

アルトワークス&アルト

AUTO STYLE vol.33

2021年8月29日発行 CARTOPMOOK

Auto Messe Web

[チューニング&カスタム自動車サイト]
http://www.automesseweb.jp

軽カー最速伝説.....再び!!

SUZUKI

PARTS
CATALOG
お宝盛りたくさん!
パーツカタログ付

チューニング&ドレスアップ

ALTO WORKS & ALTO*07

TUNING
& DRESS-UP
PERFECT
GUIDE

ヤフ目なネタも
カタ目な情報も
アリ!



NAアルト&アルトバン チューン

足もとをグレードアップ

EDGEなチューニング&カスタム

最旬チューニング
&
カスタム情報

100選

WORKS
新36伝説をつくるべく
名乗りを上げた
MAKER & SHOPたち
MONSTER SPORT, CAD CARS, BLITZ
HKS, KC TECHNICA, LINE UP RACING,
J-works, Complete Speed, Next,
FINAL KONNECTION, KUMOI MOTORS,
17RP, Result Japan, T.M. WORKS, RAYS,
MID, SUZUKI WORKS KURUME,
LOVE LARK, Saito RollCage,
alpinestars, STILO JAPAN
and More...

VEHICLE

The EDGE

最精鋭のアルトをクローズアップ!

Tuning History of 36ALTO

36アルトの歴史&チューニングの歩み

TUNING & DRESS-UP

Fascinating Foot Works

アルトの足もとをアップグレード

Recommended Gears for The Circuit

サーキット走行に挑戦する人に向けて

MECHANISM

NA ALTO & ALTO VAN Tuning

モータースポーツシーンで大注目のNAチューニング!

Let's Do It Your Self

DIY知識集: ネジの種類や基本工具を覚えよう

いまだからこそ
やりたいアルトのイジリ方



RACING × BRONZE

RACING COLOR / CLASSICAL BRONZE DEBUT



RMP
RACING



RMP RACING R60
15"/16"/17"/18"

RMP RACING R25
15"/16"/17"/18"

車高上懸架装置

轟

純正ショックアブソーバーを使用し、
純正ストローク内でのリフトアップを実現。
ブレーキホースなどの延長加工も必要なく、
轟を装着したまま車検が通ります。
構造変更等の申請も必要ありません。

轟リフトアップ スプリングで 約**25mm**
一回り大きいタイヤの装着状態でも車検対応です。



1台分
¥38,500
(税込)
車検対応

車検対応
法の中で暴れる!!



Special Thanks **WORK** WHEELS

ガチバネ

純正ショックアブソーバーに
シンクロするコンフォートスプリング

何よりも真剣に(ガチで)
乗り心地を追及したダウンスプリング。

何よりも真剣に(ガチで) 乗り心地を追及したダウンスプリング。だから、名前はガチバネ。ダウン量の約18ミリは、落ち幅だけを見れば一般的なダウンサスの半分程度。しかし、その分ストロークを十分に稼げるよう設計しています。だからこそドライビング感覚は滑らかでとても自然。かつメイド・イン・ジャパンの良品質によって安心して走行できる信頼性をも両立させました。スプリングカラーはマットブラックをベースに高級感漂うゴールドのロゴ。「見た目はさりげなく変われば良い。ただし乗り心地だけは失いたくない」。そんなアナタにピッタリのローダウンアイテムです。

ALTO 【HA36S/V】 ¥22,000 (税込)
ダウン量: 前後約18mm パネレート: F2kg/R1.85kg

車検
対応



ガチバネ装着車

Special Thanks **RAYS**



Premium **GT**

Kcar Luxury Complete

ALTO TURBO RS / WORKS 【HA36S】

■ FRONT UNDER LIP	¥44,000 (税込)
■ REAR WING	¥41,800 (税込)
■ LXショートアンテナ	¥ 3,300 (税込)

Special Thanks

WORK WHEELS Spiegel J-LINE



ケイバレー-Y's

ALTO TURBO RS / WORKS 【HA36S】

■ Y's チンスポ	¥44,000 (税込)
■ Y's フェンダートリム	¥30,800 (税込)
■ Y's リアウイング	¥41,800 (税込)
■ ドアモール	¥19,800 (税込)
■ Y管	¥82,500 (税込)

Special Thanks

GLOWSTAR Spiegel J-LINE
K.BREAK NaXT



ケイバレー-Y's

ALTO 【HA36S/V】

■ Y's チンスポ	¥44,000 (税込)
■ Y's フェンダートリム	¥30,800 (税込)
■ Y's リアウイング	¥41,800 (税込)
■ ドアモール	¥19,800 (税込)
■ Y管	¥82,500 (税込)

Special Thanks

WORK WHEELS Spiegel J-LINE



ケイバレー-Y's

ALTO 【HA36S/V】

■ Y's フロントバンパー	¥63,800 (税込)
■ Y管	¥82,500 (税込)

Special Thanks

WORK WHEELS Spiegel J-LINE





HIGH PERFORMANCE - COMPLETE TUNING

ALTO WORKS HA36S

エクステリア

風洞実験によるノウハウとモータースポーツからフィードバックされた、性能とデザインを兼ね備えた造形。空力によるスタビリティはもちろん、フレッシュエア導入や冷却、排熱などを考慮したベンチレーションコンセプトがエンジン性能をより安定的に引き出す。機能美を放つ本物のエアロデバイスが、スポーツマインドを体現する。



- エアロダイナミクスバンパー フロント ¥83,600
- エアロダイナミクスバンパー リヤ ¥79,200



- GTウイング [カーボン] ¥83,600
- GTウイング [FRP] ¥66,000

インテリア

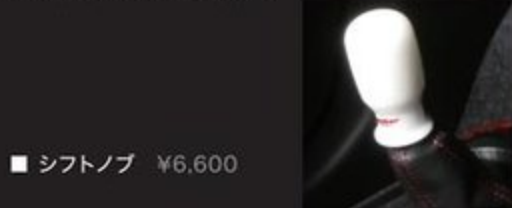
綿密に計算された配置や形状が正確かつ素早い所作を生むペダルシステム。スポーツ走行の激しいペダルワークはもちろん、長距離ドライブ時の快適性も考慮された設計。質感高く機能性に優れたフロアマットが車内空間をスポーティかつエクスクルージブに演出。その一つ一つの積み重ねが、上質なドライビングへ誘う。



- 3連メーターボッド [Dia:52mm] ¥30,250
- ピラーメーターフード [Dia:60mm] ¥17,600



- スポーツドライビング クラッチペダル ¥15,180
- スポーツドライビング ペダルカバー ¥8,800
- アクセルペダルマウント ¥3,080
- スポーツフットレスト ¥8,800
- フロアマット ¥17,600



- シフトノブ ¥6,600

シャシー

スムーズに車両姿勢とスピードをコントロールし、コーナーへのアプローチを容易にするサスペンション&ブレーキ。サイズアップしながらも重量増を抑えたタイヤ&ホイール。路面を捉え、よりクリアな解像度でインフォメーションを伝えるステアフィールが、操る喜びをもたらす。

- VX12S [16×5.5J IN45] ¥30,800/本
- [15×5.0J IN45] ¥28,600/本



- メンバーブレース フロント ¥21,780
- フレームブレース センター ¥9,800



- EXtuneサスペンション ¥92,400



- ブレーキパッド/シュー F ¥16,500/R ¥10,450
- ディスクローター F ¥31,900

パワートレイン

レーシングエンジンのエッセンスを注ぎ込み、R06Aターボエンジンの性能を引き出す吸排気チューニング。低速を犠牲にすることなく扱いやすい特性と五感を刺激するサウンド。トラクションと対話しながらスロットルを開けた瞬間、日常が非日常に変わる。



- TYPE Sp-XX マフラー [2WD] ¥79,750



- TYPE Sp-XX マフラー [4WD] ¥63,800



- PF400インテークキット ¥94,600
- ハイフローインタークーラーB ¥94,600

009	COLUMN 36アルトはあと10年戦える!	083	フジモンのDIYやってみよう ネジと工具について詳しく紹介
014	EDGEなアルト いま注目のカスタムアルトをピックアップ	091	絶対に効果があるドライビング講座 上手い人から習う上手い運転のコツ
024	36アルトの歴史 2012年から2021年までの歩み	098	NAアルトに注目! サーキットで人気上昇、NAアルトのチューンノウハウ
026	アルトチューンの進化 チューナー渾身、R06AとAGS攻略の歩み	106	5 Points for Safty+1 ドライバーのための「安全」について紹介
030	メーカー&ショップデモカーガイド 熟成されたデモカーからクルマ作りのヒントを探ろう	116	旧型アルトのメンテナンス ネオクラ軽カーの旧型アルトが欲しい人へ、メンテガイド
042	足もとグレードアップガイド ホイール交換だけでなくビッグキャリパーキットにも注目	122	ミーティングレポート ALTO MTG@rinku
056	匠 見聞録 パーツメーカーのものの作りへのこだわりを紹介	126	最新パーツカタログ 16ページの情報たっぷり、パーツカタログ
060	チューニングの基礎知識 パーツの性格と効果を知って、正しくパワーアップ	142	サンキュー、アルト チューン、カスタム業界から36アルトへのメッセージ集
070	車高カスタムの基本 ローダウンにリフトアップ、それぞれのチェックポイントを紹介	144	編集後記/広告目次 ALTO WORKS & ALTO*07スタッフ達の独り言 & 広告掲載ページインデックス
076	「アゲスタイル」の開拓者が 新たに仕掛ける「ハッチアゲ」の世界 KLC リフトアップサスペンション「轟」 xOFFBEAT	145	Epilogue

Contents

最旬チューニング & カスタム情報

Over 100選



ALTO WORKS & ALTO*07

TUNING
& DRESS-UP
PERFECT
GUIDE



COVER
Photograph
by Kamitsa Kobayashi
Design
by Osamu Tsurumi

HKS New コンセプト
サスペンション



楽しいだけでも快適なだけでも終わらない

「走り心地」という新たな価値へ



——— 主な機能・特長（一部車種除く） ———



単筒式



倒立式



Dual PVS



減衰力 30 段調整



ADVANCED
BUMP RUBBER



強化ゴム
アッパーマウント



WR ニードル



仕様変更可能



オーバーホール



PNE コート



美観へのこだわり



3 年もしくは
6 万キロ保証



HKS イベント情報は、こちらから…

株式会社 エッチ・ケー・エス 〒418-0192 静岡県富士宮市北山7181

www.hks-power.co.jp

HKS オフィシャルサイトでは HKS 製品の紹介キャンペーン / イベント情報 / その他プロモーションムービーなどをご覧いただけます。

●記載されている価格はメーカー希望小売価格（税別）です。●表示されている数値は、定められた試験条件のもとでの値です。●本仕様は予告なく変更される場合があります。また、記載商品は印刷のため、実物とは異なって見える場合があります。●適用車種以外に取り付けたり、指定方法以外で取り付けて、事故等があった場合、当社は一切の責任を負いません。一部商品は改造申請が必要な場合があります。●記載されている車両型式・エンジン型式でも取り付けできない場合がありますので、ご購入前に HKS 商品取扱店にてご確認ください。●記載されているデータは当社社内データです。

こ

こで使用している画像は2015年10月28日の午前9時頃に撮影されたもの。そして撮影した場所は東京都江東区にある東京ビッグサイト……そう、第44回東京モーターショー2015の会場である。

28日はプレスデーの初日なので各ブースはカンファレンスを行っていた。そのため会場入りしていたメディアは「ステージ上のもの」にすべてを集中していた。

スズキのブースも同様でプレスカンファレンスに集まった世界中のメディアはステージに注目し、カンファレンスが終わるとつぎのメーカーブースへ民族大移動。

そんな感じなので、すでに市販されているクルマが置かれているスペースは誰も見ていない状況だった。……だが、そこにコッソリ置かれていたのが36アルトワークスだ。

東京モーターショー2015のスズキブースにアルトワークスが展示

される事前情報は一切なく、他の市販済のクルマに混じって1台だけ平場スペースに置かれていたのだ。

そして存在が知れ渡ると、このときの東京モーターショー開期中は展示車を見学することが困難になるくらい大注目となった。

そんな衝撃的というか変わったデビューをした36アルトワークスも2021年に生産が終了すると言わ

れている。まだスズキから正式な発表がないので「もしかすると」他が終わってもワークスだけ残る……なんてことがあるかもしれない。

まあ、そんな希望も書きたくないくらい36アルトワークスの生産が終わるは惜しいのだ。

でも、幸いなことに「安い、速い、便利」と軽カーらしい3拍子揃っていた36アルトワークスは販売が好調だったので、世の中には多くのクルマがある。だから中古車が不足することはなさそうだ。

けど新しいクルマの供給がなくなるのでは減る一方だ。それだ

36アルトはまだまだ走り続ける！

けにいまあるクルマは大事にしたいところだけど、これはしまっておくという意味ではない。

クルマ好きにとつての「クルマを大事にする」とは、ふだんのメンテナンスをきちんとやることはもちろん、チューニングやカスタムをするにしても「質のいいパーツ」を「正しく取り付けて」そして「上手に操る」ことである。



最初は参考出品だったが「WORKS」という文字を見た多くの人は「オー！」と声を上げたに違いない。10月28日は記念日だ

参考出品車のエンジンルーム。市販車と異なっているところはあるだろうか。見比べてみるのも楽しい。R06Aは名機になるだろう



ターボRSのときに全国100万人のアルトファンをがっかりさせた件は、この日にリセットされた。待望だった5MTがついに出了

シートはレカロだった。普通のスポーツシートでもよかったのにレカロだった。このへんからもスズキ開発陣の気合いが感じられた

大事に乗っていけばよくできた車体に耐久性のあるエンジンを積んだ36アルトワークスもターボRSもN Aのアルトも長持ちする。そうしなければいまのオーナーも36アルトを十分に楽しむことができないし、乗り尽くして堪能し尽くして36アルトを卒業したあと、つぎのオーナーも36アルトをこのクルマらしく楽しく乗れるだろう。

こうして乗り継がれていけば10年後も36アルトは現役だ。そしてその頃になればガソリンエンジンだけの軽スポーツは稀少な存在になっていて、36アルトシリーズは「名車」と呼ばれているかもしれない。どう？ 自分たちがスキだったクルマが「名車」と呼ばれるのは嬉しいことじゃないか。……そんな未来をちよつと考えつつ作ったのが今回の本。36アルトを大事に乗るためのノウハウや、大事に乗りたい人向けのパーツ情報など、いい話のアレコレを詰め込んでみたので、ぜひ、アタマからシッポまで読んでクダサイ！

Column
from Editor

深田昌之=文・写真
Text & Photographs by Masayuki Fukada

140馬力HA36アルトワークスで
セントラルサーキット1分30秒台の
最速LAPを樹立

HA36 ALTO WORKS/TURBO RS CADCARS STEP UP TUNING



遂に! 36アルトが
140馬力に突入

- RHF5ターボチャージャー
- 300ccインジェクター
- オリジナルハイカムシャフト
- F-CONiS+フラッシュエディター

3680が
新しく追加!!

NEWS



3670

70馬力

フラッシュエディターLTデータ

CAD CARS
REGULAR MENU

3680

80馬力

F-CONiS

3680max

80馬力 MAX

F-CONiS+フラッシュエディター

3685

85馬力

F-CONiS+EVC

3685max

85馬力 MAX

F-CONiS+EVC+フラッシュエディター

36100

100馬力

36100タービン+F-CONiS+EVC

36100max

100馬力 MAX

36100タービン+F-CONiS+EVC
+フラッシュエディター

36120

120馬力

36120タービン+F-CONiS+EVC

36120max

120馬力 MAX

36120タービン+F-CONiS+EVC
+フラッシュエディター

36140

140馬力

36140タービン+F-CONiS+EVC

36140max

140馬力 MAX

36140タービン+F-CONiS+EVC
+フラッシュエディター



Editor Max spec
フラッシュエディターで
Maxに進化!

新車・中古車
コンプリートカー販売中



36アルト限定 7月~12月末まで
キャンペーン実施中

36回まで!
分割手数料無料

STEP UP

CAD CARS
CAR ADVANTAGE DEVELOPMENT

株式会社シーエーディー 〒594-1116 大阪府和泉市納花町406-4
TEL:0725-58-1323 FAX:0725-58-1322 MAIL:cadcars@minos.ocn.ne.jp



<http://www.cadcars.info> f cadcars.japan

キャドカーズブログ『和泉の国から』

ヤバイ情報好評配信中!→www.cadcars.xii.jp



Any competition one helmet

from ITALY



Circuit

ST5F COMPOSITE
¥135,300 (税別 ¥123,000)

- FIA8858-2010規格HANS CLIP標準装備
- 素材: fiberglass-kevlar MSF
- 重量: Small shell 1,520g / Large shell 1,660g (±30g)
- 規格: FIA8859-2015 SNELL SA2020
- カラー: シルバー
- サイズ: Small shell / XS 54, S 55, M 57, L 59 (cm)
Large shell / L 60, XL 61 (cm)
- 付属品: アンチフォグクリアバイザー (曇り止め付)
Integrated Plugs System付
インカム用マイクシステム (イヤホンは別売り)



Circuit

ST5F CARBON
¥251,900 (税別 ¥229,000)

- バイザーセンターロックシステム
- FIA8858-2010規格HANS CLIP標準装備
- 素材: Normal Tensile Carbon
- 重量: Small shell 1,350g / Large shell 1,400g (±30g)
- 規格: FIA8859-2015 SNELL SA2015
- サイズ: Small shell / XS 54, S 55, M 57, L 59 (cm)
Large shell / L 60, XL 61, XXL 63 (cm)
- 付属品: Integrated Plugs System付
インカム用マイクシステム (イヤホンは別売り)



Circuit

ST5F N CARBON
¥221,100 (税別 ¥201,000)

- ダブルクリックバイザーロックシステム
- FIA8858-2010規格HANS CLIP標準装備
- 素材: Normal Tensile Carbon
- 重量: Small shell 1,350g / Large shell 1,400g (±30g)
- 規格: FIA8859-2015 SNELL SA2015
- サイズ: Small shell / XS 54, S 55, M 57, L 59 (cm)
Large shell / L 60, XL 61, XXL 63 (cm)
- 付属品: アンチフォグクリアバイザー (曇り止め付)



Circuit

ST5F N COMPOSITE
¥105,600 (税別 ¥96,000)

- FIA8858-2010規格HANS CLIP標準装備
- 素材: fiberglass-kevlar MSF
- 重量: Small shell 1,520g / Large shell 1,660g (±30g)
- 規格: FIA8859-2015 SNELL SA2020
- カラー: シルバー
- サイズ: Small shell / XS 54, S 55, M 57, L 59 (cm)
Large shell / L 60, XL 61 (cm)
- 付属品: アンチフォグクリアバイザー (曇り止め付)



Rally

TROPHY DES PLUS
¥97,350 (税別 ¥88,500)

- 内装のイヤーマフラーの調整が可能
- ピーク (ひさし) のポジション変更が可能
- インターコム (マイク・イヤーマフスピーカー) 標準装備
- FIA8858-2010規格HANS CLIP標準装備
- 素材: fiberglass-kevlar MSF
- 重量: Small shell 1,450g / Large shell 1,530g (±30g)
- 規格: FIA8859-2015 SNELL SA2015
- カラー: シルバー
- サイズ: Small shell / XS 54, S 55, M 57 (cm)
Large shell / L 59, XL 61, XXL 63, XXXL 64 (cm)



Rally

WRC DES CARBON PIUMA
¥205,700 (税別 ¥187,000)

- 内装のイヤーマフラーの調整が可能
- ピーク (ひさし) のポジション変更が可能
- インターコム (マイク・イヤーマフスピーカー) 標準装備
- FIA8858-2010規格HANS CLIP標準装備
- 素材: Normal Tensile Carbon
- 重量: Small shell 1,080g / Large shell 1,160g (±30g)
- 規格: FIA8859-2015 SNELL SA2015
- サイズ: Small shell / XS 54, S 55, M 57 (cm)
Large shell / L 59, XL 61 (cm)



Rally

WRC DES COMPOSITE
¥120,450 (税別 ¥109,500)

- ピーク (ひさし) のポジション変更が可能
- インターコム (マイク・イヤーマフスピーカー) 標準装備
- FIA8858-2010規格HANS CLIP標準装備
- 素材: fiberglass-kevlar MSF
- 重量: Small shell 1,450g / Large shell 1,530g (±30g)
- 規格: FIA8859-2015 SNELL SA2015
- カラー: シルバー
- サイズ: Small shell / XS 54, S 55, M 57 (cm)
Large shell / L 59, XL 61, XXL 63, XXXL 64 (cm)



Kart

ST5F N CMR
¥70,400 (税別 ¥64,000)

- レーシングカート用ヘルメット
- 素材: Carbon-kevlar
- 重量: 1,200g (±30g)
- 規格: CMR2016
- カラー: ホワイト
- インナーカラー: ブラック/レッド/ブルー
- サイズ: Small shell / XS 54, S 55, M 57, L 59 (cm)

Comming soon!



Stilo Venti Key

VENTI CARBON



stiloヘルメットの詳細はホームページをご覧ください。>>>

<https://stilo-japan.jp/>



ECU
by Jworks



for HA36S

N generation

J black Muffler



Jworks

Exhaust Meister



N1 Street Muffler



N1 Street 21



LiBRE Muffler



LiBRE 21



Ellipse W Muffler



KAMIKAZE TYPE SEA51



Bill Muffler



Bill Titan Muffler



N generation Ellipse W Muffler



N generation N1 Street Muffler

N generationシリーズは新制度適合製品です(2010.4.1以降に製作された車両に適合)



Performance.
Styling.
Detail.

Jworks
Exhaust Meister

I.K.D CO.,LTD 3-4-34 Kusune Higashi Osaka-shi
TEL:06-4307-6238 FAX:06-4307-6239
<http://www.i-jworks.com/>





進化し続ける イタリア レーシングギアブランド —— アルパインスターズ ——



HYPERTECH v2 SUIT
FIA 8856-2018
¥268,400 (税別 ¥244,000)

NEW
COLOR



GP TECH v3 SUIT
FIA 8856-2018
¥185,900 (税別 ¥169,000)

NEW
COLOR



STELLA GP PRO COMP SUIT
FIA 8856-2000
¥130,900 (税別 ¥119,000)

For Women



STRATOS SUIT
FIA 8856-2000
¥73,590 (税別 ¥66,900)



アルパインスターズは、1/1000秒を競うコンペティションシーンで世界中のトップドライバーからその優れた機能性と安全性を賞賛されています



TECH-1 Z v2 SHOES
FIA 8856-2018
¥58,080 (税別 ¥52,800)



TECH-1 T SHOES
FIA 8856-2000
¥48,180 (税別 ¥43,800)



SUPERMONO SHOES
FIA 8856-2018
¥65,780 (税別 ¥59,800)

NEW
COLOR



TECH-1 T SHOES
FIA 8856-2000
¥48,180 (税別 ¥43,800)



SP v2 SHOES
FIA 8856-2018
¥27,280 (税別 ¥24,800)

NEW
MODEL



TECH1-ZX v2 GLOVES
FIA 8856-2018
¥31,680 (税別 ¥28,800)



TECH1-RACE v2 GLOVES
FIA 8856-2018
¥23,980 (税別 ¥21,800)



TECH1 START v2 GLOVES
FIA 8856-2018
¥17,380 (税別 ¥15,800)



●掲載されたAUTO RACING用商品はすべてFIA8856-2018、FIA8856-2000公認モデルです。

●商品の色につきましては、撮影、印刷インキの関係で実際の色とは異なって見える場合があります。
●掲載された商品以外にも豊富にラインナップしております。詳しくはホームページをご覧ください。

日本総輸入代理店

SPK

SPK株式会社 カスタマイズパーツ部
〒140-0011 東京都品川区東大井1-4-20
TEL.03-3472-5015 FAX.03-5460-7440

www.spk-cuspa.jp/alpinestars/

アルパインスターズ

検索



そのアルトは
人のココロを
刺激する

The EDGE

**THE EXCELLENT DOMESTIC
GEARS ERA**

Prologue

本誌「アルトワークス&アルト*06」のスタートは、数ある36アルトのチューニングカー、ドレスアップカーのなかからEDGEな存在のクルマを選び、その注目したい部分や作り手のこだわりについて紹介していこうと思う。

そして登場するクルマだが、みんな知ってのとおり、36アルトはモデル末期で近いうちに次期モデルが発表されるという噂が流れている。

そんな時期なので一時の勢いは衰えているかと思いきや全然そんなことはなかった。さらなる速さを狙うもの、作りたかったカタチをようやく完成させたものなど熱量は落ちてないのだ。これこそこのページに入れたかったEDGEなアルトである。

EDGEと書いてエッジと読む。そしてエッジとは先端であるとか人のココロを刺激するものの意味もある。そんな要素を持つアルトを紹介していこうと思う。

深田昌之=文 小林邦寿=写真
Text by Masayuki Fukada Photographs by Kunihiisa Kobayashi





もっと上へ! つぎの速さへ!!

新しい時代を切り拓いたアルトバンの話

トゥディを追いつく36アルトを作りたい

いまのクルマにはアクセルとブレーキを同時に踏んだ際にブレーキを優先させる「ブレーキオーバライドシステム（以下BOS）」という機能が装備される。この機能、一般的な運転では有効だがスポーツ走行派にはやっかいで、ブレーキとアクセルを同時に操作するヒール&トゥを制御的に封印してしまうのだ。そのアオリを食ったのがNAエンジン+5MTの36アルト。本来なら23アルトに変わってサーキットの主役になっていたはずが真逆な立場になってしまった。しかし、BOSをキャンセルできる「サーキットアシストKIT」の発売後は状況が一変。36アルトは素性のよさからメキメキ速くなり、さらにECUの解析も進み、エンジンチューンの準備も整いつつある。

こうした開発を進めるラインナップの松山代表は「アルトバンには能力の高さを感じていました。実はワークスよりレブリミットが1000rpmも低く設定してあるので、余力は最初からあるのです」という。そんなことからこれからますます速くなるNA+5MTの36アルトだが、気がつけば目標だった23アルトにはすでに勝っている。そこでつぎはナニを目指すのか? と聞いてみたら「軽カーのNAとくればトゥディに勝ちたいです」とのこと……絶対王者とも言えるトゥディに挑む36アルト、この挑戦はアツい!

LINE UP RACING 36ALTO VAN

問 LINE UP RACING
TEL. 079-251-1025
<http://www.lineup-gt.com>





The EDGE

THE EXCELLENT DOMESTIC GEARERS ERA

アルトバンのECUはデータの容量がターボ車用の半分しかない。調べてみるとエンジンのスポーティさを作り出す部分が入っていない。そのためターボとは違ったアプローチでスポーティな特性を実現。ボディは補強の必要なしと判断し、乗員保護のためのロールオーバーのみ装着。この判断は足まわりセットアップにも良好な影響を与えているという。現状は軽量化と吸排気+ECUチューンのみなの

でパワーはほどほど。そのためハイグリップタイヤではパワーを喰われてタイムロスしているようだ。そこでタイヤ選びも重要。このほかにもなにかと「作り手の智恵」を要求するクルマだがそれこそ軽カーの面白さだ。そんな36アルトバンはこれからリースアップ車両が中古車市場に流れてくるのが期待されているので「欲しい」と思った人はアンテナを高く張っておきたい。

SPECIFICATION

ENGINE

ECU ハイオク仕様5MT	7万4800円
ワンオフインターパイプ	
ワンオフフロントパイプ	
LINE UPオリジナルマフラー TYPE #01	7万4800円
サーキットアシストKIT	9800円

EXTERIOR

LINE UP ANSWER カーボンボンネット	11万3300円
HA36 Answer リアスポイラー	4万1800円
LINE UP ANSWER HA36アルト アイライン	9800円～
ゼッケンベース	3850円

SUSPENSION&BRAKE

ボルドワールド車高調 LINE UPVer.	価格問い合わせ
ディクセルZタイプパッド	1万7600円



More
Info.
to P098

気に入ったクルマはつい凝りすぎる!?
スイスポ顔のデザインと
このあとのハナシ

Result Japan 36ALTO NA

問 Result Japan <https://www.resultjapan.com>

やりすぎているアルトには夢がある

リザルトジャパンの代表である吉岡さんは現在スイフトスポーツでスポーツ走行を楽しんでいた。そしてふだんの練習用として中古のアルトFも購入した。仕事に絡めるつもりもないクルマだったが、エアロ造形用のPC上で何気なくデザインしてみたところ面白くなってきた。そこでやりたいよう、欲しいと思える

よう、ストレートな気持ちで線を引いていった。モチーフにしたのはスイフトスポーツだった。スイフトとアルトは大衆車でありながらスポーツモデルがあるという共通点を持つのでイメージ的には兄弟車だ。そんなことから「アニキ分」のスイフトスポーツテイストを使用した。メーカーの立場もあるので、ボンネット、リヤバンパー、そしてリヤウイングにはリザルトジャパンらしい意匠を取り入れた。

完成したアルトを街中へ連れ出してみると、街の華やかさに負けない存在感で、吉岡さんもニコニコして撮影を眺めていた。でも、これで満足ではなかった。完成したらやりたいことがあるというのだ。

このアルトは走るために手に入れたのでこのスタイルのままレースで優勝すること。それが目標だということ。そして「そのための準備も進めているんです」とのこと。吉岡さんはこのエアロ製作を「やっているうちにノってきてやりすぎました（笑）」と語っていたが……やりすぎの状態は継続中のようだ。

SPECIFICATIONS

EXTERIOR

フロントバンパー	6万6000円
エアロボンネット	6万4900円
アイライン	9900円
サイドスカート	6万1600円
リアウイング	6万0500円
リアバンパー	7万2600円

(近日発売予定/価格はすべて予価)





17RP 36ALTO WORKS

問:17RP (イチナナアルビー) tel.0538-32-0170 <http://www.17rp.co.jp/>

賀川真弥=文・写真
Text & Photographs by Shinya Kawa



The **EDGE**
THE EXCELLENT DOMESTIC
GEARS ERA

少ない手数で、最大限にスポーツ力を高める
迫力リップの17RPアルト



SPECIFICATIONS

EXTERIOR

フロントリップスポイラー	6万1600円
リアエンドスポイラー	3万7400円
リアディフューザー	3万800円
エアロ3点セット	12万3310円
リアルカーボン(綾織)ドアミラーカバー	3万2780円
TYPE1 マフラー	14万6520円

FOOT WORK

タイヤ	YOKOHAMA ADVAN NEOVA AD08R F/R165-55R15
ホイール	RAYS TE37SONIC SL 15inch

価格は税込



気になっていた部分の造形に最善を尽くす!

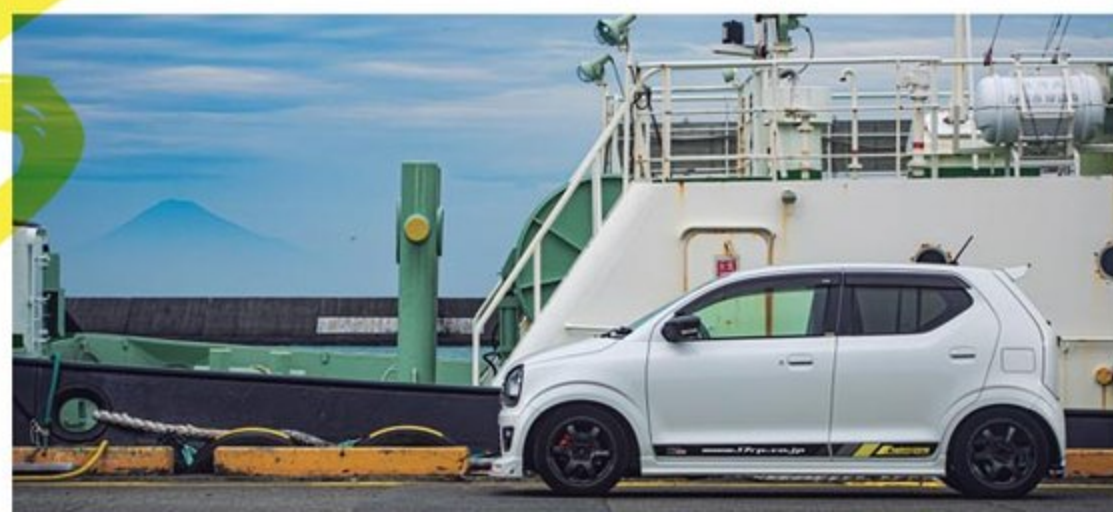
「スズキの中でスポーツ系といえばアルトワークスなのに車高は高いし、着座位置も高い。うちのオリジナリティを出しながら、アルトをカッコよくするにはどうするかを考えました」とは同社ブランド“ライトニング”シリーズを手掛けた岡本サン。

第一弾として製作したのはROWENとのコラボによるW左右出しマフラーだったが、それだけでスタイルが改善される訳ではない。「以前、車高調で落としたアルトと、ダウンサスのアルトの2台を店頭に並べたんです。そうしたらみなさんダウンサスで落とした車高が純正だと思っていたんです。実際に純正を見せると、一様にその高さに驚きますね」。

そこで、デモカーは低さとスタイルUPをテーマに、同車のもつスポーティさをより引き出すため、フロントはハーフタイプを製作。ダクトやLEDを備えて、少ない面ながらもスーパーカーのリップを彷彿とさせるシルエットに仕上げた。他にも純正ウイングに載せるタイプのルーフスポイラーや左右出しマフラーに合わせたディフューザーなどを追加して、見る者を納得させるスポーツ力の構築に成功させた。ちなみに車高はナビック製車高調で落としている。



フロントリップやルーフスポイラーなどの大物エアロ以外にも、カーボンに拘ったサイドミラーカバーも設定。装着しているのは綾織カーボンだが、ハニカムカーボンの設定もある。他にも純正ゲートスポイラーにはプラスティディップ(ラバー塗装)を施工。エンブレムには電着塗装を施すなど、ユーザーも参考にしたい小技を繰り出している。また、エンジンルーム内のECUを移設するキット(移設することでアッパーマウントの減衰力を調整)やリヤショックの調整を行うためのサービスホールカバーなど、かゆいところに手が届くアイテムも発信する。時期は未定だが、新たなエアロやマフラーの製作を予定するなど、今後も17RPからは目を離せない。



KC TECHNICA テクニカ

古都京都から発信 ~ものづくり工房~



Best time update ! 1'08.176
Tsukuba Circuit Course 2000
2020-12-03 (REVSPEED 筑波スーパーバトル 2020)

全国通販・代引OK!! 業販もOK!! 掲載以外の車種、商品も多数ございます

お気軽にTELにてお問い合わせ又は HPにてアクセスして下さい。



遠方の方、代車無料!
ワンオフマフラー製作致します
エンジンOH持ち込みOK
競技車両 製作致します
※価格は相談に応じます

TEL.0774-28-5075
FAX.0774-28-5095
〒611-0041 京都府宇治市槇島町目川6番地
営業時間/9:00~19:00 定休日/毎週水曜、年末年始、イベント開催・参戦日(日・祝営業)

ホームページからのご注文
送料・代引手数料が無料!
商品代金(税込)のみでOK!
※10,000円以上のお買い上げに限ります
※商品はオリジナル商品に限ります。



取扱代理店 (株)CAPスタイル TEL.072-227-6661 / SPK(株) TEL.03-3472-5015 / (株)ジャパン三陽 TEL.029-247-8263
(株)テイクオフ TEL.06-6924-0547 / (株)シルクロード TEL.0744-34-1155 / (株)高野自動車用品 TEL.092-936-0011



T-REV
TECHNICAL
PRO SHOP



RACE CHIP

ストレスのない加速を実現！

パワー・トルク最大 **30** % UP！

車両コンピューターのデータを書き換えることなく車両の最大設定値までパワー・トルクを向上させ最適な加速フィーリングを生み出すターボ車用サブコンピューターです。

- マイクロプロセッサ制御により最高のパフォーマンスを発揮
- 車両乗り換え時に有料にてリプログラミングが可能
- 最大5年間の製品長期保証（種類により異なります）



T.M.WORKS

充実のラインナップ

点火系チューニング



Ignite *VSD* alpha 16v

点火コイルへの入力電圧を

12V から 16V に BOOST UP !!

点火コイルのもつ能力を最大限に生かし強力なスパークを実現!!



Ignite *MSI*

1 千分の 1 秒以内に最大 3 回のスパークをさせるマルチスパークここに参上!!

既存のイグニッションシステムに装着するだけでマルチスパークを可能にした、画期的なシステム!!

Pro Racing

日本独自のプログラムにより、ハイブリット車・ターボやスーパーチャージャーなどが装着されていないNA車のトルク感の向上をお楽しみいただけます。MAXパワーの向上よりも体感を重視したプログラミングとなっています。

また、内部にはコントロールボタンの他、LEDディスプレイを備えており、ユーザー自身が操作することで、体感度の変化をお楽しみいただけます。

Pro Racing UNICATE



※ こちらの製品は、単品販売を行っておりませんので、本体とハーネスのセット販売となります。

有限会社 ティ.エム.ワークス

☎ 0 5 5 5-7 2-0 5 4 6

山梨県南都留郡富士河口湖町船津 6913-1

OPEN 10:00 - 18:00 / 平日

<https://tmworks-web.jp>

Race Chip



TMWORKS



Pro Racing



※ 仕様が異なる場合がありますので、詳しくはホームページをご覧ください。

モデル末期の今だからこそ振り返っておきたい

36アルトその生まれと歩み

2014年にデビューした8代目アルトのHA36型が、いよいよ生産終了を迎えようとしている。軽量ボディに市販車トップの低燃費、NAモデルでもスポーティな走りが楽しめる運動性能、そしてアルトワークスの復活と、大多数のファンからの支持を得た同モデルの、その生い立ちと変遷をここで振り返ってみよう。



“NA”



竹野由志雄=文
Text by Yoshio Takeno

2014.12.22
デビュー

フルモデルチェンジによりHA36型がデビュー。初代アルトの開発コンセプトを振り返り、軽量化による低燃費と軽快かつしっかりした走りの両立、シンプルかつスタイリッシュなデザインを目指して開発された。エンジンは先代HA25/35型に引き続き直列3気筒DOHCのR06Aを採用。シリンダーヘッドとエキゾーストマニホールドを一体化し、軽量化・小型化・高効率化、それによる低燃費を実現している。ちなみに最高出力は5MT車とバン全車が36kW(49PS)、CVT車が38kW(52PS)となっている。ミッションはMTとCVTのほかに、5MTをベースにクラッチおよびシフト操作を自動化した電動油圧式アクチュエーターを採用したオートギアシフト(AGS)を初設定。グレードは商用バンのVP、乗用モデルのF、L、S、Xをラインアップしている。

2015.4.1
仕様変更

乗用モデルは2020年度燃費基準を全車で達成。FのFF5MT車と4WD・5AGS車は、平成32年度燃費基準+10%を達成した。商用モデルのVPはFFの5AGS車が燃費基準の区分変更に対応し、2020年度燃費基準+25%を達成した。

2017.4.1
仕様変更

L、S、Xが燃費基準の区分変更に対応し、FF車は2020年度燃費基準+50%、4WD車は2020年度燃費基準+30%を達成した。

開発コンセプトは「原点回帰」だった

2017.5.1
仕様変更

Xのオプションカラーのパールホワイトをピュアホワイトパールに入れ替え、L、Sに設定されていた特別設定色3色の販売を終了した。

2018.4.1
仕様変更

L、S、Xが燃費基準の区分変更に対応し、FF車は2020年度燃費基準+50%、4WD車は2020年度燃費基準+30%を達成した。

2018.4.1
仕様変更

VPを仕様変更。レーダーブレーキサポート装着車に設定されていたESP、ヒルホールドコントロール、4輪ABSが標準装備化され、ESPと4輪ABSが5MT車にも標準装備された。また、5AGS車にはメーカーオプションのフロントパワーウインドー装着車が新たに設定された。

2019.6.13

特別仕様車「Lリミテッド」発売

初代モデルの発売から40周年を記念した特別仕様車「L」リミテッドを発売。Lのスズキセーフティサポート装着車をベースに、専用エンブレムのほか、ドアミラーとガラスを上級グレードSと同じ仕様にグレードアップするなど装備が充実された。

2019.7.1
仕様変更

VPの5AGS車にてレーダーブレーキサポート装着車のメーカーオプション設定が廃止された。

2020.10.14
仕様変更

グレード設定の見直しによりXを廃止。Lはドアミラーが電動格納式カラードに、Sはエアコンがフルオートにグレードアップ。Sはさらにメーカーオプションとしてアップグレードパッケージが設定された。また、グレード別設定だったオートライトシステムとライト自動消灯システムが全車に標準装備化された。ボディカラーの設定も一部変更された。

2021.4
仕様変更

Fの5AGS車とL、Sが2030年度燃費基準優良車となり、FのFF・5AGS車とL、FのFF車は2030年度燃費基準85%達成、Fの4WD・5AGS車とL、Sの4WD車は80%達成となった。

“TURBO RS”



2015.3.11

ターボRSデビュー

2000年12月のアルトワークスとエポターボの生産終了から14年3ヵ月ぶりにターボ搭載のホットハッチ「ターボRS」が登場。ターボチャージャーは新たに設計。低中速域重視のセッティングで、NAに比べて最大トルクは2kg・m向上して98kg・mを実現している。最高出力は47kW(64PS)だ。ミッションは5AGSのみの設定。ターボエンジン専用のギア比が設定されている。

2017.5.1

仕様変更

オプションカラーのパールホワイトをピュアホワイトパールに入れ替えた。

2018.11

仕様変更

ターボRSの生産・販売を終了。アルトのターボエンジン搭載車はワークスのみとなった。

初代47万円アルトの商品力を意識した「原点回帰」モデル

初代モデルの誕生から35年が経過した2014年12月22日、8代目アルトHA36型がデビュー。

このモデルの開発コンセプトは「原点回帰」。47万円アルトの愛称で親しまれた初代モデルHS30V型を強く意識し、新開発プラットフォームの採用により、610kgの超軽量ボディと37km/Lというガソリン車トップの低燃費を実現。シンプルで設計とともに、経済的な実用車を目指して開発されたのだ。

鈴木修社長兼会長（現会長）も当時の発表会で「初代を出した79年の原点に戻り、庶民感覚で実用を重視し、余り派手にならないようにした」と語っている。

2015年3月11日には、ターボエンジン搭載のホットハッチ「ターボRS」を追加。さらに同年12月24日に「ワークス」もリリースされた。アルトワークスは3代前のHA23型の生産終了以来、15年ぶりの復活だった。

経済的効果を狙った軽量ボディは運動性能の向上にも貢献。ワークス／RSのみならずNAモデルも、スポーティな走りを求めるオーナーたちに高評価を受ける結果となった。

アルトのフルモデルチェンジはコロナ禍前には今年、と噂されていたが、来年になることはほぼ間違いないさそう。次世代モデルもこの軽量スポーティなコンセプトを継承して欲しいものだ。

2015.12.24

ワークスデビュー

2000年12月のHA25／35型のマイナーチェンジによるワークス生産終了から15年ぶりにアルトワークスが待望の復活を果たす。HA36型のデビュー当初は、翌年3月のRSの登場によりワークスの復活はないといわれていたが、2020年の東京モーターショーのスズキブースにて、メディアにも予告せずに36型のワークスが高台の舞台ではなくフロアにさりげなく展示され、「アルトワークスついに復活!!」と一大スクープとなったという経緯を持つ。

R06Aのターボエンジンは最大トルクがRSよりさらに2kg・m高い100kg・mを達成。最高出力は47kW(64PS)となっている。ミッションは5MTと5AGSが用意された。

2017.5.1

仕様変更

オプションカラーのパールホワイトをピュアホワイトパールに入れ替えた。

2020.10.14

仕様変更

2WD車の5AGSを廃止。5MT車のみの設定となる。



“WORKS”



パワーアップ!!

ステップ!!

ホップ!

64psから140ps超えまで

可能な優秀エンジンはこうして作られた

アルトチューニングの進化論



CAD CARS

大阪府和泉市にある軽カーのチューニングを得意とするキャドカーズ。軽カーにこだわるのは軽カーというパッケージがイジるのも走るのも、そして維持していくのもわれわれ大衆の持っているいろいろなサイズ感にあうという理由。チューニングのアプローチは論理的で、チューンに対する課題と根拠をちゃんと説明できるお店だ



深田昌之=文・写真

Text & Photographs by Masayuki Fukada

取材協力: キャドカーズ TEL.0725-58-1323 <http://www.cadcars.info>

進化論

ALTO TUNING



「妥協だ」と初めて思った
アルトというチューン素材

いよいよ次期モデルへとバトンタッチをするときが近づいている36アルト。他のチューニングベースの軽カーが2シーターモデルばかりになっているなか、アルトらしい、いや日本のチューニングカーらしくフツウのクルマの姿を持ちつつ、内面にスポーツ性を与えた作りはまさに王道。多くの人に愛されるチューニングベースカーとなった。

さて、ここではそんな36アルトが歩んできたチューニングの歴史を振り返ってみようと思う。クルマは王道のパッケージだがメカニズム的には新しい世代のR06Aエンジンに賢い車載ネットワークの採用、それにMTに自動変速装置を組み合わせたAGS（オートギヤシフト）の採用など新しい世代の技術が盛り込まれていた。チューニングもそれらをひとつずつ乗り越えて進んできた。そしていまではノーマルの2倍以上の最高出力が不安なく出せるほどその中身は熟成。さすが日本のチューニング技術である。

というところで36アルトのチューニングに関しての話だが、ここは2014年に登場したターボRSの頃から36アルトのチューニングの打ち込んできた大阪のキャドカーズの石川代表に話を伺った。

まず、アルト（ワークス）というクルマの印象から。アルトワークスの新車販売価格はFFで150万円。これは現代のクルマの価格設定としたらかなり安い。この値段であ

のスペック、そして速くなる伸びしろがあつてリセールもいい。だからボクら側から見るとよくできたクルマだと石川さんは言う。

とはいえ中身を見ると他のスズキ車との共用パーツばかりで、ワークスだけのものと言うのはほぼナイ。でも、問題あるかと言うとそうではないという。

キャドカーズではこれまで3台の36アルトを購入してデモカーを作ってきたが、その過程では考えどおりに行かないことも多々あった。だけどその結果に対しての気持ちは「納得できない」ではなくて「仕方ない」なのだ。これは聞き方によつてはデイスリにも取れるが、意味はそれじゃない。「この値段でここまでやれるなら妥当じゃないか」という満足感のある「仕方ない」だ。

そして続けて「これまでたくさんクルマのチューニングを手がけてきたけど、妥当だな、なんて思えたクルマはないです。ここは36アルトのすごいところだと思ってます」と語ってくれた。

というチューニングに対するクルマの印象のつぎは、いよいよパワーアップをしてきた過程やその時々にかつたチューニングの秘訣などを聞いていこう。36アルトワークス&RSのR06Aがどのようにパワフルなモノになってきたのか？ これは勉強になる話ですよ。

ALTO TUNING 進化論

**R06Aチューニングは温度管理がキモ
開発したのは
出力重視の環境作り**

140ps仕様でもサーキット周回が可能!?
その秘訣は熱の管理法にあった

**素性のいいR06Aだから
使い切るための環境を作る**

最初に手がけたのが2014年に発表されたターボRS。キャドカーズはスズキの販売店でもあるので発売日に開発用車両が入庫していた。

石川さんは新しいクルマを手がける前にはノーマルでしばらく乗り、クルマの性格などをチェックするようになっているが、ターボRSではAGSのシフトフィールが独特というか、はつきりいつて感覚に合わないことがとくに気になったという。

そんなことを感じつつ、次の段階としてブーストを上げると……シフトのときの違和感が減ったのだ。そこで見えたのがシフトとエンジン出力との関連性だった。

トルクコンバーター付きATや無段階シフトのCVTと違い、AGSはMTを自動で変速する機構なのでエンジン特性をそのまま使うことに



エンジン環境をチューニング向けに整えると大出力仕様であってもサーキット連続走行が可能。これがチューン技術向上の成果だ



排気温度がいつもの値から上がる状況はエンジン効率が落ちているので排温が上がってきたらクーリング走行に切り変える



ブーストアップに対して燃圧が安定しなかったのがキャドカーズはリターンを設けた。燃圧の最適値安定化は必須の条件だ

なる。でも、ターボ付きとは言え660ccでは燃費性能にその他多様な条件にあわせたシフトプログラムではどうしても「もたつく」ところが出るようなのだ。

また、シフトショックを出さないためか、遅めのシフト速度に設定されていたことも、シフトフィールの面では裏目。制御的に効率のいいところでシフト信号を出しても、クラッチを繋ぐ頃には最適な回転から外れるので、ギヤを変えたあとの伸びが出にくいし、トルクがない回転数を使うことも多く、シフトが必要以上に変わることもあった。

この状況に対して出力を上げた状態になると回転の落ち込みからの復帰が早まるのでシフト後の伸びが向上。またエンジン回転に弾みがついたのでシフトアップが全体的にスムーズな傾向に変わってくれた。

さらにトルクが増えたことにより、て小まめにギヤを変えることなく、ひとつのギヤでカバーする回転数が広がったのだ。

こうした傾向からAGSのシフトタイミング変更が乗り味の改善に効くことがわかった。そこでキャドカーズはHKS製サブコン「FICONiis」を使ってシフト信号が入るタイミングを後ろ（回転アップ方向）にずらしたところ、さらにフィリングが向上したという。

この状態をひとつの完成形として「3685仕様」というパッケージが誕生した。パワーはキャドカーズの計測で85psでこのレベルであればクラッチはノーマルで持つし、

エンジンまわりは吸排気を変えておけばOKという内容だ。

次の段階はさらなるパワーアップだが純正クラッチでは89psになると使用状況によっては滑りが出てくる傾向なので、ここからはAGSも5MTもクラッチ強化が必要。

そしてパワーが上がると言うことはエンジンまわりから発生する「熱」も上がるのでその対策も必要になってくる。

そういうと冷却水まわりやオイルクーラーなどのパーツを連想する人も多いと思う。たしかにそれらも必

できる、できないでなく、ECUを直接さわることを避けている。そこでサブコンのHKS製F-CON isでセッティングを取る

要だが、そもそも水温や油温が高温になるのは「エンジンが余計な熱を持つ」からである。そしてその要因には吸入空気温度の上昇や排圧上昇なども少なからず関わっていた。

吸入空気温度が上がる大きな要因はターボだ。コンプレッサーで空気を圧縮する際には摩擦が発生するためそれで空気の温度が急激に上昇、ブーストが1kg/cmを超えるようだと空気の温度は100度近くまで上がることもあるのだ。



36アルトはチューニングベースとして優秀。エンジンのキャパもある。新型が出ても見劣りするクルマではないはずだ



ここまで上がると純正インタークーラーでは温度を下げきれないのでエンジンには熱い空気を吸う。この状態では混合氣的にパワーも出にくいし、ECU側でも高吸気温補正で点火時期調整などエンジン保護

のモードになってしまふ。

そこでインタークーラーの大型化だけで「コアもの」パーツは風が後ろに抜けないことには能力が出ない。でも、純正のような上置きでは「ブーマル+αの出力にあう風の抜け」に対応する程度のキャパなのでチューニングした状態では、そもそも配置がミスマッチでもある。

そこでキャドカーズではインタークーラーを大型化すると同時にレイアウトを前置きに変更した。

つぎに排気系。排圧という言葉があるが、これは読んで字のごとく排気の圧力だ。この圧は必要なモノだ

けど高くなりすぎるのは害となる。

排圧が上がると排気の摩擦や高温ガスが滞留することから排気温度が上がるが、排気管とエンジンは繋がっているんで熱がエンジンへ伝わる。するとエンジン自体が高温になり水温、油温も上がってくる。

また、排気側の流れが悪い状態は

ポートで繋がる燃焼室内、吸気ポート、インマニ、サージタンクの圧にも影響が出る。カンタンにいうと「出口で詰まり気味だから空気が入ってきにくい」状態だ。これもエンジン効率を落とす原因だが、660ccという小排気量では少しの効

率ダウンでも受ける影響が大きい。だから排気の量が著しく増えることをするなら、排圧を上げないためのスポーツ触媒装着を含む、排気系チューニングが必要なのだ。

石川さんの見立てではスズキのエンジンは他の軽カー製造メーカーと比べるとピストンの剛性やコンロツドの太さはあるなど、エンジンの強さのレベルは高いという。

でも、その素性のよさを生かすにはエンジンが働きやすい環境に近づけるてやるのが大事。つまり36アルトのチューニングは「環境作り」がキモであり、そこにあたるポイントを探して対策したことが「チューニングの進化」であるとも言える。

こうしたクルマ作りを参考にすると同時に、36アルトでチューニング&スポーツ走行をするなら「エンジン温度と効率の変化」を管理するために水温計、油温計のほかに排気温度計や吸気温度計もつけてみてはどうだろうか。

それぞれの温度が「安定する」ところがすなわちエンジンの効率がいい状態なので、クーリング系、排気系などの温度まわりが安定するよう工夫をしていくのだ。これが最新の36アルトチューニングのキモなのかもしれない。

なお、最後に断っておくと、こうしたエンジン環境作りのアプローチはチューニングを手がけるショップごとにやり方が違うので、ここで書いているのと違った内容のこともあるが、だからといって間違いではない、これは覚えておいて欲しい。



ECUではなくEVCでブーストをコントロールする。設定内容が細かいのでこちらのほうがブーストアップの効果をより生かせる



AGSのシフトフィール改善も行ってきた。スロットル信号の出力を吸入空気系信号とあてずらすことでフィーリング向上となる



上置きインタークーラーではコアサイズのにも風の通りのにも効果不足になるので、前置き式にレイアウト変更することになった



エンジンの発熱量増大に合わせてラジエーター容量もアップしたが、コア増しではなくサブラジエーターをフォグの位置に追加装着



3気筒エンジンは排圧のバランスがいいので、この利点をスポイルしないことが大事だ。マフラーは太いほど出力が出る

質・力・走・魅

2021 ALTO TUNE&CUSTOM CAR GUIDE

36アルトのデモカーはすでに本誌登場済のものも多いけど、そこは人気のあるクルマなので細かいアップデートが行われている。だから過去の本で見たことあるクルマであっても「見たことない、聞いたことない」というものでもある。ということで今回も36アルトの新しいところをデモカーを通じて紹介していこう



スズキ車カスタマイズの大御所からの提案

36アルトの高性能化&質感向上カスタム

チューニングとは方向性が違うけど、愛車をより上質かつ快適にするパーツたち。
モンスターがアルト専用として開発した数々のアイテムは、いわゆる高級車の純正オプション的な
マッチングのよさと、高いクオリティを持ち合わせ新たな味わい方を提案してくれる。

モ

ンスターといえばモーター
スポーツやチューニングに
おいて、スズキ車や歴代アルトワ
クスとも深く関わってきた。

HA36もデビューと同時に開発を
スタートさせ、走りに磨きをかける
アイテムを続々とリリースしている
が、そのほか、愛車のちょっとした
不満を解消したり、快適性をアップ
させる「用品」にもモンスターのD
NAは注ぎ込まれている。

エクステリアでは形状にこだわっ
たドアバイザーがある。純正はデザ
インが今ひとつでスポーティとはい
えないが、モンスター製はとてもス
タイリッシュだ。

見た目だけでなく雨が入るのを防
いだり効率よく換気するといった機
能も高いものになっている。

つぎにワイパーブレード。これも
アームが結合する部分にディフレク
ターを装備し、作動時は浮き上がり
にくく水滴をシッカリと拭き取り、
停止時は空気抵抗を減らしつつスマ
ートな印象を与えてくれる。

インテリアで注目したいのはフロ
アマット。赤と黒を基調としたお馴
染みのカラーで、左右のフロント分
はドア側にロゴが刺繍され上質さが
際立つ。抗菌、消臭、遮音と車内の
衛生や快適性にも貢献。裏面に設け
たツメは高いグリップでズレを防
ぐ。安い汎用マットでありがちな生
地のほつれや、端が丸まってしま
うような心配はない。

このように作りのいいアイテムは
クルマの質を高めてくれるので、36
アルト乗りは要チェックだ。

*01

Demonstration Vehicle Sampling

Built by

MONSTER SPORT

Category | 高品質アクセサリパーツ



エンジンの目玉はタービンとECUがセットになった「R100ターボキット」だ。圧倒的なパワー&トルクながら、扱いやすさはノーマルと同等



フロントバンパーは空気抵抗を抑えエンジンの冷却にも貢献。カーボン製のエンジンフードは純正の6.1kgから2kg以上も軽量化

リヤバンパー内に空気が溜まって抵抗を生む、パラシュート現象を軽減する形状のリヤバンパー。高いディフューザー効果も期待できる

ボディラインを崩さない曲面と翼端板を備えた、軽量で剛性も高いモノコック構造のGTウイング。カーボン製とFRP製を用意



ワイパーは空気抵抗の軽減と浮き上がりの抑止に加え、ゴム表面に施されたグラファイトコーティングが不快なビビリ音を軽減する

エアロ効果を持たせ車内の空気を効果的に排出するバイザー。空調を外気導入にすれば室内の温度変化を最小限に抑えて換気できる

モンスターのピラーメーターフード。純正の内張りと同じ仕上がりになっているので、あと付けの感じがしないのが魅力だ。



レッドアルマイトのペダルセットは、滑りにくく操作性と安全性に貢献。CVTとAGSは同色のペダルカバーがラインナップされる。

質感と機能にこだわったフロアマット。36アルトは5MT、AGS、と、ミッションごとに形状を設計している。前後セット

球型の「Aタイプ」とスティック型の「Bタイプ」があるシフトノブ。高い操作性と熱の伝わりにくさを両立する。カラーは白と黒

保安基準適合の技あり ナンバーフレーム

法令に準拠したナンバーフレーム。縁の厚みや装着後のナンバーの角度も緻密に計算され、カラーはブラックとシルバーの2種類を用意。



運転席からの視認性を追求し、最適な角度を付けた3連のメーターボッド。視界も損なわずドライビングに集中する環境を整える。



SPECIFICATIONS

エクステリア	
エアロダイナミクスバンパー/フロント	7万6000円
エアロダイナミクスバンパー/リア	7万2000円
カーボンボンネット	9万6000円
フェンダーダクト (カーボン)	4万2000円
GTウイング (カーボン)	7万6000円
リヤゲートガーニッシュ	4万3000円
ウインドエアロバイザー	1万8000円
エアロワイパーブレード	8800円
ナンバーフレーム (グロスブラック)	3850円
インテリア	
ピラーメーターフード	1万6000円
3連メーターボッド	2万7500円
スポーツドライビングペダルカバー	8000円
スポーツドライビングクラッチペダル	1万3800円
スポーツフットレスト	8000円
スポーツドライビングアクセルペダルマウント	2800円
フロアマット	1万6000円
シフトノブ	5000円
サスペンション&ホイール	
MONSTER EXtuneサスペンション	8万4000円
リヤアンチロールバー	3万2000円
ストラットタワーバー	2万6000円
メンバーブレース	1万9800円
フレームブレースセンター	9800円
MONSTER SPORT「VX12S」15×5J 45	2万8000円
ブレーキ	
ブレーキディスクローター	2万9000円
ブレーキパッドType-S2	1万5000円
ブレーキシューType-e	9500円
ステンメッシュブレーキホース	2万0500円
パフォーマンス系	
R100ターボキット (モンスター店舗限定)	19万8000円
オイルフィルターキャップ	7000円
バッテリーステー	6200円
PFX400インテークキット	8万6000円
ハイフローインタークーラーキット	8万6000円
オイルクーラーキット (MS/バンパー専用)	6万4000円
Type Sp-XXマフラー	7万2500円
ストリートクラッチカバー	2万4900円
クラッチディスク	1万4000円
クロモリフライホイール	3万9800円
TDX300 LSD	10万8000円

Information

モンスタースポーツ事業部カスタマーセンター
TEL: 0538-66-6761
HP: <https://www.monster-sport.com>

モンスターでは高品質のコンプリートカーも人気。スタンダード、スタイル、パワー/パワー+から好みに合わせてセレクトできる。

*02

Demonstration Vehicle Sampling

Built by

HKS

Category | コンプリートカー



ストリートを快適に! もっと“パワフル”を楽しむ

タービンを筆頭に高い可能性を秘めるアイテムを用意

言わずと知れた日本が誇る総合チューニングブランド、HKS。同社は一段落していたアルトワークス向けチューニングを、再び活性化。最新技術を盛り込んだ車高調、120psまで狙えるタービンなど、注目点は多い!

36

アルト向けに全方位的にアイテムを展開してきたHKSだが、新たに最新ノウハウを投入したサスキットの『ハイパーマックスS』や、セッティング次第で120psという高出力を狙えるターボキットをリリースするなど、アルトワークス開発に勢いがある。そのなかでまず注目したいのがターボキット。試乗したら違いは一目瞭然、圧倒的な迫力さえ感じさせるモノだったのだ。

ファイリングに関しては「純正やブーストアップと比べると上振り。でも下がらないと言われたくない」とHKSで過給機開発を担当する室伏さんはいう。タービンサイズアップのほか、出口側の径を拡大&羽の枚数を増やすことで高回転だけでなく、低速域の力強さを確保する。

デモカーはブースト1・2kg/cm²で100ps超仕様だが、タービンのにはまだゆとりがあるため、この先のパワーアップはどこまで狙えるかという興味がおいに湧く。そのために補器類の見直しなど「やるべきコト」はあるが、モアパワーを望むのなら装着候補リストの筆頭でいいアイテムと言えよう。

なお、デモカーにはベース車のスポーツ性はそのまま、乗り心地まで考慮したハイパーマックスSが装着されていた。

ふだん使いから峠道など、幅広いレンジを楽しめる特性なので、乗り味に妥協したくない人向き。バンブラバーにまでこだわった独自の走り心地を体感してほしい。



きめ細かいセッティングが可能なブーストコントローラー『EVC7』をセット。タービンキットには、EVC同梱キットも用意される



『スーパーパワーフロー』もリリース済み。効率的吸気のための必需品だが、インタークーラーによる冷却もマストとなるそう



ブローオフバルブ『スーパー-SQV』は、タービン保護、レスポンスアップに貢献。ちなみに強化アクチュエーターはキットに含まれる



タービンキットは、現車合わせが前提となる。デモカーはフラッシュエディターを用いてセッティング（パワーライター店で依頼できる）



ストレート構造でタービン交換の効果を最大限に活かす『スーパーターボマフラー』。現時点でメタルキャタ等はないので、まだ発展するかも!?



Information

HKS
静岡県富士宮市北山7181
TEL: 0544-29-1235
HP: <https://www.hks-power.co.jp/>

アルトワークスに対して多様なアイテムを展開中。注意点は、駆動方式やミッションによってアイテム対応が変わる場合があること



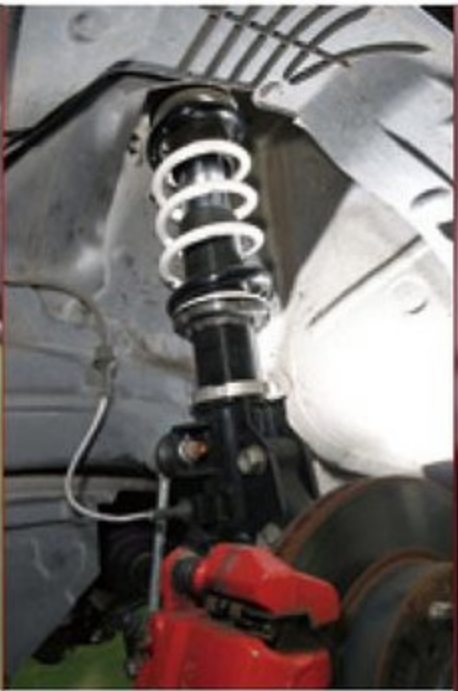
HKSのGTスポーツタービンキット。最大過給圧は140kPaで、最大出力は120psを想定。モアパワーを狙うユーザー必見



センター出しの『スーパーターボマフラー』はバンパーの一部加工が必要。カーボン製プロテクターは加工部を自然に仕上げる



ホイールがゆっくり動く領域でのチューニングもこだわっている。バンブラバーにもこだわり、“走り”を総合的にチューニング



PVS、デュアルレートスプリングの採用で、“走り心地”を高める。ハイパーマックスSには、HKSの最新知見がふんだんに盛り込まれている



タービン交換で100ps超を実現。大型IC（デモカーには試作品を装着）や燃料系の容量アップ、EVCやフラッシュエディターでのセッティングも必須

SPECIFICATIONS

エンジン周り	
GTスポーツタービンキット（EVC7セット品）	25万3000円★ 31万1300円
スーパーターボマフラー	12万7600円★
サイレントハイパワー	7万4800円
リーガマックススポーツ	7万1500円
スーパーパワーフロー	2万2000円★
スーパーエアフィルター	4290円
フラッシュエディター	6万6000円★
VAC	3万8500円
ターボタイマー&ハーネスセット	2万5080円
スーパー-SQV IV	3万6080円★
スーパークーラント	4180円～7480円
スーパーファイヤーレーシング	2750円/本★
足まわり	
ハイパーマックスS	21万7800円★
ハイパーマックスIV SP	26万9500円
※★…デモカー装着	価格は税込

*02

Demonstration Vehicle Sampling

Built by

Complete Speed

Category | NAコンプリートカー



完成車としてチューニングカーを買う

NAアルトでも製作可、コンプリートカーの魅力

流行のNAアルトチューニングからワークスのコンプリートカーまで
ユーザーの要望に応える体制を数くのがコンプリートスピードは
スズキ車販売店ならではの倫理的目線も持つ信頼度MAXのショップ

何

台かのチューニングカーを
仕上げた経験のある人なら
まだしも、初めて作る人にとって仕
様を決めることは容易ではない。

そこでカシコイ選択となっている
のがパーツを後から付けるのではな
く、プロの知識を取り入れて仕様を
決めた理想形のクルマをコンプリ
ートカーとして購入すること。

ここで紹介するコンプリートスピ
ード。以前より普通車を含めたチュ
ーニングを手がけているし、レース
参戦もするモータースポーツ系ショ
ップでもある。そしてさらにスズキ
車の新車販売店でもあるのだ。

そんなコンプリートスピードは36
アルトのメンテや車両製作とあわせ
て36アルトの新車、中古車をベー
スにしたコンプリートカーの製作と販
売を行っている。

いまだきはチューニングといっ
ても合法であることが重要視される時
代なので、クルマ作りのウデが
いいだけではちょっと足りない部分
がある。でもコンプリートスピード
は新車を扱うお店なので、速い、面
白いいという項目にプラスして「安
全、安心」の意識も高いので、クル
マ作りのレベルがひと味違う。ま
た、同様の目線で作る高性能、高品
質なオリジナル品も用意する。

横のページではレースにも参戦し
ているNAアルトを素材にクルマ作
りや注目パーツを紹介している。

コンプリートスピードはチュ
ーニングやモータースポーツを始めたい
人を応援するショップなので、初心
者ほど頼っていいところである。



レース用のNAアルト。NAアルトのMT車はすでに新車を買えないが、このお店はスズキ車販売店なので中古車探しも頼れる



NAレースカーに施してあったエア導入ダクト。裏にホースが繋がってリアアクリーナーへ引かれる。ちょっとした加工だがカッコいい



ワークス、ターボRS用の3Dサクシオンチャンバーはフルチューン対応の容量を持ち、熱対策面で本体をCFRPにしたという逸品だ



ECUチューニングも手掛けている。方向は速さと耐久性の両立を狙ったもの。ECUを含めパーツのみの販売も行っている



レースカーに装着しているFRP製リヤゲート。もともと大きく高い位置にあるのでこの軽量化は運動性向上におおいに効く



エンジンルームの熱を抜くことを考えたダクト形状のボンネット。これもスポーツ走行用に用意している。もちろん軽量化も当然



レース活動も行うショップ。サーキット仕様車など向けにはサスキットは販売だけでなく、セットアップなどでも手厚くフォロー



リヤはこだわりの減衰力44段調整仕様。このスペックは他にはない。また、アルトバンにはないリヤスタビも追加している



方向性とセッティングはコンプリートスピードが行いRS☆Rが製造するオリジナルキット。ターボ、NAどちらにも適合する



ノーマルはリヤワイパーが付くがFRPリヤゲートはなくなるので見た目もスッキリする。ドレスアップでも使えるものだ



ダクトからグリル部の前部開口部が見える。これで空気の流れのよさがわかるだろう。これからの季節はとくに効果あるはず



NAアルトにはタコメーターがないのでDefi製を追加する。NAアルトのサーキット仕様を作りたいときもここに相談したい



Information

コンプリートスピード
大阪府高槻市芝生町1-16-19
TEL: 072-678-9009
<http://completespeed.co.jp/>

スズキ高槻南というスズキ新車販売店でもある。整備、钣金工場なども持っているのでトータルでクルマのサポートができる

見事なく真っ直ぐなマフラー。車検はムリだが性能重視ならピカイチで速さを絶対体感できる。サーキットユーザー専用品だ

中古車ベースのコンプリートカーもあるので予算に合わせたクルマ選びができる。関西だけでなく全国への販売体制を敷いている



SPECIFICATIONS

エクステリア	
軽量カーボンボンネット	6万5780円
ECUチューニング	9万7900円
ワンオフNA用エアクリーナー	価格未設定
Defiレーサーゲージ〔旧型〕	3万2670円（現行型）
サーキットSPECカスタム車高調	18万4800円
リヤスタビキット	3万5200円
ディスクZタイプブレーキパッド	1万7600円
FRP軽量リヤゲート	6万5780円
SPLセンター出しレーシングマフラー	5万4780円
ワークス/ターボRS向けパーツ	
軽量カーボン&スーパーダクト付きボンネット	6万5780円～
3DサクシオンチャンバーCS（ターボ用）	4万3780円
CSスーパー3Dヒートプレート（ターボ用遮熱&冷却）	1万9224円
CSスーパーレーシングインタークーラー	16万2800円
【価格は税込】	

*04

Demonstration Vehicle Sampling

Built by

KC Technica

Category | AGSコンプリートカー



アルトチューニングの大御所が提案する

快適街乗り仕様と快速スポーツ仕様

36アルトワークス&ターボRSのチューニングシーンにて
つねに魅力を感じる話題を提供してきたKCテクニカが
いまチカラを入れるAGS車とハイパワー仕様を紹介!

36

アルトにおける筑波サーキットコース2000で最速タイムをホルダーでもあるKCテクニカ(2021年7月1日時点)。

それだけ速いクルマなら特殊なチューニングをしていると思うところだが、KCテクニカのポリシーは「ユーザーが同じ仕様に乗れること」なので、すべて市販パーツで仕上げている。つまり筑波サーキット最速仕様というハイレベルなクルマをコピーできるということだし、市販パーツゆえに製作コストも現実的なレベルに収まると言うことでもある。これはすごいことだろう。

そんなユーザーファーストのKCテクニカがいま力を入れているのがターボRSのチューニングでポイントにはAGSの利点を生かす点だ。

AGSという変速機構は発売当初はシフトフィールの面でいい評判ではなかったが、現在はチューニングが進んでいて5MTよりAGSシフトが速いシーンもある。それだけにドライバーがAGSに慣れるととても楽しいクルマになるという。

このように常に「アルトの魅力」を引き出すKCテクニカ。つぎは「スポーツチューニングキット」を紹介しよう。キットは「スポーツタービン+ECU+専用プラグ」がセットでボルトオンで装着でき、車検OKというのが特徴。

また、あらたに大型ターボを使った「スポーツチューニングPROKIT」も発売。アルトチューニングに情熱を注いできたKCテクニカが「たどり着きたかった領域」とことだ。



筑波サーキット最速ショップであるKCテクニカが最近、力を入れているのが中古車で手に入れやすくなっているターボRSとのこと



KCチューニングECUにはプラグも付属しているが、さらにコイルも強化品へ変えるとより燃焼状態が向上して出力が上ってくる



こちらはターボRSのエンジンルーム。KCチューニングECUを軸にしたブーストアップ仕様。コストパフォーマンスに優れたもの



こちらは筑波最速仕様のワークス。インタークーラーは大型化。レスポンス向上に貢献するブローオフバルブキットも装着されていた



ブローバイガスに混じるオイルを効率よく分離してガスだけインテークへ戻すことができる。サーキット仕様車はとくに装着したい



フィルター部の圧損を軽減するオイルフィルター。オイルポンプの仕事量を減らせる。フィルターは洗浄して使えるので経済的



KCのマフラーは低音気味の音が出るので軽カーにありがちな「音が軽いなあ」という感じにはならない。これも面白いパーツだ



ワークス純正レカロ用のローポジション。シート座面角度を変えることなく約100mmダウンするのでドライビングがしやすくなる



人気商品のKCボンネットダンパー。左右に装着するので、軽量のカーボンボンネットでもしなって開いたりすることはない



新発売のカーボンボンネット。特徴はハニカム構造の材質を使っているので薄くて軽くて剛性も高いというものの価格は13万5000円



Information

KCテクニカ
京都府宇治市横島町目川6
TEL: 0774-28-5075
HP <https://www.kc-technica.com>

アルトチューンに情熱を注いできたKCテクニカ。信頼性があり種類も豊富なパーツラインアップを持っている。



クルマが安いのも魅力だが、ECU解析などが進んでフィーリング向上しているAGSに注目。この面白さも広めたいという狙いだ



ビッグローターキットはノーマル径が230mmに対して255mmに拡大するのでブレーキの効きは向上。スリットの数も選べる



街乗りからミニサーキットのスポーツ走行までカバーできるKCストリート。全長調整式で減衰力は前後とも15段階調整の幅がある



リヤも全長調整式。アッパーマウントは純正が標準装着になっているが、これをKCテクニカの強化マウントに変えた仕様もある

スポーツチューニングKIT-PRO for works & RS turbo

これが新作の「スポーツチューニングPROキット」という大型タービンキット。ターボにはなんとスワフトスポーツに使用するようなサイズを使ったモノだ。大型化によりピークパワーをさらに引き上げるのが狙いだが、サーキットで有効な特性とするため、中速域から使える性格にしているという。ちなみにこのキットは過去にもテストをしていた

ものだが、納得いく結果が出ていなかったため発売せずにいたものだが、もうすぐ生産が狩猟する36アルトチューンの集大成としたい気持ちから再びチャレンジ。納得いく結果が出せたのでキット化したという。そんなアツい心意気を持つこのキット。サーキット派でパワー重視の人には要目のアイテムだ。価格等の詳細はKCテクニカへ問い合わせを欲しい



SPECIFICATIONS

エクステリア	
36-Rダクト	1万2500円～
コーナーフェンダー	3万9800円
RSスポイラー	4万9800円～
サイドデカール	1万2300円
KCボンネットダンパー	1万9800円
WORKS専用ローポジションレール	2万6000円
エンジンまわり	
KCチューニングECU	7万9800円
スポーツチューニングKIT	23万5000円～
パワー-MAX RS	3万2000円
ハイパワーイグニッションコイル	4万3500円
GTマフラー (ストリート)	6万3000円～
T-REVOシステム	4万9800円
ハイプレッシャーラジエーターキャップ	2800円
ローテンブサーモスタット	8500円
K&Pオイルフィルター KCモデル	2万8500円
36キャッチタンク	3万9800円
足まわり	
KCストリート	12万3000円～
強化アッパーマウント	1万2500円
調整式ラテラルロッド	1万8000円
ビッグローターキット	3万9800円～
アルフィンドラムSET	5万9500円

*05

Demonstration Vehicle Sampling

Built by

SUZUKI WORKS KURUME

Category | ターボチューニング



柔らかいバネと幅広い減衰力が秘訣!

ストリート狙いのタービン交換仕様

36アルトの登場をきっかけに自社のパーツブランドを立ち上げ、
数多くのオリジナル商品を開発してきたスズキワークス久留米。

集大成といえる2代目のデモカーは、パワーと乗りやすさを兼ね備えたストリート仕様だ。

「ワークス」という称号が与えられたクルマだが、大半のユーザーは街乗りにも使うため、サーキットに特化しては様々な不具合が出る。フルチューンの領域であるタービン交換に踏み込んでも、ストリートでの快適性や使い勝手は損なわない。そんな二律背反の命題を背負いながら、スズキワークス久留米のデモカーは開発された。

チューンドカーの面白さを分かりやすく伝えるのは、何ととってもノーマルを大きく凌駕するパワーだろう。そこでオリジナルのタービンを製作し、燃料系とECUを含めてセットアップ。市販パーツだけを使っただけの計測では94・3ps、一般的なローラー式のシャシーダイナモなら、100psオーバーは間違いない。

しかし過度なパワーアップはリスクも伴う。公道では路面状況が常にあるとは限らないし、未舗装路を走るときもある。そんなことから「怖くて踏めない」なんてのは宝の持ち腐れ。チューニングした意味が半減どころか、マイナスになってしまう可能性もある。

そこでこだわったのが足まわりだ。ダンパーの減衰力にかなりの幅を持たせ、スプリングはかなりソフトで前後3kg台のレート。OEMではなく採算を度外視した完全オリジナルで、スプリングも形状、巻き数、線径を何度もテストした。パワーを受け止める懐の深い足があつてこそ、高められたパワーとトルクが真に活かされるのだ。



車検対応のグラスマフラーはオールステンレス製で、パイプ径が45φと抜けすぎに配慮した設計。最低地上高も下がらない



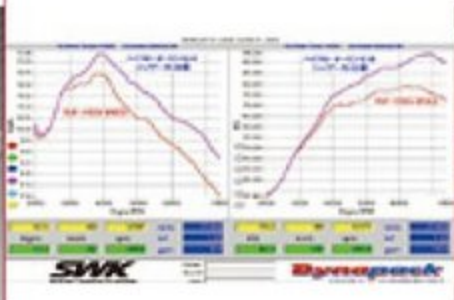
ECUはスピードリミッターを解除しただけの仕様から、レーシングプラグとのセットまで何種類もある。詳細はウェブサイトで要確認



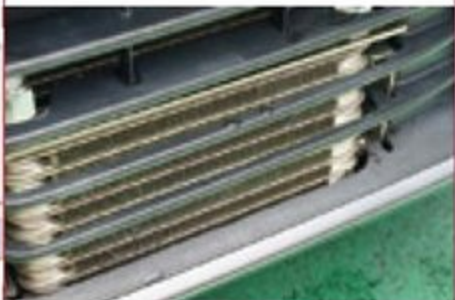
100ps超えとは思えない、シンプルなエンジンルーム。オイルフィルターキャップやラジエーターキャップはオリジナルだ



高速道路での巡航を快適にする『5thワイドギヤセット』も大人気だ。表面にはWPC処理を施してメカノイズや摩耗を抑える



デモカー（青）のパワーチェック結果。ハイブースト仕様で94.3psと、ブーストアップのスポーツ（ECUタイプ2）を大きく凌駕



薄型で放熱性の高いコアを採用したオイルクーラーキット。すべてのパーツがフロントバンパー内に収まるので見栄えもバッチリだ



サスフレームとフロントメンバーを接続し、ロール剛性とステアリングの応答性がアップ。スチール製のオーバーパイプだ



ヒール&トゥしやすく滑りにくいアクセルペダルカバー。サーキットはモチロン市街地でもスムーズなドライビングをサポート



大型の『WRウイング』はボディラインに似合う。デモカーは試作のカーボンだが、市販品はFRP製で1~2色の塗装済みも設定



Information

スズキワークス久留米
福岡県久留米市荒木町荒木
486-4
TEL: 0942-26-8445
HP: <http://suzuki-works.shop-pro.jp>

スズキ新車販売店のスズキアリーナ久留米西が母体。新車を扱うだけにチューニングやカスタムも信頼性重視。で手がける。

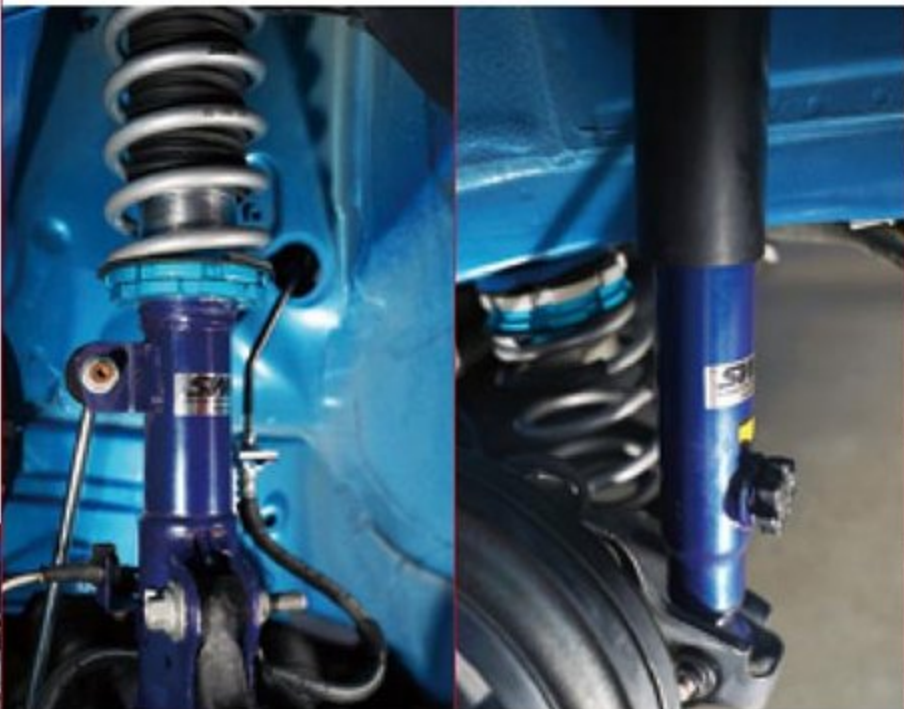


4タイプを設定するブレーキパッド。走る場所やフィーリングの好みで選びたい。お買い得なりやのスポーツシューとセットも



ステアリングコラムに追加メーターを装着する、アルト専用設計で視認性にも優れたフ4連ード。ピラー用の2連フードもある

適度に動くコントローラブルな足まわり



開発にはかなりのコストと時間をかけた自信作。スプリングはフロントが3.8kgでリヤが3.2kgと柔らかく、それが故に快適な乗り心地とコーナリングでの粘りを両立できた。減衰力の調整幅がフロントが32段、リヤが14段となっておりピロアッパーマウントも装備する。2WD用だけでなく4WD用も設定。



ブルーのデモカーに装着しているのは、通販でも購入が可能な『ハイトロータービン』だが、よりハイパワーを狙えるタービンもラインナップ。ただしコチラはセッティングがシビアになるため、来店しての取り付けおよびECU現車合わせが必要だ。価格や仕様が気になるサーキット派は問い合わせよう。

SPECIFICATIONS

エクステリア	
ハイトロータービン基本セット（タービン／ECU）	21万1200円
グラスマフラー	8万1400円
車高調整式サスペンション	16万600円
フロントロアサブフレーム	3万7400円
アルトWRウイング（黒ゲル仕上げ）	6万500円
5thワイドギヤセット	2万9500円
オイルクーラーキット	9万5700円
アルト4連エアロメーターフード	3万8500円

*06

Demonstration Vehicle Sampling

Built by

Kumoi Motors

Category | デモカー

一体感に優れたエアロフォルム

エアロの達人がアルトをトータルプロデュース

古くからワゴンRなどのスズキ車のエアロを手がけてきたクモイモータース。同社が提案する36アルトのカスタマイズの集大成がこの1台だ。



SPECIFICATIONS

エクステリア

フロントリップスポイラー (FRPゲルコート仕上げ)	4万1800円
エアバルジボンネット (FRPゲルコート仕上げ)	14万800円
ルーフエンドスポイラー (FRPゲルコート仕上げ)	5万1700円

インテリア

メーターケース (ウレタン製)	5060円
カップホルダー (ウレタン製)	6160円
サイドブレーキカバー (牛革製)	2200円

排気系

スポーツマフラー零1	6万4900円
------------	---------

価格は税込



空気の巻き込みを軽減する効果を持つルーフエンドスポイラー。左右の開口部は高速時のリアウインドーの汚れも軽減させる。

Information

クモイモータース
三重県津市芸濃町棕本5038-1
TEL: 059-265-2137
HP: <http://www.km-copen.com/>

スズキのディーラーとして新車&中古車も販売。SUZUKI CUSTOM WORKS(SCW)のブランドで、パーツをリリースしている。



先代ワークスのボンネットをイメージしたエアバルジボンネット。同社では後付けのエアースクープもラインアップしている。



排気効率を極限まで上げ、エンジン性能をフルに発揮するワークスMT車専用設計の「スポーツマフラー零1」を装着。



両サイドをカナード風に立ち上げ、かつアグレッシブなラインとの一体感を持たせたデザインのフロントリップスポイラー。



Defi製などの52φ追加メーターをダッシュの好みの位置に装着できるウレタン製のメーターケース。

読者プレゼント



エアバルジボンネットは上の装着写真にあるKCテクニカ製のダクトのほか、トラスト製、モンスター製にも対応している。



クモイモータースより、SCWステッカーとマニュアルミッション車専用のカップホルダーをプレゼント。QRコードでLINE追加をして、希望商品を記入して応募。締め切りはR3年9月末まで。

か

つてはアメリカンルックのワゴンRのエアロで一世を風靡。さらに近年ではコペンのクラシカルなキットを手がけると同時に、ファンイベントの「コペンオブジャパン」を主催するなどの活動も行う。そんなことから軽カーのカスタマイズ界ではビッグネームといえるショップが、三重県にあるクモイモータースだ。

ここでは同社が造り上げたアルトワークスをご覧いただく。

クモイモータースでは、エアロのみならずインテリアや足回り、給排気系など多岐に渡るパーツでアルトをトータルプロデュースした。

とくにフロントリップスポイラーを始めとしたエクステリアパーツは、純正ボディとの一体感にも優れていて控えめ。それでいて存在感もあるという仕上がり。エアロの老舗ならではの高い完成度を誇る。

- ・COLOR: ブラック&マシニング/E-pro Coat(BLJ)
- ・SAFETY: JWLR SPEC.1
- ・HOLE-P.C.D.: 4H-98/100, 5H-100/114.3/112/120
- ・SIZE(PRICE): 16×6½J~19×8½J (¥40,700~¥59,400)
- ・センターキャップ付属。
- ・表記価格は消費税込みのものです。

GRAM LIGHTS

57Xtreme

REV LIMIT EDITION

LIGHT WEIGHT CONCEPT



- ・COLOR: スーパーダークガンメタ/マシニング/E-pro Coat (A3J)
- ・SAFETY: JWLR SPEC.1
- ・HOLE-P.C.D.: 4H-100
- ・SIZE(PRICE): 15×5J~17×7J (¥39,050~¥45,650)
- ・センターキャップ付属。
- ・表記価格は消費税込みのものです。

GRAM LIGHTS

57C6

UNLimit Edition

LIGHT WEIGHT CONCEPT



GRAM LIGHTS

57C6

LIGHT WEIGHT CONCEPT

TIME ATTACK EDITION



GRAM

LIGHTS

LIGHT WEIGHT CONCEPT

A.M.T. 特許取得マシニング加工 (特許第 6153437 号)

RAYS The concept is racing.

■発売元 株式会社 レイズ 本社 〒577-0016 大阪府東大阪市長田西2-4-7 ユーザーダイヤル:06-6787-0019



MADE IN JAPAN

レイズホイールは日本製です。



端正 〈名・形容詞〉 意味：「姿カタチ、動きが正しくキチンとしていること」

車体価格が安価なアルトは作りが質素な面もある。でも、チューニングやカスタマイズのベースとして捉えるところは問題にならない。みんながそれぞれに思う「アルトにふさわしいもの」を選んで付け替えればいいだけだ。そしてその代表格がアルミホイール。カッコいい、高性能、軽量などクルマ好きを魅了する要素が詰まっているアイテムであり選べる種類が多い。この状況は嬉しい反面、難しい。アルトは質素な面もあるが本質はムダを落とした軽量戦闘機のような存在なので、付けるパーツは機能性もいいことも重要なポイントだ。そこで今回は3種類の新作ホイールを紹介しよう。くわえて最近アルミホイール同様、足もとを飾るアイテムとして注目を集めるブレーキキャリパーキットにも触れていく。このブレーキは機能をアピールするにはうってつけのものなので、ホイールとばっちり合わせることでそのアルトの足もとは、ものすごくよくなる。

端正な足もとを作ろう。

アルトの足もとを飾るアルミホイール&ブレーキキットGUIDE

Featuring
Gears



MID RMP RACING
R60



RAYS gram LIGHTS
57C6
UNLimit Edition



MONSTER SPORT
VX12S



LOVE LARK
LCK619 BRAKE KIT

and More...



BRAKE

WHEEL

Foot Works *01

本当に格好いい足もとを作るための
高性能で高品質なアイテムを紹介

深田昌之=文
Text by Masayuki Fukada

清水良太郎=写真
Photographs by Ryotaro Shimizu

RMP
RACING



WHEEL

MID RMP RACING R60

高い安全性とコストパフォーマンスを誇るマルカサービスが生み出した
スリットや肉抜きなどの軽量化技術を“機能美”としてデザインに織り込む
新しいスタイルのプレミアムスポーツホイール

問マルカサービス
TEL. 052-398-3406
<http://www.mid-wheels.com>



自社基準「MIDスペック」で
安全性の高い製品作りを確立

設立から半世紀近い歴史を持つマルカサービス。今回取り上げるスポーツモデル向けの「RMP RACING」以外にも、乗用車向けの「RMP」、SUV向けの「NITRO POWER」など多数のホイールブランドを擁し、日本の市販ホイール市場で10%を超えるシェアを獲得している。

最新のデザイントレンドにただ追従するだけではなく、そこにひと味加えることで個性的なホイールを生み出すことを目指し、3D-CADを使った最新の強度解析技術でダイナミックなデザインと軽量化を推し進めている一方、国交省が定めている技術基準よりさらに厳しい自社基準「MID (Marka Intelligent Design) スペック」を設定。高い強度や耐久性を備え、安全性の高い製品作りを旨としている。

最新のデザインとトレンドにひと味加え

個性的なホイールを生み出す

この作りに加えて、もうひとつこだわっているのが価格を抑えること。そこでマルカサービスでは、最適地調達[※]を選択。新製品のデザイン開発や設計、販売前の最終チェックといった重要な部分は日本で行ないつつ、海外の工場で生産することによってリーズナブルな価格で製品を提供している。



佐久間 秀=文
Text by Syu Sakuma

小林邦寿=写真
Photographs by Kunihisa Kobayashi

撮影協力：Result Japan <https://www.resultjapan.com>



スポーティルックと軽量設計を 鑄造構造で実現

デザインテーマを「機能美」としたR60では、基本形状として対角線上にスポークを配し、応力バランスを高めやすい6本スポークデザインを採用。各スポークには、スプーンですくい取ったようななめらかな曲面の「スムーズスリット」を設定し、応力分散による強度確保と軽量化を推し進めつつ、光の当たり方でグラデーションを見せることによって優美な色気も演出する。

さらにスポークには、構造上の不要部分を肉抜きして軽量化する「シェイプアップホール」を用意。センター近くにある台形状の肉抜きは、3D解析に加えてテストを繰り返し実施して最適な位置や形状を導き出しており、コンマ単位で緻密に設計されている。軽量構造を視覚面でも主張する役割が与えられ、スクエアフォルムの採用でボルトホールの近くにあってそれぞれにテイストが異なり、ホイール単体で見たとくも高いデザイン性を発揮する。

リムフランジは強度確保に不要な部分を切削加工することで、内側と外側に2本のラインが並ぶように見える「デュアルフランジリップ」。重量減とともに個性的なデザインに仕上げていく。センター形状はスポークデザインやシェイプアップホールなどをしっかりアピールするため、シンプルなサークル処理とした。

工法は鑄造1ピース。17インチ以上のサイズはリム部分の成型にスピニ

ングマシンを使い、軽量化と強度向上を図るフローフォーミング製法を採用している。価格は2万8000円(税別)〜4万6000円(税別)で10スポークをラインアップ。



R60を印象づけるシェイプアップホール 3D解析とテストの試行錯誤が誕生のキー

鑄造ホイールでしっかりと強度を保ちつつ、この位置に大きな肉抜き穴を開けるのは従来は困難だったが、最新の3D解析とテストによる

試行錯誤を重ね、サイズと形状の最適化で実現に至った。スムーズスリットもセンター側を樽形に広げて軽量化を追求している。

軽量化などの技術面に加え、複数の面構成とラインが織りなす有機的でアグレッシブなルックスもR60が持つ大きな魅力



投入された技術を“魅せるためのデザイン”に昇華



MID RMP RACING R60



MIDスペックの強度試験では、バルブ穴のある部分とない部分でそれぞれ衝撃試験を行い強度基準を満たすかチェックする



表側のスムーズスリットに加え、スポーク背面にも肉抜きスリット加工を施しさらに軽量化。MIDロゴもあしらう



スムーズスリットは光のグラデーションで“優美な色気”を演出。リムフランジ近くの切り立った面構成も特徴的だ



デュアルフランジリップは切削加工で深く刻まれ、エッジの効いた形状と光の陰影で見た目のアクセントになっている



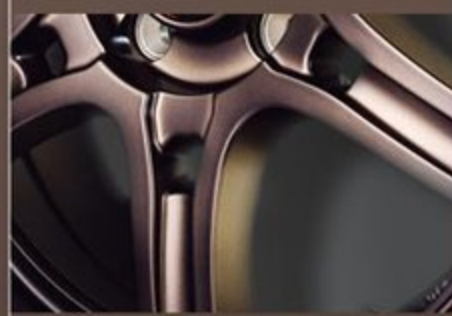
センターキャップにRMP RACINGロゴを設定。15インチと16インチは4穴、17インチと18インチは5穴になる



リムフランジの外側をRMP RACINGのアイデンティティであるレッド、内側をポリッシュ加工としてスポーツ感を演出



Crystal Black Dual Polish
Red & Clear



上質で落ち着いたクラシカルブロンズは、見る角度や光の当たり方で色味に深みが出たり明るくなったりと変化するところも魅力

SPECIFICATIONS

SIZE	INSET	HOLE	P.C.D	PRICE Crystal Black Dual Polish Red & Clear	PRICE Classical Bronze
15x5J	45	4	100	3万0800円	2万8000円+税
16x6J	43	4	100	3万6300円	3万3000円+税



Classical
Bronze



WHEEL

RAYS gram LIGHTS 57C6 UNLimit Edition

問レイズ TEL. 06-6787-0019 <https://www.rayswheels.co.jp/>



独自技術「A.M.T」と「E-pro coat」で魅せた レイズ発、アルミホイールの新たな表現とは

スポーツホイールの設計、製造では世界をリードするレイズ。
軽さや強さを追求するだけでなく「魅せる性能」という新たな分野でも他を圧倒している。
そんな最新ホイール、アルトにはこれが合う

レース活動で培った技術と
至極のイエローで仕立てる!!

グラムライツ57C6シリーズはセンターからリムにかけ若干シェイプする細身の6本スポークデザインを採用した鋳造モデル。一時ラインナップから姿を消していたものの、レイズの伝統色である「ブラック×レッド」が採用されたタイムアタックエディションとして進化を遂げ、

2019年末に再び登場した。

そしてブラック&ブルーのラブリックデモカーに装着されるホイールは、続く第2弾で追加設定された「ガンメタ×イエロー」のアンリミテッドエディション。ガンメタカラーにイエローの差し色を入れたことで、引き締まって見えるようだ。また、速そうなイメージでもある。

57C6派生モデルの特徴はムダがないマッシブな造形のなかに機能美

が見え隠れするところ。

ベースカラーはスーパードークガンメタにペイントされ、ロゴとリムにはイエローの差し色が入る。だがただ塗り分けされているのではない。このホイールはスポークサイド部分のリブも特徴的だが、注目なのはリムエッジに施されたダイヤカットによるラインと、レイズの持つA・M・Tというマシニング工法による彫り込んだスポークロゴだ。そしてその加工部に入れられた鮮やかなイエローカラーは、部分的な電着塗装工法のE・pro Cortで表現されたものとなっている。

ベースデザインがシンプルであるからこそ、きめ細やかな作り込みなどデザイン性を豊かにする様々な特許技術により、グラムライツ57C6がもつ魅力を更に引き立てている。レイズのスポーツ系ホイールの良

さは、レーシングスピリッツはもとより最先端の技術を惜しみなく導入し生産されること。アンリミテッドエディションは、メイドインジャパンでありレイズならではの、ハイクオリティなホイールなのだ。

高性能ホイールに追加される新技術 独自の技術[A.M.T]と[E-pro cort]とは

57C6アンリミテッドエディションに採用される特許技術のA.M.Tは RAYS ADVANCED

MACHINING TECHNOLOGYを略したもの。ベース色塗装後のホイールに専用の刃物で文字やロゴを彫刻加工する工法。アンリミテッドエディションの場合は彫刻後のロゴとダイヤカットされたリムのラインに E-pro cort (イープロ・コート)という部分的なポイントに電着塗装可能な技術で色を入れている。一般的なホイールに施工されるステッカーのロゴやラインと違いプレミアムな仕立てなのだ。

使うステージがサーキットに限らずストリートであっても、アルミホイールに求めるプライオリティはやはり“高品質で安全”だろう。

グラムライツシリーズは鋳造製法でありながら極限まで高めた性能を確保。スポークサイドのリブはナローサイズながら立体感を演出。

E-pro cortで注す トレンドカラー

A.M.Tで描く RAYSロゴ

彫刻のようにレイズロゴが刻まれ、イエローでフィニッシュ。視覚的にも新しい演出で他とは違う。所有する喜びと満足度はかなり高い。

今までの一般的な塗りわけだと複雑な塗装対象では均一に塗装することが難しかったが、E-pro cortは均一塗膜で美しい仕上がり。

画像のセンターキャップは標準装備のもの。これ以外にオプションで3タイプのキャップをラインアップし交換装着が可能。

SPECIFICATIONS

SIZE	INSET	HOLE	P.C.D.	PRICE
15x5J	43	4	100	3万9050円
16x5.5J	45	4	100	4万1250円
16x6.5J	47	4	100	4万3450円
17x7J	45	4	100	4万5650円



金井徹郎=文
Text by Tetsuro Kanai

清水良太郎=写真
Photographs by Ryotarou Shimizu

撮影協力:ラブラーク <https://lovelark.com>



WHEEL

MONSTER SPORT VX12S



立体感ある造形とリムの外縁まで伸びたスポークの影響で、16インチにも引けを取らない迫力とインパクトだ。ローダウンした車両とのマッチングもいい。

アルト向け鍛造ホイールの傑作であるVX12Sに

純正タイヤが装着できるこだわりの 15インチが追加

純正ホイールのままじゃモノ足りない、だけどコストはなるべく抑えたい。
また走りにこだわる人は極端な大径化を避け、純正サイズのタイヤを好むケースも多い。
そんな層へ向けてモンスタースポーツが人気の「VX12S」に、
待望の15インチ仕様を追加ラインナップした。

問モンスタースポーツ
TEL. 0538-66-6761
<https://www.monster-sport.com/>



15インチは36アルト専用設計！
ビッグキャリパーにも対応する

エッジが効いた細身のツインスポークと大きな開口部で人気の「VX12S」は、以前から36アルトを筆頭

とする軽カーに装着されるケースが多かったが16インチのみ設定だったため、純正装着のタイヤを使いたいユーザーからは「うーん惜しい」という声もあった

そこでモンスタースポーツが、新



VX12S 15インチ

車種ごとに特化して設計することで、デザイン／軽さ／剛性／フィッティングを最適化。走り重視の人にも自信を持ってオススメしたい。



シャープな印象を与える2x6の多面スポークは、開口部を大きくしブレーキの冷却にも貢献する。リム部分も徹底的に軽量化した。



裏面にはビッグキャリバーが干渉しにくいよう、逃げのスペースが設けられているのも嬉しい。ただし装着時は現車で確認しよう。



リム幅は5J。HA36アルトワークスの純正が4.5Jなので若干ながら太く、その分だけタイヤの組み付け幅も広がるという計算だ。

SPECIFICATIONS

SIZE	INSET	HOLE	P.C.D.	PRICE
15x5.0J	45	4	139.7	2万6000円
16x5.5J	45	4	139.7	2万8000円

VX12S 16インチ

インチアップしたい人には16インチを。適正サイズは5.5Jx16で、タイヤは165/50-16を推奨する。ローダウンした車両が前提だ。



センターハブ径はスズキの軽自動車に純正で装着されるホイールと同じ。細かい部分だけ走りにも与える影響は決して小さくない。



16インチよりスポークに起伏を持たせ、小径ながら起伏のあるデザインが特徴。タイヤのサイズを変えずにドレスアップが可能。

エアボリュームを最適化するような設計も 乗り心地のよさも考えた形状!?

エアボリュームとはホイールにタイヤを組んだとき注入できる空気量で、タイヤの扁平率が大きいほど多くなる。少ないとグリップや乗り

心地が悪化するのだが、VX12Sはホイール側の設計によりエアボリュームを調整。走りだけでなく快適性も追求しているのだ。



エアボリュームを増やす作りは15インチも16インチも同じ。ファミリーカーとしても使うユーザーにとっては、嬉しいすぎる配慮といえるだろう。

たに追加したのが36アルト専用ともいえる15インチサイズ。

デザインは16インチと同じテイストながら、スポーク形状に立体感を持たせて質感を向上。同時にスポーティさを高めることに成功した。

リム幅は5Jで車高がノーマルのままフェンダーからはみ出さず、タイヤの組み付け幅を広げグリップの増大に貢献。センターハブは純正ホイールと同じ54φで、ハブリングを使わずにホイールのセンター出しができるのも魅力だろう。

また、アルトの激しい走りを支えるパーツだけに、強度や軽さにも徹底してこだわった。

リムはスピニング・フローフォーミング加工にて薄肉化しつつ強度も確保。ホイールのような回転する部品は外縁が軽いほど、加減速やハンドリングが向上するので、タイヤが純正でも走りの切れ味は確実に上がる。街乗りは当然としてサーキットでも強い武器になるはずだ。

つぎに重量だが15インチのVX12Sの重量は1本につき5.2kgで16インチは5.9kgだが、15インチタイヤと16インチタイヤでは当然15インチが軽いので組み付けた状態だとその差は広がる。

インチアップしないホイール交換は一見すると地味な印象だけど、タイヤのエアボリュームが減らなくて、タイヤ込みの重量が軽いことは乗り心地や走りの性能に大きなメリットをもたらす。そんなことからVX12Sの15インチ追加は、大いに歓迎すべきことと言える。

佐藤 圭=文
Text by Kei Sato

深田昌之=写真
Photographs by Masayuki Fukada

ドレスアップの最後の一手として
お手頃価格なブレーキ交換

レースやチューンドベースとしても人気のアルトやコペンなどを中心にパーツを展開するLcK619。同社ではラインナップをむやみに広げず、一車種ごとディープに専用パーツを掘り下げていくことで、ユーザーの支持を獲得しているのは周知のところだ。

そんなLcK619で扱うHA36Sアルト用の『ブレーキキット』は、ドレスアップらしく大径化を望む流れとは一線を画す純正ホイールを履けるをテーマに作られている。

「ユーザーがカスタムするのは、まずは足まわりやホイール、次にエアロやマフラーをいじる人が多いですよ。実際に純正ブレーキ（走る・止まる）に問題がなければ、交換は自然と最後の一手になると思います。ただ、うちではブレーキを決して高価なモノとは捉えずに、ドレスアップの延長として考えています」とはスタッフの永吉サン。

そこで出した答えが、純正ホイールにも装着できるブレーキだ。

「ユーザーの中には冬場にスタッドレスに交換しないと生活できない方もいます。ビックキャリパーに変更すると、スタッドレス用にも大径ホイールを用意しないといけません。そうすると余計な出費も増えてしまいます」。

ただし、キットのスペックは純正とは比べモノにならないほど、高ス



BRAKE

LcK619 FRONT BRAKE KIT

いつも乗る、長く乗るからこそ純正然のサイズ設定

止まる・見せる・ずっと付けれる
6POTブレーキ!

ドレスアップを追求する上で、“人より目立つ”は大切と思う。

けれども、それがのちに負担になるのであれば、一步引くことも大事。

LcKのブレーキキットは、“普段乗り”も考えて安心を提供する。

問 LcK619

ラブラーク

<https://lck-619.com>



賀川真弥=文・写真
Text & Photographs by Shinya Kagawa



放熱性を高めるドリルドローターを採用! ブレーキといえば『情熱の赤』 キャリパー

ブレーキキットには282φドリルドローター・6POTキャリパー・メッシュホース・ストリート用パッド・(その他接続部品)が付属される。オプションとして、ブレーキパッドにはダストを軽減するエコ、サーキット走行にも適したスポーツタイプも設定。安心してブレーキを交換できる。



Lck619のロゴも刻印がなされるキャリパー。スマートなデザインながら、対向6POTと制動に関して申し分ない効力を発揮する。



メッシュホースの取り回し、固定をサポートするステー類も同梱。スポーツカーのキッチリとキレイにそして安全に装着できる。



SPECIFICATION (FRONT BRAKE)

フロントブレーキKIT (RED)	17万9300円
専用ブレーキパッド ECO (グリーン)	1万6500円
専用ブレーキパッド STREET (シルバー)	2万0350円
専用ブレーキパッド SPORTS (レッド)	2万7500円

純正アルトワークス用15インチホイールの合間から見えるブレーキキット。ドリルドローターやキャリパーが大きく見えるのが嬉しい。



パッドは、標準装備されるストリート (ガンメタ)、ダストを軽減するエコ (緑)、サーキット走行もOKのスポーツ (赤) の3種をラインナップ。



Lck619 HA36S ALTO WORKS

SPECIFICATION (Lck619)

EXTERIOR

フロントスポイラー-Type2	2万4200円
サイドディフューザー	4万1800円
リアディフューザー-Type1	3万800円
フロントフェンダー-SET	8万3600円
リアフェンダー-SET	3万2780円
フロントグリル-Type1	1万9800円
Type2エアバルジボンネット BAD FACEタイプ	6万1050円
リアルーフスポイラー-Type2	3万1350円
ウエストスポイラー (ワイバー・カメラ穴ナシ)	1万9800円
SUS304マフラー RacingEdition4WD用	6万5890円
SUS304マフラー for 2WD用	7万6890円

FOOT WORK

ブリヂストンPOTENZA RE050A	F&R:165/55R15
ホイール	アルトワークス純正

価格は税込

今後リリースを予定しているのが、ハイマウントストップランプとテールランプ。デモカーには試作品のスモークレンズが装着している。



リアディフューザーはサイド出し用の5枚フィン装着。センター出し用の4枚フィンの設定もある。テールは試作品のスモークを装着。



ほどよい跳ね上げのウエストスポイラー。Rワイバーの有無、カメラ穴の有無など4種設定。デモカーにはワイバー&カメラ穴ナシを装着。

純正より片側9ミリ出したオバフェン。フロントからエアを取り込んだ分、サイドに出口を設けており、熱いエアを溜めずに排出する。

デモカーのボンネットは、タイプ2エアバルジボンネット・パッドフェイスタイプを装着。キュッと締まったツリ目がユーロスポーティ!!



リアのオバフェンも片側9ミリ。さりげなくワイド化されたフォルムは力強さを付与。ルーフスポイラーは両端に翼端板形状のスポーティルック。





BLITZ

ブリッツ
ビッグキャリパーキットII
価格：18万4800円
TEL:0422-60-2277
<https://www.blitz.co.jp>

車種別専用ブレーキキットでアルトワークス。ターボRS用。対向4ポットキャリパーでボディは鍛造製造で軽量と高剛性を両立。塗装は鮮やかなメタリックレッドカラーになっている。組み合わせるローターはスリット入りの1ピース式。直径は286φとなっている。ノンアスベストのストリートブレーキパッドとステンメッシュのブレーキホースが付属。補修パーツも用意されていてローター2枚セットが6万6000円。ブレーキパッドが2万8600円。



KC TECHNICA

KCテクニカ
ブレーキキャリパーキット
価格：32万7800円～39万3800円
TEL:0774-28-5075
<https://www.kc-technica.com>

ピストン径36φ×4の国産4ポッドキャリパーに275φローターの組み合わせ。ボルトオンで装着可能。キャリパーはシブいブラックアルマイ

ト+クリア塗装。オーバーホール対応なので安心して使用できる。ローターは1ピースと2ピースを用意。ブレーキ性能的には1ピースローターで十分だが2ピースも用意される。6本スリット入りだ。付属品はキャリパーサポート、ステンメッシュの専用ブレーキホース、専用パッド〔ノンアスベスト〕。



ACRE

アクレ
4ポッドキャリパーキット
価格：
TEL:042-516-9600
<http://www.acre.co.jp>

日本のブレーキパーツメーカーであるアクレが軽自動車用に製作した小型の4ポッドキャリパーと275φローターの組み合わせ。ボディは

アルミ鍛造素材からの総削り出し。開発時はSUPER GTドライバーを起用してサーキットテストを行い満足できる性能と品質に仕上げた。付属キャリパーサポートとボルトもブレーキ用に適した信頼性ある素材を使用するなどブレーキメーカーらしい内容だ。ほかの付属品はパッド、ステンメッシュブレーキホース。

対向ピストンキャリパーキットガイド

ホイールの奥から迫力を醸し出す



リヤはアルフィンドラムで
ルックス向上!

アルトのリヤブレーキはドラム式なので見栄えはイマイチ。そこでドラム自体を放熱効果が高いアルミ製フィン付きタイプへ変更する。また、同時にブレーキシューもドラムの特性に合うものへ変更することを忘れずに。画像はKCテクニカ製。価格は6万5450円。

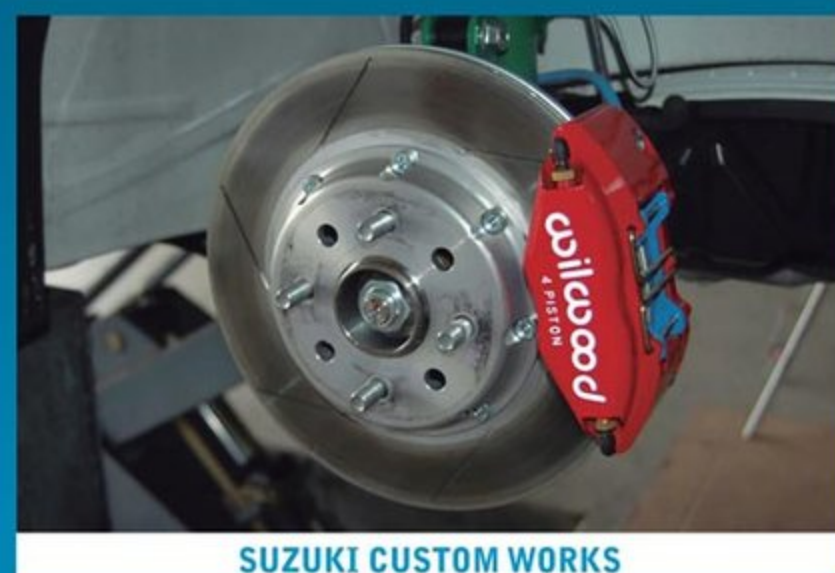
Check!

ホイールのサイズによってはホイール内側とキャリパーが干渉することがある。大幅に当たる場合はホイールの買い替えになるが、軽い干渉ならスペーサーで逃げることも可能だ。キャリパー販売元のなかにはクリアランス測定用

型紙がHPからダウンロードできるのでそれを使ってチェックしたい。また、ノーマルホイール対応キャリパーでもクリアランスが狭いこともあるので、その際もスペーサーを使用してクリアランスを取ること。

深田昌之=文・写真
Text & Photographs by Masayuki Fukada

※価格は税込



SUZUKI CUSTOM WORKS

スズキカスタムワークス
4ポッドキャリパーセット
価格：23万7600円
TEL:059-265-2137
(クモイモータース)
<http://suzukicustom.com/scw/>

アメリカのパーツメーカーであるウィルウッド社製の4ポッドキャリパーを使ったキット。ウィルウッド社のキ

ャリパーはアメリカのレースシーンではおなじみで、以前からナスカーなどメジャーレースで使用されている。ベルハウジングとローターが別体の2ピースタイプ。ブレーキパッドは専用部品が付属している。特徴はノーマルホイールに対応しているところ。車検時やスタッドレスタイヤを履くとき、ノーマルホイールが履けるのは大きなメリットだ

ク ルマの足もとを引き締めるものと言え、ローダウンとそれに合わせたホイールチョイスとというのが定番だったが、いまはそれに加えて対向ピストンキャリパーと大径ローターを使ったブレーキキットが注目だ。

大型ブレーキキットはスポーツ走行でブレーキのフェードを予防したり、ハードブレーキ時のコントロール性を高めるアイテムだったが、ホイールの内側いっぱいには大型キャリパーや大径ローターが見えるルックスはドレスアップ系ユーザーからの

ニーズも生んだ。そのため大型ブレーキキットは走り魅せるの両方で人気パーツとなっている。

そして36アルト、このクルマも走りと魅せるのユーザーがいるクルマだけに、軽カーながら大型ブレーキキットが多く発売されているという状況である。そこでこのページでは代表的なキットの紹介をしよう。

FINAL KONNEXION

High Quality Parts Brand

SPORTS & Dress UP

全てのALTOを網羅する車高調キット
FULL LINE UP!!



25TH
ANNIVERSARY OF
FOUNDING

上級者向き スポーツタイプ



STEALTH
Mini

ステルスミニ

乗り心地、耐久性、機能性を高次元で融合。
美しいローダウンフォルムを実現します。

単筒倒立式
ショック
フルタップ
全長調整式
減衰力
25段調整
オーバーホール
可能
(一部車種除く)

¥107,800(¥98,000税抜)

ビギナー向き ストリートタイプ



STYLE
KIDS

スタイルキッズ

必要な機能はそのままに衝撃のロープライスを実現。エントリーユーザーにお勧めのモデル。

単筒倒立式
ショック
フルタップ
全長調整式
減衰力
20段調整
オーバーホール
可能

¥87,780(¥79,800税抜)

EAGER
AGGRESSIVE LOW STYLING

The Sports Mind K-car Suspension Kit

イエガー 車高調キット

フロント単筒倒立式
ショック
リア複筒正立式
ショック
全長調整式
減衰力
20段調整

¥93,500
(¥85,000税抜)



K-CAR CALIPER KIT
K-CARキャリパーキット

High Quality Final Konnexion
STEALTH



ALUMITE COLOR 豊富な15色設定!!



¥173,800~(¥158,000~税抜)

ALTO をワンランク上に
魅せるホイール!!

ABYSS 02

4.5Jx15 +46 4/100

1本¥15,400(¥14,000税抜)



LATERAL ROD

ラテラルロッド

4WD車

ローダウン
リフトアップ時の
左右のズレを解消
ターンバックル調整式

¥12,100(¥11,000税抜)

その他取り扱い事項につきましては、ホームページをご覧ください。E-mail : info@finalkonnexion.co.jp 2F 67-5 Ushinuma, Akiruno-shi, Tokyo 197-0826 Head Line Office : FINAL KONNEXION

www.finalkonnexion.co.jp Tel: 042-550-4533

オートバックス、イエローハット、ジェームス全国カーショップ店で販売中!(一部販売店を除く)

FAX: 0120-30-4344

振込先
西武信用金庫 秋川支店
普通口座 1203638
ファイナルコネクション

販売特約店募集!
詳しくは担当スタッフまで!!



■製品・デザインの仕様・価格は、予告なく変更する場合があります。■車種も限ってあります。お気軽にお問い合わせください。■カタログ商品は、全国有名カーショップ、タイヤショップにてお買い上げ頂けます。■登録第4306132号 ■表示価格には取付工賃、消費税は含まれておりません。■撮影用のため、実際の製品と異なる場合があります。■一部、車種等に対しては、色の違いによる商品・クレームは一切受け付けません。■交換等による工賃は一切受け付けませんのでご了承ください。■製品を分解・加工したり組み付けの不良、誤った使用により発生した故障・事故・損害について当社は一切の責任を負いませんのでご了承ください。■商品到着後50日間です。■カタログに請求の方は120円の手紙料を同封のうえ、住所・氏名を記入の上、お申し込み下さい。■本広告に記載されている価格は、税別価格です。

匠 見聞録

「もの作りの業界」を支える

職人達のこだわりを迫る

Jworks

池田博行さん

ECUセッティングにまでこだわる

最新のスポーツマフラー作りとは

Exhaust

J works

【ジェイワークス】

問 IKD(ジェイワークス) TEL: 06-4307-6238 <http://www.i-jworks.com>

規制という壁を越えた
これが新しい一歩になった

日本の基幹産業といえばクルマの製造である。だからクルマをカスタマイズする趣味は、日本のもの作りに直接触れるものでもある。

そんなふうを意識すると取り付けるパーツへの興味も変わってくるのじゃないだろうか。

さて、ここからはアルトのカスタマイズ業界から2社の「もの作りメーカー」をピックアップして、そこで行われている「いいものを作る」ためのこだわりや工夫を紹介していきたいと思う。

最初は長年に渡ってマフラー製造を手がけてきた大阪の「IKD」というメーカーだ。アルトユーザーには「J-works（以下ジェイワークス）」というブランド名がおなじみのところである。

現在、保安基準適合を謳うマフラーに課せられている規制は厳しいと聞くのでスポーツマフラーを作るのは困難なのだろうと思うこともあったが、ジェイワークスの答えは違った。「最初の頃は規制が厳しくて作りにくい印象もありましたが、いまは違います。むしろ作りやすいと思っています。規制が厳しく（ハッキリした）なったのなら、数値をそこにあわせればいいのです。検査の可否に曖昧な部分がなくなったことはスポーツマフラーの将来を考えるといいことです」というのだ。

とはいえ心地いい音やマフラー交換による性能向上を楽しむためのス



音に関しては機械での計測だけでなく乗って聞こえた音を重視。性能面はピーク値だけでなくアクセルのツキのよさなどもチェック

ひと口にスポーツマフラーと言っても求められる性能はいろいろ。そこでアルト用マフラーの種類は多く揃える。ニーズの多様性に合わせることも求められていることだ



マフラーの効果をより引き出すため自社製チューニングECU開発も行った。ECU単体でも効果がある。価格は6万6000円（税込）

ノーマルとは少しトルクバンドが変化するが、性能曲線はキレイなライン。これもマフラーの作り方に試行錯誤した末の成果だ



この「ジェイブラックマフラー」は酸化皮膜による「ステンレスの黒」の質感を楽しめるもの。価格は5万5000円～（税込）



様々な部材や機材が並ぶ工場。最近のパーツは海外生産品も多いが、ジェイワークスのマフラーは日本の「ここ」で作られている

新しいことも取り込むが、基本になるのはやはり長年のマフラー作りで培われたノウハウや技術。ここがジェイワークスの強みだ



深田昌之=文・写真
Text & Photographs by Masayuki Fukada

ポーツマフラーを作っていくうえで各種の規制が厳しい状況がやっかいなことは事実である。

この件について、ジェイワークスも所属するマフラー製造の業界団体は強い危機感を感じた。そこでマフラー業界は協力しあうことで技術を進化させたのだ。

その結果、規制前のマフラーと規制対応マフラーの性能を比較しても、その差はほとんどないというレベルになっているという。これは正直驚いたところだが、それくらい日本のマフラーメーカーの技術レベルは高かったと言うことだ、そしてここできた性能が現在のスタンダードになっているとのことだ。

こうしたことを経て、ジェイワークスがつぎに注目したのは排気音の聞こえかたに関してだ。

ここでポイントになったのは音質の調整で、アクセルオン時など「ここ」というポイントで「いい音」に聞こえるよう改良を繰り返した。

また同時に室内コモリ音に関しても、乗って実際にアクセルを踏み、そのときに「会話がふつうにでき

る」ことを重視したという。

つぎは性能面。前記したとおり規制が厳しくなったあとのマフラーでも、スポーツマフラーを名乗るだけの性能は出ている。でも、かんじんなのはそこからだ。

現在は机上の計算で理想的なマフラーにするためのヒントを得ることもできるのだけど、車体が小さくフロア下のスペースに制約が多い軽カーでは計算で示されたものがそのまま通用しないのだ。

そこでパイプの径や曲げなどのレイアウト、そしてサイレンサーを取り付ける位置など細かい部分まで、作りから見直していった。その結果、厳しい規制に合致しつつ出力を向上させた。さらに「いい音」も奏でるものとなった。

加えてジェイワークスはマフラーの性能をサポートするため、吸気系パーツやECUまでも自社で用意した。簡単なことではなかったがこれらの開発を進めたことで、最新のエンジンに対する理解も深まり、結果、排気のことだけでなく以上にわかってきてマフラー作りがさらに進化したということだった。

規制強化というハードルを越えることから動き出した新しい道に対して、もの作りに取り組み匠達が本気を出すとどこまでできることを知ったこの取材。つぎに期待するのはその性能によってアルトユーザーの満足度が満たされることなので……マフラー交換を検討している人はジェイワークス製品も購入の候補に入れておいて欲しい。

アルトの走りを蘇らせる ボディ剛性アップの秘策

現代の設計技術や自動車工学の進歩とともに、クルマは様々な進歩を遂げている。いうまでもなくその恩恵はH A 36シリーズにも注がれ、その走りや快適性は歴代モデルと比べると最高品質と呼んでも差し支えないほど。中でも車体に関しては高剛性と軽量化を両立する「ハーテクト」がアンダーボディに採用されたことで、格段の進化

が計られているのはご存知の通り。しかしこの剛性が永遠に続くと考えるのは短絡的ともいえる。というのも素材として使用されるスチールは、ストレスの

入力に応じて常に伸縮運動を行なっている。簡単にいえば路面の凹凸によって3次的に歪みと復元繰り返しているというわけだ。もちろんこの応力分散性は乗り心地をよくしてくれたり、車体を長持ちさせるといった意味では重要な役割を担っているが、長い間力を受け続けていると次第に歪みの量が大きくなっていき、剛性が低下してしまう。

さらにクルマはアンダーボディの剛性のみで評価されるのではなく、



見聞録

JDM MIRACLE XBAR

NeXT

【ネクスト】



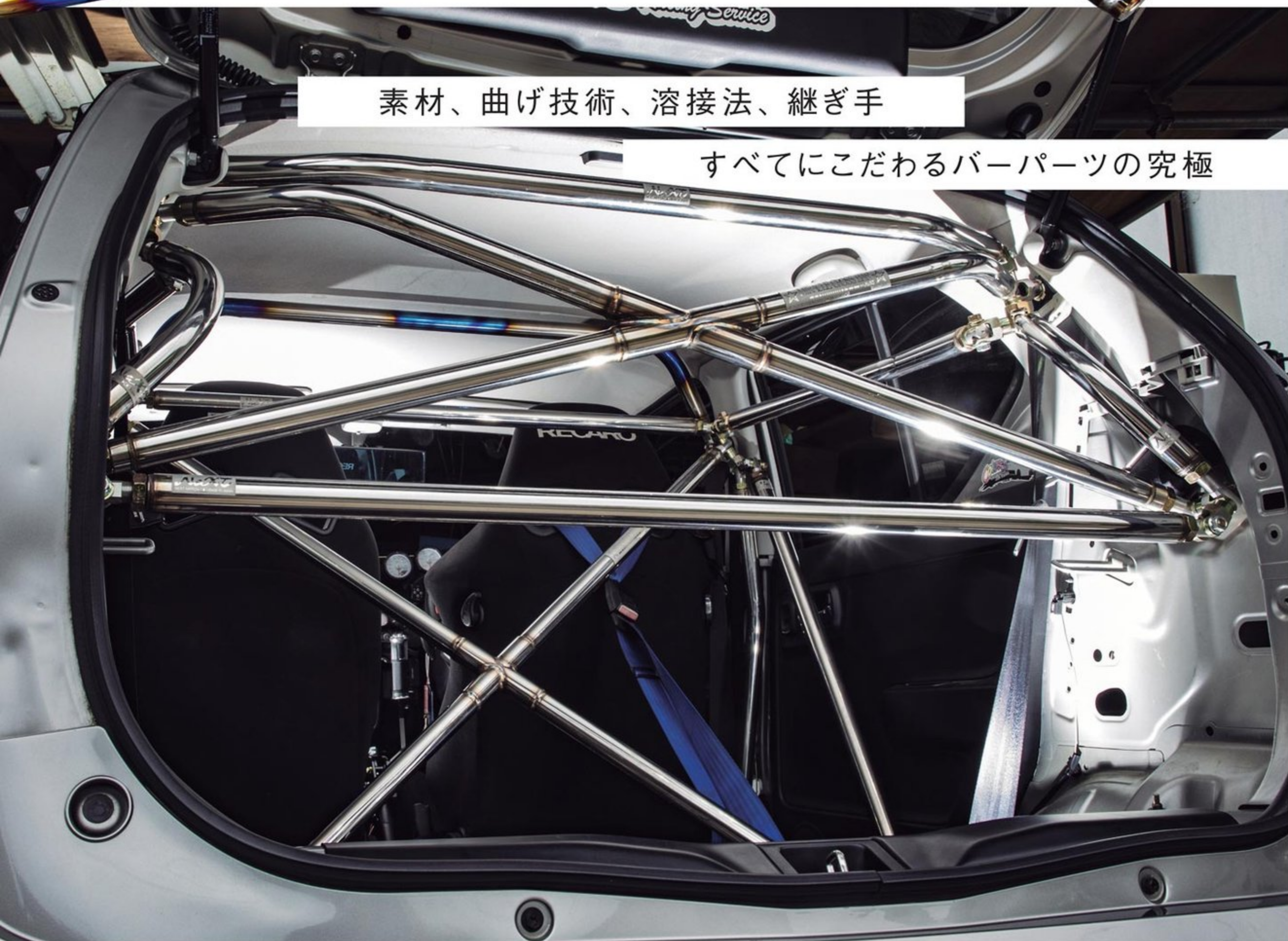
サーキットやワインディングなどを楽しみたいクルマワークスだけに、手軽にボディ剛性をアップできるアイテムは注目。

モノコックボディ全体での剛性が重要となる。開口部が広いハッチバック形状ともなると、路面からの入力ストレスだけでなくコーナリング時に受けるGなど、多くの面からストレスが加わってくる。サーキットやワインディングなどでハードに走らせているクルマほど、ボディ剛性の低下は避けられないのである。結果として新車時のようなパリッとした

問 ■ ベネディア ネクスト
TEL : 0595-85-3951
<http://miraclexbar.jp>

素材、曲げ技術、溶接法、継ぎ手

すべてにこだわるバーパーツの究極



印象がなくなり、コーナリング時や段差を乗り越えた際に、ギシギシといった軋み音が発生したり、ハンドリングのダルさに繋がってくるのだ。

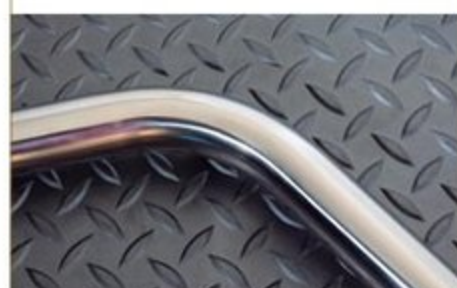
そんな剛性低下を解消するにはやはりボディの強化が最善策となってくる。ボックスとしての剛性を確保することで、歴代最高と呼ばれる走りの本領をキープし続けるというわけ。そこで注目したいのが、ネクストがリリースする「ミラクルクロスバー」である。基本となるクロスバーはハッチバック開口部に加える筋交いで、32φと35φの2モデルが用意されている。素材はステンレスとチタンが選択でき、多彩なオプションバーもラインアップ。これらを選択／追加することで、縦方向や横方向あらゆるボディ剛性を自由自在にアレンジできる仕組みなのだ。

ちなみにH A 36のリアサスアップバーはアンダーボディではなくモノコックボディ側に配置されている。そのためリアサスを理想的に動かすためには支点側を固める必要があり、必然的にボディ全体の剛性を高める必要がある。ミラクルクロスバーを使用することでボディの歪みが最小化され、アッパバーがしっかりと固定され無駄な動きを抑制。サスペンション本来の動きを実現してくれるのだ。同じサスペンションキットを使用しているも、凹凸を超える際の滑らかさやコーナリング時のロール感、さらにタイヤの接地感など、あらゆる面でメリットが体感できるはずだ。車種別に設計された日本製品品質は

効果だけでなく、視覚的な存在感も魅力のひとつ。ステンレスやチタンといった素材に合わせた美しい溶接や緻密な曲げ加工は、ウインドー越しにもパフォーマンスを印象づけてくれる。さらに既存のボルト穴を使



日本の職人技で接合されるクロス部分は強度と応力分散性まで考慮。美しい溶接跡などは視覚的なアピールにも有効なポイント。



車種別に専用設計されるため内装の形状に合わせた曲げ加工も行われる。ボルトオンを装着可能にした作り込みも見どころだ。



拡張性はオプションバーだけでなく4点式などのシートベルトを固定するピレットシートベルトアンカーなども用意される。



フロアバーを追加することでシートベルトアンカーを使用して4点式ベルトが手軽に装着可能になる。サーキット派必見!

純正のシートベルトアンカーボルトなどを使用するため、車体側への加工は一切必要なし。複数のオプション追加も自在に行える設計だ。



取り付けのブラケットやアジャストボルトも専用設計。微妙な個体差があっても確実に取り付けられるため、経年車も気軽に取り入れられる。



最適な剛性強化に向けた設計はステンレス製にΦ32とΦ35を用意。さらに軽量のチタンモデルなど選択肢も豊富に揃う。



軽量のチタンモデルはヒートブルーのグラデーションでドレスアップ性もアップ。このヒートブルーはバーナーで焼き入れをすることでアレンジもできるため、オーナーごとにオリジナリティを楽しむことも可能だ。



リアゲートの開口部だけでなく、ルーフバーはシートベルトのアンカーボルトを活用してBピラー部の剛性を高めてくれる。

渡邊大輔=文
Text by Daisuke Watanabe

深田昌之=写真
Photographs by Masayuki Fukada

36

{Motto}

36アルトを「もっと」楽しいクルマにする

快速&快感チューニングの基本

2021年最新版



街乗り仕様から本格的なサーキット仕様まで

HA36Sを味わい尽くすための ステップアップチューニング!

約15年ぶりに『ワークス』の称号が与えられ、チューニング業界を大いに盛り上げたHA36S。
ローンが終了したり中古車のタマ数が増えたせいで、一般ユーザーのカスタムはますます盛んになってきた。
今から本腰を入れてイジる人や新たに購入した人は、どんな順序で手を加えるのがベターなのだろうか?

問■ブリッツ TEL: 0422-60-2277 <https://www.blitz.co.jp>

カスタムの第一歩は足まわり
次いでパワー系と進めていく

現行型のアルトワークスがデビューしたのは2015年。初期モデルを5年ローンで購入しても支払いは終了しており、中古車もそこそこ買やすい価格になってきている。そのせいかモデルチェンジの足音が聞こえる時期にもかかわらず、チューニングはさらに加熱してきたように感じられる。

そこで現行アルトワークスが登場してすぐに開発をスタートさせ、豊富なノウハウと幅広いパーツのラインナップを誇るブリッツに、効率のいいカスタムの手順とオススメのアイテムを聞いてみた。

街乗りがメインなのかワインディングや高速クルージングなのか、それともサーキット走行をメインのターゲットとするのか。いずれにせよ最初に手を入れるべきはサスペンションで、全長調整式の『ダンパーZZR』をまずは勧める。

ダンパーZZRは多彩なセッティング機能であらゆるステージに対応できるうえ、価格も15万円台とリーズナブルで手が届きやすい。当面はスポーツ走行を考えていなくても、ロールが減れば街乗りの安心感が増すし、何よりも低く構えたスタイルリングはカッコいい。将来どんな方向へ進むにせよ、足まわりは必要不可欠なパーツといえる。

足まわりの次はパワー系。手軽な電子スロットルのコントローラーからタービンまで多種多様だが、もっ



ダンパーZZ-Rは全長調整式なので、ローダウンしてもストローク量は変化がない。スプリングはフロントが直巻きの4kg/mm。リヤは樽型スプリングは2.5kg/mmと乗り心地にも配慮したレートだ。

クルマを降りずとも減衰力を変更できる『DSCプラス』は、ストリートでもサーキットでも使い勝手がいい。車高調を買ったのに一度も減衰力をイジったことがない、という宝の持ち腐れ状態にも陥らずに済むはずだ。



CHECK!

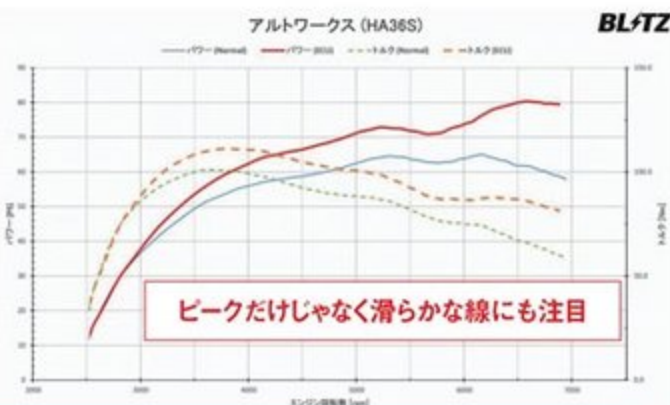
業界初の『フルオートモード』搭載！
自動で最適なセッティングを導き出す

減衰力を車内から調整するアイテムは以前から存在したが、最新の『DSCプラス』は何とフルオートモードを備えている。内蔵のGセンサーがクルマの姿勢を演算し、ベストな減衰力に合わせてくれる仕組みだ。他にも視認

性や操作性が向上したり、小型化とスピードアップに成功など大きな進化を遂げた。



ノーマルとチューニングECUのパワーおよびトルクを比較したグラフ。15.3ps&10.1Nmアップという数字にも驚くが、落ち込みがなく乗りやすさが分かる特性も魅力。



ECU

驚異的なコストパフォーマンスと発展性！

純正ECUのデータを書き換えることで、ベース車両の潜在能力を限界まで引き出す。他の電子パーツをいくつも使うより経済的なうえ、ブリッツのタービンに交換したときは無料で書き換えしてくれる。吸排気系がフルノーマルでも問題なく使えるので、パワー系チューニングの第一歩として選ぶ人も多いそう。スピードリミッターカット/レブリミット変更/ブーストアップに加え、ブーストコントロールマップ/燃料マップ/バルブタイミングマップを適正化。5MTだけでなくAGSにも対応し価格は5万5000。



すでにチューニングECUを所有している人がタービン交換するときは、専用データへの書き換えが含まれたキットを選ぼう。価格もECU込みのフルセットより安い。



アルトワークスは特にパワーアップの幅が大きく、開発車両はノーマルと比べて15psも向上した。エアコンなどの機能はそのまま使えるし、エンジンへの安全マージンも十分に確保する。



SUSPENSION

2WDと4WDに加え『DSCプラス』なども

単筒式ダンパーならではの太径ピストンを採用し、優れた路面追従性と快適な乗り心地を両立。減衰力は32段で全長調整式の『ダンパーZZ-R』は、チューニングするなら真っ先に装着したい。乗り味はとてもしなやかでクルマの格が上がったよう。街乗りメインでローダウンが目的でもいいだろう。予算に余裕があれば車内から減衰力を調整できる『DSCプラス』や、最大で5度のキャンバーを付けられる『ミラクルキャンバーアジャスター』もオススメ。価格は車高調が16万5000円でDSCプラスとのセットが24万460円で2WD用と4WD用がある。



ブリッツ

守田幸信さん

軽量なボディにパワフルなエンジン、5ドアならではの使い勝手のよさと、アルトワークスは魅力たっぷりの素材です。その面白さをより引き出すべくテストを重ね、自信を持って送り出したパーツたちを体感して下さい！



外装はフロントバンパーボイラー、サイドボイラー、リヤデフューザー、ボンネットと、純正のイメージを崩さないままアグレッシブに仕上げたエアロ。センター出しオーバルテールマフラーとの相性もバツグン。

ともコストパフォーマンスに優れるのは『チューニングECU』だ。内容はスピードリミッターカット、レブリミット変更、ブーストアップ、燃料マップ変更、バルブタイミング適正化など、たった5万5000円とは思えない多機能ぶり。安全マージンもシッカリと確保。ノーマル車にも吸排気系をイジった車両にも対応するし、ブリッツのタービンに交換すれば書き換えも無料で行なってくれる。ECU単体でも十分にチューニングの効果を満喫でき、ステップアップにも対応できる。

それが嬉しい。それ以上のパワーを求めるオーナーや、本格的にサーキットを走るのであれば、タービン交換まで視野に入れてもいい。

ブーストアップ+αを実現する『ボルトオンターボシステム』を用意しており、開発車両ではノーマルより約30psアップという結果が得られている。それでいて低速トルクやブーストの立ち上がりなど、ストリートでの乗りやすさをまったく損なっていない点も魅力。

さらにタービン自体のキャパシティには余裕があるため、燃料系や補機類のセットアップにより100psオーバーも狙えるはずだ。

ノーマルから大幅にパワーを上げれば、必然的に水温やブレーキは厳しくなる。そこはブリッツも当然ながら考慮しており、冷却系ではラジエーター本体に加えてホースとキャップを設定。高い放熱効果を誇るダクト付きボンネットと組み合わせれば、夏場の渋滞だろうとサーキットの連続周回だろうと安心だ。

ブレーキも大容量キャリパーを含むキットがあり、制動力、コントロール性、耐フェード性とも純正を凌駕する能力となる。

ブリッツのパーツを使えば走るステージや予算に応じたパワー系のメニューだけでなく、サスペンション、ブレーキ、エアロを含めたトータルでのコーディネートが可能だ。ともかくH A 36型はモデル末期かもしれないが、チューニングの素材としての旬はむしろ今からなのだ。

Throttle & Electronics

より手軽にパワーとレスポンスを改善するなら

まだ走りやパワーアップの目標が決まっていない、でも何かしらチューニングはしてみたい。そんな人にはブリッツのお家芸ともいえる、電子パーツによる手軽なカスタムをオススメする。イチ推しはスマスロ／スロコン／パワスロの、いわゆるスロットルコントローラーの3兄弟。それと電子スロットルには関係ないけど、カプラーオンでブーストを最適化させる『パワコン』もアリだ。ただし一部のアイテムはチューニングECUと併用できないので、そう遠くないうちにECUやタービンの交換を計画している人は気を付けたい。

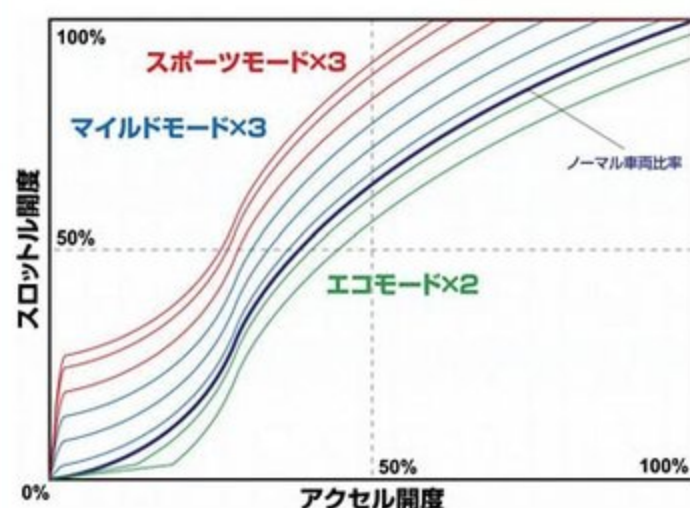


電子スロットル特有のかかったさを解消。ブリッツは業界に先駆けてスロットルコントローラーを開発し、鋭いレスポンスや排気量が上がったと錯覚しそうな加速、またスマートな取り付けや操作性も高く評価されている。



Sma Thro

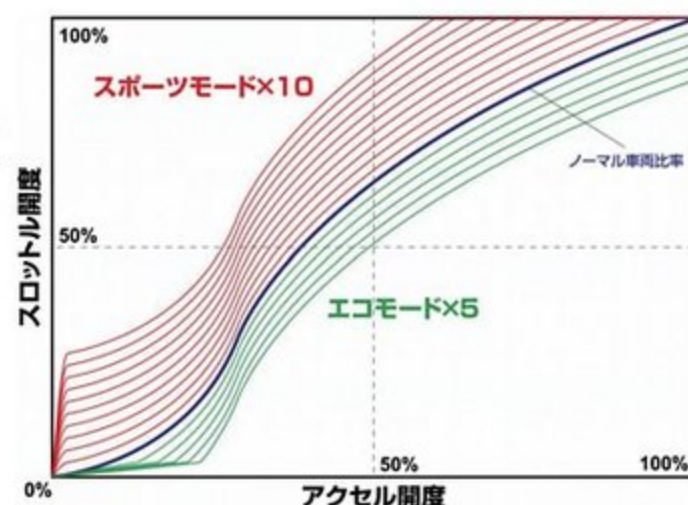
最廉価だけど機能は必要にして十分だ



シリーズでもっとも安い2万1780円。しかし制御は上位モデルと変わらず、モニターを廃するなどして価格を抑えている。サービスパネルアダプターが付属しており、純正スイッチ類のように取り付けられるのも嬉しい。

Power Thro

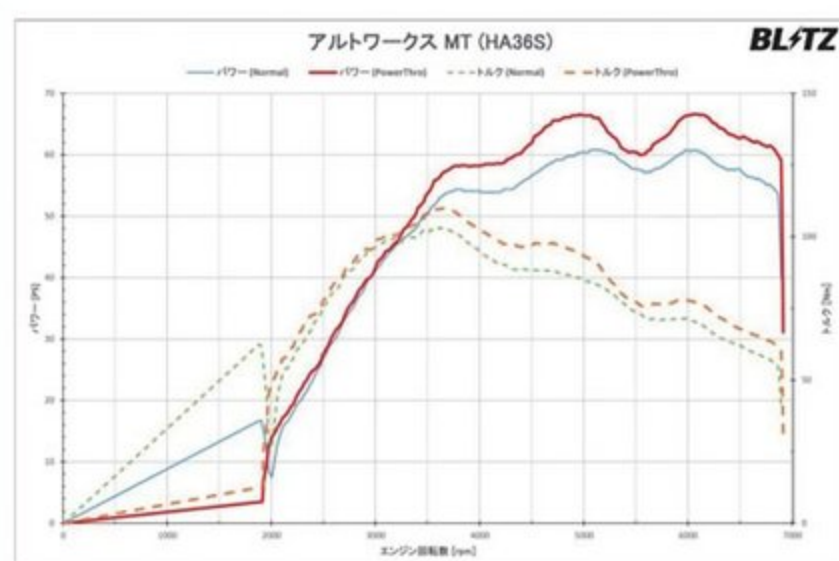
スロットル制御とパワーアップを両立



基本はスロットルコントローラーでありながら、車種ごとに開発を行ないブーストを最適化。スマスロにはない視認性に優れるコントローラーも付属する。価格は5万5000円でスロコンとパワコンを個別に買うよりお得。

Power Con

ノーマル比で約10%ものパワーアップ



※グラフ、データは弊社シャーシダイナモでの計測事例です。車種ならびに装着部品、燃料などにより数値は異なります。



ブーストを最適化してパワーアップ。要はパワスロからスロットル制御の機能を省いたパーツだが、イチバンの魅力は3万8500円というロープライスだろう。多少の個体差はあれどパワーは平均で10%の向上が見込まれる。

36 {Motto}

36アルトを「もっと」楽しいクルマにする

快速&快感チューニングの基本



SUS POWER LM

交換用フィルターをレッドとブルーから選択でき、ファッション性も高めたエアクリナー。フィルターはブリッツが独自に開発した特殊二層構造を採用している。2万2880円。



POWER AIR FILTER LMD

手軽な純正交換タイプのエアクリナー。繊維フィルターとメッシュの組み合わせで、吸入効率と集塵効果を高いレベルでバランスしている。価格は4290円。



SUS POWER

吸入面積を限界まで大きくできる円錐型ボディと、F1でも採用されているSUS304のステンメッシュシェルで、高い集塵効果と吸入効率を実現している商品だ。2万6180円。



ADVANCE POWER

大口径ファンネル付きのアルミ製クーリングシールドを備え、安定した吸入温度と高い充填効率を発揮する。シルバーとブルーアルマイトの組み合わせもクール。3万8280円。



CARBON POWER

アルトワークス用エアクリナーのハイエンドモデル。ステンレス製メッシュフィルターとカーボン製クーリングシールドを組み合わせ、性能と見た目を両立。4万3780円。

INTAKE

エアクリナーだけで6アイテムを展開する

ECUやスロコンの次は吸排気系。エアクリナーは純正交換からコアタイプまで揃っており、予算や外観の好みでセレクトできる。イチバン人気は吸入効率と集塵性が高く、放射熱を遮って吸気温度の上昇を抑制でき、レーシーな外観でドレスアップ効果もある『カーボンパワー』だ。逆にノーマルっぽさにこだわりたい人であれば、純正のフィルターと入れ替えるだけのタイプを選ぶ。コアタイプはレーシーな吸気サウンドも大きな魅力なので、次のページで紹介するマフラーやブローオフバルブと併せて使用したい。



どう選ぶ？

追加メーターの『SD』『FLD』
それぞれの特長を把握するべし

ブリッツは『SD』と『FLD』の追加メーターをラインナップ。OBDコネクタに接続するだけのFLDはストリート仕様、高精度のステップメーターを採用するSDはサーキット仕様と、メインのステージによって使い分けるのを推奨。SDはブーストや温度など7タイプ、サイズも52φと60φがあり好みで選びやすい。対するFLDはブーストとエンジン回転数の2タイプだ。



左がステンレスのVSで右がチタンカラーのVSRだ。アルトワークスは
いずれも108φのオーバーバルテール。
2WD専用でMT、AT共通。



4WDにカスタムエディションは存在
しないが、『VSR』と『VS』を
それぞれ設定。価格は6万5000円～
7万1500円となっている。



EXHAUST

テールの着せ替えてドレスアップ効果も大！

センター出しによるインパクトと高い排気効率、オールステンレスの輝きと三拍子が揃った『ニュルスペック』マフラー。出口がチタンカラーの『VSR』とステンレスの『VS』があり、それぞれのテールパイプは交換が可能で突出量もバンパーに合わせて調整できる。いずれもパイプ系は50φと細すぎず太すぎず、フルノーマルからタービン交換まで対応。価格はVSRが7万4800円でVSが6万3800円、オプションのテール部はVSRが1万6500円でVSが1万1000円だ。最新の『交換用マフラーの事前認証制度』も取得済み。

NEW!

人気のブローオフバルブに
アルトワークス用が追加！



ブリッツの大ヒット商品『スーパーサウンドブローオフバルブ』の現行モデル、BRにHA36Sアルトワークス用が追加された。大気開放の『リリース』とサクション側へ戻す『リターン』があり、価格は3万2780～3万6080円だ。伝統のサウンドと美しいルックスだけでなく、スムーズな動作や優れた耐腐食性にもこだわった自信作だ。

TURBINE

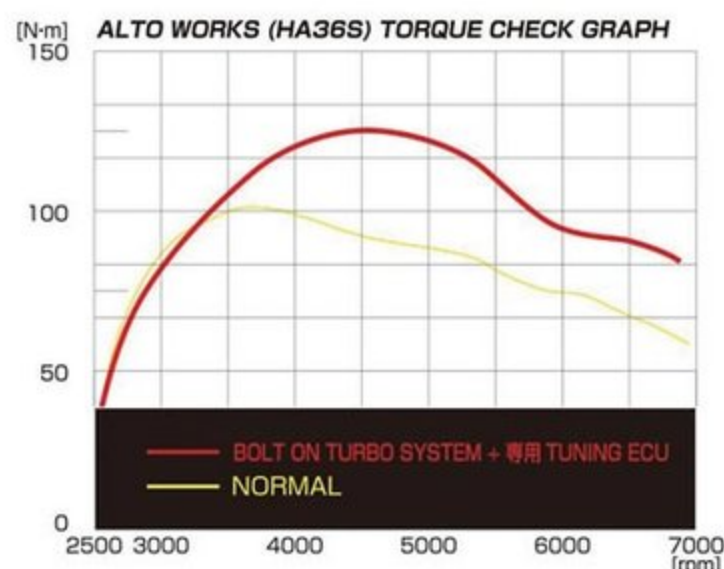
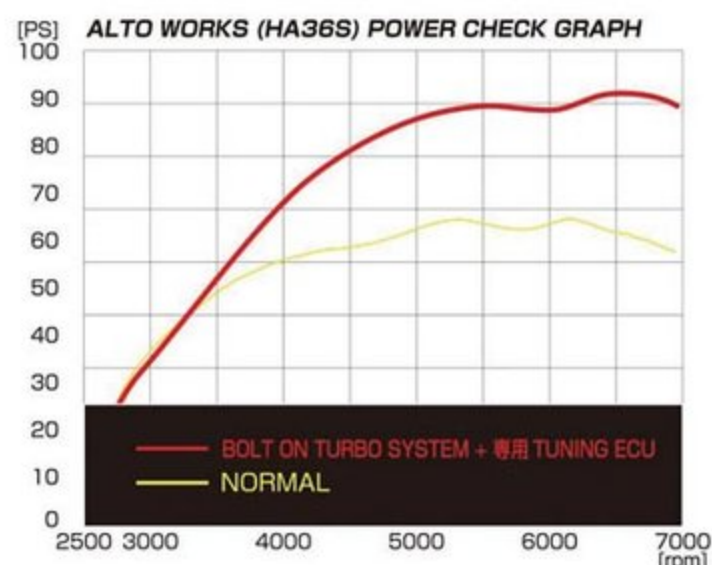
ノーマルとはけた違いのパワーを手に入れる

パワーアップの最終手段『ボルトオンターボシステム』は名前のとおり、純正タービンと置き換えるだけと装着のハードルが低い。タービンはIHでコンプレッサーはブリッツ専用サイズ、鋭いレスポンスと高回転のパワーを実現し、低中速の扱いやすさも損なっていないのだ。価格はタービン単体とチューニングECUを購入した人に向けたキットが18万7000円、フルセットが22万円となっている。キットをそのまま取り付けでもいいし、タービンだけを使い補機類やECUは行きつけのプロショップで仕上げてもらおう。



サーキットで真価を発揮！

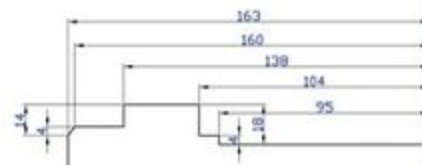
グラフは黄色がノーマルで赤色がターボキット装着後。パワーとトルクはそれぞれ20ps/
20.2Nmも上がっており、かつ高回転まで力
強さが持続している。速さと乗りやすさを兼
ね備えた特性なのありがたい。



BRAKE

高い制動力と幅広いコントロール性を実現

タービン交換で100ps近いパワーを絞り出したり、サーキットを不安なく走るならブレーキも。18万4800円の『ビッグキャリパーキットⅡ』は、軽量コンパクトな鍛造4ボットのキャリパーと、スリット入りの286mmローター、専用パッドとホースまで含まれるフルセットだ。フロントのみだが前後バランスはしっかり考慮されているので扱いにくいことは一切ない。15インチのホイールが履けるのも、消耗品であるタイヤの費用を考えればありがたい限り。



ブリッツのウェブサイトからキャリパーの型紙をダウンロードできるので、ホイールは購入する前にマッチングを必ず確認しておこう。



ラジエーターは34mmと分厚いコアを持ちながら、オールアルミ製で軽量の逸品。価格は5万2800円でラジエーターホース（1万4080円）、ラジエーターキャップ（2200円）と併用すればなお安心だ。

COOLING

パワーを活かすためにも冷却系は万全

フルノーマルや吸排気系のライトチューンは別として、タービン交換までやるなら冷却系の強化も忘れずに。ブリッツでは大容量のラジエーターを中心にホースとキャップ、さらにエンジンルームに走行風を効率よく取り入れ、熱を帯びた空気を排出するエアロパーツも用意している。なおパワーがノーマルに近いクルマだろうと、エンジンの高回転域を常用するサーキットでは、夏場じゃなくとも水温が危険な領域まで上がることも。エンジンブローは修理の費用も莫大なので、オーバーヒートさせないよう確実に管理しよう。



空力、冷却、見た目のすべてを追求したエアロパーツ。ボンネットはFRPとカーボンの2種類、ダクトなし、センター、サイド、センター&サイドから選べる。価格はフロントバンパースポイラーが10万4500円、ボンネットは9万3500～24万2000円。サイドスポイラーとリヤディフューザーもラインナップ。

プラスアルファの面白さを好む人向き

新登場&伸び盛りチューニングメニュー紹介

耐久性もあって素性のいいエンジン&ボディを持つ36アルトは、いまどきのクルマとしては

さまざまなチューニングを受け付ける余力があるし、その成果も体感しやすい。

それだけイジリがいのあるクルマなので、モデル末期とはいえまだまだ新しいアイテムが登場してくるという状況だ。

そこで前のページで紹介したチューニングの基礎知識に続いて最近登場したアイテムを使うカスタマイズ例も紹介しておこう。

佐藤 圭=文・写真
Text & Photographs by Kei Sato



風量は他の社外タービンより大きいだろうとのこと。ライバルを引き離すには最適なメニューだろう。価格は19万2500円

最終目標はタービン交換！
段階的なメニューが揃った

1万円台のお手軽なオリジナルパーツから、タービン交換とECU現車セッティングまで。多彩なメニューと豊富なノウハウで知られる岩手県のパルスポーツが、H A 36アルトのチューニングに対するファイナルアンサー、ともいべきオリジナルのビッグタービンを完成させた。

すでに発売中の社外タービンは何台もセットアップしてきたが、大容量の燃料ポンプやインジェクターと組み合わせれば、よりカンタンかつ安全マージンを残したまま、軽自動車チューンにおける目安のひとつである100psを達成しさらに上も狙えると判断。それから試作とテストを繰り返し、やっと納得のいく製品ができ上がったという。

取材時はまだパワーチェックをしていなかったが、HKSのタービンで作り込んだ下のグラフより、ピー

クのパワーやトルクが上まわることは大ききくに確実と思われる。それでいながら低速のトルクやレスポンスも失わないよう、試行錯誤を繰り返しながら現在の形状やサイズにたどり着いたそう。

オリジナルタービンが完成したことで、チューニングの選択肢はますます増えた。予算を抑えたい人や少しでも力強さが欲しい人は、ミニコン、レスポンスジェット、ミニコンα、ブローオフジェットなど。パルスポーツ独自のデータが入った製品も多く、コストパフォーマンスのよさでアルトに限らず人気が高い。

次のステップとしてはECU。燃調、点火時期、バルブタイミングを最適化したデータ入りで、現車セッティングやタービン交換といったステップアップにも対応。経済性を重視したレギュラーガソリン仕様も可能で、ひとりひとりのオーダーに細かく対応できるのが利点だ。

アルトのチューニングはこれからさらに盛り上がるかと予想するだけに、今からイジリ始める人にとって上を目指す人にとっても、100psオーバーの選択肢が増えた状況は歓迎すべきこと。アルトの未来はもっと面白くなるに違いない。

新登場●その1

サーキット本気組に勧める 100psオーバー仕様

問■パルスポーツ TEL: 019-671-3033 <http://www.palsports.co.jp>



インジェクター容量が増えたこととハイブーストになることの補助として圧送能力が高い強化燃料ポンプも必要になる。



タービン交換ともなるとノーマルインジェクターでは容量が絶対的に不足するので大容量インジェクターへの交換は必須だ。



タービン交換用のオリジナルECU+燃料ポンプ+大容量インジェクターのセット販売もあり、価格は19万8000円だ。



左が他社製で右がパルスポーツ。ブレードの形状が違うのは一目瞭然だろう。こういった細かいコダワリが各所に盛り込まれる。



下の赤い線がフルノーマル、ひとつ上の赤がブースト1kg。オレンジがHKSタービンにブースト1.3kgのグラフだ。数字ばかりに目を奪われてしまうが、パワーにもトルクにも落ち込みが存在せず、乗りやすさとリカバリー性の高さも大きな武器。最高出力が101.54psで最大トルクが15.34kg・m

36

{Motto}

36アルトを「もっと」楽しいクルマにする



快速&快感チューニングの基本



下のラインはノーマル。上の赤が通常データで、緑は3型限定マップの変更。これほどの違いが出ている。ブーストは1.2kg/cm2だ。

3型のECUはちょっと違う ベース車としては最適かも？

3型アルトワークスのECUマップに1型や2型にはなかった領域があることを発見。その数値を変えてみたところ、フィーリングが違いブーストのかかりもよく、シフトアップしてからの加速が明らかに力強い。テスト車は4WDなので通常、若干のかたさを感ずるが、リヤタイヤがグイグイと押してくるような感覚になってくれた。コレは3型だけのメリットかもしれない興味深いところ。



トラスト製コアに独自の放熱塗装を施している。こうして吸気温度を下げればタービンの性能をより高く引き出せるようになる。



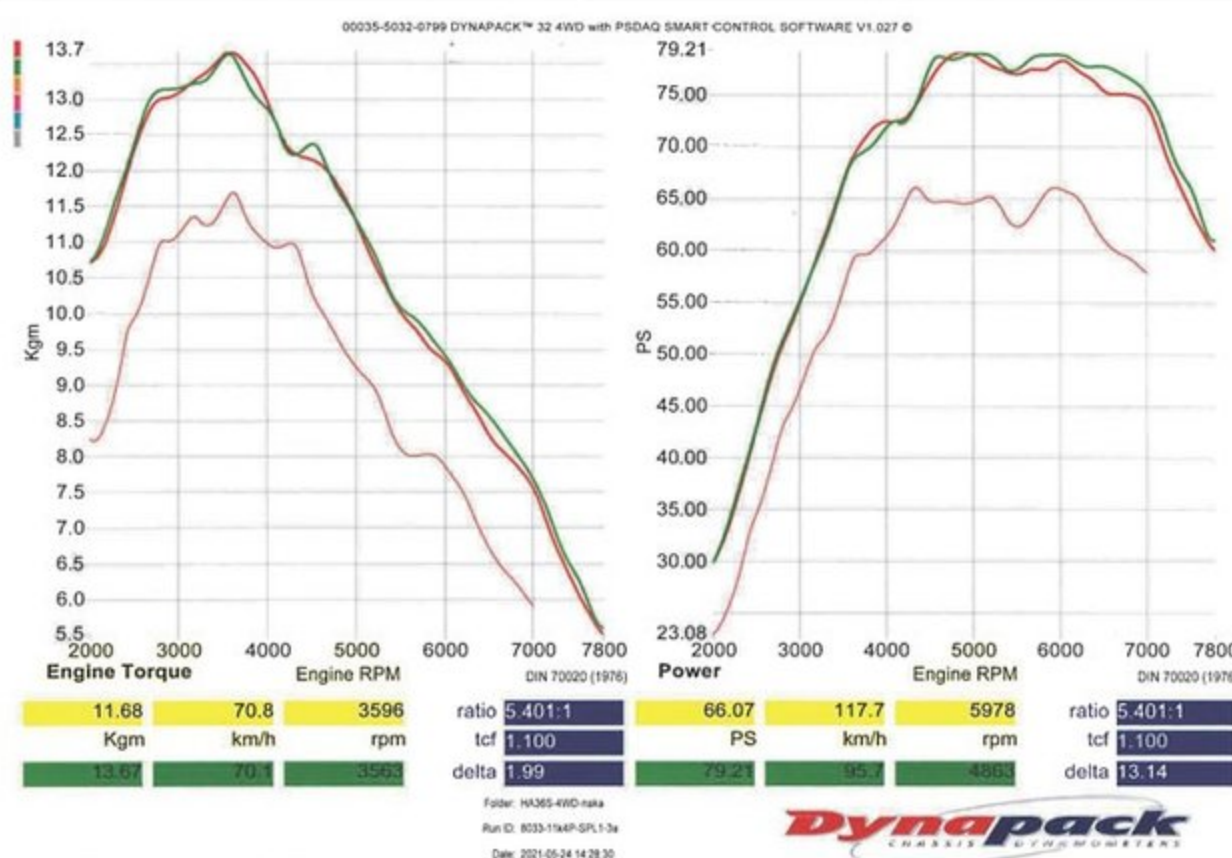
電子スロットルのレスポンスを改善するオーバーテイクブースターは1万9800円だ。アクセル操作だけでモードが切り替わる。



ビッグローターキットはフロントが2万9800円（スリット入りは3万9800円）で、リヤのダミーローターは1万9800円（スリット入りは2万4800円）となる。純正パッドが使えてキャリアバーの剛性もアップ。



オリジナルガソリン添加剤。紺色の「Pal Sports 800」は2750円、金色の「Pal Sports 1000」は3850円。燃焼室に溜まったカーボンを除去する効果もある。



新登場●その3

ハンドリングを変える フロアサポートバー

問■アクレ TEL042-516-9600 <https://www.acre.jp>



最近のクルマは軽量化に加え、衝突安全ボディのため、フロア鋼板の板厚は薄くリブを多く入れて剛性を確保しているがまだ不足気味。そこでブレーキパッドメーカーのアクレが展開するパーツブランド「クラブモーション」からシート取り付け部の左右に橋渡しするフロアバーを発売。シンプルながら装着することでボディ剛性の違いがハッキリ体感できるとのことだ。価格は2万3800円。

新登場●その2

高速道路走行向きRRP 強化5速ハイギヤセット

問■アールズ TEL053-431-6303 <https://www.rsrs.jp/>



トータルバランスに優れた36アルトは高速道路走行を苦手としない。でも、ミッションが5速までなので100km/h巡航でもエンジン回転数が高めだ。この状態は音もうるさいし燃費にもよくない。細かい燃費にこだわらない人でも給油で止まる回数を減らす意味でたんなる移動時は燃費を伸ばしたいはず。そこでオーバードライブ的なギヤ比の5速ギヤとカウンタギヤのセット。100km/hで4000rpmのところを3300rpmになる。36アルトはミッションを降ろさずに5速ギヤ交換ができるのだ。パーツ代は2万9700円で別途工賃、オイル代が必要。



インナーカバーを外すと見える黒いカバーの内部に5速ギヤとカウンタギヤがあるのでこれらを交換する。

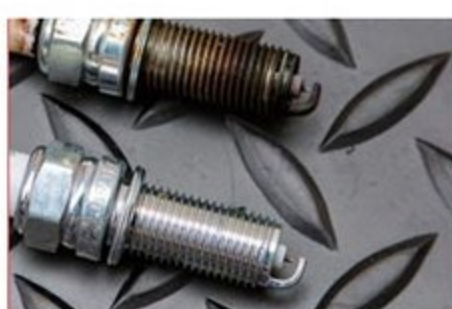


全量ではないがミッションオイルを抜くので、ギヤの交換時はミッションオイルも入れ換えることになる。

快速&快感チューニングの基本



コイルが壊れるときは1気筒ずつだが、その後、少し置いてはかも壊れるもの。だからひとつ壊れたら全気筒同時交換が基本だ。



アルトの純正プラグは中心電極のみが白金。寿命は通常プラグと同じだ。いい状態の維持するのなら3万キロ程度で交換が理想。



重要度が高く交換頻度も高い点火系に注目。プラグ交換は走り系クルマにとってとくに重要なメンテナンスの意識は強く持って欲しい。



フラッシングは一気に汚れを取るのに細いオイル通路詰まらせることもある。洗浄を意識するならオイル交換サイクルを小まめにする。



リヤワイパー用のウォッシャー機能をインタークーラーダクトへ移設したウォーターズプレー。噴射は「水のみ」にすること。



チューンの小ネタも紹介しよう。コアタイプクリーナーを付けた場合、写真のようなダクトをひくと吸入空気温度を下げる効果がある。



アルトに限らず、クルマはバッテリーが弱っているとパワーが出ない。充電制御バッテリーは寿命も短いので2年に一度は交換。



常用回転が普通車より高い軽カーにはオイル選びがとくに重要。軽カーだから安いオイルではなくて軽カーだからいいオイル、だ。

純正プラグは1万kmで交換!?

知らずに乗っているとキケン エンジンメンテナンスのポイント

問■タイヤラウンジ 野口商会 (BBR) TEL: 0494-62-0609 <http://arena-koyu.com>

エンジンまわりのメンテナンスでは必ず名前が挙がるスパークプラグ。いまどきは電極に貴金属(白金など)を使うプラグが主流で、36アルトのR06Aもこのタイプだ。

ただ、これには中心電極のみが白金の「片貴金属プラグ」と、外側電極にも白金チップを使った「両貴金属プラグ」という2種類があることはあまり知られていない。

このふたつの大きな違いは寿命で、白金プラグは「10万キロ無交換」と言われているがこれは両貴金属プラグだけのことで、片貴金属プラグの寿命は通常プラグと変わらない。そしてR06Aの純正プラグは「片貴金属プラグ」だ。

では交換時期の目安だけどプラグメーカーのNGKが公開している設定ではなく1万キロ。これは製品寿命ではなく「性能が劣化し始めるポイント」を示すものなので、実際はあと数万キロは問題なく使えるだろう。とはいえそれでも5万キロは厳しいのではないだろうか。

ちなみに電極が消耗してくるとスパーク時により高い電圧が必要になる傾向。すると電気を送る「コイル」の負担が増大するのでコイルの寿命も縮んでしまうということ。

だから純正プラグを使い続けていけばしばらくプラグ交換をした記憶がないのならなるべく早く交換することを勧める。

その際は純正新品でもいいが、吸排気パーツを変えていたり飛ばすのが好きな人の場合には両貴金属プラグを選んだほうがいいだろう。

なお、プラグ選びはエンジンの寿命や性能に大きく関わるので、なにを付けるかは大事だ。

それだけに、装着したクルマの詳細がなかったり、結果(後日談)まで触れていないようなネット等の書き込みを参考にするのはなく、チューニングショップでクルマの仕様や乗り方に合わせた銘柄や番手を選択してもらうことを勧める。

美を纏いオシャレに軽快にストリートサーキットを楽しむ
ドレスアップチューニングの極み

Lck 619



ALTO (HA36) LCK-619 パーツオールラインナップ



フロントスポイラー Type01
 ¥24,200 (税込)



フロントスポイラー Type02
 ¥24,200 (税込)



フロントグリル Type01
 ¥19,800 (税込)



フロントグリル Type02
 ¥19,800 (税込)



サイドディフューザー
 ¥41,800 (税込)



BAD FACE ボンネット
 ¥49,500 (税込)



Type2 エアバルジ ボンネット
 ¥61,050 (税込)



Type3 エアバルジ ボンネット
 ¥61,050 (税込)



Type4 エアバルジ ボンネット
 ¥61,050 (税込)



エアガイドノーマル IC 用
 ¥17,600 (税込)



フロントフェンダー SET
 ¥83,600 (税込)



リアフェンダー SET
 ¥32,780 (税込)



リアディフューザー Type1
 ¥30,800 (税込)



リアディフューザー Type2
 ¥30,800 (税込)



ウエストスポイラー
 ¥19,800 (税込)



リヤルーフスポイラー
 ¥19,800 (税込)



リヤルーフスポイラー Type2
 ¥32,780 (税込) ※ABS 製



ECU カバー
 ¥9,020 (税込)



マスターシリンダータンク
 カバー ¥6,270 (税込)



ブレーキキット [フロント]
 ¥179,300 (税込)



RacingEdition マフラー
 ¥65,890 (税込) 4WD用



RacingEdition マフラー
 ¥65,890 (税込) 2WD用



差し色キャップ RED
 ¥2,200 (税込)



差し色キャップ BLACK
 ¥2,200 (税込)



差し色キャップ WHITE
 ¥2,200 (税込)



レッド&クリアレンズ/
 WHITE バー ¥39,600 (税込)



レッド&クリアレンズ/
 RED バー ¥39,600 (税込)



レッド&スモークレンズ/
 WHITE バー ¥41,800 (税込)



レッド&スモークレンズ/
 RED バー ¥41,800 (税込)



COPEN GR SPORT
 エアロパーツ発売中

職人の手作りで製造から取付け 軽からFERRARIまで

断然クロモリ

曲げ加工に絶対の自信あり。一般的にはクロモリの加工が大変と
言われていますが、サイトウでは熟年の「曲げ専門職人」の手に
より車内ビッチビッチの繊細な曲げ加工を施します。軽自動車だからこそ
備えあれば憂いなし

命を守る補強パーツ

安全性向上&車体剛性アップする
パーツはロールケージだけ!

全ておまかせください

ロールケージは他のアフターパーツと異なりカーショップで
頻繁にある製品ではありませんし、装着している車に遭遇しても
細部までじっくり見ることも少ないのではないのでしょうか?

どういった装着方法が良いの?

注文する際に何て言えば注文できるの?

追加のオプションパーツは何が良いの?

結局全部でいくらかになるの?

と、思っているそこの貴方、そのお悩み「ズバツと」
解決します。ロールケージのコンシェルジュサイトウがお客様のご
要望に全てお答えします。現地にお越し頂ければ、
ホームページ未掲載の過去の装着例の写真を見ながら、
もしくは装着中の車両があればご納得いくまでご説明
致します。事前相談は勿論無料。何度お越しにな
ってくださっても構いません。取付け仕様に
ご納得されてからご注文ください。メールのお
問合せに関しては、製造作業優先のため少々お
時間がかかりますので、まずはお電話ください。

■ダッシュボード逃げタイプ

■2名乗車タイプ
■追加オプション /
リアクロスバー、リアセンターバー■トランクスルータイプ
■追加オプション / リアバイザーバー

個人の方にも通信販売やっています!

時間もあし自分で取付けしてみたい!
と言うお客様は是非通信販売をご利用く
ださい。事前に取付け工程お教えします。
取付けが上手くいかなかったら弊社まで
お越し頂ければ責任をもって取付け致し
ます(取付工賃は発生します)。■トランクスルータイプ
■追加オプション /
メインセンターバー、Bピラー留め
リアバイザーバー■トランクスルータイプ
■追加オプション / 斜行バー
リアバイザーバー

スズキ アルト HA36S

■材質: クロモリ ■基本構成: 6点式 トランクスルータイプ
■追加オプション: リアバイザー / Bピラー留め

¥165,000 (税込)

取付工賃
含む

スズキ アルト HA23V

■材質: クロモリ ■基本構成: 6点式 定員乗車タイプ
■追加オプション: リアバイザーバー / Bピラー留め

¥143,000 (税込)

取付工賃
含む

スズキ アルト HA24V

■材質: クロモリ ■基本構成: 6点式 トランクスルータイプ
■追加オプション: リアバイザーバー / Bピラー留め

¥165,000 (税込)

取付工賃
含む

スズキアルトHA25V

■材質: クロモリ ■基本構成: 6点式 2名乗車タイプ
■追加オプション: 斜行バー

¥132,000 (税込)

取付工賃
含む

ふるさと納税のお礼の品(返礼品)になりました!!

サイトウロールケージ ふるさとチョイス

検索

ご好評頂き 17 の
バリエーション
から選べます。
オプションパーツ
等は個別でご対応
出来ます。お見積り
ご相談無料!!事前ご予約で
即日取付け
OK!!!!新型コロナウイルス
対策万全です。
お気軽に
お越しください。全国通信販売実施中
業販も随時受付中!!TELにて確認
(商品の在庫確認)
振込先: みずほ銀行 桶川支店
当座預金: No.0004106
名義: 有限会社サイトウ

クレジットもご利用できます。(VISA・JCB・UC・MASTER)

SR Saito RollCage

サイトウ ロールケージ

TEL.048-728-9831 FAX.048-728-9832

WWW.SAITO-ROLLCAGE.CO.JP E-mail: toiwase@saito-rollcage.co.jp

〒363-0002 埼玉県桶川市赤堀2-15-6 (東部工業団地内)

営業日: 月曜日~金曜日 AM9:00~PM18:00 土曜日 AM9:00~PM17:00

定休日: 日曜・祝日・毎月第2月曜日、6月&10月第3月曜日



【お車をご利用の方】

圏央道 桶川加納IC 鴻巣、久喜方面へ
下車(東道12号線)道なりに直進し、
交差点「東部工業団地入口」を左折
1つ目の交差点「赤堀2丁目」を右折
1つ目の交差点を左折 5件目の工場に
なります。

【電車・バスをご利用の方】

JR高崎線北本駅よりバス
(川越観光自動車・東部ミニ工業団地行)
終点下車、徒歩0分

ALTO WORKS 進化論

車本来の持つポテンシャル、ルックスを余すことなく昇華させることをテーマに
作り込まれる、Result Japan BODY KIT。
3Dによる空力解析のもと、徹底的に編み込まれた、
このHA36/ALTO WORKS BODY KIT。
常識を打ち破り、異次元まで加速させ世間を震撼させた、
あのSWIFT SPORTS BODY KITの景観を継承しつつ
オリジナルの形態を体現させたこのBODY KITは、
HA36/ALTO WORKS進化論としての位置付けを確実なものとした。

撮影協力
ヒネノガレージ



□ リアバンパー
¥72,600(税込)/予定価格



□ サイドスカート
¥61,600(税込)/予定価格



□ リアウイング
¥60,500(税込)/予定価格



□ フロントバンパー ¥66,000(税込)/予定価格
□ エアロボンネット ¥64,900(税込)/予定価格
□ アイライン ¥9,900(税込)/予定価格

YouTube チャンネル開設!



リザルトジャパンイメージモデル
月島奈々ちゃんが、色んなことに
チャレンジしています。
視聴したら、チャンネル登録してね。



Result Japan

チャンネル登録

■ 弊社製品は受注生産品が中心となります。
■ 納期は約4週間〜で、受付順に順次制作いたしますので、お届けまでに多少日数がかかる場合がございます。
■ 商品発送完了後、メールにてお知らせ致します。
■ エアロパーツ・カーボン製品等につきましては、品質にこだわりハンドメイドで丁寧に製作している為、
商品のお届けまで時間がかかる場合がありますので、予めご了承の上、ご購入下さい。お急ぎの方は、お問い合わせの上、
納期をご確認ください。またホームページに表示されている個数は在庫ではございませんのでご注意ください。
■ カーボン繊維の特質上、本体に反りが出たり、繊維の模様が一様にならない場合がありますので、ご了承ください。
■ FRP製品(黒ゲル)は塗装を前提として製作しますので、小さい傷などはそのまま発送致します。
■ 商品の取付・塗装・加工等につきましては、専門業者様(カーショップ、板金屋、整備工場など)での施工を推奨しております。

Result Japan

www.resultjapan.com

製造・販売 リザルトジャパン
〒596-0101
大阪府岸和田市包近町569-1
TEL:072-429-9318
e-mail: info@result-japan.com



Foot Works

ドレスアップ的人気3大ジャンル*02

ドレスアップ的人気3大ジャンル

スタンス

アゲ

スポーツ

の足もとをチェック!!

アルトを購入して、まずいじりたいパーツに挙げられるのがホイールや車高調といった足まわり。そこでココでは人気のカスタムジャンル[スタンス][アゲ][スポーツ]をピックアップ。スタイル別に最適な足まわりと、そのジャンルごとのメーカーの見せ方を紹介します。自分が欲するスタイルがあれば、ぜひ参考にしてみてください!

賀川真弥=文・写真
Text & Photographs by Shinya Kagawa

ココロデザイン=イラスト
Illustrations by COCOLO DESIGN

魅せる足まわりとは!?

バンナーステッカー

ハチマキともいわれるフロントガラス上部に貼る帯状のステッカー。ただ、貼った状態での走行は違反。イベント会場などで使用したい。

ボンネット

リアルを求めるならカーボンボンネットがオススメ。リーズナブルにドレスアップ要素を付与するならカーボンラッピングもオススメ。DIYでチャレンジしてみてもいい!



日本の低車高「シャコタン」をUSから逆輸入したスタイル

スタンスが流行る前から、「USDM」「JDM」「ヘラフラッシュ」「JLUG」「USVIP」など、US的な「シャコタン」カスタムは存在しているが、共通しているのが北米経由の逆輸入されたジャンルがほとんどということ。足まわりのカスタムは車高調からエアサス、ハイドロなど落とせるアイテムであればOKだ。ただ見せ方に関しては、スタンス系やヘラフラッシュは、フェンダーに近づける車高短ツライチを指していて、

その他は車高短ツライチに固執せず、フェンダーを被せるほど落としたり、さらにボディをスラムド（着地）まで追求しても構わない。

今回取材協力して頂いたファイナルコネクションは、+811 LIKEヘラフラッシュイベントの主催者として、USカスタムに精通。アルトワークスに関しても車高調やブレーキ、ホイールと魅力的なアイテムをリリースしている。「アルトはフロントは下げやすく、リヤの下げは難しい車種。それでも落とすことで、Kカーの中ではルーフの低い車種なので、カッコよくなると思います」と言う。

フロントまわり

同社ではアルト用のエアロ設定はないが、スタンス系を追求するのであればシンプルなカナードタイプ1（汎用:1万3200円）がマッチする。他にもアンダーフラップなどもボディ形状を崩さずスポーティ路線を追求できる。



純正ボディを崩さずに低さとスポーティを追求するフラップやカナード。最近ではDIYで製作するツワモノもいるほど。



スタイルキッズ

8万7780円

価格面からも初心者におすすめなのがスタイルキッズ。減衰力は20段調整、車高は全長調整式なのでかなり落とせるぞ!

ステルスミニ

10万7800円

ストラット下部に備わる減衰力調整機能（25段）に全長調整式。さらにピロ調付きと、低さを求めるのにオススメの車高調。

足まわり

ファイナルコネクションの提案する足回りは、同社よりリリースしているステルスミニ車高調。フルタップ式で（最大）フロントは-70ミリ、リヤ-90ミリのダウンとなる。「アルトは純正自体が前下がりで、かつリヤが下がりにくくキャンパーも付けにくいクルマです。フロ

ントはフルタップ式の車高調、リヤはスプリングを短くする（車検の通る範囲内）、またはステルスミニの場合はアジャスターを外すことで下げることができます」とは広報の平野さん。ちなみにこのスタイルでのキャンパー角はフロント5度、リヤはほぼ0度とのこと。

ツライチ・ツラウチ、徹底的に車高短を追求 スタンスを追求するオススメの車高調

同社ではHA36S用の車高調は、ステルスミニとスタイルキッズの2タイプ。ステルスミニは、ピロ調アッパーマウント・全長調整式車高調で乗り心地とともにツライチ

を追求するのに適した足もとを演出できる。ビギナーズモデルのスタイルキッズは車高も落として価格がリーズナブルとお買い得だ。



『+81LIKE Hella flush』は、日米両車をベースにした“シャコタン”が競う1Dayイベント。USカスタム好きにはたまらないイベントで、

ファイナルコネクションは主催の一翼を担っている。同社が作り出したアルトワークスは、スタンス要素がふんだんに詰まっている。

リヤウイング

ハコスカにどことなく似ている風貌のオールドスクールなアルト。それだけにウイングはベタ付けタイプのダックテールもよく似合うハズ。ゲートトップにもウイング設定がある。

ボディカラー

今回はステルスキャリバーキットにも設定されるパープルカラーをチョイス。ド目立ちする色味だが、他をシンプルにすることで、引き締まった雰囲気仕上がる。

ルーフ

イラストではオールペンでのボディ同色を提案。多少リーズナブルに済ませるならラッピングも可。目立たなそうで、意外と目が行くポイントだ。

vol.1 スタンス系

【取材協力】 ファイナルコネクション
tel.042-550-4533 <https://www.finalkonnexion.co.jp/>

サイドミラー

ボディ同色でアピール。他にもラッピングや社外のカーボンカバーなど、小さめの部位なので選択肢はさまざま。DIYでペイントに挑戦するのもオススメ。

リヤバンパーまわり

純正のままでもスポーティなルックス。マフラー交換だけでも見せるスタイルだろう。ただボン付けのディフューザータイプも他社製だが設定があるので要チェックだ。

タイヤ

見せる足元の観点から、リーズナブルなアジアタイヤもオススメ。ここではクムホの165-50R16インチをイメージ。ショルダーも寝るので多少の引っ張りもOK。

サイドステップ・フラップ

サイドのフラップも板状の直線的なモノから、端を立ち上げてカナード風にデザインしているブランドも。高級路線にするならカーボン素材またはラッピングでも雰囲気アップする。車高をより低く見せる効果もあるぞ。



サイドステップ・フラップ

装着しているパーツ類のブランド名をあしらったステッカー類。色やサイズを合わせて貼るとバランスが良い。レースなどでは大スポンサーほど目立つよう貼っている場合もある。ストリートではバランス感が大事といえる。



ホイール

同社からリリースするABYSSはサイズ設定の豊富な2ピースに加え、色オーダーも可といいこと尽くし。深リムにツライチを追求するのに打ってつけ。キャリバーも交換すれば、一気に雰囲気はアップする。



ブレーキ

昨今のホイールデザインは、スタンス系だけでなく、ほとんどのジャンルがスポークデザインが支持されている。これはひとえにブレーキ交換をしているユーザーが、ホイールの間から見せるための選択とも言える。同社でもステルスキャリバーキットを設定。足を極めるならブレーキ交換も有意義といえる。



ブレーキ交換で“人とは違う”を明確に強調
ホイールの隙間から魅せるブレーキ

ファイナルコネクションの扱うブレーキキットは、レッド・パープル・シャンパンゴールド

の基本色にオプション設定もアリと、見せたい人も満足いくブレーキだろう。

ステルスキャリバーキット	
HA36S用 (2WD/4WD)	
6POT/286φ (要15インチ以上)	17万3800円

キャリバーは6POT、ローター径は286φ設定。純正ホイールにも装着できる。ABYSSのスポークの隙間から見せるのも◎。



今キてる。今後もつとキそうなる
アウトドア風アゲのスタイル

数年前から再び脚光を集めている
キャンブやBBQなどのアウトド
ア。さらにコロナ禍もあり、密になら
ずに楽しめることも追い風となり、
週末ともなるとキャンブ場は大いに
賑わいをみせている。そうなること必
然的に盛り上がりつつあるのがカス
タム業界。現地までの足として使うク
ルマに、人とは違う、を求めている人
向けに新たなスタイルが発信される。

また、キャンブ場では足場の悪い未
舗装路を走ることもあるため、純正で
低めの車両はSUV風に、アゲる
のも手法の一つ。そんな中、取材協力
してくれたKLCは、アルトワークス
でドンズバなスタイルを提案してく
れた。テーマは長い距離を旅するの
に適した『オーバーランドスタイル』。

ルーフトントを載せてオバフェン、マ
ッドタイヤ、チューブバーなどを付け
た無骨なフォルム。ベースの安い
アルトで作ればかなり費用も抑
えられるカスタムになるだろう。

More
Info.
to P076



足回り

15インチのマッドタイヤを履くために
選んだ足回りは、KLCより発売して
いるリフトアップスプリングの『轟(ト
ドロキ)3万8500円』。約25mmの
車高をアップさせることで足回り

大きなマッドタイヤを装着できる。25
mmであればブレーキホースなどの
延長加工の必要がないことも嬉しい
点。それにしてもアルトのアゲス
タイルは似合っている。

KLCが新たに製作したアゲス
タイルのアルト。このスタイルに加え
、イラストにあるようにフロントバン
パーガードも装着して、よりタフなス
タイルを追求している。



ステッカー類

普段は装着していない3車関係のステ
ッカーを貼ることも、アウトドア系な
ので、着ているファッションやテントなどの
アウトドアブランドを貼るのもオススメ。

エンブレム類

サンドベージュのボディに合わせると
はマットブラックは欠かせない。とばか
りにSマークやドアノブなどをマット化。
とくにメッキ類などは消しておきたい。

vol.2 アゲスタイル

【取材協力】
KLC
tel.0439-88-0450
http://www.klc-div.com

エアロなど

基本的にエアロはなくてOK。ただタ
フ系スタイルに寄せているので、バン
パーガードやオバフェンはオススメ。イ
ラストではサイドステップも黒塗りで
質感UP。

フォグランプ

アウトドア系で考えればフォグは白では
なく、黄色がオススメ。霧や雨の中
を走ることを考えるとマストな選択。レ
ンズが黄色いのもサリげなくオシャレ。



ホイール

タフ系4WDやSUV、Kカーのアゲス
タイルによく似合うMJのシリーズする
エクストリームJ XJ04。ビードバック調
デザインにラフメッシュを組み合わせた
センスのいいホイールだ。ブロンズ
カラーも愛車の格を高めてくれる。こ
のホイールを付けたいなら、やはりタイヤに
はマッドタイヤをチョイスしたいところ。



人気はサテンブラックだが、“人とは
違う”を追求するなら、ブロンズ
カラーのディスク面は見逃せない。



タイヤ

イメージしたのはホワイトレターのマッド
スターラジアルM/T(175-65R15イ
ンチ)。Kカーでも履けるマッドタイヤ。
雰囲気を一変させる力を持つ。

ボディカラー

最近のアウトドア系の新車カラーに
設定されることも多いサンドベージュ
をイメージ。アウトドアにもマッチする
し、各所にあしらったマットブラックとの
相性も良い。

ルーフトップテント

ルーフラック

「ジムニーでルーフトップテントを積める
なら、アルトだってイケるはず!」と、ルー
フトップテントを装着(耐荷重は要確認)。
車内自体も狭いため、装着する
ことで足を伸ばして寝ることができず。ま
た、ルーフトップテントまで手を伸ばさ
ない方は、ルーフラックにテントを積んで、
キャンプ場に行ってもバッチリ!!



車内の狭さを解消するルーフラ
ックもアウトドアを楽しむには、あると
便利なギア。見た目のスタイルも
アップする。

「うちで提案するスポーツ系のスタイルは、サーキットに行くにしても自分でコースまで赴いてコースを走り、自宅まで走って帰る。そんなスタイルを提案します」と、ファイナルコネクションの平野サン。イラストは走行会からジムカーナをイメージ。整流効果やダウンフォースを狙うと、アンダーフラップやGT系リヤウイングは必要だが、そこまで行かない今回は非装着。

「アルト用のエアロを作っていないこともありますが、コース走行をする上で、(車検適合内の) Kカーのスピード感であればエアロは付けず、バネレートや減衰力といった足にこだわったスタイルの方がバランス感が保てると思います。どんどんパーツ

を付ける足し算より、不要なモノを付けないと言う考え方も大事です」。

その分、見える足より、イラストには表現できないが、バネレートや減衰力を固めに設定して、ハードな走りに対応させたのだ。

リヤまわり

今回はシンプル路線を追求するため、GTウイングなどではなく、純正のすまセット。リヤまわりはイメージ的には純正で必要に応じてマフラー変更のみでいいとのこと。

ブレーキ

豊富な15色設定のある同社よりリリースの3Kカーキリバーキット。走行会、ジムカーナなどに参加するのであれば、付けておくことがオススメ。ドレスアップの面から見ても変更している注目されること間違いナシ!

K-CAR キリバーキット

6POT/286φ

価格 17万3800円

ホイール

ABYSS02

どこか懐かしいオーバードスクールテイストのABYSS02。太めのタイヤを履いてダート系もよく似合うハックス。スポーティなシンプルテイストにもよく似合う。ステルスキャリバーキットにも対応する。

ABYSS02

サイズ 4.5Jx15inch +45

カラー ガンメタ、ホワイト

価格 1万5400円



タイヤ

快適な走りを実現できるヨコハマ ADVAN FLEVA V701 (165-55R15) を装着。「安心して攻めて、快適に行き帰りをドライブするのに良いタイヤだと思います」と平野サン。

ボディカラー

とくに染らず純正色。ブルー・レッド・ブラック・ホワイト・シルバーなど、個性豊かな色もあるので、好みの色を選択しよう。小技を効かせたなら、LcK619のようにカーボンパーツをあしらうのも個性的でクール。

走りを楽しむならノーマルエアロ ほどよい車高短で問題なし



足まわり

スポーツ系を追求する足はステルスミニ車高調を選択。同社にはさらにリーズナブルなスタイルキップがあるが、ステルスミニは強度と性能を両立した単筒倒立式を採用。バネも

強化 (F5K/R4K) 仕様を使うことで安定した走りをサポートできる。車高はF-40ミリ、R-50ミリ下げ3ことで、キャンバーはこの時点ではF4度ほど寝かせている状態という。



ステルスミニ車高調

10万7800円

単筒倒立式を採用した走りに適したステルスミニ車高調。全長調整式に減衰力25段階調整と低さと細かな固さ設定ができるのも◎。

vol.3 スポーツ系

【取材協力】

ファイナルコネクション

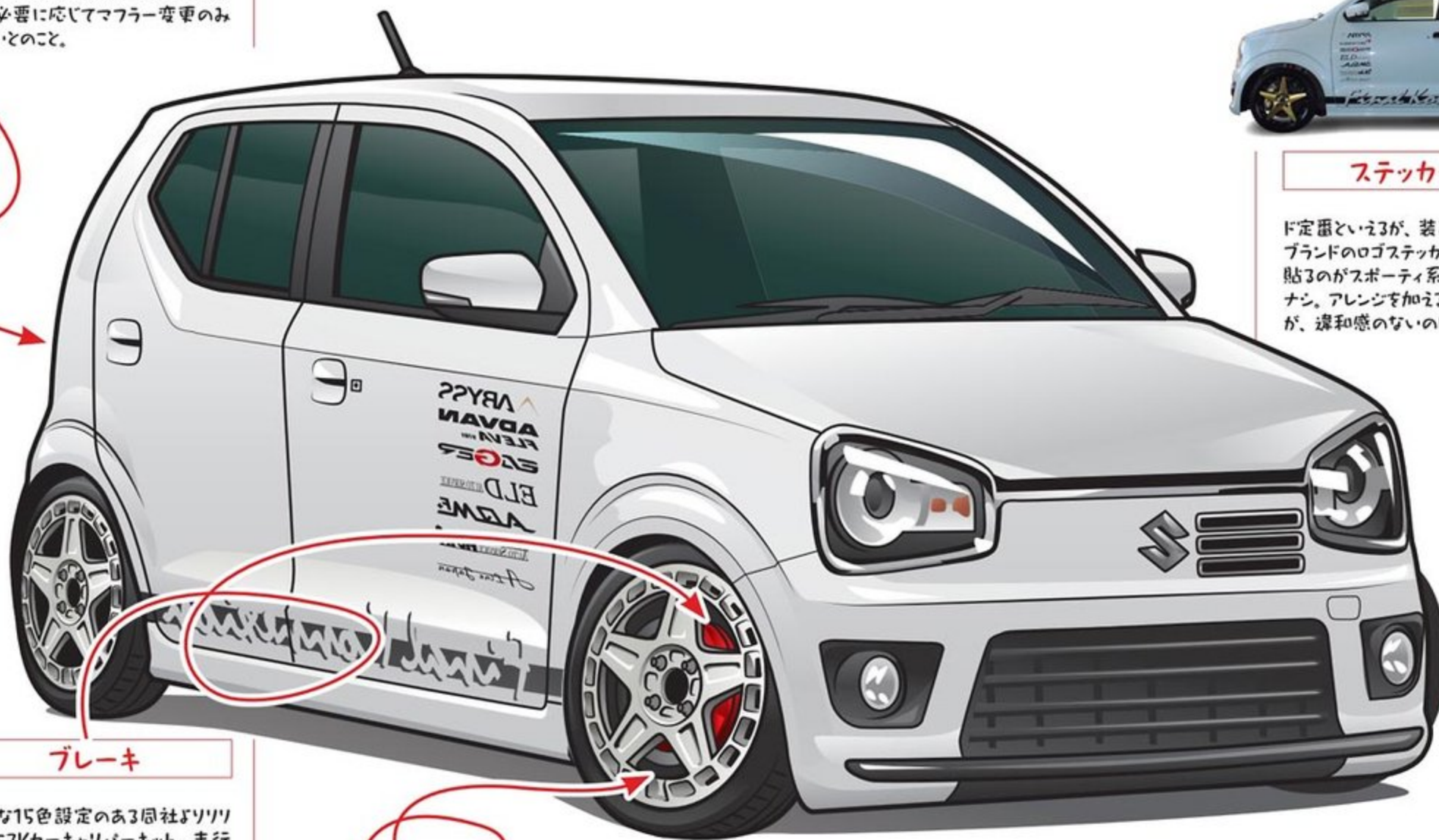
tel.042-550-4533

<https://www.finalkonnexion.co.jp/>



ステッカー類

ド定番といえるが、装着しているパーツブランドのロゴステッカーをバランスよく貼るのがスポーティ系としては間違いない。アレンジを加えるなら貼る位置だが、違和感のないのはドアといえる。



車高を下げるメリット*02

走りの面でも車高を下げるメリットはある。アルトは全高が高いので車高を下げることで重心位置の影響が軽減すると言われている。ただ、この変化をよい方向へ活かすにはサスペンションキットの性能やセッティングが重要だし、突き詰めていけば履いているタイヤとの兼ね合いもでてくる。そのため走りを重視したサスチューンを行う場合は、走りを得意とするチューニングショップのアドバイスを取り入れていきたい。

車高を下げるメリット*01

クルマのスタイルを眺めたとき、タイヤとフェンダーのクリアランスが少ないほうが「スポーティ」な印象になることがまずひとつ。そして車高と同時にクルマの全高も下がるのでクルマ自体がよりシャープな印象になる。36アルトを含めて、いまのクルマはスポーツカーでない限り、居住性を高めるため全高が高く取られる傾向だ。そのせいでクルマに厚みがある印象になるから車高ダウン（全高ダウン）で見え方を改善するのだ。

ローダウンとシャコタンの違い

ローダウンという表現は1995年頃に始まったアフターパーツの合法化以降に生まれた言葉。もとはシャコタン（車高短）という呼び名だったが、こちらは違法改造のイメージも強かったのもそれとは「分けたもの」にするための表現でもある。つまりローダウンもシャコタンも車高を下げた状態を指してる。ただ、ニュアンスとして合法を意識したものをローダウンで、そうでないものをシャコタンと使い分けるとツウっぽい。

車高調整式サスキットの選び方*01

まずは価格面。車高調整式サスキットであれば10万円前半から発売されていて、高いものだと20万円クラスである。この差は使用している部材や製法の違いによることが多い。価格差にはそれぞれの企業努力もあるので一概に価格で「品質」を見極められないから選ぶのが難しいところでもある。ただ、正直なところストリート重視ならどのキットを選んでも後悔はない。ただ、走りに重点を置くら価格ではなく実績で選ぼう。

車高を下げたら同時にナニをする?*02

サスペンションには真っ直ぐ走ることやカーブでの挙動安定性などに関わるアライメントというタイヤの向きに対する設定値がある。また、タイヤの摩耗状況にも大きく影響する。ホイールベースやトレッドが狭い軽カーはアライメントの狂いが乗り味に大きく影響するので、車高を下げたらアライメント測定と調整も同時に行う。極端なダウン量の場合は、VIPやスタンスなどが得意なショップに相談すると対処法があるかも。

車高を下げたら同時にナニをする?*01

車高を下げてタイヤとフェンダーの隙間が狭くなると気になってくるものがある。それがフェンダーの張り出し面に対してタイヤ（ホイール）の外側の位置が引っ込んでいて、この状態はとてもアンバランス。カッコ悪いと言うより貧弱に見えてしまう。そこでアルミホイールとタイヤを太いものへ交換してフェンダーとの位置関係のバランスを取ってやる。ローダウンは車高を下げることに加え、ここまでやってひとつの完成形。

車高調整式サスキットの選び方*04

車高調整式サスキットの特徴は表面にネジ山が出ていること。そのため砂やホコリなど付着にくわえて雨水などもかかるので痛みや錆が出やすい。また、冬期に凍結防止剤を路面に撒く地域ではその薬剤の影響によっても錆が出やすい。そしてネジ部が錆びるとせっかくの調整機構が動かなくなる。そのためメーカーによってはシェルケースに防錆加工を施していることもある。降雪地域で乗る人はそういった面も考慮して選びたい。

車高調整式サスキットの選び方*03

サスキットにはダンパーの固さを変えられる減衰力調整機構が付いている。調整幅はキットごとに違うが細かすぎても前後との違いが分かりにくいので、調整幅にはそれほどこだわらなくていいかも。調整ダイヤルはダンパーにあるので変更したいときはクルマを降りて行うのが基本だが、ブリッツなどからは室内で減衰力調整が行える減衰力コントローラーが発売されているので調整機構を便利に使いたい人はこのタイプを選ぶといい。

車高調整式サスキットの選び方*02

ネジ式のシェルケース（ダンパー部）を持つタイプを車高調整式サスキットと呼ぶが、いまではブラケットの内側にネジが切っており全面ネジのシェルケースをねじ込むことができる全長調整式が主流。この方式ではロッドのストローク量を変えずに車高だけ下げられるのが特徴だ。構造的なメリットもあるが、こうしたタイプはいまどきのニーズに合わせたものが多く、とくに乗り心地の作りは以前よりユーザーファーストになっている。

ダンパーのストロークってナニ?

ダンパー内部は中空でガス室とオイル室に分かれている。そのうちオイル室内をロッドが上下に動く仕組みだ。このロッドの動く範囲をストロークといい、シャシー側に付くアームの可動範囲はカバーする移動量は確保してある。スポーツ用にあるショートストロークダンパーは自由長が短いスプリング用にあるものでアルトだとりヤノスプリングが短いこともあるので、その際はリヤダンパーがショートストロークになることもある。

ダンパーの役割はナニ?*02

ダンパーは内部に封入されているオイルやガスによって衝撃や振動を吸収するもの。クルマでは前後左右のボディの方向きに対してダンパーのロッドの途中にも付いていて、ダンパーオイルが通過できる仕組みのピストンが上下することで、挙動にあった減衰力を発生して挙動変化の量を適切に調整する。車高調整式サスキットではメーカーごとにピストンまわりの作りを変えることで、自社製品の減衰力特性をそれぞれで作っている。

ダンパーの役割はナニ?*01

サスキットの構成はザックリ言うとなんかダンパーとスプリングの2つのパーツが主体。この内ダンパーだがこれはショック、ショックアブソーバーなどの呼び名もある。構造は単筒式と複筒式があり、どちらもダンパーオイルと窒素ガスが封入されている。単筒式と複筒式は構造の違いからガス圧の設定値が大きく違っていて単筒式のほうが高圧だ。そのため乗り心地にコソコソした部分が出やすい。とはいえ構造上、圧を落とすことはできない。

スプリング自由長ってナニ?

サスキットのスペックを見ると「スプリング自由長〇〇mm」と書いてあることがあるが、この自由長とはスプリング単体での全長のこと。この自由長が短いとスプリングの少しの動きでも設定レートに近い特性になる傾向で、反対の自由長が長めだと、同レートの短いスプリングと比べてが初期の乗り心地が硬くないように感じることもある。ただ、そのぶんロールも増えるので、スポーツ走行向きではないチョイスでもある。

スプリングの役割はナニ?*02

車体を支えるといってもクルマは荷重移動で曲がるものなので固定式では意味がない。そこで適切な反力を持たせて伸び縮みすることで支えつつ荷重移動もできるようにしている。また、ダンパーが伸び縮みする際のロッド（ピストン）の動く速度をスプリングの動きが調整している。そのためスプリング選びは車重やダンパーの減衰力と密接な関係がある。市販サスキットに組まれるスプリングはその点を考慮したレートになっている。

スプリングの役割はナニ?*01

一般的にサスペンションといっているものはダンパーとスプリングが組み合わさった状態のものを指す。そしてこのうちのスプリングだがこれは「車体を支える」ための使われている。自動車メーカーの開発現場ではオイルやガスが入っていないダンパーにスプリングだけ組んだ状態での試験をすることもある。このとき、スプリングの特性が優れていて車体とのマッチングがいいととてもスムーズに走ることができるという。

ヘルバースプリングってナニ?

ヘルバースプリング（以下ヘルパー）は自由長が短めのスプリングとあわせて組むもので、見た目にはダンパーに対してスプリングが2段組みとなる。ヘルパーはレートが低いのでタイヤが路面に接地した状態では線間密着している。ダンパーはイン側ではロッドが伸びることでタイヤを路面へ押しつけるのだけど、ここでスプリングが短く遊んでしまうと伸び切れず荷重が抜ける。そこでヘルパーを入れて荷重が抜けるのを防ぐのだ。

スプリングが遊ぶとナニがダメ?

スプリングが伸びるチカラはコーナリング時のイン側タイヤにおいてタイヤを路面に押しつけるためのものでもある。でも、ここでスプリングが遊ぶとタイヤを押しつけるチカラが減るのでグリップが低下してしまう。これはスポーツ走行時に不利なのはもちろん、変則的なスライドからのグリップが戻ると横転のキッカケになることもある。スプリングの状態は、タイヤが浮くまでジャッキアップすれば目視で確認できるので気になる人はチェックを。

スプリングの遊びってナニ?

サスペンションカスタムの記事で「スプリングが遊ぶ」という表現がある。スプリングは上下のスプリングシートに挟まれて装着されるが、このときダンパーのストロークがもっとも伸びた状態であってもシートとスプリング端面は接触していないとダメ。ところがスプリングがダンパーストロークより短いとシートとの間にすき間ができて、スプリングが伸びきった状態がたつこと。これをスプリングが遊んでいると表現している。

足まわりについての

Foot Works*02 ジャンル別 魅せる足まわりとは!?

36問

車高調整について*01

全長調整式はシェルケース下部、ブラケットとの境に着いているロックリングを緩めたあと、シェルケースを回すことで車高が変えられる。車高はメーカー指定値を基準とする。車高を変える際は、クルマを路面が平らなところに停める。ジャッキアップする前にフェンダーラインの頂点から真っ直ぐ下の路面やホイールリムまでの距離をメジャーなどを使用して測り、その数値をメモに記録しておく。この数値を元に車高を変えていく。

アッパーマウントについて

サスペンション先端に付くアッパーマウントには路面からの振動などを吸収するため「ゴム」が使われているが、ノーマルアッパーマウントでゴムが柔らかいのでロッドの位置や角度の変化が起こる。これは足まわりの特性に影響を与えるので、ここでの動きを規制する目的で強化ゴムやピロボールを使った強化アッパーマウントがあり、とくにピロボールは遊びが一切なくなる。ただ、遊びが減るぶん、振動や騒音が伝わりやすくなる。

サスペンションアームについて*02

アームの角度は車高に直結しているので、車高を下げていけば「バンザイ」したような角度になり、リフトアップするとその逆になるがこの状態はアームの動きだしに影響がある。例えばアームがバンザイ状態ではコーナリング時に荷重が掛かった際、アームが水平時よりロールする速度が速くなるのだ。つまり車高を変えてしまうと根本的にノーマル車高のときと同じ挙動にはならない。その差を埋めるための各種調整が必要なのだ。

リフトアップ時の注意点*03

リフトアップをするとノーマルタイヤとフェンダーのクリアランスがかなり広がる。そこでタイヤの外径を大きくしたところだけど、タイヤハウス内のサイズはノーマルタイヤの大きさに合わせているので、外径を上げるとハンドルを切ったときにタイヤとボディが干渉することもある。そこで干渉しない範囲での外径アップが必須。タイヤの状態を目一杯ステアリングを切り、その時にあるクリアランスが大径化の目安になる。

車高変更時の困りごと*01

アルトに限らずローダウンしたクルマでの困りごとは、夜間、後についたクルマのヘッドライトの光軸がサイドミラーの高さにピッタリあうことからの「まぶしさ」だ。同様にルームミラーもまぶしいがこれは手でひねれば解決する。でもサイドミラーの角度を変えるのは面倒。そこで使えるのがブルーミラー等の着色ミラー。これは眩しさを軽減させる効果がある。浜松のアルズではより防眩性が高い紫色の着色ミラーも発売している。

前後タイヤサイズを変えてOK?

いまのクルマはブレーキロック状態や横滑り時のタイヤの状況を検知するため、各輪に回転センサーが付いている。そのため前後タイヤのサイズを変え、外径が大きく変わってしまうのは問題。外径が違えば1回転で進む距離も変わるのだが、この状態は制御系にとって「ロックしそうor空転が始めた」とも取れるのでシステム介入の程度に影響があるかもしれない。そんなことから4本のタイヤは同じサイズにしておくほうが無難だ

減衰力調整の活かし方

減衰力設定値は新品購入時にメーカーが「性能的に安定する」段数に合わせている。スプリングを変えたり常識の範囲の車高設定ならその値を基本に乗ればいい。ただサスペンションは「適切に動いてナンボ」なので減衰力調整機構は積極的に試して欲しい。走り重視の使い方はもちろんのこと、ローダウン車でリヤシートに人を乗せるとリヤの沈み込みが大きくなるので、そのカバーとしてリヤを固くするという機能の活かし方もある。

車高調整について*03

車高を測る場所について。前の部分でフェンダーとホイールリムで測ると書いたがプロもここで測るケースは多い。方法を改めて紹介するとフェンダーアームの頂点にテープ等でマークを付け、そこからメジャーを真下に伸ばす。メジャーの先端(0の位置)はホイールのリムに合わせてこれらの間の距離を見るのだ。測りやすく数値を合わせやすいが、地上高で測るのとは違うので、最低地上高を意識するなら地上高も別に測っておくこと。

サスペンションアームについて*01

サスペンションの構造はシャシーとダンパー&スプリングを繋いでいるアームやロッドがある。このうちシャシーから真っ直ぐ横へ伸びている大きなアームはロールに合わせて上下に動くようになっている。クルマが静止した状態でのアーム角度はほぼ水平で、そこから上下に可動範囲がある。車高を変える前にクルマの下をのぞき込んで、アームのノーマル位置をスマホで撮影するなどしておくあとでセッティングする際、役に立つかも。

リフトアップ時の注意点*02

リフトアップをすると地上高が上がるので悪路などもガンガンいけるような感じになる。たしかにお腹が擦りにくくなるので、不整地へ入って行きやすくなるが、サスペンションのストロークが増えているわけではない。つまりいちはば重要な「タイヤを路面に接地させる性能」は増えていないということ。そのためスタックしやすいし、ストローク不足は横転の危険性もある。それゆえに走るのは整地された林道レベルにしておく。

サスキットのメンテナンス

車高調整式サスキットはネジ式での調整ができるのが特徴なのでその機能を常時使えるようにしておくのが大事。そこで洗車時にブラシなどをフェンダーとタイヤのすき間から入れてネジ部を中心に洗うようにしたい。ブラシが入りにくいときはタイヤを切った状態にするとき間ができる。ロックリングもたまたま動かして固着を防ぐが、このときネジ部に砂などが噛んでいるとリングやネジを傷めるので、ブレーキクリーナーなどで清掃してから回すこと。

車高変更の困りごと*03

ボンネットを開けてライトユニットを見ると黒いボディに白い調整用スクリューがある。これを回すことで光軸の高さを変えることができる。スクリューはブラスドライバーで回せる。作業時は壁などライトの照射がハッキリ分かる面に対して真っ直ぐ停めてライトオン。スクリューを回すと壁に映る光軸が変化するので高くなっているのを低くする。ローダウンして光軸が低く感じるときも、ここで調整することで光軸を修正できる。

線間密着ってナニ?

サスペンションに使われているスプリングには「巻き」がある。そしてその巻きのぶんだけ縮むことができるのだが、スプリングのレートが低かったり、自由長が短い(巻きが少ないor間隔が狭い)場合、荷重が掛かったときにスプリングが縮みきってしまうことがある。この状態を線間密着という。こうなるとバネの特性がないので線間密着しているサスペンションに付く側のタイヤはグリップ限界を越えやすくなるなどの影響が出る。

車高調整について*02

車高の調整は1輪ずつ行っていく。基本は変えた数値のぶんだけシェルケースを回して変えていく。これを4輪やったあとにホイールを付けてジャッキを降ろして車高を確認するのだけど、ジャッキアップ後はダンパーが伸びた状態なのでクルマを少し前後後に動かしてダンパーをストロークさせて馴染ませてから車高を計り直す。このとき車高が思うようにならないこともあるがその場合は作業を繰り返すしかない。これはかなり重労働だ。

ノーマル形状サスキットの利点

車高調整式サスキットに対して、ノーマルと同じような荒巻バネを使ったノーマル形状サスキットがある。ダンパーの構造は純正と同じ複筒式であることが多く、これは乗り心地がよいのと耐久性が高いことがメリット。ダウン量は法定範囲内に設定される。ほどほどのダウン量でよくて乗り心地を重視するならノーマル形状サスキットを選ぶほうが満足感も高いかも。また、価格面でもノーマル形状サスキットはお手頃になっている。

リフトアップ時の注意点*01

車高を上げる場合の注意点。まずクルマの全高だ。軽カーは全高が2m以下と決まっているのでこれを超えると違反となる。ただアルトでここまで上げることはできないので超えることはない。そのほかにはアームとボディが干渉をチェック。アルト用ではないが他車種のリフトアップキットでダンパーが伸びた際、アームの付け根付近がフレームに干渉するものもあった。ジャッキアップするなどしてアーム部に干渉がないか確認したい。

サスキットの寿命

車高調整式サスキットの多くは単筒式という作りのダンパーを使っている。これは製造や運動性能の面でメリットが大きいからだが、高圧ガスを入れていることや摺動部と密封部が同じなどの構造的な面から国産メーカー品であっても「3万キロ」程度を製品寿命としている。サスキットを中心に走った場合はさらに短くなる。ちなみに純正と同じ複筒式ダンパーの場合はそれより圧倒的に長持ちするので街乗り重視には向いている。

車高変更時の困りごと*02

ローダウン時は防眩性強化が必要だが、車高を上げるリフトアップで今度は自分のクルマのヘッドライトの光軸が高くなることを気にしたい。信号で前のクルマの後ろについたときに、相手のミラーに注目。自車のライトがモロに入っていたり、ドライバーが眩しそうにしていたらとりあえずライト消灯。こうしたことは交通トラブルの原因にもなるのでしっかり対処したほうがいだろう。そして自宅に帰ってから光軸の調整をしよう。

足まわりカスタムは手を付けやすいしその効果もわかりやすいので、すべてのジャンルにおいて人気メニューだ。だけど足まわりはクルマを構成するパーツのなかでとくに重要なものだからサスキットに交換するうえでクルマのオーナーが知っておきたいことは多い。そこでこのページでは足まわりカスタムに関連する注意点や覚えておきたい事柄を、36アルトに掛けて「36個」紹介していこう。

深田昌之=文・写真
Text & Photographs by Masayuki Fukada



何処に行くのも一緒がいい
それなら車高はアゲが正解

KLC OFFBEAT

HA36S ALTO

NOMAL, TURBO RS

&

WORKS

ケーエルシー
tel.0439-88-0450
<http://www.klc-div.com>



軽カー「アゲスタイル」のパイオニアが、新しいアルトを提案

これまで、様々なアルトドレスアップを見せてくれたKLC。ある時はスポーティ、またある時はヤンチャな旧車風、そして時にはラリーカー風などなど——全く異なる魅力でアルトを装い続けてきた。そんな彼らが今回提案するのが、シンプルの中にオフロードスタイル風味を効かせた「ちょいアゲアルト」。車高短と違って乗りやすく、複数のアイテムで着飾るのではなく、ローコストで普段着のように楽しめるスタイリング。いつでもどこにでも一緒に出かけられる、気心の知れた相棒の如く、使い勝手のいい仕様だから、もっとどこかに出かけたいくなる。ストリートもアウトドアにも違和感なくハマる。アルトをめいっぱい楽しむなら、こんな仕様がオススメだ。

内山 智子=文
Text by Tomoko Uchiyama

小林邦寿=写真
Photographs by Kunihisa Kobayashi



Neo Classic

旧車ルックとアゲの融合が斬新

80～90年代の往年のスタイルをカタチにするKLCのエアロブランド「Y's」のフロントバンパー、オーバーフェンダーに鉄チン風ホイールなど、レトロな雰囲気を醸し出し



2019年の大阪オートメッセに出展。「無理のない予算で贅沢な趣味としてステイタスを感じられるクルマ作り」がコンセプト

つ、レーシーなステッカーチューンでスポーティさも演出。落としてもイけるが、アゲても似合うことを知らしめた。



車高短が似合うアルトをあえてアゲて見せるという選択

アルトカスタムといえば、車高短が鉄板だった。ルーフが低く、ボディが薄いハッチバックの車体は、ローフォルムが抜群に似合う。確かにそれは事実ではあるが、「もっと違う見せ方もある」とKLCは考えた。そこで既成概念をくつがえして、車高短が似合うこのクルマを、あえてアゲて違いを出す。

まだリフトアップが浸透していなかった、軽カーカスタム界にいち早くリフトアップスプリングを提案したこのブランドは、ハッチバックのアゲスタイルに関して先駆者である。

「ハッチバックって価格が安いこともあって、セカンドカーとして選ばれやすい。低予算でカスタムが楽しめて、どこにでも行ける、車検が通る仕様となると、アゲは最適だと思うんです」

よ。イジリが好き
な人って、ダウン
サスで軽く落とす
だけじゃ満足
出来ない人が多



色やアイテムで見せ方は色々
可能性は無限大

Rally

アメリカのラリーカー、ケン・ブロック号をオマージュ



ベースはNAだが、バンパーをワークス用に付け替え、同社製エアロ「Y's」のチンスポをビス留め。車高短が似

合う旧車仕様をあえてアゲてラリーカーっぽく見せるが、まだアゲの認知が高くなかった当時としてはかなり攻めた仕様。「何でアゲるの? って声も多かったです(笑)」。



15インチのワーク エモーションはワークのスカタムオーダープランでグリーンを指名。大胆なステッカーチューンとこの足元が目立たせた

い。でも、本気の車高短にしちゃうと、行ける場所も限られる。年齢によっては周りの視線も痛かったり(笑)。ならばバネとタイヤで3〜4センチ上げて乗る方が、今っぽくてオシャレかなと思うんです。標準のアルトは価格が結構こなれてきて、比較的手頃に見える。そうすると普段乗りで使えるカスタムって事で、アゲが合う気がする」

と、代表の川原サン。実際、既に数年前からリリースされているKLCのアルト用のリフトアップスプリング。轟は、「予想を遥かに超える数」のオーダーが毎月入っているそう。

「ほとんどはワークス系で、SNSなんかで見える限りは、ラリーっぽい仕様が多い気がします」。そんな趣向に應えるかのように、一番最初に作ったデモカーは、ブラックボディに大胆なステッカーチューンを施したスポーティな仕様。さらにピンクボディに全塗装して、旧車風テイストもプラスしたスタイリングも披露している。

そして今回、最新仕様で提案するのは、オフロードスタイルのアルトだ。

「当時に比べると、軽でもアゲが

かなり認知されてきて、今やブームと言ってもいい状況。だから、もっと手軽にというか、ターボRSやワークスだけじゃなく、標準グレードでも似合うような、サラッと上げて乗る仕様もいいかなと思って。うちで作っているジムニーなんかの流れを汲んだ、アウトドアが似合うおしゃれアルトを作ってみました」。

KLC OFFBEAT HA36S ALTO NOMAL, TURBO RS & WORKS

More
Info.
to P080



New

Outdoor



ホイールはKLCの大和を装着。ブラックレザーで横ストライプ、通気口ボタンがアクセントのシートカバーは参考商品

オフ感を演出するアウトドア仕様

イベント車のように目立たせるのではなく、普段使いでカッコ良く見せる。それがオフビートのアルトだ。ボディはエブリイ純正のクールカーキパー

ルメタリックにオールペン。ブルバーを装着し、鉄チン風ホイールにマッドタイヤで、よりオフロードっぽく。アウトドアレジャーに最適な仕様だ。

圧倒的な存在感のブルバーは、全グレードに装着可能

数多くのブランドを有するKLCだが、今回は「アゲ専用」ブランドのオフビートからのリリース。ボディパーツはブルバーとオーバーフェンダーの2アイテムだけというシンプルさ。リフトアップスプリングを付け、無骨な鉄チン風アルミホイールの大和を装着。最小限の手数でありながら、これまでと違ったアルトの魅力放出する。

「オフロード感を出す決め手というか、パンチのあるパーツが欲しくて」開発したブルバーは、存在感抜群。穴あけ加工などの必要なく、ボルトオンで装着可能なことに加えて、全グレードに対応出来るようにスライド機能も装備。素材はフルステンレス。その上に粉体塗装を施して、ザラツとした質感でオフっぽさを強調する。

KLC OFFBEAT

HA36S ALTO NOMAL, TURBO RS & WORKS

オーバーフェンダーは安心な車検対応サイズ。両面テープで貼るだけでOKのお手軽アイテムだが、日本製でフィッティングの良さは折り紙付きだ。やり過ぎない程良いワイルドさが、あつという間に手に入る。



ボディパーツはたった2つ、しかも装着簡単
必要最小限のアイテムを
最大限効果的に



SPECIFICATIONS (税込)

フロントブルバー	7万4800円
オーバーフェンダー (マットブラック)	6万5780円
オーバーフェンダー (シボブラック)	5万4780円
グロメットシートカバー	参考出品
ステアリングカバー	参考出品
リフトアップサスペンション “轟”	3万8500円
ホイール 大和	F/R5J×15in inset45 2万6400円
タイヤ	ナンカン マッドスター ラジアルT/A F/R175 / 65-15in



ブルバーの下にはスキッドプレート
をボルト留め。そのプレートはバー
と同色のブラックが写真レッドの2
色から選択可能だ

連なる12個のホールや、立体感を
駆使した意匠で、可能な限り鉄チ
ン風を目指したアルミホイール「大
和」。デモカーは15インチを装着



オーバーフェンダー

マットブラック

カタチは一緒だが素材を変えたマッ
トブラックタイプ。シボ感を押さえ、
より純正っぽい質感に。UV加工
も施し、耐久性も向上



オーバーフェンダー

シボブラック

ブツブツの粒が大きく、ワイルドな
雰囲気を出すシボブラックタイ
プ。ショップに出さずに自分で貼る
だけで楽しめる



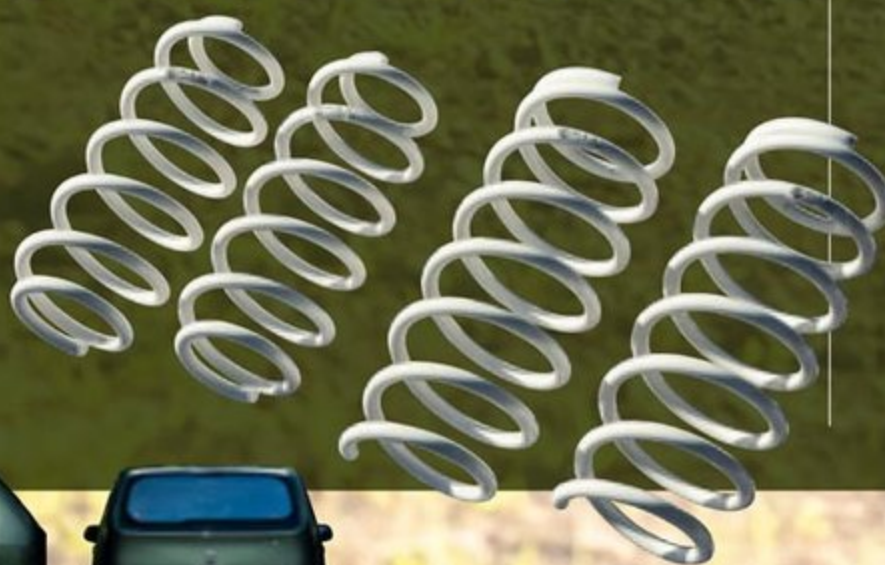
純正ショックの伸び代を適量残し
て、逆底付き状態を防いでいるた
め、乗り心地も良好。全グレード
に装着できる

今回のデモカーはいま流行りのア
ウトドア系スタイリングをアルトでも
楽しむ提案。オフロードスタイルが
想像以上にアルトにもハマる

リフトアップサスペンション“轟” 車検範囲内で乗り心地良くアゲる

軽カー界に「アゲboom」を
巻き起こした理由の一つが、
このスプリングの存在と言っ
ても過言ではないくらい、圧
倒的に高い人気を誇るリフト
アップスプリング・轟。完全
車種別設計で、それぞれの

車体にあったセッティングで
開発。車検範囲内で乗り心
地を損なわずにアゲて楽しむ
「ちょいアゲ」は、この足なく
しては始まらなかったかも。ア
ルトの場合、このスプリング
で約25ミリのアップが可能。





リアスポイラー

HA36 用リアスポイラー。FRP 製、黒ゲル仕上げ。リアウォッシャーノズル取り外しは必要です。両目貼り付けタイプ

¥ 41,800



カーボンボンネット

クリアコートされている為そのまま取付可能。カーボンボンネットにありがちなクリアゲルの剥がれなどの心配なし

¥ 113,300



アイライン

目元しゃっきり!! HA36 アルト LINEUP 大ヒット商品。届いた瞬間に即、取り付け可能。購入特典としてステッカー 2 枚付

¥ 19,800 ¥ 未塗装 9,800



サイドステップ

HA36 用サイドステップ。ワークスは純正サイドステップの上から被せて取付 OK。FRP 製、黒ゲルコート仕上げ

¥ 52,800

ANSWER
HA36 アルトの全グレードに装着可能なエアロパーツ「ANSWER」。写真のアイライン、ボンネットのほかフロント、サイド、リアなども好評発売中。

横すべり防止も同時にカット!



Fグレード
5MT 対応

WORKS
VAN
対応

ESP
解除KIT

(ブレーキオーバーライドキャンセラー)

¥ 10,780 ¥ 13,200 ワークス用

サーキットアシストKIT

HA36アルトは、一定時間ブレーキを踏だままでアクセルを踏むとアクセルが開かないため、ヒール&トゥが出来ません。サーキットアシストは36アルトをヒール & トゥができるようするアイテムです。カブラーオンでノーマル配線を傷めずしっかり制御をカット。付属のスイッチでいつでもノーマル復帰が可能。ESP も解除常時カットできます。

ALTO
WORKS

LINE UP
RACING

ALTO VAN



スライドカムプーリー

HA36NA用無しエンジン用 INEX の SET。R06、バルブタイミング変更などにご利用下さい。取付セットアップには、十分な理解知識を要します。取付後はエンジンセッティングを要します。

¥ 38,500



サーキットアシストKITとの併用で効果倍増

5MT
AGS

レギュラー
仕様

ハイオク
仕様

ECU for ALTO VAN NA

HA36 アルト/アルトバン (NA) オーナー待望のチューニング ECU。どの回転域からいつアクセルを踏んでもストレスなく加速するオリジナルデータに仕上げました。ハイオク仕様ではさらに点火時期を追込み、レギュラー仕様との差別化を測っています。

※スピードリミッター解除、レプリミッター 6800rpm

¥ 63,800 レギュラー仕様

¥ 74,800 ハイオク仕様

オリジナルマフラー TYPE #01

オールステンレス (SU5304) 安心の日本国内生産。フロントパイプ〜テールエンドまでのフル SET。エンジントルクを重視しつつレスポンスに優れた設計。パイプレイアウトは、触媒以降オール 42.7パイとし、中間に筒状 120mm × 350mm 大型サイレンサーを装備する事で大幅な音量をカットしつつ快適なレーシングサウンドに仕立てました。

¥ 74,800



サウンドチェックはこちら



レーシング軽量フライホイール



HA36NA 用 (FF 4WD) フライホイール。ハイレスポンスを狙った 3.9 キロ (ノーマル 5.2 キロ) 25% の軽量化に成功。チューニング ECU との相性は抜群です。

¥ 46,200

LINE UP (ラインナップ)



〒671-0255 兵庫県姫路市花田町小川164-1
TEL.079-251-1025 FAX.079-251-1026
info@lineup-gt.com

https://lineupracing.thebase.in/

LINEUPGT36 http://www.lineup-gt.com/



価格は全て税込み価格です。

カー DIY アドバイザー

フジモンの やってみよお

DIY

どんなことでも

イロイロ

やっちゃうよお〜の略(たぶん)

Let's Try! DIY by Fuji-mon



DIY-LIFEフジモンチャンネル
<https://www.youtube.com/user/takesquare>

藤本 壮啓=文 いう きみこ=写真
Text by Takeaki Fujimoto Photographs by Kimiko Ito

36アルトはその整備性の良さなどからDIYでチューニングやドレスアップをおこなうユーザーが多い。どちらかといえばDIYで作業する事がしやすい車種といえる。なので、同じ軽の車種よりも36アルトはカスタマイズ率が高い。DIYで作業する上ではいろいろな知識やスキルが必要になってくることも多いが今回はDIYで作業する上での基本の「き」であるネジを回す作業についてピックアップ。一口にネジを回す作業といっても奥が深い。これからDIYを始めるという初心者の方はもちろん、DIY上級者の方も見直していただいて再確認して欲しい。出来て当たり前の基本的な作業のような気もするがそんな当たり前の作業をキチンと出来るのがカッコイイのだ!

キチンと出来るのがカッコイイ!! DIYメンテナンス
クルマで良くあるネジについて編

今回はクルマで使われているネジ類をピックアップ! まずはクルマで使われているネジにはどんなものがあるか見てみよう!

ボルト類

クルマの中では一番多く使われているだろうネジ。ボルトといってもその種類は様々。因みにホームセンターなどでも入手が容易だが素材によっては強度不足になったりする場合もあるので、市販品で純正品の代用をする場合はサイズや種類だけでなく素材にも注意したい。また、通常サイズによってネジピッチは一定だが異なるケースもあるので特殊なネジピッチでないかも確認は必要です。

一般的なボルト



クルマの中でボルトといえばこんな感じの六角頭のボルトが一般的。クルマの場合M6と呼ばれるサイズ（頭が10mm幅の六角）が多い。使用する箇所に応じてサイズ、長さ、素材はキチンと確認しよう。

フランジボルト



一般的なボルトにフランジと呼ばれる円錐形のつばがあり、座金を組み込む必要がないボルト。座金の座面は摩擦が生じ緩みにくいいため一般的なボルトよりも緩みが生じにくい箇所に使用する。

ワッシャー組み込みボルト



写真は座金（ワッシャー）を2枚組み込まれたようなボルト。座金を入れる手間が省かれたり、座金を落とすこともなく作業効率は非常に良い。こちらも一般的なボルトと比べると緩み防止効果も高い。

なべ頭ボルト



ネジの上部の角が丸くなっていて、鍋をひっくり返したような形状なのでなべ頭と呼ばれる。頭の形状から使用する工具はドライバーを使用するのが一般的。

ハブボルト



こちらはタイヤホイールの交換をおこなったことのある人ならご存知のハブボルト。車体とホイールを固定する重要なボルト。アルトの場合は1本のタイヤホイールに4本、車全体で16本ある。因みにスズキのピッチは1.25。

ボルトの頭にはプラスの有無が

ボルトにもいろいろな種類があるが六角頭のボルトを見てみるとプラスが切っている物とそうでないものがあるのがわかる。作業する場所によってはドライバーが有効でありプラスが切っていない場合だとわずらわしいという場合もあるので使用する箇所によって見逃さないように注意して使い分けしよう。



ナット類

ボルトを固定させるにはナットが不可欠。クルマ用の場合は車両側にネジが切っておりボルトのみを締めこんで固定するといったケースも多いが基本はボルトとナットは対で使用することが多い。選ぶ時はボルトと同じくサイズや素材に注意して選択しよう。またあまり知られていないかもしれないが高ナットと呼ばれるような背の高いナットもある。バッテリーのターミナル固定に使われているようなものがそれだ。

一般的なナット



普段良く目にするナットといえばこの形。対になるボルトと同様の六角形の形状をしていて基本的にはボルトの頭のサイズとナットのサイズは同じになる。

フランジナット



こちらもフランジボルトと同じフランジと呼ばれる円錐形のつばがあり、座金を組み込む必要がないナット。ナット側でも座金の座面は摩擦が生じ緩みにくいいため一般的なナットよりも緩みが生じにくい箇所に使用する。

ホイールナット



タイヤホイールの交換の際にホイールを車体に固定する為のナット。写真のように貫通タイプと袋ナットの2つのタイプがある。アルトの場合純正は頭サイズ19mm、ピッチは1.25になる。

タッピング類

ねじ立てしながらねじ込むことができるネジがタッピング。先端がとがっていて先端にまでネジが立っている。クルマの場合は薄鋼板や樹脂に対して使用することが多い。アルトの場合でも内装部品の固定などに多く使われている。

頭六角タイプ



こちらは頭が六角でプラスが切っているタイプなのでドライバー以外にもスパナやメガネレンチなどを使用して回す事もできる。ドライバー以外の工具を使えるので比較的がっちり固定したい物や場所に使用するのに最適。

なべ頭タイプ



こちらはなべ頭のタイプ。基本的にはドライバーでねじ込んでいく。ドライバーのみの固定なので比較的軽量物向け。内装の内張りなどで多く使われているケースが多いのがこのタイプ。



Actually...

ネジ（ボルト、ナット、タッピング）は 実際に36アルトバンのこんなところで使われている。

ナット編

ナットに関してはエンジンルームを開けてもボルトと違って単体で多く存在していない。やはり取り付けもの自体にネジ山が切っておりそこに対してボルトで固定するといった方法がクルマでは多いようだ。ナット単体が目立っているのはバッテリーのターミナル固定ネジとホイールについているホイールナット。もちろんそれ以外全く使用されていない訳ではなく、ストラットなど足回りなどでは使われているのだが比較的大きめなフランジナットが使われているケースが多い。



ボルト編

エンジンルームを開けると六角のボルトは数多く使用されているのがわかる。写真のようにECUの固定ネジやアースのネジとして使われていたりする。写真を見ての違いから分かるようにECUなどの比較的軽量の物の固定には頭にプラスが切っておりドライバー固定できるようになっているが、アースなど接触不良が生じてはいけなような箇所では頭にプラスを切られていない、メガネレンチなどの工具を使って締め付けし一定のトルクでキチンと固定しないといけないようになっていた。この場所以外も同じような法則なのかエンジン本体に止まっているネジの多くはプラスが無くブラケット類などにはプラスが切ってあることが多かった。



タッピング編

タッピングが使用されている箇所が多いのは圧倒的に車内。ぱっと目に付くところとしてはドア内張りの固定。写真のようにドアポケット内部やドアハンドル奥、ダッシュボード部分など樹脂に対しての固定に使われているのが殆ど。これ以外にもコンソール部分などにも多く使われていた。



Various types

実際にクルマではこんなボルトも!

36アルトを見ていると今までの説明で出てこなかったようなネジが使われているところがある。使用頻度は少ないかもしれないがこういったケースもあるので覚えておいて損はない!

ヘクスローブタイプのボルト

アルトのシートレールを見るとここにはなんとヘクスローブと呼ばれるタイプのネジが使用されている。一般的なプラスマイナスといったドライバーではなく、また頭が六角ではないボルトになるため特殊なヘクスローブドライバーまたはレンチを使って脱着しないといけない。容易に取り付けや取り外しをして欲しくない重要な箇所に使用されていることの多いネジだ。以前は外車などでは良く見られていたものだが最近では国産車両でも使用されるケースが増えてきておりアルトの場合でもシートレール以外にもドアのヒンジ金具部分にも使用されていた。因みにこちらにもサイズがあるので大きさを確認して必要なサイズを選ぼう。



ヘクスローブ用ドライバーレンチ

ヘクスローブのネジを回すのに必要になってくるヘクスローブドライバーとレンチ。ホームセンターなどでも入手できる。サイズがいろいろとあるがレンチの方がサイズが豊富な場合が多く、ドライバーはビットタイプになっているケースが多い。アルトの場合だとT30、T40あたりがあればOK。普通のドライバーに比べると少々値はお高めになるが持っておけばいざと言う時に便利なので、DIY好きなユーザーであれば持っておいて損はない。



ネジやボルトのサイズや種類で使う工具は変わる!

Carefully!

正しく使い分ける ドライバーの番手

知っていても意外と使い分けが出来ていないケースが多いのがドライバーの番手。写真のようにドライバーには番手が存在している。写真プラスドライバーで上から1番、2番、3番となっており数字が大きくなるほどプラスが大きくなる。クルマの場合では1番2番の大きさあたりが使われているケースが多い。特に2番の頻度が高いので一本ずつ買うならまずは2番から。因みに1番2番3番以外にも車関連では0番といわれる極細の物（精密ドライバーとも呼ばれる）もあり、キーレスの電池交換などで使われるようなサイズのドライバーもある。

貫通ドライバーとは?

一般的なドライバーのなかにも貫通ドライバーと呼ばれるものがある。貫通ドライバーとはドライバーのグリップ部分を叩くことができるドライバーでネジが錆びていたり固着しているところに衝撃を与えて緩ませることが出来るドライバーだ。因みに貫通ドライバーで無いドライバーのグリップ部分を叩いても同じ様な効果は得られないし工具が壊れる原因になるので注意。

こんな便利なもの!

ドライバーの番手に悩んだら1番から3番まで対応したこんなドライバーもある。ドライバーの先端部分が段々になっていてそれぞれの番手にあうようになっているのだ。確かに便利なドライバーではあるがハードユースでは少々使い辛いところがあるので単純にネジを回すレベルでは便利なのだが確実な固定や硬くなったネジを回す場合などでは充分な力は発揮し辛い。

写真のようにドライバーにメガネレンチやスパナなどを組み合わせて使えるドライバーもある。ドライバーの軸の部分とグリップの部分の境目に六角がありここにメガネレンチやスパナを使うことで力がかけやすくなる。貫通ドライバーで併用すると強力に回すことができる。

スパナとメガネ、ソケットレンチの使い分けは?

Use properly

メガネレンチ

確実な固定をするのはメガネレンチ。素早く回す部分はスパナやソケットレンチを使って作業すればよいがやはり本締めはメガネレンチを使用するのがオススメ。スパナよりもネジの頭はなめにくくしっかりネジの頭をホールドできるので最終の本締めはメガネレンチを使うのがいい。因みにメガネレンチは角度がついているものが多いので自分の作業スタイルに合わせて選ぶのがいい。



ソケットレンチ

ソケットが入るスペースがあればソケットレンチは作業効率では一番。通常はラチェットハンドルとエクステンションソケットを併用して使用する。ラチェットハンドルを使うことでネジを早く回すことができる。作業スピードを大幅にアップさせたいならソケットレンチを効果的に使うのが一番。



スパナ

写真はバッテリーのターミナルのナットを回している様子。写真のように一定のネジの長さがある場合メガネレンチだと締めこむ都度にボルトから抜いて位置をずらしてまた差し込んで回すというような動作を繰り返さないといけないがスパナの場合は一度抜くという動作が無い為こういったケースではメガネレンチより作業はスムーズに出来る。また、場所によってはメガネレンチが入らない様な狭いところはスパナを使用する。



Doops!!

たかがネジと侮っていると思わぬトラブルに見舞われる事も!

#CASE1

ネジが切れてしまう

経験したことのない人ならネジが切れるというのはどんな馬鹿力で締めているのかと思いがちだが、時と場合によってはネジは簡単に切れてしまう。特にエンジンルーム内のネジや錆び付いたネジなどは本体の劣化が進んでいる事も多くちょっと力を加えるだけで切れてしまうケースもある。ネジを回しているときにネジが伸びるような感覚があれば要注意。一度切れてしまうとナット側にネジが残り取り出すのに一苦労なんてこともある。



#CASE2

ネジがなめてしまう

こちらはネジを回す作業では良くありがちなトラブル。前ページで説明したようなドライバーの番手を間違えて使ってしまったり電動インパクトなどで十分にセットできていないまま回してしまうと写真のようにねじ山が潰れてしまう。潰れたネジを回すのはなかなか難しくネジ山補修剤や貫通ドライバーで叩きながら作業しないといけないなど厄介な作業に発展する。たかが番手違いの軽いのりで作業してネジ山をつぶしてしまうと作業の大幅ロスになってしまう。



#CASE3

工具が壊れる

工具が壊れるというと安価な工具を使うからだと思われがちだが、いくらいい工具だって長年使っていれば壊れることもある。ましてや間違った使い方をすれば工具の寿命を早めてしまう。ネジ山がなめてしまう時に説明したような番手違いで使用したりソケットレンチなども真っ直ぐ差し込まずに斜めにささっている状態で回してしまったりなど無理な状態で使用すると工具が壊れるになる。作業が進まない上に工具が壊れると再度購入するコスト的リスクも発生してしまう。



Be Careful!

トルク管理を怠らずに

上で説明したようなトラブルの原因にもつながりがちなトルク管理。意外と怠りがちなのだが実は主要部品の取り付けネジには規定の締め付けトルクというものがある。厳密にはこの規定のトルクで締め付けするのがベストで規定のトルク以上できつく締め付けてしまうとネジが切れるなどのトラブルにつながったり、逆に規定トルク以下だと部品の脱落などのトラブルにつながってしまう。因みに規定トルクはネットなどで調べると詳しいサイトもあるので活用するといいい。



規定のトルクを遵守する為にトルクレンチを導入すれば安心。トルクレンチといえばホイールに使用するもののイメージが強いが一般のボルトナットにも使用するタイプのものがあり、それを使ってトルク管理すれば安心は得られる。しかしながらそのトルクレンチを使えば全てOKという事でもない。トルクレンチの使い方を間違っていたりほかの理由でトルクレンチの値が信用できないというケースもある。例えばトルクレンチをあてる上で注意しておくべき点としてボルト、ナットの状態の確認をしておくというのが上げられる。ボルトのネジ山が切れたり潰れていたりするとその地点でネットが回らなくなり規定のトルクが出ているつもりが実は確実に締め付けができていなかったなんてこともある。まずは対象のネジがスムーズに回っていることを確認し必要であればワイヤードライバーなどでネジ山のサビや汚れを取り除いたり酷い場合はタップやダイスを使ってネジを切りなおすなどの作業が必要だ。



ホイールのトルクレンチも同様トルク管理で一般的なホイールのトルクレンチを使用する上でも注意すべき点は同じ。ハブボルトの状態やホイールナットの状態をチェックした上で締め付けトルクレンチをあてる。トルクレンチのあて方にも注意。車両に対して平行にグリップが来るようにソケットを真っ直ぐ差し込んで力のかけやすい位置から早すぎず遅すぎずの適度な速さでチェックすることが重要。勢い良くガチガチとあてるのはNG。



Let's Try! . 1

ホイールを交換してみる

ホイール交換はまさにネジを緩めてネジを締めるというのがメインの作業。今更という方もいるかもしれないが今回の内容を振り返りながら作業してみよう。

実践メンテナンス

たかがネジを回すという作業だが確認チェックしないといけないところや注意しないといけないところが多いことがわかったところでこれまでの内容を踏まえてメンテナンス的な作業を実践してみよう。

手順1



まずはホイールナットを緩める。ナットは軽く緩める程度で全て外してしまわずにおいておく。今回はソケットレンチにハンドルをつけてナットをまわす。

Fujimon's Point



写真のようにハンドルが斜めからになるとソケットが真っ直ぐにならなかったり力がうまく伝わらないので車両に対して平行に力の入りやすい位置からハンドルを下ろすように回すのがいい。

手順2



ジャッキアップする。今回はリアの牽引フックの位置をジャッキアップポイントとしてジャッキアップしています。ジャッキアップする時はサイドブレーキを引き水平なところで作業する。

手順3



ジャッキアップしたらホイールナットをはずしていく。

手順4



ホイールナットが全て外れたらホイールを取り外す。

手順5



ウマなどが無い場合は外したホイールを車両の下に入れておくことで万一に備えることが出来ます。

手順6



ホイールを外して長時間作業する場合は取り外したナットをハブボルトにセットしておくといい。こうすることでナットの紛失防止になるうえハブボルトの保護にもなる。また一度奥まで回してみることでハブボルトとホイールナットの状態を確認できる。ここでスムーズに回らない場合は確認チェックの上、清掃や修理しておけばよい。

手順7



作業が終わればホイールナットを締めて元に戻してゆく。ナットは下のほうから対角の位置に締めてゆくとよい。

手順8



ソケットレンチとハンドルで強めに締め付けてジャッキを降ろす。

手順9



トルクレンチをあてて規定のトルクで締め付けできているか確認する。車両に平行にしてソケットを真っ直ぐ差込み力の入れやすい位置からトルクレンチをあてる。

交換完了

ホイール交換は冬タイヤとの交換など自分でする機会も多い作業なので参考にして欲しい。

Fujimon's Point

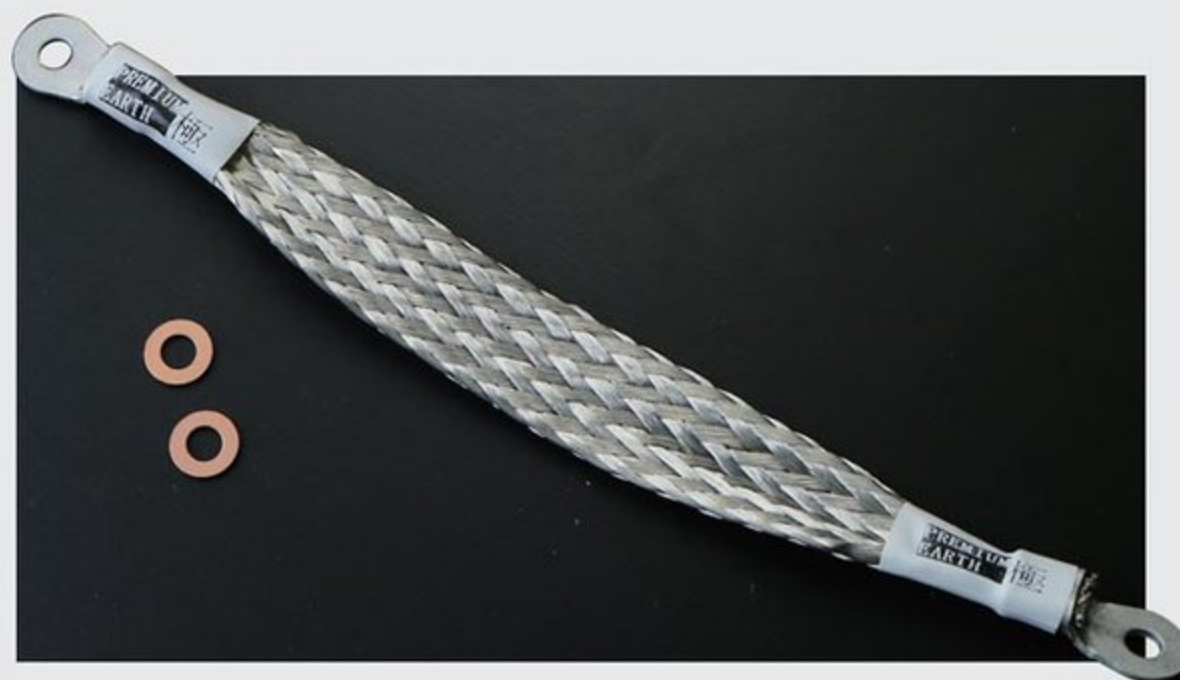
トルクレンチをあてる時には写真のように地面に対して垂直に腕を降ろしていくような位置から作業するのがいい。ダメな例の写真のようにトルクレンチのハンドルを引き上げるような位置や斜めに押すような位置からだと作業がしづらい上に正確な力が入りにくくなる。



Let's Try! .2

アースチューニングしてみる

実践作業のその2は実際にエンジンルーム内のボルトを緩めて外してアースチューニングのパーツを取り付けてみる作業をやってみる。



今回取り付けるのはこちら。DIY-LIFEプレミアムアース極。今までのアースケーブルとは違う被覆ナシの編組線タイプの追加アース。バッテリーのマイナスに取り付けられないエンジンとボディアースを繋ぐ新タイプのアース。銅ワッシャも付属。
<https://store.shopping.yahoo.co.jp/diy-life/dlpe-010.html>

手順1



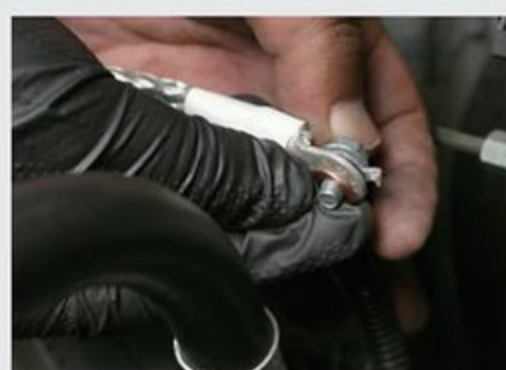
まずは取り付ける位置を確認する。今回のアースはエンジンとボディを繋いでいる純正アース線に並列で取り付ける。

手順2



エンジン側の純正アースポイントのネジを外す。今回はソケットレンチにエクステンション、ラチェットハンドルを繋げて取り外し。ソケットを真直ぐに差し込んで回す。

手順3



銅ワッシャ、追加アース、純正アースの順で最後に取り外した純正ボルトを入れて元の位置に取り付ける。

手順4



緩みどめがあるので干渉して浮き上がらないように純正のアースポイントにしっかり固定できていることを確認する。

手順5



ボディ側の純正アースポイントのネジを外して同様に作業する。ソケットレンチにラチェットハンドルで作業します。(エクステンションは入らないので外します。)

手順6



同様に取付できたらネジが確実に締め付けできているかを確認します。メガネレンチを使って本締めしておきます。

手順7



完成です。純正のアース線に並列で取り付けするイメージなので純正のアース線にそわせるように取り回します。

取り付け完了

作業難易度は低いのでキチンと作業すれば難しくない。追加アースで見た目の迫力もアップする。

アルトなら
これくらいの
工具から
揃えていこう!

話題のアルトのチューニングメーカーLINE UPの松山氏オススメ

持っておいたらいい工具



これからDIYを始めるという方にアルトをDIYする上でまずはこの辺の工具、サイズがあればいいというのを教えて頂きました。「メガネレンチ8、10、12、14、17mm位があれば大体いけます。ソケットなら8〜19mmとエクステンションがあればOK。ドライバーは1番2番。あとネジには関係ないですがバンパーを外したりするのにクリップ外しがあればいいですね。最近のはめこみが多いのでクリップ外しは役に立ちます。それ以外の工具が必要であつたり難しく感じるときは近くのショップで作業してもらいましょう。」とのことでした。



取材協力

LINE UP
兵庫県姫路市花田町小川164-1
TEL: 079-251-1025
HP: <https://lineup-gt.com/>

36アルトではエアロパーツからチューニングパーツまで豊富な品揃えのLINE UPはアルトユーザーにはお馴染みのショップ。

フジモンのまとめ

fujimon summary

今回のDIYはネジを回すことをピックアップしてみました。普段何気なく回しているネジですが種類や工具などを見ていくとたかがネジ、されどネジで非常に奥深さを感じました。ネジを回す作業はとても地味な作業ですがそんな地味な何気ない作業がさりげなくキチンと出来るカッコよさというのがあると思います。これからDIYを始めるという方に少しでも参考になれば幸いです。既にDIYをしているという方もこれを機に自分の作業を今一度見直してみたりするのもいいと思います。基本がキチンと出来ているというのはカッコイイ!!



Kカーミーティング 2021.7/11
660選手権 1クラス優勝!
2時間耐久 総合優勝!

HA36V・HA36S共に
セントラルサーキットコースレコード連発!
HA36S 中山サーキットコースレコード!



HA36V専用
■ハイパワーECU ¥79,800(税込)
ECUマッピングを書き換え、エンジンのパフォーマンスを最大限引き出します。
各サーキットで約3年にわたるテスト、各レースにて優勝してやっと納得のいくECUになりました。
アンチノック性の高いハイオクガソリンを使用することで現車セッティングにてパワー約10%UP、レスポンス更にUP

- ・空燃比マップの変更
- ・点火マップの変更
- ・バルブタイミングマップ平滑化
- ・ピークパワーが5600rpm
- ・レブリミット6800rpm
- ・スピードリミッター解除

ECUを弊社までお送りいただき作業を行います。

〈仕様〉・燃料は、必ずハイオクガソリンを使用して下さい。
・レーシングプラグが必須となります。
(指定プラグ NGK R2556G-8)

〈対応 ECU品番〉
33910-74P0

〈対応車種、グレード〉
HA36V 5MT
HA36S 5MT F



HA36V専用
■FRPボンネット
¥59,800(税込)
HA36V専用
■オリジナル軽量リアゲート
¥59,800(税込)



☆新車パワー UP! カスタムコンプリートカー ※ノーマルカタログ値64ps

下記仕様は参考仕様です。オリジナルパーツ以外に、各有名メーカーパーツも取り扱っていますので、新車購入時からお客様の好みの仕様に仕上げられます。チューニング、カスタム等何でもご相談ください。
※大阪府道運賃価格です。(価格は仕入状況により変動いたします)

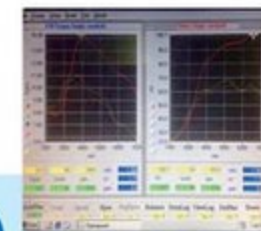


◆75馬力コンプリート仕様

164万円(諸費用込)
○コンプリートスピード オリジナル3Dサクシオンチャンパー
○コンプリートスピード オリジナル36SPLマフラー
・HA36/アルトワークス(1型・2型)

◆88馬力コンプリート仕様

179万円(諸費用込)
○HKSフラッシュエディター (コンプリートスピードカスタムデータ搭載)
○コンプリートスピード オリジナル3Dサクシオンチャンパー
○コンプリートスピード オリジナル36SPLマフラー
・HA36/アルトワークス(1型・2型)



さらにCPU現車セッティングにて、80~150馬力のコンプリート車両も製作可能

completeSpeed オリジナルパーツ(1型・2型・HA36V)
SUZUKI TAKATSUKI MINAMI ~サーキットテストをくり返し生み出されたオリジナルパーツ~

アルトの新車を当店でご購入の場合工賃無料

NEW

■コンプリートスピードスーパーレーシングインタークーラー
適合 HA36S/アルトワークス&ターボRS
純正対比、カロリー比4倍以上。
有効な限りエンジンルームに収まる限界まで冷却効率を追求したスーパーレーシング。
本体価格 ¥162,800(税込)
取付工賃 ¥27,500(税込)

■アディショナルバー(スタビライザー) リア
適合 HA36S-V
トーションビーム型のサスペンションにスタビライザー効果を追加できるアイテム。
モータースポーツシーンで必要となるリアのロール剛性を高め、ステアリングレスポンス、安定性の向上に作用します。
「なんたかりの動きがシャキッとしないう」とか「ステアリングの応答性がイマイチだな」といった不満が解消されるため、より優れた走りを実現します。
特徴: ソフト・ハードの2段階のスタビレート調整機能により ステージに合わせたセッティングを楽しむ事が可能です
材質: φ18 スチール製 ¥32,800(税込)

HA36V用も新登場!

NEW HA36V

■コンプリートスピード RS★R サーキットSPEC カスタム車高調
適合 HA36S / アルトワークス&ターボRS
当店のアルトワークスで筑波・岡山・セントラルサーキットにてRS★Rと共同開発したモデルです。
本体価格 ¥184,800(税込)
取付工賃 ¥27,500(税込)

HA36V用も新登場!

■コンプリートスピード36SPLマフラー
適合 HA36S/アルトワークス&ターボRS(2WD)
(2WD)用 SPL センター出しレーシングマフラー。メインパイプはこだわりのφ42.7。排気抵抗無しのフルストレート形状。
本体価格 ¥54,780(税込)
取付工賃 ¥8,800(税込)

■軽量カーボン&スーパーエアダクト付ボンネットフード
適合 HA36S / アルトワークス&ターボRS
カーボン ¥65,780(税込)
エアダクト付 ¥87,780(税込)
※表面未塗装グロス仕上げ

completeSpeed
SUZUKI TAKATSUKI MINAMI
スズキ高槻南
有限会社コンプリートスピード
本店 〒569-0823 大阪府高槻市芝生町1-16-19
TEL (072) 678-9009 TEL (072) 678-7088
http://completespeed.co.jp/ info@completespeed.co.jp

■整備&メンテナンス ■チューニング&ドレスアップ&鍍金ペイント
■ボディコーティング ■セキュリティ ■各種保険取扱
■注文販売、買取■保証■各社ローン取扱



■コンプリートスピード3Dサクシオンチャンパー
適合 HA36S/アルトワークス&ターボRS
サクシオン本体非鉄化に拘りCFRP製。
・SUS POWER仕様(BLITZ製) ¥54,780(税込)
・POWER FLOW仕様(HKS製) ¥43,780(税込)
HKS製 赤(湿式2層)レーシングタイプ or 緑(乾式3層) ストリートタイプから選択可能。

■オリジナルハイドロタービンKIT
適合 HA36S(RS・ワークス/1型・2型)
◆128馬力 KIT ¥272,800(税込)
◆150馬力(カットバックハイドロタービン) ¥360,800(税込)
※コンピューター燃料セッティング、工賃は別途

■HKSフラッシュエディター+85馬力コンプリートスピードカスタムデータ
適合 HA36S(RS・ワークス/1型・2型)
HKSフラッシュエディター直換え ver85馬力 ¥87,780(税込)

技 Driving Technic

走らせ方がわかるとクルマの動きがスムーズになる



速くなりたい、運転が上手くなりたいというのはクルマ好きなら誰もが持つ考えである。でも、実際にクルマを動かすと、ふつうに乗るならまだしも「クルマ好き」として、さっそうとスムーズに走らせるのは意外と難しい。イメージではこうではない……そう感じながら乗っている人も少なくないはずだ。

そこで今回はストリート上がりのレーシングドライバーであり、ドライビングレッスン講師でもある大野尊久さんに「運転にちょっとだけコンプレックスを持つクルマ好き」に向けたドライビング上達のコツを聞いてみた。

内容は驚くほど簡単なのでモノにして「運転の上手いクルマ好き」になっていこう。

深田昌之＝文・写真
Text & by Photographs by Masayuki Fukada

ドラテク講師

大野アニキ（大野尊久さん）

スーパー耐久シリーズなどに参戦する大野尊久選手。KCテクニカの開発ドライバーでもある。大野選手は著名なレーシングドライバーだが、実はストリートの走り屋出身で、ボクらには身近に思える存在。それに誰に対してもフレンドリー。そんなことから今回は親愛をこめて大野アニキと呼ばせてもらおう。

走りを変えるなんてカンタンだ!

初心者だって一気にレベルアップ確実!?

絶対に効果があるドライビング講座



いい走りをするためのポイントはカラダの使い方 運転姿勢の基本型を覚えよう

最初に見直すのは
シートへの座り方

運転とは人のカラダを使って行うものなので、運転中に行う動作に対して対応しやすい姿勢があることをまず意識して欲しい。

これは難しく考える必要はない。人のカラダはとても高性能で、動作に対して適切な姿勢を取っていればスムーズな動きができてしまうので、その機能を使うだけだ。

また、同時にペダルを操作する「足」の使い方についても聞いてみた。稀な例を除いて足は手ほど器用に動くものではないので、ペダルさばきに自信がない人はけっこう多いのでは思っている。

このレベルのことはふつうのドラテクではあまり触れないだけに読んでもらってソンはないはずだ。



POINT

#1

ドライビングポジション

カラダをキチンと使える

位置にシートを合わせる

正しい運転姿勢を取ることは運転の基本なので、ほかの操作を覚える前にここを完璧にしたい。大野アニキからは「シートに深く座って、手を前に伸ばしたとき、手首がステアリングの頂点にくる姿勢にあわせる」とのアドバイスなのでまずはここから。ちなみにバケットシートは乗り降りしにくいことが多いので、乗り降りが楽な位置にシート位置を固定している人もいるようだけど、それだといいいポジションから外れることが多い。そこでやって欲しいのがスライド機構の積極的な活用。降りるときに後ろのスライドさせて、乗るときは座ったあと、前にスライドさせてポジションを合わせるのだ。もし、シート位置を動かす習慣がないという場合、ここから実行だ。

スポーツ＝ローボジが最良ではない

ローボジ化は定番になっているが、ストリートやミニサーキットなど近況を確認したいことが多いシーンでは運転しにくい。写真はワークス純正レカロ用のローボジレール。KCテクニカ製だ。低すぎないので運転しやすい部類。



10時10分を勧める人もいますがホームポジションはこの位置。切ったときに腕の可動範囲が10時10分より広くなるのだ



ステアリングは「押し回し」が基本。ていねいに回せるし、インフォメーションも感じ取りやすい。引くのは急な操作のときのみ



持ち替えせずに回せる範囲でかなり走れる。シート位置合わせは、持ち替えなしでここまで切ることができるようにするためにやる

強いブレーキは「ヒザ」で踏む

つぎはブレーキペダルの踏み方だ。まずは足裏のペダルを踏む位置だけど、これは指の後ろと土踏まずの間の土手になっている部分とする。この位置は足裏ではソリや曲がり易い不安定なところなので、強い踏力で踏んだときでも踏力を維持しやすく、力加減の調整もしやすいのだ。また、強く踏み込むときは足首を曲げてペダル操作するのではなく、ヒザを伸ばしてペダルを踏み、同時に腰をシートに押しつけるようする。こうした操作は素早く強くペダルを踏めるだけでなく、長時間の走行での右足の疲れ軽減にもなるという。ただ、慣れないうちはペダル操作の力加減が難しいのでいきなり使わず、安全な場所で練習していこう。



ブレーキペダルを踏む位置は指で指しているあたり。指先に近いと踏んだときに足裏が曲がるのでペダルを強く踏みにくい



足首でなくヒザを伸ばす動きでブレーキを踏む。この動きだとシートに腰が押しつけられるので結果、ペダルへの力も安定する



丸で囲ったところに注目。ヒザを伸ばす動きでペダルを踏む。このほうが素早く強いブレーキが掛けられる。安全な場所で練習を



街中ではブレーキがすぐに踏めたほうが安全なので右足はブレーキペダルに対して踏みやすい位置へ。アクセル操作は足首を曲げて行う



スムーズな

クラッチミートのコツ

スタート時の上手なクラッチ操作。軽くアクセルを踏みつつクラッチペダルをゆっくり上げて「ディスクが噛んできた」ところで半クラをいったん維持する。そしてアクセルを徐々に踏み込みながらクラッチミートしていく感じだ。ノーマルクラッチは難しくないが、強化クラッチでは半クラやミートのタイミングの上手い下手が出やすいので、クラッチミートの練習は必要だ。



クラッチディスクは摩擦面をカバーの圧着面に押しつけて動力を伝える。ここで滑らせながら徐々に動力を伝える状態が半クラッチとなる



ちなみにペダル操作で難しいものといえばブレーキ。ブレーキ操作を擬音にすると「ぎゅー」みたいになるので、だんだん強く踏むイメージもあるけど、これは逆だ。コーナー進入時は最初に強く踏み徐々に力を抜いていくのが基本で、なおかつ必要なポイントでは踏力を一定に保つことも意識しながら操作する。

そんな難しいそうなおことについても「コツ」を紹介しているので、バッチリマスターして欲しい。



テクニックうんぬんの前にもっと意識したい 運転中のカラダの動かし方

曲がりたいなら
タイミングを意識

コーナーでクルマを曲げるためにはなにをすればいいかというと、なにより大事なのが「ステアリングをしっかりと切ること」だが、スピードが出すぎていけばステアリングを切っても曲がらない。この状態を体験したことある人は多いと思う。

でも、だからこそ「曲がれる速度まで車速を落とす」ことを実行。そして同時に「速度が落ちたところでステアリングをしっかりと切る」とことと「アクセルを早いタイミングで踏みすぎない」ことである。

攻めているときにスピードを落とす行為は口でいうほどすぐできるモノではない。とくに初心者は苦手な傾向だ。だからオーバースピードからの「曲がらない」を経験をする。

でも、サスやタイヤの性能を超えて曲がることはないの、スピードをその範囲まで落とすことは減速といっても「遅くしている」わけではない。必要な制御だ。

また、車速を落とすことはできていても、その時点でステアリングが必要なんじゃないとなくてクルマが曲がらないし、ステアリングを切っても旋回力が付く前にアクセルを入れるとこれまた曲がらない。

つまりコーナーは進入から立ち上がりまでやるべきことの順番があつて、それを実行することがまずなにより大事だ。そして初心者レベルであれば実行できただけで走りはいい方向に大きく変わるはず。

POINT #3

ステアリング操作

曲げたい方向へ

カラダを入れる意識で



曲がれる車速はクルマとタイヤの性能で決まるので、早く曲がろうと思ったら、曲がる速度まで素早く車速を落とすことと、その時点で必要なだけステアリングが切れているかが大事。そこで意識するのがステアリングの切り方。人間はアタマで考えるだけでは動作が小さくなることが多い。そこで切るべきところではウデだけでなく、カラダごと曲がりたい方向へ持っていくようなイメージで操作する。このときかけ声を出すのも意識がよりハッキリするだろう。また、クルマは目で見て方向へ進むのでコーナリングのときはコーナー出口を凝視する。このときアタマを動かさずに目だけで見るのでは不十分。顔ごとしっかりと向けること。アタマの向きごとで方向を確認できていけばステアリングの切り具合も自然とあってくるものだ。

視点を置く位置も重要

街中でも峠道でも、スムーズに安全にクルマを走らせるならば、進みたい方向をしっかりとみること。また、進行方向の手前ではなくて遠くを見る。これだけで走りは変わる。



負い投げのイメージで
操作する

スポーツ走行時のステアリング操作は素早く、そしてしっかりと切ることが大事。そのためのイメージが背負い投げ。ステアリングを押しながら大きく早く回すような感じだ。



POINT

#4

シフトワーク

ノブを握らない

大野アニキ式のシフト操作

シフト操作に関してはドライバーごとにいろいろな意見があって、どれが正解とか決めるものではないが、大野アニキのスタイルは「シフトノブを握らない」ことだった。基本的に1速から5速まで手のひらを返しながらのノブを横から押して操作する。そしてこのときはシフトを押し込むのではなく、自然に入るほうに向けて押すという感じだ。これだとシフトノブを握る操作より素早くシフトできるしギヤを傷めにくいとのこと。この手のひらで押すシフト操作は、クルマが停まった状態でも練習できるので、掲載した画像の手つきを参考に試してみたい。

ニュートラルから1速へ

1速から2速

2速から3速

3速から4速

4速から5速

POINT

#6

走行前のストレッチ

走りを変えるたった

3つの準備運動



クルマや壁に手を当てて足の筋肉を伸ばす。これを左右とも行う。さらに股関節のストレッチを追加するとおおいだろう



最後は手首と足首のストレッチ。手首はブラブラ振るだけでいい。足首はつま先立ちで回したりして稼働しやすい状態にしておく

何度も言うけど運転は身体を使うもの。それだけに身体が動きやすい状態になっていることが大事だ。そこで走行前にやって欲しいのがストレッチ。大げさなものではなくていい。画像のように筋を伸ばすもの、手足の関節を硬さを取るものだけでもOKだ。もちろんもっと取り入れてもいい。プロドライバーも走行前には軽いストレッチを行うので、これは絶対にやるべき。運転に慣れていない人であればこれだけでタイムアップするかも。



全身の固さを取るには軽いジャンプを少々繰り返す。大野アニキも走行前にはこれを行って「少しでも効果ある」とのこと

POINT

#5

イメージトレーニング

通勤電車のなかでできる

荷重移動の練習

運転は小手先でやるのではなく、身体の動きを意識して行うものだ。そこで効果があるのがイメージトレーニング。サーキットや峠のコースの風景を思い出しながら、ステアリング、ブレーキ、アクセル、そして目線（目を閉じたほうがイメージしやすいアタマの向き）を実際の運転と同じように動かしてみる。こうしたことを繰り返すことでリアルで走ったときに余計に緊張することも減るし、イメージと比較できればミスしたときも気がつきやすくなる。

靴裏のグリップをタイヤに置き換える



よく走るコースのコース図を思い浮かべて操作や荷重移動のイメージトレーニング。これは通勤電車内でもやれること



グリップは縦方向に強く使えば横方向が弱くなる。そしてその逆も起こる。だからそれぞれのグリップ力を適切に使うことが重要



足を前に出し路面に押しつける状態から横に横に踏ん張って、すっぽ抜けないためには前方向の力を抜く。これと同じことだ

大野アニキが直接コーチ

シミュレーターでトレーニングする？



大野アニキの会社「ライジングウエスト」にはSUPER GTドライバーも練習に来る本格ドライビングシミュレーターがあり、これを使ったドライビングレッスンも行っている。誰でもレッスンを受けられるので上手になりたい人は大野アニキに直接、習ってみては？ シミュレーターのレッスンは予約が必要。料金は60分で1万1000円。詳細はライジングウエスト。電話は075-203-4850

https://risingwest.jimdofree.com



運転はカラダの使い方が重要ということ意識すると、これまで「上手いかわい」と思っていたことも気がつくことがあるはず

SWK

SUZUKI WORKS KURUME

YouTube
SWK 公式チャンネル
絶賛配信中!

HA36Sアルトワークス
(MT車)
最高速時の回転数を下げる!
SWK 5thギヤチューン 21:40



www.suzukiarena.jp

アルト専用パーツ続々アップ中!

※ラッピング及びWRウイングは商品に含まれておりません。

お手ごろ価格のSWKコンプリート『Sパッケージ』!

全国納車OK! アルトワークスの魅力をSパッケージからご体感ください。

S Package

●2WD・5MT(標準色) **1,537,800円**
(税抜価格/1,398,000円)

●4WD・5MT(標準色) **1,669,800円**
(税抜価格/1,518,000円)

※AGSも対応可能。※パーツの追加や変更はご希望に合わせて装着可能。※オプション色につきましては別途22,000円追加となります。



SWKコンプリートオプション

車高調整式サスペンションへアップグレード!

■減衰力: フロント(32段)・リア(14段)
■バネ: フロント(3.8kgf/mm)・リア(3.2kgf/mm)



通常価格148,000円 **+91,300円(税込)**
車両本体価格に ※工費・調整代を含む

大好評のSWKオリジナルスポーツECUへアップグレード!

S Package R SPEC1 チューニング内容

●エンジン回転リミッター変更 7,200rpm → 7,600rpm
●スピードリミッター変更 140km/h → 240km/h
●燃料マップ最適化
●点火マップ最適化
●電動ラジエーターファン制御変更

S Package R SPEC2 チューニング内容

●エンジン回転リミッター変更 7,200rpm → 7,700rpm
●スピードリミッター変更 140km/h → 240km/h
●燃料マップ最適化
●点火マップ最適化
●電動ラジエーターファン制御変更
※ハイオクガソリン必須

車両本体価格に **+66,000円(税込)**

STAGE 1 Sパッケージに剛性パーツとブレーキ強化をプラスした初級者におすすめ!

●強化フロントスタビライザー ●フロントロアサブフレーム
●Fブレーキ: ストリートスポーツ R: スポーツリアシュー
●SWKプレミアム専用エンブレム

●2WD・5MT(標準色) **1,621,400円**
(税抜価格/1,474,000円)
※オプション色は別途22,000円追加となります。

●4WD・5MT(標準色) **1,659,900円**
(税抜価格/1,509,000円)
※オプション色は別途22,000円追加となります。

STAGE 2 ステージ1にコーナリング性能をプラスした中級者から上級者におすすめ!

●プレミアムLSD
●軽量加工フライホイールセット

●2WD・5MT(標準色) **1,813,900円**
(税抜価格/1,649,000円) ※オプション色は別途22,000円追加となります。

STAGE 2 R **STAGE 2 +** フルスペックECU装着
エンジンが持つポテンシャルを最大限に引き出す

STAGE 3 ステージ2にハイフロータービンセットをプラスしたプレミアムパッケージ!

●ハイフロータービン ●専用チューニングECU ●レーシングプラグ8番

●2WD・5MT(標準色) **2,035,000円** (税抜価格/1,850,000円)
※フロントパイプ追加設定可能 ※オプション色は別途22,000円追加となります。



おすすめ追加オプション!

RECAROフルバケットシート
ローポジション専用アダプター付
車両本体価格に **+69,300円(税込)**



アルトワークス / ターボRS専用スポーツインタークーラー!



スポーツインタークーラー専用
SPEC2スポーツECUも発売開始!



スズキアリーナ久留米西

商品に関する詳細は「スズキワークス久留米」のホームページをご覧ください。 **SWK** 検索

有限会社スズキワークス久留米 〒830-0063 福岡県久留米市荒木町荒木 486-4 TEL.0942-26-8445 FAX.0942-26-8500

※価格は予告なく変更する場合がございます。表示価格は全て消費税(10%)込みとなります。



TZ RP

RISING PARTS

アグレッシブ One and Only
エキゾーストシステム&エアロシステム

電着カスタムエンブレム ¥3,300~各種オーダー承ります



フロントリップスポイラー



リヤエンドスポイラー



リヤディフューザー
※Lightning マフラー専用設計



カーボンアミラーカバー

¥29,800 (クリア塗装済 ¥35,800)



ハニカム



綾織



Lightning EXHAUST system

- 両側の76 真円 W 左右出しマフラー
TYPE1 ¥123,200
- 両側の76 真円 W 左右出しマフラー
(チタンカラーテール) TYPE1C ¥133,200
- 両側の95 オーバルシングル左右出しマフラー
TYPE2 ¥113,000
- 両側の76 真円シングル左右出しマフラー
TYPE3 ¥110,600
- 両側の76 真円シングル左右出しマフラー
(チタンカラーテール) TYPE3C ¥118,600

※価格は税別



Lightning AERO system

- フロントリップスポイラー
※8LED 搭載 (LED・メッシュ付) ¥56,000
 - リヤエンドスポイラー ¥34,000
 - リヤディフューザー
※Lightning マフラー専用設計 ¥28,000
 - エアロ3点セット ¥112,100
 - エアロ塗装 ¥15,000~
- ※価格は税別



フロントリップ
スポイラー

FOR
ALTO HA36S
WORKS
TURBO RS



17Rising Parts

TEL:0538-32-0170
FAX:0538-32-6527

営業時間:AM9:00~PM19:00
定休日:日曜・祭日

<http://www.17rp.co.jp>



ターボとは異なるチューニングの世界 この面白さはハマると……楽しいっ！

ボディが小さくて車重も軽いので、峠やミニサーキットを走るにはサイズ感がちょうどいい。そしてアンダーパワーなNAアルトの面白さは「クルマを目一杯使い切れること」。そんなターボモデルとはまた違う楽しさを紹介していこう。



大注目MENU



パルスパーツ

ECUチューニングを軸とした
ライトチューン

ラインナップ

レースで勝てる36アルトの
チューニングガイド



ディ.エム.ワークス

素材のよさを引き出す
電子系ライトチューン

東北660選手権

スプリントレースへ挑戦する
NAアルト乗りに密着



自然吸気エンジン+5MTの魅力を再確認!

作りがい&攻めがい大アリ! NA36アルトに大注目!!

軽カーレースでのアルトと言えばHA23Vが主流だったけど、ここに来て36アルトのNAモデル（以下NAアルト）の完成度が急上昇。レースでの存在感を増している。そこでここでは、レースは元よりストリートでも盛り上がるであろうNAアルトを取り上げて行こうと思う。まずは関西と東

北、それぞれのフィールドで活躍するNAアルトのクルマ作りから紹介していこう。ただ、NAアルトのMT車は稀少でもあるので、すでにこのクルマのことが気になっている人は、記事を読むのと同時に中古車情報もチェックして、来たるべく物欲の波に備えるべし!

表紙を飾ったラインナップのNAアルトが HA23アルトを破ってトップチェッカー!



5月16日に福井県にあるタカスサーキットで行われた200マイルの耐久レース「2021 TAKASU 66 CHAMPIONSHIP」。ラインナップは初参戦で、初総合優勝を飾った。悲願だったHA23アルトに勝つという快挙を遂げ、NA36アルトのポテンシャルの高さを証明することが出来たのだ。

Pal Sports

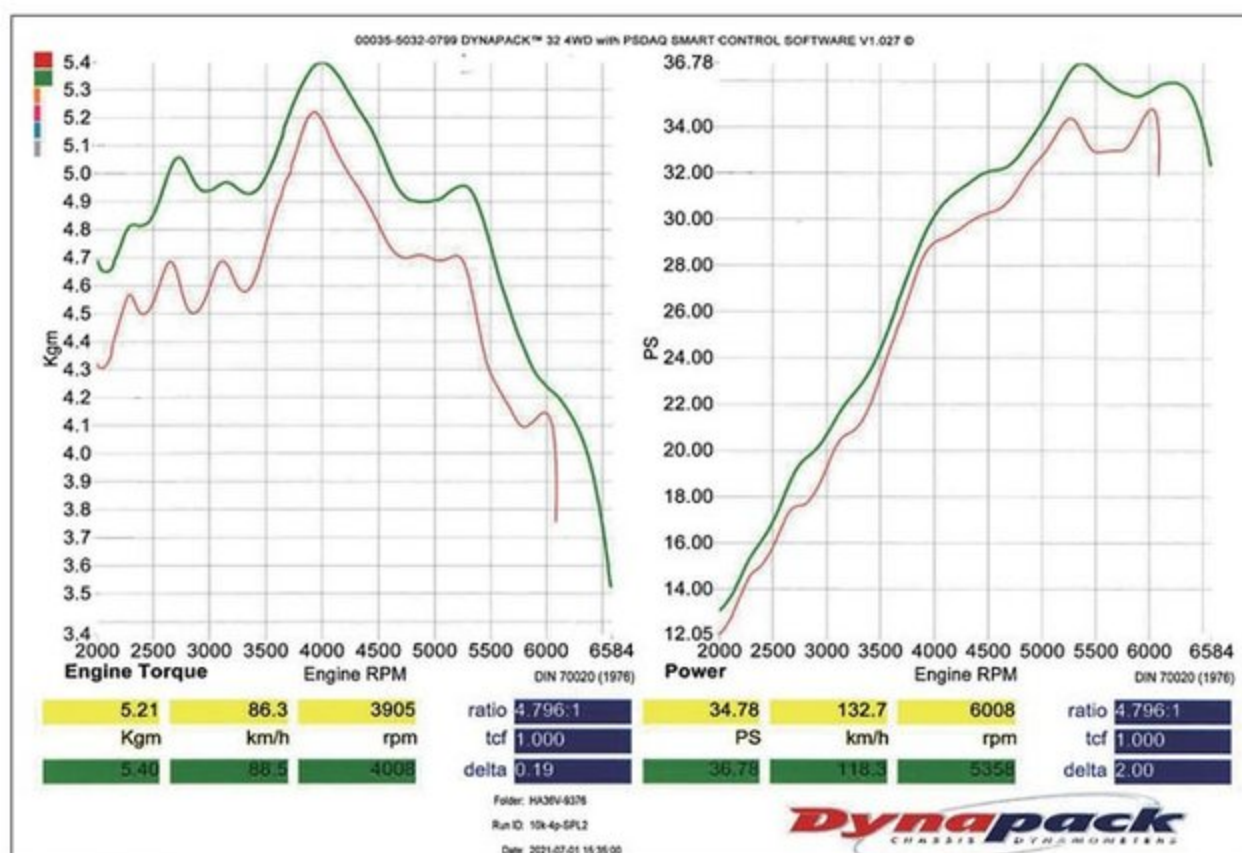
パルスポーツ
TEL: 019-671-3033
HP: <http://www.palsports.co.jp>

エンジン制御系を攻略して成果を出す

軽カーレースの主役を担う NAアルトの開発状況

吸排気系はノーマルでもこの違い

開発車両はエアクリナーもマフラーも純正で、サブコンも装着していないフルノーマルだ。数値的には極端な上がり幅とはいえないけど、書き換え後のグラフ（緑色）を見て欲しい。全域でパワーとトルクが高められ、かつ落ち込みもなく乗りやすさが分かる



燃費はいいが速さでは23アルトの後塵を拝するしかなかったが状況が変わったいま、乗り換えるユーザーも増えそうだ

一般的な燃調や点火に加え
+αでひとつ上の力強さを

驚異的なエントリー台数を誇る東北660選手権に、36アルト向けの『5クラス』が設けられ、来シーズからはワンメイクレースの構想も持ち上がっている。

その理由はというと現在の主流である23アルトやエッセといった新規格NAの中古車が減ったためだ。

いっぽうで36アルトの価格はだいぶ手ごろになってきた。今から軽自動車NAで遊ぶなら、間違いなくHA36Vは主役となるはずだ。

そう考えたパルスポーツは以前からECUの解析を進めており、ようやく納得のいく製品が完成し発売をスタート。開発はデモカーだけじゃなくサーキットを走るユーザーの声

も聞き、数多くのコースでデータを書き換えながら煮詰めたという。その経緯やコダワリを代表の大坊さんに聞いてみた。

「ノーマルはパワーもトルクもないし、電子スロットルのせいだ。フィーリングもよくない。ボディが軽量で素材としては決して悪くないですが。ECUはスピードリミッターの解除や、燃料と点火マップの変更は容易でしたが、障害となったのはレブリミッターです」とのこと。

昔からECUの名手として知られるパルスポーツとしては、レブリミッターが純正のままじゃ納得できない。しかし解除や変更する方法がなかなか見つからず、このままお蔵入りかと考えた時期もあったが、試作品を使ったユーザーの声によるとレブリミッターはそのままでも十分にいいフィーリングだし、サーキットのタイムにも反映しているという。

そこへ5クラスの新設とワンメイクレースの話が出た。新規格NAの将来を担う36アルトで走りたいとの声に背中を押され、オリジナルECUとして正式に発売。

内容はレブリミッターこそ純正と一緒にだが、スピードリミッター解除



オリジナルECUの価格は7万4800円。パルスポーツ仕様のオーバーテイクブースターは1万9800円。コスバのいいパーツだ



エアクリナーも開発中。パルスポーツがイチ押しするHKSのフィルターを使い、高い吸気効率を実現させるべくテスト中



来シーズンからのワンメイクレース開催を見据え準備するショップもある。新しいクルマだけに街乗りしやすさも23アルトより上

除、燃料マップ変更、点火マップ変更、また「ココを触れば変わるんじゃないか？」と考えた、他車ではやらない部分にも手を加えている。

取材では市販しているそのままのECUと、その箇所をノーマルに戻した状態で試乗させてもらった。まるで別モノというのは大袈裟だけど、スタートやシフトアップ直後の加速と、アクセルを踏み直したときの力強さは、少なからず違いがあるように感じた。サーキットで比較したユーザーも同様の意見で、上り勾配では特に差があったようだ。

なおパルスポーツでは独自のセッティングを施した電子スロットルコントロールローラー『オーバーテイクブースター』も併用。ECUと合わせても9万5000円でお釣りがくるので、潜在能力をさらに引き出したい人はセットで使ってみるべし。

36アルトのウィークポイントを改善し、速く楽しいマシンに仕上げるECU。来シーズンのワンメイクレースを見据えて、ベース車を買ったという話も増えてきた。長らく新規格NAの王者だった23アルトだが、ECUの完成と熟成で新旧交代がイッキに進む可能性も!!

自然吸気だからひとつひとつの行程を大事にする

現代流NAチューンで仕上げる頭脳派マシン

いま盛り上がっているNAアルトも少し前まではサーキットが楽しいクルマではなかった。
その状況に動きを与えたのがこのクルマ。スポーツ走行向けNAアルトのお手本である



純正のいいところは活かす
ユーザー目線の車両開発

NA 36アルト（以下NAアルト）はエアロパーツの型取り車として入手したが、その時点では素材として「いい」というだけでチューニングプランはなかったという。

そして2年ほど経過したあと、NAアルトが持っている予防安全用の機能「ブレーキオーバーライド」の解除を手がけたのをきっかけに、サーキットを楽しく走れることを狙ったクルマの開発が始まった。

クルマ作りを進めるにあたり重視したのは自動車メーカーがやった「いいところ」は理解したうえで引き継ぐこと。そして走る立場からみて変えたい部分のみ変えるということだった。そのためにラインアップは新車解説資料を多く読み、NAアルトの理解を深めた。

そしてヒール&トゥができない最大の要因であったブレーキオーバーライドの制御を「サーキットアシストキット」というキャンセラーにて解除することに成功した。

最大の問題点がクリアできたことで本格的に開発が始まったのだが、作りを尊重するスタイルは継続していたし、NAアルトは23アルトに変わるレースベース車の提案。そのためフルコンを使用せずに純正ECUか書き換えを行い、エンジン本体も手を入れることも避けた。

また、ボディもノーマルが持っている剛性感と適度な「しなり」をそのまま活かすよう、補強系パーツは

使わず乗員保護のためのロールオーバーのみ装備した。

つぎにエンジン。NAアルトのエンジンを考察したところ、エンジン本体の作りはシンプルで丈夫そう。そして補器類を含めた印象はエンジン回転を上げなくてもキビキビ走るような作りに感じられた。

こうした素材だけに、内部まで手を入れたらさらに面白いエンジンになりそうだが、ユーザーは「まだ」そこまで望んでないはず。そこでひとまず吸気排気を見直した。

エンジンルームを撮影した画像で目立つインテークパイプだが、実はこれ、パイプ内の作りが2層構造になっているのだ。

理由はインテークパイプ内を通る

今号では大活躍!?のこのNAアルト。ベースはアルトバン5MT。セットアップを積み重ねた結果、23アルトに勝てるクルマになった



LINE UP Racing

ラインナップレーシング
TEL: 079-251-1025
HP <https://lineupracing.thebase.in>



エンジン本体はノーマル。アルトバンはVVTがないモデル。インテークパイプは断熱性もある2層構造。これは初めて見た作りだ



シフトレバーは台座の角度をスペーサーで調整する。バン用MTはレシオがワイドだがトルク特性と合わせると使いやすい面もある

空気の温度を上げにくくするための対策。本来のインテークパイプの外にひと回り太いパイプを合わせた2層構造にするとパイプ同士の間隙に空気の層ができるので、これによる断熱効果を狙っているのだ。

このように吸入空気の温度を必要以上に上げないことは、出力低下に繋がる吸入空気温度補正を入れにくくすると同時に、エンジン温度の過度な上昇を防ぐ効果がある。

吸気系ではほかにスロットルの問題もあった。NAアルトはワークスと比べるとスロットルバタフライの動きがアクセルペダル操作と大きく違うようで、それがレスポンスの悪さとして感じられた。

そこで燃調や点火をスロットルの動作に合わせることで、レスポンスしなかった域の特性を改善している。こうしたECUの作り込みはこれまでなかったものだ。

その他のデータもノーマルエンジンのよさを引き出す内容のセッティングなので、スロットルのことを含めて、NAアルト乗りには最高と言える内容になっている。

なお、NAアルトのエンジンにはVVTがないものとVVT付きのものがあるが、現在はVVTなしエンジン用ECUが発売中で、VVT付きエンジン用はもう少し待っていてほしいとのことだ。

このほかにもラインナップはNAアルトを細かく分析しているの、NAアルトを本気で仕上げたい人は一度相談するとい。



NAアルトにはタコメーターがないのであと付けは必須。エンジン的には高回転まで回すより6000rpm付近でのシフトがあう



今後のエンジンチューンを見据えたパーツ。VVTなしエンジンのバルブ調整用アイテム。IN&EXセットで価格は3万8500円



AGS車向けに発売している「プレミアムアース 極」。AGSのシフトアクチュエーターの動作速度が上がる。価格は4000円

スポーツ走行の必需品

ヒール&トゥをするための必需品「サーキットアシスト」。装着はカプラーのつなぎ直しのみで機能のオンオフも可能。価格はバン、Fグレード用は9800円。ワークス等は1万2800円になっている。



ブレーキオーバーライドの機能を止めてヒール&トゥを可能にするアイテム。ワークスを含めてアルトのMT車でスポーツ走行しているユーザーには必需品といえるものだ

エンジン元気の源は電気



オルタネーターが余計に動かないことと、点火系パーツへできるだけ安定した電気を供給するためにもバッテリーのメンテは重要



点火コイルやプラグのメンテも大事。パワーが少ないので、チューン云々の前にメンテ不足が原因のロスをなくしていきたい

適切な排気効率



バンパーよりテールエンドが奥まった位置にある作りがレーシーなオリジナルマフラータイプ#01。価格は7万4800円



サーキット専用として排気効率を高めるアイテムも装着。今後はエンジンに手を入れて高回転化を検討しているとのことだ

温度管理はとくに重要



特徴あるインテークパイプ。こちらはワンオフで作ったもので市販していない。660ccのエンジンにこの太さはインパクトあり



冷却水の温度もエンジンにとって効率のいいところで安定するようにセッティングする。冷やすと言うよりも保温という考えだ

エンジン効率を高めるECU



これはセッティング時に使用する空燃比計。エンジンの異常がすぐわかるのでサーキット派なら付けておいていいかも



36アルトバン用ECU。アクセルオンでのエンジンの反応が劇的に向上。レギュラー仕様は5万8000円、ハイオク仕様は6万8000円

純正ECUの制御をパフォーマンス重視に変更できる

NAエンジンの実力を引き出す「UNICATE」を知る

ターボとは違ってライトチューンでハッキリとした効果を得るのが難しいNAエンジン。でも、だからといってやれないことはない。NA的に「効く部分」にパチッと作用するアイテムを使えばNAライトチューンは一気に効果的になる。ここではそんなことが可能になる最新の電子パーツを紹介していこう



NAエンジンはライトチューンレベルだと乗ってはっきり体感できるほどの変化が出にくいですが、ユニケイトはその差がわかるもの

NAエンジンの能力を引き出す
最新の燃調コントローラー

NAエンジンは自らの動作で生んだ負圧（ピストンが下がるときに負圧が発生する）を利用することでシリンダー内に空気を吸い込むことをしているの、エンジン効率を変えらるカム交換や排気量を上げたりしない限り、大きなパワーアップに繋がるほど吸入空気量が増えない。

そのためNAエンジンのチューニングにはターボなどのように、出力が手軽に向上するライトチューンメニューがないのだ。

でも、そもそもNAチューンの面白みは出力の大幅な向上ではない。吸った空気と使った燃料をどれだけ有効に出力へ変えるかの繊細な部分を追求することにNAチューンならではの魅力があるのだ。

そこで登場するのがプロレーシング

グジャパンが扱う「ユニケイト」という燃調コントローラーだ。

36アルトのNAエンジンではインマニに付いているセンサーで吸入空気量を測っているのだけど、その信号にユニケイトの機能を連携させることで、吸い込む空気量に対して「燃料を多少絞る」という制御を純正ECUが行うようにしているのだが、ここは単純ではない。このときに行っている燃料調量のレベルが純正ECU内に設定されている範囲を超えると、その状況は排気ガス内の残留空気を測るセンサーによって異常と検知される。そうした状況になるとECUは自動的に燃料を調量して範囲内の値に戻してしまうのだ。

そこでユニケイトの制御は排気系にあるセンサーに「異常」と判断されないレベルを狙ってECUが指示する燃調を出力重視方向へ持っていくのだが、適正かどうかのジャッジ



あとは電源を取るだけ。装着が簡単なら外すのも簡単なので、レースなどで他人のクルマに乗るときに付け替えることも可能



上のカプラーをユニケイト本体へ差し込む。二股の片側をインマニのセンサーへつなぎ、もう片方を純正のハーネスへつなぐ



取り付けは簡単だ。インテークに付いている吸入空気量測定センサーのカプラーにユニケイト付属のハーネスを接続する



イグナイトVSDアルファ16V。点火が強くになると常用回転域でクセが増す。NAだけでなく、ターボのワークスにも効果ある



防水コネクタや耐熱プラスチックケースを使用することでエンジンルーム内への装着もOKだ。とはいえ装着場所には気を配りたい

海外企業であるPRORacing。日本では電子パーツメーカーのT.M.ワークスが取り扱う。こちらはT.M.ワークスの三浦さん



エンジンにムリさせない範囲で、乗り味を改善できるパーツです

NAチューンの定番、点火強化

ノーマルのダイレクトイグニッションコイルよりもコイルが作る二次電流を向上させる能力がある強化版。価格は1万2100円～



燃焼スピードを高めるので出力面やレスポンスが向上する。また、これからの時期に活躍するエアコンをオンにしたときに感じるパワーダウンも防ぐ。価格は2万8600円。

T.M.ワークスは点火強化用のアイテムを開発、販売している。ここで紹介する「イグナイトVSDアルファ16V」はコイルへ送る電圧をノーマル時の12Vから16Vへ高めることで、プラグがより強い火花が飛ばせるようにする装置。強い火花は混合気の燃焼スピードを高めるので出力面やレスポンスが向上する。また、これからの時期に活躍するエアコンをオンにしたときに感じるパワーダウンも防ぐ。価格は2万8600円。



コイルへの電力供給を安定させるイグナイトVCDアルファCI。アルファ16Vとの併用は効果がさらに大きい。価格は1万6500円

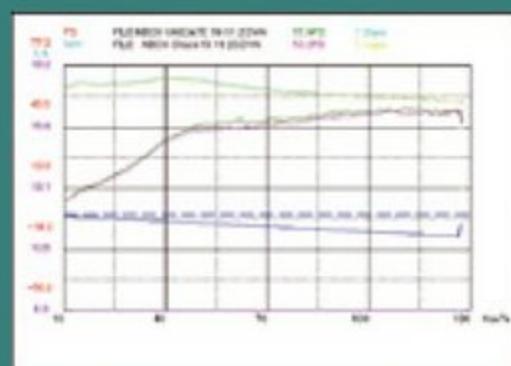
T.M.WORKS

ティエムワークス
TEL: 0555-72-0546
HP: <https://tmworks-web.jp/>



ユニケイトの効果

PRORacingJapanが発売するNAエンジン用の燃調コントローラー「ユニケイト」。吸入空気量アップなど物理的な変化をさせなくてもNAエンジンのトルク向上、レスポンス向上を行うための装置だ。最新のクルマの制御と連動できるよう、基盤に使用するCPUなどは高速、高性能なものとしている。なお、車種別の設定ではないので、NAエンジンであれば（ハイブリッド車でも）クルマを乗り換えたりしてもまた使用できる。



実車で計測したデータ。ラインの変化は小さいものだが、常用回転域で効果が出ているので数値からのイメージ以上に体感できる

の幅はとてもシビアだ。そのため燃調を換えると言っても簡単なものではないとのことだ。

このようにECU制御に対して繊細に機能するアイテムだけに、見た目はシンプルだが中身はハイテク。独自のプログラムに高性能プロセッサ・高速CPUを採用するなど最新のECUや車載ネットワークとの同調に対応できる作りになっている。

さて、そんなユニケイトを装着後したあとの成果だが、冒頭で書いたように吸入空気量は変わらないのでピークパワーが伸びるものではない。でも、燃調を若干薄くしてアルトのエンジンの効率のいい燃焼状態（純正制御は多少濃いめ）にしていることから常用回転域のト

ルクの厚みが増してくる。

また、アクセルの踏み込み及び踏み直しのときに感じるレスポンスが良くなるので速さをしっかり体感できるはず。そしてさらに本体にあるコントロールボタン操作でトルク特性を変化させることも可能だ。

ノーマルのエンジン特性が今ひとつ面白くないと感じているNAアルト乗りがいたら、このユニケイトを試してみてもどうだろうか。



装着後のセットアップ



装着後にセットアップなどする必要がないところもユニケイトの特徴。ふつうにエンジンをスタートさせれば機能する。常用回転域で主に変化が出るがNAアルトにはタコメーターがないのでアクセルの踏みかたをていねいに行うなどして、どんなときにどれくらいの変化があるかを体感していく。違いは必ずわかるものなのでこの作業はけっこう楽しい。ただ、この機会にタコメーターの装着も検討したい。スポーツ走行には必要な装備だ。



Race Chip

ターボRS&ワークスはこちら!

T.M.ワークスではターボ用のブーストアップモジュール「レースチップ」も取り扱っている。純正の圧力センサー配線に割り込ませて装着するだけで、純正のブースト制御機能を使いつつ、安全な範囲でブーストを上げる機能がある。ブースト最大値だけでなく立ち上がりもよくなる。もし、異常が起きたときは自動でノーマル値に戻る安全機能も持たせてあるので安心して使用できる。パワーアップ率別に2タイプあり、設定ブースト値が高くパワーアップ効果が大きいRSは5万5000円。通常タイプのSは3万3000円。

36アルトNAモデルに大注目!!

NAの36アルトでレースを楽しむ若手オーナー 東北660選手権仕様車

東北660選手権に参戦中の36アルトNAに乗る岡部さん。このクルマが出られるのは電子制御スロットル車で5速MTとAGSのみ参戦可能な5クラス。ひょんなことから手に入れたレース仕様車で休日のレース活動を楽しむ!!



非力な36NAアルトながらグイグイ走る岡部さん。練習走行から決勝まで見ていたけど、5クラス参戦2年目の彼の走りは安定していた。これから36アルトNAで東北660選手権参戦を目指すなら、岡部さんのマシンがお手本になるかも



岡部泰輝さん 36NAアルト(グレードF)

岡部さんの 東北660選手権仕様車

中古車の価格も手ごろになってきた36アルトのNA。中古車雑誌を見るとマニュアル車のタマ数もまあまあ存在するからレース車両のベースに最適。チューニング業界ではECUの解析も進んで、36ワークスと同様にレース界隈では今後爆発的人気になる可能性もありそう。ちなみに岡部号のグレードはF。車高調はオーバーテック。ECUはパルスポートでシエクルのスロコンも装着済み。マフラーはロッソモデルだ。



OKABE's Alto

見た目はホントに普通のアルト。白ボディだと営業車風だがフロントバンパーをワークス純正に交換したことで“脱パン”に。シンプルクリーンでカッコ良し



レギュレーションで交換出来るパーツは限られているが、エアクリナーは社外のむき出しタイプを装着。油脂類のキャップはテーピング済み

東北660選手権

撮影協力：東北660選手権事務局
HP: <http://www.mavericks.jp/660web/INDEX.html>

東北660選手権



SUGOとエビスの2ステージで開催中の軽カーレースが「東北660選手権」。レースビギナー向けのクラスが用意されるからこれから始める人にはオススメ

岡部青年がアルトで参戦中の5クラスは対戦相手ゼロ状態!!

東北660選手権に参戦中の岡部さんのマシンは、36アルトのFグレード。つまりNAだ。2020年度から新設された電子スロットル車両だけの5クラスに現在参戦中。

彼がこのアルトを手に入れた経緯というかレースに参加するきっかけはクルマをある人にもらったことから始まるのだが……。

「乗ってみたいか?」と持ちかけた相手は現在の勤め先の社長。自分がレースに出るために製作したが「体力的にムリかも」となり、白羽の矢が岡部さんに。クルマ業界ではない会社に就職したのに、そこでレース車両（ナンバー付き）を手に入れてしまったのである。ほんと「ナンソレ!」状態で羨ましい。

とまあ、幸運にも36アルトを譲り受けたのが今から約2年前。岡部さんにとっての初愛車は内装がほぼない状態だった……。普段は仕事が多忙なことから、たまに足として乗ることはあるものの、ほぼレース専用車として所有している感じだ。

譲り受けた時点でナンバー付きの



レギュレーションでSタイヤやスリックタイヤは使用禁止。5クラスはハイグリップラジアルタイヤが使用可能のため、ポテンザのRE-71RSの15インチを履く



助手席はサーキット入り後に外す。サイトウロールケージの6点式。ステアリングはモモで、ナビのモニターにはラップタイムが表示されるように設定

岡部さんの東北660選手権仕様車

レース車両としての状態だったが、足回りを変更し。最近ECUを書き換えた。これはスピードリミッター解除のバージョンでレブリミット6800rpm仕様のもの。この東コースではこのレブリミットで、とくに気にならないとのこと。

ECU交換は効果抜群で、電子スロットル特有のモツサリとした加速感やフィードバックが飛躍的に向上し走りやすくなったという。

これらのパーツ取り付けや車両のメンテナンスは千葉のZ to AUTO。メンテナンスに任せている。

平日は仕事をしっかり頑張り、休日に開催される東北660選手権や耐久レースなど走りに専念するスタイルで、先輩達に見守られながらレースを楽しんでいる青年なのだ。



難燃素材のレーシングorドライビングスーツ着用の義務づけ。だがFIA規格不問のため、彼は当時モノのグループA本物スーツを着る



レーシングハーネスはスパルコ。シートレールはブリッド製だがフルバケは無名のもの。今後は安全を考えフルバケもブリッドに交換予定

兄弟+先輩で軽カーレースを楽しむ!!

チーム：Z to Auto CSW自動車部

チーム名の最後「CSW」は岡部さんの勤め先でもある映画音響効果専門の会社名。彼は東京から自走で、チームメイトで実の兄の皓輝さんは第2戦のために京都からエッセの置いてある千葉まで来て、そこから自走でエビス入りし6クラスに参戦。当日メカニックを担当した松山さんは大学の先輩。



みんなで
楽しく
レースに
参戦中!!

レース当日メカニックとして2人をサポートする松山さん(右)。大学生時代に東北660選手権参戦経験者で入賞経験もあるという



練習走行でのワンシーン。クラスは違うが兄弟で同じ走行枠を走る。ちなみに皓輝さんがふだん乗るのはスワフトスポーツ

岡部さん達は東北660選手権のほか、埼玉県GOLDEX本庄モーターパークで開催されている耐久レースなどにも仲間達で参加している

Helmet



レギュレーションでは推奨レベルだがハンスも自分を守るという意味ではアリ。レーシングギアは“カッコつけ”じゃなく安全のためだ。

Foot Work

これは別車種用だがメインスプリングに専用スプリングを追加したもの。ツインスプリング化には、セッティングノウハウが必要となる。

Interior



5 Points for Safety

走りを楽しむために覚えて欲しい5つのポイント

レースや耐久レース、走行会を楽しく走ってみたい

クルマでスピードを出す遊びだからこそ

安全装備や走ることに對しての心得などなど

大事なことをクルマ業界で活躍する人々に聞いた

まずはレースに参戦中のRS&AGSにフィーチャー!!

金井徹郎=文・写真
Text & Photographs by Tetsuro Kanai



5 Points for Safety

Vehicle Sample Over Tech 36ALTO RS

[36アルトレース仕様車]



取材協力
オーバーテック
埼玉県比企郡川島町八幡
5-10-2
TEL.049-265-8530
<http://www.over-tech.jp>

走り系の軽カーパーツブランドでおなじみオーバーテック。これを展開するのがアクト。パネやブロックキットなどいわゆるアゲ系パーツも得意としていて、軽カーに限らずハイエースやプリウスなどのパーツも販売中。そういえば薪ストーブも販売するらしい。

現役レース仕様車に見る安全、 安心なクルマ作りとは

タッチ操作をしない分、アクセルやブレーキペダルに集中できる点も魅力だし、後付けの専用レバーをシフトに装着すれば、シフトチェンジ時に左手がステアリングから離れる時間も短縮できるなど、AGS仕様はレ

力のひとつだ。クラッチ操作をしない分、アクセルやブレーキペダルに集中できる点も魅力だし、後付けの専用レバーをシフトに装着すれば、シフトチェンジ時に左手がステアリングから離れる時間も短縮できるなど、AGS仕様はレ

レース参戦好きならセンプイに聞く！
オーバーテックブランドを展開するアクト。営業本部長である松本さんは、東北660のレースに現役で参戦し続けているドライバーのひとり。「皆さんにアドバイスできるほどは成果はないので……」と謙遜していたが、長年レースに参戦してきた経験はこれからサーキットデビューする人は貴重なものだ。そこで今回は松本さんの経験から「安全」についての話を中心に教え

てもらったことにした。さて、松本さんのクルマだが36アルトのターボRSだ。つまりAGSである。「それならATと同じだよな!？」と思うだろうけどそれは違う。ATのメカニズムについては割愛するが、動力の伝達や変速の機構を動作させる作動油のATFが問題。サーキットを走ればATFも油温が上って保護制御が介入。電スロの開度が制限されたりするケースもあるのだ。だから対策としてATFクーラーを追加する。

Engine

Battery

Hook



サーキット走行中は高温になるエンジンルーム。オイル漏れは引火の恐れがあるので危険。これはオイルレベルゲージのストッパー。

「スピンするときと飛び出すときは慌てず真っ直ぐ行く」という。それはムリにコジると引っかけ横転の恐れがあるからだとか。

Tire & Wheel

「あと一回、次回も使えんって考えているこそクラッシュしますね」と松本さん。タイヤはケチらずコンディションに気を遣おう。

Exterior

トレッドを広げることで走行安定性を向上させるために片側約9mmのオーバーフェンダーを追加。これはオーバーテックの製品。



36アルトAGS仕様の購入はこれで2台目
最初のNA&AGSはすぐに娘に引き継ぎ……

新機構に興味を持ち、最初は36アルトのNA&AGSでレースに出場したが、あまりにも戦闘力がなくて新たにターボRSを購入。コッチはパワー

があってシフトチェンジもできるから街乗りであっても楽しいんだとか。基本機構がマニュアルなので、今のところ機械的なトラブルはないという。

ースにおいて、かなりのアドバンテージとなるだろう。
続いてアルトのサスペンションについて。車幅が乗用車に比べて狭い分、走行安定性を狙うなら車高は下げる方向でセッティングするだろう



レースは安全を心がけ
楽しく走りましょう♪



し、速いクルマ好きにとっては、車高が低いと「カッコいい」という思いもあるのでは異論なし。
一般的に全長調整式の車高調であれば、まずはブラケットで下げ、それ以上下げるとなるとスプリングを短いものに変えるというのが定石。ただレートの高いスプリングだとサスペンションの縮み側の対応する範囲を超えるため、よくあるパターンは短くてハイレートスプリングを入れて縮みを抑制し底づきを防ぐ。
だがこれだと伸び側も抑制されてしまうのでダンパーが動かず、タイトなコーナーではインリフトしがちになり、LSDが未装着であればタイヤは空転もする。
そのままステアリングを切り込んでコーナーを抜けて行こうとしてもトラクションはかからず加速もしないため、さらにステアリングでグイ

グイと強引に曲がろうとすれば、アウト側のフロントタイヤが引っかけ横転してしまうこともある。レギュレーションで改造パーツ導入が制限されている分、車高短の足まわりのセッティングは難しいのだ。
そこで松本号の場合は直巻きのメインスプリングに専用プライマリースプリングを追加するツインスプリングシステムを導入。スプリングの遊びを押さえる目的のヘルパースプリングと違い、これは伸びストローク側に働くもの。
足が動きインリフトを押さえてタイヤが路面を捉えることで、クルマが前に進むようになる。強引なステアリング操作をせずに済むので、より安全に集中してレースを楽しむことができるのだ。
走りに集中するといえば、レーシングギアも大事。レーシングスーツは走りに特化した装備なわけで、つなぎや長袖のシャツと違い袖がジャマになり運転に集中できないなんてこともない。
それとヘルメット。ひと口で4輪用といっても開口部のサイズにちがいがあって、アマチュアの場合は視界が広く取れることから開口部のサイズが大きいほうが乗りやすい。
あとヘルメットをかぶるときにつけるインナーも重要。走っていると頭や顔も汗をかくので、未装着だと集中できず気が散りがち。インナーをかぶることで汗を吸ってくれるから「走りに集中できる」と松本さんは教えてくれた。



ロールバーの素材

用途に応じて素材が選択できる

素材のスチール、クロモリ、アルミから最も選ばれるのはクロモリ(クロムモリブデン)。スチールと比べ強度が高く同じ太さであれば肉厚が薄いた

めメリットはロールケージが軽く作れること。真ん中の画像は応力に強い冷間鍛造製ジョイント。搭乗者保護にパッド装着は必須

熱くなるレースだからこそ、安全装備装着は常識なのだ!!

金井徹郎=文・写真
Text & Photographs by Tetsuro Kanai

サーキット走行は楽しい。あんなに目一杯走れる場所はほかにはない。だけどリスクもあって、公道では滅多に起こらない「横転」なんかも珍しいことではない。だから走るうえではクルマの安全性の高めることを強く意識したい

さて軽カーだけど、この車種でサーキットを走るときは軽さを活かしてコーナリングスピードを上げる傾向にあるが、車体の作りやサスストローク的に不安定になって横転してしまうこともある。だからこそ強く勧めたいのがロールケージだ。

これはレギュレーションの関係で装着義務のあるイベント参加車両はもちろんのこと、とくに装着規定がない走行会でも走らないというクルマであっても自分の身を守るため

ほかでもない自分を守るため
ロールケージを付けたい

に取り付けてほしいのだ。

そこでこのページではさまざまなモータースポーツ愛好家から指示を受けているロールケージの専門メーカーである「サイトウロールケージ」にドライバーを守るロールケージに付いて話を聞いて来た。



取材協力
サイトウロールケージ
埼玉県桶川市赤堀2-15-6
TEL.048-728-9831
<https://www.saito-rollcage.co.jp>

総勢8名からなるサイトウロールケージ。オートメーション化せず、製造過程ではパイプの曲げや溶接などそれぞれの職人が担当し製造される。製品化後も気がついたことがあればその都度ジグに反映し改良されるという。生産から取り付けまで職人が真心込めて対応。



ロールバーの形状

サーキットまで自走派は6点式

ナンバー付きの36アルトへの装着であれば、6点式ロールケージがベスト。これはアルト用のトランクスルータイプで定員乗車仕様。画像左のパイプがフロント側で右がリヤ。2駆と4駆でリヤの落とし込み位置が変わるが、基本的にこの形状。フロントのパイプからセンターのメインアーチにサイドバーを追加すれば横からの衝撃に効果を発揮



メインアーチの足もとに左右とつなぐバーを追加することで、クラッシュや横転時、横からの衝撃からドライバーを保護してくれる



トランクスルータイプは後席への乗り降りでもバーが邪魔にならず、街乗り仕様でも快適。トランクスペースへの影響も気にならない

*02 Point 5 Points for Safety RollCage Sample Saito RollCage

【サイトウロールケージ】

JAF戦以外のレースや耐久レースでもレギュレーションの表記が“推奨”から必須の流れになりつつある。それは参加してくれる人たちに安全にレースを楽しんでもらいたいから。参加者はそのぶんお金は必要になるけど、怪我して日常生活に支障を来すことを考えれば必要性は理解できるはずだ。

問：サイトウロールケージ
TEL.048-728-9831
<https://www.saito-rollcage.co.jp>



リヤ側は構造上下側からボルト止めができないため、ボルト装備のあて板を溶接。そこにロールケージ側のプレートを重ねてナットで固定

運転席側の足もとにはドライバーが乗り降りしやすいパイプの取り回し。今回のものにはセンターアーチへのBピラー止めも追加されていた



ピラー側に押しつけた状態で固定された後の足もとを撮影。同社製品は足もとへのパイプ取り回しも工夫されアクセル操作もしやすい



少し画角が違うが、これがが押しつけて固定した状態。設計時はもちろん、取り付け方も工夫することでボルト止めでも高い剛性を発揮できる



これがフロントピラー内装に押しつける前の借り組みの状態。整備点検シールとフロントガラスサイドのブラック部分との位置関係をみて欲しい



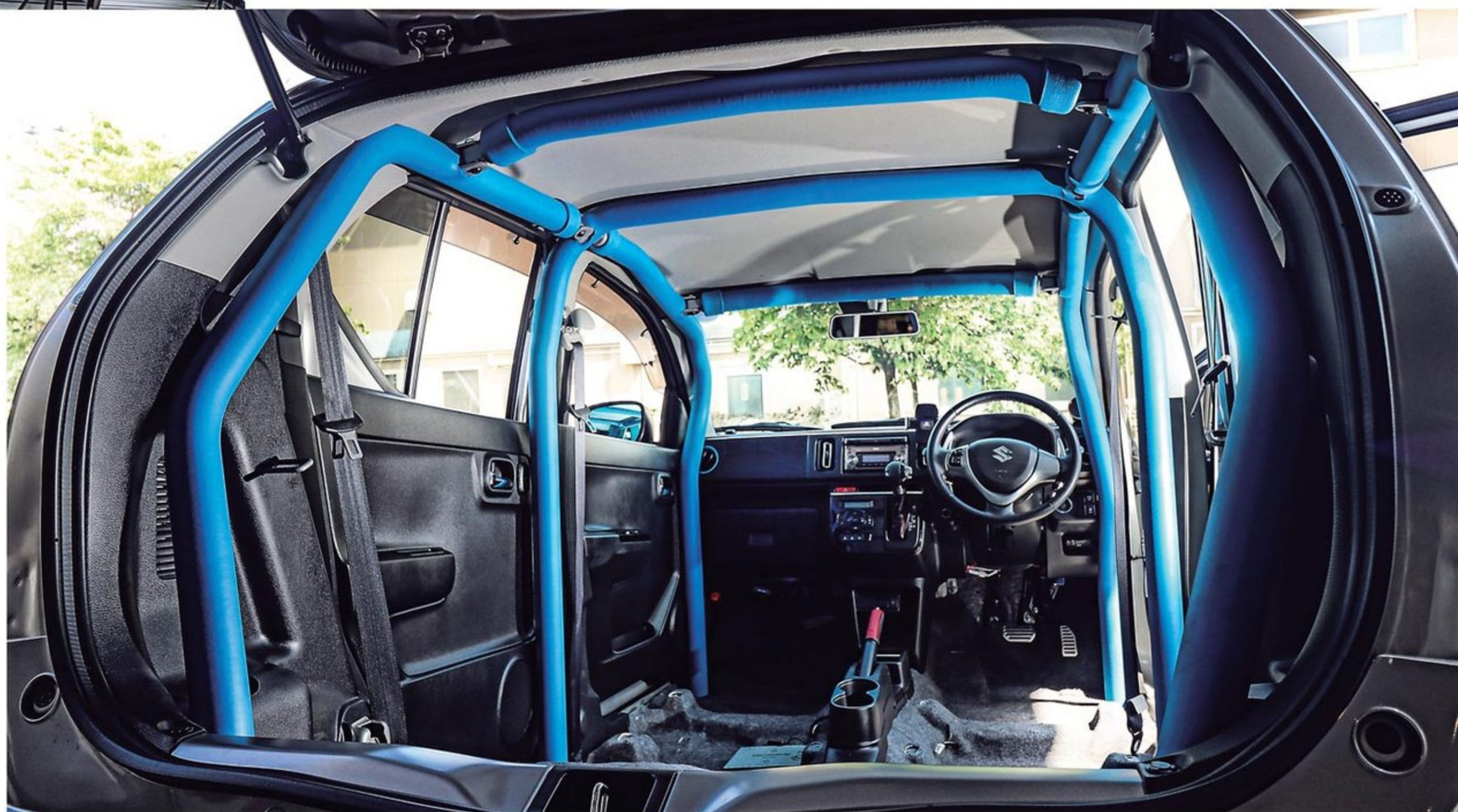
取り付けポイント

剛性アップも狙うなら内装との隙間が重要

ロールゲージは内側からハコを支えるものなので、内装とバーの隙間は狭いほうがいい。下の画像を見てもらえばそれがわかるだろう。このようにきれいに

沿わせることができるのもロールゲージメーカーのウデ。しっかりと効果があるのと同時に室内空間の犠牲が最小限に済む。これは地味に便利。

サイトウロールケージの場合は自作の専用工具を使い、フロントとリヤ左右のパイプをピラーにピッタリと押しつけた状態にし、左右をつなぐバーのボルト&ナットを締め付けている



装着後“まわりをグルッと1周して感想を聞かせて欲しい”と頼んだが1〜2分で戻るハズが戻って来ない。心配していたところ15分後に帰って来た。感想は“ヤバい、楽しい”だった。ボディ剛性もアップし、クルマの動きが変わったことでオーナーも大満足の様子だった。



いってきま〜す♪



取材に協力してくれたワークスオーナー
本誌の読者さんでした♪

ロールケージは見るからに「ゴツイ」のでスポーツ指向のクルマ作りならストリート派にも似合うし、ストリートオンリーなら6点式じゃなく4点式でもいいだろう。ともかくストリートだってなにが起るかかわからないので、ロールケージの装着はちゃんと意味がある。

ということはこのページではロールケージをよく知って欲しいという意味で基礎的な話を載せている。なぜ装備するか?のあとはナニを付けるか?だと思つので、ここでもちょっと勉強……だ。

最終的には、自分基準で選択を
これがギヤ選びのポイント

レーシングスーツなどについてお話をうかがいに行ったのは、レーシングクラブとしてもJAFに登録されているディージャックさん。

自身もレーサーとして活躍してきた大嶺高志店長との会話で耳に残ったのは「とにかく自分で身につけて確認してほしい」だった。

スーツはメーカーごとに目指している趣向が異なり、大嶺店長はモデルが新しくなるたびに自分でもスーツを使ってチェックしてお薦めする。アルパインスターズ製品をプッシュしているとのこと。アルパインスターズ製品ではドライバーに寄り添い、よりドライビングしやすく、熱がこもりにくい性能重視の傾向があると大嶺店長は感じているそう。

スーツに加えてレーシンググローブ、レーシングシューズなどを着用するのは、万が一の事故が起きたときに火災から身を守り、迅速に車内から助け出してもらうことが主目的。このため、耐火性能などを定めたFIA（国際自動車連盟）規格で公認を取得していることがまず重要なポイントになるという。

ちなみに、よく似ているカート用スーツは値段もかなり安いのだが、似ているのは見た目だけ。目指す目的が異なっている素材もまったく別もので、レーシングスーツの代わりにはならないそう。

そんな観点から、基本的にはFIA規格の公認製品であればどれを選んでも間違いではないが、アルトワークスでスポーツ走行を始める人にはアルパインスターズのエントリー製品「STRATOS（ストラトス）」がお薦めとのこと。

エントリー製品と聞くと安っぽく感じられてしまうかもしれないが、近年は技術も高まってきており、とくにアルパインスターズのストラトスは、しっかりとした耐火性能を備

レーシングスーツ選びのコツは

実際に見て、着てみることで
そして身体を動かしてみる



STRATOS SUIT

HYPERTECH v2 SUIT

STRATOS SUIT

F1ドライバー着用品と同等品もラインアップしているが、エントリー製品でも必要十分な性能を備える。実物を触って自分に合うものを選んでほしい

「HYPERTECH v2 SUIT」(右)は26万8400円で5色展開、
「STRATOS SUIT」(左)は7万3590円で5色展開

DATA

STRATOS SUIT FIA8856-2000公認 AUTO RACING SUIT

素材	アラミド繊維（手首、足首部分はニット素材）
重量	375g/m2
規格	FIA8856-2000
サイズ	通常サイズ5サイズ、特注サイズ7サイズ
カラー	BLACK GREEN LIME 160 / MID GRAY 970
形状	リラックスフィット
価格	7万3590円
問	アルパインスターズ https://www.spk-cuspa.jp/alpinestars/

*03 Point 5 Points for Safety Racing Suit Sample alpinestars [アルパインスターズ]

モータースポーツシーンでは愛用者が多くおなじみのアルパインスターズ製レーシングスーツ。どのモデルもカッコいいので迷うけど肝心なのは機能。そこで今回はスーツの機能を軸にレーシングスーツのカシコイ選び方を伝授しよう。

問：アルパインスターズ
<https://www.spk-cuspa.jp/alpinestars/>



取材協力
ディージャック株式会社
東京都八王子市松木33-8
TEL: 042-674-7700
HP: <http://www.djac.co.jp/>

30年以上の歴史を持つ自動車用品専門店。店内に国交省の認証工場も備えて車検にも対応。違法改造以外なら何でも相談に乗ってくれるので、スポーツ走行やレース参戦にあたり、マシン作りからレーシングギア選び、レーシングサポートについて幅広くお願いできる。



えつつ薄手の生地を使い、高い通気性と軽さ、動きやすさなどを兼ね備えている。

もちろん、上位製品は素材や構造などにアルパインスターズのこだわりが發揮され、さらなる快適さ、使いやすさを実現しているの、自分で試して価格差以上の価値を感じてもらえるケースも多い。それに興味が高まり価格が3倍以上になるトップモデル「HYPERTECH HV2」を買う人もいるそうだ。

どちらにせよ、最初に出たコメントのように、実際に製品を手にとって違いを知ることが大切で、とくに初めてレーシングギアを買う人には違いを知ってもらい、自分の基準で選んでほしいと大嶺店長は語る。

シューズもスーツと同じく、エントリ製品「SPV2」を最初に入れてみるのがいいだろうとのことだが、グローブについては3種類ある製品のうち、価格差を考えてもトップモデルの「TECH-1 ZX v2」を使ってみてほしいと大嶺店長は強くプッシュ。

その大きな理由は、トップモデルで採用されている外縫い構造。指と



●肩部分の内側に伸縮する素材を使い、身体がシートに固定された状態でも腕を動かしやすくする「フルフローティング構造」を採用



肩まわりと同じ素材を腰の後ろ側にも設定。軽量化のためスリムな構造になる上位モデルほど伸縮素材が大きくなる傾向とのこと



レーシングスーツはドライバーが自力で車内から脱出不能になったとき、マーシャルが救助するために使うフラップを備えている

レーシングスーツは着てチェック



4点式シートベルトの使用を想定し、生地がバックルなどに挟まって装着をじゃましないよう、腹部を絞り込んだ形状になっている

アルパインスターズのレーシングスーツは乗車姿勢に合わせて立体裁断。より軽く、より涼しく、より動きやすくなるよう追求している



Glove

「TECH-1 START v2 GLOVE」は1万7380円で4色展開。立体裁断や外縫い構造ではないが、実際に手を入れてこちらを選ぶ人もいると大嶺店長



SHOE

トップモデルの「SUPERMONO SHOES」は6万5780円で7色展開。アッパー素材の超軽量カンガルーレザー、レースレス（紐なし）設計で軽量化を追求



トップモデルの「TECH-1 ZX v2 GLOVES」は3万1680円で7色展開。外縫い構造に加え、人差し指と親指にタッチスクリーン対応の素材を使用



くるぶしを包み込む構造でシューズ内の足の前後位置をしっかりと固定。強い踏み込みでも踏力が確実にペダルにかかるようにしている



トップモデルはステアリングを握った状態に最適化した立体裁断。滑り止めもステアリングとしっかり密着する位置にレイアウト



トップモデルでは内側の手のひら部分をラテックスコーティング。抵抗を高めて手を動かしてもグローブとずれにくくしている

グローブが密着しやすいので操作をステアリングに伝えたり、ステアリングからのインフォメーションを感じやすくなって、運転操作に大きく影響するという。

また、グローブ内の手のひら側にラテックスコーティングを施して、さらに滑りにくくしているのもトップモデルならではのポイント。価格差も2倍未満で、せっかく買うならトップモデルがいいと日ごろから薦めていて、ディージャックでグローブを購入する人の8割以上が外縫い製品を選んでいそう。

グローブ選びではサイズ選定も重要で、グローブ内で手が動かないようギリギリまで小さめがいい。ここも内側に縫い代がなく、気になりにくい外縫い製品の利点になる。

大嶺店長がお薦めするレーシングギヤ3点の定価は7万3590円、2万7280円、3万1680円で計13万2550円だが、ディージャックではアルパインスターズ製品が10%オフになるので12万円弱でそろえられる。

購入後の注意点にも触れておこう。耐火素材を使うレーシングギアは紫外線に弱いので、できるだけ太陽光を当てないよう気をつけたい。スーツは使用後に裏返して除菌消臭剤を吹きかけ、陰干しするのがお手入れの基本。汚れてしまった場合はクリーニング店に出すか、手洗いで陰干しするといふそう。



エントリーモデルの「SP v2 SHOES」は2万7280円で2色展開。アッパー素材はプレミアムスエード、裏地はノーメックスを使用する



ヒールアンドトゥの際にかかとがアクセルペダルに引っかかりにくいよう、ソール側面を逆台形型にしている。これは全モデル共通

ST5F N CARBON HELMET

WRCでの使用率は90%という
4輪用ヘルメット専門メーカー
が作るフルカーボンヘルメット
が欲しい!

HANS用のクリップは標準
装備。樹脂製のHANS III
が人気でこちらの価格が
5万5000円。ヘルメットと同
時に買いたいアイテムだ



インナーの厚みを換えることでフ
ィーティングの調整ができる。欧州メ
ーカ一品なのでサイズ選びは日本
製よりワンサイズ大きめで

シールドはツマミを引っ張らないと開
かない。これは風圧を受けるフォー
ミュラカー向け機能。口もとにベン
チレーションもある。

ST5Fには無線用のジャックが付い
ている。オプションの専用ケーブル
を使うとイヤーマフ等のアイテムが
加工なしで装着できる。

ジャック取り付け穴があるのがST5
FでなしがST5F N。ジャック穴は
逆にもあってドリンクホースなどの
引き込みにも使える



***04**
Point
5 Points for Safety

Helmet Sample Stilo

[スティーロ]

アルト乗りの間でもモータースポーツ人口は日曜日
のサーキット走行を含めて年々盛り上がっている。
そこで注目してもらいたいののがヘルメット。今回は
モータースポーツ愛好家からの注目度が高いスティ
ーロというメーカーのヘルメットを紹介していこう。

問：スティーロ
<https://stilo-japan.jp>

DATA

スティーロ/ST5F N カーボンヘルメット FIA8859-2015 SNELL SA2015

素材	ノーマルテンシルカーボン
重量	1350g(スモールシェル) 1400g(ラージシェル)
規格	FAI8859-2015 SNELL SA2015
特徴	アンチフォグバイザー/ダブルクリックバイザーロックシステム
サイズ	スモールシェル (54cm, 55cm, 57cm, 59cm) ラージシェル (60cm, 61cm, 63cm)
付属品	HANS CLIP付属 (装着済み)
価格	21万1200円 (ジャック付きST5Nは23万9800円)
問	スティーロジャパン https://stilo-japan.jp



取材協力
ZEAL by TS-SUMIYAMA
(コクピットジール)
愛知県小牧市大字間々原新田
字古天王758-1
TEL: 0568-75-2250
HP: <http://www.tss-zeal.com>

協力してくれたのは愛知県小牧市
のジール。一般整備からチュー
ニング、競技車製作までこなすショ
ップ。画像の方はマネージャーの炭
山裕矢さん。ダート系の有力ドライ
バーでもある。ジールはスティーロ
の販売数も多いのでノウハウも豊
富、試着も可能だ



趣味のクルマで走るなら、
安全&安心に加えて
カッコよさも外せない!

ビギナーからエキスパートまで

軽車でサーキットを走ろう!!

レース&走行会への参加にあたっての心得、安全装備やレーシングギアについてわかったところで、アルトが参加できる全国で開催中のサーキットイベントを紹介。こんな時期なので毎年恒例イベントも今年は未開催のところもあるけど、落ちついたら再開されるというのでチェックしていて欲しい。



【アルトが参加できるモータースポーツ■レース&走行会】

レース

東北660選手権

開催地	スポーツランドSUGO 宮城県柴田郡村田町菅生6-1 https://www.sportsland-sugo.co.jp
日程	8/1・11/14
問	スポーツランドSUGO内 東北660選手権事務局 TEL. 0224-83-3127 https://www.sportsland-sugo.co.jp/race/2686

開催日当日に「ビギナー走行説明」を受講すれば、サーキット初心者でも走行可能。How Match4輪走行会の特徴は周回数で参加料金が決まるところ。コース走行時にはタイムや周回数を記録する計測装置を装着するため、全走行後の周回数に応じて走行料金を支払うシステム。このほか基本料金が必要となる。

レース

東北660選手権

開催地	エビスサーキット 福島県二本松市沢松倉1 https://www.ebisu-circuit.com
日程	11/28
問	東北660選手権事務局 http://www.mavericks.jp

同じ東北地方のサーキットSUGOと、ここエビスサーキットで開催中の東北660選手権。年間4戦のうち今年度は2回をこちらで開催。第2戦を6月末に開催済みで、4戦は11月28日に開催予定。モータースポーツを楽しむことを重視しつつマナーやルールを厳守し、同じ趣味で集まった大人が安全に楽しめる。

走行会

プロアイズ走行会

開催地	筑波サーキットコース1000 茨城県下妻市村岡乙159 https://www.tsukuba-circuit.jp
日程	8/3・9/18・10/6・10/31・11/20
問	プロアイズ info@pro-iz.com http://www.pro-iz.com

関東エリアでは人気が高い筑波サーキットコース1000での開催。初心者や未経験者でも参加しやすい走行会。体験走行メニューは初心者講習&お手本走行レッスンが付くほか、追加料金で個別アドバイス&同乗走行レッスン付きのメニューも設定。正しいドライビングを習い、上手になりたい人にはいい条件の走行会だ。

レース

本庄軽One N-N耐久2021シリーズ

開催地	GOLDEX本庄モーターパーク 埼玉県本庄市児玉町高柳883 http://www.klk.co.jp/
日程	8/22・11/14
問	GOLDEX本庄モーターパーク本庄軽One耐久事務局 TEL.0495-72-9611 http://www.klk.co.jp/grip_event.html

参加資格は本庄モーターパークのビクターライセンスもしくはメンバーライセンスの所有者であること。参戦可能車両は軽自動車のNAエンジン搭載車で、限りなくノーマルに近い状態であること。シートベルトやロールオーバーなどの安全装備の装着は認められている。改造にお金をかけずに参加できるのが魅力。

レース

K4-GP

開催地	富士スピードウェイ 静岡県駿東郡小山町日向694 https://www.fsw.tv
日程	2021年度は開催未定
問	K4-GP事務局 TEL.055-928-6011(田代企画) http://k4gp.web.fc2.com

通常年2回、2月と8月に開催の国内最大級の軽耐久レース。燃料使用量の制限ありで、燃費良く速く走るかを競うレーススタイルのエコラン競技。往年のレーシングカーなど名車を模した車両が参戦するのも魅力のひとつ。コロナ禍が収束すればふたたび開催予定とのことなので期待して欲しい。

レース

十勝耐久レース

開催地	十勝スピードウェイ 北海道河西郡更別村弘和477 http://tokachi.msf.ne.jp
日程	8/22・11/8
問	十勝スピードウェイ内 北海道モータースポーツ応援団 TEL.0155-52-3636 http://tokachi.msf.ne.jp/4wd-event.php?event_id=1923

十勝耐久レースは今年度、遊び心をプラスしたテーマは「北海道横断」。架空のコースを設定し、実際に公道を走るのではなくその距離をサーキットのコースで走り切るという設定。2021シーズンは全4戦で、残りは8月と11月に開催。他にはユーロ&ワールドという走行会が軽カーの参加できるイベントもある。

走行会

How Match4輪走行会2021

開催地	スポーツランドSUGO 宮城県柴田郡村田町菅生6-1 https://www.sportsland-sugo.co.jp
日程	7/31・8/26
問	スポーツランドSUGO TEL.0224-83-3127 https://www.sportsland-sugo.co.jp/race/2665

開催日当日に「ビギナー走行説明」を受講すれば、サーキット初心者でも走行可能。How Match4輪走行会の特徴は周回数で参加料金が決まるところ。コース走行時にはタイムや周回数を記録する計測装置を装着するため、全走行後の周回数に応じて走行料金を支払うシステム。このほか基本料金が必要となる。

走行会

東北660走行会

開催地	エビスサーキット 福島県二本松市沢松倉1 https://www.ebisu-circuit.com
日程	11/28・12/12
問	東北660選手権事務局 http://www.mavericks.jp

東北660選手権事務局が運営する、レース開催日のタイムスケジュール内に設けられた走行会枠がこれ。なので走行できるコースは高低差のあるエビスの東コースだ。このコースを走ってみたい人はもちろん、東北660選手権の雰囲気を感じたいアルトユーザーは、まずこの走行会に参加してみるといいかも。希望者には同乗レッスンもある。

レース

本庄軽One耐久2021シリーズ

開催地	GOLDEX本庄モーターパーク 埼玉県本庄市児玉町高柳883 http://www.klk.co.jp/
日程	8/1・10/17
問	GOLDEX本庄モーターパーク本庄軽One耐久事務局 TEL.0495-72-9611 http://www.klk.co.jp/grip_event.html

参加資格は本庄モーターパークのビクターライセンスもしくはメンバーライセンスの所有者が必須のため、まずはライセンスの取得をする必要がある。参戦可能車両は軽自動車のNAエンジンで駆動方式自由。エンジン、ミッション、CPUはノーマルのみ。機械式LSD装着は不可ほかレギュレーションで決められている。

走行会

プロアイズ走行会

開催地	GOLDEX本庄モーターパーク 埼玉県本庄市児玉町高柳883 http://www.klk.co.jp/
日程	8/13・12/29
問	プロアイズ info@pro-iz.com http://www.pro-iz.com

1周1kmのミニサーキットだから初心者や未経験者でも参加しやすい走行会。体験走行メニューは初心者講習&お手本走行レッスンが付くほか、追加料金で個別アドバイス&同乗走行レッスン付きのメニューも設定。このサーキットに限り助手席への同伴者の同乗も可能(見舞金500円の支払いが必要)。

レース レインボーカラーズ耐久シリーズ2021 開催地 スバ西浦モーターパーク 愛知県蒲郡市西浦町原山3 http://www.itoracing.co.jp/snmp 日程 9/19 問 レインボーカラーズ TEL.0566-91-3779 http://www.rainbowcolors.jp 鈴鹿ツインサーキット、スバ西浦モーターパーク、美浜サーキットの3会場で開催されるレインボーカラーズ主催の普通車および軽自動車の耐久レースのスバ西浦開催ぶん。このコースは設備も整っているきれいなところ。軽自動車部門はノーマルクラスをはじめ、クロズドやオープンほかクラス分けあり。	レース レインボーカラーズ耐久シリーズ2021 開催地 美浜サーキット 愛知県知多郡美浜町野間馬池16 https://mihama-circuit.com/car 日程 8/22 問 レインボーカラーズ TEL.0566-91-3779 http://www.rainbowcolors.jp 鈴鹿ツインサーキット、スバ西浦モーターパーク、美浜サーキットの3会場で開催される普通車および軽自動車の耐久レース。今年度は残り3戦で8月の美浜は5時間耐久、9月のスバ西浦と11月の鈴鹿ツインは3時間耐久。軽自動車部門はノーマルクラスをはじめ、クロズドやオープンほかクラス分けあり。
レース TAKASU.66 CHAMPIONSHIP 開催地 タカスサーキット 福井県福井市西二ツ屋町2-1-35 https://www.fnet.ac 日程 8/29・12/5 問 タカスサーキット(福井) TEL.0776-87-2330 https://www.fnet.ac/index.html TAKASU.66CHAMPIONSHIPは、軽自動車で競う耐久レースだ。今年度は9クラスに分けられ実施。新たにATクラスやNクラスも新設されたため、ビギナーからエキスパートまでさらに楽しめるようになった。エントリー費としてチーム参加料のほか、ドライバーひとりにつき登録料が別途必要になる。	レース レインボーカラーズ耐久シリーズ2021 開催地 鈴鹿ツインサーキット 三重県鈴鹿市三宅町2913-2 https://twincircuit.co.jp 日程 11/7 問 レインボーカラーズ TEL.0566-91-3779 http://www.rainbowcolors.jp 鈴鹿ツインサーキット、スバ西浦モーターパーク、美浜サーキットの3会場で開催されるレインボーカラーズ主催の普通車および軽自動車の耐久レースの鈴鹿ツインサーキット開催の3時間耐久。コースは広く走りやすいはず。軽自動車部門はノーマルクラスをはじめ、クロズドやオープンほかクラス分けあり。
レース・走行会 K-CAR MEETING2021 開催地 セントラルサーキット 兵庫県多可郡多可町中区坂本草山521 http://central-circuit.com/wp 日程 10/24(秋大会) 問 サイドボンツーン TEL.0869-93-4210 http://meisterclub.net/category/k-car-meeting セントラルサーキットを会場に、レースクラスとタイムトライアルクラスの設定で行われるイベントK-CAR MEETING。毎年夏と秋大会が開催されるが、今年度は7月と10月だ。また主催のサイドボンツーンでは、岡山国際サーキットにて走行会「4輪マイベース走行会」も開催。サーキット初心者向けで平日開催。	走行会 軽自動車おもいきり走行会 開催地 タカスサーキット 福井県福井市西二ツ屋町2-1-35 https://www.fnet.ac 日程 8/28・12/4 問 タカスサーキット TEL.0776-87-2330 https://www.fnet.ac/index.html TAKASU.66CHAMPIONSHIP開催日の前日に、毎回開催される走行会がこれ。大会前日のためレース参戦車両がテストや練習走行を行っているが、タカスサーキットを走ってみたいビギナーも参加OK。走行は午前と午後、それぞれ3時間フリーとなる。参加費は1台ごとで、ドライバーWエントリーは1人3000円プラス。
走行会 峠アタックTRSグリップ走行会 開催地 中山サーキット 岡山県和気郡和気町大中山751 https://www.nakayama-circuit.com 日程 11/20 問 スカイドア合同会社 TEL.079-448-0374 https://k660.net/grip 以前はTRSモータークラブが運営していたイベントで、現在スカイドア合同会社が事務局で開催している峠アタックTRSグリップ走行会。中山サーキットの高低差が峠を走るイメージで、走りごたえのあるコースを走り放題。途中でタイムによる組み分けでタイムアタックがあり、最後は希望者で3周の模擬レースが行われる。	レース エンジョイK4ミニ耐久レース 開催地 鳥取ブレイドサーキット 鳥取県鳥取市国府町菅野31 https://tpicircuit.com 日程 9/26・11/28 問 エンジョイカートクラブ TEL.0857-53-4149(山根) https://tpicircuit.com/?page_id=1462 イベント当日のクラス区分は軽四輪耐久走行会がMTクラス3時間、ATクラス2時間を感じる感じで、タイムアタックやドレスアップクラスもある。耐久クラスは1チーム2名以上で参加できるし、タイムアタッククラスは1名から参加OK。走るクラスは車両規則が共通。上記のアドレスから告知されている。
レース・走行会 TS-タカタ3H軽耐久走行会2021シリーズ 開催地 タカタサーキット 広島県安芸高田市高宮町原田1378-2 https://www.takata-gr.com/tstc 日程 9/12・11/7 問 オートワークス カジオカ TEL.082-929-0888 http://ww41.tiki.ne.jp/~k-taikyu-awk 広島県のオートワークス カジオカが主催する3時間の軽耐久走行会。シリーズ戦で今年度は3戦。第1戦は中止となってしまったが、通常シリーズポイントで最終戦のグリッドが決まり、最終決戦が行われる感じた。ターボとNAでクラス分けなので、ワークスとアルトどちらの車両での参加もOKになっている。	レース Super K Taikyu 開催地 備北ハイランドサーキット 岡山県新見市豊永佐伏字焼見堂 https://bihoku-circuit.com 日程 11/21 問 SKT事務局 https://skt660.com 軽自動車の耐久レースとして25年以上続く歴史あるレースで、2020年からはSKT事務局が運営。備北ハイランドサーキットのAコースとBコースをこの大会だけに特別に繋げ、1周1.9kmのコースで耐久レースが行われる。1チーム複数人でドライバーを交代しながら決められた時間走りぬき順位を競い合う。
レース・走行会 2021軽カー耐久レーシングゲーム 開催地 HSR九州 熊本県菊池郡大津町平川1500 https://www.rms.co.jp/kumamoto/motor_sports 日程 9/5・10/17・12/5 問 EMS(エムズ) TEL.092-585-0309 http://www.emzsports.com 友人や家族同士など、チームで仲良くレースの雰囲気を楽しめるイベントで、主催するのは福岡のエムズ。クルマ好きという共通の趣味で集まった人々には「アクシデントは絶対に起こさず、みんなで気持ちよく走る」と心がけてもらっている。モラルとマナーを守りながら、楽しく安全にレースが開催されている。	レース ASAN Super endurance Run 開催地 阿讃サーキット 徳島県三好郡東みよし町東山滝久保319 http://www.nmt.ne.jp/~asan 日程 10/3・11/21 問 DCR事務局(山本自動車工業) TEL.089-924-0220 http://www.yamamoto-j.co.jp/motorsports/#s01 毎年4戦程度のシリーズ戦で開催中のASAN Super endurance Run。参加できるのは古いMINIと軽自動車。イベント当日はフリー走行の後に予選を行い、第1ヒートは60分、第2ヒートは120分のレースとなる。レースは自信がない……という人は、30分のフリー走行x2回の一般車のスポーツ走行会も同時開催。

ある程度の出費は覚悟だが
軽快さは新規格を上まわる

最後の『旧規格』アルトが生産されてきたのは、1994～1998年という時代。初期型はすでに四半世紀もの歳月が経過しており、旧車とはいわずとも古いことに変わりはない。型式でいうとHA11S/HA21S/HA11S/HA21Sで、駆動方式や搭載したエンジンにより区別されている。後継モデルのHA23型ですら状態のいい中古車が激減し、特に3ドアの5MTは全国的に異様ともいえる値上がり傾向とか。さらに古い旧規格アルトワークスの現状はどうだろうか？

話を聞いたのは歴代アルトのチューニングに造詣が深く、東北を中心にレース活動も盛んなオートリサーチ米沢。代表を務める安達さんによると「スペック的にはもともと低いはずの、F6Aシングルカムでも安くて40万円ですね。走行距離が10万kmオーバーなんて当たり前で、ホットモデルだけに修復歴も珍しくありません」という。程度がよければノーマルに近くても70万円、K6Aモデルは100万円を超えるらしい。

数が減れば相場は高くなるのが必然とはいえ、新車が100万円ほどだったことを考えると、さすがに異様な状況だろう。自分自身も歴代アルトワークスで走ってきた安達さんは、その理由を「コンパクトなボディがゆえの軽快さ」と分析する。

たとえば64psを絞り出すF6Aターボを搭載した2WD、HA11Sの

壊れやすいポイントや必須のメンテナンスは？

旧規格アルトワークスで10年先まで遊ぶメソッド

1998年より後に生産された軽自動車が『新規格』なのに対し、それ以前のモデルは『旧規格』と呼ばれている。アルトワークスではHA11S/HA21S/HA21S/HA21Sが最後の旧規格で、数こそ減ったけど現在も熱烈なファンが多い。今後も乗り続ける人や今から手に入れた人が注意すべきポイントとは？

問■オートリサーチ米沢 TEL:0238-36-0403 <https://www.ary-web.com>



ヘッドまわりの オイル漏れは定番

中古車販売店が掃除していれば分かりにくいので、漏れているのが当たり前で修理を前提に考えたほうがいいのかも。オイル消費量も定期的にチェック。



ISCバルブは 値段が高騰中

アイドリングが不安定だったりエンストするような症状があれば、ISCバルブが故障している可能性が高い。対策は交換するしかないのだが、値段がだいぶ上がっているというウワサ。余裕があるうちに確保しておくべし。

HA11S/HA21S

シングルカムでも戦闘力は十分！
ただし各部のオイル漏れに要注意

F6Aエンジンを搭載したグレードは『IE-s』で、型式はHB11SとHA11Sがそれに当たる。RS-ZのK6Aがツインカムなのでスペック的に低く感じるかもしれないが、パワーは後期型になると自主規制ギリギリの64psを絞り出しており、トルクフルな特性でシングルカムでも走りはまったく遜色ないとのこと。ただし特有のウイークポイントはあるし年式も年式なので、スポーツ走行を楽しむなら入念なメンテナンスは不可欠だ。お約束ともいえるトラブルはオイル漏れで、タペットカバー/インタークーラーまわり/オイルクーラーまわりのカバーは要注意。純正パーツの生産中止や値上がりも増えているので、近い将来の不具合に備えてストックしてもいい。

インタークーラーは ホースの劣化も確認

見た目で分かりやすいインタークーラー、パイピングの付け根からのオイル漏れ。応急処置ならパーツクリーナーで拭き取るだけでもいいが、あまりに酷いようならタービンの不具合を疑おう。またホース自体が劣化してヒビ割れていることもあるので忘れずに確認。

F6A

車重はたったの650kgだ。現行モデルのHA36Sも2WDなら670kgと差は小さく感じるが、280psに對する20kgと64psに對する20kgでは話が違ふ。そして新規格はボディ幅が拡大され、特に居住性を高めるため背が高い傾向だ。重心の低さに起因する軽やかさは間違いなく旧規格に分があるし、高回転でパンチがあるエンジン特性も魅力といえは魅力だろう。トータルでのバランスはさておき、新規格にないフィリングが多くの人を虜にしている。

とはいえアルトワークスに限った話じゃなく、古いクルマを維持するにはお金と根気が必要。安達さんも旧規格ならではの楽しさが確実にあると断じつつ、それらを心置きなく味わうにはレストアに近いメンテナンスと、決して安くはない出費を覚悟しなければならぬと話す。憧れだけで乗っても修理に莫大なお金がかかり、経済的に走る余裕がなくなつては元も子もない。できる限りコンディションがいい中古車を探しつつ、レストアに使うそれなりの予算を計上しておくこと。また修理に思つた以上の時間がかかり、長く乗れない期間があることも想定しよう。

そんな苦勞をモノともせず、今から買いたい人と、すでに旧規格アルトワークスを所有している人に、購入するとき必ずチェックすべき部分と、定番といつていいウイークポイントを紹介する。この先は廃盤になる純正パーツも増えるいっぽうなので、長く乗るなら早めのメンテナンスや部品の確保を心がけるべし！

中古車販売からサーキットのサポートまで クルマ遊びを応援する山形のプロショップ

東北660選手権に東北660ターボGPと、軽自動車のレースに多くのユーザーを送り込むオートリサーチ米沢。新規格のHA23にK6Aターボを積んだコンプリートカー、現行型のHA36はNAとターボに加えて2ペダル、旧規格と歴代アルトのノウハウを豊富に持つ。旧規格アルトワークスのウイークポイント、その対策と新規格にはない魅力を聞いてみた。



番外編

昔は王道だったF6Aツインカム そのポテンシャルは今でも健在

最終型のアルトワークスには搭載されていないが、それ以前のCR22Sなどで高い人気を誇ったF6Aツインカム。近年はK6Aのチューニングが熟成されたおかげで、ベースエンジンとしての需要は以前に比べて減ってきた。とはいえジムニーの競技では依然として多くのユーザーがおり、アフターパーツも豊富なのでまだまだ現役を退いてはいない。なおエンジン型式が変わらないので、HA11系やHB11系に積んでも公認は不要なもの嬉しい。



デスビも 早めに交換したい

ディストリビューターもISCバルブと同じく値段が上がってきた。程度のいい中古品も時間が経つに従って減るのが必然なので、今より高騰する前に手を打っておこう。併せて古くなったプラグコードも交換すれば完璧だ。



エアコンの ガス漏れも多発

アルトワークスに限った話じゃないけど、古いクルマはエアコンのガス漏れもお約束。また寝かせていたクルマは電磁クラッチが固着して、室内のスイッチをオンにしても作動しないことが多々ある。冷えにくいのはコンデンサーにゴミなどが詰まっている可能性も。



HA21S / HB21S

今やチューニングの主流はコチラ
パワーを上げるなら水温の対策も

K6Aエンジンは『RS-Z』グレードに搭載され、ツインカムターボで64psをマークする名機だ。以前こそアルミブロックは軽量の反面、ハードなチューニングに弱いともいわれたが、制御系や油脂類の進化で解消されたといえる。個々のパーツもF6Aより設計が新しいせいか頑丈で、オイル漏れや電装系のトラブルも多くはないとのこと。ただしパワーを上げると冷却系のレイアウト上、水温がかなり厳しくなってしまう。タービン交換で120~130psを狙うクルマや、夏もサーキットをガンガン走りたい人は、ラジエーター+αの対策をしたほうが無難とか。ココではオートリサーチ米沢が推奨している、新規格のパーツを使った冷却チューンも紹介したい。

K6A

新規格の水まわりでレイアウト変更! オーバーヒート知らずの最強メニュー

まずは下の写真を見て欲しい。純正はラジエーターホースが2本ともサーモスタットの近くで隣り合っており、せっかく冷えたクーラントがすぐに熱を帯びてしまうのだ。そこでオートリサーチ米沢では、新規格のHA23に搭載しているK6Aから、パイピングを流用しレイアウトを変更している。それなりの手間も予算もノウハウも必要だが、タービ

ン交換だろうと耐久レースだろうと平気な、冷却チューンの最終手段といえるメニュー。興味を持った人はエンジンを壊す前に、オートリサーチ米沢に費用などを相談してみよう。



ノーマル



対策済み



水温だけでなく 油温も冷やす

水温が厳しいということは油温も同様。なのでサーキットを走るなら、オイルクーラーも装着したい。位置はフロントグリルがお約束だけど、純正バンパーはスペースに余裕がないので、ホースなどが干渉しないよう注意。

オイル漏れは 意外に少ない?

同時代のF6Aではお約束のように漏れているオイルだが、設計がどうせいかシール類が優秀なのかあまり見えない。とはいえ可能性がゼロではないし、タービンが劣化すればブローバイガスは出るのでチェックは欠かさずに。



ゴムや樹脂の 劣化もチェック

エンジン本体がいくら頑丈でも、周辺パーツの劣化や故障はある。特に注意したいのは純正や社外品を問わずゴムや樹脂の製品。特にエンジンルームは熱の影響を受けやすく、亀裂や欠けた部分がないかマメに確認したい。



I/C は見た目の 好みやパワーで

インタークーラーは純正の位置に装着するタイプと、フロントバンパー内に格納する前置きがある。外観ノーマルにこだわりたいなら上置きの一択だけど、冷却の効率がよくハードチューンにも対応しやすいのは前置きだ。



クーリングは 手を抜くべからず

ノーマルで街乗りだけなら話は別だが、チューニングやスポーツ走行を楽しむなら、冷却系の強化はマストといえる。大容量ラジエーターにローテンプレサーモスタット、ラジエーターキャップくらいは最低でも欲しい。



F6A用とK6A用オリジナルも多数! リフレッシュを兼ねてタービン交換

もう少し上のパワーを求めるユーザーだけでなく、そろそろ純正タービンが怪しいなんて人も多いはず。オートリサーチ米沢ではリビルト品をベースにすることでコストを抑え、強化アクチュエーターを備えたハイフロータービンを販売している。F6A用とK6A用がありラインナップは4種類、そのうち3つはA/Rも選択でき下取りも不要だ。パワーの目安や価格などはウェブサイトに確認。



オリジナルのタービンは旧規格アルトワークスに加え、新規格のHA23VにワゴンRなどのターボを載せた仕様でも人気。手ごろなサイズで扱いやすさもスポイルされていない。

F6A & K6A

BODY

重度な錆びは論外だけど
ある程度なら妥協も必要？

これから旧規格アルトワークスに乗りたい人は、ボディのコンディションを見極めるのが大切。エンジンなら程度のいい中古に載せ替えればいいが、ボディのレストアはそれ以上に時間もコストもかかる。古いクルマなので少々の錆びは妥協するとしても、あまりに腐食が酷ければ買わない勇気も必要だ。本気で長く乗りたいならば、ガレージとまではいわないが屋根のある駐車場など、可能な限りボディを痛めずに保管できる場所を探そう。



リヤフレームのクラック

フルノーマルでも腐食しやすい部分だが、激しい走りをしてきたクルマは、写真のようなクラックが入ることが往々にしてある。この部分は「メンバーリヤサイド」というパーツだが、今年に入ってから欠品になったとか。



スポイラーの取り付け部から 水が入ってハッチが腐食する

リヤハッチ中央に装着するスポイラーは、前期や後期を問わず人気のカスタムだ。しかし取り付け部から水が侵入し、いつの間にか下のように錆びだらけなんてことも。限度はあるがコーキングを入念にするなどして対処。



ボディの状況チェックは重要だ



エンジンルームの端やタイヤハウスも、水が入って錆びが発生しやすいので注意。可能なら軽微なうちに錆びを落として対策したい。



フロアではスポット溶接した箇所にサビが発生しやすい。写真の車両はキレイだがスベアタイヤのスペースも水が溜まりよく錆びる。

下まわりで確認すべき場所は サスペンション取り付け部も

撮影したクルマは錆びもなく非常にいい状態だったが、サスペンション取り付け部の上側も腐食しやすい。これまた純正パーツが手に入らなくなったので、修復するには相当な大手術を覚悟しなければいけないのが現状だ。



コーキングした形跡がある車両。リヤタイヤの隙間から見ればある程度は判別できるので、購入するときは忘れずにチェックすべき部分。



OTHER

モール類も多くが 生産終了

ルーフのモールやウェザーストリップは軒並み廃盤。剥がれた程度なら接着剤、また好きな長さでカットできる汎用品で対処しよう。



集中ドアロックが 効かない

ドアとガラスの隙間から水が入り、集中ドアロックのユニットが壊れることも。走りには影響ないので修理するか悩ましいところだ。



ブレーキは新規格の流用が定番 性能は高いしパッドも選び放題

旧規格アルトワークスのキャリバーは、固着しやすいことで知られている。そのため新規格アルトからの流用が人気メニューだ。完全ボルトオンとはいかないが、パッドやローターのラインナップも多くデメリットは皆無。

軽自動車用の軽量なホイールは絶対数が少ないせいで、使い込まれた中古でも結構な高値で取引されている。有名ブランドなら4本セットで軽く10万円をオーバーするほど。



SUSPENSION&BRAKE

新規格からの流用や 社外品で対処しよう

サスペンションやブレーキは社外品、もしくは純正の流用で対処しやすい。とはいえ目で見ただけじゃ分かりにくいトラブルもあるので、不安ならノウハウのあるプロショップに診断してもらおう。不調を抱えたまま走っても練習にならないし、それが原因で事故を起こす危険性だって十分にある。なおKeiやワゴンRと共通の部品が多く、中古パーツを安く手に入れやすいのも大きなメリットだ。



フロントロアアームの ピロボールが抜ける！

フロントのロアアームブーツが経年劣化で切れてしまい、侵入した水が原因でピロボールが抜けるトラブルが多発。幸いなことに純正パーツがまだ入手できるので、ロアアーム丸ごと交換すれば当分は不安なく走れるはず。



走りが魅力のクルマだけに
やはりいいものが欲しい

今から旧規格のアルトワークスを手に入れて、長く乗るにはそれなりの覚悟が必要。軽自動車のスポーツモデルで走りたいなら現行型のアルトワークスを選ぶほうが、快適かつトラブルの不安も比較にならないほど少ない。それでもスタイリングや軽さといった魅力は色褪せず、どうしても旧規格じゃないとイヤな人もいると思われる。

中古車の相場をチェックすると平均的なコンディションでも50〜70万円といったところだが程度によつては100万円を超えているし、将来はさらに価格が上昇する可能性も十分にあり、欲しいなら悩んでいる余裕がないのもまた事実。

しかし『キレイに保存してノーマルのまま乗りたい』のか、また『ガンガンサーキットを走りたい』のかで、当然ながら選ぶべき中古車は変わってくる。見つけるのは困難といわざるを得ないのが、フルノーマルもしくはそれに近い状態の車両。アルトワークスといえば初代から走りを中心に前面に出しており、社外のチューニングパーツも星の数ほど存在していた。本格的な競技やサーキット走行とまではいわずとも、足まわりや吸排気系に手を加えたり、リヤシートや内装が取り外されたクルマは結構な割合だと思ふ。

ひとつ例を挙げるとAE86のレビン&トレノ。以前はエンジンをチューニングまたは5バルブに載せ替え

たり、ロールケージが入ったような仕様が好まれたが、近年は買い手の需要が走りより保存するほうに変遷したようで、ノーマルに近いほうが高値が付く傾向とか。
旧規格アルトワークスもすでに廃盤となった純正パーツも多いし、今度それはますます増えていく。それだけにAE86と同じ道を進むだろうと思われる。そのため『保存派』はフルノーマルを見つかるのこそ至難の業だが、できる限り純正パーツが残ったクルマを探すべき。

いつぼうの『走り派』が最初に手を入れるべき部分は、パワー系よりサスペンションだ。
新品の車高調が装着されているようなケースを除いては、足は抜けているものと割り切って買い替えを検討しよう。旧規格アルトワークスが現役だった時代と今では、タイヤのグリップもセッティングに対する考えもだいぶ変わっている。タイヤ&ホイールにアライメントまでを含め、イマドキの味付けで安全に走りを楽しんで欲しい。

ノーマル状態で保存、それともイジリ倒す？

旧規格ワークスの現状と今後

佐藤 世=文・写真
Text & Photographs by Kei Sato

3代目



年式的にダッシュボードの色あせや割れ、エアコン吹き出し口の破損は多い。他の旧車と一緒に妥協のラインをどこで引くかも重要だ。



バケットシートに交換されていなくても、年式的にクッションは劣化していると考えていい。リヤシートはもはや絶滅危惧種レベルか。



4代目



生産された期間こそ約2年と短い、新規格となった4代目にもワークスは設定。この型から3代目に流用できる純正パーツも多い。

2代目



550ccと660ccが混在する2代目。馴染みのある丸型ヘッドライトが採用され、標準グレードと外觀上においても差別化を行なった。

初代



軽自動車が550ccだったころの初代アルトワークス。今は中古車もアフターパーツもほとんど見かけることがなくなってしまった。

オートリサーチ米沢 オリジナル車高調

TEL: 0238-36-0403 <https://www.ary-web.com>

東北660選手権などで活躍するオートリサーチ米沢が、サーキット向けにセットアップした車高調。フルタップ式で調整式ピロアッパーマウントを標準装備、スプリングも指定レートで範囲内で変更できる。C系とH系のいずれにも対応しており価格は14万1900円だ。



旧規格ワークスを楽しむ 名作チューニングパーツ



ノーマルのくたびれた部分をリフレッシュすると同時に、チューニングで走りをもっと磨き上げる。昔に比べればアフターパーツも減ったが、足まわりやタービンといった主要な部分はまだ健在。今も入手が可能なプロショップ入魂のアイテムを厳選してみた。

減衰力はフロントが12段でリヤが14段。スプリングレートはフロントが6kgから2kg単位、リヤは5.5kgと7kgの2種類から選択できる。

KC テクニカ

GTスポーツタービン

TEL: 0774-28-5075 <https://www.kc-technica.com>

中低速域を重視した味付けのタービン。ストリートからジムカーナ、ミニサーキットまでを想定しており、120psまで対応とキャパシティは十分だ。強化アクチュエーター付属で21万7800円。K6Aのツインカムターボ用。



KC テクニカ

エキゾーストマニホールド

TEL: 0774-28-5075 <https://www.kc-technica.com>

純正タービン対応でエアコンもそのまま使用できる。集合部の形状を見直すことで、大幅に排気効率を向上させた。オールステンレスの鏡面仕上げで見た目も美しい。メインパイプの内径は28φ。価格は8万6900円となる。



キャドカーズ

ハイカムシャフト

TEL: 0725-58-1323 <http://www.cadcars.info>

ヘッドやバルブの加工が不要で、ポン付けできるカムシャフト。F6A用で1本につき9万3500円となっている。純正カムは下取り。



キャドカーズ

ハイレートショートスプリング

TEL: 0725-58-1323 <http://www.cadcars.info>

サーキット車両の足まわりセッティングに有効。レートは12kgで全長90mm、ショートストロークダンパーが推奨される。1万7600円。



ジェイワークス

N1ストリートマフラー

TEL: 06-4307-6237
<http://www.i-jworks.com>

C21/22系 (F6A)
HA11/21系 (F6A)
HB21 (K6A)

旧規格アルトワークス用の排気系パーツを数多くラインナップ。価格はすべて4万4000円となっている。他にエキマニもあるので気になる人はウェブサイトで適合を確認しよう。



レイズ

VOLK RACING TE37

TEL: 06-6787-0019
<https://www.rayswheels.co.jp>

スポーツホイールの決定版。軽量かつ高剛性の鍛造1ピースで、サーキットでは絶大な人気を誇る。サイズは5J×14と6J×14で価格は1本につき4万4000円と4万6200円だ。

キャドカーズ

トラクションブラケット

TEL: 0725-58-1323
<http://www.cadcars.info>



リヤの車高を下げたときに発生する、ジオメトリのズレを補正しトラクションを高める。旧規格アルトワークス全般用で3万6300円。

全国各地からアルトオーナーが集結!

3月6日はアルトの日!

昨年開催され多くの参加者から再開催の声が多くあり2回目の開催となったアルトMTG。今年は3月6日という36アルトユーザーの記念日のような日に開催されメーカーをはじめ多くのユーザーが全国から集結した!

藤本 壮啓=文
Text by Takeaki Fujimoto

押谷 哲次=写真

Photographs by Tetsuji Oshitani



ALTO MTG@rinku

本人曰く「そこはかとなくさわっている」という通り見た目はブラックのボンネットにテイクオフのカップスポイラーでレーシーな雰囲気を演出している。最近新しくLINE UP製のECUを導入。今後はステアリング交換やタイヤ交換などを予定している。



Tour Channel

トオル@
トオルチャンネル
さん
兵庫県

レスポンスや
除電対策に
興味あり!



車内もシートはホールド感を重視して選んだレカロシートに変更。追加メーターはコストパフォーマンス重視でオートゲージの油圧、油温計をチョイスするなど抜かりない。



Takumi

タクミさん
兵庫県

先輩と2人で
自作しました!



JT管（先輩と自分とのイニシャル）と命名されたマフラーはDIYでワンオフ製作されたもの。エアロはフロント、サイド、リアはテイクオフ。ボンネットはFEEL製。ぱっと見だけのエアロメイクだけでなくボンネット裏にもマジョーラ塗装が施されている。



スポーツ系を意識したドレスアップカーというイメージだが今後はサーキット走行への使用を予定している。

Goodgun



エアロや足回り、インテリア関連商品からケミカル商品まで幅広い商品ラインナップでお馴染みの株式会社グッドガンインターナショナルからは多くのアルトユーザーに支持されているシート関連の商品を展示。
株式会社グッドガンインターナショナル
<http://goodgun.co.jp>

Result Japan



現在デモカーはシート変更、ローダウンにホイールを変更した程度のライトな仕様だが今後のアルト関連商品の開発に期待。

S660・スイフト・JB64・JB74ジムニーのエアロパーツやカーボンパーツなどを開発、製造、販売で有名なResult Japanが新たにアルトバンをベースにデモカーを製作して参加。

リザルト ジャパン

<https://www.resultjapan.com/>





Makoto Arimoto

有本 誠さん
和歌山県

内装はお洒落に張替えしました!

アルトでスタンス系のドレスアップをするこんな感じになるというようなお手本の仕上がり。ホイールはワークのシーカーCXをチョイスしてスタンス風の派手仕様を演出。フロント、リア、リアウィングはlckをチョイスしているがナンバー開口部を加工するなど工夫されている。



足回りはボルドワルドノエアサス。マフラーも4本出しに加工されて出幅も変更。今後は深リムホイールへの変更やロアアームの仕様変更を予定。



MTGの1ヶ月前にヘッドライト加工を施し白ホイールに変更したばかりだが、今後はホイールを変更する予定だそう。



浦 裕利さん
和歌山県

Muri Ura



最近白ホイールに変更しました!



愛車のカスタムテーマは純ベタという浦さんのワークスの自慢は車高。一見するとエアサスかと思えるほどの低さだが、足回りはトラストのPSコンパクト。純正フェンダーで8Jホイールを装着するべくフロント、リアともに加工。足回りだけでなくマフラーもなめ出しに加工と抜かりない。



Ryohei Nakatani

中谷 良平さん
兵庫県

ドラッグレースに参戦中です!



今回がMTGイベント初参加という中谷さん。パツと見ただけでは分からないが車内を見ると大きなNosのタンクが鎮座している。この車両でドラッグレースに参加。足回りはティン、ブレーキはエンドレス、マフラーは5次元などドラッグレース仕様。ボディサイドのカッティングもレーシーさをアップさせている。



エンジンルームにNosの配管があるのはインパクト大。レース参戦中ということでシートはブリッド、5連追加メーターも装着。



村瀬 浩吉さん
岐阜県

Koukichi Murase

おじさんもまだまだ頑張ります!

フェンダー、リップ、リアディフューザーはlck、サイドステップは汎用品を加工、リアウィングはKCテクニカというエアロ構成。さらにMTGの10日前にlckのボンネットにダクトを追加したという。走れる×カッコイイをテーマにしている足回りはもちろんECUやタービンまでが入っている。



車内もナルディのステアリングにブリッツのシートDefiの追加メーターをインストール。圧巻はリアシート張替えてフロントとあわせて車内の統一感が◎。

Carto Enakura

きやんと船倉さん
千葉県

カスタムテーマは社畜Racing?

リアをあけると存在感抜群のNEXTの補強パーツ。ステアリングはスバルコで追加メーターはDefiとオートゲージ。今後はオートベンとワンオフリアウィングを変更予定だ。



見た目のインパクトで会場でも圧倒的な存在感を放っていたこの車。エアロも17RP、LINE-UP、R'sなど様々なメーカーのものを用いるだけでなく他車種のものを流用するなどオリジナリティに溢れている。足回りはクスコのストリートZEROにマフラーは17RPブレーキはlckと走りに対しての意識も忘れていない。



デザインが好きという事でチョイスしたESBのエアロパーツをまとい純白のボディにさし色で黒を以てすることでシンプルでありながら存在感のある車になっている。ホイールはワークのCR2P。白のホイールが好きという。車内に目をやるとグッドガンのシートとステアリングが装着されておりボディやホイールとのカラーバランスも抜群。



Kaito Ashida
芦田 魁人さん
大阪府
自己満仕様のカスタムです

足回りはブリッツ。マフラーはユタ工房でワンオフ製作。リアハッチを開けると最近装着したというミラクルクロスバーが目玉。今後は16インチなのでビックキャリバー化したいとのことだ。

オーディオしか勝たん!
北斗さん
兵庫県
Hokuto



ボディはNSXのベルリナブラックをベースに赤を上手くあしらうことで力強い印象となっている。そのパワフルな印象の車内に目をやるとフルキッカーのオーディオ仕様。オーディオの造形に目を奪われがちだがモモのステアリングにDefiの4連メーターを装着するなど抜かりない。更にECUやマフラーなど走りもキッチリ。



車内はフロアまで赤色に変更されるなど大技をさらっと見せるセンスが光る。足回りはティンで最近アクスルとロアアームを変更。エアロとのバランスも良くしつかり低さもアピールされている。

yunnosuke

ゆんのすけさん
奈良県

ルックス重視の自己満カスタムです



プリッとしたオーバーフェンダーが印象的。ホイールはワークのマイスターCR01の15インチで前後ともに8J-28。リム幅もあるのでオーバーフェンダーとの相性もイイ感じだ。8Jホイールに履かせるタイヤサイズは165/45と引っ張りサイズ。シートはブリッド。ステアリングはモモ追加メータはトラストと車内も抜かりない。今後はリアフェンダーの加工を予定中。



迫力の外観だけでなくブレーキはエンドレス、マフラーとエアクリ、タービンはブリッツ、トラストのラジエターOSのクラッチなど隅々までが入っている。

Ta-sho
ターショさん
京都府
カスタムテーマは通勤快速です



通勤に使用しているため長く触れるところも抜かりなく変更されておりステアリングはD1スペック。シートはブリッドをチョイス。追加の3連メーターはビボット製。



黒ボディにシンプルなパーツチョイスといった印象だがボディのサイドとボンネットに貼り付けられたシートによって大きくイメージが変わっている。通勤快速がカスタムのテーマだけあってエアクリはトラスト、マフラーは昭和GP、ECUはアールズとこだわりのチョイス。最近変更したホイールはTE37Vの15インチで前後とも7.5J。



LINE UP



エアロパーツ類では36アルトにおいてはLINE UP製のアイラインは圧倒的シェア率で多くのユーザーから支持されている。
LINE UP <https://lineup-gt.com/>



36アルトのパーツではお馴染みのLINE UPからは2台のデモカーを展示。1台はアルトワークスで主にエアロパーツのデモカーとなり、もう1台はアルトバンで主にはチューニングパーツを多く装着したものになる。LINE UPではエアロなどのドレスアップからチューニングパーツまで幅広く展開している。

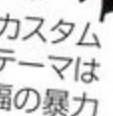




Jun style

ジュン
スタイルさん
兵庫県

カスタム
テーマは
幅の暴力



真っ赤なボディに迫力あるオーバーフェンダー。本人がカスタムテーマを幅の暴力と語るだけあり迫力ある車幅になっている。エアロパーツはESBをワンオフで製作している。足回りはFEEL。太くてリムが深いのが欲しかったというホイールサイズは15インチの9J±0という圧巻のサイズ。タイヤサイズは165で扁平はフロントが50リアが45となっている。



人とかぶるのが嫌だったとマフラーはコペン純正をオリジナル加工。ステアリングシートはグッドガン。追加メーターはスズキスポーツ純正ブースト計を装着。



一番自慢したいポイントは足回り、車高の低さとバランスというところ。車高の低さとホイールやボディとのバランスが絶妙!足回りはファイナルコネクションの車高調にKMオートガレージのアクスル。ホイールはバトルレーシング15インチの8J+20。足回りホイールのチョイスにカスタムテーマのスタンス系を意識していることがうかがえる。マフラーは昭和GP。



KAZU

KAZUさん
京都府

車高の低さと
バランスに
注目



こだわりをみせるのはタイヤで前後異なるメーカーを選択。リムガード有無で選びFはナンカン、RはハンコックでFはリムガードツラ、Rはリムかぶりギリギリを狙っている。



Naruto RS

ナルトRSさん
兵庫県

通勤快速仕様
です。

形とコスバで選んだというlckリアスポイラーとロッソモデロのマフラーで迫力あるリアビューになっている。ボディ剛性を担う補強系もクスコ製を多数装着。MTG前日にK&Pオイルフィルターを装着したそう。

ホイールはスチール製の16インチ。まだまだアゲパーツは少なくスキッドプレート・テールガード・リアバンパーガードなどは知り合いに依頼してワンオフで製作。



Maru

MARUさん
兵庫県

ジムニー
みたいなアルト
ALNY



流行のちょいアゲをアルトに取り入れたアゲアルト。アゲ仕様を実現させている足回りは純正ショックにKLC轟のアップサス。車検に通る高さというのうれしい。エアロはLINE UPのグリルとアイライン。特にグリルはSUZUKIエンブレムと上手くあわせることで雰囲気を出している。更にはバンパーカットやチッピング塗装をすることで車高がより高く見える。



オリジナルのカラーは光・見る角度などで色味が変わる。この特徴的なカラーのボディにBBSのホイールが映えるこの車両はほとんどDIYで作業されている。圧巻は装着の足回りはイデアルのエアサスののだがこの取り付けもDIYで作業されたとの事。lckのバンパースポイラーにボンネット、リアのスポイラー、アンダーはガレージベリをチョイス。

yuttra

ゆったさん
兵庫県

自己満DIY
仕様です



エアクリはトラスト製。マフラーはビーフリー改のオリジナルJ・T・Yマフラーと命名されている。今後はゴーストフィルムを付けたいとのことだ。



通勤快速がテーマということで走りに関するパーツが投入されている。駆動系ではOSのLSD、ECUはアールズ、冷却系はモンスターのインタークーラー、ブレーキはエンドレスとディクセルを装着。足回りは36の四駆用としていいのが無かったとTRACEでワンオフ。ステアリングはモモ32パイ。シートはレカロ。追加メーターは4連でDefi製。



All Parts Catalog

人気車であるアルトには豊富なアフターパーツがある。ありすぎて探し出すと困るくらいだ。そこでここからのページはアフターパーツのなかで人気の高いアイテムを集めて、ドーンと紹介しよう。きっとキミのアルトに似合うものがあるはずだ

武田真吾=文 Text by Shingo Takeda



ENKEI Neo Classic APACHE2

エンケイネオクラシック アパッチ2



1979年に発売したアパッチ2の復刻モデル。組立ホイールの意匠を1ピース構造で再現したもの。

サイズ: 15×5.0J カラー: マシニングレッド他
価格: 3万3000円

問: エンケイ Tel: 053-522-5245

Weds Sports SA-99R

ウェッズスポーツ SA-99R



スポーク形状をいから検証し、さらなる軽量化とスポーツ性を追求した2021モデル。

サイズ: 15×5.0J~16×6.5J カラー: ウォースブラッククリア他 価格: 2万2000円~2万9150円

問: ウェッズ Tel: 03-5753-8201

CLS TC01

シーエルエス TC01



段付き・深リム・鉄チン・ワイドなESBのオリジナルホイール。お手頃価格も魅力。スタンス系に最適。

サイズ: 14×7.0J~15×10.0J カラー: ホワイト
価格: 1万5400円~1万8700円

問: イーエスピー Tel: 072-369-7080

Wheel&Tire

ホイール&タイヤ

SWK premium 57C6

SWK プレミアム57C6



グラムライツ「57C6」のSWK限定カラーモデル。ブラックとホワイトの2色は、このモデルでしか入手不可能。

サイズ: 15×5.0J カラー: ブラック・ホワイト
価格: 2万8600円~3万8000円

問: スズキワークス久留米 Tel: 0942-26-8445

Spiegel Rein Weiß

シュピーゲル ラインヴァイス



足の短い8スポーク&ディッシュによるシンプル&スポーティなホイールはシュピーゲルのオリジナル。

サイズ: 15×5.0J カラー: ホワイト
価格: 1万9800円

問: シュピーゲル Tel: 048-970-2800

KLC YAMATO

ケーエルシー 大和



KLCの最新オリジナルホイールは12個のエアホールでデザインされたシンプルなデザインが魅力。

サイズ: 14×4.5J~15×5.0J カラー: マットブラック 価格: 2万3100円~2万6400円

問: ケーエルシー Tel: 0439-88-0450

HOKUTO Racing 零式S

ホクトレーシング セロシキ S



レトロなデザインを先進のフローフォーミング製法で製品化したネオクラシックテイストのホイール。

サイズ: 15×5.0J~16×6.5J カラー: ブラックポリッシュ 価格: 3万3000円~3万9600円

問: クリムゾン Tel: 06-6180-1511

RMP RACING GR12

アールエムビーレーシング GR12



リムの立体ディンプルは軽量化を、リム接合部の台形デザインは強度アップを実現。ホワイト系もある。

サイズ: 16×6.0J カラー: クリスタルブラック/ストロボレッド他 価格: 3万6300円

問: マルカサービス Tel: 052-398-3406

COMPETEC ESPER FIVE

コンペテック エスパファイブ



5本スポークにヒネリを加え力強さと躍動感を表現。段付きリムによるネオクラティストもポイント。

サイズ: 15×5.0J~16×6.5J カラー: ブラック/リムポリッシュ 価格: 2万4200円~2万8600円

問: バンドラ Tel: 048-788-2558

S-HOLD S-8M

エスホルド S-8M



シンプルな8交点メッシュが魅力のエスホルドの新作。ディスクカラーはガンメタとブロンズもある。

サイズ: 14×4.5J~16×6.0J カラー: ブラック/リムポリッシュ他 価格: 2万900円~2万8600円

問: ハドックス Tel: 06-6341-5055

SSR Formula AERO SPOKE

エスエスアール フォーミュラ エアロスポーク



インナーサークルには力強い5本スポークを、アウターサークルには躍動的なスパイラルフィンを採用する。

サイズ: 16×6.0J~16×6.5J カラー: チタンシルバー 価格: 7万400円~7万1500円

問: タナベSSR事業部 Tel: 072-728-6700

LEHRMEISTER CS-V6

レアマイスター CS-V6



細身6本スポークはフローフォーミング製法によって強度と軽さを併せ持つ。カラーは全6タイプを設定。

サイズ: 14×4.5J~16×6.0J カラー: グロスブラック/レッドライン他 価格: 1万8700円~2万8050円

問: レアマイスター Tel: 022-348-3319

MONSTER SPORTS VX12S

モンスタースポーツ VX12S



光の当たり方で表情を変える2×6の立体スポークを採用。アンダーカット部のレッドラインがスポーティ。

サイズ: 15×5.0J~16×5.5J カラー: グレーメタリック+レッドサークルライン 価格: 2万8600円~3万8000円

問: モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

RMP RACING R60

アールエムビーレーシング R60



センターグリーブとエアホールによる立体6本スポークが特徴。クラシカルブロンズカラーは新色。

サイズ: 15×5.0J~16×6.0J カラー: クリスタルブラック/デュアルポリッシュ/レッド&クリア他 価格: 3万800円~3万6300円

問: マルカサービス Tel: 052-398-3406

RMP RACING R25

アールエムビーレーシング R25



ナットホールに対して均等に配置された2×4の8スポークが、立体的な見た目と軽量化も実現。

サイズ: 15×5.0J~16×6.0J カラー: ブラック/リムレッドライン他 価格: 3万800円~3万6300円

問: マルカサービス Tel: 052-398-3406

WORK EMOTION ZR10
ワーク エモーション ZR10



フローフォーミング製法の採用で軽量・高剛性を実現した10本スポーク。黒×赤のkurenaiカラーもある。

サイズ: 15×5.0J~16×6.5J カラー: チタンダイヤリップカット他 価格: 3万3000円~4万4000円

問: ワーク Tel: 06-6746-2859

VOLK RACING TE37 SONIC SL
ボルクレーシング TE37 ソニック SL



軽くて強いSONICをさらにブラッシュアップし、100gの軽量化を図ったSONICのスーパーライト(SL)モデル。

サイズ: 15×5.0J~16×6.5J カラー: プレストグラファイト 価格: 5万6000円~5万7200円

問: レイズ Tel: 06-6787-0019

VOLK RACING TE37 SONIC
ボルクレーシング TE37 ソニック



現代の高性能&ハイパワーコンパクトカーに対応すべくTE37を強く、軽くブラッシュアップした鍛造1ピース。

サイズ: 15×5.0J~16×6.5J カラー: ダイヤモンドダークガンメタ他 価格: 4万6200円~5万6100円

問: レイズ Tel: 06-6787-0019

gram LIGHTS 57C6 TIME ATTACK EDITION
グラムライツ 57C6 タイムアタックエディション



シンプルな6本スポークで人気だった57C6の、ブラック×レッドラインのタイムアタックカラーエディション。

サイズ: 15×5.0J~16×6.5J カラー: グラブラック&マシンング/E-pro Coat 価格: 3万6850円~4万1250円

問: レイズ Tel: 06-6787-0019

Lck619 SASHIRO-CAP
Lck619 刺し色キャップ



刺し色で純正ホイールをドレスアップできる純正ホイール用センターキャップ。色はレッド・ブラック・ホワイトの3色

カラー: レッド・ブラック・ホワイト 価格: 2200円(1個)

問: ラブラック Tel: 06-6786-3002

MONSTER SPORTS HEPTAGON WHEEL NUT Type-2
モンスタースポーツ ヘプタゴンホイールナット タイプ2



盗難防止効果の高いヘプタゴン(7角形)デザインを採用。全長は28mm、色は全3色。16個入りと20個入りがある。

カラー: レッド・ブラック他 価格: 1万1200円~

問: モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

ADVAN RACING RZII
アドバンレーシング RZII



均整の取れた10本スポークを立体的に処理することで、強度と軽さを両立させたスポーツホイール。

サイズ: 15×5.0J~16×6.5J カラー: レーシングインディゴブルー&リング他 価格: 3万4650円~4万8400円

問: YFC Tel: 03-3431-9981

ADVAN RACING RG-D2
アドバンレーシング RG-D2



コンケイブした6本スポークとステップリムがスポーティ。センターキャップは別売りで設定あり。

サイズ: 15×5.0J~16×6.5J カラー: セミグロスブラック他 価格: 3万4650円~4万8400円

問: YFC Tel: 03-3431-9981

ADVAN FLEVA V701
アドバン フレバ V701



「楽しいハンドリング」をテーマに開発した新しいアドバン。車を操る喜びを体感できるハイパフォーマンス・スポーツ・タイヤ。

サイズ: 165/55R15~165/50R16 価格: オープン

問: 横浜ゴム工業 Tel: 0120-667-520

POTENZA Adrenalin RE004
ポテンザ アドレナリン RE004



スポーツ的な走りを可能にするためにパターンを最適化。高次元の操縦安定性とレスポンスを実現したカジュアルスポーツタイヤ。

サイズ: 165/55R15~165/50R16 価格: 希望小売価格: 1万5950円~

問: プリヂストン Tel: 0120-39-2936

TRANPATH LuK
トランパス エルユーケー



剛性を高めるスーパーハイターニングアップ構造とワイドトレッド化により、安定した走りや快適な乗り心地を実現した軽専用タイヤ。

サイズ: 145/80R13~165/50R16 価格: オープン

問: トーヨータイヤ Tel: 0800-3001456

DUNLOP DIREZZA ZIII
ダンロップ ディレッツァ ZIII



モータースポーツの中で培われた「戦う遺伝子」が受け継がれたタイヤ。ディレッツァ史上最高のハイグリップブラジアル。

サイズ: 165/55R15~165/50R16 価格: オープン

問: 住友ゴム工業 Tel: 0120-39-2788

BRIDE ブリッド
STREAM S



クッション性の高い厚めの座面と程良いホールド感が特徴。快適ロングドライブのためのメディカルコンフォートシート。

適合: 汎用 カラー: タフレザー他 価格: 9万9000円~

問: ブリッド Tel: 052-689-2611

Spiegel シュビーゲル
フルバケットシート



ホールド性が高く、シート剛性もしっかり確保。お手頃価格が魅力のシュビーゲルのオリジナルフルバケット。

適合: 汎用 カラー: レッド・ブラック 価格: 3万8500円

問: シュビーゲル Tel: 048-970-2800

GoodGun×CLS グッドガン×シーエルエス
フルバケットシート



GoodGunとのコラボで誕生したフルバケ。着座面はホワイトのハニカムデザインでホールド性に優れるフルバケ。

適合: 汎用 カラー: ブラック×ホワイト 価格: 5万5000円

問: ESB Tel: 072-369-7080

Seat
シート

HPI エイチ・ピー・アイ
レーシングハーネス



FIA規格公認の信頼のHPIレーシングハーネス。4点式の他6点式もあり。バックルはターンバックル式。

適合: 汎用 カラー: 11色 価格: 3万2780円~

問: エイチ・ピー・アイ Tel: 03-5663-2551

MuuSTYLE ムースタイル
ドライビングサポートシートカバー



車種専用設計による抜群のフィット感とダブルステッチによる高級感が魅力のシートカバー。表皮はヌプリノ生地採用。

適合: 汎用 カラー: ブラック×レッド他全4色 価格: 5060円

問: ケースベック Tel: 0566-54-0335

Autowear オートウェア
ポイント



車種専用設計による抜群のフィット感とダブルステッチによる高級感が魅力のシートカバー。表皮はヌプリノ生地採用。

適合: HA36S カラー: ブラック他全7色 価格: 2万5600円~

問: オートウェア Tel: 043-235-7126

Clazzio クラッツィオ
ダイヤ



ダイヤキルト部には高反発スポンジを採用。立体的なデザインと快適な座り心地を両立したシートカバー。純正レカロにも対応する。

適合: HA36S(VPグレード以外) カラー: ブラック×レッドステッチ他全3色 価格: 2万7500円

問: イレブンインターナショナル Tel: 072-330-8000

Suspension

サスペンション

G-monster

ジーモンスター

ダウンサス



純正スプリングと交換するだけで約35〜40mmローダウンが可能なスプリング。手軽にローダウンフォルムが手に入る。

適合: HA36S(2WD) ダウン量(mm): 約35〜40
価格: 1万7380円

問: オートクラフト Tel: 048-993-1980

ESPELIR

エスベリア

スーパーダウンサス



スプリング交換だけで手軽にローダウンが可能。タイプによって2タイプを用意。別売りで専用バンブラバーも用意する。

適合: HA36全車 ダウン量(mm): 約42〜47(ワークス・2WD) 価格: 2万5300円〜

問: エスベリア Tel: 0942-32-2700

OVERTECH

オーバーテック

レーシングリアサスペンション スタンダード



スポーツ走行やサーキット走行に重点を置いて開発したリア専用のレーシングスプリング。バネ下部のカットも可能。

適合: HA36S(リア) ダウン量(mm): 約40
価格: 1万780円

問: アクト Tel: 049-265-8530

SWK

エスダブリュケー

ローダウンスポーツスプリングセット



ローダウンスプリングのみから、キャンバーボルトやスタビリンクのセットも可能なスズキワークス久留米のオリジナル。

適合: HA36S(2WD) ダウン量(mm): 約40
価格: 2万6400円 (スプリングのみ) ~

問: スズキワークス久留米 Tel: 0942-26-8445

Spiegel

シュピーゲル

アップサス



純正スプリングと交換することによって約30mmの車高アップが可能なスプリング。力強いスタイルを求める方に。

適合: HA36S(4WD専用) アップ量(mm): 約30
価格: 3万9600円

問: シュピーゲル Tel: 048-970-2800

KC TECHNICA

ケーシーテクニカ

ローダウンスプリング



純正ショックとの組み合わせでも遊びが出ない設計で、快適性も重視。NA用、ターボ用をラインアップする。

適合: HA36S(1型・2型) ダウン量(mm): 約50(NA) 価格: 2万1450円

問: ケーシーテクニカ Tel: 0774-28-5075

KLC

ケーエルシー

ガチバネ



ダウン量が約18mmと控え目なローダウンスプリング。快適な乗り心地とさり気ないローダウンを楽しみたい人にオススメ。

適合: HA36全車 ダウン量(mm): 約18
価格: 2万2000円

問: ケーエルシー Tel: 0439-88-0450

NAVIC

ナビック

ダウンサス



フロント2.4Kg、リア2.2Kgのバネレートで35〜40mmのダウン量を誇るナビックオリジナルダウンサス。2WD用、4WD用あり。

適合: HA36S(RS/ワークス・2WD/4WD) ダウン量(mm): 約35〜40 価格: 1万7600円

問: ナビック Tel: 075-575-4433

TAKE OFF

テイクオフ

ガッタンバリバリピタンコ



軽快な乗り心地を確保しながらもスポーツ走行も楽しめる保安基準適合のローダウンスプリング。30〜35mmダウン。

適合: HA36S(2WD/4WD) ダウン量(mm): 約30〜35 価格: 1万6280円

問: テイクオフ Tel: 06-6924-0547

RS☆R

アールエスアール

TI2000 SUPER DOWN



チタン配合による耐ヘタリ性の高さが最大のメリットで乗り心地にも配慮。ダウン量によってハーフ、ダウンもラインナップ。

適合: HA36S(2WD) ダウン量(mm): 約50〜55(ワークス・2WD) 価格: 4万7520円〜

問: ティエムシー Tel: 0120-826-644

TANABE

タナベ

ファントムライドスプリング



車高・ストローク量・バネレートをベストバランスさせたスプリング。スポーツカーらしいハンドリングやコーナリング性能が可能になる。

適合: HA36S(RS/ワークス・2WD/4WD) ダウン量(mm): 約25〜35 価格: 2万8600円

問: タナベ Tel: 072-728-6700

G-monster

ジーモンスター

Spec-SS 車高調



全長調整機能と前後15段階減衰力調整機能を搭載した乗り心地の良いストリート向け車高調。HA36Sワークス/RSの2WD専用。

適合: HA36S(2WD) 機能: 全長調整式・減衰力15段階調整式 価格: 9万6800円

問: オートクラフト Tel: 048-993-1980

HKS

エッチ・ケー・エス

ハイパーMAX S



しなやかに動くセッティングをベースにロールスピードを最適化。街乗りからワインディングまで快適ドライブが楽しめる車高調。

適合: HA36S(ワークス・2WD) 機能: 全長調整式・減衰力30段階調整式 価格: 21万7800円

問: エッチ・ケー・エス Tel: 0544-29-1235

MONSTER SPORT

モンスタースポーツ

ローダウンスプリングセット



ストリートでの乗り心地を確保しつつ、シャープなハンドリングと安定感のある走りを実現。FF用と4WD用を設定する。

適合: HA36S(RS/ワークス・2WD/4WD) ダウン量(mm): 約20〜25 価格: 2万8600円

問: モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

news

ニュース

スポーツダウンサスペンション



純正と交換するだけで簡単に前後35〜40mmのローダウンが可能。高めのバネレートによってしっかりした走りが可能になる。

適合: HA36S(ワークス) ダウン量(mm): 約35〜40 価格: 2万7280円

問: ニュース Tel: 06-6470-3666

COMPLETESPEED

コンプリートスピード

RS☆R サーキットSPECカスタム車高調



RS☆Rと共同開発した車高調。リアはRS☆Rの市販品と異なる専用設計。サーキットはもとよりストリートも快適に走行可。

適合: HA36S(RS/ワークス) 機能: 全長調整式・減衰力44段階調整式 価格: 18万4800円

問: コンプリートスピード Tel: 072-678-9009

KC TECHNICA

ケーシーテクニカ

KCストリート



街乗りでの乗り心地を重視したストリート専用車高調。アッパーマウントは純正と強化タイプから選択可能。

適合: HA36S(RS/ワークス他)1型・2型 機能: 全長調整式・減衰力15段階調整式 価格: 13万5300円〜

問: ケーシーテクニカ Tel: 0774-28-5075

CUSCO

クスコ

ストリートゼロ



全長調整式なので車高を変えても乗り心地はそのまま。さらにリアは減衰力14段階調整でシーンに合わせたセッティングも可能。

適合: HA36S(RS/ワークス・2WD/4WD) 機能: 全長調整式・減衰力14段階調整式 (Fは固定式) 価格: 12万9000円〜

問: キャロッセ Tel: 027-352-3578

CAD CARS

キャドカーズ

4輪車高調整フルキット



フロント全長調整式の車高調整キットに、リア9段階減衰力調整&全長調整機能を加えた4輪車高調整フルキット。

適合: HA22(ワークス) 機能: 全長調整式・減衰力9段階調整式 価格: 23万9800円

問: キャドカーズ Tel: 0725-58-1323

SUSTEC PRO サステックプロ

CR車高調システム



減衰力固定式ながら樽型スプリングと複筒式低圧ダンパーによって快適な乗り心地を実現した車高調。

適合: HA36S(2WD/4WD) 機能: 全長固定・減衰力固定 価格: 8万7780円

問: タナベ Tel: 072-728-6700

SWK エスタブリュケー

車高調整式サスペンション



F32段/R14段の減衰調整によって、通常は快適な乗り心地を、スポーツ走行では直進安定性とコーナリング性能のアップが可能。

適合: HA36S/V(2WD/4WD) 機能: 全長調整式・減衰力F32段/R14段調整式 価格: 16万6000円~

問: スズキワークス久留米 Tel: 0942-26-8445

SilkRoad シルクロード

サスペンションキット RMS-K



フロントは全長調整式、リアはネジ式で前後減衰力調整可能。ストリートからミニサーキットまでをカバーするワイドレンジの設定。

適合: HA36S(RS/ワークス・2WD/4WD) 機能: F全長調整式/Rネジ式・減衰力F12段/R14段調整式 価格: 14万5200円~

問: シルクロード Tel: 0744-34-1155

Spiegel シュビーゲル

プロスベックネオ車高調



全長調整式&減衰力前後30段調整式のハイスペックながら、コストを極限まで抑えたシュビーゲルのオリジナル車高調キット。

適合: HA36S/V(2WD/4WD) 機能: 全長調整式・減衰力前後30段調整式 価格: 9万8780円~

問: シュビーゲル Tel: 048-970-2800

NAVIC ナビック

オリジナル車高調



前後とも減衰力15段調整式の全長調整式車高調。パネレートはフロント5Kg、リア4Kgでしっかりとした脚を体験できる。

適合: HA36全車(2WD/4WD) 機能: 全長調整式・減衰力15段調整式 価格: 9万6800円

問: ナビック Tel: 075-575-4433

TEIN テイン

フレックスZ



複筒式ダンパーに全長調整&減衰力16段調整機能を搭載するフルスベック車高調が、お手頃価格で手に入る。

適合: HA36全車(2WD/4WD) 機能: 全長調整式・減衰力16段調整式 価格: 11万3300円

問: テイン Tel: 045-810-5501

TAKE OFF テイクオフ

CRF車高調システム



正立式ショックと全長調整&減衰力前後15段調整機能によって、快適な乗り心地とスポーティな走りを可能にする車高調。

適合: HA36S(RS/ワークス・2WD) 機能: 全長調整式・減衰力15段調整式 価格: 14万3000円

問: テイクオフ Tel: 06-6924-0547

RS☆R アールエスアール

ベスト☆アイ C&K



ベスト☆アイのノウハウをもとにコンパクト&軽カー向けに専用設計した車高調。キビキビしたハンドリングとスマートな乗り心地を実現。

適合: HA36S(RS/ワークス・2WD/4WD) 機能: F全長調整式/Rネジ式(2WD)/スパーサー式(4WD)・減衰力36段調整式 価格: 16万2800円

問: ティエムシー Tel: 0120-826-644

Muraikeryu むら池流

「充足くん」オリジナルレーシング車高調



峠から本格的なサーキット走行をターゲットに開発。前後減衰力12段階調整機能を搭載し、好みのセッティングが可能。

適合: HA36S 機能: 全長調整式・減衰力前後12段階調整式 価格: 36万3000円

問: ムライケスピードファクトリー Tel: 052-653-8262

MONSTER SPORT モンスタースポーツ

車高調整サスペンションセット



全長固定式のトータルストロークと減衰調整機能を活かすことで、ストリートからスポーツ走行まで対応する車高調。

適合: HA36S(RS/ワークス・4WD) 機能: 全長固定式・減衰力F32段/R14段調整式 価格: 13万4200円

問: モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

BLITZ ブリッツ

ダンパーZZ-R スペックDSCプラス



ダンパーZZ-Rをベースに電子制御で車内から減衰力を調整できる車高調キット。新たにGセンサーとオートモードを搭載。自動減衰調整も可能に。

適合: HA36S(RS/ワークス・2WD/4WD) 機能: 全長調整式・減衰力32段階調整式 価格: 24万4600円~

問: ブリッツ Tel: 0422-60-2277

FINAL KONNEXION ファイナルコネクション

ステルスMini



ストリートで求められる乗り心地と走行性能を両立。ハイスベック車高調ながらリーズナブルな価格を実現している。

適合: HA36S 機能: 全長調整式・減衰力25段階調整式 価格: 10万7800円~

問: ファイナルコネクション Tel: 042-550-4533

KC TECHNICA ケーシーテクニカ

強化ロアアーム



フロントロアアームを強化し、ブッシュをピロ化することで、剛性&ダイレクト感がアップ。トラクション性も格段に向上。

適合: HA36S 価格: 10万9780円

問: ケーシーテクニカ Tel: 0774-28-5075

MONSTER SPORT モンスタースポーツ

リヤアンチロールバー



乗り心地を犠牲にすることなくリアのロール剛性を高め、コーナーでのロールを抑制するリア用アンチロールバー。

適合: HA36S(RS/ワークス・2WD) 価格: 3万5200円

問: モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

LINE UP RACING ラインナップレーシング

ラインナップ車高調KIT



ボルドワールドのアブソリュートDSをベースにオリジナルセッティングを施した車高調。

適合: HA36S 機能: 全長調整式・減衰力32段階調整式 価格: 21万7800円~

問: ラインナップ Tel: 079-251-1025

Jaws YAMAMOTO ジョーズ山本自動車

ドリフト車高調



ドリフト走行専用のアッパーマウントをはじめ減衰力はFR化アルトワークスでのドリフト専用セッティングしたスペシャル車高調。

適合: HB21S・HB11S・C系4WD 機能: 全長調整式(フロント)・減衰力F12段/R14段調整式 価格: 19万3600円~

問: 山本自動車 Tel: 0942-54-2010

MONSTER SPORT モンスタースポーツ

リヤキャンバースhim



リアのキャンバースhimを約-1.5度、トー角を0mmに近付けることで、コーナリング中のタイヤグリップを確保し旋回性をアップ。

適合: HA36S(RS/ワークス・2WD) 価格: 2万9000円

問: モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

SWK エスタブリュケー

リア車高調整アジャスター



スプリング&ショックが別体式のリアサス用車高調整アジャスター。アルミ削り出しアルマイト仕上げなので圧倒的に軽い。

適合: HA36S(2WD) 価格: 1万7600円

問: スズキワークス久留米 Tel: 0942-26-8445

NAVIC ナビック

調整式ピロアッパー



ショックのアッパーマウントをキャンバー調整式に変えられるキット。キャンバースhimは最大2.5度調整可能。ナビックの車高調専用。

適合: HA36S(ナビック車高調専用) 価格: 4万2900円

問: ナビック Tel: 075-575-4433

SilkRoad シルクロード

センターロックタイプピロアッパーマウント Ver2



純正ゴム式では不可能だったキャンバー調整を可能にするキャンバー調整式ピロアッパーマウント。スライド式無段階調整が可能。

適合: HA36S(RS/ワークス) 価格: 4万6200円

問: シルクロード Tel: 0744-34-1155

Pal Sports

パルスポーツ

Kストリートブレーキパッド



新素材の採用で鳴きと汚れを抑制。踏力が低い人でも十分な制動力を発揮するストリート用パッドとリアシューのセット。

適合: HA36S(RS/ワークス・フロント/リア)
素材: ノンアスベスト 適性温度: 0~420度 (フロント) 価格: 1万6280円 (1台分)

問: エス・パル Tel: 019-671-3033

ACRE

アクレ

コンパクト・アクレ



軽いボディに合う素材を採用した軽自動車専用設計のパッド。安定した制動力とコントロール性の高さをバランスさせている。

適合: HA36S全車 (フロント・リア)
素材: ノンアスベスト 適性温度: 常温~430度
価格: 7700円~

問: アクレ Tel: 042-516-9600

IDI

アイ・ディ・アイ

D300



低温域での効きを重視した上で、鳴きや低粉塵にも配慮。ストリートから高速走行まで気兼ねなく使用できるベーシックなパッド。

適合: HA36S(RS/ワークス・フロント)
素材: ノンアスベスト 適性温度: 0~430度
価格: 1万4300円

問: アイ・ディ・アイ Tel: 042-549-0050

Brake

ブレーキ

SWK

エスダブリュケー

スポーツブレーキパッド



優れた初期レスポンスとリアロックを防ぐ抜群のコントロール性を実現。ワインディングからサーキットまで対応。リア用もある。

適合: HA36S(RS/ワークス・フロント/リア) 素材: F/ロー
スチール・R/ノンスチール 適性温度: F: 常温~700度・
R: 常温~400度 価格: フロント1万5400円~

問: スズキワークス久留米 Tel: 0942-26-8445

KC TECHNICA

ケーシーテクニカ

GTブレーキパッド



初期制動力、耐フェード性を重視。低温から効き、ストリートからジムカーナレベルでも十分に耐えられるスペックを確保。

適合: HA36S/V 1型・2型 (フロント・リア)
素材: ノンアスベスト 適性温度: 30~550度
価格: 1万9800円~

問: ケーシーテクニカ Tel: 0774-28-5075

S.C.W

スズキカスタムワークス

KMスペシャルディスクパッド



低温域から中温域での効きを向上させながら、0~530度のローター適正温度設定とし、高温での耐フェード性にも十分配慮。

適合: HA36S(RS/ワークス・フロント)
素材: マイルドセラミックス 適性温度: 0~530度
価格: 2万5300円

問: クモイモータース Tel: 059-265-2137

ENDLESS

エンドレス

スーパーストリート Sスポーツ (SSS)



初期制動力に磨きをかけ、音鳴きを極限まで減らす」がコンセプトのパッド。低温時からの高い効きと低ダスト性も実現。

適合: HA36S(RS/ワークス・フロント)
素材: ノンアスベスト 適性温度: 0~480度
価格: 1万7600円

問: エンドレスアドバンス Tel: 0267-68-6888

BELL DEER

ベルデア

ミラクルブレーキパッド SPEC-SS



ダストが少なく、コントロール性と制動力を両立させたスーパーストリートパッド。ストリートからワインディングまで対応。

適合: HA36S(RS/ワークス・フロント)
素材: アスベストフリー 適性温度: 50~530度
価格: 1万6280円 (フロント) ~

問: ネクスト Tel: 0595-85-3951

Project μ

プロジェクト・ミュー

TYPE PS



ストリートスポーツ走行に求められる制動力を確保しながら、優れたコントロール性とペダルタッチを実現したパッド。

適合: HA36S(RS/ワークス・フロント)
素材: ノンアスベスト 適性温度: 0~500度
価格: 2万2000円

問: プロジェクト・ミュー Tel: 0120-443-688

DIXCEL

ディクセル

KP TYPE



軽自動車専用ブレーキパッド。十分な制動力、自然な効き、ダスト低減を実現。純正交換にも最適な超お買い得パッド。

適合: HA36S/V(フロント)
素材: ノンアスベスト
価格: 3740円~

問: ディクセル Tel: 06-6340-0121

TAKE OFF

テイクオフ

とまるくん2 T2



低温時の初期タッチから抜群の制動力を発揮するストリート仕様のブレーキパッド。高い耐摩耗性とコントロール性を備える。

適合: HA36S(RS/ワークス・フロント)
素材: ノンアスベスト 適性温度: 30~550度
価格: 1万780円

問: テイクオフ Tel: 06-6924-0547

TAKE OFF

テイクオフ

スリットローター



一般的なローター素材「鋳鉄」にカーボンなどの特殊素材を配合することで高い耐久性と精度を実現したスリット入りローター。

適合: HA36S(RS/ワークス・フロント)
価格: 2万4200円

問: テイクオフ Tel: 06-6924-0547

KC TECHNICA

ケーシーテクニカ

ディスクドラムセット



リアのドラム部をディスクブレーキ風の外観に変更。見た目のスポーティ性アップと冷却効率のアップも期待できる。

適合: HA36S 1型・2型 (リア)
価格: 2万6950円

問: ケーシーテクニカ Tel: 0774-28-5075

KC TECHNICA

ケーシーテクニカ

GTスリットローター



新技術エフェクティブスリット加工を施したローターで、中高速域でのジャダーも解消。スリットは6本と12本から選べる。

適合: HA36S 1型・2型 (フロント)
価格: 4万3780円~

問: ケーシーテクニカ Tel: 0774-28-5075

MONSTER SPORT

モンスタースポーツ

ブレーキパッド type-S2 フロント



低温域の初期制動力から耐フェード性までを高め、ワインディングやミニサーキットでも安定した制動力を確保できる。

適合: HA36S(RS/ワークス・フロント)
素材: ノンスチール 適性温度: 常温~450度
価格: 1万6500円

問: モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

ENDLESS

エンドレス

スーパーマイクロ6 ライト



ラインアップの中で最もコンパクトな6ポッドキャリパーを採用したキット。ローター、ブレーキライナー、パッドなどが付属。

適合: HA36S(RS/ワークス・フロント)
価格: 30万5800円

問: エンドレスアドバンス Tel: 0267-68-6888

MONSTER SPORT

モンスタースポーツ

ブレーキローターフロント



絶対的な制動力と高いコントロール性、耐ジャダー性の向上を図ったRS&ワークス専用スリット入りローター。ハット部はレッド。

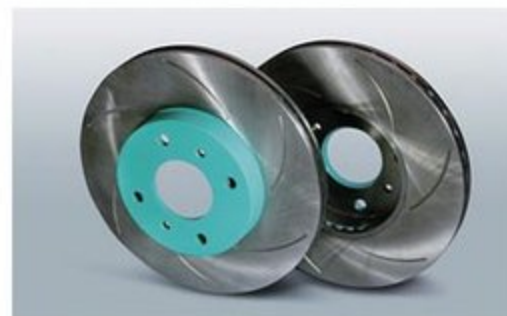
適合: HA36S(RS/ワークス・フロント)
価格: 3万1900円

問: モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

Project μ

プロジェクト・ミュー

SCR ピュアプラス6



ストレート状のスリットよりもクリーニング効果が高いラウンド状のスリット6本を採用。初期制動を向上させたストリート走行向き。

適合: HA36S(RS/ワークス・フロント)
価格: 2万9700円

問: プロジェクト・ミュー Tel: 0120-443-688

DIXCEL

ディクセル

KS(軽セット)



軽専用のパッドKPとパッドがなじみやすく防錆コーティングを施したローターKDのフロント用セット。コスパを求めるならコレ。

適合: HA36S(RS/ワークス・フロント)
価格: 1万1000円

問: ディクセル Tel: 06-6340-0121

FINAL KONNEXION ファイナルコネクション

ニュータイプキャリバーキット



制動力とコントロール性をアップさせるキャリバーキット。6ポットキャリバー、2ピースローター、パッド、ホースのセット。

適合: HA36S(RS/ワークス・フロント)
価格: 17万3800円～

問: ファイナルコネクション TEL: 042-550-4533

KC TECHNICA ケーシーテクニカ

ブレーキキャリバーキット



アルミノブブロック製4ポットキャリバーとスリットローター、専用パッド、ブレーキホースのセット。ローターは1or2ピースの選択可能。

適合: HA36S(RS/ワークス・フロント)
価格: 32万7800円～

問: ケーシーテクニカ TEL: 0774-28-5075

S.C.W スズキカスタムワークス

4ポットキャリバーセット



制動力に定評のあるウィルウッド製4ポットキャリバー、2ピースローター、専用パッドのセット。ノーマルホイール対応。

適合: HA36S(RS/ワークス・フロント)
価格: 23万7600円

問: クモイモータース TEL: 059-265-2137

CAR CARE OFFICE カーケアオフィス

ウィルウッドブレーキキットPWR 1P



価格を抑えたウィルウッド製4ポットキャリバーと1ピースローターのセット。オプションでキャリバーとベルハウジングカラーが選べる。

適合: HA36S(RS/ワークス・フロント)
価格: 16万5000円～

問: カーケアオフィス TEL: 059-370-5590

Lck619 エルシーケー619

フロントブレーキキャリバーキット



対向6POTキャリバー、282mmドリルドローター、専用ステンメッシュホース、専用パッドのセット。ワークス純正15インチホイールにも対応。

適合: HA36S(ワークス・フロント)
価格: 17万9300円

問: ラブラーク TEL: 06-6786-3002

Muraikeryu むら池流

「4stop」フロント4ポットキャリバー



ウィルウッド製4POTキャリバー、スリットローター(280φ)、ステンメッシュホース、パッドのセット。オプションで270φローターも選べる。

適合: HA36S(RS/ワークス・フロント)
価格: 25万3000円

問: ムライケスピードファクトリー TEL: 052-653-8262

Project μ プロジェクト・ミュー

キャリバーキット



鍛造アルミキャリバーと1ピースローター(径278φ)、NS-Cパッドをセット。色はグリーンとガンメタを用意。純正ホイール非対応。

適合: HA36S(RS/ワークス・MT車・フロント)
価格: 21万7800円

問: プロジェクト・ミュー TEL: 0120-443-688

BLITZ ブリッツ

ビッグキャリバーキット2



コンパクトな4POT-Sキャリバー、286mmスリットローター、ステンメッシュブレーキホースによって高い制動力とコントロール性を実現。

適合: HA36S(RS/ワークス・フロント)
価格: 18万4800円

問: ブリッツ TEL: 0422-60-2277

SWK エスダブリュケー

アルトワークス用プレミアムLSD



超低インシャルトルク設定ながらコントロール性なタックイン性能と高トラクション性能を実現。高いコーナリング性を獲得可能。

適合: HA36S(ワークス・2WD・5MT)
特性: 1ウェイ・1.2ウェイ 価格: 14万1900円

問: スズキワークス久留米 TEL: 0942-26-8445

KC TECHNICA ケーシーテクニカ

HA36専用LSD



OS技研製と共同開発したHA36アルト専用のLSD。スムーズで確実なロックを実現。先発のAGS専用に加え5MT用も登場。

適合: HA36S(ワークス/RS・AGS/5MT) 特性: 1.1ウェイ(AGS)・1.5ウェイ(5MT) 価格: 12万9800円

問: ケーシーテクニカ TEL: 0774-28-5075

OS GIKEN オーエス技研

スーパーロックLSD SPEC-S



スムーズで確実なロックを可能にする1.1ウェイタイプ。2WD用は5MT&AGS車に、4WD用はAGS車のみ対応する。

適合: HA36S(ワークス/RS・2WD/4WD)
特性: 1.1ウェイ 価格: 13万8600円

問: オーエス技研 TEL: 086-277-6609

Drive Train

駆動系

KC TECHNICA ケーシーテクニカ

マルチプレートキット



ノーマル同等の踏力でクラッチが切れる「切れ感」を重視したストリート&スポーツ走行に最適なクラッチキット。S0技研との共同開発商品。

適合: HA36S(ワークス・5MT・2WD/4WD)
価格: 12万6500円

問: ケーシーテクニカ TEL: 0774-28-5075

OS GIKEN オーエス技研

クラッチキットTR1AS



踏力を低減し、半クラッチのしやすさなどストリートでの扱いやすさを考慮。アルミカバー、ディスク、フライホイール、スリーブベアリングのセット。

適合: HA36S(ワークス・5MT・2WD/4WD)
価格: 12万7600円

問: オーエス技研 TEL: 086-277-6609

Jaws YAMAMOTO ジョーズ山本自動車

Jaws LSDオイル



メタルおよびカーボンLSDに対応。LSD以外にミッションやデフオイルとしても使用可能。85W-90。

特性: 85W-90
価格: 4180円(1ℓ)

問: 山本自動車 TEL: 0942-54-2010

Jaws YAMAMOTO ジョーズ山本自動車

機械式フロントLSD



低速時に起こる「バキバキ」と鳴るチャタリング音を軽減。熱ダレに強く、安定した走りを実現する。

適合: HA36S(ワークス/RS・2WD) 特性: 1.25ウェイ 価格: 13万900円

問: 山本自動車 TEL: 0942-54-2010

SilkRoad シルクロード

クラッチワイヤーブッシュ



純正ゴムブッシュと交換することで、正確でダイレクトなクラッチフィーリングを実現。耐熱・耐久・耐腐食性に優れたOPF-W素材製。

適合: HA36S(ワークス・5MT・2WD/4WD)
価格: 3080円

問: シルクロード TEL: 0744-34-1155

MONSTER SPORT モンスタースポーツ

クロモリフライホイール



フライホイールの軽量化によって回転モーメントを減少。アクセルレスポンスのアップやシャープな回転上昇を実現する。

適合: HA36S(ワークス・5MT)
価格: 4万3780円

問: モンスタースポーツ事業部 TEL: 0538-66-6761

MONSTER SPORT モンスタースポーツ

クラッチカバー/クラッチディスク ノンアス



ノンアスタイプながら駆動伝達ロスを徹底的に低減。エンジン出力を余すところなく伝達しながら扱いやすい仕上がりクラッチ。

適合: HA36S(ワークス・5MT)
価格: カバー 2万7390円～、ディスク 1万5400円

問: モンスタースポーツ事業部 TEL: 0538-66-6761

TAKE OFF テイクオフ

伝達くん



ストリートからライトスポーツ走行までをターゲットにしたクラッチディスクとカバーのセット。ディスクはノンアスとメタルの2タイプから選べる。

適合: HA36S(ワークス・5MT・2WD/4WD)
価格: 4万4000円～

問: テイクオフ TEL: 06-6924-0547

CUSCO

クスコ

パワーブレース フロントメンバーリヤ



フロントメンバー後方の左右を接続することで、フロントサスペンションだけでなく、フロアの剛性もアップ。リア用もある。

適合: HA36S 材質: アルミ
価格: 1万6500円

問: キャロッセ Tel: 027-352-3578

OKUYAMA

オクヤマ

ロールバー



ボディ剛性のアップと共に万一のアクシデント時、首やシートベルトの伸張を考慮したバーの取り回しでリスクを軽減する。

適合: HA36S(RS/ワークス) 材質: スチール
価格: 9万5700円 (5点) ~

問: オクヤマ Tel: 045-934-5334

HPI

エイチ・ピー・アイ

フロアバー



ボディ剛性のアップと4点式シートベルトの固定も可能なフロアバー。無加工で装着可。運転席用、助手席用あり。

適合: HA36S(ワークス) 材質: アルミ
価格: 2万4200円 (1本) ~

問: エイチ・ピー・アイ Tel: 03-5663-2551

Reinforcement

剛性パーツ

SWK

エスダブリュケー

フロントロアサブフレーム



サスペンションフレームとフロントメンバーをつなぐことで、ロール剛性とステアリングレスポンスを高め、シャープなハンドリングを実現。

適合: HA36S/V 材質: スチール
価格: 3万7400円

問: スズキワークス久留米 Tel: 0942-26-8445

Spiegel

シュピーゲル

ロアアームバーフロント



左右のロアアーム下部を接続することで、コーナリング時のアライメント変化を抑制。ボディの回頭性を高めてくれる。

適合: HA36S/V(MT専用) 材質: 特殊合金
価格: 1万3200円

問: シュピーゲル Tel: 048-970-2800

SAITO ROLL CAGE

サイトウロールケージ

ロールケージ



安全性とデザイン性にこだわるロールケージ専門ブランドが手掛けるアルト用。4点式、6点式、素材など豊富にラインアップ。

適合: HA36S/V 材質: スチール/クロモリ/アルミ 価格: 3万8500円 (スチール4点式) ~

問: サイトウロールケージ Tel: 048-728-9831

KC TECHNICA

ケーシーテクニカ

トルクロッドピラーゲージ



ピラーゲージにトルクダンパーを装着。高負荷時の力を吸収分散させボディのたわみを最適にコントロールする。

適合: HA36S/V全車1型・2型 材質: アルミ
価格: 4万1800円 (受注生産)

問: ケーシーテクニカ Tel: 0774-28-5075

Tryforce

トライフォース

フロントメンバーブレース



メンバーステーから横&リア方向にオリジナルシャフトを装着することで、フロア全体の強度アップを実現。

適合: HA36S(2WD/4WD)
価格: 3万5200円

問: トライフォースカンパニー Tel: 0267-31-0751

RS☆R

アールエスアール

リアアディショナルバー



リアサスにスタビ効果を追加することで、ロール剛性を高め、安定性をアップ。ソフト/ハードの2段階レート調整式。

適合: HA36S/V(2WD・リア)
価格: 3万3000円

問: ディエムシー Tel: 0120-826-644

SUSTEC

サステック

アンダーブレース



ロアアーム支点部を連結して剛性をアップ。アルミ中空パイプとユニークな目の字断面で軽量化と高剛性を両立。

適合: HA36S/V(フロント) 材質: アルミ
価格: 9350円

問: タナベ Tel: 072-728-6700

SPOON

スプーン

リジカラ



ボルト穴とその周辺に着目したリジカラは、その特殊形状でスキマ問題を解決。クルマ全体の剛性を高めてくれる。

適合: HA36S/V 材質: アルミ
価格: 1万5400円 (フロント)、6160円 (リア)

問: スプーン Tel: 03-3220-3411

BLITZ

ブリッツ

ストラットタワーバー



幅50mm、厚さ15mmの中空アルミシャフト採用の軽量&高剛性タワーバー。ボディの歪みを抑制し、サスペンション性能をフルに発揮させる。

適合: HA36S(RS/ワークス・2WD/4WD)
材質: アルミ 価格: 1万4850円

問: ブリッツ Tel: 0422-60-2277

NEXT

ネクスト

JDMミラクル クロスバー



ボディ剛性が不足しがちなハッチバック車のリアに装着するX型の剛性パーツ。リアの剛性がアップし走りが変わる。

適合: HA36S
価格: 6万280円 ~

問: ネクスト Tel: 0595-85-3951

News

ニュース

カーボンタワーバーカバー



HA36アルトの純正タワーバー (ブラック) をスポーティなカーボン仕様にドレスアップできるカーボンのカバー。

適合: HA36S カラー: ブラック/シルバーカーボン 価格: 1万780円

問: ニュース Tel: 06-6470-3666

Tryforce

トライフォース

リヤパフォーマンスシャフト



ハッチバック車特有のリアの剛性不足を解消するアルミシャフト&スチールブラケットによるリア用剛性パーツ。

適合: HA36S(4WD)
価格: 2万5300円

問: トライフォースカンパニー Tel: 0267-31-0751

Beatrush

ビートラッシュ

リアフレームエンドバー



リアバックパネルのフレームエンド両端を接合して、コンバクトハッチのリアボディ剛性アップ。32φアルミシャフト製。

適合: HA36S(RS/ワークス・4WD除く)
材質: アルミ 価格: 1万9800円

問: レイル Tel: 045-824-1835

Beatrush

ビートラッシュ

フロントパフォーマンスバー



フロント側フロア下の左右フレームを接合し、フロアボディ剛性&サスペンション性能を高めるフロア補強バー。

適合: HA36S(RS/ワークス・2WD/4WD)
材質: アルミ 価格: 1万3200円

問: レイル Tel: 045-824-1835

Jaws YAMAMOTO

ジョーズ山本自動車

K6A&F6A用 フロントフレームサポート



高強度スチール材のフレームサポートにより、スポーツ走行時に起こるボディの変形を抑え、ハンドリング性を向上する。

適合: C系・H系のK6A&F6Aエンジン車
材質: スチール 価格: 2万680円

問: 山本自動車 Tel: 0944-86-2264

MONSTER SPORT

モンスタースポーツ

ストラットタワーバー フロント



軽量&高剛性を可能にするアルミ製のストラットタワーバー。モンスターレッドカラーがエンジンルームに映える。

適合: HA36S(RS/ワークス)
材質: アルミ 価格: 2万8600円

問: モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

HKS エッチ・ケー・エス

スーパーパワーフロー



ムキ出しタイプのエアクリナーの代名詞ともいえる製品。吸入空気量をアップし、トルク&パワーアップに貢献する。

適合：HA36S(RS/ワークス)
価格：2万2000円

問：エッチ・ケー・エス Tel: 0544-29-1235

HKS エッチ・ケー・エス

スーパーエアフィルター



新開発の不織布フィルターをメイン素材に採用。集じん性能と低抵抗を高レベルで両立した純正交換タイプのエアフィルター。

適合：HA36S
価格：4290円

問：エッチ・ケー・エス Tel: 0544-29-1235

Jworks ジェイワークス

ウルトラパワークリナー



実際のサーキット走行やパワーチェックデータから解析して開発した高効率のムキ出しタイプのエアクリナー。

適合：HA36S(RS/ワークス)
価格：2万7500円

問：IKD Jworks 事業部 Tel: 06-4307-6238

Air Cleaner

エアクリナー

GruppeM グループ・エム

ラムエアシステム



カーボンドクトがエンジンルーム内の熱気を完全遮断。フレッシュエアーをダイレクトに導入し全域でトルク&パワーアップを実現。

適合：HA36S(RS/ワークス)
価格：7万4800円

問：グループ・エム Tel: 048-450-2911

GruppeM グループ・エム

リプレースメントフィルター



K&N製の純正交換タイプのエアフィルター。吸入効率がアップし、レスポンスアップを実現。フィルターは洗浄可能。

適合：HA36S(RS/ワークス)
価格：7810円

問：グループ・エム Tel: 048-450-2911

S.C.W スズキカスタムワークス

K&Nエアクリナー



エアクリナー本体にK&Nを使用したオープンタイプの高効率エアクリナーキット。専用パイピングは別売(2万570円)。

適合：HA36S
価格：1万1000円

問：クモイモータース Tel: 059-265-2137

CAD CARS キャドカーズ

エアクリナーキット



HKSのスーパーパワーフローを使用したオリジナルのエアクリナー&パイピングキット。シリコンホースやステーなど付属。

適合：HA36S(RS/ワークス)
価格：3万3000円

問：キャドカーズ Tel: 0725-58-1323

Greddy グレディ

エアインクセット



スチールネットラミネーション構造の本体に特殊高性能フィルターを採用。吸入効率を大幅アップした新型エアインクのアルト専用仕様。

適合：HA36S(ワークス)
価格：3万6080円

問：トラスト Tel: 0479-77-3000

TAKE OFF テイクオフ

スーパー元気くん



独自開発の二重構造ステンレスメッシュを採用し、高い集塵効果と吸入効率を実現。レスポンスアップを約束するむき出し型。

適合：HA36S(RS/ワークス)
価格：2万5300円

問：テイクオフ Tel: 06-6924-0547

COMPLETESPEED コンプリートスピード

3Dサクシジョンチャンバー



エアクリナーからスロットルへと効率的に空気を送り込むためのCFRP製サクシジョンチャンバー。クリナー本体は別売り。

適合：HA36S(RS/ワークス)
価格：4万3780円～

問：コンプリートスピード Tel: 072-678-9009

KC TECHNICA ケーシーテクニカ

パワーMAX RS



スズキのR06Aエンジン専用に設計したチャンバーシステムを採用することでレスポンスを大幅アップ。ボルトオン装着可。

適合：HA36全車
価格：3万5200円～

問：ケーシーテクニカ Tel: 0774-28-5075

FINAL KONNEXION ファイナルコネクション

パワーチャンバー



ZERO1000とのコラボによるパワーチャンバーのシャインパープルフィルター仕様。アルミパイピングとカーボン製チャンバー付き。

適合：HA36S(RS/ワークス)
価格：2万7800円

問：ファイナルコネクション Tel: 042-550-4533

POWERHOUSE DTM パワーハウス D.T.M

スーパーエアチャージャー



容量約1リットルのチャンバーを備えたステンレス製サクシジョンパイプと効率重視のむき出しタイプのエアクリナーのセット。

適合：HA36S(RS/ワークス)
価格：3万7400円

問：パワーハウス D.T.M Tel: 0798-65-0200

News ニュース

エアブースター



純正ボックスと交換するむき出しタイプのフィルターとサクシジョンパイプのセット。フィルターはレッドとブルーから選択可能。

適合：HA36S
価格：2万6180円

問：ニュース Tel: 06-6470-3666

NAVIC ナビック

エアクリナー



優れた集塵効果と高い吸入効率を実現するオープンタイプのエアフィルターとステンレス製パイピングのセット。

適合：HA36S
価格：4万2900円

問：ナビック Tel: 075-575-4433

Jaws YAMAMOTO ジョーズ山本自動車

スーパーサクシジョンキット



スポーツクリナーとテーバー形状の専用サクシジョンパイプをセット。エアーの流れをスムーズにすることで、吸入効率を向上している。

適合：HA/HB21
価格：2万5300円

問：山本自動車 Tel: 0944-86-2264

MONSTER SPORT モンスタースポーツ

PFX400インテークキット



エンジンの熱の影響を受けないインダクションボックスや低い吸入抵抗と高い集塵効率のPFX400エアフィルターのセット。

適合：HA36S(RS/ワークス)
価格：9万4600円

問：モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

BLITZ ブリッツ

カーボンパワーエアクリナー



カーボン製クーリングシールドとステンレスメッシュフィルターを組み合わせたコアタイプエアクリナーの最上級モデル。

適合：HA36S(RS/ワークス)
価格：4万3780円

問：ブリッツ Tel: 0422-60-2277

BLITZ ブリッツ

サスパワー エアフィルター LM



高い耐久性と強度を実現した特殊二層構造の繊維フィルターが、高い集塵効果と吸入効率をアップする純正交換タイプのフィルター。

適合：HA36S/V
価格：4290円

問：ブリッツ Tel: 0422-60-2277

Muffler

マフラー

HKS

エッチ・ケー・エス

スーパーターボマフラー



センターデュアル出し&カーボンバンパープロテクターがクールなリアビューを演出。高効率ながら静かなサウンドを実現。

適合：HA36S(RS/ワークス・2WD) 材質：ステンレス 出口径(φ)：90×2 価格：12万7600円～

問：エッチ・ケー・エス TEL：0544-29-1235

17RP

イテナナ アールピー

ライトニングマフラーTYPE1



ロエンとのコラボで誕生したハイクオリティなエキゾーストシステム。シングル左右出し、チタンカラーテールもあり。

適合：HA36S(RS/ワークス・2WD) 材質：ステンレス 出口径(φ)：76×2左右 価格：13万5520円

問：17RP TEL：0538-32-0170

Jworks

ジェイワークス

N generation J BLACKマフラー



電解発色技術による表面処理でステンレスの金属感を生かした漆のような仕上がりを実現。上質な低音サウンドも魅力。

適合：HA36S(RS/ワークス・2WD/4WD) 材質：ステンレス 出口径(φ)：90 価格：5万5000円～

問：IKD Jworks 事業部 TEL：06-4307-6238

KLC

ケーエルシー

Y管



チンスボやオーバーフェンダーにシャコタンというKLCの旧車スタイル「Y's」に合わせたストレートタイプのデュアル出しマフラー。

適合：HA36S/V 材質：ステンレス 価格：8万2500円

問：ケーエルシー TEL：0439-88-0450

S.C.W

スズキカスタムワークス

スポーツマフラー零1



車検対応の音量に抑えながら、限界まで排気効率を追求。エンジン性能をフルに発揮できるマフラー。出口はオーバルシングル。

適合：HA36S(RS/ワークス・2WD) 材質：ステンレス 価格：6万4900円

問：クモイモータース TEL：059-265-2137

KAKIMOTO

カキモト

GTbox06s



中低速でのトルクと高回転でのレスポンスを重視して開発。テールには柿本改オリジナルのチタンフェイス処理を施す。

適合：HA36S(RS/ワークス・2WD) 材質：ステンレス 出口径(φ)：65 価格：8万5800円～

問：カキモトレーシング TEL：072-265-8411

G-monster

ジーモンスター

サーキットスペックマフラー



サウンドからパイプの曲げ、溶接にまでこだわった競技用マフラー。出口にはチタンカラーのフィニッシュを採用。

適合：HA36S(RS/ワークス・2WD) 材質：ステンレス 出口径(φ)：76.3 価格：9万6800円

問：オートクラフト TEL：048-993-1980

GReddy

グレッディ

パワーエクストリームR キャタライザー付



ストレート構造を採用したパワー重視のマフラーながら保安基準適合。ブーストアップからタービン交換車まで対応。出口はチタンカラー。

適合：HA36S(2WD/4WD) 材質：ステンレス 出口径(φ)：60 価格：16万2800円

問：トラスト TEL：0479-77-3000

SWK

エスダブリューケー

グラスマフラー



全領域での出力向上を狙いながらJQR取得の車検対応マフラー。出口形状はスクエアダブル出し。3年6万km保証付き。

適合：HA36S(ワークス・2WD・5MT) 材質：ステンレス 出口径(φ)：86×73 価格：8万1400円

問：スズキワークス久留米 TEL：0942-26-8445

COMPLETESPEED

コンプリートスピード

36SPLマフラー



砲弾型サイレンサーセンター出しのレーシングマフラー。排気効率重視のストレート形状でメインパイプはこだわりの42.7φ。競技専用。

適合：HA36S(RS/ワークス・2WD) 材質：ステンレス 価格：5万4780円

問：コンプリートスピード TEL：072-678-9009

KC TECHNICA

ケーシーテクニカ

GTマフラー STREET



競技専用マフラー「群サイG」のルックスを踏襲しながら、街乗り&車検対応仕様にモディファイしたストリート用。FF用、4WD用あり。

適合：HA36S(RS/ワークス) 材質：ステンレス 出口径(φ)：76 価格：6万9300円～

問：ケーシーテクニカ TEL：0774-28-5075

BLITZ

ブリッツ

ニュルスベック VSR



108φオーバルデュアル出しのチタンカラーテールが迫力&レーシーなリアビューを演出。高い排気効率ながら車検もクリアする。

適合：HA36S(RS/ワークス・4WD) 材質：ステンレス 出口径(φ)：108×2 価格：7万1500円

問：ブリッツ TEL：0422-60-2277

FUJITSUBO

フジツボ

オーソライズ RM+C



排気効率を追求し、中・高回転域でのパワー&トルク向上と軽量化を重視したモデル。テールエンドにはカーボンを採用している。

適合：HA36S(ワークス・2WD) 材質：ステンレス 出口径(φ)：76×2 価格：10万4500円

問：藤壺技研工業 TEL：055-998-0130

POWERHOUSE DTM

パワーハウス D.T.M

プロダクトマフラー ハイパーエグゼースト



全域でバランス良く性能を向上させる排気効率重視の競技用マフラー。リアピースのみ、フロントパイプ付きの設定もある。

適合：HA36S(RS/ワークス・2WD) 材質：ステンレス 価格：6万6000円～

問：パワーハウス D.T.M TEL：0798-65-0200

NAVIC

ナビック

オリジナルマフラー



メインパイプ50φ、出口70φ×2をセンター出しにするナビックのオリジナルマフラー。2WD用、4WD用の設定あり。

適合：HA36S(RS/ワークス・2WD・4WD) 材質：ステンレス 出口径(φ)：70×2 価格：6万3800円～

問：ナビック TEL：075-575-4433

LINE UP RACING

ラインナップレーシング

オリジナルマフラー TYPE=01



エンジントルク重視でレスポンスに優れた設計。フロントパイプからテールエンドまでのフルセット。競技専用。

適合：HA36S(V/NA・2WD) 材質：ステンレス 出口径(φ)：60 価格：7万4800円

問：ラインナップ TEL：079-251-1025

Lck619

エルシーケー619

SUS304マフラー for 2WD



エンジントルク重視でレスポンスに優れた設計。フロントパイプからテールエンドまでのフルセット。競技専用。

適合：HA36S(ワークス・2WD) 材質：ステンレス 価格：7万6890円

問：ラブラーク TEL：06-6786-3002

Jaws YAMAMOTO

ジョーズ山本自動車

ドリフトマフラー Type-D



パイピングをデフ下レイアウトにすることでストレート構造を実現。メインパイプは50φで抜ける良さを重視したセッティング。

適合：C系・旧規格H系ワークス 材質：ステンレス 出口径(φ)：60×2 価格：4万1800円

問：山本自動車 TEL：0944-86-2264

MONSTER SPORT

モンスタースポーツ

タイプ Sp-XX マフラー



こもり音を抑え、ジェントルでスポーティなサウンドにチューニング。音量と排気効率を高次元でバランスさせたマフラー。

適合：HA36S(RS/ワークス・2WD/4WD) 材質：ステンレス 出口径(φ)：76.3×2 価格：6万3800円～

問：モンスタースポーツ事業部 TEL：0538-66-6761

COMPLETESPEED コンプリースピード

オリジナルハイフロータービンキット



オリジナルのハイフロータービンとポンプ、レギュレーターなどのセット。128馬力キットと150馬力キットがある。セッティング&工賃は別。

適合: HA36S(ワークス/RS)
価格: 27万2800円～

問: コンプリースピード Tel: 072-678-9009

KC TECHNICA ケーシーテクニカ

スポーツチューニングキット



F3改タービン&セッティング済ECU、専用プラグをセットにしたHA36ワークス専用のチューニングキット。4タイプの仕様を用意する。

適合: HA36S(ワークス/RS・1型&2型)
価格: 25万8500円～

問: ケーシーテクニカ Tel: 0774-28-5075

HKS エッチ・ケー・エス

GTスポーツタービンキット



タービン出口径を拡大し排圧を低減。翼枚数を増やし低回転域のレスポンス低下を回避。100～120馬力がターゲットのタービン。

適合: HA36S(ワークス・MT)
価格: 25万3000円

問: エッチ・ケー・エス Tel: 0544-29-1235

Turbo & Engine

ターボ・エンジン

POWERHOUSE DTM パワーハウス D.T.M

タービンチューン極 TYPE-A



純正タービン&アクチュエーターの加工に触媒ハイフロー加工を実施。純正ECUの範囲内で純正タービンの性能を最大限に引き出す。

適合: HA36S(ワークス/RS)
価格: 6万5000円～

問: パワーハウス D.T.M Tel: 0798-65-0200

News ニュース

GT-1ターボチャージャー



純正タービンからのステップアップタービンとして使用できるスタンダード仕様(100psまで対応)とSPL(120psまで対応)の2タイプを設定。

適合: HA36S(ワークス/RS)
価格: 18万7000円～

問: ニュース Tel: 06-6470-3666

GReddy グレディ

ハイフロータービンKIT



コンプレッサーハウジング及びインペラーのサイズアップによって100馬力を狙える完全ボルトオン設計のハイフロータービン。

適合: HA36S(ワークス)
価格: 17万6000円

問: トラスト Tel: 0479-77-3000

SWK エスタブリッケー

ハイフロータービンキット



オリジナルの100馬力仕様スポーツタービンキット。タービン+ECU書き換えからプラグ+フロントパイプのセットまで4タイプを用意。

適合: HA36S(ワークス/RS)
価格: 21万1200円～

問: スズキワークス久留米 Tel: 0942-26-8445

Pal Sports パルスポーツ

強化アクチュエーター



ターボ車のブースト圧をコントロールしているアクチュエーター。強化タイプはノーマルよりも高いブースト圧に対応し、ブースト圧を安定させる。

適合: HA36S(ワークス/RS)
価格: 2万1780円

問: エス・パル Tel: 019-671-3033

Jaws YAMAMOTO ジョーズ山本自動車

GT85ターボチャージャーType-36



純正ECU対応のボン付けタービン。ノーマルエンジンでも低速域からパワーを発揮。アクチュエーターは調整式。参考出力は70～90馬力。

適合: HA36S(ワークス/RS)
価格: 14万9600円

問: 山本自動車 Tel: 0944-86-2264

MONSTER SPORT モンスタースポーツ

R100ターボキット



一般走行時の常用回転域でもハイパワーを体感できるボルトオンターボキット。オリジナルタービンとセッティング済みECUのパッケージ。

適合: HA36S(ワークス)
価格: 21万7800円

問: モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

BLITZ ブリッツ

ボルトオンターボシステム



ブーストアップ+αを目標にした純正交換型タービンキット。タービンは新開発のALT-100R。専用ECU付属のキット(22万円)も用意する。

適合: HA36S(ワークス/RS)
価格: 18万7000円

問: ブリッツ Tel: 0422-60-2277

MONSTER SPORT モンスタースポーツ

ブローオフバルブキャンセルキット



ブースト圧の漏れを防ぎ、鋭い立ち上がりを可能にするHA36Sターボ専用のブローオフバルブキャンセルキット。

適合: HA36S(ワークス/RS)
価格: 9680円

問: モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

BLITZ ブリッツ

スーパーサウンドブローオフバルブBR



高品質アルミダイカストボディを採用。ファンネル部の形状を見直すことで流速を約17%アップ。適正スプリングによりアイドリング不調も防止する。

適合: HA36S(ワークス/RS)
価格: 3万2780円～

問: ブリッツ Tel: 0422-60-2277

GReddy グレディ

ブローオフバルブFV2



フローティングバルブの採用で強い初期加重が不要となり、低過給時のバルブレスポンスの向上、高過給時のリリーフ防止を両立。

適合: HA36S(ワークス)
価格: 価格未定

問: トラスト Tel: 0479-77-3000

HKS エッチ・ケー・エス

スーパーSQV IV



リリーフレスタイプの作動方式によって低過給圧時から高過給圧時まで安定した作動を実現したブローオフバルブ。

適合: HA36S(ワークス/RS)
価格: 3万6080円

問: エッチ・ケー・エス Tel: 0544-29-1235

LINE UP RACING ラインナップレーシング

R06Aスライドカムブリーセット



R06AのNAエンジン(VVTiなし)用のスライドカムブリーで、バルブタイミング変更時に必要なIN&EXのセット。

適合: HA36S(NA)
価格: 3万8500円

問: ラインナップ Tel: 079-251-1025

KC TECHNICA ケーシーテクニカ

ビッグスロットルボディ加工



ノーマルスロットルの内径を純正比2mm拡大し吸気をスムーズ化。エンジンレスポンスのアップを図る加工。

適合: HA36S(ワークス/RS・1型&2型)
価格: 5万4780円～

問: ケーシーテクニカ Tel: 0774-28-5075

KC TECHNICA ケーシーテクニカ

大容量インジェクター



R06Aターボエンジン専用の330cc大容量インジェクター。1.2～1.3キロのハイブースト対応。専用変換アダプター付き。

適合: HA36S(ワークス/RS・1型&2型)
価格: 7万6780円

問: ケーシーテクニカ Tel: 0774-28-5075

Pal Sports パルスポーツ

大容量インジェクターキット



ノーマルでは容量不足となるハイブースタービンに対応する容量330ccのインジェクター。専用ハーネス付きのキット。

適合: HA36S(ワークス/RS)
価格: 6万4680円

問: エス・パル Tel: 019-671-3033

Electric Device

電子機器系

Pal Sports

パルスポーツ

スポーツコンピューター



燃料、点火時期、スロットル、スピードリミット、ブーストなどを変更。交換するだけでブーストアップとなりパワー&トルクもアップする。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：9万6800円

問：エス・パル Tel: 019-671-3033

17RP

イチナナ アールビー

ECU移設キット



フロント左ショックアブソーバーの上部にあるECUを移設することにより、減衰力調整を容易にするためのキット。

適合：HA36Sアルト
価格：7520円

問：17RP Tel: 0538-32-0170

Jworks

ジェイワークス

カスタムECU



純正ECU書き換えタイプのコンピューター。ストリートからレースシーンまで、あらゆるステージで優れたパフォーマンスを発揮する。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：6万6000円

問：IKD Jworks 事業部 Tel: 06-4307-6238

SWK

エスダブリューケー

スポーツECU SPEC2



ブースト圧やエンジン制御マップのチューニングによって、全域で大幅なパワー&トルクアップを実現した純正ECU書き換えの第2弾。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：8万8000円～

問：スズキワークス久留米 Tel: 0942-26-8445

COMPLETESPEED

コンプリートスピード

オリジナルCPU



純正ECUのデータを書き換えるコンピューターチューニング。フラッシュエディター使用と書き換えの2タイプ。どちらも85馬力仕様が可能となる。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：9万7900円～

問：コンプリートスピード Tel: 072-678-9009

KC TECHNICA

ケーシーテクニカ

KCチューニングECU



純正ECU書き換えタイプのスポーツコンピューター。チューニングレベルに合わせてストリートやスポーツ走行など4段階のECUをラインアップ。

適合：HA36S(ワークス/RS・1型&2型)
価格：8万7780円～

問：ケーシーテクニカ Tel: 0774-28-5075

CAD CARS

キャドカーズ

3685プログラムサブコン+ブーストコントローラー



適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：24万2000円

問：キャドカーズ Tel: 0725-58-1323

Pal Sports

パルスポーツ

オーバーテイクブースター



電子スロットル車特有のアクセルレスポンスのかったさを解消するためのスロコン。アクセル操作だけでモード切替が可能。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：1万9800円

問：エス・パル Tel: 019-671-3033

LINE UP RACING

ラインナップレーシング

チューニングECU



純正ECUのデータを書き換えるメニュー。NA/ターボレギュラー/ハイオク/AGS/5MTとそれぞれに最適な仕様を用意する。

適合：HA36S
価格：6万3800円～

問：ラインナップ Tel: 079-251-1025

MONSTER SPORT

モンスタースポーツ

フルレンジスポーツコンピューター



ブースト、スピード、レブリミッターの変更、フルレンジ3Dマップの変更など、チューニングに合わせた仕様を用意する。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：8万8000円～

問：モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

BLITZ

ブリッツ

チューニングECU



純正ECUのデータをブリッツ独自のデータに書き換える純正書き換えコンピューター。最大15馬力のパワーアップが低価格で実現。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：5万5000円

問：ブリッツ Tel: 0422-60-2277

T.M.WORKS

ティエムワークス

イグナイト VSDアルファ16v



点火コイルへの入力電圧を16Vまでブーストアップ。電気負荷時においても電圧を16Vから下がることなく安定した電圧を点火コイルに供給する。

適合：HA36S
価格：2万8600円

問：ティエムワークス Tel: 0555-72-0546

T.M.WORKS

ティエムワークス

レースチップ



コンピューター本体のデータを書き換えることなく最大設定値までパワー&トルクを向上させるターボ車用サブコン。内容により2タイプあり。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：3万3000円～

問：ティエムワークス Tel: 0555-72-0546

T.M.WORKS

ティエムワークス

プロレーシング



OBDIIポートに接続しCAN通信機能に割り込むことで空燃比を変更。低中速域でのパワー&トルクをアップするNA車用サブコン。

適合：HA36S(NA)
価格：3万3000円～

問：ティエムワークス Tel: 0555-72-0546

SIECLE

シエクル

ミニコンプロ



ダイヤルを回すだけで-8～+3%の燃調補正が可能になる。車種別専用ハーネスでカプラーオン取り付けができる。

適合：HA36S
価格：2万2000円

問：ジェイ・ロード Tel: 03-5746-0720

Defi

デフィ

リンクメーター アドバンスA1



デフィリンクアドバンスコントロールユニットに接続して使用するリンクメーター。60φ9種類、80φ2種類をラインアップ。

適合：HA36全車
価格：2万2620円～

問：デフィ Tel: 03-5814-0081

Defi

デフィ

DSD F



3種類のデバイス(ADVANSシステム、OBDIIなど)から取得したデータを1画面上に同時表示可能。タッチパネル付き4.2インチカラー液晶採用。

適合：HA36全車
価格：10万7800円～

問：デフィ Tel: 03-5814-0081

PIVOT

ピボット

OBM MONITOR OBM-2



故障診断コネクタに差し込むだけで水温・電圧・エンジン回転・ブースト・吸気温度・スピードなどを表示できるデジタルモニター。

適合：HA36S
価格：2万3100円

問：ピボット Tel: 0263-46-5901

PIVOT

ピボット

3-drive・RENITE 3DR-L



オートクルーズ機能付きのスロコンで、オートクルーズの加速・減速・復帰などはレバースイッチで簡単に操作可能。

適合：HA36S
価格：3万5200円

問：ピボット Tel: 0263-46-5901

KC TECHNICA

ケーシーテクニカ

オイルクーラーキット



軽量・低圧損で高い耐久性を誇るスウェーデン・セトラブ社のコアを採用。最大10.5kg/cm²の圧力に耐える設計。

適合：HA36S(RS/ワークス・1型&2型)
価格：7万6780円

問：ケーシーテクニカ Tel: 0774-28-5075

G-monster

ジーモンスター

オイルクーラー



放熱塗料（クールテック）を採用することで、通常より3〜5度放熱効果に優れたタイプも用意。安定したオイル温度を保つ。塗装無しもあり。

適合：HA36S(RS/ワークス)
価格：5万8300円〜

問：オートクラブ Tel: 048-993-1980

EVOLVE

エヴォルブ

アルトワークス用オイルクーラーキット



大容量サイドタンク式W4コアによりオイルの適正温度を長時間キープ可能。電動ファン裏に設置できる専用ステーが付属。

適合：HA36S(RS/ワークス)
価格：5万8300円

問：エイチ・ピー・アイ Tel: 03-5663-2551

Cooling

冷却系

GReddy

グレッディ

STDオイルクーラーキット12段



コアチューブ内にオフセットフィン設けた大容量コアを採用。高い放熱性と圧力損失の低減を実現し、安定したオイル温度を保つ。

適合：HA36S(ワークス)
価格：6万1600円

問：トラスト Tel: 0479-77-3000

SWK

エスタブリュケー

オイルクーラーキット



高い放熱性を誇る薄型コアを採用したHA36ワークス&RS専用オイルクーラーキット。全パーツがFバンパー内に収まる設計。

適合：HA36S(RS/ワークス)
価格：9万5700円

問：スズキワークス久留米 Tel: 0942-26-8445

Spiegel

シュビーゲル

オイルクーラー



サーモスタット内蔵ブロックを採用しオーバーヒートを防止。オイル性能を安定させエンジン性能を最大限に発揮させる。

適合：HA36S(ワークス・MT)
価格：6万3800円

問：シュビーゲル Tel: 048-970-2800

KC TECHNICA

ケーシーテクニカ

K&PオイルフィルターKCモデル



圧力損失を極限まで軽減。オイルポンプの負担が激減し、オイルがスムーズに流れるため、レスポンスが大幅にアップする。

適合：HA36S(RS/ワークス・1型&2型)
価格：3万1350円

問：ケーシーテクニカ Tel: 0774-28-5075

NAVIC

ナビック

アルミラジエター



純正比約3倍の容量を誇る大容量アルミ2層ラジエター。取り付けはボルトオンでOK。ラジエターキャップが付属する。

適合：HA36S(RS/ワークス)
価格：6万6000円

問：ナビック Tel: 075-575-4433

GReddy

グレッディ

アルミラジエター TW-R



36mm厚のコアと純正比2.5倍の冷却水容量によって、冷却効率の向上と圧力損失の低減を実現したオールアルミ製ラジエター。

適合：HA36S(ワークス)
価格：3万9380円

問：トラスト Tel: 0479-77-3000

KC TECHNICA

ケーシーテクニカ

オイルクーラー内蔵設置型ラジエター



スペースの無いHA36アルトのターボ車専用設計。赤い部分がラジエター(28段)で、黒い部分がオイルクーラー(4段)。

適合：HA36S(RS/ワークス・1型&2型)
価格：17万3800円

問：ケーシーテクニカ Tel: 0774-28-5075

MONSTER SPORT

モンスタースポーツ

MSバンパー専用オイルクーラーキット



優れた冷却効果で油温を安定させ、エンジン性能を最大限に発揮。サーモスタット付き。モンスタースポーツのバンパー専用。

適合：HA36S(RS/ワークス)
価格：7万400円

問：モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

MONSTER SPORT

モンスタースポーツ

シリコンラジエターホース



高強度シリコンゴムのホースに、ホースの膨らみを防止するポリエステルネットを装着した強化ラジエターホース。

適合：HA36S(RS/ワークス)
価格：1万5400円

問：モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

BLITZ

ブリッツ

レーシングラジエターホースキット



耐食性、耐圧性に優れた3層レッドシリコン製ラジエターホース。耐熱温度180度、耐圧性400KPaの高スペックを誇る。

適合：HA36S(RS/ワークス)
価格：1万4080円

問：ブリッツ Tel: 0422-60-2277

KC TECHNICA

ケーシーテクニカ

強化ラジエターホース



シリコン素材とアラミドファイバーを採用した英国サムコ製の高強度ホースを採用。耐熱温度は50〜250度。

適合：HA36S(RS/ワークス)
価格：2万1450円

問：ケーシーテクニカ Tel: 0774-28-5075

BLITZ

ブリッツ

レーシングラジエター タイプZS



34mm厚コアと大容量タンクによって熱容量をアップした軽量オールアルミラジエター。タンクはこだわりのバフ仕上げ。

適合：HA36S(RS/ワークス)
価格：5万2800円

問：ブリッツ Tel: 0422-60-2277

MONSTER SPORT

モンスタースポーツ

ハイフローインタークーラー



純正比コア面積88%、コア容量110%アップの大容量インタークーラー。ブーストアップやタービン交換などのターボチューン車に最適。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：7万7000円〜

問：モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

SWK

エスタブリュケー

スポーツインタークーラー



フィンピッチの拡大と1.5倍のコア厚によって純正と同等のコア面積ながら高効率で冷却。パワーと鋭いアクセルレスポンスを実現する。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：4万9500円

問：スズキワークス久留米 Tel: 0942-26-8445

COMPLETESPEED

コンプリートスピード

スーパーレーシングインタークーラー



エンジンルームに収まる限界まで容量をアップ。コアはHKS(ティード)製、ホースはサムコ製を採用し、高い冷却効率を実現。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：16万2800円

問：コンプリートスピード Tel: 072-678-9009

KC TECHNICA

ケーシーテクニカ

大容量インタークーラー



純正比2.5倍の容量のコアサイズで設計。冷却効率が大幅にアップしハイブースト化にも対応。専用ダクトカバー付き。

適合：HA36S(ワークス/RS・1型&2型)
価格：15万1800円

問：ケーシーテクニカ Tel: 0774-28-5075

CLS BARREL

シーエルエス バレル

リアバンパー



リアの印象を大きく変えるリアバンパー。パラシュート効果を防止するダクト付き。リアウイングは3万5200円。

適合：HA36S/V
価格：5万5000円

問：イーエスピー Tel: 072-369-7080

CLS BARREL

シーエルエス バレル

フロントバンパー



バンパー開口部を大きく取ったスポーティなグリルー体式フロントバンパー。サイドステップは4万4000円。

適合：HA36S/V
価格：6万6000円

問：イーエスピー Tel: 072-369-7080

OVERTECH

オーバーテック

フロントリップスポイラー ウレタン製



ワークス&RSのフロントスタイルを引き締めるウレタン製リップスポイラー。センター部を持ち上げた形状がスポーティ。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：2万5300円

問：アクト Tel: 049-265-8530

Aero

エアロ

AERO WORKZ

エアロワークス

カーボンリップスポイラー



小ぶりながら左右を張り出させた形状がスポーティなカーボン製リップスポイラー。ワークス&RSの純正バンパーに対応する。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：3万250円

問：エアロワークス Tel: 046-285-4243

17RP

イチナナ アールビー

リヤエンドスポイラー



純正ルーフスポイラーの上に装着するタイプ。エンド(写真塗り分け部)がフラップ形状になっていてスポーティ度がアップする。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：3万7400円

問：17RP Tel: 0538-32-0170

17RP

イチナナ アールビー

リヤディフューザー



センターにフィンを採用したディフューザータイプのスポイラー。ダクトはメッシュ付き。同社の4本出しマフラーに対応する。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：3万800円

問：17RP Tel: 0538-32-0170

17RP

イチナナ アールビー

フロントリップスポイラー



リップ+アンダーフラップをイメージさせる形状のスポイラー。片側4個のLEDライトとセンターダクトにメッシュが付属する。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：6万1600円

問：17RP Tel: 0538-32-0170

VERY

ベリー

フロントバンパー



左右の開口部(フォグ周辺)を大きく取ったスポーティなグリルー体式バンパー。リップはFRP製とカーボン製が選べる。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：7万1500円～

問：ガレージベリー Tel: 048-469-1708

G-monster

ジーモンスター

リアゲートスポイラー



純正より大きめのサイズでダックテールになっているので、ダウンフォースでリアのグリップも上がる。FRPとカーボン製がある。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：3万8500円 (FRP) ～

問：オートクラフト Tel: 048-993-1980

G-monster

ジーモンスター

フロントアンダーフラップ



フロントリップスポイラーに装着することで横に流れていく空気をキャッチしダウンフォースを発生する。FRPとカーボン製あり。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：3万8500円 (FRP) ～

問：オートクラフト Tel: 048-993-1980

FEEL

フィール

ストリートtypeR



立体的なデザインを採用した前後バンパータイプのエアロ。フロントはアイライン効果もあるグリルー体式。リアはディフューザー形状。

適合：HA36S(ワークス/RS) 価格：Fバンパー 6万5780円、Rバンパー：5万5000円

問：エヌ・ファクトリー Tel: 0866-94-0670

KLC

ケーエルシー

ケーエルシー-Y'sチンスポ



リップ部分を前方に張り出させたいわゆるチンスポイラーデザインを採用。ちょいヤンチャでスポーティなスタイル。

適合：HA36S/V用
価格：4万4000円

問：ケーエルシー Tel: 0439-88-0450

KLC

ケーエルシー

ケーエルシー-Y'sフロントバンパー



ケーエルシーが旧車スタイルを現代風にアレンジしたY'sシリーズにバンパータイプが登場。マスクの印象が大きく変わるデザインが光る。

適合：HA36S/V
価格：6万3800円

問：ケーエルシー Tel: 0439-88-0450

KLC

ケーエルシー

プレミアムGT フロントアンダーリップ



プレミアムGTのアンダーリップスポイラーはセンター部を持ち上げ、空気をボディ下部に流す空力を考えたスポーティなエアロ。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：4万4000円

問：ケーエルシー Tel: 0439-88-0450

VERY

ベリー

リアディフューザー



リアバンパー下部に装着するフィンタイプのディフューザー。リアビューがスポーティに変身する。ウレタン製。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：1万6500円

問：ガレージベリー Tel: 048-469-1708

SWK

エスタブリッシュ

アルトWRウイング



ラリーマシンをイメージさせるダイナミックな形状のリアウイング。強いダウンフォースを発生させ走安性をアップさせる。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：6万5000円～

問：スズキワークス久留米 Tel: 0942-26-8445

Spiegel

シュピーゲル

リアウイング純正被せタイプ



下向きの純正ウイングがダックテール風に変身する純正被せタイプのリアウイング。カラーはソリッドブラックとマットブラックの2色。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：3万7400円

問：シュピーゲル Tel: 048-970-2800

KC TECHNICA

ケーシーテクニカ

RSスポイラー



ルーフを後方にスムーズに延長するルーフスポイラー。FRP未塗装、カーボン平織、カーボン綾織の3タイプから選択可能。

適合：HA36S/V全車 (1型&2型)
価格：4万1800円～

問：ケーシーテクニカ Tel: 0774-28-5075

KLC

ケーエルシー

ケーエルシー-Y'sリアウイング



フロントのチンスポに対してリアのウイングはハネ上げのダックテールを採用し、全体のフォルムをバランスさせている。

適合：HA36S/V
価格：4万1800円

問：ケーエルシー Tel: 0439-88-0450

NAVIC

ナビック

CLS ナビックエディション フロントスポイラー (NA)



ナビックがCLSとコラボして仕上げたエアロパーツ。写真はHA36のNA車純正バンパー用のチンスポ風フロントリップ。

適合: HA36S (NA)
価格: 3万800円

問: ナビック Tel: 075-575-4433

NAVIC

ナビック

CLS ナビックエディション フロントスポイラー (ターボ)



こちらはワークス&RS純正バンパー用のフロントリップスポイラーで、もちろんナビックとCLSのコラボによるもの。

適合: HA36S (ワークス/RS)
価格: 3万800円

問: ナビック Tel: 075-575-4433

CROSS

クロス

リアアンダーフィン



クロスのリアアンダースポイラー用のアンダーフィン。センター下部に装着するフィンでFRP製とカーボン製がある。

適合: HA36S (ワークス/RS)
価格: 1万1000円 (FRP) ~

問: テイクオフ Tel: 06-6924-0547

CROSS

クロス

フロントリップスポイラー



シンプルな形状ながら厚みを持たせることで、フロントにボリューム感を与えるのがクロスのリップスポイラー。材質はFRP製。

適合: HA36S (ワークス/RS)
価格: 2万7280円

問: テイクオフ Tel: 06-6924-0547

AERO SPEED R-CONCEPT

エアロスPEED Rコンセプト

サイドスポイラー/リアディフューザー



純正よりも立体的に造形したサイドスポイラーや、センター出しマフラーにも対応するリアディフューザーが全身をスポーティに演出。

適合: HA36S (ワークス/RS)
価格: サイド7万7000円/リア7万1500円

問: プリッツ Tel: 0422-60-2277

AERO SPEED R-CONCEPT

エアロスPEED Rコンセプト

フロントバンパースポイラー



ヘッドライト周囲までをカバーするバンパータイプが、空力性能と迫力のフロントマスクを演出。別売りのボンネットもある。

適合: HA36S (ワークス/RS)
価格: 10万4500円

問: プリッツ Tel: 0422-60-2277

COMPETEC

コンペテック

リアウイング



ノーマルよりもウイングサイズを大きくすることでリアビューをスポーティに演出してくれるコンペテックのリアウイング。

適合: HA36S 全車
価格: 3万8500円

問: バンドラ Tel: 048-788-2558

COMPETEC

コンペテック

フロントスポイラー



HA36アルトのNA純正バンパー専用のリップスポイラー。空力効果の高いエアダムスカート形状が最大のポイント。

適合: HA36S (NA)
価格: 2万7500円

問: バンドラ Tel: 048-788-2558

LINE UP ANSWER

ラインナップアンサー

フロントリップ



ワークス&RSの純正バンパー対応のフロントリップスポイラー。力強くスポーティなフロントに変身する。FRP製未塗装。

適合: HA36S (ワークス/RS)
価格: 4万1800円

問: ラインナップ Tel: 079-251-1025

MONSTER SPORT

モンスタースポーツ

GTウイング



軽量で高剛性のスーパーモノコック構造を採用したカーボン製GTウイング。同形状でFRP製のタイプも設定されている。

適合: HA36S (ワークス/RS)
価格: 6万6000円~

問: モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

MONSTER SPORT

モンスタースポーツ

エアロダイナミクスバンパー リヤ



テールランプ下にダクトを設置。フロントからボディ下を流れる風をスムーズに後方に抜き、走行抵抗を減少させる。

適合: HA36S (ワークス/RS)
価格: 7万9200円

問: モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

MONSTER SPORT

モンスタースポーツ

エアロダイナミクスバンパー フロント



バンパー開口部を大きく取ることで、走行風を効率よく取り込みラジエーターやエンジンルームの冷却効率を向上させている。

適合: HA36S (ワークス/RS)
価格: 8万3600円

問: モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

Lck619

エルシーケー619

リアディフューザーType1



純正バンパー下に装着するディフューザー。5枚のフィンがボディ下の空気を整流する。センター出しマフラー対応のタイプ2もある。

適合: HA36S (ワークス/RS)
価格: 3万800円

問: ラブラーク Tel: 06-6786-3002

Lck619

エルシーケー619

フロントスポイラーType2



タイプ1よりも出幅を抑えたハーフスポイラーで、大幅な変化を好まない人向けのシンプルスポーティ系。

適合: HA36S (ワークス/RS)
価格: 2万4200円

問: ラブラーク Tel: 06-6786-3002

LINE UP ANSWER

ラインナップアンサー

リアスポイラー



ルーフ後端をダックテール調のハネ上げタイプにできるスポーティな形状のルーフスポイラー。FRP製未塗装。

適合: HA36S 全車
価格: 4万1800円

問: ラインナップ Tel: 079-251-1025

LINE UP ANSWER

ラインナップアンサー

リアアンダー



純正バンパー下部に装着するディフューザータイプのスポイラー。リフレクターは配線すれば点灯可能。

適合: HA36S 全車
価格: 4万3450円

問: ラインナップ Tel: 079-251-1025

Result Japan

リザルト ジャパン

リアウイング



リアゲート上部に装着するリアウイング。サイズも大きめのGTウイングタイプで、強いダウンフォースが期待できる。

適合: HA36S 全車
価格: 6万5000円 (予価)

問: リザルト ジャパン Tel: 072-429-9318

Result Japan

リザルト ジャパン

リアバンパー



フロント同様エッジを効かせた3Dデザインが特徴。左右ダクトやセンターディフューザーがスポーティなリアバンパー。

適合: HA36S 全車
価格: 7万2600円 (予価)

問: リザルト ジャパン Tel: 072-429-9318

Result Japan

リザルト ジャパン

フロントバンパー



アルトをスポーティかつ攻撃的な雰囲気に変身させるフロントバンパー。グリルからヘッドライト周囲まで一体式となっている。

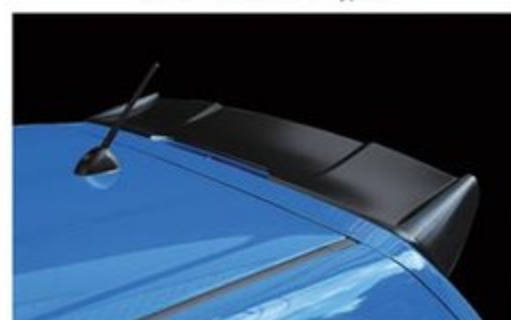
適合: HA36S 全車
価格: 6万6000円 (予価)

問: リザルト ジャパン Tel: 072-429-9318

Lck619

エルシーケー619

リアルーフスポイラーType2



ルーフエンドが程良いハネ上げ形状に変身。センターを落とし込んだ3D形状が整流効果を高める。ABS製。

適合: HA36S (ワークス/RS)
価格: 3万1350円

問: ラブラーク Tel: 06-6786-3002

Exterior

エクステリア

AERO SPEED R-CONCEPT エアロスピードRコンセプト

ボンネット



センターダクトやサイドダクトの有無を選択できるワークス専用ボンネット。材質はFRP製、カーボン製から選択できる。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：9万3500円～

問：ブリッツ Tel: 0422-60-2277

COMPLETESPEED コンプリートスピード

軽量カーボン&CFRPボンネットフード



純正比約1/2の軽量化となる競技用の軽量カーボン&CFRPボンネット。写真のエアードクト付きは8万7780円。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：6万5780円～

問：コンプリートスピード Tel: 072-678-9009

KC TECHNICA ケーシーテクニカ

カーボンボンネット



エアバルジレスのノーマル形状のボンネットなのでNA車にもマッチする。ノーマル交換タイプのボンネット。

適合：HA36S/V全車 (1型・2型)
価格：14万8500円～

問：ケーシーテクニカ Tel: 0774-28-5075

Result Japan

リザルト ジャパン

エアロボンネット



センターに大型のエアインタークー、その左右にエアアウトレットを備え、冷却効率をアップするエアロボンネット。

適合：HA36S/V全車
価格：6万4900円(予価)

問：リザルト ジャパン Tel: 072-429-9318

Lck619

エルシーケー619

ボンネットTYPE4 エアバルジ付



純正形状でバルジ付きボンネット。バルジ裏側にはインタークーラーに空気を送り込む導風ガイドが備わる。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：6万1050円

問：ラブラーク Tel: 06-6786-3002

LINE UP ANSWER

ラインナップアンサー

ボンネット



センターを1段落とし込む形状によって、フロント全体を引き締める効果のあるボンネット。FRP製とカーボン製あり。

適合：HA36S/V全車
価格：9万6800円～

問：ラインナップ Tel: 079-251-1025

MONSTER SPORT

モンスタースポーツ

カーボンボンネット



素材にカーボンを採用することでボディの軽量化を図り、ワークスやRSの運動性能をさらに高める軽量ボンネット。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：10万5600円

問：モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

Lck619

エルシーケー619

エアロフェンダー



フロントは純正フェンダーと交換装着するタイプでダクト付き。リアは被せタイプで前後ともに片側9mmのワイド化となる。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：8万3600円(フロント)、3万2780円(リア)

問：ラブラーク Tel: 06-6786-3002

SilkRoad

シルクロード

フェンダーエクステンション ダミールベット仕様



幅片側約9mmのABS製フェンダー。シボ&ダミールベット仕上げによって貼り付けるだけでレーシーなスタイルに変身する。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：5万4780円

問：シルクロード Tel: 0744-34-1155

AVANCE

アヴァンセ

汎用フェンダーアーチモール カーボン調



耐候性、耐水性に優れたカーボン調の軟質PVC製フェンダーモール。幅は片側約10mm。フェンダーに合わせてカットして貼り付ける。

適合：汎用
価格：4686円

問：ケースバック Tel: 0566-54-0335

KLC

ケーエルシー

ケーエルシーY's フェンダートリム



同社のチンスボイラーと同じテイストで仕上げられたリベット留め仕様オーバーフェンダー。出幅は片側5mmなので車検もOK。

適合：HA36S/V全車
価格：3万800円

問：ケーエルシー Tel: 0439-88-0450

MONSTER SPORT

モンスタースポーツ

リアゲートガーニッシュ



ボディラインに調和する美しい曲面形状とスポーティなフォルムがリアビューを引き締めるカーボン製ガーニッシュ。

適合：HA36S(ワークス/RS)
価格：4万7300円

問：モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

Result Japan

リザルト ジャパン

アイライン



目元の印象を大きく変える幅広のアイライン。目元がシャープになり、スバルタン度がアップする。

適合：HA36S/V全車
価格：9900円(予価)

問：リザルト ジャパン Tel: 072-429-9318

LINE UP ANSWER

ラインナップアンサー

アイライン



目元がキリリと引き締まるアイライン。オリジナルミニステッカー2枚付き。未塗装と塗装済みがある。

適合：HA36S/V全車
価格：9800円～

問：ラインナップ Tel: 079-251-1025

LINE UP ANSWER

ラインナップアンサー

グリル



純正バンパーに被せて装着するグリル。立体的なデザインによってフロントマスクの迫力がアップする。

適合：HA36S/V全車
価格：2万8600円

問：ラインナップ Tel: 079-251-1025

Lck619

エルシーケー619

LEDシーケンシャルテールランプ



シーケンシャルウインカー搭載のフルLEDテール。カラーはレッド×クリアレンズの白バー/赤バーの他スモークタイプもある。

適合：HA36S/V全車
価格：3万9600円～

問：ラブラーク Tel: 06-6786-3002

SWK

エスダブルユーケー

LEDハイマウントキット



純正ハイマウントはバルブタイプ。それを視認性に優れたLEDタイプに交換できるキット。光漏れ対策カバー付きも設定。

適合：HA36S/V全車
価格：1万175円～

問：ズスキワークス久留米 Tel: 0942-26-8445

KC TECHNICA

ケーシーテクニカ

燃料キャップスタンド



給油中に燃料キャップを保持できるキャップスタンド。フューエルリッドの内側に両面テープで装着する。アルミ製。

適合：HA36S/V全車 (1型・2型)
価格：4180円

問：ケーシーテクニカ Tel: 0774-28-5075

KLC

ケーエルシー

ドアモール



サイドウィンドウの下側を高級感たっぷりにドレスアップできるステンレス製のモール。片側2ピース計4ピースのセット。

適合：HA36S/V全車
価格：1万9800円

問：ケーエルシー Tel: 0439-88-0450

OVERTECH

オーバーテック

WRサイドレバー



ジムカーナなどサイドブレーキを多用する場合に、クイックかつ確実にサイドロックが可能なレバー。装着は純正レバーに挟んで固定するだけ。

適合：HA36S/V
価格：3万800円

問：アクト Tel: 049-265-8530

OVERTECH

オーバーテック

WRシフトアダプター



AGS車でのDレンジ・マニュアルモードでのシフト操作をWRCカーのシフトのように操作できるアイテム。装着は純正シフトノブに挟むだけ。

適合：HA36S(AGS車)
価格：2万1780円

問：アクト Tel: 049-265-8530

GoodGun×CLS

グッドガン×シーエルエス

ディープコーンステアリング



CLSとGoodGUNとのコラボによる小径33φのディープコーンステアリング。ロゴは刺繍、ステッチはホワイト。

適合：汎用 材質：PVCレザー
価格：2万2000円

問：ESB Tel: 072-369-7080

Interior

インテリア

Jaws YAMAMOTO

ジョーズ山本自動車

レーシングシフトノブ



重量やグリップ感など好みに合わせて選べるシフトノブ全5タイプ。本体はジュラコンまたはスチール製。ステッカー付き。

適合：HA36S全車 カラー：ブラック
価格：5280円～

問：山本自動車 Tel: 0942-54-2010

MONSTER SPORT

モンスタースポーツ

シフトノブ 差込型



スズキ車の差し込みタイプに対応する専用設計。素材はジュラコンで、写真の球型グリップの他スティック型グリップタイプもある。

適合：HA36S(5MT) カラー：ジュラコン/ブラック・ホワイト 価格：6600円

問：モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

G'BASE

ジーベース

デザインシフトノブカバー



上質で耐久性の高い本革を使用したシフトノブカバー。装着はノブ前面を針と糸で縫い上げて固定するためフィット感は抜群。

適合：HA36S(5AGS) 種類：全4タイプ
価格：4400円

問：ビーナス Tel: 06-6796-1333

Spiegel

シュピーゲル

本革巻き替えシフトノブキット



純正シフトノブに被せて針と糸で編み込んでいく本革製のシフトノブカバー。カラーは全9タイプ。

適合：HA36S 種類：全9タイプ
価格：5940円

問：シュピーゲル Tel: 048-970-2800

CUSCO

クスコ

スポーツアクセルペダル



ヒール&トゥがしやすいようにブレーキペダル側下部を広げた形状を採用。ボルトオン装着できる上質なステン鏡面仕上げ製。

適合：HA36S(ワークス) 材質：ステンレス鏡面仕上げ 価格：4180円

問：キャロッセ Tel: 027-352-3578

OKUYAMA

オクヤマ

ペダルセット



硬質アルミに滑り防止のエンボス加工を施したペダルで、的確なペダル操作をサポート。MT車用、AT車用がある。

適合：汎用 材質：アルミ
価格：9900円

問：オクヤマ Tel: 045-934-5334

MONSTER SPORT

モンスタースポーツ

3連メーターポッド



ドライバーの前方視界を妨げないよう、極力低くレイアウトした3連メーターフード。52φのメーターに対応する。

適合：HA36S全車 (対応メーター径)52φ
価格：3万2500円

問：モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

SWK

エスダブリューケー

4連エアロメーターフード



マシンの状態を把握するために必要な60φメーターを4連装着できる36アルト専用メーターフード。FRP製シボ塗装済み。

適合：HA36S全車 (対応メーター径)60φ
価格：3万8500円

問：スズキワークス久留米 Tel: 0942-26-8445

News

ニュース

レーシングフットレスト



アルトのMT車はワークスも含めフットレスト未装備なので、スポーツ走行時などは写真のような大型フットレストが活躍する。

適合：HA36S(5MT) 材質：ステンレス
価格：2万3100円

問：ニュース Tel: 06-6470-3666

MONSTER SPORT

モンスタースポーツ

スポーツドライビングクラッチペダル



ブレーキペダルやアクセルペダルに加え、同社のフットレストとの位置関係を最適化。素早いペダルワークが可能になる。

適合：HA36S(ワークス/RS・5MT)
価格：1万5180円

問：モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

MONSTER SPORT

モンスタースポーツ

スポーツフットレスト



足を置く位置や高さ、角度などを最適化し、安定したドライビングポジションを可能にするフットレスト。5AGS&5MT車用あり。

適合：HA36S(ワークス/RS・5MT/5AGS) カラー：クリア・レッド 価格：8800円

問：モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

MONSTER SPORT

モンスタースポーツ

スポーツドライビングペダルカバー



ブレーキには滑り止め、アクセルペダルには穴開け加工を施し、ペダルの操作性を向上させたペダルカバーセット。

適合：HA36S(ワークス/RS・5MT/5AGS) カラー：クリア・レッド 価格：8360円～

問：モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

YURU STYLE

ユルスタ

レザーキーホルダー



アルトワークスのイラストとロゴがレーザー刻印された本革キーホルダー。サイズは13cm×2cm。オプションで名前の刻印も可能。

適合：汎用 カラー：キャメル他全6色
価格：2420円

問：ユルスタイルプロ Tel: 090-5637-6652

SILKBLAZE

シルクブレイズ

ネックサポートパッド



頭部から頸部までを低反発クッションが優しく包み込み、運転姿勢を改善。身体への負担も軽減してくれる。

適合：汎用 カラー：BK×BK・BK×RED
価格：3278円(1個)

問：ケースバック Tel: 0566-54-0335

MONSTER SPORT

モンスタースポーツ

フロアマット



ブラック×レッドカラーがスポーティなフロアマット。前席用にはモンスタースポーツのロゴ入り。5MT用、5AGS用がある。

適合：HA36S全車 カラー：ブラック×レッド
価格：1万7600円

問：モンスタースポーツ事業部 Tel: 0538-66-6761

テイクオフ

テイクオフ

オリジナルフロアマット



テイクオフオリジナルのフロアマット。スポーティなチェッカー柄(9色)から落ち着いた単色タイプ(3色)まで豊富に用意。

適合：HA36S(ワークス/RS) 種類：本体12タイプ/外周13色 価格：1万5180円

問：テイクオフ Tel: 06-6924-0547

THANK YOU 36ALTO

もうじき、生産が終了する36アルトワークスに
業界からの感謝を伝える

サンキュー! 36アルト!! そしてこれからもヨロシク

皆さん、
ホントありがとう。
そしてまだまだ
走りましょう!

竹野由志雄=文
Text by Yoshio Takeno

クモイモータース 雲井 昭二さん

36アルトはエアロなどを造形する素材としては非常にいいベース車でした。特にエアバルジボンネットは高価格にも関わらず、多くの方にお買い上げいただきました。コロナ禍でコペンオブジャパンのようなイベントができなかったのが残念ですが、今後は中古車で購入するみなさんにもお付き合いいただきたいですね。



キヤドカーズ 石川 博之さん

AGSへの対応を含めて新しいクルマ作りをさせてくれたクルマです。現在、AGSのデモカーはMTのチューニング仕様と同等なタイムが出るようになりましたが、同時にAGSが強いところも出てきたので今後はそこも手を入れていきます。36アルトについては最低でもあと10年は楽しませてもらうつもりでいますよ。



17RP 岡本 成弘さん

36アルトがデビューした当初は、車高と座面の高いクルマという第一印象で、どういじってこうかと腐心しましたが、今ではすっかり当社の主力車種です。手を加えていくうちに、エアロやマフラー、ドアミラーカバーなどいろいろなパーツを作ることができました。次期アルトでも、ワークスはぜひ残して欲しいですね。



サイトウロールケージ 齋藤 隆太さん

弊社がロールケージを製作する車両のなかで、36アルトは最もオーダーの多いベース車です。通常、新車に穴を開けてロールケージを装着するのはみなさん躊躇されるのですが、36は新車時から装着される方が多かったですね。いよいよ現行車は生産終了を迎えますが、今後は中古車ベースのお客様にも期待しています。



コンプリートスピード 山添 正史さん

アルトバンやFグレードの販売が終わってしまったのは残念ですが、ワークスはまだ新車で買うことができるのは幸いです。自分たちもレースに出たりしていますがこれは乗って楽しいクルマです。だからパーツ開発もやりがいあるし、作るからには自分的にイチオシのものにしていこうという気にさせるクルマです。



SPK 松田れいさん

モータースポーツの現場でアルトで走っている方を見かけることが多いですね。皆さん楽しそうで、見ているこちらも楽しい気分になります。そんな素敵な趣味に対して弊社はアルパインスターズ製レーシングギヤなどを提供しています。世界にトップドライバを同じギヤを使うことで趣味がより楽しめるものになれば幸いです。



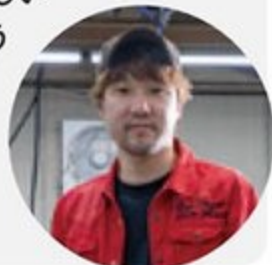
スズキワークス久留米 店長 松尾 徹さん

軽量ボディのスポーツホットハッチとして、36アルトはとてもイジリやすいクルマでした。ECUやタービン、足回りなどさまざまなパーツとセッティングメニューを作らせていただきましたが、そのシンプルかつ素直なメカニズムには大いに助けられました。この路線は次期モデルにも残してもらいたいと思っています。



Jワークス 代表 池田 博行さん

車重が軽く、それでいてボディ剛性もしっかりしていた36アルト。そんな造りをしていながら価格もリーズナブル。さすがスズキだと感心させられましたね。36のパーツ作りはECUの制御をはじめ、近年のクルマのチューニングの勉強にもなりました。新しいアルトも36のようなスポーツ路線を継続して欲しいですね。



KCテクニカ 藤山 雅実さん

発売当初から手掛けてきたクルマなので思い入れは強く、つい最近もこれまでの集大成といえるタービンキットを作りました。生産は終わるとのことですが、36アルトでやりたいことはまだあるので、うちではこれからもいろいろと取り組んでいきます。まずは新タービンでの筑波サーキットタイムアタックですね。



HKS 近藤 剛生さん

今年4月にターボキットをリリースしたばかりですし、36アルトはまだやり残している部分がある、というのが正直なところですね。36は軽量だけどボディもしっかりしていて、レースマシンのベースとしてもいいクルマだと思います。次期モデルももちろん手がけますが、36もまだまだ盛り上げていきたいと思っています。



ラブラーク

永吉 剛大さん

「LCK419」立ち上げのきっかけを作ったクルマが、実は36アルトワークスだったのです。アルトに始まり今ではコペン、カプチーノのパーツもリリース。36があったからこそ大きくなったブランドだと感謝しています。フルチェンを控えてはいますが、新製品も鋭意開発中。引き続きご愛顧いただければと思います。

Lck 619

ブリッツ

小林 徹さん

アルトのパーツをひと通りリリースするようになったのは、実は36型からなのです。その開発時期はちょうどS660と重なるのですが、アルトのお客さんのほうがホントにクルマが好き! という方が多かったように感じます。今後は中古車も多くなることでしょう。長く乗れるクルマとして楽しんでいきたいですね。



パルススポーツ

大坊 惣市さん

36アルトもようやく多くのパーツが揃い、さらにその3型はECUも変わり、これから面白くなってくると思っていました。そんな矢先のフルチェンジとは、とても残念。特にワークスは100psくらいがマックスであっても、速さを体感できる楽しいクルマでした。新型でもそのコンセプトは引き継いで欲しいですね。



TMワークス

三浦 一浩さん

15年ぶりのアルトワークス復活を果たした36アルトは、近年の軽カースポーツシーンを盛り上げた立役者である、と考えています。弊社でもダイレクトイグニッションやレースチップ、NAのパワーアップモジュールなど、多くの製品を作らせていただきました。次期モデルも走りメインのクルマであることを期待しています。



Thank you
36ALTO



リザルトジャパン

吉岡 雅生さん

フルチェン間近のこの時期に36のパーツを開発したのは、レース参戦用にNAのアルトを入手したのがきっかけでした。半分は趣味から始まりましたが、低価格でカッコいいエアロを若いユーザーさんに付けてもらいたいと考えて商品化しました。今後は中古車も増えると思います。多くの方にお楽しみいただきたいですね。



モンスタースポーツ

岡部 晃成さん

初めて乗ったときは衝撃的でした。チューニングをしていく上ではいい部分もあればそうでない部分もありました。とくにサスは大変だった覚えがあります。まあ、それだけいいものができましたが。エンジンは打てば響くようなところがあってやりやすかったですね。まあ、なによりMTで元気よく走れるところが最高です。



レイズ

企画担当さん

色んな楽しみ方ができるクルマと言う見方です。カスタマイズの素材として優れていますよね。だからクルマが安価でも、使うパーツは値段じゃなくて自分が気に入ったものを使っているのではないのでしょうか。たしかデザインは元オーディオにいたデザイナーさんが手掛けたと聞いたので、そういう面でも面白いクルマです。



ラインナップ

松山 弘典さん

初めて乗ったときの印象はボディ剛性が高く、エンジンもパワフルで、これはいいクルマが出たというものでした。電子制御系で苦労したこともありましたが、基本的に打てば響くクルマなので作る面でも自分で乗ることについても楽しんでいます。また、ワークスからバンまで多くのパーツが流用できるのも36アルトの魅力ですね。



ファイナルコネクション

平野 弘さん

当社では車高調やキャリパー、ホイールなどのパーツをリリースしていますが、36アルトは車重が軽いので、当初は足回りの開発に苦労しましたね。意外にも街乗りメインより走りに、スポーツに振るととてもしなやかなセッティングを施すことができました。次期アルトもリリースされたらもちろんパーツ開発に取りかかりますよ。



NeXT

河村さん

いろんなクルマの内張りをめくってきましたが、36アルトは外板の内側にも一枚鉄板があるんです。車両が軽いこそ、ボディ剛性のこともキチンと考えられている。本当に良くできたクルマだと思います。コストパフォーマンスが最高の現行アルトなので次期アルトにも、この辺の良さが引き継がれていることを期待していますね。



Let's keep being good friends.....

AD Contents

002-003	Maruka Service
004-005	KLC
006	MONSTER SPORT
008	HKS
010	CAD CARS
011	STILO JAPAN (SPK)
012	J-Works
013	Alpinestars (SPK)
022	KC technica
023	TM works
041	Rays
055	Final Konnexion
067	Lck619/LOVE LARK
068	Saito Roll Cage
069	Result Japan
082	LINE UP
090	Complete Speed
096	Suzuki Works Kuruma
097	17RP
146	Kumoi Motors/Pal Sports
147	NeXT
148	BLITZ

ALTO WORKS & ALTO*07

編集後記

36 アルトといつまでも走ろう

ふだんから軽カーに乗っていて長距離移動にも使います、普通車と比べても不満はないし、カーナビで出た所要時間で着くので問題ないです。ということで、初のゴールド免許に昇格。軽カー様々です。そんなタイミングで関わった今号も事故なくゴール?ご協力いただいた皆さま、どうもありがとうございました。(FKD)

アゲてもサゲてもよし。NAでもターボでもよし。ノーマルでもカスタムしてもよし。いずれであれMTを選ぶことができて、毎日のようにスポーツドライビングできる。90万円でお釣りがくるモデルもある。こんなご時世だからこそ、オヤジたちには大事なセダンです(岡ビー、早く一緒に現場にいこう。フク)

今回は諸々な事情によりいつもの仕事以外の役割も担当させて頂きました。慣れない事により皆様に大変ご迷惑をおかけしたことをお詫びする事と共に、入稿最後のページとなるこの編集後記を心待ちしている、という副編集長も含め、この本に携わって頂いた皆様に感謝をお伝えしたいと思っております。本当にありがとうございました。(お鶴)

暑くなってきたので適当だけどフィルターを洗ってエアコンをON。ほどなくボロボロとエアコンから落ちてくる黒いカタマリ。「...。なんじゃこりゃあ(汗)」。カビでした(泣)。自動洗浄のエアコンは溜まると一気に吹き出してくるようで、業者に依頼しても結構高い。10年以上経つので新しいのを買っていいかな...。(涙) (sIN)

アルト本の記念すべき第一号が出版されたのが5年前の2016年春のこと。それからたくさんの車種別ムックを世に送りつつアルト本は今回で7号目富士山に例えるなら頂上まであと少しですが、さらに突き抜けた宇宙を目指して。次の5年はアルトもいよいよ宇宙へ?どんな進化が見られるのかとても楽しみです。(森近)

最近クルマと雑誌業界の諸先輩方とお話をして、改めて人との付き合い方や相手に対する思いやりなど、非常に大事だと感じた。年齢的にいい歳だし部下がいたりするけど、自分はマダマダだな〜と。で、アルトの話。今回の担当でRSの取材をしてAGSが非常に魅力的だと思った。それと岡部青年のNAね。あれもステキ。(金井)

36NAのワンメイクレース案をSNSに投稿したら、想像をはるかに超える反響がありビックリ。早くもクルマを購入したなんて若者もおり、引くに引けないので来年から始めようと思います。東北660選手権の台数が増えすぎている嬉しい悩みも、コレを実施できれば少しは緩和されるかな?(佐藤圭)

最近36アルトの奥深さというか幅広いというかそう言ったものを感じる。ドレスアップからチューニングまで幅広いユーザーがいる上、チューニングといってもワークスだけでなくNAや5AGSまでさまざま。しかもそれぞれ奥深い。モデル末期と言われますがこういったユーザーの遊び心を摸るところは是非継承して欲しい。(フジモン)

初めて乗った軽のスポーツカーがRSだった。AGSのロボティックな感じに「何これー!!」と衝撃を受けた。パドルシフトの存在が、より運転が上手くなった気分させてくれる。AT免許でも、MTを運転しているような?ワクワクドキドキを感じた。車は移送手段と思っていた私に運転をする楽しさを教えてくれたのはアルトです。(いとう)

ALTO WORKS & ALTO*07

TUNING
& DRESS-UP
PERFECT
GUIDE

STAFF

Editor in chief

深田昌之

Supervisor

岡田幸一 (GEO)

Contributors

内山 智子
賀川 真弥
金井 徹郎
小松 ひろ
佐久間 秀
佐藤 圭 (Mavericks)
杉本 大輔
武田 真吾 (POWER STATION)
竹野 由志雄
藤本 壮啓
渡邊 大輔

Art Director

鶴見 修

Designers

いとう きみこ (GEO)
森近 宣久 (CARAVAN 2)

Photographers

小林 邦寿
清水良太郎

Illustrator

ココロデザイン・山本556

Manager

福田光一

Publisher

宮木 敏也

発行所

(株)交通タイムス社
〒113-8524
東京都文京区本郷1-24-1
☎03-5805-0162 (販売部)
☎03-5805-0163 (広告部)

編集

(株)メディアプラス
〒158-0082
東京都世田谷区
等々力3-6-16-203
☎03(6805)9990 (編集部)

印刷所

三共グラフィック(株)
担当: 欠畑 哲 (営業部)

AUTO STYLE vol.33

CARTOP MOOK 2021年8月29日発行

Auto Messe Web

[チューニング&カスタム自動車サイト]
<http://www.automesseweb.jp>

※本誌の無断転載・複製を禁じます。
※本誌掲載の情報は、2021年7月
現在の編集部調べによるものです。
※本誌掲載商品の価格は、消費税
込みが原則ですが、一部消費税
別の表記が混在しています。
商品購入の際は各メーカーやショップ
で必ず価格をご確認のうえご購入
ください。

KUMOI MOTORS CoLtd



☎059-265-2137



HA36V 用を追加!



ミニコンα
パルススポーツ仕様

¥1万8480円

Computer



MPIS

¥4万5100円

オーバー 100ps を狙え!
オリジナル BIG タービン

Original
Turbine

オリジナルタービン
¥19万2500円

※上記タービンを使う場合は燃料系も強化して下さい。
オリジナル ECU+燃料ポンプ+大容量インジェクター: 19万8000円



Air
Cleaner

エアクリーナー
開発中!

NAをもっと速く、
楽しくする!

Original ECU



HA36 (NA) 用オリジナル ECU

¥7万4800円



スピードリミッターカット、燃料マップ変更、点火マップ変更、etc※吸排気ノーマル、ECUのみ変更。



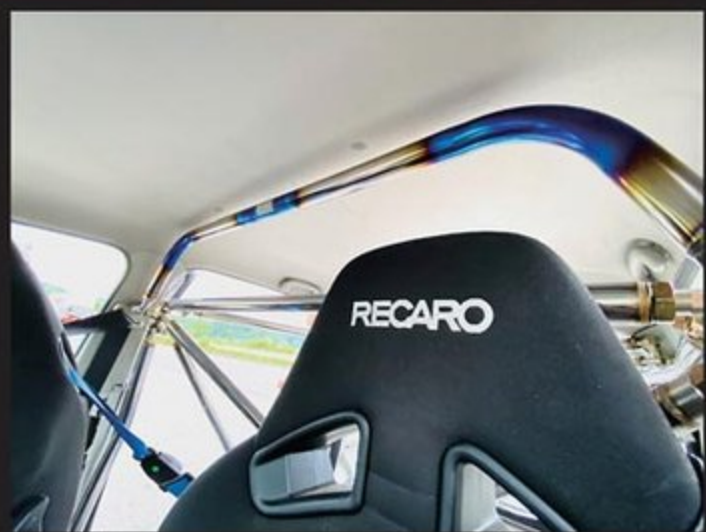
K-CAR専門チューニングショップ

Pal Sports

〒028-3307 岩手県紫波郡紫波町桜町中屋敷 24-1
TEL: 019-671-3033 FAX: 019-671-3035
営) 10:00 ~ 19:00 (休) 毎週水曜日
<http://www.palsports.co.jp>



ネット トヨタ販売	パルススポーツ ★	岩手ダイハツ 販売	至盛岡
日新スズキ 販売	ニュー公案	紫波 警察署	トヨタ カラー 岩手



JDMの定番 & 人気アイテム!!
NeXT NIPPON
MIRACLE CROSS BAR
<http://miraclexbar.jp/>

SUZUKI

ALTO WORKS & ALTO

Roof Bar

ミラクルチタンレインボーが登場!

HA36・ラパンに新たに追加

HA36/HA23/HA22

無加工
ボルトオン装着!

シートベルト
使用可能!

アルトワークス・アルト系

チタンルーバー35φ ¥65,000~ (32φ ¥53,000 ポリッシュ ¥46,000)



HA36系



HA22/HA23系



HA36系タイプ C/P



HA36系



HA36系
ビレット
シートベルトアンカー+パラレルバー(フロア)

Miracle Titan Rainbow

☆ **MIRACLE CROSS BAR** ☆
 BY NeXT
 NEXT GENERATION PARTS NEXT NIPPON Made in Japan

NEW
MIRACLE TITAN RAINBOW
SUPER XBAR51&45

他車種も充実のラインアップ! ホームページでご確認下さい



Butterfly Bar (Right & Left)



3pcs set



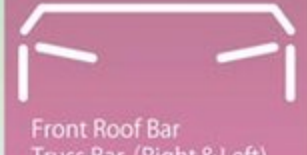
Rear Window Bar
Rear Gate Bar



Parallel Bar (Up)
Parallel Bar (Under)



Rear Roof Bar



Front Roof Bar
Truss Bar (Right & Left)
Side Bar (Right & Left)



JW5 5660
¥59,800~



L235系
エッセ ¥59,800~



JA4系
トゥデイ ¥54,800~



L700/L710系
ミラ・ミラジーノ ¥59,800~



ラパン ¥49800~

UPGRADE KIT

Price List	STAINLESS		TITAN			
	Sus 32φ	Sus 35φ	Polish 32φ	Rainbow 32φ	Polish 35φ	Rainbow 35φ
Parallel Bar (Up)	¥19,000	¥22,000	¥41,000	¥49,000	¥53,000	¥61,000
Parallel Bar (Under)	¥19,000	¥22,000	¥41,000	¥49,000	¥53,000	¥61,000
Butterfly Bar (Right & Left)	¥36,000	¥39,000	¥82,000	¥98,000	¥106,000	¥122,000
3pcs set	¥69,000	¥78,000	¥159,000	¥191,000	¥207,000	¥239,000
Front Roof Bar	¥22,000	¥27,000	¥46,000	¥53,000	¥58,000	¥65,000
Rear Roof Bar	¥22,000	¥27,000	¥46,000	¥53,000	¥58,000	¥65,000
Rear Window Bar	¥22,000	¥27,000	¥46,000	¥53,000	¥58,000	¥65,000
Rear Gate Bar	¥22,000	¥27,000	¥46,000	¥53,000	¥58,000	¥65,000
Truss Bar (Right & Left)	¥36,000	¥39,000	¥82,000	¥98,000	¥106,000	¥122,000
Side Bar (Right & Left)	¥38,000	¥41,000	¥82,000	¥98,000	¥106,000	¥122,000
Rear Floor Bar (Right & Left)	¥36,000	¥39,000	¥82,000	¥98,000	¥106,000	¥122,000
Bend Bar (Center)	¥22,000	¥25,000	¥46,000	¥53,000	¥58,000	¥65,000
Parallel Bar (Center)	¥20,000	¥23,000	¥43,000	¥51,000	¥58,000	¥63,000
Parallel Bar (Floor)	¥20,000	¥23,000	¥43,000	¥51,000	¥58,000	¥63,000
Parallel Bar (Window)	¥20,000	¥23,000	¥43,000	¥51,000	¥58,000	¥63,000



超軽量, 高剛性品

BILLET SEATBELT ANCHOR

NEW ITEM

ビレット
シートベルトアンカー

Aluminum solid

1個 ¥5,900
2個パック ¥10,800

Alumite/gold/bronze
gunmetallic

1個 ¥8,400
2個パック ¥15,800

*38φに関しては(1個)+1500円,
(2個パック)+3000円となります。

Alumite bronze
*サイズは各種 32φ・35φ・38φ

That's Ultralight and high rigidity,
It's a Billet type!
Adjustable Belt Anchor 3 colors.
Corresponds to xbar 32φ/35φ/38φ

NeXT
 NEXT GENERATION PARTS



facebookで最新情報をGET!!

<https://www.facebook.com/miracle.cross.xbar/>
[https://www.facebook.com/next.nippon/\(DRIFT\)](https://www.facebook.com/next.nippon/(DRIFT))
[https://www.facebook.com/xbars/\(JDM\)](https://www.facebook.com/xbars/(JDM))

210-1 HENBOUJI, KAMEYAMA, MIE, JAPAN 519-0221 TEL 0595-85-3951/FAX 0595-85-3952

特許取得済

お問い合わせ & ご注文はコチラまで ▶▶▶ MAIL: miracle2012x@yahoo.co.jp

*車種によっては穴あけ加工が必要な場合があります

*価格はすべて税抜きです(消費税別)

BLITZ

ALTO PERFORMANCE PRODUCTS

ALTO WORKS HA365
BLITZ AERO SPEED R-Concept装着



NUR-SPEC CUSTOM EDITION VSR Tail
[φ108oval Center]



アルトワークスに、より質感の高いフットワークを。



ダンパー ダブルセットアール

全長調整式	32段階減衰力調整
単筒式	先出しオーバーホール対応
3年間・60,000km保証	

アルトワークス・ターボRS 2WD	パネレート F:4.0k / R:2.5k	調整範囲 F:-75~0mm / R:-60~-30mm
アルトワークス・ターボRS 4WD	パネレート F:4.0k / R:2.5k	調整範囲 F:-75~0mm / R:-43~-23mm

様々な経験で培ったノウハウを凝縮し、しなやかな乗り心地を追求。
材質や機能にも徹底的にこだわり、高剛性・軽量化を実現したハイスpekサスペンション。
ローダウンにつきまとうネガティブな要素を解消するブリッツのクオリティをぜひ確かめてほしい。

ダンパーとの
同時装着が
オススメ!



質感の高いマットブラックのシャフトとメタリックレッドのブラケットでエンジンルームと走りを引き締めるストラットタワーバー。リーズナブルな価格で、スポーツからミニバン・SUV まで幅広い車種をラインアップ。コーナリングやブレーキング時のボディの歪みを抑制し、サスペンション性能をフルに発揮させ、運動性能をより向上させます。



電子制御で車内から減衰力調整可能
自動で車両の姿勢変化を保つ
減衰力フルオートモード搭載の車高調キット
対応：アルトワークス・アルトターボRS
2WD/4WD



ブーストアップ+αを目標に、純正タービンと
置き換えるだけで装着可能な
ALTO WORKS / TURBO RS 専用
ターボチャージャー。

対応：アルトワークス 5MT/5AGS※1 2WD/4WD 2015/10 - (全年式)
アルトターボRS 5AGS 2WD/4WD 2015/03 - 2018/11

- ターボ単体
 - ターボ+チューニングECUセット(ボルトオンターボ専用)
- ※すでにBLITZチューニングECUをご利用の方は、無償でターボ専用データへのアップグレード対応をいたします。
※1:2020/10以降の5AGS車は開発中です。



NUR-SPEC
CUSTOM EDITION φ108oval
Center

対応：アルトワークス 5MT・5AGS 2WD専用
テール部分の付け替え、突出量の調整が可能なマフラー
チタンカラーテール採用のオールステンレスモデル
■NUR-SPEC CUSTOM EDITION VSR
SUS304オールステンレスモデル
■NUR-SPEC CUSTOM EDITION VS
4WD車用も別途ラインアップがござります。詳しくは専用ページへ

BLITZ TUNING ECU

車両のパフォーマンスを最大限に引き出す
チューニングコンピューター

15.3ps / 10.1Nm UP!

対応：アルトワークス 5MT・5AGS※1 2WD/4WD
2015/10 - (全年式)
アルトターボRS 5AGS 2WD/4WD
2015/03 - (全年式)

※1:2020/10以降の5AGS車は開発中です。

BLITZ CO.,LTD.

www.blitz.co.jp

株式会社ブリッツ サポートセンター 0422-60-2277 (受付時間: 祝祭日を除く、月曜から金曜日 AM10:00~PM17:00)
※写真は印刷の都合上、実際の商品と若干異なる場合があります。 ※製品は予告なく仕様変更する場合があります。 ※詳しくはBLITZ Webサイトをご確認ください。

BLITZ商品検索システム
(スマホ対応)



ALTO WORKS
専用ページ





新車... 500... 400...

SUZUKI

ALTO WORKS

& ALTO*07

TUNING & DRIFT-UP
BOOK

最旬チューニング
カスタム情報の

100

冊

VEHICLE

1998
SUZUKI ALTO
1.5L 1600cc 16V
16V 1600cc 16V

TUNING & DRIFT-UP

チューニング
チューニング
チューニング

RECOMMEND

1998 SUZUKI ALTO
1.5L 1600cc 16V
16V 1600cc 16V