



注目のチューニングブランドが日本初上陸!

# Techを知ってるか?

「G-Tech」という名のチューナーズブランドを知っている人は、日本ではまだまだ多くないはず。でもヨーロッパでは、あるアバウトディーラーの販売車両の約半分が「G-Tech」チューンのクルマが占めるほど、メジャーな存在になりつつあるという。このページではついに日本に上陸した「G-Tech」のコンプリートカー「EVO-R 224」を紹介する。

文：加賀啓詞 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 HP：<http://www.wingauto.co.jp/>

パフォーマンスだけではなく信頼性の高さも見逃せない

アバウト5000の最高出力は135PS、5955のそれは160PS。アバウト5000をベースに究極的なチューニングが施されたのはトリプリー・フェラーリのそれは180PS。しかし、そのトリプリー・フェラーリよりさらに44PSも上乘せされたチューンド・アバウト5000がヨーロッパで注目を集めている。なんでもそのブランド、「G-Tech」はドイツ技術検査協会（TÜV）の認定を受けているらしい。つまり、いち自動車メーカーとして認められているわけで、そこが生み出すコンプリートカーはいわゆるチューニングカーとは一線を画す存在なのだ。

そんな「G-Tech」のコンプリートカーである「EVO-R」に対し、「G-Tech ジャパン」がチョイスした車高調、ブレーキシステム、17インチホイールといったパーツが組み込まれた日本限定モデルが「EVO-R 224」だ。早速エンジンを掛け、気難しさのないクラッチを無造作に繋いでアクセルを開けていく。低回転域のサウンドはチューンドターボらしく粘り感のあるもの。しかし、バルブが開く4300回転より上ではハイブーストを感じさせる乾いた音質に変化する。

高回転域はいかにもパワーがみなぎっている印象で、最高出力を発生する5200回転を多少越えてもきっちりパワーがついてくる。こいつは明らかに回して楽しむエンジンだ。5速のギアだけがロッキングに変更されているため、高速巡航も難なくこなすことができるだろう。

アバウト5000がベースなのにフロントが8kg/mm、リアが6kg/mmという高いバネレートのスプリングが組み合わされたビルシユタインベースのオリジナル車高調によって、ロールは抑えられている。コーナーのどのポイントでも前後輪ともにグリップ力が安定している。フイリリングも好ましい。

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られ、それほど乗り心地は犠牲になってはいない。これなら普段から乗りたいたいという気持ちも削がれることもないだろう。

ブレーキはフロントがブレンボとの共同開発による4ポッドキャリパーに305mmのドリルドローターが組み合わされ、リアにも264mmのドリルドローターが装着されている。車重が軽いこともあって効き過ぎるほど効く。

このように、エンジンのパワフルさもさることながら、それに併せてサスペンションもブレーキも強化されているし、また、日常的に乗りこなせることができるフレンドリーさも併せ持っている。

「G-Tech ジャパン」はアバウト5000や5955をベースに180PSや200PSへとアップするメニューを用意しているし、ツインエアの85PSを110PSまでアップする日本限定モデルも完成させている。さらに、トリプリー・フェラーリをベースに224PS仕様へとアップするプロジェクトも現在進行中だそう。

トリプリー・フェラーリでは選ぶことができないマニュアルシフトを「EVO-R 224」ならチョイスすることができると嬉しい。

さらに、トリプリー・フェラーリの価格は600万円近くだったのに対し、コンプリートカーの「EVO-R 224」はマニュアルが458万円、MTAが478万円。アバウト5000を持っていない方は最初からコンプリートカーを手に入れておくのがお買い得なのだ。既にアバウト5000や5955を所有しているひとは、愛車をベースに「G-Tech」仕様を完成させることもできる。「G-Tech ジャパン」の保証が付くのも心強い。

次回は「スポーツスターGT」というコンプリートカーをレポートする予定。世界で唯一のトップトップアバウト5000にも期待していただきたい。



サイズの大きいタービン(ギャレット製)を組み合わせ、ハイブーストを掛けてパワーを導き出しているため、ローコンピストンが組まれている。ノーマル比214%大容量のインタークーラーもパワーアップに貢献。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おり、224PSの最高出力と34.2kg-mの最大トルクを得ている。



トランスミッションは、MTAのコンペティツィオーネだけでなく、5速マニュアルをチョイスすることも可能だ。エンジン特性に合わせてギア比が変更されている。

これ見よがしなエアロパーツは装着せずに、G-Techのブランドロゴを配する程度と、大人な雰囲気のエクステリア。世界初となるチョップトップ・ボディも用意されている。



ホイールは OZ Alleggerita ベースにした「G-Tech」オリジナルの「Corse」を履く。サイズは 17inch x 7.5J + 30 で、新色の Azzurro Leggenda の個体にはマットホワイトが、Grigio Campovolo の個体にはマットブラックを装着。ブレーキはブレンプと共同開発。

#### チューニング内容

- ビッグタービンwithウエストゲートバルブ
- 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
- ローコンピストン
- カムシャフト
- 大容量インジェクター(125%ラージ)
- 大容量インタークーラー(214%ラージ)
- BMCエアリーナー
- レーシングプラグ
- チューニングECU(ロムチューン)
- DYNOSセッティング
- 5速ギアロング
- ショートストローククイックシフター
- 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:ブレンプ4POD+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 x 7.5J+30,マットペイント)
- G-Tech JAPANシリアルプレート
- オリジナルテールレンズ
- G-Techデカール



Gテックはコンプリートカーも用意されるが、自分のアバルトにGテックチューニングを施す事も可能なのが嬉しい。

マフラーは最近主流になりつつある可変バルブ付き。テール形状は90φの左右出し,100φの左右出し,100φの左右出し,レコルト・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」の字配列の左右4本出しなど、様々なものがある。



#### SPECIFICATIONS

##### G-Tech EVO-R 224

- 最高出力:224PS/5200rpm
- 最大トルク:34.2kg-m/3650rpm
- 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

#### 車両本体価格

- アバルト500ベース:458万円~(MT), 478万円~(MTA)
- アバルト595ツーリズムベース:488万円~(MT), 508万円~(MTA)
- アバルト595コンペティツィオーネベース:498万円~(MT), 518万円~(MTA)

総輸入元

**G-Tech JAPAN**  
(株式会社EXPRIDE)  
TEL:052-409-9990

## What's G-Tech?



「G-Tech Engineering GmbH」は RUF でチューナーとしての腕を磨き、Novitec の前身となる会社の共同経営の経験も持つ Helmut Giesl (ヘルムート・ギースル) 氏が 2001 年に立ち上げたブランド。アバルト 500 をベースとするコンプリートカーやアバルト 500 用のチューニングパーツを開発・販売している。