

やっぱり気になるライバル同士。ガチンコバトルで一刀両断! どっちがスゴイ? どう楽しい?

ティーポ6月号 第14巻第7号  
平成15年5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 **5**月号 定価 **590**円  
No.167  
カー・マガジン・ティーポ

# Tipoo

Dramatic Car-magazine



●とびきり熱いアルファ・ロメオ147はGTAだけじゃない! 147ターボと147スーパーチャージャーとの三つ巴対決●悩ましすぎて上陸が待てない! スマートのクーペとロードスターはどっちがどう楽しいのか!?●ロードスターのクーペ版、マツダRSクーペは発売確実!? っとなわけて、搭載エンジンはコレにしてよ対決!!●大人なスポーツ・サルーン対決、アルファ・ロメオ156とオペル・ベクトラGTSはどっちが紳士でどっちが激しい!?●オートサンにも選ぶ権利はある! フィアット・マルチプラ対ルノー・セニックRX4の“普通のミニバンなんて欲しくないぞ”対決!●イジって走って遊び倒せる、ちょっと旧いスポーツハッチ対決! VWゴルフII対ランチア・デルタ・インテグラール16V●どうにか手が届きそうな348は評価/力高のF355には適わないのか!? 憧れのスモール・フェアラーリ、どうしても欲しいぞ対決!●その他、取り組み多数のデコ盛り!

好きだからこそ迷う選択 最後に笑うのはドッチだ?

# THE 対決!

## Part.7

好きなクルマなんて数えたらキリがない。その中から1台だけを選べだなんて、そんな難しいこと、できやしないよ。——っるのがティーポ人の当然。それでいいのだ。……ん? ホントにいいのか!? っとなわけて気になるライバルをガチンと当ててみたぞ。人気企画、これで7発目だっ!!



- キャデラックCTS●ルノー・ルーテシア1.2クイックシフト5
- メルセデス・ベンツEクラス・ワゴン●ジャガーXJ
- クライスラー・クロスファイア●VWトゥアレグ/フェオン



Dramatic scene  
**ロータス・セヴンSr.3**

Purchase Project

50万円から始める至福のフレンチ生活  
**ゴーマル・フレンチ**

太田哲也の連載エッセイ  
「KEEP ON RACING」

汗と涙のコミックス! 田中ねよしの  
「BOLTS AND NUTS」

まだまだ自動車は元氣イッパイ!  
**ジュネーブ・ショウ2003**

4月27日 チューニング・マシンが筑波に集結!  
ティーポ&レブスピード合同企画、  
T1グランプリ出場車両発表!

今年もやります!  
第一回ドライバーズトレーニングin富士

## ▶第1対決



アルファ・ロメオ147GTA  
チューニング・アルファ147

### 過激で面白いのはドッチ?

日本上陸を果たしますその人気を高めているアルファ・ロメオ147GTA。だが、果たして147GTAは最高の147なのか? その決断に待ったをかけるべく、過激なチューニング147が147GTAに襲いかかる! 相手はスーパーチャージャー装着のノヴィテック147と、ターボ装着のアウトデルタ147J12ターボだ!

## ▶第2対決



スマート・ロードスター  
スマート・ロードスター・クーペ

### 楽しくロードスター? それとも走りでもクーペ?

本国デビュー目前に迫り国際試乗会を実施したスマート・ロードスター&ロードスター・クーペ。この2台、性格や方向性が実は微妙に異なっている。そこで今回はこの2台の違いを明らかにし、優劣を付けてしまおうというわけだ!

## ▶第3対決



ロータリユニット  
レシプロ・ユニット

### ドッチのエンジンがより官能か?

近々登場予定のマツダ・ロードスターRSクーペ。が、現時点で未だ搭載エンジンが決定していないと言う。そこでティーポでは初代ロードスターを元に、ロータリーとレシプロどちらのエンジンがよりRSクーペに相応しいかをシミュレートしてみたぞ!

# THE

# 対決

# PART.7

## ▶第4対決



フェラーリ360チャレンジストラダレ  
ランボルギーニ・ガヤルド

### スポーツ・ミッドシップ頂上対決!

話題のスポーツモデルが多数登場したジュネーブショー。そこで今回一番注目の高かったフェラーリ360チャレンジ・ストラダレ、ランボルギーニ・ガヤルドをはじめ、注目の新型車を次々と対決させてみたのだ。

好きなクルマなんて数えたらキリがない。その中から1台だけを選べだなんて、そんな難しいこと、できやしないよ。ってなワケで気になるライバルをガチンと当ててみたぞ。人気企画、これで7発目だっ!!

## ▶第6対決



VWゴルフ2 VS ランチア・デルタ

### チューニング・ベース対決!

最近、90年代初頭にかけて人気のあったホットハッチが手の届きやすい価格帯に移行してきたせいか、妙にチューニング熱が熱い! とすれば、この年代で人気を二分した両車に、どっちがチューニングベースとして相応しいか対決してもらおうではないか!

## ▶第7対決



フェラーリ348 VS フェラーリ F355

### フェラーリ348はF355に敵わないのか?

価格がこなれて入手も不可能でなくなった348に対し、未だ高い人気で1000万円の大台も珍しくないF355。F355が新しくして速いのは分かるけど、ホントに348はF355に敵わないのか? 348ならでの楽しみ方を徹底解明でF355に迫る!

## ▶第5対決



オペル・ベクトラGTS  
アルファ・ロメオ156GTA

### 過激で妖しいセダン対決!

V6-3.2ℓエンジンを搭載して登場したオペル・ベクトラGTS。となれば、我が国がアルファ・ロメオ156GTAと真っ向勝負なのは明らか。では、それぞれがどういう方向性なのか、気にならないって言う方がおかしいってもんだ。ベクトラの「艶」はアルファを凌駕できるのか?

## ▶第8対決



フィアット・マルチプラ  
ルノー・セニックRX4

### エンサー・ミニバン対決!

家族持ちのお父さんにあって、クルマを選ぶ権利がある。お父さんは決して休日の運転手ってわけじゃない、自分一人の時間を楽しむ空間であっても良いはずだからだ。そこで、家族からの厳しい要求を果たし、かつ自分の欲求をも満足させるエンサーミニバンを対決させちゃおう!

3.2ℓ Normal Aspiration  
147GTA  
by CAR BOX

1.6ℓ+TURBO CHARGED  
AUTO DELTA 147 J12EVO  
by Garage EST

Tipo

大好評

クマさんと熊倉重春氏  
自動車評論家、CG編集長を経てフリーランスに、自動車専門誌だけでなくテレビやラジオなどでも活躍中の売れっ子ジャーナリスト

カゲさん(左)と影山正彦(かげやままさひこ)レーシングドライバー。日本のトップカテゴリーであるGT選手権で3年連続チャンピオンに輝いた歴史を持つトッププロドライバー

KAGE  
&  
KUMA  
&  
コンビ!!

アルファ・ロメオ147GTAは、ホントにトップ・オブ147であるのか? この疑問を解明すべく、アルファ・ロメオ147のチューニングカーをワインディングに持ち込み徹底検証! 先月号の登場で大反響を得た影山&熊倉のコンビが斬る!

文:熊倉重春 インタビュー:影山正彦 撮影:佐藤正勝 撮影協力:オーベルジュ・フランス☎0550-75-3711 車両協力:カーボックス横浜店☎045-88-6588(GTA)、ガレージエスト☎049-259-6000(AUTO DELTA147J12EVO)、ノヴィテック・ジャパン☎0542-77-0578(NOVITEC147)

# GTA完全包囲網!

ニング・アルファロメオ147を検証する!!



2.0L+SUPER CHARGED  
NOVITEC147 COMPLETE  
by NOVITEC JAPAN



このページ、先月もアルファ147だったのに今月も147。好きだね、ティーポももちろん僕も好きだが、「兄ィ」も大好きなのを隠せそうにない。ググッとバックレストに位置を決め、顎を襟元に引きつけるように前方を睨むポースなんか、もろにスタイリッシュなアルファ意識しまくりというか、ちょっとナル入ってるかもしれない。兄ィって知ってるよね。レーシングドライバーの影山正彦さんのことだ。弟の正義さんともども大活躍だから、僕らの業界じゃ兄ィとか影兄とか呼ばれてる腕利き。兄弟そろって表彰台なんて、F・ニッポンの影山兄弟じゃなければ、F1のシューマッハー兄弟しかない。それも二人そろってカッコいいと来てるから妬げるんだが、それって、とても大切なんだとか。「やっぱり「あこがれ」がなきゃ、いけないと思うんですよ。僕も弟も、大先輩の萩原光さん(故人)に憧れて、この世界に入ったんだし。カッコいいなあとか、俺もカッコ良くなりたいたいなあとか、そういうきつかけがレースのイメージ良くしてくれるんだしね」と、話題はどうしてもそっち方面に行ってしまう。

そういうわけで、あらためて2台のアルファ147と対面してみると、なんだか今まで見たのより、もっとカッコいいではないか。でも、もっとよく見ると、けっこう特別仕立てだったりするのが今月のお題。一台は、ミランの本家ワークスと同じ名前だけど、実は独自の道を行くイギリスのアルファ専門チューナー「アウトデルタ」が手がけたターボ仕様、もう一台はドイツの田舎町に工場をかまえる専門ショップ「アヴィテック」のスーパーチャージャー仕様。それぞれサスペンションも低く強化してエアロパーツで武装して、いっちょまえにユーロ・ホットハッチの先陣を切る面構えになっている。どちらも500万円近くするんで安くはないが、これで本家入魂のGTAをカモれたりしたら痛快そのもの。出来合いじゃなく工夫を凝らすところがマニアっぽいではないか。

そんな兄ィの印象第一弾。「アウトデルタって、ずいぶん大人っぽいすね。チューニ

# ALFA ROMEO 147

先月好評だった影山&熊倉コンビが、今度はチュー

# とても後付けとは思えない 作り込みがなされている

ライトには精神サイドスカートはルーフレンドスボ  
なイメージを演じるイメージをイライは小型のモ  
出するカバーが崩さない控えめなノが採用されてい  
取り付けられる。デザインのものが、効果は高い。



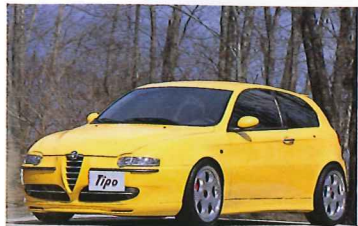
リアスポイラーも一体型ではなく下側に取り付けるタイプ。



フロントスポイラーは一体型ではなく、チンスポイラータイプ。

## NOVITEC147 SC

スーパーチャージャー、OPロム、追加インジェクター、フロント・チンスポイラー、リア・アンダースポイラー、サイドスカート、ルーフレンド・スポイラー、18インチ・アルミホイール、ブレーキ・キャリパー&ローター&パッド、ストラット・タワーバー、ABCペダル、サイドブレーキカバー、メッキリング、デュアルタイプ・マフラー、etc……



エンジンルームにはストラット・タワーバーが備わる。



強力な制動力の4ポッド・ブレーキキャリパー。



ディッシュタイプのアルミホイール。

マフラーは斜めに切れ上がったデュアルタイプ。

5センチ低められた車高や18インチのアルミホイール&タイヤ、各部エアロパーツで武装したノビテック・アルファ147は迫力満点。まるで獲物を狙う悍猛な肉食動物のよう。



## コンプリートカーの名は伊達じゃないクオリティの高さ



ABCペダルやサイド・ブレーキカバー、メーターのメッキリング、シリアルナンバーの入ったプレートなど、細かいところまで行き届いた気遣いが、ノビテックの意気込みを表している。



ングカーって聞くと、どうしてもヤンチャな感じ、想像しちゃうじゃないですか。でもターボなのにちっともドツカンじゃなくて、下から上までジワジワと効いているし。

そうなのだ。さすがイギリス育ちというか、上品なのがアウトデルタ・ターボ仕様。正式にはアウトデルタ147・J12エボ・ターボと呼ばれ、最高出力198PS/6013rpmなんと細かい！、最大トルク28.3kg・m/4000rpmと発表されている。べつに驚くほどの数字ではないが、それにはちゃんと理由がある。ベースとなったエンジンが、ツインスパークといえお馴染みの2.0Lボア83mm×ストローク91mmではなく1.6L(82mm×75.65mm)なのだ。だから120PSから65%ものパワーアップだし、トルクなんか9割近くもの増強になる。なぜ1.6Lベースかという点、内部で動く部品を少しでも軽くして素直さを出すため。だからターボも、あえて小型のギャレットT28

型を使って、絶対値よりレスポンスを狙っている。武蔵丸より舞の海というわけだ。「それって正解でしょう。大きいターボで一気にピーク狙っても乗りにくくなっちゃうし。実はGT選手権のスーパも低回転からスリットとパンチ出てたんですよ。特にこのアルファみたいなFFでドツカンやっちゃうと、けっこうトルクステアとか出ますからね。もちろん、ただターボをくつつけただけじゃない。カムはもちろんガスケットもコンピューターもオリジナル開発で、きちんとバランスを考えて仕上げられている。2000rpmほどの低回転でも20kg・mぐらいいは出ているから、結果としてどこから踏んでもためらわずに反応してくれる。

一方、鮮やかなイエローのコスチュームで登場の「ノビテック2.0コンプレッサ」は、その名の通り2.0Lツインスパーク(150PS)がベース。こちらはエンジン本体には触れず、コンピューター系に加え二次インジェクターを増設した程度だが、それでも208PS/5800rpmと27.7kg・m/5350rpmを絞り出す。つまりどちらもGTAよりずっと小さい排気量から、ますます似たようなパンチを引き出しているわけだ。もともとのベースの方式を当てはめれば過給はNAX-7で計算するから、アウトデルタは2.8L、ノビテックは3.4Lに相当するのだが、それを踏まえてこの3車に共通して言えるのは、やっぱり「排気量に勝るチューニングなし」ということだ。

このノビテックは、さすがスーパーチャージャーというべきか、ターボ仕様よりもっと平均的にトルクが出る。それも低・中速が美しい。「うん、これも本当に巧みなチューニングですよ。ええ、すごく使いやすい、きちんとパワーもあって、音も元気ののに迷惑にならない程度でまとまってるし」

このへんが実に不思議なところで、踏めばグイッと来るから、本家GTAより1つ少ない5速MTのままでもちっとも不自由しない。わずかに差を感じるのにはトップエンド付近で、どちらか6000rpmで有効なトルクが頭打ちになって伸びなくなるので、本当にスポーティーに使いたい3500~55

00rpmを保つには、じれったく思える瞬間もある。ま、そんなに飛ばしちゃうじゃないが。

それにしても、困っちゃうのである。なぜかという点、兄と僕、ここまですりとも意見が食い違わないのだ。これじゃわざわざベテランドライバーをゲストに招いての試乗対談にならんやないか。その裏には、チューニングカーに対する僕たちの感覚が熟れてきた(？)こともあるだろう。どうせパワーアップするなら頭が痺れるほどじゃないと物足りない、昔は思ったりしたものだが、慣れればやっぱり総合バランスが大切なのかわかる。特に大人の国イギリスや、安全と環境対応にも厳しいドイツのチューナーだけに、そこは百も承知の仕上げをわけだ。

じゃあ、シャシーはどうなんだという点、兄は少し物足りなかつたらしい。「どっちも方向性は間違っていないと思うんですよ。アルファって乗り心地とかいいじゃないですか。それを殺さず、スポーツの味だけ伸ばそうって気持ち、よくわかるセッティングですよ。でも、まだまだ手を入れる余地、ありそうにも感じました」

乗ってみてどんな感触だったかと言っと、アウトデルタ・ターボはどうしり感が濃く、ノビテック・スーパーチャージャー車はカキツと硬質を感じて貰われている。ただしノビテックは、なまじ車高調整式で選択範囲が広いのが仇となつたか、コーナリングでロールした状態でパンクを踏むと、タイヤのシヨルダーがフェンダーに接触することもあった。たしかにフロントスポイラーの最低部など煙草の箱も入らないほど低かった。率直に言って、これは下げすぎだと思う。せっかくこんな乗りやすいエンジンで居住性も良く、もともとコンパクトでチャタリングな147だけに、女性だって颯爽と乗り回したいはず。つまり峠攻めめだけじゃなく、都会のファッションとしても薦めたいのがこういうクルマだとすれば、この地上高の低さは困る。余談ながら、こんな性格付けのエンジンなら、そっちも選べたらおもしろそう。さらに余談だが、この魅力的な黄色はもちろんノ

ヴェイテック社の専用カラー。基本的にはアルファのカタログ・カラーで売られるが、特にこれを注文すると、「本当は塗装だけで100万円は欲しいぐらい、手がかかるとはね」と輸入元では悩んでいるらしい。

「ノヴィテックは、ちよつとタイヤも太すぎる感じがありますね。ファッショニステもあやういかな。その点ではアウトデルタの方が柔軟ではありますね。でも、中・高速コーナーで攻めた時、どうしても外側、特にフロントに荷重がのしかかりすぎちゃって、タイヤが耐える力が限界になつてくる気がします」

「僕が思うには、ノヴィテックはもう少し車高を上げて、サスペンションそのものの伸び縮みの動きを利用すべきじゃないかな。そのうえで、どういふ動きが出るのかわからないと、さらなるセッティングの方向性も発見しにくいでしょう。その点ではアウトデルタの方が少しわかりやすかったかもしれない。感じとしてはローラーを抑えるという

か、切り始めてから最大ローラーに達するまでの時間を稼ぐと、けっこういい線行けるんじゃないかな。それがダンパーの減衰力をね、特に縮み初めの部分で少し高めるとか、それからスタビライザーかな。そういう手段でローラーし始めて抵抗してあげると、急に外側フロントに荷重がドカッと片寄りにくいから、次のアクションに向けてつながりも良くなると思うんです」

「うん、そうかいな。そうは限らんとちゃうけどな、と初めて意見が食い違つて、妙に嬉しかったりする僕ではある。それはともかく、どんなクルマでもそうだが、特にパワフルなFFの場合、フロントのローラー剛性を高めると、本来の欠点であるアンダーステアが出やすくなる点も心配すべきだと思う。フロントが思ったように入つてくれないと、クルマ全体のコントロールが効かなくなつて怖い。この点でいい見本が、実はアルファ本家の147/156 GTAにある。156 GTAはノーマル系よりマッチベターだが、やっぱり攻めるとすっぽ抜ける手応えが出る。そこで急にアクセルを放した時も、すでに強いアンダーが出ていて、おまけにベースが高いだけに、予想以上に唐突な姿勢変化につながるやすい。それを見込んだ「攻め」をするなら問題ないが、意図しない瞬間に来るのは困る。

それと対照的に、主にリアを強化した147 GTAは、なぜかドライバーの操作に対するフロントの追従性も高い。つまりリア内側の伸びをしつかり規制しているのだ。ぶんフロント外側の急な沈み込みを、対角線から引き戻す力になつてくれるらしいのだ。だから今回のチューンド147のシャシー特性も、FFだからってフロントばかりに注目しないで、ちよつとリアも思い出ししてやると、また別の答が見つかる可能性はあるだろう。

ちなみに、今回とても大人っぽい味付けと好評だったアウトデルタ仕様だが、これは2種類あるうちソフトな仕様で、車高も量産車より3cmダウンに留めてあるようだ。ほかにハードなスプリングとダンパーを選んだ場合は5cmダウンになるので、かなり感触も違はず。輸入元でも「日本の路上で楽しむな

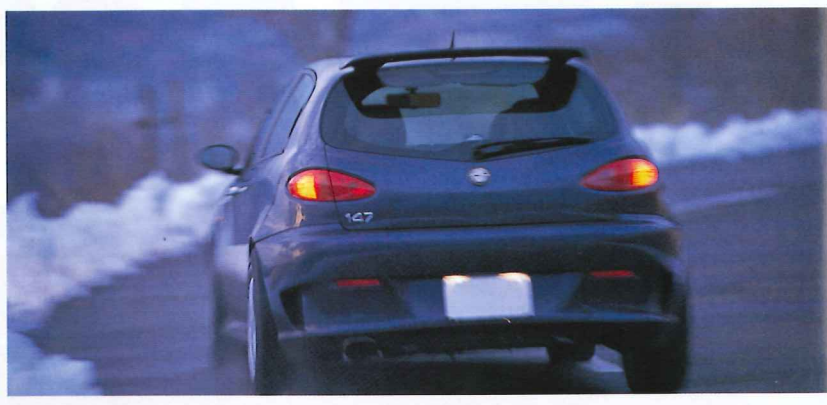
ら、そんなに固めない方がいいと思います」と言っている。

で、影山正彦さん、今回の2台、バツと見て、どっちが好きですか。

「難しいなあ。でも、僕自身としては、アウトデルタ仕様の顔つき、カッコいいと思うんです。特に伝統の楯のグリルの下んと、ムニョッと上手くカーブさせてるでしょ」

あ、ここでも意見違つた。僕はノヴィテックの方が好き。だって黄色だもん——って、そういう問題じゃないか。

「僕が思うには、ノヴィテックはもう少し車高を上げて、サスペンションそのものの伸び縮みの動きを利用すべきじゃないかな。そのうえで、どういふ動きが出るのかわからないと、さらなるセッティングの方向性も発見しにくいでしょう。その点ではアウトデルタの方が少しわかりやすかったかもしれない。感じとしてはローラーを抑えるという



**結論**

というわけで、ターボユニット、CPロム、フルオーダーインテリア（型押し付きフロントシート、リアシート、型押し付きルーフ内張、ステアリング、シフトノブ&サイドブレーキ・カバー）、フロント一体型スポイラー、リア一体型スポイラー、ルーフエンド・スポイラー、サイドスカート、シフトノブ&サイドブレーキ・カバー、17インチ・アルミホイール、etc……

**勝ち!!**

# 147を良く知る人が作った チューニングカーだね

**AUTO DELTA 147 TURBO**

ターボユニット、CPロム、フルオーダーインテリア（型押し付きフロントシート、リアシート、型押し付きルーフ内張、ステアリング、シフトノブ&サイドブレーキ・カバー）、フロント一体型スポイラー、リア一体型スポイラー、ルーフエンド・スポイラー、サイドスカート、シフトノブ&サイドブレーキ・カバー、17インチ・アルミホイール、etc……



アルミホイールはアウトデルタのオリジナルで、2ピース構造となっている。

一体型なので非常にクオリティの高いフロント・スポイラー。



リアスポイラーもフロント同様一体型の大型スポイラーとなる。



ラジエター後部スグに設置されたターボ本体。上側からだと少し見にくい位置。



ルーフエンド・スポイラーも大型のモノが採用されている。



サイドスカートは整流効果を狙って中央に窪みが設けられている。

低められた車高とボディ全体を覆うエアロパーツで迫力は相当なモノ。また、エアロパーツのクオリティが高く、とてもアフターパーツという感じがしない。



**インテリアの仕上げも光るスペシャルな147**

今回の撮影車両は内装もフルオーダーで仕上げてあった。ちなみにオーダーする場合は背面、サイドサポート、パイピング共に好きなカラー、素材を選ぶことができる。

