

乗って楽しいティーポなクルマ達。それに強烈な強壮剤をブチ込んだなら、こんなにすんごくなるぞーっ!

ティーポ9月号 第11巻第15号
平成12年9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
No.135

9

月号

定価 590円

カー・マガジン ティーポ



主な内容●アルファ156チューンドカー&ノビテック・ターボ、サーキットを走る●究極のフィアット! ツクバ1分10秒のパンダ&グループA改チンク●アルファ145とアルファ147に注目せよ●シチューニングって何だ?●フィアット500改ミッドシップ●ブント・ティーポ・バージョンって興味ない?●そのほか続々登場だっ!

モディファイ特集2000 快感快速、気分は最高!
オレだけのエヴォルツィオーネ!

ピリ辛トンガリをめざせ!!

ただ普通にテロンと乗っただけでも楽しい、ティーポなクルマ達。だけど、それにチューンナップを加えたら、どれほど楽しくなるだろう? 夏だ! 元気だ!! モディファイだ!! 今回は 基本的には“走る面白さ”や“速さ”に拘ったモディファイド・カーをビシッと集めたぞ!



- トヨタMR-Sシーケンシャル
- スマート・カブリオレ●マツダ・ロードスター
- ホンダS2000

Dramatic Scene
ケーターハム・スーパーセヴン Kレーシング

Purchase Project
シトロエン・エグザンティア

太田哲也の連載エッセイ



汗と涙のコミックス! 田中むねよしの
『BOLTS AND NUTS!』

もうすぐ完成! 日英合作スポーツカー
VERMAC RD180

これが最後の進化形
ランボルギーニ・ディアブロ MY00、海外インプレ

RACING DRIVER YASUTAKA HINOI IMPRESSION

アルファ風味を生かす 快感タービンの妙技!

アルファといえば官能的なN.A.エンジンの代名詞であることは存じの通り。ハイエンドでのエンジンストロートの盛り上がりやパワー感の気持ちよさといった、世界有数のエンジンであることに異論はないはずだ。ところがチューニングの世界ではわりあいポピュラーな手法として、ボン付けのタービンというが存在する。ターボの過給によってパワーを稼ぎ出すという、一見シンプルにも見える手法だ。ノヴィテックというドイツのチューナーが手がけたこの156TSのターボ仕様は、実に218ps、36・5kg・mというパワー&トルクを絞り出している。トルクだけ見れば、ノーマルのほとんど2倍である。

外観的印象だが、エアロパーツはほとんどないがシブ好みでもいうか、さりげなくスタイリッシュにまとまっている。ルーフスポイラーも見た目にポイントが高い。そしてエンジンルームを開けても、まずバイピンが目立つのみで、肝心のタービンが見えない。タービンはエンジンの腰下辺りの高さの左より、下から覗いた方が早い位置にある。シチュウイターというドイツでは有名なハイターメーカーのタービンで、小径といえる。最大パワーは0・8kg/cm²に設定されている。実際に乗ってみたい感想としては、エンジンフィールは実に上手い味つけとある。アルファのエンジンが持つ独特のピーク感を削がないような、自然なフィーリングのターボで低回転から高回転にわたって全域で7000rpmより上までスムーズに吹け上がる。後付けのターボにありがちなドツカン気味の演出は微塵もない。それどころかパワーのつきが素直で、コーナリングにおいてもスロットル・コントロールがしやすく、うるさい主張をしないターボなのである。下の回転域から扱いやすく、何だかボルボの低圧プレッシャーターボや、スーパーチャージャーみたいだ。さすがにピークパワーが出ているだけに、直線も早い。ストレートに来た途端に、ドカーンと弾けるような、直線番長を想像していると、いい意味で肩すかしを喰らう大人のターボなのだ。

足まわりについていえば、どうやら高速クルージングを得意とするキャラクターを与えられているようだ。サーキットのように全力で制動をかけて、強い荷重移動を伴う走りでは、フロントがかなりノーズダイブして、必然的にロール量も多い。そのためフロントがインリフトしてしまい、コーナリーの立ち上がりでパワーをかけても内輪が空転してホンを噛むという感じである。タービンのレスポンスがまずまずという美点を、トラクションに反映できないだけに、サーキットではちよつと面映ゆいところだ。もちろんLSDをおこればこの問題は解決できるだろう。

また、おそらく過剰なノーズダイブの二因となっているのは、ブレーキである。フロントがブレンドの4ポッドキャリパー&ローターで強化されているのだが、リアはノーマルのまま。そのため制動力の前後バランスとしてはかなりフロントに寄っているため、足まわりの柔らかなさといまわってフロントのダイブ量が増えってしまうのである。内装もとくに軽量化しているクルマではないし、タービンの追加によってフロントの重量も多少は増えているため、サーキット走行ではフロントだけロールして、リアの足の動きがとほしい印象だ。一車種に加えて、タイヤにもひと言。ミシュランのハイロッド・スポーツを選択しているが、やはりフロントに強い荷重がかかった時にタイヤが負けてよれて、フロントがラインの外へ逃げていくフィールもあった。このタイヤを使いこなすには、もう少しフロントのスプリングを固めてノーズダイブ、ロールとも減らしてやる必要がある。

しかしクルマの性質を考えると、サーキット専用車ではないし、18インチのヨシマルというハイテの低いタイヤにしては乗り心地はバツグンにいい。高級感さえ感じられるほどに。チューニングの狙いどころがサーキットというより、高速道路でのクルージングにあると思えるし、実際の狙いは成功しているだろう。そのためサーキットのような限界域では足まわりの反応がやや鈍く感じられ、踏み切れないコーナでも出てくる。だが足まわりやブレーキのセッティング次第で、サーキットでも充分に楽しめるポテンシャルは秘めた一台だ。



禁断のターボパワーは 156をどう変えたか

日本で販売されるアルファ156には、2つのエンジンが用意されている。2・4気筒ツインスパークと2・5V6。いずれも秀抜な魅力的なバワユニットで、どちらを選ぶか悩んだ人もあるはずだ。もっとも個人的には、アルファの伝統やハンドリングのことを考えると、ツインスパークのほうがいいかなという気持ちではある。

ただしツインスパークにも弱点はある。大柄なボディに2を組み合わせることもあつて、加速はほどほど。滑らかな吹け上がりや心地よいサウンドは文句の付けようがないのだが、ときとしてトルクの細さが気になるのもたしかだ。

こう思っているのは日本人だけではない。フィアット/アルファを得意とするドイツのチューナー、ノヴィテックがターボターシャリーを装着した156ツインスパークをリリースしたからだ。ノヴィテックといえは以前チンクエチエント/セイチェントをターボ化したモデルを本誌で紹介したこともあるが、それと同じ手法を156にも取り入れたわけである。

2台のスマール・フィアットには約2倍ものパワーを与えたノヴィテックだったが、156はそれほど過激ではない。性能数値は218ps/36・5kgmで、かつてのモデルが190ps/36kgmのエポⅡとほぼ同じ。ノーマルが155ps/19・1kgmだからトルクは2倍近くになっているが、パワーは1・4倍に留まっている。

外観もそのエンジンに見合ったもの。18インチのアルミホイールと225/40サイズのタイヤが目立つものの、エアロパーツは前ページのユニコルセに比べると控えめだ。室内も、エアバッグレスのmom製ステアリング、アルミ製パーキングブレーキレバー、オリジナルのベダルなどが装着されているが、シートはノーマルのまま。普段の足に使ってもなんら問題ない。

さすがにターボの威力はすごい。ノーマルで感じたトルク不足は完全に解消し、タコメーターの針を3000rpm以上に置いておけば、サーキットであつても胸のすくような加速

速が得られる。ダッシュ力だけを取ればV6よりも明らかに上だ。

それよりも驚いたのはしつけの良さ。ターボの立ち上がりはマイルドで、たとえばメーカー自身が手掛けたクレーブフィアットよりも穏やかなほど。それにこのエンジンの美点である動物的なレスポンスや高回転での伸びの良さも殺されていない。サウンドも抑え気味なので、持ち前のアルファミュージックを思う存分堪能できる。

ただしそれ以外の面は、サーキットに的を絞って開発されたユニコルセのあとに乗っただけに、気になる点が多かった。ノーマルのままのシートはサポート不足だし、サスペンションはステアリングを切った瞬間などに大きめの姿勢変化を許すので、ドライブインングのリズムをつかみにくい。4気筒ならこのノーズの降りは相変わらず気持ちいいが、コーナリー立ち上がり時のトラクション能力はやはり不足気味だった。

でもこれらは、舞台がサーキットだからこそ感じたこと。実はこのクルマには以前箱根でも乗ったことがあったのだが、そのときはアルファらしいを残しつつもハイパワーに対応したシャシーに感動したものだ。公道レベルではトラクション能力は充分でありながら、乗り心地は力子ガチではない。自然な切れ味のステアリングを切り込んだときに、ロールの進み具合が手に取るように分かるのはまさにアルファ。ハイパワーをうまく手なずけているという感じがしたし、快適性をおろそかにできないセタンとしては理想的な設定といえる。

サーキットならともかく、公道で156を楽しむなら、絶対的な速さよりもレスポンスやサウンド、コーナリーのコントロール性といったアルファならではの部分を味わいたいものだ。ノヴィテックの156ターボは、そんな持ち味を殺さずに高性能化を図ったところがうまい。ドイツ製といふことでアウトバースベシヤル的な性格を予想していた僕だったが、いい意味でそれを裏切ってくれたことがうれしかった。

ともあれ、アルフィスタが思い描いてきた「速い156ツインスパークがあれば」という願望は、これで叶えられたわけだ。



MOTOR JOURNALIST MASAYUKI MORIGUCHI IMPRESSION

ALFA ROMEO 156 TWIN SPARK
TURBO BY NOVITEC



エアロパーツ

一見ノーマルに近い印象を受けるエアロはフロント、サイド、リアスポイラー、ルーフスポイラーが異なる部分。一番の違いはリアの2段スポイラー。さりげなく主張する。取材日当日、ノヴィテックのあまりの普通さに、ユニコルセ156の方にターボが装着されていると思いこんでいたスタッフが多かったほど、羊の皮を被った狼っぽいのだ。



派手なエアロパーツがないのは、大人が乗れるモデファイドアルファに仕上がっている証。羊の皮を被った狼はこれでよいのだ。ただわかる人がみればちょっとした違いに気づくはずだ。



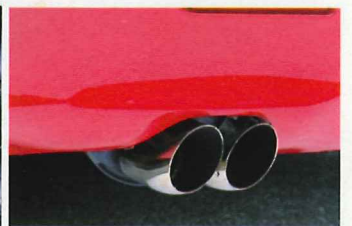
サスペンション&ホイール&ブレーキ

ターボで絶対スピードがあがった分、フロントブレーキには Brembo を採用し制動力を確保。足周りにはノヴィテック専用チューニングが施された車高調を組み込む。ホイールは18インチ。



エンジン

ベースはTS。ターボ装着によりノーマル比63psアップの218psを発生。トルクのアップは強烈でノーマルの約2倍の36.5kg-mを得ている。タービンは信頼性で定評のあるシュワイツァー製。ブースト圧は10.8kg/cm²。エンジン保護の為、圧縮比は下げられている。



インテリア&その他

こちらもエクステリア同様にほぼノーマルの雰囲気。交換されているのはステアリング (momoのエアバッグレス) とサイドブレーキレバー、ミッション周りのプレートくらい。インテリアでも大人を主張してくるのである。



野太いサウンドを聞いているとこれがターボということを判別できる。今回はサーキットでテストしてみたが、高速道路やワインディングではその完成度をさらに感じられる。

ノヴィテックとは?

本社はドイツ。もともとルーフに在籍していた2人のエンジニアが独立してスタート。フィアット/アルファ系のイタ車を得意とするチューナーだ。静岡にあるショップ「ピアルペーロ」(TEL054-277-0578)が日本における正規代理店となっている。今後はアルファ156 V6、スポルトワゴン、GTV、そしてフィアット・ムルティプラのノヴィテックバージョンが上陸する予定というから目が離せない? ちなみに今回紹介した156ターボの価格は450万円〜となっている。



PARTS LIST

■NOVITECパーツリスト

部品名	定価	部品名	定価
フロントスポイラー	5.6万円	ストラットタワーバー	3万円
サイドステップセット	6.8万円	ステンレスエキゾーストシステム	14.5万円
ルーフスポイラー	3.4万円	ブレンドブレーキシステム	32.5万円
リアスポイラー	4.5万円	アルミホイール (16~18インチ)	4.8万円~
車高調整サスキット	24.5万円	MTベダルセット	1.3万円
スプリングのみ	4.5万円	フットレスト	9000円