

Alfa & Romeo

THE ALFA ROMEO ENTHUSIAST BIBLE



待ち焦がれたジャストサイズアルファ遂にデビュー

Alfa MiTo 全解剖



SCOOP!
Alfa 149
Alfa 159M/C

MiToに流れるのはコイツの血だ!
**Alfa SUDを
知らなきやヤバイぜ**

幻のアルファ独占試乗
ARNA 1.2L

159/Brera/Spider
**Tuned New Age
Alfa Romeo**

田中むねよイラスト&エッセイ
「HEART DIARY」



Tuned New Age Alfa Romeo

159/159SW/Brera/Spider

日本上陸から2年。ようやくアルファ・ロメオ・チャレンジでもその姿を見かけるようになるなど、チューニングを行う時期が来たと言える159シリーズ。ここに来て、各ブランドが積極的にパーツ開発に取り組み始めるなど、いよいよ旬といった感がある。そこで今回は、出揃い始めたデモカーを一気に紹介しよう。159シリーズを楽しむためのアイデアを、ここから見つけてほしい。



Auto Spec X NOVITEC
エアロ+20インチでブレラ極まる!



ASSO X Flamingo Cuore
ストラダーレ・スペチアーレ発進!



TEZZO
軽さが磨き上げたスポーティネス



Orque Technique Ideale
実践的チューニングが魅力の3.2ℓ

Novitec



新世代アルファは今こそ狙い目

20インチ+エアロでブレラ極まる!!

文:山田弘樹 撮影:田村 弥

新世代アルファはチューニングの素材として面白みにかける。そんな言葉を耳にする。それは159やブレラに搭載されるエンジンが、デフォルト状態ではこれまでのジェネレーションと比べ、いささか熱さが欠け、その完成された足まわりがあまりにコンフォートでだからだろう。しかしながら今回アウトスベックのブレラに試乗して、改めて感じさせられた。新世代アルファこそ、チューニングして光る素材である。

その理由のひとつは、ブレラをつまらなしいといわしめるシャシー性能の高さにある。ちなみにこのブレラには、アラゴスタのサスペンションシステム「タイプE」が装着されている。スプリングはフロント10kgf/mm、リア5kgf/mm。車高は前後で約30mmのダウンさせ、さらには20インチという超巨大ホイールを装着しながらも、その乗り味は驚くほどに平然としているのである。

デモカーを用意したアウトスベックが「まだまだセッティングに対しては考慮中」というコメント通り、ステア時にフロントの応答が若干早すぎたり、フロントダンパーのバンプスピードが速すぎるくらいもあったが、元来の懐深いストロークを持つブレラの足まわりは、245/35R20というタイヤスベックをまったくもてあまさない。フロントダンパーをあと一絞りにして、スタビライザーでロールスピードをコントロールすることができれば問題の多くは解決し、現状でも結構いいせん行っているブレラのコーナリングは、さらに磨きがかかるとは思われる。

そして、この走りが最終的に生み出したものは何か。それはひとこと、アルファ本来のカッコ良さである。クルマというのは不思議なもので、走りの良さが際立つほどに、アビランソの良さが増す。大柄なボディやフレアするフェンダーに負けな

いホイールと車高、そして控えめながらも射たノビテックのリップスポイラー。その姿には、シヨモデルのブレラを彷彿とさせる美しさがあつた。

ちなみにこのブレラにはノビテックのデナルムフラが装着されている。通常領域の音量は控えめで、4500rpm以上ではエンジンサウンドをメインに聴かせるタイプのマフラーだが、中速トルクに厚みが増しているようで、タイヤによってハイギアード化されたはずの2.2ℓエンジンが、実に軽快に吹け上がる。ただし、これほどのシャシー能力を味わったら、きつともっと改めたマフラーが欲しいと感じるユーザーもいるはずだ。そういう意味でも、今後アウトスベックやノビテック・ジャパンには、自信をもって新世代アルファのチューニングをして欲しいと思った。

新世代アルファはチューニングの素材として面白みにかける。そんな言葉を耳にする。それは159やブレラに搭載されるエンジンが、デフォルト状態ではこれまでのジェネレーションと比べ、いささか熱さが欠け、その完成された足まわりがあまりにコンフォートでだからだろう。しかしながら今回アウトスベックのブレラに試乗して、改めて感じさせられた。新世代アルファこそ、チューニングして光る素材である。



元来のシャシー性能の高さから、バネ下重量の増加やホイールのばたつき感も感じさせずに大径ホイールを履きこなし、ほどよいローダウンを実現するブレラとスパイダー。これこそが、新世代アルファの真骨頂である。



初期型のGTVを彷彿とさせるノビテックのリップスポイラー(6万3000円)。純正オプションといっても差し支えない完成度で、ノーマルフェイスの迫力を底上げる秀作。

For Brera

新世代アルファのシャシー性能が20インチ+ローダウンを受け入れショーモデル時代のブレラを彷彿とさせる

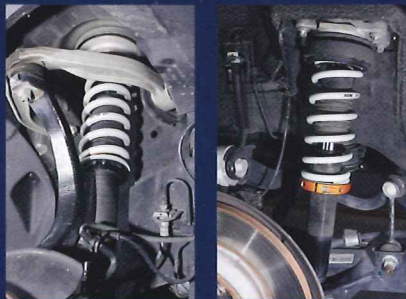
ボディが肥大化しすぎて刺激がなくなったと見られがちな新世代アルファだが、20インチという大径ホイールとローダウンという、ドレスアップの定番手法は見事なまでにマッチングする。かつ、そのシャシー性能の高さやサス・ストロークの余裕から、スポーツサスを入れても日常域でのドライバビリティが損なわれないのは驚きだった。試乗車はFFの2.2Lモデルだが、マフラーの装着もあって動きの軽快感も損なわれていない。



「ALFA ROMEO」と「NOVITEC」のダブルネームが入ったMT用アルミ製ヘダルセット(1万3650円)とフットレスト(9450円)。フロアマットもノビテックオリジナルとなる。



フロントリップ形状に合わせた形状のノビテック・リア・バンパースポイラー(6万3000円)。ディフューザー処理がリア周りの厚みを増やさずに、車高を低く見せることに貢献している。



装着されるダンパーはアラゴスタのストリート用車高調「E」。ホワイトのスプリングはメルヴェでフロント10kgf/mm、リア5kgf/mmをチョイス。車高は約30mmダウンとなっていた。

鍛造構造とすることで、20inch×8.8JJという特大サイズながらもバネ下重量を増やさず、ばたつき感を抑え操舵フィーリングも良いアルミホイール「TypeN9」。



バンパーごと交換することによって、よりアグレッシブなエアスクープを身にまとったノビテック・フロントバンパースポイラー(13万6500円)。シャープな迫力がある。



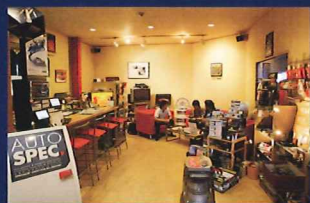
オーソドックスなスポーク形状ながらバフがけされたカラーリングが美しい「TypeN8 クロームデザイン」(8万5050円/本)。サイズ19inch×8JJとブレラより1インチ小さい。

For Spider

アグレッシブフェイスのスパイダーは純正ダンパー+ローダウンSPが驚く程にマッチング

実はブレラ以上に驚きだったのがスパイダー。オープンボディにもかかわらず19インチホイールを履きこなす上に、それを支える足まわりはなんとノーマルダンパーと車高を約40mm下げるダウンサス(5万5650円)のみ。そしてこの組み合わせが、予想以上にナチュラルな回頭性と走りの気持ちよさを実現していた。装着されるマフラー(17万74500円)はブレラと共通だが、オープンモデルだけにその聞こえ方もより澄んだ音色。お洒落に速く、気持ちよく走る。マセラティが超プレミアムモデルとなってしまったいま、それを叶えてくれるのは、新世代アルファ以外にないと思える完成度であった。FFスパイダーはダウンサス+吸排気で極まる!

SHOP DATA



AUTO SPEC

住所: 静岡県御殿場市神場 646-46
電話: 0550-80-4000
営業: 10:00~19:00
定休: 毎週水曜、月1回日曜、イベント開催日
<http://www.autospec.co.jp/>



フロントに対してスマートにまとめられたリアバンパー(6万3000円)。ノーマル然としているが、アンダーディフューザー部分が付くことでバンパー下部にアクセントが付く。



ノビテック・日本のコンプリートカーには全てこのようなプレートが装着される。試乗車のスパイダーはNo.77、すでに76台がリリースされているのは驚異的な数字だ。