

PRESSBOOK



Newエリーゼついに日本上陸!

【ゲンロク】

GENROQ

7

2001
JULY
680 Yen

いかなる進化を遂げたのが
**ロータス
Newエリーゼを
徹底テスト!**
注目のミッドシップスポーツの
実力が明らかに!

【ゲンロク流徹底研究】

今こそ! F355

このスタイル、このサイズ、そしてこの走り
F355はV8フェラーリの理想形だ!
各モデル徹底check / 348, 360 モデナとのメカニズム、走りの違い
年代による進化の過程 / 購入ガイド / etc.

プレミアムスポーツの崇高なる世界
アストンマーチン ヴァンキッシュ

GENROQ | N° 07
07/2001

photos : Ian Kuah

Tous droits réservés - téléchargement et impressions uniquement pour informations à usage privé.



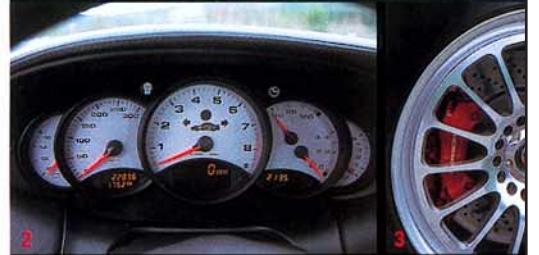
LE MOTORSPORT
1 Turbo RTS1



GENROO



1.巨大なインタークーラーによってエンジン本体を覗き見ることはできないが、GT1の流れを汲むGT3用3.6ℓユニットをベースとしたターボチューンドとなっているのである。2.300km/hスケールのメーターはもはや完全に役不足。3.フロントは10Jホイール245/40ZR18。リヤは315/30ZR18というタイヤをチョイス。このファットなタイヤです620psの前ではラフなアクセル操作を容認してはくれない。4.リヤバンパーはターボをモディファイ、さらにオリジナルウイングを装着している。



過激な
ポルシェ
チューンドの
世界
Tuned
Porsche
Special!

レーシングノウハウを 満載した脅威の911ターボ!

1・06kg/ps、1ℓあたり172馬力の計算となる。この数字だけでそのモンスターぶりは想像できるが、データによると0→100km/h加速は3・9秒、0→200km/hは11・2秒、最高速は345km/hを記録している。このパワーはGT3の3・6ℓブロックをベースにひねり出される。新たに鍛造されるピストンは、圧縮比を8・5まで落とし、KKKのK24を2基備えるターボは0・9バールのブーストを可能にしている。PSIオリジナルのインタークーラーは、ノーマルターボより40%流入量を拡大、しかし、まだエアフローの面においては開発の余地を認めており、オリジナルのエンジンカバーとの組み合わせは、更

なる改良が進められるという。カムシャフトはオリジナルのソリッド・リフターに変更され、マネジメントはモトロニックECU-605、つまりGT3をベースとしている。フロント・ラジエターとオイルクーラーは拡大され、さらにギヤボックス専用のオイルクーラーをリヤアクスル前に備える。オリジナル・エキゾーストシステムは、inox製のマニフールドから交換される。

外観上は現行の911のボディパネルを巧みに組み合わせていることに気づく。フロント部分はGT3、リヤ部分はターボからコンボジットする。ただし、固定式のリヤウイングはPSIオリジナルで、同じくオリジナルのエンジンカバーに固定されている。620psを伝えるロードコンタクトには、レーシンググレードのビルシュタインダンパーとH&Rのスプリングによって支えられるが、ロードユースも可能という。ロールスタビライザーはH&Rのスーパーカップ用アイテム。サスペンションはロース・ジョイントさ

れ、結果的にはスーパーカップのロードバリエーション的な仕上げが得意。ベルギーとドイツ国境近くという土地柄、試乗の機会をスパ・フランコルシャンサーキットで得ることができた。幾度となくスピードメーターは300km/hを超えるが、その印象はまるで200km/h以下のとてもリラックスしたものだったことが印象的だ。このスピード域はGT2でも経験を持つが、もっと緊張したものだ。スペインのヘレスや、ニュルブルクリンクのノルドシュトライフェに比較して、教科書通りのレイアウトを持つフランコルシャンだからこそともいえるが、ほんの数cmのス

ロットルトラベルをコントロールしながらフルブレーキング、適切なクリップを見つければ620psをテストするには十分な環境だ。データ上、ポルシェ962ル・マンに30ps満たないが、300kgの「ハンディ」を負ったRTS-1は、当然のことながらロードカーとしてのパフォーマンスをはるかに超えていることが確認できる。ノーマルと比較して30mm低くセットされた「セミ・レーシング」サスペンションはロードタイヤとの組み合わせながら、GT2よりも優れたトラクションを確保し、何よりフロントの剛性を高めてあることで、911のコントロール特性をより自然なものへと仕立て直されている。ブレーキシステムはすでに十分なストッピングパワーが確認されているGT2の4ポットキャリパーが355mmと330mmのディスクに組み合わされ、確実な手応えとレスポンスを提供してくれている。

このモンスターマシン、ロードユースでは残念ながら快適とはいえない。それはサスペンションからくるものではなく、エンジンそのものにある。通常ツインターボのマシンたちが450psから550psなのに対して620psの達成にはそれなりのプロファイルのカムが用いられる。しかも、走行そのものには支障をきたさないが、2000rpm以下ではアイドリングすることができない。アイドリングだけではなく、最低回転そのものをもモトロニックが制御しているので、LMRとそっくりのサウンドのマシンが低速では唸りを撒き散らすこととなってしま



全身に漲っている レーシングテクノロジー

PS1モータースポーツはヨーロッパでは知られた存在だ。ベルギーに本拠を置きBMWベルギーが参戦していた95年のプロカシーリスのメカニカル、電子機器のメンテナンスを行い、98年のドイツDTCではホンダ・インテグラを走らせマニエフアクチャラースタイトルを獲得。99年にはオランダのツーリングカーに参加するプライベーターをサポートし、2000年はDTCのトップ3のパフォーマンスカーは彼らの手によるものだ。これだけの戦歴を見れば、ここに紹介するRTS1の持つ背景に多くの説明はいらないだろう。PS1とボルシェの関わりは95年、BELCARのGT（GTチャンピオンシップに準じるベルギーナショナルシップ）に参戦する911のエンジンと電子機器の分野での開発が始まる。以来自らの参戦をはじめ、96年のデイトナ24時間では9位に入賞、99年にはツオルター24時間優勝、BELCARでは年間ランキングで3位を飾った。昨年は2台のGT3をドイツ・カレラカップと、インターナショナルスーパーカップにエントリーし、今年もエントリーを続けている。

そんなPS1が送り出したこのRTS1は後輪駆動のモンスター。レーシングフィールドへの深い関わりから、必然的に生まれたコンセプトだ。カレラ・スーパーカップに求められているのは、カレラ4から4輪駆動システムを取り去り、GT3やターボをベースとしたエンジンをコンパクトにするもの。このターゲットに仕上げられたマシンは、620psのパワーに、83・1kgmのトルクを持つ。さらにウェイトは1280kgに抑え、パワーウエイトレシオは

過激な
ポルシェ
チューンドの
世界

Tuned Porsche
Special!



PSI MOTORSPORT **911**
Turbo RTS 1



**GT3をベースとしたターボチューンド
620psのパワーがリヤタイヤに炸裂する!**

ヨーロッパの実力派レーシングコンストラクター、PSIが作り上げた911
620psのパワーをリヤタイヤに炸裂させ、レーシングマシンをも凌駕するほどの走りを見せる
過激化の一途を辿る欧州ポルシェチューンド界に突如として現れた注目の1台を徹底試乗だ!

久世タケル●TEXT Ian Kuah●PHOTO&REPORT

GENROQ 102