

LE VOLANT

ヨーロッパ現地試乗

「コイツはイケる!」ミニ・クーパー

やっぱりクルマの基本は3ボックス

最新セダン特集

待望のスモール・ジャガー、Xタイプに乗った!

[緊急比較]アウディ・ニューA4×メルセデス・ベンツCクラス×BMW3シリーズ

M3は911を超えたか?

8



◎特別付録◎ 最新カーナビゲーション・システム徹底ガイド

Small Spectacle!!

ターボなしでも"らしさ"は十分

NOVITEC

FIAT PUNTO HGT

ノヴィテック・フィアット・プントHGT

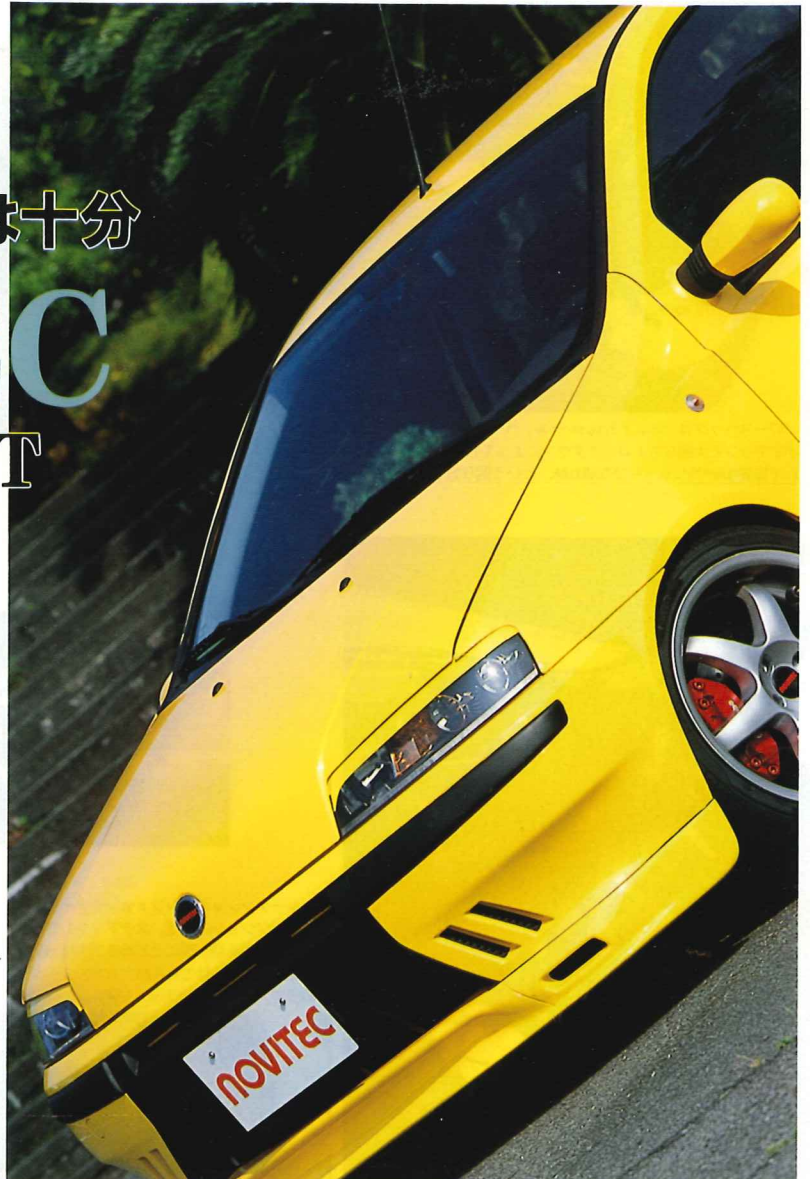
今こそアルファのチューンで名を馳せるノヴィテックだが、元をたどればフィアットのターボ仕様に行き当たる。もちろん、現在でもこうしたモデルを手掛けているが、今回紹介するモデルは最もベーシックな仕様で自慢の過給機も付かない。とはいえ、そこはフィアットを知り尽くす彼らの作品だけに……。

Y.SHIMASHITA M.MIZUKAWA
リポート=島下泰久 フォト=水川尚由

ターボチューンを施したアルファ56によって、イタリア車フリークにその名を知らしめたノヴィテックが、新たなコンプリートカーを導入した。今度のベースモデルはフィアット・プント。そのホットテスト・バージョンたるHGTを、彼ら流のアレンジでスパイシーに仕上げた一台である。

156のイメージがあまりに強烈なせいか、ノヴィテックのコンプリートと聞くと、連鎖反应的にターボチューンを想像しがちだが、このHGTの1.8Lユニットは、純正交換タイプのエアクリーナリ、左右2本出しとなるテ

緊張感みなぎる外観は
アバルト仕様をも凌ぐ!?



●問い合わせ先=ノヴィテック ジャパン ☎03-3551-7980 / 取材協力=ブラーバ

アバルト仕様に較べると好き嫌いは分かれそうだが、そのぶん存在感が際立つこちらの顔つきの方が、"らしく"感じる人も多いのではないだろうか。

無論、見た目ばかりではなく、シャシーの熟成にも力が注がれている。まずサスペンションはダンパーを車高調整式へと変更。スプリングは、フロントにヘルパー付の直巻タイプが、そしてリアにバリアブルレートノーマル形状が使われている。減衰力、レート設定等は不明だが、その低められた車高から見るとストロークが大幅に縮められているのは間違いないところ。フロ

ールパイプを持った触媒以降交換のマフラーによる吸排気チューンが施されているのみ。実質的には、ノーマルのままだ。これはストックでも充分小気味良い走りっぷりを堪能させてくれるプントだけに、まずはそのポテンシャルを最大限に引き出すことを選んだということなのだろう。

それでもノヴィテック・プントには語るべき点が多い。中でも最初に触れずにおけないのは、やはり迫力あるエクステリアだ。ノーマルに対して追加されているのは、フロントスポイラー、サイドスカート、ルーフスポイラー、アイガーニツシュといったアイテム。いずれも単品での主張こそ程々に、すべて合わると、これだけ緊張感みなぎるシャープな外観を演出してみせるのだから、そのコーディネート術は見事と云う他にない。

こんな印象は、あるいは見慣れたHGTとはだいぶ異なる顔つきによる部分も大きいかもしれない。というのも、この現地仕立てのコンプリートは、アバルトキットが標準となる日本仕様ではなく素のHGTがベース。そのためフロントバンパーの形状が、まったく違っているのだ。スッキリまとまっただけだが、反面没個性的とも言えるアバルト仕様に較べると好き嫌いは分かれそうだが、そのぶん存在感が際立つこちらの顔つきの方が、"らしく"感じる人も多いのではないだろうか。

フリーキにも注目だ。大いに目を引くフロントのそれは、巨大なブレンボ製4ポッドキャリパーとピンホール入りローターの組み合わせ。これは実際の制動力はもちろん、オプティカルな意味での効果も大きい。これを収めるためにもあって、シューズは205/45R17サイズに拡大されている。

さて、最後に肝心の走りについて報告を、と言いたいところなのだが、実は撮影車両は、まさにこの日降ろした

自由長の短いスプリングの遊びを抑制するためだろう。

フリーキにも注目だ。大いに目を引くフロントのそれは、巨大なブレンボ製4ポッドキャリパーとピンホール入りローターの組み合わせ。これは実際の制動力はもちろん、オプティカルな意味での効果も大きい。これを収めるためにもあって、シューズは205/45R17サイズに拡大されている。

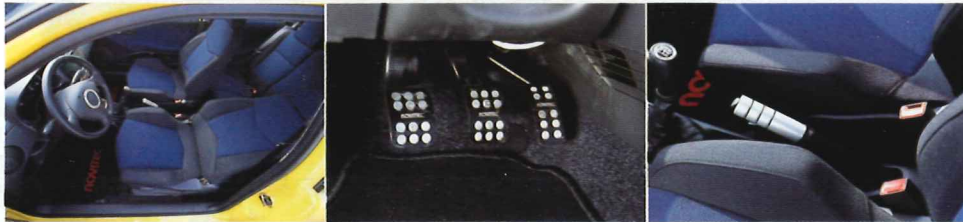
さて、最後に肝心の走りについて報告を、と言いたいところなのだが、実は撮影車両は、まさにこの日降ろした



▲マフラーは、左右2本出しでキックアップしたテールが存在感を主張。エンジン本体についてはノータッチで、純正交換タイプのエアフィルターが装着される程度。17インチのタイプN6ホイールの奥に見えるキャリパーは、ブレンボ製の4ポッド。



▲大径ホイールとツボを押さえたエアロの効果で、シャープな雰囲気か強調されるエクステリア。取材車に装着されていたフロントスポイラーは、ノーマルバンパーに追加するリップタイプで、アイガーニッシュと共に顔つきを引き締める。サイドスカート、ルーフスポイラーの形状自体は控えめだが、その効果はご覧の通り。



◀インテリアはサイドブレーキレバーと、ブラックとシルバーの2トーン仕上げとなるアルミ製ペダルセットが装着される程度。いずれもなかなか魅力的なデザインだけに、ぜひとも単品でリリースして欲しいところだ。

ばかりのまっさらの新車。残念ながら持っているポテンシャルを味わい尽くすことはできなかった。それでも軽く流した限りでは、固く跳ねの収まらない乗り心地と引き換えに、ノーズの反応が1層シャープさを増しているような印象があった。乗り心地にしても、距離を重ねればある程度は改善されるはずだ。ただ気になったのは、1G時にリアのバンフラバーが、ほぼ接触状態となっていること。これがリアの挙動にどんな影響を及ぼすのか、やはり別の機会にぜひ確かめたいところではある。

このノヴィテック・フロントは、他モデル同様にコンプリートでの販売のみとなる。気になる価格は、取材の時点ではまだ正式決定に至っていないが、嬉しいことに日本仕様のノーマルを考えている人も揺さぶるような設定になりそうな気配だ。いずれにせよ、完成度の高まったノーマルに対して「これじゃ刺激が足りない」と感じているワガママなラテンホットのファンにとっては、そのルックスも含め大いに興味をそそられる一台であることは間違いないだろう。



車高調を使う足回りは、軽く流す程度でもシャープな走りを予感させる仕上がり。限界領域では、フレンボ製のフロントブレーキも頼もしい存在となるハズだ。