



渾身の二撃

昨年5月に国内で初披露されてから半年あまり、遂にアルファ渾身の作となる4Cの試乗が叶った。カーボンモノコックのミッドシップレイアウトは、まさにレーシングカーと呼べる究極のスタイル。その秘めたポテンシャルを太田哲也が暴く。

SPECIAL REPORT

REPORT ● 太田哲也 (Tetsuya Ota) PHOTO ● 田村 弥 (Yataru Tamura)
COOPERATION ● フィアット/アルファロメオ松溝 ☎03-6804-9555 <http://tricolorefoto.com>

アルファロメオ4Cが出たら買おうかな、と考えていた。昔はスポーツカーメーカーだったが、戦後は生き残りをかけて小型量産車の道を選び、155からはFFベースの実用小型車メーカーとなったアルファロメオ。しかしそのエッセンスには、ただのファミリーカーは造らないぞ、という意志が見え、オレは今まで二十数台のアルファロメオを乗り継いできた。

そのアルファロメオが造るミッドシップなら、もっと自分にフィットするだろうことは予想がついたし、そして何よりもシャシーがカーボン製のバスタブだということに度肝を抜かれた。高コストで何よりも量産が難しく、マクラーレンやフェラーリのスベシャルモデルにしか使われない構造体が、1000万円を切るクルマに採用されるという。結局はアルミ製になってしまうかとも思っていたが、本当にカーボンでリリースされる。相当にお買い得だ。

きっと生産が大変だろうなと思っ



ていたら案の定デリバリーは遅れに遅れ、日本での発表会から半年が過ぎた今年になってようやく、広報車もまだない状態で早期に先行予約したユーザーへの納車が始まった。そして今回ディーラーのアルファロメオ松溝さんの協力で1週間ほど4Cを試乗する機会に恵まれ、通勤やワインディングを含めた長距離に連れ出し、大きな魅力をふたつ感じた。

ひとつはフェラーリF40を感じさせてくれたこと。世の中でオレが一番欲しいクルマは何かといえばF40である。F40とともにレースを戦ってきた歴史に思い入れがあるのはもちろんだが、世の中にあれほど運転が難しいけど面白いクルマはない。F40を運転できるのはドライバーの誇りだとさえ思っている。いつか手に入れたらと考えているが、下がるどころか最近では1億円を超えるよう

Alfa Romeo 4C



4Cを特別なクルマたらしめているのは、なんといってもカーボンモノコックの採用にある。SMC(ガラス繊維強化樹脂)を用いたボディパネルと相まって、軽量かつ高剛性を実現した。走行モードも任意に選択可能な独自のD.N.Aシステム(All-weather, Normal, Dynamic)は、新たに開発のモードを制御する。

SAMPLE

F40のフリーリングすら漂わせたターボの明確な主張に感動を覚える。

では珍しくターボらしさがある。

巷ではよくターボが嫌だとかN.Aの方が良いとかいう意見を聞くが、オレは考え方がまったく違う。自分の運転方法に固執し、N.Aの運転方法から変えないドライバーにはターボは染しくないかもしれない。でもターボの運転法を覚えれば実に楽しくなる。具体的にはターボチャージャーに空気を充填してからそれを加速

な価格でもう天井知らずだ。

F40の最高出力は475ps、4Cは285psとスベックは違うが、運転してみてもF40のキャラが入っていると感じた。4CはジュリエッタQVと基本的に同じ現代欧州スポーツモデルの主流となる小排気量ガソリン+ターボエンジンだ。そつと踏んでターボを効かせないようにすれば燃費が良く、強く踏んで効かせれば低速から速い。昔のドッカン・ターボと違ってターボラグも少ない。この方程式に則ったエンジンが4Cには使われているが、ジュリエッタQVとチューニングが少し違う。ジュリエッタQVはアイドリング付近から立ち上がるが、4Cは3000rpmでターボが明確に主張し、最近



SPECIFICATIONS

アルファロメオ 4C

■ボディサイズ:全長3990×全幅1670×全高1105mm ホールベース:2300mm トレッド:前1640 后1605mm ■車両重量:1100kg ■エンジン:直列4気筒DOHC+ターボ ボア×ストローク:33.0×30.5mm 圧縮比:8.7 総排気量:1743cc 最高出力:177kW(240ps) / 6000rpm 最大トルク:350Nm(35.7kgm) / 2100~4000rpm ■トランスミッション:6速AT(Alfa TCT) ■駆動方式:FWD ■ステアリング形式:ラック&ピニオン ■サスペンション形式:前ダブルウィッシュボーン 8マクファーソンストラット ■ブレーキ:前も後ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:F205/40R17 R235/40R18 ■駆動性能(LC08モード) 燃料消費率:12.1km/l ■車両本体価格:783万円



Alfa Romeo 4C

ポイントに合わせるようにすればいい。予想以上に加速し、異次元的な非日常が楽しめる。F40はそれが強烈で快感と恐怖が混在していた。4Cの場合はF40のようにアクセル全開で恐怖を感じることはない。適度にF40の運転フィーリングを味わえる。F40に恋い焦がれるからこそ4Cは特別なクルマに見えてくる。しかもF40はカーボン製のバスタブではなかった。パイプフレームにカーボンパネルを貼り付けたもので、剛性と安全性はバスタブと大きく違った。4Cはカーボンバスタブで、1億円の10分の1で買えるのだ。バーゲンプライスと言っしかかない。

魅力のもうひとつは、それでいて通勤にも使えること。サイズが手ごろで取り回しがいい。4Cなら自宅付近の世田谷の狭い小道もすいすい行ける。またAピラーがあまり寝ていないので、スポーツカーにとって大事な見切りが良く、視界もいい。

乗り心地は決して柔らかくはなくむしろ硬い。ぎりぎり許容範囲内だが助手席の女性には硬く感じるだろう。ハンドリングに関しては、直進時にステアリングがわりとナーバスで、ワンダリングでもハンドルが動かされる。試乗車はスポーツパッケージといってオーバーサイズ気味の18/19インチのタイヤを履くので、17/18インチにして銘柄を変えればこの点はぐっと良くなるはずだ。

問題はエンジンの音だ。まずはマフラーの音量がかなり大きい(覗いて見た限り触媒はあったがサイレンサーが見当たらない)。さらにエンジン自体のノイズも室内に進入してくる。オレはフェラーリのような官能的な音は多少音量が大きくなって好むのだが、4Cのそれは雑味が混じっていてうるさいと感じた。

さらに重箱の隅をつつくようにネ

ガな要素をあえて列記するなら、タイヤハウス内で小石の跳ねる音が室内に響く。リヤウインドウ越しにエンジンが見えて素敵だが、スモークガラスで後方視界は良くない。まあ、愛車にしたならタイヤやサスペンションの乗り心地対策も含めて、遮音性やマフラー音量にも改良の手を加えよう。それも楽しみのひとつだ。

良い点は、豪華とは言えないがデザインが凝っていてセンスがいいこと。専用のバケットシートは薄く作ってあり、サイドシルも低めなので乗降性がいい。セミオートマなので気軽な気分で乗り出せる。サーキットに行くとマニエアルモードで操作する時、ボルシエのようにリミッター手前で勝手にシフトアップされてしまうことがないのはオレ的に大きな利点。さらに横滑り防止装置もオフにできる。これもやはりサーキットで遊ぶクルマには必要な要素だ。

音や乗り味からスバルタンなロー



1740cc直列4気筒直噴ターボは最高出力240ps、最大トルク350Nmを発生し、0→100km/h加速は4.5秒を計測する。トランスミッションには2ペダルのアルファTCTを採用して素早いシフトチェンジを提供。スポーツパッケージ仕様の試乗車は18/19インチホイールを装着していた。

