



TOKYO midnight Over Limit Battle's

深夜の首都高に突如として現れた純白のスポーツカー。
その姿は、ROSSO読者諸君が待ちに待ったアルファロメオ4Cに違いない。
しかし、何か様子が変だ。
本国仕様と思しき4Cは、さらにG-TECHによりパワーアップがなされていた。

G-TECH
4C-280

4

Cの持つ圧迫感や低重心感、全長に対する非常に広いトレッドが草原を駆け抜ける野生動物のように優雅で俊敏なイメージを与える。

ドアを開けると4Cの大きな特徴の一つであるカーボンモノコックが現れる。サイドシルの厚みが、ただのロードゴイディングカーではないことを示している。せり出したサイドシルを踏いでドライブシートに座る。この手のクルマの乗り降りには、数々のレーシングカーに乗ってきたオレにとっては慣れたモノだ。

シートに座った印象は程よい硬さであるのに加え、競技用のフルバケットに近いホールド感があり、着座面もクルマの動きが察知できる感覚。純正シートとしては非常に高い次元の作りと言える。メーターは液晶式で、まるでSF映画にも出てくるクルマのようでもワクワクする。形状はGTマシンのようによく見るコンパクトなもので視認性も良好だ。ステアリングはグリップ感があり、握りの位置も丁度良く、サイズもほどよいもので社外のステアリングに変更するのは逆にナンセンスに感じるほどの仕上げが施された。

キーシリンダーを回しエンジンに火を入れるとエキゾーストが唸りをあげる。スポーツマフラーが標準装備されているかのような音で、アクセルを吹かすとともにレーシーな顔を覗かせる。右手のハンドルを事前に引いて1速に入れ、アクセルを少し踏み込むと鈍く動き出す。このファイリングからはアルファロメオが8Cコンペティツォーネで

使っていた「オートマ」(Qセレクト)のような雰囲気を感じられる。

暖気が消えていることを確認してアクセルを踏み込むと予期せぬ加速感に「瞬じ」してしまう。GearTechのファイリングが施され、純正の240psから280psにパワーアップした4Cは、数値以上の鋭滑の加速を見せつける。これは895kg(ガソリンやオイルといくつかマが走るために必要な液体を除いた本国仕様)の乾燥重量)という超軽量の車重の効果に違いない。

6速DCTはギアが切り替わる際のショックが一切なく、かつティックで歯切れのいいメカニジを見せ、非常に気持ちのいいファイリングが味わえる。



インテリアに目立った特徴や演出のようなものは見られない。だが、サイドシルの厚みや軽量化の意味も含まれているのだ。ドアハンドルが革製のペダルで作られている点など、シンプルながらスバルタンなスポーツカーらしい雰囲気を感じられる。シート表皮はスタンダードのファブリック、ブラックとレッドのレザー(それぞれ単色)レザーとファブリックのコンビという4つが設定される。センターコンソールにはアルファTCT、アルファDNA(ドライブモード選択)のスイッチなどが配置される。



ペダルはアクセル、ブレーキともに吊り下げ式に対し操作性などで優位に立つレーシングカーのようなオルガン式を採用しているだけでなく、材質が高い剛性を持つアルミ製であることも注目ポイント。ブレーキのタッチもコントロールがつかう剛性感のあるものだった。こんなところからアルファロメオの4Cに対する熱い思いや情熱などが強く感じられる。

本国仕様のエキゾーストノットは日本仕様より若干音量が大きいようだ。決して静かではないが、野性味溢れるサウンドは実にスポーツカーらしい。アルファDNAで選択できるドライブモードはD(ダイナミック)、N(ノーマル)、A(オールウェザー)、そしてESPがすべて解除されたドライバーのスキルだけで4Cを操らなければならないレースモードの4つ。



G-Tech 4C-280は現在、純正オプションサイズの前後205/40ZR18、後235/35ZR19というタイヤを履く。純正標準サイズのタイヤは前後205/45ZR17、後235/40R18だ。ブレーキキャリパーはフロントがプランギ製のモノブロックで、カラーも4色から選べる。サスペンション形式は前ダブルウィッシュボーン、後ストラットとなる。

エンジンはフェラーリのクワトロフィオヴェルデに搭載されていた1750ccの高4直噴ターボに近いものであるが、ブローヤタービンなどを手が加えられ22kgの軽量化が図られているほか、クランクシャフトがフルカウンタータイプになっているなど、全く別物と評していいほど変更されている。純正状態での最高出力と最大トルクはそれぞれ240ps、35.7kgm。

夜の帳を切り裂く、白い彗星



エンジンのファイリングは先に述べたようにかなり激しいパワー感で、体感的には400ps以上のクルマをドライブしているような。さすがに200km/hを超えると絶対的なパワーがそれほどではないためスピードの伸びに勢いを感じなくなることが否めないが、200km/hまでの加速感にはスピードメーターがタコメーターのような勢いで動くほど、この加速力は長い直線が減少しない、日本の公道では大きな武器になるはずだ。

コナリング性能はとにかく限界域が異常なくらい高く、どんなライナーでもハンドルを切るだけで曲がっていく。テールスライドが起きて修正は容易で、加えて実に自然かつ高度な制御を行うESPの効果も手伝って、安心感を持つクルマは少ない。サスペンションの動きは直線域ではハードな突き上げ感はなく、ステアリングを切り込んでコーナーに入ると粘りを見せる。タイヤの性能を十分に活かしてくれる性格だ。そのため首都高のようなキヤンプのあるコースには適したサスペンションと言える。また、タイヤの接地感がステアリングを通してトントん伝わってくるので限界域がとでも理解しやすいことも、ドライバーと4Cの信頼関係を高めることに役買ってくれている。

本国仕様をベースにしたGearTech 4C-280は、日本仕様に対し車重がさらに軽く、排気効率にも優れており、圧倒的に高いパフォーマンスが大きな魅力だ。4Cに乗るなら本国仕様を選ぶのも面白い選択なのではないだろうか。

G-TECH
4C-280



本国仕様の4Cは超軽量かつ俊足

4C最大の特徴はなんといってもこのクラスのスポーツカーとしては異例であるカーボンコンポジットシャシーを採用したことだ。カーボンを使うメリットは軽さ、剛性など多岐に渡るが、シャシー単体の重さはなんとたった65kgに抑えられており、4Cの水すましのように軽快な走りに大きく貢献している。メリットの多いカーボンであるが、生産性やコストといった課題はまだ多く、採用しているのは価格が数千万するごく一部の少量生産車だけというのが現実だ。そんな中でアルファ Romeoが1千万円以下という現実味のある価格帯のモデルである4Cにカーボンコンポジットシャシーを採用したことは革命的と言ってもいいだろう。

リアミッドに横置きに搭載されるパワートレインはしばらく前まで日本でも販売されていたジュリエッタのクワドリフォリオヴェルデに搭載されていた1750ccの直4直噴ターボとアルファTCTと呼ばれる6速DCTの組み合わせで、3ペダルの設定は今のところない。

今回撮影に使わせて頂いたG-tec h4C-280は、日本上陸直後ということもあり現状のチューニングメニューはコンピューターチューニングによるパワーアップくらいだが、本拠地のドイツでは自動車メーカーとして登録されているほど完成度の高いコンプリートカーを作ることは定評のあるG-tec hだけに、今後4Cをどんなクルマに仕上げてくれるか大いに楽しみだ。



Who is CHARANGER TAKEI ?



チャレンジャー武井……。リスペクトするクルマを操るとき、必ずと言っていいほど正装し、クルマと対峙する男。そんな彼の生い立ちについて、少しだけ説明を加えておこう。

16歳にバイクを手に入れ、夜明け前の静まりかえった大都会・東京の街を走る時、自分らしさを感じることが出来たという。そして18歳になるとすぐに四輪の免許を取得し、街を駆け抜けるのが二輪から四輪へと変わった。そんな彼を、東京の夜はいつも優しく受け入れてくれたようだ。コーナーをひとつクリアする度に、大人の走りをもひとつ身につけていくような、そんな錯覚を彼に植え付けてくれた。チャレンジャー武井にとって、それは自らのレゾナードルでもあった。だから、彼は結局自販機しかない首都高速の小さなパーキングに戻ってきてしまうのだ。そして、2014年夏、純白のアルファ Romeo 4C とともに、彼は首都高速に戻ってきたのである。

アルファ Romeo が4Cを発表したのは、2011年のジュネーブモーターショーであった。流麗でスポーツカーらしいフォルムは、たちまち世界中のスポーツカー好きを魅了した。

あれから2年をずいぶん過ぎて、ようやくヨーロッパではデリバリーが始まった。マセラティのファクトリーで、専任のエンジニアが1台ずつ仕上げていると聞けば、待たされた理由も納得がいく……。なんて、チャレンジャー武井はそう甘くない。

「所詮はノーマルだろう」

彼はファクトリーから出ただけの4Cを、一笑のもとに切って捨てる。この夜、彼がとびきりのドレスアップしたのは、スペシャルな4Cのステアリングを握るからにほかならない。Gテックという、ドイツのチューナーが仕上げた「4C 280」は、その名の通り280psまでチューンアップされ、車重も正規モノより100kgほど軽く、エキゾーストノートもレーシーな唼り声を上げる。

「首都高ならフェラーリも AMG も敵じゃないよ」

誰に聞かせるでもなく、彼はつぶやくと、キレイな光跡を引きながら、首都高速環状線へと消えた……。この秋、チャレンジャー武井は、再び首都高速に戻ってくる。

4 Cは1967年にレーシングカーであるティボ33のロードバージョンとしてわずか18台だけが販売された「ティボ33ストダラレ」へのオマージュも含み開発されたミッドル級のスポーツカー、スーパーカーだ。車名は、4Cylinder*に由来しており、2011年のジュネーブショーでのコンセプトカー、2013年のジュネーブショーでの市販車の公開を経て、日本ではつい最近ティボラー車の販売が始まったところだ。