

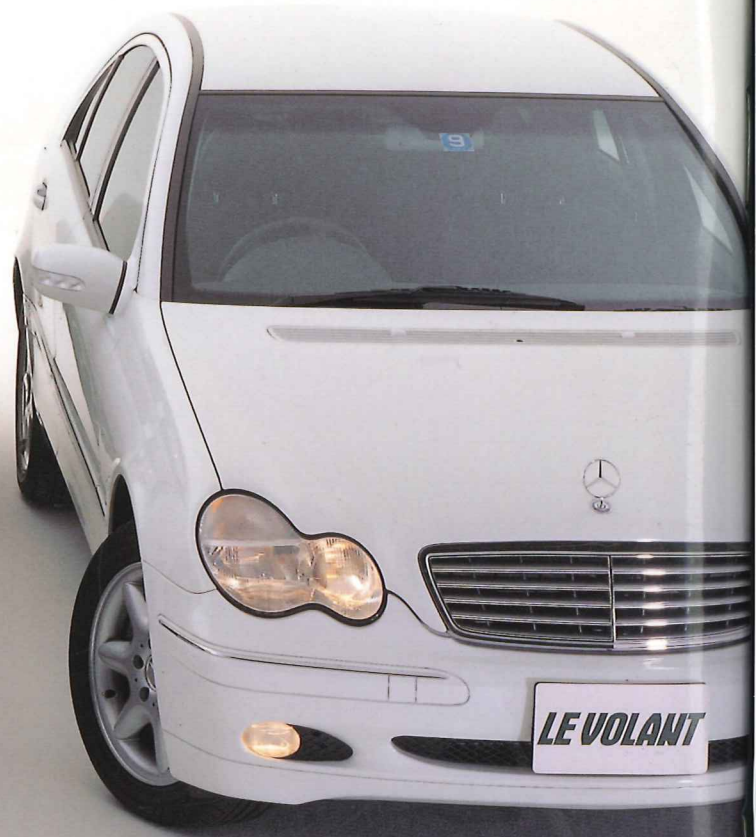
# LE VOLANT

宿命のライバル

## メルセデス・ベンツ ②

### VS BMW

出揃ったCクラスと3シリーズの  
競合モデル別比較を筆頭に  
エントリークラスからトップエンドまで  
全カテゴリーを完全網羅



“チューナーの祭典”

### エッセン・モーターショー詳報

ジャーマン・チューナー

日本上陸を果たしたコンプリートに乗る!

ノヴィテック・スポーツワゴン/ゲートマンG26/ルーデル・ゴルフ

### 最新DVDナビゲーション徹底分析



# 早くも日本上陸! 独アルファ・チューナーの スポーツワゴン

German Tuner's Masterpiece !!

M.OGURA

レポート=小倉正樹(本誌)/フォト=柴田幸治

K.SHIBATA

取材協力=ノヴィテック・ジャパン ☎03-3551-7980

セダンよりある意味面白い  
チューンダウン

ノヴィテックの156スポーツワゴンは、きわめてスタイリッシュだ。もともと、このスポーツワゴンはリアのオーバーハングを伸ばすことなくワゴンボディを形作っていて、ワゴンとしては異例のスポーティさを持つ。ノヴィテックは、オリジナルのこのままとりのよさを損なわぬようフロントに控えめなリップスポイラー、サイドに純正と見紛うスカートを装着するにとどめている。が、全高は車高調タイプのサスペンションによって35mm低められてさらに視覚的安定感を増し、ホイールハウスいっぱいのタイヤ&ホイール

ノヴィテック156スポーツワゴン

## NOVITEC 156 Sportwagon

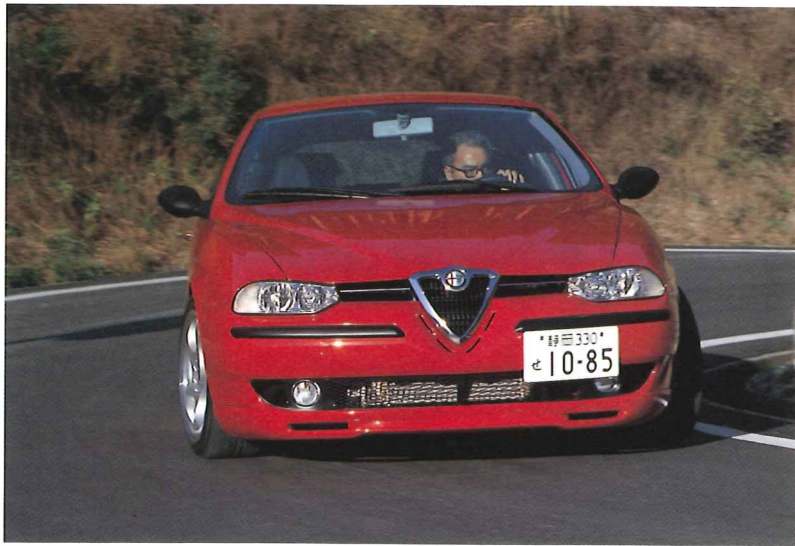
いまやドイツきってのアルファ・チューナーとなったノヴィテック。そんな彼らが手がけた156のスポーツワゴンが、早くも日本上陸を果たした。アルファ・スポーツワゴンはオリジナルのままでも十分に魅力的だが、これにノヴィテック自慢のターボシステムが加えられるとしたら、さて、どうなるのか?







▲ちょっと心くすぐるのが、ノヴィテック・ジャパンのシリアルナンバーを入れたブラック。このスポーツワゴンのナンバーは0005だった。



▲ノヴィテックの156用車高調は、ワインディングを飛ばして楽しむといったシチュエーションに絶好。前後のバランスが非常によく、ノーズの反応も明らかに鋭くなっているからだ。それによって、乗り心地も悪くない。

## 驚くべきはそのしなやかな乗り心地 そして扱いやすさが光るターボセッティング

もあって精悍さも加えている。絶妙といえるバランスを持つのである。走り出せば、すぐにノヴィテックの施したチューニングの効果が実感できる。ターボは3000rpm以下でブーストを高め始め、3500rpmも回せばモリモリとトルクを湧き上がらせてくる。その加速Gの強さは、背中がシートバックに押しつけられる感覚

でよく分かる。そこから7000rpmぐらいいまで、図太いトルクは途切れることなく、クルマをグイグイ前に押し出していく。ノヴィテックのターボによるチューニングは、シュワイツァー製のターボインタークーラー、純正をリメイクしたエキゾーストマニホールド、専用ECUとインジェクターなどで構成され、

エンジン本体は圧縮比ダウンの加工が行なわれるというものだ。これで2リッターのツインスパークは、218psというパワーを得る。

しかし、このターボエンジン、決して低回転域で扱いにくくなっているわけではない。圧縮比は燃焼室、ピストンヘッドの加工で10・0から8・2に落とされているが、その低下分を100%とはいわないまでも、専用ECUとインジェクターで巧みにカバー、使い勝手を悪化させていないのだ。このあたりの設定のうまさには、ノヴィテックのターボチューニングに対する造詣の深さが感じられる。

その乗り心地は、35mmローダウンとなる車高調タイプのサスペンションに40プロファイアの17インチ・タイヤを組み合わせる仕様であることを考えると、秀逸といえる。パネレート、減衰力とも相当高められているはずだが、ハーシユをほとんど感じさせず、どの速度域でもしなやかさを貫く。高速道路の巡航では、オリジナルを上回るフラット感をもたらして、ドライバーをリラックスさせてくれる。

そういえば、ドイツ・シュテッテンのノヴィテック本社を訪ねて恒例の同乗試乗をやったとき、開発担当のヘルムート・ギースル氏は156ターボのステアリングを握りながら、こんなこといっていた。

「そうです。このサスペンションはこれまでとは違って、少し柔らかめにセ

ッティングしています。それが、このクルマに乗る層のリクエストと考えられますから。156のユーザーは、145のユーザーより平均年齢が高いということですよ」

とはいえ、それは「ハンドリングはあまり期待しないほうがいい」という意味ではない。コンプリートであつて、ちゃんと強化スタビライザーまで組み立てられているから、ロールは適度に抑制されて素早い切り返しを必要とする場面でも不安がない。もちろん、回頭性も向上している。ハンドリングも、シッカリと改善されているのである。

あるいは、ハンドリングに関しては、このワゴンのほうがセダンより優れているかもしれない。というのは、ワゴンボディとなつて、前後の重量配分が改善されコントロールがよりしやすくなったとも考えられるからだ。ただ、ワゴンの場合ボディの捻れ剛性が幾分低下していると考えられ、また重量増もあることから、その前後バランスの良さで受ける恩恵は相殺される形になっているのかもしれない。

いずれにしても、このノヴィテック156スポーツワゴンを手に入れたドライバー氏は、ファンなドライビングが楽しめるはずだ。それはドライビングのみならず、たとえば高速道路で上級のメルセデスやBMW勢を抜き去つてその速さを見せつけ、相手のビックリする顔を想像して楽しむというのも含まれる。一見普通っぽい外観、それ



▶シュワイツァー製のターボは、エンジンルーム右側の前端に位置。純正のエキゾーストマニホールドを加工して組み付けていて、コストダウンを配慮した跡もうかがえる。



▶エンジンルームで目立つのは、ノヴィテックのターボシステムのパイピング。他は外観上も変更なく、大人しいもの。しかし、このエンジンが、ノーマル比53psアップの218psという最高出力を叩き出しているのだ。





もワゴンというのが、より相手を驚かせること間違いなく、申し訳ないが、その分コチラはいい気分になれるというわけである。

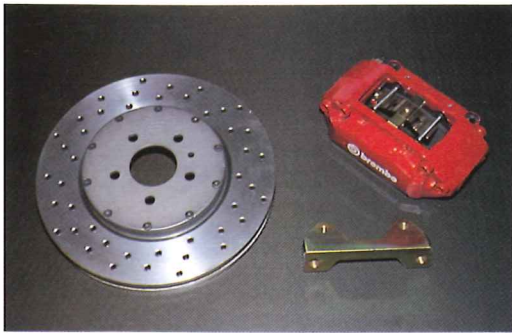
ちなみに、セダンの2・0ツインスパーク・ターボの公表パフォーマンスデータは、0-100km/hが6・4秒、最高速が244km/h。ワゴンがこれを上回るデータを出すことはないにしても、きわめて近い数値であることも確実。ターボチューンの霊験は、あらたかなのだ。

## 手堅いチューナー だとすれば「買い」!?

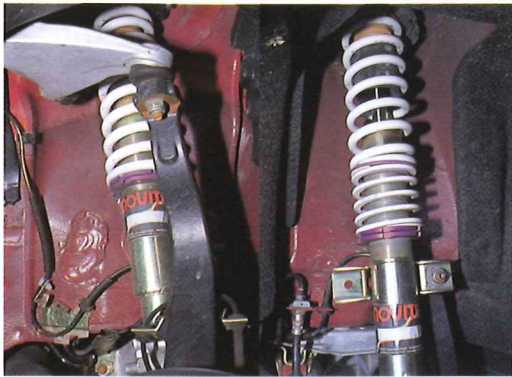
今回の試乗で改めて感じさせられたのは、ノヴィテックというチューナーの手堅さだ。チューニングの手法自体がそうで、特に目新しさはないものの、キッチリと仕上げられていて不安定要素がない。これは、あるいはコンプリートのみならず、キット販売もするという前提のもと開発されるためかもしれないが、それにしても着実さが目立つ。そのキット販売も、研修を受けた

正規代理店のみとしてリスクを排除するなど、ビジネスの上でも慎重な姿勢を崩していない。

これには、社長であるウォルフガンク・ハーゲドルン氏がルーフ出身であることも、あるいは関係しているのかもしれない。ルーフはご存知のように、チューナーではなく、れっきとした自動車メーカー。このため、魅力的と思える新素材、新技術についても、確たる評価が下されるまで採用しない。そのビジネスも、積極的な拡大路線というよりは地道に細く長くというタイプ。もしそうだとしたら、ノヴィテックは「買い」である。



▲試乗車には未装着だったが、コンプリートに標準となるブレンボ製の4ポッドキャリパー&305mmローター(320,000円)。そのストッピングパワーは圧倒的で、最初はとまどうほどという。



▲サーキットには不向きと思われるが、35mmのローダウン、それに40プロファイルの装着してもなお、乗り心地にシなやかさを感じさせる点は、高く評価できる。セット価格は245,000円という。



▲ホイールはノヴィテックN5。メーカーはロナール。サイズは8Jx17のET35。アルファによく似合うデザインだ。タイヤはミシュラン・パイロットスポーツの235/40ZR17。

リアセクションにボディカラーの変更はない。またノヴィテックのマフラー(フルテックス製)の2本出しテールエンドがノーマルとの違いを示す。スポーツモードのリアサスペンション完成度は高いから、実用しなかつたのは予想。ノヴィテック・シャバンは、このコンプリートを498万円で販売する。





## 来日したノヴィテックのトップ ウォルフガング・ハーゲドルン氏に聞く!!

INTERVIEW

このほど、ノヴィテックの社長、ウォルフガング・ハーゲドルン氏が、エクスポートマネージャーのディルク・モロスドルフ氏を伴って来日した。アメリカのSEMAショーを視察後、立ち寄ったもので、日本へはこれが初めての訪問。このチャンスをつかまえて、日本マーケットへの展望、今後に予定されているチューニングプログラムなどを聞いてみた。



▲右の背の高い方が、ウォルフガング・ハーゲドルン社長。左がディルク・モロスドルフ氏。スタートして間もないノヴィテック・ジャパンがショールームをオープンさせるなど、積極的姿勢を見せていることにご満悦の様子だった。

——初めての来日ですね。目的は？  
ウォルフガング・ハーゲドルン（以下、WH） ノヴィテック・ジャパンというパートナーができて、日本という国を見ておきたかったということです。パートナーがどういう環境にあるかを知っておくことは、今後関係を深めるうえで大いに役立つはずですよ。

——すでに、色々見てこられたと思いますが、印象はどんなものですか？  
WH 道路が狭いとかの背景もあるでしょうが、全体にクルマの流れは遅く、渋滞も少なくないようですね。舗装もいい状態とはいえないようです。

——こんな国ですが、ノヴィテックの製品は売れると思いますか？  
WH 我々の156を、あなたも乗られたでしょう。乗り心地はいかががし

## 「時間はかかるかもしれませんが ノヴィテックは必ず 受け入れられると思います」



▲静岡市内に開設されたノヴィテック・ジャパンのショールーム。詳しくは、静岡のノヴィテック代理店、ビアルペーロに連絡されたい。☎は054-277-0578だ。

た？ 悪くなかったでしょ？  
——自信があるようですね。  
WH エエ。信頼できるパートナーがいますからね。それにアルファの場合、日本でも人気が確実に上昇すると見ていることもあります。マーケットとしてのポテンシャルは高い。

——ヨーロッパのチューニングシーンで、アルファの置かれている状況、ノ

ヴィテックのポジションというのは？

WH ヨーロッパでも、アルファは大きく伸びています。ですから、我々のビジネスチャンスも広がっています。幸い、これまでに我々を除き質の高いチューニングは出ていません。いいかえれば競争がほとんどないわけで、我々ももっと成長するでしょう。

——そういえば、スタート時はたった5人でしたが、現在の陣容は？  
WH 現在、我々のもとでは17名のスタッフが働いています。

——ところで、156のターボキットはどのくらい販売されていますか？  
WH 2年半の期間で、500セットほどです。もちろん、この数字は我々がコンプリートに使ったもの含まれるわけですが、そのほとんどは代理店へのキット販売です。

——ということは、代理店でキットを装着するということですね。  
WH そういうことになりましたが、代

理店になってもらう場合、当社で約1週間の技術研修を受けてもらうのが前提です。いま、ドイツ以外でターボの装着を許可しているのは8カ国8人。この中にはノヴィテック・ジャパンの鳥羽氏も含まれます。

——今後、予定しているチューニングプログラムを教えてください。  
WH 156、166の6気筒オートマチック仕様のためのターボシステムを開発しています。シングルターボで、價格的にも手頃なものを。ドイツ市場では期待できませんが、輸出市場では大いに可能性があると考えています。期待して下さい。

※

ウォルフガング・ハーゲドルン氏はまだ30代前半という若さだが、そのチューニングビジネスに対する考え方はシッカリとして揺るぎがない。それは驚くほど。だから、今後もノヴィテックは要注目目のチューナーといえそう。