



# 次なる衝撃。

レーシングフィールドで培ったテクニックと人脈で、カーグラフィックはオリジナルメイドのポルシェを次々とリリースし続け、カスタマーたちを飽きさせない。今回は高い評価を受ける先代997ターボ・ベースの車両に加え、新型のライトチューン版をドイツで試乗。その実力を堪能した。

REPORT ● 山崎元裕 (Masahiro Yamazaki) PHOTO ● 佐藤靖彦 (Yasuhiko Sato)

幅 広いプロダクトラインアップを持つカーグラフィックが、とりわけ情熱を注ぐ素材がポルシェだ。それはロードカーのみにとどまらず、レーシングカーの世界においても同様に言えること。ポルシェ・スーパーカップやニエル24時間など、メジャーなレースイベントには必ずカーグラフィックの名がエントラントとしてあるし、また彼らのエンジンアライニングを支えているのがサーキットでのテストであることは、チューニングカーの世界に詳しい者ならば誰もが知り得ている。

しかもカーグラフィックのサーキットテストでステアリングを握るドライバーには、ポルシェとはとりわけ密接な関係を持つヴァルター・ロールを筆頭にビッグネームが揃うのだから、それだけでもマニアの心は強く刺激される。

今回は、フランクフルトからさらに2時間ほどの距離を南下したランダウの町にあるカーグラフィックの本社を訪ね、その世界中のエンジニアストから熱い視線を集める2台のチューニング・ポルシェを試乗した。ひとつは残念ながら、今ではビッグマイナー前の、という但し書きが必要となってしまった911ターボがベースとなる、997ターボGT・RSC3.6。そしてもう1台は、最新の直噴型エンジン&7速PDKといった最新構成のメカニズムを持つビッグマイナー後の911カレラSカブリオレをベースとした、997DFI・RSC3.8だ。

まずステアリングを握ったのは、

# Cargraphic

## DFI RSC 3.8



# GT RSC 3.6



すでに完成の領域に達しているGT RSC 3.6。そのインテリアは964時代のRSを彷彿とさせるドアトリムやフルバケットシート、アルカンタラ素材で覆ったステアリングやシフトメツなど、軽量化を進めながらレーシングテイストに武装。0-100km/h加速を3.02秒で駆け抜ける。624psのエンジンを積むだけに、それに対応できるエクイップメントが与えられている。



る67&のガソリンを加えても、1495kgという驚異的な数値に抑えられた車重によって、プラス方向の効果を生み出しているのが分かる。リヤに搭載されるエンジンは、ボルシエ・チューナーとしてこちらも高い知名度を誇るRSチューニング社製のパワーキット4プログラムによるもの。専用のエアフィルターやエキゾーストシステム、さらにはDMEコントロールユニットの変更や、ターボチャージャー、インタークーラーのモディファイなどがそのキットの主な内容で、最終的に624ps/6280rpmの最高出力が実現されている。組み合わせられるトランスミッションは6速MT。0-100km/hテストにおいて3.02秒というデータを記録したという事実から

も明らかのように、この624psのパワーと先に触れた車重が生み出す加速フィールは、オリジナルの911ターボのそれとは一線を画する、さわめて刺激的なものだ。それでも実際の走りのなかに必要以上のストレスを感じさせないのは、シャシーの優秀さ、そして何より電子制御多板クラッチを用いたボルシェのフルタイム4WD機構。PTMの存在が大きく貢献しているのは疑う余地がない。

ロークが短いショートタイプとなり、シフト操作はもろろんのこと、高性能なマシンを操る楽しみを、ドライバリーに存分に味合わせてくれる。一方の997DFI・RSC3.6は、さすがにオーバー600psのターボモデルから乗り換えると、はるかにラグジュアリーな印象を与えられるモデルだった。

**carg**

フロントリッパスポイラー、サイドステップなどのアイテムで武装されるエクステリアは、オープンモデルの優雅さと同時に、やはりボルシェという素材の特ツスポーティな感覚がさらに強調されているのが分かる。タイヤ&ホイールは19インチと20インチの選択が可能。前者では、RS ONEが、後者では、レーシングという、いずれもカーグラフィック

製のホイールが組み合わされる。今回の取材車に装着されていたのは20インチ径のセットで、タイヤは前後それぞれ245/30P20、325/25R20サイズ。リヤの3.8&水平対向6気筒直噴エンジンは、吸排気システムの見直しなどで、ノーマル比で35ps増を実現している。7速PDKとの組み合わせも実に魅力的で、いわゆるライトチューニングとしての効果は絶大なものを感じられた。そのコストパフォーマンスは高い。



## GT RSC 3.6



RSチューニング社のパワーキット4プログラムをメインに、カーグラフィックが得意とする排気系チューニング、DMEユニットやタービンの変更などによって、出力は480psから624psまで高められた。エンジンエアリングにはヴァルター・ロールが深く関わっている。





ライトチューンながら的を捉えた  
 新型のパワーフィールに魅力される。



最新997ベースの新型は、オリジナルのデザインを尊重してかなり控えめな空力パーツが与えられていた。リヤウイングはGT2ルックのダブルウイングタイプが装着されている。

# DFI RSC 3.8



エンジンは3.8ℓフラット6の増排気系をチューニングし、ノーマル比でプラス35psとなる420psのパワーを誇るに至った。現状ライトチューニング程度におさまられている。



20インチホイールはセンターロック車で、ダンロップSPスポーツMAXX GTと組み合わせる。ブレーキはその性能からして大任ではあるが、スチール製ディスクをセットしている。

# raphic

997ターボGT・RSC3・6。本社ファクトリーからスタートする時に、カーグラフィック・オリジナルのエアリフトシステムの存在を確認する。リモコン操作により、フロントノーズでは72mmのリフトアップを可能にするというこのシステムは、道路脇の駐車場へ歩道を越えてアプローチするような場合や、あるいは市街地の至るところにあるスピードバンブを越えるといった場面では、その実用性は限りなく高い。

エクステリアのフィニッシュにもまた、緻密なエンジニアリングの跡は見える。カーボン製のフロントトリップスポイラーとスプリッターは、デザインとしては控えめなものに映るが、カーグラフィックによれば、それだけでも最大で10kgのダウンフォース増を実現するというから実に効果的。フロントフェンダーは、2

65/30R19というワイドサイズのタイヤを取める関係で、約25mmがワイド化されたカーボン製のオリジナルアイテムだ。一方のリヤタイヤは315/30R19サイズで、この設定にはテスターを務めるヴァルター・ロールの意向が強く反映されているという。ホイールは「RG5」と呼ばれる鍛造アルミニウムのモノブロックを履く。カーボン製のドアやドアミラー、ボンネットフードやリヤのテールパイプグリル、リヤウイングなども、同様にカーグラフィックのオリジナルアイテムとなる。

この一連のアイテムが生み出す効果は、もちろん優れたエアロダイナミクスと軽量性だ。今回は高速域までその走りを体験してみたが、まず安定感という部分では、このモデルにネガティブな印象は皆無。スタート直後の動きには、フルタンクとな



## チューニングの術を知り尽くし、 巧みなアレンジで最速911を生む。

にオフィスやファクトリー、それにストックヤードなどの機能が与えられている。

ショールームは、そのオフィスビルの1Fにコンバクトに置かれているが、ここを訪れるカスタマーもドイツを中心にかなりの数に及ぶという。カーグラフィックというチューナーの、もうひとつの特徴は作業時間の短さ。開発段階から、その取り付け作業などを考慮してパーツの製作が行われるだけに、カスタマーは簡単な作業ならば、このショールー

戦や、同地での独自のタイムアタックなど、ボルシェを用いたプロモーションには、特に積極的な姿勢を示して参加している。レースフィールドでは、RDMレーシングやFMTといったスイスのプライベートチームをパートナーに、ボルシェ・スーパーカップやニールブルクリンク24時間レースへの参戦を現在でも継続している。

最近では、フェラーリが1980年代から90年代にかけて生産した12気筒モデル、テストロッサ/512

ムでくつろいでいるうちに、あるいはランダウの町を散策しているうちに、カーグラフィックのチューニングを受けることができるのだ。参考までに同社の取り扱い車種は、ボルシェを筆頭にドイツ車を始めとするヨーロッパ・ブランド、さらには日本車にも及ぶ非常に幅広いものになっている。カーグラフィックがカバーする市場は、世界各国に及んでいる。

訪れた本社ファクトリーは、クリーンな空間が広がっていたが、大きさ自体は想像より小さかった。その作業時間の短さもあって、ファクトリーは「十分なキャパシティである」と、社長であるミハエル・シュネー氏は語っていた。隣接するストックヤードには、ボルシェ用はもちろんのこと、さまざまな車種に対応したパーツが保管されている。

ホッケンハイム・サーキットを舞台に行われるチューナーGPへの参

TR/F512M用のホイールを、あえてこの時代にリソースするなど、クラシックモデルのチューニング市場への参入も積極的に進めている。その活動は、これからもさらにさまざまな方向へと、無限ともいえる広がりを見せていくに違いない。

取り扱うブランドが多いこともあるが、カーグラフィックのストックヤードにはリヤマフラーやストレートパイプ、ホイールなどが数多く置かれていた。特に排気系パーツ、そのセッティングには自信を持っており、それがB11のチューニングにも活かされている。





ミハエル・シュネーベル社長自ら我々に対応してくれた。チューニングのアレンジが上手く、モータースポーツ界での豊富な人脈によって、社名の911を生み出す真色の存在だ。

モータースポーツで培ったノウハウをベースに、最速の911を造り出してきたカーグラフィック。チューンド・ポルシェの世界では、チューナーGP三連覇の偉業を成し遂げ、トップチューナーとして君臨。そのすべてが生み出されるランダウの地で、躍進の原動力を探った。

# 最速の震源地。

今日のカーグラフィックの成功は、モータースポーツ活動によって実現したといっても、それは間違いない。92年にはFIA GT選手権で勝利を飾るなど、ロードカーの世界のみならず、レースの世界でも徐々に

にその知名度を高めていった。ロードとレースの世界が生み出すシナジー相乗効果は、もちろん現在においてもカーグラフィックを支える原動力であり、世界が広くポルシェ・マイスターとして認められるレーシングドライバーのヴァルター・ロールとのコンタクトも、このモータースポーツへの積極的な参戦がなければ、実現することはなかっただろう。現在、カーグラフィックのポルシェ・チューニングにおいて、ヴァルター・ロールはほとんどのパートでそのエンジニアリングにアドバイザーとして参画。彼が強いコネクションを持つ、ビルシュタインやダンロップなど、新たな提携関係も生み出されている。

設立当初の同社が、まずビジネスとして手がけたのは、ブリティッシュスポーツのチューニング。安いコストでベース車を購入してチューニングを施し、さまざまなレースにさえ参戦できるライトウエイト系のブリティッシュスポーツは、市場での人気が高かったにもかかわらず、ドイツにはそのチューニングを得意とするチューナーは稀な存在であったというのが、その直接の理由であったという。

カーグラフィックの現在は、現在でも設立当時と同様にフランクフルトから2時間弱の距離にあるランダウの町に置かれている。中庭、というよりもパークングスペースを中心に四方に建物が配置され、それぞれ



## Cargraphic Factory Report

写真はアルミホイールのリペアを行っているところ。ランダウにある本社では専用のスタッフが選んだ箇所などを修正する作業をしていた。ポルシェ以外にもVWやアウディ、日本車のチューニングなども展開するカーグラフィックだけに、顧客からの要望も多く、ダメージを受けたホイールを再生させている。

など総入れ替えだが、街乗りをする限り音質は実にジェントルだ。カーグラフィックでは、用途に応じて常に何種類かのマフラーを用意するのが常だという。これにはストリートを加味したセッティングが施されているようだ。また、K&N製ラムチューンチャーと組み合わせたインテークにも妥協はない。社会に適合させながら、性能をひたすら求める姿に彼らの性格が見え隠れする。

強化されたエンジンを活かし切るボディワークにも注目したい。空気を切り裂いて突き進む姿が想像できるようなエアロパーツ類は、フロントリップスポイラーとリアウイングが注目される。軽量化のためカーボンを惜しみなく用いて、適切な空力性能を発揮する。フロントリップだけで約10kgのダウンフォースを実現するという、その威力は伊達じゃない。空を飛んでいくように速いポルシェ製ターボエンジンを、不安なく走らせる努力がそこにはある。

サスペンションはビルシュタインのB16クラブスポーツを用いている。ユニークな点はビルシュタインとの共同開発でTUVにも認証されたエアリフターだ。純正バンク修理用コンプレッサーを活かした車高調整キットで、オーバーハングが長くリップを擦りやすい9-11にとっては極めて有効なアイテムである。別にコンプレッサーを設ける必要がないために重量増にもならない。

そのほか、カーグラフィックの新作鍛造3ピースホイール「GTR」や、ムービットのセラミックブレーキシステムなど、このクルマの見るべきところは数え切れないほど多い。ホイールと言えば、カーグラフィックはポルシェ用ホイールにスペーサーを入れることはないという。ポルシェを中心に設計開発するのが、彼らのこだわりでもあるのだ。



チューナーGPスペックのパワーキットは、ECUのアップグレードやレーシングマニホールド、スポーツエキゾースト(25psアップ)、スポーツキャタライザー、インタークプレナム、スポーツエアフィルターなどで構成される。エンジンルームはK&N製ラムチューンチャーが目立つ程度で、華美を好まないカーグラフィックらしい仕上がり。



純正のバンク修理用コンプレッサーを使用したエアリフターを装備。ビルシュタインB16クラブスポーツと組み合わせ、リモコン操作も可能だ。スポーツ性能を重視するカーグラフィックは、日常性を高めつつ重量増を回避することに成功している。

TECHNICAL DATA

●パワーキット「チューナーGPスペック」 ECUアップグレード/レーシングマニホールド/スポーツエキゾースト(25hp & 30Nmアップ) /スポーツキャタライザー(サウンドバージョン) /テールパイプ4×80mmラウンド/インタークプレナム/スポーツエアフィルター;以上すべて価格ASK ●エキステリア カーボンフロントリップスポイラー(+10kgダウンフォース):41万円/カーボンアミラー:29万円/カーボンリヤウイング:58万円 ●サスペンション エアリフトwithビルシュタインB16クラブスポーツwith PASM(−15~35mmダウン):79万円 ●Mov itセラミックブレーキシステム ①380mm6ポッド:240万円/②380mm4ポッド:225万円 ●ホイール ①GTR 9.0×20 ET50:33万円/②GTR12.0×20 ET51:37万円/RDKキット:オープン価格/センターロック:1万8000円 ●インテリア ベダルセット:4万1000円/フットレスト:2万2000円



装着されるミシユラン・パイロットスポーツ2などのマッピングも良好だ。静かに流せば高級GTカー、ひとたびアクセルを踏めば異次元の加速力を見せるレーシングカーに豹変する、その二面性がまたカーグラフィックらしさなのだを感じる。

ポルシェは、メーカー自身が随時スペシャルなグレードを提供するうえ、老舗チューナーも多いことから、チューニングの面ではなかなか敷居の高い存在だった。しかし、コックピットとドイツで鍛え、己のポリシーと開発能力を持って世界へと羽ばたくカーグラフィックは、その敷居を克服したポルシェチューナーだ。ポルシェ用に限らず様々なパーツが、今後も続々と導入される予定だといふから、カーグラフィックの未来を注意深く見つめていきたい。



ハイエンドカーからスーパースポーツまで手掛けるヴァイタミンの手により、総額200万円を遙かに超えるBEWITHなどのオーディオシステムをインストール。ドライブの楽しさも演出する。

さて、全方位にわたってスペシャルなパーツで埋め尽くされたこのポルシェだが、実際はガチガチのチューニングカーではなく、街乗りでは思いのほか快適に走れる。低回転から徐々に過給が始まるようなターボのセッティングや、路面を掴んで離さないようなロードホールディング能力など、とてもユーザーフレンドリーに感じる。荒れた路面であつても20インチを感じさせないほど、ピタリと車体が安定するのは驚く。





# Cargraphic GT RSC 3.6

## 最強の具現体。

ホッケンハイムで毎年開催されるチューナーグランプリ。ヨーロッパ中のチューナーが集い、覇を争うこのイベントで、3連覇の偉業を成し遂げたのがカーグラフィックの911ターボだ。他を寄せつけない圧倒的な強さを魅せた彼らのプロダクトが、ついにここ日本のストリートに姿を現した。



REPORT ■ 中三川大地 (Daichi Nakamigawa)  
PHOTO ■ 市 健治 (Kenji Ichi)

ドイツにカーグラフィックという職人集団がいる。欧州製ハイエンドカーを中心に、レース譲りの技術を存分に注ぎ込んだ硬派なバーツやコンプリートカーを送り出す彼らが、日本での活動にも積極的に乗り出した。そして2009年、日本でのインポーターを務めるヴァイタミンがプロデュースしたボルシエ997ターボベースの「GT RSC 3.6」がここに完成した。

このクルマ、実はドイツ・ホッケンハイムリンクで開催されるチューナーグランプリのターボクラスに参戦したものとほぼ同一仕様だという。カーグラフィックはボルシエで育ち、その核は今もボルシエにある。ではその中身を紐解いていこう。

パワーレインの基本構成は、吸排気モディファイおよびECUアップグレード。排気系はレーシングマニホールド、スポーツエキゾースト及びキャタライザー、テールパイプ

