

あえて車高調で、ベタ落とし。

あくまでも一般的なハナシではあるが、アウディTTの足はエアサスが定番。本来のポテンシャルをキープしながらスタイルも両立するためには車高調整の自由度が高く、実用的なエアサスがやっぱり有利だからだろうか。けれども彼は、だからこそ逆に、生足で勝負する。日本一低い、を真摯に目指すために。

OWNER>>DAICHI NAKAGAWA (中川大地サン)
CALL>>Runaway (ランナウェイ) TEL:026-284-5102 <https://runaway.co.jp>
GARAGE BULLET (ガレージバレット) TEL:023-676-7797
PHOTO>>KEISUKE NOGUCHI (ノグチケイスケ)



Audi TTS Coupé

エアサスが多いTTSであえて生足に挑戦。低さだけでなく、パフォーマンスも抜きなし。

以前は8JのTT3.2クワトロに乗っていて、そのときはちょっと車高を落とした程度で、ほぼノーマルだったという中川サン。そこからA1に乗り換えたものの、やっぱりTTに乗りたくて再び購入したのがこの8SのTTS。一番のこだわりは、車高調だ。「TT界ではエアサス車が多いので、自分にあえて生足で勝負したい。リメイクでフロントをさらに1cm下げたので、おそらく低さは東日本一。日本一と言えるかはわかりませんが、そこは自信あります」。そんなこだわりの足回りを手掛けたのはプロショップ、ガレージバレット。XYZの車高調をベースに、

スプリングはクラフトのショートタイプへと変更。メーガンレーシングのアップパーアームやトーコントロールアームも駆使し、20インチのジーストST3ではほぼ限界までのローダウンに成功している。もちろん、ただ低いだけではない。「ここまで低くてもパフォーマンスにはこだわります」との言葉どおり、エンジン関係はショップ、ランナウェイでブラッシュアップ。APRのECUチューンからエアクリナーなどの吸気系、アーミートリックスのエキゾーストなど排気系までしっかり手が入る。TTS本来の爽快な走りがさらにランクアップされているのだ。

さらにUS純正グリルの投入や、addパフォーマンスのカーボンリップスボイラーなど、効果的なアイキャッチもセンス良く配置。ガツンと低いスポーティなシルエットに、カーボンリップの精悍さ、ディレクション形状となるホイールの躍動感とがレイヤードされた、完成度の高い一台となっている。「近所に住む友人がゴルフ7.5Rに乗っていて、7.5RとTTSはエンジンや足回りなど、共通部分が多いんです。身近なライバルとして気になりますし、刺激し合いながら、カスタマイズに励んでいます」。車高調で、この低さ。まさにアツパレな仕様だ。



8JのTT3.2クワトロはほぼノーマルで。そこからA1に乗り換え、オーバーフェンダー×車高短に。そこからこのTTSへ。

Audi TTS 2017
ホイール：ワーク ジーストST3 (F&R:20×9.5J) | タイヤ：ニッター ネオジェン (F&R:225/30R20) | サスペンション：XYZ タイプSS車高調、クラフト ショートスプリング、メーガンレーシング トーコントロールアーム/アップパーアーム | チューニング：APR エアクリナー/フロントパイプ/インレットパイプ、アーミートリックス エキゾースト | チューニング：APR ステージ2プログラミン/TCUアップグレード | エクステリア：US純正グリル、addパフォーマンスカーボンリップスボイラー | インテリア：BFI シフトノブ、LEYO パドルシフト



01 ボトムラインにはaddパフォーマンスのカーボンリップスを。スポーティなシルエットがカーボンでさらに強調された。グリルはUS純正を採用。02 ECUはAPRのステージ2。同じくAPRのTCUや吸気系もひととおりセット。「ここまで低くても、見栄えだけでなく、エンジンパフォーマンスにもこだわっています」。03 エキゾーストはアーミートリックス。両側デュアル出しでスタイリングも上々だ。04 LEYOのパドルシフトを導入し、見た目と操作性の向上も図る。シフトノブはBFIのゴルフボールシルバ。05 車高調はXYZで、クラフトのショートスプリングを組み合わず。アップパーアームとトーコントロールアームはメーガンレーシング。こだわり満載。



ホイールは20インチのジーストST3。TTSとしては攻めたサイズだが、それを車高調&アーム類でビシッとツラに持ってきているのがお見事。車高調でここまで低いというのサブライズ。