

REPORT●中三川大地 (Daichi Nakamigawa)

PHOTO●佐藤正巳 (Masami Sato)

シートは左右ともにフルバケット。100mm低い屋根に対応するように、着座位置やステアリング、メーター位置も低くなる。変速機はショートストローク化された5速MT。



リヤシートは完全に除去され2シター構造に。敷き詰められたカーペットを始め、再構築されたピラーまわりの処理が実に自然だ。完成度の高いメーカービルドっぽさを感じる。



のフォルムを崩さないギリギリの線で100mmほど屋根を下げた。それに合わせてメー

さな身体に強力なエンジンを押し込んだ。ホットハッチと呼ばれるものが最近めっきり減った。皆、コンパクトとは名ばかりの大きな体格ばかり。そうした中でキラリと光り輝くのがアバルト500だ。過去を模しただけのリバイバルではなく、ガツチリと強いボディに、効率に優れたターボエンジン、今や希有な3ペダルMTの存在、発展モデルの数々やチューニングの可能性など、全方位的に見て、現代版ホットハッチと呼ぶに相応しい。

G-techの登場により、その思いは一層強くなる。ドイツ生まれで、今までスポーツ系を多く手がけてきた彼ら、昨今はアバルト500に可能性を見出し、大胆にも屋根をチョップドローフ化させたスポーツスターGTなるメイクスを完成させた。それが今回、日本へ上陸を果たしたこの1台である。



1.ヘッドがボディ同様に塗られエンブレムが入る。タービンやインタークーラー、ECUの変更で最高出力224ps、最大トルク335Nmを発揮する。最高速度は232km/hに達する。2.前後17インチの「Corse」ホイールに205/40サイズのピレリP-ZEROが組み合わされる。またサスペンションやブレーキもオリジナル。車高調は約40mmほど低くセットされる。

奇をてらったメイクスでないことは、実車を目の当たりにすれば一発で分かる。ピラー根もとからごっそりと切り詰め、ルーフやウインドウを全て作り替えた。結果として純正のフォルムを崩さないギリギリの線で100mmほど屋根を下げた。それに合わせてメー

ターや着座位置を低めて、車内は完全に2シターへ。まるでポルシェがスピードスターを造ったかのような、極めてメーカービルド的な雰囲気。それもそのはず、G-techの創設者は元ルーフで育ち、名門チューナーを渡り歩いて腕を鍛えたのだ。

タービンやインタークーラーの大規模化を始め、吸排気にECUとの相乗効果で最高出力224psにまで高められたパワーユニットに、サーキットスペックらしいサスペンション、ブレーキなど、見るべきはボディだけじゃない。サーキットへ持ち込んだら相当なタイムをたたき出せるだろう。かといってスペックから想像するほどの暴れん坊ではなく、低回転から即座に乗るトルクのぶ厚さが手伝って、ストリートを気持ちよく流すのもへっちゃらだ。

スポーツスターGTは、本国で製作されリアルプレートが付いたコンプリートカーとなる。だがパーツ単体での供給にも積極的で、一連のプログラムをここ日本でノーマルボディに仕込むこともできる。完膚なきまでに賤けられたコンプリートカーはもとより、その技術の一部を手軽に味わえる選択肢も整い、ますますG-techには期待が募る。

ピラーを設計し直して屋根を100mm低くした「G-Tech Sportster GT」。サイドおよびリヤウインドウはアクリル製。破綻のない自然な仕上がりが見物だ。なお、ノーマルボディのまま同様のプログラムを組み込んだ「G-Tech EV0-R Limited」も存在する。



G-Tech Sportster GT

ドイツの激辛アバルトチューナーが上陸!

チョップドローフ・アバルト。

PARTS LIST

最高出力:224ps / 5200rpm

最大トルク:335Nm / 3650rpm

最高速度:232km/h

0-100km加速:6.5秒

ASK

