日産GT-R
チューニング&ドレスアップ徹底ガイド

HYPER REV
ニューズムック
[ハイパーレブ]
車種別チューニング&
ドレスアップ徹底ガイドシリーズ
2014年5月24日発行
vol. 179

NISSAN GT-R

第三世代、覚醒の瞬間。

Performance Up

[CIRCUIT IMPRESSION]デモカー集結
[VR38DETT]ブーストアップ攻略
[GR6-DCT]完全オーバーホール

Maintenance & Refresh

最上のコンディションを維持せよ

完全保存版 総数800アイテムオーバーを一挙掲載
チューニング&ドレスアップカタログ

Tuning Parts Museum

SAN-EI SHOBO Publishing co., Ltd.

CONTENTS

014 もうひとつの R35進化論
Team TOYO TIRES with TRUST RACING
GReddy 35RX spec-D

019 CIRCUIT IMPRESSION
ショップデモカー集結
富士スピードウェイ×岡山国際サーキット

035 個性と機能を磨くアピアランスチューン
BODY KIT Details

049 最新モデル、続々登場
The Recommend WHEELS

060 デモカーに見るホイールチョイスの実例
WHEEL MATCING Gallery

065 Performance up
[VR38DETT]ブーストアップ攻略
[出力特性比較]GT600×GT800×GT1000
[GR6-DCT]完全オーバーホール
[直線番長への道]最先端ドラッグチューン

078 R35チューンのスペシャリスト達
Special Shop Report

088 厳選パーツを一挙公開
Sporting Parts Collection

101 最上のコンディションを維持せよ
Maintenance & Refresh

110 ショップ渾身のメンテナンスメニュー
Pro Shop Guide

130 総数800オーバー
Tuning Parts Museum

171 スピードの決死圏へ…
NARDO TOP SPEED CHALLENGE
[TOP SECRET]SUPER GT-R 1200
×
[Phoenix's Power]GT-R MAX SPEED SPEC
×
[amuse]GT-R PHANTOM

GRAN TURISMO
THE REAL DRIVING SIMULATOR
TOYO TIRES
TRUST
TRUST
RAYS
PROXES
PROXES
BRIDE
1

煌めく滑走巨星。

Team TOYO TIRES with TRUST RACING

GReddy 35RX spec-D

国内屈指のチューニングパーツメーカーである
トラストが創造したR35ベースの滑走戦闘機。
圧倒的な戦闘力と超完成度を従え、
ドリフトシーンを暴れまわるその様相は、
まさに風雲児のごとく。
ここではその卓抜したマシンメイクと、
もうひとつのR35進化論を考察していく。

㊐トラスト　☎0479-77-3000　http://www.trust-power.com
PHOTO：市　健治

異端なる進化の行方

アンヴェールは東京オートサロン2014の舞台だった。プレス関係者によって埋め尽くされていたトラストブースの中央、さながらファッションショーで舞う優雅なトップモデルの如く、眩いカメラのフラッシュが飛び合うステージで、マッシブなエアロパーツで武装された完全D1GPスペックのR35が威風堂々たるワールドプレミアを果たした。

あれから数ヵ月。各部のフィニッシュを見つめ直し、競技ドリフトのトップカテゴリーで勝負できるまでに昇華したマシンは、“35RXスペックD”というコードネームを引っさげて、ついに動き出したのである。

さすがはトラスト・レーシングテクノロジーの結晶というべきか、メカニカルパートのクォリティは凄まじいレベルだ。ミッションマウント用メンバーを設けた上、ベルハウジングを作ってOSシーケンシャル6速MTを組み合わせ、プロペラシャフトはアメリカ製の強化品を用意。デフには、リヤサスメンバーを大幅に加工して第二世代GT-R用R200がセットされている。そう、このR35は専用設計の4WDシステムとトランスアクスルを捨て去り、完全なFRレイアウトの駆動方式で生まれ変わっているのだ。

心臓部もハンパではない。腰下を自社のRX4.0ℓキットを投入して3969ccまでストロークアップし、ヘッドも高回転域のパワー追従性を引き上げるべくJUNハイカムの投入を軸に再構築。圧縮はレスポンスに拘った結果、10.5に設定されている。

組み合わせるタービンは、オーバー1000psターゲットのRX1200。その性能を活かしきるための燃料系チューンも徹底されており、各ファクターの容量アップはもちろん、フィードラインをシングルからデュアルへと増設するなど根本から改善。なお、パワーマネージメントはモーテックM1が担う。

吟味されたツールとソフト、そして卓抜した技術力が複雑に混じり合うことで絞り出される最高出力は1100ps&100kgmオーバー。ドリフトスペックとは思えないほどの“チカラ”が与えられている、というわけだ。

その他、個性的なロケットバニー製のエクステリアシステムや、快適装備を一切排除したソリッドなインテリアメイク等、トータルで超完成度を誇る35RXスペックD、テスト走行すらままならない状態で臨んだ開幕戦（富士スピードウェイ）では、ヘビーウエットに悩まされて結果こそ残せなかったものの、フルチューンR35が高速サーキットを華麗に滑走する姿は圧巻の一言。会場に詰めかけた来場客を、大いに湧かせてくれたのだ。

ツーリングカーレースに端を発するGT-R栄光の歴史からすれば、このマシンはイレギュラーな存在かもしれない。しかし、圧倒的な戦闘能力を武器にドリフトのトップカテゴリーで戦う姿は、進化論で言うところの、環境に適応するために形態変化を起こす“彷徨進化”と表しても、決して間違いではないだろう。

偶発的ではなく必然的に誕生したモンスター。今後の躍進に、期待は高まるばかりだ。

Team TOYO TIRES
with
TRUST RACING

GReddy 35RX spec-D

SPECIFICASIONS

■エンジン主要	
GReddy RX4.0ℓキット	
ボア・ストローク	95.5×92.4
排気量(cc)	3969
圧縮比	10.5
カムシャフト	JUNオート ハイカムシャフト IN：272-10.8/EX:272-10.8
最大出力	1100psオーバー
最大トルク	100kgmオーバー
■エンジン補機	
タービン	GReddy RX1200キット
サージタンク	GReddy RXサージタンクキット
ブローオフバルブ	GReddy ブローオフFV
ブーストコントローラー	GReddy プロフェック
プラグ	NGKレーシングプラグR2558A-9
■燃料系	
インジェクター	1200ccインジェクター×6
デリバリー	GReddy フューエルデリバリーキット
フューエルタンク	ATL 40ℓフューエルタンク
フューエルポンプ	BOSCH フューエルポンプ200L/h×2
その他	#8デュアルフィードライン化、ツインコレクタータンク
■排気系	
エキゾースト	GReddy 70φXデュアル【SPL】
■冷却系	
インタークーラー	GReddy SPEC-R HG TYPE29 フルキット（サージタンク専用）
ラジエター	ノーマル
オイルクーラー	GReddy 試作オイルクーラー
■駆動系	
ミッション	OS技研　OS88シーケンシャルミッション改
クラッチ	OS技研　R3C　【SPL】
デフ	R32GT-R　（R200）
プロペラシャフト	ドライブシャフトショップ（USA）
ドライブシャフト	ノーマル+スペーサー
■サスペンション	
ショック	DG5
スプリング	スイフト Fr：26kg/㎜、Rr：16kg/㎜
アーム類	キャンバー調整式フロントアッパーアーム
	フロントロアアームピロボール加工
	切れ角アップ ナックル加工
	ステアリングラック移動
	ロングタイロッド
	リヤピロトーアーム
	リヤピロテンションアーム
	リヤピロキャンバーアーム
■油脂系	
エンジンオイル	GReddy エンジンオイル　F2 5W-50
クーラント	GReddy ハイパフォーマンスクーラントPG
ミッションオイル	OS技研 OS-GT01R 75W-140
デフオイル	OS技研 OS-250R 80W-250
■制動系	
ブレーキ（Fr）	エンドレスRacing MONO6
（Rr）	エンドレスドリ6r
■制御系	
エンジンECU	モーテックM1
■ボディ	
エアロパーツ	ロケットバニー
■タイヤ	
TOYO PROXES（285/35ZR19）	
■ホイール	
グラムライツ57FXX（11J×19 +18）	

ソリッドなスポークデザインが特徴のホイールはグラムライツ57FXX。サイズは19インチとしている。合わせるタイヤはトーヨーのプロクセス（285/35-19）だ。

①エンジンは最高速仕様のグレッディ35RXに搭載された4.3ℓスペックのスケールダウン版となる4.0ℓスペックを搭載。タービンはもちろんトラスト最強のRX1200だ。
②純正の燃料タンクは撤去した上で、ATL製の40ℓ安全タンクをリヤトランク内にマウント。その周囲には、ボッシュ燃料ポンプやコレクタータンクなどがシンメトリーで美しく並ぶ。
③フロント片側55㎜、リヤ片側70㎜ものワイド化を可能にする大迫力のエクステリアは、ロケットバニーが新開発したスペシャルモデル。市販化も予定されているとのこと。リヤウイングの固定方法も独特だ。
④ドリフト仕様として生まれ変わったコクピット。ミッションはOS技研の6速シーケンシャル、ドリフトに欠かせないサイドブレーキも油圧式へと変更されている。
⑤レーシングカーさながらの溶接留めロールケージが室内を覆い尽くす。シートはブリッドのジータⅢだ。
⑥⑦サスペンションはDG-5のスペシャルで、スプリングはスウィフト製。なお、フロントはナックル加工を施してステアリングの切れ角をアップさせ、それに伴いタイロッドも延長。リヤはピロアームをフル投入する。
⑧⑨ブレーキはフロントにエンドレスのレーシングモノ6を、リヤに同社のドリフトキャリパーを組み合わせている。

SAN-EI SHOBO Publishing co., Ltd.

進化を続ける渾身のデモカー

プロショップの技術とプロドライバーが斬る！

登場から6年以上が経過し、
ブーストアップからタービン交換、そして排気量アップまで、
様々な方法論が確立されてきたR35チューニング。
それだけに、愛機の方向性に迷う
オーナーは少なくないだろう。
そこで、ここからは実力派ショップのメイキング術をプロドライバーの
インプレッションと共に紹介していく。
必ずや最高の道標が見つかるはずだ。

DEMO CAR COMPLETE FILE

PHOTO：小林克好／岩島浩樹／市 健治／清水良太郎／澤田優樹
REPORT：川崎英俊／石川大輔／村田純也／正松本 宏

TOP SECRET

トップシークレット　千葉県千葉市花見川区三角町759-1
☎043-216-8808　http://www.topsecret-jpn.com

ネーミングの通り1200psをターゲットに製作されたエンジンは、トラストRX4.0キットでスープアップ。そこにRX1200タービンを組み合わせ、ブースト設定は最高速チャレンジ時の2.2kg/㎠から、サーキットテストに合わせて1.7kg/㎠へとリセッティング。ブーストダウンで発生したブーストのハンチング現象に対応するために、ウエストゲートをシングル化してきた。フィニッシュの美しさもトップシークレットならではだ。

SPECIFICATIONS

POWER ▸970ps／7500rpm
TORQUE ▸108kgm／6000rpm

ENGINE&DRIVE-TRAIN
トラスト・RX4.0キット、ヘッドガスケット、RX1200タービンキット、スロットル、メインインジェクター×6（1200cc）／HKS・カムシャフト、バルブスプリング／トップシークレット・ツインオイルクーラー、DCTクーラー、第1エクステンション、第2スポーツキャタライザー、チタンフロントパイプ、TV-PROチタンマフラーVer.2、最高速6速ギヤ、2&4強化ギヤ、1速強化ギヤ

SUSPENSION&BRAKE
トップシークレット・TSS-11サスペンションキット、スウィフト・スプリング（Ⓕ22kg/㎜　Ⓡ26kg/㎜）、オフセットローターキット、フロントアッパーアーム、ロアアーム、リアキャンバーアーム、テンションアーム、トーコントロールアーム／エンドレス・ブレーキパッドW003

WHEEL&TIRE
エンケイSR01Mg（Ⓕ10.0J+30　Ⓡ10.5J+18）／ダンロップ・SPスポーツGT600DSST（ⒻⒸ285/35-20）

THE OTHER
トップシークレット・G-EFECTエアロキット、フロントワイドフェンダー、エアロキャッチ、ボンネットダンパー、チタン牽引フック、コーションランプ、カーボンLEDミラー、オリジナルカーボンレザー内装／ブリッド・ZETAⅢ／タカタ・4点式シートベルト／エアロモーション・リアウイング

サスペンションはトップシークレットオリジナルのTSS-11ダンパーにスウィフト製スプリングをセット。またフロントロアアームはアライメント変化を抑えるピロボールタイプ、アッパーアームもキャンバー角調整可能なオリジナルを装着する。今回はナルド仕様よりもフロント1度、リア30分キャンバーを増やしたセッティングとした。

装着ホイールはエンケイレース部門のノウハウがフルに投入され、レーシングモデルに匹敵する強度と剛性、軽量化を実現したマグネシウム鍛造のSR01Mg。タイヤは前後とも285サイズを履いている。

街乗りで不都合なく使える最高速モンスター

今回新たに装着された、米国エアロモーション製のリアウイング。予めプリセットしておけば、加減速やコーナーでのGに応じて、ウイング角度が自動的に可変する機能を持っているのだ。

ストリートマシンとしての快適性はそのままに、独自のセンスでセットアップされたインテリア。ダッシュボードやシフトゲート、サイドブレーキブーツなどはカーボンレザー張りで、質感もアップしている。

トップシークレットのTV-PROチタンマフラーVer.2は、室内からのリモコン操作により排気バイパスを切り替えることが可能。排気効率の高い解放モードでサーキット走行、ストリートではサイレントモードと、1本でふたつのサウンドが楽しめる。

コーポレートカラーのゴールドをまとったトップシークレットの『スーパーGT-R1200』。昨年の5月にイタリア・ナルドの最高速チャレンジで、377.246km/hを記録したマシンである。

国産スーパーカーと言われるR35ではあるが、200マイルオーバーを叩き出すのは一朝一夕ではない。その陰にはトップシークレットの高い技術力と、代表の永田氏が数々の最高速チャレンジを通じて蓄えてきたノウハウがあって初めて可能になったといえるだろう。

VR38DETTエンジンは、トラストのRX4.0キットにより3969ccに排気量アップ。ヘッドはHKSカムシャフトと強化バルブスプリングが組み込まれている。タービンはトラストRX1200キットだ。

排気系はタービンエクステンションからエンドピースまでのトータル設計で、排気効率を追求したオリジナルシステム。ほかにも各気筒均等にエアを送り込めるよう開発されたスーパーサージタンクを装着。誰でもが手にできる既製パーツとオリジナルパーツの組み合わせで、ユーザー個々のニーズにきめ細かく対応することができる。

ハイパワーを使い切るためには欠かせないクーリング系への配慮も抜かりはない。フロントバンパー内にツインオールクーラー、リアバンパー内にDCT(ミッション)クーラーだけでなく、徹底的に冷却性能を追求したオリジナルエアロキット『Gエフィクト』で各種クーラーの冷却効率を最大限引き出している。

1000psオーバーに最高速377km/hと聞くと、その操作は非常に神経質なものと想像するかもしれないが、スーパーGT-R1200に限ってその危惧は無用だ。実際今回のサーキットテストでも、スーパーGT-R1200は千葉から自走で登場しているほどで、その耐久性と扱いやすさは折り紙付きなのだ。

Driver's Voice

菊地　靖

とんでもないパワーが出てるけど乗りやすいってのが一番なんだよ

まずこのマシンでみんなに伝えたいのは、そのスペックからは想像できないほど乗りやすいということ。エンジンは踏めば踏むだけパワーが出てくるフィーリングで、低回転から高回転まで全域フラットなパワー特性。もちろんその気になればとんでもないパワーを発生するけど、全体的にはとてもマイルドな印象なんだよね。

足回りに関しても、それは同様。サーキットアタック用のシルバーのデモカーと比べると、とてもなめらかでよく動くサスペンションや組み合わされている各種アーム類のお陰で尖った感じがないんだ。ひと言で言うなら「スポーツ走行を楽しめる最上級版R35」って感じかな？　これなら街乗りでもまったく不都合はないね。

R35のオリジナルスタイルを崩すことなく、圧倒的な迫力を得るためにデザインされているGエフィクト。スーパーGT-R1200はフロントバンパースポイラー、サイドディフューザー、リアアンダー、カーボンエアロボンネット、フロントワイドフェンダーを装着し、今回はサーキットテスト用にフロントアンダーカナードとカナードも追加された。ほかにもチタン牽引フック、コーションランプ、カーボンLEDミラーを装着している。

power house amuse

パワーハウスアミューズ　千葉県木更津市桜井新町2-2-1
☎0438-30-0055　http://www.webamuse.co.jp

SPECIFICATIONS

POWER ▸1024ps／6240rpm
TORQUE ▸141.5kgm／4620rpm

ENGINE&DRIVE-TRAIN
HKS・GT1000キット、カムシャフト、バルブスプリング、EVC、強化ミッション／アミューズ・ヘッド加工、ハイテックROM、オリジナルフューエルシステム、R1チタン ナルドスペック STTIマフラー

SUSPENSION&BRAKE
アミューズ・アジャスティングサスキット（Ⓕ20kg/mm　Ⓡ12kg/mm）／PFC・ブレーキパッド

WHEEL&TIRE
ボルクレーシングTE37ウルトラ（Ⓕ11.0J+15　Ⓡ11.0J±0）／ダンロップ・SPスポーツGT600 DSST（ⒻⒸ285/35-20）

THE OTHER
アミューズ・フロントアンダーディフューザー、ドライカーボンウイング／レカロ・SPAハンスレーサー

インテリアには大きく手を入れられていない。センターコンソール上部にはデフィのブースト計をセット。ブーストコントロールはEVC6で行っており、マルチファンクションメーター下にモニターが装着されている。

1000psオーバーのハイパワーを支えるホイールは、ボルクレーシング史上最強強度を誇るTE37ウルトラのマットブルーガンメタカラー。フロントにも285サイズを装着しているので、リム幅は前後とも11Jをチョイスしている。ブレーキはノーマルシステムにPFCパッドという組み合わせだ。

純正の1フィード1リターン方式燃料供給システムでは、850psを超えたあたりから左バンク側の燃料供給量が不足しがちになる。そこでアミューズでは、左右バンク独立して燃料を供給できる2フィード1リターン方式に変更している。

エンジンは排気量を変更することなく、どこまで行けるかをコンセプトにチューニング。内部はHKS強化コンロッドとメタルガスケットで強度をアップし、さらにオリジナルヘッド加工を施して1024ps／141.5kgmを発揮する。ナルド最高速アタック時は970ps／128kgmだったので、より熟成されたことが伺える。

ノーマルの素質を最大限引き出した1000ps

ナルド最高速アタックのために開発された高効率排気システムを採用。90φタービンアウトレット、100φ→80φデュアルレイアウトのフロントパイプ、フルチタンリアピースの組み合わせで、排気抵抗の低減を実現している。センター&リアピースはアミューズならではのチタン素材を採用する、超軽量な仕上がりだ。

純正ディフューザーと交換することで、さらに大きなダウンフォースを得られるのが、アミューズのフロントアンダーディフューザー。重量6.0kgと純正品より軽くなっているのもポイントだ。

ショップの看板であるデモカーは、チューナーの理想や思い入れを具現化したもの。そのために手間と金銭が惜しみなく注がれるのが一般的だ。ところがアミューズのGT-Rファントムはそうしたデモカーとは少々異なるアプローチで開発が進められてきた。

キーワードは「ノーマル限界の検証」。3.8ℓという余裕の排気量をもったVR38DETTだからこそ、あえて排気量を変えることなくどこまで行けるかチャレンジを開始。補機類に関しても同様で、まずはノーマルでトライし、キャパシティや能力的に限界に達したと判断した部分だけをチューニングパーツに変更していく。

こうした常にユーザーよりも半歩から1歩先を行くチューニングの積み重ねで、08年には筑波、富士のラジアル最速ラップを記録。その後も開発は進められ、昨年はイタリアのナルド最高速アタックに挑戦。373.403km/hの記録を樹立した。

今回の仕様は、ナルドスペック改と言えるものだ。エンジンはHKSのGT1000キットにより最高出力は1024ps、最大トルクは141.5kgmを発生させるのだが、そのキモとなるのがアミューズの代名詞でもあるハイテックROM。アミューズはノーマルのECU制御を徹底に解析した結果、安全にハイパワーを得られるセッティング術を見出しているのだ。

またハイパワーを路面に伝えるためのミッションは、新たにHKS製に変更された。高額なパーツではあるが、サーキットアタックでストレスなくシフトアップ&ダウンを行うには欠かせないとの判断で導入。強化ギヤなどをその都度追加していく方法に比べても、コストパフォーマンスは優れているというのがアミューズの見解だ。

今後はサーキットでのスロットルレスポンス向上のためにサージタンクの変更や、デフなどの駆動系にも力を注いでいく予定。もちろんそのデータの積み重ねは、惜しみなくユーザーへとフィードされるのだ。

Driver's Voice 山田英二

アテーサコントロールの調律でよりハイパワーが生かせるね

ひと言でこのマシンの性格を語るとすれば、非常にバランスのいいハイパワーGT-Rって感じだな。これまで乗らせてもらったアミューズのチューニングマシンと同様に、パワーだけでなく曲がる、止まるの部分もしっかり性能に見合ったものに仕上がっている。

特にサスペンションは、アンダーの出やすいR35をうまく調教しているよ。エンジンはフラットなパワー特性で、4500rpmから7500rpmまでストレスなく回ってくれるね。

富士のような高速サーキットでもエアロパーツの効果は十分で、空力面の不安はなかった。アテーサコントロールのセッティングで前輪側の引っ張りを増やしてやれば、ハイパワーを生かしてさらにタイムアップが狙えるだろう。

1000psをオーバーするスペックながら、その外観はストリートでも違和感ないものに仕上げられているのがアミューズのGT-Rファントム。リアウイングはメインウイングとガーニーフラップにドライカーボンを採用したオリジナルとなる。ちなみに、406km/hを可能にする最高速仕様の3.333ファイナルも夏頃にリリース開始の予定だ。

HKS Technical Factory

エッチ・ケー・エス テクニカルファクトリー　埼玉県戸田市美女木5-2-8
☎048-421-0508　http://www.hks-tf.co.jp

SPECIFICATIONS

POWER ▸1021ps／7400rpm
TORQUE ▸121kgm／3980rpm

ENGINE&DRIVE-TRAIN

HKS・GTⅡ7867タービン、鍛造ピストン＋H断面コンロッド＋総削り出しクランク（4.1ℓキャパシティアップグレードキット）、カムシャフト（IN270度11㎜リフト　EX278度11㎜リフト）、強化バルブスプリング、EVC6、ハイフローサージタンク、インタークーラー、強化トランスミッション、DCTクーラー、デフクーラー／HKS-TF・オリジナルECU＋F-CON　iS、ビッグスロットル加工、ワンオフマフラー、ポート拡大&研磨／純正575ccインジェクター×12／機械式LSD（FR）／ネココーポレーション・AVCエアフロメーター、ETSコントローラー

SUSPENSION&BRAKE

HKS・ハイパーマックスⅣスポーツ（Ⓕ18kg/㎜　Ⓡ14kg/㎜）／カンサイサービス・スタビライザー／トップシークレット・アッパーアーム、フロントロワアーム、調整式リアアーム／エンドレス・モノブロックキャリパーシステム（Ⓕ6ポット＋390㎜ローター　Ⓡ4ポット＋390㎜ローター）／PFCレーシング・ブレーキパッド

WHEEL&TIRE

アドバンレーシングGT（Ⓕ11.0J＋15　Ⓡ11.0J＋5）／ダンロップ・SPスポーツ600DSST（ⒻⒸ285/35-20）

THE OTHER

バリス・ボディキット神風R／HKS-TF・GTウイング／ナルディ・340φステアリング／レカロ・RS-G　CL／ウィランズ・4点式ハーネス／HKS・サーキットアタックカウンター

ユーザーカーへのフィードバックを目的として、極力スペシャルパーツを使用しないこともこのマシンの特徴であるが、エンジン系ではリアマフラーのみ完全なるサーキット専用としてワンオフされた、いわゆるフルストレート仕様となっている。

HKSのGT1000レーシングスペックで構成されるVR38。ノーマルボアのまま削り出しクランクによって95.5㎜スクエアストロークで構築される4.1ℓ仕様の腰下に、ハイカムや強化バルブスプリングが投入されるヘッドにはINポートの拡大研磨や燃焼室加工が施される。

HKSプレミアムデイではドットソンの強化クラッチを組んでいたトランスミッションだが、HKS製の強化に変更された。『GT1000スペック＋』やSタイヤ装着のHKSデモカーが繰り返したサーキットテストでも音を上げない、耐久性と信頼性が採用の理由だ。

エアロとサス、エンジン性能のハイバランス

ワイドフェンダー装着によってフロントにも285タイヤがインストールされる。ホイールはアドバンレーシングGTだ。タイヤハウス内の乱流を後方へとスムーズに排出するルーバーフィンによってもダウンフォースが生み出されている。

車高調のケースはHKSハイパーマックスⅢスポーツだが、その中身はⅣスポーツにアップデート済だ。なお、メカニカルグリップを向上させるべく、トップシークレットの調整式アームを前後に組み込みキャンバー角を前後4度以上まで付けている。

1月末に行われたHKSプレミアムデイにおいて、純正ラジアルタイヤ装着マシンの富士スピードウェイ最速タイム、1分44秒051という大記録を樹立したHKS-TF。その後もマシンは細部が煮詰められており、なんと1分43秒2までタイム更新を果たしているという。

エンジン本体はスクエアストロークでの4.1ℓ化を実現する強化ムービングパーツが組まれ、そこにGTⅡ7867タービンを合わせ込むHKSの『GT1000レーシングパッケージ』仕様。もちろん、ヘッドやINポートの拡大研磨や燃焼室加工などくまなく手が入れられており、1021ps／121kgmというハイチューンドに相応しいスペックを手に入れている。

とはいえ、このマシンの速さはエンジンだけに由るものではない。GT1000R仕様のハイチューンドは他にも存在している。むしろHKS-TFはレースガスを一切使用せず、通常のハイオク仕様であることに拘るだけに、エンジンだけが大きなアドバンテージというわけではないのだ。

その速さの秘訣を聞けば「空力と足回りでしょうね」とはHKS-TF代表の菊池サン。バリスとのコラボで開発されたボディキット『神風R』は、富士スピードウェイ攻略用に専用開発され、ハイダウンフォースの獲得が徹底追求されたエアロ。それだけにストレートでのドラッグは少なからず存在しているため、最高速は317km／h台と、320km／h以上を発生しているライバルたちに遅れを取るが「コーナーの速さが段違い」と青木孝行選手が語るように、1000ps超級のハイチューンドながら、コーナーリングマシンとして鍛えられているのである。

無論、サスセッティングおよび駆動系もコーナーを如何に速く駆け抜けるか…をコンセプトにしたもの。車高調自体はHKS製ハイパーマックスⅣのツルシ状態だったりするのだが、LSDやアテーサET-Sの前後配分など、テストを重ねて構築したノウハウと空力とのバランスが、富士スピードウェイ攻略のキモとなっているのだ。

Driver's Voice 青木孝行

足と空力のバランスが抜群 とにかく乗りやすいマシンだよ

エキゾーストノートが凄まじいから最初は構えちゃうんだけど、めちゃ乗りやすくてビックリ! エンジンも速いけど、なんていってもサスとデフのセッティングと、エアロの空力性能と…、トータルバランスがすごくいいんだよね。

ベストタイムやパワーからすると、意外にストレートは速くない。でもコーナーが抜群にイイんだよね。これが空力の凄さ。それに1000ps級のパワーがあると、4WDとはいえFRみたいにコーナーリングでリアが振っちゃうんだけど、このR35はまっすぐ進んでくれる。フロントで積極的に曲がっていこうとする4WD制御になってるから、パワーが有効に活かせるんだ。

個人的にはブレーキングでもっとリアを沈ませるようなセットも試してみたいけど、かといって今の仕様に欠点も見あたらない。それくらい完成度が高いマシンだよ。

富士スピードウェイ攻略のために開発されたエアロ『バリス神風R』。カナードは小ぶりな作りとしつつ、ディフューザー形状によってボディ下面のエアロ性能が追求されている。なお、現在は柔らかめなサスセットに合わせて、ノーズダイブ時に路面と干渉しないよう敢えてダウンフォースを低減させたバージョンのディフューザーを装備。

ストリート仕様で求められるのは、機能美溢れる足元。高級感あるフォーミュラシルバーをベースにスプリットスポークのサイドをマシニング処理で仕上げたボルクレーシングG12で、レーシーなスタイリングにさらなる磨きをかけた。

スポーツ走行時に積極的にトラクションを生み出すため、オリジナルの3D-GTウイングによるダウンフォース強化を図る。排気効率にこだわって開発したチタンマフラーとの相乗効果で、静止状態でもスピード感を感じるリアビューに仕上がった。

SunLine Racing

オリジナルタービンがストリート仕様が熟成する

サンラインレーシング　岡山県岡山市南区古新田1198-1
☎086-209-1000　http://sunline-racing.com

モデルデビュー直後にデモカーを導入し、精力的にチューニングを進めてきたサンラインレーシング。その過程でポテンシャルアップやトラブルポイントをじっくりと見極めつつ辿り着いたのがこの1台だ。

コンセプトとしてサーキット走行を痛快に楽しめるという部分に拘ってはいるが、その根底にあるのはメインステージであるストリート。ノーマルより乗り心地を高めながらリニアなハンドリングとする足回り、車重あるボディを確実に制動する鍛造モノブロックキャリパー、そして車検を考慮したアクチュエーター式オリジナルタービン…といった具合に、走りで不満を感じたポイントの底上げを行いつつも、高いレベルで扱いやすさや安心感をプラスしている。

なお、MY07モデルではGR6ミッションが泣き所といわれるが、サンラインレーシングでは長期にわたって熟成させる中で、ソレノイド洗浄やデータ変更を確立するだけでなく強化リングも開発。どのようなシーンでも不安なく、ポテンシャルが引き出せる体制を整えているのだ。

ユーザーとして、チューナーとして、常にふたつの観点からR35の魅力を追い求めてきたサンラインの1台は、まさに完熟ストリート仕様と呼ぶにふさわしい存在だろう。

サーキットで痛快な走りを楽しむため中高回転のパワフルさを引き上げたオリジナルのSLGT800Bタービンを投入し、760psを叩き出すVR38DETT。なお、サンラインではノーマル＋αの風量で扱いやすさを重視したモデルも用意されている。

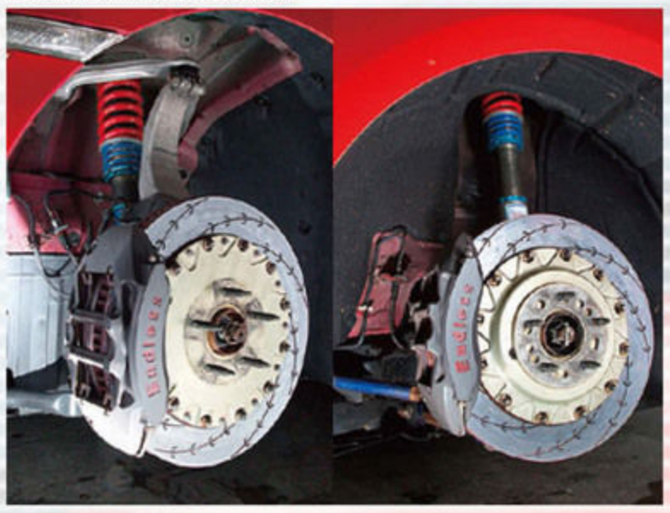
井入宏之

リニアな足とタービン特性に気持ちが自然と盛り上がるわ

ストリート仕様とはいっても、全体的にはサーキット寄りにセットアップされている1台やね。重量あるボディに対してしっかりと硬めた足まわり、レスポンス良く吹けるエンジンフィールで走りに対する気持ちがドンドン高まっていくのが印象やったわ。

ただ、走行時はヘビーウエットやったからリニアさが仇となってしまって、秘められた魅力を片鱗しか味わうことができない状況だったのが残念。ドライでグリップ力が確保できていれば、高いロール剛性とともに車重を感じないパワフルな走りが楽しめたんやけどな。

ピロシートを用いることでハイレートと乗り心地を両立させ、ステージを問わないオールラウンドな足まわりを構築。エンドレスのモノブロックキャリパーは連続周回での不安感解消と剛性高さによる確実なペダルタッチを求めて投入したという。



SPECIFICATIONS

POWER	▸760ps／6500rpm
TORQUE	▸95kgm／3800rpm

ENGINE&DRIVE-TRAIN
サンラインレーシング・SLGT800Bタービン、強化アクチュエーター、アウトレットパイプ、80φチタンマフラー、メインECUセッティング、GTクーリングラジエター、強化リング／東名パワード・プロカム（IN&EX:272度）／HKS・インタークーラー／ブリッツ・スーパーサウンドブローオフバルブ、D-SBC／サード・インジェクター×6（800cc）

SUSPENSION&BRAKE
トレース・ダンパー（Ⓕ23kg/mm　Ⓡ21kg/mm）／サンラインレーシング・調整式アーム／エンドレス・MONO6キャリパーキット

WHEEL&TIRE
ボルクレーシングG12（ⒻⒸ11.0J+15）／ダンロップ・GTスポーツ600DSST（ⒻⒸ285/35-20）

THE OTHER
C-WEST・フロントスポイラー、サイドステップ、リアスポイラー／サンラインレーシング・3D-GTウイング

WING TAKEO

速さと扱いやすさを備える オールラウンダー

ウイングタケオ　三重県三重郡川越町高松86-1
☎059-363-2104　http://www.wing-takeo.com

富士スピードウェイや鈴鹿サーキットといったハイスピードコースでは、R35の速さをもってしても、ストレートの加速の伸びにもの足りなさを感じることがある。そうした不満を解消すべく、排気量アップに踏み切ったのがウイングタケオのデモカーだ。

トラストの4.2ℓキットやJUNハイカムによりひと回り太いトルクを手に入れたVR38DETTに、1基で500psオーバーの容量を備えるTD06SH-25Gをセット。現状はブースト圧を控えめの1.5kg/㎠程度に抑えるが、それでも850psの実力。過給圧を2.0kg/㎠まで高めれば、軽く1000psオーバーのポテンシャルを秘める。

そのあり余るパワーに対応するべく、GR6ミッションにドットソンの強化クラッチを組込み、DCTクーラーを追加するなど、駆動系の強化にも余念はない。

こうした積み重ねで、扱いやすさと速さを見事、両立してきたこのR35。そのムダのないパーツ選択ひとつみても、実力派ショップとして知られるウイングタケオのノウハウが垣間見える。まさに死角なしのオールラウンダーだ。

サイズがちょっと大きめのTD06SH-25G改を低回転域からストレスなく使うため、トラストのキットで4.2ℓ化。ヘッドチューンやサージタンクの容量アップなど周辺環境も整えることで、街乗りでの扱いやすさとサーキットでの刺激を両立するフレキシブルな特性に仕上げる。

Driver's Voice 山田英二

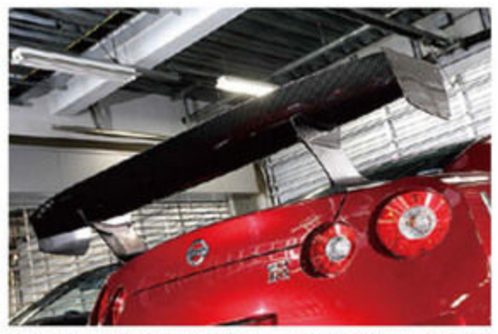
トルクフルで扱いやすい! バランスの取れた クルマ作りが好印象

排気量アップの恩恵もあって、トルクフルで扱いやすいクルマに仕上っている。例えば2速か3速で迷うような低速コーナーでも、下からトルクがあるので3速でイケる。それでいて、高速域でのパワー感も半端じゃなくて、どこからでも加速していくよ。

足まわりやデフのセッティングもいい感じキマっていて、フロントがうまく引っぱりながら4輪で前に進んでいくよね。そのあたりのバランスが絶妙でコントロールしやすいから、コーナー立ち上がりでもアクセルを早めに踏み込める。ノーマルだと1周でタッチが甘くなってくるブレーキも終始安定していて、気持ちよくアタックできたな。

純正ダンプトロニック機構を活かしたオリジナル車高調も用意するが、今回はサーキットでの性能を優先し、クラックス車高調をセット。また制動力アップも抜かりなく、純正キャリパーにRddの400φローターを組み合わせる。

サーキット走行を見据えて、フロントタイヤを255/40から285/35に変更。さらにトップシークレットの調整式アッパーアームによりフロントキャンバー角を3.5度まで拡大し、前輪のトラクション性能を高めた。クスコ1ウェイLSDの恩恵もあり、前からグイグイと引っぱりながら加速してくれる。



R35専用設計となるドライカーボン製のGTウイングはウイングタケオのオリジナル。高速コーナーはもちろん、フルブレーキング時の安定性も高まる。軽さと美しさ、そして強さを備えた逸品だ。

SPECIFICATIONS

POWER ▸850ps／—rpm
TORQUE ▸—kgm／—rpm

ENGINE&DRIVE-TRAIN
トラスト・グレッディRX4.2ℓキット、TD06SH-25G改タービン、キャタライザー、インタークーラー、サージタンク／JUN・ハイカム(IN&EX272度)、強化バルブスプリング／ウイングタケオ・燃焼室加工、後期用オイルパン／HKS・EVC6、メインインジェクター×6(1200cc)／サード・燃料ポンプ／RH9・フルチタンマフラー／DRL・ラジエター／ドットソン・強化クラッチ／クスコ・フロントLSD

SUSPENSION&BRAKE
クラックス・サスペンション／ベステックス・スプリング(Ⓕ18kg/㎜　Ⓡ14kg/㎜)／トップシークレット・スーパーアッパーアーム／Rdd・400φローター／制動屋・ブレーキパッド

WHEEL&TIRE
レーシングGTC01(Ⓕ10.0J+30　Ⓡ10.5J+18)／ダンロップ・SPスポーツMAXX(ⒻⒸ285／35-20)

THE OTHER
トップシークレット・フロントカーボンカナード／ウイングタケオ・ドライカーボンGTウイング、LEDサイドマーカー、4テールライトワイヤリングKIT、ボンネットダンパー／レカロ・RS-G、SR7

ENDLESS

エンドレス　兵庫県神戸市岩岡町古郷字南場960-8
☎078-969-2555　http://www.endless-r.co.jp

SPECIFICATIONS

POWER ▸850ps／—rpm
TORQUE ▸—kgm／—rpm

ENGINE&DRIVE-TRAIN
HKS・4.1ℓキット、ハイカム（IN&EX：278度）、EVC6／トラスト・TD06-25G、メインインジェクター×6（1000cc）、EXマニ、フロントパイプ、サージタンク、インタークーラー、オイルクーラー、DCTクーラー／RH9・チタンマフラー、ミッションアッパープログラム／ATS・LSD（F）

SUSPENSION&BRAKE
エンドレス・オリジナル車高調／ハイパコ・スプリング（Ⓕ20kg/㎜　Ⓡ12kg/㎜）／RH9・400㎜ブレーキローター／エンドレス・MX72ブレーキパッド

WHEEL&TIRE
ワーク・グノーシスCV203（Ⓕ10.5J　Ⓡ11.5J）／ダンロップ・SPスポーツ600DSST（Ⓕ255/40-20　Ⓡ285/35-20）

THE OTHER
エンドレス・フロントリップスポイラー／ブランニュー・サイドステップ、リアバンパー／トップシークレット・カーボンボンネット／カンサイサービス・GTウイング／タカタ・4点式レーシングハーネス／レカロ・SPG-N×2

RH9オリジナルのチタンマフラーは、加盟ショップが各々のデモカーで蓄積したデータを元に生み出した逸品。メインパイプ90φに60φパイプを4分割方式でジョイントし、抜群の抜けと上質なサウンドを実現する。

削り出しクランクやH断面コンロッドなどで構成されるHKS4.1ℓキットと、スムーズな出力特性を誇るトラストのTD06-25Gタービンを軸に組み上げられたVR38DETT。最大ブースト圧1.7kg/㎠時に850psを発揮する。もちろん腰下だけでなく、HKS製のハイカム（IN&EX278度　11㎜リフト）や強化バルブといったヘッドチューンやポート加工なども施されている。

トラストのRXサージタンクを導入し、圧倒的な吸入効率を実現。低中回転域のトルク感とエンジンレスポンスの確保に大きな効果を発揮する。加えて、バフフィニッシュを施すことでエンジンルーム内のドレスアップにも貢献する。

高バランスのストリートスペックを具現化

車高調はオリジナルのダンプトロニック別体式タンク付きサスペンション。3WAYでの減衰力調整が可能な上に、ダンプトロニック機構を活かせるために細かなフィーリングも好みアジャストできる。スプリングはハイパコ製で、バネレートはフロント20kg/mm、リア12kg/mm。十分なストロークを確保するために前後ともヘルパースプリングを採用している。

ホイールは落ち着きの中にあるアグレッシブさに魅せられ、ワーク・グノーシスCV203のマットブラックをチョイス。R35においては珍しい選択と言えるが、巧みに演出された立体感と武骨な5本ツインスポークが上品なスポーツ性を足元に与えている。

ドラッグ仕様のR35をデモカーとして所有するエンドレスだが、今回、岡山国際サーキットに持ち込まれたのは、快適な高速クルージングを楽しみたいというオーナーに合わせて製作した1台だ。

基本的には街乗りを見越したメイキングだが、「スーパーカーに負けたくない」というオーダーに応えるために、その心臓部にはトラストのTD06-25Gタービンに加え、HKSの4.1ℓキットまで投入。ストリート仕様ながら850psというハイパワーを手にし、サーキットでも高い実力を披露することを可能としている。

しかも、これだけのスペックを有していながら、決してピーキーな特性になっていないことがこのマシンの特徴。誰がステアリングを握っても安定して走れる挙動をテーマとしており、あくまでメインステージはストリートとして、ユーザーカーであることを意識した扱いやすさを重視しているのだ。

その意識が顕著に表れているのが足回り。サスペンションには標準装備のダンプトロニック機構を活かしたオリジナル車高調を投入し、純正のフレキシブルさと高い走破性能を両立。さらに、ブレーキは前期純正の380mmローターからRH9製400mmへと大容量化する。コストと性能、そして受け止めるパワーとのバランスを考えたパーツ選択によって、街乗りでの扱いやすさを維持しつつ、スポーツ走行にも対応するハイレベルなハンドリング性能を持たせているわけだ。

ハイパワーエンジンによって鮮烈なスピード感が楽しめ、それでいてドライバーを選ばない懐の深さも発揮。ノーマル以上に高められたトータルバランスを持つ、オールマイティさが魅力のマシンと言えるだろう。

フロントブレーキはRH9の400mmローターの投入により、パワーに見合った制動力を獲得。ちなみに、エンドレスでは前期の380mmローターを手軽に後期の390mmローターに変更できるオリジナルスペーサーもラインナップするなど、こうしたローター交換によるブレーキ性能アップを得意としている。

Driver's Voice

井入宏之

不安な要素は一切なし レンジの広い乗り味がいい

ウエットでのドライブやったけど、すごく乗りやすくて驚いたわ。エンジン特性や足回りも含めて、一般的なオーナーが運転しやすいようにセッティングされているのがようわかる1台やな。

かといって刺激が足りないかって言うとそんなことはなく、排気量アップやタービン交換からくるパワー感は本物。特性もフラットなので、突然グワッとパワーが出て挙動を乱す…なんてこともない。

これだけのパワーとウエット路面をものともしない安定感があれば、サーキットだろうが高速道路だろうが、どんなシチュエーションでも楽しめるわ。

エアロパーツはエンドレスのオリジナルリップに、ブランニューのサイド&リアを加工して装着。空力特性よりも"街乗りにおけるカッコ良さ"を重視した選択となっている。ちなみにリアビューのアクセントになっているカンサイサービス製GTウイングは、この取材のために装着したという。

走行風の積極取り込みを狙い、バンパー開口部拡大やダクト追加をおこなう。なお、アンダー対策はエアロでのダウンフォース獲得だけでなく、接地性を高めた伸び側減衰力見直しやロック寸前を上手に使うLSDセッティングとの複合技となっている。

速さとカッコ良さの両立をコンセプトとして仕上げるのがガレージ八幡のこだわり。アイドル時は片側、走行時に両側排気とするオリジナルマフラーなど、常にストリートユーザーに配慮して機能美パーツを開発しているのだ。

Garage YAWATA

ガレージ八幡　愛知県半田市上浜町10-20
☎0569-26-1660　http://street-special.com

タイムアタックより見出したトラブルレスな1台

3年前に富士スピードウェイ1分46秒450をマークし注目を集めた、ガレージ八幡R35。走行するたびにドライバーの指摘を課題とし、常に新たなセットアップへと取り組んで熟成させてきたタイムアタック仕様だ。

さすがにここまで突き詰めていくとチェックランプ点灯や強度面だけでなく、熱問題など多岐にわたる対処ポイントが生まれてくるのだが、実はガレージ八幡がタイム以上に重視しているのは極限域でのトラブルとなる。

というのも、トラブルへの対処方法や対策パーツをデモカーで確立させていけば、ストリートユーザーがトラブルフリーで走りを満喫できるからだ。実際、ローダウン時に必須となるドライブシャフトスペーサーやブーストアップ時のブローバイガス対策で頼もしいオイルディスポーザーといったオリジナルパーツは、アタック仕様を手がけたからこそ問題が見えて生み出されたアイテムである。

ちなみに、現状は以前からの課題だったアンダーステアをLSDとダンパーのセッティングで解消し、圧倒的なポテンシャルが余すことなく路面へ伝達できる最終形態。次のアタックシーズンにはベストタイムの更新は間違いないだろう。

ベストタイム樹立時に最高速の伸びなかったTD06L2-20Gから中高回転重視のTD06-20Gへとスイッチし、2.2kg/㎠時に850ps、100kgmのハイパワーを引き出す。一見シンプルな仕様に見えるが、インジェクターのツインドライブやドライサンプの負圧を利用してブローバイガスを処理するオイルディスポーザーなど各部を細やかに煮詰めてきたエンジンだ。

Driver's Voice
青木孝行

タイムアタックが楽しみなハイパワーと好トラクション

さすがに今回のヘビーウエットでは加速時のホイールスピンが避けられなかったけど、それでもトータルバランスが整えられていることが伝わってきた。

というのは、ウエットでフロントにジャダーの出やすいR35特有の症状が皆無。ステアの切り足しもしっかりと効いていたし、このフィーリングならドライでアンダーに悩まされる可能性は低いんじゃないかな。

パワーに関しては4000rpm付近からレブリミットまでドカンとくる頼もしさ。ウエストゲートの大気解放で楽しめる排気音と相まって、パワーが上乗せされるような気分になるのも楽しいね。

冷却効率を最重要視して製作したエアロボンネットと各クーリングパーツの効果は高く、ブースト圧2.0kg/㎠オーバーで一気にキツくなっていた水温や油温が富士スピードウェイの連続周回でも80度台で安定するようになった。サーキット派はぜひともチェックしてほしい。

SPECIFICATIONS

POWER	▸850ps／7000rpm
TORQUE	▸100kgm／6000rpm

ENGINE&DRIVE-TRAIN
HKS・鍛造ピストン、H断面コンロッド、メインインジェクター（950cc）×6、追加インジェクター（540cc）×6／トラスト・TD06-20G／ブリッツ・デュアルSBC／ガレージ八幡・メインECU、サラウンドマフラー、オイルディスポーザー、ラジエター、ワンオフインタークーラー、ドライブシャフトスペーサー／ATS・LSD（F）

SUSPENSION&BRAKE
ガレージ八幡・ダンパーキット（Ⓕ20kg/㎜　Ⓡ16kg/㎜）、調整式アーム／RH9・400φローター／エンドレス・ブレーキパッド

WHEEL&TIRE
ボルクレーシングVR.G2（Ⓕ10.0J+35　Ⓡ11.0J+15）／ダンロップ・GTスポーツ600DSST（ⒻⒸ285/35-20）

THE OTHER
ガレージ八幡・フロントハーフスポイラー、クールエアボンネット／サード・GTウイング改／RH9・レーシングハーネス／ブリッド・バケットシート

サーキットを気軽に楽しむアダルトスポーツ仕様

Fujimura Auto

フジムラオート　京都府京都市上鳥羽卯ノ花65
☎075-661-9393　http://www.fujimura-auto.co.jp

油脂類交換はもちろんエア圧調整すらすることなく、ふらっとワインディングへ出かけるかのようにサーキット走行できるアダルトスポーティなR35。それが完成度の高いノーマルの車格を考慮して掲げる、フジムラオートのセットアップコンセプトだ。

もちろん、パワーを引き出すほどに各部の負担は高まることからノーマル＋αといったシンプル仕上げになってしまうが、その＋αには扱いやすさとコストパフォーマンスにこだわった。コントローラブルなエンジン特性を崩すことなくポテンシャルを高めたブーストアップに対し、個々のユーザーの理想を追求できるようにと調整式アームも投入したコンフォート系フットワークを構築。ノーマル同等の快適性を維持しつつも質の高い走りが楽しめる、欧州スポーツ的な1台へと導いている。

ハイパワー化の進むVR38DETTチューニング事情を考えれば物足りなさを感じるかもしれないが、それでもブースト圧1.3kg/㎠時に600ps&85kgmを発生。「ストリート時々サーキット」というライトユーザーにとっては必要最小限の手数で十分な頼もしさが与えられているので、脱ノーマルを考える際に参考となるマシンだろう。

パワーを引き出すほどに走行前メンテや冷却チューンといった必要性が生じることから、あえてブーストアップを選択。肩肘を張らずにストリートからサーキットまでが楽しめるアダルトな仕様へと仕上げてきた。

Driver's Voice

井入宏之

ノーマルの延長線上で高めたコントローラブルさが魅力

マシンコンセプトにのっとって乗り心地は抜群にいいんやけど、だからといって動きが大きすぎるワケじゃなく、終始ストレスのないハンドリングが楽しめたわ。

ブーストアップ仕様といっても今回のような路面コンディションじゃ簡単にホイールスピンするほど力強かったし、ノーマルで物足りなく感じるパワーと足回りを上手に高め上げたバランス良さが伝わってきた。

ストリートではのんびりクルージング、サーキットではポテンシャルを引き出してスポーツ走行といった遊び方をコントローラブルに楽しめる1台やと思うで。

排気効率と音質、そしてルックスにこだわって開発したオリジナルのデュアルサウンドマフラー。オプションのデュアルサウンドバルブを使用すればマフラーのみで73.9dB、フロントパイプまで含めても77.5dBの静音仕上げとなっているので、落ち着いた重低音を楽しむことができる。

アダルトスポーツを気取るにはルックスのブラッシュアップは欠かせない。ホイールには基本性能の高さはもちろん、足もとから力強さを与えられるスポークの太さ、前後フェイスの違いで生み出す奥行き感といった部分でアドバンレーシングGTをチョイスする。

SPECIFICATIONS

POWER	▸600ps／-rpm
TORQUE	▸85kgm／-rpm

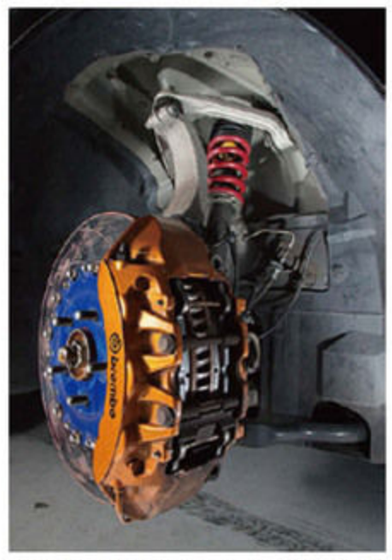
ENGINE&DRIVE-TRAIN
HKS・EVC、メインECU／フジムラオート・フロントパイプ、デュアルサウンドマフラー／ネココーポレーション・ETSコントローラー

SUSPENSION&BRAKE
フジムラオート・別タンク式ダンプトロニックダンパー（Ⓕ22kg/㎜ Ⓡ18kg/㎜）、フロントアッパーリンク、ラジアスロッド、リアロワリンクNo1&No2／制動屋・F3700R

WHEEL&TIRE
アドバンレーシングGT（Ⓕ10.0J+35　Ⓡ11.0J+15）／ダンロップ・GTスポーツ600DSST（ⒻⒸ285/35-20）

THE OTHER
レカロ・SP-A／フジムラオート・ドライカーボンボンネット、リアウイング

乗り心地を重視した別タンク式ダンプトロニックダンパーを軸にして、フロントへはアッパーリンク、リアには調整式リンクをプラス。攻めたアライメントセッティングというわけではないが、必要な時に調整できる懐深さを備えているのだ。



PCR製サスペンションは、ショック内部機構の減衰力調整ニードルバルブや、路面ギャップを乗り越えたときなどにクルマの姿勢を安定させるように働くバルブ機能など、レースで蓄積した技術がフル投入されている。減衰力調整も無段階で行えるので、コースや好みで微妙な調整を可能にする。

シンプルなブーストアップで好タイムを目指す

OUT TRASH

アウトトラッシュ　静岡県沼津市小諏訪6-2
☎055-929-6818　http://out-trash.com

サーキットまで自走で行けるマージンを確保した上で、ハイスピードコースにおいてそこそこのタイムが出せるようにチューニングされたのが、アウトトラッシュのマシンだ。

その仕様は、ノーマルの延長線上を目指したブーストアップ。強化アクチュエーターとブーストコントローラーでシンプルにセッティングされたエンジンは、最大ブースト圧1.5kg/㎠時に実測588psをマークする。

また、サスペンションにはかつてJGTCやJTCCといった日本のトップカテゴリーレースで数多くのチームを支えたPCR製をチョイス。そして、ブレーキはエンドレスの390㎜ローターにIDIのブレーキパッドを組み合わせ、街乗りでの快適性はそのままに連続周回にも対応する安定感を手にしているのだ。

そのトータルバランスの高さは速さにも直結しており、オーナードライブで富士スピードウェイ1分52秒を記録。今後はこの仕様で富士50秒台を目指し、目標達成後はタービン交換や排気量アップといった本格的なチューニングを施していくそうだ。

HKSの強化アクチュエーターとEVC6によって、ピークパワーはもちろんのこと乗りやすさにもこだわってセッティングを煮詰めた心臓部。オーソドックスな調律だが、そのぶんユーザーにとっては現実的な仕様と言えるだろう。ちなみに、手前のアルミ製オイルキャッチタンクは、サーキットを走るための必需品としてオリジナルで製作したものだ。

Driver's Voice

菊地　靖

ブーストアップ仕様のお手本と言えるマシンだね!

低中回転域でのパワー感がいいね。そのぶん、上がちょっと物足りない感じもするけど、CPUのセッティングなんかでも十分カバーできるレベルだと思う。この特性なら、富士のタイムの詰めどころと言える最終セクターなんかが走りやすいよね。

足回りはしなやかに動くし、スゴくいい。特に100RみたいなR35が苦手とする高速コーナーの処理が楽になるところがよかった。聞けばまだまだ暫定仕様だそうだけど、完成度は高いよ。総じてブーストアップでサーキットを楽しむためのお手本のようなメイキングだと思うよ。

基本的にはストリート仕様だが、サーキットでタイムを出すことにもプライオリティを置くため、ウィランズ製シートベルトやレカロ製のフルバケを装着。サーキットを走るための準備も怠らない。

オリジナルのオールステンレスマフラーはメインパイプ90φ、中間パイプ70φ、そしてテールエンドが115φという太めのタイプ。スムーズな排気を促すことで、ハイパワーを実現する。

SPECIFICATIONS

POWER	▸588ps／5900rpm
TORQUE	▸86kgm／3600rpm

ENGINE&DRIVE-TRAIN
HKS・強化アクチュエーター、EVC6、メインインジェクター×6(860cc)燃料ポンプ×2、EXマニ、フロントパイプ、エアクリーナー、DCTクーラー／アウトトラッシュ・ステンレスマフラー

SUSPENSION&BRAKE
PCR・サスペンションキット／アイバッハ・スプリング(Ⓕ22kg/㎜　Ⓡ18kg/㎜)／エンドレス・390㎜ブレーキローター／IDI・GT-3ブレーキパッド

WHEEL&TIRE
ボルクレーシングG12(Ⓕ9.5J+45　Ⓡ10J+25)／ハンコック・ヴェンタスR-S3(ⓕⓇ285/35-20)

THE OTHER
カンサイサービス・フロントリップスポイラー／HKSテクニカルファクトリー・GTウイング／ウィランズ・4点式レーシングハーネス／レカロ・フルバケットシート

GARAGE CHIKARA

高性能かつ低価格なブレーキローターを開発中

ガレージカ　三重県桑名市桑部1272-6
☎0594-82-5026　http://www.garage-chikara.com

フェアレディZのチューニングを得意とすることで知られるガレージカだが、近年は顧客の要望を受けてR35チューンにもチカラを注いでいる。Zで培ってきたノウハウはR35にも通じるところも多く、これまでの経験と独自のネットワークでメンテナンスはもちろんハイパフォーマンスチューンまで、ユーザーのあらゆるニーズに対応することが可能だという。

「近ごろZからR35に乗り換えを希望する方が増えてきて、最初はそのケアをするつもりで始めたんですが、自分がすっかりハマっちゃってますね」とは代表の中久木サン。現在はオリジナルブレーキローターの開発を行うほどに熱を入れている。

今回、富士スピードウェイに持ち込んだ車両もそのブレーキローターのテスト車両で、フロントには試作のローターが備えられている。中久木サンがこのローターに求めていることは純正以上の性能はもちろん、より軽量でより低価格な製品にすること。そこで、協力を要請したのが国内外のモータースポーツで高い実績を誇るブレーキディスクの専門メーカーであるマウンテン。R35にベストマッチするブレーキローターの開発を共同で行っているのだ。

今回のサーキットテストではまずまずのデータが取れていたようだが、今後さらに金属の摩材調整や熱処理法など、より精度を高めるためのテストを行う予定。発売時期は未定だが、R35オーナーにとって見逃せないブレーキローターになりそうだ。

マウンテンと共同で開発した試作ブレーキローター。特徴的なアヤメ模様のスリットは、効率良く制動力を発生させながらも、パッドへの攻撃性を緩和。耐久性とコントロール性とのバランスを考えた独自のノウハウが投入されている。サイズは380㎜と400㎜をリリースする予定。

ホイールにはボルクレーシングG25のプリズムカラーを装着。光の屈折により色調が変化するプリズムカラーは細身のスポークと相まってエレガントな足下を演出している。

ローターの素材は鋳鉄製。冷却フィンはマシニング加工によりV字に形成され、マウンテン独自の摩材配合と合わせ、純正比で約1kgの軽量化に成功している。製品版ではシルバーメッキが施され、防錆対策も万全となる予定だ。

あくまでブレーキローターの開発車両ということで、現状はノーマルを維持しているが、今後はブーストアップなど、ユーザー目線でのチューンを施す予定。ブレーキローター以外のオリジナルパーツもユーザーの要望次第で答えていくとのこと。

Driver's Voice　青木孝行

コントロール性も高く パットとの相性もバッチリ

クルマ自体は基本的にノーマルだったから、ブレーキ性能の違いがよく分かったよ。パッドとの相性も良くて、吸い付くようなフィーリング。このローターは本当によく効くよ。このローターはノーマルより1kgくらい軽いって聞いていたから、剛性感や対フェード性を気にして走っていたんだけど、ぜんぜん問題なかったね。初期制動もよくて、コントロールもしやすい。何よりバネ下重量を軽くできるメリットは大きかったんじゃないかな。まだ試作段階だってことだけど、すでにサーキットで十分戦えるスペックに仕上がっていると思うよ。

SPECIFICATIONS

POWER ▸—ps／—rpm
TORQUE ▸—kgm／—rpm

ENGINE&DRIVE-TRAIN
ガレージカ・カROM／5ZIGEN・SPマフラー

SUSPENSION&BRAKE
ガレージカ&マウンテン・試作ブレーキローター／制動屋・ブレーキパッド／アミューズ・アジャスティングサスキット

WHEEL&TIRE
ボルクレーシングG25（Ⓕ10.5J　Ⓡ11.5J）／ダンロップ・SPスポーツMAXX GT600DSST CCT（Ⓕ255/40-20　Ⓡ285/35-20）

THE OTHER
ブリッド・ジーグⅢタイプR／ボルテックス・タイプⅡ

SAN-EI SHOBO Publishing co., Ltd.

BODY KIT Details

個性と機能を磨くアピアランスチューン。

かつて日産はR35のエアロを「純正で完成されている」とアナウンスしていた。
しかし、想定を遙かに超えたチューニングレベルへと達した現在、
空力や冷却といった求められる性能の水準は大きく変わっている。
そしてビジュアルという基準についても、
もはや純正のそれでは物足りなく感じているのではないか…。
そこで、ここからはオーナーたちの欲求を満たすべく開発された、
最新のエアロパーツ群を紹介していきたい。

全能を追求するか、戦闘に特化させるのか。

特にサーキット派から高く支持されるエアロチューナー、バリス。R35が年次改良を重ねてバージョンアップしていくのと同じように、同社もR35用エアロに対して現在までに4つのバージョンを発表。チューニングシーンの進化に対応したモデルを揃えてきた。

具体的には、10年に発表された純正ボトムパートを交換する『ボルトオンエアロ』。そして、MY10までをターゲットにした、バンパー交換式のフロントバンパーを軸としたボディキットの『13Ver』。さらに最新モデルとなるMY11以降に対応するボディキット『14Ver』と、富士スピードウェイでのタイムアタックに特化させた専用装備を纏う『神風R』というラインナップだ。

バリスではR35という素材を高く評価。矢萩専務は「目視できる外観デザインはもちろん、エアガイドやアンダーパネル、ディフューザーといったメカニカルパートも完成度は抜群で、下手にデザインを変えればデチューンとなってしまう。当社製品も本音を言えば、もっと派手なデザインにしたかったのですが、機能を重視してデザイン案を繰り返した上、スピード域も考慮して取り付け性も追求するなど、とにかく時間と手間を掛けて開発しています」と語る。

開発に当たっては、R35チューンの豊富なノウハウを持つHKSテクニカルファクトリーとのコラボで展開してきた。ストリートからサーキットまで対応させるべく設計された13Verでは、フロントへの285タイヤ装着を可能とし、本格的なタイムアタックに対するキャパシティアップを図ったことが最大の特徴だ。なお、リアセクションを中心にMY11以降への対応を図りつつ、各部をブラッシュアップしたのが14Verとなるが、13Verを基軸に、タイムアタック仕様へと発展させたモデルが『神風R』である。

サーキットでの空力はもちろん、ダウンフォースが最重要。神風Rは富士スピードウェイをターゲットとする

BODY KIT Details 01

VARIS

㊐ バリス ☎042-689-2939 http://www.varis.co.jp

PHOTO：金子信敏

R35 GT-R '14Ver.

フロントバンパーユニット デイライト	
VSDCバンパー/カーボンリップ/ディフューザー	¥340,000
FRPバンパー/カーボンリップ/ディフューザー	¥310,000
FRPバンパー/FRPリップ/ディフューザー	¥250,000
フロントバンパーオプション	
グリルカバー(カーボン)	¥60,000
ブレーキダクト	開発中
フロントリップ用アンダーフリッパー(カーボン)	¥88,000
フロントリップ用アンダーフリッパー(FRP)	¥58,000
フロントバンパー用シングルカナード(カーボン)	¥88,000
フロントバンパー用シングルカナード(FRP)	¥68,000
フロントフェンダー with カーボンルーバーフィン	
FRP+カーボン(F/B用エクステンションカバー付属)	¥245,000
フロントフェンダーガーニッシュ	
カーボン	¥68,000
サイドスカート	
アンダーボード部カーボン/サイドルーバー部カーボン	¥190,000
アンダーボード部FRP/サイドルーバー部FRP	¥130,000

リアバンパー	
LRルーバー部カーボン	¥188,000
FRP	¥138,000
純正リアアンダースカート用オプション	
センターダクトカバー(カーボン)	¥68,000
バーチカルフィン 4PCS(カーボン)	¥60,000
スプリッターフィン(カーボン)	¥88,000
スプリッターフィン(FRP)	¥58,000
リアフェンダーLR	
FRP	¥78,000
GTウイング ハイパーナロー1520 & ウイングベース	
VSDC+カーボン	¥240,000
クーリングボンネットフード	
VSDC	¥330,000
カーボン	¥200,000
ライトウェイトトランクフード	
VSDC	¥220,000
FRP	¥100,000

だけに、「いかにフロア下へと走行風を導き、負圧を発生させるか」を追求したフロントディフューザーが核となっている。

HKSプレミアムデイでの本番前に行われた走行テストでは、R35の車重や柔らかめなサスセッティングと相まったこともあるが、ダウンフォースが効き過ぎてノーズダイブ時に路面と干渉してしまった。そこで、急遽ディフューザーを作り直して挑んだ本番で、R35富士最速ラップを叩き出したのだ。「最高出力1000ps、最高速300km/hを超える領域では、フロントセクションでの整流を如何にスムーズにするかがキモになりますね」とは矢萩専務。最高の結果を獲得した神風Rであるが、さらなるバージョンアップを図るべく、オプションパーツ開発もすでに構想中だと言う。

FRONT SECTION

神風Rではバリス独自製法の軽量・高剛性素材であるVSDC(バリスセミドライカーボン)で、バンパー本体ならびにディフューザーを製作。専用の大型カナードを装備する。14VerはFRP製バンパーとカーボン製リップを組み合わせ、ストリートユースを考慮したディフューザー形状を採用したVSDCアンダーカバーを装備。

SIDE SECTION

神風Rはサイドスカートにブレーキダクトを装着。フェンダーはフロントがVSDC製、リアがカーボン製となる。なお、リアフェンダーは片側8mmの設計で、キャンバー角を付けてワイドリムを装備するのに有効だ。一方、14VerではサイドスカートにカーボンのアンダーボードをFRP製となっている。

REAR SECTION

13Verは純正リアバンパーにバリス製アンダースカートを組み合わせる構成だったが、14Verは高性能化された純正アンダースカートを活かし、バンパー本体にバリス製を合わせる。かたや神風RではフルにバリスFRP製を採用。両者ともに多彩なオプションパーツも装備している。なお、神風RのGTウイングはHKS TFのワンオフだ。

HKS TF & VARIS KAMIKAZE-R

フロントバンパーユニット	
FRP+VSDCバンパー/ディフューザー	¥590,000
フロントバンパーユニット デイライト	
FRP+VSDCバンパー/ディフューザー	¥600,000
フロントバンパーオプション	
ブレーキダクト(カーボン)	開発中
ビッグカナード(カーボン)	¥98,000
フロントフェンダー with カーボンルーバーフィン	
VSDC(F/B用エクステンションカバー付属)	¥580,000
フロントフェンダーガーニッシュ	
カーボン(サイドマーカーはY51フーガ用を装着)	¥68,000
サイドスカート	
アンダーボード部カーボン/サイドルーバー部カーボン	¥190,000
アンダーボード部FRP/サイドルーバー部FRP	¥130,000
サイドスカート用オプション	
ブレーキダクト(カーボン)	¥90,000
ブレーキダクト(FRP)	¥60,000

リアバンパー	
～MY08用(LRルーバー部カーボン)	¥188,000
～MY08用(LRルーバー部FRP)	¥138,000
MY09～用(LRルーバー部カーボン)	¥188,000
MY09～用(LRルーバー部FRP)	¥138,000
リアアンダースカート	
カーボン+FRP	¥130,000
FRP	¥95,000
リアアンダースカート用オプション	
サイドエアシュラウド(カーボン)	¥40,000
ロングバーチカルフィン(カーボン)	¥80,000
リアフェンダーLR	
カーボン	¥118,000
GTウイングユーロ(センターマウント)	
バリストランク仕様(オールカーボン)	¥270,000
クーリングボンネットフード	
VSDC	¥330,000
カーボン	¥200,000
ライトウェイトトランクフード	
VSDC	¥220,000
FRP	¥100,000

BODY KIT Details 02

ROWEN

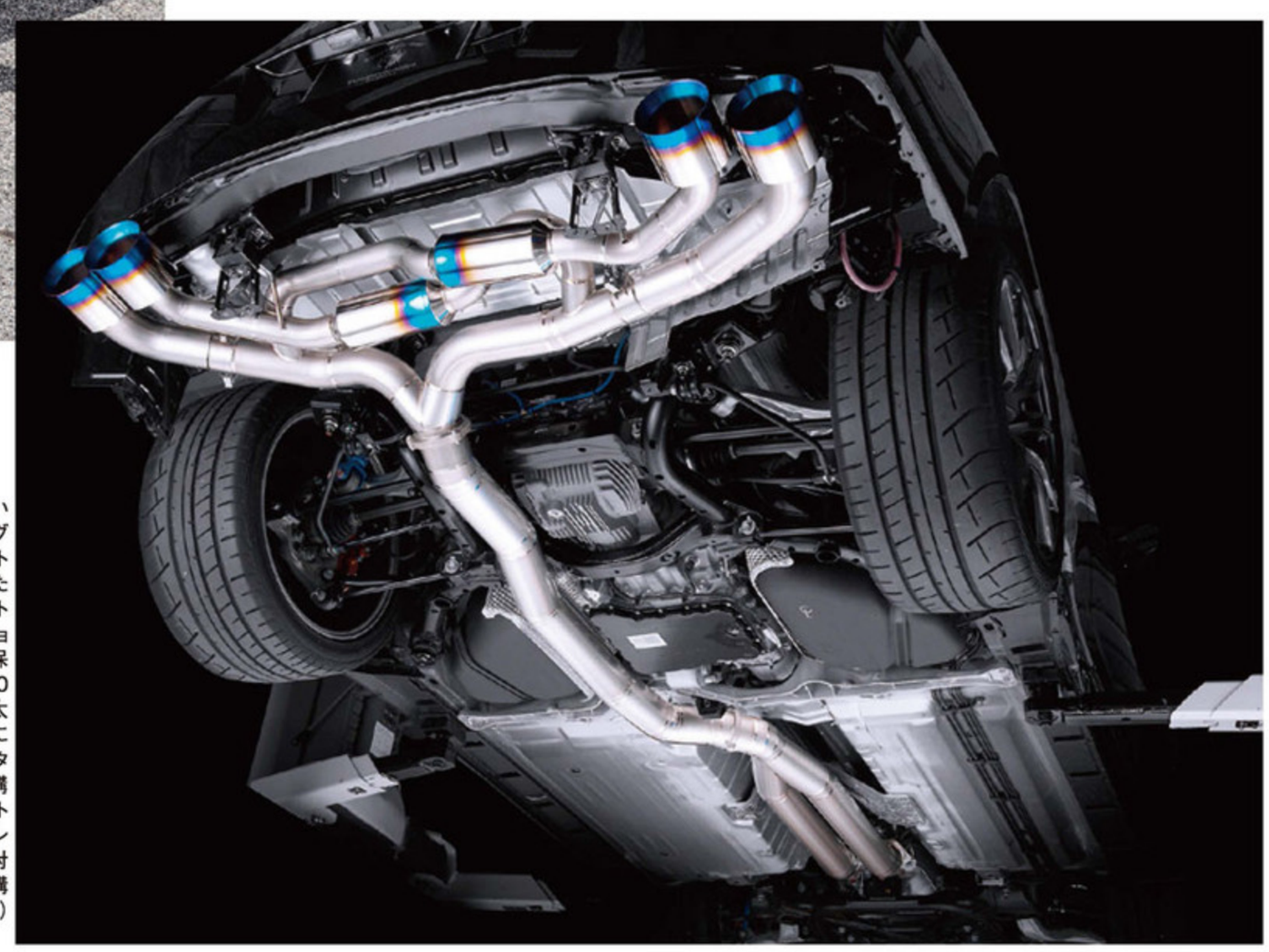
問 ROWEN事業部　☎0565-52-8555
http://www.tommykaira.com

R35 GT-R Ebbrezza-R Neo

PHOTO：益田和久
REPORT：正松本 宏

あまり目立つパーツではないが、ボリュームのバランスによっては全体の印象をガラリと変えてしまうのがサイドステップ。そのあたりはROWENも十分に承知していて、フロントバンパーやリアビューの主張を邪魔しないように、比較的シンプルなデザインワークを展開。その上で、単調にならない程度にアクセントを与え、躍動感を最大限に引き出す。

前衛的なだけでなく、「どこかに少しクラシカルなテイストを加えたかった」と、リアにはフェンダーアーチエクステンションをラインナップ。構造変更を必要としない片側10㎜のワイド化だが、さりげないスリットも導入されていて、メリハリのあるフォルムの構築に大きく貢献している。



1700psを達成しているという海外のドラッグレーサーからリクエストを受け、製品化されたプレミアム01TRヒートブルーチタン・バージョンⅡ。スペースの確保に悩まされながらも、80～101.6φという極太メインパイプの導入に成功。フロント/センター/リアの各パイプで構成するフルエキゾーストシステムとし、リモコンによる音量の調整に対応した可変バルブ機構搭載モデル（84万円）も設定している。

ハイファンクションというドレスコード。

フェラーリF430、ランボルギーニガヤルド、アウディR8といったスーパースポーツを中心に、国籍やジャンルを問わず幅広い車種のトータルメイクを世界に向けて発信するモーターブランド、ROWEN。

R35では前期モデルをベースに開発されたエヴレッツァRを発表し、海外からも高く評価されていたが、後期ベースのチューニングや前期から後期仕様にアレンジしたいというニーズの高まりに応え、R35後期モデルの開発に着手。作り込みの洗練度とオリジナリティをさらに進化させたエヴレッツァRネオを完成させた。

エアロパーツの開発にあたって重視したのは、機能性と存在感をバランスさせながら飛躍的に高めること。貪欲にオンリーワンを求める海外のハードユーザーやトップチューナーからも認められるような、エレガントさやインパクトの演出に強く拘った。

特にパネル面積が広いR35は、コテ先で造形の一部を変更しただけでは、単調なフォルムとなって埋没しかねない。もともとかなりアクの強いフェイスが与えられるため、「多少のアレンジではキャラクターを劇的に変化させることはできない」と、かなり大胆にデザインワークを展開している。

その中でも秀逸なのがLEDとカーボンの使い方だろう。純正LEDデイライトの移設を可能にした上で、縦方向にオリジナルLEDスポットランプをインストール。さらにFRP＋カーボンでは前期ベースのエヴレッツァRに比べて、カーボンの導入面積を大幅に拡大。スポーツ性と同時に高級感を押し上げる大きな原動力となっている。

また、欧米や中東のチューナーからの熱烈なラブコールに応え、最大101・6φの極太パイプを取り入れたハイスペックなフルチタンマフラーもリリース。国内だけでなく、海外のチューニングシーンでもROWENの求心力が急速に強まっているようだ。

FRP製の設定もあるが、圧巻なのはFRPとカーボンの一体成型モデル。前期ベースのエヴレッツァRに対し、最新作のNeoではカーボンの導入面積を大幅にアップ。もちろん、後期純正LEDデイライトとオリジナルLEDスポットランプを軸にデザインワークが進められた、重厚感たっぷりの造形も見逃せない。

リアウイングも純正部品の一部を利用しながらハイマウント化が図れるバージョンⅡへと発展。フィン形状をデザインに取り込んだカーボンフラップを採用し、その意匠に合わせて設計されたトランクスポイラーもバージョンⅡがラインナップされる。

リアセクションはアンダースポイラーとレーシングディフューザーを設定。マフラーが発生させた熱を効率よく放出するため、流速を高めてアンダーフロアの空気層を素早く後方へと排出できる形状を追求。ディフューザー形状を積極的に取り入れ、ダウンフォース効果も大幅に向上させている。

取材時には開発の最終段階を迎えていた新作レーシングボンネット。フォルムのバランスを崩さないように、開口部の面積と数は必要最小限に抑え、冷却性能と空力特性の向上を追求。ビジュアルを重要視するROWENだけに、機能性だけでなく、オリジナリティの高い作品に仕上がりそうだ。

フロントバンパー with LEDスポットランプ	
FRP	¥260,000
FRP+カーボン	¥370,000
フロントスポイラー for フロントバンパー	
FRP	¥120,000
カーボン	¥160,000
サイドステップ	
FRP	¥100,000
FRP+カーボン	¥180,000
リアアンダースポイラー	
FRP	¥140,000
カーボン	¥220,000

リアレーシングディフューザー	
FRP	¥200,000
カーボン	¥250,000
リアウイングVer.Ⅱ	
FRP	¥220,000
FRP+カーボン	¥260,000
トランクスポイラーVer.Ⅱ	
FRP	¥100,000
カーボン	¥120,000
リアフェンダーアーチエクステンション	
FRP	¥110,000
カーボン	¥140,000

高機能と高級素材が魅せる優美。

T&Eと聞けば、ドリフトユーザーに人気のエアロパーツメーカーという認識があるかもしれない。その基軸ブランド『ヴェルテックス』は、ターゲットをFRスポーツに限定。シンプルかつ大胆なデザインは、対象のスタイリングの魅力を最大限に引き出し、冷却性能の高さとリーズナブルな価格設定もあって、ドリフトユーザーに高い支持を受けているのである。

その人気はヴェルテックスを様々なジャンルに発展させるに至った。『ラング』や『リッジ』といった派生ブランドに加え、レクサス専用の『ディグナ』、欧州スーパースポーツ専門の『ヴェルティスデザイン』といった高級車用エアロも手掛けている。

また、T&Eはドライカーボンルーフの製造販売を他社に先駆けて展開したことでも知られる。ルーフ部の軽量化は運動性能の引き上げに大きく貢献するが、ドライカーボンという超高級素材をルーフ形状に成形し、装着するにはコストという高いハードルがあった。そんな憧れを独自技術によって低価格化することに成功し、一般ユーザーが装備できるパーツとして普及させた功績は偉大だ。

そして、これらの多彩な展開で培った同社のノウハウを集約させたのが『アール ヴェルテックス』。そう、R35のために立ち上げられた新ブランドである。

純正交換タイプながらダウンフォースの獲得を追求したフロントディフューザーを始めとするエアロキット。フロントに285タイヤをスマートにインストールするためのワイドフェンダーは、さらに軽量性もプラスするため素材にドライカーボンを採用。同様にドライカーボン製のトランクフードをリリースする他、もちろんドライカーボンルーフも展開している。

空力と軽量による優位性が与えられるラインナップは、オーナーの物欲を刺激する物ばかりだ。そして、理に適った構成パーツでありながら、その優美なデザインがR35を所有する悦びをさらに満たしてくれることだろう。

ドライカーボン製のワイドフェンダー。片側4.4kgの純正に対して、1.5kgと約3kgの軽量化を実現するとともに、片側15mmワイドとなるため、285タイヤがスマートにインストールできる。ちなみに、フロントバンパーに装着するパネルセットはMY11以降の設計となる。

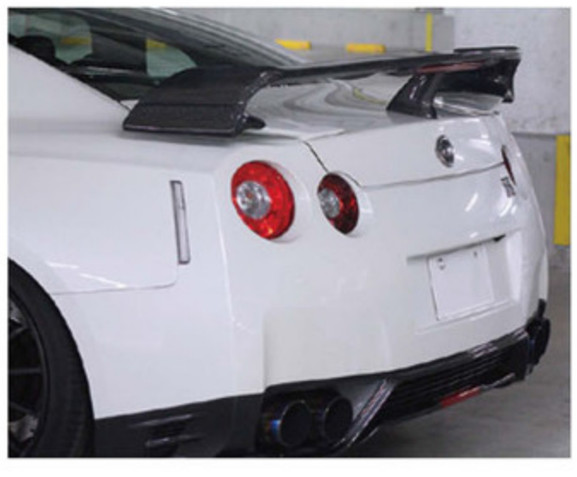
BODY KIT Details 03

T&E

㈱ ティー・アンド・イー ☎045-944-2221
http://www.t-and-e.co.jp

R VERTEX GT-R

フロントリップディフューザー	
CFRP	¥230,000
VFRP	¥160,000
サイドステップディフューザー	
CFRP	¥180,000
VFRP	¥100,000
サイドステップ	
FRP	¥100,000
FRP+カーボン	¥180,000
リアアンダーディフューザー(MY10モデル適合)	
CFRP	¥165,000
VFRP	¥85,000
リアアンダープロテクター(MY11・12モデル適合)	
CFRP	¥100,000
VFRP	¥60,000
フロントワイドフェンダー(MY10・11・12モデル適合)	
ドライカーボン	¥480,000
フロントバンパー用パネル左右セット(MY11・12モデル適合)	
ドライカーボン	¥140,000
ドライカーボントランク	
ドライカーボン	¥320,000
カーボンリアウイング(MY10・11・12モデル適合)	
CFRP	¥180,000
ドライカーボンルーフ(MY10・11・12モデル適合)	
ドライカーボン	¥330,000



ウイングとトランクもカーボン製をラインナップする。トランクは完全な純正形状のドライカーボン製。ウイングは基本的に純正形状だが、エアースポットを防ぐフィンをウイング内に追加で装備させている。

T&Eのお家芸ともいえるドライカーボンルーフは、コーナーリング性能の向上に高い効果を発揮。純正比4.4kgの軽量化となり、ロールセンターが下がることによる運動性能の向上をもたらす。

リア用エアロはMY10用と、MY11&12用の異なる2タイプを設定。前者はリアアンダーディフューザーを一式交換するハーフスポイラーで、後者は純正ハーフスポイラーの左右にセットするプロテクタータイプとなる。写真はMY11&12用のプロテクターだ。

リップに設けたエアダクトが走行風をローターやブレーキラインへと導き、冷却を促すフロントディフューザー。アンダーディフューザー部にはスウィープを設け、さらにフィンを立てることで負圧を発生。張り出し量を増したフロントリップ形状と相まり、強力なダウンフォースを獲得する。

サイドステップにもディフューザー形状を追加し、ボディ下面の空力を追求。フロントからのシャープな流れを継承して前後エアロの一体感を演出する、視覚的効果も高いアイテムだ。

Aloof 01-R ver02

R35 GT-R Aloof 01-R ver.02 Complete Body kit ¥1,533,000
Front Bumper Spoiler Ver.02
Side Skirts
Rear Over Fender
Rear Bumper spoiler
Rear Bumper Air Ducts Fins(horizontal)
Rear Under Diffuser Longitudinal Vertical Fins
Dry Carbon Upper Spoiler
Dry Carbon Roof Panel

BODY KIT Detajls 04

PentRoof×Abflug

問 ペントルーフ 東京都大田区大森東2-28-2 ☎03-5493-0840 http://www.pentroof.co.jp/
アブフラッグ 静岡県御殿場市保土沢1157-102 ☎0550-98-8321 http://abflug.jp/

PHOTO：市 健治

アルーフ01 Rと名付けられたこのマシンは、パワーチューニングをペントルーフが、エクステリアモディファイをアブフラッグがそれぞれ担当することで生まれたコラボレートSPLだ。共に業界の老舗であり、旧知の仲でもある2社がタッグを組むことで、ポルシェやフェラーリにも引けを取らないルックスと動力性能を併せ持つ、和製スーパーカーを完成させてきたのである。

まずはそのルックスに迫ってみると、R35の大柄な印象を緩和するためにロングノーズ化を敢行。フロントオーバーハングを50㎜延長し、グリル位置もノーマルから下げてレイアウト。これによって、フロントセクションの厚みを薄くする視覚的効果を演出している。また、リアフェンダーも片側50㎜のワイド化を行いつつ、リアバンパーに大型のダクトを設けることで、スーパーカー顔負けの迫力を醸し出すことに成功しているのだ。

この刺激的なルックスに組み合わされるパワーソースは、約650psを発生

オーバーフェンダーの迫力に負けないようスタイリッシュに構築されたサイドステップ。色分けされたドライカーボンとのコントラストも美しい。

約50㎜オーバーハングを延長することによって、R35のシルエットをシャープに演出。あえてカナードを使わず、ダクト形状にてダウンフォースを稼ぐデザインとしていることも特徴だ。

突出した走行性能に調和する佇まいを

こちらの車両は、北林サン推奨のチューニングプランを施したマシン。レジャーなどの普段乗りまで考慮した扱いやすさを確保しながら、踏めば320km/hを叩き出すレンジの広さが魅力的な1台だ。速い・疲れない・壊れないと三拍子揃った、末長く付き合える仕様なのである。

SPLチタニウムエキゾースト	¥550,000
チタンテールエンド	¥98,000

排気効率はもちろんのこと、バルブ付きとすることで音にも拘ったオリジナルチタンマフラー。曲げや溶接などの仕上げにも手を抜くことなく、チタン特有の美しいルックスが魅力的だ。なお、テールエンドはペントルーフオリジナルのチタンテールを装着しているが、純正テールも取付可能となっている。

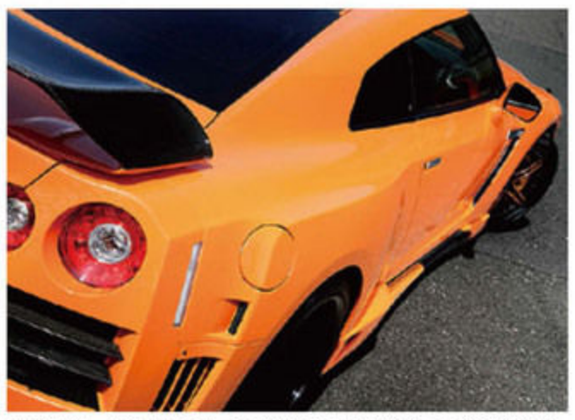
赤く塗装されたサージタンクが美しいエンジンルーム。インタークーラーや強化アクチュエーターなど、純正タービンの能力をしっかり引き出す環境を整えている。また、ミッションECUを調整することで、街乗りでのシフトフィールを改善している点も見逃せない。

35GTR "Black Series" Suspension kit	¥428,000

純正サスペンションの不快な突き上げ感を徹底的に見直した、ダンプトロニック対応サスペンションキット。純正同様のスイッチ操作で減衰力を調整できるため、快適なドライビングを実現してくれる。

SPECIFICATIONS

エンジン	ペントルーフ・SPLチタニウムエキゾースト、エンジンECUチューン、ミッションECUチューン／HKS・レーシングアクチュエーター、EVC for R35GTR、レーシングプラグ#9／Greddy・RX サージタンク、インタークーラー SPEC-R HG、サクションキット
サスペンション	ペントルーフ・サスペンションキット
ホイール&タイヤ	アブフラッグ・PrismⅢ(F：9.5Jx20 +30 R：11.5Jx20 -33)／ピレリ・P-ZERO(F：255/35-20 R：295/30-20)
エクステリア	アブフラッグ・Aloof 01-R ver.02 コンプリートボディキット
インテリア	ブリッド・GIASⅡ



片側50mmの拡大によって、グラマラスなボディラインを構築。フューエルリッドも形状を整えるなど、アブフラッグのきめ細やかな拘りが光る。

ドライカーボン仕上げとすることで、R35の気品をさらに向上させるルーフ&ウイング。軽量かつ高強度なことはもちろん、所有感を満たす意味では最高の逸品と言えるだろう。

するブーストアップ仕様。サージタンクをはじめ補機類にまでキッチリ手を入れ、純正タービンの風量を使い切るようセットアップ。低速トルクも犠牲にならず、普段使いの街乗りから最高速までのオールラウンダーとして仕上げられているのだ。これは、ペントルーフ代表の北林サンが自信を持って推奨するプランであり、1000psのR35も製作した上で生まれた"乗ることに疲れない"という、愛車を楽しみ続ける上で重要なファクターをクリアした万能スペックなのである。

こうした仕様の根底にあるのは、ずばりマルチパフォーマンスの体現だ。リアシートが完備され、トランクにはゴルフバックも収納できる。それでいながら、踏めば欧州スーパースポーツにも負けない。R35の持つ特殊なパッケージングを生かしたいという思いを具現化した、というわけだ。実際、北林サンもR35でゴルフに出かけ、月イチで本気の走りも楽しんでいる根っからのR35フリーク。そして、その考えはペントルーフに集まるR35オーナーにも浸透しており、すでに10万kmを走破したオーナーも複数存在するという。こうした"心底、長く付き合っていける仕様"は、R35を楽しみ尽くしたいオーナーにとってとても参考になる調律法だろう。

OVERTAKE
OVERTAKE

全身から沸き立つ、ハイエンドマテリアルへの渇望。

拘るべきはメイドインジャパン。オーバーテイクは、日本が産んだ最高峰の技術力を世界に発信するべく設立された新進気鋭のチューナーズブランドなのだが、何はともあれドライカーボンで覆い尽くされた圧巻のボディメイクに尽きるだろう。

東京のデザインスタジオで創出したというそれは、トータルで純正から140kg以上ものシェイプアップに成功しているだけでなく、エアロデバイスとしての性能も徹底追及。

超高速域で確実なダウンフォースを発生させるバンパー形状、主要クーリングシムテムおよびブレーキのクールダウンを目的とした複雑なダクトレイアウト、ノーマル全幅のまま超軽量マテリアルの恩恵のみを追求する前後フェンダー…。これらは、話題作りを狙っただけの"ハリボテ"ではなく、第三世代GT-Rの走行性能を全方位からアシストするための"鎧"なのである。もちろん、全て市販化されている量産品だ。

オーバーテイクの執念は、もちろん機能パーツにも及んでいる。R35チューンに精通する実力派ショップ・アミューズをメカニカルパートナーとして招き、オーバー1000psを許容する高耐熱チタン合金エキゾーストや大容量のインテークマニフォールド、カーボンブレーキシステムなど、セレブリティ系R35ユーザーのハートを鷲掴みにしてしまいそうなハイエンドパーツを続々と誕生させている。

なお、現在はコンプリートエンジンの開発計画も進行しているそうで、近い将来にはオーバーテイクのフルコンプリートGT-Rがチューニング業界を騒がせてくれる事だろう。

マテリアルと品質を究極的に追求する日本初のスーパーブランド。"プレミアムオンリー"をコンセプトに掲げる同社の挑戦は、ここからはじまるのだ。

BODY KIT Details 05

OVERTAKE

問 オーバーテイク　http://overtake.ne.jp/

PHOTO：小林克好

OVERTAKE GT-R [R35]

カーボンフロントフェイスキット バンパー/フロントディフューザー/フロントグリル フロントカナード/オイルクーラーダクト/ブレーキダクト	¥760,000
カーボンレーシングボンネット	¥525,000
カーボンAピラーセット	¥190,000
カーボントランクフード	¥280,000
カーボンリヤフェンダーセット	¥1,100,000
カーボンリヤスポイラー	¥275,000
カーボンリヤバンパー	¥440,000
カーボンサイドスカートセット	¥295,000
カーボンリヤディフューザー	¥230,000
カーボンフロントフェンダーサイドエンブレム	¥75,000
カーボンフロントフェンダーサイドヴェントセット	¥75,000
カーボンルーフ	¥250,000
GT-Rエンブレム15レイヤーソリッドカーボン	¥59,000
チタンサージタンクbyパワーハウスアミューズ	¥698,000
100-V SAIKOUマフラー byパワーハウスアミューズ	¥858,000
カーボンSLブレーキシステム	¥1,500,000

ヒートグラデーションが美しい唯一無二のフルチタン製サージタンクもオーバーテイクの製品だ。内部はファンネル形状を採用し、1000psターゲットで吸気管長も最適化されている。

アミューズとのコラボレーションで誕生したエキゾーストな、オーバー1000psへの対応を命題にメイン100φのストレート構造とし、さらに実用域への配慮で可変バルブ機構も搭載。素材は高耐熱性を誇るチタン合金(STTI)だ。

ドライカーボンを15層も積み重ねて製作されるという圧巻のオリジナルエンブレム。ダイヤモンドカットによりソリッドなイメージを演出する。

主要パーツのみならず、ルーフパネルやピラー、リヤフェンダーまでドライカーボンで再構築したボディ。トータルで140kg以上もの軽量化が可能になる最高級マテリアルの魔力にばかりにと目を奪われてしまうが、細部フィニッシュがメーカー品質と言い切れるほどハイクオリティだったことも印象的。なお、これらは全てオリジナルパーツとして販売されている。

ブレーキはブレンボ製カーボンローターを軸にしたオリジナルのシステムだ。ストッピングパワーの増強はもちろん、純正比マイナス25・5kgという超軽量化が可能になる。

フロント同様にノーマルバンパーベースだが、センターデュアル出しとしたワンオフマフラーやワンテール化でスーパースポーツと呼ぶにふさわしいリアビューを演出。リアウイングは優れたボディラインの流れを止める邪魔と判断し、レス仕上げをチョイス。

ボディに馴染むフェンダーラインに仕上げるとともに、バンパーやサイドステップにかけて与えられていたプレスラインをスムージング。ボディの余計なアクセントを省いて面をアピールしていくことにより、ワイド&ローを全身で放つグラマラスボディを演出する。

リアフェンダーは叩き出しでナチュラルなラインを描く。フロントからの流れを考慮して片側約35㎜ワイドに仕上げたが、ワークに限界サイズで特注した12.5J×22+12のエクイップE05でも、30㎜のワイドトレッドスペーサーが必要となった。

FRP成型のワイドフェンダーでは到達できない質感を目指し、ノーマルを細かくカットしてワイド化したフロントフェンダー。高張力鋼板ゆえに熱で縮んだラインを叩いて伸ばすといった作業の繰り返しで仕上げられる。

ボディワークで打ち出すスーパースポーツ。

フロントからリアまで途切れることなく描かれた、滑らかなボディライン。エンブレムやウイング、フェンダーのプレスラインなどといった余分なアクセントをスムージングし、インポート系スーパースポーツのような存在感を放つラッシュモータースポーツのカスタムR35。

その一体感ある仕上がりから、ウイングレス化やスムージングを施しただけと勘違いされることもあるそうだが、エクイップE05で奥行き感の打ち出された足元を見ればわかるように、フロント約80㎜、リア約70㎜ものワイド化が実施されている。

R35のフェンダーは高い高張力鋼板が採用されているため、加工難易度が高く、ワイドボディ化には貼り付けタイプのオーバーフェンダーが主流。自然な仕上がりを目指すだけなら貼り付けタイプを使ってスムージングする選択肢もあったが、ラッシュモータースポーツではボディに馴染む理想のフェンダーラインを描こうと、あえて難易度の高いノーマルフェンダー加工でワイド化を果たしてきたのだ。

また、そうしたボディカスタムやルックス面のブラッシュアップだけではなく、走りに影響するメカニカルパートも徹底して洗練。ECUチューンやGR6ミッション対策は当然として、開口部スポット増し、リアメンバー補強までも施し、開発コンセプトとして掲げた「トータルで魅せる"ネオスタンダード"スタイル」へと導いてきたワケだ。

いかにも…といった後付け感の強いスパイスでピンポイントな主張をするのではなく、ナチュラルにトータルイメージを高め上げる。走りを前面に押し出すレーシースタイルが一般的なR35だが、ノーマルの魅力を違和感なく高めるスーパースポーツスタイルで楽しむのも悪くない。そう強く感じさせられるマシンである。

ワンテール化で面が増したこともあり、圧倒的なオーラを放つリアビュー。ボディカラーは限定車に採用されたミッドナイトオパールのようにも見えるが、光源によってグリーン/ショコラ/パープル/ブラックの色合いが楽しめるオリジナル調色だ。

BODY KIT Details 06

RUSH MOTOR SPORTS

問 ラッシュモータースポーツ　岐阜県美濃加茂市深田町2-6-32
☎0574-49-9500　http://www.rush-ms.sakura.ne.jp
PHOTO：稲田浩章
REPORT：村田純也(四馬力)

NEO STANDARD R35 GT-R

CUSTOM MENU

BASE GRADE：MY07モデル プレミアムエディション

EXTERIOR：開口部スポット増し、フェンダー叩き出し(Ⓕ片側40㎜ Ⓡ片側35㎜)、スムージング処理(ナンバーベース/フェンダープレスライン/サイドマーカー/リフレクター/各種エンブレム)、オールペイント(オリジナルカラー)、ワンテール化

INTERIOR：ファブリックペイント(ダッシュボード)、各部LED打ち替え

WHEEL：エクイップE05(Ⓕ11.5×22+3　Ⓡ12.5×22+12)

TIRE：ピレリ・Pゼロ ネロ(Ⓕ285/25-22　Ⓡ295/25-22)

THE OTHER：ECUチューン、ワンオフセンター出しマフラー、リアメンバー補強、ミッション強化/メーガンレーシング・調整式アーム

ハイブリッドライクな質感を与えて洗練しようと、ヘッドライトのレンズ面はブルーでペイント。安直に形状を変えてしまうのではなく質感のコントロールで仕上がりレベルを引き上げるのが完成度高さのポイント。

ノーマルバンパーをベースに、エンブレムやナンバーベース、フェンダーのサイドマーカーをスムージング。開口部自体は拡大していないのだが、片側40㎜のワイド化と相まって重厚感のあるフェイスへと仕上がった。

スタイリングだけでなく、中身にも拘わるのがラッシュモータースポーツの提唱するネオスタンダード。チューブ構造内部の充填とスポット増しで強化するリアメンバー、スピードマスターと共同開発したスペシャルMTオイルなどを与える。

エクステリアにふさわしい高級感あるインテリアとするため、ダッシュボードをファブリックペイント。アルカンターラで張り替えたような質感となり、ここでもノーマルイメージを尊重しつつ仕上がりレベルを引き上げた。

SAN-EI SHOBO Publishing co., Ltd.

The Recommend WHEELS

機能部品として求められた高性能

いまやチューニング技術はVR38DETTを最高1000ps
最大120kgmを発生させるまでに進化した。
そんなパワーとトルクを受けとめる駆動系の強化プランも確立されている。
となれば、ホイールもそれに対応させるべきであろう。
強度、剛性、そして軽量…
アフターマーケットでR35をターゲットにするホイールは
それらの要件を徹底的に鍛え上げている。
もはやオーバースペックとも言える
メイドインジャパンの最強ホイールを紹介していこう。

そのコンケイブ形状とディープリムが サーキットでR35の走りを磨く

Kansai SERVICE GT-R
Ⓕ11.0J×20 INSET5
Ⓡ11.0J×20 INSET5

YOKOHAMA WHEEL

ADVAN Racing GT -Premium Version-

問 YFC ☎03-3431-9981 http://www.yokohamawheel.jp
PHOTO：金子信敏/小林克好/清水良太郎

SIZE	INSET		PRICE (without tax)
10.0J×20	STANDARD DEEP	35	¥103,000
10.5J×20	EXTRA DEEP	24	¥105,000
11.0J×20	EXTRA DEEP	15、5	¥107,000
12.0J×20	EXTRA DEEP	20	¥113,000

カラー：フルグロスブラック、レーシングゴールドメタリック(7月発売予定)
リム深さ：STANDARD DEEP 39㎜、EXTRA DEEP 67.5㎜

5本スポークというスポーツホイールの普遍的な記号。『アドバンレーシングGT』は、アドバンレーシングブランドの新たなフラッグシップとなるべく開発されたモデルだ。

デザインの基軸となったのは、GTに先行して発売された『アドバンレーシングTCⅢ』。18インチ専用としてSタイヤとビッグキャリパーの装着を想定し、サーキットにおける性能を追求したハードモデルだ。そんなTCⅢのコンセプトを引き継ぎ、R35をメインターゲットに金型鍛造製法を採用して、20インチへのアップサイジングを図ったのがGTなのである。

そのコンケイブ形状はR35純正のブレンボ製ブレーキシステムはもとより、チューンドR35で装着率が高いエンドレス製400㎜ローターを収めるギリギリの位置で決定されたもの。

これは同時にリム深さとも密接に関係している。例えば、ノーマルフェンダーで285タイヤが組める10J＋35をスタンダードディープに。また、フェンダー加工とキャンバー調整を前提とする10・5J＋24をエクストラディープに設定したことは、まさにチューンドR35への装着に起因したデザイニングなのだ。

アドバンレーシングGTは当初、セミグロスブラック、マシニング＋レーシングハイパーブラック、そしてホワイトの3色で発売され、スポークロゴは専用ステッカー仕様だった。これに続いてリリースされたのが、艶やかなフルグロスブラックに、ロゴ部分をマシニング加工で彫り込んだ『プレミアムバージョン』。本来のレーシーな魅力に高級感が融合したことで、R35オーナーから絶大な支持を受けている。

そして、プレミアムバージョンに新色「レーシングゴールドメタリック」仕様が追加。迫力あるコンケイブとディープリムをより明確に表現する深いゴールドの表情は、強烈な"走り"のイメージをR35に与えてくれることだろう。

a 徹底的にレーシーさが追求されたデザインのアドバンレーシングGTだが、そのカラーリングに深い黒の輝きを魅せるフルグロスブラックを採用し、マシニング加工によるロゴが与えられるスペシャルモデルが『プレミアムバージョン』だ。

b GTのオリジナルバージョンではステッカー仕様となるスポークロゴだが、プレミアムバージョンではマシニング加工による彫り込みで表現される。その立体的な演出が特別色と相まって、プレミアムスポーツとしてのR35のイメージを強調する。

c 各サイズにおけるコンケイブ形状とディープリムの深さは、チューンドR35への装着を前提にデザインされたもの。MY11以降の390㎜ローターはもちろん、エンドレスMONO6キャリパーと400㎜ローターへの対応も考慮されているのだ。

d 鍛流線を途切れさせることなく、理想のプロファイルが実現できる金型鍛造製法によって製造されるGT。軽量化を目的としたスポーク裏面の肉抜きを始め、R35に装着される5サイズはビードシート部にローレット加工が施されるなど、性能追求に余念はない。

R35 GT-R CLUB SpecV
OPTION COLOR：Diamond Black
Ⓕ10.0J×20 INSET31
Ⓡ11.0J×20 INSET15

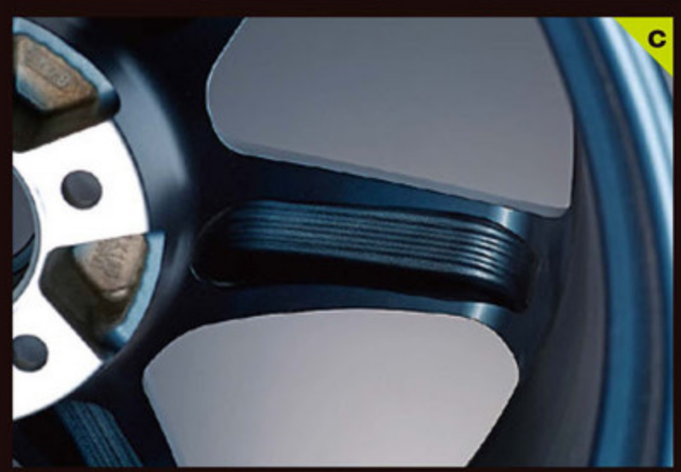
RAYS

VOLK RACING TE37 ultra

㊐ レイズ　☎06-6787-0019　http://www.rayswheels.co.jp
PHOTO：金子信敏　REPORT：正松本 宏

SIZE	INSET		PRICE (without tax)
9.5J×20	FACE-2 FACE-3	28 36	¥103,000／¥105,000
10.0J×20	FACE-2 FACE-3	31 25、40	¥105,000／¥107,000
10.5J×20	FACE-2 FACE-4	43 22	¥107,000／¥109,000
11.0J×20	FACE-4	0、15、30	¥109,000／¥111,000
12.0J×20	FACE-4	20	¥113,000／¥115,000

カラー：マットブルーガンメタ(GB)、ブロンズ(BR)
※価格はGBカラー/BRカラーの順。　※オプションセンターキャップ：¥4,200
※オプションカラー：BRカラーの¥3,000UP



a ヨレ感を払拭するため開口部の大きなセンターパートを導入し、スポーク長の短縮を図るのがTE37。さらに、TE37ウルトラではセンターパートに適度な張り出しを与えたオーバーハングテーパーを採用。開口面積の縮小につながり、さらに剛性感を高めることが可能になった。

b 走行中に特定の箇所に衝撃が集中するのを防ぐため、スポークのエッジには応力分散効果を狙って面取りが施される。その他、インナーリムのフランジやスポークの付け根など、応力が集中してストレスが蓄積されやすいパートには肉厚を増やすなどの強化策も実行されている。

c スポークの裏面やハブの接触面はフェイスごとに金型を製作し、剛性や強度に影響を与えない範囲でかなり奥深くまで肉抜きが施されている。しかも、少しでも駄肉を削り、なおかつタワミへの適応力を高めるため、肉抜き穴の底面は波状になっている。

d TE37のスタンダードモデルではステッカーとなるブランドロゴが、ウルトラではマシニングで表現した彫刻文字へと進化している。実は特許を申請中の高度な技術が使われていて、削る深さを様々に組み合わせることによって、立体感を生み出しているのだ。

世界的に大径20インチを標準装着するスーパースポーツが増えつつある昨今。ボルクレーシングTE37ウルトラは、そんなハイパフォーマンスカーにターゲットを絞って企画された超硬派な20インチホイールである。

誰もがひと目でTE37だと認識できる6本スポークデザインは、応力分散性を追い求めた普遍的な造形ながら、革新の限りを尽くす。従来モデルから改められたパートは16箇所に及び、最新の高性能スポーツに相応しいスペックを手に入れているのだ。

特に重量級のハイパワーマシンが揃うこのクラスでは、何よりも圧倒的な強さが必要であると判断。センターパートに開口部の剛性アップを目的としたオーバーハングテーパーを採用するほか、スポークのエッジに面取りを施して応力を分散させるなど、最先端のストロングテクノロジーを詰め込む。

カラーバリエーションはTE37の王道を継承する証として、その代名詞と言えるブロンズを設定。その一方で、TE37ウルトラの革新性を表現するため、受注生産カラーとしてマットブルーガンメタもラインナップ。素材感を引き立て、シャープさを強調する個性的なカラーとして注目を集めている。

なお、リムの設定サイズは8・5～12Jと幅広く、フェイスも4タイプを用意。特にR35は最重要モデルと位置付けるだけあって、ターゲットサイズの充実ぶりが際立つ。F＝10J＋31、R＝11J＋15といった比較的ライトなサイズから、タイムアタックユースを意識したF＝11J＋30、R＝11J±0まで、チューナーやユーザーの声を反映させたサイズが揃うことも見逃せない。

しかも、サイズごとに無駄のないベストなフェイスが選ばれていて、最新のレイズ製MY14純正鍛造ホイールが10・5Jで1本あたり11・8kgであるのに対し、リム幅を拡大した11JのTE37ウルトラは10・7kgしかない。タフであることはもちろん、軽さの探究も忘れてはいないのだ。

重量級ハイパワーマシンがターゲット 20インチ専用設計の新たなる伝統

未体験の様式美を織り成す センターパッケージと2×7スポーク

レイズがボルクレーシングG27に掲げるキャッチコピーは「ザ・フォージドビューティ」。このワードの中には「金型鍛造製法によって生み出す高性能な軽量1ピースホイールでありながら、造形美と表現力を貪欲に追い求めたプレミアムモデルである」という想いが込められている。

ネーミングに採用される"27"はスポーク形状に由来し、7組のV字スポークで構成する。レイズが誇る鍛造技術や解析ノウハウを駆使し、安心して長く使い続けるには欠かせない堅牢さを維持しながら、スポークの天面を極限まで細くすることに拘り、見事な繊細さを表現。立体的な造形の中に、極細の天面が浮かび上がる妖艶なスタイリングを生み出す。

また、ディスクデザインの自由度を広げるため、オープンホールスタイルとはせずセンターパッケージを採用。それによりコンパクトなセンターパートとバランスの良いスポーク構成を実現。それはレーシングテイストとは異なる方向性で、オーダースーツが似合うフォーマルな装いを見せ付けながら、非日常的な雰囲気を生み出す。そして、面と線を巧みに組み合わせた造形とセンターパッケージの採用が、繊細なイメージのスポークで構成しつつ20インチのボリュームに相応しい強さと重量感を与えている。

なお、当初のカラー設定はプリズムカラー3色のラインナップであったが、新たにG25で人気の2色を加えた5色展開となった。光の集積と分散を行いガラスのような屈折効果を発揮するプリズムカラーは、ハイエンドスポーツであることをアピールするのに打って付けだが、ハイチューンドであることをアピールするなら、シックなシルバーや深く艶やかなブラックを表現する新色を合わせたい。

RAYS VOLK RACING G27

問 レイズ ☎06-6787-0019 http://www.rayswheels.co.jp
PHOTO：金子信敏

mine's R35 GT-R
F 10.0J×20 INSET35
R 11.0J×20 INSET20

SIZE	INSET		PRICE (without tax)
9.5J×20	FACE-1 FACE-2	45 22、38	¥102,000／¥105,000
10.0J×20	FACE-2	35	¥104,500／¥107,500
10.5J×20	FACE-2	22	¥107,000／¥110,000
11.0J×20	FACE-2	20	¥109,500／¥112,500

カラー：プリズムダークシルバー（PD）、プリズムクリスタルホワイト（PC）、プリズムライトシルバー（PL）、マーキュリーシルバーⅡ／リムエッジDC（ND）、フォーミュラシルバー／ブラッククリアー／リムエッジDC（CB）
※価格はPD&PCカラー／PLカラーの順。ND&CBカラーの価格は未定。

a 大径サイズに相応しい適度な重厚感を見せる、7組のV字型ツインスポーク。スポーク数の増加に伴い、スポーク1本あたりの細さを追求することによって、軽快感のスポイルを回避している。

b 真正面から見るとスポークの天面が極端に細く、華奢な印象を受ける。しかし、角度を変えて観察すれば、縦方向の厚みがしっかりと確保され、センターパート側のスポーク根本にも十分なボリュームが与えられており、強さを備えていることが分かるはずだ。

c センターパッケージの造形は真円ではなく、実は花びらに近い複雑な形状となっている。スポーク形状を積極的に取り込んだデザインとすることで、スポークの長さや躍動感を強調し、なおかつ視覚的にセンターパートをコンパクトに見せる効果があるのだ。

d 少しでも軽くするため、センターパッケージの一部には樹脂製パーツも使うが、アルミ鍛造のプレートをはじめ、各部にアルミを多用し、金属の質感を残す。また、専用工具を使わずに脱着でき、なおかつ金属に締め込み感を再現することにまで拘わった。

エクステンションパーツが与える5本スポークの新たな意匠

prodrive GC-05N

㈱ プロドライブジャパン ☎03-3563-6926 http://www.prodrive-japan.com
PHOTO：金子信敏／益田和久

SIZE	INSET	PRICE (without tax)
10.0J×20	45,35	¥129,000～143,000
11.0J×20	24,15	¥131,000～145,000

カラー：ブリティッシュブラック、ブリティッシュホワイト、フラットブラック、マイスターブラック／マシーンドリム、ブリティッシュシルバー／マシーンドリム、ブラッシュドフィニッシュ、エボニーレッド（仮称）
※価格はカラーによって変動。

プロドライブが9年ぶりにリリースした5本スポークホイール『GC-05N』。洗練された上質さを持ち味とするプロドライブ製ホイールだが、5本スポークという最も攻撃的なイメージを持つだけに、それは同社にとって大きな挑戦となったことは明らかで、開発には長い時間を要した。

そして、5本スポークという定番デザインに対して新たな意匠を与えるために、採用したのがスポークエンドに装備する『Pリンカー』だ。それはアルミ削り出しによって成型された別体パーツであり、"武骨"とは異なるベクトルのメカニカルな力感を表現。スポークを延長して大径感を演出するのはもちろん、リム外周に対して高低差が生むことで、ディスクが浮き出ているような視覚的効果も発揮している。

このPリンカーは企画当初、脱着できることが想定されていたが、安全性への配慮から固定された後に出荷される。とはいえ、別体成型のメリットは大きい。リムを一周削り加工を施した後にPリンカーが組み合わされるため、リムとPリンカーの接合部にあるブリッジ状になった部位まで削りが入り、なんとも豪華な見映えが生み出されるのだ。

プロドライブジャパンでホイールデザインを担当する鈴木サンは「R35は国産を代表するハイパワーマシンであり、ビジュアル面も力強さと圧倒的な存在感を醸し出しています。だからこそ男らしくシンプルなデザインで、かつスポーク面のインパクトが強いGC-05Nは抜群の相性だと自負しています」と語る。

さらに、カラー展開が豊富なことも特徴だ。単品撮影した鍛造削り出しの質感を際立たせるブラッシュドフィニッシュを始め、光の加減で色合いが変化する新色エボニーレッドなど全7色を設定。

新発想の5本スポークデザインとカラーが魅せるハイビジュアル。重量や強度、剛性に精度といったハイバランス。美的表現と高性能を兼ね備えた数少ないホイールが、このGC-05Nというわけだ。

a 鍛造1ピースホイールの多くはスポークをリムに到達させず、ウェル部に接合させるのが一般的だが、プロドライブは新たな挑戦としてエクステンションパーツ「p-linker」をプラス。リムに対して2㎜ほど高く設計されているため、1ピースホイールながらマルチピースホイールのようなディスクの立体感と大径感をアピールする。

b p-linkerは脱着こそ不可能だが、アルミ鍛造素材から削り出されて、出荷前に組み合わされる別体パーツである。それだけにリム一周を切削加工することが可能なため、開口を設けた大胆なスポークデザインが採用できるわけだ。

c プロドライブホイールのアイデンティティである、通称"プロドライブリブ"もスポーク間に配される。このリブはスポークに適度なたわみを与えることで、スポークにかかる応力を逃がす設計となっている。

Rowen Ebbrezza-R Neo
Ⓕ10.0J×20 INSET35
Ⓡ11.0J×20 INSET15

F1やスーパーGT等、国内外で開催されるモータースポーツにおいて、数々のチームにホイールを供給するエンケイ。そんな同社が誇るレーシングホイール開発部門が、持てる技術を集結して作り上げたR35専用の高性能ホイールが『SR01Mg』である。

このSR01Mgはその名称が示す通り、素材にマグネシウム合金を採用している事が最大のトピックだ。「チューンドR35は1000psオーバーに到達し、300km／hを超えた領域での走りでタイムアタックに挑んでいます。もはや市販車ベースのチューンドという意識は通用しない。ですから、ホイールにもそれ相応のスペックを持たせる必要があると判断したんです」と、エンケイの鈴木サンは語る。

そこで選ばれたのが、マグネシウムという素材とレース部門の技術力。エンケイ市販モデル初のマグネシウム鍛造ホイールが、R35専用サイズとして企画されたのだ。

マグネシウム合金…と聞けば、誰もが軽さに目を向けるだろう。だが、考え方としては「アルミ合金に対する単位重量あたりの強度と剛性の高さ」がマグネシウムの特性であり、エンケイがSR01Mgで目指したのは最強の剛性ホイールである。

エンケイは自社ホイールの重量を公開しているが、SR01Mgの11J×20は1本あたり9・56kgと発表されている。実は他社同サイズのアルミ鍛造ホイールでも10kg以下を達成しているモデルは存在する。軽量を突き詰めれば剛性は不足しがちになり、剛性を突き詰めるには軽さを妥協しなければならないのがスポーツホイール。だが、SR01Mgはマグネシウム合金の採用により、重量増を抑えながら、さらなる高剛性を実現するために必要なボリュームが確保できるというわけだ。

40セット限定生産というプレミアムモデル。すでに残りセットは数えるほどになっているが、SR01MgがR35にもたらす恩恵は計り知れない。

ENKEI SR01Mg

問 エンケイ ☎053-522-5245 http://www.enkei.co.jp
PHOTO:金子信敏／小林克好

TOPSECRET SUPER GT-R
F 10.0J×20 INSET30
R 11.0J×20 INSET15

SIZE	INSET	PRICE (without tax)
10.0J×20	30	¥280,000
11.0J×20	15	¥310,000

カラー：ピアノブラック

a 応力分散に優れる細身の11本スポークを採用。リムエンド一杯まで伸ばすデザインは大径感を演出する。また、スポーク幅ではなくスポーク高さを与えることで、インナーリムに掛かる負荷を大幅に軽減している。

b 最新の強度解析技術により、集中応力の少ないスポーク側面の肉を削り落とすことで、高剛性を保ちながらグラム単位での軽量化も狙っている。もちろん、H断面形状は見た目のアクセントとしてだけではなく、強度と剛性の向上にも寄与している。

c マグネシウム合金の採用に加えて、エンケイが誇るレーシングホイール部門の高い設計力もSR01Mgのアドバンテージ。リムフランジからビードシールまでスポークが押さえることで、より高い剛性を確保する。

d サーキット走行での300km/hを超える高速域でも優れたダイナミックバランスを発揮させるため、R35専用にボア径φ66のハブセントリック設計を採用。なお、センターキャップのSWPとは「スペシャライズド・ホイールズ・プロジェクト」を意味する。

マグネシウム鍛造を採用して R35専用に開発した最強の剛性

実戦型ホイール選択会議

Wheel Matching Gallery

ここからは全国の有力チューニングショップが誇る
デモカーがインストールするホイールを一斉紹介。
ビジュアルもホイール選びの重要なファクター。
愛機にベストマッチする逸品を見つけ出せ!

Garage YAWATA × VR.G2

WHEEL COLOR ▶FORMULA SILVER
FRONT SIZE ▶10.0J×20 INSET 35㎜
REAR SIZE ▶11.0J×20 INSET 15㎜
TIRE SIZE ▶285／35-20(F/SP Sport Maxx GT 600 DSST CTT)
▶285／35-20(R/SP Sport Maxx GT 600 DSST CTT)

RAYS

SunLine Racing × VOLK RACING G12

RAYS

WHEEL COLOR ▶MAT BLACK／DOUBLE MACHINING／RIM EDGE DC
FRONT SIZE ▶11.0J×20 INSET 35㎜
REAR SIZE ▶11.0J×20 INSET 15㎜
TIRE SIZE ▶285／35-20(F/SP Sport Maxx GT 600 DSST CTT)
▶285／35-20(R/SP Sport Maxx GT 600 DSST CTT)

Fujimura Auto × ADVAN Racing GT

YOKOHAMA WHEEL

WHEEL COLOR ▶MACHINING&RACING HYPER BLACK
FRONT SIZE ▶10.0J×20 INSET 35㎜
REAR SIZE ▶11.0J×20 INSET 15㎜
TIRE SIZE ▶285／35-20(F/SP Sport Maxx GT 600 DSST CTT)
▶285／35-20(R/SP Sport Maxx GT 600 DSST CTT)

Kansai SERVICE × ADVAN Racing GT

YOKOHAMA WHEEL

WHEEL COLOR ▶SEMI GLOSS BLACK
FRONT SIZE ▶10.0J×20 INSET 35㎜
REAR SIZE ▶11.0J×20 INSET 15㎜
TIRE SIZE ▶285／35-20(F/SP Sport Maxx GT 600 DSST CTT)
▶285／35-20(R/SP Sport Maxx GT 600 DSST CTT)

ENDLESS × GNOSIS CV203

WORK

WHEEL COLOR ▶MAT BLACK
FRONT SIZE ▶10.0J×20 INSET 23㎜
REAR SIZE ▶11.0J×20 INSET 9㎜
TIRE SIZE ▶255／40-20(F/SP Sport Maxx GT 600 DSST CTT)
▶285／35-20(R/SP Sport Maxx GT 600 DSST CTT)

HKS Technical Factory × ADVAN Racing GT

YOKOHAMA WHEEL

WHEEL COLOR ▶MACHINING & RACING HYPER BLACK
FRONT SIZE ▶11.0J×20 INSET 15mm
REAR SIZE ▶11.0J×20 INSET 5mm
TIRE SIZE ▶285／35-20(F/SP Sport Maxx GT 600 DSST CTT)
▶285／35-20(R/SP Sport Maxx GT 600 DSST CTT)

WING TAKEO × Racing GTC01

ENKEI

WHEEL COLOR ▶HYPER SILVER
FRONT SIZE ▶10.0J×20 INSET 30mm
REAR SIZE ▶10.5J×20 INSET 18mm
TIRE SIZE ▶285／35-20(F/SP Sport Maxx GT 600 DSST CTT)
▶285／35-20(R/SP Sport Maxx GT 600 DSST CTT)

GARAGE CHIKARA × VOLK RACING G25

RAYS

WHEEL COLOR ▶MERCURY SILVER Ⅱ／RIMEDGE DC
FRONT SIZE ▶10.5J×20 INSET 40mm
REAR SIZE ▶11.0J×20 INSET 15mm
TIRE SIZE ▶285／35-20(F/SP Sport Maxx GT 600 DSST CTT)
▶285／35-20(R/SP Sport Maxx GT 600 DSST CTT)

power house amuse × VOLK RACING TE37 ultra

RAYS

WHEEL COLOR ▶MATT BLUE GUNMETALLIC
FRONT SIZE ▶11.0J×20 INSET 15mm
REAR SIZE ▶11.0J×20 INSET 0mm
TIRE SIZE ▶285／35-20(F/SP Sport Maxx GT 600 DSST CTT)
▶285／35-20(R/SP Sport Maxx GT 600 DSST CTT)

OUT TRASH × VOLK RACING G12

BAYS

WHEEL COLOR ▶MAT BLACK
FRONT SIZE ▶9.5J×20 INSET 40㎜
REAR SIZE ▶10.5J×20 INSET 20㎜
TIRE SIZE ▶285／35-20(F/VENTUS R-S3)
▶285／35-20(R/VENTUS R-S3)

TF.brains × ADVAN Racing RS-D

WHEEL COLOR ▶MAT BLACK
FRONT SIZE ▶9.5J×20 INSET 45㎜
REAR SIZE ▶10.0J×20 INSET 25㎜
TIRE SIZE ▶255／40-20(F/POTENZA RE070R RFT)
▶285／35-20(R/POTENZA RE070R RFT)

YOKOHAMA WHEEL

SABULIVE × ADVAN Racing RZ-DF

YOKOHAMA WHEEL

WHEEL COLOR ▶MAT BLACK
FRONT SIZE ▶10.5J×20 INSET 25㎜
REAR SIZE ▶12.0J×20 INSET 20㎜
TIRE SIZE ▶285／35-20(F/POTENZA RE070R RFT)
▶315／30-20(R/PROXES R888)

RUSH MOTOR SPORTS × Equip E05

WHEEL COLOR ▶SUPER CHROME
FRONT SIZE ▶11.5J×22 INSET 3㎜
REAR SIZE ▶12.5J×22 INSET 12㎜(+30㎜ SPACER)
TIRE SIZE ▶285／25-22(F/P ZERO NERO)
▶295／25-22(R/P ZERO NERO)

WORK

SAN-EI SHOBO Publishing co., Ltd.

Performance up

「チカラ」を解放せよ

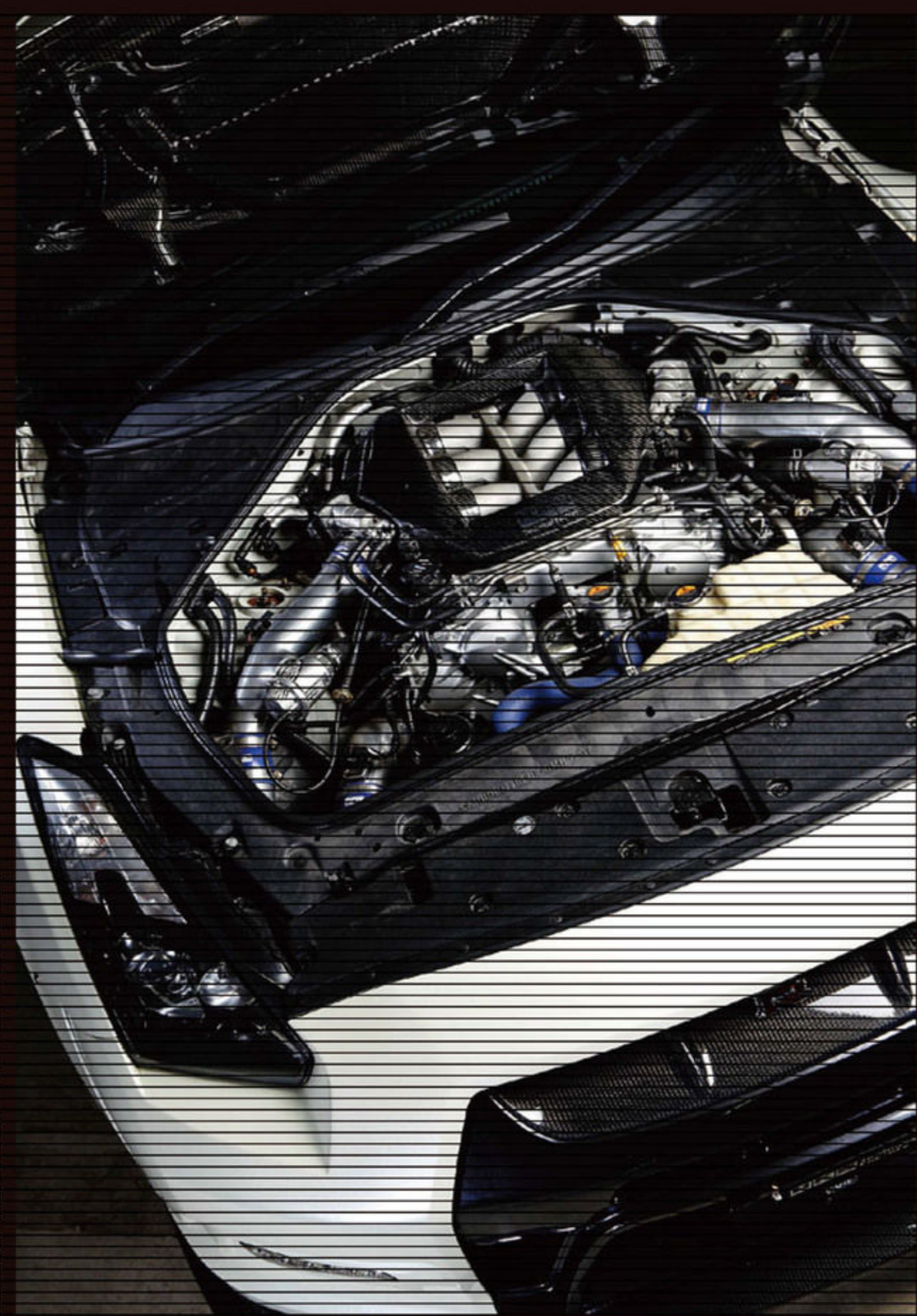
驚異的なスピードでチューニングが進んでいるR35。
ここではVR38DETTユニットとGR6型トランスミッションの2パートに分けた上で、
それぞれの最先端パフォーマンスアップ手段を検証していく。

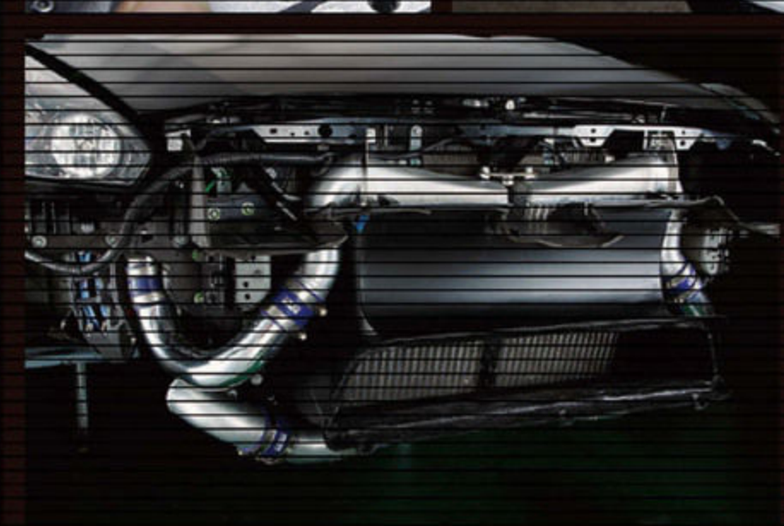
CASE.1
ブーストアップ完全攻略
by HKS Technical Factory

CASE.2
出力特性比較
HKS GT600×GT800×GT1000
by Kansai SERVICE

CASE.3
GR6-DCT完全掌握
—デュアルクラッチトランスミッション—
by TOP SECRET

CASE.4
直線番長への道
最先端ドラッグチューン
by SABULIVE





純正のポテンシャルを解放するターボチューンのファーストステップ

初歩的な吸排気チューンから、オーバー800psが狙えるフルタービン仕様まで、実に様々なメニューが存在するR35。ここでは、ターボチューニングの第1歩であるブーストアップに的を絞ってお届けする。

ブーストアップ完全攻略 by HKS Technical Factory

取材協力：HKSテクニカルファクトリー　埼玉県戸田市美女木5-2-8
☎048-421-0508　http://www.hks-tf.co.jp/

Performance up CASE.1

基本概念を知る

ターボチューニングの第1歩であるブーストアップは、ノーマルエンジンシステムの余力を生かしてパワーアップを楽しめるコストパフォーマンスに優れたメニューだ。ユーザーの中には「手軽＝リスクが少ない」と誤解をしている人もいるようだが、それは大きな間違い。安全にブーストアップを楽しむためにも、まずは基本をおさらいしておくことにしよう。

内燃機関の一種であるガソリンレシプロエンジンは、吸入した空気に気化したガソリンを混合してシリンダー内で圧縮、それをスパークプラグによって点火燃焼させてシリンダーを往復運動させている。そこで効率よくハイパワーを得るための要素として、昔から「良い吸気」、「良い燃料」、「良い点火」が重要であると言われてきているわけだ。

過給機付きエンジンが高出力を得られる理由は、エンジンのみの力で吸気を取り込むNAエンジンに対し、排気などを利用して圧縮した空気を大量にエンジンに供給することができること。吸入空気量の増大に応じてガソリンも大量に混合できるので、より強力な燃焼が可能になる。

ブーストアップはノーマル設定以上に空気をエンジンに押し込むことで、さらなるパワーを得ようというもの。ところがここで問題になるのが燃料で、空気量に応じて燃料供給量も増やさなければならないが、インジェクターの容量には限界があり、増大した空気量に見合った燃料が混合されないと異常燃焼を引き起こすなどでエンジンにダメージを与えてしまうことになる。冒頭で書いた「エンジンシステムの余力」とは燃料供給量のマージンであり、さらにはエンジン強度のマージンも見極めなければならないのである。

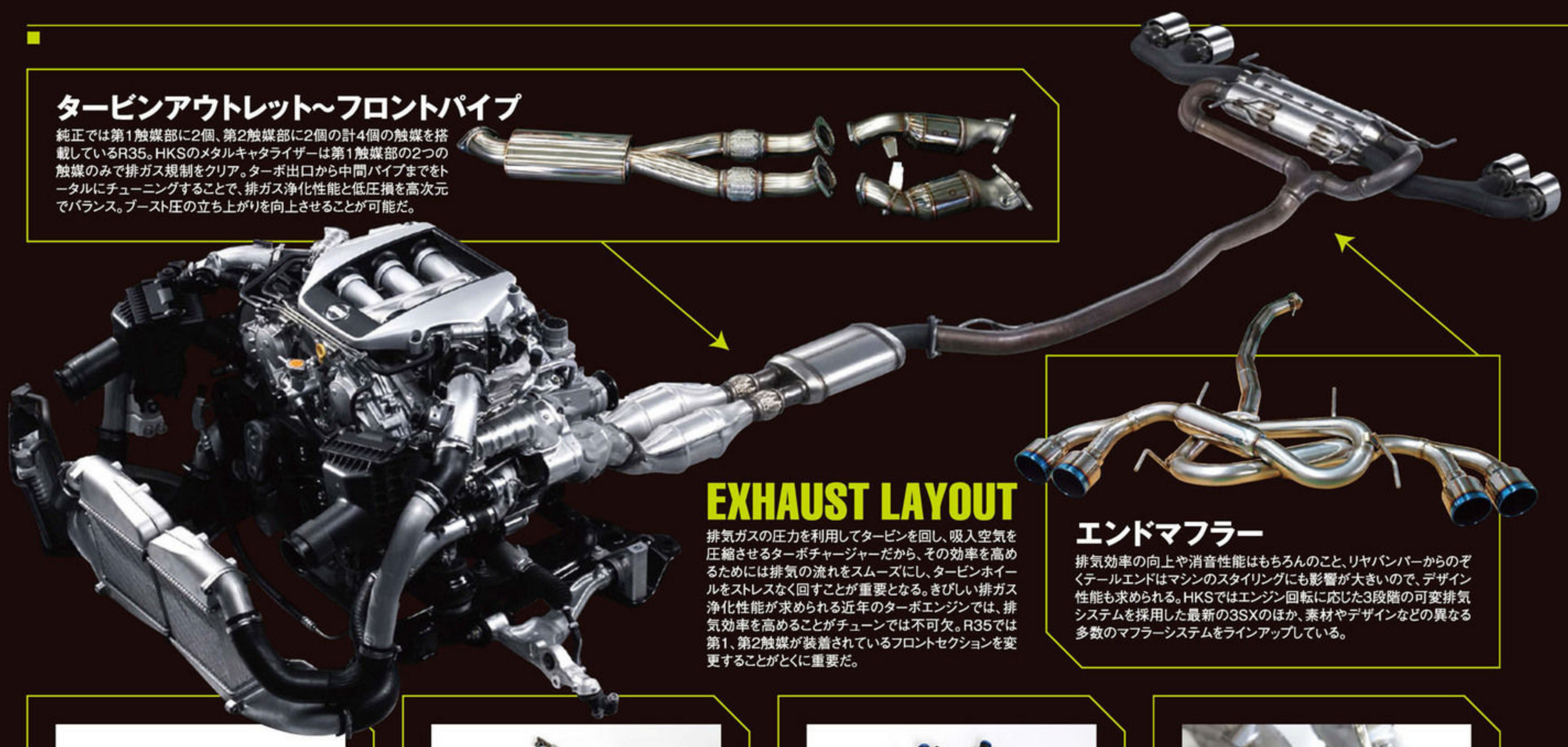
ターボのブースト圧の規制は、タービンに付属する排気バイパスバルブで行われており、純正タービンの場合はアクチュエーター方式。インマニ圧力に応じてアクチュエーター内のバネが縮められ、一定圧に達するとロッドを介してタービンの排気弁が開き、排ガスを逃がしている。そこでブーストアップチューンでは、アクチュエーターを作動させるホース内の圧力を意図的に調整してタービンの排気を逃がさないようにしているのである。

R35の場合、ブーストアップの方法は2つに大別できる。ひとつはブースト設定も含めてECUを書き換える方法。もうひとつはブーストを専用のコントローラーで調整し、燃料や点火時期制御をECUで行う方法だ。後者のメリットは回転数やスロットルに応じてより緻密なブーストコントロールが可能になる点だ。

またR35ではノッキングコントロールなどに非常に複雑な制御システムが採用されているので、同ブーストでもそのフィーリングは施工ショップにより差が出やすい。安心・安全に楽しむためにも豊富なノウハウをもった信頼できるショップ選びが重要となるのだ。

タービンアウトレット〜フロントパイプ

純正では第1触媒部に2個、第2触媒部に2個の計4個の触媒を搭載しているR35。HKSのメタルキャタライザーは第1触媒部の2つの触媒のみで排ガス規制をクリア。ターボ出口から中間パイプまでをトータルにチューニングすることで、排ガス浄化性能と低圧損を高次元でバランス。ブースト圧の立ち上がりを向上させることが可能だ。



EXHAUST LAYOUT

排気ガスの圧力を利用してタービンを回し、吸入空気を圧縮させるターボチャージャーだから、その効率を高めるためには排気の流れをスムーズにし、タービンホイールをストレスなく回すことが重要となる。きびしい排ガス浄化性能が求められる近年のターボエンジンでは、排気効率を高めることがチューンでは不可欠。R35では第1、第2触媒が装着されているフロントセクションを変更することがとくに重要だ。

エンドマフラー

排気効率の向上や消音性能はもちろんのこと、リヤバンパーからのぞくテールエンドはマシンのスタイリングにも影響が大きいので、デザイン性能も求められる。HKSではエンジン回転に応じた3段階の可変排気システムを採用した最新の3SXのほか、素材やデザインなどの異なる多数のマフラーシステムをラインアップしている。

HKSの最新ブーストコントローラーがEVC6-IR。車速や回転に応じた3モードブースト設定やスクランブル機能、各種情報表示機能など基本性能はEVC6を踏襲。新たに補正マップ格子が10×10に拡大のほか、圧力補正範囲も拡大。TFTフルカラー液晶がさらに視認性アップのカラーデザインとなった。バルブユニットは熟成のステッピングモーターを採用。

純正タービンのアクチュエーターはMY2007〜MY2010までの初期型に比べ、MY2011以降はバネの強い強化タイプとなっている。HKSの強化アクチュエーターは、それよりもさらにバネの強いタイプ。容量も大きいので、安定したブーストの維持が可能となる。

VR38DETTエンジンの純正インジェクター容量は575cc／min。6気筒エンジンではインジェクターサイズがほぼ最大対応馬力となる。HKSテクニカルファクトリーのブーストアップ標準馬力は全年式とも590〜620psだが、ノック制御の変わったMY2011以降のほうが点火時期を進めやすいのでパワーを得やすいようだ。

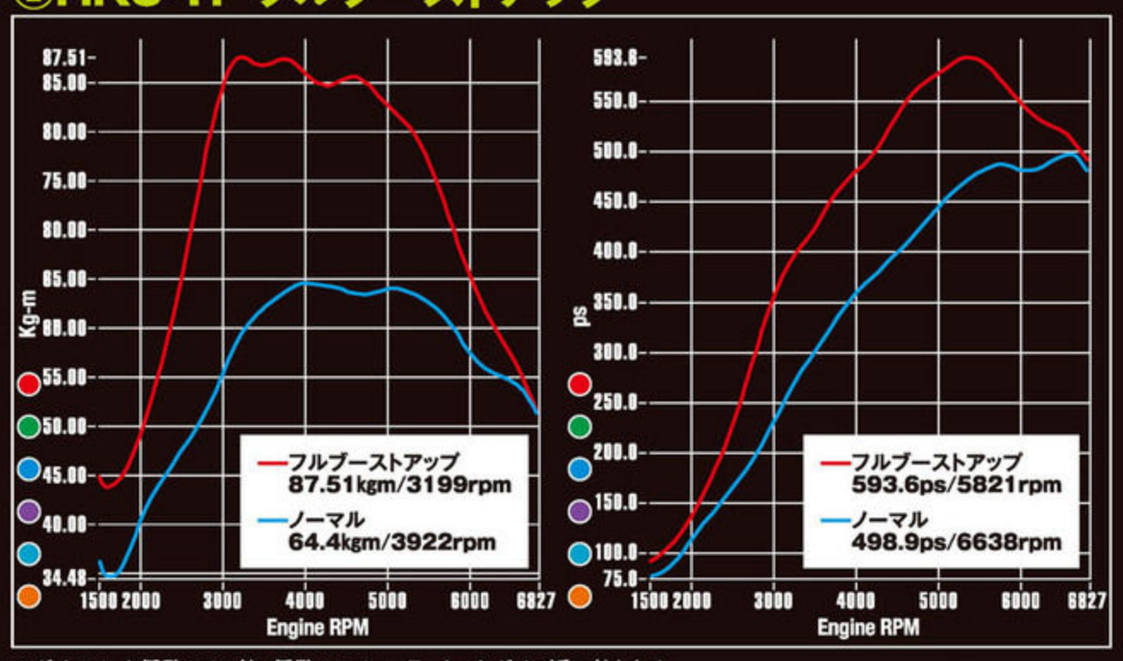
タービンアウトレット比較。初期型（左）に比べ、MY2011以降（右）のモデルではタービンアウトレットの口径が拡大されている。メーカーでもこの部分の排気抵抗が性能に与える影響が大きいとして変更されているわけで、ブーストアップ時にはアフターパーツメーカーの高効率タイプに変更することを検討してほしい。

HKS-TFがR35オーナーに贈る 究極のブーストアップメニュー

HKS-TFでは様々なブーストアップメニューを用意しているが、中でも深夜の帰宅などで気を使うオーナー向けに設定した、吸排気フルノーマル＋ECUチューンのみでのジェントルなブーストアップ①と、燃料系にまで手を入れたフルブーストアップ②が最近のトレンドだ。

①はノーマル排気のために過度のパワーアップは望めないものの、それでもチューンドらしい加速力が手に入ることから人気となっている。一方の②は、もはやタービン交換仕様に迫るターゲット650psオーバーの本気メニュー。メインインジェクターを900ccまでアップさせた上で燃料ポンプも強化品へと変更。さらに排気系をフルで見直すことでノーマルタービンの限界を引き出すのである。

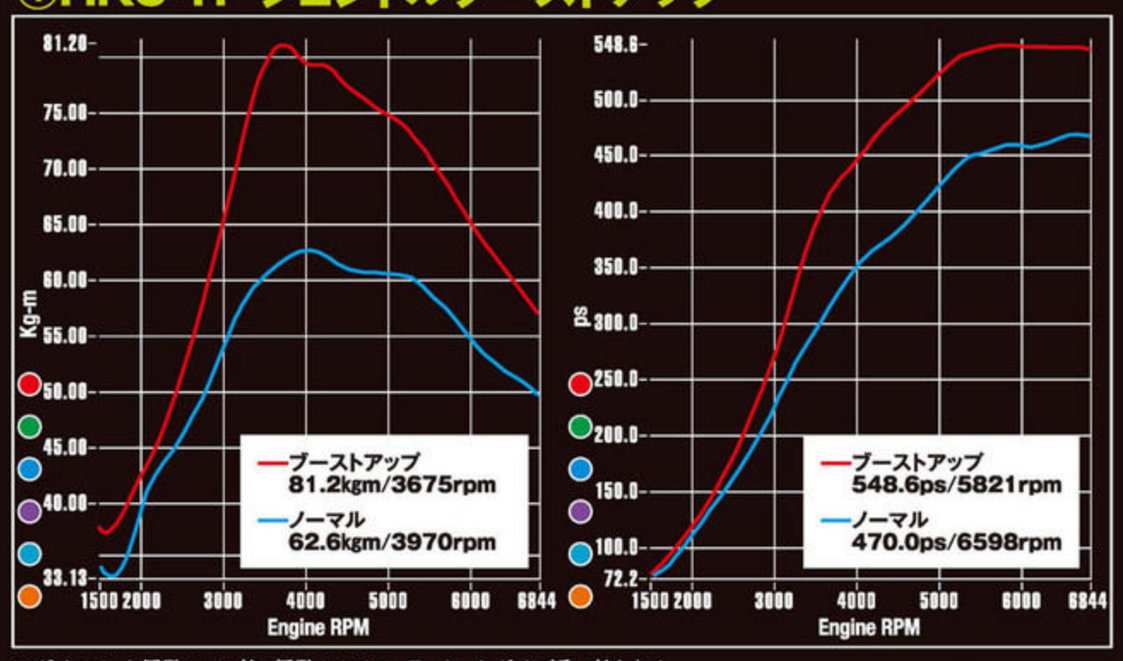
②HKS-TF フルブーストアップ



※ダイノパック係数1での値。係数1.1でローラーシャシダイに近い値となる。

ベースモデルはMY2013。アクチュエーターはノーマル。そこにメイン900ccインジェクター＋大容量フューエルポンプ、インタークーラーパイピング、フルストレートマフラー、オリジナルECUを投入。最大ブーストは1.4kg/㎠に設定。

①HKS-TF ジェントルブーストアップ



※ダイノパック係数1での値。係数1.1でローラーシャシダイに近い値となる。

ベースモデルはMY2013。生活環境上、マフラーを変更できないユーザーに向けて、ECUチューンのみで確実なパワーアップを狙えるよう構築されたメニューだ。これだけで約70psのエクストラパワーが得られる。最大ブーストは排気パートに余裕があるMY2013では1.4kg/㎠に、前期型は1.2kg/㎠に設定。

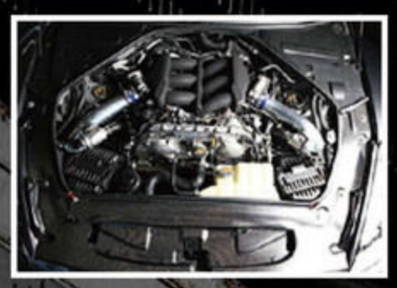
Performance up CASE.2

3段階のパワーアップメニュー その全てをここに公開する

1000psオーバーを目標に掲げたGT1000を筆頭に、目標馬力に合わせたパワーアッププランを展開するHKS。ブーストアップの600ps、タービン交換の800ps、排気量アップで実現する1000psと、いずれも明確な目的とアプローチが与えられている。今回はカンサイサービスの協力を得て、シャシダイでの測定や岡山国際での実走行テストなどを敢行。サーキット走行はあいにくのウェットとなってしまったが、フィーリング、数値&グラフ、構成パーツ&価格など、様々な角度から人気のGTシリーズを検証してみた。

ブーストアップ×HKS GT600

排気系と制御系が中心のGT570に対し、吸気系や燃料系のチューニングにも着手。エンジンとタービンがノーマルのブーストアップ仕様ながら、中間域までのトルクが突出していて、フラットな出力特性が特徴だ。また、Kansai仕様はブースト設定値を標準仕様の1.2kg/㎠から1.3kg/㎠に変更。オリジナルスポーツECMのセットアップによってトルク感を強調するが、6000rpmあたりからは風量不足によってタレが生じている。



メーカー	製品名	価格	工賃
HKS	HKS GT600レーシングパッケージ メタルキャタライザー／レーシングセンターパイプ／スーパーSQVキット／強化アクチュエーター／スーパーファイヤーレーシングプラグ／EVC6専用品／プレミアムサクションキット／フューエルポンプ×2+レギュレター／スペリオールフィニッシャー	¥590,000	¥220,000 (ブースト調整込)
Kansai	スポーツECM Ver.2	¥140,000	¥10,000
Kansai	TCMリプログラム	¥60,000	
Kansai	現車合わせセッティング	¥60,000	
	セッティング機材使用料		¥10,000
小計		¥790,000	¥300,000
TOTAL			¥1,090,000

GT600

GT1000

GT800

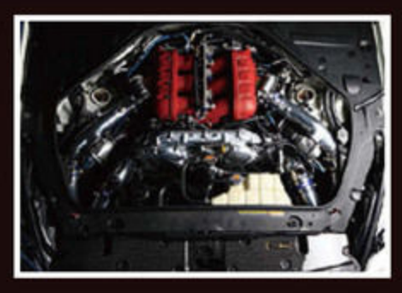
TEST DRIVER
青木孝行

GT600 by Kansai SERVICE

取材協力：関西サービス　奈良県奈良市小倉町1080　☎0743-84-0126　http://www.kansaisv.co.jp

4.1ℓ+フルタービン×HKS GT1000

4.1ℓにキャパシティアップしたVR38DETTに、GT1000フルタービンキットを搭載。排気量アップの効果によって全域でトルクが大幅に増大し、ブーストが立ち上がる前の領域でも余裕ある加速が可能となった。さらにブーストがかかった4000rpm以上でいよいよ本領を発揮し、高回転域での実力の差は明白。1.9kg/㎠のブーストで1016.5psを発生させ、2.0kg/㎠の最大ブーストでは1050psを絞り出している。

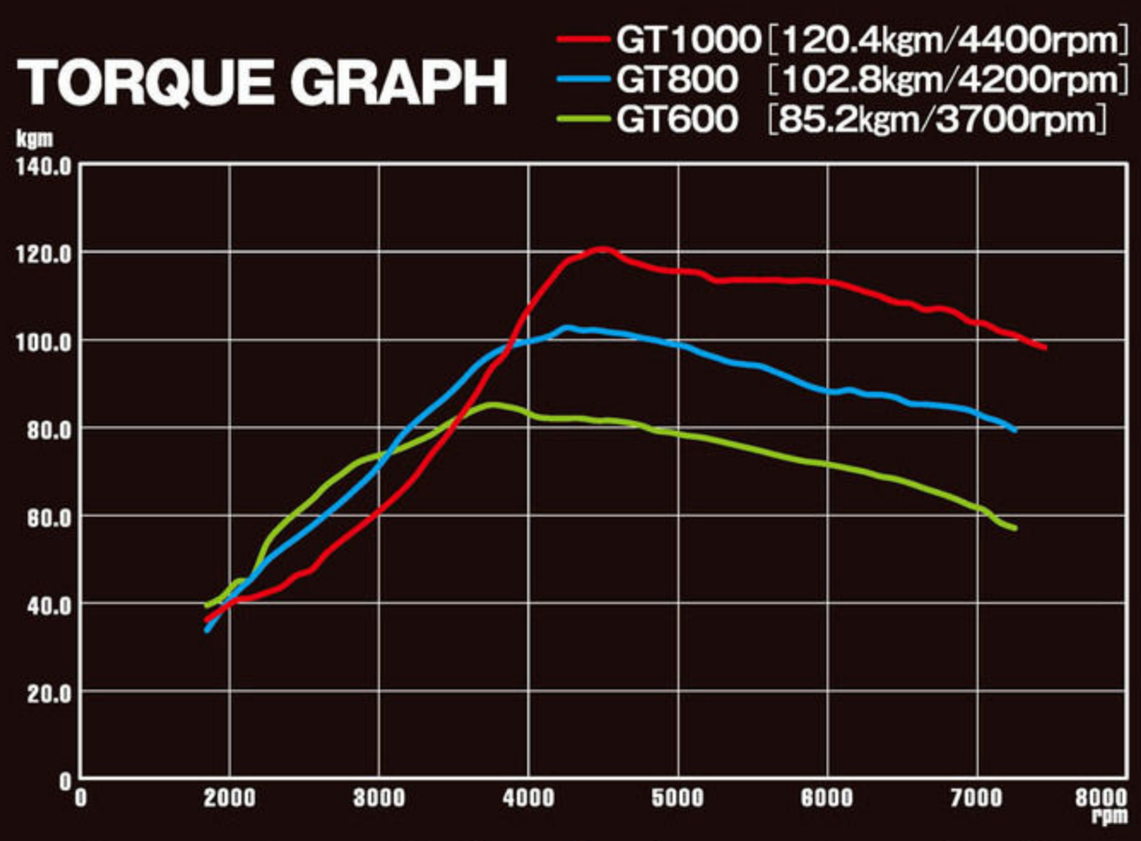


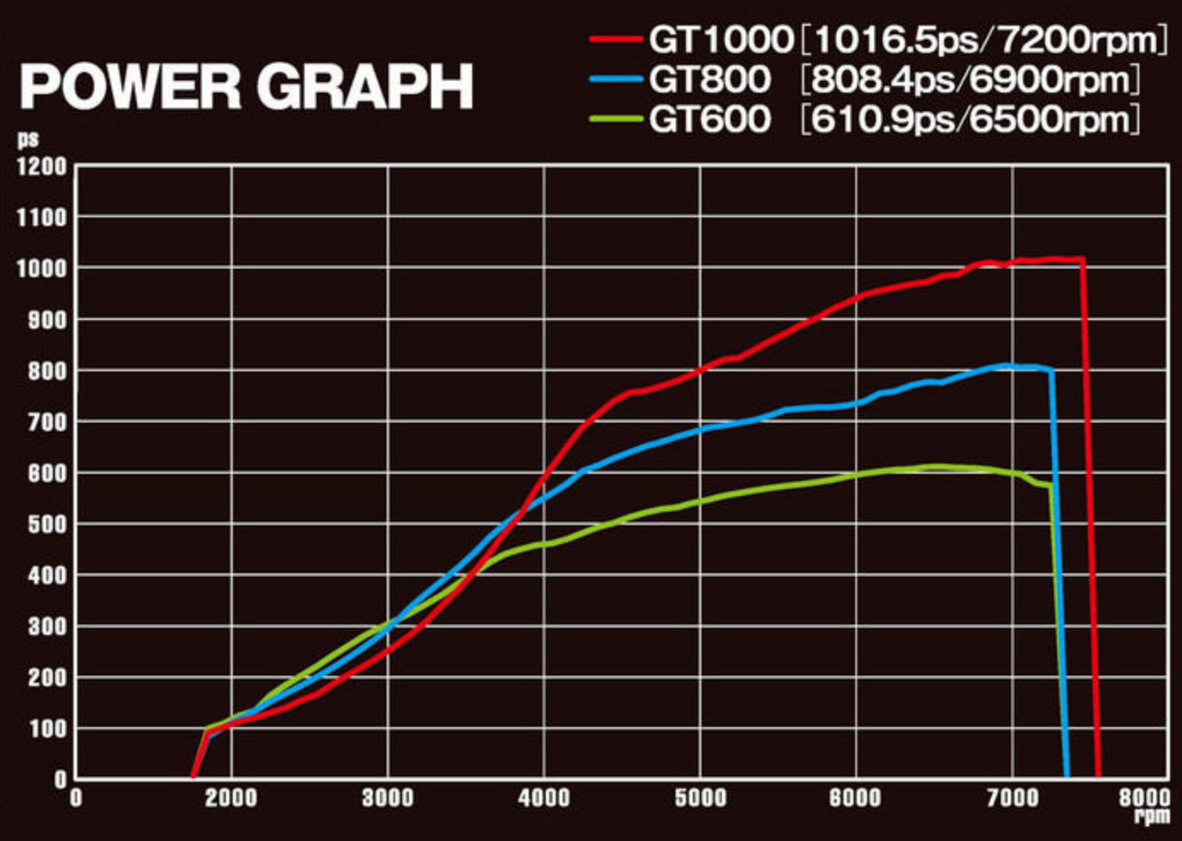
メーカー	製品名	価格	工賃
Kansai	エンジン&補機類脱着		¥200,000
Kansai	エンジンフルオーバーホール	¥360,000	
HKS	4.1ℓキャパシティアップグレードキット	¥1,300,000	
NISSAN	純正クランクメタル&コンロッドメタル	¥12,240	
	クランクメタル+コンロッドメタルWPC処理	¥20,000	
NISSAN	エンジンオーバーホールガスケットセット	¥31,300	
HKS	メタルヘッドガスケットセット	¥35,000	
	シリンダーヘッド面修正研磨	¥30,000	
	バルブフェイス研磨	¥24,000	
	バルブシートカット	¥48,000	
	ポート研磨加工 Racing	¥120,000	
	燃焼室加工	¥60,000	
HKS	カムシャフト・バルブスプリングセット(IN270度/EX278度)	¥250,000	
HKS	ハイフローサージタンクフルキット(タンク+I/Jキット Pro)	¥370,000	¥240,000
	フューエルポンプ追加加工		
	追加インジェクター	¥108,000	
SARD	フューエルポンプ	¥30,000	
	フィッティング、ライン、ショートパーツ	¥42,000	
HKS	GT1000フルタービンキット	¥1,000,000	
	サーモバンテージ、サーモシール	¥20,000	
HKS	インタークーラーキットGT1000タイプ	¥400,000	
HKS	レーシングサクションRD	¥100,000	
	油脂類&セッティング機材使用料	¥35,400	
Kansai	現車合わせセッティング	¥120,000	
小計		¥4,035,940	¥920,000
TOTAL			¥4,955,940

3.8ℓ改+フルタービン×HKS GT800

3.8ℓの排気量は維持しながら、ピストン+コンロッドの強化とヘッドチューンを施し、タービン交換を敢行。設定ブーストは1.6kg/㎠に引き上げ、大幅なパワーアップを達成するが、全域でフラットな出力特性を手に入れていることがグラフからも読み取れる。また、トップエンドまで落ち込むことなく、スムーズに吹け上がるため、800psを発生する割には扱いやすく、細かなアクセルワークに適している点も特筆したい。

メーカー	製品名	価格	工賃
Kansai	エンジン&補機類脱着		¥200,000
Kansai	エンジンフルオーバーホール		¥360,000
HKS	鍛造ピストン+H断面コンロッドセット	¥398,000	
	ピストンWPC処理(モリブデンショット)	¥42,000	
	ピストンピンWPC処理	¥6,000	
	ピストントップリングDLC処理	¥19,200	
NISSAN	純正クランクメタル&コンロッドメタル	¥12,240	
	クランクメタル+コンロッドメタルWPC処理	¥20,000	
NISSAN	エンジンオーバーホールガスケットセット	¥31,300	
HKS	メタルヘッドガスケットセット	¥35,000	
	シリンダーヘッド面修正研磨	¥30,000	
	バルブフェイス研磨	¥24,000	
	バルブシートカット	¥48,000	
	ポート研磨加工 STD	¥90,000	
	燃焼室加工	¥60,000	
SARD	フューエルインジェクター900cc/min×6	¥120,000	
HKS	GT800フルタービンキット	¥850,000	¥200,000
	サーモバンテージ、サーモシール	¥20,000	
HKS	インタークーラーキットGT1000タイプ	¥400,000	
HKS	レーシングサクションRD	¥100,000	
HKS	ハイフローサージタンク	¥270,000	
	油脂類&セッティング機材使用料	¥35,400	
Kansai	現車合わせセッティング		¥100,000
小計		¥2,611,1400	¥860,000
TOTAL			¥3,471,140





出力特性比較
HKS GT1000×GT800

ブーストアップ×HKS GT600

レスポンスの良さを犠牲にせず トップエンドでの伸び感が爽快

取材車両はもともとGT570仕様だったが、専用サクションパイプ、フューエルポンプ、フューエルレギュレーターで構成するアップグレードパーツを組み込み、GT600へと発展させている。特にサクションパイプはパイプ内径が細いMY10以前のモデルで効果を発揮し、ブーストのピックアップや高回転域の伸びの良さとして変化が現れる。

3.8ℓ改+フルタービン×HKS GT800

獰猛だけどじゃじゃ馬ではない よく調教された猛獣なのだ!

GTⅡ7460はタービンサイズが純正よりもひと回り大きく、特性は比較的マイルド。トルクと伸びのバランスも良く、ノーマルの特性を継承しながら全体的に底上げすることにより、唐突感を与えずに速さを演出している。

4.1ℓ+フルタービン×HKS GT1000

頭打ちなんて全く感じない 鋭く痛快な加速が刺激的!!

キャパシティアップグレードキットをインストールし、排気量が4.1ℓに引き上げられたVR38DETT。組み合わせるGT1000フルタービンキットには、GT800フルタービンキットで使用するGTⅡ7460よりも上位モデルに位置付けるGTⅡ7867タービンを採用している。

Performance up CASE.2

出力特性比較
HKS GT1000×GT800×GT600

チューニングの分岐点は600ps そこから上を狙うならタービン交換が妥当

by カンサイサービス
向井敏之

インジェクターのツイン化まで想定したサージタンクを用意するなど、HKSのGTターボパッケージは発展性がすごく考えられたシステムです。パーツの充実ぶりも際立っていて、目的と目標馬力に応じたプラン構築に対応しています。

実際にGT600、GT800、GT1000などの各仕様が存在しますが、チューニングを進める上で最初の分岐点となるのが600ps。ブーストアップでの最終目標が600psとなり、それ以上を目指すならタービン交換が妥当です。

R35のタービン交換ではエンジンの脱着が必須となるので、リフレッシュと強化を兼ねたエンジンチューンを推奨しています。また、GT1000タービンキットと強化エンジンパーツの組み合わせで、3.8ℓでも950psあたりに到達しますが、1000psを狙うとなるとクランクの強度に不安が生まれます。4.1ℓキャパシティアップキットを導入して、強度とトルクに余裕を与えるのがセオリーです。

GT600では専用データをインプットしたEVCと強化アクチュエーターが設定されているが、カンサイサービスのGT600仕様ではさらにオリジナルスポーツECMを導入。グレードアップされたフューエルポンプやフューエルレギュレーターとリンクして、各マップの書き換えが行われている。

DRIVER's IMPRESSION
by 青木孝行

「ノーマルに与えられていたパワーバランスを大きく崩すことなく、全体的に底上げした印象だね。ノーマルで感じていたレスポンスの良さを維持しながら、最後のひと伸びのボリュームで、チューンドらしさもちゃんとアピールできている。ノーマルでも十分にパワフルなR35にパワーを上乗せしていくと、唐突感やアクセルのツキに乱れが生じたりすることも多いけど、このクルマは全域でパワーのバランスがしっかり調教されている。アクセルの入力にもフレキシブルに反応し、ペダルを踏み込んだ量に対してリニアに反応してくれる。変更パーツも最小限でコストパフォーマンスが高く、扱いやすさと満足度が高い次元でバランスされた仕様だと思うよ」。

GT800では専用タービン交換によって増大したパワーに対応するため、鍛造ピストンとH断面コンロッドで構成するステップ2セットを組み込む。3.8ℓの排気量は変更することなく、大幅に強度が引き上げられているが、カンサイサービスではWPC処理やDLC加工を施し、さらなる強度アップを図っている。

DRIVER's IMPRESSION
by 青木孝行

「R35のタービン交換車となると、やっぱりパワーがある。しかも、低い回転域でアクセルを全開にしてもすぐにたっぷりのトルクが発生し、停滞感がない。何かを犠牲にした800psではないのがいいね。基本的には低回転から徐々にパワーとトルクの厚みが増してくるので、ウェット路面でも躊躇せずに踏めるほど、マイルドでコントロールがしやすい。高回転域ではしっかりと伸び感も主張してくるけど、唐突感が徹底的に抑え込まれ、メーカー純正のように洗練されている。もちろん800psもあるから獰猛ではあるけど、扱いやすく、決してじゃじゃ馬ではない。踏んだ分だけリニアにパワーが増すので、ハーフスロットルが使え、コントロールしやすいね」。

1000psを目指すには1000cc以上のインジェクターが必要になると判断。デモカーではHKSのハイフローサージタンクフルキットを活用して、ツインインジェクター化を敢行。それに伴ってフューエルポンプの増設も行っている。

DRIVER's IMPRESSION
by 青木孝行

「ウェットコンディションということもあり、少しブーストを抑えてのコースインだったが、4WDのR35がホイールスピンし、なかなか全開できないほどパワフル。低回転域のトルクも十分だけど、それ以上にインパクトがあるのは中間域から高回転域にかけて。特に5000rpm以降でメリハリが出てくる。そして、頭打ち感なんて全く無縁なほど、力強くどこまでも加速していく。なかなか機会はないと思うけど、R35オーナーであれば、この痛快な加速は絶対に一度は体験しておくべき。なお、さすがに1000psを超えると誰もが簡単に扱える領域ではないが、それでも"ノーマルのスケールアップ"を謳ったコンセプトがキープされているのはさすがだね」。

複雑な構造ゆえに起こるトラブル解決手段はすでに確立されている

米ボルグワーナー社がパテントを持つ革新的なツインクラッチシステムを取り入れ、それをニッサン流にアレンジすることで誕生したGR6型デュアルクラッチトランスミッション。いわゆる、スタンバイ方式の2ペダルMTである。

奇数ギヤ(1／3／5速)用と偶数ギヤ(2／4／6速)用それぞれに湿式多板クラッチが与えられ、走行中それら2枚のクラッチはつねに噛みあっている。つまり、4速での走行中には3速および5速があらかじめセレクトされていて、瞬時にギヤが切り替わる(クラッチを切り替える)仕組みだ。

そうしたメカニズムの複雑さが災いしてか、GR6は何かとトラブルが多い。しかも、これまでに確認されている様々な不具合は、決してパワーチューニングしたから起きるというものではない。たとえストリート最優先&フルストックの個体であっても、クラッチ部のオイルシール破損やシフトソレノイドの固着など、様々なメカニカルトラブルの事例が世界中で報告されている。そう、もはやGR6が構造的に欠陥を抱えていることは、誰の目にも明らかなのだ。

無論、メーカーもそうした欠陥を認知している。その証拠に、GR6は年を追うごとに内部パーツがアップグレードされており、ビッグマイナーチェンジを受けた2011年モデル以降で、ミッショントラブルが発生したという話は聞こえてこない。

しかし、世に溢れるR35の大半は未対策のGR6を搭載する初期型(MY2007)〜MY2008だ。ニッサンはNHPC(ニッサン・ハイパフォーマンス・センター)を通じて2011年9月からミッションの修理を正式メニューとして開始したが、高価な上にその内容も単なる内部主要パーツの交換でしかなく、再発の恐れがあり根本的な解決にはならない。

ならば、どうすれば良いのか？　答えは簡単だ。頼るべきは、R35を知り

GR6-DCT

― デュアルクラッチトランスミッション ―

プロショップ直伝のトラブル克服法

構造上の問題から、R35チューニングを進める上で決定的なウィークポイントとされてきたGR6型トランスミッション。しかし、トップチューナー達の飽くなき探究心がそれを克服。今ではトラブル防止の高度なメンテナンスプログラムはもちろん、オーバー1000psに対応する強化法まで確立されている。

取材協力：千葉県千葉市花見川区三角町759-1
☎043-216-8808　http://topsecret.ico.bz/
PHOTO:小林克好

Performance up CASE.3

●歴代モデルとのギヤレシオ比較

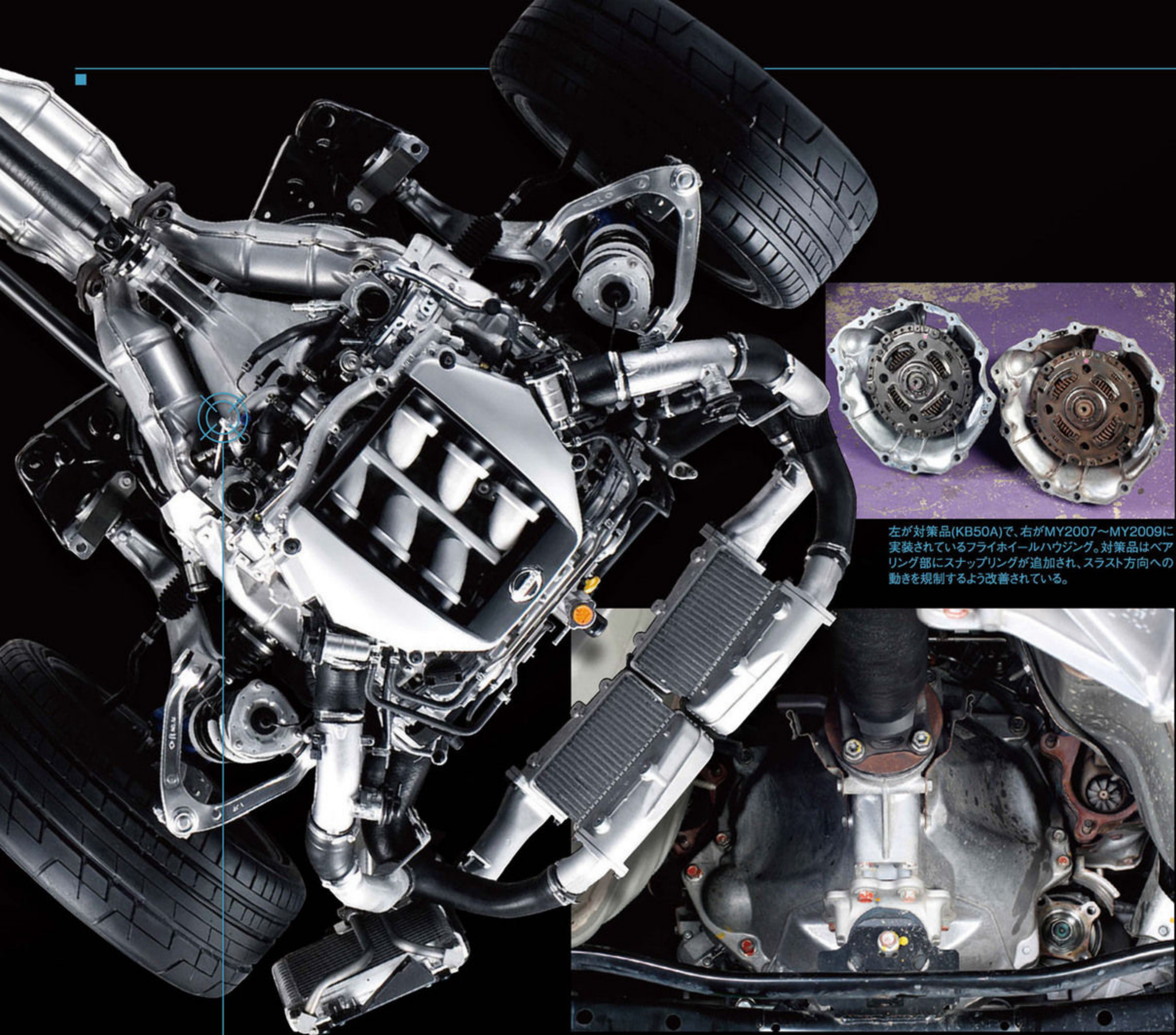
	R35	BNR34	BCNR33	BNR32
1速	4.056	3.827	→	3.214
2速	2.301	2.360	→	1.925
3速	1.595	1.685	→	1.302
4速	1.248	1.312	→	1.000
5速	1.001	1.000	→	0.752
6速	0.796	0.793	—	—
後退	3.383	3.280	→	3.369
ファイナル	3.700	3.545	→	4.111

●各ギヤによる理論最高速値

※タイヤ直径2222.68㎜(285/35-20)で計算

	1速	2速	3速	4速	5速	6速
1000rpm	8.89	15.66	22.60	28.88	36.01	45.28㎞/h
2000rpm	17.77	31.33	45.20	57.76	72.01	90.56㎞/h
3000rpm	26.66	46.99	67.79	86.64	108.02	135.84㎞/h
4000rpm	35.55	62.66	90.39	115.52	144.03	181.12㎞/h
5000rpm	44.43	78.32	112.99	144.40	180.04	226.40㎞/h
6000rpm	53.32	93.99	135.59	173.29	216.04	271.68㎞/h
7000rpm	62.21	109.65	158.18	202.17	252.05	316.96㎞/h
7500rpm	66.65	117.48	169.48	216.61	270.06	339.60㎞/h

完全掌握



左が対策品(KB50A)で、右がMY2007～MY2009に実装されているフライホイールハウジング。対策品はベアリング部にスナップリングが追加され、スラスト方向への動きを規制するよう改善されている。

フライホイールハウジング

前期型で最も多いトラブル箇所がここだ。走行中に左の足元から振動や異音が発生する場合は危険信号。ハウジング内部ベアリングのガタが原因なのだが、これはインプットシャフトベアリングのアウターレースが回転してしまうことに起因する現象で、MY2011以降のモデルではシッカリと対策(MY2010でも対策品が用意されたが完璧ではなかった)されている。発生する振動は、クランクシャフト経由でエンジンにダメージを与え続けるため、早い段階で対策品に交換したい。

●GR6のトラブル事例とその原因

※ 編集部調べ。 ※オイル無交換などのメンテナンス不足および過走行は全ての項目に該当する。

トラブル	症状	主な原因
Cリングギヤの破損	ミッションから大きな異音が発生する	リバースギヤの操作不順
クラッチオイルシール破損	偶数段or奇数段しかシフトチェンジできない	急激な油温の上昇　振動やギヤの金属粉
シフトソレノイドバルブの動作不良&固着	シフト置き去り(シフト位置固定現象)　偶数段or奇数段しかシフトチェンジできない	振動やギヤの金属粉
シフトフォークorギヤの破損	走行不能	チューニングによる出力アップ
フライホイールハウジングのガタ	特定の回転域で足元から振動が発生する	内部ベアリングの摩耗

尽くした全国のチューナー達。中でも、有名チューニングショップの連合体"RH9"は、情報や技術を共有し、早くからミッショントラブルの完全克服に成功。現在では独自のGR6メニューを積極展開しながら、悩めるR35ユーザー達を救い続けている状況だ。

それでは、2ステップから構成されるRH9のGR6メニューを解説していこう。まずステップ1は、オイルパン&シフトソレノイドの洗浄やギヤセレクターの回転を防止するキャップの取り付け、そして特殊機器によるクラッチ調整などからなる『メンテナンスプログラム』だ。前述のトラブルを未然に防ぎつつ、安心してアクセルを踏めるようにするためのメニューと言える。

そしてステップ2は、パワーチューニングに対応する『アッパープログラム』。このメニューにおける最大のポイントは、ずばり油圧系統の強化である。

ハイドロリックコントロールモジュールを分解した上、流量アップを目的にガスケットの流路を拡大。さらに、クラッチ油圧用シリンダー内にシムを挟み込むことで油圧もアップさせてやる。その他、ストレーナー洗浄やポンプギヤ抜け防止加工など、知識と技術力無くしてはクリア不可能な特殊メニューを敢行していくのだ。

フィーリングに直結するデュアルクラッチに関しても、膨大なテストを繰り返す過程で独自のシム調整法を確立。クリアランスを独自の設定値まで追いつめ、ノーマルを遥かに凌ぐシームレス感の演出に成功している。なお、このメニューはクラッチの無駄な遊びを減らすことで、かつて大騒ぎになったオイルシール破損トラブルの防止にも繋がる、ということを覚えておこう。

次のページからは、RH9メンバーショップにして、これまで50基以上のGR6を蘇らせてきたトップシークレットを舞台に、具体的なオーバーホール内容と最新の強化メニューを紹介していくが、パワー指向のユーザーの方々には是非とも熟読して頂きたい。R35チューニングを楽しむ環境が、完全に整っているという事実を再確認できるはずだ。

●MENU

※ミッションオイルはトップシークレットのケース。RH9メンバーショップによって異なる。

メニュー名	アッパープログラム	メンテナンスプログラム
税込み価格	42万円	12万円
作業内容	・メンテナンスプログラム ・ハイドロリックコントロールモジュールでの油圧&流量アップ作業 ・オイルポンプ部ギヤ抜け防止加工 ・カウンターギヤCリング変更(強化品) ・デュアルクラッチのシム調整 ・クラッチ調整(カーマンスキャン使用)	・オイルパン・ギヤセレクター洗浄 ・ギヤセレクター回転防止キャップ取り付け ・オイルパンパッキン&ミッション各部点検 ・クラッチ調整(カーマンスキャン使用) ・ミッションオイル交換(Moty's M351 DCTF)

GR6-DCT

― デュアルクラッチトランスミッション ―

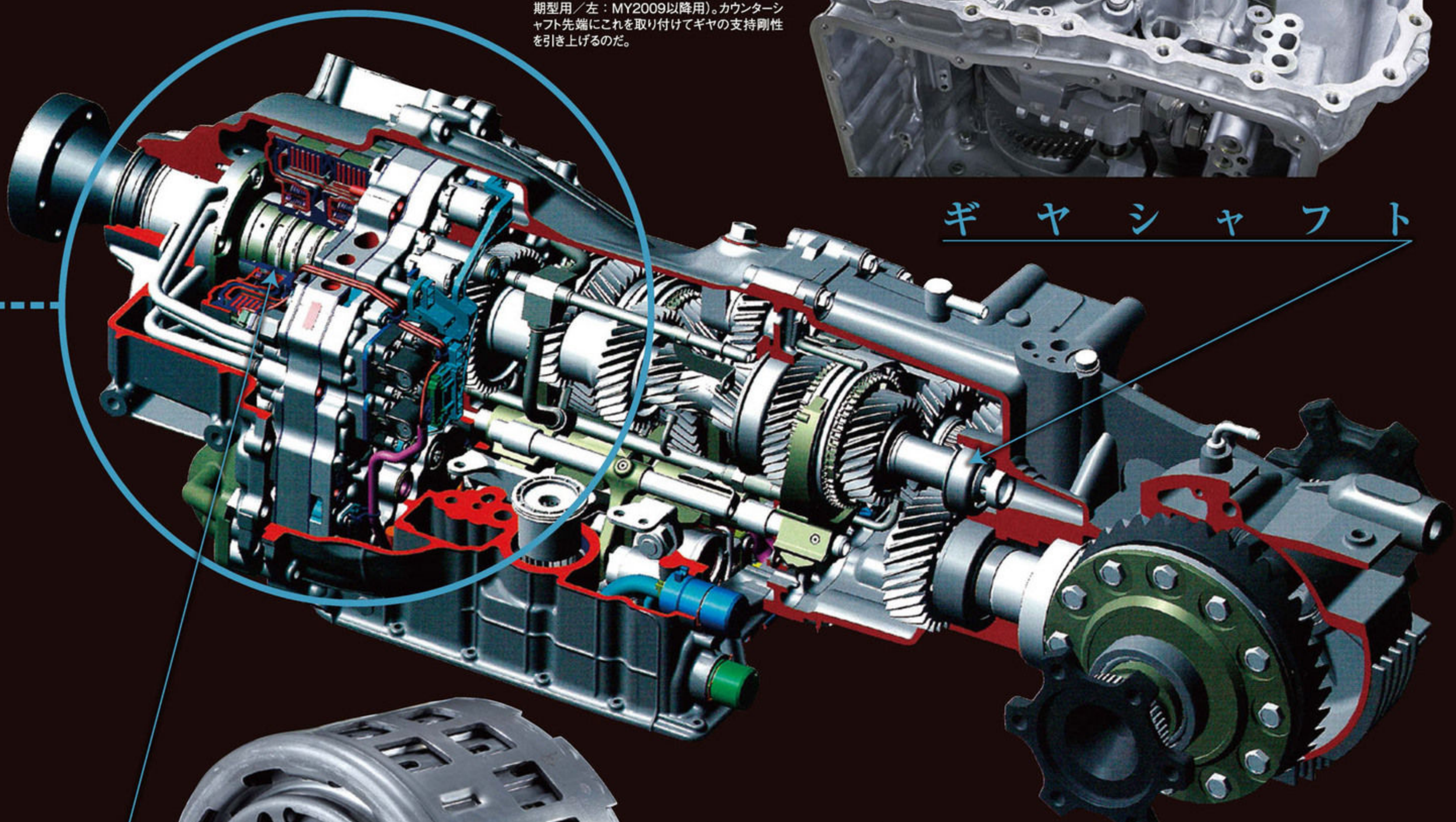
完全掌握

カウンターギヤのCリング強化

アッパープログラム

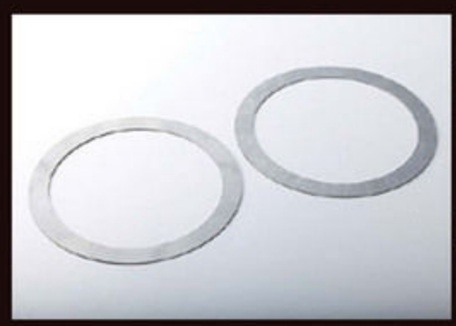
GR6最大の欠陥ポイントと言われているのが、インプットギヤと前輪駆動用アウトプットギヤとを繋ぐカウンターギヤ。このギヤを固定しているCリングが脆いのである。このCリングが破損すると、カウンターギヤが脱落し、ハウジング内で暴れてしまう。原因としては、車両が停止していない状態(Dレンジ)でリバースギヤに入れたりすると、稀に発生するようだ。アッパープログラムにはこの部分をネココーポレーション製のパーツで強化し、トラブルを未然に防ぐメニューも含まれている。なお、車体番号が5400番台以降のモデルには、対策品(シャフトが長くなっている)が導入されているものの、それでも万全ではないためRH9ではCリング強化を推奨している。

ネココーポレーション製の強化パーツ(右：初期型用／左：MY2009以降用)。カウンターシャフト先端にこれを取り付けてギヤの支持剛性を引き上げるのだ。



クラッチのシム調整

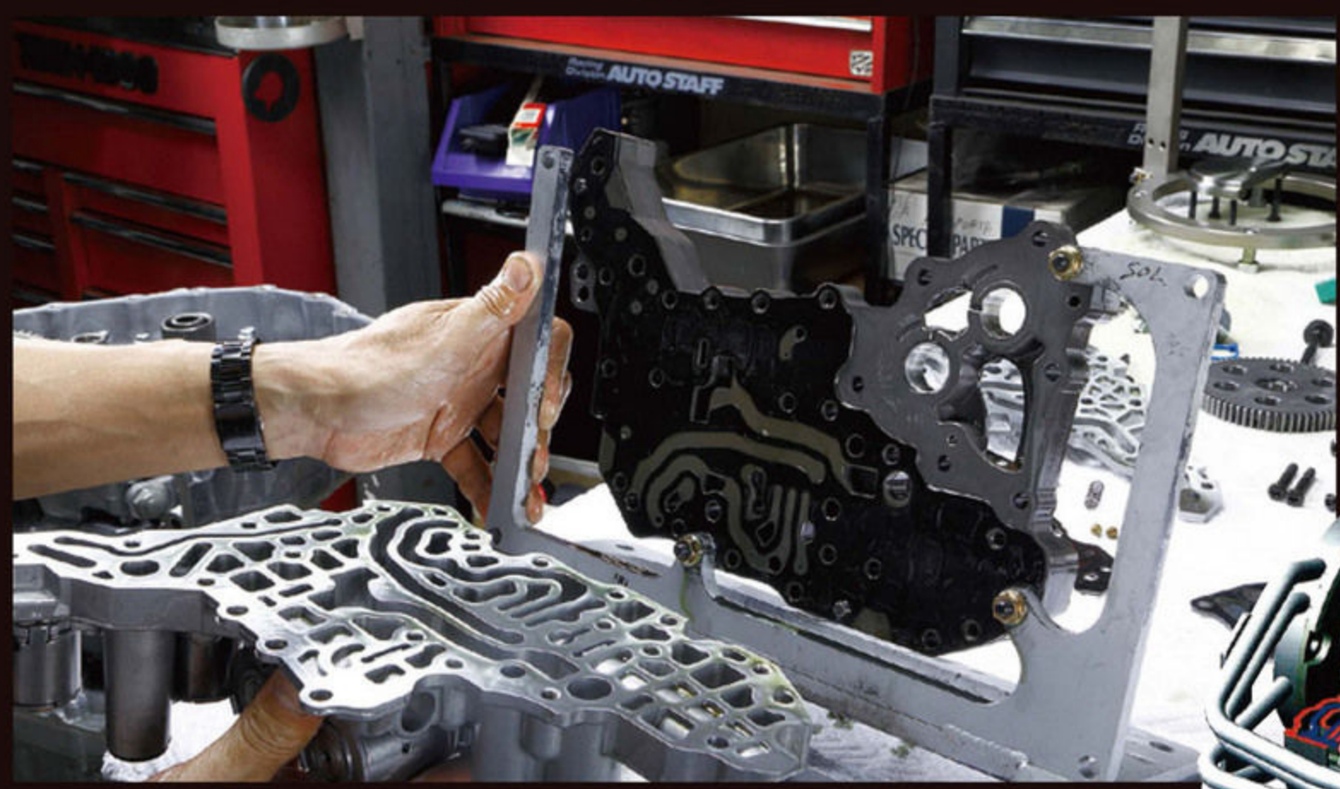
アッパープログラム



シムはネココーポレーション製。走行距離を問わず、このメニューを行うことで新車以上のシームレス感を手に入れることが可能だ。

クラッチはアッセンブリー状態でケースの隙間からプレート間の距離を計測し、次にバラしてディスクの厚みを測る。"プレート間距離ーディスク厚＝クリアランス"となるわけだが、規定値を超えているようなら、厚みの異なる数種類のシムを使いクリアランスを最適化する作業を行う。RH9の規定値は2.2㎜、過走行車両の多くは奇数段側のクリアランスが大きい傾向にあるようだ。スタート時に違和感を感じるようになったら、ここを疑うべきだ。

Performance up CASE.3

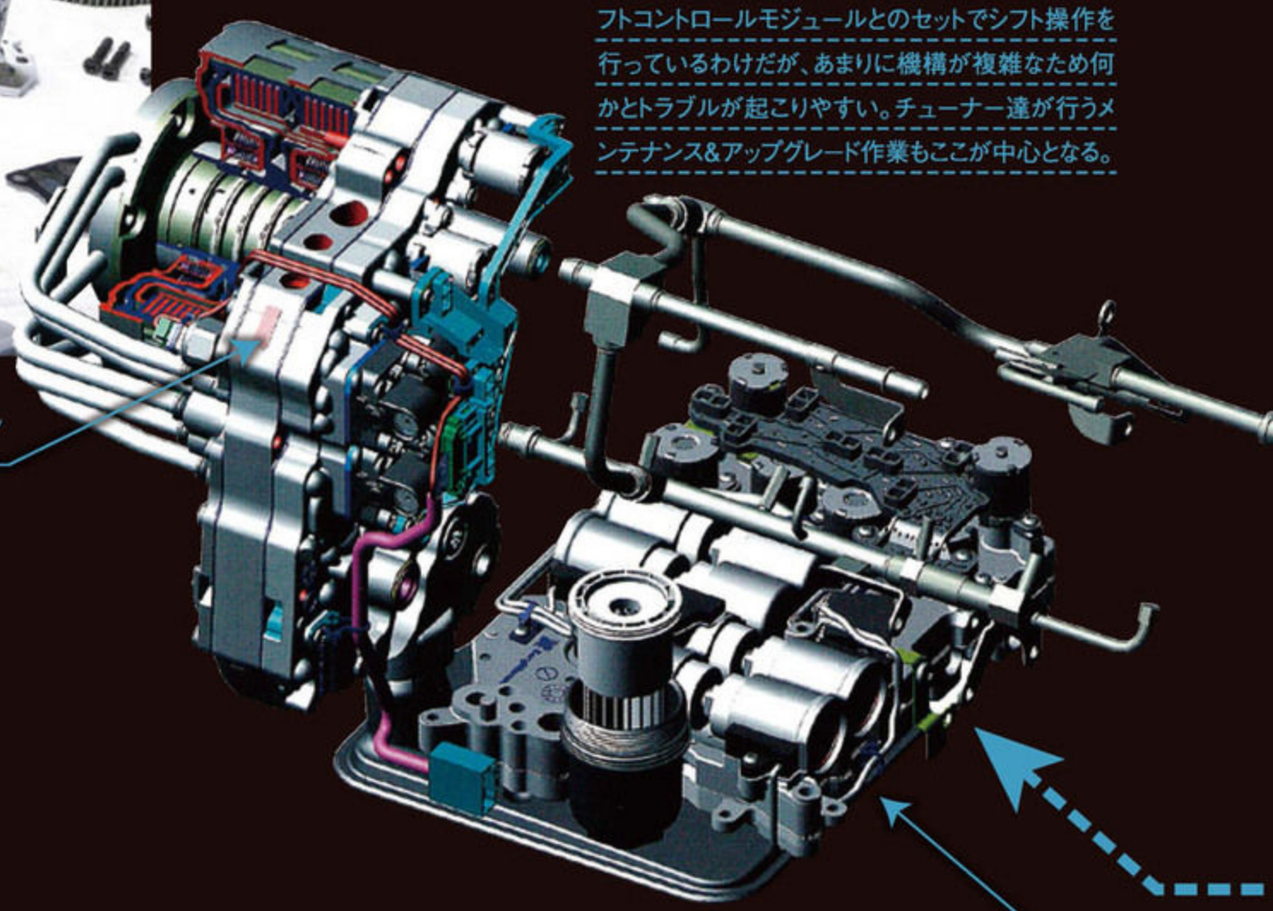


オイル流量アップ

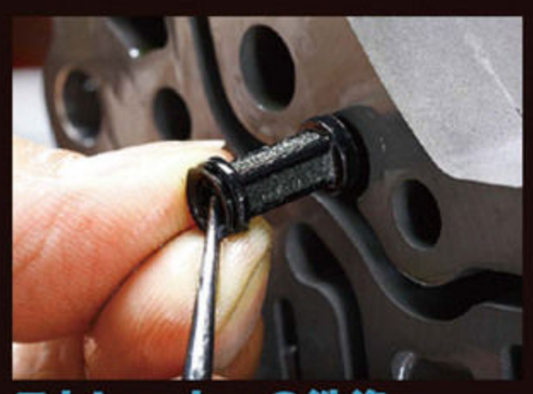
アッパープログラム

オイルの流量アップはハイドロリックコントロールモジュール本体ではなく、ガスケット側で行う。流路の1ヵ所を0.8㎜穴から1.0㎜穴まで拡大するのだ。また、このガスケット(初期型のみ)はかなり曲者で、油圧によって一部が剥がれ、それがストレーナーを詰まらせるという信じがたいトラブルも発生している。そのため、流路アップと同時にガスケットの剥がれやすい箇所を削り取る作業も行う。

油圧を発生させクラッチを制御するDCTの中枢。シフトコントロールモジュールとのセットでシフト操作を行っているわけだが、あまりに機構が複雑なため何かとトラブルが起こりやすい。チューナー達が行うメンテナンス&アップグレード作業もここが中心となる。



ハイドロリックコントロールモジュール



ストレーナーの洗浄

アッパープログラム

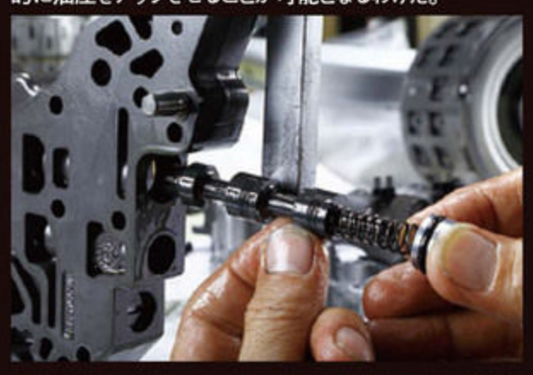
オイルポンプには鉄粉を流路へと流さないよう2個の小さなストレーナーが設置されている。ここが詰まってしまうと油圧低下の原因になってしまうため、油圧系統の強化と同時に必ず洗浄を行う。しかしながら、GR6には別箇所に大型のストレーナーが存在しており、この部分はあまり意味を成していないという見方もある。そのため、ストレーナーが再使用不可まで痛んでいる場合、取り払ってしまうこともある。

ストレーナーに詰まったゴミは、このように高圧洗浄機を使って丁寧に取り除いていく。ちなみに、取材車両は走行距離が1万㎞以下だったにも関わらず、かなり汚れていた。「乗り方やメンテナンスで状態は変わる」とは永田サン。

油圧アップ

アッパープログラム

ハイドロリックコントロールモジュール本体には、クラッチ油圧調整用のリリーフ弁が設けられているが、この部分(2ヵ所)を一度分解して、内部にネココーポレーション製のシムを挟み込む。これによりリリーフのポイントを引き上げ、簡易的に油圧をアップさせることが可能となるわけだ。

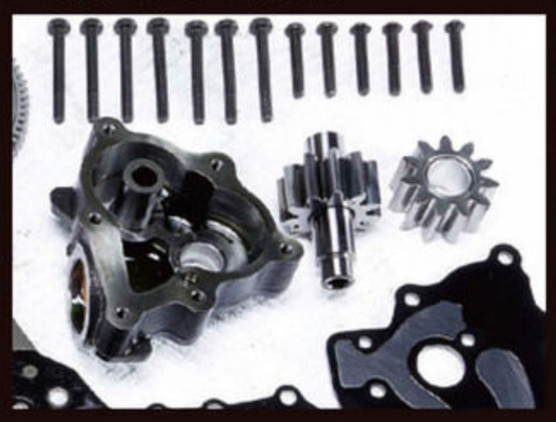


挟み込むシムはネココーポレーション製。油圧アップに直結するシム厚は、トライ&エラーの末にRH9が導き出した絶対値となる。

オイルポンプギヤシャフトの支持強化

アッパープログラム

数は少ないが、オイルポンプのギヤシャフト(サブ側)が抜けてギヤが暴れるというトラブル事例も報告されている。米ドッドソン社からは抜けを防止するロングギヤシャフトが販売されていたりもするのだが、かなり高価なため、RH9では純正加工で対応。ギヤシャフトを2㎜ほど内側へと圧入した上、シャフト穴の周囲にオートポンチを打ち込んで穴をわずかに歪ませ、シャフトが外側へと動かないよう対策する。



ハイドロリックコントロールモジュールに設けられているオイルポンプ。プレス機で外側からギヤシャフトを2㎜前後押し込んで位置を最適化する。

ギヤシャフトを押し込んだ後、オートポンチをシャフト穴周辺に打ち込む。支持位置が動かないようにするのだ。

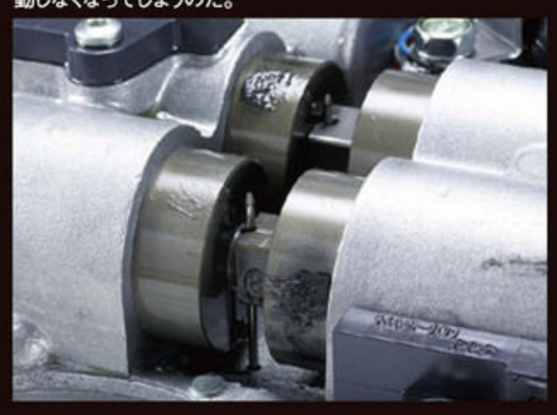
シフトコントロールモジュール

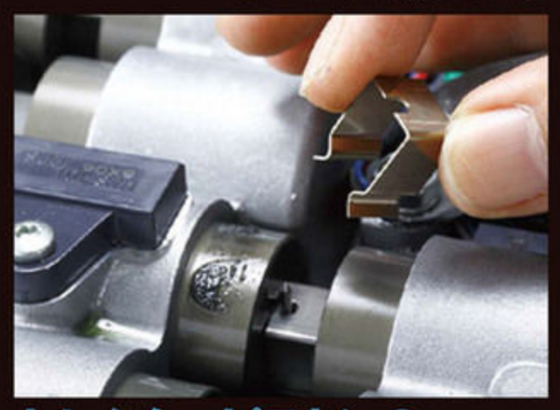
セレクターの動きを抑制するメーカーの対策品(CAP 32886-KB50A)がこれだ。MY2009以降のGR6には予め装着されている。

ギヤポジションセレクターの鉄粉除去

メンテナンス/アッパープログラム

ギヤ類から出る金属粉は、オイルパンのマグネット部とシフトフォーク下部に位置するコントロールモジュール内のギヤポジションセレクター(ピストン内にシフト位置を確認する目的でマグネットが入っている)周辺に集まる。これを除去するわけだが、気を付けなくてはならないのがセレクター部。シリンダーとピストンの間に鉄粉が入り込むと動きが渋くなり、最悪、可動しなくなってしまうのだ。





セレクターピストンの回転防止

メンテナンス/アッパープログラム

トラブルの事例として意外と多いのが、振動や鉄粉の影響によるギヤポジションセレクターピストンの回転=ECUエラーによるシフト不可症状だ。MY2009以降のGR6は対策されているが、初期型はメーカーの対策品(コントロールモジュールキャップ)を取り付けて回転を防止する必要がある。

ドラッグ仕様らしいウイングレスのシルエットは斬新。サスはHKSハイパーマックスの吊るしだ。なお、現在ドライカーボンのドラッグウイングを開発中とのこと。気になるオーナーは問い合わせてみるべし!

バーンナウトも自由自在 R35ドラッグチューンも熱い

豊かな発想力と型にはまらないチューニングアプローチで
ドラッグシーンを駆け抜けるサブライブ。
デモカーであるR35も独自の哲学に基づいたドラッグチューンが施され、
腰下ノーマルでの9秒入りを目指してユックリとその牙を磨き続けている。

Performance up CASE.4

DRAG Tuning

直線番長への道

by SABULIVE

取材協力：サブライブ　富山県富山市手屋2-18-20　☎076-482-3751
http://www.sabulive.jp
PHOTO：澤田優樹

サブライブ　佐分さん
「まもなく海外製のフルコンを導入して制御面を一新する予定です。ドライカーボンのワンオフパーツも得意としているので、何でもご相談ください」。

駆動輪から凄まじい勢いで立ち上がるタイヤスモークと、激しいエキゾーストサウンド…。その光景は衝撃的だった。電子制御に支配され、事実上不可能と思われていたR35でのバーンナウトを、サブライブR35は仙台ハイランドレースウェイで見せつけてくれたのである。

その生い立ちから、主戦場は高速サーキットというイメージが強いR35だが、実のところ密かにドラッグシーンでも注目されているベースマシンだったりする。日本では、主に北陸系のプロショップがその道を突き進んでいるケースが多く、サブライブもその中の1ショップなのだが、チューナー佐分サンによるチューニングアプローチは独特だ。

まず、R35でバーンナウトを可能にするメカニズムから。中核を成すのは、英サイベックス社のRWDユニットだ。これは、ドライバーズシート下に隠れている純正のETSユニットに割り込ませるタイプのサブコンで、スイッチ操作で駆動を強制的に2WDと4WDとで切り替えることが可能になる逸品だ。他の電子デバイスへ悪影響を及ぼすこともなく、ある意味、R35でドラッグ仕様を目指すならば必要不可欠なパーツと言えるだろう。

そこにフロントブレーキをロックするためのラインロックシステム(米B&M社)と、独自に煮詰めたECUTEKのプログラムを組み合わせることで、あの劇的な白煙劇場を生み出しているのである。

次にパワースペックに関して。昨今では腰下まで手を入れたオーバー1000psクラスも増えてきているが、サブライブR35はコストパフォーマンスの観点から、ブーストアップ+ウエットショット式NOSという純正タービンを限界まで使い切る独特の手法を採用。NOSはVR38専用のポン付けシステムで、ジェット次第では120psもの エクストラパワーが狙えるほどのシロモノ。純正コンロッドの耐久性を考慮すると過度のパワー増強はNGだが、400mのみでの全開というドラッグ限定のシチュエーションと割り切ればあるレベルまでなら問題はないと判断している。

そして駆動系。ノーマルですらトラブルが頻発しているGR6ミッションで、ゼロスタート時の強大なトラクションを受け止めることは極めて難しい。しかもサブライブのR35はECUTEKでローンチ制御(瞬間最大ブースト0・5kg/㎠)を行っているため、通常よりも駆動系にかかる負担は大きい。そのため、1速ギヤをネココーポレーションの強化品へと変更した上で、応力が集中するデフ周辺にはブレースバーを追加。さらにクラッチもドッドソンの強化品をおごるなど、徹底的に対処を行っている。

現仕様での本格的なアタック(ブーストアップのみ&R888で11秒1)はこれからだが、このパワースペックにフュージャーのバイアスタイヤをセットして9秒入りがターゲットとのこと。まだまだ国内でR35のドラッグチューンは明瞭期だが、こうしたチューナーのトライ&トライはエンドユーザーにとっても心強いかぎりだろう。類いまれな資質を磨き上げた先にあるスーパータイムの樹立に、今から期待が高まるばかりだ。

NOSは通常インテークパイプにノズル穴を開ける必要があるが、サブライブの取り扱う製品はVR38専用キット。スロットルとサージタンクの間に、専用ブロックをはさむだけでOKというボン付けシステムなのである。ボンベは助手席にマウントされる。

オリジナルのドライカーボンヘッドカバーと、NOSユニットが存在感を主張するエンジンルーム。現状ではブースト1.5kg/cm²時に約600ps。そこにNOSで100ps前後のドーピングを行う。

エキゾースト環境は、上流からトラストフロントパイプ→オリジナルのフルストレート100φマフラーという割り切ったスペックだ。

サブライブはドライカーボンパーツの製作も得意としていて、かなりのパートがドライカーボン化されていたりもする。中でも驚きなのがリヤクォーターガラス&リヤウインドウ部。ドラッグ仕様と割り切って、ここまでドライカーボンで再構築しているのである。

今シーズン装着予定という28インチのフュージャー(バイアス)と専用17インチホイールのセット。キャリパーボルトの先端を少し削るだけでR35に問題なく装着可能だ。

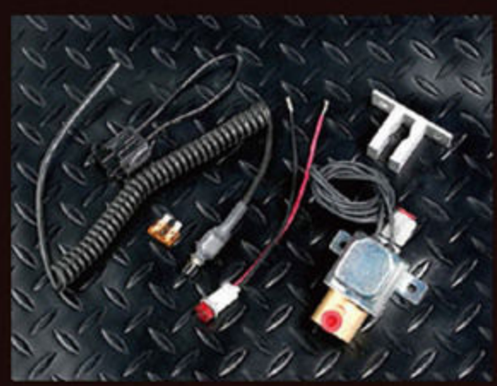
バーンナウトお助けパーツGUIDE

簡単操作でFR固定が可能に!

サイベックスRWDユニット

¥83,000

ドライバーズシート下に配置されているETSユニットの配線に割り込ませるカタチで装着されるサイベックス社のRWDユニット。強制的に駆動を切り替えることができるパーツなのだが、2WDと4WDの変更を純正セットアップスイッチ内のスモーモードで行えるという点は見逃せない。



ドラッグシーンの定番パーツ

B&Mラインロックシステム

¥10,000前後

ブレーキラインのフロント側に電磁バルブを挟み込み、手動でブレーキのロックorフリー制御を可能にするパーツ。これを装着することにより、ブレーキを踏んだ状態からラインロックボタンを押せば、それ以降ブレーキペダルは踏む必要がなくなって、アクセルワークに集中できるようになる。

Special Shop Report

チューニングやドレスアップ、メンテナンスに至るまで、R35というハイエンドモデルに手を入れていくなら、やはり欠かせないのは匠の技術。ここからは、そんなときに頼りにしたい厳選プロショップを紹介していこう。

NEKO CORPORATION

ECU内部を可視化する 高機能マルチモニター&調整ツール

多数ショップが採用するプロ用機材のユーザー版が近日登場

NEW LCD640

価格未定

左がプロ用LCD640、右がNEW LCD640。モニター一体型の本体は名刺よりひとまわり大きめのサイズ。表示液晶は視認性に優れたモノクロタイプを採用。接続はOBDポートにカプラーオンするだけだ。

「そこに山があるから」は、イギリスの登山家ジョージ・マロリーの有名な言葉だが、チューニング界で常に険しい山に挑み続けているのが、NEKOコーポレーションの金子謙二代表だ。80年代後半にはいち早くコンピュータチューニングの可能性に目をつけ、ROMチューンのための基盤や書き換えソフト、数々のセッティングサポートツールを独自に開発して提供してきた。現在に続くECUチューンの礎はNEKOが築いたと言っても過言ではないだろう。

そんなNEKOが現在進行形で挑み続けているのが、R35GT-Rという山だ。07年に史上最強のパフォーマンスで登場したものの、それは"走るブラックボックス"状態であり、さらにメーカーは限られた者以外が手を入れることを拒み続けていたため、最高の素材を目の前にしながらもチューナー達は手をこまねいているしかない…という状況だった。

1 SDカードスロットを装備するのがプロ用。NEW LCD640はメモリーを内蔵。メモリー内にマップデータを記録してあれば、ECUに書き込みも可能。購入価格は本体に記録データ代を加算したものとなる予定。
2 LCD640の主要機能のひとつがモニター機能。走行中の点火時期、インジェクター開弁率、A/Fをリアルタイムに表示することが可能。通常時の各数値を把握することで、トラブルの早期発見にも有効だ。
3 これまではディーラーや専用のテスターが必要だったエンジンやミッションの各種センサー類の診断が可能。出先でトラブルが発生した際も、表示されるエラーコードを伝えることでチューナーは状況を的確に把握でき、対応方法の指示や判断ができる。
4 内蔵メモリーにマップデータを記録してある場合は、「WRITEモード」から素早くECUへ書き込みが可能。
5 プロ用はR35だけでなく様々な車種に対応可能だが、ユーザー用のNEW LCD640は車種専用モデルとなる。

そこで、NEKOは独自にECUを解析し、ついにR35の「いじれない神話」を攻略。純正制御システムを生かしてきっちりと走れる1000psを作り上げるためのツールを開発したのである。それが、タービン交換や排気量アップといったハイレベルチューンの土台を築いたわけだ。その後は別項で紹介しているようにハイパワー化で浮上してきたミッショントラブルへの対応、走行ステージやドライビングに合わせアテーサE-TSを自在に操るコントローラーなど高レベルな製品を開発してきている。

そして、まもなく登場する最新ツールが『NEW LCD640』だ。多くのショップで採用されるプロ向けLCD640を踏襲したマルチツールで、OBDポートにカプラーオンするだけで、A/F、インジェクター開弁率、点火時期をリアルタイムにモニターできるほか、各種センサーの故障診断、エンジン&ミッションの調整機能も搭載。さらに内蔵メモリーにMAPデータをインストールしておけば、ECUへの書き込みも可能となる。

初年度モデルは登場から7年が経過し、そろそろセンサー類の劣化も心配となるころ。特にハードチューン車では、トラブル発生時に迅速かつ的確な対応が重要となる。NEW LCD640はそうした際にチューナーと状況を共有できるツールとして活躍することは間違いないだろう。

ノーマルスプリング対応の車高調整キット

ビルシュタイン製ダンプトロニック付きサスペンションを採用する純正の乗り味や機能はそのままに、車高の調整を可能にするのがこの車高調整キット。タイプ1は街乗りでの使い勝手や駐車場の制約などに合わせて車高を20㎜上げる設定。タイプ2はスタイリングアップのための車高ダウン用の設定。価格は各タイプとも5万円(税別)だ。

アテーサE-TSのトルク配分を自在に調整

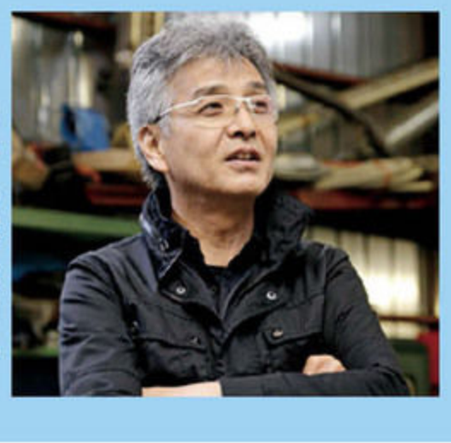
走るステージやドライバーの好みに合わせ、4WDへの切り替えポイントやトルク配分を車速やスロットルペダル開度、エンジントルクに応じて細かく調整可能となる。ノーマルETSコントロールと同期させた制御と完全なオリジナル制御にも対応。全8チャンネルをプリセットでき、走行中に切り替えも可能だ。R35のレコードホルダー全車に装着されている。価格は20万円(税別)。

ハード走行には必須のファイナルサポート

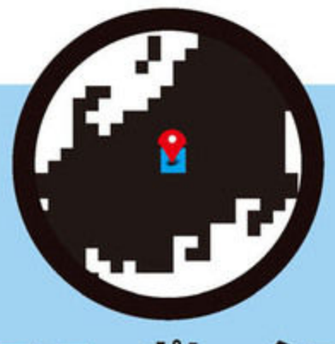
非常に堅牢なVR38DETTエンジンに対し、軽量化のために剛性不足なGR6ミッション。600psを越えてくるとケースの変形でピニオンギヤの異常摩耗やデフケースの破損も発生している。NEKOのファイナルサポートは、ケース剛性強化と割れてしまうマウントを同時に強化できる。価格は10万円(税別)。ほかにもNEKOではGR6ミッションの修理やオーバーホールにも対応している。

PHOTO：市 健治／REPORT：川崎英俊

ネコ・コーポレーション
金子さん



独自の高い解析能力でロムチューンなど多くの電子チューニング方法を確立してきたのが、NEKOコーポレーションの代表である金子サン。「困った時のネコ頼み!!」と全国ショップからも厚い信頼を集めている。



ネコ・コーポレーション
長野県小諸市御影新田2454-2
☎0267-23-8665　http://www.neko-co.jp
営業時間：10:00~18:00
定休日：土日祝

WASTE SPORTS

ストレスなく楽しめるブーストアップを軸に オリジナルのタービンキットも展開中

足回りからECUセッティングまでトータルにサポート!!

関西圏の有力GT-Rチューナーであるウエストスポーツが製作したマシンは、普段乗りをストレスなく楽しめる「大人のGT-R」がテーマ。パワーチューニングは扱いやすさを重視したブーストアップ仕様とし、最大ブースト圧1・4kg／㎠時に580psを発揮。スムーズな走行フィーリングで快適なドライビングを楽しめるように調律される。

そんなストレスフリーの走りを実現する主力メニューは、ECUTEKを駆使したECUセッティング。点火時期や燃料噴射時間、バルタイ、スロットル、ブースト圧制御といった各項目は、ウエストスポーツがあらゆるシチュエーションで集積したデータを元に最適化され、ストリートからサーキットまでハイレベルに対応する走りを提供してくれる。

なお、ウエストスポーツでは現車合わせでECUセッティングを行う際、純正のA／Fセンサーの他に別のA／Fセンサーをセットする。そのため、より精度の高いセッティングを施すことを可能とし、幅広い走行状況に対応する質の高い速さを実現するのだ。

また、アラゴスタをベースにセッティングしたハイスペックな車高調も大きなポイント。フロント22kg／㎜、リヤ18kg／㎜という強靭なバネレートを持ちつつもその乗り心地は純正よりも快適という、大人のGT-Rというコンセプトには欠かせないメニューとなっている。

こうしたチューニングメニューに加えて、最近ではオリジナルのタービンキットも設定。街乗りをジェントルに楽しみたいライトユーザーだけでなく、より高いパフォーマンスを求めるユーザーのニーズにも応える体勢を整えているというワケだ。

スムーズな走行フィーリングを狙って、エンジンはECUセッティングによるブーストアップを敢行。さらに、エンジンルーム内にもカーボンパーツを用いることでレーシー感をプラスする。ちなみに、ミッションも最新のプログラムアップデート済みだ。

小振りなマインズ製ドライカーボンパーツを装着して、ストリートに映えるスマートなルックスを演出。街乗りでの扱いやすさをスポイルせずに、外観の印象を磨き上げることに成功している。

純正にポン付けできるタービンキットが新発売!

タービン本体は高い信頼性を誇るIHI製。耐久性とパワーのバランスを第一に考えた設計となっている。ちなみに、価格は138万円(税別)だ。

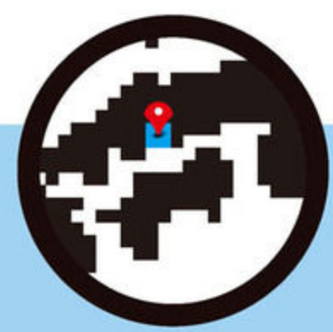
5000rpm以降で頭打ちとなる純正ターボチャージャーの弱点を解消するべく、ウエストスポーツが新たに開発したのが『VN7.5ハイスペックタービン』だ。純正タービンとそのまま置き換え可能で、ノーマル同等のレスポンスとパワーバンドを維持したままブースト圧1.5kg/㎠時に700ps/90kgmを発揮。そのスペックは特別仕様車のGT-Rニスモやスペック Vを遥かに上回る。

ノーマルの扱いやすさをそのままに、ワンランク上の走りが手に入るウエストスポーツのタービンキットは、R35チューニングに新しい方向性を示してくれるはずだ。

1 エキゾーストには、緑整備センターのサイレントハイパワーNRチタンマフラーをチョイス。アイドリング時から一般走行では心地よい重低音、高回転時にはチタン特有の乾いた音色が楽しめるこのマフラーは、街乗り重視のマシンにとって最良の1本だろう。
2 アラゴスタベースのサスペンションは、街乗りでの快適性、高速道路やワインディングでのステアリングレスポンスおよび巡航性能などを高次元で両立。デモカーは3Wayで減衰力調整ができる別タンク式を装着するが、コストに優れるシングルチューブタイプも用意される。
3 ウエストスポーツがオリジナルで展開するサイドエアスクープ。手軽に装着できて、大人のR35をさりげなく演出できるドレスアップアイテムだ。
4 ECUセッティングはECUTEKにて行う。R35は一定以上の出力でエアフロ容量がオーバーしてしまい、正確なセッティングを出すことが難しい。しかしECUTEKならば、エアフロ容量がオーバーする領域はDジェトロ制御、通常領域はエアフロによるハイブリッド制御を実現。加えて最新のダイナパックを完備し、高負荷領域まで確実なセッティングを施してくれる。
5 インテリアはレカロのスポーツスター・リミテッドエディションを奢る。かつて欧州を中心に、高級な靴や鞄のみに採用されていた"モカ縫い"という特殊な縫製技術が用いられており、乗り心地の品質基準を確保しながら個性的なデザインを実現している。
6 デモカーは先日開催された大阪オートメッセにも展示。このときはレイズの新作ホイール『ボルクレーシングTE37ウルトラ』を装着。よりスポーティな印象に磨きをかけた。

ウエストスポーツ亀谷さん

「ブーストアップ仕様からタービン交換まで、あらゆるチューニングに対応します。サーキット向けの車高調からタービンキットといったハードなオリジナルパーツも用意していますので、ぜひお問い合わせください」。



ウエストスポーツ
広島県福山市新涯町4-2-46
☎084-981-5061　http://www.waste.co.jp
営業時間：10:00~19:00(平日・土)
10:00~18:30(日・祝)
定休日：水曜日

PRIME GARAGE

国産スポーツの最高峰にふさわしい アグレッシブなワイドボディ仕様

1 HKSの強化アクチュエーター、シーケンシャルブローオフバルブ、パイピングキットなどを採用。見えない部分ではHKSのミッションオイルパンやDCTクーラーなども装備。性能面はもちろんだが、信頼性にも重点を置く。
2 BBSのジュラルミン鍛造ホイールを装着。ブレーキは純正ローターにディクセルのベルハウジングを組み合わせる。パッドはプロジェクトμ。確実なストッピングパワーでオーナーの熱い走りを支える。
3 見方によっては荒削りなレーシングマシンに思えるGT-Rだが、オーバーフェンダーの追加によりエモーショナルな魅力が強調されている。高い位置にセットされたリアウイングはサード製。
4 純正フェンダーと見事に融合した流麗なラインを見せるオーバーフェンダー。フロントがバリス、リアがアブフラッグという異メーカーの組み合わせだが、違和感はまったくナシ。サイドシルのゴールドストライプもこだわりの一品。
5 カナードはカンサイサービス、フロントリップはドゥーラック。ヘッドライトは13年モデル用に変更。もちろん、配線加工によりイグニッションONでデイライトが発光する。
6 ステアリング左横に配置された手動運転装置。レバーの前後でアクセル／ブレーキ、グリップ部でシフトアップ／ダウン、ウインカーの操作を行なう。装置にロックをかければ、通常の運転も可能。

ひと目見ただけで「スゴイ！」と思わせる強烈なインパクトを放つ、北九州のプライムガレージ製作のR35。異様なまでの迫力を漂わせるフォルムはフロント＝バリス、リア＝アブフラッグのオーバーフェンダーキットによるもの。張り出し量はフロント片側30㎜、リア50㎜ということだが、BNR34用ミッドナイトパープルに全塗装されたボディは、数値以上のワイドさが感じられる。

このエクステリアに見合うべく、パワーユニット、ミッション共に入念なブラッシュアップを実施。HKSの強化アクチュエーターや700ccインジェクターなど、セットアップを進めて行くうちに、GT600キットと同等以上の内容となった。ECUはRH9のプログラムをベースに、オーナーの趣向に沿って特性を変更。ダイノパックでの軸出力データは620psで、実質的には650～670ps近いパフォーマンスを得ているという。

ちなみに説明用の部分カットにある手動運転装置を見ても分かるように、この車両は車いす仕様。「誰もが楽しめるクルマ作りが当社のモットー。最初から無理と決めつけず、ぜひお話を聞かせて下さい！」と語るのはスタッフの殿川さん。このスタンスの広さこそ、同社の長年に渡るキャリアの象徴と言えるだろう。

PHOTO：内藤正美　REPORT：高橋陽介

プライムガレージ
殿川さん

「ミッションのアップグレードをはじめ、エンジン、ECU等、R35チューニングに関するデータの蓄積量も着実に増えて来ました。ストリート、サーキットと、納得の1台を製作致します！」

プライムガレージ
福岡県北九州市小倉南区葛原3-3-5
TEL:093-473-2338
営業時間:10:00～20:00
定休日:水曜日・第2日曜日・イベント開催日

HKS Kyusyu Service

創業32年の歴史を誇る老舗ショップ
優れたトータルバランスは技術力の証

1 トップシークレットの可変式3D-GTウイングを装着。強力なダウンフォースから来るトランクパネルの歪みを防ぐため、ステー取り付け部は裏側から入念な補強が行なわれている。
2 アルミサクション、シーケンシャルブローオフバルブなど、おなじみのGT600キット然とした眺めのエンジンルーム。レスポンスは絶品。燃調はメインCP内で行なわれている。
3 ブーストコントロールにはEVC6を使用。最大ブースト圧は1.3kg/㎠に設定。600キット+αのMAXパワーは、ストリートユースとしては十分過ぎるほどのスペックだ。
4 メッシュのフィニッシャー部分に取り付けられたプレートはGT600キット装着車の証。この車両はレーシングパッケージではなく、メタルキャタライザーが含まれたスポーツパッケージ仕様。
5 迫力の高周波サウンドが印象的なマフラーはHKSのフルチタン、スペリオール・スペックR。ハイパワーマシンの扱いに慣れているオーナーゆえ、テールエンド内部までしっかり焼け跡が。
6 タイヤはBSポテンザ-RE070R、ホイールはオーナーこだわりのBBSを装着。ストリートが前提ということで、ブレーキは純正キープ。足回りはHKSハイパーMAX車高調に変更。

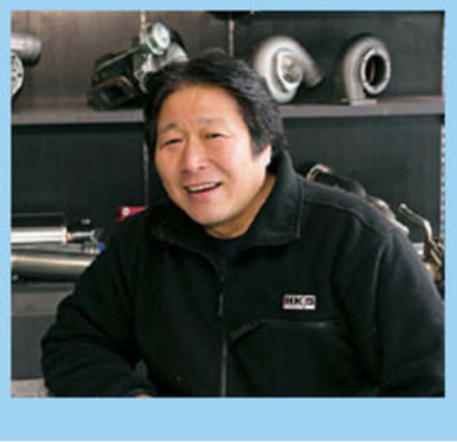
ブーストアップからタービン交換、さらにメーカー純正ではターボエンジン設定の無い車両への後付けボルトオンターボの名手として知られる、HKS九州サービス。GTスポーツのみならずミニバンや、コンパクトカーなど、非力さから来るストレスを一気に解消させる絶妙なセットアップ能力には、絶大な信頼が寄せられている。

今回同社が手掛けたR35は、街乗りでの実用性を確保しつつ、超高速域でも安定したパフォーマンスを堪能できるオールラウンドな仕様。HKSのGT600キットを核としつつ、純正コンピュータ内で燃料系統を変更。タービンまわりは強化アクチュエータ、EVCで過給圧を1・3kg/㎠までアップ。この車両は初期モデルのため、ソレノイドバルブの洗浄やCリングの脱落防止対策、変速プログラムのアップデートといったミッション側のリフアインも抜かりは無い。

オーナーは以前、2・8ℓシングルタービン仕様のBNR34を所有していた強者だが、サイズ的にはひと回り大型化されながら、車重を感じさせないリニア&シャープなレスポンスに大満足の様子。世界の名だたるスーパースポーツと肩を並べるR35の車格に相応しい、ハイレベルな仕上がりは老舗ならではだ。

PHOTO：中山幸二／REPORT：高橋陽介

HKS九州サービス
竜円さん



「パッケージ仕様だけでなく、マフラー、足回りなど、ピンポイントのモディファイ、GR6ミッションの調整についてもお気軽にご相談下さい。納得の車作りに、32年の実績でお応え致します」。

HKS九州サービス
福岡県北九州市小倉南区蜷田若園3-12-15
TEL：093-931-6910
営業時間：9:00~18:00
定休日：木曜日

technical factory brains

街乗りからドラッグにも対応可能な 卓越したパワーとレスポンスを実現

1 意図せずして、HKSの600キットに近いパーツセレクトになったというエンジン。トップエンドのパワーはもちろんだが、中間加速のフィーリングにもこだわる。
2 ブーストは強化アクチュエーターとEVCで制御。メイン内でブーストを制御する手法もあるが、ブレインではピックアップのフィーリングを重視し、アクチュエーター交換を行なっている。
3 ECUTEKを用いたECUセッティング。ブレインにはドラッグ、周回、ストリートなどステージを問わず、様々な車両からのセッティング依頼が寄せられている。
4 パイピングはHKSだが、ムキ出しのフィルターを持つクリーナー部分はHPIに変更。吸気側に備わるバルブタイミング機構にもリセッティングを施す。
5 ホイールをマットブラックのアドバンレーシングに変更。タイヤサイズは純正値に準じる。足回りはHKSのハイパーマックスダンパーを装着する。
6 排気系はEXマニ以降メタルキャタライザー、センターパイプ、フルチタン製のスペリオール・スペックRマフラーと、すべてHKSで統一。

福岡のテクニカルファクトリー・ブレインが手掛けたR35は、街乗りにおけるフレキシブルさを備えつつ、ドラッグでのハードランにも対応可能なクルマ作りが行なわれている。

ECUのセッティングにはECUTEKを用い、燃料マップ全般の他、インテーク側に備わる可変バルタイ機構の特性を変更。ノーマルのウイークポイントである低速のトルク感の無さを改善させているのだ。

その他、800ccインジェクター、HKSのインタークーラー、パイピングキット、強化アクチュエーター、メタルキャタライザーなどを採用。インジェクター容量に余裕を持たせているのは、先々のステップアップを見越しているため。1・2kg／㎠と、やや控え目に思える過給圧設定も、過度のブーストアップによるタレを嫌ったもので、要・不要をきっちり使い分けたセッティングには、貝原代表の長年に渡る経験が活かされている。

その他、ミッションはプログラムの変更やクリアランス調整が行なわれ、リミッター解除の他、微速動作時のギクシャク感を解消。「ここ一発」の速さを秘めながら、普段は日本を代表するプレミアムスポーツにふさわしい重厚な乗り味を存分に楽しむことができる。今後はタービン交換を視野に、さらなる熟成が進められる予定だ。

PHOTO：中山幸二／REPORT：高橋陽介

テクニカルファクトリー ブレイン
貝原さん

「このクルマは結構、手を加えている方ですが、初心者も大歓迎です。GT-Rに限らず、低速のモッサリ感を何とかしたいというオファーは、最近特に多く寄せられています。ぜひ一度、お問い合わせ下さい」。

テクニカルファクトリー ブレイン
福岡県筑紫郡那珂川町市ノ浦382
TEL：092-952-7350
営業時間：10:00~19:00
定休日：日曜日

RS-VICTORY

駆動系、吸排気をじっくり吟味
こだわりのサーキットスペック

1 インタークーラーの変更に伴い、ブローオフバルブFVを備えたトラストの80φパイピングキットをフル装着。エアクリーナーはフロントグリル両脇に移設され、熱気の影響の無いフレッシュエアを取り込む。
2 3 迫力の曲線を描くトラスト・グレッディパワーエクストリームRマフラー。メイン部分は90φ。もちろん、フロント／センターパイプも変更済み。ここは通常、関西サービスのディフューザーフィンが追加されたアンダーカバー内に隠れている。
4 足回りは純正ビルシュタインの完成度が非常に高いことから、ハイトコントロールのみをネコの車高調アダプターで行なう。純正の減衰力調整スイッチがそのまま使えるスグレモノだ。
5 ルックス面のみならず、R35特有のトラブルシューティングにも一役買っている、グレッディDCTビレットオイルパン。2ケ所に設けたドレンが交換時にDCTオイルを確実に放出。
6 本格派ならではの凄味が漂うリアビュー。カーボンのリアウイングやサイドステップなどはすべて関西サービス製。今後はホイールをレイズの軽量タイプに変更する予定。

九州・宮崎を本拠地に、プロショップとして25年以上のキャリアを持つRSビクトリー。今回同社が手掛けたR35は、サーキットをメインステージとした"質実剛健"仕様。ベースとなった車両はMY2011。まずパフォーマンス部分については、トラストのアイテムをメインとした構成。スペックRインタークーラー、80φサクションキット、パワーエクストリームRマフラーなどで吸排気系の効率アップを図ると共に、点火時期や燃調は、ECU内でセッティング。ブーストは最大1・3kg／㎠という設定値だが、実質的には1・2kg／㎠でオーバーシュートさせつつ1kg／㎠で安定、という味付け。トップエンドのピークパワーより中・低速域からのアクセルワークにもリニアに反応する俊敏なレスポンスを重視している。

この他、フロントまわりのピロ化やフロント2WAY、リアは特注の1・8WAYとしたATSカーボンLSD他、シャシー部分の強化もサーキットユースを意識したもの。ノーマルスプリング対応のネコの車高調アダプターや、パッドのみをエンドレスに変更したブレーキを見ても分かるように、"ノーマルはすべてが役不足"と決めつけることなく、持ち前の長所が積極的に活かされた仕上がりは、いかにも通好みだ。

PHOTO：西野キヨシ／REPORT：高橋陽介

RSビクトリー
鳥越さん

「モデルイヤーに応じ、ベストなチューニングメニューをご提案致します。店舗はナビだと"えっ？"と思ってしまうような場所ですが、ツーリング気分で（笑）気軽に遊びに来て下さい」。

RSビクトリー
宮崎県児湯郡新富町大字新田18793-1
TEL：0983-33-3735
営業時間：10:00～20:00
定休日：第2・第4日曜日

Dream Factory

オリジナルタービンも製作する本格派
熟練の技術でRの潜在能力を引き出す

1 シーケンシャルブローオフバルブやアルミサクションパイプなど、HKSのGT600キット用アイテムが組み込まれたエンジンルーム。ECUはオリジナル仕様。ブーストコントロールはキット付属の専用EVCにて行なう。
2 いわゆるバンプ、リバンプだけではなく、低速、高速を分けた減衰力調整を可能とするクアンタムのT3-CRシリーズエアー。さらにこの車両はフロントの応答性を高めるべくロアアームブッシュをピロ化している。
3 ディスクローターはトップシークレットの400㎜に変更。キャリパーは純正ブレンボだが、ブレーキパッドはドリームファクトリーのオリジナル。しっかり使い込まれた見た目が、オーナーのハードな走りを物語る。
4 スポーティなサウンドを奏でるマフラーはHKSリーガマックスプレミアム。バンパー下、メッシュタイプの専用フィニッシャー部には「GT600」のプレートが誇らしげに輝く。
5 リアウイングはトップシークレット製。純正の取り付け面を活かしつつ、高さを稼ぐことで、高速時における強力なダウンフォースを発生。ウイング部分が可変式となっているのも特徴だ。
6 リアウイングは変更されているが、外観の印象はあくまでノーマル然としたもの。機関部のコンディション管理やタイヤのケアを重視する、オーナーのこだわりが感じられる。

コンマ1秒を競うカリカリのドラッグスペシャルから日常ユースメインのストリート仕様、さらに70年代の旧車まで、幅広いジャンルを手掛けるドリームファクトリー。BNR32からはじまる第2世代GT-Rのチューニングについても、その実績は数えきれない。

そんな同社が手掛けたR35は、HKSのGT600キットを基本に、各部にオーナーの意向を取り入れたモディファイを実施。エンジン／ミッションコンピュータはオリジナルセッティングが行なわれ、リミッターカットやスペックV用ベースのシフトプログラムを採用。最大ブースト圧は1・5kg／㎠で、600psオーバーのパワーを十分な余裕の元に発揮。

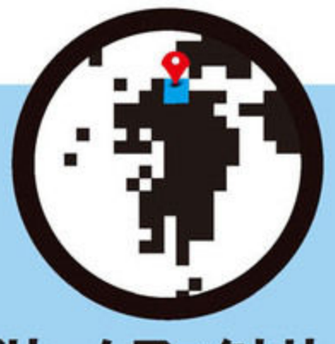
その余裕に一役買っているのが、ハイ／ロー2つのスピードレンジの減衰力を使い分ける高性能ダンパー、クアンタムシリーズエアーを核とした足回りの味付け。フロント10kg／㎜、リア4・5kg／㎜という独特のスプリングレートながら、中低速から高速まで、卓越したスタビリティとノーマルを凌ぐ快適性能が両立されている。

デビューから7年が経過し、チューニングベースとしての人気も徐々に高まりつつあR35。ノーマルスペックの中に隠された潜在能力を、ドリームファクトリーで存分に引き出してみては？

PHOTO：中山幸二／REPORT：高橋陽介

ドリームファクトリー
柳井さん

「R35チューニングはこれからが旬。また、初期モデルは本格的なメンテナンスが必要となる時期です。リミッターの制御やシフトプログラムの変更など、ぜひご相談下さい」。



ドリームファクトリー
福岡県福岡市南区弥永5丁目18-18
TEL：092-574-5591
営業時間：9:30~20:00
定休日：日曜日

SAN-EI SHOBO Publishing co., Ltd.

DIXCEL

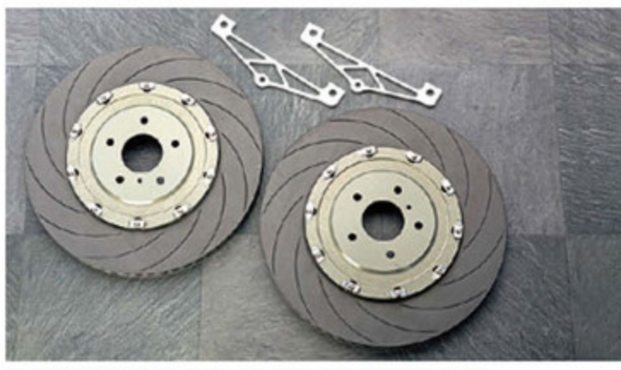
R35 GT-R 400㎜ BIG DISC ROTOR KIT

問 ディクセル ☎072-654-0121 http://www.dixcel.co.jp

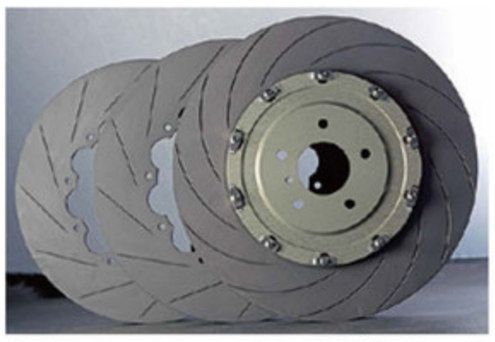
多彩なアイテムが揃うR35のカスタマイズパーツだが、今でも各メーカー&ショップから続々と新製品が登場している。ここからはそんなニューカマーを中心に、注目の特選パーツをピックアップ。ぜひとも自分だけの愛車を構築するにあたって参考にしてほしい。

PHOTO：稲田浩章
REPORT：村田純也

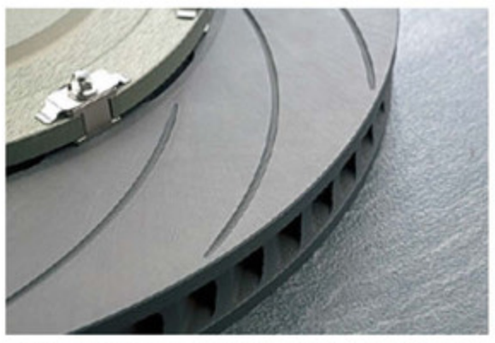
DIXCEL
R35GT-R 400㎜
ビッグディスクローターキット
価格：19万円(税別)
適合モデル：MY11～
キット内容：400㎜スリットローター×2、7㎜スペーサー×2



キットは専用ベルハウジング、ボビンを組み込んだ400㎜FCRローターとスペーサーで構成される。現時点では補修用としての単独販売設定を行っていないが、将来的に対応予定。なお、MY07～10の380㎜ローター採用モデルにはキャリパーの一部が干渉するため装着不可となる。



左から380㎜、390㎜、400㎜の順で並べたローター。わずか10㎜のサイズアップと感じるかもしれないが、この10㎜がブレーキフィーリングに大きく影響を与えていく。少ない踏力で制動力が引き出せるため、ストリートでも扱いやすい。



従来は直線的なスリットを与えていたが、有効長を少しでも引き上げるため、400㎜ビッグディスクローターキットでは正回転方向のカーブスリットを新採用。ブレーキング時に生じるガスやダストをスムーズに排出していくことができる。

スーパー耐久でも使用され、好評価を集めている熱処理済みFCR材を採用。一般的なFC材をベースに、カーボン含有率を高めることでクラックやひずみ耐性を高め、重量のあるR35でのスポーツ走行時にも耐え抜くタフネス仕上げとした。

純正ブレンボキャリパーを活かしつつ400㎜ローターへと大容量化する

制動力アップだけでなく熱容量増加の高耐久も実現

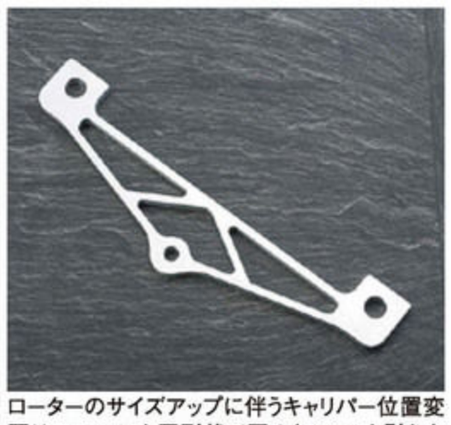
パッド交換だけでサーキットを連続周回できるほど、高いポテンシャルが与えられたR35のブレーキ。とはいえ、600psオーバーが当然のようになってきたVR38チューニング事情を考えれば、やはりパワーに相応しいブレーキ環境へ高めておくべきだろう。

そこで、注目したいのがブレーキメーカーのディクセルがR35のブレーキ環境を手軽に引き上げられるように開発した『400㎜ビッグディスクローターキット』だ。これは導入コストの掛かるビッグキャリパーキットを使うことなく、純正ブレンボキャリパーのままフロントローターを400㎜に大径化するもので、価格も純正ローター2枚分よりリーズナブルな19万円。ローターのリフレッシュついでにブレーキ環境を引き上げられる、コストパフォーマンスの高さが魅力のアイテムである。

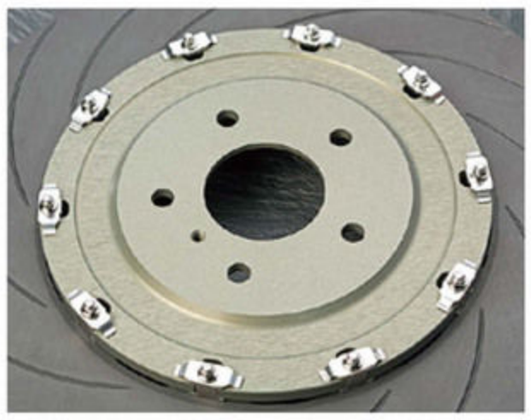
もちろん、価格や手軽さだけでなく、性能面も徹底的に鍛えられている。カーボン含有量が増された熱処理済みFCR材のローターには、ガスやダスト排出効果を高め上げた12本のカーブスリットを与えつつ、1枚当たりの重量を純正ローター(390㎜)の500g増以内で抑制。また、ローター単体の熱容量引き上げだけでなく回転方向のベンチレーションでも高めた冷却性で、スポーツ走行時でも安定するブレーキ環境へと導いてきた。

なお、フロントローターをサイズアップする重要性は、MY11で380㎜から390㎜へと引き上げられていることからも明らかである。ブレーキパッドは同じでも、回転の中心から離れた位置である程に少ない力で高い制動力が引き出せる。これがローターサイズ引き上げの本質であるため、扱いやすさや耐摩耗性といった部分を犠牲にすることなく安心感ある制動力が手に入れられるわけだ。

ちなみに、ディクセルのR35用ブレーキアイテムは、ベテランGTドライバーとして知られる田中哲也選手が開発・監修を担当しているが、ストリートでもオーバースペックになることなく前後バランスも抜群と評価する。パッド交換からのステップアップやローター補修時にはぜひこのアイテムを投入して、愛車のブレーキ性能を底上げしておきたい。



ローターのサイズアップに伴うキャリパー位置変更は、ノーマルと同形状で厚みを7㎜へと引き上げた硬質アルミ仕上げのスペーサーにより行う。大幅なオフセットを必要としないので、キャリパーボルトはノーマルのままでOK。



専用ベルハウジングは軽さと強度に優れるジュラルミン材を採用。さらに超硬質アルマイト仕上げとすることで強度や耐久性を一層引き上げているので、厳しい環境下に晒される足元でも安定した性能が維持できる。

ノーマルキャリパーのままで400㎜へとローターをサイズアップ。天地左右で5㎜ずつの拡大となるので、ホイールマッチングを見直す必要がないのもポイントだろう。ホイール越しの存在感も非常に頼もしく、力強い印象を与える。

ローターサイズアップを行えば当然バネ下の重量増となるが、ディクセルでは少しでもそれを抑制するため各部を最適化。その結果、ノーマルローター11.5kgに対してわずか0.43kg増加となる11.92kgに仕上げられた。

ノーマルと同じフローティング構造に加えて、スムーズな放熱を促すベンチレーション構造を投入。ドリルドローターにもひけを取らない冷却性としながら、ノーマルローターの弱点であったクラックの不安を払拭している。

ディクセル　金谷サン

「ビッグキャリパーを投入しなくても、手軽かつリーズナブルにブレーキ性能を高められないかと開発したのが、この400㎜ビッグディスクローターキットです。サイズ的には10㎜引き上げですが、その10㎜がフィーリングや冷却性、耐久性向上に大きく貢献してくれますよ。無加工でのボルトオン装着をコンセプトにしているため、キャリパーの一部が干渉するMY07～10モデルには非対応ですが、対応モデルの開発も検討中なので期待しておいてください」。

純正ローターよりリーズナブル!

純正の補修用ブレーキローターは、ベルハウジングとローターがセットになったAssy販売のみとなる。当然、1枚当たりの金額は高くなるため、交換に必要なトータルコストが掛かってしまうわけだ。そこで、ディクセルではローター、ベルハウジング、ボビン…と部位ごとを単品で販売している。つまり、摩耗するローター本体のみの交換が可能なのだ。なお、ベルハウジングはフロントのみの設定だが、リヤ用の開発も進められている。

2ピースローターアッセンブリー

品目	純正品	DIXCEL	DIXCELセット販売
ローター		¥49,000	
ベルハウジング	—	¥28,000	—
ボビンSET	—	¥16,000	—
合計金額	¥100,500	¥93,000	¥90,000

パッドやフルードも完備!!

Zタイプ
フロント3万3000円
リヤ2万8000円

スペコンベータ
フロント5万8000円
リヤ4万8000円

ディクセルでは今回紹介したローターキット以外に、ブレーキパッドやブレーキフルードもR35に最適なアイテムを完備している。なお、パッドに関してはいずれも踏力に応じて制動力が立ち上がるコントローラブルなもの。ストリートオンリーならタイプZ、スポーツ走行も視野に入れるならスーパー耐久でも使用されるスペコンベータがオススメだ。

328レーシング
2400円

HIPERMAX

MAXⅣ SP/GT

㊐ エッチケーエス　静岡県富士宮市上井出2266　http://www.hks-power.co.jp/　☎0544-29-1235

PHOTO：市 健治
REPORT：川崎英俊

R35とともに進化を続けるハイクオリティサスペンション

HIPERMAX MAXⅣ SP　価格：37万円(税別)

■ダンパー	
構造	単筒式／全長調整式車高調整タイプ
減衰力調整	前後30段階
ダンパーオイル	専用スペシャル
特徴	PNEコート、Mシャフト、F削り出しスチールブラケット
アッパーマウント	前後ピロ
推奨車高調整範囲	Ⓕ0〜−91㎜ Ⓡ0〜−61㎜

■スプリング	
スプリングタイプ	直巻
スプリングレート	Ⓕ16kg／㎜ Ⓡ12kg／㎜
自由長	Ⓕ200㎜ Ⓡ250㎜
ヘルパースプリング	Ⓕ2.019kg/㎜ Ⓡ2.019kg/㎜

拘ればこそ…

完全国産に拘わり、常にその時代のニーズを先取ってきたハイクオリティサスペンションキットが、HKSのハイパーマックスシリーズ。R35が登場した2007年当時のハイパーマックスⅢ&Ⅲスポーツは、全長調整式をシリーズとして初採用。R35初期型のゴツゴツした乗り心地を解消とスポーツ性能の両立を果たし、支持を集めた。

その後はスリックタイヤにまで対応するスポーツ性能を高めたハイパーマックスⅢスポーツ　マカオスペック、さらにMシャフトと呼ばれる従来よりも太いシャフトを採用して路面追従性をアップさせたフラッグシップモデルのハイパーマックスM1を追加してきた。

そして現在、ハイパーマックスシリーズは「MAXⅣ」へと進化。主な特徴としてはMシャフトを標準装備、ピス

リヤの減衰力調整ダイヤルは、延長ケーブルタイプを採用。減衰調整作業を容易にするだけでなく、大切な愛車の内装をカットする必要もない。こうしたこだわりもHKSならではだ。

高張力な冷間材を採用するスプリングも、もちろんHKS製。SP、GTともフロントは16kg/㎜、リヤはSPが12kg/㎜、GTが8kg/㎜の設定。ちなみにGT1000+はフロント20kg/㎜、リヤ16kg/㎜を装着している。

スポーツ指向のSPには、正確なサス作動を可能にするピロアッパーマウントを採用。コンフォートタイプのGTは、異音などの発生を抑えられるラバータイプアッパーマウントとなる。

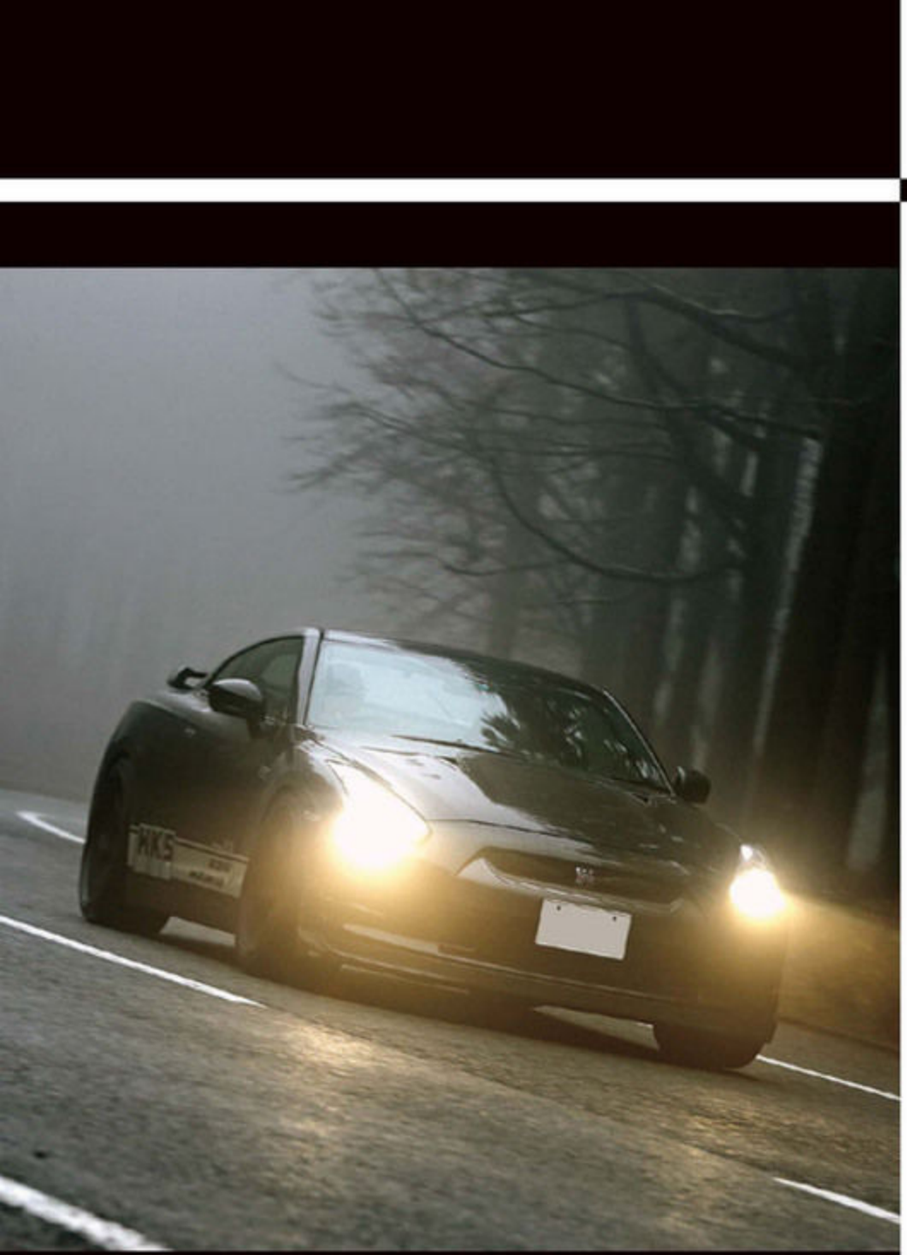
ハイパーマックスM1で初採用された「Mシャフト」を標準装備するMAXⅣ。従来よりも大径化されたシャフトにより、ショックの動き始めからしっかりと減衰力を発生させることができる。

トン形状の見直しのほか、減衰力調整機構に伸び／縮みそれぞれのポートを設けた革新的な可変ポートシステムを採用している。

R35用には好みで選べるGTとSPをラインアップ。コンフォート指向のGTは街乗りからワインディングでのスポーツドライブまでをカバーするセッティングで、欧州車的なショックの収まりを実現しているのが特徴といえる。

スポーツ指向のSPはサーキット走行をカバーできる実力で、ハイレートスプリングやピロアッパーマウントが採用されている。最速GT-Rを目指すHKSのGT1000+にも、SPベースのサスペンションが装着されているのだ。

HKSでは毎年新型の登場に合わせ、対応の可否だけでなくマッチングまで細かく再検証。必要に応じて細かくリセッティングを繰り返しながら、R35とともに進化をしているのである。



STREET IMPRESSION

by カワサキ

ハイスペックモデルながら、気難しさ皆無の優等生的仕上がり!

今回試乗したのは、ノーマルタービンでの最強仕様といえるGT600スポーツパッケージに、ハード走行に適したハイパーマックスMAXⅣ SPが組み合わされた07年型。初期型モデルといえば、R35 歴代モデルのなかでもサスはもっともハードに設定され、細かなギャップでもゴツゴツと突き上げ感があるイメージだが、このMAXⅣ SPはサーキットまでこなせる減衰特性を持っているにもかかわらず、不快な突き上げが皆無で驚いた。

強力なパワーに対しても決してサスが負けている感じはなく、トラクションは十分。ヘビーウェットコンディションでも、安心してアクセルを踏んでいけた。入力にダイレクトに反応してくれるステアリングレスポンスもスポーツサスならではという感じ。ハイスペックサスでありながら、誰にでも扱える優しさも持ち合わせているのがMAXⅣ SPだ。

某チューニング専門誌の編集部員、編集長を経てフリーに転身。鉄鋼団地ドリフトや幕張ゼロヨン、湾岸最高速などストリート最盛期を知る、業界の生き字引的オヤジライター!?

増税をぶっ飛ばせ!

HKS R35用パーツ16品目価格改定

消費増税アップで沈みがちな物欲魂を熱く燃え上がらせるビッグニュースだ。HKSでは、R35用のパーツラインナップのうちの一部となる全16品目の価格を引き下げることとなった。値下げ幅はなんと最大50万円!! 手の届きやすい価格とすることで、より一層R35のチューンが行いやすい環境作りの支援をしたいという。左のリストに狙っていたパーツがあるなら…迷っている暇はない!

【NISSAN GT-R(R35)価格改定商品リスト】※16品目

	品目番号	品目名	旧定価(税別)	新定価(税別)
1	11003-AN013	R35 GT-R GT1000 FULL TURBINE KIT	¥1,500,000	¥1,000,000
2	13008-AN001	HI-FLOW SURGE TANK FULL KIT R35 GT-R	¥550,000	¥370,000
3	13008-AN002	HI-FLOW SURGE TANK R35 GT-R	¥420,000	¥270,000
4	14020-AN006	GT800→GT1000 UPGRADE KIT	¥1,000,000	¥700,000
5	21003-AN010	PISTON KIT VR38 φ95.5 S3	¥400,000	¥250,000
6	21004-AN018	PISTON FULL KIT VR38 4.1L	¥1,800,000	¥1,300,000
7	23006-AN006	CRANK SHAFT VR38 4.1L	¥1,400,000	¥1,000,000
8	70018-AN007	Premium Suction R35 GT-R (My11)	¥120,000	¥90,000
9	70020-AN019	RS R FULL KIT R35 GT-R VR38DETT	¥180,000	¥160,000
10	71008-AN027	SUPER SQV4 NISSAN GT-R R35 VR38DETT	¥150,000	¥120,000
11	13002-AN004	I/C FULL PIPING KIT R35 GT-R	¥180,000	¥155,000
12	14033-AN001	GT570 Racing Package R35 GT-R	¥440,000	¥410,000
13	14033-AN002	GT570 Sport Package R35 GT-R	¥630,000	¥600,000
14	14033-AN003	GT600 Racing Package R35 GT-R	¥650,000	¥590,000
15	14033-AN004	GT600 Sport Package R35 GT-R	¥840,000	¥780,000
16	14030-AN001	ACTUATOR UPGRADE R35 GT-R	¥60,000	¥50,000

Moty's
DCTF

問 トライボジャパン ☎03-3806-8277 http://www.tribojapan.co.jp

PHOTO：市 健治

R35の弱点をカバーするDCTオイルが今後のハイパワーチューンのカギを握る

**複雑な機構を持つGR6ミッションは
ハイパワー化に伴う弊害が出やすいR35最大の泣き所だ。
その弱点を潤滑油で対処しようと奮闘するのが
チューンド向けDCTオイルをリリースするモティーズ。
ここでは同ブランドが開発中の新たなDCTオイルに注目。
その性能や拘りについて触れていこう。**

フェニックスパワー、サブライブ、カンサイサービス、トップシークレットなど…、新ミッションオイルのテストは、全国の名だたるR35チューナーの手によって現在進行形で行われている。いずれのチューナーも街乗りにおいては何も問題ないとしており、これからサーキットやドラッグといった各々が得意とするステージでのテストが行われる。

R35チューニングシーンにモティーズDCTFが与えた影響

アフター向けのハイスペックオイルの中でも、より深く踏み込んだオイルの製造をプライオリティとするモティーズ。同ブランドが生み出すオイルは"チューニングカー向けのオーダーメイド"と言えるもの。車種や走るシチュエーション、チューニングレベルといった個々に合わせた性能に特化させるべく、研究を続けている。

そんなモティーズの豊富なノウハウを示すアイテムが、R35に搭載されるデュアルクラッチトランスミッション(以下、DCT)用オイル『DCTF』だ。

R35チューニングシーンの黎明期において、ミッションオイルはノーマルを想定した日産指定の純正オイルしかなく、チューンドR35のDCTを保護し切ることは難しかった。しかし、DCTFが登場したことによって、大パワーを受け止める土台が完成。それまで主流だったブーストアップの枠を超えたハイパワー化が可能となった。

つまり、モティーズDCTFこそ、現在のR35チューニングの流れを生み出した"陰の立役者"と言える。

矛盾する要素のバランスがDCT用オイルには必要

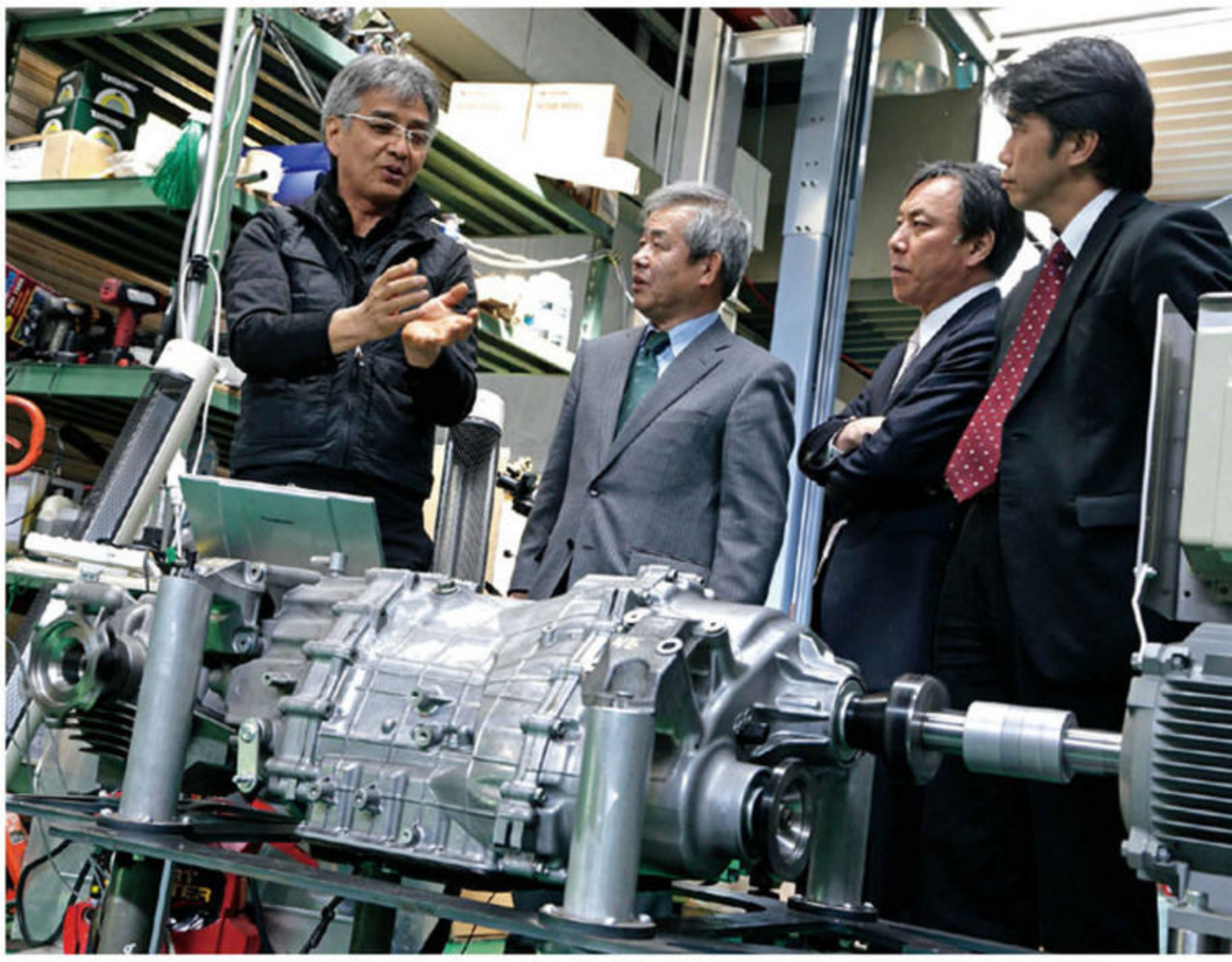
では、R35用のミッションオイルとは一体どんなものなのか？ 前提として知っておいて欲しいのが、R35用ミッションオイルの開発は非常に難しいということだ。

例えば、いわゆる普通のMTであれば、ギヤの表面に掛かる力をいかに分散させ、その上でギヤを保護する性能、シンクロの摩擦をコントロールする性能などを考えてオイルを作る。これらの用件を満たす最もシンプルな解決策として、ある程度オイルの粘度を高くしていく…という方法がある。

一方、これがATとなると、油圧回路を正しく作動させるために温度による粘度の変化を抑えつつ、内蔵されている多板クラッチをスムーズに動かすことも考える必要がある。滑ってはならないが、唐突につながったりしてもまたいけないため、ATでは自然とオイルに要求される要素が多くなる。

それらを踏まえた上でR35のDCTを考えると、ギヤやシンクロといったMTの要素があり、さらにはフリクションプレートや油圧回路などAT特有のシステムも組み込まれている。つまりDCT用のオイルには「ギヤを保護する極圧性能」と「油圧機構をスムーズに作動させる高粘度指数」という矛盾する性能が求められるわけだ。もちろん、その両立は困難を極める。

それがチューニングカーとなればより深刻だ。なにしろ、1000psを超えるようなハイパワーをも想定しなければならないのだから…。



GR6ミッションの作動を確認できる専用治具を持つネココーポレーション金子氏と共に、最適なオイル開発の糸口を探る。オイルに求められる性能を見極めるには、こうした作動テストを繰り返し、機械設計への理解を深めることが重要だという。ちなみに、この面々は左から金子氏、モティーズ開発担当の米川氏、開発とマーケティングを統括する丸山氏、そしてレースや走行会の現場でユーザーの声を聞くことが多いという、営業担当の竹鼻氏だ。

Moty's Oil Line Up

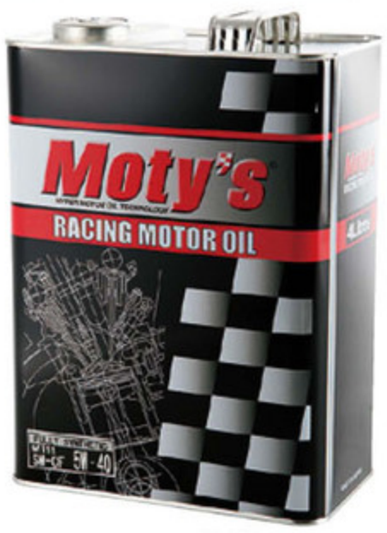
DCTF

■ミッションオイル

DCTFは5つの粘度を設定するが、R35にマッチするのはノーマルからライトチューンに最適なM351と、高耐久&耐熱を誇るM352のふたつ。他には耐久性と耐熱性を求めたものや寒冷地に向けた低粘度モデルなど、様々な仕様や条件にフィットするように豊富なラインナップを誇る。なお、開発中の新ミッションオイルは『M35X(仮称)』となる。

M111

■エンジンオイル



ライトチューン仕様のR35にマッチする、ハイドロカーボンとエステル系をブレンドした100%化学合成油『M111(5W-40)』と『M111H(10W-40)』。基本的にM111で幅広い仕様までカバーできるが、タービン交換車や排気量アップ仕様ならば、より耐久性の高い『M114(15W-50)』を選ぶと良いだろう。

現在のパワーレベルに合わせた新ミッションオイル開発に着手

そして、R35用ミッションオイルは新たな局面を迎えようとしている。それはパワーウォーズの激化だ。モティーズのDCTFが発売された当初は、600psから700psくらいのブーストアップ、もしくはハイフローターボン仕様が主流だった。しかし、今ではフルタービン交換から排気量アップといったハイチューンドも珍しくない。

モティーズのDCTFはこうしたハイパワー化の流れを見越しており、あらかじめ800ps、900psにも対応するキャパシティを持たせていた。ところが、現在は1000ps級のモンスターマシンも存在するため、従来のDCTFでは対応できない可能性が出てきたのだ。

そうした流れを受けて、モティーズはより大きなパワーに対応するミッションオイルの必要性を感じていたところに、同じく高性能ミッションオイルを求めていたネココーポレーション・金子氏からのオイル製造の要望があった。これを機に新ミッションオイルの開発に着手したのである。

「GR6ミッションの解析を進めていくうちに、これ以上のチューニングを求めるならば、より高性能なミッションオイルが必要なことが分かってきた。一方で、オイル開発のためには機械設計への理解、およびマテリアルが必要不可欠と考える、真の開発力を持つモティーズさんとの共同開発が自然とスタートしたんだ」とはネココーポレーション金子氏の弁。

新ミッションオイルの開発状況だが、現在はプロトタイプが完成し、全国の有力R35チューナーによってテストが行われている。街乗りからサーキット走行まで幅広いデータを収集し、製品開発へとフィードバックさせていくとのことだ。

よりシビアになるオイルへの要求それに応える開発姿勢とは?

このように、オイルに求められる性能は、クルマが進化すればするほどシビアなものになっていく。こうした要求に応えるためにモティーズが心がけているのが、徹底した現場主義と機械の設計への理解だ。

「モティーズのオイル作りは、現場の声を何よりも重視しています。特に今回の新ミッションオイルは、ハイパワーR35をデモカーとして持つショップの協力を得て開発に当たっています。逆を言えば、こうした協力なしには課題に対して最高の結果を出すことができない。そこまで求められている性能が高いんです」と、モティーズの開発姿勢について、開発からマーケティングまで担当する丸山氏は話す。

続けて「あとは機械そのものの設計を知ることも重要。だから、GR6ミッションの造詣が深い金子サンのアドバイスはとても参考になります」と言う。

チューニングカーや競技車両の要望に応えて、ワンオフと呼べる程のオイルを作ってきたメーカーだからこそ、作れるオイルがある。R35用の新ミッションオイルこそ、そうしたモティーズの拘りと数多くのプロのノウハウの賜物と言える逸品。その完成は、R35チューニングをさらなるステージへ導くに違いない。

DECK MECHANICAL POWER

純正の優れた機能を残してダンパーを安価にリフレッシュ

PHOTO：水川尚由
REPORT：斎藤精一郎

問 デッキメカニカルパワー　愛知県瀬戸市紺屋町22-4　☎0561-84-8999　http://www.deck-japan.co.jp

オーバーホール基本料金：15万円(税別)／4本
オーバーホール&仕様変更：25万円(税別)／4本

ダンパーは消耗品だと考えたほうがいい。GT-Rのショックは2万kmくらい走ると本来の性能は出せなくなってくる。5万kmも走れば明らかにヘタってきたのが分かるという。その場合、ダンパーの買い換えを考えるのが普通だろうが、実はMY09までならオーバーホールも可能なのだ。

MY09までならオーバーホール可能

純正ショックの値段は4本で約50万円だという。しかし、さすがにニッサンが誇る最高性能車。サスペンションメーカーであるビルシュタインのテクノロジーによる「ダンプトロニック」という高機能も搭載している。いくらヘタってきたとしても、敢えて社外ショックを選ばない…という選択肢もアリだろう。

そこで知っておきたいのが、MY09までのショックなら分解できる構造なので、物理的にオーバーホールが可能だということだ。

もちろんディーラーではオーバーホールなど受けつけていないし、純正ショックに対応する部品の入手がむずかしいため、なかなか手がけているショップはない。しかし、デッキメカニカルパワーは独自のルートで部品を入手し、純正ショックのオーバーホールを可能にしている。その基本料金は4本で15万円。新品に交換するよりもずっとリーズナブルだ。もっとも劣化するフルードをはじめ、オイルシール類やベアリングなどの消耗品を交換することで、新品同様の性能を取り戻せるのだ。

また、ユニークなのは、単純に性能を取り戻すだけではなく、追加オーダーで減衰力の仕様変更が可能だということ。リップシールを硬くしてロッドが動く際の抵抗を増すことで、低速域の減衰力を増し、フリーピストンは剛性の高いものにして減衰力の立ち上がりを改善する。さらに、シムの選択を変えて、同じ走行性能でもしなやかな乗り味を実現するなど、モータースポーツの経験も豊富なデッキが作ったオリジナルパーツや厳選した部品を組み込むことで、乗り心地を改善させつつ、走行性能も向上させたセッティングにすることができるのだ。

こちらは基本のセッティングが4本で25万円。もちろんダンプトロニックは生かすことが可能だ。なお、オーナーの要望に合わせた減衰力の設定にすることもでき、MY09でありながらMY11の減衰力にするといったオーダーも可能なのである。

ピストンの形状でも減衰力の出かたは変わってくる。デッキでは形状の異なるピストンをいくつも持っていて、仕様変更をオーダーした際には、必要に応じてピストンを選択し、組み込む。(右がノーマル)

オーバーホール時に必須となる交換部品。摩耗、劣化しやすいフリーピストンやロッドガイドのオイルシール、ベアリング、ピストンのバンド、リップシール、そしてフルードだ。

スーパーGT、スーパー耐久や全日本ラリーなど、さまざまなモータースポーツで経験があり、最新のサスペンションの機構にも精通しているデッキの中山さん自身が組み上げてくれる。

純正のフリーピストン(右)は樹脂製だが、これも仕様変更すれば、アルミ鍛造材を使った剛性の高いフリーピストンに交換してくれる。軽くなって動きやすく、かつ伸縮の切り替わりでは止まりやすくなる。また圧力がかかってもフリーピストンが変形しないので、確実に減衰力が発生するようになるという。また、フリーピストンのオイルシールも硬いものに変更し、減衰力の発生を確実にする。

同じ硬さを得るのに、薄いシムを複数枚使うのと、厚いシムを1枚だけ使うという方法がある。厚いシムを1枚だけ使うほうが、乗り味がしなやかになる。ノーマルは耐久性を重視して薄いシムを複数枚使用するが、仕様変更をオーダーすれば厚いシム1枚という選択をしてくれる。実際はシムよりもフルードの劣化のほうが速くすすむので、シムの劣化はあまり問題にならないという。

風洞実験を繰り返して誕生したウイングは実にアメリカらしい質実剛健のデザインとなる。最大ウイング角は14度。ECUのボタン操作で1度ずつの細かい設定が可能だ。

ウイングと有線で繋がる制御ユニット。アクセルオン時とブレーキング時の基本角度設定はもちろん、コーナリング時やストレート時などで任意のウイング角度に設定することが可能だ。もちろん、完全固定もできる。

マウントベースはドライカーボン。ティアドロップ形状のステーはエアークラフト品質のアルミ合金となる。内部には可変を司る300km/hオーバー対応の特殊なギヤシステムが内蔵されている。

風洞実験で生まれた電子制御のアクティブウイング

AEROMOTIONS 可変リヤウイング[DRS]

問 レーシングパッション リンクス ジャパン ☎03-6361-9821 http://www.rplinks.com/

	ダイナミック	S1	S2
価格	¥398,000	¥698,000	¥998,000
ウイング幅	1650mm	1650mm	1650mm
ウイング素材	カーボン(フュージョン)	カーボン(フュージョン)	カーボン(ドライ)
ウイングブレード	シングル	シングル	ダブル
最大ウイング角	14°	14°	14°
アクティブ機構	×	○	○
対応速度	322km/h	322km/h	322km/h

ドラッグ・リダクション・システム(DRS)と言えば、2011年よりF1に導入されたアクティブリヤウイングの名称だ。ドライバーのボタン操作によって、リヤウイングのフラップを可動させ、ダウンフォース量とドラッグ(空気抵抗)をシチュエーションに応じて変化させることができる究極の空力パーツである。

そのシステムを市販チューンド向けに最適化し、完全なる電子制御での可変ウイング機構を作り出したのが米エアロモーション社。軽量化とドラッグエフェクトに拘り、マサーチューセッツ工科大学で実測想定300km/h以上の風洞実験を繰り返しながらデザインしたという製品のディテールは、まさに質実剛健。一切の無駄を省いたソリッドな作り込みが特徴的だ。

フラップ可変の制御はかなり細かい。本製品にはジャイロセンサーを搭載した専用のECUが含まれており、それが走行中に刻々と変化するGを検出して最適なフラップ角へと瞬時に可変させるという仕組み。基本はフルオート制御だが、オプション設定のスイッチを用意すれば、ドライバーが手元で可変ウイングを操作することも可能だ。

また、フラップ角についても4パターン(ブレーキング、ストレート、ハイスピードコーナリング、コーナリング)設定できる上、その設定値はECUにインプット(9モード)できることもポイント。つまり、自分で走りながら見つけた各サーキットの最適なフラップ角を、いつでも瞬時に呼び出すことができるのである。

なお、製品はフラップ2分割式のS2を頂点に、通常フラップタイプのS1、そしてDRS機構を持たないダイナミックウイングの3タイプが用意されている。今回は、S1シングルをトップシークレットのマシンに装着してテストを敢行。最先端のテクノロジーで生み出されたアクティブウイング、その性能やいかに。

DRIVER's IMPRESSION

by 菊地 靖

タイムアタックの最終兵器になる!

アクティブウイングの効果は、すでにレース業界で実証済み。F1のDRSがその最たる例だね。笑っちゃうくらい効くんだよ。それをチューニングカー向けに最適化したというんだから、アメリカ人の発想って本当にスゴいよね。

今回はスポーツ走行枠でのテストだったからアタックまではできなかったけど、確かに効果は感じる。ちゃんとサーキットに合わせ込んでセッティングしてやれば、タイムアップの武器として使えるようになると思う。

構造もかなり本格的で決して遊びのパーツではないから、サーキット派のR35ユーザー限定のパーツって感じなのかな。でも、R35レベルのハイパワーマシンには、これくらい欲しいところだよ。それにしても、このウイングが普及したら、タイム更新するマシンがイッキに増えるだろうな〜(笑)。

NISSAN GT-R SPECIFICATIONS

国産車では珍しいイヤーモデル制を導入するR35は、
2007年12月の登場以来、驚くべきスピードで進化を続けている。
6度に渡る年次変更の詳細、進化の道程を全てここに凝縮。

	2010年12月					2011年12月				2012年12月				2013年12月			
										第三世代							
	MY2011					MY2012				MY2013				MY2014			
	DBA-R35					←				←				←			
	ピュア・エディション	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	エゴイスト	スペックV	ピュア・エディション	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	エゴイスト	ピュア・エディション	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	エゴイスト	ピュア・エディション	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	ニスモ
					4670	←				←				←			4680
	←					←				←				←			
	←					←				←				←			
	←					←				←				←			
	←					←				←				←			
	←					←				←				←			
	1730～1740				1670	1730～1740				←				1740～1750			1720

	ピュア・エディション	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	エゴイスト	スペックV	ピュア・エディション	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	エゴイスト	ピュア・エディション	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	エゴイスト	ピュア・エディション	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	ニスモ
	←					←				←				←			
	ビルシュタイン・ダンプトロニック				ビルシュタイン専用ダンパー固定式	ビルシュタイン・ダンプトロニック				ビルシュタイン・ダンプトロニック				←			ビルシュタイン・ダンプトロニック(専用)
	390				←(カーボンセラミック製)	390				←				←			
	380				←(カーボンセラミック製)	380				←				←			
	ダンロップSP SPORTS MAXX GT600 DSST CTT					←				←				←			ダンロップSP SPORTS 600 DSST(専用)
	←					←				←				←			
	←					←				←				←			
	←					←				←				←			10J×20 Offset+41
	←					←				←				←			

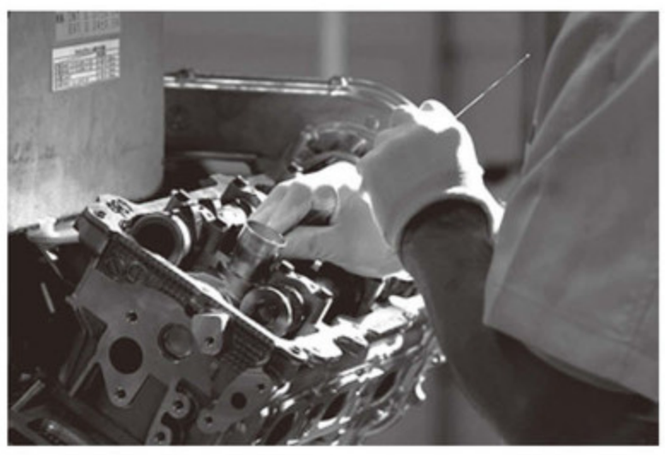
	ピュア・エディション	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	エゴイスト	スペックV	ピュア・エディション	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	エゴイスト	ピュア・エディション	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	エゴイスト	ピュア・エディション	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	ニスモ
	←					←				←				←			
	←					←				←				←			
	←					←				←				←			
	←					←				←				←			
	←					←				←				←			
	←					←				←				←			
	←					←				←				←			
	←					←				←				←			
	←					←				←				←			
	←					←				←				←			
	←					←				←				←			

	ピュア・エディション	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	エゴイスト	スペックV	ピュア・エディション	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	エゴイスト	ピュア・エディション	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	エゴイスト	ピュア・エディション	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	ニスモ
	←					←				←				←			
	←					←				←				←			
	←					←				←				←			
	←					←				←				←			
	530/6400					550/6400				←				←			600/6800
	62.5/3200～6000					64.5/3200～5800				←				←			66.5/3600～5600
	←					←				←				←			
	8.5					8.6				←				←			NO DATA

	315km/h				NO DATA	315km/h				←				←			NO DATA
	3.0秒				NO DATA	2.84秒				2.74秒				←			NO DATA
	7分24秒22(非公式)				NO DATA	7分21秒(タイヤテスト)				7分18秒6				←			7分08秒679(2013年9月)

	●エクステリア(フロント&リヤ&ホイール)の意匠変更 ●吸気抵抗の低減とEXパイプ断面の拡大による性能向上 ●SAVEモード追加(スノーモード廃止) ●サスセッティングの大幅変更&390φブレーキローターの採用 ●インテリアの質感向上&シート形状変更 ●新色(オーロラフレアブルーパール&メテオフレークブラックパール)追加			●エクステリアはスペックVと共通 ●BOSEプレジションサウンドシステム採用 ●オーダーメイド内装 ●輪島蒔絵エンブレム採用 ●専用色(アルティメイトオパールホワイト)用意	●リヤブレーキパッドの材質変更 ●ホイールカラー変更	●ピュアエディションにカスタマイズオプション[For TRACK PACK]追加 ●インマニとヘッドの合わせ行程追加&ICパイプの樹脂化(断面拡大) ●キャタライザーの小型化&EXバルブに金属ナトリウム封入タイプを採用 ●ECU制御の改良(バルタイ,A/F,点火時期) ●ミッション改良(シフトフォーク設計&フライホイールハウジングの強化) ●サスペンション左右非対称セッティング ●メーター周辺のイメージチェンジ 他				●高精度インジェクター採用 ●ターボのバイパスに専用開発オリフィス追加 ●特殊バッフルプレート内蔵のオイルパン搭載 ●サスセッティング変更(実動ロールセンター基準) ●ダッシュパネルバー×2&インストメンバーにレインフォース追加 ●各エディションの内装パーツ見直し(質感向上)				●エクステリア(ヘッドライト&テールランプ)の意匠変更 ●サスセッティング変更(接地荷重の均等化) ●ステアリング操舵力の見直し ●ボディチューニングの実施(リヤの部品同士の合わせ込み) ●ファッショナブルインテリアの充実化 ●新色(ゴールドフレークレッドパール)追加			●専用GT3タービン採用 ●ECU制御の改良&燃料系の容量アップ ●ニスモ専用ボンディングボディ採用 ●フロントホイールのワイドリム化&高剛性ハブ&専用タイヤ ●専用エアロパーツ採用 ●専用インテリアパーツ(シート,メーター,ステアリング 他) ●専用色(ダークマットグレー2014年夏発売予定)用意

	ピュア・エディション	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	エゴイスト	スペックV	ピュア・エディション	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	エゴイスト	ピュア・エディション	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	エゴイスト	ピュア・エディション	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	ニスモ
	8,694,000	9,303,000	9,450,000	15,000,300	15,750,000	8,694,000	9,471,000	9,618,000	15,000,300	8,757,000	9,639,000	9,786,000	15,168,300	9,310,000	10,217,000	10,400,000	15,444,000



発売時期	2007年12月			2008年12月			2009年2月	2009年12月				
世代	第一世代							第二世代				
区分	MY2007-MY2008			MY2009				MY2010				

■車体主要諸元

車両型式	CBA-R35			←			←	←				
仕様	標準車	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	標準車	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	スペックV	標準車	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	スペックV	
全長(mm)	4655			4650			←	←				
全幅(mm)	1895			←			←	←				
全高(mm)	1370			←			←	←				
ホイールベース(mm)	2780			←			←	←				
トレッド・前(mm)	1590			←			←	←				
トレッド・後(mm)	1600			←			←	←				
車両重量	1740			←			1680	1740			1680	

■走行装置諸元

仕様		標準車	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	標準車	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	スペックV	標準車	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	スペックV	
サスペンション形式(前/後)		ダブルウィッシュボーン/マルチリンク			←				←	←			
サスペンションシステム		ビルシュタイン・ダンプトロニック			←			ビルシュタイン専用ダンパー(固定式)	ビルシュタイン・ダンプトロニック			ビルシュタイン専用ダンパー(固定式)	
ブレーキ	前ディスク外径(φ)	380			←			390(カーボンセラミック製)	380			390(カーボンセラミック製)	
	後ディスク外径(φ)	380			←			←(カーボンセラミック製)	380			←(カーボンセラミック製)	
標準タイヤ	銘柄	ダンロップSP SPORTS 600 DSST	ブリヂストンPOTENZA RE070R		ダンロップSP SPORTS 600 DSST & ブリヂストンPOTENZA RE070R			ブリヂストンPOTENZA RE070R(専用)	ダンロップSP SPORTS 600 DSST & ブリヂストンPOTENZA RE070R			ダンロップSP SPORTS 600 DSST	
	サイズ・前	255/40ZRF20			←			←	←				
	サイズ・後	285/35ZRF20			←			←	←				
	サイズ・前	9.5J×20 Offset+45			←			←	←				
	サイズ・後	10.5J×20 Offset+25			←			←	←				

■ドライブトレイン諸元

仕様		標準車	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	標準車	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	スペックV	標準車	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	スペックV	
トランスミッション		GR6型デュアルクラッチトランスミッション			←			←	←				
シンクロ		トリプルコーン			←			←	←				
変速比	1速	4.056			←			←	←				
	2速	2.301			←			←	←				
	3速	1.595			←			←	←				
	4速	1.248			←			←	←				
	5速	1.001			←			←	←				
	6速	0.796			←			←	←				
	後退	3.383			←			←	←				
最終減速比		3.7			←			←	←				

■エンジン諸元

仕様	標準車	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	標準車	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	スペックV	標準車	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	スペックV	
型式	VR38DETT			←			←	←				
シリンダー内径×行程(mm)	95.5×88.4			←			←	←				
総排気量	3799			←			←	←				
圧縮比	9.0:1			←			←	←				
最高出力(ps/rpm)	480/6400			485/6400			←	←				
最大トルク(kgm/rpm)	60/3200～5200			←			←	←				
燃料タンク容量(ℓ)	71			74			←	←				
燃料消費率 10・15モード(km/ℓ)	8.2			8.3			←	←				

■パフォーマンス

最高速度	310km/h			←			NO DATA	310km/h			NO DATA	
0-100km/h加速	3.6秒			←			NO DATA	3.6秒			NO DATA	
ニュルブルクリンク・ラップタイム	7分38秒54(2007年10月)			7分29秒03(2008年4月)			NO DATA	7分26秒70(2009年4月)			NO DATA	

■進化ポイント

| 主な内容 | | | | ●ECU制御精度の向上→最高出力5psアップ&燃費0.1km/ℓアップを達成
●燃料タンクの容量増加
●新構造ショックアブソーバーの採用&セッティング変更
●新色(ブリリアントホワイトパール)追加 | | | ●ハイギヤードブースト搭載(+2.0kgm)
●専用カーボンリップ&グリル&ディフューザー
●レカロ製カーボンバケットシート(2シーター仕様)&レイズ製 鍛造ホイール&NISMOチタンエキゾースト装備他
●専用色(アルティメイトオパールブラック)用意 | ●地デジチューナー内蔵(4ダイバーシティチューナー)
●HDD式カーウィングスナビシステム採用
●フロントサスの精度向上&リヤサスのラジアスロッドブッシュ剛性アップ
●スペックV用ディフューザー標準化
●六角メッシュ触媒セルの採用 | | | ●標準タイヤをダンロップに変更
●リヤサスの特性変更
●六角メッシュ触媒セルの採用 | |

■メーカー希望小売価格

仕様	標準車	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	標準車	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	スペックV	標準車	ブラック・エディション	プレミアム・エディション	スペックV	
PRICE(¥)	7,770,000	7,928,000	8,348,000	8,610,000	8,820,000	9,240,000	15,750,000	8,610,000	8,820,000	9,240,000	15,750,000	

SAN-EI SHOBO Publishing co., Ltd.

調律の極地

Maintenance & Refresh

”国産最強“だからこそ最上のコンディションを維持せよ

メンテナンスフリーを謳う新型車が増え続けているとはいえ、しょせん相手は機械だ。コンディションを維持して長く楽しみたいのであれば、最低限の整備には気を使いたい。それがR35のようなハイスペックマシンともなれば、なおさらである。そこで、ここからは重要項目であるオイル関係およびブレーキ系、そしてオーナーにとっては気になるであろうミッション関連まで含めた情報を公開。R35と末永く、上手に付き合っていくための術を伝授していこう。

CONTENTS

001 Engine Oil

002 Mision & Differential Oil

003 Brake Pad

004 Brake Oil

005 Brake Rotor

006 Aligment Setting

007 GR6 Clutch Setting

008 Tire Choice

エンジンオイル交換：フェニックスパワー

LIQUI MOLY(5W-50)	20,400円(税別)
オイルエレメント	2,000円(税別)
交換工賃	3,000円(税別)
合計	**25,400円(税別)**

》メーカー推奨のサーキット走行後のオイル交換の目安

項目		交換の目安
エンジンオイル	油温が110℃を超えなかったとき	15000kmまたは1年毎
	油温が110℃～130℃になったとき	5000km
	油温が130℃を超えたとき	走行後速やかに交換

※エンジンオイルは3000kmごとにオイルレベル点検と補充を行うこと。通常走行なら15000kmまたは1年で交換する。

■エンジンオイル 001

Engine Oil

交換目安は4000km 作業自体はDIYでも可能

高出力な上に新開発のライナーレス(プラズマコーティングボア)を採用しているVR38DETT。そのため、添加剤や研磨剤、あるいはそれらを含んだエンジンオイルは絶対に使用しないようオーナーズマニュアルにも明記されている。

理由は、バルブまわりにオイルスラッジが蓄積したり、シリンダー内のプラズマコーティングを傷めたりするからだ。そのため、純正オイルは100%化学合成オイルのMobil1(0W-40)を指定。またMY2013からはMOTUL製NISMO COMPETITION OIL(5W-40)をサーキット走行時のオプションオイルとして設定もされている。

そんなにデリケートなエンジンなら、オイルの交換サイクルについても気になるところ。しかし心配ご無用。R35のオーナーズマニュアルには細かくオイルの交換サイクルが規定されていたりもする。特筆すべきは、サーキット走行後のオイル交換のインターバルまで明記している点。こんなことまでオーナーズマニュアルに記載している国産車など、恐らくR35だけであろう。無論、これを参考にするのもありだ。

ただし、オイルは温度によって劣化が進む。サーキット走行などで一度高温にさらしたオイルは性能が著しく低下するから注意したい。ましてやチューニングされたエンジンならさらにオイル管理を厳しくする必要がある。そこで、フェニックスパワーでは通常走行でも4000kmで交換することを推奨。さらに、オイルも世界基準のリキモリがこれまでの経験から最適と判断し、積極的に使用している。なお、エンジンオイルの交換方法は至って普通で、自分で交換することも可能だ。

フィルターが緩んだら手で回して外す。この際、オイルフィルター内にあるオイルが写真のように漏れてくるので真下で作業しないようにする。オイル受けを下に準備しておく。

R35の場合、オイルパンはフロントディフューザーに隠れている。メンテナンスホールがあるがオイルを抜く際に油まみれになるのでディフューザーは外した方が得策。

新しいフィルターのOリングには付属されているグリスを必ず塗ること。Oリングが捩れてはオイル漏れの原因になるためだ。締めこむ際は手で回して締め、締めすぎないことも重要だ。

ボルトを傷めないためにメガネレンチを使うのは常識。ボルトが緩んだら手でボルトを押し付けながら外す。走行直後の場合は大ヤケドをするので素手の作業は厳禁だ。

新しいオイルを充填したらエンジンを回して内部にオイルを循環させる。その後エンジンを止めてオイルの量をチェック。足りなければ注ぎ足す。約5.5ℓが規定量である。

オイル交換の2回に1回はオイルフィルターも交換すべし。フィルターが目詰まりしているとリリーフバルブから汚れたオイルがエンジンに回る。フィルターレンチを使って緩める。

002 駆動系オイル

Mission & Differential Oil

特殊構造の駆動系だからこそオイル交換はシビアに

R35が採用するGR6型トランスミッションは、構造的にはマニュアルミッションだが、油圧システムによって自動的にクラッチを操作しシフトする2ペダル方式を採用する。このため、ミッションオイルはギヤの潤滑の他、湿式多板クラッチの切り替えやシフトチェンジ時の油圧システム用オイルとしても使われる。さらに、オイルで満たされた湿式多板クラッチの伝達力を確保するための高い摩擦力と、ギヤやベアリングの潤滑のための低い摩擦力という、相反する性能を両立しなければならない。これが専用のトランスミッションオイルを使う理由だ。

フェニックスパワーではミッションオイルについてはGR6専用で開発されたモティーズM351を推奨。特に精密な油圧システムを駆動するオイルとしても共用しているため、スラッジや金属粉等は極力排除したい。システム的にも二重のろ過機能を内蔵しているほどだ。

エンジンオイル同様に、オーナーズマニュアルでは通常走行時とサーキット走行時の交換サイクルが記載されているが、フェニックスパワーでは独自の研究により15000kmをボーダーラインと設定している。

もちろん、サーキット走行等で高温にした場合は即交換。特にミッションオイルの温度は、サーキット走行で上がり易いので注意しよう。その交換方法も、通常のマニュアルミッションとは異なるものだ。オイル容量を一定にするため、ドレンボルトも二重構造の特殊なもの。さらにオイル量はミッションオイルを温めた状態で調整しなければならない。一方、前後のデフオイルは一般的な交換方法でOK。ただし、フロントはオープンタイプのデフ。リヤは機械式LSDである。

ミッションオイル交換：フェニックスパワー

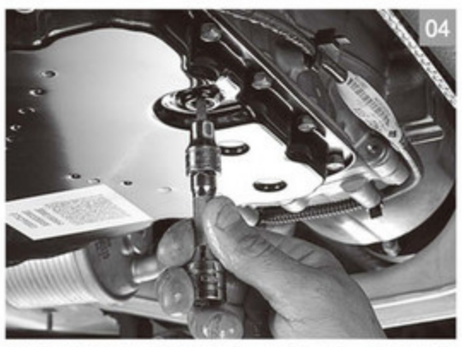
Moty's M351（10ℓ）	39,000円（税別）
交換工賃	5,000円（税別）
合計	**44,000円（税別）**

デフオイル交換：フェニックスパワー

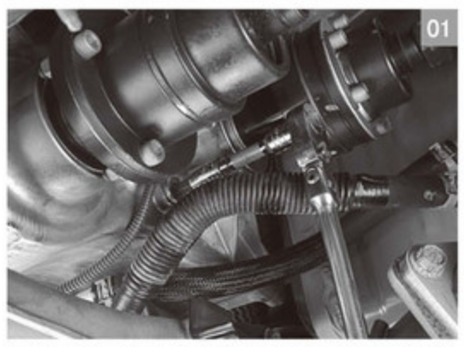
Front：Moty's PHOENIX's SPL（75W-140）	5,900円（税別）
交換工賃	3,000円（税別）
Rear：Moty's PHOENIX's SPL（75W-140）	11,800円（税別）
交換工賃	3,000円（税別）
合計	**23,700円（税別）**

》メーカー推奨のサーキット走行後のオイル交換の目安

項目		交換の目安
トランスミッションオイル	油温が120℃を超えなかった時	60000km
	油温が120℃～140℃になった時	5000km
	油温が140℃を超えた時	走行後速やかに交換
デフオイル	油温が120℃を超えなかった時	60000km
	油温が120℃～140℃になった時	5000km
	油温が140℃を超えた時	走行後速やかに交換



04 油量調節用の第2のドレンボルトも六角レンチで外す。古いオイルはこの第2のドレンボルトを外さないと抜けない。ストロー状のボルトなので抜く時には注意する。

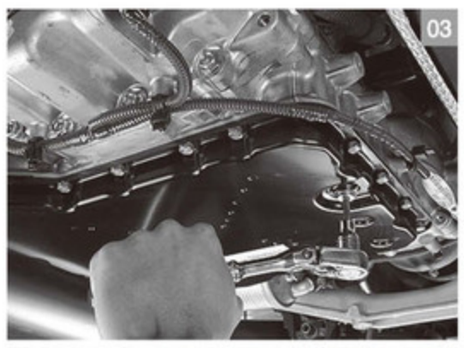


01 ミッションもデフもドレンボルトを緩める前に、オイル注入口のボルトを必ず緩めること。万が一、ここが緩まないとオイルを抜いた後で入れることが出来なくなるからだ。

05 ミッションのドレンボルトをオイルパン内から見たところ。黒いストローの様なものが第2のドレンボルト。上の穴から余分なオイルが抜けて油量が一定に保てる構造なのだ。

02 ミッションの真下にはリヤディフューザーがあるため、オイル交換の際にはフロント同様にディフューザーを外す必要がある。それを外すと黒いオイルパンが見える。

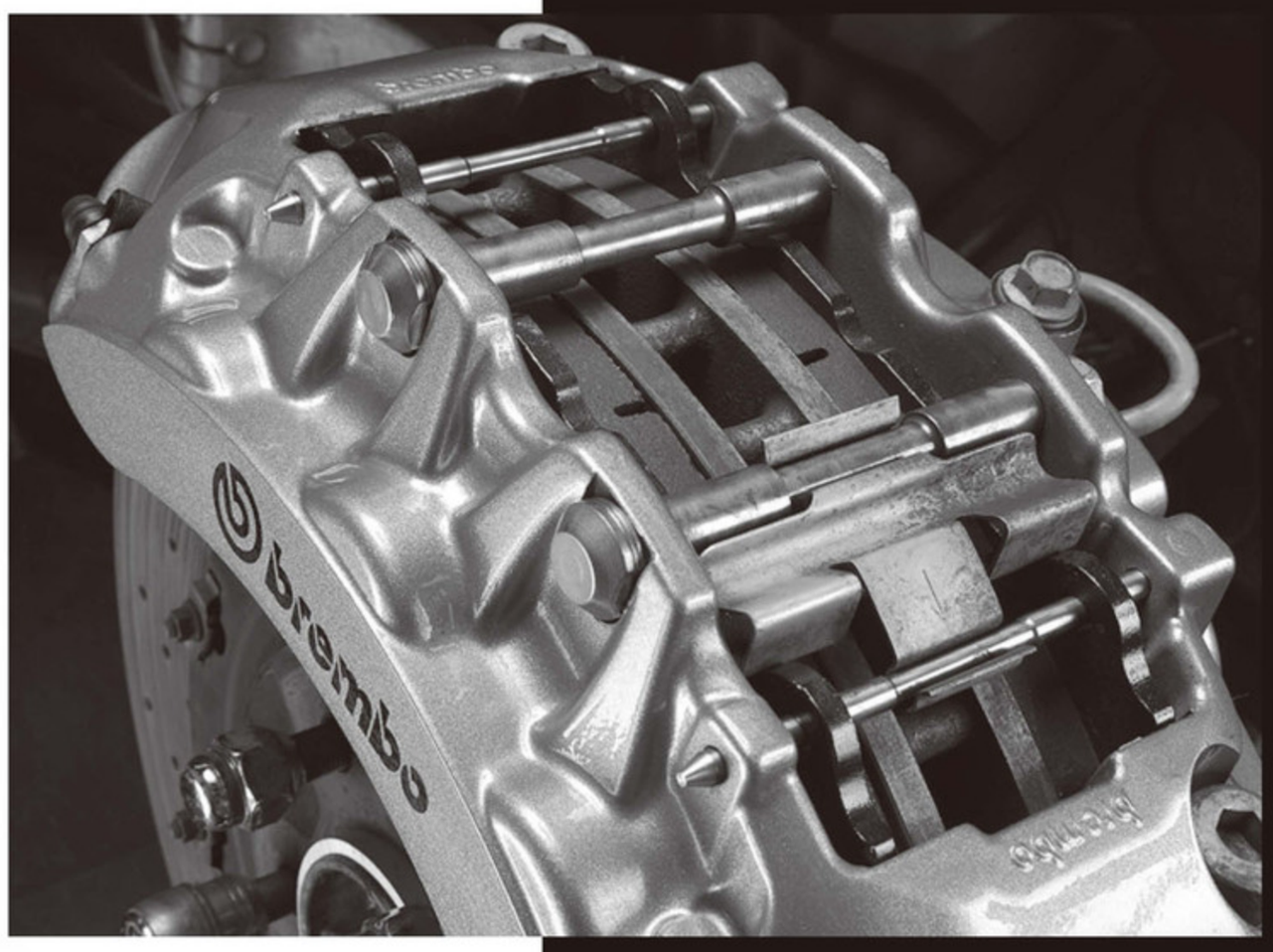
06 オイルを注入したら油温が70℃になるまでエンジンを始動させて暖める。オイルが暖まったら第1のボルトを外し1秒間に1滴落ちる程度まで抜いたら、第1のボルトを締めて終了。



03 ドレンボルトは、オイルレベルを厳密にするため特殊な二重ボルトになっている。どちらも六角レンチで回すタイプ。このボルトを外すと油量調節用の第2のボルトが現れる。

ブレーキパッド交換：フェニックスパワー

ENDLESS MX72（FRセット）	53,100円（税別）
交換工賃	20,000円（税別）
合計	**73,100円（税別）**



■ブレーキパッド 003

Brake Pad

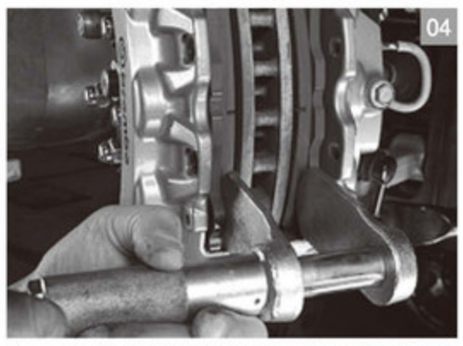
パッド残量は要チェック 交換自体は通常作業で進められる

ブレーキシステムは、過去のモデルには見られないハイスペックなものが投入された。日産とブレンボ社で共同開発したというこのブレーキは、フロントに6ピストンのモノブロックキャリパー、リヤに4ピストンのモノブロックキャリパーを使う。

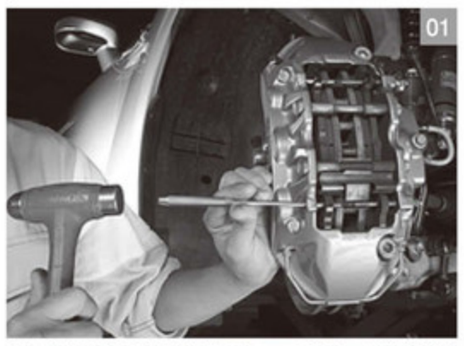
キャリパーの組み合せは2007年のデビュー当時から、最新のMY2014まで共通（ただしMY2009以降はNISSANロゴを追加）。純正パッドでもスポーツ走行における700℃近い高温でも使えるほどハイレベルなシステムであり、市販車用とはいえ、ほぼレーシングスペックのシステムだ。

そのパッドの交換サイクルについては、経験豊富なプロショップの判断に委ねたほうが懸命。ちなみにフェニックスパワーでは目視を基準に、摩材の残量が5㎜以下になったら即交換するようにしている。パッドが薄くなればパッドの持つ断熱効果も薄れ、キャリパーに熱が伝わり易くなる。さらに、キャリパーピストンも押し出されるためキャリパー内のオイル量も増え、結果的にベーパーロック（気泡）が発生しやすくなるからだ。また、パッド自体も裏板と摩材の接着剤が熱による影響から、ガスを発生しフェード現象も起こしやすくなるのがその理由。

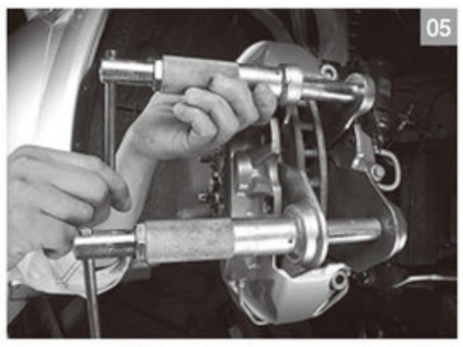
パッドの交換手順は一般的の対向ピストンキャリパーと同じだが、フロントのみR35らしい構造を採用。キャリパー開口部の変形を抑えるために、2本のタイロッドボルトが使われているので、これを外す必要があるのだ。また、通常はパッドのガタを抑えるスプリングプレートがパッドの外周方向全体を抑えているが、冷却性能を優先したため、小さなプレートで片側のみ抑える仕組みとなっている。



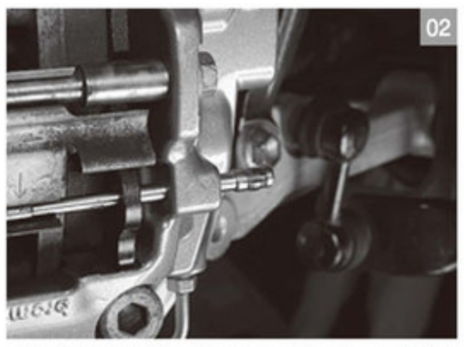
古いパッドを抜き取る前に、パッドを広げることでキャリパーピストンを少し押し戻し、ガタを作ってから作業するとパッドの交換がグッと楽になる。専用工具が必要な場面だ。



パッドを固定するピンはハンマーで叩いて外す。通常、このピンはクリップ等で抜けないような構造となっているが、R35のピンにはクリップを使わない構造が採用された。

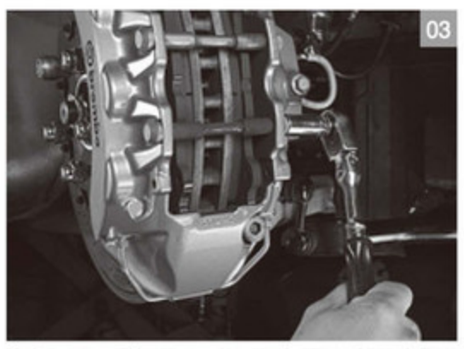


古いパッドを抜き取ったら、キャリパーピストンを押し戻す事が必要だ。磨耗して薄くなったパッドのままだと、新品の厚いパッドはピストンが邪魔をして挿入できない。



それがピンの先端に付いている割の入った樽型の抜け止めクリップ。ピンを挿入するところの樽型クリップが縮んでキャリパー内の穴の中で広がり、ピンが固定されるのだ。

新しいパッドには鳴き防止のためのシリコン系グリースを塗る。パッドの裏板とキャリパーピストンの接触部に丸く塗布する。パッドの装着・固定は逆の順番で組み付ける。



2本のピンが抜けたら、キャリパー開口部の変形を防止する2本のタイロッドボルトを外す。フロントはこんなところにもR35らしいハードブレーキング対策を施している。

004 ブレーキオイル Brake Oil

使用目的に合わせたチョイスを 全交換は5000kmが目安

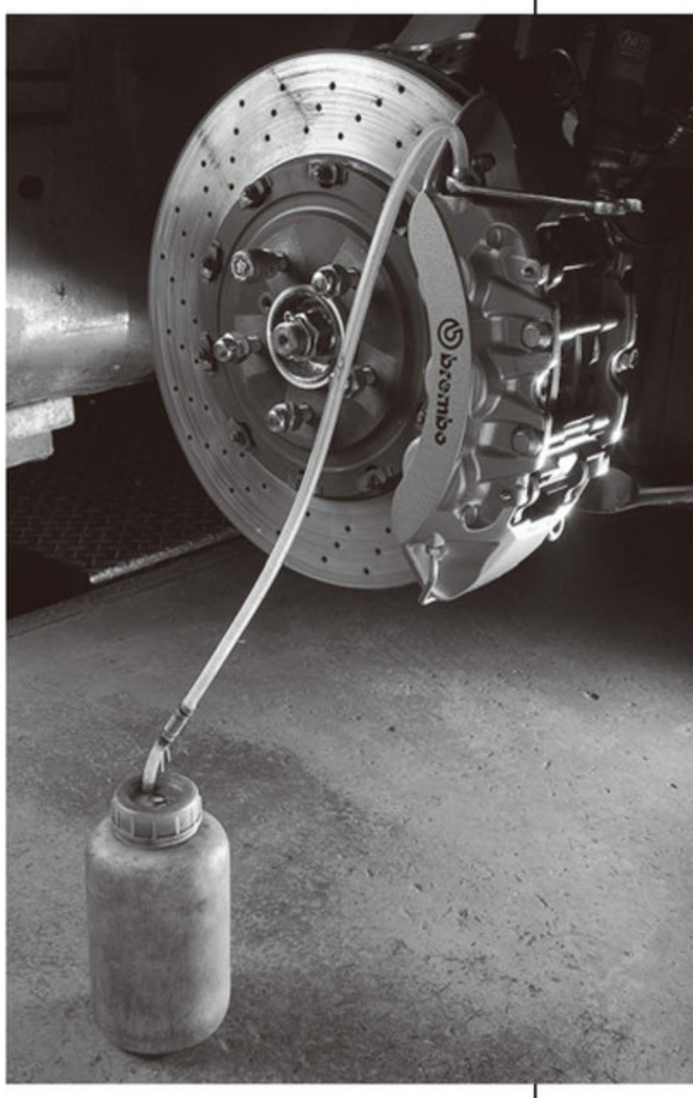
R35では、ブレーキフルードも「R35スペシャルⅡ」という専用フルードを純正指定している。もちろん、サーキットなどをレーシングスピードで走ることを想定したものだが、ABSやVDC（横滑りなどの車両安定制御装置）等、ブレーキ関連の制御システムとのマッチングも図られている。従来のクルマよりも高速で細かい制御を行なっているためブレーキフルードの粘度も重要なのだ。フェニックスパワーでは、そうした純正の特性を考慮したうえで、トラストのスーパーD4を推奨。これはドライ沸点318℃、ウエット沸点210℃、−40℃動粘度1689㎟/sという超スペックを誇る製品。なお、サーキット派ユーザーに対しては、よりハードなレンジを想定して開発されたエンドレスのRF650を薦めている。サーキット走行をしたらエア抜きは基本で、全交換の目安は5000㎞ごとだ。

ブレーキフルード交換：フェニックスパワー

For STREET TRUST SUPER D4（1ℓ）	3,800円（税別）
フルード交換工賃	8,000円（税別）
合計	**11,800円（税別）**
For CIRCUIT ENDLESS RF-650（1ℓ）	6,000円（税別）
フルード交換工賃	8,000円（税別）
合計	**14,000円（税別）**

自動的にフルードを補填するプロ専用のオイルポッド。これが無いと、キャリパーでエア抜きする人、ブレーキペダルを踏む人、オイルを補充する人と3人掛かりの作業となる。

運転席の人はキャリパー側の作業者の指示に従って、ブレーキペダルをポンピングした後に強く踏み込みそのまま踏み続ける。これを業界用語では「アオル」と呼ぶ。



»メーカー推奨のサーキット走行後のオイル交換の目安

項目	交換の目安
ブレーキフルード	5000km

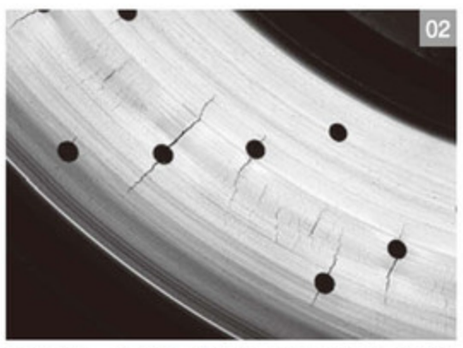
005 ブレーキローター Brake Rotor

ドリルドホールのクラック R35特有の泣き所がココだ

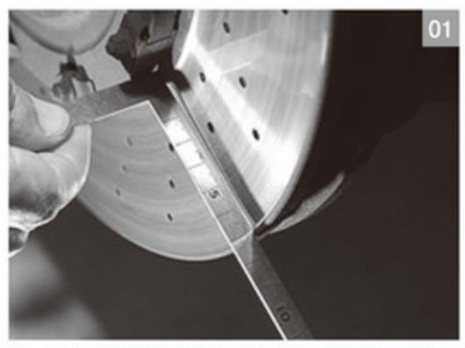
純正ブレーキローターは、前後共にドリルドホール付きの2ピースフローティングタイプを採用している。MY2010まではフロント380φ、リヤ380φという異例の大径ローターを採用。さらにMY2011以降はフロントに390φというさらに大きなローターが採用された。純正パッドを使用していても従来のクルマよりもローターが磨耗する点は、このクルマの特殊性を物語っている。従って、ローターの交換時期も見極めなければならない。まず、磨耗についてはローター外周にフランジが立つほど減った場合は危険信号。オーナーズマニュアルには0.2㎜以上のレコード溝が目安となっているが、経験豊富なプロショップなら見極めが可能だ。また、ドリルドホールからのクラックにも注意が必要。クラックの長さが4㎜以上になったらやはり交換時期だ。

ブレーキローター交換：フェニックスパワー

RH9純正交換ローター(FRセット)	160,000円（税別）
ローター交換工賃	60,000円（税別）
合計	**220,000円（税別）**



ドリルドホール付近。既に4㎜以上のクラックが入っているので、これも交換の条件。放置すればひげのようなクラックはどんどん伸びていき、ブレーキング時に振動を発生させるようになる。



ハードな使い方ではなく、普通に一般走行5万kmのローターの磨耗状態。このように磨耗したらローター交換は必要。交換際はパッドもセットで交換するのがベストだろう。

RH9製の交換ローター。標準でスリット加工が入ったモデルとなり、径もフロント390φ&リヤ380φと、MY2011以降と同サイズとなる。

■アライメントセッティング 006

Aligment Setting

NHPCではアライメント調整後に、コンサルトⅢという専用の診断機でステアリング舵角センサーのゼロ点調整を行うが、フェニックスパワーでは車両の個体差やチューニング内容を考慮して、必ず実走での調整を行う。機械では判断出来ない感性レベルまでを合わせ込むのである。

当たり前の話ではあるが、R35はホイールアライメントに関してかなりシビアな市販車である。新車時には、走行2000㎞でNHPC（ニッサンハイパフォーマンスセンター）での精密なアライメント調整を受ける必要があり、そのためにNHPCにはR35専用の高精度なアライメントテスターまで導入させているほどなのだ。

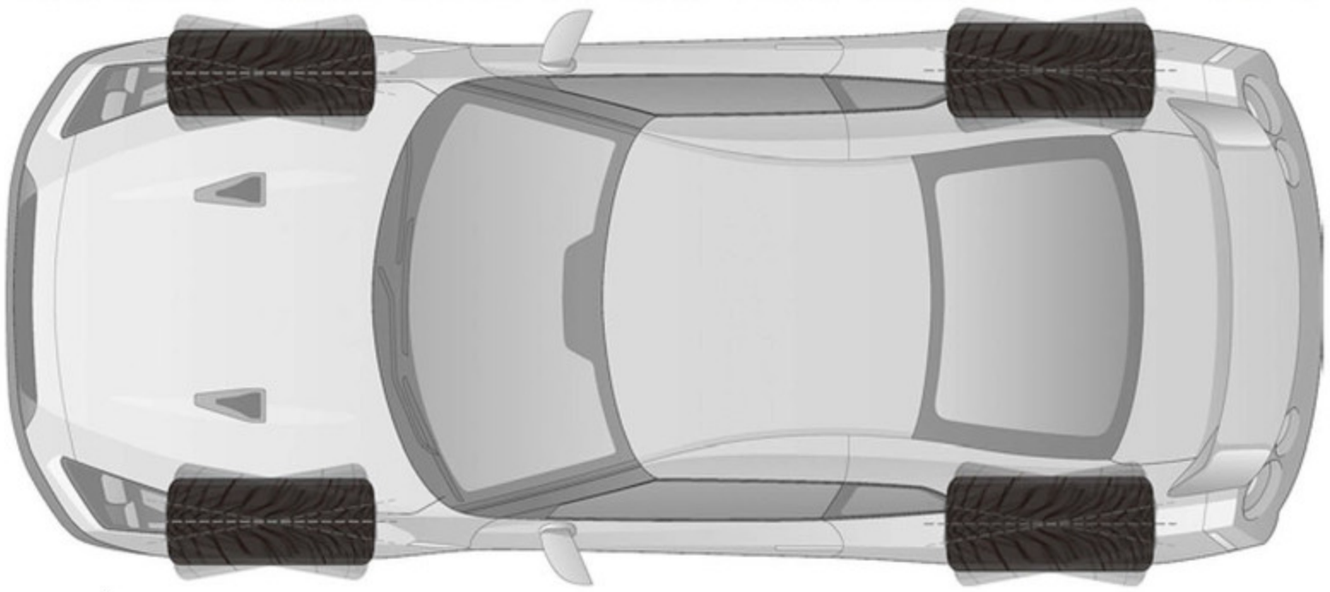
一例としてアライメントの誤差を見ると、従来のクルマがフロントのキャスター：±45分、キャンバー：±45分に対し、R35ではキャスター：±20分、キャンバー：±10分と大幅に精度を高めている。こうしたシビアなアライメント管理が必要な理由は、R35がかつて無いほど高剛性かつ高精度であることに起因しているのだろう。

足元から見れば、タイヤは剛性が高くハイグリップな専用ランフラットタイヤを採用。やはり剛性の高いサスペンションアーム類は、支点にゴム硬度の高いゴムブッシュあるいは部位によってはピロボールブッシュを使っている。それらを装着するサスペンションメンバーも、レースカーのような構造としゴム硬度の高いメンバーブッシュでボディにマウント。さらに、ボディ自体がレース用の溶接補強を加えたような高剛性ボディであることは有名なところ。

まさに全身、剛性感の塊のようなクルマなのだ。アライメントの狂いは、ハンドリングや限界付近での車両挙動に悪影響を与えるばかりでなく、通常の走行でも乗り心地や燃費の悪化、タイヤノイズが大きくなり偏摩耗を誘発し易くなる。オーナーズマニュアルに、サーキット走行向けのアライメントデータを公開している点は、実にR35らしいと言えよう。

トー

車体上部から見て、タイヤの進行方向側がそれぞれ内側に切れている状態をトーイン。その逆に進行方向側が開いている状態をトーアウトと呼ぶ。



キャンバー

車体の真正面から見てタイヤが「ハの字」の状態をネガティブ。その逆にタイヤの上部が外側へ倒れている状態をポジティブと呼ぶ。

超高性能な設計だからこそパワーを100%路面に伝える調整を

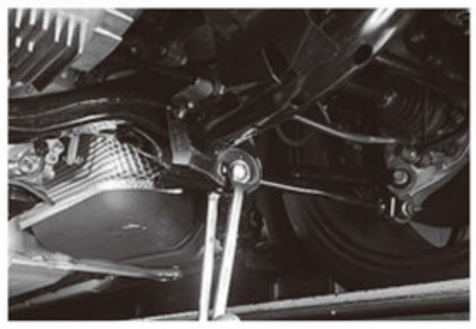
フロントサスペンションのアライメントは、トーイン、キャンバー、キャスターが調整できる。通常のクルマは、トーインと一部車種でキャンバーが調整可能な程度だから、R35のアライメントに関するシビアさが出ている部分だ。トーインの調整は他車種と同じく、ステアリングタイロッドで調整。キャンバーの調整は、アルミ製ロアアームの前側のサスペンションメンバーとの結合部分に、キャンバーを調整できる偏心カムの調整ボルトを採用し調整可能としている。キャスター角の調整は、アルミ製アッパアームの車体結合部にキャスターを調整できるシム機構を設け、シムの厚さを替えることで可能とした。フェニックスパワーによれば、キャスターの調整は事故車以外は不要とのこと。通常は、キャンバーとトーインの調整で充分だそうだ。

キャンバーはロアアームの前側取付けボルトで調整。キャンバーを多くするとサーキットでは良いが、一般走行ではタイヤの内減りを促進する。使用用途によって調整する。

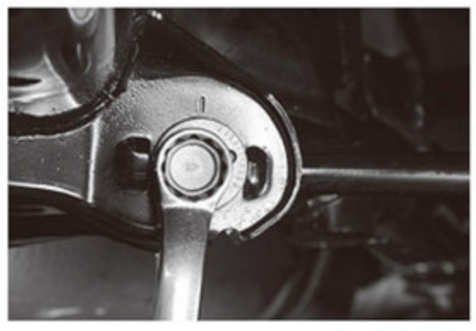
トーインはステアリングタイロッドで調整。インにつければシャープに。アウトにすればマイルドに。基本、R35でアウトはNGとされている。偏摩耗だけでなくタイヤバーストの原因になるからだ。

リヤサスペンションは、マルチリンク式サスペンションを採用しているのでリンクのレイアウトは少々複雑。2本の平行なロアリンクの後ろ側ロアリンク（リヤサスペンションメンバー側）と、ナックルから前方向に伸びるサスペンションアーム（リヤサスペンションメンバー側）にピロボール式高剛性ブッシュが採用され、サスペンション系の剛性を高めている。リヤサスペンションのアライメント調整機構は、キャンバーとトーインのみ。キャンバー調整は、前側のロアリンクとリヤサスペンションメンバーの結合部に、キャンバーを調整できる偏心カムボルトを使い調整を可能としている。トーインは後ろ側のロアリンクとリヤサスペンションメンバーの結合部に、トーインを調整できる偏心カムボルトを使いトーイン調整が可能。トーアウトは厳禁だ。

リヤのキャンバー調整は前側ロアリンクのサスペンションメンバー側の偏心カムボルトで調整する。アライメントテスターの数値を見ながら微妙な調整をしなければならない。



トーインは後ろ側ロアリンクの同じくサスペンションメンバー側の偏心カムボルトで調整する。キャンバー、トーインともに写真のようなメモリ付の偏心カムボルトを採用。



≫ホイールアライメント基準値

		一般走行推奨値			サーキット走行推奨値
		目標値	下限値	上限値	
Front	キャンバー	-1° 37′	-1° 47′	−1° 27′	−1° 50′〜−2°00′
	キャスター	5° 34′	5° 14′	5° 54′	←
	トーイン	イン1.5㎜ − アウト0.9㎜			イン1.2㎜
Rear	キャンバー	-1° 34′	-1° 44′	-1° 24′	−1°45′〜−1°55′
	キャスター	調整機構なし			←
	トーイン	イン3.7㎜ − アウト0.3㎜			イン1.2㎜

アライメント測定&調整：フェニックスパワー

R35パッケージ	50,000円（税別）
合計	**50,000円（税別）**

クラッチ&ミッションの調整：トップシークレット

CARMAN SCANによる調整	80,000円（税抜）
合計	**80,000円（税抜）**

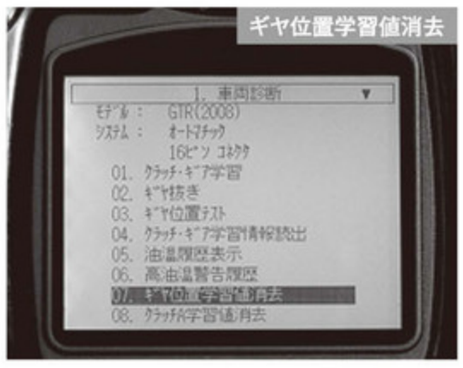
CARMAN SCAN Lite

R35チューナー必携の汎用テスター。日産製コンサルトⅢと同様な作業ができる。クラッチ、ミッション調整のほか、エンジン調整やタイヤエアバルブの登録も可能だ。

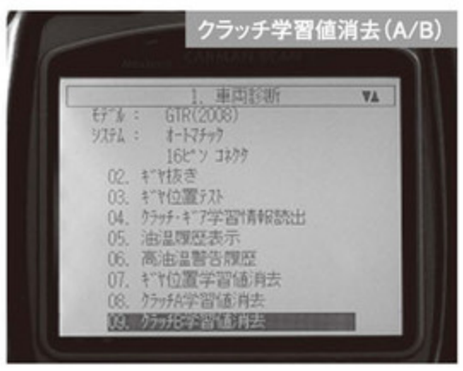
■クラッチセッティング 007

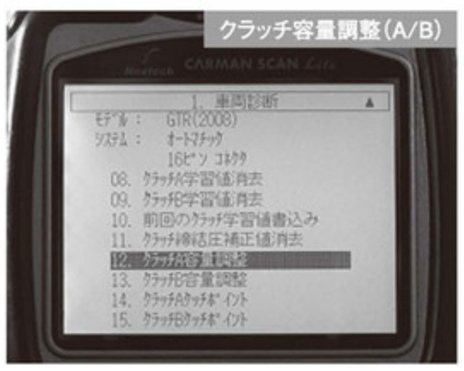
Clutch Setting

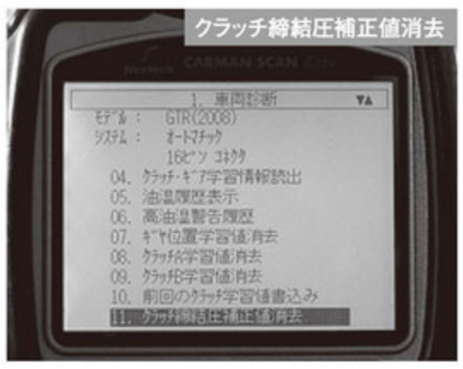
クラッチとミッションを最適化 シームレスな走りが可能に

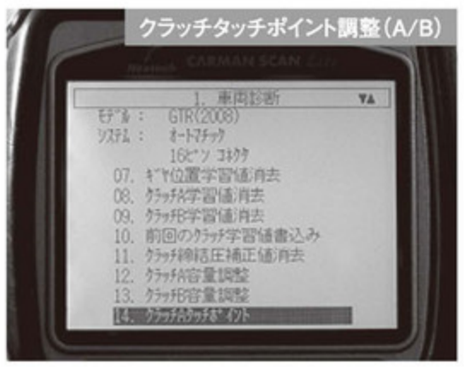

ギヤ位置学習値消去

AT項目内・作業サポート画面


クラッチ学習値消去（A/B）


クラッチ容量調整（A/B）


クラッチ締結圧補正値消去


クラッチタッチポイント調整（A/B）

CAMAN SCANを運転席右下にあるコンサルト端子に接続し、自動車メーカー、車種、年式を指定。クラッチ・ギア学習を指定すると様々なメニューが登場する。クラッチの容量とタッチポイントには、プラスマイナス7段階の調整が可能。プラス側にセットすればクラッチの繋がりが早くなる。実際には調整する車両を走らせて状態をみながら調整していく。ギヤ調整は、停車状態でテスターからの指示にて自動的に調整している。トップシークレットでは、こうした調整でもスムーズにならない場合は、ミッションを分解し、クラッチディスクのシム増し調整まで行ってくれる。

R35のクラッチは、トランスミッションケース内に組み込まれている。デュアルクラッチシステムと言われるだけにクラッチは2つ存在し、それぞれのボルグワーナー社製クラッチにはディスクが6枚づつ組み込まれる。クラッチ自体は、常にミッションオイルに浸された状態の湿式というタイプである。

クラッチAは2、4、6速の偶数段ギヤ用。クラッチBは1、3、5速の奇数段とバックギヤ用に分かれている。機構的には2速で加速中にシフトアップする場合、奇数段クラッチは切れているが、ギヤは3速にシフトした状態で待機している。ドライバーがパドルシフトを操作した瞬間、2速の偶数段クラッチが切れると同時に3速の奇数段クラッチが繋がるというもの。クラッチ負担が大きいかと思えば瞬間的な操作のため寿命は半永久的という。

とはいえ、ある程度の摩耗はする。オーナーズマニュアルでも新車時2000kmの点検では、クラッチのクリアランス調整を行うよう指定している。車庫入れの際等にギクシャクしだしたらクラッチの調整時期と考えるべきだ。

クラッチの調整には日産製テスターであるコンサルトⅢが必要だが、CARMAN SCANという汎用テスターでも全く同じことが可能。何かとミッションに関する噂が絶えないR35だが、トップシークレットによれば、それだけでは調整しきれない個体もあるという。その場合、シム増しによるクラッチ調整で見違えるほどスムーズになるそうだ。その他、様々なミッショントラブル対策のメニューも用意。大きなトラブルになる前に対策をしておけば安心してR35ライフを楽しむことができるというものだ。

普通に一般道だけを走っていても、R35はイン側だけが摩耗する。見えない部分なので、このようにカーカスが露出するまで摩耗している場合も。タイヤのイン側は要チェック。

サーキットをハードに攻める人の場合その1。タイヤセンターよりアウト側のトレッド面が剥離しはじめる。こうなるとい近い内にブローしてトレッド面が取れるので要交換なのだ。

サーキットハードに攻める人その2。特にフロントタイヤのアウト側、肩のあたりが剥離するパターン。ハンドルをこじる人、あるいはアンダーステアな車両に多い。これも即交換。

008 タイヤチョイス Tire Choice

今なお主流は20インチ 純正以外の選択肢もある

R B26を搭載した第二世代GT-Rの時代は、タイヤの選択幅は非常に広かった。ハイグリップラジアルからSタイヤまで、純正サイズではなくインチアップも常識。しかし、新世代 GT-Rになった途端、タイヤの選択幅は極端に少なくなったと言って良い。

ノーマルが20インチということもあり、常識だったインチアップは影を潜めた状態が今も続く。特にデビュー当初は純正タイヤ以外の選択肢は無かったに等しい。事実、チューニングショップのデモカーも純正タイヤを使うのが現在も主流である。

それだけ純正タイヤの性能が高いというのもあるだろう。基本的に純正ランフラットの選択ではブリヂストンかダンロップの2社。サーキットを走るのであればダンロップタイヤの方がタイムは出せる。ブリヂストン製はどちらかというと公道における総合性能重視と捉えて間違いではない。

ただし、純正はまともにディーラーで買うと、4本で約35万円(SP SPORTS MAXX)と高すぎるのが悩みの種だった。そこでトップシークレットでは、独自の流通ルートを構築した上で純正タイヤのプライスダウンを実現。同時に、ハンコック製やヨコハマ製のハイパフォーマンスタイヤも取り扱い、乗り手の好みや走り方に合わせた幅広いタイヤチョイスを可能としている。

タイヤ交換工賃に関しても然り。オーナーの負担を少しでも減らすべく、ディーラーよりも安価で設定してトータルコストを大幅に下げているのだ。

タイヤ実勢価格：トップシークレット
(2014年4月現在)

BRIDGESTONE POTENZA RE070R R2 RFT
(純正ランフラットタイヤ)

フロント	255/40-20	2本	126,500円
リヤ	285/35-20	2本	138,000円
1台分セット			264,500円

ダンロップよりもマイルドな特性を持ち、雨天時やロードノイズ等を含めたトータルパフォーマンスの高さが魅力だ。

DUNLOP SP SPORT GT600 DSST CTT
(純正ランフラットタイヤ)

フロント	255/40-20	2本	140,300円
リヤ	285/35-20	2本	149,500円
1台分セット			289,800円

MY2011から標準採用されたダンロップの純正標準タイヤ。グリップレベルは非常に高いが、減りは早い。

YOKOHAMA ADVAN Sport V103

フロント	255/40-20	2本	116,600円
リヤ	285/35-20	2本	137,600円
1台分セット			254,200円

絶対的なグリップレベルは高くないが、純正ランフラットよりもしなやかな乗り心地を求めるオーナー向き。

HANOOK TIRES Ventus R-S3

285/35-20を4輪装着	1台分	264,000円

グリップが高く摩耗も少ないタイヤ。また軽量で純正ダンロップに対し、4本で12.8kgのバネ下重量の軽減にもなる。

Michelin Pilot Super Sport

255/40-20	2本	157,400円
295/30-20	2本	206,000円

RE070Rに近い総合性能を持ちつつ、300km/hレンジでも安定したグリップ力を発揮すると評されるハイエンドモデル。

Expert Shop Guide

**末永くR35と付き合っていくためには、
それをアシストしてくれるショップの存在は必要不可欠。
ここでは、R35エキスパートショップ×27による
各メンテナンスメニューを一斉紹介。
ショップ選びの参考にして頂きたい。**

Mine's

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
GR6 メンテナンスパックA	¥50,000	2時間
GR6 メンテナンスパックB	¥400,000	1泊2日

※Aはオイル交換+クラッチ調整。BはA+GR6内部完全対策&洗浄。

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	NISMO COMPETITION	Moty's	MOTUL
推奨交換時期	3000〜5000km	10000km	10000km
作業時間	約60分	約60分	フロント 約30分 リヤ 約30分
料金 [フィルター交換 無/有]	¥3,150 +オイル代	¥12,000 +オイル代	フロント ¥11,100 リヤ ¥8,000 共に+オイル代

SHOP DATA

営業時間▶9:30〜19:00
定休日 ▶水曜日
住所 ▶神奈川県横須賀市林5-7-25
電話番号▶046-857-3313
http://www.mines-wave.com/

MCR

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
GR6 OVERHAUL MENU	¥400,000〜	状態による

※ O/HメニューはGR6内部完全対策&洗浄プラン。クラッチ調整等含む。

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	MCR SPL	MCR SPL	NISMO COMPETITION
推奨交換時期	3000km	10000km	6000km
作業時間	約30分	約60分	フロント 約60分 リヤ 約60分
料金 [フィルター交換 無/有]	¥18,460/¥24,160	¥49,260	フロント ¥17,310 リヤ ¥20,610

SHOP DATA

営業時間▶10:00〜20:00
定休日 ▶月曜日、イベント開催日
住所 ▶埼玉県八潮市大曽根612-8
電話番号▶048-995-0131
http://www.mcr-ltd.com/

TOP SECRET

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
GR6 メンテナンスプログラム	¥120,000	4時間
GR6 アッパープログラム	¥400,000	約1日

※共にオイル交換&クラッチ調整含む。

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	TOP SECRET R40	Moty's	Moty's
推奨交換時期	3000km	10000km	6000km
作業時間	約30分	約60分	フロント 約60分 リヤ 約60分
料金 [フィルター交換 無/有]	¥20,200/¥21,700	¥43,000	フロント ¥8,800 リヤ ¥11,800

SHOP DATA

営業時間▶9:00〜19:00
定休日 ▶無休
住所 ▶千葉県千葉市花見川区三角町759-1
電話番号▶043-216-8808
http://www.topsecret-jpn.com/

PROSHOP SCREEN

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
GR6 ミッションソレノイド洗浄	¥110,500	4時間
GR6 アッパープログラム	¥400,000	1泊2日

※共にオイル交換&クラッチ調整含む。

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	HKS premium pro	HKS DCTF-1	OMEGA 690 オリジナルブレンド
推奨交換時期	2000km	5000km	10000km
作業時間	約30分	約30分	フロント 約30分 リヤ 約30分
料金 [フィルター交換 無/有]	¥20,000/¥22,200	¥28,875	フロント ¥13,020 リヤ ¥18,700

SHOP DATA

営業時間▶10:00〜20:00(土・日・祝は19:00)
定休日 ▶火曜日
住所 ▶宮城県黒川郡富谷町成田9丁目1-17
電話番号▶022-348-3761
http://www.screen-powers.net

掲載価格は全て税抜き。
全社各種オイルは、サーキット走行をする場合には2回前後にて交換を推奨。またミッションオイルに関しては、1回でも140℃を超えてしまった場合には交換を推奨している。

HKS TECHNICAL FACTORY

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
GR6 ミッションメンテナンスパック STEP1	¥110,000	2時間30分
GR6 ミッションメンテナンスパック STEP2	¥320,000	1泊2日

※STEP1はソレノイド洗浄+オイル交換+クラッチ調整プラン。STEP2はGR6内部完全対策&洗浄。

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	HKS Racing pro	HKS DCTF-2	HKS
推奨交換時期	3000km	1万km	1万km
作業時間	約50分	約90分	フロント 約60分 リヤ 約60分
料金 [フィルター交換 無/有]	¥19,500/¥24,000	¥72,000	フロント¥17,000 リヤ ¥14,000

SHOP DATA

営業時間▶10:00〜19:00
定休日 ▶木曜日
住所 ▶埼玉県戸田市美女木5-2-8
電話番号▶048-421-0508
http://www.hks-tf.co.jp/

WING-TAKEO

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
GR6 メンテナンスプログラム	¥110,000	4時間
GR6 ミッションOH、強化プログラム	¥425,000	1泊2日

※共にオイル交換&クラッチ調整含む。

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	RH9 オリジナルブレンド	Moty's	オリジナル
推奨交換時期	3000km	車検ごと	サーキット2回
作業時間	約30分	約1時間	フロント 約30分 リヤ 約30分
料金 [フィルター交換 無/有]	¥13,600/¥14,600	¥43,000	フロント ¥12,900 リヤ ¥16,600

SHOP DATA

営業時間▶10:00〜20:00
定休日 ▶火曜日・第2水曜日(1・5・8月を除く)
住所 ▶三重県三重郡川越町高松86-1
電話番号▶059-363-2104
http://www.wing-takeo.com/

AUTOLAND VORTEX

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
GR6 メンテナンスプログラム	検討中	ー
GR6 ミッションOH、強化プログラム	検討中	ー

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	HKS Racing Pro	HKS DCTF-1	Castrol(純正)
推奨交換時期	3000km	140℃超えを記録した場合	6000km
作業時間	約30分〜40分	約1時間	フロント 約40分 リヤ 約40分
料金 [フィルター交換 無/有]	¥22,200/¥23,500	¥70,000	フロント ¥9,500 リヤ ¥1,5000

SHOP DATA

営業時間▶10:00〜19:00
定休日 ▶火曜日・レース開催日
住所 ▶岩手県北上市江釣子13-16
電話番号▶0197-73-5920
http://www.vortex.vc/

PHOENIX's POWER

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
GR6 ミッションソレノイドバルブ清掃プラン	¥112,100	2時間
GR6 ミッションO/H、保護、予防強化メニュー	¥400,000	10時間

※共にオイル交換&クラッチ調整含む。

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	LIQUI-MOLY	Moty's	Moty'sオリジナル
推奨交換時期	4000km	15000km	15000km
作業時間	約30分	1時間	フロント 約40分 リヤ 約40分
料金 [フィルター交換 無/有]	¥23,400/¥25,400	¥44,000	フロント ¥8,900 リヤ ¥14,800

SHOP DATA

営業時間▶10:00〜21:00
定休日 ▶火曜日
住所 ▶福井県坂井市丸岡町朝陽2-317(福井店)
京都府久世郡久御山町佐古外屋敷37-2(京都店)
電話番号▶0776-67-2980(福井店)/0774-48-1157(京都店)
http://www.phoenixs.co.jp/

JUN AUTO MECHANIC

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
GR6 ミッションメンテナンスパック STEP1	¥120,000	1日
GR6 ミッションメンテナンスパック STEP2	¥400,000	1week

※STEP1はソレノイド洗浄+オイル交換+クラッチ調整プラン。STEP2はGR6内部完全対策&洗浄、オイルポンプ油圧アップ加工。

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	Moty's	HKS DCTF-1	Motul Competition
推奨交換時期	3000km〜5000km	20000km ※メンテナンスパック推奨	15000km
作業時間	約30分	約1時間	F&R 約30分
料金 [フィルター交換 無/有]	¥19,700/¥21,200	¥65,000	F&R ¥26,800 アンダーカバー脱着含む

SHOP DATA

営業時間▶9:00〜18:00
定休日 ▶年末年始、ゴールデンウィーク、夏季休業除き、無休
住所 ▶埼玉県入間市瀬山ヶ原松原102-1
電話番号▶04-2934-5335
http://www.junauto.co.jp/

GARAGE YAWATA

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
GR6 ミッション対策	¥360,000	1泊2日
GR6 +2強化クラッチ	¥455,000	1泊2日

※ミッション対策はGR6内部完全対策&洗浄。+2強化クラッチはクラッチディスクの枚数アップメニュー。

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	TRUST F2	HKS DCTF-1	装着デフによる
推奨交換時期	3000km	1万km	1万km
作業時間	約15分	約40分	フロント 約40分 リヤ 約35分
料金 [フィルター交換 無/有]	¥16,500/¥21,000	¥65,000	使用オイルによる

SHOP DATA

営業時間▶11:00〜20:00/10:00〜19:00(土日祝日)
定休日 ▶木曜日
住所 ▶愛知県半田市上浜町10-20
電話番号▶0569-26-1660
http://street-special.com/

Kansai SERVICE

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
GR6 ミッションメンテナンスパック	¥90,000	2時間
GR6 ミッションメンテナンスパックpro	¥340,000	1日

※ メンテナンスパックはソレノイド洗浄+オイル交換+クラッチ調整プラン。メンテナンスパックproはGR6内部完全対策&洗浄。

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	HKS Racing-Pro	HKS DCTF-2	CUSCO
推奨交換時期	3000〜4000km	10000km	10000km
作業時間	約30分	約1時間	フロント 約30分 リヤ 約30分
料金 [フィルター交換 無/有]	¥19,325/¥23,900	¥52,000	フロント ¥6,300 リヤ ¥9,200

SHOP DATA

営業時間▶10:00〜19:30
定休日 ▶木曜日・第2水曜日
住所 ▶奈良県奈良市小倉町1080
電話番号▶0743-84-0126
http://www.kansaisv.co.jp/

Fujimura Auto

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
GR6 メンテナンスプログラム	¥80,000	4時間
GR6 アッパープログラム	¥330,000	1泊2日

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	MOTUL 300V	Moty's	MOTUL
推奨交換時期	3000km	10000km	6000km
作業時間	約30分	約60分	フロント 約40分
			リヤ 約40分
料金 [フィルター交換 無/有]	¥18,000/¥24,300	¥40,840	フロント ¥6,900
			リヤ ¥8,600

SHOP DATA

営業時間▶10:00〜20:00
定休日 ▶水曜日
住所 ▶京都府京都市南区上鳥羽卯ノ花65
電話番号▶075-661-9393
http://www.fujimura-auto.co.jp/

DECK MECHANICAL POWER

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
1.GR6 フリュード交換	¥68,000	約2時間
1+GR6ソレノイド回り止め	¥98,000	約4時間

※現状、オイル交換とクリップ装着のみの対応。

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	TOTAL	純正	TOTAL
推奨交換時期	3000km	10000km	10000km
作業時間	約90分	約120分	フロント 約60分
			リヤ 約60分
料金 [フィルター交換 無/有]	¥24,200/¥26,500	¥68,000	フロント¥12,000
			リヤ ¥15,000

SHOP DATA

営業時間▶11:00〜19:00
定休日 ▶水曜日
住所 ▶愛知県瀬戸市紺屋田町22-4
電話番号▶0561-84-8999
http://www.deck-japan.co.jp

HKS KYUSHU SERVICE

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
GR6 メンテナンスプログラム	¥114,000	2時間30分

ソレノイド洗浄+オイル交換+クラッチ調整。

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	HKS Super premium	HKS DCTF-2	HKS
推奨交換時期	3000km	10000km	10000km
作業時間	約50分	約90分	フロント 約60分
			リヤ 約60分
料金 [フィルター交換 無/有]	¥19,500/¥19,750	¥68,250	フロント ¥11,000
			リヤ ¥16,000

SHOP DATA

営業時間▶9:00〜18:00
定休日 ▶木曜日
住所 ▶福岡県北九州市小倉南区蜷田若園3丁目12-15
電話番号▶093-931-6910
http://www.hks-kyusyu.co.jp/

OUT TRASH

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
GR6 メンテナンスプログラム	¥115,000	4時間
GR6 ミッションオーバーホール強化プログラム	検討中	

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	HKS TURBO PRO	HKS DCTF-2	MIDLAND 820
推奨交換時期	3000km	10000km	6000km
作業時間	約60分	約90分	フロント 約60分
			リヤ 約60分
料金 [フィルター交換 無/有]	¥17,325/¥19,425	¥45,500	フロント ¥7,500
			リヤ ¥12,500

SHOP DATA

営業時間▶10:00〜19:30(火〜土)、10:00〜18:30(日)
定休日 ▶月曜日
住所 ▶静岡県沼津市小諏訪6-2
電話番号▶055-929-6818
http://out-trash.com/

SABULIVE

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
GR6 ハイドリック クリーニング+α	¥113,000	約3時間+点検
GR6 ディスクメンテナンス+α	¥388,000	テスト走行含む3〜5日間

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	HKS premium pro オリジナルシーズンブレンド	Moty's	NEO
推奨交換時期	通常3000km〜5000km以内	10000km	10000km
作業時間	約90分 下抜き+バキューム回収のため交換量が増えます。	約120分	フロント約60分
			リヤ 約60分
料金 [フィルター交換 無/有]	¥22.500/¥24,700	¥43,000	フロント¥9,300
			リヤ ¥13,600

SHOP DATA

営業時間▶10:30〜19:30
定休日 ▶レース開催日 イベントサポート日 他
住所 ▶富山県富山市手屋2丁目18-20
電話番号▶076-482-3751
http://www.sabulive.jp/

ENDLESS

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
GR6 ソレノイド洗浄プラン	¥100,000	4時間
GR6 アッパープログラム	¥400,000	1泊2日

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	RH9 混合	Moty's	HKS
推奨交換時期	3000km	10000km	10000km
作業時間	約30分	約60分	フロント 約30分
			リヤ 約30分
料金 [フィルター交換 無/有]	¥21,000/¥25,500	¥43,000	フロント ¥8,000
			リヤ ¥10,000

SHOP DATA

営業時間▶10:30〜20:00、10:30〜19:00(日・祝)
定休日 ▶月曜、第2火曜
住所 ▶神戸市西区岩岡町古郷字南場960-8
電話番号▶078-969-2555
http://www.endless-r.co.jp

DREAM FACTORY

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
GR6 メンテナンスプログラム	¥115,000	4時間
GR6 アッパープログラム	¥425,000	約1日

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	HKS Racing pro	Motys or HKS DCTF-2	OMEGA
推奨交換時期	3000km	10000km	10000km
作業時間	約1時間	約120分	フロント 約60分
			リヤ 約60分
料金 [フィルター交換 無/有]	¥33,000 フィルター交換前提	¥45,000or¥68,000	フロント ¥15,000
			リヤ ¥20,000

SHOP DATA

営業時間▶9:30〜19:30
定休日 ▶レース開催日 日祭日(TEL連絡)
住所 ▶福岡市南区弥永5丁目18-18
電話番号▶092-574-5591
http://dream-factory.co.jp

ESPRIT

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
GR6 メンテナンスプログラム	¥78,000	1日
GR6 ミッションOH 強化プログラム	¥320,000	1日

※メンテナンスはソレノイド洗浄+オイル交換+クラッチ調整プラン。強化プログラムはGR6内部完全対策&洗浄。

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	HKS Racing pro	HKS DCTF-1	NISMO COMPETITION
推奨交換時期	3500km	12000km	15000km
作業時間	約30分	約30分	フロント 約60分
			リヤ 約60分
料金 [フィルター交換 無/有]	¥32,000 (フィルター交換前提)	¥78,000	フロント ¥10,000
			リヤ ¥12,000

SHOP DATA

営業時間▶10:00〜19:00
定休日 ▶水曜・第2火曜日
住所 ▶三重県鈴鹿市住吉3-19-1
電話番号▶0593-70-8080
http://www.esprit.to/

GARAGE CHIKARA

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
GR6 メンテナンスプログラム	検討中	
GR6 アッパープログラム	検討中	

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	TOTAL	純正	Moty's
推奨交換時期	3000km	10000km	6000km
作業時間	約60分	約120分	フロント 約60分
			リヤ 約60分
料金 [フィルター交換 無/有]	¥16,500/¥19,000	¥68,000	フロント ¥8800
			リヤ ¥11,800

SHOP DATA

営業時間▶10:00〜20:00
定休日 ▶不定休
住所 ▶三重県桑名市桑部1272-6
電話番号▶0954-82-5026
http://www.garage-chikara.com

Expert Shop Guide

RS-VICTORY

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
GR6 ソレノイドバルブ洗浄プラン	¥88,000	約1日
GR6 ミッションOH・強化プラン	検討中	約1週間

ソレノイド洗浄+オイル交換+クラッチ調整。

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	WAKO'S 4CR	VICTORYオリジナル	WAKO'S WR-G
推奨交換時期	3000km及び 130℃を超えた場合	10000km及び 140℃を超えた場合	6000km
作業時間	約60分	約120分	フロント 約60分 リヤ 約60分
料金 [フィルター交換 無/有]	¥17,300/¥18,900	¥51,800	フロント ¥4,200 リヤ ¥7,200

SHOP DATA

営業時間▶10:00〜19:00
定休日 ▶第2・第3日曜日・GW/盆・正月
住所 ▶宮崎県児湯郡新富町大字新田18793-1
電話番号▶0983-33-3735

technical factory brains

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
GR6 メンテナンスプログラム	¥118,000	4時間
GR6 ミッションOH強化プログラム	¥453,600	3日

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	HKS premium pro	HKS DCTF-1	OMEGA
推奨交換時期	3000km	10000km	10000km
作業時間	約30分	約60分	フロント 約30分 リヤ 約30分
料金 [フィルター交換 無/有]	¥19,440/¥21,600	¥38,800	フロント ¥12,150 リヤ ¥16,200

SHOP DATA

営業時間▶10:00〜19:00
定休日 ▶日曜日
住所 ▶福岡県筑紫郡那珂川町市ノ瀬382
電話番号▶092-952-7350
http://www.tf-brains.com/

SunLine Racing

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
GR6 ソレノイド洗浄プラン	¥100,000	2時間
GR6 ミッション強化プラン	¥400,000	1泊2日

※ソレノイド洗浄プランはソレノイド洗浄 + ミッションオイル + クラッチ調整
※ミッション強化プランはミッション内部対策 + 洗浄 + ミッションオイル + クラッチ調整
※クラッチオイルシール破損もオリジナル強化オイルシールにて修理可能

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	Ash Racing	HKS DCTF-2	NISMO
推奨交換時期	6000km	10000km	6000km
作業時間	約60分	約120分	フロント 約60分 リヤ 約60分
料金 [フィルター交換 無/有]	¥23,800/¥26,300	¥38,000	フロント ¥10,900 リヤ ¥18,300

SHOP DATA

営業時間▶10:00〜19:00
定休日 ▶水曜日 第2・4火曜日
住所 ▶岡山県岡山市南区古新田1198-1
電話番号▶086-209-1000
http://www.sunline-racing.com

amuse

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
GR6 メンテナンスプログラム	¥95,000	3時間(要予約)
GR6 ミッションOH 強化プログラム	¥380,000	1泊2日

※メンテナンスパックはキャップ取付、オイル交換&清掃 クラッチ調整
※OH強化プランはクラッチクリアランス調整、洗浄、強化プラン(必要であればクラッチ枚数増しも可能)

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	Mobil1(純正指定)	R35 SPL(純正指定)	R35 SPL(純正指定)
推奨交換時期	サーキット走行2〜3回	サーキット走行3〜4回	サーキット走行2回
作業時間	1時間から3時間		
料金 [フィルター交換 無/有]	¥26,000 (フィルター交換前提)	¥73,000	フロント ¥14,500 リヤ ¥18,500

SHOP DATA

営業時間▶11:00〜19:00
定休日 ▶水曜 第1・第3木曜日
住所 ▶千葉県木更津市桜井新町2-2-1
電話番号▶0438-30-0055
http://www.webamuse.co.jp/

PentRoof

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
GR6 ソレノイドバルブメンテナンス	¥98,000	3時間(要予約)
GR6 HKS強化ミッション組込一式	¥4,050,000	1week(要予約)

※ソレノイドバルブメンテナンスは、キャップ取付、オイル交換&清掃 クラッチ調整、HKS DCTF-2込み
※HKS強化ミッション組込一式(トランスミッション脱着から組込まで全て含まれた金額になります)

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	MOTUL	HKS DCTF-2	CUSCO
推奨交換時期	3000km	10000km	10000km
作業時間	約60分	約120分	フロント 約60分 リヤ 約60分
料金 [フィルター交換 無/有]	¥24,800/¥27,000	¥54,400	フロント ¥13,600 リヤ ¥13,600

SHOP DATA

営業時間▶9:00〜20:00
定休日 ▶日曜日・祭日
住所 ▶東京都大田区大森東2-28-2
電話番号▶03-5493-0840
http://www.pentroof.co.jp/

PRIME GARAGE

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
GR6 ミッションソレノイドバルブ洗浄	¥112,100	4時間
GR6 アッパープログラム	¥425,000	2日間

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	TRUST	Moty's	NISMO
推奨交換時期	4000km	10000km	6000km
作業時間	約30分	約60分	フロント 約60分 リヤ 約40分
料金 [フィルター交換 無/有]	¥12,500/¥14,000	¥43,000	フロント ¥6,900 リヤ ¥13,800

SHOP DATA

営業時間▶10:00〜20:00
定休日 ▶水曜日、第2日曜日
住所 ▶福岡県北九州市小倉南区葛原東3-3-5
電話番号▶093-473-2338
http://www.prime-garage.com/

WASTE SPORTS

GR6 Maintenance

名称	料金	作業時間
GR6 M/Tソレノイド洗浄プラン	¥112,000	5時間
GR6 ミッション対策プラン	¥400,000	約3日

Oil Maintenance

	エンジンオイル	ミッションオイル	デフオイル
ブランド	RH9 GOLD	RH9 Moty's	RH9 Moty's
推奨交換時期	3000km	10000km	10000km
作業時間	約60分	約120分	フロント 約60分 リヤ 約60分
料金 [フィルター交換 無/有]	¥20,350/+フィルター代	¥44,000	フロント ¥8,800 リヤ ¥14,600

SHOP DATA

営業時間▶10:00〜19:30(月〜土)、10:00〜18:10(日・祝)
定休日 ▶水曜日
住所 ▶広島県福山市新涯町4-2-46
電話番号▶084-981-5061
http://www.waste.co.jp/

掲載価格は全て税抜き。
全社各種オイルは、サーキット走行をする場合には2回前後にて交換を推奨。またミッションオイルに関しては、1回でも140℃を超えてしまった場合には交換を推奨している。

ニューズムック
HYPER REV
車種別チューニング&ドレスアップ
徹底ガイドシリーズ　vol.179

NISSAN GT-R

ニューズムック
HYPER REV
車種別チューニング&ドレスアップ徹底ガイドシリーズ
vol.179　NISSAN GT-R

■発行：2014年5月24日
■定価：本体2000円+税
発行人：鈴木 賢志
■発行所：株式会社三栄書房
〒160-8547　東京都新宿区本塩町19
受注センター　☎048-988-6011
広告　☎03-5369-5120
販売　☎03-5369-5112
■企画編集：株式会社ディーズ・クラブ
〒136-0072　東京都江東区新木場1-14-5
☎03-3522-6670

MAIN STAFF
■編集長：竹本雄樹
■副編集長：小口 剛
編集部：永元辰雄／野口浩雅／斎藤亮太
■カタログ編集：松本和之［MKプロジェクト］
■広告部：廣嶋健太郎
■表紙デザイン：デザインスペース・ゼロ
■メインデザイン：デザインスペース・ゼロ
小川政宏／土屋伸一／坂倉康弘
山田裕忠／岡山将也／阿部俊哉
デザイン：アズワン

■印刷・製本：凸版印刷株式会社

法律で認められた場合を除き、本誌からのコピーを禁じます。

AD CONTENTS

RS.VICTORY …… 125
アウトトラッシュ …… 124
アウトロージャパン …… 123
Abflug …… 117
アミューズ …… 12
ウイング・タケオ …… 124
ウエストスポーツ …… 64
エッチ・ケー・エス …… 2〜3
HKS九州サービス …… 127
HKSテクニカルファクトリー …… 48
エンケイ …… 4〜5
エンドレス …… 119
OVERTAKE …… 170
カーメイクT&E …… 129
ガレージ力 …… 125
Kansaiサービス …… 114〜115
サブライブ …… 96
サンラインレーシング …… 126
ディクセル …… 10
テクニカルファクトリーブレイン …… 123
トップシークレット …… 表3見開き
トラスト …… 表4
ドリームファクトリー …… 122
NEKOコーポレーション …… 34
バリス …… 8〜9
PHOENIX'SPOWER …… 97
フジムラオート …… 100
プライムガレージ …… 122
プロドライブジャパン …… 18
ベントルーフ …… 116
横浜ゴム …… 6〜7
ラッシュモータースポーツ …… 126
レーシングパッション リンクスジャパン …… 11
レイズ …… 表2見開き
ROWEN …… 87

SAN-EI SHOBO Publishing co., Ltd.

EXHAUST&INTAKE

[排気系&吸気系パーツ]

■掲載データは2014年2月19日現在の情報です。※価格は全て税抜き表示となっております

VR38DETTをパワーの湧き出る泉に変身させてみる

登場して8年目を迎えた35GT-R。すでに14年モデルが発表となり、すっかりチューニングへの抵抗感も薄らいで来た感がある。480psからはじまったVR38DETTも現行モデルでは550psとなった。初期モデルオーナーの中にはすでにチューニングを楽しんでいる人もいれば、これからユーズドGT-Rを購入してモディファイしようとしている予備軍もいるだろう。予備軍ユーザーはこれからのチューニングの第一歩として、既にチューニング済みであっても、そろそろリフレッシュを考えても良いころではないだろうか？なお、前期と後期では類別型式が変わるため、アイテムによっては車検への適合、不適合が細かく分かれてくる。購入前には再度良く確認を行ってほしい。

後期＝MY11～14に適合。類別型式DBA
前期＝MY07～10に適合。類別型式CBA
汎＝汎用商品

MUFFLER

マフラー

材＝材質
径＝パイプ径

車検＝車検対応
競＝競技用
音量の目安。3が96db（車検対応）レベルで、1が最小、5が最大

HKS

リーガマックスプレミアム

車検 音量2

後期 前期

材ステンレス　径メイン:85φ　テール:119φ

高品質なSUS304材を採用し、R35のバンパーに合わせたテールデザインにより、存在感とスポーツ性を得たスポーティーマフラー。消音材にAdvantexを採用しており静粛性もウリ。MY11以降の車両に装着の場合、純正アルミ導風板の加工が必要。

■29万円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

HKS

3 STAGE EXHAUST

車検 音量2

前期

材ステンレス　径メイン:94φ
テール:118/90/75φ

可変バルブを採用し、出力に合わせて排気経路を3段階から選択できるパワーと静粛性を両立させた高性能モデル。可変バルブには電動モーターを採用しており、専用コントローラーにて制御するスタイルを採る。

■100万円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

A'PEXi

RS evolution EXTREME

車検 音量2

前期

材ステンレス　径メイン:85-50.8-60.5φ×4
テール:123φ

1-4レイアウトを採用し、美しさと排気効率を両立した車検対応のステンレスマフラー。テール部は4本出しスタイルのチタン製で高性能をアピール。高耐久性を保証する3年間完全保証も魅力的な1本。

■28万5000円
■Apex
☎0544-65-5061

FUJITSUBO

Super Ti

車検 音量2

前期

材チタン　径メイン:80.0-76.3-60.5φ
テール:122×112φ

スーパー耐久で培われたノウハウが投入された超軽量チタンマフラー。MY07モデルに適合し、車検対応となる。重量も7.9kgと純正マフラーの約46%と半分以下の重量に仕上げられている。

■38万5000円
■藤壺技研工業
☎055-998-0130

GReddy

パワーエクストリームGS

車検 音量3

前期

材ステンレス　径メイン:80φ　テール:115φ

パイプレイアウトと軽量化にこだわったオールステンレスマフラー。ストレート構造による排気効率向上で高回転時のパワーだけでなく、低中回転域のトルクアップも実現している。ここまでの効率化が図られながらもJASMA認定品であり車検にも対応する（MY09まで）。

■18万円
■トラスト
☎0479-77-3000

GReddy

パワーエクストリームR

車検 音量3

後期 前期

材ステンレス
径メイン:90-60φ×4　テール:115φ

ストレート構造採用によるパワー重視のマフラー。出力向上と音質にも配慮され、大型サイレンサーによる音量値も保安基準内。ブーストアップ仕様からタービン交換による大幅なパワーアップにも対応する。

■29万円
■トラスト
☎0479-77-3000

5ZIGEN

5ZIGEN SP スペックチューン

競 音量3

後期 前期

材ステンレス
径メイン:80-70-60.5φ　テール:114φ

競技専用設計によりスパルタンな雰囲気を醸し出すステンレスマフラー。メインパイプ径を緩やかに絞りパワーを優先させたレーシーなモデル。全年式に装着可能。出力を狙ったシンプルなパイプレイアウトが魅力。

■19万8000円
■5ZIGENインターナショナル
☎072-995-8005

5ZIGEN

5ZIGEN SP スペックストリート

車検 音量3

後期 前期

材ステンレス
径メイン:80-60.5φ　テール:100φ

車検対応（MY10以降は新基準により非対応）の軽量ステンレスマフラー。重量11kgと8kg近い軽量化と、ブルーの焼き色が目を引くインコネルテールが特徴的。

■29万円
■5ZIGENインターナショナル
☎072-995-8005

HKS

スペリオールスペックR

車検 音量3

後期 前期

材メイン:ステンレス　テール:チタン
径メイン:85φ　テール:124φ

純正マフラーよりマイナス10kgを実現したフルチタンマフラー。パイプレイアウトも排気効率を考慮し、独自の曲げRにより流量を大幅にUP。チタンの焼け色も鮮やかにルックス、性能、音質すべてが究極の1本。

■45万円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

TOMMYKAIRA JAPAN

PREMIUM01TR『HEAT BLUE TITAN』Ver.II+Racing Front Pipe （HIGH SPEC）可変バルブ付

競 音量5

後期

材チタン　径メイン:80φ　テール:130φ

HIGH SPECに可変バルブを追加し、開放状態のフルストレート化によるパワーを存分に味わえるマフラー。後期モデルに適合する。

■84万円
■E・Rコーポレーション
☎0565-52-8555

TOMMYKAIRA JAPAN

PREMIUM01TR『HEAT BLUE TITAN』Ver.II+Racing Front Pipe （HIGH SPEC）

競 音量5

後期

材チタン　径メイン:80φ　テール:130φ

センターパイプに100φ径を採用し、1500psまで対応するマフラーとフロントパイプのセット。排気効率を追求しサイレンサーを左右交互に配置。後期モデルに適合する。

■77万円
■E・Rコーポレーション
☎0565-52-8555

TOMMYKAIRA JAPAN

PREMIUM01TR『HEAT BLUE TITAN』Ver.II（REGULAR SPEC）可変バルブ付

競 音量4

後期

材チタン　径メイン:60.5φ　テール:130φ

バージョンⅡのレギュラースペックに可変バルブを追加し、アイドリング時の近接排気音量を76dBにまで抑える事を可能としている。

■65万円
■E・Rコーポレーション
☎0565-52-8555

TOMMYKAIRA JAPAN

PREMIUM01TR『HEAT BLUE TITAN』Ver.II（REGULAR SPEC）

競 音量4

後期

材チタン　径メイン:60.5φ　テール:130φ

90φのセンターパイプを採用し純正触媒にも対応したフルチタンマフラー。排気効率を追求し1200psもの高出力に対応するポテンシャルを秘めている。競技専用品。

■58万円
■E・Rコーポレーション
☎0565-52-8555

BLITZ

NUR-SPEC C-Ti Quad Model

車検 音量3

前期

材メイン:ステンレス　テール:チタン
径メイン:80-70φ　テール:114.3φ

SUS304ステンレスパイプとチタンテールの融合させた4本出し車検対応マフラー。ノーマルと比較し約9.3ps向上を実現している。MY09までのモデルに適合する。

■28万円
■ブリッツ
☎0422-60-2277

柿本改

カスタムマフラー

車検 音量3

前期

材ステンレス
径メイン:80-60φ×2　テール:115φ

柿本サウンドとパワーアップ両方が味わえる専用マフラー。テールには美しい焼き色を表現する特殊コーティングが施されており、さらにTig溶接による総合的な仕上げの良さが光るステンレスマフラーといえる。

■26万円
■カキモトレーシング
☎072-265-8411

MCR

CRIMSON EXHAUST MUFFLER FIRST-CLASS

車検 音量3

後期 前期

材チタン　径メイン:80-70-60φ　テール:120φ

性能、材質、品質すべてにおいて最上級にこだわり、同社のマフラーシリーズの最高峰「ファーストクラス」の名前を冠されたアイテム。レイアウトは純正同様とし、静粛性を保ちながら排気効率を向上。軽量化と相まってクルマ全体のポテンシャルを向上させる。

■42万円
■エムシーアール
☎048-995-0131

WALD

D.T.M SPORTS MUFFLER

競 音量3

後期 前期

材ステンレス　径メイン:--φ　テール:115φ

同社のエアロとノーマルバンパー両方に対応したステンレスマフラー。メインパイプからテールパイプまでの径を115φに統一したフルストレート構造を採用している。

■29万8000円
■ヴァルドインターナショナル
☎072-673-3000

TOMMYKAIRA JAPAN

PREMIUM01TR HEAT BLUE TITAN『INTELLIGENCE』

競 音量4

前期

材チタン　径メイン:80φ　テール:130φ

フルチタンマフラーである「PREMIUM01TR」に排気脈動を制御する可変バルブが追加されたモデル。専用のコントローラーにて音量調節が可能となる。競技専用品。

■47万円
■E・Rコーポレーション
☎0565-52-8555

TOMMYKAIRA JAPAN

PREMIUM01TR HEAT BLUE TITAN

競 音量4

前期

材チタン　径メイン:80φ　テール:130φ

最高峰のチタンのみで製作されたプレミアムマフラー。テール部インナーへの焼き入れ加工や、チタン製ロゴプレートによる高級感により所有欲が満たされる仕上がり。前期モデルに適合する。競技専用品。

■33万2000円
■E・Rコーポレーション
☎0565-52-8555

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

SLR

GTspec TiTANIUM SR for R35GT-R
車検 競 4.3

後期 前期

材チタン　径メイン:80-70φ　テール:120φ

ノーマルマフラーと同レイアウトを採用しながらもスムーズな排気効率を考慮したチタンマフラー。保安基準に適合し車検もOK。重量は9.2kgとチタン採用による軽量化も実現している。前期モデルに適合する。

■38万円
■サンラインレーシング
☎086-209-1000

SABULIVE

レース用FULLストレート
競 4.5

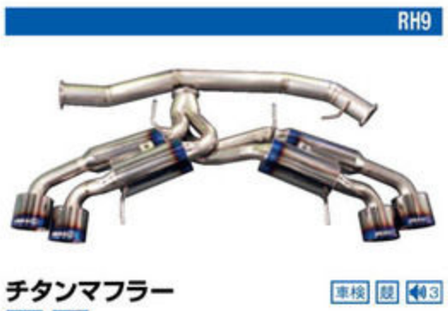
後期 前期

材ステンレス　径メイン:101φ　テール:--φ

競技ユースを前提とし、排気効率を徹底的に追い求めたエキゾーストシステム。触媒やサイレンサーを設けないのはもちろん、パイプの絞りも無く、また、レイアウトも可能な限りストレートに仕上げている。

■22万4000円
■サブライブ
☎076-482-3751

RH9



チタンマフラー
車検 競 4.3

後期 前期

材チタン　径メイン:90-60　テール:130φ

メインパイプはストレートの90φ採用で排気効率を徹底的に追求したフルチタンマフラー。4本出しスタイルのテールパイプは130φと大口径にRH9のロゴ入り。60φパイプを4分割方式でジョイントする方式を採用。信頼の日本製。

■31万5000円
■CLUB RH9
☎059-365-5105

Kansai SERVICE

Rチタンデュアルマフラー
車検 4.2

後期 前期

材チタン　径メイン:--　テール:115φ

軽量かつ高強度なチタンを採用したデュアルマフラー。第二触媒以降をデュアルパイプレイアウトとし、レスポンス向上を狙う。重量は9.9kgとノーマルの半分以下に抑えられており、運動性能の向上にも大きく寄与している。全年式に対応する車検対応モデル。

■46万8000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

GARAGE SAURUS

Power-EX"Type-センター"マフラーSet
競 4.-

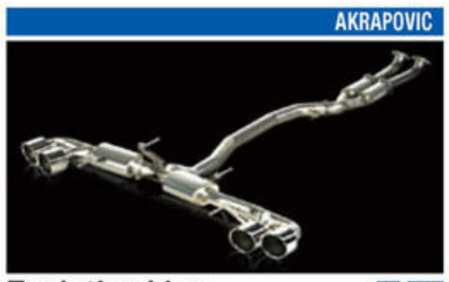
後期 前期

材ステンレス　径メイン:80-70φ　テール:85φ

ノーマルでは重たいイメージのリアビューをシンプルなルックスに変身させるマフラー。純正センターカバーの加工が必要でフィッティング可能。テールは85φのファンネル形状でありがちな4本出しには無い意匠だ。

■13万8000円
■ガレージ ザウルス
☎04-2968-9212

AKRAPOVIC



Evolution Line
競 4.4

後期 前期

材チタン　径メイン:非公開　テール:125φ

Slip-On Lineのリアマフラーに、チタン製のセンターパイプを組み合わせた、出力向上とさらなる軽量化を実現した究極のモデル。装着すると17psアップを見込むことが可能。トルクアップも期待できる。テール部はSlip-On同様チタンとドライカーボンの2種類。

■90万6000円
■橋本コーポレーション
☎075-761-7351

AKRAPOVIC

Slip-On Line
車検 4.3

後期 前期

材チタン　径メイン:非公開　テール:125φ

2輪ではメジャーブランドのアクラポヴィッチより独自の配合を用いたチタンを採用し登場したR35用マフラー。全年式適合、さらに保安基準適合。テールパイプ部はチタンとドライカーボンの2種類より選択が可能で好みによるリアビューの演出方法を選択できる。

■62万円
■橋本コーポレーション
☎075-761-7351

TOP SECRET

TV-PROチタンマフラーV2
車検 競 4.3

後期 前期

材チタン　径メイン:90-70　テール:純正

排気バルブを採用し、シチュエーションにより最適な性能を発揮できるように開発されたチタンマフラー。車内に取り付けるコントローラーでアクチュエーターを作動させ、サーキットでは開放、ストリートでは消音重視と自由にコントロールする事が可能。

■58万円（専用チタンテール:14万円）
■トップシークレット
☎043-216-8808

R VERTEX

Legerfort左右デュアルフルチタンマフラー　トルネード
競 4.3

後期 前期

材チタン　径メイン:非公開　テール:非公開

独特のパイプレイアウトで排気効率を追求し、無垢のチタン材を贅沢に使ったデュアルマフラー。その名の通り、渦を巻くような取り回しで、高音質も実現している。MY10～12モデルに適合する。

■68万円
■ティーアンドイー
☎045-944-2221

SLR

GTspec TiTANIUM RS for R35GT-R
車検 競 4.3

後期 前期

材チタン　径メイン:90-80φ　テール:130φ

シンプルな左右シングル出しスタイルを取り入れたチタンマフラー。排気効率を追求したレイアウトで6.4kgと驚異的な軽量化を図ったモデル。前期モデルに適合し車検に対応している一本。

■25万6000円
■サンラインレーシング
☎086-209-1000

Powerhouse amuse

R1 TITAN EXTRA 90spec STTI
車検 4.4

後期 前期

材チタン　径メイン:90φ　テール:130φ

R1 TITANシリーズの中でもメインパイプに90φ径を採用し、強化アクチュエータを装着した場合に700psにも対応可能なモデル。純チタンの耐久性を上回る耐熱チタン合金を採用し、高い排気熱にも対応する。

■43万8000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055

Powerhouse amuse

R1 TITAN プログレス STTI
車検 4.4

後期 前期

材チタン　径メイン:80φ　テール:130φ

この「プログレス」はR1 TITANシリーズのなかでもチタンの高音域のサウンドを特徴としたサイレンサーを採用したマフラー。8.2kgとノーマル比でマイナス10kgを実現している。マフラーでは世界初となる耐熱チタン合金を採用しており耐久性の高さも魅力。

■40万8000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055

Powerhouse amuse

R1 TITAN RS silent STTI
車検 4.2

後期 前期

材チタン　径メイン:80φ　テール:130φ

GTR本来の排気熱にも余裕で対応する耐熱チタン合金を使用した高耐久マフラー。静粛性にこだわり開発されたモデルでノーマル並みの音量。車検対応はもちろん、9.6kgと軽量化も果たしている。ノーマルでも避けられない経年劣化による音量増もほぼ無しとしている。

■42万8000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055

Powerhouse amuse

R1 TITAN EXTRA STTI
車検 4.3

後期 前期

材チタン　径メイン:80φ　テール:130φ

R1TITANシリーズ独自の内部パンチングによる高音域のサウンドが特徴。耐熱チタン合金採用により軽量化はもちろん高強度性能を得たマフラー。重量も9.1kgと純正よりも大幅な軽量化を果たしている。全年式の装着可能で保安基準に適合する。

■40万8000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055

Power Craft

ハイブリッドエキゾーストマフラーシステム ツインバルブタイプ
車検 4.3

後期 前期

材ステン+チタン
径メイン:80-90-70φ　テール:112φ

2階建構造のサイレンサーとバルブコントロールによる音量や出力調整が可能なマフラーシステム。リモコンでバルブを操作することで車内に居ながら簡単に操作できるのが魅力。

■45万円
■パワークラフト
☎0120-809-099

MIDORI

サイレントハイパワーNR チタンマフラー
車検 4.3

後期 前期

材チタン　径メイン:80-70φ　テール:85φ

平成22年度の騒音規制に対応したチタンマフラー。アイドリング時の低音から高回転時の乾いた高音域までチタンサウンドが楽しめる。絞りのない設計でパワーを重視。軽量化による運動性能の向上も実現する。

■39万8000円
■緑整備センター
☎045-933-1101

MINE'S

SILENCE-VX PRO TITAN Ⅱ
車検 4.3

後期 前期

材チタン　径メイン:80φ　テール:120φ

騒音規制の新基準に適合し、すべてのモデルで車検対応となるチタンマフラー。テール部の青い焼き色が高性能を証明する証。排気効率の向上によるパワーアップと軽量化による動力性能アップの効果も高い。

■44万8000円
■マインズ
☎046-857-3313

Rocket　Dancer

デュアルサウンドマフラー
競 4.4

後期 前期

材ステンレス　径メイン:80φ　テール:115φ

マフラーとデュアルサウンドバルブの組み合わせで排気効率の向上と音質・音量調節を実現するステンレスマフラー。全年式に装着可能だが競技専用品。デュアルサウンドバルブにより約91dBから約73.9dBまで音量調節が可能で様々なシチュエーションに対応する。

■17万8000円～19万8000円
■フジムラオート
☎075-661-9393

Powerhouse amuse

R1 TITAN ナルド STTI
車検 4.5

後期 前期

材チタン　径メイン:100φ　テール:130φ

No2ストレートパイプをセットとし、メインパイプ径100φを可能としたR1 TITANシリーズ最強モデル。競技専用品となるが、R1チタンバルブを採用し音量調整機構が使用できる。全年式のモデルに装着可能。

■40万8000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055

GReddy

スポーツキャタライザー

前期

材ステンレス　径76φ×2-90φ

純正の第1触媒を使用しないスタイルを採用し、第2触媒のみで排ガス基準をクリアする高性能キャタライザー。音量を抑えつつパワーを確保するためにパイプ最大径を90φとし、大型サイレンサーを採用。パワーエクストリームRマフラーと段付無しで装着可。

■23万8000円
■トラスト
☎0479-77-3000

SARD

SPORTS CATALYZER R35 GT-R EXHAUST SYSTEM

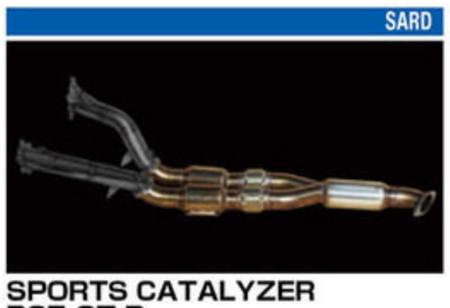
前期

材ステンレス　径76-80φ

MY07～09に対応したスポーツ触媒とのエキゾーストセット。ストレート化されオリジナルの第2触媒を採用したフロントパイプと組み合わせることでレスポンスとパワーが向上する。保安基準適合品。

■32万円
■サード
☎0565-53-1166

SARD



SPORTS CATALYZER R35 GT-R

前期

材ステンレス　径76-80φ

MY07～09に対応したスポーツ触媒。低抵抗のセルを採用し、ファクトリー内で職人の手により生み出されている。太すぎないメインパイプ径によりトルクの落ち込みを抑制する。保安基準適合品。

■21万円
■サード
☎0565-53-1166

HKS

メタルキャタライザー

前期

材ステンレス　径85-75φ

タービン出口直後から第2触媒までに装着するスタイルのスポーツキャタライザー。排気抵抗を軽減させる事でタービンへの負担を減らしレスポンスが向上する。低抵抗と排ガス浄化性能を高次元で両立させた排気系チューンパーツ。MY07、08に適合する。

■35万円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

CATALYZER

キャタライザー

材=材質
径=パイプ径

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

MINE'S

Super CatalyzerⅡ

前期

材ステンレス　径70-80φ

ハイパフォーマンスと低排出ガスを両立しなければならないGT-Rのためのスポーツキャタライザー。高回転時のパワーとレスポンスアップを実現するために150サイズのセルを採用しており、軽量化にも貢献する。排出ガス試験証明書が付属する。

■21万8000円
■マインズ
☎046-857-3313

Powerhouse amuse

R1_TITAN_SPORTS_CAT_STTI

前期

材ステンレス+チタン　径--φ

VR38エンジン特有の第2触媒への負担という視点から開発されたスポーツキャタライザー。耐熱チタン合金やフレキシブルチューブ採用により、耐久性に着目して設計されているモデル。触媒部の形状デザインはノーマルを同様の最低地上高を確保している。

■36万8000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055

Powerhouse amuse

R1チタンスポーツ触媒STTI

前期

材ステンレス+チタン　径--φ

150セルサイズの高効率触媒部に耐熱チタン合金を採用し、過酷な使用環境に対応したスポーツ触媒。特に高温にさらされる第2触媒に考慮して設計されている。MY07～09に適合するフレキシブルチューブ採用により、パイプの動きにも柔軟に対応する。

■36万8000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055

AUMSE

R1_TITAN_SPORTS_CAT_SILENT_STTI

前期

材チタン　径--φ

MY07～09に対応する純正以上の消音効果をもたせたキャタライザー。サイレンサー寸法をできるだけ大きく設計、さらに最低地上高は純正と同様の親切設計。マフラー交換により音量が増大する場合の対策としても有効。

■34万8000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055

Power Craft

メタル触媒

前期

材ステンレス　径70-80φ

セラミックではなく、ステンレスのメタルハニカムを採用したセルを持つメタル触媒。耐久性に優れ、排気の接触面積も広く高い浄化性能をもつ。圧力損失が少ない120セルサイズを採用しており、浄化性能と高出力を両立させている。保安基準適合品。

■18万円
■パワークラフト
☎0120-809-099

AUMSE

R1000_No1_TURBIN_OUTLET

後期 前期

材チタン　径--φ

第1触媒をストレート化するアウトレットパイプ。排気効率を極限まで落とすことが可能なこの位置をストレート化する事で、純正タービンのポテンシャルを存分に引き出す事ができる。耐熱チタン合金製により耐久性を確保し、すべての年式に装着可能。競技専用品。

■19万8000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055

Power Craft

タービンアウトレット

後期 前期

材ステンレス　径80φ

タービンからの排気をスムーズに導くように設計。曲りの強い個所だけに、大径化とスムーズな曲げで排気の抵抗を可能な限り抑えている。耐熱性と耐久性を考慮したステンレス素材を使用している。

■9万5000円
■パワークラフト
☎0120-809-099

SLR

GTspec Turbin Outlet for R35GT-R

後期 前期

材ステンレス　径76.3φ

第1次触媒を外しストレート化するアウトレットパイプ。排気効率の向上・ブーストの安定に寄与する。ノーマルECUに対応しているが、大径パイプ採用によりブーストアップまで対応可能。競技専用品となる。

■9万8000円
■サンラインレーシング
☎086-209-1000

MCR

OUTLET PIPE

後期 前期

材ステンレス　径70φ

ノーマル重量比でマイナス8.0kg実現させたタービンアウトレットパイプ。同社のストレートフロントパイプやCRIMSONマフラーの同時装着により、さらなる軽量化を可能とする。排気効率アップと、車重の重い35GT-Rの運動性能を向上させる効果も期待できる。

■9万8000円
■エムシーアール
☎048-995-0131

OUTLET& CENTER& FRONT PIPE

アウトレット＆センター＆フロントパイプ

材＝材質
径＝パイプ径

SARD

STRAIGHT FRONT PIPE R35

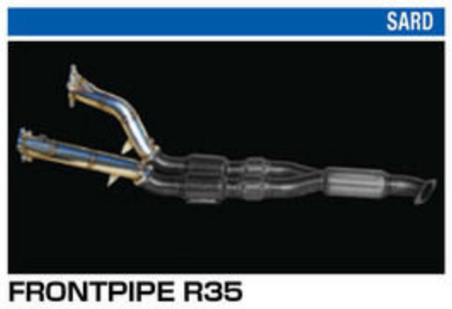
前期

材ステンレス　径76-80φ

第2触媒をストレート化するフロントパイプ。サイレンサー装備により、触媒レスとしながらも音量と音質にこだわられた設計。MY07～09に装着可能で競技専用品となっている。同社の排気システムを組み合わせて究極のエキゾーストシステムを組み上げることも可能。

■9万5000円
■サード
☎0565-53-1166

SARD



FRONTPIPE R35

前期

材ステンレス　径76-80φ

タービンの排気抵抗を低減するレイアウトによりレスポンスとパワーを向上させるフロントパイプ。同社の「スポーツキャタライザーR35」と組み合わせることにより保安基準に適合する。MY07～09に装着可能。

■11万8000円
■サード
☎0565-53-1166

MCR

CRIMSON STRAIGHT TITANIUM FRONT PIPE FIRST-CLASS

後期 前期

材チタン　径70-80φ

フルチタン製で第2触媒を交換するタイプのフロントパイプ。オーバル形状でチタン特有の焼き色が特徴的。ノーマル比で8.2kgもの軽量化も実現する。排気抵抗を低減しパワーアップを可能とする。競技専用品。

■22万円
■エムシーアール
☎048-995-0131

ESPRIT

ストレートフロントパイプ

後期 前期

材ステンレス　径--φ

第2触媒を外し、ストレート化するタイプのフロントパイプ。等長ジョイントできるパイプなので、ノーマルマフラーからさらなるチューニングにまで対応できる。エスプリECUとの組み合わせで最高速が10km/hアップ。ノーマルマフラーを使用する場合にも装着できる。

■7万9000円
■エスプリ
☎059-370-8080

MINE'S

スーパーアウトレットプロⅡ

後期 前期

材ステンレス　径76.3φ

タービンの排圧を下げるために第1触媒をストレート化するアウトレットパイプ。耐熱の面からステンレスを採用し耐久性を確保している。触媒レスによる軽量化と、排気抵抗が低減することによるパワーアップとレスポンス向上が実現する。競技専用品。

■13万2000円
■マインズ
☎046-857-3313

TOP SECRET

フロントパイプ

後期 前期

材チタン　径75-90φ

同社のエクステンション専用のフロントパイプ。相乗効果で排気効率を極限まで向上させている。第二触媒を取り外すためパワーアップも実現。重量も、純正の13.6kgから2.6kgと、約11kgもの軽量化を実現している。

■13万円
■トップシークレット
☎043-216-8808

TOP SECRET

エクステンションキット

後期 前期

材チタン　径75φ

排気をスムーズに行えることでタービンの能力を最大限活かすことができ、ブーストの立ち上がりが向上。素材は耐蝕性を考えてSUS304ステンレス材を使用。美観にも配慮して設計、製作がなされている。

■8万円
■トップシークレット
☎043-216-8808

SLR

GTspec FrontPipe TiTANIUM Silent for R35 GT-R

後期 前期

材チタン　径70-80φ

2次触媒部をストレート化するフロントパイプだが、サイレンサー採用で音量を抑制することに成功したサイレントモデル。チタン製により軽量に仕上がっている。競技専用品。

■28万4000円
■サンラインレーシング
☎086-209-1000

SLR

GTspec FrontPipe TiTANIUM for R35 GT-R

後期 前期

材チタン　径70-80φ

2次触媒部をストレート化するフロントパイプ。サイレンサーを持たないスタイルとチタン採用で2.4kgと超軽量を実現している。タービンアウトレットと組み合わせることでフルストレート化に変更することも可能。

■14万2000円
■サンラインレーシング
☎086-209-1000

SABULIVE

センターパイプ

後期 前期

材チタン　径89.1φ

排気効率を追い求め、パイプの曲げの部分はパイプ材にそのまま曲げ加工を行うのではなく、輪切りにしたパイプを繋ぎ合わせる工法を採用。内径が絞られることがないため、設計通りの排気流用を確保できる。バックシールド工法を採用している。

■18万円
■サブライブ
☎076-482-3751

AUMSE

R1000_No2_STRAIGHT_RS_STTI

後期 前期

材チタン　径70-80φ

ノーマルパイプと比較して11kgもの軽量化を耐熱チタン合金で実現したセンターパイプ。ノーマルタービンの性能を存分に引き出す事を念頭に開発された。最低地上高も純正と同様の数値。

■19万8000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055

Power Craft

ストレート センターサイレンサー

後期 前期

材ステンレス　径70-80φ

排気効率を高める可能な限りのストレート設計に、サイレンサーを追加することで静粛性もプラス。昨今のサーキットユースであっても静粛性を求められるシチュエーションにもマッチする。フレキシブルジョイントで装着後のねじれなどにも強い。

■8万2000円
■パワークラフト
☎0120-809-099

Power Craft

ストレート センターパイプ

後期 前期

材ステンレス　径70-80φ/70-90φ

触媒レスとし、排気効率を追い求めたフロントパイプ。触媒とタイコが無いためレイアウトの自由度が増した結果、可能な限り浅い角度での集合形状を実現。スムーズな排気流を実現している。フレキシブルジョイントが設けられるため、耐久性も高い。

■7万円
■パワークラフト
☎0120-809-099

GReddy

サーキットスペック　フロントパイプ

後期 前期

材ステンレス　径76φ

第1触媒を外し、排気経路のストレート化に寄与するタイプのフロントパイプ。触媒がなくなることにより、排気抵抗の低減が図れるためパワーアップとレスポンスアップを実現する。すべての年式に装着可能だが競技専用品となる。

■6万2000円
■トラスト
☎0479-77-3000

GReddy

サーキットスペックセンターパイプ

後期 前期

材ステンレス　径76-90φ

GReddyサーキットスペックフロントパイプとパワーエクストリームRマフラーの間に装着することで、スムーズな排気経路を作り出すことが可能なセンターパイプ。すべてのモデルに装着できるが競技専用品。第2触媒を取り外してパワーアップを実現する。

■6万円
■トラスト
☎0479-77-3000

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

MINE'S

ストレートコンバーター

後期 前期

材ステンレス　径70-80φ

第2触媒をストレート化するフロントパイプ。競技専用品でサーキット走行など性能をいかんなく発揮したい場合に、排気効率向上と軽量化を実現する。高回転時のパワーとレスポンスを向上させたい場合に有効。取付はボルトオンで装着可能。

■8万5000円
■マインズ
☎046-857-3313

BLITZ

EXHAUST DIFFUSER

後期 前期

材ステンレス　径70-80φ

触媒部をストレート化するフロントパイプ。ブーストのレスポンスも向上し、ハンドリングにも好影響を与える。鏡面仕上げのステンレスパイプがGT-Rオーナーの所有欲を満たしてくれる。ノーマルマフラーにも装着可能で見た目を変えずに性能アップさせる事も可能。

■9万5000円
■ブリッツ
☎0422-60-2277

Rocket Dancer

ステンレスフロントパイプ

後期 前期

材ステンレス　径60-80φ

第2触媒部をリプレースしてストレート化するフロントパイプ。ストレート化することにより排気音量が10〜12dB増大する。軽量化にも貢献し車両の動力性能アップにも貢献する競技専用品。パワーアップはもちろん、サウンドにもこだわりのあるオーナーにオススメ。

■4万8000円
■フジムラオート
☎075-661-9393

AUMSE

R1000_No2_STRAIGHT_SILENT_STTI

後期 前期

材チタン　径70-80φ

ノーマルタービンの風量を最大限に活かし、尚且つ静粛性も手に入れたセンターパイプ。耐熱チタン合金を採用し、強度面も安心。最低地上高も純正と同様の数値で、エンジンレスポンスの向上を実現した。

■29万8000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055

AUMSE

R1000_No2_STRAIGHT_RS_90spec

後期 前期

材チタン　径80-90φ

大型タービンに交換した際に問題となるフランジ形状に配慮したセンターパイプ。タービン交換車両には二次排圧の上昇を確実に抑えるための必須パイプとして必須パーツである。競技専用品。

■20万8000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055

BLITZ

SUS POWER AIR FILTER LM

後期 前期

材ステンレスメッシュ　乾

SUS POWER AIR CREANERで使用されているステンレスメッシュを純正置き換えタイプに採用。ステンレスの採用で高い強度と耐久性を実現。変形に強い仕様となっている。特殊2層構造で高い集塵効果と吸入効率アップを可能としている。

■7000円
■ブリッツ
☎0422-60-2277

K&N

K&N純正交換フィルター

後期 前期

材コットン　湿

湿式コットン多層フィルターを採用し、安定した吸入効率を発揮するロングライフエアフィルター。優れた濾過性能は専用のメンテナンスキットで繰り返し洗浄が可能で、常にパフォーマンスを維持することができる。純正置き換えタイプにより全年式に適合する。

■2万6800円
■グループ・エム
☎048-450-2911

HKS

スーパーハイブリッドフィルター

後期 前期

材不織布＋ポリウレタンフォーム　乾

素材に不織布とポリウレタンフォームを使用した独自の特殊フィルターで圧力損失を低減しながらも、集塵効果と高耐久性を実現した純正置換タイプのエアクリーナー。全モデルに適合する。純正置き換えタイプながらスポーツフィルター並のレスポンスが魅力。

■7000円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

AIR FILTER

純正形状エアフィルター

材＝フィルター材質
乾＝乾式
湿＝湿式

MINE'S

チタンストレートコンバーター タイプ I, II, III

後期 前期

材チタン　径70-80φ

第2触媒をストレート化するチタン製フロントパイプ。3種類のタイプが用意されており、サイレンサーの有無や、パワーを狙いたい回転域から選択することが可能となっている。純正に比べて大幅な軽量化を図ることができ、およそ10kg前後のダイエットを実現する。

■18万5000円〜21万円
■マインズ
☎046-857-3313

BLITZ

SUS POWER AIR CLEANER

前期

材ステンレスメッシュ　乾

円錐型でオールステンレスボディの剥き出しタイプエアクリーナー。ステンレスメッシュシェル採用によるレーシーなサウンドが魅力。洗浄可能で半永久的に使用することができる。MY07〜09に装着可能。装着にはバンパーサポートの加工が必要。

■12万円
■ブリッツ
☎0422-60-2277

HKS

レーシングサクションリローデッド

後期 前期

材ポリウレタンフォーム　湿

むき出しタイプエアフィルター「パワーフロー」と、そこからタービンへつながっているパイプのインテークキット。エアフィルター部はラジエターグリル内に配置し、吸入空気温度を安定させている設計。中回転域のトルクを重視し、乗りやすい仕様に仕上がっている。

■16万円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

HKS

プレミアムサクション

後期 前期

材不織布＋ポリウレタンフォーム　乾

純正置き換えタイプのエアクリーナーと、エアボックスからタービンにつながるパイプのインテークキット。純正に比べて内径の大きいパイプを使用することにより、ブーストアップ時のボトルネックを解消できる。エンジンルームの熱気の影響も無いことが魅力。

■9万円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

AIR CLEANER

スポーツタイプエアクリーナー

材＝フィルター材質
乾＝乾式
湿＝湿式

MINE'S

VX-AIR　FILTER

後期 前期

材3層コットン　湿

純正フィルターの1.25倍の吸入空気量を実現するために、3層コットン、アルミメッシュ、特殊オイルが採用されている。同社のVX-ROMと最高のマッチングをみせる。純正エアボックスを使用するため熱気による効率ダウンの心配もない。洗浄による繰り返し使用が可能。

■2万6800円
■マインズ
☎046-857-3313

MINE'S

チタンインテークシステム

後期 前期

材コットン+ステンレスメッシュ　湿

パワーアップが進むとシビアになるGT-Rの吸気システムにフレッシュエアを取り込む事が可能なインテークキット。 軽量で大径のチタンパイプとBMC製のコアフィルターの組み合わせで、タービン交換にまで対応する余裕を見せる。装着には専用のVX-ROMが必要。

■15万円
■マインズ
☎046-857-3313

GARAGE SAURUS

クリーナーサクション&フルパイピングKIT BLITZブローオフ付

後期 前期

材ステンレスメッシュ　乾

ブーストアップの風量に対応するために計算されたパイプレイアウトが特徴のインテークキット。コアタイプのクリーナーの装着にはオリジナルのファンネル形状のアダプターで性能を発揮するセッティング。

■28万8000円
■ガレージ ザウルス
☎04-2968-9212

TOP SECRET

スーパーインダクションキット

後期 前期

材ポリウレタンフォーム　湿

むき出しタイプのエアクリーナーと効率の良いレイアウトを実現したパイピングとのインテークキット。エアフロセンサーの取付部をアルミ製とし、吸入空気量を正確に測定しトラブルの防止にも配慮されている。

■10万円（Ver.1）　9万5000円（Ver.2 70φ）
10万5000円（Ver.2 80φ）
■トップシークレット
☎043-216-8808

TOP SECRET

スーパーサクションキット

後期 前期

材ポリウレタンフォーム　湿

純正エアクリーナーボックスにも対応したサクションキット。純正ブローバイホースの取り付けにも対応しており、無加工でインストール可能。ノーマルよりもパイプ径を拡大し、純正タービンのレスポンスアップを実現する。同社のスーパーインダクションキットにも対応。

■7万2000円
■トップシークレット
☎043-216-8808

BLITZ

ADVANCE POWER AIR CLEANER

前期

材ステンレスメッシュ　乾

アルミ製クーリングシールドとステンレスメッシュによる高い集塵効果と吸入効率を両立したむき出しタイプのエアクリーナー。クーリングシールドは可変式で、フィルター周囲に大量の空気を確保できる。取付は要加工。

■14万円
■ブリッツ
☎0422-60-2277

MINE'S

サクションパイプキット

後期 前期

純正タービンでブーストアップした場合に内径が小さく抵抗になってしまうサクションパイプをリプレイスするパイプキット。ベンダー時に起こりがちな内部の曲げしわを作らないように、チタンの輪切りを採用している。SAMCOのシリコンホースが付属する。

■12万8000円
■マインズ
☎046-857-3313

GReddy

サクションキット 80φSPL R35 GTR

後期 前期

純正加工タービン対応のサクションキット。吸入量の増大にあわせパイプ径を80φに拡大。フロントバンパー内に設置するタイプなので、熱気を遮断しフレッシュエアを導入できる。要ECUリセッティング。

■12万円
■トラスト
☎0479-77-3000

GReddy

サクションキットR35 GTR

後期 前期

フロントバンパー内にコアタイプのエアクリーナーを配置するためのインテークキット。エンジンルームの熱気を遮断しフレッシュエアを導入することを可能としている。MY14モデルは未確認。

■11万5000円
■トラスト
☎0479-77-3000

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

CONTROL&ENGINE PARTS
[コントロール＆エンジン系]

■掲載データは2014年2月19日現在の情報です。※価格は全て税抜き表示となっております

ハイパワーなVR38を更に刺激的にチューニングする

純正状態ですでに高い完成度でハイパフォーマンスなVR38DETTエンジン。しかし、そんなハイパワーユニットだからこそ、更なる高みも望みたくなるものだ。チューニングの手法は大きく2つ。1つはECUのチューニング。高度な電子制御が行われているだけあり、効果も絶大なうえに様々な機能を持たせることが可能。比較的リーズナブルなことも魅力的。2つ目は実際のエンジン本体のチューニング。高性能はもとより耐久性の向上も可能で、メニューによっては純正の枠を超えるパフォーマンスを引き出すことも可能となるのが魅力だ。もちろん、どちらのチューニングもバランスを見極めて進めることを心掛けたい。

後期＝MY11～14に適合。類別型式DBA
前期＝MY07～10に適合。類別型式CBA
汎＝汎用商品

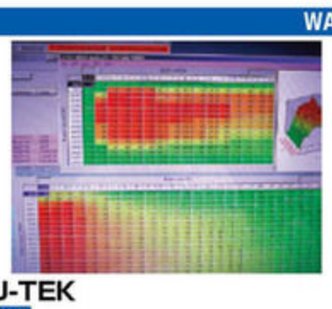
ESPRIT

M/Cコンピュータ
後期 前期

ノーマルGT-R用のコンピュータ・プログラミングを徹底的に解析し、サーキット走行に適したプログラムを開発。鈴鹿サーキットにおける実地テストを繰り返し、ブースト制御、燃料マッピング等を全面変更。エスプリが求めるGT-Rの味を追求したコンピュータ。

■13万円
■エスプリ
☎059-370-8080

WASTE



ECU-TEK
後期 前期

エアフロ容量がオーバーする領域はDジェトロ制御を行い、通常領域はエアフロによるハイブリッド制御を実現。燃費性能、排気ガス浄化性能を犠牲にせずにハイパワーを可能にする。ミッション制御も最新のプログラムを使用することで、ATモードでも小気味よいシフトレスポンスを発揮する。

■28万7000円
■ウエストスポーツ
☎084-981-5061

WING

ECM
後期 前期

ブーストはもとより、燃料マップや点火マップ、スロットルマップ、バルブタイミングなど多岐に渡るまで変更し、バランスのよいパフォーマンスアップを実現。気持ちよく走れることをコンセプトに開発したECM。標準仕様のほか、ローンチコントロール制御や、現車あわせにも対応。MY14未確認。

■16万8000円
■ウイングタケオ
☎059-363-2104

NISMO

スポーツリセッティング TYPE-2
後期 前期

サーキットでの使用をターゲットにしたTCMとECMのセット。過給圧の特性を変更し、低速～中速域での中間加速を向上。シフトの応答性も高め、ドライバビリティも向上している。年式により、適合や制御が異なるので要確認。ほか、スピードリミッターのみ変更したTYPE-1を設定。日産の車両保障も継続される。

■30万円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
☎0120-846-423

MAIN ECU
メインコンピュータ

GARAGE SAURUS

Power-ECU
後期 前期

一台一台、走行データを元にプログラムする、完全現車合わせセッティングのエンジンECU。各種リミッター、オートクルーズ速度、エンジン冷却ファンの制御などまで自在に設定が可能。トランスミッションのECUのセッティングも可能。アップグレード対応も行える。

■14万8000円～
■ガレージ ザウルス
☎04-2968-9212

MCR

SWAT ROM RACING
前期

HKS製EVCVを使用し、セッティングを可能としたモデル。変更内容は「STREET」と同じだが、よりシチュエーションに合わせたち密なセッティングを可能としたモデル。装着時は、別途HKS EVCVが必要となる。

■12万9000円（MY07/08）
18万9000円（MY09/10）
■エムシーアール
☎048-995-0131

MCR

SWAT ROM STREET
前期

スピードリミッター、回転リミッター、ラジエター電動ファン始動ポイント、スロットルマップ、可変バルタイマップ、過給圧、燃料マップ、点火マップ、オートクルーズ設定速度の変更を行ったハイパフォーマンスモデル。

■12万4000円（MY07/08）
18万4000円（MY09/10）
■エムシーアール
☎048-995-0131

MCR

SWAT ROM スピードリミッターカット
前期

ライトなスポーツ志向ユーザー向けに、純正スピードリミッターの変更とオートクルーズの最大設定車速の変更のみを行ったモデル。安全マージンを削ることなく、GT-R本来の高いマシンパフォーマンスを体感することが可能となる。

■9万8000円（MY07/08）
15万8000円（MY09/10）
■エムシーアール
☎048-995-0131

ESPRIT

M/C M/Mコンピューター
後期 前期

エスプリのエンジン用コンピュータ（ECM）に併せて、同じ手順により最適な制御を開発したミッション用コンピュータをセット。相互に最適な制御を行うことで、相乗効果で高いパフォーマンスを実現してくれる。要純正コンピュータユニット下取り。

■18万円
■エスプリ
☎059-370-8080

Powerhouse amuse

ハイテックROM スピードカット
後期 前期

ノーマルECUの書き換えにてスピードリミッター解除を行うプログラム。書き換え時には同時にクラッチ調整も行われるため、よりダイレクトかつ良好な操作感を実現できる。全車イモビライザーにも対応。MY09以降のモデルはミッションECU書き換えも必要となる。（プラス6万円）

■11万8000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055

TRIAL

TRY FORCE ECU
後期 前期

最新のプログラム編集ソフトで、スピードリミッターやレブリミッターの変更はもちろん、燃調、点火時期、バルブタイミング、電子制御スロットルマップなどを最適化。スムーズかつパワフルな車に変えることが可能で、各データの変更により540ps～550psも実現。年式によりプログラムの内容と価格の変動あり。

■12万円～
■トライアル
☎072-369-3539

TOP SECRET

PROCESSコンピューター
後期 前期

R35GT-Rが持つポテンシャルを、安全かつ最大限に引き出すプログラムを実現。のべ100台以上の使用実績も持つ。スピードリミッター解除、回転数リミッター変更、スロットルマップ、オートクルーズの変更のみのSTEP1と、STEP1ベースに現車あわせで細部までセッティングできるSTEP2の2種類。後期はMTのプログラムも必要。

■12万円～
■トップシークレット
☎043-216-8808

SLR

エンジンECU
後期 前期

スピードリミッター解除のみのSTAGE1と、フルメニューのSTAGE2を設定。STAGE2は燃料と点火タイミングの最適化、スピードリミッター解除やREVリミットの変更に加えバルブタイミングやスロットル特性も変更し、パフォーマンスを最大限に引き出す。オートクルーズのリミッターも変更可。TCM（T/Mコンピューター）も書き換え可能。

■5万5000円～
■サンラインレーシング
☎086-209-1000

SABULIVE

オリジナルECU　Map
後期 前期

イギリスのEcuTek社のソフトを使用したオリジナルマップ。前輪後輪のスリップ差を検知した高度なトラクションコントロールやローンチコントロール中のブーストコントロールなど多彩なオプションを持つ。純正ハンドルのスイッチへの機能割り当ても可能。標準では4種類のマップを選択できる。

■26万5000円
■サプライブ
☎076-482-3751

PRO SHOP SCREEN

オリジナルECUチューン
後期 前期

ストリートからサーキットまで、スクリーンのノウハウを活かして開発。ノーマルエンジンからブーストアップ仕様、タービン交換を行っての1000馬力仕様までまで各種チューニングに対応可能なプログラムを用意。MY14は未確認。

■12万7600円～
■PRO SHOP SCREEN
☎022-348-3761

PHOENIX'S POWER

アプリケーションCPU
後期 前期

独自のカスタムマップを制作して、ブースト圧のコントロールやミッションに負担の掛からないローンチスタート等、多彩できめ細やかな制御を行うプログラムを実現。メインCPUプログラムに加えてオプションを追加していくスタイルで理想の機能性を完成させられる。ミッションECUにも対応する。

■24万8000円～26万8000円
■フェニックスパワー
☎0774-48-1157

Powerhouse amuse

ハイテックROM タービンSPL
後期 前期

タービン交換仕様の1200ps対応ECUプログラミング。タービン交換時にはハイテックROM独自のリタードコントロールを利用することで安定した出力を可能としている。ブースト圧は250kpaまで対応。全て現車セッティングのみ対応となる。09以降はMTコンピューターのデータの変更が必要。（プラス6万円）

■19万8000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055

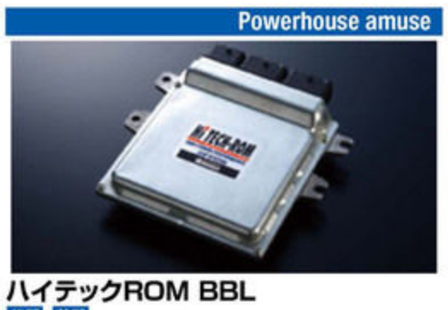
Powerhouse amuse

ハイテックROM HBL
後期 前期

ECUに加えてブーストコントローラーを使用したハイブーストパッケージ。ブーストリミッター解除も可能。最大ブースト170kpaをほこり、ハイチューンにも対応。クルーズコントロール速度、スロット開度の適正化なども可能で、詳しくは要問合せのこと。MY09以降はMTコンピューターデータの変更が必要。

■15万8000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055

Powerhouse amuse



ハイテックROM BBL
後期 前期

ブーストアップでパワーアップを図るベースパック。プログラムのみでブースト1.0kpaに上昇させ、馬力を30ps、トルクを5kgmの向上を達成。同時にマフラーの交換を行う事で効果が高まる。そのほかクルーズコントロール速度、スロット開度の適正化など、詳しくは要問合せ。MY09以降はMTコンピューターデータの変更が必要。

■15万8000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

SABULIVE

Syvecs
後期 前期
同社のFULLコンピュータ「SGTR」に接続し、機能を拡張するユニット。Wi-Fiを利用し、ワイヤレスで携帯端末へデータを通信。リアルタイムで各種データの表示を行うことが可能となる。

■FREE
■サブライブ
☎076-482-3751

SABULIVE

SGTR
後期 前期
UK　Syvecs社のSGTRキット。純正コンピュータの制限に左右されることなくCANBASアダプターにて各種データを設定可能。Wi-Fiのテレメタリーシステム「Syvecs」にて各種の情報をリアルタイムに携帯端末に送信、表示することも可能。リアルタイム通信機能や純正のミッションコントロールとも連動したハイパフォーマンスコントロールユニット。
■69万円
■サブライブ
☎076-482-3751

MIDORI

コンピュータユニット
後期 前期
各制御MAPを最適化することでパワー、レスポンスともに向上させ、さらなる性能を引き出すことが可能。ダイナパック+実走行にも対応し、車両ごとの特性等も考慮して様々な走行条件で厳密なセッティングが行われるため、より理想的なフィーリングが実現できます。純正盗難防止システムやイモビライザーも使用可能。
■13万円～（標準仕様）
22万円～（現車あわせ仕様）
■緑整備センター
☎045-933-1101

MINE'S

VX-ROM
後期 前期
純正コンピュータの高度で複雑な制御をそのまま活かしGT-Rのポテンシャルを十分に発揮させるプログラム。スピードリミッター、燃調、点火時期、可変バルブ、クルーズコントロール（MAX170km/hに設定拡大）など多岐にわたるコントロールを実現。純正車両防盗システム、イモビライザー機能も使用可能。MTコンピュータの書き換えも必要。

■18万6000円～
■マインズ
☎046-857-3313

GReddy

AVC R35
後期 前期
エアフロメーターの電圧補正を行うアダプタ。純正エアフロはツイン使用でも最大680psくらいまでしか計測出来ないが、装着することにより、口径70φで最大850ps、80φで約1000psに対応する空気量を計測可能となる。入力電圧5V時、出力電圧4.5V。ツインエアフロにも対応。

■2万5000円
■トラスト
☎0479-77-3000

BLITZ

SBC TypeS / TypeR
汎
高流量にも対応する小型高性能ソレノイドバルブを採用したブーストコントローラー。高いブーストの安定性と立ち上がりレスポンスを実現している。TypeSはシングル、TypeRはツインソレノイドバルブ仕様となり、マニュアル制御で2つの制御チャンネルを設定可能。ノーマルから3.00hkPaまで幅広いブースト圧に対応。

■3万5000円～
■ブリッツ
☎0422-60-2277

HKS

VAC
後期 前期
後付けタイプのスピードリミッター解除装置。後付けタイプのため、純正ECUのバージョンアップをおこなってもスピードリミッター解除機能は損なわれることがないのが魅力。純正のスピードメータやマルチファンクションディスプレイのままでも180km/h以上の領域の車速表示も可能。

■オープン
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

COBB

アクセスポート
後期 前期
エンジン/ミッションの各種データを手軽に書き換えることができるアイテム。COBB社のデータを使用し、スピードリミッターのカットなどエンジン系はもちろんのこと、ミッションではクリープ量や伝達トルクを任意に変更できる。DECK製データも設定あり。現車セッティングも対応可能。MY14は未確認。

■15万円
■デッキ
☎0561-84-8999

SUB COMPUTER
サブコンピュータ

OGS

TC-VersionS
後期 前期
本体とモニター部をセパレートしたスロットルコントローラー。全9種類のプログラムでスポーツからコンフォート、エコモードまで選択可能。踏み間違いによる急発進防止、ブレーキ優先システム、盗難防止装置などの機能も搭載。表示部はピアノブラック（文字：赤）、ピアノブラック（文字：白）、シルバーメッキ（文字：赤）の3種類。

■2万9300円
■オージーシステム
☎03-3438-4113

OGS

TCメッセンジャー
後期 前期
ブレーキオーバーライドシステムなど、様々なセキュリティ機能が充実した「しゃべる」スロットルコントローラー。制御モードもスポーツからエコまで充実。全9種類のスロットルモードに加え、ペダルの踏み間違いによる急発進防止、ブレーキ優先システム、盗難防止装置など安全・安心な機能も搭載。

■2万9300円
■オージーシステム
☎03-3438-4113

MIDORI

デジタルATTSA E-TSコントローラー
後期 前期
純正のデジタルGセンサーを更に解析し、より積極的な4WD制御を行えるようにマッピングを最適化したユニット。コーナリング中に作動するVDCの介入を抑え、不意なアンダーステアやオーバーステアの発生を抑制する。純正CAN通信にも完全対応し、取り付けはカプラーオン。信頼性も高い。

■8万円
■緑整備センター
☎045-933-1101

Syvecs

R35 4WDコントローラー
後期 前期
純正ユニット間に割り込ませるて装着する、完全カプラーオンの駆動切り替えユニット。駆動は4WDとRWDで行い、操作は純正のスイッチのコマンド操作にて切り替えを行う。ブレーキラインにラインロックを装着することで、バーンアウトすることも可能となる。

■8万3000円
■サブライブ
☎076-482-3751

HKS

ATSC
後期 前期
フロントトルク配分を任意で適正値となるようにコントロールするトルクスプリットコントローラー。フロントトルク配分高めることで高負荷走行時に発生するオーバーステアを解消。安定した走行が可能となる。フロントトルク配分は4段階で設定可能。専用ハーネスにより、カプラーオンで装着が可能。MY14未確認。

■8万円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

JUN

ショートコンプリートエンジン
後期 前期
チューニングエンジンとして必要な加工を高精度で施したシリンダーヘッドと、強化ライナーを組み込んだシリンダーブロックを組み合わせ、排気量アップキットの「カスタムキットEX 4.0ℓ」を使用してくみ上げたハイパフォーマンスエンジン。基本構成以外にもユーザーの希望により様々な加工が可能（要別途見積）。スペックはボア×ストローク：96.0㎜×92.0㎜。排気量：3996cc。圧縮比：8.7:1となる。

■420万円
■田中工業株式会社
（ジュンマシンショップ）
☎03-3920-4165

ENGINE&ENGINE PARTS
エンジン＆エンジンパーツ

BLITZ

THROTTLE CONTROLLER FULL AUTO LIGHT
後期 前期
フルオートプラスと同等の機能を残しながら、モードを10種類に厳選したライトモデル。操作も手元のスイッチのオンオフのみとシンプルでコストパフォーマンスも抜群。取付けはカプラーオンで可能。MY12までに適合。「SpecV」未確認。

■2万9800円
■ブリッツ
☎0422-60-2277

BLITZ

THROTTLE CONTROLLER FULL AUTO PLUS
後期 前期
アクセルレスポンスを自在にコントロールするスロットルコントローラー。業界最多の全24のモード設定で、定番以外にも自動的に作動比率を調整するオートモード、さらにオートモードを更にカスタマイズできるモードなどがあり、ドライバーに合わせた幅広く、細かな調整が可能になっている。MY12までに適合。「SpecV」未確認。

■5万円
■ブリッツ
☎0422-60-2277

JUN

ショートブロック
後期 前期
ボアアップのためのシリンダーライナー加工を施したブロックに、カスタムキットEX 4.0ℓを組み込んだ、シリンダーとヘッドのキット。高出力でも安心して回せるピストンクリアランス、メタルクリアランスで組み付け、レスポンスのよいエンジンを仕上げるベースとなる。ボア96.0㎜×92.0㎜。排気量：3996cc。圧縮比：8.8:1。JUN製ピストン、コンロッド、クランクを使用。

■220万円
■田中工業株式会社（ジュンマシンショップ）
☎03-3920-4165

MINE'S

スーパーレスポンスコンプリートエンジン Ver.4.1
後期 前期
従来の特長であるレスポンスを重視したうえで排気量を4.1ℓにまで拡大。個々のパーツにこだわりぬき、ストロークUPのデメリットを克服した結果1000psオーバーを狙えるポテンシャルを実現。シリンダーライナーを使用していないため、オーバーヒートに対しても優位性があり、コンディションを保ちやすいメリットも持つ。スペックはカムシャフト：IN 264°10.5㎜/EX 272°11.0㎜。ボアは95.5㎜。エンジン単体のみ。要純正エンジン下取り。

■390万円
■マインズ
☎046-857-3313

MINE'S

スーパーレスポンスコンプリートエンジン
後期 前期
「究極を形に」をコンセプトに製作。同社のパーツを使用し、蓄積されたノウハウと技術で組み上げられたコンプリートエンジン。使用パーツは軽量鍛造ピストン、チタンコンロッド、強化バルブスプリング、りん青銅バルブガイドなどを使用。スペックは、カムシャフト：IN 256°10.2㎜/EX 264°10.5㎜。エンジンとオリジナルタービンのセット。純正エンジンとタービンの下取りが必要。

■380万円
■マインズ
☎046-857-3313

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

HKS

ピストン・コンロッドセット

後期 前期

純正置換え用の標準サイズのピストンコンロッドキット。ピストンは最適な重量を達成すべく約25gの軽量化を実現。コンロッドは純正を解析の上、強度のあるH断面形状で、バランスを考え重量はキープしつつ約46%の強度向上を実現。社内にて耐久試験と安全率を考えた高出力試験(900PS)での評価および分解確認済み。

■39万8000円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

JUN

カスタムキットEX 4.0ℓ

後期 前期

ボアとストロークを拡張することで排気量アップを実現。ボア径96φ、ストローク92φで、排気量3996cc。ローコンプピストン、I断面コンロッド、クランクシャフトをセットにしている。ピストンはアルミ鍛造品、クランクシャフトとコンロッドは総削り出しで製作。組込時にはライナー組み付け加工が必要。圧縮比は0.7㎜ガスケットで8.8:1。

■180万円
■田中工業株式会社(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

GReddy

GReddy RX 4.3ℓキット

後期 前期

ボアアップとロングストローク化による4309ccへ排気量アップするキット。低中速からの圧倒的なトルクアップとハイパワー化が可能となる。トラストデモカーの35RXでは、最大出力1200ps以上、トルクはわずか3800rpmで100kg-mを超え、最大時には150kg-mを発生するスペックを実現。MY13まで適合確認済み。

■118万円
■トラスト
☎0479-77-3000

HKS

排気量アップキット

後期 前期

ピストンキット+コンロッド(STEP3)+削り出しクランクシャフトのセット。ビッグタービンを考慮し、低速トルクを稼ぐべくロングストローク化。常用回転域でも圧倒的なトルクを体感出来る。ピストン、コンロッド、クランク共に総削り出しによるハイエンドモデル。解析と実験より生まれた、完全専用設計。ボア径は95.5φ。

■130万円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

JUN

ショートヘッド

後期 前期

純正部品のばらつきを補正する最小限の加工を施したBASICタイプと、チューニングエンジンとして必要となる加工まで施したEXタイプの2種類。どちらもカムシャフトまで組み付け、タペットクリアランスも調整済みのプリアッセンブルタイプとなる。

■68万4000円(BASIC)　88万4000円(EX)
■田中工業株式会社(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

COSWORTH

コスワース 鍛造ピストン コンロッドセット

後期 前期

F1のエンジンも手掛けるコスワース社によって製造される、高品質ピストンとコンロッドのセット。高い技術力とノウハウにより、強度も大幅に向上。耐用ブースト圧を大幅に向上させる事が可能。圧縮比は9.3:1に設定される。

■40万円
■デッキ
☎0561-84-8999

JUN

I断面コンロッド

後期 前期

軽さと強さを追求するため、材質はSCM440を使用し総削り出しによって製作。高回転時におけるメタルの焼き付きの原因となる大端部の変形を防止するために、応力を分散させ変形を抑止する形状に設計。キャップ部を強固に固定するためにコンロッドボルトにはARP社製の高張力ボルトを使用し、更に耐久性を高めている。

■19万5000円
■田中工業株式会社(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

JUN

鍛造アルミピストンキット

後期 前期

品質的にはこれ以上は無いという鍛造素材を使用して製作したコスワース製ピストン。VRハイスペックエンジンが求める耐久性と動作性を十二分に活かせるハイエンドパーツ。ボアは0.2㎜のオーバーサイズのφ95.7の設定。純正シリンダーにボーリング・ホーニング加工を行うことで組み込みが可能。

■24万円
■田中工業株式会社(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

GARAGE SAURUS

Saurusオリジナル H断面コンロッドSet

後期 前期

セッティング次第ではブーストアップでも破損するというコンロッドを定番のH断面化。VR38エンジンの弱点となる、折れやすく曲りやすい純正コンロッドの対策として設定。純正に比べ150gもの軽量化を実現し、定番ARP強化ボルトの使用で強度も高い。デモカーにて1150ps/8000rpmまでテストを行い、高い信頼性も確保している。

■16万8000円
■ガレージ ザウルス
☎04-2968-9212

GARAGE SAURUS

Saurusオリジナル CP製 鍛造ピストンSet

後期 前期

更なる高ブーストも可能にしつつ、エンジンとしての絶対性能も向上させられる、CP製の軽量モデル鍛造ピストンセットです。組み込むエンジンの仕様によって、圧縮比やリセス形状などの変更をできるイージーオーダーも可能。

■19万8000円～
■ガレージ ザウルス
☎04-2968-9212

TOMEI POWERED

PROCAM

後期 前期

走行ステージやエンジン仕様に合わせて豊富なラインナップから選択可能。設定されるスペックは、IN:264°/10.5㎜、272°/11.3㎜、280°/11.3㎜。EX:264°/10.5㎜、272°/11.0㎜、280°/11.0㎜となっている。価格はEX、INそれぞれ1本単位。

■IN&EX各 4万4000円
■東名パワード
☎042-795-8411

JUN

ハイリフトカムシャフト/レギュラーカムシャフトシリーズ

後期 前期

ストリート仕様からハイパワーエンジンまで幅広く対応できるカムシャフトシリーズ。組込み時には強化バルブスプリングが必要。スペックはIN/EXともに272°/10.8㎜となっている。価格はINとEXの2本単位。

■4万8000円
■田中工業株式会社(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

JUN

ハイリフトカムシャフト/ボルトオンカムシャフトシリーズ

後期 前期

純正ECUのノーマルデータにも対応し、バルブスプリングの交換も不要としたボルトオンタイプのカムシャフト。カム交換のみで全域のトルクアップが可能とし、さらにライトチューン+ブーストアップによって簡単にパワーアップが可能。テスト車両では約100馬力アップも実現。スペックはIN/EXとも256°/10.3㎜と264°/10.3㎜の2種類。

■4万2000円
■田中工業株式会社(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

HKS

Vカム+バルブスプリングセット

後期 前期

どの回転域においても出力を損なうことなく、バランスの良いパワーカーブの実現を目標として設計。専用設計のバルブスプリングと組み合わせて使用することを前提としたハイリフト化で圧倒的な性能を実現。IN:270°/11.0㎜、EX:278°/11.0㎜のスペック。GT800フルタービンキットとの組み合わせでは、850馬力以上の最高出力を可能としている。

■25万円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

HKS

メタルヘッドガスケット

後期 前期

ヘッドとEXマニのガスケットのセット。ヘッドガスケットは厚み0.8㎜で、ボア径と厚みは純正サイズ。エキゾーストマニホールドガスケットは純正同一形状。高出力、高過給で必要となるボアシール耐力を、ヘッドボルトを強化せずまま構造変更によりボアシール面圧比で約30%向上させている。

■3万5000円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

JUN

強化バルブガイド

後期 前期

純正に比べて比較にならないほど大きくなっている動弁系の負担に対応する、高耐久性バルブガイド。熱伝導性が良く強度の高いリン青銅素材を使用し、高回転時のバルブ破損を防止している。

■3万8400円
■田中工業株式会社(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

TOMEI POWERED

バルブスプリング

後期 前期

ハイリフトカムに対応した強化タイプ。多段不等ピッチの設計で、高回転におけるサージング発生を防ぎ、確実にカムプロフィールをバルブ動作に反映する。許容リフト量を高める楕円線材を採用。ショットピーニング処理も施したことで、高い耐久性を実現している。

■3万6000円
■東名パワード
☎042-795-8411

JUN

強化バルブスプリングセット

後期 前期

ハイリフトカムシャフト装着時に線間密着を起こしてしまう純正バルブスプリングに替えて使用。スプリングは単純に線厚を薄くしても必要な荷重が得られず、また強度不足にもなるため、バルブスプリングと共に専用のオフセットリテーナーを設計し、理想の設計を実現している。

■18万円
■田中工業株式会社(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

TOMEI POWERED

オーバーサイズバルブ

後期 前期

純正の1.0㎜オーバーサイズとすることで空気の流通量を拡大。吸排気効率が向上し、パフォーマンスアップが狙える。また、形状の最適化を図った大流量設計により、耐久性や耐熱性に優れ、パフォーマンスの維持も行いやすい。

■6万円
■東名パワード
☎042-795-8411

TOMEI POWERED

PONCAM

後期 前期

絶妙なバルブタイミング設定により、純正エンジンへポン付けで全域高性能を発揮。トータルでのベストバランスを重視した設計を施したカムシャフト。スペックはIN:256°/10.25㎜、EX:264°/10.5㎜。価格はIN/EX2本セット。

■8万8000円(セット)
■東名パワード
☎042-795-8411

JUN

強化ヘッドボルト

後期 前期

ハイブースト、高圧縮のチューニングエンジンでのシリンダーヘッドとブロックの間の歪みを防止できる高強度ボルト。クロモリ製でボルトそのものの強度も高く、信頼性も高まる。高強度エンジンボルトで有名な米ARP車の協力によって設定、販売されている。

■14万円
■田中工業株式会社(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

JUN

強化クランクメインキャップボルト

後期 前期

常に強い力を受け続けるクランクシャフトの軸受けを固定する、クランクキャップの保持強度を高めるキャップボルト。ハイチューンエンジンならではのトラブルを防止。エンジンのボルトで有名な米ARP社の協力の下に設定、販売している。スタッド式。写真は他車種用。

■4万2000円
■田中工業株式会社(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

TOMEI POWERED

ベリリング

後期 前期

放熱性に優れる銅合金の中でも、機械的強度が抜群に高いベリリウム合金を採用したバルブシート。バルブが気密性を保つのに必要な耐摩耗性の他、高回転、高負荷時の冷却性も高まり、耐久性も大幅に向上している。

■6万円
■東名パワード
☎042-795-8411

TOMEI POWERED

チタンバルブスプリングリテーナー

後期 前期

動弁系の負担を軽くするアイテム。高回転域でのバルブのジャンプやバウンスを抑え、安定したバルブ追従性を実現。素材には軽量かつ高強度のチタンを採用。組み付け時の精度向上にもこだわった設計を施している。TOMEI製のバルブスプリングとの組み合わせ専用。

■4万8000円
■東名パワード
☎042-795-8411

TOMEI POWERED

バルブガイド

後期 前期

強度と熱伝導性に優れるリン青銅製。他の素材に比べて摺動性能が高いため、バルブとのクリアランスを小さくでき、バルブ周りの組み付けや作動の精度が向上。フリクションの低減にも効果があり、完成度の高いエンジンの製作には欠かせないアイテム。

■3万6000円
■東名パワード
☎042-795-8411

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

TURBO PARTS

ターボパーツ

HKS

GT1000 フルタービンキット

後期 前期

理想的なシンメトリー（左右対称）レイアウトを採用しており、高精度、高強度化、高熱耐久性確保を実現。効率の良い吸排気を求めてサクションパイプ、チャンバーパイプはHKSオリジナル設計。エキゾーストマニホールドは耐熱鋳鋼を採用。エンジンパーツや補機類との組み合わせで1000psオーバーを実現できるタービン容量を確保。使用タービンはHKS GT Ⅱ 7867。その他エキマニ、パイピング、ウエストゲート、フロントパイプなどをセット。

■100万円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

HKS

GT800 フルタービンキット

後期 前期

純正タービンの限界を見極めたうえで、次なるステップとして800ps級のターボキットを設定。単にピークパワーのみを求めるのではなく、常用域から圧倒的なハイパフォーマンスを発揮させることはもちろん、これまで困難とされてきた「シンメトリーレイアウトの実現」をコンセプトとして設計されている。使用タービンはHKS GT Ⅱ 7460。その他エキマニ、パイピング、ウエストゲート、フロントパイプなどのフルキット。競技専用品。

■85万円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

GReddy

RX1200

後期 前期

エンジン排気量アップに対応したタービンキット。TE06SH-25G 10㎠タービンの採用により、トラスト製RX 4.3Lキットとの併用の場合で最大出力1200psを実現する。装着にはエンジンマウント及びシリンダーブロックの削り加工が必要になる。MY13まで適合。

■128万円
■トラスト
☎0479-77-3000

GReddy

TD06SH-20Gツインターボ W/G

後期 前期

TD06ハイフロータービンを左右バンクに装着したツインターボ・ツインウエストゲートのキット。45φのステンレス鋳物製エキゾーストマニホールドに1基で約450psまで対応するTD06SH-20Gとウエストゲートタイプ Rを各バンクに配置して、850ps以上の出力を可能にしている。また、ウエストゲートの開放はマフラーのフロントチューブに戻し、環境に配慮すると共に静粛性も向上。MY13まで適合。

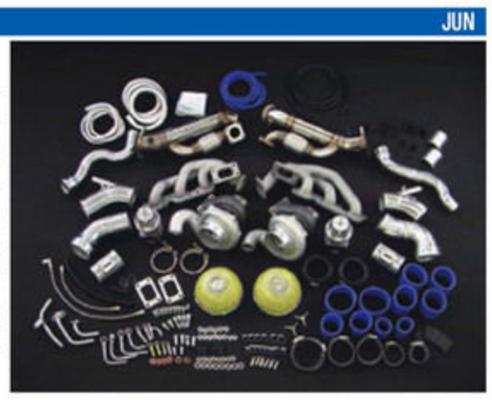
■98万円
■トラスト
☎0479-77-3000

JUN

タービンキット

後期 前期

R35の性能を大幅に引き上げるタービンキット。ギャレット製ターボチャージャー GT3076Rを使用することで、ノーマルタービンとは比べものにならない出力を得ることを可能としている。触媒を装着しない競技ベース仕様では、実に900ps（662kW）ものハイパフォーマンスを発揮。また、キャタライザーを装着したストリート仕様でも800ps（588kW）近い出力を可能としている。



■140万円～
■田中工業株式会社
（ジュンマシンショップ）
☎03-3920-4165

WASTE

VN7.5 ハイスペックタービン

後期 前期

ノーマル同等の高いレスポンスを維持しながらも、ブースト1.5kg/㎠時には700ps、トルク90kg/㎝をオーバーする実力を持つ。GT-R NISMOやSPEC-Vを遥かに上回る性能を実現。コンプレッサーは絶大な信頼性を誇るIHI製を採用している。

■138万円
■ウエストスポーツ
☎084-981-5061

TOP SECRET

B.B.800タービン

後期 前期

タービンブレードには航空機にも使用されるA7075超々ジュラルミンを使用し、軽量かつ高い耐久性を実現。ホイールの拡大、中心軸のスリム化で片翼で2㎜、吸気面積で12.56㎟の拡大化を実現している。R35の限られたスペースを有効に使用しながら大幅なパフォーマンスアップを実現している。装着時は、エンジン内部や燃料ポンプの強化を推奨。要純正タービン下取り。

■62万円（要純正下取り）
■トップシークレット
☎043-216-8808

TOP SECRET

B.B.700Plusタービン

後期 前期

純正然としていながらもハイスペックを実現しており、トラブルなども起こりにくい。従来品よりもコンプレッサー側、エキゾースト側ともにホイール径が拡大され、吸気量が増加。さらに信頼性も向上している。高出力ながら、比較的小型のタービンなため、ストリート走行時でも扱いやすい特性となっている。要純正タービン下取り。

■52万円（要純正下取り）
■トップシークレット
☎043-216-8808

GReddy

SPEC-R HG TYPE29フルキット

後期 前期

GReddy タービンキットTD06-20Gの装着車専用のインタークーラー。SPEC-R HG TYPE 6ツインよりもコアを1.5倍にサイズアップ。高い冷却効率が可能となるクロスフローレイアウトを採用している。純正エアクリーナーBOX車は装着不可。フルキットにはブローオフバルブが付属。専用ウォッシャータンクが必要。MY13まで適合。

■37万円
■トラスト
☎0479-77-3000

GReddy

SPEC-R HG TYPE6ツイン

後期 前期

ブーストアップでも600ps以上のポテンシャルを持つR35GTRの特性を考慮し、特に冷却性能を重視したオフセットインナーフィン仕様のコアを使用。圧力損失はノーマルインタークーラーに比べて0.05kg/㎠大きくなっているものの、相反して温度効率は20%以上も優れている。バフ仕上げで鏡面加工を施し、耐腐食性をアップ。MY13まで適合。

■32万円
■トラスト
☎0479-77-3000

HKS

インタークーラーキット

後期 前期

コアの大容量化と専用エアガイドの相乗効果で今までにない高い冷却性能を実現。さらにエアガイドをカーボン製とすることでプレミアム感を演出。インタークーラーコアは大容量化したにもかかわらず、純正よりも軽量に仕上がっており、運動性能の向上にも効果を発揮する。

■40万円（MY07～10）　32万円（MY11～）
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

ARC

純正交換インタークーラー

後期 前期

圧力損失の低減を重視し、冷却効果とのバランスを両立した設計。トルクやレスポンスのアップを実現。オールアルミ製でオーバーハング部の軽量化にも大きな効果を発揮する。ライトチューンからハードチューンまで幅広く対応可能。

■34万8000円～39万8000円
■エーアールシーブレージング
☎0545-32-0525

MCR

M-POWER KIT STAGEⅢ

後期 前期

ブーストアップでパワーアップを図るキット。専用プログラムのECUにあわせて吸排気系の抵抗を抑えるインテークパイプ、タービンアウトレット、フロントパイプなどをセット。大容量インジェクターもセットし、高ブースト時の燃料不足も解消。ブーストアップの効果を最大に発揮させられるキットとなっている。

■94万円
■エムシーアール
☎048-995-0131

GARAGE SAURUS

強化アクチュエーターKIT

後期 前期

R35特有のブーストが垂れる症状を防止できるアクチュエーターキット。純正をベースにインナースプリングを強化品に交換している。50%アップのローと、80%アップのハイの2タイプを設定。ブースト、レスポンスともにアップする。

■4万8000円
■ガレージ ザウルス
☎04-2968-9212

BLITZ

UP GRADE ACTUATOR

後期 前期

ターンバックル式ロッドの採用により、ロッドを取り外す事なく簡単にセット圧調整とブースト圧の微調整が可能。ブラケット、ロッド含め、ボルトオンで装着可能な車種別専用設計。ブースト圧の安定化にも効果あり。装着は純正交換タイプ。SpecV未確認。

■6万6800円
■ブリッツ
☎0422-60-2277

BLITZ

INTER COOLER CSR

後期 前期

全てがR35 GT-R専用設計。純正品では左右別体のコアを結合したデザイン。スペースを有効活用することでチューブ本数の大幅な増加を実現。純正比25%アップの専用設計100㎜厚コアを使用。軽量化を実現させたチューブには、オフセットタイプのインナーフィンとルーバータイプのアウターフィンを組み合わせ、最高の冷却高率と低圧力損失を実現。

■25万8000円
■ブリッツ
☎0422-60-2277

GReddy

SPEC-R HG TYPE29フルキット Greddy RXサージタンク用

後期 前期

GReddy RXサージタンク装着車用にセットアップされたSPEC-R HG TYPE29 インタークーラーキット。専用のパイピングが付属し、スマートに取り付けることが可能となっている。SPEC-R HG TYPE29インタークーラーシリーズには、専用オプションとしてカーボン製ダクトの設定もあり。MY13まで適合。

■37万円
■トラスト
☎0479-77-3000

GReddy

SPEC-R HG TYPE29コンバージョンキット

後期 前期

既にGReddy TD-06 20Gタービンキット、もしくはGReddyパイピングキットを既に装着済みのユーザーがリーズナブルにHG TYPE29 インタークーラーを導入できるよう、パイピング類を除いたキット。フルキットに同梱されるブローオフバルブは付属しない。装着には専用ウォッシャータンクが必要。

■29万8000円
■トラスト
☎0479-77-3000

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

SAMCO

ターボホースキット

後期 前期

高い耐久性と実績を誇るサムコ製のターボホース10本セット。純正形状を忠実に再現したホース形状により、信頼性の高いフィッティングを実現。高強度設計により、高負荷時にもホース膨張、抜けといったトラブルもない。耐久、耐熱性に優れ、タービン性能を最大限に引き出すと共に、一層の信頼性向上に貢献します。ホースカラーは12色を設定。

■9万6000円
■トップラインプロダクト
☎04-7190-1391

TOP SECRET

インタークーラーパイピングキット

後期 前期

タービン効率を最適化する目的に、純正よりも太い70φに設定。アルミやチタンを素材に使用したことで、吸気圧での変形や潰れを防いでいる。すべてアルミ製を基本に、エンジンルームから見えるパイプにはチタンを使用したハーフチタンタイプの2種類。純性より約2kgの軽量化を実現。取り付けに必要なシリコンホースやクランプなども付属。

■15万円（アルミ）　21万円（ハーフチタン）
■トップシークレット
☎043-216-8808

HKS

インタークーラーパイピングキット

後期 前期

純正のゴムホース部分をアルミパイプ化することで高過給時のホース破損を防止することができる。純正のφ60に対しφ65に大径化し、高出力時の高流量にも対応する。ホースはHKSロゴ入りパープルシリコンホースを使用。スーパーSQV4とのセット（15万5000円）の設定もあり。MY14未確認。

■15万5000円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

BLITZ

SUPER SOUND BLOW OFF VALVE VD

後期 前期

従来品よりデュアルドライブ制御を継承。アルミダイカストボディを採用し多数のリブを設ける事で、放熱性を確保した特徴的な本体とファンネル形状を採用。ベンチュリ形状のファンネルを採用し、シャープで迫力のある開放音を実現。車検対応のサクションリターンタイプと、競技用の大気解放タイプの2タイプ。

■5万9000円～
■ブリッツ
☎0422-60-2277

SLR

Strengthed Actuator for R35GT-R

後期 前期

高回転時のブーストの低下を抑制。高ブースト時の圧のふらつきの抑え、ブーストの安定に貢献する。ターンバックル式調整ロッドにより左右圧の同調調整及びイニシャル圧調整が可能。R35GT-R専用設計によりボルトオン装着を可能とした強化アクチュエーター。

■6万円
■サンラインレーシング
☎086-209-1000

MINE'S

インダクションサポート&ホースクランプ

後期 前期

ハイブーストに設定した場合、純正インレットパイプの膨張により、ホースバンドが抜けるトラブルが起こる。純正のホースにアルミパイプを被せて膨張を防止し、更に強度の高いクランプと合わせることで抜けのトラブルを防止する。表面は硬質アルマイトで耐腐食性も高めている。

■4万6000円
■マインズ
☎046-857-3313

MINE'S

インタークーラーハードパイプキット

後期 前期

ハイブースト設定の際、ゴム製の純正インタークーラーパイプでは膨張が起こることでレスポンスの悪化を招いたり、純正ホースバンドが抜けてしまうトラブルも起こりがち。チタン製のパイプに置き換えることで強度アップと軽量化を実現。接続用シリコンホースと純正でも採用されているNORMA製のホースクランプもセットされている。

■13万円
■マインズ
☎046-857-3313

GReddy

アルミインテークパイプセット ブローオフ付

後期 前期

アルミインテークパイプセットに、トラスト製GReddy ブローオフFVを同梱したキット。専用品とすることでより信頼性を高められる。ブローオフFVは負圧による誤動作を防止し、初期加重を弱めたことで作動レスポンスが向上。高過給でのリリーフも防止している。

■15万2000円
■トラスト
☎0479-77-3000

GReddy

アルミインテークパイプセット

後期 前期

タービン出口のインテークパイプからインタークーラー入口、インタークーラー出口からスロットルまでのバフ仕上げアルミパイプ6本セット。高ブーストに対応するため、GReddyブローオフバルブ専用のフランジを採用する。純正リサキュレーションバルブは不可。MY13まで適合。

■11万5000円
■トラスト
☎0479-77-3000

TRIAL

ビッグスロットル

後期 前期

スロットル径を2.5mm拡大し、流路面積を稼ぐと共にスロットル内部の段付きを最小限に修正。吸入抵抗を減らし、充填効率を最大限に引き出し、レスポンスアップやパワーアップに一役買う。MY11まで適合。MY12以降は対応未確認。

■8万5000円
■トライアル
☎072-369-3539

JUN

ビッグスロットル

後期 前期

スロットルバタフライ径を62φに大口径化し、吸入空気流量をアップさせ、パワーアップを実現する。基本はユーザーのスロットルボディを下取りして加工を施すメニュー。新品純正スロットルボディを用意し、加工することも可能。新品スロットルボディを使用する際は22万円～となる。

■10万円（下取りあり）　22万円（下取りなし）
■田中工業株式会社（ジュンマシンショップ）
☎03-3920-4165

GTC

70mmスロットル

後期 前期

純正60mm径に対して、70mm径で新規製作したスロットルボディ。ハイパワーマシンには必要となる大量の吸気に対応するアイテム。ボディを新規製作することで純正加工品には無い大径化を実現している。アルミ製。スロットルモーターは純正が装着可能なため、信頼性も損なわない。

■26万4000円
■サブライブ
☎076-482-3751

GReddy

RXスロットル

後期 前期

VR38の高出力化に対応したビッグスロットル。純正スロットル内径60φに対して68φまで内径を拡大させ、流路面積を増大。マシニングの高精度アルミ削り出しにより、スロットル内部は段付きの無いベンチュリー形状で、限界まで肉厚を落としたバタフライのシャフトを採用し、充填効率や吸入抵抗に対して極限まで性能を高めている。MY13まで適合。

■19万8000円
■トラスト
☎0479-77-3000

THROTTLE&SURGE TANK

スロットル＆サージタンク

TOP SECRET

スーパーサージタンク

後期 前期

パワーアップを図った際に必要となる空気量を確保する大容量サージタンク。容量は純正比2.5倍とし、レスポンスを犠牲にすることなく1000ps級にまで対応させている。インテーク内径は56φの設定。専用のパイピングの設定あり（8万4000円）。タンク部のみバフ磨き仕上げ。

■40万円（専用パイピング 8万円）
■トップシークレット
☎043-216-8808

GReddy

RXサージタンク

後期 前期

各気筒へ均等に分配出来るようにフローシュミレーションによる解析を行って設計。スロットルの取り付け位置から見直し、タンク容量は最大出力だけでなく、低中回転域の慣性過給の効率もふまえた純正比82%アップに設定。インテークポートはファンネル形状で中回転域の吸入効率とレスポンスを確保し、ポート径は純正56φから58φに拡大。MY13まで適合。

■27万円
■トラスト
☎0479-77-3000

JUN

GTサージタンク

後期 前期

純正比200%の容量を持ち、チューニングエンジンにも対応した大容量サージタンク。インマニの全長を増やし、またコレクタータンク内部にファンネルを設置する事で中低速のトルクとパワーが向上、レスポンスのツキの良さも実現している。スロットル位置の移動があるが、インテークパイプの小加工で対応可能。

■57万円
■田中工業株式会社（ジュンマシンショップ）
☎03-3920-4165

HKS

ハイフローサージタンクフルキット

後期 前期

GT1000フルタービンキットを想定した、タンク別体式のサージタンクキット。高出力対応はもちろん、ピックアップ向上を狙いタンク容量を最適化。さらに、高出力化の際に必要となる、燃料系を考慮し、追加インジェクター取り付け用デリバリーパイプも、PRO KITとして専用設定している。

■37万円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

MINE'S

ハイフロースロットルシステム

後期 前期

内部表面にはダイヤモンド切削加工でミクロ単位で精度を追い込むことにより、理想的なベンチュリー形状とより鏡面的な仕上がりを実現。バタフライシャフトは、強度が保たれる限界まで肉厚を落とし、ビスのアタマに至るまで抵抗を低減。さらに専用設計のハイフロースロットルシステム用VX-ROMの併用により、スーパーレスポンスを実現できる。

■12万6000円
■マインズ
☎046-857-3313

T.M.WORKS

Ignite VSD alphaCI

後期 前期

電気負荷時の点火コイルへの電力供給を高次元で安定させパワーロスを抑える。また、Ignite VSDやVSD2、alpha16Vとの同時装着により、VSD効果をさらに高めることができ、超低回転域から高回転域までのレスポンスの変化を実感できます。ヨーロッパ連合EUが実施する特定有害物質使用制限指令のRoHS基準もクリアしている。別途専用ハーネスが必要。

■1万5000円
■T.M.WORKS
☎0555-72-0546

T.M.WORKS

Ignite VSD alpha16V

後期 前期

点火コイルへの入力電圧を16Vまでブーストアップし、さらに電気負荷時においても電圧を16Vから下げることを無くし、安定した電圧を点火コイルに供給。熱影響を受けにくい耐熱構造とするとともに、日本製自動車用パワーリレーを本体に内蔵。装着しやすさを高め、安定した電源供給の確保に成功しました。装着には別途専用ハーネスが必要。

■2万6000円
■T.M.WORKS
☎0555-72-0546

OKADAPROJECTS

PLASMA DIRECT

後期 前期

ダイレクトイグニッションコイル専用ハイパワーチューニングコイル。点火エネルギーを増大させるとともに、通常1回だけのスパークを3回以上発生（マルチスパーク）させ、さらに2次電流値を純正コイルの約2倍にまで増大させることで燃焼効率を向上。エンジンの性能を引き出す。

■14万8000円
■OKADA PROJECTS
☎044-822-3341

ELECTIC PARTS

電気系

TOP SECRET

スーパーサージタンクプロ

後期 前期

スーパーサージタンクの性能を向上。内部の各インテークポートにはファンネルを装備し、タンク内の空気をより有効に各気筒へ送り込むことを可能としている。また、内部の段付き修正も行っている。表面はすべてバフ仕上げとし、耐蝕性も高まっている。

■50万円（専用パイピング 8万円）
■トップシークレット
☎043-216-8808

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

SARD

FUEL DELIVERY KIT

後期 前期

美しい外観と高い性能を備えたデリバリーパイプとインジェクターのセット。デリバリーパイプはアルミ製削り出しのブルーアルマイト処理。燃圧脈動を抑える純正パルセーションダンパーの装着で安定した燃料供給を可能にしている。純正ホースまたはアールズAN#8にて接続。インジェクターは大容量で霧化に優れる7穴式インジェクターを採用。装着に必要なカプラー・端子・ゴムカバーが付属。

■14万5000円
■サード
☎0565-53-1166

GReddy

フューエルキットR35 GTR

後期 前期

ブーストアップからタービン交換まで、パワーアップチューニングを行った際に不足してくる燃料系の余裕を高めるキット。大容量フューエルポンプ×2、1000ccインジェクター/変換ハーネスコネクター×6、フューエルデリバリーチューブがセットになった、950psまで対応のキット。受注生産。

■22万8000円
■トラスト
☎0479-77-3000

HKS

フューエルアップグレードキット

後期 前期

VR38DETT/R35 GT-R専用に設定した燃料ポンプとインジェクターのセット。大風量タービン装着などによるパワーアップ時に必要となるインジェクター、燃料ポンプを商品化している。インジェクターは噴射量860cc、燃料ポンプ吐出量は純正の約1.5倍を誇る。

■11万8000円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

FUEL PARTS

燃料系

BRAILLE

Advanced AGM

汎

最高のクランキングパワーを発揮する軽量密閉型バッテリー。縦横どちらのレイアウトにも対応したステンレス製端子を採用。使用されるシチュエーションによって選べる、温度や振動に強いカーボンケースタイプ、超軽量長寿命リチウムタイプなど、さまざまなラインアップを持つ。

■要問合せ
■タニダ
☎052-871-3741

SARD

FUEL INJECTOR 900cc

後期 前期

大容量でありながら霧化に優れる7穴式インジェクター。純正デリバリーにボルトオン装着が可能で、ブーストアップなどのライトチューニング時でも安全マージンとしての装着も有効。装着に必要なカプラー・端子・ゴムカバーが付属。

■12万円
■サード
☎0565-53-1166

CUSCO

大容量インジェクター

後期 前期

米国デッチワークス社製の大容量インジェクター。ハイチューニングを行ったエンジンが必要とする燃料を供給できる、余裕ある性能を持っている。供給能力に余裕があるため、エンジンの保護面でも有効となる。吐出量750cc/1000ccの2種類を設定。

■7万8000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

GARAGE SAURUS

920cc ASNU済インジェクターSet

後期 前期

大容量で高性能なEV14/7ホールインジェクターを専用カラーにてフィッティング。噴射パターンは、円すいで霧化・切れ共に抜群。優れた燃焼を実現してくれる。更にインジェクターチューニング装置のASNUマシンにて吐出量を合わせることで、各気筒の特性が合い、スムーズなエンジンの回りを実現する。

■11万1000円
■ガレージ ザウルス
☎04-2968-9212

GReddy

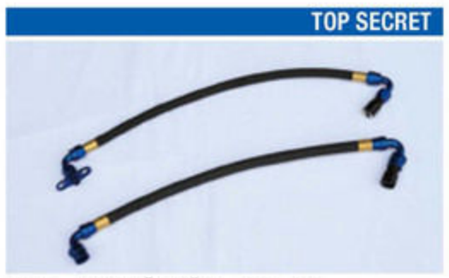
フューエルデリバリーチューブ R35 GTR

後期 前期

メインチューブの内径14φ、インジェクター取付部内径10φで、左右バンクの連結にはAN8耐燃料性テフロンホースを採用。燃料通路の絞りを無くし、大容量インジェクターの性能を活かすために必要となる流量を確保している。タービン交換などのハイチューニング時には必ず装着したいアイテム。MY13まで適合。

■6万8000円
■トラスト
☎0479-77-3000

TOP SECRET



フューエルデリバリーホース

後期 前期

ハイパワーに欠かせないインジェクターの大容量化に合わせた高流量タイプのデリバリーパイプとその装着のためのフューエルホース。デリバリーはアルミ削り出し製。ホースにはF1でも使用される、BMRS製のホースを使用。アールズ製フィッティングと併せて高圧にも耐えられる信頼性を持つ。

■5万円
■トップシークレット
☎043-216-8808

SARD

FUEL PUMP R35 275L

後期 前期

R35 GT-Rにボルトオン装着可能な大容量フューエルポンプ。チューニングに適した高燃圧対応タイプ。スペックは燃圧5kg/㎠時吐出量190ℓ、リリーフ圧6.5kg/㎠。信頼性が高くトラブルの少ない日本製。

■5万8000円
■サード
☎0565-53-1166

SARD

FUEL PUMP R35 295L

後期 前期

R35 GT-Rにボルトオン装着可能な大容量フューエルポンプ。チューニングに適した高燃圧対応タイプ。スペックは燃圧5kg/㎠時吐出量220ℓ、リリーフ圧6.5kg/㎠。信頼性が高くトラブルの少ない日本製。

■6万2000円
■サード
☎0565-53-1166

CUSCO

大容量燃料ポンプ

後期 前期

エンジンチューニングでハイパワー化する際、に必須となる燃料系統の容量アップ。高性能な大容量燃料ポンプに交換することにより、インジェクターに効率よく安定した高い流量の燃料を供給できるようになる。米国デッチワークス社製で容量265ℓ/h。車種専用インストールキット付属。

■1万8000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

GReddy

フューエルインジェクターセットR35 (1200cc)

後期 前期

燃料の供給能力を高める、R35用大容量マルチホールフューエルインジェクターと変換ハーネスコネクターの6本セット。専用ケース付き。セットされるインジェクターは1200cc仕様。受注生産品。MY13まで適合。

■12万8000円
■トラスト
☎0479-77-3000

GReddy

フューエルインジェクターセットR35 (1000cc)

後期 前期

燃料の供給能力を高める、R35用大容量マルチホールフューエルインジェクターと変換ハーネスコネクターの6本セット。専用ケース付き。セットされるインジェクターは1000cc仕様。受注生産品。MY13まで適合。

■11万8000円
■トラスト
☎0479-77-3000

TOP SECRET

オイルキャッチタンク

後期 前期

クランクケース内に発生するブローバイガスをエンジンに戻さずにキャッチするタンク。タンク内に仕切りを設け、ガスとオイル分を分離し、ガスのみをインテークへ戻すことでエンジン内部をクリーンに保つ。ステンレス製鏡面仕上げで容量は2ℓ。レベルゲージ付き。R35専用設計でスマートな取り付けが可能。

■4万5000円
■トップシークレット
☎043-216-8808

SAMCO

ENG O/Hホースキット・ブローオフバルブホースキット

後期 前期

信頼性の高いホースとして有名なサムコ製ブローオフバルブホース2本キット。純正形状を忠実に再現したホース形状により、信頼性の高いフィッティングを実現。エンジンオーバーホール時の代替え品に最適。ホースカラーは12色を設定。ドレスアップパーツとしても効果的。

■1万5000円
■トップラインプロダクト
☎04-7190-1391

CLIMAX

F1 GTR

汎

クランクケース内に溜ったブローバイガスを効果的に排出。圧力を下げる事でエンジンが軽く回るようになる。トルク感が高まり低回転からより力強い走りが可能とする。装着の際は別途オイルキャッチタンクが必要。

■8万9000円
■チコ
☎086-292-6688

RH9

ATIクランクダンパー

後期 前期

RB26エンジンで人気を博したクランクダンパーのVR38エンジン用クランクプーリーにダンパーを内蔵。高回転域で起こることがある、クランクの異常振動を抑えることでメタルの損傷を防止できる。

■11万3400円
■CLUB RH9
☎059-365-5105

ENGINE OTHERS

その他

MINE'S

カーボンエンジンカバー

後期 前期

MOONCRAFTと共同開発により独創性のあるデザインを実現。素材に綾織りドライカーボンを使用することにより耐熱性が高くエンジンの熱による劣化を防止。高級感と軽量化を実現している。ボルトオン設計なので容易に取り付けが可能になっています。素材はあや織りカーボン。重量は純正の0.6kgに対して0.4kgとなっている。

■18万円
■マインズ
☎046-857-3313

ARIOS

カーボンサージタンクカバー

後期 前期

エンジンルーム内をドレスアップすることができる、カーボン製のエンジンカバー。リアルカーボンを使用しているため、織り目も美しく、レーシーかつ高級感のある雰囲気を与えてくれる。装着は純正交換となる。

■7万3500円（カーボン）
8万4000円（ケブラー）
■Progresso
☎024-983-3955

NordRing

エンジンカバー

見た目の美しさに加え、フィンの形状を工夫することでエンジンルーム内の空気を整流する効果も持たせている。エンジンルーム・シュラウドと組み合わせることにより、一層の冷却効果を発揮。ドライカーボン製のために高級感も抜群。別途クリア塗装も可能で、ツヤあり、8分ツヤ、ツヤ無しの3種類から選択できる。

■9万円
■ノルドリンク
☎04-2935-2135

NordRing

エンジンルームシュラウド

エンジンルームの外周部を覆う、エンジンルームシュラウドをリアルカーボンで製作。ラジエターを通過した熱気をエンジンルームへこもらせること無くボディ下面へ導く効果をもつ。ドライカーボン製のために高級感も抜群。別途クリア塗装も可能で、ツヤあり、8分ツヤ、ツヤ無しの3種類から選択できる。

■19万4000円
■ノルドリンク
☎04-2935-2135

MB Performance

カーボンエンジンカバー

後期 前期

本物のカーボンファイバーを真空注入製法で成形。シャープな造形を実現している。非常に軽量な仕上がりも魅力で、完全純正形状のためにボルトオンで装着が可能となっている。

■4万9800円
■MB Performance Japan
☎03-6909-3005

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

COOLING PARTS
[冷却系]

■掲載データは2014年2月19日現在の情報です。※価格は全て税抜き表示となっております

ハイパワーマシンの宿命、高い熱を制する

35GT-Rの弱点のひとつといえば「熱」が挙げられるだろう。ハイパワーユニットゆえ、エンジン本体にしても、それを伝達する駆動系にしても、常に高い熱を発生してしまっているのだ。それゆえ、スポーティな走行を行うのであればラジエターをはじめとする各クーラー類を強化したい。また、それらの熱にさらされる周辺のパーツへも配慮が必要。断熱材なども上手く使い、効果的な対策を施そう。

後期＝MY11～14に適合。類別型式DBA
前期＝MY07～10に適合。類別型式CBA
汎＝汎用商品

ENGINE OIL COOLER
エンジンオイルクーラー

段＝コア段数

ARC

純正交換エンジンオイルクーラー
後期 前期

車輌ごとの専用設計で安定した冷却性能を確保し、安定して適正なエンジン油温を維持。エンジン内部の温度上昇によるトラブルを未然に防ぐ。完全純正交換タイプで、周辺のパーツは純正を使用。クーラー本体のみ。

■23万5000円
■エーアールシーブレージング
☎0545-32-0525

DAIWA RACING LABO

レーシングラジエーター
後期
材アルミ　層2層

レース車輌にも搭載実績を持つ高性能ラジエーター。放熱効果を向上させながらも軽量化を実現。部品設計から製作まで職人たちの技が注ぎ込まれた純国産品。その他、クルマの仕様に合わせての特別オーダーも可能。

■要問い合わせ
■大和ラヂエーター製作所（DRL事業部）
☎082-509-0666

SARD

レーシングラジエター
前期
材アルミ　層2層

国産の超軽量オールアルミ製ワイドコアを使用し、ボルトオン装着可能な範囲内で最大限のコア面積を確保。冷却水容量は純正比30%アップ。コア部のフィンやタンク形状を最適化し特殊塗料を塗布、サーキット走行も可能なレーシングスペックです。MY07～09に適合。

■18万8000円
■サード
☎0565-53-1166

RADIATOR
ラジエター

材＝コア材質
層＝コア層数

HKS

DCTフルードクーラー
後期 前期

サーキット走行から街乗りまで安定したシフトフィーリングの確保とクラッチ・ミッションの保護を目的として開発。単に冷却性能の向上だけでなく油温の安定性にも重点をおいている。コアや配管、エアダクトなどがキット化される。MY14未確認。

■25万円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

GReddy

DCTクーラーキット
後期 前期

純正の水冷式のヒートエクスチェンジャーの容量不足を解消するために設定。左側フロントフェンダー内に空冷オイルクーラーコアを装着する。純正ヒートエクスチェンジャーも併用することで低温始動時も冷却水でDCTオイルを最適な温度に保つ。MY13まで適合。

■22万5000円
■トラスト
☎0479-77-3000

NISMO

リヤデフオイルクーラーキット
後期 前期

サーキット走行時に高温になるリヤデフオイルの温度上昇を抑制し、デフの性能を維持する。室内よりクーラーの作動ON/OFF操作が可能で、シチュエーションに合わせた管理が可能。GT-R特別指定部品認定商品。

■28万円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
☎0120-846-423

MT&DIFF OIL COOLER
ミッション＆デフオイルクーラー

TOP SECRET

ツインオイルクーラーキット
後期 前期

純正のエンジンオイルクーラーに追加して装着するタイプのオイルクーラーキット。より余裕のある冷却を実現している。純正のDCTクーラーをリアへ移設して、空いたフロント左サイド部にコアを装着する。

■19万円
■トップシークレット
☎043-216-8808

TOP SECRET

REAR MOUNT DCT V2
後期 前期

DCTクーラーをリアバンパー内に移設するキット。現在仕様の設定中で、同時開発中の専用ディフューザーとの共着で、より効率の良い冷却が可能となる。購入希望時は、事前に要相談のこと。

■26万円
■トップシークレット
☎043-216-8808

TOP SECRET

BMRS DCTクーラーキット
後期 前期

トラストのDCTクーラーを使用したオリジナルキット。ホース類にBMRSというF1でも使用される高耐久製品に変更。通常のステンメッシュホースとフィッティングに比べて約半分の重量を実現している。高負荷走行時のミッションの保護に効果的。

■28万円
■トップシークレット
☎043-216-8808

CUSCO

ミッションオイル&デフオイルクーラーキット
後期 前期

サーキット走行などの過酷な条件下でのオイルの温度上昇を抑え、駆動系トラブルを未然に回避。また、温度上昇によるオイルの劣化も抑えることができる。汎用キットのため、ミッションオイルにもデフオイルにも、共に使用可能。

■7万2000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

Kansai SERVICE

トランスミッションオイルクーラーKit
後期 前期

ミッション内部のオイルポンプに負担をかけることのない、追加型の水冷クーラー（ヒートエクスチェンジャー）を採用。ヒートエクスチェンジャーで冷却水温度も下がるため、オイル温度だけでなくエンジン水温の上昇も防ぎ、高負荷時でも安定した走行が可能。

■16万8000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

HKS

デファレンシャルオイルクーラー
前期

サーキットのような過酷な状況下でデフオイルの温度が高くなり、潤滑性能が落ちてしまうことを防止。オイルの適切な温度管理を可能とし、オイルの温度による劣化進行も抑えられる。MY07～10に適合。

■25万円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

Zele Performance

カーボンラジエターシュラウド
後期 前期（要問合せ）

フロントバンパーとレインフォースの間を塞ぎ、ラジエターやインタークーラーの冷却効率を高めるアイテム。リアルカーボン製のために軽量なことも魅力。取付けは純正同様の固定によって完了する。

■4万5900円
■ゼルパフォーマンス
☎045-253-8668

GARAGE DEFEND

GTクーリングパネル
後期 前期

バンパーより流入した空気を逃すことなくラジエターやインタークーラーへ当てる導風板。広範囲を覆うことで効果を高め、ドレスアップにもなる。取り付けは純正のボルトを使用してのボルトオン。半ツヤクリア塗装仕上げ。

■9万4000円
■ガレージディフェンド
☎052-409-9200

MB Performance

カーボンラジエターシュラウド
後期 前期

純正から置き換えで装着となり、軽量かつ高強度なうえ、エンジンルームに高級感とレーシーな雰囲気を与えることができる。カーボンファイバーを真空注入製法で成形し、精度が高く美しい仕上がりになっている。

■3万9800円
■MB Performance Japan
☎03-6909-3005

SAMCO

クーラントホースキット
後期 前期

独自の積層構造により抜群の強度に加え、耐熱、耐久性に優れ、高温なエンジンルームでも劣化を抑制。オプションカラー含め12色のホースカラーを設定。エンジンルームのドレスアップ効果も高い。取付は純正のホースバンド、もしくは別売の高耐久バンドを使用。

■3万円
■トップラインプロダクト
☎04-7190-1391

COOLING OTHERS
冷却その他

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

SLR

M/T Oil Cooler Adapter

後期 前期

ミッションオイルクーラーを装着する為のアダプター。EARL'Sの#6フィッティングに対応するネックを備え、ステンレスメッシュホースが仕様しやすくなる。クーラントUターンホース付属。アルミ製アルマイト仕上げで耐久性も高い。

■2万5000円
■サンラインレーシング
☎086-209-1000

TOP SECRET

リザーブタンク

後期 前期

アルミ製大容量リザーバータンク。純正は樹脂製で容量も少ないためキャビテーションを起こしやすく、水温が上昇しやすい症状が改善される。水量が確認できるレベルゲージが付属する。容量は、純正に比べて大容量化されているSPEC-Vよりも多い2.3ℓとなる。

■6万8000円
■トップシークレット
☎043-216-8808

JUN

ラジエータリザーバータンク

後期 前期

樹脂製の純正のラジエータリザーバータンクをアルミで製作し、耐久性を向上。内部にはエア混入を防ぐための仕切りが施され、レベルゲージも装備。ラジエータキャップは開弁圧1.5kg/㎠の、高圧仕様が付属する。エンジンルームのドレスアップにも効果を発揮。

■6万8000円
■田中工業株式会社（ジュンマシンショップ）
☎03-3920-4165

CARBING

リザーバータンク 35GTR専用

後期 前期

内部に特殊な仕切り板を装着することで、冷却水に混入したエアーを確実に除去しラジエーター本来の性能を引き出す。A5052アルミ材のアルマイト仕上げ。ラジエターキャップは純正を使用する。取り付けはボルトオン。

■4万7000円
■オクヤマ
☎045-934-5334

JUN

ラジエータキャップ

後期 前期

純正ラジエーターキャップに対して開弁圧を1.5kg/㎠に高めることにより、冷却配管内の圧力を高め沸点を上昇。ラジエーターの冷却効率を高め、よりオーバーヒートを防止できる。純正のラジエーターキャップが劣化した場合の補修用としても使用可能。

■2800円
■田中工業株式会社（ジュンマシンショップ）
☎03-3920-4165

JURAN

Heat Protector

汎

マフラーの排気熱により、ボディやエアロパーツが焦げてしまうことを防止するアイテム。取り付けはテープにより貼り付け。表面はスポーティなヘアライン仕上げ。

■1365円
■タニダ
☎052-871-3741

JURAN

Thermo Block

汎

エンジンやタービンから発生する熱を約90%遮断する、アルミ箔転写済みガラスクロス。粘着テープ加工品のほか、糊なしや大判タイプを設定し自由自在な使い方を可能としている。

■2400円～8600円
■タニダ
☎052-871-3741

HEAT PROTECT ITEM

過熱防止アイテム

SABULIVE

ミッションエアガイド

前期

純正アンダーカバーにボルトオンで装着できるエアーガイド。エアガイドを装着することによってフロア下を流れる走行風を取り入れ、ミッションへ導風することで、温度を下げる効果を発揮する。MY10まで適合する。

■1万8000円
■サブライブ
☎076-482-3751

TOP SECRET

BMRSアップグレードキット

後期 前期

すでにDCTクーラーを装着している車両でもBMRSホースを使用できるキット。超軽量で耐久性に優れるホースを、手軽に装着できる。トップシークレット製DCTクーラーのみならず、他社製クーラーでも使用可能。

■8万8000円
■トップシークレット
☎043-216-8808

BILLION

スーパーサーモヒートシールド

汎

GTマシンなどの隔壁にも使用されるヒートシールド。耐炎カーボン素材をアルミ材でサンドイッチして製作。エンジンなどからの熱を強力に遮断してくれる。取り付けは製品裏面の粘着と、アルミテープを併用する。

■3570円～3万3600円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

BILLION

スーパーサーモプロテクトチューブ

汎

むき出しのハーネスやオイルラインを熱から守るチューブ型の遮熱材。スリット入りで取付も簡単。ダブルクロスタイプと、ガラスクロスを追加したトリプルクロスタイプがある。

■2520円～4830円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

BILLION

スーパーサーモクロス

汎

エアダクトホースと組み合わせるアルミ製ファンネルキット。漏斗作用で効率良く外気を導入できる。カラーはレッドとブルーの2色。

■1680円～1万2600円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

JURAN

Air Duct Funnnel

汎

エアダクトホースと組み合わせるアルミ製ファンネルキット。吸入方向での使用時には漏斗作用で効率良く外気を導入できる。カラーはレッドとブルーの2色。ホースとの確実な接続に使用できるホースバンドも付属。

■2700円（50φ） 3000円（75φ）
3300円（100φ）
■タニダ
☎052-871-3741

JURAN

High Temp. Air Duct Hose

汎

外気をダイレクトに引き込み、ブレーキの熱ダレ、タービントラブル等を未然に防ぐ。レースでの使用を前提にした耐熱・耐摩耗性を高めたシリコンコートガラスクロス製。

■6300円～6万円
■タニダ
☎052-871-3741

Cerakote

遮熱セラミックコーティング

汎

エキマニやサージタンク等、の熱を伝えたくないパーツへの施行サービス。980℃までの耐熱を誇り、傷や油にも強いセラミック塗装を施す。400mm×400mm×500mmサイズまで対応する。

■要問合せ
■レーシング パッション リンスク ジャパン
☎03-6361-9821

SUPER LAP

ヒートプロテクターリング

汎

耐熱・耐摩耗のほか、剥離や引裂、変色にも強いアルミクロス。高熱を発するブレーキなどの機器の周辺に使用し、熱害を防ぐ。リングタイプなので、特にボールジョイントやダストブーツなどに取り付けしやすい。耐熱温度は1600℃を誇り、アイディア次第でさまざまな用途に使用できる。

■4600円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

SUPER LAP

ヒートプロテクターシート

汎

アメリカのアルミクロスメーカー「ジェンテックス社」が独自の技術で開発した耐熱・耐摩耗アルミクロス。ブレーキディスク横のボールジョイントやセンサーなどに巻き付けて装着することでを熱から保護する。耐熱温度は1600℃を誇る。

■4600円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

BILLION

スーパーレーシングエアファンネル

汎

エアの吸入口に装備することで、吸気効率が高まるファンネル。漏斗形状により、吸気口直前の空気だけでなく周囲の空気も効果的に取り込むことが可能となる。アルミ製とカーボン製がある。

■2625円～3675円（アルミ丸型）
5250円～7350円（カーボン丸型）
8400円（カーボン角型）
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

BILLION

スーパーレーシング エアダクト

汎

表面にグラスファイバー、内面にアルミクロスを採用した4層構造で、耐熱性、遮熱性、耐久性を高めたエアダクトホース。サイズは、φ50、φ75、φ100の3種類を用意。

■6300円～2万7300円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

BILLION

スーパーサーモLLCタイプSプラス

汎

ライトチューン車両までに最適なスポーツクーラント。TMBグリエサーを配合し、素早い熱交換による確実な冷却が可能。2種類の消泡剤により全ての回転域で気泡を抑える。

■3360円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

BILLION

スーパーサーモLLCタイプRプラス

汎

チューニングエンジンに対応したTGBグリエサー配合のロングライフクーラント。エチレングリコールベースでオールシーズン使用が可能。

■3360円（2ℓ） 6090円（4ℓ）
2万8350円（20ℓ）
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

BILLION

スーパーサーモLLCタイプPGプラス

汎

主成分にプロピレングリコールを採用し、熱交換スピードに優れるTGBグリエサーが配合されたクーラント。不凍効果は-20℃を確保しているので通年使用可能。

■3990円（2ℓ） 7140円（4ℓ）
3万3600円（20ℓ）
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

JURAN

Racing Coolant XT

汎

ライトチューン車まで対応するストリート用クーラント。オールシーズンに対応した仕様で、内容量は4ℓ（濃縮タイプ）。ハイグレードなXTやHTもラインアップ。

■6800円（4ℓ）
■タニダ
☎052-871-3741

ENGINE COOLANT

エンジンクーラント

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

DRIVE TRAIN
[駆動系]

■掲載データは 2014年2月19日現在の情報です。※価格は全て税抜き表示となっております

ハイパワーを確実に路面に伝えるドライブトレーンを目指せ

ブーストアップで 600ps 、タービン交換で 800psオーバーとも言われる R35GT-R 。それだけに駆動系への負担は想像以上のもので、ぜひとも強化しておきたい項目のひとつだろう。また、そのビッグパワーを確実に路面に伝えるために、LSDの装着 / 交換なども視野に入れておきたいところ。オーソドックスなメタル LSDのほか、扱いやすく抜群の効きが得られるカーボン LSDなども多数リリースされているので、走るステージや好みに合わせてチョイスしてみよう。

後期 =MY11～14に適合。類別型式DBA
前期 =MY07～10に適合。類別型式CBA
汎 =汎用商品

L.S.D.

リミテッドスリップデフ

F / R =フロント用 / リア用
材 =クラッチプレート材質
WAY =作動方式
トルク =イニシャルトルク

OS GIKEN

スーパーロックNEO
後期 前期
R 材メタル 1.5 WAY トルク 10kg
LSDが作動タイミングをコントロールして、究極のトラクション性能とタウンユースでのコンフォート性能を両立。また、100%ロックによりライフが驚異的に長いことも魅力のひとつ。滑らかなロック作動も、ストリートメインのユーザーには嬉しい。

■19万1000円
■オーエス技研
☎086-277-6609

ATS

ハイブリッドLSD
後期 前期
F R 材カーボンorメタル 1.5/2 WAY
トルク --
世界初のカーボンとメタルを採用したハイブリッドLSD 。カーボンおよびメタルのプレート比率は変更可能で、走るステージやフィーリングによってセッティングも自由自在。受注生産品で、競技系ユーザーにぜひともオススメしたいLSD。
■仕様により変動あり
■エイティーエス
☎086-286-9331

ATS

サイレントLSD
後期 前期
F R 材メタル 1.5/2 WAY トルク --
メタルLSD特有のチャタリング音を抑えながら、適度なロック性と操作性を実現しており、ストリートユーザーにピッタリのLSD。その一方で、好みに合わせてカム角度の変更を可能としており、セッティングする楽しさも味わえる。

■13万8000円～
■エイティーエス
☎086-286-9331

ATS

メタルLSD
後期 前期
F R 材メタル 1.5/2 WAY トルク --
さまざまなモータースポーツで使用される新世代のメタルLSD 。オイルスロースルータイプのS型プレートを採用することで、理想的なオイル潤滑を実現。その結果、熱ダレが少なく安定した効きやメリハリのあるロック特性を可能にしている。

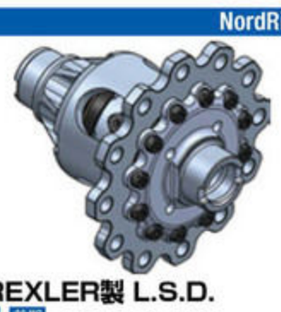
■12万9000円～
■エイティーエス
☎086-286-9331

ATS

カーボンLSD SPEC1,3,4
後期 前期
F R 材カーボン 1.5/2 WAY トルク --
これまでの扱いやすさや静粛性を確保しつつ、イニシャルトルクを上げることで圧倒的なレスポンスを実現。さらに、高イニシャルトルク仕様でもアンダーステアを抑制し、ウェット路面でも安定した走行が可能。

■17万8000円～
■エイティーエス
☎086-286-9331

NordRing



DREXLER製 L.S.D.
後期 前期
R 材メタル 2 WAY トルク --
欧州のレースシーンでおなじみの、独・DREXLER(ドレクセラー)社と共同開発したオリジナルデフ。高い加工精度により低イニシャルトルクでも高レスポンスを実現しつつ、チャタリングを抑えることでプレートの摩耗を抑制し、耐久性も向上している。
■48万円
■ノルドリンク
☎04-2935-2135

SLR

Rear TCD (Traction Control Differential) for R35GT-R
後期 前期
R 材メタル 1.5 WAY トルク --
OS技研のTCDをベースに、オリジナルチューンを実施。純正LSDと交換することで、サーキットでの劇的なタイムアップも可能だ。実際、岡山国際サーキットでのテストでは、約2秒弱のタイムアップを実現したという。
■30万円
■サンラインレーシング
☎086-209-1000

Kansai SERVICE

リアLSDシリーズ
後期 前期
R 材メタル 1/1.5/2 WAY
ディスク面積の増加とカム角の最適化でパワーを路面に効率よく伝え、アクセルオンでのオーバーステアを抑制し、高いトラクション性能を発揮してくれるLSD 。レスポンスに優れるスペック1と、しなやかで確実な作動を実現するスペック2を設定。
■19万6000円～23万8000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

Kansai SERVICE

フロントLSDシリーズ
後期 前期
F 材メタル 1 WAY
トラクション性能を向上させながら、扱いやすさを犠牲にすることのないナチュラルなフィーリングを実現したフロント用ワンウェイLSD。使用用途やドライビングスタイル、走るステージなどに合わせて3種類の仕様から選ぶことができる。

■19万6000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

GARAGE SAURUS

OS製スーパーロックLSD Saurus-SPEC
後期 前期
R 材メタル 1.5 WAY トルク --
チューンドGT-Rではトラクションの確保が課題。そこでザウルスでは、OS製スーパーロックLSDを各ステージに合わせてチューン。タイムを狙えるだけでなく、走りやすさも考慮して開発されているのがポイント。
■23万8000円～
■ガレージ ザウルス
☎04-2968-9212

OS GIKEN

TCD (トラクションコントロールデフ)
後期 前期
R 材メタル 1.5 WAY トルク 10kg
オイル循環システムを採用し、スーパーロックLSDのトラクション性能はそのままに、コンフォート性能をさらにアップ。シーンに適した究極のトラクション性能と、究極のクオリティを実現する革新的なLSDだ。

■30万円
■オーエス技研
☎086-277-6609

TRANSMISSION PARTS

トランスミッションパーツ

TOP SECRET

2・4速&6速強化ハイスピードギア
後期 前期
シオ 0.709(純正:0.796)
トップシークレットとネココーポレーションで共同開発したオリジナル強化ギア。また、6速はギア比が純正の0.796から0.709にハイギアード化されており、最高速狙いのユーザーに最適。安心感とともに最高速アップも見込める。

■80万円
■トップシークレット
☎043-216-8808

TOP SECRET

1速強化ギア
後期 前期
シオ 純正
スタートでの不安感を排除するために開発された強化タイプの1速ギア。ギアの歯幅が純正よりも約2㎜厚くなっており、ハイパワー&大トルクにも対応する。エンジン内部まで手を入れた、ハイチューン車両にぜひオススメしたい。

■22万円
■トップシークレット
☎043-216-8808

SABULIVE

GTC-T1000
後期 前期
1000psにも対応するスペシャルパッケージで、カーボン製プレートを含む計18枚で構成。完全削り出しのクラッチバスケットを採用し、アウターキャリアは非溶接タイプなので、剥がれや割れとは無縁。フルチューンのドラッグ仕様などにもオススメできる。
■95万円
■サブライブ
☎076-482-3751

SABULIVE

GTC-T800
後期 前期
イギリスのDCT摩擦専門家をパートナーとして設計開発。高機能、高摩擦、アラミド繊維の高い割合を含んだ複合材料を使用。16枚のフリクションプレートと14枚のスチールプレートで構成されており、ハイパワーにも対応する優れた伝達能力を実現する。
■15万2000円
■サブライブ
☎076-482-3751

SABULIVE

GTC-4WD CLUTCH
後期 前期
フロントデフ側クラッチディスクの強化品。摩擦係数を高め、滑り気味になりやすい純正の対策として使用する。また、このディスクは純正では単品販売が無いため、補修部品としても使用することが可能。

■21万円
■サブライブ
☎076-482-3751

DRIVETRAIN OTHER

駆動系その他

SSP

削り出しオイルパン
後期 前期
オイル容量を0.5ℓ増加し、更にフィンを設けたことで冷却効率も向上。耐久性が向上し、過酷な環境下でも良好なシフトフィールを維持する。6061アルミ素材を削りだしで製作しており、強度も高い。

■15万5000円
■レーシング パッション リンスク ジャパン
☎03-6361-9821

MB Performance

アルミ合金製大容量オイルパン
後期 前期
トランスミッションのオイル量を1.5ℓ増加させることが可能なアルミ製の大容量オイルパン。グレード6のアルミ合金から削り出し、高い精度を実現。また、オイル量が増すことで、ミッションにも高負荷がかかるサーキット走行も安心だ。

■19万8000円
■MB Performance Japan
☎03-6909-3005

GReddy

DCTビレットオイルパン
後期 前期
ボルトオン対応の新設計のバッフルプレートを採用し、あらゆる走行状態においてもストレーナーへオイルを導くことが可能。また、ドレンを2カ所追加したことでオイル交換時のオイル残りを防ぐこともできるのだ。MY13まで適合する。

■6万5000円
■トラスト
☎0479-77-3000

HKS

トランスミッション用強化オイルパン
後期 前期
高強度アルミ鋳造のハニカム構造により、ミッションケースの剛性を大幅に向上。これにより内部部品への負荷も軽減され、結果的にギアの歯当たり改善も実現。ミッションのライフ向上にも効果大。アンダーカバーの加工が必要。

■8万円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

SUSPENSION&STABILITY
[サスペンション&剛性]

■掲載データは2014年2月19日現在の情報です。※価格は全て税抜き表示となっております

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN GT-R R35

純正ダンプトロニックを活かしたモデルが特徴的

R35GT-Rは純正状態でもかなり高度なサーキット走行をこなすだけあり、純正ビルシュタインダンパーの完成度も高い。しかも、コクピットから特性を変更できるダンプトロニックが装備されているのも35GT-Rならでは。ラインアップされるダンパーキットも、このダンプトロニックを活かしたモデルが多い。また、特徴的なのは純正ダンパーのオーバーホールメニュー。同時に仕様も変更できる場合がほとんどなので比較的リーズナブルに、好みの特性を手に入れやすいのも魅力的だ。

後期＝MY11～14に適合。類別型式DBA
前期＝MY07～10に適合。類別型式CBA
汎＝汎用商品

全長調整式ダンパー

O＝オーバーホール可能
仕＝仕様変更可能
バネレート単位＝kgf/mm
※表組み内の「段数」欄の「純正」は、純正ダンプトロニックのことを示します

WASTE

オリジナル アラゴスタサスペンション別体タンクモデル（3way）

後期 前期 O 仕

街乗りでの快適性、高速やワインディングでのステアリングレスポンスと、巡航性能等を高次元で両立。減衰力は伸び20段、縮みロー12段、縮みハイ11段で独立して調整可能。シングルチューブモデルも有り（33万円）

■ウエストスポーツ
☎084-981-5061

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 18.0～/R 16+3～	3way	65万円

WING

ダンプトロニック車高調・別タンク付

後期 前期 O 仕

乗り心地の良さを徹底的に追求してセッティングを行った車高調キット。スプリングも適度にレートを高めた設定で、スポーティな走行もこなす。別体タンク付きのためオイル容量も多く、しなやかな動きを実現している。減衰力調整は純正のダンプトロニックに対応。

■ウイングタケオ
☎059-363-2104

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 14.0/R 8.0	純正	68万円

TEIN

SUPER RACING

後期 前期 O 仕

レーシングフィールドでの経験と技術をそのままフィードバックして開発した高性能フラッグシップモデル。完全伸縮別減衰力調整機構で高度なセッティングにも対応。スプリングは別売だが、推奨レートはF 16.0/R 10.0kg 。同社のEDFCシリーズにも対応する。

■テイン
☎045-810-5501

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	別売	16×16段	36万6000円

ÖHLINS

オーリンズDFVネジ式車高調整モデル TypeHAL

後期 前期 O 仕

GT-Rの圧倒的なパワーを確実に路面に伝え、なおかつ快適性も高次元で両立すべく、オリジナルのDFVをチューニング。減衰力特性やスプリングレートは走行ステージに合わせたオーダーメイドシステムを採用。装着にはスカイラインセダンの純正部品が別途必要となる。

■カロッツェリアジャパン
☎03-5851-1852

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 14.0/R 8.0	20段	42万8000円～

ENDLESS

FUNCTION.COM　A TYPE

後期 前期 O 仕

カスタムオーダーメイドのFUNCTION.COMシリーズ。A-TYPEは軽量なアルミ製シェルケースを採用。無電解ニッケルボロンメッキでコートし耐摩耗性・耐熱性を大幅に向上。アッパーマウントは選択可能。ストリート～ワインディングに適するセッティング。

■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	オーダー	6段	29万7000円～
ALL	オーダー	30段	33万7000円～

MCR

CRIMSON SUSPENSION KIT SPEC-AA

O 仕

サーキットユースをメインに考えたサスキット。SPEC-AAA同様の軽量仕上げで運動性能も向上。サーキット向けの設定ながら純正のような突き上げは皆無で、ストリートユースも苦にならない。アッパーマウントはゴムブッシュタイプ。リーズナブルな価格も魅力。

■エムシーアール
☎048-995-0131

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 14.0/R 8.0	20段	32万6000円

MCR

CRIMSON SUSPENSION KIT SPEC-AAA

O 仕

CRIMSONサスペンションキットのフラッグシップモデル。動きの良さでストリートからサーキットまでシチュエーションを選ばずに対応。パーツはアルミ材をメインに使用し、軽量に仕上がっているため運動性能も向上する。純正ダンプトロニックシステムを使用。

■エムシーアール
☎048-995-0131

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	オーダー	純正	68万円

HKS HIPERMAX

MAX IV SP

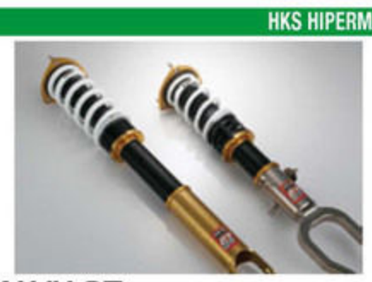
後期 前期 O 仕

ハイグリップラジアルタイヤを想定したスポーツの真骨頂ともいえるモデル。スポーツ走行で刻々と変化するタイヤや路面状況、それによるトラクションの変化を的確に補足し、ドライバーの直感に訴えるストレートなフィーリングを実現。ダンパー、スプリング、アッパーマウントのセット。

■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 16.0/R 12.0	30段	37万円

HKS HIPERMAX



MAX IV GT

後期 前期 O 仕

ストリート～ワインディングでの快適性とローダウンによるスタイリッシュ性を追求しつつ、走りの性能も充分備える。普段の足がメインに考えた快適性で同乗者への気遣いは無用。ローダウンを追及される方にお薦めのサスペンションキット。購入後、ボルトオンで装着できるフルキット。

■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 16.0/R 8.0	30段	35万円

GARAGE SAURUS

REX Racingサスペンション KIT

後期 前期 O 仕

ストリートからサーキットまで、純正ランフラットタイヤを使用しての乗り心地から攻めの走りまで追求。シンプルな構成で、リーズナブルな価格を実現している。スプリングレートは変更可能。写真は他スペックモデルでイメージとなる。

■ガレージ ザウルス
☎04-2968-9212

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 14/R 10	16段	27万8000円

GARAGE SAURUS

REX"ダンプトロニック" サスペンションKIT

後期 前期 O 仕

純ストリートからハイスピード領域まで対応する懐の深さを実現。純正ランフラットタイヤでの乗り心地から攻めの走りまで、最高の性能を追求。純正ダンプトロニックシステムを使用出来る車高調整キット。バネレートは標準のほか、ユーザーによって変更も可能。

■ガレージ ザウルス
☎04-2968-9212

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 12/R 8	純正	43万8000円

ENDLESS

FUNCTION.COM　T TYPE

後期 前期 O 仕

T-TYPEのサーキット向けセッティングモデル。エンドレスオリジナルのX COILS Rスプリングを採用し、ストロークとしなやかな動きを高めている。アッパーマウント、減衰調整などの選択項目は他アイテムと同様になる。

■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	オーダー	6段	26万3000円～
ALL	オーダー	30段	30万3000円～

ENDLESS

FUNCTION.COM　T TYPE

後期 前期 O 仕

T-TYPEはスチール製のシェルケースを採用。更に耐蝕性の高いニッケルメッキを施し、耐久性を高めたモデル。リーズナブルな価格も魅力。スプリングはエンドレス独自のX COILが付属。減衰調整は6段のロータリーバルブか、30段のニードルタイプから選択可能。

■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	オーダー	6段	24万3000円～
ALL	オーダー	30段	28万3000円～

ENDLESS

FUNCTION.COM　A TYPE

後期 前期 O 仕

A-TYPEをサーキット向けにセッティングしたモデル。スプリングにはエンドレス独自の「X COILS R」を採用し、最高のしなやかさを実現している。ボロンメッキの低抵抗の効果で、減衰調整の変化もわかりやすい。アッパーマウントも選択可能。

■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	オーダー	6段	31万7000円～
ALL	オーダー	30段	35万7000円～

TOP SECRET

ダンプトロニック車高調

後期 前期 O

純正のダンプトロニックシステムに対応し、スタンダードは街乗りで快適に走れ、コンフォートは高速クルージング、スイッチを「R」にすれば、サーキット走行も視野に入れたスポーツモードと、コクピットから自由自在にコントロール可能とした車高調キット。

■トップシークレット
☎043-216-8808

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 14.0/R 8.0	純正	50万円

DECK

ダンプトロニック全長調整式サスキット

後期 前期 O 仕

独自のピストンや、鍛造ジュラルミン製フリーピストンによる正確な減衰力は、高いロードホールディングと運動性能を引き出す。仕様の多さも魅力。要純正ダンパー下取り。

■デッキ
☎0561-84-8999

対応分類	バネレート	段数	価格
標準	オーダー	純正	48万円
全長調整+別タンク	オーダー	純正	68万円
全長調整+別タンク調整式	オーダー	純正	88万円

TM WORKS

TMダンパー車高調

後期 前期 O 仕

完全受注生産、フルオーダーメイドのため、本格的なサーキット仕様からストリート仕様まで幅広く対応。走りのステージに応じてバネレート設定可能。オイル容量を稼げ、よりハイパフォーマンスな別タンク式もあり。純正のダンプトロニック機能を使用できるのも魅力。

■TMワークス
☎0761-75-3338

対応分類	バネレート	段数	価格
標準	オーダー	純正	50万円
別タンク	オーダー	純正	70万円

D2JAPAN

対応分類	バネレート	段数	価格
ストリート	F 16.0/R 8.7	36段	20万8000円
スポーツ	F 18.6/R 9.8	36段	25万8000円
サーキット	F 26.0/R 22.0	36段	25万8000円
ドラッグ	F 14.0/R 7.5	36段	25万8000円
ラリーアスファルト	F 18.6/R 12.0	36段	25万8000円
ドリフト	F 18.6/R 12.0	36段	25万8000円
スーパースポーツ	F 18.6/R 9.8	36×24段	31万8000円
スーパーレーシング	F 26.0/R 22.0	36×18×18段	39万8000円

サスペンションシステム

後期 前期 O

走行用途別に様々なスペックを標準設定。ストリートはラバーアッパーマウントとして乗り心地を確保。スーパースポーツは2WAY 、スーパーレーシングは3WAYの減衰調整を設けるなど、用途によって多彩なスペックを準備している。ストリートは1年の保証付き。

■D2JAPAN
☎022-779-6512

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

Biot

Type Cinq

後期 前期 O 仕

スポーツ走行専用モデル。減衰力の初期の立ち上がりを追求したうえに、ショック全長も短く設定し、フラットな路面で高いステアリングレスポンスを発揮するように開発。サーキットユースを中心にのユーザーに最適のキット。ハイグリップラジアルタイヤ、またはSタイヤでの使用を推奨。

■Biot
☎042-568-0717

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 22.0/R 18+4	12段	要問合せ

Biot

Type trois

後期 前期 O 仕

Biotのラインアップ中、最も特性をスポーツ走行に振ったモデル。リアのスプリングは接地性を高めるためにツイン仕様とし、GT-Rならではの姿勢制御も有効に活用できるようになっている。動きがしなやかで、ストリート走行も十分にこなす。

■Biot
☎042-568-0717

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 16.0/R 14+4	12段	32万8000円

Aragosta

TYPE-SS

後期 前期 O 仕

シングルチューブのTYPE-Sをベースに、さらに細かいセッティングを実現するために、減衰力の伸び縮み個別調整が可能な別体タンクを搭載。2wayと3wayタイプの2種類を設定。

■トップラインプロダクト
☎04-7190-1391

対応分類	バネレート	段数	価格
2way	F 18～24/ R 16～20+3	20×20段	58万円
3way	F 18～24/ R 16～20+3	20×20×12段	62万円

Aragosta

TYPE-S

後期 前期 O 仕

スポーティな走り応えと乗り心地を高次元で両立。前後ピロアッパーマウントや特殊コーティングを施したアルミシリンダーなど、最高峰のスペックで仕上げている。ストリートからサーキット走行会まで、シチュエーションを選ばずパフォーマンスを発揮。

■トップラインプロダクト
☎04-7190-1391

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 16.0/ R 14.0+3.0	20段	38万円

TOP SECRET

別タンク式ダンプトロニック車高調

後期 前期 O

同社のダンプトロニック車高調に別体タンクを装備。ダンプトロニックによって3段階で大きく仕様を調整できるうえに、別タンクで縮み側の減衰をクリック調整可能。サスの動きだしの部分の特性を変化させられ、より高度なセッティングを可能としている。

■トップシークレット
☎043-216-8808

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 14.0/R 8.0	純正	68万円

MINE'S

ESTA FULL SPEC SUSPENSION Ⅱ

後期 前期 O 仕

SACHS製の別タンク式ショックアブソーバーをベースにアイバッハもしくはハイパコスプリングを組み合わせる。ストリートからサーキットまで、緻密な設定を望むドライバーに最適。独立したバンプとリバンプの調整が可能な2WAYタイプ。標準はピロアッパーだが、ゴムアッパー仕様も可能。

■マインズ
☎046-857-3313

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F/R 12.0～	36段×720°	95万2000円

BLITZ

DAMPER ZZ-R Spec-C

後期 前期 O 仕

別タンクを設け、オイル量を増大することで微低速域からでも十分に減衰力を発揮するとともに、伸縮独立の減衰力調整を可能にしている。減衰力を高次元でバランスさせることで、サーキットに特化せず、ストリートを含めて幅広く対応する。MY07-12に適合。Spec V未確認。

■ブリッツ
☎0422-60-2277

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 22.0/R 14.0	32×32段	26万8000円

BLITZ

DAMPER ZZ-R

後期 前期 O 仕

減衰力調整、単筒式、全長調整式を採用しながら、リーズナブルな価格を実現。幅広いシチュエーションに対応するダンパーキット。オーバーホールは、従来のメーカー預かりではなくカートリッジ先出しとし素早い対応を実現。長期に渡って使用することができる。MY07-12に適合。Spec Vは未確認。

■ブリッツ
☎0422-60-2277

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 18.0/R 12.0	32段	16万8000円

PHOENIX'S POWER

特注3WAY車高調KIT

後期 前期 O 仕

ストリートからサーキット、ゼロヨンまでオールラウンドにこなす、幅広い適応能力が魅力のサスキット。減衰力の3WAYは縮みハイスピード11段、ロースピード12段、伸び20段で、きめ細やかなセッティングを可能としている。

■フェニックスパワー
☎0774-48-1157

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 18.0/R 14.0	20×11×12段	62万円

Biot

別タンク式サスペンション

後期 前期 O 仕

スポーツダンパーとしての性能を追求して開発。オイル容量を稼げ、しなやかな動きを実現し、耐熱性も高まる別タンクを装備。そのため、減衰力も完全に伸縮別で調整可能となり、微細なセッティングを可能としている。

■Biot
☎042-568-0717

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 16～22/ R 14～18+4	16×12段	42万8000円

NordRing

オーダースペック

O 仕

ユーザーの用途やドライビング、好み、車両の状態によって完全オーダーメイドで製作するダンパー。減衰力やバネレートはもちろん、減衰力調整の有りなし、その段数、全長調整の有無などに至るまでもをオーダーできる。純正のダンプトロニック機構も対応させることも可能。

■ノルドリンク
☎04-2935-2135

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	オーダー	オーダー	要問合せ

MIDORI

ミドリアラゴスタ セミアクティブ

後期 前期 O

一般道から高速道路、ワインディングをスポーティかつ快適にクルージングできる、上質感を備えた乗り心地を実現。純正のダンプトロニックシステムに対応し、スイッチでの乗り心地の調整も可能としている。現在開発中。

■緑整備センター
☎045-933-1101

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	オーダー	純正	60万円

MIDORI

アラゴスタサスペンションキット3way

後期 前期 O

R35GT-Rの性能を最大限に活かすための専用セッティングを実現。用途に応じたセッティングを行うフルオーダーメイド仕様。減衰力はバンプ側の低速域15段と高速域15段、リバンプ20段の独立調整できる3way機能により、好みのセットアップも自由自在。

■緑整備センター
☎045-933-1101

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	オーダー	3way	70万円

MINE'S

ESTA FULL SPEC SUSPENSION Ⅲ

後期 前期 O 仕

本格的なサーキット走行を可能にするスペックを備える。SACHS製の別タンク式ショックアブソーバーをベースに開発。バンプ側減衰力はロースピード域とハイスピード域、リバンプ側を独立調整可能。サーキットにおける、きめ細かいセッティングを可能とする。ゴムアッパー仕様も可能。

■マインズ
☎046-857-3313

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F/R 12.0～	3Way	120万円

KW

Clubsport 3way

後期 前期 O

Clubsport 2wayでは満足できないプロフェッショナルなドライバーに向けて、より細かいセッティングを可能としたモデル。減衰力は伸び側16段、縮み側ハイスピード14段、縮み側ロースピード6段の3way調整式となっており、別体タンクによりそれぞれが完全独立で調整できる。

■橋本コーポレーション
☎075-761-7351

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 17+2/R 10+2	16×14×6段	91万6000円

KW

Clubsport 2way

後期 前期 O

KW Version-3をベースに、週末にそのままサーキット走行を楽しむサンデーレーサー向けにセッティングを変更。KW特有の上質な乗り味はそのままに、サーキットを攻めることができる懐の深い足回りに仕上下ている。減衰力は伸び側16段、縮み側12段の2way調整式。

■橋本コーポレーション
☎075-761-7351

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 17+2/R 9+2	16×12段	66万6000円

KW

Version 3

後期 前期 O

V-3特有の特殊構造のバルブが、バンプなど急激な突き上げに対しては瞬時に減衰力を弱め、ゴツゴツした乗り心地を感じさせないセッティング。減衰力は伸び側16段、縮み側12段の2way調整式。特許取得済みの構造により、1クリックでも乗り味の変化を体感することができる。ダンパーとスプリングのセット。

■橋本コーポレーション
☎075-761-7351

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 14+2/R 8+2	16×12段	67万6000円

ESPRIT

Quantumサスペンションキット

後期 前期 O 仕

ハイパフォーマンスで評判のクアンタムダンパーをベースにエスプリオリジナルセッティングを施したダンパー。減衰力の調整に対してリニアに反応するため、セッティング変更の効果もわかりやすい。ストリート仕様とサーキット仕様の2種類を設定している。

■エスプリ
☎059-370-8080

対応分類	バネレート	段数	価格
ストリート	F 16.0/R 14.0	―段	46万円
サーキット	F/R 18.0	―段	46万円

プリロード調整式ダンパー

O＝オーバーホール可能
仕＝仕様変更可能
バネレート単位＝kgf/mm
※表組み内の「段数」欄の「純正」は、純正ダンプトロニックのことを示します

DECK

ノーマルダンパーセットアップ

前期

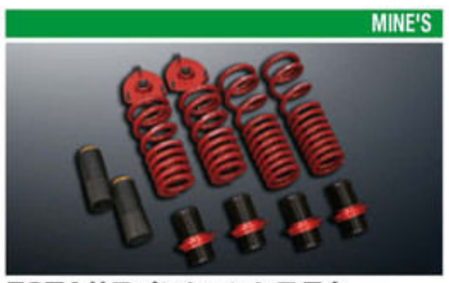
純正ダンパーのオーバーホールを基本に、その際に様々なチューニングを行うことが可能なメニュー。減衰力の設定はもちろん、内部のパーツを後期用にしたり、シェル加工を施して車高調にするなど、その自由度は高い。MY07～09に対応する。

■15万円（オーバーホール）
25万円（オリジナルチューン）
45万円（オリジナルチューン+別タンク装着）
■デッキ
☎0561-84-8999

純正形状ダンパー

O＝オーバーホール可能
仕＝仕様変更可能
バネレート単位＝kgf/mm
※表組み内の「段数」欄の「純正」は、純正ダンプトロニックのことを示します

MINE'S



ESTAサスペンションシステム ストリートエディション

後期 前期

純正ビルシュタインを車高調整式にするアイテム。フロントは専用のピロアッパーマウントで、車高ダウンによるストロークの不足を解消。バネはアイバッハ社との共同開発したバリアブルレート仕様で、初期の突き上げをおさえ、奥行きのある硬さを造り出す。MY14未確認。

■マインズ
☎046-857-3313

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F/R 110%	--	19万円

Powerhouse amuse

R1アジャスティングサスキット

後期 前期

純正ビルシュタインショックを車高調整機能へ変更するサスキット。ストリートからサーキットをターゲットにした仕様。純正ダンプトロニックを最大限使用し、高速巡航時を安定性をさらに高める。MY09モデル以降に取り付け可能。

■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 20.0/R 12.0	--	24万8000円

MIDORI

フォースサスペンションキット

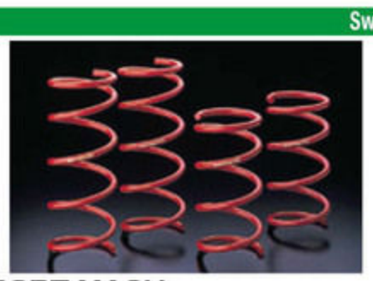
後期 前期 O

MIDORIとミハエル・クルム氏が共同開発したサスペンション。一般走行からサーキット走行までも視野にセッティングが可能な3wayタイプを採用。縮みハイスピード15段、縮みロースピード15段、伸び20段となっている。それぞれが干渉しない完全独立調整で、繊細な調整が可能。より上質で爽快な走行を実現。

■緑整備センター
☎045-933-1101

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	オーダー	3way	60万円

Swift



SPORT MACH

前期

軽量・操安性・高品質を追求。むやみに車高を落とさず乗り心地を考えた車高ダウン値とスプリングレートに設定。耐疲労性ヘタリ性に優れた鋼材(高張力2000N/㎟)を使用し、スプリングの軽量化によりバネ下重量を軽減。路面追従性も向上。MY11以降不可。

■東京発条製作所　スウィフト事業部
☎03-3732-4112

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 15.0/R 7.0	F -15～20/ R -10～15	8万円

Eibach

PRO-KIT

後期 前期

厳選されたシリコン系ハイテンションスチール材を独自の冷間成形でデザイン。高耐久性を誇るサスペンションスプリング。しなやかなグリップ性能を重視し、不要なレートアップは避けた仕上がりとなっている。

■アイバッハ・ジャパン
☎0467-61-3610

対応分類	バネレート	段数	価格
後期	F 18.56/R 8.67	F/R -10～-15	5万9000円

SPRING

スプリング

NordRing

サーキットスペック

後期 前期　O 仕

R35純正ビルシュタイン製ダンパーをベースに、限界付近でのコーナーリング性能を高めたハードダンパー。アルミ製ディバイディング・ピストンの採用で、一般道での乗り心地の良さも確保。車高は基準値で約10㎜ダウンし、更に最大最大15㎜まで車高を下げることが可能。GT-R特別指定部品。

■ノルドリンク
☎04-2935-2135

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	純正	純正	82万円

NordRing

コンフォートスペック

後期 前期　O 仕

純正ビルシュタインをベースに、ディバイディング・ピストンの材質を樹脂からアルミ製に変更。微小ストローク域の凹凸吸収性が飛躍的に高まり、フラット感が向上。さらに"R"モードの減衰力を基準車よりも高めることでサーキット走行を充分に楽しめる。車高は-0,-5,-10㎜の3段階。GT-R特別指定部品。

■ノルドリンク
☎04-2935-2135

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	純正	純正	70万円

HYPERCO

PERCH

汎

スプリングのストローク時に起こる、スプリング自体のツイスト(ねじれ)や、端面の並行度のズレなどを吸収。スプリングがより正確にストロークできるようになり、設計本来の性能を発揮できるようになる。セッティング変更の感度や効果も高まる。ID(スプリング内径)58φ、60φ、65φ用の3種類。

■5万8800円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

HYPERCO

HYPERCO

汎

ストローク中のバネレート変化がきわめて少ないリニアな特性が特徴的。モータースポーツ界でも高いシェアを誇るアイテム。内径、全長、違いなどで豊富に設定されるメインスプリングのほか、テンダースプリングやヘルパースプリングなどの設定もあり。バネレートはポンド表記。

■2万9400円～(メインスプリング)
1万6800円(ヘルパースプリング)
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

Swift

Swift Racing Springs

汎

専用材高強度鋼線H5S・TWを使用した耐久性の高い直巻きスプリング。内径や自由長、バネレートと豊富なバリエーションからチョイス可能。端部は線が接触していないオープンエンドタイプでプリロードセッティングも有効に使える。本体が軽量なことも魅力。

■2万1000円～2万5000円(2本)
■東京発条製作所　スウィフト事業部
☎03-3732-4112

MINE'S

マインズアイバッハ スプリング キット

後期 前期

R35GT-R用に専用設計したスプリング。ストリートでの使用をメインに考えてテストを行い、最適な組み合わせを実現。十分なストローク量を確保し、安定した乗り心地を発揮。チューブアイソレーターの装着で線間密着による不快な音も防止。MY14は未確認。

■マインズ
☎046-857-3313

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F/R 非公開	F -15～20/ R -10～15	6万6000円

SUPER LAP

アジャスタブルスタビリンク [フロント]

後期 前期

ローダウン時でもスタビライザーの効果が最大限に活かせる位置へ補正できるリンク。フロント用はリンクが長いため、強度が高まることでよりシャープな反応も期待できる。アルミ鍛造ケースを採用し、軽量・高剛性に加えて耐久性を実現。失われていたスタビ効果の復活で本来の運動性能を取り戻す。

■2万6000円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

MINE'S

スタビライザー

後期 前期

素材には、フロントは中空タイプ、リアは中実タイプを採用。それぞれ最適な特性を実現している。純正と同形状なので取り付けもボルトオン。純正と併せてセッティングアイテムとしても使用可能。ロール剛性が向上し、リニアなステアリングフィールを実現。MY14未確認。

■13万6000円
■マインズ
☎046-857-3313

Kansai SERVICE

スタビライザーSet

後期 前期

純正スタビライザーよりもバネレートを高め、コーナリング時のロールを効果的に抑制。ステアリングの反応やレスポンスしっかりとし、シャープかつ安心感の高い乗り味と走行安定性を実現するアイテム。リアは2段階調整可能。

■8万5000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

Eibach

PRO-STABILIZER

後期 前期

中空引き抜き鋼管を治具なしで加工する3D製法を採用したプロスタビライザー。フロント2段、リア5段調整でねじれ剛性をセッティング可能。走行シチュエーションにあわせた最適なロールレートを実現。中空材がベースなので、軽量なことも魅力的。

■6万3000円
■アイバッハ・ジャパン
☎0467-61-3610

STABILIZER

スタビライザー

MCR

REAR BACKSIDE ARM

後期 前期

リアタイヤのトー角を調整可能とするアーム。ターンバックル式で調整が行いやすく、純正アームよりも調整幅が広く、ローダウン時でも適切な値に調整できる。素材は炭素鋼材を使用し十二分な強度を確保している。 アーム取り付け部にはNMB製のピロボールを使用している。

■4万6000円
■エムシーアール
☎048-995-0131

MCR

REAR FRONTSIDE ARM

後期 前期

リアキャンバーを調整式とすることでコーナリング時のタイヤの設置面積を調節でき、グリップを向上させる。純正アームよりも調整幅が広く、ローダウン時でも適切な値に調整できる。素材は炭素鋼材を使用し十二分な強度を確保している。アーム取り付け部にはNMB製のピロボールを使用している。

■5万2000円
■エムシーアール
☎048-995-0131

MCR

FRONT UPPER ARM

後期 前期

サーキット走行で必要となる強いキャンバー角を実現。純正車高時で約2.5°～3.5°に設定可能となる。材質は引っ張りやねじれ、疲労強度の高い炭素鋼材を使用。調整はシムの挟み込みで行うため、ズレも起こらず再現性も高い。ピボット部はNMB製ピロボールを使用。改造申請に必要な通知書も付属する。

■12万円
■エムシーアール
☎048-995-0131

SUSPENSION ARM

サスペンションアーム

SUPER LAP

アジャスタブルスタビリンク [リア]

後期 前期

ローダウンによってスタビの角度が変わってしまい、スタビの効果が減少してしまうことを改善するアイテム。リンクの全長を調整することでスタビライザー機能を妨げないポジションへと補正する。アルミ鍛造ケースを採用し、軽量・高剛性に加えて耐久性を実現。失われていたスタビ効果の復活で本来の運動性能を取り戻す。

■2万8400円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

SLR

Rear Pillow Toe Control Arm

後期 前期

リアのトー角の調整範囲を拡大できるサスアーム。調整範囲はノーマル比-15㎜で、ターンバックル式により容易かつ細かな調整が可能。ピロボールは高強度重加重タイプで、更にアーム本体もR35GT-R専用強化タイプを使用している。

■3万円
■サンラインレーシング
☎086-209-1000

SLR

Rear Pillow Camber Arm

後期 前期

リアのキャンバー角を純正よりも付けられるようにする調整式アッパーアーム。調整範囲はノーマル比-20㎜で、ターンバックル式により容易かつ細かな調整が可能。ピロボールは高強度重加重タイプで、更にアーム本体もR35GT-R専用強化タイプを使用している。

■2万6000円
■サンラインレーシング
☎086-209-1000

Kansai SERVICE

リアサーキットリンクSet

後期 前期

ロッド部にターンバックル調整式構造を採用。純正の限られた調整範囲にとらわれることなく、リアのホイールアライメントを自由に調整することができるアイテム。ターンバックル式なので車両装着状態でも調整が行いやすい。アーム6本のセット。

■13万8000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

Kansai SERVICE

フロントショートアッパーリンク

後期 前期

サーキット走行を考えた際に、十分なアライメント調整幅を持つとはいえない純正アームに替えて使用。純正よりもショートに設計したことでさらにキャンバーを1度近くつけることができ、十分なキャンバー角に設定できる。

■7万8000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

MCR

REAR TENSION ARM

後期 前期

純正アームでは不可能なリアのキャスター角のセッティングが可能とする調整式アーム。フロントサイドアームやバックサイドアームと併せて正確なアライメント調整を可能とする。素材は炭素鋼材を使用し十二分な強度を確保している。アーム取り付け部にはNMB製のピロボールを使用している。

■6万3000円
■エムシーアール
☎048-995-0131

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

TOP SECRET

テンションアーム

後期 前期

リアのキャスター角を調整できる調整式テンションアーム。ターンバックル式なので調整時にアンダーカバーを外す必要もなくなり、調整作業も行いやすい。ピボット部は高加重対応のピロボールのため、ダイレクト感も高く耐久性も高い。

■6万円
■トップシークレット
☎043-216-8808

TOP SECRET

キャンバーアーム

後期 前期

リアのキャンバー角を大きく調整できるサスアーム。ターンバックル式なので調整時にアンダーカバーを外す必要もなくなり、調整作業も行いやすい。ピボット部は高加重対応のピロボールのため、ダイレクト感も高く耐久性も高い。公認申請書類も付属し車検にも対応する。

■4万2000円
■トップシークレット
☎043-216-8808

TOP SECRET

トーコントロールアーム

後期 前期

リアのトー角を大きく調整できるサスアーム。ターンバックル式なので調整時にアンダーカバーを外す必要もなくなり、調整作業も行いやすい。ピボット部は高加重対応のピロボールのため、ダイレクト感も高く耐久性も高い。公認申請書類も付属し車検にも対応する。

■4万6000円
■トップシークレット
☎043-216-8808

TOP SECRET

スーパーアッパーアーム

後期 前期

フロントのキャンバー角の調整幅を拡大できるアッパーアーム。調整範囲は30分～2度までカバーし、よりサーキット走行に適した値に設定できる。調整方法はシム式を採用し、ズレがなく調整もしやすい。車体側はピロボールを採用。公認申請書類も付属し車検にも対応する。

■12万円
■トップシークレット
☎043-216-8808

SLR

Rear Pillow Tension Arm

後期 前期

アライメントの調整範囲を拡大できるサスアーム。ターンバックル調整により細かなアライメント設定が可能。調整範囲はノーマル比-15㎜。ピロボールには高強度重加重タイプを使用し、更にアーム本体もR35GT-R専用強化タイプを設定している。

■2万8000円
■サンラインレーシング
☎086-209-1000

Rocket Dancer

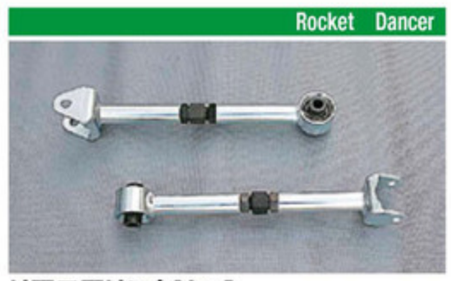
リアロアリンクNo.2

後期 前期

調整はターンバックルでアンダーカバー外さず作業が可能。アライメントの調整幅を大幅に拡大。よりサーキット走行などに適した値に設定できる。取付部分はすべて高品質なNMB製ピロボールで精度も高く、運動性能も向上。

■4万6000円
■フジムラオート
☎075-661-9393

Rocket Dancer



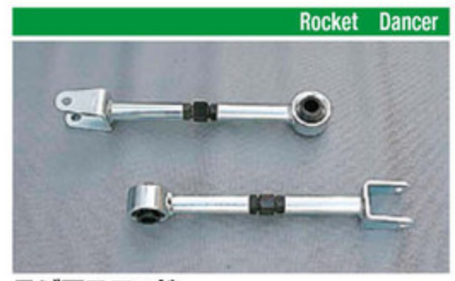
リアロアリンクNo.1

後期 前期

調整はターンバックルでアンダーカバー外さず作業が可能。アライメントの調整幅を大幅に拡大。よりサーキット走行などに適した値に設定できる。取付部分はすべて高品質なNMB製ピロボールで精度も高く、運動性能も向上。

■4万2000円
■フジムラオート
☎075-661-9393

Rocket Dancer



ラジアスロッド

後期 前期

調整はターンバックルでアンダーカバー外さず作業が可能。アライメントの調整幅を大幅に拡大。よりサーキット走行などに適した値に設定できる。取付部分はすべて高品質なNMB製ピロボールで精度も高く、運動性能も向上。

■6万円
■フジムラオート
☎075-661-9393

Rocket Dancer

フロントアッパーリンク

後期 前期

シムを挟み込んでキャンバー角を調整する方式のフロントアッパーアーム。シムは片側5枚付属。取付部は耐久性が高いNMW製のピロボールを使用しており、車体の動きもダイレクトになる。

■12万円
■フジムラオート
☎075-661-9393

SUPER LAP

RCアダプター

後期 前期

ローダウンによってロールセンターが悪化し、ジオメトリーから車体の限界が低下することを防止するアイテム。タイヤの設置性が高まることで車体の姿勢制御システムの効果も高まる。装着は標準のアダプターと交換するだけ。フロント用。

■9500円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

TOP SECRET

ピロボールキット

後期 前期

サスアームのピボット部のブッシュを打ちかえるピロボールキット。ブッシュよりも位置の保持精度が高まることでアライメントも安定し、サスアームも設計通りの動きをするようになる。挙動が安定し、シャープな運動性能を発揮できる。

■14万円（フロントセット）
11万2000円（リアセット）
■トップシークレット
☎043-216-8808

SLR

Rear Shock Pillow

後期 前期

ローダウン時に前方向にこじれが発生する現象を補正。補正することでショックの動きも良くなり、耐久性も高まる。取付もゴムブッシュからピロボールに変更することにより、ショックの性能をよりダイレクトに発揮させられるようになる。

■2万8000円
■サンラインレーシング
☎086-209-1000

SLR

Front Upper Arm Pillow Bush

後期 前期

フロントアッパーアームの根本側のブッシュを偏芯させることにより、キャンバー角を増加。よりスポーツ走行に適したアライメントを実現し、ハンドリングレスポンスが向上。キャンバー角は車高にもよるが、2.5度～3.5度に設定できる。ピロボールには高強度重加重タイプで保持強度も高い。

■5万6000円
■サンラインレーシング
☎086-209-1000

SUSPENSION PIVOT

サスペンションピボット

MINE'S

ボディスタビライザープロ

後期 前期

フレームをダンパーでつなぐことで、走行中のボディの微振動や変形をいなして車体全体のスタビリティを向上させる。ダンパーのセッティングや装着箇所は、実践テストを繰り返し、最高のパフォーマンスを発揮できる最適な状態を選定している。

■12万円
■マインズ
☎046-857-3313

STABILITY PARTS

ボディ補強アイテム

SUPER LAP

ヒートプロテクターリング

汎

耐熱・耐摩耗のほか、剥離や引裂、変色にも強いアルミクロス。高熱を発するブレーキなどの機器の周辺に使用し、熱害を防ぐ。リングタイプなので、特にボールジョイントやダストブーツなどに取り付けしやすい。耐熱温度は1600℃を誇り、アイディア次第でさまざまな用途に使用できる。

■4600円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

SUPER LAP

ヒートプロテクターシート

汎

アメリカのアルミクロスメーカー「ジェンテックス社」が独自の技術で開発した耐熱・耐摩耗アルミクロス。ブレーキディスク横のボールジョイントやセンサーなどに巻き付けて装着することでを熱から保護する。耐熱温度は1600℃を誇り、アイディア次第でさまざまな用途に使用できる。

■4600円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

SUPER LAP

LAアダプター［リア］

後期 前期

ローダウンによりサスアームの角度が悪化し、ロードホールディングの限界性能が下がることを防止するアイテム。標準装着されているアダプターと交換することでアーム角度を補正し、サスペンションストローク時のキャンバー変化量を最適化する。

■9500円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

CUSCO

クスコD1クロモリロールケージ

後期 前期

一般的なスチール製ロールケージより、約33％軽量なクロモリパイプを使用したロールケージ。4点式～8点式まで設定があり、ボディ剛性の向上とともに乗員保護に効果を発揮する。

■4万5000円～10万円
■キャロッセ
☎027-352-3578

SAFETY21

SAFETY21ロールケージ

後期 前期

ストリートからJAF競技規定対応まで、豊富なバリエーションを誇るロールケージ。スチール製40φで4点式～8点式まであり、ボディ剛性の向上とともに万が一の横転の際の乗員保護に効果を発揮する。

■4万円～9万7000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

MCR

ROLL GAUGE

後期 前期

スポーツ走行の際の安心感が高まるロールケージ。リア側のみの4点式で、素材は38φのスチール製。運転席側のみ4点式ハーネス取り付けフックも付属する。重量は約11kg。富士スピードウェイのS-4クラス走行も可能となるスペック。

■17万8000円
■エムシーアール
☎048-995-0131

MINE'S

フロントメンバージョイントプレート

後期 前期

フロントサスペンションメンバーとボディを補強パーツでつなぐことでフロントまわりの剛性感が向上。操縦安定性が高まり、リニアなステアリング特性、車体のねじれ減少などに絶大な効果を発揮する。取り付けも加工無しでボルトオン装着が可能。

■3万8000円
■マインズ
☎046-857-3313

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

BRAKE PARTS
[ブレーキ]

■掲載データは 2014年2月19日現在の情報です。※価格は全て税抜き表示となっております

溢れるパワーを制してマシンをコントロールする

35GT-Rというと、その純正状態でのハイパワーぶりとそれをコントロールする電子制御システムが着目されがちで、チューニング内容もパワー重視になりがち。しかし、それよりも大切なのはブレーキだ。どれだけパワーを出してもそれをコントロールできなければ意味が無いのだ。35は純正状態でもかなり高性能なシステムではあるものの、やはりサーキットなどを考えると耐久性のあるアイテムで余裕を持たせたい。まずはパッド、チューニングが進化したらキャリパーなど、ステップを踏んでコントローラブルかつ安全なシステムを構築しよう。

後期 ＝MY11～14に適合。類別型式DBA
前期 ＝MY07～10に適合。類別型式CBA
汎 ＝汎用商品

BRAKE PAD
ブレーキパッド

材＝摩擦材材質
温＝適正温度域
走＝適用走行ステージ
攻＝ローター攻撃性

IDI

後期 前期
■アイ・ディ・アイ
☎042-549-0050

ストリート対応のモデルはタウンユースに適した効きとダストの少なさが魅力のD300から、本格サーキット走行までもカバーするD750までをラインアップ。競技用には、摩材を選択できるD-0Xを設定。

D300 BasicEco	Y F 3万3000円/R 3万2000円 走ストリート	材ノンアスベスト（ノンスチール） 攻小	温0～450℃
D350 PlusEco	Y F 3万4000円/R 3万3000円 走ストリート	材ノンアスベスト（ノンスチール） 攻小	温0～500℃
D500 Standard	Y F 3万8000円/R 3万7000円 走ストリート～ミニサーキット	材ノンアスベスト（ロースチール） 攻小	温0～600℃
D700 Sports	Y F 4万3000円/R 4万2000円 走ストリート～サーキット	材カーボンメタル（ロースチール） 攻中	温50～750℃
D750 Super sports	Y F 4万5000円/R 4万4000円 走ストリート～サーキット	材カーボンメタル（ロースチール） 攻中	温50～800℃
D-0X	Y F 4万7000円/R 4万5000円 走サーキット	材選択式 攻--	温材質による

ACRE

後期 前期
ワイドレンジでの高い制動力を発揮し、リカバリー性も高い800C。重量級のマシンにも対応し、最新のABSでの制御とのマッチングも良くコントロール性が高いPC3200。国際レーシングコースでのスリックタイヤでの走行までも対応する、サーキット専用のRACING-PRO。カーボンローターの車両には非対応。
■アクレ
☎042-516-9600

フォーミュラ800C	Y F 3万9800円/R 2万9800円 温常温～800℃ 走ストリート～ワインディング	材カーボンメタル 攻小	
PC3200	Y F 4万8000円/R 3万8000円 温常温～800℃ 走ストリート～サーキット	材カーボンメタル 攻小	
Racing-PRO	Y F 4万4000円/R 3万4000円 温常温～800℃ 走ワインディング～サーキット	材カーボンメタル 攻中	

IDI

後期 前期
■アイ・ディ・アイ
☎042-549-0050

スポーツラジアルに焦点をあて、ストリートでの快適性を損なわないままラップタイムの向上に対応。低温域から高温域まで全ての制動域をカバーし、特に低温域でのローター攻撃性を低減。ストリート走行でのコントロール性を両立したシリーズ。

GT-Spec GT1	Y F/R 4万8000円～ 温0～800℃	材カーボンコンポジットメタル 走ストリート～サーキット	攻小
GT-Spec GT2	Y F/R 4万8000円～ 温0～850℃	材カーボンコンポジットメタル 走ストリート～サーキット	攻小
GT-Spec GT3	Y F/R 5万円～ 温50～900℃	材カーボンコンポジットメタル 走ストリート～サーキット	攻中
GT-Spec GT3 LIMITED	Y F/R 5万円～ 温F:150～900℃	材カーボンコンポジットメタル 走ストリート～サーキット	攻中

ARMA

後期 前期
■エムケーカシヤマ ウインマックスディビジョン
☎0267-67-7700

ARMA STREET
ブレーキの安心感を低コストで実現したAT1。ストリートのスタンダードモデルとなるAT2。スポーツフィールのAT3。全種類ノンスチールなのでホイールの汚れも少なく抑えられている。

ARMA STREET AT1	Y F 1万8000円/R 1万3000円	材ノンスチール ノンアスベスト	温常温～400℃	走ストリート	攻小
ARMA STREET AT2	Y F 2万2000円/R 1万7000円	材ノンスチール ノンアスベスト	温常温～450℃	走ストリート	攻小
ARMA STREET AT3	Y F 2万5000円/R 2万円	材ノンスチール ノンアスベスト	温常温～500℃	走ストリート	攻小

ARMA SPORTS
抜群のコントロール性でストリートからミニサーキットまで対応するAP1。ハイグリップラジアルからSタイヤまでカバーするスタンダードモデルのAP2。抜群の効きと安定性を兼ね備えたARMA最強モデルのAP3。

ARMA SPORTS AT1	Y F 3万円/R 2万5000円	材ノンスチール ノンアスベスト	温常温～600℃	走ストリート～サーキット	攻小
ARMA SPORTS AT2	Y F 3万円/R 2万5000円	材ノンスチール ノンアスベスト	温常温～700℃	走ストリート～サーキット	攻中
ARMA SPORTS AT3	Y F 3万円/R 2万5000円	材ノンスチール ノンアスベスト	温常温～750℃	走ストリート～サーキット	攻中

ARMA CIRCUIT
サーキットユースでのタイムを重視したシリーズ。コントロール性を重視して扱いやすさを高めたAC1。効き・コントロール性を高次元でバランスさせ、高速サーキット走行のスタンダードとなるAC2。厳しい条件でも効きと耐摩耗性に優れたハイグレードモデルのAC3。ハイパワー車で効きを重視したいユーザー向けに絶対的な効力を発揮するAC4。

ARMA CIRCUIT AC1	Y F 3万5000円/R 2万8000円	材ロースチール	温50～650℃	走サーキット	攻中
ARMA CIRCUIT AC2	Y F 3万7000円/R 3万円	材ロースチール	温100～750℃	走サーキット	攻中
ARMA CIRCUIT AC3	Y F 4万円/R 3万2000円	材ロースチール	温300～800℃	走サーキット	攻中
ARMA CIRCUIT AC4	Y F 4万2000円/R 3万5000円	材ロースチール	温300～850℃	走サーキット	攻中

GLAD

後期 前期
高い速度域での確実な制動力と、ストリートで重要な低速・低温域での性能も十分確保させたHyper-SPORTS。ストリートで重要な低速・低温域での扱いやすさは十分確保しつつ、高速域・中/高温域での確実な制動力を発揮することを追求したHyper-EVOLUTION 。チューニングカーでのサーキット走行専用に、よりコントローラブルな制動力と耐フェード性を向上させたType ZG Plus。
■グラッド・ジャパン
☎03-3298-8195

Hyper-SPORTS	Y F 5万2900円/R 3万8000円 温0～800℃ 走ワインディング～サーキット	材カーボンメタル 攻中	
Hyper-EVOLUTION	Y F 5万2900円/R 3万8000円 温0～850℃ 走ワインディング～サーキット	材カーボンメタル 攻中	
ZG-Plus	Y F 5万5500円/R 4万500円 温300～900℃ 走サーキット	材カーボンメタル 攻中	

ENDLESS

後期 前期
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

セミメタル素材ながら低ダスト・鳴きを抑えたモデル。高温時の制動安定性を確保しセミメタル特有のペダルタッチが特徴のMX72 。効きがフラットで踏力に対するコントロールとリリースコントロールに優れたマイルドな特性。サーキット走行とのマッチングが良いMXRS 。重量級のチューニングカーでも高い減速Gを発生し、低温時でも十分な制動力を発生。Sタイヤ・スリックタイヤ装着ユーザーやサーキット走行時にブレーキに余裕が欲しいユーザーに適したCC-RG。

MX72	Y F/R各 2万4000円 温50～700℃	材セミメタリック 走ストリート～サーキット	攻中
MXRS	Y F/R各 2万5000円 温50～700℃	材セミメタリック 走ワインディング～サーキット	攻中
CCRG	Y F/R各 2万8000円 温50～800℃	材セラミックカーボン 走ワインディング～サーキット	攻大

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

DIXCEL

後期 前期

■ディクセル

☎072-654-0121

ストリートからサーキットまで連続走行でも変わらないコントロール性能と高いフェード性を持つZ。超低熱伝導性が安定した効力を長時間維持するR01。高い効きとリニアなコントロール性を追求したレーシングパッドのRA。高い効きと少ない温度変化で抜群の安定感。リリース性に優れ、ブレーキング後半のコントロール性も抜群なSpecom-α。耐久レース用に開発。長時間の走行でも変わらない効力、ペダルタッチのSpecom-β。

Z	Y F 3万3000円/R 2万8000円 温 0～850℃	材 グラファイト・メタリック 走 ストリート～サーキット	攻 中
R01	Y F 3万8000円 温 200～900℃	材 高密度グラファイト・メタリック 走 サーキット	攻 中
RA	Y F 3万8000円/R 2万8000円 温 200～900℃	材 カーボンセミメタル 走 ストリート～ワインディング	攻 中
Specom-α	Y F 4万4000円/R 3万円 温 200～900℃	材 カーボンセミメタル 走 ストリート～ワインディング	攻 中
Specom-β	Y F 5万8000円/R 4万8000円 温 200～900℃	材 カーボンセミメタル 走 ストリート～ワインディング	攻 中

R Masters

後期 前期

ストリートモデルでは扱いやすさ、サーキットモデルでは耐フェード性と高温での効きなど、走行シーンに適した制動力を発揮。表記以外にも多数ラインアップあり、どのモデルもコントロール性に優れるのも魅力的。

■制動屋

☎059-373-5871

RM551+	Y F 4万5000円/R 4万円 温 50～800℃	材 カーボンセミメタル 走 ストリート～ワインディング	攻 中
N1.500+	Y F 5万円/R 4万円 温 50～800℃	材 カーボンセミメタル 走 ストリート～サーキット	攻 中
F3700R	Y F 5万円/R 4万円 温 100～850℃	材 カーボンセミメタル 走 ストリート～サーキット	攻 中

P.MU

後期 前期

■プロジェクト・ミュー

☎0120-443688

[ストリートシリーズ]

ダストとノイズを更に低減させ、環境にも配慮したNS-ZERO。純正パッドのパフォーマンスをトータルに引き上げたストリート専用のTYPE-NS。スポーツ性能と低ダスト、低ノイズをバランスよく実現したモデル。

NS-ZERO	Y F 3万2000円/R 2万1000円	材 アスベストフリー	温 0～400℃	走 ストリート	攻 小
TYPE NS	Y F 3万2000円/R 2万1000円	材 アスベストフリー	温 0～400℃	走 ストリート	攻 小
M SPEC	Y F 3万4000円/R 1万3000円	材 アスベストフリー	温 0～500℃	走 ストリート	攻 小

[ストリートスポーツシリーズ]

コストパフォーマンスに優れ、純正パッドからステップアップしたいユーザーに最適なB-SPEC。踏力に応じたリニアなコントロール性を発揮し、安定感の高いHC-CS。幅広い温度域で優れた効きを実現した、ストリートスポーツ最強のスペックを誇るHC+。

B-SPEC	Y F 3万5000円/R 2万4000円	材 アスベストフリー	温 0～500℃	走 ストリート～ワインディング	攻 小
TYPE HC-CS	Y F 4万3000円/R 3万1000円	材 スーパーグラファイトメタリック	温 50～800℃	走 ストリート～サーキット	攻 中
TYPE HC+	Y F 4万3000円/R 3万1000円	材 スーパーグラファイトメタリック	温 0～800℃	走 ストリート～サーキット	攻 中

[レーシング/コンペティションパッドシリーズ]

サーキットでのパフォーマンスを重視したラインアップ。ライトウェイトマシンでの中低速サーキットに適する、コントロール性重視のN1。過酷なサーキットでも常にリニアな効きと安定したコントロール性を備えたN+。効きと耐摩耗性が高い777、GTマシンで開発された高い効きの999。

RACING-N1	Y F 4万3000円/R 3万1000円	材 スーパーグラファイトメタリック	温 100～800℃	走 サーキット	攻 中
RACING-N+	Y F 4万3000円/R 3万1000円	材 スーパーグラファイトメタリック	温 100～800℃	走 サーキット	攻 中
RACING777/999	Y F 4万5000円/R 3万3000円	材 スーパーグラファイトメタリック	温 200～800℃	走 サーキット	攻 中

MINE'S

ウィンマックスブレーキパッド

後期 前期

ウィンマックスとの共同開発で耐フェード性とコントロール性を高める。低熱伝導性でダストブーツやシール類へのダメージも少ない。

■F 3万8000円/R 3万4000円

■マインズ

☎046-857-3313

材 ロースチール　温 常温～650℃
走 ストリート～ワインディング　攻 小

BRIG

後期 前期

ワインディングからサーキットまでの耐熱性と高温効力性能が優れ、ストリートでの使いやすさも考慮されたVS-R。ワインディングやサーキットに特化した性能で、特に高温時の製動力や安定性に優れたVS-X(959)。街乗りでも製動力と、驚くほどのダストレス効果があるSDF(Super Dust Free)。

■ブロンコ・バスター

☎048-577-0606

VS-R	Y F 3万6000円/R 3万4000円 温 常温～850℃	走 ストリート～サーキット	材 セミメタリック 攻 中
VS-X(959)	Y F 3万8000円/R 3万5000円 温 常温～850℃	走 ワインディング～サーキット	材 セミメタリック 攻 中
SDF (Super Dust Free)	Y F 2万9000円/R 2万6000円 温 常温～350℃	走 ストリート	材 ノンアスベスト 攻 小

PFC

後期 前期

SUPER GTのGT500マシンやフォーミュラニッポンで9割以上のチームが使用している信頼のレーシングパッド。走行会などのユーザーにも使いやすいPremiumと、リアルなサーキット走行に対応したRacing。

■PFCジャパン

☎048-836-4412

Premium	Y F 4万4000円/R 3万2000円 温 常温～550℃	材 カーボンメタル 走 ストリート～ワインディング	攻 小
Racing	Y F 5万2000円/R 4万5000円 温 100～1000℃	材 カーボンメタル 走 サーキット	攻 中

MINE'S

PAGIDブレーキパッド

後期 前期

世界的に有名なPAGID社と共同開発しPAGID社で製造。ノンアスベスト材をベースにセラミック材の配合で安定した制動性を実現。

■F 11万円/R 6万3800円

■マインズ

☎046-857-3313

材 ノンアスベスト+セラミック　温 常温～600℃
走 ストリート～サーキット　攻 中

JURAN

Brake Pads

後期 前期

サーキットでのタイムアタックやスプリントレースでの要求に応えるHPシリーズ。温度に対する安定性を向上させた耐久レース向けのEPシリーズ。そのほか6種類37グレードの摩材を設定。あらゆるチューニングプランに対応可能。

■タニダ

☎052-871-3741

HP110	Y F/R各 3万2000円 温 150～850℃	走 サーキット	材 ハイスチール 攻 大
EP2	Y F 5万7000円/R 4万7000円 温 300～800℃	走 サーキット	材 フルメタル 攻 大

ZONE

後期 前期

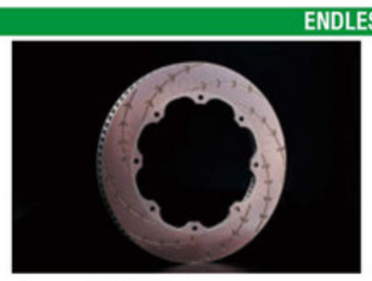
元レーシングドライバーの田中ミノル選手が、ブレーキングを極めるために開発。多彩な設定で、シチュエーションにあった完璧なブレーキセッティング実現。ホームページ上で製品チョイスの方法なども公開している。

■ミノルインターナショナル

☎03-5706-1888

80M 82J 86A 88B 89R	Y F 1万7850円～ 温 常温～400℃/450℃	材 NAO 走 ----	攻 --
03C 04M 05K 08H 10F 12D 14B 18E	Y F 2万7300円～ 温 常温～600℃/650℃	材 ロースチール 走 ----	攻 --
53C 55A 58D	Y F 3万450円～ 温 200℃～680℃/700℃/750℃	材 ハイスチール 走 ----	攻 --

ENDLESS



Racing　E-SLIT

後期 前期

純正のベルハウジングを使用したまま制動部分のみを交換できるように開発した単品ローター。単なるリプレイスではなく、独自のEスリットを刻むなど性能も向上させている。

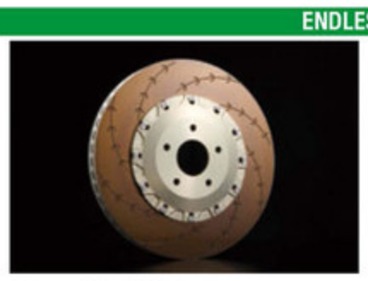
■F/R各 6万8000円(1枚)

■エンドレスアドバンス

☎0267-68-6888

材 特殊カーボン配合スチール　SLIT 6本

ENDLESS



Racing　E-SLIT

前期

リア用のリプレイスローター。ローター部の性能はフロント同様、ベルハウジングはジュラルミン製でインナードラムはスチール製。軽量化も果たしており、バネ下重量も軽くなる。

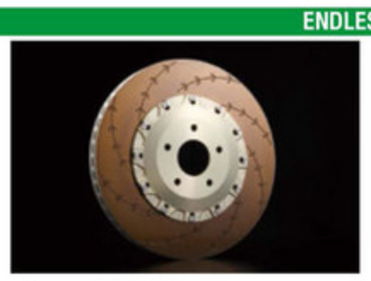
■R 13万9000円(1枚)

■エンドレスアドバンス

☎0267-68-6888

材 特殊カーボン配合スチール　SLIT 6本

ENDLESS



Racing　E-SLIT

前期

SUPERGTなどのレースで進化を遂げたアイテム。材質には特殊カーボンを独自技術で均一配合し、耐久性やタッチを大幅向上させたリプレイスローター。一部非対応グレードあり。

■F 11万9000円　R 10万9000円(1枚)

■エンドレスアドバンス

☎0267-68-6888

材 特殊カーボン配合スチール　SLIT F 8/R 6本

BRAKE ROTOR

ブレーキローター

材＝ローター材質
SLIT＝スリットなし/あり(本数)

NordRing

サーキット向けパッド

後期 前期

ハイスペックなリアルレーシングパッドとして有名なPFC社製ブレーキパッド。PFCプレミアムのほかに、PFCレーシングの設定あり。近日発売予定。

■F 5万7000円/R 3万7000円

■ノルドリンク

☎04-2935-2135

材 カーボンメタル　温 200～600℃
走 ストリート～ワインディング　攻 小

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

Kansai SERVICE

ブレーキローターシリーズ

後期 前期

純正の冷え重視のドリルドローターのクラックが入りやすさを改善。制動力に拘ったスリットタイプと、プレーンタイプの2種類を設定。プロジェクトμとの共同開発。

■8万6000円～22万8000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126
材 高合金ハイカーボンFC鋳鉄
SLIT 無し/8本

GARAGE SAURUS

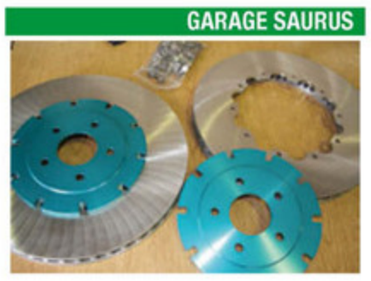
380φ Rrプレーン&スリットローター（純正交換タイプ）

後期 前期

リア用の純正交換ローター。ベルハウジング部分は純正を再利用するので、サイドブレーキの機構なども安心。プロジェクトμとの共同開発で高い信頼性を持つ。

■4万3000円～
■ガレージ ザウルス ☎04-2968-9212
材 高合金ハイカーボンFC鋳鉄
SLIT 無し/8本

GARAGE SAURUS



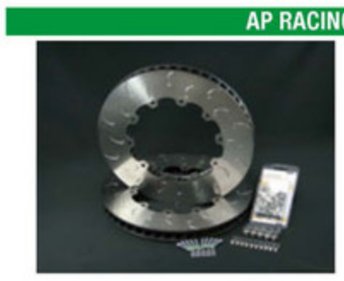
380φ/390φ Frプレーン&スリットローター（純正交換タイプ）

後期 前期

プロジェクトμとの共同開発。GTレースなどからフィードバックした素材をベースとした純正交換タイプで。純正のベルハウジングに完全ボルトオン装着。前期後期各設定あり。

■4万3000円（380φ） 5万円（390φ）
■ガレージ ザウルス ☎04-2968-9212
材 高合金ハイカーボンFC鋳鉄
SLIT 無し/8本

AP RACING



Upgrade Brake Disc

前期

マウントベルはそのまま再利用する純正交換ディスク。フェイスは、「Jフック」と「カーブド12本スリット」の2種類を設定。ボルト/ボビンキットまでのセット。

■24万5000円～（2枚）
■ニコル・マーケティング
☎044-511-3322
材 鋳鉄 SLIT 12本/Jフック

DIXCEL

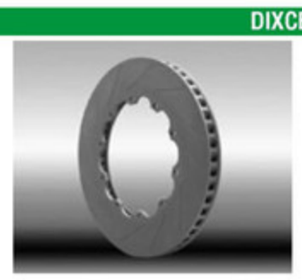
2ピースローターアッセンブリー

後期 前期

純正交換タイプで、追加加工が不要で取り付け可能。キャリパーも純正をそのまま利用可能で車検対応。前期の380mm、後期の390mmともにラインアップする。

■9万円（1枚）
■ディクセル
☎072-654-0121
材 ハイカーボンFC鋳鉄 SLIT 12本

DIXCEL



FS

後期 前期

FPタイプにスリット12本を追加したタイプで、スーパー耐久でも使用している同じ素材を採用。純正ローターはベルを再利用するタイプなのでコストを抑えたメンテナンスが可能。

■4万9000円（1枚）
■ディクセル
☎072-654-0121
材 ハイカーボンFC鋳鉄 SLIT 12本

Biot

純正交換ローター 3Pローター

後期 前期

純正完全交換タイプのリアローター。ローター、ベルハウジング、インナードラムの3P構造となっている。ローターフェイスはスリットでクラックなども防止している。

■17万4000円
■Biot
☎042-568-0717
材 鋳鉄 SLIT 8本

Biot

純正交換ローター 2Pローターgout

後期 前期

同社オリジナルの「gout」仕様のローターアッセンブリー。ローターとベルが直接触れることのない構造で冷却効果を最大限に高めている。

■15万4000円
■Biot
☎042-568-0717
材 鋳鉄 SLIT 8本

AP RACING

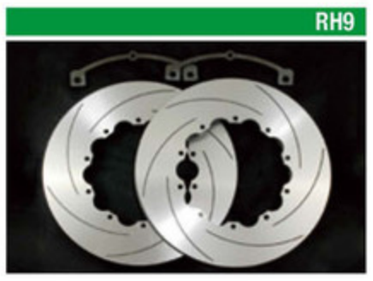
高性能ブレーキディスク

後期 前期

APレーシング製の高性能ローター。レース用パッドとの相性も良く、安定した性能を発揮する。ローター部分のみ交換する事でコストも抑制。後期に装着の際は前期のベルハウジングが必要。

■8万5000円（1枚）
■デッキ
☎0561-84-8999
材 特殊鋳鉄 SLIT 12本

RH9



ブレーキローターKIT（純正径）

後期 前期

価格が高い純正ローターのリプレイスを行うべく、リーズナブルな価格を目指して開発。ローターフェイスもスリットタイプとし、クラックなどのトラブルを防止している。

■F 15万4000円/
R 17万4000円（2枚）
■CLUB RH9
☎059-365-5105
材 鋳鉄 SLIT 12本

RH9

純正交換ブレーキローター

後期 前期

純正ベルハウジングを再利用するタイプ。フロントは後期の純正径の390mmのみの設定で、前期に装着の際はキャリパーのオフセットが必要だが、大径化となる。

■F/R各 8万円
■CLUB RH9
☎059-365-5105
材 鋳鉄 SLIT 6本

GARAGE SAURUS

400φFrビッグローターKIT（スリット仕様）

後期 前期

ヘビーウェイトな35GT-Rを300Kmオーバーから安心に止めることを念頭において開発したローターキット。付属のローターはヒートクラックの起きにくいスリットタイプで、ベルハウジングは耐久性の高いハードアルマイト仕上げとなっている。

■22万5000円
■ガレージ ザウルス
☎04-2968-9212

ROTOR 400φ/2P
キット内容 ローター・ブラケットスペーサー

DIXCEL

2ピースローターアッセンブリー（400mm）

後期

後期純正の390mm径フロントローターを、キャリパー変更せずに400mm径にサイズアップするキット。ローターサイズを拡大することで更なる制動性能を得ることを可能としている。キャリパーは付属の専用スペーサーでオフセットさせる。

■19万円
■ディクセル
☎072-654-0121

ROTOR F 400φ/2P
キット内容 ローター・オフセットブラケット

BIG BRAKE KIT

ビッグブレーキキット

ROTOR＝ローター径/構造

NordRing

サーキット向け大径ローター

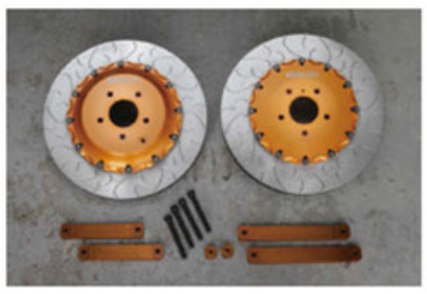
後期 前期

サーキットユースでのブレーキの安心感を高められるローターキット。特にフルブレーキングで負担の大きいフロントを大径化し、リア用は純正径のままハイグレードなローターへ置き換え。制動時のバランスを高めている。

■近日発売予定
■ノルドリンク
☎04-2935-2135

ROTOR F 405φ/2P R 380φ/2P
キット内容 ローター・ブラケット

TOP SECRET



400mmブレーキローター

後期 前期

十分な性能の純正キャリパーはそのままに、モアストッピングパワーを実現する大径ローターキット。キャリパーは専用スペーサーでのオフセットとなる。フロント、リア共に設定があり、トータルでバランス良くチューニングすることが可能としている。

■F 21万円/R 24万円
■トップシークレット
☎043-216-8808

ROTOR F/R各 400φ/2P SLIT 12本
キット内容 ローター・ブラケット

RH9

ブレーキローターKIT（大径）

後期 前期

純正新品ローター程度の価格ながら、大径化を実現するローターキット。制動力の向上はもちろん、ブレーキシステムに余裕が生まれることで耐久性も高まり、サーキットでの連続周回も行いやすくなる。ローターはブラックサーフェイス加工コーティング済。

■F 21万円/R 24万円
■CLUB RH9
☎059-365-5105

ROTOR F/R各 400φ/2P
キット内容 ローター・ブラケット・ボルト

MINE'S

ビッグブレーキローターキット

前期

ボルトオンで装着可能ながら、制動力を強化できるブレーキローターキット。純正のドリルドローターからフロント24スリット、リア16スリット仕様に変更し、純性の問題点であるヒートクラックを解消している。キャリパーは専用ブラケットでオフセット。

■F 23万円/R 24万5000円
■マインズ
☎046-857-3313

ROTOR F 400φ/2P R 400φ/2P
キット内容 ローター・ブラケット

Biot

オフセットキットリア

後期 前期

フロントの制動力強化に合わせてバランスを高められるリア用のキット。フロントのオフセットキットとの同時装着はもちろん、フロントにキャリパーキットを装着した際にも有効で、ブレーキバランスのセッティングの一環として重宝する。

■24万円
■Biot
☎042-568-0717

ROTOR R 400φ/3P
キット内容 ローター・ブラケット・ボルト

Biot

オフセットキット フロント

後期 前期

純正キャリパーをオフセットさせ、ローター径のみを大径化させるキット。制動力やコントロール性の向上はもちろん、キャリパーが純正のため、オーバーホール等の際もパーツの入手性などが優れることが魅力。

■21万円
■Biot
☎042-568-0717

ROTOR F 400φ/2P
キット内容 ローター・ブラケット・ボルト

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

ENDLESS

Racing MONO6r

後期 前期

R35のリア用に設定されたキャリパー。フロント用同様、最高の素材を使用し、過酷なテストを経て開発。フロントとの組み合わせで高い制動能力と、そのバランスを実現している。パッドも専用の25㎜厚を採用し、耐熱性も高めている。ローターはエンドレス独自のEスリット仕様が付属する。

■R 69万5000円
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

PISTON 6POT　ROTOR 387φ/2P
キット内容 キャリパーボディー・ブラケット・ブレーキパッド・ローター・ブレーキライン

ENDLESS

Racing MONO6

後期 前期

R35用に開発されたモノブロックキャリパー。スーパーGTなどの現場でもテストが繰り返され、リアルなレーシングシーンでも使用できるスペックを実現。完全一体構造のアルミ鍛造成形で高負荷の繰り返しでも開きを防止し、高い耐久性を実現している。ローターも大径の専用品をセットしたフルキットとなっている。

■F 79万8000円
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

PISTON 6POT　ROTOR 400φ/2P
キット内容 キャリパーボディー・ブラケット・ブレーキパッド・ローター・ブレーキライン

CALIPER KIT

キャリパーキット

PISTON＝ピストン数（POT）
ROTOR＝ローター径/構造

Biot

フロント8Pot-Rキャリパーキット

後期 前期

純正よりも大型な8POTキャリパーを使用したキット。パッド面積の拡大と、そのパッドを歪みなく押し付ける8つのピストンで強大な制動力を実現する。クラス最大の410mmローターまでラインアップを行っており、圧倒的な制動力を実現している。

■66万円（400φ）　70万円（410φ）
■Biot
☎042-568-0717

PISTON 6POT　ROTOR 400・410/2P
キット内容 キャリパー・ローター・パッド・ブラケット・ホース・ボルト類

AP RACING

APレーシング鍛造キャリパーキット

後期 前期

APレーシングのレース用鍛造ワンピースキャリパーと、ガーランドレーシングローターを組み合わせたキット。強力かつ踏力に対してリニアなブレーキ性能を発揮する。ABS介入付近でのコントロール性も高く、姿勢制御も行いやすくなる。

■85万円
■デッキ
☎0561-84-8999

PISTON 6POT　ROTOR 390φ/2P
キット内容 キャリパー・ローター・パッド・ブラケット・ホース・ショートパーツ

ENDLESS

Racing MONO6

後期 前期

フロント用MONO6キットとリア用MONO6rキットをセットにしたパッケージ。同社の最高峰のブレーキシステムをまとめて完成させることができ、ハードなサーキット走行にも対応できる余裕のあるシステムを実現できる。ローターは独自のEスリット仕様。各補修パーツも豊富に設定され、オーバーホールにも困らない。

■F/Rセット144万8000円
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

PISTON F 6/R 6 POT　ROTOR F 400φ/2P R387φ/2P
キット内容 キャリパーボディー・ブラケット・ブレーキパッド・ローター・ブレーキライン

Kansai SERVICE

カーボンブレーキダクト

後期 前期

エアインテークからブレーキクーリングエアガイドへ効率よく空気を導くダクト。前期は純正リップで装着可。 後期用はKansai製カーボンフロントリップとの併用が必要。

■4万8000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

Kansai SERVICE

ブレーキクーリングエアガイド

後期 前期

走行風を導き、ブレーキシステム全体の温度低下させるエアガイド。ガイド本体はカーボン製。ステーは耐候性に優れた表面処理を施したアルミ製。重量増加も最小限に抑えている。

■3万8000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

MB Performance

カーボンブレーキエアガイドキット

後期 前期

本物のカーボンファイバーで製作したブレーキエアガイド。専用設計で専用取り付けブラケットも付属するため固定も確実に行える。真空注入製法を採用し、精度、品質ともに優れる。

■3万6800円
■MB Performance Japan
☎03-6909-3005

BRAKE OTHERS

ブレーキその他

SICOM

SICOMセラミックピストンキャリパー&セラミックローターフルキット

後期 前期

独自のセラミックコンポジットピストンを導入した超軽量キャリパーキット。4ピストンながら6ピストンに匹敵する制動力を発揮。熱伝導性が低いためパッドから発生する熱をキャリパーに伝えづらく安定した性能を維持。パッド自体の制動力の低下を軽減する。フロント/リア各単品もあり。

■210万円
■レーシング パッション リンスク ジャパン
☎03-6361-9821

PISTON F/R 4POT　ROTOR F 400φ/2P　R 380φ/2P
キット内容 キャリパー・パッド・ローター・ハット・エアーダクト・ショートパーツ

MINE'S

ブレーキライン

後期 前期

油圧による膨張を防ぎダイレクトなブレーキフィールを維持。フィッティング部には強度・耐久性に優れたS45Cカーボンスチールを採用。接続は圧着カシメで行い、高い安全性を確保。

■6万5000円
■マインズ
☎046-857-3313

Biot

ブレーキライン

後期 前期

パープルの保護チューブを被せ、3層構造となるステンレスメッシュシールドのテフロンホースと、ステンレス製フィッティングを組み合わせ、耐久性が高い。

■4万円
■Biot
☎042-568-0717

ENDLESS

スイベルスチール/スイベルレーシング

後期 前期

フィッティング部分がスチール製の「スイベルスチール」と、ステンレス製の「スイベルレーシング」の2種類。捻じれを防止するスイベル構造でトラブルも防止している。

■6万5000円（スチール）
　8万5000円（レーシング）
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

ACRE

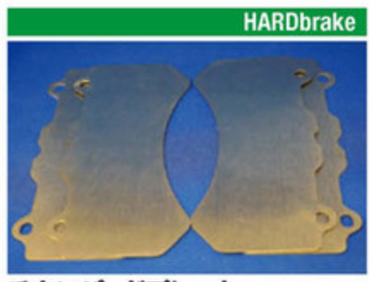
ブレーキライン

後期 前期

油圧経路の膨張を防ぎ、タッチを向上できるステンレスメッシュブレーキホース。フィッティングにはステンレス製のものを使用し、耐蝕性も高く長期に渡って使用できる。

■6万3000円
■アクレ
☎042-516-9600

HARDbrake



チタンパッドプレート

後期 前期

パッドの熱がキャリパーピストンに伝わることを防止するパッドシム。グレード5チタン材をベースに表面を900℃までの遮熱セラミック塗装処理。レース用チタンピストンの効果を純正ブレンボに追加することができる。

■2万6000円
■レーシング パッション リンスク ジャパン
☎03-6361-9821

TOP SECRET

ブレーキエアガイド

後期 前期

走行風を強制的にブレーキローターに当てて冷却させるためのエアガイド。強度を重視してカーボン素材で製作。取り付け位置はフロントスタビライザーとなる。

■3万6000円
■トップシークレット
☎043-216-8808

BILLION

スーパーブレーキフルード

汎

高沸点や高いメンテナンス性はもちろんのこと、ペダルフィールにもこだわって開発。剛性感はもとよりキャリパーから伝わるフィールも大事にし、よりリニアなブレーキコントロールを実現する。

■4725円（1ℓ）
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

P.MU

G-four 335

汎

液温が300℃近辺を超えるとフルード自体の色がグリーンから無色透明へと変化し、交換の目安となる。高沸点を実現しながらも、耐久性、メンテナンス性にも優れるフルード。

■5000円（1ℓ）
■プロジェクト・ミュー
☎0120-443688

AP RACING

PRF660 Racing Brake Fluid

汎

F1・WRC等におけるブレーキシステムへの要求を満たす為に開発。ブレーキを酷使する厳しい環境でも、確実かつ安定した踏力を伝達させてくれる。リーズナブルなAP600も設定あり。

■6600円（0.5ℓ）
■ニコル・マーケティング
☎044-511-3322

DIXCEL

328Racing

汎

DOT4規格をパスした数少ないレーシングフルード。世界最高レベルのドライ沸点328℃を達成し、レースカーからストリートまで幅広く使用可能。リーズナブルな価格設定でメンテナンスコストも抑制。

■2520円（0.5ℓ）
■ディクセル
☎072-654-0121

ENDLESS

RF-650

汎

F1チームの長期テストをクリアし、10年以上F1やスーパーGTで使用され続けているフルード。最高クラスのドライ沸点・ウェット沸点で、ベーパーロックを防ぎ、安心した走行を実現。

■3000円（0.5ℓ）
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

IDI

BF338

汎

沸点の高さだけにとらわれず、サーキット走行時においてもラップを重ねても変わらないブレーキタッチを求めて、DOTにこだわることなく開発。ゴムシールや金属の腐食も極力抑えている。

■2400円（0.5ℓ）
■アイ・ディ・アイ
☎042-549-0050

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

AERO PARTS
[エアロパーツ]

■掲載データは 2014年2月19日現在の情報です。※価格は全て税抜き表示となっております

35GT-Rの性能を高める機能的エアロパーツが主流

35GT-Rは性能にこだわって設計されただけあり、純正でも十二分にエアロダイナミクスを追求したデザインがなされている。そこで、弱点を見つけるならばその35GT-Rのコンセプト「誰でもどこでもハイパフォーマンスを味わうことができる」という、マルチパーパス性があるという点。オーナーの望みによっては、もっと特化した特性にチューニングする余地があると言えるのだ。もちろん、人とは違ったオリジナリティあるルックスを作り上げるなど、ドレスアップ目的での選択ももちろんアリ。ラインアップされるアイテムは精巧なデザインをされたものばかり。どれを取っても満足いく仕上がりを得られるだろう。

後期 ＝MY11～14に適合。類別型式DBA
前期 ＝MY07～10に適合。類別型式CBA
汎 ＝汎用商品

※エアロパーツに使用される主な素材
FRP ➡ ガラス繊維を積層し、樹脂で固めて成形する素材
カーボン➡ 炭素繊維を積層し、樹脂で固めて成形する素材。炭素繊維のみを使用した純粋なカーボンと、表面1層のみカーボンを使用し、裏面はFRPを使用したもの（CFRP）がある

WALD

■ヴァルドインターナショナル ☎072-673-3000

LINE UP 後期 前期

フロントバンパースポイラー	46万8000円(FRP+カーボン)
サイドステップ	12万8000円(FRP)
REAR DIFFUSER	14万8000円(カーボン)
TRUNK SPOILER	10万8000円(カーボン)
REAR WING FLAP	14万円(カーボン)
OVER FENDER	7万8000円(FRP)
KIT PRICE (F,S,R,TS,RW,O/F)	99万円
KIT PRICE (F,S,R,TS,RW)	94万円
KIT PRICE (F,S,R)	72万円

CHARGESPEED

■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521

Botom Line

LINE UP 前期

フロントスポイラー with ボトムライン	5万5000円（FRP）	8万8000円（カーボン+FRP）	未定（カーボン）
サイドステップ with ボトムライン	6万円（FRP）	9万5000円（カーボン+FRP）	未定（カーボン）
リアディフューザー with ボトムライン	6万円（FRP）	9万5000円（カーボン+FRP）	未定（カーボン）
3点セット	17万円（FRP）	27万円（カーボン+FRP）	未定（カーボン）
ルーフフィン	3万円（FRP）	6万円（カーボン+FRP）	

GALLANT ABFLUG

■アブフラッグ ☎0550-98-8321

Aloof 01-R ver.01

LINE UP 後期 前期

Front Bumper & Diffser set	27万8800円（カーボン+FRP）	
Side Skirt	15万8000円（カーボン+FRP）	
Rear Bumper Spoiler & Fin set	32万5000円（カーボン+FRP）	
Rear Over Fender kit	30万円（FRP）	
Rear Spoiler for Stock mount	17万8000円（カーボン+FRP）	32万円（ドライカーボン）
Dry Carbon Roof Panel	25万円（ドライカーボン）	
RUD Vertical Fins	8万円（ドライカーボン）	

Aloof 01-R ver.02

LINE UP 後期 前期

Front Bumper & Diffser set	153万3000円

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

TOMMYKAIRA JAPAN

■E・Rコーポレーション ☎0565-52-8555

Ebbrezza-R Neo Remium Racing Style Full Kit

LINE UP

		後期
PREMIUM RACING STYLE FULL KIT	150万円（カーボン+FRP）	105万円（FRP）
フロントバンパー with LED	37万円（カーボン+FRP）	26万円（FRP）
フロントスポイラー *TKフロントバンパー専用	16万円（カーボン）	12万円（FRP）
サイドステップ *前期・後期共通	18万円（カーボン+FRP）	10万円（FRP）
リヤアンダースポイラー	22万円（カーボン）	14万円（FRP）
リヤレーシングディフューザー	25万円（カーボン）	20万円（FRP）
リヤウイングVerⅡ	26万円（カーボン+FRP）	22万円（FRP）
トランクスポイラーVerⅡ	12万円（カーボン）	10万円（FRP）
リヤフェンダーアーチエクステンション +10mm	14万円（カーボン）	11万円（FRP）

Ebbrezza-R Racing Style Full kit Ver.2

LINE UP

		前期
RacingStyle FullKit	160万円（カーボン+FRP）	120万円（FRP）
フロントスタイルKit VerⅡ	60万円（カーボン+FRP）	50万円（FRP）
サイドステップ	18万円（カーボン+FRP）	10万円（FRP）
リヤアンダースポイラー	22万円（カーボン）	18万円（カーボン+FRP）
リヤレーシングディフューザー	20万円（カーボン）	
リヤウイング	24万円（カーボン+FRP）	
トランクスポイラー	12万円（カーボン）	
リヤフェンダーアーチエクステンション	14万円（カーボン）	7万円（FRP）

CARBONDRY

■カーボンドライジャパン ☎052-807-3336

LINE UP

		前期
フロントリップスポイラー	28万円（ドライカーボン）	8万8000円（FRP）
フロントボンネット	58万円（ドライカーボン）	14万8000円（FRP）
サイドステップセット	40万円（ドライカーボン）	12万円（FRP）
リアディヒューザー	39万円（ドライカーボン）	9万8000円（FRP）
F-1 LEDライトキット（リアディヒューザー用）	3万4000円	
リアウィング	48万円（ドライカーボン）	12万円（FRP）

VeilSide Co.,Ltd.

■VeilSide Co.,Ltd. ☎029-838-1104

R35 GT-R Version I

LINE UP

		後期	前期
Front Bumper Spoiler	25万円（カーボン+FRP）	15万円（FRP）	
Front Lip Spoiler	18万円（カーボン+FRP）	13万円（FRP）	
Side Skirts	15万円（カーボン+FRP）	10万円（FRP）	
Rear Under Spoiler	13万円（カーボン+FRP）	8万円（FRP）	
Rear Wing	12万円（カーボン+FRP）	8万円（FRP）	

※フロントリップスポイラーは、ヴェイルサイドバンパー、純正バンパー共に装着可能。

Zele Performance

■ゼルパフォーマンス ☎045-253-8668

LINE UP

			後期	前期
フロントバンパー	68万6000円（カーボン）	10万3000円（FRP）		
フロントリップスポイラー	8万9700円（カーボン）	4万7500円（FRP）		
サイドスカートセット	10万7800円（カーボン）	6万6500円		
リアアンダースポイラーセット	10万1000円（カーボン）	6万円（FRP）		
ドライカーボンリヤウィング	92万4000円（ドライカーボン）			
カーボンフロントグリル	5万1600円（カーボン）			
ドライカーボンルーフ	68万8000円（ドライカーボン）			
ドライカーボンウィングミラー	32万2000円（ドライカーボン）			
カーボンフロントフェンダーダクトセット	4万5800円（カーボン）			
カーボンNACAダクト Ver.1（平織）	6万4000円（カーボン）			
カーボンNACAダクト Ver.2（綾織）	6万4000円（カーボン）			
FRP同色塗装用ボディ3点キット（フロントリップスポイラー・サイドスカート・リアアンダースポイラー）	17万円（FRP製）			

C-WEST

■C-WEST ☎072-726-7000

LINE UP

			前期
フロントハーフスポイラー	4万3000円（FRP）	4万7000円（PFRP）	8万6000円（カーボン）
サイドステップ	6万円（FRP）	6万4000円（PFRP）	12万円（カーボン）
リアアンダーフィン	2万6000円（FRP）	3万円（PFRP）	4万5000円（カーボン）
フロントフェンダー	9万2000円（FRP）	18万円（カーボン）	
スーパートランクフード	38万円（DCC/CHC）		
リアウィング（High Speed）	65万円（DCC/CHC）		

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

HASEMI SPORT

■ハセミモータースポーツ ☎046-286-3801

LINE UP

	後期	前期
フロントリップスポイラー	8万9000円（カーボン）	5万5000円（FRP）
サイドスカート	10万9000円（カーボン）	6万9000円（FRP）
リアサイドスカート	6万5000円（カーボン）	4万5000円（FRP）
センターディフューザー	4万5000円（FRP）	
グリルカバー	2万9000円（カーボン）	

TOP SECRET

■トップシークレット ☎043-216-8808

G-EFFECT

LINE UP

	後期	前期
ロングノーズフロントバンパー	27万円（CF）	
サイドディフューザー	16万円	
リヤアンダーバンパー	11万5000円（CF・未塗装）	15万円（CF・ブラック塗装済）
リヤサイドディフューザー	6万円（CF）	
リヤアンダーフィニッシャー	3万円（CF）	
エアロボンネット	13万円（FRP）	18万円（CF）
ボンネットダクトフィン	4万8000円（CF・未塗装）	5万6000円（CF・ブラック塗装済）
可変式リアウイング	14万円（FRP）	17万円（CF）
カーボントランク	11万8000円（CF）	
ハイスピードグリル	3万9900円（無塗装）	6万900円（3色塗装済み）

VARIS

■バリス ☎042-689-2939

R35GT-R '10Ver.

LINE UP

	後期	前期
フロントディフューザー	21万5000円（VSDC）	14万5000円（カーボン）
サイドディフューザー	17万5000円（VSDC）	13万円（カーボン）
リアディフューザーカバー	8万5000円（カーボン）	
クーリングボンネット	33万円（VSDC）	20万円（カーボン）
GT-WING～HYPER NARROW～&WING BASE SPOILER	18万円～24万円	

R35GT-R '13Ver.

LINE UP

	後期	前期
フロントバンパー+カーボンリップ+VSDC製ディフューザー	34万円	
フロントバンパー+カーボンリップ+FRP製ディフューザー	31万円	
フロントバンパー+FRPリップ+FRPディフューザー	25万円	
フロントバンパー用グリルカバー	6万円（カーボン）	
フロントフェンダー+カーボンルーバーフィン	24万5000円（カーボン）	
フロントフェンダーガーニッシュ	6万8000円（カーボン）	
サイドスカート	19万円（カーボン）	13万円（FRP）
リアアンダースカート	13万円（カーボン+FRP）	9万5000円（FRP）
リアアンダースカート用サイドエアシュラウド	4万円（カーボン）	
リアアンダースカート用バーチカルフィン 4pcs	6万円（カーボン）	
R35GT-R専用GT-WING Euro Edition	18万円～27万円（カーボン/カーボン+FRP）	
ライトウェイトトランクフード	22万円（VSDC）	10万円（カーボン）

R35 Circuit Ver.

LINE UP

	後期	前期
フロントバンパーユニット	59万円（FRP+VSDC・予価）	
フロントバンパーユニット（デイライト付き）	60万円（FRP+VSDC・予価）	
フロントバンパー用ブレーキダクト	開発中	
ビッグカナード	9万8000円	
フロントフェンダー+カーボンルーバーフィン	58万円（VSDC）	
サイドスカート	19万円（カーボン）	13万円（FRP）
サイドスカート+ブレーキダクト	9万円（カーボン）	6万円（FRP）
リアバンパー（～MY08）	18万8000円（FRP+カーボン）	13万8000円（FRP）
リアバンパー（MY09～）	18万8000円（FRP+カーボン）	13万8000円（FRP）
リアアンダースカート	13万円（FRP+カーボン）	9万5000円（FRP）
リアアンダースカート用サイドエアシュラウド	4万円（カーボン）	
リアアンダースカート用ロングバーチカルフィン	8万円（カーボン）	
リアフェンダー	11万8000円（カーボン L/R）	
GT-WING EURO（Center mount）	27万円	
クーリングボンネット	33万円（VSDC）	20万円（カーボン）
ライトウェイトトランクフード	22万円（VSDC）	10万円（カーボン）

R35GT-R '14Ver.

LINE UP

	後期	前期
フロントバンパー+カーボンリップ+VSDC製リップ	34万円	
フロントバンパー+カーボンリップ+FRPリップ	31万円	
フロントバンパー+FRPリップ+FRPリップ	25万円	
フロントバンパー用グリルカバー	6万円	
フロントバンパー用ブレーキダクト	開発中	
フロントバンパー用アンダーフリッパー	8万8000円（カーボン）	5万8000円（FRP）
フロントバンパー用シングルカナード	8万8000円（カーボン）	6万8000円（FRP）
フロントフェンダー+カーボンルーバーフィン	24万5000円（FRP+カーボン）	
フロントフェンダーガーニッシュ	6万8000円（カーボン）	
サイドスカート	19万円（カーボン）	13万円（FRP）
リアバンパー	18万8000円（FRP+カーボン）	13万8000円（FRP）
純正リアアンダースカート用センターダクトカバー	6万8000円（カーボン）	
純正リアアンダースカート用バーチカルフィン 4Pcs	6万円（カーボン）	
純正リアアンダースカート用スポイラーフィン	8万8000円（カーボン）	5万8000円（FRP）
リアフェンダー	7万8000円（FRP L/R）	
GT-WING～HYPER NARROW～&WING BASE SPOILER（1520mm）	24万円（VSDCウイング+カーボンベース）	18万円（VSDCウイング+FRPベース）
クーリングボンネット	33万円（VSDC）	20万円（カーボン）
ライトウェイトトランクフード	22万円（VSDC）	10万円（カーボン）

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

PHOENIX'S POWER

■フェニックスパワー ☎0774-48-1157

R35タイプIエアロシステム

LINE UP 前期

フロントマスクシステム（タイプI）	29万8000円（カーボン+FRP）
サイドステップシステム	16万8000円（カーボン+FRP）
リアアンダーシステム（タイプI）	14万8000円（カーボン+FRP）
フルセット	58万8000円（カーボン+FRP）

LINE UP 後期

フロントマスクシステム（タイプII）	31万8000円（カーボン+FRP）
サイドステップシステム	16万8000円（カーボン+FRP）
リアアンダーサイドステップ（タイプII）	10万8000円（カーボン+FRP）

BenSopra

■ベンソープラ ☎0774-26-6984

cowl aero kit

LINE UP 後期 前期

circuit front version aero kit	249万8000円

cowl aero kit

LINE UP 後期 前期

BenSopra cowl aero full kit	349万6500円（FRP）
rear wing	49万8000円（FRP）

Liberty Walk

■リバティーウォーク ☎0561-51-0001

LINE UP

GT-R 35 LB-WORKS R	48万5000円
LB Front Bumper	28万5000円
LB Rear Diffuser	43万円
LB Rear Wing	155万円
LB☆WORS Wide Body Kit	

BORDER

■ボーダー ☎042-557-7304

LINE UP 前期

エアロキット	9万8000円

※フロントリップスポイラー、サイドフラップ、リアサイドディフューザー

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

AERO PARTS

エアロパーツ（単品）

材＝材質

GARAGE YAWATA

200マイルフロントディフューザー

材FRP

後期 前期

特にフロントまわりの空力特性の向上を目的としてデザイン。フロア下に不用意に走行風が流れ込むことを防止し、リフトを低減する。左右にダクトも成形されており、ブレーキまわりにエアを導くことも可能。

■12万8000円
■ガレージ八幡
☎0569-26-1660

SHADOW SPORTS DESIGN

ドライカーボンフロントリップスポイラー

材ドライカーボン

後期 前期

空力の向上を目的としながらも重量増を最小限に抑えるためにドライカーボンを使用。ダウンフォースを獲得するとともにブレーキへの導風を行い、ブレーキのクーリングにも効果を発揮。

■45万円
■オートスポーツ シャドウスポーツデザイン事業部
☎03-3224-1121

MCR

FRP FRONT LIP SPOILER

材FRP

後期 前期

派手すぎずシャープなデザイン。空力を意識してリップ中央部にはフラップを配置。アンダーパネルも付属し、中央部を窪ませることで負圧を発生させてダウンフォース獲得。ブレーキダクトも装備。前期、後期各設定あり。

■13万円
■エムシーアール
☎048-995-0131

SABULIVE

ワイドバンパー

材ドライカーボン　FRP

後期 前期

同社の最大級のワイドフェンダーに合わせてデザインされたバンパー。純正+48mmワイドを実現。ワイドトレッド化に役立つアイテムです。純正後期モデルをモチーフに製作されており、グリルー体形状です。

■46万円（ドライカーボン）　26万円（FRP）
■サブライブ
☎076-482-3751

SABULIVE

カーボンリップ

材カーボン

後期 前期

ドライカーボンを使用しているため耐久性が高い。FRP製の廉価版は純正リップを守る効果を最重要視して製作。ドライカーボン用のオプションとしてサイドフィンあり（2万9000円）。取り付け位置の調整で後期にも使用可能。

■12万8000円（ドライカーボン）
4万8000円（FRP）
■サブライブ　☎076-482-3751

Kansai SERVICE

カーボンフロントリップ タイプ2

材カーボン

後期 前期

最大限のダウンフォースの確保を目的に開発。より高いダウンフォースを得るため車両前方及び下方に約20mm延長したデザイン。純正のアンダーパネルを再使用。カーボンブレーキダクトとのセットあり。前後期別設定。

■8万8000円～13万円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

Kansai SERVICE

カーボンフロントリップ

材カーボン

後期 前期

純正のデザインを崩すことなく、最大限のダウンフォースの確保をターゲットに開発。純正のアンダーパネルを再使用するためコストパフォーマンスの高い。M/C前後それぞれ専用設計。ブレーキダクトとのセットもあり。

■7万8000円～12万円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

TOP SECRET

フロントディフューザー

材CF

後期 前期

走行風を確実に捉えて、的確なダウンフォースを発生。下面の空気流を整えるディフューザーを装備し、中速域～高速域の不安定になりやすい状況でもしっかりと安定感を高める。オプションでチタンのスキッドプレートあり。

■20万円
■トップシークレット
☎043-216-8808

R VERTEX

フロントリップディフューザー

材CFRP　VFRP

後期

T&Eならではの高い造形力で、各部にリアルGTマシンを彷彿とさせるデザインが盛り込まれる。アンダーディフューザーも付属し、スウィープやフィンを効果的に配置してダウンフォースを確保。ブレーキダクトも装備する。

■23万円（CFRP）　16万円（VFRP）
■ティーアンドイー
☎045-944-2221

JUN

カーボンフロントリップスポイラー

材カーボン

後期 前期

純正のリップスポイラーに追加して装着するタイプ。デザインの一体感はもちろん、取り付けの精度や強度に優れる純正リップを活かすことで、安心感の高い取り付けを実現している。

■6万2000円
■田中工業株式会社（ジュンマシンショップ）
☎03-3920-4165

SHORIN

フロントハーフスポイラー

材カーボン

前期

純正+αのデザインで上品さを意識してデザイン。ノーマルバンパーの腰高感を払拭し、ロースタイルで引き締める。塗装なしでも装着でき、レーシーな雰囲気を醸し出せることからウェットカーボンにて制作。

■10万6667円
■SHORIN
☎0285-74-1988

ARIOS

フロントリップスポイラー

材FRP　カーボン

後期 前期

純正のリップ部分（アンダーディフューザー）に挟み込んで取り付けるタイプのリップスポイラー。純正の取り付けを上手く使用するために、取り付けも行いやすく精度や強度も高い。クリアー塗装済み。

■12万8000円（FRP）
14万8000円（カーボン）
■Progresso
☎024-983-3955

Powerhouse amuse

フロントアンダーディフューザー

材FRP

前期

クルマの安定感の向上を狙ったアンダーパネル。取り付けには強化補強部品を利用するためバンパー取り外しが必要。GT-Rならではの高速域での安定性をより高い領域へ導く。MY07～09に適合する。

■15万8000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055

Schmieden

Front Lip Spoiler

材カーボン+FRP　FRP

前期

左右のカナードとセンタースポイラーが別パーツの3ピース構造とし、程よくアグレッシブな印象を与えるデザイン。センタースポイラーはディフューザー一体型。

■17万5000円（カーボン+FRP）
14万5000円（FRP）
■橋本コーポレーション
☎075-761-7351

NordRing

フロントリップスポイラーセット

材ドライカーボン　FRP

後期

バンパーリップ部分から下面に流れる空気をスムーズに導き、ダウンんフォースを純正よりも10%向上させている。前期用と後期用でデザインは異なる。GT-R特別指定部品。クリア塗装（ツヤあり～ツヤ無し）の設定あり。

■56万5000円（カーボン）
22万8000円（FRP）
■ノルドリンク　☎04-2935-2135

MINE'S

カーボンフロントバンパー

材ドライカーボン

前期

フロントグリルの開口面積やインタークーラー前の開口面積の拡大を行い、空力性能を向上させたバンパー。ウイング形状デザインを盛り込み、ラジエターへの導風を行うとともにダウンフォースも獲得する。

■89万円
■マインズ
☎046-857-3313

MINE'S

カーボンフロントスポイラータイプ III

材ドライカーボン

後期 前期

TYPE-IIのマイナーチェンジ版。リップの部分を10mm 、サイド部を15mm拡大し、より大きなダウンフォースを実現し、安定感を高めたモデル。ドライカーボンとハニカム材を組み合わせた構造で強度も高い。

■48万5000円
■マインズ
☎046-857-3313

MINE'S

カーボンフロントスポイラータイプ II

材ドライカーボン

後期 前期

TYPE-Iに対しリップの部分を15mm拡大し、ブレーキ冷却ダクトを設けたTYPE-II 。TYPE-I同様に中高速域で威力を発揮。ベース部にはハニカム材を使用したドライカーボンを使用し強度が高い。重量は純正の半分を実現。

■48万5000円
■マインズ
☎046-857-3313

MINE'S

カーボンフロントスポイラータイプ I

材ドライカーボン

後期 前期

純正には無い、絶対的なダウンフォースを生み出す形状で、中高速域で威力を発揮。素材の綾織りカーボンは、表面にクリアー塗装を施す事で高級感と軽量化を実現。重量は2.1kg。取り付けはボルトオン。

■38万円
■マインズ
☎046-857-3313

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

ARIOS

サイドステップ

材 FRP　カーボン

後期 前期

サイドステップを水平方向へ延長した形状で製作。ボディ下面を流れる空気とボディサイドを流れる空気を確実に分離し、巻き込むことを防止することで、リフトなどの現象を抑える。取り付けはボルトオン。

■9万500円（FRP）　11万5500円（カーボン）
■Progresso
☎024-983-3955

R VERTEX

サイドステップディフューザー

材 CFRP　VFRP

後期 前期

サイド部分にもディフューザー形状を設けて、フロントから流れを継承。走行風の流れもコントロールして車体のリフトを防止。外観には現れない本体の下面のデザインにもこだわって製作されている。

■18万円（CFRP）　10万円（VFRP）
■ティーアンドイー
☎045-944-2221

SHORIN

サイドステップ

材 カーボン

後期 前期

純正＋αのデザインで、純正よりもしっかりとしたワイド&ロー感を与えながらも、後付け感の少ないまとまりを実現。ウェットカーボン製なので、未塗装で装着でレーシーな雰囲気を与えられる。

■14万円
■SHORIN
☎0285-74-1988

Kansai SERVICE

カーボンサイドステップ

材 カーボン

後期 前期

シャープ&ワイドなデザインで安定感を向上。サイドから巻き込む空気を抑え、空力特性も向上させる。カーボンならではの色調がサイドビューをレーシーに引き締める。純正交換タイプ。

■11万円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

R VERTEX

リヤアンダープロテクター（MY11～）

材 CFRP　VFRP

後期

純正のリアハーフスポイラーの左右に装着するタイプのアイテム。純正バンパーを活かしながらも確実に空気流を分けるデザインとしている。フロントリップからサイドステップと続いてきたデザインの流れも継承する。

■10万円（CFRP）　6万円（VFRP）
■ティーアンドイー
☎045-944-2221

Zele Performance

リアアンダースポイラーセット

材 FRP　カーボン

後期 前期

純正のリアバンパー下部を交換するタイプ。 純正のデザインを基本に下部サイドのフレア形状を拡大。マフラーの熱対策としては、センターの開口部を拡大することで対処。カーボン地がリア周りを引き締める。適合は要問い合わせ。

■10万1000円（カーボン）　6万円（FRP）
■ゼルパフォーマンス
☎045-253-8668

Kansai SERVICE

カーボンリアアンダースポイラー

材 カーボン

前期

左右のフレア形状を拡大しながら、マフラーのテールパイプの熱を効率的に逃がすことを狙って左右各2箇所にスリットを設定。スタイルだけでない機能美溢れるフォルムがリアビューを引き立てる。

■11万円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

MINE'S

カーボンサイドステップ

材 ドライカーボン

後期 前期

自社製品のフロントリップスポイラーとリアアンダースポイラーとの相互バランスを考慮し、統一感を持たせたデザインで製作。ボディセンターからリアフェンダーにかけての曲線美を華麗に演出している。重量約1.4kg。

■46万円
■マインズ
☎046-857-3313

MINE'S

カーボンリアアンダースポイラー

材 ドライカーボン

前期

純正では樹脂製のリアアンダースポイラーをGT-Rに相応しいドライカーボン製に変更するアイテム。ノーマル+αのマインズオリジナルデザインを施し、後姿に力強さを与える。バーチカルフィンは別売。

■34万円
■マインズ
☎046-857-3313

HASEMI SPORT

リアサイドスカート

材 カーボン　FRP

前期

リアバンパーの下面、左右に装着する小型のカナード形状のエアロパーツ。最小限のデザインながらリア周りにワイド感を与え、シャープな印象を与える。リーズナブルなことも魅力的。

■6万5000円（カーボン）
4万5000円（FRP）
■ハセミモータースポーツ
☎046-286-3801

NordRing

リアバンパーアッパー

材 FRP

後期 前期

マフラーまわりに滞留してしまう熱気の排出を目的とし、マフラー出口の上部に大型の排熱ダクトをデザインしたバンパー。トランクルームが高温になることも防止できる。前期用、後期用それぞれ設定あり。

■22万円
■ノルドリンク
☎04-2935-2135

NordRing

リアバンパーアンダー

材 カーボン　FRP

後期 前期

ディフューザーからの流れをスムーズにし、リアフォルムに一体感を持たせたデザイン。前期用と後期用で若干デザインは異なる。クリア塗装の設定あり。GT-R特別指定部品。

■26万円～28万円（カーボン）
11万3000円～20万3000円（FRP）
■ノルドリンク
☎04-2935-2135

TOP SECRET

エアロボンネット

材 FRP　CF

後期 前期

純正のタービン冷却ダクトを活かし、「派手過ぎず効率よく」というコンセプトでデザイン。エンジンルーム内の熱気を強制的に排出させる設計で、エンジンルームの温度を下げ、余計なトラブルを排除。雨除けカバーも付属。

■13万円（FRP）　18万円（CF）
■トップシークレット
☎043-216-8808

GARAGE YAWATA

Cool Airボンネット

材 FRP

後期 前期

大型のエアアウトレットを多数デザインし、エンジンルーム内の熱気を強力に排出。熱気によるトラブルを効果的に防止する。FRP製でリーズナブルな価格も魅力的。

■12万8000円
■ガレージ八幡
☎0569-26-1660

CARBONDRY

フロントボンネット

材 ドライカーボン　FRP

前期

ドライカーボンは東レプリプレグを使用し、全て国内での受注生産とした高品質な軽量ボンネット。仕上げのクリア塗装はクリアかセミグロス（マット仕様）から選択可能。MY12以降は適合未確認。

■58万円（ドライカーボン）
14万8000円（FRP）
■カーボンドライジャパン
☎052-807-3336

BONNET&
FENDER&
ROOF

ボンネット&フェンダー&ルーフ

材＝材質

SABULIVE

ドライカーボントランク

材 ドライカーボン

後期 前期

軽量化を最重要視した、純正形状のドライカーボン製トランク。重量は約2.8kg。DRAGウィングとの併用も可能。リーズナブルなFRP製の設定もあり。インナーリブも純正同等に作られており、強度面も問題ない。

■33万円
■サブライブ
☎076-482-3751

MINE'S

カーボンボンネットタイプ II

材 ドライカーボン

後期 前期

純正に準じたデザインながら、ボンネット後端に設けられた排気ダクトが特徴的。インナーリブ内にエアの通路を造り、限られたスペースを有効に使い、エンジンの熱対策に効果を発揮する。クリア塗装済みあり。

■64万円（クリア塗装）　57万円（無塗装）
■マインズ
☎046-857-3313

MINE'S

カーボンボンネットタイプ I

材 ドライカーボン

後期 前期

ノーマルと同形状なので外観は損なわないまま、純正に対して約-6.9kg(-57%)の軽量化を実現。インナーリブは純正同様に設計し、強度も確保。ノーマルストライカー対応でボルトオンで取り付け可能。クリア塗装済み。

■62万円（クリア塗装）　55万円（無塗装）
■マインズ
☎046-857-3313

VARIS

クーリングボンネット

材 VSDC　カーボン

後期 前期

VARIS独自のノウハウで、シンプルなデザインの中に確実にエンジンルームを換気できるダクトを装備。一枚ものカーボンクロスで仕上げており、表面も美しい。雨水の侵入を防ぐダクトカバーも付属する。

■33万円（VSDC）　20万円（カーボン）
■バリス
☎042-689-2939

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

NordRing

ドランクリッドスポイラー

材 ドライカーボン

後期 前期

純正トランクに装着するために開発したリアスポイラー。リアウィング・セットまたはリアウィング・ベースと組み合わせることで、リアのダウンフォースをより向上させる。カーボンの質感によるアクセント効果も魅力。

■7万円
■ノルドリンク
☎04-2935-2135

NordRing

トランクリッド

材 カーボン

後期 前期

オートクレーブで成形された軽量高剛性なトランクフード。リップスポイラーを一体成型しており、リアウイングと併せて高い空力効果を発揮する。クリア塗装（ツヤあり、8分ツヤ、ツヤ無し）の設定あり。

■32万円
■ノルドリンク
☎04-2935-2135

TOP SECRET

カーボントランク

材 CF

後期 前期

トランク後端を約15mm延長させ、スポイラー形状を盛り込んだデザイン。ウイングの効果をより引き出し、より強いダウンフォースを発生させる。もちろん、軽量かつ高い強度を備えている。取付はボルトオン。

■11万8000円
■トップシークレット
☎043-216-8808

R VERTEX

ドライカーボントランク

材 ドライカーボン

後期 前期

純正よりも大幅に軽量化が可能なドライカーボン製トランク。完全ノーマル同形状のため、塗装をしてしまえば純正風の装着も可能。もちろん、カーボンの目も美しく、そのまま装着してのレーシーな雰囲気も魅力となる。

■未定
■ティーアンドイー
☎045-944-2221

CARBONDRY

リアオーバーフェンダーセット（ストリート）

材 ドライカーボン　FRP

前期

高品質な東レのプリプレグを使用し、すべて国内で生産するアイテム。ストリート向けの小ぶりなデザインのオーバーフェンダー。FRP製の設定もあり。MY12以降は適合未確認。

■18万円（ドライカーボン）　5万円（FRP）
■カーボンドライジャパン
☎052-807-3336

MINE'S

カーボントランク・タイプ II

材 ドライカーボン

後期 前期

リアウィングステーを一体化したデザインのTYPE-Ⅱ。ステーを一体化したことで固定強度が向上するとともに、別体よりも軽量に仕上げることができる。重量は2.5kgと、純正の7.8kgに対して68%もの軽量化を実現。

■49万円（クリア塗装）　43万円（無塗装）
■マインズ
☎046-857-3313

MINE'S

カーボントランク・タイプ I

材 ドライカーボン

後期 前期

純正アルミトランクをドライカーボン製に置換。TYPE-Iはノーマルトランクと同形状のデザイン。純正の6.6kg対して2.1kgと、約-4.5kg（-68%）の軽量化となる。インナーリブも純正同様に成形し、強度も確保されている。

■44万円（クリア塗装）　38万円（無塗装）
■マインズ
☎046-857-3313

VARIS

ライトウェイトトランクフード

材 VSDC　カーボン

後期 前期

純正のトランクフードよりも大幅な軽量化が可能。表面はすべて一枚もののカーボンクロスを使用し、仕上がりの美しさも魅力的。純正同様のインナーリブを成形しており、強度も抜群。GTウイング用の追加補強も可能。

■22万円（VSDC）　10万円（カーボン）
■バリス
☎042-689-2939

R VERTEX

フロントワイドフェンダー左右セット（ドライカーボン製）

材 ドライカーボン

後期 前期

片側約15mmワイドでデザインしたフロントフェンダー。フロントにもリアタイヤと同サイズのタイヤ装着可能となる。高強度かつ軽量に仕上げるためにドライカーボンを採用している。

■48万円
■ティーアンドイー
☎045-944-2221

SABULIVE

ワイドフェンダー

材 ドライカーボン　FRP

後期 前期

純正+48mmもの最大級のワイドフェンダー。サーキットシーンなどでのパフォーマンスを向上させるワイドトレッド化を実現するアイテム。専用のフロントバンパーの設定もあり。

■36万円（ドライカーボン）　22万円（FRP）
■サブライブ
☎076-482-3751

Kansai SERVICE

フロントワイドフェンダー

材 FRP

後期 前期

リアと同サイズのタイヤ&ホイールを装着可能にするため、約25mmワイド化を図ったデザイン。フェンダー内の空気を効率よく引き抜くため、上部にエアアウトレットを設ける。モデルイヤーにより品番が異なる。

■20万円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

CARBONDRY

リアオーバーフェンダーセット（レーシング）

材 ドライカーボン　FRP

前期

高品質な東レのプリプレグを使用し、すべて国内で生産するアイテム。サーキット向けにしっかりと張り出したデザイン。FRP製の設定もあり。MY12以降は適合未確認。

■24万円（ドライカーボン）　7万8000円（FRP）
■カーボンドライジャパン
☎052-807-3336

ESPRIT

ルーフ

材 ドライカーボン

後期 前期

車体のうち最も高い位置に配されるルーフを軽量化することで運動性能の向上が見込める。純正の7.0kgに対して2.1kgと約5.0kgもの軽量化を実現している。オプションでクリア塗装もあり。

■19万8000円
■エスプリ
☎059-370-8080

TOP SECRET

リヤオーバーフェンダー

材 FRP　CF

後期 前期

フロントのワイド化に合わせてリアのトレッドも拡大できるオーバーフェンダー。片側10mmワイドでそのまま車検可能となっている。リアバンパー部のダクト形状もレーシーな雰囲気を与えてくれる。

■8万4000円（FRP）　11万円（CF）
■トップシークレット
☎043-216-8808

TOP SECRET

フロントワイドフェンダー

材 FRP

後期 前期

標準の車幅のまま20mmのワイド化を実現。リアと同じ285タイヤをフロントにも装着可能となる。装着時にはサイドウインカーを外してしまうため、ミラーウインカーなどの併用が必要となる。ダクト部はカーボン製となる。

■16万円
■トップシークレット
☎043-216-8808

R VERTEX

フロントバンパー用パネル左右セット（ドライカーボン製）

材 ドライカーボン

後期

ワイドフェンダー装着時にフロントバンパーとのデザインのズレを吸収する化粧パネル。装着することによりワイド化したことによる空気の流れも正常化させる。

■14万円
■ティーアンドイー
☎045-944-2221

R VERTEX

ドライカーボンルーフ

材 ドライカーボン

後期 前期

純正ルーフパネルの7.1kgに対して2.7kgと、大幅な軽量化を実現。ドライカーボン製のために純正パネルと変わらない高い強度を実現。従来の施工費込みの販売に加えて、パーツ単体での販売も開始した。

■33万円（単品）　38万円（工賃込み）
■ティーアンドイー
☎045-944-2221

Zele Performance

ドライカーボンルーフ

材 ドライカーボン

後期 前期

リアルなレーシングマシンと同等のドライカーボンを使用したルーフ。大幅な軽量化による運動性の向上はもちろん、レーシーな雰囲気も実現してくれる。精度が高く、表面の仕上がりも抜群。適合は要問い合わせ。

■68万8000円（ドライカーボン）
■ゼルパフォーマンス
☎045-253-8668

SLR

Dry Carbon Roof Cover for R35GT-R

材 ドライカーボン

後期 前期

高級スポーツを演出するルーフカバー。オートクレーブを使った真空加圧製法により高強度かつ厚みを0.8mmに抑え、抜群のフッティングを実現。紫外線などによる劣化を防ぐスーパーハードクリアー塗装仕上げ。

■23万円
■サンラインレーシング　☎086-209-1000

MCR

DRY CARBON ROOF

材 カーボン

後期 前期

純正比-4.5kgの軽量化を実現するカーボンルーフ。車体の最も高い部分を軽量化できることにより、数字以上の運動性能を向上可能。高級感の高いあや織りカーボンを使用し、オートクレーブ製法で純正同等の強度も確保。

■30万円
■エムシーアール
☎048-995-0131

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

REAR WING & SPOILER

リアウイング＆スポイラー

材＝材質

Zele Performance

ドライカーボンリヤウィング

材ドライカーボン

後期 前期

純正形状ながらも素材をドライカーボンに変更したことにより、軽量化と高級感を両立。ノーマルウィング同様にハイマウントストップを装備しているため、車検にも対応する。適合は要問い合わせ。

■92万4000円（ドライカーボン）
■ゼルパフォーマンス
☎045-253-8668

MCR

CARBON REAR WING

材カーボン

後期 前期

純正に比べてウイング面積を広げ、フラップ形状でデザイン。高速域でのダウンフォースを強化して車体の安定性を向上させる。装着は純正のウイング台座へのボルトオン。純正ハイマウントランプも使用可能。

■9万8000円
■エムシーアール
☎048-995-0131

MINE'S

カーボンルーフ

材ドライカーボン

後期 前期

プリプレグのオートクレーブ製法で抜群の強度を実現したルーフ。約4.9kgの軽量化を実現。塗装済みはスーパークリア塗装にスモーク処理を施し、僅かにカーボン目が主張し、高級感を醸し出す。保安基準適合品。

■31万円（クリア塗装）　21万円（無塗装）
■マインズ
☎046-857-3313

NordRing

リアウイングベース

材FRP　カーボン

後期 前期

純正メインウイングを30mmのハイマウント可能とするウイングベース。より高いダウンフォースを発揮できるようになる。クリア塗装のオプションもあり。GT-R特別指定部品。

■14万2500円（FRP）
49万4000円（カーボン）
■ノルドリンク
☎04-2935-2135

NordRing

リアウイング

材ドライカーボン

後期 前期

メインウィング後端をリップ形状にするなど、レーシング・テクノロジーを最大限に生かしたリアウィング。メインウイングの取り付け位置は純正よりも30mmアップさせ、ダウンフォースを高めている。GT-R特別指定部品。

■32万円（ウイング単品）
81万4000円（セット）
■ノルドリンク
☎04-2935-2135

TOP SECRET

可変式リアウイング

材カーボン

後期 前期

R35GT-R全体のルックス向上と、最大限のダウンフォースを得られる形状にこだわったリヤウイング。角度は約15mmの稼働幅を持たせ、走行ステージに合わせてリヤのダウンフォースをコントロール可能。

■14万円（FRP）　17万円（CF）
■トップシークレット
☎043-216-8808

R VERTEX

カーボンリヤウイング

材カーボン

後期 前期

純正のデザインを継承しつつも、よりウイングとして機能的に効果を発揮するようにデザイン。ウイング内側にはフィン形状を取り入れることでエアポケットを作ることなく空気を後方へ流してくれる。

■18万円
■ティーアンドイー
☎045-944-2221

MINE'S

カーボンダブルウイング

材カーボン

後期 前期

ムーンクラフトとマインズのコラボレーションによるダブルタイプのウイング。従来のカーボンリアウイングカバーの進化系で、純正リアウイングをベースにボルトオン装着。強大なダウンフォースを発揮する。

■49万円
■マインズ
☎046-857-3313

MINE'S

カーボンリアウイングカバー

材ドライカーボン

後期 前期

レーシングカー製作で有名なムーンクラフト社とのコラボで開発。空力特性を熟知したうえでデザインされた独自なガーニー形状や、容易な装着を可能にした2分割成形ボルト止めサンドイッチ装着法などを採用している。

■28万円
■マインズ
☎046-857-3313

MINE'S

カーボンリアウイング

材ドライカーボン

後期 前期

ドライカーボンの使用で高級感と軽量化を実現。高さを30mmアップさせることによりよりダウンフォースを稼げる仕様。表面にはクリア塗装済。ハイマウントストップランプが取付けられないため、競技専用部品となる。

■38万円
■マインズ
☎046-857-3313

Powerhouse amuse

アミューズ Dryカーボンリアウイング

材ドライカーボン

後期 前期

アミューズ独自のデザインでR35のリアビューを演出。体感できる程のハイダウンフォースを実現している。専用ガーニーフラップも付属し、ダウンフォース量を調整できる。ウイング部はドライカーボン、ベースはFRP。

■48万円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055

ESPRIT

GTウイング262

材ドライカーボン

後期 前期

R35GT-R専用のデザイン。ベース部分からステー、ウイングまで一体で成形した独自構造で、重量は約2.1kgと超軽量を実現している。シンプルな形状ながら確実なダウンフォースを発揮。取り付けはボルトオン。幅1680mm。

■26万2000円
■エスプリ
☎059-370-8080

WING

GT-WING

材ドライカーボン

後期 前期

同社のテストにより、性能とデザインを煮詰めた自信作。フルカーボン製で軽量に仕上がっており、ウイング幅1655mmで車検対応品。

■31万円
■ウイングタケオ
☎059-363-2104

PROSTOCK RACING

カーボンガーニーフラップ

材カーボン

後期 前期

R35GT-Rの純正リアウイングの専用設計で、ハイクオリティを追及して製作。ダウンフォースの向上でコーナリング時の車体の姿勢を安定させ、確実なライントレースを実現する。取り付けは両面テープによる貼り付け。

■6万5000円
■プロストックレーシング
☎0489-48-0774

MB Performance

カーボントランクスポイラー

材カーボン

後期 前期

純正リアウイング下に取り付けるトランクスポイラー。純正ウイングの効果を高めることができる。本物のカーボンファイバーの真空注入製法で、軽量かつ精度が高い。取り付けは両面テープによる貼り付けとなる。

■4万4800円
■MB Performance Japan
☎03-6909-3005

SARD

GT-WING FUJI spec M for R35GTR

材カーボン

前期

FSWような超高速サーキットでの使用を想定し、ドラッグの低減とダウンフォースを両立。ウイング幅やステーなどの組み合わせ多数あり。

■18万3000円（1700mm）
19万円（1800mm）
■サード
☎0565-53-1166

Kansai SERVICE

カーボンリアウイング

材カーボン

後期 前期

効率的にダウンフォースを発生させるカーボンリアウイング。力のかかるウイングステー部にはドライカーボン素材を採用し、ベース部は純正スポイラーの取付穴を隠すデザイン。3段階角度調整可能。競技専用部品。

■30万円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

SHADOW SPORTS DESIGN

ドライカーボンリアウイング

材ドライカーボン

後期 前期

ドライカーボンを使用しノーマルウイングより軽量、強度、ダウンフォースの向上を意識して設計。純正に準じたデザインながらハイマウントとすることで空力特性も向上し、精悍なルックスも手に入れられる。

■47万円
■オートスポーツ シャドウスポーツデザイン事業部
☎03-3224-1121

ESPRIT

GTウイング052

材ウエットカーボン　ドライカーボン

後期 前期

エスプリのノウハウをすべて投入して製作したGTウイング。コーナリング時のダウンフォースと、ストレートでの低ドラッグという相反する要素を高次元で両立。R35GT-Rの取り付けに合わせてモディファイした一品。

■19万3000円（ウエットカーボン）
31万円（ドライカーボン）
■エスプリ　☎059-370-8080

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

SLR

3D GTwing TypeⅣ for R35GT-R

材ドライカーボン　ウエットカーボン

後期 前期

ハイダウンホース仕様でハイパワー車に対応した2枚羽根タイプのGTウイング。ウイング幅は1600mmと1700mmから選択。高さは195mmと225mmと245mmの3種類。専用マウント付属。

■38万7000円（ドライカーボン）
　20万9400円（ウエットカーボン）
■サンラインレーシング
　☎086-209-1000

SABULIVE

DRAGウィング

材カーボン

後期 前期

国内初のR35専用設計のドラッグレース専用ウィング。高い整流効果でストレート走行を補助し、ドラッグレースで必要となるトップスピードも延ばすことができる。

■25万8000円（カーボン）
　11万9000円（FRP）
■サブライブ
　☎076-482-3751

SARD

GT-WING PRO for R35GTR

材カーボン

前期

ウイング中央部の三次元的な盛り上がりにより、多くの空気をウイング底面へ導入し多くのダウンフォースを発生させるデザイン。素材や幅、ステーなどの組み合わせが多数あり。

■19万8000円（1700mm）
　20万5000円（1800mm）
■サード
　☎0565-53-1166

SARD

GT-WING 020 for R35GTR

材カーボン

前期

現代GTカーのトレンドである直線基調でウイング両端部を湾曲させたデザインを採用。カーボン素材や幅、ステーなどの組み合わせが多数あり。MY07～09で装着確認済み。

■19万8000円（1700mm）
　20万5000円（1800mm）
■サード
　☎0565-53-1166

Aearomotions

S1. Series/S2. Series

材カーボン

後期 前期

Gセンサーにより車体の挙動に合わせて翼の角度を自動調整してくれる。可変フラップが1枚のS1と、フラップが左右2枚に分割され個別に角度が変化するS2の2種類を設定。S1は幅1651㎜基準にオーダー可。S2は1651㎜固定。

■69万円（S1）　99万8000円（S2）
■レーシング パッション リンスク ジャパン
　☎03-6361-9821

VARIS

GT-WING～HYPER NARROW～ &WING BASE SPOILER（1520mm）

材カーボン　カーボン+FRP

後期 前期

マシンのスタイリングを整えるロータイプのウイング。専用のベースが付属し、スタイリングと効果を最大限に向上させる。

■24万円（VSDCウイング+カーボンベース）
　18万円（VSDCウイング+FRPベース）
■バリス
　☎042-689-2939

VARIS

R35GT-R専用GT-WING Euro Edition

材カーボン

後期 前期

メインウイングからの面の続きで構成される翼端版が特徴的なデザイン。高い効果とデザイン性を両立している。ウイングとステーの素材の組み合わせによるラインアップがある。

■18万円～27万円（カーボン/カーボン+FRP）
■バリス
　☎042-689-2939

SLR

3D GTwing TypeⅡ for R35GT-R

材ドライカーボン　ウエットカーボン

後期 前期

3D形状によりロードラッグかつハイダウンフォースを実現。幅は1600mmと1700mm。ラダーの高さは195mm、225mm、245mmからの選択。専用マウント付属で確実な取り付けを実現。

■28万7000円（ドライカーボン）
　20万9400円（ウエットカーボン）
■サンラインレーシング
　☎086-209-1000

VOLTEX

GT WING TYPE 5

材FRP　ウエットカーボン　ドライカーボン

後期 前期

TYPE-4のコンセプトのままさらにハイダウンフォースを得られる形状としたダブルタイプウイング。幅や高さなど豊富にそろえる。

■16万5000円（FRP）
　18万円（ウエットカーボン）
　36万円（ドライカーボン）
■ボルテックス
　☎059-375-7792

VOLTEX

GT WING TYPE 4

材FRP　ウエットカーボン　ドライカーボン

後期 前期

スクエアなリア周りのマシンに適したデザイン。薄型低ドラッグ仕様で、オプションのガーニーフラップでダウンフォースを調整できる。

■13万8000円（FRP）
　14万3000円（ウエットカーボン）
　26万円（ドライカーボン）
■ボルテックス
　☎059-375-7792

BenSopra

rear wing

材FRP

後期 前期

スーパーGTマシンにも見られるような、リアバンパーエンドからステーが伸びる形状が特徴的なリアウイング。ウイングに乱れの少ない空気を当てることが可能でウイングの効果を最大に発揮させる。

■49万8000円
■ベンソープラ
　☎0774-26-6984

ARIOS

R35 GT-R用 GT WING

材カーボン

後期 前期

トランクの純正ウイング取り付け穴を使用して装着できるGTウイング。純正位置のため固定の強度も確実でダウンフォースをしっかりとボディへ伝えてくれる。

■16万8000円
■Progresso
　☎024-983-3955

Zele Performance

カーボンフロントグリル

材カーボン

後期 前期

フロントまわりの印象をレーシーなものへ変貌させるフロントグリル。高品質なリアルカーボン製で、織り目の美しさも魅力の一つ。

■5万1600円（カーボン）
■ゼルパフォーマンス
　☎045-253-8668

Kansai SERVICE

カーボンフロントグリル

材カーボン

後期

装着は手軽な純正フロントグリルと交換タイプ。バンパーフェース形状を引き立てるデザインで仕上げ、フロントまわりによりレーシーな印象を与えてている。

■4万2000円
■Kansaiサービス
　☎0743-84-0126

WALD

グリルカバー

材カーボン

前期

フロントグリルに被せて装着することで、より精悍な印象を高めるグリルカバー。本来はWALDエアロ用だが、加工により純正バンパーへも装着が可能となる。

■14万8000円
■ヴァルドインターナショナル
　☎072-673-3000

GRILLE

グリル

材＝材質

HASEMI SPORT

グリルカバー

材カーボン

前期

純正のグリルをカバーする形で装着するアイテム。レーシーな印象を与えるカーボン製でフロント周りに精悍さと迫力を与えてくれる。リーズナブルな価格も魅力的。

■2万9000円
■ハセミモータースポーツ
　☎046-286-3801

TOP SECRET

ハイスピードグリル

材CF

後期 前期

最高速チャレンジ用にデザインされた専用フロントグリル。超高速域ではドラッグとなってしまうインテークを埋めてある。塗装済みは3色で塗り分けられている。

■3万8000円（未塗装）
　5万8000円（塗装済み）
■トップシークレット
　☎043-216-8808

TOP SECRET

カーボンインテークグリル

材CF

後期 前期

純正ではフラットに仕上げられる面にインテークダクトを配置したパネル。ラジエターやインタークーラーに、走行風を直接当てることができる。商品は写真中央のダクト。

■7万6000円
■トップシークレット
　☎043-216-8808

TOP SECRET

カーボングリル

材FRP+CF

後期 前期

純正には装着される、グリルセンターのロゴマークを配したことで、より走行風を乱れなく取り込むことを可能としたグリル。アイテムは写真のグリル内の上段、インテーク部分。

■6万2000円
■トップシークレット
　☎043-216-8808

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

CANARD & DIFFUSER

カナード&ディフューザー

材＝材質

GARAGE DEFEND

STINGRAY EVOLUTION

材カーボン

後期 前期

ディフェンド伝統の大型カナード、スティングレイをR35GT-R用にデザイン。キャッチした空気をこぼすことなくウイング面に当て、確実なダウンフォースの発揮を実現する。

■12万円
■ガレージディフェンド
☎052-409-9200

MINE'S

カーボングリル MY11～

材ウエットカーボン

後期

グリル内に3箇所のフィンを設けたことで、ボルテックス効果を利用しグリル内により多くのエアーを取り込む構造を実現。ラジエターの効率を高める。装着は純正と同じ方法。

■5万9000円
■マインズ
☎046-857-3313

MINE'S

カーボングリル

材ウエットカーボン

前期

純正フロントバンパー形状と一体感を持たせたデザインを施し、フラッグシップカーにふさわしい質感とフォルムを演出。装着部分は純正と同形状で、加工など必要なくフィッティングも抜群。綾織りカーボンを使用。

■5万7000円
■マインズ
☎046-857-3313

ARIOS

カーボンカナード

材カーボン

後期 前期

フロント周りを一気にレーシーに仕上げるだけでなく、空力を高める機能性のあるパーツです。取り付けには、穴あけ加工を行ってのボルト止め。来店時に限り、取り付け工賃（参考工賃：2万円）は無料となる。

■6万3000円
■Progresso
☎024-983-3955

HASEMI SPORT

カナード

材カーボン　FRP

前期

フロント周りの整流効果を高め、車体の安定感を高めるアイテム。また、装着することでGTマシンのような雰囲気を醸し出し、迫力を与えることが可能となる。小ぶりな形状で、他のエアロパーツとも組み合わせやすい。

■5万5000円（カーボン）　2万9000円（FRP）
■ハセミモータースポーツ
☎046-286-3801

TOP SECRET

フロントカナード&アンダーカナード

材CF

後期 前期

フロントバンパーサイドに流れる空気をとらえ、ダウンフォースに変換。フロントの設置性を高め、走行安定性の向上やハンドリング向上などに効果を発揮する。競技専用部品。

■4万8000円（フロントカナード）
6万2000円（アンダーカナード）
■トップシークレット
☎043-216-8808

Kansai SERVICE

カーボンフロントカナード

材カーボン

後期 前期

サーキットでタイムを狙うユーザー向けに開発。サーキットテストから導き出したその形状は効率的にフロントのダウンフォースを稼ぎ、車両安定性とラップタイムの向上に高い効果を発揮。競技専用部品。

■5万6000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

JUN

カーボンリアディフューザー

材カーボン

後期 前期

リアアンダーの整流効果を高め、車体の安定性向上に効果を発揮。純正リアアンダープロテクターの下に取り付けるタイプ。左右の整流板と中央下部に縦に付く整流板で構成されている。

■6万円
■田中工業株式会社（ジュンマシンショップ）
☎03-3920-4165

SHADOW SPORTS DESIGN

カーボンリアアンダーディフューザー

材カーボン

後期 前期

ボディー下部のエアーの流れを整え効率よくエアーを排出することで、高速域での安定性向上やダウンフォースの発揮を可能とするバーチカルフィン。純正のアンダーディフューザーにボルトオン。

■10万8000円
■オートスポーツ シャドウスポーツデザイン事業部
☎03-3224-1121

MINE'S

カーボンカナード

材ドライカーボン

前期

サーキット走行でのフロントのダウンフォースを稼ぎ、高速コーナーのコーナリングスピードを飛躍的に向上。高速走行時には定性を確保。素材はドライカーボンを使用し強度も抜群。MY07-10までに適合。

■18万9000円
■マインズ
☎046-857-3313

PROSTOCK RACING

GTカーボンカナード

材カーボン

前期

R35GT-Rの純正バンパー専用に設計し、その製品クオリティにもこだわったアイテム。ダウンフォースを発揮させることで車体の安定性の向上に効果を発揮する。装着は穴あけを行い、付属のボルトナットを使用する。

■4万8000円
■プロストックレーシング
☎0489-48-0774

HASEMI SPORT

ディフューザーフィン

材カーボン

前期

ディフューザーによって引き抜く空気がこぼれないようにガイドをするフィン。エネルギーを持った空気をシッカリと引き抜けるようにすることで、より強いダウンフォースを発生させられる。

■3万9000円
■ハセミモータースポーツ
☎046-286-3801

HASEMI SPORT

センターディフューザー

材FRP

前期

純正リアアンダーの中央部に取り付けるフィン状の空力アイテム。ディフューザー部分にタテ方向のフィンを設けることで、よりストレートに走行風を抜くことが可能となり効率を向上できる。

■4万5000円
■ハセミモータースポーツ
☎046-286-3801

R VERTEX

リヤアンダーディフューザー（MY10用）

材CFRP　VFRP

前期

純正リアハーフスポイラーと交換で装着。同社のサイドステップからの流れとの一体感を高めるとともに、リアまわりのエアの抜けを大幅に向上させる。MY10に適合。装着にはMY11～12モデルの純正リアフォグが必要。

■16万5000円（CFRP）　8万5000円（VFRP）
■ティーアンドイー
☎045-944-2221

JUN

カーボンサイドディフューザー

材カーボン

後期 前期

純正サイドシルプロテクターの下に取り付けるアンダーディフューザー。車体側面を流れる空気がフロア下に流れ込むことを防止。リフトの低減にも効果を発揮する。ロー&ワイド感も演出できる。

■8万円
■田中工業株式会社（ジュンマシンショップ）
☎03-3920-4165

SABULIVE

ヴァーチカルフィン

材カーボン

前期

純正アンダーカバーにボルトオンで装着できるフィン。大型のヴァーチカルフィンを装備することによって走行風を整流し、確実な縦方向の流れを作ることで効率を高める。MY10までに適合。

■6万6000円
■サブライブ
☎076-482-3751

Kansai SERVICE

カーボンリアディフューザーフィン

材カーボン

後期 前期

フィンの取付により、横幅の広いリアディフューザーの下を流れる走行風を確実に縦方向の流れに整流。流れそのものもスムーズになり、リアディフューザー本来がもつ効果を最大限に引き出す。

■3万2000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

MINE'S

バーティカルフィン

材ドライカーボン

前期

車両後方下部の整流効果を高めるバーティカルフィン。マインズ製リアアンダースポイラー装着車のリアディフューザーからアンダースポイラーにかけて装着する。ドライカーボン製で強度とルックスを両立。

■15万円
■マインズ
☎046-857-3313

PHOENIX'S POWER

R35　カーボンディフューザー

材カーボン

後期

軽量なカーボン製で、純正リアパネルに加工無しでボルトオン装着が可能。シャープなカーボン板による構成でより空気を乱さず整流し、高いダウンフォースを発揮する。

■15万8000円
■フェニックスパワー
☎0774-48-1157

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

HASEMI SPORT

バンパートップモール

材カーボン　FRP

前期

フロントグリルの上部に取り付けるモール。グリルへのエアの導入ガイドとして機能し、インテークへより多くの空気を取り込むことを可能とする。取付も手軽に行える。

■4万2000円（カーボン）　2万3000円（FRP）
■ハセミモータースポーツ
☎046-286-3801

MCR

FRONT BUMPER TOP MAUL

材カーボン

後期 前期

フロントグリルの上部に20㎜フラップを貼りださせることで、グリルにより多くの空気を取り込むことを可能とするアイテム。冷却性能の向上が見込める。カーボン製でアクセントにもなり、イメージを一新できる。

■4万9800円
■エムシーアール
☎048-995-0131

OTHERS

その他

材＝材質

SLR

Vertical Fin for R35GT-R

材ドライカーボン

前期

ボディ下面を流れてきた走行風が、左右に散ることなくストレートにディフューザーを流れるようにできる整流板。リアビューも精悍になる。装着はボルトオンにて可能。左右2枚のセット。

■9万5000円
■サンラインレーシング
☎086-209-1000

NordRing

フロントバンパーマスク

材ドライカーボン

前期

カーボンのルックスでフロントまわりを引き締めるだけでなく、ラジエターグリルサイドにダクトも設けたデザインを採用。ダクト部のフィンの枚数は2枚と3枚の2種類を設定している。

■11万円（2フィン）　13万7000円（3フィン）
■ノルドリンク
☎04-2935-2135

JUN

カーボンインテークダクト

材カーボン

後期 前期

インタークーラーへの風量を増加させるダクト。シャープな造形による仕切り板により整流効果を高め、強度も維持している。装着は純正バンパーに穴を空ける必要がある。ウェットカーボン製。

■5万3000円
■田中工業株式会社（ジュンマシンショップ）
☎03-3920-4165

GARAGE DEFEND

GT V-SPECマスク

材カーボン

前期

純正バンパーの樹脂部分をリアルカーボンで製作。クルマのキャラクターにふさわしい精悍かつ高級感のあるルックスに変貌させるアイテム。クリア塗装済みで美しさも長持ちする。

■9万4000円
■ガレージディフェンド
☎052-409-9200

ESPRIT

I/C用パネルダクト

材カーボン

後期 前期

インタークーラーへより多くの空気の導入を目的としてデザイン。純正ではふさがっている部分にもダクトを設け、より多くの空気を通過させることが可能。より迫力のあるルックスへと変貌する。

■10万8000円
■エスプリ
☎059-370-8080

Zele Performance

カーボンフロントフェンダーダクトセット

材カーボン

後期 前期

純正フェンダーのタイヤ後部に配されるダクト部を、リアルカーボンで製作。より引き締まった精悍なルックスを実現する。装着は純正と交換するのみ。

■4万5800円（カーボン）
■ゼルパフォーマンス
☎045-253-8668

ARIOS

ノーズカバー

材FRP　カーボン

後期 前期

バンパー部分の凹みをスムージングし、フロントマスクのイメージを精悍なマスクに変貌させる。ナンバー台座とのセット。ウェットカーボン製とFRP製の2種類をラインナップ。

■5万2500円（FRP）　6万8250円（カーボン）
■Progresso
☎024-983-3955

NordRing

フロントバンパーフィニシャー

材ドライカーボン

後期 前期

ドライカーボンならではの美しい織り目が自慢のフロントバンパーフィニッシャー。Spec Vとの違いを図るために、ふたつの膨らみを持たせたデザインとするなど、こだわりの仕上げを見せている。

■4万4000円
■ノルドリンク
☎04-2935-2135

NordRing

フロントバンパーダクトフィン

材ドライカーボン

前期

純正バンパーのダクトと同形状ながら、リアルカーボンにて製作したことで、より精悍なルックスを実現。高級感も高まる。クリア塗装のオプションもあり、ツヤあり、8分ツヤ、ツヤなしから選べる。

■8万円
■ノルドリンク
☎04-2935-2135

Kansai SERVICE

カーボンヒートインシュレーター

材カーボン

後期 前期

マフラーのテールパイプとともにリアまわりを美しく演出。熱による変色を防ぎながらリアバンパーにアクセントを与える。カーボンリアアンダースポイラーとの併用は不可。

■8万5000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

HASEMI SPORT

テールプロテクター

材FRP

前期

排気熱によってバンパーのマフラー出口上部が焼けてしまうことを防止するアイテム。アンダースポイラーの形状にも合わせてあり、ルックスの向上にも効果を発揮する。

■6万6000円
■ハセミモータースポーツ
☎046-286-3801

JUN

カーボンマフラーダクト

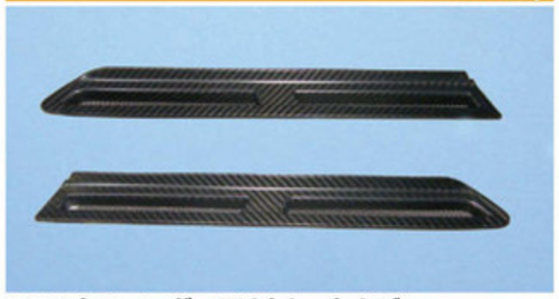
材カーボン

後期 前期

マフラーの出口のフィニッシャーをカーボン製に換える事でマフラーの出口をさりげなく演出します。排気の高温から周囲を守り、焼けなども防止している。

■3万8000円
■田中工業株式会社（ジュンマシンショップ）
☎03-3920-4165

NordRing



フロントフェンダーアウトレットカバー

材カーボン

後期 前期

フロントフェンダーに高級感を演出するドライカーボン製のアウトレットカバー。ドライカーボンの美しさに注目してもらうために、あえて純正と同一のデザインを採用している。クリア塗装のオプションあり。

■7万2000円（カーボン）
■ノルドリンク
☎04-2935-2135

CHARGESPEED

ルーフフィン

材FRP　カーボン+FRP

前期

ルーフを流れてきた走行風をルーフエンドで処理し、よりリアウイングの効果を向上させられるアイテム。取付は両面テープによる貼り付け。

■3万円（FRP）　6万円（カーボン+FRP）
■アドバンススタッフ
☎0761-20-2521

SABULIVE

炭素グラス

材カーボン

後期 前期

究極の軽量化を行うためのカーボン製ガラスパネル。ガラスと言っても透明なものではなく、ガラスに替えて装着する成形済みのカーボン製の板材。リアとクォーターの2か所あり。

■12万円（リアガラス）
8万6000円（クォーターガラス）
■サブライブ
☎076-482-3751

MINE'S

カーボンドア

材ドライカーボン

後期 前期

純正のドアが片側9.6kgに対して、3.2kgを実現したカーボン製ドア。強度と安全性を考え、部分的にハニカム材を使用している。純正互換形状で、内装など純正部品はすべて取り付け可能。競技専用部品。装着には塗装が必要。

■118万円
■マインズ
☎046-857-3313

HASEMI SPORT

ウイッカー

材カーボン

前期

純正リアウイングのままダウンフォースを向上させることができるアイテム。メインウイングの後端に貼り付けるだけで装着が完了する。純正ウイングにピッタリの長さに設定されている。

■2万5000円
■ハセミモータースポーツ
☎046-286-3801

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

EXTERIOR&INTERIOR

[エクステリア&インテリア]

■掲載データは 2014年2月19日現在の情報です。※価格は全て税抜き表示となっております

一歩先行くドレスアップは、細かなパーツ選びがキメ手！

純正でも欧州スポーツカーに負けない迫力満点のルックスと、上質かつスポーティなインテリアを持つR35GT-R。しかし純正はあくまでも純正であり、他人に差をつけたいのであれば、豊富なパーツを使って好みにドレスアップするのが一番。また、市場ではカーボン製アイテムが多数リリースされており、センスよく組み合わせることでR35GT-Rのキャラクターをいっそう際立たせることができるのだ。ここでは、そんなアイテムたちを紹介しよう。

後期 =MY11～14に適合。類別型式DBA
前期 =MY07～10に適合。類別型式CBA
汎 =汎用商品

MINE'S

GT-R ホイールキャップ

後期 前期

純正アルミホイールのセンターキャップを日産エンブレムからGT-Rエンブレムに変更することで、ライバルにさりげなく差をつけることができる。

■1万5239円
■マインズ
☎046-857-3313

NISMO

フューエルフィラーキャップカバー

後期 前期

フューエルフィラーキャップに被せるだけのお手軽アイテム。素材はアルミダイキャスト製。

■5500円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
☎0120-846-423

NordRing

ナンバープレートベース

後期 前期

地味なナンバープレート周辺を、さりげなくドレスアップ。ドライカーボンの美しい織り目が、所有欲を満たしてくれるはずだ。

■3万6000円
■ノルドリンク
☎04-2935-2135

MB Performance

カーボンナンバープレートフレーム

後期 前期

CFRP製のナンバープレートフレームで、バタつき防止のために裏側にフックも装備する。フロント用、リア用がラインナップする。

■F/R各 8980円
■MB Performance Japan
☎03-6909-3005

NISMO

カーボンナンバープレートリム

後期 前期

レーシングカーなどにも用いられるドライカーボン製のアイテム。ちょっとしたワンポイントに。

■1万3500円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
☎0120-846-423

EXTERIOR PARTS

エクステリアパーツ

MINE'S

カーボンルーフアンテナカバー

後期 前期

輸出仕様（US仕様）のルーフアンテナ装着車に取り付け可能なドライカーボン製のアンテナカバー。平織りと綾織りが用意される。

■2万4000円
■マインズ
☎046-857-3313

JUN

カーボンリアガラスガーニッシュ

後期 前期

リアガラス下部に取り付け、空気の流れをスムーズに。エアロダイナミクスを追求するのであれば、外せないアイテムだ。

■5万2000円
■田中工業株式会社(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

HASEMI SPORT

ピラーカバー

前期

フロントピラーに装着することで、いっそうスポーティに演出してくれる。シンプルなアイテムだが、その効果は絶大だ。

■4万9000円
■ハセミモータースポーツ
☎046-286-3801

NordRing

ピラーカバー

後期 前期

GT-R特有のルーフ形状を、より美しく見せることが可能。レーシーな雰囲気はもとより、高級感も格段にアップするはず。

■6万3000円
■ノルドリンク
☎04-2935-2135

NordRing

ヘッドライトフィニシャー

後期 前期

フロントマスクに個性をもたらしてくれるヘッドライトフィニッシャー。デザインとともに、触れたときの感触にもこだわった一品。

■2万4000円
■ノルドリンク
☎04-2935-2135

NordRing

オリジナルセンターキャップ

後期 前期

GT-Rのロゴマークをセンターキャップに配することでいっそう精悍に。カラーバリエーションは、ブラックとグレーを設定。

■3万5000円
■ノルドリンク
☎04-2935-2135

NordRing

ボンネットインテークダクト

後期 前期

インテークダクトの形状を工夫することで、よりタービンに走行風を当てることが可能に。サーキット派はぜひとも装着したい一品。

■12万円
■ノルドリンク
☎04-2935-2135

TOP SECRET

ボンネットダクトフィン

後期 前期

トップシークレット製エアロボンネット専用のダクトフィン。排熱効率を大幅に向上させてくれる。

■4万8000円（CF・未塗装）
5万6000円（CF・ブラック塗装済）
■トップシークレット
☎043-216-8808

Zele Performance

カーボンNACAダクト Ver.1(平織)/Ver.2(綾織)

後期 前期

平織りと綾織りを用意。その他カーボンアイテムと合わせて装着すれば、よりレーシーに仕上がる。

■6万4000円（カーボン）
■ゼルパフォーマンス
☎045-253-8668

MB Performance

カーボンNACAボンネットダクトコンプリートセット

後期 前期

カーボンファイバーを採用した、NACAダクトとエアトンネルのセット。軽量なことも大きな魅力だ。

■4万9800円
■MB Performance Japan
☎03-6909-3005

MB Performance

カーボンNACAボンネットダクトセット

後期 前期

カーボン製のNACAダクトで、ボルトオン装着が可能なアイテム。よりレーシーな雰囲気を手軽に手に入れることができる。

■4万4800円
■MB Performance Japan
☎03-6909-3005

RSW

カーボン フェンダーエンブレムパネル

後期 前期

両面テープで簡単に取り付けることが可能。平織りと綾織りのほか、シルバーカーボンもある。

■2万4800円（綾織ブラック・シルバー）
2万2800円（平織ブラック）
■RSW
☎0721-93-1560

JURAN

Grille Net

汎

樹脂製よりも耐候性に優れ、軽量化も図れるアルミ製ネット。アイデア次第で、さまざまな部位に使用することが可能だ。

■5800円
■タニダ
☎052-871-3741

JURAN

Under Spats

汎

汎用品のため、純正バンパーから社外エアロまで幅広く装着することが可能。素材は柔軟性と耐久性に優れたPVC製で、黒素地仕上げ。

■1万290円
■タニダ
☎052-871-3741

JURAN

Multi Deflector

汎

適度な硬度を持ちながら自由にカットできるので、リップスポイラーのほか、ガーニーフラップやカナードとしても利用可能。

■7800円
■タニダ
☎052-871-3741

JURAN

Fender Arch Mole

汎

片側9.5㎜のワイド化が可能な汎用のフェンダーモール。素材はウレタンで、取り付けは両面テープにて行う。2.5mの1本入り。

■3800円
■タニダ
☎052-871-3741

LSD

LAMBO STYLE DOOR

後期 前期

横開きのドアを大迫力のガルウイングに変更するキット。ダンパーメーカーであるKW製のため、スムーズな動きを実現している。

■31万9000円
■橋本コーポレーション
☎075-761-7351

MINE'S

カーボンエアインテークダクト

後期 前期

GT-Rに相応しい質感とレーシーさを演出する、純正交換タイプのインテークダクト。素材はウェットカーボンで平織りと綾織りがある。

■6万6000円
■マインズ
☎046-857-3313

PHOENIX'S POWER

ブレーキ4灯化KIT

前期

スイッチひとつでノーマル状態に戻すことができるブレーキ4灯化キット。雨天時走行などで効果を発揮し、MY07～MY10に対応する。

■5万円
■フェニックスパワー
☎0774-48-1157

MCR

4LIGHT TAIL HARNESS KIT

後期 前期

ライト点灯時は4灯、ブレーキ使用時は内側のみ明るく点灯させる専用ハーネス。カプラーオンで装着可能なのも嬉しい。

■1万2000円
■エムシーアール
☎048-995-0131

MCR

4LIGHT TAIL UNIT PROCESS

後期 前期

ライト点灯時、ブレーキ使用時、どちらでも4灯全点灯。GT-Rの象徴と言える丸形テールランプを、いっそう後続車にアピールしよう。

■4万9800円
■エムシーアール
☎048-995-0131

MCR

LED FRONT WINKER

後期 前期

片側12個のLEDを使用して被視認性を向上。ドレスアップ効果も大きく、オレンジとクリアーを設定。

■3万4000円（クリア）
3万6000円（オレンジ）
■エムシーアール
☎048-995-0131

MCR

POSITION RING LAMP

後期 前期

リングタイプのスモールランプを採用することで、独創的なフロントマスクに一変させるユニット。夜間では目立つこと間違い無し。

■37万8000円
■エムシーアール
☎048-995-0131

LAMP

ランプ類

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

VERTEX

バックランプシグナルフラッシャーF1
後期 前期
ベロフと共同開発し、バックフォグやハイマウントストップランプを点滅させることが可能な商品。
■2万2000円
■ティーアンドイー
☎045-944-2221

CARBONDRY

F-1 LEDライトキット（リアディヒューザー用）
前期
リアアンダーに装着するF-1LEDキット。スイッチやハーネスも付属している。2012年式以降は適合未確認。
■3万4000円
■カーボンドライジャパン
☎052-807-3336

MCR

LED SIDE MARKER
後期 前期
片側12個のLEDを使用した、ドレスアップ効果の高いサイドマーカー。レンズカラーは、レッドとクリアーの2種をラインナップする。
■2万8000円
■エムシーアール
☎048-995-0131

MINE'S

4テールランプイルミネーションキットⅡ
後期 前期
テールランプを4灯同時点灯させることが可能。純正ランプ下取り有りと下取り無しが選べる。
■10万円（予価）
■マインズ
☎046-857-3313

Zele Performance

4灯テールワイヤリングキット
後期 前期
通常ライト点灯時は外側しかつかないテールランプだが、このキットによって4つ同時点灯可能に。2灯と4灯の切り替えもできる。
■1万7700円
■ゼルパフォーマンス
☎045-253-8668

PHOENIX'S POWER

ポジション4灯化KIT
前期
ライト点灯時にテールランプを4灯化。MY07～MY10対応で、カプラーを取り外せば素早く純正状態へ戻すことも可能だ。
■2万4000円
■フェニックスパワー
☎0774-48-1157

TOP SECRET

カーボンLEDミラー
後期 前期
カバーではなく一体成型した純正風ミラーで、高いクオリティが自慢。もちろん配線を行えば、ウインカー機能も作動する。

■13万円
■トップシークレット
☎043-216-8808

Zele Performance

ドライカーボンウィングミラー
後期 前期
素材にドライカーボンを用いて、軽量化と高級感を両立。さらに電動格納式のため、利便性が高く、車検にも対応する。

■32万2000円（ドライカーボン）
■ゼルパフォーマンス
☎045-253-8668

MB Performance

カーボンミラーフルセット
後期 前期
純正形状のカーボン製ミラーシェルで、通常のウェットカーボンよりも軽量。アッセンブリーなのでボルトオンで装着できる。

■7万3500円（下取りあり）
■MB Performance Japan
☎03-6909-3005

craft square

ツーリングコンペティションミラー
後期 前期
カーボン製でボルトオン装着が可能なレーシングタイプミラー。保安基準にも適合するので、ストリートでの使用も安心だ。

■5万2000円
■クラフトスクエア
☎03-3488-7463

DOOR MIRROR
ドアミラー

VERTEX

ヘッドライトコントローラー
後期 前期
ヘッドライトなどを相互点滅させるコントローラー。点灯パターンは16種類から選べ、イベントでも注目度アップ。HIDやハロゲンランプLEDにも対応。
■1万9000円
■ティーアンドイー
☎045-944-2221

MINE'S

カーボンミラーサラウンド
後期 前期
あのムーンクラフトとの共同開発により、整流効果に優れた形状を実現。また、綾織りドライカーボン製で、高い質感も特徴だ。
■13万円
■マインズ
☎046-857-3313

NordRing

ミラーカバー
後期 前期
カーボン独特の風合いが、GT-Rの精悍さをさらに引き立ててくれる。軽量かつ強靭で、飛び石などからミラーを守る効果もある。
■9万2000円
■ノルドリンク
☎04-2935-2135

CARBONDRY

ミラーカバーセット
前期
純正形状のミラーカバーで、被せるだけの簡単装着が嬉しい。カラーはクリアーとセミグロスを用意し、手軽に愛車をドレスアップ。
■8万円
■カーボンドライジャパン
☎052-807-3336

MB Performance

カーボンミラーシェルセット
後期 前期
Vacuum Baggingという製法を採用し、高強度と軽さを両立。純正ミラーのモーター部を移植して取り付けるが、多少の加工が必要。
■4万7250円
■MB Performance Japan
☎03-6909-3005

MCR

BLUE WIDE MIRROW R35
後期 前期
純正ミラーと同サイズながらワイドな後方視界を確保。また、ブルーレンズにより後続車のヘッドライト光を抑え、眩しさも軽減。
■1万9800円
■エムシーアール
☎048-995-0131

Blue Wide Mirror.com

エクストラブルーワイドミラー
後期 前期
ガラス表面に特殊処理を施してブルーに発色させることで、高い防眩効果を実現。ワイドな視界はもちろん、手軽な取り付け方法も魅力だ。
■8500円
■ブルーワイドミラードットコム
☎042-674-0012

ZOOM ENGINEERING

エアロルームミラー
後期 前期
楕円でコンパクトサイズのルームミラー。カラーバリエーションも豊富で、フロントウインドウ越しをスタイリッシュに演出する。

■1万3000円～1万9000円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555

ZOOM ENGINEERING

モナコミラー240
後期 前期
純正に近いサイズで、鏡面には曲面ミラーにありがちな違和感を抑えたワイド曲面率1400Rを採用。カラーバリエーションも多彩。
■1万7000円～2万800円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555

ZOOM ENGINEERING

モナコミラー203
後期 前期
ドライバー、パッセンジャーの写り込みを最小限に抑えるデザインを実現。車種別専用アームにより、ボルトオン装着が可能だ。
■1万7000円～2万800円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555

ZOOM ENGINEERING

ペンタミラー190
後期 前期
五角形のデザインが特徴的。コンパクトサイズだが1400Rのブルーミラー採用により、ワイドで眩しくない後方視界を確保してくれる。
■1万7000円～2万800円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555

NISMO

ルームミラーカバー
後期 前期
ドライカーボンを用いたルームミラーカバー。「NISMO」のロゴ入りで、さりげないドレスアップに。
■1万5000円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
☎0120-846-423

ROOM MIRROR
ルームミラー

RSW

カーボン コントロールパネル
前期
オーディオ&エアコンのコントロールパネルを手軽にイメージチェンジ。MY10まで装着可能だ。
■2万4800円（綾織ブラック・シルバー）
2万2800円（平織ブラック）
■RSW
☎0721-93-1560

RSW

カーボン ウィンドゥスイッチパネル
後期 前期
付属の両面テープで、簡単に取り付けが可能。綾織りブラックカーボンのみ、マット塗装も選べる。
■1万6800円（綾織ブラック・シルバー）
1万4800円（平織ブラック）
■RSW
☎0721-93-1560

INTERIOR PARTS
インテリアパーツ

ZOOM ENGINEERING

リトルミラー
後期 前期
左右非対称のデザインが斬新。サイズは純正の約半分の大きさだが、ブルーワイド曲面鏡を使用し、必要最低限の視界を確保する。
■1万7000円～1万9000円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555

ZOOM ENGINEERING

コンパクトルームミラー
後期 前期
アルミ削り出しのボディとジョイントケース部は、表面をアルマイト加工。シンプルなデザインで、どんな仕様にもマッチするはず。
■1万7000円～1万8000円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555

ZOOM ENGINEERING

TSミラー
後期 前期
シンプルなデザインながら、レーシーかつ美しい仕上がりが魅力。広い視野を確保し、後続車のヘッドライトの眩しさも軽減する。
■1万9000円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555

RSW

カーボン ドアミラーインナーパネル
後期 前期
さりげないアイテムだがその他のカーボンパーツと合わせれば、インテリアをよりスポーティに。
■1万6800円（綾織ブラック・シルバー）
1万4800円（平織ブラック）
■RSW
☎0721-93-1560

RSW

カーボン モニターパネル
後期 前期
前期用と後期用の2種類を設定。平織りと綾織り、シルバーカーボンをそれぞれに用意する。
■2万4800円（綾織ブラック・シルバー）
2万2800円（平織ブラック）
■RSW
☎0721-93-1560

RSW

カーボン ミラーコントロールパネル
後期 前期
ドアミラーのコントロールパネルもカーボンで統一すれば、グッとインテリアが引き締まるはず。
■1万800円（綾織ブラック・シルバー）
9800円（平織ブラック）
■RSW
☎0721-93-1560

RSW

カーボン ベンチレーターパネル
後期 前期
カーボン素材により、プレミアムスーパースポーツに相応しい高級感を実現。1台分4個セット。
■2万4800円（綾織ブラック・シルバー）
2万2800円（平織ブラック）
■RSW
☎0721-93-1560

RSW

カーボン シフトパネル（インナー）
後期 前期
アウターパネルと組み合わせて装着したいインナーパネル。取り付けは付属の両面テープで行う。
■2万4800円（綾織ブラック・シルバー）
2万2800円（平織ブラック）
■RSW
☎0721-93-1560

RSW

カーボン シフトパネル（アウター）
後期 前期
センターコンソールをレーシーに仕立ててくれるカーボン製パネル。MY10まで取り付け可能。
■5万4800円（綾織ブラック・シルバー）
4万9800円（平織ブラック）
■RSW
☎0721-93-1560

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

MB Performance

カーボンギアサラウンドカバー
後期 前期
リアルカーボンファイバー製で、軽量かつ両面テープでの簡単取り付け。インテリアチューンのファーストステップにオススメ。
■1万9800円
■MB Performance Japan
☎03-6909-3005

WALD

ALCANTARA INTERIOR SIDE BRAKE BOOT
後期 前期
ブラックのアルカンターラとレッドレザーを用いたサイドブレーキブーツ。純正下取りとなる。
■3万6000円
■ヴァルドインターナショナル
☎072-673-3000

WALD

REAL CARBON INTERIOR SHIFT GATE
後期 前期
目のキレイな綾織りカーボン1枚もので成型。クオリティの高さは、誰もが見入ってしまうほどだ。
■10万2000円
■ヴァルドインターナショナル
☎072-673-3000

WALD

ALCANTARA INTERIOR METER COVER
後期 前期
フード部をブラックアルカンターラ、パネル部は綾織りカーボンで装飾し、スパルタンさを演出。
■22万円
■ヴァルドインターナショナル
☎072-673-3000

WALD

ALCANTARA INTERIOR CENTER CONSOLED
後期 前期
ブラックアルカンターラにレッドのステッチを施したセンターコンソール。質感の高さが魅力だ。
■9万8000円
■ヴァルドインターナショナル
☎072-673-3000

WALD

ALCANTARA INTERIOR ARM REST
後期 前期
ブラックエディションに合わせ、ブラックアルカンターラ/レッドレザーに。要純正下取り。
■2万4000円
■ヴァルドインターナショナル
☎072-673-3000

NordRing

サイドシルカバーセット
後期 前期
純正パーツを基本に、下面を流れる空気に留意して設計。また、ボディ保護のためにチッピングガードを設けている。

■53万6000円
■ノルドリンク
☎04-2935-2135

NordRing

ステアリングセンターカバー
後期 前期
ステアリングのスポーク部に装着するカバーで、よりレーシーな雰囲気がアップ。お手軽度ナンバーワンのアイテム。

■4万4000円
■ノルドリンク
☎04-2935-2135

NordRing

ゲートシフトフィニシャー
後期 前期
ドライカーボン製で、わずか約25gという軽量なゲートシフトフィニッシャー。仕上がりの良さには誰もが満足するところ。

■5万円
■ノルドリンク
☎04-2935-2135

NordRing

コンソールフィニシャー
後期 前期
GT-Rのインテリアをワンランクアップさせてくれるドライカーボン製のアイテム。MY07～MY13まで対応し、取り付けも簡単。
■6万4000円
■ノルドリンク
☎04-2935-2135

MB Performance

カーボンセンターコンソールカバー
後期 前期
センターコンソールをよりレーシーに仕立ててくれるアイテム。同社のカーボンギアサラウンドカバーと一緒に装着したい一品だ。
■2万9800円
■MB Performance Japan
☎03-6909-3005

Kansai SERVICE

トランクマット
後期 前期
フロアマットと同じ素材を用いたトランクマット。純正では保護マットがないので、良いコンディションを保ちたいのなら必須。
■1万3800円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

R VERTEX

REVOLUTIONラグジュアリーフロアマット
後期 前期
セミオーダータイプで、本体や糸のカラーを選ぶことが可能。また、ヒールパッドの交換もできる。
■3万8000円
■ティーアンドイー
☎045-944-2221

RH9

フロアマット
後期 前期
毛足13㎜の生地を使用し上質感を演出。カラーは全3色を用意。
■1万5000円（フロント） 1万9800円（1台分） 1万3800円（トランク用） 3万2000円（1台分+トランク）
■CLUB RH9
☎059-365-5105

Kansai SERVICE

フロアマットシリーズ
後期 前期
専用設計でフック穴のほか裏面に滑り止めも採用。また、運転席側には大型のヒールパッドも設置。
■1万6800円（フロント）
2万4800円（リア）
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

WALD

FLOOR MAT (Velour)
後期 前期
ドイツhebu社製の質感と実用性を両立する生地を採用。トリムカラーは15色用意されているので、好みで選ぶことが可能だ。
■3万2000円
■ヴァルドインターナショナル
☎072-673-3000

FLOOR MAT
フロアマット

CARBING

フリップアップトーイングフック/フロント 35GTR専用
後期 前期
0度、90度、180度の3段階で固定可能で、純正牽引フック取り付け穴へボルトオン。色は3種用意。
■2万5000円
■オクヤマ
☎045-934-5334

MCR

TRACTION HOOK
後期 前期
走行中にボディにキズを付けないよう、フック可倒部分は30度ごとにボールロックを採用。カラーはイエローとレッドを設定する。
■1万8000円
■エムシーアール
☎048-995-0131

SABULIVE

FUEL タンクカバー
後期 前期
内装を剥がした際に現れる、フューエルポンプ上のリッドをカーボンで製作。レーシーな雰囲気が魅力。腐食も無く美しい。

■2万6800円
■サブライブ
☎076-482-3751

GReddy

ウォッシャータンク R35 GTR
後期 前期
同社のインタークーラーキットやDCTクーラーキットを取り付ける際、純正ウォッシャータンクの代わりに使用。MY13まで適合する。
■1万3800円
■トラスト
☎0479-77-3000

CARBING

パッセンジャープレート 35GTR専用
後期 前期
助手席用のフットレストで、素材は3㎜厚のアルミ材を使用。取り付けはベルクロで貼るだけ。
■9800円
■オクヤマ
☎045-934-5334

COMPETITION ITEM
競技系アイテム

BILLION

バンテージプロテクター BT1500
汎
エキゾーストバンテージ専用の耐熱コーティングスプレー。吹き付けることで断熱効果が向上する。
■3150円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

BILLION

スーパーサーモバンテージ
汎
究極の断熱素材「シリカファイバー」を採用。柔軟性があり0.8㎜厚とすることで、巻きやすさも抜群だ。対応排気温度は1650℃。
■6300円～2万3100円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

JURAN

Ancher Bolt
汎
レーシングハーネスを装着するときに必要となるアンカーボルト。ボルト部の長さは数種類有り、プレート付きも用意されている。
■1890円～3150円
■タニダ
☎052-871-3741

SCHROTH

TOWING STRAP
汎
ツーリングカーレースでも使用されている、最新の牽引ストラップ。1800kg以上の牽引許容重量を実現しており、安心感も高い。
■4725円
■タニダ
☎052-871-3741

CUSCO

可倒式牽引フック
前期
溶接のない一体成型の高強度スチール製牽引フック。装着は、純正フックの取り付け穴を利用して、ボルトオンでの装着が可能。
■9800円
■キャロッセ
☎027-352-3578

Kansai SERVICE

フロントフック（可倒式）
後期 前期
フックはロストワックス製法、エクステンションはスチール削り出しとし、見た目と機能性を両立。サーキット派には必須の商品。
■1万円～1万4000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

TOP SECRET

ボンネットダンパー
後期 前期
FRPやカーボンボンネットにも対応するボンネットダンパー。スローダウン機能付きで、ボンネットとヒンジに掛かる衝撃を吸収する。
■2万4000円
■トップシークレット
☎043-216-8808

MCR

BONNET DAMPER
後期 前期
重いボンネットをラクに開閉できるボンネットダンパー。シルバーカーボン仕上げで、エンジンルームのドレスアップにも最適。

■22万円
■エムシーアール
☎048-995-0131

BLITZ

TV / NAVI JUMPER DV-S
後期 前期
走行中でもテレビやDVDの視聴が可能になるハーネスキット。また「NAVI」シリーズでは、走行中にナビの目的地設定もOKだ。
■オープン価格
■ブリッツ
☎0422-60-2277

BLITZ

HYBRID AIRCON FILTER
後期 前期
光触媒を使い、タバコやカビ臭などを強力に分解するエアコンフィルター。雑菌の繁殖を防ぐほか、水洗いでのメンテナンスも可能。
■5000円
■ブリッツ
☎0422-60-2277

CONVENIENCE ITEM
便利系アイテム

JURAN

Exhaust Jacket1600
汎
モータースポーツにも使われる溶解温度1600℃の断熱テープ。エキマニに巻くことで熱外の防止と排気効率の向上を実現する。
■4500円～1万6500円
■タニダ
☎052-871-3741

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

DRIVING POSITION PARTS
[ドライビングポジション系パーツ]

■掲載データは2014年2月19日現在の情報です。※価格は全て税抜き表示となっております

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN GT-R R35

走行環境に適した自分だけのコクピットを作ろう

後期 =MY11～14に適合。類別型式DBA
前期 =MY07～10に適合。類別型式CBA
汎 =汎用商品

ハイパフォーマンスマシンを確実に操るためには、どんな場合でもしっかり操作できる環境が必要不可欠。純正でもかなり手の込んだデザインがなされているが、やはり万人向けでさまざまな使用環境にも対応するよう作られているため、まだまだ個人と使用用途にあわせて進化させる有余があるのだ。アイテムの選択だけでなく、ポジションの構築も大事。自分に最適なコクピットに仕上げよう。

FULL BUCKET SEAT
フルバケットシート

COLOR=表皮カラー

JURAN

Racing Bucket Seat GTX100
汎
COLOR ブラック　レッド　ブルー
開き気味に設計された「アドバンスショルダー」により、上半身の圧迫感を抑えたデザイン。肩が動かしやすいため、ステアリングやシフト操作も行いやすい。サイドサポート、ニーサポート共に高くホールド性も抜群。
■7万5000円
■タニダ
☎052-871-3741

BRIDE

ZETAⅢ
後期 前期
COLOR グラデーションロゴ　ブラック　ブラックロゴ　レッドロゴ　ブルーロゴ
同社のラインアップ中、最もスタンダードタイプとして設定されるモデル。モータースポーツのみならずストリートユーザーでも使用しやすいデザイン。シェルはFRP製とカーボンアラミド製を設定する。
■6万4000円～15万4350円
■ブリッド
☎052-689-2611

ASM

RECARO RS-G ASM LIMITED IS-11
汎
COLOR ブラック×レッドステッチ
モータースポーツモデルと共通のノンスリップショルダーサポートで高いホールド性を実現。表皮はシャイニングメッシュで通気性も高い。ブラックの表皮に色鮮やかな5番糸赤Wステッチが特長のASMスペシャルモデル。
■15万2000円
■AUTOBACS ASM YOKOHAMA
☎045-629-0905

ASM

RECARO RS-G ASM LIMITED Ruby
汎
COLOR ブラック
手触り、ホールド性、耐久性のバランスが高いアルカンターラと、ショルダーには黒／赤パンチングレザーを組み合わせる。特長である赤Wステッチは、従来よりも1ポイント太い糸を使うことでアクセントを強めている。
■15万2000円
■AUTOBACS ASM YOKOHAMA
☎045-629-0905

ASM

RECARO SP-JC ASM LIMITED
汎
COLOR ブラック×レッドステッチ
表皮温度上昇を軽減するクールレザーや衝撃吸収構造座面を採用し、シートヒーターや電動リクライナー、除湿ファンなどの機能も盛り込んだ豪華モデル。乗り心地が高く、快適性も抜群。

■26万6000円
■AUTOBACS ASM YOKOHAMA
☎045-629-0905

ASM

RECARO SR-7 ASM LIMITED Ruby
汎
COLOR ブラック
手触り、ホールド性、耐久性のバランスが高いアルカンターラと、ショルダーには黒／赤パンチングレザーを組み合わせる。特長である赤Wステッチは、従来よりも1ポイント太い糸を使うことでアクセントを強めている。
■15万2000円
■AUTOBACS ASM YOKOHAMA
☎045-629-0905

RECLINING SEAT
リクライニングシート

COLOR=表皮カラー

Tecnocraft

T2 Dry Carbon Fiber Seat
後期 前期
COLOR ブラック（カーボン）
重量約3.2kgのフロントシート。前面と背面の仕上げをカーボンとケブーラクロスから選択できる。ベクトランリキッドクリスタルポリマーファイバーをベースに使用しているため、高い強度を実現している。
■32万5000円
■レーシング パッション リンスク ジャパン
☎03-6361-9821

SABULIVE

カーボンシート
後期 前期
COLOR ブラック（カーボン素地）
軽量化を最重要視したドライカーボン製のバケットシート。重量は純正の25kgに対して、2.0kgを実現。DRAGレース専用モデル。専用軽量レール（2万2000円）の設定があるが、社外レールでも装着可能。
■22万円
■サブライブ
☎076-482-3751

BRIDE

GIASⅡ
後期 前期
COLOR グラデーションロゴ　ブラック　ブラックロゴ　レッドロゴ　ブルーロゴ
ガイアスをベースにサイドサポートを低くデザインし、乗降性を考慮したモデル。座面クッションは標準タイプとロータイプの2種類がある。

■15万8000円～16万1000円
■ブリッド
☎052-689-2611

BRIDE

STRADIAⅡ
後期 前期
COLOR グラデーションロゴ　ブラック　ブラックロゴ　レッドロゴ　ブルーロゴ
フルバケットシートと同様のシェル構造を採用していながら、リクライニングを可能としたモデル。圧倒的なホールド性能と快適性を両立させている。

■15万8000円～16万1000円
■ブリッド
☎052-689-2611

BRIDE

EUROSTERⅡ PREMIUM
後期 前期
COLOR ブラック
乗降性を特に重視し、「優しく座れる」ことを新コンセプトとして開発。座面ウレタンフォームをゆったりとした座面形状に最適化し、快適性能を徹底的に向上させている。表皮にはプロテインレザーを使用している。
■12万9000円
■ブリッド
☎052-689-2611

ASM

RECARO SR-7 ASM LIMITED IS-11
汎
COLOR ブラック×レッドステッチ
ノンスリップショルダーサポートの廃止など、身体のサポート性能はあえて抑えリーズナブルな価格と、ホールドしすぎない快適性のある座り心地を実現。ASMモデルならではのレッドのダブルステッチは継承されている。
■9万3000円
■AUTOBACS ASM YOKOHAMA
☎045-629-0905

ASM

RECARO SR-6 ASM LIMITED IS-11
汎
COLOR ブラック×レッドステッチ
シンプルなオールブラックでデザインされた、ASMモデル。ASMモデルならではの高い質感や手触りは不変。身体のサポート性能も重要視した設計。フルバケットのRS-Gに合わせたショルダーデザインで、助手席用途にも最適。
■10万4000円
■AUTOBACS ASM YOKOHAMA
☎045-629-0905

RH9

ステアリング
後期 前期
材 レザー×カーボン　径 365φ
ステア上部はカーボン仕様とし、グリップ部分には高級ナッパレザーを採用。直径は365φに小径化し、違和感の少ない穏やかなDシェイプデザインを採用。ステッチ色とカーボン色の組み合わせで全4種類。
■9万8000円
■CLUB RH9
☎059-365-5105

MB Performance

MBPオリジナル R35GT-R ステアリングホイール
後期 前期
材 レザー　径 365φ
直径を純正の370mφに対して365mφに変更し、ユーロトレンドのD型シェイプを採用。グリップにはフィット感が高いレザーを使用しステアリングセンターのマーカーが入る。
■8万4000円
■MB Performance Japan
☎03-6909-3005

WALD

ALCANTARA INTERIOR GUN GRIP STEERING
後期 前期
材 レザー×カーボン　径 純正（370φ）
純正のステアリングをベースに、グリップ部分をブラックアルカンターラとレッドレザーに張替えとカーボン施工を行うメニュー。要純正ステアリング下取り。
■22万円
■ヴァルドインターナショナル
☎072-673-3000

STEERING
ステアリング

材=グリップ材質
径=直径

NordRing

オリジナルRECAROシート
後期 前期
COLOR ブルー　レッド　ブラック　ホワイト　ブルー×ブラック　レッド×ブラック　ブラック×ブラック　ホワイト×ブラック
アルカンターラと本革を組み合わせたType-Aと、オールレザーのType-Bの2タイプを設定。
■78万円（本革）
68万4000円（本革+アルカンターラ）
■ノルドリンク
☎04-2935-2135

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

durement

GT-Rペンタゴンステアリング

後期 前期

材レザー　径365φ

ステアリング全体をペンタゴン（8角形）形状としたシャープなデザイン。グリップ部はガングリップ形状とし、365φに5㎜小型化された直径と相まって操作性も向上。素材はナッパレザー。ブラック/レッドステッチのみ。

■9万8000円
■トップステージ
☎03-6820-8052

durement

GT-Rステアリング バックスキン

後期 前期

材ベロアレザー　径365φ

ベーシックをベースに、グリップ部分をガングリップ形状としたうえにバックスキン表皮とし、手触りとグリップ性を高めている。カラーはブラックとレッドの2色でブラック/レッドリボン、レッド/ブラックリボンを選べる。

■9万8000円
■トップステージ
☎03-6820-8052

durement

GT-Rステアリング

後期 前期

材レザー　径365φ

純正の370φに対して365φで開発、最適なパドルシフトのフィーリングも追求している。さらに手に馴染むよう、ガングリップを採用し、グリップ部分をパンチングレザーで仕上げている。ニュージーランドレザー。レッドステッチとブラックステッチの2タイプ。

■7万8000円
■トップステージ
☎03-6820-8052

TOP SECRET

TS.カーボンステアリング

後期 前期

材レザー　径365φ

操作性と乗降性を重視したフラットボトムのDシェイプ。素材は上質なパンチングレザーとブルーカーボンを組み合わせ、高級感とグリップを向上させている。下部にはTOP SECRETのエンボス加工が施される。

■9万8000円
■トップシークレット
☎043-216-8808

R VERTEX

R VERTEXステアリングDシェイプ

後期 前期

材レザー　径365φ

直径を365φへと5㎜小型化することでコントロール性を向上。下部がフラットなDシェイプとすることでシャープなイメージを与える。T&Eの象徴ともいえるレッドステッチに加えて「R VERTEX」ロゴもモールドされる。

■8万8000円
■ティーアンドイー
☎045-944-2221

MCR

PADDLE SYSTEM STANDARD MODEL

後期 前期

パドルシステムとステアリングボスのパッケージ。ステアリングをより自分に合ったものを使用でき、そのポジション設定の自由度も高いため、より理想的なコクピットを完成できる。

■8万8800円
■エムシーアール
☎048-995-0131

MCR

PADDLE SYSTEM BASIC MODEL

後期 前期

汎用ステアリングに交換した際にもパドルシフトを使用可能となるアイテム。純正とは異なり、パドルがステアリングに追従するために操作性も向上。パドルはカーボン製で、突き出し量の位置調整も可能。

■7万9800円
■エムシーアール
☎048-995-0131

SHIFT PADDLE

シフトパドル

PRO SHOP SCREEN

AIM GT320ステアリング

後期 前期

材レザー　径320φ　350φ

AIM社製マルチディスプレイ付きステアリング。CAN信号に対応して各種項目を表示。ステアトップにはシフトランプを装備。表示方法や点灯方法も設定可能。パドルシフトも装備される。直径は320φと350φの2種類。

■21万円
■PRO SHOP SCREEN
☎022-348-3761

MINE'S

レザーステアリング

後期 前期

材レザー　径365φ

ナッパレザーとアルカンターラを組み合わせて仕上げたステアリング。グリップは若干太めとし、ソフトかつ心地よい手触りと併せて操作性を高めている。形状はDシェイプ365φ。ステッチはレッドもしくはグレー。

■9万5000円
■マインズ
☎046-857-3313

WorksBell

ラフィックス キーロックシステム

汎

ラフィックスと組み合わせて使用する車両盗難防止装置。アルミ材のアルマイト処理仕上げで強度が高く腐食も防止。キーシリンダーはピッキングされにくい形状の物を採用。カラーはレッドのほか、シルバーもあり。

■8800円
■ワークスベル
☎0266-79-3761

WorksBell

ラフィックスⅡ

汎

ステアリングの脱着を可能にするアイテム。スリーブの引き上げのみで脱着を可能とするフリッパーや、電極を増やせる4極インシュレーターキットなどのオプションも揃う。車検対応。赤、黒、シルバーの3色。

■2万9800円
■ワークスベル
☎0266-79-3761

WorksBell

ラフィックス GTC

汎

ディープなバケットシートの装着時などでも乗降性を向上させるチルトアップ式ステアリングボススペーサー。特許のボールロックシステムの採用で、ガタツキを排除している。カラーはブラックとシルバーの2色。車検対応。アフターステアリングとの装着となる。

■3万4800円
■ワークスベル
☎0266-79-3761

STEERING BOSS

ステアリングボス

MCR

PADDLE SYSTEM ADVANCE MODEL

後期 前期

パドルシステムとボスに加えてオートクルーズ用のスイッチをセットにしたパッケージ。純正のクルーズコントロールが使用可能となることで、理想のドライビンポジションに加えて快適性も両立することができる。

■10万8600円
■エムシーアール
☎048-995-0131

WALD

ALCANTARA INTERIOR SHIFT KNOB

後期 前期

純正シフトノブを、ブラックのアルカンターラとレッドのパンチングレザーで張替えるメニュー。WALDのステアリングと統一感のあるインテリアを構成できる。操作時の手触りの良さも魅力的。要純正シフトノブ下取り。

■3万6000円
■ヴァルドインターナショナル
☎072-673-3000

Cartek

コントロールボタン付き ステアリング パドルシフト

後期 前期

8チャンネルのプシュボタン付きステアリングコントローラー。カーボン製シフトパドルも装備し、330～350パイのステアリングへ装着可能。赤外線レシーバー付き。ステアリング本体は含まれない。

■19万円
■レーシング パッション リンスク ジャパン
☎03-6361-9821

OTHERS

その他

JURAN

ステアリングスペーサー

汎

ボスとステアリングの間に挟み込むことでステアリングの突き出し量を調整。アルミ製。長さは30㎜、40㎜、50㎜、75㎜の4種類。ブラック、シルバー、レッド、ブルーの4色。MOMO/NARDI両ピッチに対応する。

■5300円（30㎜）　6000円（40㎜）　6500円（50㎜）　7000円（75㎜）
■タニダ
☎052-871-3741

WorksBell

ラフィックス専用ショートボス

後期 前期

ステアリングボスとステアリングの間にラフィックスなどを装着した際、ステアリングが近くなりすぎることを防止するショートタイプの専用ボス。アルミ材の削り出しで製作され、強度、精度ともに高い。

■1万500円
■ワークスベル
☎0266-79-3761

JURAN

Racing Slide Rail

後期 前期

フルバケットシートの装着時に使用する専用レール。標準の左右一体型スライドタイプから、左右セパレートの超ローポジションタイプ、ボルト固定の競技用まで全4種類を設定。JURAN製シートとの組み合わせで保安基準適合となり、社外シートも装着は可能。

■1260円～1890円
■タニダ
☎052-871-3741

Kansai SERVICE

シートレールシリーズ

後期 前期

RECAROシートやフルバケットシート用車種別ラインナップ。車種ごとに使用シートにあわせた理想的なポジションでドライビングをサポートします。SR3･6･11、AM19、SPG･TSG･RSG 各種設定あり。

■2万1800円～2万5000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

SCHROTH RACING

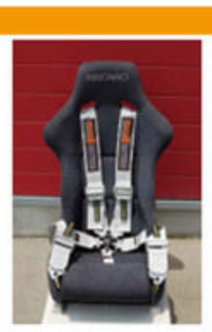
Profi Ⅱ-6

汎

F1のチャンピオンチームも使用する、最高水準の安全性を誇るハーネス。6点式のほか、4点、5点、8点式など、様々なラインアップがあり。FIA公認モデルやストリート用モデルの設定もあり。

■要問合せ
■タニダ
☎052-871-3741

RH9



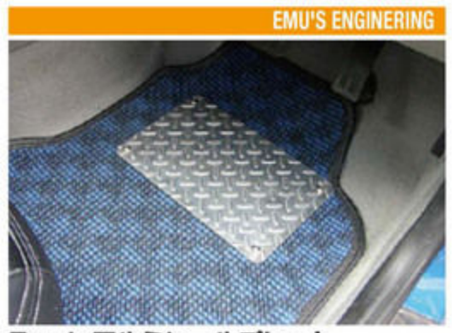
ハーネス

汎

ハードな走行をサポートするフルハーネス。3インチウェッビングとロータリーバックルを使用した本格派で、確実に身体をホールドしてくれる。5点式とし、ベルトのせり上がりを防止。安全性も高い。

■3万9900円
■CLUB RH9
☎059-365-5105

EMU'S ENGINERING



Emu'sアルミヒールプレート

汎

フロアマットの、擦れて破けやすいかかとの部分を補強。ハードなペダル操作をサポートする。取り付けはボルト、ナットで固定。表面はプレス模様で滑りにくく、ペダル操作をサポートするエッジも付く。サイズは170㎜×270㎜。アルミ製。

■3800円
■エムズエンジニアリング
☎06-6437-3560

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

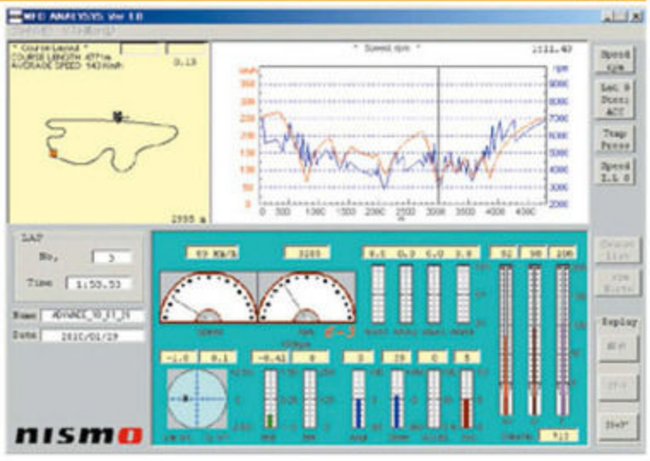
METER
[メーター]

純正MFDと組み合わせ、より多くのマシン情報を表示する

純正でもマルチファンクションディスプレイを装備し、さまざまな車両の情報を表示することができるため、ただメーターを装着するという意味ではメリットは少ない。では、アフターメーターのメリットを挙げると、自在に配置をできるため、視認性があがること。また、アナログメーターは瞬読性に優れるという点がある。自分に合ったレイアウトを作り上げたい。

後期 =MY11～14に適合。類別型式DBA
前期 =MY07～10に適合。類別型式CBA
汎 =汎用商品

NISMO



MFD データロガーキット BASE

後期 前期

走行データをダウンロードし、PCでの解析を可能とするソフト。センサーキットとの組み合わせで走行コースのマッピングも可能となる。

■2万5000円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423

NISMO

MDF ラップセンサーキット

後期 前期

純正で装備されるタイムロガー機能を自動計測可能とするセンサー。標準での手動での操作が不要で、正確性も高まる。サーキットに埋め込まれているマグネットに対応するType Mと、マグネット不要でビーコン式センサーとトランスミッターを使用するType Bの2種類を設定。

■7万5000円（TYPE M） 10万3000円（TYPE B）
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423

SYSTEM UPGRADE ITEM

純正機能拡張アイテム

CUSCO

クスコ・レーシングメーター

汎

競技シーンでの実用性を追求。シンプルな盤面に、コントラストの高いブラックパネル、ホワイトのメモリ、レッドの指針で高い視認性を実現。ピークホールドやワーニング、夜間のディマー機能なども搭載。

■キャロッセ ☎027-352-3578

↓LINE UP	作動方式	サイズ	表示範囲	価格
水温	電	52φ/60φ	50～150℃	2万円
油温	電	52φ/60φ	50～150℃	2万円
油圧	電	52φ/60φ	0～1000kpa	2万4000円
燃圧	電	52φ/60φ	0～1000kpa	2万4000円
ブースト	電	52φ/60φ	-100～200kpa	2万円

BLITZ

↓表示可能項目
エンジン回転数
水温
スロットル開度
車速
油温※
圧力※
空燃比※

※別途センサーが必要

FLD METER

後期

74φのアナログメーターの中に2つのデジタル表示をビルトイン。同時に3種類の項目が表示可能。接続はOBDコネクターへカプラーオンで、外部メーターへの出力にも対応している。

■3万8000円～
■ブリッツ ☎0422-60-2277

ANALOG METER

アナログメーター

A'PEXi

DIN3メーター

汎

1DINサイズに液晶を埋め込み、3つの項目を表示。透過2層VFD管を使用し、アナログ感覚の視認性とデジタルの正確性を両立。セットされる温度センサーは測定範囲が大きく、デフギアオイル温度にまで対応する。

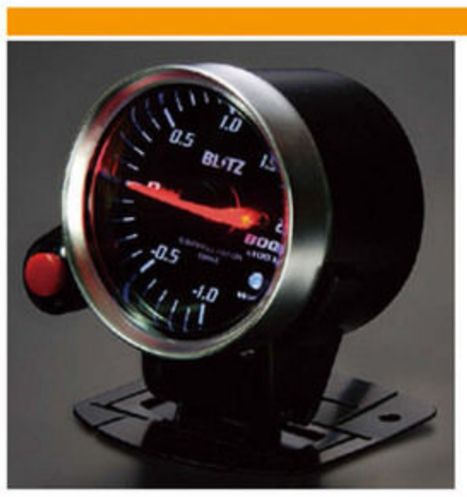
■6万2000円
■Apex ☎0544-65-5061

↓表示可能項目
温度1
温度2
圧力

DIGITAL METER

デジタルメーター

BLITZ



RACING METER SD

汎

リーズナブルながら、アルミ製ベゼルで高級感が高く、オートディマーやワーニング、異常時の自己診断なども備える。電源もカプラーオンで、装着の利便性も高い。照明はホワイトとレッドの2色を設定。

■ブリッツ ☎0422-60-2277

↓LINE UP	作動方式	サイズ	表示範囲	価格
タコ	電	52φ/60φ	0～9000rpm	1万6000円
水温	電	52φ/60φ	50～150℃	2万円
油温	電	52φ/60φ	50～150℃	2万円
油圧	電	52φ/60φ	0～1000kpa	2万4000円
バキューム	電	52φ/60φ	-100～0kpa	2万円
排気温度	電	52φ/60φ	200～1100℃	2万4000円
燃圧	電	52φ/60φ	0～1000kpa	2万4000円
電圧	電	52φ/60φ	8～16V	1万8000円
ブースト	電	52φ/60φ	-100～200kpa	2万円

PRO SHOP SCREEN

AIM GT320ステアリング

汎

AIM社製マルチディスプレイ付きステアリング。CAN信号に対応して各種項目を表示。320φと350φ。

■21万円
■PRO SHOP SCREEN ☎022-348-3761

TOMEI POWERED

PLX DM-6 空燃比計

汎

ボッシュ製高精度O2センサーを使用し、タッチスクリーンディスプレイを採用したワイドバンド空燃比計。空燃比以外にも、センサー寿命や電圧表示が可能。

■2万6500円
■東名パワード ☎042-795-8411

TOMEI POWERED

RACEPAK IQ3ダッシュデータロガーベーシックキット

汎

多機能ダッシュロガーシステム。8つの入力情報を4つのページに任意で表示可能、GPSを標準装備でどこに行っても走行軌跡とラップタイムも計測可能。別売りのセンサーの追加で、表示情報を追加可能。

■19万700円
■東名パワード ☎042-795-8411

↓表示可能項目
・標準
車速
エンジン回転数
走行軌跡
速度比較
バッテリー電圧
周回距離
シフトポジション
シフトタイミング
・オプション
縦・横・垂直G
温度（水温・油温など）
圧力（油圧・燃圧・ブーストなど）
その他

BLITZ

Touch-B.R.A.I.N.

後期

3.5インチのTFTタッチパネル液晶ディスプレイを使用し、最大で50項目もの車両情報をモニタリングとロギングが可能。オプションの専用ケーブルを使用すれば、PCでのロギングやデータ管理も可能。

■4万8000円
■ブリッツ ☎0422-60-2277

↓表示可能項目
車速
エンジン回転数
点火時期
スロットル電圧
スロットル開度
水温
吸気温度
エアフロ電圧
インマニ圧力
ギア位置
パワー
燃費
空燃比

※その他最大50項目を表示

DIXCEL

サーモラベル

汎

貼り付けるだけで容易に温度を計測可能としたステッカータイプの温度計。ブレーキキャリパー向けで、計測温度は149～260℃。10枚入り。

■2400円
■ディクセル ☎072-654-0121

MCR

BILLET METER ADAPTER R35

後期 前期

純正のエアコン吹き出し口に60φアナログメーターをビルトインするアダプタ。アルミ削り出しで高級感も高い。完全ボルトオン設計。

■8925円
■エムシーアール ☎048-995-0131

PHOENIX'S POWER

カラーLEDメーター

後期 前期

純正メーター照明色を変更。カラーバリエーションあり。部位ごとのメニューとなる。施工は現車のみ。

■8万円～17万円
■フェニックスパワー ☎0774-48-1157

METER OTHERS

メーターその他

SABULIVE

Syvecs

後期 前期

同社のフルコンピュータ「SGTR」に接続。Wi-Fiを利用し携帯端末へデータ送信をし、リアルタイムで各種データの表示を行える。

■FREE
■サブライブ ☎076-482-3751

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

WHEEL
[ホイール]

■掲載データは 2014年2月19日現在の情報です。※価格は全て税抜き表示となっております

35GT-R専用サイズでチョイスがしやすい

35GT-Rは純正ですでに20インチホイールを使用しており、インチアップの余地はほとんど無い。また、リム幅やインセットも純正ですでにかなり詰めた設定になっており、大きく変更することも無い。と、なると、選択の基準となるのは重量とデザイン。走りを高めたければ、軽量なホイールを選択したい。もちろん、大きなフェイス面を活かしてデザイン性の高いものをチョイスするのもアリ。どれもGT-R専用がほとんどなので、安心して選択できる。

鋳 =鋳造製法
鍛 =鍛造製法
SSF =半溶融鍛造製法
MAG =マグネシウム鍛造製法
MAT AMF =鋳造をベースに強度を高めた製法
1P =1ピース構造
2P =2ピース構造
3P =3ピース構造

		ホイールサイズ	タイヤサイズ
純正サイズ	F	20×9.5 45	255/40-20
	R	20×10.5 25	285/35-20

BBS

RI-D 鍛 1P

SIZE F:20×10.0 35
R:20×11.0 15

COLOR DSK(ダイヤモンドシルバークリア)・DBK(ダイヤモンドブラッククリア)・MB(マットブラック)

■21万1000円(20×10.0)
21万7000円(20×11.0)

■BBSジャパン
☎0766-31-8091

TWS Motorsport

T66-F 鍛 1P

SIZE F:19×9.5 45
R:19×10.5 25

COLOR フラットゴールド グロスシルバー グロスガンメタ

■7万6000円(19×9.5)
7万8000円(19×10.5)

■TAN-EI-SYA WHEEL SUPPLY
☎0766-86-0117

GT

GTF01 鍛 1P

SIZE F:20×10.0 35
R:20×11.0 15

COLOR セミグロスブラック フラットブラック

■10万3000円(20×10.0)
10万7000円(20×11.0)

■タナベ SSR事業部
☎072-728-6700

Racing

GTC01 MAT 1P

SIZE F:20×9.5 38
R:20×10.5 18

COLOR ハイパーシルバー

■7万7000円(20×9.5)
7万9000円(20×10.5)

■エンケイ
☎053-522-5245

SWP

SR01Mg MAG 1P

SIZE F:20×10.0 30
R:20×11.0 15

COLOR ピアノブラック

■28万円(20×10.0)
31万円(20×11.0)

■エンケイ
☎053-522-5245

1PIECE MODEL

1ピースモデル

ADVAN

ADVAN Racing RS-D 鋳 1P

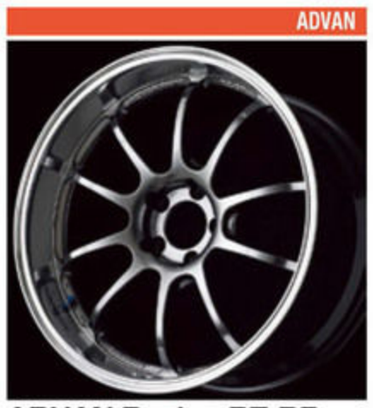
SIZE 20×9.5 40 20×10.5 20

COLOR マットブラック
マシニング&シルバー(+3000円)
マシニング&ブラック(+3000円)
ブライトクローム(+1万円)

■8万1500円(20×9.5)
8万6000円(20×10.5)

■横浜ゴム
☎03-3431-9981(YFC)

ADVAN



ADVAN Racing RZ-DF for R35GTR 鍛 1P

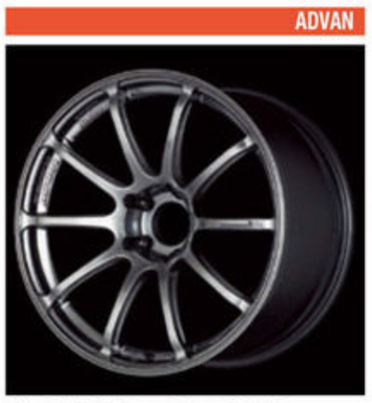
SIZE 20×10.0 38/35
20×11.0 15 20×12.0 20

COLOR マットブラック マシニング&レーシングハイパーブラック(+5000円)

■9万8000円(20×10.0)
10万2000円(20×11.0)
10万8000円(20×12.0)

■横浜ゴム
☎03-3431-9981(YFC)

ADVAN



ADVAN Racing RSII for R35GTR 鋳 1P

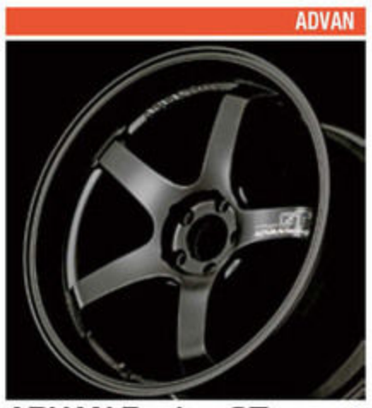
SIZE 20×10.0 35 20×11.0 15

COLOR セミグロスブラック レーシングハイパーブラック(+4000円)

■7万8500円(20×10.0)
8万500円(20×11.0)

■横浜ゴム
☎03-3431-9981(YFC)

ADVAN



ADVAN Racing GT for R35GTR 鋳 1P

SIZE 20×10.0 35 20×10.5 24
20×11.0 15/5 20×12.0 20

COLOR セミグロスブラック レーシングホワイト マシニング&レーシングハイパーブラック(+5000円) レーシンググロスブラック+マシニンググロゴ(+5000円・プレミアムバージョン)

■9万8000円(20×10.0) 10万円(20×10.5)
10万2000円(20×11.0) 10万8000円(20×12.0J)

■横浜ゴム
☎03-3431-9981(YFC)

Prodrive

GC-012L 鍛 1P

SIZE 要問合せ

COLOR ブリティッシュシルバー・フラットブラック・ブリティッシュブラック・ブリティッシュホワイト・ブリティッシュレッド

■要問合せ

■ブリヂストンリテールジャパン
☎03-3563-6926

Prodrive

GC-05N 鍛 1P

SIZE 要問合せ

COLOR ブリティッシュブラック・ブリティッシュホワイト・フラットブラック・マイスターブラック+マシーンドリム・ブリティッシュシルバー+マシーンドリム・ブラッシュドフィニッシュ

■要問合せ

■ブリヂストンリテールジャパン
☎03-3563-6926

WALD

R11MG MAG 1P

SIZE F:20×9.0 37
R:20×10.5 19

COLOR マットブラック

■オープン価格

■ヴァルドインターナショナル
☎072-673-3000

VOLK RACING

TE37ULTRA 鍛 1P

SIZE F:20×10.0 25/31 20×11.0 15/30
R:20×11.0 15 20×12.0 20

COLOR マットブルーガンメタ
ブロンズ(+2000円)

■10万5000円(20×10.0)
10万9000円(20×11.0)
11万3000円(20×12.0)

■レイズ
☎06-6787-0019

VOLK RACING

G25 鍛 1P

SIZE F:20×10.0 30
R:20×11.0 15

COLOR マーキュリーシルバーII/リムエッジDC フォーミュラシルバー/ブラッククリアー/リムエッジDC(+2000円)

■9万6500円(20×10.0)
10万1500円(20×11.0)

■レイズ
☎06-6787-0019

VOLK RACING

G27 鍛 1P

SIZE F:20×10.0 35
R:20×11.0 20

COLOR プリズムダークシルバー/リムエッジDC プリズムクリスタルホワイト/リムエッジDC プリズムライトシルバー/リムエッジDC(+3000円)

■10万4500円(20×10.0)
10万9500円(20×11.0)

■レイズ
☎06-6787-0019

Gram Lights

57FXX 鋳 1P

SIZE F:20×10.0 30
R:20×11.0 18

COLOR サンライトシルバー
ブラック&マシニング(+6000円)

■6万3000円(20×10.0)
6万5000円(20×11.0)

■レイズ
☎06-6787-0019

ADVAN

AVS MODEL F50 for R35GTR 鍛 1P

SIZE 20×10.0 35 20×11.0 15
20×12.0 20

COLOR プラチナムブラックコンビ
グロスブラックコンビ

■価格未定

■横浜ゴム
☎03-3431-9981(YFC)

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

BBS

LM 鍛 2P

SIZE F:20×9.5 40
R:20×10.5 20

COLOR GP(ゴールドポリッシュ)・DSK-P(ダイヤモンドシルバークリアポリッシュ・+6300円)

■16万1000円(20×9.5)
16万7000円(20×10.5)

■BBSジャパン
☎0766-31-8091

BBS

LM-R 鍛 2P

SIZE F:20×9.5 40
R:20×11.0 20

COLOR DSK-P (ダイヤモンドシルバークリアポリッシュ)

■18万2000円(20×9.5)
19万1000円(20×11.0)

■BBSジャパン
☎0766-31-8091

MAVERICK

405S 鋳 2P

SIZE F:20×9.5 40
R:20×10.5 23

COLOR ブラックポリッシュ・シャイニングブロンズポリッシュ

■8万4000円(20×9.5)
8万6000円(20×10.5)

■ウェッズ
☎03-5753-8201

MAVERICK

508S 鋳 2P

SIZE F:20×9.5 40
R:20×10.5 20

COLOR ブラックポリッシュ・シャイニングブロンズポリッシュ・ミラーバレルブラッシュド(+1万6000円)

■8万4000円(20×9.5)
8万6000円(20×10.5)

■ウェッズ
☎03-5753-8201

2 PIECE/ 3 PIECE MODEL

2ピース／3ピースモデル

SHADOW SPORTS DESIGN

SHADOW SPORTS DESIGN R35 GT-R 専用ホイール 鍛 1P

SIZE F:20 9.5 38 R:20×10.5 18

COLOR ブラック ガンメタリック

■28万8000円(20×9.5)
29万9000円(20×10.5)

■オートスポーツ シャドウスポーツデザイン事業部
☎03-3224-1121

Kranze

VERAE 鋳 3P

SIZE F:20×9.5 40 R:20×10.5 21

COLOR SBCポリッシュ・ハイパークローム(+6000円)・ミラーバレルブラッシュド(+1万1000円)・ブラックポリッシュ/ブロンズクリア(-1万4500円)・マットブラック(-1万9500円)

■12万5500円(20×9.5)
12万9500円(20×10.5)

■ウェッズ
☎03-5753-8201

Kranze

Acuerdo 鋳 3P

SIZE F:20×9.5 41・21×9.5 42・22×9.5 42
R:20×10.5 25・21×10.5 23・22×10.5 23

COLOR ハイパーガンメタルポリッシュ・VIシルバーポリッシュ・ブラックポリッシュ/ブロンズクリア・SBCポリッシュ(+1万4500円)・ミラーバフフィニッシュ(+2万5500円)

■11万1000円(20×9.5) 11万5000円(20×10.5) 13万3000円(21×9.5) 13万7000円(21×10.5) 17万円(22×9.5) 17万4000円(22×10.5)

■ウェッズ ☎03-5753-8201

GNOSIS

CV203 鋳 2P

SIZE F:20×9.5 40
R:20×10.5 20

COLOR マットブラック+マットシルバー ブラッシュド コンポジットバフブラッシュド+バフフィニッシュ

■8万9000円～(20×9.5)
9万1000円～(20×10.5)

■ワーク ☎048-688-7555(東日本)
06-6746-2859(西日本)

EQUIP

E10 鍛+鋳 2P

SIZE F:20×9.5 40 22×9.5 41
R:20×10.5 20 22×10.5 20

COLOR ファインハイトシルバーⅡ ブラックアルマイト コンポジットバフシルバー スーパークロームメッキ(ディスク・リムそれぞれ選択可。価格変動は要確認)

■16万円～(20×10.0) 16万4000円～(20×11.0) 20万円～(22×9.5) 20万4000円～(22×10.5)

■ワーク ☎048-688-7555(東日本)
06-6746-2859(西日本)

EQUIP

E05 鍛+鋳 2P

SIZE F:20×10.0 40 22×9.5 41
R:20×11.0 20 22×10.5 20

COLOR ファインハイトシルバーⅡ ブラックアルマイト コンポジットバフシルバー スーパークロームメッキ(ディスク・リムそれぞれ選択可。価格変動は要確認)

■16万円～(20×10.0) 16万4000円～(20×11.0) 20万円～(22×9.5) 20万4000円～(22×10.5)

■ワーク ☎048-688-7555(東日本)
06-6746-2859(西日本)

Gram Lights

57FXX 鋳 2P

SIZE F:20×9.5 25
R:20×10.5 20

COLOR ダークガンメタ+ブラッシュドリムブラック&マシニング+ブラッシュドリム(+6000円)

■8万8000円(20×9.5)
9万円(20×10.5)

■レイズ
☎06-6787-0019

SABULIVE

ASM-DRAG17 鋳 3P

SIZE 17×10.5(インセット非公開)

COLOR マットブラック ポリッシュ

※装着は要相談のこと

■7万8600円(17×10.5)

■サブライブ
☎076-482-3751

WERFEN

GT-04 SSF 3P

SIZE F:20×10.0 44
R:20×11.0 29

COLOR サーチライトシルバー

■12万8000円(20×10.0)
13万2000円(20×11.0)

■タナベ SSR事業部
☎072-728-6700

EXECUTOR

CV02 鋳 3P

SIZE F:20×10.0 35 R:20×11.0 22

COLOR フラットチタン フラットブラック ブラッシュド(+1万3000円) オプションカラー(ホワイト ブラック シルバー グレイシルバー チタンシルバー ガンメタリック フラットガンメタリック ツーリングゴールド フレアブロンズ フラットフレアブロンズ:+3000円)

■11万1000円(20×10.0)
11万5000円(20×11.0)

■タナベ SSR事業部
☎072-728-6700

EXECUTOR

CV01 鋳 3P

SIZE F:20×10.0 37 R:20×11.0 24/18

COLOR フラットチタン フラットブラック ブラッシュド(+1万3000円) オプションカラー(ホワイト ブラック シルバー グレイシルバー チタンシルバー ガンメタリック フラットガンメタリック ツーリングゴールド フレアブロンズ フラットフレアブロンズ:+3000円)

■11万1000円(20×10.0)
11万5000円(20×11.0)

■タナベ SSR事業部
☎072-728-6700

OZ

Botticelli-3 鍛 3P

SIZE F:20×9.5 40
R:20×10.5 27

COLOR クリスタルチタン マットブラック

■22万5000円(20×9.5)
23万4000円(20×10.5)

■オーゼットジャパン
☎未記入

Kranze

CerberusⅢ 鋳 3P

SIZE F:20×9.5 35・21×9.5 35・22×9.5 44
R:20×10.5 22・21×10.5 22・22×10.5 23

COLOR SBCポリッシュ・ハイパークローム(+3000円)・ミラーバレルブラッシュド(+1500円)・マットブラック(-1万7000円)・BAGBポリッシュ(-2000円)

■12万5500円(20×9.5) 12万9500円(20×10.5) 14万7500円(21×9.5) 15万1500円(21×10.5) 18万4500円(22×9.5) 18万8500円(22×10.5)

■ウェッズ ☎03-5753-8201

MCR

WHEEL SPACER

後期 前期

ハブ側根本のテーパー形状を逃がし、接触するエッジ部分にはテーパー加工を施したことで、より完璧な密着を実現。精度が向上。硬質なジュラルミンを使用し、アルマイト仕上げ。厚みは5㎜、10㎜、15㎜、20㎜の4種類。ロングボルトとの併用を推奨。

■6000円(1枚)

■エムシーアール
☎048-995-0131

JURAN

Heptagon Lock Nut

汎

通常の縦ミゾのキーに加えて本体も7角形形状としており、2重の盗難防止効果を発揮する。全長37㎜の貫通タイプと38㎜の袋タイプの2種類。カラーはブラック、ブルー、レッドの3色。

■5775円(4個)

■タニダ
☎052-871-3741

JURAN

Racing Nut PRO

汎

強度を重視しながらも細身に仕上げた軽量ナット。ハブボルトと同じクロモリ鋼製で、高温環境下でも膨張率の違いによる緩みを防止できる。長さ35㎜と48㎜の2 種類。カラーは艶消しブラック。

■2200円(4本)

■タニダ
☎052-871-3741

JURAN

Long Hub Bolt

後期 前期

ボルト長を延長しスペーサーを使用してのトレッドセッティングが行いやすいほか、先端をラウンドしているテーパー形状としたことでホイールやナットのかかりを改善。作業性も向上する。純正比で約20㎜ロングになる。

■3000円(4本)

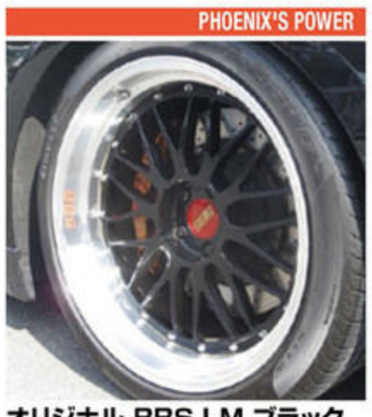
■タニダ
☎052-871-3741

WHEEL OTHERS

ホイール周り

後期＝MY11～14に適合。類別型式DBA
前期＝MY07～10に適合。類別型式CBA
汎＝汎用商品

PHOENIX'S POWER



オリジナル BBS LM ブラック 鍛 2P

SIZE F:20×9.5 25
R:20×10.5 20

COLOR ブラックディスク+シルバーリム

■17万1000円(20×9.5)
17万7000円(20×10.5)

■フェニックスパワー
☎0774-48-1157

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

SAN-EI SHOBO Publishing co., Ltd.

NARDO TOP SPEED CHALLENGE

2013.3.3

スピードの決死圏へ…

**日本のR35チューニングを世界に証明するべく
2013年3月に実行されたナルド最高速チャレンジ。
企画したのは、天下御免の改造車雑誌『オプション』だ。
イタリアを舞台にした超スケールの最高速伝説、
当時の取材担当者がその全ての記憶をここで振り返る。**

ナルドの全容

イタリア南部、プッリャ州のアドリア海に面する港湾都市・ブリンディジ。そこからクルマで約1時間ほど南下した所に、今回の舞台"ナルド・テクニカルセンター"は存在する。

高い塀が連なり、所々に監視カメラが設置されている…。機密保持を徹底した結果なのだろうが、外界との接触を断絶するかのようなこれらの構造物は、ひとことで異様。まるで要塞だ。

日本から送り込んだ"侍"たちが最高速を行うステージは、"要塞"内の外周部に設けられているサークルトラック＝ナルドリング。この場所以外にも13に及ぶテスト施設（クロスカントリーコース、スキッドパッド、音量測定施設など）が用意されているものの、センター内の大半は撮影禁止区域だったりもする。その理由は単純明快。フェラーリやランボルギーニ、ポルシェなど世界に名だたるヨーロッパの自動車メーカー各社が、連日のように新型車やプロトモデルの極秘テストを繰り返しているから。そう、ナルドテクニカルセンターという場所は、ヨーロッパの

NARDO TOP SPEED CHALLENGE

2013.3.3

自動車業界と深い関わりを持つ大型の試験施設なのである。

規模は凄まじく、サークルトラックは直径4㎞、1周13㎞にも及び、車幅も1車線4m×4車線＝16mという広さを誇る。また周回路の設定速度も、イン側で約409㎞／h、アウト側で約492㎞／hと、想像を絶するスケール。それでいながらバンク角が非常に浅いため、ドライバーにもマシンにも負担は少なく、安全面に関しては申し分無しと言えるだろう。聖地という呼称は伊達ではないのだ。

ちなみにナルドリングにはレコードラインなるものが3車線目に存在し、このレーンはR＝2・013m（1周＝12・648㎞）でオーバー400㎞／hを出せるような設計となっている。

高速周回路であるサークルコースは全長13㎞と、谷田部の3倍以上というスケールを誇る。バンク角は非常に浅く、オーバー300㎞/h領域でもほとんどステアリングはニュートラル位置のままでOK。

欧州の自動車メーカーが開発に使用することが多いサークルトラック。過去にはジャン・アレジがフェラーリF1マシンで走ったことも。

3車3様のチューニング

ここで、軽くアタックマシン3台のメイキングを紹介しておこう。まずトップシークレットのスーパーGT-Rは、ナルドに向けてグレッディ4・0ℓキット＋TD06-25Gタービン仕様を製作し、実測1100psオーバーに到達したゴールドモンスターだ。このマシンのトピックは、やはりオリジナルのハイギヤード6速（0・705）を組んだことに尽きるだろう。これにより、理論上8000rpmで400㎞／hの壁を超えることが可能になったのだ。

一方、アミューズのファントムは、ファイナルギヤをハイギヤード化（3・3）することでオーバー400㎞／hを狙う算段だ。パワースペックも、HKSパーツをフル投入して1000ps近くを発揮するほどまでに鍛え上げられている。

そんな2台とは一線を画すチューニング内容で聖地に挑むのが、フェニックスパワーの最高速スペックだ。完全なるストリート合法仕様をテーマに掲げ、排気系はストレートではなくキャタライザーをセットしていたのである。それでもJUNの4・0ℓコンプリートにTD06-25Gタービンを組み合わせた心臓部は強烈で、980psを常用発揮させているほどなのだが…。

ちなみに、使用タイヤは3台とも純正ダンロップのSPスポーツMAXX GT600で統一。懸念されるGR6ミッションも、それぞれに対策を敢行している。

それぞれの選択

約1ヵ月半の船旅を経てナルドテクニカルセンターに運ばれたスーパーチューンド達は、日本での事前準備がキッチリと行われていた事もあり、快調そのものだった。コンテナから出した瞬間から、3台とも臨戦態勢を整えているような印象。後はガソリンを入れた上で、細かな最終メンテナンスを行うだけである。

ちなみに、ガソリンはセンター内のスタンドで給油可能だが、用意されているオクタン価は90（レギュラー）と98（ハイオク）の2種類のみ。その事実を事前に把握していた我々は、一発勝負に賭けるチューナー達の想いを考えて、オクタン価108のレースガスを

ナルドの入り口には公式記録の看板が設置されている。2008年当時でトップはベンツC111-Ⅳの403・9㎞／h。公式記録の申請が非常に難解らしく、最新のもので2002年のフォルクスワーゲンW12が最後だった。

サークルトラックの中心にはガレージ村が存在する。フェラーリ、ランボルギーニ、フィアットなど、各自動車メーカーが所有するピットも多いため、基本的にはピット内以外、撮影禁止だ。

ガソリンはセンター内に常備されているスタンドで給油可能だが、今回は特別にオクタン価108のレースガスを手配。事前に成分表などをナルド側へと提出し、許可をもらう必要があった。

別で用意しておいた。

ガソリンの取り扱いはナルドの職員のみしか行えず、我々は触る事すら許されない徹底ぶりだったのだが、長考の結果、チューナー達が下したガソリン選択は以下の通り。

■アミューズ＝レースガス50ℓ
■トップシークレット＝レースガス25ℓ＋ハイオク25ℓ
■フェニックスパワー＝ハイオク60ℓ

レースガス100％で記録を狙うアミューズ、レースガスとハイオクを50：50でブレンドしたトップシークレット、そしてハイオク100％に拘ったフェニックスパワー。そう、見事に3台でガソリンの使い方が分かれたのだ。なお、フェニックスパワーは当初トップシークレット同様のブレンドで行く予定だったのだが「マシンがストリートチューンドやからな。ハイオク100％で挑戦せんと意味ない気がするわ！」と、悩みに悩んだ末に英断したのである。

フェニックスパワー&アミューズのマシンでアタックを担当するのは、世界屈指の最高速野郎であるDaiこと稲田大二郎。トップシークレットはスモーキー永田自らがアタッカーを務めた。

SPECIFICASIONS（ENGINE）

社名	amuse	TOP SECRET	Phoenix's Power
車名	GT-R PHANTOM	SUPER GT-R 1200	GT-R MAX SPEED SPEC by FUJIHARA
■エンジン			
総排気量	3799cc	3971cc	3996cc
MAX POWER	971ps/6450rpm	1150ps/7200rpm	1000ps（推定）
MAX TORQUE	129.5kgm/5100rpm	125kgm/5000rpm	130kgm（推定）
圧縮比	8.7	8.8	8.8
レブリミット	8500rpm	8400rpm	8000rpm
■腰下			
主要構成	HKS GT800R	Greddy4.0ℓキット	JUN4.0ℓキット
ボア×ストローク	95.5φ×88.4㎜	95.5φ×92.4㎜	96φ×92.0㎜
■ヘッド			
カムシャフト（IN）	HKS（270° 11㎜）	JUN（272° 10.8㎜）	JUN（272° 10.8㎜）
カムシャフト（EX）	HKS（278° 11㎜）	JUN（272° 10.8㎜）	JUN（272° 10.8㎜）
燃焼室	フル加工	フル加工	JUNショートEX
■ターボ系			
タービン	GTⅡ7867	TD06-25G（10㎝）	TD06-25G（10㎝）
ウエストゲート	HKS	GReddy	GReddy
■燃料系			
インジェクター	1000cc×6	1200cc×6	1200cc×6
ポンプ/デリバリー	大容量/HKS	大容量/GReddy	サード/GReddy
使用ガソリン	レースガス50ℓ	レースガス25ℓ+ハイオク25ℓ	ハイオク60ℓ
■吸気系			
サージタンク	純正	トップシークレット	JUN
サクション	HKS	トップシークレット	GReddy
インタークーラー	HKS	GReddy	GReddy
スロットル	純正	GReddy	JUN2.0㎜ビッグ
エアクリーナー	HKS	トップシークレット	GReddy
■排気系			
マフラー	R1000 Nardo-spec（100φ）	TV-Proチタン（100φ）	TV-Proチタンver.1（90φ）
センターパイプ	R1000No.2ストレート	TV-Proスペシャル	サードメタルキャタライザー
フロントパイプ	R1000No.1タービンアウトレット	GReddy60-70	GReddy60-70

速度計測には世界最高峰の精度を誇るGPS型の速度計測器『V-BOX』を投入した。

タイヤは全マシンが純正ダンロップのSPスポーツMAXX GT600で統一。

NARDO TOP SPEED CHALLENGE

2013.3.3

TOP SECRET SUPER GT-R 1200

Driver：Kazuhiko NAGATA

V-MAX 377.246km/h

その後、ECUセッティングの見直しやプラグ交換、ドライバーズポジションの確認など、チューナー達は高鳴る気持ちを抑えつつ、来るべき闘いの瞬間を想像しながらそれぞれの作業に没頭し続けた…。

3月3日、決戦の時

朝陽がうっすらと顔をのぞかせる中、3機のVR38ユニットが目を覚ました。そのすぐ横には、いつになく深刻な表情のチューナー達とドライバー（稲田大二郎）がいる。それぞれに設定したターゲットスピードが、ここにきて大きなプレッシャーとして襲ってきているのだろう。最終メンテナンスを行うスタッフ達にも緊張が走る。

そしてコースイン。与えられた時間は、泣いても笑っても2時間の占有枠だけだ。思い残すことは何もない。記録のために踏み抜くのみ。決意のフルスロットル。フルチューンエンジン特有の甲高いエキゾーストサウンドがナルドに響き渡る。

が、しかし…、現実は想像以上に厳しかった。フェニックスパワーは360km／h領域でまさかのエアロトラブルが発生して早々に戦線離脱、400km／h狙いの2台も6速7500rpmで謎の失速トラブルが起こってしまい、最後までその問題を解決することが出来なかったのだ。

この結果について、チューナー達の見解はこうだ。

▼フェニックスパワー横山「エンジンが絶好調だっただけに残念でした。あらゆるトラブルを想定していましたが、自慢のエアロが風圧に負けてしまうことだけは想定外！」で も良い勉強になったし、今後のチューニングの方向性も見えてきましたよ」。

▼トップシークレット永田「7500rpmで頭打ち症状が発生。その後、何度もリベンジしたけど記録は伸びず。ギヤ比を変えた事が原因で何らかのフェイルセーフが働いているような気がする。6速全開なんて日本ではテストできないからなあ。悔しい！」。

▼アミューズ松井「ギヤ比を変更した2台に同じトラブルが発生したということは、やはり何らかの制御が介入しているんでしょうね。速度は373km／hでしたが、パワースペック的にはまだまだ通過点だと思います。問題を解決して、リベンジしたいですね！」。

ここからは後日談になるが、トップシークレットとアミューズは日本に帰った直後からトラブルの原因究明に乗り出し、実走チェックはできないものの、それぞれの手段でこの問題の解決策を見いだしたとのこと。フェニックスパワーも、超高速域でも根を上げない進化型エアロを開発している。

今回の結果をどう受け止めるかは、読者それぞれの判断に委ねるが、ナルド最高速チャレンジは過去に前例のない常識を遥かに超えた速度域への挑戦だ。そのステージで堂々と戦い、そして最後まで諦めなかったチューナー&ドライバー達の闘志は、大いに評価できるのではないだろうか。

彼らはリベンジを誓った。そう、R35の最高速チャレンジはまだまだ続くのだ。そしてそれは、近い将来に実現するだろうジャパニーズトップチューナー達からのマニフェストとして受け止めたい。

Phoenix's Power
GT-R MAX SPEED SPEC by FUJIHARA[R35]
Driver : Daijiro INADA
V-MAX 356.994km/h
amuse
GT-R PHANTOM
Driver : Daijiro INADA
V-MAX 373.403km/h
To be continued NARDO TOP SPEED CHALLENGE 2013.3.3

[ハイパーレブ] 車種別チューニング&ドレスアップ徹底ガイドシリーズ vol.179
日産GT-R

2014年5月24日発行
発行人●鈴木賢志　編集人●渡辺文緒
発行所●株式会社三栄書房　〒160-8547　東京都新宿区本塩町19
編集☎03-5369-5087　FAX048-988-7651
受注センター☎048-988-6011
広告部☎03-5369-5120
販売部☎03-5369-5112

雑誌66726-01　SAN-EI SHOBO Publishing Co., Ltd.
PRINTED IN JAPAN/凸版印刷株式会社

日産GT-R
チューニング&ドレスアップ最新ガイド