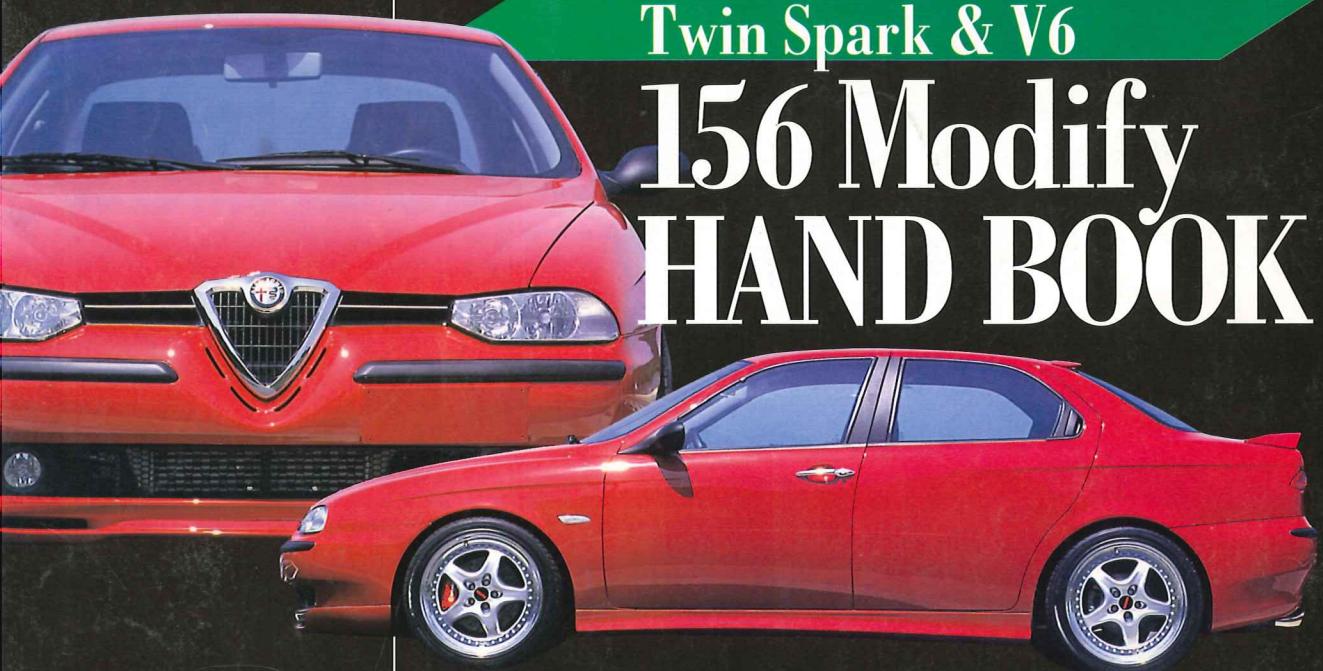


LE VOLANT

e x t r a

ル・ボラン 8月号特別付録2000年8月1日発行

ALFA ROMEO



Twin Spark & V6
156 Modify
HAND BOOK

◎特別付録◎

アルファ156
モディファイガイド
+パーツカタログ

GLOVE BOX
EDITION

街でスパークする2リターボの加速フィール
サス&ブレーキ系へのフォローも完璧!

NOVITEC

Alfa 156 2.0 Twin Spark Turbo

ドイツきってのトンガリ系アルファチューナー
ノヴィテックの156フルコンプリート仕様の販売が
まもなく日本でスタート。車両価格は500万円前後。
それはあまりに速く高完成度で、とてもなくお買い得だ。

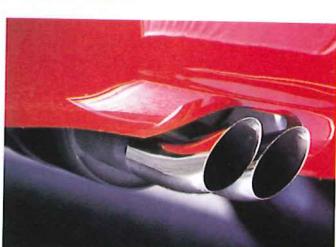
●ノヴィテックジャパン☎03-3551-7980



インターフーラーはフロントバンバー内にセットされる。レイアウト上、スロットル側へのバイピングは若干長くなざるを得ない。



それぞれが小振りにまとめられたルーフスポイラー(34,000円)とリアスボイラー(45,000円)は抜群のコンビネーション。



圧縮比8.2で最大ブースト0.8kg/cm²
シュワイツァー製タービンが218psを獲得

タービンを純正EXマニ加工で装着することにより、システム全体のコストダウンを図る。レブリミットに変更ではなくパワーバードは3500~7000rpmで、専用ECUのコントロールが効き、圧縮比ダウンによる低回転域でのパワーダウンはほとんど感じられない。



ノヴィテック製マフラーはDTMルック。ガソリンターボとしては高い過給圧設定しているぶん、メインパイプ径も太めの70φ。

日本では馴染みの薄いシュワイツァーだが、北米やヨーロッパ、オーストラリアでは広く知られた世界有数のターボチャージャーメーカーだ。あのKKも、シュワイツァーから枝分かれして誕生したという経緯がある。ドイツでもっとも先鋭的なアルファチューンを展開するノヴィテックが、156ツインスパーク用プログラムの核として用意したのが、そのシュワイツァー製タービンを使用するターボシステムだ。インターフーラー＆オイルクーラー、純正改のステンEXマニ、専用ECUとインジェクター（燃料ポンプはノーマル）から構成されるシステムにより、2.0DOHCの最高出力はノーマル比53psアップの218psにまで達することになる。

純正EXマニを加工してタービンを装着する手法などからお手軽なボルトオンターボのように思えるが、プロック強度が高くなる圧縮比アップに対してデリケートなアルファ製2.0の場合、本体ノーマルのまま0.8kg/cm²のブーストをかけるのはあまりに厳しい。

そこで燃焼室とビストンヘッドの加工で圧縮比を10.0から8.2へとダウング。安全マージンを得るとともに、ノックイングレスは当然のこと、アクセル操作に対して過敏すぎないドライブビリティの高さを確保している。

そうは言っても、ツインスパークターボの乗り味は十分攻撃的だ。3500rpm弱からブーストが一気に立ち上がり、まさに加速倍加装置付きの趣き。この出力特性に慣れるまでは、手に汗握るエキセントリックなドライブが楽しめる。0-100km/h 6.4秒、最高速244km/hのカタログ表にはおぞらく嘘はないはずだ。

ノヴィテックジャパンでは当面タ

NOVITEC 156 Sports Wagon



スポーツワゴン版もまもなく入荷 当然こちらもターボ載ってます!

コンプリートed by ノヴィテックは続々と日本上陸の予定。今回紹介したツインスパークと同仕様のスポーツワゴン(写真)のほか、最高出力308psの3.0GTVツインターボが今秋には発売となる。いずれも価格は未定だが、やはりリーズナブルな設定となりそうだ。今後のル・ボラン本誌レポートに期待を!



ボディシステムのみの供給は行なわず、車両価格500万円前後のコンプリートカーとしてツインスパークターボを販売する予定。既存の156ユーザーには残念な話だろうが、現在156の購入を検討している向きにとって、このコンプリートカーはあまりに魅力的だ。ターボ化だけでなく、専用セッティングの車高調サスキットと強化スタビ&タワーバー、フロントにはブレンボ製4ポッドキャリパー＆大径ローター、さらにエアロキットとDTMマルクマフラー、18インチホイールなどを含んだ上のプライスだから、信じ難いお値打ち価格である。現在、国内でのスタンダード車両価格が約360万円。それとの差額140万円を握つて「ノヴィテックと同じ仕様にしてくれ」と

ショッピングに持ち込んで、追い払われて塩漬かれるのがオチだろ。サスペンションはサーキットユースを考えないなら過不足ない頃合いで、ワインディングでは素早いフロントの切れ込みを披露しつつ、ツーリングにも使える快適性が与えられている。18インチのタイヤ＆ホイールがリアで若干暴れ気味だが、リクエストで17インチを選択することも可能。スタビの効き味も体感度が高い。

秀逸なのはブレーキで、走り始めこそ純正システムとの制動力差にとどまらうが、次第にコントロール性の良さと初期のアタリの柔らかさに扱いやすさを感じるようになる。何よりこの絶対的な効きの良さは、ターボパワーをフルに味わうためには不可欠だ。



MTペダルセット(13,000円)とフットレスト(9,000円)は、マットブラック地にシルバーのディンプルが映えて機能的な風情を生む。



コンプリートモデルのホイールはノヴィテックN308.0×18(ET30)が標準。ユーザーの好みで17インチの選択もできる。



主張しすぎないエアロリップは好感度大。フロントスポイラー(56,000円)、サイドステップ(68,000円)も含め定番化しそうな気配。



オリジナルスペックの減衰力固定式ダンパーに直巻スプリングを組み合わせた車高調キット(245,000円)。35mm以上のローダウンに。

