

トヨタマークII/チェイサー/クレスタ No.5
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

2015年8月13発行

vol. 194

MARK II CHASER/CRESTA

No.5



JZX90/100/110

スペック&ヒストリー

ライトチューンからハードチューンまで

性能アップのノウハウを網羅

オーナー必見!!
純正パーツ
プライス
リスト

人気絶頂!!

最強 チューンドベース

JZX

参戦車両も増加中!

D1GPマシン クローズアップ

実力派ショップデモカー

徹底解剖

完全
保存版!!

総数

700

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



65

MARKII/CHASER/CRESTA/VEROSSA

MODEL STORY

75

純正パーツ

参考プライス&品番リスト

97

賢い中古車選びを伝授

JZX90/100/110

Buyer's Guide



101

頼れる専門ショップを紹介

Special Shop Report

116

旬のアイテムが目白押し!

PICK UP! HOT ITEMS

129

人気&定番アイテムが大集結

Tuning & Custom Parts CATALOG

172

最高峰のパワーメイキングを考察

JZX DRAG MACHINES



4



10



14



44



56



97



101



172



HYPER REV

ハイパーレブ Vol.194

MARKII/CHASER/CRESTA No.5 CONTENTS



4

JZX100は世界最強のドリフトマシンだ

D1GP×JZX

10

最新チューニング事情を先取り!

JZX TUNING FRONTLINE

14

最新マシンメイク術を大解剖

DEMO CAR COLLECTION

36

パワーチェックで徹底検証!

フルノーマルから始める 1JZチューニング入門

40

エキスパートSHOP発!!

JZX TUNING TOPICS

44

完全分解&徹底検証

チューンド1JZ 57万kmの裏側

50

オーナー&予備軍必読!

ウィークポイント総チェック

56

匠が組む!!

1.5JZエンジン

How to Build a 1.5JZ Engine

D1GPでも最強の1台と見られているこのマシン、斎藤太吾がドライバー兼チームオーナーであるSUNOCO FAT FIVE RACINGのJZX100だ。強烈な戦闘力を持つこのモンスターマシンは、世界のなかでもトップクラスの実力を持っているといい。そう、JZX100は、ドリフトの頂点に君臨する1台なのだ。

JZX100は世界最強のドリフトマシンだ



徹底的に軽量化がはかられている室内。着座位置もかなり後退している。



ラジエターはトランクルーム内に移設され、リヤ寄りの重量配分を実現している。



エンジンは、BCのキットで3.4ℓ化された2JZ。高回転化のためにドライサンプになっている。タービンはギャレットのGT4088で、約1000psをマークする。

デビューしたのは2014年の第5戦。練習走行でのこのクルマの走りを見た関係者は目を疑った。まずスピードが格段に高い。そして軽々とテールを振り出す、角度がつきすぎてハーフスピン……と見えたところからアクセルを踏み込むと、猛然と白煙を上げて、審査コーナーをまわっていつてしまうのだ。最後は大量の白煙が立ちこめ、ドリフトしているのかさえ確認できないほどだ。

加速、クイックさ、角度、白煙、コーナリングスピード、すべてが異次元。D1関係者も驚く。市販車FR車ベースのドリフトマシンの限界を超えた走りだった。しかもそれは、マクレでは無い。斎藤はその異次元の走りを何度か繰り広げたのだ。

斎藤が2008年にシリーズチャ

ドリフト 戦慄のマークII

ドライバー兼チームオーナーの斎藤太吾。日米でシリーズチャンピオンを獲得した経験があり、世界のトップドリフターの一と自認している。このマークIIも自ら製作した車両だ。

チャンピオンを獲得したマークIIは、2013年に火災にあって廃車になった。その後継機として作られたのがこのマークIIだ。

翌年の2014年にもなってまだマークIIをベース車両としたのはわけがある。それは、長年JZX100に乗って考えてきたことを可能な限りすべて実現して、最強のマシンを作ろうと思ったからだ。そしてできなかったのがこの車両である。

最大の特徴は軽さだ。不要なものはすべて外し、あらゆるパーツに軽さを求めた。ハイパワーターボ車にもかかわらずインタークーラーを搭載していないのもそのためだ。

それによって、このマークIIは約1030kgという車重を実現している。さらに、ラジエターはリヤに搭載し、FR車ながら前後の重量バランスはリヤ寄りになっているという。

これに、約1000psというハイパワーなエンジンが組み合わされる。

もちろん公道仕様のマークIIとはまったくの別モノだ。しかし、トップレベルはすべてモンスターマシンばかりのD1GPのなかで、JZX100が現在のD1GPの頂点に君臨していることもまた事実なのだ。



大パワー時代を
作り出したマークII

D1におけるJZX90、100
110の地位はこの10年で大きく変
わった。D1がはじまつて5年間くら
いは、4ドア車は圧倒的に不利だと思
われていた。車両レギュレーションとし
てなにか優遇してもいいのではないか
といわれたこともあるくらいだ。

このころマークII／チェイサー／ク
レスタ乗りの代表格といえばJZX
100チェイサーに乗っていた高橋邦
明だった。しかし、高橋も当初はスト
リート仕様にこだわり、D1GP最重
量マシンだったこともあって、好成績

D1GPを戦う マークIIと チェイサーたち

を残していたとはいいがたい。2003
年に3位に入った以外は、追走まで勝
ち残ったり予選で敗退したりというと
ころが定位置だった。それでもミスタ
ーツアラーVと称されて一目置かれ
た存在だった。それくらいマークII
／チェイサー／クレスタは不利な車種だ
と思われていたのだ。

その認識が変わったのは2006
年。斎藤太吾の台頭による。

斎藤は2004年からJZX90マ
ークIIでD1GPに参戦していたが、は

斎藤は軽量とハイパワーをいかすべく、徹底
してトラクションを重視したセッティングをほど
こし、何者にも負けないスピードを見せる。た
だ、そのぶん挙動はピーキーで扱うのには高
度なテクニックが要求されるようだ。



GOODYEAR Racing
with ORIGIN Labo.

#96 黒井孝真



Team TNR with
PROSHOP WAVE

#30 中田哲郎



GOODYEAR Racing
with ST.GARAGE

#10 松山北斗



club N2H

#73 斎藤育生



RC-ART Dream Team
with FALKEN

#38 深田真弘



GODYEAR Racing with ST.GARAGEのJZX110マークIIに乗る廣田。鈴鹿で行われた2015年第2戦では、安定した走りでも4位に入賞した。

最初の2年間は競技に慣れず、本番でのミスが多くて目立った成績は残せていない。それが、特別なきっかけはないものの、2006年から突如としてインバクトのある走りでも単走において高得点を連発するようになったのだ。

斎藤のアピールポイントは明確だった。進入速度だ。この当時D1GPではスピードガンで進入速度が計測され、単走での採点に活用されていたが、斎藤は毎戦のように最速記録をマークしたのだ。「なにかひとめでわかるようなちがいを出した」と考えた斎藤は、進入速度を自分のアピールポイントにすることに決めた。

1JZエンジンにハイブーストをかけ、大きめのタービンで大馬力を絞り出した。当時のD1GPではトップクラスのパワーを出し、それを生かすアクセルの踏みつきで、高い進入速度を叩き出していたのだ。やがて斎藤はエンジンを2JZに換装し、さらにパワーとスピードをアピールする走りになった。

かつて“不利な車種”だった4ドアセダンはD1GPのメイン車種へと進化した



GOODYEAR Racing with Bee★RのJZX100マークIIに乗る手塚。以前はスカイラインに乗っていたが、2JZのほうがトルクがあって運転が楽だという。



YAKARAworks with GOODYEARのJZX90を駆る畑中は2015年にD1GPにステップアップした。メリハリのある走りでも第2戦にはポイントを獲得している。

当初は単走ばかり目立って、追走になるとからっきしダメだった斎藤は、2007年の富士での大クラッシュを機に車両をJZX100マークIIに換える。そして徹底的に追走の練習も行った。

800psの2JZエンジンを搭載した斎藤のJZX100は、圧倒的な加速力を誇った。またボディはかなり軽量化され、2ドアスポーツカーと比べても極端に重くはなかった。2008年、斎藤はこのマシンでD1GPを席巻する。シーズン開幕当初は優勝候補に入っていなかったが、強烈なパワーを使いこなす走り、練習の成果を出すことができた追走でシリーズチャンピオンを獲得した。

2006年に熊久保がインプレッサでチャンピオンを獲得しているのに、4ドアセダンの初のチャンピオンというわけではないが、この頃からD1GPにおけるツアラーVの立ち位置が変わった。この2008年には第4戦の岡山でJZX110ヴェロツサに乗る廣田も2位に勝ち上がったのだ。

この時期から、マークII/チェイサー

／クレスタに対する見かたが大きく変わった。なにより高速域での加速力の差というのは、ドライバーとしてはいかんともしがたい要素だ。ほかの選手も斎藤と戦えるパワーをほしがるようになった。

マークII/チェイサー/クレスタの強みのひとつはJZ系のエンジンだ。じつさいには2JZに換装しないと、斎藤クラスのパワーは得られないが、もともと1JZエンジンを積んでいるマークII/チェイサー/クレスタはそれがやりやすい。そして2JZエンジンは壊れにくく、エンジン本体がノーマルでも大きいタービンを回すことができ、低速トルクもあり、パワーもかせる。

タイヤの性能が上がり、国際コースでの開催が多くなっていたこの時期、マークII系の車両は、けっして不利な車種ではなくなっていた。

そのあと、2JZエンジンはD1GPで流行することになる。本来JZ系のエンジンを積んでいる車種にかぎらず、さまざまなマシンが2JZを積み込むようになった。そして上位マシンは3・4リットルなどを使って排気量ア

ップし、大きいタービンを組み合わせ、1000psに迫る大パワーを出すようになった。かつてミスターツアラーVとよばれた高橋は、その後2011年に2JZを積んだマークIIに乗り換え、2014年にシリーズチャンピオンを獲得している。

ヴェロツサで戦っていた廣田は、その後2JZエンジンを搭載したオートサーピスMORRのレックスGSに乗ることになったが、2013年にチームを移籍し、現在はJZX110マークIIで戦っている。

2015年現在も、斎藤がJZX100マークIIに乗りつづけているほか、手塚もJZX100マークIIで戦っている。2014年にJZX90マークIIでD1SLシリーズ3位に入った畑中も、そのままだマシンでD1GPにステップアップし、ポイント獲得を果たしている。そのほか、黒井、中田、松山、斎藤(育)、バグジー、深田ら、JZX100で参戦しているドライバーは多い。

もはやマークII、チェイサー、クレスタはD1GPの主力車種のひとつになっているのだ。



Monster Energy Drift Squad #13 バグシー

比較的低コストで戦闘力のあるマシンが作りやすいJZX100は、D1GPにおいてもシルビア系につぐ人気車種になっている。

壊れにくさは大きな魅力

JZX90/100/110の勢力が強まっているという状況はD1GPのひとつ下のカテゴリであるD1ストリートリーガル(D1SL)でも近いものがある。2006年にスタートしたD1SLでは、2012年までチャンピオンマシンはすべてシルビア180SXだった。しかし2013年にはJZX100マークIIに乗る北岡がシリーズチャンピオンを獲得し、すっかりD1SLのエースとして君臨している。2014年には前述の畑中が

JZX90マークIIでシリーズ3位に入ったほか、2015年には北岡のチームメイトである伊藤、高嶋、増田らが、JZX90や、JZX100で上位に進出。やはりJZX100チェイサーに乗る高嶋(和)は毎戦のように単走で高得点を獲得し、存在感を示している。

D1SLでも黎明期に古口がJZX100で優勝したことはあったものの、2010年に北岡がポイントを取るようになったころは、まだ「重いセダンでよくがんばってるね」というほどの認識だった。それが、2015年こ

スポーツカーとも戦えるセダンは一般向けドリフトマシンとしても人気



おなじくTeam Ito Auto with GOODYEAR一員で、JZX100クレストに乗る高嶋。ここ数年で成績を上げ、2015年の第2戦では自己最高の4位に入賞した。



JZX100マークIIに乗るTeam Ito Auto with GOODYEARの増田。コースによって得意不得意はあるようだが、2015年は好調だ。

伊藤オートサービスを経営し、Team Ito Auto with GOODYEARのチーム代表である伊藤が乗る車両。JZX100顔だが、じつはJZX90だ。

ろにはJZX90、100、110の参加台数も増え、上位に進出するようにもなってきたのである。D1SLは、D1GPに比べると改造範囲が狭いカテゴリというところもあり、より一般ユーザーに近い。参加者のほとんどはマイカーによる参戦で、なかには大会に自走で来るドライバーもいる。ドリフト車両にマークIIチェイサー/クレストが増えてきているというのは、競技にかぎらず、一般のドリフト愛好者の傾向としてもいえるようだ。

D1SLで、JZX90、JZX100を計4台走らせている伊藤オートサービスの伊藤サンは、一般のドリフターに關しても「シルビア系から乗り替える人も多いですね。理由のひとつは以前スポーツカーに乗っていたけど、結婚して家族がきたり、あるていど年をとって、遊びに行くにも少し落ち着いたクルマがいいと思うようになってきた」というのがあると思います。あとは、壊れないということですね」と語る。

マークII/チェイサー/クレストは、エンジンもそうだが、全体的にパーツの強度が高いという。もちろん消耗品は交換しないといけないが、壊れにくいのだ。激しいアクションがあったり、コースアウトも多いドリフトでは、ランニングコストを抑えることができるメリットは大きい。

また、D1GPの最前線で戦っているようなチームがマークII、チェイサー、クレストのドリフト用パーツを次々と開発し、クルマのポテンシャルアップを図りやすい状況になっているという。伊藤オートサービスでもドリフト用パーツを出しているが、以前は重量に苦しんでいたツアラーV系が、最近ではスポーツカー系と互角に戦えるようになってきたというのは、そういった背景もあるようだ。

また、エンジン本体ノーマルでもパワーが出しやすいというJZ系エンジンは、一般ユーザーがドリフトをするのにも向いている。JZX90とJZX



JZX100マークIIを駆る、Team Ito Auto with GOODYEARの北岡。2013年のD1SLチャンピオンだ。スピード、コントロールともにレベルの高い走りを見せる。



100は使えるパーツも
ほぼ共通し、多少ちが
うとはいえJZX110
に使う部品も多い。そ
ういう意味でも、パー
ツは比較的豊富で、入
手もしやすいといえるだ
ろ。そのため、一般ユ
ーザーがドリフトをし
ようと思った時も、比
較的コストを抑えつつ、
それなりの戦闘力を得
ることができるのだ。そ
のあたりが、D1SL全
般、あるいはD1GPの
下位選手のあいだでマ
ークII／チェイサー／
クレスタが増えている
理由のひとつになっ
ているだろう。

たしかにシルビア
180SXと比べると
重量があるので、機
敏な動きは出しにく
い。とはいえ、ホイ
ールベースが長い
ので、大きい角度に
は耐えやすい。また
フロントサスペン
ションがダブル
ウィッシュボーン
という点もあって、
多少の路面の凹凸
にも強く、姿勢が
安定しているドリ
フト中のふらつき
は少ない。また6
気筒ならではの
きれいな排気音も
魅力だ。クルマが全
体的に大柄になっ
てきている現在、
スポーツカーとく
らべるとボリューム
があつて、ドリ
フトに迫力がある
ところも武器だ。

じつさに中古車市場でも、マ
ークII／チェイサー／クレ
スタの人気は高
まつていて、ドリフトのベ
ース車として
「勝てるクルマ」と認識さ
れるようになって
きているという。JZX90
／JZX100／JZX110は、
この2010年代にお
いて、ドリフトマ
シンのひとつのメ
インストリームを
形成しているのだ。



TMS with R-Y-O with G.MEISTERのJZX100チェイサーに乗る高橋。追走ではまだまだだが、単走では毎回のように高得点を獲得している期待の若手だ。



まだポイント獲得には至っていないが、ヴェロッサもD1SLに参戦している。TMS with RYO JAPANの中村(健)が元気な走りを見せている。



女性だけの競技D1レディースリーグにもJZX100チェイサーが参戦中。DUAL with 326POWER with 大光 with まじぎゃるの濱田だ。



ストリートリーガルでも JZX90/100/110が台頭

REPORT: 斉藤精一郎 / PHOTO: サンプロス(撮影: 上尾雅英・鈴木紳平・斉藤精一郎)
取材協力: 伊藤オートサービス ☎048-983-0110 / ファットファイブレーシング ☎042-941-6588

**JZX
TUNING
FRONTLINE**



TOMEI POWERD

2JZ-36 STROKER KIT

価格：96万円(予価)

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

ト ヨタ最強のチューニングベースとして未だに高い人気を誇る2JZエンジン。そのチューニングの進化は今なお続いていて、ドラッグレース、ドリフト、タイムアタック、そしてストリートと活躍の場を広げながらハイパワー化が推し進められている。

そして、エンジンチューニングに絶対の自信を持つ東名パワードから満を持して登場するのが、過去最大排気量となる3.6ℓストローカーキットだ。

このキットではボアは3.4ℓキットなどと同様に87φを採用。ストロークを従来まで最大とされていた94mmから100mmへさらに延長し、排気量を3565ccにまで拡大させている。

キットは鍛造フルカウンタークランクシャフトと鍛造H断面コンロッド、鍛造ピストンから構成。さらに、このストローカーキットに合わせて開発されたインナーシムキットや、新たなプロ

ファイルのハイカム(暫定でIN260度/EX270度、共に10.8mmリフト)もリリースが予定されている。

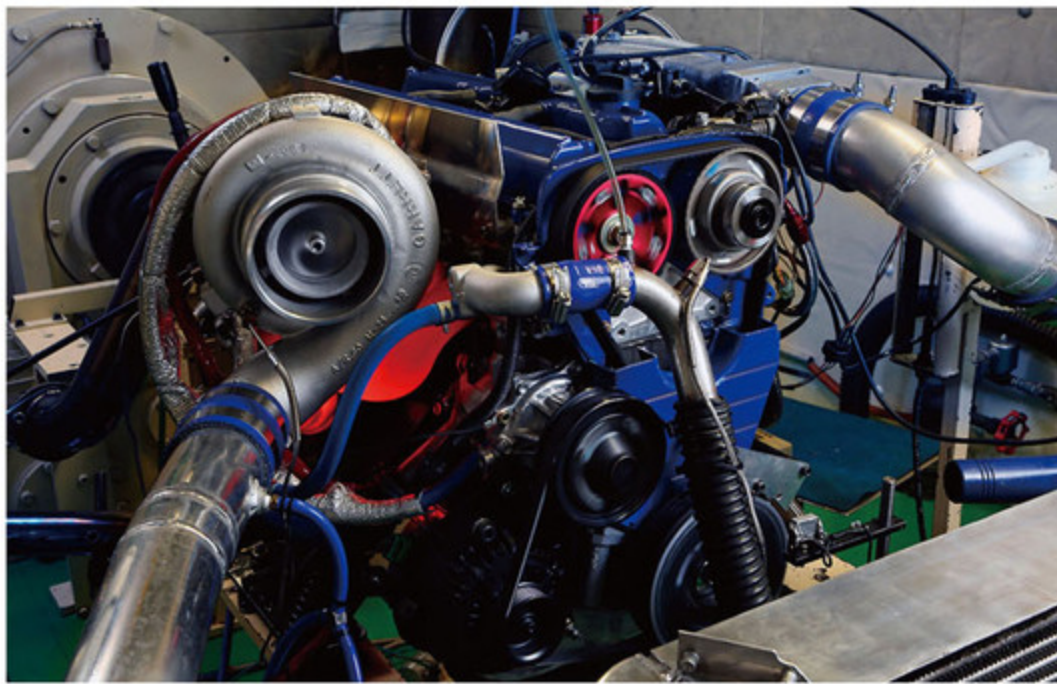
これらのパーツを組み込み、大型のタービンを組み合わせることで、2JZのパワーチューンはますます進化することになるだろう。また、ミドルクラスのタービンで構成するストリート仕様も圧倒的なトルクを発生させることが可能になるため、あらゆるステージでの活躍が期待できる。

そしてこの3.6ℓストローカーキットの発売はいよいよ7月に迫っている。JZXチューニングのフロッピーチャートは、0.5ℓのスプアップを果たす2JZ換装から、さらに0.6ℓの余裕を生み出す3.6ℓストローカーキットまで到達。

究極のJZXを目指すのであれば、東名パワードの今後の動向にも注目だ。



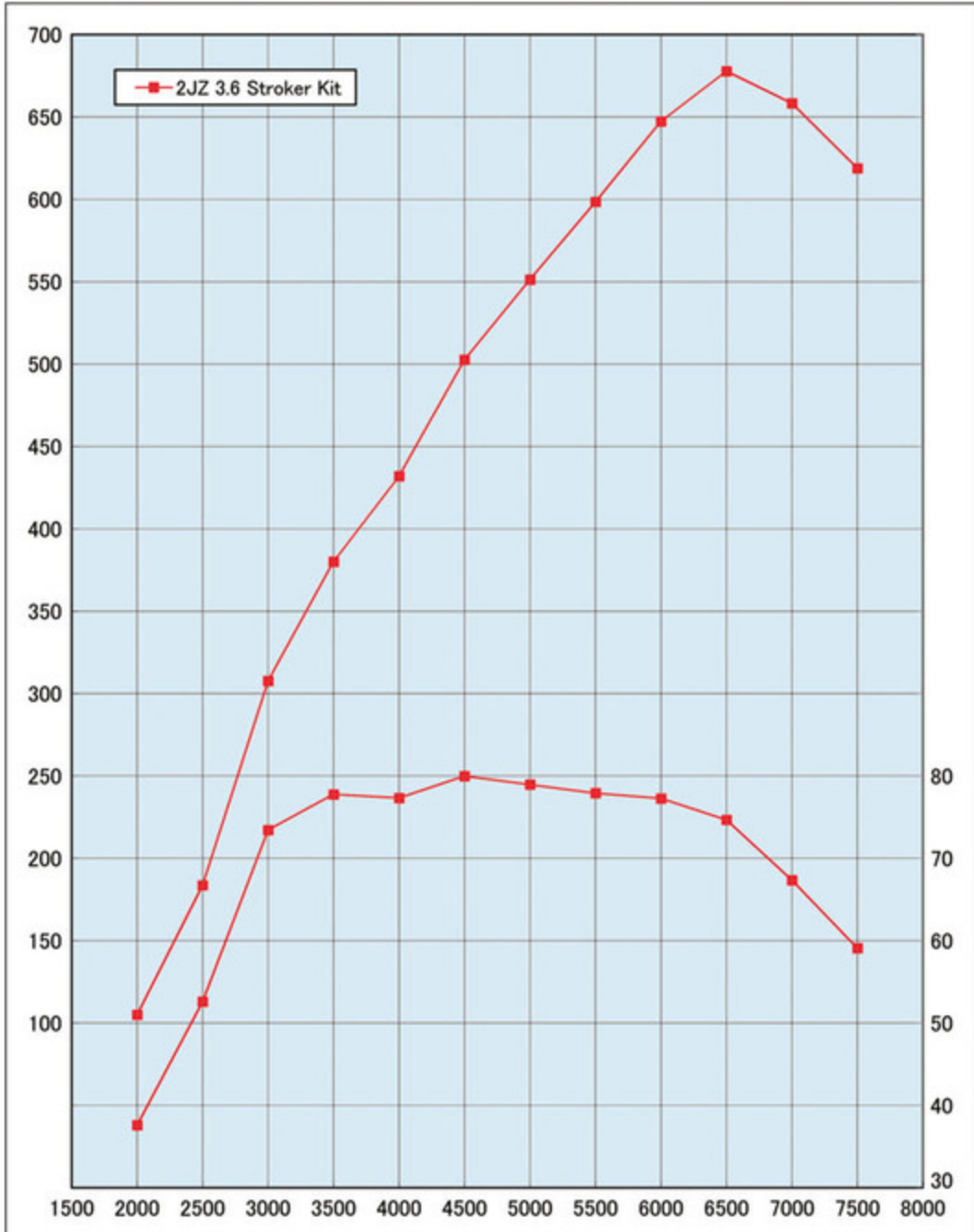
フォーミュラDジャパン参戦中のケンジ山中選手とテストを続けてきた2JZ改3.6ℓ仕様。トップエンドだけでなく低回転域からトルクを発揮する特性は、どんなシチュエーションからもドリフトに持ち込めるフレキシブルさを発揮したという。



ノーマルと比較するとストロークの拡大幅は14mmに及ぶ。そのため、レブリミットは7000rpm+α、最大でも7500rpm程度と推測される。ただ、図太いトルクを発生するため、ファイナルギヤのハイギヤード化で調整が可能となりそう。



最強の直6エンジンは 更なる高みへ 2JZ改3.6ℓキット爆誕!



セッティングのごく初期段階、ブースト圧1.3kg/cmの状態ですえ約680ps、トルク80kgmを発揮。2500rpmで50kgmオーバー、3000rpmで最大トルクの90%近い70kgmを叩き出す出力特性は、ストリートでもストレスを感じることは皆無だろう。最終的にブースト圧を2kg/cm近くまで高めれば1000ps、120kgmの出力を期待できる。



さらなるパワーを追求するために、3.6ℓキットと合わせて開発されたのが「2JZ-GTE インナーシムキット」。これは、バルブリフターまわりのインナーシム化だけでなく、バルブスプリングやカムシャフトまでセットにした動弁系チューニングキット。カムの作用角は2JZの特性に合わせて抑え目のIN260度/EX270度、リフトはそれぞれ10.8mmが予定される。

3.6ℓストロカーキットは、数多くのテストを終えて7月中にリリースされる予定です。今後もJZエンジンのパーツ開発は精力的に行っていきますので、楽しみにしてください!



東名パワード
桜井さん

1JZオーナー待望のアイテム 「鍛造エキゾーストマニホールド」発売中

TOMEI POWERED
EXPREME EXHAUST MANIFOLD
for 1JZ-GTE

適合車種：JZX100/JZX110(W) 価格：8万9000円



排圧と排気温度の高さが起因して、ステンレスエキマニの溶接部が割れるといったトラブルが多い1JZに向けて、新たに開発したのが鍛造タイプのエキマニ。金型から新規で設計することで、1JZに必要とされる集合部の強度をアップ。容量を拡大して排気圧力を低減、排気効率を高めることで高回転での出力特性に磨きがかけられており、ブーストアップからボン付けタービン仕様にマッチする。





VVT-i付き1JZエンジンの純正交換タイプタービン仕様の、1.5JZ仕様に代わる選択肢として開発されたのがツインチャージャーキット。純正エアクリボックスの位置に、スーパーチャージャーを直列でセットする。

RASTY

TWIN CHARGER KIT

価格：38万円 対応：1JZ-GTE (VVT-i)

☎ ラスティ 千葉県白井市富士51-4 ☎ 047-441-6226 <http://www.rasty.tv>

PHOTO：金子信敏／REPORT：川崎英俊



こ数年は筑波2000のレコードホルダーとしてタイムアタック仕様86のイメージが強いかもしれないが、実はラスティの1丁目1番地的存在がマークII系各車をはじめとしたJZエンジン搭載車種。全国各地から集まってくるお客さんのなんと9割を占め、豊富な経験に基づく圧倒的なノウハウを誇っている。

ラスティではタービンやマフラーから、車高調、エアロキットまで豊富なオリジナルパーツを用意しているが、そこに新たに加わったのが画期的なツインチャージャーキット。1JZ-GTEエンジンの新定番仕様となることを目指して、開発を進めてきた。

1JZ-GTEの定番的なステップアップチューンは、ブーストアップからポン付けタービンへ進み、それ以上を狙うなら2JZブロックに1JZヘッドを組み合わせた1.5JZ仕様というのが王道だった。ところが最近では新品ショートブロックの入手が難しくなり、その連鎖反応として中古2JZ

の相場が高騰傾向。今後はさらに、コストのかかるチューンメニューとなることが予想される。

その対策として開発したのが、オリジナルのツインチャージャーキットである。HKSのGTIIや東名のM8280のポン付けタービン装着車を対象に、1.5JZならではの分厚いトルクフィーリングをリーズナブルに実現することを目指した。

キットの核をなすのは、HKS製GT57040スーパーチャージャーユニット。遠心式ならではの回転に比例してリニアに立ち上がるトルク特性は、チューンのコンセプトにピッタリなもの。小型のユニットは純正エアクリボックス位置にセットされ、直列レイアウトのツインチャージャーシステムとしている。

セットアップ上のポイントは、ブーストの制御。開発車両でもあったこの110系マークIIでは、M8280タービンのアクチュエーターをキャンセルしてウエストゲート制御に変更。ほかにもリサキュレーションバルブの取り付けと調整も必要となる。

「ポン付け仕様なら大概付いている大容量インジェクターやVプロなどを、そのまま使えるのがミソ。スーパーチャージャーによるリニアなトルク特性は、ATとの相性も抜群です」と、有田さんも太鼓判を押す自信作だ。

**JZX
TUNING
FRONTLINE**



エンジンの状況を把握するための追加メーター類もしっかり装備。メーターコラム上にはブースト計、センターコンソールには水温、油温、油圧計、さらにインフォメータータッチでATF温度、吸気温、点火時期を表示。



ピークブーストは1.3~1.4kg/cm²の設定。ブーストコントローラーはピークブーストだけでなく、過渡特性を細かくプログラムできるためEVCを選択。ツインチャージャーの分厚いトルクはAT仕様にもベストマッチ。



HKS GTIIや東名ARMS M8280装着車に合わせたセッティング。スーパーチャージャー分を含めた過給圧を正確にコントロールするために、タービン付属のアクチュエーターを殺してウエストゲートを装着する。



スーパーチャージャーはHKS製GTS7040でブリーリー径は100mm。フラットに立ち上がるトルク特性とコンパクトなサイズが、これまでスペースの問題で難しいとされていた1JZのツインチャージャーを実現させた。

SPECIFICATIONS

POWER : **370ps**
TORQUE : **51kgm**

■エンジン：オリジナル・ツインチャージャーキット (HKS・GTS7040、パワーフロー オイルクーラー、オイルタンク、パイピング、ブラケット、ベルト) / 東名・M8280、ボンカム (IN 250度 EX260度) / HKS・ウエストゲート、FコンVプロ、EVC / トラスト・インタークーラー、ブローオフバルブ / SAR D・550ccインジェクター / ヤシオ・ラジエター / カザマオート・マフラー

■ドライブトレイン：クスコ・LSD

■サスペンション：326パワー・車高調 (F32kg/mm R24kg/mm)

■ブレーキ：スーブラキャリパー (F)、パッド

■ホイール：SSR・GT V03 (FR9.5J×18 +22)

■タイヤ：プロクセスR1R (FR225 / 40-18)

■エクステリア&インテリア：ブリッド・ストラディア2 / Defi・メーター (ブースト、水温、油温、油圧) / トラスト・インフォメータータッチ



JZチューンスペシャルリストが贈る コストパフォーマンス抜群のツインチャージャーキット



リフトやダイナミックも完備した作業スペースには、JZ系エンジンやミッションのオーバーホールや補修に必要な圧倒的な量のスベーパーツをストック。土日でもほとんどのトラブルに対応してもらえるのがうれしい。



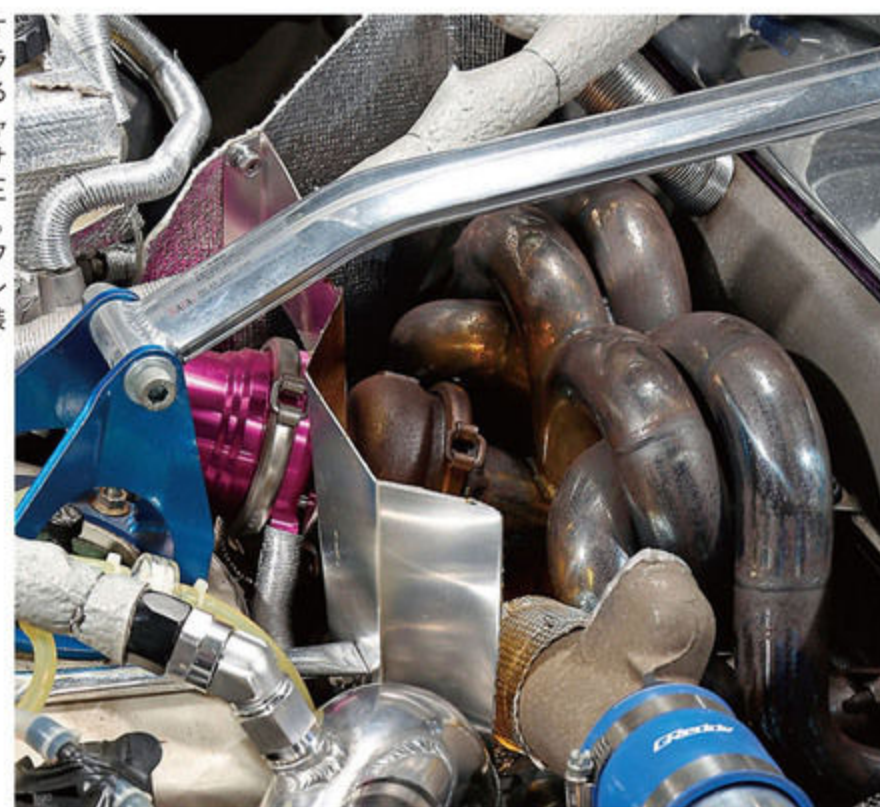
マークII系の各車をはじめとしたトヨタJZ系エンジン搭載車は、ラスティ開業時から変わらぬメイン車種です。これからのユーザーの皆さんに喜んでもらえるチューンメニューやパーツを提供していきます。来年は86に代わりJZX100ベースでタイムアタックにチャレンジすることも検討しているので、ぜひ期待してくださいね。

ラスティ 有田さん



排気圧力を利用するターボに対し、クランク回転と連動するスーパーチャージャーではインタークーサクシオン内の過給圧制御方法が異なる。見慣れたブローオフとは別に、リサキュレーションバルブを装着している。

キットに付属するエアクリーナーは様々なものをテストした結果、直径200mmのHKSのスーパーパワーフローに決定した。小型の150φにするだけでも、セッティングががらりと変わってしまうほどシビアな部分だ。



エンジン制御はもちろんFコンVプロ。ツインチャージャーといってもエンジンの状況を判断しながら最適な足し引きを行うのは通常のセッティングと同様だが、電スロの制御にラスティ流のノウハウがあるらしい。



大容量・高効率タイプのラジエターやインタークーラーは、どれもボン付けタービン仕様へのステップアップ時に装着したもの。パーツに不都合がなければ、ツインチャージャー仕様でもそのまま使えるのだ。



ハイパワーチューンのベース車として、いま再び注目を集めているJZX。D1 GPを始め、ドリフト界でもその存在感は高まる一方だ。しかも搭載される1JZのポテンシャルはノーマルでも高く、入門用マシンとしても人気が高い。さらに2JZへの上位互換する手法も確立され、モアパワーを求める上級者でも比較的容易にアップデートできることも、この車種の魅力と言っていだろう。ここでは、そんなJZXに極上チューンを施したプロショップのデモカーを紹介。パワーチューンはもちろん、サスペンションセッティングからスタイリングまで、各マシンには独自の技術が投入されている。そこに秘められたJZXの最新マシンメイク術をじっくりと見ていこう。



PHOTO: 服部真哉 / 岩島浩樹 / 小林克好

COLLECTION



実力派ショップ
デモカーが大集結



不滅のチューンドベース

JZX



D EMOCAR



JZX
最新マシンメイクの
神髄を探れ!



CHASER JZX100

ブルー&イエローのグッドイヤーカラーにリニューアルされ、D1グランプリに参戦中のSTガレージ。今シーズンはおなじみの広田選手がドライブするJZX110マークIIに加え、松山選手がJZX100チェイサーで参戦。2台体制でこれまで以上の結果を残すべく、全力でチャレンジを展開している。

「STガレージは新車、中古車の販売のほか、AXCENT(アクセント)ブランドからトヨタ4ドア系各車のオリジナルエアロやマフラー、サスペンションキットをリリースしていますので、D1参戦を決めたときも迷わずトヨタ。ポテンシャルの高さを考慮して、ツアラー系をチョイスしました」とは、チーム監督を務める山本代表だ。

第1号車のJZX110マークIIは、元タスリートリッパル用に製作したマシンをベースとして、年々戦闘力の向上を果たしてきた。注目すべきは、第3戦の筑波ラウンドに合わせて投入された新型エンジン。現在最強といわれているBC製キットを組み込んだ2JZ改3.4仕様様に、大型のEFR9180タービンを組み合わせ、最高出力900psを発揮。トップクラスマシンに匹敵するパワーを獲得した。

110系でネックとなるのは重たいボディだが、シーズンオフに大幅な軽量化を実施。FRPドアやフェンダーパネル、全面アクリルガラスの採用などで、なんと130kgもスリム化を果

たしている。

対して第2号車として追加されたJZX100チェイサーは、D1仕様として製作した完全なニューマシン。ホワイトボディをベースに、一切のムダを排しているのが特徴だ。

エンジンはトラスコ製キットを組み込んだ、2JZ改3.1仕様。タービンは1号車と同じEFR9180を組み合わせているが、排気量が異なるために若干小さいハウジング選択で、850psの最高出力としている。

しかし外装類の軽量化をほとんど行なっていない現状でも、車重は1290kg。軽量化を果たした1号車より軽いのだから驚いてしまう。今後はセットアップを進めながらFRPドアやアクリルウインドウを採用して、1100kg台を目指すという。

どちらもマシンも、サスペンションはオリジナルのアルティメイト車高調を装着。DGSとのコラボで生まれた車高調は、STガレージならではのこだわりが詰まったもの。基本的に競技車両にも、市販モデルがそのまま使われているほどの高いポテンシャルを持っている。

新体制の効果はさっそくD1第2戦の鈴鹿ラウンドで現れ、広田選手は決勝に進出して4位入賞を獲得。松山選手もようやくマシン特性をつかみ始めてきており、2台揃っての上位進出も十分期待できる。JZX系オナーは、STガレージの2台の活躍を楽しみにしてほしい。

**ベース車の特性に合わせたセットアップを施し
110系と100系の2台体制でD1の頂を目指す!**



MARK II JZX110

ST-GARAGE

© 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
<http://www.st-garage.com>

PHOTO: 岩島浩樹
REPORT: 川崎英俊

Driver's
Voice

松山北斗
選手

縁があって今年STガレージのチェイサーに乗ることになりましたが、じつはトヨタも4ドアもはじめてで最初は戸惑いました。ボディが大きい分少し動きはゆったりしていますがバランスはいいので、エンジンや駆動系が丈夫なので安心して踏んでいけます。ボディ剛性アップと軽量化を進めていけば、かなりいい手応えを感じています。



STガレージのオリジナルエアロブランドAXCENTは、ヨーロッパイメージのスッキリとしたデザインが特徴。JZX100チェイサー用はフロントハーフ、サイドステップ、リアアンダーの構成。アイラインも用意する。



トラス3.1ℓキットで排気量アップした2JZにEFR9180タービン、トラストサージタンク、インフィニティスロットルなどを装着してFコンVプロでコントロールしているエンジンは、排気量以外は基本的に1号車と共通だ。インタークーラー、ラジエーター、オイルクーラーの冷却系パーツは、HPI製を採用している。



STガレージのこだわりを詰め込んだDG-5製のオリジナル車高調アルティメイト。JZX100用のスプリングレートはフロント18kg/mm、リア8kg/mmの設定。フロントの効きを落とすため、テスト的にフロントにスーパーキャリバー&純正パッドを装着する。



4月にシェイクダウンしたばかりのニューマシンなので、ロールバーやフロアの塗装はピカピカでまぶしいくらいの室内。ガラスやドアはまだノーマルにもかかわらず、車重は1290kg。1100kg台を目指して軽量化していく。

CHASER JZX100



ステアリングコラムにピボットのタコメーター、センターコンソールにデフ・BFメーター、A/F計、EVCモニターを機能的にレイアウトしたインテリア。ミッションはゲトラグ6MTだ。



S P E C I F I C A T I O N

●●● 最高出力：850ps

■エンジン：2JZ/トラス3.1ℓキット、サージタンク/GCG・EFR9180/HKS・カムシャフト(IN/EX264度)、エキマニ、FコンVプロ/サード・デリバリーパイプ、ポンプ/HPI・インタークーラー、オイルクーラー、ラジエーター/パワーエンタープライズ・800ccインジェクター ■ドライブトレイン：ゲトラグ6MT/ATS・カーボンツインクラッチ/TRD・LSD ■サスペンション：STガレージ・アルティメイト車高調(スウィフトF18kg/mm R8kg/mm)/イケヤフォーミュラ・Fアッパーアーム/たにぐち自動車・切れ角アップスパーサー/風間オートリアアーム ■ブレーキ：プロジェクトμ・R4ポットキャリバー、2ピースローター/Fスーパーキャリバー ■インテリア：レカロ・TS-G ■エクステリア：STガレージ・オリジナルエアロ(フロント、サイド、リア)、アイライン ■ホイール：ウェッズ・TC105N(FR9.5J×18+10) ■タイヤ：グッドイヤー・イーグルRSスポーツSスペック(F255/35R18 R265/35R18)



MARK II JZX110



取材時のエンジンは鈴鹿戦直前に急ぎよ載せたノーマル2J+T04Zタービン仕様だったが、その直後にBC製3.4Lキットを組み込んだニューエンジンへ換装。サージタンクはトラスト製、日産の打刻が入ったスロットルボディはインフィニティ用だ。タービンはT04ZからEFR9180に変更され、900psオーバーを獲得している。



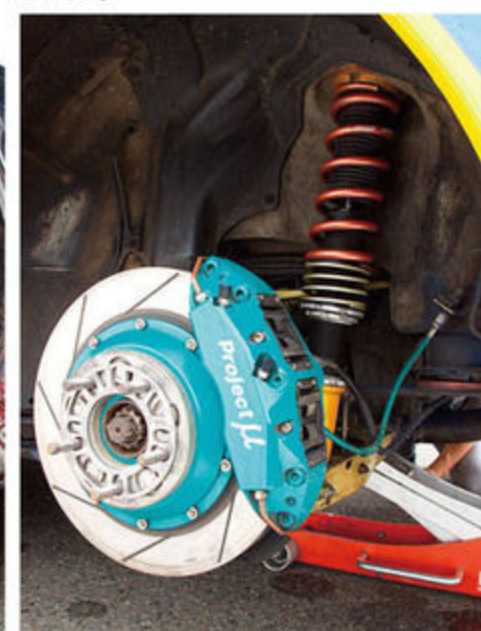
ホイールは高剛性と軽量化を両立させたウェッズスポーツのフラッグシップスポーツモデルTC-105N。イーグルRSスポーツSスペックは、フロント255、リヤ265と前後で異なるサイズを組み合わせている。



JZX110用エアロは、前後エアロバンパーとサイドステップの構成。これに加えて1号車にはワンオフのFRPDアヤパネル、50mmオーバーフェンダーも装着。リリースを期待したいところだ。



DG-5とのコラボで生まれたオリジナルのアルティメイト車高調。D1で得られたデータをフィードバックして、ストリートからサーキットまで幅広く対応する。減衰力32段階調整式でスプリングはスウィフト製を採用。リヤにはトラクションスプリングもセット。



不要なものを排除した、競技車らしいスパルタンなインテリア。メーターはスタックのマルチディスプレイに集約。興味深いのは広田選手手作りの木製ヒールプレート。加工が容易でポジション調整しやすいのがいいらしい。

Driver's Voice

廣田友和選手

昨シーズンはひじょうに悔しい結果しか残せなかったのが、シーズンオフにFRPドアやアクリルガラスを導入して昨年の1520kgから130kgへ大幅な軽量化を果たしました。その効果もあって鈴鹿では久々の4位入賞しましたが、そこで実感したのがパワー不足。それも3.4Lのニューエンジン導入により解決しましたので、今後に期待してくださいね。



S P E C I F I C A T I O N

●●● 最高出力：900ps ●●● 最大トルク：100kgm

■エンジン：2JZ/BC・3.4Lキット/GCG-EFR9180/HKS・カムシャフト(IN/EX264度)、エキマニ、FコンVプロ/サード・デリバリーパイプ、ポンプ、840ccインジェクター、ラジエター/トラスト・インタークーラー、オイルクーラー ■ドライブトレイン：ゲトラグ6MT/ATS・カーボンシンクラッチ/TRD・LSD ■サスペンション：STガレージ・アルティメイト車高調(スウィフトF24kg/mm R10kg/mm)/D-MAX・テンションロッド/ラルグス・スタビ ■ブレーキ：プロジェクトμ・R4ポットキャリパー、2ピースローター/Fスーブラキャリパー ■インテリア：ブリッド・ジータⅢ/スタック・メーター ■エクステリア：STガレージ・オリジナルエアロ(フロント、サイド、リヤ)、ワイドフェンダー、FRPDア、ドアパネル/ウェッズ・GTウイング/ラスティ・ボンネット ■ホイール：ウェッズ・TC105N(FR9.5J×18+10) ■タイヤ：グッドイヤー・イーグルRSスポーツSスペック(F255/35R18 R265/35R18)



ITO AUTO SERVICE

PHOTO：服部真哉／小林克好
REPORT：川崎英俊

CHASER JZX90

伊藤オートサービス 埼玉県吉川市川藤887 ☎048-983-0110 <http://www.ito-auto.co.jp>



前後ダブルで装着されているセルスターのドライブレコーダーは、車載カメラとして使用しているもの。データはSDカードに記録できる上、パソコンなどの大画面再生にも対応できる画質の高さが魅力だという。



エアロパーツは伊藤オートのオリジナル。ボディはJZX90だが、100ヘッドライトの装着に合わせてエアロパーツも100系チェイサー用を加工して装着している。V1フェンダーは、フロント片側60mm、リヤ片側50mmのワイド設定となっている。



エンジンは2JZで太いトルクはドリフトでも大きな武器。エンジン本体にはあえて手を入れずにトラスT78タービンで550psを獲得。エンジンハーネスは純正1JZを加工し、定番のFコンVプロで制御している。



最大700psオーバーも狙える、余裕ある風量をもつT78-33Dタービン。最大ブーストは1.7kg/cmの設定で、プロフェック制御。燃料系はサードの強化ポンプと800ccインジェクターに変更されている。

S P E C I F I C A T I O N

●●● 最高出力：550ps ●●● 最大トルク：80kgm

■エンジン：2JZ／伊藤オートサービス・ワンオフマフラー／トラスT78キット(33D-14cm)、ウエストゲート、3層インタークーラー、ラジエーター、オイルクーラー、プロフェック／HKS・FコンVプロ／サード・燃料ポンプ、800ccインジェクター ■ドライブトレイン：ゲトラグ6MT／ATS・カーボンツインクラッチ、カーボンLSD ■サスペンション：伊藤オートサービス・V1車高調タイプ・(F26kg/mm R10kg/mm)、V1ナックル／Dマックス・テンションロッド／風間オート・ピロアーム ■シャシー：伊藤オートサービス・ワンオフロールバー ■ブレーキ：プロジェクトμ・FR4ポットキャリパー、2ピースローター ■インテリア：ブリッド・ジータIII／TRS・シートベルト／Defi・スポーツクラスター ■エクステリア：伊藤オートサービス・オリジナルエアロ(フロント、サイド、リヤ、FRフェンダー)／ボルテックス・GTウイング／風間オート・ボンネット、グリル ■ホイール：伊藤オートサービス・オリジナルグラムライツ57エクストリーム(FR9.5J×18+12) ■タイヤ：グッドイヤー・イーグルRSスポーツSベック(F255/35R18 R265/35R18)

ユーザー目線で全開ドリフトを追求する 現役D1ストリートリーガル参戦マシン

D1ストリートリーガルで屈指の有力チームとなっているのが、埼玉県川市の伊藤オートサービス。ドリフト系ツアラー乗りでその名を知らない人はモグリというほど、大きな支持を集めている専門ショップである。

今回紹介する90チエイサーは、伊藤代表のドライブにより、今シーズンを戦っているマシン。ボンネットに描かれたキャラクター「山口美羽」が目印の、チーム伊藤オートWithグッドイヤーとして参戦している4台のうちの1台だ。

スワップされた100フェイスの印象が強いため「えっ、90だったの!？」と思った人もいるかもしれないが、このベースボディ選択は伊藤さんのこだわりによるものだ。「90と100はほとんどどのパーツが共用できるほどなんです。GOA（衝突安全ボディ）かどうかは最大の違い。GOAボディの100に比べると、90のほうがフロントまわりの剛性があるんですね」というのが、その理由だ。

お客さんと同じ目線で、トップクラスのパフォーマンスを発揮することをコンセプトとしたチューン内容はストリート仕様にもフィードバックできるレベル。エンジンは2JZをスワップし、T78タービンをメインとした補器類チューンで最大出力550ps、最大トルク60kgmを獲得している。

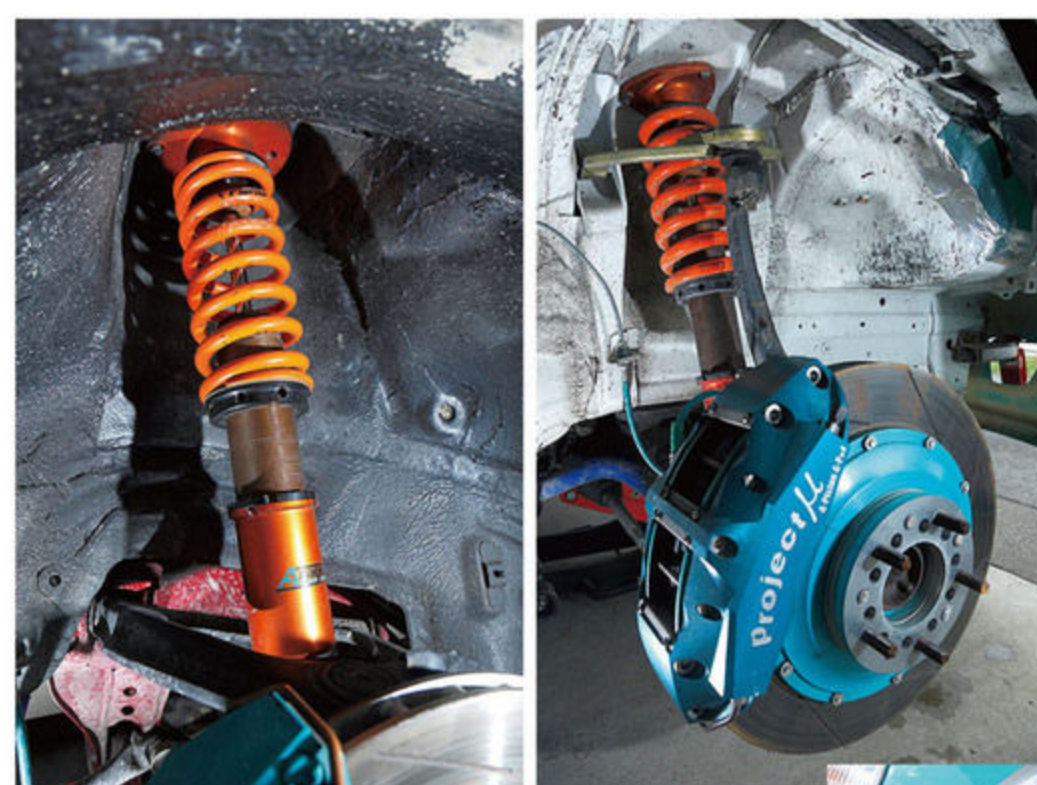
迫力のドリフトを生み出すためのポイントは、パワーをフルに活かすサスペンションセッティングにあり。若干フロント上りの車高設定は、近年ツアラー系ドリフト車で主流のリヤトラクション重視のセッティングなのだ。

できるだけフロントに荷重移動しないようにすることで、ひたすらアク

セルを開けて走るのが狙いなのだが、それを実現するための特徴的な部分がある。ひじょうにソフトレイトなリヤスプリング。なんとこのJZX90では、フロント26kg/mmに対してリヤはわずか8kg/mmというものののだ。

それに合わせるタイヤも、現在はフロント以上にリヤのトラクションがあるくらいのセッティング。リヤで向きを変えていく走りをするために、コースによつてはフロントエア圧を3〜3.5kg/cmとする場合もあるという。

素性の良さは犠牲にせず、意のままに操れるマシンにするために独自の味付けを施された伊藤オートJZX90。ベースマシンを隅から隅まで知り尽くした、エキスパートならではのノウハウが込められているといえるだろう。



サスペンションは伊藤オートのV1車高調。競技車両にも市販品のまま使用できるパフォーマンスの高さが特徴だ。オリジナルV1ナックルやDマックス製テンションロッド、風間オート製リヤロアームなども装着。ブレーキは前後プロジェクトμの4ポットキャリパーと2ピースローター、D1スベックパッドの組み合わせだ。



シンプルで機能的にレイアウトされているインパネまわり。多数の追加メーターを付けずに、デフィのスポーツクラスターで集中管理しているのが特徴的。ミッションはゲトラグ6速となっている。



蛍光ピンクのグラムライツ57エクストリームは、伊藤オートサービスのオリジナルカラーモデル。タイヤはグッドイヤーの新作イーグルRSスポーツのSスベック。好バランスな特性は、ドリフトシーンでも評価が高い。



シートは運転席、助手席とも、レッドカラーが鮮やかなブリッドのフルバケットタイプⅢ。剛性確保と乗員保護のために細かく張り巡らされたオリジナルロールケージが多数張り巡らされている。

冷却系統もしっかりと強化が施されている。インタークーラーは3層タイプで、グリル部分に装着。バンパー開口部の大型コアは、サイドフィードタイプのオイルクーラー。ラジエーターも含めすべてトラスト製でまとめる。



サイドブレーキを2本装備しているのがドリフト車ならではの。ドライバー側がドリフト用の油圧サイドで、リヤ4ポットキャリパーのうちの1対のピストンとつながる。助手席側が通常の駐車用サイドとなっている。

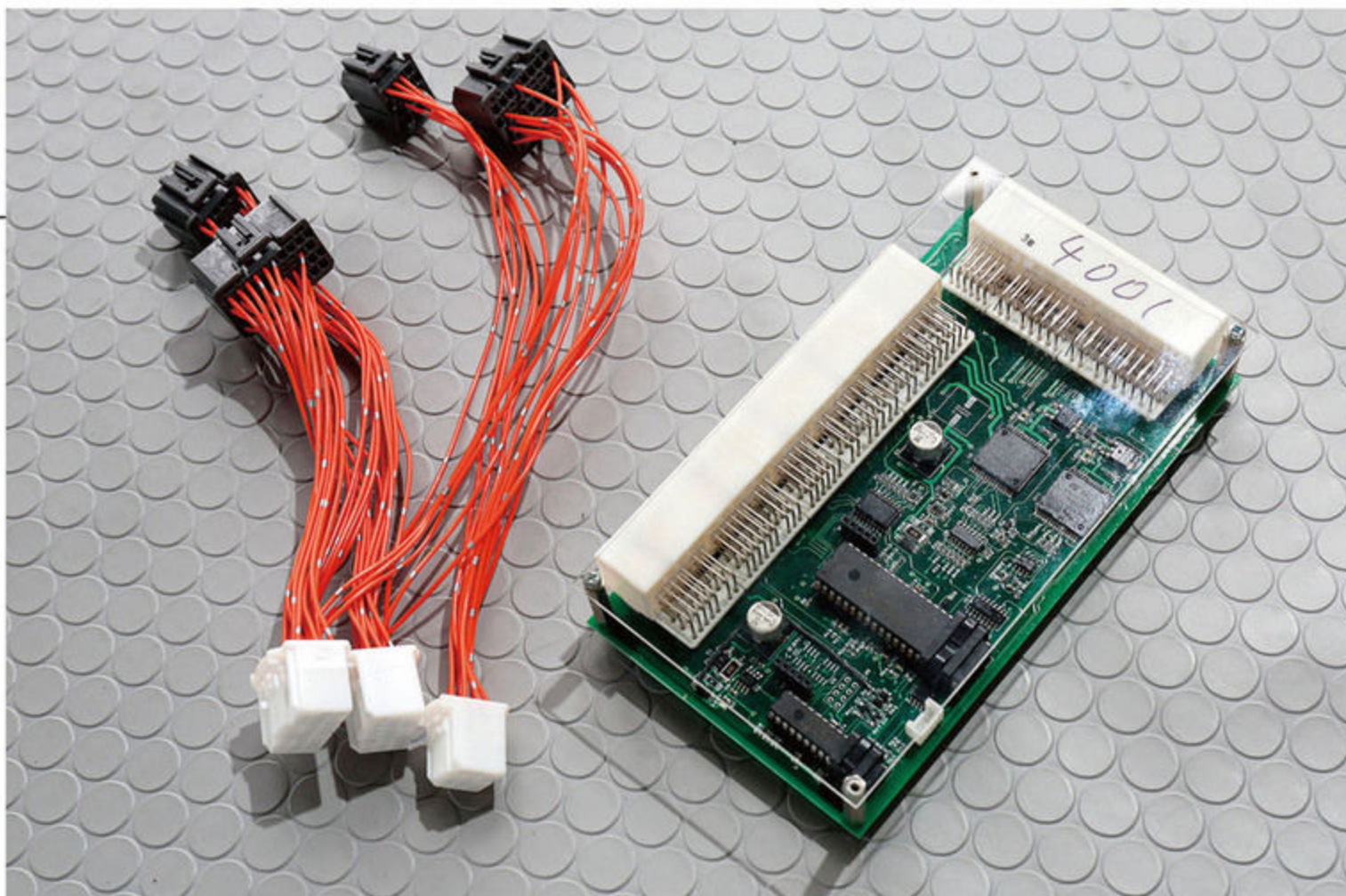


Tuner's Voice

伊藤オートサービス
伊藤さん

JZ型エンジンを搭載する90系から110系までの各車は、元々ひじょうに耐久性が高いのが魅力ですね。要所さえおさえれば故障と修理の繰り返し……ということもないので、走りにはしっかり予算をつぎ込めるのがいいところ。ツアラー系のことなら、どんなことでも気軽に問い合わせしてみてください。





コンプリートコンバートハーネス 6万9800円 ※写真は試作のスケルトンモデル

JZX110のMT用に開発されたコンプリートコンバートハーネスは、JZX100用のパワーFCと組み合わせることで、電子スロットルを1:1のレスポンスで作動させるキット。スロットルの部品はそのまま活用できるため、コスト的にも大幅に抑えながら、メカスロ同等のレスポンスを体感できる。

セッティングはFCコマンダーを使って行うことができるため、今後のチューニングにも対応してくれる。付属するコントローラーでもアイドル回転数などの設定が可能だ。



純正ECUをパワーFCに交換しつつ、純正ハーネスとの間に製品をバイパスさせることで装着。すべてカプラーオンで取り付けることができるため、いざという時には純正復帰も即可能。



吸排気+αのライトなチューニングにオリジナルの純正ゲートキットとコンプリートコンバートハーネスを組み合わせる。基本的にはストリートユースをメインにドリフトを楽しむ仕様とはいうものの、アクセルレスポンスをアップさせることで、乗りやすさは格段にアップしている。

STF

PHOTO: 服部真哉 / 小林克好
REPORT: 渡辺大輔

MARK II JZX110

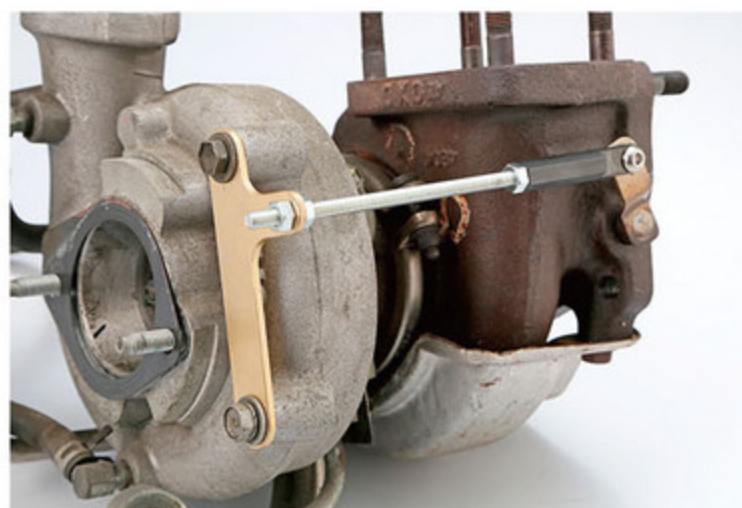
〒 042-705-8275
http://www.tuningshop-stf.com





純正ゲートキット 6万9800円

JZX100/110用に開発された純正ゲートキットは、フルタービンにしろなくてもウエストゲートサウンドを手に入れる画期的アイテム。排気パイプなども付属するため、リーズナブルにウエストゲート仕様にすることが可能。



タービンのアクチュエータースイングバルブは、付属のロッドで固定してキャンセル。取り付けに必要なパーツはすべて付属しているので、装着はDIYでも可能なレベルと言える。

JZX110の泣き所「電スロ」を克服すればレスポンスアップでドリフトをもっと楽しめる！

油圧サイドブレーキキットを開発中

JZX90/100ツインキャリパーキット

価格：2万9800円(税込)

対応：JZX90/100(JZX110用開発中)



特にトップクラスのドリフト車両用には、後付けの油圧式サイドブレーキが装着されていることが多い。これは、純正ドラムと比べて熱ダレしにくく、コントロール性に優れているから。STFでは手軽にこの油圧サイドを追加できるキットを開発中。専用のブラケットを使う事で、日産車用のリヤキャリパーをサイドブレーキ専用として追加するというアイテムだ。

写真はスカイライン用の2ポットキャリパーを使用した装着例。面倒な加工はほとんどなく、バックプレートの一部カットして、ABSセンサーははずすだけでOK。純正のサイドブレーキはそのまま使えるので車検も問題なし。汎用のシリンダー付き油圧サイドブレーキと組み合わせれば、手軽に油圧サイドブレーキシステムが完成する。



同じJZXエンジンを搭載しながらも、ドリフト車として今ひとつ人気が盛り上がらないJZX110シリーズ。その問題点のひとつが、電子スロットル化によるアクセルとスロットルのタイムラグ。踏み込むタイミングとスロットルが開くタイミングが微妙にズレるという症状だ。さらにアクセルを戻してすぐに踏み直すといった動作では、このタイムラグが顕著に現れるため、必要なトルクを必要タイムラグで得られない。強いてはドリフトで使いにくいとされているのだ。

もちろん、そんな電子スロットルのデメリットを回避するチューニングは、様々なパターンで試されている。例えば100系のメカスロを流用するのがそのひとつ。この場合、スロットル制御は100系同様となるため、アクセルレスポンスはダイレクトに変化する。とはいっても、コンピュータが110系のままではインジェクターなどの制御ができないため、Vプロを利用しなければならなくなる。スロットル周辺パーツを含めると、コスト的に跳ね上がったしてしまうのが難点とされていた。

正の電スロをそのまま利用するため、メカスロ化と比べてもコストも大幅に抑えることができ、いいことづくめ。セッティングもFCコンマダーが利用できるため、今後のチューニングの幅も広がるなど、JZX110の可能性をアップさせてくれる。

気になるレスポンスは電氣的とはいえ110のリアな反応が得られ違和感は一切なし。なおかつ純正メーターをはじめ、エアコンなどの装備を犠牲にすることもない。

JZX110のスタイルが好きという人はもちろん、より新しいベースで気軽に楽しみたい人にとっても注目のアイテムなのだ。

Tuner's Voice

STF
城崎さん

JZX110の電スロは、レスポンスが今ひとつなためドリフト用には不向きでした。そのレスポンスを改善するために開発したのがコンプリートコンバートハーネスキットです。アクセルONのダイレクト感空ぶかしでも十分に体感できますよ！





CRESTA JZX100

⑩ K&M 埼玉県さいたま市西区大字水判土198-11 ☎048-621-0007
http://www.missile-k-and-m.co.jp

2.JZブロックをベースに3ℓで組まれた1.5JZは、オリジナルのインマニ・スロットルをはじめフルバランス取りで仕上げられてる。制御系はパワーFCを採用。

広く開けられたエアインタークにはコーヨー製のオイルクーラーやインタークーラーをセット。競技マシンらしく冷却系までしっかりと性能にこだわったアイテムを投入済み。



ボディ補強はオリジナルプロダクトによってフロアやトランク部にも追加。エアロパーツからサスペンション、補強バーに至るまでJZXのドリフトマシンをフルサポートしている。

●●● 最高出力：550ps



フロントフェンダーもオリジナルアイテムのDスペックを装着し、さらにワークスタイルのフェンダーを組み合わせる。他にもフェンダーにはツインダクトタイプも用意されている。

ドリフトマシンらしく低重心を印象づけるサイドステップは、前後バンパーのラインを繋ぐフラットなイメージ。ドリフト時に迫力のあるスタイリングを強調するなら鉄板デザインだ。



走行風の当たりにくいドリフト対策として、巨大なエアアウトレットを設けたオリジナルボンネットもラインアップされる。スタイリングはもちろん、機能性にまでこだわったアイテムだ。



足まわりはDG-5の車高調を核に調整アームや切れ角アップナックルなどドリフトスペシャルとしてセッティング。長い経験によるアライメント調整なども、K&Mのノウハウが詰まったポイント。



同じJZX100クレスタでもフロントバンパーにはタイプ1から4までのバリエーションをラインアップ。デモカーにはタイプ4の後期用(前期用もあり)をセットしている。

JZXのドリフトシーンにおける定番エアロブランド「アブソリュート」と「ミサイル」を展開するK&M。その本気が込められたドリフト専用マシンがこのJZX100クレスタだ。製作当初からドリフトマッスルにも参戦することを目的に、ボディはスポット増しとロールケージを組み込むことで剛性アップ。ハイスピードコースまでを想定し、あらゆるサーキットに対応できる準備が整えられている。

パワーユニットも大会で勝つためのチューニングが施される。フルバランス取りされた1.5JZは、レスポンスの良いRX-6タービンを組み合わせ、約650PSを発揮。可変バルブタイミングとの相性やパワーバンドを広くするなどパーツチョイスにも独自のノウハウが詰め込まれている。

当然、足回りにも勝つための秘策を投入。オリジナルのアームやタイロッド

ドエンドを組み合わせることで、ジオメトリーを最適化。さらに切れ角アップ用ナックルなどが装備される。セッティングに関しても競技志向の味付けが施され、パワーを活かした豪快なドリフトを可能とするよう調整しているという。

また、K&Mの特徴として忘れてはいけないのがカスタムショップとしての一面。アブソリュートブランドでラインアップするエアロは、このマシン専用に合わせてカスタムが施されるとともに、マジョーラやハウスオブカラーといったショーカーに使われる塗料を使ったペイントが施されている。もちろん、スポンサーデカールのコーディネイトにも抜かりはない。スタイリッシュでありながら、サーキットでも魅せる走りが披露できる、究極のドリフトマシンとして仕上げられた1台なのだ。

オリジナルのアーム類は高品質なピロを使用することで、より確実なトラクションアップを実現。デフマウントやメンバーカラーなど、クルマの動きを激変させるアイテムも盛りだくさん。



足下はワークのXSA03Cをセット。タイヤはフェデラルの595RS-Rを255/35-18で組み合わせる。ブレーキはスーブラ用の対抗キャリパーに交換し操作性アップ。

ボディ補強から内外装の作り込みもハンパない ドリフトマッスル参戦中の超本気ドリフトマシン

Tuner's Voice

K&M
宮本さん

90/100をターゲットにしたアイテムは、エアロをはじめ機能パーツまで数多くラインアップしています。もちろんエンジンチューンやボディワークなど、あらゆるマシンメイクに対応できますから、カッコ良くて速いマシンを希望する方はご相談ください!





VVT-i付きの後期型2JZエンジンは、HKS製ハイカムとARP製強化ヘッドボルトのみというほぼノーマル。スロットルは80φで、サージタンクはテストの結果あえてノーマルを選択している。

タービンはウエストゲートタイプのTO4Zをチョイス。最大ブーストは1.5kg/cm²の設定で最高出力650ps、最大トルク77kgmを発揮する。タービン風量的にはまだ余力があるが、ノーマルピストンではほぼ限界だ。



競技車なのにエアコン装備!? いやいや、そんなことはありません。JZ系エンジンでコンプレッサーを外して短いベルトにするとベルトが外れやすくなってしまうので、その対策としてプーリーを残しているのだ。

ラジエター前に設置される、サイドフロー方式の大型エンジンオイルクーラーが特徴的な冷却系。ラジエターとオイルクーラーはコーヨー製、インタークーラーはHPI製をチョイスしている。



蛍光イエローが鮮やかなグラムライツ57C6に組み合わせているタイヤは、インドネシアのATRスポーツ123S。じつはこのタイヤ、世界レベルのトップドリフトシーンで装着率の高いものなのだという。

リアのオーバーハング部は、軽量化のためにパイプフレームで組まれている。パイプに取り付けられている冷却コアは、ミッションオイルクーラー。この状態でもスベアのタイヤが2本収納できるので、実用性も高い!?



純正の雰囲気を残すインパネまわり。ステアコラム上にはトラストのマルチメーター、センターコンソールに油圧、ブースト、A/F計を装着。ミッションは定番の80スーブラ用ゲトラグ6MTだ。

TANIGUCHI JIDOUSYA

PHOTO: 服部真哉/小林克好
REPORT: 川崎英俊

CHASER JZX100

☎ たにぐち自動車 愛知県一宮市浅野字大島9-2 ☎0586-81-6660
<http://taniguchi-jidousya.com>





ボトムラインにボリュームを持たせたエアロパーツは、オリジンのレーシングライン。リヤまわりに施された大量の穴開け加工が、デザイン上でもポイント。フェンダーは前後とも50mmワイドの設定となっている。3DフォルムのGTウイングはサード製で、ウイング幅は1810mmだ。

市販パーツの組み合わせで実現する トップカテゴリーで戦えるハイパフォーマンス

現役ドリフトドライバーの谷口敦史選手が、実践で積み重ねたノウハウをフィードバックしてチューニングを行っているのがたにぐち自動車。プライベーター時代からツアラー系一筋ということもあり、JZX90から110系までなんでもお任せの専門店である。

今回紹介するJZX100チェイサーは、昨年のD1参戦マシン。今年はフォーミュラDをメインで戦うために、レギュレーションに合わせてモディファイを進めている最中だ。

とはいえマシン作りのコンセプトは、ユーザーレベルのチューニングで戦闘力を高めること。競技車スペシャリなワンオフパーツを使うのではなく、基本的に誰でも手に入れることのできる市販パーツを組み合わせているのが

特徴となっている。

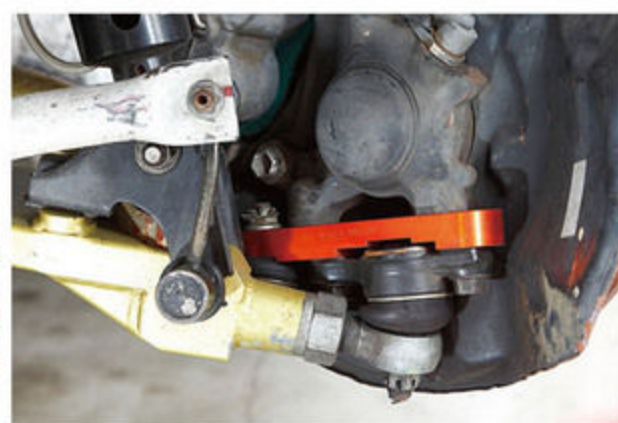
エンジンは2JZを換装。腰下はノーマルのまま、HKSの264度カムで充填効率を向上。さらにARP製強化ヘッドボルトで、ハイブーストに備える設定となっている。

組み合わせているタービンは、GCGのギャレットTO4Z。これまで試してきた様々なタービンと比べても、ベストなマッチングだという。最大ブースト設定は1.5kg/cm²で、ピークパワーは650psを発揮。ノーマルピストンでは、ほぼ限界となる出力だ。

そして、ドリフトマシンとしてもっとも拘っているのが、足回りのセッティングだ。「目指したのはシルビアなど日産車のような、ズバツと一気に向きを変えるドリフトなんです。これまで



車高調はスタンスのサブタンク付き。切れ味の鋭いドリフトを実現するためのポイントが、自由長が長くて硬めのリヤスプリングだ。油圧サイド用に追加されたJZX110用キャリパーがドリ車ならではの装備だ。



ツアラー系のドリフト特性を一変させる画期的なパーツが、オリジナルのショートナックル「アングルマスター」だ。ボールジョイント取り付け穴をオフセットさせることで、セルフステア性能が向上するのが特徴だ。

Tuner's Voice

たにぐち自動車
谷口さん

このマシンで昨年はD1のポイント獲得、今年もフォーミュラドリフトで良い成績を収めていますが、じつはベースとなったのは事故車で、チューンも市販パーツだけで仕上げていますので、お客さんでも同じ仕様を作ることが可能です。うちでは定期的にドリフトスクールも開催していますので、初心者の方もぜひ気軽に遊びにきてくださいね。

トヨタ車ではなかなか実現できなかったのですが、ようやく攻略することができました」と、谷口選手も納得のセッティングである。

キレイレのドリフトを可能にしたのが、試行錯誤を重ねて開発したオリジナルのショートナックル「アングルマスター」。ツアラー系も採用するトヨタのダブルウィッシュボーンサスに特有のセルフステアリングの弱さを、支点をずらしてトレール量を増やすことで解消させ、テールアングルに合わせた素早いカウンターの可能にした。

今後はさらに戦闘力を高めるために、ボディの軽量化を行う予定。また、ここ一番での瞬発力を得るためにNOSの追加も検討しているなど、進化を目指したチューニングはまだまだ続くのである。

S P E C I F I C A T I O N

●●● 最高出力：650ps ●●● 最大トルク：77kgm

■エンジン：2JZ換装/たにぐち自動車・フロントパイプ、マフラー/HKS・カム(IN264度 EX264度)、FコンVプロ、EVC/GCG・TO4Z/ターボスマート・50φウエストゲート、ブローオフバルブ/サード・燃料ポンプ/フラットウェル・EXマニ/HPI・エアクリーナー、インタークーラー/コーヨー・ラジエーター、オイルクーラー ■ドライブトレイン：ゲトラグ6MT/ORC・メタルツインクラッチ/東名・LSD ■サスペンション：たにぐち自動車・アングルマスター/スタンス・車高調(F22kg/mm R14kg/mm) ■ブレーキ：プロジェクトμ・パッド ■インテリア：ブリッド・シート/ナルディ・ORIDOスタイル33φ/TAKATA・シートベルト ■エクステリア：オリジン・レーシングライン(フロント、サイド、リヤ、FRフェンダー)/サード・GTウイング ■ホイール&タイヤ：レイズ・グラムライツ57C6(FR9.5J×18+12)/ATRスポーツ・123S(FR265/35R18)



Artist

PHOTO: 服部真哉 / 小林克好
REPORT: 川崎英俊

MARK II JZX110

Ⓒ アーティスト 長野県安曇野市堀金烏川4343-6 ☎0263-71-5670
<http://www.artist-jp.com/>

ブリッツのインタークーラーキットは、効率アップを狙ってパイピングをオリジナル製作している。ラジエーターとエンジンオイルクーラーはHPI製をチョイス。ストリート仕様なのでエアコンも装備している。



エンジン本体は256度EXカムを装着しているのみ。110系標準のフライバイワイヤー方式は、100系のインマニ、サージタンク、スロットルに変更されている。制御はパワーFCとFコンVプロを組み合わせて行う。

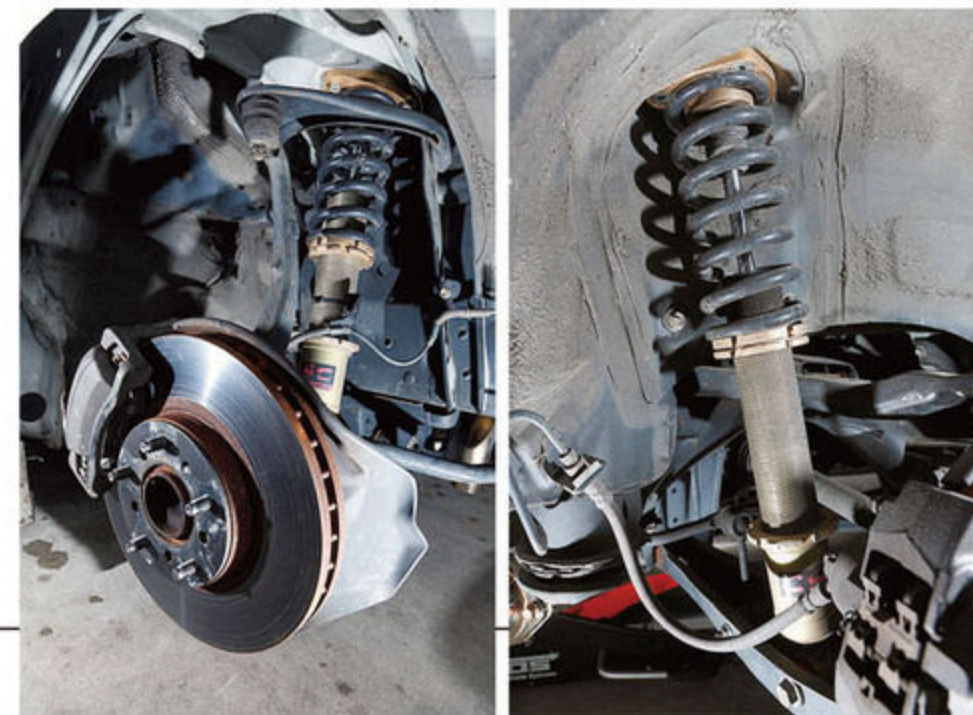


助手席前に美しくインストールされたデフィBFメーターは、右からブースト、水温、油温、油圧、グローブボックス内には燃圧計も装備。メーターコントロールユニットとFコンVプロもスッキリと収納されている。

タービンはプレミアムジャパンからリリースされたばかりのタービンキットを装着。ウエストゲートタイプのタービンは風量も十分なので、装着の容易なボン付けながら500psオーバーのパワーが狙える。



サスペンションはコストパフォーマンスの高さが魅力のCSTを装着。スプリングレートはフロント14kg/mm、リヤ10kg/mmだ。現状ノーマルのブレーキまわりと合わせ、今後オーナーの腕に合わせて進化していくはず。



S P E C I F I C A T I O N

●●● 最高出力: 507.6ps / 6764rpm ●●● 最大トルク: 60.8kgm / 4878rpm

■エンジン: 1JZ / JZX100サージタンク、インマニ、スロットル / EX264度カム / アーティスト・ワンオフマフラー、フロントパイプ / プレミアムジャパン・タービンキット / HKS・FコンVプロ、EVC-S / サード・燃料ポンプ、850ccインジェクター / HPI・ラジエーター、オイルクーラー / ブリッツ・インタークーラー ■ドライブトレイン: ORC・メタルツインクラッチ / 東名・LSD ■サスペンション: たにぐち自動車・アングルマスター / CST・車高調 (F14kg/mm R10kg/mm) ■インテリア: レカロ・SR-3 / T&E・33φステアリング / Defi・タコ、ブースト、水温、油温、油圧、燃圧計 ■エクステリア: T&E・ヴェルテックス (フロント、サイド、リヤ、FRフェンダー) ■ホイール&タイヤ: ファブレス・MB-5 (F9J×19+24 R10J×19+36) / ATRスポーツ (F225/35-19 R235/35-19)

走りのパフォーマンスとスタイリングを 高次元でバランスさせたオールマイティ仕様

「オシャレなクルマ作り」をコンセプトに、既成概念に捉われない個性的なマシンの製作を得意としているのが、長野県安曇野市にあるアーティスト。もちろん手がけているメイン車種は、ツアラーV系をはじめとしたJZ系エンジン搭載車である。

今回紹介する110系マークIIも、随所にアーティストならではの拘りが詰まった自信作。ストリートでの使い勝手は犠牲にせず、気持ちよくドリフトもできるようなというわがままなオーナーの要望に沿って、適材適所なパーツをチョイス。とかく中途半端になりがちなオールマイティ仕様を、戦闘力の高いものに仕上げていくのだ。

VVT-i装備の後期型1JZエンジンは腰下には一切手を入れず、ヘッドもEX側カムのみ264度に変更しただ程度のチューン内容となっている。そしてフライワイヤー方式の純正スロットルは、コントロール方法が確立しているJZX100系の機械式に変更しているのもポイントだ。

パワーアップのキーパーツとなっているのは、プレミアムジャンパンから新たにリリースされたタービンキットだ。ノーマルエンジンでも対応できる上に風量も十分で、従来のポン付けタイプキット以上のパワーが獲得できるのが魅力なのだ。

燃料ポンプと大容量インジェクターで燃料供給系を強化し、1.4kg/cm²の最大ブーストの設定で500psオーバーのパワーを獲得。ヘビー級のJZX110をラクラクとパワードリフトに持ち込めるようになっている。エンジン制御はVVT-iの調整のみをPOWERFCで行い、燃調や点火、そ

の他のコントロールをFコンVプロがカバーする。

ボディーワークも、アーティストならではのノウハウが細かく投入されている部分。エアロキットはタイヤとのクリアランスを確認しながら、走行機能を損なわないようフィッティングしているのだ。「ホイールの選択や車高の設定をみると、ほとんどの人はドレスアップ系と思うはず。これでガンガンに走れちゃうのが面白いじゃないですか」と、宮坂代表はニヤリと笑う。

とはいえ本気のスポーツ走行に対応させるには、ブレーキの強化や熱対策など課題も残る。そのへんは今後のオーナーのレベルアップとシンクロしながら、徐々に進化していくことになるはずだ。

Tuner's Voice

アーティスト
宮坂さん

アーティストは、元々30ノアラに特化したショップとしてスタートしましたが、同じJZエンジンを搭載しているということで自然とツアラー系のクルマが増えていったという感じです。お客さんの要望に合わせて、ほかとはちょっと異なるおしゃれなクルマに仕上げるのが得意です。



スタイリッシュなフォルムと走りを両立させるには、ホイールやタイヤサイズだけでなくエアロパーツのフィッティングも重要。外からはわからないが、ミリ単位でクリアランスを確保するための工夫が隠されているのだ。

T&E製のルーフスポイラーとトランクスポイラーもトータルバランスを追求した結果、それぞれ微妙に拡大加工が施されている。こうした小さな差の積み重ねによって、完璧なスタイリングとなるのだ。



ウッドパネルがアクセントとなったノーマルインテリアに、小径ステアリングと追加メーターでスポーツエッセンスを加えたインテリア。もちろんエアコンやナビもフル装備。ミッションは純正の5MTだ。





前車のチェイサーから移植されたエンジンは2JZブロックを利用し、3.0ℓ化された1.5JZ。ハイカムやトラスト1.5JZ用エキマニなど内部にもしっかりと手が加えられている。制御系はVプロを使用。

タービンはTO4Sをウエストゲート仕様でセットし、ブースト1.5kg/cmで600psの設定。インジェクターも800ccへと大容量化される。



前後に装着するオーバーフェンダーは、製作ショップでもあるNスタイルがリリースするNスタフェンダー。フロントは汎用タイプを装着し、リヤはJZX100クレスト専用設計されたアイテム。



強制冷却の秘密兵器として仕込んであるウォーターズプレー。サブラジエター装着以前は必需品だったものの、今くらいの季節ではひとまず使わなくてもOKだそう。



インタークーラーの後ろ側にあるのはオイルクーラーではなく、冷却水の総量を増やすためにセットしたサブラジエター。従来の仕様では水温の上昇に悩まされていたため、解決策として導入している。



追加メーターは視線移動なく目視できるようにコラム上にセット。スピードメーターはTRDのフルスケールタイプに交換されるのもツアラーメイクのスタンダード。



Nスタイルカスタムで製作されたこのクレストは、ドリフト専用機としてJZX100チェイサーから箱替えを行なった新井さんのマシン。前車から煮詰めた1.5JZエンジンはTO4Sタービンと組み合わせ、ブースト1.5kg/cmで600psのパフォーマンスを発揮。ハイパワーの恩恵もあって、豪快なドリフトが楽しめるように仕上げられている。

また、冷却系のアップデートも注目のポイント。筑波2000を全開で走るために、冷却水の総量を拡大すべく、インタークーラー後にサブラジエターをセット。さらに電動ファンとラジエターはJZX110用を流用し冷却効率もアップさせている。これにより、余裕を持って走りきることができるようになったという。

ボディまわりはあえて後期純正エアロでシンプルにまとめつつ、フェンダーのみNスタフェンダーをセット。リヤに10.5Jの265/35を納めるツライチフォルムに仕上げている。

ドリフト専用機にチェイサーから箱替えした 600psの1.5JZを搭載する白煙番長

CRESTA JZX100
OWNER: 新井一史さん



Nスタフェンダーでワイド化しつつシャコタン&ツライチセッティングで攻めのスタイリングを完成。キッチリとクリアランスを計算することで、この状態でも華麗なドリフトを披露する。



S P E C I F I C A T I O N

●●● 最高出力：600ps

■エンジン：1JZ-GTE改1.5JZ/HKS・ハイカム、FコンVプロ、EVC、エアクリナー/トラスト・TO4Sタービン、ウエストゲート、インタークーラー、エキマニ、オイルクーラー/オートフリーク・マフラー/コヨー・ラジエター ■ドライブトレイン：ORC・クラッチ/JZA80用ゲトラグ/東名パワード・LSD ■サスペンション：伊藤オートサービス・V1車高調/風間オート・フロントロワアーム/クスコ・JZX110用フロントアッパーアーム ■ホイール：TE37(F:9.5J-18+12)、ワーク・CR極(R:10.5J-18+22) ■エクステリア：Nスタイルカスタム・オーバーフェンダー



MARK II JZX100
OWNER: 島野巧さん



フロント9.0J、リヤ10.0Jのリムに、前後とも215を組み合わせる超引っぱりタイヤでツライチセッティング。純正エアロ流用ながらもシャコタンぶりが強調される。



タービンはHKS・GT2835をウエストゲート仕様でセット。ブースト圧は1kg/cm²ながら、実用的な300psに設定されるため、ストリート/サーキットともに扱いやすいセッティング。

エンジンはノーマルを基本に吸排気と冷却系に的を絞ったチューニングが施される。ストリートでの手軽さと快適性、さらにサーキットで楽しめるパワーを併せ持つ仕様だ。



フロントは社外フェンダーに交換しているものの、その上にNスタフェンダーをさらにプラス。リヤはNスタフェンダーのタイプ3をセットしヤンチャなスタイリング。

N-STYLE

© Nスタイルカスタム 群馬県邑楽郡板倉町大荷場443 ☎0276-78-2305
<http://n-stylecustom.com>

PHOTO: 服部真哉/小林克好 REPORT: 渡辺大輔

Nスタイルカスタムが手がけたもう1台のJZX100が、島野さんのマークII。新井さんのクレスタとは違い、ストリートとドリフトを併用することを目的に、エンジン本体には手を加えず、タービン交換によるファインチューニングが施されている。

装着するタービンはHKS・GT2835をウエストゲート化して組み合せ、ブースト圧は1kg/cm²ながら、実用重視の300psに設定。

こちらもサーキットでドリフトを楽しむために、冷却系を強化。高効率なラジエターをはじめ、インタークーラーやオイルクーラーを追加するほか、コアに向けて発射するウォーターズプレーも追加。サーキットはもちろん、ストリートの信頼性を格段にアップしてい



追加メーターに加えて携帯ホルダーなどストリート仕様を物語るアイテムも盛りだくさん。ミッションは70スーパ純正を利用し、ファイナルは4.1の組み合わせ。



自然に見せるためインタークーラーやオイルクーラーのコアはブラックアウト。サーキット用に新たに設置されたウォーターズプレーは、これからの季節に向けた新兵器。

ファインチューニングと冷却系のアップグレードで
ストリートとドリフトを併用できる信頼性を実現

るというわけだ。

スタイリングに関しては、マークIIに限らずJZXシリーズからのパーツ流用をはじめ、Nスタフェンダーでワイド化も完了。シャコタン深リムで迫力のあるフォルムを造り上げている。

Tuner's Voice

Nスタイル
カスタム
長浜さん(写真左)

自分もクルマ遊びが好きなのでイベントサーキットからカーショーまで、お客さんと一緒に参加しにしています。クルマ作りに関してもドリフト仕様はもちろん、そのほかの用途や予算などに合わせていろいろな提案ができますよ!



S P E C I F I C A T I O N

●●● 最高出力: 300ps

■エンジン: HKS・GT2835タービン、エアクリナー/東名パワード・エキマニ/ブリッツ・SBC/伊藤オートサービス・ウエストゲート/マインズ・ECU/トラスト・インタークーラー、オイルクーラー/コヨー・ラジエター ■ドライブレイン: クスコ・クラッチ、LSD、フライホイール/JZA70用ミッション流用 ■サスペンション: トラスト・車高調 ■ホイール: レイズ・TE 37(F: 9.5J-18-15 R: 10.5J-18-20) ■エクステリア: Nスタイルカスタム・オーバーフェンダー



TECHNICAL GARAGE SUDO

MARK II JZX100

テクニカルガレージスドウ 栃木県那須烏山市志鳥2562 ☎0287-88-0802
http://www.tgs-ltd.jp

PHOTO/REPORT: 渡辺大輔



シャコタンにこだわったオリジナルの車高調はトリックダンパー-TYPE 2をセット。アッパーアームはクスコ製に変更しつつ、ストラットタワーにはアームロックを防ぐ加工も施される。



リヤも調整式アームに変更しアライメントをしっかりと調整。トラクションを逃がさず操作性を高めることでアクセルを開ける時間を長くできるのも、マシンメイクのコツといえるわけだ。



デザインと音にこだわったワンオフマフラーは直管2本出し。オリジナル商品としてラインアップするアイテムと比べると、音量は大きめながらクリアな直6サウンドが楽しめる。



エンジンはHKSのカムを組み込んだ2JZに、T78タービンを組み合わせる。吸排気などのチューニングによって、ブースト1.5kg/cmで約600psを発揮。グリップでも十分に楽しめる戦闘力が与えられている。

フロントはブレンボ、リヤはスーパ純正キャリバーを使用して強化済み。見た目やエンジンパフォーマンスだけでなく、基本もしっかりこなしたマシンメイクが行われている。



こだわりの足回りは前後ともに19インチのワークエッジ。特にフロントタイヤは245/35サイズ決めウチの場合、使える銘柄が少ないのが難点だとか



S P E C I F I C A T I O N

●●● 最高出力：600ps

■エンジン：2JZ換装(最大ブースト圧1.5kg/cm) / HKS・ハイカム、FコンVプロ / トラスト・T78タービン、エアクリナー、インタークーラー / リンク・デュアルマフラー / HPI・ラジエター ■ドライブトレイン：ORC・クラッチ / TGS・オリジナルサスペンションTYPE2、DTマウント、DMTマウント、フロントバンパー、サイドステップ、リヤバンパー

外見も走りもカッコよさを追求する シャコタン+19インチのネオスタイルを提案

オリジナルのエアロパーツやサスペンションキットの開発用でもあり、さらに代表の須藤さん専用マシンとしても活躍するTGSマークII。

特に足回りのセッティングアップに関しては並々ならぬこだわりがあり、低さに重点をおいたオリジナル車高調キット「トリックダンパー TYPE2」をリリースするまでにいたる。

「完全に競技用として考えたら、今ドキのD1車両のような車高がいいんでしょうけど。僕は競技性よりも、いかにカッコ良くドリフトできるかが重要と考えていますから、車高もビシッと下がつている方がいいんです。もちろんこの車高でドリフトできるように、オリジナルのサスペンションもしっかりと煮詰めてありますし、お客さんのニーズに合わせてられるよう、いくつかのバリエーションも用意してあります」と須藤さん。

また、車高と合わせて注目なのが前後19インチのセッティング。タイヤの選択肢など実用を考えると18インチが大多数を占めるドリフトにおいて、敢えて19インチの大径で攻めるのも、須藤流のマシンメイクといえるだろう。ただし、このホイールセットになるとタイヤの選択肢が激減するのが難点だとか。

もちろんシャコタンだけに特化しているわけではなく、搭載するパワーユニットは以前の1JZがブローしたのをきつかけに、2JZ+T78タービンに換装。カムはHKSを組み合せ推定600PSとするなど、パワーチューンにも精通。「スタイリッシュにドリフトを楽しみたい」というワンランク上のドリフトスタ



ミッションは80スーパ純正のゲトラグを搭載。ファイナルを4.1に組み換えることで、ホームサーキットの日光から筑波まであらゆるサーキットに対応できるとのこと。

Tuner's Voice

テクニカル
ガレージスドウ
須藤さん

チューニングはもちろん自分でもドリフトを楽しんでいますから、クルマ作りからドリテクまで、様々なアドバイスができると思いますよ。特にこれからドリフトを楽しみたいなんて人は、一度走行会に参加してみてください。そのうえでスキルに合わせたマシンメイクも提案できますよ。



イルを求めるJZXユーザーなら、TGSのノウハウは大きな助けになるだろう。さらにマシンメイクはもちろん、定期的に行われる走行会など、クルマを仕上げるだけでなく、その先の楽しみ方も提案。自らもドリフト大好きな須藤さんだからこそ、ユーザーと等身大で付き合えて、楽しみを共有できるというのも魅力と言えるだろう。



リヤバンパーも張り出しを抑えつつ迫力を持たせたスタイリング。90、100とマークIIにこだわるTGSならではのこだわりのデザインだ。

フロントバンパーに合わせてサイドステップも面を強調したデザインを採用。ドリトラしい低重心をアピールできるスタイリング。



ストリートを意識してエアロの張り出しは極力抑えたオリジナルバンパーには、他メーカーのリップスポイラーを組み合わせる。

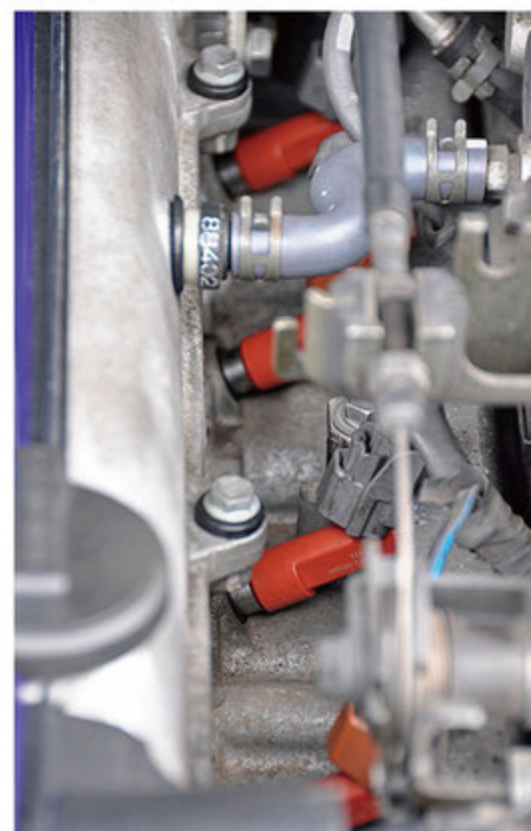


低さにこだわりつつもドリフトも難なくこなせるセッティングは、ストリート派のユーザーにはもってこいの仕上げ。グラデーションを使ったペイントなど、ショー的要素もしっかりと加えられている。



エンジン本体はノーマル。DELTAタービンキットによってブースト圧1.5kg/cm時に500psのパワーと約65kgmものトルクを発生する。これだけのパワーアップでも、エンジン本体側がノーマルで耐えられるというのも1JZの魅力だ。

500psを得るには燃料ポンプの強化と550ccインジェクターへの交換が必須。この車両はいずれもSARD製がチョイスされていた。



DELTAタービンキットには100φのエアクリナーが推奨される。ステンエキマニやフロントパイプ、ウエストゲートにサクシオンパイプだけでなく、Tボルト型のホースバンドや各種耐熱布の類もキットに含まれる、なんとも充実のキットなのだ。



コンピューター系はFコンVプロでセットアップ。ハードなフルチューンエンジンを数多く手掛けている経験によって弾かれるセッティング技術は、1JZ+DELTAタービンキットの性能を余すことなく引き出してくれる。

PREMIUM JAPAN

CRESTA JZX100

プレミアムジャパン
<http://www.premium-jp.com/>

PHOTO：小林克好／HYPER REV





1JZを至宝のユニットへと昇華させる オリジナルタービンキットを搭載!

ハイパフォーマンスでありながら、リーズナブルな価格設定でユーザーが楽しめるパーツ製作をモットーとしているプレミアムジャパン。

ここで紹介するJZX100は、プレミアムジャパンのオリジナルアイテム群の中核とも言える「DELTAタービンキット」が装着されているマシン。ブースト圧1.5kg/cm²時に約500psを発揮するというスペックのタービンだが、1JZエンジンをドリフト走行だけでなく、サーキットでのタイムアタック時でも活用できるようにパワー&トルク特性を吟味して設計されたキットだ。

そのフィーリングは同サイズの風量を持つ他社タービンと比べて、低回転域からブーストが立ち上がるのが特徴。そのためドリフト走行ならばコースによってはシフトダウンせずともパワースライドに持ち込めたり、グリップ走行でもいち早く加速体勢を作れるなどメリットは大きい。もちろんパワー&トルクバンドが広がることによる恩恵は、なにもスポーツ走行に限ったことではない。普段の街乗りや高速道路走行においても、細かなシフトチェンジをスルーして加速できるのはまさにイージードライブ。一般公道で500psを炸裂させることはないにせよ、豊かなパワー&トルクはどんなシチュエーションでもゆとりあるクルージングを約束してくれるのだ。

しかもこのマシンのオーナーはなんと女性。今年はD1のレディースリーグにスポット参戦してみて、2016年度からはフル参戦も予定しているとのこと。以前のブーストアップ仕様から、今回のタービンキット装着によ

必要な計器類はダッシュボードに整然と埋め込まれる。インテリアはシンプルでありながらも「本物」だけが醸し出すオーラを感じることができる。



ってパワー系チューンは完了! 今後はパワーに見合った車体側のセットアップと同時に、ドラテクも磨いて、全てにおいてレベルアップすることを目標としている。

今回紹介したタービンキットはJZX100系用だけでなく、90系や110系用もラインアップされているのがポイント。1JZのポテンシャルをコストパフォーマンスの高いレンジで最大限発揮させてくれる「DELTAタービンキット」はJZX90/100/110乗りなら見逃す手はないぞ。

Tuner's Voice

プレミアムジャパン
船津さん

DELTAタービンキットは完全に1JZ専用設計となっていますし、純正のカムシャフトでマッチングさせたタービンですので、ボン付けでもその相性の良さには自信があります。ドリフトだけでなくストリートでもグリップでも楽しく走れるようにセットアップされていますのでJZX90、100、110のユーザーさんには是非、体感して頂きたいですね。



D1レディースリーグに参戦予定のドライバー 栗野さん。撮影当日は車だけでなく自身もタービン交換後初のシェイクダウンだったが、それにも関わらず華麗なドリフトを決めていた。「ブーストアップ仕様は自分的には乗りこなせたかな?」と、このタービンキットにステップアップしました。まず、ウエストゲートサウンドが気持ち良いですね! パワーも加速感も別モノだったので早く乗りこなせるように練習頑張ります!

S P E C I F I C A T I O N

■エンジン：プレミアムジャパン・DELTAタービンキット SARD燃料ポンプ、550ccインジェクター トラスト・エアインクス、ブローオフバルブ HKS・FコンVプロ KOYO・Flexラジエター、オイルクーラー、Flexインタークーラー ■ドライブレイン：EXEDY・カーボンDクラッチ 3.9ファイナル ■サスペンション：D-MAXスーパーストリート車高調(F20kg/mm・R10kg/mm) ■タイヤ：マキシマ・MA-Z1(F235/40-18 R245/40-18) ■ホイール：WORK・エモーションCR極(FR18x9.5J+30) ■エクステリア：T&E・VERTEX LANG

ドノーマルをベースにチューニング効果を検証!



フルノーマル仕様(最大ブースト圧0.78kg/cm²)

240.3ps/35.1kgf-m

サンプル車両は、走行距離約15万km、フルノーマルのチェイサー。まずはこの車両にエアクリナー、マフラー、インタークーラーを装着した吸排気チューンでパワーチェック。さらに、ポン付けタービン仕様までステップアップして、その出力を比較した。これからチューニングを進めていこうと考えているツアラーオーナーは要注目のテスト結果となるはずだ。

サンプル車両
JZX100



パワーチェックで
徹底検証!
フルノーマルから始める

チューニング入門

撮影：金子信敏/HYPER REV

15万km走行の
フルノーマルJZX100で
ステップアップチューンの
効果を比較チェック

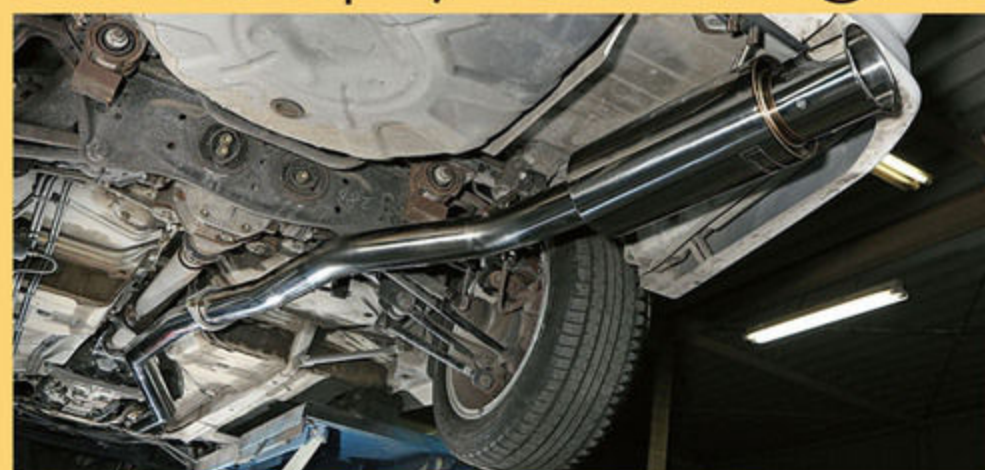
中古車を購入して、いざチューニングを始めようとした時「どのパーツがどれくらいの効果を発揮するのか?」や「パワーはどのくらいアップするのか?」と気になることも多いはず。そこで、このコーナーではフルノーマルのJZX100を用意。実際にエンジン系のチューニングパーツを装着しながらパワーチェックを行い、ステップアップに応じたデータを検証。加えて、定番仕様のエンジンチューンの参考値なども紹介しよう。

取材協力：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>
ラストィ 千葉県白井市富士51-4
☎047-441-6226 <http://www.rasty.tv>

吸排気チューン

吸排気チューン仕様(最大ブースト圧0.85kg/cm²)

285.3ps/36.6kgf-m



エアクリナー

ブーストアップやタービン交換によって吸入空気量が増える場合は特に吸気の抵抗軽減が重要となっていく。中古車のいつ交換されたか分からないエアクリナーは、汚れているようならフィルターだけでも交換しておきたい。ここで装着するのは高効率なむき出しタイプ、トラストのエアインクスBタイプだ。



スポーツマフラー

ターボ車の場合は特に、ヌケのいいマフラーに交換するだけでタービンの効率が上がりブースト圧がアップ、結果大幅な出力向上につながる場合が多い。パワー重視なら、サイレンサー内部で絞りのないタイプを選ぶといい。装着したのはリーズナブル勝つ抜けがいいと好評なトラストのTWMマフラー。



インタークーラー

吸気温度を下げることで異常燃焼(ノッキングやデトネーション)の防止に貢献、酸素量が増えパワーも出やすくなる。JZX100世代の車両は保護制御によって、吸気温度が上がると出力が自動的に落とされてしまうケースも多い。装着したのは、ブーストアップ〜ポン付けタービンにオススメの、トラスト製インタークーラースペックLSだ。



高いブースト圧がかかるとゴム製パイピングが変形して吸気効率ダウンの要因になってしまうことも多いし、樹脂・ゴムパーツは劣化による破断も起こりやすい。トラストではインタークーラーのオプションとして『アルミインテークパイプセット』を用意、ゴム製パイピングとの置き換えを推奨している。



同時交換がオススメ!
アルミインテークパイプセット

ノーマルエンジンの最高出力や最大トルクは新車カタログなどに記載されているから、自分の愛車のカタログスペックくらいはなんとなく知っているだろう。しかし、実際にはカタログスペックが発揮されていない車種も多く、販売から長い時間が経過し、走行距離も伸びたクルマでは、実際どれくらいのパワーやトルクが出ているのか分からないことがほとんど。そこで、愛車の健康状態を知るための指針として、チューニングする前後はもちろん、クルマを購入した際などにもパワーチェックをしておくことはオススメ。

さらに、チューニングを進めていく上で「この仕様ならパワーはだいたいこれくらいかな」という目安を知っておくのも、とても重要なこと。目安となる数値を知っていれば、パワーチェックの結果から異常に気付くこともできるし、経験を積んでいけば体感でパワーを推し量ることもできるというわけだ。

また気をつけたいのが、経験が浅いユーザーが素性のわからない中古車に乗ってそれが普通と思いつくこと。明らかに故障は別としても、ちょっとした不調やその兆候などには気付きにくい。気になっても「このクルマはこんな感じなのかな」と、そのまま乗り続けてしまうなんてこともあるからだ。プロに見てもらったり、同様の仕様のクルマを乗り比べたりすることで客観的な判断することも重要だ。

ここではまず中古で手に入れたフルノーマルのJZX100のパワーチェックを実施。さらに吸排気チューン、ポン付けタービン仕様へとステップアップしながらチューニングの効果を検証。

なお、出力値に関しては、ダイナパックでTCF1.0の設定で表記している。ちなみに、ローラー式シャシダイナモと比較するときは10%程度の補正を加えてやるのが一般的だ。

車両の状態や装着パーツによる差こそあるが、ここで紹介する結果を1JZチューンの目安として覚えておくと、参考になることは多いはずだ。

ブーストアップ

吸排気チューン仕様(最大ブースト圧1.1kg/cm²)

300.9ps/44.4kgf-m



コンピューターセッティング

JZX100やJZX30などは、ROMチューン(純正書き換え)でも追加基板を装着する必要があり、部品代だけでも10万円近くかかってしまう。そのため、セッティングが必要なステップアップチューンを行う際にはパワーFCなどのフルコンの導入も定番となっている。ラスティではJZX100用ブーストアップデータ入りパワーFC(10万8000円)を販売している。



ブーストコントローラー



純正タービンを使い切るためにはブースト圧制御も欠かせない。ちなみに、この車両は吸排気交換で280ps(ローラー換算参考値約310ps)だったけれど「程度のいい状態の車両でも、ECUセッティングなしで対応できるパワーはこのくらいが限界ですね。過走行の中古車ならポンプなどの劣化があるでしょうから、ブースト圧や燃調のチェックと管理をして、リセッティングしたほうが安心ですよ」と有田さん。そこでブーストコントローラーはトラストのプロフェックを装着した。

タービンアウトレット&スポーツ触媒

ワンランク上のブーストアップ仕様を目指すなら、アウトレットとスポーツ触媒の装着がオススメ。タービン直後の口径拡大で背圧を下げることはエンジンの保護にも繋がるし、出力向上への効果も大きい。マフラー交換など同時に行えば工賃も重複しないのでお得だ。今回は東名パワードタービンアウトレットパイプと、サードのスポーツキャタライザーを装着した。



純正タービンを使い切れれば300psオーバーも射程内!

タービン交換時には燃料系強化も必須メニュー

ポン付けタービン交換

ポン付けタービン(ARMS M8280)+ポンカム仕様(最大ブースト圧1.5kg/cm²)

402.7ps/
50.8kgf-m



インジェクター

純正インジェクター吐出量は380cc。仮にブーストアップで310psを発揮させる場合、燃圧にもよるけどしっかりとマージンをとるには(80%の噴射率)で360cc程度の吐出量が必要になる。各部の劣化を加味すると、容量的にはブーストアップがギリギリの線と考えるべきだろう。つまり、タービン交換時には確実に容量不足となるので、大容量タイプへの交換が必須だ。装着したのはサードが販売する550ccインジェクター。



燃料ポンプ

純正ポンプの吐出量は160ℓ/hほど(これも、燃圧や電圧で変化する)で、330psくらいが使用限界の目安。タービン交換時はもちろん、経年劣化による性能低下などを考慮するとブーストアップ仕様でも交換しておくことを推奨したい。装着したのは東名パワードの255ℓ/hタイプ。



ブローオフバルブ

最大ブースト圧1.3kg/cm²を越えようと、純正リサキュレーションバルブが開いてしまうという。そのためラスティでは、リサキュレーションバルブに変えて、タービン交換の際にはブローオフバルブ装着も必須メニューとして位置付けている。



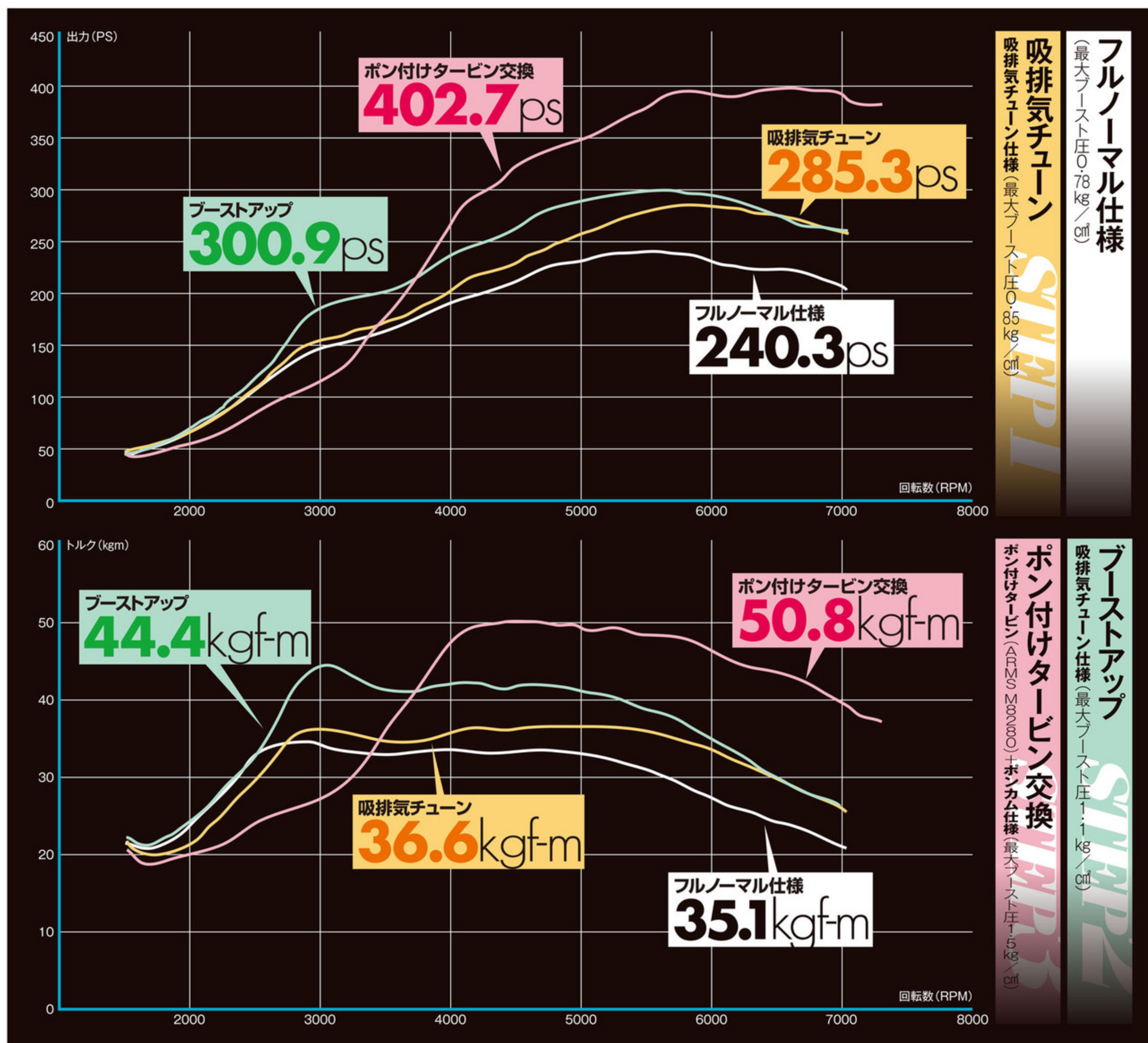
ポンカム

タービン交換の効果をよりいっそう高めるために欠かすことができないメニューがカム交換。低回転域の良さを活かしたまま、高回転域の伸びをプラスすることができる。装着したのは東名パワード製のポンカム(VVT-i付き用)。プロフィールはインテーク側が250度(リフト8.8mm)、エキゾースト側が260度(リフト9.1mm)となっている。



ポン付けタービン

最近では純正エキマニのまま装着可能な1JZ用ポン付けタービンも選択肢が増えてきた。「ポン付けタービンとあわせてアウトレット&フロントパイプ(スポーツ触媒)、そして次のステップでカムを変えるようなステップでチューニングしたいですね」と有田さん。今回装着した東名パワードM8280キットは、450ps+αが狙えてリーズナブルな価格(14万9000円)が魅力。



※計測結果はダイナパックによるもので、TCF1.0(補正なし)で計測しています。

吸排気パーツの装着で45psアップ! ポン付けタービンで400ps越え

まずはノーマル状態で計測した結果、ダイナパックの補正係数なし(TCF1.0)で240.3ps。ローラー式のシャシダイとの比較では、だいたい1.1程度をかけた数値に近い値とされているので260ps程度が参考値となる。

そして、吸排気パーツを装着しただけの状態で計測すると、ダイナパックの計測値は、なんと285.3ps(ローラー換算すると310~320ps程度)を記録。

最大ブースト圧が0.3kg/cm²上昇するなど、吸排気効率アップの効果がしっかり現れた結果となった。

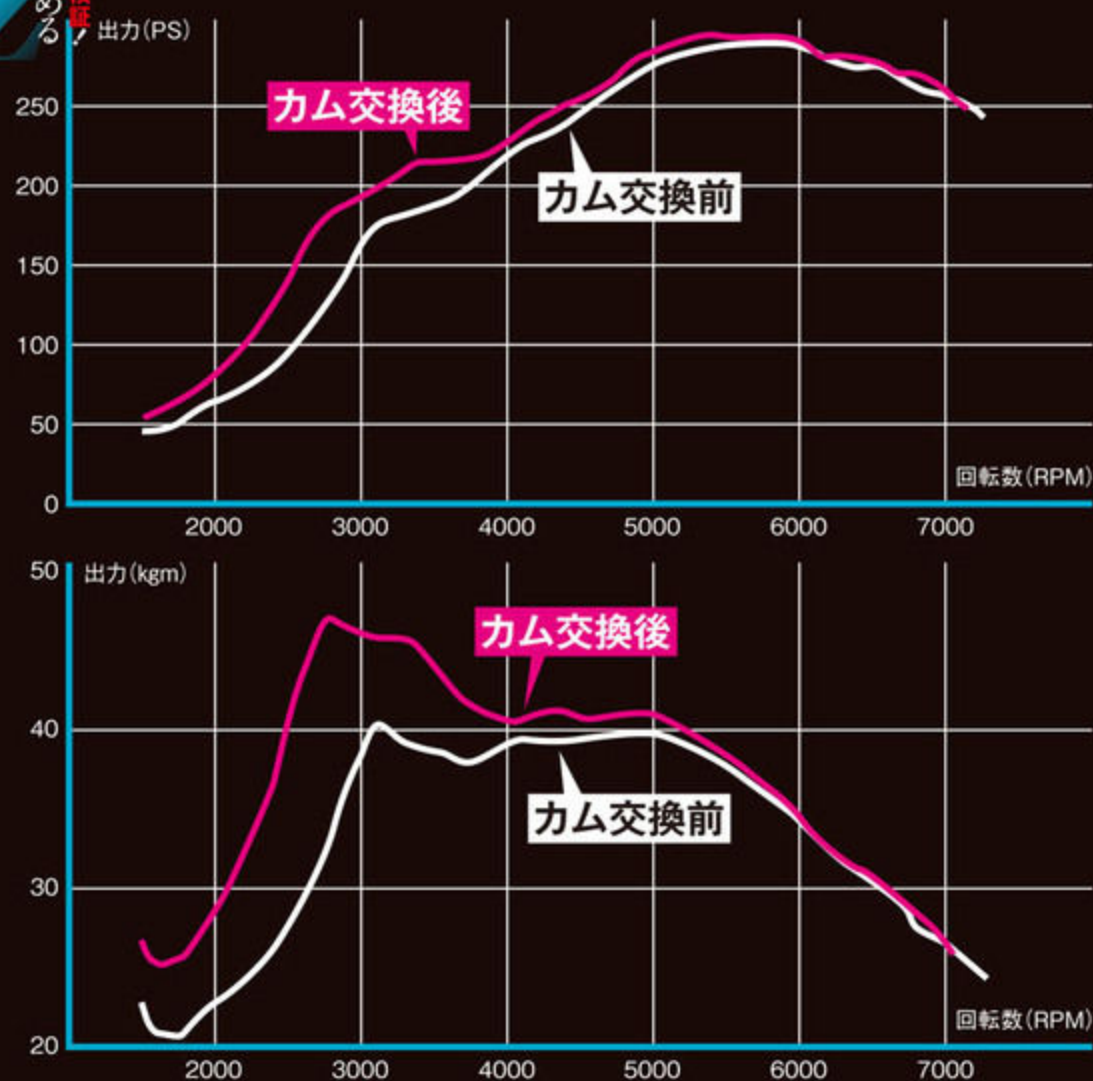
さらに、ブーストコントローラーを装着して燃調&点火時期の現車合わせセッティングを行い、最大ブースト圧1.1kg/cm²までかけることで300~310psに到達(同様に換算値は340ps程度)。このあたりが純正タービンの風量の限界と言えるだろう。

これ以上のパワーを狙う場合はタービン交換が必要となり、インジェクターや燃料ポンプもほぼ同時に許容限界を迎えることとなる。

続いては東名パワード製のポン付けタービン『アームズM8280』とポンカムを組み込み、最大ブー

スト圧1.5kg/cm²時にセット。パワーは大幅に向上し、402.7psを計測した(同様に換算値440ps程度)。

ちなみに、ポンプ・インジェクターなど燃料系をしっかり強化しておけば、エンジン本体の許容馬力は500ps~600psとも言われているので、大型のウエストゲート式タービンキットなど投入すれば、エンジン本体がノーマルのままでもさらなるステップアップも可能だ。



カム交換

500rpmの差は絶大 カム交換は低中速域でも効く!!

ブーストアップ仕様のマシンでHKS製Vカム(IN・EX: 264度)のアリなしを比較したデータを見ると、立ち上がりは500rpmくらい低速側にシフトする傾向で、2500rpmあたりの領域で単純なパワー比較をするとその差は約60psにもなる。

ピークパワーは純正タービンの容量で決まっているため高回転域ではそれほど変わらないが、それでも最大トルクも6.7kgf-mアップしている。

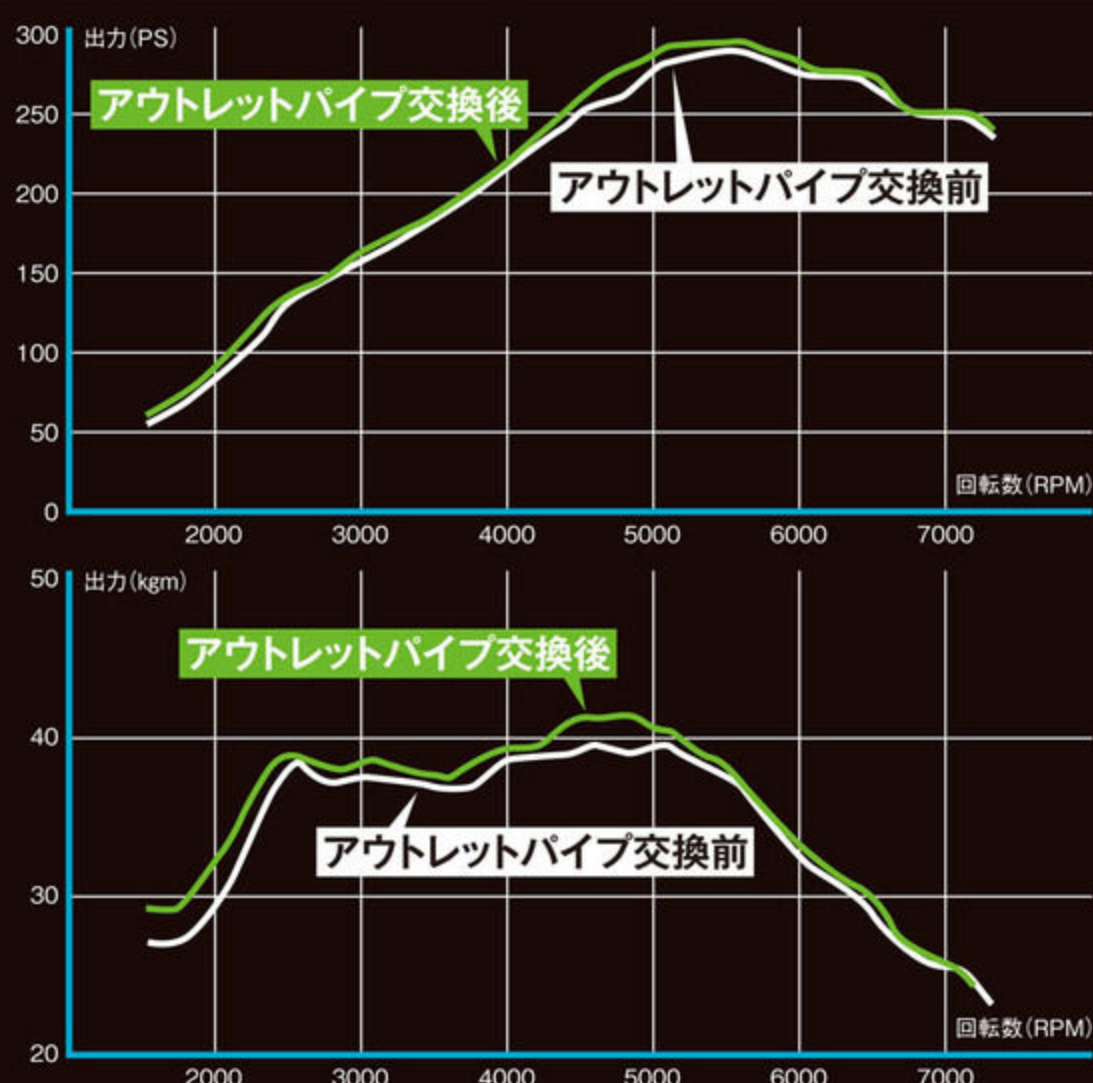
カム交換によって低回転域からたくさんの空気をエンジンに送り込むことができるようになるので、タービンを回す力が大きくなり、結果的にブースト圧の立ち上がりが早くなる、という好循環を生むのだ。

ブースト圧の変化を見ると、カム交換前は3000rpm付近でブースト圧1.1kg/cm²に達していたけれど、カム交換後は2500rpm付近でブースト圧1.1kg/cm²まで到達している。



ここからは、数多くのJZ搭載車をチューニングしてきたラステイが保有するデータの中から、JZチューニングを進めていく上で知っておきたい各種データを公開していこう。

1JZチューニングのキープポイントをクローズアップ!



アウトレット交換

アウトレット交換の効果は 排圧低減に大きく貢献!

純正タービン仕様のマシンに東名パワード製アウトレットを装着して比較したデータ。

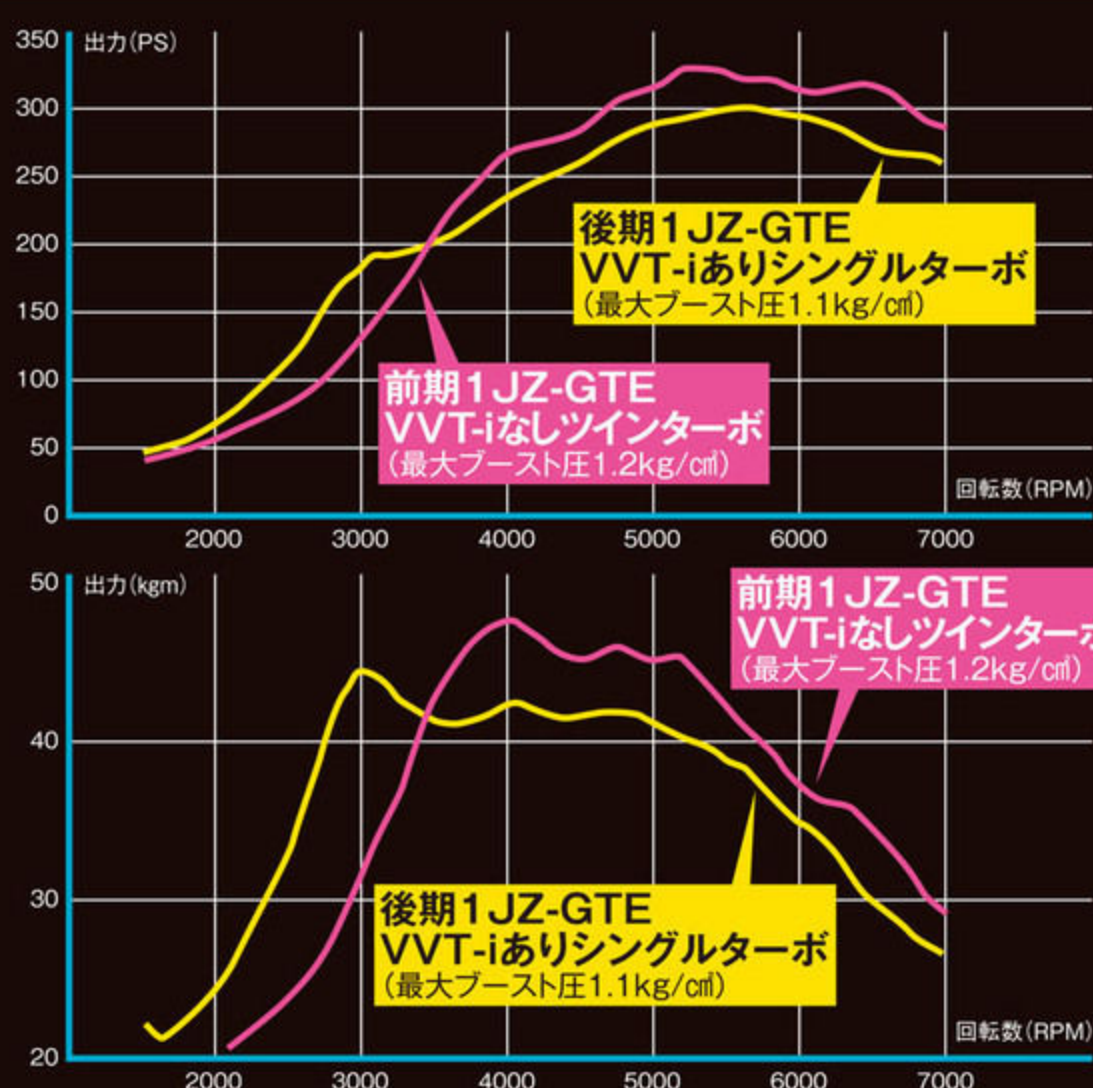
4500rpmから5500rpmのピークパワー付近を中心に、全域でパワーアップしているのが見て取れる。



最大ブースト圧が0.95kg/cm²から1.0kg/cm²に上昇し、特に低回転域の立ち上がりは早くなっていることから、効率がアップして排気の飽和状態が解消されたことがわかる。

タービン直後のアウトレット交換は、効果が大きくコストパフォーマンスにも優れているというわけだ。

スポーツ触媒まで交換すればさらに排気効率はアップするし、これだけ変化するものなのでコンピューターのセッティング変更やブーストコントローラーによる調整も重要になってくる。



VVT-i

VVT-iなしツインターボとの特性差

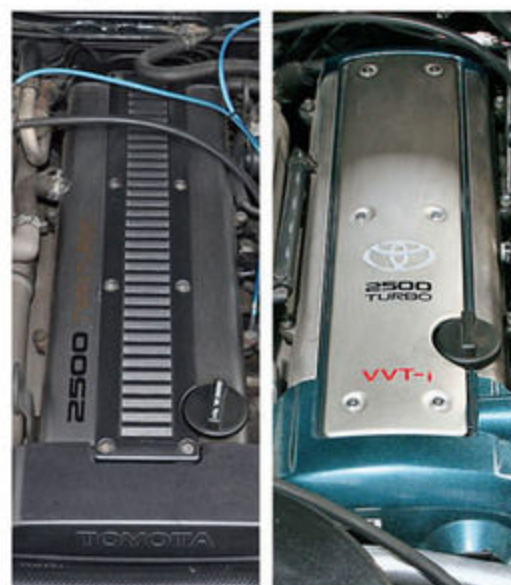
ここまで比較してきたのはJZX100などに搭載される後期型のVVT-i付きシングルターボエンジンのデータ。

そして、おなじ1JZでもJZX90やJZZ30前期などに搭載されるのはVVT-iなしツインターボだ。

純正カタログスペックはどちらも最大280psだけれど、ブーストアップ仕様のグラフを比較すると、それぞれの特徴が一目瞭然!

VVT-iなしツインターボの方がタービンの最大風量が大きく、最大ブースト圧1.2kg/cm²ほどまでかけられるので、ピークパワーは30psほど高くなる。

VVT-i付きシングルターボは、タービンサイズこそ小さいが、立ち上がりはいいえ、可変バルタイの効果もあわさり、低回転域からピックアップの良さを発揮する。





AMUSE GTX3576R kit

対応：JZX100/110

価格：46万8000円(タービン基本構成セット)

From amuse

パワーハウス・アミューズ

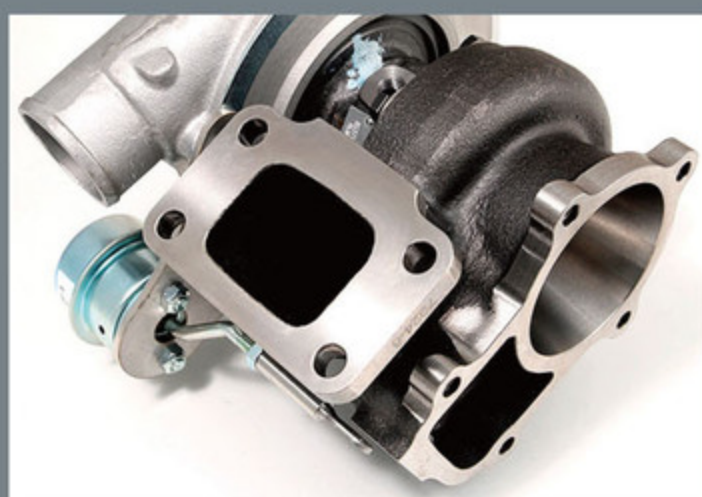
千葉県木更津市桜井新町2-2-1 ☎0438-30-0055 <http://www.webamuse.co.jp>

エキスパートSHOP発!! JZX TUNING TOPICS

アミューズ
松井さん

従来のGTXタービンキットと比べても、全域でパワーアップを達成しています。3800rpmでフルブーストに達する出力特性は、走るステージを問わずに楽しめるものだと思いますよ。

強烈な加速力はもちろん
扱いやすさも重視しています!



エキマニとの接続フランジは汎用となるT3フランジになっている。そのためアミューズは1JZのエキマニに組み合わせるための変換アダプターを製作している。



純正ハウジングの加工品とは異なり、ポードドシュラウドなど、GTXタービンシリーズが持つ魅力を全て備えている。ブーストを素早く立ち上げてくれるアルミビードコンプレッサープレートも当然装備する。



エキゾーストハウジングはタービンに合わせて製作されたもの。A/Rの設計も最適化され、1次排圧も低く抑えることができる。アクチュエーターで作動するスイングバルブ部分は現在開発中。



キットにはインジェクターとデータ入りECUも同梱。ハイテックROMは専用セッティングが施されており、内部のコンデンサーも耐久性の高いものに交換済み。カム交換がされている場合は現車セッティングが必要となる。

アミューズ発 セッティング プチ情報



ECUチューンの落とし穴

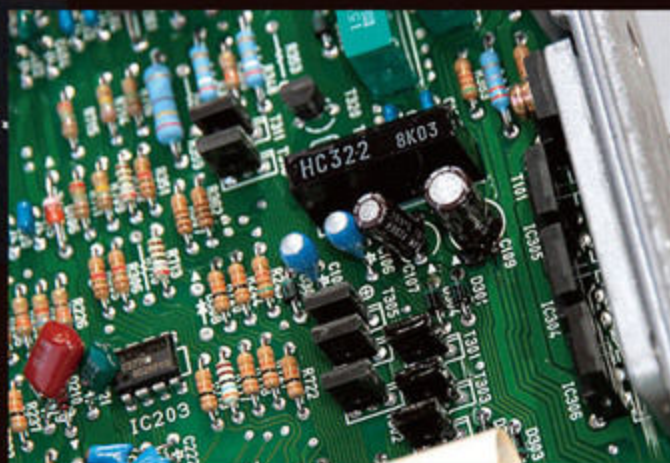
特にJZX90とJZX100に頻発している症状が、ECU内のコンデンサーからの液漏れ。ECUが熱を持ちやすい場所に設置されていることに加えて、使用されているコンデンサーがそもそも素材的に難点を抱えており、発生頻度は非常に高いという。JZX110ではコンデンサー素材が改善していて、この問題は少ないのだそう。

JZX90/100用コンデンサーの耐用年数は長くても15~20年で、今ではコンデンサー未交換の純正ECUの大半がこの問題を抱えている可能性がある。今問題なく動いている車両だって、コンデンサーは液漏れまではしていなくても、電解液の蒸発によって膨張している可能性は高いのだ。

そこで、アミューズではこのコンデンサーを交換するリペアメニュー(8000円)を設定。チューニングをする前に、まずは不調の原因となる部分の対策を勧めているとのことだ。



コンデンサーが液漏れすると、燃料系の制御に問題が発生しやすい。アイドリングが安定しない、加速がぎくしゃくするなどの症状がある場合は、ECU内でコンデンサーが破裂している可能性が高い。



また、ECUだけではなくエンジンや足回りなどのクルマ全体までをチェックしてくれる点検メニュー(1万8000円)も用意されている。最近JZX90/100を手に入れたというひとは、まず愛車の現状を把握するところからスタートすると安心だ。



アミューズではセッティングで入庫してきた車両に、この問題が発見されることも少なくないという。費用もそこまでかからないため、交換して元気な走りを取り戻そう。点検メニューも活用して、不調は早期に見・対策しておきたいところ。

手軽に装着できるアクチュエーター式で 550psを実現するポン付けタービンキット

トヨタ車を中心にECUチューンやチタニウムマフラー、そしてエンジン本体のチューニングまでを手がけるアミューズ。1JZチューニングにも長年取り組んでおり、その実績も枚挙にいとまがない。

そんなアミューズでは、1JZ用のポン付けタービンキット『GTXタービンキット』を販売。ギャレットの最新GTXカートリッジを使用し、500psを狙えるアイテムとして人気の製品だ。

しかし、このGTXタービンキットは

純正のタービンハウジングを加工してGTXカートリッジを装着した、いわばハイフロータービンに近い設計。そのため、ハウジングの容量に左右される1次排圧がネックとなり、排気容量に限界があるのが悩みだった。

そこで、アミューズではGTXタービンを販売するGCCターボと手を組み、純正のタービンハウジングを使わず、より高性能なGTX3576Rキットの開発に乗り出したのだ。

手軽に装着できることを考え、排気のバイパスはアクチュエーター式を

採用。もともとGTX3576Rはウェストゲート式であるため、エキゾーストハウジングは新規に製作されることとなった。

すでに開発車両ではその効果を確認済みで、より低回転からブースト圧が立ち上がる出力特性と、550psというハイパワーを両立している。

ドリフトやサーキットでハイパワーを求める人はもちろん、低回転域のドライバビリティも損なわないので、ストリート派のオーナーも必見のタービンキットと言えるだろう。



GTX3576Rキットを装着してハイパワーを目指すのであれば、補機類選びも重視したい。特にインタークーラーの容量や排気パーツの性能による影響が大きいという。また、燃料ポンプやインジェクターの効率低下は、性能が引き出せないだけでなく、エンジンに深刻なダメージを与える可能性もある要チェックポイントだ。



オートマ改5速マニュアルメニュー

サンプル車両：チェイサー [JZX100]



チューニングを前提に車両購入の計画をたてる場合、多くの人はマニュアル車両を探すことになるだろう。ところが近年、純正5MT仕様は希少車扱いでプレミアムが付く状態。さらに、ノーマルに近い極上車の5速MT車をイジろうと考えた時には、かなりの予算を用意しておく必要があるだろう。そもそも、探してもなかなか見つからないこともありえる。予算の制約の中で考えると、手荒

に扱われた車両も選択肢に入ってくるがちなところだが、JZX系の場合はAT車もベースになりえるのが特徴。そこで利用したいのが、AT車への5MTの載せ換えメニューだ。ラスティはこれまで、ツアラーV専門店といっていよいよJZX系車両を扱っており、AT→5MT作業だけでも1000台以上の実績を持つ。そんなラスティのMT換装メニューは、予約をすればわずか数時間の作

エキスパートSHOP 発!!
JZX TUNING TOPICS

程度のいいAT車ベースに
新品5MT換装がオススメ!

ラスティ
有田さん

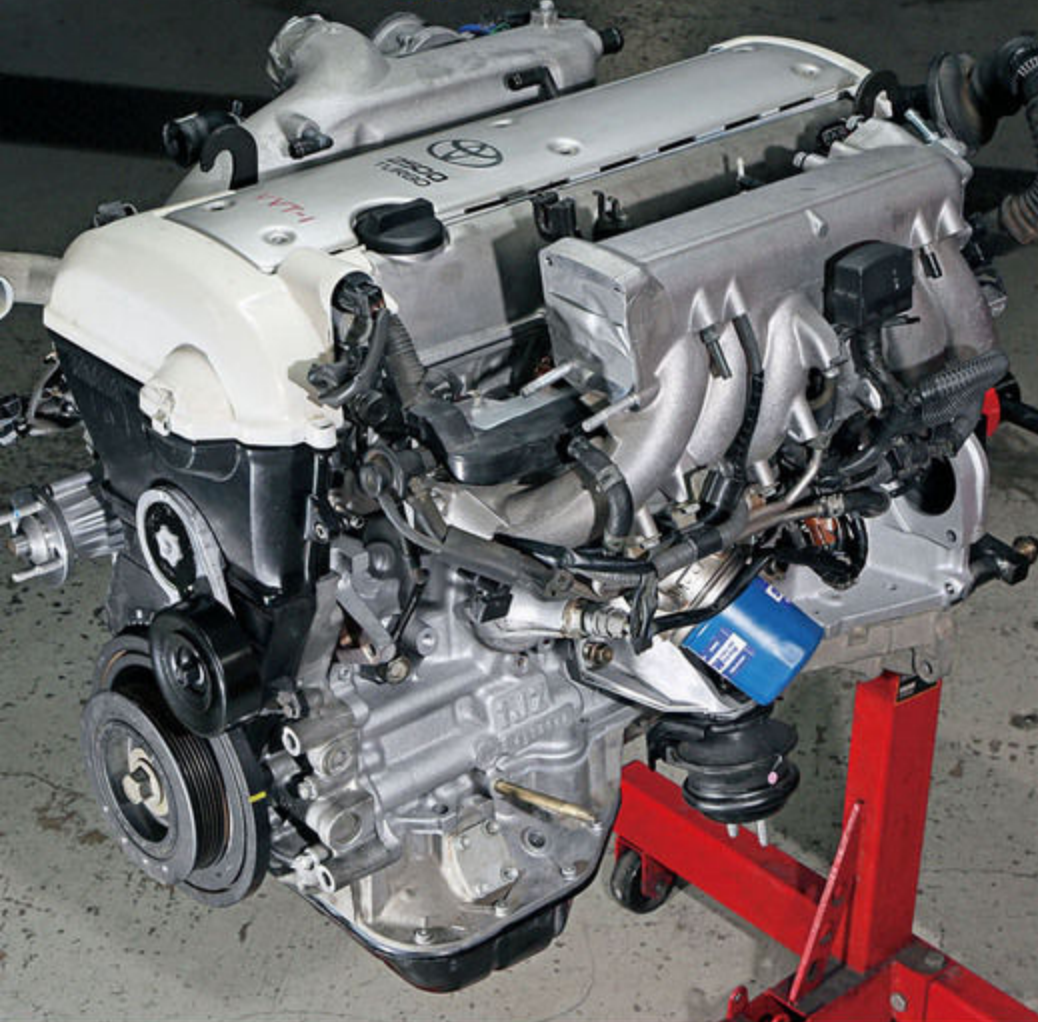
ツアラーVだけでも実績が1000台を超えるラスティのAT→MT載せ換えメニュー。その信頼と実績は専門店の得意メニューならではのもの。ラスティではダイナミックも完備し、代表の有田さんはECUセッティングにも精通。長くつきあっていけるJZチューンのエキスパートだ。

From RASTY

ラ ス ティ

千葉県白井市富士51-4 ☎047-441-6226 <http://www.rasty.tv>

ラストイ発 エンジン オーバーホール プチ情報



くたびれたエンジンを 日帰りでリフレッシュしよう!

“走行距離が延びてきたけどまだまだ愛車に乗り続けたい”そんなJZX系オーナーへ向けて設定したのが1日オーバーホールメニュー。正確には事前に用意したパーシャルエンジン(リビルトエンジン)に載せ換えるというプランで、入庫車の補機類を移し替えて車両に搭載する。

その際には、普段は交換できないゴムホース類などをすべて新品にするオプションメニューも人気だ。



ラストイでメタルやオイルリング、ガスケットなどの消耗パーツを新品に交換したパーシャルエンジンを日帰り搭載。こちらの作業はまる1日かかるので、朝一で車両を持ち込み、夕方に納車という設定だ。各部が新品になるため、エンジンのナラシから始めることが推奨される。



1000台以上の換装実績により、スタッフの作業は熟練の域。完璧な作業をわずか数時間でこなしてしまふ。予約さえされれば、半日で日帰り可能なのはうれしい。

その費用は、JZX100で49万9920円+消費税と、ミッション本体の値上がりによつて上昇傾向にある。しかし、その予算までを含めてクルマ探しをするのは、ひとつの大きな選択肢となるだろう。

もちろん、換装実績が多く手慣れていることも作業の完璧さに繋がっていて、通常はクラッチ交換作業と大差なく2時間程度で換装が終了してしまふという。

使用するミッションはJZX110用の新品



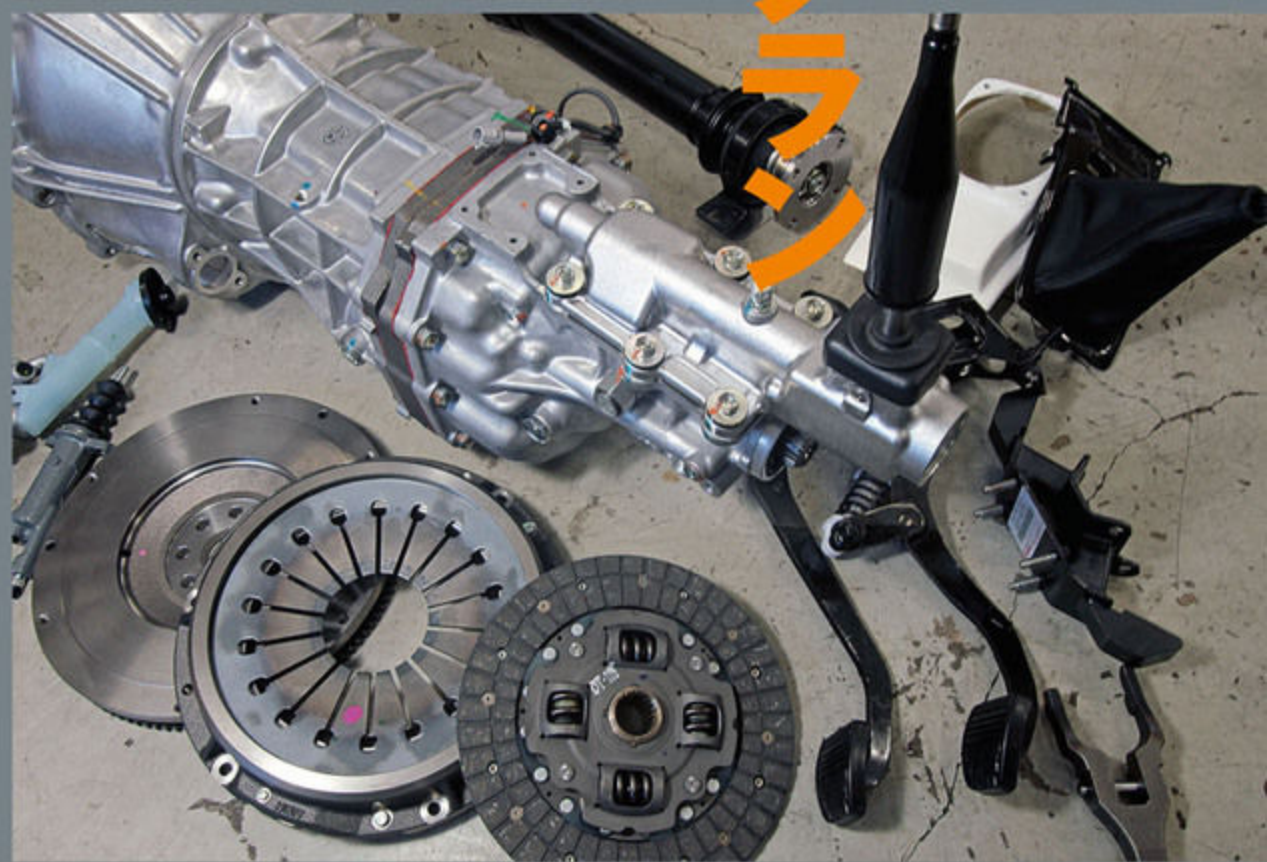
1JZ系の車種は、リンク機構が設計変更となり、シフトの節度感が高まったJZX110用の新品ミッションを使用する。そのため、中古のJZX100用を搭載する載せ換えとは別物といえるほどフィーリングがいい。



見えないフロアの 処理も完璧

載せ換え作業の不備としてよく見られるのが、シフトレバー周辺のフロア。AT用とMT用では形状が異なり、熱が入ってきちゃうのだ。ラストイではオリジナルのFRP製カバーを用意してキッチリ組み付け。もちろん、センターコンソール部品もMT用に交換する。

交換するパーツはミッション本体、クラッチ一式、マスターバグ、ペダル類、内装パーツ、プロペラシャフトなど。基本的に新品パーツのみを組み付けるので、リフレッシュ効果も大きい。



業で仕上げるのができ、不備のない完璧な仕上げで納車されるのが特徴。
安からう、悪からうの作業でお客様を悲しませることがないように、不調を持つ可能性のある中古パーツ

は使わず、新品パーツで組み上げる。ミッション本体に関しては、シフトリンク機構などが改良されフィーリングの向上したJZX110用を使うなど細部まで拘っている。

極上AT車をチューニングベースに! 通算1000台越えの日帰りMT換装プラン



耐久性に優れるといわれる1JZエンジン。実際に57万kmも走行した車両が存在するだけに、それは疑いようのない事実である。しかもこの車両に搭載されたエンジンは、430psまで出力を高め、ガンガンにアクセルを踏みながらその距離を走破。もちろんノンオーバーホールでだ。ちなみに57万kmというと、地球を14周以上、月までの距離で1.5倍にも相当する距離だ。もちろん、こんなケースはまれだとは思いますが、その中身は誰しものが気になることだろう。そして今回、その奇跡のエンジンを開けるという絶好の機会に遭遇。はたしてパンドラの箱になっていないか？ その検証結果に注目だ！

PHOTO：金子信敏

取材協力：アウトストラダ ☎042-712-9744 <http://members.jcom.home.ne.jp/autostrada-hp>

ドゥーラック ☎045-471-0500 <http://www.do-luck.com>

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

57万kmの裏側

分解検証までチューンドエンジンのへたりをCHECK!





完全分解&徹底検証

チューンド1UZ

走行10万km時に交換されたTRDフルスケールメーター。そのオドメーターが指し示す数字は47万kmとなっている。その数字だけでも十分なインパクトだが、さらに10万km走っているというのだから驚異的だ。



驚異の数値を刻んだ
オドメーター

パワーチェックから

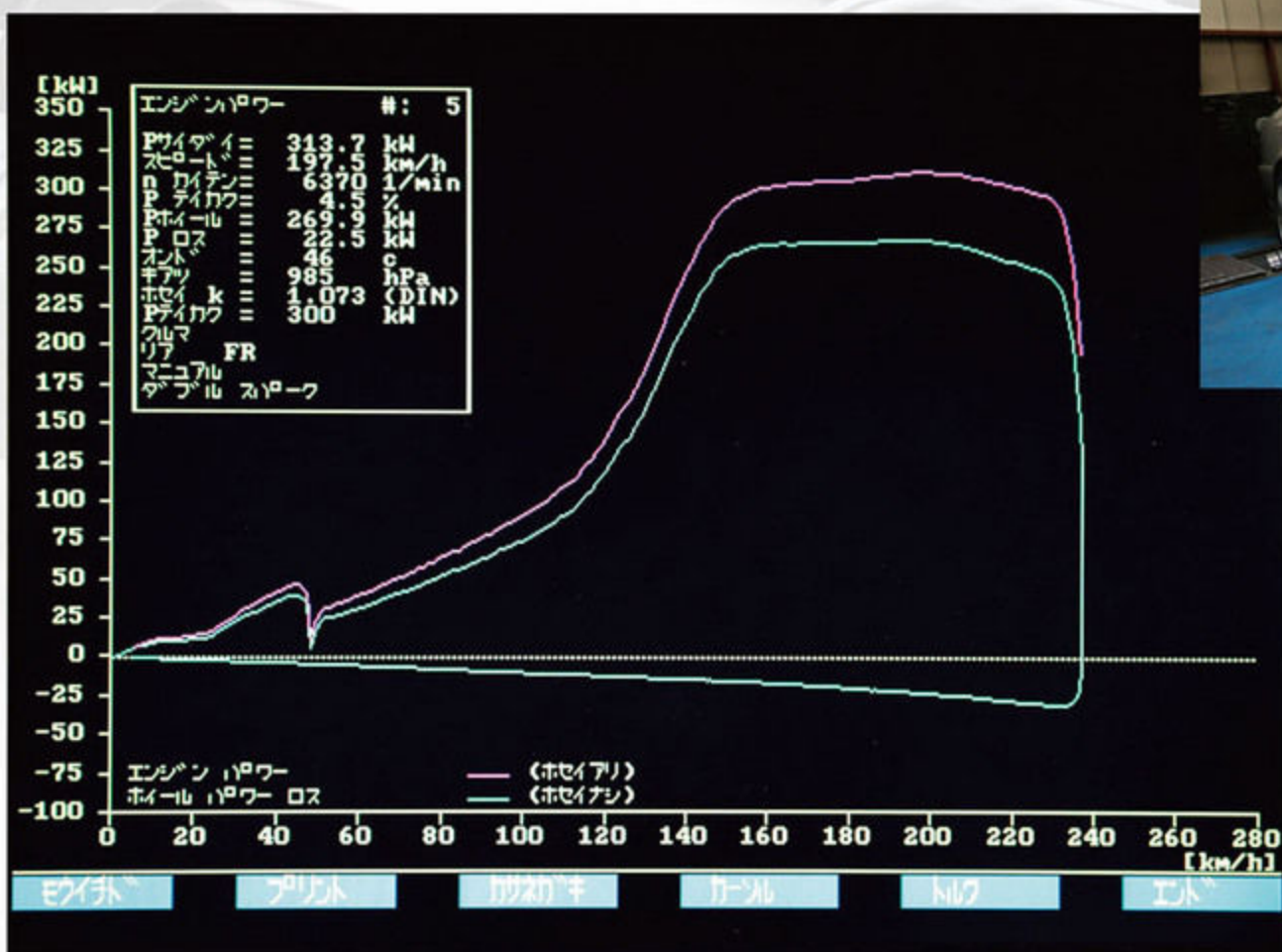




STEP.1

パワー チェック

パワーチェックはこのJZX100の主な製作やメンテナンスを行っているアウトストラダの佐々木さんが行った。FコンVプロと接続したPCで情報をモニターしていたが、全ての項目において異常は見られなかった。



予想外の最終パワーチェックと
降りたエンジンから見えた現実

エンジンを降ろす前に、まずは現在どれくらいの出力があるのか(残っているのか!?)をチェックするため、神奈川県のカウラックへ。走行38万km時に現在のGT30pro仕様様が完成した時にも、このシャシダイナモでパワーチェックをしていたため、同じ環境での測定を行った。その結果は313.7kW、馬力に換算すると426.5ps。つまり、誤差程度の出力差しかなかった。加速感に変わりがないという金子カメラマンの話のとおり、製作後19万kmを経過しても依然として好調な状態がキープされていたのだった…。

38万km走行時 430ps → 57万km走行時 426.5ps

19万kmの走行を経ても、低下した出力は約4psとごくわずか。そればかりか、1JZでは高回転域のブースト圧のタレによるパワーダウンが見られる車両が多い中、ここまでキレイなパワーカーブは珍しいという。日頃のメンテナンスに加えて、パーツチョイスの適切さもいい影響を与えているようだ。

予想外の
好結果が出たね!

「このJZX100が好調をキープしていることはわかっていましたが、まさかここまで数字の変化が少ないとは思いませんでした。1.5JZエンジンに換装しなくても、このまま使い続けていくくらいかもしれませんね」

ここで紹介するJZX100チエイサーは、本誌をはじめ様々なクルマ雑誌を飾る写真を撮影している金子カメラマンの愛車だ。
その職業柄、自走で遠方まで走ることが多く、17年前に新車で購入したJZX100は、年間3万km以上をコンスタントに走り続け、エンジンはノ



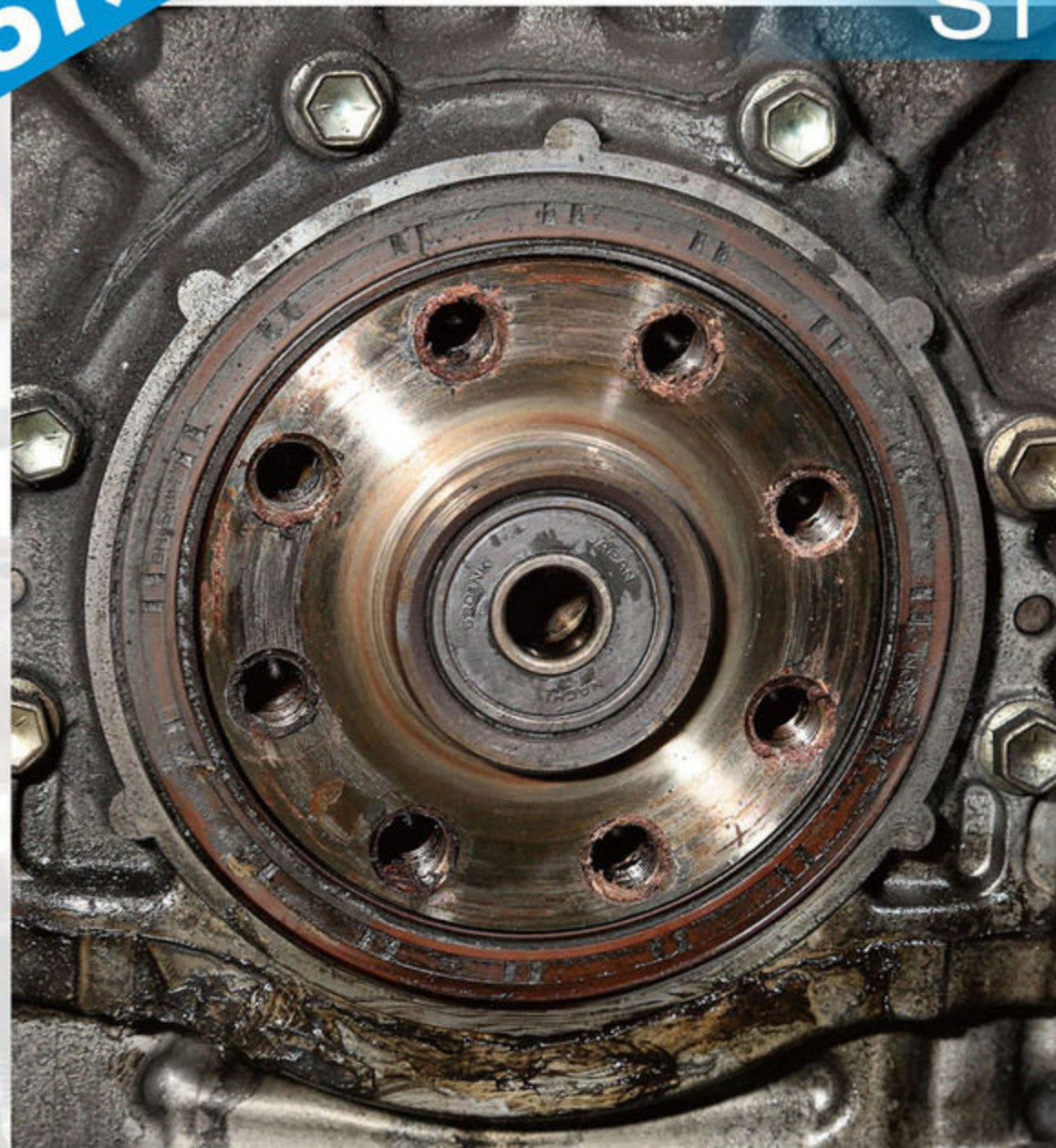
アウトストラダ
佐々木さん

ンオーバーホール状態で現在の走行距離は57万kmとなっている。
また、このJZX100はブーストアップから始まり、走行12万km時にGT2835タービンを装着。さらに走行38万km時には現在も使用するGT30proタービンへとアップグレード、エンジン本体はノーマルながら430psを発揮するチューンドマシンなのだ。
ちなみに3000km前後の走行で、必ずオイル交換を行うなどメンテナンスはかなり細かく行われているが、移動やたまに走るサーキットではガンガンアクセルを踏んでいる。それなのに「なぜ壊れないのか?」と業界内でも話題になっていたクルマなのだ。

そのため、前々からエンジン内部をチェックしようと企画していたものが本誌の製作に合わせ、ついに行きとなったというわけだ。
まず、ここでは現在のエンジンでは最後となるパワーチェック、そして車体から降りたエンジンから見えてきた劣化ポイントを紹介しよう。
ちなみにこのJZX100、今後は新たに製作する1.5JZエンジンを搭載し、さらに走行距離を伸ばしていく予定だ。

STEP.2

エンジン 降ろし



リヤクランク シャフト シールの劣化

エンジンの外観をチェックした段階で一番深刻と思われる劣化が、リヤクランクシャフトシールの不良によるオイル漏れ。このシールは38万km時のクラッチ交換の際には交換されておらず、少なくとも20万km以上使用されているという。漏れているオイルの量は少なかったため、トラブルを予防する意味でも、クラッチ交換の際にはシールも交換しておきたい。



426psという出力を記録したエンジンは、早速アウトストラダで車両から降ろされていく。ここではエンジン内部までは分解せず、補機類やエンジン外観から分かるポイントの点検を実施する。この部分で明らかな劣化が見つかったのが、各部からのオイル漏れ。特にリヤクランクシャフトシールからの漏れは量が多く、ミッションのベルハウジングにオイルが溜まっているほど。他にもオイル漏れが見られた箇所が見つかったが、これらは10万km程度を走った1JZにも見られる劣化の頻出ポイント。つまり、ここでも「57万kmを走ったから…」というような深刻なダメージは見つからなかった。



カムカバーパッキンやグロメットの劣化

トラブル頻出ポイントのひとつに数えられるカムカバーパッキン。約40万km時に交換されているものの、やはり劣化が進行してオイルが漏れていた。他にはベンチレーションバルブのグロメットも劣化。しかし、これらはオイルの消費量が増加するほどの漏れではなく、想定される劣化の範囲内といったところ。

19万km使用したクラッチ その摩耗具合は？

ATSのカーボンクラッチディスクは、新品時で3.9mmの厚さがあり、厚みが2mm以下になると交換が必要となる。分解したクラッチディスクの厚みは3.14mmで、摩耗限界までの約半分が経過したところだ。このカーボンクラッチの耐久性の高さにも驚きだ。



ダイヤフラムはリリースベアリングとの接触部分に接触跡があるものの、色は青く変色しておらず、まだまだ使用可能なものと思われる状態。



ウォーターポンプは 異常ナシ

38万km時に交換されているウォーターポンプは、水漏れや回転の重さなどの異常は見つからなかった。なお、前回交換時に羽が樹脂製のポンプから羽が鉄製となった新しいポンプに交換されている。とはいえ、劣化しやすいポイントであることは変わらないのに、19万kmノートラブルとは…。

次ページではエンジン内部を検証!

エンジン分解

STEP.3

いよいよエンジン内部を分解
1JZの高い耐久性が明らかに！



カムシャフト

カム山のごく一部にキズが確認されたものの、全体的には走行距離を感じさせないくらい状態は良好。スラッジなどの付着も見られず、定期的なオイル交換の恩恵を感じさせるキレイさを見ている。

カムシャフト オイルシール

リヤ側はヘッドカバーパッキンが硬化し、オイル漏れを起こしていたが、フロント側のカムシャフトオイルシールからも漏れが発生していた。このシールも57万km使用されており、タイミングベルトとの同時交換がトラブル防止に繋がる。



バルブ アジャスティング シム

シムの一部に見られた症状が、表面に放射状に入ったクラックのようなキズ。ノーマルのエンジンを開けた時に見られることが多く、JZ系のほかにRBエンジンでも発生することがあるという。リフターと均一に接触しておらず局所的に力がかかったか、表面のチタンコーティング不均一などが原因と考えられる。



吸排気バルブ／ポート

特に排気バルブの当たり面とバルブシートは、経年劣化と思われる荒れが見られる状態。一方で、吸気側のバルブとバルブシートはススなどの付着が極めて少ない。吸排気ともにシートカットで十分再利用ができそうな状態と言える。



バルブステム オイルシール

バルブやバルブガイドにゴム製のシールが密着することで、燃焼室へのオイル流入を防いでいる。だが、シール部分の硬化によって、指で簡単に動くような状態となっていた。オイルが消費するようになっていたのは、このシール不良によるオイル下がり原因だと判明した。

燃焼室

2番から6番の燃焼室にはデトネーションやノッキングの跡が残されていた。しかし比較的軽度であり熱環境が厳しい中で全開走行を行うサーキットなど、高負荷環境で起こった一時的なものだろう、というのが佐々木さんの検証結果。57万kmの中のどのタイミングで発生したかの特定は困難だ。



また、部品の計測でも1JZは優秀な結果を残した。シリンダー壁はラスト方向に楕円形に摩耗していたものの、クランクシャフトの振れやバルブスプリングのレートの下下は極めて軽微。細部の構成部品に至るまで、1JZは耐久性に優れているのだ。チューニングカーのオーナーであれば、エンジン内部の状況や愛車の寿命は気になるところだろう。しかし、こと1JZに関しては適切なメンテナンスを行い過度な負担を掛ける走り方をしなければ、チューニングがエンジンの寿命を極端に削ることはないということが、ここで証明されたわけだ。

そして、最大のダメージを受けていたのはピストンで、セカンドランドの割れを発見。エンジン内ではクラックの状態で収まっていたため無事に作動していたが、破損部分が飛び出していたらエンジンブローに繋がっていた可能性もある。

ただ、バルブステムシールやオイルポンプカバーなど、一部には劣化やダメージが認められた部分が発見された。全体的に走行距離を感じさせないくらいキレイな状態のパーツが多く、広く言われている「1JZエンジンは耐久性に優れている」という説を、実証した形となった。

JZX100から降りたエンジンは、エンジンパーツの開発、チューニングに豊富な実績を持つ東名パワードの協力のもと、分解と内部の精密な検証が行われた。

STEP.4

各部の計測

バルブガイドのガタ



ここは計器ではなく指先での計測となってしまうが、さすがにバルブガイドは摩耗が認められた。しかし、音を立てて動くほどのガタではなく、57万kmを走った摩耗と考えると、その量は驚くほど少ない。とはいえ、ヘッドを再使用するのであればバルブガイドの交換は必須だろう。

バルブスプリングのレート

収縮と反発を繰り返すバルブスプリングは、レート的大幅な低下が予想されていた。しかし計測してみると、セット長時で最大0.7kg/mm、リフト長時で最大2.7kg/mmの低下にとどまった。純正バルブスプリングは純正カムのリフト量で使用していれば、ほぼレートが低下しないということだ。

	荷重(単位: kg/mm)	
	新品	57万km
セット長時	19.9	19.2
インテークリフト長時	45.6	42.9
エキゾーストリフト長時	46.8	44.2



シリンダー径の計測

シリンダー上面ではピストンが首を横に振るように、ピストンピンに対して90度の方向へ大きな力がかかり直径が広がる。しかし、57万kmを走っても、シリンダー上部と下部の直径差は最大で0.075mm程度との結果だった。ポーリングで十分に修正可能な範囲内に収まっている。

気筒 方向	2		3		4	
	スラスト	ピン	スラスト	ピン	スラスト	ピン
上面 ↑ ↓ 下面	55	5	65	6	70	1
	37	7	41	6	45	10
	27	12	30	7	30	16
	1	18	20	10	11	20
	3	21	-11	8	-5	21
	17	8	-5	-15	10	12

(※単位はマイクロメートル(0.001mm)で、測定基準径との差を表示)



クランクシャフトの計測



Vブロックとダイヤルゲージを使って計測するクランクシャフトを回転させたときの振れは、限度値0.06mmに対して0.03mm。車両前後方向(スラスト)のクリアランスが基準値0.30mmに対して0.11mm。共に問題ない範囲内の数値に収まっている。

ピストン

エンジンの中で最も深刻なダメージを負っていたのがピストンだ。4番から6番シリンダーにかけてピストントップの一部が溶解しているほか、5番のピストンのセカンドランドが破損していた。過去のノッキングによる影響と考えられる。耐久性に優れているJZ系エンジンでも、ハイパワーを引き出していくと純正ピストンが破損する例は少なくない。1JZでは少ないが、2JZだと600ps程度で起こりやすいという。



コンロッドメタル/クランクメタル



共に一部のメタルにスリキズのような接触跡が付いていたメタル類。これはシリンダーブロック製造時の鑄砂やエンジン外部から混入した極微細なゴミによるものと推測される。コーティング膜などのごく表面についたキズであり、性能低下には繋がらないものと考えてよさそう。

オイルポンプカバー

オイルポンプ本体にはキズや劣化が見られないものの、オイルポンプカバーの固定ネジは頭が飛び出すほど緩んでいた。このネジの頭はクランクシャフト支持部に接触していたため、脱落せずに留まっていたようだ。もし再組み付けするのであれば、ネジロック剤を塗布するなどの緩み止め対策が必要だろう。

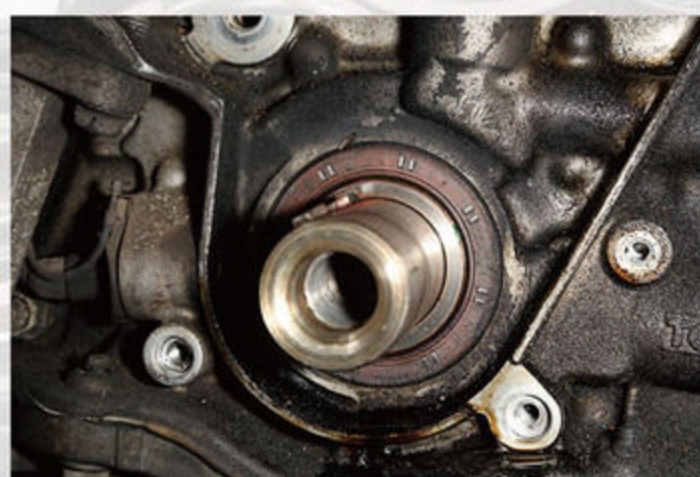


タイミングベルト

19万km使用したタイミングベルトは、ヤマの削れや表面のヒビなどの劣化は一切確認できず。柔軟性も十分に残っており、まだまだ継続使用ができるものだった。

フロントクランクシャフトシール

クランクプーリーの裏側にあるシールも、ミッション側と同様シール性の悪化によるオイル漏れが発生していた。ただ、このシールは57万km無交換のもの。タイミングベルト交換時に一緒に交換すれば、オイル漏れは防げるだろう。



エンジンまわり



オーナー&
予備軍必読!

JZX100

ウィークポイント総チェック

価格もこなれてきて、今まさに旬を迎えているのがJZX100系。しかし、発売から年月が経過し、走行距離が伸びている車両の比率も増えてきているのが現実だ。そこで、ここではJZX100を中心に、トラブルが起こりやすい『弱点』となるポイントを紹介しよう。要点を押さえたメンテナンスを行えば、シャッキリした愛車作りが効率的に行えるハズだ。

経年劣化や過走行によるダメージチェック&メンテは補機類や足まわりから始めよう!

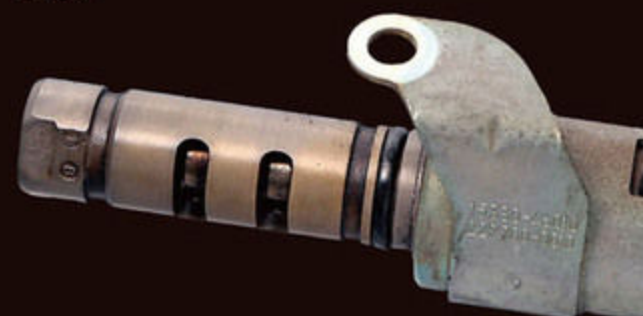
カムプリーとラジエターホースの干渉

ヘッドカバーとタイミングベルトカバーを両方はすしている車両は、アッパーホースとVVT-iプリーが接触している可能性がある。冷間時には接触していないように見えても、水温が上がってホースが膨張すると接触してしまうことがある。アッパーホースを切断して長さを調整するほか、タイミングベルトカバーやヘッドカバーは残すのが無難だ。



- 症状**
- ・アッパーホースがすり切れる
 - ・水温の異常上昇

可変バルブタイミング機構VVT-iの制御にはエンジンオイルの圧力を使っている。オイル交換を怠っていたりして、オイルコントロールバルブに異物が噛み込むと、正常な作動ができなくなりバルブタイミングの切り替えが不可能となる。進角側で固着するとアイドルリングが不安定になり、遅角側だと吹け上がりが悪くなるといった症状が表れる。



不調の原因がオイルコントロールバルブの固着であれば、バルブを交換することで症状は解消。まれにだがバルブへ繋がるオイルライン内のフィルターが詰まってオイルの流量が不足し、VVT-iの動作に異常が生じることもある。

VVT-iのオイルコントロールバルブ



- 症状**
- ・アイドルリングが不安定
 - ・スピードダウンでエンスト
 - ・高回転で吹けない

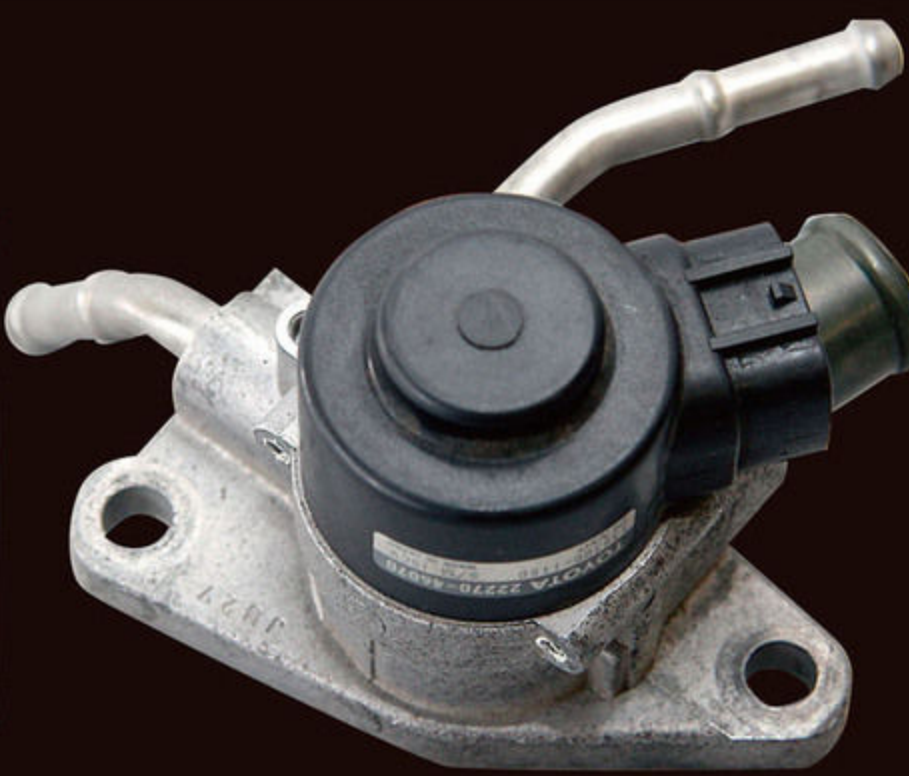
ISCV

- 症状**
- ・アイドルリングが不安定
 - ・アイドルリング回転数が低い

アイドルリングの回転数などに不具合がある場合は、アイドル回転数を制御するISCVの不調を疑おう。カーボンやスラッジが内部に蓄積してバルブが固着していたり、サージタンク側のチェックバルブの作動が悪くなっていることもある。



内部のフィルターは分解することで交換が可能となっている。また、ISCV側に汚れが蓄積している場合は、クリーナーなどで洗浄してあげよう。



純正ラジエター

- 症状**
- ・樹脂タンク部が割れて水漏れする
 - ・冷却水が異常に減る



純正ラジエターは樹脂製のアッパータンクが熱による劣化を起こしやすく、アッパーホース接続部から水漏れを起こすことが多い。アッパータンクが茶色に変色している場合は劣化が進んでいる状態だ。車齢がかさんでいるJZX100の場合は、純正ラジエターはトラブル予防もかねて交換してしまうのがベターだ。

冷却水路の汚れ **症状**・冷却水が漏れる



パイプとホースのつなぎ目部分などは、腐食物などの汚れが堆積しやすいポイント。大量に蓄積するとホースを締め付けても密着性が悪くなり、冷却水が漏れてくる原因となる。ホースをはずした時にはワイヤーブラシなどで掃除してあげよう。

ウォーターポンプ

JZX100のウォーターポンプはトラブル頻発パート。回転時に異音があるような場合や、水が漏れているならすぐに交換が必要だ。前側ポンプ部のみ交換も可能だが、後ろ側のパイプ付け根から冷却水が漏れることも多い。交換にはタイミングベルト脱着が必要。そのため、タイミングベルト交換時には水漏れなどがなくてもウォーターポンプまで交換してトラブルを予防しよう。



- 症状**
- ・冷却水が漏れる
 - ・水温の異常上昇
 - ・回転時に異音がある

クランクプーリー

クランクプーリーにはエンジンの振動を吸収するためのダンパーとして硬質ゴムが挟まれている。しかし、経年劣化によってゴムがちぎれ、ファンベルトを駆動するプーリーが脱落してしまうケースが頻発している。脱落するとウォーターポンプやオルタネーター、パワステなどが動かなくなり不動車になってしまう。タイミングベルト交換時に新品に交換するなどの予防策が推奨される。



- 症状**
- ・オルタネーターが動かなくなる
 - ・パワステが動かなくなる
 - ・ウォーターポンプが動かなくなる

純正ECUのコンデンサー

JZX90/100の純正ECUに使用されているコンデンサーは経年劣化によって内部の電解液が漏れ、基盤のショートなどの原因になる。初期はアイドリングや燃調の不調からはじまるが、最終的にはエンジンがかからなくなることも。アイドリング不調でスロットル周辺に異常が見られない場合や始動不良はECUもチェックしてみよう。

基板上的円筒形のものが電解コンデンサー。内部の電解液が蒸発して膨張、液漏れが起こる。程度によって修理が可能な場合も多く、修理や点検を受け付けているショップもある。

症状

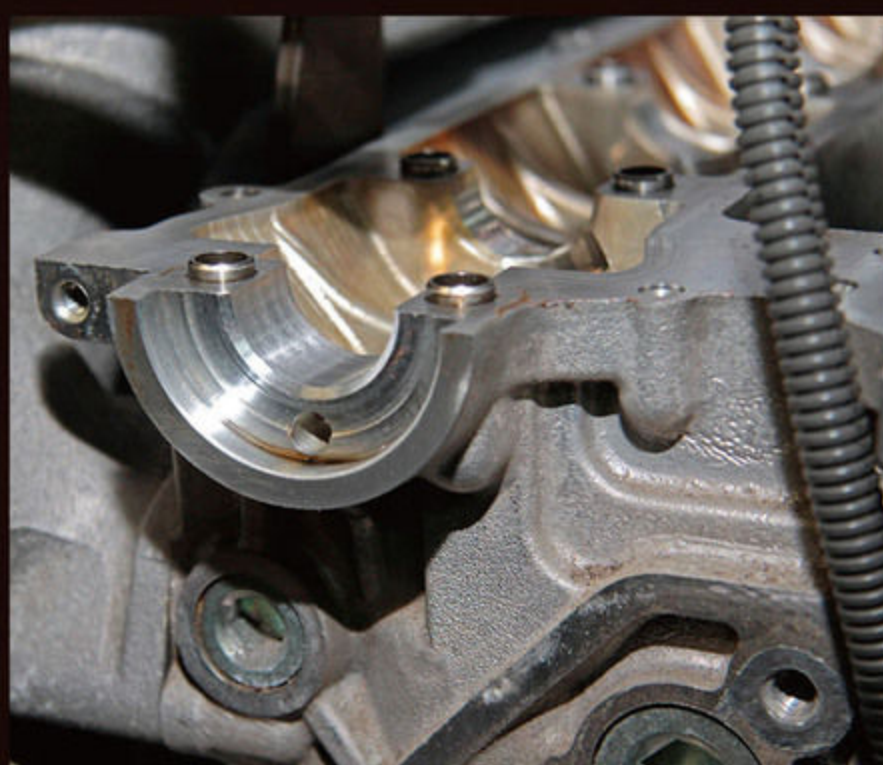
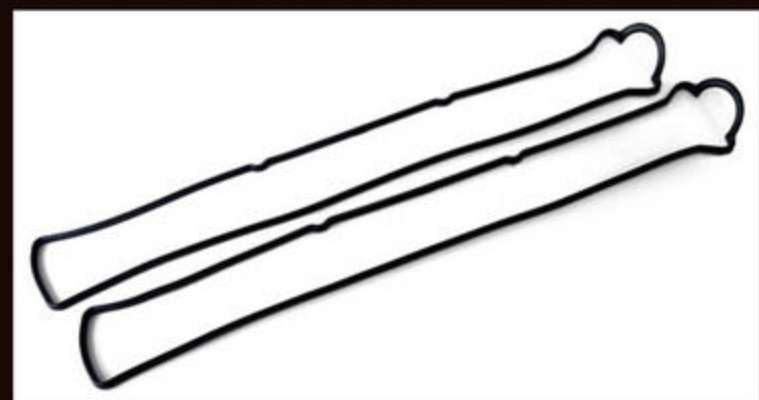
- ・アイドリングが安定しない
- ・マフラーから黒煙または白煙を吹く
- ・排気ガスがガソリン臭い
- ・エンジンがかからない



カムカバーパッキン

症状 ・カムカバーからオイルが漏れる

1JZエンジンのシリンダーヘッドとカムカバーに挟まれるパッキンは、熱や圧力などによる劣化が顕著。劣化初期にはボルトの増し締めで改善するケースもあるが、根本解決にはパッキン交換が必要だ。漏れたオイルはプラグホール部分に溜まりやすく、点火系のトラブルに繋がる場合もある。



クランクシャフトオイルシール

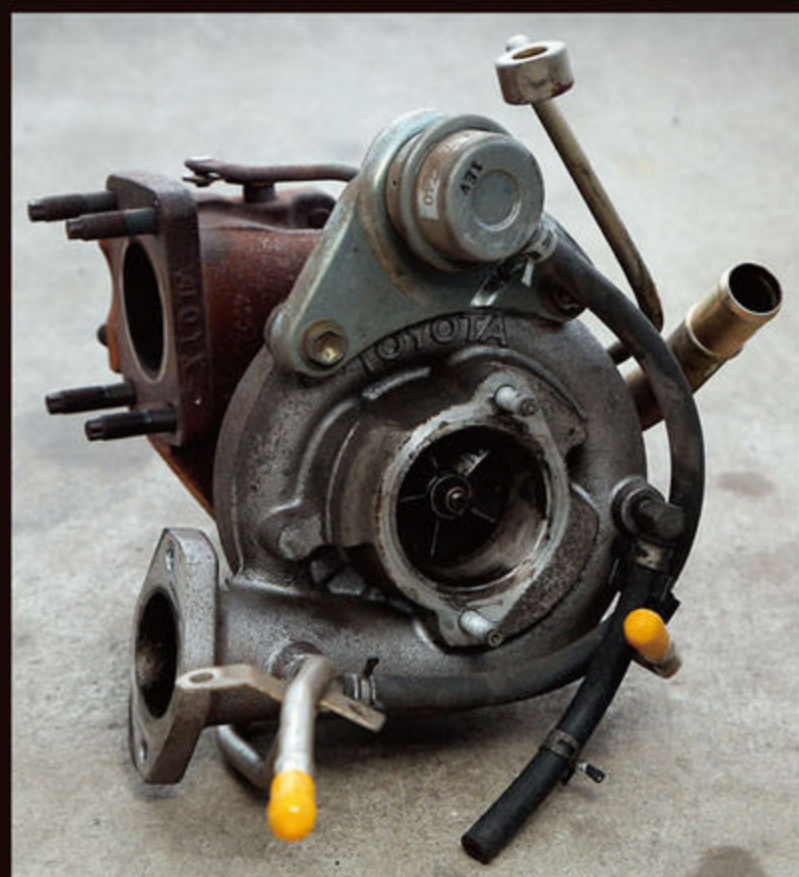
クランクシャフトのフロント側に装着されるオイルシールは経年劣化によるシール性低下からオイル漏れが起きやすい。エンジン下側やオイルパンに漏れたオイルが付着している時はクランクシールの疑いが濃厚。こちらもタイミングベルト交換と同時に交換しておくことでトラブル予防が可能だ。高ブースト圧、高回転の車両はクランクケース内圧が上がる傾向にありシールトラブルが発生しやすい。



- 症状**
- ・クランクプーリー裏側からオイルが漏れる
 - ・エンジン下側がオイルで汚れる

純正タービン

- 症状**
- ・ブースト圧のかかりが悪い
 - ・マフラーから白煙が出る
 - ・加速時に異音が生ずる



エンジン本体の耐久性は高いものの、走行距離がかさんだ車両やオイル管理が悪い車両ではタービンブローも少なくない。加速時にマフラーから白煙を吹いたり、異音が生ずるほどの症状が出るとわかりやすいが、ブロー前の末期症状としてブーストのかかりが微妙に悪いなどの中間的な症状の場合もある。



ヒーターウォーターバルブ

純正ラジエターのアッパータンク同様、樹脂製で高温の冷却水の影響を受けやすいパーツ。バルブ本体はボルト2本を外すだけで交換できる。本体が茶色く変色しているようなら、ホース接続部などで劣化をチェックしよう。接続部同様に内部のバルブも同様に劣化している可能性も高い。バルブが劣化すると暖房の利きが悪くなるなどの症状も現れる。

- 症状**
- ・ホース接続部から水漏れする
 - ・冷却水が異常に減る
 - ・暖房のききが悪い



ファンベルトテンショナー

- 症状**
- ・ベアリングの異音が生ずる
 - ・ファンベルトが滑る



ファンベルト用のオートテンショナーは内部のベアリングが劣化。カラカラとベアリングの異音が生じたり、回転が重くなることでベルトが滑ってキュルキュルと異音が発生する。基本的にはAssyでの交換となり部品代は高額になるが、ベアリングのみ交換するという裏ワザもあるとの情報。



オイルパン

症状 ・オイルパン周辺でオイルが漏れる

フロントメンバーに近いオイルパン。フロアジャッキにかける際、誤ってオイルパンにジャッキをかけてへこみや歪みが発生している車両も多い。歪みにより周辺取り付け部の密着性が弱くなりオイル漏れの原因となることもある。

イグニッションコイル & カプラー

1JZではダイレクトイグニッションカプラーが熱の影響でモロくなるのが定番の劣化。カプラー脱着の際に破損して接触不良の原因ともなりやすい。カプラーは部品として購入が可能なので、破損したら交換しよう。また、カムカバーから漏れたオイルによってイグニッションコイルに不調が起こるケースも見られる。



- 症状** ・加速中や高回転域で失火する

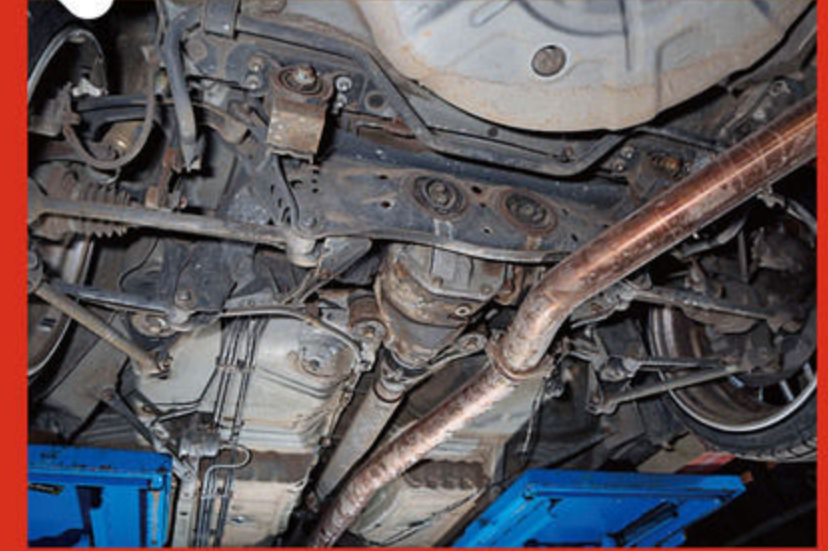
足回り・駆動系

リヤキャリパーのスライドピン

- 症状**
- ・ブレーキの引きずり
 - ・車体側のパッドの摩耗が早い

純正の片持ちリヤキャリパーは、動きを支えるブラケットのスライドピンがサビやすい。サビでキャリパーの動きが渋くなると、ブレーキのひきずりや車体側パッドのみ急激に摩耗するなどの症状が発生する。パッド交換時にキャリパーをはずしてスライドピンのグリスアップを行うことで、スムーズな動きを維持することができる。

サビが進行したスライドピンは固着して、抜き取ることすら困難になる場合も。無理にまわして折れてしまうと、ブラケットの交換が必要になるので注意しよう。



ボールジョイント

走らせ方に関係なく走行距離がかさむと劣化が進むのが、アッパーアームとロワアームのボールジョイント。劣化するとアライメントを保持できなくなり、ブレーキングや旋回中の挙動が変化する。さらにガタが大きくなると走行中にゴトゴトと異音が発生。アッパーアームもロワアームも持病のように劣化が激しい部分なので、定期的なチェックが大切だ。



ロワアームのボールジョイントは車高を落としていたり、インチアップをしている車両は消耗が早い。消耗が進行したのを放置すると最悪の場合はナックルが脱落し、走行不能になることもある。

これはアッパーアームのボールジョイント部分だが、手でカンタンに動かせるようだとガタが発生している状態と言える。アッパーアームを社外パーツに交換することで、キャンバー調整の幅を拡大することも可能だ。



- 症状**
- ・走行中にゴトゴトと異音が発生
 - ・ブレーキング時に挙動が乱れる
 - ・アライメントが狂う

リヤナックルのブッシュ

JZX100は、リヤナックルとアームの接続部に純正でピロブッシュが使用されている。しかし、走行距離がかさむことでガタが出やすく、アライメントの変化や異音の原因となりやすい。純正品はナックルAssyでしか購入できない。社外パーツではピロブッシュ単体の設定があるものの、脱着工賃はナックル交換以上に必要となる場合が多い。



- 症状**
- ・アライメントが狂う
 - ・直進安定性が悪い
 - ・ゴトゴトと異音が発生する

テンションロッド



- 症状**
- ・ブレーキング時にクルマがふらつく
 - ・直進安定性が悪い
 - ・異音が発生

ロワアームを常に前後方に支えているテンションロッド。ボディ側の取付部に装着されているブッシュは、早ければ数万kmでゴムにクラックが入るなどの劣化が始まる。ブッシュにガタが出ると走行中にロワアームなどが動いてアライメントが変わってしまう上、異音の原因ともなる。



大幅に切れ角を拡大するとホイールとテンションロッドが接触することもある。JZX100では逃げ幅がより大きく確保されているJZX110用テンションロッドの流用が定番。社外パーツでは形状の最適化に加えて、調整機構を設けキャスター角調整を可能にしたものも多い。

ハブベアリング

- 症状**
- ・速度に比例した異音が発生
 - ・ブレーキノックバックが起こる
 - ・ハンドリングにぶれや違和感がある



ハブベアリングの劣化は街乗り車両やグリップ走行車両ではフロントが、ドリフト車両ではリヤの劣化スピードが早い傾向。いずれも初期症状としては速度に比例した唸り音が発生する。

リヤメンバー

- 症状**
- ・走行中にアライメントがずれる
 - ・ゴトゴトと異音が発生
 - ・直進安定性が悪い

クラックが入るのは溶接によって接合されている部分がほとんど。社外パーツでは補強バーなどが販売されているほか、補強板の追加などによるメンバー補強メニューを用意しているショップもある。



街乗りで大きな段差を乗り越えたり、サーキット走行中に縁石に乗り上げたりした時に、アーム類に引っ張られてメンバーに歪みが発生することがある。この歪みが継続的に起こることによって、特に溶接で接合している部分にクラックが入りやすい。クラックが入るとさらに強度は落ちてアーム類を支えることができなくなるので、挙動がおかしくなったり、左右でアライメントが狂うなどの症状が出てくる。

リヤ側デフマウント

こちらも多く
JZX100が抱
えているデフマ
ウントブッシュ
の破損。機械式
LSDが入ってい
る車両、ハード
に走る車両は劣
化の進行が早い
が、普通の街乗
り車両でもヒビ
割れなどの症状
は起こる。クラ
ッチを勢よくつ
ないだ時にリヤ
からゴンという
音が出る車両は
要注意だ。



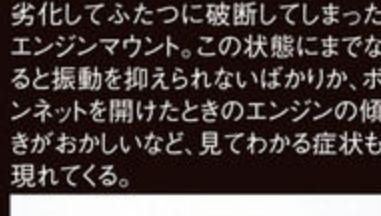
- 症状**
- ・アクセルレスポンスが悪化する
 - ・ゴンゴンという異音が発生する
 - ・発進時などにデフが振動する

エンジンマウント／ミッションマウント

- 症状**
- ・エンジンの振動が大きい
 - ・シフトが入りにくい
 - ・クラッチをつなぐ時に振動が出る
 - ・エンジンが傾いている



エンジンマウントと同様にミッ
ションマウントも経年劣化に要注
意。クラッチをつないだ時の振
動が大きくなったりギヤ鳴り音が
室内に伝わりやすくなる。強化
パーツに交換することでシフトフ
ィールが向上するといった効果
も期待できる。



重たく振動も大きいエンジンやミッションを支えているマウント類は、
振動を吸収するためにゴム製となっている。このゴム部分が劣化、変形
すると正しい位置へ収めることができなくなってしまう。室内へ伝わる
振動が大きくなったり、シフトチェンジがしにくくなるという症状が現れ
たら、エンジンやミッションのマウントを要チェック。

ステアリングラック

ステアリングシャフト外側のオイルシールが劣化し、ラックブ
ーツの根本側でフルードがにじんでいる車両が多い。オイルシ
ール単品でも購入でき、オーバーホールも可能だがリビルト
品に交換する
のが手軽。ま
た、切れ角を
拡大するスベ
ーサーを大量
に入れると、
オイルシール
が規定の移
動量を超えて
しまい損傷す
る可能性が高
くなる。



- 症状**
- ・ラックエンドブーツがフルードで汚れる
 - ・パワステフルードが減る

プロペラシャフト

- 症状**
- ・パワーに耐えられず破損する
 - ・ジョイント部のベアリング劣化



特殊な例とも言えるが、600psを超えるとハイパワーマシン
に起こる可能性があるのが、プロペラシャフトの破損。特にドラ
ッグスタートやクラッチ蹴りなど高トルクが一気にかかる場面
などで起こりやすい。ハイパワーマシンは素材置換やサイズア
ップで強度を増した強化品を導入しておくのが安心だ。また、
ジョイント部のベアリングの劣化や、組み換え時に勘合部がズ
レてバランスが狂い振動が出るケースなどもある。

MT換装車のフロア

JZX100では
定番の加工とも
言えるAT→MT
換装だが、AT
車とMT車では
シフトレバー周
辺のフロア形状
が異なっている。
フロア形状
を合わせなくて
も機能や車検上
の問題はない
が、純正のMT
用フロアカバー
を装着すること
で騒音や熱の流
入を抑えること
ができる。



- 症状**
- ・フロア下からの騒音が大きい
 - ・フロア下から熱が伝わってくる

JZX100用ミッションは
シフトレバーの樹脂製
カラーが劣化して遊び
が増えていることも多
い。社外パーツの金属
製カラーを装着するこ
とで、操作感の向上を
実現できる。



シフトリンクage部分
のブッシュも損傷、破
断している車両も少
なくない。遊びを制限
する力が働かなくなり
シフトチェンジではグ
ニャッとした感触にな
ってしまう。



ミッションのギヤはエ
ンジンの入力に対し
てわずかな歪みが
起きやすい2速と3
速がダメージを受け
やすい。丁寧なクラ
ッチ操作やこまめな
オイル管理でギヤの
ブローを防ごう。

マニュアルミッション

- 症状**
- ・シフトフィーリングが柔かい
 - ・ニュートラル位置での遊びが大きい
 - ・ギヤがブローする

耐久性が比較的高く、タービン
交換仕様でもそう簡単にブ
ローすることはないというR154
型のマニュアルミッション。流用
に使用されることの多いJZX
110用は、JZX100用と比べ
ると耐久性やシフトフィールが
向上している。JZX100にJZX
110用ミッションを搭載すると
シフトノブが20mmほど前方へ
移動するが、それ以外はボルト
オン。近年はJZX110用MTの
価格や、オーバーホール用の部
品の高騰が顕著だ。



クラッチ マスターシリンダー

- 症状**
- ・クラッチの切れが悪くなる
 - ・クラッチが切れなくなる
 - ・クラッチフルードが漏れる

マスターシリンダーやオペレーティングシリンダーの
シール類は、リペアキットを購入してオーバーホール
することも可能。ただ作業でキズつけてしまう可能性
もあるので、Assy交換が理想的だ。



クラッチマスターシリンダーは内部にゴム製のシールが入っており、長期間の使用で変
形、損傷する可能性がある。シール類が破損すると、圧力が逃げてしまいクラッチの切
れ不良に繋がる。また、ペダル側のシールが破損した場合は、ブッシュロッドを伝って室
内にフルードが漏れることも。同様に受け側のオペレーティングシリンダーもシール劣
化による作動不良を起こす。

マフラーゴム

マフラーが社外品に交換されている車両でも、マフラーゴムは
新車時から無交換ということが多い。ゴムが経年劣化で固さを
失うと、マフラーの保持力が弱くなり、クルマの姿勢変化時に
マフラーが下まわりや足回りなどと接触すること
も。また、テール
の位置がずれる
と見た目にもマ
イナスだ。新品交
換のほか、位置調
整が可能なアフ
ターパーツも販
売されている。



- 症状**
- ・マフラー出口の位置がずれる
 - ・振動時に下まわりから異音がある
 - ・排気漏れが頻繁に起こる

内外装・その他

ヒーターまわり

- 症状**
- ・送風時に異音がする
 - ・室内に冷却水が漏れる
 - ・スイングレジスターが動かない

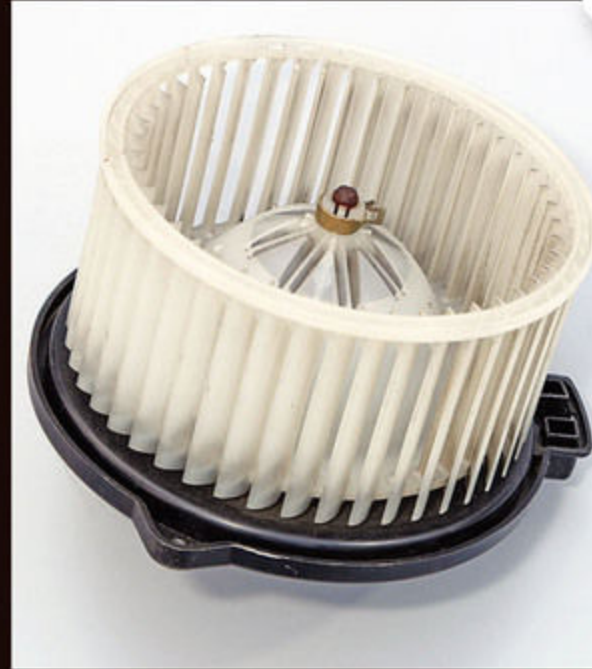


冷却水を利用して熱交換を行うヒーターコアは、経年劣化による水漏れが主なトラブル。助手席の足元が濡れていたり、リザーブタンクの水量が減っていてエンジンまわりに漏れが見られない時には、ヒーターコアを疑ってみよう。



JZX100のツアラーVや3.0モデルに搭載されている、送風の向きを変えるスイングレジスター。モーターユニットが破損して作動しない車両は、ユニットごと交換すれば修理可能だ。

ヒーター／エアコンユニットのブローファンモーターは経年劣化によってガタつき、異音を発生させる。また、ヒーターコアなど冷却水関係の部分では水漏れなどのトラブルも発生するケースもある。ブローファンのみであれば室内から交換可能だが、ヒーターコアの補修となるとダッシュボード脱着が必要となってしまう。



ワイヤレスキーリモコン

- 症状**
- ・トランクオープンボタンがはずれる

キーリモコンは特にトランクオープンボタンがはずれている車両が多い。純正品はリモコンユニット一体でしか購入できず、1万円近い費用が必要。車種によっては、社外でケースのみが販売されているものもある。また、破損したボタンの修理にテレビなどの汎用リモコンからサイズの合うボタンを流用したというオーナーもいるようだ。



パワーウィンドウスイッチ

- 症状**
- ・固定が甘くなる
 - ・パワーウィンドウの作動が悪くなる
 - ・見た目が悪くなる



スイッチパネル脱着時にはツメの破損にも注意! 車両後方側にあるツメをマイナスドライバーなどで押して、ロックをはずしながら持ち上げると破損することなく取りはずすことができる。

ウィンドウスイッチは内部接点の摩耗による作動不良が起きやすい。ウィンドウの開閉ができなくなったり運転席側のオート動作がスムーズじゃなくなるケースがある。使用頻度の高い運転席側が多く、分解して接点部を清掃、研磨したり接点復活ケミカルを使用することで改善できることも。根本解決には運転席側のスイッチ交換が必要だ。脱着時に固定用のツメを割りやすいので要注意。また、ツアラー系のカーボン内装は日差しによる黄ばみが起きやすいポイントでもある。

ドアミラーベース

- 症状**
- ・塗装が剥がれてくる



走行風が剥離を繰り返すミラーのベース部は、塗装の剥がれが起こりやすい。はすして塗装し直したり、タッチペンによる簡易修復でも目立たなくさせることが可能。黒などのダークカラーの車両は塗装はげが目立ってしまうので補修してあげよう。また、同様の原因から樹脂の素材まで劣化している車両もみられる。

トランク



- 症状**
- ・大型ウイング装着時にトランクが落ちる

GTウイングなど大型のウイングを装着した車両では、トランクを持ち上げるスプリングの力が負けて下がってきてしまう。そこで、サービスホールに長いボルトを入れてストッパーに利用している車両は多い。簡単で実用的な対応策だ。

ダッシュボード

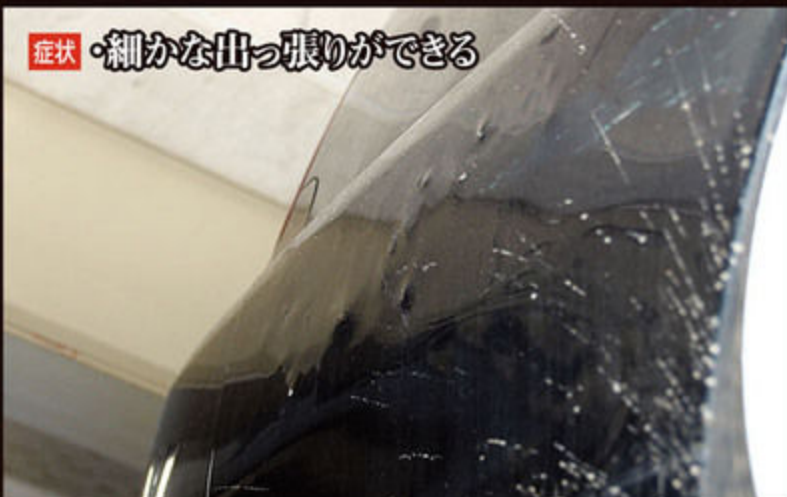
- 症状**
- ・デフロスター部分が浮く
 - ・浮きが進行するとめくれてくる



JZX100の前期型で屋外保管の車両は、熱や紫外線の影響によるダッシュボードの劣化による変形が頻発。後期型は対策品となっていて、発生頻度は少ない。新品交換の費用は7万円程度と高額となるが、神奈川県ジュリアスからはこの劣化部のデフロスター部分を覆って隠すカバーが販売されている。

リヤクォーターパネル

- 症状**
- ・細かな出っ張りができる



JZX100はトランクの内張が薄く、中の荷物が左右に暴れてぶつかった時に外板であるクォーターに出っ張りができてしまうことも多い。トランク内の荷物をしっかり固定するか、左右にクッションなどの保護材を入れることで防止できる。



ライト表面のUVカットクリアは経年劣化で剥がれ、クリアが劣化した部分から黄ばんだり曇ったりしてくる。ケミカル剤を使用して磨けば一時的にキレイになるが、表面にコーティングを施工しないと再び曇ってしまう。

ヘッドライト

- 症状**
- ・クリアが劣化してはがれてくる
 - ・表面が黄ばむ、曇る

CAR工房では、表面の黄ばみを簡単に分解除去しクリアを取り戻せる「ポリレンス」を片側3000円で施工している。





1.5JZエンジン

匠が組む!!

HOW TO BUILD A 1.5JZ ENGINE

数多くのエンジンを組み上げてきたアウトストラダで1.5JZを製作!! その組み付け手順やノウハウを大公開



マークII／チェイサー／クレスタが搭載する2.5ℓの1JZは、トヨタ最強の3ℓエンジン2JZとの共通点が多い。1JZのシリンダーヘッドと2JZのシリンダーブロックを組み合わせることで、3ℓの排気量を獲得できる1.5JZ仕様が完成する。そのメリットは、1JZ用の補機類などを活かしたまま最低限のコストで排気量を拡大できること。ここでは1.5JZエンジン組み付けの作業を紹介しよう。

アウトストラダ 佐々木真二郎さん

ドラッグからサーキット、ストリートまで車種・メーカーに捕らわれず数多くのチューンドエンジンを組み上げてきたアウトストラダの佐々木代表。JZエンジンに関しては1JZ、2JZのどちらも多数手掛け、1300psを超える仕様を製作したこともある。そのため、純正はもとよりアフターパーツに関するノウハウも蓄積しており、製品の特徴に応じて最適な状態を見極めて組み上げることのできるスペシャリストである。

取材協力：アウトストラダ 神奈川県相模原市中央区田名3090-6 ☎042-712-9744
東名パワード ☎042-795-8411 <http://www.tomei-p.co.jp>

PHOTO：金子信敏
REPORT：高橋明宏

1JZのシリンダーヘッドと2JZのシリンダーブロックを組み合わせたエンジンの通称が「1.5JZ仕様」だ。マークII／チェイサー／クレスタなら、今まで使っていた補機類を使用したまま3ℓへ排気量を拡大することができるのだ。



1.5JZエンジンとは?



ここで紹介する作業は中古のVVT-i付き1JZヘッドと、同じく中古のVVT-iなし2JZブロックを使った1.5JZの製作。内部には東名パワード製の86.5φ鍛造ピストンとH断面コンロッドを組み込み、ヘッドガスケットやカムブリーも、東名パワード製を使用している。



▶ STEP 1

①トヨタのエンジンは鋳型の精度が高く、砂目も細かいことからボートの段付きは極めて少なく、鋳肌もキレイな状態となっている。また、インマニやエキマニのガスケットと合わせてもズレはほとんどない。軽く研磨する程度の作業で問題なく、今回も極端な拡大加工は行わず修正に留めているという。

②ブロック、ヘッド共に修正面研などを行うと純正の状態よりもさらにバリが出やすくなる。水路やオイル通路など角となるすべての部分はリューターによってバリ取りを行う。このとき面研後のブロック面やヘッド面に傷を入れないことが重要。細かい作業だが尖ったバリは欠けてトラブルに繋がる可能性が高いので確実にやりたい。ちなみに修正面研はヘッド側0.1mm、ブロック側0.12mm行なった。

③2JZのブロックは鋳型から取り出された状態のままで、追加工は上部と下部の面部分のみ。そのためブロック内部には砂型の跡である細かい粒上の金属が残っている。トヨタの鋳型は優秀なため付着している砂はかなりの少ないが、それでも部分的にスクレーパーなどで落としておいたほうがいい。角の見えにくい部分まで念入りに作業したい。

④エンジンオーバーホール時に確実にやりたい作業のひとつがバルブとシートとの擦り合わせ。シートリングの状態が良好な場合は、佐々木さん自身がバルブフェイスを磨き、擦り合わせ作業を行う。擦り合わせ後は光明丹を塗ってシートとリングの当たり幅を確認することも大切な工程。当たり幅はIN側で1mm程度、EX側で1.2mmとなっている。シートカット加工などを行った際でも、確認のために軽く擦り合わせを行うという。

▶ STEP 2

①灯油もしくはホワイトガソリンを使い、ワイヤーブラシやナイロンブラシを使ってカーボンやスラッジを落としていく。オイル&ウォーターラインは細いブラシなどを使って入念に貫通させること。パッキンや液体ガスケットなどはスクレーパーを使用してそぎ落とす。洗浄時に傷を付けないことは当然だが、傷を目や指で確認することも大切だ。

②洗浄が終わったパーツはすべてエアブローによって余分な油分を落として乾燥させる。どのパーツに関しても、オイル穴、水穴など液体が通過する場所はエアガンなどを使ってすべての穴を入念に貫通、清掃する。また計測が終了し、組み上げる段階でもエアブローを行ってホコリなどを飛ばすことも大切だ。

③JZエンジンの場合は、ブロックのシリンダー間に水路がX状に通っている。詰まりやすい部分なので、針金などでしっかりと貫通させておくこと。



1 ボートの段付き修正



3 ブロックの砂落とし



2 バリを削り落とす



4 バルブの擦り合わせ

STEP 2 パーツの洗浄

分解パーツと加工パーツも洗浄が基本!

エンジンの組み付け前には、使用するパーツをすべてしっかりと洗っておくことが大切。パーツがキレイでないとクリアランス計測などに影響が出るばかりでなく、小さな金属の切りカスなどがエンジンブローのキッカケになることもあるからだ。念入りに洗浄することはエンジンを組む前の第一歩。再使用するパーツはもちろんのこと、加工した新品パーツなどについても確実に洗浄を行いたい。



1 パーツ洗浄の方法



3 穴の詰まりは禁物



2 エアブローは確実に



2 ブロック側メインジャーナル内径を計測



1 シリンダーボアサイズを計測

STEP 3

各部の計測

計測ポイントや測定角度も重要

エンジン内部パーツは、適切なクリアランスで組み上げることで、最適な性能が引き出される。そのためパーツ単位の計測は一番大切な項目。各部のクリアランスを確認してすべて整えることで、エンジンの仕上がりは大きく異なる。また計測する場所や計器を当てる角度なども重要。正確な値を求めて、完璧な計測テクニックを追及している。

STEP 3

①今回は東名パワード製86.5φ鍛造ピストンを組み込むことから、ボーリングとホーニングによってピストンクリアランスを7/100に合わせよう内燃機屋にオーダーを入れた。東名パワードのクリアランス指定は5/100~5.5/100となっているが、佐々木さんの経験では若干広めのほうが調子がいいという。計測は上部から約20mm部分、中間、下部と3箇所を計測してクリアランスと真円度を確認しておく。

②仮のメタルを装着した状態でクランクキャップを適正値に締め込んでからメインジャーナルの内径をすべて計測。45度間隔で3箇所計測して真円度を確認しながらすべての内径をメモしていく。当てる角度で数値も変化するので、ボアゲージはしっかり垂直に当てる。

③2JZのクランクはブロックと同様、再使用品。そのためクランクシャフトの曲がりを確認するために両端をVブロックに乗せて回転をさせながらジャーナル部分にダイヤルゲージを当て、針の振れを確認する。計測はセンターと先端の2箇所行い、3/100以内であれば問題なく再利用可能。2JZのフルカウンタークランクは曲がり少ないものも多く、今回も2/100と規定範囲内だった。

④クランクはメインジャーナルとコンロッドジャーナルの外径計測を行う。測定にはマイクロゲージを使用し、90度間隔で中央部分を2箇所行い、磨耗具合によって確認のため測定場所をずらして計測することもある。ブロックのメインジャーナル内径からクランクのメインジャーナル外径を引いてクリアランスが4/100になるようにメタルで合わせる。純正は2.6/100~4/100が規定値。

⑤仮のメタルを組み込み、規定値に締めこんだ状態でボアゲージを使って内径を計測。これも45度間隔で3箇所計測して真円度を確認。内径からクランク側のコンロッドジャーナル外径を引いて7/100になるように純正メタルを選択する。純正の規定値は3.5/100~5/100だが、ここを広めにする事でオイルをリークさせる方向にしている。コンロッドメタルはオイルが最後に通過する場所であり、オイルを多く流すことで、メタルの潤滑性を高めたいからだ。

⑥ヘッドの歪みを確認するためにストレートエッジを使って面に対して斜めに当てて隙間を見る。光にかざすことで漏れが確認できれば歪んでいる証拠。歪んでいるとガスケット抜けが発生しやすいので注意したい。ちなみにこのエンジンは事前の計測でヘッド面のセンター付近に0.04mmの隙間が確認されたことからヘッドの修正面研(0.1mm)を行った。研磨後に再度ストレートエッジを当てフラットが出ているかの確認も行う。

⑦ブロック側の上面もストレートエッジを当てて歪みの確認を行う。面に対してX状に縦に当てて確認するほか、中央部分は凹みやすいので横にストレートエッジを当てて隙間を確認。ヘッド同様にブロック上面も面研(0.12mm)することでフラットに修正している。純正の場合は加工痕が荒いことも多いので、修正面研を実施したほうがメタルガスケットとの気密性は確実に向上する。



4 ジャーナル外径の計測



5 コンロッドジャーナル内径の計測



3 クランクの曲がりを確認



6 ヘッド面の計測



7 ブロック上面の計測



1.5 匠が組む!! JZエンジン
HOW TO BUILD A 1.5JZ ENGINE

⑧今回2JZのブロックに組み込む東名パワード製86.5Φ鍛造ピストンは、精度が高いことで知られているが、それでも重量を計測して6気筒のバランスを整える。ピストン重量はピン込みで473g、最大重量差は0.3gだった。一番軽いものに合わせて、強度のある内側のピン周辺を加工することで重量をコントロールする。

⑨東名パワード製H断面コンロッドを組み込むため、ピストン重量と同じようにコンロッドの重量も計測。コンロッドはボルト込みで623g、最大重量差は0.8gだった。気筒ごとの重量バランスを整えるために軽いピストンと重いコンロッドを組み合わせて重量差を最小限に抑えてバランスを整えて組まれる。

⑩ピストンサイズの計測場所は、オイルリングのすぐ下、ピストンピン側の下、スカート下から5mm程度上の3箇所を計測。これらを計測することで最適なピストンクリアランスが見えてくるとのこと。メーカーによっても異なるが、プロフィールなど設計者の目標値があるという。東名パワード製の場合は基準値よりもやや広めのほうが、フリクションを感じる事の無いエンジンに仕上がるという。

⑪ブロックのシリンダーにピストンリングだけを押し込み、ピストンが上死点にくる場所の近くでリング合口のクリアランスを計測。合口はトップリングで3/100、セカンドリングで3.5/100~4/100、オイルリングで4/100~4.5/100に合わせる。狭いとリングのカジリが発生し、広いとオイル上がりや吹き抜けの原因となるので注意したい。

⑫東名パワード製H断面コンロッドに使われているのはアメリカで有名なARP社の専用ボルト。このボルトにはARPの指定値があり、締め付け方法がボルトの伸びによって決められている。その値は0.005インチ。mm換算すると0.127mmだ。この値をダイヤルゲージで求めるのは大変なので、佐々木さんは専用のインチゲージを持っている。ボルトを締め付けながら伸び率を確認。その測定値をもとに、組み付け時のトルク値(今回は6kgf・mm)を決定している。

⑬バルブを仮組みして燃焼室容積を測ることで圧縮比を計算する。ピストン側の凹みと1.8mmヘッドガスケットの厚みを加えて目標としたのは2JZ純正の圧縮比である8.5:1だ。1JZ純正は9.0:1となっているが、今回は大容量タービンを装着する計画なので圧縮比を低めに設定している。圧縮比を落としても排気量の優位性があるという。

⑭メインジャーナル、コンロッドジャーナルの計測と同時にブロック側とコンロッドの内径を測定し、5グレード用意されている純正メタルからセレクトしたのは1番。新品であっても製造公差があることからそれぞれのメタルの厚みを計測して、最適なクリアランスになるように組み付ける位置を決定する。計測ポイントは片側3箇所。マイクロゲージで計測する。

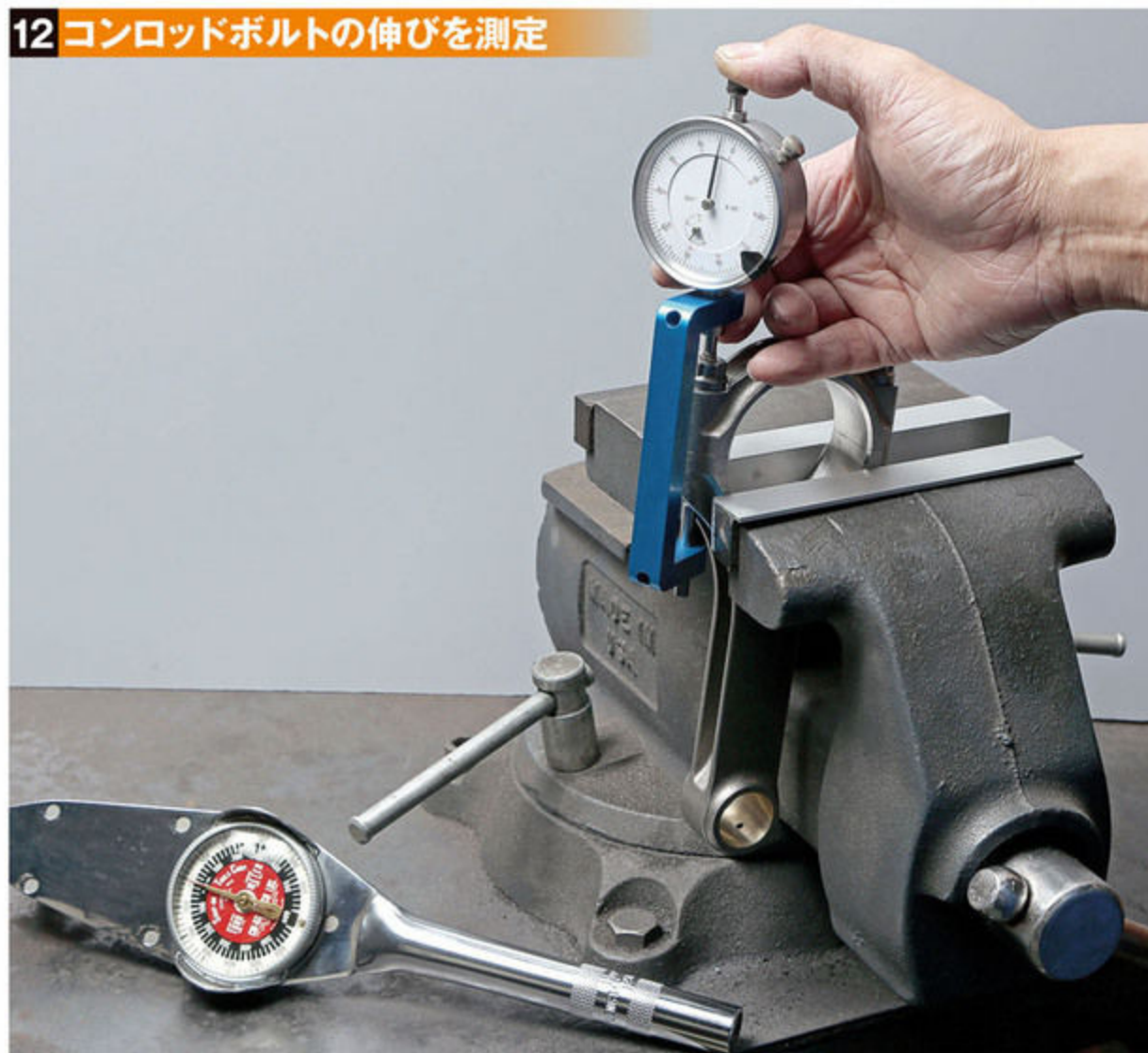
▶ STEP 4

①純正で設置されているピストンクーラーは、ジェットの噴射口のサイズが大きいジェットと小さいジェットがあるという。今回は噴射口の小さいジェットの装着することで油圧の低下を抑える方針とした。整備解説書では締め付けトルクは表示されていないが1.0kgf・mで締めている。

②ブロックのメインジャーナルにメタルをセットしたらオイルを塗布する。組み付け時の作動を確認するために組み付けバーストなどを使うと、手に伝わる抵抗の感覚が変わってしまうからだ。使用するオイルは佐々木さんが長年使っているロイヤルパープルのエンジンオイル。少量を隙間無くメタルに塗布する。

③すべてのメタルにオイルを塗布したらクランクシャフトをゆっくりとブロックにセットする。純正クランクはかなり重たいので、載せる場合はメタルに傷が及ばないようにゆっくりと下ろしたい。できれば2人で作業したいところだ。クランクを載せたらジャーナル部分にもオイルを塗布しておく。これも少量でいいという。

12 コンロッドボルトの伸びを測定



14 メタルの厚み測定



13 燃焼室容積の測定



8 ピストン重量の計測



9 コンロッド重量の計測



10 ピストンサイズの計測



11 ピストンリングの合口を計測



1 ピストンクーラーのジェットをセット



3 クランクシャフトをセット



2 メタルにオイルを塗布する

STEP 4

シリンダーブロックの組み付け

数回に分けて締め付けるのがポイント
シリンダーブロックにパーツを組み付けていく際の注意点は、ボルトを締める順番と、締め付けをイッキに行わないということ。各パーツを馴染ませるためにも最初は工具で軽く締めてからいちど緩め、低いトルクから数回に分けて締め付けていきながら、規定値に合わせる事が重要だ。

STEP 4 シリンダーブロックの 組み付け

④クランクキャップはブロックとのクリアランスがピッタリと作られているので、かなり収まりが悪い。手で馴染ませながら中央から遠いキャップから順に中央に向かってセットして行く。ボルトは軽く手で締め付ける程度にして水平を保つように交互に締めて馴染ませることがポイント。

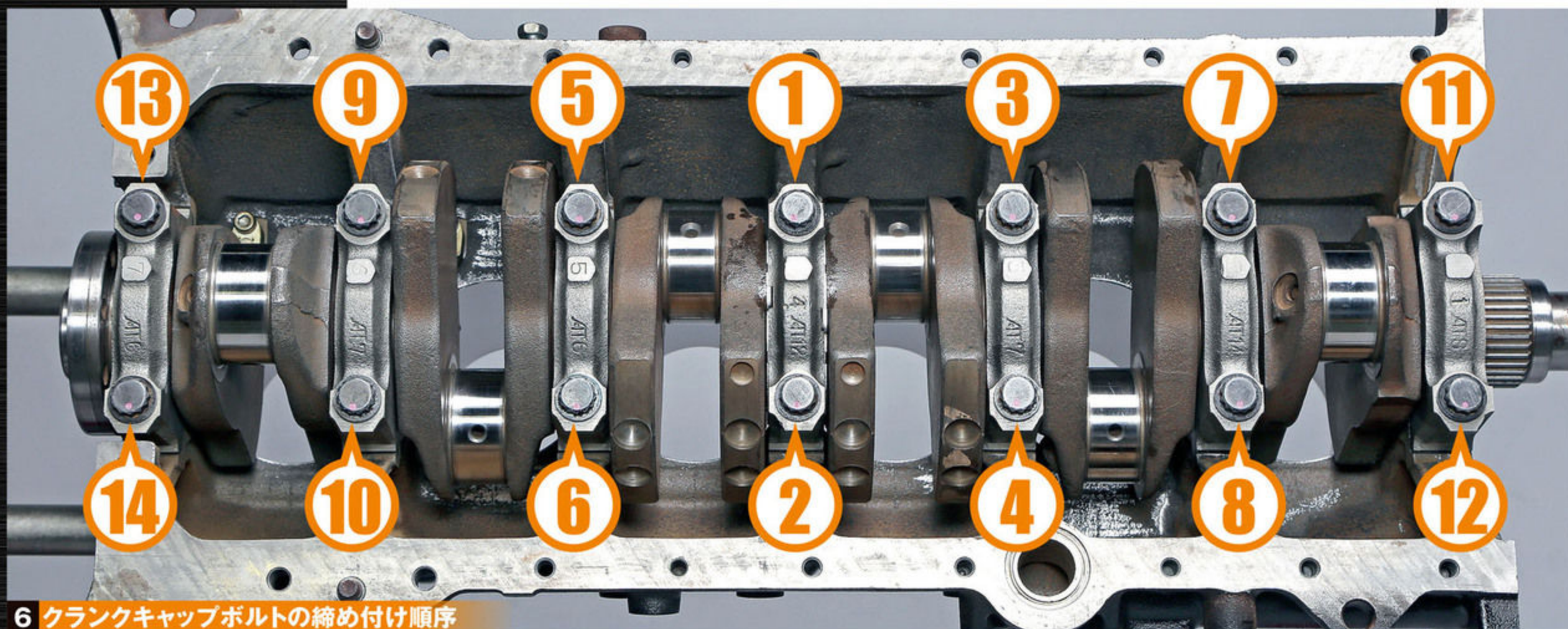
⑤2JZのスラストメタルは4枚の分割式となっていて、センター部分のキャップに収まる。そのためセンターのキャップは最後に組み込む。先にブロック側の両側に2枚を組み込み、その後キャップ側の両側にもう2枚を組み込み、キャップを馴染ませながら締め付けていく。



5 スラストメタルを組む



4 クランクキャップをセット



6 クランクキャップボルトの締め付け順序

⑥クランクキャップボルトは、中央から左右交互に外側に向かって締め付けて行く。ここで重要なのは最初にキャップを馴染ませてから、キャップが斜めにならないように水平状態を保ったままキャップボルトを均等に締めていくこと。手の感覚も重要で少しでも違和感を感じたら、いちど緩めてから再度締め直す。

⑦レンチである程度馴染ませながら締め付けたら、いちどすべて緩めておく。次に使うのはスナップオン製のトルクメーター。最初に3.0 kgf-mですべて順番どおりに締めてから、2度目は4.5 kgf-mで締め付ける。その後デジタルアングルゲージと呼ばれる角度締め専用のメーターをレンチに取り付けて90度で締める。このメーターは角度を設定してその指定した角度に近くなると色が変わり、最終的な角度になると音で知らせるというもの。便利だし間違いが無い。

⑧クランクシャフトの締め付けが終わったらジャーナルの先端にダイヤルゲージをセット。レバーなどでクランクを前後させて移動範囲を確認する。スラストの限度値は0.3mm以内で、計測値は0.13mmだった。規定値は0.02~0.22mmとなっている。佐々木さんはこれまで数多くのJZエンジンを見ているが、スラストが基準値を超えた例はいちどもないという。またキャップを締め終えてからクランクが手で軽く回るかどうか確認すること。

⑨ピストンリングにオイルを塗布し、オイルリングの中央に収まるエキスパンダーからオイルリング下、上の順に組み付け、セカンドリング、トップリングと入れていく。リング組み付けの専用工具もあるがすべて手で組み込んでいくのが佐々木流。リングの合口は45度間隔にするのが一般的だが、すべて180度位相させて組み込んでいるのも佐々木さん独自のノウハウ。

⑩ピストンピンを固定するサークリップは、まず片側を入れておく。手である程度まで押し込みながら最終的には長年使っている小さいドライバーで溝に落とし込んでいく。周囲に傷を付けないように注意したい。

1.5JZエンジン HOW TO BUILD A 1.5JZ ENGINE



8 クランクシャフトのスラスト確認



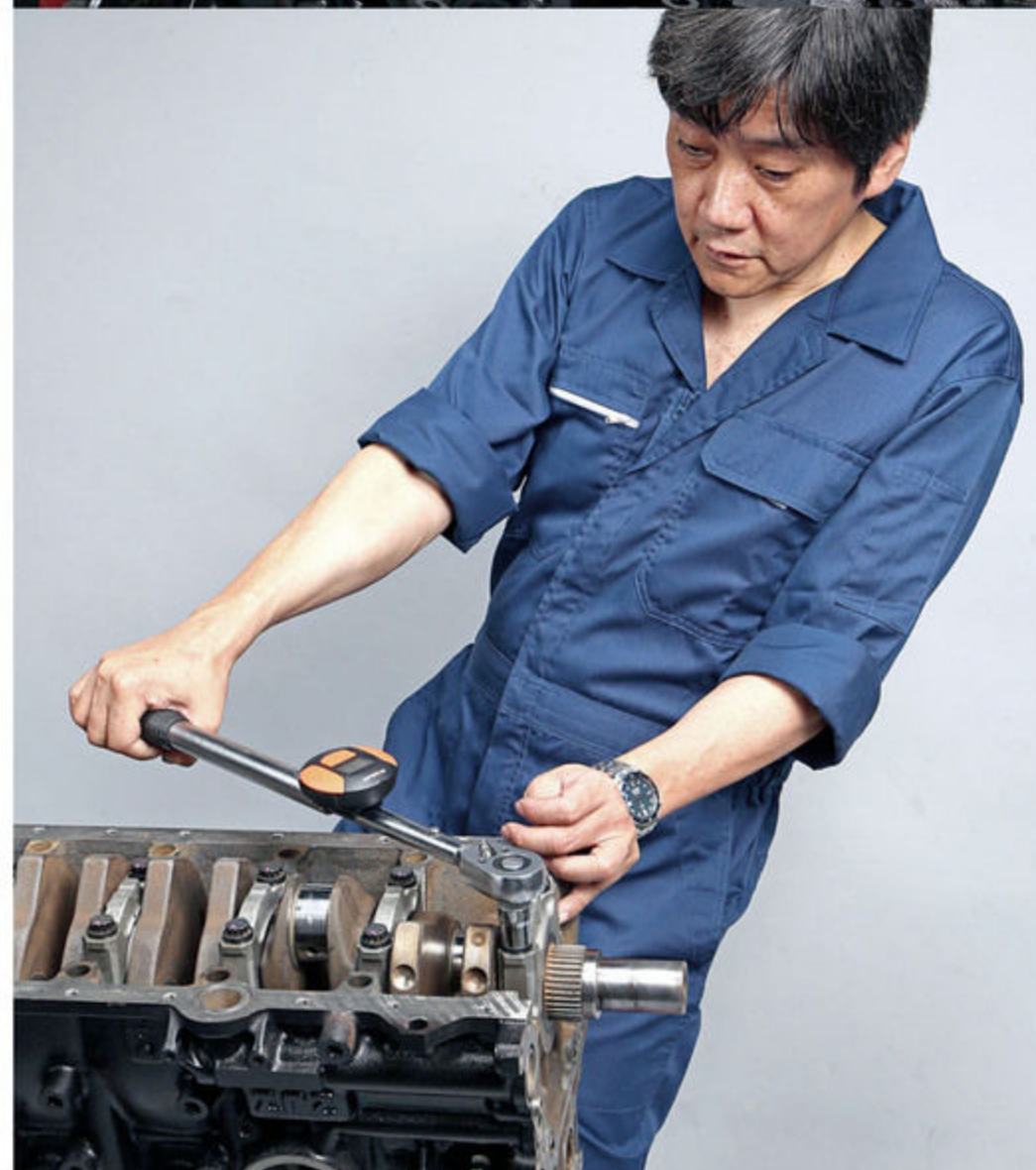
9 ピストンリングの組み込み



10 サークリップの組み付け



7 クランクキャップボルトを締め込む



⑪ピストンの向きを確認しながらコンロッドとピストンをセットする。ピストンピンはオイルを塗布してゆっくりと真っ直ぐに入れていく。このときにピンの入りが鈍かったりした場合は一度抜いてピストンやコンロッドを確認。ここでも指先の感覚が大切なポイントだ。

⑫H断面コンロッドに、純正メタルをセットする。滑り込ませるようにピッタリと収まる位置まで押し込んでいく。これはキャップ側も同じだ。JZX100以降の1JZエンジンの純正コンロッドメタルは、表面に特殊なコーティングが施されているのが特徴。佐々木さんの見解ではフリクションの低減が狙いだろうということ。

⑬ARPのコンロッドボルトには専用の組み込みペーストが用意されている。付属のペーストでも問題ないけれど、佐々木さんは組み込み用のSPLペーストを塗布してから組み込んでいるという。必ず塗布してから規定トルクまで締め付けること。

⑭ピストンとコンロッドを合体したらブロックに組み付けるが、組み付け前にシリンダーやコンロッドメタルにもオイルを塗布する。これも金属面に馴染ませるように指先で塗ることが大切。シリンダーやメタル部分の状態を指先で確認することも重要だからだ。

⑮クランクシャフト側のコンロッドジャーナルの位置を確認してシリンダーにピストンを入れる。このときにコンロッドがシリンダー内部に当たらないように、ゆっくりと注意しながら入れること。

⑯シリンダーにリングコンプレッサーをセットして、ピストンを落としこむ。リングがシリンダー上面で引っかからないようにコンプレッサーの枠を軽く叩いて馴染ませる。その後ハンマーの柄などを使ってゆっくりと落とすのがポイント。

⑰すべての気筒にピストンが収まったら、次はキャップボルトの締め付け。キャップボルトは3回に分けてキャップの向きと馴染みを確認しながら規定値(約6kgf-m)まで締め込んでいく。1回目は2kgf-m、2回目は5kgf-m、3回目は6kgf-mの順だ。締め込んでからもクランクの回り具合を確認することが重要。各気筒ごとに確認をしていき、不具合が無いチェックする。

▶ STEP 5

①ヘッドをオーバーホールする際には、必ず交換したい部品がステムシール。常にバルブと接触している部分でもあるし、磨耗するとオイル上がりなどのトラブルにもつながる。ステムシールは専用のプライヤーでしっかりと押し込んでから、確認の意味で専用のSSTもしくはディーブソケットで軽く叩く。

②バルブをすべてセットし終わったら、次はバルブスプリングを組むためにシートをヘッド側にセットする。アルミヘッドはバルブスプリングを直接セットすると座屈してしまう。そのため専用のシートをヘッド側にセットすることが基本。その向きなどにも注意したい。

③バルブスプリングにはセットする方向があり、巻きが細かいほうが下側になる。これは巻きの細かいレートの低い部分が先に縮み、巻きの荒いレートの高い部分が後から縮むから。バリアブルタイプのバルブスプリングはこの向きでセットするのが一般的だ。

3 バルブスプリングをセット



13 コンロッドボルトに専用ペーストを塗布



12 コンロッドメタルをセット



11 ピストンピンを挿入する



17 コンロッドキャップボルトを締める



14 各部にオイルを塗布する



15 シリンダーにピストンを入れる



16 ピストンリングコンプレッサーをセット

1 ステムシールの組み付け



2 スプリングシートをセット



STEP 5 シリンダーヘッドの 組み付け

締め付け順やトルク管理がキーポイント
ヘッドとブロックを合体する場合は各ボルトの締め付けトルクに注意することももちろんだが、手に伝わってくるボルトを締める感覚を感じることが大切。それぞれのボルトが同じように締まるならいいが、引っ掛かりがあったり、重いなどの不具合があれば、それを即座に感じ取って作業を止めなければいけない。締め付ける姿勢や体重の掛け方もなるべく意識して揃えたいところだ。

STEP 5 シリンダーヘッドの 組み付け

④バルブスプリングにリテーナーをセットしたら、専用のコンプレッサーによってバルブを縮めてからコッターピンをセットしていく。コッターピンは確実に洗浄してしっかりとバルブ側にはまることトラブルを起こさないポイント。セットには先が磁石になったドライバーを使用する。

⑤ヘッド側の準備が整ったら、ブロックと合体させるためにヘッドガasketをブロックにセットする。ガasketを乗せる前にブロック側もヘッド側も油分を取り除いておくこと。東名パワードのヘッドガasketは1.8mmの厚みを使用。位置を確認してノックピンにしっかりと収めることもポイントだ。

⑥ヘッドガasketを傷つけないように、ヘッドを水平にブロックにセットする。ノックピンがヘッド側にもしっかりとおさまったことを確認して斜めになっていないかなどもチェックすること。ピタッと収まるのが普通だ。

⑦1JZのヘッドはボルトが収まるスペースが狭くワッシャーをボルトに入れたままではセットできない。先にワッシャーをセットしてからボルトを入れる。このときの注意点はワッシャーの向きで、フラットな面を下にすること。また座面やボルトには少量のオイルを塗布しておくことも忘れないように。

⑧ヘッドボルトの締め付けは中央から外に向かって交互に締め付けていく。ここでもトルクを2回に分けてから角度締めを行うが、締め付け時に手に感じるトルクに異変を感じたらいちど元に戻して最初からやり直す。トルクメーターなら数値の変化にも注意したい。

⑨ヘッドボルトはレンチで軽く締めてからトルクメーターを使って2回に分けて締め付ける。最初は2kgf-mで次に3.5kgf-mで締め、90度で2回締める。ここでも角度締めとなることから、デジタルアングルメーターを使用するが、このメーターの便利なのがもうひとつ。それは締め付ける工具を選ばないということ。磁石で工具にセットされるため、キャリブレーションさえすれば90度を正確に示してくれるのだ。

⑩JZ系エンジンにはメンテナンス性に優れたアウトカム方式が採用されている。これはリフターの上にシムが乗る形状で、SST(専用ツール)を使えばカムを外すことなくシム交換が行えるのがメリット。リフターをセットする場合は洗浄するときにシムを外して洗うこと。またシム調整の時間を短縮したいのなら同じリフターにシムを戻すこと。そのためリフターは外した位置に戻すことが基本だ。

⑪リフターをセットしたら次はカムシャフトをカムホルダーに載せる。カム山の位置を確認しながら慎重に置いていく。カムホルダー部分やカム山、リフターなどの金属同士が接触する部分には必ずオイルを塗布すること。

⑫カムホルダーにはそれぞれに刻印が打っており、セットする位置や方向が定められているので間違えないようにしよう。また、JZエンジンは6気筒であることからカムが長い。斜めの状態でむやみに締めるとカムが折れるといった危険性があるため、カムキャップは少しずつ均等に締め付けていく。規定締め付けトルクは2kgf-mだけれど、1kgf-mから2回に分けて行う。



5 ヘッドガasketをブロックに側にセット



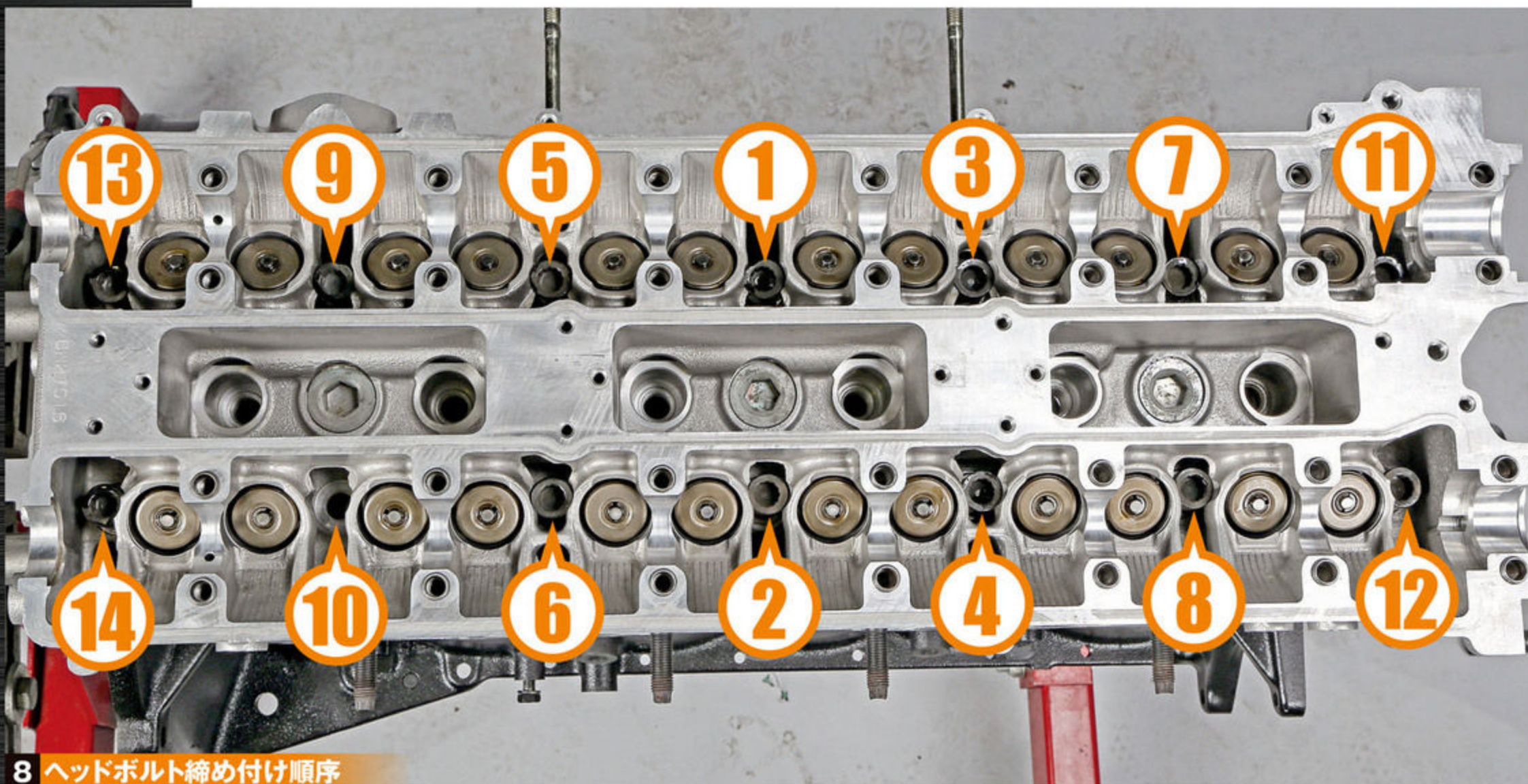
6 ヘッドを載せる



7 ヘッドボルト&ワッシャーをセット



4 コッターピンをセット



8 ヘッドボルト締め付け順序



10 リフターをセット



11 カムシャフトを組み込む



12 カムキャップホルダーの締め付け



9 ヘッドボルトの締め付け

STEP 6

①トロコイドギアが回転することでエンジンオイルを圧送し、各部に供給する役割を持っているのがオイルポンプ。クランクシャフトで直接駆動する構造のJZエンジンは、オイルポンプも同時にオーバーホールしたほうが安心だ。割れたり、欠けたりすれば油圧が低下してブローの原因になるし、外部からは判断できないトラブルが発生していることもありえるぞ。

②オイルポンプには、クランクシャフトと接触する部分にオイルシールが設けられている。磨耗していることも考えられるのでオーバーホール時には新品を打ち込めばオイル漏れなどの原因がなくなり、耐久性も向上してトラブルの発生も抑えられる。また、JZ系は最大油圧が8kg/cm²と高く、VVT-iを駆動させていても油圧低下が発生しないように設定されている。

③VVT-i付きの1JZヘッドに対して、今回用意した2JZブロックはVVT-iなしのタイプだった。このためオイル通路を設けないとVVT-iが作動しない。2JZブロックにはニップルが設けられていないだけで取り出し口自体は用意されているので、ここに新たにオイル通路用ニップルを装着すれば、VVT-iを活かすことができるようになる。

④フロントのクランクシャフト位置にオイルポンプをセット。装着にはシリコン系の液状ガスケットを使用し、塗布する位置にも注意したい。オイルポンプの次は、その上にセットされるウォーターポンプの装着。冷却水をエンジン全体に行き渡らせる重要な役割を持つパーツだ。ベアリングなどの不具合が無ければ再利用できる。どちらも取り付けボルト数が多いので確実に固定すること。

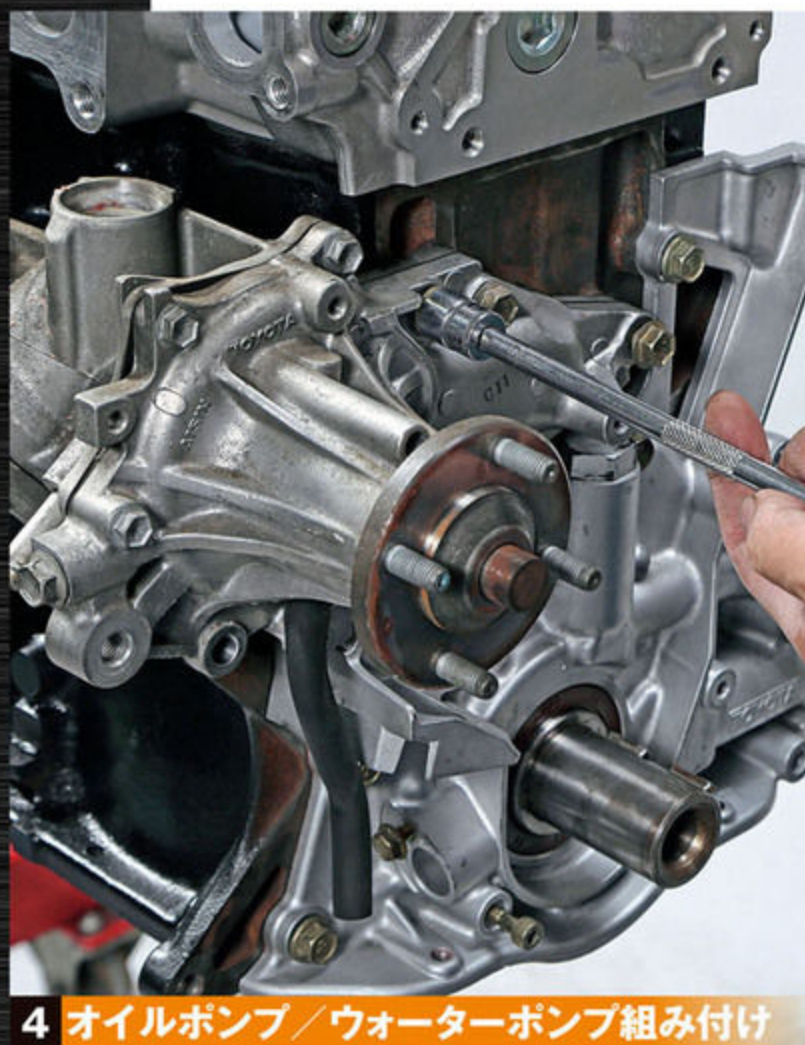
⑤アルミ合金のアップパー側オイルパンを組んだら、次にオイルストレーナーを組み付ける。ストレーナーは3本のボルトで固定され、ここから吸い上げたオイルがフィルターを通過してクランクのメインジャーナルへと流れる。ロア側のオイルパンの装着には液体ガスケットが使われるが、多すぎると内部に流れ落ちてストレーナーを詰まらせる原因になる。

⑥クランクシャフト先端のタイミングベルトギアは、組みやすいようにオイルを薄く塗布して組み付け、装着したら次にタイミングベルトテンショナー用のプーリーを装着。プーリーの下にあるのがテンショナーでセットする前にテンションが掛からないように縮めてロックしておく必要がある。それから装着するのが基本。

⑦1番ピストンを圧縮上死点にセットしたら、カムが回転しないようにカムプーリーを組み付ける。インテークはVVT-i用で、エキゾースト側は東名パワード製の調整式を組み付けた。カムプーリーボルトの規定トルクは、IN、EX共に8kgf・mで、締め付け用にカム側のいち部が六角形になっている。ここをレンチでおさえて締めるのだ。

⑧それぞれ気筒ごとのタペットクリアランスを計測して最適な値に揃えることがエンジン製作では重要なポイント。タペットのクリアランスはINの基準値が0.15~0.25mmでEXは0.25~0.35mmとなっている。今回はINを0.2mm、EXを0.25mmに近づけるようにシムの厚みを変えて調整する。

⑨JZエンジンに使われているアウターシムはカムシャフトがダイレクトにアウターシムを押して開閉することからシムの表面にチタンコーティングされて強度を高めている。バルブシートの高さによって厚みは異なるが、バルブが追い込まれればシムは薄くなる。また、使用するカムシャフトによってもシムの厚みは変わってくるので、ハイカムを組む場合には同時にシムが必要になることを覚えておこう。



4 オイルポンプ/ウォーターポンプ組み付け



1 オイルポンプの組み立て



2 オイルシールの打ち込み



3 VVT-iの油圧通路の取り出し

STEP 6 その他パーツの 組み付け

補機類の組み付けも気を抜かない!

エンジン本体の組み付けが終了しても、補機類が数多く残っている。どのパーツも重要なので組み付けにはエンジンを組み込む時と同様の細心の注意を払いたい。補機類の組み付けミスがエンジンブローのキッカケになってしまうなんて、悲惨な結末は避けたいところだ。

1.5 JZエンジン 匠が組む!! HOW TO BUILD A 1.5JZ ENGINE

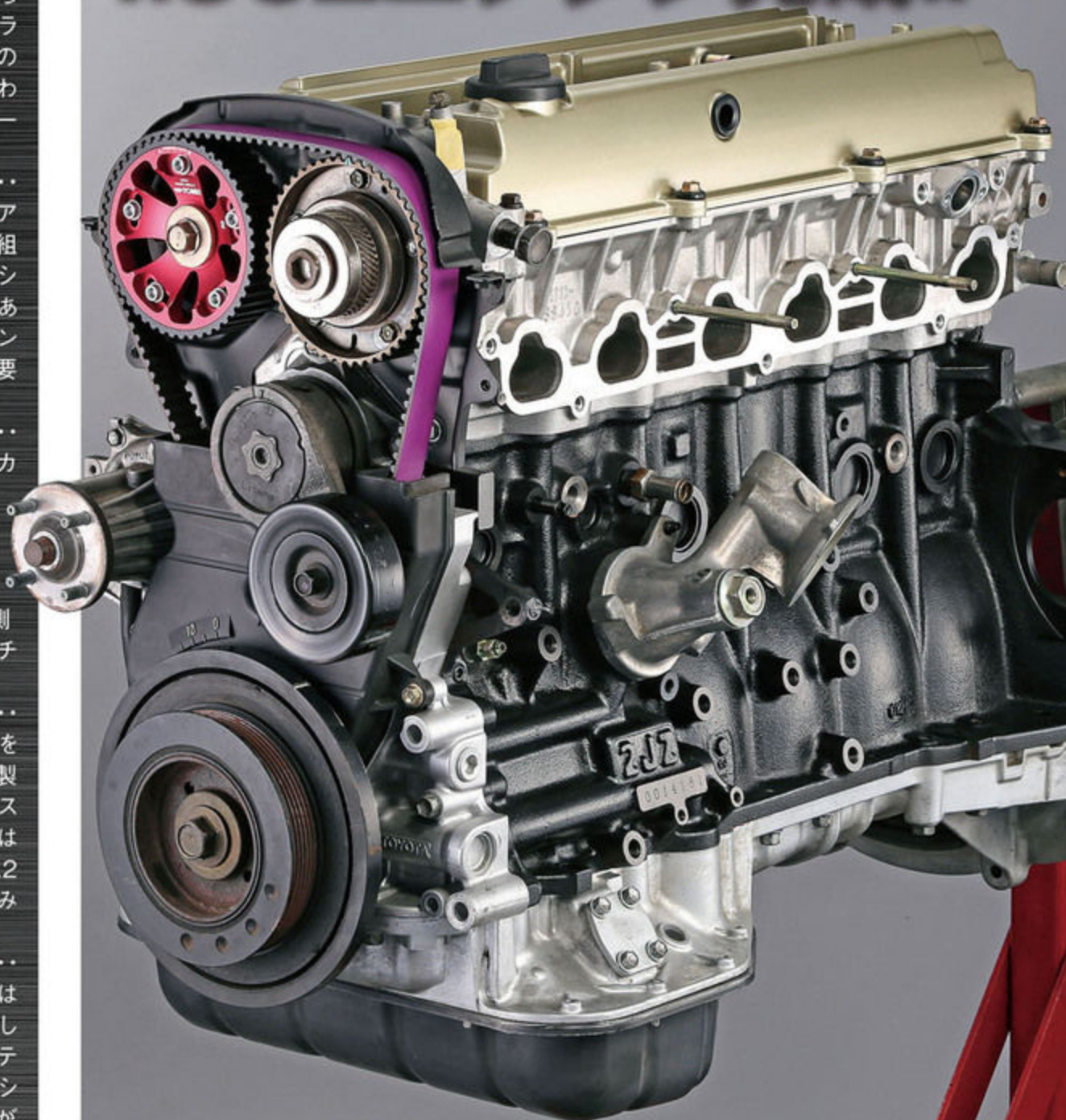


6 タイベルテンショナープーリーの組み付け



5 オイルストレーナーの組み付け

1.5 JZエンジン完成!!



カムカバーやクランクプーリー、フロントカバーなどが装着されて完成したエンジン。今後はインマニやエキマニ、タービン関係のほかVVT-iなどが装着されてから車両に搭載となる。この仕様で普段乗りから常用600~700psオーバーを発揮できる強度と耐久性を手に入れることができるという。



7 カムプーリー装着



8 タペットクリアランス計測



9 JZ用アウターシムを装着





X90、100、110
ハイソカーからスポーツセダンへ
その歴史を振り返る

それは、トヨタが誇る FRスポーツサルーンだ

ハイソカーブームを支えたマークII3兄弟は、
時を経てスポーツセダンへの転身を遂げた。
その象徴は、1992年10月にデビューした90系。
スポーツグレードの名称が旅行者を意味する
「ツアラー」になり、ハンドリング性能が
徹底的に鍛え上げられたことからストーリーは始まった。
ここではその歴史を紹介していくことにしよう。

REPORT：工藤貴宏



MARKII/CHASER/CRESTA/VEROSSA MODEL STORY



CHASER

兄弟きっての スポーツ性を誇る

初代登場は、マークIIでは3世代目にあたる1977年。

オート店(現ネット店)の専売モデルとして、
マークIIよりも若々しいキャラクターのモデルとして企画された。

1992年
10月29日

90系デビュー

他の兄弟同様にスポーツグレードが「ツアラー」とネーミングされると同時に走行性能が磨かれた90系。エクステリアデザインのテーマは「エレガントハードトップ」。専用設計のボディはシャープなマークII系よりもクレストに近い厚みのあるフロントマスクを組み合わせ、プレスドア採用のクレストに対してはハードトップとすることでスポーティな雰囲気演出している。

従来(80系まで)と大きな違いといえば、やはり走りの性能だろう。剛性を高めた車体や新開発の4輪ダブルウィッシュボーンを採用したシャシーで徹底的に性能を磨き上げ、限界走行領域における動的性能レベルを大きくアップさせた。この当時の数年前から日産が「901運動」と呼ばれるハンドリング性能を高める開発目標を掲げており、1989年に登場した8代目スカイライン(R32)では当時FRセダンで世界一とも評価された運動性能を実現。チェイサーをはじめマークII三兄弟の走りの進化は、そんなライバルメーカーの動きも影響したと思われる。スポーツグレードの名称も「ツアラー」と改められたのも、大幅にレベルアップした走りを周囲にアピールする狙いがあったのだろう。

MODEL CODE **X90** | **90系 DEBUT**

スポーツグレードの名称が「ツアラー」に



逆L字型にドライバーを取り囲むデザインはスポーツカーを連想させるもの。当時のエアバッグ入りステアリングホイールはセンターパッドが大きかった。



まだハインカーブームの影響が残り、シートなどインテリアは豪華さを醸すデザイン。やわらかいクッションを持つシートをコーディネートしていた。



マークII同様の4ドアハードトップながら、前後セクションをよりボリュームのあるデザインとした。

ツアラーV(1992)	
全長	4570mm
全幅	1750mm
全高	1390mm
ホイールベース	2730mm
トランスミッション	5速MT/4速AT
車両重量	1450kg
エンジン	直列6気筒ターボ 2491cc
最高出力	280ps/6200rpm
最大トルク	37.0kgm/4800rpm

MODEL CODE **X90** | **90系 MINOR CHANGE** エクステリアデザインを変更し後期型へ



1994年
9月1日

90系
マイナーチェンジ

シャープさを演出するためにバンパーを直線的なラインのデザインに改めたほか、ラジエターグリルをV字基調の斜め格子とするなど、フロントマスクをリフレッシュ。ツアラー系はグリルにダークグレーメタリック塗装を施して、より精悍な印象を強めた。リヤスタイルでは、全車ともターンシグナルランプをホワイトレンズとしたのがポイントだ。

インテリアはベーシックグレードを除きシートとドアトリムの表皮を変更して質感を向上。インパネの木目調パネル装着グレードを拡大し、木目パネル自体も面積を拡大している。

また、オーディオはスピーカーを4スピーカーから6スピーカーにし、グラフィックイコライザー機能も搭載することで音質を向上させた。

メカニズムに大きな変更はないが、AT車(4WDモデルを除く)に雪道での走りをスムーズにする「SNOWモード」が追加され、3.0ℓモデルには坂道走行を検知して最適な制御を行なう「登降坂変速制御」が採用された。



カーボン調のパネルをあしらうなど、スポーツセダンらしいインテリアをコーディネートしたツアラーV。メーターはアナログメーターを採用。



ツアラーV(1996)	
全長	4715mm
全幅	1755mm
全高	1400mm
ホイールベース	2730mm
トランスミッション	5速MT/4速AT
車両重量	1470kg
エンジン	直列6気筒ターボ 2491cc
最高出力	280ps/6200rpm
最大トルク	38.5kgm/2400rpm

エクステリアにはシャープなデザインが与えられた。この100系は、同世代の兄弟の中でもっともスポーティなスタイリングを持つモデルと言える。



MODEL CODE X100 | 100系 DEBUT

ボディを切り詰めて兄弟と差別化

1996年
9月5日

100系デビュー

チェイサー最終世代となる6代目だが、他の兄弟に対してのスポーツ性の差別化はこのモデルがいちばん大きかった。その理由はパッケージングにある。

従来はデザインの違いこそあれ車体サイズは3兄弟は共通であった。しかし100系のツアラーはマークIIやクレスタに対して全長が45mm短いボディとしてオーバーハングを短縮。フロントマスクもシャープな顔つきになりスポーティさを明確にさせた。

また、トヨタもスポーティ感を強調するマーケティングを展開。特別仕様車としてTRDのエアロパーツを装着したモデルをラインナップしたほか、JTCC(全日本ツーリングカー選手権)にもチェイサーで参戦。一時は「ツアラーV」のMT車が販売の3割近くを占めるなど、そのイメージはしっかりと浸透していった。

先代で高い評価を得た走りは、より高いレベルに昇華。シャシー性能を引き上げたのに加え、「ツアラーV」に積む2.5ℓターボエンジンはターボを高効率化することで低中回転域のトルクを最大50%向上させている。わずか2400rpmで最大トルクを発生するなど、動力性能が強化されたのもトピックだ。同MT車にはトルセンLSDも標準装備となっている。

MODEL CODE X100 | 100系 MINOR CHANGE

チェイサーのファイナルモデルへ



1998年
8月18日

100系
マイナーチェンジ

エクステリアのリフレッシュを施したほか、2.0ℓガソリンエンジンを大改良。VVT-iの採用などで従来比20psアップの160psとなり、同エンジン搭載車に5速マニュアル車(3兄弟中でチェイサーのみ)やフルタイム4WDが追加されている。

フロントセクションはバンパーとラジエーターグリルのデザインを変更。アバンテ系はライセンスガーニッシュ枠にクロームメッキを配して高級感を向上させる一方、ツアラー系はラジエーターグリルの横バーをダークグレーとしたほかリヤコンビネーションランプハウジングを黒塗装としている。

フロントシート座面のクッションスプリングを変更して乗り心地とホールド性を向上。アバンテ系のインテリアは、木目調パネルの柄を変更すると同時にセンターレジスター部へ木目調パネルを設定。ツアラー系は内装をブラック化し3本スポークのステアリングホイールを装着するとともに、インパネ周りの照明をアンバーに変更した。



MODEL CODE X100 | 100系 IMPROVEMENT

一部改良で装備が充実



1997年
8月26日

100系
一部改良

ツアラー系にコンライト(オートライト)とヘッドランプの消し忘れを防ぐランプオートカットシステムを標準装備。ディスチャージヘッドランプの設定をツアラー系全車に拡大するなどライティング系の装備が充実した。

また、外装色にシルバーメタリックを追加したほか、カーナビも高性能化。

CRESTA

もっともエレガントな キャラ設定

MODEL CODE **X90** | **90系 DEBUT**

おとなしめの外観ながら
熱い走りのメカニズムを持つ



デビューは1980年と
3兄弟でもっとも遅く、
初代モデル(50/60系)は
マークIIでいえば4世代目にあたる。
キャラクター付けは「上級指向」。
マークIIやチェイサーが
ハードトップとなった
90系以降もサッシュ付のドアにこだわり、
100系ではスポーツグレードながら
「ツアラー」の名称を使わないなど
差別化が図られている。



厚みのある座面
& 背もたれのシート
で、ホールド性
よりも開放感が
重視されている。

ツアラーV(1992)	
全長	4570mm
全幅	1750mm
全高	1390mm
ホイールベース	2730mm
トランスミッション	5速MT/4速AT
車両重量	1450kg
エンジン	直列6気筒ターボ 2491cc
最高出力	280ps/6200rpm
最大トルク	37.0kgm/4800rpm



インパネ周りはチェイサーやマークIIと共通。

**1992年
10月29日**

90系デビュー

3兄弟の中でもっとも上級指向となるキャラクターだけに、マークIIやチェイサーに比べるとエクステリアは地味な印象を受ける。軽快感やスポーティ性よりもボリュームを重視したデザインだ。しかし、メカニズムに関する差別化は無く、走りに関する性能はマークIIやチェイサーと同等である。

エンジンは3.0ℓの6気筒自然吸気(2JZ-GE)や1.8ℓの4気筒(4S-FE)もあったが、真骨頂は2.5ℓ6気筒。180psを発生する自然吸気(1JZ-GE)と280psを発生するターボ(1JZ-GTE)が用意され、「ツアラーV」と呼ぶ後者にはMTも設定。「羊の皮を被った狼」を具現化したような存在だ。

次の100系になると兄弟車それぞれの個性化がより強くなり、その結果ターボのMTモデルが廃止されることとなる。そういった意味では、この90系クレスタはチューニングカーのベースとしてもっとも最適であると同時にその最後の世代と断言していいだろう。

**1994年
9月1日**

90系
マイナーチェンジ

エクステリアの小変更と内装の上質化、そしてATの進化がマイナーチェンジの内容。外観はフロントグリルやフロントバンパーのデザインを変更したほか、リヤのストップランプとテールランプにマルチフレクターを採用し、華やかさを増した。

メカニズムは、3.0ℓモデルのATに「登降坂変速制御」を、4WD以外のATに「スノーモード」を搭載。「ツアラーV」のMTモデルに関しては特に変更はアナウンスされていない。

「SC」グレードを除きシートとドアトリムの変更や木目調パネルの採用拡大でインテリアの上質感を高め、オーディオも4スピーカーから6スピーカーにアップグレードされグラフィックイコライザーも追加された。



MODEL CODE **X90** | **90系 MINOR CHANGE**

後期型は外観をリフレッシュ

MARK II / CHASER / CRESTA / VEROSSA MODEL STORY



ルランG (1996)	
全長	4760mm
全幅	1755mm
全高	1420mm
ホイールベース	2730mm
トランスミッション	4速AT
車両重量	1480kg
エンジン	直列6気筒ターボ 2491cc
最高出力	280ps/6200rpm
最大トルク	38.5kgm/2400rpm

MODEL CODE **X100** | 100系 **DEBUT**

よりエレガントな方向へ

1996年
9月5日

100系デビュー

100系の特徴はマークII、クレスタ、チェイサーの3兄弟それぞれの個性を従来以上に明確に分けたことだろう。

プレスドアや後ろ下がり強調したトランクでデザインを差別化し、室内高もマークIIやチェイサーに比べて20mm高く設定。エクステリアも端正なセダンという方向性を強めている。そして、クレスタはスポーツグレードの名称を「ツアラー」ではなく「ルラン」に変更。280psを発生する2.5ℓターボエンジン(1JZ-GTE)こそ用意されるものの、トランスミッションは4速ATのみで5速MTは廃止。ラグジュアリーモデルとしてキャラクターを際立たせ、スポーツセダンとしてのキャラクターを薄めた。

最終世代となったクレスタは、MTをラインナップしないことでメカニズムにおいてチューニングベース車としては若干不利な面も否めない。しかし、それを逆手にとって低価格な車両を見つけ、MTに寄せ換えるという楽しみ方もある。



ブラック基調のインテリアも用意され、エレガントさを強調。



MODEL CODE **X100** | 100系 **MINOR CHANGE**

クレスタ最終モデルが登場

1998年
8月18日

100系
マイナーチェンジ

ラジエターグリル、リヤコンビネーショングリル、そしてトランクリッドを意匠変更してエクステリアをリフレッシュ。フロントはラジエターグリル、ヘッドランプ、バンパーと多岐にわたってデザインを改めている。

「ルラン」系はフロントグリルにスモークメッキとダーク塗装を組み合わせ引き締めたほか、ターンシグナルのアンバー化、リヤスポイラーの標準装備化、リヤコンビネーションランプ下部のダークスモーク化、フロントウインドウ上部及びリヤウインドウモールの黒塗装化などスポーティ感を強める差別化が図られた。

また、「ルラン」系のインテリアにはインパネ周辺の照明をアンバー化するとともに、内装のブラック化、シート表皮の変更、3本スポークステアリングの採用などいちだんとスポーティ性を強くしている。



MODEL CODE **X100** | 100系 **IMPROVEMENT**

一部改良で装備が充実



1997年
8月26日

100系
一部改良

一部改良でボディカラー追加と機能の充実が図られた。加わったボディカラーはシルバーメタリック。機能面はルラン系にコンライト(オートライト)とヘッドランプの消し忘れを防ぐランプオートカットシステムを標準装備。カーナビも高性能化している。

MARK II

3兄弟を代表する兄貴分

MODEL CODE **X90** | **90系 DEBUT**

マークIIの新しい歴史を変えた ツアラーV

1992年
10月29日

90系デビュー

かつて「ハイソカー」というジャンルで一世を風靡したマークIIだが、この90系の登場をきっかけにスポーティセダンの道を進むことになった。70系からハイパワーエンジンを積んだ「GTツインターボ」というグレードを用意していたが、シャシーやサスペンションの性能がエンジンのパワーに比べて劣っていた感否めなかった。そこで90系ではボディの設計段階から走りのパフォーマンスを求めて作り込み、スポーツセダンとしても通用するパフォーマンスを実現した。そのトップグレードが2.5ℓの直6ターボエンジン(1JZ-GTE)を搭載する「ツアラーV」である。

その登場は当時の自動車雑誌でもきわめて好意的に迎えられた。「速いけど危なっかしい」という印象で捉えていた先代までのマークIIの走りが、積極的にワインディングロードを楽しめるほど激的な進化を遂げ、多くのジャーナリストが「もっとも走りに優れた上級セダン」と評価したほどだった。

ボディは4ドアハードトップに一本化され、エクステリアはチェイサーやクレストに比べてフロントマスクがシャープで、直線基調の端正なCピラーがスポーティな印象を強めた。

なお、93年10月からは4WD車が設定されたほか、LSDの拡大設定など商品改良がおこなわれている(クレストやチェイサーも同様)。

1968年に初代がデビューし、
日本の上級セダン界を牽引してきたマークII。

特にバブル世代の70系や80系は
「ハイソカー」としてもはやされ大ヒットを記録した。

セダン(サッシュ付ドアのモデル)を
廃止した90系以降はスポーティセダンとしての性格を強め、
シャシーパフォーマンスを磨いて走りの良さを追求。
「ツアラーV」は走り好きの間でも大ブームを起こした。



左右を結ぶ細長いリヤコンビネーションランプとボリュームのあるバンパーの組み合わせが印象的なリヤビュー。



3兄弟中でもっともシャープなフロントマスクを持つ。もっともスポーティなキャラクターのチェイサーよりも伸びやかなスタイリングだ。

ツアラーV(1992)	
全長	4570mm
全幅	1750mm
全高	1390mm
ホイールベース	2730mm
トランスミッション	5速MT/4速AT
車両重量	1450kg
エンジン	直列6気筒ターボ 2491cc
最高出力	280ps/6200rpm
最大トルク	37.0kgm/4800rpm



グレードによってはデジタルメーターを採用する。

MODEL CODE **X90** | **90系 MINOR CHANGE**

デザイン変更で後期型へ

1994年
9月1日

90系
マイナーチェンジ



後期型はデザインのリフレッシュが行われた。横線を立体的に配した新形状のフロントグリルとし、ツアラー系はダークグレーメタリック塗装化。フロントバンパー形状もスポーティ感を強調する意匠に改められ、リヤコンビネーションランプとリヤガーニッシュも立体的なデザインとしている。

インテリアや装備面も、チェイサーやクレスト同様の変更が行なわれた。



MARK II / CHASER / CRESTA / VEROSSA MODEL STORY



インテリアの雰囲気はラグジュアリーカーの色合いが濃い。



インパネの造形は90のイメージが継承されているが、操作性や装備レベルは高まっている。ツアラー系以外は足踏み式パーキングブレーキを採用。



ツアラーV(1996)	
全長	4760mm
全幅	1755mm
全高	1400mm
ホイールベース	2730mm
トランスミッション	5速MT/4速AT
車両重量	1470kg
エンジン	直列6気筒ターボ 2491cc
最高出力	280ps/6200rpm
最大トルク	38.5kgm/2400rpm

MODEL CODE X100 | 100系 DEBUT

ボディは再び直線基調へ

1996年
9月5日

100系デビュー

80系や90系は丸みを帯びたデザインだったが、100系では再び直線基調のデザインを採用。90系からはじまったスポーツセダンイメージはこの100系ではデザイン面においてはやや落ち着いた印象を受けるものの、シャシーは90系をキャリーオーバーしつつ、さらなる剛性アップが図られるなど強化。

より高い走りのポテンシャルを身に付けている。

もちろん280psのターボエンジンを積んだ「ツアラーV」は健在。クレスターでは廃止されたMTとの組み合わせも、チェイサー同様に残された。

100系になりスポーティなイメージはチェイサーの方が強調されたが、走りの性能はマークIIも同レベル。もちろんチューニングベースとしての素性は高い。



MODEL CODE X100 | 100系 MINOR CHANGE

100系マークIIの完成形

リヤはトランクリッドとコンビネーションランプのデザインを大幅に変更。インテリアにもツアラー系のブラック化や照明のアンバー化などチェイサーやクレスター同様のリフレッシュが施された。



フロントセクションはグリル、バンパー&ターンシグナル、ヘッドランプのデザインを変更。写真はツアラー系ではないが、ツアラー系はラジエターグリルのメッキ枠やリヤコンビネーションランプハウジンググリルを黒塗装化し、リヤコンビネーションランプの一部をダークスモーク化することで精悍さを増した。

1998年
8月18日

100系
マイナーチェンジ

トランクリッドまで新形状とするエクステリアのリフレッシュを実施。ツアラー系はグリルや前後の灯火類を専用コーディネートとするなどといった差別化が図られている。2.0ℓガソリンエンジンを大リファインしフルタイム4WDを追加するなどメカニズム面においてもいくつかの改良、変更が行なわれたが、「ツアラーS」のATが5速化されたことを除けば「ツアラー」系の走りに関する部分はアナウンスされていない。

MODEL CODE X100 | 100系 IMPROVEMENT

一部改良で装備が充実



1997年
8月26日

100系
一部改良

ディスチャージヘッドランプの設定をツアラー系全車に拡大したほか、ツアラー系にコンライト(オートライト)とヘッドランプの消忘れを防ぐランプオートカットシステムを標準装備するなど機能が向上。カーナビのバージョンアップも図られ、外装色にはシルバーメタリックが追加された。

2000年
10月24日

110系デビュー

110系へのフルモデルチェンジではチェイサーとクレストが廃止され、従来の3兄弟の中ではマークIIだけが残された。同時にいくつかの大きな変化が起こっている。

最大の変更は、マークII兄弟専用プラットフォームを起こしていた従来から一転し、他車と共通化されたこと。といっても共用相手はクラウンで、ひとクラス上のシャシーを手に入れたことになる。

ボディは歴代でもっとも大きく背の高いボディとなり、室内空間は広くなったものの車両重量は増加。スポーツグレードの名称が「ツアラー」から「グランデiR」になるなど、ややスポーツ寄りだったキャラクターをもとのハイソカー路線に軌道修正したと言えなくはない。

そのことで目立たない存在にはなってしまったが、280psエンジンに5速MTを組み合わせた「グランデiR-V」をラインアップしているの、チューニングベースとしては今後も長く愛されていくことだろう。



ついにナビディスプレイが上部にレイアウトされるようになったインテリア。パーキングブレーキはiR系がサイドレバー式、その他のグレードは足踏み式だ。



MODEL CODE **X110** | **110系 DEBUT**

最後のマークIIとなる110系

グランデiR-V (2000)

全長	4735mm
全幅	1760mm
全高	1460mm
ホイールベース	2780mm
トランスミッション	5速MT/4速AT
車両重量	1520kg
エンジン	直列6気筒ターボ 2491cc
最高出力	280ps/6200rpm
最大トルク	38.5kgm/2400rpm



ボディサイズが拡大したことで室内はより広く。特に、後席足元スペースはゆったり感が増した。



エクステリアデザインは大幅に変更され、シンプルな線と面の構成に。

MODEL CODE **X110** | **110系 MINOR CHANGE**

マークIIの最終進化形



2002年
10月8日

110系
マイナーチェンジ

フロントバンパー、グリル、ヘッドライト、リヤコンビネーションランプ&ガーニッシュのデザインを変更してエクステリアをリファイン。

iR系に関しては、スーパークロームメタリック塗装を施したアルミホイールやメッシュ調グリル、スモークタイプのヘッドランプ&リヤコンビネーションランプを新たに採用するなどひときわスポーティな仕立てとして独自性を強調した。また、これまで2.5ℓモデルのみだったiRシリーズに、2.0ℓ自然吸気モデルも加わった。

注目は、サスペンションに改良が施されていること。iRシリーズはスプリングとバネのチューニングが変更され、より優れたハンドリングとフラットな乗り心地を手に入れた。

この改良を持ってマークIIは最後のモデルとなった。イメージを刷新するために「マークX」と名付けられた後継モデルはスポーティな雰囲気がより強調されているものの、ターボエンジンやMTの設定はなし。コンベンショナルなスポーティセダンとしての歴史は幕を閉じることになる。



90や100系の「ツアラー」時代に比べると、スポーツグレードのiR系でもわかりやすいスポーティ感の演出は控えめ。

VEROSSA

奇抜なデザインの マークII兄弟

マークIIが9世代目へフルモデルチェンジすると同時に、
それまで兄弟車として存在した
チェイサーとクレスタが廃止された。
その後継モデルとして登場したのがヴェロッサだ。



ルーフやリアビューにマークIIの面影を感じるが、個性的なライトやボリュームのあるリアフェンダーで全く異なるイメージを創出。トヨタの歴史に残る1台といっても過言ではない。



リアビューも肉感的。好みは分かれるところだが、正統派のマークIIとは正反対のセダンデザインは一部に熱狂的なファンを生んだ。



インテリアは黒基調が中心。スポーティかつ精悍なコーディネートだ。



インパネもマークIIとは異なるオリジナルデザインで、丸をモチーフとしている。

2001年
7月6日

110系デビュー

110系へフルモデルチェンジしたマークIIの兄弟車として新規モデルとして登場したのがヴェロッサ。その特徴はなんといってもデザインだろう。

マークII、そしてチェイサーやクレスタは世代ごとに新しいアイデアを取り入れてはいたが、コンベンショナルなセダンという殻を破ることは決してなかった。しかしヴェロッサは違う。テーマは「エモーショナルセダン」。躍動感とフィーチャーした筋肉のような造形はそれまでのトヨタでは決して考えられないような冒険であった。ミニバンプを背景に縮小しつつあったセダン市場を盛り上げるための起爆剤として、トヨタの考えた思い切った商品企画が形になったというわけだ。

メカニズムは110系マークIIがベース。2.5ℓターボエンジン(1JZ-GTE)を積むトップスポーツグレードの「VR25」には5速マニュアルシフトも用意され、スポーツセダンとしてハイレベルな走行性能とドライビリティを手に入れている。

トヨタが作ったアルファロメオ。口の悪い人はそう言ったが、美しさに定評のあるイタリアブランドを例えに出されるほどのデザインはトヨタ車としては異例だ。

総生産台数は約2万4000台とヒットしたとは言い難い。しかし、「優秀だけど面白みに欠ける」などと評価されることの多いトヨタのクルマ作りが変化したことを感じさせる、意欲的なモデルだった。



VR25(2001)	
全長	4705mm
全幅	1760mm
全高	1450mm
ホイールベース	2780mm
トランスミッション	5速MT/4速AT
車両重量	1520kg
エンジン	直列6気筒ターボ 2491cc
最高出力	280ps/6200rpm
最大トルク	38.5kgm/2400rpm

MODEL CODE **X110** | **110系 DEBUT**

奇抜なデザインで
勝負するFRセダン



知っていると便利!

JZX90/100/110 純正パーツ 品番&プライズリスト

劣化のしやすいパートを中心に
純正パーツの詳細をお届け!

万が一愛車の部品にトラブルが発生してしまった時、その機会により高性能な社外パーツへ交換するものいいけど、
案外アフターパーツが設定されていない部品も多い。そんな時にはやっぱり純正パーツが必要となる。
ここでは、そんな純正部品の購入の際に便利な部品番号や参考価格を紹介しよう。万が一に備えるもよし、
パーツを流用するためのデータにするもよし。いろいろな方法で活用してみてほしい。

エンジン
回り

足回り

駆動系

内装
パーツ

外装
パーツ

※純正パーツ部品番号及び参考価格は
編集部調べ。部品番号や価格は変動や刷
新する場合がありますので、購入の際には
ディーラーなどへ問い合わせてください。

ENGINE

知っている&便利!
JZX90/100/110
純正パーツ
品番&プライスリスト

【エンジン回り】

ENGINE

耐久性に優れたJZエンジン
は、補機類のメンテナンスをし
つかりすることで、長い間好調
を保つことができる。本誌でも
劣化しやすいパートを紹介して
きているので、その周辺のチェ
ックは特にメモに行うことをお
すすめするぞ。もしも不良な部
分が見つかったら速やかに交
換しよう。



オルタネータASSY
イグニッションコイルASSY
エンジンラウンチンガイインシュレータASSY FR
エンジンラウンチンガイインシュレータASSY RR
ターボチャージャーSUB ASSY
インテークエアフローメータASSY
スロットルボデーアイドルスピードコントロールバルブASSY
アイドルスピードコントロールチェットバルブ
ベクチレーションシステム グロメット
ラジエーターザーブタンクASSY
カムシャフトタイミンクオイルコントロールバルブASSY
シリンダヘッドカバーガスケット(インテーク)
シリンダヘッドカバーガスケット(エキゾースト)
オイルパンスUB ASSY NO.2
エンジンウォーターポンプASSY
ラジエ
タイミンクバルブ
ヒータ ウォータバルブASSY
ラジエ&オルタネータ バルブ
V-リフトバルブ テンションASSY
ベーンポンプオイル リザーブASSY
リビルトベーンポンプASSY
クーラ コンデンスASSY

マークII	チェイサー	クレスト
27060-46121 ≧ ¥124000		
90190-02205 ≧ ¥11400		
12360-46060 ≧ ¥11900		
-		
17201-46010 ≧ ¥152000		
-		
22270-46070 ≧ ¥77500		
25748-88400 ≧ ¥1680		
90480-18008 ≧ ¥180		
16950-46040 ≧ ¥-		
-		
11213-88400 ≧ ¥1380		
12102-46011 ≧ ¥12200		
16110-46011 ≧ ¥13600		
16911-46030 ≧ ¥14500		
13568-49065 ≧ ¥3610		
87240-22360 ≧ ¥2970		
90916-02308 ≧ ¥9100		
16620-46012 ≧ ¥26800		
44360-22170 ≧ ¥8000		
40140-22522 ≧ ¥55300		
88460-22510 ≧ ¥38800	88460-22100 ≧ ¥44200	88460-22010(9404) ≧ ¥44600 88460-22070(9404) ≧ ¥44200

マークII	チェイサー	クレスト
27060-46170 ≧ ¥125000	27060-46160 ≧ ¥125000	
90919-02216 ≧ ¥12800		
12360-46122 ≧ ¥11700		
12371-46170 ≧ ¥7200	12371-46070 ≧ ¥6800	
17201-46040 ≧ ¥195000		
22250-50060 ≧ ¥62800		
22270-46070 ≧ ¥77500		
25748-88400 ≧ ¥1680		
90480-18008 ≧ ¥180		
16470-46150 ≧ ¥2860		
15330-46010 ≧ ¥11500		
11213-88410 ≧ ¥1360		
11214-88410 ≧ ¥1360		
12102-46011 ≧ ¥12200		
16100-49855 ≧ ¥16900		
16361-88400 ≧ ¥8800		
13568-49065 ≧ ¥3610		
87240-22370 ≧ ¥2990		
90916-02310 ≧ ¥8000		
16620-0W014 ≧ ¥27000		
44360-22170 ≧ ¥8000		
40140-22540 ≧ ¥53000		
88460-22560 ≧ ¥45100		

マークII	チェイサー	クレスト
27060-46300 ≧ ¥104000		
90919-02216 ≧ ¥12800		
12360-46200 ≧ ¥8400		
17201-46040 ≧ ¥195000		
22204-46020 ≧ ¥16300		
-		
90480-18008 ≧ ¥180		
16470-46160 ≧ ¥3820		
15330-46010 ≧ ¥11500		
11213-88410 ≧ ¥1360		
11214-88410 ≧ ¥1360		
12102-46040 ≧ ¥10000		
16100-49855 ≧ ¥16900		
16361-20050 ≧ ¥3510		
13568-49065 ≧ ¥3610		
-		
90916-02310 ≧ ¥8000		
16620-0W015 ≧ ¥22400		
44360-30170 ≧ ¥9500		
40140-30620 ≧ ¥53100		
88460-22590(02/09) ≧ ¥7900		
88460-22610(02/09) ≧ ¥9300		

EXTERIOR

INTERIOR

DRIVE TRAIN

FOOTWORK

※純正/パーツ部品番号及び参考価格は編集部調べ。部品番号や価格は変動や刷新する場合がありますので、購入の際にはディーラーなどへ問い合わせください。

ENGINE

FOOTWORK

DRIVE TRAIN

INTERIOR

EXTERIOR

【足回り】

F O O T W O R K

スポーツな走りを支えるダブルウツジュボーンのサスペンションは支持部の点数が多いため、劣化が進行するポイントも必然的に多くなる。また、ブレーキ回りは安心感を高めるためにもメンテナンスは必須だ。チューニングパーツではまかないきれない部分は純正パーツでリフレッシュしよう。



	ワークII	チェイサー	クラスタ	ワークII	チェイサー	クラスタ	ワークII	チェイサー	クラスタ
--	-------	-------	------	-------	-------	------	-------	-------	------

JZX90

JZX100

JZX110

フロントサスペンションアッパースムASSY RH	48610-29055(-95/09) ≧ ¥14900 48610-29115(95/09-) ≧ ¥14800			48610-29115 ≧ ¥14800	48610-59025 ≧ ¥16600
フロントサスペンションアッパースムASSY LH	48630-29055(-95/09) ≧ ¥14900 48630-29105(95/09-) ≧ ¥14800			48630-29105 ≧ ¥14800	48630-59025 ≧ ¥16600
フロントローボールジョイントASSY RH	43330-29275(-95/08) ≧ ¥4120 43330-29355(95/08-) ≧ ¥4900			43330-29355 ≧ ¥4900	43330-59065 ≧ ¥4900
フロントローボールジョイントASSY LH	43340-29065(-95/08) ≧ ¥4120 43340-29145(95/08-) ≧ ¥4900			43340-29145 ≧ ¥4900	43340-59065 ≧ ¥4900
フロントロワーアームアッパースム NO.1	-			48654-22050 ≧ ¥1420	48654-22050 ≧ ¥1420
フロントサスペンションアームSUB-ASSY LWR NO.2 RH	48660-22100 ≧ ¥8500			48660-22150 ≧ ¥7800	48660-51020 ≧ ¥6500
フロントサスペンションロワーアーム NO.2 LH	48670-22100 ≧ ¥8500			48670-22150 ≧ ¥7800	48670-51020 ≧ ¥6500
アッパーストローラーアームASSY RH RH	48770-22030 ≧ ¥10300			48770-22050 ≧ ¥10300	48770-39035 ≧ ¥15100
アッパーストローラーアームASSY RH LH	48790-22030 ≧ ¥10300			48790-22050 ≧ ¥10300	48790-39035 ≧ ¥16000
ストロウト ロットASSY RR	48780-22040 ≧ ¥5900			48780-22050 ≧ ¥5900	-
リヤサスペンションアームASSY NO.1	48710-22300 ≧ ¥6800			48710-22300 ≧ ¥6800	48710-53010 ≧ ¥4910
リヤサスペンションアームASSY NO.2	48730-22051(-95/06) 48730-30070(95/06-) ≧ ¥5900			48730-30070 ≧ ¥5900	48730-51010 ≧ ¥5400
テイクアップブレーキ シリンダキット FR	04479-30120 ≧ ¥3550			04479-22090 ≧ ¥3080	04479-30191 ≧ ¥2970
テイクアップブレーキ シリンダキット RR	04479-22070 ≧ ¥2280			04479-22120 ≧ ¥2200	04479-30231 ≧ ¥2000
ブレーキマスタ シリンダSUB-ASSY	47201-22790 ≧ ¥33300			47201-22850 ≧ ¥29900	47201-2A071 ≧ ¥26800
ハブーステアリングギヤASSY	44250-22330(-94/09) 44250-22331(94/09-) ≧ ¥124000			40120-22383(リビルト) ≧ ¥87000	40120-22450(リビルト) ≧ ¥66900

※純正パーツ部品番号及び参考価格は編集部調べ。部品番号や価格の変動や刷新する場合がありますので、購入の際にはディーラーなどへ問い合わせください。

【馬車動系】

DRIVE TRAIN

クラッチ回りなどは走ることで
確実に摩耗が進行する部分。
クラッチ本体は社外品に交換
することが多いと思われるが、
周辺部品には純正品を使う場
合も少なくない。また、デフ回
りやハブ回りなど駆動系の劣
化ポイントも多い。特にドリフト
などを行う人は、いざという時
のために備えておこう。



知っている&便利!
JZX90/100/110
純正パーツ
品番&プライスリスト

	JZX90	JZX100	JZX110
	マークII	チェイサー	チェイサー
	クラス	クラス	クラス
エンジンマウントインダインシュレータ RR NO.1	12371-46080 ≧ ¥5000	12371-46170 ≧ ¥7200	12371-46070 ≧ ¥6800
クラッチレリーズジョークSUB-ASSY	31204-14031 ≧ ¥2600	31204-14031 ≧ ¥2600	31204-14031 ≧ ¥2600
クラッチレリーズハブ ベアリング	90363-45012 ≧ ¥2200	90363-45012 ≧ ¥2200	90363-45012 ≧ ¥2200
クラッチレリーズベアリング ハブ	31231-14040 ≧ ¥3500	31231-14040 ≧ ¥3500	31231-14040 ≧ ¥3500
クラッチマスタ シリンダASSY	31410-22292 ≧ ¥11400	31410-22292 ≧ ¥11200	31410-22292 ≧ ¥11200
クラッチレリーズ シリンダASSY	31470-14050 ≧ ¥6900	31470-14050 ≧ ¥6900	31470-14050 ≧ ¥6900
マニアルトランスミッションユニットASSY	33030-2A590 ≧ ¥237000	33030-2A600 ≧ ¥239000	33030-2A630 ≧ ¥239000
オートマチックトランスミッションASSY	35000-2C040(-94/09) 35000-2C170(94/09-) ≧ ¥533000	35000-2C220(-97/05) ≧ ¥534000 35000-2C222(197/05-98/08) 35000-2C320(98/08-) ≧ ¥535000	35000-2C380 ≧ ¥537000
リヤデイトアレンシャル マウントクッションNO.2	41651-22070 ≧ ¥2230	41651-22070 ≧ ¥2230	41651-51020 ≧ ¥4190
リヤデイトアレンシャル マウントクッションNO.3	41651-22060 ≧ ¥2230	41651-22060 ≧ ¥2230	41651-51010 ≧ ¥3100
リヤアクスル シャフト ベアリング	90369-43005 ≧ ¥7700	90369-43005 ≧ ¥7700	90369-49002 ≧ ¥6000
リヤアクスル シャフト	42311-22170 ≧ ¥11000	42311-22170 ≧ ¥11000	42301-30040 ≧ ¥11800
リヤドライブ シャフトASSY RH	42330-22020 ≧ ¥54700	42330-22020(-99/10) ≧ ¥54700 42330-22021(99/10-) ≧ ¥54800	42330-22021 ≧ ¥54800
リヤドライブ シャフトASSY LH	42340-22100 ≧ ¥54700	42340-22100(-99/10) ≧ ¥54700 42340-22101(99/10-) ≧ ¥54800	42340-22101 ≧ ¥54800
リヤドライブシャフト ナーズキット	04437-24020(-93/08) 04437-24021(93/08-94/04) ≧ ¥6200 04437-24040(94/04-) ≧ ¥10000	04437-24040(-99/09) 04437-24041(99/09-) ≧ ¥10000	04437-24041(-02/10) 04429-22020(02/10-) ≧ ¥10000
フロントアクスル ハブ ベアリング	90363-32035 ≧ ¥3300	90363-32035 ≧ ¥3300	90363-32035 ≧ ¥3300
フロントアクスル ハブ	43502-22080 ≧ ¥10700	43502-22080 ≧ ¥10700	43502-22080 ≧ ¥10700

※純正/パーツ部品番号及び参考価格は編集部調べ。部品番号や価格は変動や刷新する場合がありますので、購入の際にはディーラーなどへ問い合わせください。

ENGINE

FOOTWORK

DRIVE TRAIN

INTERIOR

EXTERIOR

【内装パーツ】

DRIVE TRAIN



日々の使用で徐々に汚れや細かなキスなどが蓄積していく内装パーツ。常に触れたり目に入る部分なので、そのリフレッシュ効果も大きい。また、普段クルマを置いておく場所が青空駐車だったりと、紫外線による色褪せや変形も深刻。特にカーボン柄を使ったインパネなどは日焼けによる退色が起こりやすい。

	ラークII	チェイサー	クレスト	ラークII	チェイサー	クレスト	ラークII	チェイサー	クレスト
インストルメントパネルセーファイトSUB-ASSY	55401-22260 ≧ ¥73700	55401-22270 ≧ ¥68000	55401-22270 ≧ ¥68000	55401-22270 ≧ ¥68000	55401-22270 ≧ ¥68000	55401-22270 ≧ ¥68000	55401-22270 ≧ ¥68000	55401-22270 ≧ ¥68000	55401-22270 ≧ ¥68000
インストルメントクラスターニッシュ パネルSUB-ASSY CTR	55405-22150(-93/10) ≧ ¥10000	55405-22280 ≧ ¥15400	55405-22280 ≧ ¥15400	55405-22280 ≧ ¥15400	55405-22280 ≧ ¥15400	55405-22280 ≧ ¥15400	55405-22280 ≧ ¥15400	55405-22280 ≧ ¥15400	55405-22280 ≧ ¥15400
インストルメントパネルライニッシュ パネル LWR CTR	55434-22110 ≧ ¥1750	55434-22130-B0(-98/08) ≧ ¥4000	55434-22130-B0(-98/08) ≧ ¥4000	55434-22130-B0(-98/08) ≧ ¥4000	55434-22130-B0(-98/08) ≧ ¥4000	55434-22130-B0(-98/08) ≧ ¥4000	55434-22130-B0(-98/08) ≧ ¥4000	55434-22130-B0(-98/08) ≧ ¥4000	55434-22130-B0(-98/08) ≧ ¥4000
インストルメントクラスターニッシュ パネルSUB-ASSY NO.2	55404-22160 ≧ ¥3980	55404-22180 ≧ ¥5900	55404-22180 ≧ ¥5900	55404-22180 ≧ ¥5900	55404-22180 ≧ ¥5900	55404-22180 ≧ ¥5900	55404-22180 ≧ ¥5900	55404-22180 ≧ ¥5900	55404-22180 ≧ ¥5900
インストルメントパネル レジスタASSY NO.3	55670-22160 ≧ ¥7600	55670-22170-B0(-98/08 スインテック) ≧ ¥19300	55670-22170-B0(-98/08 スインテック) ≧ ¥19300	55670-22170-B0(-98/08 スインテック) ≧ ¥19300	55670-22170-B0(-98/08 スインテック) ≧ ¥19300	55670-22170-B0(-98/08 スインテック) ≧ ¥19300	55670-22170-B0(-98/08 スインテック) ≧ ¥19300	55670-22170-B0(-98/08 スインテック) ≧ ¥19300	55670-22170-B0(-98/08 スインテック) ≧ ¥19300
コンソール パネルSUB-ASSY UPR	58804-22070(-93/10) ≧ ¥3500 58804-22110(93/10-94/09) ≧ ¥3500 58804-22150(94/09-) ≧ ¥3790	58804-22170 ≧ ¥13300	58804-22170 ≧ ¥13300	58804-22170 ≧ ¥13300	58804-22170 ≧ ¥13300	58804-22170 ≧ ¥13300	58804-22170 ≧ ¥13300	58804-22170 ≧ ¥13300	58804-22170 ≧ ¥13300
フロントアームレスト ベース パネル UPR RH	74231-22280(-93/10) ≧ ¥2960 74231-22290(93/10-94/09) ≧ ¥2960 74231-22291(94/09-) ≧ ¥2960	74231-22320 ≧ ¥2840	74231-22320 ≧ ¥2840	74231-22320 ≧ ¥2840	74231-22320 ≧ ¥2840	74231-22320 ≧ ¥2840	74231-22320 ≧ ¥2840	74231-22320 ≧ ¥2840	74231-22320 ≧ ¥2840
フロントアームレストベース パネル UPR LH	74231-22280(-93/10) ≧ ¥2440 74231-22290(93/10-94/09) ≧ ¥2440 74231-22291(94/09-) ≧ ¥2440	74231-22320 ≧ ¥2440	74231-22320 ≧ ¥2440	74231-22320 ≧ ¥2440	74231-22320 ≧ ¥2440	74231-22320 ≧ ¥2440	74231-22320 ≧ ¥2440	74231-22320 ≧ ¥2440	74231-22320 ≧ ¥2440
フロントドアトリム ボードSUB-ASSY RH	67650-24410(-94/09) ≧ ¥70300 67650-24421(94/09-) ≧ ¥70300	67650-24870-B0(-98/08) ≧ ¥58800 67610-2C180-C0(98/08-) ≧ ¥58800	67610-2C070(-98/08) ≧ ¥58800 67610-2C230(98/08-) ≧ ¥58800	67610-2C070(-98/08) ≧ ¥58800 67610-2C230(98/08-) ≧ ¥58800	67610-2C070(-98/08) ≧ ¥58800 67610-2C230(98/08-) ≧ ¥58800	67610-2C070(-98/08) ≧ ¥58800 67610-2C230(98/08-) ≧ ¥58800	67610-2C070(-98/08) ≧ ¥58800 67610-2C230(98/08-) ≧ ¥58800	67610-2C070(-98/08) ≧ ¥58800 67610-2C230(98/08-) ≧ ¥58800	67610-2C070(-98/08) ≧ ¥58800 67610-2C230(98/08-) ≧ ¥58800
フロントドアトリム ボードSUB-ASSY LH	67620-2C750(-94/09) ≧ ¥70300 67620-2C761(94/09-) ≧ ¥70300	67620-2C180-B0(-98/08) ≧ ¥58800 67620-2C310-C0(98/08-) ≧ ¥58800	67620-2C250(-98/08) ≧ ¥58800 67620-2C340(98/08-) ≧ ¥58800	67620-2C250(-98/08) ≧ ¥58800 67620-2C340(98/08-) ≧ ¥58800	67620-2C250(-98/08) ≧ ¥58800 67620-2C340(98/08-) ≧ ¥58800	67620-2C250(-98/08) ≧ ¥58800 67620-2C340(98/08-) ≧ ¥58800	67620-2C250(-98/08) ≧ ¥58800 67620-2C340(98/08-) ≧ ¥58800	67620-2C250(-98/08) ≧ ¥58800 67620-2C340(98/08-) ≧ ¥58800	67620-2C250(-98/08) ≧ ¥58800 67620-2C340(98/08-) ≧ ¥58800
リアドアトリム ボード SUB-ASSY RH	67630-24770(-94/09) ≧ ¥47800 67630-24771(94/09-) ≧ ¥47800	67630-24820(-94/09) ≧ ¥50400 67630-24821(94/09-) ≧ ¥50400	67630-2C260(-98/08) ≧ ¥50400 67630-2C340(98/08-) ≧ ¥50400	67630-2C260(-98/08) ≧ ¥50400 67630-2C340(98/08-) ≧ ¥50400	67630-2C260(-98/08) ≧ ¥50400 67630-2C340(98/08-) ≧ ¥50400	67630-2C260(-98/08) ≧ ¥50400 67630-2C340(98/08-) ≧ ¥50400	67630-2C260(-98/08) ≧ ¥50400 67630-2C340(98/08-) ≧ ¥50400	67630-2C260(-98/08) ≧ ¥50400 67630-2C340(98/08-) ≧ ¥50400	67630-2C260(-98/08) ≧ ¥50400 67630-2C340(98/08-) ≧ ¥50400
リアドアトリム ボード SUB-ASSY LH	67640-24770(-94/09) ≧ ¥47800 67640-24771(94/09-) ≧ ¥47800	67640-24820(-94/09) ≧ ¥50400 67640-24821(94/09-) ≧ ¥50400	67640-2C250(-98/08) ≧ ¥50400 67640-2C330(98/08-) ≧ ¥50400	67640-2C250(-98/08) ≧ ¥50400 67640-2C330(98/08-) ≧ ¥50400	67640-2C250(-98/08) ≧ ¥50400 67640-2C330(98/08-) ≧ ¥50400	67640-2C250(-98/08) ≧ ¥50400 67640-2C330(98/08-) ≧ ¥50400	67640-2C250(-98/08) ≧ ¥50400 67640-2C330(98/08-) ≧ ¥50400	67640-2C250(-98/08) ≧ ¥50400 67640-2C330(98/08-) ≧ ¥50400	67640-2C250(-98/08) ≧ ¥50400 67640-2C330(98/08-) ≧ ¥50400
スピードメーターASSY	83110-24850 ≧ ¥20600	83220-22020 ≧ ¥32900	83220-22020 ≧ ¥32900	83220-22020 ≧ ¥32900	83220-22020 ≧ ¥32900	83220-22020 ≧ ¥32900	83220-22020 ≧ ¥32900	83220-22020 ≧ ¥32900	83220-22020 ≧ ¥32900
ドアコントロールトランスミッタ	89742-22080 ≧ ¥15000	89742-22120 ≧ ¥16600	89742-22120 ≧ ¥16600	89742-22120 ≧ ¥16600	89742-22120 ≧ ¥16600	89742-22120 ≧ ¥16600	89742-22120 ≧ ¥16600	89742-22120 ≧ ¥16600	89742-22120 ≧ ¥16600

※純正パーツ部品番号及び参考価格は編集部調べ。部品番号や価格は変動や刷新する場合がありますので、購入の際にはディーラーなどへ問い合わせください。

ENGINE

FOOTWORK

DRIVE TRAIN

INTERIOR

EXTERIOR

知っている&便利!

JZX90/100/110
純正パーツ
品番&プライズリスト

【外装パーツ】

EXTERIOR

3車種が設定されるJZX
90/100は、社外の外装
パーツも豊富に用意されて
いる。そこで、ここでは劣化
や万一のクラッシュの際に、
社外品では代用ができない
ライト類を中心とした。ま
た、ガラスや高い耐久性が
人気の純正バンパーの値段
も見てみよう。



JZX90				JZX100				JZX110			
ラークII		チェイサー	クレスト	ラークII		チェイサー	クレスト	ラークII		チェイサー	クレスト
ヘッドライトユニットASSY RH		81110-22640・¥38700	81110-22660(-93/11) 81110-22661(93/11-94/09) 8110-22662(94/09-)・¥3400	81110-22670(-93/01) 81110-22671(93/01-93/11) 81110-22672(93/11-94/09)		81130-22720(96/09-97/10) 81130-22721(97/10-98/08) 81130-22722(97/10-98/08) 81130-22723(98/08-01/06)	81130-22710(-97/11) 81130-22711(97/11-98/08) 81130-22712(98/08-01/06)	81140-22820(-02/10) 81145-22880(02/10-)		81140-22820(-02/10) 81145-22880(02/10-)	
ヘッドライトユニットASSY LH		81150-22640・¥38700	81150-22660(-93/11) 81150-22661(93/11-94/09) 8150-22662(94/09-)・¥3400	81150-22670(-93/01) 81150-22671(93/01-93/11) 81150-22672(93/11-94/09)		81170-22720(96/09-97/10) 81170-22721(97/10-98/08) 81170-22722(97/10-98/08) 81170-22723(98/08-01/06)	81170-22710(-97/11) 81170-22711(97/11-98/08) 81170-22712(98/08-01/06)	81170-22820(-02/10) 81185-22880(02/10-)		81170-22820(-02/10) 81185-22880(02/10-)	
フタダランフASSY RH		-	-	81210-22060(-98/08)・¥17700		-	-	-		-	
フタダランフASSY LH		-	-	81210-22060(98/08-)・¥17500		-	-	-		-	
サイドターンシグナルランフASSY RH		81730-22080(-94/09) 81730-22100(94/09-)・¥8000	-	81730-22120(96/09-98/08) 81730-22150(98/08-)・¥10700		-	81730-22130(96/09-98/08) 81730-22160(98/08-01/06) 81740-22130(96/09-98/08) 81740-22160(98/08-01/06)	-		-	
サイドターンシグナルランフASSY LH		81740-22080(-94/09) 81740-22100(94/09-)・¥8000	-	81740-22120(96/09-98/08) 81740-22150(98/08-)・¥10700		-	81740-22130(96/09-98/08) 81740-22160(98/08-01/06)	-		-	
コーナリングランフASSY RH		81380-22010(-94/09) 81380-22020(94/09-)・¥8100	-	-		-	-	81375-22030		¥5100	
コーナリングランフASSY LH		81390-22010(-94/09) 81390-22020(94/09-)・¥8100	-	-		-	-	81385-22030		¥5100	
フロントターンシグナルランフASSY RH		-	81510-22370(-93/05) 81510-22371(93/05-94/09) 81510-22380(94/09-)・¥5700	81510-22380(-94/09) 81510-22480(98/08-)		81510-22440 81510-22500 81510-22500	81510-22460 81510-22500 81510-22500	-		-	
フロントターンシグナルランフASSY LH		-	81520-22370(-93/05) 81520-22371(93/05-94/09) 81520-22380(94/09-)・¥5700	81520-22380(-94/09) 81520-22480(98/08-)		81520-22440 81520-22500 81520-22500	81520-22460 81520-22500 81520-22500	-		-	

※純正/バンパー部品番号及び参考価格は編集部調べ。部品番号や価格は変動や刷新する場合がありますので、購入の際にはディーラーなどへ問い合わせてください。

掲載メーカー&ショップ問い合わせ住所録

HYPER REV Vol.194 トヨタ マークII / チェイサー / クレスタ No.5

あ

エクセディ アフターマーケット部

▶大阪府寝屋川市木田元宮1-1-1
▶☎072-824-7138
▶<http://www.exedy-racing.com>

S&Eブレーキ

▶愛知県刈谷市相生1-1-1 アドバンス・スクエア刈谷5F
▶☎0120-100-419
▶<http://www.advicsaftermarket.co.jp>

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
▶<http://www.st-garage.com>

STF

▶神奈川県相模原市田名2254-1
▶☎042-705-8275
▶<http://www.tuningshop-stf.com>

エスペリア

▶福岡県久留米市本町17-19
▶☎0942-32-2700
▶<http://www.espelir.co.jp>

エッチ・ケー・エス

▶静岡県富士宮市北山7181
▶☎0544-29-1235
▶<http://www.hks-power.co.jp>

エッチ・ケー・エス九州サービス

▶福岡県北九州市小倉南区蛸田若園3-12-15
▶☎093-931-6910
▶<http://www.hks-kyusyu.co.jp>

BILSTEIN SERVICE CENTER エナペタル

▶愛知県尾張旭市東山町2-14-8
▶☎052-775-3328
▶<http://www.ennepetal.co.jp>

N-STYLE CUSTOM

▶群馬県邑楽郡板倉町大荷場443
▶☎0276-78-2305
▶<http://n-stylecustom.com>

エムケーカシヤマ・ウインマックスディビジョン

▶長野県佐久市大字小田井1119番地
▶☎0267-67-7700
▶<http://winmax.jp>

エム・ツー販売

▶東京都世田谷区等々力2-1-2-301
▶☎03-3704-2272
▶<http://www.m2-hanbai.com>

エルドオートサービス

▶東京都八王子市鎌水83-1
▶☎042-678-7325
▶<http://www.eld-as.jp>

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
▶☎0267-68-6888
▶<http://www.endless-sport.co.jp>

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
▶<http://www.infini-d.co.jp>

伊藤オートサービス

▶埼玉県吉川市川藤887
▶☎048-983-0110
▶<http://www.ito-auto.co.jp>

インギング APP事業部

▶東京都福生市熊川1115-26
▶☎042-513-3307
▶<http://www.app-top.jp>

ヴァレンティジャパン

▶岐阜県羽島市上中町長間1881
▶☎0120-670-677
▶<http://valentijapan.com>

ウェッズ

▶東京都大田区大森北1-6-8 ウィラ大森ビル6F
▶☎03-5753-8201
▶<http://www.weds.co.jp>

エイティーエス

▶岡山県岡山市北区富吉3201
▶☎086-286-9331
▶<http://www.a-t-s.co.jp>

エーアールシーブレイジング

▶静岡県富士市依田橋239-3
▶☎0545-32-0525
▶<http://www.arc-brazing.co.jp>

アーティスト

▶長野県安曇野市堀金烏川4343-6
▶☎0263-71-5670
▶<http://www.artist-jp.com>

アイ・ディ・アイ

▶東京都昭島市緑町2-13-18
▶☎042-549-0050
▶<http://www.idijp.com>

アウトトラッシュ

▶静岡県沼津市小諏訪6-2
▶☎055-929-6818
▶<http://www.out-trash.com>

アウトローブレイキジャパン

▶愛知県瀬戸市紺屋田町22-4
▶☎0561-84-0404
▶<http://www.f03-233.125.168.210.fs-user.net>

アクレ

▶東京都武蔵村山市学園3-19-2
▶☎042-516-9600
▶<http://www.acre.co.jp>

Apex

▶東京都八王子市松木9-1
▶☎0544-65-5061
▶<http://www.apexi.co.jp>





エンドレスアドバンス エンドレス事業部

- ▶長野県佐久市横和1012-1
- ▶☎0267-68-6888
- ▶<http://www.endless-sport.co.jp>

オーエス技研

- ▶岡山県岡山市中区沖元464
- ▶☎086-277-6609
- ▶<http://www.osgiken.co.jp>

オージーシステム

- ▶群馬県桐生市相生町2-316-1
- ▶☎03-3438-4113
- ▶<http://ogs-japan.com>

オーゼットジャパン

- ▶静岡県浜松市中区佐藤2-35-20
- ▶☎053-469-5011
- ▶<http://www.oz-japan.com>

オールージュ

- ▶兵庫県加古郡稲美町岡1293-2
- ▶☎0794-95-6812
- ▶<http://eaurouge.jp>

OKADA PROJECTS

- ▶神奈川県川崎市高津区北見方2-3-5
- ▶☎044-822-3341
- ▶<http://www.okadaprojects.com>

オクヤマ

- ▶神奈川県横浜市都筑区池辺町4539
- ▶☎045-934-5334
- ▶<http://www.carbing.co.jp>

小倉クラッチ

- ▶群馬県伊勢崎市赤堀鹿島町1539
- ▶☎0270-63-7236
- ▶<http://www.ogura-racing.com>

か

カーケアオフィス

- ▶三重県鈴鹿市住吉2-19-8
- ▶☎059-370-5590
- ▶<http://homepage2.nifty.com/carcareoffice>

CART工房

- ▶神奈川県相模原市南区下溝3054-1
- ▶☎042-777-8133
- ▶<http://www.carkoubou.co.jp>

カーツ

- ▶岡山県岡山市西大寺五明387-1
- ▶☎086-942-1111
- ▶<http://www.kaaz.co.jp>

カキモレーシング

- ▶大阪府堺市西区浜寺船尾町東1-111
- ▶☎072-265-8411
- ▶<http://www.kakimotoracing.co.jp>

グローバル

- ▶埼玉県久喜市樋ノ口494
- ▶☎0480-24-2417
- ▶<http://www.global-z.com>

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 2F
- ▶☎042-569-2930
- ▶<http://www.ksp-eng.co.jp>

K&M(ミサイル)

- ▶埼玉県さいたま市西区大字水判土198-11
- ▶☎048-621-0007
- ▶<http://www.missile-k-and-m.co.jp>

ケースベック

- ▶愛知県高浜市論地町3-9-57
- ▶☎0566-54-0335
- ▶<http://www.kspec.jp>

ケースベック インテリア

- ▶愛知県高浜市論地町4-2-63
- ▶☎0566-54-2855
- ▶http://www.kspec.jp/artina_jp

ケースベック・エレクトロニクス

- ▶愛知県高浜市論地町3-9-57
- ▶☎0566-54-5788
- ▶http://kspec.co.jp/garax_jp

ケースベック・エレクトロニクス GLANZ事業部

- ▶愛知県高浜市論地町3-9-57
- ▶☎042-701-3390
- ▶<http://glanz-jp.com>

風間オートサービス

- ▶埼玉県春日部市金崎635-1
- ▶☎048-745-2026
- ▶<http://www.kazamaauto.co.jp>

キャロッセ

- ▶群馬県高崎市新保町1664-1
- ▶☎027-352-3578
- ▶<http://www.cusco.co.jp>

クールナッツ

- ▶神奈川県横浜市泉区上飯田町2509-2F
- ▶☎045-800-3157
- ▶<http://www.shadowpro.jp>

グラッド・ジャパン

- ▶東京都大田区大森北3-42-8
- ▶☎03-3298-8195
- ▶<http://www.glad-japan.com>

グラン

- ▶兵庫県たつの市揖西町竹原965-312
- ▶☎0791-64-8015
- ▶<http://www.glan.co.jp>

クルーズ

- ▶札幌市西区発寒10条2-8-10
- ▶☎011-664-1757
- ▶<http://www.cruise-power.co.jp>

グループ・エム

- ▶埼玉県朝霞市幸町3-12-24
- ▶☎048-450-2911
- ▶<http://www.gruppem.co.jp>

掲載メーカー&ショップ問い合わせ住所録

HYPER REV Vol.194 トヨタ マークII / チェイサー / クレスタ No.5

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>

永井電子機器

▶ 神奈川県川崎市高津区下作延2-31-1
 ▶ ☎044-877-2441
 ▶ <http://www.nagaidenshi.co.jp>

な

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>

日本精機 Defi事業部

▶ 新潟県長岡市東蔵王2-2-34
 ▶ ☎03-3835-3639
 ▶ <http://www.nippon-seiki.co.jp/defi>

は

パワーエンタープライズ

▶ 静岡県富士市中里69-1
 ▶ ☎0545-30-9111
 ▶ <http://www.power-enterprise.co.jp>

パワーハウスアミューズ

▶ 千葉県木更津市桜井新町2-2-1
 ▶ ☎0438-30-0055
 ▶ <http://www.webamuse.co.jp>

BBSジャパン

▶ 東京都中央区日本橋久松町9-9 SCI日本橋ビル4F
 ▶ ☎0120-57-4433
 ▶ <http://www.bbs-japan.co.jp>

ピボット

▶ 長野県松本市岡田下岡田87-3
 ▶ ☎0263-46-5901
 ▶ <http://pivotjp.com>

T&E

▶ 神奈川県横浜市都筑区大熊町882
 ▶ ☎045-944-2221
 ▶ <http://www.t-and-e.co.jp>

D2japan

▶ 宮城県黒川郡富谷町成田9-1-18
 ▶ ☎022-779-6512
 ▶ <http://www.d2japan.com>

ティエムシー

▶ 大阪府豊中市今在家町18-10
 ▶ ☎0120-826-644
 ▶ <http://www.rs-r.co.jp>

ディクセル

▶ 大阪府摂津市鳥飼本町4-8-13
 ▶ ☎072-654-0121
 ▶ <http://www.dixcel.co.jp>

テイン

▶ 神奈川県横浜市戸塚区上矢部町3515-4
 ▶ ☎045-810-5501
 ▶ <http://www.tein.co.jp>

テクニカルガレージストウ

▶ 栃木県那須烏山市志鳥2562
 ▶ ☎0287-88-0802
 ▶ <http://www.tgs-ltd.com>

東京発条製作所

▶ 東京都大田区蒲田4-27-3
 ▶ ☎03-3732-4111
 ▶ <http://www.tohatsu-springs.com>

東名パワード

▶ 東京都町田市鶴間1737-3
 ▶ ☎042-795-8411
 ▶ <http://www.tomei-p.co.jp>

トップラインプロダクト

▶ 千葉県柏市高柳1147-2
 ▶ ☎047-190-1391
 ▶ <http://www.tpl.co.jp>

トラスト

▶ 千葉県山武郡芝山町大台3155-5
 ▶ ☎0479-77-3000
 ▶ <http://www.trust-power.com>

コーヨー

▶ 愛知県名古屋市中区平和1-19-9
 ▶ ☎052-322-5221
 ▶ <http://www.koyorad.co.jp>

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>

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
 ▶ <http://www.5zigen.co.jp>

さ

サード

▶ 愛知県豊田市若林東町上外根50
 ▶ ☎0565-53-1166
 ▶ <https://www.sard.co.jp>

GT-1 Motor Sports

▶ 東京都立川市砂川町8-59-5
 ▶ ☎042-520-3550
 ▶ <http://www.gt-1.com>

スピリットパフォーマンス

▶ 東京都武蔵村山市学園3-19-2
 ▶ ☎042-516-9550
 ▶ <http://www.spirit-shocks.jp>

た

辰巳屋興業 自動車用品部

▶ 東京都葛飾区西新小岩3-8-4
 ▶ ☎03-3696-0620
 ▶ <http://www.racinggear.co.jp>

田中工業(ジュンマシンショップ)

▶ 東京都練馬区関町北3-1-7
 ▶ ☎03-3920-4165
 ▶ <http://www.junauto.co.jp>

タナベ

▶ 大阪府箕面市小野原東1-4-15
 ▶ ☎072-728-6700
 ▶ <http://www.rd-tanabe.com>

たにぐち自動車

▶ 愛知県一宮市浅野字大島9-2
 ▶ ☎0586-81-6660
 ▶ <http://taniguchi-jidousya.com>

タニダ

▶ 愛知県名古屋市中区鶴舞2-3-17
 ▶ ☎052-871-3741
 ▶ <http://www.tanida-web.co.jp>





藤壺技研工業

- ▶ 静岡県裾野市須山1220-12
- ▶ ☎055-998-0130
- ▶ <https://www.fujitsubo.co.jp>

ブラックライン

- ▶ 埼玉県川越市下広谷690-1
- ▶ ☎049-239-6667
- ▶ <http://www.blackline-racing.com>

ブリッツ

- ▶ 東京都西東京市新町4-7-6
- ▶ ☎0422-60-2277
- ▶ <http://www.blitz.co.jp>

フルスペックカーメイクサム

- ▶ 大分県日田市大宮町1212-1
- ▶ ☎0973-23-1774
- ▶ <http://fullspeccarmakesam.blog39.fc2.com>

プレミアムジャパン

- ▶ info@premium-jp.com
- ▶ <http://www.premium-jp.com>

プロジェクト・ミュー

- ▶ 埼玉県入間市根岸東狭山80
- ▶ ☎0120-443688
- ▶ <http://www.project-mu.co.jp>

プロト

- ▶ 愛知県刈谷市井ヶ谷町桜島5
- ▶ ☎0566-36-0456
- ▶ <http://www.plotonline.com>

ブロンコ・バスター

- ▶ 埼玉県大里郡寄居町赤浜1903
- ▶ ☎048-577-0606
- ▶ <http://www.brig-bb.co.jp>

PentRoof/ウッドノース

- ▶ 東京都大田区大森東2-28-2
- ▶ ☎03-5493-0840
- ▶ <http://www.pentroof.co.jp>

ま

マルカサービス

- ▶ 愛知県名古屋市港区潮風町1-3
- ▶ ☎052-746-7000
- ▶ <http://www.marukaservice.com>

ミノルインターナショナル

- ▶ 東京都世田谷区等々力2-1-2 3F
- ▶ ☎03-5706-1888
- ▶ <http://www.billion-inc.co.jp>

ムーンフェイス

- ▶ 愛知県安城市上条町西荒井24
- ▶ ☎0566-75-4455
- ▶ <http://www.moonface.co.jp>

レイズ

- ▶ 大阪府東大阪市長田西2-4-7
- ▶ ☎06-6787-0019
- ▶ <http://www.rayswheels.co.jp>

わ

ワーク

- ▶ 大阪府東大阪市長田西4-1-13
- ▶ ☎06-6746-2859
- ▶ <http://www.work-wheels.co.jp>

ワークスベル

- ▶ 長野県茅野市玉川8507
- ▶ ☎0266-70-1477
- ▶ <http://www.worksbell.co.jp>

ワイズスクウェア

- ▶ 新潟県新潟市東区逢谷内6-11
- ▶ ☎025-275-4567
- ▶ <http://www.behrman.jp>

ワンガン(Z.S.S.)

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

モーデックスアルファ バーディークラブ事業部

- ▶ 広島県広島市安佐南区八木1-11-12
- ▶ ☎082-830-2008
- ▶ <http://www.buddyclub.jp>

や

横浜ゴム

- ▶ 東京都港区新橋5-36-11
- ▶ ☎03-3431-9981
- ▶ <http://www.yokohamawheel.jp>

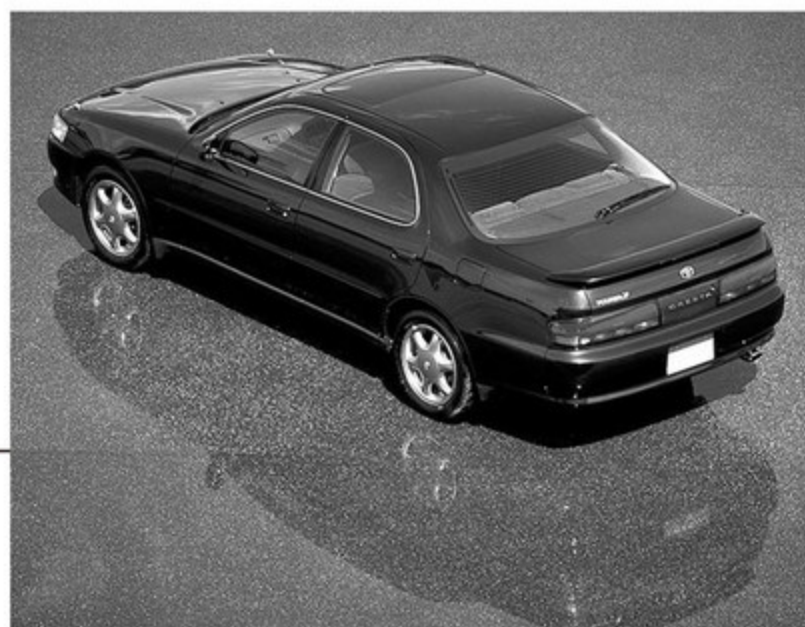
ら

ラストイ

- ▶ 千葉県白井市富士51-4
- ▶ ☎047-441-6226
- ▶ <http://www.rasty.tv>

リミット

- ▶ 富山県富山市水橋狐塚217
- ▶ ☎076-411-9333
- ▶



※この本に掲載している情報は2015年6月1日現在のものとなります。場合によっては価格改定、仕様変更、販売中止などもあります。
 ※この本に掲載している情報の中には競技専用のもも含まれています。
 特にパーツや用品ご購入に際しては商品の特徴、取り付け方法、価格など事前によくお確かめください。
 ※この本に掲載している情報や特徴、性能などのデータはいずれもメーカー発表値となっています。

ニューズムック

HYPER REV

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.194

トヨタ・マークII/チェイサー/クレスト No.5

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

STAFF

Chief Editor

永元辰雄

Writing Staff

川崎英俊

渡辺大輔

工藤貴宏

高橋陽介

堀 芳仁

佐藤 圭

Photographer

金子信敏

服部真哉

西野キヨシ

小林克好

岩島浩樹

澤田優樹

内藤正美

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

Cover Illustration

加藤浩哉

Cover Designe

デザインスペース・ゼロ

Advertising Staff

廣島健太郎

MKプロジェクト

松本 和之

赤坂 太一

Illustrator

加藤浩哉

AZ1

川口美佐緒

河野敬子

高田 忍

Supervisor

加地伸康

Producer

渡辺文緒

リノクリエイティブ

島田 吉穂

木内 一行

AD CONTENTS

アーティスト	91
アウトトラッシュ	89
伊藤オートサービス	74
インブルーブドクラフトクルーズ	84
HKS九州サービス	86

STF	87
STガレージ	176
N-STYLE CUSTOM	86
CAR工房	1
ケーアンドエム	85
Z.S.S.	表2
たにくち自動車	83

テクニカルガレージ・ストウ	90
東名パワード	表4
ドリームファクトリー	89
フルスベックカーメイクサム	91
プレミアムジャパン	表3
ラストィ	82
Limit	90

JZX90 / 100 / 110

Buyer's Guide

Advised by
CAR工房

カー工房
長谷川さん

ノーマル車?

チューンド?

コンプリート?

**今だからこそ
賢い車体選びを
お教えします!**

数多くのツアラー&iRシリーズを販売するカー工房。その在庫数は日本屈指を誇り、同時に数々のチューニングカーをプロデュースしている。それだけにJZXの現状と、賢い入手方法のデータも蓄積されている。ここではJZXの車両選びの極意をカー工房のアドバイスの元、探っていこう。

☎ カー工房 ☎042-777-8133
神奈川県相模原市南区下溝3054-1
<http://www.carkoubou.co.jp>

PHOTO&REPORT : 渡辺大輔

安心して乗り出すなら コンプリートカーという選択肢もあり!



CARI工房 CRESTA [JZX100]

— 昨年の東京オートサロンでも披露されたド派手なクレスタ。カー工房がデモカーとしてイチから造り上げたこのマシンは、ショーで栄える作りだけでなく、ドリフトをターゲットにセッティングされたコンプリートマシンだ。ここまで仕上げた状態で納車してもらえば、いきなり極上チューニングカーを所有できてしまうわけだ。

ドリフトをターゲットにチューニングされたエンジンはHKSのカムをはじめインジェクターなどひと通りセット済み。タービンはGT3037をセットして実測480psのセッティング。



JZXの賢い買い方とは?

今からJZXを手に入れるとしたら、どのような買い方が賢いといえるのだろうか。一般的には極上ノーマル車を探し出し、自分の手でコソコソと仕上げていくパターンと、チューンドを手に入れたら、そこから自分好みにリメイクするパターンに分かれるだろう。

ノーマルならチューニング自体を楽しむことができ、パーツも自分が選んだ物をチョイスできるが、それだけの時間やコストも必要になってくる。いっぽうチューンドは、高額なパーツが付いている車両でもお得にゲットできる可能性は高いが、その性能はもちろんコンディションやセッティングの状況を見極めるのが難しい。

結論から言うと、このふたつのパターンに限って言えば、どちらが正解でどちらが間違い

というものはない。どちらにもメリットとデメリットはあるし、ライフスタイルや好みは人それぞれだからだ。

しかし、ここで重要なのは「失敗しない」ということだ。ノーマルであろうとチューンドであろうと、先にも述べたとおりデメリットが存在する。それを解消するためには、やはり信頼できるショップで購入するというのが、まずは第一歩なのだ。

ここで紹介するカー工房は、まさにその「信頼できるショップ」と言える。カー工房は日本屈指のJZXの在庫数を誇り、同時に数々のチューニングカーもプロデュースするなど、言うなればJZXの専門店なのだ。

そして、専門店ならではのプランが、先に述べた選択肢をさらに増やしてくれる。そのひとつが「コンプリートカー」だ。オリジナル仕様の車両はもちろん、フルオーダーで自分好みの車両を仕上げてくれるのだ。

また、カー工房の中古車はコンディションチェックなど基本的なプランにプラスして、チューニングも合わせて行うことも可能。車体価格と合わせて、口金を組めるのもお得だが、より自分好みの1台を最初から乗ることができるといいうのも魅力。JZXを長く楽しみたいなら、まずは自分に合った買い方を選択するのが賢い買い方と言えるだろう。

今が底値の110系が狙い目

JZXの魅力といえば、なんといってもチューニングの幅広さが挙げられる。特にドリフトからストリートと、様々なステージで親しまれているだけあって、中古車市場ではチューンドの流通量もハンパではない。ツアラーVともなると、逆にフルノーマルを探す方が難しいともいえる状況だ。しかし、同じJZXでも90系、100系、110系とそれぞれキャ

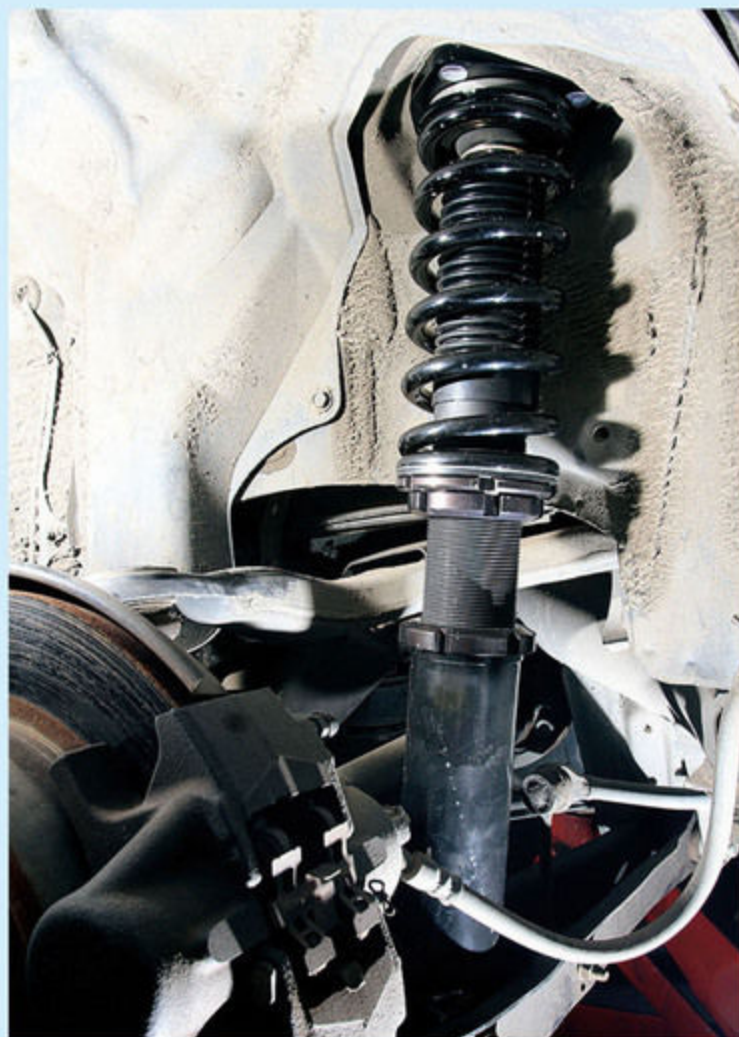
納車前のチェックは念入りに これがカー工場の信頼性の証

ノーマルからチューンドまで多彩なストック車両を持つだけに、そのコンディションも様々。納車時にはブッシュなどの消耗パーツチェックはもちろん、各部の不具合までしっかりと点検・交換が行われる。多くのJZXを取り扱ってきた実績と確かなノウハウの蓄積は、これから長くJZXを楽しみたい人必見。

アーム類をはじめとした各ブッシュは、走行距離だけでなく乗り方や経年など様々な要因で劣化する。直進安定性やハンドリングなどチューニング以前の不具合に直結する部分だけに、機関ともに徹底的にチェックされる。



また、ドリフト用マシンとしては100系と110系では、圧倒的に100系が主流。それというのも110系は同じJZエンジンでも電子スロットル化されているため、アクセルコントロールにタイムラグが発生。このタイムラグを嫌うユーザーが多いためか、市場での価格帯は圧倒的に100系の方が高額という逆転現象が起きている。しかし、100系は年式的にもブッシュなどの劣化が顕著な車両も多く、これ



全長調整式のオリジナル車高調はシャコタン専用に設計されたアイテム。ピロアッパーのためダイレクトなハンドリングはもちろん、ゴムブッシュのたわみがないため、攻めたツライチセッティングにも対応する。

ラクターはまったく異なる。例えば剛性面では90系が圧倒的に高いとのこと。これは衝突安全基準が改正された100系以降にフロントに衝撃吸収構造が取り入れられたためだ。このことは操作性に大きな影響を及ぼし、特にドリフトなどシビアなコントロールが必要な場面では、90系の剛性感は走りにおいて有利に働くという。

しかし、90系は残存数も少なく、中にはプレミア価格が付いている車両もある。そのため、今は100系や110系に補強バーなどの剛性アップパーツを施したほうが、お買い得感が高いとのこと。

から長く乗ろうと考えるとメンテナンスコストが高んでくると考えた方がいい。

いっぽう110系は比較的新しい年式ということと、ドリフトなどで極端に酷使された車体が少ないため、メンテナンスポイントが少なく済む車両が見つかる可能性は高い。カー工場の長谷川さんも「電子スロットルも、様々なメーカーから交換するためのキットが出てきていますし、AT車であっても新品部品でMT化(60万円前後)も可能です。長く乗るのであれば110系の方がメリットがあるでしょう」と、110系のお買い得感を認める。

さらに車両価格もJZXシリーズでは最安といえるため、ベースとして考えるのであれば110系は現在、狙い目の車両なのだ。

駆動系のアップデートは 納車時のコスト編入がオススメ!



ドリフトを楽しむ前提でJZXを手に入れるなら、ミッションやデフといった駆動系に手を入れるのは必須。交換となってもそれなりのコストが必要になるため、車体価格に含ませてローンを組むのが賢い買い方と言えるだろう。初心者はもちろん、スキルアップしても使い続けられる部分だけに、予算をケチらないのがポイントだ。



マフラーはカー工房オリジナルのローダウン対応チタンテールタイプ。メインはφ80でJZエンジンのサウンドを楽しめるストレートや中間タイコタイプなど、好みによって選択肢も様々。



ボディカラーに合わせてスポークにペイントを施すホイールは、ワークXSA OC 4。オリジナルのワイドフェンダーを組み合わせ、フロント9.5J-18、リア10.5J-18のセッティング。



テールランプもオリジナルスタイルでワンオフされたフルLEDタイプに変更。購入後にDIYで作るのもアリだけど、プロが作るクオリティはデザインも視認性も抜群の仕上げ。もちろん車検対応。



センターのエアコンベンチレーターに取り付ける100系専用メーターパネルもオリジナル。フラットタイプとディープタイプ、さらに運転席側用とバリエーションもあり。シンプルにメーターをレイアウトしたい人にはオススメ。



シフトやサイドブレーキの操作時に、コンソールボックスが邪魔だという意見から新たに産まれたローマウントコンソール(1万9800円)。コンソールと置き換えてフラット形状にすることで、操作性もアップする。



人気のカラーは
ブラック!



どちらを選ぶかは
好み次第!

今が買い!? 選択肢はJZX110狙い撃ち!

JZXシリーズで今一番買いやすい価格帯なのがJZX110。フルノーマルはもちろんチューンドも手頃な価格帯で手に入れることができることから、これからJZXに乗りたという人は必見のモデルというわけだ。



2001 ヴェロッサV25改
139万円

100系ツアラーVのエンジンに換装されて機械式スロットルに変更済み。駆動系も5速MT化とともに東名のLSDを組み合わせているため、即ドリフトを楽しめる。検2年付き 走行5万3000km



2001 ヴェロッサVR25
79万円

ベースとしてはちょうどいいVAT&電スロ搭載のノーマル車。一般的な使われ方をしたクルマのため、各部の劣化も少なくこれからチューニングをはじめるとはベストな1台。検2年付き 走行5万6000km



2001 マークII iR-V
159万円

機械式スロットル化に合わせ制御系はVプロに変更。タービンもGT2835がセットされ、前置きインタークーラー化などひと通り手を加えられている。もちろん純正5速MT。検28年6月 走行5万7000km

チューンドでも心配ナシ!
また、悩みどころとしてはノーマルをベースとして選ぶか、チューンドを手に入れるかという問題もあるだろう。前述のように100系では今やフルノーマルを探すのは困難な状況だ。もちろん根気よく探せばフルノーマル車を見つけれないことはないだろうが、よほどノーマルに拘っているものでなければ、できれば程度の良いチューンドを選びたい。

「ひと昔前ではチューンドは仕上げ方や乗り方など不明な点も多く、敬遠されがちでした。しかしチューニング市場が成熟した今の環境下なら、付いているパーツのコストなどを考

えると、お得なものも数多く見つけれられます。同じ価格帯でも仕様や履歴の違いはありますから、その辺をよく考えて自分に合った車体を見つけることもできるでしょう」とは長谷川さん。
そうすると、どういった仕様のチューンドを選ぶかがポイントとなるわけだが、カー工房に並んでいた同じ109万円のプライスが付いた2台のチェイサーを例に考えてみたい。片方は2オーナーのノーマル車からカー工房でコンプリートカーとして仕上げた1台。年式的には96年なので前期モデルで、走行距離も短くこれから仕上げていくにはベストな車両と言えるだろう。対して同じプライスでアームやナ

ツクルなどが交換され、オールペンまで行っている車両もある。こちらは走行距離こそ11万kmだが不具合はまっ

たくないとのこと。最終型でメンテナンスもしっかりと行われているため、ドリフトなどですぐに遊びたいというユーザーにはもってこいの車両だ。
チューンドと言っても仕様はそれぞれ。できればクルマ選びは数多くの車両をチェックして、最善の1台を見つけれられるよう努力も行うべきだ。そのためには自分自身がどういった方向でJZXと付き合いたいかをよく考えておく事も重要だ。また、カー工房のような専門店では、まずは相談するというのも賢い選択だろう。

カー工房
長谷川さん



Special Shop Report

JZXのプロショップが集結!



CONTENTS

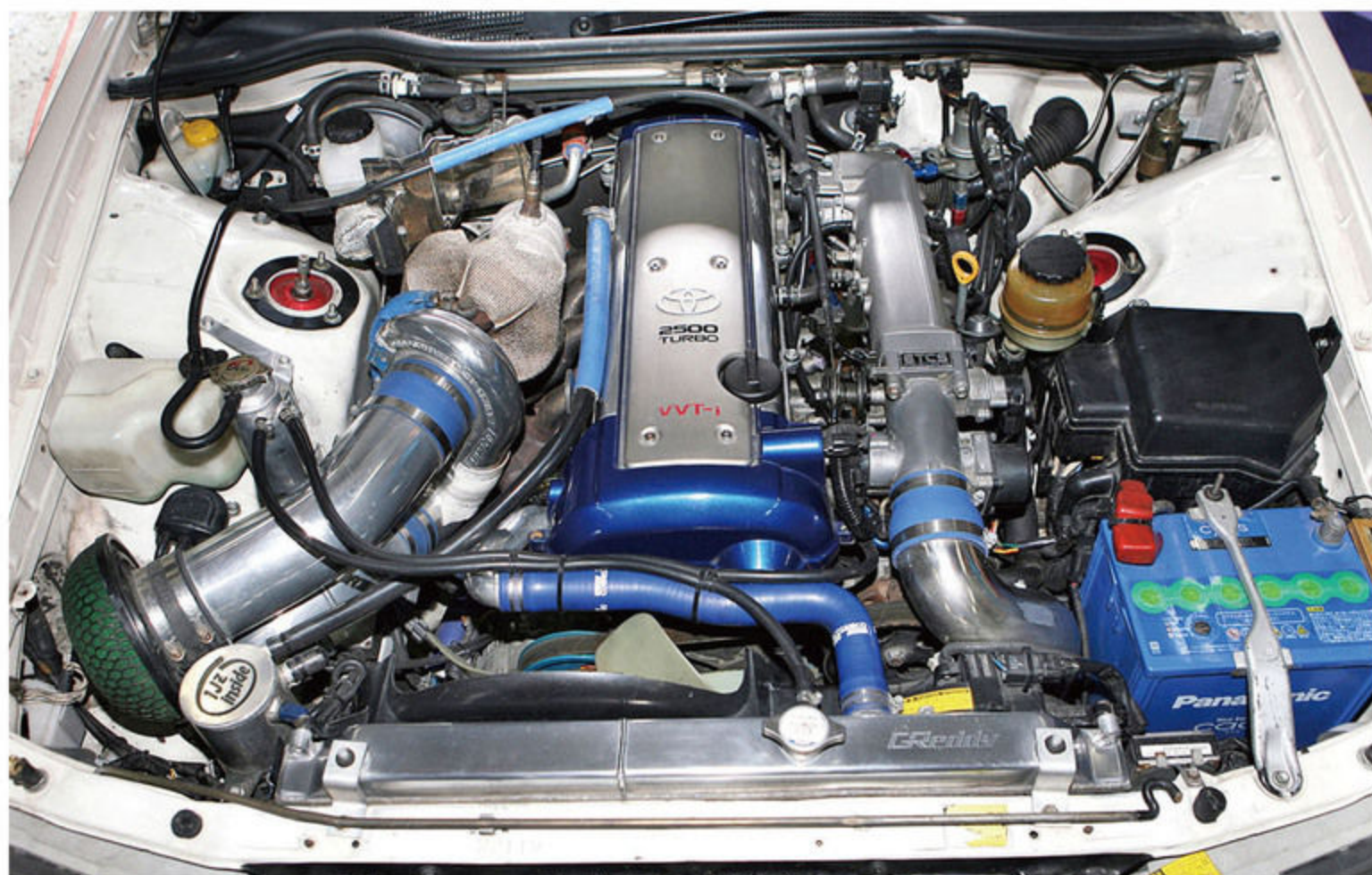
IMPROVE CRAFT CRUISE	P102
OUT TRASH	P104
TECHNICAL GARAGE SUDOU	P106
ITO AUTO SERVICE	P107
LIMIT	P108
HKS KYUSYU SERVICE	P110
DREAM FACTORY	P112
FULLSPEC CARMAKE SAM	P114



Improve craft CRUISE

インフループレフトクルーズ

PHOTO:マイナーカラーコード
REPORT:堀 芳仁



エンジンはHKSのハイカムやH断面コンロッドを組み込み、1JZのまま8500rpmまで高回転化。タービンは1JZと相性が良く、全域にわたってフィーリングがアップするTD07-25Gをチョイス。ウエストゲートタイプならではのパンチとパワー感は、アクチュエーター式には無い魅力と言えるだろう。

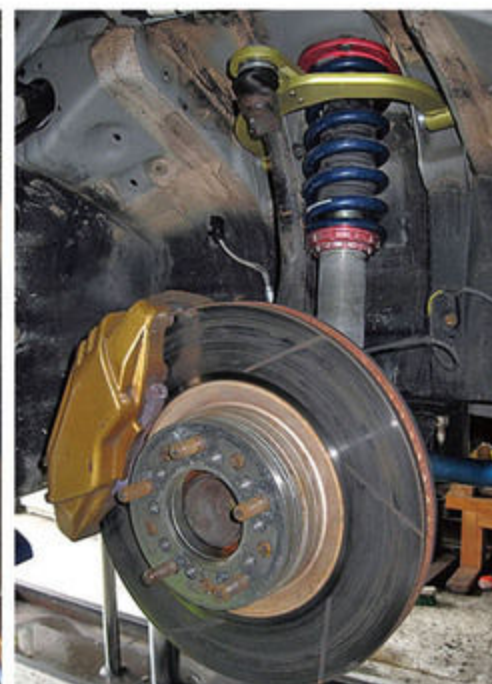


マルチユースを前提としているため、快適性はそのままに必要なもののみを追加したコックピット。視認性良く並べられた追加メーターは、マシンのコンディションを把握するための必需品。

燃料系も抜かりなく強化。ノーマルのメイン燃料ポンプから一旦コレクターに入り、そこからBOSCHポンプ×2基で供給されている。パンチ力のあるパワーユニットの能力を更に活かすテクニックだ。



JZX100以降の変バルタイ付きエンジンには、バルタイチューンがオススメ。低～中回転域でのトルクが高められ、タービンの回り出しも早くなり、高回転のフィーリングもアップする。このマシンはHKSのバルコンを使用しているが、Vプロのバージョン4やトラストVマネージ、アベックスのパワFCでも制御可能。



サスペンションは前後とも、アベックスN1ダンパーをベースに、オリジナルの減衰力セッティングが施されたクルーズスペック。このダンパーに、ハイバコ製のスプリングが組み合わされる。バネレートはフロント22kg/mm、リヤは18kg/mm。ブレーキローターは前後ともディクセル製のスリットローターをセット。



走行中のマシンの挙動を安定させるべく、フロント、リヤ共にアーム類の強化やピロブッシュの打ち替え等が施される。また前後にスタビライザーもセットされ、コーナリング中のロールを抑えてくれるのもポイントだ。



クルーズがこれまで培ってきたノウハウをふんだんに注入して作り上げたオリジナル車高調、その名も“ピンクシュタイン”。独自の減衰力セッティングにより、旋回性能の高さとしなやかな動きを高次元でバランス。写真はJZX110用で、価格は28万4000円(税抜)。

エンジンから吸排気・ECU・足回りまで
トータルセッティングで
結果を導き出す！

北海道のチューニング業界をリードするクルーズ。現在に至るまで様々な車種のチューニング&マシンメイクを行い、サーキットでのスプリントレースやタイムアタック、ドラッグ、ドリフトなど、様々なカテゴリーで輝かしい結果を残している。

そのクルーズが製作したこのJZX100は、サーキット走行からドリフト、街乗りまでこなせる、何でもありのマルチユースなストリート仕様。走行ステータスを問わず楽しむ為に、様々なチューニングが施されている。

エンジンはHKSのハイカムとH断面コンロッドが組み込まれる。1JZをチューニングする際、1.5JZで3.0ℓ化する方法もあるが、コストや車検のことを考えると、ストリート仕様であれば1JZのまま高回転化するのがオススメのこと。このマシンも許容回転数は8500rpmまでアップさせている。

また、タービンは排気ハウジングの入り口がツインスクロール形状になっているTD07-25Gをチョイス。シングルポートのタービンに比べて全域にわたってフィーリングがアップするという。

さらにHKSのバルコンを使った可変バルタイチューンが施されているのもポイント。低～中回転域ではトルクが高められ、タービンの回り出しも早くなる。また、高回転域でのフィーリングもアップし、アクセルを踏み込むのが楽しくなるそう。残念ながらHKSのバルコンは既に廃盤になっているが、現在はFコンVプロのバージョン4やトラストのVマネージ・アベックスのパ



現車セッティングの必需品とも言える、4WD/1000ps対応のシャシダイナモを完備。この日は1.5JZにHKSの3.4Lキットを使い、GTX2863Rツインが組み合わされたドラッグ仕様のJZX110が、シャシダイ上でセッティングされていた。

インブルークラフト クルーズ

北海道札幌市西区発寒10条2丁目8-10
☎011-664-1757
<http://www.cruise-power.co.jp>
営業時間：8:30～19:00
定休日：無し



これまでもパーツだけではなく、様々なオリジナルアイテムをリリースしてきたクルーズ。発売されたばかりというこのメラビンスロープは、シャコタンマシンのジャッキアップの際の必需品。クルーズのロゴ入りで、価格は1万円(税込)。



インブルークラフト クルーズ 吉川さん

1JZ&2JZ搭載車はもちろん、雪の多い北海道と言う地域柄、ランエボやインプレッサ、GT-Rなど、4WDマシンのチューニングも数多く手掛けています。サーキットやドラッグ等のハードチューンから、オイル交換、修理&整備、コンピューターセッティング、サスペンションセットアップまで、幅広い得意分野が自慢です。また、コンプリートエンジンや足回りをはじめとしたオリジナルパーツ&アイテムもご用意しております。クルマの事で悩んだら、まずは一度お気軽にご相談下さい!



クルーズからリリースされている、おーたんオリジナルワイドオーバーフェンダー。片側が60mmワイド化されており、ルックスだけではなくトレッドを広げるのに一役買っている。パーツ自体の精度も高く、ボン付けOKなのも魅力的。

ワ―FCを使つてのバルタイチューンも可能との事。
他にもこのJZX100には足回りや吸排気、冷却、エアロパーツに至るまで、独自のこだわりチューンが施されている。1JZ搭載マシンに関するノウハウが豊富なクルーズ。チューニングやマシンのことで悩んでいるJZ系ユーザーにぜひ足を運んでもらいたい。



OUT TRASH

アウトトラッシュ

PHOTO&REPORT : 佐藤 圭



2JZスワップに必要な加工はインマニ後部やスロットルを溶接し、インタークーラーのパイプを一部だけ作る程度。2JZはクラウンやアリストにも搭載されていたのでタマ数が豊富だし、1JZのミッションを使えばクラッチもそのままOK。コストを安く済ませる方法は色々あるし、何ととってもプラス500ccの余裕は大きい。

2JZの排気量であればT04Zがベストマッチ。エアコン付きで通勤にも使っているクルマだが、富士スピードウェイのホームストレートでは270km/hオーバーを達成する！ブーストはまだ余裕を残しており、耐久性も問題ないレベルだ。



T04ZタービンにHKSの87mmピストン／264度カムを組み、ブースト1.4kg/cm²で610psをマークする。中速域でのホイールスピンを抑えるため、1JZ用のアベックス・パワーFCでトルクを少し控えめにしているほどだ。JZA80のスロットルなどを使えば、パワー的には700psまで狙えるそうだ。



耐久性に定評のある1JZエンジンといえど、サーキットなどでガンガン回して楽しむなら、そろそろリフレッシュが頭をよぎる時期。とはいえ、単にオーバーホールするだけじゃ面白くない。そう考えるユーザーにオススメなのが、3ℓの2JZエンジンへのスワップメニューだ。

2JZを換装すること自体は何件もの実例があり、特に目新しい手法というわけではない。しかしアウトトラッシュが提案するのは、1JZの制御系をそのまま使うことで、製作コストを大きく引き下げたスワップ術。通常であればエンジン本体の他に、補機類や

クルマを購入したときに付いていたタービンは、サイズこそ大きいがピークパワーに偏りすぎており、中低速のトルクとレスポンスが重視なドリフト向きではなかった。そこで排気量にもマッチした3076Rをチョイス。

マフラー製作も人気のメニューだ。フロアのギリギリを通る設計で、写真の状態でも最低地上高は9cmを確保。タイコ部分は規格品ではなくワンオフで、排気量やタービンに見合ったパイプ径でパワーやトルクを追求する。ステンレスウールを多く使って音量や耐久性などにも妥協しないなど、長年のノウハウが各所に詰め込まれている。



1JZにギャレットの3076Rタービンをドッキング。低回転域から太いトルクを発生させ、高回転域はHKSの264度カムがフォローする。冷却系はラジエーターやオイルクーラーといった定番の他、ドリフト仕様らしくパワステオイル用のクーラーもツインで装着済み。



ワンランク上の余裕と安心感をゲット！ 2JZの制御系を使う 2JZスワップ術

ハーネスも2JZ用を揃える必要があり、部品代だけでも結構な金額になる。さらにハーネスの加工や社外ECUを使っているなら、それらも2JZ用に変更しなければならぬ。加工や部品代が大幅に削減できれば、2JZ換装は一気に身近なメニューになるだろう。

純正の制御系を使うメリットは価格だけではない。トラブルの防止にもひと役買っており、載せ換えて3年になる銀のチェイサーは、日々の通勤に加えサーキット走行もこなしながら、ワーニングインジケータのひとすずら点灯したことがないそう。加工や流用が多ければ多いほど、トラブルが起きたときの原因究明も難しくなる。それらを排除できるのもアウトトラッシュ流2JZスワップの大きな利点といえるだろう。

もうひとつは、タービンのサイズ変更によるリセッティング。チューニングされている中古車を買ったものの、イマイチ乗りにくくてストレスが溜まるというユーザーも少なくないという。写真の白いチェイサーがまさにそれで、シートコースでのドリフトを楽しむオーナーの目的からすると、大きく下側のトルクを出しにくいタービンが装着されていた。そこでギャレットの3067Rに変更、パワIFCで3500〜4000rpmでトルクが出るように味付け。ピークパワーも530psと十分で、アクセルワークに対するレスポンスもよく大満足とのこと。

わけて製作。銀の2JZ仕様はHKSのハイパーマックスIVをベースに、JZX100にはラインアップのないハイパーマックスIV SPに近いスペックに仕上げられている。グリップ、ドラッグ、ドリフト、ストリートなど、メインとなるステージを伝えれば的確なセットアップを施してくれる頼もしいショップなのだ。

アウトトラッシュ

静岡県沼津市小諏訪6-2
☎055-929-6818
<http://out-trash.com/>
営業時間：火～土 10:00～19:30
日 10:00～18:30
定休日：月曜日



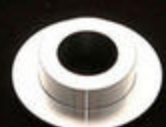
アウトトラッシュ
遠藤さん

中古の2JZエンジンは走行距離10万kmオーバーなら8万円〜、もっと状態がよい場合でも15万円くらいが相場です。載せ換えの工賃が25万円〜としても、1JZのオーバーホールに少し上乗せするだけで、ケタ違いのトルクを味わえるのが大きな魅力ですね。セッティングのデータも豊富なので、エンジンに限らず足回りや駆動系のセッティング、また公認車検の取得などもお任せ下さい！

TGSこだわりの オリジナルアイテム!



初級から中級者向けに開発されたオリジナル車高調は、街乗りとサーキットでのトラクション特性に優れたTYPE1、さらにシャコタン向けのTYPE1LOWと、上級者向けのTYPE2がラインアップされる。8万9800円～



デフキャリアマウントに挟み込むだけでトラクションの逃を防ぐオリジナルDMTスペーサー。リジッド化するのではなく、ゴムブッシュのしなやかさとアルミスペーサーの硬さを兼ね備えることがコンセプト。9800円



各種機能系パーツだけに留まらず、JZエンジン用にブレンドをオーダーしたオリジナルオイル「TGS-D SP」(オメガ製)もラインアップ。JZを使い倒すためのコンディション維持にも抜かりはない。



ドリフトには欠かせないサイドブレーキのインナーシューもラインアップ。効きにこだわった作りはまさしくチューニングパーツ。1万7800円



純正メンバーブッシュをシャキッとさせる、オリジナルDTメンバースペーサー。ゴムブッシュにある隙間に差し込むことで、余計なたわみを防いでくれるほか、強化ウレタンスペーサーも付属する。4980円



テクニカルガレージスドウ

栃木県那須烏山市志鳥2562
☎0287-88-0802
http://www.tgs-ltd.jp
営業時間：10:00～20:00
定休日：水曜日

慣れるまではブーストアップ程度でも足回りや駆動系をしっかりしていれば、十分に楽しめるマシンに仕上がるのが100系です。それに、オーナーもクルマも徐々に成長していくのも楽しみ方のひとつですよ。いきなりオーバースペックなマシンを扱うのはリスクもありますからね。もちろん見た目も重要ですから、車高が低くてカッコいいマシンを作りたいならオマカセください。



TECHNICAL GARAGE SUDO

テクニカルガレージ

スドウ

PHOTO/REPORT: 渡辺大輔



乗り始めて1年のオーナーに合わせ、エンジンはブーストアップのみ。今後は冷却系をアップデートしつつ、スキルアップに合わせてタービン交換などスベックアップを予定している。



チェイサーでTGSのデモカーレプリカを作りたいという希望に応じて、マークII同様のカラーリングで仕上げられたオーナー車。デモカー同様にシャコタンでのドリフトはこだわりのポイントだ。



足まわりとともに須藤さんがチューニングのファーストステップとしてオススメするのがファイナルの変更。サーキットによって使えるギアなども違ってくるため、目的のステージに合わせるのがポイントだ。



ドリフト界では今や欠かすことのできないツアラー系。これまで90、100とマークIIを乗り継ぎ、かつてはストリートリーガルにも参戦していた須藤さんが、その経験から得たノウハウを惜しみなく提供しているのが「テクニカルガレージスドウ」だ。当然ながらエンジンや足回り、ボディといったマシンメイクも実戦的。メリットやウィークポイントを熟知しているだけに走るステージやドライバのレベルに合わせて様々なセッティングやアドバイスを行うことができるのだ。

JZ特有の6気筒サウンドを楽しみつつ消音効果も得られるマフラーは、トラストをベースにドルフィンテールをセット。サーキットでの音量規制をクリアすることは今ドキの必須条件というわけだ。

テクニカルガレージ スドウ 須藤さん



また、オリジナルパーツも充実。エアロパーツやマフラーといったものから、メンバーカラーなど技ありパーツなども製作。「チューニング費用を賢く使って、カッコ良くドリフトを楽しみたい」という、わがままなユーザーもしっかりサポートしてくれるのがTGSなのだ。

この100チェイサーもそんなプランで進化途中の1台。もともとサーキットには興味のなかったオーナーだが、その楽しさに魅了されてマシンメイクをオーダー。TGSのデモカーと同様のカラーリングに、ベタベタの車高を備えるが、エンジンはブーストアップのみ。まずは足回りと駆動系からスタートしているという。

例えばビギナーにいきなりハイスペックマシンを勧めるのではなく、現状のスキルから判断した段階的なチューニングプランを提示。操る楽しさを覚えてもらうことを重視しているという。もちろん足回りや駆動系など、今後のハイスベック化する時にも無駄にならないよう、そのプランも綿密に組み立てられるという。



美しく高性能 オリジナルパーツも注目!

V1ナックル

対応車種: JZX90, JZX100, JZX110
価格: 3万9800円(JZX90/100用)、4万5000円(JZX110用)

切れ角アップはもちろんのこと、アッカーマンアングルを適正化することで、ドリフト中に内側のタイヤが抵抗となることを抑える設計が施されている。純正のロワボールジョイントを切断して挟み込むように装着。このため、消耗品であるボールジョイントを交換することができるのも魅力だ。



V1ロワアーム

対応車種: JZX90(JZX110テンションロッド装着車)、JZX100, JZX110
価格: 4万5000円

純正ロワアームを切断して、延長部分をボルト止めするという、独自の設計を採用。延長幅は25mmのタイプIと、35mmのタイプIIを設定している。フロントにキャンバーをつけることで、ドリフト中のコントロール性向上に効果を発揮する。公認書類付きなので車検時の純正戻しも必要なし。



V1フェンダー

対応車種: JZX100マークII, JZX100チェイサー
価格: 4万2800円(フロントフェンダー)、2万9800円(リアフェンダー)

V1ナックルを装着した状態でもフロントに9.5Jx18 -11のホイール、255/35-18のタイヤを装着可能なワイドフェンダー。フェンダーアーチの形状を後ろにオフセットさせて接触を防ぐなど、実戦経験が生み出したアイテムだ。リアは9.5Jx18ホイールに265/35-18タイヤが装着可能。



「決してJZX系車両の専門店というわけではないのですが、自分で乗って走っているため、やはりノウハウは豊富ですね。中古車の販売から整備、チューニングまでなんでも気軽に相談にきてください。走行会も定期的に開催しているので、一緒に楽しみましょう!」とは代表の伊藤さん(写真右端)。伊藤さんの隣からメカニックの小島さん、田中さん、チーフメカニック砂川さん、メカニックの小倉さん。

ITO AUTO SERVICE

伊藤オートサービス

競技車メイクから日常メンテナンスまで JZXに関する 豊富なノウハウを備える



広い工場内には多数のリフトを設置。タイヤごとクルマを持ち上げるドライブオンリフトを設置しているため、オイル交換程度の軽作業なら20~30分程度で作業が完了する。JZX系の車両が多数入庫しているが一般車の入庫も少なくない。チューニングからメンテナンス、鍍金塗装までどんなリクエストにも応えてくれる。

休憩スペースにはソファ、大型テレビ、DVDを設置。マンガも大量にストックしているので、作業の待ち時間も時間を持て余すことはないだろう。また、ここにはJZX系車両用の中古パーツのストックも揃えている。その中からはお宝パーツを見つけることができるかも!



『チーム伊藤オート』としてJZX90、100と合計4台体制でD1SLに参戦するなど、ドリフト界で名を馳せる伊藤オートサービス。代表の伊藤さん自らもステアリングを握るほか、Eスである北岡祐輔選手は2013年のD1SLでシリーズチャンピオンを獲得するなど、その実力もまさにトップレベル。

では、お店にはドリフトの本気組ばかりが集まるのかというと、実はそんなことはない。取材に訪れた日も、ストリート仕様のJZX100がやってきたが、内容はオイル交換のみで作業もすぐに終了。拍子抜けするくらい気軽に入れるプロショップなのだ。

「プロショップなのにすぐ作業してもらえないの?」なんて疑問を持つかもしれないが、そのような心配は無用。なぜなら、伊藤代表をはじめ確かな技術を持ったスタッフ4名在籍し、いつでも作業に取りか

伊藤オートサービス

埼玉県吉川市川藤887
☎048-983-0110
<http://www.ito-auto.co.jp>
営業時間: 10:00~20:00
定休日: 金曜、イベント開催日



かれる体勢が整えられているからだ。「やっている事が派手なので結構えてしまう方もいらっしゃるようですが、日常的なメンテナンスでもチューニングでも気軽に相談してください。代車も9台確保しているので、作業中にお買い物に行ったりしていただくことも可能ですよ」と伊藤さん。

もちろん、量販店では扱っていないパーツの購入や通常メンテナンスではもの足りないという人も伊藤オートサービスなら安心。JZXオーナーなら一度は立ち寄っておきたいショップと言えるだろう。

LIMIT

リミット

PHOTO&REPORT：澤田優樹



タービンはお客様の指定でGT30307Sをチョイス。トップエンドのパワーよりも低回転域からのレスポンスを重視してHKSの264度カムをセレクト。全域トルクフルなマッチングで爽快な走りを可能とした。

エンジン本体はノーマルでも耐久性が高いのがJZ系エンジンの魅力。目的に合ったタービンとカムの組み合わせに、現代のセッティング技術を駆使すれば、コストパフォーマンス性の高いハイパワーチューニングが可能になる。



エキマニとフロントパイプ、トラスト製マフラーに加え、GPスポーツ製のメタルキャタを使って車検対応とした排気系。さらなる排気効率とレスポンスアップを狙ってパイプレイアウトの変更も施される。

チューニングによって増大する発熱をトレードオフさせるべく、インタークーラーとオイルクーラーはトラスト製、ラジエターはHPI製に交換。水・油温の管理が万全でこそチューニングカーライフを楽しめるというものだ。



ユーザーの希望を それ以上の喜びに変える 快適&快速に楽しめる ストリート仕様！



エンジン側に仕様変更があっても、即座にリセッティングできる様に燃調等はVプロが担当。VVT-iを残してある車であればVプロ4.0を使えばより細かなセッティングが可能になる。

リヤの足回りはアライメント調整範囲を広げてトラクションを稼ぐためにMEGANのリヤアーム3点キットを装着。これによってほとんどの走行シチュエーションに合わせて理想のセッティングが出るようになった。



フロント足回りはCSTの車庫調にKTSのアップアーマウントアーム、テンションロッドの組み合わせ。これにより剛性アップだけでなく調整幅も広がる。ブレーキはセルシオ用のキャリパーとローターをセット。

チューニングやカスタム、レース車両製作&サポートまで、ユーザー目線のアプローチで定評のあるリミット。ユーザーの思い描いた仕様のマシンメイクはもちろん、オーダー次第ではエンジンスワップも手がけている。代表の二本木さん自身も90クレスタのオーナーで、2JZオートマ仕様でゼロヨン9秒台を狙う車両を製作中というほどJZ系エンジン車には造詣が深い。

今回紹介する車両は、お客様から「ストリートで気持ちよく走れるように！」というオーダーのもと製作されたマシンだ。

エンジン本体はノーマルの1JZだが、年式的な問題から、経年劣化によるトラブルが出ないように製作前に各部を入念にチェック。補器類の強化等

も併せて「チューニングに耐えられるような土台作りが施された。タービンはオーナーの要望によりHKSのGT30307Sを使用。カムも同じくHKSの264度（IN/EX）がチョイスされた。燃料系はサードの大容量フューエルポンプ、550ccインジェクターで強化。HKSのVプロを使ってセッティングされている。

全体的に水温が高い傾向にある1JZということで、HPIのラジエターとメガテッククーリングファンに交換して水温上昇を抑え、夏場の渋滞路でもエアコンを使ったままで乗り切れるような対策もされている。

もう一台の車両は女性オーナーからの要望で、100系チェイサーの形が好きでその車両に大排気量のエン



リミット

富山県富山市水橋狐塚217
☎076-411-9333
営業時間：10:30~20:00
定休日：日曜日/レース活動及びサポート日



1JZ&2JZは、ともにハイパワーと高い耐久性を両立できるベースエンジンです。ノーマルならば10万キロオーバーのエンジンでも、チューニングベースとしてそのまま使えるような頼もしいエンジンですからね。それとポイントである足回り。自分の走りに合わせたセットアップで安全に楽しく乗っていただきたいですね。これらを現代のチューニングパーツを使ってしっかりセットアップしてあげれば、コストパフォーマンスの高いチューニングカーになりますヨ!!と代表の二木さんとチーフメカニックの浜谷さん。

ジンを搭載するのが夢とのこと。そこはリミットの得意とするスワップ技術を使って、セルシオ用V8エンジン1UZをATミッションごと移植！現在はエンジンマウントの製作が終わり、これからドライブ系のパーツ製作に入っていくとのことだ。

「90系や100系などの車両は、年数が経っているで足回りのブッシュの交換は必要ですね。そしてアームやロッド類を適宜調整式に交換して、走るシチュエーションにマッチしたアライメントにセットすると運転が楽しく



現在製作中のエンジンスワップマシン。20セルシオ後期用の1UZエンジンをオーバーホールして搭載している。今後はエキマニなどのワンオフ製作、ドライブシャフトの加工などの作業を進めていく。まずはノーマルのままで走らせ、いずれはターボもしくはスーパーチャージャーを搭載する予定だ。

なります。エンジンではGT2530Prとハイカムの組み合わせで、VVT-i制御のできるVプロ4.0を使って450ps〜500ps位の仕様もオススメですね」と二木さん。職人技の正統派チューニングでキッチリ楽しみたいユーザーは是非足を運んでみてほしい！



HKS KYUSYU SERVICE

H K S 九州 サービス

PHOTO: 内藤正美
REPORT: 高橋陽介



フロントバンパー以外、純正エアロでまとめたシンプルな外観。今見ても旧さを感じさせない、スマートなデザインだと思う。



HKS九州サービスオリジナルのJZX100チェイサー用エアロバンパー。前置きインタークーラーをキレイに収める大型開口部や、オイルクーラーの配置に最適な両サイドのダクトなど、冷却性能と見た目のカッコ良さを両立。価格は6万8000円+税となっている。



取材車両は両サイドのダクト内にオイルクーラーを一基ずつ装着。バンパー側面には放熱用のエアアウトレットも備わる。

創業34年。R32GT-Rや80スープラといったクルマたちが登場する遙か以前から九州におけるチューニングシーンの歴史を支えて来たHKS九州サービス。パワフルでありながら扱い易く、しかも壊れないという信頼性の高いチューニング手法は世代を超えたユーザーたちからの絶大な支持を得ている。

「生産中止から随分年月が立ちますが、チューニングやオーバーホール、載せ換えなどJZ系エンジンに関する問い合わせはコンスタントに寄せられています。特に換装はミッションがポン付けで行けるので、コスト的にも手頃だし見た目の違和感ありません。日産のRBと並ぶ最後のイジれる直6ユニットとしての潜在的なパフォーマンスは、今もなお一級品です」と語るのは代表の竜田さん。

ここで紹介する1台は、JZX100チェイサーに2JZを換装したマシン。エンジンは147アリストから移植のため、VVT-iは装着されていない。本体はノーマルながら、タービンはビッグシングルのT04Zに変更。燃料系統は600ccインジェクターやGTR用ポンプなどで強化。ブースト圧設定は1.5kg/cm²で、最高出力は実測で600psをマークしているという。その他、コンピュータはHKSのFコンVプロで、燃調、レブリミットなど対策も



太く響き渡るような2JZサウンドを強調するHKSハイパーマフラー。このクルマにはGT-R用を加工した触媒も備えられている。



経年劣化を一新させるヘッドカバーの結晶塗装。チューニング面だけでなく、こんなカスタマイズの相談もオマカセなのだ。



チューニング前のコンディションチェックに入庫して来たチェイサーを前に、1JZ系のウイークポイントを語る竜円さん。「コイル周りの樹脂部品の割れ、VVT-iの油圧低下、圧縮の低下など、まずは基礎体力の点検から始めましょう」。ちなみにHKS九州では各部点検、プラグ交換、シャシダイでのパワーチェックなどを含んだ「基本診断セット」を2万9800円で案内している。



標準ユニットのように美しく収まった2JZエンジン。低、中速の乗り易さをより重視するなら16Aリストやマイナー後のスープラなど搭載されていたVVT-i付きを選んだ方がベターとのこと。



フルパワー仕様対応のキャパシティを持つT04Z。とはいえ、ピーキーさはなく、低回転からもしなやかなレスポンスを示す。これもHKS九州の味付けの成せるワザと言える。

HKS九州サービス

福岡県北九州市
小倉南区蛸田若園3-12-15
☎093-931-6910
<http://www.hks-kyusyu.co.jp>
営業時間：9:00~18:00
定休日：木曜日



排気量のアドバンテージを改めて実感 ビッグタービンを フレキシブルに楽しむ

万全だ。

実際に試乗させてもらったところ、パフォーマンスに関しては「最高」のひとつ。取材当日は小雨がパラつくウェット状態だったためアクセルの加減には遠慮したものの、スピードメーターの針は一瞬で跳ね上がる。もともと排気量に余裕があるだけに、そのフイリングも分厚いトルクでグイッと押し出すような迫力が感じられた。過給の立ち上がりもリニアで、低中速ではターボの存在を意識させな

いほど。

もちろん、これは上級メニューであり、400PS前後であれば標準1JZのオーバーホール+タービン交換でも達成可能（それでも十分過ぎるほど速い）。腰下を2JZ化させる通称1.5JZも、定番ながらオールラウンド性に優れた手法としてオススメのこと。街乗りメイン、ドリフト、ドラッグなど、まずは自分の使用スタイルを見極め、ベストなセットアップを相談してみたいかがだろう。

DREAM FACTORY

ドリームファクトリー

PHOTO: 西野キヨシ
REPORT: 高橋陽介



PAGがベルト駆動による従来型のコンプレッサー用オイル。POEがプリウスに代表される電動コンプレッサー用。このシステムはどちらにも対応している。その他、添加剤の追加やフラッシングなど、オプションメニューも豊富。



国産各車種の規定ガス充填容量が網羅された冊子。これで車体側にどれだけのガスが残っていて、どれだけの補充が必要だったかということが一目で分かる。



作業はエアコンバルブにサービスステーションのホースを接続するだけ。単純ではあるが、専門的知識が必要なため、ここはプロに任せるべし。ガスのクリーニング&補充の他、圧力チェックも行なわれるので、トラブルシューティングにも有効だ。



真ん中が油分やゴミなど不純物を回収するボトル。これらをそのままにしておくとコンプレッサートラブルの原因にも。不要な出費を抑えるためにもエアコンメンテはしっかり行なっておきたい。

冷え冷えのエアコンで走りも快適！ パワー&燃費アップ効果も期待大

こちらがマシン本体。電源さえあれば、どこでも作業可能。ドリームファクトリーでは福岡市内・近郊の出張施工も受け付けている。



周回、ドラッグ、ストリートと、これまで数えきれないほどのハイパフォーマンスマシンを手掛けて来た福岡の名物ショップ、ドリームファクトリー。同社がJZXユーザーに向けてここで提案するのがエアコンのメンテナンス。少々意外な気もするが、酷暑が続く昨今の夏期。エアコンの効きの悪化はドライビング時の集中力低下や、助手席の彼女からの苦情が増すなど（笑）色々なトラブルの原因にもなりかねない。

そこで注目なのが、同社が導入したスナップオンのエアコンサービスステーション。これは作業対象車からのエアコンガスの抜き取りやクリーニング、ライン内部の清掃、ガスの再充填という行程がワンタッチ操作で、しかも極めて高い精度で行なうことができるというもの。

従来までの方法ではタンク内のガス残量は「大体、これくらいだろう」と、経験とカンに頼る部分も多かったが、このシステムは国産メーカー各社の車両のエアコンガス容量データをもとに、適正量を5g単位で調整可能。本体に回収したガスは特殊フィルターを通すことで99.9%以上のリサイクル

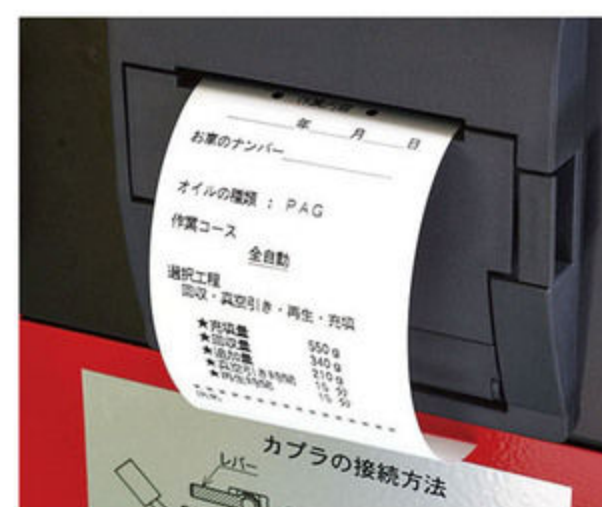
ル性を実現するなど、環境面における利点も持っている。

実際に作業を行なったのは平成12年式で、走行距離18万5000kmのマイクII。手順としてはエアコンのハイローバルブにサービスステーションのホースを接続し、施工内容やガスの充填容量を指定してスタートスイッチを押すだけ。あとはそのまま20〜30分待てば完了。ガスやライン内に貯まっていた汚れや油分はシステム側面の回収ボトルに貯まり、回収した量と新規に充填した量、真空引きに要した時



ガス入れ替え・補充作業を行なったドリ車仕様のマークII。エアコンが激冷えとなったことで、走りにも磨きがかかるかも？

これまで風量設定はM(ミディアム)だったが、今では最弱のLOでも十分快適な涼しさが得られるようになったという。



作業が終わると、施工内容が印字されたシートがプリントアウトされる。今回の場合、回収・再利用量は340g。マークIIの規定容量は550gなので、210gが新規に補充されたことになる。



ドリームファクトリー

福岡市南区弥永5丁目18-18

☎092-574-5591

www.dream-factory.co.jp

営業時間：9:00～21:00

定休日：日曜・祝日



ドリームファクトリー 野間口さん

今回のように年式の古いクルマだけでなく新車にも有効です。なぜ新車に？と思うかも知れませんが、実は新車でもガスが規定量より少なめにいられている場合もあるんです。ぜひこのシステムで点検してみてください。

間などを記した作業シートがプリントアウトされる。さらにキレイに清掃されたラインをクリーンなガスが循環することでコンプレッサの負担も軽減され、フリクシジョンロスも解消される。個体差はあるがパワーや燃費面の改善効果も期待できると、まさにイコトだらけ！

ちなみに今回施工を行なった110系マークIIの場合、参考料金は2万円。オーナーによると、今まで常に「ミディアム」で使用していた風量設定が、「ロー」でも十分な冷却効果が得られるようになったと大満足の様子だ。本格的な夏の到来はもうすぐ。エアコンサービスステーションで「新車の頃の効き」を取り戻してみたいがだらう。



ボディカラーは現行コペン用をベースに、ラメを追加。オーナーのこだわりによりヘッドライトのインナーまで同色で塗装されている。

FULLSPEC フルスペック CARMAKE SAM カーメイクサム

PHOTO: 内藤正美
REPORT: 高橋陽介

D-MAXのフェンダーキットでひと回りワイドになったボディが迫力。車高はやや高めのように思えるが、これがイマドキのドリ車スタイルなのだ。



スポーツカーをメインに個性的なクルマ作りに定評のあるフルスペックカーメイク・サム。ドリフト走行会を定期的に開催するなど、ユーザー目線に立った遊びのフィールド作りにも積極的なショップだ。

そんな同社が手掛けたこのJZX 100マークIIはドリフト仕様ながらドレスアップカーばりのスタイルを備える1台。

ボディカラーはコペン用をベースに独自の調色を加えたオレンジパール。エクステリアはオリジンエアロパーツ

やD-MAXのワイドフェンダーキットで武装。リヤは純正バンパーのみだが、これは縁石への干渉を避けるための実用対策とのこと。また、ステアリングの切れ角アップやトラクションを重視した控え目なローダウンフォルムなど、ドリ車の実用トレンドもしっかりと取り入れている。

エンジン本体はノーマルだが、タービンをTD 06・25Gに変更。それに伴い800ccインジェクター、強化ポンプ、東名レギュレーターなど燃料系統のリファインに加え、ラジエーターとイン

パワー特性はもちろん、ウエストゲートらしいサウンドにもこだわって選んだTD06-25Gタービン。現状は1.4kg/cm²、400psという仕様。



ブルー/レッドにペイントされたヘッドカバーが目を引くエンジンルーム。ラジエーターはトラストのアルミ製、インタークーラーはHPI製に変更。



ダッシュボードにずらりと並んだデフィのサブメーター類。ドリフト走行は温度管理がシビアとなるだけに、高精度な追加メーターは必須。

内張りとアンダーコートを剥がし、軽量化が図られた車内。今後はロールケージの追加も検討されている。



タークーラーを大型化。ロールケージは持たないが、フロアバーを備えるほか、調整式アームやメンバー補強など、ハードドライビングを想定した対策も万全。

「エアフロレスに加え、吸気の妨げになるサブスロットルの排除など、ひと通りの強化メニューは投入済みです。個人的にも1JZはすごく好きなエンジンです。パワーが出し易く壊れ難い。標準でメタルガスケットが入っているの、ノーマルエンジンでブースト1.4kg/cm²程度も余裕です」とは代表の今村さん。

もちろん、年式や走行距離相応に手入れを必要とする部分もあるが、

耐久性、信頼性含め、1JZのポテンシャルの高さは未だにトップクラスだという。このクルマのオーナーである三苦さんも1JZの魅力にハマったひとりで、以前の愛車(同じ1000系マークII)を峠でクラッシュさせた後も同型の車体を探し、エンジン/パーツを一式ハコ換えたほど。今後イベントでの上位入賞を目指し、これまでに以上に熱心に練習に励んで行きたいとのこと。

ドリ車製作のみならず、ストリート仕様やコンディション回復のオーバーホールまで、1JZのことならフルスペックカーメイク・サムにお任せというわけだ。

イマドキのドリ車は見た目もオシャレ 現役絶好調のTD06 ウエストゲート仕様



足回りはGPスポーツ車高調、アームはイケヤフォーミュラ製。「もう少し腕が上がって来れば、フロントのキャンバーを強めてもいいと思います」とは今村さん。

フルスペックカーメイク・サム
今村さん

オーナー
三苦さん

**フルスペック
カーメイク・サム**
大分県日田市北友田1-1302
☎0973-23-1774
営業時間：10:00~19:00
定休日：イベント日

1JZは丈夫でパワーも出し易いエンジンです。個人的にも好きなエンジンなので、いろいろな要望にお応えできると思っています。また、ドリフト走行会や初心者向けの練習会なども開催しているので、興味のある方は、まずは気軽にお問い合わせください。

コスパ最強のオリジナルパーツ群で チューニング業界を席巻!?

チューニング適用度の高いJZX100/110。特にドリフトシーンにおいてはD1GPをはじめ、各カテゴリーで活躍し続けるまさに最強のベース車両と言っているだろう。その誕生は90年代後半から2000年代初頭と、パワーチューニングの最盛期ともいえる時代。そのため当時から多くのチューニングパーツがラインアップされ、サーキットやストリートを問わず様々な

シーンにおいて進化を続けてきた。ただ、当時のチューニングパーツは最新のマシンにいち早く対応するため、開発コストもふんだんにかけられていた。必然的にそれらは価格に上乗せされ「1馬力1万円」なんて言葉も定着していたほどだ。

ユーザーから圧倒的な支持を得ているのがZSSだ。もちろん、安さだけではなくその品質にも定評があり、俗に言う「安かろう悪かろう」といったイメージを根本から覆し続ける新鋭ブランドでもある。



ターボチューンには欠かせない前置きインタークーラーも新たにラインアップに追加。パイピングなどがセットになって4万円とは、過去を知る人には驚愕のプライスだろう。



新商品としてラインアップされるJZX100用アルミ2層ラジエター。熱量の大きい1JZでも、サーキットを安心して走るためにはクーリングのアップデイトも必要。大容量化しつつ価格は3万円とリーズナブルだ。



低価格ながら24段の減衰調整や全長調整式といったスペックを与えられたリーガルダンパー。ストリートからサーキットまで対応するキャパシティにもかかわらず、9万8000円のプライス。現在は上級者向けのモデルも開発中。

PICK UP! HOT ITEMS



チューニングには欠かせないマフラーは、フロントパイプからの3ピース構造。エンドはサーキットの騒音規制にも対応できるよう、ドルフィンテールを採用し、フルステンとチタンエンドの2種類から選択可能。5万4500円(オールステン)／6万9500円(セミチタン)



デザインから表面処理、さらに高剛性化と軽量化。ホイールに欲しい全ての要素を満たした「ウイニングDG7」。カラーはマットブロンズとマットブラックの2色を用意しビッグキャリパーにも対応している。価格は9.5J-18で3万3000円。現在は同様のデザインを持つ鍛造モデルも開発中だ。

Z.S.S.

ワンガン ☎047-395-5505
http://www.zss-racing.com

スポーツ走行に必要なアライメント調整の幅が広がる調整式アームは、高寿命を実現したクロモリカーボン銅製ピロボールを採用。ゴムブッシュも変形を最小限に抑えた設計が施される。タイロッド：1万6000円、リヤコントロールアーム：2万2000円、リヤトラクションロッド：2万1000円、リヤロアアーム：2万6000円。



管理のもとで製造。最新のコンピュータによるシミュレーションではJWLの強度試験値より20%以上も高い強度を実現させているという。

また、デザインもコンケーブを強く押し出す今ドキのトレンドを採用するなど、そのクオリティへの拘りも並大抵の物ではない。それでいて18インチモデルで3万円台というプライスを実現しているのだから驚かされる。

また、ホイールに限らずマフラーやアーム類、ラジエターやインタークーラーキットといったアイテムから、シートやステアリングといったインテリアパーツも充実。これらの製品も品質と価格を極限まで追求しているのだ。

限られた予算を賢く使うこともクルマ遊びの醍醐味。高品質でリーズナブルなアイテム群は、愛車のグレードアップはもちろん、これからチューニングをはじめの人にとっても心強いはず。そんなニーズをフルカバーしてくれるZ.S.S.のパーツ群は、現代のチューニングには欠かせない存在になっていくだろう。



デモカーでは9.5J-18+15サイズのホイールを納めるために、クニーズのフロントフェンダーとNスタイルのリアフェンダーをセット。ストリートはもちろんサーキットでも栄える迫力のフォルムを実現している。

素材には鍛造アルミ合金を使用することで、軽量&高剛性設計が施されるブレーキキャリパー。サイズやカラーなどセミオーダー可能だ。デモカーにはフロント6ボットのφ330、リヤは4ボットのφ330を組み合わせる。F：22万8000円、R：21万8000円。6ボット、4ボットのバリエーションに加え、2ピース構造のローターなど、制動力とバネ下重量の軽減を両立。22万8000円（F：6ボット／φ330）、21万8000円（R：4ボット／φ330）

PICK UP! HOT ITEMS Z.S.S.



3DデザインのGTウイングもZSSのオリジナルアイテム。汎用で使えるアイテムだけに、サーキット派はもちろんストリートユースとしても楽しめる。価格は5万円。

ラジエターやオイルクーラー、インタークーラーといったコア物だけでなく、JZ X100系用にラジエターのアップ／ロアホースもオリジナルアイテムとして追加される。5980円。

足回りなどの専用パーツはもちろん、インテリアセクションの汎用パーツもラインアップ。ステアリング(7980円)は表皮をカーボンレザーとスウェードの2種類。表示機能も多彩なメーターはφ60サイズで水温(1万2000円)、油温(1万2000円)、油圧(1万9000円)、ブースト(1万5000円)の4種。



高いホールド性とデザインに拘ったシートは表皮をアルカンターラで覆うことで、質感と防滑性を両立。シェルはFRP(4万5000円)とカーボン(6万5000円)を用意することで、スタイリングのアクセントとしても有効。新たに4点式ハーネス(9800円)もリリースされた。

Z.S.S.のアイテム群は ラインアップも豊富!



Z.S.S. 松平さん

今も第一線で活躍するクルマだからこそ 専用パーツも新たに開発しています

15~20年前に比べると、チューニングパーツの価格はだいぶ手ごろになったと思います。それは当時と比べると素材の価格が安くなったということもありますが、各メーカーの技術力の向上や生産体制といった企業努力も大きな要因だと思います。Z.S.S.でもロープライスで提供できるよう、そういった部分ではかなり努力しています。今後はさらに、開発費をかけて当時より格段に性能の高い製品を作ることも考えています。今はパーツ選択の幅が広がっているだけでなく、低価格でよりハイスペックなマシン作りも狙うことができる時代です。そういった人たちに選ばれるメーカーになれるよう、今後も努力していきたいですね。



ノーマルの3点式シートベルト用のシートベルトパッド。厚みのあるウレタンを内包することで、ベルトの締め付けを緩和できるのがポイント。助手席用としてはもちろん、普段のストリート用としても活用性は高い。1500円。



PICK UP!
HOT ITEMS

PREMIUM JAPAN DELTA TURBINE KIT

価格：38万8000円 (JZX90用)

39万8000円 (JZX100/110用)

® プレミアムジャパン <http://www.premium-jp.com/>

1JZエンジンとのマッチングに特化したタービン。ハウジングサイズやブレード形状など、無数の組み合わせがある中から厳選チョイスされたものだ。

プレミアムジャパンの商品は「手の届く価格でありながら高性能。そして常にユーザー目線で欲しいと思えるパーツ」をコンセプトとして開発されている。もちろんチューニングパーツメーカーであるのだが、代表の船津さんは、自らが現場の最前線に立つ「兄貴的な存在。そんなメーカーが繰り出すパーツ群だけに、そのパンチ力は相当なものがある。」

それらアイテムの旗艦ともなる1JZエンジン専用の「DELTAタービンキット」にも当然、ユーザーに喜んで



DELTAタービンキットが装着されたJZX110のエンジンルーム。専用設計だけに各部のクリアランス等、納まりも美しい。VVT-i付きの1JZは、より低回転域から太いトルクを味わうことができる。



ローコスト&ハイパフォーマンスを実現する 1JZ専用タービンキットの咆哮

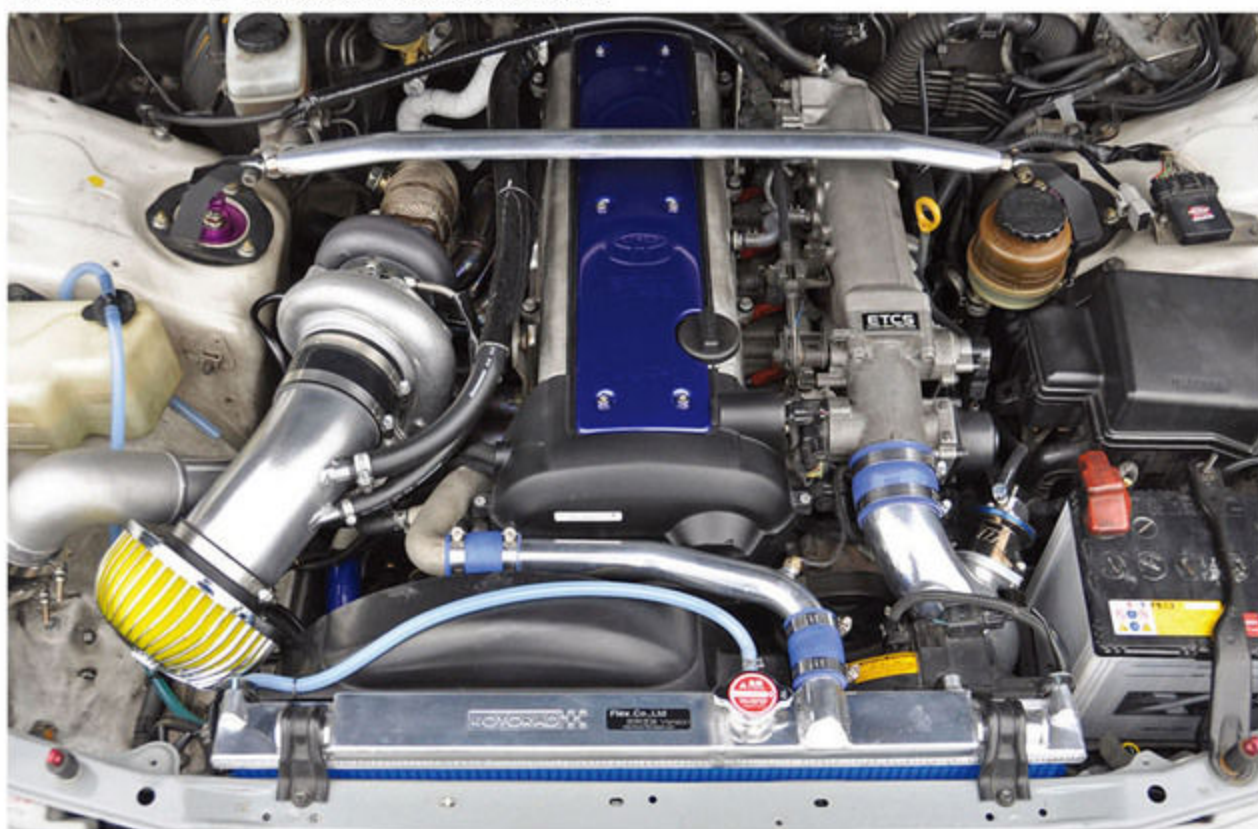
しなくてもステップアップができるという配慮がされているのだ。次にチューニングカーフリークなら誰でも憧れるウエストゲート仕様のタービンということ。ユーザーとしてはあの独特のウエストゲートサウンドが手に入り、メカニカル的にはアクチュエータータービンと比べて正確なブーストコントロールが可能だったり、排圧の低減によってエンジンにも優しい仕様となる。

出荷状態の完全ボン付け状態では、ブースト圧0.85 kg/cm前後で約360psというパワーが手に入る。が、このタービンキットの真骨頂はブースト圧1.5 kg/cmで発揮される。2550 cc/hクラスの大容量燃料ポンプと550 ccインジェクター、1000 ccのエアクリーナーとサブコン or フルコンでのコンピューターセッティングを施せば、そこには500psという魅惑の世界が広がる。

パワー特性は、同クラスの既存のタービンと比べて低回転域からブーストが掛かるのでビッグシングルのタービンにありがちな気難しさは皆無。常用回転域での広いパワーバンドと500psというMAXパワーは、ドリフト走行やサーキットでのタイムアタックでは格段の戦闘力アップが味わえ、ストリートでも余裕の走りが実現するなど、走り屋心を満足させてくれるのは間違いない。

多少大袈裟に表現すれば、JZX90/100/110に乗っていてこのパッケージングを経験しないのは、1JZエンジンの良いところを知らないまま乗っていると形容しても過言ではないほど高い完成度を誇るタービンキットなのだ。

こちらはJZX100に装着されたDELTAタービンキット。キットパーツの基本構成はJZX110用とほぼ一緒。これぞチューンドカーというエンジンルームは眺めているだけでも飽きない。



JZX90用のDELTAタービンキット。写真ではタービンの下になってしまいが、110系/100系との大きな相違点はエキマニ形状の違いとなる。



**JZX110系/JZX100系用
DELTAタービンキット**
価格：39万8000円(税抜)



キット構成はオリジナルタービン、ステンレス製エキマニ、フロントパイプ、ウエストゲート、サクシジョンパイプ、Tボルト型ホースバンド、水・油ライン、遮熱材などなど。充実の内容となっている。

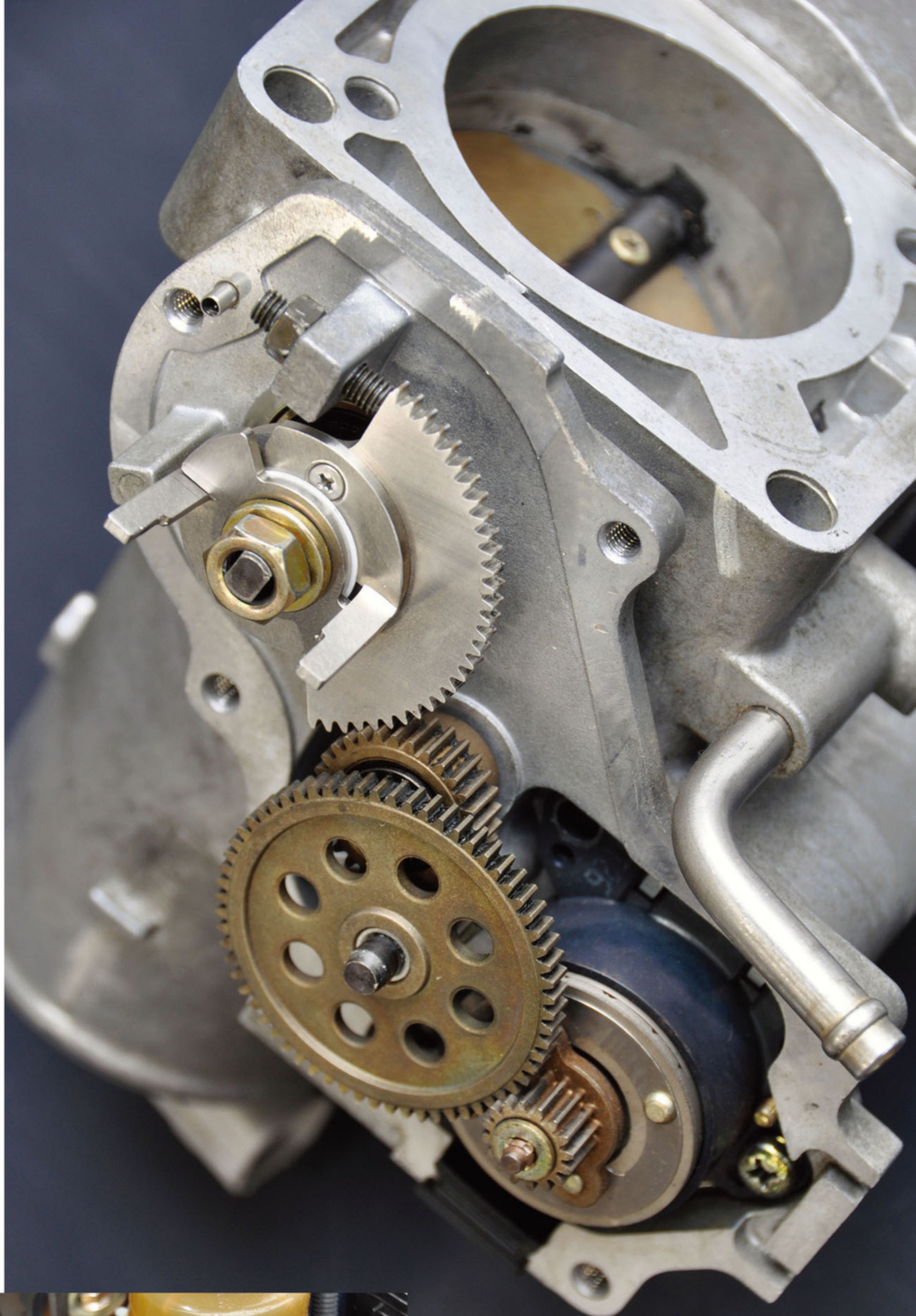
JZX110系/JZX100系用との大きな違いはステンレス製エキマニの形状。その他はショートパーツなども含め、万全なるキット構成となっている。

**JZX90系用
DELTAタービンキット**
価格：38万8000円(税抜)



スポーツ走行に 電子制御スロットルは要らない シャープなエンジンレスポンスで 走りを楽しもう！

JZX110系の1JZエンジンから採用された電子制御スロットル。万人にとってはありがたい機構だろうけど、スポーツ走行時にはこれが足枷となって満足に走れなくなってしまうシチュエーションが多々ある。



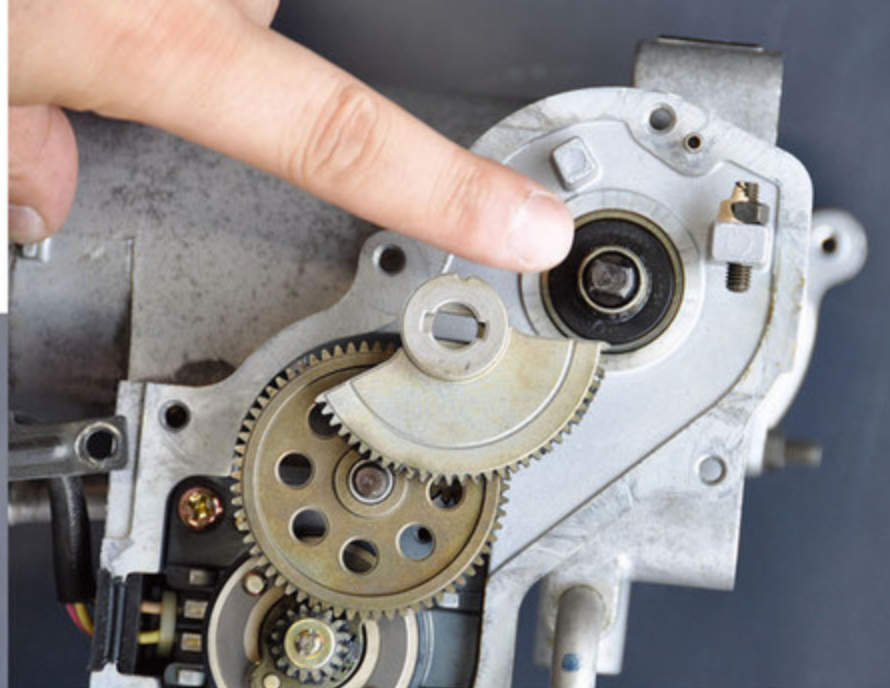
J ZX110系とJZX90&100系ではスロットル周りに大きな違いがある。それが「電子制御スロットル」(以降…電スロ)。電スロの搭載によって、急発進の抑制や省燃費走行の支援、トラクションコントロール制御など一般ユーザーにとっては安全な走行をサポートしてくれる素晴らしい装置ではある。しかし、運転していて楽しいクルマというのは「走る、曲がる、止る」の3要素が、運転者の操作からタイムラグなく意のままに反応してくれるもの。スポーツ走行派にとって電子制御の介入は、時に楽しさをスポイルする要因となってしまう。

電スロが搭載されたクルマでスポーティーな走行を楽しもうとすると、例えば、一気にパワーをかけてリヤスライドを誘発させようと思っても、状況次第ではアクセルが全開にならないケースがある。仮にリヤスライドが適ったとしても、そこから加速したくてもアクセルが勝手に戻ってしまうことも。さらには全体的にもレスポンスが悪いなど、およそドライバーの意思とは関係ない制御が介入してしまい、意のままに車を操ることができなくなってしまうのだ。

”DELTAスロットルコンバートキット”は、この電スロ機能をキャンセルさせ、シンプル且つダイレクトなアクセルワークを実現してくれるというものだ。スロットルコンバートキットの機構を簡単に説明すると、純正の電スロは「電スロ用のモーターとバタフライ」が連動している状態。アクセルをどれだけ踏み込んだかは、アクセルワイヤーを通じてアクセルポジションセンサーが検知しその情報がCPUに送られる。そして走行車両状況に適した分

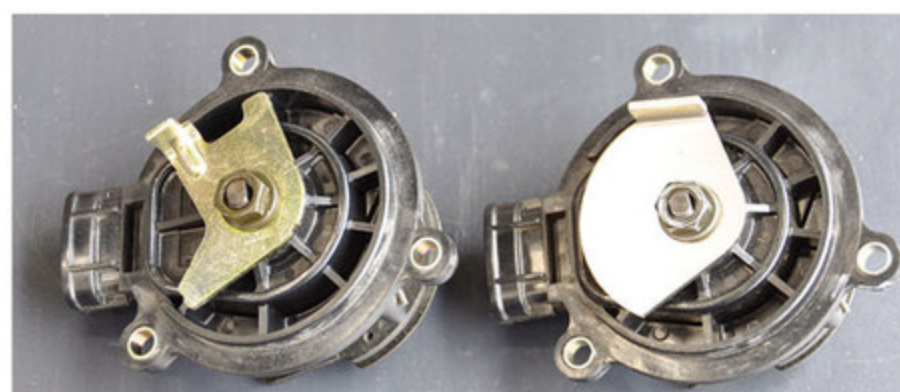
だけの信号がモーターへと伝わり、バタフライが動くという構造だ。つまり、アクセルワイヤーがバタフライを動かしているわけではないのだ。対してこのキットにコンバートすることで、「アクセルワイヤーとバタフライ」を連動させ、電スロ用のモーターとバタフライの連動を「切り離す」状態を作り出すことができるのだ（アイドルアップ機能は残される）。写真だ

けでその動きを完全に理解することは難しいが、より深く構造プロセスを理解したいひとは、詳細な動画解説がプレミアムジャパンのWEBサイトにあるのでこちらもチェックしてみたい。なにやら難しそうだと感じた人もいると思うけど、メカニズム自体はシンプル。ややこしい電子制御装置をソリッドな状態に戻して、意のままにアクセルワークを楽しめる。それが「DELTAスロットルコンバートキット」なのだ。

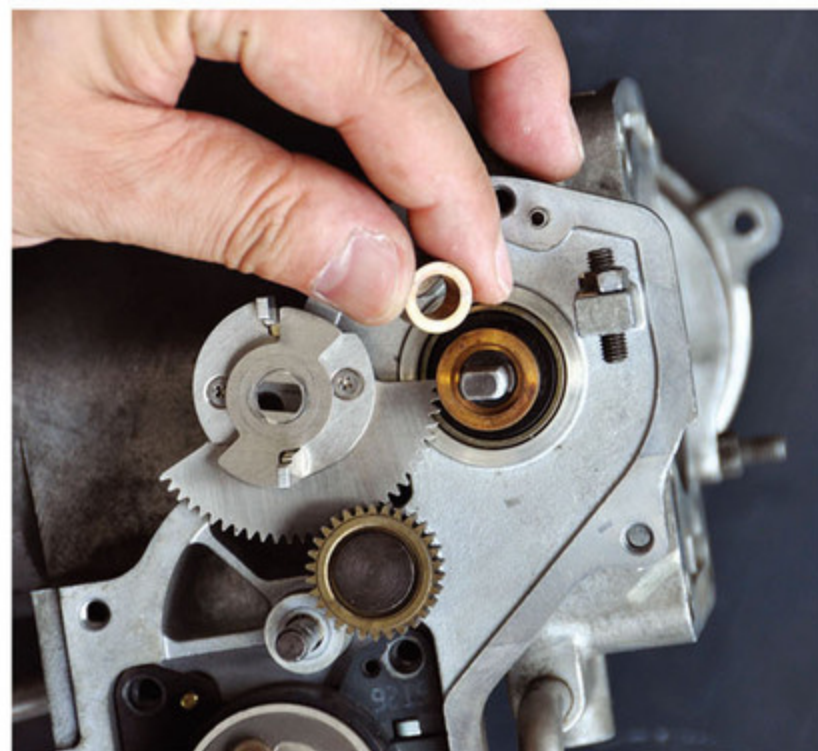


こちらは純正の電スロ部の写真。バタフライの軸は角オーバル形状となっていて、そこに扇状のスロットルギアが嵌めこまれる。写真下部のピニオンギアが電スロ用モーター部で、そこからギアトレーンを介し、バタフライの軸と直結されているスロットルギアが動いてバタフライが開閉されるという仕組みだ。

スロットルコンバートキットは、角オーバル形状となっているバタフライ軸部に丸形状のカラーを介在させ、専用のスロットルギアにコンバートすることで、モーターの力でスロットルギアが動かされてもバタフライは開閉しないようになる。ただし、アイドルアップ機能は維持できるという凝った作りが凄い。



アクセルを踏み込むことで時計回りに約90度回転するアクセルドライブプレート。各1字になっている右端部分が直接バタフライを開閉させることができる部位で、写真右のコンバートキットのものは12時の位置で、ここからすぐにバタフライが押し開かれる位置。対して純正は10時の位置あたり。これは万が一電スロがトラブルを起こした際でも、アクセルを全開にすれば角度にして約30度だけバタフライが開いて車を動かせるというエマージェンシー的な対策と思われる。



PICK UP!
HOT ITEMS

PREMIUM JAPAN DELTA Throttle Convert Kit

価格：3万5000円（JZX110用 他車種用の設定もあり）

プレミアムジャパン <http://www.premium-jp.com/>

DELTA Throttle Convert Kit

価格：3万5000円（JZX110用 他車種用の設定もあり）



ある程度のメカ知識があればDIYでの装着も可能。「チューニングパーツの取り付けも楽しんでほしい」という意図もあって、詳細な取扱説明書も付属されている。

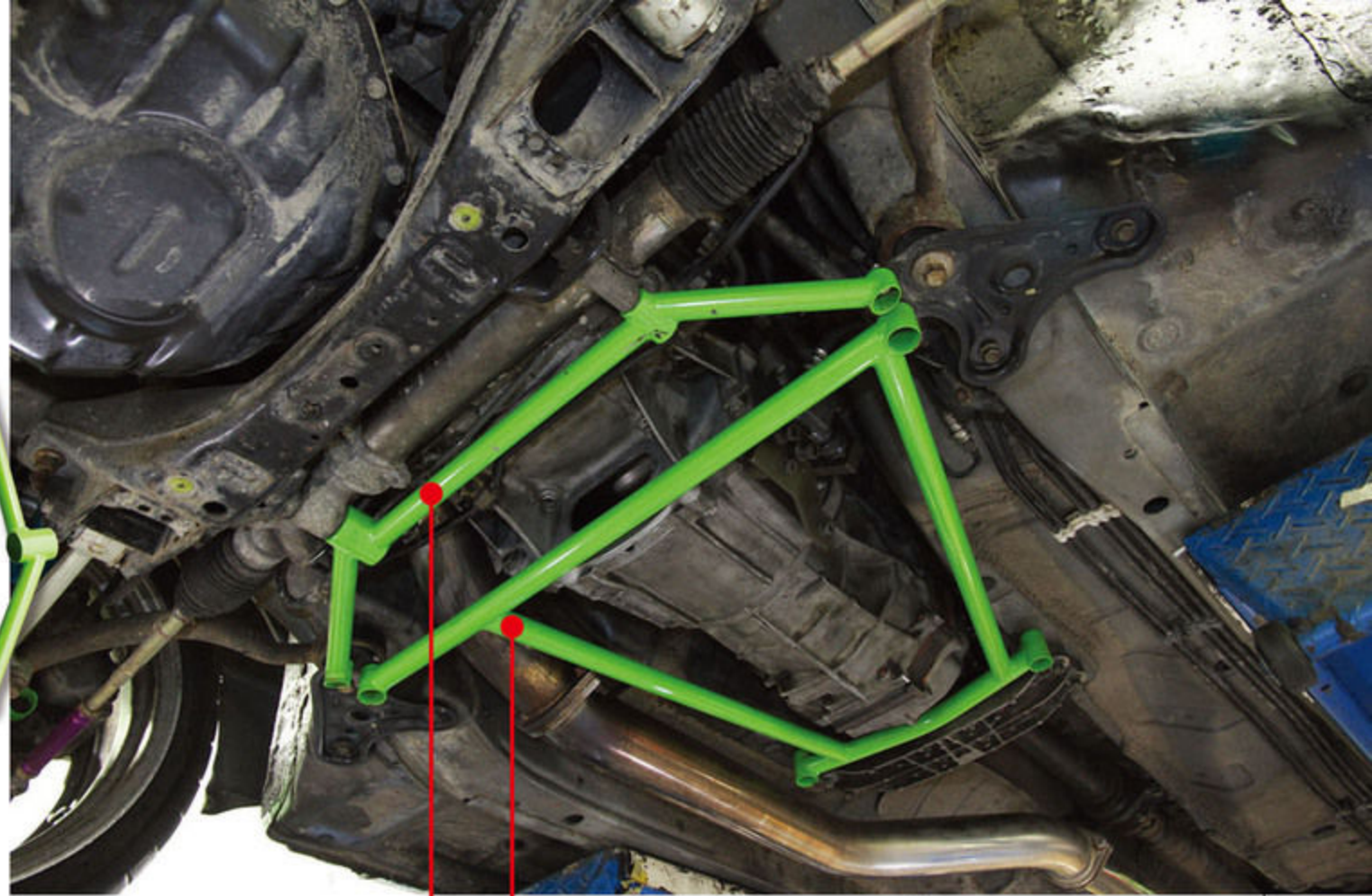


写真左は純正。写真右がDELTAスロットルコンバートキットを組み込んだものだ。小さなパーツの交換だけど、特にスポーツ走行時においてその恩恵は大きい。

エンジンのパワー&レスポンスを100%活かすには、電スロのキャンセルは必至ともいえるチューニング項目だ。



ポイントを押さえたお手軽補強が JZX100にグイックな動きをもたらし



PICK UP! HOT ITEMS MISSILE 補強バーシリーズ

TEL 048-621-0007 <http://www.missile-k-and-m.co.jp>

PHOTO: 小林克好/服部真哉/HYPER REV

デフ& メンバーサポート (写真中央) 価格: 3万円

デフキャリアはかかる駆動力が変動することで大きく揺れてしまう。その揺れはブッシュを劣化させるだけでなく、タイヤに伝わるべき駆動力を逃がしてしまうことにも繋がる。デフ&メンバーサポートはデフキャリアとリヤメンバーを結ぶことで、この揺れを抑制する。間にブッシュを挟むことで揺れは押さえながらも、サポート本体やリヤメンバーに無理な力がかかりダメージが及ぶのを防いでいる。デフマウントリジットカラなどとの併用が効果的だ。



リヤメンバーサポート 価格: 1万8000円(左右セット)

ドリフト車両では消耗品とまで言われるリヤメンバー。大きな力がかかるとカンタンに歪み、アライメントを保持できなくなってしまう。リヤメンバーを前後方向に補強することで、特にトラクション性能が向上。グリップでもドリフトでも前に進もうとする力が増したことを体感できるだろう。



キャリパー&ナックルサポート (フロント用/リヤ用あり) 価格: 2万円(左右セット)

キャリパー取り付け部をバーで結ぶことで、ブレーキング時の逃げを抑えることができる。ブレーキパッドの性能を100%引き出すことができるうえ、パッドの片減りも低減できる。また、同時にナックルの剛性向上にも繋がり、どんな状況でもアライメントをしっかりと保持できるようになる。



アンダーフロアサポート 価格: 3万5000円 ステアリングラックサポート 価格: 2万5000円

左右のアーム取り付け部を結びながら、フロア開口部を結ぶことでキャビンの一体感を高めるアンダーフロアサポート(写真右)。特に衝突安全性向上と引き替えにフレームの剛性が低下したJZX100には効果バツグンだ。また、左右のアーム付け根とステアリングラックを結び、ヨレやズレを抑制するのがステアリングラックサポート。ステアリング操作が正確に舵角に反映されるようになり、切り始めのレスポンスやフルカウンタ領域での操作性が向上する。



ホ

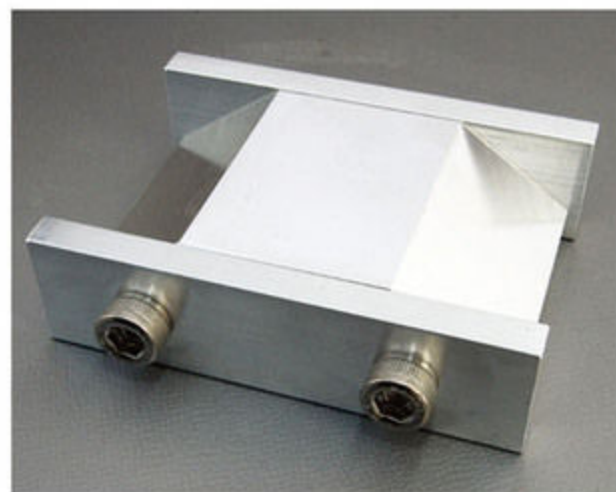
イルベースが長い4ドアセダンのマークII、クレスト、チェイサー。リヤシートの快適性や多くの荷物が積めるトランクなど、利便性は高いものの2ドアクーペと比べるとどうしてもボディ剛性は劣る。さらに、JZX100以降には衝撃吸収ボディGOAが採用され、剛性感のなさは顕著となっている。

「ドリフトの振りっ返しの時なんか特にそれが体感できて、本当に操作に対してワンテンポ遅れてボディが反応する感じなんだよ」とは、自らデモカーであるクレストでドリフトマッスルなどにも参戦するケー

アンドエムの宮本さん。そんな悩みを解決するために開発されたのが、ボルトオン装着でしっかりとボディ剛性を高めることができるミサイル補強バーシリーズだ。現在は8種類のアイテムがラインアップされており、JZX100の弱点を的確に押さえることで、走行性能の向上に直結するアイテム群となっているのだ。

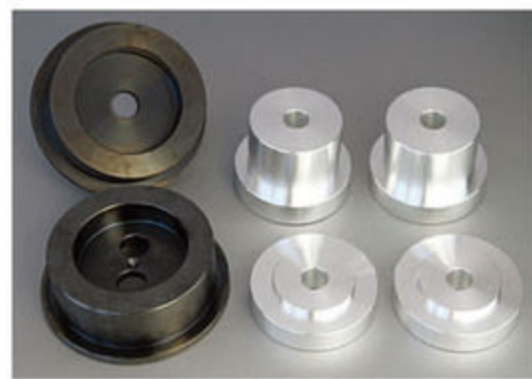
しかし、全ての場所をリジットに固定するのがベストではなく、力を逃がすべきところもあるというのが宮本さんの見解。そのため、一部のパーツには、補強パーツとしては珍しく長穴加工を施したうえでブッシュが挿入できるようにになっている。この工夫によって、装着後に不要なトラブルが発生することもなく、補強による性能向上のみをもたらすことができるのだ。また、ケーアンドエムではボディ補

マウント類の補強パーツも注目!



ミッションマウントカラー
価格：1万2000円

純正ミッションマウントの隙間を金属のカラーで埋めることで、ゴムの弾力は活かしつつマウントの剛性を高めることができるアイテム。不快な唸り音などは室内に伝えず、シフトフィールを良くするアイディアパーツだ。



デフマウントリジッドカラー
価格：1万3650円(前後各)
2万5200円(前後セット)

デフ&メンバーサポートとの併用がオススメのデフマウントリジッドカラー。純正のゴムブッシュによるヨレを抑えることで、トラクション性能を引き上げることができる。ドリフトはもちろん、グリップやドラッグなどにも効果大。

エンドフレームサポート

価格：2万5000円

クルマの前後方向に走っているメインフレームの後端を、バックパネルを介して補強する。この部分のねじれを防ぐことは、ボディ全体のねじれを防ぐことにつながるのだ。スベアタイヤスペースをしっかりと確保して積載量を落とさないのが拘りポイント。



アッパーサポート(フロント用/リヤ用あり)
価格：2万円(左右セット)

サスペンションを介して伝わる路面からの入力、ボディ側で受け止めているストラットタワー上部。この部分を固めることで、サスペンション本来の性能を引き出すことが可能だ。また、過度の入力や変形することによるクラックも防ぐことができる。

フロアサポート

価格：2万5000円(左右セット)

※アイボルト追加 1セット5000円、2セット1万円

左右のサイドシルとフロアトンネル間を補強して、ボディのねじれを防いでくれる。シートレール取り付けボルトとの共締めなので、穴開け加工などは必要ナシ。また、オプションのアイボルトを追加することで、フロアを補強しながら4点ハーネス用のアイボルトを装備することができる。



チューニングはもちろん、ドレスアップから中古車販売、車検など車種やジャンルを問わず、いろいろなリクエストに応えてくれるケーアンドエム。定期的にエアロパーツやチューニングアイテムのセールなども開催しているぞ。

ケーアンドエム 宮本さん

JZX100は
補強が効くんです!



S15なんかと追走しているとクイックな動きについていけなかったり、クルマの反応が鈍いから先を読んだ操作が必要になるんです。同じような悩みを抱えるJZX100オーナーには、補強バーシリーズは本当にオススメです。慣れないうちはスピンしてしまうほどに、レスポンス良く操作に反応するクルマになりますよ! JZX110用も開発中です。

強パーツのほかに、ドライバビリティ向上やトラクション性能の向上に大きな効果を発揮する、駆動系マウントの補強アイテムも開発。サーキットでのグリップやドリフトに使う車両は、エンジンのパワーを極力ロス無く路面に伝えることで、JZX100の速さを引き出すことができるだろう。

もちろん、ケーアンドエムと言えばエアロパーツや鍍金塗装、カスタムペイントなども得意分野。速さを求めるチューニングだけではなく、ドレスアップやカスタムにも興味があるというひとは、まずお店に相談に试试看ほしい。

ワークスタイプ



Nスタフェンダータイプ1

価格：1万6980円

フロントにセットしているのは出幅50mmのNスタフェンダータイプ1。汎用ながらJZX系には問題なくフィットするため、手軽にビス留めのワークスタイプでワイルドなスタイリング。

リヤ用Nスタフェンダータイプ2

価格：1万9980円

ドア部が分割パーツになる4ドア車専用オーバーフェンダーは、従来のように板金作業の叩き出しでなくても理想的なスタイリングが完成。出幅は50mmのため太履きにもってこい。

社外フェンダーにもジャストフィット!

NスタフェンダーはFRP製のため汎用性が高いのもポイント。純正フェンダーへのフィッティングはもちろん、社外のダクト付きフェンダーなどにも容易に加工／取り付けができるため、思い思いのスタイルを楽しめる。



深リム・太履き・ツライチも思い通り
今が旬のワイドフェンダーで
JZX100を飾る!

ここ数年のチューニング&カスタムムーブメントで急上昇中のキードといえはワイドボディ。性能の向上に合わせて大径、幅広化している最新タイヤを履くためのチューニング術としてはもちろん、ドレスアップのボディカスタムとしても注目を集めている。そして、JZXオーナー必見のワイドフェンダーが、このNスタフェンダーだ。

4ドアのJZXをワイド化する場合は、リヤフェンダーの処理方法が重要視される。一般的には板金で叩き出すほか、クォーター／リヤドアに貼付けるパネルタイプが定番だ。ここで貼付けのワークスタイプを選択するには、ドア開口部にかからないように加工が必要となってしまう。もちろんワイドフェンダー化にはアーチ上げも必要なため、ドア部の処理によっては、

残念なスタリングになりかねない。その点を考慮してNスタフェンダーはリヤドア部を分割パーツとして製品化。汎用品ながら、誰でも狙い通りのスタリングを作ることができるというわけだ。

リヤ用フェンダーのラインアップは、ビス留めのワークスタイプに汎用となるタイプ2のほか、ドア形状の違うJZX100クレスタ専用タイプを設定。さらにドア／クォーターパネル貼付けタイプのワイドフェンダーキット（JZX100マークII用）の合計3タイプ。

また、フロントには汎用タイプとして、240Zのワークスフェンダーをモチーフに、両端を伸ばしたタイプもラインアップ。これらを組み合わせれば、前後ともに失敗のないワイドボディ化が完了すること間違いなし。もちろんタイヤの太履きも難なくこなせるようになるため、チューニングの可能性もアップするはずだ。

もちろん取り付けするためには前述の通りアーチ上げは必須。出幅は片側50mm（ワイドフェンダーキットは60mm）のため、車幅に関する記載変更が必要になる。

チェイサー&マークIIとクレスタはこだわりの別バリエーション!

JZX100へのフィッティングの場合、クレスタのみドア形状が異なるためタイプ2では装着に無理が生じる。そのためクレスタ専用として、新たにタイプ4をラインアップ。もちろんアーチ上げなどのボディ側加工は必要なものの、オーバーフェンダー部を専用で造形しているため、ドア部の加工は必要なし。バンパー取り付け面に関しては純正ボディに対応しているため、社外バンパー装着時は加工が必要となっている。

チェイサー／マークII(JZX100)



クレスタ(JZX100)



PICK UP!

HOT ITEMS

N-STYLE CUSTOM Nスタフェンダー

© Nスタイルカスタム ☎0276-78-2305 <http://n-stylecustom.com>

PHOTO: 服部真哉 REPORT: 渡辺大輔



Nスタイルカスタムズ長浜さん

Nスタフェンダータイプ1/2は基本的に汎用品としてラインアップしているため、JZX90/100にはピッタリフィットします。形状の違うクレストに対して専用タイプ4をラインアップしていますから、JZXシリーズのワークスフェンダー化へのマッチングは100%といえます!

リヤワイド フェンダーキット

価格: 6万2000円
(JZX100マークII用)

JZX100マークII専用リリースされるワイドフェンダーキットは、ドア/クォーターパネル貼付けタイプ。ドアパネルのビス留めはモール下に隠されるため自然なフォルム。

パネル貼付けタイプ

フェンダー部に継ぎ目がないため叩き出しのような自然なラインはパネル一体タイプのメリット。出幅も60mmと拡大しているため、よりワイドなホイールもキッチリと納めることが可能だ。



セルフステア特性の改善で
キレのあるドリフトを実現させる



PICK UP! HOT ITEMS TANIGUCHI JIDOUSYA ORIGINAL NACKLE ANGLE MASTER / SPEED MASTER

価格：各3万8000円

☎ たにぐち自動車 ☎0586-81-6660
http://taniguchi-jidousya.com

PHOTO：小林克好 REPORT：川崎英俊

今 やドリフトマシンの定番パーツとなっているショートナックル。タ
イロッドエンドに装着して単にハンドル
切れ角を増やすスペーサーに対し、シ
ョートナックルは最大切れ角の増加と

ブラックアルマイト仕上げのスピードマスタ
ー。16mmオフセットされた支点により強力な
セルフステアを発生させるので、素早く思い
通りのカウンターが可能になる。初心者から
上級者まで対応のスタンダードモデルだ。



オリジナルショートナ
ックルには、切れ角アップ
スペーサーも付属。ラッ
クブローを防ぐギリギリ
のレベルで最大の効果
が得られるように、スペ
ーサーの厚みは4.5mm
の設定となっている。

ショートナックル取り付け時には、ロ
アボールジョイントの加工が不可
欠。たにぐち自動車では、加工済み
のものも用意している。そのほかキ
ャスター角セッティングのために、調
整式テンションロッドも必要となる。



1Jサウンドを満喫できる
純正交換マニ



**EXマニ
version1**
価格：9万8000円

1JZエンジン独特の中高回転サウンドをフルに
味わうために開発されたのが、純正交換タイプ
のステンレスEXマニホールド。徹底的に音質
にこだわったうえに、全域トルクアップ効果も得
られる。精度の高い国産品で、強度面も文句
なし。排気フランジには、排気モレを防ぐための
反り対策も施されている。VVT-i付き1JZ用で、
純正ガスケットも付属する。

ショートナックルのメリットを最大限に生み
出せる、競技向けモデルがアングルマスタ
ー。オフセット量は15mmで、極限レベルの
ハンドル切れ角と復元性を実現。両タイ
プともJZX90、100、110に対応している。



同時に、そこに到達するまでの特性
を変更できるのが特徴だ。
そしてJZX100でD1やフォー
ミュラDに参戦しているたにぐち自動
車が、理想のドリフトを追い求めて試
行錯誤を重ね、ついに完成したのが2
タイプのオリジナルナックル。これまで
トヨタ車では難しいとされていた、一
気に向きを変える切れ味鋭いドリフ
トを実現させるための秘密兵器なの
である。

注目したいのは、ロワボールジョイン
ト取り付け支点をオフセットさせて、
トレール角度を持たせる方式。これに
よりトヨタ車とは思えない、強力なセ
ルフステアが発生するのである。
スタンダードモデルとして設定され
る「スピードマスター」は、振り返しの
速さにこだわったモデル。ステアリン
グラックの逆関節現象が起らない、限
界ギリギリの16mmオフセット設定とな
っている。素早いカウンターステアがで
きる特性は上級者だけでなく、「ドリ
フトが簡単になる」パーツとして初心
者にもお勧めのものだ。
そして競技用のエキスパートモデル
として用意されるのが「アングルマ
スター」。15mmオフセット設定により、極
限レベルの切れ角とハンドルの復元性
能を得ることができるとの。その性
能は取り付けるだけでも体感できる
が、合わせてセッティングを煮詰めてい
けばさらに効果的だという。
どちらのタイプも、素材は航空機
にも使われる超ジュラルミンA70
75を採用。徹底的に強度にこだわっ
ているのもポイントだ。「約1年かけて
開発した自信作です。このナックルの
おかげで、ボク自身のドリフトも大き
く変わりました」とは、現役フォーミュ
ラDドライバーでもある代表の谷口
敦史選手の弁である。

EXHAUST&INTAKE

[排気系&吸気系アイテム]

掲載データは2015年6月1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 TOYOTA MARKII/VEROSSA/CHASER/CRESTA

最新技術の採用で快音だけでなく快調もキープする

最も新しいヴェロッサでさえ、生産が終了してから10年以上もの月日が経っており、当時装着したアフターマフラーもさすがに替えどきを迎えている。そのため、現在のマフラーはパワーアップやサウンドのためのパーツとしてのほかに保安基準に適合させるためのメンテナンスパーツという意味合いも強くなってきている。長く乗り続けているユーザーの中には、すでにマフラーが2本目、3本目という車両を所有しているケースも考えられる。せっかくなら最新の技術にて開発された高性能アイテムを選びたいところだ。

110 = JZX110 MARK II/VEROSSAに適合
100 = JZX100 MARK II/CHASER/CRESTAに適合
90 = JZX90 MARK II/CHASER/CRESTAに適合
汎 = 汎用アイテム
※各形式内の車種区分は文中で表記します。



Legalis R

100
材 ステンレス
径 メイン:76.3φ テール:101.6φ
100系の1JZ-GTE (ターボ) に対応するベーシックな車検対応マフラー。前後期共通。
■9万円
■藤壺技研工業
☎055-998-0130



Legalis R

110
材 ステンレス
径 メイン:70.0φ テール:101.6φ
110系マークIIのNA用として開発されたLegalis R。メインパイプ径は細めの70。
■8万3000円
■藤壺技研工業
☎055-998-0130



Legalis R

110
材 ステンレス
径 メイン:76.3φ テール:117φ
ヴェロッサ用にデザインされたテール径φ101.6のLegalis R。受注生産品。
■9万円
■藤壺技研工業
☎055-998-0130



Legalis R

110
材 ステンレス
径 メイン:76.3φ テール:101.6φ
低中回転域のトルクアップを実現するベーシックな大口径マフラー。車検対応品。
■8万6000円
■藤壺技研工業
☎055-998-0130



Legalis Super R

90
材 ステンレス
径 メイン:89.1φ テール:117φ
90系に適合する「スーパー」モデル。ミッション系式問わず装着可能。受注生産品。
■8万8000円
■藤壺技研工業
☎055-998-0130



Legalis Super R

100
材 ステンレス
径 メイン:76.3-89.1φ テール:117φ
100系のMT/AT両方に対応した効率重視のハイパフォーマンスマフラー。車検対応品。
■8万6000円
■藤壺技研工業
☎055-998-0130



Legalis Super R

110
材 ステンレス
径 メイン:76.3-89.1φ テール:117φ
110マークIIに対応する効率重視のハイパフォーマンスモデル。MT/AT両方に適合する。
■8万6000円
■藤壺技研工業
☎055-998-0130



Legalis R

90
材 ステンレス
径 メイン:70φ テール:90φ
90系のNAグレードに対応するLegalis R。メインパイプ径には、AT用としてφ70が採用されている。受注生産品。
■9万2000円
■藤壺技研工業
☎055-998-0130



Legalis R

100
材 ステンレス
径 メイン:70φ テール:90φ
100系の1JZ-GE (NA) に対応する車検対応マフラー。低中回転域でトルクアップを実現。
■8万6000円
■藤壺技研工業
☎055-998-0130



GT 1.OZ Racing

100
材 ステンレス
径 メイン:80φ テール:90φ
パイプ厚が1.0mmという極薄・超軽量マフラー。フランジやバンド、ステーに至るまで軽量化設計が施されている競技専用品。
■8万3000円
■カキモレーシング
☎072-265-8411



HYPER FULLMEGA N1+Rev.

110 100 90
材 ステンレス
径 メイン:80φ テール:115φ
高回転でのパワーとサウンドを重視しながらも車検に対応するレーシングサウンドマフラー。
■8万9000円 (110) 8万6000円 (100)
■8万3000円 (90)
■カキモレーシング
☎072-265-8411



Kakimoto-R

110 100 90
材 ステンレス
径 メイン:80φ テール:115φ
カキモサウンドの特徴である重低音が手に入るベーシックな車検対応マフラー。
■8万9000円 (110/100)
■8万2000円 (90)
■カキモレーシング
☎072-265-8411



SEDALIS

100
材 ステンレス
径 メイン:60.5φ テール:107×96φ
ミディアムセダンを快適に、というテーマでデザインされた車検対応マフラー。
■6万5000円
■藤壺技研工業
☎055-998-0130



POWER Getter typeRS

100
材 ステンレス
径 メイン:76.3-89.1φ テール:114φ
車検に対応しつつも迫力のサウンドが特徴の「typeRS」。100系の1JZ-GTEに適合する。
■8万2000円
■藤壺技研工業
☎055-998-0130



ボンバーⅢ

110 100 90
材 アルスター
径 メイン:80-85φ テール:160×115mm
N1マフラーのスタイルを踏襲し、パイプにアルスター材を採用したリーズナブルなモデル。
■7万1000円 (110) 6万6000円 (100)
■Apex
☎0544-65-5061



ハイブリッドメガホンエボリューション

100
材 ステンレス
径 メイン:80-85φ テール:115φオーバル
静粛性と高耐久性を実現したオールステンレスマフラー。テールはオーバル形状を採用。
■9万8000円
■Apex
☎0544-65-5061



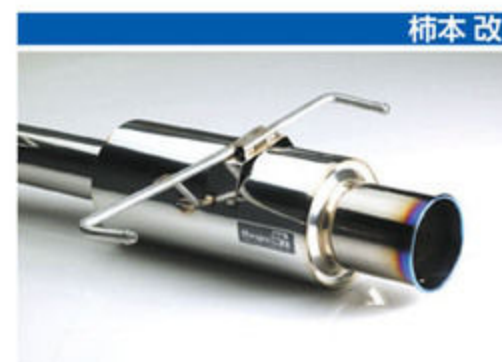
N1 エボリューションマフラー

100 90
材 ステンレス
径 メイン:54-60φ テール:160×115mm
NAエンジンである1JZ-GE用に設定されたN1マフラー。90系の4WDには装着不可。
■6万8000円
■Apex
☎0544-65-5061



N1 エボリューションマフラー

100 90
材 ステンレス
径 メイン:80-85φ テール:160×115mm
斜め出しスタイルを確立させた3年保証付のスポーツ系マフラー。1JZ-GTEに適合する。
■9万5000円 (100) 8万3000円 (90)
■Apex
☎0544-65-5061



Regu.06&R

100
材 ステンレス
径 メイン:80φ テール:100φ
性能アップのみならず、サウンド・ルックス・品質のすべてを満たした車検対応マフラー。インナーサイレンサーが付属する。
■9万3000円
■カキモレーシング
☎072-265-8411

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



NUR-SPEC

100
材 ステンレス
径 メイン:80φ テール:114.3φ
独自のグラスウールを採用したストレート構造のステンレスマフラー。低回転域の出力がアップ。
■4万5000円
■ブリッツ
☎0422-60-2277

車検 4:3



NUR-SPEC R

110 100 90
材 ステンレス
径 メイン:80φ テール:114.3φ
ストレート構造により、パワーアップを実現するレーシングマフラー。競技専用品。
■6万8000円〜
■ブリッツ
☎0422-60-2277

競 4:4



パワーエクストリーム R

100
材 ステンレス 径 メイン:80φ テール:115φ
100系の1JZ-GTEエンジンを搭載している車両に適合する車検対応マフラー。テールに採用されたブルーの焼き入れが特徴。
■13万8000円
■トラスト
☎0479-77-3000

車検 4:3



スーパーターボマフラー

100
材 ステンレス 径 メイン:75φ テール:124φ
絞りの無いストレート構造により、タービン交換まで対応可能な車検対応マフラー。100系の1JZ-GTE搭載車両に適合する。
■10万8000円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

車検 4:2



ボンバーⅢ

100 90
材 アルスター
径 メイン:54-60φ テール:160×115mm
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車検対応マフラー。4WDは不可。
■5万4000円
■Apex
☎0544-65-5061

車検 4:3



R1 TITAN ユーロ 2

100
材 チタン 径 メイン:70φ テール:100φ
音量を抑えたサイレントスポーツマフラー。静音設計でありながらタービン交換クラスにも余裕で対応する。ワンオフにも対応。
■22万8000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0151

車検 4:3



R1 TITAN EXTRA

100
材 チタン 径 メイン:80φ テール:115φ
耐久性の高いチタンを採用した高品質マフラー。ストレート構造からなる排気効率の高さはタービン交換車両にも十分対応可能。
■21万8000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0151

車検 4:3



R1 TITAN

110 100
材 チタン 径 メイン:80φ テール:115φ
重量5.4kgと、ノーマルマフラーよりも18.6kgもの軽量化を実現するチタンマフラー。メインパイプ径はφ80。
■17万9000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0151

車検 4:3



NUR-SPEC C-Ti

100
材 メイン:ステンレス テール:チタン
径 メイン:80φ テール:114.3φ
テール部にチタンを採用しながらもリーズナブル。排気効率向上とドレスアップを実現。
■8万8000円
■ブリッツ
☎0422-60-2277

車検 4:3



NUR-SPEC RX

100
材 ステンレス
径 メイン:80φ テール:114.3φ
車検対応はそのままに、フル鏡面仕上げされたルックスと低回転域のこもり音抑制に成功。
■7万3000円
■ブリッツ
☎0422-60-2277

車検 4:3



直管デュアルマフラー

110 100 90
材 ステンレス
径 メイン:76.3φ テール:60/76/90φ
大迫力の音量が欲しいユーザー向けの直管マフラー。テール径は3種類から選択可能。
■4万1000円(110/100) 3万8000円(90)
■CAR工房
☎042-777-8133

競 4:5



砲弾ストレートマフラー

110 100 90
材 ステンレス
径 メイン:76.3φ テール:100/115φ
砲弾型サイレンサーで、1JZ-GTE特有の心地良いサウンドを増長させる競技専用マフラー。
■3万7000円(110/100) 3万3000円(90)
■CAR工房
☎042-777-8133

競 4:5



SAINT DUAL マフラー

110 100 90
材 ステンレス
径 メイン:80φ(ターボ) 60.5φ(NA)
テール:スクエア
デュアルテールが特徴の車検対応マフラー。テール形状はオーバルかサークルが選択可能。
■6万6000円
■エスティ・ガレージ ☎055-986-9150

車検 4:3



EXCEL マフラー

100
材 ステンレス 径 メイン:80φ テール:115φ
地上高を確保できる80φ径のメインパイプを採用した車検対応マフラー。インナーサイレンサー付属で静粛性アップも実現。
■6万3000円
■エスティ・ガレージ
☎055-986-9150

車検 4:3



V1 マフラー

100
材 ステンレス 径 メイン:80φ テール:115φ
独自のパイプレイアウトにより、触媒が後付け可能なステンレスマフラー。さらに別売りのサイレンサーを装着すると車検にも対応。
■4万9800円
■伊藤オートサービス
☎048-983-0110

競 4:3



OVAL DUAL TYPE

110 100 90
材 ステンレス
径 メイン:--φ テール:95×70φ
デュアル出しオーバルテールが特徴的なステンレスマフラー。様々なバージョンを用意。
■5万2571円〜14万1430円
■ケースバック
☎0566-54-0335

競 4:3



OVAL SINGLE TYPE

110 100 90
材 ステンレス
径 メイン:--φ テール:120×80φ
ミラー仕上げの美しいオーバルテールが特徴のシングル出しマフラー。左右出しも選択可能。
■4万7143円〜13万6762円
■ケースバック
☎0566-54-0335

競 4:3



SPEC-S マフラー

110 100 90
材 ステンレス 径 メイン:80φ テール:115φ
心地よいサウンドと排気効率の向上を実現しているオールステンレス製のスポーツマフラー。110系はサイレンサーが付属する。
■4万9800円
■風間オートサービス
☎048-745-2026

競 4:4



80φシャコタンマフラー

100
材 ステンレス/チタン
径 メイン:80φ テール:115φ
高出力対応の80φ径メインパイプを採用し、最低地上高にも配慮したマフラー。
■3万9900円(ステンステール)
5万9800円(チタンテール)
■CAR工房 ☎042-777-8133

競 4:5



Db 砲弾デュアルマフラー

110 100 90
材 ステンレス
径 メイン:76.3φ テール:100φ
ディープ(D)な重低音(b)を奏でるステンレスマフラー。+6000円でタイコを追加可能。
■4万2800円(110/100) 3万9800円(90)
■CAR工房
☎042-777-8133

競 4:5



SUPERLAP

100
材 ステンレス
径 メイン:70-80φ テール:100-80φ
競技専用品でありつつもスプラッシュチャンバーシステムにより高い整音効果を発揮する。
■5万4800円
■5ZIGENインターナショナル
☎072-995-8005

競 4:5



ProRacer ZZ

100
材 ステンレス
径 メイン:70-80φ テール:150-100φ
最適なレイアウトにてデザインされた軽量マフラー。標準的な砲弾型サイレンサー採用。
■8万5000円
■5ZIGENインターナショナル
☎072-995-8005

車検 4:3



CIRCLE DUAL TYPE

110 100 90
材 ステンレス 径 メイン:--φ テール:90φ
鏡面仕上げのミラーステンレス仕様により、高級感溢れるルックスを実現した高耐久マフラー。テールは真円のデュアル出し仕様。
■5万190円〜13万6571円
■ケースバック
☎0566-54-0335

競 4:3



CIRCLE SINGLE TYPE

110 100 90
材 ステンレス 径 メイン:--φ テール:115φ
重厚な真円形状のテールエンドが特徴的なシングル出しマフラー。鏡面仕上げの美しいルックスも魅力。左右出しバージョンもアリ。
■4万4000円〜14万9524円
■ケースバック
☎0566-54-0335

競 4:3



CANNON BALL TYPE

110 100 90
材 ステンレス 径 メイン:--φ テール:115φ
砲弾型サイレンサーを採用したレーシーなステンレスマフラー。左右出しなどのバージョンも選択可能と、豊富なバリエーション。
■3万9810円〜14万3810円
■ケースバック
☎0566-54-0335

競 4:3



VRマフラー (中間タイコ付)

110 100
 材 ステンレス 径 メイン:80φ テール:115φ
 エアロ装着時でもテールが隠れることのないテールデザインを採用している。インナーサイレンサーが別売りとなる競技専用部品。
 ■7万4800円
 ■ラスティー
 ☎047-441-6226



オリジナルマフラー

110 100 90
 材 ステンレス・チタン
 径 メイン:76.3φ (ターボ) 65.0φ (NA)
 テール:100φ (ターボ) 90φ (NA)
 排気効率と音質にこだわったオリジナルマフラー。豊富なバリエーションからチョイス可能。
 ■4万2000円~5万8000円
 ■テクニカルガレージストウ ☎0287-88-0802



ALL STAINLESS MUFFLER

110 100
 材 ステンレス 径 メイン:76.3φ テール:116φ
 リーズナブルながら、各車専用設計による性能向上がウリの競技用マフラー。
 ■6万3000円 (サブタイコ無し)
 6万8000円 (サブタイコ有り)
 ■ティアーンドイー
 ☎045-944-2221



FULL TITAN MUFFLER

110 100
 材 チタン 径 メイン:80φ テール:115φ
 フランジやフックにまでチタンを採用した超軽量競技用スポーツマフラー。別売りのインナーサイレンサーも用意されている。
 ■16万円
 ■ティアーンドイー
 ☎045-944-2221



ONIデュアルマフラー

100
 材 ステンレス 径 メイン:60φ テール:76.3φ
 地上高確保に有利なフルデュアルスタイルのマフラー。触媒直後からの交換タイプで低速トルクの落ち込みも抑制する。
 ■6万9800円
 ■たにぐち自動車
 ☎0586-81-6660



メタルキャタライザー

100
 材 ステンレス 径 85-75φ
 500~600ps程度まで余裕で対応するほどの排気効率設計と高い排ガス浄化性能を両立させたスポーツキャタライザー。公的機関による排ガス試験証明書も付属している。
 ■9万8000円
 ■エッチ・ケー・エス
 ☎0544-29-1235



REVCATALYZER

110 100 90
 材 ステンレス 径 76-80φ
 低抵抗大径セルをコアに用いたスポーツキャタライザー。ノーマルキャタよりもレスポンスや出力を向上させつつ排ガスも基準値以下というクリーン性能を有している。
 ■6万2640円~7万8840円
 ■ウェッズ
 ☎03-5753-8201



CATA

110 100 90
 材 ステンレス 径 80φ
 大径セル採用により、抵抗となる純正キャタライザーよりもパワーとトルクアップを実現。保安基準にも適合する。レアメタルコーティングにより排気もクリーン。
 ■9万8000円
 ■Apex
 ☎0544-65-5061

CATALYZER & CATALYZER CANCEL PIPE

触媒&触媒ストレートパイプ

材=材質
 径=パイプ径



Attack-DT

110 100 90
 材 ステンレス/チタン
 径 メイン:76.3φ (ターボ) 60φ (NA) テール:100φ
 テールを下方に向けたデザインにより、バンパーの焼けや騒音を抑制。競技専用部品。
 ■5万4500円 (ステンレス) 6万4500円 (チタン)
 ■ワンガン
 ☎047-395-5505



R1000フロントパイプ

110 100
 材 ステンレス 径 80φ
 触媒をストレート化するフロントパイプ。ターボゲレードのみならずNAエンジンにも設定あり。サーキット向けの競技専用部品となる。高耐久なステンレス製。
 ■3万1000円
 ■パワーハウス・アミューズ
 ☎0438-30-0151



ハイパワーストレートパイプ

110 100
 材 ステンレス 径 80φ
 2次排圧の低減により、タービンの負荷を減らしつつ、回すことができるストレートパイプ。パイプは80φのストレート構造。MT/AT両方に対応する。
 ■2万円
 ■ラスティー
 ☎047-441-6226



GTF-PIPE

100 90
 材 ステンレス 径 75-80φ
 極太パイプで排気効率を飛躍的に向上させるフロントパイプ。競技専用部品ならではの、鋭いレスポンスとパワーアップを実現可能。
 ■2万6000円 (100)
 3万2000円 (90)
 ■Apex
 ☎0544-65-5061



EX. DIFUUSER

100
 材 ステンレス 径 80φ
 キャタライザーをキャンセルするためのアダプター。競技専用となるが、劇的な排気効率の向上によりサーキットで威力を発揮する。ノーマルマフラーにも取り付け可能。
 ■1万9800円
 ■ブリッツ
 ☎0422-60-2277



SPORTS CATALYZER

110 100 90
 材 ステンレス 径 76-80φ
 高性能な200cpsiセルを採用したスポーツキャタライザー。高い浄化性能と1200℃もの耐熱性能、さらにメインパイプ径も排気効率を意識した設定。
 ■7万8000円
 ■サード
 ☎0565-53-1166



車検非対応 アウトレット

100
 材 ステンレス 径 --φ
 触媒ストレートとタービンアウトレットが一体化したパイプ。触媒レス仕様となるため競技専用部品となるが、2次排圧の上昇を抑え安定したパワーを実現できる。
 ■4万2000円
 ■風間オートサービス
 ☎048-745-2026



EXPREME タービンアウトレットパイプ

110 100
 材 ステンレス 径 76.3φ
 タービン直後のアウトレットパイプを大容量化。内部形状も排気をスムーズに流すデザインになっている。同社のARMSタービンやEXPREMEエキマニ併用で性能を引き出す。
 ■3万2000円
 ■東名パワー
 ☎042-795-8411



FRONT PIPE

90
 材 ステンレス 径 80φ
 鏡面仕上げされたステンレスを採用したフロントパイプ。排気効率向上はもちろん、ロードクリアランスにまで考慮されている。A/Fセンサー取り付け穴も装備。
 ■2万5000円~
 ■ブリッツ
 ☎0422-60-2277

OUTLET & FRONT PIPE

ターボアウトレット&フロントパイプ

材=材質
 径=パイプ径



レーシングアウスト

100
 材 ステンレス 径 80φ
 タービンアウトレットと、触媒ストレートが一体化したエキゾーストパイプ。80φの太さを誇るメインパイプにより排気効率が大幅にアップする。競技専用部品。
 ■3万9800円
 ■アーティスト
 ☎0263-71-5670



F1 サウンドマニホールド

100
 材 ステンレス レイアウト 6-1 径 --φ
 タービンへの負担を軽減させつつ、音質とレスポンスにこだわったエキゾーストマニホールド。2mm厚のステンレスパイプによる、美しい仕上がりが特徴的。
 ■19万8000円
 ■風間オートサービス
 ☎048-745-2026



ステンエキマニ・サククションパイプセット

110 100
 材 ステンレス レイアウト 6-1 径 --φ
 VVT-i付きの1JZ-GTE用に設計されたステンレス製エキゾーストマニホールドと、サククションパイプ、取り付けバンドのセット。100系と110系に設定されている。
 ■7万9800円
 ■STF
 ☎042-705-8275



SUS EXマニホールド

110 100 90
 材 ステンレス レイアウト 6-1 径 42φ
 可能な限り等長に近づけた設計のステンレス製エキゾーストマニホールド。ウエストゲートやメインのパイプ径はタービンを効率よく回すことのできるサイズに設定。
 ■20万3000円~21万4000円
 ■トラスト
 ☎0479-77-3000



EXPREME エキゾーストマニホールド

110 100
 材 鋳鉄 レイアウト 6-1 径 39.0-48.0φ
 ノーマルタービンのブーストアップ仕様から小型のボン付けクラスのタービン交換仕様にマッチするエキマニ。1JZ-GTE特有の排気音の高さも考慮。鋳造製。
 ■8万9000円
 ■東名パワー
 ☎042-795-8411

EXHAUST MANIFOLD

エキゾースト・マニホールド

材=材質
 レイアウト=集合形状
 径=パイプ径

K&N



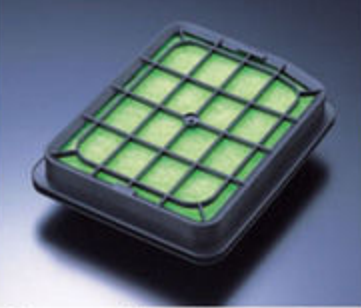
**REPLACEMENT
(純正交換フィルター)**

110 100 90
材 コットン 速

専用メンテナンスキットでの洗浄により、繰り返し使用が可能な純正形状タイプエアフィルター。高い集塵性能を発揮する湿式。

■1万2800円～1万4000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

110 100 90
材 不織布+ポリウレタンフォーム 乾

不織布とポリウレタンフォームの積層構造を採用した純正形状タイプのエアフィルター。交換用フィルターも用意されており、吸入効率の向上とロングライフを実現。

■3900円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

AIR CLEANER

エアクリーナー

☐=フィルター 材質
☐=乾式
☐=湿式

VR



**ハイパーエキゾーストマニホールド
TYPE-2**

110 100
材 ステンレス レイアウト 6-1 径 --φ

あえて非等長とすることで、排気流速を上げる設計を採用したエキゾーストマニホールド。ノーマルタービンクラスに対応。

■17万円
■ラスティー
☎047-441-6226

たにぐち自動車



EXマニホールド for 1JZ-vvt

110 100 90
材 ステンレス レイアウト 6-1 径 --φ

ステンレス素材による甲高いサウンドのエキゾーストマニホールド。ノーマルタービンにも対応したボルトオン装着が可能。ブースアップからボン付けクラスにオススメ。

■9万8000円
■たにぐち自動車
☎0586-81-6660

M's



POWER CLEANER

110 100 90
材 コットン 速

K&N製のコアタイプフィルターにアタッチメントパーツが付属するキット。フィルター部は専用のメンテナンスキットにより繰り返し洗浄が可能なので経済的。

■2万5000円～3万2000円
■グループ・エム
☎048-450-2911

HKS



レーシングサククションリローデッド

110 100
材 ポリウレタンフォーム 速

エアフロアダプター一体型サククションパイプなど吸気効率を向上させる専用キット。高回転域での伸びとレスポンスを向上。

■6万2000円 (110)
5万8000円 (100)
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

A'PEXI



パワーインテーク

110 100 90
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コアタイプエアクリーナーキット。高い集塵性能が魅力。

■1万6000円～2万1000円
■Apex
☎0544-65-5061

BLITZ



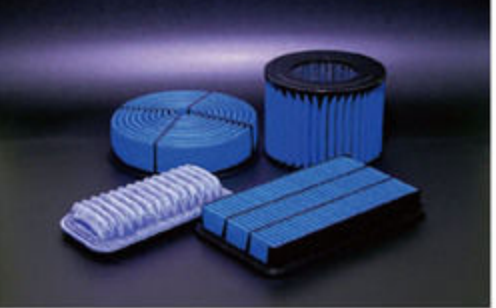
SUS POWER AIR FILTER LM

110 100 90
材 特殊繊維フィルター 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フィルターの一部に採用。吸入効率の向上を実現。金属素材フィルターによるロングライフも魅力。

■3900円
■ブリッツ
☎0422-60-2277

SARD



EX ion

110 100 90
材 不織布 乾

簡単装着の純正形状エアフィルター。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り吸入効率を高め、燃焼状態を向上させる。

■6000円～
■サード
☎0565-53-1166

BLITZ



SUS POWER CORE TYPE LM

110 100 90
材 特殊繊維フィルター 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ーナー。フィルターの色はブルーとレッドを用意。

■1万3800円～
■ブリッツ
☎0422-60-2277

PWR



エアインパルスII

110 100 90
材 特殊合成繊維 乾

センターインテーク構造を採用したスポーツフィルター。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設計。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

GReddy



AIRINXセット

110 100 90
材 高効率2層フィルター 乾

3次元網状構造・高効率2層フィルターの採用により、集塵・濾過性能を向上させたコアタイプの高性能エアクリーナー。省スペースを実現したフィルター形状が特徴。

■1万3800円
■トラスト
☎0479-77-3000

SARD



SPORTS EX+

110 100 90
材 不織布 乾

乾式不織布を採用したオリジナルエアフィルターを採用。トップカバーを外して吸入空気量を増やし、サーキット走行時にモアパワーを狙うことも可能。

■2万1000円
■サード
☎0565-53-1166

M's



SUPER CLEANER

110 100 90
材 コットン 速

フィルターの周囲に装着された円錐型のインターダクトが、エンジンルームの熱による吸気温度上昇を最小限に抑える。低回転からのトルクアップを実現する。ダクトはアルミとカーボンの2種類。

■3万7000円～4万5000円
■グループ・エム
☎048-450-2911

carkobouo



R-ECV

110 100 90

マフラーのパイプ途中に装着する音量調整バルブ。室内に装着するコントローラーによってシートに座ったまま走行シチュエーションに最適な音量のコントロールを可能としている。コントローラとユニット間がワイヤレスなことも魅力。

■4万8000円
■CAR工房
☎042-777-8133

Artist



遮熱板

100

ブレーキマスターやクラッチマスターシリンダーを、エンジンルームの熱気から守る遮熱板。ステンレス製による耐久性の高さが魅力。100系の1JZ-GTEエンジン搭載グレードに設定されている。

■1万9800円
■アーティスト
☎0263-71-5670

OTHERS

その他

BLITZ



SUS POWER AIR CLEANER

110 100 90
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、ロングライフかつ半永久的に使用可能。

■2万6800円～
■ブリッツ
☎0422-60-2277

BLITZ



ADVANCE POWER AIR CLEANER

110 100 90
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。

■3万2800円～
■ブリッツ
☎0422-60-2277

BILLION



バンテージプロテクターBT1500

100

エキゾーストバンテージ専用の耐熱コーティングスプレー。巻き付けたバンテージに吹き付け、表面に膜を形成し断熱効果を向上させる。ほつれ等を防止し、寿命アップに貢献。内容量は100ml。

■3000円
■ミノインターナショナル
☎03-5706-1888

BILLION



スーパーサーモバンテージ

100

耐久性と圧倒的な強度を備えたシリカファイバー製耐熱ベルト。耐熱温度は、「100」が1650℃、「90」が1260℃でセラミックファイバー製。950℃の「70」はグラスファイバー製。

■4800円～2万2000円
■ミノインターナショナル
☎03-5706-1888

JURAN



Exhaust Jacket 1800

100

素材にセラミックを採用し、1800℃の耐熱温度(溶解温度)を実現している。エキマニなどの排気管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

kazama



スライドドゥフィンテール 115φ

100

音量計測時の音量低減を狙ったマフラーカッター。テールエンドを地面へ向けることで、音圧が直接拡散することを防止している。もちろん、最近のD1スタイルを手に入れられるマフラーカッターとしての使用も可能だ。

■1万2000円
■風間オートサービス
☎048-745-2026

ENGINE

[エンジン系アイテム]

掲載データは 2015 年 6 月 1 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 TOYOTA MARKII/VEROSSA/CHASER/CRESTA

1JZ エンジンの優れた素性を更に高める

回転フィールの良い直列 6 気筒レイアウトで、排気音も気持ちよく、またブロックの強度も高いため、チューニングへの耐性も高い JZ 系エンジン。エンジンの素性としてはかなり良いものを持っている。そのため、ドリフトやドラッグなどの用途では 1000ps に迫るようなチューニングが行われることも。それだけに、チューニングに対するノウハウは熟成の域に達していると言える。既に距離が進んでいるエンジンも多い頃のはずなので、リフレッシュを考えながらチューニングを行ってみたいはいかがだろうか？

110 = JZX110 MARK II/VEROSSA に適合
100 = JZX100 MARK II/CHASER/CRESTA に適合
90 = JZX90 MARK II/CHASER/CRESTA に適合
汎 = 汎用アイテム
※各形式内の車種区分は文中で表記します。

NAPREC



ハイレスポンス 燃焼室レースキット

110 100 90

ヘッドブロックを預かり加工。鍛造ビッグバルブ (INT&EXH)、レース用コンビネーションバルブガイド入れ替え、レース用シートカット、突き出し合わせ、面研 (削り量指定可)、燃焼室加工がセット。1JZ-GTE用と2JZ-GTE用あり。

■16万3000円
■ナプレック
☎042-660-1185

NAPREC



ハイレスポンス 燃焼室スタンダードキット

110 100 90

ヘッドブロックを預かり加工。鍛造ビッグバルブ (INT&EXH)、鋳鉄バルブガイド入れ替え、レース用シートカット、突き出し合わせ、面研 (削り量指定可)、燃焼室加工をセットにしたメニュー。1JZ-GTE用と2JZ-GTE用あり。

■18万円
■ナプレック
☎042-660-1185

NAPREC



ハイレスポンス レースキット

110 100 90

ヘッドブロックを預かり加工。鍛造ビッグバルブ (INT&EXH)、レース用コンビネーションバルブガイド入れ替え、レース用シートカット、突き出し合わせ、面研 (削り量指定可) をセット。1JZ-GTE用と2JZ-GTE用あり。

■16万3000円
■ナプレック
☎042-660-1185

NAPREC



ハイレスポンス スタンダードキット

110 100 90

ヘッドブロックを預かり加工。鍛造ビッグバルブ (INT&EXH)、鋳鉄バルブガイド入れ替え、レース用シートカット、突き出し合わせ、面研 (削り量指定可) をセットにしたメニュー。1JZ-GTE用と2JZ-GTE用あり。

■13万円
■ナプレック
☎042-660-1185

ENGINE PARTS

エンジンパーツ

TOMEI POWERED



鍛造H断面コンロッド

110 100 90

強度と軽さのバランスや大胆部&小端部の剛性確保をテーマに開発。ロッド部やキャップ部の合わせ面の面積を大きく取る他、ARP社製強化コンロッドボルトを採用。ターボエンジン専用。2JZ用もあり。

■11万4000円
■東名パワード
☎042-795-8411

JUN



I断面コンロッド

110 100 90

軽さと強さを追求するためにI断面形状を採用。SCM440材を総削り出しで製作するため、無駄のない形状に設計でき、また組み込みの際にバランス取りを必要としない最適重量で製作している。

■19万5000円
■田中工業ジュンマシンショップ
☎03-3920-4165

TOMEI POWERED



PONTAM

110 100

バルタイ調整と、バルブスプリング交換が不要。VVT-iに対応したことで全域において効果が体感でき、またアイドリングの安定性も考慮したベストなバランスを実現。1JZ-GTEのVVT-i付きにのみ適合。

■7万8000円
■東名パワード
☎042-795-8411

JUN



ハイリフトカムシャフト

90

鍛造素材から削り出されたハイリフトカムシャフト。素材から切削加工しているため、カム設計に自由度があり、論理的に最も優れた形状 (プロフィール) で製作している。VVT-i車は非対応。

■4万6000円
■田中工業ジュンマシンショップ
☎03-3920-4165

HKS



カムシャフト

110 100 90

純正バルブスプリングでの使用を前提に設計。開度はIN側264/272 (90のみ) 度 8.6~9.3mm / EX側264/272度 9.0mm。JZX100と110は別途VVT-iの制御を推奨。

■5万8000円 (VVT-i in側)
4万8000円 (VVT-i以外)
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

TOMEI POWERED



コンペティションベアリング メイン 1

110 100 90

放熱性や耐摩耗性に優れた材質で、適切なクラッシュハイトやテーパードesignを採用し接触面積を損なわない。オイル溝と円周方向の溝により常に油膜を維持。2枚セット。厚みは3種類から選択。

■6800円
■東名パワード
☎042-795-8411

NAPREC



レース用バルブガイド

110 100 90

リン青銅よりはるかに強い材質を選択しているため、耐摩耗性が数段向上。レーシングユースにも耐える強度に仕上がっている。圧入時の内部径の変形を防ぎ、修正の手間も排除。1JZ-GTE用と2JZ-GTE用あり。

■4万4000円
■ナプレック
☎042-660-1185

NAPREC



鋳鉄バルブガイド

110 100 90

純正品と同等の材質を使用し、高い信頼性を確保。内外太さは標準スタンダードサイズで製作されている。圧入時の歪みなども起こりづらいような設計。1JZ-GTE用と2JZ-GTE用の2タイプあり。

■1万1040円
■ナプレック
☎042-660-1185

JUN



強化バルブガイド

110 100 90

素材には、リン青銅を使うことにより、熱伝導率、強度を向上。チューニングエンジン特有の高回転時の高負荷によるバルブの破損防止を考えて設計している。

■4万2000円
■田中工業ジュンマシンショップ
☎03-3920-4165

NAPREC



鍛造ビッグバルブ

110 100 90

バルブ径はIN/EXともにノーマル+1.0mmに設定。高温耐熱性の高い材質を採用し鍛造整形で作成。表面処理にタフトライド処理で耐摩耗性を向上。曲がりに対して高い強度を誇る。1JZ-GTE用と2JZ-GTE用あり。

■5万4000円
■ナプレック
☎042-660-1185

PWR



ヘビーメタルヘッドガスケット

110 100 90

耐ノッキングに優れたグロメットタイプを採用。ガスケット全面にニトリルゴムを加硫することで高いシール性を実現。φ87、φ88のボアで1.1mm、1.4mm、1.8mm、2.2mmの各4種類を設定。NAエンジン不可。

■3万円
■パワーエンタープライズ
☎0545-30-9111

TOMEI POWERED



メタルヘッドガスケット

110 100 90

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。ガスシール性や耐久性はもちろん、冷却水やオイルのシール性も最大限に確保。VVT-i対応や2JZ用も設定もあり。3種の厚みから選択。

■3万円
■東名パワード
☎042-795-8411

PWR



F1 ブラックメタル

110 100 90

表面には特殊構造のオーバーレイ形状 (ピラミッドが重なった形状) を採用。油膜保持性能を大幅に向上させ、低フリクションを実現。純正比2倍の耐久性を実現し、高負荷時のトラブルも防止している。

■2万1000円 (コンロッド) 3万円 (メイン)
■パワーエンタープライズ
☎0545-30-9111

TOMEI POWERED



コンペティションベアリング コンロッド

110 100 90

放熱性や耐摩耗性に優れた材質で、適切なクラッシュハイトやテーパードesignを採用し接触面積を損なわない。オイル溝と円周方向の溝により常に油膜を維持。2枚セット。厚みは5種類から選択。1台分は6セット。

■3600円
■東名パワード
☎042-795-8411

TOMEI POWERED



コンペティションベアリング メイン 2-7

110 100 90

放熱性や耐摩耗性に優れた材質で、適切なクラッシュハイトやテーパードesignを採用し接触面積を損なわない。オイル溝と円周方向の溝により常に油膜を維持。2枚セット。厚みは3種類から選択。1台分は6セット。

■3800円
■東名パワード
☎042-795-8411



タービン KIT (ウェストゲートタイプ)
 100 90
 用途や特性の目標がハッキリと決まり、理想のチューニングを求めるユーザーへ向けた設計。タービンはTD06-T67。エキゾーストマニホールドにウェストゲートを設けている。ターボエンジン車のみ適合。
 ■49万円～59万5000円
 ■トラスト
 ☎0479-77-3000



ARMS M8280 タービンキット
 110 100
 タービンはARMS M8280。完全専用設計により自然な立ち上がり純正同等のレスポンスを維持しつつも450馬力オーバーを実現。ショートパーツも含み、ボルトオンで取付け可能。ターボ車に適合。
 ■14万9000円
 ■東名パワード
 ☎042-795-8411



GT II 8260 スポーツタービンキット
 100
 タービンはHKSオリジナル設計のGT II 8260タービンを採用することで常用域での扱いやすさと高回転域でのキレ味を両立。純正置き換え型で、装着に必要なパーツはすべてセットになっている。ターボ車用。
 ■26万円
 ■エッチ・ケー・エス
 ☎0544-29-1235

TURBO PARTS

ターボ系パーツ



1JZ-GTE/2JZ-GTE クランクキャップスタッドボルト
 110 100 90
 ブロック側ネジ穴全体に締め付け軸力を与え、確実な締め付けでクランクキャップを固定可能。高回転エンジン、高ブーストエンジンの必需品。NAエンジン不可。1JZ-GTE用と2JZ-GTE用あり。
 ■3万2000円
 ■ナプレック
 ☎042-660-1185



メタルフロー BB
 110 100
 センターカートリッジを、HKS GT2835と同等の正規ギャレット製GT3071RにASSY交換。ラスティー独自のハウジング加工とカットバック処理を施したタービンを使用。ターボ車のみ適合する。
 ■21万7000円
 ■ラスティー
 ☎047-441-6226



タービン KIT
 90
 リーズナブル価格で手軽にハイパワーを手に入れるタービンキット。ウェストゲート式を採用。純正触媒も使用でき、ショートパーツも付属するため取り付けも行いやすい。最大で500psも狙える。ターボ車専用。
 ■38万8000円
 ■プレミアムジャパン
 info@premium-jp.com



タービン KIT
 110 100
 エンジンがノーマルでもハイパワーを楽しむことができるタービンキット。インジェクター交換とブースト150kPa設定で500psも狙える容量を持つ。ウェストゲート式ながらリーズナブルなことも魅力。ターボ車専用。
 ■39万8000円
 ■プレミアムジャパン
 info@premium-jp.com



TE06H-24V TURBO KIT
 100
 ボーテッドシュラウドが付いたTE06H-24Vタービンを使い、中間域でのサージングを防止。60φウェストゲートを使い、ヘッドガasketやカム、インジェクター等の補機類のチューニングで500psも狙える設計。
 ■41万7150円
 ■コクピット館林
 ☎0276-73-5451



タービンKIT (アクチュエータータイプ)
 100
 ブーストアップ仕様では物足りなくなったユーザーに、タービン交換による本格的なエンジンチューニングの楽しさを実現してくれるキット。タービンはT620Zでショートパーツも付属。ターボエンジン車のみ適合。
 ■26万円
 ■トラスト
 ☎0479-77-3000



ブローオフバルブ FV KIT
 100
 フローティングバルブ構造の採用により、低過給時や細かなアクセルワークでのバルブ作動レスポンスの向上と、高過給時のリリーフ防止を両立させた新世代ブローオフバルブ。1JZ-GTEエンジン車のみ適合。
 ■3万6500円
 ■トラスト
 ☎0479-77-3000



純正ゲートキット
 110 100
 エキマニ交換で、純正タービンがウェストゲート仕様になるキット。排気パイプ、アクチュエーター固定ロッドも付属し、加工は一切不要。東名M8280やHKSタービンにも対応。別途サクションパイプが必要。
 ■6万9800円
 ■STF
 ☎042-705-8275



レーシングゲーター
 100
 タービンのオーバーしたブースト圧を大気開放することにより、迫力のサウンドを気軽に楽しめるアイテム。競技専用部品のため、公道での使用は不可。
 ■3万9800円
 ■アーティスト
 ☎0263-71-5670



UP GRADE ACTUATOR
 100
 最大圧領域でのブーストのふらつきを抑え、ブースト圧の安定化を実現する強化アクチュエーター。完全オリジナル設計の本体と内部スプリングを採用し、確実なブースト制御を可能にしている。
 ■3万2800円
 ■ブリッツ
 ☎0422-60-2277



強化アクチュエーターキット
 100
 ノーマルタービンに装着するだけで手軽にパワーアップを可能としたコストパフォーマンスにすぐれたアイテム。ロッド長の調整により設定圧の調整も可能。
 ■1万3000円
 ■エッチ・ケー・エス
 ☎0544-29-1235



インテークパイプ
 100
 形状の変化の無い金属のパイプに変更することにより、弾力性のある樹脂製で起こる空気吸入時の脈動やストレスを抑える。安定した吸入効果と併せてエンジンルームも鮮やかに演出。MT車に適合。
 ■1万9800円
 ■エアーレスプレーズ
 ☎0545-32-0525



サクションパイプ
 100
 樹脂やゴムホースから金属のパイプに変更することにより、空気の脈動やストレスを抑え安定した空気吸入が可能。吸入効果と併せてエンジンルームも鮮やかに演出する。MT車のみ適合。
 ■1万9800円
 ■エアーレスプレーズ
 ☎0545-32-0525

INTAKE PARTS

吸気系パーツ



ターボホースキット
 110 100
 高強度設計により負荷の大きなチューニングにも対応し、ホース膨張、ホース抜けを防止。ストレスの無いタービン出力に貢献。カラーは15色を設定。NA車と、100系クレストは適合外。
 ■4万7000円～
 ■トップラインプロダクト
 ☎04-7190-1391



SUPER SOUND BLOW OFF VALVE VD
 110 100 90
 デュアルドライブ制御を継承したブローオフバルブ。高品質アルミダイキャストボディを採用。放熱性を確保した本体とファンネル形状を採用。ベンチュリ形状のファンネルでシャープで迫力のある開放音を実現。
 ■3万3000円～
 ■ブリッツ
 ☎0422-60-2277



DRAG 100 スロットル
 110 100 90
 今までにない高回転、高出力狙いの全く新しいビッグスロットル。日産インフィニティスロットルと同じ位置での取り付け面を採用。配管口100φ、スロットルバルブ90φ。NAエンジンも装着可能。
 ■8万8000円
 ■ナプレック
 ☎042-660-1185



80 スロットル
 110 100 90
 スロットルボディ本体はアルミ鋳造で、硬度のあるT6熱処理を施行し新規で製作。スロットルバルブ径72φ。配管ホース口径80φ。全開ストップバーも最適化され、シャフトの負担も低減。NAエンジンも装着可能。
 ■6万5000円
 ■ナプレック
 ☎042-660-1185

THROTTLE

スロットル



ショートサクション Pro KIT
 110
 サクションパイプをアルミ製とし、さらにショート化する事で抵抗を減らし、吸入効率をアップ。別途、80φのエアクリーナーが必要となる。ターボ車のみの適合となる。
 ■2万9800円
 ■アーティスト
 ☎0263-71-5670



アルミインテークパイプ
 純正のゴムでは膨張や変形が起こるインテークパイプをアルミに交換することで、エンジンに空気を安定して送ることが可能となる。ジョイントは耐熱、耐圧、耐オゾン性が高く劣化に強いシリコンホースを採用。
 ■1万3000円
 ■トラスト
 ☎0479-77-3000

DELTA



スロットルコンバート KIT

110 電子制御スロットルをキャンセルするキット。電スロならではのレスポンスの悪さを解決してくれる。チェックランプの点灯も防いでいる。コストパフォーマンスにも優れ、DIYも可能となっている。

■3万5000円
■プレミアムジャパン
info@premium-jp.com

blackline



big スロットル加工

110 100 90 スロットルボディの内径を拡大加工し。バタフライを制作する。現物加工による対応となる。機械式と電子制御タイプの2種類あり。

■3万3000円～4万5000円
■blackline
☎049-239-6667

NAPREC



DRAG100スロットルフランジ

110 100 90 DRAG100スロットルスロットル用の取り付けフランジ。アルミ鋳造製で、取り付けは溶接となる。NAエンジンも装着可能。

■1万9000円
■ナプレック
☎042-660-1185

NAPREC

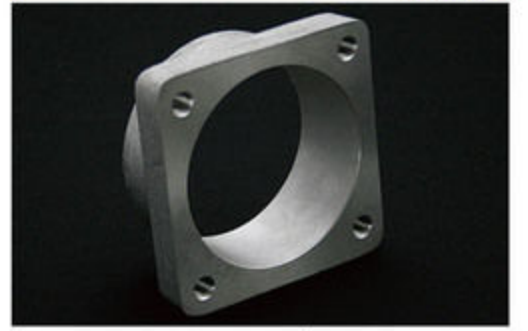


90スロットルフランジ

110 100 90 インフィニティQ45スロットル用の取り付けフランジ。アルミ鋳造製で、取り付けは溶接となる。NAエンジンも装着可能。

■1万9000円
■ナプレック
☎042-660-1185

NAPREC



80スロットルフランジ

110 100 90 NAPREC80φスロットルを容易に装着できるようにする装着用のフランジ。アルミ鋳造製で、取り付けは溶接となる。取り付けボルトピッチ67×67ミリ。NAエンジンも装着可能。

■9800円
■ナプレック
☎042-660-1185

PWR



スーパーケブラーⅡタイミングベルト

110 100 90 純正品に対して6倍以上の耐久性を持つタイミングベルト。伸びがゼロでカムタイミングのズレも防止。耐久性だけでなく、歯欠けや伸びも純正に対して大幅アップ。耐久性は従来比約2.6倍。

■1万4800円
■パワーエンタープライズ
☎0545-30-9111

TOMEI POWERED

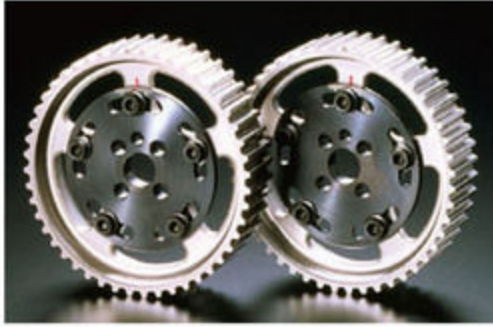


アジャスタブルカムギア

110 100 90 インナープレート部分の全てに超軽量ジュラルミンの削り出し製法を採用。目盛り付きでカム交換時の正確なバルタイ調整や、手軽に特性の変更・調整を実現するアイテム。IN/EX側共通。ターボエンジン専用。

■1万3000円
■東名パワード
☎042-795-8411

JUN



カムスライドスプロケット

90 ハイカムなどへ交換を行った際や、ヘッド面研によってずれてしまったバルブタイミングを正しく設定できる調整式スプロケット。スライド式で無段階で調整が可能。VVT-iエンジン搭載車は非対応。

■1万6000円
■田中工業ジュンマシンショップ
☎03-3920-4165

PULLY & BELT

プーリー&ベルト

Rasty



100スロハーネスキット

110 JZX110の電子スロットルを、JZX100用スロットルに変更した際に、アベックス製パワーFCを使用するためのハーネス。VVT-iのコントロールも可能。別途パワーFC、100スロ、インマニ等が必要。AT車非対応。

■7万円
■ラスティ
☎047-441-6226

kazama



SPLエンジンマウント

110 100 90 ハイパーゴム圧入済みの強化タイプ。エンジンの動きや振動を抑え、スロットルレスポンスを向上。ミッションの動きも抑えられ、シフトミスの防止にも貢献。加工不要で純正と交換するのみ。90系は後期のみ適合。

■2万4800円
■風間オートサービス
☎048-745-2026

ENGINE MOUNT

エンジンマウント

PWR



スーパーケブラーVベルト

110 100 90 耐熱性、耐スリップ性、耐摩耗性に優れたスーパーケブラーVベルト。ケブラー繊維を折り込み、リブ高さを10%アップさせることにより、ノーマルの3倍の耐久性を実現。ターボエンジンのみ適合。

■6600円
■パワーエンタープライズ
☎0545-30-9111

GReddy



アルミプーリーキット

100 1JZ-GTEエンジン用のVベルトプーリーセット。軽量化することで、回転軸の慣性モーメントが減少し、エンジンレスポンスが向上。A2017ジュラルミン製でブルーアルマイト処理。3点セット。

■3万4000円
■トラスト
☎0479-77-3000

SARD



FUEL REGULATOR

110 100 90 アルミボディは高い耐久性を追及したデザイン。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。PT1/8サービホール採用により、燃圧計やフューエルラインの取り出しが容易。

■1万4000円
■サード
☎0565-53-1166

PWR



大容量フューエルポンプ

110 100 90 純正品と同一形状に設計され、ボルトオン装着が可能。低騒音、低振動タイプ。245ℓ/hと255ℓ/hの2種類を設定。カブラーや端子、フィルターなども付属。

■2万2000円 (245ℓ)
■2万4000円 (255ℓ)
■パワーエンタープライズ
☎0545-30-9111

TOMEI POWERED



フューエルポンプ

100 255ℓ/hの流量で高出力に対応。高燃圧時においても安定した流量特性と吐出量により、確実に燃料を供給。消費電力も少なく、作動音も静かな車種専用設計タイプ。インタンク式。600PS対応。

■2万円
■東名パワード
☎042-795-8411

SARD



FUEL PUMP

110 100 90 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種類を設定。チューニング内容により最適なものを選択できる。ラインアップは165/235/265/275/280/295ℓ。

■2万円～
■サード
☎0565-53-1166

FUEL LINE

燃料系

PWR



大容量インジェクター

110 100 90 チューニングエンジンには欠かせない大容量インジェクター。650ccと800ccの2種類を設定し、エンジンチューニングのレベルに合わせた最適な選択が可能。

■1万5000円 (1本)
■パワーエンタープライズ
☎0545-30-9111

SARD



FUEL INJECTOR

110 100 90 霧化が良く、高い燃焼効率を実現できるマルチホールインジェクター。多数のラインナップを誇るが、中でも6ホール850ccと12ホール550ccはJZX系チューニングに適した特性を持っている。

■7万5000円 (6本)
■サード
☎0565-53-1166

HKS



大容量インジェクター

110 100 タービンキットなどでパワーアップする際に不足する燃料を補う大容量インジェクター。HKS独自の2JETタイプ採用で、効率の良い霧化を実現。安定した燃焼が得られる。650ccと800ccの2タイプ。

■1万2000円 (1本)
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

TOMEI POWERED



調整式フューエルプレッシャーレギュレーター

110 100 90 大容量ダイヤフラムより安定した燃圧を確保。専用設計で容易かつ確実な燃圧調整を実現。大流量、高圧、ハイブーストにも対応する大容量タイプ。車種別アダプター別売り。

■1万8000円
■東名パワード
☎042-795-8411

TOMEI POWERED



調整式フューエルプレッシャーレギュレーターS

110 100 90 大容量ダイヤフラムにより安定した燃圧を確保。作業性を考慮した専用設計で容易かつ確実な燃圧調整を実現。一般的なチューニング向け。車種別アダプター別売り。

■1万2000円
■東名パワード
☎042-795-8411



ATTAIN

超小型コレクタータンク (650ccタイプ)

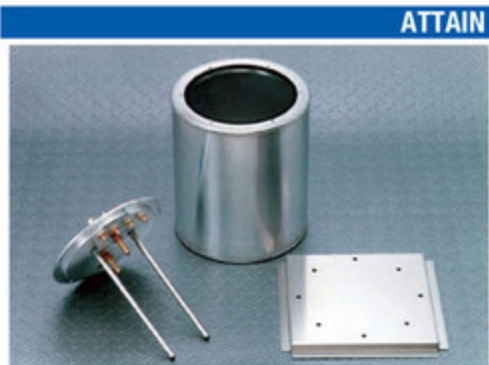
汎

高G環境下でも安定した燃料供給を実現。超小型とすることでスペースを取らず、容易な取り付けを実現した。内蔵できるポンプは直径φ38の大きさととなり、シルビア用などが適合。出口はφ8となる。

■2万9800円

■ケイエスピーエンジニアリング

☎042-569-2930



ATTAIN

大型コレクタータンク (5リットルタイプ)

汎

高G環境下でも安定した燃料供給を実現。出力の大きな車輦にも対応できるように容量を5ℓに設定し、GTRサイズのポンプを2個内蔵できるサイズとしている。ポンプは別売。フィッティング出口はアールズ#6。

■4万9800円

■ケイエスピーエンジニアリング

☎042-569-2930



ATTAIN

中型ポンプイン コレクタータンク (1.8リットルタイプ)

汎

燃料をメインタンクから一時溜めることで、スポーツ走行等々での安定した燃料供給を実現。GT-Rサイズのポンプが内蔵可能。出口はアールズのAN6。

■4万5000円

■ケイエスピーエンジニアリング

☎042-569-2930



SARD

FUEL DELIVERY PIPE

汎

サード製と、純正インジェクターが装着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。ターボ車のみ適合。内径φ13。110系専用品。100/90は汎用を使用。

■2万4000円

■サード

☎0565-53-1166



SARD

JET PUMP KILLER

汎

純正のジェットポンプよりも大きな流量を確保。純正で起こる、大容量フューエルポンプに交換した際に流量が不足し、燃圧に悪影響を及ぼすことによるトラブルの発生を防止。ターボ車のみ適合。

■9000円

■サード

☎0565-53-1166



ULTRA

パワーアース

汎 100

純正ではボディを通じてのみ接続されるマイナス側端子を、専用ワイヤーで直接接続。通電効率が高まるため電氣的効率が上がり、各種電装品の性能をより引き出すことが可能となる。1JZ-GETエンジン車に適合。

■2万3000円

■永井電子機器

☎044-877-2441



OKADAPROJECTS

PLASMA BOOSTER

汎 100 90

ノーマルの点火システムに割り込ませるだけで、プラグへ流れる電流の増加やマルチスパークを発生させ燃焼効率を向上。トルクアップやレスポンスアップなどが期待できる。適合条件は要確認のこと。

■3万1000円～4万5600円

■OKADAPROJECTS

☎044-822-3341



VR

ハイパワーオルタネーター

汎 100 90

最新のデンソー製ICレギュレーターを使用することにより、低抵抗を実現。出力は130Aを発揮。パワー&トルク&レスポンスアップに一役買います。平成4年以前の車両は変換カブラー別途必要となる。

■5万5300円

■ラストー

☎047-441-6226

**ELECTRIC PARTS**

電気系アイテム



CUSCO

クスコ・バッテリーステー

汎

クスコ・ストラットバーをイメージしたバッテリーステー。シャフト部はストラットバーと同じ部材を使用。軽量アルミ製、高剛性オーバルシャフトのブルーアルマイト仕上げでCUSCOロゴ入り。

■5800円

■キャロッセ

☎027-352-3578



NEOPLLOT

オイルフィルターキャップ NEO

汎 100 90

ジュラルミン材を削り出して製造する、贅沢なオイルフィルターキャップ。素材感とカラーアルマイト、機能的なデザインが特徴的。アルマイトカラーは、ピンク、シルバー、ブルーの3色から選択できる。

■8000円

■プロト

☎0566-36-0456

**OTHERS**

その他



BLITZ

Lithium-ion Battery Spec Li-Fe

汎

最新のLiFePO4リチウムイオンバッテリーを採用。鉛蓄電池に比べ約1/3以下の超軽量を実現。13.2Vの高電圧を安定して出力する。オートシャットダウン機能、インジケーターLEDも搭載し、安全性も高い。

■7万円～

■ブリッツ

☎0422-60-2277



BRAILLE

Advanced AGM

汎

高いクランクパワーを発揮する軽量ドライバタリー。縦横どちらのレイアウトにも対応し、容易に接続できる端子を備える。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。

■要問合せ

■タニダ

☎052-871-3741



PWR

マグパワーⅡオイルフィルター

汎 100 90

マグネットを内蔵し、鉄粉除去を行えるオイルフィルター。ダスト除去力を向上しながら、フィルター寿命は約1万Kmのロングライフを誇る。更に圧力損失もほぼゼロという低圧損化も実現。

■2000円

■パワーエンタープライズ

☎0545-30-9111



SUPER LAP

MAGドレンボルト Type1

汎 100 90

軽量・高硬度なアルミ合金を切削加工し、4000 Gauss以上の強力なシールドタイプマグネットを内蔵。オイルパンの底に沈殿したスチールダストを吸着することで、エンジンオイルをクリーンに保つ。

■1500円

■ムーンフェイス

☎0566-75-4455



DELTA

ブレマグ db

汎 100 90

3500～4300 Gaussの強力ネオジウム磁石を採用。耐熱温度は180度を誇り、高温下でも磁力が落ちることなくオイル内の不純物をしっかりキャッチ。エンジン/MT/デフ用有り。写真はデフ用となる。

■2000円

■プレミアムジャパン

info@premium-jp.com



ATS

**強力ネオジウムマグネット付
オイルドレンボルト**

汎 100 90

ミッションオイル中に発生する鉄粉を吸着。高温になるオイル中でも磁力が落ちない、耐熱温度180℃、3500～4000 Gaussのマグネットを使用。エンジンのほかMTとデフの設定あり。

■1780円

■エイティーエス

☎086-286-9331



NEOPLLOT

バッテリーホルダー NEO

汎 100

アルミ材削り出しのバッテリー固定用クランプ。弧を強調した剛性感のあるデザイン。カラーはピンク、シルバー、ブルー。

■8000円 (Bサイズ)

9000円 (Dサイズ)

500円 (バッテリーロッド)

■プロト

☎0566-36-0456



SFS Performance

Silicone Hose

汎

各種配管の接続などに活用できる汎用のシリコンホース。耐熱性、耐圧性にも優れているため、エンジンルームなどの過酷な環境下でも使用しやすい。形状もストレートからエルボー、太さの種類なども多数設定。

■要問合せ

■タニダ

☎052-871-3741



BLITZ

RACING OIL FILTER

汎 100 90

JIS規格インバルス耐久試験における規定以上の耐久性能を実現。フィルター自体の持つろ過性能を最大限に引き出す専用設計。フィルター強度を高くする事であらゆる負荷条件の中で高水準に対応。

■2000円

■ブリッツ

☎0422-60-2277

CONTROL PARTS

[コントロール系アイテム]

掲載データは 2015 年 6 月 1 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 TOYOTA MARKII/VEROSSA/CHASER/CRESTA

最新の電子パーツでパワー&フィーリングアップを狙う

チューニングのファーストステップといえば吸排気系が定番だが、さまざまな電子パーツによるチューニングも人気のメニュー。ターボ車はブーストコントローラーを付けることで手軽にパワーアップができるし、サブコンなどを使えば手軽にフィーリングも大幅に改善することが可能。また、最近ではスロットルコントローラーなどもリリースされているので、走行シーンに合わせたフィーリングを手に入れることだってできる。そんなさまざまな効果をもたらしてくれるのが、コントロール系アイテムだ。

110 = JZX110 MARK II/VEROSSAに適合
100 = JZX100 MARK II/CHASER/CRESTAに適合
90 = JZX90 MARK II/CHASER/CRESTAに適合
汎 = 汎用アイテム
※各形式内の車種区分は文中で表記します。

GReddy



e-manage KIT

車種ごとに目安となる基本データを入力したeマネージに、車種別専用ハーネスをセット。カプラーオンのかんたん装着が可能で、入力データをもとに愛車に合わせたセッティングをすればOK。100系はMT、90系はATのみに装着可能だ。

■5万9000円~6万1000円
■トラスト
☎0479-77-3000

GReddy



e-manage Ultimate

eマネージを進化させ、応用範囲の広い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、点火時期表示も可能。また、多彩なオプション機能を活用すれば、さらにセッティングの幅が広がる。分類はサブコントローラー。

■6万2000円
■トラスト
☎0479-77-3000

GReddy



e-manage

パーツ交換で崩れた燃調を、最適の状態にリセッティング。単体ではエアフロ補正コントローラーだが、専用ソフトウェアを使えばパソコンでより細かいセッティングも可能。チューニングレベルを問わず、効果的にパワーを引き出すことができるサブコンだ。

■3万5000円
■トラスト
☎0479-77-3000

HKS



F-CON V Pro Ver.3.4

さまざまな仕様に対応し、ハイレベルなプロチューナー御用達のフルコンピューター。その歴代の制御を踏襲し、ノーマルの制御方法にかかわらず、エアフロ・圧力センサー・スロットルの各制御方式を選ぶことが可能。ターボは全車、NAはATのみ対応。

■14万円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

A'PEXi



POWER-FC

ノーマルECUと置き換えるフルコン。付属のコマンドで水温や車速、回転数などをモニタリングすることが可能。セッティングはマフラー・クリーナーの基本ステップならプリセットデータを選択するだけでも行える手軽さが魅力。ターボ車のみに対応する。

■10万8000円
■Apex
☎0544-65-5061

ENGINE COMPUTER

エンジンコンピュータ

OGS



BC メッセンジャー

高性能かつ高レスポンスのソレノイドバルブを採用し、圧倒的な立ち上がり高い安定性を実現。業界初のボイスナビ機能で、セッティング時やワーニング時に音声でわかりやすく情報を伝えてくれる。シンプルな操作性も特徴だ。

■3万円
■オージーシステム
☎03-3438-4113

HKS



EVC6-IR 2.4

従来モデルよりもコントロールパネルが拡大され、視認性や操作性がアップ。さらに、ステッピングモーターの採用で細かい制御が可能となり、車速やスロットル開度などに応じてブーストの補正を加えることもできる。

■6万5000円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

BOOST CONTROLLER

ブーストコントローラー

Rasty



パワーFC ブーストアップバージョン

これまでに数多くの100系を手掛け、豊富なデータを持つラスティオリジナルのブーストアップ仕様パワーFC。セミオーダー品となり、車両預かりでの現車セッティングにも対応。100系のMT車専用となる。

■10万8000円
■ラスティ
☎047-441-6226

amuse



ハイテック ROMタイプ 3

いまでは数少ない純正ロムチューンだが、可変バルタイからアイドル制御まで純正の良い部分を生かしながらチューニングすることが可能。また、ブーストアップ仕様から600ps程度のチューニングまで、幅広い対応力も特徴だ。

■16万8000円~
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0151

GReddy



V-manageKIT

純正可変バルタイ機構の制御を独立して行うことが可能となる。Vマネージに基本データを入力し、車種別専用ハーネスを組み合わせたキット。スイッチのオン/オフにより、ノーマル状態に素早く復帰させることも可能で、100系のMTのみに対応する。

■7万3000円
■トラスト
☎0479-77-3000

HKS



SLD

スピードリミッターをカプラーオンで解除するのがSLD。車両のポテンシャルをフルに発揮させることが可能で、サーキット走行にはマストアイテムといえる。リズナブルなプライスも嬉しい。

■1万3500円 (MT車)
■1万9000円 (AT車)
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

OTHERS

その他

BLITZ



SBC i-Color SpecR

デジタルメーターやアナログメーター、グラフなど多彩な表示方法を可能とするマルチアングルフルカラー液晶を搭載。また、CPUが自動制御と学習を繰り返すフルオートモードを採用し、セッティングの難しさを排除している。

■6万9800円
■ブリッツ
☎0422-60-2277

BLITZ



SBC TypeS / TypeR

新開発小型高性能ソレノイドバルブを採用することで、優れたブースト圧の安定性と素早い立ち上がりを実現 (タイプRはツインソレノイド、タイプSはシングルソレノイド)。SBC史上最少のボディサイズで、取り付け場所も選ばない。

■3万5000円~
■ブリッツ
☎0422-60-2277

GReddy



Profec

視認性に優れた有機ELディスプレイを採用し、コンパクトと薄型ボディで装着場所を選ばないコントローラー部が特徴。さらに、小型大容量ソレノイドバルブを採用しつつ最新のCPUで制御速度を向上させ、安定したブーストを実現している。

■4万2800円
■トラスト
☎0479-77-3000

OGS



BC メッセンジャー D1 バージョン

過剰な機能を省いて低価格とシンプルな操作性を実現したBCメッセンジャーに、「マナビー」と「のむけん」の声をインストールしたスペシャルモデル。標準仕様と異なる音声でドライブを盛り上げてくれる。

■3万3000円
■オージーシステム
☎03-3438-4113

STF



コンプリートコンパートハーネス

JJZ100用パワーFCを利用し、JZX110の電子スロットルをコントロールするキット。スロットルがリニアに作動し、純正メーターやエアコンも通常通りに使用可能。カプラーオンでパワーFCを装着するだけなので取り付けもカンタンだ。

■8万8000円
■STF
☎042-705-8275

BLITZ



FATT Advance +

コンパクトなボディでさらに薄さを追求し、タービンの焼き付きを防止するターボタイマー。オートターボタイマー機能では最新のアルゴリズムを搭載し、適切なアフターアイドル時間を演算。取り付けには別途ハーネスが必要となる。

■9800円
■ブリッツ
☎0422-60-2277

ULTRA



ターボタイマー No.4754

ターボタイマーの機能のみを追及し、機能を欲張ることなくエンジンを保護することだけに結実したモデル。エンジン回転数や負荷に応じてマイコンが演算しアフターアイドル時間を設定するオートモードと、任意で時間設定できるマニュアルモードあり。

■9800円
■永井電子機器
☎044-877-2441

AVANCE



LPC

ATを分解せず、外部から電的にライン油圧を向上させ、伝達力や強度を高めることが可能。スロットル閉状態で負荷を判断し、高負荷時のみ油圧を15~20%アップさせる制御を行う。ブーストアップ仕様でも効果を十分に体感できる。ターボ車のATのみ対応。

■1万5000円
■アンフィニディベロブメント
☎048-294-6161

BLITZ



THROTTLE CONTROLLER FULL AUTO LIGHT

オートモードマイコン制御を搭載しながら、シンプルな操作性とリーズナブルな価格設定を実現。標準モード8種に加え、ふたつのオートモードを搭載。カプラーオンで取り付け可能で、110系のNA車のみ対応。

■1万9800円
■ブリッツ
☎0422-60-2277

BLITZ



THROTTLE CONTROLLER FULL AUTO PLUS

アクセルレスポンスを好みに合わせて変更可能なスロットルコントローラー。業界トップクラスの全24モードを設定し、「オートモード」のカスタマイズやアクセル開度の表示など、多彩な機能を備える。

■4万円
■ブリッツ
☎0422-60-2277

COOLING PARTS

[冷却系アイテム]

掲載データは 2015 年 6 月 1 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 TOYOTA MARKII/VEROSSA/CHASER/CRESTA

パワーアップに伴う水温や油温の上昇を抑制しよう

500psはもちろん、1000ps オーバーのポテンシャルを秘める JZ エンジンだが、チューニングが進むと同時に冷却系のグレードアップはマストとなる。ラジエターの大型化やオイルクーラーの設置で、エンジンのポテンシャルを十分に発揮することができるだけでなく、安心してアクセルを踏むことができるのだ。ライトチューンでストリートメインならば、ローテンプサーモなどのライトなメニューでも OK。これだけでもエンジンを労わることにもつながる。自分の使用用途にマッチしたチューンをしてみよう。

110 = JZX110 MARK II / VEROSSA に適合
100 = JZX100 MARK II / CHASER / CRESTA に適合
90 = JZX90 MARK II / CHASER / CRESTA に適合
汎 = 汎用アイテム
※各形式内の車種区分は文中で表記します。

RACING GEAR



POWER RADIATOR

110 100 90

材 アルミ/銅 層 2層/3層

新設計のアウターフィンを採用したことで、走行風の当たりにくい状況での放熱性を大幅にアップ。銅2層/3層、アルミワイド2層の3種をラインナップする。

■4万9500円～8万3600円
■辰巳屋興業 用品部
☎03-6996-0620

KOYORAD



タイプ F

110 100

材 アルミ 層 2層

従来のタイプZよりも厚みを薄くし、さらなる軽量化に成功。その一方で、高い放熱性能を維持しているアルミ製2層タイプ。同社のフラッグシップモデルだ。

■8万3600円
■コーヨー
☎03-5658-5615

KOYORAD



タイプ R

110 100 90

材 銅 層 3層

熱伝導効率に優れる銅3層タイプのラジエター。タンク部分は真ちゅう製で、ライトチューンからハイチューンまでOK。自己放熱性が高く、ストリートからサーキット仕様まで対応する。

■8万3600円
■コーヨー
☎03-5658-5615

KOYORAD



タイプ S

110 100 90

材 銅 層 2層

ライトチューン車両にベストマッチの銅2層タイプ。手軽にカロリーアップしたいユーザー向けで、純正の補修用としても使いやすい。

■6万2700円 (110)
4万9500円 (100/90)
■コーヨー
☎03-5658-5615

RADIATOR

ラジエター

材=コア材質
層=コア層数

CUSCO



ミッションオイル&デフオイルクーラーキット

汎

ミッションやデフに使用できるオイルクーラーキット。9段コアの本体のほか、専用オイルポンプ、ステンメッシュホース、マグネット内臓オイルフィルターが付属。

■8万9800円
■キャロッセ
☎027-352-3578

HKS



Rタイプオイルクーラー

100

フィルター移設タイプで、ドロンカップ式15段コアを採用。さらにサーモスタットを設け扱いやすさを向上。ホースは耐久性に優れたステンレスメッシュだ。100系のターボ車のみ対応する（クレスタは未確認）。

■8万8000円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

OIL COOLER

オイルクーラー

Rasty



アルミ 3層ラジエター

110 100 90

材 アルミ 層 3層

オールアルミ製の3層ラジエター。純正置き換えタイプで、優れた冷却効率を実現しつつ、軽量化にも貢献。ストリートからサーキットまで幅広く対応する。

■9万3400円
■ラスティー
☎047-441-6226

GReddy



アルミラジエター TWR

100 90

材 アルミ 層 2層

オールアルミ製の2層ワイドチューブコアを採用し、3層並みの容量を確保。また、純正比2倍以上の冷却水容量を持ち、圧力損失の低減も実現している。

■3万5800円
■トラスト
☎0479-77-3000

Cool Nuts



7層ラジエターホースセット

100 90

7層構造、ひし形ネット、高品質シリコンを採用し、耐熱温度170℃、耐圧15kg/cmを実現。チューンドカーに最適なハイパフォーマンスホースのセットだ。90系および100系のターボ車のMT用で、クレスタは不可。

■1万円
■クールナッツ
☎045-800-3157

M2



D-LINE ラジエターホースセット

110 100 90

耐圧ブルーシリコン製のトリプルレイヤー構造で、優れた耐久性と耐圧性を実現。アッパーホースとロアホースのほか、トライド製ホースバンドがセットになっている。100系ターボ車に対応する。

■6500円
■エム・ツー販売
☎03-3704-2272

RADIATOR HOSE

ラジエターホース

GReddy



オイルクーラーKIT (エレメント移動タイプ)

100 90

高い放熱性と低い圧力損失により、安定したオイル温度を保つことが可能。また、エレメントを移設することで、作業効率もアップさせている。100系のターボ車に適合。

■10万3000円
■トラスト
☎0479-77-3000

GReddy



オイルクーラーKIT (スタンダードタイプ)

100

サンドイッチブロックを使用してオイルフィルターを標準と同じ位置に装着する、オイルクーラーのスタンダードモデル。コアは13段を採用。100系ターボ車に対応。

■8万2000円
■トラスト
☎0479-77-3000

GReddy



アルミラジエターパイプ

100 90

熱膨張を抑えるアルミ製とすることで、効率よくクーラントを循環させることが可能。また、同社メーターシリーズの水温センサーもボルトオンで装着できる。90系/100系のターボ車用で、純正ラジエター車専用。

■6800円
■トラスト
☎0479-77-3000

SAMCO



クーラントホースキット

110 100 90

世界のモータースポーツシーンで活躍するサムコのホースキット。独自の積層構造により、耐熱および耐久性に優れ、水温の抑制にも貢献する。カラーはオプション、特注を含め15色。ターボ車への設定だ。

■2万1000円～
■トップラインプロダクト
☎04-7190-1391

SARD



RADIATOR HOSE

100

鮮やかなサードブルーのホースは、耐熱・耐久・耐圧性の高い3層構造シリコンを採用。アッパー用とロア用がラインナップされており、純正の補修用にもオススメ。なお、100系のターボ車のみ適合する。

■1万1000円
■サード
☎0565-53-1166

INTERCOOLER

インタークーラー



INTERCOOLER SE

110 100 90

優れた冷却性能と軽量化、圧損低減を追求し、リーズナブルな価格を実現したハイコストパフォーマンスモデル。パイピングやサイドタンクはポリッシュ加工済みで、ドレスアップ効果も高い。

■5万3000円
■ブリッツ
☎0422-60-2277



インタークーラー KIT シリーズ

110 100 90

ブーストアップからフルチューンまで、幅広い仕様にマッチするインタークーラーキット。冷却効率を重視して充填効率を高め、ハイパワーやハイブーストにも対応する。ヴェロッサは非対応。

■5万6000円～16万円
■トラスト
☎0479-77-3000



S タイプインタークーラー AL

100

ブーストアップから純正置き換えタービンクラスの車両にベストマッチ。コアは600mmの幅広ながら65mmの薄型とすることで、冷却性能を高めつつ圧損や重量増を抑えることに成功。

■11万8000円
■エッチ・ケー・エスト
☎0544-29-1235

BILLION



スーパーサーモプロテクトチューブ

各種ホースや配線を熱や振動から保護するためのチューブ型断熱材。ガラス繊維・アルミ箔・断熱素材によるトリプルコートで、カラーはホワイトのみ。長さは50cmと1mが用意され、口径は4種を設定する。

■2400円～4600円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

BILLION



スーパーサーモヒートシールド

レーシングマシンの隔壁にも使われる耐熱カーボン繊維の断熱材。シート形状なのでハサミやカッターで容易に加工することができ、粘着加工済みで施工も簡単。使用用途に応じて選べる3種のサイズを用意。

■3400円～3万2000円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

BILLION



スーパーサーモクロス

エンジンルームのパーツを熱害から守るためのクロス。表面は特殊アルミで、裏面は耐熱ガラスファイバーと耐熱カーボン炭化繊維の2種を用意。どちらもシートタイプとテーピングタイプをラインナップする。

■1600円～1万2000円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

JURAN



Thermo Block

熱を90%以上ブロックし、さまざまな場所の熱害を防止できる。アルミ箔転写済みガラスクロスで、粘着シート仕様も用意される。サイズバリエーションが豊富なので、使う場所によってチョイスできる。

■2600円～8600円
■タニダ
☎052-871-3741

HEAT SEALD ITEM

遮熱アイテム

CARBING



ラジエータークーリングプレート

フロントグリル/ラジエーター上部に取り付けることで、走行風を効率よくラジエーターに導くことが可能。手頃な価格なので、冷却チューンのファーストステップにオススメだ。90系チェイサー/クレスト用。

■9800円
■オクヤマ
☎045-934-5334

PentRoof



アルミアップウォーターバイパスキット

十分な冷却水の循環量を確保するウォーターバイパスキットだが、こちらはラジエーターアップホースをアルミ製に交換することで、ホースの膨張やツブレをなくし、効率よく冷却水を循環させることが可能。

■3万2800円
■PentRoof/ウッドノース
☎03-5493-0840

PentRoof



ウォーターバイパスキット

冷却水をヒーターホースからラジエーターアップホースにバイパスさせることで、十分な冷却水循環量を確保。その結果、熱が溜まりやすい後方シンダーの温度が安定し、熱ダレやオーバーヒートを防止する。

■1万9800円
■PentRoof/ウッドノース
☎03-5493-0840

SARD



RESERVE TANK

オールアルミボディのラジエーターリザーブタンクで、ゴールドアルマイトの専用キャップも付属。また、タンク内部にはクーラントの偏りを防ぐパッフルプレートを設置し、ハードな走行にも対応する。

■1万3800円
■サード
☎0565-53-1166

OTHERS

その他

JURAN



High Temp. Air Duct Hose

柔軟性や軽さにこだわったガラス製生地シリコン皮膜処理済みのホースで、最大使用可能温度は300℃。軽さ重視のシングルのほか、断熱性能を追求したダブルを用意。口径や長さは豊富なラインナップを揃える。

■6300円～3万4500円
■タニダ
☎052-871-3741

SARD



COOLING THERMO

110 100 90

68℃という、純正のサーモスタットよりも低い水温で開弁するローテンタイプサーモスタット。クーラントが純正よりも早いタイミングから循環を始めることで、水温の上昇を抑制することができる。

■7500円
■サード
☎0565-53-1166

BILLION



スーパーエレクトリックファン

ブレードやモーターの形状を可能な限り薄型とし、狭いエンジンルームにも取り付け可能。サイズは7、8、10、12、14、16インチの6種類あり、それぞれに引き込みタイプと押し込みタイプが用意される。

■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

BILLION



VFC II

110 100 90

電動ファンの作動ポイントを、2段階でコントロールすることが可能なコントローラー。なお、マークⅡのみ適合確認済みで、110系NAは後付けファン装着時のみ使用可能。また、100系NAは非対応となっている。

■1万9000円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

Shadow Meter



電動ファンコントローラー

電動ファンを好みの温度で作動させることができるコントローラー。温度センサーがふたつ付いているので、水温計のほか、油温計としても使用可能。デジタルLED表示で視認性に優れ、アラーム機能も備える。

■1万円
■シャドウメーター・ジャパン
☎045-805-5007

BILLION



スーパーレーシングエアファンネル

同社のレーシングエアダクトにフィットする専用エアファンネル。ブルーアルマイトは丸型3種、カーボンは角型も設定する。

■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

BILLION



スーパーレーシング エアダクト

繊維のガラスファイバーとアルミクロスをサンドイッチした4層構造で抜群の強度を実現し、冷たい走行風を導いてくれる。口径は50φ、75φ、100φの3タイプで、長さは50cm、1m、5mを用意する。

■7200円～2万6000円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

JURAN



Air Duct Funnnel

美しい仕上げのアルミ製アルマイト塗装を採用。サイズは50φ、75φ、100φが設定され、カラーはレッドとブルーを用意。

■2700円 (50φ)
3000円 (75φ)
3300円 (100φ)
■タニダ
☎052-871-3741

DRIVE TRAIN

【駆動系アイテム】

掲載データは2015年6月1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 TOYOTA MARKII/VEROSSA/CHASER/CRESTA

ダイレクトな駆動でスロットルコントロールを楽しむ

スポーツ的にもバランスの良い、リア駆動レイアウトのマークII系。しかし、ラグジュアリーセダンの側面から、駆動系はマイルドかつ振動を抑える設計。そのため、積極的にスロットルでマシンコントロールを…と言うには物足りない。そんな際は、ここに紹介するアイテムの装着でダイレクト感やトラクションが大きく向上。スポーティなドライビングが可能となるのだ。また、搭載されるトルクのあるエンジンのおかげもあり、AT車であってもデフ周りのチューニングでスポーティな走りが可能なのも特徴だ。

110=JZX110 MARK II/VEROSSAに適合
100=JZX100 MARK II/CHASER/CRESTAに適合
90=JZX90 MARK II/CHASER/CRESTAに適合
汎=汎用アイテム
※各形式内の車種区分は文中で表記します。



サイレント LSD

110 100 90
材 金属 WAY 1.5/2WAY
トルク 12~14kg
チャタリング音が発生しない適度なインシャルトルク設定で高い静粛性を実現。カム角は45°と60°から選択可能となっている。
■12万3000円~15万円
■エイティーエス
☎086-286-9331



カーボン LSD カーボンハイブリッド

110 100 90
材 カーボン&金属 WAY 1.5/2WAY
トルク 12~14kg
カーボンプレートと金属プレートのハイブリッドタイプ。カーボンと金属の比率が選べる、受注生産方式を採用。
■要問合せ
■エイティーエス
☎086-286-9331



カーボン LSD Spec 1,3,4

110 100 90
材 カーボン WAY 1.5/2WAY
トルク 12~20kg
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いレスポンスを実現。
■16万6000円~21万5000円
■エイティーエス
☎086-286-9331



メタル LSD

110 100 90
材 金属 WAY 1.5/2WAY
トルク 12~14kg
オイルスロースルータイプのS型プレートを採用。熱ダレが少なく作動もスムーズで、安定した挙動も魅力。
■10万7000円~14万1000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

材=クラッチプレート材質
WAY=作動方式
トルク=インシャルトルク



クスコ LSD Spec-F

110 100 90
材 金属 WAY 1/1.5/2WAY
トルク 7~9kg (RS) 10~12kg (MZ)
溝の無いフラットフリクションディスクを採用したマイルドな効きのLSD。TYPE-RS、TYPE-MZをベースにそれぞれ設定あり。
■11万4000円 (RS) 11万3000円 (MZ)
■キャロッセ
☎027-352-3578



クスコ LSD Type-MZ

110 100 90
材 金属 WAY 1/1.5/2WAY
トルク 10~12kg
ケース外側のコーンプレートスプリングでインシャルトルクを発生。オーソドックスな仕様で唐突感のないマイルドな差動が特徴。
■11万3000円
■キャロッセ
☎027-352-3578



クスコ LSD Type-RS

110 100 90
材 金属 WAY 1/1.5/2WAY
トルク 8~10kg
特殊精密RSスプリングにより、安定した作動と耐久性を実現。低インシャルトルクながら鋭い効きのレスポンスを発揮。
■11万4000円
■キャロッセ
☎027-352-3578



SOLID LSD

110 100 90
材 金属 WAY 1.5/2WAY
トルク 8.0~10.0kg
クラッチプレートの容量を最大限に確保し、安定した差動を実現。2WAYと1.5WAYを選択可能。オプションでWPC処理済みのクラッチプレートもあり。
■10万9000円~11万9000円
■カーツ
☎0120-073-330



スーパーロック NEO

110 100 90
材 金属 WAY 1.5WAY
トルク 10kg
熱ダレによるインシャルトルクの低下を防ぎ、スムーズな挙動が特徴。純正トルセンLSD装着車は別途サイドフランジが必要。
■13万6000円
■オーエス技研
☎086-277-6609



ベストインシャル LSD

110 100 90
材 金属 WAY 2WAY
トルク 9kg
東名パワードのT-TRAX ADVANCEをベースに、同店のノウハウによる最適なインシャルトルクに設定。ターボ車のみ適合。
■10万8000円
■ラストイー
☎047-441-6226



T-TRAX ADVANCE LSD

110 100 90
材 金属 WAY 1.5/2WAY
トルク 16.5~18.5kg
高インシャルトルク、大容量ディスクによりサーキットでのタイムアップのほか、ドリフトコントロールも容易になる。
■10万9000円
■東名パワード
☎042-795-8411



プロアジャスト LSD

110 100 90
材 金属 WAY 1~2WAY
トルク 8~10kg (RS) 10~12kg (MZ)
コンペティションシーンでの使いやすさを考えたLSD。チップの組み換えでカム角も自在に設定でき、全ての作動方式をカバー。
■15万1000円
■キャロッセ
☎027-352-3578



ハイパーシングルVF

110 100 90
材 ノンアスベスト+金属 枚 シングル
圧 12000Nm
ハイパーシングルの進化版で、オルガニック材と金属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っている。
■14万4800円
■エクセディ アフターマーケット部
☎072-824-7138



ハイパーシングル

110 100 90
材 金属 枚 シングル
圧 13000Nm
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金属素材の採用で安定した摩擦を実現。コストパフォーマンスも抜群。
■14万4800円
■エクセディ アフターマーケット部
☎072-824-7138



カーボンクラッチ Spec 1,2

110 100 90
材 カーボン 枚 シングル/ツイン/トリプル
圧 1100/1350/2200kg
純正なみの非常に穏やかな操作性を実現。超軽量設計でレスポンスアップとパワーロスの低減に効果的。
■17万7000円~35万円
■エイティーエス
☎086-286-9331



メタルクラッチ Spec 1,2

110 100 90
材 金属 枚 シングル/ツイン/トリプル
圧 1100/1350/2200kg
大径230mmディスクで伝達能力を高め、ラセン溝センタープレートでジャダーを抑制。高い操作性も実現している。
■11万8000円~17万8000円
■エイティーエス
☎086-286-9331

CLUTCH KIT

クラッチキット

材=クラッチプレート材質
枚=クラッチプレート枚数
圧=カバー圧着力
トルク=許容伝達トルク

OS GIKEN



ツインプレートクラッチ

110 100 90
材 メタル 校 ツイン
圧 1000~1100kg
ブーストアップからタービン交換まで幅広いチューンに対応する強化クラッチ。110はヴェロッサ不可。100と90はクレスト不可。
■18万3000円~20万3000円
■オーエス技研
☎086-277-6609

OS GIKEN



Street Master

110 100 90
材 メタル 校 シングル/ツイン
圧 900kg
新技術を採用し、強力なパワー伝達と、スムーズなミートを両立。110はヴェロッサ不可。100と90はクレスト不可。
■16万6000円~20万円
■オーエス技研
☎086-277-6609

OS GIKEN



スーパーシングル

110 100 90
材 メタル 校 シングル
圧 非公開
400psクラスまで対応。プルタイプからプッシュタイプに作動変更となる。110はヴェロッサ不可。100と90はクレスト不可。
■13万円~14万円
■オーエス技研
☎086-277-6609

EXEDY RACING CLUTCH



ハイパーマルチ

110 100 90
材 メタル 校 シングル
圧 10000Nm
セルフレベライザー機構やベンチレーテッドタイプのセンタープレートを採用し、切れ性能、寿命、耐熱性を向上。
■20万4800円
■エクセディ アフターマーケット部
☎072-824-7138

EXEDY RACING CLUTCH



カーボン D

110 100 90
材 カーボン 校 ツイン
圧 13000Nm
ダンパー付カーボンディスクが、ミッションやデフから発生するギアノイズを低減。快適性の高さも魅力。
■28万9800円
■エクセディ アフターマーケット部
☎072-824-7138

ORC



メタルクラッチ

110 100 90
材 メタル 校 シングル/ツイン/トリプル
トルク 420~980Nm
伝達能力と半クラッチ特性を両立。110はヴェロッサ不可。100と90はクレスト不可。
■12万8000円(シングル) 17万8000円(ツイン) 21万円(トリプル)
■小倉クラッチ
☎0270-63-7236(技術問い合わせ)

ORC



PROカーボンクラッチ

110 100 90
材 カーボン 校 ツイン
トルク 630Nm
メタルツインをベースにチューニング。低温時はマイルドで、高温時はダイレクトな繋がりを実現。素早いシフト操作も可能。
■22万円
■小倉クラッチ
☎0270-63-7236(技術問い合わせ)

ORC



SEクラッチ

110 100 90
材 メタル 校 シングル/ツイン
トルク 420~630Nm
スマートエンゲージ機構を搭載し、切れが抜群。ダイレクトなフィーリングと適度な半クラッチを併せ持ち、コントロールラブル。
■15万2000円
■小倉クラッチ
☎0270-63-7236(技術問い合わせ)

ORC



ライトクラッチ

110 100 90
材 ノンアスベスト 校 シングル
トルク 490Nm
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ッチ感覚を実現。
■12万円~
■小倉クラッチ
☎0270-63-7236(技術問い合わせ)

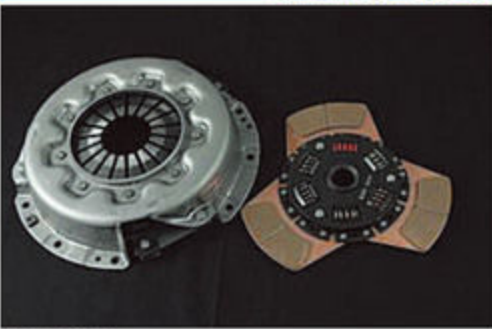
OS GIKEN



トリプルプレートクラッチ

110 100 90
材 メタル 校 トリプル
圧 1000~1100kg
0-400mやドリフトなど過激な使用に向けた強化クラッチ。110はヴェロッサ不可。100と90はクレスト不可。
■21万8000円~23万8000円
■オーエス技研
☎086-277-6609

GT-1 Motor Sports



ドリクラI

110 100 90
材 メタル 校 シングル
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メタル摩擦材。慣性モーメントが少ないため、素早いシフト操作が可能となる。
■5万3800円
■GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550

CUSCO



銅バースシングルセット

110 100 90
材 カーボン+銅 校 シングル
銅線とカーボンを独自製法でモールド。マイルドな半クラッチ特性ながら、熱によるディスクの反りや滑りに対し高い耐久性を発揮。スポーツ用途にも対応する。
■2万8000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

CLUTCH DISC

クラッチディスク

■=クラッチプレート材質
■=クラッチプレート枚数

CUSCO



シングルクラッチシステム プルタイプ

110 100 90
材 メタル 校 シングル
圧 1300kg
純正クラッチなみの操作性ながら、通常の強化クラッチよりもワンランク上のダイレクト感を実現している。
■12万2200円
■キャロッセ
☎027-352-3578

HKS



LAクラッチツイン

110 100 90
材 メタル+グラファイト 校 ツイン
トルク 720Nm
特殊摩擦材を採用し、メタルに匹敵する容量を持たせつつ、純正並みの発進操作性を兼ね備え、トータルバランスに優れる。
■21万8000円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

VR



銅バースミックスディスク

110 100 90
材 カッパー 校 シングル
銅とカーボンの複合材を使用し、ダイレクトなつながりと扱いやすさ、寿命の長さを実現。同社のVRハイパーカバーとの併用が勧められている。
■3万6000円
■ラストイー
☎047-441-6226

RACING GEAR



POWER CLUTCH

110 100 90
材 ノンアス/メタル/カッパー 校 シングル
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と、強化ディスクのセット。ディスクはノンアス、メタル、カーボンメタル、カッパーの4種を用意。
■6万9800円~7万8200円
■辰巳屋興業 用品部
☎03-3696-0620

GT-1 Motor Sports



ドリクラII

110 100 90
材 メタル 校 シングル
メタルディスクにカーボンコーティングを施し、従来の特性はそのままに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を強化し、圧着力もアップ。
■5万3800円
■GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550

GT-1 Motor Sports



ドリクラII

110 100 90
材 カッパー 校 シングル
フランスValeo社製の鉛レス高性能フェーシングに銅線をモールドしたディスクを採用。低温から高温まで安定した摩擦係数を実現してくれる。
■5万3800円
■GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550

GT-1 Motor Sports



軽量フライホイール

110 100 90
材 クロモリ 校 6.0kg
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ブンスを達成。クロモリブ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

FLY WHEEL

フライホイール

■=材質
■=重量

VR



ハイパーカバー

110 100 90
圧 1100kg
圧着力を1100kgf/mに設定し、クラッチディスクをしっかりとホールドし、滑りを防止する。純正形状に対応するが、VR銅バースミックスディスクとの併用がお勧め。
■5万円
■ラストイー
☎047-441-6226

CUSCO



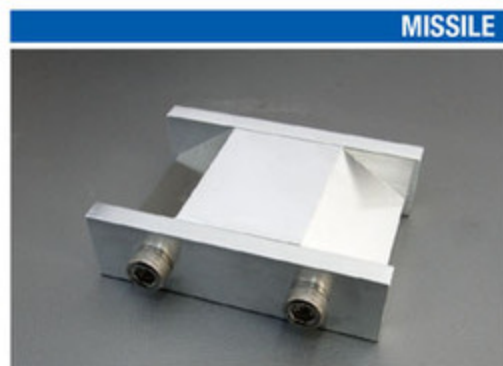
強化クラッチカバー

110 100 90
圧 1100kg
圧着力を高め、クラッチの伝達能力を高められるカバー。切れも良くなり、シフトフィールも向上する。純正形状フライホイールとディスクに対応。
■4万9000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

CLUTCH COVER

クラッチカバー

■=カバー圧着力

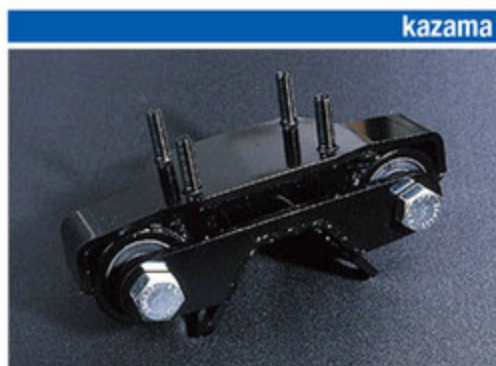


MISSION

MISSIONマウントカラー

純正のミッションマウントの空間に入れ込む金属製カラー。ゴムの弾力を失うことなく、マウントを強化できるので、快適性も維持される。装着にはミッション脱着の必要はない。

■1万2000円
■K&M
☎048-621-0007



kazama

SPL MISSIONマウント

ミッションの動きが抑えられるためシフトフィールとレスポンスが向上し、シフトミスの防止にも貢献。エンジンの動きも抑えられる。純正と交換するだけで加工せずに取り付け可能。

■1万6800円
■風間オートサービス
☎048-745-2026



TRANSMISSION MOUNT

トランスミッションマウント



JUN

鍛造クロモリフライホイール

■100 90
材 クロモリ鋼 ■5.5kg
クロモリ鍛造素材を旋削して製造。強度を確保しつつ徹底した軽量化で回転慣性力を低減。エンジンレスポンス、エンジンブレーキの効きも向上する。
■4万円
■田中工業ジュンマシンショッ
☎03-3920-4165



TGS

DMTスパーサー

リアメンバーブッシュにスパーサーを追加することで、ブッシュの動く範囲を規制。スポーツ走行に不要な動きをつぶし、駆動の掛かりを向上させる。スロットルによるマシンコントロール性も向上する。
■9800円
■テクニカルガレージドゥ
☎0287-88-0802



TGS

DTスパーサー

リアデフマウントブッシュの前後と隙間にスパーサーを挟み込み、デフキャリアの動きを抑制。リアトラクションがアップするとともにフィーリングも掴みやすくなる。
■4980円 (110)
6980円 (100/90)
■テクニカルガレージドゥ
☎0287-88-0802



MISSION

デフマウントリジットカラー

純正のゴムブッシュによるデフマウントをリジット化。ジャダーを防ぎ、パワーをしっかりと路面へ伝えることを可能とする。ドリフト、ドラッグ、グリップ全てのステージにおいて効果を発揮する。
■2万5200円 (前後セット)
1万3650円 (前後各)
■K&M
☎048-621-0007



escalation

デフダンパー

デフとリアメンバーを繋ぐことで、デフの動きを防止。駆動力の逃げを無くすことでトラクションが向上し、スロットルによるマシンコントロール性も向上する。装着はボルトオン。
■9800円
■エルドオートサービス
☎042-678-7325



DIFF MOUNT

デフマウント



SUPER LAP

軽量フィラーボルト Type4

軽量のアルミ合金から削り出した六角ボルトに耐食性・耐摩耗性が高いアルマイト処理を行った。美しさと高硬度を両立したフィラーボルト。ゴールドとレッドの2色。MTミッション用。
■1600円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455



DELTA

ブレマグ db

3500~4300ガウスの強力ネオジウム磁石を採用。耐熱温度は180℃を誇り、高温下でもオイル内の不純物をしっかりキャッチ。MT/デフ/エンジン用の設定あり。
■2000円
■プレミアムジャパン
info@premium-jp.com



ATS

強力ネオジウムマグネット付
オイルドレンボルト

ミッションオイル中に発生する鉄粉を吸着。高温になるオイル中でも磁力が落ちない、耐熱温度180℃、3500~4000ガウスのマグネットを使用。MT、デフ、エンジンの設定あり。
■1780円
■エイティース
☎086-286-9331



DRAIN & FILLER BOLT

ドレン&フィラーボルト



MISSION

デフ&メンバーサポート

駆動の反力によるデフキャリアの動きを抑えて、トラクションやコントロール性を向上。デフキャリアとメンバーの接点にブッシュを入れて、耐久性も確保。取り付けも行いやすい。
■3万円
■K&M
☎048-621-0007



kazama

JZX系LSDディスタンスカラー

ハードな走行による衝撃で潰れてしまう事がある純正に替えて装着。より硬度が高い素材で、肉厚も確保して製作。バックラッシュを安定させ、デフブローなどのトラブルを防止する。
■4800円
■風間オートサービス
☎048-745-2026



APP

ダイレクトクラッチライン

圧力の逃げが無く、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。強化クラッチ装着時など、ホースに掛かる圧力が大きくなっているクルマには特に効果が高い。
■7800円
■インギング APP事業部
☎042-513-3307



kazama

真鍮製シフトカラー

シフトレバー先端に装着され、ミッション内のリンクと接続される部分のカラー。純正で発生する劣化によるガタ防止。真ちゅう製とすることで強度をアップさせ、シフトフィールも向上する。
■2000円
■風間オートサービス
☎048-745-2026



OTHERS

その他



SUPER LAP

MAGドレンボルト Type4

■100 100 90
装備される4000ガウス以上の小型マグネットが、ミッションやデフキャリアの底に沈殿したオイル中のスチールフレークを吸着し、ギアオイル性能を最大に発揮させる。カラーはゴールドとレッドの2色。
■1800円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455



blackline

ギア強化 OH

■110 100 90
MTミッションのオーバーホールを行うと同時に、内部のギアに焼入れとショット仕上げを施し、強度をアップさせるメニュー。ハイパワーチューンやハードな走行に耐えるミッションが出来上がる。価格はギア1個の処理料金。
■1万6000円~(ギア1個)
■blackline
☎049-239-6667



blackline

ベラシャフトダンパーブラケット

■110 100 90
純正のプロベラシャフトとデフフランジの間に、トヨタ系のベラシャフトダンパーを装着可能にするアダプタ。駆動系の保護に大きな効果を発揮。別途他車種のプロベラシャフトの準備が、純正の加工が必要。
■6万2000円
■blackline
☎049-239-6667

SUSPENSION

[サスペンション]

掲載データは 2015 年 6 月 1 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 TOYOTA MARKII/VEROSSA/CHASER/CRESTA

ローダウンでシャープなルックスと運動性能を向上

スポーティな性格とはいえ、ペースがセダンのマークII系。純正ではまず、車高が気になるオーナーも多いだろう。そんな場合は車高調などでローダウンするだけでもルックスがスポーティになる。また、ローダウンは重心が低まることで安定感が増し、運動性能も高まる。ダンパーの選択によってはサーキットも走れるような特性も実現可能。更に、アーム類などの周辺アイテムも併せてセットアップを行うことでその効果は倍増。驚くほど気持ち良い走行性能を手に入れられること間違いなしだ。

110 = JZX110 MARK II / VEROSSAに適合
100 = JZX100 MARK II / CHASER / CRESTAに適合
90 = JZX90 MARK II / CHASER / CRESTAに適合
汎 = 汎用アイテム
※各形式内の車種区分は文中で表記します。



MONO SPORT

110 100 90
走 ストリート～ワインディング
スポーツ走行を考慮した、スポーティなステアフィールながら、しなやかさも兼ね備える。ADVANCEニードルの採用により減衰力調整時の変化量を大幅に拡大。

■ティン
☎045-810-5501

対応分類	バネレート	段数	価格
110	F 10.0/R 6.0	16段	14万8000円



STREET FLEX

100 90
走 ストリート～ワインディング
独自のADVANCEニードルにより、減衰調整時の変化量を拡大。耐蝕性が高いコーティングを施し、長年に渡って使用できる。

■ティン
☎045-810-5501

対応分類	バネレート	段数	価格
100	F 10.0/R 6.0	16段	12万8000円
90	F 10.0/R 6.0	16段	12万8000円



FLEX Z

110 100 90
走 ストリート～ワインディング
走るよこびを追求したプレミアムダンパー。ADVANCE M.S.V.の搭載により減衰力調整範囲を大幅に拡大しつつ、ステアレスポンスと路面追従性を実現。

■ティン
☎045-810-5501

対応分類	バネレート	段数	価格
110	F 10.0/R 8.0	16段	7万9800円



SPIRIT SPEC-S

110 100 90
走 オーダー
オンリーワンが可能なワンオフダンパー。ニーズに合わせて幅広く製作が可能。標準KYBスプリングからオプションでハイボコやスリット仕様にも変更が可能。

■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 12.0～/R 8.0～	20段	26万8000円～



SPIRIT SPEC-N

110 100 90
走 ストリート～ワインディング
ストリートに最適なコンフォートモデル。乗り心地は非常にマイルドで、ヨーロッパ車の純正のように粘りのある適度な柔らかさを実現。

■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 12.0/R 8.0	20段	19万9000円

全長調整式ダンパー

■=適用走行ステージ
○=オーバーホール可能
□=仕様変更可能



FUNCTION プラス 7

110 100 90
走 ストリート～ワインディング
スプリング上部に7mmラバーシートを挟み込んだモデル。金属バネには吸収できない細かな振動を吸収し、乗り心地を向上。

■エンドレスアドバンス ジール事業部
☎0267-68-6888

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 14.0/R 9.0	30段	23万8000円
ALL	F 14.0/R 9.0	30段	23万5000円



FUNCTION-X プラス

110 100 90
走 ストリート～サーキット
同社のXcoilsとの併用を前提に設計。スプリングとのマッチング向上で、ワンランク上の性能を実現している。バネレート違いの2種類を設定。

■エンドレスアドバンス ジール事業部
☎0267-68-6888

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 18.0/R 14.0	30段	19万円
ALL	F 20.0/R 16.0	30段	19万円



HIPERMAX D' NOBspec

110 100 90
走 サーキット
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
110	F 16.0/R 14.0	30段	19万8000円
100	F 16.0/R 10.0	30段	19万8000円
90	F 16.0/R 10.0	30段	19万8000円



MAX IV GT

110 100 90
走 ストリート～ワインディング
走りと乗り心地の両立を狙い、質感のある乗り味を目指してセットアップ。2年4万キロ保証。

■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

対応分類	バネレート	段数	価格
110	F 16.0/R 12.0	30段	17万8000円
100	F 10.0/R 8.0	30段	17万8000円
90	F 10.0/R 8.0	30段	17万8000円



N1 エボリューションダンパー

100 90
走 ストリート～ワインディング
特殊樹脂圧着φ46ピストンがフリクションのロスの低減と静粛性を向上。劣化に強い専用ダンパーフルードが安定した減衰力を維持。前後25mmダウン。NA車不可。

■Apex
☎0544-65-5061

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 14.0/R 5.0	25段	25万8000円



SUPER DRIFT

100 90
走 サーキット
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。

■ティン
☎045-810-5501

対応分類	バネレート	段数	価格
100	F 14.0/R 8.0	16段	17万円
90	F 14.0/R 8.0	16段	17万円



D2 サスペンションシステム

110 100
走 ストリート～サーキット
さまざまなカテゴリに対応するために、幅広いラインナップを備えるサスペンションシステム。アルミ鍛造のアップパーマウント&スプリングシート、単筒式といった基本スペックは同一ながら、各モデルでセッティングと調整機能などが異なる。

■D2japan
☎022-779-6512

対応分類	バネレート	段数	価格
ストリート	F 22.0/R 8.7	36段	13万8000円
スポーツ	F 24.8/R 9.8	36段	17万8000円
サーキット	F 24.8/R 20.0	36段	17万8000円
ドラッグ	F 22.0/R 7.2	36段	17万8000円
ドリフト	F 22.0/R 9.8	36段	17万8000円



HS DAMPER

110 100 90
走 ストリート～サーキット
全長調整式機構をはじめ、走りを目指す要素を標準装備。耐久性に優れた単筒式を採用する。手ごろな価格も魅力。

■辰巳屋興業 用品部
☎03-3696-0620

対応分類	バネレート	段数	価格
110	F 12.0/R 10.0	15段	11万8000円
100	F 12.0/R 7.0	15段	11万8000円
90	F 12.0/R 7.0	15段	11万8000円



Street ZERO A

110 100 90
走 ストリート～サーキット
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。90、100系のみe-con2に対応し、装着すれば運転席から減衰力調整が可能。

■キャロッセ
☎027-352-3578

対応分類	バネレート	段数	価格
110	F 14.0/R 10.0	40段	15万円
100	F 16.0/R 9.0	40段	15万円
90	F 16.0/R 9.0	40段	15万円



Street ZERO

110 100 90
走 ストリート～サーキット
ストロークを確保しながらローダウンを実現し、快適な乗り心地を実現。シートリンク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
110	F 14.0/R 10.0	固定	12万8000円
100	F 16.0/R 9.0	固定	12万8000円
90	F 16.0/R 9.0	固定	12万8000円



FUNCTION プラス 10

110 100 90
走 ストリート～ワインディング
ラバーズプリングを10mm厚とし、より乗り心地を向上させたモデル。専用セッティングと併せて乗り心地を重視している。

■エンドレスアドバンス ジール事業部
☎0267-68-6888

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 14.0/R 8.0	30段	23万8000円
ALL	F 14.0/R 9.0	30段	23万5000円



DAMPER ZZ-R

110 100 90
走 ストリート～サーキット
リーズナブルな価格が魅力のダンパー。オーバーホール時も、カートリッジの先出し対応で、作業待ちを無くしている。

■ブリッツ
☎0422-60-2277

対応分類	バネレート	段数	価格
110	F 10.0/R 6.0	32段	14万5000円
100	F 12.0/R 8.0	32段	14万5000円
90	F 12.0/R 8.0	32段	14万5000円



TYPE-S

110 100 90
走 ストリート～サーキット
最高のスポーツ性を引き出したハイスベックモデル。アップパーマウントはピロとラバーの2種類を設定。110系のNAは適合外。

■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
ピロ	F 11.0～/R 7.0～	20段	30万円
ラバー	F 11.0～/R 7.0～	20段	28万5000円



TYPE-E

110 100 90
走 ストリート～ワインディング
ストリートでの特性にこだわったセッティングで乗り心地と爽快なスポーツ性を両立。アップパーマウントはピロとラバーの2種類を設定。

■トップラインプロダクト
☎04-7190-1391

対応分類	バネレート	段数	価格
ピロ	F 10.0～/R 6.0～	20段	26万円
ラバー	F 10.0～/R 6.0～	20段	24万5000円



Sports★i

110 100 90
走 ストリート
基本的にストリートでしなやかで快適な乗り心地が得られることをコンセプトに開発したスポーツ車種向けダンパー。ピロアップパーマウント仕様あり。

■ティエムシー
☎0120-826-644

対応分類	バネレート	段数	価格
110	F 10.0/R 9.0	36段	18万8000円



Best★i

110 100 90
走 ストリート
各パーツ以外も封入されるオイルに至るまで徹底したコストの見直しを施し、低価格を実現している。

■ティエムシー
☎0120-826-644

対応分類	バネレート	段数	価格
110	F 9.0/R 8.0	36段	14万5000円
100	F 10.0/R 5.0	36段	14万5000円
90	F 10.0/R 5.0	36段	17万8000円



Basic★i

110 100 90
走 ストリート
きっちり車高を落としながらもストロークを確保し、乗り心地を向上させた快適仕様のダンパー。

■ティエムシー
☎0120-826-644

対応分類	バネレート	段数	価格
110	F 9.0/R 8.0	固定	14万5000円
100	F 10.0/R 5.0	固定	14万5000円
90	F 10.0/R 5.0	固定	14万5000円

ST・GARAGE



ULTIMATEサスペンション

110 100
走 ストリート～サーキット **O 仕**
D1グランプリで得たデータをふんだんに盛り込み、ストリートからサーキットまで幅広く対応。

■エスティ・ガレージ
☎055-986-9150

対応分類	バネレート	段数	価格
110	F 20.0/R 10.0	20段	25万8000円
100	F 18.0/R 8.0	20段	25万8000円

ST・GARAGE



FALCONサスペンション

110 100 90
走 ストリート～サーキット **O 仕**
トヨタ4ドア専門店ならではのこだわりを、ふんだんに詰め込んだモデル。アッパーマウントはラバー仕様。

■エスティ・ガレージ
☎055-986-9150

対応分類	バネレート	段数	価格
110	F 14.0/R 10.0	20段	9万円
100	F 12.0/R 10.0	20段	9万円
90	F 12.0/R 10.0	20段	9万円

ITO AUTO SERVICE



V1 車高調

110 100 90
走 ストリート～サーキット **O 仕**
ストリート向けからサーキット向けまで、用途別に3タイプのラインアップを設定している。

■伊藤オートサービス
☎048-983-0110

対応分類	バネレート	段数	価格
タイプⅠ	F 16.0/R 10.0	20段	19万8000円
タイプⅡ	F 16.0/R 10.0	20段	23万8000円
タイプⅢ	F 26.0/R 12.0	20段	26万8000円

Buddyclub



PRO SPEC DAMPER

100 90
走 ストリート～ワインディング **O 仕**
同社のベストセラーモデル、レーシングスベックの機能はそのままに、材質や加工工程の効率化で低価格化を実現。様々なフィールドに対応する機能を備える。

■モーデックスアルファ パーティークラブ
☎082-830-2008

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 14.0/R 8.0	20段	12万3000円

BLITZ



DAMPER ZZ-R Spec-C

110 100 90
走 ストリート～サーキット **O 仕**
別タンクを設け、伸縮完全独立32段の減衰力調整を実現。オイル量の増大で微低速域から減衰力を発揮。ピロボールアッパーを採用。

■ブリッツ ☎0422-60-2277

対応分類	バネレート	段数	価格
110	F 14.0/R 10.0	32段	25万8000円
100	F 14.0/R 10.0	32段	25万8000円
90	F 14.0/R 10.0	32段	25万8000円

BLITZ



DAMPER ZZ-R SpecDSC

100 90
走 ストリート～サーキット **O 仕**
車内のコントローラーで減衰力を変更可能。最大96段階の細かいセットアップを可能としている。リーズナブルながらパーツの品質を確保。

■ブリッツ
☎0422-60-2277

対応分類	バネレート	段数	価格
100	F 12.0/R 8.0	96段	20万5000円
90	F 12.0/R 8.0	96段	20万5000円

Z.S.S.



Rigel

100 90
走 ワインディング **O 仕**
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・ローブライスを実現。細かなセッティングも行える。ターボ車のみ適合。

■ワンガン
☎047-395-5505

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 14.0/R 8.0	24段	9万8000円

VR



GT-SPEC 車高調

110 100 90
走 ストリート～サーキット **O 仕**
実走テストで培われた経験と実績を元に鍛え上げられたダンパー。タイムアタックやドリフトはもちろん、街乗りでのフィーリングも重要視している。110系はNA車不可。

■ラストー
☎047-441-6226

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F/R オーダー	24段	36万4000円

TGS



オリジナル車高調 TYPE2

110 100 90
走 ワインディング～サーキット **O 仕**
ドリフト中級車から上級者向けのセットアップ。よりダイナミックな走りを実現する。ストリートも十分に走れる。

■テクニカルガレージズドウ
☎0287-88-0802

対応分類	バネレート	段数	価格
TRICK	F 22.0/R 9.8	30段	13万8000円
TRICK PRO	F 22.0/R 9.8	30段	16万8000円

TGS



オリジナル車高調 TYPE1

110 100 90
走 ストリート～ワインディング **O 仕**
ドリフト初級者から中級者向けにセットアップされたダンパー。トラクションがかかりやすい特性に仕上げており、そのうえストリートでの乗り心地も確保されている。

■テクニカルガレージズドウ
☎0287-88-0802

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 12.0/R 10.0	15段	8万9800円

escalation



サスペンションキット

110
走 ストリート～ワインディング **O 仕**
ハイレートスプリング仕様による突き上げ感、独自の減衰力設定により低減し、しなやかな乗り心地と旋回性能を実現。

■エルドオートサービス
☎042-678-7325

対応分類	バネレート	段数	価格
110	F 14.0/R 10.0	25段	16万2000円
100	F 12.0/R 8.0	25段	16万2000円
90	F 12.0/R 8.0	25段	16万2000円

amuse



R1 ハイテックダンパー

100
走 ストリート～サーキット **O 仕**
ビルシュタインをベースにストロークを確保。動きがありながら手ごたえのあるフィーリングが特徴的。

■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0151

対応分類	バネレート	段数	価格
ストリート	F 12.0/R 6.0	固定	29万8000円
サーキット	F 18.0/R 12.0	固定	29万8000円

CUSCO



Street A

100 90
走 ストリート～ワインディング
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
100	F 12.0/R 7.0	40段	12万円
90	F 12.0/R 7.0	40段	12万円

TEIN



STREET BASIS

110
走 ストリート
ストリートユース用ベーシックモデル。ZTコート採用で防錆性能を高め、新設計の部品の搭載などスペックも進化。

■テイン
☎045-810-5501

対応分類	バネレート	段数	価格
110	F 8.0/R 6.0	固定	6万3000円

TEIN



STREET ADVANCE

110 100 90
走 ストリート
ストリート用オールラウンドモデル。新設計バルブで、減衰力の変化量の幅も広い。防錆コーティングも施す。

■テイン
☎045-810-5501

対応分類	バネレート	段数	価格
110	F 8.0/R 6.0	16段	7万3000円
100	F 8.0/R 4.0	16段	6万9000円
90	F 8.0/R 4.0	16段	6万9000円

BILSTEIN PREMIUM ORDER LINE



ネジ式車高調

110 100 90
走 オーダー
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。使用するチューエーションや目的に合わせて受注生産で製作する。

■BILSTEIN SERVICE CENTER
エナペタル
☎052-775-3328

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	オーダー (別売)	固定	27万6000円

RS★R



RS★R DOWN

110 100 90
ロードスタイルを実現する定番ダウンサス。3年/5万km保証付き。

■ティエムシー ☎0120-826-644

対応分類	バネレート	ダウン量	価格
110	F 8.22/R 5.65	F 45～30/ R 45～35	4万2300円
100	F 7.49/R 3.84	F 35～25/ R 45～25	3万4200円
90	F 7.49/R 3.84	F 45～30/ R 35～15	3万4200円

ESPELIR



SuperDOWNSUS GT

110 100 90
純正ダンパーにも対応し、車種毎、グレードごとに細かくダウン量とバネレートを設定。ダウン量のバランスにもこだわり、純正同等の乗り心地も確保。旧商品名はアクティブ・スーパー・ダウン。

■エスベリア
☎0942-32-2700

HYPERCO



HYPERCO

走
モータースポーツのトップカテゴリでも支持されるストレートスプリング。ストローク中のレート変化が極めて小さくリニアで、走りを激変させる。追従性と耐久性も高レベルを誇る

■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

rana spring



rana spring(ラーナスプリング)

走
ストローク時の安定したレート維持と癖のないリニアな特性を実現。明確なスプリング特性が足回りセッティングを容易にし、トータルでのパフォーマンスアップに貢献。さまざまなダンパーに対応する直巻スプリング。

■1万円(1本)
■トップラインプロダクト
☎04-7190-1391

Swift



Racing SPRING

走
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。豊富なスプリングレートはもちろん、内径や自由長も多数設定。

■2万1000円～2万5000円
■東京発条製作所
☎03-3732-4112

TEIN



CUSTOM MADE SPRING

110 100 90
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。納期は標準で約3週間。カタログスペックからの車高変更の対応も可能となっている。

■5万5000円
■テイン
☎045-810-5501

TEIN



S.TECH

100
走行性能の向上、乗り心地の確保に配慮して設計、開発された純正形状スプリング。リーズナブルな足まわりチューニングの第一歩としても最適なアイテムとなっている。

■テイン
☎045-810-5501

対応分類	バネレート	ダウン量	価格
100	F 7.8/R 3.5	F 45/R 40	3万1500円

RS★R



Ti2000 DOWN

110 100 90
チタン配合の新素材を採用。ヘタリを抑え込み、永久保証も付属。

■ティエムシー ☎0120-826-644

対応分類	バネレート	ダウン量	価格
110	F 8.22/R 5.65	F 45～30/ R 45～35	5万6000円
100	F 7.49/R 3.84	F 35～25/ R 45～25	5万6000円
90	F 7.49/R 3.84	F 45～30/ R 35～15	5万6000円

TEIN



EDFC II

110 100 90

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。走行ステージに合わせて、手軽にセッティング変更が可能。STREET ADVANCE装着時は別途パーツが必要。

■2万9500円(本体セット)
6600円(GPSキット)
■テイン
☎045-810-5501

CUSCO



e-con2

100 90

同社の車高調整ダンパー対応の電調式減衰力コントローラ。車内からボタン操作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。イルミネーションは7色から選択可能。対応ダンパー要確認。

■4万7500円
■キャロッセ
☎027-352-3578

SUPER LAP



ハイトアップスパーサー

110 100 90

ダンパーのアッパーマウントとボディの間に挟み込むスパーサー。薄型のスパーサータイプで、車高の微調整などに活用できる。フロント用は8mm厚、リア用は8mm厚と、110系専用の18mm厚を設定している。

■7400円～7900円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

SUPER LAP



ハイトアップブロック

110 100 90

ダンパーのアッパーマウントとボディの間に挟み込み、ダンパー長を稼ぐことができるアダプタ。簡易的に車高を上げたい場合や、短いスプリングを使いたい場合など、セットアップアイテムとしても活用できる。厚みは30mm。

■1万4000円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

CUSCO



ビロボールアッパーマウント

110 100 90

6mm厚の超ジュラルミンプレートに高精度ビロボールを組み込んだ高剛性ビロボールアッパーマウント。ダンパーの余計な動きを抑制してサス本来の性能を引き出し、ステアリングの操舵性や応答性を向上する。

■2万4000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

DAMPER PARTS

ダンパー周辺パーツ

SUPER LAP



アジャスタブルスタビリンク

110 100 90

全長を純正よりショート化し、更に全長調整式としたスタビリンク。ローダウンによって角度が悪化し、その効果を失っているスタビライザーを適正角度に戻し、本来の性能を取り戻す。

■3万円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

CUSCO



クスコ・スタビライザー

110 100 90

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抑える。高速走行時もフラつきが抑制され安定感がアップする。JZX90、100、110ともフロントはφ30中空、リヤは90、100がφ21中空、110がφ16中空を採用。

■1万8000円～3万円
■キャロッセ
☎027-352-3578

STABILIZER

スタビライザー

HYPERCO



PERCH

110 100 90

スプリングのストロークで発生する「ツイスト」を吸収するアイテム。ストローク中のレート変化を極限まで抑制し、ハイレートでも乗り心地を大きく改善。直巻きスプリング専用。ID58、60、65の3種類。

■5万6000円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

TEIN



EDFC ACTIVE PRO

110 100 90

内蔵のGセンサで減衰力を自動調整。通常の前後Gに加えて旋回G制御が追加され、走行状況に応じて減衰力を4輪独立で調整。GPSキットの追加で、速度による制御も可能。STREET ADVANCE装着時は別途パーツが必要。

■6万7500円(本体セット)
6600円(GPSキット)
■テイン
☎045-810-5501

TEIN



EDFC ACTIVE

110 100 90

モーターとの接続をワイヤレスにし、取付作業を簡略化。G感应調整モードなど積極的な減衰コントロールを実現。オプションのGPSキットで速度による制御も可能としている。STREET ADVANCE装着時は別途パーツが必要。

■4万7500円(本体セット)
6600円(GPSキット)
■テイン
☎045-810-5501

CUSCO



ビロボールプッシュ

110

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ビロボールを採用し走行中のジオメトリ変化を抑制。サスペンション本来の性能を最大に引き出すアイテム。

■3万7000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

SUPER LAP



LA ジョイント

110 100 90

ローダウン車のサスペンションジオメトリを補正するアイテム。ボールジョイントをショート化することでアーム角度を戻し、ロールセンターやキャンバー変化量を適正なものに修正。乗り心地も高まる。

■1万4000円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

SUPER LAP



RC アダプター

110 100 90

ローダウンを行った際にアーム角度が悪化し、正常な動作を害してしまうことを防止するアイテム。ロールセンターの値も適正方向へ戻り、走行性能を確保する。フロント用。

■1万2000円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

SUSPENSION PIVOT

サスペンションピボット

MISSILE



リアショートスタビリンク

100 90

車高を下げたときに突っ張ってしまうスタビライザーの角度を補正することを目的に製作。角度の補正を行うことにより、本来スタビライザーが持っているアンチロール性能を発揮させられる。

■1万6800円
■K&M
☎048-621-0007

SUPER LAP



アジャスタブルスタビリンク

110 100 90

リア用のショートタイプ調整式スタビリンク。フロント同様ローダウン時のスタビライザーの角度を補正する。スタビやアームなどの個体差によるテンションのズレも補正することができる。

■3万円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

SUPER LAP



LA アーム

110 100 90

同社のLAジョイントをフロント純正アッパーサスアームに圧入済みとしたアイテム。ローダウン時のサスアーム角度を適正に戻し、ロールセンターやキャンバー変化量を適正なものに修正。乗り心地も高まる。

■3万9000円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

CUSCO



ネガティブアッパーアーム

110 100 90

車高変化によるキャンバー角の悪化を補正。キャンバー角を調整することが可能で、コーナリング性能を高められる。純正比-12mm～+4mmの間で調整可能。純正のアームと交換のボルトオン装着。構造変更対応書類付き。

■3万5000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

SUSPENSION ARM

サスペンションアーム

MISSILE



テンションロッドビロキット

100 90

純正ではゴムブッシュが採用されているフロントテンションロッドのビロ部をビロボール化することにより、加速時や減速時の不要な姿勢変化を防ぎ、コーナー進入時のレスポンスを大幅にアップ。

■2万1000円
■K&M
☎048-621-0007

VR



ロアアームビロボール

110 100 90

ロアアームのブッシュをビロボールにすることによりフロントショックの作動性を向上。同時に剛性アップにより、弱点である走行時のキャスター変化を抑制し適正な状態で走行を可能とする。

■3万8000円
■ラスティー
☎047-441-6226

VR



テンションロッドビロボール

110 100 90

特に高負荷環境にさらされるJZX系のテンションロッドのために、GTマシンでも使用されるMNB製3ピース高剛性ビロボールを使用。ブレーキ時の安定性、アライメント変化を適正な物としドライバビリティの向上に役立つ。

■3万8000円
■ラスティー
☎047-441-6226

MISSILE



トラクション&コントロールアームセット

100 90

ピボット部のビロボール化により、各アームが求められる方向へ的確に働くため、ドリフト時のコントロール性&安定性が向上。加速では路面を確実に掴み、高いトラクション性能を実現する。

■8万9250円
■K&M
☎048-621-0007

MISSILE



ピボトラクションロッド

110 100 90

純正ではゴムブッシュの部分をビロボール化することにより「よじれ」をなくトラクションを向上。シャフトはS45C中空六角材を使用し、ビロボールは強度の高い日本トムソン製を使用。強度、耐久性にも優れている。

■2万1000円
■K&M
☎048-621-0007

MISSILE



リアキャンバーアジャスター

110 100 90

調整式のリアロワアーム。付き過ぎたキャンバー角を補正でき、タイヤの変摩耗を防ぐとともにグリップ性能を引き出す。ビロボールは信頼の日本トムソン製を使用し、ターンバックル調整式なので整備性に優れている。

■4万8300円(110)
2万4150円(100/90)
■K&M
☎048-621-0007

MISSILE



リアビロコントロールアーム

110 100 90

車高を下げた時に起こる、純正では調整し切れないトー角の悪化を補正。シャフトはS45C中空六角材、テーパーボルトにはクロモリ材、ビロボールは日本トムソン製を使用。ターンバックルにより調整も行いやすい。

■2万4150円
■K&M
☎048-621-0007

kazama



ピボテンションロッド for トヨタ

110 100 90

ブッシュ部分のたわみを防ぐ高剛性のMNB製ビロボールを採用。トー変化を抑制し、コーナー進入時のレスポンス、ブレーキ時の安定性を向上。通常走行時の直進安定性もアップする。

■5万5000円
■風間オートサービス
☎048-745-2026

kazama



カザマスーパー延長ロアアーム 25mm

110 100 90

フロントのロワアームを延長。よりワイドレッド化や強いキャンバー角をつける事が可能となる。公認書類の発行も可能で、公認車検の取得も可能。型式・車体番号が必要となる。

■2万9800円
■風間オートサービス
☎048-745-2026



DG-Stormリアロアアーム
100 90
ターンバックル調整式のリアロアアーム。ローダウンによる変化量が多く、また走行により大きく調整したいキャンバー角の設定を実現する。ターンバックル式で調整作業も行いやすい。NA車不可。

■2万6000円
■ワンガン
☎047-395-5505



DG-Stormリアトラクションロッド
100 90
リアのアップライトの動きを適正にコントロールするトラクションロッド。全長調整式とし、ローダウン時に適したテンションに調整することで、現在の車高に最適なトラクションを実現する。ターンバックル式。NA車不可。

■2万1000円
■ワンガン
☎047-395-5505



DG-Stormリアトーコントロールアーム
100 90
リアのトー角度を決定するトーコントロールアーム。全長調整式とし、純正では調整不可能な値にも対応し、シチュエーションそれぞれで最適なアライメントを実現する。NA車不可。

■2万2000円
■ワンガン
☎047-395-5505



フロントビロテンションロッド
100 90
純正のゴムブッシュの部分をビロボール化することにより、フロントアームの余分な動きを防止。コーナー進入時のレスポンスを大幅にアップ。ビロボールは日本トムソン製を使用。強度・耐久性共に優れている。

■3万9900円
■K&M
☎048-621-0007

たにぐち自動車



4.5ミリ切れ角UPワッシャー
110 100 90
タイロッドやタイロッドエンドはノーマルのまま、ちょっと切れ角を増したい場合に最適。数々の経験から、ステアリングラックのトラブルを起こさないギリギリの数値に設定。リーズナブルなことも大きな魅力。

■1200円
■たにぐち自動車
☎0586-81-6660

MISSILE



切れ角アップカラー
100 90
純正タイロッドのまま、ステアリングの切れ角を拡大させるアイテム。ドリフト時のスピン防止はもちろん、Uターンや車庫入れなどの実用面でも利便性が高まる。ネジロック剤も付属する。

■3675円
■K&M
☎048-621-0007

Z.S.S.



DG-Stormタイロッド
110 100 90
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。110のNAとヴェロッサ、100系と90系のNAは不可。

■1万6000円
■ワンガン
☎047-395-5505

MISSILE



強化タイロッドエンド
100 90
ローダウン時に悪化する角度を補正したタイロッドエンド。ジオメトリーを適正にし、極端なバンプステアを抑制する。S45C製シャフト、クロモリ製テーパールボルト、日本トムソン製ビロボールを組み合わせる。

■1万6800円
■K&M
☎048-621-0007

kazama



スーパー強化タイロッド
100 90
高強度で、ドリフトでのフルカウンター状態でのスピン時など、ノーマルでは破損しやすいシチュエーションでのトラブルを防止。切れ角もアップ。ネジ部分はノーマル同等の精度で、タイロッドエンドとの連結も問題なし。

■1万4800円
■風間オートサービス
☎048-745-2026

TIE ROD

タイロッド

ITO AUTO SERVICE



V1 ナックル
110 100 90
純正設定のアカーマン値をドリフトに適したものに補正。内輪の抵抗を抑え、より深いドリフト角度とより長い飛距離を実現できる。純正設定値の良い所も残した設計としている。切れ角もアップさせている。

■3万9800円
■伊藤オートサービス
☎048-983-0110

PentRoof



強化ステアリングラックブッシュ
110 100 90
ステアリングラックを固定しているマウントブッシュの高硬度品。硬度を上げることにより、純正品にある余分な動きを抑えられ、ステアリングのレスポンス、ダイレクト感が向上する。純正品と同一形状のボルトオンタイプ。

■4800円
■PentRoof/ウッドノース
☎03-5493-0840

MISSILE



リアメンバーカラー
100 90
リアメンバーの固定ブッシュを固めるアイテム。加速時のジャダーや不要なロールを防ぎ、車のパワーを路面へ伝えます。ドリフト、グリップ、ゼロヨンなど、スポーティな走行全ての場面で効果を発揮する。

■8400円
■K&M
☎048-621-0007

MISSILE



リアメンバーサポート
100 90
メンバーの取り付け部を連結させ、「よじれ」の動きを防止。剛性もアップさせられる。特に100系と90系のリアメンバーには効果が高く、クラックが入りやすいという弱点を抑えてくれる。

■1万500円
■K&M
☎048-621-0007

GT-1 Motor Sports



JZXリジットカラー
100
リアメンバーを固定しているブッシュを挟み込む状態で装着。ブッシュの柔軟性は残しつつ適度に動きを抑え込むことで、メンバーの余計な動きを抑制。ダイレクト感あるスポーティーなフィーリングを実現できる。

■6800円
■GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550

OTHERS

その他

MISSILE



アップパーサポート (リア)
100
リアのストラットアップパーを効果的に補強するパーツ。ダンパーをより正確に動かすことが可能となり、リアのスタビリティ向上にも効果を発揮する。装着はアップパーマウントの固定ボルトと共締め。

■2万円
■K&M
☎048-621-0007

MISSILE



アップパーサポート (フロント)
100
ダンパーの動きの基となる、ストラットタワーのアップパーマウント取り付け部を補強。ダンパーの固定をより強固にすることで、その性能を最大限引き出す。取り付けはアップパーマウント固定ボルトと共締め。フロント用。

■2万円
■K&M
☎048-621-0007

escalation



アップパーサポート リア
100 90
ストラットアップパーを確実に補強するアイテム。ダンパーの動作の基となるボディへの固定部分を補強することで、細かな動きからダンパーが反応することにつながり、より性能を引き出すことを可能とする。

■2万円
■エルドオートサービス
☎042-678-7325

escalation



アップパーサポート フロント
100 90
ダンパーのアップパーマウントとの共締めによりストラットアップパー部分を補強。路面からの入力をしっかり受け止め、ショックの性能を引き出す。取付はボルトオンで簡単だが、効果の高いアイテム。

■2万円
■エルドオートサービス
☎042-678-7325

たにぐち自動車



taniguchi-knuckles SPEED-MASTER
110 100 90
街乗りが多いドリフトユーザー用切れ角アップナックル。純正とは逆のポジティブトレール設定でドリフト向けのステアフィールを実現する。装着には調整アームなどでのセットアップが必要。

■3万8000円
■たにぐち自動車
☎0586-81-6660

たにぐち自動車



taniguchi-knuckles ANGLE-MASTER
110 100 90
競技専用ドリフトユーザー用切れ角アップナックル。ドリフト時のセルフステア性が高まる。オフセット構造で、理想のトレール値に設定。装着には調整アームなどでのセットアップが必要。

■3万8000円
■たにぐち自動車
☎0586-81-6660

SUPER LAP



ヒートプロテクターリング
90
ブレーキの熱からボールジョイントやダストブーツなどを保護し、劣化やトラブルを防止。予めリング形状に成形されており、装着後の耐久性が高い。5種類のサイズを設定。固定用ワイヤーも通されている。

■2600円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

SUPER LAP



ヒートプロテクターシート
90
ブレーキの熱からボールジョイントやダストブーツなどを保護し、劣化やトラブルを防止。1600℃にも耐える耐熱アルミクロスを使用。ジョイントを分解せずに装着できるシートタイプで、固定用ワイヤーも通されている。サイズは5種類。

■2600円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

MISSILE



ステアリングラックサポート
100
ステアリングラックの固定部とフレーム部の4ポイントを繋げて固定するアイテム。ステアリングラックの動きを防止し、よりシャープで正確なステアリングの動きを実現する。アイテムは写真の左上側。

■2万5000円
■K&M
☎048-621-0007

MISSILE



キャリバー&ナックルサポート (リア)
100
リアのナックルを補強するアイテム。加速時や減速時、横方向にも強大な力がかかる部分だけに、トラクションやスタビリティの向上など補強の効果も高い。キャリバーの固定ボルトとの共締めで装着。

■2万円
■K&M
☎048-621-0007

MISSILE



キャリバー&ナックルサポート (フロント)
100
フロントのナックルを補強するアイテム。ステアリング時に発生する、ねじれ方向の剛性が高まるため、ハンドリングも向上する。キャリバーの固定ボルトとの共締めで装着。

■2万円
■K&M
☎048-621-0007

STABILITY PARTS

【剛性パーツ】

掲載データは2015年6月1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 TOYOTA MARK II/VEROSSA/CHASER/CRESTA

開口部の多い4ドアボディに剛性を与える

居住性に優れた広いキャビンと4枚のドアを備える大柄なボディは、どうしても剛性を確保しづらい弱点を持つ。その対策にはこれら補強アイテムを活用したい。ボディ剛性の向上は走りだけでなく乗り心地の向上にも高い効果を発揮。ボディの経年劣化も考えられる頃のため、リフレッシュ目的も兼ねてストリートユーザーでも補強アイテムを装着してみてもいいだろうか？

110 = JZX110 MARK II/VEROSSAに適合
100 = JZX100 MARK II/CHASER/CRESTAに適合
90 = JZX90 MARK II/CHASER/CRESTAに適合
汎 = 汎用アイテム
※各形式内の車種区分は文中で表記します。

CUSCO



クスコ ストラットバー

110 100 90
ストラットタワーを連結し剛性アップ。定番のアルミオーバルパイプや3点装着のトライアングルタイプなど、豊富なバリエーション。シャフトはアルミとカーボンから選べる。
■1万2000円～2万2000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

CARBING



ストラットタワーバー / リア / タイプI

100 90
リア用に設計されたタワーバー。ねじれ剛性の高いオーバルシャフトを使用。スチール製は粉黛焼付塗装。アルミ製はバフ掛け仕上げとなる。
■1万4000円
■オクヤマ
☎045-934-5334

CARBING



ストラットタワーバー / フロント / タイプII

100 90
バルクヘッドにも固定ポイント設けた3Pタイプ。マスターシリンダーストップバーも付属する。スチール製のほか、ポリッシュのアルミ製の2種類。
■2万6000円
■オクヤマ
☎045-934-5334

CARBING



ストラットタワーバー / フロント / タイプI

100 90
シャフトはねじれ剛性の高い20mm×40mmオーバルシャフトを使用。スチール製は傷に強い粉黛焼付塗装。アルミ製も有り。100系はNA車不可。
■1万4000円
■オクヤマ
☎045-934-5334

CARBING



ストラットタワーバー / フロント / タイプI

110
溶接の一体形成で、軽量化と高剛性を確保。シャフトはねじれ剛性の高い20mm×40mmオーバルシャフトを使用。マークIIのみ適合確認済み。
■2万1000円
■オクヤマ
☎045-934-5334

STRUT TOWER BAR

ストラットタワーバー

escalation



A-ビラーバー

100 90
Aビラーとフロアを接続。ブレーキ時の入力をしっかり受け止め、ジャダーを抑えて、フロントショックの動きが向上。取り付けはボルトオンだが、内装には加工が必要となる。
■2万2000円
■エルドオートサービス
☎042-678-7325

escalation



シートレールバー

100 90
センタートンネルとBビラー根元を繋ぎ、ホイールベース長いセダン特有の左右フレームの別々な振れの動きを抑制。取り付けはボルトオン。運転席側、助手席側セット販売。
■1万8000円
■エルドオートサービス
☎042-678-7325

CUSCO



ロワアームバー

100
Ver.1は左右2点で、Ver.2は4点で取り付け。フロントメンバーの剛性を確保。ハンドリング性能が向上する。アルミ製。ターボ車に適合。
■7500円 (Ver.1)
■1万5000円 (Ver.2)
■キャロッセ
☎027-352-3578

CARBING



メンバーブレースセット

100
リアサスメンバーの余計な動きを抑制。剛性の向上により、高速走行時の安定性や操縦性が高まる。シャフトはねじれ剛性の高い20×40mmオーバルタイプ。NA車は適合未確認。
■2万9000円
■オクヤマ
☎045-934-5334

CARBING



ロワアームバー / フロント / タイプII

100 90
サスペンションアーム取付部分の左右をパイプで結合し、メンバーのネジれを防止し、アライメントの変化を抑制。ターボ車専用。
■2万3000円
■オクヤマ
☎045-934-5334

BODY REINFORCEMENT ITEM

ボディ補強アイテム

MISSILE



エンドフレームサポート

100
フレームの最後端の左右を繋ぎ、リア周りのスタビリティを向上。一般的な左右を繋ぐストレート形状ではなく、センターも固定してトラス形状を構成するため、その補強効果も高い。
■3万円
■K&M
☎048-621-0007

MISSILE



アンダーフロアサポート

100
ミッション部分のフレームを前後左右に接続し、ねじり剛性を向上。コーナリング時に最も力がかかるロワアーム基部も補強されるために、運動性能も向上。写真の右側のパーツ。
■2万5000円
■K&M
☎048-621-0007

escalation



トランクバー

100 90
セダン特有な大きなトランススペースによる剛性不足を補強。トラクションが飛躍的に向上する。取付けには穴開けと内装加工が必要。スペースも犠牲にしないレイアウト。
■4万2000円
■エルドオートサービス
☎042-678-7325

escalation



フロントエンドバー

100
フロントフレームエンド部の剛性を上げる事で、ステアリング時により左右タイヤのグリップを活かすことができ、回頭性が向上。取り付けはボルトオンで簡単。
■2万2000円
■エルドオートサービス
☎042-678-7325

escalation



A-ビラーフロアサポート

100 90
Aビラー下のフロア下部に取り付け、ステアリングの入力を確実に受け止め、回頭性の向上やブレーキング時のフィリング向上に有効。取り付けはボルトオン。左右セット。
■2万2000円
■エルドオートサービス
☎042-678-7325

escalation



リアメンバーサポート

100 90
リアメンバーの振れ等の動きを抑え、ショックを確実に動かし、トラクション性能を向上。運動性能を引き出します。取り付けはボルトオンで行える。
■1万8000円
■エルドオートサービス
☎042-678-7325

JUN



サイドシル発泡ウレタン充填キット

汎
サイドシルに2液混合ウレタンを充填し、発泡させることでボディ補強を行なうアイテム。ウレタン液のほか計量カップなど、施行に必要なものがすべて入ったDIYキット。
■3万円
■田中工業ジュマシマシヨブ
☎03-3920-4165

MISSILE



ストラットカバー

100 90
フロントストラットタワーに被せる形で装着するストラットカバー。カーボン製で、全面接着で装着することでタワーのトップ部分を面で補強することを可能とするアイテム。
■要問合せ
■K&M
☎048-621-0007

MISSILE



デフ&メンバーサポート

100
リアメンバーとともにデフキャリアまでを補強するアイテム。メンバー自体の強度が上がるのと同時にデフの揺れも防止できるので、特にトラクションの向上に効果を発揮する。
■2万円
■K&M
☎048-621-0007

MISSILE



リアメンバーサポート

100
リアメンバーを補強するアイテム。足まわりの基部となるメンバーそのものを補強するために、サスペンションの動きが正確になる。左右1セット。取り付けはボルトオン。
■1万8000円
■K&M
☎048-621-0007

MISSILE



フロアサポート

100
フロントシート後ろ側のサイドとセンタートンネルを繋ぐアイテム。オプションでベルトハーネス用のアイボルトの装備も可能。(5000円/1セット・1万円/2セット)
■2万5000円
■K&M
☎048-621-0007

MISSILE



ロールケージ

110 100 90
ミサイル独自のロールゲージシステム。用途に合わせたワンオフ製作も行っている。詳細は要問合せ。
■4万2000円～(5P)
■5万7750円～(6P)
■6万8250円(7P) 7万8750円(8P)
■K&M
☎048-621-0007

CUSCO



クスコ R1 クロモリロールケージ

100 90
一般的なスチール製ロールケージより、約33%軽量のクロモリ材を使用したロールケージ。4点式～8点式まで設定があり、ボディ剛性の向上とともに乗員保護に効果を発揮する。
■4万5000円～10万円
■キャロッセ
☎027-352-3578

SAFETY21



SAFETY21 ロールケージ

100 90
ストリートからJAF競技規定対応まで、豊富なバリエーションを誇る。スチール製40φパイプで4点式～8点式まであり、万が一の横転の際の乗員保護に効果を発揮する。
■4万円～12万7000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

ROLL CAGE

ロールケージ

BRAKE PARTS

[ブレーキ系アイテム]

掲載データは 2015 年 6 月 1 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 TOYOTA MARKII/VEROSSA/CHASER/CRESTA

重量級ボディのしっかり制動するタフネスさを確保

マークII系は大柄なボディを持ち、その車重も重量級の部類。そこで最も重要になってくるのはブレーキまわり。スポーティな走りをしたい場合は、純正ではすぐに容量が不足気味になってしまうことが多いため、早いうちに強化しておきたい。まずはパッドやローターのグレードアップから始まり、状況によってはキャリパー 交換までも良いだろう。もちろん、セットアップの際は制動力はもとよりコントロール性が大切。最適なストッピングパワーを考えたうえでバランスを大切にしたい。

110=JZX110 MARK II/VEROSSAに適合
100=JZX100 MARK II/CHASER/CRESTAに適合
90=JZX90 MARK II/CHASER/CRESTAに適合
汎=汎用アイテム
※各形式内の車種区分は文中で表記します。



110 100 90
■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-C。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-C	¥F 1万2000円/R 1万1000円	材 アスベストフリー	温 0~400℃	走 ストリート	取 小
TYPE NS	¥F 1万2000円/R 1万1000円	材 アスベストフリー	温 0~400℃	走 ストリート	取 小

ストリートスポーツシリーズ

コストパフォーマンスに優れ、純正パッドからステップアップしたいユーザーに最適なB-SPEC。踏力に応じたリニアなコントロール性を発揮し、安定感の高いHC-CS。幅広い温度域で優れた効きを実現した、ストリートスポーツ最強のスペックを誇るHC+。

B-SPEC	¥F 1万5000円/R 1万4000円	材 アスベストフリー	温 0~500℃	走 ストリート~ワインディング	取 小
TYPE HC-CS	¥F 2万3000円/R 2万1000円	材 スーパーグラファイトメタリック	温 50~800℃	走 ストリート~サーキット	取 中
TYPE HC+	¥F 2万3000円/R 2万1000円	材 スーパーグラファイトメタリック	温 0~800℃	走 ストリート~サーキット	取 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	¥F 2万3000円/R 2万1000円	材 スーパーグラファイトメタリック	温 100~800℃	走 サーキット	取 中
RACING-N+	¥F 2万3000円/R 2万1000円	材 スーパーグラファイトメタリック	温 100~800℃	走 サーキット	取 中
RACING777/999	¥F 2万5000円/R 2万3000円	材 スーパーグラファイトメタリック	温 200~800℃	走 サーキット	取 中

BRAKE PAD

ブレーキパッド

■=摩擦材材質
■=適正温度域
■=適用走行ステージ
■=ローター 攻撃性



110 100 90
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~ 温 0~800℃	材 カーボンコンポジットメタル	走 ストリート~サーキット	取 小
GT-Spec GT2	¥F/R 2万8000円~ 温 0~850℃	材 カーボンコンポジットメタル	走 ストリート~サーキット	取 小
GT-Spec GT3	¥F/R 3万円~ 温 50~900℃	材 カーボンコンポジットメタル	走 ストリート~サーキット	取 中



110 100 90
■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~ 温 0~450℃	材 ノンアスベスト (ノンスチール)	走 ストリート	取 小
D350 PlusEco	¥F 1万4000円~ / R 1万3000円~ 温 0~500℃	材 ノンアスベスト (ノンスチール)	走 ストリート	取 小
D500 Standard	¥F 1万8000円~ / R 1万7000円~ 温 0~600℃	材 ノンアスベスト (ロースチール)	走 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~ 温 50~750℃	材 カーボンメタル (ロースチール)	走 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~ 温 50~800℃	材 カーボンメタル (ロースチール)	走 ストリート~サーキット	取 中
D-0X	¥F/R 2万5000円~ 温 材質による	材 選択式	走 サーキット	取 --



110 100 90
純正プラス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 温 0~400℃	材 ノンアスベスト	走 ストリート	取 小
AP-8000	¥F/R各 8000円 温 0~500℃	材 ノンアスベスト	走 ストリート~ワインディング	取 小
KG-1115	¥F/R各 1万5000円 温 50~800℃	材 カーボンメタル	走 ストリート~サーキット	取 中



110 100 90
■アクレ
☎042-516-9600

日本製ながら低価格のストリート用パッドのスーパーファイター。ワインディングなどに適したライトスポーツ。ホイールを汚さず、鳴きを低減しながらも効きを確認したダストレスリアル。低価格ながら高温域まで安定した性能を発揮する700C。重量級のクルマにも対応し、抜群のストッピングパワーを発揮する800C。

スーパーファイター	¥F/R各 6000円 走 ストリート	材 ノンアスベスト	取 小	温 常温~450℃
ライトスポーツ	¥F/R各 1万800円 走 ストリート~ワインディング	材 ノンアスベスト	取 小	温 常温~500℃
ダストレスリアル	¥F/R各 1万9000円 走 ストリート	材 ノンアスベスト	取 小	温 常温~500℃
フォーミュラ700C	¥F/R各 1万6000円 走 ストリート~サーキット	材 カーボンメタル	取 大	温 常温~700℃
フォーミュラ800C	¥F/R各 1万9800円 走 ストリート~サーキット	材 カーボンメタル	取 大	温 常温~800℃



110 100 90
自動車メーカー純正装着品にも採用されるブレーキメーカーならではの安全性、安定性が魅力。純正の扱いやすさをベースに走りへのこだわりをトッピング。ストリート向けのSSとサーキットまで対応するCSの2種類。
■S&Eブレーキ ☎0120-100-419

SS	¥F/R 1万5000円 走 ストリート~ワインディング	材 ノンスチール	取 中	温 常温~500℃
CS	¥F/R 2万2000円 走 ストリート~サーキット	材 ノンスチール	取 中	温 常温~800℃



110 100 90
■エムケーカシヤマ
ウインマックスディビジョン
☎0267-67-7700

ARMA STREET

ブレーキの安心感を低コストで実現したAT1。ストリートのスタンダードモデルとなるAT2。スポーツフィールのAT3。全種類ノンスチールなのでホイールの汚れも少なく抑えられている。

ARMA STREET AT1	¥F/R各 8000円 温 常温~400℃	材 ノンスチール ノンアスベスト	走 ストリート	取 小
ARMA STREET AT2	¥F/R各 1万2000円 温 常温~450℃	材 ノンスチール ノンアスベスト	走 ストリート	取 小
ARMA STREET AT3	¥F/R各 1万5000円 温 常温~500℃	材 ノンスチール ノンアスベスト	走 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 温 常温~600℃	材 ノンスチール ノンアスベスト	走 ストリート~サーキット	取 小
ARMA SPORTS AP2	¥F/R各 2万円 温 常温~700℃	材 ノンスチール ノンアスベスト	走 ストリート~サーキット	取 中
ARMA SPORTS AP3	¥F/R各 2万円 温 常温~750℃	材 ノンスチール ノンアスベスト	走 ストリート~サーキット	取 中

GLAD



110 100 90

純正の扱いやすさを維持したまま1ランク上を目指したG-BASIC。絶対的なストップングパワーはもちろん優れたコントロール性と剛性感のCZ。高温域での安定させたサーキット専用のZZ-1。
■グラッド・ジャパン
☎03-3298-8195

G-BASIC	¥ F/R各 1万5000円 温 0～500℃	材 ノンアスベスト 走 ストリート～ワインディング	攻 小
Type-CZ	¥ F 2万8000円/R 2万6000円 温 0～850℃	材 カーボンメタル 走 ワインディング～サーキット	攻 小
Type-ZZ1	¥ F/R各 3万2000円 温 300～850℃	材 カーボンメタル 走 サーキット	攻 中



110 100 90

■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。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	¥ F 8400円/R 6300円 温 0～450℃	材 ノンアスベスト(オーガニック) 走 ストリート	攻 小
ES	¥ F 8400円/R 6300円 温 0～600℃	材 ノンアスベスト(オーガニック) 走 ストリート～ワインディング	攻 小
M	¥ F/R 1万6800円 温 0～500℃	材 ノンスチール(セラミックファイバー) 走 ストリート～ワインディング	攻 小
Z	¥ F 2万3100円/R 2万1000円 温 0～850℃	材 グラファイトメタリック 走 ストリート～サーキット	攻 中
R01	¥ F 2万6150円 温 200～900℃	材 HDグラファイトメタリック 走 サーキット	攻 中
Specom-β	¥ F/R 3万6000円 温 200～900℃	材 カーボンセミメタル 走 サーキット	攻 中

DIXCEL



110 100 90

■ブロンコバスター
☎048-577-0606

ストリートで扱いやすい温度域設定。マイルドな特性を持たせたストリートスポーツ。ダストと鳴きの発生を極限まで抑えながら、純正+αの制動力を備えたSDF。ストリートからサーキットまで気兼ねなく使えるハイコストパフォーマンスなVS-Z。走行会メインのユーザーに向けた低価格かつ高性能なVS-R。ドリフトに特化したコントロール特性を追求したDriftシリーズ。その他多数のラインアップを誇る。

Street Sports	¥ F/R各 1万3000円 温 50～450℃	材 ノンアスベスト 走 ストリート	攻 小
SDF	¥ F 2万円/R 1万8000円 温 常温～350℃	材 ノンアスベスト 走 ストリート	攻 小
VS-Z	¥ F/R 1万6000円 温 0～650℃	材 ノンアスベスト 走 ストリート～サーキット	攻 小
VS-R	¥ F/R 2万2000円 温 0～850℃	材 ノンアスベスト 走 ストリート～サーキット	攻 小
Drift Soft	¥ F 1万円/R 1万2000円 温 50～350℃	材 F ノンアスベスト/R セミメタリック 走 サーキット	攻 小～中
Drift Hard	¥ F 2万2000円/R 1万5000円 温 50～600℃	材 F ノンアスベスト/R セミメタリック 走 サーキット	攻 小～中

BRIG

GLANZ



110 100 90

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。スポーツラジアルやハイグリップラジアルでのハードな走行に対応したSPEC-CX。
■グラン
☎0791-64-8015

SPEC-S	¥ F/R各 7620円 温 常温～450℃	材 ノンスチール 走 ストリート	攻 小
SPEC-C	¥ F/R各 1万1435円 温 常温～650℃	材 カッパーグラファイト 走 ストリート～ワインディング	攻 小
SPEC-CX	¥ F/R各 1万5240円 温 常温～750℃	材 カッパーグラファイト 走 ワインディング	攻 小

RACING GEAR

POWER BRAKE PAD

110 100 90

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	¥ F 1万5000円/R 1万4000円 温 0～550℃	材 ノンアスベスト 走 ストリート～ワインディング	攻 中
SS	¥ F 1万8000円/R 1万7000円 温 0～650℃	材 ノンアスベスト 走 ストリート～サーキット	攻 小
80R	¥ F 1万9000円/R 1万8000円 温 150～700℃	材 ロースチール 走 ストリート～ワインディング	攻 大

WedsSport



REVESPEC PRIMES

110 100 90

純正のような滑らかなタッチでありながら初期制動を重視し、安心感が高い。ホイールメーカーならではの観点で、汚れにくさにも追及。
■F 9000円/R 7500円
■ウェッズ
☎03-5753-8201

材 ノンアスベスト	温 0～450℃
走 ストリート	攻 小

M2 HANBAI

ブレーキパッド
Type スポーツ&ストリート

100 90

開発にプロドライバーを迎え、スポーティなブレーキパッドとして大切な特性を与えつつも低価格を実現。
■F/R各 5500円
■エム・ツー販売
☎03-3704-2272

材 ノンアスベスト	温 0～450℃
走 ストリート～ワインディング	攻 小

ZONE



110 100 90

元レーシングドライバーの田中ミノル選手が、ブレーキングを極めるために開発。多彩な設定で、シチュエーションにあった完璧なブレーキセッティング実現。ホームページ上で製品チョイスの方法なども公開している。
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

80M 82J 86A 88B 89R	¥ F/R各 1万7000円～ 温 常温～400℃/450℃	材 NAO	走 ----	攻 --
03C 04M 05K 08H 10F 12D 14B 18E	¥ F/R各 2万6000円～ 温 常温～600℃/650℃/680℃	材 ロースチール	走 ----	攻 --
53C 55A 58D	¥ F/R各 2万9000円～ 温 200～680℃/300～750℃	材 ハイスチール	走 ----	攻 --

Z.S.S.



DG600

110 100 90

スポーツ性を高め、ワインディングなどを気持ちよく走れるフィーリング。リーズナブルな価格も魅力的。100系と90系のNA車は不可。
■F 8500円/R 6500円
■ワンガン
☎047-395-5505

材 ノンアスオーガニック	温 0～600℃
走 ワインディング	攻 小

BLITZ



High Performance Brake Pads

110 100 90

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を視野に入れた、幅広い温度域で制動効果を発揮する、ハイグレードモデルのMR-3。
■ブリッツ
☎0422-60-2277

MR-1	¥ F/R 9800円 温 60～420℃	材 ノンスチールノンアスベスト 走 ストリート～ワインディング	攻 小
MR-3	¥ F/R 1万8000円 温 50～620℃	材 ロースチール 走 ストリート～サーキット	攻 中

GT-1 Motor Sports



GT-1 ブレーキパッド

■GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550

制動力強化とダストの低減を目指したストリート用のGT450。高い初期制動力にコントロール性をプラスした、スポーツ向けのGT550。コントロール性と高温特性を更に高め、サーキットも対応するGT750。重量級車種にも対応するストップングパワーを備えるGT850。

GT450	¥ F/R各 6000円 温 0～450℃	材 ノンアスベスト 走 ストリート	攻 小
GT550	¥ F/R各 温 0～550℃	材 ノンアスベスト 走 ストリート～ワインディング	攻 小
GT750	¥ F/R各 温 0～750℃	材 カーボンメタリック 走 ワインディング～サーキット	攻 中
GT850	¥ F/R各 温 0～850℃	材 カーボンメタリック 走 ワインディング～サーキット	攻 中

escalation

80 スーパーキャリバー 流用
サイドシュー

110 100

初期制動を強めしながらコントロール性と耐フェード性を向上。ドリフトに最適な特性に仕上げたサイドブレーキシュー。D1ドライバーにも好評を博するアイテム。ターボ車のみ適合。

■2万7000円
■エルドオートサービス
☎042-678-7325

Rasty



D-spec サイドシュー

110 100 90

初期制動を強めしながらコントロール性と耐フェード性を向上。ドリフトに最適な特性に仕上げたサイドブレーキシュー。D1ドライバーにも好評を博するアイテム。ターボ車のみ適合。

■1万9800円
■ラスティ
☎047-441-6226

DIXCEL



RGM (サイドシュー)

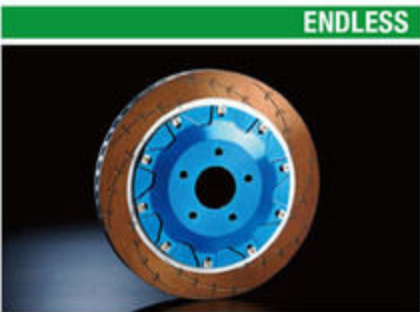
110 100 90

初期制動を最も重視し、ドリフトなどにおける、リアスライドのきっかけつくり最適な特性を持たせている。耐フェード性も高く、連続した走行でも安定した制動力を発揮。摩擦材はノンアスベスト製。

■1万9000円
■ディクセル
☎072-654-0121

BRAKE SHOE

ブレーキシュー



Racing E-SLIT
110 100 90
レーシング仕様の2ピース構造に、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。パッドのクリーニング性も高いうえに、耐熱性、効きの安定性も高められている。110系のNA車は不可。
■F 7万4000円(1枚)
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888
材 FC鋳鉄 SLIT E-SLIT5本



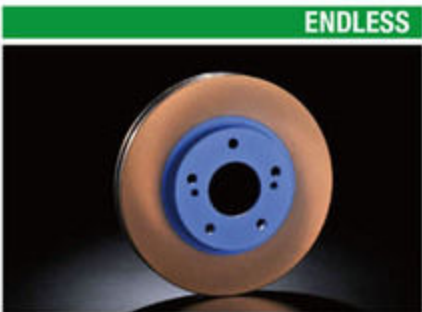
Racing C-SLIT
110 100 90
SuperGTなどのレースで実際に使用され、開発されたローター。ローターとベルハウジングを別体とする2ピースタイプを採用し軽量化を実現。特殊カーボン配合のローターでクラックも軽減。110系のNA車は不可。
■F 6万7000円(1枚)
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888
材 FC鋳鉄 SLIT 6本



E-SLIT
110 100 90
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。別料金でハット部のカラー変更も可能。110系のNA車は不可。
■F 3万4000円/R 3万6000円(1枚)
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888
材 FC鋳鉄 SLIT E-SLIT5本



BASIC SLIT
110 100 90
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。ハード走行を起因とするクラックを防止する熱処理も施す。110系のNA車は不可。
■F 1万6500円(1枚)
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888
材 FC鋳鉄 SLIT 6本

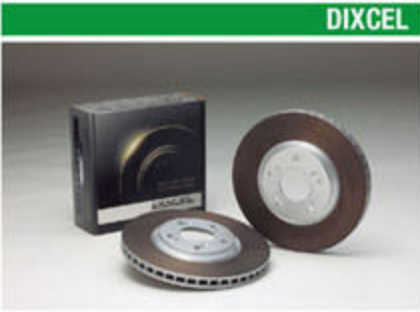


BASIC
110 100 90
純正互換の形状ながら、特殊熱処理を行いベル部分には耐熱塗装を施し、ヒートクラックやサビを防止し耐久性を大幅に向上。低く抑えられた価格設定も魅力的。110系のNA車は不可。
■F 2万2000円/R 2万5000円(1枚)
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888
材 FC鋳鉄 SLIT なし

BRAKE ROTOR

ブレーキローター

M=ローター 材質
SLIT=スリットなし / あり(本数)



FP
110 100 90
従来のFC材よりカーボンの含有率を向上。スポーツ用途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。一部設定なし。
■F 2万5000円/
R 2万1000円
■ディクセル
☎072-654-0121
材 FC鋳鉄 SLIT なし



HS
110 100 90
HDをベースにしたスリットモデル。SDローターとHDローターのメリットを融合したハイエンド仕様。競技志向のユーザーによるハードな使用にも対応する耐久性を持つ。一部設定なし。
■F 3万4000円/
R 3万円~3万4000円
■ディクセル
☎072-654-0121
材 FC鋳鉄 SLIT 6本



HD
110 100 90
熱処理加工により金属結合組織を安定化。装着初期にありがちな歪みや熱倒れを防止。サーキットユーザーなど、攻撃性の高いパッドとの組み合わせにも最適。一部設定なし。
■F 2万6000円/
R 2万2000円~2万4000円
■ディクセル
☎072-654-0121
材 FC鋳鉄 SLIT なし



SD
110 100 90
PDをベースに、逆回転のスリットを刻んだモデル。パッドのシェービング効果が向上し、常にフレッシュなパッド面で制動させることで摩擦係数が最大20%アップする。
■F 2万3000円~2万4000円/
R 1万9000円~2万2000円
■ディクセル
☎072-654-0121
材 FC鋳鉄 SLIT 6本



PD
110 100 90
FC材にカーボン、シリコンなどの添加剤を絶妙に配合し、強度、耐熱性、耐クラック性を向上。センターのベル部分には防錆コーティングを採用している。
■F 1万5000円~1万6000円/
R 1万1000円~1万6000円
■ディクセル
☎072-654-0121
材 FC鋳鉄 SLIT なし



ブレーキローター
110 100 90
熱処理で耐久性を向上。センター部は防錆塗装済み。スリット入りのHARD SIXあり。オプションでスリット12本仕様や、センターハブ部分のカラーリングも可能。価格は2枚。
■F 2万2475円~/R 2万1524円~/
■グラン
☎0791-64-8015
材 特殊熱処理FC鋳鉄 SLIT なし/6本

GLOBAL

**ビッグローターKit.357φ
フロント用 G'sキャリパー流用**
110 100 90
GRX133マークXのG'sグレードに純正装着されるキャリパーを流用するキット。ローターはレクサスRCのFスポーツ用で、純正でありながら2ピース構造、ローターのみ交換も可能など、スポーツ用途に適したシステムを実現している。キャリパーは別売となる。
■9万4000円
(ブラケット単品:3万2000円)
■グローバル
☎0480-24-2417

ROTOR 357φ/2P
キット内容 ローター・キャリパーサポート・ボルト類

BIG BRAKE KIT

ビッグブレーキキット

ROTOR=ローター径 / 構造

blackline

高強度スリットローター
100 90
純正形状ながら高強度 高硬度に仕上げたブレーキローター。表面硬度が高いので、攻撃性の高いローターにも対応する。パッド表面の炭化を防ぐためにスリット入り。クレストは適合未確認。
■F 1万4800円/
R 1万3800円
■blackline
☎049-239-6667
材 鋳鉄 SLIT 6本

Projectμ

SCR PurePlus6
110 100 90
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。100系と90系のリアは設定なし。
■F/R各 3万円(2枚)
2万5000円(無塗装・2枚)
■プロジェクト・ミュ
☎0120-443688
材 FC鋳鉄 SLIT 6本

DIXCEL

FS
110 100 90
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。一部設定なし。
■F 3万3000円/
R 2万9000円
■ディクセル
☎072-654-0121
材 FC鋳鉄 SLIT 6本

kazama

**キャリパー偏心アダプター
(リア用)**
100
JZA80スーパーのリア用17インチキャリパーを、JZX100もしくはJZX110に流用取り付けが出来るようにする偏心アダプター。アダプターはナットタイプで装着も簡単。専用のスペーサーまでセットされている。
■1万円
■風間オートサービス
☎048-745-2026

kazama

**キャリパー偏心アダプター
(フロント用)**
110 100
JZA80スーパーのフロント用17インチキャリパーを、JZX100もしくはJZX110に流用取り付けが出来るようにする偏心アダプター。アダプターの内部にはネジが切られており、簡単に装着することが可能となっている。
■9800円
■風間オートサービス
☎048-745-2026

GLOBAL

RCキャリパーキット
110 100 90
レクサスRCのFスポーツに装着される4ボットキャリパーと2ピースローターを装着するキット。ローター径は357φで、大径ホイールにもマッチ。制動力とファッション性ともに大きく向上させられるアイテム。キャリパーは別売となる。
■18万円
■グローバル
☎0480-24-2417

ROTOR 357φ/2P
キット内容 ローター・キャリパーサポート・ボルト類

GLOBAL

**Lexus4potキャリパーKit
軽量モノブロック+334φ**
110 100 90
レクサスISもしくはGSの軽量モノブロックキャリパーを装着するキット。リーズナブルながら、ブレーキ容量を大幅にアップさせられる。ローターはGRS184クラウンアスリートの純正を組み合わせる。キャリパーは別売となる。
■12万5000円
(ブラケット単品:3万円)
■グローバル
☎0480-24-2417

ROTOR 334φ/1P
キット内容 ローター・キャリパーサポート・ボルト類

APP

ブレーキキャリパーkit
100 90
同社のキャリパーキットの6POT、大径ディスクモデル。よりハードな使用に対応する強力なストッピングパワーを発揮する。キャリパーボディのチタンコーティングはボディ表面に強固な被膜を形成。耐熱性や耐摩耗性も大幅に向上する。
■F 32万8000円
(チタンカラー:38万8000円)
■インギング APP事業部
☎042-513-3307

PISTON 6POT **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・ブレーキライン

CALIPER KIT

キャリパーキット

PISTON=ピストン数
ROTOR=ローター径 / 構造

escalation

スーパーキャリパー 変換ナットフロント
100 90
JZX90/100に80スーパー純正フロントキャリパーを取り付けるための変換ナット。手軽にブレーキを大型化でき、また流用元も純正部品なので、メンテナンス部品の入手性の高さなども魅力的。
■1万2000円
■エルドオートサービス
☎042-678-7325

escalation

スーパーキャリパー 変換ナットリア
100 90
JZX90/100に80スーパー純正リアキャリパーを取り付けるための変換ナット。手軽にブレーキを大型化でき、また流用元も純正部品なので、メンテナンス部品の入手性の高さなども魅力的。
■1万2000円
■エルドオートサービス
☎042-678-7325

ENDLESS



6POT
110 100 90
最大で355φのローターにまで対応する、高性能6ピストンキャリバー。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。大径ローターを組み合わせたシステムインチャップキットでの設定となる。
■F 36万8000円
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

PISTON 6POT ROTOR 323φ・345φ/2P

キット内容 キャリバー・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

OUTLAW BRAKE

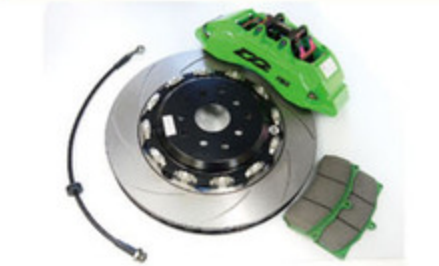


APレーシング システムキット CP5555
100
キャリバーは、レース用モデルと同じボディを使用したAPレーシング5555を使用。本体剛性が高く、ダストブーツも簡略化したシールに置き換えられ、圧倒的に高いレスポンスとコントロール性を実現している。競技ユース向けのモデル。
■53万5000円
■アウトロー・ジャパン
☎0561-84-0404

PISTON 6POT ROTOR 355φ/2P

キット内容 キャリバー・ローター・パッド・ブラケット・ホース

D2 RACING SPORTS



D2ブレーキシステム
110 100 90
キャリバーピストン数、ローター径などを多彩にラインアップし、ユーザーの用途に合ったスペックをチョイス可能。フロント用の標準はストリート向け6POTもしくはスポーツ向け8POT。カラーは標準の8色と、別料金のオプションカラーから選択可能。専用のマッピングシートにより、現在のホイールが使用可能か判別可能。
■28万8000円～62万8000円
■D2japan
☎022-779-6512

PISTON 4～8POT ROTOR 330～421φ/2P

キット内容 キャリバー・パッド・ローター・ステー・ブレーキライン

APP



ブレーキラインシステム
110 100 90
ペダル踏力をロスなく伝達し、シャープなレスポンスとカッチリしたペダルタッチでブレーキフィールを改善する。コントロール性も向上。フィッティングはスチールタイプとステンレスタイプあり。純正相当の中間固定金具も付属。100と90のチェイサーのNA車は未確認。
■1万8000円～2万5000円
■インギング APP事業部
☎042-513-3307

OTHERS

その他

DIXCEL



サーモラベル
110 100 90
貼り付けるだけで容易に温度を計測可能としたステッカータイプの温度計。ブレーキキャリバー向けで、計測温度は150～240℃。キャリバーのみならず、アイデア次第でその他の部位の計測にも活用できる。使い捨てタイプ。10枚入り。
■2400円
■ディクセル
☎072-654-0121

ENDLESS



チビ 6
110 100 90
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ピストンキャリバー。小型のボディで純正の延長線上のフィーリングながら、マルチピストンキャリバーならではのしっかりと安定した制動力を手軽に手に入れられる。ホイールの選択肢も多いのも魅力。全部で4タイプのキットを設定。
■F 23万3000円～
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

PISTON 6POT ROTOR 純正・296φ・323φ/1P・2P

キット内容 キャリバー・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

OUTLAW BRAKE



APレーシング リア用システムキット
100
APレーシングのリア専用特注4POTキャリバーと、ガーランドレーシングローターを組み合わせたブレーキキット。ローターは軽量かつ駐車ブレーキに対応した3ピストンタイプとなり、フローティング構造としてペダルフィールを向上。フローティング特有の異音は、内蔵スプリングによって抑えられている。ターボ車のみ適合。
■47万9000円
■アウトロー・ジャパン
☎0561-84-0404

PISTON 4POT ROTOR 335φ/3P

キット内容 キャリバー・ローター・パッド・ブラケット・ホース

CAR CARE OFFICE



WILWOOD BRAKE KIT
110 100 90
軽量スリムな WILWOODレーシング「POWERLITE」キャリバーを使用したボルトオンブレーキキット。オプションでキャリバーとローターベルのカラーリングが数種類からオーダーすることが可能。ローターはインナードラム式サイドブレーキの性能を落とさない3ピストンタイプ。
■R 26万8000円
■カーケアオフィス
☎059-370-5590

PISTON 4POT ROTOR 2P/330-355φ

キット内容 パッド・キャリバーサポート・ボルト類・ステンメッシュホース・取付説明書など

Z.S.S.



Brake Kit
100 90
同社のフロントキャリバーキットと併せて使用できるリア用キット。前後でバランスよく容量をアップさせることで大幅にブレーキ性能を高められる。フロント同様セミオーダーやカラーの選択も可能。
■R 21万8000円
■ワンガン
☎047-395-5505

PISTON 4POT ROTOR セミオーダー/2P

キット内容 キャリバー・ローター・パッド・ブラケット・ホース

SWAGE-LINE



スウェッジライン
110 100 90
純正同様のカシメ方式を採用。独自のスカート&ダンパー構造フィッティングにより、カシメ部とホースを保護。フィッティングは、ステンレス製とスチール製があり、チョイスが可能となっている。
■1万8500円（スチール）
■2万6000円（ステンレス）
■プロト
☎0566-36-0456

Projectμ



TEFLON BRAKE LINE
110 100 90
テフロンホース、ステンレスメッシュホース、PVCチューブという3層構造を採用し、究極のペダルタッチと正確なコントロール性を生み出す。スチールとステンレスが設定され、カラーバリエーションも3種有り。
■2万2000円（スチール）
■2万9000円（ステンレス）
■プロジェクト・ミュ
☎0120-443688

APP



ブレーキキャリバーkit
100 90
本格的なサーキット走行を前提に、キャリバーを構成するパーツ一つ一つの剛性や重量に至るまで徹底的にこだわって設計、製作されたキャリバーキット。付属するローターも軽量な2ピストンモデル。カラーはブルーの粉黛塗装と、チタンコーティングから選べる。
■F 29万8000円
(チタンカラー:35万8000円)
■インギング APP事業部
☎042-513-3307

PISTON 4POT ROTOR 332φ/2P

キット内容 キャリバー・ローター・パッド・ブラケット・ブレーキライン

OUTLAW BRAKE

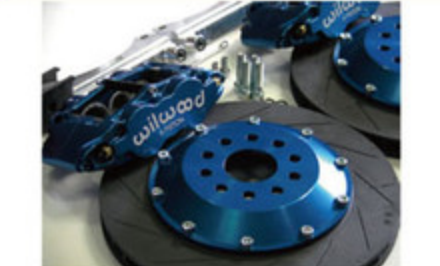


APレーシング システムキット
100
APレーシングの6POTキャリバーと、ガーランドレーシングローターを組み合わせたブレーキキットです。ローターは軽量な2ピストンタイプでフローティング構造としてペダルフィールを向上。専用の防止スプリングによってばね解消。パッドはオールマイティな特性のフェロード DS2500をセット。ターボ車のみ適合。
■47万5000円
■アウトロー・ジャパン
☎0561-84-0404

PISTON 6POT ROTOR 355φ/2P

キット内容 キャリバー・ローター・パッド・ブラケット・ホース

CAR CARE OFFICE



WILWOOD BRAKE KIT
110 100 90
軽量スリムかつ強靱な WILWOODレーシングキャリバー「FNSL6」を使用したボルトオンブレーキキット。ローター径は用途によって2種類を設定している。オプションでキャリバーとローターベルのカラーリングが数種類からオーダーすることが可能。
■F 27万5000円
■カーケアオフィス
☎059-370-5590

PISTON 6POT ROTOR 2P/330-355φ

キット内容 パッド・キャリバーサポート・ボルト類・ステンメッシュホース・取付説明書など

Z.S.S.



Brake Kit
100 90
制動性能を大幅に高めるキャリバーキット。フロント6POTの基本設定をベースに、キャリバーサイズ、ローターサイズ、カラー等のセミオーダー可能。キャリバーカラーはレッド、パープル、ブラックから選べ、ドレスアップ性も高い。
■F 22万8000円
■ワンガン
☎047-395-5505

PISTON 6POT ROTOR セミオーダー/2P

キット内容 キャリバー・ローター・パッド・ブラケット・ホース

ENDLESS



スイベルレーシング
110 100 90
フィッティング部分に強度、耐腐食性の面でより優れた SUS304ステンレス材を採用。高い信頼性と耐腐食性を兼ね備えた高品質モデル。ペダル踏力を無駄なく伝え、シャープなレスポンスを実現する。110系はNAとヴェロッサ不可。
■3万7000円～
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

ENDLESS



スイベルスチール
110 100 90
ブレーキのダイレクト感を高め、トラブルの発生も防止するメッシュホース。フィッティング部はあえてスチール製のものを使用し、リーズナブルな価格と高い耐久性を実現している。110系はNAとヴェロッサ不可。
■2万5000円～
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

AERO PARTS

[エアロパーツ]

掲載データは2015年6月1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 TOYOTA MARKII/VEROSSA/CHASER/CRESTA

目的に応じたスタイリングを完成させる

愛車をよりスタイリッシュに仕上げたいのなら、エアロパーツの装着が有効だ。純正はメーカーで許される、万人向けの範疇のデザイン。さらにもう一步スポーティに、ラグジュアリーに思うならば、これらエアロパーツの出番となる。自分の望むスタイルを完成させたい。なお、これらのアイテムを装着する際は、それぞれ前期/後期の対応分類があるものが多いので注意が必要となる。

110 = JZX110 MARK II/VEROSSAに適合
100 = JZX100 MARK II/CHASER/CRESTAに適合
90 = JZX90 MARK II/CHASER/CRESTAに適合
汎 = 汎用アイテム
※各形式内の車種区分は文中で表記します。

AXCENT

■ エスティ・ガレージ ☎055-986-9150



JZX100 MARK II エアロキット

LINE UP	100 MARK II
フロントハーフスポイラー	3万8000円 (FRP)
サイドステップ	4万8000円 (FRP)
リアアンダースポイラー	4万5000円 (FRP)
上記3点セット	12万円
アイライン	1万5000円 (FRP)
トランクスポイラー	1万8000円 (FRP)
ルーフスポイラー	1万8000円 (FRP)

※フロントハーフスポイラーのみ前期/後期の設定あり



JZX110 MARK II エアロキット

LINE UP	110 MARK II
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)
リアエアロバンパー	3万9800円 (FRP)
上記3点セット	11万5000円

※フロントエアロバンパーのみ前期/後期の設定あり



JZX100 CRESTA エアロキット

LINE UP	100 CRESTA
フロントハーフスポイラー	3万8000円 (FRP)
サイドステップ	4万8000円 (FRP)
リアアンダースポイラー	4万5000円 (FRP)
上記3点セット	12万円
アイライン	1万5000円 (FRP)
ルーフスポイラー	1万8000円 (FRP)

※フロントハーフスポイラーは、後期の設定。サイドステップ/リアアンダースポイラーは前期後期共通。



JZX100 CHASER エアロキット

LINE UP	100 CHASER
フロントハーフスポイラー	3万8000円 (FRP)
サイドステップ	4万8000円 (FRP)
リアアンダースポイラー	4万5000円 (FRP)
上記3点セット	12万円
アイライン	1万5000円 (FRP)
トランクスポイラー	1万8000円 (FRP)

※フロントハーフスポイラーのみ前期/後期の設定あり



JZX90 MARK II エアロキット

LINE UP	90 MARK II
フロントハーフスポイラー	3万8000円 (FRP)
サイドステップ	4万8000円 (FRP)
リアアンダースポイラー	4万5000円 (FRP)
上記3点セット	12万円
アイライン	1万5000円 (FRP)

※フロントハーフスポイラーのみ前期/後期の設定あり



promode-ss D1 ストリートリーガルバージョン

LINE UP	110 MARK II
フロントバンパー	4万9800円 (FRP)
サイドステップ	3万9800円 (FRP)
リアバンパー	3万9800円 (FRP)
フロントフェンダー	4万9800円 (FRP)
リアフェンダー	6万5000円 (FRP)
5点KIT	24万円
FRPトランク	5万8000円 (FRP)
Rルーフスポイラー	1万4800円 (FRP)

※フロントバンパーは前期後期各設定あり



promode JZX110 マークII

LINE UP	110 MARK II
フロントバンパー	3万9800円 (FRP)
サイドステップ	3万9800円 (FRP)
リアバンパー	3万9800円 (FRP)
3点KIT	11万5000円
フロントフェンダー	3万9800円 (FRP)
Rルーフスポイラー	1万4800円 (FRP)

※フロントバンパーは前期後期各設定あり



promode JZX100 マークII

LINE UP	100 MARK II
フロントバンパー	3万9800円 (FRP)
サイドステップ	3万9800円 (FRP)
リアバンパー	3万9800円 (FRP)
3点KIT	11万5000円
フロントフェンダー	3万9800円 (FRP)

※前期後期共通。Fバンパーはウインカーレス



promode JZX100 チェイサー

LINE UP	100 CHASER
フロントバンパー	3万9800円 (FRP)
サイドステップ	3万9800円 (FRP)
リアバンパー	3万9800円 (FRP)
3点KIT	11万5000円
フロントフェンダー	3万9800円 (FRP)

※前期後期共通

MISSILE

■K&M ☎048-621-0007



JZX100 MARK II

LINE UP	100 MARK II
Front Bumper Type I	4万7250円 (FRP)
Side Step	4万7250円 (FRP)
Rear Bumper	4万7250円 (FRP)
D-Spec Front Fender	4万7250円 (FRP)
Front Fender Single Duct	3万1500円 (FRP)
Front Fender Twin Duct	3万1500円 (FRP)
FRP Trunk	5万2290円 (FRP)
FRP Bonnet (with Duct)	6万2790円 (FRP)
FRP Rear Visor	3万1290円 (FRP)

※前期後期は要問合せ



JZX110 MARK II

LINE UP	110 MARK II
Front Bumper	4万7250円 (FRP)
Side Step	4万7250円 (FRP)
Rear Bumper	4万7250円 (FRP)
F/B/S/S/R/B set	12万6000円

※前期後期は要問合せ



Front Bumper Type I
Bonnet



Front Bumper Type II
Side Step



Rear Bumper
Trunk

JZX100 CHASER

LINE UP	100 CHASER
Front Bumper Type I	4万7250円 (FRP)
Front Bumper Type II	4万7250円 (FRP)
Side Step	4万7250円 (FRP)
Rear Bumper	4万7250円 (FRP)
D-Spec Front Fender	4万7250円 (FRP)
Front Fender Single Duct	3万1500円 (FRP)
Front Fender Twin Duct	3万1500円 (FRP)
FRP Trunk	5万2290円 (FRP)
FRP Bonnet (with Duct)	6万2790円 (FRP)
FRP Rear Visor	3万1290円 (FRP)

※前期後期は要問合せ



JZX100 MARK II TYPE-L

LINE UP	100 MARK II
Front Bumper	4万7250円 (FRP)
Side Step	4万7250円 (FRP)
Rear Bumper	4万7250円 (FRP)
F/B.S/S.R/B set	12万6000円

※前期後期は要問合せ



JZX100 CRESTA

LINE UP	100 CRESTA
Front Half Spoiler	3万6750円 (FRP)
アイライン	9000円
Side Step	3万6750円 (FRP)
Rear Under Spoiler	3万6750円 (FRP)
D-Spec Front Fender	4万7250円 (FRP)
D-Spec Front Fender type-2	3万6750円 (FRP)
FRP Trunk	5万2290円 (FRP)
FRP Bonnet (with Duct)	6万2790円 (FRP)

※前期後期は要問合せ



JZX100 CHASER TYPE-L

LINE UP	100 CHASER
Front Bumper	4万7250円 (FRP)
Side Step	4万7250円 (FRP)
Rear Bumper	4万7250円 (FRP)
F/B.S/S.R/B set	12万6000円

※前期後期は要問合せ



Side Step TYPE-X
Front Bumper TYPE-X



Side Step
Front Half Spoiler

JZX90 CHASER

LINE UP	90 CHASER
Front Half Spoiler	4万1790円 (FRP)
Front Bumper TYPE-X	4万1790円 (FRP)
Side Step TYPE-X	4万1790円 (FRP)
Rear Bumper	4万1790円 (FRP)
Rear Under Spoiler	3万6540円 (FRP)
Front Fender	3万1500円 (FRP)

※前期後期は要問合せ



※写真は撮影イメージです
Rear Bumper



※写真は撮影イメージです
Rear Under Spoiler



Rear Bumper



Front Bumper MARK II

JZX90 MARK II

LINE UP	90 MARK II
Front Bumper	4万1790円 (FRP)
Side Step	4万1790円 (FRP)
Rear Bumper	3万6540円 (FRP)
Rear Under Spoiler	3万6540円 (FRP)
Front Fender	3万1500円 (FRP)

※前期後期は要問合せ



Front Half Spoiler



Front Half Spoiler
D-Spec Front Fender



Front Bumper
Side Step

JZX90 CRESTA

LINE UP	90 CRESTA
Front Bumper	4万1790円 (FRP)
Front Half Spoiler Type I	3万1500円 (FRP)
Front Half Spoiler Type II	3万1500円 (FRP)
Side Step	4万1790円 (FRP)
Rear Under Spoiler	3万6540円 (FRP)
Rear Bumper Spoiler	3万6540円 (FRP)
D-Spec Front Fender	4万7250円 (FRP)
Front Bonnet with Duct	6万2790円 (FRP)
Front Bonnet Normal Type	5万2790円 (FRP)
ルーフスポイラー	9000円 (FRP)

※前期後期は要問合せ



Rear Bumper Spoiler



Side Step
Rear Under Spoiler

Rear Bumper
Trunk**JZX100 CHASER**

LINE UP	
100 CHASER	
Front Bumper	5万9850円 (FRP)
Side Step	5万9850円 (FRP)
Rear Bumper	5万9850円 (FRP)
D-Spec Front Fender	4万7250円 (FRP)
FRP Trunk	5万2290円 (FRP)
F/B.S/S.R/B set	14万2800円

※前期後期は要問合せ



Type-2



Type-1



Type-2



Type-3

**JZX90 MARK II**

LINE UP	
90 MARK II	
Front Bumper	5万9850円 (FRP)
Side Step	5万9850円 (FRP)
Rear Bumper type-1	5万9850円 (FRP)
Front Fender	3万1500円
FRP Trunk	5万2290円 (FRP)
ルーフスポイラー	9000円

※前期後期は要問合せ



Type-1



Type-4

JZX100 CRESTA

LINE UP	
100 CRESTA	
Front Bumper type-1	5万9850円 (FRP)
Front Bumper type-2	6万3000円 (FRP)
Front Bumper type-3	6万3000円 (FRP)
Front Bumper type-4	6万6150円 (FRP)
アイライン	9000円 (FRP)
グリル	2万円
Side Step	5万9850円 (FRP)
Rear Bumper type-1	5万9850円 (FRP)
Rear Bumper type-2	6万6150円 (FRP)
D-Spec Front Fender	4万7250円 (FRP)
D-Spec Front Fender type-2	3万6750円 (FRP)
FRP Trunk	5万2290円 (FRP)
Front Bonnet with Duct	

※前期後期は要問合せ。グリルは後期用。

**JZX90 CRESTA**

LINE UP	
90 CRESTA	
Front Bumper	5万9850円 (FRP)
Side Step	5万9850円 (FRP)
Rear Bumper	5万9850円 (FRP)
D-Spec Front Fender	4万7250円 (FRP)
Rear Blister Fender	7万3343円 (FRP)
Rear Fender カバー	1万290円 (FRP)
FRP Trunk	5万2290円 (FRP)
Front Bonnet with Duct	6万2790円 (FRP)
ルーフスポイラー	9000円 (FRP)



※前期後期は要問合せ

**JZX90 CHASER**

LINE UP	
90 CHASER	
Front Bumper	5万9850円 (FRP)
Side Step	5万9850円 (FRP)
Rear Bumper	5万9850円 (FRP)
F/B.S/S.R/B set	14万2800円
FRP Trunk	5万2290円 (FRP)

※前期後期は要問合せ

VERTEX

ティーアンドイー ☎045-944-2221



LINE UP	
110 MARK II	
フロントバンパースポイラー	5万9000円 (FRP)
サイドステップ	6万1000円 (FRP)
リアバンパースポイラー	6万5000円 (FRP)
F/B.S/S.R/B 3点KIT	18万9000円
リヤスポイラー (トランク)	2万8000円 (FRP)
リヤルーフスポイラー	2万8000円 (FRP)
アイラインガーニッシュ	1万5000円 (FRP)
フロントエアロフェンダー	4万2000円 (FRP)
スタイリッシュモール前期用	8000円 (FRP)

※フロントバンパーは前期、後期設定あり。エアロフェンダーは片側15mmワイド



LINE UP	
110 VEROSSA	
フロントバンパースポイラー	5万9000円 (FRP)
サイドステップ	6万1000円 (FRP)
リアバンパースポイラー	6万5000円 (FRP)
F/S/R 3点KIT	18万9000円
フロントグリル	2万3000円 (FRP)
アイラインガーニッシュ	1万5000円 (FRP)

※フロントバンパーは純正フォグランプ装着可



後期

LINE UP

	100 MARK II
フロントバンパースポイラー	6万5000円 (FRP)
サイドステップ	6万1000円 (FRP)
リヤバンパースポイラー	6万5000円 (FRP)
F/B.S/S.R/B 3点KIT	18万円
フロントエアロフェンダー	4万2000円 (FRP)
アライナーニッシュ	1万5000円 (FRP)
リヤルーフスポイラー	2万8000円 (FRP)
リヤスポイラー (トランク)	2万8000円 (FRP)



前期

LINE UP

	110 MARK II
フロントハーフスポイラー	4万8000円 (FRP)
サイドステップ	6万1000円 (FRP)
リヤバンパースポイラー	6万5000円 (FRP)
F/H.S/S.R/B 3点KIT	16万8000円
リヤスポイラー (トランク)	2万8000円 (FRP)
リヤルーフスポイラー	2万8000円 (FRP)
アライナーニッシュ	1万5000円 (FRP)
フロントエアロフェンダー	4万2000円 (FRP)
スタイリッシュモールド前期用	8000円 (FRP)

※フロントハーフスポイラーは前期、後期設定あり。
エアロフェンダーは片側15mmワイド



前期

LINE UP

	100 CHASER
フロントバンパースポイラー	5万5000円 (FRP)
サイドステップ	6万1000円 (FRP)
リヤバンパースポイラー	6万5000円 (FRP)
F/B.S/S.R/B 3点KIT	17万8000円 (FRP)
フロントエアロフェンダーSET	4万2000円 (FRP)
リヤルーフスポイラー	2万8000円 (FRP)
アライナーニッシュ	1万5000円 (FRP)

※フロントバンパーは後期用バンパーフォグ装着可。エアロフェンダーは片側15mmワイド



後期

LINE UP

	100 MARK II
フロントハーフスポイラー	4万8000円 (FRP)
サイドステップ	6万1000円 (FRP)
リヤバンパースポイラー	6万1000円 (FRP)
F/H.S/S.R/B 3点KIT	16万3000円
アライナーニッシュ	1万5000円 (FRP)
リヤルーフスポイラー	2万8000円 (FRP)
リヤスポイラー (トランク)	2万8000円 (FRP)



LINE UP

	100 CRESTA
フロントハーフスポイラー	4万8000円 (FRP)
サイドステップ	6万1000円 (FRP)
リヤバンパースポイラー	6万5000円 (FRP)
F/S/R 3点KIT	16万8000円 (FRP)
アライナーニッシュ	1万5000円 (FRP)



LINE UP

	100 CHASER
フロントハーフスポイラー	4万8000円 (FRP)
サイドステップ	6万1000円 (FRP)
リヤバンパースポイラー	6万5000円 (FRP)
F/H.S/S.R/B 3点KIT	16万8000円 (FRP)
リヤルーフスポイラー	2万8000円 (FRP)
アライナーニッシュ	1万5000円 (FRP)

LINE UP		100 MARK II
フロントバンパースポイラー	6万5000円 (FRP)	
サイドステップ	6万1000円 (FRP)	
リヤバンパースポイラー	6万5000円 (FRP)	
フロントエアロフェンダー	4万2000円 (FRP)	
リヤドアパネル	5万円 (FRP)	
リヤエアロフェンダー	5万円 (FRP)	
リヤバンパーサイドパネル	3万8000円 (FRP)	
7点KIT	28万円 (FRP)	
リヤフェンダーアウターカバー		

※オーバーフェンダーはフロント40mm、リヤ50mmワイド。



MeisterR

■ラストイー ☎047-441-6226



D-spec

LINE UP		100 MARK II
フロントバンパー	1万8900円 (FRP)	
サイドステップ	1万8900円 (FRP)	
リアハーフ	1万8900円 (FRP)	



D-spec

LINE UP		110 MARK II
フロントバンパー (後期用)	2万3700円 (FRP)	
フロントハーフ (前期用)	1万8900円 (FRP)	
サイドステップ	1万8900円 (FRP)	
リアハーフ	1万8900円 (FRP)	



D-spec

LINE UP		90 MARK II
フロントバンパー	1万8900円 (FRP)	
サイドステップ	1万8900円 (FRP)	
リアバンパー	1万8900円 (FRP)	



D-spec

LINE UP		100 CHASER
フロントバンパー	1万8900円 (FRP)	
サイドステップ	1万8900円 (FRP)	
リアバンパー	1万8900円 (FRP)	



フロントハーフスポイラー

JZX100 MC後期

LINE UP	
フロントバンパースポイラー	9万2000円 (FRP)
サイドスカート	6万2000円 (FRP)
リアバンパースポイラー	9万3000円 (FRP)
上記3点set	24万円

**JZX110 MC前期**

LINE UP	
フロントハーフスポイラー	5万2000円 (FRP)
サイドスカート	6万2000円 (FRP)
リアアンダースポイラー	5万3000円 (FRP)
フロントアンダースポイラー	4万8000円 (FRP)
フロントバンパースポイラー	5万2000円 (FRP)
リアバンパースポイラー	5万2000円 (FRP)

フロントアンダースポイラー

**TYPE II JZX100 MC前期**

LINE UP	
フロントバンパースポイラー	9万2000円 (FRP)
サイドスカート	6万2000円 (FRP)
リアバンパースポイラー	9万3000円 (FRP)
上記3点set	24万円

**TYPE I JZX100 MC前期**

LINE UP	
フロントアンダースポイラー	4万8000円 (FRP)
サイドスカート	6万2000円 (FRP)
リアアンダースポイラー	5万2000円 (FRP)



フロントバンパースポイラー

JZX100 MC後期

LINE UP	
フロントバンパースポイラー	9万2000円 (FRP)
サイドスカート	6万2000円 (FRP)
リアバンパースポイラー	9万3000円 (FRP)
上記3点set	24万円



フロントアンダースポイラー

**JZX100 MC前期**

LINE UP	
フロントバンパースポイラー	9万2000円 (FRP)
サイドスカート	8万6000円 (FRP)
リアバンパースポイラー	9万5000円 (FRP)
上記3点set	27万円
フロントアンダースポイラー	4万5000円 (FRP)

**JZX100 MC前期**

LINE UP	
フロントバンパースポイラー	9万2000円 (FRP)
サイドスカート	7万8000円 (FRP)
リアバンパースポイラー	8万6000円 (FRP)
上記3点set	25万円

※後期の設定もあり



シルバーカーボンボンネット

110 100 90

純正形状で、ノーマルストライカーにも対応するシルバーカーボン製のボンネット。表面はクリアー塗装済み。裏面はFRP製で黒のウレタン塗装済み。
■6万9800円
■ラスティー
☎047-441-6226



カーボンケブラートランク

110 100 90

圧倒的な強度を誇るケブラーを織り込んだカーボンで製作。裏面はFRPで表面はクリアー塗装。110系と90系はマークII、100系はマークIIとチェイサーに適合。
■5万9800円
■ラスティー
☎047-441-6226



クレストワイドフェンダー

110 100 90

片側25mmワイド設定のクレスト用フロントフェンダー。エアーダクト付きのシャープなデザインが人気のアイテム。国内生産で精度も高く、フィッティングも抜群。
■3万8000円 (FRP) 5万7000円 (カーボン)
■CAR工房
☎042-777-8133



GTウイングハイマウントタイプ

110 100 90

高さ235mmのハイマウントブラケットを装備。より大きなダウンフォースを実現。必要なパーツが全てそろったフルキット。取り付けには穴あけ加工が必要。アルミ製。ウイング幅は1310/1410/1460mm。
■3万6000円
■キャロッセ ☎027-352-3578



LSR WING

110 100 90

ユーロ調デザインを採用したコンパクトウイング。車体を安定させる効果はもちろん、曲面がつながる斬新なデザインで、ドレッシーなバックショットが完成します。
■9万8000円
■サード
☎0565-53-1166



汎用フロントディフューザー

110 100 90

中央のエアポケットでフロントバンパー下部から進入する空気を一時増幅した後、圧縮。流速を速めて車両後方へ流す構造で、確実に高いダウンフォースを発揮する。
■4万4000円
■田中工業ジュンマシンショップ
☎03-3920-4165



カーボンボンネット

110 100 90

大幅な軽量化を実現するカーボン製ボンネット。純正形状でノーマルストライカーに対応する。表面はクリアー塗装済み。裏面はFRP製で黒のウレタン塗装済み。
■6万9800円
■ラスティー
☎047-441-6226



シルバーカーボントランク

110 100 90

軽量かつドレスアップ性の高いシルバーカーボン製。裏面はFRPで表面はクリアー塗装。110系と90系はマークIIのみ、100系はマークIIとチェイサーに適合。
■5万9800円
■ラスティー
☎047-441-6226



Nスタ汎用フェンダー TYPE 1

110 100 90

片側50mmワイド。シンプルなアーチ形状のデザイン。裏面には補強が施されており、強度も十分確保されている。取り付けは穴あけを行い、ビスもしくはリベットを使用する。
■1万5700円
■N-STYLE CUSTOM
☎0276-78-2305



GTウイングフルキット

110 100 90

装着に必要なパーツが全てそろったキット。ウイングは角度調整機能付き。装着は穴あけ加工が必要。ブラケットは2種類あり、取り付け箇所は4箇所から選択、ウイングはアルミ製で幅は1310/1410/1460mm。
■3万2000円
■キャロッセ ☎027-352-3578



GT-WING FUJI spec M

110 100 90

GTマシンで採用されたウイング底面の起状を追加。高速域での特性を重視し、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。幅は1510mm～1810mm。
■12万5000円～
■サード
☎0565-53-1166



Under Spats

110 100 90

主に車体下面に使用するアイテム。風の巻き込みを防ぎ、車体の安定性を高める。その他自由に使用可能。ウレタンゴム製で固定は両面テープもしくはビス止め。長さ2.5m。
■1万2000円
■タニダ
☎052-871-3741



R-spec フロントバンパー

110 100 90

34GT-Rを思わせるような、攻撃的なルックスが特徴的なフロントバンパー。細分化された開口部は、ダクトなどの併用でより効果的に使うことも可能だ。
■2万3700円
■ラスティー
☎047-441-6226



カーボントランク

110 100 90

リアまわりをドレッシーに仕上げつつ軽量化。表面はクリアー塗装済み。裏面はFRP。110系と90系はマークIIのみ、100系はマークIIとチェイサーに適合。
■5万9800円
■ラスティー
☎047-441-6226



Nスタ汎用 4Drリアフェンダー TYPE 2

110 100 90

リア用で片側50mmワイドの設定。汎用のため、加工を施し様々な車両に使用できる。ドア部分は別体となっている。
■1万8500円
■N-STYLE CUSTOM
☎0276-78-2305



リアウイング

■=材質



GT-WING PRO

110 100 90

ウイング中央部の3次元的な盛り上がりにより、多くの空気を翼の下に送り込み強力なダウンフォースを発生。ステーは6種類から選択可能。幅は1510mm～1810mm。
■14万円～
■サード
☎0565-53-1166



Garmy Flap

110 100 90

リアウイング後端に貼り付けて使用し、さらなるダウンフォースを稼ぎ出す。柔軟性が高いゴム製なので手軽にカット可能。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



エアロスタイル

110 100 90

ノーマルのボディラインを崩さないシンプルなデザインを採用しつつも、フロントバンパー交換タイプで効率とルックスを両立。マークIIのターボ車のみ適合。
■7万6000円
■トラスト
☎0479-77-3000



クレスト用エアロボンネット

110 100 90

エンドラインの延長でワイバーが隠れる独特のデザイン。立ち上げ部にルーバー付ダクトを配置して見た目と機能性を向上。
■5万7000円 (FRP)
6万8000円 (カーボン)
■CAR工房
☎042-777-8133



Nスタ JZX100 マークII用 6cmリアフェンダーキット

110 100 90

リアを片側60mmワイドに出来るフェンダーセット。フェンダーとドアをカットして装着するタイプで、自然なラインを実現。
■6万2000円
■N-STYLE CUSTOM
☎0276-78-2305



クレスト用リアルーフスポイラー

110 100 90

リアウインドウの上端に装着し、ルーフを延長させるようなデザインを形成。デザイン面はもとより、空力特性も向上する。
■1万8000円 (FRP)
2万9800円 (カーボン)
■CAR工房
☎042-777-8133



GT-WING020

110 100 90

最新GTカーのトレンドである直線基調で左右端を湾曲させたウイング形状で、より多くのダウンフォースを発生。ステーは6種類から選択可能。幅は1610mm～1810mm。
■15万円～
■サード
☎0565-53-1166



Multi Deflector

110 100 90

ウイングなどに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。ウレタンゴム製なので自由にカットして使用可能。取り付けは両面テープ。長さ2.5m。
■7800円
■タニダ
☎052-871-3741



ボディパーツ

■=材質



カーボンケブラーボンネット

110 100 90

ナイフでも切れない強度を誇るカーボンケブラーで製作。純正形状でノーマルストライカーに対応。表面はクリアー塗装済み。裏面はFRP製で黒のウレタン塗装済み。
■6万9800円
■ラスティー
☎047-441-6226



Nスタ JZX100 クレストリア用フェンダー

110 100 90

片側50mmのワイド化を図れるフェンダーアーチ。ドア部分は別体となっていて、自然なデザインを実現。クレスト用。
■1万8500円
■N-STYLE CUSTOM
☎0276-78-2305



D-Spec Front Fender Type-2

110 100 90

純正よりもワイドで、より太いタイヤの装着を可能とするフェンダー。見た目もスタイリッシュ。ダクトがツインのTYPE-2のほか、シングルダクトのTYPE-1も設定あり。
■4万7250円
■K&M
☎048-621-0007



GTウイングタイプ 2

110 100 90

高いダウンフォースを発生できるダブルタイプ。メイン、サブウイングともに角度調整が可能。装着は穴あけが必要。アルミ製。ウイング幅は1310/1410/1460mm。
■4万8000円
■キャロッセ
☎027-352-3578



その他

■=材質

EXTERIOR&INTERIOR

[エクステリア&インテリア]

掲載データは 2015 年 6 月 1 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 TOYOTA MARKII/VEROSSA/CHASER/CRESTA

プラスαとアクセントでオリジナリティを作り出す

よりカッコ良く、よりスポーティに仕上げるのなら、エアロパーツを装着するのが王道で手っ取り早い。だが、それだけでは“どこかで見たことのあるクルマ”で終わってしまう。そこから一歩抜け出すために必要なのが、ここで紹介するプラスαを加えてくれるパーツたち。スポーティさをアップさせるカーボンパーツや人気の光モノなどを使って、内外装にアクセントを加えよう。アイディアとセンスを活かしてチョイスすれば、自分だけのオリジナリティ溢れるクルマに仕上げられるはずだ。

110=JZX110 MARK II/VEROSSAに適合
100=JZX100 MARK II/CHASER/CRESTAに適合
90=JZX90 MARK II/CHASER/CRESTAに適合
汎=汎用アイテム
※各形式内の車種区分は文中で表記します。

MISSILE



ボンネットダクト

汎
ボンネットに穴あけ加工をしてダクトを付ける事により、エンジンルーム内の熱を逃がす事ができ、水温、油温を下げる効果があり、さらにレーシーなエクステリアを演出する。ダミーダクトとして使用も可能。FRP製で、汎用品。

■1万500円
■K&M ☎048-621-0007

EAU ROUGE



カーボンミラーカバー

100
塗装が劣化しやすく、汚れも溜まりやすいドアミラー根元に装着するアイテム。スポーティなあや織りカーボン製で、ドレスアップ効果も期待できる。100系マークIIとチェイサーのみ適合。

■1万7800円
■オールージュ ☎079-495-6812

AXCENT



ステンテールスライダー

汎
マフラー出口部分に取り付ける汎用マフラーカッターで、こちらはステンレス製。サイズやレーザー加工のロゴマーク、6段階のスライド機構はチタン製と同様。高品質かつ多機能でリーズナブルな価格設定が魅力。

■5800円
■エスティ・ガレージ ☎055-986-9150

AXCENT



チタンテールスライダー

汎
チタン製マフラーカッターで、サイズは100φと115φの2種類。両サイドにあるレーザー加工のロゴマークがワンポイント。また、6段階にスライド調整が可能で、排気による汚れ防止やドレスアップにも最適。

■9800円
■エスティ・ガレージ ☎055-986-9150

EXTERIOR PARTS

エクステリアパーツ

SILKBLAZE

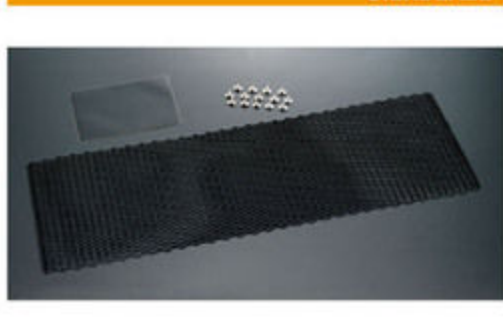


MESH SAEL

汎
貼るだけの簡単装着でエクステリアにアクセントを加え、スタイリッシュに演出できるアイテム。柔軟素材を採用しているので切り取りもOK。場所を選ばず曲面にも自由に貼り付けが可能となっているのがポイントだ。

■1900円
■ケースバック ☎0566-54-0335

SILKBLAZE



BUMPER DACT MESH

汎
フロントバンパーのダクト部分に装着するアイテムで、欧州車などに採用されているABS製ハニカムタイプとなるのが特徴。カットしやすい素材のため、ダクト部分のほかエアロやグリルの加工にも最適。

■5800円
■ケースバック ☎0566-54-0335

SILKBLAZE



AERO GUARD II

汎
樹脂製モールタイプのアエログードII。バンパー底の全面に装着可能となっているのがアエログードIとの違い。柔らかな素材なので、複雑な形状でもカットして使えるのがポイント。幅29mm×厚さ4mm×長さ3m。

■3200円
■ケースバック ☎0566-54-0335

SILKBLAZE



AERO GUARD

汎
3つの樹脂製ガードを、バンパー両端と中央に装着することで、急な勾配の坂や荒れた路面でのバンパーのスリキズを防止したり、衝撃を緩和して割れを防止するアイテム。カラーは、ホワイトとブラックの2色をラインナップ。

■2500円
■ケースバック ☎0566-54-0335

MISSILE



アイライン

100
100系クresta用ドレスアップパーツのアイライン。マークIIやチェイサーに比べてフォーマルなクrestaを、シャープで精悍な顔つきに一変。スポーティさをアップさせるのに効果的なアイテムだ。

■4万7250円
■K&M ☎048-621-0007

JURAN



Grille Net

汎
高品質のアルミ製グリルネット。手軽にファッション性をアップさせることができ、ユーザーのアイデア次第でさまざまな部分に施工することが可能。カラーはシルバーとブラックを用意。サイズは625×200mm。

■5800円
■タニダ ☎052-871-3741

JURAN



Fender Arch Mole

汎
ボディ幅を片側約10mmワイドにすることが可能なアイテム。素材はPVC製で、カラーは黒素地仕上げ。両面テープが付属され、長さは2.5mとなる。なお、ウレタンバンパー用塗料で塗装することも可能だ。

■3800円
■タニダ ☎052-871-3741

SILKBLAZE



DUMMY DUCT TRIM

汎
フェンダーやボンネットなどに装着することで、お手軽にスポーティさをアップできるアイテム。ダミーなのでボディ側の加工は必要なく、両面テープ施工済みなので貼るだけ。小振りなので取り付け場所を選ばない。

■2800円
■ケースバック ☎0566-54-0335

SILKBLAZE



DOOR EDGE GUARD FILM

汎
気を付けていてもコソソと当ててしまうドア。せっかく仕上げたクルマも小さなキズで台無しになってしまう。そんな細かいキズが付きやすいドアエッジをフィルムでガード。貼るだけの簡単施工だ。

■1980円
■ケースバック ☎0566-54-0335

SILKBLAZE



LINE TAPE

汎
エクステリアのアクセントとして使用することで個性を演出できるアイテム。バンパーやサイドステップのボトムエンドなど、アイデアとセンスで自由自在に貼ることができ、手軽に印象を変えられる。色はレッドのみ。

■1800円
■ケースバック ☎0566-54-0335

JURAN



Racing Nut

汎
超軽量ジュラルミン製ナット。足まわりの軽量化に貢献し、スポーツ性能をアップ。耐腐食効果の高いアルマイト処理が施され、カラーはブラック、ブルー、レッドを用意。最軽量の貫通仕様と異物の侵入を防ぐ袋仕様の2種。

■2520円(4個)
■タニダ ☎052-871-3741

JURAN



Racing Nut PRO

汎
無駄をそぎ落として軽量化と高剛性を両立した競技車両仕様のクロモリ製ラグナット。肉抜き加工により徹底した軽量化にこだわっているのが最大の特徴。熱膨張率の違いで起こる緩みを防止する設計にも考慮する。

■2200円(4本)
■タニダ ☎052-871-3741

WHEEL PARTS

ホイール周りパーツ

SUPER LAP



ワイパーホールキャップ

100 90
せっかくのスタイリングを崩してしまいうアワイパー。これはリアワイパーをモーターユニットごと取り外し、残った穴を塞ぐアイテム。耐水・耐熱に優れた特殊シリコンゴム製で、劣化によるトラブルの心配もなし。

■1800円
■ムーンフェイス ☎0566-75-4455

JURAN



Heat Protector

汎
ヘアライン仕上げのアルミ製で、マフラーからの熱によるバンパーやエアロパーツの焼けを防止する。サイズは250×250mmで、カッターやハサミで自由にカットすることが可能。もちろん、レーシーさもアップ。

■1365円
■タニダ ☎052-871-3741



ハイクオリティ車種別 ワイドレッドスペーサー

車種別に適正寸法で製作されたスペーサー。ハブセンターを一体型で削り出す事により、ハンドルのブレを最小限に抑える。
■2万3000円 (15・20・25mm)
■2万3800円 (30mm)
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-2930



GT-1 ワイドレッドスペーサー タイプ 3

トヨタ車専用にハブセンター一体型で製作したスペーサー。より取り付け精度が向上する。ハブセンターのズレが気になるオーナーにオススメのアイテムだ。
■9700円～11800円 (税込)
■GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550



GT-1 ワイドレッドスペーサー タイプ 2

15mmをベースに3／5／7mmのプレートスペーサーを付属させた調整式。組み合わせ次第で14通りの調整が可能となり、セッティングとホイールの選択幅を広げる。
■1万3900円 (税込)
■GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550



GT-1 ワイドレッドスペーサー タイプ 1

汎用性のあるスタンダードタイプのスペーサー。高強度ジュラルミンA2017Sを使用するとともに、ハブボルトを圧入することで強度とホイールの取り付け精度を向上する。
■8100円～10700円 (税込)
■GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550



Heptagon Lock Nut

同社レーシングナットに合わせて使えるロックナット。7角形+溝付きの特殊形状でホイールの盗難を抑止する。耐腐食効果の高いアルマイト処理済み。軽量化にこだわった貫通タイプと泥の侵入を防ぐ袋タイプの2種。
■5775円 (4個)
■タニダ
☎052-871-3741



ジュラルミン製プレートスペーサー

高精度に削り出しで製作されたジュラルミン製プレートスペーサーで、接地面積を確保するために単穴にこだわっている。5mmと10mmが用意される。10mmは特に、取り付けにはボルトをロングタイプに変更する必要がある。
■4800円 (1枚)
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-2930



ワイドレッドスペーサー 4H・5H アジャスタブルタイプスペーサー

本体15mmのスペーサーに、3／5／7mmの3枚のプレートスペーサーをセット。組み合わせにより14通りの厚さを選択でき、セッティングと選択肢を大幅に広げる。
■1万9800円 (1セット)
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-2930



ワイドレッドスペーサー レギュラータイプ (Rタイプ)

別体のハブセンターアダプターによりホイールセンターが出しやすく、高速走行などでのハンドルのブレを最小限に抑え、安定走行できる。
■2万3000円 (15・20・25mm)
■2万3800円 (30mm)
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-2930



ワイドレッドスペーサー スタンダードタイプ (Sタイプ)

同社ATTAINブランドのワイドスペーサー。オーソドックスなタイプで、ホイールの選択肢を広げる。15～30mmまで4種を設定。
■1万9000円 (15・20・25mm)
■1万9800円 (30mm)
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-2930



ハイクオリティプレートスペーサー

ホイールのブレを最小限に抑えるハブセンター一体型のプレートスペーサー。純国産ジュラルミン製で、表面には硬質アルマイト加工を施工。耐腐食性と耐久性が向上し、表面強度はスチール材と同等の強度を実現する。
■1万8000円
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-2930



LEDテール クリアタイプ (赤/クリア)

100系チェイサー用のLEDテールライト。前期にも対応するので、後期ルックのリアビューに変更することが可能。これはクリアタイプで純正同様のデザインだが、LEDの発光により差をつける。
■3万8000円
■ワズスクウェア
☎025-275-4567



LAMP ASSY

ランプアッセンブリー



Long Hub Bolt

ボルト先端をテーバー形状とすることでナットホールにインサートしやすくと同時に、ナットのかかりも向上。ホイールの脱着作業がしやすくなる。クロモリ製のロングタイプとなる。
■3000円 (4本)
■タニダ
☎052-871-3741



ハイクオリティホイールリング 「ハンドルぶれないぞう」

100分の1mmまで寸法にこだわって設計された新しいホイールリングで、ハブセンターとホイール内径とのクリアランスを解消する。高速巡航時などのハンドルのブレが気になるオーナーにオススメだ。
■2762円
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-2930



アルミ製ホイールスペーサー

社外ホイール装着時やビッグキャリバー装着時の逃げ、左右の微調整など、さまざまな用途に使えるアルミ製プレートスペーサー。1／2／3mmの3種が用意され、「あと数ミリ足りない!」というときに重宝する。
■1800円 (1枚)
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-2930



LED DAYTIMERUNNING LIGHT KIT

高照度LEDと専用レンズで昼間の視認性が大幅アップ。加えて、フロントフェイスをスタイリッシュに演出する。16mmと20mmの2種が用意され、片側最大6個を取り付け可能。
■2万3800円 (10灯) 4600円 (2灯)
■ケースベック・エレクトロニクス
☎0566-54-5788



クリスタルコーナーウインカー (スモーク)

こちらはスモークレンズを採用したフロントコーナーウインカー。より精悍でスポーティなフロントマスクを演出する。クリアタイプと同様、100系チェイサーの前後期で装着可能となっている。
■1万8000円
■ワズスクウェア
☎025-275-4567



クリスタルコーナーウインカー (クリア)

クリアタイプのフロントウインカーレンズ。純正はオレンジが目立つが、全面クリアとなり、精悍な顔つきに変更。レンズカットも純正とは異なり、シャープな印象を与える。100系チェイサーの前後期に適合する。
■1万8000円
■ワズスクウェア
☎025-275-4567



LEDテール (ブラッククロム)

こちらはブレーキランプ部を含めて全面ブラッククロムを採用。さらにスポーティかつオリジナルの高いリアビューを作り出す。クリアやスモーク同様、100系チェイサーの前後期に適合する。
■3万8000円
■ワズスクウェア
☎025-275-4567



LEDテール スモークタイプ (赤/スモーク)

こちらは上部がスモークタイプとなったLEDテールライト。クリアよりも引き締まったイメージにチェンジさせ、より個性的なリアビューを演出。こちらも100系チェイサーに適合し、前期にも対応する。
■3万8000円
■ワズスクウェア
☎025-275-4567



ロングライフ純正HID交換タイプ

純正D2HID用交換バーナー。明るさと見やすさを両立させた色温度6000Kと、その名の通り3年保証が付帯したアイテムで、納得の性能と安心感がうれしい。100系と110系のHID仕様車のみ適合。
■オープン価格
■ヴァレンティジャパン
☎0120-670-677



JEWEL LED HEAD BULB Premium4600

高輝度20WのLEDを2つ採用することにより、両側で4600ルーメンを実現。立ち上がりから100%点灯。純正ハロゲンバルブ交換タイプで取り付けも簡単。発光色6000K。
■3万6000円
■ヴァレンティジャパン
☎0120-670-677



JEWEL LED HEAD & FOG BULB Deluxe3800

両側3800ルーメンという圧倒的な明るさは、高輝度20WのLED2つ採用により実現。カプラーの簡単取り付け。電動ファン内蔵で優れた放熱性も備えている。
■1万8000円
■ヴァレンティジャパン
☎0120-670-677



LED REFLECTOR FIBER TYPE

ファイバーならではの面発光で、スタイリッシュなリアビューを作り出すアイテム。透明感の高いレッドレンズにより内蔵のファイバーがよく見え、点灯していない状態でも美しい。純正交換タイプ。ヴェロッサのみ。
■1万1000円
■ケースベック・エレクトロニクス
☎0566-54-5788



LED REFLECTOR A

スモール&ブレーキに連動し、2段階の光量で点灯。純正リフレクターと同形状のため、交換するだけの簡単取り付けで、個性あるリアビューを演出する。反射タイプもあり。ヴェロッサにのみ適合。
■7980円
■ケースベック・エレクトロニクス
☎0566-54-5788



GARAX

TUNING BALLAST KIT

純正のバラストと交換するだけで62Wクラスの発光を実現。バーナーには6000K、8000K、10000Kを用意。高精度バラストとCPU、GRSバーナーで均一に発光。110系純正HID装着車のみ取り付け可能。
■4万9800円
■ケースベック・エレクトロニクス
☎0566-54-5788



GARAX

HID CONVERSION KIT 3G COVRA

次世代バラスト「GR-X1」を採用した高性能HIDキット。放熱性、防水性も良く、「ちらつきゼロ」を実現。立ち上がりも1秒を達成。6000Kと8000Kをラインナップ。
■2万7200円 (H4) 2万6500円 (HB4)
■ケースベック・エレクトロニクス
☎0566-54-5788



GARAX

TUNING CONVERSION KIT

純正バラストと同等のコンパクトサイズかつ簡単取り付けで、62Wクラスの発光が味わえる光チューニングパーツ。高精度バラストとCPU、GRSバーナーで均一に発光。6000K、8000K、10000Kを用意する。
■5万6800円 (H4) 4万9800円 (HB4)
■ケースベック・エレクトロニクス
☎0566-54-5788



GLANZ

LED BULB REVOLUTION HEAD LAMP

配光性能、レスポンス、超寿命を追求したLEDバルブ。ヘッドライト内で吸排気循環を行う新機構搭載。小型ファン内蔵と、44本のツインフィンにより高い冷却性を実現。
■3万6000円 (H4) 3万4000円 (HB4)
■ケースベック・エレクトロニクス GLANZ事業部
☎042-701-3390



Valenti Japan

ロングライフ HID コンバージョンキット

灯体への影響を考慮し、バーナーやバラストを専用設計したコンバージョンキット。ヘッドライト用とフォグランプ用の設定があり、ラインナップは6000Kと2800Kの2種類。安心の3年保証が付くのも特徴だ。
■オープン価格
■ヴァレンティジャパン
☎0120-670-677



Valenti Japan

JEWEL LED WINKER BULB VL

T20サイズのウインカー専用LEDバルブ。3チップSMDで強烈なアンバー色を発光し、キレの良い点滅を実現。別売りのハイフラッシュ制御リレーまたはハイフラ防止抵抗と合わせて使用することをオススメ。
■オープン価格
■ヴァレンティジャパン
☎0120-670-677



Valenti Japan

LED POSITION LAMP プレミアムホワイト

同社VALENTIのHIDバルブ6000Kとベストマッチ。高輝度LEDと超拡散レンズでライト全体を輝かせる。2LEDと4LEDの2タイプをラインナップする。
■オープン価格
■ヴァレンティジャパン
☎0120-670-677



GLANZ

LED BULB REVOLUTION FOG LAMP

36本のフィンによるラディエーションクーリングシステムで、ヒートシンクのクーリング性能をアップ。ハイルーメン・ハイレスポンス・ロングライフを実現した。
■2万2000円
■ケースベック・エレクトロニクス GLANZ事業部
☎042-701-3390



GLANZ

LED FOG BULB ULTRA SHINE

超発光ウルトラシャインLEDを2基配置することで、消費電力20Wで純正ハロゲンバルブ球の約2倍となる片面900ルーメンの明るさを実現。全方向にくまなく照射する。適合バルブ形状はHB4。
■1万7500円
■ケースベック・エレクトロニクス GLANZ事業部
☎042-701-3390



VALENTI

JEWEL LED FOG BULB EX3000

高輝度15WのLEDを2つ採用することにより、両側で最大3000ルーメンを実現。ドレスアップと視認性に最適だ。発光色は6000Kと2800Kの2タイプ。保安基準適合。
■1万3500円
■ヴァレンティジャパン
☎0120-670-677



GARAX

LED POSITION BULB

ラウンドブリリアンカットの光拡散タイプレンズを採用することで、消費電力1Wにもかかわらず高照度を実現。プレミアムホワイトとエクセレントブルーを設定する。
■3700円
■ケースベック・エレクトロニクス
☎0566-54-5788



GARAX

COATING BULB

純正バルブと交換することで、簡単にステルスバルブ化や発光が可能となるバルブ。ヘッドライトやウインカーのレンズ内の見栄えが変わり、グッとスタイリッシュに。
■1200円 (T10) 1400円 (T16)
1500円 (T20) 1600円 (S25)
■ケースベック・エレクトロニクス
☎0566-54-5788



GARAX

ハイルミナンス LEDバルブ

純正ウェッジタイプバルブ交換タイプのLEDバルブ。360度の高照射を実現したこのモデルは、従来のバルブ球に比べてワイドに光を拡散しシャープな明るさに。車検対応で、3ヶ月の保証付きとなる。
■3800円～1万円 (2個セット)
■ケースベック・エレクトロニクス
☎0566-54-5788



GLANZ

LED PERFECT POSITION BULB

LEDの熱を放熱させるアルミヒートシンク採用と持続性の高い明るさと調寿命化を徹底追求。6つのLEDをバルブトップと側面に配置し、従来のウェッジバルブでは実現できなかった広範囲の照射を実現。
■3600円
■ケースベック・エレクトロニクス GLANZ事業部
☎042-701-3390



Valenti Japan

JEWEL LED CHROME BULB

従来の純正バルブと比較して約3倍の明るさを実現するという新LEDバルブ。このシリーズは抵抗機能付きでハイフラを解消。スモール/ストップランプバルブはテールランプ交換時に起きる警告灯の点灯も解消。
■オープン価格
■ヴァレンティジャパン
☎0120-670-677



Valenti Japan

ユーロウインカーリレー

レバーのクリック1回でウインカーが3回点滅させることができるアイテム。ハイフラッシュ制御機能付きで、純正からフルLED化まですべてのパターンに対応可能。さらに、アンサーバックにも対応する。
■4320円
■ヴァレンティジャパン
☎0120-670-677



GARAX

WINKER POSITION KIT

フロントウインカーを強烈なポジションランプにチェンジするキット。選べる2つの点灯モード選択や光量調整、ノーマル切り替えも手軽に行える。110系はヴェロッサのみ、100系はチェイサーとクレストに適合。
■1万2500円
■ケースベック・エレクトロニクス
☎0566-54-5788



GARAX

LED VANITY LAMP B

バニティミラーオープン時の室内をエレガントに演出。もちろん、高照度設計によりミラーオープン時の視認性もアップし、実用性を高める。グレードなどにより助手席のみ装着可能となる場合があるので、要確認。
■4800円
■ケースベック・エレクトロニクス
☎0566-54-5788



GARAX

HYBRID LED COURTESY LAMP C

ドアオープン時の足元をオシャレに演出するとともに、超効率LEDにより後続車への視認性もアップ。カラーはブルー、クリア、レッドの3色をラインナップする。
■4800円
■ケースベック・エレクトロニクス
☎0566-54-5788



carkoubou

3連メーターパネル・エアコン吹出口用

インパネ中央のエアコン吹き出し口に60φの3連メーターを設置するためのベースパネル。視界をさえぎらないで追加メーターを装着できる。ディープタイプとフラットタイプがあり、素材はFRPとカーボンを用意。
■9800円 (FRP) 1万8900円 (カーボン)
■CAR工房
☎042-777-8133



carkoubou

シングルメーターパネル運転席用

運転席右側のエアコン吹き出し口に追加メーターを取り付けるためのベースパネル。取り付け可能メーターサイズは60φ。FRPとカーボンを用意する。100系マークIIの1JZ-GE (NA) エンジンモデルは適応外。
■5800円 (FRP) 1万2800円 (カーボン)
■CAR工房
☎042-777-8133



VR

スポーツアームレスト

シート交換などで座面を下げるとアームレストがシフト操作の邪魔となり、素早いシフトワークを妨げられてしまう。その対策として効果的なアイテムで、さまざまなシーンで的確なシフトワークが可能となる。
■1万5800円 (FRP) 2万2600円 (カーボン)
■ラストー
☎047-441-6226



carkoubou

ローマウントコンソール

スポーティなデザインでクイックなシフトチェンジを可能にするアイテム。センターコンソールボックス部分を置き換えることで、シフトチェンジの際に腕の動きをスムーズにする。スポーツ走行時にオススメ。
■1万8900円
■CAR工房
☎042-777-8133



INTERIOR PARTS

インテリアパーツ

ARTINA



ROYAL CUSTOM SEAT COVER

100
デザインや生地カラー、ステッチカラー、サイドの縫製方法などを自由に選択できるフルオーダーシステムを採用。これにより自分だけのデザインにカスタマイズ可能。100系マークIIのツアラールのみ適合。

■3万6000円～4万1000円
■ケースバック インテリア
☎0566-54-2855

ARTINA



LUXURY SEAT COVER

100
中央のダイヤデザインが特徴的な専用設計のシートカバー。触り心地、座り心地、フィット感ともに高い満足感を得られる。専用生地を採用で、コストパフォーマンスをアップ。100系マークIIのツアラールのみ適合。

■2万9000円
■ケースバック インテリア
☎0566-54-2855

ARTINA



STANDERD SEAT COVER

100
車種専用設計の高いフィット感が特徴。ダブルステッチでシートの強度を上げ、ディンプルレザーとの相乗効果で高級感を引き出す。ステッチカラーは7色から選択可能。100系マークIIのツアラールのみ適合。

■2万7800円
■ケースバック インテリア
☎0566-54-2855

ARTINA



FLOOR MAT

110 100 90
運転席側はヒールパッドが汚れや摩耗を抑制。また、背面ラバー加工で耐久性とグリップ力を高める。4つのデザインを用意。100系と90系はマークIIのみ適合。

■1万6000円～2万6000円
■ケースバック インテリア
☎0566-54-2855

VERTEX



Dry Carbon HEAD VISOR

100
一部のレーシングカーでも使用されている「プリプレグドライカーボン綾織り」の一枚板を使用したヘッドバイザー。カラーはレッド&ゴールドとブラック&ゴールドの2色をラインナップ。別売りステッカーも用意。
■3万3600円
■ティーアンドイー
☎045-944-2221

ARTINA



LUXURY HANDLE COVER

110 100 90
全体をダイヤ型のダブルステッチでデザインしたPVCレザーのハンドルカバー。デザイン性と高級感が特徴で、手触りのよさにもこだわらる。ステッチは3色から選択可能。デザイン違いのパンチングタイプもあり。

■2280円
■ケースバック インテリア
☎0566-54-2855

ARTINA



HANDLE COVER

110 100 90
上質な本革仕様のハンドルカバー。ダブルステッチとディンプル加工により、汗のべたつきを抑え、高いグリップ感を実現。デザイン性だけでなく耐久性にも優れる。カラーはブラックとベージュの2色を設定。

■1880円
■ケースバック インテリア
☎0566-54-2855

ARTINA



ROYAL CUSTOM NECK PAD

100
同社カスタムシートカバーに合わせたカラー設定で、ツートンカラー15色、ステッチカラー22色からセレクト可能。センター部分はパンチング仕様。快適なドライブをサポートする低反発ウレタンを使用する。

■3900円(1個) 7500円(2個)
■ケースバック インテリア
☎0566-54-2855

ARTINA



NECK PAD

100
発泡倍率の高い低反発ウレタンの使用により、優しく首を支え、快適なドライブをアシスト。センター部分はディンプル加工を施し、デザイン性をアップ。シックな光沢上質レザーを使用。カラーはブラックとベージュ。

■2980円(1個) 5680円(2個)
■ケースバック インテリア
☎0566-54-2855

ARTINA



STAYLISH LEATHER SEAT COVER

100
中央に配られたギャザーでボリューム感と高級感を演出する本革シートカバー。パンチング加工よりデザイン性と通気性を両立。本革ならではの高いクオリティと機能性が魅力だ。100系マークIIのみ適合。
■4万9000円
■ケースバック インテリア
☎0566-54-2855

BLITZ



HYBRID AIRCON FILTER

110
自動車用としては世界で初めて光触媒を採用し、強力に消臭するエアコンフィルター。花粉・チリ・ホコリを強力除去し、高い抗菌性を誇る。純正交換型なので交換も簡単。水洗い&天日干しで、繰り返し使用可能。

■5000円～
■ブリッツ
☎0422-60-2277

ULTRA



ミラーサポートシステム

110 100
車庫入れなどの後退時に、シフトレバーの「R」と連動してドアミラーを自動で下向きにし、後方視界を確保するアイテム。メモリー機能を搭載しており、設定位置を2ポジション記憶させておくことができる。

■2万4800円～2万6800円
■永井電子機器
☎044-877-2441

ARTINA



SEAT HEATER

110 100 90
スイッチオンでスピーディにシートを温める。サーモスタット機能付きで60℃以上になると通電をストップ。温度が下がれば自動再開。コントローラーはマルチモニタリング機能で各シートの設定を自動で切り替え。

■1万8000円
■ケースバック インテリア
☎0566-54-2855

CONVENIENCE ITEMS

便利系アイテム

ARTINA



ROYAL CUSTOM HANDLE COVER

110 100 90
ベースカラーとグリップカラーは各15色、グリップ素材2種、ステッチのダブルおよびシングル、ステッチカラー22色からセレクトするフルオーダーシステムを採用。自分だけのハンドルカバーを作れる。

■4980円
■ケースバック インテリア
☎0566-54-2855

SCHROTH



TOWING STRAP

100
独DMSB規格に適合し、ツーリングカーレースで採用される最新牽引ストラップで、1800kg以上の牽引許容重量を誇る。長さは100mm固定タイプと最大400mm調整タイプの2種類を用意している。

■4500円
■タニダ
☎052-871-3741

CUSCO



クスコ・トーストラップ

100
高強度ベルト素材を使用した汎用の布製牽引フック。特殊な裁縫技術を採用することで、2インチ幅ながら耐荷重3500kgを実現。シンプルな「CUSCO」タグが縫いつけられ、カラーはブルーとレッドを用意する。

■3500円
■キャロッセ
☎027-352-3578

GT-1 Motor Sports



アンダーガード

100
サーキットでのコースオフ時などでオイルパンをはじめとするボディの下周りが損傷するのを防止するアイテム。スタビライザーも同時にガードできるので安心。軽量かつ高度が高い3mm厚のアルミ材を使用する。

■8800円
■GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550

MeisterR



アクリルウィンドウ

100 90
大幅な軽量化に役立つアクリル製ウィンドウ。3D曲面成型を施し、磨きキズなどがつきにくい高品質アクリルを使用。フロントドア、リアドア、リアを設定。厚みは4mm。マークIIとチェイサーのみ適合。

■4万3000円～
■ラストイー
☎047-441-6226

COMPETITION PARTS

競技系パーツ

DELTA



ブクレランプ

100
サクシオンパイプなど強い締め付けトルクを必要とする部分に最適なTボルトクランプ。締め付け部分は整備性のよい10mmナイロンナットを採用。対応径は50φ～100φの9種類をラインナップする。

■900円
■プレミアムジャパン
info@premium-jp.com

JURAN



Bonnet Pin Slide

100
カーボンやFRP製など軽量ボンネット装着車に必需品のアイテム。操作性の高いスライド式。カラーはブラック、シルバー、レッド、ブルー、ゴールドの5色で、シルバーはステンレス、ほかはアルミとなる。

■3800円
■タニダ
☎052-871-3741

GT-1 Motor Sports



アルミ製ボンネットピン

100
ボンネットをカーボン製やFRP製に交換したときの必需品が、このボンネットロックピン。素材は軽量なアルミ製。カラーはブルー、レッド、ブラック、シルバー、ゴールドの全5色を用意している。

■2800円
■GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550

kazama



クイックリリースファスナー

100
バンパーの脱着をラクにしてくれるアイテム。使い方はボディとバンパーにボスを装着し、ゴムで留めるだけ。高硬度ゴムの採用で競技志向にするとともに、脱着も防止。留め部分はアルミ製でカラーは5色。ドレスアップ効果もあり。

■3800円
■風間オートサービス
☎048-745-2026

MISSILE



牽引フック

100
万が一の牽引の際にエアロバンパーを破損させないよう考慮された牽引フック。ステンレスとスチールを設定。Ver.2は厚みを倍の12mmとして、さらに剛性をアップ。

■3150円(スチール) 5250円(ステンレス)
6300円(Ver.2)
■K&M
☎048-621-0007

DRIVING POSITION PARTS

【ドライビングポジション系パーツ】

掲載データは 2015 年 6 月 1 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 TOYOTA MARKII/VEROSSA/CHASER/CRESTA

ベストなドラポジで快適性や操作性がさらにアップ

クルマを運転するうえで、自分に合ったベストなドライビングポジションは非常に重要。ステアリングやペダルの操作が確実に行えるだけでなく、身体に掛かる負担も最小限で済むのだから。このベストなドラポジを手に入れるには、シートやステアリング、シフトノブなどの交換が効果的。バケットシートを装着して身体をしっかりとホールドしたり、小径ステアリングで操作性を高めたりすることが可能だ。また、自分好みのパーツを装着すれば、気分が盛り上がることも間違いナシ。

110 = JZX110 MARK II/VEROSSAに適合
100 = JZX100 MARK II/CHASER/CRESTAに適合
90 = JZX90 MARK II/CHASER/CRESTAに適合
汎 = 汎用アイテム
※各形式内の車種区分は文中で表記します。

CUSCO



CUSCO x BRIDE コラボレーションシート DIGO II + C

汎
バックレストや座面に高張力ネットを採用し、身体
の面圧を均一にして包み込むようなホールド
性を実現。ショルダーホールドはカーボン素材を
イメージしている。
■8万8000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

BRIDE



EUROSTER II

汎
座面ウレタンフォームの最適化とゆったりとした座
面形状により、快適性を徹底的に高めたのがユ
ーロスターII。カラーはグラデーションロゴやレッド、
ブルーなど全7色を設定。JZX90.91.100.101
およびGX/JZX110は4WD不可。
■9万4000円～9万7000円
■ブリッド
☎052-689-2611

ASM



SP-JC ASM LIMITED

汎
フルレザーの高級仕様で、細やかな調整が可能
な電動リクライナーのほか、除湿ファンやシート
ヒーター、エアランバーサポートなどを装備する
ASM専売モデル。ホールド性だけでなく、腰痛
軽減にも効果的だ。
■26万6000円
■AUTOBACS ASM YOKOHAMA
☎045-629-0905

ASM



RECARO SR-7 ASM LIMITED Ruby

汎
ASM専売モデルで、アルカンターラと赤革を黒
染めしてパンチング加工を施したEDEL本革を
採用。バックレストには通気性の良いシャイン
グメッシュ生地を用いている。
■15万2000円
■AUTOBACS ASM YOKOHAMA
☎045-629-0905

RECLINING SEAT

リクライニングシート

BRIDE



ZETA III

汎
抜群のホールド性を実現するフルバケの定番モ
デルで、シェルはFRP製シルバー、スーパーアラミ
ド製ブラック、カーボンアラミド製を用意。スポー
ツCシリーズは、FRP製クリアブラックとなる。JZX
90.91.100.101とGX/JZX110は4WD不可。
■8万5000円～17万円
■ブリッド
☎052-689-2611

ASM



RECARO RS-G ASM LIMITED Ruby

汎
RS-Gをベースに、質感、性能、コストを追求して
開発されたASM限定販売モデル。黒アルカン
ターラは手触りや耐久性に優れ、ASMモデルの
特長となる赤Wステッチも採用。
■15万2000円
■AUTOBACS ASM YOKOHAMA
☎045-629-0905

FULL BUCKET SEAT

フルバケットシート

CUSCO



CUSCO x BRIDE コラボレーション シート STRADIA II + C SPORT

汎
フルバケの高いホールド性と快適な有段リク
ライナー機構をドッキング。リクライニングモデルな
がら高い剛性感で、ストリートからサーキットまで
対応する。
■14万2000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

CUSCO



CUSCO x BRIDE コラボレーション シート EUROSTER II + C

汎
有段リクライニング機構を搭載し、最適なシート
ポジションと優れた乗降性を実現。さらに、こた
わりの座面形状などにより快適なロングドライブ
を約束してくれる。
■9万6000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

Z.S.S.



Sports Bucket Seat CR

汎
生地には肌触りの良いアルカンターラ調を採用
し、バックシェルは標準のFRPブラックタイプの
ほかカーボンタイプも設定。コストパフォーマンス
の高さも魅力だ。
■4万5000円 (FRPシェル)
6万5000円 (カーボンシェル)
■ワンガン
☎047-395-5505

JURAN



Racing Bucket Seat GTX100

汎
アドバンスショルダーやディープニーサポートを
採用し、シェルはFRP製とCFRP製をラインナッ
プ。カラーはブラック、ブルー、レッドの3タイプを
設定し、ヘッドレスト部のロゴも2種類から選択す
ることができる。
■7万5000円
■タニダ
☎052-871-3741

CUSCO



CUSCO x BRIDE コラボレーションシート VIOS III + C

汎
独自のシートレールイン構造とバックレストの形
状を深くしたデザインにより、ゆとりある室内空間
とヘッドスペースを確保。「CUSCO」の刺しゅう
入り。
■7万9000円～17万5000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

CUSCO



CUSCO x BRIDE コラボレーションシート ZETA III + C

汎
ブリッドとクスコのコラボレーションモデル。カテ
ゴリーや車種に合わせて選べるようシェル素材は
4種類を設定し、サイズも3タイプをラインナッ
プしている。
■7万9000円～18万9000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

SUPER LAP



チタンシフトノブ Ver.1

110 100 90
50φのチタン無垢材から削り出し、手作業によ
る焼き入れ処理を施した完全ハンドメイド。人間
工学に基づいた3D形状で、シフトフィールを最
優先させた重量としている。シフトパターンステッ
カーも付属する。
■2万6000円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

SUPER LAP



アルミシフトノブ Ver.2

110 100 90
フィーリングを最優先し、最適な重量に設定され
たヘビーウエイトノブ。本体は硬度に優れたジュ
ラルミン合金で、硬質ブラックアルマイト処理済
み。手に馴染むフィット感と抜群の耐久性を実現
している。
■7000円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

SUPER LAP



アルミシフトノブ Ver.1

110 100 90
心地良いシフトフィールを実現するためにテスト
を繰り返して開発されたシフトノブ。アジャストボ
ルトが付属されているので、バケットシートの装
着によるローポジション化にも対応する。
■7000円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

JURAN



WR Grip/GT Grip Shift Knob

汎
GTはさまざまな握り方に対応する異形タイプで、
一方WRは43φの球状としている。どちらもブラ
ックのジュラコン製で、操作性の高さが魅力とな
っている。写真はGT。
■4000円 (WR)
5300円 (GT)
■タニダ
☎052-871-3741

SHIFT KNOB

シフトノブ

WORKSBELL



ラフィックス・フリッパー

同社のラフィックスII専用オプション。装着することで、安全ボタンを押さずに2アクションでリリースが可能となる。なお、簡単に離脱しないよう「安全位置」を設定しているなどの配慮もなされている。

■7000円
■ワークスベル
☎0266-70-1477

WORKSBELL



ボールロックシステムラフィックス 2

フルバケットシート装着時でも、スムーズな乗り降りを可能にするステアリング脱着式ボス。カラーはレッドのほかはブルーやシルバーなど全5色を設定し、車両の盗難防止にも大きく役立つ。

■2万9800円
■ワークスベル
☎0266-70-1477

WORKSBELL&NIGHT PAGER



ボールロックシステムラフィックス GTC

チルトアップ式のステアリングボススペーサー。特許技術のボールロックシステムを採用したことでガタツキを排除。もちろん車検にも対応する。

■3万4800円
■ワークスベル
☎0266-70-1477

STEERING & BOSS & PARTS

ステアリング&ボス&パーツ

SUPER LAP



チタンシフトノブ Ver.2

チタン特有のブルーグラデーションが特徴的な、贅の極みを尽くした逸品。スポーティなシフトフィールを実現するべく重量は270gに設定され、付属のアジャストボルトでシフトポジションの微調整も可能だ。

■2万6000円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

JURAN



Rally Steering

ポジションの最適化を実現するディープコーン仕様で、ディンプルタイプとスエードタイプをラインナップ。径はそれぞれに330φと350φが用意されており、オフセット量は45mmから90mmまで豊富に揃う。

■2万3000円
■タニダ
☎052-871-3741

GT-1 Motor Sports



ステアリング延長ボス (カラー Ver)

30mmと50mmを設定する延長ステアリングボス。カラーバリエーションは、ブラック、ゴールド、ブルー、レッドの4種を用意。なお、ナルディにも対応しているが、ナルディ専用ボスには装着不可なので注意。

■4900円
■GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550

GT-1 Motor Sports



ステアリング延長ボス

バケットシートの装着などで、ステアリングポジションが遠くなってしまう車両にオススメ。長さは30mmと50mmをラインナップする。なお、ナルディ/MOMOにも対応するが、ナルディ専用ボスは装着不可。

■3900円
■GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550

WORKSBELL



ラフィックス専用ショートボス

ラフィックス専用開発されたショートタイプボス。ラフィックスの厚みのためにステアリングが手前になり過ぎて、ベストなドライビングポジションを得られない場合に有効。アルミ製で、SRSエアバッグ装着車のみ対応可能。

■2万5000円
■ワークスベル
☎0266-79-3761

WORKSBELL



キーロックシステム

同社のラフィックスに組み合わせることで、ステアリングを装着することができなくなる車両盗難防止アイテム。素材はアルミで、表面はアルマイト処理済み。ビックキングされにくいシリンダー形状となっている。

■1万1800円
■ワークスベル
☎0266-79-3761

Z.S.S.



Sports Steering Type-D

95mmのディープコーンタイプで、320φと350φをラインナップ。グリップ部は、コブのない真円タイプにすることで素早いステアリング操作を可能にし、スウェードタイプとカーボンタイプを設定する。

■7980円
■ワング
☎047-395-5505

WORKSBELL



WB ステアリング 350φイエローステッチ

オーソドックスな3スポークデザインだが、Made in Italyの本格派。太めのグリップがスポーツ走行に適し、イエローステッチがレーシーな雰囲気満点だ。オフセットは40mm。

■3万円
■ワークスベル
☎0266-79-3761

VERTEX



STEERING FLAT 325φ

スポーク形状はオーソドックスな3スポークタイプだが、上下に刺しゅうの入ったグリップ部は絶妙な太さで操作性も抜群。径は325φで、カラーバリエーションはブルーとレッドを用意する。

■3万5000円
■ティーアンドイー
☎045-944-2221

VERTEX



VERTEX STEERING 10 STARS

ドライビング時の操作性を考慮したディープタイプのデザインを採用。径は330φで、カラーはブルーとレッドをラインナップ。「VERTEX」のロゴがレーシーだ。

■3万5000円
■ティーアンドイー
☎045-944-2221

JURAN



Anchor Bolt

レーシングハーネスを装着する際に必要となるアンカーボルト。ボルトの首下の長さや付属されるスペーサーなどにより、4タイプをラインナップしている。安全かつ確実な固定をするのであれば必須となる。

■2300円～3300円
■タニダ
☎052-871-3741

SCHROTH RACING



Profi II-6

さまざまなモータースポーツで活躍するシュロスのレーシングフルハーネス。世界最高水準の安全性を誇り、多彩なバリエーションをラインナップする。カラーもシルバーやレッド、ブルーなどが揃う。その他モデルも多数設定あり。

■要問合せ
■タニダ
☎052-871-3741

CUSCO



クスコ・レーシングハーネス

競技での使用を前提に安全性や機能性を追求して開発され、軽量のアルミを多用。4点式と6点式があり、それぞれにブルーとブラックを用意する。FIA規格公認。

■3万6000円 (4P)
4万2000円 (6P)
■キャロッセ
☎027-352-3578

GT-1 Motor Sports



シートオフセットステー

シートレールのスライド機構はそのままに、シートを前方へオフセットして装着することが可能。移動量は6cmと10cmがあり、高さ調整は4段階で行える。なお、身長155cm程度までのドライバーを想定して設計。

■9300円
■GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550

OTHERS

その他

JURAN



Racing Slide Rail RZ

サイド止めフルバケットシート用のシートレール。ジュラン全機種に対応し、レカロSP-Gシリーズやスバルコ製品には専用設定もあり。サーキット走行を楽しむなら、高剛性のシートレールはマストアイテムだ。

■1万6000円
■タニダ
☎052-871-3741

JURAN



High Lift Pedal Cover

純正のペダルゴムと交換することで、ペダル高を好みに調整することが可能。その結果、確実なペダルワークが行えるようになり、サーキット等でのドライビング環境が向上する。素材はCRゴム製。

■1800円
■タニダ
☎052-871-3741

SCHROTH



B23B

アイボルトを取り付けるスペースが十分ではない場合や、アンカーボルトへのアクセスが難しい場合にに取り付けることで、ハーネスをスナップオンで装着することが可能。ステンレス鋼製、2個1セットとなる。

■2000円
■タニダ
☎052-871-3741

METER

[メーター]

掲載データは 2015 年 6 月 1 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 TOYOTA MARKII/VEROSSA/CHASER/CRESTA

クルマの状態を監視して好調を維持する

愛車の状態を常に好調に維持させるためには、今クルマに何が起きているのかを知りたいところ。そのためには、アフターメーターが有効。純正には無い、もしくは純正では反応しない領域から確実に状態を示してくれ、トラブルの兆候も掴むことができる。また、最近ではコンパクトなマルチモニタータイプも増加。後付け感が少なく、スマートな装着が可能なことも選択肢を広げてくれている。

110 = JZX110 MARK II / VEROSSA に適合
100 = JZX100 MARK II / CHASER / CRESTA に適合
90 = JZX90 MARK II / CHASER / CRESTA に適合
汎 = 汎用アイテム
※各形式内の車種区分は文中で表記します。



DIN-Gauge

汎 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

↓表示項目	表示範囲
温度1	30~150℃
温度2	50~150℃
圧力	0~1000kpa

COLOR	パネル	文字色	メモリ色	照明色
ブラック	ホワイト	ホワイト	ホワイト	ホワイト
ブラック	レッド	ホワイト	レッド	レッド
ブラック	ホワイト	レッド	ホワイト	ホワイト
ブラック	レッド	レッド	レッド	レッド



Racér Gauge Tachometer

汎 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。
■2万6000円
■日本精機 Defi
☎03-3835-3639

ANALOG METER

アナログメーター



ADVANCE CR

汎 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



Racér Gauge

汎 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



クスコ・レーシングメーター

汎 競技シーンでの実用性を追求。シンプルな盤面に、コントラストの高いブラックパネル、ホワイトのメモリ、レッドの指針で高い視認性を実現。ピークホールドやワーニング、夜間のディマー機能なども搭載。
■キャロッセ ☎027-352-3578

↓LINE UP	作動方式	サイズ	表示範囲	価格
水温	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



ADVANCE BF

汎 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

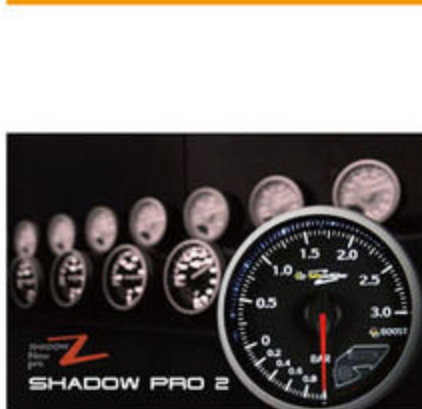
↓LINE UP	作動方式	サイズ	表示範囲	価格
タコ	汎	60φ	0~9000rpm	1万9000円
水温	汎	60φ	20~120℃	2万1000円
油温	汎	60φ	50~150℃	2万1000円
油圧	汎	60φ	0~1000kpa	2万8000円
インマニ	汎	60φ	-100~+20kpa	2万4000円
燃圧	汎	60φ	0~600kpa	2万8000円
排気温度	汎	60φ	200~1100℃	2万8000円
ターボ	汎	60φ	-100~+200kpa	2万4000円
LOWターボ	汎	60φ	-100~+120kpa	2万4000円
Defi-Link ADVANCE コントロールユニット				1万3800円



STACK 52 METER SERIES

汎 旧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。シンプルな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



Black Face/Clear Face/White Face

汎 可動範囲270°で3240段階の超高精度ステッピングモーター採用で正確な表示を実現。ブラックフェイス、クリアフェイス、ホワイトフェイスの3タイプを設定。2台目以降の増設時はリンクケーブルを接続するだけの簡単接続。
■シャドウメータージャパン
☎045-805-5007

↓LINE UP	作動方式	サイズ	表示範囲	価格
タコ	汎	80φ	0~9000rpm	1万円
水温	汎	60φ	20~120℃	1万1000円
油温	汎	60φ	50~150℃	1万1000円
油圧	汎	60φ	0~1000kpa	1万6000円
インマニ	汎	60φ	-100~+20kpa	1万3000円
ターボ	汎	60φ	+100~+200kpa	1万3000円
排気温度	汎	60φ	200~1100℃	1万6000円
電圧	汎	60φ	8~18V	9000円



CYBER GAGUE (センサータイプ)

汎 長年に渡り様々な追加メーターをラインアップしてきたPIVOTのノウハウを盛り込んで製作。ブラックの盤面に、ホワイトLEDで発光する文字と針でコントラストが高く、視認性が高い。接続は、ブースト計以外はセンサーユニットへのリンク接続となり、シンプルな配線を実現。従来より5mm低い新型メーターホルダーが付属する。
■ピボット
☎0263-46-5091

↓LINE UP	作動方式	サイズ	表示範囲	価格
ブースト計	汎	60φ	-1.0~+2.0×100kPa	2万円
水温計	汎	60φ	20~120℃	1万6000円
油温計	汎	60φ	50~150℃	1万6000円
油圧計	汎	60φ	0~10×100kPa	3万円
電圧計	汎	60φ	7~17V	1万5000円
センサーユニット				8000円
リンクケーブル				1500円



Advance II Gauge

汎 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	0.0~10.0bar	2万1000円
ブースト	汎	60φ	-1.0~3.0bar	1万8000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



ADVANCE ZD

※

視認性の高いOLEDディスプレイに、最大6つの項目を表示。モニター上にはシーケンシャルシフトランプも装備。装着には別途コントロールユニットが必要。センサーが同梱されるCSP(クラブスポーツパッケージ)の設定あり。

■3万2000円 (CSP:6万9000円)

■日本精機 Defi

☎03-3835-3639

Defi

↓表示可能項目

車速
エンジン回転数
電圧
時計
油圧※
燃圧※
油温※
水温※
排気温度※
※別途センサーが必要

Shadow



VOLT METER

※

シガーソケットに差しこむだけで電圧を計測、表示できるアイテム。視認性の高いデジタルLED表示で確実に視認でき、電圧異常によるトラブルを未然に防止できる。

■3500円

■クールナッツ

☎045-800-3157



DIGITAL METER

デジタルメーター

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、オートディマークやワーニング、異常時の自己診断なども備える。電源もカプラーオンで、装着の利便性も高い。照明はホワイトとレッドの2色を設定。

■ブリッツ ☎0422-60-2277

↓LINE UP	作動方式	サイズ	表示範囲	価格
タコ	電	52φ/60φ	0~9000rpm	1万6000円
水温	電	52φ/60φ	50~150℃	2万円
油温	電	52φ/60φ	50~150℃	2万円
油圧	電	52φ/60φ	0~1000kpa	2万4000円
バキューム	電	52φ/60φ	-100~0kpa	2万円
排気温度	電	52φ/60φ	200~1100℃	2万4000円
燃圧	電	52φ/60φ	0~1000kpa	2万4000円
電圧	電	52φ/60φ	8~16V	1万8000円
ブースト	電	52φ/60φ	-100~200kpa	2万円

BLITZ



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

↓表示可能項目

エンジン回転数
水温
スロットル開度
車速
油温※
圧力※
空燃比※
※別途センサーが必要



OB-LINK TYPE-001

※

OBDコネクタヘ接続し、エンジンや車両の各種情報をBluetooth通信を用いてスマートフォンなどに表示するシステム。専用アプリ「CarscopePlus」はAndroid、iOS共に対応。端末の対応条件は要問合せ。100系ターボ車不可。

■1万9800円

■エッチ・ケー・エス

☎0544-29-1235

HKS

↓表示可能項目

車速
吸入空気量
E/G油温
エンジン回転数
吸気温度
T/M油温
水温
スロットル
ギアポジション
点火時期
アクセル
故障コード
AF補正
インマニ圧
累積走行距離
AF学習値
エアフロ出力
ステアリング舵角
O2センサー
ブレーキ(ON/OFF or 踏圧)



DIN3 メーター

※

1DINサイズに液晶を埋め込み、3つの項目を表示。透過2層VFD管を使用し、アナログ感覚の視認性とデジタルの正確性を両立。セットされる温度センサーは測定範囲が大きく、デフギアオイル温度にまで対応する。

■6万2000円

■Apex

☎0544-65-5061

↓表示項目

温度1
温度2
圧力

A'PEXI



AD-Meter / SMART ADAPTER

※

Defi-Lnikアドバンスユニットに接続し、装着されているセンサーの情報をアンドロイド端末に表示。アプリは無料のメーター表示、有料のメーター表示、無料のログの3種類となる。

■1万6000円(本体) 無料~500円(アプリ)

■日本精機 Defi

☎03-3835-3639

Defi

↓表示可能項目

・メーターアプリ
車速
エンジン回転数
吸気圧
油圧
燃圧
油温
水温
排気温度
電圧
ギアポジ
・ロガーアプリ
上記項目
走行軌跡
横G
前後G



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。

■23万4300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

↓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

BLITZ



Smart-B.R.A.I.N.

※

OBDコネクタヘカプラーオンの接続で、最大26項目の車両情報を取得。スマートフォンとの接続により最大12項目の情報を表示可能なモニター。さらにレーダー機能を搭載。スマートフォンとのBluetooth通信で最新データに無料で更新可能。

■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
吸気温度
外気温
インマニ圧
吸入空気量
バッテリー電圧
パワー
トルク
距離

DIXCEL



サーモラベル

※

貼り付けるだけで容易に温度を計測可能としたステッカータイプの温度計。レーキキャリバー向けで、計測温度は150~240℃。キャリバーのみならず、アイディア次第でその他の部位の計測にも活用できる。使い捨てタイプ。10枚入り。

■2400円

■ディクセル ☎072-654-0121

OTHERS

その他

TOMEI POWERED



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。ボッシュ製高精度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

ULTRA



シフトインジケーター

※

現在のギアポジションの表示と、シフトアップポイントの設定によるシフト予告表示機能を搭載。AT車のギア表示も可能。表示色は青仕様の設定もあり。

■1万2800円

■永井電子機器

☎044-877-2441

MISSILE



AF センサー 取り付けボス

※

排気管にAFセンサーを取り付けるためのアダプターセット。汎用アイテムとなる。素材は2種類。

■1575円(スチール)

■2100円(ステンレス)

■K&M

☎048-621-0007

BLITZ



OIL SENSOR ATTACHMENT

※

温度、圧力センサーをオイルフィルター部に取り付けるアタッチメント。取り付け穴は、1/8PTを3ヵ所。沈みプラグ同梱。ターボ車のみ適合。

■6000円

■ブリッツ

☎0422-60-2277

JURAN



Water Temp. Sensor Attachment

※

社外水温計のセンサーを、ラジエーターホースへ割り込み装着するためのセンサーフィッティング。センサーネジはPT1/8テーパネジと、M16×1.5の2タイプがあり、ステンレス製のホース固定バンドも付属する。

■2800円

■タニダ

☎052-871-3741

JURAN



Oil Sensor Attachment

※

オイルフィルターに挟み込み、油温や油圧のセンサーを装着可能とするアダプタ。現在、新型を製作中となっており、7月発売予定。写真はイメージとなる。

■要問合せ

■タニダ

☎052-871-3741

Defi



Defi-Lnik ADVANCE UNIT

※

DefiのADVANCE BF/CR/ZDなどのリンクシステムをコントロールするためのユニット。双方向通信を採用し、最大で7個までのメーターをコントロールする。

■1万3800円

■日本精機 Defi

☎03-3835-3639

WHEEL

[ホイール]

掲載データは2015年6月1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 TOYOTA MARKII/VEROSSA/CHASER/CRESTA

最新デザインのホイールに履き替えればルックスも一新できる

クルマのデザインにおいてホイールの占める割合はとても大きい。車体がノーマルでも、ホイールをスポーティにするかラグジーにするかだけでクルマ全体の印象が決定づけられると言っても過言ではない。また、マークII系は販売開始から少々年月が経っているため、すでにホイールを交換しているクルマであっても年月が経っているケースも少なくないだろう。そこで、ここに紹介する最新デザインのホイールに履き替えてみるのはいかがだろうか？ホイールのデザインや製造方法はここ数年で大幅に向上してきているのも大きなポイントで、以前に比べて大幅にシャープかつ複雑な造形であったり、軽量だったりするモデルもたくさんラインアップされている。最新のホイールに履き替えて、現代のルックスにアップデートしよう！

鋳 = 鋳造製法
鍛 = 鍛造製法
AMF = 鋳造ベースの高強度製法
1P = 1ピース構造
2P = 2ピース構造
3P = 3ピース構造



SA-10R AMF 1P
SIZE 110:F 18×7.5 35/R 18×8.5 35
 100/90:F 18×7.5 45/R 18×8.5 48
COLOR ゼブラブラックブライト・ブルーライトクローム
 (+1万5000円)
 ■2万9000円 (18×7.5)
 3万円 (18×8.5)
 ■ウェッズ
 ☎03-5753-8201



SA-15R AMF 1P
SIZE 110:F 18×7.5 35/R 18×8.5 35
 100/90:F 18×7.5 45/R 18×8.5 48
COLOR ガンメタリックブラッククリアー・ブルーライト
 クローム (+1万5000円)
 ■2万9000円 (18×7.5)
 3万円 (18×8.5)
 ■ウェッズ
 ☎03-5753-8201



SA-60M AMF 1P
SIZE 110:F 18×8.0 35 R:18×9.0 36
 100/90:F/R 18×8.0 45
COLOR マットブラックマシニング・ブラックブルーマ
 シニング (+3150円)
 ■4万5000円 (18×8.0)
 4万7000円 (18×9.0)
 ■ウェッズ
 ☎03-5753-8201



SA-55M AMF 1P
SIZE 110:F 18×8.0 35 R:18×9.0 36
 100/90:F/R 18×8.0 45
COLOR マットグレイマシニング・ブラックブルーマ
 シニング (+3000円)
 ■4万5000円 (18×8.0)
 4万7000円 (18×9.0)
 ■ウェッズ
 ☎03-5753-8201

1PIECE MODEL

1ピースモデル



GTV03 鋳 1P
SIZE F/R 17×7.0 42 18×7.5 43
COLOR ファントムシルバー・フラットブラック
 ■3万6000円 (17×7.0)
 4万円 (18×7.5)
 ■タナベSSR事業部
 ☎072-728-6700



GTV02 鋳 1P
SIZE F/R 17×7.0 42 18×7.5 43
COLOR ファントムシルバー・フラットブラック
 ■3万6000円 (17×7.0)
 4万円 (18×7.5)
 ■タナベSSR事業部
 ☎072-728-6700



GTV01 鋳 1P
SIZE F/R 17×7.0 42 18×7.5 43
COLOR ファントムシルバー・フラットブラック
 ■3万6000円 (17×7.0)
 4万円 (18×7.5)
 ■タナベSSR事業部
 ☎072-728-6700



TC105N AMF 1P
SIZE F:18×8.0 42/R 18×9.0 50
COLOR TSチタン
 ■5万6500円 (18×8.0)
 5万8000円 (18×9.0)
 ■ウェッズ
 ☎03-5753-8201



SA-72R AMF 1P
SIZE 110:F 18×7.5 35/R 18×8.5 35
 100/90:F 18×7.5 45/R 18×8.5 48
COLOR ハイパーブラッククリア・ブルーライトクロ
 ームII (+1万5000円)
 ■2万9000円 (18×7.5)
 3万円 (18×8.5)
 ■ウェッズ
 ☎03-5753-8201



ADVAN Racing RZ 鋳 1P
SIZE F 17×8.0 37 17×8.5 31 18×8.0
 37 18×8.5 31・R 17×9.0 45/35
 18×9.0 45/35
COLOR ダークガンメタリック・ブロンズ・レーシング
 ハイパーシルバー (+4000円)
 ■4万7500円 (17×8.0) 4万8000円 (17×8.5)
 4万8500円 (17×9.0) 5万5500円 (18×8.0)
 5万6000円 (18×8.5) 5万6500円 (18×9.0)
 ■ワイエフシー (YFC)
 ☎050-7544-7360



ES01 鋳 1P
SIZE F/R 18×7.0 48
COLOR ハイパーシルバー
 ■4万1500円 (18×7.0)
 ■マルカサービス
 ☎052-746-7000



77REBOOT 鋳 1P
SIZE F/R 18×7.5 48
COLOR セミグロスブラック+リムDC
 ■4万3000円 (18×7.5)
 ■マルカサービス
 ☎052-746-7000



RE-V 鍛 1P
SIZE F:18×8.0 43・R:18×9.0 48
COLOR DS・DB
 ■9万7500円 (18×8.0)
 10万3500円 (18×9.0)
 ■BBSジャパン
 ☎0766-31-8091



RF 鍛 1P
SIZE F:18×8.0 43・R:18×9.0 48
COLOR DS・DB
 ■8万6500円 (18×8.0)
 9万500円 (18×9.0)
 ■BBSジャパン
 ☎0766-31-8091



ADVAN Racing GT 鋼 1P

SIZE F 18×8.0 45 18×8.5 38・
R 18×8.5 45 18×9.0 35

COLOR マシニング & レーシングメタルブラック
(+4000円)・セミグロスブラック・レーシ
ングホワイト

■7万円 (18×8.0)
7万1500円 (18×8.5)
7万3000円 (18×9.0)
■ワイエフシー (YFC)
☎050-7544-7360



ADVAN Racing TCIII 鋼 1P

SIZE F 18×8.5 31・R 18×9.5 35
※突出注意

COLOR ダークガンメタリック・レーシングハイパーシ
ルバー (+2000円)

■5万6500円 (18×8.5)
5万7500円 (18×9.5)
■ワイエフシー (YFC)
☎050-7544-7360



ADVAN Racing RGIII 鋼 1P

SIZE F 17×8.0 38 17×8.5 31
18×8.5 45/31・R 17×9.0 45/35
18×9.0 35 18×9.5 45

COLOR レーシンググロスブラック・レーシングゴールドメ
タリック・レーシングハイパーブラック (+4000円)

■4万9500円 (17×8.0) 5万円 (17×8.5)
5万500円 (17×9.0) 5万8000円 (18×8.5)
5万8500円 (18×9.0) 5万9000円 (18×9.5)
■ワイエフシー (YFC)
☎050-7544-7360



ADVAN Racing RSII 鋼 1P

SIZE F 17×8.0 37/31 18×8.5 40/31・
R 17×9.0 45 17×9.5 35 18×9.0 30

COLOR セミグロスブラック・レーシングハイパーブラ
ック (+4000円)・レーシングハイパーシル
バー (+4000円)

■5万500円 (17×8.0) 5万1500円 (17×
9.0) 5万2000円 (17×9.5) 5万9000円
(18×8.5) 5万9500円 (18×9.0)
■ワイエフシー (YFC)
☎050-7544-7360



ADVAN Racing RZII 鋼 1P

SIZE F 17×8.0 37 17×8.5 31 18×8.0 44 18×8.5
38・R 17×9.0 45/35 18×8.5 38 18×9.5 35

COLOR レーシングインディゴブルー&リング・レーシ
ンググロスブラック&リング・レーシングハイ
パーブラック&リング (+4000円)

■5万500円 (17×8.0) 5万1500円 (17×
8.5) 5万8500円 (18×8.0) 5万9000円
(18×8.5) 6万円 (18×9.5)
■ワイエフシー (YFC)
☎050-7544-7360



TE37SL 鋼 1P

SIZE F/R 17×7.5 40

COLOR プレسدグラファイト・
プレسدダブルブラック

■6万1000円 (17×7.5)
■レイズ
☎06-6787-0019



RE30 CLUB SPORT II 鋼 1P

SIZE F/R 17×7.5 43

COLOR マットライトグレー

■6万1000円 (17×7.5)
■レイズ
☎06-6787-0019



ZE40 鋼 1P

SIZE F/R 18×7.5 43

COLOR マットブルーガンメタ・ダイヤモンドダークガ
ンメタ (受注生産)・ブロンズ (+2000円)

■7万5000円 (18×7.5)
■レイズ
☎06-6787-0019



ADVAN Racing RG-D 鋼 1P

SIZE F 17×8.0 37 17×8.5 33 18×8.0
38 18×8.5 33・R 17×9.0 45/35
18×9.0 45/35

COLOR マットブラック・ゴールド・レーシングハイパ
ーシルバー (+2000円)

■4万7500円 (17×8.0) 4万8000円 (17×8.5)
4万8500円 (17×9.0) 5万5500円 (18×8.0)
5万6000円 (18×8.5) 5万6500円 (18×9.0)
■ワイエフシー (YFC)
☎050-7544-7360



ADVAN Racing RS-D 鋼 1P

SIZE F 17×8.0 38 17×8.5 35 18×8.0 37
18×8.5 31・R 17×9.0 45/35 18×9.0 45/35

COLOR マットブラック・マシニング&シルバー (+3000
円)・マシニング&ブラック (+3000円)・ブ
ライトクロム (+8000円)

■4万7500円 (17×8.0) 4万8000円 (17×8.5)
4万8500円 (17×9.0) 5万5500円 (18×8.0)
5万6000円 (18×8.5) 5万6500円 (18×9.0)
■ワイエフシー (YFC)
☎050-7544-7360



57Xtreme CJ SPEC 鋼 1P

SIZE F/R 18×7.5 40

COLOR ブルー ジャパネスク・
ブラック ジャパネスク (+5000円)

■4万5000円 (18×7.5)
■レイズ
☎06-6787-0019



57FXX 鋼 1P

SIZE F/R 18×7.5 40

COLOR サンライトシルバー・
ブラック&マシニング (+6000円)

■4万5000円 (18×7.5)
■レイズ
☎06-6787-0019



57C6 鋼 1P

SIZE F/R 18×7.5 40

COLOR マットグラファイト・蛍光ピンク (+5000円)・
マットグラファイト+マシニング (+8000円)・
ヴェルヴェットマリン (+8000円)

■4万円 (18×7.5)
■レイズ
☎06-6787-0019



57Transcend 鋼 1P

SIZE F/R 18×7.5 40

COLOR スーパーダークガンメタ+リムエッジDC
■4万8000円 (18×7.5)

■レイズ
☎06-6787-0019



TE37V 鋼 1P

SIZE 要問合せ

COLOR ブロンズ・ガンメタリック+リムDC

■要問合せ
■レイズ
☎06-6787-0019



WedsSport SA-10R RLC 鋼 1P

SIZE F/R 18×7.5 45

COLOR RLC

■4万3000円 (18×7.5)
■エスティ・ガレージ
☎055-986-9150



V1 エクストリーム 鋼 1P

SIZE F/R 18×9.5 18

COLOR 蛍光ピンク

■4万3000円 (18×9.5 18)
■伊藤オートサービス
☎048-983-0110



D9R 鋼 1P

SIZE 100:F 17×7.0 38 18×7.5 38 19×8.5
45・R 17×8.5 42 18×8.5 47 19×8.5
38 90:F 18×7.5 47 R 18×8.5 47

COLOR アッシュドチタン・ブラック・ホワイト・グリミットシルバーダイ
ヤカットリム・グリミットシルバーダイヤカットリム (+3000円)
■4万円 (17×7.0) 4万3000円 (17×7.5) 4万4000円 (18
×7.5) 4万6000円 (18×8.5) 4万8000円 (19×8.5)
■ワーク ☎06-6746-2859 (西日本)
048-688-7555 (東日本)
052-777-4512 (中日本)



T7R 鋼 1P

SIZE 110/100:F 17×7.0 38 18×7.5 38・R
17×8.0 45 18×8.5 45・F/R 19×8.5 38

COLOR アッシュドチタン・マットカーボン・ホワイト・グリ
ミットシルバー・グリミットシルバー (+3000円)
■4万2000円 (17×7.0) 4万4000円 (17×8.0)
4万6000円 (18×7.5) 4万8000円 (18×8.5)
5万円 (19×8.5)
■ワーク ☎06-6746-2859 (西日本)
048-688-7555 (東日本)
052-777-4512 (中日本)



57D 鋼 1P

SIZE 要問合せ

COLOR セラミックホワイト・蛍光イエロー (+5000円)

■要問合せ
■レイズ
☎06-6787-0019



EX03 鋼 2P
SIZE F/R 18×7.5 43 19×7.5 43
COLOR フラットチタン・フラットブラック・ブラッシュド (+1万3000円)・オプションカラー10色 (+3000円)
■5万6000円 (18×7.5)
6万5000円 (19×7.5)
■タナベSSR事業部
☎072-728-6700



EX02 鋼 2P
SIZE F/R 18×7.5 43 19×7.5 43
COLOR フラットチタン・フラットブラック・ブラッシュド (+1万3000円)・オプションカラー10色 (+3000円)
■5万6000円 (18×7.5)
6万5000円 (19×7.5)
■タナベSSR事業部
☎072-728-6700



EX01 鋼 2P
SIZE F/R 18×7.5 43 19×7.5 43
COLOR フラットチタン・フラットブラック・ブラッシュド (+1万3000円)・オプションカラー10色 (+3000円)
■5万6000円 (18×7.5)
6万5000円 (19×7.5)
■タナベSSR事業部
☎072-728-6700

2PIECE MODEL

2ピースモデル



WinningDG-7 鋼 1P
SIZE F: 17×8.5 25 17×9.5 15・18×8.5 35 18×9.5 15・R: 17×9.5 15 18×9.5 15
COLOR マットブラック・マットブロンズ
■2万6500円 (17×8.5)
2万7000円 (17×9.5)
3万1500円 (18×8.5)
3万3000円 (18×9.5)
■ワンガン
☎047-395-5505



DD10.1 鋼 2P
SIZE 110:F 19×8.5 40・R 19×9.0 40 100:F 19×8.0 40・R 19×9.0 50 90:F 19×8.0 45・R 19×8.5 47
COLOR ブラックシャムファーマシニング・ブラックカットクリア・カムシルバーカットクリア・ブラックシャムファーマシニング (+1万円)
■7万円 (19×8.0) 7万1000円 (19×8.5) 7万2000円 (19×9.0)
■ワーク ☎06-6746-2859 (西日本) 048-688-7555 (東日本) 052-777-4512 (中日本)



CR 2P 鋼 2P
SIZE 100:F 19×8.0・R 19×9.0 44
COLOR グリミットシルバー・アッシュドチタン・ホワイト・マットブラック・アッシュドチタン・ホワイト・マットブラック・グリミットシルバー (+3000円)
■6万5000円 (19×8.0)
6万7000円 (19×9.0)
■ワーク ☎06-6746-2859 (西日本) 048-688-7555 (東日本) 052-777-4512 (中日本)



LM 鋼 2P
SIZE F: 18×8.0 45・R: 18×9.0 48
COLOR GL-SLD・DS-SLD (+4000円)
■9万7500円 (18×8.0)
10万1500円 (18×9.0)
■BBSジャパン
☎0766-31-8091



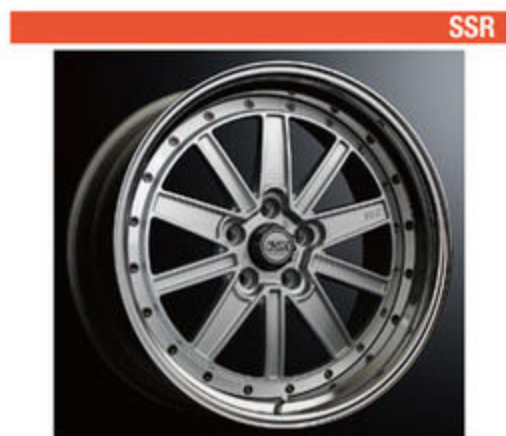
EX05 鋼 2P
SIZE F/R 18×7.5 43 19×7.5 43
COLOR フラットチタン・フラットブラック・ブラッシュド (+1万3000円)・オプションカラー10色 (+3000円)
■5万6000円 (18×7.5)
6万5000円 (19×7.5)
■タナベSSR事業部
☎072-728-6700



EX04 鋼 2P
SIZE F/R 18×7.5 43 19×7.5 43
COLOR フラットチタン・フラットブラック・ブラッシュド (+1万3000円)・オプションカラー10色 (+3000円)
■5万6000円 (18×7.5)
6万5000円 (19×7.5)
■タナベSSR事業部
☎072-728-6700



SP1 鋼 3P
SIZE F/R 18×7.5 43 19×7.5 43
COLOR シルバー・ブラック・S.B.C (+1万3000円)・オプションカラー (+3000円・9色)
■7万1000円 (18×7.5)
8万円 (19×7.5)
■タナベSSR事業部
☎072-728-6700



Formula MK-III NEO 鋼 3P
SIZE F/R 19×7.5 30
COLOR ファントムシルバー・フラットガンメタリック (FMゴールド・ホワイト・ブラック・フラットブラック・ガンメタリック・フレアブロンズ・フラットフレアブロンズ・レッド・オレンジ・+3000円)
■8万3000円 (19×7.5)
■タナベSSR事業部
☎072-728-6700



Formula MESH 鋼 3P
SIZE F/R 19×7.5 30
COLOR ファントムシルバー・フラットブラック (ホワイト・ブラック・フラットブラック・ガンメタリック・フラットガンメタリック・レッド・オレンジ・フレアブロンズ・フラットフレアブロンズ・+3150円)
■8万3000円 (19×7.5)
■タナベSSR事業部
☎072-728-6700

3PIECE MODEL

3ピースモデル



M1R 鋼 2P
SIZE 110:F 18×8.0 40・R 18×9.0 40 100:F 18×8.0 40 19×8.0 40・R 18×9.0 48 19×9.0 50
COLOR ファインホワイトシルバーⅡ・マットブラック・マットブロンズ・マットブロンズ (+2000円)
■7万円 (18×8.0) 7万2000円 (18×9.0) 8万円 (19×8.0) 8万2000円 (19×9.0)
■ワーク ☎06-6746-2859 (西日本) 048-688-7555 (東日本) 052-777-4512 (中日本)



TF1 鋼 3P
SIZE F/R 18×7.5 30 19×7.5 30
COLOR チタンシルバー・フラットブラック (ホワイト・ブラック・グレイシルバー・ガンメタリック・フラットガンメタリック・ツーリングゴールド・フレアブロンズ・フラットフレアブロンズ・+3000円) (スーパーブラックコート: 1万3000円)
■7万1000円 (18×7.5) 8万円 (19×7.5)
■タナベSSR事業部
☎072-728-6700



MS3 鋼 3P
SIZE F/R 18×7.5 30 19×7.5 30
COLOR シルバー・チタンシルバー・フラットブラック (ホワイト・ブラック・グレイシルバー・ガンメタリック・フラットガンメタリック・ツーリングゴールド・フレアブロンズ・フラットフレアブロンズ・+3000円) (スーパーブラックコート: 1万3000円)
■7万2000円 (18×7.5)
8万1000円 (19×7.5)
■タナベSSR事業部
☎072-728-6700



MS1 鋼 3P
SIZE F/R 18×7.5 43 19×7.5 43
COLOR グレイシルバー・ブラック・S.B.C (+1万3000円) (ホワイト・ブラック・グレイシルバー・ガンメタリック・フラットガンメタリック・ツーリングゴールド・フレアブロンズ・フラットフレアブロンズ・+3000円)
■7万1000円 (18×7.5)
8万円 (19×7.5)
■タナベSSR事業部
☎072-728-6700



SP4 鋼 3P
SIZE F/R 18×7.5 30 19×7.5 30
COLOR チタンシルバー・フラットブラック (ホワイト・ブラック・グレイシルバー・ガンメタリック・フラットガンメタリック・ツーリングゴールド・フレアブロンズ・フラットフレアブロンズ・+3000円) (スーパーブラックコート: 1万3000円)
■7万2000円 (18×7.5)
8万1000円 (19×7.5)
■タナベSSR事業部
☎072-728-6700



SP3 鋼 3P
SIZE F/R 18×7.5 43 19×7.5 43
COLOR チタンシルバー・シルバー・フラットブラック (ホワイト・ブラック・グレイシルバー・ガンメタリック・フラットガンメタリック・ツーリングゴールド・フレアブロンズ・フラットフレアブロンズ・+3000円) (スーパーブラックコート: 1万3000円)
■7万1000円 (18×7.5)
8万円 (19×7.5)
■タナベSSR事業部
☎072-728-6700



WITH ME GAL
一之瀬 雪乃ちゃん

一緒に
サーキットを
楽しみましょう♡



ブログ→<http://ameblo.jp/yukipowerup>

バンクしながらコーナーを立ち上がり、ストレートを猛烈に加速していく走行風景はクルマとは違った魅力を持っている。その加速力を生で目撃すれば、2輪のスポーツ走行に興味が出ることも間違いナシ!

楽しくサーキットを走りたいなら WITH ME走行会に 参加してみよう!



どなたでも気軽に参加できる走行イベントとして、少なくとも月に1回は関東圏のサーキットで走行会を開催しています。そのほかにもカートイベントやレッスンプログラムも多数ありますので、ぜひ参加してみてくださいね。

参加している車両は車種も仕様もバラバラ。中にはシャコタン、フルエアロのドレスアップ仕様のクルマもいた。日常乗っている愛車でサーキットを楽しむという人も多く、サーキット未経験者でも萎縮せずに参加できるのもWITH ME走行会の魅力。



全ての走行が終わった後には、豪華景品がもらえるジャンケン大会も開催。車内で使えるようなアクセサリグッズから、実用性満点のワコーズのケミカルなど、多数の景品が用意されていた。

筑波サーキットや袖ヶ浦フォレストレースウェイなど、関東圏のサーキットで走行会やレースイベントなどを開催しているウイズミープロフェッショナルレーシング。その名前を冠した「WITH ME走行会」は、すでに270回以上の開催回数を数える、伝統ある走行会だ。

このWITH ME走行会は、基本的にはじっくりとサーキットを走り込めるスケジュールの走行イベントだが、そのスケジュールの中にはリーズナブルな価格でサーキットを走行できるお試しスポーツ

主催者も参加者もとにかくアツトホームな雰囲気なので、参加すれば多くの仲間とも知り合えるはず。WITH ME走行会に参加して、今後のカーライフをより充実したものにしてみたいかがたろう。

走行枠や、座学講習付きでドラテク磨きができるプレミアムレッスンなども開催されている。つまりサーキットデビューするにも絶好の走行会なのだ。さらに、WITH ME走行会は2輪と4輪が同日に走るというのも特徴のひとつ。膝を擦る勢いでバンクさせながら走る姿はクルマとはまた違った迫力を楽しめる。

サーキット未経験者、初級者でも安心 2輪&4輪対象のじっくり走れる走行会

JZX DRAG MACHINES

JZXと言えば、今やドリフト専用車のようなイメージを持つ人も少なくないかもしれない。

しかし、JZXの真骨頂はパワーチューンにある。

そのパワーを遺憾なく発揮できるステージと言えば、そう、ドラッグレースだ。

ここでは、そのドラッグシーンで活躍する2台のマシンを紹介するとともに、最高峰のパワーメイキングを見ていこう。



SPECIFICATION

最高出力 1000ps

2JZ-GTE/トラスト・T88R 38GKタービン、サージタンク、エキマニ、インタークーラー、オイルクーラー/HKS・ハイカム(IN・EX: 280度)、ピストン、コンロッド、FコンVプロ、EVC/インジェクター(1000cc)/サード・ラジエター/Gフォース・エアシフター/デフロック/リヤフルピロ/フージャー・ドラッグラジアル(29.0/12.0-15) ほか

BEST
TIME
(E/T)

8秒868

仙台ハイランド

ドラッグレースウェイ最後の年に

プロコンプクラス

優勝&自己ベスト更新



ボディはFRPパーツやアクリルガラスを多用し軽量化。リヤには整流を目的としたドラッグ用のウイングを装着。ブレーキとしてのパラシュート(ドラッグシュート)を備えているのは、400mで260km/hを超えるスピードに達するため。このクラスのマシンにとっては、安定した減速に欠かせない装備だ。



タービンはトラストのT88 H-38GKをチョイス。最大ブースト圧は2.6kg/cm²とかなりハイブーストで、出力は1000psに迫るハイパワーマシン。レブリミットは8300rpmに設定しているが、満足のいくパワーと特性を得られているという。



トラスト製サージタンクや定番のインフィニティ用スロットルを組み合わせてつつVプロで制御している。インジェクターは1000ccに変更し、ハイパワーにも対応したキャパシティを持つ。



もともと1JZにT04Zを組み合わせていたエンジンも、目標タイムに遠く及ばなかったことからスペックアップ。2JZに載せ換えつつ、クランクはノーマルながらHKSのピストンとコンロッドで強化。ハイブーストにも耐える仕様となっている。

P-COMP CLASS

SONIC BOON CHASER

[JZX100]

PHOTO: 金子信敏
REPORT: 渡辺大輔

DRIVER 増淵一弘
製作ショップ エスペランサ



「仙台ハイランド最後の年に優勝できたことは、日本のドラッグレースシーンの記録として残るだけに、これほど嬉しいことはないですね。チェイサーで勝負し続けてきて本当に良かったと思いますよ!」とはオーナー兼ドライバーの増淵さん。

ストリートゼロヨンからはじまり、ドラッグレースへ参戦、そしてこの世界にドブプリとハマってしまったという増淵さん。当初は1JZにT04Zの組み合わせで、龍ヶ崎のトラスト0-400を走っていたが、その頃のベストタイムが11秒6と、2JZやRB26搭載車にまったく歯が立たなかったという。

しかし、そのことがきっかけで、負けず嫌いの性格に火が付き、当初は街乗りも兼ねていたチェイサーはドラッグ専用マシンにすることに決心。エンジンも2JZに換装し、T88タービンははじめとした補機類も大幅にアップデート。完全なパワー志向へと組み上げられるとともに、エアシフター化など操作系もスペックアップさせた。

また、ボディはフージャーのスタンダードスリッパ29インチを収めるために、アーチを切り上げながらワイドフェンダー化。タイヤに合わせて足回りもアラゴスタをベースに、スプリングは前後9kg/mm、フルピロ化といったセッティングとした。

さらに、内装などレースに必要なパーツは全て取り去り、FRPパーツやアクリルウインドウを多用し、ストリートカーの面影すら感じさせない完全

なレースカーへとリニューアルさせた。

その結果、昨年の仙台ハイランドオープニングフェスタではプロコンクラス優勝を果たし、さらにフリー走行では自己ベストの8秒7を記録するなど、その内容もパーフェクト。ドライビングスキルはもちろんだが、マシンの仕上げ方とオーナーの根性が生んだ、まさに最高峰のドラッグマシンと言えるだろう。



トランク内はフロアをカットしフラットなボトム形状に変更。フレームに補強を加えたうえで、コンパクトな安全タンクに変更。軽量化を徹底している。両サイドを見ると、フェンダー内面が大きく加工されていることも確認できる。



リアの足まわりはアラゴスタをベースにスプリングレートを前後ともに9kg/mmに設定。リヤタイヤは幅12インチ(約300mm)、外径29インチ(約744mm)と巨大なドラッグスリッパを履き、高いトラクションを得る。フェンダー内側の逃げ加工に合わせてボディはワイド化。



ドラッグ専用マシンとして仕立てられているため、ノーマルメーターなど不要なパーツは全て取払い、カーボンパネルで塞いでいる。計器類はセンターパネルに取り付け、ミッションはGフォースのエアシフターに変更。ロールケージもサイドバーにガゼットを入れて強度を高める設計。

10年以上の歳月をかけて今もなお進化し続ける 1100psにも対応する 強化ATドラッガー!

SPECIFICATION

最高出力 1100ps

2JZ-GTE / HKS・ハイカム (IN・EX : 272度)、ピストン、FコンVプロ、EVC、インタークーラー、オイルクーラー / トラスト・T88-34D、サージタンク、エキマニ / 純正改クランク / ナブレック・スロットル / デンソー・インジェクター / NOS / シェヴェーレン強化AT / OS・LSD / ワンオフマフラー / オリジナルアラゴスタ車高調 / ラジアル (F : 235/45R17 275/40R17) ほか

JZX **DRAG**
MACHINES



BEST
TIME
(E/T)

9秒042

ボンネットやトランクといったボディパーツにはサブライプ製のドライカーボンを使用。1プライの超軽量仕様のため大幅な軽量化を実現している。



8秒台に迫る仕様のためブレーキ用パラシュートを装備。タイヤはプロコンプクラスの中では少数派のストリートラジアルを装着。





タービンはT88-34Dを
チョイスし、ブーストは通
常時2.0kg、最大で2.2
kgに設定。ブーストコント
ロールはEVCを使用し、
エンジンはVプロで制御
している。もちろんATの
強度限界を確認しながら
セットアップされるため、
通常よりも手間がかか
っているという。

トラストのサージタンクにナ
ブレックの100φスロットル
の組み合わせ。メインのイン
ジェクターはデンソー製の
1000ccを使用し、ポンプな
どの燃料系も強化される。



エンジンには信頼性の高いパーツを使用し、レプリミットは9000rpmに設定。圧縮比もノーマルの8.5に対して9.5に変更し、レスポンスも高めている。2JZチューンを得意とするマテリアルオートが製作したこのエンジンの最高出力はなんと1100psとのこと。

P-COMP CLASS

Material AUTO Factory MARKII

[JZX101]

PHOTO: 金子信敏
REPORT: 渡辺大輔

DRIVER

高田 哲

製作ショップ

マテリアルオート

「10年以上冷めることなく進化を続け、オ
ートマの限界に挑戦しながらついに今回
ベストを更新、8秒台目前までたどり着きま
した!」とはドライバーの高田さん。



10年以上冷めることなくドラッグレースに心
血を注いできたという高田さん。その拘りも特
殊で、この世界では常識破りの名物ドラッカーと
しても知られる人物だ。

その拘りとは「ATでドラッグに挑戦する」こと。
もちろん、ただのATでは話題に上るわけもなく、
シュヴェーレンとタッグを組んで進化させてきた
というATは、なんと1100psものパワーに耐える
というもの。

実際に1100psを絞り出すエンジンという
と、HKSのカムやピストン、ライジングのH断面
コンロッドを組み込み、T88-34Dを装備。強度と
レスポンスに特化した仕様とのこと。

もちろん、そのATを完成させるまでには、走行
データをしっかりと取り、クラッチの滑りや油圧の
変動などを完全把握する必要があったという。そ
こには並々ならぬ開発努力があったことは容易
に想像が付くだろう。

そして「壊れても 挑まねば
ならぬ 勝負時」…以外は、安
定して走らせることができるま
でに至った。その拘りが生ん
だ1000psオーバーの全開
走行を可能とするATとはまさ
に常識破りというわけなのだ。

また、このマシンはボディの
作り込みも見どころ。1プライ
のサブライブ製ドライカーボン
ボンネットをはじめ、トランクや
ドラッグウイングなど超軽量
パーツも目白押し。リヤフェン
ダーは275のラジアルを履く

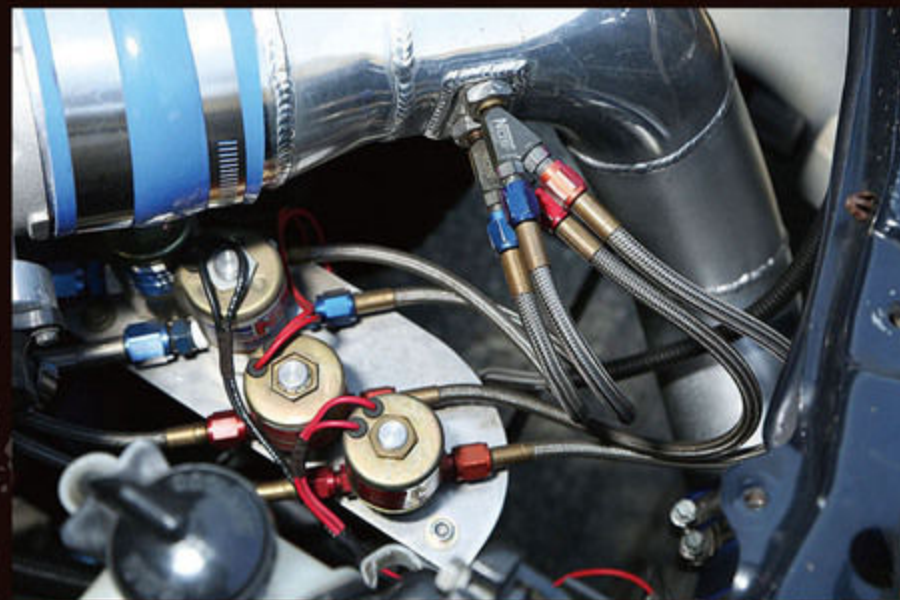
ために20mmのワイド化が行われている。さらに、
足回りもオリジナルのアラゴスタを、フロント6
kg、リヤ4kg/mmの組み合わせで装着するなど、AT
の限界を突破するために仕上げられたスペシャ
ルマシンなのだ。



1000psオーバーのマシンながらミッションはこだわりのシュヴェーレン製
強化ATをセレクト。ミッション操作を必要としない分、加速が続くのが最
大の魅力だという。逆に、耐久性は限界ギリギリでシビアな管理も必要と
なる。



NOSはオリジナル
のセッティングで、約
300ps分のアドバ
ンテージを發揮。噴
射タイミングは自動
にも手動にも切り替
えられるため、シチュ
エーションに応じた
効果的な使い方が
できるという。



ストックのダッシュボードを使用しながらスタックメーターなどをシンプルに配置。エンジンストール時にメー
ターがリセットされることを防ぐため、セルスイッチをセンターに移植している。

「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.194

トヨタ マークII / チェイサー / クレスタ

No.5

ニースムック 2015年8月13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 ☎03-68897460 FAX03-68897461

受注センター ☎048-988-6011 FAX048-988-7651
広告部 ☎03-68997462
販売部 ☎03-68997461

トヨタ車に特化した雑誌

トヨタ車に特化した雑誌

10000
10000

10000
10000

vol.794

MARK II CHASER/CRESTA



No.5



10000
10000

10000
10000

性能アップ＆ドレスアップを徹底



人気車種
トヨタ車に特化した雑誌

JZX

10000
10000

10000
10000

10000
10000

10000
10000

10000
10000

10000
10000

10000
10000

10000
10000

10000
10000

10000
10000



700

最新 700

チューニング&ドレスアップカタログ