

Abarth 595

アバルト595

アバルト500がこの世に生を受けてから50年の節目に、彼らが送り出したホットハッチ——それは期待を裏切らない魅力と、改良してほしい点とをばらむ、よくも悪くも個性的な一台だ。

photo: Al Staley

WE LIKE | 活発で俊敏なハンドリング、甘美なエグゾーストノート、サーキットでのパフォーマンス



ドアミラーとドアハンドルのパウダーコートがコンペティツォーネの証である。魅力的でスペシャルに感じられるが、すぐに摩滅してしまいそうで心配になる。



4種類が用意されているアロイホイールはいずれも17インチ径である。日本仕様ではオプションのこの10スポーク以外は5スポークだ。コンペティツォーネにはブレンボ製ドリルドパフォーマンスディスクが標準装備される。



バイキセノンヘッドライトとフォグライトは、日本仕様では500でも595でも標準装備されるが、英国などでは500にキセノンヘッドライトが設定されず、ユーザーの不満の種となっている。



膨らんだノーズ、拡大されたグリル、大型のフロントエアダム、そしてバンパー両側に追加されたグリルがアバルト・モデルのビジュアルの主張を強めている。

MODEL TESTED ◎テスト車両概要

- モデル名:アバルト595コンペティツィオーネ
- 車両本体価格:332.64万円●日本発売時期:2013年1月11日
- 最高出力:160ps/5500rpm●最大トルク:23.5kgm/3000rpm
- 0-97km/h加速:7.5秒●113-0km/h制動距離:46.6m●最大求心加速度:0.95G
- テスト平均燃費:12.0km/ℓ●二酸化炭素排出量:155g/km

アバルトはフィアット専用のパフォーマンスエグゾーストとチューニングキットの製造を10年間にわたって手掛けたのち、1963年のトリノ・ショーで595を発表した。それが瞬間にヒット作となり、そのサイズと驚くべきコーナリングによって伝説的な地位を獲得したアバルトは、1971年にフィアットによって買収された。

アバルトは昨年、初代595の50周年を記念して、出力を180psにアップしたスペシャル版を299台生産した。



オリジナルの595は1963年のトリノ・ショーで発表。

WE DON'T LIKE | 硬い乗り心地、価格の高さ、後席の居住性の低さ



ルーフスポイラーはかなり控えめだが、“フィアット500”のボディに装着されていると、まるでベビーカーにメッキホイールを履かせたくらい奇抜に見える。



スモークのトランクハンドルもパウダーコートされた樹脂だ。テールゲートの形状は窮屈な駐車スペースでも開きやすいが、トランクの容量は小さい。



エグゾーストは4本出しとなっている。スロットル全開でシフトアップすると刺激的サウンドが炸裂する。このシステムはまず、限定モデルの695トリブート・フェラーリに装着された。



サソリのバッジは前後左右の全面に装着される。オプションでボンネット用のデカールが用意されている。



ダッシュボードの追加メーターはターボブースト計で、中央にシフトインジケーターが備わっている。後者は点灯すると目立って気が散る。パフォーマンスと経済性、どちらの向上を目的に設置されたのかは不明だが、決して嫌いではない。



フィアット500/バンダでも標準のトリップコンピューターはもう少し使い勝手を良くしてもらいたい。ディスプレイは旧式な印象がある。ボタンはワイパーレバーの後ろに隠れてしまっていて操作しにくい。



アバルトはフィアット500のプラスチックなシフトレバーを、触感のいいアルミ製に替えた。冬の朝は氷のように冷たいが、じきに手のひらの熱で温かくなる。リバース用の小うらさい安全装置もない。



COMMUNICATION

コミュニケーション

Bluetooth、USBおよび補助ポートを標準装備する。電話とのペアリングは停車中に行う必要があり、その所要時間は標準的な信号待ちの時間よりも長い。接続時の通話品質は及第点で、基本的なメニュー画面は、通話履歴と電話帳を検索するのに少々骨が折れる。300万円超のホットハッチとしては、やや期待にそぐわないように思える。

NAVIGATION

GPSナビゲーション

オプションリストには、ポータブルナビのアクセサリー

はあるが、ファクトリー装着のシステムが設定されていない。アバルトによれば、TomTom製ナビをオプションとして準備しているとのことだが、テスト車両には装着されていない。ディーラーで用意しているナビ装着キットなどを利用することになるだろう。

ENTERTAINMENT

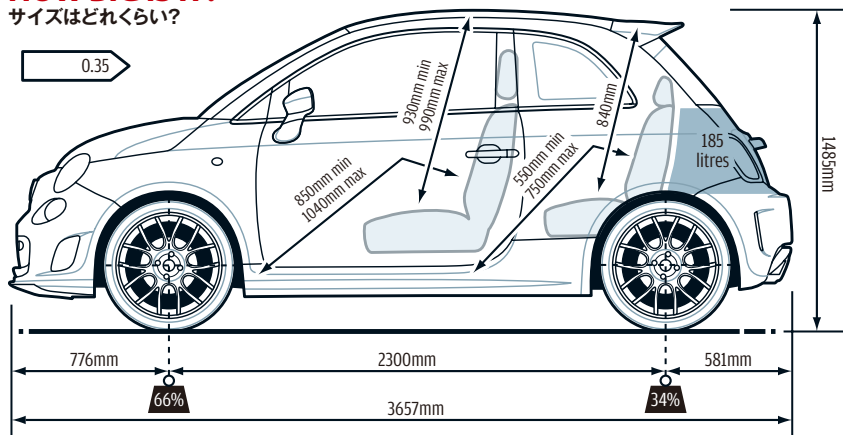
エンターテインメント

テスト車両には5.65万円のオプションとなるサウンドシステムが装着されていた。これは標準システムに100Wのサブウーファーなどが追加されたものだ。音質はまずまずだが、ずば抜けてはいない。オーディオの操作インターフェイスも早急に改める必要がある。現行のレイアウトは時代遅れだ。

※記事中のオーディオ等はすべて英国仕様です。

HOW BIG IS IT?

サイズはどれくらい?

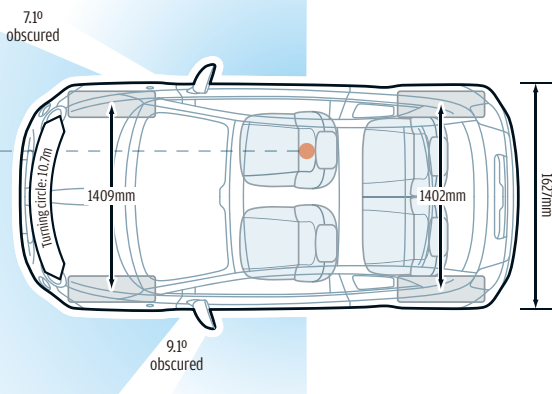


VISIBILITY TEST

視認性テスト

FRONT

ステアリングホイールから離れた座る姿勢をとったほうが良好な視界が得られる。クルマの四隅は視認できないが、サイズの大きな問題とはならない。



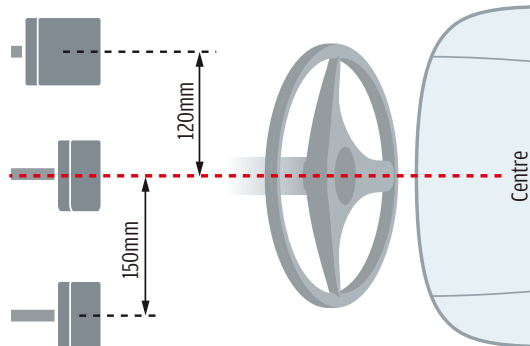
HEADLIGHTS

ヘッドライトはなかなかいい。ライトスイッチをオンにしたままでも、イグニッションをオフにすると自動的に消灯する。

WHEEL AND PEDAL ALIGNMENT

ステアリングホイールとペダルの配置

ペダルは適切な間隔と位置関係で配置されているが、ステアリングホイールはドライバー側に引き寄せることができない。したがって、シートスライドをドライバーが希望するよりもステアリングホイールに近い位置にせざる得ない場合がある。

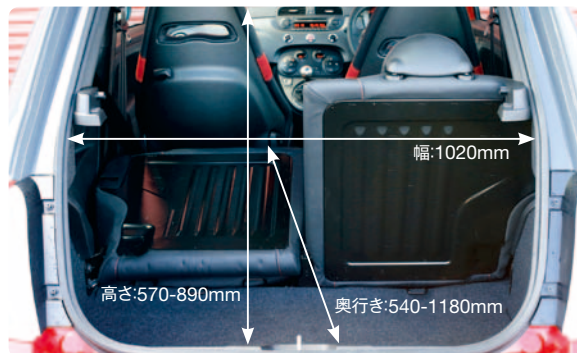


ベースのフィアット500と同様の着座姿勢は、ホットハッチとしてはかなり直立している。ステアリングコラムにテレスコ調整が付いていればよかったのだが。



標準的なシート位置での足元スペース: 740mm

後席には子供か小柄な大人しか座れない。いっそ荷物置き場か、チャイルドシート専用スペースと割り切ったほうがいいかもしれない。



荷室は185ℓと狭く、どんなクルマよりも小さいと思われるようなパーセルシェルフが備わる。50:50分割可倒式の後席を倒す機会が多いだろう。

新 生フィアット500は、これまでに数多くのバリエーションを生み出してきた。ダンテ・ジアコーザによるリヤエンジンのヌオーバ500がイタリアを席巻して半世紀、2007年に意気揚々と復活を遂げた現代版500は、その1年後に最初のアバルトモデルを加える。以来、多種のスペシャルモデルが現れたが、じつはわれわれは、それらにあまり価値を見いだしていない。たとえば695トリブート・フェラーリは面白いアイデアのクルマだがブライスは法外だった。

だが、ついにアバルト500に、限定モデル投入ではないリフレッシュが施された。昨年、アバルトがはじめて500を手掛けてから50周年を迎えた記念として登場したそれは、595という新たな名を得たのを機に、ツーリズムとコンペティツィオーネという2グレード体制を敷いている。ツーリズムには、加えてカプリオレ版の595Cも用意された。

愛すべきブランドであるアバルトの最新モデルは、オールニューの3代目BMWミニが乗り込んできたスーパーコンパクト市場において、昔と同様に渡り合っていけるのだろうか。成熟したサソリにそれだけの戦闘力があるのか。知りたいのはそこだ。

DESIGN&ENGINEERING

意匠と技術

★★★★★☆☆☆

コンペティツィオーネと、それよりパフォーマンスと価格が多少下げられたツーリズムというふたつのグレードが用意されたアバルト595は、アバルト500に「エッセエッセ」キットを装着しただけのモデルではなく、内外装や装備のアップグレードとシャシーの手直しも受けている。デザインや装備、仕様の決定、コンポーネントの選択、スペシャルなエンジニアリングなどを担当したのは、アバルトに籍を置くスタイリス

トや開発チームだ。だが、トリブート・マセラティや50thアニバーサリー・エディションなどといった限定生産モデルを除けば、すべてのアバルト500系はスタンダードなフィアット500と同じ、ポーランドのティヒ工場生産されているのである。それはこの595も変わらない。

特別なケースを除いて専用の生産設備や技術は使われていない事実が、アバルトを特徴的で説得力のあるブランドにするために妥当かどうかは議論の余地がある。われわれからすれば、アバルトとはフォルクスワーゲンのRやBMWのM部門と同じように、権威あるパフォーマンス・ブランドだと感じているからだ。だが、それがどうであろうと、このクルマは間違いなく印象的である。皮肉にも、パフォーマンスを誇示するルックスがむしろ愛嬌を振りまく結果となり、ファッションに敏感な人種にも訴えかける魅力がにじみ出ているためだ。

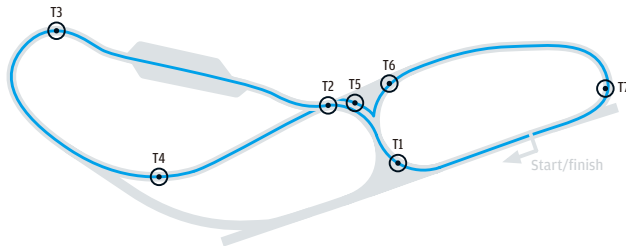
ON THE ROAD

TRACK NOTES サーキットテスト

■ドライサーキット

アバルト559コンペティツィオーネ
ラップタイム:1分22秒0
ルノー・ルーテシアRS
参考タイム:1分22秒0

いつものように冷たく、風が強かったが、おおむねドライコンディションでいいタイムが出せた。スタビリティコントロールは解除できないが、瞬時に介入し、作動時間も短い。



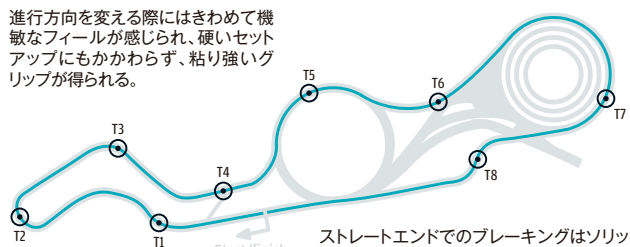
ブレーキは素晴らしい。ペダルフィールは安心感があり、ほとんどフェードせず、素早くスピードを落としてくれる。

TTCは内輪がスピンしても外輪に十分な駆動力を配分し、コーナリング性能を高めてくれる。

■ウェットサーキット

アバルト595コンペティツィオーネ
ラップタイム:1分15秒7
ルノー・ルーテシアRS
参考タイム:1分15秒8

595はとても速いタイムをマークした。トラクションとコーナー途中でのグリップに優れているためだ。スタビリティコントロールも、ひどく乱れる前にスリッパを是正してくれる。



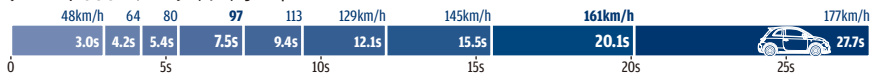
進行方向を変える際にはきわめて機敏なフィールが感じられ、硬いセットアップにもかかわらず、粘り強いグリップが得られる。

ストレートエンドでのブレーキングはソリッドな感触。ブレーキを残してコーナーに入ると、わずかにスリップを見せる。ESPの介入は素早い。

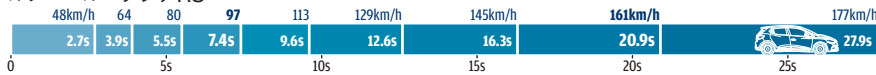
■発進加速

テストトラック条件:乾燥路面/気温3℃
0-402m発進加速:16.1秒(到達速度:145.8km/h)
0-1000m発進加速:29.1秒(到達速度:179.6km/h)

アバルト595コンペティツィオーネ

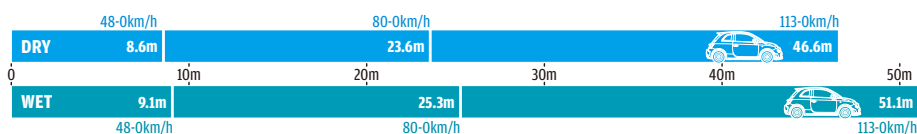


ルノー・ルーテシアRS



■制動距離

97-0km/h制動時間:2.81秒



595が搭載するエンジンは1.4ℓ直4“T-Jet”ガソリンで、IHI製RHF3-Pターボチャージャーを装着している。最高出力は160ps、最大トルクはスポーツモード時で23.5kgmだ。メーカーが公称している車重は1035kg(日本仕様は1120kg)だが、われわれの実測値である1135kgに基づいても馬力荷重比はセアト・イビザ・クラブを凌駕し、フォード・フィエスタSTにもう少しで届くレベルにある。

サスペンションのスペックもまた有望で、ツーリズムでも17インチアルミホイール、ローダウンしたスポーツスプリング、増強されたスタビライザー、そしてコニ製FSDセレクトティブダンパーが与えられている。コンペティツィオーネはさらに重装備であり、クロスドリルドディスクブレーキとブレノ製高性能キャリパー、4本出しマフラーまで備わる。ボディ色は専用の10種類が用意され(欧州仕様)、そのうち3つはこのテスト車のような2トーンだ。

INTERIOR

室内

★★★★★☆☆☆☆

2トーン外装の華やかさにあまりマッチしていないのがインテリアだ。安価なフィアット500をベースにしている制約が隠されていない。アバルト595のキャビンスペースと装備、それにマテリアルのクオリティに目をやると、このクルマに300万円以上を払うのならもう少しグレードアップしてほしいと感じてしまう。

アバルトからすれば、顧客は合理的ではないが情熱的かつ寛容であり、また595独自の魅力が大きいものをいうと反論したいところだろう。確かにそれには同意できる。しかし根本的なレベルにおいては、やはり飾り立てたシティカーなのだ。やや硬くプラスチックキーなコンポーネンツと操作系統のラフなレザー、古さを感じさせるオーディオ、そして限定的にしか使えないリヤシートも、低価格なら不満を感じないかもしれない。だが、実用的で装備がもっと充実し、サイズも大きいほかのホットコンパクトより高い金額を要求する以上、そうした要素はこのクルマの

ON THE LIMIT 限界時の挙動



595は優れたサーキットマシンだ。グリップは強力で、挙動が安定している。能力は高く、楽しさも大きい。できる限り攻めた走りを試したいのなら、スポーツモードがおすすだ。エンジンレスポンスが鋭くなり、電動パワーステアリングの手応えも強くなる。スタビリティコントロールの制御

にはそれとわかるほどの変化はないものの、システムの介入と停止が巧みで、作動中にやっかいな事態には陥らない。

一方、TTC(トルクトランスファーコントロール)は大きな違いが出る。これは、内輪のホイールスピンをブレーキで制御しながら外輪に通常のパワーを伝えるよう作

動するシステムだ。また、トラクションコントロールの効きが緩やかになるようで、路面の摩擦係数が低いコンディションでは左右両輪のスピンを許容する。ドライではより多くのパワーを積極的に使い、それにより、この小さなボディをグイグイと引っ張る。ブレーキもそれに合ったパワフルさ

とフェード耐性を持つ。

スロットル操作によるアジャスト性能については、フォード・フィエスタSTと同じレベルまでには達していない。シャシーグリップの制約の大半が前輪に依存しているからだ。とはいえ、とても敏捷で魅力的な走りを楽しむ。

デザインを好む人以外にとっては説得力に欠ける。

ドライビングポジションは高く、ステアリングホイールのテレスコピック調整がないため、人によってはベストの位置を得られないかもしれない。操作系統のエルゴノミクスも優秀とはえない。たとえば、トリップコンピューターのボタンはワイパーレバーが邪魔になって押しにくく、なのに助手席側エアバッグを解除するにもそのボタンを操作する必要がある。また、ダッシュボードとシートバックに使われている金属調トリムは簡単に傷が付いた。

もちろん、悪いことばかりではない。サベルト製バケットシートは快適でサポート性に優れているし、高い位置に置かれたアルミ合金製ギヤレバーは触感が良好である。シフトインジケーター付きブーストゲージは雰囲気を高めるアイテムだ。

PERFORMANCE

動力性能

★★★★★★☆☆

搭載される1.4ℓ直4ターボはホットハッチとしては比較的小さいが、極端な高過給なしに160psと23.5kgmを発生している。ブーストゲージが指し示すのは常に1bar程度だ。このクラスの最新基準からすればこれは比較的穏やかな数字であり、運転がしやすい特性である。低回転でもまずまずのレスポンスを保ち、ターボラグは多少あるものの、許容範囲内に抑えられている。

ダッシュボードのスポーツボタンを押すとスロットル操作への応答性が鋭くなり、エンジンのトルクも高まるが、依然として運転しやすくレスポンスは良好である。新型ルーテシア・ルノスポールとのタイム比較でも、僅差で張り合うに十分なほどだ。

さらに、ターボラグを避けるためにシフトダウンを試みても、5段M/Tの操作には少しも面倒なところがない。デュアルクラッチ式ほど素早くはないが楽しめるシフトで、変速はスムーズだ。ただし正確さと節度感には改善の余地がある。

トップエンドは6500rpmまで回る595のユニットだが、最後の200から300rpmは回し切っても得る



乗り心地はとても硬く感じられる。とくに市街地走行において、それが顕著だ。

ものはあまりない。ラップタイム的には許容回転数の最大値を使うのがもっとも速い方法なのだが、トルクの厚いレンジを使い、力の立ち上がりを感じるほうが楽しさでは上だ。最高出力は5500rpmで、最大トルクは3000rpmで発生し、その2点間の領域がもっとも力強く感じられる。

コンペティツィオーネと下位のアバルトやルーテシアなどを比較して違いを感じるのには、“レコード・モンツァ” エグゾーストだ。始動時には盛大に唸りを上げ、常に情熱的で激しいサウンドを発する。疲れないかと訊かれればそうかもしれないが、率直なところ、エグゾーストサウンドよりもロードノイズと乗り心地の硬さを少なくしてほしい。

RIDE&HANDLING

乗り心地と操縦安定性

★★★★★★☆☆

一般的には、乗り心地とハンドリングというふたつの要素が調和し、運動能力の特性を生み出す。しかしながら、このアバルトはそうではない。双方の優劣に著しい差があるのだ。劣っているのが乗り心地のほうであることは、おそらく容易に想像できるだろう。205/40R17のピレリPゼロは多くのライバルが履くタイヤと同じようにアグレッシブなプロファイル

だが、595の乗り心地はそれらより硬い。市街地ではアグレッシブ以上ショッキング以下といった具合で、バンプを乗り越えるときは揺すられ、窪みに落ちて出るときには強い衝撃を食らう。誰かから、輸送時にスプリングに取り付けるブロックがまだ残ったままだといわれたら、実際に足まわりをのぞき込んで確かめてしまいそうなほどだ。

これは偏執的なほど高められたボディコントロールの代償である。そしてそれは、状況がさらに厳しくなったときに、挙動の正確さとして表れる。MIRAテストコースのようなサーキット、あるいは路面のスムーズな道路でも、このアバルトは素晴らしい精度の高さと敏捷さを発揮する。

荒れた路面では必然的に室内が騒がしく、フィエスタSTやルーテシアRS200などと比べてボディをフラットに保つ能力に劣る。もっとも、振り落とされそうに感じるところまではいかないが。

ロック・トゥ・ロック2.5回転のステアリングレシオは過敏でも鈍感でもなく、ちょうどいいと感じられるレベルである。ただし、もっと手応えが一定であるほうが好ましい。すぐに直進から逸れる傾向があるからだ。もっとリニアだったならフィールに富んでいると評価もできただろうが、現状のままではややトリッキーな感触だといわざるを得ない。正確さは十分な

UNDER THE SKIN シンプルだけど効果的



第2の油圧システムはダンパー内に一体化され、同じリザーバーにオイルを送る。

第1のバルブは絶え間ない緩やかな振動をコントロールするためのもので、調整が可能だ。第2のバルブは突発的な鋭い突き上げの際、ダンパーが振動吸取限界に達してしまうのを防ぐ。

アバルト595のフリークエンシー・セレクトィブ・ダンピング(FSD)の原理は、日産の“ダブルピストン”ダンパーとほぼ同じだ。

このコニ製の減衰力可変ダンパーは、追加されたバルブとオイル室が筒内のメインリザーバー周辺に一体化されており、急激な負荷がかかると機能する。振幅が大きくない低周波振動の場合は、追加バルブは閉じたまま減衰力が高められ、ボディコントロールを安定させる効果が得られる。一方で、ホイールが窪みや鋭いバンプを通過して高周波の振動が発生した場合には、セカンダリーバルブを解放して追従性を高める。

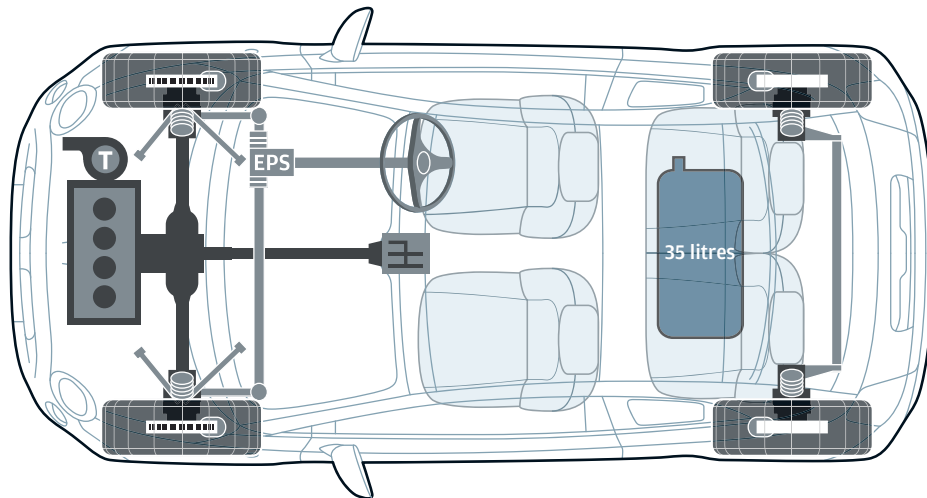
われわれがこれまでにテストした同種のデバイスに比べても、FSDの動作は良好だ。メルセデス・ベンツは同じ効果を狙ったデュアルパス・セレクトィブシステムを多くのモデルで採用しているが、アバルトのそれほどシンプルな設計ではなく、動作も有効とはいえない。

コンピューターで制御される可変レートダンパーは、VWやアウディ、BMW、ボルボ、それにホンダなどが採用しているが、専用のECUを必要とし、モーター駆動バルブあるいは磁性体封入フルードを用いるため、機構が複雑で価格も高額になる。

SPECIFICATIONS 計測テストデータ

■メカニカルレイアウト

フィアット500同様、スチール製のモノコックに前ストラット/後トーションビームのサスペンションを使用している。スプリングやコニのダンパー、ドリルドベンチレーターディスク、IHI製タービンなどがアバルト専用スベックだ。



■今月の数字

155ps/t

欧州仕様の公称車両重量で算出した馬力荷重比は、ロータス・エリーゼのベーシックモデルさえ上回る。

0.8sec

0-161km/h加速タイムは、ルーティアRSよりもコンマ8秒も速い。

■エンジン

駆動方式:フロント横置き前輪駆動
形式:直列4気筒ターボ, 1368cc
ブロック/ヘッド:鋳鉄/アルミ軽合金
ボア×ストローク:φ72.0×84.0mm
圧縮比:9.8:1
バルブ配置:4バルブDOHC
最高出力:160ps/5500rpm
最大トルク:23.5kgm/3000rpm
許容回転数:6500rpm
馬力荷重比:143ps/t
トルク荷重比:21.0kgm/t
比出力:117ps/l



■シャシー/ボディ

構造:スチールモノコック
車両重量:1120/1135kg(実測)
抗力係数:0.35
ホイール:7.0J×17
タイヤ:205/40R17
ヒレリ:Pゼロ・ネロ
スベアタイヤ:補修キット

■変速機

形式:5段M/T
ギヤ比/1000rpm時車速(km/h)
①3.91/8.5②2.24/15.0
③1.52/22.0④1.16/29.0
⑤0.87/38.5
最終減速比:3.35

だけに惜まれる。

バランスは良好だ。限界時にはアンダーステアが先に出るが、ブレーキを残すかスロットルペダルを戻せばニュートラルを維持できる。鋭くハードな割には落ち着いた挙動だ。深みには不足しているが、楽しめるスタイルである。

BUYING&OWNING

購入と維持

★★★★☆☆☆☆☆☆

アバルト・モデルはデザインのアグレッシブさと痛快なパフォーマンスを備えていながら、路上で見かける機会が少ないのを不思議に思う人がいるかもしれない。大きな理由は値段の高さだ。オプションを含めると、テストしたコンペティツィオーネの本体価格は5段M/Tで300万円台半ばになる。

次に、直接的なライバルがミニ・クーパースであることも見逃せない。クーパースの6段M/Tは税込み318万円とほぼ同等ながら、同等のレトロな魅力を持ち、そのうえでさらに優れた能力を提供する。さらにアバルトにとって不都合なことに、われわれが高評価を与えるスーパーミニ、フィエスタSTの価格は、邦貨換算約300万円程度なのだ。ベーシックな595シリーズと比べても20万円以上安い。

コンペティツィオーネはキセノンヘッドライト、ティントガラスのリヤウィンドウ、エアコン、リヤのパーキングセンサー、Bluetooth接続、デュアルモードエグゾーストシステムなど、十分な標準装備を誇る。けれど豊富なオプションこそが、ミニはとてかくフィエスタに対して真の優位性を見せる部分だ。アバルトはカスタマイズの幅が一段と広く、2トーンペイントやさまざまなデカールなどで、自分好みの一台に仕上げることができる。

ランニングコストに関しては、燃費はJC08モード14.0~14.5km/lで、ライバルに比べて多少見劣りする。同モードでのCO₂排出量もミニ・クーパースの122~136g/kmに対し、アバルトは169g/kmと水をあけられている。●

■燃料消費率

オートカー実測値	消費率
総平均	12.0km/l
ツーリング	13.9km/l
動力性能計測時	5.7km/l
メーカー公表値	消費率
市街地	11.8km/l
郊外	18.5km/l
混合	15.4km/l
燃料タンク容量	35l
現実的な航続距離	421km
CO ₂ 排出量	155g/km

■サスペンション

前:マクファーソン・ストラット
/コイルスタビライザー
後:トーションビーム
/コイルスタビライザー

■ステアリング

形式:ラック&ピニオン(電動アシスト)
ロック・トゥ・ロック:2.50回転
最小回転半径:5.35m

■ブレーキ

前:φ284mm通気冷却式ディスク
後:φ240mmディスク

■静音性

アイドリング:51dB
3速最高回転時:78dB
3速48km/h走行時:63dB
3速80km/h走行時:67dB
3速113km/h走行時:70dB

■安全装備

ABS, ABD, ASR, ESP, TTC
Euro N CAP/5つ星(2007年)
乗員保護性能:成人5/5, 子供3/5
歩行者保護性能:2/5

■発進加速

実測車速mph(km/h)	秒
30(48)	3.0
40(64)	4.2
50(80)	5.4
60(97)	7.5
70(113)	9.4
80(129)	12.1
90(145)	15.5
100(161)	20.1
110(177)	27.7
120(193)	-
130(209)	-
140(225)	-
150(241)	-
160(257)	-

■中間加速(秒)

mph(km/h)	2nd	3rd	4th	5th
20-40(32-64)	2.3	4.1	7.0	14.1
30-50(48-80)	2.4	3.3	5.0	9.7
40-60(64-97)	3.1	3.4	4.6	7.2
50-70(80-113)	-	3.7	4.5	7.0
60-80(97-129)	-	4.7	4.9	7.1
70-90(113-145)	-	-	5.8	7.7
80-100(129-161)	-	-	7.5	8.9
90-110(145-177)	-	-	12.2	11.3
100-120(161-193)	-	-	-	-
110-130(177-209)	-	-	-	-
120-140(193-225)	-	-	-	-
130-150(209-241)	-	-	-	-
140-160(193-257)	-	-	-	-

■最高速

56km/h	143km/h	211km/h*
6500rpm	6500rpm	5431rpm

97km/h	188km/h
6500rpm	6500rpm

*claimed

Abarth 595 Competizione

AUTOCAR VERDICT

●オートカーの結論



「ほかには代えがたい魅力を持っているが、その代償としては小さくない短所もある」

TESTERS' NOTES

●テスターのひと言コメント

給油口キャップのロックを解除するのにキーを差し込む必要があるなんて、近頃では珍しい。なので最初は新鮮だが、次に給油するときには面倒くさく思うようになっていく。

マット・ブライアー

トルクトランスファーコントロールシステムはとてよくできているが、なぜそれが必ずしも作動してくれないのかは不明だ。解除スイッチがあるのはよいのだが、「TTC」とはなんぞや?と疑問を持ち、得体が知れないからオンにしないままのオーナーも多いのではないだろうか。

マット・ソーンダース

SPEC ADVICE

●購入にあたっての助言

15万円高い自動変速M/T仕様は選択してはいけない。追加出費だけでなく、気むずかしさと、手動M/Tよりもやや遅くなるのもその理由だ。



➔ のクルマを超スムーズな路面がショートサーキットで短時間のみ走らせたとしたら、おそらくほとんどの人が賞賛するだろう。だが、もしも市街地や高速道路しか走らなかつたら、すぐにつまらないと思ってしまうはずだ。いつまでもローブをひっぱり続け、棒を追い続ける無邪気な子犬を想像してほしい。595コンペティツィオーネはそんな類のクルマである。土曜日の朝に駐車場で迎えてくれる対象としては素晴らしいが、長い一日の終わりにシートに収まるには、少しばかり厄介なシロモノだ。そして、現実的に見れば、ほかの選択肢が浮かんでくる。

フォードが誇るフィエスタSTは、物差しのどちら側で比べても595よりも優秀だ。良好な道やサーキットではより魅力的な走り、それ以外の場所ではもっと快適に過ごせるだろう。経済性の点でもかなり安く抑えられる。しかし、このコンペティツィオーネの情熱には、えもいわれぬ「何か」があり、拒絶しがたい存在感があるのも確かだ。もしスプリングがもっと柔らかく、価格がもう少しだけ安かつたらと思わずにはいられない。とはいえ、現状でも魅力的で、洗練とは決別したリアルなアピールがある。要はドライバーが何を求めているのかの問題なのだ。

JOBS FOR THE FACELIFT

●マイナーチェンジ時に望むこと

- ・オーディオシステムをもっと接続性に優れたものにアップデートしてほしい。
- ・もっと高級で高品質なキャビントリムを追加してほしい。
- ・価格をもっと安くしてほしい。

TOP FIVE



1st

FORD Fiesta ST
フォード フィエスタST



2nd

RENAULT Lutecia RS Sport
ルノー ルーテシアRS スポール



3rd

PEUGEOT 208 GTi
プジョー 208GTi



4th

ABARTH 595 Competizione
アバルト 595コンペティツィオーネ



5th

SKODA Fabia vRS
シュコダ ファビアvRS

車両価格	邦貨換算約300万円	307.5万円	308.0万円	332.64万円	邦貨換算約290万円
最高出力	182ps/5700rpm	200ps/6000rpm	200ps/5800rpm	160ps/5500rpm	180ps/6200rpm
最大トルク	24.5kgm/1600-5000rpm	24.5kgm/1750rpm	28.0kgm/1700rpm	23.5kgm/3000rpm	25.4kgm/2000-4500rpm
0-97km/h加速	7.0秒	7.4秒	6.8秒(0-100km/h公称)	7.5秒	7.3秒(0-100km/h公称)
最高速度	224km/h	230km/h	230km/h	211km/h	224km/h
燃料消費率(混合)	16.9km/ℓ	15.9km/ℓ	16.9km/ℓ	15.4km/ℓ	16.1km/ℓ
車両重量(公称値)	1163kg	1280kg	1200kg	1120kg	1243kg
CO ₂ 排出量	138g/km	144g/km	139g/km	155g/km	148g/km
われわれはこう考える	現時点で購入可能なベストホットハッチ。乗り心地は硬いがコストパフォーマンスと楽しさは群を抜く。	キャラクターはソフトになったが、楽しさまでソフトにされたしまったわけではない。実用性も高い。	活発で扱いやすいハンドリングだ。ルーテシアほど洗練されていないし、フィエスタほど楽しくはないが、速い。	スペース、クオリティ、そして価格には問題ありだが、驚くほどハードなマシン。	5位に食い込んだ理由はその価格だ。実用的だが、やや魅力は薄い。
結論	★★★★★★★★☆☆	★★★★★★★★☆☆	★★★★★★★★☆☆	★★★★★★★★☆☆☆☆	★★★★★★★★☆☆☆☆