

ドレスアップ初心者・虎の巻

WAGONIST

590YEN 2001

「ワゴニスト」

6

新型登場! 超特急情報満載

New~! ステップワゴン パーフェクト・ガイド!

新旧・徹底比較/エアロ開発情報/ホイール情報/
チューニング開発情報/突撃ユーザーアンケート……

HOTスポーツワゴンを本気でチェック
TUNED-WAGON IMPRESSION

ドレスアップ自慢が大集合
WAGONIST MEETING

スポーツ&ドレスアップ・マッチングガイド
bB

NEW CAR REPORT

- ウィルVS
- モンデオ・ワゴン
- カペラ・ワゴンV-RXスポルト
- ナディア
- キャラバン

さあ始めよう……ってときに読む虎の巻

ドレスアップ なんでも初めてシミュレーション





気持ちイ走りの追求を

ステーションワゴンとミニバンを隔てるもの。ひと言でいえば、それは“走り”だろう。高まりいくドライビングプレジャーの快感は、絶対にミニバンでは味わえない特別な世界。走りの質を、こだわりを、追い求めてみたい

三好秀昌のサスペンション試乗レポート

俺のビビンカシなズブズブ

F F+ハイパワーという方程式は、フットワークに緻密なセッティングを要求してくる。それがターボによる高トルク化ということになればなおさらだ。舵とトラクションの両方の仕事をフロント2輪で賄うことは自ずと領域を狭め、そこにドライビングプレジャーを求めようとすれば、マニアックで一種気難しいハンドリングという結論を導き出しやすい。

ノヴィテックの手になる156スポーツワゴンに最初に対面した時には、期待感はその大きくなかった。218bhp、35.5kgmというハイスベック、グッと低められた車高、その肢体こそ限りなくラテンのアートを発散させているが、イタ車のチューニングモデルは気難しいという常識が取材スタッフのアタマの中をグルグル回っていた。

撮影を含めた最初のインプレドライブ、三好選手の操るノヴィテック156は、しかしいつもよりも快活で、はつきりいって数10km/hは速いペースで目の前のコーナーを駆け抜けていった。そのフォームが美しい。コーナーへのアプローチ、ステアリングがインに切れたと思うと、赤い塊はスッと向きを変え、エンジン音の高まりとともにタイヤを激しく鳴らしながら立ち上がっていく。リヤはわずかに外側にはらむような仕草を見せるが、オン・ザ・ラインを描きながら次のコーナーへと切り込んでいく。

「かなりレベルが高い。ちょうどヨーロッパ車の特性、ステアリングを切り込んでそれに合わせて曲がっていく性質

格を突き詰めた感じだね」
三好選手がいつになく紅潮した表情で言う。

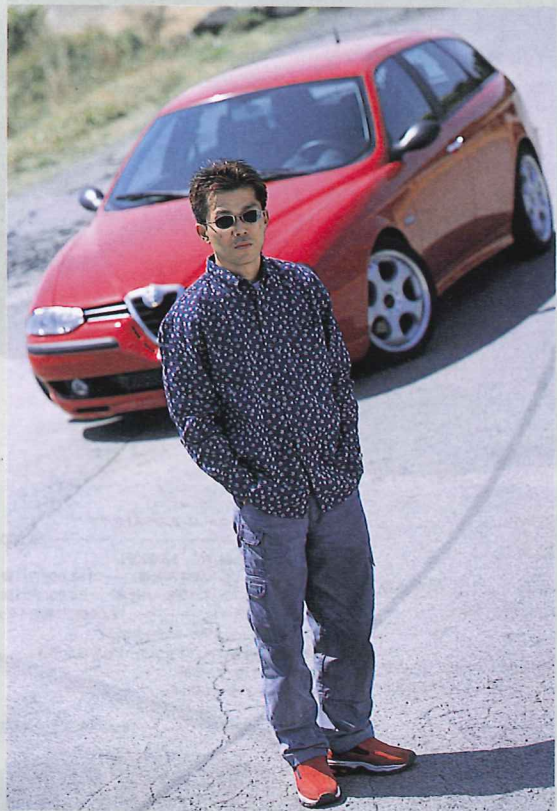
「基本的にはクルマなりに走らせて速いタイプ。オーソドックなセッティングで、最初に懸念していたFFのクセがそれほど強くないんだ。路面に粘りつくようなグリップ感がある。タイヤをうまく使っているよね。これだけ粘るからコーナーの後半でリヤが自然に振り出されるような恰好になる。それでも姿勢を乱すような不安感がない。クルマなりに速いというのはそういうことだと思う。これだけ車高が低いのに突き上げ感もないし、荒れた路面に突っ込んでいってもパンプタッチや大きくボディが揺すられてラインを乱すこともない。良くてきてる。切り返しも滑らかにロールが付いてくる。ダンパーの伸び側のしつけがいい印象があるね。味付け的に言うと、ビルシユタインのそれによく似ているかな」

と、かなり好印象を持った様子。
これは、フットワークだけではなく、エンジンのチューニングの特性、パワー、トルクの出し方にも関係している。ターボ化されているとはいえ、強烈な加速感を軸にするのではなく、3000~6000rpmの間でレスポンスのいいトルクを弾き出すセッティング。これが脚のバランスとびったり符号しているのだという。

F F+ハイパワーのチューニングで常に課題となるトラクションの変化はどうか。たしかに立ち上がりで性能はアクセルオンは、クルマをコーナーのアウト側にはらませる。だが、その割

合は意外に常識的な範囲。スピードが速いぶん顕著に感じる程度だ。それを見越して、きつちりと姿勢を変えてラインに乗せるといったようなワザを使える余裕もある。

とはいえ、いくつかの課題も浮上した。ひとつは、エンジンマウントが強化されていないため、アクセルのオン・オフでスナッチが出ること。特に低回転で顕著だが、コーナーでアクセルを微妙にコントロールするようなシーンで不快な振動がくる。低速でキクシャク感が出るのはいかにもチューニングカー然としていて、このクルマの真の実力、キャラクターを曇らせる原因になっている。またドライブシャフトへのストレスも懸念されることだ。もうひとつは、基本的にベース車のシフトが曖昧でギヤチェンジがしづらいこと。できれば、セレスピードとの組み合わせを望みたい。シーケンシャルシフトで、このパフォーマンスを味わえたらどんなに楽しいことかと想像は膨らむ。だが、ターボとの組み合わせによる高トルク化で、耐久性にまだ未解決な部分があるとのこと。残念。
もちろんこうしたネガを含め、美しいスタイルとキレのあるパワー、スポーティなハンドリングを持つワゴンを意識させないワゴンというキャラクターは、非常に魅力的だ。FFの場合、安易なターボ化によるハイパワーはドライブビリビリティをスポイルする落とし穴に入り込むケースが多いが、その両刃の剣をノヴィテックはうまく制御し、FFスポーツワゴンの緻密なセッティングに成功している。



三好秀昌の診断書

緻密なセットアップが光る ウェルバランス・ワゴン

アルファにターボを追加というとちょっとアレっと思う人も多いだろう。そうはいつでもやっぱりパワー&トルクの魅力に勝てない人にはオススメだ。エンジンフィーリングはピストンやシリンダーヘッドの加工をしてあるにもかかわらず、抑えめのブーストで走らせているので3500回転あたりから自然にパワーが立ち上がっていくので扱いやすくチューニングカーというイメージは強くない。上の方は6500回転あたりまでが良好なパワーバンドでトルクの厚みがあって排気量がアップしたような力強さが好ましい。サスペンションは、かなりローダウンしたフォルムだが乗り心地もよく、ハードなコーナリング中にバンブタッチによる挙動の乱れがなく非常にうまくセッティングされている。ステアリングの切り込みとクルマの動きがとてもしニアで、コーナリング中のステアリングの切り足しに対してもノーズは自在にインを狙っていく。上りのコーナーでフルパワーをかけると立ち上がりでホイールスピンが少し出てくるが、それほどアンダーステアにならない。しかしビスカスLSDが欲しい場面ではある。さらにエンジンマウントを強化すれば完成度は飛躍的に上がるコンプリートカーである。



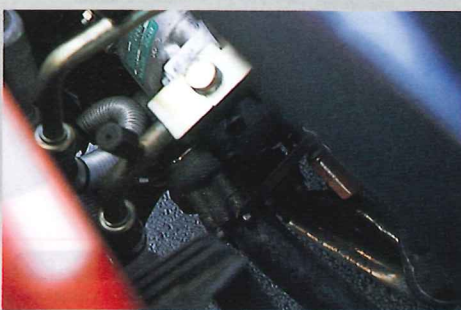
↑実用的な回転域からブーストが立ち上がる使いやすいパワー特性。ステーションワゴンのボディでも十分楽しめる



↑しっかり踏んで走れるようならLSDが欲しくなるだろう。さらにスポーツの濃度が増し、ファンな走りを味わいたい



↑2リッターのツインスパークエンジンは、ターボ化され最高出力218hp、最大トルク35.5kg-mを発生する。最高速度は244km/hだ



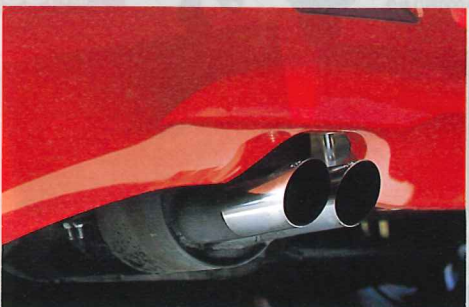
↑ちょっと見づらいがタービンの写真。アクセルの追従性もよく、エンジンレスポンスが気持ちいい。これなら値千金!



↑オリジナルのペダルセットは、MT用とAT用がある。ドレスアップ心あふれる意匠も、ノヴィテックの魅力といえるところ



↑センターコンソールのパネルはコンプリートカーのみに与えられるシリアルプレート。アルミのサイドブレーキレバーがシブイ造り



↑デュアルエキゾーストのマフラーは、ステンレス製で、70φの出口形状。心地よいサウンドがスポーティな走りを演出する効果も



↑試乗車は未装着だが、本来は4ポッドのブレーキキャリパーがおこられる。また、ホイールは1ピースのものがラインオフされる

NOVITEC 156 2.0 Twin Spark Turbo

イキのいい走りが自慢だ!

今回試乗した車両は、コンプリート車での販売となる。車両本体価格は498万円(税別)。レザーシートはオプション設定だが、コンピュータとインタークーラーを含むターボキット、車高調整式のサスペンション、フロントのタワーバー、フロントにブレンプの4ポッドキャリパーをもつブレーキシステム、アルミホイール、フロントとサイドのエアロパーツ、室内の小物パーツまで一式を考えると極めてリーズナブルな設定。また、パーツ単体で購入できるアイテムもある。

■パーツ単体での購入可能パーツリスト

- Fスポイラー ¥56,000
 - Sステップ ¥68,000
 - サスキット(車高調) ¥245,000
 - ストラットタワーバー ¥30,000
 - スタビライザー ¥55,000/Fr.
¥53,000/Re.
 - ステンレスエキゾーストシステム・デュアルDTMルック(70φ) ¥145,000
 - ブレンプブレーキシステム ¥325,000
 - N5ホイール(8×17) ¥85,000/本
 - MTペダルセット ¥13,000
 - フットレスト ¥9,000
 - Sブレーキレバー ¥12,000
 - シフトレバーブーツカバー ¥12,500
 - ドアロックノブセット ¥6,000
 - Sマーカーセット(ホワイト) ¥8,500
- ◎ノヴィテックジャパン ☎03・3551・7980
http://www.novitec.co.jp

今月の試乗車