



特集 アバルト徹底リサーチ #2

アバルト大研究

時代に呼び戻された幻のイタリアン・メイクス

2007年に復活を果たすまで、アバルトは古びた遺産のような存在だった。

サーキットにおける往年の活躍を知るエンスージャストは減る一方であり、

20世紀の末頃にはフィアットのスポーティなモデルに付与される称号に過ぎなかった。

だが歴史を鑑みれば、そこには小ぶりな飛び切りスポーティなDNAが燦然と輝きを放っている。

アバルト・ディーラーにバラエティ豊かなラインナップがずらりと揃う現在のシーンは、至極当然の帰結といえるのである。

text: Takuo Yoshida(吉田拓生) photo: ABARTH

アバルトというメイクスを語る時に欠かせないのは、創業者であり偉大なエンジニアでもあったカルロ・アバルトによって製作、もしくはチューニングされたモデルによるサーキットでの活躍だろう。フィアット等の小型車に高度なチューニングを施し、モータースポーツシーンにおいて1クラスも2クラスも格上のマシンを負かすというアバルトのレーシングスタイルは、裕福なエンスージャストのみならず幅広く庶民にも愛されたのである。

2007年、伝説的なイタリアンブランドであるアバルトがメイクスとして正式に復活を果たした事実は驚きをもって迎えられた。とはいえ21世紀の自動車シーンを俯瞰すれば、潜在能力の高いブランドの復活劇は珍しいことではない。BMWはMINIを手に入れ完全に刷新することでプレミアムスマールの世界で幅を利かせているし、ルノーはルノースポールに飽きたらずゴルディーニを復活させている。

現在に続くアバルトの復活劇を、2007年に登場した現行のフィアット500と切り離して考えることは

できない。かつてヌオーバ500に独自のチューニングを施し、レーシングチューナーとして高い名声を手に入れたアバルトが、再びフィアット500に徹底チューニングを施し、オリジナルモデルとしてリリースすることで、偉大なる轍を辿ろうとしているのである。

現行の500系アバルトは大きく分けると、ペーシックなアバルト500、esseesse KONIキットと同等にチューンされた595、そして最高峰の限定車である695の3シリーズから構成されているが、これらのネーミングもまたエンスージャストを熱くさせる往年のアバルトのそれを忠実に再現したものである。

往年のアバルトを再現するという手法は現行モデルのクルマ作りにもはっきりと生かされており、マッシュヴなタイヤとそれに合わせて引締められた脚廻り、そして直列4気筒エンジンはターボが組み合わせられることでフィアット500を大幅に上回る高出力を獲得し、サソリのエンブレムが掲げられること

でそのパッケージが完成するという伝統もしっかりと継承されている。

一方現代のアバルトは単純にスピードを追求するだけでなく、小さくて精悍なボディに呼応したインテリアの素材や色、シート形状などプレミアムスマールとしての資質が一杯に詰め込まれていることを忘れてはならない。今やフィアット500とアバルト500による幅広いラインナップは、BMWミニが席卷しようとしていたプレミアムスマールの分野で一大勢力として認められているのである。

その背景には、車体や排気量が小さければ小さいほど往年の“ジャイアントキラー”たるアバルトを髣髴とさせ、同時に現代的な環境性能も高まるという一挙兩得ともいえるメイクスの性格が深く関係している。2007年に突如として復活し、それ以降意欲的な限定モデル等の話題を振りまき続けているアバルトというメイクスは「時代に呼び戻された」という表現が相応しい幻のイタリアンメイクスなのである。▲

ALL ABOUT ABARTH #2



アバルトのファクトリー裏にある滑走路で撮影された、1965年の主要なモデルと好物のりんごを手にとるカルロ・アバルトを収めたオフィシャルフォト。この頃は頂点を目指して邁進していた、最も充実していた時期といえた。

■1949

アバルト社創立。当初はレーシング・チームで、マシンはチシタリア時代にカルロ・アバルトが製作した204Aを引き継いだ。



■1950

当時のアバルト社はレースの資金を得るために、チューニング・パーツや、看板商品となるエグゾースト・システムを主に販売していた。

■1960



アバルトはフィアットだけではなく、ボルシエにも空気抵抗の少ない軽量ボディを備えるカレラ・アバルトGTLを提供した。

■1961



往年のアバルトを代表するモデルが、フィアット600をベースに高度なチューニングを施したフィアット・アバルト850TCだ。レースで圧倒的な強さを発揮した。

■1979

創立者のカルロ・アバルトが10月23日に逝去。享年70歳。

■1970



フィアット・アバルト1000TCはシーズンごとに進化を続け、1970年シーズンには982ccから115psを絞り出し、足回りも改良され、王座を守った。

■1971

アバルト社はフィアット社に買収されるが、その名を冠した事業部は存続された。



■1951

1951年のトリノ・ショーでアバルト初のロードカーとなる流麗なスタイリングを持つアバルト205Aと名付けられたベルリネッタを発表。



■1956

1956年にはアバルトを代表するモデルであるダブルバブルこと750GTザガートが登場する。1958年にはレコルト・モンツァが送り出される。



■1956

アバルトはレースだけではなく、速度記録にも熱心に挑んだ。写真は1956年6月にモンツァでジャーナリストにドライブさせ新記録を樹立したときのシーン。



■1963

又オーバ・チンクエエントをアバルトならではのチューニングアップを施した595/695は、絶大な人気を集めた。



■1971

フィアット入りしたアバルトの初仕事は、アウトビアンキA112アバルトの製作だった。アバルトならではの走りは、好評をもって迎えられた。



■1972

フィアット入りしたアバルトが初めて手掛けたコンペティション・モデルが、ラリー用のフィアット124ラリー・アバルトだった。



HISTORY of ABARTH

レースで磨き上げられてきたアバルトだけに、今もその姿勢と熱い心は変わらない。

稀代のライダーでありエンジニアであったカルロ・アバルトは、常にレースに勝つことを目標に挑み、数多くの栄光を手にしてきた。彼の没後もそのスピリッツは受け継がれ、あらゆるカテゴリーで世界の頂点に輝くマシンが送り出された。一時期その名が消えたが、復活後は往年の情熱を受け継ぐモデルが次々と送り出されている。エンスージャストに、熱いハートで走る楽しさを教えてくれる貴重な存在だ。

text: Kazuhide Ueno(上野和秀) photo: ABARTH & C.

クルマ好きを魅了するモデルを送り出すメーカーにはひとつの共通点がある。それは創始者自らレースを闘い、やがて自らのメーカーを立ち上げ、栄光の記録を刻むことだ。

イタリアの名チューナーにしてマニファクチャラーだったABARTH & C.(アバルト社)は、創始者であるカルロ・アバルトの星座であるサソリをシンボルに選んでいた。イタリア語でサソリを意味するスコルピオーネのエンブレムを付けたマシンは、アバルト・マジックと呼ばれる極めて高度なチューニングが施されていた。猛毒で自分よりはるかに大きな敵を倒すサソリのように、数多くのレースで大排気量マシンを打ち負かし、サソリ伝説を作り上げていった。

そしてアバルトが送り出すマシンは、ただ単に速いだけではなく、イタリアならではの美学に基づいてデザインされていた。カルロ・アバルトの高い美意識は、速いマシンは美しくなければ許されなかつ

た。それゆえに、世界中で熱烈なファンを誕生させる魔力を持っていたのだ。

カルロ・アバルトは1908年にオーストリアのウィーンに生まれ、当初の名前はカール・アバルトだった。20歳になるとオートバイのレースに挑みその才能を発揮する。その後ライダーだけではなくエンジニアとしてアバルトの名を冠したモデルを送り出し、好成績を収めてゆく。しかし1930年にレース中のアクシデントでライダー生命を断たれるが、不屈のカルロはサイドカーでレースを続けた。

第2次世界大戦が始まると祖父が住んでいたイタリアのメラーノに移り、このとき名前をイタリアンの「カルロ」に改めている。大戦後の1946年になると、新興スポーツカーメーカーのチシタリアに招かれ手腕を発揮する。カルロは走り突き詰めた珠玉のモデルを手掛けたが、経営悪化でアルゼンチンへ移転することになってしまう。

チシタリアと決別したカルロは、1949年に自ら

の名を冠した「ABARTH & C.」を設立し、アバルト社のエンブレム(紋章)には、サソリが用いられた。

カルロは、チシタリアから自ら設計した204Aスパイダーと数台のマシンを引き継ぎ、すぐさま「スクアドラ・カルロ・アバルト」を結成しレースに挑む。1949年のミッレ・ミリアには4台を投入、G.スカリアーニ/M.マッジオ組の204Aスパイダーは、1100cc以下のクラスで2位、総合でも5位に入賞する活躍を見せた。ここからアバルトの栄光の記録が始まったのだ。

当時のアバルト社はレースの資金を得るために、フィアットの量産モデル用のチューニング・パーツや、その後アバルト社の看板商品となるフリーローのエグゾースト・システムを発売し、その高性能さから高い支持を得ていた。

1951年のトリノ・ショーでアバルト初のロードカーとなる流麗なスタイリングの205Aと名付けられたクーペが発表される。

■1982



WRCがグループBマシンで競われることになり、すぐさま送り込んだのがランチア・ラリーで、1983年の王座に輝いた。

■1985



WRCは4WDのグループBカーが主流となり、アバルトが送り込んだのはターボスーパーチャージャーを備える4WDのデルタS4だった。あまりにも速すぎたため、幕を引くことになる。

■2007



復活したアバルトが最初に送り出したのは、かつてそうだったようにフィアットの小型車をベースにしたアバルト・グランデプントだった。

■2008



続いてフィアット500をベースとするアバルト500が登場。このあと高性能版やコンペティション仕様から限定モデルまで数多くが送り出された。

■1997

1997年になるとフィアット・アウト・コルセが設立され、かつてカルロ・アバルトが率いた組織は完全に消えてしまう。

1985

1990

1995

2000

2005

2010

■1976

ストラトスに代わるWRCマシンとして製作されたのがフィアット131アバルト・ラリーだった。高度にチューニングされ、3度のワールド・タイトルを勝ち取る。



■1992

1987年からWRCはグループA車両に変わる。ランチア(アバルト)はデルタHF4WDを製作し圧倒的強さを見せた。毎年進化を続け1992年にはエボルツィオーネを投入し、6年連続チャンピオンを勝ち取った。



■2009

アバルト500のワンメイク・レース”TROFEO ABARTH 500”がシリーズ戦として開催。3月にモンツァでスタートし、他国でも始まる。



■2011

若手ドライバー育成のためACIとCSAIと共同で開発されたF4に順ずるフォーミュラ・アバルト、イタリアと欧州でシリーズ戦が行われ、日本人の参加もある



1956年にはアバルトを代表するモデルであるダブルバブルこと750GTザガートが登場する。フィアット600のフロアパンとサスペンションをベースに、アルミ製のボディを架装した小さなスポーツカーは、アバルトの手により極限までチューニングされた750ccエンジンをリアに搭載し、たちまちレースを席卷するのだった。

1958年になるとフィアット社からレースで勝つたびに報奨金が支払われるようになる。

このあとアバルトから、現在も人気の高い名車と称されるモデルが続々と送り出されてゆく。1961年にはフィアット600をベースにチューニングを施したフィアット・アバルト850TCがデビューし、翌年には拡大版である1000TCを追加。1963年にはスポーツカー1.3ℓ以下クラスを制するために、シムカ1000のフロアパンとコンポーネンツを利用し、DOHC1.3ℓユニット、自製のアルミボディを持つアバルト・シムカ1300を投入。このほかフィアット500をベースとしたフィアット・アバルト595、1965年にはフィアット・アバルトOT2000、1966年はフィアット・アバルト1000SPが送り出された。

1967年の世界スポーツカー選手権では、フィアット・アバルトOT1300がディビジョン1クラス(1300cc以下クラス)のチャンピオンを勝ち取り、トップスポーツカー・メーカーのひとつとして認められることになる。

'60年代末になると、イタリアでは労働争議に端を発する経済危機の波が押し寄せていた。カルロ・アバルトはレースではなく労働問題と闘うことにな

り、経営への熱意を失っていた。そんな折にフィアットから買収のオファーが届き、すぐに受け入れることになる。1971年10月15日、フィアットがアバルト社を完全に引き継いだ。アバルト社の名称は継続され、生産部門はフィアットのラリー車製作部門と統合された。

フィアット入りしたアバルトの初仕事は、アウトビアンキA112アバルトで、長年のチューニング技術を駆使し、高性能なスポーツモデルに仕立て上げられていた。一方、コンペティション・モデルはラリー用のフィアット124ラリー・アバルトを皮切りにフィアット131アバルト・ラリーを送り出し、WRCで1977、1978、1980年と3度のメイクス・チャンピオンを勝ち取った。

1979年10月23日、カルロ・アバルトが逝去し、ひとつの時代が終わった。1981年5月13日には、アバルト&C.社がフィアット・アウトS.p.A.に統合され、アバルトの名称は消えたが、実質的な内容は変わらなかった。

まず世界スポーツカー耐久シリーズに向けたランチアのグループ6マシンLC1を開発し、その後グループCで競われることに改められたことにより、すぐさま対応するLC2を送り出す。

一方WRCがグループB規定に変更されたことに伴い、ランチア・ラリーを開発し1983年のメイクス・チャンピオンを勝ち取り、続いてデルタS4を手掛けた。グループA規定に変わった1987年から1992年までWRC6連覇を達成したランチア・デルタHF4WD/インテグラレの開発も、実はアバル

トの仕事だったのである。

1993年にはフィアット・チンクエチントトロフェオを製作し、1994年からアルファ・コルセも旧アバルト・ファクトリーに統合され、ツーリングカー選手権を闘うアルファ・ロメオ155V6Tiと155GTAも手掛け、フィアット・グループ全体をカバーするレーシング・ディビジョンとなる。しかし、1997年になるとフィアット・アウト・コルセが設立され、アバルトの組織は完全に消えてしまうのだった。

2007年、アバルトが復活する。新生アバルト初の市販モデルとなったのは、グランデプントアバルトだった。翌年には180psまでパフォーマンスを高め、足回りやブレーキをアップグレードするエッセ・エッセ(esseesse)キットも用意されるという惜しい演出は、過日のアバルトを思い起こさせるものだった。

2008年3月になると、500アバルトを発表。往年のアバルトのテイストを盛り込みながら、135psを発揮する1.4ℓ16バルブターボユニットを搭載し、アバルトならではの俊敏な走りを備えていた。

その後もマニアックなモデルをラインナップに加え、さらにはワンメイク・レース用アバルト695アセット・コルサからラリー用のグランデプントS2000、フォーミュラ・アバルトなどのコンペティション・モデルまでを送り出し、往年のアバルト以上の魅力的なブランドとなった。

これからもアバルトは、クルマ趣味人のハートをくすぐる、マニアックなモデルを送り出し続けてくれるに違いない。●



ABARTH MAGIC

アバルトの魅力 マジックよりもロジック。新旧アバルトを結ぶDNA。

スポーツカーメーカーの中でアバルトほどに伝説めいたメイクスは数えるほどしかない。レーシングドライバー、エンジニアとして歩みはじめ、結果的に自らの名を冠したメイクス、レーシング・コンストラクターを立ち上げ、数多くの勝利、世界記録を手に入れたカルロ・アバルト。彼のDNAは、今なおアバルトの全てのモデルに脈々と受け継がれている。

text: Takuo Yoshida (吉田拓生)

アバルトの有名なサソリのエンブレムは、創業者であるカルロ・アバルトの11月15日という誕生日がサソリ座に含まれることに由来している。とはいえアバルトと名の付いた一連のモデルをドライブしてみると、サソリに込められたもうひとつの意味を見出すことができる。

小さな節足動物であるサソリは、長い尾を反らせ、その先端に仕込まれた毒針を使い自分よりも何倍も体躯の大きな動物を殺傷する能力を持つといわれる。このサソリの特徴が、比較的小さめのエンジンを搭載しながら、その非凡なるスピードによって格上のマシンに並びかけ、時にそれを打ち負かすこともあった、というレーシング・アバルト

のスタンスに準えることができるのである。今なお熱心なエンスージャストたちが、アバルト・マジックと称賛して止まないアバルトの最大の魅力はそこにある。

とはいえ、アバルトの機構部分にフォーカスを当ててみると、マジックという表現が必ずしもの射ているとは言い難いことも事実である。一般的に言う“マジック”とはつまり、人にある種の“錯覚”を披露して驚かせる行為に過ぎないのだが、しかし50年代を皮切りとしてアバルトがその名を挙げたのは、レギュレーションによって規定されたモーターレーシングの世界を中心としている。レーシング・アバルトの活躍は単純に、レースのレギュレーションで許さ

れる最大限のチューニングをマシンに施し、ライバルを圧倒するというロジカルな手法を突き詰めた結果といえる。それが可能である場合にはシリンダーヘッドを新造することも珍しくなく、また小さなエンジンベイから張り出してしまうほどの大きなエンジンを無理やり叩き込むことも勝利のためには厭わない。そのなりふり構わないスタンスもまた、アバルトが見る者の心に響く重要なファクターといえるだろう。

70年ごろまでのアバルト社の歴史を振り返ってみると、同社のラインナップにはフィアット等のプロダクションカーをベースにチューニングを行なったモデルと、地面に低く這うような専用ボディのレー

シング・スペシャルとが混在していることがわかる。だがそこにはラインナップに幅を持たせるといったマーケティング主導の自動車メーカー的な意味合いはほとんどなく、チューナーかコンストラクターであるかという境界線にも必要以上の意識を払ってはいない。ただレースに勝利してトロフィーを逸集したい。また現在ではマフラーの名称として用いられている“レコードモンツァ”のようなスピードの世界記録にも並々ならぬ興味を持ち、自らステアリングを握って記録を樹立することもあったというカルロ・アバルト自身の一途な精神を具現化していたに過ぎないのである。

最もベーシックなアバルト500やアバルト・ブントといった現行のアバルト・ラインナップをドライブしていて興味深いのは、そのキレの良い走りの中に、他に似る物のない“アバルト・マジック”を今なおしっかりと認識できる点である。アバルトは古くからレーシング・コンストラクター、プロダクションカーメーカーであるとともに、マルミッタ・アバルト(アバルト製マフラー)に代表されるチューニングパーツを多数手掛けていることでも有名で、レーシングの世界で培ったスピードや刺激的な走りを、一般のユーザーに垣間見せることも得意としてきた。

画一化され過ぎた感のある現代のモータースポーツシーンにおいて、往年のアバルトが見せたような“ジャイアント・キラー”ぶりを発揮することは極めて難しいと言わざるを得ないのだが、しかし外観から受ける可愛らしさと相反するようなターボチャージドによる強烈な加速や、革巻きのステアリングを通して感じられるダイレクトな手応えは、やはりレーシングの血統を隠そうとはしていない。そして現代のマルミッタ・アバルトからシフトアップ、ダウンの度に吐き出される野性的な咆哮にも、古くからのアバルト好きをニヤリとさせるようなマニアックな素子が満ち溢れているのである。

フェラーリを創業したエンツォ・フェラーリは裕福な家の出身であり、またフェラーリの伝説はいつの時代も、誰もがおいそれと触れることのできない高みにあることはよく知られている。エンツォと同じくカルロ・アバルト自身も優秀なレーシングドライバーとして立身した経歴を持つが、しかしどちらかといえば平凡な家庭に育ち、戦争の勃発や自身の怪我などの紆余曲折を経た末、41歳になってようやくアバルト社を立ち上げることができた苦勞人でもある。だからというわけではないのだが、アバルトの作品はいつでも飛びぬけて魅力的でありながら、しかし多くの人の手に届きやすい身近な存在であり続けていることも忘れてはならないだろう。

神話や伝説の類が皆そうであるように、全ては作爲的に作り上げられたものではない。ましてや複雑な機械に過ぎない自動車がライバルに勝利することで築かれた伝説とはつまり、極めて論理的なものであるに違いない。往年と現行のアバルトを結びつけるのは、カルロ・アバルト由来のDNAに他ならないのである。●





TOP INTERVIEW

人気の秘密は民主的かつ
ハイパフォーマンス。

私はこの中から将来市販モデルが出るのではないかと考えています。

Q: ポンタス社長のベストアバルトは?

A: それはすぐに答えることができます。595Cツーリスモですね。595のハイパワーとオープンカードライブの楽しみをちょうど良く満たしてくれる。私は個人的にオープンカーが大好きなんです。時々、会社にある595をこっそりドライブしていますよ(笑)。👍

フィアット クライスラー ジャパン代表取締役社長 兼CEO

ポンタス・ヘグストロム氏に訊く

2007年のブランド復活以降、ディーラー網とラインナップを拡充し続けているアバルト。その活気の源泉と魅力、そして要因と今後の展望をフィアット クライスラー ジャパンのポンタス・ヘグストロム社長に訊いてみた。

text: Takuo Yoshida(吉田拓生) photo: Kazuhide Ueno(上野和秀)

矢 継ぎ早にラインナップを拡充し、勢いづくアバルト。その勢いの秘訣と今後の展望をフィアット クライスラー ジャパンのポンタス・ヘグストロム社長に訊いてみた。

Q: ポンタス社長はアバルトブランドが復活間もない2008年に当時のフィアット グループ オートモービルズ ジャパンを率いていました。その当時に現在のアバルト隆盛を想像していましたか?

A: アバルトはレガシー(遺産)とトラディッション(伝統)など、スポーツカーとしての価値が全て揃っ

たメイクスなので現在の世界的な人気には驚いていません。スコビーオンの伝説は広告代理店が作り出したものではないのです。

Q: アバルトの最大の魅力とは?

A: アバルトは“ドライビングを愉しむ”という部分のパフォーマンスにフォーカスを当てています。プレミアムなハイパフォーマンス・モデルでありながら、誰でも手に入れやすい民主的な存在という点が、アバルトの最大の魅力といえるでしょう。

Q: 自動車の環境性能が重要視される昨今、小型車を専業とするアバルトはまさに時代の中心にい



Profile

ポンタス・ヘグストロム

フィアット クライスラー ジャパン代表取締役社長 兼 CEO

スウェーデン出身。GMヨーロッパ下にあったサーブで、日本や中国における展開に携わる。2008年にフィアット、アルファロメオ、アバルトブランドを持つフィアット グループ オートモービルズ ジャパンの代表取締役 兼CEOに就任している。また2012年からはクライスラー日本の代表取締役 兼CEOも務めている。

アバルト ドライビング ファン スクールが今年も全国で開講 アバルトをより楽しむためのスクール



インストラクターのアバルトに同乗もできる。

講師は福山選手を始めとするベテランが揃う。ウェット路面での挙動を安全に体験できる。

小気味良い走りを楽しむのがアバルトの身上だが、その高いパフォーマンスを安全にコントロールするためのオーナー向けオフィシャルドライビング・スクールが全国で開催されている。その名は「ABARTH ドライビング ファン スクール」。オーナードライバーのスキルを向上させ、アバルトをより安全に楽しく走らせる事を目的としている。

2012年からスタートしたこのスクールは、全国のサーキットを舞台に開催されている。アバルトのスペシャリストである、レーシング・ドライバーの福山英朗氏、檜井保孝氏らをインストラクターに迎え、クルマを走らせる基本を徹底的に学ぶことができる。サーキットやジムカーナ・コースで限界時の挙動を体験し、さらにグリップが低いウエット路面でのコントロールを安全かつ、しっかりと体験できるので、より高いレベルでアバルトのパフォーマンスを理解、コントロールするテクニックを身に付けることができる内容となっている。

今年は4月4日に富士スピードウェイでの開講を皮切りに、以下のスケジュールで3サーキットでの開講を予定している。

アバルトのパフォーマンスをより楽しむためには、見逃せないドライビング・スクールだ。

■2013年開催スケジュール	8月21日(水) 鈴鹿サーキット 国際レーシングコース	9月28日(土) オートポリス・インターナショナル・レーシングコース & フェスティバルガーデン	12月11日(水) 岡山国際サーキット・レーシングコース & ミニコース
----------------	-----------------------------------	--	--

*アバルトドライビング ファン スクールの参加に関する詳細は、オフィシャル・ホームページでご確認下さい。 <http://www.abarth.jp/school/>

ABARTH fuoriserie

アバルトのスタディ・プログラムに注目

アバルトのこれからを示すスタディ・プログラムが「ABARTH fuoriserie / アバルト・フォーリセリエ」だ。フォーリセリエとはイタリア語で「特別なシリーズ」を意味するもので、2012年のパリ・モーターショーで発表された。パリで展示されたのは、往年のオーリオ・フィアット・カラーをトリビュートしたもの。'70年代の傑作のひとつであるフィアット131アバルト・ラリーが、WRCにデビューした時のカラーリングがオーリオ・フィアット・カラーだった。フォーリセリエの1作目では、その131アバルトのマットのダークブルーにイエローを配したカラーリングをアバルト695にイメージしたもの。

2013年のジュネーブ・ショーでは、'50年代の速度記録挑戦車をイメージした「695 レコード」やA112アバルトや124アバルト・ラリーを原点とする「695 スコルピオーネ」のほか、「695 ブラック・ダイヤモンド」、「695 Hype」を発表。

今後のアバルトの流れを示唆する存在であるフォーリセリエから目が離せない。



パリで発表されたオーリオ・フィアット・カラーのアバルト695。



往年のレコードカーをイメージしたアバルト695レコード。



スーパー耐久にアバルトが挑戦! 世界初となるアバルトでの参戦

イタリアとヨーロッパではアバルト500だけのワンメイクレースが開催されているが、普通のレースには参戦していない。しかし、日本のムゼオ チンクエチエント レーシング チーム / mCrtが、今シーズンのスーパー耐久シリーズへのチャレンジを開始した。

マシンはワンメイクレース用のアバルト695アセットコルサを基に、スーパー耐久規定に合致させたゼッケン49と、アバルト500アセットコルサのゼッケン50の2台体制で参戦する49号車にはスポンサーでもある「アバルトドライビング ファン スクール」の講師を務める福山英朗選手と檜井保孝選手、大文字賢浩選手の3名がドライブする。一方50号車はジェントルマン・ドライバー支援プログラムとして用意され、ドライバーは一般から公募された。

開幕戦は4月20~21日にスポーツランド菅生で行われる予定だったが、雪のため中止になってしまった。第3戦は7月20~21日にツインリンクもてぎへの参戦を予定。次戦での活躍に期待したい。

ABARTH LINE-UP

どのモデルも走る楽しみが標準装備 今、日本で買えるアバルト

フィアット500を徹底的にチューニングすることで独自のスポーツモデル、アバルト500を完成させるという故事に因み、2007年に復活を果たしたアバルト。コンペティション・シーンにおいて伝説となっているサソリのエンブレムを誇らしげに掲げる孤高のイタリアン・スポーツは、500とプントという2種類のボディをベースにそのポテンシャルを目一杯まで引き上げ、ラインナップを増殖させ続けている。

text: Takuo Yoshida (吉田拓生)



*写真は一部日本仕様と異なる場合があります。

ABARTH 500

アバルト500 価格帯●269万円

ここに注目!

- ラインナップ中最もバランスの良いスタンダード・アバルト。
- esseeesse KONIキット装着でアップグレードも可能。
- 500系アバルト唯一の5速マニュアルギアボックスを装備。

数ある500ベースのアバルトのスタンダード・モデルでありながら、決定版の呼び声も高いアバルト500。1.4ℓのターボ・エンジンは135psという最高出力を誇るが、実際の走りは数値を越えた刺激に溢れている。右、左ハンドルともに選ぶことが可能。またオプションのEsseeesse koniキットを組み込むことで595同等のスペックにもチューンが可能。



*写真は一部日本仕様と異なる場合があります。

ABARTH 595 / 595C TURISMO

アバルト595 / 595Cツーリズム 価格帯●319 / 349万円

ここに注目!

- アバルト伝統のネーミング“595”は高性能の証。
- スタンダードから25ps増しのハイパワーを発揮。
- 2トーンの外装など色を選ぶ楽しみを満載。ハンドルはRHD。

アバルト伝統のネーミングである595を冠したシリーズは、500ボディのカタログ・モデルとして最高の性能を誇っている。1.4ℓターボ・エンジンはノーマルのアバルト500の25ps増しとなる160psまでチューンされる他、205/40R17インチ・タイヤに合わせてチューンされた脚廻りにより、走り全般がアップグレードされている。



*オプション装着車*写真は一部日本仕様と異なる場合があります。



*写真は一部日本仕様と異なる場合があります。



*オプション装着車*写真は一部日本仕様と異なる場合があります。

ABARTH 595 COMPETIZIONE

アバルト595コンペティツィオーネ 価格帯●339万円

ここに注目!

- 595シリーズ中最もスポーティな位置づけを誇る。
- アルカンターラと革を使用したサベルト製バケットシート。
- “レコード・モンツァ”デュアルモードエキゾーストシステム標準装備。

595コンペティツィオーネは595シリーズ中最もスポーティな走りに特化している。アルカンターラとレザーを組み合わせたバケットシートは、スポーツドライビングの精度をより高めてくれる。ハンドル位置はRHDのみ。595シリーズの変速機は全てATモード付き5速シーケンシャルのアバルト・コンペティツィオーネとなる。



*写真は一部日本仕様と異なる場合があります。





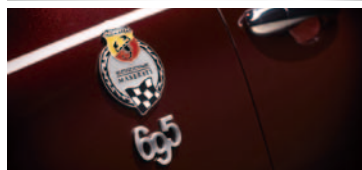
ABARTH 695 EDIZIONE MASERATI

アバルト695エディツィオーネ・マセラティ 価格帯●499万円

ここに注目!

- アバルトとマセラティによる夢の競演。
- 内外装に専用色、素材を採用しシックな仕上がりを確保。
- シリーズ最強、180psユニットを搭載。LHDのみ。

トリプート・フェラーリに続くダブルネーム限定車の第2弾。アバルト695エディツィオーネ・マセラティはボンテヴェッキオ・ボルドーのシックなカラーリングと上質な革内装、電動オープントップ、そして180psを発揮する695エンジンによってパフォーマンスとエレガンスを両立している。生産は世界限定499台で、日本には100台が導入される。



ABARTH PUNTO

アバルト プント 価格帯●289万円

ここに注目!

- プントをアバルト流に徹底チューニング。
- マルチエア・エンジン+6MTが爽快な走りを演出。
- ESP、TTCなど洗練された安全装備を多数搭載。

500と並んで現在のアバルトを支えるプント・シリーズ。1.4ℓインタークーラー・ターボのマルチエア・エンジンは太いトルクを発揮しながら、燃料消費とCO2排出量を抑えることに成功。17インチ・タイヤとシャシーのマッチングも上々。またアイドリングストップなどの最新装備も備えている。ハンドル位置はLHDとなる。



ABARTH PUNTO SCORPIONE

アバルト プント スコルピオーネ 価格帯●374万円

ここに注目!

- 世界199台限定生産、日本にはLHD仕様が40台が導入される。
- esseesse KONIキット標準装着。エンジンは17psアップ。
- 前席にホールド性の高いサベルト製バケットシートを装備。

一見すると黒一色だが、よく見るとルーフとボンネットが艶消しブラック仕上げとなっている限定車。インテリアにサベルト製バケットシートが装着される他、脚廻りに奢られた18インチの専用ホイール内には黄色くペイントされたプレンボ製ブレーキキャリパーが輝く。脚廻りはesseesse KONIキットが標準で組み込まれている。



ABARTH PUNTO SUPERSPORT

アバルト プント スーパースポーツ 価格帯●309万円

ここに注目!

- アバルトを象徴するGrigio Campovolo (グレー)を採用。
- ルーフとボンネットに艶消し黒ペイントと専用ストライプが入る。
- マルチエア・エンジンは180ps仕様にチューニング済。

グレーのエクステリアに、プント・スーパースポーツ専用となるマットブラックのアクセントがルーフとエンジンフードに入った攻撃的なプント。17インチホイールもブラックアウトされシックなエクステリアを完成させている。1.4ℓインタークーラー・ターボのマルチエア・ユニットは180ps仕様となる。ハンドル位置はLHDのみ。