

スペシャルカーズ

モーターファン別冊 平成22年

Special cars

Tuning & Dress-up Car Magazine

2010 No.11 定価 780円

Tuned Porsche Special 最強ポルシェへの誘い

スポーテックSPR1 M / オークリーデザインGT2 / カーグラフィックGT2 RSC 3.6
エーワークス GT2 / テックアート997ターボ / スピードアートBTR-II 650 EVO
チャンピオン・ワークス1ターボ



Neo Classic Tuning
フェラーリ512E
ツインターボ

Trend Neo
チューンドSLSの行方 / マンソリー
ウーベ・ゲンバラ最後の作品

STYLE SESSION
ダンク997ターボ
スポーツテクニック・パナメー
リバイズS4

New Wheel
TWS / レーベンハー
エアスト

Micro Compact
小さな遊びゴコロ

スマート・ブラバス × フィアット500
ロリンザー・スマート

The Clubman Racers

レーシングスタイル最前線!

997GT3RS × M3 × コルベットZ06 × Z33 @FSWテスト
最新レーシングモデルに学ぶモディファイ術 / パーツカタログ 他

On the Japan's Street

ストリート派の実像

マンソリー・パナメーラ / LBパフォーマンス・ムルシエラゴ × SVR F430
ハーマン・カリフォルニア × ヴァイタミンF430 / フォーシアート911ターボ

スピードアートの本社はシュート

アウトガルトにある。正面ゲートから入ると、前庭にダークグレイに塗装された997ターボが私を待っていた。BTR II 650 EVOという、いささかややかしいモデル名のそのクルマは、地味なボディカラーにもかかわらず強烈な存在感を放っている。クルマの周囲をひと回りしてみた私は、オーラの源がホイールにあることに気づいた。

アウトタームをレッドに塗装された20インチLSCホイールは、写真より現物の方がずっと見栄えがいい。5本のダブルスポークがリムとオーバードラップしているので、視覚的にひと回り大きく見える。

「センター部分を凹面形状に仕上げたのは高度な技術が必要で、リ

最速を求めて。

ズナブルなコストに抑えるのに苦労しました」とスピードアートを主宰するビヨルン・シュトリニングは言う。ともあれ、このホイールがスピードアートの外観で強いアクセントになっているのは間違いない。

試乗車は650hp/860Nmを発揮する、パワーキットIV[®]でチューンしたエンジンを搭載。吸排気系のチューニングはオーソドックスで、吸入抵抗の小さいエアフィルタや、サウンド切り替えスイッチ付きのスポーツエキゾーストに換装するとともに、燃料系と点火系を司るECUが書き換えられている。そしてパワーキットIVの要は大型ターボチャージャーとインタークーラーにある。

「単位時間あたりの吸入量が大きい



スピードアートが用意する複数のメニューの中から、試乗車は「パワーキットIV」と呼ばれる650hp/860Nmを発揮する仕様。ビッグタービンとその容量アップに伴うインタークーラーの換装、ECUの書き換えを施している。

のでGT2用のターボを流用しました」とビヨルンが説明する。「同時にスクロール効果の高い形状のハウジングを削り出し、ポトムエンドから鋭いレスポンスが得られるようにタービン形状を入念に吟味しました。また高効率のインタークーラーのおかげで吸気温度が20℃も下がり、その分ブリスト圧を高めています」

足まわりに目を転じると、PASMのダンパーは標準のまま、スプリングをH&R製に交換して10%ほどレートを上げているという。地上高も25mmだけ低くなっている。

「スピードアートの顧客の大半は、サーキットでの限界走行よりも日々の足としての高い完成度を求めます。だからライドコンフォートをスポイ

ルしないように、スプリングレートの設定には非常に気を遣いました」

2世代目の997ターボは全体のバランスが1世代目より格段に向上したのだとビヨルンは語る。スピードアートを買うような目の肥えた顧客は、標準型よりさらに高い総合力を求めるのであり、チューニングにあたってはトータルバランスに力を入れたと強調する。

スピードアートの本社を後にして、市街路を走り始める。タウンスピードでは確かに足まわりが硬められているのを感じるが、乗り心地に悪影響はない。腰が強く、しかも突き上げ感のない乗り味だ。

一方、標準より150hpもパワーアップを果たしたエンジンは実に扱



いやすく、街中を流している限りノーマルと大きな違いを感じられない。オープンロードに出た私は、少しだけスロットルを深く踏んでみた。大型ターボは回転域を問わずスムーズに過給し、スピードアード・ターボはドライバーに速さを意識させないまま、どんどんスピードを増していく。なるほど、後ろから押される感覚は標準よりはるかに強いが、1990年代のル・マンで活躍したグループCレーシングスポーツのポルシェ962Cと肩を並べるほど強力なエンジンとは信じられないほど、パワーの高まりが滑らかなのだ。

PDKもエンジン特性によくマッチし、炸裂する加速力がどこまでも途切れることなく続いていく感覚にとらわれる。郊外の二級道を気持ちよく飛ばしていた私は、窓外の風景が飛ぶように流れていくのを見て、初めて自分がとんでもないスピード



SPEEDART BTR-II 650 EVO

に達していたことに気づいた。サスペンションがエンジンパワーと絶妙にバランスしているのも美点だ。タイヤはノーマルのままで、体感的には定常円の旋回で楽々と1.1G程度の横方向加速度を發揮しそうだ。適切な前後パワー配分に支えられた、破綻のないコーナリングがこのクルマの強みだ。

当初、私はフロントの8・5Jホイールはやや不足きみではないかと疑っていたが、実はこれが絶妙の選択だった。この日走ったカントリロードはかなり起伏があり、これより幅広ホイールだとパンプステアを誘発する可能性があるからだ。またポルシェの4WDはパワー配分をリヤ寄りしているの、前後でリム幅を変えるのはその点でも当を得た選択だと言える。

ビヨルン・シュトリーニングの構想通り、スピードアード・ターボはバランスの取れた運動性能が身上の、日常性と非日常性を併せ持ったスポーツカーなのだ。



ホイールのアウトタームに始まるレッドカラーはインテリアにも反復され、メーター盤面もレッドで統一。センターコンソールとドアトリムも珍しいレッドカーボンでカバーされる。センターコンソールにもグレーとレッドのステッチを交互に入れるなどスピードアートの職人芸が發揮され、繊細にして高級感溢れるパターンを実現。



大型サイドインテークの内部にはデイタイムランニングライトとドライビングライトが収まる。エンジンカバー上のリヤウイングにはラムエアインテークが設けられ、エアボックスに冷却風を送り込む。エンドパイプは90mm径の4本出し。スピードアードオリジナルのLSC鍛造アルミホイールのサイズはⒺ: 8.5J×20、Ⓕ: 12.0J×20。



SPECIFICATIONS

650hp/—rpm
860Nm/—rpm
Vmax 330km/h
0→100km/h in s: 3.2