

スペシャルカーズ

モーターファン別冊 平成22年3月26日発行

Special cars

Tuning & Dress-up Car Magazine

2010 No.8 定価 780Yen

Top of Desire

名門チューナー対決!

[チューンドGT2バトル] テックアート × 9ff × スポーテック
[最強のX6決定戦!] ACシュニッツァー × ハルトゲ

Tuned Sports Battle!!

新たな脅威。

[新時代のスピードスター] 9ffケイマン × ACS 3シリーズ
[スポーツ・アウトディの新境地] AVUS TT RS × MTM TT RS
[335でM3を超える!] RIEGER 335 × BMW M3

FSW ATTACK!!

実測、最新チューンド。

[全開の理想と現実] カーグラフィックGT RSC 3.6 × G-POWER M3
× レーシングダイナミクス RS46



東京オートサロン2010
with NAPAC

トレンドの流れを読む。

[アートの価値観] SPカーズ・ブースを彩った華たち。
[完全レポート] オートサロン、復活の全貌。

巻頭グラビア
レーシングダイナミクスRS46

SEDAN SPEED
Nowack M5
EDO C63AMG × MKB C63AMG

SUV IMPACT
カイエン × レンジローバー × グランドチェロキー

Special Test 最新911メイク

cargraphic®

"Racing performance
for daily driving"

You can install Airlift kit to
OE suspension and BILSTEIN for
Porsche 911/GT2/GT3/
Boxster/Cayman
(986/987/996/997)
Audi R8 and
Ferrari F430
are coming soon



airlift kit lifts
front of car
up to **55mm**
at the wheel
(72mm at
spoilerlip)



Walter Rohrl



For Japan  please contact **VITAMIN** Phone: 0798-68-5551 • www.cargraphic.jp



4-18 Ashihara-cho Nishinomiya-city Hyogo 662-0842 Japan カーグラフィック日本総代理店 詳しい情報はWebサイト、お電話にてお問い合わせください

さらなるスピードを求め開発された
最新のコンプリートスポーツマシン。
類稀なその性能を100%引き出すのなら
やはりサーキットという舞台が相応しい。
チューニング界にその名を轟かす
3社の欧州有力チューナー！
コンマ1秒を競い合う極限のバトルで、
それぞれのプライドがぶつかり合う！



RACING
DYNAMICS **RS46**

G-POWER **M3**

トップスチ 上ポ 流ー 決ツ 戦戦 !!

in **FUJI SPEEDWAY**

REPORT ● 桂 伸一 (Shinichi Katsumi)

PHOTO ● 小宮岩男 (Iwano Komiyama/GZM) / 服部真哉 (Shinji Hamada) / 小林邦典 (Kenji Kobayashi)



CIRCUIT TRIAL!!

● TEST DATA

DATE: 22th JANUARY 2010

WEATHER: SUNNY

CONDITION: DRY

CARGRAPHIC GT RSC 3.6



の前後クリップバランスを発揮して旋回姿勢を安定させる。しかも舵角で追い込むほうがよりクリップが効く。つまりステアリングを切り込む量を増やしてもアンダーステアにならずにスムーズに旋回するため、コーナーリングスピードを高く保つことができるのだ。100Rなどで進入スピードが高過ぎた場合は、躊躇することなくアクセルオフ。そうすると姿勢を修正するのに丁度いいタックインを起こす。911ターボならでは限界の高さの証明だ。

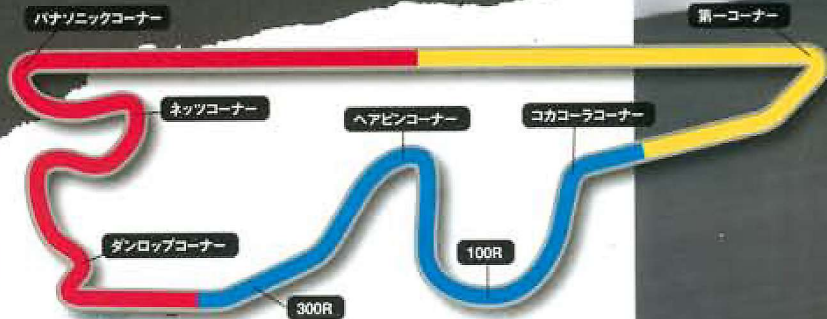
911ならではの美点がオンロードタイヤで成し得たことは珍しい。このモンスター級エンジンシブベックでレーシングでなくセミスリックでもないロードカーのタイヤのまま、サーキットを攻めタイム計測を行うことは実際難しい話なのだ。

タイプトロをDレンジのままスムーズに変速ができたのなら、あるいはMTでシフト操作できたなら、一体タイムをどこまで短縮できただろうか。と興味は尽きない。そのスタイルング、快適性、そして走り。トータルバランスが高次元で融合したカーグラフィック、恐るべし。

CAR GRAPHIC GT RSC 3.6



パワーレインの基本構成は、吸排気のアップグレードとECUチューニング。排気側はエキマニからテールパイプまでフルエキゾーストシステムが構築されており、その最高出力は800psとなっている。サスペンションにはビルシュタインと共同開発されたエアリフターを搭載。段差乗り越え時などに車高を上昇させることが可能で、またインテリアには豪華なオーディオが組み込まれるなど、快適性も追求した仕様となっている。



RESULT

Sec.1	25.222秒
Sec.2	38.217秒
Sec.3	55.926秒
TOP SPEED	261.13km/h
瞬間最大G (横)	1.369G
(加速)	0.596G
(減速)	1.132G

TECHNICAL DATA

■ PERFORMANCE	最高出力 600ps 最大トルク 52.0kgm
■ POWERTRAIN	TURBO 5速マニュアル 6速マニュアル レーシングマニコールト インタークォリフィカム / スポーツエアフィルター / スポーツエキゾースト (+50kg) / スポーツキャタライザー / テールパイプ (4-85-77mm口径)
■ EXHAUST	サスペンション: エアリフターwithビルシュタイン816クラスポーツwith PASM / キーホル / カーグラフィックGT3 (F200-80) 19.25x11.0J / タイヤ: ミシュランパイロットスポーツPSD (F 245/30 20 R 325/25 20) / ブレーキ: Motulセラミックブレーキシステム (F 320mm fpr R 280mm 4pot)
■ CHASSIS	カーボンリブスゴイラー (ダウンフォース+10kg) / カーボンアミラー / カーボンリゼイリング
■ EXTERIOR	パナソニック / オーディオシステム
■ INTERIOR	

BEST LAP

1分59秒365

ドイツのチューナーGPで3連覇を成し遂げたカークグラフィック。実は個人的にこのチューナーに関する知識を持っていなかったのだが、この書体どこで見覚えがある、と思って頭を巡らせた。ドイツ……チューナー……レース？ んっ……？ ああ、そうか、ニュル。だ、昨年、09年のニュルブルクリンク24時間レースに出場してはいたではないか。それも参加程度ではない。激戦のSP9クラス10位。総合でも16位に入賞する実力の持ち主だ。当方はアストンマーティン・ワークスとして出場していたが、恐らくはプチ抜かれていたのだ。ろう。そういう本物の実力の持ち主だからチューナーGPでの3連覇も納得。過酷なニュルの状況下からすれば、バワフルであつても扱いやすいロードカーを仕上げるなど進作ないはずだ。

カークグラフィックGT RSC3・6は91ターボをベースに、エンジンの吸排気系、ECUプログラムなどをアップグレード。結果として600psの出力と82・6kgmのトルクを誇る強心臓に仕上げられている。こちらの車両のトランスミッションはタイプトロニックATとなっており、イージードライブながらニュル仕込みの強烈なパフォーマンスを味わうことができる仕様だ。それにしてもこのレーシーなルックス。ブラックボディにイエローのコントラストで映えるストライプをあえてレッドパターンとして配したファッションセンスに拍手喝采。サポート企業、関連各社のロゴをイエローで統一したカスタムカーらしい仕上がりに目を奪われる。インテリアはベージュの総レザー張り。内外装だけを見ると、走りよりもドレスアップ重視か？という仕上がりだが、アクセルを踏み込んだ瞬間に

劇的な変貌を遂げる。

アクセル操作に瞬時に応答するレスポンスはボルシェならぬのだが、その盛り上がり半端じゃない。しかもATなので、やはりターボトルクが尋常ではない。コース占有時間の関係で走行はわずか3ラップのみだったが、試つて、タイプトロニックをマニュアル操作してしまつた。過去の経験を忘れてついシフトレバーをMモードに倒し、ステアリング上の操作し難い例のスイッチでシフトアップ/ダウンを繰り返したのだ。上限は6800rpmだが、それを超えてレブカットを働かせると、アップ操作を行つても即座に応じられない。シフトアップ時の大幅なロスがタイムに影響している事は間違いない。タイプトロニックはDレンジでお任せシフトアップが効率率なのだ。

ストレートの最高速は261km/hで、結論からいふとこの日のテスト車両の中で最速をマークした。4WD故の高速直進安定性と、セラミックブレーキ(「Mövieler」製)ならではの路面に喰い込むような制動力を持つから、第一コーナーとダン

CIRCUIT TRIAL!!

ロップコーナーへのブレーキキングは毎ラップ奥へ奥へと開始ポイントをズラすほど攻め込んだ。温度が上がると効き味を増すセラミックブレーキの威力である。

さらに驚きは操縦性だった。路面温度は相変わらず低いまま。4WDの場合コーナーを攻めることはワケないのだが、スピンしない、スピンしにくいという安心感があつて、つい攻め過ぎてアンダー&オーバーステアを繰り返してしまふ。ところがフロントの車高を瞬時にアップする機能を持つビルシユタイン・サス(「その開発テストをボルシェそのものといえるハルター・ロールが行つ」と、日本未導入サイズを履くミシユラン・バイロットスポーツ2が抜群

王者の プライド。

ドイツで開催されるチューナーGPで3連覇を成し遂げたボルシェチューナーの雄、カークグラフィック。彼らが公道に送り込むターボベースのマシン、GT RSC3・6はスピードだけではなく、快適性も追求した一台だ。その120%本気の走りを聞き放つ。



ツブタイムを確認しながら呟いた。
「なかなかのタイムが出てるね。正直に言っちゃおうと期待していた数字には届かなかったけれど、この状況では各車立派な結果を残していると思いますよ」

当日は曇もバラついたほどの低い気温で、肝心のタイヤ温度が極めて上がり難い状況。なおかつ短いコース占有時間で3台のマシンをテストしなくてはならないため、周回を重ねてタイヤを暖めるだけの時間もなかったのだ。ましてやこの日走行したのは500mを軽くオーバーするハイパワーマシンばかり。100%のグリップを發揮できないマシンにとつて、そのビッグパワーは逆に仇となりラップタイムに影響を与えてしまう。さらには3台ともサーキットを本気で攻めるために開発されたのではなく、あくまでストリートマシンである。例えば公道で能力を發揮しようとしても、そのままのセッティングで通用してしまうほど富士スピードウェイは甘くない。

桂氏にこの日、ドライブした最新のチューニングカーの感想を訊くと、印象的な答えが返ってきた。

「チューニングも時代が変わったね。凄まじい進化を遂げているよ」

ひと昔前、チューニングはもつと極端なものが多かった。クルマのある部分に手を加えるとその箇所は改善される反面、必ず他のパートに悪影響がでてしまう。例えば、エンジン出力をあげると車速が向上し、その分相対的にブレーキがブアになっ

てしまふ、の如く。つまり車両全体のバランスが崩れてしまうのだ。しかし、最先端のチューンドモデルはそうじゃない。

「加速、減速、コーナリング、一連の動作のバランスが完璧に取れている。そのうちのどれかが突出しているわけでもなく不足もない。ベースとなるクルマの性能の向上も要因のひとつだけど、チューナーの技術力の進歩も大きいはず。3台に乗って共通して感じたのはその部分だね」

この日、コース端で一部始終を目撃し印象的だったのは、やはりRS46がストリートでノーマルのM3セダン突き放した瞬間だ。その性能差は本物で、これぞチューニングの醍醐味だと改めて素直にカッコイイと思えた。しかし数字とは無慈悲なものである。カーグラフィック1分59秒365、Gパワー2分01秒884、レーシングダイナミクス2分05秒976。勝負は時の運とはまさにその通りで、これらの数字も当日の様々な要素が複雑に絡み合った結果、記録されたものである。しかし結局はこのラップタイムがすべてを決してしまうのだ。

今回、このテストで悔しい思いをした者は次回の挑戦に向け問題点を改善してリベンジを目指すのだろう。そして当然、勝者はその座を守るため己の技術のさらなる鍛錬に励むはずだ。そのようにしてお互いが切磋琢磨し、日本国内のチューニングシーンが次のレベルへと進化を遂げることは間違いない。スピードの境界に挑む勇敢な挑戦者達に、これからも期待したい。



CARGRAPHIC DT RSC 3.6
Final Result
1分59秒365



G-POWER M3
Final Result
2分01秒884



RACING DYNAMICS RS46
Final Result
2分05秒976

CIRCUIT TRIAL!!

総括

TEXT ● 遠山宜秀 (Northside Tohyama)

未踏への 挑戦。

ピットウォールから身を乗り出し、最終コーナーへと目をやる。ストレートの道が先、ゆらゆらと震むヘッドライトの光源が徐々に大きくなりながらこちらへと向かってくる。少しずつ音量を増し迫ってくる甲高いエキゾーストノート。次の瞬間、マシンは空気を切り裂くノイズを轟かせながらストレートを駆け抜けていった。

めたチューント・スポーツは、当然ながら停車しそこに佇む姿だけでも十分に絵になる。しかし、やはりその美しさはサーキットという舞台でこそ最大限に際立つのだと思う。コンマ一秒を競い駆け抜ける姿こそがスポーツカーの本来の姿であり、そこには見るものの心にストレートに響くアツい魂が宿っている。すべてのタイムアタックを終えコクピットから降りてきたドライバーの桂氏が、モニターに表示されたラ

