

Alfa Romeo Spider Veloce

各部分が熟成された115系スパイダーの最終モデル



快適装備とクラシカルなテイストが美しいボディ内で見事に融合

いま見ても新鮮かつ魅力的に感じる「流麗なボディ」を持つアルファ・ロメオ・スパイダーは、様々な改良を受けながら、実に四半世紀以上という長きに亘って生産された。基本設計を大幅に変えることなく生産され続けた背景には、クルマとしての完成度が元来から高かったこととピニンファリーナによるスタイリングが特に秀逸だった点が深く関係していた。そして、時代に迎えるかたちで的確に進化していったことも、アルファ・ロメオ・スパイダーが長期に亘って親しまれていく上で重要なファクターとなった。

115系スパイダーの最終モデルが登場したのは89年のことだったが、その始祖となった「1600スパイダー」は今から44年も前となる66年にデビューした。美しい2シーター・オープン・スポーツであったことに

由来し、二重奏を意味する「デュエット」と名付けられた初代スパイダーは、1300cc仕様／1750cc仕様をラインナップに加え、69年まで生産された。スタイルを一新し、スパイダーがセカンドシリーズとなったのは69年の末で、同年10月下旬から11月初旬にかけて開催されたトリノショーにおいて、デュエットの最大の特徴だったポर्टテールではなく、垂直に切り立ったテールを持つコーダ・トロンカ・ボディのスパイダーが発表された。シリーズ2のスパイダーは、排気量アップや馬力アップを果たし、より高いパフォーマンスを獲得した。年々厳しくなる排気ガス規制をクリアするために、2リッター仕様が燃料供給装置をキャブレターからスピカ製インジェクションに変更した点もトピックだった。

その後、83年にコーダ・トロンカ・ボディをベースとして、エクス

テリアにエアロパーツを装着した“エアロディナミカ”と呼ばれるサードシリーズへと発展したスパイダーは、空力性能だけでなく、衝突安全性や各パーツの樹脂化によって量産性なども高め、このタイミングならではといえる時代の要求に応じていった。そして、86年に“スパイダー2000”がボディと一体化された前後スポイラーおよびサイドスカートを装備するクアドリフォリオ・ヴェルデへと進化し、内装のデザインも近代的な意匠へと変更された。89年にラインナップされた115系スパイダーの最終モデルは、エアロディナミカ／クアドリフォリオ・ヴェルデの流れを汲む正常進化型だといえたが、前後バンパーがアンダースポイラーと一体化され、さらにアウトパネルの同色化などによって、全体的にモダンな印象となった。来たるべき90年代を生き抜くために、エンジン、サスペンションなども大幅に手直しされ、最終モデルに相応しい熟成具合を誇っていた。



セカンド／サード・シリーズのスパイダーは、どちらかというが無骨で男性的なイメージがあったが、89年にデビューした最終モデルは“デュエット”の愛称で親しまれた初代スパイダーに近い、エレガントで女性的なフォルムを有していた。なお、リアのテールスポイラーは取り除かれた。AT仕様も存在。



「スパイダー2.0」に搭載された水冷直列4気筒DOHCエンジンには、サードシリーズのクアドリフォリオ・ヴェルデ／アメリカ仕様で採用されたボッシュ・モトロンク電子制御式マルチポイントインジェクションが組み合わされた。最高出力は、126ps / 5800rpm。インテリアでは明るい印象のタン色などが採用され、より上質かつスポーティな雰囲気となった。現車はナルディ製ウオーステアリングを装備しているが、これはノンオリジナル（パワーステアリングは標準装備）。幌の開閉は手動式だ。

コレツィオーネのセールスマネージャーを務めている吉村達也さんによると、115系スパイダーの最終モデルは「スタイルのよさと往年のアルファロメオならではの独自の乗り味を楽しめる点」が特徴で、ひとたび走り出すと、このクルマの母体になっているのがジュリア・シリーズであることを強く意識できるといいます。インジェクション化されていますが、アルファサウンドを楽しめますし、リアサスもジュリアらしい動きをしてくれます。ジュリアの醍醐味を、パワーステアリング、パワーウィンドウ、エアコン、そして、2ペダルATと共に楽しむことができるスパイダー・ヴェローチェは、旧車ビギナーの方にもお勧めです」とのことだった。



取材協力

COLLEZIONE (コレツィオーネ)
〒158-0082 東京都世田谷区等々力7-2-32
Tel.03-5758-7007 <http://www.collezione.co.jp>