

## シェルビーと練り上げた マスタング随一の ハイパフォーマー



**激突!!**  
スペシャル・マスタング3台  
Mustang BOSS302  
Shelby GT500  
Saleen S281

# FORD SHELBY GT500

ハイパフォーマンスなマスタングといえば、シェルビーの遺作とも言えるシェルビーGT500だろう。他を圧倒するスペックは、間違いなく最強のマスタング。新型ではシェルビーとの縁が切れGT500ではなくGT350がデビューすることになった。どうしてもGT500という人は、最後のチャンスが近づいてきているのかもしれない。

シェルビーGT500は2011年に大変革を受け、2012年モデルは基本的にキャリアオーバーであった。では、どのような大変革が行われたのか。エンジンである。2010年までの5・4ℓスーパーチャージャー付きは、鋳鉄ブロックだった。ところが2012年はそれをオールアルミ製に改めた。凄いのはここから。フォードは、そのアルミブロックの中に従来のスリーブをぶち込むのではなく、PTAW(プラズマ・トランスファード・ワイヤー・アーク)という特許を取得した特殊なコーティングを施すことで、さらなる軽量化とロー・フリクション化を達成したのだ。おかげでパワーは550hp/6200rpmに向上。最大トルクは510lbft/4250rpmで、1750~6250rpmの間で最大トルクの80%を発揮するフレキシブルなエンジンとなった。

このPTAW、電気と空気によって作りだした華氏3万5000度に達するプラズマジェットによって溶けたスチールワイヤーをスプレーガンの中に入れ、これを霧状にエンジン・シリンダー内に吹き付けることで鉄と酸化鉄の混合物を形成し、150ミクロンの被膜を作り上げるのだという。ライナー分の重量を軽量化するばかりでなく、シリンダー・ボアとピストンリングに生じるフリクションも低減出来、さらに熱交換率も向上できる。ちなみにスリーブ・レスとなったことで8・5ポンドの軽量化を達成しているのだが、アルミブロック化したことと合わせたエンジン単体の重量軽減は驚くことに102ポンドに達するから、燃費、加速、ハンドリング、それにステアリングの正確さなど、走りのあらゆる分に大きく寄与する結果となったのだ。そんなエンジンを搭載したモデルがこれである。



## ラグナセカ仕様に仕上げられた ロード・ゴーイングカー



**激突!!**  
スペシャル・マスタング3台  
Mustang BOSS302  
Shelby GT500  
Saleen S281

# FORD MUSTANG BOSS302

最初に登場するモデルはBOSS302。ぱっと見ラグナセカにも見えるが、これは後からカスタムされたもので、実際スポイラーやマフラー、リアガーニッシュのエンブレムなどラグナセカと異なるところがある。実際の道路では、ラグナセカより扱いやすい仕様となっているのが魅力だろう。

当初このクルマが公表された時は、限定生産で4000台のBOSS302を生産し、このうち750台がラグナセカとして送り出されるという目標を立てていたようである。いずれにしても、かなりレアなモデルになることは間違いない。BOSS302はGT用の5ℓユニットをベースに、302Rに採用したレーシング・インターカムニフォルドをロード・ゴーイングの仕様にマッチするように改め、最大許容回転数を7500rpmに引き上げて最高出力440hp、最大トルク380lbftを発するエンジンを搭載。3・73のアクスルレシオを持つファイナルドライブには、カーボンファイバー製のプレートを持つリミテッドスリップ・デファレンシャルが組み込まれているという、かなり本気な仕様のモデル。足回りはGTよりフロントで11mmローダウンされ(リアは1mm)、コイル、スタビ

ライザー共に強化されたものが使われている。そしてラグナセカはリアシートを取り去った2シーターとされ、そこにX型の補強を加えることで、ボディ剛性は10%ほど向上しているのである。今回の試乗車はBOSS302を後からラグナセカ仕様に改めたもので、リアシートは取り去られ、そこにはXブレースなく本格的なロールオーバーのみ組み込まれていた。ラグナセカではトルセンデフが標準装備されているはずだが、このクルマがそこまで本気の改造をしているか否かは分からなかった。また本来のラグナセカでは、マフラーは4-2でリアに排出されると同時に枝分かれしたサブマフラーで、リアホイールオープニングの手前にも排出されるようになっていた。だが、このクルマは巨大なエクゾーストアウトレットがボディサイドから顔をのぞかせていた(もちろんリアも)。

