

Cover Car

[表紙のクルマ]

VW Passat R-Line Evolution1 Concept Original

VWジャパンが作り上げた仮想マシン
スタイリッシュなセダンが
FIA GT3レース車両に変貌

VWジャパンとCOXの担当者が夜な夜な打ち合わせをして作り上げた
仮想パサートGT3が東京オートサロンの会場でワールドプレミア!
本国VWモータースポーツ非公認のオリジナルマシン、その全貌を解剖する

写真◎南井浩幸 文◎熊崎圭輔 (af. imp.)
問◎VWジャパン TEL.0120・993・199 www.volkswagen.co.jp
撮影協力◎COX TEL.0465・81・3034 www.cox.co.jp



↑ボトムのフラットなリップや側面のカナードが空力性能を引き上げる。大型化されたインテークは今のVWデザインに沿ったもの。グリルレスも検討されたがあえて残したとか



1.2.フロントフェンダーはプレスラインをトレースしてワイド化。リアはフェンダーアーチに沿ってサイドスカートから立ち上がりそのままオーバーハングまで抜けていく現代のレーシングカーの多くが用いるデザイン。後方にはスリットを設けて、よりレーシーなイメージを掲げている

VW Passat R-Line Evolution1 Concept Original

どこまでもレーシーなその姿
スーパーGT戦でも違和感なし



↑ウイング部は86/BRZ用を流用。ステーはCOXによるワンオフ。肉抜きをしないフラットなステー形状は今のレーシングカーでも採用されている



3.ボトムラインを骨太なサイドスカートが貫く。姿勢を安定させつつ速度を保つにはこれくらいのボリュームが必要となる
4.スマートなセダンの面影はない、レーシーそのものなりアマわり 5.フロア下面を抜けてきたエアを乱すこと無く後方へと導くために大型のディフューザーをセット。縦のフィンが強烈だ



5

あつたらしいなをカタチに 超本格なレーシングルック

レーシングマシンにもいろいろあるけれど、カスタマーレーシングと呼ばれるジャンルにおいて今世界中で楽しめているのがFIA GT3というカテゴリーだ。自動車メーカーが市販車をベースにレース用の架装を施して仕立てるレーシングカーで、FIAによって細かく仕様が決められている。この車両規定に沿ったマシンを使って色々なレースが行われているが、僕らにとって一番身近なのは毎年開催されているスーパーGTのGT300クラスだろう。欧洲の自動車メーカーの多くがGT3マシンをリリースし、全世界での性能を競っているが、VWはなぜか開発を行っていない。もちろんTCRマシンやWRカー、さらにはF3向けのエンジン供給など、VWのレーシング活動はむしろ積極的。とにかくTCRでは、VWだけでなくその性能を競っているが、VWはなぜか開発を行っていない。もちろんTCRマシンやWRカー、さらにはF3向けのエンジン供給など、VW取り組むという力の入れよう。GT3は確かにアウディR8 LMSがあるけれど、VWブランドとしては手掛けていないカテゴリーだ。どうせならVWのGT3マシンがあつたいのに……。そんな妄想がなんと日本の中で実現してしまったのだ。とは言つても、これはドイツのVW本社が主導したプロジェクトではない。正式にFIAの承認を経たものもない。フォルクスワーゲンジャパン独自のもので、日本のVWチーナーであるCOXと共同で作り上げられた1台限りのコンセプトモ





13.ホイールはTWSモータースポーツT66-F。ブレーキはCOXオリジナルのビッグキャリパーキット。ローターはスリット形状が特徴的なdba製の2ピース14.ワンオフで製作したラグナット。レーシーな雰囲気がさらにアップする 15.タイヤはミシュランのスリック、サスペンションはザックス・レースエンジニアリング製のショックとハイパコのスプリングを組み合わせたオリジナルだ



SPEC エアロキット パサートR-Line Evolution1 Concept Original

ホイール&タイヤ
TWS Motorsport T66-F(9.0×18)
ミシュラン・レース用スリック
フットワーク
COXオリジナルサスペンションキット
チューニング
COXビッグキャリパーキット+dbaローター
COXブレーキクリーリングキット
COXエアフィルター
HJSダンバイブ
COXオリジナルマフラー
インテリア
レカロシート
ATCコンペティションステアリング
レーシングハーネス
その他

伸ばしたボリューム感のあるもの。
セダンベースのマシンらしい特徴的なディテールといえよう。
リアに回ってみると、ハイマウントされたリニアウイングが目に飛び込んでくる。そしてボトムにはバーティカルフィンを備えたデイフィューザーをセッティング。奥には大径のエキゾーストが隠されている。
各所にレーシングカー作りのメソッドが貫かれており、なんちゃんとで感がない。これだけ徹底されると「VWモータースポーツさん、ぜひともGT3マシン作りましょうぜ!」って言いたくなってしまうのも頷ける。もちろん世界的に見れば自動車メーカーはF1-A GT4規格へヒンケルして行っているのは事実で、この「妄想」がカスタマーレーシングのマシンとして販売されるということはないだろうが、なんと夢のある個体ではないか。思えばオートファッションはそんな「妄想を架装して楽しむ」ところからスタートした。あつたらしいなを見事にカタチにしたVWジャパンとCOX。さすがは「井プロの犯行」だ。

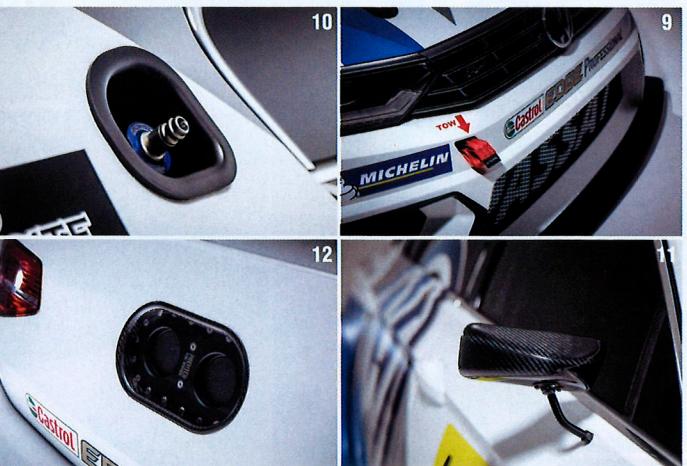


6.ドライバーズシートはもちろんレーシーなフルバケット。頭部を守るプロテクション付きのレカロ・プロレーサーSP-G。シュロスのハーネスがよく似合う 7.リアシートやドアパネルは撤去されているが、フロアカーペットなどはそのまま残された。ロールケージが入ればさらに雰囲気は上がりそう 8.ステアリングはATCの小径を跳ね上げ式のボスで装着している



VW Passat R-Line
Evolution1 Concept Original

本国レーシング部門に訴えたい そう思わせる見事な出来映え



9.10.トeingベルトやレーシングミラーは実際にレースでも使えそうなもの。リアルさを積み上げていくにはこういうディテールが大切だ 11.Cピラー付け根にはエアジャッキのコネクターが装着されている。機能はしていないがコネクター自体はホンモノ 12.トランクリッドにはフューエルリッドが備わる。こちらもそれ自体はレース部品だが、その奥に安全タンクがあるわけではなく、あくまでレーシングディテールアップのための仕掛け

が夜中にファミリー・ストランで意気投合してこの企画がスタートしたというのは、ここだけの話。お披露目の場として選んだのは今年の東京オートサロン。ド派手な力スタム車両がひしめきあふ会場でも、この「パサートR-Line・エボリューション1コンセプトオリジナル」と名付けられたマシンはひと際注目を集めていた。

「VWパサートのGT3規定車両」というコンセプト通りの姿を目指して、各部は丹念に作り込まれており、「どのレースで走るんですか?」とか「どこのチームが走らせるんですか?」といった質問が投げかけられたほど。普段から多くのレーシングカーに関わってきたスタッフが手掛けたから、ボディ各部の造形には説得力がある。VWの現行車種やコンセプトカーのディテールを巧みに組み合わせつつ、いかにもダウンフォースやクーリングを向上させそうなデザインに造形したことで、リアルさがグッと増した。

フロントはフラットなボトムラインを描くリップや大型エアインテイク、さらにカナードを備えて大幅にアップデートされている。フロントに張り出した前後のオーバーフェンダーはエアダクトを備え、内部には整流板も確認できる。ショルダーラインとの整合性を取りながらデザインされているところにも注目したい。

ボトムは本来フラットフロアとして、フロントやサイドから流れてくるエアを整えるところだがさすがにハーデルが高い。一方サイドスカートは現代のレーシングカーが採用しているような、路面ストレス今まで

が夜中にファミリー・ストランで意気投合してこの企画がスタートした

というのは、ここだけの話。

お披露目の場として選んだのは今

年の東京オートサロン。ド派手な力

スタム車両がひしめきあふ会場でも、

この「パサートR-Line・エボリュ

ーション1コンセプトオリジナル」

と名付けられたマシンはひと際注目

を集めていた。

「VWパサートのGT3規定車両

というコンセプト通りの姿を目指し

て、各部は丹念に作り込まれており、

「どのレースで走るんですか?」と

か「どこのチームが走らせるんです

か?」といった質問が投げかけられ

たほど。普段から多くのレーシング

カーに関わってきたスタッフが手掛け

たから、ボディ各部の造形には説

得力がある。VWの現行車種やコン

セプトカーのディテールを巧みに組

み合わせつつ、いかにもダウンフォ

ースやクーリングを向上させそうな

デザインに造形したことで、リアル

さがグッと増した。

フロントはフラットなボトムライ

ンを描くリップや大型エアインテ

イク、さらにカナードを備えて大幅に

アップデートされている。フロント

に張り出した前後のオーバーフェン

ダーはエアダクトを備え、内部には

整流板も確認できる。ショルダーラ

インとの整合性を取りながらデザイ

ンされているところにも注目したい。

ボトムは本来フラットフロアとし

て、フロントやサイドから流れ出てく

るエアを整えるところだがさすがにハーデルが高い。一方サイドスカ

ートは現代のレーシングカーが採用

しているような、路面ストレスまで