



ティポ8月号
増刊
定価780円

Alfa & Romeo

Tipo One Make Club Magazine

アルファ&ロメオ



東西の156&ジュリアが
筑波サーキットに大集結！

アルファ・ロメオ 最速決定戦

- 147情報最前線
- 行っちゃえ・イタリア！
- 156ETCカーに迫る！
- GTVカップカー・日本上陸！

やっぱり

アルファ・ロメオだる。



田中むねよし
描き下ろしマンガ

Boy
Meets
Giulia!

スーパースクーブ・156GTA登場！

田中むねよし
描き下ろし

V6ツインターボで

308ps/43.9kg-m圧倒的なパワーと誘惑

JETな気分!

156TSターボで話題を呼んだノヴィテックが、今度はV6、それも3.0ℓツインターボを上陸させた。300psオーバーの156が、遂に姿を現したのだ。ターボの156なんて、と嘆くフリークへの冒険でもいいJETな気分です、背徳の加速を愉しむそんなキレたアルファはいかかかな?

文：島下泰久 撮影：神村 聖
ノビテック・ジャパン
tel.03-3551-7980



156の愉しさはそのまま 段違いの速さを手に入れる

快感度数はかなりの高ポイント。けれども絶対的な速さの話になると、ちょっとつむぎ加減になってしまう156TSに、捻破りとも言うべきターボチューンを施して、スパイシーなアルファ・ロメオを求める層に強烈にアピールしたノヴィテックは、アルファ党にとっては最近大いに気になる存在のはずだ。

意外なことにドイツに本拠を構え、アルファ・ロメオのほかにフィアット、ランチアなど、イタリア車ばかりを手掛けてきたノヴィテックは、それもそのはず何とあのルーフに居たエンジンが独立して興したメーカーである。得意分野はエンジン。それもターボチューニングには豊富なノウハウを持っているという。

そんな彼らが今度は、あの至高のV6にターボチューンを施した、その名も"ノヴィテック156 3.0ツインターボ"をリリース。そのマシンが、早速日本上陸を果たすこととなった。

では早速、そのスペックを見ていくことにしよう。一番のポイント、エンジンは、ブロックに小変更を施した上で、GTV用3ℓユニットのクランク、コンロ



NOVITEC (ノビテック)

これが、ドイツにあるノヴィテックの本社。早速147の開発に取りかかっており、今後もアルファ・ロメオを手掛けていくという

ッド、ピストン、シリンダーライナーを流用することで排気量を拡大。ピストントップ、燃焼室の加工によって圧縮比を8.3に落としている。片バンク3気筒につき1基ずつ装着されるタービンは、ドイツ・シユヴァイツァー社製。最大ブースト圧は0.6barという設定だ。

これら徹底したチューニングの結果が、最高出力308ps、最大トルク43.9kg・mという怒涛の出力である。GTV用3ℓが、ノーマルでそれぞれ220ps/27.5kg・mだから、ターボ化は、実にパワーで4割、そしてトルクは6割以上も増強させたことになる。参考までに、2ℓTSターボは218ps、35.5kg・mだから、それと較べても差は歴然だ。

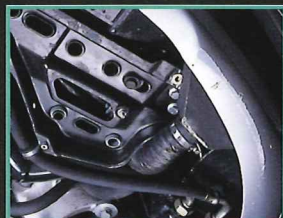
出力アップに伴って心配される熱対策は、オイルクーラーの追加やヒートシールドのバンデージなどが行われている。また、ECUは日本向けのオリジナルセッティングとなっており、クラッチをはじめとする駆動系は、ノーマルのままとのことである。

これだけのパワーを前2輪で受け止めるだけに、当然シャシーにもそれ相応の対策が施されている。ダンパーはノヴィテック製の車高調整式。これはノーズの重いV6に合わせた減衰力が与えられた専用品である。そしてスプリングは、フロントに6kg/mm、リアに5kg/mmプラス1G時には密着状態となる2kg/mmのヘルパーという組み合わせだ。

凄まじい加速を手に入れたが、ストッピングパワーの強化も必須。というわけで、ブレーキはフロントにボルシエ993用のブレンドが奢られることとなった。巨大な穴開きローターと赤いキャリパーの組み合わせは凄まじく、マスターシリンダーはちなみに、ノーマルのままで対応するという。そしてホイール内には、これを収めるためもあって、タイヤは225/40ZR18サイズに拡大されている。



バンパー左側の裏手にはオイルクーラーが増設されている。



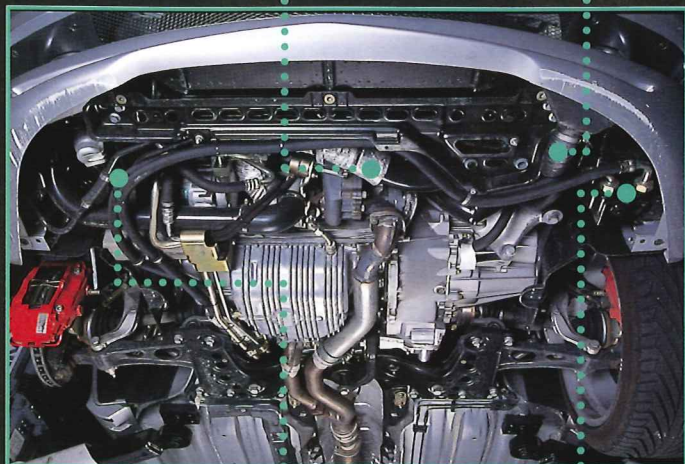
ダクト類の配置も少ないスペースの中で練られている。



パイピングは膨張を防ぐカーボン製とされ、レスポンスを高める。



スカッフプレートとの間の狭い空間に押し込められたTツメのタービン。



こちらには前側バンク3気筒分を受け持つタービンが見える。



上下のダクトがそれぞれオイルクーラー、後側のタービンに風を導く。

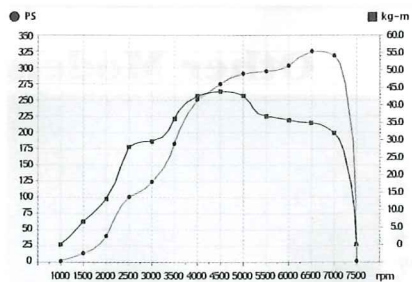


とにかくスペースがギリギリなため遮熱材が到るところに。



エアクリナーは場所の関係でボックスレスとなってしまった。

アルファの新境地をターボで拓く!



ターボ化で得たのは豊潤なトルク、そして回すほどに高まるパワーだ

このパワー・トルク曲線を見ても、扱いやすいトルクと、高回転域で炸裂するパワーの伸びを両立させたエンジン特性が窺い知れる。

SPECIFICATIONS of Ferrari 348tb

- 全長×全幅×全高mm: 4430×1755×1415
- ホイールベースmm: 2595
- トレッド(F/R)mm: 1510/1500
- 車両重量kg: 1360
- エンジン形式: V6 24バルブターボ
- 総排気量cc: 2492
- 最高出力ps/rpm: 308/5000
- 最大トルクkg-m/rpm: 43.9/2000
- 圧縮比: 8.3:1
- 最大ブースト圧: 0.6bar
- トランスミッション: 5MT
- サスペンション形式(F/R): ダブルウィッシュボーン/マクファーソンストラット
- ブレーキ(F/R): ディスク
- タイヤサイズ: 235/45ZR17

アルファに求められる刺激性をスタンダードとは異なるかたちで表現したターボ・ユニットと、その溢れるパワーを見事に受けとめるシャシーの組み合わせによって、この1563.0V6ツインターボは、辛口のアルファ・ロメオを求める根っからのフリークをも唸らせる珠玉の1台に仕上がっていたのである。

アルファに求められる刺激性をスタンダードとは異なるかたちで表現したターボ・ユニットと、その溢れるパワーを見事に受けとめるシャシーの組み合わせによって、この1563.0V6ツインターボは、辛口のアルファ・ロメオを求める根っからのフリークをも唸らせる珠玉の1台に仕上がっていたのである。

さて、このスペックを見ただけでも、その凄まじいパフォーマンスについては、ある程度は想像できることと思う。けれども、このクルマがアルファ・ロメオである以上、その走りには速さだけでなく、気持ちよさが無ければならぬ。1566のあの甘美なエンジンフィール、ヴィヴィッドなハンドリングは一体どうなっているのか。それがノヴィテックの評価を決めることとなるはずだ。果たしてその走りっぷりはと云えば、これが期待以上に刺激にあふれていた。低速のトルク感が希薄なV6にターボの組み合わせは、ピーキーな乗り味を予感させたが、実際はまったくその逆で、低速域からトルクフルな実に乗りにやすい特性に仕上がっている。ラグの少ないアクセルレスポンスも好感触。これには排気

量アップが大いに効いているのだろう。それでいて、ただ平板なだけかと言えば、さにあらず。7000rpmオーバーのレヴリミットに向かって、まるで吸い込まれるように上り詰めていく様は、まさにジェット感覚。慣れるまでしばらくは、加速に目が追いつかないほどだ。但し、敢えて難を言えば、あのV6サウンドが抑え気味となってしまうのが惜しい。これは消音効果のあるターボゆえ、仕方ないことではあるのだが。一方、シャシーの仕上がりも良かった。これだけ低い車高にも関わらず、そのストローク感はノーマル以上で、舵も出口までしっかりと追従してくれる。ブレーキの効きも強力。気になる前後バランスも特に問題を感じることはない。つまり、そこには速さはもちろん、快感も十二分に詰まっていたということ。ワインディングではもちろん、その余裕を利して、ハイウェイクルーズなどでは、その資質は更に輝くに違いない。

本国仕様をベースとすることで当然、ステアリング位置は左のみの設定となる。



飾り立てしないシンプルなインテリアに 本国仕様ならではの選択肢が広がる

ノヴィテックのコンプリートは、すべて本国仕様をベースにドイツのファクトリーでアッセンブリーされる。だから内装色などに、日本仕様には無い仕様をオーダーすることもできるのだ。



ブルーの内装色は本国仕様を用意されているものである。



ペダルはノヴィテックのオリジナルで、単品販売もされる。

シフトブーツ、サイドブレーキレバーなども同様である。

NOVITEC 156 3.0 24V Biturbo ノヴィテック



ブレーキはボルシェ993用のブレンボを流用している。



フロントのスプリングレートは6kg/mmという設定。

308psものパワーを受けとめる 強化されたシャシー

ノーマル比40%アップのパワーを前2輪だけで路面に伝えるために、シャシーは大幅なキャパシティアップが図られている。当然、加速力が増した分の制動力の強化も怠り無い。



リアはヘルバースプリングで接地性を高める。



ホワイトとブラックがあるサイドマーカーセット。価格は8000円。



ロールを低減する強化スタビライザーは前5万3000円/後5万円。



車高調整式サスペンションキットはTS用とV6用を設定。いずれも24万5000円だ。



タイプN3は17/18インチを設定。価格はそれぞれ9万8000円/11万5000円だ。



ディープリムのタイプN6は1本5万3000円。サイズは7.5J-17となる。



内装のアクセントとなるドアロックノブは4本セットで6000円。

Other Models



ノヴィテック156 TSシングルターボ

昨年日本に導入された2.0TSターボ。最高出力208ps、最大トルク35.5kg-mという強力なパワーと、4気筒ならではの鼻先の軽さを利した軽快なハンドリングが光る存在だ。

New



ノヴィテック156 2.5V6ツインターボ

スポーツワゴン...でしょ? 本国では、既にスポーツワゴンV6をベースとしたツインターボ仕様も用意されている。排気量は2.5ℓもある。この激速ワゴンの上陸も楽しみにしたいところである。

