



TUNING CAR 2013 G-Tech

最高出力224psを発揮するG-Tech最強メニュー!

フィアット、アバルトのチューナーは数あれど、マシンの信頼度で群を抜くのがG-Techだ。G-Techのインストールメニューは、好みや予算に応じて最高出力をチョイス可能。「パワーは欲しいけど乗り難くなるのはちょっと…」という人にとくにお勧め!

文●田中 享 写真●廣井 誠 text by TANAKA Susumu photos by HIROI Makoto
取材協力●G-Techジャパン TEL: 052-400-5554 <http://www.g-techrnh.jp/>

フィアット&アバルトのチューニングで話題のG-Techには、1.4ℓ直列4気筒ターボ・エンジンを搭載するアバルト500シリーズ用の持ち込みチューニングメニューが3タイプ用意されている。

まず、もっとも売れ筋の人気メニューが「RS-EVO180」。これはバリエーションと工賃を合わせても40万円ほどというお手頃価格ながら、最高出力180psまでパフォーマンスアップできるインストールメニューであり、コストパフォーマンスの高さはG-Techの各種メニューの中でも随一。ノーマルのタービンを利用するチューニングということもあり、日本での発表以来、既に数多くの注文を受注しているとのこと。

次に日本限定メニューとして用意されているのが「RS-EVO200」。こちらは先の「RS-EVO180」と異なり、タービンを大容量のタイプに交換する本格的なチューニングメニューで、最高出力200psを発揮。ドイツ本国にはラインナップされていないG-Techジャパンだけの限定メニューという稀少感もあり、マニアックな人気を誇っている。

そして、G-Techのチューニングの中でも最強スペックを誇るインストールメニューが、ここで紹介する「EVO-R224」となる。

「EVO-R224」はその名の通り最高出力を224psまでアップするパフォーマンスキットをインストールするメニューで、最高出力135psのアバルト500でも、最高出力180psのアバルト695トリプート・フェラーリでも、ベースモデルを問わずに224ps

日本市場オリジナル、マットブラックのG-Tech

フィアット500 ツインエアをベースに開発された「RS110」は、ブースト圧、燃料噴射時間、各種マップデータをリセッティングすることで最高出力110.8ps&最大トルクが20.1kgmを発揮。ノーマルとは比較にならないパワフルなドライブを可能としている。写真のモデルはG-Techジャパン限定発売のマットブラック仕様車。



マットブラックのボディカラーが印象的な限定車の名称は「G-Tech RS-110 MBL」。クイックシフト、スモークテールレンズ、ダウンサス、ショックアブソーバーといったオプションも多数用意されている。



今回取材したアバルト695トリプト・フェラーリは、アバルトとフェラーリのコラボレーションによって生まれた限定車。足回りやエンジンに専用チューニングが施されており、ストックの状態でも最高出力180psを発揮するが、これに「EVO-R 224」を組み合わせることで、より刺激的なプレミアム・コンパクトに愛着していた。



TUNING MENU

- G-Tech パフォーマンスキット (224PS)
- G-Tech タービンキット
- G-Tech フラップ付エキゾーストシステム(GT550)
- G-Tech ローコンピストン
- インジェクター
- G-Tech インタークーラー
- BMC エアクリナー
- スパークプラグ
- G-Tech リアデカール
- G-Tech ジャパンシリアルプレート

まで最高出力をアップしてくれる。
G-Techオリジナルのタービンキット、フラップ付エキゾーストシステム、ローコンピストン、インタークーラーの他、大容量インジェクター、BMCエアクリナー、スパークプラグなどで構成されるこのパフォーマンスキットを、G-Tech独自のコンピュータープログラミングで制御するこのメニューは、総額119万7000円(パーツ代82万9500円+取付工賃36万7500円)とかなり高価だが、チューニング後の圧倒的なパワー感は絶大。まさしく史上最高の500と呼ぶに相応しいパフォーマンスを実現してくれる。

また、この「EVO-R 224」で特筆すべきは、インストールのマシンに対する「安心感」。わずか1.4ℓの排気量で224psという最高出力を絞り出しているだけに、ノーマルのアバルト500と比べるとターボの立ち上がりやラフで、低速域でのトルクも若干細くなっている印象もあるが、全体的な仕上がりは595や695といったメーカー純正のプレミアムモデルよりもよほど洗練されている印象を受ける。

ハイパワーなチューニングマシンにありがちな「危うさ」というか、どこか信頼し切れない「改造車感」とでもいっていいかもしれない。G-Techの技術は見事の一言。アバルト500のオーナーには、中高年層のクルマ好きが多いようだが、この「EVO-R 224」であれば、分別のある大人のオーナーでも十分に満足できるのではないだろうか？ **R**