

afimpムービーDVD 全国書店で発売中!!

# afimp

auto  
fashion  
import

# 11

2004 NOVEMBER 700YEN  
www.autofashion.com/imp  
次号12月号は11月13日(土)発売

SPECIAL CARS

NOVITEC ROSSO FERRARI 360 MODENA  
NOVITEC ALFA ROMEO 147GTA  
COX C18TR SZ2 etc...



劇的にイメチェンするインテリアテクを紹介。  
インテリアで勝負する完璧テクをマスターする。  
インテリアメイクの強者から学ぶ  
インテリア攻略法を大研究します。

# INTERIOR UPGRADE TECHNIQUE!



インテリアメイクのためのツワモノテク大公開!



Novitec AUTOMOBILE GmbH  
Hochstr.8 87778 Stetten  
TEL.+49 8261/21348

**D**RESS UP & REPORT  
in GERMANY

# NOVITEC

ファッションをキーワードとする  
イタ車オンリーのジャーマンチューナー

ドイツ中西部の小さな田舎町ステッテン。その街を見下ろす丘の上にノヴィテックはある。フィアットとアルファロメオをベースに過激なチューニングを展開しているが、今回は新ブランド、ノヴィテック・ロッソとしてデビューしたF360モデナの試乗もあわせてお届けしよう

REPORT/Keisuke KUMASAKI 熊崎圭輔 (af imp.)  
PHOTO/Wataru TAMURA 田村 弥  
INTERPRETER&COORDINATION  
/Hiroshi TSUJI 辻寛 (Hiroshi TSUJI OFFICE)  
Ⓜノヴィテック・ジャパン  
TEL.054・277・0753  
<http://www.novitec.co.jp/>





↑ノヴィテックを率いるヴォルフガング・ハーゲド  
ルン社長。スタートは'89年。197hp仕様のフィア  
ット・ウーノ・ターボがデビュー作



## ツインコンプレッサーによるドーピングは 衝撃的で官能的な世界を体験させてくれる

さらなるパワーを、そしてさらなるスピードを。胸をすくような加速も、軽やかに抜けていくコーナーリングも、刺激にはいつしか慣れる時がある。最上級のスポーツモデルも、やはりその法則から逃れることはできない。

スーパースポーツのチューンドというものは、ある意味で禁断の果実を食らう行為と同じ。神聖絶対視されるものにメスを入れるのだから。それでもここ数年、フェラーリを始めとするスーパースポーツをメニューに加えるチューナーが後を絶たない。

南ドイツにあるノヴィテック。フィアット・アルファロメオのチューナーとして、日本でも認知されているブランド。このノヴィテックが、ノヴィテック・ロツソという別ブランドを立ててフェラーリのチューニングを発表したのが昨年のフランクフルトショー。ノヴィテックのコンプリートモデルは、日本でも数回経験をしている。どれも素晴らしいエンジンアリングが施されたアルファロメオであった。しかしフェラーリではどうか？ そんな疑問と期待を抱きつつ、ノヴィテック・ロツソのF3600モデルに乗り込んだ。

結論から言ってしまう、素晴らしいの一言に尽きる。V8の片バンク毎にスーパーチャージャーを装着した

このクルマ、6066hp/6600rpm、615Nm/6250rpm、0.100km/hはわずか3.7秒、そして最高速は344km/hにまで達するというが、当日はアメリカ向けにオクタン価を下げた耐久テスト中とのことでレブリミットは7000rpmまで。

しかし、このリニアさは別格である。アクセルに足を添えたところからブレーキは立ち上がり、クルマをスッと前に押し出す。駆動抵抗を感じさせない。ちなみに、パワーウエイトレシオはわずか2.3kg/hpではない。

これはボディの軽量化もかなりの貢献をしている。リアバンパーだけで言えばノーマルが18kgに対して、ノヴィテック・ロツソではたったの3kg。オプションで用意されているセラミックブレーキシステムを装着すれば21.5kgもの軽量化が達成できるという。ちなみにノーマルからのウエイトダウンは約90kg。エアロバンパーは形状こそノーマルのラインを踏襲しているが、カーボン素材などの使用で、空力の向上と同時に軽量化も実現しているのだ。シユアナハンドリングとシャープなアクセルレスポンス、そしてダイナミックなエアロスタイリング。アルカンタラの上質なインテリアに包まれて至福のドライビングを経験した。



↑エキゾーストからはかなり大きめのサウンドが吐き出される。リアグリルはカーボン製に変更され軽量化を進めている

↓ 鋳鉄製(右)と、セラミック製2ピース(左)。当然ながら圧倒的にセラミックの方が軽量で耐久性、耐フェード性も高い



↓ 基本的なラインはノーマルを踏襲しながらも、さらなるクーリングと空力特性を意識したフロントバンパースポイラー



↓ フェラーリ用のチューニングブースはアルファ/フィアットとは別棟。1000hpまで計測可能なシャシーダイナモも備える



↑ ノーマルっぽく見えるがサイドのエアダクトインレットもノヴィテック製。効率よくフレッシュエアを導く形状に変更

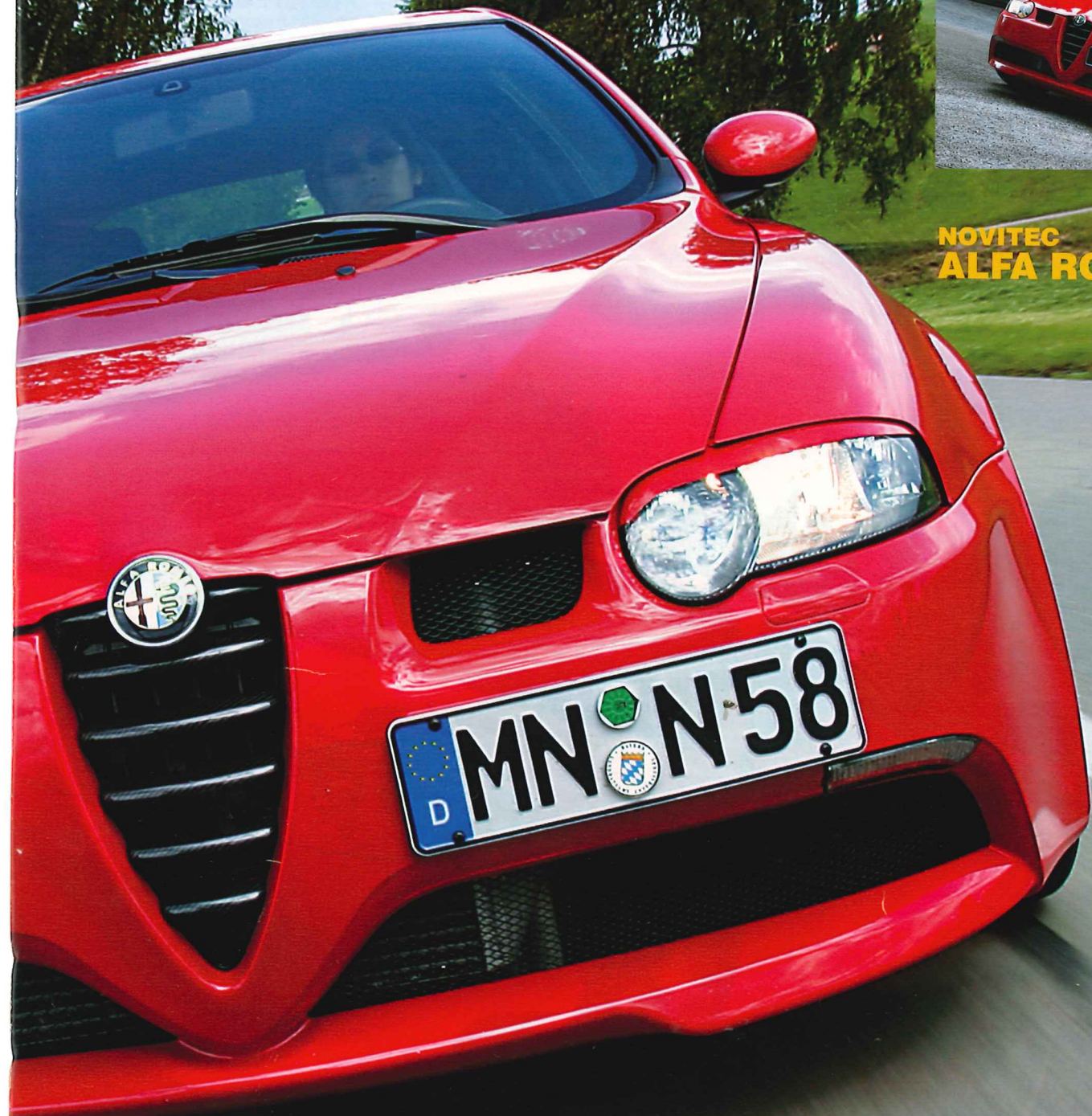
↑ 344km/hにまで到達するだけに空力のデバイスは徹底的に吟味される。このリアスポイラーがなければ606hplは無意味となる

## NOVITEC ROSSO FERRARI 360 MODENA





**NOVITEC  
ALFA ROMEO147 GTA**



# アグレッシブな走りを実現する スーパーチャージド147GTA

ノビテック・ロツソF360の衝撃と、そして沸き立ような快感を引きずりながら、次のクルマ、147GTAに乗り込む。こちらも前ページのフェラーリと同様にスーパーチャージャーでドープングしたモデルだ。

1基のスーパーチャージャーを追加した3.2ℓV6が発揮するのは348hp/6150rpm、389Nm/4950rpmというパワースペック。0-100kmは5.4秒、最高速は267km/hというから、かなりの俊足ぶりが期待できる。

ノーマルから約100hp/90Nmも引き上げられているのだから、走りの方は想像通り過激。ラフなアクセル操作をすると、225/40R18のPゼロ・コルサが、いとも簡単にブレイクする。アウトバウンドに乗りじわりとアクセルを開ける。ノーマルでも約1.4トンとけっして軽いわけではないのだが、このコンプリートアルファは前に進むうとする意思が強い。低域から十分すぎるほどにぶ厚いトルクが引き出されていく。軽々とスピードが増していく。

前方が開けたので、ギアを3速に落としてアクセルを踏みつける。最大過給圧は0.45barと控えめだが、それでも体はググッとシートバックに押しつけられ、窓の外の景色は後方へと飛んでいく。タコメーターはレッドゾ

ーンまでアツと言つ間に駆け上がり、スピードも200km/hを楽々と越えていく。モテテほどの機械の緻密な感覚はないが、エンジンが仕事をしているぞという、いかにもアルファらしいメカノイズやパイプレーションが、ダイレクトに伝わってくる。

だが残念ながら、あのクオーンというアルファV6が奏でる伝統的なサウンドは、ノビテックのステンレス製マフラーから吐き出される野太いエキゾーストノートに掻き消されてしまう。

アウトバウンドを降りてカントリロードに向かう。ここでの147はまさに水を得た魚。3.2ℓV6を押し込んでいるからノーマルでさえノーズヘビー。さらにスーパーチャージャーやインタークーラー、オイルクーラーと補器類追加されているのだから、ことさらハンドリングに影響が出るはずと思っていたが、拍子抜け。基本に忠実に荷重を意識しながらステアリングを切れば、鼻先はスツと向きを変える。減衰力/車高調整式のフロントサスト、車高調整式のリアサスのバランスがいい。そういえば箱根で乗ったノビテックが2ℓツインスパークにスーパーチャージャーを組んだ147も素晴らしきハンドリングだったと思ひ出した。

↓スーパーチャージャーを1基ポルトオンした3.2ℓV6エンジン。エンジンルームは手の入れる隙のないほどギチギチ

↓フロントは車高/減衰力調整式。リアは車高調整式となるサスペンション。ノーズヘビーを感じさせないセットだ

↓作業中のクルマがずらりと並ぶピット。こちらはフィアット/アルファ、そしてランチアが入庫することになる



# エモーショナルなファクターこそ チューニングという行為には必要不可欠

## NOVITEC ALFA ROMEO 147 GTA



「イタリアのクルマには、抗いがたいファッショネーションがあるんです。残念ながらドイツのクルマからはそれを感ぜないのです」そう語るのはティルク・メルツドルフ氏。ドイツ・ブリヂストン社、ジエテックス・フォルテック社を経て、96年からノヴィテックでセールス・マネージャーを務めているというクルママ痴一筋のヒトだ。

冒頭の言葉は、ノヴィテックがドイツ車ではなくイタリア車をチューニングのベースとして選んだのもっとも大きな理由だという。ノーマルでも、ドライバーの心に訴えかけてくるもの、そして響くもの。そんなエモーショナルなファクターが、ノヴィテックには必要だったのだ。

「フェラーリは現在F1で絶好調ですね。もちろんアルファロメオも昔からモータースポーツと深く結びついて



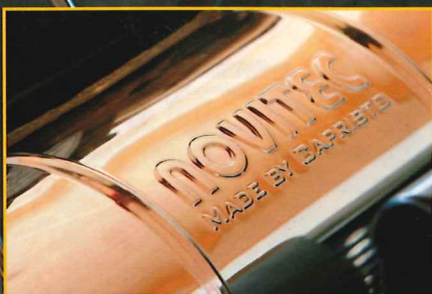
追加することモアパワーを得ていた。初期はターボチャージャー、そして現在ではスーパーチャージャーが主流となっている。今回試乗できた3600ccデナや147GTAでは、どちらもスーパーチャージャーを採用しているが、それには理由があるのだろうか？

「まず2000年という日付がターボとスーパーチャージャーを分けるポイントです。欧州では2000年以降排ガス規制が新しくなり、従来のターボチャージャーを使ったチューニングではその規制をクリアすることが難しく

Pizzeria Pilsbar

No Limit

←フェラーリ専門エキゾーストメーカー  
のカプリストにより製作されたノヴィテック  
ク・スベックのマフラー。セロ・ロッソ  
ソールなどはカーボンアイテムに留意



→フルガンダラでフルトリムされたイン  
テリア。バケットシートからステアリング、  
ドアパネルはもちろん、ルーフまで張り  
替えられているのだ。↓インテークボッ  
クスやエンジンキャップなど、カーボン  
素材が多用されているのだ



↑ホイールはフロント9J、リア12.5Jの  
19インチ。タイヤはPゼロ・ロッソ。ブレ  
ーキはフロント8ピストン、リア4ピストン  
となっている



なりました。ですから現在はスーパー  
チャージャーをメインにチューニング  
を進めています。また我々にとって初  
めてのフェラーリのチューニングです  
が、ターボチャージャーよりもリニア  
な特性を持つスーパーチャージャーを  
選び、ノーマルのパワーカーブをその  
まま引き上げたような特性に仕上げて  
います。ちなみにこのノヴィテック  
ロッソのプロジェクトには4年という  
時間をかけました」

ノーマルの持ち味を尊重する。これ  
がノヴィテックのチューニングコンセ  
プトの根幹に流れるもの。いたずらに  
パワーだけを追い求めるのではなく、  
乗り手が快感を覚えるようなチューニ  
ングを行う。よりアルファロメオらし  
く、よりフェラーリらしいチューンド  
カー。それがノヴィテックが手掛ける  
コンプリートモデルというわけだ。



↑セールスマネージャーのディルク  
メルツドルフ氏。クルマ畑一筋に経  
歴を伸ばしてきた筋金入り



ビッグパワーとフレキシビリティ  
コンプレッサーが生む絶妙なバランス

NOVITEC ROSSO  
FERRARI 360 MODENA





↓フロントセクションは控えめなデザインのリップスポイラーと、エアダムから生えるブッシュパーを用意



←エキゾーストはラウンドシングルの左右出し。ニューパンダのキャラクターに似合ったヤンチャなルックスがよい感じ



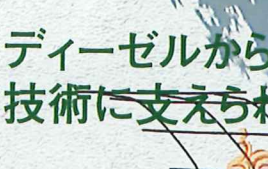
←ホイールはタイプN6と呼ばれる6スポークの1ピース。ディープなスタイルがパンダにハマる。サイズは7×15で195/50を装着している



↑サイドにもステンレス製のバーが装着されている。これではそれほどローダウンしなくてもルックス的に申し分ない



↑プレーンな形状のルーフスポイラーもラインアップ。薄くデザインされているのでフィッティングもいい



フィアット、アルファロメオ、そしてフェラーリと、グループブランドのシリーズモデルをチューニングしてきたノヴィテック。ここ数年ヨーロッパで高まってきたディーゼルエンジンのチューニングはどうだろうか？

「すでにノビテックパワーレールと名付けたモジュール式のチューニングメニューを提供しています。これはコンパクトロールボックスをポルトオンするだけという非常に簡単なものですが、パワーはディーゼルトターボで20〜30hpほど向上させることができます。このパワーレールもそうですが、ノヴィテックのチューニングメニューは、ディーラーでの点検整備でもエラーを起しません。ですからそのまま普通にメンテナンスをすることができるようになっています。ツインコンプレッサーを装着したファミリーでも、整備性はノーマルと比

較しても悪化していないとのこと。メンテナンスなどにかかる費用や時間を極力少なくすることで、オーナーの負担も軽くなるという点も魅力的だ。

「フェラーリをチューニングするということは、我々にとってもチャレンジでした。しかしフィアットとアルファロメオのチューニングから得たノウハウの蓄積を元に、試行錯誤を繰り返した結果、ツインコンプレッサーという形で実を結んだというわけです」

グループブランドであるフィアットとアルファ、そしてフェラーリ。今やノヴィテックは全世界32ヶ国へとそのチューニングメニューを展開している。確実な技術の裏打ちがなければ、これほどまでの拡がりはあり得ないだろう。そして今、ノヴィテック、ロソッの日本本格上陸もウツサされている。その華々しい登場を期待したい。



←スペイン出身のナターリア・カンパーナさん。取材班にまる一日つき合ってくれました。ノヴィテックではセールスを担当している

30

## ディーゼルからフェラーリまで 技術に支えられた多様なチューニング

**NOVITEC  
FIAT PANDA**

