルブ、オーバードリフト、4連スロトル、エキゾーストシステムなど、足回りの強化(アム類ワンオフ製作、プジョースポール製車高調整式サスペンションシステムなど)、トランクシロントロール、電気モノの強化(バッテリー、ハイテンションコイル、オルタナター、アッシングなど)、インテリアのレシニングキア充実(パケットシート、シロントストローフ、ABCベタル、シフトノブ、ステアリング、フルハーネスロールオーバー)などとなっています。現在はマキシポテニスミッドレンジマクシウムホイール&ミッドレンジパイロットスポーツくらいで、これらで感じてます。



### MODIFIED POINT

NOVITEC製インタークーラーターボキット、NOVITECエキゾーストシステム、NOVITECフロント車高調整式サスペンションキット、NOVITECアルミ製フロントストラットタワーバー、NOVITEC可変ルーフスポイラー、フロントベンチレーテッドディスク・ブレーキシステム。

## 小さいナリに似合わぬ 荒々しさが身上

## 足回りバッチリの フントもあり

NOVITECジャパンでは、今紹介したチンクエチエントターボ、セイチェントターボの他にアルファ Romeo ターボ、5セチェントターボ、ターボ(208HP、3700cc)、アルファ Romeo 1.4 5ツインスパークターボ(208HP、3700cc)、バルケッタ、ターボ(188HP、3100cc)、チューニングキットなどもある。アルファ Romeo 1.5 6ターボは5月末日発売予定のスポルティンクタイプが掲載するので、詳しいことはそちらを読んでねお楽しみに。

また、フントの方は今回試乗できたので、ちょっとレポートを。このフント、足回りを中心に煮詰めただけあって仕上がり具合はバッチリ。ワインディングでのコーナー立ち上がりでは、どこからでも、どのラインでも踏んでいける感じがするほど。そのフントの内容を見てみると、NOVITECエキゾーストシステム(9万8000円)、フロント車高調整式サスペンションキット(19万8000円)、NOVITEC可変ルーフスポイラー(4万5000円)、NOVITECヘッドライトスポイラー(1万3000円)、NOVITEC16インチアルミホイール(5万円)、NOVITECフロントスポイラー(リップ・4万円)など、トータルで揃えることができるので、気になる方はNOVITECジャパンまで問い合わせを。



## 快適ささえ感じる 高剛性ボディ

### MODIFIED POINT

NOVITEC製インタークーラーターボキット、NOVITECエキゾーストシステム、NOVITECフロント車高調整式サスペンションキット、NOVITEC15インチアルミホイール、NOVITECアルミ製フロント・ストラットタワーバー。



ングされているからであらう。ただし、それゆえに片ノ湖スカイラインの荒れた路面では、路面を追従しきれずに飛び跳ねてしまう傾向もあるので、それなりに緊張感はあるのだ。

一方のセイチェント・アバルトは、チンクエチエントよりは穏やかな性格を持っていて、同じエンジンでほぼ同じチューニングが施されるにも関わらず、こちらの過給は回転の上昇とともに徐々に力感が増してくる感覚。とはいえず、その加速力でチンクエチエントに劣るワケではない。こちらはむしろ、チンクエチエント以上に伸びが良く、頼もしい力強さの中に洗練された印象さえ感じられるのだ。

ただしこのセイチェントは、タイヤが195/45R15とかなり大きなものが付いていたゆえ、片ノ湖スカイラインではやや消化不良といった感じを受けた。15インチゆえのグリップ力で、チンクエチエント以上に安定しきっている。さらにインチャップによる弊害で、タイヤがインナーに触れてしまうので、タイヤを使い切る、といった感覚は薄かった。とはいえず15インチを履いているにもかかわらず、バネ下のバタ付きなどは少なかつたから、そういう意味では足回りも洗練された雰囲気を持っていてはいい。よってその走りは、タイトなコーナーより中速以上のコーナーで光った。この手のモデルから受けるそんな状況でのスタビリティの低さは微塵もなく、さらにそこから加速していくだけの力強さをもっているから、抜群に気持ちがいいのだ。

というワケでターボチューンが施されたこの2台は、実に痛快なマシンに生まれ変わった。ノーマルではその走りに馴れ合いを感じる部分もあったが、この2台には真剣に向き合わせるだけの、「本気」が存在していたのである。

そういう意味ではこのサイズなら、プジョー106やプントなどでも、手の入れ方次第では相当面白くなりそう。フントのバックコック達はそのままで十分面白い、手を入れて上げればさらに面白みが増す、超痛快マシンに変身するのだ。