

Tuning & Dress-up Car Magazine

Special cars

[スペシャルカーズ] Produced by

GENROO

2009 No.5 定価 840Yen

ゲルマン サルーンの咆哮

Tuned Mercedes-Benz E-class & BMW 7series

早くも出揃った最新ドイツ製
チューンド・サルーンに
ドイツと日本で速攻試乗!

[メルセデス・ベンツEクラス]
ブラバス/カールソン/ロリンザー/AMG
[BMW7シリーズ]
ACシュニッツァー/ハーマン

迫力のサウンドと
走りを収録!
特別付録DVD



最新マフラー大図鑑

どかがすごいのか? 人気マフラーの
こだわりポイントに迫る!
サウンドと走りを収めたDVDも
付属した決定版!



SUVパラノイア

MINIの ドレスアップ& チューニング大作戦

Let's 0-400m パラダイス!

総勢13台! 単純明快
誰でも楽しめるゼロヨンで
あのマシンの速さをcheck!

ACシュニッツァーACS3ターボ & レーシングダイナミクスR35 biturbo
Jファクトリー・ボルシェ ケイマンS & H-SPORT・アウディTT
HASHIMOTO CORPORATION MINI &
ディーマークゴルフGTI & スタディAG BMW135i
チェックショップM5 & ファーストC63AMG
アドバンスオート・コルベットC6 & ヴァイタミン・ボルシェ911ターボ &
ブルーフレーム・マスタングエレノア & ASIフェラーリF430

cargraphic



Cargraphic got both 1st & 2nd



GTR Wheel



Airlift Bilstein Suspension



Power Up Kit

For Japan



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

Graphitic®



places in Tuner Grandprix 2009



for 997 Turbo



Final Silencer for 997 GT3/RS



IS ONE Wheel

VITAMIN

4-18 Ashihara-cho Nishinomiy-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



Special cars

PHOTO ● 齋藤 正 (Tadashi Saito) / 平野 陽 (Akio Hirano) / 市 健治 (Kenji Ichi)



日本全国の有力チューナー集結!
チューンドマシン13台の120%全力疾走!!

GRAND PRIX

“クルマは走ってこそ”——創刊以来そう提唱してきた、Special cars。
しかし、いくら撮影でクルマを走らせようとも
それぞれ100%の力を引き出すことは状況的に不可能に近い。
「最新のチューンドマシンの本当の力を見たい」、そんな想いに駆られ、
今回は飛行場滑走路を閉鎖し0-400mタイムトライアルを実施した。
日本全国から集まった最新&最強チューニングマシン13台の、
本気のパフォーマンスと、そのアツい走りをご覧いただきたい。



Special cars GRAND PRIX

イムをそれぞれ厳密に比較して、コッチが優れている、アッチは劣っている。などと端的に白黒をつけることは意味を成さないことをまずはご理解いただきたい。あくまでひとつのお祭りイベントのページとして楽しんでいただければ幸いです。

午前10時過ぎ。関係者控え室にて「雨待ち」を開始してから、もう二時間は過ぎたのだろうか。最初は華麗なトークで場を持たせることに苦心した撮影スタッフもさすがに話題、体力が底をつき、静まり返った室内には雨が降りしきる音がむなく響いている。「撮影キャンセル!?」などというヒソヒソ話が関係者の中で飛び交う中、そんな光景を見かねた参加者のひとりが勢い良く言葉を発した。

危険と背中合わせ。雨のゼロヨン、フル加速。

のスイッチがONになった音が確かに聞こえた。「よしイキますかッ」、そう気合いを入れ立ち上がり、各ドライバーはクルマへと向かった。

この日のタイムアタックドライバーは各車両を持ち込んだショップ＆メーカーのスタッフ、または車両オーナーが担当し、それぞれ2回の計測を実施。誌面中ではベストタイムを記載した。路面は言うまでもなくフルウェットで、箇所によっては水溜り……いや、池とも呼びたくなるような部分も見受けられる。そんな中でゼロヨンフル加速。計測器のテストを兼ねた最初のテスト走行を眺めていると、スタートではもち

ろんのことながら、各ギアの変速タイミングでも容赦なくタイヤが空転し、挙動が乱れているのが過巻きに観ているも伝わってくる。ドライ状況であれば11秒〜12秒台を記録するようなスポーツカーでさえも、さすがにテスト走行でのタイムは14秒〜15秒台という結果。全体的にドライ時の2〜3割り落ちのタイムとなっ

てしまっている印象だろうか。しかし、冷たい雨に打たれても、少々危険であっても、ひと度ステアリングを握ればドライバーは全員本気モード。さて、雨の中のスペシャルカーズ・グランプリ、いよいよ幕開けである。

ENTRIES

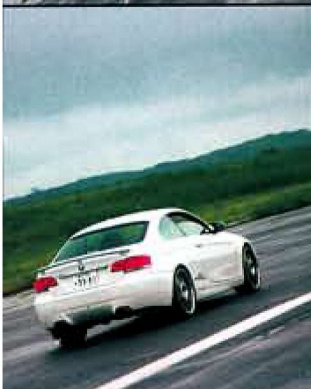
TRIAL ① [BMW 3 Series]
AC SCHNITZER ACS3 Turbo
RACING DYNAMICS R35 Biturbo

TRIAL ② [Sport Models]
J Factory Cayman S
H-SPORT TT

TRIAL ③ [Compact Models]
HASHIMOTO CORPORATION MINI
Dee Mark GOLF
STUDIE 135i

TRIAL ④ [High-Performance Sedans]
CHECK SHOP M5
First C63 AMG

TRIAL ⑤ [Super Sports]
VITAMIN 911 TURBO
ASI F430
BLUE FRAME MUSTANG ELEANOR
ADVANCE CORVETTE Z06





「明日 日の北関東は曇り。午後とこ
ろにより雨が降るでしょう」
前日にテレビでチェックしたそん
な天気予報は見事なまでにハズれ、
どす黒い雲に覆われた空からは早朝
より大粒の雨が落ちてきている。時
は7月上旬、梅雨のど真ん中ともい
える時季だから当然といえば当然で
はあるのだが……。

この日の撮影現場となる茨城県の
某飛行場には、すでに全国から集ま
った下派手なチューンドマシンが整
列している。なかなかお目にかかれ
ないこんなゴージャスな光景、晴天
であれば携帯電話をポケットから取
り出し記念写真を一枚、といきたい
場面ではあるが、降りしきる雨の中
では傘をさすのがやっととでまったく
それどころではない。

自動車雑誌を作っている編集者で
あれば、誰しもが、梅雨にやるべき
ではない種類の企画があることく
らいは知っているだろう。青い空の
下で幌を開けてクルマを走らせるオ
ープンカー特集しかり、一堂にクル
マを集めてゼロヨンタイムを計測す
るような特集しかり。雨では撮影が
困難になるこれらの企画を、わざわざ
梅雨の季節にやろうなんていうの
はまさに自殺行為に等しいのだ。

しかし今回、編集部は勇敢（迷惑
?）にもそれを承知の上で、一大ゼ
ロヨン特集を企画した。創刊以来、
クルマの原点である「走り」に回帰
し、ドレスアップだけにとどまらな
い走りの楽しさを提唱してきたスベ
シャルカーズ。ゼロヨン特集は撮影
用の試走ではとうとう再現できな
い、チューンドマシンの本気の走り
を読者に見て頂く為の渾身の企画。
「この時季になぜ?」という誹謗中
傷も聞こえてきそうではあるが、例
え雨に降られる危険性はあったとし
ても一号でも早く実現したい、そん
な編集部の高い気持ちの表れなの
だ。（なんだかんだ言ってもこうい
う時は晴れてくれるもんでしょ、と
いう希望的観測が頭にあったのも事
実ではありますが……）

という訳で、日本全国の有力チュ

0-400m TIME TRIAL in HEAVY WET!!

TEXT ● 遠山宜秀 (Norihide Tohyama)

「ナーに協力を要請し、結果として
13台のマシンが撮影現場に集結し
た。ここではまず、今回のレギュレ
ーションについて説明しておこう。
とはいっても第一回大会というこ
ともあり、基本的に車種制限や細か
なレギュレーションはないようなも
の。必要条件はただひとつ、「カッ
コよくて速いストリート仕様のチュ
ーンドマシンであること」、それだ
けである。だからして、持ち込む車
種によって当然有利不利が生じる
し、各クルマごとに装着タイヤもチ
ューニング内容も大幅に異なってい
る。そのためこの日のゼロヨンのタ





カーグラフィックは、ボルシエフリークなら見逃すことのできない、本国ドイツのチューナーだ。特に彼らが生み出すボルシエの速さには定評がある。そんなカーグラフィック製のマフラーは、やはり機能の追及が最大の目的。排気効率の徹底的な向上を図り、今回の取材車である997ターボの場合だと、ノーマルに比べて25ps、30Nmのアップが図られていて、バックブレスシャワーも約50%削減されているという。性能の向上だけでなく、官能的に響く



エキマニ（41万円）とマフラーとを交換することで、高回転の伸びが向上し、サウンドも明らかに軽快なものとなっている。

実績が語る確かな性能
豊富な選択肢で好みの1本を

Cargraphic

カーグラフィック

スポーツエグゾースト

82万円(997ターボ用
スポーツキャタライザー込み)

LINE-UP

- Porsche
911 (1965-)/924/944/928/カイエン/ボクスター/カレラGT etc.
 - Audi
A2/A3/A4/A5/A6/A8/TT/07 etc.
 - BMW
E36/E46/E90/E63/Z4/Z5 etc.
- ※そのほか多数ラインナップあり



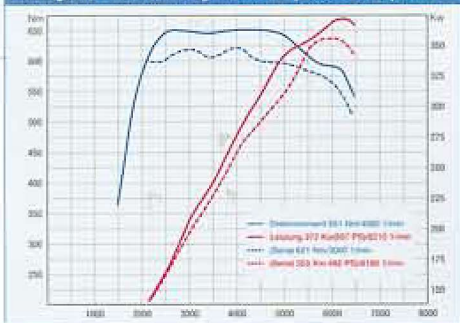
↓ステンレス製の美しい仕上がり。ドイツのクラフトマンシップを感じる。



テールは80mm×4のラウンドタイプ。997ターボは他に88×77mm×4のオーバルタイプも選ぶことができる。

サウンド、そして美しいマフラー本体の仕上がりも、造り手のこだわりを感じる部分だ。
また大きな特徴としては、音量が純正同等、スポーツサウンド、スリーパーサウンドと3種類も用意されていることだ。好みや使用状況によって、ユーザーは好きな仕様を選ぶことができる。しかも純正同等とスポーツサウンドならば欧州のTÜV規格もパスしているので、日本の車検はもちろん、どこの国でも音量が問題となることはないという。
選べるのは音量だけでなく、テール形状もいろいろと用意されている。NAのカレラなら5種類、ボクスター&ケイマンなら10種類ものテールパイプが用意されている。
またおよそボルシエと名がつくモデルであれば、ほぼカバーしているというラインナップの豊富さも、注目だ。正規輸入元であるヴァイタミンの音野氏によれば「ナローからカレラGTまで」ということだが、それも決して大げさではなく、911

Leistungskit / Powerkit / Kit augmentation de puissance / für p97 Turbo



スポーツエグゾーストを装着した状態で、ノーマルの997ターボとパワー比較を行なったグラフ。パワー、トルクともに全域で向上し、ピークでは25ps、30Nmのアップを実現した。

エアロ、サスペンション、ホイールなどすべてカーグラフィック。今月号の0-400mチャレンジ企画で見事トップタイムをマークした。



以外のボクスターやケイマンはもちろん、カイエンや968、928、924といった古いFRモデル用までラインナップしているのだからすごい。しかもボルシエ以外のメーカーも豊富に用意されている。
今回の997ターボはエキマニも交換しており、これさらに11ps、12Nmのパワーアップを実現するという。エキマニからリヤマフラーまで、トータルで排気を考えるのが、カーグラフィック流なのだ。



TIME 13.98 sec.

VITAMIN 911 TURBO



ECU、ラムチューージャー、インタークプレナム、キャタライザーなど充実のメイクが施されたターボユニット。



cargraphicの最新エアリフト機構付きサスを装着。イエローのラインが印象的な20インチ鍛造ホイールはcargraphic GTRで、セラミックブレーキは抜群の制動力を発揮。

VITAMINの997ターボは、快速性を損なわないまま「走る」「曲がる」「止まる」といった基本性能を大幅にアップさせている。足まわりはビルシュタインダンパーにPASM対応のエアリフト機構がセットされる最新cargraphic製キット。車高を20mmの幅で自在に変更でき、車高設定による前後バランスの調整や、下まわりを揺りそうときに役立つ、エクステリアやエキゾースト、ホイールも買戻剛性にパフォーマンスを高めるcargraphic製だ。

ヴェ アイタミンの911ターボはタイプトロニックS。4WDの安心感にイージーさも加わり、躊躇なくアクセルを踏み込んでいった。タイプトロニックSだからといって侮ってはいけない。911ターボは6速MTよりこの5速トルコンATのほうが0-100km/h加速は0.2秒速いのだ。スタート時に左足ブレーキで止めておきつつアクセルを踏むとクックとブーストをかけるし、電子制御式マルチプレートクラッチ4WDなどとの連携も巧み。ヘビータレットの中でも、その

その加速はまるでロケット、ヘビータレット最強マシン!

実力はいかんと発揮され、驚愕の速さをサラリと披露してみせた。

4WDのダッシュ力は、とくに走り始めが圧倒的で、タイプトロニックSはシフトチェンジもスムーズかつ素早く、全く加速が途切れない。ノーマルよりもさらにトルクフルなエンジンを持って余さず、すべてを加速にいかしている。ドライバーは不必要な緊張感を強いられることはないが、だが気がつけば途方もない速度に達している、という具合だ。リヤに325/25ZR20という超扁平タイヤを履いているが、接地性

EQUIPMENT

POWER TRAIN	Weather ECUチューン/K&Nラムチューージャー/インタークプレナム、スポーツエキゾースト、スポーツキャタライザー、テールパイプ、レーシングマニフォールド(すべてCargraphic製)
CHASSIS	サスペンション=Cargraphic ARL1 with Elexon B16 (Dubspot)/ホイール=cargraphic GTR (F)20x9.0J (R)20x12.0J / タイヤ=Michelin Pilot Sport PS2 (F)245/20-20 (R)325/25-20 / ブレーキ=Mov'sセラミックブレーキ (F)380mm (R)380mm (4pot)
EXTERIOR	カーボントップスポイラー、カーボンアミラー、カーボンリヤウイング(すべてCargraphic製)/ライト類=Ballot
INTERIOR	Cargraphicペダルセット/オーディオシステム (B&W, Panasonic など)

問い合わせ/ヴァイタミン
☎0798-68-5551 <http://vjpn.com>

大型のカーボンウィングはcargraphic製。純正同様にスピードの上昇にもとれない自動引上げする。



視認できるよう扉にセットされたECUボックス。ウェッターアウワーのECUチューンが施されたことを主張。

マフラーもマニフォールドからすべてcargraphicに変更されている。これだけで25hp/30Nmアップするという。



ADVANCE AUTO CORVETTE Z06

TIME **15.16** sec.

VITAMIN 911 TURBO

TIME **13.98** sec.



永

速のライバル、フェラーリ vs
ボルシェに、アメリカ勢のコ
ルベット、マスタングと豪華な顔ぶ
れが揃ったスポーツカー・クラ
ス。各車、異様なまでの迫力だが、
恨めしいのは土砂降りとなった天候
だった。

世界最高峰のスポーツカーに
チューニングを施したモンスター
たち。公道ではとても実力を発揮でき
ないから飛行場の滑走路を借り切っ
て存分に味わうつもりだったのに、
この状況では真っ直ぐ走れるかどう
かも怪しい。

そんな中で、唯一安心して見てい
られたのが911ターボ。強大なエ
ンジンに4WDを組み合わせ、量産
モデルとしては最速の加速を誇る。
シャシーはエンジンよりも速く……
というのはメルセデスの言葉だが、
ドイツ勢にはそういった思想がある
よつた。これなら雨のアウトバー
ンでも、アウディに煽られなくて済む
だろう。

だが、その他の3台もコールドス
タート時こそ様子見といった感じだ
つたものの、計測時には足元をすく
われながらも凄まじいパワーをフル
に発揮。思うようにトラクションが
かからないこともあったが、スーパ
ースポーツだけがもつ独特のオーラ
を放っていた。

TRIAL 5 [Super Sports]

OVER 500ps!!

「雨の最強」決定戦。

圧倒的パワーを誇るモンスターチューンドマシン。
この4台の、ヘビーウェット・ゼロヨン加速は
まさに“猛獣使い”そのものだ。
スリッピーな路面でいかにしてその強大なパワーを操るか。
トラクション性能と安定性が、勝負のカギを握る。

TEXT▶石井昌道(Masumichi Ishii) 車両解説▶真鍋裕行(Hiroynki Matube)

ASI F430

TIME 14.23 sec.

BLUE FLAME
MUSTANG
ELENOR

TIME 15.05 sec.

Epilogue

Special cars GRAND PRIX

TEXT ● 遠山宣秀 (Norihide Tokyama)



フル加速の後先。

結局この日は雨が降ったり止んだり、理想的な状況でタイムを計測できる機会は一度もなかったのが残念だった。各車のタイムを総合的に見ると、当然ながらビッグパワーなクルマほどホイールスピンによるタイムの落ち込みが激しく、結果的に多くのタイムが15秒前後のレベルに集中してしまった印象がある。

しかし、例えば雨であったとしても現場がかなり盛り上がりつつあったのは事実である。やはり全開で駆けるクルマはカッコイイし、そのエキゾーストノットは魂を強く揺さぶる。でもだからといって、雨の中皆で頑張ってる楽しかった。やっぱり走ることは良いことだ。などというありがちな結論で、この最後の原稿をまとめるつもりは毛頭ない。

撮影前に、とあるショップの代表が語った印象的な言葉がある。編集部スタッフが「タイムなんか気にせず楽しませよう」と声を掛けたと

き返ってきた答えだ。「でも、本気でやるからこそ楽しいんだよね」

まさにその通りだ。確かに今回の企画意図はストイックな競技としてはなく、ひとつの楽しみ方の提案としてゼロヨンを実施した。しかしここに集まったのは日本全国に名を轟かす有力チューナーばかりだ。自身の仕事に気高きプライドを持つのは当然で、例え口には出さずともこの日の出走リストの他の名にガチン

コのリバルがいたであろう。中にはタイムで遅れを取ってしまった悔しい思いをした者も少なからずいたはずだ。しかし、それで良いのだと思う。負けた者は次回のリベンジを誓いまたチューニングの道を切磋琢磨する。勝った者は次回も栄冠を死守するためにさらなる努力を重ねる。そんな風にして日本国内のチューニングシーンはさらなる前進を遂げるはずだ。

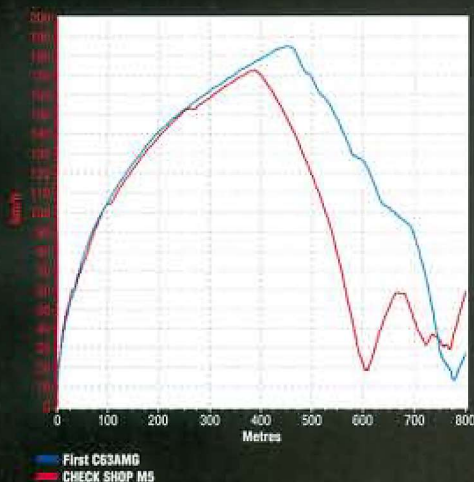
第一回スペシャルカーズ・グランプリはゼロヨンというカタチを取ったが、今後はサーキットなどあらゆる「走り」を提案していくつもりだ。そして、各チューナーのさらなる「本気」を見ていきたいと思う。

RESULT タイム計測 ● アネブル <http://www.enable-jp.com>

カテゴリー	マシン	0-400mタイム	ゴール地点速度	0-100km/h加速
3series	AC SCHNITZER ACS3 Turbo	14.99 sec.	162.42 km/h	7.12 sec.
	RACING DYNAMICS R35 Biturbo	15.09 sec.	155.75 km/h	6.90 sec.
Sport Models	J Factory Cayman S	14.72 sec.	164.14 km/h	6.62 sec.
	H-SPORT TT	14.59 sec.	161.77 km/h	6.27 sec.
Compact Models	HASHIMOTO CORPORATION MINI COOPER S	16.09 sec.	148.77 km/h	8.53 sec.
	Dee Mark GOLF GTI	15.50 sec.	160.09 km/h	7.55 sec.
	STUDIE 135i	14.42 sec.	170.93 km/h	6.43 sec.
High Performance Sedans	First C63 AMG	14.19 sec.	179.11 km/h	6.73 sec.
	CHECK SHOP M5	14.38 sec.	170.44 km/h	6.47 sec.
Super Sports	ADVANCE AUTO CORVETTE Z06	15.16 sec.	188.37 km/h	7.57 sec.
	VITAMIN 911 TURBO	13.98 sec.	186.57 km/h	6.01 sec.
	ASI F430	14.23 sec.	176.12 km/h	6.31 sec.
	BLUE FLAME MUSTANG ELENOR	15.05 sec.	163.62 km/h	7.19 sec.

※ヘビーウェット路面での計測のため、スタート時のホイールスピンによるロスが計測タイムに含まれておりません。

TRIAL 4 [High Performance Sedans]



加速曲線に現れる、ATとSMGの僅かな差

C63 AMGとM5という、ともに500psを発揮する高性能セダンの真っ向勝負。ほぼ互角の加速性能を見せていることがグラフの伸びから確認できるが、SMGを積むM5はシフトアップの都度、加速力をロス。結果として、一切加速ロスのないトルコンATを搭載するC63に比べると高速の伸びの差がついてしまった。最終的には0.19秒のタイム差となっているが、M5は400m地点の少し手前でアクセルを緩めてしまっていることもあり、踏み切っていたらもう少し結果は拮抗していただろう。ちなみに、400mの通過速度は、C63 AMGが179.11km/h、M5が170.44km/h。

RUNNING DATA & DRIVER'S VOICE

02

解説●真鍋裕行 (Hiroyuki Manabe)

データ集計●アネブル <http://www.enable-jp.com>

※ウェット路面での計測のため、スタート時のホイールスピンによるロスはタイムに反映していません。



CHECK SHOP M5ドライバー 大塚氏

SMGミッションは今後要カスタム?

「走行1回目はトラコン有り、2回目は全オフ。結果的にウェット時はトラコンを使った方が良いみたいです。SMGの変速時のロスは今回発見した新たな弱点、手を加えて改善したいです」

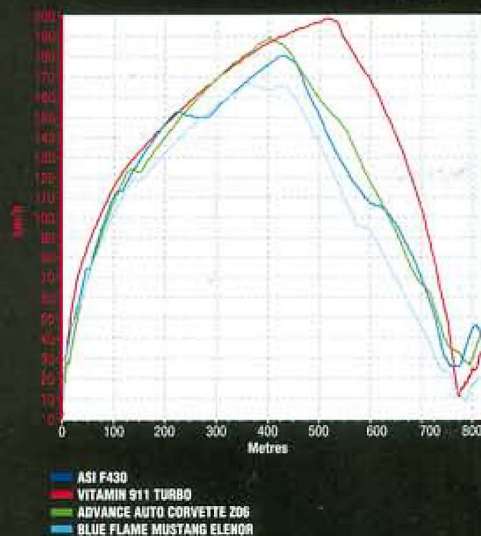


First C63AMGドライバー 加藤氏

次回はトップを狙いますヨ

「スタートでスリップしないように心掛けて走りました。タイムも911ターボに次ぐ内容だったので満足しています。アシのセットもウェット路面に合わせてみたいですね」

TRIAL 5 [Super Sports]



一切乱れない911ターボ。400m最高速度はZ06が記録!

911ターボが4WDの力を発揮し終始抜群の加速をみせる。F430は100km/hまでの加速は911ターボに劣れど、その後の加速は鋭い。ただ200m過ぎに大きなスリップしてしまったのが悔やまれる。これがなければさらに好タイムを記録できただろう。コルベットZ06も同様で後半の加速は4台中でトップ。しかしスタート時のロスを取り戻すことは出来なかった。マスタングエレノアは、余りあるパワーが雨の中で仇となり、残念ながら後半の伸びを欠いた結果となった。400m時の通過速度は、911ターボが186.57km/h、F430が176.12km/h、コルベットZ06が188.37km/h、マスタングエレノアが163.62km/h。



BLUE FLAME MUSTANG ELENORドライバー 高橋氏

雨での猛獣使い、結構快感です!

「スタートに十分注意していましたが、やはりスリップしてしまいました。でもシンプルな足まわりの構造や、電子デバイスがない分、運転がダイレクトで抜群に楽しいですね」



ASI F430ドライバー TAKA氏

途中のスリップが悔やまれます

「普段はサーキットばかりなので、ゼロヨンに慣れていないから性能を発揮できなかったかもしれないですね。でも中間からの伸びは素晴らしい。セッティングの効果が出ています」



ADVANCE AUTO CORVETTE Z06ドライバー 松原氏

高速の伸びは負けません!

「ドライ路面でもタイヤがスリップする程なので、ウェットでコントロールは困難でした。でも、速度がのってきからのノビは他車にはないものを持っているはずですよ」



VITAMIN 911 TURBOドライバー 音野氏

こっそり200km/h目指してました

「優れたトラコン制御、4WDのトルク配分が好結果に繋がったと思います。ゴール後も限界まで引っ張って見ましたが、そこからのフル減速もセラミックブレーキのおかげで安心でした」