ABT R8 GT-R × R8 V10 Spyder

ABTの本気。

アウディ&VWチューナーとして確固たる地位を築き、モータースポーツ分野での活躍も華々しいABT。
彼らの最新プロダクトはADAC GTマスターズ選手権で栄冠を勝ち取ったR8LMSの、
ストリートバージョンと言えるハイパフォーマンスモデルだ。
同じくABTが手掛けたR8 V10スパイダーと共に、そのポテンシャルを探る。

PHOTOGRAPHY●Ian Kuah　CONSTITUTION●山崎元裕(Motohiro Yamasaki)

アウディR8は、スーパーカーマーケットの中へこれまで特別な個性を引きあげてきた。まずはV型8気筒エンジンを搭載して誕生したR8のラインアップには、後にランボルギーニ・ガヤルドと共通のV型10気筒に様を右列、さらに通のV型10エンジンは様のスパイダール、ますオープンは様のスパイダールとの組み合わせでV10ユニットとの組み合わせでV8ルスを搭載したクーペとは違EV8仕様を追加設定。先日のパリ・サロンでは、レースバージョンのLMSインでは、レースバージョンのLMSGT3のパフォーマンスが称されるGTの発表もされている。アウディのレーズ、クワッティピティといえば、忘れてはならないのがセミワークス的な立場から常にサポートしてきたABTの存在である。IT自らもレーシングドライバーとしてDTMカーやGTカーのステアリングを握ってきたスリスチャンジャーブランドは、ロードカーのチューニングシンとともに、このABTというスペシャリスト集団を率いるリーダーティングのエンジニアリング、そしてセのスキルこそが、ABTが他社に対して持つ最大のアドバンテージであり、そして成長の原動力だった。

ABTのレーシングヒストリーには昨年、またひとつ新しい栄光が加わった。それはR8LMSによるADAC・GTマスターズ選手権の制覇。それを祝福するために何かアニバーサリーションを起こしたかったというクリスチャンは、R8LMSのようにスパルタンで、しかしながら完全にストリートリーガルカーとしてフィニッシュされた、究極のRを限定生産するというプランを生み出した。LMSがレギュレーションによる吸

気制限を受け、最高出力を560ps前後にまで抑えられていたことを考えれば、さらなるエクストラを得ることは容易だろう。ネーミングは「R8GTR」。その成り立ちを考えれば、これ以上にインパクトのある名前もなかろう。

そのR8GTRのステアリングをクリスチャンが握り、そして今回もう1台ファクトリーからストリートに導き出されてきたR8V10スパイダーを従え撮影ポイントへと向かう。クリスチャンの隣で、すなわち助手席で体験したR8GTRのパフォーマンスは、ある意味カルチャーショックともいえるものだった。速度無制限のアウトバーンに合流するランプウェイからクリスチャンは全開加速を開始。強烈な加速Gに耐えながら覗き見るスピードメーターのニードルは、前方がクリアになるや、あたかもバーチャルの世界であるかのように、何のストレスもなく時計回りに動いていく。200km/hを超えても、そして300km/hの壁に迫っても、そのスムーズな動きはまるで変わらない。まったく何というマシンなのか。これがABTのクリエイトした世界なのだ。

ザクセンリンクで行ったテストでは、ADAC GTマスターズに使用したLMSと比較して僅かに5秒落ちという1分32秒27のラップタイムを記録したR8GTR。そのパフォーマンスの源となるのは、やはりミッドに搭載されるV型10気筒エンジンだろう。5204ccの排気量はそのままに、ECUのプログラミングを独自にリニューアル。さらに吸排気システムの見直しで、パワーはノーマルのR8V10がスペックシートに掲げる525psから、一気に620ps/8100rpmにまで強化された。最大トルクの550Nmは65

めの特別なチューニングが施されていることも、見逃してはならない部分である。

パワーユニットの強化と同時に、軽量化とエアロダイナミクスの最適化も、R8GTRのエンジニアリングではハイライトのひとつだ。カーボンファイバーで美しく成型されたABT製のボディパーツは、前後左右のスカートと可変式のリヤウイング、ボンネットにミラーと、ほとんどのパーツに採用されている。前後ホイールは「CRスーパーライト」と呼ばれるもので、これはフロントでは8kg、リヤでは10kgの重量低減を可能にする。結果的にR8GTRが達成したウエイトダウンは約100kg。その一方で先に触れた100ps弱のパワーアップが図られているのだから、そのパフォーマンスがノーマルのR8V10とは異次元の世界にあることは、ある意味当然のことともいえるのだ。H&Rとのコラボレーションで専用開発されたコイルオーバー式のサスペンションには、もちろんクリスチャンによってベストなセッティングが施されている。ブレーキは当然のようにセラミックディスクだ。これもまた軽量化には大いに貢献している。

このGTRと比較すると、今回同時に取材を行ったR8V10スパイダーは、よりエレガントでラグジュアリーな印象が強い。とはいえこちらもミッドのV10ユニットは600psにまで強化され、エクステリアではフロントグリルとスカートを独自のデザインとするなど、チューニングカーとしての話題は多彩。ホイールは19インチの「CR」のほかに、20インチの「BR」を選択することも可能だ。サスペンションはスプリングのみがABTのオリジナルとなるが、クリスチャンはそのスタビリティに絶対的な自信を持つ。

アウディ・チューニングの世界におけるトップブランドの座には、おそらくはこれからもABTが君臨し続けることだろう。R8GTR、そしてR8V10スパイダーという2台のABT製の最新チューンドモデルに触れて実力を味わった今、その印象がさらに強いものになったのは言うまでもない。

ABT R8 GT-R

カーボンを用いたサイドスカート、可変式リヤウイング、ドアミラーなど、エアロダイナミクスと軽量化は徹底的に検討されている。「CRスーパーライト」ホイールは前後で18kgのダイエットをもたらし、その結果ボディ全体で約100kgの軽量化を実現している。ダイヤモンドステッチを施したフルバケットシートも必須装備だ。

ABT R8 V10 Spyder

R8 GTRほどではないがエンジンスペックは600psの大台にまで引き上げられ、極めたがテンシャルは単のスーパースポーツを凌駕する。ブラックとレッドに塗り分けられた20インチのCRホイールがエレガントな印象を与える。

200km/hを超え300km/hに届いても、
そのスムーズな動きは変わらない。

00rpmで発生する設定だが、実際のトルクバンドがきわめてワイドなものであることは、R8GTRが加速を繰り返す中で自然と身体がそれを理解していく。

ステンレスにチタンコートを施したエキゾーストシステムは、クリスチャンがR8GTRのチューニングで特にそのアドバンテージを強調する部分だ。チタンは、軽量化はもちろんのことサウンドの音質を考えても、エキゾーストシステムにはベストな素材といえるのだが、彼によればその平均的な寿命は僅かに1年ほどであるのだという。従ってそれは、ABTが生産するロードカーには相応しくないというのがクリスチャンの主張。またV10ユニットに組み合わされるシングルクラッチ式のRトロニックにシフト時間を短縮するた

R8 LMSの手法をのチューニングにより、ノーマル比で約100psのパフォーマンスアップを達成した5.2ℓ V10。チタンの耐久性を考慮し、あえてステンレス製のエキゾーストシステムを採用する点にもABTの哲学が感じられる。

600psを超えるパワーを支えるには、もはや剛性アップは必然。ABTはその関係としてBピラーの上支点部とサスペンション上端を結ぶことによって対策。動的ねじれ剛性は格段に向上していることは明らかだ。

ABTが放つTT-RSにも注目!

PHOTO&REPORT●Matt Davis

アウディのプロダクションモデル・ラインアップで、最もエキサイティングな存在といえば、それはクワトロ社の手による一連のRSシリーズだろう。RS4、RS6、そしてRS5と、最近もRSシリーズのステアリングを握るチャンスはあったものの、正直ここまで魅力的なRSには出会ったことはなかった。その究極のRSをコンパクトなTT-RSベースで誕生させたのは、モータースポーツフィールドではアウディのセミワークス的な役割を果たしているABTにほかならない。

ABTのファクトリーで、吸排気システムやECUのリニューアル、そしてターボチャージャーの大型化や、それに伴うインタークーラーの強化といったチューニングを施されたTT-RSは、新たに501psの最高出力と66.3kgmの最大トルクを誇るモンスターマシンへと進化を遂げた。6速MTとの組み合わせによる加速性能は、0→100km/hでノーマルからマイナス0.8秒の4秒フラット。最高速は289km/hに達する。さらに20インチ径ホイールや専用チューンのサスペンション、スタイリッシュなエアロパーツ等々、ABTのエンジニアリングはそれぞれにパフォーマンスアップのため絶妙的な効果とシナジーを生み出している。実際にドライブするABT製のTT-RSのフィーリングは、完全にスーパースポーツのそれ。モータースポーツで実証されたABTのエンジニアリングは、やはりタダモノではなかったのである。