

HEUSCHMID

**TUNED MODEL
ROAD
IMPRESSION**

HS 3 turbo

スウェーデン製のサーブ900 ターボを西ドイツのホイシユミットがチューニングした。西ドイツ、スウェーデンの合作車は高いレベルで飽和し、ストリートカーのポテンシャルをさらに引き延ばしている。ターボカーの特徴をいかしたその手芸は、誰にでも速く走らせられるクルマに仕上げ、しかもセダンのもち味である乗り心地の良さをも共存させているのである。

**素性豊かなサーブ900
ターボに本格的ストリ
ート・チューンを施す**

HEUSCHMID
SAAB HS3 TURBO

44 134



フルブレストが得た快脚では素晴らしい加速を見せてくれる。1速よりもむしろ高回転域における3速の時の加速が印象的のものである。0-100km/hは3.9秒

ベースに900ターボをチョイスしたHSSは足回り、駆力にも手を加えたモデル

スウェーデンを代表する自動車メーカー、サーブ社は、また航空機メーカーとしても有名である。そのジェット機技術は世界でも非常に高いレベルにあり、無敵ターボチャージャーなどの技術も早くから完成されていた。16バルブ・インカムターボというほぼ完璧な高性能エンジンをもトアサリンに搭載したのもまたサーブ社である。

こうして見ると、サーブというメーカーはスポーツイメージがもたらしく走り出されていく良いのではなにかと思ふ。ところが現実には、厳しい自然環境が生み出した「安全、丈夫」という方が強くイメージされてしまふ。世界に数あるメーカー各社が、DOHC16バルブという素材に目を付けなかったのもまたオメガエンジンからだったのだらう。

だがやはり世界は広がった。西側のチヌーナがサーブのボナンシアを重視したのである。その名は、ホイシユミットチヌーニング。南ドイツのアルプ地方に本拠地を構えるこのチヌーナは、900ターボでヨーロッパに



力を出している本拠地である。

アルプ地方といえば、アルピナが本社を置いており、ほかにホルシユチヌーニング有名メーカー、アウディ・ゴルフで有名なアウディ、そしてバイクをチューンしているクラウザーなど、チヌーナが活躍する。オナーであるコハン・ホイシユミット氏のビジネスはサーブのディストリビューターであった。メカニク出身であった彼が自分の親戚としてサーブを、近くのチヌーナが行なっているようなハイパフォーマンスカーに注目してしまふ。たのは当然だったのかも知れない。いざいざ、トータル・ボナンシヤルアップが大きなラフターを占めるストリート・パージョンの場合、極めて安全な、しかもDOHC16バルブターボを搭載するサーブというのは絶好の素材であることは間違いない。

現在、西ドイツ本国で販売されているホイシユミットは5パージョンである。そのベースはタイプ99からリ000まで、中心は900ターボ。今個のHSSはそのなかでも最もベリシユンクなホイシユミットである。

トータルバランスの取れたHSSは日本でも受け入れられる要素が十分にある。

今回試乗に提供されたHSSは、3.0SOHCターボをベースにしてホイシユミット日本総代理店がキックを組み上げたモデル。バルブ、カムプロファイルの変更、ウエストゲートチューン、プロダクション・アートのスペシャルス、コニー製のダンパー、スタビライザー、マフラーなどが知られる。最高出力は110馬力であるが、トータル



意匠で変更されているのはチヌーニングメーカー(CM)右側に配置されたプーレストロースのみ。このコントロールによって運転はよりよくなる。ステアリングによるコーナーの視界の不具合はないが、コンパウンドに配置されるシートはなかった。



TUNED MODEL ROAD IMPRESSION



外観上での変更点は標準が3のほど増えたこととエアロパーツの装着である。このエアロパーツは足下だけのものではなく、最高速はノーマルボディの15より2km/h速く、0-100km/hは0.3秒ほど速い。意外と目立たない外観ではある



・6馬/10馬の27・5馬/10馬を發揮する。なお、本車はワナール製ホイールが装着されるのだが試乗車は純正ホイールにミシユランという組み合わせであった。

さて、目立ちがノーマルと外観上では違ふが、サスペンションキットが組み込まれたことで車高が30mmほど低くなった。エアロキットが取り付けられていること、それにスチアリングの改良とターボパネルの右下に設置された「アースポート」のダイヤルが増えていることなどからである。いずれにしても一見してチューンアップカーであるという過激さはなく、街中を走行してい

ると、目立ちがノーマルと外観上では違ふが、サスペンションキットが組み込まれたことで車高が30mmほど低くなった。エアロキットが取り付けられていること、それにスチアリングの改良とターボパネルの右下に設置された「アースポート」のダイヤルが増えていることなどからである。いずれにしても一見してチューンアップカーであるという過激さはなく、街中を走行してい

走り始めてすぐに察されたのはその乗り心地の良さである。車高の低さから懸念したよりもむしろかたに柔らかく、路面の凹凸をすんなりと吸収してくれる。これはコニーのダンパーがキーブの車重にマッチしていたのと、アロダレッシングプレートのスプリングが充分に煮つまつていたことがその理由である。しかもスタビライザーをチューニングする上でコーナリーでは無駄なロールはなく、人間の操作性にマッチしているようである。四角の各チューナーが行なっているような球目のサステなかつた点は、このクルマの印象を良いものにしてくれた。指定の55というアロファイルのタイヤをききてもこれなら日本の道路でも不満を訴える所はないだろう。

走り始めてすぐに察されたのはその乗り心地の良さである。車高の低さから懸念したよりもむしろかたに柔らかく、路面の凹凸をすんなりと吸収してくれる。これはコニーのダンパーがキーブの車重にマッチしていたのと、アロダレッシングプレートのスプリングが充分に煮つまつていたことがその理由である。しかもスタビライザーをチューニングする上でコーナリーでは無駄なロールはなく、人間の操作性にマッチしているようである。四角の各チューナーが行なっているような球目のサステなかつた点は、このクルマの印象を良いものにしてくれた。指定の55というアロファイルのタイヤをききてもこれなら日本の道路でも不満を訴える所はないだろう。

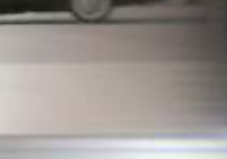


撮影のために巻取取り付けたホイールには155/60-15のタイヤが取り付けられている。このタイヤではフェンダーと干渉を避けてしまうため55プロファイルを選定。エンジンルームのインタークーラーは改良済み。温度差1度で1kmも違うのだという

SPECIFICATION

エンジン：直列4気筒SOHC 8-CV 1984cc 176ps 27.5kg
 インタークーラー付ターボ 4-バルブ1ギヤドリフト型 5速MT
 ストローク：66.2x74.8mm 最高回転速度1600rpm 160km/h
 ニック：エンジン：5MT サスペンション：前/後 Wワイド
 3バラン/リフトアップ 標準定員：5名

取り扱いディーラー/アネックス03・378・2521



3000rpm/10付近、1速で約30km/hのこゑである。タービンはギヤレット製の内径60mmのものでホイシユミットオリジナルシステムによってアースポートが0.8まで高められている。

本車の発表によれば、エアロキットを取り付けて空力特性が良くなったために日産のデータよりも最高速度で27km/h速い(200km/h、0-100km/hは0.3秒速い)。9.9秒という点だ。

全体的な意匠の良さが質の良さに結び付いたように感じられた。いずれにせよ、しっかりとしたクルマ造りという印象は、ターボでリファインするというコンセプトを相対的にレベルで完成させた点に驚かされる。

なお、近々にストラットバームも開発され、本誌が語る頃は日本での販売もなされるはずだが、高懸念の

タイヤとホイールを標準の15インチに変更するより廉価的だ。しかも上品な質感。リヤにはこのエアロがノーマルではない。REUSCHMID H5305スリッカー0474