

**LE VOLANT**  
e x t r a

ル・ボラン 8月号特別付録2000年8月1日発行

# ALFA ROMEO

Twin Spark & V6

156 Modify  
HAND BOOK



◎特別付録◎

アルファ156

モディファイガイド

+ パーツカタログ

GLOVE BOX  
EDITION



街でスパークする2.0ターボの加速フィール  
サス&ブレーキ系へのフォローも完璧!

# NOVITEC

## Alfa 156 2.0 Twin Spark Turbo

ドイツきってのトンガリ系アルファチューナー  
ノヴィテックの156フルコンプリート仕様の販売が  
まもなく日本でスタート。車両価格は500万円前後。  
それはあまりに速く高完成度で、とてつもなくお買い得だ。

●ノヴィテックジャパン ☎03-3551-7980



インタークーラーはフロントバンパー内にセットされる。レイアウト上、スロットル側へのバイパスは若干長くならざるを得ない。



それぞれが何振りにもまとめられた  
ルーフスポイラー(34,000円)とリア  
スポイラー(45,000円)は抜群の  
コンビネーション。



圧縮比8.2で最大ブースト0.8kg/cm<sup>2</sup>  
シュワイツァー製タービンが218psを獲得

タービンを純正EXマニ加工で装着することにより、システム自体のコストダウンを図る。レプリミットに変更はなくパワーバンドは3500~7000rpmに。専用ECUのコントロールが効き、圧縮比ダウンによる低回転域でのパワーダウンはほとんど感じられない。



ノヴィテック製マフラーはDTM/トラック。ガソリンターボとしては高めの過給圧設定としている。ぶん、メインパイプ径も太めの70φ。

日本では馴染みの薄いシュワイツァーだが、北米やヨーロッパ、オーストラリアでは広く知られた世界有数のターボチャージャーメーカーだ。あのKKKも、シュワイツァーから枝分かれして誕生したという経緯がある。

ドイツでもっとも先鋭的なアルファチューナーを展開するノヴィテックが、156ツインスパーク用プログラムの核として用意したのが、そのシュワイツァー製タービンを使用するターボシステムだ。インタークーラー&オイルクーラー、純正改のステンEXマニ、専用ECUとインジェクター(燃料ポンプはノーマル)から構成されるシステムにより、2.0DOHCの最高出力はノーマル比53psアップの218psにまで達することになる。

純正EXマニを加工してタービンを装着する手法などからお手軽なボルトオンターボのように思えるが、プロック強度が高くなく圧縮比アップに対してデリケートなアルファ製2.0の場合、本体ノーマルのまま0.8kg/cm<sup>2</sup>のブーストをかけるのはあまりに厳しい。そこで燃焼室とピストンヘッドの加工で圧縮比を10.0から8.2へとダウン。安全マージンを得るとともに、ノッキングレスは当然のこと、アクセル操作に対して過敏すぎないドライバビリティの高さを確保している。

そうは言っても、ツインスパークターボの乗り味は十分攻撃的だ。3500rpm弱からブーストが一気に立ち上がり、まさに加速倍加装置付きの趣き。この出力特性に慣れるまでは、手に汗握るエキセントリックなドライビングが楽しめる。0-100km/h 6.4秒、最高速244km/hのカタログ表示にはおそらく嘘はないはずだ。

ノヴィテックジャパンでは当面ター



## NOVITEC 156 Sports Wagon



### スポーツワゴン版もまもなく入荷 当然こちらもターボ載ってます!

コンプリートed byノヴィテックは続々と日本上陸の予定。今回紹介したツインスパークと同仕様のスポーツワゴン(写真)のほか、最高出力308psの3.0GTVツインターボが今秋には発売となる。いずれも価格は未定だが、やはりリーズナブルな設定となりそう。今後のル・ボラン本誌レポートに期待を!



ボシシステムのみの供給は行なわず、車両価格500万円前後のコンプリートカーとしてツインスパークターボを販売する予定。既存の156ユーザーには残念な話だろうが、現在156の購入を検討している向きにとって、このコンプリートカーはあまりに魅力的だ。ターボ化だけでなく、専用セッティングの車高調サスペンションと強化スタビ&タワーバー、フロントにはブレンド製4ポットキャリバー&大径ローター、さらにエアロキットとDTMルックマフラー、18インチホイールなどを含んだ上でのプライスだから、信じ難いお値打ち価格である。現在、国内でのスタンダード車両価格が約360万円。それとの差額140万円を握って、「ノヴィテックと同じ仕様にしてくれ」と

シヨップに持ち込んで、追い払われて塩まかれるのがオチだろう。サスペンションはサーキットユースを考えないなら過不足ない頃合いで、ワインディングでは素早いフロントの切れ込みを披露しつつ、ツリーリングにも使える快適性が与えられている。18インチのタイヤ&ホイールがリアで若干暴れ気味だが、リクエストで17インチを選択することも可能。スタビの効き味も体感度が高い。秀逸なのはブレーキで、走り始めこそ純正システムとの制動力差にとまどうが、次第にコントロール性の良さを感じていくようになる。何よりこの絶対的な効きの良さは、ターボパワーをフルに味わうためには不可欠だ。



MTペダルセット(13,000円)とフットレスト(9,000円)は、マットブラック地にシルバーのディンプルが映えて機能的な風情を生む。



コンプリートモデルのホイールはノヴィテックN3の8.0x18(ET30)が標準。ユーザーの好みで17インチの選択もできる。

4ポットキャリバー&305mmローター(32万5000円)がターボな走りをつっかりサポート。17インチ仕様に最適可能。



主張しすぎないエアロルックは好感度大。フロントスポイラー(56,000円)、サイドステップ(68,000円)も含め定番化しそうな気配。



オリジナルスペックの減衰力固定式ダンパーに直巻スプリングを組み合わせた車高調キット(245,000円)。35mm以上のローダウンに。

