

150号まであと5号! ついにカウントダウン開始だ~! こうなりゃドンドンいくしかないぜ!

ティーポ7月号 第12巻第8号
平成13年7月1日発行 毎月1回1日発行
平成3年4月2日 第3種郵便認可

2001年
No.145

7
月号

定価
590円

カー・マガジン ティーポ

Tipoo

Dramatic Car-magazine



主な内容 ●土屋圭市エリーゼ新旧乗り比べ!! ●クリオV6ロードバージョン 最速日本試乗! ●ついに登場! 超過激! アルファ156ツインターボ ●日本上陸記念! 206CC徹底チェック! ●世界最高の直6の栄冠はどのユニットに! TVRスピードシックス VS BMW M3新旧 ●拘りの一発主義車カタログ

土屋圭市とニューエリーゼの最強タッグ!
待望のクリオV6ロードバージョン!
もうとにかく凄すぎてこれ以上何も言えません!

一点こだわり主義

コーナーを一つ曲がっただけで震えが来るほどのハンドリング、一度踏んだら止められない麻薬のような加速を披露するユニット、高コストにあえて挑むミッドシップ&V6ユニットのレイアウト等など、拘り続ける豪華一発主義車たち!



Purchase Project
ランチア・ベータ・モンテカルロ

Dramatic Scene
プジョー205T16

超っ早インプレッション
ニューミニ



汗と涙のコミックス! 田中むねよしの
『BOLTS AND NUTS!』

太田哲也の連載エッセイ
『KEEP ON RACING』

●ルノー・ルーテシア1.4RXT ●ボルボC70
●ジープ・チェロキー ●トヨタ・ツアラ ●BMW X5 3.0i

FIA公認 日本初開催 国際格式ラリー
アルペン・ラリー開催!

ターボ・パワー全開、308ps / 43.9kg-mの刺激!

“アルファはNAだけ”なんて まったく 寝ぼけてるぜ!

アルファのユニットはNAに限る! そんな通説を覆すかのような、怒濤のパワーを得た、モンスター156が登場した。以前ティーポでも紹介したノビテックが、今度は3.0V6にターボをふたつも付けて、僕らの目の前に姿を現したのだ。もう、アルファが非力だなんて言わせない。

文: 島下泰久 撮影: 神村 聖 協力: ノビテック・ジャパンTel.03-3551-7980/フラワー

と、煽っておいて何だが、そのころを
検証する前に、まずはその名も「ノビテック

と、ここで気になるのは、それにターボを
組み合わせたノビテックが、果たしてアル
ファならではの気持ち良さをも保つことがで
きているのかということ。たとえ速さを得た
としても、あの一体感が削がれてしまふよう
では、アルファに乗る意味は半減してしま
うと言ってもいい。

の流儀に則ったマシンだと言えらるだろう。
と、ここでアルファ・ロメオと言えは、使い
古された表現ではあるが、やはりその熱い走
り、それも日常域プラスアルファの領域で
味わる恍惚感こそが最大の魅力であること
とは、ここで繰り返すまでもないはずだ。そ
して、その中でも大きなウエイトを占めてい
るのが、とにかく気持ち良いエンジンである
ことも、また然り。絶対的なパワーは並だが、
レスポンスに優れ、ドライバーにもっと
踏めとけしかけてくる、その独特のフィーリ
ングは、他では決して味わえないものだ。

アルファのチューナーとしては珍しくドイ
ツに拠点を置くノビテックは、元々あの
ルーフに居たエンジニア達が独立して興した
会社であり、88年の設立以来、フィアット、
ランチア、そしてアルファ・ロメオと、イタ
リア車ばかりを専門に手掛けてきた。そんな
彼らの得意分野はエンジン、しかもター
ボチューン。この156もやはり、そんな彼
らの流儀に則ったマシンだと言えらるだろう。

アルファ・ロメオ、特に156のオーナ
ーにとって、最近かなり気になる存在とな
っているだろうノビテック。昨年日本に導
入された2.0TSベースのターボ仕様が、辛
口のアルファを求めるファンに向けて強烈な
インパクトを与えたのは、まだ記憶に新し
い。そして今春、そのノビテックが、更に
過激な156を送り込んできた。今度のベ
ース車はV6。しかも排気量を3ℓに拡大
し、ツイスターボ化した超ド級のマシンであ
る。

アルファ・ユニットに
ターボはありなのか?

NOVITEC 156 3.0 24V Biturbo

ノヴィテック156 3.0 24V ツインターボ



強力なストッピングパワーとスタビリティを得て、308psのパワーを前2輪で受け止める。

NOVITEC 156 Sportwagon 2.0 Turbo

ノヴィテック156 スポーツワゴン2.0ターボ



鼻先の鋭さとパワーを両立したシングルターボは、156のひとつの選択肢となるだろう。

7月6日(金)発売の ターボ別冊 「アルファ&ロメオ」 でもっと詳しく!

別冊「アルファ&ロメオ(仮)」では、ノヴィテックのターボ・アルファの魅力を中心に詳しく徹底紹介する予定。そのパワー特性は? 詳しいメカニズムは? 今後の発展性は? など、ディーボらしいコッテリとした内容で迫ります。

ク1563.0V6ツインターボ“の内容を見ていくことにしよう。
一番のポイントであるエンジンは、2.5ℓV6をベースに、まず排気量を3ℓへとスーパアップ。具体的にはGTV用3ℓユニットのクランク、コンロッド、ピストン、シリンダーライナーを流用して、加工したブロックに組み付けるかたちである。ターボ化に伴い、燃焼室の加工などによって圧縮比は8・3まで落とされている。片バンクに1基ずつ装着されるタービンは、日本では馴染みの薄いシユヴァイツァー社製で、それぞれのサイズは小さめ。そしてインタークーラーがラジエーター前にセットされている。
こうして導き出したスベックは、実に最高出力308PS、最大トルク43・9kgmにも達する。ノーマルの3ℓがそれぞれ220PS/27・5kgmだから、パワーで4割、トルクは何と6割以上も増していることにな

る。この出力、そして余裕があるとは言えないレイアウトから心配される熱対策は、現状ではエンジンルーム左前方にオイルクーラーを追加して対処。ECUは日本向けのオリジナルセッティングで、クラッチはじめ駆動系はノーマルのままということである。
無論シャシーの側にも、これだけのパワーとトルクを受け止めるべく手が入られている。サスペンションは、前輪荷重の大きなV6専用の減衰力を与えられた車高調整式ダンパーを採用。スプリングはフロントが6kg/mm、リアが5kg/mmプラス1G時には密着状態となる2kg/mmのヘルバースプリングという設定である。タイヤは、試乗車には225/40ZR18サイズのミシュラン・パイロットスポーツが装着されていた。
そしてフロントの巨大なブレーキも目を引く。遠目にもかなり目立つ赤いキャリパーは、何とボルシエ993用のブレンボ製とされ、そのパワーに見合うだけの制動力を確保している。それにしてもただのブレンボではなく、敢えてボルシエのロゴ入りを使う辺りは、さすがシャーマン・チューナー。彼の地では、やはりその方がアピール度が高いのだろうか。
エクステリアは、前後スポイラーにサイドステップ、トランクスポイラーを装着。その過激な中身を考えればおとなしめの印象だが、それが却って凄みを感じさせる。DTMマシン風の跳ね上げ式マフラーや、18インチの大径ホイールも迫力アップに大きく貢献している。
さて、いよいよその走りっぷりを見ていくことにしよう。テスターは、ノーマルからチューンドまで156に関しては豊富なテスト量を誇る齊藤慎輔氏だ。

速さという愉しさが 156の特質とマッチ

「156にターボ」と聞くと正直、その持ち味が損なわれる部分は多いだろうと思うよね。アルファの持つ走る魅力は、NAの古臭い回り方だったりするわけだから。おまけに2・5ℓは下はスカスカでし



バンパー左側のダクトは、その裏のオイルクーラーへ空気を導く。

SPECIFICATION

エンジン	NOVITEC ツインターボ・コンバージョン
総排気量	2,995cc
圧縮比	8.3:1
最高出力	308ps/5,800rpm
最大トルク	43.9kg-m/4,000rpm
排気系	ステンレスエキゾーストシステム 70mm×2



スペースの都合でエアクリナーは剥き出しタイプとなる。高温時のパフォーマンスはやや心配?



タービンは手前のサクシオンパイプの下方、そしてバルクヘッドとエンジンの間にそれぞれ配置。



ステンレス製エキゾーストの出口は、跳ね上げ2本出しスラッシュテールといわゆるDTMタイプ。



バンパー開口部のメッシュの向こうに、前置きされたインタークーラーが見える。



NOVITEC 156 3.0 24V Biturbo

ノヴィテック156 3.0 24V ツインターボ



シフトブーツカバー、サイドブレーキレバーはオプションである。



他にもABCペダル、フットレスト、ドアロックノブ等が用意される。

色々選べる内外装は 欧州仕様だからこそ

ヨーロッパ仕様がベースだけに、ボディカラーそして内装色の選択肢も幅広い。試乗車のブルーレザーのシートも日本仕様には設定されていないものだ。



LHDの6速MTは日本仕様には未設定だけに、その眺めは新鮮。



●車両本体価格 6,850,000円

装備内容

アルファ・ロメオ社製装備一式 (内装色選択可能)

NOVITEC社製

ツインターボ・コンバージョン/タイプN5アルミホイール 18インチ 225/40R/18 / 車高調整スポーツサスペンション/フロント大容量ブレーキシステム/フロント、サイド、リア&ルーフスポイラー/インテリアパーツ (シフトノブ・シリアルプレート・ドアロッククワン) / サイドウインカー

オプション

メタリックペイント (6万5000円) / ノボラペイント (27万円) / 電動サンルーフ (15万円) / ヘッドライトウォッシャー (3万円) / N3ホイールに変更 (サイズ: 18×8 J 5万円/本)



サイド、リアもエアロパーツはおとなしめ。トランクスポイラーが程良いアクセントとなる。



フロントまわりで追加されているのはスポイラーのみ。控えめな印象だが、それが却って凄みにも感じられる。

強大なパワーを受けとめるために 徹底的な強化が図られたシャシー

ターボ化による強大なパワーを受け止めるべくシャシーも最大限に強化されている。V6専用の車高調整式ダンパーにはF6K/R5K+2Kのスプリングを組み合わせ、スタビライザーも変更。そしてフロントのブレーキシステムは、何とボルシエ993用だ。それに伴って、タイヤサイズは225/40ZR18が標準となっている。



その巨大なキャリパーを収めるためホイールは18インチを履く。



何より目立っているブレーキシステムはボルシエ993用のプレインチを流用する。

「まず気になったのは、TSのあの鋭いレ
さて、今回はもう一台、スポーツツワゴン
2・0TSベースのコンプリートも用意さ
れていた。こちらは以前紹介した156タ
ーボとほぼ同内容で仕立てられており、最
高出力は218ps、最大トルクは35・5kg
mをマーク。これに5速MTが組み合わさ
れている。

もちろん旋回中のスロットル操作は繊細
さが必要ですが、慣れば微妙なコントロ
ールも充分受け付けてくれます。このレスポ
ンスを含め、エンジンはいいですね。排気量
アップのおかげで、ドッカントーボ的ではな
く、下から万遍な力が出ています。総じて、
速くなったのはもちろん、自在に加
減速できる感覚、旋回中の荷重移動による
大きめの姿勢変化といった156の「わか
りやすい魅力」はそのまま残されているな
と感じました。但し不安なのは、ドライバシヤ
フトがノーマルだということ。安心して愉し
むためにも、コンプリートカーとして売るな
ら、こうした点にも何らかの対策を採って
ほしいですね。」

よ。ターボの特性にもよるけど、圧縮比を
落とせば、それがもっと顕著になるんじやな
いかというのが、乗る前にまず気になったと
ころのひとつです。
もう一点は、アルファだとうとう何だろう
と、3レクラスで更に過給したエンジンの力
をフロントだけで受け止めるのは辛いとい
うこと。特に156はトラクションに問題を
抱えているわけですから。
そんな先入観からしてみれば、実際の乗
り味はかなりまともで、洗練しているかと言
ったら違うけれど、細かい事抜きに「これは
面白い」と思いました。ラフにトルクを立ち
上げるとタイヤの限界を大きく超えてしま
うけれど、それを解った上でならそんなに乗り
にくい、速さという意味での愉しさは
かなりあります。足の接地感も思ったより
出ていて、フロントは舵の方向にきちんと引
つ張ってくれるし、ブレーキの効きやコント
ロール性も悪くないから、コーナー進入での
姿勢作りもやりやすかったです。

何より目立っているブレーキシステムはボルシエ993用のプレインチを流用する。

●車両本体価格 5,100,000円

装備内容

アルファ・ロメオ社製装備一式

NOVITEC社製

ターボ・コンバージョン/タイプN5アルミホイール17インチ 235/40R/17/車高調整スポーツサスペンション/フロントストラットタワーバー/フロント; プレンボ社製 ブレーキシステム/フロント&サイドスポイラー/インテリアパーツ (シフトノブ・シリアルプレート・ドアロックピン) /サイドウインカー

オプション

MOMO社製レザーシート (18万円) /メタリックペイント (6万5000円) /ヌボラペイント (27万円) /電動サンルーフ (15万円) /ヘッドライトウォッシャー (3万円) /N5-18インチホイールに変更 (8万円/本)



TSの場合はエアクリナーは純正ケースをそのまま使っている。



心許ないボディ剛性を高めるタワーバーはオールアルミ製。



こちらのマフラー出口は同じツインでも跳ね上げられてはいない。



V6同様に追加されたインタークーラーはフロントに置かれる。

NOVITEC 156 Sportwagon 2.0 Turbo

ノヴィテック156 スポーツワゴン2.0 ターボ



専用設計のサスペンション



試乗車のブレーキはノーマルだったが、本来の仕様ではフロントにプレンボ製キットが奢られ、タイヤも18インチになる。また車高調整式サスペンションにはTS専用の減衰力が与えられる。



インテリアはV6と同内容のコーディネートが施されている。

SPECIFICATION

エンジン	NOVITEC ターボ・コンバージョン
総排気量	1,997cc
最高出力	218ps/5,600rpm
最大トルク	35.5kg-m/4,150rpm
最高速度	244Km/h
排気系	ステンレスエキゾーストシステム 70mmX2



外装はフロント、サイドのスポイラーを追加。ワゴンのスタイルを引き立てている。

インプレッションを担当したのは

齊藤 慎輔 (さいとう・しんすけ)

アルファ156に関しては、ノーマルからチューンドまで幾多の試乗をこなし、その美点と課題を知り尽くした感のある慎輔さんに、今回のインプレッションをお願いした。



今回取材したのは
ノヴィテック・ジャパン正規代理店
ピアルペーロ (☎054-277-0578)



イタリア車は小型車からワグンス系の超希少車まで手がけ、かなりのイタ車エンズー度を見せるピアルペーロ。清潔感に溢れる広い工場と、のんびりできる店内は、イタ車系ユーザーの天国といった雰囲気だ。



あの快感はそのままに
速さという魅力を得て
アルファはますます
感性を刺激する!

というわけで、そろそろ冒頭の問いに対する結論と行こう。何よりドライバーを楽しませてこそアルファだと定義づけるのであれば、この2台のターボ・アルファは、充分その名に値するクルマに仕上がっていると言えらるだろう。無論、N Aらしい一体感に対してターボの二次曲線の盛り上がり、そのベクトルは異なるが、多少荒っぽくてもドライバーの感性をやたらと刺激する、あのアルファらしさにはまったく変わり無かったのだ。

ターボという言葉は、「禁断の果実」を手にも、アルファから更なる刺激を引き出してみせたノヴィテックは、「気持ちいいけど速さはね」と諦めかけていたアルファ・オーナーにとって、その注目度の高さに充分値するだけの垂涎の内容を持っていたというわけである。

スポンスがややスポイルされてしまつこと、ノーマルはトルクの絶対値は低いけど反応自体はリニアでしょ。でもこれは圧縮比を下けた分、低速トルクが更に落ちているから。エンジンマウントの柔らかさも、アクセル操作に対する反応のラグを強調してますね。反面そこから上のパワーは、速さを望む人にはマイナスイ面を補う以上のものがあるのも事実。V6より鼻先が軽いのもいいですね。ただ、これはノヴィテックのせいじゃないけど、ワゴンはセダンより操作性がかなり落ちるのは認識しておいた方がいいでしょう。」

今回は3&V6と同時の試乗ということですが、評価はやや辛めだったが、156で速く走りたいという人へのアピール度は高いはず。ただ惜しいのは、このエンジンがコンプレッサーでしか味わえないことだ。国内でもキット販売が行われれば、モア・パワーを求める既存のユーザーからのニーズはかなりのものではないだろうか。そして順番は逆になったが3&V6。アルファらしい、日常域プラスアルファの領域から感じられる刺激性はそのままに、速さを上乗せしたその出来映えは、充分唸らされるものだったと言えよう。