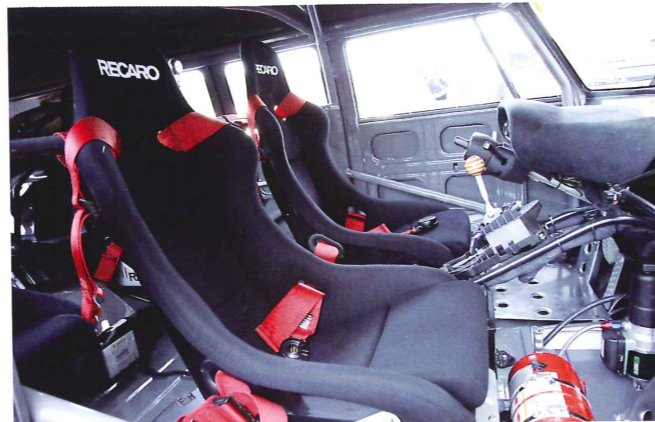




5連メーターや小径のステアリングなど、ポルシェから移植されたパーツが並ぶダッシュ周り。当然タイプ2の面影は皆無。



通常よりもかなり後方にセットされるレカロのバケットシート。リアにも2脚セットされ、乗車店員は4名となっている。



助手席の足元にはABSのユニットやその他電気系統が集約されている。もちろんそのデバイスは全てポルシェからの流用だ。



独自の形状で組まれたロールバーによって、強度のアップだけでなく、万が一の横転の際も乗員を保護する仕組みになっている。



純正のエアベンチレーターもご覧のようにしっかりと改良され、備わっている。速度が速度なので、かなりの風量となるんだとか。



シフターはサブフレームをセンターコンソール部に組み、その上にポルシェ917用のワイヤーシフターをかなり高い位置に装備する。

## YOUTUBEで走行シーンが公開されると世界中のVWファンが釘付けとなった！

ビルシュタインの技術者をテスト走行時にサーキットに招待し、その場でデータ取りをしてワンオフで設計してもらったフルチルト・サスペンションをセット。ボディをポルシェターボのリアトレッドにあわせてワイド化したことで、フロントは、ポルシェターボよりもさらにワイドトレッド化されている。そのためサスペンションアーム類を幅広いトレッドにあわせて設置し、なおかつデフォルトの状態では、+3度のキャンバーがつくようにジオメトリーを設定。これはホイールオフセットでワイドトレッド化していく市販車ベースのレースカーに比べて、大いに有利なのはいうまでもないだろう。ちなみ

にこのRACE-TAXIは、可能な限りの軽量化を果たし、オイルタンクや電装品などの重量物を徹底して中央に集約することで、ストックのポルシェ993ターボと同等の約1500kgという車両重量と、フロント48/リア52という絶妙な前後重量バランスを実現しているのだ。

これらの積み重ねで、空力的に不利なボディでも、ポルシェを抜き去るパフォーマンスを手に入れることに成功。実は空力的なハンディキャップをカバーするため、このクルマはギア比を低めに設定している。そのためストレートエンドでのトップスピードこそ互角程度だが、低速時やコーナリングで

はポルシェ993ターボを凌駕する驚異的なパフォーマンスを見せる。もちろんこのパフォーマンスに、プロ顔負けというFredのドライビングテクニックがプラスされているのは言うまでもない。

ちなみに言い忘れていたが、このクルマはその名の通り、誰でもチャーターすることができる“サーキットのタクシー”として営業中。各地のサーキットで、お客様3名を乗せて全力走行を体験できるのだ。残念ながら手を上げても乗車拒否。申し込みはボディサイドに描かれたWebsiteからどうぞ。ただし絶叫コースター以上の恐怖感を味わうこととなるのを忘れなく！



強度確保のために、リアドアの開閉部もご覧の通り。乗るには少々手間が掛かるが乗員の安全はしっかりと確保されているのだ。



ラジエターグリルなどの開口部を持たないため、フロントバンパー下に隠された導風ダクトによって、その奥のオイルクーラーにフレッシュエアを送っている。



サイドウィンドーは、レース用の小さなスライドウィンドーを備えたプレクシグラス製。ちなみにベントウィンドーも固定され開けることはできない。



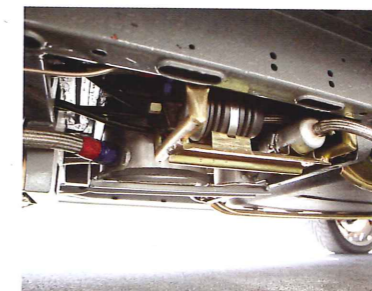
サイドウィンドー最後部分は、インタークーラーへと冷却風を導入するための開口部となっており、ダクトを通じてインタークーラーへと続いている。



ホイールはBBS Racingの3ピースでフロント8.5インチ、リア10インチ幅。それぞれ235/40-18、285/35-18のピレリP-ZEROを履く。



ダブルウィッシュボーン+コイルオーバー化されたフロントは、専用チューンのビルシュタイン製ダンパーを装着する。



ボディのちょうど中央部分に燃料ポンプやドライスンプ用のオイルタンクなどの重量物を集約。重量バランスを最適化している。



リアのアームはバナゴン用を流用し、これにポルシェのブレーキなどを合体させたハイブリッド。リアサスもビルシュタイン製。



ルーフはパネルを一度カットし、カーボンファイバー製で作直したものを貼り付けている。非常に軽量で、見た目よりも大幅に重心を下げている。



ポルシェよりも速い、世界最速のタイプ2を作るという彼の夢は、苦勞の末ようやく実現した。オーナーのFredはドライバーとしても超一流の腕を持つ。