

LEVOLANT

ヨーロッパ現地試乗

「すべてが予想以上!!」**アウディ・ニューA4**

「末弟は大物」**BMW 3コンパクト**

6

あえて“定番”に背を向ける

アンチ・ドイツな選択

フォード・フォーカス / ボルボS60 / サーブ9-5 / アルファ・スポーツワゴン……etc

ドイツ現地取材

アルピナの現在進行形

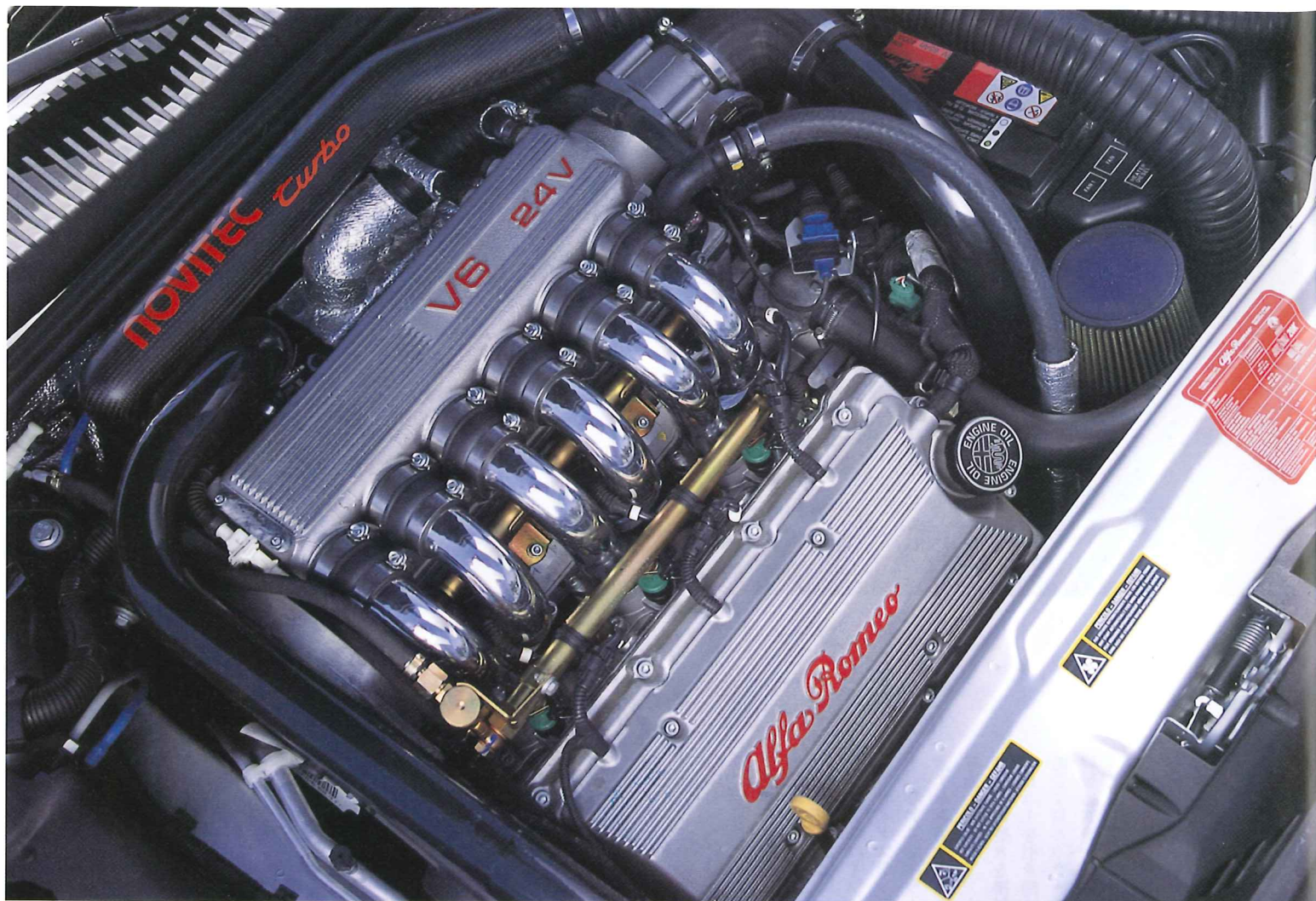
B3 3.3クーペ×BMW M3クーペ / B3 3.3ツーリング4WD / 社長インタビュー

いま、盗難防止装置に注目せよ!

世代交代直前! ファイナル・モデルを狙え

アウディA4 / プジョー306 / アルファ145……etc





公道最速のアルファV6ターボ

NOVITEC

NOVITEC ノビテック・アルファ・ロメオ156 3.0 V6ビターボ ALFA ROMEO 156 3.0 V6 Biturbo

いま、ノビテックがアルファ・チューンの牽引役になりつつある。自慢のターボキット販売は、156用だけで500セット以上とか。今回、新たに用意された3ℓツインターボは、そんな市場の評価をさらに高める存在となりそうだ。



H.MATSUNOBU
レポート=松延秀夫(本誌) フォト=水川尚由

●問い合わせ先=ノビテック ジャパン ☎03-3551-7980 / 協力=ブラーバ

アルファ・チューンには
独自のスタンスがある!?

ノビテックを興したウォルフガング・ハーゲドロン氏が、ルーフ出身なのを「存じの方も多いハズ。そんな氏の経歴が、現在に至るノビテックの足跡に大きく影響したことは間違いない。フィアットとアルファに特化した同社は、'89年の設立以来ターボチューンを武器に自らの存在を世界に認めさせた。なにしろ彼らのディーラー網は今やユーロ圏だけでなく中国や台湾、マレーシアにまで広がっているのだ。

もちろん、この背景にはアルファV6の好セールスが関係していることは確か。数が売れば必然的に「もっと辛口なV6が欲しい」といったニーズも生まれる。より熱い走りを求めるアルファ乗りにとって、ノビテックは恰好の存在だったのだ。

当然、ノビテックで最大の求心力になっているのはターボエンジンだ。従来、アルファ用にはTS用シングルターボ、2.5ℓV6用ツインターボが用意されていたが、このほど3ℓV6のツインターボもラインナップに加えられた。ターボ装着にあたっては、いずれもヘッド加工により圧縮比を最適化。噴射量を増やしたインジェクターや専用ECUなどで燃調が整えられ、インタークーラーも装備される。

ちなみに2ℓのTSターボでは、個体差に関係なくノーマル比63psアップの218psを保証。このスペックを目にして、中には「2ℓのターボにしてはおとなしいのでは?」と感じる人もいよう。しかし、数値が控えめなのは、アルファ・チューンに対するノビテックのスタンスなのだ。それは、彼らがノーマル比で2倍以上の出力を叩き出すフィアット用キットを用意していることからも明らかだろう。



▲フロントビューを引き締めるフロントスポイラーは、ノヴィテック・ジャパンにおけるヒット商品で56,000円。左右のサイドステップセットは68,000円。ルーフスポイラーとリアスポイラーは、それぞれ34,000円と45,000円（価格はすべて塗装代別途）。オプティカルな分野に力を傾注するチューナーではないことが功奏してか、ノヴィテックのエアロパーツは控えめかつ上品に仕上がっている。車高は40mmダウン。なお、ノヴィテックの他のラインナップについてはwww.novitec.co.jpで確認されたし。

吸い込まれるような加速感に 公道最速を強く意識する

さて、注目の3リッターボだが、本国にも設定がない156の3と聞いて、GTV/166用ユニットとの関連をイメージされた方は鋭い。実はこのエンジン、ボア×ストロークはGTV/166用と同じ93×72・6mmだ。クラックとコンロッドも流用されており、クランクケースは3リッターボがギヤラントイする308ps&45kg・mのパワー&トルクに対応する加工が施されているという。ちなみにノーマル3は220ps&27・5kg・mだ。

車名が示すとおり、V6には片バンクに一基ずつタービンが与えられる。ユニットは、ノヴィテックが好んで使うシユワイツァー製だが、採用されたのはコンパクトなタイプ。圧縮比は、燃焼室とピストンの加工により10...から8・3...へとダウン。前述のインタークーラーに加え、熱対策としてオイルクーラーも追加されている。ちなみに、ノヴィテック・ジャパンによれば、今回のテストカーは上記の仕様で320psをマークしたという。

エンジン同様、ノヴィテックの手が入るビターボはエクステリアも魅力的だ。エアロパーツはフロントスポイラー、サイドステップ、ルーフスポイラー、リアスポイラーの4アイテム。後述する専用サスにより40mmダウンした車高と相まって、156のスポーツテイストに磨きを掛けている。そしてリアビューを引き締めるのは、70φ×2のDTMルック・マフラー。もちろん材質はステンレスだ。

だが、シャシー関係で注目したいのはV6専用の車高調、18インチホイール、そしてボルシェ993のそれを流用するブレーキだ。これらの仕様をチエックすると、まずスプリングレート

は、さまざまな路面状況を想定してフロント6kg/mm、リア5kg/mmと比較的ソフト。個人的に156のリアは、車高を落とすと長いストロークを駆使したノーマルの接地性がスポイルされる。セッティングの幅が狭くなると考えているが、ノヴィテックはその対処としてリアにヘルパースプリングを使い、プリロードを掛けることでローダウンしてもスプリングが遊ばない足としていた。簡単な手法だが、思わず「ナルホド」と頷かされる。



ホイールは鋳造の2ピース。大径の18サイズに加え、マッシュピナ造形も特

徴的だ。デザインは無骨と言えば無骨ではあるが、ブレノン製993用の4ポッドキャリパー装着をも想定して、いわゆるビッグキャリパー対応のホイールであることをお伝えしておこう。このキャリパー、制動力の高さはもちろんのこと、フィードバックを左右するパッドの選択肢が広いという点でもメリットは大きい。

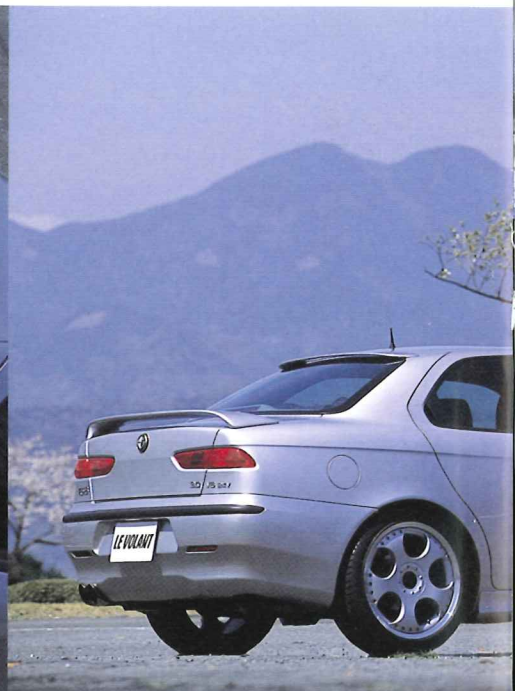
では、このビターボの走りはどうなのかというと、ポイントはやはりエンジンだった。といってもキーを捻れば、V6ツインターボは難なく目覚め、走り出す。2・5ととの比較では、排気

量拡大の恩恵が色濃い。ギア比に変更はないが、街中では2000rpmも回せばこと足りてしまう。しかし、本領発揮となるのは3500rpmから上だ。勾配がなくフラットな路面なら、それこそ吸い込まれるような感覚で加速する。トルクとパワーのピークは、それぞれ4500rpmと5800rpm。しかし、乗り手には6500rpmまで落ち込みを感じさせないから、強烈な加速は存分に堪能できる。

しかし、たとえばワインディングの登りで路面が荒れているような場合だと、スイッチ的に立ち上がるトルクにフロントの225/45ZR18はしばし行き場を失う。このあたりは、清潔合わせ飲む必要がありそうだ。また、今回テストのために持ち込んだ荒れてタイトなワインディングでは、底付きこそ見られなかったもののフロントのサスペンション・ストロークが少々不足気味な気もした。やはり、こいつに最も似つかわしいのは、高速道路を中心とした舞台なのだろう。

ノヴィテックの頂点に位置する3リッターV6ボは、おそらくは公道最速のアルファである。しかし、あり余るトルクとパワーを活かし切るためには、乗り手にも相応の技量とシチュエーションを選ぶ度量が要求されるようだ。

European
Modified-Car
Express

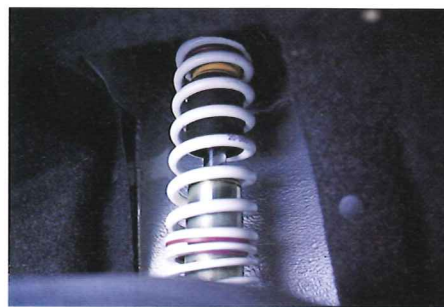


専用セッティングの車高調とポルシェのブレーキに注目

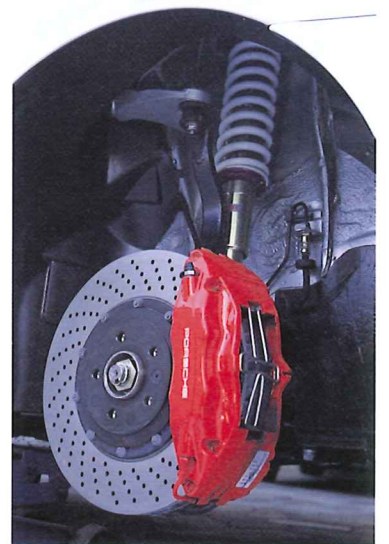
ローダウンなマルチプラもアリ!



フィアットが提案する3名×2列シートのモノスペース、マルチプラ。日本には正規輸入されていないが、イタリアではタクシーを中心に街中に溢れている人気の1台だ。で、ノヴィテックではこんなヤツまでラインナップに加えている。とはいえ、メニューはローダウンスプリングにディープリムホイール、DTMタイプマフラー、グリルバー、サイドバーにとどまり、エンジンルーム内には一切手が入られていない。製作の経緯をノヴィテック・ジャパンの鳥羽さんはこう語る。「彼ら(本社のスタッフ)は仲がイイんですよ。だから、出掛けるときにマルチプラなんかがちょうどイイ。たぶんノリで作ったんじゃないですか」と。てなワケで、コイツはノヴィテックの元気印が伝わってくるコンプリートカーと言えそうだ。



▲ブレーキは、ポルシェ993のキャリバー+ローターを専用ステーを使い流用。RRとFFの重心の違いにより、宇宙とまでは行かないがノーマルとは段違いの制動力を発揮する。TS用と比べ、より高速セッティングと思われるV6用車高調は1台分で245,000円。フロント/リア用の強化スタビライザーも用意される。



▲マフラーは、ステンレスを使う70φ×2のDTMルックで145,000円。排気音は、4000rpmあたりから主張を始める。より効率を高めるスポーツ(メタル)触媒も用意される。



▲N5と呼ばれる2ピースホイールのスペックは8J×18(ET+35)。価格は1本93,000円。タイヤサイズは、225/40ZR18。写真に見えるホワイトマーカーは、左右で8,500円。



▲アルミ製のドアロックノブは、1台分で6,000円。ちょっとした人気、というペダルセットはAT用が12,000円、MT用は13,000円。フットレストは別売で9,000円。質感の高いサイドブレーキレバーは12,000円、シフトレバーブーツカバーは12,500円。小物類も結構充実しているのだ。