



SPECIFICATIONS

G-Tech EVO-R Limited

最高出力: 224ps/5,200rpm (アバルト 500: 135ps/5,500rpm)
 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: 4 名

TUNING CAR 2013
G-Tech

アバルト500ベースのリトルモンスターが日本初上陸!

フォルムはカッコ良くもかわいいアバルト 500 そのもの。しかし中身ははっきりとスポーツカー。それだけで乗るのににはまったく躊躇は要らない。日常に程良い刺激を与えてくれる「G-Tech」のコンプリートカーが日本にやってきた!

文●加賀繁樹 写真●稲田和久
 取材協力●KAGA Kaji photos by MASUDA Kazuhisa
 取材協力●ウイングオートヨーロピアンクルーム
 TEL: 052-400-5554 <http://www.wingauto.co.jp/>

ア バルト500用が中心のチューニングパーツやアバルト500ベースのコンプリートカー製作を手掛ける「G-Tech」。設立は2001年とまだ若いブランドだが、同ブランドのコンプリートカーはドイツ技術検査協会(TUV)の認定を受けており、つまり自動車メーカーとして認められている。信頼性の高さから、ヨーロッパのアバルトディーラーの中には販売車両の約半分を「G-Tech」がチューニングした車両が占めることもあるほどの人気だそう。

そんな「G-Tech」のコンプリートカー「EVO-R」に対し、「G-Techジャパン」がチョイスしたパーツを組み込んだ日本限定モデル、「EVO-R リミテッド」が日本に上陸した。早速エンジンを掛け、クラッチをゆっくり繋ぐ。レコード・モンツァマフラーを装着したアバルト500のサウンドとは全く違う。トリプット・フェラーリのそれとも違う。「GT550ST100」というオリジナルマフラーが奏でるアイドリング付近のサウンドはチューンドターボらしい粘り気のあるもの。しかし、バルブが開く4300回転より上は乾いたサウンドに変化する。音量というより音質がアバルト500のそれとは明らかに違う。

高回転域はパワーがみなぎっている印象だ。5200回転までパワーがきっちりついてくる。5速のギアがロングになっているから高速巡航も難なくこなすことができるだろう。

アバルトのかわいらしい印象に反し、フロントが8kg/mm、リアが6kg/mmと、高めのバネレートのスプリングが組み合わせられたビルシュタインベースの車高調で車高は40mmダウン。アバル



サイズの大きいタービンを組み合わせ、ハイブーストを掛けてパワーを稼ぐため、ローコンプレッションが組まれている。燃料噴射量、点火時期などのマップデータも専用設計だ。トリブートフェラーリやアバルト595をベースにこれらのパーツを組み込んで同じポテンシャルを発揮させることも可能。また、インタークーラーはノーマル比214%の大容量がパワーアップに貢献。



ホイールはOZ Alleggeritaをベースとする“Corse”を履く。カラーはGrigio Campovoloの個体にマットブラックが、Azzurro Leggendaの個体にマットホワイトがそれぞれチョイスされていた。



EVO-R Limitedでは、MTAだけでなく5速MTを選ぶことも可能。日本では、いまやMTを選ぶのはベースの500だけであり、G-Techの高い自由度はうれしい。



マフラーは可変バルブ付き。出口形状は90φの左右出し、100φの左右出し、レコード・モンツァのような左右4本出し、フェラーリ・カリフォルニアのような“ハ”の字の4本出しなど、様々なものがある。

(問い合わせ) ウイングオート・ヨーロッパショールーム phone/052-400-5554

BRAND HISTORY

G-Tech Engineering GmbHとは?

1980年代にRUFでチューナーとしての脚を磨き、Novitecの前身となる会社の経営にも関わった経験を持つHelmut Giesli (ヘルムート・ギースル)氏が2001年に立ち上げたチューナーズブランド。本社および工場はRUFやNovitecなどがあるドイツ南部のシュテッテンに位置する。アバルトやフィアットに留まらず、ボルシェ、フェラーリ、マセラティ、アルファロメオ、ランボルギーニなど、扱うメイクスは多岐に渡り、レースカーのプロトタイプ製作やサーキットでのレースメンテナンスにも関わる。



しかもトリブート・フェラーリでは選ぶことができないマニュアルをチョイスすることもできる。そう考えていくと、この「EVO-Rリミテッド」の魅力がよく分かるはずだ。

価格はトリブート・フェラーリが600万円近くだったのに対し、「EVO-Rリミテッド」はMTが458万円、MTAが478万円と割安。

今回は同ブランドの「スポーツスターGT」というコンプリートカーをリポートする予定。世界で唯一となるアバルト500ベースのチョップトップモデルにも期待していただきたい。



チューニング内容

ビッグタービン with ウェストゲートバルブ
 メタルキャタライザー (200cell) ※オプション
 切り替えフラップ付きエキゾーストシステム ※アップグレードバージョンのみ
 ローコンプレッション
 大容量インジェクター (125%ブースト)
 大容量インタークーラー (214%ブースト)
 レーシングプラグ
 BMC エアクリナー
 チューニング ECU (ロムチューン)
 DYNO セッティング
 5速ギアボックス
 オリジナルテールレンズ
 G-Tech サスペンションシステム (ビルシュタインベース。バネレート F: 8kg/mm, R: 6kg/mm)
 G-Tech4 輪ブレーキシステム (F: プレンボ 4POT + 305φドリルドローター, R: 264φドリルドローター)
 “Corse” ホイール (OZ Alleggerita ベース, 17inch x 7.5J + 30, マットペイント)
 ショートストローククワイクシフター
 G-Tech デカール
 車両本体価格: 4,580,000 円~ (MT), 4,780,000 円~ (MTA)
 総輸入元: G-Tech JAPAN (株式会社 EXPRIDE)

500ベースのコンパクトなサイズで40mmダウンというのは相対的に相当低い。ただし、限られたストロークの中でしなやかさも持たされておき、乗り心地は犠牲になっていない。

ブレーキはフロントがブレンドとの共同開発による4ポットキャリパーに305mmのドリルドローターが組み合わせられ、リアにも264mmドリルドローターが装着されている。車重が軽いからブレーキは効き過ぎるほど効く。

このようにエンジン、サスペンション、ブレーキとそれぞれのパフォーマンスが総合的にアップされているが、日常性が全く犠牲になっていないのは最後まで驚かされた。

ちなみに、アバルト500のパワーは135ps。トリブート・フェラーリでも180ps。それがこの「EVO-Rリミテッド」は224psにアップしている。トリブート・フェラーリでもハイレベルなチューニングが施されているはずだが、それよりさらに40ps以上もパワーアップしているのだ。