

Special cars

[スペシャルカーズ]

Produced by

GENROO

2009 No.4 7

The latest Volkswagen & AUDI

フォルクスワーゲン & アウディ最前線

ABT、PPI、MTMの最新デモカー現地試乗!
シロッコ、ゴルフVI、A5など、今が旬なアウディと
フォルクスワーゲンの最新事情に迫る!

最旬! アメリカン・マッスル!

新型カマロも初上陸! アメリカン・パワーは永遠だ!

アウディTT徹底研究!

スタイリッシュで走りも楽しい!
TTをさらに魅力的にする
パーツをチェック!



9台のチューンド・メルセデス

CクラスからSL、CLまで、さまざまな表情を見せる9台のチューンド・メルセデスたち

Vitamin E55 AMG × RHYTHM CLS55 AMG / FIRST S63AMG × OFFICE-K S350

CRAFT WORK SLK55 AMG × ROOM CRAFT KL FEMANN SL55K

ターボの両雄

日本のゴルフマイスターが提案する、ふたつの方向性

「街乗りからサーキットまで」と口で言うのは簡単だが、実際にそのようなクルマづくりを行なうのは、なかなか難しいものだ。ここに登場する2台は、街乗りとサーキット走行という異なる目的のために妥協点をどこまで引き上げられるか、に挑戦したゴルフだ。果たして、その結果はどのようなのか？ 早速検証してみよう。

マシンを製作したアデナウは、スーパーGTでも活躍している密山祥吾選手が代表を務めるシヨップ。ターボという飛び道具にモアパワーを求めながら、ゴルフ本来の走る、曲がる、止まるという基本性能をバランス良く引き上げている。その要となるブレーキは、APレーシングのキヤリパーをセット。サスペンションはKWを選択している。エンジン本体には手を入れずに、吸気と触媒以降の排気ラインを変更し、コンピューターをリセッティングしている。アデナウのゴルフチューンとしてお手本のようなマシンだといひ、街乗りとサーキット走行をバランスよく保っているのがうかがえる。

高速道路を走らせてみたのだが、リセッティングされたコンピュータや吸排気系のチューンが相まってノーマルのGTIでは感じられない加速感を持っている。ノーマルブラス50ps程度だというが、速さという面では十分に満足できる。ピトクブーイストは、ノーマルよりも低い0.9kg/cmに抑えられているが、6500rpmのレブリミットまでブーイストがタれることなくエンジンが吹

け上がっていく。トルク、パワーともにエンジン回転全域でノーマルにワンランク上乘せした感覚だ。DSGのダイレクトで敏速なシフトチェンジを有効的に使いつつ加速していけば、大抵のミドルサルーンにも太刀打ちできるエンジンパワーだろう。そして、何よりも印象的なのがトータルバランスの良さだ。ドライビングしていて安心感が伝わってくる。ステアリングを切ったら切っただけサスペンションとシャシーが反応し、狙った通りのラインをきれいに旋回していく。乗り心地も秀逸で、道路の継ぎ目でもワダチがあっても何事もなかったかのように通過するのだ。

もう一方のゴルフは、ターボチャージャーを組み込んだ初代R32。ゴルフVR32のノーマルエンジンは、NAのV型6気筒のSOHCで最高出力が241psというユニットだった。そこにHPA製のターボキットをセットしているのが、このデイマークが製作したR32になる。デイマークは、欧州車を専門にしたカスタマイズシヨップ。自社でレースチームを作りゴルフカップなどにも

Chapter 03 Tuned AUDI & Volkswagen from JAPAN

TEXT ● 真鍋裕行 (Hirayuki Manabe) PHOTO ● 平野 陽 (Akio Hirano)

Dee Mark Golf VI R32 TURBO



中古価格が下がったゴルフVIは 最適なチューニングベース

「DeeMarkが提案するクルマ作りの方向性としては、メンテナンスをしっかりと行なって本来持っていた性能を発揮させることです。外観はシンプルなルックスでも、分かる人が見れば、しっかり手が入っているというような変人好みの仕様が多いです。ゴルフVIに関しては、車両価格がこなれてきているのでチューニングベースとするには最適だと思います。GTIならば、コンピュータや吸排気を変更するだけで、ノーマル+50psはアップできます。車両の購入価格と合わせても100万円くらいなのでリーズナブルではないでしょうか。R32は、基本性能が非常に高いのでそのままでも十分に楽しめますが、排気ラインの見直しや4モーションをリセッティングすることで見違えるほどパフォーマンスが向上します」

EQUIPMENT

POWERTRAIN	HPA Motorsports FT465 ターボキット/T.M. Works イグナイト VSD アルファ16V+CI/Militek マフラー/Militek エキゾーストマニホールド/Mocal 19列オイルクーラー/SPEC Stage 3+カーボンメタルクラッチ+スチールフライホイール/Peliquin フロントTBDデファレンシャル、リアTBDデファレンシャル
CHASSIS	サスペンション=Motionクラブスポーツ 別タン式ダンパー(フロントスプリング Hyperco 16kg/リアスプリング H&R 13kg)/Ground Control キャンパーキット/ホイール=BBS LM (E&R18×8.5J+25)/タイヤ=BRIDGESTONE RE070 (E&R225/40-18)
EXTERIOR	カーボンネット+エアロキャッチ/CLOS 牽引フック
INTERIOR	OPTIMA ドライブバッテリー(リヤ移設)/RECARO RS-G ASM Limited CL/Schroth 6点ハーネス



Dee Mark Golf VI R32 TURBO

アブローチは異なるが
目指す目標はいずれも同じ



↑HPA FT465ターボキットを装着して465psとなったエンジン。巨大なインターマニホールドやつや消し黒の塗装がスバルタンな印象を与える。



←タービンそのものはHPA製FT360ターボキット(360ps)と同じものだが、FT465ターボキットはインタークーラーやECUのセッティングの違い等で更なるパワーを得ている。

←エンジン横の巨大なボックスは、水空冷インタークーラーのリザーブタンク(右)と冷却用パイピング。



コックピットにはHKSのCAMP2を設置。油温、油圧、水温、そしてブーストの表示が可能だ。



室内はサイトウロールケージ製のワンオフ12点ロールケージを設置。クロモリ鋼の表面にロールパッドを巻いた加工が特徴。



バンパー奥に設置されているインタークーラー。ターボの効率を最大限に上げるため、インタークーラーは空冷と水冷のシステムを持つ。



ホイールは2ピース鍛造のBBS LMの18インチ。主にドレスアップ目的で街乗り用として使用。サーキットではレイズのCE28に履き替える。

GTIを利用して長いストレートで前走者をバシバシ抜いて楽しむのがディーマークR32。その逆なのがアデナウGTIで、こちらはストレートでは平然とアクセルを踏み込み、ブレーキングからコーナリングで勢いよく前走者をパスするといった楽しみ方が思い浮かぶ。ともにサーキット走行を視野に入れているマシンだが、キャラクターがはっきり分かれているのが明らかだ。

ゴルフに限らず、レースカーではない場合、街乗りとサーキット走行の妥協点をどこに見出すかがポイントになる。その点では、アデナウGTIの仕様の方が扱いやすいといえる。だが、チューニングは、やはりレースカーと違い制限がない。だからこそ、ドーピングのような465psというビッグパワーを持つマシンを楽しむという世界もあるのだ。だが、エンジンなどのマシンパフォーマンスをアップさせれば必然的にパーツの疲労やコスト面のリスクは高まることになる。そういう意味では、両車ともに行なっている、止まる、曲がるという基本性能を、まずは引き上げていくのが正攻法であることは間違いない。

→サスペンションはモートンのクラブスポーツを装着。ターボパワーや剛性パーツの装着によるクルマのポテンシャルアップに合わせ、セッティングしやすいサスペンションということで選択。



サスペンションのリザーブタンクはエンジンルーム内と後部トランクに設置。減衰力の調節もタンクに装着されたダイヤルで行なう。



→アルコンの4POTキャリパーとローター(φ355mm/φ298mm)を装備。サーキット走行の熱でキャリパーが銀色から金色に変色している。

