

LEVOLANT

欧州アッパーミドルサルーンの最新レシピ

メルセデス・ベンツE320 / ジャガーSタイプ3.0 V6

プジョー607 / ランチア・テシス / アウディA6 2.7Tクワトロ

11

No.308
NOVEMBER 2002

650YEN

[特集]

ダイナミックに進化し始めた北欧の両雄

ボルボとサーブ

その魅力に急接近!

現地試乗

新型サーブ9-3

ボルボの定番ワゴンはどれが買い!?

ベストV70を探せ!

比較試乗

S60×9-5 / C70×9-3カブリオレ

ニッサン・フェアレディZの
実力を全方位検証

LEVOLANT

ロードインプレッション
メルセデス・ベンツSL55 AMG
アウディA4カブリオレ
プジョー307SW&ブレーク……etc

◎特別付録◎ フォルクスワーゲン・ポロ徹底ガイド

チューンドカー・スペシャル2002 Part II

Attractive!! Tuned European

ユーロ・チューンド特集
後編も魅力ある逸品が集結

The **Latter** Part

NOVITEC
MTM
KELLEENERS sport
RUDEL SPORT
ISIS



147/156 2.0 compressor

NOVITEC

ノヴィテック147/156 2.0コンプレッサー

新たなる展開

ジャーマン・アルファ・チューナーの次なる一手はスーパーチャージャー!! ノーマルに「走る喜び」という抗しきれない魔力をもたらす珠玉のチューンドカー。その総力特集後編は、定評のあったターボをスーパーチャージャーにスイッチした2台のチューンド・アルファから始めよう。

レポート | 島下泰久 | Y.Shimashita フォト | 水川尚由 | M.Mizukawa

トータルバランスは
ターボ仕様を上回るレベルに

ア

ルファやファイアットをターゲットにした、過激なチューンで知られるノヴィテック最新のコンプリート・アルファ2台が上陸した。その一番の見どころはエンジン。156と147が搭載する2.0ツインスパークには、お得意のターボではなく、ヨーロッパで主流となりつつあるスーパーチャージャーが組み合わされているのである。

まずは、両モデルに共通のエンジンから紹介していこう。2.0ツインスパークユニットは、中身こそ完全にノーマルだが、コンプレッサー、インタークーラー、オイルクーラー、サブコンピュータ





エンジンルームの眺めは、極めてシンプル。サクションパイプや追加インジェクター、サージタンクなどはノーマル然とした風情で収まる。ストラットタワーバーは、単品でも販売される。価格は30,000円。



タイプのECU、そしてステンレスエギゾーストなどがプラスされる。そこから導き出されたのは、最高出力208ps/5800rpm、最大トルク27.7kgmというなかなかのスペック。ちなみにノーマルは、147で150ps&18.5kgmだから、数値だけ見ても走りへの期待が膨らむ。

シャシーも、基本的な仕様は共通だ。サスペンションには、車高調を採用。もちろんチューニングは両モデルで異なり、さらに、156にはアンチロールバーもプラスされる。ブレーキは、フロントにブレンド製4ピストンキャリパー10φ322mmのドリルドローター

1をセットする。タイヤサイズは225/40R18である。エクステリアにも見どころは多い。両車に装着されるのはフロント/リア/ルーフのスポイラー、そしてサイドパネルといったアイテム。これに低く落とされた車高、18インチの「タイプN5」アルミホイールと相まって、スッキリまとまっていながら、ノーマルとは明らかに異なるアピアランスを実現。中身のハイパフォーマンスぶりを、さりげなくアピールした絶妙な仕上がりといえる。

エンジンのスペックは共通ながら 走りのテイストは巧みに 作り分けられている特別なアルファ



エクステリアは、前後スポイラー、サイドパネル、そしてルーフ&トランスポイラーで武装。156 2.0コンプレッサーのコンプリート価格は5,200,000円。エアロ、18インチアルミの「N5」は単品でも販売される。価格は、エアロが38,000~60,000円(セット販売もあり)。ホイールは1本100,000円。

バンパー奥には、インタークーラーが覗く。ステンレスマフラーは、写真の156用が138,000円。147用は、サイレンサーのみの販売もあり、価格は87,000円から。(問い合わせ先=ノヴィテック・ジャパン ☎054-277-0753)

十分なため発進に気難しいところはない。街乗りも、ノーマルと変わらない感覚でこなすことが可能だ。スーパーチャージャーの効果が見確になるのは、3500rpmを超えたあたりから。そこから力強さはまさに圧巻で、どこから踏んでも即座に背中が押し出される鋭いピックアップと、分厚いトルクには思わず頬が緩んでしまう。勢いよく回るばかりで前に進まないノーマルとは、まったく別のクルマと考えるほどだ。

レブリミットは7000rpmだが、感覚的には6500rpm以降の伸びが鈍る。このあたりは、最後のひと伸びが刺激的だったターボと対照的だが、走りやすさはトルクの立ち上がりがりニアなところが断然上。たぶんワインディングでもこちらの方が速いだろうし、その差はウエットなど条件が悪くなるほど大きくなるハズだ。それは、このパワーとトルクをシャシーがしっかりと受けとめてくれるからでもある。これだけ車高を下げているのに確かなストローク感があり、大舵角を必要とするタイトコーナーでも最後までグリップが抜けることなく、キチッと反応してくれる。しかも嬉しいのは、そんな懐の深さに加え乗り心地にも優れることで、この車高と18インチという悪条件をまったく

意識させることがない。ブレーキも、効き、タッチともに申し分なく、勢い増した加速に見合った減速Gを得ることができた。156も基本的な走りのテイストは共通だが、排気系の仕様の違いでピックアップはややマイルドに感じられた。サスペンションも柔らかく、姿勢変化は若干大きめ。これにタイヤの違いも加わり(147はPゼロ、156はパイロットスポーツ)、今回テストしたワインディングでは、156の方が操る愉しさを勝っていたように思う。この個体同士に話を限定すれば、速さでは147、面白さでは156というところか?



足回りは、操縦性と快適性を巧みに両立。147 2.0コンプレッサのコンプリート価格は4,580,000円（3ドア）。なお車高調の単品価格は245,000円。ブレンボ製ブレーキキットは320,000円。

147チューンが続々

147は、モディファイドパーツのリリースも活発。アツツ・インターナショナル（☎03-3288-0221）では、ステンレスマフラー（83,000円）や、カーボンヒートプロテクター（9,800円）、カーボンケブラータワーバー（39,000円）、写真のホイール、「Partire（17インチ、1本29,000円）」、「Partire MODA（16インチ、1本28,000円）」を用意。



147に装着されるエアロは、前後スポイラー、サイドパネル、ルーフスポイラー。価格はそれぞれ32,000～66,000円。フルセットだと、単品購入より安くなる（180,000円）。なお、コンプリートカーには、オプションでレザーシートやメタリック塗装などが用意されるほか、エンジンがノーマルのNA版や、5ドアもラインナップされる。

結論としては、この156/147のスーパーチャージャー仕様期待通りの高い完成度と想像を上回るドライビングの愉しさを実現していた。問題があるとすれば、そのベースエンジンたるツインスパークがJTSへ移行してしまうため、この仕様をコンプリートで購入できるのは、あとわずかの間

だということ。これは何とも残念……と思っていたら、ノヴィテック・ジャパンでは、このスーパーチャージャーシステムの後付けキット化を検討しているという。価格は未定だが、時期は早ければ年内。セレスピードにも対応するというから、現オーナーは楽しみに待っていてほしい。