

911 DAYS

P O R S C H E N I N E E L E V E N D A Y S

ムービー・スター2016年4月号増刊

特集

俺たちはいつだって ポルシェにゾッコンだ

Vol. 63

2016
SPRING



- 69y 911S
- 70y 917K
- 79y 930 SCS
- 96y 993 turbo S
- 11y 997GT2RS
- 15y Panamera GTS 後期型
- 16y 991 turbo S 後期型
- 16y 991 turbo 後期型
- 16y 991 Carrera 4S 後期型
- 16y 991 Carrera 4 後期型
- 16y 991 targa 4 後期型
- 16y 981 Cayman GT4
- 16y 981 Boxster Spyder
- 16y Macan GTS

名古屋54
は 63-54

アドバン・レーシングのフラッグシップホイールであるGTにボルシェ専用サイズが加わることを、本誌は前号でキャッチしてお伝えした。今回、その新型GTのリリースが、今号発売後間もなくの3月下旬に決定したことが分かった。

既報のとおり、サイズは20インチのみ、991各種、981ケイマン、981ボクスター、パナメーラに対応する5穴のほか、991GT3や991ターボS用のセンターロックが用意される。

特筆すべきは、このGTフォー・ボルシェが、既存のGTのマイナーチェンジ版ではなく、一から鍛造金型を起して製造される点にある。というのは、世界一と言われるボルシェのブレーキは、スタンダードでも大きい。さらにオプション設定のカーボンブレーキ、PCCBともなると、もはや巨大。そのPCCBをクリアするリムのプロファイルを作るには、既存のGTでは対応できないのだ。さらに、ボルシェのセンターロックにも適応してこのGTということもある。

そのボルシェのセンターロックだが、アッパライトに安全ロック機構のスプラインが組み込まれた構造になっている。これは、文字通りナットひとつで留まっているセンターロックを恒久的に緩ませないという、ボルシェが開発した画期的なシステムだ。取り外す際は、車載工具として付属する専用アダプターを装着し、このスプラインを押しながらセンターナットを回転させる。

当然ながら、GTフォー・ボルシェのセンターロック仕様は、このボルシェの安全ロック機構に完全に対応した。

さらに、ボルシェ専用設計というだけあり、サーキットなどでのハードな走行を想定して、やや幅広の補強されたフラジデザインを採用している。

こうしてでき上がったGTは、991GT3と同サイズで1本400g軽い。



いよいよ3月下旬発売! ADVAN Racing GT for PORSCHE

アドバンホイールのフラッグシップGT。その20インチのセンターロックと5穴が、わざわざ鍛造金型を一から起こしボルシェ専用の新型としてリリースされる。コストの問題を考えると、ボルシェのためだけに金型から新たに製作するのは一般的には難しいもの。それをあえて行ってきたというところに、アドバンホイールの本気度を見て取れる。そんなGTを実際に911に装着すると、どんな印象となるのか。

文/ 関友則(本誌) 写真/ 平野敬久 取材協力/ 横浜ゴム
撮影協力/ 川崎市市民ミュージアム tel.044・754・4500



ールの出来がかなりいいこともあり、強度を落とすことなくそれより軽く作ったことは驚きだ。純正と同等の性能を持ちつつ、さらに軽く仕上げたGTのこだわりと執念は称賛されてもいいだろう。

カラーはハイパーブラック、グロスブラック、チャタムブルー、レッドの4色から選べる。

さて、そんなGTを実際に911に装着するとどうなるか。そこで用意したのが、カップ用リアウイングを装着した991GT3だ。その足元左側にレッド、右側にチャタムブルーのGTを履いている。こうしてみるとカラーによって、同じGTでも印象がずいぶん異なることが分かる。レッドはかなりレシー。チャタムブルーは、ホイール外周のフランジがダイヤモンドカット加工されて輝いていることもあり、高級感漂うスポーティーさがある。

同時に注目したいのは、そのコンケイプ。コンケイプとは、リム部からセンター部へスポークを湾曲させながら落とし込むデザイン手法のこと。これによりスポークの長さが強調され、見た目の迫力

が生まれる。GTにはこのコンケイプが、落とし込みの強さに合わせて4つ用意された。一番きついのが4。数字が小さくなるにつれ、落とし込みは緩くなる。

この991GT3が履くGTのフロントはコンケイプ1、リアは4だ。991GT3のワイドリアに、コンケイプ4が一際映えることが分かる。

また気になるホイールサイズだが、フロントに9J×20+49、リアに12J×20+44を採用。純正と同様のリム幅で、インセットのみフロントで6mm、リアで3mmアウト側に出ている設定だ。これは、純正のミュシユラン・パイロットスポーツ・カップ2を装着したときに、フェンダーに干渉しないギリギリのツライチを狙ったものだ。このあたりのノウハウもさすがと言っていいたい。

ちなみに、ホイールとは関係ないが、チャタムブルーのホイールも、991GT3にはよく似合う。これはマフラー本体はそのまま、純正より口径が大きく、かつ手前に10mm突き出ている。HK Sの試作品だが、反響が高ければ市販される予定だとか。



ADVAN Racing GT for PORSCHE 20inch サイズ表

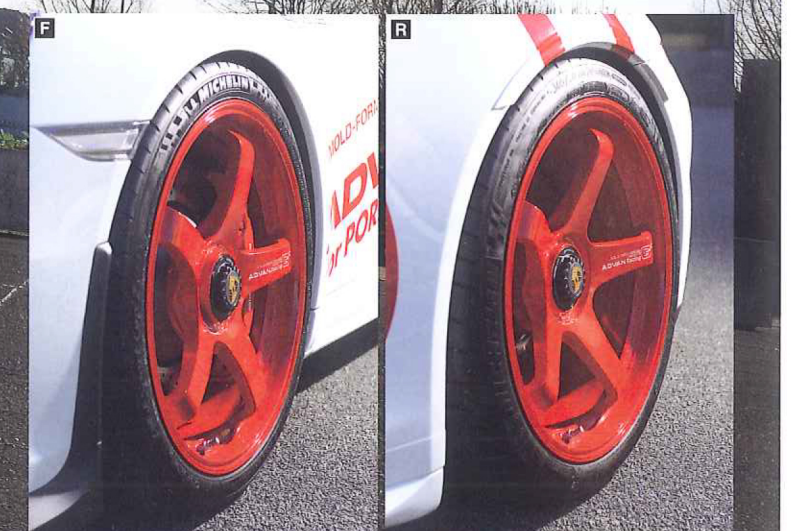
サイズ	PCD	穴	インセット	コンケイプ	対象モデル	HBRP	GBRP	TBRP	RRP
×20	130	5	50	1	991 カレラ/S/4S/ターボ(F)、981 ボクスター/ケイマン(F)	○	○	—	—
	CL	CL	49	1	991GT3/ターボS(F)	—	○	○	○
×20	130	5	45	2	991 カレラ/S/4S/ターボ(F) *tuner size	○	○	—	—
	130	5	59	1	パナメーラ(F)	○	○	—	—
×20	130	5	40	4	981 ボクスター/ケイマン(R)	○	○	—	—
	130	5	60	3	パナメーラ(R)、991 カレラ/S/4S/ターボ(R)	○	○	—	—
×20	130	5	51	4	991 カレラ/S/4S/ターボ(R) *tuner size	○	○	—	—
	CL	CL	55	3	991ターボS(R)	—	○	○	—
×20	130	5	53	4	991 カレラ/S/4S/ターボ(R) *tuner size	○	○	—	—
	CL	CL	44	4	991GT3/ターボS(R)	—	○	○	○

レーシング・ハイパーブラック&リング for PORSCHE
レーシング・グロスブラック&リング for PORSCHE
レーシング・チャタムブルー&リング for PORSCHE
レーシング・レッド&リング for PORSCHE

CL: センターロック
コンケイプの深さ: 1<2<3<4の順で深くなる



開発したセンターロックの安全機構。中央部のスプラインがさのように奥に押し込まれるとロックが解除される仕組みだ。である専用アダプターの中央部は凸状になっており、ナットを外すと差し込むと、自然にスプラインが押されるようになっている。



ホイールサイズは、F: 9J×20+49、R: 12J×20+44。フロントはコンケイプ1、リアは4だ。中央部へのスポークの落とし込み具合の違いが分かるだろう。GT for PORSCHEには落とし込みの度合いに応じて、4つのコンケイプが設定された。数字が大きいほど、落とし込みが強い。また、それぞれの「ツライチ」具合が絶妙なことに気づくはずだ。