

日産シルビア/180SX No.11
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12月8日発行

vol. 185

No.11

SILVIA & 180SX



不滅のチューンドベースを
徹底的に楽しめ!

世代別 **スペック&ヒストリー**

トラブル対策マニュアル

ウィーク
ポイントを
完全網羅



有力ショップ渾身のデモカーから
最新トレンドを探れ!

完全保存版!!

総数1200

オーバーのアイテムを一挙掲載

チューニング&ドレスアップカタログ





SILVIA&180SX SENSATION

新進気鋭の マシンメイク!



modest racing SILVIA [S15]
Kumekawa SILVIA [S13]
Under Suzuki SILVIA [S15]

12

DEMO CAR COLLECTION!! PART.1

進化を続けるプロショップ渾身のデモカーに学べ!

28

TOMEI

SR20DET
ENGINE
PARTS

進化し続けるSR用エンジンパーツ群



34

SILVIA&180SX The Recommend RAYS WHEELS



NISSAN SILVIA&180SX

41

DEMO CAR COLLECTION!! PART.2

熱き九州の地で躍動する珠玉マシンを大解剖

56

純正ミッション流用強化術

60

チューニングにもリペアにも必須!

日産純正部品の『アレコレ』

65

あと10年乗り続けるための

トラブル頻出ポイントと対策CHECK!

75

[シルビア&180SX] Specifications & Histories

90

自分にあったプロショップを探し出せ

Shop Guide

94

掲載メーカー&ショップ問合わせ住所録

97

シルビア&180SXのチューニングシーンはさらに加速する...

Special Shop Report

97

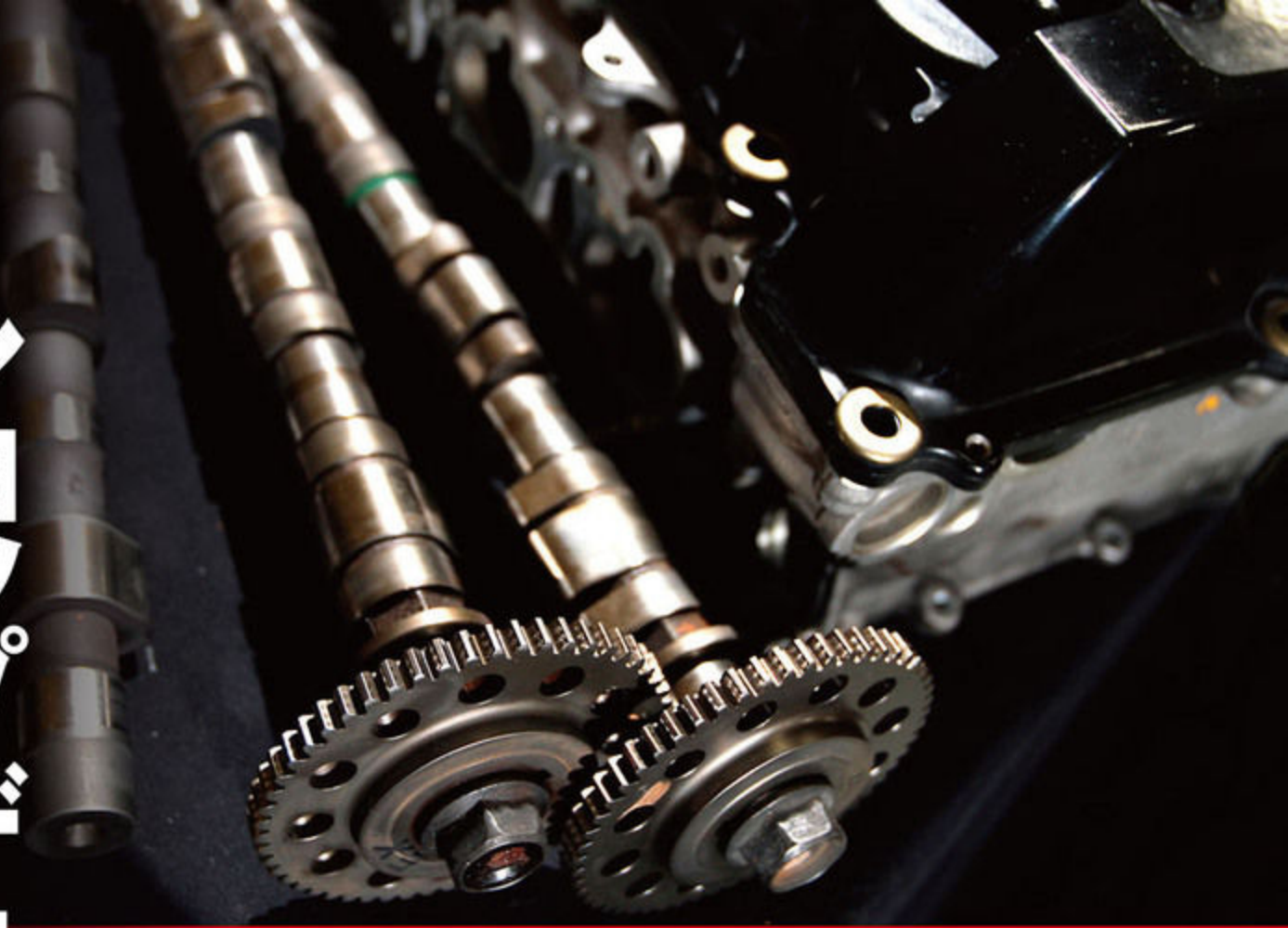
収録パーツ1200オーバー

Tuning & Custom Parts CATALOG

174

D1GP最強のマシン それがシルビア&180SXだ!





SILVIA&180SX SENSATION 新進気鋭のマシンメイク!

シヨツプデモカーからプライベーターマシンまで シルビア／180SXチューニングの最新情報!

SR20の弱点を克服して
ハイパワー・高回転常用を狙う

サーキットでのタイムアタックやレースはもちろんドリフトなどでは、ハイパワーと同時に少しでも広いパワーバンドを実現するために、有効な回転域を広く取ることが不可欠となる。

だが、SR20エンジンでは、『ロッカーアーム飛び』という構造に起因する弱点を抱えているため、高回転域を使用することは、トラブル発生リスクを高めることにも繋がる。

そこでいま、各ステージにおいて最前線で戦うマシンを中心に広がりを見せているのが『VEヘッド』への換装だ。これは、可変バルブタイミング・リフト機構『NEO VVL』を搭載したSR20VEシリーズのシリンダーヘッド

を流用するというチューニング手法。

可変バルブタイミング・リフト機構は低中速域のトルクを向上させることを狙ったものだが、ハイパワーを目指すSR20エンジンに搭載する最大のメリットは、ロッカーアーム飛びの発生を抑えることができること。

というのも、VEヘッドのロッカーアームは、内部を貫通するように通るシャフトを支点とする構造のため、高回転まで回したとしてもロッカーアームが脱落することがないのだ。

ただ、SR20VEシリーズの搭載車は横置きFF車両の設定しがなく、縦置きFRのシルビア&180SXに流用するためには、エンジン本体やボディ側にも加工が必要となってくる。

それでも、エンジンの信頼性を大幅に向上させることができ、安定し

て高回転まで回すことが可能になるというメリットが大きいため、流用に踏み切るマシンが増えてきているのだ。

また、搭載される『NEO VVL』機構を有効活用することができれば、NVCS機構を搭載するSR20 DETエンジンなどと比べて、低回転から高回転まで全域で最適なセッティングを施すことが可能となる。これは、ハイチューンドマシンだけではなく、ストリート仕様の車両にとっても大きな効果を発揮するものと言えるだろう。

エンジン本体への加工が必要となる流用術となるので、誰もが手軽に行えるというメニューとはいかないだろうが、超高回転型を目指すのなら最も有力なチューニング手法であることは間違いない。

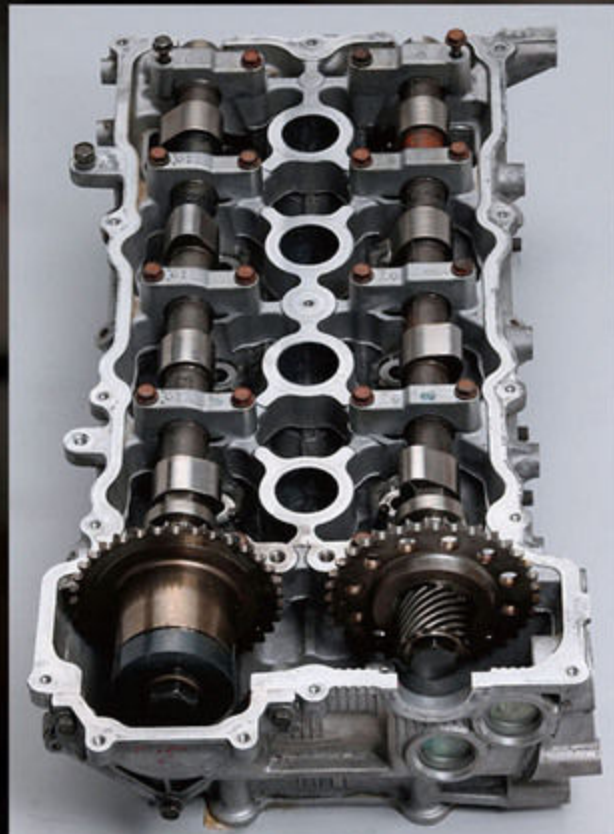
VEヘッドの流用術



最強を目指すシルビア／180SXの新定番 VEヘッド換装チューンに迫る

SR20DET for シルビア [S14/15]

吸気ポート径：44.6×37.0φ
排気ポート系：41.6×30.0φ
INバルブ径：34.15φ
EXバルブ径：30.15φ ※すべて実測値

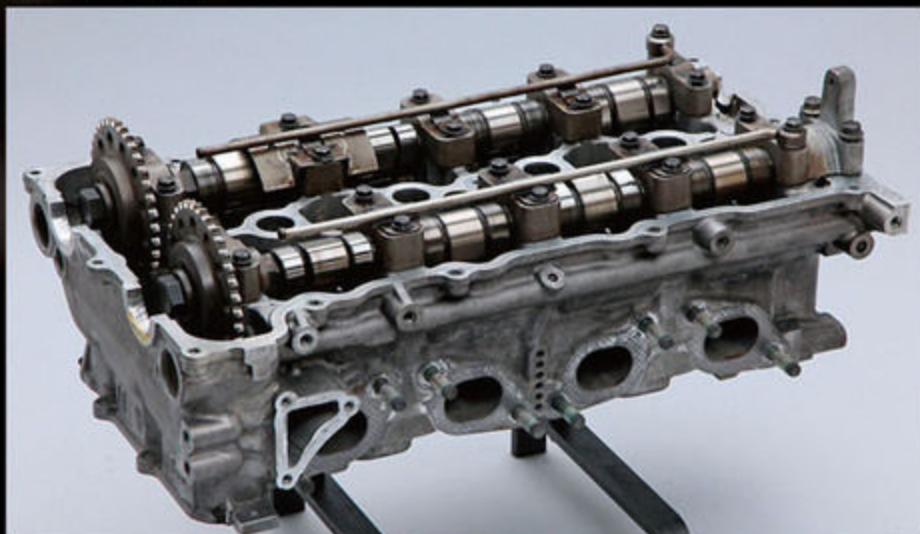


左側がSR20DET用のロッカーアームで、右側がSR20VE用のロッカーアーム。VE用はロッカーアームを支点となるシャフトが貫通する構造のために、脱落が起こらないようになっているのが特徴だ。



SR20VE for プリメーラ [P11/12]

吸気ポート径：54.0×39.0φ
排気ポート系：41.6×30.0φ
INバルブ径：34.15φ EXバルブ径：29.15φ
※すべて実測値



ブルーバードやプリメーラに搭載されたNAの『SR20VE』と、エクストレイルに搭載されたSR20シリーズ最強の280psを発揮していた『SR20VET』に搭載されるシリンダーヘッド。

ホンダのVTECや三菱のMIVECなどと同様に、カムシャフトに2種類のカム山を設け、回転数に応じてロッカーアームを切り替えて作用角やリフト量を変動

させる『NEO VVL』機構を搭載。

ロッカーアームの構造が変更されたことによって、ロッカー飛びが起こらないようになっており、この点がSR20DETへの流用で大きなメリットを生み出している。

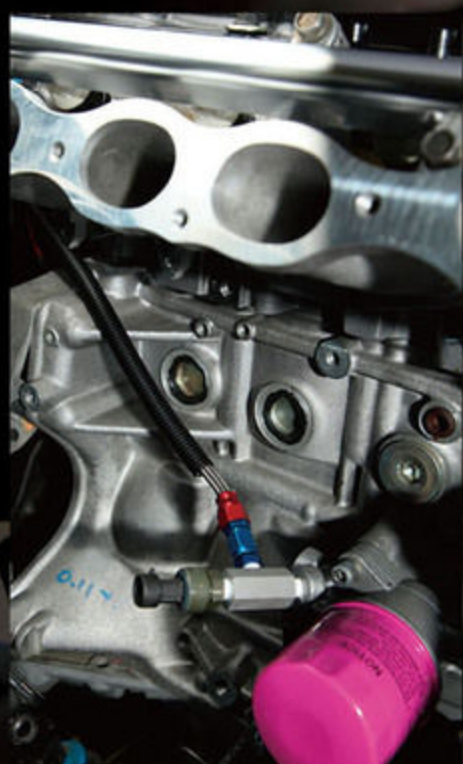
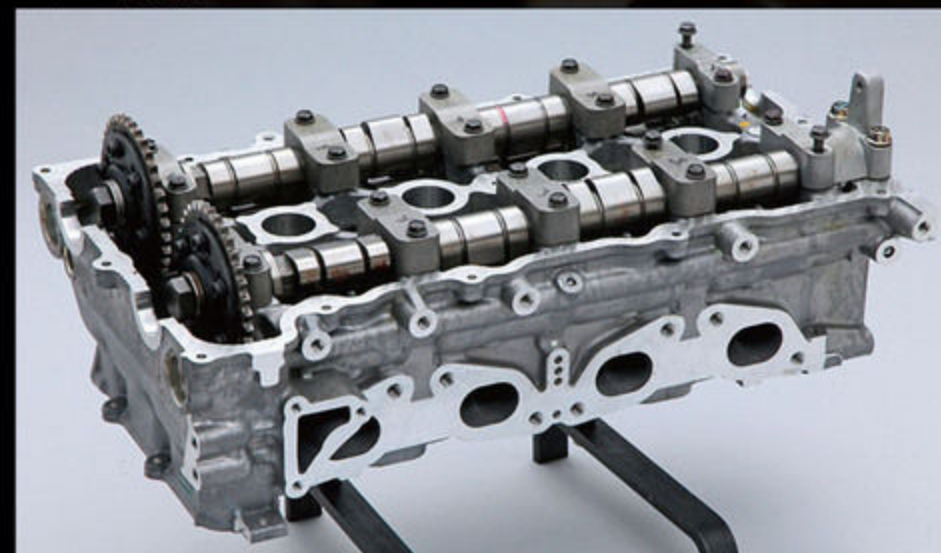
NAモデルのSR20VEでは吸排気共にNEO VVL機構を搭載、ターボモデルではインテーク側のみにNEO VVL機構が採用されている。

VEヘッドとは



SR20VET for エクストレイル [T30]

吸気ポート径：54.0×33.0φ
排気ポート系：41.6×30.0φ
INバルブ径：34.15φ EXバルブ径：29.15φ
※すべて実測値



NEO VVL機構を動作させるためのオイルラインも新設が必要となる。フレンズS15では、純正油圧センサーの取付位置から分岐させて、ソレノイドバルブに油圧を伝達させている。

シルビアに流用するとリヤ側に位置することになるVEヘッドのクランク角センサー。クリアランスが極端に少なくなってしまうため、バルクヘッド側を切断加工して逃げを作るのが定番となっている。



本来はヘッドからオイルパンに落ちていくオイルが通る経路がDEブロックに開けられている。VEヘッドはオイル流路が異なるため、VEヘッドを搭載するとこの穴が丸見えになってしまう。大きな油圧はかからない部分だが、異物の混入を防ぐために塞がれている。



もともと横置きFF車用に設計されているVEヘッドは、シルビアに搭載するために加工が必要な箇所が少ない。

エンジン本体に関しては、VEヘッドとDEブロックで位置の異なるオイル流路の加工が必要となる。

また、設置場所がリヤ側となるクランク角センサーのクリアランスを確保するために、一部ボディの加工も必要となってくる。

ここでは、栃木県のカンパが製作したVEヘッドを搭載するS15シルビアをサンプルに、加工ポイントなどを紹介しよう。



ヘッド側では1箇所オイル流路が合致しない部分がある。この穴はプラグを打ち込んで塞いでいる。また、フロントカバーのボルト穴も1カ所位置が異なる場所があるため、ボルト穴を新設する必要がある。



modest racing SILVIA [S15]

PHOTO : 渡辺大輔



SILVIA&180SX SENSATION 新進気鋭のマシンメイク!

マットブラックのボディにユーラスのタイプGTエアロを纏ったこちらのS15は、タイムアタックやドラッグレースに参戦することを目指して製作が進行しているモデストのデモカー。

最新のトレンドを盛り込むことで最強のピークパワーを目指すというこのシルビアは、そのエンジンルームを見ればただものではないオーラ放っていることが伺える。

そのエンジンは2.2ℓまで排気量を拡大させながら、P12プリメーラのVEヘッドを換装。排気量アップ

と吸排気両側に搭載される『NEO VVL』の効果で、中低速領域からしっかりとトルクを発揮させることが狙われている。さらに、iRでワンオフ製作したエキマニを介して、1機で約450PS程度を発揮するギャレットのGTX2867Rタービンが、なんとツインで装着されているのだ。

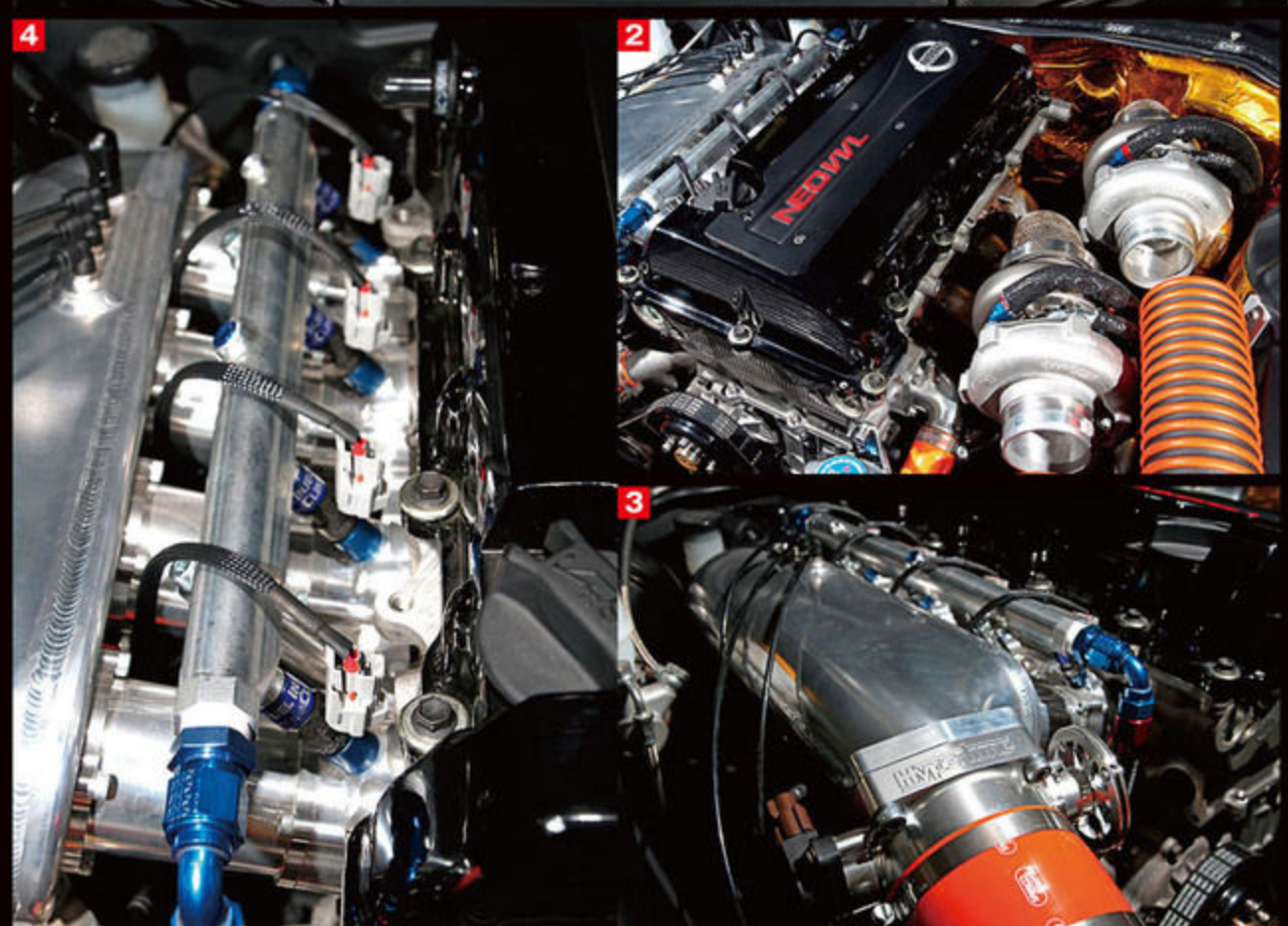
ツインターボを高いブースト圧をかけながら使用することを想定して、インタークーラーとラジエーターは水平マウント化することでパイピングをシヨート化し、高い冷却性能を確保する

る。また、それにもないフロントストラットより前側のフレームに大きく手を入れて、セミパイプフレーム化も行われている。

『2014年内にはシェイクダウン』という目標を掲げ、現在急ピッチでマシンメイクが進められているモデストS15。その製作には最新かつ最上のSR20チューンの手法が取り入れられている。

若手チューナー渾身のハイパワーマシンは、そう遠くない未来に各地のサーキットで過激な走りを見せてくれることだろう。

若手チューナーが手がける 超ハイパワーを目指して製作中の VEヘッド+ツインターボ仕様!!



①② 2.2ℓ化されたエンジンにはP12用のVEヘッドを換装。GTX2867Rタービンをツインで装着することにより、どうしても高回転側にシフトすると予測されるパワーバンドを、排気量とNEO VVL機構によって広げることが狙われている。この車両もVEヘッド換装にあたってバルクヘッド側を切断加工して、クランク角センサーを逃がしている。

③④ インテークにはハイパーチューンの90φスロットルとサージタンクを装着。インジェクターは強大なピークパワーを想定して米フェルインジェクタークリニク製の1200cc以上の巨大なインジェクターが装着される予定。最新のチューニング手法を目指す長田さんは、海外製の高性能パーツも積極的に取り入れている。



⑤ ストラットより前方のボディは切り取って、セミパイプフレーム化される。フロントオーバーハングを軽量化することで、回頭性を高めることに加えて、水平マウントされるインタークーラーやラジエーターへのアクセスが容易になりメンテナンス性も向上する。また、タイヤハウス前方はカーボン製のパネルによってサイクルファンデーション化も行われている。

⑥ 走行性能の向上だけではなく魅せることも意識して、ホイールはワークのマイスターM1をチョイス。サスペンション系やブレーキまわりなどは、今後テスト走行を重ねることで熟成が進められていくパートとなっている。

モデスト 愛知県春日井市十三塚超5-14
☎0568-37-1919

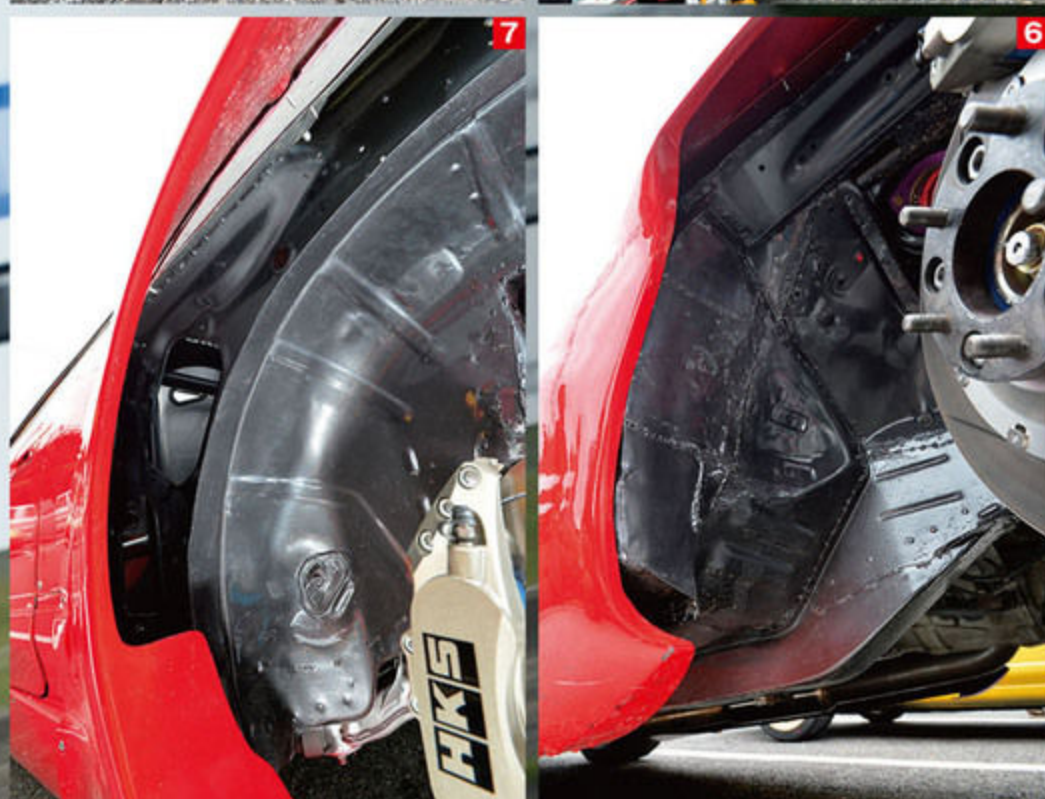
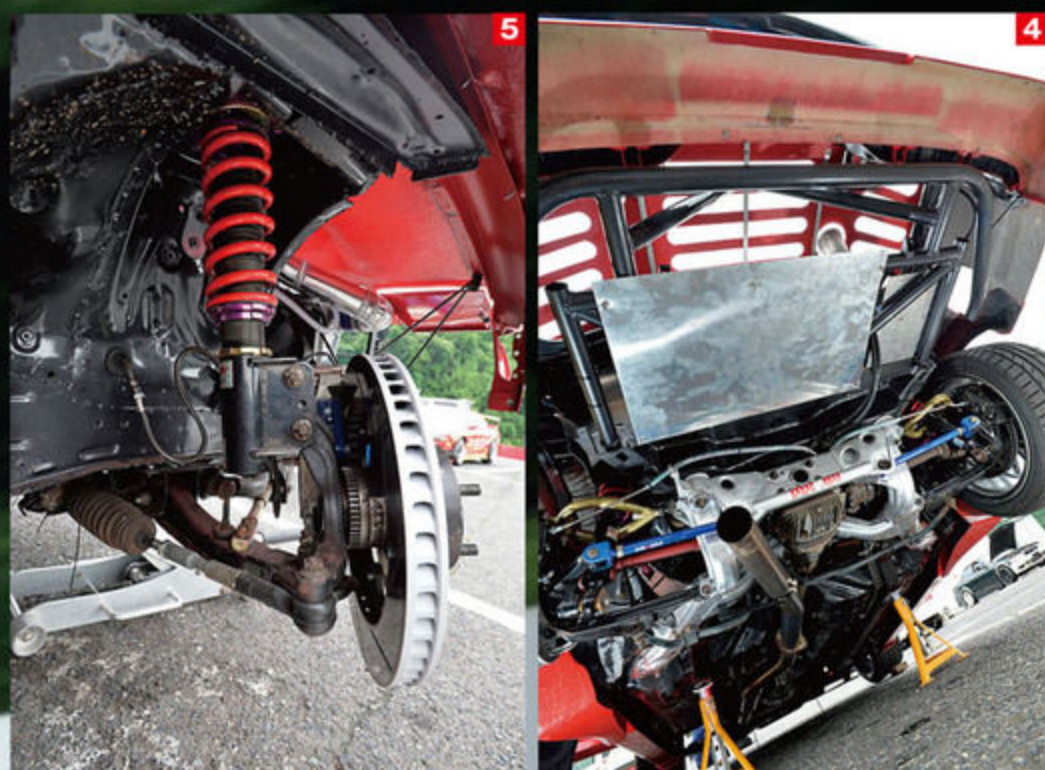


2014年夏にオープンしたモデストは、本格的なエンジンチューンから日常のメンテナンス、板金作業まで、シルビア/180SXのことなら何でも任せられる頼れるプロショップ。もちろん、デモカーのS15と同様のVEヘッド換装やSR20ツインターボ仕様といったマシンメイクまで、豊富な経験で応えてくれる。

ハイパワー、高回転を発揮する最強のSR20エンジンを目指し、現在のトレンドとなっている手法を取り入れて製作を進めています。その中でも、ロッカーアーム飛びというSR20エンジンの弱点をカバーするVEヘッド換装は、大きなウエイトを担うチューニング手法と言えます。このS15を走らせる中で、NEO VVLの活用なども探っていきながら、ストリートマシンにもフィードバックしていきたいと考えています。



モデスト
長田さん



④ リヤメンバーはリジット&補強&上げ加工に加えて、フロント取り付け部にスパーサーをかませて前下がりにしジオメトリーも改善。リヤナックル本体を加工してツインキャリバーをマウントしている。
⑤ ナックルはアッカーマン変更よりも切れ角アップを重視して製作。ロアアームは45mm延長している。アッパーマウントの横はロールバーが通り、各部のスポット増しもすることでボディ剛性は大幅に高められている。HKSのビッグキャリバー&ローターはルックスのためとのこと。
⑥ ⑦ フロントタイヤハウスの後方は作り直し、広大なスペースを確保。切れ角に対応しての処理かと思いきや、フェンダーにカバーされないボディを切ったのだとか。リヤフェンダーはフォーミュラDを真似(剛性に影響が無いと判断)してカット。ルックスのため、軽量化のために大加工も駆使する。

桑川ワンビア [S13]

オーナー：桑川敦

PHOTO：小竹充

SPECIFICATION

最高出力330ps / アベックス・AXタービン、ハイカム / HKS・エキマニ / トラスト・サージタンク / HPI・ラジエター、インタークーラー / オイルクーラー / 純正・ミッション / オグラ・クラッチ / トラスト・車高調 / 自作・ナックル、延長フロアアーム、Rメンバー / イケヤフォーミュラ・Rアッパーアーム / HKS・キャリバー / F：AC123S(255/35-18) R：ATRスポーツ2(265/35-18) / ロケットバニー・ワイドフェンダー / 古口パワー・GTウイング



18才からドリフトを始め、地方のドリコンでは優勝経験もある実力派。D1GPやフォーミュラDに参戦している斎藤太吾選手とは、同じ地元で親しい間柄なのだとか。クルマ作りのためにガレージも自作したという、根っからのプライベーターだ。

桑川敦さん



① ストラットより前方のタイヤハウスは切り取り、ラインホースをパイプで自作。バンパーのチリを調整できるよう、ラインホースの高さは調整式なのもミソ。軽量化のためヘッドライトはないが、リトラは指3本の半目にするなどルックスも重視。
② フロント以外はアクリルガラスで、サイドとクォーターは自作、リヤはHPIだ。トランク内部はカットして鉄パイプでマウントを作り直し、安全タンクをセット。GTウイングはそのマウントに直付けすることで、ダウンフォースも最大限活用する。
③ サイトウロールケージの4点式ロールバーをベースに、自作で24点式にまで発展。ガセットプレートやバーリングなど細部も入念だ。キノコニの油圧サイドブレーキにブレーキバランサーなど、機能パーツも充実している。シートはブリッドのジータⅢを2脚装備。



SILVIA&180SX SENSATION 新進気鋭のマシンメイク!

エンジン本体はノーマルで、ブースト1.1kg/cmとパワーは追求していない。セッティングは栃木のカートコーポレーションにて。パイピングはすべて自作していて、車内のロールバーはバルクヘッドを貫通してタイヤハウス内部まで連結している。



推定車重はなんと900kg台という、この超軽級マシンは若干25才のブライベーター糸川さんが製作したもの。フォーミュラDで戦う車両を手本にイメージをふくらませ「軽量化と高剛性を両立させた最強のマシンを作る!」という情熱を傾けて完成させたスペシャルマシンだ。

ベースはS13。軽量化のため、ダッシュボードを含め内装のパネル類は全て撤去。ガラスもアクリルに交換し、さらに大胆なボディカットなどにより徹底的に無駄を排除した。

また、そのいっぽうで24点にもおよぶロールバーでボディ剛性もアップ。セミパイプフレームと化したボディにより目標とした車重と高い剛性を実現させた。

ムがずれたまま補強をしてしまったせいで、まっすぐ走らないどころか軽量化もイマイチで失敗に終わった。このS13はその過去の失敗と経験を糧に、リベンジしたマシンでもあるのだ。

エンジンは330psとライトチューンではあるが、凄まじいほどの軽量化のおかげで400psクラスのシルビアにも負けない加速を発揮。また、リヤメンバー加工やボディ補強の効果でトラクション性能も向上した。その激変ぶりは糸川さん自身も驚くほどだったという。

また、スタイリングにも拘っている。180SXのフロントマスクを移植し、さらにロケットバニーのエアロを装着。リヤバンパーは大胆に取り払うなど、強烈なインパクトを放っているのだ。

既成概念やセオリーに捕われず、やりたい事を自己流で注ぎ込むというこれぞブライベーターならではの仰天メイクと言える1台だ。

1トン切りの超軽量&高剛性ボディ お手本はフォーミュラD車両!?

52"513

@TSUKUBA TC2000



大解剖!

UNDER SUZUKI'S SILVIA
EARLY 2014 SPEC

シヨップデモカーなども含めて熾烈なタイムアタックが繰り広げられる筑波サーキットにおいて、現在チューニングカー・最速記録を保持しているのが、アンダー鈴木氏のS15シルビアだ。

現在では52秒513という驚異のタイムを記録するアンダー鈴木シルビアだが、もともとは普通に街乗りもこなしていたという、真正正銘の愛車なのだ。

常に高い目標を掲げながらアップデートを重ね続けた結果、タイムアタックの世界大会と言えるワールドタイムアタックチャレンジ(WTAC)にも参戦。日本チーム最高

位につけるほどの活躍を見せている。シルビアチューンのひとつの究極の姿と言えるアンダー鈴木氏のS15シルビア。ここでは、2014年春時点でのマシンメイクをチェックしていこう。タイムアップに繋がる秘訣が見えてくるはずだ。

アンダー鈴木

常にマシンメイクを進めながら筑波サーキットやオーストラリアでのWTACとチャレンジを続けるアンダー鈴木。メイキングのアドバイザーでもある竹村氏の営むスコッチレーシングに間借りして、多くの協力者に囲まれながらDIYでのマシンメイクに励んでいる。

ENGINE



約800psを発揮するエンジンは2.2Lに排気量を拡大し、P12用プリメーラ用のSR20VEヘッドを換装。特筆すべきポイントは、高速サーキット走行の際に強い横Gを受けても油圧を安定させるためにドライサンプ化しているということだ。ゆくゆくは1000ps仕様の新エンジンに積み替える予定だ。



TURBO

iR製のワンオフエキゾーストを介して、キャット内のGT3582Rタービンを使用(取材時)。タービンチャイプにおいては様々なタービンを試しながら走行しており、2014年のWTAC参戦に向けてはより大型のGT4088Rへとステップアップが行われている。



SILVIA&180SX SENSATION 新進気鋭のマシンメイク!



FOOT WORK

サスペンションはエナベタルをベースに長年の走行で蓄積されたノウハウによって独自のセッティングを施している。アーム類は基本的に純正を使用していて、一部ナックルの加工によってワイドボディに対応させている。フロントキャリパーはブレンボのモノブロックで、リヤはGT-R用ブレンボを使用。ローターは特注のガーランド製で、軽さを重視した選択となっている。



DRIVETRAIN

ミッションはホリンジャーの6速シーケンシャルRD6を使用しており、筑波走行時のファイナルギヤは4.1:1。クラッチはORCのトリプルプレート1000Fを使用している。

COOLING

ラジエーターとインタークーラーはV字にマウントされ、それぞれに走行風が最大限導かれるようになっている。コアを抜けたエアはすべてボンネット上方から排出され、ノーズリフトの発生を抑えている。

筑波サーキット最速記録を保持する アンダー鈴木のS15シルビアメイクに迫る!

AERO&BODY



UNDER BOARD

タイムアタックマシンではトレンドとなっているフロントバンパー下のエアロ。前方に大きく伸ばすことでフロントのダウンフォースを発生させる。また、バンパーの開口部は必要最低限として、エンジンルームへ不要な走行風が入り込むのを防ぎながら、側面へとスムーズに空気を受け流す。



INTERIOR

当初は軽量化のためにダッシュボードも撤去していたが、WTACのレギュレーションに合わせてドライカーボンでワンオフ製作。メーターはレースパックのIQ3で各種情報を集約、データロガーとしても活躍している。

FRONT FENDER

フロントフェンダー内も入り込んだ走行風を積極的に排出することで、フロントの接地圧を確保する構造。タイヤハウス内に入り込んだ空気は後方へと流れやすくなっているうえ、フェンダー上方にもエア抜きダクトが設けられている。



REAR WING

リヤで大きなダウンフォースを生み出すのは巨大なリヤウイング。メインのウイングの後方に薄いウイングを追加することで、エアの流れを作りメインウイング下面のエアを引き抜くことを狙っている。ウイングステーは抵抗になりにくいセンターに寄せて、ステー後方は乱流の発生を防止するナイフエッジ構造となっている。



ENGINE FOOD

エンジンルーム内に走行風がたまることで発生するフロントリフトは、タイムアタックマシンの大敵。そこでボンネット上面にダクトを多数設置することで、エンジンルームの圧力を抜く。さらに、排出した空気がルーフに向けられるとリヤウイングの効率が落ちるため、左右側面に流れを導いているのもポイントだ。



REAR UNDER AERO

比較的にストロークを多く確保しているアンダー鈴木シルビアは、トランク下面をフラットに成形して、走行抵抗となるエアだまりを作らないような構造としている。両サイドは、フロント同様にタイヤハウス内のエアを後方に向けて排出することを目的とした造形となっている。

進化を続ける プロショップ渾身のデモカーに 学べ!



DEMO CAR COLLECTION!!

PART.1

登場以来チューニング&カスタムシーンの最前線をひた走るシルビア&180SX。この日本を代表するスポーツカーの魅力は、やはり様々なステージで活躍出来るポテンシャルを秘めていること。走りはもちろんスタイリングにおいても数多くの記録と個性を刻み続け、今もなおその進化は止まることを知らない。ここからはそんなシルビア&180SXの最新トレンドを反映し進化し続けるショップデモカーを一挙に紹介する。

PHOTO：岩島浩樹





G - CORPORATION

●●● ジーコーポレーション 千葉県船橋市小野田町1509-1 ☎047-457-0001 <http://www.g-corporation.co.jp>

PHOTO: 岩島浩樹/市 健治

REPORT: 川崎英俊

SPECIFICATIONS

POWER 388ps/6400rpm

TORQUE 48kgm/5700rpm

ENGINE&DRIVE-TRAIN

ジーコーポレーション・ボート加工、大容量オイルパン、3層アルミラジエター、インタークーラー、アルミリザーバータンク、パワステタンク、3連プリーキット、特注EXマニ、セミチタンマフラー/トラストIN&EX264度カム、T518Zタービン/プレミアムジャパン・フューエルポンプ/APEX・パワーFC/FNATZ・現車合わせECU/NISMO・6MT/RG・バワークラッチキット/ATS・LSD

SUSPENSION&BRAKE

RG・特注、スプリング(Φ10kg/mm)/MEGANレーシング・フルアームキット/VOING・ドリルドローター/RG・100Rブレーキパッド

WHEEL&TIRE

ワーク・XSA04C(Φ9.5J×18+12)/ヨコハマ・アドバンネオバAD08R(Φ255/35R18)

THE OTHER

ブリッド・ユーロスター/ナルディ・ステアリング/ジーコーポレーション・本革シフトブーツ、本革サイドブーツ、リアシート本革張り替え/ジーコーポレーション・ワイドボディキット(Φ、⑤、⑥、フェンダー、⑧スポイラー)、シルバーカーボンボンネット、ブラックカーボントランク、フルカーボンキット、Fアンダーディフューザー、アンダーGTカナード、Fカナード、サイドディフューザー、サイドフィン、Rディフューザー、ヘッドライト加工、LEDテール/サイトウロールケージ・8点式ロールバー



バッテリーとヒューズボックスを移設することで非常にすっきりとしたエンジンルームレイアウトが可能となった。バッテリーはトランクへ、ヒューズボックスは室内にセットアップされている。



サスペンションアーム類は、MEGANレーシング製に変更。リヤメンバーはリジッドマウント化し、ボディの要所にはスポット増しを施して剛性アップもぬかりなし。



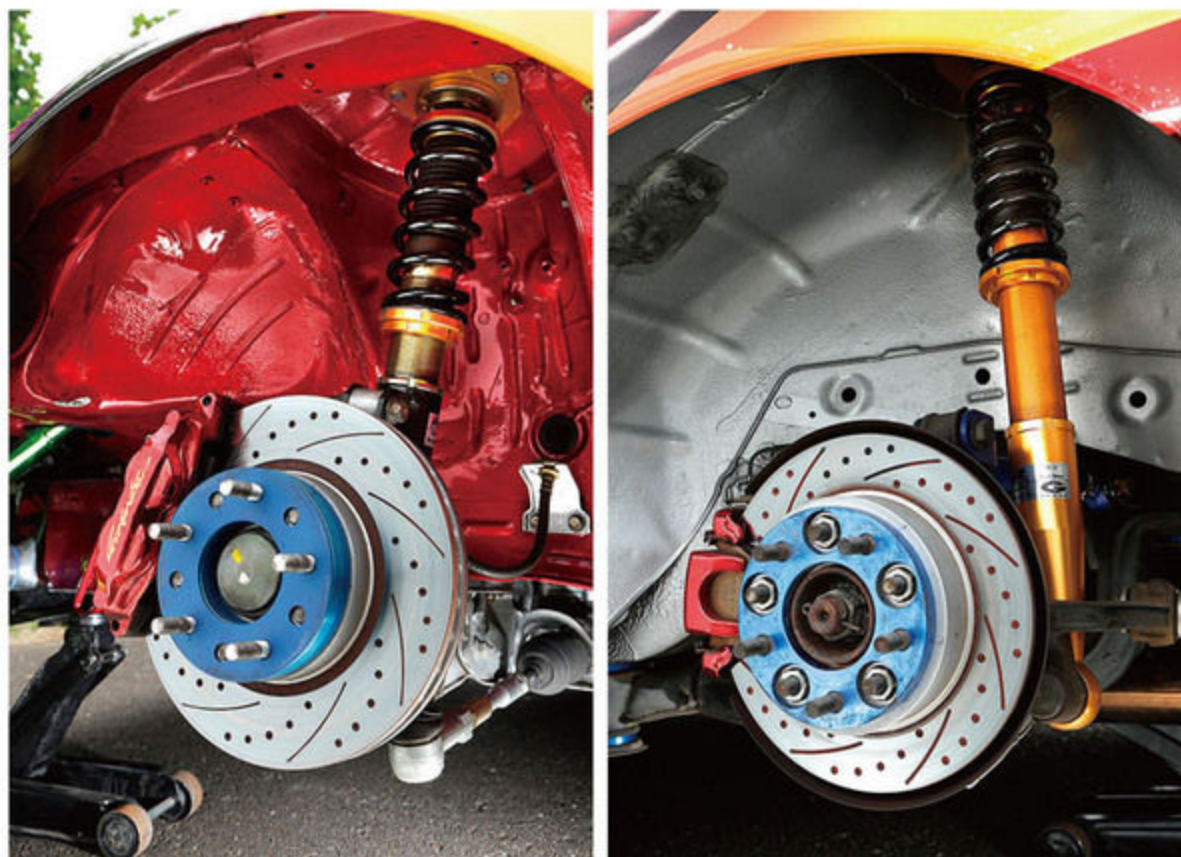
トランク内に移設されたバッテリー。通常は見えない部分にも関わらず、カーペットを加工して美しく仕上げています。ジーコーポレーションのクルマ作りのポリシーが伝わる。

ボンネットを開けるのが楽しみになりそうな、鮮やかなエンジンルームの仕上がりが。一際目を引くヘッドカバーやパイピングは、クロームメッキの上から特殊ペイントでカラーリングしているのだという。エンジンはヘッドチューン仕様でT518Zタービンで、最高出力388ps、最大トルク48kgmとなっている。

DEMO CAR COLLECTION!!
PART.1

Driver's Voice 菊地 靖

パワーとシャシーがちょうどいいバランスで仕上げられているという感じ。通常はドリフト用のセッティングになっているものを、グリップ走行での試乗用にアライメント変更してきたというが、フロントがしっかり入る挙動特性で走りやすかった。さらにセッティングを煮詰めていけば、グリップ仕様としてもかなりの実力を発揮しそうな手応えだ。エンジンは3500rpmあたりからしっかりパワーがついてきて、トルクもレスポンスも文句なし。筑波コース1000のようなショートサーキットにはとくにマッチしている特性で、とても扱いやすいものだった。スポット増しやロールバーのお陰でボディの剛性を感じるので、安心感も高かった。



車高調はRG製のワンオフ。スプリングレートは前後10kg/mmと、サーキット向けに高い限界を確保した設定。ブレーキは日産純正キャリパーに、オリジナルメッキ加工を施している。

鮮やかなイエローカラーのボディに迫力のフルエアロ、全面にオリジナルバイナルグラフィックまで施されたジーコーポレーションのS15。「スタイルA仕様改G仕様」と名付けられたマシンのインパクトは、どこから見てもD1マシンという感じだ。

ところが近づいて見てみると、室内にはダッシュ貫通式ロールバーが装着されているものの、エレガントなベージュ基調の内装がリアシートも含めてフルに装着されている。エアコンだってきちんと機能するという、なんとも意外な仕上がりののだ。

ハイクオリティなオリジナルエアロパーツをはじめとした各種パーツからエンジンチューンまでお任せのジーコーポレーションが手がけたこのS15は、東京オートサロン2014に合わせて製作されたもの。「フル装備サーキット仕様」をコンセプトに、これまでにないオリジナルマシンを目指して今も進化を続けているのだ。

エンジンは2.0ℓのハイカム仕様にトラスT518Zタービンを組み

合わせ、最高出力は388ps。ドリフト走行に対応するために、オリジナル大容量オイルパンや3層ラジエーターで冷却性能を強化している。

サスペンションはRG製のワンオフ車高調に、アメリカのドリフトパーツブランドMEGANレーシングのアーム類をフルにインストール。ニスモの6速クロスも組み込んで、パワートレインもきっちり強化されている。

そして迫力のエクステリアは、オリジナルのタイプ・フルワイドボディキットに加えてフロント&サイドディフューザー、フロントカナードやサイドフィンを追加。リヤにも大型のディフューザーを装着し他とは一線を画すインパクトを与えているのだ。

流して走れば快適な移動空間、サーキットではバリバリのドリフトマシン……。GコーポレーションのS15は、相反する性能を高次元でバランスさせた、注目のマシンなのである。



S15に圧倒的なインパクトをもたらすエアロキットは、ジーコーポレーションオリジナル。リア片側50mmオーバーのワイドボディキットに加えてディフューザーやカナード類を追加。ボンネットやトランクもカーボン製に変更。リアディフューザーにはLEDバックフォグも装着可能だ。



ホイールはワークXSA04C。リム内部がブラックアウトされ、リムはボディに合わせたゴールドとなっている。装着サイズは前後とも9.5J×18 +12。タイヤはアドバンネオバAD08Rの255/35を組み合わせる。



ベージュとブラックの2トーンカラーのダッシュやコンソールは、非常にレアな限定車から移植したもの。シフトブーツやサイドブーツも本革で製作しコーディネートを図ったことで、欧州車的なエレガントさを実現。



シートはリクライニングタイプのブリッドユーロスター。ベージュのスエード調ファブリックがベストマッチだ。8点式の堅牢なロールオーバーの奥には、本革に張り替えられたリアシートも装着されている。

レーシーなフォルムに快適機能をフル装備で
サーキット仕様のニュースタイルを確立する



GARAGE MIRALDA

●●● ガレージミラルダ 千葉県松戸市北松戸1-6-10 ☎047-361-2422 <http://www.miralda.net>

PHOTO: 岩島浩樹/市 健治

REPORT: 川崎英俊

SPECIFICATIONS

POWER 417ps/5600rpm

TORQUE —kgm/—rpm

ENGINE&DRIVE-TRAIN

TOMEI-IN&EX260度プロカム、ラッシュキラーキット/戸田レーシング・バルブスプリング/S15ピストン、大径クランクブーリー、スキッシュ加工/HKS-GT2835タービン(A/R0.73)、ウエストゲート、キャストマニ/SARD・フューエルポンプ、850ccインジェクター/APEX・パワーFC/HPI・インタークーラー、ラジエーター、オイルクーラー、エアクリナー/ミラルダ・フロントパイプ、80φマフラー/HKS・5速ドグミッション/NISMO・スーパーカッパ・ミックスクラッチ、フライホイール、プロペラシャフト/ATS・1.5ウェイLSD

SUSPENSION&BRAKE

ティン・Fストリートアドバンス、RタイプRA、スプリング(⑥ティン6kg/mm、⑧スイフト5kg/mm)/クスコ・ピロテンションロッド/イゲヤフォーミュラ・コントロールロッド、キャンバーアーム/シルクロード・トラクションロッド/GPスポーツ・スーパーナックルキット/S15リヤメンバー/BNR32純正キャリパー/シルクロードリアビッグローター/APP・ブレーキホース/ミラルダ・TYPE SSDパッド

WHEEL&TIRE

レイズ・グラムライツ57D(⑥⑧9J×17+22)/グッドイヤー・レブスペックR502(⑥⑧245/40R17)

THE OTHER

クスコ・9点式ロールバー、Rタワーバー/ブリッド・ZETA・タイプL/Defi・ブースト、水温、油温、油圧、排気温、燃圧、電圧、タコ/フジムラオート・フロント/D-MAX・サイド、リヤ、ワイドフェンダー、ルーフスポイラー/ミラルダ・リアスポイラー、カーボンボンネット



タービンはSRには定番的なHKS GT2835。A/Rは0.73で、低回転域からレスポンスよくブーストが立ち上がる。ウエストゲートもHKS製。耐久性も考慮して、鋳物製のEXマニをチョイスしているのもポイントだ。



エンジンはパワーFCによるエアフロレス制御。コマンダーを使って手軽に微調整も可能なのがいい。ドリフト走行時の確実なシフトと耐久性を考慮して、HKS製5速ドグミッションを組み込んでいる。



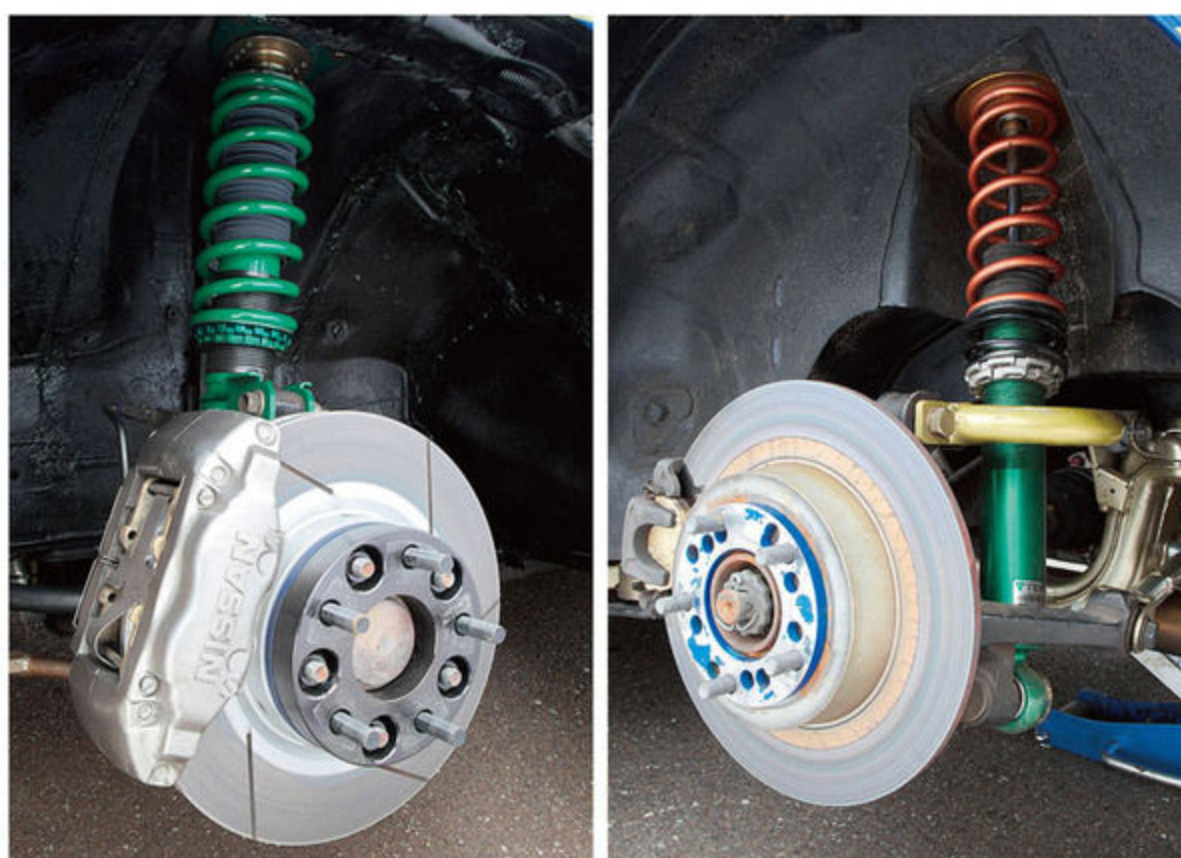
サイレンサーの直前にレイアウトされた触媒は、ガレージミラルダのオリジナル技。フロントパイプ直後より若干排ガス浄化性能はダウンするが、背圧の低下に効果的。もちろん継続車検のガス検査に対応可能。

SR20DETエンジンは、排気量はノーマルのままだが、S15ピストンの流用で腰下を強化。ヘッドも東名プロカム(IN・EX260度)にラッシュキラー、戸田レーシングの強化バルブスプリングなどでしっかり手が入れられている。ドリフト仕様らしく、エンジンオイルやパワステフルードなどの吹きこぼれ対策用に多数のキャッチタンクが設置されているのも特徴的だ。

DEMO CAR COLLECTION!!
PART.1

Driver's Voice 菊地 靖

サスペンションセッティングが非常にマイルドだ。どんな操作をしても唐突だったり、ピーキーな反応をすることがほとんどないので、とてもコントロールしやすいんだよね。本来はドリフトメインのマシンだというが、グリップ走行でもなかなかの実力。さらにセッティングを煮詰めていけば、サーキットマシンとしても仕上げられるのではないかな。エンジンフィーリングも、足回りと同様ですごくマイルド。ドリフトにありがちなドカンとパワーが立ち上がるのではなく、低回転からしっかり使えるし、高回転まで回せば力強いという感じ。ドグミッションも入っているの、楽しく攻めることができた。ブレーキのタッチもとてもコントロールラブルで好印象だ。



ティン製車高調はフロントがS15用ストリートアドバンスにティン製6kg/mmスプリング、リヤがPS13用タイプRAIにスイフト製5kg/mmスプリングの組み合わせ。リヤスタビはR32タイプMを流用している。

千葉県松戸市のガレージミラルダは、「シルビア&180SX専門」を掲げている特徴的なショップ。それだけにシルビア系のことなら隅から隅まで精通しているのはもちろん、今も現在進行形でチューンノウハウが蓄積されているのだ。

さて、そんなガレージミラルダが今回持ち込んできたデモカーが、平成3年式PS13をベースとしたマシン。ショップイメージカラーのブルー&ゴールドのツートーンカラーが目を引く、ドリフトを中心としたサーキット走行用にセットアップされている。代表の高島サンの愛車ということもあり、自身のシルビアに対する情熱とクルマ作りのポリシーが詰まった1台だ。

コンセプトは「やさしいクルマ」。ここでいう「やさしさ」とは、EASYとFRIENDLYの両方の意味をもつ。つまり誰が乗っても乗りやすく、どんなシチュエーションでも容易に対応できるクルマというわけだ。

そのために重要なのが、まずしっかりとしたボディ作り。剛性アップと安全性確保の基本となるロールバーに加え、要所にスポット増しを施している。そこにしなやかに動くサスペンションを組み合わせるのがミラルダ流だ。

エンジンは2.0ℓ+GT2835仕様。排気量に変更していないが、S15ピストンやラッシュキラー、クーリングチャンネル殺しなどで、パワーアップに応じた信頼性をしっかりと確保している。パワーはブースト1.4kg/cm²で400psオーバーを発揮するが、通常は1.2kg/cm²の設定としている。

またこのマシンは、基本的に市販パーツだけで組み上げられているのも大きなポイント。ユーザーが望めば、まったく同仕様を現実的な予算で実現することができる。部位に応じてチューニングパーツと純正流用パーツを効果的にミックスさせながら、コストパフォーマンスを追求している点もS13オーナーには大いに参考となるはずである。



ホイールはレイズのグラムライツ57D。タイヤはレブスベック。ドリフトでの激しい消耗に対応して17インチをチョイス。今回はグリップ走行での試乗に合わせて、スペーサーの追加とアライメント変更を行っている。

ガレージミラルダオリジナルのタイプSSDブレーキパッド。シルビア&180SXのためにだけに設計した専用品で、街乗りからサーキットまで幅広く対応する。価格は各車種用ともフロント、リヤ各1セット1万7000円だ。



S13に装着しているひとも多いS15リヤメンバーだが、ノーマルに比べて挙動がピーキーな傾向となりやすいので、調整タイプの社外ロッドやアーム類を組み合わせながらベストなセッティングとしている。

エアロはフロントがフジムラオート、サイドとリヤ、20mmワイドフェンダーがD-MAX、カーボンボンネットとリヤスポイラーがガレージミラルダオリジナル。ワイドフェンダーまで装着したフルエアロ外装でありながら、スッキリとまとまっている。



専門店ならではの豊富なノウハウで
速さと扱いやすさを高次元でバランス



COCKPIT OIZUMI

●●● コクピット大泉 東京都練馬区南大泉5-20-8 ☎03-3924-1351 <http://www.cockpit-wako.com>

PHOTO: 岩島浩樹/市 健治

REPORT: 川崎英俊

SPECIFICATIONS

POWER 450ps/7200rpm

TORQUE 57kgm/—rpm

ENGINE&DRIVE-TRAIN

TOMEI・SR22キット/JUN・バルブスプリング/1mmビッグバルブ、IN&EX272度12.5mmリフトカムシャフト、740ccインジェクター、Z32エアフロ/トラスト・T518Z-10cmタービン、インタークーラー、サージタンク、オイルクーラー/WITH・フロントパイプ、ラジエーター/NISMO・フューエルポンプ/柿本改マフラー/HPI・6速クロス/NISMOカッパー・ツインクラッチ、フライホイール、1.5ウェイトLSD

SUSPENSION&BRAKE

エンドレス・ZEAL車高調、スプリング(Ⓔ8kg/mm、Ⓔ7kg/mm)/エンドレス・キャリパー、ローター、パッド、ホース

WHEEL&TIRE

ブロードライブGC-05N(ⒺR10J×17 +15)/ブリヂストン・ポテンザRE11S(ⒺR265/35R18)

THE OTHER

レカロシート/ユーラス・フロント、リヤ/イーストベア・サイド/VOLTEX・ウイング/オリジナル・フロントアンダー、リヤディフューザー



タイムアタックで必須となる強力なブレーキはエンドレス製キャリパー&ローターを選択。リヤブレーキには対向2ポットS2キャリパーを装着し、サイドブレーキもしっかり装着して車検対応としている。



機能最優先ながら、非常に美しくまとめられているコクピットまわり。P-LAPはロールバーにマウント。追加メーターはステアリングコラム上にブースト計、センターコンソールに水温、油温、油圧計をセット。

メッキヘッドが目立つエンジンは東名2.2Lキットで排気量アップ。タービンはトラストT518Zをチョイスし、大容量サージタンクなども組み合わせ、450psを発揮する。制御はZ32エアフロにeマネージアルティメイトという仕様。WITHオリジナル銅3層ラジエーターなどで冷却系もバッチリ対策している。

Driver's Voice 菊地 靖

聞けば車重はわずか1100kgということで、なにしろ走っていて軽さが際立つ印象だった。S13といえば20年も前のクルマだけど、そのバランスの良さは今でも第一線級。タイムアタックマシンのベースとしても戦闘力は十分にあることを再認識させてもらったよ。要所にしっかりと補強の入れられたボディは剛性感があり、そこによく動くサスペンションを組み合わせている。エンドレス製の強力なブレーキシステムも大きな武器。想像していたよりもはるかに限界が高いマシンで、ドライバーがコーナーで頑張った分だけタイムがアップするという感じなので、思わず本気で走っちゃったよ。



しっかり動く方向の減衰力設定でオーダーしたエンドレスのジール車高調。当初は赤いレース用のXコイルを組み合わせていたが、テストの結果黄色のストリート用スプリングへと変更している。

チューニングベースマシンとして偉大なる功績を残したS13シルビアではあるが、1993年の製造中止からすでに20年以上が経過。現在ではドリフトシーンが主戦場となっている状況のなか、なんと新たにタイムアタックマシンに仕上げているのが、コクピット大泉カーボンシルビアだ。

元々はT517Z仕様のストリートマシンとして半放置状態だったものを、イチから作り直すカタチでスタートしたプロジェクト。通常業務の合間に作業を進めてきたこともあり、ここまで仕上がるのに約2年を要してきた。一切外注に頼ることなく100%内製であることと、お客さんにすべてフィードバックできる現実的なパーツや仕様選択がこだわりだ。

カーボンフルラッピングのスパルタンなボディに収まるのは、東名キットで排気量アップされたSR改2.2ℓ。組み合わせているタービンはトラスティT518Zで、ブースト1.4kg/cm²設定で450psのパワ

ーを発揮する。

当面の目標は筑波コース2000での1分切り。まだサスペンションセッティングなどの細かな煮詰めは必要だが、目標を実現するためのシナリオは完全に見えてきた状態。大がかりな軽量化を施すことなく達成できる1100kgの車重は、S13ベースであるこのマシンの大きな武器のひとつである。

そしてもうひとつ特筆すべき点が、本気のタイムアタック仕様でありながら、このまま堂々と公道走行が可能なフル公認仕様ということだ。「どんどん少なくなってきたS13に、再びスポットライトを当てようと思ってこのマシンを作り上げました。実力的にもまだまだイケることを証明できるよう頑張りますので、注目してください。また、このコクピット大泉カーボンシルビアは、2015年の東京オートサロンでも展示を予定していますので、ぜひ実際に細部までチェックしてくださいね!」と語ってくれたのは、代表の森平サンだ。

軽さを生かして筑波1分切りを狙う 異色のタイムアタックマシン



ホイールはプロドライブの鍛造ワンピース5本スポークのGC-05N。ワイド化されたボディに収まるのは、前後とも10J×18+15という迫力のサイズだ。タイヤはスタイヤのボテンザRE-11Sをチョイスしている。



他とは一線を画す迫力を感じるコクピット大泉カーボンシルビア。タイムアタックには必須の空力効果を得るためのパーツチョイスは、フロント、リヤがユーラスタイプGTでサイドステップがイーストベア。フロントアンダーパネルとリヤディフューザーはオリジナル。大型のリヤウイングはVOLTEX製となっている。



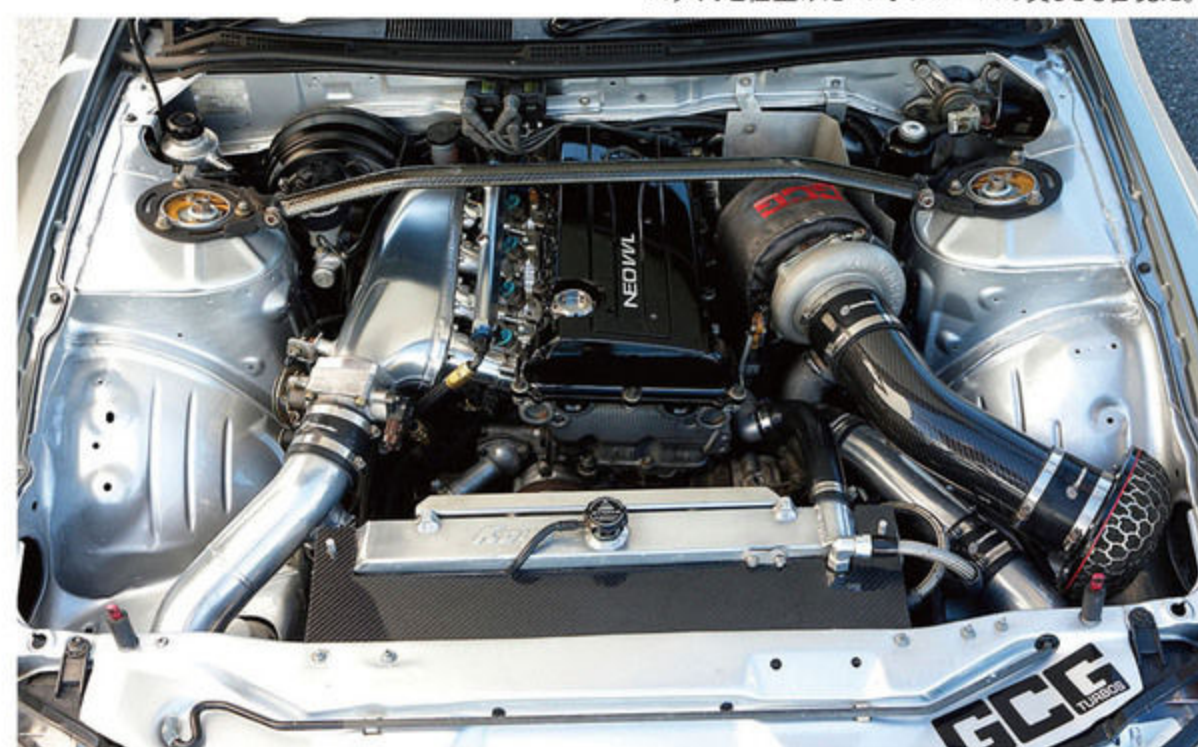
GARAGE MAK

●●● ガレージマック 長野県長野市青木島町青木島乙276 ☎026-254-7333 <http://www.garagemak.com/>

PHOTO: 市 健治
REPORT: 石川大輔

可変バルタイ付きのVEヘッドに2.2ℓエンジンを組み合わせた最強スペック。その搭載はたやすいものではなく、油圧調整ユニットを移設するなどしてようやくエンジンルーム内に収まる。また、配線や配管を隠すことでスッキリと仕上げたエンジンルームの美しさも必見だ。

フルブレード仕様となるギャレットの最新ターボであるギャレットのGTX3582Rをチョイス。このタービンは中高回転域での立ち上がりもバツグンにいいとか。最大ブースト圧2kg/cm時に740psを発揮する。



SPECIFICATIONS

POWER 740ps/7000rpm
TORQUE 82.2kgm/6000rpm

ENGINE&DRIVE-TRAIN

HKS・2.2ℓキット、エキマニ、スポーツ触媒、Rタイプインタークーラー、シーケンシャルドグMT/ギャレット・GTX3585R(ブースト圧2.0kg/cm)/VEヘッド換装/燃焼室フルサークル加工/ポート加工/サージタンク/KOYO・アルミ3層ラジエーター/ニスモ・カーボンツイン/ATSカーボンLSD

SUSPENSION&BRAKE

HKS・ハイパーマックス(Φ12kg/mm)/クスコ・テンションロッド、アッパーアーム/トラスト・GReddyキャリパー(Φ6ボット、Φ4ボット)

WHEEL&TIRE

エンケイ・RS055RR(11J+16)/ダンロップ・ディレッツァZII(285/30-18)

THE OTHER

ガレージマック・フルエアロ、ワイドボディ、GTウイング、ボンネット、トランク/RE雨宮・リヤディフューザー/ブリッド・ジグIII/ガルウイング化



意外に乗り心地がいいという足まわりはHKSハイパーマックススペースのオリジナルで、バネレートは前後とも12kg/mm。トラスト6ボット/4ボットキャリパーにより、大幅な制動力アップも果たしている。

オリジナルのワイドフェンダーは純正よりアーチ部分を1cmほど下げたデザインとなっており、タイヤとの隙間を埋める＝車高を低くみせる効果が期待できる。ホイールはエンケイRS055RRの18インチだ。



レスポンスにも配慮してインタークーラーは中置きに。さらに冷却性を考慮してエアコンコンデンサーは軽自動車用に変更される。また、ロスパフォーマンスのダンパー付きクランクプリーを導入するなど、エンジン保護対策にも抜かりはない。

Driver's Voice 菊地 靖

あいにくのコンディションでブースト圧を抑えての走行だったけど、ありあまるほどのパワーを体感できた。とはいえ、こういった高出力マシンにありがちなドカンフィールではなく、フラットにパワーが立ち上がり、凄く扱いやすい。足まわりもへんな突っ張り感がなく、トラクションの掛かりがいい。クルマが前に出て行ってくれるから、こんな状況でも積極的にアクセルを踏んでいけたよ。筑波なら57秒台位はボンと出そうな感覚だ。これで快適装備付きなんだから、ストリート仕様としては理想的な仕上がだね。



元々はAT仕様だったが、ハイパワー化に伴い、HKSシーケンシャルドグMTに換装した。エンジン制御はFコンVプロで、レースバックiQ3も導入する。



エアコンやナビはもちろん、内張りなどもそのままの快適スベックで、補強はロールバーを入れた程度。カーボンのダッシュボードカバー&センターコンソールはガレージマックのオリジナルだ。

“Revolution”と命名されたエアロが好評を博している『ガレージマック』。かつてはS13~15をフルコンプリートしていたほどシルビア好きのチューナーである宮川代表が率いるだけに、豊富なノウハウはいわずもがな。

なかでも、ここでクローズアップするS15シルビアは“究極のストリートスベック”ともいえるユーザーカー。最高出力は740ps、最大トルクは82.2kgに達する。エアコン&カーステ付きの快適スベックにも関わらず、いざとなれば筑波57秒台も狙えるポテンシャルを秘める。

その心臓部に収まるのは、可変バルタイ付きとなるVEヘッド仕様のSRユニットだ。エクストレイルなどに搭載されるこのFF向けヘッドを加工流用することで、中低速トルクを確保しているのがポイント。

さらに腰下には鍛造ピストンやH断面コンロッド、フルカウンタークランクを組み込み、排気量を2.2ℓ化。そうして充分なトルクを確保したうえで、ギャレットの最新鋭タービンとなるGTX3582Rを組み

合わせた。

また、インタークーラーを中置きとすることで、パイピングをショート化。俊敏なレスポンスまで手に入れている点も見逃せない。

「低速域からフラットに立ち上がるので、ホントにフツーに扱えます。高速クルージングでも、シフトダウンせずに6速ホールドのままグイグイと加速していくので、追い越し加速なんかラクですよ」とはオーナーの雨宮さん。

この強大なビッグパワーに対応するべく、ミッションはHKSシーケンシャルドグを導入したほか、オイルポンプ保護のためのダンパープーリーをセットするなど、周辺パーツの対策にも余念はない。

ここまでハードなスベックだと、内装もドンガラかと思いきや、軽量化は一切なし。そればかりか、ドレスアップのためにドアをガルウイング化しているほど。「快適で速い、そしてカッコイイ」と3拍子揃ったこのS15は、シルビアオーナーにとっての理想の1台と言えるだろう。



カーボン仕上げとなるエアロパーツやボンネットは、機能面まで考え抜かれたレーシーなデザイン。強力なダウンフォースを生み出すほか、冷却性アップにも貢献する。



前後ともプリスターフェンダー化することで、グラマラスなルックスを構築する。タイヤをワイドトレッド化することで、安定した走りを手に入れることができる。

ビジュアルはもちろんパワーも文句ナシ！
700ps超を発揮する無敵のストリート仕様

トランクやGTウイングもオリジナルのカーボン仕立て。3D形状になっており強力なダウンフォースを生み出す。また、トランク内にはコレクタータンクも積みこんだ。





GARAGE INFINITY

●●● ガレージインフィニティ 群馬県渋川市有馬1538 ☎0279-22-5606 <http://infinity2001.jp>

PHOTO: 岩島浩樹/市 健治
REPORT: 川崎英俊

SPECIFICATIONS

POWER 380ps/6200rpm

TORQUE 45kgm/4500rpm

ENGINE&DRIVE-TRAIN

TOMEI-IN&EX256度ボンカム、メタルヘッドガスケット、レイテック/HKS-GTタービンキット/NISMO・750ccインジェクター、フェューエルポンプ/トラスト・プロフェック/HPI・インタークーラー、ラジエーター、オイルクーラー、エアクリナー/GPスポーツ・マフラー/ヤシオファクトリー・点火統一本オリジナルリレー/NISMO・スーパーカップブレーキ、GTプロセレクトティブLSD/3.9ファイナル

SUSPENSION&BRAKE

GPスポーツ・Gマスターブロス車高調/スウィフト・スプリング(Φ10kg/mm、Φ8kg/mm)/プレンプ・キャリパー/エンドレス・MX72パッド/ガレージインフィニティ・ブレーキホース

WHEEL&TIRE

ヨコハマ・アドバンRS(Φ9J×18+22 R9.5J×18+25)/ナンカン・NS-2R(Φ235/40R18 R265/35R18)

THE OTHER

開口部スポッ増し/ブリッド・シート/トラスト・ブースフェイスメーター/T&E・ヴェルテックス ラング(フロント、サイド、リア、フェンダー)



タービンはHKS GTキット。低速からブーストが立ち上がるスムーズな出力特性は、ストリート仕様として最適。キットに付属の錆物EXマニは耐久性も高い。ブーストはトラストプロフェックで制御しており、1.5kg/cmの設定でパワーは380psだ。



ボンネットキャッチの下に装着されているオイルクーラーは、HPIのサイドタンク式。インフィニティではいろいろなタイプを試した結果、油温安定性が高さでこのタイプを推奨している。サーキット走行用に電動ファンも装着。



インテリアはほぼノーマル。ピラーマウントのトラストブースフェイスメーターで、ブーストと油水温、油圧を管理する。今後は徐々にオーナーの好みに合わせて変更されることになるはず。

SR20DETエンジンは、オーバーホールと同時にファインチューン。ハイブーストにも対応するためのメタルヘッドガスケットと東名ボンカムを装着している。コンピュータは東名レイテックによるエアフロレス制御。燃料系はニスモ製強化ポンプと750ccインジェクターを装着。要所にしっかりと手を入られた機能的なエンジンルームである。

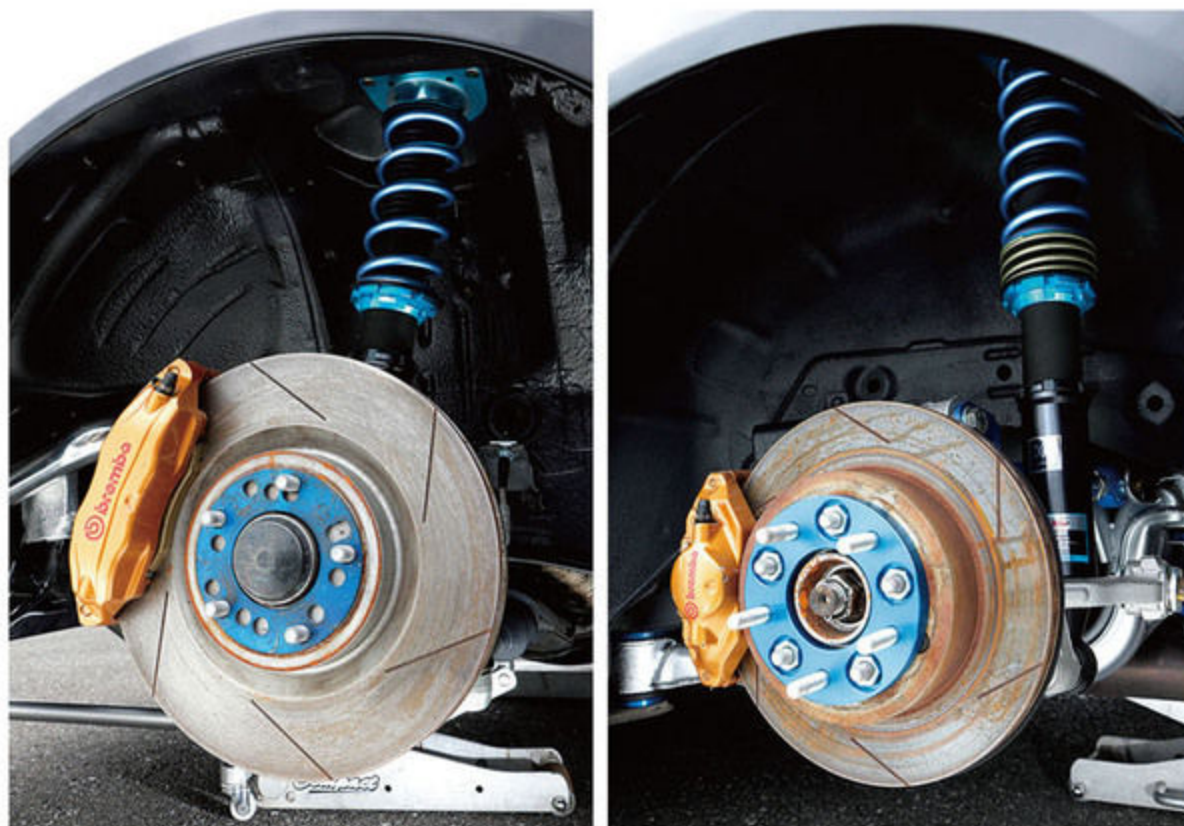
DEMO CAR COLLECTION!!
PART.1

各部の対策には抜かりはありません

Tuner's Voice

市川尚史

チューンという存在感を主張するハデなパーツに目が行きがちですが、その効果を引き出すためには各部がしっかりと機能していることが前提となります。S15といっても10年以上も経過しているクルマですから、これからも長く乗り続けるためには経年変化への対応が不可欠です。とくに素性のよくわからない中古車を手に入れた場合は、トラブル続きで泣きをみないためにも、チューンの前にまず各部のチェックを忘れずに行っておきたいですね。



車高調は減衰力32段調整式の単筒式ショックアブソーバーを採用するGPスポーツのGマスターブロス。スウィフト製スプリングはフロント10kg/mm、リア8kg/mmの設定で、サーキット走行にも十分なスペックだ。ブレンボキャリパーでブレーキもしっかりと強化している。

そのスタイリッシュなボディラインは、現行モデルと比べても引けを取ることのないもの。シルビア系の最終モデルS15は、コレクターズアイテムとしてますます魅力をアップしているのではないだろうか。

群馬県渋川市のガレージインフィニティが製作したS15は、もう新車では手に入れることのできない希少なFRスポーツマシンを長く乗り続けるための参考となる好例。平成13年式のスペックRをベースに、エンジンからボディにいたるまでオーバーホールも兼ねたファインチューンが施されている。

エンジンは大きく手をいれることなく、メタルヘッドガスケットと東名ポンカムを装着。タービンはHKSのGTキットを選択しているが、低回転からスムーズにブーストが立ち上がり乗りやすいのが特徴。またGTキットは鋳物タイプのEXマニが標準なので、純正同様の高い耐久性であることも選択のポイントになっている。

ほかにも多くのSRエンジンが熱で劣化しているイグニッションコ

イルのカプラーは、失火対策も兼ねてヤシオファクトリーの天下統一に変更。こうした細かい部分にまでしっかりと手を入れるのが、好調維持には重要だ。

またオイルクーラーもインフィニティのこだわり。一般的なドロンカップ式ではなく、サイドタンク式のコアに電動ファンを組み合わせで装着することで、サーキット走行後の油温上昇にも効果的に対応できる。

一見ノーマルっぽいスッキリとまとまったボディも、じつはしっかりと各部に手が増えられている。ボディ補強のスポット増しは、フロントウインドウを外して開口部にまで施されている。そしてワイドフェンダーは後付け感を嫌って、パテ埋め加工でボディと一体化が図られているのだ。

今回は完成直後で残念ながら試乗できなかったが、狙い通り通勤や街乗りでも扱いやすく、サーキットまで対応できるパワフルさを兼ね備えた仕上がりが想像できる。

完璧な劣化対策と弱点補強で
パフォーマンスをきっちり引き出す



ホイールは鋳造1ピース10本スポークデザインのヨコハマRS。ブライトクロムカラーがブラックのボディにマッチしている。タイヤはナンカンNS-2Rをチョイスしている。

ウイングレスのオールブラック外装は、シンプルながら迫力十分な仕上がり。エアロはT&EのVERTEX LANG(フロント、サイド、リア)を装着。パテ埋め処理でボディとの一体感を追求した片側12mmワイドフェンダーと合わせて、ワイド&ロー感を演出している。



サスやメンバーの各ブッシュは、ニスモ製の強化品にすべて交換している。意外とおろそかにされがちだが、非常に重要なポイント。サスペンションの性能を発揮できるだけでなく、新車同様のフィーリングを取り戻すことが可能なのだ。



DRIDE

●●● ディライド 島根県松江市東津田810 ☎0852-60-1414 <http://www.drider.jp/index.html>



チャクリキGTはドリフトのための車高調で、想像以上にしなやかでトラクション性能も高いとのこと。フロントのロアアームは5cm延長し、ナックル側の取り付け位置を1.5cm上げて角度を修正している。リヤメンバーには補強も入れている。

ミラーはヴェイルサイドのS13用で「ガナドールもカッコいいけど付けてる人が多い」と、定番を避けたチョイス。以前乗っていたS13もおなじミラーで、廃盤になったのでスペアを2個持っているほど愛用している。



ロケットバニーの180SX用フロントフェンダーは意外にも無加工に近く、S15純正フェンダーを切って被せるだけでこの状態なのだとか。あえてバンパーのアタッチメントは付けず、タイヤをなるべく見せてスマートさよりもワイルドさを優先させた。サイドステップもフェンダーに合わせて流用している。

SPECIFICATIONS

POWER 450ps / 7000rpm

TORQUE 48kgm / —rpm

ENGINE&DRIVE-TRAIN

トラス・TD06-25Gタービン、ラジエター / HKS・ハイカム (IN・EX264) / HPI・サイドタンク式オイルクーラー / ブリッツ・インタークーラー / 純正ECU書き換え、ワンオフマフラー / R35純正エアフロ / ORC・クラッチ / ニスモ・LSD / ファイナル4.3 / S14純正5速ミッション

SUSPENSION&BRAKE

326/パワー・チャクリキダンバーGT / スプリング (F10kg/mm R 8kg/mm) / イケヤフォーミュラ・アーム / リヤメンバーカラー

WHEEL&TIRE

ワーク・XD9 (F R 10J x 18 + 18) / フェデラル・SS595 (F 255/35-18 R 265/35-18)

THE OTHER

T&E・フロントバンパー / ロケットバニー・180SX用前後フェンダー、フロントリップ、サイドステップ、リヤディフューザー / オリジン・GTウイング (オリジナルマウント)



ホイールをワークのM1 (18インチ) に履き替えたスタイル。180SX用フェンダーをS15に流用したので前後とも約7cm近くワイドになり、フロント10J、リヤ11Jでオフセットは-30というサイズが履ける。

走っても停めても目立てる
オリジナリティを大事にします

Tunerr's Voice

西村 修

「走りのスペックはもちろんです『キレイでカッコいい』ことも大事だと思います。ドリフトはもちろん、ドレスアップのイベントでも注目されるエクステリアメイクには拘りたいですね。もちろんワンオフや他車流用のエクステリアメイクだけでなく、足回りについてもデータは豊富なので、ドリドレどちらの相談も大歓迎ですよ」



R35エアフロはレスポンスがよくなるので、ビッグタービンとの相性がいい。カムとタービンで高回転寄りの特性となっているが、備北サーキットの単走にはピッタリ。D1SLなど追走のある大会で勝つならセットアップも変わってくるそう。また、純正ミッションで耐えられるのは、独自に取り扱っているアッシュのオイルが効いているという。

島根県でもっとも元気のあるドリフターズショップと言っても過言ではないディライドは、ドリフターのバックアップに積極的だ。特に、地元島根県から全国へ挑戦しようとする若手には精力的にサポートしている。

また、備北サーキットで走行会を主催したり、備北一決定戦や全山陰一決定戦、ドリフト合宿なども開催している。楽しく走れる環境から競える環境まで、ドリフト活性化に精力的だ。

そんなディライドが作ったデモカーのS15は、ロケットバニーの180SX用フェンダーを流用し、唯一無二のスタイルを実現。

代表の西村さんが思い描いていたフェンダーを作ろうと思っていたら、そのイメージにピッタリだったのがこれだった。発売と同時に流用し、そこから180SX用パーツを徐々に追加&アレンジしていくことで、本家ロケットバニー180SXにも負けないインパクトを獲得した。

その中身はというと、ディライド流のノウハウを注ぎ込み、西村さん好みのセットアップをしている。TD06-25Gと大きめのタービンの理

由は「20Gだとレスポンスがよすぎて乗りにくい。単走だけなら過敏じゃないほうが乗りやすい」というもの。低中速トルクを重視して乗りやすく…というのがセオリーだが、セオリーだけが正解ではないということ。

また、エンジン以上に足回りは重視していて、車高調は最新のチャクリキダンパーGTでトラクションをかけるセッティング。そのほかイケヤフォーミュラのアームを基本に、フロントロアアームは大幅に加工するなど、走りと見た目を両立する欲張りなスペックとなっている。

市販エアロだけでもカッコいいS15に仕立てることはできるけど「カッコよくて目立てるS15」となるとアイデア&加工で個性をプラスことも重要。走りはもちろん、ルックスにも拘るドリ車メイクこそディライド流なのだ。



リアフェンダーは大掛かりな加工が必要で、上下の高さがまったく合わないで短縮している。クォーターに合わせて整形しているが、細かいプレスラインはそのまま。プリスターフェンダーではなくオーバーフェンダーのノリだ。固定はリベットではなくボルトなので破損時の修理も容易なのとか。



ウイング本体はオリジナルだが、ステーや翼端版はディライドオリジナル。フレームに直接マウントしていて、ルックスはもちろん、ウイングの機能も最大限活かせる。また、フェンダーをカットするのではなく、給油口をカットして見栄えを優先している。

ロケットバニーの180SX用フェンダー流用で
目立ってナンボのドリフトスピリッツを具現化



VIPER

●●● バイパー 埼玉県川越市鯨井643-2 ☎049-239-1955 <http://www.vipergt.net/>

PHOTO: 市 健治
REPORT: 石川大輔

60φフルデュアルパイプを採用したオリジナルマフラーは競技専用。フロアに沿うような形状になっており、大幅にローダウンしても十分な路面クリアランスを確保できるのもウリだ。



タービンはアクチュエーター式のT518Zを選択。なお、SR搭載車ではタービンの熱害によるパワステまわりのトラブルも増えている。ステアリングフィールに違和感があったり、ウィーンと異音がするようなら要チェック!

SPECIFICATIONS

POWER 350ps/—rpm

TORQUE —kgm/—rpm

ENGINE&DRIVE-TRAIN

トラスコ・T518Zタービン/バイパー・オリジナルエキマニ、フルデュアルマフラー、R35エアフロ流用、ECUセッティング/ヤシオフ・ファクトリー・スポーツ触媒/HKS・パワーフロー、前置きインタークーラー、銅2層ラジエター、550ccインジェクター、大容量燃料ポンプ/ORC・409Dメタルシングルクラッチ/ニスモ・2ウェイLSD

SUSPENSION&BRAKE

KTS・車高調(Ⓔ8kg/mm、Ⓔ6kg/mm)/テンションロッド、リヤアッパーアーム、トーコントロールアーム

WHEEL&TIRE

ワーク・18インチホイール(Ⓔ9.5J-6、Ⓔ9J+11)、TOYOタイヤ(215/35)

THE OTHER

BNスポーツ・フルエアロ、ワイドフェンダー、GTウイング

R35エアフロを使用したECUセッティングも好評を博している。吹き返しの影響が出にくい形状になっているので、ストール予防になるほか、計測精度も向上しているためレスポンス向上の効果も期待できる。



ブーストアップからタービン交換、そしてエンジンスワップまでお任せのバイパー。故障診断を使用した愛車点検メニュー(1万800円)も用意。SR20に精通したスタッフがチェックしてくれるというから、不具合などが気になるひとはぜひ活用したい。

DEMO CAR COLLECTION!!
PART.1

どんなステージでもフレキシブルに楽しめる SRチューンのファーストステップ仕様



トラスのブーストコントローラーやブースト計が装着された車内。ドアパネルをはじめ内装などもオリジナルを保っているのは、S14好きにはうれしいポイント。ステアリングはMOMO製をセットする。

大幅にローダウンするとキャンバーが付きすぎるため調整式アッパーマウント&トラクションロッドで補正。積極的にトラクションが掛かるように味付ける。ニスモの2ウェイLSDが入っており即ドリも可能だ。



タイヤと干渉しないようフェンダー内を処理したうえで、KTS車高調でローダウン。また、調整式テンションロッドを投入することで、フルブレーキング時などの不要なアライメント変化を防いでいる。



シルビア&180SXをメインに、日産系のFR車を全般に手がけている埼玉県川越市の『バイパー』。ブーストアップからエンジンスワップ、そしてオールペンまで、何でもお任せの頼れるショップだ。

チューニング済みの中古車も扱っており、数多く在庫するが「街乗りからドリフト、そしてサーキットまで、ステージを問わずに楽しめる仕様です」と、工場長の川戸さんが太鼓判を押すのが、こちらのS14シルビア。スペック上のハデさはないが、シルビアを得意とするショップならではのツボを抑えた1台に仕上げられている。

扱いやすいフィーリングに仕上げたいというエンジンは、ノーマル本体にトラスのT518Zを装着。ポン付けとしては最大級となるこのタービンをチョイスすることで、最大ブースト圧1kg/cm²時に約350psと、振りまわして遊ぶには十分なパワーを獲得している。

また、同店の人気メニューにもなっているR35GT-R純正エアフロを流用しているのも見逃せないポイント。これによりブースト圧が掛かるまでの低負荷領域でのレスポンスが向上し、街乗りでの扱いやすさに繋がっているという。

ちなみにR35用エアフロはバックタービンなどによる吹き返しの影響を受けにくく、チューンドシルビアにありがちなストールの予防にもなる。センサーが汚れにくく、安定した性能を発揮できるとか。

マフラーは、オリジナルのフルデュアルタイプをセット。こちらはその名の通り60φのメインパイプを2本と並列に通すことで、ローダウン時も十分な路面クリアランスを確保している。それでいて、90φシングル並みの太さなので、排気効率もいい。迫力のエキゾーストサウンドも魅力だ。

足まわりはKTSの車高調を装備。フロントはテンションロッド、リヤはアッパーアームとトーコントロールリンクでアライメントを調整。また、BNスポーツのフルエアロやワイドフェンダーで迫力のスタイルを演出、さらにアピール度が抜群のイエローでオールペンされるなど、どこを見てもスキのない作り込み。

イチからここまで仕上げるとなるとかなりの出費を覚悟しなくてはならないが、バイパーが提案するユーズドなら百万円台で手に入る。オトク感がタツプリなもの、うれしいポイントといえるのではないだろうか。



吸入空気の温度を抑えることで、パワーアップはもちろんエンジン保護の効果も期待できる。このマシンではHKSの前置きインタークーラーをチョイスする。



片側50mm程度のワイド化を果たすBNスポーツ製プリスターフェンダーをセット。さらにワークの深リムホイールを収めることで、迫力のスタイリングを実現した。

COMPLETE ENGINE GENESIS

ブルーのヘッドカバーが誇らしげなコンプリートエンジンは、東名が長年積み上げてきた技術のすべてが注ぎ込まれたともいえるもの。その歴史は古く、最初のシリーズは1998年にリリースを開始。ハイパフォーマンスエンジンをパッケージ販売する方式の先駆けとなった。

GENESISシリーズは、2003年のリニューアルで設定された補器類なしのコンプリートエンジン。タービン選択などの自由度が広がり、様々な仕様で高性能エンジンの実力が発揮できるようになっている。

その最大の特徴は、素材から厳選された高性能な東名パーツを、きびしく管理された環境で精密に組み立てていること。エンジンブロックは新品を使用している。

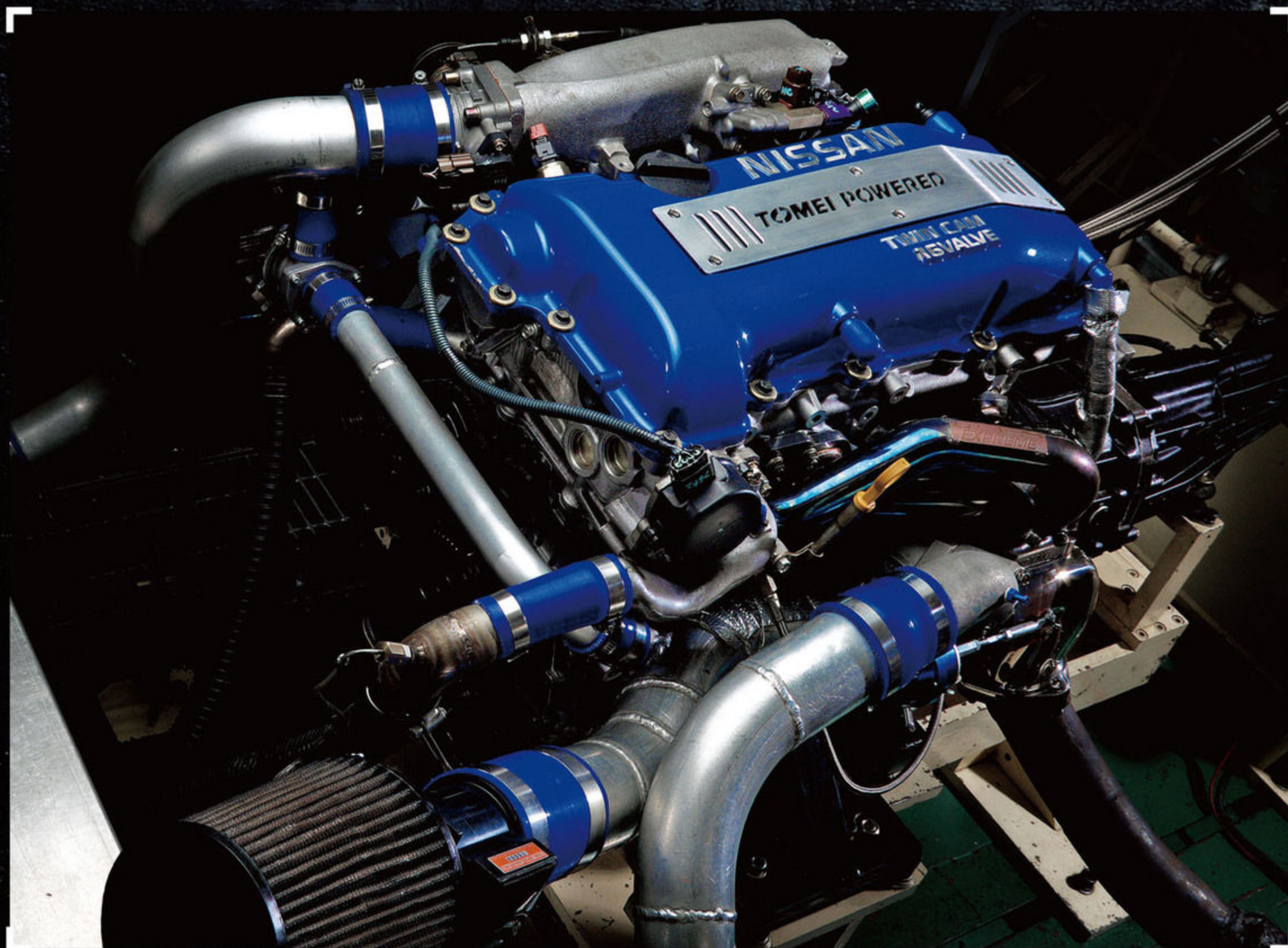
現在SR20DETはS14用のSR224GとS15用のSR25Gの2タイプを設定。どちらも排気量は2138ccの2.2L仕様で、圧縮比は8.3。IN・EX260度カム、1mmオーバーサイズバルブ、強化バルブスプリング、大容量オイルパンなどが装着されている。高性能の証として、ヘッドカバーには専用のオーナメントプレートも付属している。

TOMEI SR20DET ENGINE PARTS

名ドライバーかつ名チューナーとして知られる
日産ワークスドライバーの鈴木誠一氏が
1968年に立ち上げたのが東名自動車(現東名パワード)
以降絶え間なくレースフィールドで鍛え上げられた
高性能パーツを供給し続けてくれている
シルビア系の主力エンジンSR20DETについても
開発に終わりはなく、日々進化を目指して開発が続いている…

取材協力：東名パワード ☎042-795-8411
<http://www.tomei-p.co.jp/>

PHOTO：岩島浩樹
REPORT：川崎英俊



さらなるハイパフォーマンスを追求して
進化し続けるSR20DET用エンジンパーツ群

PONCAM

SR20エンジンの定番パーツとして多くのユーザーから支持を集めているのがPONCAM。面倒なバルタイ調整作業不要で、装着するだけで性能アップが図れるのが最大のポイント。SR20DET用には作用角IN・EXとも256度、リフト量11.5mmのタイプR、SR20DE用には作用角IN・EXとも260度、リフト量11.2mmのタイプNが用意されている。

厳選された素材を最新鋭の高精度カム研磨機で加工。カム山表面はフリクションロス低減の波目仕上げや、かじり防止のリュウブライト処理も施される。カムギヤやECU、レイテックとのセットも設定されるほか、より高度なセッティングが可能なPROCAMも用意されている。



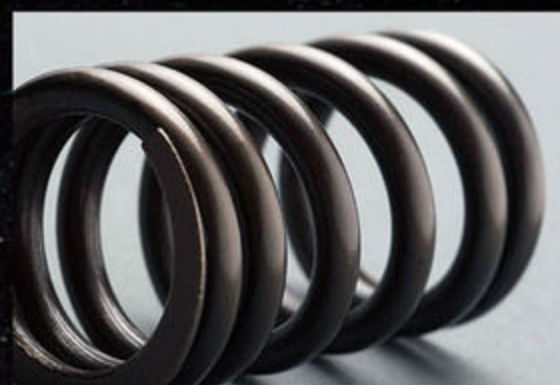
最適なプロフィール設定により、バルタイ調整不要の簡易取り付け、ノーマルラッシュアジャスター&バルブスプリングでも性能を発揮してくれるのがポンカムだ。



OVER SIZE VALVE VALVE SPRING VALVE SPRING RETAINER SOLID PIVOT



油圧ラッシュアジャスター付きのロッカーアーム式バルブ駆動レイアウトをもつSR20エンジン。メンテナンスフリーなこの方式だが、高レスポンスと高回転、高出力をねらうにはヘッドまわりのチューンが必要となる。ソリッドピボットは油圧ラッシュをキャンセルし、シム調整式にするパーツ。ほかにも東名では高回転での追従性とレスポンス、高耐久性を実現した強化バルブスプリングや軽量・高強度のチタンリテーナーも用意。バルブシートカットが必要だが、吸排気流量を大幅に向上できる1mmオーバーサイズバルブもラインアップしている。



油圧ラッシュアジャスターと交換することで、バルブクリアランスをシム調整式にするソリッドピボットセット。シムとガイドは厚みの異なるものが多数用意されている。

楕円断面の改良型シリコンクロムオイルテンパー線で作られた強化バルブスプリングは、耐サージ性能の高い多段不等ピッチ。バルブ追従性が高く、ヘタリにくいのが特徴。



CONNECTING ROD



ピストンが受ける圧縮圧力をクランクシャフトに伝達するためのパーツがコンロッド。ハイパワーに対応するためには高い強度が必要なのはもちろん、ロスなくパワーを伝えるためには慣性重量のバランスが重要。東名製コンロッドは高強度と軽量化を両立させるH断面タイプ。コンロッド側とキャップ側に専用の別体素材を採用し、鍛流線を切断しない高剛性の成型を実現した。SR20エンジン用はノーマルクランク、SR22ともに対応。

大端部の締結は、メタルの均一な当たりを考慮してノックピンタイプを採用。ボルトは引っ張り強度の高い、アメリカARP社製のL19タイプ。



CRANK SHAFT

東名SR22ストローカーキットの核となる、ストローク量91mmのロングストローククランクシャフト。慣性力のバランスに優れ、フリクションの低減と低振動性を実現するフルカウンタータイプで、ウェイト部は適正なバランス率を考慮したデザインとオイルと空気の攪拌抵抗を抑えるエッジシェイプが採用されている。素材はS-MC435クロムモリブデン鋼の熱間鍛造製法で、切削タイプのクランクに比べ2倍の強度をもっている。

クランクピンへの給油を2つのジャーナルから行うX型オイル通路を採用し、高回転時の潤滑信頼性が向上している。



PISTON

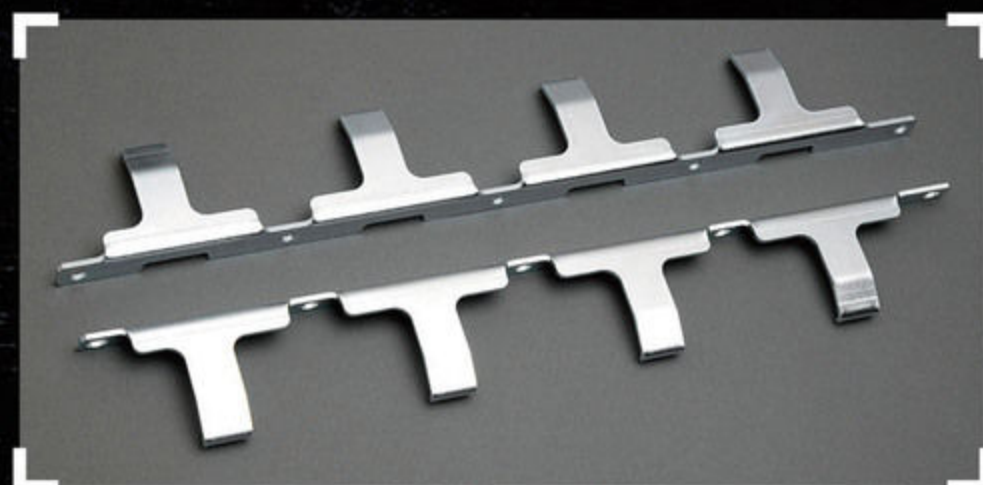
SR20DETエンジンの泣き所のひとつといわれているのがピストン。1.2kg/cm²以上のブーストを目安に、強化品と交換するのがお勧めだ。東名製ピストンは、高強度を誇る鍛造製法。エンジン毎にベンチテストを繰り返した3次元プロフィール設計や冷却性能に優れたクーリングチャンネル、薄型リングの採用で、高度なチューンにも対応する。ノーマルクランク対応の86.5φと87.0φのほか、東名2.2ℓクランク専用の86.5φと87.0φを用意。

3次元プロフィール設計により熱膨張時に最適なクリアランスが得られる楕円形状。肉抜き等も車種に合わせて細かく設定されている。



ADJUSTABLE CAM GEAR

バルタイ調整済みのPONCAMだが、その設定はあらゆる走行状況やコースに対応する最大公約数的なもの。そこでコースや好みのフィーリングにセッティングに細かく調整するためのパーツがアジャスタブルカムギアだ。ロックボルトを緩めてクランクを回すだけで、ダイヤルゲージや全周分度器など特殊用具を使わずに、手軽にバルタイの調整が可能となる。基本的にはバルタイを進めると低速重視、バルタイを遅らせると高速重視の出力特性傾向となる。



ROCKER ARM STOPPER

SR20エンジンではサーキット走行時のシフトミスなどでオーバーレブをした場合などに、「ロッカー飛び」といわれるロッカーアームのラッシュアジャスター側支点の脱落が発生することがある。ロッカーアームストッパーは、ロッカー飛びの原因となるジャンピングを起こしたときに、ロッカーアームの振れを抑制するパーツ。ポンカム装着時にセットで装着しておくのがお勧めだ。



キットは車種毎に設計された完全ボルトオンタイプ。ガスケットや配管類、ショートパーツなどもフルセット。購入日から1年間の無償保証も付いている。

ARMS TURBO CHARGER

SR20DETエンジンを徹底的に研究し、パワーやトルク、レスポンス、耐久性など求められる性能のすべてを向上させることを目標に開発されたのがARMSタービンキット。あえて選択肢を抑えたパッケージとすることで、ユーザーが望む出力でチョイスできるわかりやすさが人気の秘密だ。

SR20DET用に設定されているのは、M7960とM8270の2タイプ。どちらも排気バイパスはアクチュエーター方式。タービンシャフトはフローティングメタル支持で、低回転から高回転までスムーズに回るのが特徴だ。

ノーマルエンジンにもマッチするM7960は、アクセルを入れた瞬間からブーストが立ち上がり、フルブーストとなる4000rpmまで鋭い加速が味わえるので、低中回転域を常用するストリートやサーキット走行に最適。最高出力の目安はブースト1.6kg/cm²で400ps。ただしノーマルエンジンではブースト1.0kg/cm²、メタルガスケット装着で1.3kg/cm²が強度面での限界と考えたい。

より大型のM8270は、さらなるパワーをねらうためのタービン。約4500rpmでフルブーストに達し、トップエンドまでパワーがたれることなく持続する特性なので、高回転をキープして走るサーキット走行に最適だ。パワーの目安はブースト1.6kg/cm²で450ps。2.2ℓキットなどでエンジン自体の性能アップと強化を図って真価を発揮できるタービンだと考えたい。

コンプレッサーホイール口径はM7960が68mm、M8280が76.2mm。オーバーラップ構造で構成されるブレードは最適な前傾角と後退角が与えられている。



EXPREME OUTLET PIPE

ターボチューンで重要な要素のひとつが、背圧のコントロール。過給された吸気を効率よくエンジンに送り込むためには、排気をしっかりと抜くことが重要になるわけだ。EXPREMEアウトレットパイプは、ARMSタービンをはじめとしたタービンの高性能化に対応してリニューアル。従来比124%の大容量化で、さらなる高出力化に対応している。装着するEXマニホールドに応じた2タイプが用意され、幅広く使用することができる。



HEAD GASKET

ブーストアップやタービン交換でエンジン内の燃焼圧力が增大すると、ヘッドガスケットの負担も増加。エンジントラブルを防止するためには、チューニング用に設計された高強度のメタルヘッドガスケットが必要となる。SR20用にはスーパーグロメット構造を採用し、冷却水やオイル通路のシール性はもちろん、ボア外周のガスシール性を最大限に向上している。ボア系は87.0φと88.0φの2タイプ、NAとターボに対応する豊富な厚さを用意する。



ビード構造と金属グロメットのデュアルシール方式で、シリンドラのガスシール性を向上する設計となっている。



EXPREME EXHAUST MANIFOLD

SR20DETのターボレイアウトはエンジンの排気ポートからタービンまでの距離が非常に短く、ノーマルタービン位置でEXマニを等長化すると効率の悪いレイアウトとなりやすい。そこで全域で純正を上回ることを目指し、テストを重ねて完成させたステンレス製不等長タイプEXマニホール드가これだ。集合部には仕切り版を設け排気干渉を防止、純正EAIの装着にも対応する。ガスケットやボルト類に加え、遮熱用バンテージも付属する。

FUEL REGULATOR FP GAUGE

ターボエンジンではブーストに応じた燃料供給量の増加が不可欠。大容量燃料ポンプや大容量インジェクターなどを装着した場合に忘れてはならないのが、最適な燃圧調整をすることができる高性能な燃圧レギュレーターだ。東名製は大容量ダイヤフラムの採用により、安定した燃圧の確保を実現。一般的なチューニングに対応するタイプSと、ハイチューン対応のタイプLを用意。視認性の高いアナログ式の燃圧計は、燃圧レギュレーターに直接取り付けが可能。



N2 SPEC OIL PAN

NA仕様で270ps以上を発揮させていたN2エンジンの安定したオイル供給の必要性から生まれたのが、SR20用N2スペック大容量オイルパンだ。最低地上高を変えずに、オイル容量を600ccアップ。内部にはパーティションとスイングプレートが設けられているので、強力なGを受けてもオイルが偏りにくく、ストレーナーからのエア吸い込みを防いでくれる。高精度、高強度な板金溶接製法により、オイル漏れなどの心配もない。



レースシーンからフィードバックされたパーティションとスイングプレートにより、ハードなGを受けてもオイルの偏りを防止する。

REINFORCED BOLT



一般的にノーマルエンジンに使われているボルト類は、塑性域締結と呼ばれるボルト自体が伸びる際の反力で締結力を発生させている。ところが一度伸びたボルトは戻らないため、繰り返しボルトを脱着するチューニングエンジンでは締め付け力やクリアランスの管理が難しくなりがちだ。東名のスタッドボルトは、材質や製法などの変更により弾性域締結とするもの。SR用にはヘッドスタッドとクランク側のメインスタッドを用意している。



N2 OIL BLOCK

SR20エンジンの純正オイルブロックは、オイルフィルターを取り付けるセンターネジ部の強度が不足気味。オイルクーラー装着にサンドイッチブロックを使ってハードな走行を行うと破損してしまうこともあるという。その対応としてN2レースマシン用に製作したオイルブロックをベースに、さらなる軽量化と油温／油圧センサー取り付け部を追加したのがN2オイルブロック。高強度アルミ削り出しにゴールドアルマイト処理がカッコイイ。



オリジナルエンジンはCA18DETのAT仕様だったシルビアコンバーチブル。そこに以前乗っていたS15のエンジンをスワップ。ポンカムタイプRを中心としたヘッドチューンにARMS M7960タービンの380psでパワーは十分。



EXマニは不等長タイプが特徴の東名EXPREME。高風量のARMS M7960タービンに合わせ容量がアップした76.3φアウトレットパイプにより背圧が抑えられているので、高回転まで優れたブースト特性が得られる。



排気系は東名EXPREME Ti触媒ストレートに同80φチタニウムマフラーの組み合わせ。車種毎に最適な管長、管口径を選択し、限りなくストレートなレイアウトでパワーやレスポンスの向上を追求している。

東名パワード技術部技術課

兒玉知士さん

シルビア系ばかりを乗り継ぐこと8台…探し続けてようやく手に入れたシルビアコンバーチブルです。ボディは岐阜県のショップで仕上げてもらい、その後エンジン換装などのチューニング作業を業務終了後に知り合いのガレージでコツコツと行っていたので、走れるようになるまでにかなりの時間がかかってしまいました。おそらく現存しているのは数えるほどしかないシルビアコンバーチブル、しかもチューニングカーとなれば世界に1台(!?) かもしれません。

チューン前はこんな状態!



これからコツコツと手を入れながら、大切に乗り回していこうと思っています。



ホイールはレイズのチャレンジ。デッドストックものかと思いきや、じつは知り合いから譲ってもらい、DIYでリムのガリ傷をパテ埋めしてマットブラックにペイントしたもの。さすがの仕上がりがだ。



DEMO CAR COLLECTION!! 番外編

TOMEIパーツで 世界に1台しかない!?

380psに強化したSR20搭載の S13コンバーチブルボディ

取材協力：東名パワード ☎042-795-8411 <http://www.tomei-p.co.jp/>

SPECIFICATIONS

ENGINE&DRIVE-TRAIN

TOMEI-IN&EX256度ボンカムタイプR、カムギヤ、1.5mmメタルヘッドガスケット、ロッカーアームストッパー、プーエルポンプ、プーエルレギュレータータイプS、燃圧計、大容量オイルパン、オイルフィルターキャップ、ARMS M7960タービン、EXPREMEエキマニ、アウトレット、触媒ストレート、チタンマフラー、ECU/トラスト・インタークーラー/ブリッツ・ブーストコントローラー/NISMO・カップ・ミックスクラッチ/S15ミッション(6MT)/Technical Trax-LSD

SUSPENSION&BRAKE

GPスポーツ・車高調(⑨9kg/mm、⑩6kg/mm)/R32GT-R純正キャリパー

WHEEL&TIRE

レイズ・チャレンジ(⑨8JX18+32 ⑩9JX18+40)/ヨコハマ・アドバンネオバ(⑨225/45R18 ⑩265/35R18)

THE OTHER

NISMO・パワーブレース/ブリッドシート/ナルディ・ステアリング/PLX・DM-6空燃比計/T&E・フロント、サイド、リア/D-MAX・ワイドフェンダー



インテリアはお約束のナルディのステアリングとピラーマウントの追加メーター、ブリッドライニングバケットでシンプルに構成。程度のいいものが手に入れば、ダッシュパネル類を交換していきいたいとのこと。

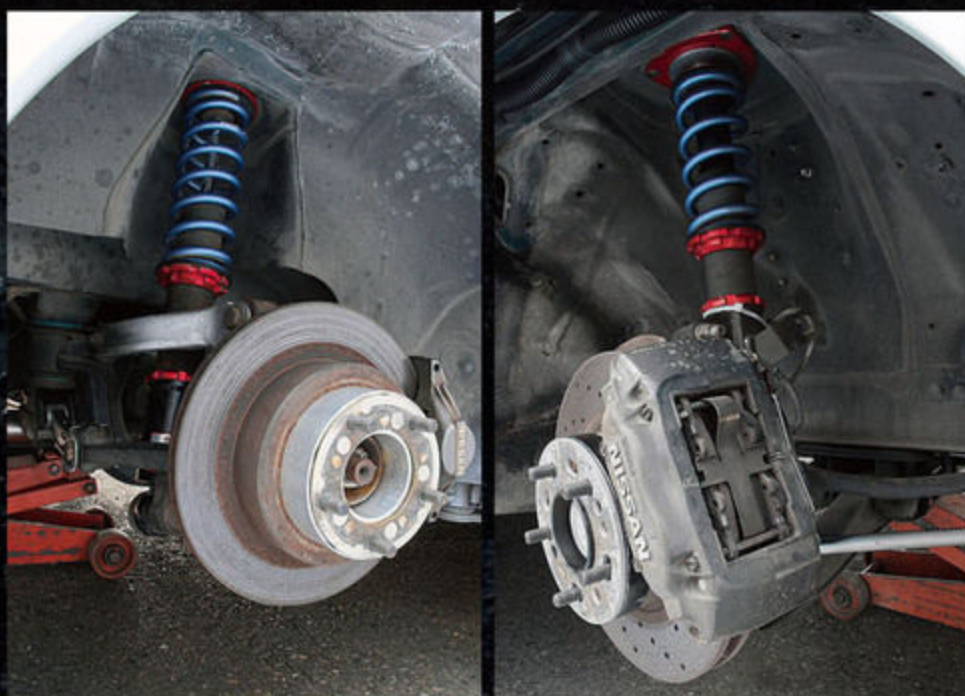
シルビアコンバーチブルには元々AT仕様のみしかなかったため、エンジンと合わせて6MTもS15から換装。意外にもボンと載せるだけでシフトレバー位置はバッチリ合ってしまうというから驚きだ。



S13シルビアの累計生産台数が約29万台なのに対し、わずか600台しか存在しない非常にレアなモデルが、オーブントップのシルビアコンバーチブル。CA18DETエンジンを搭載するK'sのAT仕様をベースにオーテックジャパンが開発、高田工業のラインで生産されていた。

おそらく現存しているのは数台というS13コンバーチブルを手に入れ、チューンドマシンに仕立て上げたのが、東名パワード技術課技術課の児玉知士さん。自他共に認める無類のシルビアマニアで、これまで所有したのはコンバーチブルを含めてS13系が3台、S14が2台、S15が3台という。

撮影時にはあとは登録を待つばかりという状態であったが、ここまでの道のりは平坦ではなかった。というの



サスペンションはGPスポーツ製の車高調をチョイス。スプリングはフロント9kg/mm、リア6kg/mmの設定。ブレーキまわりはR32GT-R純正のフロント4ポット、リア2ポットキャリパーを流用している。

ようやく公道走行できる状態にはなったが、まだまだインテリアなどほとんど手つかずの部分もある。基本的に作業はすべてブライベイトチューンということもあり、今後時間もかけてコツコツと納得のいくまで進化させていく予定だという。

ミッションも合わせてS15純正の6MTに換装。元々CA18のAT仕様だが、エンジンの搭載位置やスパーサー製作など大きな加工なしで、ほぼシフトレバー位置が合うのだそう。

エクステリアはT&Eのフロント、サイド、リヤスポイラーにD-MAXのワイドフェンダーの組み合わせ。ウイングやカナードなどの装着を控えることですっきりとシンプルにまとまっている印象だ。

も、ベースのボディはチューンどころではないコンディション。約2年かけてボディの補修が必要だったのだ。

このマシンの最大の注目点は、やはり東名パワードの高性能パーツを効果的に組み込んだエンジンだ。ボンカムやロッカーアームストッパー、メタルヘッドガスケットなどでヘッドチューンが施されたS15用SR20DETにARMS M7960タービンという仕様で、最高出力は380psを発揮。制御はR35エアフロ+東名ECUで行っている。

技術と伝統に裏付けされた
レイズホイールを履きこなせ!



古さを感じさせないデザインと言われるシルビア&180SXであっても、やはり足下のトレンドには拘りたい。ここからはシルビア&180SXにベストマッチするレイズが誇る最新ホイールを紹介。これらを履きこなすことで、マシンに新たな可能性と時代を超越したビジュアルを手に入れることができるだろう。



SILVIA&180SX
The Recommend

RAYS
Wheels

問 レイズ ☎06-6787-0019 <http://www.rayswheels.co.jp>

PHOTO：岩島浩樹／市 健治
REPORT：正松本宏

VOLKRACING **ZE40**

1. センター部分は開口面積が大きすぎると剛性を損なう原因となるので、ボルトホールを避けながら、センターに向けて張り出したオーバーハング形状を採用。開口部の小径化で剛性が高まるほか、センター部分の内壁はできるかぎりのシェイプアップを図る。
2. 応力を効率良く分散させるべく設計された10本スポークデザイン。キャリパークリアランスを確保しながら、センターとリムを最短の距離で結ぶため、0~4のフェイズデザインを用意。1~4ではそれぞれのサイズで最大限のレーシングコンケイブが構築される。
3. 天面はかなり細身だが、タテ方向の断面積は十分に確保している。特にスポークとリムとの接合部はフランジからウェル部にかけて、タテ方向には相当な厚みがある。一見、リムエンドへとスラリと伸びているように感じるが、その実は強靱な作りとなっている。
4. 正面から眺めていると、細身のスラリとした10本スポークだったが、ある部分はリブを取り込んで強度を高め、影響がない箇所は徹底的に駄肉をカットしていった。その結果、複雑にウェーブした造形となった。もちろん、コンピュータによる入念な解析済みだ。

次世代を担うハイエンドモデルと位置付け、これまでに蓄積してきた鍛造技術やF1をはじめとするレース活動で得た経験など、現段階でレイズが保有するテクノロジーの全てを結集して生み出されたボルクレーシングZE40。実際に開発担当者が「この先10年はライバルが出現させないぐらいの意気込みで開発に取り組みました」と明かすほど、高いモチベーションで開発及び製作が進められた。

それほどにまでハイクオリティなホイールが必要だとボルクレーシングの開発チームが判断した背景には、タイヤの飛躍的な性能向上がある。今後ハイパフォーマンスタイヤは驚異的なスピードで進化していくと予見。さらには過熱するR35や86&BRZのチューニングに引っぱられるカタチで、海外の高性能タービンが数多く流入。パワーウオーズもますますエスカレートしていくと予想される。これらの強烈なグリップ性能やパワーに対峙するには、スポーツホイールも軽さだけではなく、強度や剛性など、異次元の強さを備えなければならぬのだ。

実際に各部は応力を分散させるために、徹底した面取りを展開。センターパールの開口部もヨレを抑えるため、極限までコンパクトに設計される。「微塵の妥協もなく、凝りに凝りまくりました。デザインのためのデザインは一切排除しましたので、それぞれの造形には全て意味があります」と断言。市販ホイールとは思えないほど、徹底的に作り込まれている。

サイズは18インチのみでデリバリーをスタートさせたが、現在は19インチにまでラインアップを拡大。リム幅は7.5Jから12Jまで用意するほどの充実ぶり。フェイスタイプもナローリム&ハイリムセットを実現したフェイスOもあれば、レーシングコンケイブを極めたフェイス4なども設定する。レイズのホームページではフロント18×8.5J35、リヤ18×9.5J45をS15のベストサイズだとアナウンスするが、チューナーサイズが数多く存在するため、実際にはかなり攻めたセレクトも可能だ。



SIZE	HOLE/PCD	INSET	PRICE
18×7.5J	5/100	48	7万2000円～7万4000円
	5/114.3	43, 48	
18×8.0J	5/100	45	7万3000円～7万5000円
	5/114.3		
18×8.5J	5/100	45	7万4000円～7万6000円
	5/114.3	35, 42, 50	
18×9.0J	5/100	40	7万5000円～7万7000円
	5/114.3	25, 35, 45	
18×9.5J	5/100	43	7万6000円～7万8000円
	5/114.3	22, 30, 45	
18×10.0J	5/100	40	7万7000円～7万9000円
	5/114.3	20, 35, 39	
18×10.5J	5/114.3	15, 24	7万8000円～8万円
18×11.0J	5/114.3	15	7万9000円～8万1000円
18×12.0J	5/114.3	20	8万1000円～8万3000円
19×8.5J	5/100	40	8万1000円～8万3000円
	5/114.3	33, 38	
19×9.5J	5/100	43	8万3000円～8万5000円
	5/114.3	22, 31, 33, 40	
19×10.5J	5/114.3	15, 22	8万5000円～8万7000円
19×11J	5/114.3	15	8万6000円～8万8000円
19×12J	5/114.3	20	8万8000円～9万円

カラー：ブロンズ(BR)、マットブルーガンメタ(GB)

10年後の水準まで見越して開発された
レイズ史上最強のタフネスモデル



VOLK RACING TE37 SL

PHOTO：岩島浩樹／市 健治／レイズ

プレスドダブルブラックが加わり
存在感を増す超硬派モデル

軽量・高剛性を追求した、鍛造1ピ
ースの正統派スポーツホイールとしてロ
ングセールスを続けるTE37。数多くの
派生モデルも誕生させてきたが、その中
でも超硬派なモデルとして定着したの
がTE37SLである。

SLのネーミングはスーパーラップに由
来。発売から10年以上が経過していたT
E37をベースに、最新の解析技術を用い
て、高次元の剛性レベルを維持しながら、
1本あたり平均400gの軽量化を实
現。トレンドにフィットしたインセットへの
見直しなども推進した結果、ベストラッ
プの更新を狙うタイムアタックユーザーや
走行会ユーザーの間で大ヒットとなった。

それが2010年のことで、カラーは
プレスドグラファイトのみだった。しか
し、2012年に限定販売した2012
リミテッドに採用していたプレスドダ
ブルブラックが大反響を呼び、今年の7月
にはついにNEWカラーとしてラインアッ
プに加わった。

発売開始以降、多くのバックオーダー
を抱える人気ぶりだが、その秘密はマシ
ニングとブラッククリアを駆使して仕上
げられる表情の豊かさにある。走りに特
化したモデルにも高いクオリティを求め
るエンドユーザーの声が生んだヒットと
言えそう。



1. 新色のプレスドダブルブラックは、先にダイヤモンド
ブラックに塗ってから、リムフランジとセンターパートを
切削。さらにもう一度ブラッククリアを塗装することで、
深みのあるブラックと程良い光沢感が共存している。
同じイメージで製作されたステッカーも付属される。

2. 金属の質感を残した品のあるブラックアウトが注目
されているが、もともとTE37はストイックに軽量化に挑
んだ超硬派モデルである。開発陣のこだわりはちょっと
したパーツのセレクトにも及び、例えばエアバルブは軽
量化のためにショートアルミタイプを使用する。

SIZE	HOLE/PCD	INSET	PRICE
17×7.5JJ	5/114.3	40	5万8000円
17×8.5JJ	5/100	45	6万円
	5/114.3	40	
17×9.0JJ	5/114.3	22	6万1000円
	5/100	45	
17×9.5JJ	5/114.3	12, 28, 35	6万2000円
	5/100	45	
18×8.5	5/100	45	6万7000円
	5/114.3	45	
18×9.0J	5/100	45	6万8000円
	5/114.3	45	
18×9.5J	5/100	45	6万9000円
	5/114.3	22, 35, 40	
18×1.0J	5/100	40	7万円
	5/114.3	20, 40	
18×10.5J	5/114.3	15, 22	7万1000円
18×11.0J	5/114.3	18, 35	7万2000円
19×9.5J	5/114.3	22	7万6000円
19×10.5J	5/114.3	12, 22	7万8000円

カラー：プレスドグラファイト(PG)、プレスドダブルブラック(PW)



リムの深さと洗練されたフォルム： コントラストで魅せるプレミアムモデル

軽量かつ高強度な鍛造1ピースモデルであることを武器に、スポーツホイールの定番として地位を確立したボルクレーシングTE37だが、妥協のない軽量化に挑んだTE37SLやハードユースに耐えられる高剛性を与えたTE37RTなど、派生モデルも数多く輩出し、そのつど飛躍的な進化を遂げてきた。

このTE37TTAプログレッシブモデルもまた、TE37のDNAを受け継ぎながら新たな個性が与えられた派生モデルである。しかし、そのキャラクターはス

トイックに軽さや剛性を研ぎ澄ましていったSLやRTとは明らかに異質といえる。

それはSLが18インチから設定を増やしていったのに対し、TTAはまず19インチのバリエーションの充実に力を入れたことからわかる。意識しているのは足繁くサーキットに通うユーザーではなく「愛車をスタイリッシュに仕上げたいけど、走りのマインドも忘れたくない」というストリート派。18インチのSタイヤよりもラジアルの19インチを選ぶセンスに

応えることを目指したのだ。

ディスクデザインこそ、TE37だとわかる6本スポークだが、新たに金型を作り、都会的な風景にも溶け込む洗練された造形と、力強さと存在感を誇示するデーパーリムを生み出した。また、深みのあるダブルブラックと光沢のあるFDMC（フォージドダイヤモンドミラーカット）をリンクさせ、コントラストを強調する手法もTE37シリーズでは新鮮。プレミアムモデルに相応しい風格が随所から感じられるのである。

SILVIA&180SX
The Recommend
RAY'S
Wheels

TE37 TTA PROGRESSIVE MODEL

1.それぞれのサイズで最大限のディープリムを追求するため、リムの深さは4タイプを用意。圧巻は10.5J以上に用いられるスーパーロングリム。その存在感と迫力はズバ抜けている。リムフランジもTE37SLのように武骨ではなく、スタイリッシュで洗練された形状だ。

2. TE37の伝統である6本スポークデザインを継承。最先端の解析技術や世界に誇る鍛造技術を駆使し、軽さと剛性のバランスを追求した結果、たどり着いた機能美といえる。スポークの裏面には肉抜きが施され、TE37の血筋を引くスポーツ進化モデルであることを物語る。

3. ディスクカラーの設定はダブルブラックのみ。ていねいに磨き上げてからダイヤモンドブラックに塗り、さらにブラッククリアを重ね、深みと程良い光沢感を作り出した。一方のリムもFDMC（フォージドダイヤモンドミラーカット）と呼ぶ技法で鏡面加工に近い光沢を引き出す。



SIZE	HOLE/PCD	INSET	PRICE
18×7.5J	5/100 5/114.3	50	7万2000円
18×8.0J	5/100 5/114.3	45	7万3000円
18×8.5J	5/114.3	52、38	7万4000円
18×9.0J	5/100 5/114.3	45 38	7万5000円
18×9.5J	5/114.3	38、12	7万6000円
18×10.5J	5/114.3	22	7万8000円
19×9.5J	5/114.3	34、22	8万3000円
19×10J	5/114.3	30	8万4000円
19×10.5J	5/114.3	22	8万5000円
19×11J	5/114.3	15	8万6000円

カラー：ダブルブラック／FDMCリム
※ディスクオプションカラー（特約店のみ）：ガンメタ（GM）、ダークガンメタ（DG）、ゴールド（GO）、ブラック（BK）、ダイヤモンドブラック（DB）、ダッシュホワイト（DW）、マグブルー（BL）、レッド（RE）、ブラック（BK）



SIZE	HOLE/PCD	INSET	PRICE
16×6.5J	4/100	40、45、52	3万1000円～3万9000円
	4/100	42、50	
17×7.0J	5/100	42、50	3万2000円～4万円
	5/114.3	43、50	
17×9.0J	5/100	40	3万6000円～4万6000円
	5/114.3	12、22、40	
18×7.5J	5/100	40、50	3万7000円～4万5000円
	5/114.3		
18×8.5J	5/100	42、45	3万9000円～4万9000円
	5/114.3	33、42、45、52	
18×9.5J	5/114.3	12、22、30、40	4万1000円～5万1000円
18×10.5J	5/114.3	12、22、40	4万3000円～5万3000円
19×8.5J	5/100	44、45	4万6000円～5万6000円
	5/114.3	33、38、44、45、50	
19×9.5J	5/100	43	4万8000円～5万8000円
	5/114.3	12、25、35、43	
19×10.5J	5/114.3	12、25、35、43	5万円～6万円

カラー：サンライトシルバー(SU)、マットグラファイト(MF)、
マットグラファイト/マシニング(MP)

カラーやマシニングを駆使して
素材感や軽快感を視覚的にもアピール



SILVIA&180SX
The Recommend
RAY'S
Wheels

gram LIGHTS 57Xtreme

1.スポークの長さを強調して伸びやかさを表現するには、センターパートの開口部をなるべく小さくするのが有効な手段。その反面、スポーツホイールにとっては重量増というデメリットも生まれるため、強度や剛性に影響のない範囲でサークルの内壁を削っている。

2.軽さと強度のバランスを保つため、スポークごとに切削ポイントをオフセットさせ、段違いに設けられたスポークサイドのマシニングポケット。鍛造のような質感を塗装で表現したというマットグラファイトとの組み合わせにより、メカニカルな印象を強烈に与える。

3.ハブの取り付け面とディスクセンターの厚みは、ローインセットを追求していくほど、厚くなる傾向にある。この締結面と呼ばれるパートの剛性を高め、ハブ面との接合性を向上させるため、SPスペックのローインセットモデルの一部にリジディティリングを採用する。



2015年モデルのMBスペックに設定されるブルークリアモデル。天面にダイヤモンドカットが施され、ブルーのカラークリアで仕上げられる。この他にも、スポークサイドにV字型のマシニング処理を施したブラックマシニングモデルがラインアップに加わる予定。

「もっと走りた」と願うスポーツ派に、手頃な価格の高性能スポーツホイールを提供したい」というブランドポリシーを掲げ、製造モデルを中心に展開するグラムライツ。「リーズナブルな価格帯でどこまで軽くできるか」に強いこだわりを持ち、ブランド名にも「グラム単位で軽さを求めたい」という意思がダイレクトに反映されている。

57エクストリームは、そんな製造でストイックに軽量化を推進するグラムライツの姿勢を具現化した代表作。コンピュータでの高度な解析技術を駆使して、無駄を省いて軽くできるスポークの形状や長さを算出。天地に大きく、前後に深い、ダイナミックなコンケイブデザインを生み出した。

しかも特定のサイズだけでなく、各サイズで妥協のないシェイプアップを図り、なおかつキャリパークリアランスなどの問題もクリアするため、インセットごとに専用のフェイスデザインを用意。その数は30パターン以上にも及ぶという。デザインの素案になっているのは、TE37などにも通ずる、レイズ伝統の6本スポーク。これをベースにタテ断面を十分に確保した上で、軽快感が強調できるツインスポークへとアレンジしている。さらに軽量化を積み重ね、同時に軽さを視覚的にも訴えるアプローチとして、スポークサイドに切削加工を施したマシニングポケットをSPスペックに採用する。ここでも最先端の解析技術に基づき、軽量化と強度＆剛性確保を高い次元でバランス。スポークサイドの左右で段違いになるように、マシニングポケットを設ける。

カラーはソリッドで鍛造のような質感を表現したマットグラファイトを設定。マシニングポケットを導入するSPスペックでは切削面もツヤ消しのクリア仕上げになり、アルミの質感を最大限に引き出す演出を行っている。

また、2015年バージョンとして、MBスペックを新たに加えることを発表。ダイヤモンドカットとブルークリアを組み合わせたモデルと、V字型のマシニングを施したブラックマシニングモデルの2タイプになる見込みだ。



DEMO CAR COLLECTION!!

PART.2

シルビア&180SXのチューニングシーンにおいて、
いま最もホットなステージと言って過言ではない九州。
ここからはデモカーコレクション第二弾として、その聖地オートポリスで初開催となった
「ハイパーミーティング」にエントリーしたショップデモカーにスポット。
実用または実戦で培われた各マシンのメイキング術は必見だ。

PHOTO：内藤正美

躍動する珠玉マシンを
熱き九州の地で
大解剖



コンセプトを決めるのはあくまでユーザー自身 多角的なアプローチで勝てるクルマに仕上げる



SPECIFICATIONS

POWER 480ps/—rpm

TORQUE —/—rpm

ENGINE&DRIVE-TRAIN

HKS・鍛造ピストン、カムシャフト、コンロッド、クランク、ウエストゲート、FコンVプロ、EVC-6、パワーフロー、インタークーラー、オイルクーラー、6速シーケンシャルミッション／ナプレック・ビッグバルブ、ベリリウムシートリング、チタンバルブリーナー／GCG-GTX3076R／アルトラック・ダービンアウトレット、フロントパイプ、EXマニ／NISMO・インジェクター（740cc）、フューエルポンプ、カーボンLSD／トラス・サージタンク、ラジエーター、大容量デフカバー／東名パワード・チタマフラー／ORC・カーボンツインクラッチ／HPI・ミッションオイルクーラー／丸田小屋・ボート加工、燃焼室加工

SUSPENSION&BRAKE

HKS・ハイパーマックスⅢ／ハイバコ・スプリング（F16.1kg/mm R14.3kg/mm）／ARC・スタビライザー／APレーシング（九州男児）・ブレーキローター（F355φ R330φ）、キャリパー（F6POT R4POT）／ZONE・ブレーキパッド／丸田小屋・ブッシュフルピロ化、オリジナルブレーキホース

WHEEL&TIRE

レイズ・ZE40（F/R11.0J+15）／アドバン・A050（F/R295/35-18）

THE OTHER

HPI・ラジエーターレスキュー（エアコン用コンデンサー）／クスコ・ロールバー（オリジナル10点式）、ストラットタワーバー／丸田小屋・オリジナルガゼットプレート

ミーティング当日はエアロが“仮付け”の状態だったため、ややまとまりのない色味になっているが、「サーキットも街乗りも」のリクエストに合わせ、丸田小屋オリジナルエアロを新調。シンプルな外観にまとめ上げた。



2.2ℓへの排気量アップとタービン交換で、480psにパワーアップ。最大出力をもう少し上げることが可能だったが、扱いやすさや街乗り時の渋滞なども考慮し、やや控えめにセッティングしているとのこと。



九州男児商会が供給するAPレーシングのブレーキキットを装着。サーキットにおいてはストップピングパワーも大きな武器。強力な制動力をほこるブレーキが与えられたことにより、安心してコーナーへ飛び込むことができる。いっぽう、ブレーキバランサーを設けたほか、リヤ側のパッドを少し切削するなど、街乗りでの使用も考慮されている。

MARTAGOYA

●●● 自動車工房 丸田小屋 福岡県朝倉郡筑前町東小田1118-7 ☎0946-42-1658 <http://www.maruta-goya.com>

PHOTO：内藤正美
REPORT：堀 辰也

今回のハイパーミーティングでS14とS15、RPS13の計3台を出走させた丸田小屋。いずれも、同ショップの豊富な経験に基づくチューニングが施された、ハイレベルなマシンだが、それぞれの車両オーナーのニーズや予算に合わせ、全く異なる仕様で作られている。

まずS15は『街乗りもサーキットも』との要望に応え、ナビオーディオやエアコン等の快適装備を残したまま、2.2ℓへとスーパードアップ。さらに大容量タービンで480psを発揮する。車重に合わせて、3台中最も高めめのバネレートに設定しつつ、街乗り時も極端なハードさを感じさせない最適調整を行っている。

S14は「ライトパワーでもレースに勝てる」ことを実証するため、オートボリスでの走り込み中心で仕上げた1台。排気量はそのままにトラスのTD06-25Gタービンで強化。エクストレイル用SR20VE

Tエンジンのピストン及びコンロッドを移植し、HKSカムシャフトなどを組み込んで、フルバランス取りを実施。ブースト1.5kg/cm²で推定パワー430ps。MAXパワーの引き上げよりも、エンジンレスポンスの向上に注力した。現在オートボリス最速シルビアを目指し、同サーキットでの走り込みを繰り返しながらFコンVプロでセッティングを煮詰めている。

また、RPS13は「必要最小限の予算でより速く」をテーマに仕上げた1台。エンジンチューンにはできるだけ予算を投じず、パワーも350psと扱いやすい範囲にとどめている。そのいっぽうで、軽量化を徹底し軽さを追求。適度なパワーと軽量化ボディ、さらに走り込んで煮詰めたという足回りとで、トータルバランスを具現化した車両となっている。

チューニングの方向性を決めるのはオーナーさん自身であり、ご予算の範囲内でご希望の仕様に仕上げるのが、私たちの役割だと考えています。

例えば、今回出走したS14は、「コストパフォーマンスに優れている」という点が最大のアピールポイント。ダウンフォースと足回りを中心にセットアップし、エンジンも、パワーアップばかりを重視するのではなく、レスポンスの良さを追求しました。

いずれも、オーナーのご要望に応えた仕様であり、オートボリスではシルビア最速を狙えるレベルと言えるでしょう。

莫大なコストをかけなくても、ツボを押さえたチューンや足回りセッティングを行えば、速く走れます。全国の一般ユーザーの、お手本になるよう仕上げた1台です。



SPECIFICATIONS

POWER 430ps/-rpm

TORQUE -/-rpm

ENGINE&DRIVE-TRAIN

HKS・カムシャフト(IN・EX 264度)、FコンVプロ、EVC5E、エアクリナー、インタークーラー、6速シーケンシャルミッション/ナプレック・ビッグバルブ、スロットルボディ/トラスト・TD06-25G、ウエストゲート、サージタンク、フロントパイプ/ニスモ・インジェクター(740cc)/サード・フューエルポンプ/大和ラジエーター・ラジエーター/HP I・オイルクーラー/東名パワード・チタンマフラー/エクセディ・カーボンツインクラッチ、フライホイール/ATS・カーボンLSD/エクストレイル用ピストン、コンロッド

SUSPENSION&BRAKE

HKS・ハイパーMAXスーパースポーツ丸田小屋SPL、スプリング(Φ16.1kg/mm Φ14.3kg/mm)/Biot-ローター(Φ345φ)/ディクセル・34R用ローター(Φ300φ)/ZONE・ブレーキパッド(ΦR)/34GT-R純正キャリパー(ΦR)/丸田小屋・オリジナルメッシュホース、プッシュアップピロ化

WHEEL&TIRE

ウェッズスポーツ・TC105N(ΦR5J-18+12)/アドバン・A050(ΦR295/35-18)

THE OTHER

クスコ・7点式ロールバー、ストラットタワーバー/ボルテックス・エアロ、カナード/ウェッズスポーツ・GTウイング/BNスポーツ・ボンネット/丸田小屋・オリジナルエアロ/ナルディ・ステアリング(33φ)/レカロ・バケットシート(SPG)/チームテック・4点式シートベルト



ボルテックスのエアロでワイド化されたボディに丸田小屋独自に空力を考慮した、オリジナリティ溢れるGTウイングを装着。リヤフェンダーまで伸びる翼単板が迫力あるリアビューを演出する。



排気量は変えず、エクストレイル用SR20VETエンジンのピストン及びコンロッドを移植したほか、レーシングフライホイール、ハイカムなどを組み込んでフルバランス取りを実施。パワーアップばかり重視するのではなく、軽やかに吹け上がるハイレスポンスなエンジンに仕上げている。



180SXエンジンルーム。「エンジンにはあまりコストをかけない」というコンセプトに沿って、必要最小限のチューンにとどめている。最大出力約350psと、3台中最も非力ながら、軽さを追求し、2台にまけない好タイムを記録した。

SPECIFICATIONS

POWER 350ps/-rpm

TORQUE -/-rpm

ENGINE&DRIVE-TRAIN

HKS・カムシャフト(IN・EX 264度)、EVC-5、タービンアウトレット、FコンVプロ、エアクリナー、インタークーラー/トラスト・T518Z、アクチュエーター、サージタンク、オイルクーラー/ニスモ・インジェクター(740cc)、フューエルポンプ/シルクロード・EXマニホールド/パーディークラブ・マフラー(SPECII)/RS-R・フロントパイプ/コヨー・ラジエーター/ニスモ・GT-LSD/丸田小屋・ボート加工、燃焼室加工、N15バルブ純正スロットルボディ移植

SUSPENSION&BRAKE

HKS・ハイパーMAXIII 丸田小屋SPL/ハイパコ・スプリング(Φ14.3kg/mm Φ13.4kg/mm)/プロジェクトμ・ブレーキローター(Φ324φ)/ディクセル・ブレーキローター(Φ300φ)/ZONE・ブレーキパッド(ΦR)/丸田小屋・R33 GT-R純正レンボキャリパー移植(ΦR)、オリジナルブレーキホース

WHEEL&TIRE

ウェッズスポーツ・TC105N(ΦR10.5J+12)/アドバン・A050(ΦR295/35-18)

THE OTHER

ナルディ・ステアリング/ブリッド・マキシムIIIカーボン/チームテック・シートベルト/トラスト・追加メーター(60φ 水温・油温・油圧)/T&Eベルテックス・ボディキット/ウェッズスポーツ・GTウイング/HPF・アクリルウインド(フロントガラス以外)、FRPボンネット、左右ドア/丸田小屋・オリジナルフロントアンダーパネル、オリジナル16点式ロールバー、オリジナルガゼットプレート



ホイールはウェッズスポーツの極細スポークモデルTC105Nを装着。10本の極細スポークを均等配置することで応力集中を防ぎ、リム剛性やスポーク剛性を高次元で融合させる独自形状を採用したモデルだ。



G A R A G E S I F T

●●● ガレージ シフト 熊本県玉名市天水町部田見2722-2 ☎0968-71-5868 <http://www.sift.jp>

PHOTO: 内藤正美

REPORT: 堀 辰也

SPECIFICATIONS

POWER 760ps/-rpm

TORQUE 80kgm/-rpm

ENGINE&DRIVE-TRAIN

東名パワード・ピストン、コンロッド、クランク、ビッグバルブ / IHI-RX6タービン / HKS・ウェイトゲート、インジェクター(1000cc)、エアクリナー、インタークーラー、FコンVプロ、ブーストコントローラー、シーケンシャルミッション / BOSCH・フェューエルポンプ / アルトラック・レーシングサージタンク、インマニ、スロットルボディ / コーヨー・ラジエーター / トラスト・オイルクーラー / ORC・クラッチ(トリプル)、フライホイール / NISMO・デフ(ファイナル4.1) / シフト・フロントバンプ、パイピング、マフラー

SUSPENSION&BRAKE

シフト・車高調(Φ8kg/mm Φ5kg/mm) / エンドレス・ローター、キャリパー(Φ)、ブレーキパッド(Φ) / ディクセル・キャリパー(Φ)、ブレーキパッド(Φ) / キノクニ・ブレーキライン

WHEEL&TIRE

レイズ・RE30(Φ9.5J+15) / ブロセス・RIR(Φ255/35-18)

THE OTHER

ニモ・ストラットタワーバー、クロモリ12点式ロールバー / ナルディ・ステアリング(34φ)



ラジエーターは軽量ながら高い放熱性能を誇る、コーヨーのアルミコア2層タイプを採用。フルチューンエンジンの性能を最大限に発揮させる。



ナプレックの80φスロットルボディにアルトラックのレーシングサージタンクを装備。このサージタンク内部はファンネルが設けられており、空気の流速をより高める設計となっている。

東名の鍛造ピストン&コンロッド、クランクなどを組み込み、2.1ℓに排気量アップ。そこにRX6タービンを装備し、最高出力760ps、最大トルク80kgmを発生する。強大なパワーも現車合わせセッティングで扱いやすい性格に仕上げているとのこと。

DEMO CAR COLLECTION!!
PART.2

最大出力760psのSR20エンジンと聞いて、さぞ扱いが難しいだろう…と感じる人もいるかもしれないけど、意外なくらい素直に吹け上がるから、コーナーからの立ち上がりもS字での挙動コントロールも、アクセルワークにそれほど神経を使うことはないんだよね。むしろ課題だと感じたのは、軽すぎる車重かな。大幅な軽量化を図っているの、軽すぎてトラクションが十分にかかってない印象があった。ドリフト競技用マシンではあるものの、次回サーキット走行に臨む際は、車体後部に何らかの重量物を載せるなどで重量配分を見直して、もう少しトラクションがかかるよう工夫してみるよ。



軽量化策として、一切の内張類を剥がした車室内。ロールバーも、軽量のクロモリ鋼12点式を装着。追加メーター類とブーストコントローラー、ノッキングメーター、NOSスイッチなどが、姿勢を崩さずに操作できる位置に配置されている。

D1ドライバーである植尾勝浩氏の実戦用ドリフトマシン。今回ハイパーミーティングでは、同氏が代表を務める「ガレージシフト」のデモカーとして出走。

エンジンは東名パワードの鍛造ピストン&コンロッド、クランク、ビッグバルブなどで完全武装。そこに1000ccのインジェクターと強化フューエルポンプ、さらにアルトラックの80φスロットルボディ+レーシングサージタンクで、RX6タービンをなんなく回し、最高出力760ps、最大トルク80kgmという強烈なパワーを絞り出す。

ちなみに、アルトラックのレーシングサージタンクは中空部にファンネルが装着されているため、高回転時のパワーアップばかりでなく低速トルクも確保できるという。

また、ハイパワーなエンジンに対して、車体も徹底的にシェイプアップ。様々な軽量化対策を施すことにより、ノーマルよりも200kg以上

も軽い約1トンという車重を実現している。

そして、サスペンションにはシフトオリジナルの車高調を装備。バネレートは植尾氏の好みに合わせてフロントが8kg/mm、リヤが5kg/mmに設定。パワーを考えると柔らかめの設定だと思われるが、ドリフト走行時はこれくらいの方が走りやすいとのこと。

あくまでドリフト競技で勝つことを主眼に製作されたハイチューンドな車両なので、極端に映るセッティング箇所はあるものの、ライトユーザーへのフィードバックやミドルユーザーへのステップアップに繋がるメイキングも多い。そのためガレージシフトのクルマ作りの方向性を雄弁に物語るマシンとして、ハイパーミーティング来場者たちの注目を集めていた。



もともとあったダクトの上位に、さらに新たな通風口を設けたカーボンボンネット。軽量化策のひとつでもあるが、エンジンルームの熱を排出する役割も担っている。



エアクリナーに効率的に外気を供給するヘッドライトインテーク。これによりフレッシュエアをダイレクトに引き込むことが可能となり、吸気効率を格段にアップさせている。



リヤバンパーをはじめ、車体強度に直接影響しない鉄板部分を切除するなど、徹底的な軽量化が図られている。最高出力760psに対し、車両重量は1050kg。パワーウェイトレシオはフォーミュラマシンに肉薄するレベルだ。

ハイパワー&軽量ボディのドリフト仕様は
サーキットパフォーマンスも高次元



AUTO FACTORY STEALTH

●●● オートファクトリー ステルス 熊本県熊本市北区龍田陣内4丁目18-56 ☎096-223-8922

PHOTO: 内藤正美
REPORT: 堀 辰也

SPECIFICATIONS

POWER 430ps/-rpm

TORQUE -kgm/-rpm

ENGINE&DRIVE-TRAIN

TOMEI・ハイカム、メインコンピュータ(レイテック) / HKS・GT3037Sタービンキット、ウェイストゲート、タービンアウトレット、EVCブーストコントローラー、スポーツクリーナー / サード・550ccインジェクター / NISMO・高流量フューエルポンプ / ARC・インタークーラー、アルミバイピングキット / HPI・ラジエータ(エヴォルブ) / トラスト・フルチタンマフラー / エクセディ・レーシングクラッチ、レーシングフライホイール / ATS・カーボンLSD1.5WAY

SUSPENSION&BRAKE

バディークラブ・プロスペックダンパー改 / スウィフト・スプリング(Ⓔ16kg/mm Ⓔ14kg/mm) / クスコ・スタビライザー、ブッシュ / R33純正ブレーキローター(ⒺⒺ), R33純正キャリパー(ⒺⒺ) / 制動屋・N3ブレーキパッド

WHEEL&TIRE

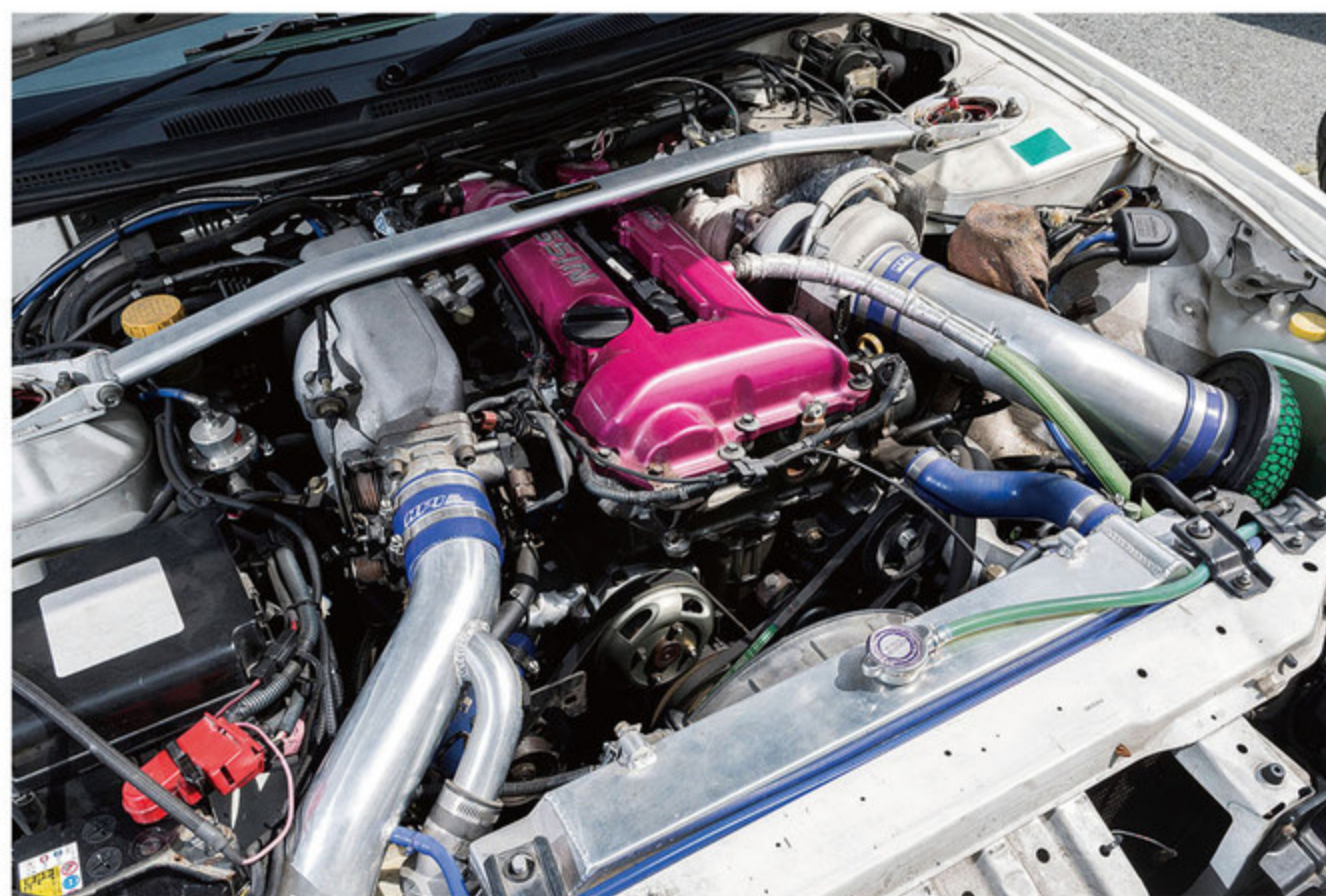
ウェッズスポーツSA70(Ⓔ9.5J+22 Ⓔ10.5J+18) / ヨコハマ・ADVAN A050(ⒺR255/40-17)

THE OTHER

ヴェルテックス・エアロキット、GTウイング / R34V-spec用ディフューザー



タービンにはHKSのGT3037Sのキットを装着。燃料系はサードの550ccインジェクターとニスモのフューエルポンプで強化しているが、ウェイストゲートやタービンアウトレット等はキット品をそのまま使用。



エンジンはHKSのGT3037SタービンキットにTOMEIボンカムを装備するが、本体はノーマル。そのためブースト圧は1.5kg/cm²まででセーブしている。冷却系はARCのインタークーラー及びアルミバイピング、HPIのラジエータと熱対策もバッチリ。



前席がレカロシートである以外、ほぼノーマルのままの車内。ボディ補強やロールケージ装着を行わなかったぶん、ボディの捻れを吸収するための足回りセッティングにこだわっている。

DEMO CAR COLLECTION!!
PART.2

若い人のチャレンジしたい
気持ちを応援したいですね

Tuner's Voice 市原保隆

サーキット走行にチャレンジしてみようと思っ
ていても、コスト面で諦めてしまうユーザー
が大勢いると思います。さらにレースに参
加したくても、マイカー
とは別にレース専用車両をもう1台所有するとい
うのも一般的にはあまり現実的でないです
よね。



なので、この車両はあえて街乗り仕様でありな
がら、サーキットでも十分通用するスペックを目
指して製作しました。室内が狭くなるロールケ
ージなどは入れず、快適装備も残しているの
で、そのままデートにも出かけられますよ。



サーキット仕様車では定番と言えるカーボンボンネットも、コストパフォーマンスの面からあえて装着していない。カナードも、できるだけ手ごろな価格の製品をチョイスした。ディフューザーにいたっては樹脂板を切り出したオリジナル。

エアコンやオーディオなど快適装備はそのまま。ロールケージもな
く、後部シートが着いたままなので乗車定員も変わらない。熊本市の
オートファクトリー ステルスが手がけたこの車両は、室内だけ眺め
ると完全に街乗り仕様といった感じだが、オートボリスのタイムアタック
で2分切りを目標にしているという車両。

そのためノーマルチックな室内とは対照的に、エンジンはHKSのG
T3037SタービンキットにTOMEIポンカムをインストール。さらにサー
ドの500ccインジェクター、ニスモのフューエルポンプなど燃料系もし
っかりとサポートしている。

突出して高額なパーツを入れているわけではないが、撮影当日の
実走行では2分02秒というラップタイム記録。エンジンやボディにも
う少し手を入れれば、さらに速くすることは容易だが、実用性とコスト
とのバランスがいいこの仕様こそがユーザーへのフィードバックに繋
がるとの考えから、大きく仕様変更をすることはしないという。

また、このマシンを製作したもうひとつ理由として、若者のクルマ離
れ、モータースポーツ離れに一石を投じたいという想いから。通勤や
デートに使っている普段乗りのクルマでも、ポイントを押さえたチュー
ニングを行えば、ここまで速くなるということを、自ら立証したかったの
だという。

「クラッチが少し滑っていたのと、タイヤもユーズドだったので、今
回は目標を達成できなかったけれど、クラッチ調整さえすれば確実に
2分切りは可能だという確信を得ました」と、市原代表。今後、オート
ボリスのお膝元にあるショップとして、モータースポーツに興味を持っ
た若手ユーザーたち
に対し、実用チューン
でも十分にサーキット
を走れることを広くPR
していく考えだ。



タイヤ&ホイールは、軽量かつ高
剛性で定評のあるウェッズス
ポーツSA70と、アドバンA050の
組み合わせ。そこそこ使い古し
た状態だったが、しなやかな足
回りセッティングのおかげでグ
リップ力が極端に低下すること
なく、当初の目標に肉薄するタ
イムを記録できた。

バディークラブのプロスペックダンパー+ス
ウィフトのスプリングの組み合わせに、街乗
りでの快適性を保つために一部オリジ
ナル加工を施した足回り。やや柔らかめの足
に、クスコのスタビライザーを組み合わせ
、高速旋回時のロールを抑えるセッティ
ングだ。プレーキローター及びキャリパーは、前
後ともR33純正を流用。



サーキットメインではなく、通勤やデ
ートにも使える「ストリート仕様」であ
ることを重視した比較的シンプルに
まとめたエクステリア。ベルテックス
のエアロキットは、エッジの効いたデ
ザインがS15のフォルムにマッチす
る。GTウイングも、派手さの少ない
ベルテックスのベーシックモデルを
チョイス。リヤバンパー下のディフ
ューザーはR34用を流用している。





NEO PROJECT

●●● ネオプロジェクト 福岡県福岡市早良区東入部8-12-5 ☎092-834-9492 <http://www.neo-pro.net>

PHOTO: 内藤正美

SPECIFICATIONS

POWER 450ps/7500rpm

TORQUE -kgm/-rpm

ENGINE&DRIVE-TRAIN

ブリッツ・K3-450Rタービン、ウエイストゲート/東名・カムシャフト(IN256度/EX256度)、フューエルポンプ、レイテック/強化バルブスプリング/ポート段付き修正/ニスモ・720ccインジェクター/S14Q's用ストロトル/トラスト・サージタンク、オイルクーラー(8段)/NGK・8番レーシング/HPI・インタークーラー/ネオプロジェクト・チタンマフラー/フロントパイプ(全て76.3φ)/HKS・6速ドグ/ORC・ツインメタルクラッチ、フライホイール/ニスモ・GT LSD

SUSPENSION&BRAKE

HKS・ハイパーマックス(Ⓕ10kg/mm、Ⓕ8kg/mm)/フルピロ化/イケヤフォーミュラ・ロアアーム/S15メンバー/S13アッパーアーム/S15純正スタビライザー/R33純正プレンプ/ディクセル・ブレーキローター

WHEEL&TIRE

SSR・TYPE-C RS(ⒻⒻともに10.5J+15)/アドバン・A050(ⒻⒻともに255/40-17)

THE OTHER

ユーラス・GTエアロ/ネオプロジェクト・ウィング/FRPルーフ/FRPトランク/FRPドア/F&Rディフューザー/カナード



ここまで軽量化していいながら、なぜかダッシュボードは装着。しかもS15用だ。「当時はS15に憧れていて、気分だけでもと思って…」と装着したそう。ちなみに、FRPのダッシュボードを製作することも考えているそう。



ドアとトランク、ルーフの3点をFRP製とすることで29.7kgも軽量化を実現している。これはワンオフではなく、製品としても販売中。S13~15までラインナップされている。また、ボディ自体は、溶接とパネルボンドを組み合わせた補強が施されている。ガラス類はフロント以外はオールアクリル製。



SSRの軽量ホイールTYPE-C RSにアドバンA050という組み合わせ。前後とも255サイズを装着している。S15メンバーにS13アッパーアーム、イケヤフォーミュラ製ロアアームという組み合わせによりワイドトレッド化されている。

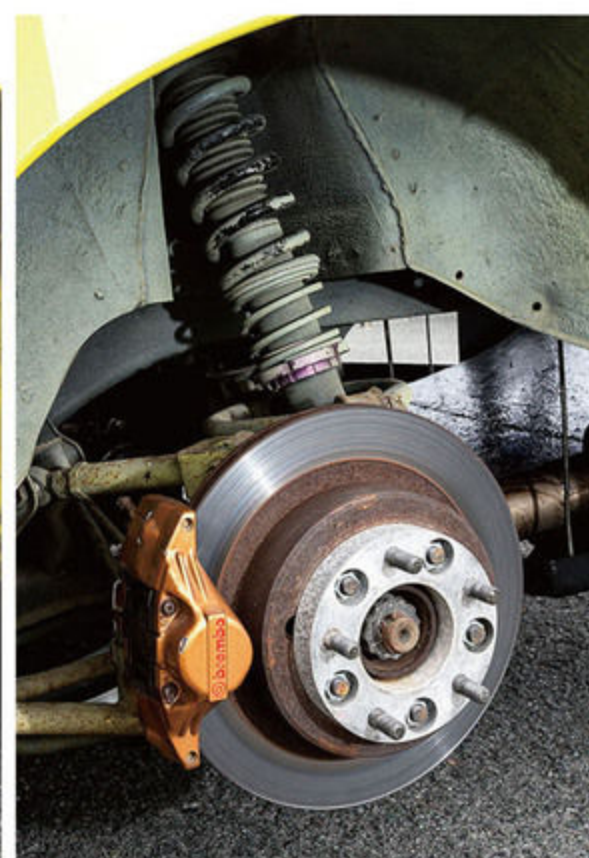
S15用のSR20をベースにIN/EXとも256度のカムを装着。ポート段付き修正したヘッドに東名バルブスプリングを組んだ程度で、比較的ライトな仕様となっている。これにK3-450Rタービンを装着し、東名のレイテックで制御。オーバーハングの軽量化を徹底し、ストラットまわりのガゼット追加した補強も実施。

DEMO CAR COLLECTION!!
PART.2

実際に走ってみて、なかなか良い手応えを感じていただけに、今回のトラブルは悔しかったですね。あと、リヤのダウンフォースが効きすぎたため、負荷が増えたリヤローターの温度が上がって、割れてしまいました。ディフューザーやカナードなどでフロントのダウンフォースをアップすれば、今の仕様でもじゅうぶん楽しく速く走れると思います。



このクルマは、以前の福岡オートサロンにも出展したり、いくつかの雑誌の取材も受けてきた僕の愛車ですが、お客さんの参考になるような構成になっています。うちはシルビアユーザーが多いので、壊れず長く楽しめるやり方を提案していますよ。



サスペンションはグリップ仕様にするためにリヤキャンバーを立て、トーアウトからゼロに戻した。スタビは中空構造となっているS15純正を選択。ブレーキは前後ともR33純正ブレンボを装着。ブレーキローターはディスクセル。

ハイスピード&テクニカルなオートポリスに、ドリ車ベースの車両で挑んできたネオプロジェクト。今回持ち込んだこのS13は、代表の毛利さんが長年所有してきた、デモカーというより愛車とよぶべき1台。

このマシンの注目すべき点は、なんといっても推定重量950kgというその軽さ。ドアやトランクそしてルーフまでFRP化し、極限まで軽量化が施されている。

いっぽう搭載されるエンジンは排気量はそのままに東名の256度カムにK3-450Rタービンを組み合わせ、最高出力450psを発生させる。控えめとも言えるパワーではあるが、軽量ボディとあいまって、その戦闘力はグリップでも高いポテンシャルを秘めていることは容易にうかがえる。

今回サーキットにあわせてセッティングし直したというエンジンは、パーシャル状態からのピックアップの良さを重視した仕様から、パワー曲線を滑らかにし、全開時のセッティングに注力した仕様に変更。

高負荷が連続した状態でもレスポンス良く高回転まで吹けるように調教し直した。

また、ファイナルも4.3から4.1に変更。足まわりは、オリジナルのショート化したナックルをノーマルに戻し、前後のアライメントを調整した。さらに自社内製のディフューザーやカナードといった空力パーツにも改善を施した。

今回は、アタック中にラジエーターのリザーバタンクにトラブルが発生し、好タイムこそ出せなかったがドリフトベースの車両でも、大きな変更を加えることなく、グリップでも走れてしまうのもこのクルマの魅力といえる。

パワーだけに頼らず軽さ&空力にこだわる方向性は、ユーザー車の延長線上としても大いに参考にすべきクルマ作りといえるだろう。

前後ディフューザーやカナード、ウイングといった空力パーツと、ドアやトランク、ルーフパネルといった軽量化パーツは全てオリジナル製品。自社内製作の強みをいかして実現したのは1トンを超える車重。フロントパイプ&マフラーもフルチタンだ。



前後にはオリジナルの空力パーツを装備。FRP製作を得意とするだけに、軽量化と空力改善に細かく対策できるのが強み。「リヤより効きすぎた感があるので、フロントを見直してバランスを取りたいですね」と、データ収集にも余念はない。





F S E R V I C E

●●● エフ・サービス 宮崎県宮崎市田野町乙9472-3 ☎0985-86-5586 <http://www.180sx.jp>

PHOTO: 内藤正美
REPORT: 堀 辰也

SPECIFICATIONS

POWER 450ps/7000rpm

TORQUE 40kgm/7000rpm

ENGINE&DRIVE-TRAIN

IHI・RX6タービン/トラスト・ブーストコントローラー、タイプR ウェストゲート、強化ブローオフバルブ、N1スロットル、鍛造ピストン(87φ)/NISMOインジェクター(740cc)、強化フューエルポンプ、クラッチ、フライホイール/HKS・S1カムシャフト、プラグコード/TOMEIビッグバルブ/HPI強化6速クロスミッション/エフ・サービス強化EXマニホールド、銅3層ラジエター、パイピング

SUSPENSION&BRAKE

セクション・RM/A8/クスコ・フロントスタビライザー/プロジェクトμ・R999/R32GT-R用Fブレーキローター&キャリパー、R32GT-ST用Rブレーキローター&キャリパー

WHEEL&TIRE

CST・セロワンハイパー(⑨9.5J+28 ⑨9.5J+22)/ポテンザ・RE55S(⑨R235/40-18)

THE OTHER

オクヤマ・14点式ロールバー/クスコ・タワーバー/セクション・エンジントルクダンパー/オリジン・S13用フルエアロ/サベルト・4点式シートベルト/エフ・サービス・カーボンGTウイング



新旧入り乱れた追加メーターは、徐々に作り込んだ証し。ブーストコントロールはGReddyプロフェックで行い、その他、デフィの水溫・油溫・油圧計、PLX空燃比計など。日常業務にも使用する車両なので、HDDナビもインストールされていた。



ラジエターは、エフ・サービスオリジナルの銅3層タイプ。当初、アルミ2層タイプを装着していたが、高回転型のチューニングを施し、前置きインタークーラーを装着したことから、熱伝導率に優れた銅3層コアのラジエターに交換した。



F1タービンなどと呼ばれるIHI・RX6タービンのポテンシャルを100%引き出すため、2.1ℓへのスーパードアップをはじめ、インジェクター&燃料ポンプ、バルブ&ピストン、ウェストゲートなど各部を強化。7000rpmの高回転域で約450psを発揮させるが、その手前の中速域でも軽めのピークが訪れる「段ツキセッティング」により、普段乗りでも不満を感じることは、ほとんど無いようだ。



コーナリング中などでエンジン揺れの反動でアクセルワークが乱れたり、アクセルオフ時にトラクションが不安定になるのを防ぐため、セクションのトルクダンパーを装着。エンジンの揺れを抑えることで、タイムアタック時のシフトフィールも良好になるとのこと。

Tuner's Voice 藤野雄一

当社はシルビア&180SX用オリジナルパーツの開発、販売と同時に、レースやドリフト競技にも積極的に参戦しています。このS13も、古くからのお客様に依頼され仕上げた1台。ブースト圧1.7kg/cm²というリスクなリクエストにお応えするため、細部までバランスに配慮しました。

ドリフトであれタイムアタックであれ、乗手手のクセや好みに合わせて作り込んでおり、フロントのみアシストスプリングを入れているのも、オーナーからの提案によるものです。これについては好き嫌いがあると思いますが「長時間運転していても路面の凹凸を拾いにくいので疲れにくく、サーキットでは足が動きすぎない」との高評価をいただいています。



エフ・サービスのオリジナル商品である、W1600カーボンGTウイング。オーナーによるとウイングの角度と翼端板のサイズがちょうど良く、高速走行時のリアブレーキの制動力も格段に高まったとのこと。

ホームページのURLが「180sx.jp」であることから推測できるとおり、宮崎市のエフ・サービスは南九州エリアでも特に、SRエンジンに特化したパーツ開発やチューニングを行っているショップ。このS13も、馴染み客から「ドリフトでもタイムアタックでも、ついでに通勤にも使える仕様に」との依頼を受けて製作した1台だ。

エンジンは2.1ℓへの排気量アップしたSR20DETTにIH1・RX6タービンを装着。ニスモの740ccインジェクター&燃料ポンプ、東名のビッグバルブにトラストの鍛造ピストン、タイプRウエストゲートなど、燃料系やエンジン本体にも手を入れ、現車実走セッティングを行うことで最大出力450ps、最大トルク40kgm(いずれも7000rpm時)まで引き上げている。

もう少し下の方でピークパワーを出せるようにすることも可能だったが、『ドリフトもタイムアタックも通勤も』という汎用性を持たせるた

めに、低～中速域で軽めのピークが来て、さらに踏み込んでいくと一気に加速するという、あえて段ツキの曲線を描く、ふたつの特性を合わせ持つよう仕上げたとのこと。

サスペンションには減衰力調整の幅が広いセクションのRM/A8をチョイス。さらに『サーキット走行と日常走行の両方で使える』という特性をかなえるため、フロント側のみアシストスプリングを入れている。

また、ブレーキにはR32GT-R用のローター&キャリパーをセットし増大したパワーに対応。ちなみに本車両は、オーナーの依頼により1.7kg/cm²の過給圧に設定しており、ドリフト競技の際はこのハイブーストを常用している。チューナーである藤野代表自身が、「壊れないのが不思議」というほどの攻めたセッティングながら、全体のバランスがマッチしているらしく、未だにエンジントラブルは皆無だという。

ハイブーストでも壊れない
オールマイティに遊べる欲張り仕様



S13ならではの滑らかなフォルムを強調しつつ、迫力を演出するオリジンのS13用フルエアロと、エフ・サービスオリジナルのカーボンGTウイング(W1600)を装着。通勤や日常業務にも使用するクルマだが、やはりサーキット走行時のダウンフォースの重要性を考えると、最低限の空力追求は必要と判断した。マフラーはメーカー不明のものを装着したとのことだが、現車実走セッティングを施しているので「抜け」は最適。



CTSのホイールにポテンザのRE55Sを履き、セクションのRM/A8車高調と、クスコ・フロントスタビライザーでフロントを制御。また、フロントにのみアシストスプリングを入れたところ、足が動きすぎない好結果につながった。



MOTOR HOUSE KAZU POWER

●●● モーターハウス和パワー 福岡県三井郡大刀洗町下高橋3717 ☎0942-23-2033 <http://kazupower.com>

PHOTO: 内藤正美
REPORT: 堀 辰也

エンジン本体はカムシャフトとガスケットをHKS製に交換。タービンはHKSのGT2835タービンを装着し、EXマニも銅物に交換している。さらに燃料ポンプとインジェクターの容量アップも図られている。基本的にエンジンはノーマルなため、ブースト圧は抑え気味の1.34kg/cmに設定。アクセルワークに神経を注がなくても壊れず、低速トルク重視のティンギが施されている。



「S14はS15ほどのクセが感じられないモデル。だから、特別なことはせずにセオリー通りに作り込むというのが、このクルマのチューニングコンセプト」と語るのは和パワーの代表山下さん。しかもこのマシンは山下さんの奥さんのドリフト車とのことで、女性でもコントロールしやすいセッティングが施されているとのこと。

エンジンはHKSのGT2835タービンに、インジェクター&燃料ポンプ交換、イモマニなどを装着。ブースト1.34kg/cmで約400psを発揮。エンジン本体はHKSのカムシャフトとガスケットに交換した以外はノーマルで、少々乱暴なアクセルワークでも、エンジンを壊さない範囲に抑えられているという。

また、パワーFCによる現車合わせセッティングを施しているのだが、重視したのは低速側。ピークパワーの引き上げを狙うのではなく、あくまでドリフト時のコントロールのしやすさを考慮している。

冷却系はインタークーラーとラジエーターをVマウント化。さらにフロントバンパーダクト部にアルミパネルによる導風板を設置し、十分なフレッシュエアを導入できるレイアウトに仕上げている。さらに、インタークーラーからスロットルまでのパイピングも短くなるため、これもレスポンスアップに一役買っているという。

車高調にはヤシオファクトリーのスベックグレイトIIを選択し、スプリングはフロント9kg/mm、リヤ5kg/mmのスウィフト製を装着する。ハイグリップタイヤでなくても、適度なトラクションを得ることができるとのこと。

この車両はD1SLのレギュレーションに準拠しているが、競技専用車両ではなく日常的な練習走行も行うマシンである点も考慮し、誰もがドリフトを楽しめるようバランスよく作り上げられている。



インタークーラーを上部にラジエーターを下部に設置してVマウント化し、フロントバンパーの開閉部にはアルミ製の導風板が設けられている。これにより十分なフレッシュエアが引き込み、冷却効果も予想以上に向上した。

車高調にはヤシオファクトリーのスベックグレイトIIを選択。スプリングはフロント9kg/mm、リヤ5kg/mmに設定。練習走行用のユーズドタイヤでも、一定レベルのトラクションがかかるセッティングだ。複合的なドリフトコースでも、非常にコントロールしやすいとのこと。



ECUはパワーFCで制御。女性やビギナーでも扱いやすいドリフト仕様であると同時に、コースの難易度に合わせて細かくセッティングできるようにも配慮しているとのこと。追加メーターは油温、油圧、水温、ブースト圧などを装備する。



ヘッドライトをカラ割りし、ハウジング内に「和POWER」のロゴステッカーを転写。夜間、ライトを点灯すると、ベゼルの先端部にうっすらとロゴマークが写り込む仕掛けだ。

SPECIFICATIONS

POWER 400ps/—rpm
TORQUE —kgm/—rpm

ENGINE&DRIVE-TRAIN

HKS・2835Rタービン、ウエストゲート/アベックス・パワーFC/オートスタッフ・スロットルボディ/NISMO・インジェクター(740cc)、フューエルポンプ、強化クラッチ、フライホイール/ブリッツ・ブーストコントローラー/HPI・エアクリナー、インタークーラー、ラジエーター、オイルクーラー/トラスト・サージタンク/和パワー・バイピング、オリジナルマフラー/KAAZ・デフ

SUSPENSION&BRAKE

ヤシオファクトリー・車高調(スベックグレイトII)/スプリング・スウィフト(⑦7kg/mm・⑧5kg/mm)

WHEEL&TIRE

ワーク・ワークエモーションCR/フェデラル・595RS(FR 235/40-17)

THE OTHER

URAS・フルエアロ/MOMO・ステアリング/サベルト・4点式シートベルト

ノーマルタービン卒業したのユーザーでも無理なく乗れる

Tuner's Voice 山下 和孝

ノーマルタービンのまま、最小限のチューンでドリフトにチャレンジしているユーザーって多いよね。そういった、お小遣いの範囲で頑張ってるドリフトファンが、ようやくノーマルタービンからステップアップしようという時に、いきなり大幅パワーアップのプランを提案するのは、ショップとしてどうかと思うんだよ。

SRエンジンは、とことんパワーアップできるポテンシャルを秘めているけど、大パワー車に乗るには慣れと技術が必要だし、出費だって1桁ちがってくる。

このクルマは、「[ノーマル+a]仕様より2段階ほど上」くらいの出費とパワーアップで、これからテクをもっと磨こう...というドリフトファンには、ピッタリの仕様だと思うね。





Z.S.S.

●●● Z.S.S. 千葉県市川市福栄4-1-12 ☎047-395-5505 <http://www.zss-racing.com>

PHOTO: 内藤正美
REPORT: 堀 辰也

Z.S.S.製カーボンボンネット。エンジンルーム内にこもった熱を効率よく排出できるよう、ダクトの位置と形状にこだわったデザインだ。また、十分な強度を持ちながらも非常に軽量で、旋回性や加減速性能の向上にも寄与している。



ワイズスクエアのフェンダーに、同ブランドのフルエアロ+アンダーディフューザーで全体のシルエットをまとめ、さらにカーボンボンネット、カーボンGTウイング、ドルフィンテールマフラーなどで機能性もプラス。



エンジンは、HKS2.1ℓキットに鍛造ピストン、GT3037タービンキット、東名のハイカムなどで約540psにパワーアップ。5000rpmあたりからマックスパワーを発生する設定だが、3000rpm前後からスムーズに吹け上がるよう調整している。



ワイズスクエアのフェンダーで、ワイドボディ仕様に。18インチ9.5+15のワイドホイールが、すっぽり収まるクリアランスを確保している。キャンバー角はフロント5度・リヤ2度で、トーは前後とも0度。極端なクセが出ない設定で、安定的なコーナリングを実現している。

全長調整式車高調「リゲル」をはじめ、「ウイニングDG7」ホイール、330φローター&キャリパーなど、Z.S.S.ブランドでまとめた足回り。コーナリング中の操作性アップを主眼にしながら動く足に仕上げている。



SPECIFICATIONS

POWER 540ps / 7000rpm
TORQUE 55kgm / 7000rpm

ENGINE&DRIVE-TRAIN

HKS鍛造ピストン、強化スリーブ、GT3037タービンキット、レーシングウェイトゲート、FコンVプロ、フロントパイプ / 東名パワード・ハイカム、バルブスプリング、H断面コンロッド / ナプレック鍛造ビッグバルブ / トラスト・ブーストコントローラー、サージタンク、インタークーラー(アルミ2層)、オイルクーラー / サード・インジェクター(850cc) / NISMO・フューエルポンプ / KOYO・ラジエーター(銅3層)、ツインクラッチ、6速ギヤ、2WAYデフ / Z.S.S.マフラー(アタックDT)

SUSPENSION&BRAKE

Z.S.S.車高調(リゲル)、トラクションロッド、キャンバーアーム、テンションブラケットバー、ブレーキローター(FR330φ)、キャリパー(F6pot・R4pot)、ブレーキパッド / NISMO・スタビライザー / APP強化ブレーキホース

WHEEL&TIRE

Z.S.S.ウイニングDG7(FR18x9.5J+15) / ヨコハマ・アドバンA050(FR265/30-18)

THE OTHER

Z.S.S.カーボンボンネット、カーボントランク、カーボンGTウイング、ステアリング(35φ)、追加メーター(油温、油圧、水温、ブースト) / ワイズスクエア・D1スベックフルエアロ+ワイドフェンダー / クスコ・7点式ロールバー / NISMO・ストラットタワーバー

走行会やサーキットでも使える性能をもたせつつ、リーズナブルな価格で様々なチューニングパーツを展開するZ.S.S.。このデモカーは同社製品がふんだんに盛り込まれたサーキット仕様のマシンだ。

キモとなるのはその足回り。同社ブランドの全長調整式車高調に加え、テンションロッド、タイロッド、テンションブラケットバー、アッパーアーム、トーコンロッド、トラクションアームなどをフル装備。チューンドエンジンのパワーに対して、強度不足が否めない純正アーム類を丸ごと自社パーツに入れ替え、足下の強度アップとジオメトリー補正を図っている。

ちなみにZ.S.S.製アーム類のピロボールは、クロモリカーボン鋼のボールを特殊プラスチックで包んだ構造で、一般の強化アーム類に用いられているピロボールより、直径が大きめなのが特徴。そのため、ピロボールにかかる力量の分散効果がより高く、アームに加わる力を、余裕をもって受け止めることができる。耐久性アップに直結するばかりでなく、より大きなトラクションを確保する上でも大きなアドバンテージとなるといえる。

いっぽう、これに組み合わされるエンジンは、HKSの鍛造ピストン、東名パワードのハイカム、ナプレックの鍛造ビッグバルブなどを組み込み、GT3037タービンで約540psを発揮するというハイパワー仕様。

それでいて、このパワーを余裕で受け止めるサスペンションパーツにより、コントロール性はもちろん、トラクション性能も抜群とのこと。Z.S.S.の製品群はこういったハイパフォーマンスな車両で日々テストされているのも、ユーザーにとっては見逃せないポイントだろう。

ハイパフォーマンスな足回りに絶対の自信アリ！
自社製ブランドで固めたサーキット仕様

足回りのバランスが良好だから
アグレッシブに踏んでいける

Tuner's Voice

片岡 拓也



HKSの3037タービンをはじめ周辺パーツで540psまでパワーアップしたマシンなので、いわゆる「ドカン」系の乗り味と思われるかもしれないけど、実際にサーキットを走らせると3000rpmあたりからパワーが出始め、そのままマックスパワー発生域(5000rpm)まで継ぎ目なく加速するセッティングなんだ。

だからコーナーに進入する際、回転数維持にそこまで神経を使わなくても、出口でスムーズに加速することができる。足回りに関しても、Z.S.S.のオリジナル車高調(Rigel)とサスペンションアーム(DG-Storm)の組み合わせは、とてもしなやかに動いて十分なトラクションを確保してくれる。コーナー出口で、積極的に踏んでいけるマシンなんだよね。



自動車工房 丸田小屋 S14



自動車工房 丸田小屋 S15



自動車工房 丸田小屋 RPS13



Z.S.S. S15



ハイパーミーティング

in AUTOPOLIS

シルビア/180SX王国

九州で初開催

サーキット&ストリートでまだまだ盛り上がる九州のシルビア/180SXをさらに盛り上げるべく初開催となったハイパーミーティング。カリカリのショップデモカーによるタイムアタックや異種格闘技バトル、最新パーツが並ぶ&買える出展ブース、そしてユーザー参加の走行会など、シルビア/180SX好きにはたまらない一日になったはずだ!

ご来場感謝!!

走って・買って・見て
集まって・体感できる!

筑波サーキットで毎年4月に開催されている元祖「ハイパーミーティング」は、そもそもランエボ&インプレッサによるユーザー&メーカー&ショップ参加型の走るお祭りでした。これが徐々に進化し、車種バラエティが広がり、「買える」「走れる」「見られる」「集まれる」そして「体感できる」「イベントに成長したのです。すると、この面白さと盛りだくさん感を全国の皆様にも味わっていただきたい!と考えるのが、イベント主催者であり、ご参加&ご協力いただいている出展社の皆様の一致した意見。

その第一弾が、ついに実現しました! 「ハイパーミーティング in オートポリス」。

九州にアツい&濃いユーザーがたくさんいることは、主催者&出展社ともどもリサーチ済み。いざ当日。開催決定から実施日となった9月23日まで2ヶ月程度しかなかったため、主催側としては若干の不安を抱えながらの現地入りとなりましたが、そんな気持ちを大いに裏切っていただき、4000名という沢山の皆様にご来場いただきました。大感謝です。

とはいえ、イベントじたいのコンセプトの説明や、該当車種に関する周知徹底がイマイチで、「気にはなっていたけどオートポリスに行かなかった」というご意見もいただいています。そのあたり大いに反省しながらも、やっと実現した九州でのハイパーミーティングを来年、そしてまた再来年と大きく&楽しいイベントにしていくべく、特に主催者は頑張る所存です。

最後となりましたが、ご来場いただいた皆様、ご出展&ご協力いただいたショップ様・メーカー様、そしてオートポリスご関係各位には、この場をお借りして御礼申し上げます。次第です。
また来年! ぜひ、ご期待ください!

アツい走りを魅せてくれた ユーザーマシンをご紹介します!

サーキットデビューからカリカリアタッカーまで、レベルにあわせて迫力ある国際コースを自由に走れるのもハイパミの大きな魅力。懇意のショップや仲間と一緒に、次回は読者の皆さんもぜひチャレンジしてほしい!

※参加者名敬称略



2 松本貴行



1 藤本 修



15 元嶋成弥



14 豊福宏明



4 山口智英



3 藤本正直



64 松永 八重子



63 金子 潤



34 松田秀章



33 田畑達也



メインストレートでは、クリスマスツリーを設置しての本格的ドラッグレースが、九州ドラッグ友の会のご協力のもと実施された。RB系スカイラインやFD3Sなどにまじり、シルビア勢も奮闘。ウィリーしそうなスタートダッシュに場内は大興奮!



メインストレートでは九州直線番長が展開! 熱きバトルが展開!

新競技!?「ドリカーナ」ドリフト場でお披露目!



ドリフトとジムカーナを合体したドリカーナは、タイムを計測しつつドリフトパフォーマンス区間で審査という、ドリドリふたつの要素で勝負。FR対FFのバトルやレンタカーバトルもあった!



丸田小屋からは180SX・S14・S15と86にて各種コンテンツ走行にご協力いただいた。丸田小屋四銃士! 楽しんでいただけたみたいです!



たくさんの車種が会場を埋めるなか、シルビア系ショップはその熟成されたデモカーやチューニングパーツとともに完成度の高いオーラを放つ!



日産車が充実していた今回のハイパミ。旧車も負けていない。D R30やS30など、KPGC20などなど、展示だけではなく走行している姿は見ただけでうれしくなる。



関東からはパワーハウスamuseの松井サンがZとともに参戦! 福岡・デイトナと並んでのブース出展は、お互いの刺激になったようだ!

ブース出展やコンテンツ参加のみならず、場内整理やコースマールとしても活躍いただいたドライバースカフェ・フォレストのスタッフ&お客様。大感謝!



HKS九州の竜円サンはスーパーチャージャー搭載の86で参加。パーツ体感同乗走行が大好評で、多くのユーザーにチューニングのメリットを実感していただいたという。



Auto Factory STEALTH S15



NEO PROJECT S13



エフ・サービス S13



エフ・サービス RPS13

サーキットデビューに最適なハイパミ走行会!



走行スキルに分かれた安心の走行会はもちろん、サーキットデビューもしくは超初心者のための「講習付き初心者走行会」も大好評だった。講師はレブスピードでおなじみ大井貴之プロ。事前の座学はもちろん、先導走行の隊列をコース途中でストップさせ、ドライバー全員がコースに出て縁石の深さやライン取りを確認するなど、ためになるプログラムが実施された。





新川さんがテストをして完成させた、ブルーフォースレーシングのRBミッションアダプター。ジュラルミンで軽量&高剛性&高精度がウリ。新川SPLからこれだけ買うこともできる。ECR33ミッションとちがいで、BNR34ミッションはセンターハブを15mm延長しないといけない。クラッチとフライホイールはS15用に対応する。



BNR34用のゲトラグ製6速は
許容馬力800psオーバー!

コストパフォーマンスに優れる 純正ミッション 流用強化術

S13の5MTからS15の6MTまで、実はシルビアの純正ミッションの強度はそれほど高くはない。特にタービン交換などで大幅にパワーアップを施したり、ドリフトなどでクラッチ蹴りを多用する機会が多い場合は、ミッションの強化は必須だ。もちろん各社から強化ミッションは発売されているが、ここではニッサン車のお家芸とも言える純正流用にて強化する方法を紹介。純正流用によるリーズナブルな駆動系強化がシルビアチューンのトレンドのひとつとなりそうだ。

PHOTO：金子信敏

CASE1 S15 + BNR34MT

搭載車SPEC

BNR34用6速ミッション、S15用OS技研カーボンツインクラッチ、RBミッションアダプター、S14用プロペラシャフト改、ファイナル3.7

中古品の購入には 注意が必要

ミッションの他車種流用を、シルビアで14年も前からやってきたという新川SPLの新川さん。ミッションブローが多発し「純正では走れない」と、最初にHCR32ミッションの流用を試みたのがはじまり。
しかし、HCR32はすぐ壊れ、幾度と失敗を繰り返してECR33のミッションでようやく満足行く強度を得ることができたという。
しかしそれだけでは飽きたらず、V

G30やBNR32、BCNR33など、さらに強度のありそうなニッサンミッションをテストしたという。そして最終的にBNR34ミッションが最もコストパフォーマンスが高く「最強」という結論にいたった。
実際の作業も比較的容易に行うことが可能で、それぞれ微妙に異なるところはあるが、載せ替え作業はいくつかの追加加工だけで済む範囲なのだとか。
具体的にはブルーフォースレーシングのミッションアダプターでエンジンに合体させ、プロペラシャフトの加工に、ミ

BNR34ミッション流用プラン

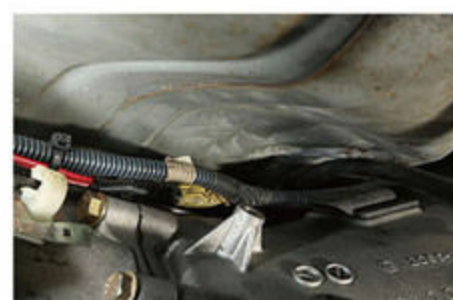
S15スペックR(MT)の1例

※型式、AT改かMT載せ替え、部品は新品か中古かにより価格は変動します

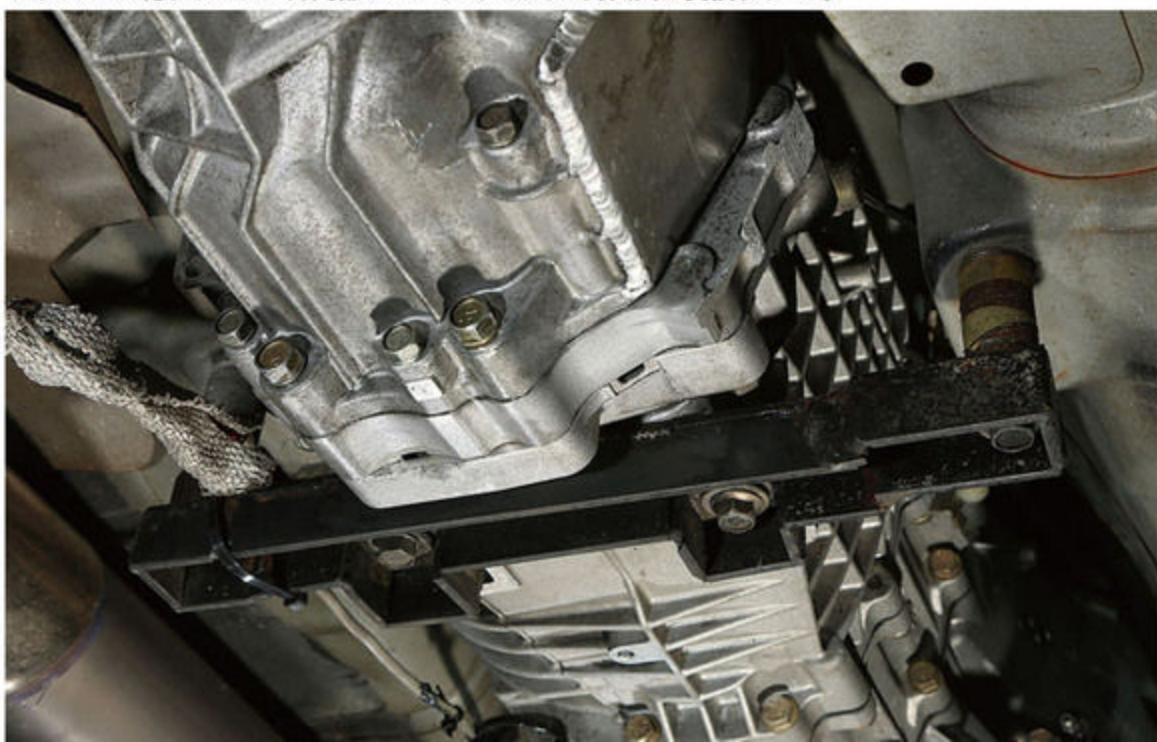
- ・BNR34純正中古ミッション&トランスファー 15~30万円
- ・S15用社外クラッチ 10万円
- ・RBミッションアダプター 5万5000円
- ・ペラシャほかショートパーツ 2万円
- ・作業工賃 10万円

合計：約42.5~57.5万円

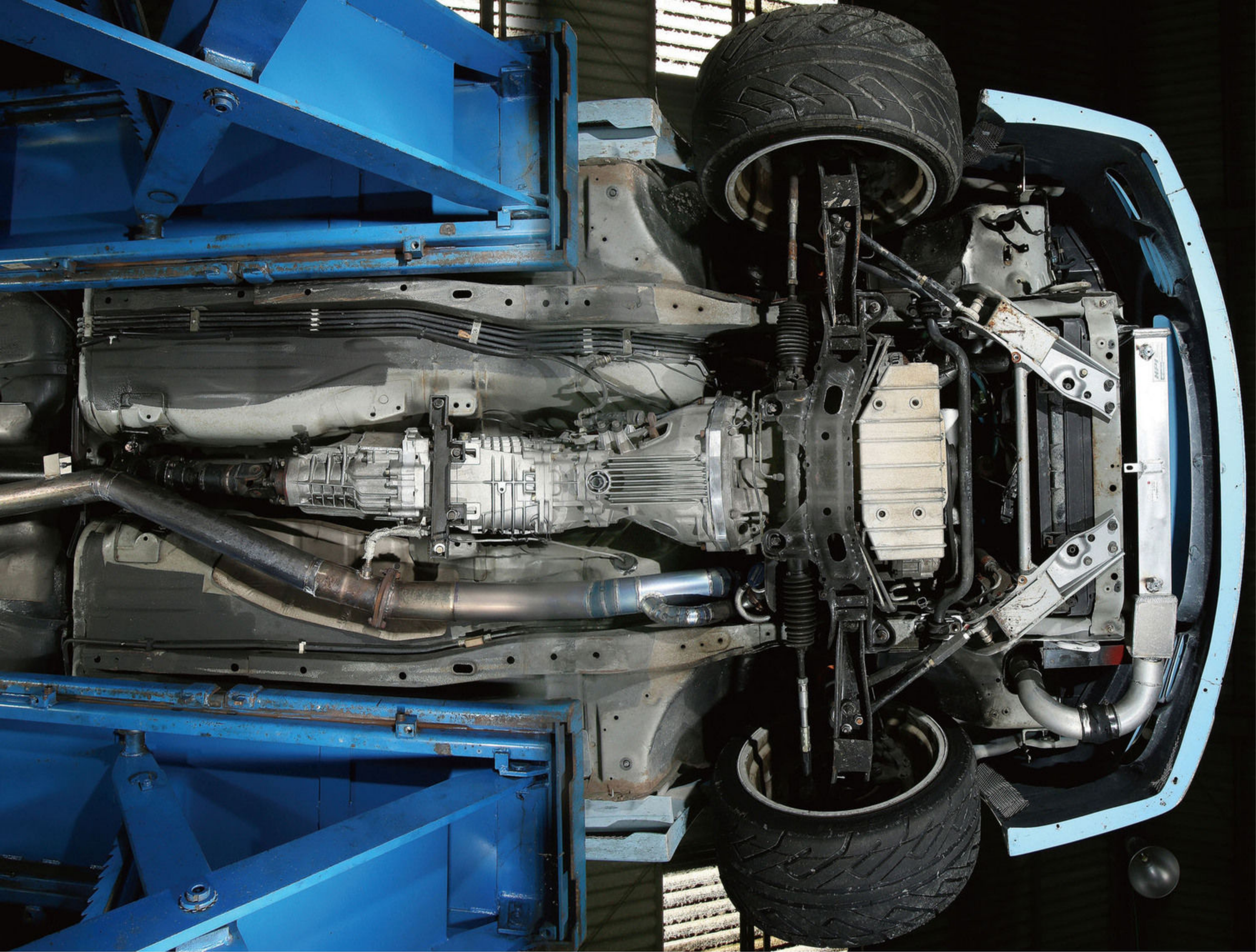
ミッションアダプターはRB系ミッション対応なので、ゲトラグ製といえどボン付け可能。レリーズシリンダーもBNR34用を使用する。また、新川SPLならレリーズシリンダーの位置についての作業ノウハウもバッチリとのこと。



ミッション前半部の上側と横側は作業性を良くするためにボディ側を加工している。これはドリフトメインの車両なので、クラッチメンテナンスが多いため。さらにクリアランスを保つことで接触と異音防止にも効果がある。



ミッションマウントはワンオフ。ゴムマウントでは強度不足だったため、リジッド仕様に変更した。また、トランスファーはオイルレス化しているので、内部のベアリングはグリス封入式に交換している。



**BNR34は
ミッションも
頑丈です!**

新川SPL
新川さん

4WD用ミッションはFRのミッションにくらべて全長が短く、メインシャフトも短い。これはおなじギヤを使っても壊れにくいってことなんです。なのでBNR32のミッションはECR33ミッションより強いし、JZA80ミッションよりもBNR34ミッションは強いってこと。手間が増えてもBNR34のミッションは流用する価値があります。ゲトラグの新品は高すぎるし、コンディションの良い中古を探すのは大変だけどこの流用はオススメです。

シルビアにくらべてシフトレバーは前方になるため、加工して角度を修正。ゲトラグならではのバックギヤ用プレートもちゃんと作動する。



プロペラシャフトはシルビア用の2軸と短縮したBNR34用の1軸を合体。短縮直後の部分がやたらと細いが、中空のメインパイプに対して中実棒だから強度は問題ないとのこと。

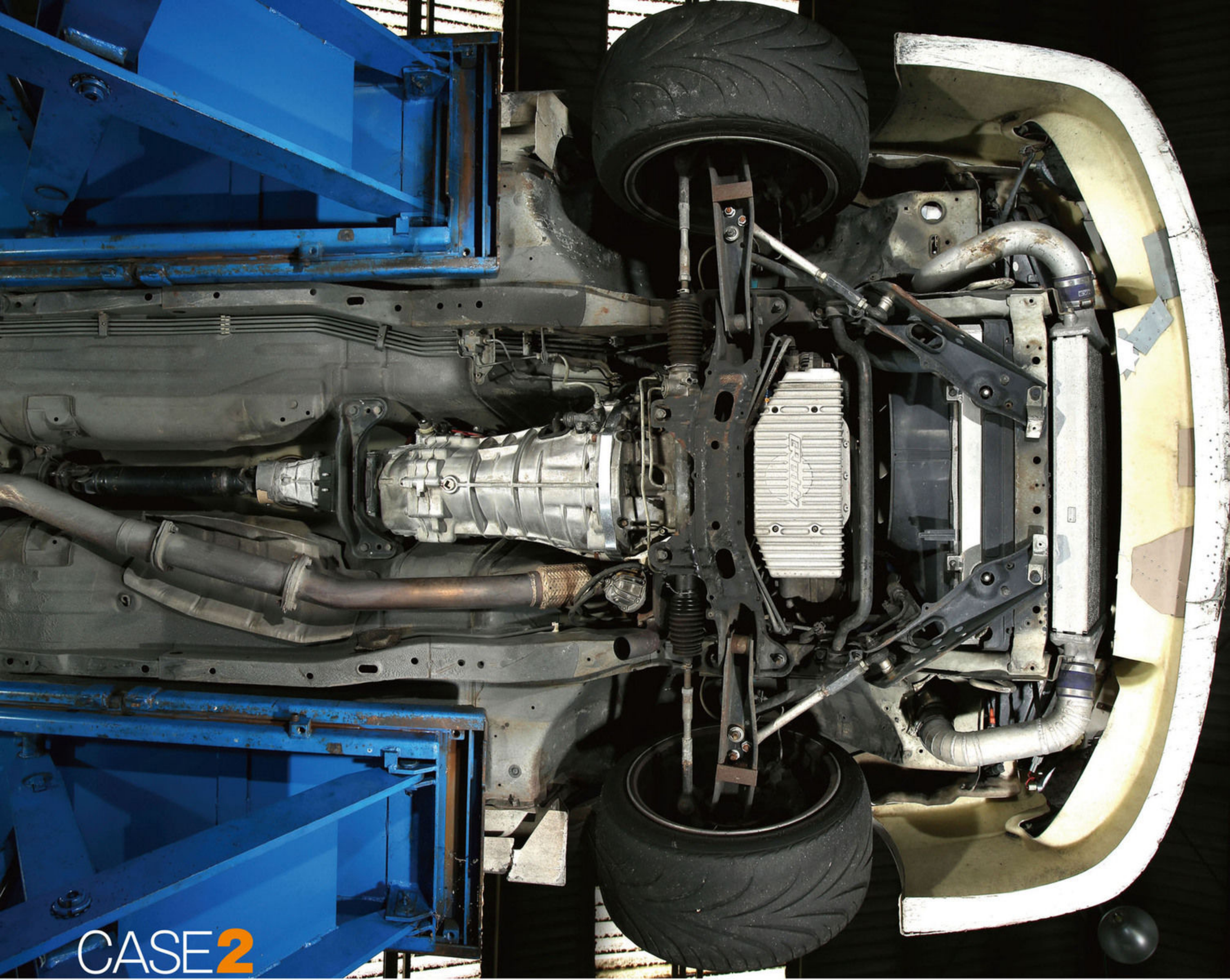


ミッションのサイズはやや大きくなるため、フレームから5mmくらい飛び出してしまう。ドレンボルトもフレームとおなじくらいの低さなのでコースアウトで擦ってしまうこともあるが、よほど車高の低い車ではない限り問題無いレベルだ。



ツシヨンメンバーのワンオフ、さらにトランスファアの加工を行うという行程を行う。
現在はミッション本体の中古価格も下がってきて、安ければ15万円くらいで買える。ただし中古ミッションを購入する際には注意しなければならぬ点も多い。

まず、中古ミッションはトランスファアが付いていない物が多く、中古のトランスファアだけで買えることも少ない。見つけることができたとしても高価な物が多いという。また、中古ゲトラグは状態が悪いものが多いとのこと。そのためBNR34ミッションを購入する場合には、そういった点に注意し購入することが重要となる。安さだけで飛びつくのではなく、状態がハッキリしているものを選ぶのがコツ。
そうしてコンディションの良いミッションを手に入れることができれば800psオーバーをも許容する強靱なミッションを比較的リーズナブルに手に入れることが可能となるわけだ。



CASE 2

S14 + ECR33MT

搭載車SPEC

ECR33用5速ミッション、ルート6クロスミッションギヤ、S15用OS技研メタルツインクラッチ、RBミッションアダプター、S14用プロペラシャフト改、ファイナル4.9

コストパフォーマンスに優れる
**純正ミッション
流用強化術**

ECR33ミッション流用プラン

S14 K's (MT) の1例

※型式、AT改かMT載せ替え、部品は新品か中古かにより価格は変動します

- ・ECR33純正中古ミッション 5~10万円
- ・S15用社外クラッチ 10万円
- ・RBミッションアダプター 5万5000円
- ・ペラシャほかショートパーツ 2万円
- ・作業工賃 7万円

合計：約29.5~34.5万円



BNR34ミッション搭載時にも使われるRBミッションアダプターは、ECR33ミッションでテストして制作されたものだ。



プロペラシャフトはS14用の先端にECR33用を合体。全長は短縮になるので車検の記載変更も容易だ。この辺りはさすがにDIY加工では危険なため、新川SPLや専門ショップに依頼すべきだろう。

リリースシリンダーやクラッチラインもECR33用を使い、違和感はまったくない。アダプターとRBミッション流用時はS13、S14でもS15(6速)用のクラッチに交換する必要がある。

GT-R系ミッションとは違い、ミッションメンバーはワンオフせずに済むのもメリット。穴を追加するだけで済むため、ブライベーターでも搭載可能だ。ミッションマウントも純正のまま。ボディはクリアランスを取るために叩いて広げている。



**流用を容易にする
ミッションアダプター**
前ページにも出てきた「ミッションアダプター」だが、これのおかげでミッション流用が身近になったといっても過言ではない。

載せ換え費用も修理費も 社外強化ミッションより安い！

ブルーフォースレーシングのRBミッションアダプターが登場する以前は、ベルハウジングをニコイチ(溶接合体)にするのが一般的だった。しかし、この大変な作業をキッチリとこなすには、かなりの難易度を要する。「1/20mm狂ったらアウトなぐらいの精度を要求されるし、溶接だと歪むので難しい」と新川さん。

そこで、ブルーフォースレーシングの久保さんがアダプター制作に着手し、新川さんも協力して完成したのが今から5年前のこと。精度はもちろん、加工ハウジングと違って見た目もスマートだ。おまけに「ただミッションを付けるより剛性が上がる」とのこと。製品化後は一気に普及した。

新川さんは純正流用だけでなく、シルビア用の社外強化ミッションもひととおり経験済み。そのうえで純正6気筒用ミッションを選ぶのは、酷使したときの耐久性が高いという理由からだ。しかもこのECR33用のミッションは中古なら10万円を切る値段でゲットでき、新品価格も純正のほうが安いとのこと。

6速に比べればギャバ改善というメリットこそないが、このミッションは



**300psクラスに
オススメです！**

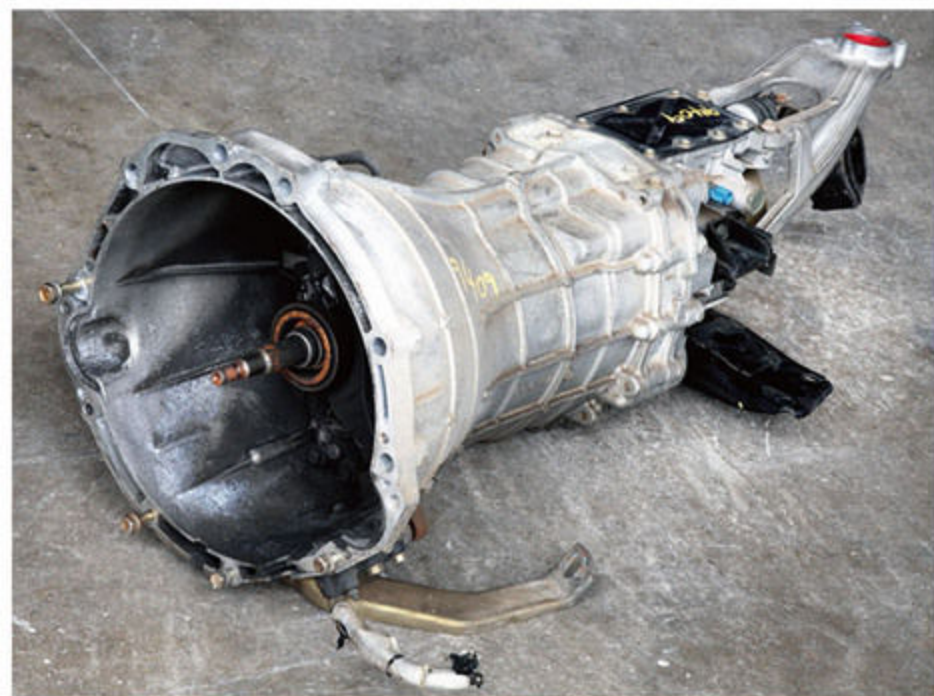
新川SPL
新川さん

おカネはかけたくないけどミッションブローは怖い、なんてひとにピッタリです。シルビア純正は5速も6速もすぐ壊れるし、大事な場面で壊れてはシャレになりませんからね。乗りがたや蹴りがたで多少は寿命が変わるけど、ドライバーでなんとかするのはなく、クルマを合わせるほうが正しいと思います。車速も変換して表示できるし、街乗り車も快適に乗れますよ。

RBミッション流用ではシフトレバーが前方にオフセットしてしまう。そのため、この車両の場合、フロアを少し削り、レバーは切って溶接加工を施して純正位置に調整させている。



「安くて壊れない」ことが最大の魅力。許容馬力も500psまでなら耐えられるということなので、安くハイパワーを楽しむためには最適の流用術と言えるだろう。



Z33純正6速ミッション搭載を企画 ミッションアダプターも制作予定!

Z33前期にのみに搭載された6速マニュアルミッションは、Z33後期やZ34用とは構造がちがう。流用ミッションのスペシャリストである新川さんいわく「後期のミッションはリリースの構造がダメ。やはり前期用がベストですね」とのこと。ミッションのサイズはシルビアの純正に比べてひとまわり大きい、ミッション本体の新品価格は約20万円で、中古なら10万円前後が相場とリーズナブルだ。

新川さんは現在、ベルハウジング加工にて試着するところ。「ミッションメンバーのあたりがモロに当たるので、サーキット専用ならいいけど、街乗りも問題なくこなすにはさらに改良が必要ですね」と、解決法を模索中。「年内には走れるかも」とのこと。走行テスト完了後にはミッションアダプターを制作する予定だ。

チューニングにもリペアにも必須!

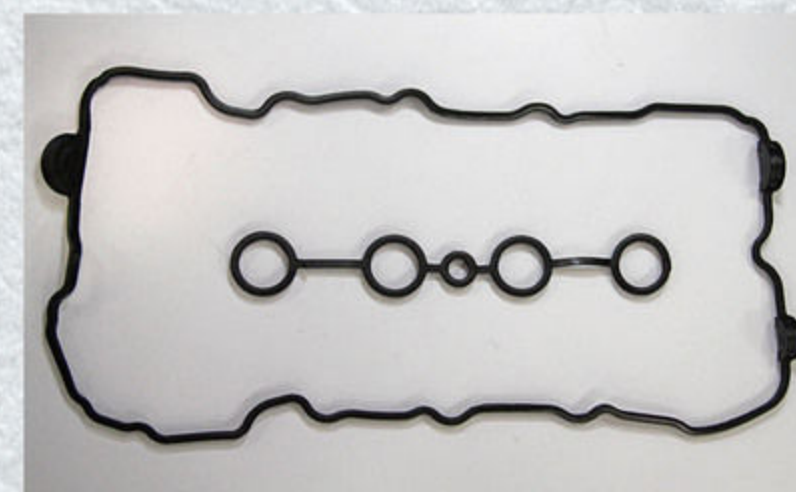
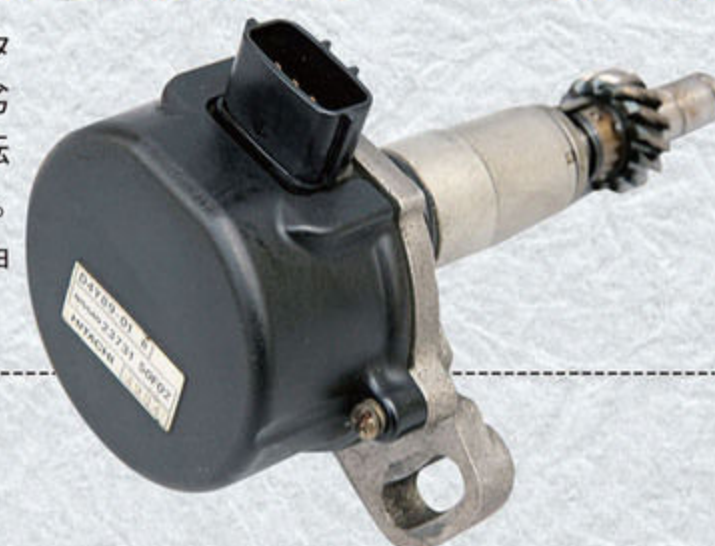
日産純正部品の『アレコレ』

吸排気パーツや足まわり、エアロパーツなどチューニング用のアフターパーツが豊富なシルビア&180SX。ただ、それ以外にも補機類などのガasketやパッキン類、内装パーツなどなど、クルマには社外品では代替が難しいパーツも多い。ここでは2014年10月現在の気になる純正パーツ事情を紹介していこう。まずはトラブルや破損により、交換頻度の多い純正パーツの部品番号と参考価格を見てみよう。

クランク角センサー

車種	部品番号	名称	価格(税別)
S13、14、15	23731-50F02	カムシャフト ポジション センサー	5万5900円

イグニッションコイルへ点火信号のタイミングを司るクランク角センサー。劣化によってアイドリング不調や高回転での失火などの症状を引き起こす。点火系に不調を感じたらイグニッションコイルと共に交換したいパーツだ。



フューエルフィルター

エンジンに向かうフューエルライン上にあって、ガソリン内のゴミを濾過するフィルター。メーカーでは10万km毎の交換が指定されているが、交換した記憶がないようなら即チェックすべし。ただし、ガソリンに関わる部分なので作業には注意してほしい。

車種	部品番号	名称	価格(税別)
S13	AY505-NS003	ストレーナー アッセンブリー、フューエル	5380円
S14/15	AY505-NS001	ストレーナー アッセンブリー、フューエル	4040円

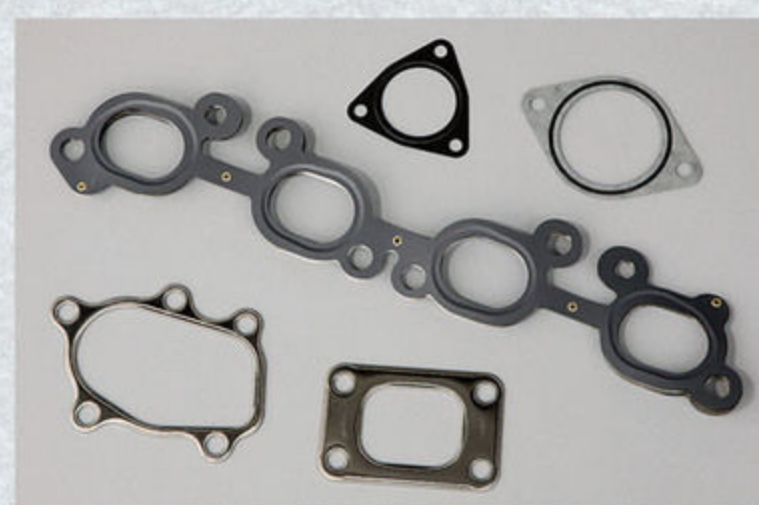
ヘッドカバーパッキン

車種	部品番号	名称	価格(税別)
S13	13270-52F00	ガスケット、ロッカー カバー	1290円
S14、15	13270-65F00	ガスケット、ロッカー カバー	1400円
	13271-65F00	ガスケット、ロッカー カバー	710円

SR20エンジンでオイル漏れが起こりやすいポイントのひとつがヘッドカバー。内部のパッキンが柔軟性を失うことでシール性が悪化してしまうのだ。ヘッドカバーのパッキンはDIYでも交換が可能なので、オイルにじみを撃退しよう。

タービンまわりのガasket

車種	部品番号	名称	価格(税別)
S13	14036-53J00	ガスケット、エキゾーストマニホールド	1510円
	14415-17M00	ガスケット、ターボチャージャー インレット	1200円
	14445-26E00	ガスケット、ターボチャージャー アウトレット	1610円
S14	14036-53J00	ガスケット、エキゾーストマニホールド	1510円
	14415-17M00	ガスケット、ターボチャージャー インレット	1200円
	14415-75F10	ガスケット、ターボチャージャー インレット	1200円
	14445-79E00	ガスケット、ターボチャージャー アウトレット	1610円
	14445-75F10	ガスケット、ターボチャージャー アウトレット	1610円
S15	14036-75F00	ガスケット、エキゾーストマニホールド	3190円
	14415-75F10	ガスケット、ターボチャージャー インレット	1200円
	14415-8H600	ガスケット、ターボチャージャー インレット	1200円
	14445-75F10	ガスケット、ターボチャージャー アウトレット	1610円



イグニッションコイル

S13、14とS15では点火方式が異なるが、どちらも熱の影響などで劣化が進み、点火不良を引き起こすパーツ。トラブルを機にS15用の点火系一式をS13やS14に流用してダイレクトイグニッション化するということも可能だ。



車種	部品番号	名称	価格(税別)
S13、14	22020-50F01	パワートランジスタ アッセンブリー	3万5400円
	22020-50F10	パワートランジスタ アッセンブリー	3万8500円
	22448-50F01	コイル アッセンブリー、イグニッション	1万2100円
S15	22448-91F01	コイル アッセンブリー、イグニッション	1万2100円

万が一の時に備えろ！ トラブル頻発パーツ 部品番号&参考価格一覽

フロア下を通るマフラーへの衝撃が原因で、エキマニとタービンの間などで排気漏れをおこすといったことも少なくない。ガasketを新品に交換することで排気漏れを防ぐことができるので、異音がするようになったら新品に交換しよう。

燃料ポンプ

経年劣化により吐出量が少しずつ減少していき、ある日突然動かなくなってしまうのが燃料ポンプの特徴。その吐出量は136ℓ/hで、100%使用したとしても300psが上限とされている。また、劣化している場合はフルノーマル車でも吐出量が足りなくなる可能性もある。



車種	部品番号	名称	価格(税別)
S13	17042-73L02	フューエルポンプ、インタンク	4万4700円
S14	17042-69F00	フューエルポンプ、インタンク	3万6000円
S15	17042-AA500	フューエルポンプ、インタンク	3万5200円
	17042-AA505	フューエルポンプ、インタンク	3万5200円

エアフロ

吸入空気量を計測するエアフローメーター。精密機器ゆえに、長期間の使用で不調となったり故障してしまうことも少ない。完全に故障してしまうとフェイルセーフが入り通常の走行はできなくなってしまう。



車種	部品番号	名称	価格(税別)
S13	22680-52F00	エアフローメーター アセンブリ	3万8500円
S14	22680-69F00	エアフローメーター アセンブリ	3万8500円
	22680-69F01	エアフローメーター アセンブリ	3万8500円
S15	22680-69F01	エアフローメーター アセンブリ	3万8500円

キャリパーシールキット



ブレーキまわりは常に高温にさらされるために、ゴム類の劣化が顕著に表れる。ダストシールの劣化に気づかずに乗っていると、ブレーキフルード漏れなどを引き起こしかねない。パッド交換時などはキャリパーも要チェックだ。

車種	部品番号	名称	価格(税別)
S13	AY600-NS007	シールキット、ディスクブレーキ	3860円
	AY600-NS013	シールキット、ディスクブレーキ	3190円
	AY620-NS004	シールキット、ディスクブレーキ	4290円
	AY620-NS007	シールキット、ディスクブレーキ	5710円
S14, 15	AY600-NS048	シールキット、ディスクブレーキ	4810円
	AY620-NS007	シールキット、ディスクブレーキ	5710円

タービンウォーターライン



車種	部品番号	名称	価格(税別)
S13	14498-50F00	パイプ、ウォーター	3340円
	14499-50F00	パイプ、ウォーター	3910円
	15189-69F01	ガスケット、コネクター	280円
	15193-03E00	シール、Oリング	170円
S14	14499-69F20	チューブ アセンブリ、ウォーター インレット	3720円
	14499-69F21	チューブ アセンブリ、ウォーター インレット	4100円
	14498-69F20	チューブ アセンブリ、ウォーター アウトレット	3520円
	15189-69F01	ガスケット、アイボルト	280円
S15	14499-69F21	チューブ アセンブリ、ウォーター インレット	4100円
	14498-69F20	チューブ アセンブリ、ウォーター アウトレット	3520円
	15189-69F01	ガスケット、アイボルト	280円
	15193-03E00	ガスケット、アイボルト	170円

振動によって亀裂が入ることの多いタービンウォーターライン。クーラントのにじみ跡などがある場合には交換して対処する必要がある。交換の際にはガスケットも合わせて換えることでトラブルを予防することができる。

ハブまわり



走行中には常に回転してタイヤを支えているハブベアリング。ベアリング単体での交換も可能だが、走行距離がかさんだ車両の場合はハブアセンブリでの交換がおすすめ。アセンブリで購入すればハブボルトも新品になるので、トラブルを防ぐことにもつながる。

ドライブシャフトブーツ

回転するドライブシャフトと共に動き、雨などの水分にもさらされるドライブシャフトブーツ。破れると内部のグリスが流出してしまい、ベアリングの摩耗の原因となることも。交換作業は分解が必要となるので注意したい。



車種	部品番号	名称	価格(税別)
S13	39741-04F25	シールキット、インナー リベア	4200円
	39741-05U27	シールキット、インナー リベア	5080円
	39241-73L25	シールキット、アウター リベア	5080円
	39741-05U27	シールキット、アウター リベア	5080円
S14/15	39741-05U27	シールキット、インナー リベア	5080円
	39741-05U27	シールキット、アウター リベア	5080円

車種	部品番号	名称	価格(税別)
S13	40210-71L00	ベアリング アセンブリ、フロント ホイール	8680円
	40202-39F01	ハブ アセンブリ、ロード ホイール フロント	2万6700円
	40202-60F25	ハブ アセンブリ、ロード ホイール フロント	2万4400円
	40202-F6200	ハブ アセンブリ、ロード ホイール フロント	1万7400円
	43210-35F01	ベアリング、インナー リヤ アクスル	1万8200円
	43210-35F06	ベアリング、インナー リヤ アクスル	1万8200円
	43202-35F01	ハブ アセンブリ、リヤ アクスル	2万3800円
	43202-35F11	ハブ アセンブリ、リヤ アクスル	2万1900円
S14	40200-0V010	ハブ アセンブリ、ロード ホイール フロント	1万7800円
	40200-0V210	ハブ アセンブリ、ロード ホイール フロント	1万6100円
	40200-5L310	ハブ アセンブリ、ロード ホイール フロント	1万6100円
	40200-65F50	ハブ アセンブリ、ロード ホイール フロント	1万7800円
	40200-67F50	ハブ アセンブリ、ロード ホイール フロント	1万7800円
	43210-35F01	ベアリング、インナー リヤ アクスル	1万8200円
	43210-35F06	ベアリング、インナー リヤ アクスル	1万8200円
	43210-AA000	ベアリング、インナー リヤ アクスル	1万8200円
	43202-30P01	ハブ アセンブリ、リヤ アクスル	2万3800円
	43202-30P11	ハブ アセンブリ、リヤ アクスル	2万1900円
S15	40200-5L310	ハブ アセンブリ、ロード ホイール フロント	1万6100円
	43210-AA100	ベアリング、インナー リヤ アクスル	1万8200円
	43202-85F00	ハブ アセンブリ、リヤ アクスル	1万6700円

純正パーツ情報

S13系シルビア/180SX



S13シルビアが平成5年に生産終了となったものの、基本コンポーネントを共有する180SXが平成10年まで生産していたため、製廃パーツの数は多くはない。それでも、当然ながら今回調査したS13~15の中では最も製廃パーツは多く見つかったのが現状だ。

生産中止から年月を追うことによって、シルビア/180SX用の日産純正部品の中にも製造が終了してしまったものが出てきているようだ。そこで、シルビア系チューニングに強いプロショップへの聞き込み調査で寄せられた情報を元に、純正部品の現状を調査してみた。まだ致命的な状況とまでは至っていないものの、今後さらに多くの部品が製廃となってしまう可能性もあるので、どのパーツをストックしたらよいかの参考にしてほしい。

■メーター アッセンブリー、フューエル

S13系全車式用

■メーター アッセンブリー、ウォーター テンパラチャー

フロントウィンドウディスプレイ搭載車用

フロントウィンドウディスプレイ搭載車用では水温計が、そしてS13系全車に適合する燃料計が製造廃止となっている模様。燃料計の動作不良はタンク内のフロートが原因となっていることが多いが、メーター側で不調の場合、新品部品での交換は不可能となる。

■ノズル、ベンチレーター LH

S13系用の一部

■ノズル、ベンチレーター RH

S13系用の一部

フロントデフォグ用のベンチレーター部分は、左右とも特別限定車用を含めた一部品番が製造廃止となっている。だが、別品番での供給は行われているので、入手に困ることはなさそうだ。

■ベンチレーター アッセンブリー、サイド

S13系全車式用

メーターの下、ステアリングコラム左右に配置されているダクトパーツは左右とも全車式で製造廃止との情報だ。なかなか破損することのないパーツかもしれないが、新品での入手が不可能とのことなので、丁寧に扱ってもらいたい。

■パネル、インストルメント

S13系全車式用

シルビア/180SXともに、S13系のダッシュボードは新品での購入が不可能となっている。経年劣化によって日焼けや割れなどが起こる部分だけに、室内をキレイに保ちたいというオーナーは状態のいいストックパーツを用意しておくのがベターだ。

■ガラス アッセンブリー、サイド ウィンドウ

180SX用

こちらは180SXのクォーターウィンドウ。在庫情報を収集した2014年10月中旬では、クリア、ブルー、グリーンガラスは製造しているものの、左側の在庫は僅少、右側は欠品中とのこと。左右とも共通でグレーのプライバシーガラス仕様はすでに製廃となっている。

■ブロック アッセンブリー、シリンダ

S13系用の一部

クルマの命とも言えるエンジンの腰下、シリンダーブロックがS13用は製廃になっている。NVCS機構を持たないS13用のシリンダーブロックは、厳密に言うとS14/15用とは相違点があるものの、流用可能という情報もある。ちなみに、シリンダーヘッドはメーカーに在庫があることが確認できている。

■コンデンサー アッセンブリー

CA18DE搭載車用の一部

CA18DEを搭載する初期型S13系の一部に適合するエアコンコンデンサーがすでに製廃となっている。それ以外のS13系用コンデンサーは現在も在庫が確認できたので、大きな問題とはならずに済みそうだ。

■タコメーター アッセンブリー

1991年~1992年に製造されたフロントウィンドウディスプレイ搭載車用

こちらはメーカーオプションであったフロントウィンドウディスプレイを搭載する車両用のタコメーター。製廃となっているのは特定年式の車両に適合するもののようだが、フロントウィンドウディスプレイ搭載車用のタコメーターは確認された在庫数も少ない。通常のアナログ4連メーター用は今のところ在庫数の心配はないようだ。

■プレート アッセンブリー、プリントッド サークキット

フロントウィンドウディスプレイ搭載車用

■オドメーター&トリップメーター アッセンブリー

フロントウィンドウディスプレイ搭載車用

メーター裏側に装着されているプリント基板やオド&トリップメーター部分も、フロントウィンドウディスプレイ搭載車用が製廃となっていた。こちらも通常のアナログ4連メーター用はメーカーに在庫ありの状態だ。



シルビア/180SX製廃

A side profile view of a white Toyota Celica GT-S. The car is a two-door coupe with a sleek, aerodynamic design. It features multi-spoke alloy wheels, a rear spoiler, and a small 'GT-S' badge on the front fender. The car is parked on a light-colored surface against a plain background.

■フィニッシャー、リヤ サイド

■フィニッシャー、リヤピラー

■ コントローラー アッセンブリー、 エアコンディショナー

フロントローラーに関しては
に在庫があることは
た。

A white Toyota Supra (A80) is shown from a front three-quarter view. The car has gold-colored wheels and a white license plate. The background is a light blue sky with white clouds. The car is parked on a blue surface.

今回製虎となっていることがわかったS14用のダッシュボードや在庫が少なくなっているエアコンコントロールユニットなども、豊富に手頃な価格で流通している模様。現状でキズがついていたり、作動が不安定な場合などは早めに交換用パーツを用意しておきたいところ。

[illegible][illegible]

■ベンチレーター アッセンブリー、センター

■ パネル&パッド アッセンブリー、 インストルメント

■ スイッチ アッセンブリー、ターンシグナル

■カバー、インストルメント ロア RH

S15シルビア

S13系 シルビア／180SX

部品番号	名称	適年式	生産/在庫状況
11000-50F00	ブロック アッセンブリー、シリンダー	1991年～	製廃
92110-35F01	コンデンサー アッセンブリー	1988年～	製廃
24825-52F60	タコメーター アッセンブリー	1991年～1992年	製廃
24814-35F80	プレート アッセンブリー、プリントド サーキット	1991年～1992年	製廃
24814-52F70	プレート アッセンブリー、プリントド サーキット	1992年～	製廃
24875-52F70	オドメーター&トリップメーター アッセンブリー	1992年～	製廃
24830-35F00	メーター アッセンブリー、フューエル	1988年～	製廃
24830-35F80	メーター アッセンブリー、フューエル	1988年～	製廃
24835-35F00	メーター アッセンブリー、ウォーター テンパラチャー	1988年～	製廃
68743-35F01	ノズル、ベンチレーター LH	1988年～1991年	製廃
68743-35F11	ノズル、ベンチレーター LH	1991年～	製廃
68742-35F01	ノズル、ベンチレーター RH	1988年～1991年	製廃
68755-35F00	ベンチレーター アッセンブリー、サイド	1988年～	製廃
68756-35F00	ベンチレーター アッセンブリー、サイド	1988年～	製廃
68200-35F00	パネル、インストルメント	1988年～	製廃
68200-35F01	パネル、インストルメント	1998年～1991年	製廃
68200-35F80	パネル、インストルメント	1988年～	製廃
86200-35F81	パネル、インストルメント	1988年～1991年	製廃
83300-47F01	ガラス アッセンブリー、サイド ウインドウ RH	1991年～1995年	メーカー欠品中
83300-47F02	ガラス アッセンブリー、サイド ウインドウ RH	1997年～	製廃
83301-47F01	ガラス アッセンブリー、サイド ウインドウ LH	1991年～1995年	メーカー在庫僅少
83301-47F02	ガラス アッセンブリー、サイド ウインドウ LH	1997年～	製廃

シルビア／180SX 製廃パーツ一覧表

S14 シルビア

部品番号	名称	適年式	生産/在庫状況
96910-65F00	ボックス アッセンブリー、コンソール フロント フロアー	1993年～	メーカー在庫僅少
76900-65F05	フィニッシャー、リヤ サイド RH	1993年～	製廃
76934-65F00	フィニッシャー、リヤ ピラー RH	1993年～	製廃
76935-65F00	フィニッシャー、リヤ ピラー LH	1993年～	製廃
68750-65F10	ベンチレーター アッセンブリー、センター	1993年～1996年	製廃
68200-65F00	パネル&パッド アッセンブリー、インストルメント	1993年～	製廃
68200-66F00	パネル&パッド アッセンブリー、インストルメント	1993年～	メーカー欠品中
68200-67F00	パネル&パッド アッセンブリー、インストルメント	1993年～	製廃
68200-68F00	パネル&パッド アッセンブリー、インストルメント	1993年～	製廃
68920-65F00	カバー、インストルメント ロア RH	1993年～	メーカー欠品中
27510-70F00	コントローラー アッセンブリー、エアコンディショナー	1993年～1995年	メーカー在庫僅少
27510-70F01	コントローラー アッセンブリー、エアコンディショナー	1995年～1995年	メーカー在庫僅少
27510-70F03	コントローラー アッセンブリー、エアコンディショナー	1995年～1995年	メーカー在庫僅少
25540-65F60	スイッチ アッセンブリー、ターンシグナル	1995年～	メーカー在庫僅少
25540-65F70	スイッチ アッセンブリー、ターンシグナル	1995年～	メーカー欠品中



SILVIA/180SX

あと10年乗り続けるための

トラブル頻出ポイントと対策

CHECK!

シルビア/180SXの
弱点を克服せよ!

今なおチューニングやカスタムのベースとして高い人気を誇るシルビア&180SX。ただ、その主流となるSR20エンジンを搭載したPS13シルビアの登場は1991年。最終型のS15シルビアでも、すでに生産終了から10年以上が経過している。経年劣化に加えて過酷な走り方によるダメージも見逃すことができないところ。ここで、トラブルが起こりがちなポイントとその対策方法をチェックして、良好なコンディションを長く維持してもらいたい。

エンジンルーム

レスポンスに優れ、大きなパワーを生み出すSR20エンジンだが、走行距離の増加やハードな走行によるダメージは深刻だ。特にハイパワーを誇るターボエンジン搭載車の場合は、タービンなどの補機類も重要なチェックポイントとなる。

ガスケットの交換はタービン交換とほぼ同等の作業が必要となる。フロントパイプ後端のステーを撤去するとガスケットに負担がかかるため、加工してでも残すのがベターと言える。



主な症状

- アイドリング不調
- 排気漏れによる異音

S13 S14 S15

タービンガスケットが抜ける

高いブースト圧や、排圧上昇に伴う熱、排気系をヒットさせることを原因として発生するエキマニ&タービンガスケットの抜け。排気漏れによる異音や、症状が深刻化するとレスポンスの悪化にも繋がる。ガスケットが抜けてしまった場合は交換しか対処方法はない。

タービンウォーターラインの亀裂

金属でできたタービンウォーターラインは、振動などによって亀裂が入りクーラント漏れを起こしやすい。漏れが発生してから、車上で交換することも不可能ではない。アフターパーツではこのラインをステンメッシュホースに置き換えるパーツも販売されており、交換によってトラブルの予防が可能だ。

S13 S14 S15

主な症状

- クーラント漏れ



パワトラの故障

主な症状

- エンジンがかからない
- アイドリング不調

イグニッションコイルに点火信号を伝えるパワートランジスタは、排気系のある助手席側ストラット部に固定されている。熱を受けつづけることで、故障が発生する。特にエキマニやタービンを社外品に交換している車両は、場所の移動や遮熱対策は必須。故障の初期段階では失火症状がでたりでなかったりというケースがおこる。

S13 S14

パワステフルードが漏れる

S13 S14 S15

主な症状

- エンジンルーム・下回りの汚れ
- パワステからの異音

パワステに負荷がかかるとフルードが加熱、加圧されタンクから吹き出してしまうことが多い。また、経年劣化によってホースが硬化して、接続部分からフルードが漏れるケースも。軽い漏れなら市販の漏れ止め剤などで止まる場合もあるが、漏れを発見したらホース類は新品に交換したい。ちなみに、社外品タンクの装着や高年式車のタンク流用で、吹きこぼれを多少押さえることもできる。フルードの沸騰防止策としてフルードクーラーを追加することも効果的。



S14/S15のAACバルブ



S13系のAACバルブ



AACバルブはエアコンやパワステの動作にあわせてアイドルアップを行う空気弁。S14・S15はインマニに装着されているが、S13系はインマニの下側にあって作業がしにくいのが難点。



主な症状

- アイドリング不安定
- エンジンストール

S13 S14 S15

吸気系の汚れが蓄積

エアクリーナーを通過してくる汚れに、ブローバイが加わることで吸気系には汚れが蓄積する。エアフロやアイドルリングを制御するAACバルブにスラッジなどが溜まると、アイドルリング不調やエンジンストールを引き起こす。エンジンフォーミングクリーナーなどを使うことでDIYでも清掃は可能なので、アイドルリング不調などの症状が現れたらまずはチェック&清掃をしてみよう。

クランク角センサーの誤作動

S13**S14****S15**

主な症状

- アイドリング不調
- パワーダウン

点火タイミング制御に必要となるクランク(カム)シャフトの回転角度を検知する通称クラセン。経年劣化によって誤作動を起こすとアイドリングが不安定になったり、高回転で失火、あるいはフケ上がり不良などを引き起こす。ちなみにNA車はこのパーツの役割をディストリビューター(通称デスビ)が兼ねている。



主な症状

- 異音
- エンジンブロー

オイルポンプの破損

S13**S14****S15**

高回転域を多用するタイムアタックマシンやドリフトマシンなどではオイルポンプが破損することも。トラブルを起こすとエンジンオイルによる潤滑が行えなくなるので、エンジンブローは避けられない。クランクの振動とエンジンパーツの共振、それに伴う各部のゆがみが原因と言われている。根本的な対策は難しいが、油圧の異変に気がついたらすぐにエンジンを止めることでエンジンブローを回避できるケースも多い。

NVCS機構からの異音

S14**S15**

主な症状

- カチャカチャ音がする
- 本来の出力が発揮されない

S14から採用された可変バルブタイミング機構『NVCS』は経年劣化で「カチャカチャ」という異音を発生することがある。異音がしても性能は低下しない場合も少なくないが、長期的には完全な故障につながると考えたい。同様に、可変バルブタイの作動機構が固着し、可変しない車両も見られるが、その場合は本来の出力が発生できていないハズだ。同様に、油圧で作動するラッシュアジャスターもヘタリによる異音発生の原因となっている場合が多い。



リザーバータンクの劣化

S13**S14****S15**

主な症状

- クーラント漏れ

特にS13系の車両は樹脂が劣化してしまい、触ただけで穴が開くほど強度が弱くなっているものもある。見た目が明らかに劣化している場合は、破損する前に交換しておくべき。新品への交換のほか、劣化しないアルミなどの金属製タンクへの交換も効果的だ。



ロッカーアームストッパー装着やソリットピボット化でリスクを減らすことができるほか、組み付け時に精密なロッカーアームのシム調整を行うこともトラブル防止の有効な手段となっている。



バルブスプリングのへたりもロッカーアーム飛びの原因のひとつ。スプリングの張力が低下することでサージングが発生し、ロッカーアームの脱落につながる。走行距離がかさんだエンジンはオーバーホールの際にバルブスプリングも交換しよう。

主な症状

- パワーダウン
- エンジンブロー

ロッカーアームの脱落／割れ

S13**S14****S15**

シルビアのウィークポイントとして有名なロッカーアーム飛び。高回転での強引なシフトダウンや、シフトミスによって急激に回転数が上がった際のバルブサージングなどが主な原因とされる。ロッカーアームが外れるとカムなどで叩かれて粉砕し、エンジンブローの原因ともなる。対策としてはストッパーパーツの装着やバルブクリアランスの調整などがある。またエンジンの仕様にあった適正なバルブスプリングを選択することも、サージングとロッカーアーム脱落を防ぐポイントだ。

ダイレクトイグニッションの動作不良

S15

主な症状

- 高回転での失火
- アイドリング不調

S15のダイレクトイグニッションシステムはコイルとパワトラを内蔵しており、熱を持ちやすい。動作が不安定になると高回転で失火しフケなくなったり、アイドリングが不安定になるといった症状が発生する。熱がこもらないようにプラグカバーをはずしたり、通電性の良い製品へ交換することで動作を安定化させることができる。



フロントカバーのオイル漏れ修理はOリングを交換するためにエンジンおろしが必要となる。にじむ程度なら漏れ止めケミカルなどで対応可能な場合もあるし、基本的にはそのままでも大きな問題に繋がらないことが多い。



主な症状

- オイルがにじむ
- エンジン周辺が汚れる

ゴムパッキンの劣化によるオイル漏れ

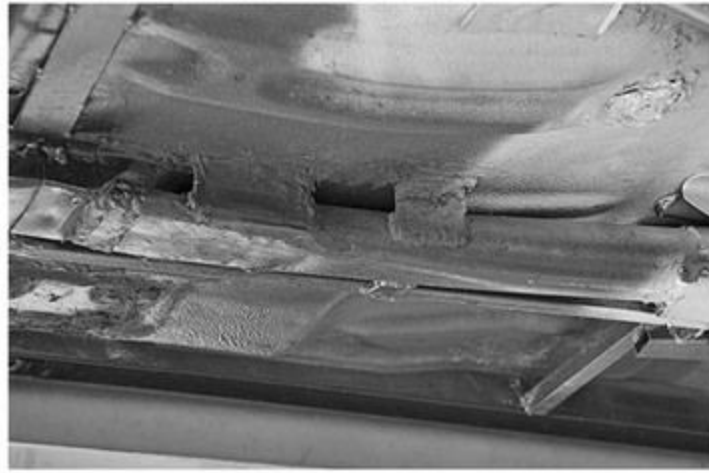
S13**S14****S15**

ゴムでできたパッキンやガスケットは経年劣化によって柔軟性を失い、密閉力が弱くなる。SR20エンジンの場合は、ロッカーカバー周辺と、フロントカバー周辺のオイルにじみが起こりやすい。ロッカーカバーガスケットはDIYでも交換可能で部品代も安価だが、フロントカバーのオイル漏れはエンジンをおろさないと修理ができないため、修理費用も高くなる。

シャーシ・下まわり

車体そのものを支えるボディや走りを支える足回りは、ダメージが蓄積し続けることでトラブルはもちろん、発見しにくい劣化やヘタリが現れる。日頃から異変や異音に気を払うとともに、日常的なチェックで劣化は早期発見したい。トラブルは修理を期に、強化を行うチューニングも効果的。劣化やヘタリが多いほど、リフレッシュ後の体感度も高い。

ボディ剛性の不足



主な症状

- コーナリング中にボディがヨレる
- 雨漏りする

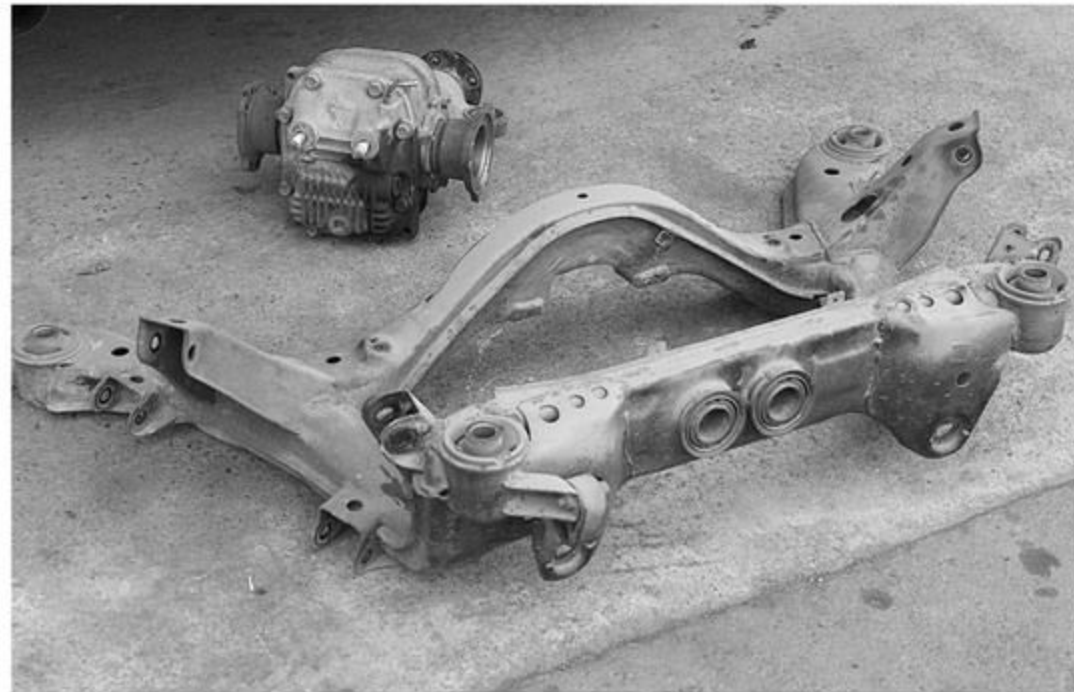
特によく知られているのが、S13系の助手席側フレーム。なぜか途中で分断されており、激しい走りではボディ剛性が不足してしまう。プロショップでは追加フレームなど、ヨレを排除する製品やメニューを設定していることも多い。また、180SXはハッチバック開口部の強度が劣るため、付け根部分にクラックが入り雨漏りするというケースもある。

S13

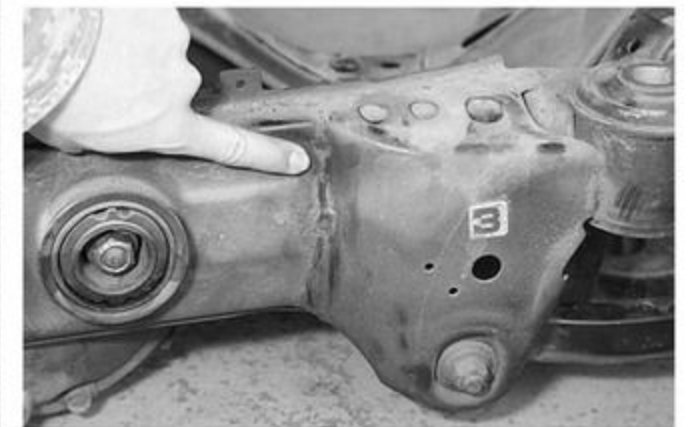
主な症状

- トラクションがかからない
- 走行中にフラつく

リヤメンバーの剛性が不足し力のかかるコーナリング中などにねじれが発生。サスペンションアームが動き、適正なアライメントを保持することができなくなる。また疲労が蓄積することでクラックが発生すると、さらに性能は悪化してしまう。ボルトオンで装着できる補強バーや溶接による補強加工などで、コーナリング性能や耐久性を向上させることができる。もちろん、ブッシュのヘタリも要リフレッシュポイント。



リヤメンバーの剛性不足



S13 S14 S15

リヤナックルが割れる

主な症状

- 自走ができなくなる

ドリフトマシンに頻出しているというトラブルが、リヤナックルの異常。クラックが入った程度の初期段階なら自走も可能だが、最終的にはナックルが割れてしまい自走ができなくなってしまう。ドリフトマシンは日頃からナックルをチェックし、クラックが入ったらすぐに交換が必要だ。補強を入れた加工ナックルも販売されている。



S13 S14 S15

デフケースが割れる

主な症状

- デフオイルが漏れる
- 自走ができなくなる

デフケースの脱着などの際に雑に扱ったり、オイル交換の際にドレンボルトを閉めすぎるとデフケースにクラックが入り、デフオイルがにじむことがある。漏れる量が多く長期間放置した場合は、オイルが減りデフブローに繋がる。また、バックラッシュ調整の不備などでピニオンギヤやファイナルギヤが欠け、その影響でケースが割れるということもあるようだ。



S13 S14 S15

ドレンボルト挿入部が割れる

主な症状

- ミッション/デフのオイルにじみや漏れ

シルビア/180SXのミッションやデフのドレンボルトは締め込むに従って太くなるテーパ形状。力を入れるとどこまでも入っていきってしまうだけでなく、最悪の場合はケース側の挿入部にクラックが発生、オイルにじみや漏れの原因となる。シールテープをドレンボルトに巻き付け、適正なトルクで締め付けよう。



S13 S14 S15

年式がかさむことで確実に経年劣化するマウント類のゴム。エンジンやミッションの揺れが大きいような場合は、交換することで他のトラブル防止にもなる。S13系はステアリングブッシュをアルミ製カラーなどに交換すると、ステアリングレスポンスもアップする。アームやリヤメンバーのブッシュも走行性能を大きく左右するポイントだ。



S13 S14 S15 マウント類の劣化

主な症状

- 振動がひどい
- 操作レスポンスが悪い

タイロッドが曲がる・折れる



アフターパーツの強化タイロッドは、強度が高いうえに切れ角アップなどの付随効果を持ったものも多い。特にドリフトマシンの場合はトラブル防止と同時に性能も向上することになる。



サーキット走行やドリフトなどで、コースアウトしたり縁石に乗り上げたりするとタイロッドが折れたり曲がってしまう。シルビア用は全般的に強度が不足していると言われるが、特にS13系用のタイロッドが顕著。アフターパーツには強化品も多く用意されているので、ハードに走るならトラブルを引き起こす前に交換するのがベターだ。

S13 S14 S15

主な症状

- アライメントが狂う
- 自走ができなくなる



クラックを修理するには溶接が確実な方法。同時に補強パーツを装着したり、補強プレートを入れることで、新たなクラックの発生を予防することもできる。

特にS13系はフロントタイヤハウス内にあるブレーキラインを通す穴などの周辺にクラックが入りやすい。車高調を装着して純正よりも大きな力がボディにかかる車両は注意が必要だ。発生したクラックは溶接などによる修理が必要となるが、同様の症状を相談できるノウハウをもったプロショップも多く、この部分を補強するパーツも市販されている。S14とS15は強度が高められていて比較的起こりにくい、走行距離や年式によっては同様のクラックが発生することもある。

S13

ストラット周辺にクラックが入る

主な症状

- 走行安定性が悪くなる
- 大きなきしみ音が出る

オイルパンの損傷

主な症状

- オイル漏れ
- エンジンブロー

下回りを激しくヒットした時には、オイルパンのヘコみをチェックしておきたい。特にS13系はオイルストレーナーの吸い口が狭く、ヘコんだオイルパンが吸い口を塞ぎやすいので、オイルの循環が全く行われなくなる危険性も。オイルパンガード装着や社外のオイルパンにするなどの対策でエンジンブローを防ぎたい。



S13 S14 S15

オイルパンの交換やオイルパンガードの装着による保護だけではなく、ストレーナー(写真はS14用)の吸い口を切って拡大するのも有効な対策のひとつ。側面からもオイルを吸える形状にすることで、エンジンブローを防ぐことができる。

テンションロッドブラケットの強度不足

S13系とS14のテンションロッドブラケットは薄い鉄板をコの字型にしたもので、ハードな走行時には簡単に変形する。また継続して力がかかり続けたり、縁石にヒットした時には裂けたり潰れてしまうことも。剛性を高める補強バーや、補強を施したテンションロッドブラケットが市販されている。

主な症状

- ブレーキング時の安定性が悪い
- 走行中にアライメントが変化する



テンションロッドブラケットの補強は、補強バー装着のほかに、コの字型に開いた部分にフタを溶接することで補強することも有効だ。箱形にすることで簡単に剛性を高めることができる。

S13 S14 S15

主な症状

- エンジンがかからない
- 灯火類の誤作動
- パワーウィンドウの誤作動

メインハーネスの擦れ／断線

S13 S14 S15

車高を下げた車両は運転席側のフロントフェンダー内を通るメインハーネスがタイヤと接触してしまう危険性がある。接触したまま乗り続けるとハーネスがショートして、電装系を中心に様々なトラブルを引き起こしてしまう。最終的には自走不可能な状態になったり、車両火災の原因ともなるので、“シャコタンにするなら配線上げ”は鉄則だ。



主な症状

- ギヤが入りづらくなる
- ミッションがブローする

6速ミッションの強度不足

S15

初期のS15スペックRに搭載されている6速MTは強度に余裕が少なく、激しいシフトチェンジやクラッチ蹴りなどでブローしてしまうことが多い。また、タービン交換など大幅なパワーアップでもトラブルが増える傾向だ。定期的なオイル交換などのメンテナンスや丁寧なシフトチェンジでダメージを軽減させよう。S13やS14の5速MTに変更したり、オーバーホール時にはギヤなどに表面加工を施し強度をアップすることも定番。

経年劣化・作業の不備など

生産終了後10年以上が経過しているうえに、チューニングベースとしても定番のシルビア/180SX。経年劣化によるトラブルや、これまでに行われてきた作業の精度によって引き起こされるトラブルも少なくない。ひとつひとつによる影響は小さくても積もり積もった不具合は車両全体の調子を悪化させてしまうこともある。



主な症状

- ブローバイガスにオイルが混じりやすい
- 車検に通過しない

EGR&オイルセパレーターの撤去はNG

S13は社外エキマニ装着時などにEGRやオイルセパレーターを取り払うケースが多いが、構造上ブローバイにオイルが混じりやすくなり、吸気系の汚れを増やす原因のひとつとなる。はずした車両はリターン付きのオイルキャッチタンクを装着することでブローバイのオイル量は低減させることが可能。また、車検を受ける際には排ガス浄化装置のひとつであるEGRは必要不可欠なパーツとなる。



セパレーターの他にも、指で差している部分にはフィルターが入っていて、混じったオイルを分離する。ブローバイに混じるオイルを分離する性能であれば、簡易なオイルキャッチタンクよりも効果が高い場合もあるほどだ。

S13

ゴムホースの劣化、亀裂

エンジンルーム内の各所にあるゴムホースは熱の影響などで劣化し、柔軟性が失われてしまう。固くなったホースはちょっとした衝撃でも裂けてしまい、エア漏れなどの原因となる。また、ホースの脱着作業を行う際などにも要注意。リフレッシュを考える場合には、ゴムホースは全交換がおすすめだ。ちなみに、ブースト計やブーストコントローラーの装着に使われるプラスチックの三つ叉も劣化によって破損しやすい。

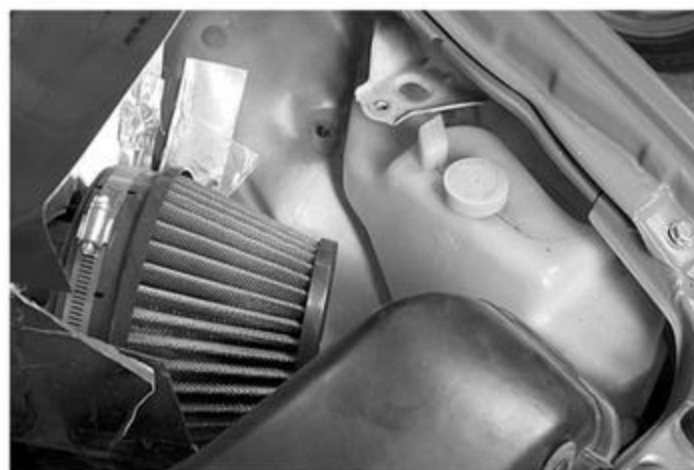
主な症状

- アイドリング不調
- ブースト圧がかからない

S13

S14

S15



ムキ出しエアクリナーの液吸い

主な症状

- フケない
- アイドリング不調

S14とS15はラジエーターのリザーバタンクの位置が助手席ライトの後方に位置している。リザーバタンクの圧抜き穴からは霧化したクーラントが出る場合があり、ムキ出しタイプのエアクリナーに交換した場合は、そのすぐ前に配置されるため、エアクリナーがそれを吸ってしまうというケースもおこりやすい。穴にホースなどを装着し、霧化したクーラントの出口を別の場所に移すことで対策することができる。

S14

S15

主な症状

- センターボルト折れ
- メッシュホース干渉によるオイル飛散



オイルクーラー取り付けの不備

油温や水温の上昇を防ぐオイルクーラーは、オーバーヒートを防ぐ効果があるが、装着作業が原因でトラブルを招くケースも多い。メッシュホースが周囲に接触してすり切れオイルが流出したり、サーモブロックの接続間違いによる油圧不足などが起こると、即エンジンブローにつながってしまう。また、構造的に強度の弱いS13のオイルフィルター取り付け部のセンターボルトが折れてしまうことが多く、S13は専用のオイル取り出しアダプターを使うのが無難だ。

S13

S14

S15



周囲と干渉しそうなメッシュホースは、スパイラルチューブなどを使って保護すると安全性が高まる。その際、ある程度の耐熱性を持った素材で保護するように気をつけよう。

インタークーラーパイプの干渉

S13 S14 S15

主な症状

- アイドリング不良
- パワーダウン

前置きインタークーラーを装着する場合、ボディ側に穴を開けてそこにパイピングを通す場合が多い。しかし穴の大きさがあまりにもパイピングの太さにギリギリだったり、開け方が悪かったりすると、振動したパイピングとボディが接触して穴が開いてしまうことがある。



パイピングをボディに空けた穴に通す場合は、穴は振動のことを配慮して大きめに開けよう。そして切断面をゴムホースやコルゲートチューブなどで保護するのがベター。金属同士の干渉を防ぎ、パイピングに穴が開くのを防ぐことができる。



ラジエーターシュラウドの効果は侮れない!!

S13 S14 S15

主な症状

- 水温が上がりやすい

大容量ラジエーターに交換する際などに、移植されないままになっていることもあるラジエーターシュラウド。だが、効率の良い空気の流れを作り出しているシュラウドを撤去すると、冷却効率も大幅に低減してしまう。SR20エンジンはオーバーヒートによるダメージが大きいので、電動ファン化などで冷却対策している場合以外は、多少の加工をしてでもシュラウドは装着しておきたい。

ヒューズボックスシールの劣化

S14 S15

主な症状

- 必要なときにチェックできない

運転席側ストラットタワー前にあるヒューズボックスには、ライト類やラジエーターファン、ホーンのリレーなどが収められているが、この配置図は劣化によって読めなくなる場合が多い。電装系のトラブル時にヒューズがチェックできないのではトラブルシューティングも困難に。ヒューズボックスはフタごと純正部品として購入が可能のほか、専用のステッカーもアフターパーツとして販売されている。



クラッチペダルブラケットが壊れる

S13 S14

主な症状

- ペダルを踏んでもクラッチが切れにくくなる
- クラッチペダルが上がってこなくなる

クラッチを交換して大きな踏力が必要になっていたり、ドリフトなどで激しくクラッチを蹴る走り方をしていると、クラッチペダルを支えているブラケットが歪んだり、破損することがある。大きく破損した場合は、クラッチペダルが外れて自走が困難になってしまうケースも。

ペダルフィーリングに違和感を感じたらブラケットをチェックし、変形やスポット溶接の剥がれがあったら、交換や修理が必要となる。追加溶接や補強を施して強度を高めた交換品も市販されている。

安易な電気系配線による不調

S13 S14 S15

主な症状

- 電装系トラブル

DIYで作業されることも多いシルビアは、電装系の配線作業がきっちりと行われず、後になってトラブルに繋がることも多い。配線の接続箇所はギボシやハンダ付けでしっかりと結線し、取り回しも熱や可動部品の影響を受けない場所に余裕を持って

行いたい。中古で購入し前オーナーによる配線作業が行われていた場合は、自分で全てきっちりやり直すというのもトラブル防止には有効だし、安心感も高めることができる。



燃料ポンプが壊れる

S13 S14 S15

主な症状

- 高ブースト時の燃調不良
- 自走ができなくなる場合も

燃料ポンプが壊れる主な原因は経年劣化が多く、走行距離や年式がかさんだ車両はみな注意が必要。ただ、S13系は、強い横Gのかかる走行を繰り返すと燃料タンク内の仕切り板が外れやすく、燃料ポンプがガソリンを吸えない状況になる「空打ち」状態となることが多い。空打ちはポンプに大きな負担となるので、仕切り板がはずれていたり撤去してしまっているS13系はガソリンの残量に注意しながら走行しよう。

メーターが誤作動する

特に多いのが燃料計の指針の不調。動きが不正確になったり、動かなくなってしまう。これは燃料タンク内に装着されているフロートが脱落してガソリン残量を適切に計測できなくなることが原因で、タンクのフタをはずしてフロートを設置し直せば解消することもある。その他にタコメーターやスピードメーターの指針の動作がおかしくなるケースもあるが、メーター本体を交換することで解消することが多い。

主な症状

- 指針の動きが悪くなる



S13 S14



一番アツくて楽しい
SR20世代シルビアを
徹底解説!



SILVIA/180SX 世代別スペック & ヒストリー Specifications & Histories 1988-2002

長い歴史を持つシルビアの中で、
今でもチューニングベースとして人気なのは
S13、S14、S15シルビアと180SXだ。

そこで、ここではそれぞれの歴史と
ノーマル車両のスペックデータを紹介。

これからシルビア・180SXを購入するという人はもちろん、
現在のオーナーも手元に置いておけば役に立つこと間違いなし!



S13

Series

SILVIA/180SX

1988.5.1~1993.9

※180SX(RS13/RPS13)は1989.4~1998.12

SR20神話の原点 「ART FORCE SILVIA」

180SXもSR20にバージョンアップ

基本的なコンポーネントは共通ながら、3ドアクーペへのボディスタイルによってまったく違った印象を与える180SX。シルビアとは違いマイナーチェンジを繰り返し1998年まで生産が継続される。搭載エンジンは初期モデルのみCA18DETで、中期以降はSR20DET、後期型ではNAモデルも登場した。



はじめりはCA18DETを搭載する175ps仕様

前期／後期モデルでは外観的な特徴に大きな変化はないものの、リヤウイングなどディテール部分を変更。スタイリングよりも搭載エンジンの変更がマイナーチェンジのハイライトとなった。



販売不振にあえいだ前世代のS12シルビアに続いて開発されたS13系は、「若い男女のカーライフをお洒落に演出する、センスが良く、走りが楽しい2ドアスタイリッシュクーペ」をコンセプトにされ、一躍デイトカーとしても注目を集めた。

その流麗なスタイリングはもちろん、新開発のマルチリンクリヤサスペンションをはじめ数々の装備を搭載したことで、チューニングベースとしてのキヤラクターも印象づけられていく。

主要諸元 SPECIFICATIONS

	PS13 (NA)		PS13 (TURBO)		RPS13 (NA)		RPS13 (TURBO)	
車体								
全長 (mm)	4470				4540			
全幅 (mm)	1690				1690 / 1695 (タイプS)		1690 / 1695 (タイプX)	
全高 (mm)	1290							
ホイールベース (mm)	2475							
トレッド幅 (mm) (F / R)	1465 / 1460							
車両重量 前軸 (kg)	610	650	640	670	660	660	650	680
後軸 (kg)	530	550	550	550	560	570	570	570
合計 (kg)	1140	1200	1190	1220	1220	1230	1220	1250
最小回転半径 (m)	4.7							
最低地上高 (mm)	135							
エンジン								
エンジン仕様	SR20DE		SR20DET		SR20DE		SR20DET	
総排気量 (cc)	1998							
ボア×ストローク (mm)	86.0×86.0							
圧縮比	9.5		8.5		9.5		8.5	
最高出力 (ネット)	140 / 6400		205 / 6000		140 / 6400		205 / 6000	
最大トルク (ネット)	18.2 / 4800		28.0 / 4000		18.2 / 4800		28.0 / 4000	
使用オイル	7.5w-30 (SG)		7.5w-30 (SGターボ)		7.5w-30 (SG)		7.5w-30 (SGターボ)	
オイル容量 (ℓ)	3.7							
オイルフィルター容量 (ℓ)	0.2							
冷却水容量 (ℓ)	6.5							
トランスミッション								
型式 (MT)	FS5W71C	—	FS5W71C	—	FS5W71C	—	FS5W71C	—
モデルナンバー	52F10	—	52F00	—	52F10	—	52F00	—
ギヤ比 (1速)	3.321	—	3.321	—	3.321	—	3.321	—
(2速)	1.902	—	1.902	—	1.902	—	1.902	—
(3速)	1.308	—	1.308	—	1.308	—	1.308	—
(4速)	1	—	1	—	1	—	1	—
(5速)	0.838	—	0.759	—	0.838	—	0.759	—
(後退)	3.382	—	3.382	—	3.382	—	3.382	—
使用オイル	4TTE (16 MP-G2ペシ&758-90)	—	4TTE (16 MP-G2ペシ&758-90)	—	4TTE (16 MP-G2ペシ&758-90)	—	4TTE (16 MP-G2ペシ&758-90)	—
オイル容量 (ℓ)	2.5	—	2.5	—	2.5	—	2.5	—
型式 (AT)	—	RE4R01A	—	RE4R01A	—	RE4R01A	—	RE4R01A
モデルナンバー	—	41X83	—	41X84	—	41X83	—	41X84
ギヤ比 (1速)	—	2.785	—	2.785	—	2.785	—	2.785
(2速)	—	1.545	—	1.545	—	1.545	—	1.545
(3速)	—	1	—	1	—	1	—	1
(4速)	—	0.694	—	0.694	—	0.694	—	0.694
(後退)	—	2.272	—	2.272	—	2.272	—	2.272
使用オイル	—	マルチフルードD	—	マルチフルードD	—	マルチフルードD	—	マルチフルードD
オイル容量 (ℓ)	—	7.9	—	7.9	—	7.9	—	7.9
デファレンシャル								
型式	R180, R200 (ABS付), R200V (ビスカスSD付)		R200V		R180, R200 (ABS付), R200V (ビスカスSD付)		R200V	
最終減速比	4.111 (R180) 4.083 (R200 / R200V)	4.111 (R180) 4.083 (R200) 3.916 (R200V)	4.083	3.916	4.111 (R180) 4.083 (R200 / R200V)	4.111 (R180) 4.083 (R200) 3.916 (R200V)	4.083	3.916

※年式・グレード・装備により詳細スペックは異なる場合があります。

しかし、デビュー当初に搭載されたユニットはS12から受け継いだCA18DE / DET。NAにJ's、Q'sを、ターボにK'sをラインアップする3グレード構成だった。

そして、マイナーチェンジによってSR20DE / DETが搭載され、スポーツカーとしての素質が高められることとなる。

また、デビュー翌年の1989年には共通コンポーネントを使用した180SXが誕生。パワーユニットには、ターボ仕様のCA18DETを搭載していたが、シルビア同様にマイナーチェンジによってSR20DETに変更され、大幅な出力アップを果たしている。

S13系がモデルチェンジした後も、180SXは1998年まで販売が続けられたのも特筆だ。

1988	5月	フルモデルチェンジによって5代目シルビア (S13) 誕生
	7月	オーテックジャパン製コンバーチブル追加
1989	10月	昭和63年度グッドデザイン賞受賞
	12月	第9回日本カーオブザイヤー受賞
1990	4月	180SX (RS13) 発売開始
	1月	オプション装備を充実した「ダイヤセクション」シリーズ追加
1991	1月	マイナーチェンジで搭載エンジンをSR20DE / SR20DETに変更。型式をPS13、PRS13に変更
	8月	スポーツスペシャルティカー市場を34ヶ月連続制覇
1992	1月	オプション装備を充実させた「K'sクラブセクション」、「Q'sクラブセクション」、「Q'sSC」を追加。180SXには「TYPEⅢ」を追加
1993	12月	J'sをベースに快適装備を充実させたALMIGHTY (オールマイティ) 追加
	9月	シルビア生産終了。180SXは継続販売



3ナンバーにサイズアップ 大幅イメチェンのマイナーチェンジにも 話題集中

限定30台のNISMOコンプリートモデル

フェイスリフトでスポーツイメージを強化

フロント周りを中心とした大幅なデザイン変更で、シャープなスタイリングに一新した後期モデル。従来のコンセプト通り若年層をターゲットにしたスポーツ路線をアピールするとともに、キャッチーなTVスポットCMを展開するなど、ハインカー寄りに進化したS14の軌道をスポーツ方向に修正している。



ニスモ設立10周年を記念して企画されたコンプリートカー「ニスモ270R」。K'sをベースに専用のカムやECUセッティングで最高出力を270psまで引き上げている。あわせて強化タイプのマウントやドライブシャフトを備えストリートからサーキットまでカバーできる汎用性を実現。

S14 Series SILVIA

1993.10~1998.12

「意のままの楽しい走り」とセンスの良さを徹底追及したスタイリッシュなスポーツクーペ」をコンセプトにモデルチェンジを果たしたS14。

デザインはホリゾンタルストリームシェイプを核に、タイヤを四隅に近い位置に配置。エレガントでスポーティなスタリングを作り上げている。

シルビアでは初めて全長、全幅ともに拡大し、3ナンバーボディとなっている。

また、1996年にはマイナーチェンジが行われ、大胆なフェイスリフトが敢行された。

搭載エンジンはS13から受け継ぐSR20DE/DETの進化版。

新たに可変バルブタイミングシステム(NVCS)を採用するとともに、ボールベアリング式ターボやコンプレッサーの大型化により出力を大幅にアップ。さらにECUでソレノイドバルブを

主要諸元 SPECIFICATIONS

		S14前期 (NA)		S14前期 (TURBO)		S14後期 (NA)		S14後期 (TURBO)				
車 体												
全長 (mm)	4500					4520						
全幅 (mm)	1730											
全高 (mm)	1295											
ホイールベース (mm)	2525											
トレッド幅 (mm) (F/R)	1480 / 1470											
車両重量 前軸 (kg)	660	670	680	700	670	680	700	730				
後軸 (kg)	520	530	540	540	520	520	540	540				
合計 (kg)	1180	1200	1220	1240	1190	1200	1240	1270				
最小回転半径 (m)	4.8											
最低地上高 (mm)	130											
エ ン ジ ン												
エンジン仕様	SR20DE		SR20DET		SR20DE		SR20DET					
総排気量 (cc)	1998											
ボア×ストローク (mm)	86.0×86.0											
圧縮比	10		8.5		10		8.5					
最高出力 (ネット)	160 / 6400		220 / 6000		160 / 6400		220 / 6000					
最大トルク (ネット)	19.2 / 4800		28.0 / 4800		19.2 / 4800		28.0 / 4800					
使用オイル	7.5w-30 (SG)				7.5w-30 (SG)							
オイル容量 (ℓ)	3.9				3.5							
オイルフィルター容量 (ℓ)	0.2											
冷却水容量 (ℓ)	6.2											
トランスミッション												
型式 (MT)	FS5W71C	—	FS5W71C	—	FS5W71C	—	FS5W71C	—				
モデルナンバー	65F00	—	69F00	—	65F00	—	69F10	—				
ギヤ比 (1速)	3.321	—	3.321	—	3.321	—	3.321	—				
(2速)	1.902	—	1.902	—	1.902	—	1.902	—				
(3速)	1.308	—	1.308	—	1.308	—	1.308	—				
(4速)	1	—	1	—	1	—	1	—				
(5速)	0.838	—	0.759	—	0.838	—	0.759	—				
(後退)	3.382	—	3.382	—	3.382	—	3.382	—				
使用オイル	7.5w-30 (SG)	—	7.5w-30 (SG)	—	7.5w-30 (SG)	—	7.5w-30 (SG)	—				
オイル容量 (ℓ)	2.5	—	2.5	—	2.5	—	2.5	—				
型式 (AT)	—	RE4R01A	—	RE4R01A	—	RE4R01A	—	RE4R01A				
モデルナンバー	—	42X17	—	42X18	—	42X17	—	42X18				
ギヤ比 (1速)	—	2.785	—	2.785	—	2.785	—	2.785				
(2速)	—	1.545	—	1.545	—	1.545	—	1.545				
(3速)	—	1	—	1	—	1	—	1				
(4速)	—	0.694	—	0.694	—	0.694	—	0.694				
(後退)	—	2.272	—	2.272	—	2.272	—	2.272				
使用オイル	—	マルチフルードD	—	マルチフルードD	—	マルチフルードD	—	マルチフルードD				
オイル容量 (L)	—	7.9	—	7.9	—	7.9	—	7.9				
デファレンシャル												
型式	R180、R200V (ビスカスLSD付)		R200V (強化型)		R200V		R180、R200V (ビスカスLSD付)		R200V (強化型)		R200V	
最終減速比	4.083		4.083		4.083		3.916		4.083		4.083	

※年式・グレード・装備により詳細スペックは異なる場合があります。

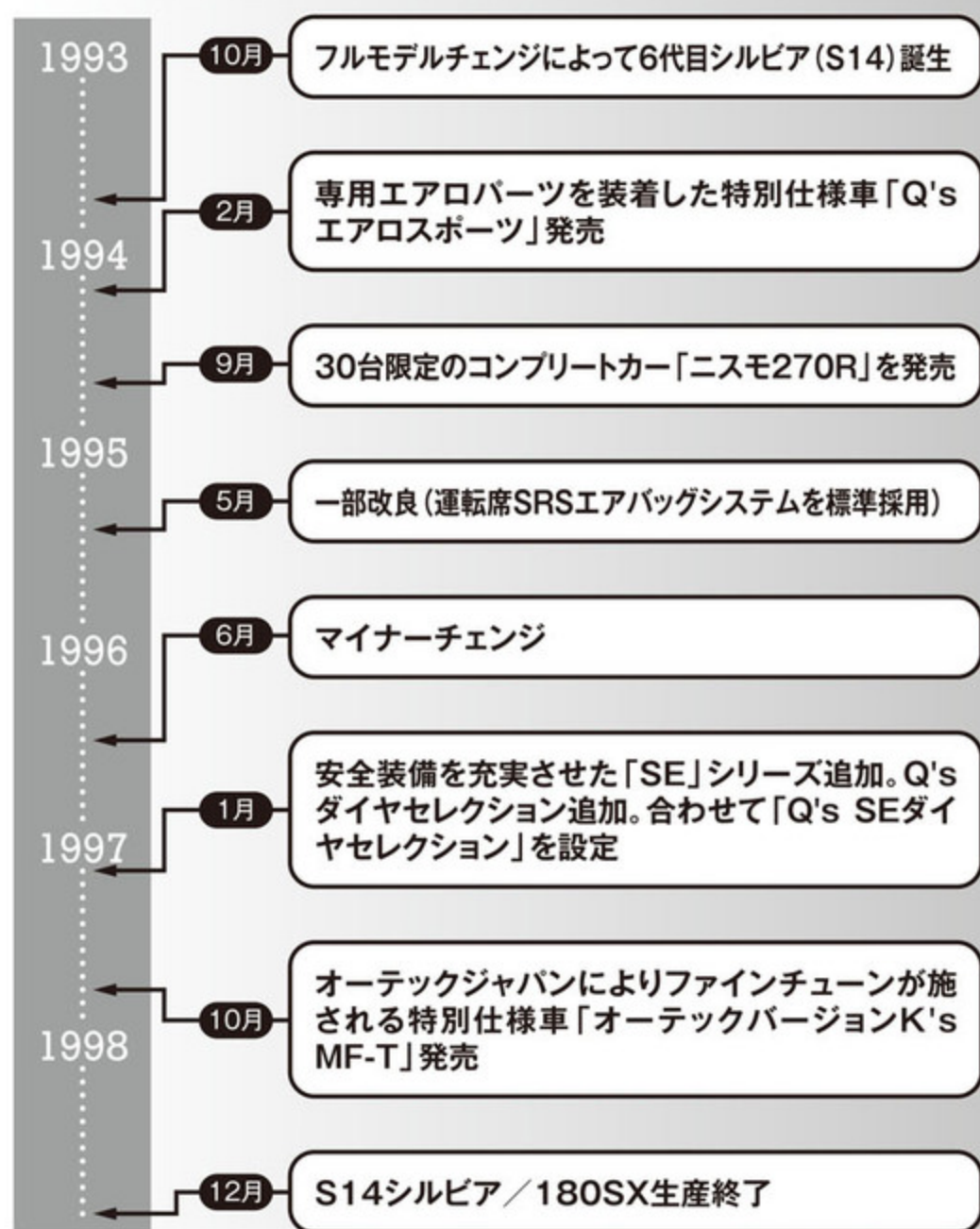
コントロールする、電制過吸圧コントロールシステムの採用で、アクセル踏量に応じたリニアな加速特性を發揮。

グレード名はNAモデルがQ's、ターボモデルがK'sとなる。

後期モデルではインジェクターの電源をバッテリー直結から、イグニッションスイッチ経由に変更するとともに、ECCSコントロールユニットの端子数を76極から64極に変更するなど、外観だけでなくエンジン周りもリフレッシュが施される。

またハブのスタッドボルト数が4本から5本に、ブレーキキャリパーもフロントに対向4ポッドタイプが採用されたターボモデルのみ。

S14シルビアへのモデルチェンジで、大幅に走行性能が高められたことへの対応といわけだ。



S15 Series SILVIA

1999.1~2002.8

※180SX(RS13/RPS13)は1989.4~1998.12

熟成を重ねて完成した 史上最もスポーティなシルビア

電動開閉式メタルトップのカブリオレ



フルオープンタイプの電動メタルルーフを採用するオープンモデルのヴァリエッタ。パワーユニットはスペックSと同様のSR20DEで、出力関連も大きな変更は与えられていない。開発コンセプトは「遊び心溢れるオープンカーに快適さを備えた、自在に変化を楽しめる、スポーツクーペ」。

NAエンジンを高めたオーテックバージョン



スペックSをベースに圧縮比アップやバルブタイミングの変更、高性能エキマニの採用により、最高出力を200psまで引き上げたオーテックバージョン。エンジンだけでなく6速MTの採用や4ボッドキャリアの採用、ボディ補強、ヘリカルLSDなどスペックRと共通のパッケージングが与えられている。

さらにターボモデルのトランスミッションにはクロスレシオの6速MTを採用。パワーウエイトレシオ5kg/ps以下のスペックで、スポーツクーペとしてよりいっそうの進化を果たしている。進化はエンジンなど機関係にとどまらず、当時注目を集めていたボディ

7代目にしてラストモデルとなってしまったS15モデルのデビューは1999年1月。
「見て、乗って、走って、エモーションを感じる軽快コンパクトなスポーティクーペ」をコンセプトにして開発が重ねられた。
このフルモデルチェンジに伴いS14モデルで大型化されたボディは5ナンバースイズに戻され、引き締められたスポーツモデルとしてのキャラクターを色濃くしている。グレード構成は、NAモデルの「spec.S」、ターボモデルの「spec.R」となった。

主要諸元 SPECIFICATIONS

	S15 (NA)		S15 (TURBO)	
車 体				
全長 (mm)	4445			
全幅 (mm)	1695			
全高 (mm)	1285			
ホイールベース (mm)	2525			
トレッド幅 (mm) (F/R)	1470/1460 (16×6.5JJ)、1480/1470 (15×6JJ)			
車両重量 前軸 (kg)	660	680	690	710
後軸 (kg)	540	550	550	560
合計 (kg)	1200	1230	1240	1270
最小回転半径 (m)	4.8		4.9	
最低地上高 (mm)	130			
エ ン ジ ン				
エンジン仕様	SR20DE		SR20DET	
総排気量 (cc)	1998			
ボア×ストローク (mm)	86.0×86.0			
圧縮比	10		8.5	
最高出力 (ネット)	165 / 6400	160 / 6400	250 / 6400	225 / 6000
最大トルク (ネット)	19.6 / 4800	19.2 / 4800	28.0 / 4800	
使用オイル	7.5w-30 (SG)			
オイル容量 (ℓ)	3.8			
オイルフィルター容量 (ℓ)	0.2			
冷却水容量 (ℓ)	6.2			
トランスミッション				
型式 (MT)	FS5W71C	—	FS5W71C	—
モデルナンバー	85F10	—	89F00	—
ギヤ比 (1速)	3.321	—	3.626	—
(2速)	1.902	—	2.2	—
(3速)	1.308	—	1.541	—
(4速)	1	—	1.213	—
(5速)	0.838	—	1	—
(6速)	—	—	0.767	—
(後退)	3.382	—	3.437	—
使用オイル	ギヤオイル MP-G HQ GL-4 (75W-90)	—	ギヤオイル MP-G HQ GL-4 (75W-90)	—
オイル容量 (L)	2.5	—	1.8	—
型式 (AT)	—	RE4R01A	—	RE4R01A
モデルナンバー	—	4EX04	—	4EX05
ギヤ比 (1速)	—	2.785	—	2.785
(2速)	—	1.545	—	1.545
(3速)	—	1	—	1
(4速)	—	0.694	—	0.694
(後退)	—	2.272	—	2.272
使用オイル	—	マルチフルードD	—	マルチフルードD
オイル容量 (ℓ)	—	7.9	—	7.9
デファレンシャル				
型式	R200、R200V (寒冷地仕様)	R200、R200V (寒冷地仕様)、R200H	R200H (強化型)	R200V (強化型)
最終減速比	4.083	4.083	3.692	3.916

※年式・グレード・装備により詳細スペックは異なる場合があります。

剛性にも波及。剛性感の高いボディは、それまでのモデルと基本的なメカニズムが同様とは思えないほどハンドリング性能を向上させた。
また、ヘリカルLSDの採用などでも運動性を向上。ブレーキもマスターバグのサイズアップによって制動力を高めているなど、そのリファインは細部にわたる。
さらに、市販車初となるAピラーにブリスト計を装備するインテリアは、スポーティムードを盛り上げるアイテムとしても効果的であった。
スポーツカーマニアからの評判は高かったが、景気衰退によるスポーツカー離れの流れを変えるには至らず、平成12年排ガス規制とともに2002年8月に生産を終了。最後のシルビアとなってしまった。

1999	1月	フルモデルチェンジによって7代目シルビア(S15)誕生
	10月	専用の内装トリムを使用する「bパッケージ」追加
2000	10月	スペックSをベースにファインチューンを施した「オーテックバージョン」追加
	5月	フルオープンタイプ電動メタルルーフのオープンカー「ヴァリエッタ」発表
2001	7月	ヴァリエッタ発売開始
	10月	専用エアロパーツを搭載した「スタイルA」を追加
2002	1月	専用インテリアを採用する最終特別限定車「Vパッケージ」発売
	8月	S15シルビア生産終了



SHOP GUIDE

シルビア&180SXに精通し、様々なチューニングに対応できる日本全国のプロショップを掲載。オールマイティに対応できるお店が多いけど、地域や専門分野に応じて自分にあったお店を探してみよう。

青森県 五十嵐自動車工房



青森県青森市大字幸畑字唐崎25-4
☎017-718-5548
http://ssi-engineering.org/spj/
営業時間 9:00~18:00
定休日 月曜日、レース日

エンジン載せ替えがメインで、安いSR20DEベースでDET化するのがオススメ。ドリフト・グリップ関係なくチューニングも受付中。青森スピードパークに近く、ここをホームコースとするグリップ派にはピッタリなお店だ。

北海道 オート・アドバンス・アイザワ



北海道札幌市西区山ノ手7条7-10-1
☎011-612-8898
http://www.aaa.ico.bz
営業時間 9:00~17:00
定休日 日曜日、祭日

ユーザーの意見を第一に考え、100%ベストの状態に持っていくことを信条としたショップ。SR20エンジンは、ヘッドチューニング+ECUで400psも可能で、リーズナブルで十分な速さを手に入れることができるのでオススメ。ECUセッティングにも定評がある。

茨城県 テックスモディファイ



茨城県那珂市堤435-16
☎029-295-5430
http://www.tex-modify.com
営業時間 10:00~19:00
定休日 水曜日、第3火曜日

オイル交換からゼロヨン8秒代の180SXまで、どんなメニューでも幅広く対応できる。D1GPに参戦するチームオレンジのメカニックとしてサポートするなど、高い技術力がウリだ。

茨城県 ステルスガレージ



茨城県那珂市本米崎2939-20
☎029-352-0081
http://www.stealth86.com/
営業時間 10:00~21:00
定休日 木曜日

D1SLに参戦するクルマを複数メンテナンスしており、特にドリフト車両の製作に強い。パーツ持ち込みによる取り付けやチューニングも歓迎するなど、ユーザー目線の駆け込み寺のようなお店だ。

茨城県 mp JAPAN



茨城県筑西市三郷990-1
☎0296-20-4510
http://mpjapan.net
営業時間 10:00~19:00
定休日 日曜日、祝祭日

M sportsシリーズのエアロでお馴染みのドレスアップ専門店。エアロ加工やワンオフフェンダー、ニコイチ加工など内外装のことならなんでもおまかせ。サーキット仕様とは違ったシルビアも提案してくれる。

茨城県 STR7カイエンジニアリング



茨城県龍ヶ崎市長宮町7870-4
☎0297-61-3156
http://www.str-w.jp
営業時間 10:00~19:00
定休日 水曜日、イベント日

ドリフト、グリップどちらのクルマ作りも得意としており、純正パーツマニアの常連も通う幅広い客層が特徴。ディーラーや他のショップからも修理を依頼される技術力があり、価格を抑えたオリジナルパーツも豊富だ。

栃木県 リバース



栃木県真岡市長田126-2
☎0285-82-4870
http://www.reverse-seed.com
営業時間 10:00~19:00
定休日 月曜日 イベント開催日

オイル交換からフルチューン、中古車販売から公認車検と幅広く対応できる。また、バイナル施行などドレスアップも得意だ。サーキット初心者にはスタッフが同行するなど、スポーツ走行のサポートもしてくれる。

栃木県 Foresight



栃木県佐野市大橋町3171-1
☎0283-21-8250
http://www.foresight-tune.jp/
営業時間 10:00~20:00
定休日 木曜日

エンジン、足まわり、駆動系はもちろん、日常メンテナンスや車検(公認車検)など、トータルでチューニングをサポートしてくれる頼もしいショップ。エンジンスワップやワンオフパーツの製作も得意としているので、パーツ選びで悩んだら相談してみよう。

栃木県 フレンズ



栃木県下都賀郡野木町友沼602-6
☎0280-54-1650
http://www.friends-power.com
営業時間 11:00~21:00
定休日 月曜日

デモカーのS15はVEヘッド搭載のSR20DETと、エンジンチューンのバリエーションは豊富。ライトチューンから車検に板金など、クルマにまつわる作業ならトータルでサポートできる。

栃木県 TCS



栃木県足利市奥戸町464
☎0284-22-7010
http://ameblo.jp/power-tcs/
営業時間 10:00~20:00
定休日 無休

店舗移転で工場も広くなり、作業効率もアップ。メインのエンジンチューンのもと、厄介なエンジントラブルの修理なども得意としている。パーツ持ち込みの取り付けも気軽にできるアットホームなお店だ。

群馬県 カーステーション マルシェ



群馬県前橋市亀里町1224番地
☎027-265-6789
http://cs-marche.com
営業時間 10:00~19:30
日曜日・祝日 10:00~19:00
定休日 火曜日

スバル&三菱車のチューニングが得意だが、全日本ラリーでの経験を元に、シルビアのチューニングも受け付けている。豊富な知識により、パーツの善し悪しを吟味した上でアドバイスしてくれる。

群馬県 オートガレージメガテック



群馬県高崎市元島町552
☎027-353-2334
http://homepage2.nifty.com/mega-tech/
営業時間 平日 9:00~20:00、
土曜日・日曜日・祭日 9:00~19:00
定休日 火曜日、レース開催日

今年のD1GPでシリーズ上位と好調な村山選手のス14を製作。トップカテゴリーで戦えるチューニングだけでなく、一般整備から板金塗装までなんでもこなす。シャシダイ、アライメントテスターと設備も豊富だ。

群馬県 コクピット館林



群馬県館林市赤生田町2202
☎0276-73-5451
http://www.cockpit.gr.jp
営業時間 10:00~20:00
定休日 火曜日

メンテナンスからECUセッティングまで、あらゆるチューニングに対応。ダイナパックをはじめ充実した設備で一貫した作業ができる。ゼロヨンやタイムアタックなど、タイムを縮めたい人は相談してみよう。

群馬県 ガレージインフィニティ



群馬県渋川市有馬1538
☎0279-22-5606
http://infinity2001.jp/
営業時間 9時~19時
定休日 水曜日

ドリフト走行会を主催するなど、ドリ車作りのノウハウは豊富。シルビアはもちろん、BMWにSR20DETを搭載してドリフトするなど、定番外のチューニングも得意としている。

埼玉県 コクピット和光



埼玉県和光市諏訪1-14
☎048-464-1351
http://www.cockpit-wako.com/
営業時間 10:00~20:00、
金曜日・土曜日 10:00~21:00
定休日 毎週水曜日、第2木曜日

日産車を得意とし、ストリート派からサーキット派までステージに合わせたセットアップをしてくれる。ただクルマをチューニングするのではなく、予算に合った提案をしてくれる。

埼玉県 グローバル



埼玉県久喜市樋ノ口494
☎0480-24-2417
http://www.global-z.com
営業時間 10:00~18:00
定休日 時々休み

ブレーキパーツショップだが、純正ブレーキ流用キット専門という異色のショップ。リーズナブルかつ高性能化できる純正流用のパイオニアといえる。ブレーキパーツだけでなく、エアロパーツも販売している。

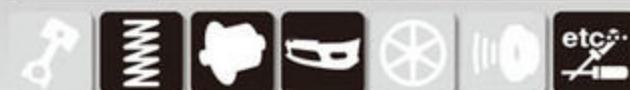
埼玉県 ガレージザウルス



埼玉県狭山市入間川4-8-16
☎04-2968-9212
http://www.g-saurus.jp
営業時間 9:30~20:00
定休日 月曜日

「とっくり」でおなじみ林さんのお店。とくにエンジンチューンの実績は大きく、1000ps級エンジンを組むのもお手のもの。ドラッグからサーキット、ストリート仕様まで幅広く対応できる。

埼玉県 カザマオートサービス



埼玉県春日部市金崎635-1
☎048-745-2026
http://www.kazamaauto.co.jp
営業時間 9:30~20:00
定休日 火曜日、イベント開催日

新車、中古車、ドレスアップにチューニングとなんでも幅広く対応。改造車の車検も得意だ。D1GPやD1SLへの参戦ノウハウをもとに、レースカーやイベント車両製作もおまかせ。オリジナルパーツも豊富。

アイコン解説

各ショップが得意とする分野を表しています。

- エンジン系**
吸排気、ECU、エンジン内部、タービン、冷却などのチューニング
- サスペンション系**
車高調、ダンパー、スプリング、メンバーなどの足回りや剛性アップのチューニング
- ドライブトレイン系**
クラッチ、ミッション、LSD、ファイナルギヤなどのチューニング

- ドレスアップ系**
各種エアロ、塗装、バイナルグラフィック、ステッカーなどのチューニング
- ホイール・タイヤ**
各種メーカーの取り扱いからインチ、J数、オフセットの最適なチューニング
- オーディオ・セキュリティ**
スピーカー、アンプ、デッドニング、バッフル製作やセキュリティグッズの取り付け
- その他**
該当しない様々なメニュー

埼玉県 ティーマインド



埼玉県北葛飾郡杉戸町倉松4-1-42
☎0480-33-8496
http://www.t-mind.net
営業時間 10:30~20:00
定休日 月曜日

チューニングだけでなく旧車のメンテナンス、ワンオフマフラーの製作など、ユーザーのニーズに合ったクルマを仕上げてくれるお店。エアロパーツの取り付け、塗装、パーツの持ち込み加工なども受け付けている。

埼玉県 ジュンオートメカニク



埼玉県入間市狭山ヶ原102-1
☎04-2934-5335
http://www.junauto.co.jp
営業時間 9:00~18:00
定休日 年末年始

エンジン内部まで手を入れるハードチューンを得意としており、数多くのワンオフ製作もこなす。エンジンオーバーホールや故障診断といった難易度の高いメンテから、吸排気ライトチューンの相談も気軽に受けてくれる。

埼玉県

ヤシオファクトリー



埼玉県草加市青柳2-4-5
☎048-948-7140
http://www.yashiofactory.co.jp
営業時間 10:00~20:00
定休日 月曜日

ドリフト&グリップ各分野で実績を残し、ここ最近ではドリフトマッスルで活躍する岡村和義氏のショップ。R35エアフロ流用にいち早く注目し、ECUセッティングの依頼は全国から問い合わせがある。ドラテクスクールも開催している。

埼玉県

blackline



埼玉県川越市下広谷690-12
☎049-239-6667
http://www.blackline-racing.com
営業時間 10:00~21:00
定休日 月曜日

ドラッグ車両製作をはじめ、エンジンチューンを得意としている。また、ボルトオンターボやキットのないツインターボ化などのワンオフ対応も可能だ。ドグミッションのオーバーホールも受け付けている。

埼玉県

バイパー



埼玉県川越市大字鯨井643-2
☎049-239-1955
http://www.viperGT.net
営業時間 10:00~20:00
定休日 水曜日

得意車種であるシルビアのことならなんでも対応。SR以外のエンジンやミッションを流用といったハードメニューが得意で、最近ではR35エアフロを使ったECUセッティングを推奨している。

埼玉県

t-get



埼玉県行田市藤原町3-1-2
☎048-554-1345
http://www.t-get.com
営業時間 10:00~20:00
定休日 月曜日

オイル交換から車検まで、ライトチューンからハードチューンまで、車種問わず対応。ダイナパックもあり、ECUセッティングは得意分野のひとつだ。ブーストアップ仕様でも体感レベルで変わるのでオススメ。

千葉県

カーメイキング レヴュー



千葉県袖ヶ浦市長浦580-74
☎0438-60-3133
http://www.revyou.co.jp
営業時間 10:00~20:00
定休日 木曜日

オイル交換や車検といったメンテナンスからハードチューンまで幅広く対応する。最新の4輪アライメントテスターを導入しているので、足回り交換&完璧なアライメントのセットでおまかせしたい。

千葉県

カーメイクRasty



千葉県白井市富士51-4
☎047-441-6226
http://www.rasty.tv
営業時間 11:00~19:30
定休日 火曜日

ダイナパックによるECUセッティングの経験は豊富で、VプロからパワーFC、ニスチューンと対応できる。エアロパーツなどオリジナルパーツもあり、ドライブシミュレーターを新設した待ち合い室も自慢だ。

千葉県

ジーコーポレーション



千葉県船橋市小野田町1509-1
☎047-457-0001
http://www.g-corporation.co.jp
営業時間 11:00~19:00
定休日 月曜日、イベント開催日

現デモカーのS15はターボ車だが、SR20DE用エキマニを作るなどNAチューンの実績も豊富。チューニングだけでなく、ラッピングから大型バイナル、メッキ加工も得意とする。走行会も年15回と頻繁に開催中だ。

埼玉県

夢工房



埼玉県八潮市木曾根655-1
☎048-994-2225
http://www.dreamworks-racing.jp
営業時間 10:00~20:00
定休日 木曜日

ロータリーのイメージが強いが、シルビアをはじめ車種問わず幅広くチューニングできる。改造車ビギナーやサーキットデビューを応援すべく、練習会を開いてドラテクからクルマ作りまでサポートしてくれる。

千葉県

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
営業時間 10:00~19:00
定休日 レース開催日

ゼロヨンや最高速をはじめ、D1GPやスーパー耐久、マーチカップと各カテゴリーで実績を残す熟練ショップ。最近ではWTACにも参戦、その技術力でチューニングを請け負ってくれる。

千葉県

Garage Miralda



千葉県松戸市北松戸1-6-10
☎047-361-2422
http://www.miralda.net/
営業時間 11:00~20:00
定休日 当店カレンダーによる、レース開催日、イベント開催日

シルビアメインで、純正流用からワンオフ製作、マニアクな情報も豊富。サーキット走行のチューニングが得意で、クルマで楽しむ&遊ぶを提供すべく定期的に走行会も開催している。

千葉県

ZEIGEN



千葉県千葉市稲毛区園生町851-6
☎043-441-3348
http://www.zeigen-jp.com
営業時間 10:00~19:30
定休日 毎週水曜日、第1、3、5木曜日

オーナーとじっくり話し合い、マフラーやショック交換といったライトチューンからECUセッティングをとまなハードチューンまでトータルチューニングをこなす。オリジナルパーツも豊富だ。

千葉県

ケイワークス



千葉県野田市山崎903番地
☎0471-23-8441
http://www.k-works95.com/
営業時間 平日 9:30~19:00、日曜日 10:00~18:00
定休日 木曜日、祭日

旧車に現行車、外車と車種を問わないチューニングを実施。ワンオフマフラーなど加工製作を得意とし、廃盤であきらめたパーツ、存在しないパーツで困っている人は相談してみよう。

東京都

カーサービス P-F-U



東京都町田市木曽西1-4-8
☎090-5754-6860 ☎042-794-9804
http://www.p-f-u.jp
営業時間 10:00~19:00
定休日 不定休

シンプルにスマートに速く、安全に快適に楽しく、がコンセプト。オーナーの要望に合わせてセッティングしてくれる。ドライカーボン製品も販売しており、軽量化を考えるならオリジナルパーツに要注目だ。

東京都

GARAGE LFW



東京都小平市天神町1-30-25
☎042-342-3203
http://www.garage-lfw.com
営業時間 12:00~20:00
定休日 イベント開催日、レース開催日

D1SLほか各ドリフト大会で通用するデモカー(S15)製作のノウハウを活かし、ドリ車からグリップ車両まで製作できる。クルマ作りだけでなく、大掛かりなボディグラフィックも得意で、チームステッカーやTシャツなどグッズ製作もおまかせ。

千葉県

ランドマーク千葉ニュータウン



千葉県印西市船尾368-9
営業時間 10:00~18:00
定休日 火曜日、第3水曜日

トータルチューンを目標とし、足回り交換ではアライメント調整まで、エンジンO/Hやタービン交換時はECUセッティングまでこなす。オススメは燃費がよくなるR35エアフロ&パワーFCの組み合わせだ。

千葉県

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
☎0438-30-0151
http://www.webamuse.co.jp
営業時間 11:00~19:00
定休日 水曜日、第1、3木曜日

得意のエンジンチューンを筆頭に、ECUセッティングにも定評がある。ワンオフをとまなどんなメニューでも対応できる。また、ワンオフのチタンマフラー製作も看板メニューのひとつだ。

神奈川県

モンスター東名横浜



東京都町田市小川1730-6
☎042-796-7772
http://www.monster-sport.com
営業時間 10:00~19:00
定休日 水曜日

ジムカーナ、ラリー、ダートトライアルなどJAF競技参戦車両を多く手がけ、レギュレーションに沿ったクルマ作りは経験豊富。最新のアライメントテスターも完備し、エンジン専門の加工工場を持つなど対応メニューは幅広い。

東京都

ナプレック



東京都八王子市石川町119-3
☎042-660-1185
http://www.naprec.co.jp
営業時間 9:00~18:00
定休日 日曜日、祭日、隔週土曜日

アンダー鈴木のSR20VET(800ps)製作に携わるなど、エンジンチューン&加工についてはどんなメニューでも対応できる。サーキット派にはオリジナルのハイレスポンスキットが好評だ。

東京都

スマイルワークス



東京都大田区東蒲田1-1-19 今井ビル1F
☎03-5480-2630
http://www.smile-works.biz/
営業時間 10:00~18:00
定休日 水曜日

一般的な中古車買い取りとは違う、改造車の買い取り専門店。チューニングパーツやホイールなど、アフターパーツを査定に組み込んでくれるぞ。日本全国に無料で出張するので、メールや電話で気軽に相談してみよう。

東京都

コクピット大泉



東京都練馬区南大泉5-20-8
☎03-3924-1351
http://www.cockpit-wako.com
営業時間 10:00~20:00
定休日 水曜日、第2木曜日

ストリート仕様からレース車両まで、様々な仕様のシルビアを製作してきた実績がある。チューニングはもちろん、タイヤ交換だけでもオッケー。アライメントテスター完備で、データに基づいたセッティングも自慢だ。

神奈川県

モータースポーツショップガレージ2



神奈川県伊勢原市歌川2-2-10
☎0463-95-9660
http://www.garaget2.net
営業時間 11:00~20:00
定休日 木曜日

オリジナルダンパー装着車がジムカーナチャンプを獲得するなど、コンマ1秒を削るための足回りに強い。S15で開発したダンパーは、タイムを削るだけでなく乗り心地もいい。ボディ補強はパネルボンドを推奨している。

神奈川県

オートサービスMORI



神奈川県高座郡寒川町倉見1116
☎0467-74-0058
http://www.as-mori.co.jp
営業時間 10:00~19:00
定休日 月曜日

長年の経験によるチューニングは各分野で実績を残す。代表みずからD1SLに参戦し、今年はD1GPで初優勝するなど技術力は折り紙付き。特にエンジンチューンに強く、オリジナルパーツも開発。

神奈川県

Weld Techniques Factory



神奈川県横浜市都筑区早淵1-3-18
☎045-595-0855
http://www.weld-jp.com
営業時間 月曜日~金曜日 10:00~20:00、土曜日 11:00~21:00、祝祭日 11:00~18:00
定休日 日曜日

D1GPほか各レースで実績を残しており、クルマ作りには性能だけでなく機能美を両立した独自の信念を持つ。専門はワンオフというほど加工に強く、枠に捕らわれないチューニングが得意だ。

神奈川県

アドバンス



神奈川県横浜市都筑区池辺町3947-1
☎045-932-0656
http://www.advance-jp.com
営業時間 10:00~19:00
定休日 毎週火曜日、第2・3水曜日、年末年始、走行会開催日

NSXが代表的だが、シルビアチューンも対応。設備が充実しており、アライメントやコーナーウェイト測定&調整でタイムを縮める足回りが得意。ECUセッティングもこなす。20年以上にもなる走行会主催はサーキット派ショップならではの。

神奈川県 PROSHOP WAVE



神奈川県茅ヶ崎市西久保1518-1
☎0467-88-1072
http://www.proshop-wave.com
営業時間 10:00~20:00
定休日 年中無休

ドリフト系のクルマ作りに強いが、ヘラフラやドレスアップにも強い。チューニングやシャコタンメイクの技術はもちろん、車検、板金、オールペンとさまざまなメニューに対応する。

神奈川県 TOP ONE



神奈川県平塚市西真土1-4-43
☎0463-37-4417
http://topone1021.jp
営業時間 10:00~20:00
定休日 木曜日、走行会開催日

スポーツカー全般が得意だけど、シルビアは得意中の得意。仕様やドラテクに合わせたアドバイスやチューニングをしてくれる。ドリフトとグリップ、どちらも走行会を主催していてサーキット派のサポートも万全だ。

神奈川県 ティーアンドイー



神奈川県横浜市都筑区大熊町882
☎046-944-2221
http://www.t-and-e.co.jp
営業時間 10:00~20:00
定休日 水曜日

ヴェルテックスブランドほか、リッジなどエアロパーツ販売が中心。シルビア系は得意なクルマで、ラインナップは豊富だ。またテクニカルサービスセンター「SUI:VAX」にて、D1GPの車両も手掛けているので、ハイレベルなチューニングもサポートしている。

神奈川県 ジュリアス



神奈川県厚木市金田472-1
☎046-297-7673
http://www.teamjulius.com
営業時間 10:00~19:00
定休日 月曜日

D1GP参戦車も装着していたエアロパーツが看板商品。メンテナンスや車検が中心でアットホームなお店だ。エンジンオーバーホールなど、大掛かりなメンテナンスも受け付けている。

石川県 Asup



石川県金沢市四十万町349番地
☎076-296-4421
http://www.asup.jp
営業時間 11:00~20:00
定休日 水曜日、祝祭日

ベース車両の仕入れからチューニングまでトータルサポート。ダイナパックによるECUセッティングも得意としている。また、確実な作業はもとより適正価格を心がけている。

石川県 アイエーテック



石川県金沢市森戸1-69-1
☎076-240-8884
http://www.iatec.net
営業時間 平日 9:00~19:30、祝日 9:00~18:00
定休日 日曜日、イベント開催日

長年のレースカー製作の実績をもとに、ストリートカーからレースカーまでどんな仕様でも対応できる。国内パーツだけでなく海外パーツも取り扱っており、仕様にあった最適なチョイスをしてくれる。

新潟県 SHP Engineering



新潟県長岡市川口牛ヶ島522-1
☎0258-81-4030
http://www.shp-engineering.com
営業時間 10:00~19:00
定休日 水曜日

真っ赤なシルビア&180SXが目印の、ドリフト車両製作に強いお店。ドリフトに特化したオリジナルパーツも用意している。楽しめるクルマ作りだけでなく、オーナーがより楽しめるよう走行会やイベントも開催している。

神奈川県 Mine's



神奈川県横須賀市林5-7-25
☎046-857-3313
http://www.mines-wave.com
営業時間 9:30~19:00
定休日 第2火曜日、水曜日

部分的なチューニングでなく、トータルチューンの相談からスタートとなる。ECUのチューニングを得意とし、オリジナルのVX-ROMはライトチューンにも大きな恩恵がある。もちろんステップアップ時の書き換えも可能だ。

岐阜県 レーシングサービスタカギ



岐阜県養老郡養老町金屋274-52
☎0584-34-0020
http://www.rs-takagi.com
営業時間 10:00~20:00
定休日 第1・3日曜日、レース等のサポート日

シルビア&SR20ひとすじ21年。タイムアタックをはじめ、ドラッグ、全日本ジムカーナ、D1GPとトップカテゴリーで戦ったノウハウでクルマ作りをサポート。初級~中級者限定ドリフト練習会を開催するなど、ビギナーには心強い。

岐阜県 MASAモータースポーツ



岐阜県岐阜市下川手58-1
☎058-274-8806
http://www.masamotorsports.com
営業時間 11:00~22:00
定休日 不定休、イベント開催日

カスタム&チューニングとんでもこなすが、いまオススメなのはカーラッピング。さまざまなメニューを用意しており、予算に合わせた&オリジナリティを追求したラッピングをしてくれる。

長野県 ガレージマック



長野県長野市青木島町青木島乙276
☎026-254-7333
http://www.garagemak.com
営業時間 10:00~20:00 日曜日 9:00~18:00日
定休日 月曜日

もっとも得意とするエンジンはSRで、VEヘッド搭載もこなす。多くのエアロパーツを販売するほか、ボディ加工も得意。サーキット&イベント両立といったトータルバランスの高いクルマ作りに定評がある。

長野県 アームズ



長野県長野市北尾張部382-1
☎026-252-5220
http://www.armss.ne.jp/
営業時間 10:00~20:00
定休日 火曜日、祝日

楽しく壊れないクルマ作りがモットー。作業方法やパーツチョイスは、常に最新の技術&品質を心がけている。ライトチューンでも楽しめるクルマ作りを提案し、オリジナルパーツも販売している。

愛知県 ディフェンドレーシングサービス



愛知県清須市春日鳥出4番地
☎052-409-9700
http://www.defend-racing.com
営業時間 10:00~20:00
定休日 火曜日

SR20のチューニングを得意とし、シルビアならおまかせ。オススメはボンカム&ボン付けタービンで300~350psくらいの仕様。乗りやすく、どんなステージにも対応でき、壊れない万能力があるそうだ。

愛知県 ケーエスオート



愛知県岡崎市榎山町字八ッ田35番地1
☎0564-82-3568
http://www.ks-auto.com
営業時間 平日 9:00~19:00、
日曜日、祝日 10:00~17:00
定休日 年末年始

スポーツカーを中心に中古車を多く取り扱っており、スーパー耐久に参戦したノウハウでチューニングにも対応している。ベース車探しからエンジンO/H、そして売却までおまかせ。

愛知県 C.O.S東海



愛知県名古屋市中東区梅森坂1-206
☎052-709-7725
営業時間 10:00~20:00
定休日 月曜日

ドリフト走行会を年に4回開催するなど、気軽に走れる環境やスクールでドラテク向上もサポート。ドリフト車両だけでなくドライブ派からレース車両まで、クルマ作りならなんでも相談できる。

静岡県 OKレーシング



静岡県浜松市東区下石田町1856
☎053-422-5151
http://www.okracing.jp
営業時間 平日 9:00~18:30、
日曜日/祭日 10:00~18:30
定休日 年末年始

認証工場としての基本メンテナンスからチューニングまで、キャブ車からフルタービンまで幅広く対応。往年のレース実績とダイナパックなど最新機器を活かし、ECUセッティングからゲトラグミッションO/Hなど、こなせるメニューは豊富だ。

三重県 WING TAKEO



三重県三重郡川越町高松86-1
☎059-363-2104
http://www.wing-takeo.com
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)

グリップ派のお客さんが多く、タイムを縮めるノウハウが豊富。エンジンチューンはダイナパックによるECUセッティングまで一貫しており、アライメントテスターも備えている。また、フルフラットローダーで引き取りにきてくれる

愛知県 WING21



愛知県名古屋市中天白区島田3-306
☎052-806-5500
http://www.wing21.in
営業時間 10:00~20:00
定休日 水曜日

ここ一発の速さより、長く楽しく遊べるクルマ作りがモットー。ドリフトやグリップのドラテクコーチ、お客さんとツーリングなど、ユーザー目線のフレンドリーなお店だ。ユビテル代理店としてセキュリティグッズのノウハウも豊富。

愛知県 ガレージ新美



愛知県碧南市新川町2丁目28番地
☎0566-91-4687
営業時間 9:00~19:00
定休日 日曜日、祝日

ユーザー目線のアットホームなお店。ドリフトマッスルにも参戦中で、チューニングメニューは問わないがドリフトには特に強い。また、コーヒーが大好きで豆も吟味しており、お店では自慢の一杯を楽しめる。

愛知県 モデスト



愛知県春日市十三塚町5番地14
☎0568-37-1919
営業時間 11:00~20:00
定休日 水曜日、イベント開催日

VEヘッドにツインターボ化したデモカーを筆頭に、マニアックなチューニングを得意とする。特に、ワンオフ加工のツインターボ化は看板メニューなので、興味のある人は相談するといい。

京都府 フジムラオート



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

京都生まれの京都育ちのお店。定期的に走行会を主催しており、初心者むけの体験走行など、チューニングだけでなくクルマ遊びも提案してくれる。また、ツーリングやBBQなどイベントも豊富。

滋賀県 ZIEK



滋賀県東近江市蛇溝町1118-1
☎0748-22-2003
http://www.ziek-power.com
営業時間 平日11:00~21:00、日曜日11:00~19:00
定休日 水曜日、イベント開催日

D1GPに参戦した経験をもとに、RB26換装のS13などドリフト車両製作はノウハウが豊富。また86にSRを積むなどワンオフも得意だ。最近ではタイムアタックにも力を入れており、サーキット派ならステージ不問だ。

三重県 Next



三重県鈴鹿市住吉5-6-20
☎059-378-1315
http://www.11.ocn.ne.jp/~next2003/
営業時間 10:00~19:00
定休日 月曜日

特にハッチバック車には劇的な効果があるミラクルクロスバーでおなじみのお店。パーツ販売だけでなく、ストリート仕様からサーキット専用車まで、様々なチューニングも受け付けている。

三重県 トップフューエル



三重県松阪市中道町500-1
☎0598-56-5880
http://www.topfuel.info/
営業時間 10:00~19:00
定休日 木曜日

WTAC挑戦をはじめ、トップカテゴリーの車両製作を数多くこなす。シャシダイやアライメントテスターほか、充実した設備と熟練の技術力でどんなクルマ作りでもおまかせ。軽自動車からロータリーまでなんでもオッケーだ。

大阪府

SIGNAL 箕面



大阪府箕面市栗生新家2-6-8
☎072-730-2828
<http://www.signalauto.co.jp>
営業時間 9:00~19:00
定休日 火曜日

エンジンオーバーホールからECUセッティング、事故車修理からオールペンと作業メニューは幅広い。走行会からドレコンなど様々なイベントを企画しており、ホームページで随時情報を発信中。

大阪府

パワースポーツ



大阪府八尾市空港1-172-4
☎072-924-6010
<http://www.powersports.jp>
営業時間 11:30~21:30
定休日 レース、走行会参加日

初心者向けのレッスンなども開催し、またお客さんと一緒に走行会へ参加するなどユーザー目線のお店が特徴だ。ワンオフパーツの製作など、加工をともなうチューニングにも強い。

大阪府

トライアル



大阪府堺市美原区丹上87-1
☎072-369-3539
<http://www.trial.co.jp>
営業時間 平日 10:00~20:00、
土曜日・日曜日・祭日 10:00~19:00
定休日 水曜日

シャシダイや9基のリフトなど、広大なピットや駐車場が目印。ストリート仕様やサーキット仕様まで、どんなチューニングも手がける。また、レカロシートとスーパーチャージャーについては知識&販売実績とも日本一を自負。

大阪府

カーショップ エフワン



大阪府泉北郡忠岡町高月南2-4-17
☎0725-22-2214
<http://carshopf1.com>
営業時間 10:00~20:00
定休日 火曜日

ゼロヨン、サーキット車両製作を得意としており、エンジンチューンはNAからターボまで多くのノウハウを持つ。ECUセッティングも得意メニューで、中古車や他店で不具合が出たクルマも受け付けている。

兵庫県

ピットロードMマシンファクトリー



兵庫県姫路市安富町安志912
☎0790-66-3359
<http://www.pitroadm.com/>
営業時間 10:00~19:00
定休日 水曜日、第2火曜日

ハイパワーチューンを筆頭に各レースでも実績を積み、速く・乗りやすく・カッコいいがモットー。ストリートからサーキット仕様、ゼロヨン、ドリフトとジャンル問わず対応できる。ドレスアップの相談も大歓迎だ。

兵庫県

ドッグ ファイト プロ



兵庫県多可郡多可町中区森本64-3
☎0795-32-2348
<http://dogfightpro.com>
営業時間 10:00~19:30
定休日 火曜日、第3火曜日

最新の8センサー式アライメントテスターを導入し、これまで以上に精密なアライメントを測定できる。お店はセントラルサーキットの目の前にあり、走行会も年15回以上開催し、ドラテクサポートまで完璧だ。

兵庫県

ZERO-1



兵庫県神戸市西区平野町西戸田520-1
☎078-961-7801
<http://moze-r.com>
営業時間 10:00~19:00
定休日 イベント開催日

D1SLなどドリフト大会での実績が多いが、ジャンルに捕らわれずクルマを楽しめるチューニングを目指している。エアロやドリフトに特化したナックルなど、シルビア用パーツも豊富だ。

兵庫県

WEBER SPORTS



兵庫県神戸市西区岩岡町古郷301-10
☎078-969-3510
<http://www.webersports.jp>
営業時間 10:00~19:00
定休日 日曜日・祝日

オリジナルエアロパーツが有名で、現在もオートサロン出展に向けてエアロやホイールを開発中。ショーカーほかレースカーやワンオフマフラーなど、ワンオフをともなう作業も得意だ。

岡山県

オリジナルランデュース



岡山県倉敷市三田118-1
☎086-464-0606
<http://www.runduce.com/>
営業時間 11:00~20:00、
日曜日・祝日 11:00~19:00
定休日 水曜日

アライメントテスターやシャシダイなど充実した設備で、色々なチューニングをプロデュースしてくれる。年2回の愛車無料点検デーも開き、フレンドリーなお店作りとなっている。

島根県

DRIDE



島根県松江市東津田810
☎0852-60-1414
<http://www.drider.com/>
平日 10:00~19:00、
営業時間 日曜日・祝日 12:00~20:00
定休日 水曜日、DRIDE-CUP開催日

ドリフト車両製作が得意。ビギナーから大会派まで、どんな仕様でも対応できる。またドレスアップにも強く、180SX用フェンダーをS15に流用するなど、人と違ったシルビアにしたいなら相談しよう。

奈良県

テラレーシング



奈良県吉野郡吉野町市上2137
☎0746-32-0540
<http://teraracing.com/>
営業時間 10:00~18:00
定休日 月曜日、第2・第4日曜日

シルビアのことならなんでもおまかせ。特にサーキット車両作りに強く、速くて壊れないクルマ作りがモットー。その他、どんなプランでもオーナーの要望に合わせて製作してくれる。

奈良県

Kansaiサービス



奈良県奈良市小倉町1080
☎0743-84-0126
<http://www.kansaisv.co.jp/>
営業時間 10:00~19:30
定休日 木曜日、第2水曜日

パーツ、技術ともに最新のチューニングを追求していて、定番にとられないマシンメイクができる。いっぽうで旧車のメンテナンスも積極的にしていて、酷使されたS13などボディが心配なクルマでも安心して任せられる。

福岡県

自動車工房 丸田小屋



福岡県朝倉郡筑前町東小田1118-7
☎0946-42-1658
<http://www.maruta-goya.com>
営業時間 9:00~19:00
定休日 水曜日

オートボリスでのタイムアタックでは1、2を争うデモカーをはじめ、速いクルマ作りは数多くこなしている。サーキット派だけでなく、ライトチューンからドレスアップ系まで、ドラテクも気軽に相談するといひ。

福岡県

ART GARAGE1030



福岡県久留米市荒木町荒木3514-1
☎0942-80-3970
<http://www.art-garage1030.com>
営業時間 10:00~22:00
定休日 イベント日

ドレスアップ専門で、ワンオフフェンダーの180SXが目印。エアロやフェンダーは加工からワンオフまで、オールペンからグラインダー・タトゥーといったカスタム塗装まで何でもこなす。

福岡県

URAS



福岡県大野城市仲畑2-11-17
☎092-558-4111
<http://www.uras.co.jp>
営業時間 10:00~18:30
定休日 日曜日、祝日、第2土曜日

人気D1選手である「のむけん」こと野村氏のお店。チューニングメニューは多岐に渡り、過去にはV12シルビアなど想定外メイクもこなしてきた。エアロやユニークなオリジナルパーツをはじめ、豊富なラインナップも特徴だ。

香川県

クォーターマイル



香川県丸亀市川西町南宇木村甲84-6
☎0877-57-2171
<http://www.quartermile-r.com>
営業時間 10:00~19:00
定休日 月曜日

D1GP参戦によるノウハウが豊富。ドリフト&グリップ関係なく、足回りや外装などオーナーの要望に添ってトータルバランスを考えたクルマ作りをしてくれる。車両購入から板金塗装まで一環サポートが自慢だ。

熊本県

オートファクトリーステルス



熊本県熊本市北区龍田陳内4丁目18-56
☎096-223-8922
<https://www.facebook.com/stealth.racing>
営業時間 10:00~19:00
定休日 水曜日、イベント開催日、レース開催日

オイル交換といったメンテナンスからライトチューン、ECUセッティングやレース車両製作などハードなメニューまで対応できる。板金塗装工場も完備しており、すべてのメニューをこなせる設備が自慢だ。

福岡県

MOTOR HOUSE和パワー



福岡県三井郡大刀洗町下高橋3717
☎0942-23-2033
<http://kazupower.com>
営業時間 8:00~20:00
定休日 火曜日、イベント開催日

かつてはD1GPに参戦し、現在は九州ドリフトリーグを開催しているドリフトショップ。ビギナーからエキスパートまでレベルに関係なく、乗り手に合わせたベストなクルマに仕上げてくれる。

福岡県

NEO PROJECT



福岡県福岡市早良区東入郡8-12-5
☎092-834-9492
<http://www.neo-pro.net/shop>
営業時間 10:00~19:00
定休日 月曜日

シルビア専門店としてチューニングノウハウは豊富。ドリフト・グリップとどのステージにもマッチしたクルマ作りはもちろん、ドレスアップにも強い。ボディ補強や軽量化パーツ、エアロなどもラインナップしている。

福岡県

ドリームファクトリー



福岡県福岡市南区弥永5-18-18
☎092-574-5591
<http://www.dream-factory.co.jp>
営業時間 9:30~21:00
定休日 日曜日

タービン本体のメンテナンスおよびチューニングをはじめ、各種ワンオフ対応もこなす。ジャンルを問わず、タイヤが付いて動くものならなんでもオッケーというから、なんでも相談してみよう。

宮崎県

九州男児商会



宮崎県宮崎市大字跡江2615番地
☎0985-47-6421
<http://kyushudanji.shop-pro.jp>
営業時間 8:00~18:00
定休日 日曜日、祭日

ブレーキ専門のチューニングショップ。オススメはAPレーシングのブレーキキットで、価格に見合った高性能を秘めている。また、スノコ製品も取り扱っており、レースガスGTプラスもお手頃価格で販売中だ。

宮崎県

エフ・サービス



宮崎県宮崎市田野町乙9472-3
☎0985-89-2841
<http://180sx.jp/>
営業時間 11:00~17:00
定休日 土曜日、日曜日、祝祭日、レース開催日

シルビア&180SX専門店、オリジナルパーツも豊富。レースの実績もあるが、最近はドリフト車両がメインになっている。純正ECU書き換えが得意で、タービン交換車でもリーズナブルかつ速いクルマにセットアップしてくれる。

大分県

G.T WORKS



大分県大分市松岡8461-1
☎097-520-5388
<http://www.gtworks.net>
営業時間 10:00~20:00
定休日 年中無休

オリジナルで開発したE.C.U解析ツールやシャシーダイナモ、インジェクターダイヤグノシス、コーナーウエイトゲージ、データロガーなど各種測定診断設備を完備し、高度なチューニングを可能にしている。

熊本県

ガレージシフト



熊本県玉名市天水町部田見2722-2
☎0968-71-5868
<http://www.sift.jp/index.html>
営業時間 9:00~19:00
定休日 水曜日、レース、イベント開催日

D1GPからレースまで、数多くの実績をもとにチューニングができる。特にドリフト車両製作は得意中の得意で、アライメントひとつにも膨大なデータがあり、楽しめる仕様から大会で勝てる仕様まで理想のセットアップがまかせられる。

▷ガレージミラルダ
■千葉県松戸市北松戸1-6-10
■☎047-361-2422

▷カロッツェリアジャパン
■東京都足立区平野1-12-16
■☎03-5851-1851

▷Kansaiサービス
■奈良県奈良市小倉町1080
■☎0743-84-0126

▷キャロッセ
■群馬県高崎市新保町1664-1
■☎027-352-3578

▷九州男児商会
■宮崎県宮崎市大字跡江2615
■☎0985-47-6421

▷CoolNuts
■神奈川県横浜市泉区上飯田町2509-2F
■☎045-800-3157

▷クオーターマイル
■香川県丸亀市川西町南字木村甲84-6
■☎0877-57-2171

▷グラッド・ジャパン
■東京都大田区大森北3-42-8
■☎03-3298-8195

▷クラフトスクエア
■東京都狛江市和泉本町1-34-16
■☎03-3488-7463

▷グラン
■兵庫県たつの市揖西町竹原965-312
■☎0791-64-8015

▷グリーブ・エム
■埼玉県朝霞市幸町3-12-24
■☎048-450-2911

▷GLOBAL
■埼玉県久喜市樋ノ口494
■☎0480-24-2417

▷ケイエスピーエンジニアリング
■東京都武蔵村山市残堀2-29-1
■☎042-531-9936

▷KS ROM
■兵庫県宝塚市旭町3-2-16-D
■☎0797-57-5580

▷ケイワークス
■千葉県野田市山崎903
■☎0471-23-8441

▷ケーエスオート
■愛知県岡崎市榎山町字ハツ田35-1
■☎0564-82-3568

▷KTS通販部
■埼玉県川口市南鳩ヶ谷1-25-3
■☎050-3532-5017

▷KYBエンジニアリングアンド・サービス
■東京都港区芝公園1-6-7
■☎03-6895-1260

▷光生アルミニウム工業
■愛知県豊田市神池町2-1236
■☎0565-80-4492

▷コーヨー東京営業所
■東京都江戸川区船堀7-18-3
■☎03-5658-5615

▷コクビット大泉
■東京都練馬区南大泉5-20-8
■☎03-3924-1351

▷コクビット川越
■埼玉県川越市広栄町3-5
■☎049-243-3111

▷コクビット館林
■群馬県館林市赤生田町2202
■☎0276-73-5451

▷コクビット和光
■埼玉県和光市諏訪1-14
■☎048-464-1351

▷5ZIGENインターナショナル
■大阪府八尾市上之島町北6-5
■☎072-995-8005

さ

▷サード
■愛知県豊田市若林東町上外根50
■☎0565-53-1166

▷ZEIGEN
■千葉県千葉市稲毛区園生町851-6
■☎043-441-3348

▷C-WEST
■大阪府箕面市小野原東1-4-34
■☎072-726-7000

▷オーテック
■愛知県清須市西堀江1387
■☎052-401-7500

▷オート・アドバンス・アイザワ
■北海道札幌市西区山ノ手7条7
■☎011-612-8898

▷オートガレージメガテック
■群馬県高崎市元島名町552
■☎027-353-2334

▷オートサービスモリ
■神奈川県高座郡寒川町倉見1116
■☎0467-74-0058

▷AUTOBACS ASM YOKOHAMA
■神奈川県横浜市新山2-4-7
■☎045-629-0905

▷オートファクトリーステルス
■熊本県熊本市北区龍田陣内4-18-56
■☎096-223-8922

▷オートプロデュース・ボス
■長野県長野市川合新田1370
■☎026-266-6388

▷オートリファイン
■神奈川県横浜市瀬谷区五貫目町21-9
■☎045-920-1223

▷OKADA PROJECTS
■神奈川県川崎市高津区北見方2-3-5
■☎044-822-3341

▷オクヤマ
■神奈川県横浜市都筑区池辺町4539
■☎045-934-5334

▷小倉クラッチ
■東京都港区浜松町1-10-12
■☎03-3433-2151

▷オリジナルランデュース
■岡山県倉敷市三田118-1
■☎086-464-0606

か

▷カーショップ F-1
■大阪府泉北郡忠岡町高月南2-4-17
■☎0725-22-2214

▷カーステーション・マルシェ
■群馬県前橋市亀里町1224
■☎027-265-6789

▷カーツ
■岡山県岡山市西大寺五明387-1
■☎086-942-1111

▷CAR MAKE Rasty
■千葉県白井市富士1-4
■☎047-441-6226

▷CAR MAKING REVYOU
■千葉県袖ヶ浦市長浦580-74
■☎0438-60-3133

▷カキモトレーシング
■大阪府堺市西区浜寺船尾町東1-111
■☎0722-65-8411

▷風間オートサービス
■埼玉県春日部市金崎635-1
■☎048-745-2026

▷和パワー
■福岡県三井郡大刀洗町下田高橋3717
■☎0942-23-2033

▷ガレージインフィニティ
■群馬県渋川市有馬1538
■☎0279-22-5606

▷ガレージLFW
■東京都小平市天神町1-131-19
■☎042-342-3203

▷ガレージ ザウルス
■埼玉県狭山市入間川4-8-16
■☎04-2968-9212

▷ガレージシフト
■熊本県玉名市天水町部田見2722-2
■☎0968-71-5868

▷ガレージT2
■神奈川県伊勢原市歌川2-2-10
■☎0463-95-9660

▷ガレージ新美
■愛知県碧南市新川町2-28
■☎0566-91-4687

▷ガレージマック
■長野県長野市青木島町青木島乙276
■☎026-254-7333

▷ガレージ・ミニッツ
■北海道北見市西三輪7-706-2
■☎0157-36-4753

▷WEBER SPORTS
■兵庫県神戸市西区岩岡町古郷301-10
■☎078-969-3515

▷ウェッズ
■東京都大田区大森北1-6-8
■☎03-5753-8201

▷ウエルド
■神奈川県横浜市都筑区早渕1-31-18
■☎045-595-0855

▷uno per uno
■東京都世田谷区尾山台3-9-3
■☎03-3701-9111

▷エアロバレス
■栃木県芳賀郡芳賀町下高根沢5112-21
■☎028-677-3700

▷エイチ・ビー・アイ
■東京都江戸川区松江2-10-20
■☎03-5663-8922

▷エイティーエス
■岡山県岡山市北区富吉3201
■☎086-286-9331

▷エース (ORIGIN Labo.)
■大阪府松原市天美我堂2-322-1
■☎072-338-4141

▷エクセディ
■大阪府寝屋川市木田元宮1-1-1
■☎072-824-7138

▷エスアールファクトリー
■京都府長岡京市下海印寺方丸47-3
■☎075-951-1134

▷S&Eブレーキ
■愛知県刈谷市相生町1-1-1
■☎0566-25-2150

▷SHPエンジニアリング
■新潟県長岡市川口牛ヶ島字貝の沢522-1
■☎0258-81-4030

▷STRワカイエンジニアリング
■茨城県竜ヶ崎市姫宮町7870-4
■☎0297-61-3156

▷エスティ・ガレージ
■静岡県駿東郡長泉町納米里201-1
■☎055-986-9150

▷エス・ビー・アイ
■大阪府堺市西区浜寺船尾町西4-542-5
■☎072-261-3839

▷エスベリア
■福岡県久留米市本町17-19オーシャン本町ビル1F
■☎0942-32-2700

▷エッチ・ケー・エス
■静岡県富士宮市北山7181
■☎0544-29-1235

▷B.S.Cエナベタル
■愛知県尾張旭市東山町2-14-8
■☎052-775-3328

▷N-style
■神奈川県平塚市田村4-18-2
■☎0463-73-8200

▷エフ・サービス
■宮崎県宮崎市田野町乙9472-3
■☎0985-86-5586

▷エムケーカシヤマ ウインマックスディビジョン
■長野県佐久市小田井1119
■☎0267-67-7700

▷エムズエンジニアリング
■兵庫県尼崎市水堂町4-17-18
■☎06-6437-3560

▷エムツー販売
■東京都世田谷区等々力2-1-2-301
■☎03-3704-2272

▷エンケイ
■静岡県浜松市中区板屋町111-2
■☎053-459-1000

▷エンドレスアドバンス
■長野県佐久市横和1012-1
■☎0267-68-6888

▷エンドレスアドバンス・ジール事業部
■長野県佐久市横和1012-1
■☎0267-67-7301

▷オーエス技研
■岡山県岡山市沖元464
■☎086-277-6609

▷OK レーシング
■静岡県浜松市東区下石田町1856
■☎053-422-5151

▷オージーシステム
■東京都港区浜松町1-2-5 4F
■☎03-3438-4113

あ

▷ARK DESIGN
■東京都多摩市和田1070-B
■☎042-316-9481

▷ART GARAGE1030
■福岡県久留米市荒木町荒木3514-1
■☎0942-80-3970

▷ARMS
■長野県長野市北尾張部382-1
■☎026-252-5220

▷RDMW
■宮城県柴田郡村田町村田字西原49
■☎0224-86-3891

▷アイエーテック
■石川県金沢市森戸1-69-1
■☎076-240-8884

▷アイ・ディ・アイ
■東京都昭島市緑町2-13-18
■☎042-549-0050

▷アウトローブレーキジャパン
■愛知県瀬戸市紺屋田町22-4
■☎0561-84-0404

▷AGITO
■大阪府摂津市鳥飼銘木町12-18
■☎072-943-2453

▷アクレ
■東京都武蔵村山市学園3-19-2
■☎042-516-9600

▷アザップ
■石川県金沢市四十万町349
■☎076-296-4421

▷アサヒライズ株式会社FET
■群馬県前橋市西善町2004
■☎027-280-8001

▷US RACING SPORTS
■栃木県下野市小金井字上町2883
■☎0285-44-4671

▷アドバンス
■神奈川県横浜市中区都筑区池辺町3947-1
■☎045-932-0656

▷アドバンス
■千葉県市原市大成1079-1
■☎0436-40-5371

▷アドバンス・スタッフ
■大阪府豊中市夕田丘1-13-7
■☎06-6848-6488

▷アバンテオートサービス
■神奈川県横浜市中区都筑区池辺町4890-3
■☎045-930-1411

▷アベックス
■静岡県富士宮市西山1890-1
■☎0544-65-5061

▷アルファ
■埼玉県さいたま市緑区松木2-4-5
■☎048-873-6986

▷アンフィールド
■東京都港区東麻布1-15-9
■☎03-6277-6161

▷アンフィニディベロブメント
■埼玉県川口市西立野472
■☎048-294-6161

▷イーストベアースポーツ
■埼玉県東松山市東平2417-2
■☎0493-39-3377

▷五十嵐自動車工房
■青森県青森市幸畑(大字)唐崎25-4
■☎017-718-5548

▷IKEYA FORMULA LTD.
■栃木県鹿沼市桜山町427-1
■☎0289-64-5652

▷インギング APP事業部
■東京都福生市熊川1115-26
■☎042-513-3307

▷イングス
■奈良県桜井市忍阪289-1
■☎0744-42-0611

▷インターセプター
■千葉県市川市行徳駅前1-1-16
■☎047-357-6211

▷ウイング・タケオ
■三重県三重郡川越町高松86-1
■☎059-363-2104

▷ウイング21
■愛知県名古屋市天白区島田3-306
■☎052-806-5500

STAFF

●Chief Editor
永元辰雄

●Editorial Staff
鍵市篤史
河島 創

●Writing Staff
川崎英俊
石井健之
石川大輔
正松本 宏
斎藤精一郎
渡辺大輔
堀 辰也

●Photographer
西野キヨシ
市 健治
岩島浩樹
内藤正美
金子信敏

●Designing Staff
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

AZ1
川口美左緒
河野敬子
田池靖高
石橋青大

●Cover Illustration
加藤浩哉

●Cover Design
デザインスペース・ゼロ

●Adverising Staff
廣島健太郎

●Producer
渡辺文緒

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
vol.185「日産シルビア／180SX No.11」
2014年12月8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
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア 7F
編集TEL03-6897-4635
受注センターTEL048-988-6011 FAX048-988-7651
広告TEL03-6897-4622
販売TEL03-6897-4611

●編集：株式会社ディーズ・クラブ
〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5
TEL03-3522-6733
●印刷：凸版印刷株式会社

本誌中の写真、記事、イラストなどの無断転載を禁じます。



A D C O N T E N T S

アームズ(四輪).....	85
五十嵐自動車工房.....	80
ウィズコーポレーショングループ.....	86
ウイング21.....	83
ウイング・タケオ.....	87
SHPエンジニアリング.....	81
F・service.....	84
OK自動車.....	72

オートファクトリーステルス.....	88
ガレージインフィニティ.....	82
ガレージ新美.....	82
ガレージMAK.....	73
ガレージミラルダ.....	64
九州男児商会.....	86
COS東海.....	85
Gコーポレーション.....	2

ステルスガレージ.....	80
ZERO-1.....	表3
ディラード.....	84
TOP ONE.....	81
東名パワード.....	表4
ネオプロジェクト.....	89
Next.....	176
バイパー.....	89

丸田小屋.....	87
モデスト.....	88
ヤシオファクトリー.....	74
レーシングサービスタカギ.....	83
レイズ.....	表2見開き

S p e c i a l

S h o p

R e p o r t

シルビア&180SXの チューニングシーンはさらに加速する...

シルビア&180SXを理想の1台に仕上げるには、
やはり確かな技術と経験豊かなノウハウを持つショップを訪ねるのが一番の近道。
ここからはチューニングはもちろん、ドレスアップやメンテナンスに至るまで、
シルビア&180SXのスペシャリストである有力ショップを紹介する。
世界に誇るチューンドベースをこの先もっと楽しむためには
「まず専門ショップにアドバイスを求める」ということがもっとも賢い選択といえる。
そうすれば必ず自分の理想をカタチにすることができるだろう。

Special Shop Report

OK RACING

BOOST UP

ストリートメインで、たまにサーキットに出撃するというオーナーのために製作。吸排気環境をキッチリ整えたうえでブースト圧を1kg/cm²に高めたところ、以前はシフトダウンしないときつかった上り坂もそのままイケるほどパワフルに仕上がった。また、冷却にもこだわり、トラストのオイルクーラーやヤシオファクトリーのラジエターを装着する。



東名パワードのボンカムが組み込まれたエンジン。出力向上に伴い容量が足りなくなるインジェクターはサード650ccタイプ、燃料ポンプはニスモ製へと変更された。また、R35純正エアフロは、その装着により燃調が変わるほど効果的とか。OKレーシングのイチ押しメニューだ。

完全等長タイプとなるアルトラックス4エキマニは、排気干渉を抑えた造りで、純正ターボの性能を存分に引き出せる。これにより点火時期が進められるようになり、ECUセッティングまで併せて実施すれば、大幅な中間トルクの向上が期待できる。

約50mmワイド(片側)となるヴェルテックスEDGEをまとい、いっそう迫力のスタイリングを手に入れたリーガルチューンド。マフラーはGPスポーツのEXASエボチューンをチョイス。こちらはアイドリング時は静かだが、アクセルを踏み込むと心地よい音が味わえるとか。



足まわりはHKSハイパーマックスIIIスポーツで、スプリングはハイバコ(F: 8kg/mm、R: 6.3kg/mm)をセット。ホイールはボルクレーシングG25の18インチだ。ちなみにブレーキは前後ともGT-R純正ブレンボを流用し、ローターはプロジェクトμの2ピースをセットする。



PHOTO/REPORT: 石川大輔





東名パワードの2.2Lコンプリートエンジンに、ナブレックのハイレブンスキットを組み合わせる。アベックスのパワーFCでマネージメントし、エアフロレス化も実施した。

2.2L+ TD06 20G

NOB谷口と共同開発した快適スペックのデモカー。2.2LフルチューンとなるエンジンはTD06 20Gタービンをドッキングすることで、最大ブースト圧1.8kg/cm²時に最高出力466ps、最大トルク61kg-mを発揮している。



T67やTD06L2など、様々なタービンをテストした結果、一番マッチングがよかったというTD-06 20G 10cmを装着。アルトラックのワンオフ等長エキマニは中速トルク向上に効果的。また、排気音にもこだわり2mm厚タイプを選択した。



ファンネルが内蔵されたアルトラックの大容量サージタンクやナブレック80φスロットルにより吸気の流れをスムーズに。インジェクターはサード850ccで、燃料ポンプはニスモ製に交換される。

VERTEX LANGフルエアロやパリスのカーボンボンネットでシンプルにまとめたルックス。スポーツ触媒付きの完全合法仕様で、街乗りもストレスなく走れるのも魅力だ。



アドバンT6の18インチにネオバを組み合わせる。車高調はHKSのNOBスペックで、ロワアームに補強プレートを追加するなど、剛性感のある走りにもこだわった。また、ブレーキは前後ともGT-R純正ブレンボを投入。もちろん公認も取得済み。



ヘッドライトのインナー部分にカーボン転写を施すなど、ビジュアルアップにもこだわる。アイラインの追加によりシャープな顔つきにイメチェン済みだ。



BNR34純正シートを流用するなどシンプルにまとめたインテリア。助手席側に設置された追加メーターは、電動でチルトアップするギミックまで施した。

ミッションはHPIの強化6速で、ファイナルは4.3。LSDは街乗りで扱いやすく、サーキットではしっかりと効くOS技研のスーパーロックを選択する。



合法チューンに精通した老舗が提案するS15をより楽しむための出力向上プラン

シ ルビア&180SXに乗るお客さんが多いというOKレーシングは、地元根付いた老舗ショップ。ブーストアップからフルチューンまで幅広く対応するが、ここで紹介する2台はユーザーのいいお手本のマシンといえる。いずれも確かなパーツ選択により、街乗りからサーキットまで楽しめる合法チューンドに仕上げられているのだ。

まずブーストアップ仕様の理想系といえるのが、VERTEX・EDGEワイドボディを身にまとったブルーのS15だ。東名パワードのボンカムやアルトラックのエキマニにより吸排気効率を高めたこのマシンは、最大ブースト圧1kg/cm²時に約300ps(ダイナパック・補正なし)を発揮。冷却系までキッチリと手を入れることで、富士のレーシングコースでも、クーリングラップを挟まずに連続周回できるほど、タフな仕様に仕立て上げた。

そして「合法チューンドのストリートスペック」をコンセプトに、NOB谷口選手と二人三脚で作ったのが深紅のデモカー。その心臓部に収まるのは、排気量を2.2L化したうえでTD06 20Gタービンで武装したエンジン。吸排気系までキッチリ手を入れることで466psを発揮。

NOB谷口が「これ以上のタイムを狙うには、あとはエアコンを外すなど極端な軽量化をするしかない…」と語るほど、完成度の高い仕様に仕上がっている。ちなみにモーターランド三河では、コースレコードとなる44秒626を刻むほどの速さを誇る。

このように予算やニーズに合わせたチューンを提案できるのも、様々なマシンを手掛けてきたOKレーシングならではの。テスト＆トライを繰り返すことで手に入れた豊富なノウハウがあるからこそ、ムダのないチューンを提案できるというわけだ。

OKレーシング

静岡県浜松市東区下石田町1856

☎053-422-5151

<http://www.okracing.jp/>

営業時間：9:00~18:30(平日) 10:00~18:30(土日・祝日)

定休日：年末年始等の連休中

東名高速の浜松インターからアクセスのいいOKレーシング(OK自動車)は、国土交通省の認証工場なので安心してチューニングの相談ができる。ホームページではS15デモカーの進化の軌跡を紹介しているので、興味があるひとは要チェック!



ダイノバックをはじめとする計測機器も充実しており、ECUセッティングも得意。その手腕を頼り、様々な車種が入庫するが、なかでもシルビア系は多いそうだ。



遠方からのユーザーも多い同店では、車検やオイル交換から钣金や塗装、ハードチューンまでお任せ。シルビアに精通したスタッフが楽しいカーライフをバックアップしてくれる。



SHP ENGINEERING



SHPエンジニアリングのクルマ作りが凝縮されているデモ車が、S15オープンモデルのヴァリエッタだ。抜群のセンスで仕上げられた内外装にT61タービン仕様の強力なエンジンを組み合わせ、走らせてよし見せてよし。

ど うせ乗るならきれいでカッコいいクルマ!!」をコンセプトに、ベイス車探しかからチューニング&ボディワーク、さらに遊びの提供まで、丸ごとお任せのショップが新潟県長岡市のSHPエンジニアリングだ。

屋号のSHPは「Super High Performance」の頭文字をとったもの。どこにも負けないオリジナルなクルマ作りを目指し、代表の関サンが名付けたという。

日本海間瀬サーキットに近いこともあり、お客さんの9割はドリフト、残りの1割がドレスアップユーザー。「ハイパーレブの撮影だよ!」と一声かけて集まったのが、店舗前を埋め尽くすシルビア&180SXだ。

それぞれのマシンを見ていて気づくのは、ドリ車なのに(!?)どれも美しい仕上がりということ。まるで個性を競い合っているかのような、バラエティに富んだエアロ選択も特徴的だ。



左のS15、右のS13とも、装着されているフロンツスポイラーはS15用。SHPエンジニアリングでは、エアロの幅変更や形状変更などもお手のもの。高い技術でばっちりフィットさせてくれる。

特約などの制約なしにどんなメーカーでも取り扱い可能。だからリアウイングだけ見ても、これほどバラエティに富んでいる。マッチングなどに関する不安にも、ノウハウ豊富な関代表がアドバイスしてくれるので心強い。



ショップ内にはエンジン室も完備しており、質の高いチューンが可能。アメリカのダイナーのような雰囲気の休憩スペースでは、夜な夜な常連さんが集まり遅くまでチューニング談義で盛り上がり続けているという。



ボディファクトリーには2柱リフトとフレーム修正機も完備。エアロにピッタリとフィットするワンオフマフラーの製作や、修正機を使ってのスポイト増しなどにも対応する。



透明感の高いペイントはクリア塗料へのこだわりがポイント。高価な2:1タイプのクリア塗料をSATA製のガンを使って作業している。塗装後年数が経っても、鮮やかさが持続するのが自慢だ。



卓越したボディワークと 拘りのペイント技術は まさにスーパースポーツ！ ハイパフォーマンス！



そして注目せずにはいられないのが、透明度の高い鮮やかなレッドの塗装だ。

SHPレッドと呼ばれるこのペイントは、クリア層が最大のポイント。ペイント層を中研ぎで鏡面状態にまで仕上げるのに加え、選り抜いた高品質のクリア塗料を使用することでくすみのない透明感を実現している。

チューニングショップを名乗るからには、速くて壊れないエンジンチューンやサスペンションのセットアップができるのは当たり前。SHPエンジニアリングでは高い技術を生かしたボディワークも含めて、キミの理想のオリジナルマシン作りが可能なのだ。



SHPエンジニアリング
関 真矢さん

関 真一さん

代表の関さんがチューニング作業を中心にマシン作りをトータルにプロデュース。弟の真矢さんがペイントをはじめとしたボディワークを担当。「ほかにはない個性のあるオリジナルマシン作りを希望する人を全力でサポートします。無理難題もあきらめずにぜひ相談してください」。

SHPエンジニアリング

長岡市川口牛ヶ島字貝の沢522-1

☎0258-81-4030

<http://www.shp-engineering.com>

営業時間：10:00～19:00

定休日：無休(イベント参加日等)



SSI ENGINEERING



JUNの2.2Lキットで排気量を拡大、ヘッドにもぬかりなく手が加えられたチューンドエンジンを搭載。FコンVプロによって制御を行い最大出力は約500psを発揮する。ワンオフラジエターとARCの汎用インタークーラーを組み合わせたVマウントレイアウトは、水温の安定と同時にインタークーパイプの短縮によりレスポンスアップにも貢献する。

オーナーの持ち込みで取り付け付けたT67-25Gタービンは、エキゾーストハウジングが8cmなのでパワーは500psが限界。「タービンをもうワンサイズ大きくできればもっとエンジン性能を引き出せるんだけどね」とは五十嵐さん。

PHOTO/REPORT: 加藤敬二
取材協力: 青森スピードパーク <http://a-speedpark.co.jp>

青 森県にはサーキットが2カ所あり、それぞれグリップとサーキットで走れることから、SSIエンジニアリングでは両仕様のシルビア達が盛り上がりつつある。

こちらのいかにも「サーキット走ります」感漂わせるこのS14は、もとはドリフト仕様だったものを、数年かけて本格的なサーキットアタック仕様へとリメイクした車両。

しかし、Vマウント化されたラジエター&インタークーラー、各部の空力パーツは当初は『見た目優先』で製作されたものだったという。

当然だが、これらはルックスだけではなく性能向上にも効果を発揮。とくにVマウントレイアウトは走りながら細かく手直しを加えていくことによって、夏場の連続走行でも水温に困るようなことはない。

そのポイントとなっているのが、緻密な走行風の制御となっている。フロントバンパー開口部から取り入れた走行風は拘りの導風板によってラジエ

真夏の連続走行でも水温は85度で安定 走行風を活用した冷却チューンが自慢の グリップ仕様



シルビア×RB25DETのエンジンスワップもオススメ!

エンジンスワップを得意とするSSIエンジニアリングでは、RB25DETを搭載するS15シルビアを製作。SR20エンジンの価格が高騰していることから、低コストなチューニング手法をめざし試作したものだ。S14用+S15用プロペラシャフトを加工流用することで強度の高いECR33ミッションを換装。直6エンジンのパワフルさと強度に余裕を持った駆動系を実現することができるのだ。



五十嵐自動車工房

青森県青森市幸畑字唐崎25-4

営業時間：9:00~19:00

定休日：月曜日

☎017-718-5548

<http://ssi-engineering.org>



あらたにSSI(Speed Shop Igarashi)エンジニアリングというブランドを立ち上げた五十嵐自動車工房。青森スピードパークが本格営業を始め、タイムアタック仕様の製作が増えているそう。SR20DETの中古価格高騰をうけて、NAのSR20DE改ターボ仕様の製作も行っている。

オーナーからは「ハデなルックス」という要望もあり、サーキット仕様の空力パーツを製作。前後の大型ディフューザーやハイマウントGTウイング、カットしたフロントワイドフェンダーなど、GTカー風のルックスは機能性とインパクトを兼ね備える。



SSIエンジニアリング代表
五十嵐さん

メカニック担当
三上さん



もともとは見た目のカッコよさが優先されて構築したVマウントだが、テストを重ねて製作した導風板の効果により冷却効果もバッチリ。ちなみに、導風板はアルミ板ではなくブラダンで製作されている。これはクラッシュしてもラジエーターコアを痛めにくいからだ。



当初アンダーパネルはバンパー下を流れる空気を整流するために全面を塞いでいたが、水温対策のため熱気を下側に引き抜くダクトを追加。素材は軽量で強度が高いアルミ樹脂複合板。人がぶら下っても歪まないほどガッチリとフレームに固定されている。

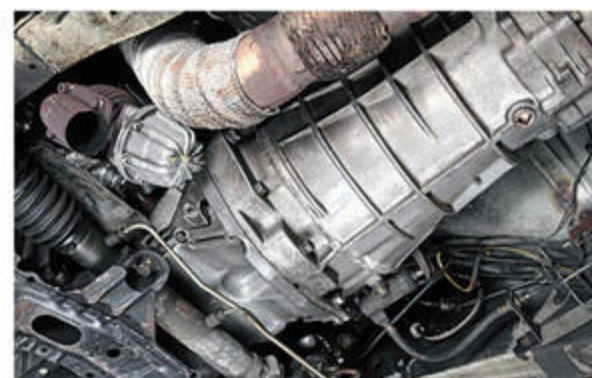


後方に大きく張り出したディフューザーも、アルミ樹脂複合板で製作したもの。フロア下の整流効果はもちろん、見た目のハデさもオーナー的に重要なポイント。マフラーはチタンパイプによるストレート仕様のワンオフ品だ。

クァンタムのセミオーダー車高調はフロントがT5-RS、リヤはT4-LMという山形Kパワーズ仕様だ。ブレーキはBN R32用のフロント6ポット、リヤ4ポットを使用。ドリフト仕様時に装着していた切れ角アップの加工ナックルも継続使用されている。



これまでに数回ミッションブローを経験しており、ミッションは強度の高いECR33用を流用。ベルハウジングはSRエンジン用を溶接加工している。内部はOS技研のクロスギヤと純正4.5速ギアを組み合わせて、ローコストにクロス化を実施。プロペラシャフトはナプレックでワンオフ製作されている。



ター全面を冷却。また、ボンネットとアンダーパネルにはフィンやガーニッシュを追加、負圧を利用して熱気を積極的に抜くことで高い冷却性能を発揮しているのだ。

Vマウント構築当時は110度を超えていたという水温だが、現在では20度以上低下して、夏場でも85度で安定。アルミブロックを採用しており熱にナイーブな側面を持つSR20エンジンは、水温が適温で安定することで安心して走ることが可能となる。

ちなみに、オーナードライブによるこれまでのベストタイムは仙台ハイランドのレーシングコースで1分56秒台。クルマが秘めるポテンシャルはまだまだ引き出せる余地があり、今後は筑波サーキットでもタイムをねらっていく予定。

もちろん、さらなるチューニングが施されてクルマの進化も続いて行くはずだ。

STEALTH GARAGE

ス テルスガレージのデモカーは、D1ストリートリーガルに参戦している佐藤立樹選手のS15シルビア。マシンの制作やメンテナンスをトータル的にバックアップし、D1S1で戦えるマシンに仕上げていくという。「D1は追走があるので、相手に合わせた走りがないと勝てません。だからレスポンスにこだわった作りをしていますね」とは佐藤選手。エンジンは排気量こそ2.0ながら、ヘッドはナプレックのハイレスポンスキットを装着してビッグバルブ化。さらに東名パワードの260度ハイカムを組み込む



シルビアにとって400psを越えるパワーになってくると必要になるのが強化されたミッション。このクルマの場合はHKS製のドッグミッションを組み込んで対応。素早いシフトチェンジができるため、追走でも武器になるそうだ。



中置きインタークーラーにしているため、バンパー開口部を広げてコア全部に走行風が当たるように加工。さらにバンパー内も走行風が逃げないようにアルミパネルで加工している。冷却効率を考えた作り込みだ。

室内はメーター類とロールバー、バケットシート以外はいたってシンプル。コンピューターはHKSのFコンVプロを使い、AFノックアップまで装着してエンジンを壊さないように気をつけているという。



PHOTO/REPORT: 石井健之



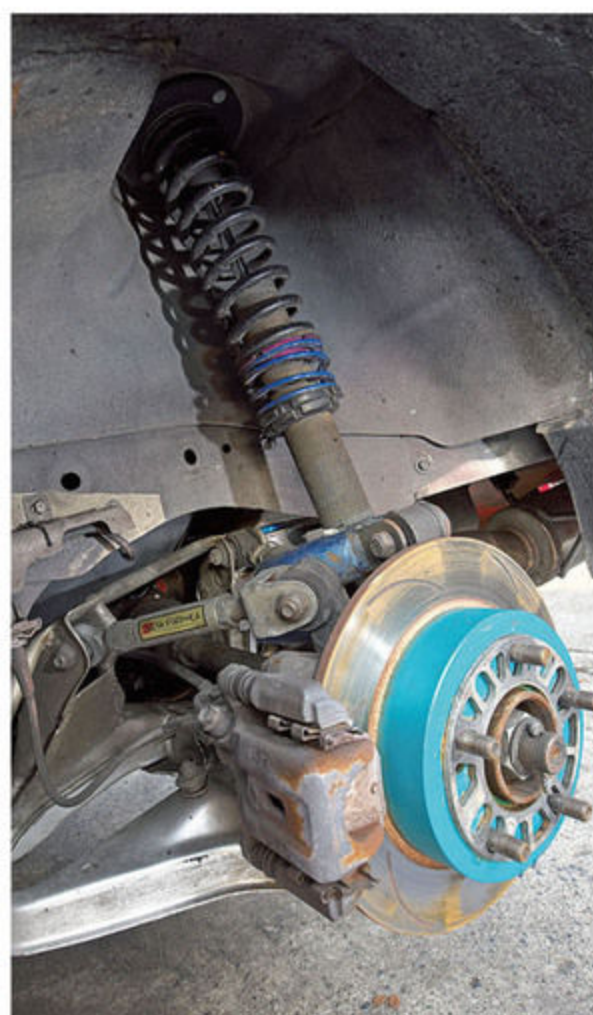
DISSLEマシンを トータルメンテナンスする技術力



耐久性とレスポンスを重視したエンジンはエクストレイルのピストンを流用し、ナプレックのハイレスポンスキットと東名パワードのハイカムを組み込んだ仕様。中置きインタークーラーにしているため、ラジエターがオフセットしているところが特徴的だ。



タービンはGCGのGTX3076Rタービン。風量的には600psオーバーまで狙えるタービンだが、耐久性やトルク特性を考慮してブースト1.3kg/cm²(約400ps)で使用している。



サスペンションまわりはロデックススタイルの車高調を中心に、弱い部分の補強を徹底的に行った仕様。特にロアアームやメンバー、ナックルなど、負荷がかかると折れたり割れたりする部分に補強を入れている。



リヤサスペンションメンバーも強い負荷がかかると割れやすい箇所。左右のトールコントロールアームの付け根を繋ぐように補強バーを追加溶接してトラブルを防止している。



「車のトータルのメンテナンスやパーツの取り付け、钣金塗装などを行っているお店です。オークションで手に入れたパーツなどの持ち込み取り付けも大歓迎。クルマの事で困ったら何でもお問い合わせ下さい」

もちろんサスペンションチューンにも抜かりはなく、ロデックススタイルの車高調や強化ナックル、SPL強化メンバーに加え、各種アーム類のブッシュはピロボール化。ロアブレースやヤシオフアクトリの極などの補強パーツも装着され、過激なドリフトにも耐えられるマシンに仕上げられている。

これらのパワーとトルクをタイヤに伝えるのは、HKSの6速ドグミッションとGTR純正ドライバシヤフト。どちらも強化をしていないと耐えられないエンジントルクであることと、ドグミッションの素早いシフトチェンジを武器に追走での勝利を狙う考えだ。

またレスポンスを重視するため、インタークーラーのレイアウトはパイピングが短くなる中置き方式。このレイアウトはクラッシュ時もインタークーラーのコアが潰れにくいいため、戦えなくなるような工夫が凝らされている点も特徴的な部分だ。

これでブースト1.3kg/cm²時に約400psを発生。ハイグリップラジアルタイヤを難なく空転させられるパワーを手にした計算だ。

最近のドリフト仕様は、自然な挙動を大切にしているため車高は高め。下げすぎないことでサスペンションアームが適切に動くためだ。ちなみにオーバーフェンダーはガレージMAK製。これらの装着もステルスガレージで行ったそうだ。



ステルスガレージ

茨城県那珂郡那珂町本米崎2939-20

☎029-352-0081

<http://www.stealth86.com>

営業時間:10:00~21:00

定休日:木曜日

ARMS



PHOTO / REPORT : 石井健之

アームズが用意した2台のデモカーは、「市販パーツで作り上げる」がコンセプト。できる限りワンオフパーツを排除することで誰にでも同じ仕様が作れるうえ、金銭的にも明瞭な説明ができるため。その中で最大限まで性能を引き出す組み合わせで作り上げているのだ。

HKの2.2Lキットを装着し、GT2835プロタービンを装着。もちろん駆動系やサスペンションのチューニングにもひと通り手が入っているものの、ワンオフパーツはひとつも使用していない。

しかも、エアコンもオーディオも付いていて、GTウイング以外は車検対応の作り込み。それでいてスポーツラジアルタイヤで、筑波サーキットのコース2000を59秒660で走りきるほ



さすがにこのGTウイングだけは車検時に外さなければいけないものの、その他の部分はすべて車検対応で作られているところも特徴のひとつ。お金と時間があれば確実に同じものが作れるコンセプトもお手本にしやすい。



デモカーはアンダーコートこそ剥がしているものの、内装やカーペットはもちろん、エアコンやオーディオも装備。ロールバーも装着していないノーマル然とした室内になっている。これで筑波2000をラジアルタイヤで1分切りしてしまうのだから、速さは相当なものだ。



アームズがこだわっているのが、リヤメンバーをリジッド化するカラー。S15専用部品はフロント側が下がって、リヤ側が上がるようにスペーサーの厚みを変えているのだ。このようにしてリヤメンバーをリジッド化すると、よりトラクションが得られるそうだ。



ノーマルエンジンのポテンシャルを最大限まで引き出したのが丸山号。オリジナルのEXマニやアウトレット、フロントパイプ、マフラーなどの排気チューンとECUチューニングによるブーストアップ(約1kg/cm²)だけで、約280psの仕様に仕上げている。

前後共に9Jオフセット22のホイールと245/40-17サイズのタイヤを履くためにフェンダーのツメを折っている。ローラーで丁寧に作業しているところが特徴だ。



ワンオフパーツを極力避けて制作 誰にでも実現可能な クルマ作りがアームズ流

どの実力を持っているのだ。
「エンジンを含む前の加工やミッションの耐久性を上げる工夫、リヤメンバーリジッドカラーのS15専用設計など、細かな部分の積み重ねで個々のパーツの性能を引き出しています」とは、代表の丸山さん。街乗りもできて最上級のクルマを目指す人のお手本となる1台だろう。

また、もう1台の赤いクルマは丸山さんの愛車。こちらは現実的なストリートカーがテーマで、走る、曲がる、止まる、という性能をノーマルからワンランク上に性能アップした仕様だ。

具体的にはエンジン本体はノーマルのままではあるものの、ECUチューンでブーストアップを行うことでローコンストにパワーアップ。オリジナルの車高調や強化クラッチ、LSD、ブレーキパッドなどを組み込み、サーキット走行も楽しめる仕様に仕上がっている。こちらはリーズナブルにチューニングを楽しみたい人のお手本と言えるだろう。



HKSの2.2Lキットをそのまま組み込むのではなく、戸田レーシングでホーニングを行ってから精密に組まれている。ヘッドはナプレックのハイレスポンスキットに、HKSの264度ハイカムという組み合わせだ。



BOSS製のエキマニに装着されるGT2835プロタービンは、ブースト1.6kg/cm²時に約430psを発生する。気候変動に対してオールマイティに対応できるようにするため、あえてパワーFCを使ったエアフロ制御でセッティングを行っている。



オリジナルのミッションオイルキャッチタンクは、ミッションのオイル量を約1.8Lから約3Lまで増やすアイデアパーツ。ミッションオイルを入れるドレンボルトに繋がっているため、通常よりも多くミッションオイルを入れることが出来るのだ。オイル量が増えると油温が安定し、トラブルも起きにくくなるそうだ。



2台に装着されているオリジナル車高調は全く同じ減衰力の仕様。20段の減衰力調整機構とバネレートを変えることで使い勝手を変えている。赤黒のデモカーはフロント13kg/mm、リヤ12kg/mmで、赤い丸山号はフロント6kg/mm、リヤ7kg/mmというバネレートだ。またデモカーのクルマはブレーキキャリパーをBCNR33純正に変更。このキャリパーの特性に合わせて初期の効きを弱くしたオリジナルパーツを組み合わせている。

アームズ

長野県長野市北尾張部382-1
☎: 026-252-5220
<http://www.arms.ne.jp>
営業時間: 10:00~20:00
定休日: 火曜日・祝日



「ワンオフパーツに頼らず、既存のパーツの組み合わせや取り付け方を工夫することで誰にでも同じチューニングを提供できるように心がけています。ストリート仕様からサーキット仕様まで何でもご相談下さい」

Special Shop Report TOP ONE



リヤメンバーは割れ対策&強度アップのため補強を入れる。ニスモの強化ブッシュで横の動き、メンバーカラーで縦の動きを抑制するので、Sタイヤを活かせるトラクション性能は確保している。タイム最優先ならリジッド化がオススメとのこと。GT-R純正クロスバーを避けるマフラーは東名のチタンマフラーだけだったとか。アームはすべてニスモ製だ。

トップワンではヨハマタイヤがオススメだが、テストも兼ねてハンコックのベンタスTD（前後265/35/18）を履く。熱の入りもグリップ力もよく、国産Sタイヤに遜色ない性能があるそう。



最終的に前後14kg/mmまでバネレートアップし、現状は減衰力調整で対処している。ブレーキパッドはIDIのGT3がイチオシで、サーキットはもちろん、冷間時の効きもいいのでストリートにも支障はないとのこと。また、キャリパーはER34純正を流用。「フロントだけキャリパー交換するとブレーキング時の挙動が悪くなるので、前後交換が基本です」と伊藤さん。ローターはデイクセル。



東名パワードのボンカム、ヘッドガスケット、レイテック、M7960タービンを装着。ブーストは1.1kg/cmに抑えている。「コストパフォーマンスは高いけどブースト1.2kg/cm以上で耐久性が大きく変わる」と伊藤さん。ミッションやファイナルは純正だ。



遮熱版もトップワンで製作。タービン交換車ならではの熱害対策もキッチリとこなし、市販パーツで満足できないものはワンオフする。

カップリングファンは撤去し、BH系レガシィ純正電動ファンを加工して流用。冷却効果はこちらのほうが高く、トップワンではドリフトやグリップを問わず定番チューンとなっている。



快適性と耐久性を両立しつつタイムを縮める コンセプトの中核はパワーよりもサスペンション



バンパー下部はウレタンを盛ってアンダーボードを水平に装着。ウレタンなしでアンダーボードを付けると前上がりになり、リフトアップしてしまうそう。いずれはバンパー本体を加工する予定。ポルテックスのGTウイングもタイムを縮める必須パーツという。

本来は前後とも片側+20mmだが、加工して+50mmの幅にしている。それに合わせてバンパーなどもワイド加工を施しているが、まるで製品のように自然なラインに仕上げられている。クラフトスクエアのドライカーボンミラーはルックスだけでなく軽量化にも貢献。



ナビもリヤシートも装着したままで、居住性を活かすためロールバーはあえて未装着。使い込まれたハンドルは愛着が合つてなかなか手放せないそうだ。シートはジータⅢ。



サーキットを走るFRユーザーが多く、ドリフトもグリップも半々と、走りを楽しむお客さんが多く訪れるトップワン。このS15はデモカーではなくユーザーカーで、トップワン流チューニングで仕上げられた1台。

以前はドリフトをしていたが、現在ではタイムアタックに絞ってセットアップしているという。コンセプトは「快適性をキープしつつタイムを縮める」というもの。ポン付けタービン仕様で大幅な軽量化もないが、袖ヶ浦フォレストレースウェイではユーザードライヴで1分13秒台という実力だ。パワーは耐久性重視で380ps。パワーを引き出すためのチューニングよりも、冷却系など耐久性を考慮した

チューニングが中心だ。

この仕様でタイムを縮める秘訣は足回りにある。車高調はドリフトユーザーにも人気のあるGマススターで、コースとタイヤに合わせてバネレートは固めにセット。キャリパーはあえてビッグキャリパーにせず、ER34純正流用としている。そのハンドレはパッドで補えるという考えで「いろいろ試した結果、制動力とコントロール性は1D1がベスト」と伊藤さん。

快適性はリヤメンバーにもあらわれている。GPSポーツの追加プレートでフルに補強も入っているが、あえてリジット化せず強化ブッシュ&メンバーカラーとしている。「リジットは乗り心地が悪くなるよ」と言ったらイヤだと

言われたので、両立できるベストなものにしました」とのこと。乗り手の好みに合わせたセットアップの結果だ。外装はすべてオーナーの好みという。CWESTのボディキットを265幅のタイヤに合わせてワイド加工した結果、シヨップデモカー顔負けの迫力あるボディになった。この加工もトップワンによるもので、空力改善のモディファイも加えられている。



トップワン
伊藤さん

「シルビア用パーツはタービンをはじめ数多くテストしているので、パワーや特性だけでなく、耐久性も踏まえたセットアップをします。トラブルなく長く乗ってもらい、どんどん走って楽しんでほしいと思います。ドリフトとグリップどちらの走行会も主催しているので、当社に来たことがない人もぜひ走ってみたいですね」

トップワン

神奈川県平塚市西真土1-4-43

☎0463-37-4417

<http://www.topone1021.jp>

営業時間：10:00~20:00

定休日：木曜日、走行会開催日



市販パーツを駆使して仕上げる ユーザー目線のチューニング術

HKSの鍛造ピストンをはじめ、東名パワードのハイカムなど市販パーツを活用して組み上げられたエンジンは、GTX3071Rを組み合わせて430psまでパワーアップ。もちろん長く楽しめるように耐久性や信頼性も考慮したセッティングだ。



この初夏に変更したタービンはGTX3071Rで、最大ブースト圧は1.6kg/cm²でセッティング。出力特性と信頼性、さらにコストパフォーマンスといった面を熟考した上での選択となっている。



エンジンまわりのリメイクがひと通り完了したことで、次はワイドボディ化やロールオーバーの導入などを思案中。小貝さん自身が「やりたいと思ったこと」を、段階を追いながらスベックアップしていく姿は、ユーザーにとっても親近感の湧くところだろう。



信頼性を高めるために冷却系の強化はSRエンジンの必須事項。トラストのオイルクーラーはフロントタイヤ前方に最適な角度で取り付けることによって、夏場の全開走行でも油温の上昇を抑えることができる。もちろん、ただ取り付けるのではなく、「最適な角度」がポイントなのだ。



チ ユーニングもステップアップを重ねると市販パーツだけでは賄えない部分も出てくる。もちろんそこはレーシングカーの世界と同様に、かかるコストと得られる効果を十分吟味する必要がある、気軽に足を踏み入れることができない領域ともいえる。そのため市販パーツをいかに効果的に活用できるかが、チューニングショップの腕の見せ所というわけだ。

名古屋市にあるウイング21は、そんな市販パーツを効果的に最大限活用しているチューニングショップ。実際にデモカーで使用するS14は、過去にスバ西浦モーターパークで開催されていたOPT2レインボーカラーズチャレンジのターボクラスで優勝を果たしているマシン。基本的には以前の仕様を引き継いでいるものの、現在はタービンをGTX3071Rに大型化。最高出力を400psから430psにまで高めている。

代表の小貝さんはこのS14で月に1回程度、お客さんとサーキット走行を楽しんでいるそう、ミニサーキットなら以前の仕様のままでも楽しく走っていた。ただ、鈴鹿サーキットや富士スピードウェイなど、大きなサーキットでパワー不足を痛感したことがタービン交換へつながっている。

タービンの大型化で出力アップは果たしたものの、新たな問題が発生。それは、これまでにはトラブルのなかった純正ミッションだ。400psを超える出力となったことで強度が不足。これを対策するためにOS技研のクロスミッションを導入している。

さらに冷却系などの作り込みによって夏場のサーキットでも水温や油温を気にすることなく、全開走行を楽しめるというのも見どころのひとつ。速く走るのももちろん、楽しく走るをモットーに、ベストバランスを作り上げる技術力は、ユーザーのニーズにもばっちりマッチしていると言える。

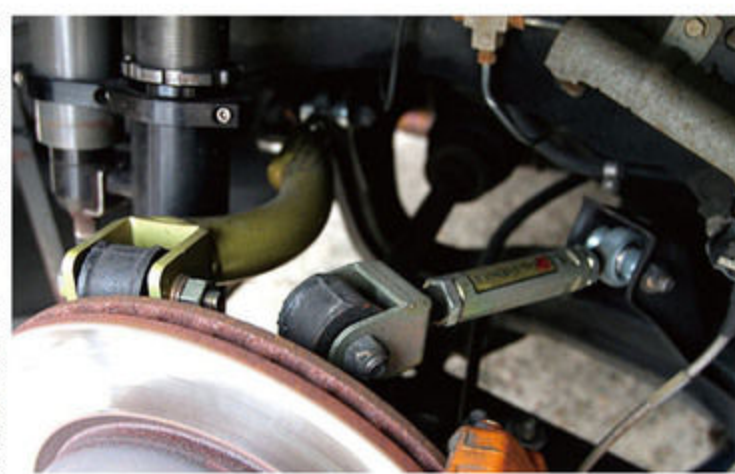


PHOTO&REPORT：渡辺大輔

オリジナルマフラーの製作もウイング21の得意とするところ。デモカーに装着しているのはチタン製でメインφ85、テールφ115の極太仕様。とはいえとても低速域でもトルクもしっかりと確保した設計となっている。



アーム類はイケヤフォーミュラ製の調整式に変更。アライメントの調整幅を格段に広げ、サーキットでの安定性だけでなく、タイヤのライフサイクルにも繋がる基本事項。イケヤフォーミュラの製品は耐久性にも優れるアイテムとなっている。



ブレーキは前後ともにBNR34純正のブレンボキャリパーを流用。市販パーツだけでなく他車純正アイテムの流用なども行うことで、低コストながら信頼性や性能を高めるチューニングも実践されている。



出力アップによって強度が不足した純正ミッションは、OS技研のクロスミッションに変更済み。ヒーターやエアコンなどはトラブル対策をかねて取り外し軽量化。とはいえナビやレーダーなどサーキットまで自走するための快適&安心装備は欠かせない。

ウイング21

愛知県名古屋市天白区嶋田3-306

☎052-806-5500

<http://www.wing21.in/>

営業時間：10:00~20:00

定休日：水曜日



ウイング21
小貝さん

「チューニングはもちろん一般修理から板金塗装までシルビア&180SXならなんでもこなしますよ。サーキット走行に限らずD1SLに参戦しているマシンメンテナンスも担当していますから、ドリフトユーザーも気軽に相談しにきてみてくださいね」



軽量化やサーキットでのホールド性を重視したバケットシートはウイング21のオリジナルアイテム。ジュランとタッグを組んで作る本格レーシングアイテムは、各サポート部が深いためコーナリングで体がズれる心配もナシ。

Special Shop Report GARAGE NIIMI



PHOTO/REPORT: 渡辺大輔



レギュレーションに合わせて4点式ハーネスやロールケージもセット済み。サイドバーなど実用面で多少の犠牲となる部分もあるが、基本的にストリートでも活用できるセットアップが施されている。



ドリフト専用車といっても過言ではない強烈なルックスながら、実は快適装備やリヤシートを備える快速ファミリーカーの側面も持つ。サスペンションはGPスポーツのGマスタープロスで、スプリングレートはフロント10kg/mm、リヤ8kg/mmからフロント8kg/mm、リヤ6kg/mmに変更。

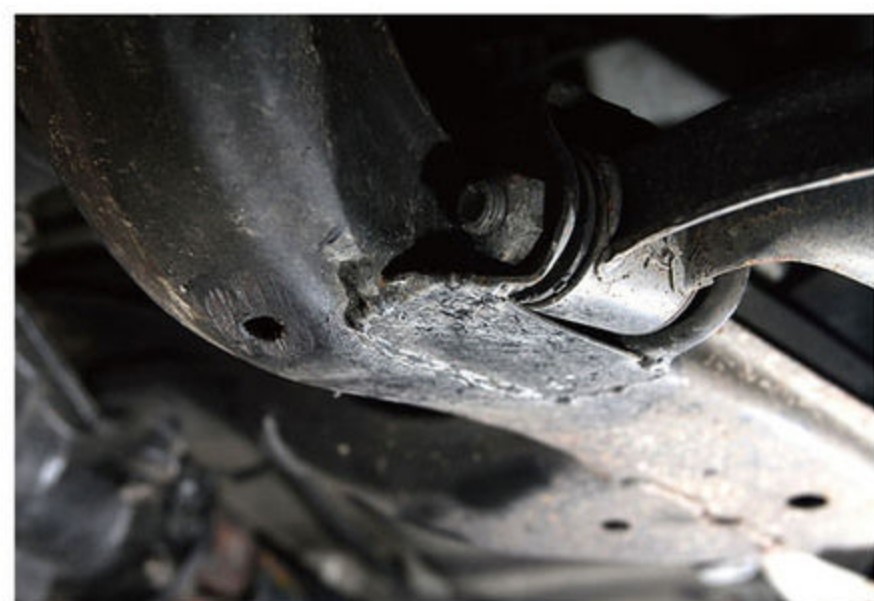
エンジンはカムやタービン、コンピュータを変更することで400psのセッティング。載せ換えにあたってメインハーネスを移設するなど、見た目と信頼性を兼ねたメイキングにも抜かりない。400psあれば家族がフル乗車しても、軽快に走ることができる。



競技志向の消火器やブレーキバランサーと、ストリートマシンに必須のETC端末が並んで装着される室内。各地のサーキットまで自走で往復しながら大会にエントリーすることも可能なのだ。

買い物や子供の送り迎えといった日常でも積極的に活用するため、リヤシートやリヤの内装は必需品。クルマとしての実用性を損なわないユーザー目線のマシンメイクは、ドリフト初心者にも気軽に付き合えるお店の証。

チューニングカーでは既製品のみではハードな走りに耐えられない面も多い。ガレージ新美は各種アイテムのワンオフ製作も得意としており、デモカーもデフのオイルキャッチタンクをワンオフ製作して装着している。



S13系のネックとなるリアアーム付け根はしっかりと補強済み。ハードな走り続けるとこの部分が折れてしまうため、プレートを溶接留めてしっかりと強化、トラブルを予防している。

ファミリーカーにも活用できる!? ドリフトマッスルベスト16マシン

ドリフトやサーキット用マシンという、突き詰めると競技専用車に行き着く。そのためには日常的な快適装備はもちろん、リヤシートなどをはじめとした居住性までも犠牲にしなければならない。

もちろん、大会や競技で上位を狙う場合にはそれは普通のこと。しかし専用マシンを持つことができないとなると…。そんな悩みを解決してくれるのが愛知県にあるガレージ新美だ。

代表の新見氏自身、ドリフトマッスルをはじめとした各種ドリフト大会にエントリーし、ファミリーカー兼デモカーの180SXで上位入賞を果たしているというドライバー。

こちらの180SXはファミリーカーも兼務することから、ナビをはじめとした各種快適装備はもちろん、リヤシートまでもしっかりと備わっているのだ。「レジャーから子供の送り迎えもこなす」という言葉が表れるポイントだ。

気になるスペックは、カムはHKSのSSカムをIN/EXともに256度でセット。組み合わせるタービンはTD06のL2クラスのオリジナル品。エアフロはR35GT-Rを流用しており、ヤシオファクトリー岡村氏による書き換えセッティングで約400psを発揮する。

以前載せていたエンジンがハーネストラブルを抱えていたことから、メインハーネスをフレームサイドに移設するなど、細かい部分にも気を使っているとか。

もちろんドリフト用のセッティングにも抜かりはない。フロントキャリアーは前オーナーが装着したAPP製だが、マスターバッグの容量が足りなかったため、容量の大きいスカイライン用を流用しカバ。またドリフト大会のレギュレーションに合わせ、ロールオーバーや消火器、ブレーキバランサーも取り付け済み。

ドリフト競技とファミリユースという両極端な用途を見事にこなすマシンへと仕上げられているというわけだ。

ホワイトボディから 競技専用車メイクもお手の物!

ストリート兼用マシン製作はもちろんのこと、競技専用マシンの製作にも対応可能。現在製作しているS13はストラットまわりをフルスポット増しによる補強が加えられるほか、ワイドフェンダー化などのボディメイクも施される。今後はエンジンからサスペンションまでしっかりと煮詰め、完成したらD1SLの舞台で走らせる予定だ!

S13は代表の新美氏とドライバーの綾城選手が強力なタッグを組んで製作中。ストラットまわりはガッチリ補強され、ハードな走りにも悲鳴を上げないボディ作りが行われている。



ガレージ新美

愛知県碧南市新川町2-28

☎0566-91-4687

営業時間: 9:00~19:00

定休日: 日曜・祝日

2010年のオープンから地域の一般車だけでなく、過激なチューンドマシンオーナーからも信頼を得ている新美さん。マシンメイクはもちろん車検や板金作業までなんでも相談に乗ってくれる。ドリフトマッスルではベスト16入りを果たす実力の持ち主なので、ドリフトメイクだけでなく、ドライビングのアドバイスも期待できる。



RS-TAKAGI



ラジエターはサイドタンクを採用するターンフロー方式。オイルクーラーなど冷却系も完璧に処理することで、気温によっては一部を塞ぐ必要があるほどの冷却性能を確保している。

ここでチューニングショップといっても、得意とするジャンルや目指す方向性は様々。例えばストリートで気持ちよく走るクルマ作りが得意なショップもあれば、ドリフトに特化したクルマ作りが得意なところ、さらに本気のサーキットアタックマシン製作を極めているショップもある。それぞれのキャラクターを見極めて、自分にピッタリのショップを見つけることは、チューニングを楽しむための大前提といえる。

そんな数あるショップの中でも、サーキットアタックマシン作りに定評のあるRSタカギ。今回取材を行ったデモカーは、サーキットでのタイムを削るため極限まで作り込まれたボディを持っている。いったんフルストリップしてからのスポット増しなどの補強を加えつつ、ロールケージを張り巡らせる。もちろんストラット補強も完璧に行い、歪みを最小限に抑えた高剛性ボディを製作。このボディをベースにエンジンを組み上げていくのがRSタカギ流。

NVCS付きのS14エンジンをベースにハイカムとRX-6タービンを組み合わせる現在の仕様。車重は1100kgまでシェイプされていることから、450psほどでもその加速力は強烈だ。



PHOTO/REPORT: 渡辺大輔



ブレーキはエンドレスの4ポットで軽量かつ制動力アップ。バンパー内にはオイルキャッチタンクをレイアウトするなど、スペース効率も考えたセットアップが施される。

足まわりはアベックスのN1ダンパーをオリジナルセッティングで装着。ボディをしっかりと固めているからこそ、サスペンションセッティングもしやすく、より追い込んだものとなっている。



マシン作りから走行サポートまで サーキットを楽しむためのノウハウ満載



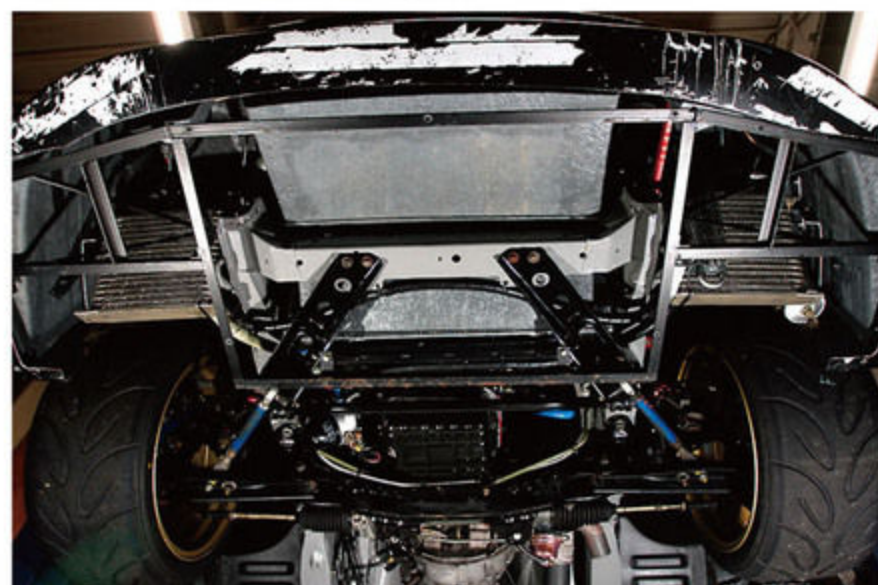
オーナーの意向を汲んで作り上げた180SXは、フルストリップボディから補強と軽量化を行うことからスタート。現在の仕様では鈴鹿サーキットにおけるフルラップのアタックはできていないものの、区間タイムのベストから計算したバーチャルタイムは2分16秒台。高木さんは2分15秒切りを、オーナーは2分10秒切りを当面の目標として設定している。

エンジンに関しては、いきなりハイパワー仕様を作るといことはなく、約450PSを発揮する現在の仕様は「進化の第2ステップ」といったところ。ホームコースとなる鈴鹿サーキットで、現在の仕様でのポテンシャルを100%発揮できた際には、さらにステップアップを予定。すでにそのプラ

ン作りは始まっていて、2・2とまで排気量を拡大し、さらに大きなタービンへの換装を想定しているという。デモカーを見ると本気のレーシングショップだと思いがちだが、本来のRSタカギはゼロヨンからドリフト、タイムアタックまでオールジャンルでこなすスペシャリスト。

「自分の愛車をこんなふうになりたい！」と思いつくものがある、どんなマシンでも本気で作り上げてくれる頼れるショップなのだ。

オリジナルパーツのGTアンダーパネルは、強度をしっかりと確保した空力アイテム。鈴鹿サーキットのストレートでも脱落したことはないという。フレームに直結させることで、ダウンフォースを発生させることができる。



さらに過激なS14も製作中!



現在マシンメイクを進めているのがタイムアタック仕様のS14。180SX同様にボディはフルストリップから各部に補強が加えられたガッチリボディ。FRP製パネルやカーボンルーフで軽量化を徹底するなど、その完成が楽しみな1台だ。

RSタカギ
高木さん



「クルマ作りはもちろんですが、お客さんと一緒にサーキットに走りに行ったりもします。そこでは走ることに専念してもらいたい、自分は完全なサポート役にまわっていますね。みんなでワイワイ楽しんでいますから、自分もサーキットを楽しみたいってオーナーさんは是非仲間になってみてください」。

新作オリジナルパーツ続々登場!

オリジナルGTフェンダー
(S15用: 30mmワイド)
5万9800円



オリジナルGTボンネットダクト
2万4800円 (FRP)
3万4800円 (CFRP)



パワステクーラーキット
(S14/S15用) 2万4800円

レーシングサービスタカギ

岐阜県養老郡養老町金屋274-52

☎0584-34-0020

<http://www.rs-takagi.com/>

営業時間: 10:00~20:00(平日)

10:00~18:00(日祝日)

定休日: 不定休



ZERO-1

深い“エグリ”が特徴的な新作エアロをS14に加えてS15用にもラインアップ!

豊

豊富なアフターパーツが販売されているシルビアにおいては、エアロパーツも各メーカーから数え切れないほどリリースされている。しかも、S15ですら生産終了から10年以上が経過しているにもかかわらず、新作エアロキットが登場するというのは、現在でもカスタムベース、そして競技車両としても高い注目を集めている証拠とも言える。

そんな中、2014年にMOZEブランドのオリジナルエアロ第1弾として、S14シルビア用エアロキットを発表したのは兵庫県のゼロワン。このエアロの特徴は、立体的なラインを多用したフォルムの中に、キャラクターラインやダクトなどを盛り込み、塗り分けも楽しむ事ができるようデザインされていること。

特に前後のフェンダーはボトム部分を大きくエグること、車両の前後から見たときにタイヤが大きく見えることに拘った形状となっている。

そして、そんなMOZEから11月に新作のS15シルビア用のエアロパーツキットがリリースされる。こちらもエッジの効いたディテールは踏襲しつつ、フロントのアンダーポイラー部分をさらに張り出し、逆にサイドステップは引き締めた形状を採用。より戦闘的なフォルムに仕上げられているのだ。

特にS15用では力を入れて製作したというフロントワイドフェンダーは、純正フェンダーの下部を加工して装

PRICE LIST

FRONT BUMPER	4万5000円
SIDE STEP	4万5000円
REAR BUMPER	4万5000円
上記3点セット	13万円
FRONT FENDER	4万2000円
REAR FENDER	3万5000円

MOZE S15 SILVIA FULL AERO KIT



MOZE S14 SILVIA FULL AERO KIT

シャープなエッジが特徴の
S14シルビア用エアロ

2014年春のチューニングカーワールドショーダウンでお披露目されたMOZEのS14用エアロキット。前方に大きく張り出したグリルが特徴で、攻撃的なフロントフェイスを演出。ワイドフェンダーは前後共に60mmワイドとなっており、ワイドタイヤ装着による戦闘力アップにも大きな効果を発揮してくれる。

ボディカラーやリヤバンパーの塗り分けによってもその表情は一変するため、独創的なボディラインを手に入れたいというS14オーナーには絶好のボディキットとなっている。



PRICE LIST

FRONT BUMPER	各3万5000円
SIDE STEP	
REAR BUMPER	
上記3点セット	10万円
FRONT FENDER	4万2000円
REAR FENDER	3万8000円





ゼロワンではシルビア用のオリジナルエアロの他にも、ローレルやセフィーロなどの日産車用加工ナックルや延長ロワームなどのオリジナルパーツを開発。さらにドリフトやレースフィールドでの活動も行っている。「オリジナルエアロの開発は継続していく予定で、今後は様々な車種のエアロも開発していこうと思っています」。



S14用エアロで好評だったリヤバンパーデザインを踏襲。大胆な2ブロックデザインは塗り分けがキマるデザインだ。4箇所設けられたダクト部分は開口させてもいいし、塗り分けでアクセントをつける事もできる。

サイドステップは取り付け部の立ち上げ量を抑えることで、大径かつワイドなタイヤ装着時にも接触しないように配慮。横方向への張り出しを抑えることで引き締まったS15のボディにもマッチするマッパな形状を採用している。



フロントバンパーはダウンフォースを生み出すアンダースポイラー形状を採用。ダクトも開口部を大きく取ることで走行風をしっかりと受け入れ、冷却効率を高めることが可能。またエアロのボトムは段付き形状とすることで、全周において塗り分けによる演出ができそう。

着することでMOZEエアロの特徴である「エグリ」をさらに強調。リヤから見たときにはフロントタイヤの中央のグリップまでもが見えるという迫力のルックスを作り上げているのだ。リヤフェンダーは現在製作中となっているものの、リリースは間近となっているので、こちらにも期待したい。



S15用のエアロを開発する時に最も注力したというフロントフェンダー。ワイド幅は約45mmとなっている。えぐられた部分は純正フェンダーよりも内側に入るように設計されており、最深部はフロントフレームに限りなく接近する形状。装着時には純正フェンダーに加工を施す必要はあるが、その分立体感に富んだ形状を得ることが可能だ。約60mmワイドとなるリヤフェンダーも現在開発中だ。



ZERO-1 ゼロワン

兵庫県神戸市西区平野町西戸田520-1

☎078-961-7801

<http://www.moze-r.com>

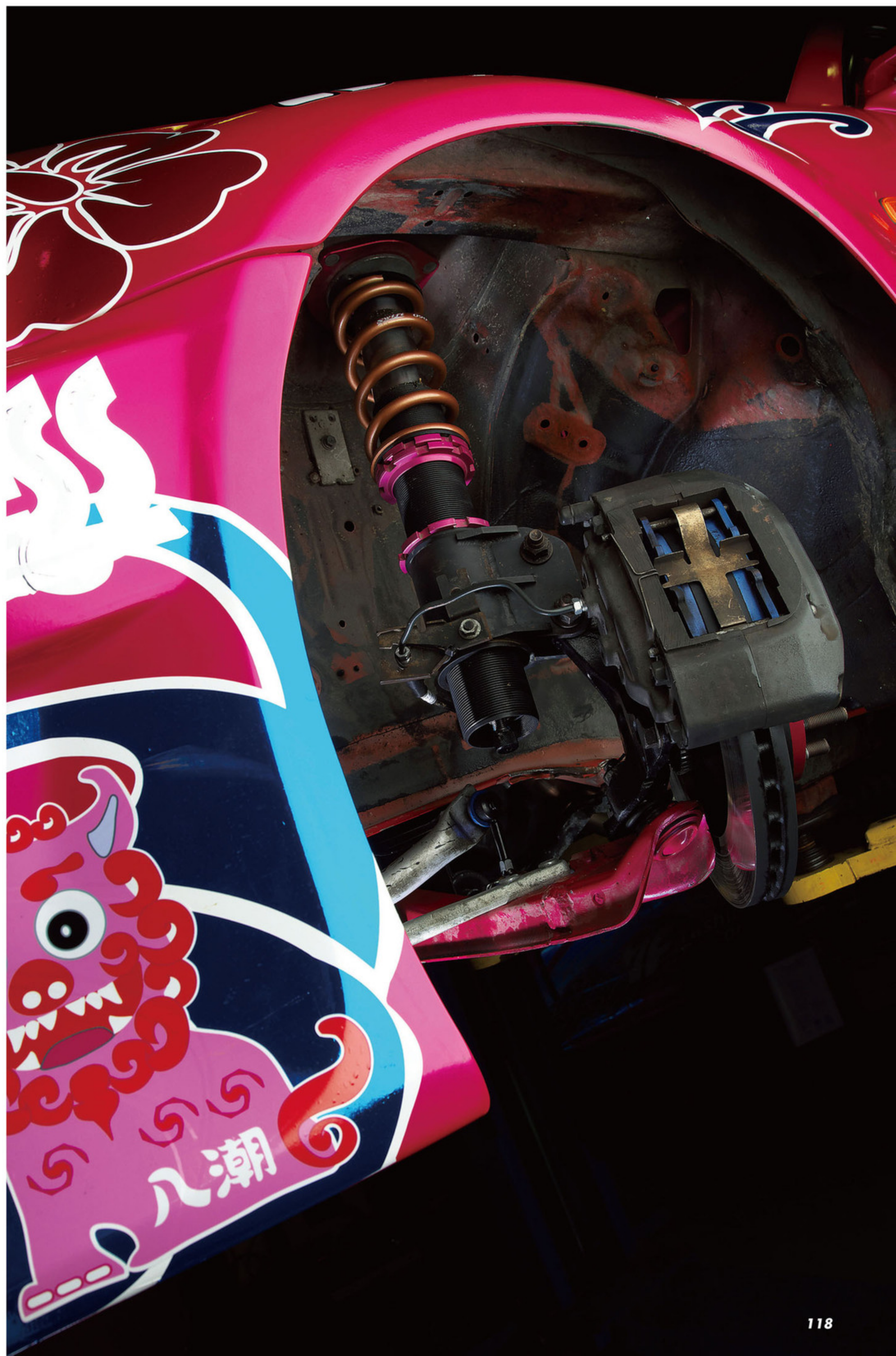
営業時間：10:00~19:00



YASHIO FACTORY

PHOTO/REPORT：石井健之

ラクにドリフトが
出来るようになる
オリジナルパーツを続々開発！



関

東近郊のシルビアショップとして有名なヤシオファクトリー。代表の岡村さんが最近、力を入れているのはドリフト仕様のクルマ作りだ。

というのもこのS15シルビアで、ドリフトイベントのひとつ「ドリフトマッスル」にフル参戦していることが事の始まり。土屋圭市と稲田大二郎が審査のポイントや走り方を事前にドラミで説明するんだけど、その走りを

実現しようとなると、クルマ作りもしっかりしていかなければならないからなのだ。

「最近のドリフトマッスルは速さを求められるから、ハイグリップなタイヤを低い空気圧で履かなきゃいけないんだけど、振り出しでひっかかるようになるんだよね。みんなこのひっかかりが嫌で空気圧をあげて解消しちゃうんだけど、それだと今度はスピード



ドリフトマッスル車両に装着されているタービンは、ヤシオファクトリーオリジナルのYPタービン。アクチュエータータイプの構造ながら500psまで対応する風量を持っているところが特徴。高回転で伸びるような特性になるタービンだ。

ステアリングの切れ角を増すヤシオファクトリーオリジナルのショートナックル。こぶし2個ぶんくらい多く切れるようになるので、スピンしそうな状況でも堪えられるし、角度のついたドリフトが出来るようになる。価格は税別で4万8000円だ。



速さを求められるドリフトマッスルで勝つために作られたヤシオファクトリーの新作車高調。S15シルビア用はフロント9kg/mm、リヤ5kg/mmの設定。ハイグリップタイヤを低めの空気圧で使ったときでも、振り始めのひっかかりの無い挙動になるそうだ。

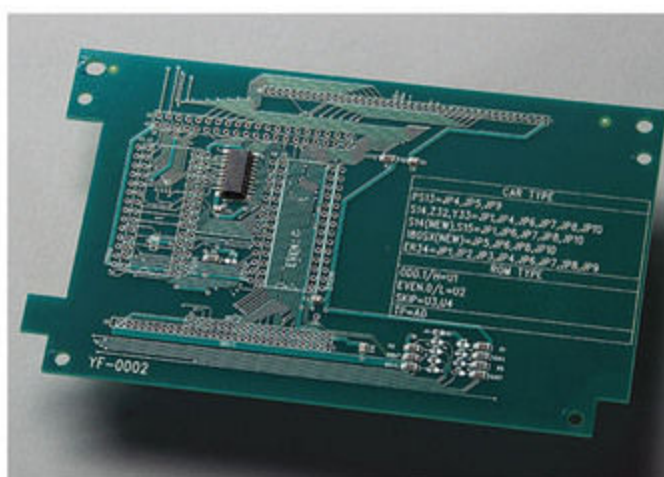
減衰力調整は前後共に30段。ちなみにドリフトマッスルではかなり柔らかめのダイヤル(柔らかい方から5段固くした所)で使用しているそうだ。価格は税別で25万8000円となっている。



アクチュエーターレスのYPタービンを装着するときに使用するエキマニとアウトレット。タービンの立ち上がりが良くなると言われるHKSのGTウエストゲート対応。アウトレットは排気効率を考えながらも、市販のフロントパイプが装着できるように設計されている。



タービン交換までしない車両にお勧めなのが、オリジナルのカーボンサクション。タービンとエアクリーナーの間を低抵抗な形状にすることで、タービンの潜在能力を引き出すパーツだ。価格は税別で4万5000円。



最近ではシルビア純正ECUをベースにしたROMチューン用の追加基板も手に入りづらくなってきたため、ヤシオファクトリーがオリジナルで大量に製作。現車合わせのECUチューニングも対応できるそうだ。

ヤシオファクトリーのサイレントマフラー・チタンはどれもメインパイプ径は80φで、サイレンサー内の絞りを無くした構造。しかも素材はフルチタンと軽量なところも特徴だ。3種類あり中間タイコありの通常バージョン、中間タイコなしのサーキットスペック、通常バージョンより静かで2本出しのデュアルバージョンがある。

が出ない。この原因は何だろうなって調べていたら、車高調の減衰力特性なんだよね。いろいろとセッティングしていくうちに、タイヤの空気圧を下げてでも振り出しでひっかかりからず、スビードも乗るような減衰力特性を見つけたんだよ」と岡村さん。その言葉を裏付けるように、岡村さんが参戦するマッスルクラスでは、現在2連勝中。最上級クラスのスーパーマッスルクラスでも毎戦のように上位まで勝ち進むほど腕を上げてきているのだから、このオリジナル車高調の功

績は大きそう。また車高調と同様にドリフトの必需品と言いつけるのがオリジナルのショートナックル。ハンドルの切れ角を増すモノで、スピンしそうな場面でも耐えられるようになるし、ドリフトの角度も付けられる。逆に付けていないと付けている車に対してこれらの部分で劣ってしまう、追走では勝てないクルマになってしまうのだ。代表の岡村さんが本気で走る人だからこそ本気で走る人に必要なパーツができていくというワケだ。



ヤシオファクトリー 岡村さん

「ドリフト上級者の車ってすごくピーキーで乗りにくそうに思われているけど、全く逆。乗りやすい車に仕上がっているから速くて迫力のあるドリフトができるワケで、そういうノウハウをお客さんに提供していきたいと思っています。ドリフトもグリップも何でも相談に来て下さい」

ヤシオファクトリー

埼玉県草加市青柳2-4-5

☎048-948-7140

<http://www.yashiofactory.co.jp>

営業時間:10:00~20:00

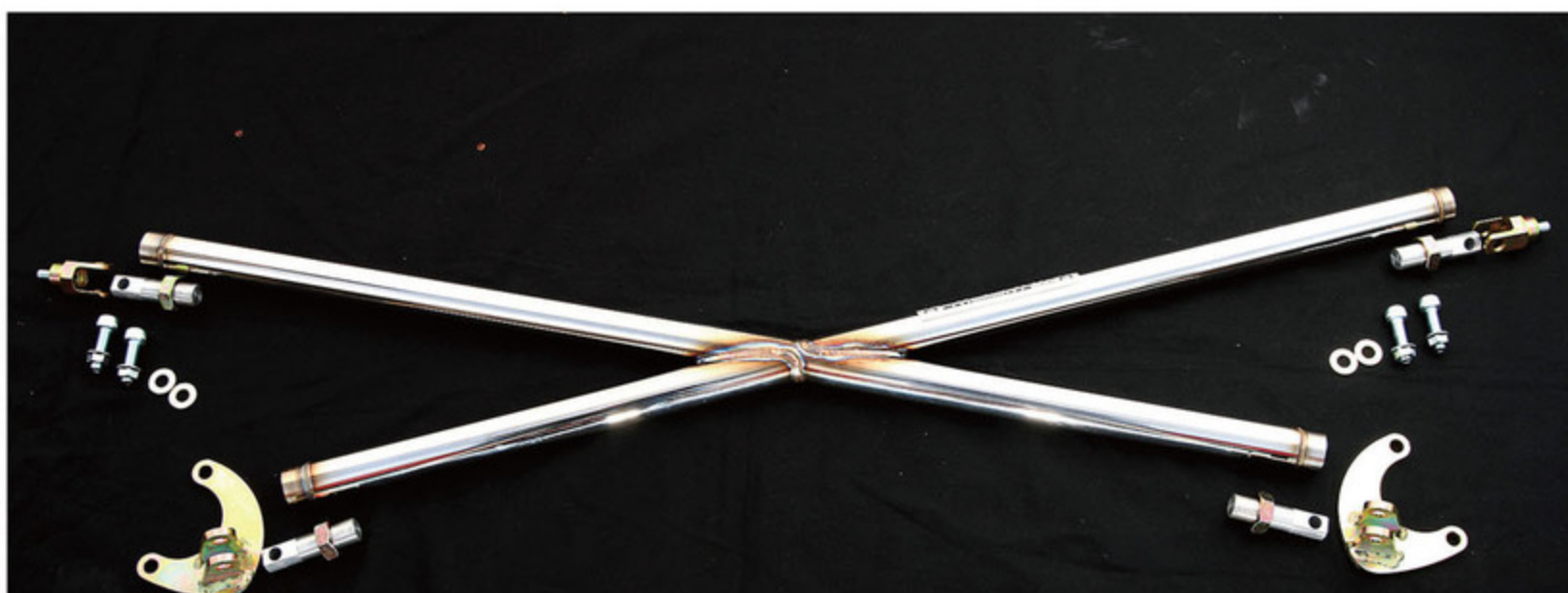
定休日:月曜日



NEXT [MIRACLE CROSS BAR]



ストラットと上部シートベルトアンカーを繋ぐ独特なクロスバーはネクスト独自のアイテム。2/4ドア車のリヤバルクヘッドと同等の役目を発揮し、コーナリング中における捻れを抑制することで、確実にトラクションを路面に伝えることができるようになる。さらに、万が一の事故でもキャビンの変形を最小限に抑えることで、乗員の安全を確保するというメリットもある。



ミラクルクロスバー

RS13/RPS13用：4万3800円(φ32タイプI)、5万3800円(φ32タイプII)
4万8800円(φ35タイプI)、6万1800円(φ35タイプII)
S14用：4万9800円(32φタイプI)、5万9800円(32φタイプII)、7万6800円(32φタイプEVO)
S15用：7万6800円(32φタイプEVO)

リヤの剛性を飛躍的に
高める補強パーツ
特にハッチバックの
180SXには効果絶大だ！



クロス構造とステンレスを使用することで完全なリジット構造でなく、適度なしなりを利用した逃げも考慮される。鏡面仕上げのSUS304材は美しく、見た目のインパクトを重視するユーザーにとっても注目のアイテムと言える。タイプIIは応力が集中しやすいセンター部分が2重構造となっている。

車両側の加工が最低限ですむのもミラクルクロスバーの利点。クロス下側はストラットアッパーに取り付ける構造を採用。長さなども調整式になっているためクルマに合わせたセッティングが可能。



左右のストラットタワーや、剛性の高いアンカーボルト取り付け部分を結ぶことで、縦方向にも横方向にもボディ剛性を高める効果を発揮する。装着によって新車以上に剛性感のあるキビキビした走りを楽しむ事ができる。ラゲージの積載量を損なわないスペース効率も理想的。



クロス上部はシートベルトのアンカーボルトに共締めして固定。接合部には高い強度を誇る45C鋼材を使用。ボルトにもクロムモリブデン鋼を使用するなど、素材には拘りが詰め込まれている。

クーペもセダンもハッチバックも！ 追加パーツでさらに剛性アップが可能

バタフライバーやパラレルバーと呼ばれるアップグレードキットを追加することにより、剛性向上の効果はより高まる。また、バーの脱着によって、天候や路面状況に対応したセッティングの変更といった使い方もできる。バーを追加することでルックスのインパクトはより大きなものとなる。

PRICE LIST

アップグレードキット(32φ)	
パラレルバー(アッパー/アンダー)	各1万9000円
バタフライバー(左右セット)	3万6000円
3pcsセット	6万9000円

PRICE LIST

アップグレードキット(35φ)	
パラレルバー(アッパー/アンダー)	各2万円
バタフライバー(左右セット)	3万7000円
3pcsセット	7万2000円





PHOTO/REPORT: 渡辺大輔



取り付けにあたっては車種によって一部内装の加工が必要となる場合がある。ただし、通常のタワーバーやピラーバーを取り付けるのと同じ感覚で、ハンドツールさえあればDIYでも十分に挑戦することができる。ただし、長さ調整などはしっかりと行わないと、本来の能力を発揮してくれないので注意が必要だ。

ハ

ツチバックスタイルを持つ180SXの場合、リヤゲートの開口部が広くとられているため、どうしてもボディ剛性が落ちてしまう。ストリートユースならそこまでデメリットを感じることはないかもしれないが、サーキットやドリフトといった極限の使い方をすると顕著に感じられる部分といえる。もちろん180SXが顕著なだけで、クーペボディのシルビアでも使い次第ではボディ剛性の低下に悩まされることも多々あ

るはずだ。そんなボディ剛性の低下を防いでくれるのが、ネクストからリリースされている『ミラクルクロスバー』。通常のタワーバー同様にストラットの左右を繋ぐのはもちろん、ルーフから落ちるCピラーにかけての剛性も高めるように、シートベルトのアンカーボルトに向かって補強が入る。

その形状はネーミングが示すように、対角線上を繋いだクロス形状が最大の特徴。これによって左右の捻れを減少し、コーナリング最中でも的確にタイヤを使い切り、トルクを路面に伝えることができるというわけだ。シルビア/180におけるラインアップでは、効果の大きな180SX用にスタンダードなゆ32と、より剛性アップが可能なゆ35を設定。S14とS15用は32ゆタイプを設定している。さらに、ピラーとストラットの縦方向を繋ぐように左右に追加するバタフライバー、ストラットの横方向を繋ぐように上下に追加するパラレルバーなど、多彩なアップグレードパーツを用意。使う競技やステージ、路面状況などあらゆる使用条件に合わせてセッティング可能なのも特徴的。

日本屈指のサーキットシティ鈴鹿を本拠地とするネクストが、これまで蓄積した経験をもとに開発したミラクルクロスバー。その違いはストリートマシンから、極限の性能を追求するユーザーも納得のクオリティと呼べるはずだ。

ネクスト

三重県鈴鹿市住吉5-6-20

☎059-378-1315

<http://www11.ocn.ne.jp/~next2003>

営業時間: 10:00~19:00

定休日: 月曜



今回撮影に協力してくれたのは三重県の木村サンファミリー。奥さん専用の180SXはドリフトから幼稚園のお迎えまでこなすデイルーマシン。過去にはドリフトもしていたというが、ミラクルクロスバーによる補強が入っているため、シャキッとしたボディを長期間キープしておくことができるのだ。



Special Shop Report
C.O.S.東海



スーパーGT風ワイドボディに
ストリートチューンをMIX!



カムやピストンは既製品を使用しつつ、クランクやコンロッドは純正品を厳密なバランス取り&重量合わせのうえで使用。必要なスペックと照らし合わせて最善の選択を行うノウハウもユーザーに近い立場でチューニングを行っている証。

もともとドリ車として仕上げられていたことから、現在もMAXドリフトのフルアームやオートサービスマシンのナックルが装着される。今後タイムアタック仕様として煮詰めるにあたっては見直す必要がある部分だという。



完全なサーキットスペシャルではなく、ストリートユースも前提にしたコンセプトのため、内張りや助手席などもしっかりと装着。あくまでもユーザーのお手本としてのコンセプトが貫かれている部分だ。

エンジンには東名パワードのボンカムにHKSの鍛造ピストンを組み込み2.1ℓ化。TD06H20GTタービンを組み合せ、当初はブーストを目一杯かける予定だったという。しかし、セッティングしていくと目標値の465psを難なくクリアしてしまったことから、常用では1.4kg/cmにセット。

代表の大島氏いわく「まだまだ詰めればパワーは上げられるけど、無理

一般ユーザーがチューニングカーを作るにあたって何を目標にしたらいいか? その疑問の答えとなるような「お手本となるマシン」をコンセプトに掲げて製作したのがC.O.S.東海のS15。もともとはドリフト用に仕上げられていたものを、Fixer製のワイドボディキットを装着しつつタイムアタック仕様に路線変更。スーパーGT車両を彷彿とさせる攻撃的なボディで明確なキャラクター変更をスタイリングでも打ち出している。



ロールオーバーは30mmほどかさ上げて装着。ルーフィングなど内張りとのクリアランスを確保しつつ、ある程度の乗降性を持たせるなどストリートマシンとして必要な性能も確保している。



片側50mmワイドのエアロキットはFixer製を使用。スクエアな造形を持つ派手なスタイリングはもちろん、ほとんど加工することなく取り付けられるフィッティングもポイント。

にパワーを上げるとエンジンの耐久性が落ちるだけでなく、ミッションや他の部分に負担がかかって、結果としてさらに多くのコストをかけなければならなくなる。一般ユーザーとしてはそこまでコストがかけられないよね。だから今のところ必要十分なスペックに留めているんです」とのこと。

時のためにはスクランブルブーストで1.7kg/cmまで使用できるうえ、いざとなったらもっと高いブースト圧時のセッティングもとってあるという。ユーザーが安心してアクセルを踏めるチューニングのお手本として、そしてタイムアタックマシンとしての可能性を広げていくセッティング術は、シルビアオーナーならずとも注目すべきポイントだろう。

Z32+SR20DET!? エンジンスワップも受け付け中!



サーキットも街乗りも1台でこなしたいというオーナーの希望から、Z32にSR20DETをスワップしたという車両がこちら。パーツが豊富なSR20を使うことでパワーアップも容易なうえ、フロントエンドが軽くなるため回頭性も格段にアップ。シルビアに限らず様々なチューニングに精通しているのもC.O.S.東海の特徴だ。

余分な開口部を作らないことで整流効果をもつフロントバンパーは、インタークーラーをはじめとした冷却系に必要なダクトを設ける。これによって効率的な空力性能と冷却性能を兼ね備えているというわけだ。



フロント同様に50mmワイドなリアフェンダーに繋がるスクエアなリアバンパーも大迫力。GTウィングはトラス構造のステーをワンオフし、フレイムマウントすることで力を逃がさない工夫が施される。

C.O.S.東海

愛知県名古屋市名東区梅森坂1-206

☎052-709-7725

営業時間：10:00~20:00

定休日：月曜日



C.O.S.東海
大島さん

「中古車の販売から車両の製作、そして楽しく走ることができる場の提供まで、みなさんのカーライフをお手伝いしています。特にエンジンスワップ車両の製作は得意中の得意。世界に1台だけの愛車作りもぜひご相談ください。」

サーキットからストリートまで オールマイティな車高調を近日発売!

現在開発真っただ中のC.O.S.東海オリジナル車高調は、全長調整式で減衰力は15段調整タイプ。まだ試作段階のため詳細スペックやカラーリングなどは変更することもあるが、すべてのシルビアオーナーが満足できる車高調となることは間違いなし!



Special Shop Report

WING TAKEO

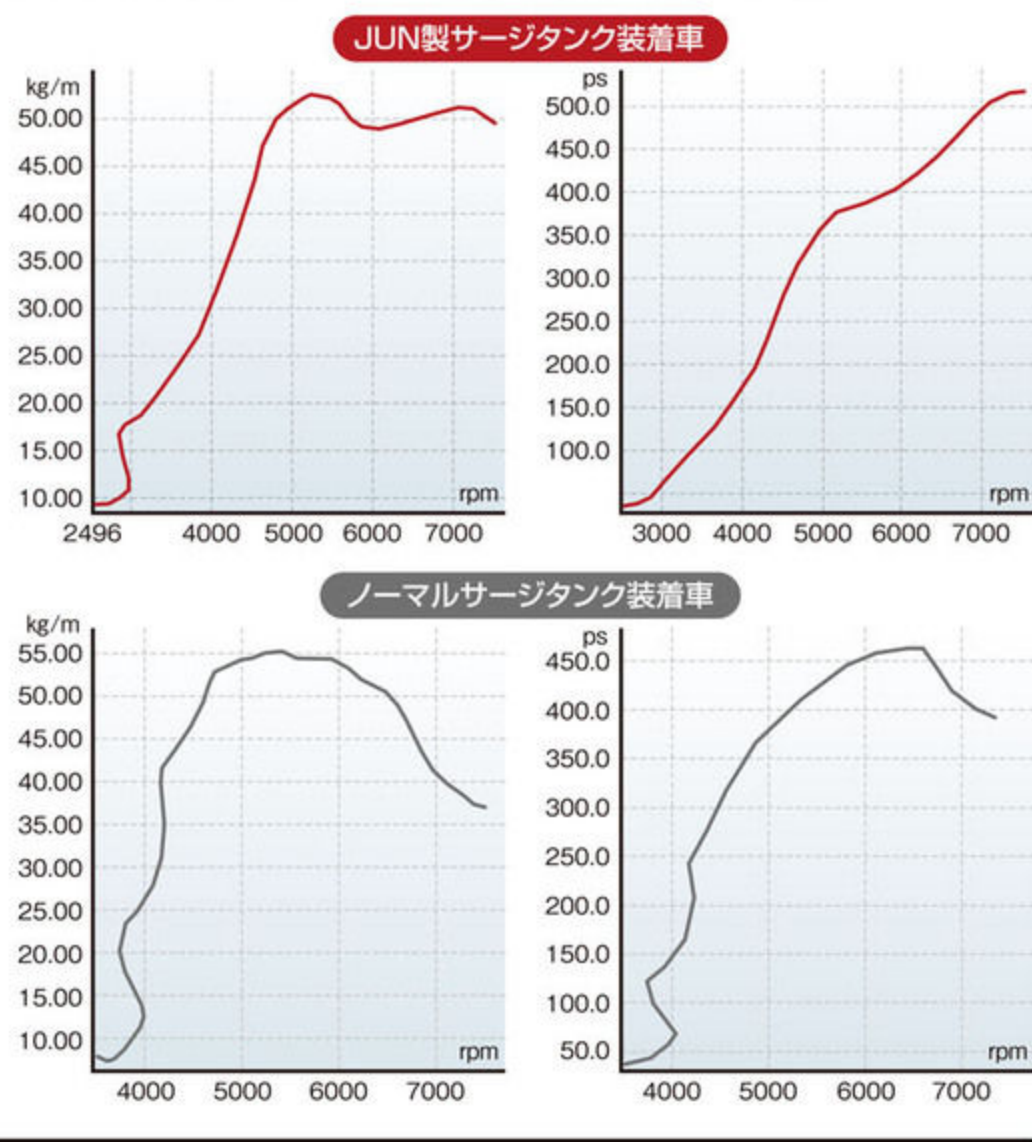


高効率サージタンクで
高回転域の鋭さが増す！



サージタンクの効率で 高回転域がガラリと変わる！

ウイングタケオで実際にテストしたパワーチェックグラフがこちら。テストに使用したのは排気量を2.2ℓに拡大したSR20DETにTD07S-25Gタービンという組み合わせ。ノーマルだと6000rpmより上でトルクが落ちていくのがわかる。それに合わせてパワーも最高点から徐々に下がっている。対してJUN製サージタンク装着車はハイカムに交換されているものの6000rpm以降もしっかりとトルクをキープしている。これは吸気効率が大幅に向上したことによって、高回転域でもエンジンが要求する吸気量をしっかりと確保できているため。高回転域を使用する車両であれば、高効率サージタンクの導入は大きな効果を発揮することがわかる。



チ ユーニングショップが手がけたシルビア、180SXに搭載されるSR20DETでは、ピカピカに光るサージタンクが目惹くマシンも少なくない。ただ、タービンなどのように大幅なパワーアップに直結するものでもないために、「サージタンクは純正でも十分」という意見も聞かれることもある。

それでは、サージタンクの本当の効果とはいったいどのようなものなのか。そんな疑問に答えてくれたのが、ドラッグ車両などハイパワーマシンの製作を数多く行ってきたウイングタケオ代表の竹尾さんだ。

「吸気ポートへ直結していて、エンジンへ吸気を導くサージタンクですが、やはりその効果は大きいものと考えていますよ。SR20DETの純正品だけで考えても、S13系とS14/15系で吸気管長が変わっているなどの違いがあるんです。アフターパーツでもコレクター容積や、吸気管の長さ、内部の形状など様々なものがあり、それぞれに異なる特性を発揮するというおもしろさがあります。今回紹介した180SXにはJUNオートのGTサージタンクを使用していますが、高回転域での伸びがバツグンに良くなるなど、



高回転を多用する走りのため、冷却系のバージョンアップは必須。ラジエターはもちろんオイルクーラーもしっかりと装備することで、油温対策も万全となっている。

ロールオーバーに加えてミラクルクロスバーで180SXの泣き所ともいえるリヤハッチ部を補強。燃料を安定して送るためのコレクタータンクも必需品。



エンジンは東名の2.2ℓキットをベースにHKSのハイカム(272度)を組み込む。HKSのGT3037タービンを組み合わせ、ブースト圧1.5kg/cm²時に約500psを発揮する。高回転域も有効に使える仕様のため、ドリフト時の余裕は大きく異なってくるという。



For Drift CASE: 180SX

ドリフト競技において入賞を目指すマシンのため、高回転でのトルク特性は死活問題。そのため6000rpm以上でもトルクがキープできるようにJUN製サージタンクを装着している車両だ。

For Street CASE: S15

ストリートで気持ちよく乗ることとサーキットで楽しく走ることを前提に仕上げられたS15。極端なパフォーマンスよりも扱いやすさを重視したセッティングが施されている。

カムやタービンのチョイスは同じながら、使用するステージがストリートメインということもありサージタンクは未装着。最高出力も380ps程度に抑えられ、街乗りでもストレスなく楽しめる仕様となっている。



サーキット走行も楽しむためにコレクタータンクを設置済み。こちらは燃料タンク外にポンプを装着しており燃料の偏りなどに強く燃圧も安定する。ただ、タンク内にポンプを装着する場合と比べると、部品点数が増加しコストも高くなるそう。



「ハードなチューニングはもちろんライトチューンでも、パーツの選び方やセッティングひとつで特性が変わってきます。同じパーツを組み合わせただけでも、違いを楽しめますから自分にピッタリのチューニングプランを検討したい人はぜひ来店してみてくださいね」



叩き出していることがわからないほど自然なラインで膨らみを持たせたリアフェンダーには、285/30R18のディレツァZIIを装着。トラクション性能を高めている。



大きな効果が現れていますよ」と竹尾さん。
走るステージや使い方、さらにはドライバーが求める出力特性など、ひとことでチューンドSRと言っても様々なチューニング手法がある。
数多くのパーツを使いながらSR20チューニングの経験を積みかさねてきたウイングタケオでは、最善の効果をえられるパーツを吟味し、チョイスしてくれる。その中には、エンジンの力源となるフレッシュエアを効率的に導くサージタンクも、最適なアイテムとして使われることとなるだろう。

ステージやチューニングレベルに合わせて
サージタンクを選ぶことがSRチューンの本質

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

営業時間: 10:00~20:00

定休日: 火曜日、第2水曜日(1、5、8月は除く)



EXHAUST&INTAKE

[排気系&吸気系パーツ]

掲載データは 2014 年 9 月 24 日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN SILVIA

チューニングと基本である吸排気系を極めて快調をキープ

すでに複数本目のマフラー交換を経験しているオーナーもいると思うが、時代の移り変わりと共にマフラーに求められる性能も変化を遂げてきた。単にパワーアップや、ドレスアップ目的でアフターメーカーのマフラーを装着するのはもう古い。音量や排ガス規制をクリアしながらも、純正品並みの耐久性を有した「高品質」な 1 品をチョイスし、リフレッシュしてみるのはいかかだろうか？ 吸気パーツも効率を追求するだけではなく、エンジンルーム内の熱気を遮りつつ冷気を吸入できるアイテムをチョイスすることで各部への負担を軽減できる。好調が長く続く工夫をしたいところだ。

15 = S15に適合
14 = S14に適合
13 = S13に適合
180 = 180SXに適合
汎 = 汎用アイテム

A'PEXi



N1 エボリューションマフラー

15 14 13 180
材 ステンレス 径メイン:75φ テール:85φ (S15のみ80φ)
N1マフラーの完成形となる「エボリューション」モデル。ストレート構造を実現するための斜め出しスタイルが特徴的。
■6万3000円~8万円
■Apex ☎0544-65-5061

FUJITSUBO



RM-01A

15 14 13 180
材 ステンレス 径メイン:76.3φ テール:117φ
徹底的な軽量化を実現し、サーキットでのタイムアップに貢献する競技車両向けマフラー。サイレンサーの容量やパイプ肉厚、軽量タイプのフランジを採用している。
■8万円
■藤壺技研工業 ☎055-998-0130

FUJITSUBO



POWER Getter typeRS

15 14 13 180
材 ステンレス 径メイン:76.3φ テール:117φ
パイプ径やレイアウトを排気効率優先で設計した新世代スポーツマフラー。迫力のサウンドながら車検にも対応しているモデル。
■8万円
■藤壺技研工業 ☎055-998-0130

FUJITSUBO



Legalis R typeEVOLUTION

15
材 ステンレス 径メイン:76.3φ テール:117φ
レガリスRをベースに、サイレンサー形状をラウンドシェイプデザインとし、小型・軽量化を実現したモデル。車検対応モデル。
■8万5000円
■藤壺技研工業 ☎055-998-0130

FUJITSUBO



Legalis R

15
材 ステンレス 径メイン:76.3φ テール:117φ
大口径、高効率マフラーのスタンダードモデル。低中速域でのトルクアップと高回転時の抜けを両立。ライトチューニングからハードチューンまで対応する。
■8万円
■藤壺技研工業 ☎055-998-0130

MUFFLER

マフラー

材=材質
径=パイプ径

車検=車検対応
競=競技用
汎=音量の目安。
3が96db(保安基準適合)レベルで、1が最小、5が最大

柿本 改



HYPER FULLMEGA N1+Rev.

15 14 13 180
材 ステンレス 径メイン:80φ (ターボ) 60φ (NA) テール:100φ
レーシングスベックをストリートマフラーに落とし込んだハイパワーモデル。オールステンレス。
■8万円
■カキモレーシング ☎072-265-8411

柿本 改



Regu.06&R

15 14 13 180
材 ステンレス 径メイン:80φ (ターボ) 60φ (NA) テール:90φ
JASMA基準をクリアしつつも、中低速でのトルクアップと全域でのパワーアップを実現したモデル。フルtig溶接による美しい仕上がり。
■8万5000円
■カキモレーシング ☎072-265-8411

HKS



スーパーターボマフラー

15
材 ステンレス 径メイン:75φ テール:124φ
75φ径の絞りのないメインパイプを採用し、GT3037ターボクラス(370~530ps)まで対応しつつ車検にも合致させたモデル。
■10万8000円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

HKS



サイレントハイパワー

15 13 180
材 ステンレス 径メイン:75φ テール:120φ
テールエンド内部構造の特殊形状による静音化を実現しながら、出力向上を図った車検対応マフラー。深みのある音質も特徴的。
■7万2000円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

A'PEXi



RS エボリューションマフラー

15
材 ステンレス 径メイン:75φ テール:85φ
N1マフラーの高性能とハイブリッドマフラーの静粛性を高次元で融合させたモデル。3年間の完全保証がついた高耐久モデルでもある。
■10万8000円
■Apex ☎0544-65-5061

A'PEXi



N1 ボンバー3マフラー

15 13 180
材 ステンレス 径メイン:54φ テール:60φ
N1マフラーの斜め跳ね上げスタイルを踏襲しつつ、メインパイプにアルスター材を採用したリーズナブルな価格が魅力のスタンダードマフラー。1年保証付き。
■5万2000円~5万8000円
■Apex ☎0544-65-5061

BLITZ



NUR-SPEC C-Ti

15 14 13 180
材 メイン:ステン テール:チタン
径メイン:80φ テール:114.3φ
超軽量チタン合金をテールに採用したライトウェイトマフラー。高い耐久性とリーズナブルな価格のバランスが魅力の車検対応モデル。ターボエンジンに対応する。
■7万2000円
■ブリッツ ☎0422-60-2277

TOMEI POWERED



EXPREME Tiフルチタニウムマフラー

15 14 13 180
材 チタン
径メイン:80φ テール:115φ
全域におけるパワーアップを実現するために、こだわりの管径・管長によりデザインされたフルチタンマフラー。
■11万5000円
■東名パワード ☎042-795-8411

PRO RACER



PRO RACER ZZ

15 14 13
材 ステンレス 径メイン:60.5φ (15ターボ) テール:100φ
1.2mm厚のSUS304材をメインパイプに採用した車検対応スポーツマフラー。中回転域から上のトルクアップを実現している。
■7万7000円
■5ZIGENインターナショナル ☎072-995-8005

5ZIGEN



SUPER LAP

15 14 13
材 ステンレス 径メイン:80φ (ターボ) 50.8φ (NA) テール:100φ
整音特性を向上させるスブラッシュチャンバーシステムを採用した競技用マフラー。性能に拘ったパイプ径とレイアウトを採用する。
■4万6000円~
■5ZIGENインターナショナル ☎072-995-8005

柿本 改



GT1.OZ Racing

15 14 13 180
材 ステンレス 径メイン:80φ テール:90φ
1.0mm厚材のメインパイプを採用し、超軽量と超高性能を実現するために開発された競技用マフラー。ステータスで中空パイプを使用。
■7万円
■カキモレーシング ☎072-265-8411

柿本 改



Kakimoto R

15 14 13 180
材 ステンレス 径メイン:80φ テール:115φ
柿本サウンドの特徴である重低音の効いたオールラウンドタイプマフラー。二重ディフューザー構造のテールによりバンパー焼けを抑制。
■8万2000円
■カキモレーシング ☎072-265-8411

GT-1 MOTOR SPORTS



TRUTHマフラー

15 14 13 180
材 メイン:ステンレス テール:チタン
径メイン:76.5φ テール:115φ
メインパイプを継ぎ目のない1本もので製作することで、ロードダウン時でもロードクリアランスを確保。肉厚1mmの素材を使用。
■4万5800円
■GT-1 MOTOR SPORTS ☎042-520-3550

JIC



Spartan505 / 505S

15 14 13 180
材 ステンレス チタン
径メイン:76.3φ テール:100φ
オールチタンとオールステン、さらにステンとチタンの組み合わせから選択可能な設定をしている。
■3万6800円~14万4000円
■キョウワコーポレーション JIC事業部 ☎045-532-9996

NAUGHTY



INSERT MUFFLER

15
材 ステンレス 径メイン:76.3φ テール:100φ
リアピースは差込みタイプで、ロードクリアランスを確保するために、フロアに沿ったパイプレイアウトを採用。触媒以降交換タイプの競技専用マフラー。ターボ車用。
■4万5000円
■ガレージLFW ☎042-342-3203

ARMS



ステンレスマフラー

15
材 ステンレス 径メイン:80φ テール:115φ
ストレート構造と大容量サイレンサーによりパワーアップを実現しているステンレスマフラー。アイドリング時の静音からアクセルを開けた時の甲高い音質が魅力。
■7万6000円
■アームズ ☎026-252-5220

BLITZ



NUR-SPEC R

15 14 13 180
材 ステンレス 径メイン:80φ テール:114.3φ
高回転域の排気効率を追求した競技専用マフラー。160φのメインサイレンサーを採用し、ロードクリアランスにも配慮されている。インナーサイレンサー付属。
■6万2000円
■ブリッツ ☎0422-60-2277

BLITZ



NUR-SPEC RX

15 14 13 180
材 ステンレス 径メイン:80φ テール:114.3φ
低回転域でのコもり音を抑制するためにサブサイレンサーを採用し、特定の周波数を低減させる。鏡面仕上げのメインサイレンサーはtig溶接によって仕上げられている。
■6万2000円
■ブリッツ ☎0422-60-2277

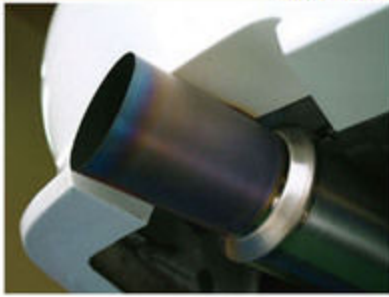
GReddy



パワーエクストリーム Rマフラー

15 14 13 180
 材質 ステンレス
 径メイン：80φ テール：115φ
 絞りヤンナーサイレンサー無しのフルストレート構造により、保安基準に適合させながらもパワーを追求したマフラー。
 ■9万8000円
 ■トラスト ☎0479-77-3000

Legerfort



Full Titan Muffler

15 14 13 180
 材質 チタン
 径メイン：80φ テール：115φ
 フルチタンで製作されたマフラー。重量は4.7kg (S13/180SX) / 4.8kg (S15/14) と、超軽量を実現している。SR20DET用。
 ■14万8000円
 ■ディーアンドイー ☎045-944-2221

GP SPORTS



EXAS F1

15 14 13 180
 材質 ステンレス
 径メイン：80φ テール：90φ
 徹底的にレーシングサウンドにこだわった競技用マフラー。オールステンレスでメインパイプ径には80φを採用している。
 ■7万9000円
 ■ジービススポーツ ☎0256-36-7773

GP SPORTS



EXAS S Tune

15 14 13 180
 材質 ステンレス
 径メイン：80φ テール：115φ
 スラッシュインカーカー形状のテールにチタンコートを採用。メインパイプにはSUS409材を採用し、高級感とリーズナブルを両立。
 ■5万5000円～6万5000円
 ■ジービススポーツ ☎0256-36-7773

GP SPORTS



EXAS EVO Tune

15 14 13 180
 材質 ステンレス
 径メイン：80φ テール：115φ
 パワーチャンバーにより排気効率を落とさずに高い消音性能を得たマフラー。テールは3段階のスライド可能でフィッティングを調整できる。
 ■6万9000円～7万9000円
 ■ジービススポーツ ☎0256-36-7773

FLASH



S15 NA専用 Muffler (STELL)

15
 S15NA専用設計。NA独特の不快感を抑え、ドライで心地良いサウンドを実現。オーテックVer不可。
 ■5万8000円
 ■ジーコーポレーション ☎047-457-0001

BE FREE



オールステンマフラー

15 14 13 180
 材質 ステンレス
 径メイン：80φ テール：115φ
 ローダウンに対応したパイプレイアウトが特徴的なステンレス製マフラー。中間パイプはストレートで、テールは跳ね上げスタイルとなっている。
 ■2万6800円
 ■BE FREE ☎06-6324-0405

VIPER



砲弾マフラー

15 14 13 180
 材質 ステンレス
 径メイン：76.3φ テール：115φ
 砲弾型サイレンサーを採用したスタンダードなスポーツマフラー。115φテールのタイプS、サブタイコ付きのタイプSSが用意される。NA用もラインナップ。
 ■3万537円
 ■バイパー ☎049-239-1955

VIPER



砲弾マフラーLS

15 14 13 180
 材質 ステンレス
 径メイン：80φ テール：100φ
 メインパイプにステンレス製80φパイプを採用したスポーツマフラー。ローダウン車両にも余裕で対応するパイプレイアウトで最低地上高を確保している。
 ■3万3037円
 ■バイパー ☎049-239-1955

VIPER



デュアルマフラー

15 14 13 180
 材質 ステンレス
 径メイン：76.3φ
 テール：60～90φ
 デュアル出しのオールステンレス製マフラー。テールは3サイズから選択可能 (60・76.3・90φのデュアル)。サブタイコ付きモデルも用意されている。
 ■3万3037円～
 ■バイパー ☎049-239-1955

VIPER



デュアルマフラーLS

15 14 13 180
 材質 ステンレス
 径メイン：80φ テール：80φ
 触媒後フルデュアル化し、フランジ位置の変更により最低地上高を確保。出力重視としたストレートテールのデュアルステンレスマフラー。80φのデュアル出し。
 ■4万2019円
 ■バイパー ☎049-239-1955

VIPER



フルデュアル FW

15 14
 材質 ステンレス
 径メイン：60φ×2 テール：80φ
 触媒後のメインパイプをフルデュアル化することにより、最低地上高の確保と排気効率を向上するマフラー。デュアルステンパイプによるレーシーなサウンドが魅力。
 ■5万5370円
 ■バイパー ☎049-239-1955

Z.S.S.



Attack-DT

15 14
 材質 ステンレス チタン
 径メイン：76.3 (TB) 60.5 (NA) テール：100φ
 溶接痕が醸し出す雰囲気と下向きテールによる実用性という要素を持ち合わせたスポーツマフラー。バンパー焼けにも高い効果がある。
 ■4万9500円 (ステンレス)
 ■6万4500円 (セミチタン)
 ■ワンガン ☎047-395-5505

YMS ORIGINAL



VS マフラー

15 14 13 180
 材質 ステンレス
 径メイン：76.3φ テール：100φ
 甲高いレーシーサウンドを規制値内で楽しむために、それぞれに用意されたサイレンサーと2箇所のホールを使い調節可能なステンレス製スポーツマフラー。
 ■4万1482円
 ■YMS行田店 ☎048-564-3661

Rocket Dancer



ストライカー

15
 材質 チタン
 径メイン：90φ テール：115φ
 音質から排気効率まで、徹底的に突き詰められたフルチタン製マフラー。オールステンレス製のリーズナブルなモデル (9万8000円) もラインナップしている。
 ■19万8000円
 ■フジラオート ☎075-661-9393

BE FREE



フルチタンマフラー

15 14 13 180
 材質 チタン
 径メイン：80φ テール：115φ
 あらゆるパーツにチタン合金を採用し、極限まで軽量化が図られたフルチタンマフラー。フルストレートパイプ仕様のほかにサブタイコ付きもあり。
 ■14万4490円
 ■BE FREE ☎06-6324-0405

BE FREE



直管フルストレートマフラー

15 14 13 180
 材質 メイン：アルスター テール：ステンレス
 径メイン：80φ テール：100φ
 シンプルかつ排気効率を極めたフルストレート形状の直管マフラー。形状によるコストパフォーマンスの高さも魅力的な競技専用品。
 ■1万3800円
 ■BE FREE ☎06-6324-0405

BE FREE



オールステンマフラー 中間タイコ付き

15 14 13 180
 材質 ステンレス
 径メイン：80φ テール：115φ
 オールステンマフラーに中間タイコを採用したバージョン。出力アップを実現しながら高い消音効果を発揮する。
 ■2万9800円
 ■BE FREE ☎06-6324-0405

TOMEI POWERED



EXPREME エキゾーストマニホールド

15 14 13 180
 材質 ステンレス
 径42.7φ
 レイアウト 4-1
 排気圧上昇を防ぐためエキゾーストポートは分割形状を採用。ターボ用のみならず、NA車用のモデルの設定もあり。
 ■6万4000円
 ■東名パワード ☎042-795-8411

PRO RACER



PRO RACER HEADER

15 14 13
 材質 ステンレス
 径42.7-50.8φ
 レイアウト 4-2-1
 NAエンジンの命となる効率的な排気を実現する設計。ステンレスのTig溶接仕上げで見た目の美しさも高いレベルを持つ。車検対応。
 ■6万円～
 ■5ZIGENインターナショナル ☎072-995-8005

HKS



純正置換エキゾーストマニホールド

15 14
 材質 ステンレス
 径42.7φ
 レイアウト 4-1
 溶接部のフラット化やスムーズなパイプレイアウトにより排気効率が向上する純正置換モデル。
 ■10万2000円
 ■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

HPI



4-1 SPL エキゾーストマニホールド

15 14
 材質 ステンレス
 径42.7φ
 レイアウト 4-1
 集合部の形状を適正化し、パイプ長やパイプ径も独自設計とすることで排気効率の向上を実現。
 ■6万9800円
 ■エイチ・ビー・アイ ☎03-5663-2551

FUJITSUBO



Super EX BASIC VERSION

15 14
 材質 ステンレス
 径42.7-60φ
 レイアウト 4-1
 同社のエキマニ「Super EX」を踏襲しつつ、最終の研磨工程を省きリーズナブルな価格を実現したモデル。優れたレスポンスも実現。
 ■7万5000円
 ■藤菱技研工業 ☎055-998-0130

EXHAUST MANIFOLD

エキゾーストマニホールド

■=材質
 ■=パイプ径
 ■=レイアウト

FLASH



Exhaust Manifolds

15 14 13 180
 材質 ステンレス
 径42.7/45φ
 レイアウト 4-1
 スタンダードな42.7φとサーキット走行向けの45φ (ABS非対応) を設定。日本製で職人による完全受注商品。
 ■8万5000円 (42.7φ)
 ■10万円 (45φ)
 ■ジーコーポレーション ☎047-457-0001

F service ORIGINAL



RX6用強化エキマニ

15 14 13 180
 材質 ステンレス
 径42φ
 レイアウト 4-1
 SR20にRX6タービンをマウントするための強化型エキマニ。高い耐久性が魅力的な逸品。フランジはスチール製。MT/AT両方に対応する。
 ■8万8000円
 ■エフ・サービス ☎0985-89-2841

F service ORIGINAL



TD06用強化エキマニ

15 14 13 180
 材質 ステンレス
 径42φ
 レイアウト 4-1
 SR20にTD06タービンをマウントするための強化型エキマニ。高い耐久性が魅力的な逸品。ドリフトなど高負荷使用にもオススメ。MT/AT両方に対応する。
 ■8万2000円
 ■エフ・サービス ☎0985-89-2841

F service ORIGINAL



ボン付ステンエキマニ Bタイプ

15 14 13 180
 材質 ステンレス
 径42.7φ
 レイアウト 4-1
 集合角度にこだわり排気効率の向上を実現する従来モデルの復刻タイプ。フランジまでステンレスを採用している割れづらいオールステンレス製。
 ■5万9000円
 ■エフ・サービス ☎0985-89-2841

F service ORIGINAL



ボン付ステンエキマニ Aタイプ

15 14 13 180
 材質 ステンレス
 径42φ
 レイアウト 4-1
 高い耐久性をもたせ、音質にもこだわって設計を行う。ボルトオン装着が可能。MT/AT両方に対応する。
 ■5万9000円
 ■エフ・サービス ☎0985-89-2841

ARMS



エキゾーストマニホールド

15 14
 材質 ステンレス
 径42.7φ
 レイアウト 4-1
 低・中回転域のレスポンス向上を実現できる設計。タービンスポンスを飛躍的に高めることに成功しているモデル。集合部やフランジに補強あり。
 ■13万8000円
 ■アームズ ☎026-252-5220

A'PEXI



GTフロントパイプ

15 14 13 180
材 ステンレス 径 80 φ
1.5mm厚という極厚のSUS304ステンレス材を採用し、ハイパワーに対応する高い耐久性を実現するフロントパイプ。トルク増大とレスポンスアップによるドライバビリティの向上が望める。

■2万8000円
■Apex ☎0544-65-5061

FRONT PIPE

フロントパイプ

■=材質
■=パイプ径

NEO PROJECT



NEOPROオリジナルエキマニ

15 14 13 180
材 ステンレス 径 42.7 φ
レイアウト 4-1
SR20用に開発されたオリジナルエキゾーストマニホールド。ガスケット等シヨトパーツが付属する。

■4万3800円
■ネオプロジェクト
☎092-834-9492

DOGFIGHTPRO



Racing エキマニ

15 14 13 180
材 ステンレス 径 42.7 φ
レイアウト 4-1
職人による手曲げで作り上げられる完全等長エキゾーストマニホールド。排気効率アップによるレスポンス向上を実現している。

■7万9800円
■ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

SECTION



エキゾーストマニホールド

15 14 13 180
材 ステンレス 径 42.7 φ
レイアウト 4-1
低中速域でのレスポンスアップと、高回転時のパワーアップを可能とするターボエンジン対応のエキゾーストマニホールド。

■5万9000円
■シルクロード ☎0744-34-1155

FLASH



S15 NA専用 Exhaust Manifolds

15 14 13 180
材 ステンレス 径 42.7-60 φ
レイアウト 4-1
NA車専用設計。手曲げによる完全等長仕上げでNAならではの性能を引き出す。鏡面仕上げや遮熱板の設定あり。

■12万円
■ジーコーボレーション
☎047-457-0001

BLITZ



FRONT PIPE

15 14 13 180
材 ステンレス 径 80 φ
耐久性の高いSUS304を鏡面仕上げし、Tig溶接で接続したフロントパイプ。排気効率の向上と、路面クリアランス確保を両立させている。専用ガスケットが付属。

■1万5000円～
■ブリッツ ☎0422-60-2277

GReddy



MXフロントパイプ

15 14 13 180
材 スチール 径 80 φ
スムーズな排気の流れを実現するパイプレイアウトと、適正なパイプ径によってタービン以降の排ガス抵抗を大幅に低減するフロントパイプ。PS/RPS13はMT車のみ適合する。

■2万2000円
■トラスト ☎0479-77-3000

柿本 改



フロントパイプ Standard

15 14 13 180
材 ステンレス 径 80 φ
フロントパイプという名称を作った柿本が圧倒的なノウハウを注ぎ込み生み出したフロントパイプ。保安基準適合品。

■2万8000円
■カキモトレーシング
☎072-265-8411

HPI



アウトレットデュアルフロントパイプ

15 14 13 180
材 ステンレス 径 60-80 φ
タービンアウトレットパイプとデュアルフロントパイプを一体化したアイテム。トルクアップや中速域からの伸びを実現し、ロードクリアランス確保にも効果がある。

■4万2000円
■エイチ・ビー・アイ
☎03-5663-2551

HPI



シングルフロントパイプ

15 14 13 180
材 ステンレス 径 80 φ
理想的な排気効率を追求したフロントパイプ。キャタライザー付きだけでなく、キャタライザー無しのパイプレイアウトモデルもラインナップする。

■1万8000円～2万円
■エイチ・ビー・アイ
☎03-5663-2551

HPI



デュアルフロントパイプ

15 14 13 180
材 ステンレス 径 60-80 φ
60φ径のデュアルパイプを採用し、低速の立ち上がりから中速域での回転の伸びを改善するフロントパイプ。デュアル化によるロードクリアランス確保も実現。

■2万5000円
■エイチ・ビー・アイ
☎03-5663-2551

GT-1 MOTOR SPORTS



デュアルフロントパイプ

15 14 13 180
材 ステンレス 径 60 φ×2
最低地上高を稼げるデュアルタイプのパイプ構成を採用。1本あたりの径を抑えることでロードクリアランスを稼ぎ、ローダウン車でも安心して装着できる。

■2万2500円
■GT-1 MOTOR SPORTS
☎042-520-3550

KTS



60φW オールステンフロントパイプ

15 14 13 180
材 ステンレス 径 60 φ
フランジには10mm厚の高強度プレートを使用し、排気漏れを防止。デュアルパイプで最低地上高を稼ぐデザインでもある。

■1万5800円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017

F service ORIGINAL



TD06キット用 ステンフロントパイプ

15 14 13 180
材 ステンレス 径 76.3 φ
ジャバラパイプにより衝撃を吸収してくれる耐久性の高いフロントパイプ。TD06タービン用に設計されている。

■5万1800円
■エフ・サービス ☎0985-89-2841

STR



STR 蛇腹付フロントパイプ

15 14 13 180
材 ステンレス 径 76.3 φ
マフラーの振動やエアロへの干渉など、トラブルの原因となる振動をジャバラにより吸収。大径化によるパワーアップも可能。

■1万9800円
■STRファイエンジニアリング
☎0297-61-3156

STR



60φW フロントパイプ

15 14 13 180
材 ステンレス 径 60 φ×2
中間部をダブルパイプとすることでロードクリアランスを確保したフロントパイプ。パイプ容量を増大させることによるパワーアップも実現する。

■1万9800円
■STRファイエンジニアリング
☎0297-61-3156

ARMS



フロントパイプ

15 14 13 180
材 ステンレス 径 80 φ
ロードクリアランス確保のためにフロア側に近いレイアウトが特徴のフロントパイプ。A/Fセンサー用の取り付け穴が標準で用意されているので、ECUセッティング時に便利。

■2万8000円
■アームズ ☎026-252-5220

A'PEXI



キャタライザー

15 14 13 180
材 ステンレス
大径のセルを採用することにより、本来抵抗となるはずのキャタライザーよりもパワーとトルクアップを実現。レアメタルコーティングで高い浄化性能を持たせている。保安基準にも適合。

■8万8000円
■Apex ☎0544-65-5061

CATALYZER

キャタライザー

■=材質

VIPER

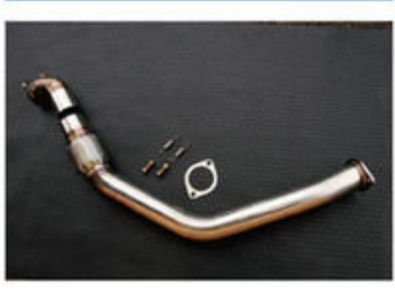


デュアルフロントパイプ

15 14 13 180
材 ステンレス 径 60 φ×2
パイプをデュアルでレイアウト。排気流量の増加によりパワーアップを実現するとともに、最低地上高を稼ぐ効果もあり、ローダウンにも対応しているデザイン。

■2万1700円
■バイパー ☎049-239-1955

JULIUS



TD06/T67 タービン KIT 専用フロントパイプ

15 14 13 180
材 ステンレス 径 76.3 φ
TD06/T67タービンKITに合わせて設定された専用のフロントパイプ。タービンの出口部分は差し込み式を採用して割れを防止。ジャバラパイプにより作業性も良い。

■6万8000円
■ジュリアス ☎046-297-7673

FLASH



Dual Front Pipe

15 14 13 180
材 ステンレス 径 70-60×2-80 φ
シングルフロントパイプでは実現出来ないロードクリアランスを確保し、車高を落とした際のトラブル回避。ストレス無く排気効率を高める。

■2万8000円
■ジーコーボレーション
☎047-457-0001

FLASH



Single Front Pipe

15 14 13 180
材 ステンレス 径 80 φ
フロアに沿わせた理想的なレイアウトに加えて太めなパイプ径を採用し、ブーストアップからハイパワー車まで幅広く対応。マフラーとのセット交換で効果を引き出せる。

■1万8000円
■ジーコーボレーション
☎047-457-0001

PREMIUM JAPAN



EAI バルブレス対応スポーツ触媒

13 180
材 ステンレス
SR20エンジンに搭載されているEAIバルブを取り外した状態で車検に通過できる200セル採用のスポーツキャタライザー。

■6万8000円
■プレミアムジャパン
☎042-514-8991

GP SPORTS



EXAS POWER CATALYZER

15 14 180
材 ステンレス
メインパイプに80φのステンレスパイプを採用し、さらに触媒部には150セルをチョイスしたスポーツキャタライザー。

■2万9800円
■ジーピースポーツ
☎0256-36-7773

WITH Racing Project



WITH EAI レスキャタライザー

13 180
材 ステンレス
S13系用に開発されたスポーツキャタライザー。EAIコントロールバルブを用いなくても車検をクリア可能。MT/AT両方に適合する。

■7万4000円
■ウィズレーシング(CKCKPIT 和光) ☎048-464-1351

SARD



SPORTS CATALYZER

15 14 13 180
材 ステンレス
高性能セルを採用したスポーツ触媒。ハイパワー&ハイレスポンス化を実現する。耐熱温度1200℃を誇る高耐久200psiサイズのセルにより、高い排ガス浄化性能も持ち合わせている。

■7万8000円
■サード ☎0565-53-1166

HKS



メタルキャタライザー

15 14 180
材 ステンレス
排気抵抗を低減させつつ、高い排ガス浄化性能も持ち合わせるスポーツ触媒。排ガス試験の証明書も付属している。出力と環境性能を両立させたアイテムだ。

■7万8000円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

GT-1 MOTOR SPORTS



ステンレス製軽量ストレートパイプ

15 14 13 180
 材 ステンレス 径 80 φ
 排気抵抗を低減させるのは当然の効果。素材には1mm厚のステンレス材を採用したことで軽量化に仕上げている。より良い音質の実現にも効果を発揮する。
 ■8500円
 ■GT-1 MOTOR SPORTS
 ☎042-520-3550

ARMS



ジャバラストレートパイプ

15 14 13 180
 材 ステンレス 径 80 φ
 ストレートパイプだが、ジャバラパイプを採用することによってエンジンの振動を吸収する効果を持つ。振動抑制により、エキマニやアウトレットパイプの割れを防止する。
 ■2万3000円
 ■アームズ ☎026-252-5220

TOMEI POWERED

EXPREME Tiチタニウム
触媒ストレートパイプ

15 14 13 180
 材 チタン 径 80 φ
 パイプ素材にチタニウムを採用し、触媒レスによるパワーアップと軽量化を実現させるストレートパイプ。MT/AT両方に対応する。
 ■2万4000円
 ■東名パワード ☎042-795-8411

柿本 改



触媒サイレンサー

15 14 13 180
 材 ステンレス 径 80 φ
 ストレート構造としながら、形状をサイレンサータイプとすることで消音効果をもたせたストレートパイプ。80φパイプ径で出力アップにも対応。
 ■1万6000円
 ■カキモレーシング
 ☎072-265-8411

柿本 改



触媒ストレート

15 14 13 180
 材 ステンレス 径 80 φ
 触媒とリプレースするストレートパイプ。80φのステンレスパイプを採用した競技専用部品。パワーアップを極めたいときに有効なパーツ。
 ■1万6000円
 ■カキモレーシング
 ☎072-265-8411

CATALYZER
CANCELLER

触媒ストレート

材=材質
 径=パイプ径

BE FREE



触媒ストレート

15 14 13 180
 材 ステンレス 径 80 φ
 触媒をリプレースするスタイルのストレートパイプ。ステンレス製で、触媒センサーや遮熱板の取付にも対応している親切設計。パワーアップを望む場合に必須となるパーツ。
 ■6800円
 ■BE FREE ☎06-6324-0405

BE FREE



触媒サイレンサー

15 14 13 180
 材 ステンレス 径 80 φ
 ストレート構造ではあるが、サイレンサー形状により5〜7デシベルもの消音が可能。触媒センサーの取付が可能。アダプターもセットとなっているので、セッティング時にも重宝する。
 ■9800円
 ■BE FREE ☎06-6324-0405

DOGFIGHTPRO



触媒ストレート

15 14 13 180
 材 ステンレス 径 80 φ
 大幅なトルクアップとレスポンスアップを望むユーザーにオススメの競技専用アイテム。オールステンレス製の高耐久触媒ストレートパイプ。
 ■9980円
 ■ドッグファイトプロ
 ☎0795-32-2348

FLASH



Straight Pipe

15 14 13 180
 材 ステンレス 径 80 φ
 スポーツ走行には必要不可欠ともいえる、触媒ストレートパイプ。完全なストレートパイプと、触媒センサー取付け穴付きの2種類を設定。競技専用部品となり、純正触媒カバーは取付け不可。
 ■1万円
 ■ジーコーポレーション
 ☎047-457-0001

K WORKS



触媒サイレンサー

15 14 13 180
 材 スチール ステンレス 径 80 φ
 音量規制のあるサーキット走行時にぴったりの触媒サイレンサー。音量を下げつつエンジンの出力を向上させたいときにピッタリなアイテム。
 ■1万3500円(スチール)
 ■1万8500円(ステンレス)
 ■ケイワークス ☎0471-23-8441

GT-1 MOTOR SPORTS



シャコタンサイレンサー

15 14 13 180
 材 ステンレス 径 80 φ
 タイコ部分の底面がフランジと同じ高さになるようにオフセットさせた設計。最大限のロードクリアランスを確保している。サイレンサーで消音効果も発揮する。
 ■1万8900円
 ■GT-1 MOTOR SPORTS
 ☎042-520-3550

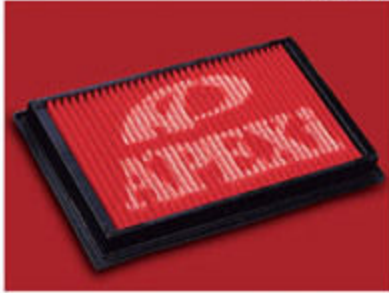
RIGID



リジッド エアーフィルター

15 14 13 180
 材 不織布 乾
 吸入効率を高めることを追求した競技用エアフィルター。濾紙をノーマルよりも薄くし、吸入抵抗を軽減。エンジンレスポンス&パワーの向上を実現する。
 ■2800円
 ■アルファ ☎048-873-6986

A'PEXi



パワーインテークフィルター

15 14 13 180
 材 密度勾配型繊維層フィルター 乾
 純正形状の置換えタイプエアフィルター。ワンタッチで交換が可能でノーマル車両からチューニング車両まで幅広く対応する。独自のフィルターにより、集塵性能と吸気性能を両立。
 ■3800円
 ■Apex ☎0544-65-5061

AIR FILTER

エアフィルター

材=材質
 乾=乾式
 湿=湿式

Reverse



SUS 80φ触媒ストレート

15 14 13 180
 材 ステンレス 径 80 φ
 サークिटで大パワーが必要となるチューニング時に邪魔となる触媒を入れ替えるためのストレートパイプ。エンジンの性能を最大限発揮させることができる。取付に必要なガスケットやボルトは付属。
 ■1万2000円
 ■リバース ☎0285-82-4870

Rocket Dancer



オールチタンストレートパイプ

15 14 13 180
 材 チタン 径 80 φ
 重量わずか500gという超軽量ストレートパイプ。触媒なしのフルストレート化の際に必須パーツとなる。パイプ径は太めの80φでハイパワー仕様にも余裕で対応。
 ■2万8000円
 ■フジムラート ☎075-661-9393

Rocket Dancer



触媒サイレンサー

15 14 13 180
 材 ステンレス 径 80 φ
 パワーアップのために触媒を外す際に入れ替えるためのストレートパイプ。サイレンサー形状で消音効果も有している。出力向上しながら音量にも気を配りたい場合に有効。
 ■2万6000円
 ■フジムラート ☎075-661-9393

GReddy



AIRINX-GT

15 14 13 180
 材 特殊高性能繊維フィルター 乾
 純正交換タイプの高性能エアクリナー。特殊高性能繊維フィルターにより、吸気効率と集塵性能が大幅に向上。また、高い耐久性も有している。ラバーフレームによって隙間からのダスト混入も防ぐ。
 ■3500円
 ■トラスト ☎0479-77-3000

POWER FILTER



POWER FILTER 2

15 14 13 180
 材 ウレタンフォーム 湿
 空孔率の高いフォーム素材をベースとしてフィルター容積や3Dフォームの形状を最適化。純正の2倍以上のライフを実現し経済的。
 ■5500円
 ■タジマモーターコーポレーション
 ☎0538-66-6761

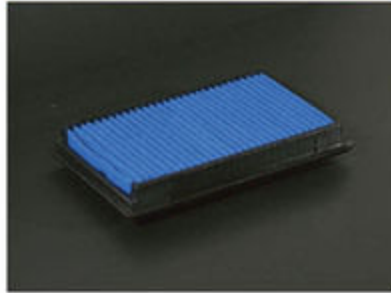
POWER FILTER



POWER FILTER PFX300

15 14 13 180
 材 不織布 乾
 剥き出しタイプのPFX400/600と同じフィルターろ紙。210NRを使用した純正交換タイプエアフィルター。低い吸気抵抗が特徴の高効率タイプフィルター。
 ■4500円
 ■タジマモーターコーポレーション
 ☎0538-66-6761

SARD



EX ion

15 14 13 180
 材 不織布 乾
 不織布材の採用で吸入抵抗を大幅に低減する。マイナスイオン効果による吸入効率の向上と、燃焼状態をグレードアップ。排ガスのクリーン化にも貢献。
 ■4900円
 ■サード ☎0565-53-1166

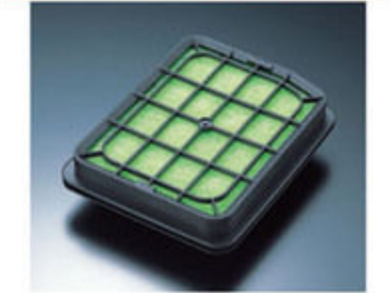
K&N



REPLACEMENT

15 14 13 180
 材 コットン 湿
 湿式コットン多層フィルターにより、高い濾過性能と吸入効率を発揮するエアフィルター。メンテナンスキットで繰り返し使用でき経済的なチューニングフィルターといえる。
 ■9800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

15 14 13 180
 材 ポリウレタンフォーム+不織布 乾
 純正交換タイプながら、高いダスト吸着性能と吸気抵抗低減を両立したリースナブルなエアフィルター。交換用フィルター単品も用意されている。
 ■3900円
 ■エッチ・ケー・エス
 ☎0544-29-1235

HKS

レーシングサクシ
ョンリローテッド

15 14
 材 ポリウレタンフォーム 乾
 エアフロアダプター一体型サクシジョンパイプとヒートインシュレーターがセットされたキット。高回転域での伸びとレスポンスを向上。
 ■5万2000円
 ■エッチ・ケー・エス
 ☎0544-29-1235

HPI



メガマックスエアクリナー

15 14 13 180
 材 コットン 乾
 集塵能力を重視したコットンフィルターと、吸入効率を重視したステンレスメッシュの2種類から選択できるむき出し型エアフィルター。エアフロレスにも対応する。
 ■5500円〜7500円
 ■エイ・ピー・アイ
 ☎03-5663-2551

A'PEXi



パワーインテーク

15 14 13 180
 材 密度勾配型繊維層フィルター 乾
 独自形状のデュアルファンネルを採用し、コア内での乱流を防ぎスムーズな吸気を実現させたむき出し型のエアクリナーキット。フィルター部の集塵性能も高い。
 ■1万6000円
 (CAエンジン1万5000円)
 ■Apex ☎0544-65-5061

AIR
CLEANER

スポーツエアクリナー

材=材質
 乾=乾式
 湿=湿式

MINE'S



VX AIR FILTER

15 14 13 180
 材 コットン 湿
 純正の1.25倍の吸入空気量を実現するフィルター。3層コットン、アルミメッシュを素材とし、特殊オイルも採用されている。同社のVX-ROMと最高のマッチングをみせる。
 ■1万2500円(フィルタ+リフレッシュ)
 ■1万4500円
 ■マインズ ☎046-857-3313

BLITZ

SUS POWER AIR
FILTER LM

15 14 13 180
 材 繊維フィルタ 乾
 純正交換タイプながら、同社のSUS POWERと同じステンレスメッシュを使用したフィルター使用。吸入効率の向上と高い耐久性を実現している。
 ■3900円
 ■ブリッツ ☎0422-60-2277



サクション KIT

15 14 13 180

材 特殊ウレタンフォーム 乾
エアインクフィルターとサクションパイプがセットとなっているキット。バフ仕上げされたパイピングがエンジンルーム内のドレスアップ効果に。純正のジャバラパイプの吸気抵抗を低減できる。

■2万1800円~3万1800円
■トラスト ☎0479-77-3000



AIRINX-Btype

15 14 13 180

材 特殊ウレタンフォーム 乾
3次元網状構造・高効率2層フィルターを採用したむき出し型エアクリナーキット。高い濾過性能と省スペース性に配慮されたデザイン。交換フィルターにより、常にクリーンな状態に保つことができる。

■9800円
■トラスト ☎0479-77-3000



SPORTS EX+

15 14 13 180

材 不織布 乾
プロテクションカバーの取り外しにより、走行会などの高負荷走行にも対応する。乾式フィルターを採用しているため、エアフロへの影響も少ない。

■2万1000円
■サード ☎0565-53-1166



RAM AIR SYSTEM

15

材 コットン 湿
国産のリアルカーボン製インテークダクトでエンジンの熱気を遮断しつつ冷気をフィルターへ導入するキット。低回転から高回転まで全域でトルク、パワーアップを実現。フィルターは洗浄可能。

■6万5000円
■グループ・エム ☎048-450-2911



SUPER CLEANER

15 14 13 180

材 コットン 湿
フィルターの周囲に装着された円錐型のダクトがエンジンルーム内の熱による吸気温度への影響を最小限に抑える。低回転からのトルクアップとパワーアップを実現。ダクトはカーボンとアルミの2種類あり。

■3万7000円~3万9000円
■グループ・エム ☎048-450-2911



POWER CLEANER

15 14 13 180

材 コットン 湿
実績と信頼のあるK&Nフィルターを使用した剥き出しタイプのクリーナーキット。吸入効率と濾過性能を高次元でバランス。フィルターは繰り返し洗浄可能。

■2万円~2万2000円
■グループ・エム ☎048-450-2911



エアクリナー

15 14 13 180

材 不織布 乾
ノーマルのエアフロと、チューニングの際にメジャーとなったZ32用エアフロそれぞれに対応したアダプターの設定が用意されているエアフィルターキット。

■8400円
■ガレージインフィニティ ☎0279-22-5606



STRエアクリナー

15 14 13 180

材 ステンレスメッシュ 乾
カバー付きの剥き出しタイプエアクリナー。カバーによってエンジンルーム内の熱気を吸わない工夫がなされている。ステンレスメッシュのフィルターは水洗い可能。

■7800円
■STRワカエン지니어リング ☎0297-61-3156



SUS POWER CORE TYPE LM

15 14 13 180

材 繊維フィルタ 乾
ステンレスフレームとの組み合わせで、高い吸入圧にも耐えられる強度を実現した乾式フィルター採用のエアクリナー。フィルターはブルーとレッドを用意。

■9800円
■ブリッツ ☎0422-60-2277



SUS POWER AIR CLEANER

15 14 13 180

材 ステンレスメッシュ 乾
SUS304ステンメッシュとマトリックス構造を採用し、大幅な吸入効率を実現したオールステンフィルター。フィルターは洗浄でき半永久的に使用可能。CAIには非対応。

■2万1800円
■ブリッツ ☎0422-60-2277



ADVANCE POWER AIR CLEANER

15 14 13 180

材 ステンレスメッシュ 乾
ステンレスメッシュフィルターとアルミ製クーリングシールドにより、確かな吸入効率と集塵効果を両立。シールドは可変式。高い遮熱性も兼ね備えている。

■2万9800円
■ブリッツ ☎0422-60-2277



エアインパルスII

15 14 13 180

材 特殊合成繊維 乾
センターインテーク構造を採用し、フィルター表面積を拡大しながら吸気抵抗の低減を図るスポーツフィルター。フィルターは洗浄可能で繰り返し使用可能。

■1万6800円
■パワーエンタープライズ ☎0545-30-9111



SUSパワー用エアクリアダプター

流

ブリッツ製SUS POWER (C4コア)をZ32エアフロやR35エアフロアダプターに装着するためのアダプター。パイピングをワンオフで制作する場合に便利なアイテム。

■9000円
■アームズ ☎026-252-5220



エアフロレスインテークキット

15 14 13 180

レイテック使用時などエアフロセンサーを使用しないときに使うエアフロレスキット。60φと80φの設定があり、K&N製エアクリナーも付属する。タービン交換時のフィルターとしても有効。

■2万円
■東名パワード ☎042-795-8411



スーパーサクションキット

15 14 13 180

パワーインテークとタービンまでのサクションパイプがセットになったキット。純正タービンからトレードインタイプクラスのタービンに対応する。最適なパイプ径で吸気流入量をアップさせる。

■3万9000円
■Apex ☎0544-65-5061



アルミインダクションボックス

15 14

A'PEXiパワーインテークの性能を最大に引き出すために、クリーナーヘッド部分をアルミプレートでBOX状に囲み断熱するインダクションキット。熱気を遮断し吸気効率アップ。

■1万8000円
■Apex ☎0544-65-5061



INTAKE PARTS

インテークキット



エアクリナー

15 14 13 180

材 コットン 乾
吸入抵抗の低減を実現させるブルーコットンフィルターを採用。トップリムにはカーボン調を取り入れ、性能とともにエンジンルームのドレスアップにも貢献する。

■7000円
■ジーコーボレーション ☎047-457-0001



エキゾーストダンパー

15 14

タービンアウトレットのフランジ部とシリンダーヘッドを結合するダンパー。エキゾーストマニホールドの振動などを軽減し割れなどのトラブルを軽減。耐熱性の高いステンレス性シリンダーボディを採用。

■2万円
■シルクロード ☎0744-34-1155



OTHERS

その他



アルミインテークパイプ

15 14 13 180

曲げの強い純正パイプに対して、曲げの少ないレイアウトのアルミパイプを使用したインテークパイプ。耐久性も高く、吸気の圧力損失も最大限まで抑制してくれるターボチューンに必須のアイテム。

■6800円
■カインドテクノストラクチャー ☎050-3532-5017



COOL POWER SUCTION KIT

15 14 13 180

エアフロからタービンまでの樹脂性ジャバラパイプをリプレイスするアルミパイピングキット。変更することにより、エアの流れをスムーズにし吸入効率を高める。

■9800円
■カインドテクノストラクチャー ☎050-3532-5017



STRサクションキット

15 14 13 180

同社のエアクリナーキットやインタークーラーパイプとの併用で、効果を高めるサクションパイプキット。変形に強く効率のよいエアフロ効果を生み出す。

■1万2800円
■STRワカエン지니어リング ☎0297-61-3156



NAダイレクトサクション

15 14

大径化し全長を短くすることでパワーを引き出すアルミ製サクションパイプ。限定で赤シリコンパイプ仕様もあり、価格は2万7800円。装着にはNAバッテリーステーが必要。セット販売は3万4500円。

■2万7800円
■アザップ ☎076-296-4421



Muffler Ring

流

強化タイプは純正マフラーブッシュに比べ硬度を約20%アップ。純正ゴムが劣化した時のマフラー下りりの症状を抑えフランジの歪みによる排気干渉も低減。ダウンタイプもラインナップ。

■1200円(ダウン) 1800円(強化)
■タニダ ☎052-871-3741



高さ調整マフラーブッシュ

15 14 13 180

高さ調整機能を備えた強化ゴム製マフラーリング。3つの穴の中央は純正位置より約10mm高く、下の穴は約10mm低く取り付けられる。高い耐久性も魅力的なアイテム。

■2100円
■ドッグファイトプロ ☎0795-32-2348



強化マフラーリング

流

特殊配合ゴムを配合し、耐久性・耐候性・強度を確保したマフラーリング。ハード走行時におけるマフラーの過大な揺れを抑え、脱落やボディへの干渉等のマフラートラブルを防止。

■900円(1個)
■キャロッセ ☎027-352-3578



リジット 強化マフラーリング

15 14 13 180

強化ゴムを採用したマフラーリング。振動が原因とするボディへの干渉やマフラーそのものの脱落などのトラブル防止に高い効果を発揮する。

■800円
■アルファ ☎048-873-6986



スーパーサーモバンテージ

流

1650℃の耐熱温度を持ち、強度と耐久性を備えたシリカファイバー製耐熱ベルト。耐熱温度が1260℃のセラミックファイバー製「90」、950℃のグラスファイバー製「70」もラインナップ。

■5000円~2万2000円
■ミルインターナショナル ☎03-5706-1888



Exhaust Jacket 1800

流

素材にセラミックを採用し、1800℃の耐熱温度(溶解温度)を実現するエキゾースト用のバンテージ。排気管などに巻き付けることで熱害を防止しつつ、排気効率の向上が期待できる。

■4500円~1万6500円
■タニダ ☎052-871-3741

ENGINE PARTS

[エンジンパーツ]

掲載データは2014年9月24日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN SILVIA

SR20 エンジンの完成度は現代の技術で更に高まる

歴史が長く、古くからチューニングも行われ、技術も確立されている SR20 エンジン。チューニングを行う環境はすでに十分。既にシルビアに乗って長いオーナーなら手を入れているケースも多いだろう。ただ最近では、そのエンジンが製造されてからの年月の長さが気になるため、これからのリペアも考えたい。近年は技術も進み、以前よりも精度や耐久性が高いものも多い。現代のアイテムを使って、更に進化したエンジンを作ること可能なのだ。

15 = S15に適合
14 = S14に適合
13 = S13に適合
180 = 180SXに適合
汎 = 汎用アイテム

TOMEI POWERED



SR22KIT

15 14 13 180

鍛造ピストン86.5/87.0、鍛造フルカウンタークランク91mm、鍛造H断面コンロッドで2.2ℓ仕様となるキット。コンロッド無しキット、SR22NAハイコンプも別設定あり。SR20DET用。
■32万8000円
■東名パワード ☎042-795-8411

JUN



カスタムキット EX 2.2ℓ

15 14 13

排気量アップに必要な部品をキット化。回転バランスや部品の剛性が必要な過酷な環境で真価を発揮。φ87x92mmで2188ccとなる。SR20DETのみ。
■55万円
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165

HKS



SR20 2.2ℓ KIT

15 14 13 180

鍛造ピストンにH断面コンロッド、91mmストロークのクランクを組み合わせた排気量アップキット。ピストンはφ86.5 (STEP1) とφ87.0 (STEP2) の2タイプを設定。SR20DETのみ。
■36万8000円～38万6000円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

STR



STRコンプリートエンジン

15 14 13 180

ストリートからスポーツ走行まで、マルチに使用できる。アルマイトピストン、メタルヘッドガスケットなどの使用で耐久性も向上。ファインチューンも施される。SR20DETのみ。
■19万8000円～
■STRワカエンジニアリング ☎0297-61-3156

TOMEI POWERED



GENESIS コンプリートエンジン

15 14

同社の鍛造ピストン、H断面コンロッド、91mmストロークのクランクを組み込んだ2.2ℓ仕様。厳しい基準の中で1基ずつ職人により精密組立される最高峰のエンジン。SR20DETのみ。
■169万円
■東名パワード ☎042-795-8411

ENGINE & ENGINE KIT

エンジン & エンジンキット

NAPREC



SR20DET ハイレスポンススタンダードキット

15 14 13 180

シリンダーヘッドのビッグバルブ化にともなうパーツ・加工一式をキット化した、同社のフラッグシップモデルともいえる製品。面研の量は指定できる。
■8万4000円 (ヘッド代は別途)
■ナプレック ☎042-660-1185

TOMEI POWERED



コンプリートヘッド PHASE1/2

15 14

チタンリテーナー、強化バルブスプリングやオーバーサイズバルブなどを組み込む。PHASE1はカムシャフトレス、PHASE2はソリッドカム&ピストン、ロッカーアームストッパーが付属。
■44万円/52万円
■東名パワード ☎042-795-8411

JUN



ショートヘッド

15 14 13

バルブスプリングまで組み付けたブリアッセンブルタイプのヘッド。純正+αのBASICとチューニングのEXの2種類。
■30万2000円 (BASIC)
■50万8000円 (EX)
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165

DOGFIGHTPRO



2.2ℓストロークブロック

15 14 13 180

精密フルカウンタークランク・H断面コンロッド・鍛造ピストンをOHを兼ねて精密に組み込んだ2.2ℓ仕様のブロックキット。別途ライナーキットもあり。要純正下取り。
■72万3600円
■ドッグファイトプロ ☎0795-32-2348

TOMEI POWERED



コンプリートショートブロック

15 14 13 180

高精度加工を施し、86.5φ鍛造ピストンとH断面コンロッド、91mmフルカウンタークランクに、純正パーツはすべて新品を使用。一つ一つ職人によって精密組立されたブロック。
■79万円
■東名パワード ☎042-795-8411

ENGINE BLOCK & HEAD

エンジンブロック & ヘッド

TOMEI POWERED



鍛造ピストンキット

15 14 13 180

3次元プロフィールの採用で首振りを減らし、フリクションを低減。SR22キットには専用クランクが必要。ボアは86.5と87.0φの2種。SR20DET用。
■10万8000円
■東名パワード ☎042-795-8411

JUN



スーパーピストンキット

15 14 13

JUNの設計で、英コスワース社で製造。洗練された形状とプロフィールにより、軽量ながら高剛性を実現。ボア87φ。SR20DETエンジン用。
■13万8000円
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165

PISTON & CON'ROD & CRANK SHAFT

ピストン & コンロッド & クランクシャフト

NAPREC



SR20DET ハイレスポンス燃焼室レースキット

15 14 13 180

ハイレスポンスレースキットの内容に加えて燃焼室の加工を施したメニュー。より最適な燃焼を実現し、高いパワーを発揮させる。
■14万4000円 (ヘッド代は別途)
■ナプレック ☎042-660-1185

NAPREC



SR20DET ハイレスポンス燃焼室スタンダードキット

15 14 13 180

ハイレスポンススタンダードキットの内容に加えて燃焼室の加工を施したメニュー。より最適な燃焼を実現し、高いパワーを発揮させる。
■12万4000円 (ヘッド代は別途)
■ナプレック ☎042-660-1185

NAPREC



SR20DET ハイレスポンスレースキット

15 14 13 180

スタンダードの内容に加えてレース用コンピネーションバルブガイドを使用し、レース用シートカットを施すよりハイレベルなメニュー。
■10万4000円 (ヘッド代は別途)
■ナプレック ☎042-660-1185

PWR



F1 ブラックメタル

15 14 13 180

表面には特殊構造のオーバーレイ (ピラミッドが重なった形状) を採用。油膜保持性能を向上させ低フリクションを実現。純正比2倍の耐久性。
■1万4400円
■パワーエンタープライズ ☎0545-30-9111

TOMEI POWERED



SR22 用鍛造フルカウンタークランクシャフト

15 14 13 180

素材にクロモリ鋼を使い、熱間鍛造製法で製造。フルカウンタークランクの採用で慣性重量も大幅に低減。クランクピンの潤滑性能も向上。SR20DET用。
■22万8000円
■東名パワード ☎042-795-8411

TODA POWER



I断面強化コンロッド

15 14 13 180

GTマシンにも採用されるなど、高い信頼性を誇るコンロッド。高強度なクロモリ鋼を素材に形状形状とすることで強度と軽さを実現。SR20DETエンジン用。
■5万円 (1本)
■戸田レーシング ☎0866-83-1202

TOMEI POWERED



鍛造H断面コンロッド

15 14 13 180

強度と軽量のバランスや大胆部と小端部の剛性確保をテーマに開発。ARP社製コンロッドボルトを採用し、ベアリングのクリアランスを確保。SR20DETエンジン用。
■7万6000円
■東名パワード ☎042-795-8411

JUN



I断面コンロッド

15 14 13

軽さと強さを追求し、I断面形状を採用。SCM440材を総削り出し製法で無駄のない形状に設計でき、バランス取りも不要。SR20DET用。
■11万9200円
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165

TODA POWER



ハイパワープロフィール鍛造ピストンKIT

15 14 13 180

社内生産で重量差±0.25g以内という品質と低価格を実現。SR20DET用は86/87φ。CA18DET用は84φ。
■9万8000円 (SR20)
■8万8000円 (CA18)
■戸田レーシング ☎0866-83-1202

TOMEI POWERED



PROCAM

15 14 13 180

チューニングに合わせた様々なプロフィールを設定。ラッシュ&ソリッドの2タイプ。IN/EXとも256～280度 11.5～12.5mmの設定。SR20DET用。
■2万2000円
■東名パワード ☎042-795-8411

JUN



カムシャフトキット SR20

15 14 13 180

ハイストリート仕様には強化バルブスプリングなどのパーツをセット。カムプロフィールはレギュラーカムシリーズ同様。LHA用とシム用あり。
■6万円～13万3000円
■田中工業・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 SR20

15 14 13 180

様々な仕様や目的に対応できるカムシャフト。開度は64°～72°まで、リフト量は10.5mm～12.0mmまで、5種類を設定している。SR20DET専用。
■1万9000円 (LHA) 2万円 (シム)
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165

HKS



カムシャフト

15 14 13 180

純正との置換型のSTEP1、より高回転化が図れるSTEP2、8000rpmオーバーまで可能となるレーシングスベックSTEP3の3タイプ。それぞれ併用が指定となるパーツがあるので注意。
■1万9000円～2万3000円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

HPI



D1 スペックカムシャフト

15 14 13 180

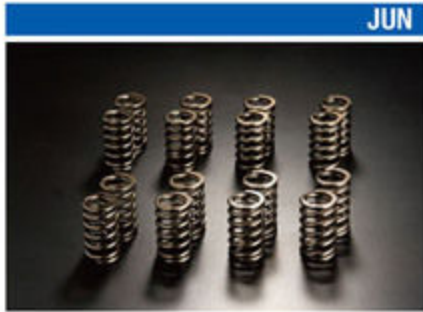
3年もの開発期間を経て完成。HPI D1 SPEC S15シルビアにも使用される実績を誇る。開度はIN:267/EX:271。リフト量はIN:11.18mm/EX:11.15mmの設定となっている。
■2万5000円
■エイチ・ビー・アイ ☎03-5663-2551

CAMSHAFT

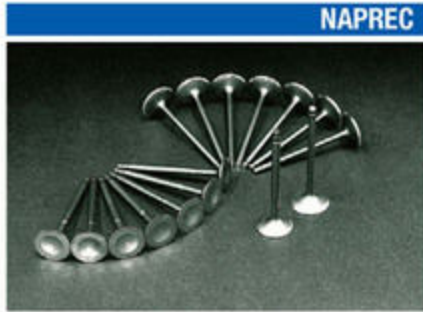
カムシャフト



バルブスプリング
15 14 13 180
高回転でも確実にバルブを追従させる。高荷重シングルバルブのAタイプと、チタニウムリテーナー付ダブルスプリングのBタイプを設定。SR20DET用。
■2万円 (Aタイプ)
■7万2000円 (Bタイプ)
■東名パワード ☎042-795-8411



強化バルブスプリング
15 14 13 180
エンジン高回転時のジャンプやサージンを防止。ハイカム使用時でも最適な反力を得られる設計。耐久性も高い。
■2万4000円 (シングル)
■4万円 (ダブル)
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165



SR20DE (T) 鍛造ビッグバルブ
15 14 13 180
表面処理にタフトライド処理を施し、耐カブリ、耐磨耗性を向上。高温耐熱性の高い材質の使用で耐久性も高い。傘径純正比+1mm。重量はIN:-0.9g、EX:+0.3gとなっている。
■3万6000円
■ナプレック ☎042-660-1185



オーバーサイズバルブ
15 14 13 180
純正比1mmオーバーサイズ。形状の最適化を図った大流量設計。耐久性や耐熱性にも優れ、軽量化も実現している。素材はIN:SUH35材 EX:インコネル751材を採用。SR20DET用。
■4万4000円
■東名パワード ☎042-795-8411



ヘッドまわりパーツ



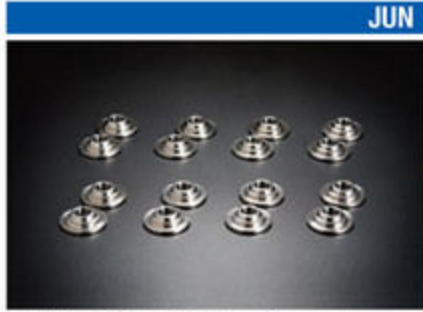
PONTACAM TYPE-R
15 14 13 180
S14/15用はNVCSを考慮した設計。絶妙なバルタイ初期設定により、調整不要で手軽に装着できるボン付けながら抜群の性能を発揮。IN256°11.5mm/EX256°11.5mm。SR20DET用。
■4万4000円
■東名パワード ☎042-795-8411



リン青銅バルブガイド
15 14 13 180
強度と熱伝導性に優れたリン青銅製。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、組み付けや作動の精度が向上。CA18DE(T)用あり。
■2万4000円
■東名パワード ☎042-795-8411



レーシングバルブガイド
15 14 13 180
素材にリン青銅を使うことにより、熱伝導率、強度を向上。高回転時のバルブの破損防止に効果がある。
■1万8000円 (鋳鉄)
■2万8000円 (リン青銅)
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165



チタンバルブリテーナー
15 14 13 180
軽量かつ強度面でも有利なチタン材を使用し、Type2は対摩耗性を高める特殊表面処理を行ったモデル。
■4万4000円 (Type1)
■5万8000円 (Type2)
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165



SR20DE (T) 強化バルブスプリング
15 14 13 180
高回転時のサージンを防止や、ロッカーアームの脱落事故も最大限に防止。セット荷重30kg-f、12mmリフト時82kg-f。より高いセット荷重に設定したレース仕様もあり。
■2万2000円
■ナプレック ☎042-660-1185



SR20VE 強化バルブスプリング
15 14
SR20VEエンジン用のバルブスプリング。ダブルスプリングとすることで、高回転時のジャンプやサージンを防ぎ、確実なバルブの開閉を実現する。
■3万2000円
■ナプレック ☎042-660-1185



強化バルブスプリング
15 14 13 180
素材には超高強度Si-Cr鋼を使用。不等ピッチによりスプリング固有の共振や振動を抑え、ハイリフトなカムプロファイルでも確実にバルブ追従させる。SR20DE/DET用。
■2万4000円
■戸田レーシング ☎0866-83-1202



ベリリング
15 14 13 180
放熱性に優れた銅合金の中でも、機械的強度が抜群に高いベリリウム銅合金を採用。バルブが気密性を保つのに必要な耐磨耗性のほか、高回転、高負荷時の冷却性能を兼ね備える。
■4万円
■東名パワード ☎042-795-8411



SR20DE (T) チタンバルブリテーナー
15 14 13 180
チタン材の中でも合金チタンを使用することで、摩耗強度面も安心して使用できる。純正の17.5gに対し、10.8gを実現。ダブルスプリングにも対応。
■4万8000円
■ナプレック ☎042-660-1185



SR20DE (T) レース用バルブガイド
15 14 13 180
独自のノウハウにより圧入時の曲がりやほとんど発生させない形状とし、圧入後の修正もほぼ不要。耐久性も高い。
■2万9000円
■ナプレック ☎042-660-1185



SR20DE (T) 鋳鉄バルブガイド
15 14 13 180
純正品と同等の材質を使用し、内外径は標準スタンダードサイズで製作した、ナプレックオリジナルの鋳鉄バルブガイド。オーバーホール時などに使用できる。
■9600円
■ナプレック ☎042-660-1185



バルブガイド
15 14 13 180
十分な強度を持ちながら、初期馴染みも良く扱いやすいバルブガイド。高い熱伝導率を誇り、高回転時のトラブルを未然に防ぐ。SR20DET用。
■2000円 (1本)
■戸田レーシング ☎0866-83-1202



チタンバルブスプリングリテーナー
15 14 13 180
高回転域でもバルブのジャンプやバウンスを抑えて、確実かつ安定したバルブの追従性を実現。素材に特殊表面処理をした軽量、高強度のチタニウムを採用。
■3万5200円
■東名パワード ☎042-795-8411



ヘビーメタル・ヘッドガスケット
15 14 13 180
燃焼ガスの漏れ防止に優れたグロメット式を採用。全面にニトリルゴムを加硫して、シール性を高める。厚みは1.1mmと1.5mm。CA非対応。
■2万3100円
■パワーエンタープライズ ☎0545-30-9111



メタルヘッドガスケット
15 14 13 180
ビート式とグロメット式を合わせたスーパーグロメット方式を採用。シリンダーのみならず冷却水やオイルのシール性も向上。CA用設定あり。ボア87.0/88.0φ。厚み1.0~1.8mm。
■1万5000円
■東名パワード ☎042-795-8411



ストップタイプヘッドガスケット
15 14 13 180
燃焼室周りにストップの段差を設けて面圧を高めることにより、高いシール性を確保。厚みは1.2mmと1.6mmの2種類。いずれもSR20DETのみ適合する。
■2万5000円~2万7000円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



SR パワーライナー KIT
15 14 13 180
シリンダー内に加工装着し、ハイパワー発生時における変形を抑えるパーツ。従来の製品にはない高い剛性と優れた耐磨耗性を実現。ボア86~87.5φに対応。CAエンジン不可。
■13万5000円~
■戸田レーシング ☎0866-83-1202



その他エンジンパーツ



SR20DE (T) ベリリウムシートリング
15 14
バルブシート部の素材として最適なベリリウム材で製作。原材料の産地までこだわり、更に熱処理や合金加工を施し、最高の性能を実現する。
■4300円
■ナプレック ☎042-660-1185



SR20DE (T) カムキャップスタッドボルト
15 14 13 180
組み付け時の煩わしさを解消するために作られた、スタッド式のカムキャップボルト。カムハウジングの変形を防ぐ底付きタイプ。クロモリ製。
■1万3000円
■ナプレック ☎042-660-1185



SR20DE (T) クランクキャップスタッドボルト
15 14 13 180
ブロック側ネジ穴全体に締め付け軸力を与え、クランクキャップを確実な締め付けで強度を向上。取り付け時にオイルパンの加工が必要。
■2万2000円
■ナプレック ☎042-660-1185



SR20DE (T) ヘッドスタッドボルト
15 14 13 180
スタッド式に変更することで締め付けトルクも高められ、シリンダーの変形を最小限に抑える。樹脂製のチェーンガイドの併用が必要。
■2万6000円
■ナプレック ☎042-660-1185



強化コンロッドボルト
15 14 13
強力な締め付け力を発生させ、コンロッドならではの交互に発生する伸張負荷と周期的なたわみを受け止める。SR20DET用。
■2万4000円
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165



強化クランクメインキャップボルト
15 14 13
シリンダーブロック側ネジを最大限まで生かし、テンションが最もよくかかるように設計した。SR20DET用。
■2万2000円 (純正サイズ)
■2万4000円 (12mm)
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165



強化ヘッドボルト
15 14 13 180
より大きな締め付け力を掛けられる事により接合部の面圧を増し、気密性向上と剛性アップに貢献。
■2万6000円 (SR)
■2万3000円 (CA)
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165



強化ラッシュアジャスター
15 14 13 180
オイルホール、チェックバルブ等の最適化を施し、耐久性や精度を向上した、対策済みラッシュアジャスター。純正価格が上になっていることも考慮した価格設定も魅力。
■4200円
■クォーターマイル ☎0877-57-2171



ロッカーアームストッパー
15 14 13 180
ロッカーアームの動きを防止し、高回転域でのシフトミスなどによるオーバーレブ時にロッカーアームがジャンピングを起こしてしまった際の脱落を防止する。SR20DET用。
■6000円
■東名パワード ☎042-795-8411



SR20DE (T) ロッカーアームストッパー
15 14 13 180
SRエンジンの弱点、高回転時のロッカーアーム脱落事故を未然に防止するアイテム。黒色クロメートメッキ処理品。NVCS黒色使用不可。
■7800円
■ナプレック ☎042-660-1185



SR20DE (T) 強化ロッカーアーム
15 14 13 180
N2シルビアでは当然のように行われていた給油口の拡大と、WPC処理を実施。高負荷時でもカム面の異常磨耗と焼き付きを防止する。
■4万2000円
■ナプレック ☎042-660-1185



メインスタッド
15 14 13 180
スタッド式とし、大きな締め付け力を発生。強固にクランクベアリングを固定して、厳密なメタルクリアランスの確保を可能にする。WPC処理済みSNCM439材を採用。SR20DET用。
■5万3000円
■東名パワード ☎042-795-8411



ヘッドスタッド
15 14 13 180
ボルトにはWPC処理が施されたSNCM439材、ナットにSCM435材を使用。スタッド式とし、締め付け力を高めシール性やブロックの強度を向上。SR20DET用。
■5万3000円
■東名パワード ☎042-795-8411



SR20DE (T) 強化タイミングチェーン

15 14 13 180
高回転化に伴い、ノーマルチェーンでは起こりうる折損、伸びなどによるトラブルを防止する、強化タイプのタイミングチェーン。
■8500円
■ナプレック ☎042-660-1185



アジャスタブルカムギア

15 14 13 180
カムを替えたときやチューニングを行った際の、バルブタイミングを調整するアイテム。ヘッド面研によるずれの修正にも使用可能。S14/S15はVVL非対応。
■1万6000円
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165



カムスライドスプロケット

15 14 13 180
ノーマル同等の扱いやすさながら、ワンランク上のパワーフィード、レスポンスを実現。OH時の代替にも最適。SR20DETエンジンのみ適合。
■13万円 (S15/S14)
■14万4000円 (S13/180SX)
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



ソリッドピストン

15 14 13 180
油圧ラッシュアジャスターをキャンセルするために必要。高回転域を連続的に使用する際のバルブ追従性が高まる。ソリッドタイプのカムを使う場合は必需品。SR20DET用。
■2万9800円
■東名パワード ☎042-795-8411



ラッシュキラーキット

15 14 13 180
LHAヘッドの油圧制御による作動不良を克服するため、ソリッド加工を施したラッシュアジャスター。高回転領域での信頼性が向上。SR20エンジン用+加工費込み。
■7万円
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165



タービン KIT T67 25G

15 14
使用用途や目的別に選択できるタービンキットシリーズ。ウェストゲートタイプのタービンキットで、より高回転、ハイパワーを狙った設定。目安馬力は約450PS程度となる。
■46万円
■トラスト ☎0479-77-3000



ARMS SR M8270/ M7960タービンキット

15 14 13 180
400馬力+αのM7960と450馬力+αのM8270の2種類で、ピレックアクチュエーターを標準装備。低価格を実現したボルトオンタービンキット。
■13万9000円
■東名パワード ☎042-795-8411



GT II 7460フルタービンキット

15 14 13 180
GT II 7460タービンに、高い耐久性を誇る鋳物エキマニをセットアップしたキット。450PSあたりまで狙えるタービンサイズでドリフトやサーキット向けに適したセットアップ。
■35万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



GT-SSスポーツタービンキット

15 14 13 180
ノーマル同等の扱いやすさながら、ワンランク上のパワーフィード、レスポンスを実現。OH時の代替にも最適。SR20DETエンジンのみ適合。
■13万円 (S15/S14)
■14万4000円 (S13/180SX)
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



WITH タービン KIT

15 14
WITH GT-3タービン、EXマニ、アウトレットの3点KIT。レスポンス重視の400PS程度のパワーのエンジン製作にに最適なセットとなる。
■19万8000円
■ウィズコーポレーション(COCKPIT和光) ☎048-464-1351



ターボライン

15 14 13 180
タービンへのオイルライン、ウォーターラインと置き換えるステンメッシュホース。劣化によるクラックからの水漏れ、オイル漏れを防止。CA18は非対応。
■8000円～2万円
■エイチ・ピー・アイ ☎03-5663-2551



タービン KIT TD-06 20G

13 180
使用用途や目的別に選択できるタービンキットシリーズ。ウェストゲートタイプで、より高回転、ハイパワーを狙ったタービンキット。目安馬力は約480PS程度となっている。
■42万8000円
■トラスト ☎0479-77-3000



タービン KIT T67 25G

13 180
使用用途や目的別に選択できるタービンキットシリーズ。ウェストゲートタイプで、より高回転、ハイパワーを狙った設定となっている。目安馬力は約450PS程度となる。
■46万円
■トラスト ☎0479-77-3000



タービン KIT T517Z

15 14
使用用途や目的別に選択できるタービンキットシリーズ。ブーストアップ以上を狙っているユーザー向けのタービンキット。目安馬力は約270～340PS程度となる。
■19万8000円
■トラスト ☎0479-77-3000



タービン KIT T518Z

15 14
使用用途や目的別に選択できるタービンキットシリーズ。ブーストアップ以上を狙っているユーザー向けのタービンキット。目安馬力は約300～380PS程度となっている。
■19万8000円
■トラスト ☎0479-77-3000



タービン KIT TD-06 20G

15 14
使用用途や目的別に選択できるタービンキットシリーズ。ウェストゲートタイプで、より高回転、ハイパワーを狙ったタービンキット。目安馬力は約480PS程度となっている。
■42万8000円
■トラスト ☎0479-77-3000



タービン交換用 強化ガスケットセット

15 14 13 180
ボン付タービン取付時や、純正タービン脱着時に必要になるガスケットのセット。排気漏れを防止し確実な過給効果を得られる。SR20DET用、(R)PS13使用時は要加工。
■7500円
■エフ・サービス ☎0985-89-2841



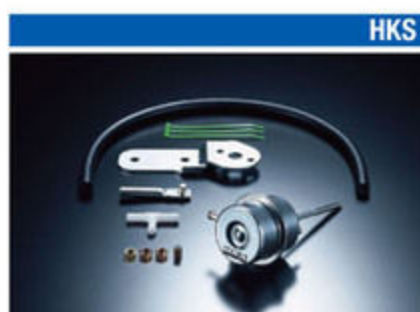
SUPER SOUND BLOW OFF VALVE VD

15 14 13 180
デュアルドライブ制御を継承。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。ピストンにはデブリックコーティングを採用しけじりを防止。
■3万3000円
■ブリッツ ☎0422-60-2277



UP GRADE ACTUATOR

15 14
最大ブースト圧領域でのふらつきを抑え、ブースト圧の安定化を実現。ボルトオンで装着可能な車種別専用設計。ロッドを取り外すことなく簡単にセット圧調整が可能。
■2万4800円
■ブリッツ ☎0422-60-2277



強化アクチュエーターキット

15 14 13 180
タービンスイングバルブの作動圧を高めるキット。アクチュエーターのロッドを伸縮させることで作動圧の調整も可能。S13、180SXはSR20DET搭載車両のみ適合。
■1万3000円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



タービンラインキット

15 14 13 180
強化ステンメッシュに交換することで、オイルや水漏れを予防する。オイルライン、ウォーターラインIN/OUTの3点セット。
■2万1800円 (S15/S14)
■2万8000円 (S13)
■GT-1 MOTOR SPORTS ☎042-520-3550



タービンライン

15 14 13 180
エンジンチューニング時に起こりがちなタービンラインの破損を防止し、また整備時性も高められる。ライン3点セット。各単品設定あり。
■1万5800円
■カインドテクノストラクチャー ☎050-3532-5017



EXPREME アウトレットパイプ

15 14 13 180
ロストワックス製法を採用し、各部の精度や強度を確保したうえで大口徑、純正比186%大容量化を実現。(R)PS13用はEAI機構にも対応。SR20DET用。ステンレス製で76.3φ。
■2万5000円
■東名パワード ☎042-795-8411



ウェストゲーター タイプアウトレット

15 14 13 180
アクチュエーター仕様の純正タービンで、ウェストゲート開放時のサウンドを楽しめる。ステンレス製でパイプ径は60φ。競技用アイテム。
■3万3000円
■エイチ・ピー・アイ ☎03-5663-2551



アウトレットパイプ

15 14
タービン本来の性能を引き出すために、大径で曲がりの少ないパイプを選択し、排気効率を上げている。ステンレス製でパイプ径は76.3φの設定。
■3万2000円
■エイチ・ピー・アイ ☎03-5663-2551



OUTLET PIPE

アウトレットパイプ



SRエンジン専用 タービンステー

15 14 13 180
タービンアウトレットとエンジンブロックに間に取り付けてタービンを支え、チューニングエンジンの振動で起こるエキマニの割れを防止。
■5000円
■丸田小屋 ☎0946-42-1658



タービンフランジアダプター

15 14 13 180
(R) PS13にS15/14純正タービンを使用する場合に、無加工で取り付けできるようにしたアダプター。ボルトも付属。CA18エンジンは非対応。
■8400円
■GT-1 MOTOR SPORTS ☎042-520-3550



アウトレットパイプ

15 14 13 180
曲がりを緩やかに、内部も滑らかに仕上げることで、排気ガスを効率良く高速で排気。マックスパワーとトルクがアップする。ステンレス製で耐腐食性も高い。
■3万9800円
■ドッグファイトプロ ☎0795-32-2348



Turbine Outlet Pipe

15 14 13 180
排気効率を大幅に向上させ、レスポンスアップを実現。ブーストを安定させ、EXマニとセットでの交換でタービンの性能を引き出す。
■3万円
■ジーコーポレーション ☎047-457-0001



アウトレットパイプ

15 14
ゆがみを防ぐため、フランジ部分をロストワックス製法で製作。つなぎ目のバリも切削し段差修正済み。CA18は非対応。
■1万5700円
■GT-1 MOTOR SPORTS ☎042-520-3550



ステンレスアウトレットパイプ

15 14
地味ながらも排気効率UPには欠かせないアイテム。パイプは2.3mm厚材で70φ径の設定。フロントパイプ側ガasket付属。
■1万4800円
■カインドテクノストラクチャー ☎050-3532-5017



STRアウトレットパイプ

15 14
排気効率を高め、パワーやレスポンスをアップ。ストリートからサーキット走行まで、パフォーマンスを高められる。ステンレス製で70φ。
■1万5800円
■STRワカエンジンアライング ☎0297-61-3156



ターボアウトレットパイプ

15 14
タービンからの排気ガスをスムーズにフロントパイプへ導くため、パイプサイズを最適化。本来のパワーとレスポンスを最大限に引き出す。ステンレス製で70φ。
■3万9000円
■アームズ ☎026-252-5220



Top Fuel

ビッグスロットル
15 14 13 180
スロットルバルブ径を拡大し、吸気効率を上げてパワー&トルクをアップ。高効率エアクリナーや排気と組み合わせる事でより効果を発揮。純正下取り。CAエンジン可。
■4万1040円
■トップフューエル ☎0598-56-5880



DOG FIGHT PRO

ビッグスロットル
15 14 13 180
純正スロットルに対して吸入面積を約10%拡大。テーバー形状加工やバタフライ&スロットルボディ内面に鏡面加工を施す。純正要下取り。
■2万6800円
■ドッグファイトプロ ☎0795-32-2348



JUN

GTサージタンク
13 180
エンジンに要求される性能を最大限引き出す為に作られたサージタンク。吸入空気量を増大させ、パフォーマンスを向上。SR20専用。
■29万5000円
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165



IKEYA FORMULA

4連スロットルチャンバー&サージタンクキット
15 14 13 180
高いレスポンスを実現する4連スロット、専用サージタンクのセット。
■28万3000円 (S15/S14)
27万8000円 (S13系)
■イケヤフォーミュラ ☎0289-64-5652



INTAKE ITEM

インテーク系パーツ



NEO PROJECT

NEOPROタービンアウトレット
15 14 13 180
耐久性の高いステンレス製のアウトレットパイプ。特にタービンの熱がかかる場所だけに交換したいアイテムだ。ガasketやボルト類が付属するのにも良心的。
■2万3800円
■ネオプロジェクト ☎092-834-9492



FLASH

アルミブリーキT
15 14 13 180
ブリーキを軽量化でエンジンレスポンスを向上。またドレスアップにも貢献。ウォーターポンプ、パワステポンプ、オルタネーターの3点セット。
■1万9000円
■ジーコーボレーション ☎047-457-0001



REVOLUTION

SR20ウォーターポンプブリー
15 14 13 180
純正と比較してブリー径を拡大することにより、ウォーターポンプ回転数を下げ高回転時の冷却効率の向上を図る。アルミ削りだし、チタンカラーアルマイト処理。MT車用。
■1万2000円
■ガレージマック ☎026-254-7333



GReddy

サージタンク用パイピングセット
13 180
サージタンクの交換により、スロットル位置が変更となるために必要となるパイピングキット。S13/180SX用で、ノーマルスロットル用とバルサースロットル用の2種類を設定。
■1万5000円
■トラスト ☎0479-77-3000



GReddy

サージタンク
13 180
純正と交換装着の大容量サージタンク。タービン交換時に必要となる、更なる吸気量に対応する。S13/180SX用で、ノーマルスロットル用とバルサースロットル用の2種類を設定。
■6万8000円
■トラスト ☎0479-77-3000



GReddy

サージタンク用パイピングセット
15 14
サージタンクの交換により、スロットル位置が変更となるために必要となるパイピングキット。S15/14用で、ノーマルスロットル用とバルサースロットル用の2種類を設定。
■2万2000円
■トラスト ☎0479-77-3000



GReddy

サージタンク
15 14
純正と交換装着の大容量サージタンク。タービン交換時に必要となる、更なる吸気量に対応する。S15/14用で、ノーマルスロットル用とバルサースロットル用の2種類を設定。
■7万8000円
■トラスト ☎0479-77-3000



FLASH

アルミブリーキKIT
15 14 13 180
ブリーキを軽量化でエンジンレスポンスを向上。またドレスアップにも貢献。ウォーターポンプ、パワステポンプ、オルタネーターの3点セット。
■1万9000円
■ジーコーボレーション ☎047-457-0001



REVOLUTION

SR20ウォーターポンプブリー
15 14 13 180
純正と比較してブリー径を拡大することにより、ウォーターポンプ回転数を下げ高回転時の冷却効率の向上を図る。アルミ削りだし、チタンカラーアルマイト処理。MT車用。
■1万2000円
■ガレージマック ☎026-254-7333



KTS

SC PULLEY SYSTEM
15 14 13 180
軽量化アルミ製で慣性モーメントを減少させレスポンスを向上させる。180SXは96年8月以降の車輛へ装着不可。3点セット以外に単品もあり。
■1万2800円
■カインドテクノストラクチャー ☎050-3532-5017



EVOLVE

Lc+αブリー
15 14 13 180
ブリー外径を15%アップしたウォーターポンプブリー。内側にファンを設け、風を発生させることによりウォーターポンプ周りを冷却する。SRエンジン用。アルミ製。
■1万5800円
■エイチ・ビー・アイ ☎03-5663-2551



NAPREC

SR20DE (T) 用 ATiダンパーブリーキット
15 14
クランクシャフトの振動を吸収し、メタルの耐久性を向上。減速ブリーもセットされる。エアコンレス車専用。純正ファンは若干の加工が必要。
■13万5000円
■ナプレック ☎042-660-1185



PULLY

ブリー



HPI

R35エアフロアダプター&ハーネス
15 14 13 180
R35GTRエアフロセンサー部分を移植できるアダプター。溶接により取り付けとなる。カプラーハーネスやエアクリナーとのセットもあり。
■2100円
■エイチ・ビー・アイ ☎03-5663-2551



ELECTRIC

電気系パーツ



PWR

スーパーケブラーVベルト
15 14 13 180
ケブラー繊維を織り込み、リブの高さを10%アップ。ノーマル比3倍の耐久性を実現。色は赤と青の2色を用意。
■3800円
■パワーエンタープライズ ☎0545-30-9111



NAPREC

SR20DE (T) 大径ウォーターポンプブリー
15 14 13 180
高回転時にキャビテーションによる、水温上昇などの様々なトラブルを未然に防止します。約10%ポンプ回転数をダウンさせる。
■1万6000円
■ナプレック ☎042-660-1185



NAPREC

大径パワステポンプブリー
15 14 13 180
大径化することで、ポンプ回転数を約10%減少させパワステの動作を安定させられる。ノーマルの4PKベルトを使用するためボルトオンで装着可能。
■1万5000円
■ナプレック ☎042-660-1185



GReddy

アルミブリーKIT
15 14
ブリーを軽量化することで、回転物の慣性モーメントを減少。エンジンレスポンスが向上する。アルミ製のアルマイト仕上げで耐腐食性も高い。
■2万9500円
■トラスト ☎0479-77-3000



OKADAPROJECTS

PLASMA BOOSTER
15 14 13 180
電流値を増大させ、マルチスパークさせる事で燃焼効率を向上。適合条件は細かく分かれるために要確認のこと。
■3万1000円 (S15)
4万2000円 (S14・S13・180SX)
■OKADAPROJECTS ☎044-822-3341



HPI

ニューボルト
15 14 13 180
ノーマルの点火系はチューニングエンジンの場合高回転域で失火してしまい、パワロスや破損を招く場合もある。プラグへの電気を強化することで確実な点火を実現する。
■3万8000円
■エイチ・ビー・アイ ☎03-5663-2551



TOMEI POWERED

インジェクターカプラー
15 14 13 180
容量選択でDENSO製インジェクターを使用する際に必要となるカプラー。丸型カプラーを持つインジェクターのほぼ全てに対応する。SR20専用。
■500円
■東名パワード ☎042-795-8411



SARD

ハーネス KIT
15 14 13 180
バッテリーから電源を直接フューエルポンプへ供給する為のハーネスキット。吐出量の安定化に効果がある。耐油ハーネスの他、リレー、コルゲートチューブなどをセット。
■8500円
■サード ☎0565-53-1166



TOMEI POWERED

Z32エアプロコネクター
15 14 13 180
Z32用エアフロから出力される電圧信号線を、SR20でできるように変換するコネクター。既に持っているアイテムを使ってZ32エアフロを装着したいときに便利。SR20DET用。
■2000円
■東名パワード ☎042-795-8411



HPI

エアフロ&インジェクターセット
15 14 13 180
Z32エアフロと大容量インジェクターのセット。インジェクターは550ccと740ccの2種類を設定。約500psまで対応できる余裕を持つ。CA18エンジンは非対応。
■8万8500円~9万8500円
■エイチ・ビー・アイ ☎03-5663-2551



POWER SPORTS

パワーキャパシター
15
高負荷時の瞬時の電圧ドロップを防ぎパワーアップを実現する大型キャパシター。特にS15などバッテリーがトランクにある車両には大きな効果を期待できる。
■2万6000円
■パワースポーツ ☎072-924-6010



TOMEI POWERED

P.M.B.C.
13 180
PS13ターボのドロップレギュレーター&モジュールをキャンセルし、フューエルポンプの吐出量を高め、高回転域におけるレスポンス悪化を回避する。SR20DET用。
■2000円
■東名パワード ☎042-795-8411



T.M.WORKS

Ignite VSD alpha CI
15
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、パワロスを抑える。alpha 16Vとの同時装着で、VSD効果をさらに高められる。専用ハーネス必要。NA車は不可。
■1万5000円
■T.M.WORKS ☎0555-72-0546



T.M.WORKS

Ignite VSD alpha 16v
15
点火コイルへの入力電圧を16Vまで高めるとともに、電気負荷時においても低下を防止。安定した電圧を供給し、確実なスパークを実現。専用ハーネスが必要。NA車は不可。
■2万6000円
■T.M.WORKS ☎0555-72-0546



CUSCO

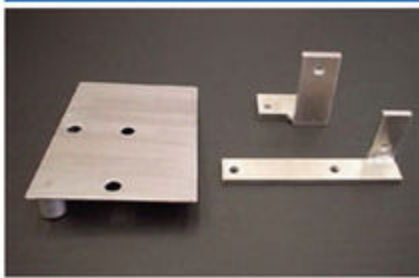
IGキャパシタ
15
バッテリーへの電気負荷の低減やイグニッションコイルへの安定した電力供給により、トルク感の向上や、電装品使用時のパワーダウンを抑制する。車種専用ハーネスあり。
■1万6000円
■キャロッセ ☎027-352-3578



OKADAPROJECTS

PLASMA DIRECT
15
点火エネルギーの増大とマルチスパーク化により、パワー/トルクの向上を図るハイパワーイグニッションコイル。NAエンジン不可。
■9万5000円
■OKADAPROJECTS ☎044-822-3341

ASUP



NAバッテリー 移動ステー

15 14

S15/14のNA車のバッテリーをエンジンルーム左側に移設し、サクショパイプの取り回しを改善できるステーキット。NAダイレクトサクションとのセット（3万4500円）あり。
■6800円
■アザップ ☎076-296-4421

BLITZ



Litium-ion Battery Spec Li-Fe

15 14 13 180

最新のLiFePO4リチウムイオンバッテリーを採用。従来の鉛蓄電池に比べ、重量約1/3以下の超軽量化を実現。13.2Vの高電圧を安定して出力する。
■7万円
■ブリッツ ☎0422-60-2277

BRAILLE



Advanced AGM

汎

高いクランキングパワーを発揮する軽量ドライバッテリー。縦横どちらのレイアウトにも対応した端子を備える。温度や振動に強いカーボンケースやリチウムタイプも設定有り。
■4万2000円
■タニダ ☎052-871-3741

BRAILLE



Varley Redtop 40

汎

振動に強く、置き方を選ばないドライバッテリー。始動性にも優れモータースポーツ用に数多く採用される。イギリス製。リチウムバッテリー採用の新モデルも今後発売予定あり。
■5万3000円
■タニダ ☎052-871-3741

D-COM



ドライバッテリー

汎

小型で軽量、かつ液漏れが無いドライバッテリー。クランキング電流が素早く立ち上がる特性を持ち、始動性も高まる。オプションアイテムあり。
■9260円（バッテリー本体）
2100円（ステー）
■エム・ツー販売 ☎03-3704-2272

PWR



大容量フューエルポンプ

15 14 13 180

165ℓ/hと245ℓ/hはカスケード方式、255ℓ/hはトコロイド方式と、吐出量により3タイプ用意。ボルトオン装着が可能で、振動や騒音も少ない。
■1万9000円～
■パワーエンタープライズ
☎0545-30-9111

TOMEI POWERED

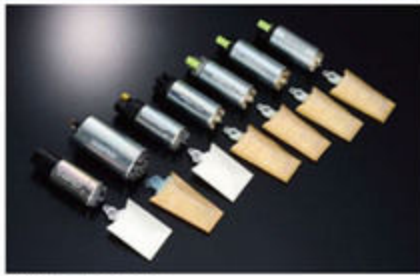


大容量燃料ポンプ

15 14 13 180

燃圧3.0kg/cm時に吐出量255ℓ/hを誇り、600馬力まで対応。安定した吐出量を実現し、確実な燃料供給を行う。消費電力が少なく、作動音が静かなのも特徴。SR20DET用。
■3万6000円
■東名パワード ☎042-795-8411

SARD



FUEL PUMP

15 14 13 180

165/235/265/275/280/295ℓ純正同等の165ℓからハイパワーチューニングまで対応できる295ℓまで6種類の吐出量をラインナップ。チューニング内容により選択できる。
■2万円～3万2000円
■サード ☎0565-53-1166

CUSCO



DW大容量燃料ポンプ

15 14 13 180

チューニングエンジンが必要とする、高流量の燃料を安定して供給。燃圧も安定することでインジェクターでの霧化も良好になる。容量255ℓ/hと320ℓ/hの2種類。
■1万2000円～2万円
■キャロッセ ☎027-352-3578

I.A.Tec



AeroMotive製 Stealth Fuel Pump

15 14 13 180

世界最強の340ℓ/h 40psi（2.8kg/cm²時）を誇るインタンク式の大容量燃料ポンプ。1,000ps対応のアメリカ製。フィルタやカプラーなども付属。
■3万3000円～
■アイエーテック ☎076-240-8884

FUEL PART

燃料系

TOMEI POWERED



大容量インジェクター

15 14 13 180

555cc/740ccを設定。容量の確保だけでなく、良好な燃焼を促すため適切な霧化状態も実現。いずれも無加工でボルトオン装着できる。CA18DET用の555cc/600ccも用意。
■5万4000円～5万6000円
■東名パワード ☎042-795-8411

SARD



SR20用 INJECTOR 540/650/800cc

15 14 13 180

純正デリバリーパイプに取り付け可能。2ホールタイプを採用し、バルブポートに向けて霧状に噴射するよう吐出ノズルを加工している。
■7万2000円
■サード ☎0565-53-1166

CUSCO



DW大容量インジェクター

15 14 13 180

チューニングエンジンに必要な燃料を供給できる高吐出タイプのインジェクター。米国デッチワークス社製、吐出量は550cc/810cc/950ccの3種類を設定。
■4万円～8万2000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

TOMEI POWERED



燃料調整フューエルプレッシャーレギュレーター

汎

安定した燃圧確保の為に、大容量ダイヤフラムやロックナットを採用。燃圧調整時の作業性を考えた設計。タイプSとタイプLの2種類を設定。
■1万2000円～1万8000円
■東名パワード ☎042-795-8411

SARD



FUEL REGULATOR

15 14 13 180

アルミボディは高い耐久性を追求したデザイン。専用設計された大容量ダイヤフラムで、確実な燃圧の管理を実現。純正デリバリーに取り付けの際は、別途アダプターが必要。
■1万4000円～3万2600円
■サード ☎0565-53-1166

I.A.Tec



AeroMotive製 調整式フューエルレギュレーター AN6タイプ

15 14 13 180

インレットを付属のAN6フィッティングを2個使用し2系統の燃圧調整に使用する事も可能。AN6ポートプラグを使用する事で1系統での使用も可能ボディはアルミ製。
■2万9500円
■アイエーテック ☎076-240-8884

DOGFIGHTPRO



超小型コレクタータンク KIT

15 14 13 180

フューエルラインの途中に付ける、ポンプ付き追加燃料タンク。Gによる燃料の偏りを防ぐため、ガソリン残量が少ない状態でのタイムアタックも可能となる。
■4万740円（ポンプレス）
6万1740円（ポンプ付き）
■ドッグファイトプロ ☎0795-32-2348

SARD



COLLECTOR TANK 20・50

15 14 13 180

高G環境で発生する燃料の偏りを防ぎ、安定した燃料供給を可能にします。内部には偏り防止のためのバブルプレートや、セパレーターも装備している。
■2万9800円～4万7800円
■サード ☎0565-53-1166

SARD



JET PUMP KILLER

15 14

燃料のリターン流量を確保するために大容量化。フューエルポンプを大容量のものに交換した際に、純正ではリターン燃料が詰まり燃料系統や燃圧に悪影響を及ぼすことを防止する。
■1万3500円
■サード ☎0565-53-1166

SARD



FUEL DELIVERY PIPE

13 180

サード製トップフィードタイプインジェクターを取り付け可能なデリバリーパイプ。マシンカットされたアルミボディに高級感のあるゴールドアルマイト処理。SRエンジンのみ。
■2万4000円
■サード ☎0565-53-1166

PWR



大容量インジェクター

15 14 13 180

純正製造メーカーによる厳密な品質管理を経て商品化。SR20SET用は550/660/850ccの3種。CA18DET用は534/660/700/800/1000ccの5種を用意。
■1万2000円
■パワーエンタープライズ
☎0545-30-9111

KTS



エンジンクエークダンパー

15 14 13 180

エンジン振動をダンパーで吸収し、シフトミスも抑制。アルミインターパイプとの併用ができない場合がある。SR20DET用。
■9800円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017

STR



STRエンジンダンパー

15 14 13 180

エンジンの高い位置で振動や揺れを効果的に抑え込み、レスポンスやシフトフィールを向上。13系はインタークーラーパイプとの併用は不可。
■1万1800円
■STRワカエンジンアリング
☎0297-61-3156

NEO PROJECT



SR20用強化エンジンマウント

15 14 13 180

純正に比べてゴム強度をアップ。エンジンの揺れを防止し、アクセルレスポンスの向上、シフトミスの防止にも効果を発揮する。エンジンの高さを変えられる専用ワッシャー付き。
■1万5000円
■ネオプロジェクト ☎092-834-9492

CUSCO



強化エンジンマウント

15 14 13 180

ブラケットに高硬度ハイパーゴムブッシュを圧入済み。高回転、高出力エンジンの振動を受け止め、スロットルレスポンスが向上します。SR20DETエンジン用。
■1万8000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

KTS



強化エンジンマウント

15 14 13 180

エンジンの位置を下げる設計でコーナリング時の旋回性能を向上。強化ウレタン製、純正位置と-15mmのE/Gハイト調整機能付き。
■1万2800円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017

CARBING



オイルキャッチタンク

汎

ブローバイガスを大気へ放出することなく処理するためのタンク。サーキット走行やチューニングカーの必需品。2ℓと3ℓの2タイプを設定でJAF規定にも対応できる。
■1万8000円～2万5000円
■オクヤマ ☎045-934-5334

CARBING



0.6ℓオイルキャッチタンク

汎

取付け自由度の高いコンパクトボディ。各車にに応じて10φと15φの2タイプを設定。シルバーアルマイト仕上げで腐食も防止できる。汎用品なので取付けの自由度も高い。
■9800円
■オクヤマ ☎045-934-5334

WITH Racing Project



WITHオイルキャッチタンク

15 14 13 180

タンク容量を約2.1ℓ確保したオイルキャッチタンク。取りつけ位置も右ストラット部で綺麗に装着可能。スポーツ走行時には装着したい。
■9800円～
■ウィズコーポレーション(CKOCKPIT和光)
☎048-464-1351

OIL PART

オイル周りパーツ

SECTION



エンジントルクダンパー

15 14 13 180

路面からの反トルクにより大きく揺さぶられるエンジンを押さえるアイテム。動きが減少するため、マウントの寿命も延び、シフトフィールも向上。トラブルも予防できる。
■1万9000円
■シルクロード ☎0744-34-1155

FLASH



Engine Damper

15 14 13 180

エンジンの振動をいなし、シフトフィールやアクセルレスポンスを向上。特にエンジンマウントを交換してない車輦には効果が体感しやすい。
■1万5800円
■ジーコーポレーション
☎047-457-0001



GReddy
大容量オイルパン
 15 14 13 180
 装着することでオイル容量を増大し、安定したオイル循環が可能とすることで油温、油圧に余裕を生む。オイルの偏りやクランクシャフトの攪拌などによる抵抗も低減。
 ■3万8000円
 ■トラスト ☎0479-77-3000



FLASH
SR専用オイルパン
 15 14 13 180
 最低地上高を変えることなくオイル容積を約800ccアップ。パーテーションとスイングプレートを装備。強烈なGの中でもオイル切れを防止。
 ■1万9000円
 ■ジーコーボレーション ☎047-457-0001



KTS
LOW DOWN大容量オイルパン
 15 14 13 180
 エンジンオイル量を1ℓアップさせ、可動式バップルプレートの追加で高G環境下でも確実なオイル潤滑を実現。SR20用。アルミ鋳造で製作。
 ■1万2800円
 ■カインドテクノストラクチャー ☎050-3532-5017



TOMEI POWERED
大容量オイルパン
 15 14 13 180
 容量600ccアップし、オイルの偏りを防ぐバップルプレートを装備。サーキット走行などハードな状況下でも確実な潤滑を可能にする。SR20DETエンジン用。
 ■3万8000円
 ■東名パワード ☎042-795-8411



SARD
OIL CATCH TANK
 15 14 13 180
 美しく研磨されたオールアルミボディを採用。エンジンルームのドレスアップにもなり、機能美と性能を兼ね備えたアイテム。13・14・15・180SX車種別に設定。
 ■1万3800円
 ■サード ☎0565-53-1166



CUSCO
ストリートオイルキャッチタンク
 15 14 13 180
 エンジンヘッドに溜まる有害なブローバイガスをサクションパイプに戻さないため、吸気経路をクリーンに保てる。車種専用ステーで取り付けも簡単。S14前期のABS付き車不可。
 ■9800円
 ■キャロッセ ☎027-352-3578



PREMAGdb Model E
 15 14 13 180
 実用性・耐久性を重視したスチール製強力マグネット付きドレンボルト。耐熱温度180℃、4300ガウスの強力ネオンウム磁石を採用。
 ■2000円
 ■プレミアムジャパン ☎042-514-8991



DOGFIHTPRO
マグドレン
 15 14 13 180
 エンジン各部やミッションギアなどに、キズを付けかねない鉄粉を、3000ガウスの強力磁石で除去。エンジン用とミッション用のセットでの販売。
 ■2730円
 ■ドッグファイトプロ ☎0795-32-2348



ASUP
キャッチタンク用パイピング
 15 14
 エンジン〜オイルキャッチタンク〜リターンまでのパイピングキット。アルミ製パイプで耐久性も高く、ドレスアップ性も高い。
 ■6090円 (1台分2本)
 ■3780円 (エンジン側1本)
 ■アザップ ☎076-296-4421



JUN
オイルパンバップルプレート
 15 14 13 180
 オイルパン内に仕切を作ることにより、オイルの偏りを防ぐためのアイテム。純正オイルパンに無加工で装着できる。SR20エンジン用。
 ■2万8000円
 ■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165



JUN
バップル付きオイルパン
 15 14 13 180
 オイルパン内に仕切を作ることによりオイルの偏りを防ぎ、高G環境下でも常に油面をストレーナーの位置に保つ。SR20エンジン用。
 ■4万2000円
 ■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165



NAPREC
SR20DE (T) 大容量アルミオイルパン
 15 14 13 180
 材質をアルミにすることで自己放熱性を高め、油温上昇を抑制。容量アップによりオイル管理に絶大の効果を発揮する。SR20エンジン用。
 ■3万5000円
 ■ナプレック ☎042-660-1185



I.A.Tec
日産 R35 エアフロアダプター 溶接用
 15 14 13 180
 R35エアフロメーターを移設する場合、アルミパイプに溶接するアルミ削り出しのエアフロ取付用溶接アダプター。
 ■1万2000円
 ■アイエーテック ☎076-240-8884



DOGFIHTPRO
強化メタル EX マニガスケット
 15 14 13 180
 経年劣化や高温、高負荷などにより抜けてしまいがちなエキゾーストマニホールド用ガスケットの強化品。フルメタル製の積層構造で、大幅に耐久性をアップ。
 ■3980円
 ■ドッグファイトプロ ☎0795-32-2348



寺本自動車商会
T-REV αシステム
 15 180
 特殊構造のワンウェイバルブでエンジン内部の圧力の増減をコントロール。ボンピングロスの低減を図り、よりスムーズな回転フィーリングを実現。燃費の向上効果も期待できる。
 ■4万7000円
 ■寺本自動車商会 ☎072-875-8088



NAPREC
SR20DE (T) ローマウントパワステポンプブラケット
 15 14 13 180
 パワステポンプ位置を下げ、駆動ベルトを短くすることで、ベルト飛びのトラブルを最小限に抑える。エアコンの同時装着は不可となる。
 ■1万8000円
 ■ナプレック ☎042-660-1185



OTHERS
 その他



SUPER LAP
MAGドレンボルト Type1
 15 14 13 180
 ジュラルミン合金製のドレンボルトに、4000 ガウス以上の磁力を発揮するマグネットを装備。エンジンオイル内の鉄粉を除去してオイルをクリーンに保つ。MT用の設定もあり。
 ■1500円
 ■ムーンフェイス ☎0566-75-4455



PWR
スーパーケブラーⅡ タイミングベルト
 15 14 13 180
 耐伸性と耐切断性が高く、レースでも使用される。ケブラー繊維が配合された歯布により耐摩耗性、耐熱性を向上。
 ■1万3800円
 ■パワーエンタープライズ ☎0545-30-9111



MONSTER SPORT
ガソリンスーパーチャージャー 120
 15 14 13 180
 モータースポーツの使用を前提としたガソリン添加剤。オクタン価を高め、パワーとレスポンスを向上。燃焼室のカーボン付着も抑制。
 ■3200円 (200ml)
 ■タジマモーターコーポレーション ☎0538-66-6761



TOMEI POWERED
オイルフィルターキャップ
 15 14 13 180
 同社の鍛造ピストンをモチーフにデザインされたピストン型フィルターキャップ。アルミから削り出し、中を空洞の2ピース構造とすることで軽量化にこだわっている。SR20DET用。
 ■3800円
 ■東名パワード ☎042-795-8411



JUN
オイルフィルターキャップ
 15 14 13 180
 JUNのロゴ入りの削り出しオイルフィルターキャップ。パープル・ブルー・レッド・ゴールド・シルバーの5色を設定。SR20エンジン用。
 ■8500円
 ■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165



SARD
OIL FILLER CAP
 15 14 13 180
 美しくマシンカットされたオールアルミボディを採用。高級感のあるゴールドアルマイトでエンジンルームを引き立てる。ゆるみ、脱落防止スプリング付。
 ■6000円
 ■サード ☎0565-53-1166

CONTROL ITEM

[コントロール系アイテム]

掲載データは2014年9月24日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN SILVIA

エンジンチューニングはハードとソフトの両立が大切

たくさんのチューニングパーツがラインアップされる SR20 だけに、エンジン本体のチューニングも進めやすい。そこでさらに重要なのはコンピュータ関係。高度にチューニングされたエンジンでも、それをコントロールする ECU が最適でないと十分な性能を発揮できないのだ。また、ECU 関連は近年急速に進歩している分野。既に手を入れているユーザーも、最新のものに入れ替えることで更なる性能を引き出せるだろう。

15 = S15 に適合
 14 = S14 に適合
 13 = S13 に適合
 180 = 180SX に適合
 汎 = 汎用アイテム



REYTEC
 15 14 13 180
 純正 ECU と交換装着するタイプのフルコンピュータ。基礎データを入力済みで、それをベースにオリジナルでプログラムを進化可能。エアフロレス制御などにも対応している。
 ■7万5000円
 ■東名パワード ☎042-795-8411



TOMEI ECU
 15 14 13 180
 テストで得たデータをもとに、パワーを最大限に引き出しながら信頼性を高めた。ユーザーの仕様により豊富なデータを用意。SR20DET 用。NA は S13/180SX にのみ対応。
 ■4万8000円
 ■東名パワード ☎042-795-8411



HKS
F-CON V Pro
 15 14 13 180
 純正の制御方式にとらわれず、エアフロレス制御やスピードスロットル制御などのエンジンマネジメントが可能。これ1台で全てのエンジンコントロールが可能となるアイテム。
 ■14万円
 ■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



A'PEXi
パワーFCブーストコントロールキット
 14 13 180
 パワーFCと連動して過給圧制御が可能なオプションキット。コンピューター制御による自己学習機能付きブーストコントローラーとして機能する。
 ■3万8000円
 ■Apex ☎0544-65-5061



A'PEXi
パワーFC
 15 14 13 180
 純正コンピュータを取り外し、カプラーオンで装着するフルコン。付属のFCコマンドーを使えば、各種リミッターやマップの変更が可能。愛車に最適なセッティングが手軽に行える。
 ■10万8000円
 ■Apex ☎0544-65-5061

ENGINE ECU

エンジン ECU

G.TWORKS



Adaptronic E.C.U

15 14 13 180
Adaptronic社製E.C.U。ノーマルからハードチューニング(Dジェットロ)など様々なエンジン仕様に対応可能。取り付け簡単プラグインタイプの設定あり。基本データ入り。
■12万8304円
■G.T WORKS ☎097-520-5388

KSROM



コンピュータチューニング

15 14 13 180
安全マージンを考慮しつつ、パワーやトルク、レスポンスアップを実現。NA やターボ、MT/ATを含め、シルビア系全車に対応。圧倒的な低価格も大きな魅力。
■5万8000円
■ケイエスロム ☎0797-57-5580

Garage Miralda



オリジナルコンピューター

15 14 13 180
ノーマルからタービン交換へとチューンが進んできた車両にも対応。レスポンスの向上、燃料の最適化、点火時期調整など現車合わせしてくれる。CA18非対応。
■11万8000円～13万円
■Garage Miralda ☎047-361-2422

STR



STRコンピュータセッティング

15 14 13 180
ユーザーの方向性やクルマの仕様にあわせてセットアップするECUメニュー。純正ECUのほか、パワーFCやe-manageなどのセッティングにも対応。
■9万8000円～
■STRワカエンジンアライグ ☎0297-61-3156

ARMS



チューニング ECU

15
燃料マップ、点火マップなどのデータを最適化。ライトチューンからブーストアップやタービン交換などの仕様に合わせた現車合わせでのセッティングも可能。MTのみ。
■8万円
■アームズ ☎026-252-5220

MINE'S



VX-ROM

15 14 13 180
純正から燃調・点火時期のリセッティングなどのファインチューンを施す。440cc/550ccビッグキャバシディンジェクターキットも設定。S15はNA、S14と180SXは前期のみ適合。
■9万6000円～
■マインズ ☎046-857-3313

YMS ORIGINAL



現車合せ CPU

15 14 13 180
豊富なデータと経験で、クルマの仕様に合わせてベストセッティングを施す。過去に1度も同じデータになった事が無いほど、細部まで詰めたセッティングを行う。
■8万1482円～
■YMS行田店 ☎048-564-3661

Rush



Rush

15 14 13 180
ダイナパックによる現車あわせを基本としたECUリライトメニュー。まず、体験したいユーザーには応相談でリミッターカットのみからなどの柔軟な対応をしてくれる。
■8万円～(初回・ID込み)
■Rush Factory ☎070-1313-0070

VIPER



R35 エアフロ使用 ECUセッティング

15 14 13 180
最新のR35GTRのエアフロを流用したECUセッティング。タービン吹き返しによるエンストは皆無。センサー精度の向上でレスポンスもアップする。
■11万9074円
■バイパー ☎049-239-1955

VIPER



VIPER CPU セッティング

15 14 13 180
追加基盤を使用して純正ECUに必要なデータをインストール。ブーストアップから、フルタービン交換までセッティング可能。180SXのMTは非対応。
■8万円
■バイパー ☎049-239-1955

G.TWORKS



GENROM for SR20

15 14 13 180
純正ECUを利用したROMチューン。独自に開発したツールで高度なセッティングを可能にする。現車セッティングが必要。
■5万4000円
■G.T WORKS ☎097-520-5388

siecle



ADIC

15 14 13 180
燃料噴射時期をノーマルより早めることで、完全燃焼を促進させることが可能。低中速域のトルクアップとともに、全域でのパワーアップが見込める。手軽に燃料補正を行える。
■1万4800円
■ジェイ・ロード ☎03-5746-0720

GReddy



E-manage Ultimate

汎
e-マネージを進化させ、より豊富なデータ量に対応した制御スペックを実現。大容量インジェクターに対応し、クランク角とカム角信号を取り込むことで点火時期表示も行える。
■6万2000円
■トラスト ☎0479-77-3000

GReddy



E-manage

汎
ビギナーからハイエンドユーザーまで、チューニングレベルを問わず効果的にパワーを導き出すための燃料調整が可能。オプションパーツを使用すれば、さらに多機能に使える。
■3万5000円
■トラスト ☎0479-77-3000

HKS



F-CON IS

15 14 13 180
純正ECUにカプラーオンで装着し、燃料噴射量や点火時期を補正するサブコンピューター。配線加工をすることでNVCSのコントロールも可能。別途車種別ハーネスが必要。
■7万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

A'PEXI



AFCneo

15 14 13 180
高輝度カラーFED モニターを採用した燃調コントローラ。エアフロの補正値は+50%～-50%まで可能。セッティングポイントは50rpm刻みで細かなセットアップにも対応する。
■4万2000円
■Apex ☎0544-65-5061

BLITZ



SBC TypeS / TypeR

汎
高流量対応の小型高性能ソレノイドバルブを採用し、優れたブースト圧の安定性とレスポンスを実現。タイプRはツイン、タイプSはシングルソレノイドバルブとなる。
■3万5000円
■ブリッツ ☎0422-60-2277

OGS



BC メッセンジャー D1 バージョン

汎
BCメッセンジャーの機能はそのままに、D1GPとの公式コラボレーションを行ったモデル。「マナビー」と「のむけん」の声でガイドしてくれる限定アイテム。
■3万3000円
■オーゼンシステム ☎03-3438-4113

OGS



BC メッセンジャー

汎
高性能・高レスポンスのソレノイドバルブを採用し、シングルバルブでありながら圧倒的な立ち上がり性能と高い安定性を実現。ミラーフィニッシュとブルーLED採用のビジュアルも注目。
■3万円
■オーゼンシステム ☎03-3438-4113

HKS



EVC6-IR

15 14 13 180
ステップリングモーター採用できめ細かい制御を行う電気式ブーストコントローラー。補正マップの格子点を10×10に拡大したことで、さらに緻密なセッティングが可能になった。
■6万5000円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

A'PEXI



AVC-R

15 14 13 180
大型モニタの採用でモニタリングしながらセットアップが行えるブーストコントローラー。本体カラーはシルバーとブラックから選択可能。
■5万8000円
■Apex ☎0544-65-5061

PIVOT



AUTO TURBO TIMER

汎
エンジン稼働時間に応じてアフターアイドルリングを自動設定するターボタイマー。22×41×9mmの超小型コントローラーで取り付け場所にも困らない。車種別ハーネスあり。
■8700円
■ピボット ☎0263-46-5901

siecle



SLC214

15 14 13 180
ロープライスが大魅力のスピードリミッターカット。サーキットでのスポーツ走行時に役立ち、取り付けは4本の配線を接続するのみ。MT車のみ適合する。
■6500円
■ジェイ・ロード ☎03-5746-0720

HKS



SLDタイプ 1

15 14 13 180
180km/hで作動するスピードリミッターを解除することで、車両の性能をフルに発揮させることが可能に。サーキット走行ではマストアイテムと言える。
■1万3500円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

OTHERS

その他

TOMEI POWERED



REYTEC 通信キット

15 14 13 180
REYTECとウィンドウズパソコンとの接続に必要な通信ケーブルやUSBアダプター、通信ソフトのセットで、自分でセッティングを行うことが可能になる。SR20DET用。
■2万4000円
■東名パワード ☎042-795-8411

Shadow Meter



電動ファンコントローラー

汎
温度センサーが2つ付属するので水温と油温どちらも制御が可能。視認性の高いデジタルLED表示を採用。ワーニング設定も行うことができる。
■1万円
■クールナッツ ☎045-800-3157

BILLION



VFC II

汎
任意の水温で電動ファンを2段階で制御することが可能。電源オンでブルーのバックライトが点灯するので、夜間の視認性にも優れている。
■1万9000円
■ミルインターナショナル ☎03-5706-1888

COOLING PARTS

[冷却系]

掲載データは 2014 年 9 月 24 日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN SILVIA

エンジンのほかミッションやデフのオイル管理も重要だ

エンジンをパワーアップしたりサーキットでスポーツ走行を行うユーザーであれば、冷却系のグレードアップはマスト。オイルや冷却水をよく冷やしてやることでパワーダウンを抑え、クルマの性能を十分に引き出すことができる。また、油温や水温の上昇を抑えることは、エンジントラブルを防ぐことにも直結している。一方ミッションやデフといった駆動系も、エンジン同様に油温管理をしてやることで安定したパフォーマンスを発揮することが可能になる。オイルクーラーや大容量ラジエーターなどで、クルマのスペックに見合った冷却系を仕上げよう。

15 = S15に適合
14 = S14に適合
13 = S13に適合
180 = 180SXに適合
汎 = 汎用アイテム

KOYORAD



TYPE-F

15 14 13 180
汎 アルミ 層2層

同社ラジエーターのフラッグシップ。オールアルミ2層コアを採用することで、従来の最上級タイプZ同様の高い放熱性を確保。その一方で、軽量化にも成功した。

■7万6000円
■コーヨー
☎03-5658-5615

KOYORAD



TYPE-R

15 14 13 180
汎 銅 層2層

RACINGの「R」からその名を取ったハイパフォーマンスモデル。熱伝導率に優れた銅3層コアを採用し、ハイチューンエンジンに対応。タンクは真ちゅう製となる。

■7万6000円
■コーヨー
☎03-5658-5615

KOYORAD



TYPE-R II

15 14 13 180
汎 銅 層3層

重量増によるハンドリングの悪化を抑えるため樹脂製タンクを採用。同社タイプSよりも放熱効果は高いが、価格アップを抑え、費用対効果が高いのも特徴。

■5万2000円
■コーヨー
☎03-5658-5615

KOYORAD



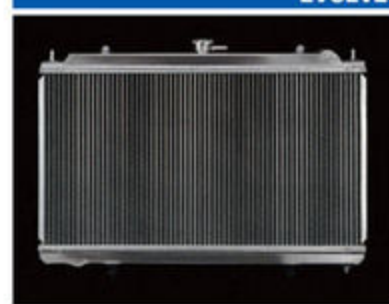
TYPE-S

15 14 13 180
汎 銅 層2層

気軽にラジエーター容量をアップしたいというユーザーに最適なエントリーモデル。熱伝導率の高い銅製2層32mmコアを採用し、高いコストパフォーマンスを実現。

■3万5000円
■コーヨー
☎03-5658-5615

EVOLVE



ラジエーター

15 14 13 180
汎 アルミ 層2層

57mm厚のワイドチューブ2層コアにより、十分な冷却水容量と圧力損失の低減を実現。厚コアタイプのウイークポイントとなる走行風の抜けも高効率化に成功。

■4万2000円
■エイチ・ビー・アイ
☎03-5663-2551

RADIATOR

ラジエーター

汎=コア材質
層=コア層数

JURAN



Racing Radiator P/B

15 14 13 180
汎 真ちゅう 層2層

自己放熱性がある真ちゅう製コアを採用し、純正に比べて大幅に冷却効率がアップ。別途ATFクーラー付きも製作可。基本はMT用でAT用はオプション。

■3万7000円
■タニダ
☎052-871-3741

RACING GEAR



POWER RADIATOR

15 14 13 180
汎 アルミ・銅 層2・3層

アルミワイド2層、銅3層、銅2層と使用用途に応じた多彩なラインアップを用意。アルミは新設計のアウトターフィンにより走行風の当り難い状況時の放熱性を大幅アップ。

■3万5000円～7万6000円
■辰巳屋興業 用品部
☎03-3696-0620

BLITZ



RACING RADIATOR TypeZS

15 14 13 180
汎 アルミ 層2層

新型コアの採用と製造方法の見直しにより低価格を実現。42mm厚コアと大容量タンクにより、大幅な熱容量アップを達成。純正ファンシャroudが装着可能。MT専用。

■3万8000円
■ブリッツ ☎0422-60-2277

GReddy



アルミラジエーター TWR

15 14 13 180
汎 アルミ 層2層

2層ワイドチューブコア採用のスポーツラジエーター。これにより3層構造並みの冷却水容量を確保し冷却効率を向上。また、オールアルミとすることで重量増も低減。

■2万9800円
■トラスト
☎0479-77-3000

DAIWA RACING LABO



レーシングラジエーター

15 14
汎 アルミ 層2層

レース車種にも搭載実績を持つ競技用ラジエーター。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。重量は5.2kg。

■12万4200円
■大和ラヂエーター製作所(DRL事業部)
☎082-509-0666

SARD



RACING RADIATOR

15 14 13 180
汎 アルミ 層2層

コア厚48mmのワイド2層式超軽量コアを採用。ボルトオン装着が可能な範囲で、最大限のコア面積を確保する。ノーマルシャroudの取り付け可能。SRエンジン用。

■9万8000円
■サード
☎0565-53-1166

GT-1 Motor Sports



銅2層/3層ラジエーター

15 14 13 180
汎 銅 層2・3層

コア厚31mmの銅2層とコア厚40mmの銅3層を設定。熱伝導率の高い銅製フィンの採用で、純正に比べて大幅に冷却効率が向上。

■2万4400円～(2層)
■3万7800円～(3層)
■GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550

GT-1 MOTOR SPORTS



アルミ2層ラジエーター

15 14 13 180
汎 アルミ 層2層

50mmオーバーという2層構造としては最大級のコアを採用。軽量化はもちろん、タンク部分はバフがけ処理仕上げられていて、見た目も美しい。

■5万4500円
■GT-1 MOTOR SPORTS
☎042-520-3550

Kansai SERVICE



アルミラジエーター

15 14 13 180
汎 アルミ 層2層

超軽量オールアルミ製ラジエーターで2層式を採用。ボルトオン装着可能な範囲で最大限のコア面積を確保し、ノーマルシャroudなども取り付け可能な設計となる。

■9万8000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

Garage INFINITY



カロリーアップラジエーター

15 14 13 180
汎 銅 層3層

3層コアを採用し、熱伝導率の高い銅製とすることで、放熱カロリーの大幅アップが期待できる。ストリートからスポーツ走行まで、幅広いシーンでその効果を発揮。

■3万9800円
■ガレージインフィニティ
☎0279-22-5606

KTS



SC COOL RADIATOR SYSTEM T-AL

15 14 13 180
汎 アルミ 層2層

銅3層と同等のコア厚を確保し、アルミならではの放熱性と併せ、高い冷却性能を発揮。コア厚はS13が42mm、S14とS15が50mm。

■2万8000円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017

WITH Racing Project



WITH スポーツラジエーター

15 14 13 180
汎 銅・アルミ 層2・3層

ライトチューン車向けの銅2層樹脂タンク、ハードチューン車向け銅3層、最上級モデルのアルミ大型2層タイプと、使用用途に合わせて多彩なラインナップを設定。

■3万5000円～
■ウィズコーポレーション(COCKPIT和光) ☎048-464-1351

SAMCO



クーラントホースキット

15 14 13 180

世界のモータースポーツシーンで使われる高耐久、高耐熱、高強度ホース。過酷なエンジン熱にも影響を受けず、膨張を抑制し、冷却効率を高める。カラーはオプションを含めて全15色を用意。

■1万8000円～2万3000円
■トップラインプロダクト
☎04-7190-1391

SARD



RADIATOR HOSE

15 14 13 180

耐熱&耐久性に優れたシリコン素材を使用し、耐圧性の高い3プライ構造を採用。ホースにキズが付かないインナー付きクランプも付属する。鮮やかなカラーリングで、ドレスアップ性も高い。

■7000円
■サード
☎0565-53-1166

COOLANT LINE

ラジエーターホース

POWER SPORTS



ターンフローアルミラジエーター

15 14 13 180
汎 アルミ 層2層

スーパーワイドコアを採用したラジエーター。特徴はサイドタンク式ターンフローで、横に流れる冷却水により確実な冷却効果を発揮する。完全なワンオフ作品。

■8万8000円
■パワースポーツ
☎072-924-6010

DOGFIGHTPRO



強化アルミ2層ラジエーター

15 14 13 180
汎 アルミ 層2層

5.3mm厚のアルミ製2層コアを採用。これにより、冷却性能の大幅なレベルアップが図れる。また、アルミ製による軽量化で重量増を抑制。サーキット派にピッタリ。

■7万5600円
■ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

DOGFIGHTPRO



銅2層ラジエーター

15 14 13 180
汎 銅 層2層

2層28mm厚のコアを採用することで、純正比1.2倍の放熱量アップを実現。ストリートユースからワインディングまで、幅広いシーンでオールマイティに使える。

■3万67560円
■ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

KTS



シリコンラジエーターホース SET

15 14 13 180

4プライのシリコンを採用した耐熱・耐久性に優れたホース。アッパーとロアのセットで、コストパフォーマンスの高さも魅力。ブルーのシリコンでエンジンルームのドレスアップにも効果的。

■9800円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017

M2



D-LINE ラジエーターホースセット

15 14 13 180

発色が鮮やかな耐圧ブルーシリコンを採用。ホース厚はトリプルレイヤー構造の4.5mmで、高い耐圧性と耐久性を発揮する。アッパーホースとロアホース、トライドン製のホースバンドがセットとなる。

■6500円
■エム・ツー販売
☎03-3704-2272

STR



STRシリコンラジエーターホース

15 14 13 180

耐熱性と耐久性に優れたシリコン製を採用したラジエーターホース。熱によって劣化しやすい純正品とは違い、長期に渡って劣化や破損を防ぐ。鮮やかなブルーを採用し、エンジンルームを彩る。

■1万800円
■STRファイエンジニアリング
☎0297-61-3156

Cool Nuts



7層ラジエーターホース

15 14 13 180

7層構造とひし形ネット、高品質シリコンにより、耐熱温度170℃、耐圧15kg/cmというハイパフォーマンスを達成。高次元の製造テクノロジーで、かつてないヘビーデューティーを可能としている。

■1万円
■クールナッツ
☎045-800-3157

CHARGESPEED



ラジエーターホース

14 13 180

3層EPDMゴムと2層の強化メッシュにより、耐オゾン性や耐熱劣化性、耐候性、耐寒性など、すべてにおいて高い性能を実現。低温度域から高温域まで柔軟性が高く、最高のパフォーマンスを発揮する。

■1万4000円
■アドバンススタッフ
☎0761-20-2521

BILLION



スーパーソリッドクーラントライン

15 14 13 180

強化素材「SEPゴム」を採用。2層のSEPゴム間に補強材「ストロングネットコンストラクション」をサンドイッチしたトリプルレイヤー構造により、「耐・膨らみ」、「耐・ツブレ」の両面で優れる。

■1万2000円
■ミルインターナショナル
☎03-5706-1888

HKS



Rタイプオイルクーラー

15 14 13 180

図15段

右側フェンダー内にコアをマウントするキット。積極的に走行風を取り込むエアガイドで、高い冷却性能を発揮する。また、オイルフィルター移設で整備性も向上。

■10万2000円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

HPI



オイルクーラーキット

15 14 13 180

図13段

コアチューブ内にオリジナル設計のオフセットフィンを配し、優れた冷却性能と圧力損失を低減。オリジナルのサーモスタット内蔵サンドイッチブロックなども採用。

■4万2000円
■エイチ・ビー・アイ
☎03-5663-2551

OIL COOLER

オイルクーラー

■=コア段数

DOG FIGHT PRO



強化ラジエーターホース

15 14 13 180

ホースの素材にトリプルレイヤー構造を採用することで、耐圧性が飛躍的に向上している。そのため、長期間にわたって性能を維持することが可能だ。ゴムの硬度はノーマルの約2倍を誇る。

■1万3650円
■ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

FLASH



ラジエーターホース SET

15 14 13 180

アッパーとロワの2本がセットになったブルーシリコンのラジエーターホース。耐久性と耐熱性を重視した設計が特徴で、コストパフォーマンスに優れている。アッパーとロワの同時交換がオススメ。

■1万2000円
■ジーコーボレーション
☎047-457-0001

REVOLUTION



ラジエーターホース

15 14 13 180

耐久性に優れたシリコン製ホース。ブルーシリコンが多いなかのアイテムはブラックで、エンジンルーム内を引き締め、レーシーな印象を与える。ストレートや異径など、ラインナップも多彩だ。

■1万8000円
■ガレージマック
☎026-254-7333

HPI



トランスミッションオイルクーラー

15 14 13 180

図9段

油量の少ないミッションオイルを効果的に冷却するためのアイテム。これを装着することで適正なミッションオイルの温度管理が可能となり、トラブルの発生を防ぐ。

■5万8000円
■エイチ・ビー・アイ
☎03-5663-2551

HPI



デフォイルクーラー

15 14 13 180

図10段

高速&高負荷時にはLSDに大きな負担がかかり、デフォイルが高温になる。デフォイルクーラーを装着することで、適正なオイルの温度管理が可能。LSDの滑りも防げる。

■5万8000円
■エイチ・ビー・アイ
☎03-5663-2551

BLITZ



RACING OIL COOLER KIT RD

15 14 13 180

図12段

オフセットタイプのインナーフィンにより確実な冷却性能を発揮する、ドロップ式コアを採用。コア段数は12段だ。

■6万2000円
■ブリッツ
☎0422-60-2277

GReddy



オイルクーラーKIT 移動 13段

15 14 13 180

図13段

13段コアを採用し、高い放熱性と安定したオイル温度は維持してくれる。オイルエレメント移動タイプで、メンテナンス性が向上することも大きなメリットだ。

■10万3000円
■トラスト
☎0479-77-3000

GReddy



オイルクーラーKIT STD 16段

15 14 13 180

図16段

こちらはコア段数を16段とし、より放熱性を高めたハイスベック仕様。ハードな走行にも対応し、安定した油温を維持。愛車のポテンシャルを最大限に発揮させる。

■7万4000円
■トラスト
☎0479-77-3000

GReddy



オイルクーラーKIT STD 13段

15 14 13 180

図13段

コアチューブ内にオフセットフィンを設けた大容量コアを採用することで、高い放熱性と圧力損失の低減を実現する。コアはラジエーター前に設置される。

■6万9000円
■トラスト
☎0479-77-3000

GReddy



インタークーラー SPEC-R HG TYPE23

15 14 13 180

冷却効率を重視し充填効率を最大限に高め、ハイパワー&ハイブーストに対応。こちらはS13および180SX用で、純正タービンのほかTD06/T67タービンにもマッチする。

■15万3000円
■トラスト
☎0479-77-3000

GReddy



インタークーラー SPEC-LS TYPE24

15 14 13 180

軽量のストレートホールフィンチューブコアを採用し、冷却性とレスポンスを高次元で両立。ブーストアップ仕様からタービン交換車まで幅広く対応してくれる。

■4万8000円
■トラスト
☎0479-77-3000

HKS



Sタイプインタークーラー AL

15 14 13 180

ブーストアップ仕様から400馬力クラスのタービン交換車まで対応する前置きインタークーラーキット。インナーフィン、アウターフィンともに、冷却効率を高めるために最適化されている。

■11万8000円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

HPI



インタークーラーキット

15 14 13 180

新開発エッジングアウターチューブ採用で、高効率な冷却性能を発揮。ブーストアップユーザー向けで、高いレスポンス性と圧力損失の低減を追求している。ストリートからスポーツ走行まで対応。

■3万8000円
■エイチ・ビー・アイ
☎03-5663-2551

INTER COOLER

インタークーラー

CUSCO



ミッションオイル & デフォイルクーラーキット

15 14 13 180

図9段

ミッションオイルやデフォイルの温度上昇を抑えるとともに、オイルの劣化も抑制。サーキットユーザーはぜひ装着したいアイテム。

■7万2000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

STR



STRインタークーラーパイプ

15 14 13 180

膨張や変形を起こしてしまうゴム製インタークーラーパイプを金属製に交換することで、安定して空気をエンジンに送り込み、レスポンスアップ。同社サクショキットとの併用で効果が増大する。

■9500円
■STRファイエンジニアリング
☎0297-61-3156

SAMCO



ターボホースキット

14 13 180

独自の積層構造により、高耐久や高耐熱、高強度を実現。膨張、ホース抜けを防ぎ、タービン性能を安定化する。カラーは全15色で、同社の他アイテムとの組み合わせでドレスアップ効果も高まる。

■1万7000円～3万6000円
■トップラインプロダクト
☎04-7190-1391

BLITZ



INTER COOLER CS

15 14 13 180

コア全体に特殊処理「ケミカルシャイン加工」を施し、耐腐食性を向上。アウターフィンに走行風の抜けを十分に確保するルーバータイプを、インナーチューブに信頼のオフセットタイプを採用する。

■6万8000円
■ブリッツ
☎0422-60-2277

GReddy



インタークーラー SPEC-R HG S14/15 TYPE24 TK

15 14 13 180

高ブースト時に必要な高い冷却性能を持つフィンピッチの細かいコアを採用するとともに、熱交換率の高い特殊なアルミニウム素材を採用することで冷却性能を追求。

■15万3000円
■トラスト
☎0479-77-3000

GReddy



インタークーラー SPEC-R HG S14/15 TYPE24 ノーマル

15 14 13 180

同社のインタークーラーでもっともハイスベックなスベックR。HGはサイドタンクやアルミパイプをバフ仕上げとし、コアには耐腐食性を向上させるCCP処理を施す。

■13万3000円
■トラスト
☎0479-77-3000



BREATHER TANK

15 14 13 180

冷却水をスワールさせることにより気泡を取り除くリザーバータンク。内部には冷却水の偏りを防ぐバップルプレートを設置し、コンパクトな円筒型で狭いスペースにも装着可能となっている。

■1万9800円
■サード
☎0565-53-1166



リザーバータンク

汎

取り付け自由度の高いコンパクトなリザーバータンク。ウォーターラインにバイパスさせることで空気を除去し、オーバーヒートを防止。軽量かつ耐久性に優れる。

■1万8000円(フィッティング)
■1万4700円(ホース)
■オクヤマ
☎045-934-5334



STRアルミリザーバータンク

13 180

純正のプラスチック製リザーバータンクは経年劣化で割れてしまう。そこで、耐久性に優れたアルミ製に交換することで、割れの心配もなく、安定した冷却水を供給。ターボ車のに適合する。

■1万4800円
■STRワカエンジニアリング
☎0297-61-3156



GT spec. リザーバータンク

15 14 13 180

キャビテーション限界を向上することで冷却水流量を確保するほか、ウォーターポンプの高速回転化を可能とし、抜群の冷却性能を発揮。圧力キャップの装着による完全密閉で冷却液の劣化防止も図る。

■1万9000円
■Apex
☎0544-65-5061



アルミラジエーターリザーバータンク

15 14 13 180

冷却水に発生したエアを抜き、冷却性能低下や冷却水の劣化を防ぐために設置する。純正はプラスチック製で割れやすいため、耐久性に優れたアルミ製を採用。

■1万2800円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017

OTHERS

その他



ラジエータークーリングパネル

15 180

ラジエーターサポートとバンパーの間に取り付けすることで、コアサポート上部に逃げてしまうフレッシュエアを効率良くラジエーターに導く導風板。連続高負荷走行時の水温上昇を抑えてくれる。

■8500円
■レイル
☎045-824-1835



ラジエーターフードカバー

15 14 13 180

ラジエーター上部に取り付けることで隙間をなくし、上部に逃げて行く空気をシャットアウト。走行風を効率良くラジエーターに取り込む。実車テストでは約マイナス2℃の冷却効果を実現している。

■8900円
■ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348



ラジエーターパネル

15 14 13 180

グリルとラジエーターの隙間を埋めて、ラジエーター上部に逃げてしまう走行風をしっかりとラジエーターに導入。冷却効率が高まり、とくに連続走行時に冷却水の温度上昇を防止するのに効果的だ。

■7400円
■GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550



ラジエータークーリングプレート

15 14

ラジエーター上部をふさぎ、ラジエーター本体を通る風量を増加させる効果があるアイテム。これにより、サーキット走行など連続高速走行時の冷却水温度の上昇を抑え、オーバーヒートを防止する。

■9800円
■キャロッセ
☎027-352-3578



ラジエータークーリングプレート

15 14 13 180

ラジエーター上部とフロントグリル上部に取り付けることで、ラジエーターに当たる走行風を整える。MT車用で、180SXは前期型のみに対応。エンジンルームのドレスアップパーツとしても人気だ。

■9800円
■オクヤマ
☎045-934-5334



ブリーザータンク

汎

タンク内で渦を発生させて取り込む構造で、自然な遠心力でクーラントとエアを分離。そしてクーラントのみをラジエーターに戻すことで、ラジエーターの機能を最大限に発揮させることが可能だ。

■1万3800円
■トラスト
☎0479-77-3000



ローテンブサーモスタット

15 14 13 180

冷却水を早めに循環させるためのサーモスタット。開弁温度が68℃に設定され、急激な温度変化によるエンジンやラジエーターへの負荷を低減。強化ラジエーターとの併用で、冷却性能を最大限に引き出す。

■7350円
■ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348



COOLING THERMO SST05

15 14 13 180

開弁温度は68℃に設定され、冷却水の急激な温度変化を防止。加えて、流量を制御するフローコントロールバルブを採用し、ハンチングも防止してくれる。

■7000円
■サード
☎0565-53-1166



ビッグキャパシティウォーターアウトレット

15 14 13 180

ウォーターアウトレットパイプをワンオフ製作し、確実に水温を下げるアイテム(水温センサーソケットはオプション)。ハードスベック車両にオススメしたい。

■8000円
■パワースポーツ
☎072-924-6010



元祖 Water Pipe

15 14 13 180

クランク角センサー下部のつぶれた部分を作り直すことで水流効果を上げ、水温上昇を防止。水温センサー穴付きタイプは、より精度の高い水温計測が可能。写真はS13用。

■1万6000円
(センサー穴付き:1万8000円)
■ジーコーボレーション
☎047-457-0001



大容量ウォーターポンプ

13 180

パワーアップに伴いエンジンの発熱量は増え、オーバーヒートが起こりやすくなる。このウォーターポンプはレースで得たノウハウを取り入れ、冷却効率を向上。

■5万3000円(純正ファン)
■3万9000円(電動ファン)
■田中工業・ジュンマシンショップ
☎03-3920-4165



アンダーパネル

15 13 180

高速走行時にボディ下面の整流効果を向上させ、ダウンフォースを発生させるアイテム。また、ベンチレーターを設けることでエンジンルーム内の熱を効率良く排出し、オーバーヒートも防ぐ。

■1万5000円
■レイル
☎045-824-1835



パワステクーラーキット

15 14

サーキット&ドリフト走行中に発生することがあるパワステタンクからのオイル漏れを軽減。パワステのフィリングもアップ。ボルトオン設計で、クーラー本体とホース、車種別ステーのセット。

■2万4800円
■レーシングサービスタカギ
☎0584-34-0020



スポーツエアコンコンデンサーラジエーターレスキュー

15 14

可能な限り小型化し、ラジエーターの接風面を拡大させるスペシャルコンデンサー。その一方でエアコンの冷却効率はキープしているの、ストリート派でも安心だ。

■3万円
■エイチ・ビー・アイ
☎03-5663-2551



あげっち

15 14 13 180

ボンネットを浮かすことでエンジンルーム内の熱気を排出させるアイデア商品。浮かすのはボンネット後端(フロントガラス側)なので、空気抵抗増がなくスバルタンなルックスも手に入る。

■3500円
■ウイング・タケオ
☎059-363-2104



スーパーエレクトリックファン

汎

ブレード形状の薄型設計により、狭いスペースでも取り付け可能な電動ファン。PULLとPUSHの風向きを設定するほか、サイズも7インチから16インチまで全6タイプをラインナップしている。

■1万4000円~1万9000円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888



メガテック クーリングファン

15 14 13 180

シルビア系専用設計のクーリングファン。10枚羽根により大幅な冷却効果を実現し、熱ダレによるパワーダウンやエンジントラブルを防止。大容量ラジエーター対応で、取り付けはボルトオン。

■1万2800円
■ジービススポーツ
☎0256-36-7773



ローテンブサーモスタット

汎

クーリングされた冷却水を早めに循環させるサーモスタット。開弁温度をエンジンのポテンシャルを最大限に発揮する65℃に設定し、熱ダレやオーバーヒートも抑制。ハイレボタイプも用意する。

■7000円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888



スーパーレーシングエアファンネル

汎

同社スーパーレーシングエアダクトにジャストフィットする専用のファンネル。内径50φ、75φ、100φというサイズ設定のほか、アルミ製とカーボン製を用意する。

■2500円~3500円(アルミ丸型)
■5000円~7000円(カーボン丸型)
■8000円(カーボン角型)
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888



スーパーレーシング エアダクト

汎

断熱材とアルミクロスの計4層構造の採用により、優れた耐熱性と耐久性を誇るエアダクト。レーシングカーにも採用されている本格スペックで、サイズは内径50φ、75φ、100φの3タイプを用意。

■7200円~2万6000円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888



High Temp. Air Duct Hose

汎

耐熱・耐摩耗性を高めたシリコンコートガラスクロス製のホース。外気をダイレクトに引き込み、エアクリナーの吸気効率アップやブレーキの熱ダレ防止策など、さまざまな使い方が可能だ。

■6300円~6万円
■タニダ
☎052-871-3741



Air Duct Funnnel

汎

漏斗(ファンネル)作用で効率よく外気を引き込み外気導入パーツ。エアダクトホースと組み合わせて使用することにより効果を高める。サイズは50φ、75φ、100φ。

■2700円(50φ) 3000円(75φ)
■3300円(100φ)
■タニダ
☎052-871-3741



スーパーサーモクロス

汎

熱に弱いパーツを保護する特殊アルミ遮熱材で、グラスファイバー製とカーボンファイバー製を用意。柔軟性や耐久性に優れているため、3D形状への使用にも最適。サイズは3種類用意されている。

■1600円~1万2000円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888



Thermo Block

汎

エンジンやタービンから発生する熱を約90%遮断するアルミはく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用意。高温になるエキマニなど、吸排気系の熱害防止に最適。

■2400円~8600円
■タニダ
☎052-871-3741

DRIVE TRAIN

【駆動系】

掲載データは2014年9月24日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN SILVIA

エンジンパワーをロスなく伝えることが速さにつながる

チューニングして大パワーを手に入れても、そのパワーを確実に路面に伝えられなければ意味がない。このようなことから、エンジンの持つパワーを効率よく路面に伝えることができる駆動系チューンは、パワーアップのチューニングと同じくらい重要な項目と言えるだろう。エンジンのパワーをロスなくミッションに伝える強化クラッチのほか、エンジンのパワーバンドを有効活用できるクロスミッション、トラクション性能に大きな影響を与えるLSDなどが“ソレ”。クルマの性能を引き出して走って楽しいクルマに仕上げるために、駆動系チューンは必要不可欠なのだ。

15=S15に適合
14=S14に適合
13=S13に適合
180=180SXに適合
汎=汎用アイテム

OS GIKEN



スーパーロック LSD

15 14 13 180
材 メタル 1.5 WAY
1kg

プレッシャーリングコントロール機構採用でインシャルトルクからロックまでの過程がスムーズになり、姿勢変化が起こりにくい。スペックSとスペックXを用意。

■13万6000円
■オーエス技研
☎086-277-6609

ATS



サイレント LSD

15 14 13 180
材 メタル 1.5/2 WAY
1kg 要問合せ

LSDの効果やドライビングのしやすさはそのままに、チャタリング音の少ない適度なインシャルトルク設定で静粛性をアップ。45〜55度のカム角度変更も可能。

■12万3000円〜15万円
■エイティーエス
☎086-286-9331

ATS



メタル LSD

15 14 13 180
材 メタル 1.5/2 WAY
1kg 要問合せ

ATSの持つLSDの技術を余すことなく注ぎ込んだ、オイルスルータイプのS型プレートを採用。メリハリのあるロック性能、安定した効き、スムーズな作動などが特徴。

■10万7000円〜14万1000円
■エイティーエス
☎086-286-9331

ATS



ハイブリッド LSD

15 14 13 180
材 カーボン+メタル 1.5/2 WAY
1kg 要問合せ

世界初のカーボンとメタルを組み合わせたハイブリッドLSD。カーボンとメタルプレートの比率を自由にセッティング可能で、さまざまなステージで威力を発揮する。

■要問合せ
■エイティーエス
☎086-286-9331

ATS



カーボン LSD Spec 1,3,4

15 14 13 180
材 カーボン 1.5/2 WAY
1kg 要問合せ

従来品の扱いやすさと静粛性はそのままに、インシャルトルクをアップさせることで高レスポンスを実現。高いインシャルトルクでも、アンダーステアを抑制する。

■15万7000円〜16万6000円
■エイティーエス
☎086-286-9331

L.S.D

リミテッドスリップデフ

■=クラッチプレート材質
■WAY=作動方式
■kg=インシャルトルク

TOMEI POWERED



TECHNICAL TRAX ADVANCE L.S.D.

15 14 13 180
材 メタル 2 WAY
1kg

2ウェイ構造と高いインシャル、大容量ディスクの採用により、ドリフトコントロールを容易にし、圧倒的なトラクション性能を実現。

■9万9000円
■東名パワード
☎042-795-8411

CUSCO



プロアジャスト LSD

15 14 13 180
材 メタル 1~2 WAY
1kg 8〜10kg (RS)
16〜18kg (MZ)

作動カムをオン側、オフ側それぞれ10度刻みでセッティングすることが可能。タイプRSおよびMZをベースに、どの作動方式にも対応。

■15万1000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

CUSCO



CUSCO LSD Spec-F

15 14 13 180
材 メタル 1/1.5/2 WAY
1kg 8〜10kg (RS)
16〜18kg (MZ)

新開発のFFD（フラットフリクションディスク）を採用し、アクセルON/OFFでの初期動作や効きの特性をマイルドにセッティングしている。

■9万7000円〜11万4000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

CUSCO



CUSCO LSD TYPE-MZ

15 14 13 180
材 メタル 1/1.5/2 WAY
1kg 16〜18kg

ケース外側のコンプレートでインシャルトルクを発生させ、唐突な効き感のないマイルドな特性が魅力。幅広いシーンに対応し、街中でも扱いづらさは感じない。

■9万7000円〜11万3000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

CUSCO



CUSCO LSD TYPE-RS

15 14 13 180
材 メタル 1/1.5/2 WAY
1kg 8〜10kg

特殊精密RSスプリングにより、安定した効きと抜群の耐久を実現。さらに、インシャルトルクを作動方向へ発生させるため低インシャルでも鋭いとレスポンスを達成。

■9万9000円〜11万4000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

KAAZ



SOLID LSD

15 14 13 180
材 メタル 1.5/2 WAY
1kg

クラッチプレートのサイズと枚数を最大限確保し、安定した効きと軽快な作動を実現。扱いやすさと静粛性はそのままに、インシャルトルクを上げてレスポンスアップ。

■10万9000円
■カーツ
☎0120-073-330

ATS



カーボンクラッチ Spec 1,2

15 14 13 180
材 カーボン 1/2/3 枚
1100〜2200kg

メタルより30%以上強力な伝達能力を発揮し、安定した半クラ特性を確保。また、ツインでは30万kmを超える長寿命も実現。ペダル操作の軽いスペック2もあり。

■15万7000円〜32万4000円
■エイティーエス
☎086-286-9331

EXEDY RACING CLUTCH



ハイパーシングル

15 14 13 180
材 ノンアス+メタル 1 枚
13000Nm

抜群のコストパフォーマンスを発揮する強化クラッチの決定版。ディスクの小径化&軽量化でアクセルレスポンスを向上させメタル素材の採用で安定した摩擦を実現。

■10万9800円〜12万9800円
■エクセディ アフターマーケット部
☎072-824-7138

EXEDY RACING CLUTCH



ハイパーシングルVF

15 14 13 180
材 ノンアス+メタル 1 枚
11000Nm

ハイパーシングルの進化版で、オルガニック材とメタル材を組み合わせたディスクを使用。ストリートでの快適性を保ちつつ、ドリフトの連続走行にも対応する。

■10万9800円〜11万9800円
■エクセディ アフターマーケット部
☎072-824-7138

CLUTCH SET

クラッチセット

■=クラッチプレート材質
■枚=プレート枚数
■=圧着力
■kg=許容トルク

RIGID



α Spec Gymkhana LSD

15 14
材 メタル 1 WAY
1kg

信頼性の高いクスコ製LSDをベースに、独自のセットアップを施したジムカーナ用LSD。ジムカーナ参戦で得たノウハウが注入され、圧倒的なトラクション性能を発揮。

■11万3000円
■アルファ
☎048-873-6986

ARMS



カーボン LSD 木下みつひろプロデュース

15 14
材 カーボン 2 WAY
20kg

木下みつひろ氏プロデュース。カーボンならではの扱いやすさと静粛性はそのままに、インシャルトルクを上げてレスポンスアップ。

■16万6000円
■アームズ
☎026-252-5220

OS GIKEN



ストリートマスター ツイン

15 14 13 180
材 メタル 2 枚
900kg

プレッシャープレートに装着したフローティングプレッシャーシステムで、強力な伝達能力を発揮しつつ、半クラ領域を拡大。対応馬力の異なる2種を用意する。

■17万円
■オーエス技研
☎086-277-6609

OS GIKEN



多板式レーシングクラッチ R3B

15 14 13 180
材 メタル 2 枚
1100kg

ドラッグなどのハードユース向けでセンターハブタイプのメタルディスクを採用。レースシーンでも使用される信頼性の高さも特徴。

■18万8000円
■オーエス技研
☎086-277-6609

OS GIKEN



多板式レーシングクラッチ STR シリーズ

15 14 13 180
材 メタル 2 枚
900kg

街乗りからサーキットまで幅広いステージに対応。純正より踏力が軽く、ライトチューン車にマッチする。抜群の扱いやすさが魅力。

■16万3000円
■オーエス技研
☎086-277-6609

OS GIKEN



多板式レーシングクラッチ TS2CD/TR2CD

15 14 13 180
材 メタル 2 枚
990kg

ディスクに215φのメタル素材を用いたツインプレートで、タイムアタックやジムカーナにも対応。ハードユーザー向けにTRシリーズも設定あり。

■15万8000円
■オーエス技研
☎086-277-6609

OS GIKEN



多板式レーシングクラッチ TS2B/TS2BD

15 14 13 180
材 メタル 2 枚
990kg

小径の204φメタルディスクとスチール製カバーの組み合わせで、あらゆる用途に対応。ダンパースプリングの有り無しが用意される。

■14万3000円
■オーエス技研
☎086-277-6609

ATS



メタルクラッチ Spec 1,2

15 14 13 180
材 メタル 1/2/3 枚
1100〜2200kg

230mmの大径ディスクを採用して圧倒的な伝達能力を確保しつつ、センターハブ方式やクッションディスクで抜群の切れ味とやさしい操作性を実現している。

■10万8000円〜15万8000円
■エイティーエス
☎086-286-9331



LA クラッチシングル

15 14 13 180
 材 メタル+グラスファイバー 1校
 重量 53 kg・m
 ディスクフェーシングにメタルとグラスファイバー系のコンポジット素材を採用。優れた伝達能力を確保し純正並みの半クラも確保。
 ■14万8000円 (S15)
 ■14万2000円 (S14/S13)
 ■エッチ・ケー・エス
 ☎0544-29-1235



メタルクラッチ

15 14 13 180
 材 メタル 1/2校
 重量 420Nm ~
 ストリートからサーキットまで幅広く対応。シングル、ツイン、トリプルを設定し、走るステージなどによって選ぶことが可能だ。
 ■10万円 (シングル) 16万5000円 (ツイン) 19万5000円 (トリプル)
 ■小倉クラッチ
 ☎0270-63-7236(技術問い合わせ)



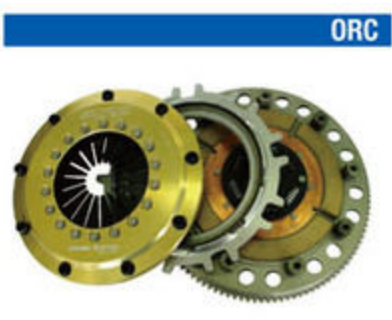
Racing Concept

15 14 13 180
 材 メタル 2校
 重量 630Nm
 モータースポーツでも活躍するサーキットスベック。コンピュータ解析技術を駆使して肉抜かれた超軽量フライホイールにより、驚異的なエンジンレスポンスを実現。
 ■20万1000円 ~
 ■小倉クラッチ
 ☎0270-63-7236(技術問い合わせ)



PRO CARBON

15 14 13 180
 材 カーボン 2校
 重量 630Nm
 メタルツインをベースに各部をチューニング。低温時はマイルドな操作性、高温時はダイレクトな繋がりを実現。超軽量カーボンディスクで素早いシフト操作も可能。
 ■22万5000円
 ■小倉クラッチ
 ☎0270-63-7236(技術問い合わせ)



SE クラッチ

15 14 13 180
 材 メタル 1/2校
 重量 420Nm ~
 新開発のSE機構により、マイルドな半クラ特性を可能に。専用の摩擦材を使用することで、半クラの発熱によるμの低下も防いでいる。ストリートユーザーにマッチ。
 ■11万円
 ■小倉クラッチ
 ☎0270-63-7236(技術問い合わせ)



Light クラッチ

15 14 13 180
 材 ノンアスベスト 1校
 重量 390Nm
 オルガニック系摩擦材を採用した軽量ディスクにより、軽快なシフトチェンジとスポーティな半クラ感覚を実現する強化クラッチ。
 ■10万円
 (高圧着タイプは10万3000円)
 ■小倉クラッチ
 ☎0270-63-7236(技術問い合わせ)



S メタルクラッチセット

15 14 13 180
 材 メタル 9000Nm
 ストリート仕様からサーキット仕様まで幅広く対応するスポーツクラッチキット。軽量かつ厚型のメタルディスクを採用することで、耐熱性が飛躍的に向上している点にも注目。ロングライフも魅力。
 ■5万6800円 ~ 5万8800円
 ■エクセディ アフターマーケット部
 ☎072-824-7138



ウルトラファイバークラッチセット

15 14 13 180
 材 ノンアスベスト 9000Nm
 高い耐熱性と高回転強度を実現しつつ、オルガニックフェーシング特有の半クラ性能を保持。優れた操作性が魅力で、ライトチューンのストリートユーザーに最適だ。リリースベアリングも付属する。
 ■5万3800円 ~ 5万5800円
 ■エクセディ アフターマーケット部
 ☎072-824-7138

CLUTCH DISC & COVER SET

クラッチディスク & カバーセット

■=クラッチプレート材質
 ■=圧着力
 ■=許容トルク



カーボンシングルクラッチ 木下みつひろプロデュース

15 14 13 180
 材 カーボン 1校
 重量 1600kgf
 高圧着カバーでありながら純正よりも軽いペダル踏力を実現。鋭いレスポンスも大きな魅力だ。
 ■16万9000円 (6MT)
 ■15万7000円 (5MT)
 ■アームズ
 ☎026-252-5220



超軽量クロモリフライホイール & クラッチ KIT

15 14 13 180
 材 ノンアスベスト / メタル 1校
 重量 700 ~ 918kg
 サーキット走行を想定して開発。ディスクはメタルとノンアスがあり、フライホイールはCNC加工と2度の熱処理で抜群の強度を誇る。
 ■10万4600円 ~ 11万1600円
 ■戸田レーシング
 ☎0866-83-1202



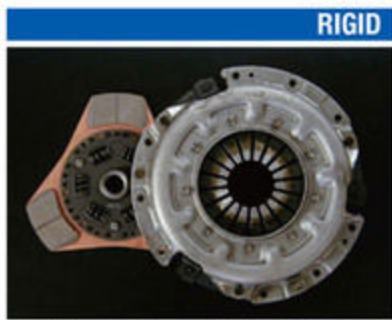
シングルスポーツクラッチキット

15 14 13 180
 材 ノンアス・メタル 1校
 SR20DET 専用。オルガニックタイプとメタルタイプのディスクを用意し、フライホイールもスタンダードとハイスリートを設定。走るステージに合わせて選ぶことが可能。
 ■9万3000円 ~ 10万1000円
 ■田中工業・ジュンマシショッ
 ☎03-3920-4165



ノンアス強化クラッチセット

15 14 13 180
 材 ノンアスベスト 850kg
 アスベストフリーのクラッチキット。ブーストアップ仕様程度まで対応可能で、コストパフォーマンスの高さが魅力。SR20DET 専用部品のため、NAに取付けの場合はターボ用フライホイールが必要となる。
 ■2万9000円
 ■エフ・サービス
 ☎0985-89-2841



リジッド・クラッチカバー&ディスク

15 14 13
 材 メタル 950kg
 フルメタルタイプのディスクと、ハードなクラッチワークに耐える圧力を確保したカバーにより、エンジンパワーを最大限に伝達。それぞれで単品購入も可能だ。
 ■5万7000円 (セット) 3万1800円 (ディスク単品 / カバー単品)
 ■アルファ
 ☎048-873-6986



POWER CLUTCH

15 14 13 180
 材 ノンアスベスト・メタル・銅
 重量 850kg
 圧着力を高めてクラッチディスクの性能を最大限に引き出すカバーに強化ディスクをセット。ディスクはノンアス、メタル、カーボンメタル、銅の4種を用意。
 ■4万800円 ~ 6万1600円
 ■辰巳屋興業 用品部
 ☎03-3696-0620



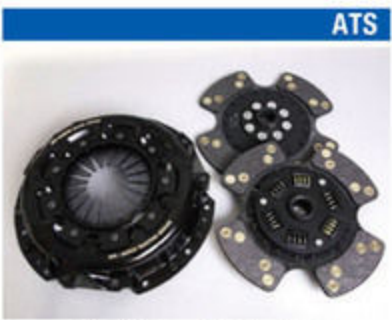
メタルディスクセット

15 14 13 180
 材 メタル 915kg
 耐摩耗性に優れたメタルフェイスの採用で、過酷な条件下においても滑りを抑制。また、純正に近いコントロール性を保ちながらパワーを確実に伝達してくれるので、街乗りメインのユーザーに最適。
 ■6万1000円
 ■キャロッセ
 ☎027-352-3578



銅シングルセット

15 14 13 180
 材 カッパー 915kg
 銅線とカーボンを独自の製法でモールドしたフェーシングを採用し、熱によるディスクの反りや滑りに対して高い耐久性を確保。セット荷重をバランスよく高めた強化カバーで、扱いやすさもアップ。
 ■5万9000円
 ■キャロッセ
 ☎027-352-3578



カーボンブレードクラッチ

15 14 13 180
 材 カーボン
 フェードやバーストを起こさないカーボンディスク採用で、高い伝達能力と扱いやすい半クラ性能を高次元で両立。ダンパーの有無が選択可能で、ローブライスカつ長寿命なので純正交換にも最適。
 ■3万8000円 ~ 6万1100円
 ■エイティエス
 ☎086-286-9331



オリジナル銅フェーシングクラッチキット

15 14 13 180
 材 カッパー
 フェーシング材とカーボン、銅の絶妙な配合により、高温時や高回転時でも安定した伝達能力を発揮する。許容出力は400馬力前後で、ボン付けタービン仕様にも対応。
 ■3万3550円
 ■ガレージインフィニティ
 ☎0279-22-5606



強化クラッチキット カッパーフェーシング

15 14 13 180
 材 カッパー 850kg
 銅とカーボンをを用いたフェーシングとすることで、メタルのようなスポーツ性となんアスのような扱いやすさを両立。メタル特有のジャダーも大幅に軽減している。
 ■3万9800円
 ■カインドテクノストラクチャー
 ☎050-3532-5017



強化クラッチキット メタルディスク

15 14 13 180
 材 メタル 850kg
 3枚羽のメタルディスクを採用し、優れた伝達性能のほか、高い耐久性および耐熱性を実現。サーキット派はもちろん、街乗り仕様でも対応するクラッチキットだ。
 ■3万9800円
 ■カインドテクノストラクチャー
 ☎050-3532-5017



強化クラッチキット ノンアスディスク

15 14 13 180
 材 ノンアスベスト 850kg
 ノンアスのディスクと高圧着タイプのカバーを組み合わせたキット。純正に近いナチュラルなフィーリングが特徴で、リーズナブルなブライスは人気の秘訣だ。
 ■2万9800円
 ■カインドテクノストラクチャー
 ☎050-3532-5017



メタル強化クラッチセット

15 14 13 180
 材 メタル 850kg
 タービン交換車 (420馬力程度) にも対応するメタル強化クラッチキット。厚型のメタルディスクを採用し、高い耐久性が最大の魅力。ストリート派からドリフトユーザーまでオススメできる。
 ■4万円
 ■エフ・サービス
 ☎0985-89-2841



銅強化クラッチセット

15 14 13 180
 材 カッパー 850kg
 カーボンと銅の含有量の多い高性能銅カッパーディスクを採用し、カバーには半クラ性能をアップさせるためにクッシュニングプレート装着。低価格ながらボン付けタービン仕様程度まで対応。
 ■3万9000円
 ■エフ・サービス
 ☎0985-89-2841



ノンアスクラッチキット

15 14 13 180
 材 ノンアスベスト
 純正プラスαの性能で、ノーマルからでも違和感なく扱うことができる。とはいえ伝達性能は確実にアップしているの、ブーストアップ仕様の車両やスポーツ走行を行うユーザーでも満足できる。
 ■2万8800円
 ■バイパー
 ☎049-239-1955



強化メタルクラッチ

15 14 13 180
 材 メタル 1050kg
 トルク伝達性のほか、耐熱性や耐久性などが純正に比べて飛躍的に向上。カバーは切れの良さを重視した設計で、シフトアップ/ダウンの伝達速度もアップ。オールラウンドで使えるクラッチキット。
 ■3万7800円
 ■ドッグファイトプロ
 ☎0795-32-2348



銅クラッチセット

15 14 13 180
 材 カッパー 850kg
 ダイレクトなフィーリングを確保しつつ、半クラ操作も不自由なく行える高いコントロール性を実現。耐摩耗性にも優れているので、街乗りだけでなくハードなスポーツ走行にもマッチする。
 ■6万2600円
 ■シルクロード
 ☎0744-34-1155



ドリクラⅢ

15 14 13 180
 材 カーパーンメタル 850kg
 メタルディスクにカーボンコーティングを施し従来のメタルディスクの特性を備えつつ、ジャダーの抑制や耐摩耗性を向上。カバーはダイヤフラムスプリングを強化し、ディスクへの圧着力をアップ。
 ■3万1900円
 ■GT-1 Motor Sports
 ☎042-520-3550



ドリクラⅡ

15 14 13 180
 材 カッパー 850kg
 フランスValeo社製の、鉛レス高性能フェーシング銅線を採用。低温から高温まで安定した摩擦係数を実現してくれる。ダンパースプリングの採用で扱いやすさも保持。
 ■3万1900円
 ■GT-1 Motor Sports
 ☎042-520-3550



ドリクラⅠ

15 14 13 180
 材 メタル 850kg
 メタルディスクと強化カバーのセット。ディスクは耐熱性や耐摩耗性に優れたとともに、慣性モーメントが少なく、素早いシフト操作が可能。純正フライホイールのほか社外フライホイールにも対応。
 ■3万1900円
 ■GT-1 Motor Sports
 ☎042-520-3550

TODA POWER



超軽量クロモリフライホイール

15 14 13 180
 材 クロモリ鋼 ■ 3.9 ~ 6.9kg
 長年にわたる戸田レーシングのレース実績で培ったノウハウを凝縮したフライホイール。CNC旋盤による精密加工が施され、高い精度による高バランスを実現。防サビ処理も施され、耐久性も高い。
 ■4万6000円~5万円
 ■戸田レーシング
 ☎0866-83-1202

JUN



軽量クロモリフライホイール

15 14 13 180
 材 クロモリ鋼 ■ 5.2(S15/14STD)
 過酷な条件下に十分耐えうる強度を持たせつつ不要な部分を削り取ることで、回転慣性力を小さくしてレスポンスアップ。スタンダードとハイスピードを設定する。
 ■4万円~(スタンダード)
 4万4000円(ハイスピード)
 ■田中工業・ジュンマシンショップ
 ☎03-3920-4165

CUSCO



超軽量クロモリ・フライホイール

14 13 180
 材 クロモリ鋼 ■ 4.8kg
 クロモリ鋼を採用し、限界設計と精密加工により徹底的な軽量化を追求。十分な強度を保ちながら、ハイレスポンスと高いコントロール性を達成したフライホイール。スポーツ走行にオススメ。
 ■4万9000円
 ■キャロッセ
 ☎027-352-3578

EXEDY RACING CLUTCH



レーシングフライホイール

14 13 180
 材 クロモリ鋼 ■ 6.3kg
 軽量化および低イナーシャ化を施すとともに、熱容量を高次元でバランス。これらにより、低速トルクを犠牲にせず、パワーと高速域での抜群のレスポンスを実現。S13およびS14、180SXに対応する。
 ■4万4800円
 ■エクセディ アフターマーケット部
 ☎072-824-7138

FLY WHEEL

フライホイール

■=材質
 ■=重量

VIPER



メタルクラッチセット

15 14 13 180
 材 メタル 庄--
 ダイレクトなトルク伝達が特徴のメタルディスクを使用したクラッチキット。耐熱性、耐摩耗性にすぐれ、レスポンスとシフトフィールを向上させる。ドリフトユーザーやサーキット派にオススメ。

■3万7048円
 ■バイパー
 ☎049-239-1955

VIPER



クロモリ軽量フライホイール

15 14 13 180
 材 クロモリ鋼
 ■ 6.7kg (S15) 4.5kg (S14/13)
 エンジンのレスポンスアップを約束してくれる軽量フライホイールで、シフトフィールの向上も望める。サーキットでのスポーツ走行では走りが劇的に変わるはずだ。
 ■2万4800円
 ■バイパー
 ☎049-239-1955

DOGFIGHTPRO



クロモリフライホイール

15 14 13
 材 クロモリ鋼
 ■ 6.5kg (S15) 4.5kg (S14/S13)
 十分な強度を確保しながら軽量化を実現したオリジナルフライホイール。エンジンブレーキ効果も望める理想的なバランスを持ち、扱いやすさにも長けている。
 ■3万9800円
 ■ドッグファイトプロ
 ☎0795-32-2348

GT-1 Motor Sports



軽量フライホイール

14 13 180
 材 クロモリ鋼 ■ 4.6kg
 超高速バーステストにも耐え、低回転から高回転までハイレスポンスを達成。クロームモリデン鍛造素材を冷間鍛造し、フルバランス取り済み。サーキットから街中まで、その効果を体感できる。
 ■2万8500円
 ■GT-1 Motor Sports
 ☎042-520-3550

Garage INFINITY



オリジナルクロモリ軽量フライホイール

15 14 13 180
 材 クロモリ鋼
 ■ 6.7 kg (S15) 4.5 kg (S14/S13)
 クロモリ製のフライホイールで、鋭いレスポンスが魅力。同社クラッチキットとの併用がオススメ。
 ■4万2000円~4万5000円
 ■ガレージインフィニティ
 ☎0279-22-5606

KTS



超軽量鍛造クロモリフライホイール

15 14 13 180
 材 クロモリ鋼
 ■ 6.8kg (S15) 4.6kg (S14/S13)
 クロモリ鋼を用いた鍛造フライホイールで、トルクを失うことなく鋭いレスポンスが手に入る。アイドリング時のバラつきも抑制されており、優れた耐久性を持つ。
 ■2万円
 ■カインドテクノストラクチャー
 ☎050-3532-5017

TSUBASA



デフリジットカラー

15 14
 デフマウントに装着されたゴム製ブッシュをリジット化することで、遊びを減らし、駆動力伝達時のジャダーやトラクション抜けなどを抑える。また、不安定な挙動が解消されることにより、トラクション性能が向上する。

■2万2000円
 ■ウイング・タケオ
 ☎059-363-2104

DIFF MOUNT

デフマウント

OS GIKEN



クロスミッション

14
 1st:2.596 2nd:1.765
 3rd:1.250 4th:1.000
 5th:0.833
 厳選された素材を採用し、強度アップを実現した5速フルクロスミッション。強化メインシャフトも付属される。

■32万8000円
 ■オーエス技研
 ☎086-277-6609

HPI



6速クロスミッション

15 14 13 180
 1st:2.9071 2nd:1.9888
 3rd:1.5373 4th:1.2179
 5th:1.0000 6th:0.8624
 ニスモ製6速ミッションをベースに独自のセッティングを施したクロスミッション。別途、WPC仕様もラインナップする。
 ■42万8000円
 ■エイチ・ピー・アイ
 ☎03-5663-2551

IKEYA FORMURA



ドッグミッション

15 14 13 180
 1st:2.711 2nd:1.799
 3rd:1.288 4th:1.000
 5th:0.812
 純正のミッションケースが使えるドッグミッションキット。オプションパーツを使えば、シーケンシャルパターンへの変更も可能だ。
 ■59万円~69万円
 ■イケアフォーミュラ
 ☎0289-64-5652

GEAR

ギア

■=ギア比

KTS



強化型ミッションマウント

15 14 13 180
 強度90のウレタンを用いた、強化型のミッションマウント。ミッションの余計な動きを抑えることで、シフトフィーリングが各段に向上する。また、ギア抜け防止にも大きな効果をもたらすので、ゼロヨン派にもオススメしたい。

■5800円
 ■カインドテクノストラクチャー
 ☎050-3532-5017

MISSION MOUNT

ミッションマウント

POWER SPORTS



リジッドデフマウント

15 14
 デフの動きを規制することで、LSDの効きの立ち遅れを解消。また、レスポンスアップにも効果大。サーキットでのスポーツ走行を行うユーザーや、ドリフトを楽しむユーザーなら、装着しておいて損はないアイテムだ。

■5800円
 ■パワースポーツ
 ☎072-924-6010

GT-1 MOTOR SPORTS



デフマウントカラー

15 14
 ゼロヨンやサーキット走行など、スポーツ走行時に起こるデフケースの動きを抑制し、発進時のジャダーを防いでくれる。サスペンションやブレーキ同様、走りに大きな効果をもたらすアイテムのひとつと言えるだろう。

■4800円
 ■GT-1 MOTOR SPORTS
 ☎042-520-3550

KTS



デフメンバーウレタンマウント

15 14
 デフケースの動きを規制するウレタンマウント。デフメンバーリジットスペーサーがフロント側に装着するのに対し、こちらはリア側に装着する。トラクション性能の向上のほか、ギア抜けにも大きな効果をもたらしてくれる。

■6800円
 ■カインドテクノストラクチャー
 ☎050-3532-5017

KTS



デフメンバーリジッドスペーサー

15 14
 デフケースのゴムブッシュを上下から挟み込むことで、ゴムブッシュの余分な動きを抑制。これにより、急発進やサーキット走行のギアチェンジ時に起こるデフケースのバタつきが解消される。スポーツ走行で効果大だ。

■9800円
 ■カインドテクノストラクチャー
 ☎050-3532-5017

AVANTE



ダイレクトシフトブッシュ

15 14 13 180
 シフトレバーのブッシュを真ちゅう製に変えることで、よりシャープでカチッとしたフィーリングが手に入る。ローコストながら、高い効果を感じられるアイテムのひとつと言えるだろう。なお、S15のターボ車は非対応なので注意。

■2500円
 ■アバンテオートサービス
 ☎045-930-1411

IKEYA FORMURA



シーケンシフター

15 14 13 180
 ボルトオンでHパターンから前後方向だけのシーケンシャルパターンに変更可能なシーケンシフター。ノーマルミッション対応で保安基準にも適合。オプションでシフトインジケータも用意される。
 ■14万円 (S15)
 12万円 (S14/S13系)
 ■イケアフォーミュラ
 ☎0289-64-5652

GEAR SELECTER

シフトまわり

VIPER



ウレタンミッションマウント

15 14 13 180
 硬度の高いウレタンを採用し、ミッションの揺れを抑える。ギア抜けの防止やシフトフィーリングアップなどをもたらしてくれるので、グリップ派からドリフト派、ゼロヨンユーザーまでその高い効果を体感できるはずだ。

■7800円
 ■バイパー
 ☎049-239-1955

DOGFIGHTPRO



ウレタン強化MTマウント

15 14 13 180
 サーキットにおけるスポーツ走行での激しいシフト操作時に起こるミッションの揺れを抑えるウレタン強化ミッションマウント。駆動力のロスも最小限に抑えつつ、スムーズかつ確実なシフトフィーリングを実現してくれる。

■9800円
 ■ドッグファイトプロ
 ☎0795-32-2348

FLASH



Mission Mounts

15 14 13 180
 純正ミッションマウントをウレタン製の強化品に交換することで、ミッションの揺れを抑制し、シフトフィーリングの向上を実現する。ギア抜けなどのシフトミス防止にも役立つので、スポーツ走行を行うユーザーはぜひ装着したい。

■6600円
 ■ジーコーポレーション
 ☎047-457-0001



強化アプローチシフトレバー
15 14 13 180
シフトレバーをオフセットさせることで、シートを前寄りにセットした際の2速から3速へのシフトアップ/ダウンの操作性を大幅に向上している。設定身長を145～155cmで開発しているため、女性ユーザーにもマッチする。

■8000円
■GT-1 MOTOR SPORTS
☎042-520-3550



強化スポーツシフトレバー
14 13 180
高強度スチール材から削り出した強化シフトレバー。純正と同じストロークのためミッションへの負担が少なく、遊びのないダイレクトなフィーリングが味わえる。支点部分のクロームメッキ化により、スムーズな操作性も実現。

■6800円
■GT-1 MOTOR SPORTS
☎042-520-3550



調整式ダイレクトシフト
15 14 13 180
フルリジッド化することで、スムーズかつクイックなシフト操作を実現。レバーは好みの長さに調整可能で、純正ブーツにも対応する。専用シフトノブも備わる（S15の6MT車は純正ノブ使用）。

■2万円（S15）
1万6800円（S14・S13）
■アザップ
☎076-296-4421



シフトレバーカラー
14 13 180
シフトレバーに取り付けることで、ダイレクトなフィーリングを実現。クイックシフトと違ってノーマルストロークなので、ミッションに負担が掛からないこともメリット。メリハリ感のあるタッチを求めるユーザーに最適だ。

■4800円
■パワースポーツ
☎072-924-6010



シフトレバーカラー
15 14 13 180
シフトレバーのブッシュをアルミ青銅製に交換することで、剛性感の高いカチッとしたシフトフィールを実現することが可能。スポーツ走行を楽しむユーザーはもちろん、街乗り派でもその効果を体感できるアイテムだ。

■2500円
■キャロッセ
☎027-352-3578



ソリッドシフトカラー
15 14 13 180
シフトレバーの途中に装着されている防振ゴム部分にカラーを入れることで、無駄な動きを抑制。いっそうソリッドなシフト操作を実現し、スポーティなフィーリングが手に入る。手軽に装着できることから人気も高い。

■4800円
■アバンテオートサービス
☎045-930-1411



クラッチライン
15 14 13 180
油圧による膨張を極限まで軽減させることができるステンメッシュを用いたクラッチホース。ダイレクトかつシャープなクラッチフィールを実現し、熱によるトラブルを未然に防ぐことができる。経年劣化が少ないことも特徴だ。

■7890円
■ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348



強化クラッチライン
15 14 13 180
純正のゴム製ホースからメッシュテフロンラインに交換することで、ホースの膨張が抑制でき、クラッチのフィーリングが格段にアップ。耐圧力が非常に高いため、破裂などのトラブル防止にも大きな役割を果たしてくれる。

■3700円
■GT-1 MOTOR SPORTS
☎042-520-3550



ステンメッシュクラッチライン
15 14 13 180
高い剛性によりダイレクト感が増し、シャープな切れ味を達成するステンメッシュホース。大パワーを伝達する強化クラッチ装着車にはマストアイテムで、250kg/cm以上の圧力をかけて液漏れ検査済みという高品質も特徴だ。

■4800円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017



クラッチライン
15 14 13 180
ステンメッシュテフロンホースの使用により、シャープなクラッチフィーリングを実現する。ステンメッシュ本体には、保護のためにクリアスモークホースを採用。スチールとステンレスの2タイプのフィッティングを用意する。

■7300円～1万2000円
■エイチ・ピー・アイ
☎03-5663-2551



ダイレクトクラッチライン
15 14 13 180
強化クラッチ装着車など、ホースに掛かる圧力が大きいクルマにベストマッチで、クラッチレスポンスの向上が見込めるステンメッシュ製ホース。純正ゴムホース交換タイプのほか、アッセンブリー交換タイプもラインナップされる。

■7800円
■インギング APP事業部
☎042-513-3307

CLUTCH OPERATING ITEM

クラッチ作動系



リリース & スリーブセット
15 14 13 180
クラッチを交換する際、一般的にはリリースベアリングも一緒に交換する。本製品は、すでにスリーブにベアリングが圧入されているので、簡単に作業が行える。作業効率が大幅に高められるマストアイテムのひとつだ。

■4000円
■GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550



大容量クラッチオペレーター
15 14 13 180
強化クラッチを装着した際のデメリットといえばクラッチの重さだが、大容量クラッチオペレーターを装着することでその重さも半減。タウンユースでもラジにドライブが可能になる。女性ユーザーにもオススメしたいパーツだ。

■8400円
■ガレージインフィニティ
☎0279-22-5606



ビッグキャパオペレーティングシリンダー
15 14 13 180
強化クラッチを装着すると、圧着力が高まったことに伴いクラッチペダルも重くなってしまふ。しかし本製品を装着すれば約15%ペダル荷重を軽減することが可能で、渋滞時のストレスも解消できる。

■6000円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017



クロモリ強化ビボット
15 14 13 180
素材にクロモリを用いた強化ビボット。強化クラッチを装着した場合でも、高強度のため破損などのトラブルなどを未然に防ぐことができ、安心してドライブすることができる。ロープライスでも、効果の大きいアイテムと言えよう。

■3150円
■ガレージインフィニティ
☎0279-22-5606



強化ビボット
15 14 13 180
強化クラッチを装着するとリリースビボットへの負担が大きくなり、ノーマルでは破損の危険がある。そこで、クロモリ製の強化品と交換することでトラブルを防止。強化クラッチと合わせて交換すれば、安心感も高まる。

■2000円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017



リリースフォークビボット
15 14 13 180
クラッチを強化した場合に折れるトラブルを防止したリリースフォークビボット。本体の材質を見直すことで、より強度のあるビボットが取り付け可能となっている。ミッショントラブルの防止にオススメしたいアイテムだ。

■3000円
■田中工業・ジュンマシンショップ
☎03-3920-4165



カーボンプロペラシャフト
15 14 13 180
十分な強度を保ちつつ、純正のスチール製に比べて50%以上の軽量化を実現したカーボン製プロペラシャフト。各世代のABS有り無しがラインナップされており、すべて1ピース構造を採用。ストリートからゼロヨンまで対応する。

■27万8000円～32万3400円
■ピットロードMマシンファクトリー
☎0790-66-3359



ミッションオイルキャッチタンク
15 14
ミッションオイルの注入量を増やすことができ、油温の上昇による油膜切れなどのトラブルを防止。装着後はエンジンルームに設置したタンクからオイルの注入作業が行えるなど、メンテナンス性も高まる。

■2万5000円
■アームズ
☎026-252-5220



大容量デフカバー
15 14
デフオイルの容量を増やすことでオイルヒートマスを増やし、LSDやファイナルギアのトラブルを防止する大容量のデフカバー。デフオイルが高温になりやすいサーキット仕様車や、ドリフト仕様車にはぜひ装着しておきたい。

■3万5500円
■トラスト
☎0479-77-3000

OTHER

その他



強化クラッチブラケット
15 14 13 180
強化クラッチを装着するとブラケットに掛かる負荷が大きくなり、溶接箇所が割れる恐れがある。そんな不安を解消するのがこの強化ブラケットだ。純正品を溶接補強し、高い安心感をもたらしてくれる。強化クラッチには必需品。

■1万円
■バイパー
☎049-239-1955



リリースベアリング
15 14 13 180
SR20DETに対応。リリースベアリングは消耗品なので、クラッチ交換の際には新品に交換することが基本。トラブルを未然に防ぐためにも、作業前に必ず用意しておきたいパーツだ。

■1700円
■GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550



軽量フライボルト Type3/4
15 14 13 180
軽量かつ高硬度のアルミ合金から削り出された六角ボルトに、耐食性、耐摩耗性に優れたアルマイト処理を実施。MAGドレンボルトと併用すれば、ゴールドのアルマイトがアンダーボディのアクセントとして目立つこと間違いなし。

■1600円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455



MAGドレンボルト Type3/4
15 14 13 180
オイルフィルターでは除去しきれないオイルパンの底に沈殿したスチールダストを、磁力の力で吸着するドレンボルト。軽量高硬度のアルミ合金に高精度の切削加工を施し、4000ガウス以上の強力なシールドタイプのマグネットを装着。

■1800円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455



PREMAGdb Model A/C
15 14 13 180
実用性と耐久性を重視したスチール製強力マグネット付きドレンボルト。耐熱温度180℃、3500ガウスの強力磁石「ネオジウム」を採用し、オイルパンに溜まったスチールダストを吸着。S15の6MT専用品と、その他車種用がある。

■2000円
■プレミアムジャパン
☎042-514-8991



SR20DE (T) 強化フライホイールボルト
15 14 13 180
数度のテストを繰り返して完成したフライホイール用の強化ボルト。ネジ部は転造整形で抜群の強度と精度を誇っており、安心感も高い。良いパーツにはよいボルトを使いたいものだ。

■1万2000円
■ナプレック
☎042-660-1185



ペラシャフトカラー
15 14 13 180
ABS付き車両にABS無し車両のデフケースを流用するためのカラー。プロペラシャフトを適正に装着することができ、マイナートラブルを防止することが可能。付属のボルトは焼き入れ処理済みで、強度も抜群だ。

■6000円
■GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550



プロペラシャフトカラー
15 14 13 180
ABS装着車両にABS無しのデフケースを流用すると、プロペラシャフトの長さが足りなくなってしまう。そこで開発されたのがこのカラーで、本製品を使用すればプロペラシャフトはそのままデフケースが交換可能となる。

■8000円
■ガレージLFW
☎042-342-3203

SUSPENSION

[サスペンション]

掲載データは2014年9月24日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN SILVIA

足まわりを引き締めてよりスポーティな挙動を味わう

スポーツカーとして生まれてきたシルビアだけに、車体を持ち合わせる特性も、もちろんスポーティそのもの。そんな特性を更に高められるのが足まわりのセッティングだ。適切に引き締めた足回りは、シャープかつ安定感の高いハンドリングを実現し、よりドライビングが楽しくなることは間違いない。近年はパーツのレベルも高まり、動きの質の高さも向上。既に手を入れているユーザーも、リニューアルを考えてみてはいかがだろうか？

15 = S15に適合
14 = S14に適合
13 = S13に適合
180 = 180SXに適合
汎 = 汎用アイテム



MAX IV SP

15 14 13 180
走 ワインディング～サーキット [O] [仕]
MAX IV-GTをベースに、ピロアッパーを標準装備。シャープなハンドリングが味わえ、気持ちの良いスポーツ走行が楽しめる。
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

対応分類	バネレート	段数	価格
15	F 8.0/R 5.0	30段	20万8000円
14	F 8.0/R 5.0	30段	20万8000円



MAX IV GT

15 14 13 180
走 ストリート～ワインディング [O] [仕]
単筒式+新開発ピストンによるしなやかなセットアップで、ストリートでの快適性とワインディングでの気持ちよさを両立。
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

対応分類	バネレート	段数	価格
15	F 6.0/R 5.0	30段	19万8000円
14	F 6.0/R 5.0	30段	19万8000円



DG-5 HPIスペック

15 14 13 180
走 ストリート～サーキット [O] [仕]
DG-5とともに開発したスペシャルモデル。タウンユースからサーキットまでOKで、推奨はラジアルタイヤ。スプリング製スプリングが標準装備で、1年間の保証付き。
■エイチ・ピー・アイ
☎03-5663-2551

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 8.0/R 6.0	32段	27万9000円



N1 EVOLUTION DAMPER

15 14 13 180
走 ストリート～サーキット [O] [仕]
パーツひとつひとつに至るまで、妥協なく再設計が行われたアベックスの最上級車高調。
■Apex ☎0544-65-5061

対応分類	バネレート	段数	価格
15	F 8.0/R 9.0	25段	28万8000円
14	F 8.0/R 9.0	25段	28万8000円
13	F 7.0/R 9.0	25段	28万8000円



SPEC-S ダンパー

15 14 13 180
走 ストリート～サーキット [O] [仕]
ロアブラケットの緩み防止加工や、特殊ベアリング内臓のアップリナーが最大の特徴。前後ともピロアッパー採用で、フロントは調整式、リアは固定式となる。
■スピリットパフォーマンス
☎042-516-9550

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 8.0/R 6.0	20段	27万8000円

全長調整式ダンパー

走=適用走行ステージ
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
(特に表記がある場合を除く)



CUSCO Street ZERO A

15 14 13 180
走 ストリート～サーキット [O]
スタイリッシュなローダウンと快適な乗り心地を両立。e-con2に対応し、車内から減衰力調整が可能。サビに強い特殊コーティング済みで、安心の1年1万キロ保証付き。
■キャロッセ ☎027-352-3578

対応分類	バネレート	段数	価格
15/S14	F 8.0/R 6.0	40段	16万円
13/180	F 7.0/R 5.0	40段	16万円



CUSCO Street ZERO

15 14 13 180
走 ストリート～ワインディング
サスペンションストロークを確保しつつローダウンを可能にする全長調整式で、快適な乗り心地を実現。シートリングはサビに強いアルミ合金製を採用する。
■キャロッセ ☎027-352-3578

対応分類	バネレート	段数	価格
15/14	F 8.0/R 6.0	固定	14万8000円
13/180	F 7.0/R 5.0	固定	14万8000円



PCV車高調整タイプ (TYPE HA)

15 14 13 180
走 ストリート～サーキット [O] [仕]
FRのコントロール性が存分に楽しめる車高調。シルビアの少し重たく、それでいてピーキーなハンドリング特性を大幅に改善。
■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
15/14	F 8.0/R 6.0	20段	29万8000円



SUPER FUNCTION

15 14 13 180
走 サーキット [O] [仕]
Sタイヤの装着を前提とした、タイムアタック車両御用達車高調。
■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
15/14	F 10.0/R 9.5	30段	33万円
13/180	F 10.0/R 8.0	30段	32万2000円



FUNCTION-X プラス

15 14 13 180
走 ストリート～サーキット [O] [仕]
30段減衰調整機構を採用しハードユースにも応える万能モデル。
■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
15/14	F 6or8/R 5.5or7.5	30段	22万5000円
13/180	F 6or5/R 8or7	30段	21万8000円



HIPERMAX D' NOB

15 14 13 180
走 サーキット [O] [仕]
谷口信輝氏が監修したドリフトスペックの車高調。誰もがドリフトしやすいセットアップが特徴。
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

対応分類	バネレート	段数	価格
15	F 8.0/R 6.0	30段	22万8000円
14	F 8.0/R 7.0	30段	22万8000円
13/180	F 8.0/R 5.0	30段	22万8000円



D2サスペンションシステム

対応分類	バネレート	段数	価格
ストリート	F 8.7/R 6.2	36段	13万8000円
スポーツ	F 9.8/R 7.2	36段	17万8000円
サーキット	F 16.0/R 14.0	36段	17万8000円
ドリフト	F 9.8/R 8.7	36段	17万8000円
ラリー/アスファルト	F 9.8/R 7.2	伸36/縮24段	31万8000円
スーパースポーツ	F 9.8/R 7.2	伸36/縮24段	31万8000円
スーパーレーシング	F 16.0/R 14.0	伸36/縮18段 LOW18段	39万8000円
プロレーシング (ドリフト)	F 9.8/R 8.7	伸36/縮18段 LOW18段	43万8000円



HS DAMPER

15 14 13 180
走 ストリート～サーキット [O]
全長調整式機構やフロント調整式ピロアッパーなど、走り追求する要素を標準装備。前後とも、耐久性に優れた単筒式を採用する。手ごろな価格も魅力だ。
■辰巳屋興業 用品部
☎03-3696-0620

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 8.0/R 6.0	15段	12万2000円



FLT-TAR

15 14 13 180
走 ワインディング [O] [仕]
車高、プリロード、減衰力の調整が可能なハイパフォーマンスモデルで、前後ピロアッパー採用。
■キョウワコーポレーション
JIC事業部 ☎045-532-9996

対応分類	バネレート	段数	価格
15	F 8.0/R 6.0	15段	14万6000円
14	F 8.0/R 6.0	15段	14万4000円
13/180	F 8.0/R 6.0	15段	14万2000円



Competition ZERO-3

15 14 13 180
走 ワインディング～サーキット [O] [仕]
大容量単筒式の全長調整式車高調でピロアッパーを標準装備。Sタイヤ装着を前提に開発されたコンペティションモデルだ。仕様変更やオーバーホールも可能なため、さまざまなカテゴリで人気。
■キャロッセ ☎027-352-3578

対応分類	バネレート	段数	価格
15	F 11.0/R 9.0	24段	24万8000円



Sport ZERO-3S

15 14 13 180
走 ストリート～サーキット [O] [仕]
大容量の単筒式ショックアブソーバーを採用し、幅広いステージにマッチする。減衰力24段調整式の本格派モデルで、オーバーホールや仕様変更にも対応する。
■キャロッセ ☎027-352-3578

対応分類	バネレート	段数	価格
15	F 7.0/R 4.0	40段	22万8000円
14	F 7.0/R 4.0	40段	22万8000円



Type-S

15 14 13 180
走 ストリート～サーキット [O] [仕]
ストリートでの乗り心地を損なうことなく、サーキットにも対応するアラゴスタ最上級スペック。
■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
15	F 9.0/R 7.0	20段	31万円
14	F 8.0/R 6.0	20段	31万円
13	F 7.0/R 5.0	20段	31万円



Type-E

15 14 13 180
走 ストリート～ワインディング [O] [仕]
乗り心地が向上するセットアップで、ローダウン目的のストリートユーザーにオススメ。ピロアッパー仕様もラインナップする。
■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
15	F 8.0/R 6.0	20段	26万3000円
14/13	F 7.0/R 5.0	20段	26万3000円



SUPER DRIFT

15 14 13 180
走 サーキット [O]
ドリフトでのコントロール性を極限まで高めたセッティングで、車高とプリロード別調整式の全長調整式車高調機構を採用する。
■テイン ☎045-810-5501

対応分類	バネレート	段数	価格
15	F 10.0/R 8.0	16段	17万7000円
14	F 10.0/R 8.0	16段	17万7000円
13	F 10.0/R 8.0	16段	17万7000円



MONO SPORT

15 13 180
走 ストリート [O]
減衰力調整範囲を大幅に拡大しつつ、優れたステアリングレスポンスを実現するプレミアムショックアブソーバー。全長調整式で16段の減衰力調整が可能だ。
■テイン ☎045-810-5501

対応分類	バネレート	段数	価格
15	F 9.0/R 7.0	16段	17万8000円
13	F 10.0/R 8.0	16段	17万8000円



STREET FLEX

15 14 13 180
走 ストリート [O]
あらゆるシーンにマッチするストリートモデルで、快適な乗り心地とスタイリッシュなローダウンを両立。仕様変更も可能だ。
■テイン ☎045-810-5501

対応分類	バネレート	段数	価格
15	F 7.0/R 5.0	16段	14万8000円
14	F 7.0/R 5.0	16段	14万8000円
13	F 7.0/R 5.0	16段	14万8000円



Sports★i

15 14 13 180
走 ストリート [O] [仕]
ストリートでの快適な乗り心地をコンセプトに開発されたスポーツ車高調。ワインディングやサーキットにも対応する性能を備える。
■ティエムシー ☎0120-826-644

対応分類	バネレート	段数	価格
15	F 8.0/R 7.0	36段	18万8000円
14	F 8.0/R 7.0	36段	18万8000円
13/180	F 8.0/R 7.0	36段	18万8000円



PRO SPEC DAMPER

15 14 13 180
速ストリート～サーキット
レーシングテクノロジーを細部にまでインストール。フルタップ全長調整式でオーバーホールにも対応する。前後ピロアッパー付き。
■モータックスアルファ パーディーワークス事業部 ☎082-830-2008

対応分類	バネレート	段数	価格
14/15	F 8.0/R 6.0	20段	13万8000円
13/180	F 8.0/R 6.0	20段	13万8000円



N1ダンパー

15 14 13 180
速ストリート～サーキット
アベックスN1ダンパーをベースに独自のセッティングを採用。ストリート、ジムカーナ、サーキットという3タイプがあり、しなやかさとクイック感が特徴。オーバーホールや仕様変更も可能だ。

■ガレージT2 ☎0463-95-9660

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	オーダー	25段	21万円



SUSPENSION SYSTEM type Vettel

15 14 13 180
速ストリート～ワインディング
乗り心地の変化がなく、ローダウンしても快適な走行を実現。フルタップ全長調整式を採用し、オーバーホールにも対応する。
■ドゥオール CST事業部 ☎03-5725-3637

対応分類	バネレート	段数	価格
15/14	F 8.0/R 6.0	15段	8万4800円



ネジ式車高調キット

15 14 13 180
速サーキット
モータースポーツ用として、最大限可能な高品質・高耐久パーツと大容量ピストンを使用。使用するモータースポーツの種類や目的に合わせて受注生産で作製する。
■BSCエナベタル ☎052-775-3328

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F/R --	固定	31万8000円



ノーマル形状ショックアブソーバー

15 14 13 180
速サーキット
サーキットでの使用を前提に、ユーザーの好みや使用用途に合わせて受注生産する。ストリート向けダンパー。ビルシュタインの高品質パーツを使用。細かなオーダーにも応えてくれる。
■BSCエナベタル ☎052-775-3328

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F/R --	固定	19万円



DAMPER ZZ-R Spec-C

15
速ストリート～サーキット
別タンク式構造を採用してオイル量を増やすことで、極低速域からでも十分な減衰を実現。前後ともピロアッパーを装着し、サーキットはもちろん、タウンユースでもその実力を発揮してくれる。
■ブリッツ ☎0422-60-2277

対応分類	バネレート	段数	価格
15	F 10.0/R 8.0	32×32段	25万8000円



BIKYAKU

15 14 13 180
速ストリート～サーキット
安心の国内製車高調で、ピロアッパー標準装備。バネレートは注文時に変更することが可能で、オーバーホールにも対応。ストリートユーザーからサーキット派まで幅広いユーザーをフォローする。
■ガレージLFW ☎042-342-3203

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 8.0/R 6.0	20段	17万8000円



N1ダンパーテラレーシング SPL

15 14 13 180
速サーキット
独自セッティングをアベックスN1ダンパーに採用。サーキットがターゲットだが、乗り心地を犠牲にしていないことが特徴だ。
■テラレーシング ☎0746-32-0540

対応分類	バネレート	段数	価格
15/14	F 11.0/R 12.0	20段	36万9600円
13/180	F 9.0/R 10.0	20段	36万9600円



ネジ式車高調キット

15 14 13 180
速ストリート
ビルシュタインパーツを使用してオーダーメイドで製作するサスペンションキット。ストリートを中心に用途に合わせてニーズに応える。フロント純正ストラット下取り必要。
■BSCエナベタル ☎052-775-3328

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F/R --	固定	31万8000円



ノーマル形状ショックアブソーバー

15 14 13 180
速ストリート
ユーザーの好みや使用用途に合わせて受注生産する。ストリート向けダンパー。ビルシュタインの高品質パーツを使用。フロント純正ストラット下取り必要。
■BSCエナベタル ☎052-775-3328

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F/R --	固定	15万6000円



DAMPER ZZ-R SpecDSC

15 14 13 180
速ストリート～サーキット
ZZ-Rをベースに、4輪独立での電子制御式減衰力調整を可能としたモデル。減衰力調整は車内のコントローラーで行い、最大96段階という緻密なセッティングが可能。
■ブリッツ ☎0422-60-2277

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 8.0/R 6.0	32段	22万3000円



SC DAMPER SYSTEM Σ+別タン

15 14 13 180
速ストリート～サーキット
別タンク式とすることで、通常の減衰力調整機能のほかタンク側で縮側30段の調整も可能。幅広いセッティングが最大の魅力だ。
■カインドテクノストラクチャー ☎050-3532-5017

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 8.0/R 6.0	30段	12万8000円



G-MASTER Pros サスペンション KIT

15 14 13 180
速サーキット
DG-5とのコラボレーションモデル。サーキットでのスポーツ走行で、ハイレベルなパフォーマンスを約束してくれる。
■ジービススポーツ ☎0256-36-7773

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 10.0/R 9.0	32段	18万5000円



Rigel

15 14 13 180
速ストリート～サーキット
全長調整式や24段減衰力調整機構などを採用しながら、ロングライフ・ロープライスを実現。ストリートからワインディング、そしてサーキットまで対応し、細かなセッティングも行える。
■ワンガン ☎047-395-5505

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 8.0/R 6.0	24段	12万5000円



ファイテックスダンパータイプ FS

15 14 13 180
速ストリート～ワインディング
乗り心地や安定感という根本的な性能を追求したダンパーキット。高精度で、スムーズな動きが特徴。
■戸田レーシング ☎0866-83-1202

対応分類	バネレート	段数	価格
15/S14	F 8.0/R 6.0	18段	18万3000円
13/180	F 7.0/R 6.0	18段	18万3000円



DAMPER ZZ-R

15 14 13 180
速ストリート～サーキット
単筒式、全長調整式というスペックを持ちながら、手が出しやすいリーズナブルな価格を実現。オーバーホールやスプリング変更も可能なので、幅広いステージで活躍すること間違いなしだ。
■ブリッツ ☎0422-60-2277

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 8.0/R 6.0	32段	15万8000円



SC DAMPER SYSTEM β

15 14 13 180
速ストリート～サーキット
高性能・多機能ながら、手が出しやすいロープライスを実現したスタンダードモデル。ストリートのほか、ワインディングやサーキットにも対応してくれる。
■カインドテクノストラクチャー ☎050-3532-5017

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 8.0/R 6.0	15段	7万1300円



G-MASTER サスペンション KIT

15 14 13 180
速ストリート～サーキット
ストリートからサーキットまで、幅広く対応するGマスターシリーズのスタンダードモデル。全長調整式で、ピロアッパー標準装備。
■ジービススポーツ ☎0256-36-7773

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 8.0/R 7.0	32段	15万8000円



PRS SUSPENSION KIT

15 14 13 180
速ワインディング～サーキット
走るステージによって、ソフト、ミディアム、ハード、ドリフトの4タイプから選択可能。
■プレジャーレーシングサービス ☎0584-87-0687

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 8.0/R 6.0	24段	17万～19万円
DRIFT	F/R 8.0	24段	18万円



STREET ADVANCE

15
速ストリート
ストリートユース車高調のオールラウンドモデル。新設計ADVANCEニードルの採用で、減衰力の変化量を大幅に拡大した16段伸・縮同時減衰力調整機構により、多様なセッティングが可能。防サビ性能も向上。
■テイン ☎045-810-5501

対応分類	バネレート	段数	価格
15	F 5.0/R 4.0	16段	10万3000円



trois

15
速ストリート～サーキット
Biot車高調シリーズの最強バージョン。前後ともピロアッパー標準装備で、スタンダードセッティングでも十分にスポーツ走行が楽しめるポテンシャルを持つ。
■ビオ ☎042-568-0717

対応分類	バネレート	段数	価格
15	F 8.0/R 6.0+3.0	12段	27万8000円



STR S-Spec 車高調

15 14 13 180
速ストリート～サーキット
ストリートはもちろん、サーキットでのグリップ走行のほかドリフト走行にもマッチする。
■STRワカエンジニアリング ☎0297-61-3156

対応分類	バネレート	段数	価格
15	F 8.0/R 6.0	32段	9万8000円
14	F 8.0/R 6.0	32段	9万8000円
13/180	F 8.0/R 6.0	32段	9万8000円



G-MASTER SUPER LOW サスペンション KIT

15 14 13 180
速ストリート
各部の形状の見直しにより、走行性能を極力犠牲にせず超車高短に対応。究極のローダウンスタイルを実現する車高調だ。
■ジービススポーツ ☎0256-36-7773

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 10.0/R 9.0	32段	9万8000円



DFサスペンションシステム

15 14 13 180
速ワインディング～サーキット
サーキット走行を目的とした減衰力設定を行い、タイトコーナーの多いコースにベストマッチ。また、しなやかなフィーリングはタウンユースでも不快感はない。
■ドッグファイトプロ ☎0795-32-2348

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 8.0/R 6.0	24段	17万～19万円
DRIFT	F/R 8.0	24段	18万円



CUSCO Street A

15 14 13 180
速ストリート～ワインディング
走行シーンに合わせて乗り心地を変えられる減衰力40段調整式。リーズナブルながら調整シートはアルミ合金製で、ショック本体はサビに強い特殊コーティング済み。1年1万km保証付き。
■キャロッセ ☎027-352-3578

対応分類	バネレート	段数	価格
15	F 5.0/R 4.0	40段	12万3000円



SPEC RM/S コラボレーションモデル

15 14 13 180
速ストリート～サーキット
幅広いセッティング領域で、スポーツ走行はもちろん、ストリートでも快適な走りを実現してくれる。フロントのピロアッパーは、キャスター調整も可能だ。
■シルクロード ☎0744-34-1155

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 8.0/R 6.0	12段	15万9800円



サスペンション KIT 木下みつひろプロデュース

15 14
速ストリート～サーキット
操縦性と乗り心地を高次元で両立した本格派車高調。バネレートの異なる3タイプを設定する。
■アームズ ☎026-252-5220

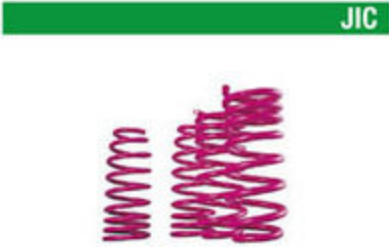
対応分類	バネレート	段数	価格
ワインディグ	F 6.0/R 7.0	20段	20万円
サーキット	F/R 10.0	20段	20万円
筑波TA	F/R 12.0	20段	20万円



Street Damper Kit

15 14 13 180
速ストリート
「リーズナブルでありながら街乗りでのソフトな乗り心地」を最重要項目として開発。前後ともピロアッパー標準装備で、コストパフォーマンスに優れている。
■ジーコーポレーション ☎047-457-0001

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	オーダー	25段	9万円



JIC

X-MAGIC
15 14 13 180
バネレートとダウン量を最適化し、乗り心地とスタイリングを両立。
■キョウワコーポレーション
JIC事業部 ☎045-532-9996

対応分類	バネレート	ダウン量	価格
S15	F 4.6/R 3.4	F/R 20~30	2万3800円
S14	F 4.0/R 3.6	F-30~40/ R-25~35	2万2800円
S13/180	F 3.0/R 2.4	F-30~40/ R-25~35	2万1500円



ESPELIR

Super DOWNSUS GT
15 14 13 180
同社スーパーダウンサスよりもストローク量を30%アップ。サーキットまで対応するハードスプリング。
■エスベリア ☎0942-32-2700

対応分類	バネレート	ダウン量	価格
S14	F 4.6/R 3.6	F-38~43/ R-27~32	4万0000円
#PS13	F 4.6/R 4.0	F-33~38/ R-27~32	4万0000円
#S13	F 4.6/R 4.0	F-38~43/ R-27~32	4万0000円



ESPELIR

Super DOWNSUS
15 14 13 180
乗り心地とローダウンの両立設計。
■エスベリア ☎0942-32-2700

対応分類	バネレート	ダウン量	価格
15	F 4.6/R 3.4	F-23~28/ R-22~27	3万8000円
14	F 4.0/R 3.6	F-38~43/ R-27~32	3万8000円
#PS13	F 3.0/R 2.4	F-38~43/ R-27~32	3万7000円
#S13	F 3.0/R 2.4	F-43~48/ R-27~32	3万7000円



スプリング

■適用走行ステージ
■オーバーホール可能
■仕様変更可能
バネレート単位=kgf/mm
(特に表記がある場合を除く)



KYB

SUPER SPECIAL FOR STREET
15 14 13 180
ストリート〜ワインディング
前後ともノーマルよりやや高められた減衰力設定からハード方向へ4段階調整が可能。S13と180SXの1.8?前期モデルは適応外。
■KYBエンジニアリングアンドサービス ☎03-6895-1266

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	--	4段	9万9400円



KYB

NEW SR SPECIAL
15 14 13 180
ストリート〜ワインディング
スポーツショックにありがちなゴツゴツ感を抑えながら、操安性を向上。街乗りから高速走行、ブレーキングやコーナリングなど、あらゆる面でワンランク上の走りを提供。
■KYBエンジニアリングアンドサービス ☎03-6895-1266

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	--	固定	6万4000円



HYPERCO

モータースポーツのトップカテゴリーでも支持されるスプリング。最大の理由は、ストローク中のレート変化が極めて小さいこと。このリニア感が走りを変えさせる。加えて、追従性と耐久性も高レベルだ。
■2万8000円〜(メインスプリング)
1万6000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 SPRING
過 耐疲労性・耐へたりに優れる高強度鋼線H5S・TWを使用し、同時に軽量化も実現。独自加工により柔軟かつ強剛なスプリング特性で、路面追従性や操安性も向上。豊富な内径や自由長、レートを用意する。
■2万1000円〜2万5000円
■東京発条製作所 ☎03-3732-4112



TEIN

CUSTOM MADE SPRING
15 14 13 180
過去にカタログモデルとしてラインナップしていたローダウンスプリングを受注生産する復刻モデル。S13で前-45mm/後-30mm、S14で前-37mm/後-29mm、S15で前-26mm/後-23mmのダウン量を設定する。
■ティン ☎045-810-5501

対応分類	バネレート	ダウン量	価格
ALL	要問合せ	要問合せ	5万5000円〜



RS★R

Ti2000 DOWN
15 14 13 180
チタン配合の新素材が耐へたりに性をはじめ、あらゆる面でダントツの性能を発揮。へたり永久保証付き。
■ティムシー ☎0120-826-644

対応分類	バネレート	ダウン量	価格
S15	F/R 3.0	F 30~25/ R 20~15	4万3700円
S14T	F 3.8/R 3.0	F 35~30/ R 25~20	4万7200円
S13/180	F/R 3.0	F 40~36/ R 30~25	4万2600円



RS★R

RS★R DOWN
15 14 13 180
シャープな走りや理想的なローダウンフォルムを実現する定番ダウンサス。3年/5万km保証付き。
■ティムシー ☎0120-826-644

対応分類	バネレート	ダウン量	価格
S15	F/R 3.0	F 30~25/ R 20~15	3万2200円
S14T	F 3.8/R 3.0	F 35~30/ R 25~20	3万2200円
S13/180	F/R 3.0	F 40~36/ R 30~25	2万9900円



SUPER LAP

ハイトアップスペーサー t=8mm
15 14 13 180
ハイトアップブロック同様、車高を上げるためのアイテムで、「1cmくらいアップしたい」というときに最適。前後の車高バランスが崩れたときなどにも簡単に調整できる。
■7900円(S13リア:7400円)
■ムーンフェイス ☎0566-75-4455



SUPER LAP

ハイトアップブロック t=28mm
15 14 13 180
地上高不足時にクリアランスを確保するアイテム。ダウンサスや大型マフラー装着、スプリングのへたりなど必要となるケースは多い。
■1万4000円
(S13リア:1万2000円)
■ムーンフェイス ☎0566-75-4455



RIGID

スプリングマウントシート
15 14 13 180
純正アッパーマウントに車高調などを装着する際、内径65φの直巻スプリングを取り付けるためのスプリングフィッティング用マウントシート。純正の良さを残しながらカスタムしたい人にオススメ。
■9000円
■アルファ ☎048-873-6986



CUSCO

ピロボールアッパーマウント
15 14 13 180
6mm厚の超ジュラルミンプレートに高精度ピロボールを組み込んだ高剛性ピロボールアッパーマウント。ジオメリー変化を抑制してサス本来の性能を引き出し、ステアリングの応答性や操舵性を向上する。
■2万4000円
■キャロッセ ☎027-352-3578



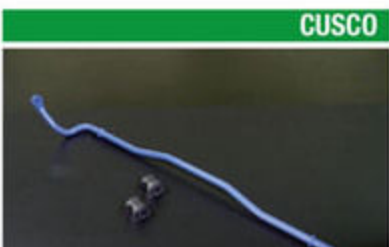
KTS

車高調整機能付アッパーマウント
15 14 13 180
ピロアッパーマウントに車高調整機能を持たせることで、車高の微調整を簡単にするアイテム。サーキットやストリートでのセッティング変更時に役立つ。品質の高さも特徴だ。左右1セット。
■1万4800円
■カインドテクノストラクチャー ☎050-3532-5017



DUMPER PARTS

ダンパー関連パーツ



CUSCO

クスコ・スタビライザー
15 14 13 180
乗り心地を犠牲にせずに、旋回時やコーナリング時の不快なロールを効果的に抑えらるとともに、高速走行時もフラつきが抑制され安定感がアップするスタビライザー。フロント、リアの設定あり。
■1万9000円〜2万8000円
■キャロッセ ☎027-352-3578



Swift

Stabilizer
15 14
軽量にこだわらず、耐久性と安定した作動特性に着目した中実タイプのスタビライザー。プッシュはゴム硬度を専用設計。バネレートはS15で前141%、後179%。ターボ車用。
■5万8000円(F/Rセット) 3万円(フロント) 2万9000円(リア)
■東京発条製作所 ☎03-3732-4112



STABILIZER

スタビライザー



TEIN

EDFC ACTIVE/EDFC ACTIVE PRO
15 14 13 180
電動減衰力コントローラー。ACTIVEは内蔵のGセンサーで減衰力を自動調整。ACTIVE PROは旋回G制御が追加され、減衰力を4輪独立で調整。GPSキットの追加も可能。
■5万500円(ACTIVE) 7万500円(PRO) 6600円(GPSキット)
■ティン ☎045-810-5501



TEIN

EDFC II
15 14 13 180
車内から減衰力調整を可能にする電動減衰力コントローラー。EDFCをブラッシュアップし、コストパフォーマンスに優れた新価格となった。走行ステージに合わせて、手軽にセッティングを楽しむことができる。
■3万2500円(GPSキット:6600円)
■ティン ☎045-810-5501



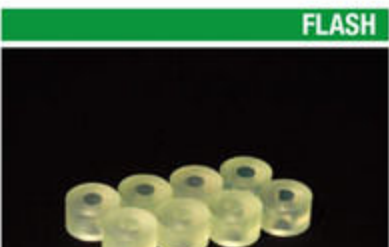
CUSCO

e-con2
15 14 180
同社のStreet ZERO A対応の電調式減衰力コントローラー。車内からボタンひとつで減衰力調整が可能で、積極的にセッティング変更できる。メモリー機能付きで調整比較も容易に。7色LEDミネーション表示。
■4万7500円
■キャロッセ ☎027-352-3578



SUPER LAP

ハードスタビリンクブッシュ【フロント】
15 14 13 180
高い復元力を持つ軟質合成樹脂を使用。これによりスタビの無駄なタワミやヨレを最小限に抑え、路面からの入力をダイレクトに伝達。スタビの効果をも最大限発揮する。
■2000円
■ムーンフェイス ☎0566-75-4455



FLASH

Stabilizer Bush
15 14 13 180
純正の劣化したブッシュを強化ウレタン製に交換することで、ステアリングフィーリングの向上やコーナリング時のクイックな動きを実現。フロント4個、リア8個入りの1台分セット。
■8000円
■ジーコーポレーション ☎047-457-0001



STR

STR強化ウレタンスタビブッシュ
15 14 13 180
ウレタン製スタビブッシュ。純正と比べてはるかに強度の高い強化ブッシュで、ハンドリングがシャープになるほかふたつきの抑制など、その効果は大きい。同社のスタビライザーとの併用がオススメ。
■F:3500円 R:4000円
■STRファイエンジニアリング ☎0297-61-3156



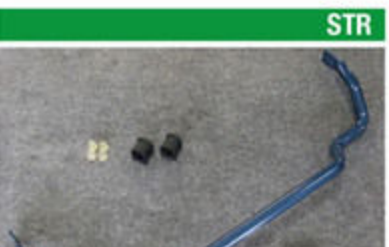
ULTRA RACING

スタビライザー
15 14 13 180
クロモリ鋼スタビライザーで、パイプ径はフロント29φ、リア25φ。耐久性と高剛性に優れた中実タイプで、確実な作動効果を発揮。コーナリング時などで、サスペンションの性能を引き出す。
■F/R各 3万円
■ウォーターマイル ☎0877-57-2171



KTS

高剛性中空スタビライザー
15 14 13 180
軽量でしなやかに作動する中空パイプを採用。これにより純正スタビライザーに比べ、高い剛性倍率を誇りながらもバネ下重量を軽量化できる。リア側純正非装着車は純正部品追加で装着可能。
■各 1万2800円
■カインドテクノストラクチャー ☎050-3532-5017



STR

STR中空スタビライザー
15 14 13 180
コーナリング時などでのロールを抑え、サスペンションの性能をフルに発揮させるスタビライザー。軽量な中空設計。同社の強化ウレタンスタビブッシュとの併用で、その効果はさらに大きくなる。
■1万4800円
■STRファイエンジニアリング ☎0297-61-3156



リアナックルピロブッシュ

15 14 13 180

足まわりを強化する際にセットで導入したいアイテム。ハード走行中に起きるアライメント変化を抑制するなど効果は絶大。サスにガタつきが出てきた場合もオススメ。

■2万6000円(4個セット)
■3万5000円(6個セット)
■イケアフォーミュラ
☎0289-64-5652



強化ロアアームブッシュ

15 14 13 180

モータースポーツ専用特殊配合ゴムを使用し、耐久性と硬度のバランスをより高いレベルで実現。トラクション向上やハンドリングのレスポンス向上など、その変化は大きく、確実に体感できる。

■F 8000円 R 5600円
■アルファ
☎048-873-6986



オフセットピロカラー

15 14

このアイテムを装着することで、テンションロッドの取り付け位置をずらして、フルカウンターの切れ角を確保する。クスコ製ピロボールテンションロッド装着車専用部品。ステンレス製。

■1万円
■アームズ
☎026-252-5220



サスペンションブッシュ

サスペンションブッシュ



ショートスタビリンク【フロント】

15 14 13 180

リンク全長を短縮することで、スタビの機能を妨げないポジションへと補正するアイテム。ローダウン車には必須で、本来のコーナリング性能とトラクションを発揮させる。

■1万9000円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455



日産マルチリンク専用スタビピロリンクKIT

15 14 13 180

ノーマルではゴムブッシュが吸収してしまいが、スタビエンドをピロ式とすることで、初期入力からすべてをスタビライザーに伝えることができ、スタビ本来の効果を発揮。

■F 2万2500円 R 2万6500円
■ナギサオート
☎072-762-4198



RC ジョイント

15 14 13 180

ローダウン時に起こるロールセンターの狂いを適正値へ補正することで、サスペンションジオメトリーを最適化。ハンドリング特性やトラクションを劇的に改善する。フロントはS13と180SXのみ。

■F/R各 1万9000円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455



ハイパーロールセンターアダプター(フロント側)

15 14 13 180

ローダウン時にずれたロアアームの角度を適正化し、ロールセンターを理想的な位置に補正。ロール量を減らし、サス性能を最大限発揮する。

■F/R各 1万9500円
(S13のリアのみ2万4500円)
■ナギサオート
☎072-762-4198



マルチくんリア・ピロブッシュ(一個)

15 14 13 180

大きな負荷がかかるリアのナックル側のゴムブッシュをピロボール化。これにより、高負荷時のアライメント変化を抑え、ダイレクトなハンドリングを実現する。

■7000円
■ナギサオート
☎072-762-4198



ピロボールブッシュ

15 14 13 180

走行中に絶えず負荷のかかるサスペンション接続部を強化。ねじれやたわみに負けない高精度ピロボールを採用し、サスペンション本来の性能をフルで発揮し、走行中のアライメント変化を抑制する。

■1万4000円～2万5000円
■キャロッセ
☎027-352-3578



パワーフレックス強化ウレタンブッシュ

14 13

ヨーロッパで高い評価を得ている強化ウレタンブッシュ。スムーズに動く足とダイレクトなハンドリングを手に入られる。各部位ごとの設定やサーキット用もあり。

■4600円～3万7000円
■エムズエンジニアリング
☎06-6437-3560



トラクションアジャスターロッド

15 14 13 180

アジャスター機構によりバンプ時のリアのトー・キャンバー変化のジオメトリーセッティングが可能となる。また、ピロ化によりダイレクトな挙動変化が得られ、トラクションアップが期待できる。

■2万円
■イケアフォーミュラ
☎0289-64-5652



リアキャンバーアジャスターアッパーアーム

15 14 13 180

ローダウン時など車高変化で発生するリアのトー角のズレを調整し、適正化するアイテム。同時に、調整幅の広いターンバックル式の採用により、正確かつ自由自在のセッティングを可能とする。

■3万1000円
■イケアフォーミュラ
☎0289-64-5652



リアトーアジャスターロッド

15 14 13 180

ローダウン時など車高変化で発生するリアのトー角のズレを調整し、適正化するアイテム。同時に、調整幅の広いターンバックル式の採用により、正確かつ自由自在のセッティングを可能とする。

■2万3000円
■イケアフォーミュラ
☎0289-64-5652



アジャスター・リアロワアーム

15 14 13 180

フロント同様、リアのロールセンターを補正し、ローダウン時のリアサスペンションアームのストローク不足を防止。前後のロールセンター軸を合わせることで、本来のメカニカルグリップを生み出す。アジャスタブルタイプ。

■7万9000円
■イケアフォーミュラ
☎0289-64-5652



ロールセンターアジャスターピロ・ロワアームキット

15 14 13 180

ローダウン時に発生するロワアームの逆ハの字状態を矯正するキット。ピロボールによりロワアームを理想の角度に近づけ、ロールセンターを補正する役割を果たす。アジャスタブルタイプ。

■8万5000円
■イケアフォーミュラ
☎0289-64-5652



サスペンションアーム



トラクションロッド

15 14 13 180

リアアッパーアーム(フロント側)をピロボール化することにより、トー変化を抑制。また、アジャスター機能により、最適なトラクションを引き出せる。ダストブーツ付き。ハイキャス付き車は取り付け不可。

■8000円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017



調整式リアアッパーアーム

15 14 13 180

車高を下げた車両のキャンバー値を補正するアイテムで、タイヤの片減りや不安定な挙動変化を防止し、トラクションを向上。調整式ターンバックルの採用で、装着状態で調整が可能。3ピースピロボール使用。

■1万3000円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017



リアトーアジャスタブルロッド

15 14 13 180

ローダウン時にノーマルでは調整しきれないトーの調整幅を拡大し、適正にセットアップ。また、ピロボール化により、挙動の乱れやアライメント変化を抑制する。3ピースピロボール使用。ハイキャス車適応外。

■1万2000円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017



STRトラクションアーム

15 14 13 180

ローダウンによるアームの動きの制限や、リアのジオメトリー変化を矯正し、トラクションを効果的に発生させるアイテム。アジャスター機能により、セッティングの幅も広がり、パワーロスを解消。競技用。

■1万2800円
■STRワカエンジニアリング
☎0297-61-3156



STRリアアッパーアーム

15 14 13 180

広範囲の調整幅によりキャンバー角を適正に補正して、アライメントを最適化。これによりリアタイヤの接地性を向上させ、トラクション性能アップやタイヤの片減りを抑制する。競技用。

■1万8800円
■STRワカエンジニアリング
☎0297-61-3156



STRリアトーコントロールアーム

15 14 13 180

広い調整範囲でローダウン時に狂いが生じたトー角を補正し、最適なアライメントに調整できるアイテム。同社のリアアッパーアームとの併用で効果はさらに高まる。競技用。

■1万4800円
■STRワカエンジニアリング
☎0297-61-3156



ドラッグロッド

15 14

電動ハイキャス車のハイキャスユニットを取り外し、リアタイヤの不要で不快な動きをカット。高速走行時のフニャフニャ感を解消し、ダイレクトなコントロール性とトラクション性能を向上させる。競技専用。

■3万円
■キャロッセ
☎027-352-3578



調整式トーコントロールロッド

15 14 13 180

車高を下げたときに発生するトーインをアーム長を伸ばすことで補正するアイテム。トー角の付きすぎによる走行抵抗の増大、燃費の悪化、タイヤの偏摩耗を抑制。ターンバックル式で調整可能。ピロボール採用。

■2万9000円
■キャロッセ
☎027-352-3578



調整式リアアッパーアーム

15 14 13 180

車高変化によるリアのキャンバー角を補正。これによりリアタイヤをしっかり路面に接地させてトラクションを向上させるとともに、タイヤの偏摩耗を抑制する。高精度ピロボール採用。純正交換品の簡単装着。

■2万9000円～3万5000円
■キャロッセ
☎027-352-3578



ピロボールテンションロッド

15 14 13 180

ボディ取り付け部をピロボール化することでトー変化を抑え、コーナー進入時のレスポンスや直進安定性を向上。ピロには泥やほりとの進入を防ぐラバーブーツ付き。ボルトオンの簡単装着だ。調整式。

■3万円
■キャロッセ
☎027-352-3578



トラクションロッド

15 14 13 180

車高を下げた際に発生するリアサスのトー変化を抑制。このアイテムを装着することで、発進加速時やコーナリング中でもトラクションを極力ロスさせずに路面に伝えられる。これにより運動性を高める。

■2万1000円
■ガレージLFW
☎042-342-3203



トーコントロールアーム

15 14 13 180

ローダウンした際に生じるリアサスペンションのトー数値の変化を適正化する場合、ノーマルでは調整幅が狭すぎて困難。調整幅を広げて適正なトー数値にできるので、走りのギクシャク感を解消できる。

■2万3000円
■ガレージLFW
☎042-342-3203

SECTION



リアローロッド

15 14 13 180

リンク部のピロ化により、サスペンションの剛性アップとダイレクト感を実現。また、つぎすぎたトーを適正化することもできる。国産のロッドエンド/ピロボールで、高品質・高耐久性を確保。

■2万8000円
■シルクロード
☎0744-34-1155

SECTION



リアアッパーリンク

15 14 13 180

サスペンション全体の動きがスムーズになり、発進時のトラクションアップやコーナリング時の急激なグリップ変化を抑制。また、ピロの採用により剛性が向上し、-15～+15mmの範囲で調整が可能。

■2万5000円
■シルクロード
☎0744-34-1155

SECTION



リアアッパーアーム

15 14 13 180

リアのキャンバー調整を可能にするオリジナルアッパーアーム。車高を下げると過度なキャンバーがついてしまうが、これを補正することでトラクション性能やコーナリング性能が向上する。

■3万2000円
■シルクロード
☎0744-34-1155

FLASH



Pillow Ball Traction Control Rod

15 14 13 180

リアアッパーアームのフロント側ブッシュをピロボール化することで、リアトーのよじれを最大限に抑制。最適なトラクション性能を引き出すことが可能になる。

■1万2000円
■ジーコーボレーション
☎047-457-0001

FLASH



Pillow Ball Toe Control Arm

15 14 13 180

ターンバックル式を採用することで、ローダウン時に発生するリアのトーを補正することができる。同社のピロボールリアアッパーアームとの併用がオススメ。

■1万7000円
■ジーコーボレーション
☎047-457-0001

FLASH



Pillow Ball Rear Upper Arm

15 14 13 180

ローダウン時のキャンバー角を適正化し、最大限のトラクション性能を発揮することが可能。また、タイヤの内減りを低減する効果も見込める。

■1万9000円
■ジーコーボレーション
☎047-457-0001

NAMS



マルチくんリア・ピロアッパーアーム

15 14 13 180

ターンバックル機構採用で、±15mmの調整幅を確保。楕円パイプを採用することで、アームの強度をノーマルより各段にアップさせている。クロームメッキ仕上げ。

■2万4000円
■ナギサオート
☎072-762-4198

NAMS



マルチくんリア・ピロロアアーム

15 14 13 180

楕円パイプを用いたフルピロボール調整式のロアアーム。付属されるシャフトとカラーにより、ロールセンターの位置を適正化することもできる。美しい仕上がりが魅力と言えるだろう。

■7万4000円
■ナギサオート
☎072-762-4198

NAMS



ふんばりフロント・ピロロアアーム

15 14 13 180

スチール製の専用設計で、シャフトはクロモリ材の削り出しを採用。両端をピロボール化したことでダイレクト感が増し、トラクション性能もアップする。

■6万円
■ナギサオート
☎072-762-4198

DOGFIGHTPRO



トラクションロッド

15 14 13 180

発進時やコーナリング時のトラクション性能をアップさせるトラクションロッド。調整がラクなターンバックル式を採用し、素材を軽量化することでバネ下重量の軽減を実現している。

■1万8900円
■ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

DOGFIGHTPRO



調整式リアアッパーアーム

15 14 13 180

ターンバックル式の採用で、適正なアライメントを保ちながらさらにキャンバー角を付けることが可能。サスペンションチューンをトータルで行いたいのであれば、ぜひとも装着したい一品だ。

■2万5200円
■ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

MOZE



MONZETU ロアアーム

15 14 13 180

オリジナルの延長フロントロアアーム。基本は15mm延長だが、オーダーにより30mmまで変更可能。純正下取りで、オプションでカラードペイントも行っている。下回りもドレスアップしたいユーザー必見だ。

■1万5000円
■ZERO-1
☎078-961-7801

Z.S.S.



DG-Storm リアトラクションロッド

15 14 13 180

高速域でのコーナリングなどで、変形を抑えるよう設計されている強化ゴムブッシュを採用。サスペンションアームのジオメトリを補正してくれるアイテムだ。

■1万8000円
■ワンガン
☎047-395-5505

Z.S.S.



DG-Storm リアアッパーキャンパーキット

15 14 13 180

リアのキャンバー調整が可能になるアッパーアーム。クロモリカーボン鋼のピロボールを採用し、特殊プラスチックで包むことで、ロングライフも実現している。

■2万円
■ワンガン
☎047-395-5505

VIPER



調整式リアアッパーアーム

15 14 13 180

純正と交換することでリアのキャンバー調整が容易になり、幅広いセッティングが可能に。また、ピロボールを用いたことでダイレクト感が大幅にアップ。ドラッグ仕様のマシンにも効果的だ。

■2万3800円
■バイパー
☎049-239-1955

VIPER



トラクションロッド

15 14 13 180

ピロボール支持でダイレクト感を生み出し、ターンバックル調整式を採用したことでセッティングを容易にしている。また、トー変化を適正化できるので、コーナリング性能の向上にも繋がる。

■1万1410円
■バイパー
☎049-239-1955

NAMS



マルチくんピロトラクションロッド

15 14 13 180

ターンバックル構造で、アライメント調整が簡単に行えるトラクションロッド。軽量高強度パイプを使用したTIG溶接仕上げで、高剛性と優れた耐久性を確保している。

■1万9500円
■ナギサオート
☎072-762-4198

NAMS



マルチくんリア・ピロトー調整ロッド

15 14 13 180

キャンバー調整でズレたキャストを適正化することが可能。コーナリング性能のほか、直進性も向上する。ハイキス装着車には取り付け不可なので注意。

■1万9500円
■ナギサオート
☎072-762-4198

GT-1 Motor Sports



スチール製ピロテンションロッド

13 180

素材にS45C（高強度スチール）を採用することで、アルミやジュラルミンでは実現できない優れた耐久性を確保。ピロボール部には、ゴミなどの進入を防ぐダストブーツも装着されている。

■1万4400円
■GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550

KTS



フロントピロテンションロッド

15 14 13 180

ステアリングレスポンスを向上させるとともに直進安定性もアップする、ピロボール採用のテンションロッド。アライメントの変化を抑える効果もあり、足回りチューンの第一歩にもオススメだ。

■1万円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017

STR



STRピロテンションロッド

15 14 13 180

ピロボールの採用により、コーナリング時やブレーキング時のアライメント変化を抑制。ストリート派はもちろん、サーキット仕様にもマッチする。安定したドライビングに欠かせないパーツだ。

■1万2800円
■STRファイエンジニアリング
☎0297-61-3156

HPI



ピロテンションロッド

15 14 13 180

ロッド本体に炭素鋼を用い、ピロボールには最高品質のNMB製を採用したことで、激しい走りにも対応する強度を確保。ターンバックル式なので、車両に取り付けたまま調整することができる。

■2万4000円
■エイチ・ピー・アイ
☎03-5663-2551

IKEYA FORMULA



テンションロッド

15 14 13 180

純正では調整不可能なキャスト角の調整が可能。ダイレクトなハンドリングが得られるピロタイプのほか、音が出ないゴムブッシュタイプもラインナップする。

■2万7500円（ゴムブッシュ）
3万円（ピロボール）
■イケアフォーミュラ
☎0289-64-5652

TENSION ROD

テンションロッド

Reverse



ピロテンションロッド

15 14 13 180

通常のゴムブッシュをピロボール化することで、減速時やコーナリング時の姿勢変化を抑制。ピロボールは信頼性の高いNMB製を使用。また、ターンバックル式なので細かい調整も可能となっている。

■2万7000円
■リバース
☎0285-82-4870

VIPER



ピロテンションロッド

15 14 13 180

アライメント調整が楽なターンバックル式を採用。ゴムブッシュをピロボールに変えることでステアリングレスポンスが向上し、ダイレクト感もアップする。サスチューンの基本のひとつだ。

■1万4323円
■バイパー
☎049-239-1955

NAMS



ひっぱりピロテンションロッド

15 14 13 180

ゴムブッシュの代わりにピロボールを採用するとともに、シャフト径をアップ。ブレーキング時のロアアームのねじれを解消し、軽快なステアリングレスポンスを手に入れることが可能だ。

■2万2000円
■ナギサオート
☎072-762-4198

DOGFIGHTPRO



ピロテンションロッド

15 14 13 180

ゴムブッシュにありがちなコーナー進入時の不安定な動きや、切れの悪いハンドリングを解消。クイックなステアリングレスポンスを実現する。アライメント調整可能なターンバックル式。

■3万9800円
■ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

SECTION



フロントテンションロッド

15 14 13 180

ボディの取り付け側ゴムブッシュをピロボールにすることで、アライメントの変化を抑制し、剛性を大幅にアップ。ダイレクトなステアフィールが得られ、高速走行時の直進性も向上する。

■1万4000円
■シルクロード
☎0744-34-1155

FLASH



Pillow Ball Tension Rod

15 14 13 180

ステアリングの応答性をアップさせ、コーナリング時や減速時に発生する不安定な挙動を抑制。ターンバックル式を採用しているので、車両に装着したままアライメントの調整が可能だ。

■1万2800円
■ジーコーボレーション
☎047-457-0001



マルチくんピロハイカスキャンセルアーム

15 14 13 180
ハイカスユニットを取り外すことで不快な挙動をカット。ジョイント部はピロボールを使用することでダイレクトなコントロール性を実現。ターンバックルによるトー調整が可能。
■2万8000円
■ナギサオート
☎072-762-4198



ハイカスキャンセルロッド

15 14 13 180
ハイカスユニットと入れ替えることで、ハイカス機能をキャンセル。素直なハンドリングを実現させる。重量的にも重いハイカスユニットを外せることで軽量化にもつながる。
■5800円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017



STRハイカスキャンセルロッド

15 14 13 180
ハイカスをキャンセルし、スポーツ走行でのリアの不安定な挙動を解消。ドライバーのステアリング操作に対して忠実なハンドリングを実現し、安定した走りを実現する。
■6800円
■STRワカエンジニアリング
☎0297-61-3156



ハイカスロック

15 14 13 180
ハイカスの機能をコントロールの回路側とアクチュエーター側の2系統で完全に停止。スポーツ走行におけるリアまわりの不自然な挙動を防止し、FRらしいコントロールラブルな操縦性を楽しめる。
■2万4000円
■東名パワード
☎042-795-8411



ハイカスキャンセラ

ハイカスキャンセラ



DG-Stormフォージドテンションロッド

15 14 13 180
純正ゴムブッシュの代わりにピロボールを採用することで、ステアリングフィールのダイレクト感がアップ。また、ターンバックル式なので、キャスト調整も可。
■2万3000円
■ワンガン
☎047-395-5505



マルチリンクスパーサー

15 14 13 180
ボディとメンバーの間にあるブッシュのよじれによる余計なジャダーなどを防止し、確実なトラクション伝達や安定した挙動を実現。アルミ製のほか、乗り心地に配慮したウレタン製もあり。
■2万5000円
■イケヤフォーミュラ
☎0289-64-5652



リアメンバーカラー

15 14 13 180
リアメンバーブッシュの隙間に挟み込むことで、メンバーの無駄な動きがなくなり、トラクション性やコーナリング性能が大幅に向上する。車種別に厚みを変えている専用設計。
■1万6000円
■アームズ
☎026-252-5220



リアメンバーマウント

リアメンバーマウント



ハイカスキャンセラ

15 14 13 180
スポーツ走行では不要なハイカス機能をキャンセルするパーツ。ステアの肉厚もアップさせ、高い剛性も確保している。表面はブラックメッキ処理で耐腐食性能を向上。
■5800円
■GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550



ハイカスキャンセラ

15 14 13 180
日産純正のハイカス機能を機械的にロックさせ、ノーマル車で起こる不要な動きを制御。スポーツ走行時には必要不可欠な部品で、コーナリング性能を向上させる。
■9000円
■ジーコーポレーション
☎047-457-0001



ハイカスキャンセルロッド

15 14 13 180
ハイカスの動作をロックさせ、スポーツ走行時の不自然かつ不安定な挙動を解消する。S15/S14の電動ハイカス用とS13系の油圧ハイカス用の2種類を設定している。
■6825円
■バイパー
☎049-239-1955



S15シルビア専用リジッドカラー

15
S15シルビア専用の形状に設計した、リアメンバーリジッドカラー。4箇所のマウントブッシュの上下にカラーを挟み込む、全8個のセット。アルミ製の削り出しで製造される。
■6800円
■GT-1 MOTOR SPORTS
☎042-520-3550



リアメンバーリジッドカラー

15 14 13 180
リアメンバーのブッシュ部分を固定し、メンバーの余計な動きを防止。リアメンバー部分に溶接し、装着することで挟み込みタイプよりも高い効果を期待できる。
■1万3500円
■ガレージLFW
☎042-342-3203



リアメンバーリジッドスパーサー

15 14 13 180
メンバーを保持するゴムブッシュをアルミスパーサーで挟み込むことでシャープな挙動に変化。高負荷なドライビング時の不安定な挙動やバタつきを防止。コントロール性も高める。
■5800円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017



リアメンバートラクションスパーサー

15 14 13 180
あえて装着の手間のかかる割無しタイプとすることで、ブッシュを均等に挟み込むことを可能とし、安定した性能を発揮させられる。アルミでブラックアルマイトを施しており、耐腐食性能も高い。
■3500円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017



STRマルチカラー ウレタン

15 14 13 180
リアメンバー動きを抑え、トラクションの伝達効率を向上させ、サスやタイヤの性能を引き出す。ウレタン製の素材を使用し、不快なジャダー音も解消。リーズナブルな価格も魅力。
■6000円
■STRワカエンジニアリング
☎0297-61-3156



STRマルチカラー アルミ

15 14 13 180
純正よりリアメンバーの動きを抑えられるアルミ製のカラー。メンバーをほぼリジット状態で固定し、サスペンションの正確な動きを実現。走行性能を向上させる。
■6500円
■STRワカエンジニアリング
☎0297-61-3156



マルチリンクリアメンバーカラー

15 14 13 180
リアメンバーの動きを抑え、トーやキャンバーなどのアライメントのズレを防止。高いコントロール性能を実現する。強度が高く粘り強いナイロン素材を使用し、劣化も少ない。
■1万2800円
■フジムラオート
☎075-661-9393



ウレタンメンバーカラー

15 14 13 180
強化ゴムのブッシュを介して車体に固定されているリアメンバーは、激しい走行の際にはトラクションが抜けてしまう場合がある。このカラーで動きを抑えることで安定したトラクションを実現。
■7980円
■ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348



削り出しメンバーカラー

15 14 13 180
ブッシュと車体の間に挟みこむことでメンバーの動きを減少させ、トラクションの掛かりを向上させる。ブッシュが新品状態から装着することで、純正メンバーブッシュの劣化を防ぐ効果もある。
■1万1800円
■ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348



リアメンバーリジッドカラー (割無しタイプ)

14 13 180
リアサスペンションメンバーのブッシュに挟み込むカラー。ブッシュマウント方式の欠点である無駄な動きを抑制。メンバーをおろすことなく、ボルトを緩めるだけで装着できる割入りタイプ。
■6800円
■GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550



割入りタイプリジッドカラー

14 13 180
リアサスペンションメンバーのブッシュに挟み込むカラー。ブッシュマウント方式の欠点である無駄な動きを抑制。メンバーをおろすことなく、ボルトを緩めるだけで装着できる割入りタイプ。
■6800円
■GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550



Rear Multirink Spacer

15 14 13 180
リアメンバーの固定強度を高めるスパーサー。本体に「割り」を入れているため、リアメンバーを降ろすことのない、簡単な取り付けを可能としている。トラクションを高め、安定感が向上する。
■8000円
■ジーコーポレーション
☎047-457-0001



G-MASTER 強化タイロッド&タイロッドエンドセット

15 14 13 180
タイロッドを大径化し強度をアップ。同じくタイロッドエンドも大幅に強度アップを施しタイロッドの折れなどによるトラブルを解消する。
■1万2800円
■ジービススポーツ
☎0256-36-7773



強化タイロッド&エンドセット

15 14 13 180
材質などを見直すことで、大きな入力に耐えられるように強度アップを図ったタイロッドと、純正形状のロッドエンドのセット。
■1万4000円
■GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550



強化タイロッド

15 14 13 180
各部を強化し、純正タイロッドに比べて剛性をアップ。負荷の大きなドリフトやサーキット走行でもタイロッドに起因するトラブルなどを防ぎ、切れ角もアップすることでドリフトにも適する。
■7800円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017



STR強化タイロッド

15 14 13 180
ドリフトやサーキットでの縁石のカットなど、大きな負荷での曲がる可能性がある純正タイロッドに比べ、シャフト径を太くすることで強化。ステアリングの切れ角も向上する。
■9800円
■STRワカエンジニアリング
☎0297-61-3156



タイロッド

15 14 13 180
純正タイロッドに比べてシャフト部分の径を大幅にアップ。激しい走行で曲がってしまった、万が一の際にも折れてしまうことを防止。7mmの切れ角アップスパーサーが付属する。
■9800円
■イケヤフォーミュラ
☎0289-64-5652



タイロッド

タイロッド



STR強化タイロッドエンド

15 14 13 180

ローダウンに伴い、タイロッドの両端が上がってしまうのを防止。ステアフィールの改善とともにステアリングラックへの負担軽減、タイロッドの曲がりの防止などの効果を持つ。

■1万2800円
■STRワカエンジニアリング
☎0297-61-3156



タイロッドエンド

15 14 13 180

サスペンションのバンプステアによるステアフィールの悪化を矯正。特にローダウンした車両や、ロールセンターアジャスターを装着した車両への相性が良い。タイロッドへの負担も軽減できる。

■3万3000円
■イケヤフォーミュラ
☎0289-64-5652



DG-Stormタイロッド

15 14 13 180

純正のタイロッドに比べて強度を向上させたアイテム。ハードなドリフト走行など、タイロッドに大きな力がかかるシチュエーションでもたわむことなくコントロールできる。

■1万6000円
■ワンガン
☎047-395-5505



スーパーハードタイロッド

15 14 13 180

強度に優れた特殊鋼材を使用し、曲がりや折れに対する強度が純正タイロッドに比べて5倍にまで向上。ハイグリップタイヤからの入力や、緑石への引っ掛けなどにも対応する。

■1万6000円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455



強化タイロッド

15 14 13 180

シャフト径を太くして、強度を大幅アップ。緑石などへの引っ掛けでの折れを防止している。切れ角もアップしているドリフトの必需品。

■1万4800円
■バイパー
☎049-239-1955



切れ角UPタイロッド

15 14 13 180

切れ角を増大させることでドリフト時には深いアングルを維持し、カウンタ量が増えることによりスピン回避率を高めることが出来る可能。別途切れ角UP専用タイロッドエンドの設定あり。

■1万3800円
■ナギサオート
☎072-762-4198



スーパータイロッドエンド

15 14

車高ダウン時に上向きになってしまうタイロッドの角度を水平方向に補正。サストロークの際のトー変化を正常値に抑え、ステアリングレスポンスもアップできる。

■2万8000円
■リバース
☎0285-82-4870



バンプアジャストタイロッドエンド

14

ローダウンした車両に対してタイロッドの角度を適正化して、バンプステアを抑制。ステアリング操作をダイレクトに伝達してくれる。エンド本体は鍛造アルミで強度を高めている。

■1万8000円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455



スーパータイロッドエンド

15 14 13 180

最大作用角40度を誇るスーパーピロボールを使用し、作用角不足によるトラブルを回避。エンド部分の高さは調整式で、ローダウンで角度が悪化したタイロッドも適正値に補正できる。

■3万8000円
■ナギサオート
☎072-762-4198



強化タイロッドエンド

15 14 13 180

ドリフトやサーキット走行などの激しい走行でも破損を防止する強度の高いタイロッドエンド。高さを調整でき、ローダウン量によって最適な高さにセッティングもできる。

■1万4700円
■ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348



ロールセンタータイロッドエンド

15 14 13 180

車高ダウンによってズレが生じたタイロッドの角度を補正。車体のロールに対する過度なトー変化を減少させ、ダイレクト感のあるステアフィールを取り戻す。

■8000円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017



ピロタイロッドエンド

15 14 13 180

タイロッドエンドのジョイント部を、カラー差し替え式とし、高さを調整することで、ローダウンに対するタイロッドの角度を適正に保てる。強度も高く、激しい走行にも対応する。

■8000円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017



MONZETU KNUCKLE EAZY/HARD

15 14 13 180

ドリフト走行に適したジオメトリーに設定したフロントナックル。初心者用のEAZY・エキスパート用のHARDの2種類を設定する。要ノーマル下取り。

■2万円
■ZERO-1
☎078-961-7801



SHP ナックル

15 14 13 180

純正のフロントナックルを加工して製作。よりスポーティな走行に適した仕様となっている。純正のナックルは下取りが必要となる。

■2万6000円
■SHP Engineering
☎0258-81-4030

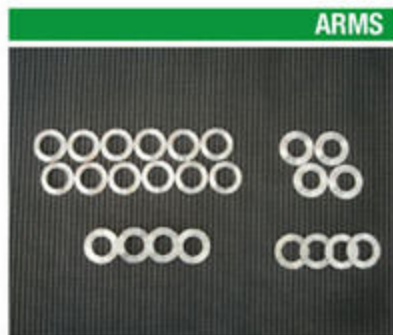


トラクションメンバーサポート

15 14 13 180

リアメンバーの各部に溶接で装着するガゼット類。メンバー本体の強度が向上し、ゆがみによる無駄な動きも防止。ハイグリップタイヤの強い入力にも対応する。

■1万2800円
■ジービススポーツ
☎0256-36-7773



リアサスペンションカラー

15 14 13 180

装着によりコーナリングのサスペンションアームの無駄な動きを抑制。走行時のアライメント変化を最小限に抑え込む。装着も簡単。ステンレス製。MTのみに適合。

■2万4000円
■アームズ
☎026-252-5220



その他



DG-Stormタイロッドエンド

15 14 13 180

純正より耐久性を向上させた強化タイプのタイロッドエンド。過酷な走行環境での破損やガタの発生を防止できる。

■2万円
■ワンガン
☎047-395-5505

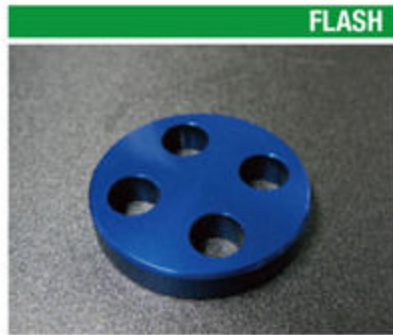


STRダイレクトステアリングカラー

13 180

ステアリングシャフトの途中に入っているゴムブッシュをアルミ製に変更。たわみがなくなることによって曖昧だったフィードバックを修正する。

■3000円
■STRワカエンジニアリング
☎0297-61-3156



Steering Collor

15 14 13 180

ステアリングシャフトにあるブッシュを、アルミ製に置き換えてリジッド化する事で、ステアリングフィーリングが向上。年数が経っている車両には特に効果的。

■4500円
■ジーコーレション
☎047-457-0001



ソリッドステアリングカラー

13 180

純正のゴムブッシュから、たわみのないアルミ製カラーに交換。ステアリング操作性、路面からのインフォメーション性ともに向上し、ダイレクトなステアフィールを実現する。

■2000円
■GT-1 MOTOR SPORTS
☎042-520-3550



アルミステアリングブッシュ

15 14 13 180

ステアリングラックをメンバーに固定しているゴムブッシュをアルミで製作。たわみがなくなるため、ステア操作をダイレクトに反映してくれる。ドリフトやサーキットなどの走行にも耐える。

■7800円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017



STRアルミラックブッシュ

15 14 13 180

ステアリングラックを保持しているブッシュをアルミで製作。ラックの動きをシャットアウトし、シャープなステアリングレスポンスを実現する。

■9800円
■STRワカエンジニアリング
☎0297-61-3156



5Hハブセット

13

S13を5穴のPCD114.3仕様にコンバートできるハブのセット高強度スチール素材で製作され、純正より強度をアップさせた5穴ハブセット。別途ベアリングやハブボルトの圧入サービスあり。

■2万5700円～5万3000円
■GT-1 MOTOR SPORTS
☎042-520-3550



ヒートプロテクターシート/リング

流

ブレーキの熱からボールジョイントやダストブーツを保護。1600℃の高熱にも耐える耐熱アルミクロスを使用する。写真のリング状のほか、リングを伸ばしたシートタイプもあり。

■各2600円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455



カム式キャンパーボルト

15 14 13 180

中間部にカム構造を持たせたストラットボルト。片側1本装着で約2度のネガティブキャンバーを実現。カム式なのでずれに強く、調整もやりやすい。リーズナブルな細ボルト式もあり(1680円/1本)。

■5800円(2本セット)
■ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348



切れ角UPカラー

15 14 13 180

タイロッドのラック側に装着することでステアリングの切れ角を増大できる。特にドリフト時の切れるステア量が確保でき、スピンも防止できる。ストリートでも小まわりが利くメリットもある。

■1000円
■GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550



ステアリングカラー

15 14 13 180

ステアリングシャフト途中の衝撃をいやすゴムブッシュと置き換えて装着。しっかりとした手ごたえとなり、また激しい走行でも、ちぎれるなどのトラブルを防止できる。

■3800円
■ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348



ダイレクトステアリングカラー

13 180

長年の使用でヨレてしまった純正のステアリングブッシュと交換することで、ダイレクトなステアリングフィードバックを実現できる。安価ながら効果の高いパーツ。

■2000円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017

STABILITY PARTS

【剛性パーツ】

掲載データは2014年9月24日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN SILVIA

ハイパワーや高価な車高調を活かす高剛性ボディを目指せ！

走りを楽しめる適度なボディサイズとFRレイアウトは、シルビア&180SX最大の美点。しかし、しっかりとしたボディ剛性を確保していないと、ハイパワーなエンジンや高価な車高調を活かしきることができないのだ。定番と言われるタワーバーをはじめ、ロールケージや各部の補強バーなど、各社からリリースされているアイテムは多彩。ステージや使用用途を考慮し、最適なアイテムをチョイスすれば、きっと走りがワンランクアップするはずだ。

15 = S15に適合
14 = S14に適合
13 = S13に適合
180 = 180SXに適合
汎 = 汎用アイテム



ULTRA RACING

フロントタワーバー

マレーシアのボディ補強パーツメーカーである「ウルトラレーシング」のクロモリ製ストラットタワーバー。ホワイトの塗装がエンジンルームのアイキャッチとなりドレスアップパーツとしても人気。

■1万2000円
■クォーターマイル
☎0877-57-2171

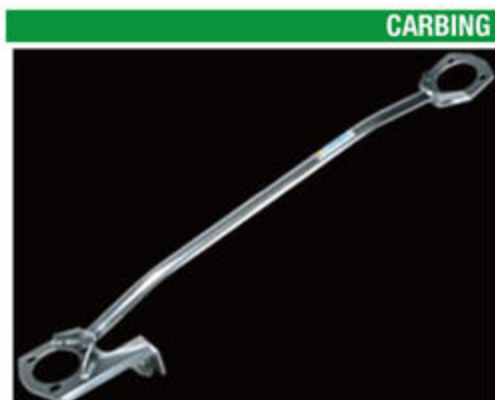


ULTRA RACING

リアタワーバー

シャフト本体およびブラケットにクロモリを採用。シャフトをオーバーバル形状にすることで、いっそう高い剛性を実現。フロント用と合わせて装着すれば、よりクイックかつ正確なハンドリングを実現する。

■1万6000円
■クォーターマイル
☎0877-57-2171



CARBING

ストラットタワーバー

ジョイント部がまったくないワンピース構造の採用で圧倒的な剛性。アルミ製とスチール製の2種類をラインナップし、マスターシリンダーストップ付きも設定。走るステージや予算によってチョイスできる。

■1万2000円～3万3000円
■オクヤマ
☎045-934-5334



STR

STRオーバルシャフトタワーバー

ボディ剛性アップには欠かせないアイテム。オーバルタイプのシャフトを採用し、ブラケットをブルーにすることで、ドレスアップにも貢献。S13と180SXはフロント用とリア用、S14とS15はフロント用のみ。

■各 1万5800円
■STRワカエン지니어リング
☎0297-61-3156

STRUT TOWER BAR

ストラットタワーバー



ULTRA RACING

リアアッパーバー

素材にクロモリを用い、シャフトをオーバル形状にすることで、高い剛性を確保している。タワーバーやロアバーなどと合わせて装着するのがベスト。リア用でS14用と180SX用がある。

■1万2000円～1万6000円
■クォーターマイル
☎0877-57-2171



CUSCO

ストラットバー

フロントおよびリアのストラットタワーの左右をつなぎ、エンジンルームやトランクルームの剛性を確保。シャフトはアルミ製、ブラケットはスチール製で、フロント用とリア用を設定。

■1万2000円～2万2000円
■キャロッセ
☎027-352-3578



DOGFIGHTPRO

カーボンシャフトタワーバー

シャフトに40φの極太カーボンを採用し、軽量ながら高剛性を実現。リアでダイレクトなステアリングフィードを得られる。ドレスアップ効果も高く、ボンネットを開けた時のインパクトも魅力。

■R 1万6800円
■ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348



DOGFIGHTPRO

ストラットタワーバー

ボディの歪みを抑えることができ、サスペンションがよりスムーズに作動するようになる。フロント用とリア用がラインナップされ、前後装着すればいっそう効果が体感できるはず。ストリート派にもオススメ。

■F/R各 1万3800円
■ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348



Beatrush

ストラットタワーバー

エンジンのパワーを生かすためにも重要なボディ補強。その第一歩として、ストラットタワーバーはぜひ欲しいアイテム。シャフトはアルミ製、ブラケットはスチール製で、S14とS15のフロントのみ設定する。

■F 1万8000円
■レイル
☎045-824-1835



STR

STRビラーバー

Cビラーを左右でつなぐことで、ボディ剛性をアップ。ターンバックル式で、微調整が行える。無加工で装着することが可能。ガッチリとしたボディに仕上げたユーザーにはオススメの一品。

■9800円
■STRワカエン지니어リング
☎0297-61-3156



ASUP

180ビラーバー Ver. II

広い開口部を持つハッチバック部分の剛性アップに効果的。肉厚のアルミ製パイプを採用し、後席乗員の頭部に接触しない形状となっている。リアシートベルトが3点式の後期型のみに対応。

■2万4150円
■アザップ
☎076-296-4421



ASUP

トランクバー

S15に標準採用され、その高い効果が実証されているトランクバー。リア周りの剛性をワンランクアップしてくれる。肉厚のパイプを用いたオールアルミ製。ボルトオン装着が可能なものも嬉しい。

■1万3000円
■アザップ
☎076-296-4421



CUSCO

ビラーサイド補強バー

2ドア車のドア周辺は大きな開口部となっており、剛性が確保しづらい。そんな弱点を補うために開発。取り付けはシートベルトおよびシートレールの共締めで、ボルトオン装着が可能。

■2万円
■キャロッセ
☎027-352-3578

BODY REINFORCEMENT

ボディ補強パーツ



Kansai SERVICE

リフレッシュバー

ほぼロールケージと言える形状ながら、乗降に支障のないサイドバーや室内空間を犠牲にしない形状を採用。メインアーチをBビラー留めとすることで高い剛性を実現している。サンルーフ装着車は不可。

■8万2000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126



KTS

リアビラーバー

キャビンの剛性を格段に向上させ、ボディのヨレを抑制。サスペンションがスムーズに作動するようになり、サーキットでタイムアップが望めるほか、タウンユースでも不快なキシミ音を抑えることが可能。

■6800円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017



KTS

リアトランクバー

トランク部分に補強バーを追加することで、リアのボディ剛性が向上。ダイレクトでクイックなステアリングレスポンスを実現してくれる。素材はスチールで、取り付けはボルトオン。

■9,800円 (S14) 6800円 (S13)
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017



STR

STRトランクバーのオプションバー

同社のトランクバーとリアストラット部を縦につなぐことで、さらなる剛性アップを実現するオプションパーツ。同社のタワーバーとの組み合わせが推奨だが、ストラットとの共締めでも取り付け可能。

■1万9800円
■STRワカエン지니어リング
☎0297-61-3156



STR

STRトランクバー

トランク内に装着することでリアのオーバーハング部を補強することができ、サーキット走行などでリア周りの安定感向上に大きな効果を発揮してくれる。手が出しやすい手ごろなプライスも人気の要因。

■9800円
■STRワカエン지니어リング
☎0297-61-3156

NEXT



ミラクルクロスバー オプション

15 14 180

ミラクルクロスバーにオプションで用意されている補強バー。両サイドに装着するバタフライバーのほか、上下に装着するパラレルバーもラインナップ。グレードアップしていくことも可能。

■1万9000円(パラレルバー)
■3万6000円(バタフライバー)
■ネクスト
☎059-378-1315

NEXT



ミラクルクロスバー R/B

15 14 180

クロスバーの両サイドにバタフライバー、上下にパラレルバーを装着することで、完全なバルクヘッドを構成。トラクションがアップするので、サーキット仕様のほか、ドラッグ仕様にもオススメです。

■4万9800円
■ネクスト
☎059-378-1315

NEXT



ミラクルクロスバー C/B

15 14 180

フレーム剛性の向上とともに、万が一の際のボディの変形を防ぐといった安全性も大幅にアップ。また、ステアリングフィールの改善に加え、トラクション性能の向上にも大きな効果がある。

■7万6800円
■ネクスト
☎059-378-1315

FLASH



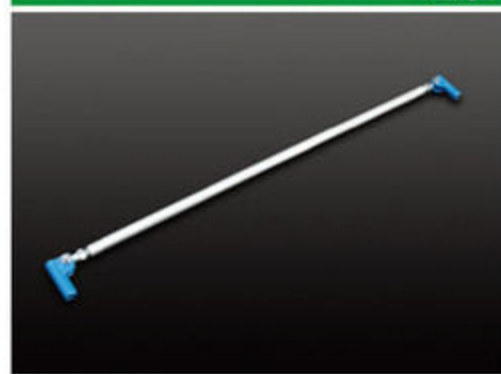
リアビラーバー

15 14 13 180

180SXならではの悩みが、リアハッチゲート周辺の剛性不足。それを補ってくれるアイテム。リアゲート部分のヨレを抑制し、不安定な挙動を改善。ロールバーを装着したくないユーザーにもオススメ。

■1万2800円
■ジーコーボレーション
☎047-457-0001

FLASH



トランクバー

15 14 13 180

トランクルームフロアに装着してリア周辺の剛性を向上させることで、シャープなハンドリングやクイックな動きを実現。完全車種別設計のため、リアレインホース取り付け部にボルトオン。

■1万2800円
■ジーコーボレーション
☎047-457-0001

KTS



リアサスペンションメンバーブレース

15 14 13 180

リアサスペンションメンバーのサスペンションアーム間を連結することで剛性をアップ。これにより、走行中にメンバーにかかる負荷によるアライメント変化を抑制。サスペンションの性能を引き出す。

■9800円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017

STR



STRロアブレースバー Ver.3

15 14 13 180

ストリートはもちろんサーキット走行にも適した、マルチスペックの補強パーツ。Ver.2よりも補強を増や、フロントまわりを更に安定。その効果はコーナリング時や高速走行時に実感できる。

■3万円
■STRワカエンジニアリング
☎0297-61-3156

STR



STRロアブレースバー Ver.2

14 13 180

フロントまわりの補強パーツ。剛性を向上させることでボディやメンバーのねじれや歪みを抑制し、サスペンションの性能を最大限に発揮。スポーツ走行でのコーナリング時にその効果を実感できる。

■2万4800円
■STRワカエンジニアリング
☎0297-61-3156

ASUP



ロアサイドバー

15 14 13 180

フロア下への装着で縦方向のボディ剛性を補強。オールアルミ製で腐食も少ない。ロールバーの車両取り付け部分をジョイントするロールバー取り付けタイプのほか、S15とS14には車種別専用タイプあり。

■3万円～
■アザップ
☎076-296-4421

SUPER LAP



ルーフサポートバー

15 14 13 180

応力の集中するルーフに装着し、ピラーのねじれや歪みを抑える。アルミの引き抜き材を採用した本体はルーフ形状に合わせてあり、インテリアにも違和感なくとけ込む。サンルーフ装着車は非対応。

■1万4000円
■ムーフェイス
☎0566-75-4455

ULTRA RACING



リアロアアームバー

15 14

フロア下のリア部分を補強するアイテムで、ロアアーム部を3つのバーで補強。コーナリング時のボディ変形を抑えるとともに、サスペンションの無駄な動きを抑制。安定性を向上させる。クロモリ鋼製。

■2万3000円
■クォーターマイル
☎0877-57-2171

ULTRA RACING



フェンダーバー

15 14 13 180

ドアヒンジ2カ所とフロントフレームの計3点を高剛性のクロモリ鋼バーで三角形に結び、フロントまわりの剛性を大幅にアップさせるアイテム。フロントフレームの上下方向の強度を大幅に向上させる。

■1万7000円
■クォーターマイル
☎0877-57-2171

ULTRA RACING



サイドロアアームバー

15 14 13 180

フロア下のフレームサイド部分を前後に補強するアイテムで、ボディの縦方向の剛性を高める。バー本体と取り付け部には、高剛性のクロモリ鋼を使用。パイプはオーバル形状を採用し、剛性が高い。

■1万9000円～2万1000円
■クォーターマイル
☎0877-57-2171

CUSCO



テンションロッドバー

15 14 13 180

テンションロッド取り付け部左右を補強バーで連結し、アライメント変化の抑制。装着したまま張りを調整できるターンバックル式を採用するのも特徴だ。22φスチール製で、取り付けはボルトオン。

■7500円
■キャロッセ
☎027-352-3578

KTS



リヤメンバーサポートバー

15 14 13 180

リアメンバーのプッシュ部分をつなぎアッパー側でリアメンバーの剛性をアップ。リアメンバーのデフまわりを補強して剛性を高め、クラックが入ることを防ぐロウ側の2本セット。スチール製。

■各 6800円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017

JUN



サイドシル発泡ウレタン充填キット

乳

サイドシル内部に発泡ウレタンを流し込むことでボディ剛性をアップさせる。今までの常識を覆すほど簡単に施工可能で、アイテムの追加が無いことが魅力。低コストなのも嬉しいポイントだ。

■3万円
■田中工業・ジュンマシンショップ
☎03-3920-4165

NAMS



シャキットプレート

15 14 13 180

フロントショックのアッパーマウントからバルクヘッドを一体化し、フロントまわりを補強。レーシングマシンにも使用される手法で効果の高さに期待が持てる。大きな加工もなく簡単に装着できるのも魅力。

■1万9800円
■ナギサオート
☎072-762-4198

NAMS



ガッチリサポート

15 14 13 180

ドアのヒンジ上下部分とフロントフレームのストラットアッパーを三角形に結んでボディ剛性をアップ。GTカーなどが装着しているバルクヘッド貫通ロールバーに近い効果をもたらす画期的なアイテム。

■2万1800円
■ナギサオート
☎072-762-4198

FLASH



リアメンバーサポートバー

15 14 13 180

リアメンバーのアッパー側とロア側のプッシュ部を連結するパーツ。ボディ剛性とトラクション性能の向上を図る。不要な挙動を抑えることでメンバーのクラックの防止にも効果あり。HICAS車は適応外。

■1万7000円
■ジーコーボレーション
☎047-457-0001

ULTRA RACING



フロントロアアームバー

15 14 13 180

サスペンションアーム取り付け部分の左右とフレームを四角くつなぐことで、フロア下のフロント部分を補強。コーナリング時のボディ変形やサスペンションの余計な動き、アライメントの変化を抑制。

■1万6000円
■クォーターマイル
☎0877-57-2171

CUSCO



クスコD1 クロモリロールケージ

15 14 13 180

一般的なスチール製より約33%も軽量な高剛性40φクロモリ製。モータースポーツで得た知識と経験をフィードバックし、高い剛性感と安全性を生み出す。4点式から8点式まで設定がある。

■4万5000円～10万円
■キャロッセ
☎027-352-3578

CUSCO



SAFETY21 ロールケージ

15 14 13 180

JAF競技規定対応の設定もある、40φスチール製ロールケージ。高剛性と軽量化を追求し、冷間引抜継目無炭素鋼を使用。4点式からワークスタイルの13点式まで、JAF規定にも対応するバリエーションを用意。

■4万円～12万7000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

DASH



ロールバー

15 14 13 180

コンペティションシーンで培ったノウハウをフィードバックして開発されたスチール製のロールバー。強固なBピラー留めを採用するのが特徴。4点式から14点式まで豊富なバリエーションを用意する。

■5万円～12万8000円
■オクヤマ
☎045-934-5334

CARBING



ロールバー

15 14 13 180

同一形状のスチール製と比べて約45%の軽量化を実現した、パイプ径40φのアルミ製ロールバー。ダッシュボード逃げタイプと貫通タイプがあり、4点式から14点式まで豊富なバリエーションをラインナップ。

■7万8000円～21万2000円
■オクヤマ
☎045-934-5334

ROLL CAGE

ロールケージ

BRAKE PARTS

[ブレーキ]

掲載データは 2014 年 9 月 24 日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN SILVIA

絶対的な制動力よりシチュエーションに合わせたバランスが重要

ノーマル状態からハイパワーなチューニングを施した状態まで、様々な仕様が存在するシルビア。それだけに、ブレーキに求められる要件も幅広い。ほぼノーマル状態であれば、パッド交換程度が最適かつ十分だが、ハイパワーになればローターの大型化やキャリパー交換なども視野に入れたい。オーバースペックに気を付けながらもバランス良く最適なアイテムをチョイスしたい。

15 = S15に適合
14 = S14に適合
13 = S13に適合
180 = 180SXに適合
汎 = 汎用アイテム



15 14 13 180
■エンドレスアドバンス
☎0267-67-6888

ストリート・ワインディングモデル

ストリートでブレーキの効きのみに特化したSSY。初期タッチの効きを高めながら、鳴きを抑えた最新モデルのSSS。ダストフリーを実現したオールラウンダーなNS97。超低ダストでブレーキを踏み足せるコントロール性の良いSSM。

Super Street Y-sports	¥F/R各 1万4000円	材 ノンアスベスト	適 0～400℃	選 ストリート～ワインディング	取 小
Super Street S-sport	¥F/R各 1万6000円	材 ノンアスベスト	適 0～480℃	選 ストリート～ワインディング	取 小
Super Street M-sport	¥F/R各 2万3000円	材 ノンアスベスト	適 0～500℃	選 ストリート～ワインディング	取 小

ストリート～サーキットモデル

踏力にリニアに応える抜群のコントロール性を持つTYPE R。ストリートを重視しながらも走行会などでのサーキット走行にも対応するMX-72。ストリートからサーキットまで幅広く対応するMXRS。

TYPE-R	¥F/R各 2万3000円	材 ロースチール	適 50～650℃	選 ストリート～サーキット	取 中
MX-72	¥F/R各 2万4000円	材 セミメタリック	適 50～700℃	選 ストリート～サーキット	取 中
MXRS	¥F/R各 2万5000円	材 セミメタリック	適 50～700℃	選 ストリート～サーキット	取 中
CC-Rg	¥F/R各 2万8000円	材 セラミックカーボンメタル	適 50～800℃	選 ワインディング～サーキット	取 大

BRAKE PAD

ブレーキパッド

材 = 摩擦材材質
適 = 適正温度域
選 = 適用走行ステージ
取 = ローター攻撃性

IDI



15 14 13 180
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。
■アイ・ディ・アイ
☎042-549-0050

GT-Spec GT1	¥F/R 2万8000円～ 適 0～800℃ 取 小	材 カーボンコンポジットメタル 選 ストリート～サーキット
GT-Spec GT2	¥F/R 2万8000円～ 適 0～850℃ 取 小	材 カーボンコンポジットメタル 選 ストリート～サーキット
GT-Spec GT3	¥F/R 3万円～ 適 50～900℃ 取 中	材 カーボンコンポジットメタル 選 ストリート～サーキット

IDI



15 14 13 180
■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	¥F 1万3000円～/R 1万2000円～ 適 0～450℃	材 ノンアスベスト (ノンスチール) 選 ストリート	取 小
D350 PlusEco	¥F 1万4000円～/R 1万3000円～ 適 0～500℃	材 ノンアスベスト (ノンスチール) 選 ストリート	取 小
D500 Standard	¥F 1万8000円～/R 1万7000円～ 適 0～600℃	材 ノンアスベスト (ロースチール) 選 ストリート～ミニサーキット	取 小
D700 Sports	¥F 2万3000円～/R 2万2000円～ 適 50～750℃	材 カーボンメタル (ロースチール) 選 ストリート～サーキット	取 中
D750 Super sports	¥F 2万5000円～/R 2万4000円～ 適 50～800℃	材 カーボンメタル (ロースチール) 選 ストリート～サーキット	取 中
D-0X	¥F/R 2万5000円～ 選 材質による	材 選択式 選 サーキット	取 --

ADVICS



15 14 13 180
自動車メーカー純正装着品にも採用されるメーカーならではのクオリティが魅力。純正の扱いやすさをベースに、シチュエーション別の2タイプを設定。ストリートでの余裕とスポーティなフィールを持たせたSS。サーキットまで使える耐久性を持たせたCS。
■S&Eブレーキ
☎0120-100-419

SS	¥F/R 1万5000円 適 常温～500℃ 取 中	材 ノンスチール 選 ストリート～ワインディング
CS	¥F/R 2万2000円 適 常温～800℃ 取 中	材 ノンスチール 選 ストリート～サーキット

SFIDA



15 14 13 180
純正+αの性能を超低価格で手に入られるAP-5000。スポーツパッドの要素を盛り込みながらもダストや鳴きを防止したAP-8000。サーキットなどでも確実なコントロールを実現するKG-1115。
■インギング APP事業部
☎042-513-3307

AP-5000	¥F/R各 5000円 適 0～400℃ 取 小	材 ノンアスベスト 選 ストリート
AP-8000	¥F/R各 8000円 適 0～500℃ 取 小	材 ノンアスベスト 選 ストリート～ワインディング
KG-1115	¥F/R各 1万5000円 適 50～800℃ 取 中	材 カーボンメタル 選 ストリート～サーキット

ACRE



15 14 13 180
純正+αの性能を持たせたスーパーファイター。低価格ながら高温域まで安定した性能を発揮する700C。2000ccクラスに最適で、ストリートを基軸にサーキットまで対応する、高耐久なZZC。
■アクレ
☎042-516-9600

スーパーファイター	¥F/R各 6000円 適 常温～450° 取 小	材 ノンアスベスト 選 ストリート
フォーミュラ700C	¥F/R各 1万6000円 適 常温～700° 取 小	材 カーボンメタル 選 ストリート～サーキット
ZZC	¥F/R各 2万3000円 適 常温～800° 取 小	材 カーボンメタル 選 ストリート～サーキット

GLAD



15 14 13 180
純正の扱いやすさを維持したまま1ランク上の性能を目指したG-BASIC。絶対的なストップパワーと優れたコントロール性を両立したCZ。高温域での安定した効きを重視したサーキット用のZZ-1。
■グッド・ジャパン
☎03-3298-8195

G-BASIC	¥F/R各 1万5000円 適 0～500℃ 取 小	材 ノンアスベスト 選 ストリート
Type-CZ	¥F 2万8000円/R 2万6000円 適 0～850℃ 取 中	材 カーボンメタル 選 ワインディング～サーキット
Type-ZR1	¥F/R各 3万円 適 300～850℃ 取 中	材 カーボンメタル 選 サーキット

ARMA



15 14 13 180
■エムケーカンヤマ
ワ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	¥F/R各 8000円	材 ノンスチール ノンアスベスト	適 常温～400℃	選 ストリート	取 小
ARMA STREET AT2	¥F/R各 1万2000円	材 ノンスチール ノンアスベスト	適 常温～450℃	選 ストリート	取 小
ARMA STREET AT3	¥F/R各 1万5000円	材 ノンスチール ノンアスベスト	適 常温～500℃	選 ストリート	取 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 AP1	¥F/R各 2万円	材 ノンスチール ノンアスベスト	適 常温～600℃	選 ストリート～サーキット	取 小
ARMA SPORTS AP2	¥F/R各 2万円	材 ノンスチール ノンアスベスト	適 常温～700℃	選 ストリート～サーキット	取 中
ARMA SPORTS AP3	¥F/R各 2万円	材 ノンスチール ノンアスベスト	適 常温～750℃	選 ストリート～サーキット	取 中

RACING GEAR

POWER BRAKE PAD

15 14 13 180

高い初期タッチとともに、低温から高温まで安定した制動力を発揮するCS。ワインディングからミニサーキットなどのシチュエーションでリニアなフィーリングを実現したSS。Sタイヤでの本格的サーキット走行にも対応する80R。

■辰巳屋興業 用品部
☎03-3696-0620

CS	VF 1万5000円/R 1万4000円 適0～550℃	■ノンアスベスト ■ストリート～ワインディング	■中
SS	VF 1万8000円/R 1万7000円 適0～650℃	■ノンアスベスト ■ストリート～サーキット	■小
80R	VF 1万9000円/R 1万8000円 適150～700℃	■ロースチール ■ストリート～ワインディング	■大

Axis

15 14 13 180

コストパフォーマンスに優れながら、すべての性能を1ランクアップさせたTYPE-G。スポーツ走行における、高温時のコントロール性と耐フェード性を高次元で両立したTYPE-R。

■大和産業 市場開発営業部
☎03-5748-7485

TYPE G	VF 1万5000円/R 1万3000円 適50～450℃	■ノンアスベスト ■ストリート	
TYPE R	VF 2万1000円/R 1万9000円 適100～600℃	■ノンアスベスト ■ストリート～サーキット	

GLANZ

15 14 13 180

低ダストとコントロール性の良さが魅力のシリーズ。ストリートユースでしっかりとした制動力がほしい人向けの低ダストモデルのSPEC-S。ワインディングのハードな走行にも対応するSPEC-C。

■グラン
☎0791-64-8015

SPEC-S	VF/R各 7620円 適常温～450℃ ■小	■ノンスチール ■ストリート	
SPEC-C	VF/R各 1万1435円 適常温～650℃ ■小	■銅カップグラファイト ■ストリート～ワインディング	
SPEC-C	VF/R各 1万5240円 適常温～750℃ ■小	■銅カップグラファイト ■ストリート～ワインディング	

M2

ブレーキパッド
Typeスポーツ&ストリート

15 14 13 180

超低価格を実現しながらも、プロドライバーを迎えて開発。スポーティなブレーキパッドに必要な特性を考えて開発されている。

■5500円
■エム・ツー販売
☎03-3704-2272



15 14 13 180

■ディクセル
☎072-654-0121

ダストと経済性を重視したストリート仕様のエクストラクルーズ（EC）。ノーマルパッドからスポーツ性を1ランクアップさせたエクストラスピード（ES）。ホイールへ付着するダストの超低減を目指したMタイプ。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特性を持つZタイプ。サーキットにおける高い効きとコントロール性を追求した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。ジムカーナやドリフト、ラリーなどでのリアスライドのきっかけ作りに最適なRD。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。

EC	VF 8000円/R 6000円	■ノンアスベスト（オーガニック）	適0～450℃	■ストリート	■小
ES	VF 8000円/R 6000円	■ノンアスベスト（オーガニック）	適0～600℃	■ストリート～ワインディング	■小
M	VF/R 1万6000円	■ノンスチール（セラミックファイバー）	適0～500℃	■ストリート～ワインディング	■小
Z	VF 2万2000円/R 2万円	■グラファイトメタリック	適0～850℃	■ストリート～サーキット	■中
R01	VF 2万5000円/R 2万3000円	■HDグラファイトメタリック	適200～900℃	■ワインディング～サーキット	■中
RA	VF 2万5000円	■カーボンセミメタル	適200～900℃	■サーキット	■中
RD	VF 2万6000円	■シンタードメタリック	適200～900℃	■ジムカーナ/ドリフト	■大
Specom-β	VF 3万6000円	■カーボンセミメタル	適200～900℃	■サーキット	■中

DIXCEL

Garage Miralda



Type SSD

15 14 13 180

オールマイティに使えることを想定した、シルビア専用ブレーキパッド。ターボ車のみ適合。NA&CA18DET車はリアのみ使用可能。

■F/R各 1万7000円
■Garage Miralda
☎047-361-2422

■ノンアスベスト 適60～440℃
■ストリート～ドリフト 中



15 14 13 180

■プロジェクト・ミュ
☎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	VF 1万2000円/R 1万1000円	■アスベストフリー	適0～400℃	■ストリート	■小
TYPE NS	VF 1万2000円/R 1万1000円	■アスベストフリー	適0～400℃	■ストリート	■小
M SPEC	VF 1万4000円～/R 1万3000円～	■アスベストフリー	適0～500℃	■ストリート	■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。踏み応えに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	VF 1万5000円/R 1万4000円	■アスベストフリー	適0～500℃	■ストリート～ワインディング	■小
TYPE HC-CS	VF 2万3000円/R 2万1000円	■スーパーグラファイトメタリック	適50～800℃	■ストリート～サーキット	■中
TYPE HC+	VF 2万3000円/R 2万1000円	■スーパーグラファイトメタリック	適0～800℃	■ストリート～サーキット	■中

レーシングパッドシリーズ

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	VF 2万3000円/R 2万1000円	■スーパーグラファイトメタリック	適100～800℃	■サーキット	■中
RACING-N+	VF 2万3000円/R 2万1000円	■スーパーグラファイトメタリック	適100～800℃	■サーキット	■中
RACING777/999	VF 2万5000円/R 2万3000円	■スーパーグラファイトメタリック	適200～800℃	■サーキット	■中

P.MU

ZONE



15 14 13 180

■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

元レーシングドライバーの田中実選手が、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。

80M 82J 86A 88B 89R	VF/R各 1万7000円～ 適常温～400℃/450℃	■NAO ■---	
03C 04M 05K 08H 10F 12D 14B 18E	VF/R各 2万6000円～ 適常温～600℃/650℃	■ロースチール ■---	
53C 55A 58D	VF/R各 2万9000円～ 適200℃～680℃/700℃/750℃	■ハイスチール ■---	

ARMS

ブレーキパッド
木下みつひろプロデュース

15 14 13 180

耐フェード性・コントロール性能の高いブレーキパッド。ローターへの攻撃性も低く、低温域から安定した制動力を発揮し、ブレーキコントロールのしやすさに重点を置いて開発。MT用。

■アームズ
☎026-252-5220

ブレンボ装着車用	VF/R各 1万8000円 適0～700℃ ■小	■カーボンメタリック ■ストリート～サーキット	
標準キャリパー車用	VF/R各 1万3000円 適0～700℃ ■小	■カーボンメタリック ■ストリート～サーキット	

BLITZ

High Performance
Brake Pads

15 14 13 180

ストリート走行がメインで、ダストや鳴きを極限まで抑えた仕様のスタンダードなMR-1。サーキット走行まで視野に入れた、幅広い温度域で制動効果を発揮する、ハイレードモデルのMR-3。

■ブリッツ
☎0422-60-2277

MR-1	■ノンアスベスト ■ストリート	適60～420℃ ■小	
MR-3	■ロースチール ■ストリート～サーキット	適50～620℃ ■大	

BRIG



15 14 13 180

■ブロンコバスター
☎048-577-0606

ストリートで扱いやすいマイルドな特性のストリートスポーツ。サーキットまで使用できながらハイコストパフォーマンスなVS-Z。走行会に向けた低価格高性能パッドのVS-R。その他ドリフト用や峠専用のVS99も設定。

Street Sports	VF/R各 1万3000円 適50～450℃ ■ストリート～ワインディング	■ノンアスベスト ■小	
VS-Z	VF/R各 1万6000円 適0～650℃ ■ストリート～サーキット	■ノンアスベスト ■小	
VS-R	VF/R各 2万2000円 適0～850℃ ■ストリート～サーキット	■セミメタル ■中	
Drift-Soft	VF 1万円/R 1万2000円 適0～350℃ ■ドリフト	■ノンアスベスト ■小	
VS-99	VF 2万8000円/R 2万5000円 適0～850℃ ■ストリート～サーキット	■セミメタル ■中	

JURAN



Brake Pads

タイムアタックやスプリントレースに要求される要素を満たしたHPシリーズ。ストリートからミニサーキット程度まで、幅広く対応するSPシリーズなど、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

HP90	VF/R 2万7000円 適100～700℃ ■大	■ハイスチール ■サーキット	
SP3	VF/R 2万円 適常温～750℃ ■中	■ロースチール ■ワインディング	

SHP Engineering

151413180

シルビア系でのドリフトに強い同社ならではのノウハウで開発したオリジナルのパッド。ドリフトに最適なバランスを求め、前後で最適な摩擦材を選定。

■SHP Engineering
☎0258-81-4030

SHP 500 F	■ノンアスベスト ■ストリート〜ドリフト	■0〜500℃ ■小
SHP 500 R	■セミメタル ■ストリート〜ドリフト	■0〜500℃ ■中

WITH Racing Project

WITH ブレーキパッド

151413180

ストリートでの扱いやすさを求めたWS。効きをアップさせながら、ダスト低減に特化したWM。ストリートからサーキットまでオールマイティに使えるWZ。

■ウィズコーポレーション
(COCKPIT和光)
☎048-464-1351

TYPE-WS	■F 1万円/R 8000円 ■0〜450℃ ■小	■ノンアスベスト ■ストリート〜ワインディング
TYPE-WM	■F 1万8000円/R 1万6000円 ■0〜500℃ ■小	■ノンアスベスト ■ストリート〜ワインディング
TYPE-WZ	■F 2万2000円/R 2万円 ■0〜850℃ ■中	■グラファイトメタリック ■ストリート〜サーキット

RIGID

リジット・ブレーキパッド

151413180

特にジムカーナ競技に適したラインアップ。コントロール性が高いフロント用モデルから、リアブレーキのロックに至るまでのシビアなコントロールを実現したモデルなどを設定。

■アルファ
☎048-873-6986

フロントパッド	■F:2万円〜2万2000円 ■450℃/600℃	■ノンアス ■ジムカーナ	■中
リヤパッド	■R:1万8000円 ■常温〜800℃	■ノンアスセミメタル ■ジムカーナ	■大
リヤメタルパッド	■R:2万5000円 ■常温〜500℃	■メタル ■ジムカーナ	■大

GLANZ

ブレーキローター

151413180

熱処理を施し、耐久性を向上。スリット入りのHARD SIXや、オプションで12本スリットもあり。

■F 2万1524円〜/
R 1万8000円〜
■グラ
☎0791-64-8015
■FC 鋳鉄 ■SLIT なし /6 本

BRAKE ROTOR

ブレーキローター

■=ローター材質
■SLIT=スリットなし/あり(本数)

T-ZERO

TT-S

151413180

ストリートからミニサーキット向けに、初期製動力とコントロール性を高めたTT-S。大幅に温度が上昇する本格的なサーキット走行でも安定した制動を実現するTT-R。

■ティアンドイー
☎045-944-2221

TT-S	■F 1万2000円/R 1万500円 ■0〜450℃ ■小	■ノンアスベスト ■ストリート〜ワインディング
TT-R	■F 2万5000円/R 2万3000円 ■100〜800℃ ■中	■カーボンメタル ■ストリート〜サーキット

GP SPORTS

G-MASTER SCV
ブレーキパッド

151413180

純正のフィーリングを残しつつも踏みにダイレクトに反応するコントロール性のよさを追求。スーパーロックはドリフト用の初期制動力で、確実なリアロックを実現。

■ジーベスポーツ
☎0256-36-7773

SCV	■F/R各 8800円 ■50〜550℃ ■小	■ノンアスベスト ■ストリート〜ワインディング
スーパーラップ	■F 1万8800円/R 1万6800円 ■100〜900℃ ■中	■セミメタル ■サーキット
スーパーロック	■R 8800円 ■0〜600℃ ■中	■セミメタル ■サーキット

ENDLESS

Racing E-SLIT

1514

レーシング仕様の2ピースローターに、エンドレス独自のEスリットを組み合わせたレーシング仕様ローター。耐熱性、効きの安定性の向上を図った、レーシング仕様のローターだ。

■6万7000円〜7万4000円
■エンドレスアドバンス
☎0267-67-6888
■鋳鉄 ■SLIT 6 本

ENDLESS

E-SLIT

151413180

エンドレスが独自に開発した新しいスリット形状、Eスリットを採用。より理想的なパッドの削り効果を発揮し、より最適な表面状態を実現する。別料金でハット部分の色変更も可能。

■2万7000円〜3万2000円(1枚)
■エンドレスアドバンス
☎0267-67-6888
■鋳鉄 ■SLIT 6 本

ENDLESS

CURVING SLIT

13180

計算されたカーブスリット形状で、ローターの熱を逃し冷却性能を確保。スリットがパッドのクリーニングを行い、ブレーキの性能を引き上げる効果がある。別料金でハット部分の色変更も可能。

■2万7000円〜3万2000円(1枚)
■エンドレスアドバンス
☎0267-67-6888
■鋳鉄 ■SLIT 6 本

ENDLESS

BASIC SLIT

1514

ローター交換サイクルの早いユーザーに向けて、素材の配合から製造工程までを独自に見直してリーズナブルな価格を実現。低価格ながらハードな走行でのクラックを防止する熱処理も施す。

■1万4000円〜1万6500円(1枚)
■エンドレスアドバンス
☎0267-67-6888
■鋳鉄 ■SLIT 6 本

ENDLESS

BASIC

151413180

特殊熱処理を行いベル部分には耐熱塗装を施し、ヒートクラックやサビを防止し耐久性を大幅に向上。低く抑えられた価格設定も魅力的。

■1万5000円〜2万1000円(1枚)
■エンドレスアドバンス
☎0267-67-6888
■鋳鉄 ■SLIT なし

SFIDA

ブレーキローター

151413180

一般的なFC材に特殊な添加剤を配合することで耐摩耗性、耐クラック性を向上。スポーツブレーキパッドとの相性も良好。純正+aの性能で、ストリートをメインにスポーツ走行まで対応。

■1万2000円〜1万8000円
■インギング APP事業部
☎042-513-3307
■FC 鋳鉄 ■SLIT なし

Projectμ

SCR-PRO

13180

冷却性や耐ゆがみ性の高い2ピース仕様ローター。ローター部分には独自の高合金ハイカーボン鋳鉄を使用し、耐熱性や耐久性を確保している。スリットは片側8本刻まれる。

■F 7万3000円
■プロジェクト・ミュ
☎0120-443688
■FC 鋳鉄 ■SLIT 8 本

Projectμ

SCR PurePlus6

151413180

カーボン含有率を高めた素材の使用で高耐久性を実現。クリーニング効果の高いラウンド形状スリットを採用。塗装済みと無塗装を設定。

■F/R各 2万5000円(無塗装)
3万円(塗装済み)
■プロジェクト・ミュ
☎0120-443688
■FC 鋳鉄 ■SLIT 6 本

DIXCEL

FS

151413180

FPをベースとしたスリットローター。スリットを刻むことでパッドのクリーニング効果も高めている。スリットはリバース6本を基本に、オプションで正回転の12本もあり。

■2万8000円〜3万4000円
■ディクセル
☎072-654-0121
■FC 鋳鉄 ■SLIT 6 本

DIXCEL

FP

151413180

従来のFC材よりカーボンの含有率を向上。スポーツユースに最適な強度と硬度で高い性能を実現。攻撃性の高いレーシングパッドとの組み合わせにも耐える性能を持つ。

■2万円〜2万6000円
■ディクセル
☎072-654-0121
■FC 鋳鉄 ■SLIT なし

DIXCEL

HD/HS

151413180

熱処理を施し、ひずみやゆがみを防止。純正同等+aでよりハイレベルなスポーツ走行に対応する高い安定性と耐久性を持たせている。HSはスリット入り。

■2万円〜2万6000円(HD)
2万8000円〜3万4000円(HS)
■ディクセル
☎072-654-0121
■FC 鋳鉄 ■SLIT なし /6 本

DIXCEL

PD/SD

151413180

リーズナブルな価格が魅力のスタンダードタイプローター。添加剤で素材の強度を増した、ベーシックなPD。PDをベースにリバースのスリット加工を施したSD。

■1万1000円〜1万5000円(PD)
1万7000円〜2万3000円(SD)
■ディクセル
☎072-654-0121
■FC 鋳鉄 ■SLIT なし /6 本

GLOBAL

ビッグローターキット バージョンI

151413180

純正4ボッドキャリバーはそのまま使用し、より大径なER34純正ローターを組み合わせたキット。リーズナブルでメンテナンスしやすい純正のメリットを活かしながら制動力を大幅に向上させる。

■F 4万1000円
■グローバル
☎0480-24-2417
■310 φ /1P

BIG BRAKE KIT

ビッグブレーキキット

■ROTOR=ローター径/構造

DOGFIGHTPRO

CV スリットローター

151413180

同社のCVローターにスリットを刻んだ仕様。パッドのクリーニング効果を持たせ、負荷の高いスポーツ走行などでも安定した制動力を持たせている。

■F 2万1000円〜2万5200円
R 1万8900円
■ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348
■CV 鋳鉄 ■SLIT 6 本

DOGFIGHTPRO

CV ローター

151413180

強度を高めた素材で製作した純正同等以上の品質を実現。ブレーキパッドの性能を100%引き出すスリット入りもラインナップされる。チューニングパーツとして装着するほか、補修用品としてもオススメ。

■F 1万6800円〜1万8900円
R 1万3650円
■ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348
■CV 鋳鉄 ■SLIT なし

BE FREE

ブレーキディスクローター

151413180

リーズナブルな価格ながら、純正品同等以上の品質を実現。ブレーキパッドの性能を100%引き出すスリット入りもラインナップされる。チューニングパーツとして装着するほか、補修用品としてもオススメ。

■9800円〜(スリットなし)
1万5800円〜(スリット入り)
■BE FREE ☎06-6324-0405
■ネズミ鋳鉄 ■SLIT なし /6 本

RIGID

リジットスリット ブレーキローター

151413180

ブレーキパッドの表面コンディションを一定に保ち、常に安定したブレーキフィーリングと制動能力・耐フェード能力の向上を約束する。モータースポーツ対応ブレーキローター。

■2万9000円
■アルファ
☎048-873-6986
■FC 鋳鉄 ■SLIT 6 本

Biot

フロントブレーキ
オフセットキット 2P

15

純正キャリパーに大径のローターを組み合わせて制動力の向上を実現。ローターは2ピースで放熱性に優れ、過酷な環境下でも安定した性能を実現。

■F 13万円
■ピオ
☎042-568-0717
ROTOR 310 φ /2P

SECTION



リアビッグローターキット

15 14 13 180

リアを純正キャリパーのままストップングパワーを向上させ、フロントキャリパー大型化などに合わせてバランスを取る場合などに使用。直径は純正比+44mmの302mm。スリット有り無しを選べる。

■3万4000円～
■シルクロード
☎0744-34-1155
ROTOR 302 φ /1P

GLOBAL

リアビッグローターキット
330φ

15 14 13 180

リアブレーキをスカイラインのインナードラム式にした際に、更に制動力を高めるキット。キャリパーはスカイラインの2ボットを使用する。キャリパーは別売となる。

■R 4万7250円
■グローバル
☎0480-24-2417
径 330 φ /1P

GLOBAL

リアビッグローターキット
305φ

15 14 13 180

シルビアのウィークポイントであるリアブレーキの制動力を高めるキット。キャリパーは純正を使用し、ローターは日産用に加工済み。

■R 3万8000円
■グローバル
☎0480-24-2417
径 305 φ /1P

GLOBAL

ビッグローターキット 324φ
バージョン 3

15 14 13 180

純正の4ボットキャリパーに80スプーラのローターを組み合わせるキット。ローターは日産用に加工済み。4穴ハブ車は別途加工料金が必要。

■F 5万400円
■グローバル
☎0480-24-2417
径 324 φ /1P

GLOBAL



三菱ブレンボ流用 334φ

15 14 13 180

ランエボV～IXのブレンボキャリパーと、アリストのローターを組み合わせて使用するキット。別途キャリパー本体とキャリパーに合わせたブレーキホースが必要となる。

■F 4万7400円
■グローバル
☎0480-24-2417
径 334 φ /1P

D2 RACING SPORTS



D2 ブレーキシステム

15 14 13 180

キャリパーピストン数、ローター径などを多彩にラインアップし、ユーザーの好みにあったシステムをチョイスできる。キャリパーカラーは標準の8色からと、別料金のオプションカラーから選択可能。

■F/R 20万8000円～59万8000円
■D2japan
☎022-779-6512

CALIPER KIT

キャリパーキット

POT =ピストン数
ROTOR =ローター径/構造

PRS



REAR BIG ROTOR KIT

15 14 13 180

キャリパーは純正をブラケットで移動し、大径のローターと組み合わせるキット。低コストでフロントとのバランスを高められる。ワイヤー式サイドブレーキが使えることも魅力。

■R 8万円
■プレジャーレーシングサービス
☎0584-87-0687
ROTOR 330 φ /1P

Biot



リアブレーキオフセットキット

15

純正キャリパーに大径のローターを組み合わせて制動力の向上を実現。ローターは放熱性に優れ安定した性能を実現する2Pと、リズナブルな1Pから選べる。

■R 7万円 (1P)
13万5000円 (2P)
■ピオ
☎042-568-0717
ROTOR 320 φ /1P・330 φ /2P

POT 2・4・6・8 Rotor 286～421φ/2P

キット内容 キャリパー・ローター・ブラケット・パッド・ブレーキライン・ボルト

ENDLESS



4POT

15 14 13

純正キャリパーからのステップアップにも最適。純正ローターを組み合わせるブレーキキット、純正サイズ2Pローターを使用するシステムキット、大径ローターを使用するシステムインチアップキットを設定。

■F 20万8000円
■エンドレスアドバンス
☎0267-67-6888

APP



ブレーキキャリパーkit

15 14 13 180

一ツの剛性や重量に徹底的にこだわった。キャリパーボディはアルミ鍛造、パッドは3種類から選択ができる。標準色のブルーのほかチタンカラーのオプションあり。

■F 23万8000円 (300φ)
29万8000円 (332φ)
■インギング APP事業部
☎042-513-3307

AP RACING

AP RACING 330mm
システムキット

15 14 13 180

シルビアのような中量級マシンにベストマッチするように開発されたブレーキキット。キャリパーは世界中のレースシーンで使用されるAPレーシング製を使用。ローターもガーランド製2ピースを採用し、最高のフィーリングを実現。パッドはフェロード製DS2500が付属。

■F 32万5000円
■アウトローブレーキ
☎0561-84-0404

POT 4 Rotor 純正・280φ/2P

キット内容 キャリパー・ローター (ブレーキキット除く)・ブラケット・パッド・ボルト類

POT 4 Rotor 300φ・332φ/2P

キット内容 キャリパー・ローター・パッド・ブラケット・ブレーキライン

POT 4 Rotor 330φ/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

ENDLESS



Racing MONO4

15

性能にこだわって開発された鍛造モノブロックキャリパー。スーパーGTなどの実戦で幾度にもわたるテストを繰り返し、制動力やコントロール性、放熱性、耐久性、軽量性にわたるまで徹底的に煮詰められている。

■F 36万8000円～
■エンドレスアドバンス
☎0267-67-6888

ENDLESS



6POT

15 14 13

最大で355φのローターにまで対応する。高性能6ピストンキャリパー。ピストンは異径タイプでパッドの変摩耗を防ぎ、制動力、コントロール性ともに高い性能を発揮する。ブレーキキットからシステムインチアップキットまであり。

■F 36万8000円～
■エンドレスアドバンス
☎0267-67-6888

ENDLESS



チビロク

15 14 13

純正ローターから大径ローターまで幅広く対応する。小型設計の6ピストンキャリパー。マルチピストンキャリパーならではのシッカリとした制動力を手軽に手に入れられる。ブレーキキットからシステムインチアップキットまであり。

■F 23万3000円～
■エンドレスアドバンス
☎0267-67-6888

POT 4 Rotor 355φ/2P

キット内容 キャリパー・ローター (ブレーキキット除く)・ブラケット・パッド・ボルト類

POT 6 Rotor 324φ/2P

キット内容 キャリパー・ローター (ブレーキキット除く)・ブラケット・パッド・ボルト類

POT 6 Rotor 280φ・324φ/2P

キット内容 キャリパー・ローター (ブレーキキット除く)・ブラケット・パッド・ボルト類

PRS

PRS BRAKE SYSTEM
S4 17INCH

15 14 13 180

ローターを1ピースとすることで、リズナブルな価格を実現したキャリパーキット。キャリパーボディは上級モデルと同じで、信頼性も高い。カラーラインアップなども全9色から選択できる。

■F 19万円
■プレジャーレーシングサービス
☎0584-87-0687

Biot



F50キャリパーキット 2P

15

同社のF50キットの組み合わせるローターを2Pタイプとしたキット。ローターの放熱性が高まり、サーキット走行などのより過酷な環境下での使用でも安定した性能を発揮する。ベルハウジングのカラーも選択可能。

■F 35万円
■ピオ
☎042-568-0717

Biot



F50キャリパーキット 1P

15

アフターのブレンボとしてポピュラーなF50キャリパーを使用。軽量かつコンパクトなため、ホイールチョイスの幅も広い。組み合わせるローターは1Pタイプとしリズナブルな価格設定を実現している。ベル部分のカラーは選択可能。

■F 28万円
■ピオ
☎042-568-0717

POT 4 Rotor 324φ/1P

キット内容 キャリパー・ローター・ステンレスメッシュブレーキホース・ブラケット・ボルト類

POT 4 Rotor 340φ/2P

キット内容 キャリパー・ローター・ブラケット・パッド・ブレーキホース・ボルト類

POT 4 Rotor 324φ/1P

キット内容 キャリパー・ローター・ブラケット・パッド・ブレーキホース・ボルト類

PRS

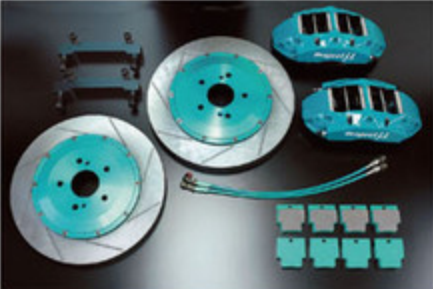


PRS BRAKE SYSTEM R6
15 14 13 180
2ピースローターを使用し、6POTの大型キャリパーを組み合わせたキット。ジュラルミン製のキャリパーボディは、高精度なインナーループ配管で外的要因でのフルード漏れなどのトラブルを防止。全9色のカラーラインアップを設定し、ドレスアップ効果も高い。
■F 31万円 (17inch)
33万円 (18inch)
36万円 (19inch)
■プレジャーレーシングサービス
☎0584-87-0687

POT 6 Rotor 330・355・370φ/2P

キット内容 キャリパー・ローター・ステンレスメッシュブレーキホース・ブラケット・ボルト類

Projectμ



FORGED SPORTS CALIPER 4Pistons x 4Pads
15 14
中軽量車向けに開発されたキャリパーキット。コンパクトに仕上げられていて、バネ下重量を極力低減。ボディはアルミ合金を鍛造で仕上げ、パウダーコート塗装を施す。
■F 31万2000円
■プロジェクト・ミュー
☎0120-443688

POT 4 Rotor 332・355φ/2P

キット内容 キャリパー・ローター・ブラケット・パッド・ボルト類

九州男児商会



AP7040 ブレーキキットシルビア 355mm KIT
15 14 13 180
レーシングユースでシェアの多いAP RACINGのキャリパーを使用したキット。サーキットで最高のパフォーマンスを発揮する。ローターもレーシング専用品。32mmの厚みで熱容量も十分。高度に安定した性能を発揮する。
■F 34万円
■九州男児商会
☎0985-47-6421

POT 6 Rotor 355φ/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

ARMS



ABSキャンセラー
15 14 13 180
ドリフト走行時に必要のないABSユニットをバイパスし、キャンセルできるアイテム。ABSの不意な介入が無くなることでコントロール性がアップ。エンジンルームの作業性も向上する。
■2万3000円
■アームズ
☎026-252-5220

BRAKE OTHERS

ブレーキその他

GT-1 MOTOR SPORTS



フロント 4POT キャリパー用ブレーキライン
15 14 13 180
シルビアにスカイライン系純正キャリパー、S13に、S14やS15のターボ車の日産純正4ピストンキャリパーや、R33やR34GT-Rのブレンボキャリパーを流用装着する際にボルトオン可能とする、変換ブレーキライン。
■1万4400円
■GT-1 MOTOR SPORTS
☎042-520-3550

PRS



PRS BRAKE SYSTEM R4 17INCH
15 14 13 180
放熱性の高い2ピースローターを使用したキャリパーキット。ジュラルミン製のキャリパーボディは、高精度なインナーループ配管で外的要因でのフルード漏れなどのトラブルを防止。全9色のカラーラインアップを設定し、ドレスアップ効果も高い。
■F 26万円
■プレジャーレーシングサービス
☎0584-87-0687

POT 4 Rotor 324φ/2P

キット内容 90Wキャリパー・ローター・ステンレスメッシュブレーキホース・ブラケット・ボルト類

Projectμ



FORGED SPORTS CALIPER 4Pistons x 4Pads SLIM
15 14
4ピストン×4パッドのメリットはそのままに、キャリパーボディをスリム化。ホイールとのクリアランスを大きくとることで、よりマッチングの選択肢が広がっている。
■F 30万2000円
■プロジェクト・ミュー
☎0120-443688

POT 4 Rotor 332・355φ/2P

キット内容 キャリパー・ローター・ブラケット・パッド・ボルト類

Projectμ



FORGED SPORTS CALIPER 4Pistons x SIDE-B
15 14
1つのキャリパーボディにフットブレーキと油圧サイドブレーキをビルドインした、ドリフト専用キャリパー。フット、サイドそれぞれが独立した対向2ポットキャリパーとし、特性の違うパッドをセットすることも可能。競技専用品。
■R 31万5000円
■プロジェクト・ミュー
☎0120-443688

POT 4 Rotor 345φ/2P

キット内容 キャリパー・ローター・ブラケット・パッド・ボルト類

Z.S.S.



Brake Kit
15
制動性能を大幅に高めるキャリパーキット。フロント6POT、リア4POTの基本設定をベースに、キャリパーサイズ、ローターサイズ、カラー等のセミオーダー可能。キャリパーカラーはレッド、パープル、ブラックから選べる。
■F 22万8000円
R 21万8000円
■ワング
☎047-395-5505

POT F 6/R 4 Rotor 330φ/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

ASUP



変換ブレーキライン
15 14 13 180
シルビアにスカイライン系純正キャリパーやGT-Rブレンボなどを流用装着する際に使用する変換ブレーキライン。ホースとフィッティングには信頼性の高い有名ブランド品を使用する。
■1万2000円～
■アザップ
☎076-296-4421

GT-1 MOTOR SPORTS



リアサイドワイヤー
15 14 13 180
シルビアのサイドブレーキを、HCR32/ECR33スカイラインのドラム式に変更した際に使用する変換タイプのサイドブレーキワイヤー。
■1万5500円
■GT-1 MOTOR SPORTS
☎042-520-3550

PRS



PRS BRAKE SYSTEM S6
15 14 13 180
ターと組み合わせることでリーズナブルな価格を実現。キャリパーボディは2Pモデルと同じジュラルミン製のインナーループ式を使用し、高い耐久性を持っている。カラーオーダーも他モデルと同じに可能としている。
■F 26万円 (17inch)
28万円 (18inch)
■プレジャーレーシングサービス
☎0584-87-0687

POT 6 Rotor 330・355φ/1P

キット内容 キャリパー・ローター・ステンレスメッシュブレーキホース・ブラケット・ボルト類

Projectμ



FORGED SPORTS CALIPER 4Pistons SLIM
15 14
中軽量車向けにバネ下重量の増加を極力抑えたコンパクトかつスリムなモデル。パッドはコンベンショナルな2枚仕様。カラーオーダーにも対応。
■F 27万3000円
■プロジェクト・ミュー
☎0120-443688

POT 4 Rotor 300φ/2P

キット内容 キャリパー・ローター・ブラケット・パッド・ボルト類

Projectμ



FORGED SPORTS CALIPER 6Pistons SLIM
15 14
絶対的な制動力に優れた6ピストン仕様のキャリパー。アルミ鍛造ボディで、軽量に仕上げられ、タッチの剛性感にも優れる。スリム仕様でホイールの選択肢も広い。
■F 32万7000円
■プロジェクト・ミュー
☎0120-443688

POT 4 Rotor 355φ/2P

キット内容 キャリパー・ローター・ブラケット・パッド・ボルト類

九州男児商会



AP6600 リアブレーキキットシルビア 345mm KIT
15 14 13 180
フロント用に比べてひと回り小ぶりのCP6600キャリパーを使用した、リア用キャリパーキット。フロント用と組み合わせることでハイパフォーマンスかつバランスに優れたブレーキシステムを完成させられる。
■R 32万円
■九州男児商会
☎0985-47-6421

POT 4 Rotor 345φ/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

POWER SPORTS



インナードラムキット
15 14 13 180
スカイラインのインナードラムと2ポットキャリパーを移植したときにワイヤーの長さを合わせるキット。S15/S14用と、S13系用あり。車検にも対応する。
■1万5000円 (S15/S14)
1万4000円 (S13系)
■パワースポーツ
☎072-924-6010

CUSCO



BCS ブレーキシリンダーストップパー
15 14 13 180
ブレーキ時にマスターシリンダーが装着されているバルクヘッドが押されて起こるたわみを抑え、よりダイレクトなブレーキフィードルを実現する。ストラットタワー部にボルトオン装着。
■6000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

AERO PARTS

[エアロパーツ]

掲載データは2014年9月24日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN SILVIA

エアロを纏いスタイリングをブラッシュアップする

S15でさえ生産終了から10年以上を経過。外装の経年劣化などが気になってくる頃だろう。また、ノーマルで通してきたなら、見慣れたことによる飽きを感じる場合も。そこで、リフレッシュついでにエアロを装着するのはいかがだろうか？ 見た目のリフレッシュはもとより、場合によっては軽量であったり、空力性能の向上が期待できるものもあり、クルマ自身の性能を引き上げることも可能だ。様々なアイテムが存在するので、個性あふれるカスタマイズを行いたい。

ings

■イングス ☎0744-42-0611



N-SPEC

LINE UP

FRONT BUMPER	5万6000円(FRP)	6万8000円(ハイブリッドエアロ)
SIDE STEP	4万4000円(FRP)	5万3000円(ハイブリッドエアロ)
REAR BUMPER	5万3000円(FRP)	6万4000円(ハイブリッドエアロ)
3P AERO SET	15万円(FRP)	18万2000円(ハイブリッドエアロ)

CHARGESPEED

■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



LINE UP

フロントバンパー	4万円(FRP)
サイドステップ	3万8000円(FRP)
リアバンパー	4万円(FRP)
上記3点セット	9万8000円

AERO PALACE

■エアロ・パレス ☎028-677-3700



LINE UP

フロントバンパースポILER	3万8000円(FRP)
サイドステップ	3万8000円(FRP)
リアバンパースポILER	3万8000円(FRP)
上記3点セット	9万8000円

US RACING SPORTS

■アスレーシングスポーツ ☎0285-44-4671



タイプI



タイプII



LINE UP

フロントバンパー (タイプI)	3万円(FRP)
フロントバンパー (タイプII)	3万円(FRP)
サイドステップ	3万円(FRP)
リアバンパー	3万円(FRP)



スタイリッシュラインモデル

LINE UP

フロントバンパー	2万5800円 (FRP)
サイドステップ	2万3800円 (FRP)
リアバンパー	2万5800円 (FRP)
3点セット	6万9800円

ストリームラインモデル

LINE UP

フロントバンパー	2万5800円 (FRP)
サイドステップ	2万3800円 (FRP)
リアバンパー	2万5800円 (FRP)
3点セット	6万9800円

レーシングラインモデル

LINE UP

フロントバンパー	2万5800円 (FRP)
サイドステップ	2万3800円 (FRP)
リアバンパー	2万5800円 (FRP)
3点セット	6万9800円

NAUGHTY

■ガレージLFW ☎042-342-3203



LINE UP

フロントバンパー	3万9000円 (FRP)
サイドステップ	3万9000円 (FRP)
リアバンパー	3万9000円 (FRP)
3点セット	10万8000円

AXCENT

■エスティ・ガレージ ☎055-986-9150



LINE UP

フロントエアロバンパー	3万9800円 (FRP)
サイドステップ	3万9800円 (FRP)
リアアンダースポイラー	2万9800円 (FRP)
エアロ3点キット	11万円
フロント	3万9000円 (FRP)
サイド	3万9000円 (FRP)
リア	3万9000円 (FRP)
3点セット	10万8000円

REVOLUTION

■ガレージマック ☎026-254-7333



S15 TYPE 2

LINE UP

タイプ2フロントバンパー	5万8000円 (FRP)
タイプ2サイドステップ	4万8000円 (FRP)
リヤーアンダースポイラータイプ2	3万8000円 (FRP)
タイプ2フロントバンパー専用カーボンアンダーカバーつやあり	7万2000円 (カーボン)
タイプ2フロントバンパー専用カーボンアンダーカバーつや無し	6万2000円 (カーボン)
アンダーカバー専用整流板付カナードつやあり	4万5000円 (カーボン)
アンダーカバー専用整流板付カナードつや無し	3万9000円 (カーボン)

S15 TYPE 1

LINE UP

フロントバンパータイプ1	5万8000円 (FRP)
サイドステップタイプ2	4万8000円 (FRP)
リヤーバンパータイプ1	5万8000円 (FRP)

**DRIFT****LINE UP**

DRIFT フロントバンパー	4万1000円(PFRP)
DRIFT サイドステップ	3万3000円(PFRP)

**フルエアロ N1-TYPEII****LINE UP**

N1フロントバンパー II	5万6000円(FRP)	6万円(PFRP)
サイドステップ II	4万8000円(FRP)	5万2000円(PFRP)
リアバンパー	4万6000円(FRP)	5万円(PFRP)
エアロボンネット	7万8000円(FRP)	
オーバーフェンダー	2万8000円(FRP)	
アイライン	1万1000円(FRP)	
トランクフード	6万5000円(FRP)	7万9000円(PFRP)
フロントカナード	2万円(CFRP)	
エアダクト	1万8000円(PCC)	
アンダーパネル	4万2000円(FRP)	7万8000円(CFRP)

**LINE UP**

フロントバンパー	4万8000円(FRP)	5万2000円(PFRP)
サイドステップ	4万6000円(FRP)	5万円(PFRP)
リアバンパー	4万6000円(FRP)	5万円(PFRP)
エアロボンネット	7万8000円(FRP)	
オーバーフェンダー	2万8000円(FRP)	
リアスポイラー	5万8000円(FRP)	
アイライン	1万1000円(FRP)	
トランクフード	6万5000円(FRP)	7万9000円(PFRP)
アンダーパネル	4万2000円(FRP)	7万8000円(CFRP)

FLASH

■ジーコーポレーション ☎047-457-0001

**S15 Silvia type2****LINE UP**

FRONT BUMPER SPOILER(TYPE 2)	3万9800円(FRP)
SIDE STEP	3万9800円(FRP)
REAR BUMPER SPOILER	3万9800円(FRP)
上記3点セット	9万8000円(FRP)
フロントフェンダー	3万9800円(FRP)
リアフェンダー	3万9800円(FRP)
フルボディキット (フロント・サイド・リア・F/Rフェンダー・リアスポイラー)	19万8000円

**S15 Silvia type1****LINE UP**

FRONT BUMPER SPOILER(TYPE 1)	3万9800円(FRP)
SIDE STEP	3万9800円(FRP)
REAR BUMPER SPOILER	3万9800円(FRP)
上記3点セット	9万8000円(FRP)
フロントフェンダー	3万9800円(FRP)
リアフェンダー	3万9800円(FRP)
フルボディキット (フロント・サイド・リア・F/Rフェンダー・リアスポイラー)	19万8000円

JULIUS

■ジュリアス ☎046-297-7673

**フルエアロ****LINE UP**

フロント	4万5000円(FRP)
サイド	4万5000円(FRP)
リア	4万5000円(FRP)

**GP SPORTS**

■ジービススポーツ ☎0256-36-7773

**G-SONIC ZERO ONE****LINE UP**

フロントバンパー	4万3000円
サイドステップ	4万3000円
リアバンパー	4万3000円



VERTEX RIDGE

LINE UP

Front Bumper	5万8000円 (FRP)
Side Step	4万8000円 (FRP)
Rear Bumper	5万8000円 (FRP)
Front Aero Fender	4万2000円 (FRP)
Rear Aero Fender	5万円 (FRP)
Bumper Canard	1万8000円
6点セット	25万円



VERTEX

LINE UP

Front Bumper	5万8000円 (FRP)
Side Step	4万8000円 (FRP)
Rear Bumper	5万8000円 (FRP)
上記3点セット	15万8000円
Front Aero Fender	4万2000円 (FRP・片側約12mmワイド)

MOZE

■ZERO-1 ☎078-961-7801



LINE UP

MOZEフロントバンパー	5万5000円
MOZEサイドステップ	5万5000円
MOZEリアバンパー	5万5000円
MOZE Fフェンダー45mm	4万5000円



VERTEX EDGE

LINE UP

Front Bumper	5万8000円 (FRP)
Side Step	4万8000円 (FRP)
Rear Bumper	5万8000円 (FRP)
Front Aero Fender	4万2000円 (FRP)
Rear Aero Fender	5万円
5点セット	25万円

BORDER

■ボーダー ☎042-557-7304



LINE UP

フロントハーフスポイラー	3万8000円 (FRP)
サイドステップtype1	4万8000円 (FRP)
リアハーフスポイラー	4万8000円 (FRP)
エアロ3点キットH	12万8000円



LINE UP

フロントバンパー	7万8000円 (FRP)
サイドステップtype2	5万8000円 (FRP)
リアサイドディフューザー	3万8000円 (FRP)
エアロ3点キット	15万5500円





S15用 GTエアロキット 158万円

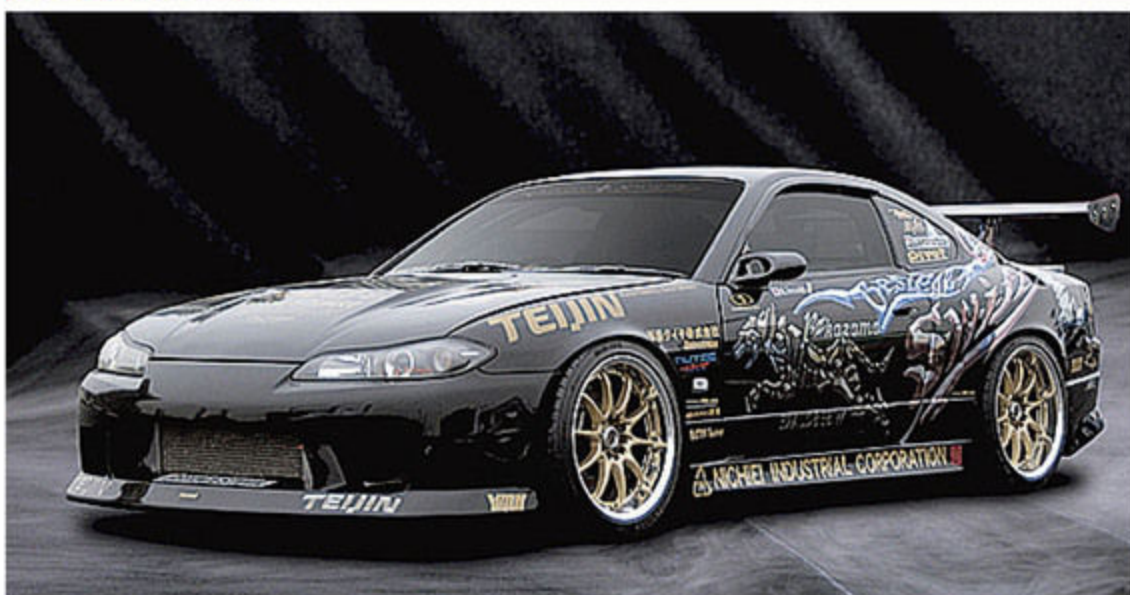


TYPE-GT

LINE UP

フロントバンパー	4万5000円 (FRP)	リアディフューザー	3万9800円 (FRP)
サイドステップ	4万5000円 (FRP)	ジェネレーター-S	1万4800円 (FRP)
リアバンパー	4万5000円 (FRP)	ジェネレーター-Pro	1万9800円 (FRP)
フロントカナード	1万4800円 (FRP)	ウイング	2万4800円~3万4800円 (PP) W=1550mm

BEHRMAN-GT



<Ty-A>

LINE UP

フロントバンパースポILER <Ty-A>	3万8000円 (FRP)
サイドスカート <Ty-A>	3万8000円 (FRP)
リアバンパースポILER <Ty-A>	3万8000円 (FRP)



Ty-1



Ty-2

D1-GP SPEC PRO (Ty-1)

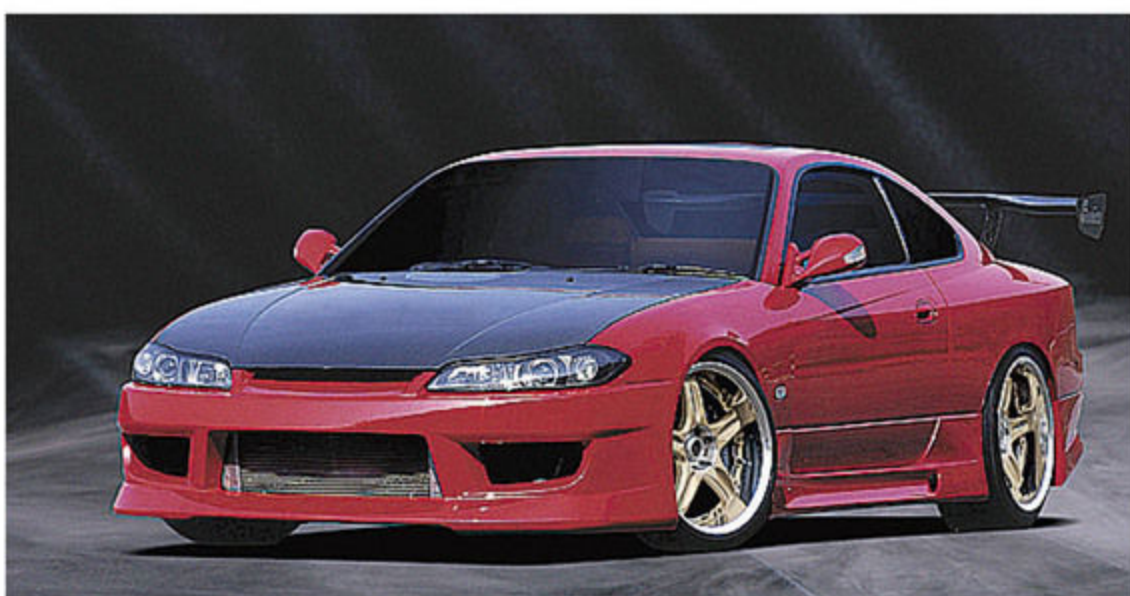
LINE UP

フロントバンパースポILERセット (4ピース)	6万8000円 (FRP)	8万8000円 (カーボン)	9万9000円 (テクノール)
サイドステップセット (6ピース)	6万6000円 (FRP)	8万6000円 (カーボン)	9万6000円 (テクノール)
リアバンパースポILERセット (2ピース)	7万8000円 (FRP)	9万8000円 (カーボン)	11万円 (テクノール)
リアアンダーディフューザー	4万6000円 (FRP)	6万6000円 (カーボン)	7万8000円 (テクノール)
3点キット (11ピース)	17万円 (FRP)	23万円 (カーボン)	26万円 (テクノール)
3点フルキット (12ピース)	20万円 (FRP)	26万円 (カーボン)	29万円 (テクノール)

D1-GP SPEC PRO (Ty-2)

LINE UP

リアバンパースポILERセット (5ピース)	14万円 (カーボン)	18万円 (テクノール)
リアアンダーカウルセット (4ピース)	11万円 (カーボン)	15万円 (テクノール)



<Ty-R>

LINE UP

フロントバンパースポILER <Ty-R>	3万9800円 (FRP)
サイドスカート <Ty-R>	3万9800円 (FRP)
リアバンパースポILER <Ty-R>	3万9800円 (FRP)

<Ty-B>

LINE UP

フロントバンパースポILER <Ty-B>	3万8000円 (FRP)
サイドスカート <Ty-B>	3万8000円 (FRP)
リアバンパースポILER <Ty-B>	3万8000円 (FRP)





TYPE 4バンパー

FRP

基本デザインはアグレッシブなTYPE3と同様だが、バンパーのサイドにダクトが設けられているのが大きな特徴。サーキットなど、ハイレベルな走行をしたいユーザーにオススメ。

■5万8000円
■ガレージマック ☎026-254-7333



TYPE 3バンパー

FRP

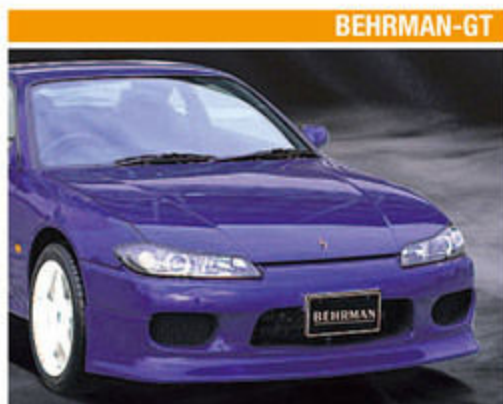
大開口のグリルとハッキリした下部のライン、切れ上がったサイドのデザインが特徴。迫力感満点のフロントビューを演出するとともに、大量の空気を吸入。サイドのツインカナードは別売り。

■5万8000円
■ガレージマック ☎026-254-7333

FRONT

フロントまわり

■=材質



フロントアンダースポILER

FRP

純正バンパーを使用しながらも見た目の物足りなさを払拭し、フロントビューをグッとスポーティに変身させる。気になるロードクリアランスをカバーするときにオススメ。

■3万8000円
■ワイズスクウェア ☎025-275-4567



R-SPEC フロントバンパー

FRP

R34スカイラインをイメージした迫力あるデザインで、GT-R同様の大きな開口部とダクトが特徴的。ウインカーもBNR34用を使用し、今までにない斬新なスタイルを作り出す。S13からS15まで全車用あり。

■2万3700円
■ラスティー ☎047-441-6226



フロントバンパースポILER

FRP

グッとスポーティさが増すリップスポILERが一体成形。スタイルを損なわないデザインで、リップ部分にもダクトが設けられているのが特徴。リアスポILERとのセットは12万5000円。

■7万8000円
■アジムラオート ☎075-661-9393



SHP ハイパーボンネット

FRP

純正ボンネットと同じ形状にすることでマッチングを高めているのが特徴。またFRP製らしくフロントセクションの軽量化も実現。マシンの戦闘力を高める。エンジンルーム内の排熱効果も持たせている。

■2万6000円
■SHP Engineering ☎0258-81-4030



ボンネット TYPE-2 ダクト付

FRP カーボン

ボンネット中央左右にエアダクトを配する。大型のフィンで区切られたダクトは、ボンネット内の熱を効率良く社外に放出し、クーリング性を向上。マシンのポテンシャルを最大限に引き出す。

■9万8000円(カーボン) 5万5000円(FRP)
■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



ボンネット TYPE-1 ダクト付

FRP カーボン

Type-1は大型のエアダクトを左右2カ所に設置。このエアダクトがスタイリングをレーシーかつアグレッシブに変貌させてくれる。ノーマルストライカー対応(ボンネットピンの使用は必須)。

■9万8000円(カーボン) 5万円(FRP)
■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



エアロボンネット

カーボン FRP

ノーマルと同じようにフレームで構成されたエアロボンネット。軽量で強度面も優れているのが特徴。中央の大きなダクトでエンジンルーム内の熱を効率的に排出。サーキット走行では必須アイテム。

■9万5000円(カーボン) 7万円(FRP)
■ジェイ・ロード ☎03-5746-0720



カーボン ボンネット

FRP カーボン シルバーカーボン

純正形状ノーマルタイプで純正ストライカー対応。日本国内で完全受注商品となり、フィッティングの良さはもちろん、安心感も高いのが特徴だ。

■4万円(FRP) 5万円(カーボン)
■6万5000円(シルバーカーボン)
■ジーコーポレーション ☎047-457-0001



カーボンボンネット

カーボン FRP

強度を確保するために1枚目に網目の細かいカーボンクロス、2枚目にカーボンマットを張り合わせる。ダクトありと純正形状の2種類を用意。それぞれに平織りカーボン、綾織りカーボン、FRPタイプあり。

■8万2000円～9万4000円
■カーショップ F-1 ☎0725-22-2214

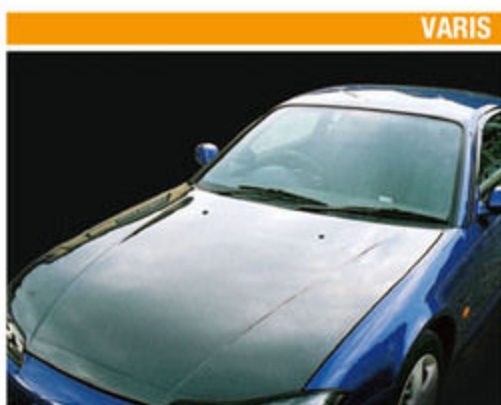


エアロボンネット

FRP カーボン

1枚のカーボンクロスをラミネートしているため、美しい仕上がりも特徴。オプションでアルミネットのほか、ストライカー対応、ウォッシャーノズル穴開け加工済み。

■7万8000円(FRP) 11万3000円(カーボン+FRP) 17万3000円(フルカーボン)
■ファーストモルディング ☎0595-83-0133



LIGHT WEIGHT CARBON BONNET

カーボン

重量は純正の約2分の1を実現。表面は1枚のカーボンクロスで継ぎ目のない美しさ。素材を厳選し、黄ばみやクラックを最小限に抑制。純正ストライカー対応で、ボルトオンでの取り付けが可能。

■8万9000円
■バリス ☎042-689-2939



エアロボンネット

FRP

中央部と後部のエアアウトレットにより、冷却効率アップに貢献。S15のデザインと一体感を出すため、アウトレット部デザインも曲線形状としているのが特徴。

■8万7000円
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165

AERO PARTS

[エアロパーツ]

■掲載データは2014年9月24日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

15 = S15に適合 14 = S14に適合
13 = S13に適合 180 = 180SXに適合
汎 = 汎用アイテム



フロントスカート

ウレタン

柔軟で耐衝撃性に優れたウレタン素材を採用。車高が気になるが、フルバンパーよりも手軽なエアロが欲しい場合にピッタリ。純正のイメージを崩さずに、物足りなさを効果的に解消するアイテム。

■2万7500円
■トラスト ☎0479-77-3000



TYPE 5バンパー

FRP

地を這うように低く大きなリップスポILER。レースカーを彷彿とさせる大迫力のデザインで、本格的なサーキットユーザーにオススメ。リップスポILERがカーボン製となるバージョンも用意。

■5万8000円
■ガレージマック ☎026-254-7333

BONNET

ボンネット

■=材質



カーボンボンネット

カーボン

2カ所のエアアウトレットダクトがエンジンルーム内の熱を効率的に逃がし、クーリング性能をアップ。純正ストライカー対応、アルミネット付き。

■7万8000円
■AGITO RACING PARTS ☎072-943-2453



TYPE2 Bonnet

FRP ブラックカーボン シルバーカーボン

派手な開口部がなく純正風に見えるが、ボンネット中央部を盛り上げてレーシーな雰囲気演出。ボンネット後方に横長のエアダクトが設置される。純正キャッチの使用が可能だ。

■3万9800円(FRP)
■5万2800円(カーボン・シルバーカーボン)
■エース ☎072-338-4141



TYPE1 Bonnet

FRP ブラックカーボン シルバーカーボン

冷却効果に重点を置いて設計されたボンネット。このセンターダクトがアグレッシブなルックスを演出する。裏面にフレームを組むことで強度を確保。ダクト用シルバernetを標準装備。

■4万9800円(FRP)
■5万9800円(カーボン・シルバーカーボン)
■エース ☎072-338-4141



エアロボンネット

カーボン

タイプSは中央に大型のダクトを、タイプRは中央に加えてボンネット左前と後方にもダクトを設け、高い放熱性を発揮する。FRPと綾織り／平織りカーボンを用意。ノーマル形状の設定もあり。

■8万9000円(タイプS) 9万9000円(タイプR)
■高勢スタウト ☎042-559-6481



ボンネット

FRP

フロントの軽量化を図るユーザーに最適な軽量ボンネット。ノーマルよりも約5cm盛り上がったデザインがアグレッシブ。ダクト部の穴は空いていないので、場合により穴あけが必要となる。

■6万3000円
■ジュリアス ☎046-297-7673



シルバーカーボンボンネット

FRP シルバーカーボン

15 14 13 180
マシンの軽量化のファーストステップとしてオススメなボンネットの軽量化。シルバーカーボンではスタイリッシュな印象。純正形状のノーマルストライカー対応など、基本スペックは同社他アイテムと同様。
■5万9800円
■ラスティー ☎047-441-6226



カーボンボンネット

FRP カーボン

15 14 13 180
レーシーなイメージを高めるブラックカーボン製。純正形状でウォッシャーノズルの取り付け穴も用意済み。ノーマルストライカー対応で、基本的にボルトオンでの装着が可能。
■5万9800円
■ラスティー ☎047-441-6226



カーボンケブラーボンネット

FRP カーボンケブラー

15 14 13 180
純正形状でノーマルストライカー対応の軽量ボンネット。カーボンケブラーは染色できることが特徴で、この製品はひと際目を引くゴールドで仕立てている。表面はウレタンのクリア塗装済みで、
■5万9800円
■ラスティー ☎047-441-6226



エアースクープボンネット

FRP

15
中央の2分割大型ダクトに加えて、左右にも小型ダクトを備えることにより、エンジンルーム内の熱を効果的に外に逃がして、冷却効率をアップ。スポーツ走行時だけでなく、渋滞や停車時にも効果的。
■7万8000円
■ボーダー ☎042-557-7304



スーパーボンネット

FRP カーボン

15 14 13 180
表面は1枚のカーボンクロス仕上げ、裏面はオリジナルの完全二重構造で軽量化と高剛性を両立する。オプションでレインプロテクターとアルミネットあり。
■9万円 (FRP) 12万4000円 (カーボン+FRP)
■19万3000円 (フルカーボン)
■ファーストモルディング ☎0595-83-0133



ダックテールトランク

FRP カーボン

15
トランクフード後端をつまみ上げたような、丸みを帯びたダックテールデザインが特徴のトランク。純正と比べると違いは歴然で、リアビューを個性的に演出。小加工でカギ穴を取り付けることも可能。
■5万9000円 (FRP) 6万9000円 (カーボン)
■ガレージマック ☎026-254-7333



トランク

FRP カーボン

15 14 13 180
GTウイングを装着する際、同時にアップデートしたいのがトランク。軽量トランクに交換することで、ウイング装着によるリアの重量増を最小限に抑えてくれる。軽量&高剛性のカーボン製で効果が高い。
■8万円
■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



TRUNK

トランク

FRP=材質



カーボンケブラートランク

FRP カーボンケブラー

15 14 13
カーボンよりも強度が勝るカーボンケブラー素材のトランク。他アイテムと同じく、UVカットクリア塗装済みで、FRP補強も入る。純正形状で基本的にボルトオンでの装着が可能。
■5万9800円
■ラスティー ☎047-441-6226



シルバーカーボントランク

FRP シルバーカーボン

15 14 13
こちらのシルバーカーボンは、カーボンのレーシーさとハイセンスなシルバーカラーが組み合わさり、ドレスアップ効果も高い。また、シルバー高剛性カーボンのため、GTウイングの装着も可能だ。
■5万9800円
■ラスティー ☎047-441-6226



カーボントランク

FRP カーボン

15 14 13
純正形状の軽量トランク。同社カーボン製ボンネットと同様、表面は特殊なUVカットのクリア塗装済み。裏面はFRP製で、全面に補強が入っている。スポーティさを一段と際立たせる。
■5万9800円
■ラスティー ☎047-441-6226



リアフェンダー

FRP

15 14 13 180
大径&幅広タイヤをセットするために必須となるワイドフェンダー。このリアフェンダーは片側30mmワイド。ポリウム感満点のため、迫力あるリアビューの演出にもひと役買う。
■3万8000円
■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



D-1 スタイルベントフェンダー

FRP

15 14 13 180
より大きなタイヤを履くためのワイドフェンダーで、片側20mmワイド。2カ所のエアダクトで、ホイールハウス内の熱を放出するとともに、アグレッシブな印象を与える。
■3万8000円
■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



ワイドフェンダー

FRP

15
片側20mmワイドで、コーナリング性能を高めるためのワイドタイヤをインストール可能。ボディラインを活かしたデザインなのでマッチングも良い。
■4万6000円
■AGITO RACING PARTS ☎072-943-2453



G-SONIC エアロフェンダー

FRP

15
シンプルなデザインはノーマルのラインやイメージを損なうことなく、レーシーにスタイルアップできる。片側約20mmのワイド化によるポリウム感、ノーマルと比べると一目瞭然。
■4万3000円
■ジービススポーツ ☎0256-36-7773



リャープリスターフェンダー

FRP カーボン

15
より幅広なタイヤをリアに履くことを実現するリア用プリスターフェンダー。装着はフェンダー部分をビス留めするため、スバルタンでレーシーなリアセクションを生み出す。
■4万9000円 (FRP) 10万円 (カーボン)
■ガレージマック ☎026-254-7333



フロントプリスターフェンダー

FRP カーボン

15
ポリウム感満点のプリスターフェンダーは、片側55mmと超ワイド設定。大径&幅広タイヤを難なく履きこなすとともに、足まわりのセッティングの幅を大きく広げる。FRP製とカーボン製を用意する。
■4万9000円 (FRP) 10万円 (カーボン)
■ガレージマック ☎026-254-7333



フェンダー

FRP=材質



リアフェンダー

FRP

15
迫力あるサイド&リアビューを生み出すリアのワイドフェンダー。S15の場合、片側55mmワイド、片側50mmワイド、片側30mmワイドの3種類を設定。S14、S13用もラインナップ。
■1万8800円
■エース ☎072-338-4141



FRPトランク

FRP

15
チューニングカーに重要な軽量化を行えるアイテム。FRP製のためにリーズナブルで、導入しやすい。同社の他製品同様のコンセプトで強度も安心。GTウイングなどにも対応する。
■3万円
■ラスティー ☎047-441-6226



フロントフェンダー

FRP

15
タイヤのサイズアップなど選択肢の幅も広がる。ツインダクトの片側55mmワイド、シングルダクトの片側40mmワイド、シングルダクトの片側20mmワイドの3タイプをラインナップ。S13用、S14用も用意する。
■2万2800円
■エース ☎072-338-4141



BEHRMAN-GT

リアワイドフェンダー

FRP

15 14 13 180

純正ボディラインを活かしたデザインが特徴。片側30mmと50mmワイドの2種類を設定。ストリートやワインディング、サーキットとシーンに合わせたタイヤセッティングの自由度も広がる。

■3万9800円
■ワイススクウェア ☎025-275-4567



BEHRMAN-GT

DMDワイドフェンダー

FRP

15 14 13 180

サイドマーカ―をダクトフィン部に融合させた、スタイリッシュなオリジナルデザイン。高級感溢れるユーロスタイルを提供する。片側25mmワイドタイプが足回りのセッティングの自由度を広げる。

■5万9000円
■ワイススクウェア ☎025-275-4567



BEHRMAN-GT

フロントワイドフェンダー

FRP

15 14 13 180

迫力あるスタイルを実現するダクトが設けられている。オーソドックスなデザインのダクトを配した20mmワイドと、ストリート仕様からサーキット仕様まで幅広さを重視した40mmワイドの2種類を設定。

■3万9800円
■ワイススクウェア ☎025-275-4567



RS-TAKAGI

GTフェンダー S15フロント

FRP

15

フロントビューをGTスタイルにイメージチェンジするワイドフェンダー。純正スタイルを残しながら30mmのボリューム感あるワイド仕様となるのが特徴。フロントリフトを抑えるため、後方に排出ダクトを設置する。

■5万9800円
■レーシングサービスタカギ ☎0584-34-0020



JULIUS

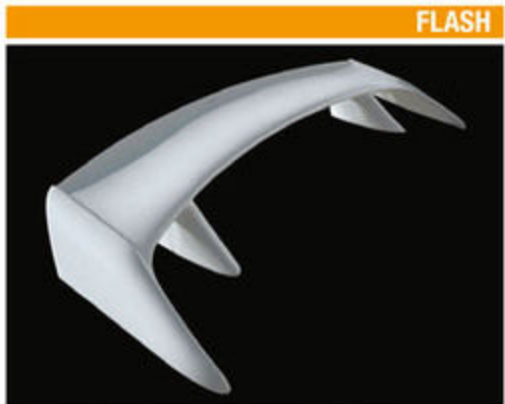
フロントフェンダー25mmワイド

FRP

15

片側25mmのワイド仕様で、タイヤやホイールのサイズアップが可能。また、レーシーなスタイルを演出する。サイドのダクトは汚れ防止のため開いていないので、必要に応じて穴あけ加工をすることとなる。

■4万8000円
■ジュリアス ☎046-297-7673



FLASH

S15専用 REAR SPOILER

FRP

15

純正リアスポイラー装着車であれば、完全にボルトオンでの装着が可能（センター穴は不使用）。また、リアスポレス車でも、純正穴の位置に左右4カ所止めで簡単に取り付けられる。

■3万9000円
■ジーコーポレーション ☎047-457-0001



SARD

LSR WING

カーボン

15 14 13 180

レーシーなデザインが多いなか、ユーロ調デザインを採用したコンパクトウイング。取り付けることにより、斬新でドレーシーなバックショットが完成。カーボン製でウイング幅は1390mm。

■9万8000円
■サード ☎0565-53-1166



REVOLUTION

汎用ウイング

FRP カーボン

汎

ガーニーフラップ形状の採用で、効果的にダウンフォースを生み出す。汎用タイプとはいえ、デザイン性もクオリティも高く、十分以上の満足感が得られるはず。ストリート派にオススメだ。

■5万円 (FRP) 10万円 (カーボン)
■ガレージマック ☎026-254-7333



ORIGIN Labo.

リアウイング

FRP カーボン

15

ボディ後方の空気の流れを整えるとともに、リアビューをスポーティに引き締める。取り付けは両面テープ（別売り）の簡単装着。S15用のほかS13、S14、180SX用も用意する。

■9800円 (FRP) 1万4800円 (カーボン)
■エース ☎072-338-4141



CUSCO

GTウイング フルキット

アルミ

汎

車種やスタイルに合わせて1310／1410／1460mmの3タイプのウイング幅と、2タイプの取付けブラケットが選択可能。装着に必要なパーツがすべてそろったキット。ウイングは角度調整機能付。

■3万2000円
■キャロッセ ☎027-352-3578



REVOLUTION

カーボン GTウイング 2013

カーボン

15

ウイング幅1790mm、高さ450mmのGTウイング。大きな翼が強力なダウンフォースを作り出すとともに、カーボン製なので重量増も最小限に抑えられる。サーキット走行も視野に入れたユーザーにオススメ。

■15万1000円
■ガレージマック ☎026-254-7333



ings

Z-POWER WING

カーボン ドライカーボン

15 14 13 180

最適なダウンフォースを発生するフォルムの美しさをもろろん、重量や耐久性、クオリティといったストリートカーに求められる課題を高レベルでクリア。素材やウイング幅、ステー高などを選ぶ。

■13万8000円～29万8000円
■イングス ☎0744-42-0611



GTウイング

材質



SARD

GT-WING FUJI spec M

カーボン

15 14 13 180

ウイング底面に起状を追加し、富士スピードウェイのような高速ステージでの使用を想定し、空気抵抗の抑制を重要視したモデル。ステーは6種類から選択可能で、ウイング幅は1510mm～1810mmを設定。

■12万5000円～
■サード ☎0565-53-1166



SARD

GT-WING PRO

カーボン

汎

ウイング中央部の3次元形状により、より多くの空気をウイング下に送り込み、強力なダウンフォースを発生させる。ステーは6種類から選択でき、ウイング幅は1510mm～1810mmまで変更が可能。

■14万円～
■サード ☎0565-53-1166



SARD

GT-WING 020

カーボン

汎

直線基調で左右端を湾曲させた、最新GTカーのトレンドを取り入れた形状が特徴。このモデルにのみ採用された素材「チェックカーボン」は一見の価値あり。ステーは6種類から選べ、幅は1610mm～1810mm。

■15万円～
■サード ☎0565-53-1166



CUSCO

GTウイング タイプ2フルキット

アルミ

汎

約10度の範囲で角度調整ができるメインウイングと、スライド式で簡単に調整できるサブフラップを持つ、多機能構造のGTウイング。組み立て済みで、位置決めして固定する簡単装着。トランクに穴あけが必要。

■4万8000円
■キャロッセ ☎027-352-3578



CUSCO

GTウイング ハイマウントタイプ

アルミ

汎

ハイマウント専用の高さ235mmの角度調整式ブラケットを装備。ウイングをより高く設置することさらに大きなダウンフォースを得ることができる。取り付けにはトランクに穴あけ加工が必要。

■3万6000円
■キャロッセ ☎027-352-3578



C-WEST

GT-WING NEO

カーボン

汎

「GT-WING ALUMINIUM II」をベースに、フラップと翼端板をCFRP化することで、約70%の重量軽減を達成。重心高が上がる事も抑えている。シングルウイングとダブルウイングを用意。

■6万9000円～
■シーウエスト ☎072-726-7000



C-WEST

GT-WING ALUMINIUM

アルミニウム

汎

スーパー耐久レースでの経験を基に開発。車種別専用設計の純正穴を使用する取り付け仕様は、ラダーとボディを支えるベース部分にカーボンステーを採用。確実かつ取り付けやすい。

■4万8000円～
■シーウエスト ☎072-726-7000



C-WEST

GT-WING III

カーボン

汎

400psオーバーのハイパワーチューニングマシンに対応するために開発。ロードラグとスーパーハイダウンフォースを実現している。フルチューンマシンの安定した走りを支える逸品。

■18万5000円
■シーウエスト ☎072-726-7000



C-WEST

GT-WING II

カーボン

汎

効率よくダウンフォースを得る3D形状が特徴で、プレスカーボンコンボジットなどにより軽量化と高強度も両立。1400mmと1450mmの2タイプの標準仕様のほか、1700mmまで10mm単位でオーダーも可能。

■14万7000円～16万5000円
■シーウエスト ☎072-726-7000



C-WEST

GT-WING I

カーボン

汎

超軽量を目指し、フラップ内部をトラスト構造としたほか、ラダー部やベース部にカーボンを使用。強度と超軽量化を両立。フラップ角は無段階調整で、絶妙なセッティングを可能にする。

■19万5000円
■シーウエスト ☎072-726-7000

FIRST MOLDING



ローマウント 3Dリアウイング

FRP

翼端板一体式のスッキリしたデザインと、ローマウントならではのまとまり感のあるスタイルが魅力。軽量のカーボン製のため、重量増を気にすることも不要。サイズは幅1330mm。

■11万3000円
■ファーストモルディング ☎0595-83-0133

NEO PROJECT



FRPドア

FRP

片側で12.9kgもの重量がある純正ドア。同社のFRPドアはその4分の1となる重量3.2kgを実現。ドア2枚でじつに20kg弱もの重量軽減を達成する。

■5万8000円
■ネオプロジェクト ☎092-834-9492

NEO PROJECT



オリジナルリアディフューザー

FRP

ボディ下に発生する空気の流れを効率的に後方へ引き抜き、ダウンフォースを発生。ストレートからコーナリング時まで、安定した走りをサポートする。リアビューをレーシーなスタイルに変貌させる。

■6万8000円
■ネオプロジェクト ☎092-834-9492

FIRST MOLDING



カーボンカナード

FRP

フロントまわりのダウンフォースを獲得するための必須アイテム。4種類のサイズが用意され、組み合わせと装着位置でセットアップも可能。

■1万7000円 (S) 2万2000円 (M)
2万9000円 (L) 3万3000円 (XL)
■ファーストモルディング ☎0595-83-0133

JURAN



Multi Deflector

ウレタンゴム

ウイングやスポイラーなどに貼付けて使用する汎用型のスポイラーで、各エアロパーツの効果をさらに高めるアイテム。ウレタンゴム製なので自由にカットして使用。取り付けは両面テープ。長さ2.5m。

■7800円
■タニダ ☎052-871-3741

BE FREE



3Dカーボンフェイクウイング

FRP

3D形状のデザインに加えて、軽量のカーボン製なので無駄な重量増を抑えつつパフォーマンスアップをねらえる。1430mmと1550mmの2種類のサイズを設定。

■2万9800円 (1430mm)
3万2800円 (1550mm)
■BE FREE ☎06-6324-0405

HPI



FRPドア / カーボンドア

FRP

表面はカーボン、内側はFRPの軽量ドアは、純正比で約半分という軽さを実現。ノーマル形状で、パワーウィンドウも取り付けられる。競技専用部品。

■8万8000円～11万2900円 (FRP)
9万8000円～11万5000円 (カーボン)
■エイチ・ビー・アイ ☎03-5663-2551

HPI



FRPドア / カーボンドア

FRP

表面はカーボン、内側はFRPの軽量ドアは、純正比で約半分という軽さを実現。ノーマル形状で、パワーウィンドウも取り付けられる。競技専用部品。

■8万8000円～11万2900円 (FRP)
9万8000円～11万5000円 (カーボン)
■エイチ・ビー・アイ ☎03-5663-2551

DOG FIGHT PRO



湾曲カーボンカナード

FRP

必要に応じて加工が必要となるが、DIYが得意なユーザーなら自分でも装着可能。装着することで一段とレーシーなスタイルを手に入れられるため、ドレスアップ効果も高い。軽量のカーボン製。

■1万4700円
■ドッグファイトプロ ☎0795-32-2348

JURAN



Garny Flap

ウレタンゴム

リアウイング終端に貼り付けて使用するアイテムで、さらなるダウンフォースを稼ぎ出す。手軽に装着可能で効果も高い。柔軟性が高いゴム製なので、複雑な形状のスポイラーにも装着が可能。長さ2m。

■3800円
■タニダ ☎052-871-3741

BE FREE



アルミカーボンフェイクダブルウイング

アルミ

カーボンフェイクのアルミ製とすることで、リーズナブルな価格に抑えたGTウイング。サイズは1430mmと1600mmの2種類を用意する。

■1万9800円 (1430mm)
2万1800円 (1600mm)
■BE FREE ☎06-6324-0405

AVANTE



FRPドア

FRP

重たい鉄製ドアパネルを軽量の樹脂ドアに交換することで、大幅なダイエットを実現。純正と同形状のため、フィッティングは抜群。素材はFRPとカーボンの2種類を用意する。

■6万900円 (FRP) 9万8000円 (カーボン)
■アバンテオートサービス ☎045-930-1411

BEHRMAN-GT



FRPドア

FRP

大幅な軽量化を実現するFRP製ドア。パワーウィンドウやドアノブなどの純正パーツをそのまま使用して取り付けられる。競技専用アイテムとなり、ロールバーやサイドバーの装着は必須。

■4万9800円
■ワイズスクウェア ☎025-275-4567

JUN



汎用フロントディフューザー

FRP

中央部にあるエアポケットでフロントから進入する空気を一時増幅、圧縮して流速を速めることで効果的にダウンフォースを発生。

■4万4000円
■田中工業・ジュンマシンショップ
☎03-3920-4165

ORIGIN Labo.



TYPE2 ルーフウイング

FRP

ルーフからボディ後方への空気の流れを整えるとともに、リアビューをスポーティに引き締めるルーフウイング。装着は両面テープで貼り付けるだけ。カラーは未塗装の黒ゲルコートとなる。

■1万2800円 (FRP) 2万3800円 (カーボン)
■エース ☎072-338-4141

STOUT



GTウイング

FRP

サーキット走行時に威力を発揮するダウンフォースを発生させるだけでなく、デザイン性にも優れた3D形状が特徴。ウイング幅は1350mm～1600mmで選択可能。カーボンは平織りと綾織りを設定する。

■9万8000円～10万8000円
■高勢スタウト ☎042-559-6481

ORIGIN Labo.



FRPドア

FRP

重たい鉄製ドアパネルを軽量の樹脂ドアに交換することで、大幅なダイエットを実現。純正と同形状のため、フィッティングは抜群。素材はFRPとカーボンの2種類を用意する。

■6万900円 (FRP) 9万8000円 (カーボン)
■アバンテオートサービス ☎045-930-1411

BEHRMAN-GT



FRPドア

FRP

大幅な軽量化を実現するFRP製ドア。パワーウィンドウやドアノブなどの純正パーツをそのまま使用して取り付けられる。競技専用アイテムとなり、ロールバーやサイドバーの装着は必須。

■4万9800円
■ワイズスクウェア ☎025-275-4567

SECTION



フロントディフューザー

FRP

車両下面をフラット化。空気の流れを高め、ベンチュリー効果の発生で車体が路面に吸いつき、空気抵抗はほぼゼロのダウンフォースが得られる。タイヤの接地感が高まりハンドリングが向上する。

■3万9800円
■シルクロード ☎0744-34-1155

ORIGIN Labo.



TYPE1 ルーフウイング

FRP

ルーフ後端に取り付けるルーフウイングは、車両のフロントからルーフを流れてきた空気を整流し、乱流を抑える。リアスポイラーやGTウイングと併せて使用することでそれらの効果も高める。

■1万2800円 (FRP) 2万3800円 (カーボン)
■エース ☎072-338-4141

EXTERIOR&INTERIOR

[エクステリア&インテリア]

掲載データは2014年9月24日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN SILVIA

チューニングの完成度を高めるアイテムたち

こだわりを持ってチューニングを進めていくと「ここをあともう少し…」といったポイントが出てくると思う。そんな場合はここに紹介するアイテムの出番だ。個々はそれほど目を引くアイテムではないが、大物アイテムの隙間を埋めてオリジナリティを出すには必要不可欠な物たちなのだ。ぜひこれらのアイテムにも目を向けてマイマシンの完成度を高めてほしい。

15 = S15に適合
14 = S14に適合
13 = S13に適合
180 = 180SXに適合
汎 = 汎用アイテム

IKEYA FORMURA



レーシングアクリルウインドウ

クルマの運動性能を向上させるうえで、ぜひ行いたいのが軽量化。アクリル製で大幅な軽量化を実現できる。フロント以外の部位が用意されている。
■4万2000円(リア) 1万7000円(クォーター) 3万2000円(ドア)
■イケアフォーミュラ ☎0289-64-5652

NEO PROJECT



シルビア S13/14/15 メッシュダクト

ドレスアップにオススメのメッシュタイプのダクト。純正加工品なので、抜群のフィット感を誇る。純正下取りで、S13、S14、S15用を設定する。
■3万5000円
■ネオプロジェクト ☎092-834-9492

RS-TAKAGI



GT ボンネットダクト

冷却性を重視した4連の汎用ダクト。サーキットにおけるテストでは、水温が11℃下がったという実績もあるという。
■2万4800円 (FRP)
■3万4800円 (カーボン)
■レーシングサービスタカギ ☎0584-34-0020

AXCENT



アライン

フロントマスクをいっそうシャープに見せることができるアライン。両面テープによる装着なので、簡単に取り外しすることも可能だ。なお、白ゲルコート仕上げなので塗装が必要。
■1万5000円
■エスティ・ガレージ ☎055-986-9150

CHARGESPEED



アライン

手軽に装着可能なエクステリアパーツの代表的アイテム。フロントマスクの印象をよりスポーティに演出することが可能だ。材質はカーボンとFRPをラインナップするので、好みで選べばOK。
■1万8000円(カーボン) 9500円(FRP)
■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521

EXTERIOR

エクステリア

SUPER LAP



ワイパーホールキャップ

リヤワイパーをモーターごと取り外したときにできる穴を、確実に手軽にふさぐためのアイテム。リヤビューをすっきりと見せることができ、ワイパーレスのサーキット派にもオススメ。
■1800円
■ムーンフェイス ☎0566-75-4455

CUSCO



オフセット・ナンバーステー

フロントナンバープレートに左側にオフセット(180SXは下側)することで、開口部からより多くのエアを導入することができ、クーリング性能がアップ。ルックスの向上にも効果あり。
■3000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

GT-1 MOTOR SPORTS



アルミ製アンダーガード

ローダウンした場合に起こる、予期せぬ下回りのヒットから車体を守るガード。本製品はアルミ製なので大幅な重量増にならないのも嬉しい。
■8800円
■GT-1 MOTOR SPORTS ☎042-520-3550

HPI



アンダーガード

ローダウン車両にはぜひとも装着したいのがアンダーガード。オイルパンなどの下回りを保護し、装着したままでもオイル交換をすることが可能。なお、前期180SXには未対応なので注意。
■9800円~2万2000円
■エイチ・ビー・アイ ☎03-5663-2551

MeisterR



アクリルウインドウ

4mm厚のアクリルを用いたアクリルウインドウ。サイド、クォーター、リヤを用意し、純正ガラスと比較して約半分の重量に抑えることが可能。運動性能の向上に大きく貢献するはずだ。
■3万2000円~4万8000円
■ラスティ ☎047-441-6226

HPI



レーシングアクリルウインドウ

ウインドウをノーマルのガラス製からアクリル製にすることで、大幅に軽量化を実現。競技車両への装着を前提に開発され、軽量&高強度を達成している。スモークタイプもあり。
■1万7000円~14万円
■エイチ・ビー・アイ ☎03-5663-2551

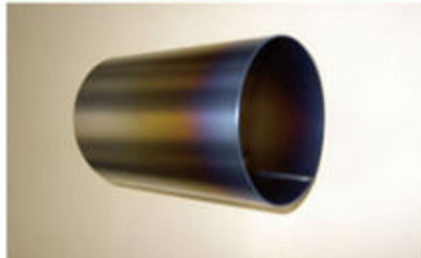
BE FREE



チタンテールチップ

マフラーのテールエンドを手軽に延長することが可能。素材はチタンで、特有の焼き色は後続車へのアピール度満点。115φと100φが設定され、全長は前者が150mm、後者は100mmとなる。
■6800円
■BE FREE ☎06-6324-0405

VIPER



ステンレススライダー / チタンテールスライダー

エアロパーツを装着した際、マフラーのテールエンドが奥まってしまう事を解消。100φ用と115φ用があり、ステンレスとチタンを用意。
■3963円(ステン) 6833円(チタン)
■パイパー ☎049-239-1955

JURAN



Grille Net

汎用のアルミ製ネット。アルマイト処理が施してあり、耐候性に優れ、樹脂製より軽量なこともメリットのひとつ。バンパー開口部のほか、ブレーキダクトなどに施工するのがオススメ。
■5800円
■タニダ ☎052-871-3741

JURAN



Fender Arch Mole

ウレタン素材を用いた汎用のフェンダーゴムモール。両面テープで取り付け、手軽に片側9.5mmのワイド化を実現する。また、アイデア次第でさまざまな部位に使用可能だ。2.5mの1本入り。
■3800円
■タニダ ☎052-871-3741

BE FREE



GTミラー BK6

スタイリッシュなデザインながら高い視認性を確保し、可倒式のため保安基準にも適合する。また、LED内蔵によりポジションやウインカーと連動させることも可能。電動と手動がある。
■1万2800円(手動) 2万790円(電動)
■BE FREE ☎06-6324-0405

BE FREE



GTミラー BZ3/BK3

砲弾型のデザインを採用。カラーはカーボン調、ブラック、メッキの3タイプをラインナップする。手動式のほか、電動式を設定。
■9800円~1万5800円 (BZ3)
■9800円~2万2800円
■BE FREE ☎06-6324-0405

BE FREE



GTミラー F2タイプ

ラウンドしたボディでスタイリッシュな雰囲気を演出。LED付きと無しが設定されている。ステーの長さはスタンダードとショートがある。
■1万2800円 (LEDなし)
■1万4800円 (LED付き)
■BE FREE ☎06-6324-0405

BE FREE



GTミラー F1タイプ

カーボン調を採用し、LED付きと無しのほか、2種類のステー長(スタンダード/ショート)も選択可能。車種別フィッティングも用意される。
■1万1800円 (LEDなし)
■1万3800円 (LED付き)
■BE FREE ☎06-6324-0405

craft square



ツーリングコンペティションミラー

実際にGTマシンにも採用される、カーボン製エアロミラー。空気抵抗の低減を実現しつつ見やすさも考慮し、保安基準にも適合する。ボルトオン可能。
■4万9000円(専用)
■4万5000円(汎用)
■クラフスクエア ☎03-3488-7463

VERTEX



サイドウインカー

エクステリアのドレスアップパーツとして、お手軽度ナンバーワンと言えるLEDサイドウインカー。抜群の明るさを実現しつつ、省電力にも貢献してくれるマストアイテムだ。
■5800円
■ティーアンドイー ☎045-944-2221

BEHRMAN-GT



LEDテール (Ver III)

ウインカーとストップランプのほか、バックランプにもLEDを採用したフルLED仕様。圧倒的な光量を確認し、省電力にも貢献する。クリアのほか、スモークタイプもラインナップされる。
■4万円
■ワイススクエア ☎025-275-4567

BEHRMAN-GT



LEDテール (Ver II)

ストップランプとウインカーにLEDを採用し、後続車へ抜群の存在感を示すテールランプ。カラーはクリアとスモークの2タイプを用意。ライバルに差をつけることができるアイテムだ。
■3万8000円
■ワイススクエア ☎025-275-4567

VERTEX



LEDテールレンズ

圧倒的な明るさを実現するLEDテールレンズ。クリアとスモークをラインナップしているため、ボディカラーに合わせて選ぶことも可能。後続車へのアピール度はかなり大きいはずだ。
■3万8000円
■ティーアンドイー ☎045-944-2221

LAMP

ランプ

Top Fuel



カラードミラー

純正比約1.5倍の視界を確保するワイドタイプミラー。カラーはブルーやゴールドなど全5色をラインナップし、「Top fuel」ロゴの有無も選択可能。オプションで親水加工を施すこともできる。
■1万6300円~
■トップフューエル ☎0598-56-5880

CATZ



T10ウェッジLEDバルブ「Super wide Neo(スーパーワイド ネオ)」(AL1721B)

日亜製高輝度LEDの採用で、6500Kの青白さと圧倒的な明るさを実現。レンズ処理で最大200度の照射角を確保している。

■5000円
■アサヒライズ エフイーティー
☎027-280-8001

CATZ



Lutia (ルティア) ウィンカー球LED S25 (ALL1812B) / T20(ALL1811B)タイプ

トップと側面に合計7個の高輝度アンバーLEDを採用。定電流回路を内蔵することで安定したシャープな光を実現。

■9000円
■アサヒライズ エフイーティー
☎027-280-8001

CATZ



純正HID交換バルブ Azzurri Neo (アズーリ ネオ) D2RS (RS9)

純正とボルトオン交換可能なHID用バルブ。色温度は6700Kで、ナイトドライブをサポート。

■1万4096円
■アサヒライズ エフイーティー
☎027-280-8001

CATZ



HID Prime ヘッドライトコンバージョンセット(H1タイプ)

ライトをHID仕様に変更するキット。バルブは4500K～6200Kまで全4種類で、国産の新型35Wバルブは安心の3年保証付き。

■4700円～5万6000円
■アサヒライズ エフイーティー
☎027-280-8001

BEHRMAN-GT



フェンダークリアマーカー

レンズカットタイプの純正品と交換することで、サイドビューのイメージを一新。クリアレンズタイプで、オレンジのバルブが付属される。ドレスアップのファーストステップにオススメ。

■3600円
■ワイスクウェア ☎025-275-4567

NAMS



GTスタイル牽引フック

万が一のとき、愛車のエアロパーツを傷つけることなく牽引することができる後付けフック。本製品は板厚6mmのスチール製で、内径は50φを確保。カラーはブラックのみとなっている。

■7800円
■ナギサオート ☎072-762-4198

SCHROTH



TOWING STRAP

海外のツーリングカーレースでおなじみとなっているベルトタイプの牽引フック。DMSB規格に適合しており、牽引許容重量は1800kg以上。長さは100mm固定タイプと400mm調整可能タイプを用意。

■4500円
■タニダ ☎052-871-3741

GP SPORTS



G-SONIC 牽引フック

車種別専用設計なので、ボルトオンで装着が可能。また、フックの位置も調整可能なので、さまざまなデザインのバンパーに装着できるのも嬉しい。サーキットユーザーにピッタリだ。

■1万2800円
■ジーピースポーツ ☎0256-36-7773

CARBING



トーイングフック

ドレスアップ用の汎用牽引フック。ボルトオン装着が可能で、アルミ製のほかスチール製もラインナップされる。サーキット走行はしない雰囲気重視のユーザーにオススメしたい。

■2500円～1万2800円
■オクヤマ ☎045-934-5334

Competition Gear



トーイングベルト

海外ではスタンダードとなっているベルト素材の牽引フック。汎用品で、調整タイプと個体タイプの2種をラインナップする。サーキット走行をするユーザーには必須のアイテムだ。

■4000円～4600円
■エイチ・ピー・アイ ☎03-5663-2551

JURAN



Bonnet Pin Slide

ボンネットをカーボンやFRPに交換した際にぜひ装着したいボンピン。高速走行での浮き上がりを防止し、ファッション性にも貢献する。スライドタイプのほか、キーロックタイプもあり。

■3800円
■タニダ ☎052-871-3741

CUSCO



スピンスターノブ

サイドブレーキのロックをフリーにして、サイドターンを容易に行えるようアシストするアイテム。素材はアルミで、カラーバリエーションはシルバー、ブルー、レッドの3種を設定する。

■2000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

NAUGHTY

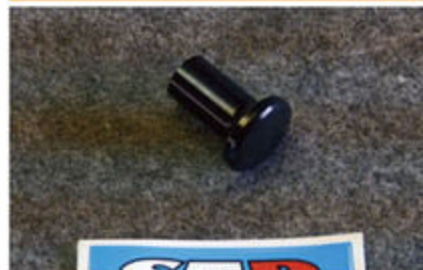


スピンスターノブ

指が引っ掛かりにくい独特な形状を採用しつつ、先端はポッチング割で滑りにくさを実現。パープルのカラーがインテリアのワンポイントになり、機能性とデザイン性を両立する。

■2000円
■グレースJFW ☎042-342-3203

STR



STRスピンスターノブ

ドリフト派に必須なスピンスターノブ。サイドブレーキの固定も可能なので、ストリートユースもOK。カラーはシルバーとブラックを用意。

■980円
■STRワカエン지니어リング
☎0297-61-3156

CARBING



パッセンジャープレート

助手席足元に装着する大型のフットレスト。ハードな走行時に同乗者が踏ん張ることができ、見た目の雰囲気もアップする。装着はカーベットに強力バークロテープで貼るだけ。

■9800円
■オクヤマ ☎045-934-5334

Rocket Dancer



お助けフック

取り付け方法によっては、突起物と見なされて車検に通らなくなってしまう牽引フック。しかし、このお助けフックはストラット上部に装着するため、そんな心配とは無縁なのだ。

■9800円
■フジムラオート ☎075-661-9393

IKEYA FORMURA



メーブルエーワンゲージ

前後輪のスタッドボルトに、付属のナットと計測用ゲージを取り付けることで測定可能なアライメントゲージ。トーおよびキャンバーの測定が可能で、さまざまなPCDやボルトピッチに対応。

■1万7000円～5万6000円
■イケヤフォーミュラ ☎0289-64-5652

NEOPLAT



バッテリーホルダーNEO

高級感のあるアルミ材を用いたバッテリー固定用のクランプ。カラーバリエーションはピンク、シルバー、ブルーの3種を用意。エンジンルームのドレスアップアイテムとしても効果がある。

■8000円(バッテリーロッド:500円)
■プロト ☎0566-36-0456

CUSCO



クスコ・バッテリーステア

同社のタワーバーをイメージしたデザインが特徴的。シャフト部はタワーバーと同じ材料を使用し、ブルーのアルマイト仕上げとなる。エンジンルームのアクセントにも最適だ。

■5800円
■キャロッセ ☎027-352-3578

TSUBASA



キルスイッチ

バッテリーのマイナス端子に装着することでワンタッチで電流をカットすることが可能になり、無用な放電を防ぐことができるアイデア商品。D端子用とB端子用がラインナップされる。

■1500円
■ウイング・タケオ ☎059-363-2104

DOGFIGHTPRO



GTカムロック

スーパーGTの車両にも装着されているカムロック。素材はステンレス製で、抜群の強度と耐久性を実現。また、2重ロック機構を採用しているため、確実かつ安全な固定を約束してくれる。

■4200円
■ドッグファイトプロ ☎0795-32-2348

GT-1 MOTOR SPORTS



ワイドレッドスペーサータイプN

日産車のハブセンター径に合わせて設計、製作。別体のハブリング方式と違い、ベースと一体成型のために高い芯出し精度を誇り、無用なトラブルをも避けられる。

■1万200円～1万2300円
■GT-1 MOTOR SPORTS
☎042-520-3550

JURAN



Racing Nut PRO

高強度のクロモリ材を使用し、熱膨張率の違いによる「ゆるみ」が起こりにくいことが特徴。さらに、肉抜き加工が施してあり、軽量化も実現。長さは、35mmと48mmの2種を用意する。

■2200円(4本)
■タニダ ☎052-871-3741

M2



クロモリレーシングナット

頻繁にタイヤ交換をするユーザーに最適な、高強度クロモリ鋼製ナット。ロングタイプ(48mm)とショートタイプ(35mm)があり、カラーはブラックのみ。

■1667円(ショート・4個)
■1852円(ロング・4個)
■エム・ツー販売 ☎03-3704-2272

RIGID



リジット ジュラルミンホイールナット

超タジュラルミン7075材を採用。腐食防止のためにアルマイト加工が施してあり、カラーはブラック、シルバー、レッドを用意。全長35mmの標準タイプと、50mmのロングタイプを設定する。

■2400円(4個)
■アルファ ☎048-873-6986

AGITO



スーパーロングレーシングナット

クロモリ鋼を使用し、レーシングカーにも十分耐えられる強度を実現。全長は作業性の良い56mmとし、水の浸入を防いでハブボルトのサビを抑制する。

■3600円
■AGITO RACING PARTS
☎072-943-2453

REVOLUTION



S15カーボンダッシュボードカバー

純正のダッシュボードに被せて使用するカバー。インテリアをレーシーに演出してくれ、ダッシュボードの劣化防止にもオススメ。センターコンソールカバーもラインナップする。

■6万5000円
■ガレージマック ☎026-254-7333

REVOLUTION



S15カーボンダッシュボード

軽量化に大きく貢献するカーボン製ダッシュボード。純正比約6.2kgの軽量化を実現し、サーキット仕様の車両などにはぜひ装着したいアイテムだ。なお、カーボンのほかFRP製の設定もある。

■10万円
■ガレージマック ☎026-254-7333

SHP Engineering



SHP 内装張替え

内装の張り替えでリフレッシュができるメニュー。特にS13など経年劣化が見えるクルマに最適。生地はオリジナルで用意。

■2万円～
■SHP Engineering
☎0258-81-4030

CHARGESPEED



ダッシュボードカバー

ダッシュボード全体を保護。素材はFRPのほかカーボンも設定。なお、S14とS15にはオプションで助手席側エアバッグ部分のカバーも用意されている。

■4万8000円(カーボン)
■2万5000円(FRP)
■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521

INTERIOR

インテリア

JURAN



Long Hub Bolt

クロモリ製でサーキット走行もOKな高強度ハブボルト。また、先端をテーパ状にしてあるため、スピーディーなタイヤ交換も可能だ。ロングタイプのため、微妙なオフセット調整にはぜひ欲しいアイテム。

■3000円(4本)
■タニダ ☎052-871-3741

VERTEX



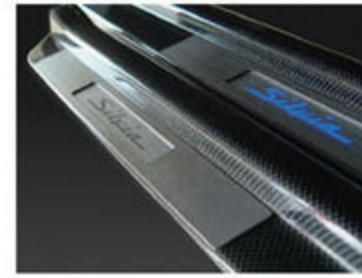
ラグジュアリーフロアマット
15 14 13 180
 難燃性や防音性、耐久性に優れたサキソニー生地を採用する最高級フロアマット。ヒールパッド部の交換が可能で、カラーはアイボリーやマルーン、ルビーレッドなど全8種を設定。
 ■5万円
 ■ティアーアンドイー ☎045-944-2221

VERTEX



ラグジュアリーフロアマット KINGDOM
15 14 13 180
 ヒールパッドに耐摩耗性に優れた素材を採用。カラーはブラック+グレーをベースに、ホワイト、レッド、イエロー、ブルー、グリーンの5種類。質感の高さも魅力。
 ■5万円
 ■ティアーアンドイー ☎045-944-2221

FLASH



S15用カーボンスカッフプレート
15
 ドアを開けた時に大きなインパクトを残すカーボン製スカッフプレート。取り付けは両面テープで行い、シルバーカーボンも設定。
 ■2万8000円
 ■ジーコーボレーション ☎047-457-0001

VERTEX



レザーブーツ
15 14 13 180
 合成皮革では味わえない高級感や質感が魅力の、本革製シフトブーツ&サイドブレーキブーツ。耐久性にも優れており、カラーはブラック、レッド、ホワイトの3タイプを用意する。
 ■7800円
 ■ティアーアンドイー ☎045-944-2221

WITH Racing Project



WITH カーボンシリーズ
15 14 13 180
 リアルカーボンレザを用いて製作されたインテリアアイテム。シフトブーツやサイドブレーキブーツ、コンソールカバーがラインナップされている。
 ■5200円～
 ■ウィズコーボレーション(COCKPIT和光) ☎048-464-1351

REVOLUTION



S15エアバックカバー
15
 素材はカーボンとFRPの2種類。レザーやファブリックを貼れば、純正風に仕上げることも可能。
 ■1万2800円 (FRP)
 ■2万2000円 (カーボン)
 ■ガレージマック ☎026-254-7333

JUN



汎用リアシートボード
15 14 13 180
 リアシートを取り外した際の、トランクとの隔壁として使用。カーボン製のため軽量かつレーシー。汎用品のため車両に合わせてカットして使用する。
 ■3万円
 ■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165

CARBING



リア スピーカーボード
15 14 13
 リアシートを取り外したとき、スピーカーボード部を仕切ることが可能。素材はアルミ製で軽量なことも大きなメリット。なお、窓ガラス側のリベット固定には、リアガラスの脱着が必要。
 ■1万9000円
 ■オクヤマ ☎045-934-5334

CARBING



リア バルクヘッド
15 14 13
 ロールケージを装着したり、リアシートを取り外した際にトランクとキャビンを仕切るアルミ製パネル。モータースポーツではマストアイテムで、レーシーなルックスも魅力のひとつ。
 ■2万円(シルバー) 2万6000円(ブラック)
 ■オクヤマ ☎045-934-5334

MONSTER SPORT



アルミヒールプレート
汎
 フロアマットの擦り切れを防止。ボルト&ナットで確実に固定ができ、バーリング加工により高グリップを実現。カラーは、クリア、ブルー、レッドを設定。アルミ製。
 ■5700円
 ■タジマモーターコーポレーション ☎0538-66-6761

EMU'S ENGINEERING



Emu's 汎用ヒールプレート
汎
 マットの劣化やかかと部分の滑りを抑制する。アルミ製でサイズは270×170mmとなっており、滑り止めのエッジ付き。取り付けはボルト&ナットで行う。
 ■4800円
 ■エムズエンジニアリング ☎06-6437-3560

siecle



S608P2
15 14 13 180
 車両のウインカーをポジションランプに連動して点灯させることができるキット。光量調整機能のほか、モード切り替えおよび純正復帰機能も搭載。手軽にイメチェンできるアイテムだ。
 ■6500円
 ■ジェイ・ロード ☎03-5746-0720

CONVENIENCE ITEM

便利系アイテム

WITH Racing Project



60φ3連メーターフードパネル
15 14 13 180
 車種専用設計で抜群のフィット感を実現。60φメーターを3つ設置することができ、視認性にも優れる。ドレスアップパーツとしての人気も高い。
 ■9800円
 ■ウィズコーボレーション(COCKPIT和光) ☎048-464-1351

TSUBASA



ツインメーターパネル
15 14 13 180
 メータークラスター右側に、追加メーターを2個セットすることが可能。60φ×2のほか、80&60φもラインナップ。インテリアをキレイにドレスアップしたいユーザー必見のアイテムだ。
 ■1万8000円
 ■ウイング・タケオ ☎059-363-2104

URAS



メーターパネル
15 14 13 180
 ダッシュボード上、メータークラスター左側に追加メーターを設置するためのホルダー。60φメーターを3つ装着することができ、スマートかつ美しく仕上げる事が可能だ。
 ■7800円
 ■URAS ☎092-558-4111

METER PANEL

メーターパネル

ULTRA



ミラーサポートシステム
15 14
 シフトレバーのR(リバース)に連動して電動ミラーが自動的に下向きになり、後方の安全確認が確実に行える。メモリー機能のほか、設定後の細かい修正を学習する補正機能も備わる。
 ■2万4800円
 ■永井電子機器 ☎044-877-2441

PWR



バッテリーセーブ君
15 14 13 180
 突然のバッテリー上がりを防止するアイテム。キープ時のバッテリー電圧が11.5V以下になると自動的にカットオフし、エンジン始動に必要な電力を確保。
 ■9000円
 ■パワーエンタープライズ ☎0545-30-9111

PWR



i-Signal
15 14 13 180
 近年のクルマに装着される、急ブレーキのGを検知してブレーキランプを高速点滅させ、安全性を向上させるアイテム。点滅速度は任意で調整可能。
 ■9450円
 ■パワーエンタープライズ ☎0545-30-9111

DRIVING POSITION ITEMS

[ドライビングポジション系アイテム]

掲載データは2014年9月24日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN SILVIA

自分に合ったポジションでしっかり挙動を感じ取る

クルマを操るには、その挙動をしっかり感じ取ることが何より大切。そのためには、自分とクルマがつながるポイントである、シート、ステアリング、シフト、ペダルを自分に合うポジションへチューニングを行いたい。また、これらのアイテムにはポジションの構築だけでなく機能性を高めるものも存在。乗降性を高めるボスなどがそれだ。自分だけのコクピットが完成すれば、運転もさらに楽しくなるだろう。

15 = S15に適合
14 = S14に適合
13 = S13に適合
180 = 180SXに適合
汎 = 汎用アイテム

M2



リクライニングシート タイプ RS
15 14 13 180
 身体が沈み込むことで密着感が増す構造を採用。リクライニング機構はレバー式とし、座面前方には高さ調整可能なマットを2枚内蔵している。
 ■2万8800円 (ブラック)
 ■3万3900円 (バックスキン)
 ■エム・ツー販売 ☎03-3704-2272

ASM



RECARO SR-7 ASM LIMITED Ruby
汎
 通気性に優れたシャイニングメッシュ生地と、通常よりも太い糸を使ったレッドのダブルステッチが特徴。
 ■15万2000円
 ■AUTOBACS ASM YOKOHAMA ☎045-629-0905

CUSCO



CUSCO×BRIDEコラボレーションシート DIGO II+C
汎
 バックレストやシート座面に高張力ネットを採用し、身体を包み込むようなホールドを実現。カーボン素材をイメージしたショルダーホールドが特徴的。
 ■7万3000円
 ■キャロッセ ☎027-352-3578

CUSCO



CUSCO×BRIDEコラボレーションシート EUROSTER II+C
汎
 スポーツ走行からタウンユースまで幅広く対応するコンフォートモデル。無段階リクライナーの採用により、最適なシートポジションを実現。
 ■8万1000円
 ■キャロッセ ☎027-352-3578

CUSCO



CUSCO×BRIDEコラボレーションシート STRADIA II+C SPORT
汎
 フルバケの高い剛性と抜群のホールド性を備えながら、有段リクライニング機構を搭載したセミバケットシート。生地は高級スエード調で、カラーはブラックのみ。
 ■12万8000円
 ■キャロッセ ☎027-352-3578

RECLINING SEAT

リクライニングシート

※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。

170

ASM



RECARO RS-G ASM LIMITED Ruby

汎

RS-Gシェルをベースに、質感と性能、そしてコストを追求して開発。ショルダーにはブラック/レッドのパンチングレザーを採用。
■15万2000円
■AUTOBACS ASM YOKOHAMA
☎045-629-0905

CUSCO



CUSCO×BRIDE コラボレー ションシート ZETAⅢ+C

15 14 13 180

フルバケットのスタンダードモデル。4種類のシェル素材を用意し、サイズも4タイプをラインナップする。FIA規格取得し保安基準にも適合。
■6万9000円～16万9000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

CUSCO



CUSCO×BRIDE コラボレー ションシート VIOSⅢ+C

15 14 13 180

シートレールライン構造とバックレストの形状を深く設定することで、究極のローボジとドラポジを実現。FRP製のほか、カーボンアラミド製もあり。
■6万9000円～15万5000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

JURAN



Racing Bucket Seat GTX100

汎

新開発のアドバンスショルダーを採用し、ゆとりあるホールド感を実現したGTX1000。ディープニーサポートにより、腰回りのホールド性も抜群だ。カラーはブラック、レッド、ブルーを用意。
■7万5000円
■タニダ ☎052-871-3741

BRIDE



ZETAⅢ

汎

あらゆるモータースポーツシーンを想定して開発されたフルバケットシート。カラーバリエーションは、ブラック単色のほか、レッドロゴやブルーロゴなどもラインナップされる。
■7万5000円～15万円
■ブリッド ☎052-689-2611

FULL BUCKET SEAT

フルバケットシート

NARDI



クラシック SPORTS TYPE A パンチング レザー・レッドステッチ 360mm [N750]

汎

リム全体にディンプル加工を施したパンチングレザーを採用し、高いグリップ力を実現。直径は360mmに設定。
■3万8000円
■アサヒライズ エフイーティー
☎027-280-8001

NARDI



クラシック ブラックレザー&シル バースポーク 360mm [N131]

汎

上質な本革と職人の手縫いによる組み合わせ、使い込むほどドライバーの手に馴染む。
■3万8000円
■アサヒライズ エフイーティー
☎027-280-8001

NARDI



クラシック SPORTS TYPE ラリー パンチングレザ ー・ディープユンタイプ・レッドステッチ 350mm [N755]

汎

レッドのステッチとパンチングメッシュがスポーティ。オフセットすることで、スパーサーを使わずにドラポジを最適化できる。
■3万8000円
■アサヒライズ エフイーティー
☎027-280-8001

JURAN



Rally Steering

汎

35mm、65mm、90mmという3種の深さを設定し、最適なドライビングポジションを実現する競技用ステアリング。スエードタイプのほか、ディンプル加工を施したスムーズタイプを設定。
■2万3000円
■タニダ ☎052-871-3741

STEERING

ステアリング

WORKSBELL



ラフィックス専用ショートボス

15 14 13 180

ラフィックス専用開発されたショートタイプのボス。ノーマルボスより20?40mm短縮されており、ドラポジの細かい調整が可能。また、ボスカバーを取り外して使用することもできる。
■1万5000円
■ワークスベル ☎0266-79-3761

WORKSBELL



ラフィックス・キーロックシステム

汎

ラフィックスⅡに対応する盗難防止用のオプションアイテム。ピッキングされにくいシリンダー形状を採用し、レッドのほかシルバーも用意。装着した際のルックスもレーシーだ。
■8800円
■ワークスベル ☎0266-79-3761

WORKSBELL



ラフィックス・フリッパー

汎

ラフィックスⅡに装着可能な専用オプションパーツ。安全ボタンを押さずに、2アクションでのリリースが可能になる。付属のCリングとイモネジで簡単に装着することができる。
■5800円
■ワークスベル ☎0266-79-3761

WORKSBELL



ボールロックシステムラフィックス 2

汎

高い機能性と安全性を追求したステアリング脱着スパーサー。3アクションでリリース、1アクションで装着することができ、車検にも対応する。カラーバリエーションは5タイプを用意。
■2万9800円
■ワークスベル ☎0266-79-3761

WORKSBELL&NIGHT PAGER



ボールロックシステムラフィッ クス GT

汎

ボールロックシステムを採用し、ガタつきを抑えている。ワンアクションでステアリングが跳ね上がるので、フルバケ装着車でもスムーズに乗り降りが可能。
■3万4800円
■ワークスベル ☎0266-79-3761

SECTION



フルバケットシート R3

15 14 13 180

FRP製で高剛性ながら軽量な新開発のモノコックを採用し、いかなる状況でも高いホールド性を実現。また、ショルダーにレザーをあしらった耐久性を確保している。レッドとブラックを設定。
■3万5000円
■シルクロード ☎0744-34-1155

Z.S.S.



Sports Steering TypeD

汎

外径350mm、深さ95mmのディープユン仕様とすることで、ボススパーサーを装着することなく最適なドラポジに調整することができる。グリップはスエードタイプとカーボンタイプを用意。
■7980円
■ワンガン ☎047-395-5505

FET SPORT



FET ボス KIT

15 14 13 180

安全性と耐久性を考慮し、一切の溶接および肉盛り、そして加熱加工を排除したステアリングボスキット。

■8000円～1万5000円
■アサヒライズ エフイーティー
☎027-280-8001

MONSTER SPORT



シフトノブ

15 14 13 180

操作性に優れたボール形状を採用。熱が伝わりにくく、シフトフィールを感じやすい高分子材料ポリアセタール樹脂（ジュラコン）製。
■4000円～
■タジマモーターコーポレーション
☎0538-66-6761

JURAN



WR Grip/GT Grip Shift Knob

汎

包み込むように握れるよう、サイズを43φとした球形状のシフトノブ。摩擦に強く、熱伝導が低く熱くなりにくいジュラコン製で、シフトパターンステッカーも付属。カラーはブラック。
■4200円 (WR)
■タニダ ☎052-871-3741

SUPER LAP



チタンシフトノブ Ver.2/ アルミシフトノブ Ver.2

15 14 13 180

スポーツ走行に適したノブ。チタン製とアルミ製が用意され、S15は専用品となる。
■2万6000円～(チタン)
7000円～(アルミ)
■ムーンフェイス ☎0566-75-4455

SUPER LAP



チタンシフトノブ Ver.1/ アルミシフトノブ Ver.1

15 14 13 180

アジャストボルトで、ポジションの調整も可能。アルミの硬質ブラックアルマイト処理も精悍だ。
■2万6000円～(チタン)
7000円～(アルミ)
■ムーンフェイス ☎0566-75-4455

SHIFT KNOB

シフトノブ

JURAN



High Lift Pedal Cover

15 14

純正ペダルのラバーと交換することで、理想のペダルレイアウトを実現する。サーキット走行ではヒール・アンド・トゥがしやすくなる。クラッチもしくはブレーキペダルに適合。
■1800円
■タニダ ☎052-871-3741

OTHERS

その他

RIGID



リジット レーシングシフトノブ

汎

シフトミス抑制し、素早く的確なシフトワークを可能にするレーシングタイプのシフトノブ。素材はジュラコン、カラーはブラックのみで、ディープタイプもラインナップされる。
■2500円/3000円
■アルファ ☎048-873-6986

DASH



WRCシフトノブ

15 14 13 180

素材にアルミを用い、滑りづらいよう表面にローレット加工を施していることが最大の特徴。シルバーやゴールドなどカラーバリエーションは全5種を設定し、ネジ径も3タイプ用意。
■4800円(無地) 5500円(5速ノブ)
■オクヤマ ☎045-934-5334

DASH



ハイグリップシフトノブ

15 14 13 180

素材にアルミを用い、滑りづらいよう表面にローレット加工を施していることが最大の特徴。シルバーやゴールドなどカラーバリエーションは全5種を設定し、ネジ径も3タイプ用意。
■4800円
■オクヤマ ☎045-934-5334

CUSCO



クスコ・スポーツシフトノブ

汎

温度変化に影響を受けにくいジュラコン製のシフトノブで、手に馴染みやすくグリップ感の良い44φとしたことが特徴。スポーツ走行にはマストで、5MT/6MTのシフトパターンステッカー付き。
■3000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

JURAN



Anchor Bolt

汎

フルハーネス装着時の必需品。FIAおよびJAFの基準を満たしたアイボルトセットで、ショート(プレート付き)、ロング(プレート付き)、ロング(カラー付き)、スーパーロングを設定。
■2300円～3000円
■タニダ ☎052-871-3741

SCHROTH RACING



Profi II-6

汎

圧倒的な信頼性を誇り、世界のレーシングシーンで活躍するドイツ製フルハーネス。6点式のほか、4点、5点、8点もラインナップ。HANSデバイスにも対応している(専用品もあり)。
■要問合せ
■タニダ ☎052-871-3741

DASH



ヒールアジャストプレート

汎

カーベットなどを外した運転席のフロアをフラットにするアルミ製プレート。取り付け方法は直接フロアにビス留めし、確実なペダル操作をサポートしてくれる。サーキット仕様はどうぞ。
■9000円
■オクヤマ ☎045-934-5334

DASH



ドライバーフットレスト

15 14 13 180

2mm厚のアルミ板を使用し、表面に滑り止めのディンプル加工を施したオリジナルフットレスト。ハードなドライビングでも強く踏ん張ることが可能で、フロアに直接ビス留めする。
■5500円
■オクヤマ ☎045-934-5334

RIGID



リジット ペダルラバー

15 14

純正ペダルラバーよりも肉厚にし、ハイリフトタイプとしたブレーキ&クラッチペダル。ドライビングポジションを最適化するのに、ぜひとも装着したい一品。リーズナブルな価格も魅力。
■1800円
■アルファ ☎048-873-6986

DASH



ペダルセット

汎

硬質アルミプレートにエンボス加工を施すことで、滑りを防止するペダルセット。カラーはシルバーのほかブルー、レッド、ブラックをラインナップし、好みによって選ぶことができる。
■6500円
■オクヤマ ☎045-934-5334

METER

[メーター]

掲載データは2014年9月24日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN SILVIA

クルマの各部の数値を監視してトラブルは未然に防止する

メーターを装着し、その数値をしっかりと確認することはクルマを大切に乗りこなすうえでとても大切なこと。なぜならクルマの調子、特にエンジン系の調子はメーターの数値に現れるからだ。少しの変化もチェックできれば、トラブルを初期段階で防止することだって難しくないのだ。もしチューニングを行っているならなおさらだ。近年はスマートなオールインワンメーターも多数存在するので、イメージに合うアイテムを見つけよう。

15 = S15に適合
14 = S14に適合
13 = S13に適合
180 = 180SXに適合
汎 = 汎用アイテム

CUSCO



クスコ・レーシングメーター

競技シーンでの実用性を追求。シンプルで読みやすいデザインに、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	汎	52φ/60φ	50~150℃	2万円
油温	汎	52φ/60φ	50~150℃	2万円
油圧	汎	52φ/60φ	0~1000kpa	2万4000円
燃圧	汎	52φ/60φ	0~1000kpa	2万4000円
ブースト	汎	52φ/60φ	-100~200kpa	2万円

SARD



↓表示可能項目
回転
水温
油温
燃圧※
車速
走行距離
残燃料
ラップタイム
※ST8130Pのみ

ANALOG METER

アナログメーター

STACK ST8130

アナログのタコメーターを中心に、多機能デジタルディスプレイを組み合わせたレーシングメーター。ピークホールドやワーニング機能も搭載。各種オプションのほかS14は専用パネルあり。
■19万8000円~2万3800円
■サード ☎0565-53-1166

SARD

STACK φ52 METER SERIES

旧くからコンペティションシーンで使用され続けてきたレーシングメーター。シンプルで読みやすいデザインとレスポンスに優れた動きで視認性が高い。その他STACKシリーズメーターのラインアップも多数あり。
■サード ☎0565-53-1166



↓LINE UP	作動方式	サイズ	表示範囲	価格
水温	汎	52φ	40~120℃	2万1000円
油温	汎	52φ	40~140℃	2万1000円
油圧	汎	52φ	0~7.0bar	3万1000円
A/F	汎	52φ	6.0~20.0	5万5000円
時計	汎	52φ	12H	1万6000円
ブースト	汎	52φ	-1.0~+2.0bar	3万1000円

Defi

RacerGauge

Defi-Linkシステムを使用しない完全独立動作タイプのメーター。シンプルさを追求し、リーズナブルに抑えながらも自発光式のブラックフェイスタイプで高級感も高い。照明はホワイト、アンバー、ブルーの3色。
■日本精機 Defi ☎03-3835-3639



↓LINE UP	作動方式	サイズ	表示範囲	価格
温度	汎	52φ	30~150℃	1万5000円
圧力	汎	52φ	0~1000kpa	2万2000円
排気温度	汎	52φ	200~1100℃	2万2000円
電圧	汎	52φ	10~15V	1万2600円
ブースト	汎	52φ	-10~+200kpa	1万9000円

Defi



ADVANCE BF

イグニッションオフ時にはブラックフェイスで文字盤が見えず、オンで照明が点灯。文字盤が浮かび上がる。日中の明るさは、従来比200%を実現し、抜群の視認性を誇る。照明はホワイト、アンバー、ブルーの3色。
■日本精機 Defi ☎03-3835-3639

↓LINE UP	作動方式	サイズ	表示範囲	価格
タコ	汎	60φ	0~9000rpm	1万9000円
水温	汎	60φ	20~120℃	2万1000円
油温	汎	60φ	50~150℃	2万1000円
油圧	汎	60φ	0~1000kpa	2万8000円
インマニ	汎	60φ	-100~+20kpa	2万4000円
燃圧	汎	60φ	0~600kpa	2万8000円
排気温度	汎	60φ	200~1100℃	2万8000円
ターボ	汎	60φ	-100~+200kpa	2万4000円
LOWターボ	汎	60φ	-100~+120kpa	2万4000円
Defi-Link ADVANCE コントロールユニット				1万3800円

PIVOT



CYBER GAUGE

通常のセンサーユニット+各種センサーでの取り付けタイプのほか、OBDカプラーへのカプラーオンでの取り付けタイプも設定したメーターシリーズ。ブースト計以外はリンク配線も可能とし、配線もスッキリ行える。
■ヒボット ☎0263-46-5901

↓LINE UP	作動方式	サイズ	表示範囲	価格
タコ (OBD)	汎	60φ	0~9000rpm	1万5000円
水温 (OBD)	汎	60φ	20~120℃	1万5000円
電圧 (OBD)	汎	60φ	7~17V	1万5000円
ブースト (OBD)	汎	60φ	-100~+200kpa	1万5000円
OBDユニット				8000円
水温	汎	60φ	20~120℃	1万6000円
油温	汎	60φ	50~150℃	1万6000円
油圧	汎	60φ	0~1000kpa	3万円
電圧	汎	60φ	7~17V	1万5000円
ブースト	汎	60φ	-100~+200kpa	2万円
センサーユニット				8000円

FreePower

Advance II Gauge

高品質長寿命LEDバックライトを採用し、6段階の照度調整が可能なスポーツメーター。スイッチ操作で簡単にフェイスカラーを変更することも可能。ブラック文字盤とホワイト文字盤のほか、イグニッションONで文字盤が浮かび上がるブラックフェイスモデルも設定。
■タニダ ☎052-871-3741



↓LINE UP	作動方式	サイズ	表示範囲	価格
水温	汎	60φ	20~120℃	1万4000円
油温	汎	60φ	50~150℃	1万4000円
油圧	汎	60φ	0~10.0bar	2万1000円
ブースト	汎	60φ	-1.0~+3.0bar	1万8000円

Defi

ADVANCE RS

Defi-LinkADVANCEシステムの新アイテムの中で、硬派なモデルとしてデザイン。照明色はレーシングホワイト（電球色）とレーシンググリーンの2色を切り替え可能。
■日本精機 Defi ☎03-3835-3639



↓LINE UP	作動方式	サイズ	表示範囲	価格
水温	汎	52φ	20~120℃	2万1000円
油温	汎	52φ	50~150℃	2万1000円
油圧	汎	52φ	0~1000kpa	2万8000円
インマニ	汎	52φ	-100~+20kpa	2万4000円
燃圧	汎	52φ	0~600kpa	2万8000円
排気温度	汎	52φ	200~1100℃	2万8000円
ターボ	汎	52φ	-100~+200kpa	2万4000円
Defi-Link ADVANCE コントロールユニット				1万3800円

Defi



ADVANCE CR

瞬読性にこだわり開発。自社製ステッピングモーターでスムーズかつレスポンスの良い動きを実現している。夜間照明は、黒文字盤がホワイトとアンバーから、白文字盤がブルーとアンバーから、それぞれ選択。
■日本精機 Defi ☎03-3835-3639

↓LINE UP	作動方式	サイズ	表示範囲	価格
タコ	汎	60φ	0~9000rpm	1万5000円
水温	汎	52φ/60φ	20~120℃	1万7000円
油温	汎	52φ/60φ	50~150℃	1万7000円
油圧	汎	52φ/60φ	0~1000kpa	2万4000円
インマニ	汎	52φ/60φ	-100~+20kpa	2万1000円
燃圧	汎	52φ/60φ	0~600kpa	2万4000円
排気温度	汎	52φ/60φ	200~1100℃	2万4000円
ターボ	汎	52φ/60φ	-100~+200kpa	2万1000円
LOWターボ	汎	52φ/60φ	-100~+120kpa	2万1000円
Defi-Link ADVANCE コントロールユニット				1万3800円



MC Meter

機能性とファッション性の両方にこだわったメーターシリーズ。メーターカラーは7色+RGB掛け合わせで任意のカラーを表現可能。フェイスカラーは、ブラックスモークとクリアスモークの2色を設定している。

■ワンガン ☎047-395-5505

↓LINE UP	作動方式	サイズ	表示範囲	価格
水温	電	60φ	20~120℃	1万2000円
油温	電	60φ	50~150℃	1万2000円
油圧	電	60φ	0~10.0bar	1万9000円
ターボ	電	60φ	-1.0~+3.0bar	1万5000円



RACING METER SD

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	1万8900円
ブースト	電	52φ/60φ	-100~200kpa	2万円



FLD METER

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コネクタヘカプラーオンで、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



DIN-Gauge

1DINサイズに3つのメーターをビルドイン。右ハンドル車向けにそれぞれのメーターが独立してドライバー側を向いており、表面のフラットフェイスガラスと併せて視認性も高い。

■5万5000円
■日本精機 Defi ☎03-3835-3639



Racer Gauge Tachometer

視認性を重視し、昼夜独立5段階の調光機能を装備。80φの大径と併せて抜群の視認性を誇る。大型のワーニングランプも装備しシフトタイミングを逃さない。完全独立動作タイプ。ブルー、レッド、ホワイトの3色を設定。特定グレードで対応未確認。

■2万6000円
■日本精機 Defi ☎03-3835-3639



STACK ST3401S (A/F)

STACKメーターラインアップに属するA/F計。特にECUセッティングに重要なA/Fを正確にリアルタイムに表示する。M18×P1.5センサ付属。センサ取付ボスも付属する。直径52φ。

■5万5000円
■サード
☎0565-53-1166

DIGITAL METER

デジタルメーター



STACK ST3317S (時計)

STACKのデザインを継承するアナログ時計。スタンダードなフォントを採用し、他メーターとの相性も良く、内装の雰囲気をも壊すこともない。LED照明採用。

■1万6000円
■サード
☎0565-53-1166



PRO METER BOOST 2.5

好評ながら廃盤となってしまったPRO METERを復刻。盤面にはBLACKとWHITEの2種類を用意。クラシカルなフォントはどんなクルマとも相性も抜群。日本製。

■1万3000円
■サード
☎0565-53-1166



燃圧計

シンプルで扱いやすく、正確に燃圧を表示するため、確実な燃圧調整を実現。燃料ラインに割り込ませての使用のほか、TOMEI製のフューエルプレッシャーレギュレーターの使用で直付け配管も可能となる。

■5040円
■東名パワード ☎042-795-8411



リジッドコンペティションメーター

オーディオ用DINサイズスペースにジャストフィットする、ターボ車用高精度40φメーターシリーズ。ターボメーターと、タービン温度計の2種類を設定する。

■5000円(ブースト)
1万2000円(タービン温度)
■アルファ
☎048-873-6986



インテリジェント・インフォメーター・タッチ

3.5インチのタッチパネルディスプレイを使用。フルカラーTFT液晶で視認性が高く、操作はすべてタッチ式のためシンプルな外観が特徴。装着はOBD端子ヘカプラーオンのみ。

■3万9800円
■トラスト ☎0479-77-3000

GReddy

↓表示可能項目
車速
エンジン回転数
水温
吸気温度
点火時期
スロットル
エアフロ
インマニ圧
インジェクター
燃圧
A/F
燃費
パワー
※その他最大53項目を表示



RACEPAK IQ3 ダッシュデータロガーベーシックキット

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。

■19万5300円
■東名パワード ☎042-795-8411

TOMEI POWERED

↓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
周囲距離
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



Touch-B.R.A.I.N.

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

BLITZ

↓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



Smart-B.R.A.I.N.

スマートフォン連動型のマルチモニタリングシステム。最大26項目の表示が可能。最新のレーダー探知機能も搭載し、情報はスマートフォンを通して常に最新に無料アップデート可能。別途専用ハーネスが必要。

■4万9800円
■ブリッツ ☎0422-60-2277

BLITZ

↓表示可能項目
エンジン回転
車速
点火時期
スロットル開度
水温/油温
吸気/外気温度
インマニ/ブースト圧
吸入空気量
インジェクター噴射時間
バッテリー電圧
パワートルク
走行距離
平均/積算燃費
消費燃料/燃料代
※一部車種により異なる



スピードメーターV

スピードリミッター解除装置付きデジタルスピードメーター。ゼロヨンのオート計測や、Gメーター機能も搭載している。コンパクトデザインやリーズナブルな価格も魅力的。

■9800円
■ピボット
☎0263-46-5901



REV COUNTER

デジタルタコメーター付きシフトランプ。任意の設定回転で、シフトタイミングをランプとブザーで知らせてくれる。本体とランプが別体のため、設置も行いやすい。

■1万4800円
■ピボット
☎0263-46-5901



i-Shift

LED発光によるタコメーターとシフトランプ。ギアポジション表示をオールインワン。シフトポイントは任意で設定可能。CVT車にも装着可能。サイズは56×47mm。

■1万8900円
■パワーエンタープライズ
☎0545-30-9111



シフトインジケーター

現在のギアポジションを表示し、シフトアップポイントの設定やシフト予告表示機能も搭載。表示色は赤LEDと青LEDの2色。別途CAN-BUSアダプターが必要となる。

■1万4000円
■永井電子機器
☎044-877-2441



スピードモニター

デジタルのスピード、タコメーター表示を行い、トリップ計はツインで搭載。スピードリミッターの解除機能も搭載したアイテム。オイル交換時期のワーニングも設定可能。

■1万5800円
■永井電子機器
☎044-877-2441



PLX DM-6 SM-AFR COMBO 空燃比計

タッチパネル式ワイドバンド空燃比計。ポッシュ製高精度O2センサーを採用する。電圧表示も可能。取り付けボスとプラグも付属する。

■3万7100円
■東名パワード
☎042-795-8411



スピードのある単走 接近度バツグンの追走

パーツメーカーD-MAXのチーム。横井は'12年の途中からこのマシンに乗っている。単走でもつねに高得点をマークし、追走でも見事な接近ドリフトを見せる。

D-MAX S15 SILVIA

Team D-MAX

ドライバー
横井昌志



D1を代表するシルビア3台

'12年にD1GPの下部カテゴリーであるD1Sレストリトリールガルでチャンピオンを獲得し、'13年から本格的にD1GPにシリーズ参戦してきたのが横井昌志だ。D1GPではS15を駆り、'14年の第5戦では初優勝を成し遂げた。

彼が乗るD-MAXのS15は、香川のREMSでメンテナンスされている。エンジンは東名パワードの2.2L仕様のもの。そこにGTX3582Rタービンを組み合わせて、約680psをマークする。これは5000rpmくらいからパワーバンドに入りつつ、もっともパワーがかせげそうなタービンとして選んだが、非常にマッチングがよかったという。そのパワーのおかげで、'14年のオートポリスでも2位に入る活躍を見せた。

5000rpmからパワーバンドという、けっこう高回転寄りな感じがするが、そこでのパワーの立ち上がりがいいことと、横井のクラッチワークが巧みなため、問題にならない。ただし、ファイナルギヤはひとつのサーキットで数回変えるほど、細かくセッティングをしているという。

いっぽう地味な外観ながら'14年はコンスタントにポイントをかき、上位に定着したのが村山慎啓だ。

マイカーのドリフト車両はずっとS14だという村山のD1GPマシンは、やはり2.2Lに排気量アップしたSR20エンジンにTD0625Gタービンを組み合わせて、約580psを出す。本来高回転は苦手なSR20エンジンだが、ヘッド加工を施し、バルブスプリングもダブルにするなど工夫をしていて9000rpmまで回るようになっていて、その強みを生かして高回転を多用しているという。

なお、村山は「D1GPでのシェアはあまり多くないけど、イケヤフォーミュラのドグミッションが、価格がリーズナブルなわりに強度があつていい」といっている。イケヤのものは5速なので、6速のトランスミッションと比べると、

写真提供：D1コーポレーション
REPORT：斎藤精一郎

D1GP

それが最強のマシン シルビア/180SX

ドリフトの腕を競う競技D1GP。その14年間のD1GPの歴史で8回チャンピオンを獲得した車種がシルビア/180SXだ。初年度のチャンピオンマシンでありながら、現在も第一線で活躍し、多数のユーザーがいる。まさにD1GP最強のモデルだ。ここでは'14年シーズンの上位3台のマシンを紹介しつつ、シルビア/180SXの強さをひもとく。

多少ファイナルなどで調整しないといけないそうだが、トラブルも少なくいいそうだ。

そして'13年は最後まで川畑とシリーズチャンピオンを争った末永直登のS15は、RB26エンジンに換装されている。大きいサーキットでも大排気量ハイパワー車に負けない加速力と、「ほかになかったから、面白いと思った」(※当時)というのがRB26を選んだ理由だ。

エンジンは内部まで強化してあるものの、高回転まで回せるようにあえて排気量アップはせず、2.6Lのまま、GCGのGTX4088タービンを組み合わせて推定800psとなっている。当然加速力はそうとうなものだが、エンジン特性としては高回転型

で、5000〜9500rpmくらいが常用域だという。

6気筒にしたことで重くはなっているが、「セッティングで十分対応できるし、ドリフトに特化したマシンとしてはすごくいいと思う」と末永は話す。ただ、やはりエンジンの特性もあって、小さいサーキットよりは大きいサーキットのほうが相性がいいという。

シルビア/180SXの強みは？

さて、D1GPにおいて、なぜシルビア/180SXが強いのだろうか。ひとつには数の強みがあるだろう。PS13からS15まで、大きく性格を変えずに正常進化させ、比較的安価で買えるスポーツカーだったため、とにかくドリフト仕様の数が多かった(今でも

過去にシリーズチャンピオンを獲得したシルビア&180SXたち

S15・シルビア **2001年**



谷口信輝

S15・シルビア **2004年**



三木竜二

S15・シルビア **2005年**



風間靖幸

S15・シルビア **2007年**



川畑真人

S15・シルビア **2009年**



今村陽一

S15・シルビア **2010年**



今村陽一

S15・シルビア **2011年**



今村陽一

RPS13・180SX **2013年**



川畑真人



いぶし銀の 正確なコントロール

ドライバーの村山のプライベートチーム。かぎられた資金のなかでマシンのコンディションを優先していることもあって、外観は地味だが、メリハリのある走りはレベルが高い。

激☆村山SPLシルビア
Team 激☆村山

ドライバー
村山悌啓



RB26搭載の超ド級 ハイパワーマシン



ドリフトパフォーマンスでも有名なチームオレンジのエース。単走でもつねに確実に点を取ってくるが、アグレッシブな追走が特徴だ。RB26エンジンのサウンドも魅力。

**Team ORANGE
シルビア S15-RB26**

Team YUKE'S チームオレンジ

ドライバー
末永直登



万能型FRスポーツカー そこが強さの秘密？

多い。そのため、エンジンチューンから足まわりのセッティングまで膨大なノウハウが蓄積され、チューニングパーツも豊富に発売された。

D1GPではちがうクルマにも乗ったが、プライベートではずっとシルビアでドリフトをしてきたという末永(直)

は「とにかくデータが豊富なので、クルマづくりに関しても、状況の変化に対しても、そのデータを生かして対応できる」とシルビア系の強みを語る。

またREMSのチューナー脇山は、「追走での接近ドリフトのしやすさ」を挙げる。そこには4気筒ならではの瞬発力があるという。相手に車速を合わせつつも、相手のインに飛び込むという追走では「同じ馬力だったとしたら6気筒よりも4気筒のほうが強いと思う」という。そこはSRエンジンならではの特徴だ。

そして村山は、シルビアの「万能性」を挙げる。「D1に出てくるほかの車種と比べて、特別に秀でるところはない。超クイックなことないし、迫力が出せるわけでもない。でも、全体的にバランスがいいから、どのコースに行っても、晴れでも雨でも気にせず走れる」。

その特性を生かすように、村山自身もクルマをセッティングする際に、「とんがったクルマにはしないようにしている」という。「前に進むようにもすると同時に振り出しにくくはしないように。深い角度はつけないけど、浅い角度でのドリフトもできるようなしておけるように」というのが村山のセッティングだ。

特別すぐくはないけれど、そこが逆にシルビア/180SXの強みなのかもしれない。

「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.185

日産シルビア／180SX
No.11

2014年12月8日発行
発行人●鈴木賢志 編集人●渡辺文緒
発行所●株式会社三采書房 〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
編集 ☎03-68897146 3F

受注センター ☎048-98886011
FAX048-98887651
広告部 ☎03-68974622
販売部 ☎03-68974611

日産シルビア180SX

チューニング&ドレスアップカタログ

180SX
REVIEW

180SX
REVIEW

vol.185

No.17

SILVIA &180SX

不滅のチューンドベースを

徹底的に楽しめ!

トリプル対策マニュアル



最新トレンドを採りこ

総数1200

オーバーのアイテムを一挙掲載

チューニング&ドレスアップカタログ

