

ゴルフチューンで悩む。

モータージャーナリスト、レーシングドライバー、そしてチューナーと多方面で活躍する太田哲也が、世の中に自らのオビニオンを直球で発信し世相を斬る「オレの話を開け!」。

第18回は、VWゴルフのチューニングを通して感じた「これからのチューニングとはどうすべきか?」を語る。強固な制約で縛られるモデルへのチューニングをどうすべきか考えてみた。

TEXT●太田哲也 (Tetsuya Ota)
PHOTO●ATO

太田哲也の

オレの話を開け!

GENROQ読者諸兄には、オレがゴルフGTIを買ったことは以前にお伝えした(かな?)。

正直、ゴルフは自分とはキャラが違うと思う。ゴルフは優等生的イメージで内装もイタ車を乗り継いできた自分から見ると質実剛健、言い方を換えれば地味。派手なデザイン好きなおれがそれでも購入したのは、その走りの潜在力に惚れたからだ。

ファミリカー。とは思えない強固なボディ剛性感、穏やかな挙動で、とっても運転しやすい。プロドライバーには刺激が足りない面はあるが、サーキット入門者用マシンとしてもおすすめだ。網渡りの際に防護ネットを張ってあるようなもので、最後の最後でクルマが助けてくれる。

そしてGTIをベースに、安心してスクール入門者にも勧められる「太田哲也的GTI」を創ってみようと思ったのだ。自分の感性に合わない地味な部分は造り変えてしまえばいい。イタリア車メインでカスタムしてきたが、ドイツ車に触れることに知的好奇心も湧く。新たな方向性

としても面白そうだった。

購入時点で、ゴルフRの登場予定も知っていたが、「4駆で重いだろうから、Rは上級車としての位置づけで、スポーツ性はGTIの方が上回る」と踏んでいた。

Rは280ps、38・7kgm、パワーはあるが四輪駆動で車重1500kgと重い。GTIはFFの二輪駆動で220ps、35・7kgmでパワーでは劣るけど、車重は1390kgと軽い。きつと軽い方が速いのではないか。それにパワーに関してはDTT ECUチューンで数十馬力は埋め合わせられるだろうと考えていた。

ところがその後、伝え聞くところではRは速そうだと聞いて、心中穏やかならぬ思いでいた。実際には「RとGTI、どっちが速い?」

それを見極めるため、6月28日に袖ヶ浦で開催されたドライビングレッスンに持ち込んでみた。

ゴルフチューンの方向性

結果報告の前に、マイGTIをど



んなふうにしようと思ってるかを述べよう。

要素としてひとつは、質実剛健的なVWの内装を、ベントレーのようなラグジュアリー性を高めた雰囲気にした。そして足まわりやDTT ECUチューンで速さを磨きこもう。できればのちに登場してくるだろうRを追い越したい。つまり質実剛健の正反対のエモーションナル度を高めたラグジュアリー&スポーツの方向だ。

それで納車されてすぐに手を入れ始めた。二カ月が経った現在のチュ

ーニングやカスタムの詳細は別添の写真を見ていただきたい。「見た目」「速さ」に関しては、現状では止まっている。

まずはDTT ECUチューンで、ターボだから数十馬力上がる目論見だった。実際にアルファロメオ・ジュリエッタQVやアバルト500では数十psアップが果たしている。だからRと近い値くらいに持っていけると踏んでいたが、ゴルフVIIのECUには強固なセキュリティが設定されていて、それが現在まだ解析でき

先日開催したドライビングスクールではVWの協賛を得てゴルフRを数台に用いた。TEZZOでチューニングを進めているゴルフGTIとどれほど性能差があるか興味津々で、車両のポテンシャルを測りやすい袖ヶ浦フォレストレースウェイを舞台に確認してみた。

ずECUに入りこめない。当然データを書き換えられないのだ。

後で知ったのだが、

近年特にドイツ車がプロテクトを強めているらしい。考えてみれば、例えば2.0直4のエンジン搭載車はGTI&R以外にも、BMWの320と328というように、排気量や基本構成はそのまま、ECUでパワーアップさせる手法に変えている。そこにチューナーが入ってきて書き換えることを好まないのかもしれない。また安全性を考慮せずひたすらパワーアップのみを行う悪玉チューナー対策もあるだろう。どちらにしても今後のメーカーの動きとしてはプロテクトをさらに厳重に行うようになるだろう。

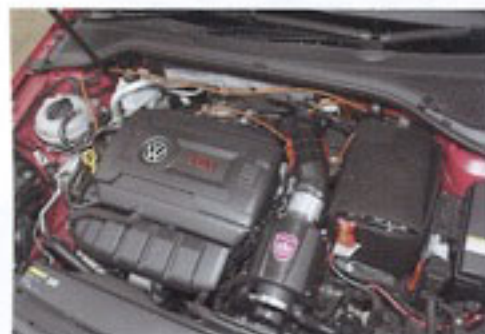
足まわりに関しても、マイGTIは電子制御のDCC装着車なので、そのまま変更したのではチェックランプが点灯してしまうおそれがある。それを防ぐためにはキャンセラーを



“TEZZO GTI”の 開発進行中



新規制対応(申請中)のTEZZOプレミアムマフラーは軽量化と排気抵抗軽減に努めたステンマフラー。アクセルを踏み込んだ際の官能的な「アルファ」サウンドが特徴だ。カーボン調ドアクラウプやグロスブラックのピラーなどでスポーツテイストを高め、地味な印象のインテリアにはカラーレザーなどの「セレブリティパッケージ」を装着。華やかなイタリア車のエッセンスが投入されている。



カーボンエアインタークシステムVer.2、TBアーシングシステムオレンジVerを施したエンジンルーム。ECUチューンは強固なプロテクトに囲まれ現在開発中だ。

安全に乗るといふ部分は今後も煮詰めていきたいと考えている。ただやはり速さに関してはどうしたものか。そんなオレの様子を見て担当編集Kは、「やっぱり太田さんは

安全に乗るといふ部分は今後も煮詰めていきたいと考えている。ただやはり速さに関してはどうしたものか。そんなオレの様子を見て担当編集Kは、「やっぱり太田さんは

8/31(日)袖ヶ浦開催! Tetsuya OTA ENJOY & SAFETY DRIVING LESSON with Mercedes-Benz

太田哲也氏が校長を務めるスポーツドライビングスクールが8月31日(日)袖ヶ浦フォレストレースウェイにて開催。今回は、発表したばかりの新型メルセデスCクラスが登場する。サーキットタクシーや体験試乗などが予定されており、そのパフォーマンスを体感できるチャンスだ。また、今回はスキルにあわせた通常クラスのほかに、「フェラーリ&エグゼクティブカークラス」が初登場。10名程度のセミプライベートレッスンも行う。GENROO読者にもオススメだ。問045-948-5540。詳しくは、ウェブまで。http://www.sportsdriving.jp



装着しなければならぬ。事前に「たぶんゴルフVI用が流用できるだろう」とタカをくくっていたらゴルフVIでまた変えてきていたことが、開発を始めてみて分かった。

という訳で、車高調とDITも現状では導入の打開策が見えず、期待していた速さの向上にも手をつけられていない。GTIのチューンは今後に向けて情報を集めるのに止まっているのが現状だ。

速さの違いを分析

さてそんな状況で、サーキットでGTIとRを比べる機会があった。自動車メーカーからサポートしてもらい定期的に安全運転のためのドライビングレッスンを開催しているが、今回はVWがサポートしてくれて、ゴルフRが教習車としてやってくる。

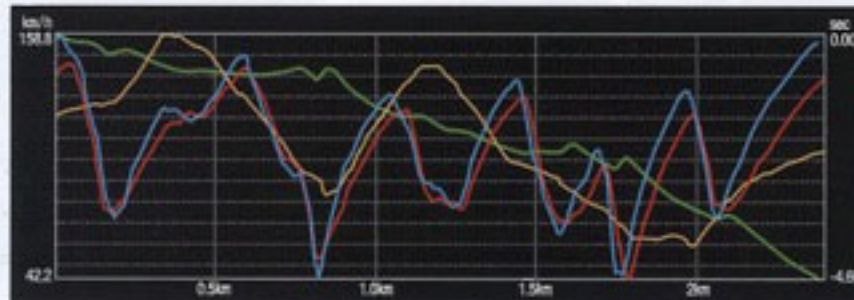
その機会にスパイククラスに賞典外ではあるが校長(私)自ら参戦することにしたのだ。パワーが勝つか軽いほうが有利か。どちらが勝つ? 迎えたスパイクGP。本来は1周ずつのタイムアタックなのだが、この日は雨が降ったりやんだりの不安定なコンディションだったので30分間で全車がフリーにアタックする形式となった。その中でオレがRとGTIの2台に乗った。

結果はRが1分26秒、GTIは1分30秒、その差は4秒。GTIで走ったときは雨足が強まっていたものの、大差がついてしまった。

そして結果は、オレの運転するRは賞典外だがタイム的には、所属するST3000クラスでトップ。さらに、アウディR8やフェラーリ430、ボルシェ911などのST5000クラスに入っても一番だった。プロレーサーだから当然だよ」と思うなかれ。現役を引退し腕は錆びているし、いくら元プロでもマシンが強くなければ速く走れるわけではない。たまたまコンディションが雨だったことも有利に働いたが、Rの速さが尋常ではないということだ。ちなみにGTIのタイムもRを除けばインプレッサST

データロガーでRとGTIの走りを解析

データロガーを装着して速さの違いを解析してみた。グラフの青線がRで、赤線がGTIだ。最高速はパワーがあるからRが出るのは予想通りだが、データを見ると最高速だけでなく、低速コーナーの立ち上がり加速の割合もRの方が圧倒的に急角だ。つまり重さを跳ね返して加速が強いことがわかる。また加速だけでなく、コーナーの早い位置からアクセルを強く踏み込んでいる。一方、GTIは円なこともあってコーナーの立ち上がりでパワーオンすると、トラクションが抜けたりアンダーステアが出たりしてなかなか全開にできない。Rはターニングの際に後輪へ駆動力を配分するので素早く向きを変えられ、その後のパワーオンでも後輪駆動車のようにパワードリフト気味に立ち上がれるのでアンダーステアが抑えられ、それだけ早く大きくアクセルを踏み込める。ESPの制御に関しても、ESPスポーツのGTIに対してESPオフがあるRの方が有利に働いた。Rの方がブレーキングドリフトさせて素早く向きを変えることもできる。それがコーナー立ち上がり加速にも貢献した。GPSを装着して走行軌跡もとってみたい。これによってRの方が直線的に立ち上がっていることが見て取れる。出口でアンダーステアが少ない証左だ。これは走ったフィーリングとも重なった。



GTIをどうするか……

評論家として醒めた目でならこの結果を「ああそうなんだ」と受け流すことができるが、まがりなりにもオーナーの身としては、心中穏やかではない。

もともとマイGTIの方向性は前述したようにラグジュアリー&スポーツ、エモーション的なGTIではあった。楽しく安全に乗るといふ部分は今後も煮詰めていきたいと考えている。ただやはり速さに関してはどうしたものか。そんなオレの様子を見て担当編集Kは、「やっぱり太田さんは

安全に乗るといふ部分は今後も煮詰めていきたいと考えている。ただやはり速さに関してはどうしたものか。そんなオレの様子を見て担当編集Kは、「やっぱり太田さんは

根っからのレーサーなので、速くないと納得できないのでしようね」と言う。

いやいやオレは速さがすべてとっていないのだよ、断固として。ただ、今回のドラレスでは、大勢のVWオーナーが参加してくれた。その中でもGTIとRオーナーは共通の疑問(どっちが速い?)を抱き、マイGTIに関心も示してくれた。勝手にGTIオーナーの期待を背負っている気分だった。悔しさを感じたのはオーナーならではの感情だろう。さあこれからオレはどうすべきなのか。選択肢を考えてみた。

①GTIをなんとかチューニングして速くする。②ゴルフRに即刻買い替える。③がっかりしたのでゴルフから足を洗う……。

自分の中に矛盾が生じていることはわかるが、今は傷心なので判断力もない。この本が出るころにはまた気持ちが変わっているかもしれない。機会があったら顛末を報告しよう。

「20+ターボ」の可能性

それにしてもゴルフR>Iに限らず、20+ターボという新しい武器を手に入れ、メルセデス・ベンツAクラス、BMW1シリーズなど、従来のハッチバックを大きく超えたラグジュアリー性を持ち、価格帯はボルシェ・ポクスターよりもちょっと下位に位置し、でも限りなくポクスターに近い速さを持つ上級クラスの「大人のスポーツ・ハッチ」が欧州車を中心にカテゴリー化されてきた。このクラスは注目すべきだと思うし、個人的にはとても魅力と関心を抱いている。

GENROO的なスーパーカーの範疇ではないが、きっと読者も関心があるのではないかとレポートしてみた。20+ターボ・独・伊・仏車頂上決戦みたいなことに、スパイクGPが発展したらそれはそれで面白そうだな。