

ドキドキ! ワクワク! 師走を迎えらるとなんで胸が高鳴るの? もうガマンできません!

ティーポ1月号 第14巻第1号
平成15年1月1日発行 毎月1回1日発行
平成3年4月2日 第3種郵便物認可

2003年 **1** 月号 定価 **590**円
No.163
カー・マガジン・ティーポ

Tipoo

Dramatic Car-magazine



RX-8プロト試乗一番乗り!

かなり今年のウィルスは強烈なようです
残念ながらもう手の施しようがありません

●編集部員が選ぶ! 今100万円あったらクルマ何買う? ○アルファ156にもうすぐ手が届く? ○ポルシェ944が100万円でお釣りが来る? ○ミニイタで遊びまくれ! ニュー・チンケチエント○カワイイフォルムに抜群の乗り心地! サンク・フランセーズ○新車で狙うシトロエンC3○同じ年に生まれたクルマを手に入れるMG-A○妖しさいっぱいジャガー-XJS○ポルシェが大人のハチロクだって? ●地味なラテ車、ジミラテに大注目! ●やっぱりドライビングを思う存分楽しみたい! ●今あえてエンサーを選ぶ理由●ロプロレスしても負けない強力アシグルマが欲しい!

年末
新春

クルマ欲しい病!



どうして年末になるとこうセワしくなるとどうにもこうにもクルマが欲しくなるのか? 全く不思議だけど欲しくてしょうがないんだから、買っちゃいませんか? 一台ポーンとね。



- オペル・スピードスター ●メルセデス2003モデル
- ヒュンダイTB ●ランチア・テーゼ
- ジャガー-XKR ●スーパーセヴン・
- ネオクラシックス ●ボルボC70
- アルファロメオ156JTS

太田哲世の連載エッセイ
「KEEP ON RACING」

Purchase Project
TVRフルラインナップ
Dramatic scene
ポルシェ・スピードスター



汗と涙のコミック! 田中むねよしの
「BOLTS AND NUTS!」

斬新なデザイン、輝く個性! 今ルノーが熱い!
アイデンティティたっぷりの2台!
ルノー・アヴァンタイム&メガーヌ2

舞台は海を渡り、アジアの地へ!
今年もてぎフルコースでバトル!
TTT (ターゲット・タイム・トライアル) で勝負だ!

ホンモノのコンペティションマシンだって200万あれば手に入る!

イチから作るより 完成している 競技車を狙え!



で、ひたすら走り込んで 腕を磨くんだっ!!

とびっきりお気に入りの1台を購入し、あれやこれやと手を入れてモディファイし、戦闘力を少しずつ高めていく……というクルマとのつき合い方はとっても楽しい。でも、もしドラテクを向上させたいのなら、それは回り道なのかも知れない。すでに完成したコンペティション・マシンで鍛えるのが一番手っ取り早いからだ。

文：上田純一郎（本誌） 撮影：内藤敬仁／伊藤嘉啓 車両協力：ティフォシー TEL0545-53-0027



今回静岡県富士市のティフォシーからお借りしたこのトロフェオ900はサンレモ・ラリーでの優勝経験もある個体。カラーリングやステッカーなどはほぼその当時のまま。

タイヤは国産Sタイヤに変更済み。本来ワンメイクゆえエンジンのチューニングは禁じられていたはずだが、吹けの良さから、バンチ力も素のトロフェオより明らかに上だ。



**ふとX1/9に掛けた
時間とコストを考えると…**

「プラン、バアーン！ ヴァアーン!!!」
5速4500回転から4速6500回転へ。レヴリミットまで1000回転残ってシフトダウン。場所は神奈川と静岡を繋ぐ、東名下りの高速ワインディング・ステーション。トンネル内に響き渡るエキゾースト・ノートが聞きたくなくて、つい何度もそれを繰り返す。クニユツとした手応え。いかにもフィアットという頼りなげなシフトはちょっと調整したい。パワステのないステアリングは、路面からの情報が手のひらにダイレクトに伝わる。フィアットのボトムレンジを担うチンクエチェントベースのラリーカー、トロフェオ900を久しぶりに走らせたら、ホンモノのコ

どうしてウエッチはチンクエチェントトロフェオ900を推薦するのか?!

- 1 モンテカルロやサンレモを走ったホンモノの競技車両がこの値段で買える!
- 2 元々若年齢層向けのワンメイク車両なので、ドラテク向上には打ってつけ!
- 3 パンダやアウトビアンキと共通パーツが多いので日本でもモディファイやメンテナンスがしやすい!
- 4 小排気量ゆえ税金・保険など何かと維持しやすい!

FIAT CINQUECENTO TROFEO SPECIFICATION

●全長×全幅×全高：3227×1487×1435mm●ホイールベース：2200mm●トレッド (F/R)：1380：1380mm●車重：不明●エンジン形式：水冷直列4気筒OHV●総排気量：903cc●ボア×ストローク：65.0×68.0mm●圧縮比：10.2：1●最高出力：55PS/6500rpm●最大トルク：7.9kg-m/4000rpm●サスペンション (F/R)：マクファーソン・ストラット/セミトレーディングアーム●ホイールサイズ：5J×13

でもX1/9でそこに到達するのはなかなか難しかった。旧いクルマゆえモディファイケイトするよりメンテナンスに時間とコストが掛かりすぎる。それに、パーツひとつとっても入手が困難だったり、選択肢が少なかったりする。それで悩むのも実はヒジョーに楽しい。ただ、少しもかしい気持ちにはなっていないのだが、少しもかしい気持ちにはなっていないのもまた事実。そこで今回、戦闘力が高く、ドラテク向上が期待できるクルマという条件で探すと、マーチやVW、ロードスターなどを、いくつか選べるワンメイクレース競技車両を狙うという手に着いた。でもそれじゃつまらない。やっぱり自分の好きなクルマ、

コンペティション・マシンの魅力にやられてしまった。これを走らせるの！ イケてる!!!

実はクルマは走らせるのより、どちらかといえはイジるのが好きだ。これは、プラモデルの改造に夢中になった小学生の頃からほとんど変わっていない。激安のオンボロが、掃除して整備し、苦労してまともに走るようになる。とメチャメチャ気分がいい。いや、実際はまともに走らなくても、そこまでのプロセスが楽しいのだ。動かなくなった部品をパワフルにそれがどう機能してどう壊れているかを考え、何かの拍子に偶然直ってしまったりする。ただその瞬間に妙に感動する。ない知恵絞ってひたすら吟味したパーツを取り付け、変化の様子やその瞬間を楽しむ。そうやって今まで2台のX1/9とつき合ってきた。

ところが、だ。草レースやイベントに参加するようになって、それは別の世界の走る楽しさにヤラレてしまった。下手の横好きなのはあいかわずだけど、ピタッとハマった時のあの瞬間に感動できるのは、イジることまったく同じなのだ。



ボディ剛性もだけど 安全性が大事です

6点式のロールオーバーが張り巡らされている。インパネ部分の「逃げ」などフィニッシュは見事。これにより剛性も多少は向上している。だるうけど、横転（なげ）経験ありますから、クラッシュが日常茶飯事のラリーで乗員の保護が何より最優先です。



戦うためにはピッタリ フィットじゃないとね

スバルコの「チンクエチェント」ロゴ入りバケットシートやサベルトの4点式シートベルトは若干色褪せているものの、サポート性は抜群にいい。シートのポジションは下げられており、175cmのボクにはちょっと低すぎ。もちろんこれはすぐに調整は可能そうだったけど。



タイヤ代だって ローコストだし

18インチタイヤの2本分くらいの予算で13インチタイヤは4本1セット買えるほど安いんです。バンドと共通なのでSタイヤも設定アリ。浮いた分でどんどん走れます。



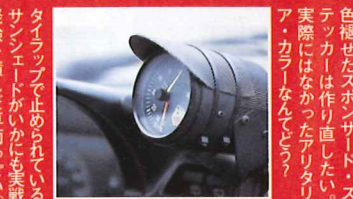
なんでいまさら 900ccぽちの OHVなの？

トロフェオ900の55PSという数値はハッキリ言って超ローパワー……と思うでしょ？ ところがアバルトが手を入れたことによりコレが痛快そのものに大変身。5速120km/hでちょうどリミットの7400rpmまで吹けきるので「ブーン！」とそこまでが速い！ なお後期1.1ℓ SOHCユニットはパワーこそありますが基本キャラは同じです。



フイキはそのまま ちょこっとだけ 手を加えても…

今、手に入るチンクエチェント・トロフェオ900は実戦に参加しているか、すでに国内でかなり走っている車両が多いはずなので、あえて現場の空気を活かし、モディファイは必要最小限に抑えたいです。剥がれたり色褪せたりしたスポンサー・ステッカーを張り直す程度で十分かっこよくなるはず。浮いた分は本来ターマック・セッティングであるアジマわりを国内に多いショートサーキット向けに作り直したり、エンジンをオーバーホールしたり、タイヤ代やイベントへの参加費に回せばいいかな。



タイラップで止められているサンシェードがいかにも連続経験者積んだ車両っぽい。ローライント小な「トロフェオ」エンブレムが基本。もともとカラーリングはこのサイドのレッドとイエロー。アバルトの「トロフェオ」エンブレムが基本。



必要なモノはあるけど 楽できるモノはナシ！

トロフェオ900は快適装備というものが一切ありません。走行中は助手席との会話すらキビシいです。でもドライバーとのインターフェイスは完璧。見やすいタコメーター、どんびしゃ配置のABCペダル、力の入れやすいステアリング……ほかに何が必要ですか？



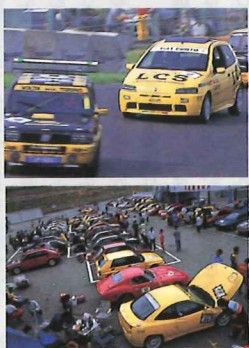
MARKET 150万円前後～時価！？

現車：168万円
新車時価格：並行輸入のため不明（300～400万円弱）

●INFORMATION

チンクエチェント・トロフェオは900、1100ccモデルとも静岡のピアルペロ（TEL054-277-0578）などにより数十台が日本へ上陸している。中古車市場に出回る数はなかなか少ないが、最近はかなり手頃な値段で売られていることが多い。今回の撮影車両は'94年にイタリアで作成され、ワンメイクリー「トロフェオ・フィアット・チンクエチェント・ラリー」に参戦し、サンレモ・ラリーをはじめいくつかのラリーで勝利を収め、ブッチギリでシリーズ・チャンピオンとなった個体そのものだ。'98年に日本で新規検査を受け、車検は2004年4月まで。価格は168万円となっている。装備に関してはパワステなし、クーラーなし、オーディオなしと非常にスバルタン。

チューコのチンク・トロフェオ900はコレが楽しい！ 気分はWRCドライバー……さらに、 腕を磨けるイベントだって多数開催中！



トロフェオ900をもし買ったら参加できるイベントとしては、春のフィアット・フェスタと秋のヴィヴァ・イタリア（どちらもラリーキッズ伊那）のほか、I.P.C.2003（1/26、3/1、6/14が筑波サーキットコース2000、7/27、11/13が筑波サーキットコース1000、9月にスポーツランドSUGO、11月にツインリンクもてぎで開催予定）などがある。腕が上がれば、フィアットのコンペティション・マシン担当の伊Nテクノロジー社が手がけるアルファロメオ147カップ・カーやトロフェオ・フィアット・ステアリング・ラリーなどにステップアップしたいけど？



この手もあるゾ！ 兄貴分のセイチェントや ヴィッツという手もある！



この値段で買える本物のコンペティションマシンとなると非常に限られる。トヨタ・ヴィッツ・ラリー（■問：TRD TEL045-540-2121）がまず候補に上げられる。さらに現在、希少なトロフェオ・チンクエチェント・グループAも売りに出ている！ さすがにこちらはモンテカルロ・ラリー出場車という経歴もあって高価だが、戦闘力は申し分ナシ。（価格：ASK ■問：Trucco TEL048-281-4648）。なおセイチェント・トロフェオについてはまだ新車で購入できるはずだが、かなり高価なので今回の予算では入手はかなりキビシだろう。



小型のイタリア車で上手になりたい。そこにこのトロフェオを差し出されたら……
……マジで落ち着かない。……欲しい。
しかし、トロフェオ900の戦闘力は実はあまり高くない。オリジナルの39PSから55PSにパワーアップされているとはいえず、しよせんはアンダー1ℓのOHVユニット。ハンドリングも洗練されているというより古典的なFFで、度胸一発、ウリヤッという感じで突っ込みステアリングをねじ伏せて走らせるタイプ。まさに昔ながらのラリーカーだ。
でも冒頭に記したとおり、エンジンサウンドとワイリーングは最高。そこで今ならレギュレーションに縛られないから、オーバーホールついでにエンジン内部に手を入れよう。アウトビアンキA112アバルトと同じ手法なら100PSは堅い。ビルシユタインを装着している足まわりも、サーキットに合わせて再度セットアップ。部品はバンドと共用している所も多く入手は楽。バンド・カップのレスノウハも生きてくる。参加できるイベントもある。X1/9よりずっとスムーズにこは進むはず。うーむ、マズイ……。
イジめる楽しさと走る楽しさ。そしてこの雰囲気。小さなチンクエチェント・トロフェオはボクが欲しいものが全部詰まっているのだ。