

制限高

世界初のチョップトップ・アバルト

500が日本初上陸!

MINI THE ROCKET

G-Tech Sport Ster GT

ついに日本にやってきた「G-Tech」。
そのフラッグシップである「Sport Ster GT」に注目する!

文●加賀啓伺 撮影●益田和久
取材協力●ウイングオート ヨーロピアンショールーム TEL: 052-400-5554 <http://www.wingauto.co.jp/>



まだまだなじみの薄い「G-Tech」という名前のチューナーズブランド。これは、あのRUFでチューナーとしての腕を磨き、その後Noverleの前身となる会社を共同経営した経験を持つヘルムート・ギースル氏が興したブランド。創業は2001年とまだまだ若いブランドだが、ヨーロッパのあるドイツでは、販売した車両の約半分をこのブランドがチューニングした車両が占めるほどメジャーな存在になりつつあるという。

なんでも、このブランドのコンプレックスはドイツ技術検査協会(TUV)の認定を受けているらしい。つまり「G-Tech」はいい自動車メーカーとして認められているのだ。

そんな「G-Tech」のトップモデルが日本に初上陸した。このモデルはアバルト500のピラーを切って再構築されたチョップトップバージョンであるという点が最大のトピック。とは言っても、ただ単にピラーを切っただけで全高が低くされているだけではない。Aピラーの傾斜角もノーマルより寝かされている。ピラーよりは完全にオリジナルなのだ。そのためメーターパネルとメーター本体も低い位置にセットされている。

最高出力は224ps。かなりのハイチューンドぶりだ。

しかし、アクセルを開けることなくクラッチペダルを上げるだけでスルスルと動き出す。クラッチも普通に繋がる。気難しさは全くない。普通に乗ることが出来る。

小径ステアリングがもたらすハンドリングは超クイック。これを握って交差点をひとつ曲がるだけでやる気にさせられる。

大きくアクセルを開けていく。2000回転ちよつとでブリストがかかり始める。エキゾーストのバルブが開くのは4300回転。聞くまではちよつと粘り気のあるハイチューンドターボらしいサウンドだが、聞いてからはターボ車らしからぬ乾いたサウンドに変化する。一番美しいのは3500回転から5000回転の間。アクセルを一気に抜くとバックファイアの音も聞こえる。

ビルシユタインをベースに専用設計された車高調による乗り心地は固めだが、ショックを二発で吸収するし、少ないストロークの中でよく動く特性があるため、普段使いもそれほど苦にならない。車重が軽いということもあってブレーキは効き過ぎるほど効く。



G-Tech Sport Ster GT



インテリアの見た目はアバルト500のそれに近いが、メーター本体とバイザーが低くセットされている。小径ステアリングはMOMO製。ミッションは5速マニュアル。



▶ドライバー側、パッセンジャー側ともにレカロのフルバケットを装備。リアシートがない2シーター仕様だ。



▶ホイールはOZ Alleggeritaをベースにした「G-Tech」オリジナルの「Corse」。サイズは17inch×7.5J+30。フロントブレーキはブレノ製4ポットキャリパーと305mmドリルドローターの組み合わせ。リアは同じドリルドの264mm。

[SPECIFICATIONS] G-Tech Sport Ster GT

- ◆最高出力 224ps/5,200rpm (アバルト500:135ps/5,600rpm)
- ◆最大トルク 335Nm/3,650rpm (アバルト500:206Nm/3,000rpm)
- ◆MAXスピード 232km/h
- ◆0-100km/h加速 6.5秒
- ◆0-200km/h加速 24.7秒
- ◆乗車定員 2名

[チューニング内容]

- ◆ロワードカーボディ(-100mm)
- ◆ビッグタービンwithウエストゲートバルブ
- ◆大容量インタークーラー(ノーマル比214%ラージ)
- ◆BMCエアクリナー
- ◆大容量インジェクター(ノーマル比125%ラージ)
- ◆ローコンピストン
- ◆カムシャフト
- ◆レーシングプラグ
- ◆切り替えフラップ付きエキゾーストシステム(GT550-ST Le Mans)
- ◆チューニングECU(ロムチューン)
- ◆DYNOセッティング
- ◆5速ギアロング
- ◆リミテッドスリップディファレンシャル
- ◆サスペンションシステム(ビルシュタインベース/Sport Ster GT専用設計)
- ◆4輪ブレーキシステム
(F:ブレノ製4POT+305φドリルドローター、R:264φドリルドローター)
- ◆ステンレスメッシュブレーキホース
- ◆「Corse」ホイール
(OZ Alleggeritaベース/17inch×7.5J+30/マットブラックペイント)
- ◆レカロフルバケットシート
- ◆ショートストローククイックシフター
- ◆フェルトインサイドパネル
- ◆プラスチック製バックウインドウパネル
- ◆専用デカール
- ◆オリジナルテールレンズ
- ◆G-Tech JAPANシリアルプレート

[車両本体価格]

- ◆G-Tech Sport Ster GT / 698万円~
- ※180psのG-Tech Sport Ster S(658万円~)もラインナップ。

[総輸入元]

- ◆G-Tech JAPAN(株式会社EXPRIDE) TEL.052-409-9990

全開加速時にギャップを通過すると一瞬タイヤが宙を走り、接地した瞬間にタイヤが路面を掻きむしる。普段から聴することなく接することができそうなフレンドリーさを感じた直後に、こういった荒々しさを秘めていることを改めて知る。いや、これはこれで毎日の生活の心地良いスパイスになるだろう。



ギャレットの大径タービンを組み合わせたエンジンにハイブーストを掛けてパワーを湧き出しているため、耐久性が犠牲にならないよう、ローコンピストンが組まれている。燃料噴射量、点火時期などの各種マッピングは「G-Tech」のオリジナル。ブースト、トルク、スピードの各リミットもそれぞれ向上されている。



インタークーラーはノーマル比214%の大容量タイプ。これも224psの最高出力と335Nmの最大トルクに貢献している。

