

CG CAR GRAPHIC

新世紀スペシャル

クルマで行く冒険
砂漠のフェラーリ

2

February
2001

誇りあるチューニングカーの世界



NOVITEC 156 2.0 TWIN SPARK TURBO
COX C18T/SZ-1
VA300 TOM'S
DTEC ALTEZZA

チューニングカーと聞いた瞬間から眉を顰める人もいるだろう。確かにひと昔前まで、そういった例が目についたことは事実である。非現実的なまでのカタログパワー、日常の足には使えそうもない野蛮な乗り心地、レーシングカーの悪しき部分だけに焦点を合わせたかのような無骨なハンドリング、それがチューニングカーのほとんどすべてだった時代もある。しかし今、状況は確実に変わっている。ベース車両の本質を真剣に見つめ、コストや合理化と引き換えにメーカーが切り捨てざるを得なかった部分に充分な手当てを施した車たち。それは本来の意味でのチューニングという言葉に相応しい作業の集大成であり、大人の鑑賞に足る作品も少なくないのだ。今月は、われわれの嗜好にも合いそうな4台のチューニングカーにスポットライトを当てることにした。



156 2.0TSエンジンにシュヴィツァー・ターボを追加した結果、ノヴィテック版では218ps / 5600rpm、35.5mkg / 4150rpmを獲得した。1970cc→1997ccと排気量がわずかに増えたのは、ボア・ストローク変更ではなく、圧縮比を下げる目的でピストンクラウンや燃焼室が削られ、ガスケット厚にも変更があったため。“NOVITEC turbo”と書かれた手前のインダクションパイプ下方には、タービンと空冷インタークーラーが納まる。アルミ製ストラットタワーバーもノヴィテック製。

末永く楽しめそうな 大人のホビー NOVITEC 156 2.0 TWIN SPARK TURBO

ノヴィテック 156 2.0ツインスパーク・ターボ

アルファといえばはじめにエンジン在りき、といった自然吸気ユニットの良さを知る人には、ターボチャージャーと聞いてもあまりピンと来ないかもしれない。けれどもノヴィテックによる156ターボは、じつはそんな人にごそピッタリなのではなかろうか。というのも、素材の良さを削ぐことなくむしろ努めて助長させ、そこに新たな解釈が加えられているとなれば、そんな懐疑の念など払拭されてしまし、それどころか軽く一蹴しかねないほど説得力ある製品とも感じられたからだ。

■イタ車好きのドイツ人

近年、イタリア車のコンバージョン・ターボで知られはじめたノヴィテック社の名は、わが国ではまだあまり馴染みがないと思う。1989年にヴォルフガング・ハゲドルンなる人物が、弱冠22歳で設立したという若い会社だからそれも無理もない。その名前からも想像がつくだろうが、同社はイタリアではなく、シュトゥットガルトから南下してスイスとの国境にあるボーデン湖近く、シュテッテンという街に本拠を置くドイツ人によるドイツの会社である。

社長のハゲドルン氏はルーフに在籍した経歴の持ち主で、そこで

の僚友とともに独立してノヴィテック社を興したという。最初に彼らが目を着けたのは、当時、小型車のカテゴリーで最速ながらアフターマーケット用のパーツが存在しなかったウーノ・ターボ。周知のようにウーノ・ターボは“シリーズI”が1.3ℓから105psを、“シリーズII”が1.4ℓから115psを発揮したホットハッチだが、ノヴィテックではそれを1.6ℓ化したうえターボチューンを施した結果、197psまで出力アップに成功したというから過激だ。この0-100km/hが6秒を切る火の玉ロケットは、かなり話題になったとのこと。

“The number one for Fiat, Alfa und Lancia (ドイツ人らしくund)”と大書された同社の資料をさらに見ると、ノヴィテックでもっともポピュラーとなった2台は、プントGT(228ps)とチンクェチェント・ターボ(101ps)だったとある。これらもノーマルのターボ付きプントGTは133psだし、元々ターボの設定などないチンクェチェントはトップモデルでも54psにすぎないのだから、その性能の向上代を見るとちょっと不安になるほどである。しかし“もっともポピュラー＝もっとも売れた”という証だろうから、ターボチューニングの技術的な裏付けが充分にあることと理解すれば、そ



れは杞憂というものなのだろう。

現在の扱車種はかなり多いが、サスペンションキットやアルミホイール、エアロキットやマフラーなどをそれぞれのモデルに用意するばかりか、すべてにターボ・コンバージョンを施すという充実ぶりだ。ノヴィテック本社のホームページから拾ったその車種は、アルファが145/146、156、166、GTV/スパイダー、ランチアがイプシロン、そしてもっともモデル数の多いフィアットは、バルケッタ、ブラーヴォ/ブラーヴァ、チンケチェント、クーペ、ブント、セイチェント、パリオ、マレアとあり、あのマルチブラまであったのは可笑しかった。

つぎにアルファ156に話題を絞ると、直列4気筒のツインスパークモデルでは、1.8ℓと2.0ℓがターボ化されて、それぞれ201psと218psを獲得、このうちの2ℓ版がわれわれがテストに供したモデルだ。さらに日本にはまだ導入されていないが、V6モデルをツインターボ化(!)した“V6ピターボ”も2種ラインナップされている。そのうち2.5ℓ版は267ps/40.8mkgを、その2.5ℓユニットを3.0ℓ化した“3.0ピターボ”に至っては、308ps/45.0mkgを得ているというから、ノ

ーマルの156 V6に飽き足りない人にとってはアンテナを伸ばしていてもよい存在ではないだろうか。

■排気量2ℓながら最大トルク35.5mkg!

ノヴィテック ジャパン(Tel. 03-3551-7980)からは、わが国に上陸したばかりというスポーツワゴンともども、セダンと合わせて2台の156 2.0TSターボを連れ出した。車両本体価格はセダンが490万円、ワゴンが498万円だから、標準型TSセダン(5MT仕様359万円)に対して、131~139万円のエクストラが要求されることになる。ちなみに2001年早々に輸入される予定のV6ツインターボには、2.5ℓ版が645万円、3.0ℓ版が675万円のプライスタグが付けられている。

直4 TSユニットの排気量は1997cc。標準型は1970cc(83×91mm)だから27cc増加しているわけだが、これはボア・ストロークの変更によるものでなく、ターボ化に伴ない圧縮比を下げる目的で(10→8.2)、ピストンクラウンや燃焼室、ガスケットの形状が変更されたためだ。その最高出力218ps/5600rpmは、標準型(155ps/6400rpm)の約41%増しとなかなかの数値なのだが、この程度はターボチュー



室内でノヴィテックのオリジナルとなる部品は、アルミ製ハンドブレーキレバーとアルミフレーム付きのギアシフトブーツ、アルミ製ペダル&フットレスト、アルミ製ドアロックノブ。カーベットも同社のロゴ入り。MOMO製レザーシートは20万円のオプションだ。

ニングではさほどトンガったものではなく、むしろドライバビリティを十分に配慮したものと言うことができる。

それよりもちょっと期待させられるのは、最大トルク値が約86%も増して19.1mk_g/3500rpm→35.5mk_g/4150rpmにも達していること。その立役者となっているのが、空冷式インタークーラーとともに装着されるシュヴィツァー(Schwitzer)製ターボだ。インディアナポリスにある同社はあまり聞き馴染みがないだろうが、ボルボやスカニア、コマツやフォードなど、主に重機のディーゼル用ターボを製造するアメリカの古参メーカーである。

むろんそのエンジンパワーを受けとめるための足回り関連は、常識的に考えられることはおよそ対策済みで、35~75mmの範囲で車高ダウンが可能な車高調整式スポーツサスペンション、前後スタビライザーやフロント・ストラットタワーバー、大径ディスク化(284mm径→305mm径)されたブレンボブレーキシステム、8J×18サイズのアルミホイールと225/40ZR18サイズのタイヤなどで武装している。

■NAエンジンの肌合いの良さも忘れずに

エンジンを始動すると、70mm径のテールパイプが2本出しとなるステンレスマフラーから低めのアイドリング音が発せられ、ポーとしばらく続いたと思うとポワッポワッと不規則にハンチングし、また安定するというチューンの高いターボユニットによく見られるマナーを繰り返す。自然吸気の2.0TSと比べると、スタート直後こそもたつきを感じることは否めないものの、幸いなるかな、2200rpmあたりの低速域から早くも過給がはじまるセッティングのため、市街地での使い勝手は良い。

それでもターボバンドは明確に存在するタイプで、3000あたりを境にググッと背中を押されるような加速がはじまる。JARIでの0—400m:15.0秒、0—1000m:27.2秒、最高速:233.5km/hという結果が、ノーマルTSの16.8秒/30.5秒/214.0km/hは言うに及ばず、V6の15.7秒/28.6秒/230.6km/hを凌駕している点からも、その実力が窺えよう。しかし何より感銘を受けたのは、140km/hあたりから上で見せた高速域での加速で、グイグイとスピードを増すその様子は、ノヴィテック156最大のドラマと言ってもよい。それは140~200km/h区間の加速タイムにも明らかで、21秒を要する2.5V6に対して、ノヴィテックは15.7秒と大きく水を明けている。

ただし誤解なきよう弁明しておけば、これは決してドックンターボではない。3000rpmあたりで一瞬やや大きめのトルク変動を感じるものの、その後トルクバンドに入ってしまうと、そこからむしろ2次曲線的な加速を極力排して、体感上のリニアさを優先させたように思える。比較的高めな8.2の圧縮比と、最大過給圧を0.8kg/cm²に留めたセッティングはそうした考えゆえだろうし、その恩恵としてターボとしては比較的にスロットレスレスポンスに優れ、かつ不自然なトルク変動を抑えられたことで、繊細なコーナリング操作をしているというドライバーの感覚に水が差されずに済んでいる。なにより嬉しく感じるのは、ターボが後から追加されたにもかかわらず、2.0TS自然吸気エンジンの回転フィールというか、肌合いのようなものが削がれずに色濃く残されていることだろう。

■加速と最高速度

ノヴィテック 156 2.0ツインスパーク・ターボ

●発進加速—距離

距離	時間(到達速度)
0—50m	4.9秒(72km/h)
0—100m	6.6秒(96km/h)
0—200m	9.9秒(122km/h)
0—400m	15.0秒(154km/h)
0—1000m	27.2秒(198km/h)

●最高速度

5速	233.5km/h(1km)
4速	208km/h 7600
3速	158km/h 7600
2速	108km/h 7600
1速	68km/h 7600

●発進加速—速度

速度	時間
0—40km/h	2.3秒
0—60km/h	3.3秒
0—80km/h	5.2秒
0—100km/h	7.0秒
0—120km/h	9.6秒
0—140km/h	12.5秒
0—160km/h	16.4秒
0—180km/h	21.4秒
0—200km/h	28.2秒

●追い越し加速

	2速	3速	4速	5速
20—40km/h	2.6秒	4.8秒	—	—
40—60km/h	1.5秒	2.9秒	5.3秒	—
60—80km/h	1.6秒	2.0秒	3.4秒	5.3秒
80—100km/h	2.0秒	2.2秒	2.8秒	4.1秒
100—120km/h	—	2.6秒	3.1秒	3.7秒
120—140km/h	—	3.0秒	3.5秒	3.8秒
140—160km/h	—	—	4.4秒	4.8秒
160—180km/h	—	—	5.0秒	6.2秒
180—200km/h	—	—	6.7秒	7.9秒
200—220km/h	—	—	—	12.3秒

●追い越し加速(スルーギア)

40—80km/h	3.3秒(1→2速)
80—120km/h	4.8秒(2→3速)

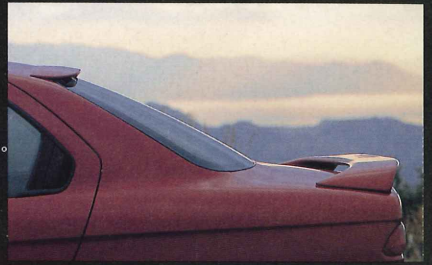
■贅沢な悩みは尽きないもの？

ノヴィテック製の前後スポイラーなどで彩られたその外観は、写真でも明らかなように前後の車高が下げられている。車高調整式スポーツサスペンションが35～75mmの間で車高を選べることは前述したが、ノヴィテック ジャパンによれば、テスト車の車高は標準型から65mmダウンの状態だという。それでも全般的にソフトな乗り心地を確保しているのは立派で、細かな上下動も見られずビッチングもよく抑えられているため、洗練された印象を受ける。

ダンパーレートは社外秘とのことだったが、初期ストロークのフリクションをあまり意識させない、しっとりとした動きはかなりの実力とみた。それはとくに、ヘルパースプリングを追加してバリアブルレシオを狙ったりアスプリング(5kg+2kg)との組み合わせに顕著で、凹凸路でも突き上げ感が少なく、いっぽう荷重が増えて交差点に達した際もレートの上がり方が不快でない(交差点とはレートの低い方のスプリングが潰れて完全に線間が接し、高レートのスプリングだけに切り替わった状態)。ただ6kgのスプリングをもつフロントに、65mmダウンした車高はタウンユースを考えると下げすぎで、路面のうねりに遭遇するたびに、ボディ上屋がバネ下と一緒に忠実に上下動するなど、ハンドリングを優先させたことは理解できるとはいえ、少々品位に欠ける動きを見せた。

だからこそもう少し車高を上げたセッティングにかなりの期待が募るのだ。とにかく、オリジナルの2.0TSがもつフロントの敏捷な動きは、ノヴィテック156に健在どころか、レスポンス自体はいま述べたサスペンション仕様や18インチ・タイヤのおかげもあって、ますます速まっている。前後のロールバランスも、標準型のそれを

空力付加物については、フロントスポイラー、サイドパネル、ルーフスポイラー、テールスポイラーが同社の製品となる。ちなみにサイドマーカーに装着されるホワイトレンズもノヴィテック・オリジナル。



触媒から後方はノヴィテックの“DTMルック”と呼ばれるステンレス製エグゾーストシステムに代えられる。2本出しマフラーのそれぞれの口径は70mm。

スポイルすることなく活かしたものだ。

だからこそ(と6行前と同じ言葉を繰り返してしまうが)、多少気になるバネ下のバタつき感を抑え、ステアリングフィールをより直接的にする目的で、選択可能だという17インチ・タイヤ(215/45サイズ)を装着したくなるし、スタビライザーの設定を変えてロール剛性も少々下げ、アルファが元来もつ絶妙なロールスピードを活かしたセッティングも試したくなってくる。こうして自分の好みに合うように仕様を詰めたくなるのも、ノヴィテックのようにアフターパーツが豊富に揃うチューナーならではの贅沢な悩みではなかろうか。

(report = 大谷 秀雄 / photo = 荒川 正幸 / layout = 井上 宏美)



現在、日本に導入されているノヴィテック156 2.0TSターボは、セダンが490万円、スポーツワゴンが498万円です。どちらも5MT仕様となる。隙間から赤いブレンボのキャリパーを覗かせたアルミホイールは、セダンは18インチ、スポーツワゴンは17インチが標準となるが、希望があれば自由に選択できるとのこと。(撮影協力=日本平ホテル: Tel. 0543-35-1131)