

22nd Conti Tuning Day

コンチネンタルタイヤとチューニングマシンの相関性。

コンチネンタル製タイヤが純正装着採用率No.1として世界で評価される背景には、基本性能の高さだけでなく、最新の電子制御デバイスとの共存を想定した独特のエンジニアリング哲学がある。そしてそれはドイツのチューナー達との連携によって磨かれ、さらにリプレイス用タイヤ市場にも強い影響を与えるのだ。

PHOTO & REPORT ● Fox Syndication
TEXT ● 山崎元裕 (Motokiro Yamazaki)

ドイツのコンチネンタル社が、現在の自動車産業の中で果たす役割は想像する以上に大きい。最もポピュラーな活動は、もちろん創業以来の伝統である、タイヤメーカーとしてのもの。だが90年代以降は、コンチネンタルは電子制御による自動車の車体制御の分野へと積極的に進出。ブレーキメーカーのアルフレッド・テグエスをはじめ、モトローラやシーメンスのカーエレクトロニクス部門を買収することで、タイヤとともに、自動車部品メーカーとしての地位を築きあげてきた。

コンチネンタル製のタイヤが、世界中の市場で高く評価される背景には、耐摩耗性やロードホールディングといった、いわゆるタイヤの基本的性能のほかに、現代の自動車を象徴する、ABSやスタビリティコントロールといった、最新の電子制御デバイスとの共存を最初から想定した独特なエンジニアリング哲学がある。ちなみにコンチネンタル製タイヤは、OE、すなわちメーカー純正装着採用率ではトップの座にある。

アフターマーケットに供給されるリプレイス用タイヤのフィールドでも、コンチネンタルの活動は特筆できる。ドイツのチューナーとの友好的な関係も一般に広く知られるところだが、それを証明するひとつのイベントが、自社のテストコースである「コンチドリーム」を使用して開催される「コンチ・チューニング・デイ」(CTD)。今回で実に22回目の開催となるCTDは、チューナーとコンチドリームに備わったイベントの組み合わせが、さつき報告を始めよう。





Brabus EV12 'One of Ten'

そのレーシングが物語る通り、メルセデスチューニングのトップブランド、ブラバスが10年の歴史を歩いた。まさに究極のハイパフォーマンスモデル、6.2LのV12対抗エンジンが8100rpmと1000Nmにまで強化され、370km/hの最高速度を実現。その走りも驚異的かのように、リセプターにはフレアアパーを装備するなど、エアロダイナミクスも最適化されている。内装のフィニッシュも実にゴージャスな印象だ。



Manhart X6M

マンハートの手による、まさに究極のSUVBMWに挑戦するのならSUVか、このX6M、ツインターボで武装された4.4LのV8型8気筒エンジンが誇る最高出力は、驚異の687ps。最高速度は319km/hと発表されているが、GT3においても十分にその存在感は圧倒的だった。通常のエアロパーツや23インチ径のホイール、そして1000kgの4本出しエキゾーストなどの採用で、エクステリアも一気にその印象を変化させている。



コンチネンタルが、コンチドロームと呼ばれるテストコースを開設したのは、実に1967年のことだった。そのコースレイアウトは現在まで何回かの修正を受けているが、当時から変わらないコンチドロームの象徴といえば、それは最大傾斜角で58度という、ふたつのバンクを直線で結んだ高速直線路だろう。もちろん現在の高性能車、しかもチューナーの手によりさらなるパフォーマンスを得たモデルにとっても、それは最高速テストの舞台としては、十分に満足できるものであるとはいえないが、一方これだけのコースを自動車メーカーのみならず、チューナー

トップチューナーが、コンチネンタルを選ぶ理由。

だがそれは同時に、コンチネンタルとチューナーとの間で、さらに高性能なタイヤを開発するためのテストというもうひとつの目的があることも忘れてはならない。先日開催されたエッセン・モーターショーでは、コンチネンタルはテックアート、ACシュニツァー、ハイコ・スポルティブ、ロリンザーとともに独自のブースを設けて、新製品となる「コンチ・フォース・コンタクト」のプロモーションを展開。テックアートとACシュニツァーの両社は、設計段階からその開発パートナーとしての役割を果たしたという。

チューナー達が担っているという事実、彼らが自動車産業という大きな枠組みの中で、確実にその存在価値を高めているというこの証でもあるのだ。コンチネンタルとチューナーのこれから、大いに期待したい。



MTM RS6 Clubsport

アクティチューナーのMTMが、今回のCTDにも大人気な自他合作、このRS6クラブスポーツ、搭載されるアクティ製の5.2V型18気筒エンジンは、ツインターボを組み合わせたことで742psにまで強化。クラブスポーツのレーシングから想像できるように、キャビンは前後の内装を徹底的に軽量化し、一方でロールオーバーを抑制するなど、そのフィニッシュはまわりのスバルランなどもとらなっている。MTMによれば最高速度は350km/hに達するという。

にも開放してくれるコンチネンタルはとて重要な存在である。今回のCTDに集まったマシンは、911のスピード9、ABTのR8 GT R、ブラバスのEV12ワン・オブ・テン、MTMのRS6クラブスポーツ、テックアートの911ターボ、そしてマンハートからは、M3 V8RとX6Mという、トータル7台の、いずれもアルティメットII究極の称号を与えるに相応しい、超ハイパフォーマンスモデルばかり。この7台が、先に触れた高速直線路はもちろんのこと、こちらもコンチネンタルが誇るハンドリングコースも含めて、その極めた実力を余すことなく披露しようというのである。

手帳を、R8 LMSで制覇した、クリストファー・ミースに、R8 GT Rのドライブを兼ね、911は社長であり、レーシングドライバーとしてのキャリアを持つ、ヤン・ファットハウアー自ら。またテックアートのサンドロ・ロイター、そして主催者のコンチネンタルからは、アンジェロ・ペレス・リーマリーという、トップレベルのテストドライバー達が、コンチドロームにおいてそのパフォーマンスを、我々メディアを含めたゲストに披露すると同時に、時に助手席でそれを体験してもらうという、重要な役割を担ったのだ。

コンチネンタルがCTDを開催する目的は、もちろんそれにエントリーするチューナーの作ととも、自社製品、すなわちコンチネンタル製タイヤの優秀性を主張することにある。



Ab R8 GTR

自らR8 LMSでGT3選手権を制した、クリスチャン・アプト創設のAbt。ここでのテクニカルノウハウをもとに、オリジナルの88をいかに超越するパフォーマンスを発揮するマシンを開発しようという発想はまわりの自然なものだ。ミッドに搭載される2.4V型19気筒エンジンは、さらに90kmを強化し、加えて約100kgの軽量化を果たしたことでR8 LMSにも劣らぬ、スバルランをキャラクターが新たに生み出されることになった。エクステリアのデザインも実に劇的だ。



9ff Speed9

スピード9は、ポルシェチューナーの911にとって、主力モデルともいえるもの。ベースはもちろん最新の997型911ターボで、今回はそのカブリオレ仕様が発売された。リヤのツインターボエンジンは、690psの最高出力を発揮。社長であるヤン・ファットハウアーは、それだけのパフォーマンスを効率的に路面に伝達できるのは、コンチネンタル製タイヤの性能による部分が大いと言及。コンチネンタルは、チューナーの進化において、欠かせない存在である。



Techart 911 Turbo

レオンバルクのポルシェチューナー、テックアートは、CTDに911ターボ・ベースのモデルを持ち込んだ。彼らのプロダクション・ラインアップには、さらにパフォーマンスを追求したGT3ストリートや、911GT2がベースとなるGT3ストリートR5などもあるが、このターボ・ベースのモデルでも、リヤのツインターボユニットは620psの最高出力を発揮。最高速度は319km/hという、まさにノーマルでは体験できない、異次元の世界をホムスターへと提供している。



22nd Special Report Conti Tuning Day

開発段階からチューナーと歩む姿勢。

コンチネンタルタイヤの社長は、最新の電子制御デバイスとの協働を強く意識した設計が行われていること。ハイパフォーマンスタイヤの開発には、チューナーの存在は不可欠で、先日エッセン・モーターショーで発表された「フォース・コンタクト」も、その開発にはテックアートやACシュニツァーといったチューナーが密着して関わった。