

カバタさん! ブレラとGT どっちを選べば いいのでしょうか?

Text / Yasushi Kabata かばた [下野康史] Photo / Banko Gojo [五条件好]



アルファには、現在、2台のクーペが併存している。156ベースのGTと、159ベースのブレラである。プラットフォーム(車台)の設計年次を考えれば、古いのと新しいの、と書いていいのだが、クルマはコンピュータ・ソフトとは違う。必ずしも新しいのがイイとは限らない。とくに最近のアルファをみていると、そう思う。新車の価格帯も、2台はほとんどオーバーラップしている。どっちがいいのか、4気筒モデルをあらためて乗り比べてみた。

思いのほか実用的なアルファGT

アルファは、まずカッコである。カッコから入るのが、アルファである。となると、カッコは好きすぎだ。好きなほうを選べばいい、と言ってしまったらおしまいだから、少しはタメになることを書こう。

クーペだけれど、実用性もほしい。見たままのデートカーとしてだけでなく、ファミリーカーとしても期待したい、という欲張りには、GTのほうが高ポイントである。ひとかたまりの量感で訴えるボディは、アルファとのコラボを久々に手がけたバルトネの作。一見、2ドアクーペに思

えるが、実はフル4座の、かなり実用的な3ドア・ハッチバックである。

ブレラより8cm全長が長いこともあって、リアシートには大人ふたりがちゃんと座れる。ルーフィングが後方へ行っても垂れないため、ヘッドルームに犠牲が少ないのがきいている。短いノッチのついたテールゲートを開ければ、トランクルームも思いのほかたっぷりしている。容量はアルファのカタログ値で320ℓ。ブレラも300ℓが確保されているが、後席を倒して最大荷室にすると、950ℓ対610ℓと大差がつく。この状態で使えば、GTはちょっとしたワゴンである。非常に“使いで”のあるアルファといえそう。

一方、ブレラの実用性もこのカタチを考えれば、大健闘というべきだろう。なにしろこれは、2002年ジュネーブショーにおける“ショーの華”だったのだ。オリジナルのガルウイングドアこそ採用されなかったが、ジウジアーロ作ブレラポルテの如きフォルムの基本は一緒である。リアシートがプラス2の狭さにとどまるくらいは大した問題ではない。

内装の雰囲気は、硬派のGTに対して、軟派のブレラというところだろうか。高めのウエストラインをもつGTは、もぐり込んだようなコクピットが特徴で、乗り込むと、いやがうえにも“走る気分”が高まる。低めのダッシュボードでスペシャルティカー的な開放感を与えるブレラは、GTよりもっと“遊びの気分”に浸らせてくれる。インテリアのテイストは159に似ているが、質感のちょっとした違いや、色の変化などで、さらに遊びぐるま風に見せている。こういうところのチューンは、いかにも遊びなれているというか、つくづくイタリア人ってうまいなと思う。



新旧の直4JTSユニット。手前のブレラ用2.2ℓはGM製ユニットがベース。“ツインフェザー”と呼ばれる吸排気連続可変バルブタイミング機構を備える。奥のGT用2ℓは旧来のツインスパークをベースに直噴化したもの。



BRERA

159をベースに、彫刻的なハッチバックボディを与えられたのがブレラ。スリーサイズは4415×1830×1365mm。ホイールベースは159より175mm短縮されて2530mm。旧世代にあたるアルファGTより後席は窮屈で、とくにスカイウィンドー付きの場合はサンシェード収納スペースの分だけ頭上スペースも減る。事実上大人が座るのは無理。



やっぱり新しいブレラ

試乗したのは、どちらも新車の広報車で、GTが限定100台の2.0JTSセレスピード・スポルティバ(439万円)。ブレラはスカイウィンドー2.2JTS(463万円)である。

2台のいちばん大きな違いはパワーユニットだ。ともにJTS(筒内直接噴射)の新世代4気筒だが、GTは2ℓで166ps、ブレラは2.2ℓで185psを発生する。同じ直噴4発でも、2.2ℓにはタイミングチェーンが採用されている。ブレラと159のカタログ諸元表にも、誇らしげに「チェーン駆動式」と特筆される。近年のアルフィスタを苛んできた“タイミングベルト切れロシアンルーレット”がついに発展的解消を遂げたかと思うと、感慨深い。もうひとつ、耳よりミニ情報を記せば、車重はGTが1360kg。ブレラはだいぶ重く1570kgに達する。よって、初回車検時の重量税は5万6700円対7万5600円である。

GTとブレラを比較するという今回の企画を聞

いたとき、個別の印象を思い出して、ぼくは早速、結論を考えていた。個人的にはGTの勝ちだなど。ブレラはたしかにカッコイイが、得体の知れなさはGTのほうがある。いつもオシャレして乗るのを求められそうなブレラに対して、GTは人間も自分も、かまわないで乗れそうな気がする。硬派の乗り味もアルファらしくていい。そのくせ、ボディには意外や高い実用性がある、自転車のような嵩モノさえ積める。

といったような「予断」をもって、試乗に赴いたのだが、結論を言えば、予定調和、成らずである。直接、乗り比べてみると、ブレラの新しさが際立った。

かつての2ℓ ツインスパークを知っていると、あの種のスポーティさはGT用2ℓユニットのほうがある。なんとなく、吹き上がりもいつもザワついているような、キャブ・ユニット的な回転感覚だ。しかし、ブレラに乗り替えると、それが古臭さを感じられてしまう。新しい2.2ℓのJTSは、6気筒かと思うほどスムーズで静かである。もはや吠えないし、泣かないし、アルファの工

ンジンとしては薄味には違いないが、もっぱらその好マナーが、ブレラに高級クーペの説得力を与えている。

さらに、足回りはプラットフォームの世代違いをいちばん強く感じさせるところである。リア・サスペンションをマルチリンクに一新した159ファミリーの脚は、アルファ史上、最も洗練されている。いまや「乗り心地のいいクルマ」である。操縦感覚にもキレがあり、車重は重いのに、ドテットとしたGTよりむしろ軽いクルマに感じられる。156から159に世代交代して、最も大きなアドバンスを見せたのがシャシーであることを再認識させられた。

というわけで、ぼくのパーソナルチョイスはブレラである。GTの4気筒モデルはセレスピードのみ。逆にブレラはまだ6段MTのみで、セレスピードの導入は来春以降らしい。そうすると、MTはカタログから落とされるのだろうが、今回のブレラの好印象は、MTだったことも味方している。アルファはMTで乗りたい。これは予断ではない。



GT

ブレラと比べると、かなり普通のエクステリアを持つアルファGT。スリーサイズは4495×1765×1375mm。ホイールベースはブレラより65mm長い2595mm。後席/ラゲッジスペースともにブレラより実用的。ただしブレラ共々、後方視界には期待しないほうがいい。ダッシュボードは147シリーズと事実上共通のもの。

