



▲レトロとモダンが巧みに融合されたこのスタイリングは、大なる魅力。このクルマを輸入した京都のホリイトレーディングでは、エアコンのみを標準とし、ベース価格298万円の設定。ABS、アルミホイール、レザーシートなどはオプションとし、要望に応えていくという。



▲ドアトリムにも、ボディと同色のパネルを配するなど、インテリアは凝ったものだ。シートは硬くもなく柔らかくもなく、絶妙な座り心地。もちろん、サポート性も十分。



▲ソフトトップは、ご覧のように折れ込む。作業自体は、それほど力を入れる必要もなく、ひとりでも簡単にできる。残る問題は耐久性だが、造りはガッチリとしたものだ。



▲ダッシュは、クーペ・フィアットほどレトロな感覚を打ち出してはいないが、そのレイアウト、円形のエア吹き出し口など、知る人を泣かせるものがある。それについて、エルゴノミックな造形で、新しさも感じさせる。



▲今後、フィアットの主流となる「スーパーファイア」エンジンは、このバルケッタの場合、シャープなレスポンスと低速から十分なトルクを持ち、元気な排気音も届けてくれる。



▲こういうクルマの場合、そこそこ使えるトランクがあると、なぜか得た気分。VDA方式で165ℓでしかないが。

角の絶対値は少なめで、Uターンや狭いところでの切り返しなどは、回転半径の大きさがやや気になる。バルケッタがスポーツカーたりうるのは、その外観やエンジンのレスポンス、固められたサスペンションに負うだけではない。最大の価値は、主体的な欲求が満たされることにある。操作に忠実なステアリングで狙ったラインに載せ、ヒール&トウで減速とギアシフトを楽しみ、クラッチの繋がり

エンジン回転と同調させて、スパッとミートさせてもギクシャクさせず、そうした両手両足の動きによる連携プレイがうまく決まることにある。絶対的な速さはあまり必要じゃない。そうした満足感こそ大事なのだ。298万円を、決して実用的でないクルマに投資するのは、若者には大変かもしれないが、無用に太いタイヤや、無意味なネガキャンバー、カーボンで真っ黒な大口径マフラーといった、歪

められたレーシングカーまがいのクルマなんかは散財するより、ホンモノのスポーツカーを知るべきだと思ふ。実は、この楽しさを伝承しなければならぬ、我々オジサン達にも怠慢があるかもしれない。FRだから楽しい、FRでなければカウンスターティアは当てられない、とかいうのは事実と反するし、エアコンもあっていい、乗り心地だって悪くないほうがいい。スポーツカーだからスパルタンでなければならぬ、という理由はないのだ。本当のところは、オジサンたちにこそ教育が必要かもしれない。



▲レトロ感覚演出の最たるものが、その昔、ザガート系のボディによく使われた、このドア・アウトワードハンドルだ。

▼バルケッタは、スポーツカーに対する期待というものをもっとく裏切らない。操縦する楽しさをいえば、フェラーリからフィアットまで、イタリア製スポーツカーはどれをとっても皆オモシロイが、軽快さではこのバルケッタがまずピカイチだろう。



●SPECIFICATION

FIAT Barchetta	
●東京標準現金価格	¥2,980,000
●寸法●重量	
全長/全幅/全高	mm 3916/1640/1265
ホイールベース	mm 2275
トレッド(前/後)	mm 1412/1407
車両重量	kg 1060
最小回転半径	m 5.25
乗車定員	名 2
●エンジン●性能	
型式	-
種類	直4DOHC
内径×行程	mm 82.0×82.7
総排気量	cc 1747
圧縮比	10.3
最高出力	ps/rpm 130/6300
最大トルク	kg-m/rpm 16.7/4300
燃料供給方式	電子制御燃料噴射
燃料タンク容量	ℓ 50
10・15モード燃費	km/ℓ -
60km/h定地燃費	km/ℓ -
●トランスミッション	
変速比	①3.909 ②2.238 ③1.520 ④1.156 ⑤0.946 ⑥3.909
最終減速比	3.563
●ステアリング形式	
ラック&ピニオン(パワー)	
●懸架方式	
前輪	ストラット/コイル
後輪	トレーリング/コイル
●ブレーキ	
前輪	ベンチレーテッド・ディスク
後輪	ディスク
●ホイール	6.5J×15
●タイヤ	195/55R15
取材協力=ホリイトレーディング☎75-934-0282	



I. SASAME K. MOTOKI  
レポート=笹目二郎/フォト=本池邦雄

# 分かっている 紛れなきイタリアンスポーツ FIAT Barchetta

フィアットが久々に復活させたオープンスポーツ、バルケッタが日本の路上を走り始めた。その昔から、フィアットのオープンは、セダンのコンポーターズを使いながら、それでも侮り難い性能、独自の雰囲気を持って、アルファとはまた違った魅力を放ち、根強い人気を得てきているが、今度のモデルはどうなのだろうか。手ごねなイタリアンスポーツというのを、待ちに待った人も多いはずで、要注目!

イタリア製オープンスポーツは、スパイダーと呼ばれることが多い。丸いテールや獲物を狙う戦闘ポーズが蜘蛛に似ているところから、つまり外観のイメージから名付けられたものだ。同様にこのバルケッタという名前も、バルカ(Barchetta)小舟(はしけ)をさらに短くした縮小辞であるから、可愛らしい小舟をイメージしている。実際、日本の路上で見るバルケッタは小さく可愛らしい。4mを切る全長3916mm、幅1640mm、ホイールベース2275mmは、兄弟分のアルファ・スパイダーより334mm短く、140mm幅狭く、ホイールベースは265mmも短い。当然、重量は310kgも軽く、1トンちょっとという瘦身は、スポーツカーにとって掛けがえのない身軽さを提供してくれる。

短いホイールベースの恩恵で、連続するワインディングロードでも操舵の切り返しが遅れることはない。この辺はヨー慣性が残らない、身軽なボディの恩恵も大きい。ただし、実際の切れ

ユイノス・ロードスターよりさらにひと回り小さい外観は、それでもロングノーズとショートテール、そして幌を上げた時のスモールキャビンと、昔ながらのスポーツカー・プロポーションをもつ。この際に忘れてならないのは、ウインドローの立ち加減の角度だ。そのピラーの上端があまり後ろまできていると、乗り降りの邪魔になるし、中に納められても頭上前方の開放感がなくなり、せつ々かのオープンカーの雰囲気を提供しきれない。

5段マニュアルのギアボックスは、兄弟車より1速だけ低められたややワイドなレンジをもち、短く切り詰められたレバーにより、クイックで確実なシフトワークが楽しめる。ラック&ピニオンのパワーステアリングはフルロック2回転と4分の1と、数値上はクイックだが、過敏な反応はなく、ホイールのセンターオフセットがちょっと邪魔と思う程度。しかし、スクラブはむしろプラス15mmあたりであり、十分な反力は、スポーツカー・ドライビングの神髄たる、路面とのかけひきを可能にする。

短くてすみ、開口部を小さくすればボディ剛性の点でも有利であるのはいうまでもない。デザイン的には、フロントタイヤの後ろからドアの切れ目までのフェンダーの長さこそノーズの長さを強調する、というわけだ。全長の割りに長すぎるドアや、寝かせ過ぎたウインドローを持つスポーツカー・ルックのクルマをみれば、分かってないことがバレてしまう。その辺の「読み」はさすがにフィアットで、スポーツカーメーカーとしての歴史を感じさせる。

1・8リッターのスーパーファイア「エンジン」は、4バルブに可変吸気システムをもつフィアットの新しい心臓だ。シャープなレスポンスと低速から十分なトルクを持ち、レッドゾーンは7000rpmと高い。4000、5000rpmと盛り上がるトルクカーブのストリークも文句なしだし、2本のテールパイプからは元気な排気音も届けてくれる。

いってみれば  
陸上爽快艇