

日産・フェアレディZ No.8
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
2016年4月13日発行

MotorFan's YEAR 2016

vol.203

FAIRLADY Z No.8

Zチューナー渾身のデモカーたち
SPORTS TUNED & STYLISH
Z SELECTION!



SPECIAL INTERVIEW

日産
自動車

田村宏志氏

Central
20

柳田春人氏

つねに進化を続ける新世代チューン
Zチューンの現在地

REAL Z USERS

D1GP参戦車もピックアップ
Z&MOTOR SPORTS

国産スポーツのレジェンド～
Z HISTORY

デビューからすでに14年
Z33メンテ&リフレッシュ

**NEWEST
PARTS
CATALOG**

最新パーツを
網羅してお届け







CONTENTS

5 SPECIAL INTERVIEW

新生nismoとZ34nismo **日産自動車** 田村宏志氏
黎明期からZを見つめ続けた男 **Central20** 柳田春人氏

21 つねに進化を続けるスポーツチューニング Zチューンの現在地

34 最先端のZ34チューンや
成熟が進むZ33チューンの詳細をチェック!

SPORTS TUNED Z SELECTION!

Z34

■POWERHOUSE AMUSE ■FUJIMURA AUTO
■MOTOR SPORTS Garage 4413 ■SunLine Racing
■Garage Chikara ■SuperAutobacs HAMAMATSU
■CRUISE ■MCR ■DAYTONA Racing
■Motoring Pro Shop ULTIMATE

Z33

■CAR SHOP ARROWS ■PentRoof
■Garage MAK ■ORIGINAL RACING
■POWERHOUSE AMUSE ■SunLine Racing
■Garage Chikara ■DREAM FACTORY

72 現役ユーザーのZライフとスペックを紹介! REAL Z USERS

78 ATTENTION! STYLISH DEMO-CARS

VARIS/WEBER SPORTS/ROWEN/
STARDAST/TSR PROJECT/DATSUN FREEWAY

90 Z&MOTOR SPORTS D1GP/Super耐久

97 フェアレディZの足跡 LEGEND OF FAIRLADY Z

104 Z乗りならこだわってほしい! タイヤ選びの心構え

106 Z33の中古車が安い! USED Zのススメ

116 メンテ&リフレッシュはもはや不可欠 Z33 MAINTENANCE POINT

122 オススメZ SHOP GUIDE

129 最新&人気パーツをまとめてお届け! NEWEST PARTS CATALOG

172 Recommended Wheels for Z

オススメ注目ホイール!
RAYS / YOKOHAMA WHEEL





FAIRLADY

Z

1969 年、初代 S30 が発売された。

ロングノーズショートデッキ、その魅力あるスタイルは、
世界中の多くの若者を魅了することになった。

L 型直列 6 気筒エンジンを搭載したこのモデルに
かつて胸を熱くした現役チューナーたちも少なくないだろう。
それから 47 年。Z は 6 世代をへて、いまだ日本のみならず、
世界中のファンの心をとらえつづけている。

そして、その魅力は半世紀を目前にしてもまったく色あせることがない。

そう、Z は日本が誇る特別な存在なのだ。

初めてスポーツカーを手にする若者も、
長年の夢をついに実現した中高年のドライバーも、

Z オーナーであることの誇りとともに、熱い走りを楽しんでほしい。



NISMO

HYPER
REV

Tamura Hiroshi

新生 “nismo”の 構築と Z nismoへの こだわり

1984年に日産自動車宣伝部大森分室から誕生したNISMO
2012年には活動拠点を横浜に移し、同時にニスモビジネスオフィスが設立
新たなロードカービジネスを展開する新生NISMOの核心に迫る

interview

田村宏志氏

日産自動車 ニスモビジネスオフィス
チーフ・プロダクト・スペシャリスト
(兼) 商品企画本部 第一商品企画部
チーフ・プロダクト・スペシャリスト



Text : 高橋明宏 Photo : 小竹 充

FAIRLADY Z NISMO

ベースモデルの素性を引き上げながら NISMOの商品価値を高めていく

2009年に発表されたVersion NISMOの後継モデルとして2014年に登場したZ nismo。このモデルはジュークやマーチ、ノート、GT-Rにも設定されたNISMOモデルと共通する方向性を持つ。それはNISMOを所有する満足度に見合うエンジンパフォーマンスやハイセンスなインテリア、効果的なエクステリアのほかに、メーカーだからこそ可能な強靱でしなやかなボディワークなどである。



**MARCH
NISMO**



**NOTE
NISMO S**



**JUKE
NISMO RS**



**GT-R
NISMO**

NISMOブランドの 確立と新たな方向性

2012年に新生NISMOが誕生してから4年。日産自動車直属となったNISMOでは、それまでと異なるアプローチが展開される。その核となる人物が、ニモビジネスオフィスの設立と同時にチーフ・プロダクト・スペシャリストとして新生NISMOをけん引する田村宏志氏である。日産自動車のなかでも特異（失礼）な人物として知られる田村氏。じつは過去に田村氏とのインタビュを通して会話をさせていただく機会があった。R34 GT-R販売当時から15年以上も前のことになる。この会話を通じて田村氏を知ると、スポーツカーをこよなく愛する人物であり、当時はR32 GT-RとR34 GT-Rの2台を所有する無類のRエンジン・ジーストであった。

田村氏は1984年に日産自動車に入社。その後、材料研究所を経て「クルマに触りたい、特装やカスタムに関わりた」という意向からオートテックジャパンに出向。あの櫻井真一郎氏（3代目スカイライン開発責任者）や伊藤修令氏（7代目スカイライン開発責任者）、渡邊三氏（9代目スカイライン開発責任者）とともに開発に従事し、スカイラインのDNAをダイレクトに引き継いでいる。日産本社に戻ってからはR33、34 GT-Rの開発やR35の開発コンセプトを企画するなど、GT-Rといえば田村氏の名前が必ず登場するほどスポーツモデルとの関係は深い。

NISMOが新たな展開を仕掛けるとなれば田村氏に声がかかるのは必然であり、その類まれなこだわりが現在のNISMOブランドをけん引しているといっても過言ではない。

ユーザーに「潤い」を 提供する新生NISMO

NISMOといえばまず頭に浮かぶのがモータースポーツ活動だ。これまでにも数多くの栄光を手にし、2015年は2年連続でスーパーGTの王者となり、そのパフォーマンスで多くの人を魅了した。

この活躍はNISMOのネームバリューをさらに引き上げるエフェクトになっているのはもちろんだが、新生NISMOは、「ブランドを展開する以上は、ヨーロッパやアメリカ、いろんな他の国にも出していきたい。いままでなかったワクワクの真髄を担う究極のエッセンス、それをNISMOとしよう」と世界を見据えた活動を行っている。

そこにはロードカー、パーツ、ブランド商品、ロイヤリティという4つの柱があり、その軸となっているのがロードカービジネスである。

ロードカーについては、これまでもモータースポーツで得たノウハウを注入し、そのブランド力で多くのNISMOファンを虜にできたが、新生NISMOでは「モータースポーツは頂点なので、ここは最初のきっかけとして大事にしていくけれど、これに加えて斬新なデザインやパーソナライゼーション、ニモならではのクルマとの一体感を加速させる最先端のITテクノロジーもきちんとやろう」といった新たなアプローチを試みられている。

「チューニングカーが大好き、パワーがないとニモじゃないよ」という従来のユーザーを取り込みながら、人とはちよと違う、個性的で質の高いものを求めて人生を楽しんでいるようなお客様（日産ではHigh Life Seekerと呼んでいる）やライトユーザーの、このクルマなんか面白いよね、かわいいよね、といった声に答えていきたい」

そんな姿勢で車両開発へと取り組んでいるのだ。

また、NISMOブランドを冠するモデルのなかでも、違いを明確化するためにグレード名のNISMO S、RSはハイパフォーマンスの象徴とし、NISMOのみのネーミングのグレードは、他人とは違ったセンスある車両を求めるユーザーに対するアプローチとしている。

「従来のニモファンには、どうしてもSやRSは必要です。そして、ライトユーザーには個性的な内外装と気持ちのいいサスペンションを提供したいですね。ただし、見た目だけではダメ。私のフィロソフィとしてはボディ、シャシーをチューンしてから内外装を手がけたい。その外装も、必ず風洞実験室に入れて実際にダウンフォースを得られるようなものじゃないといけない。フェイクではない、その人の人生の潤いになってくれるようなクルマを提供していきたいんです」

こうした新たな展開において、田村氏が最初にセレクトした車両がジュークだった。専用サスペンションを搭載して内外装をカスタムしたジュークNISMOに加え、エンジンパフォーマンスも高めたジュークNISMO RSも設定された。その後もマーチ、ノートといった車両を選ぶことで多くのユーザーにNISMOクオリティを感じてほしいという想いが込められていることがわかる。そして、その想いはZやGT-Rというハイパフォーマンスモデルへと引き継がれるのである。

Zだからこそ 徹底したこだわり

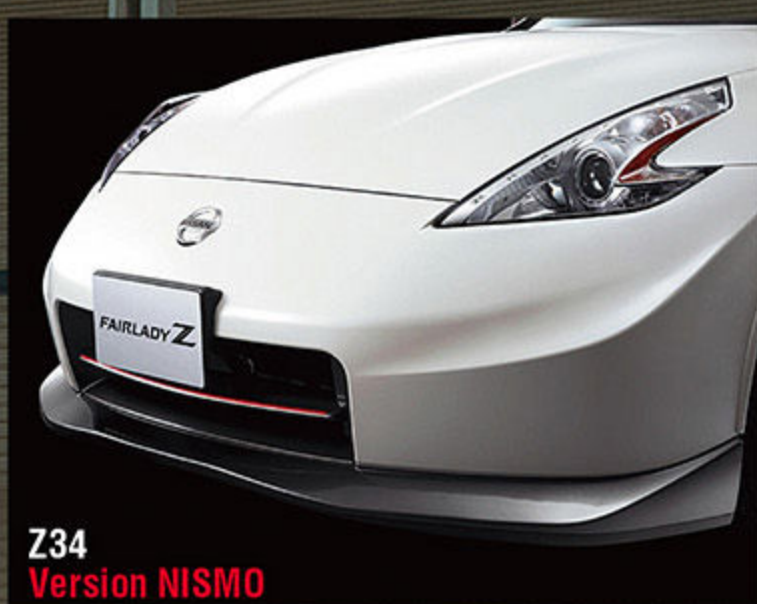
フェアレディZは日産が誇るFRSスポーツとして古くから愛され、どの世代にも根強いファンが多い。そのZをベースにNISMOの名が冠されたグレードがリリースされたのは、前モデルのZ33からになる。

「ひと目で心魅かれ、いつまでも愛し続ける」というZ33のキャッチコピーのように、Zを熱愛するユーザーに対して、Zらしさを頂点を極めたモデルを送り出すことがNISMOの使命だと考えている。そのため「気持ちよいスポーツドライビングを満喫できる」ハイパフォーマンス、「見る人を虜にする」デザイン、「多くの人に身近な」ハイバリューといった3つの項目は10年が経過しても変わらない。

「ZはNAじゃないですか。レスポンスがもつとも大切なんです。GT-Rとは違って、ユーザーとクルマが同じ目線で会話できたり、クルマが自分にコネクトしている部分を感じられるほうがいいんです。ダンスのパートナーのようにコントロールしやすくて、一体感を味わえるような演出をしたいですね。また、メーカーとして提供するクルマは、絶対にボディもチューニングしています。た



34 NISMO



Z34
Version NISMO



FAIRLADY Z
NISMO



JUKE
NISMO RS

2009モデルではノーズを延長してサイドにカナード形状を採用。2014モデルではボディサイドのデイランプの形状を利用して空力性能を向上させている。レイヤードダブルウイングの下側のレッドウイングは個性的だ。

車両に合わせて設計された専用レカロは、ニスモが設計を行いポジショニングからサポート性能、快適性まで考慮して製作される。視界にレッドの色味が入らないZ NISMOのシート配色は、田村氏のこだわりによるものだ。

たとえばGT-Rには特殊なボディ補強を入れています。メーカーにしかできないこと、ここはしっかりとやっていきたいですね」

それでは、Z34 NISMOに施されたチューンを具体的にみてみよう。NISMOだからできるテクノロジーを注入

Z34 NISMOにはスタビリティの向上や的確でシャープなハンドリング、フラットな乗り心地を高次元でバランスさせるという、NISMOだから可能な最新のテクノロジーを反映させるべく、多くのノウハウが注ぎ込まれた。

エアロダイナミクスは、レーシングテクノロジーを最大限活用しながら、Z NISMOであることをしっかりと主張するべく細部にわたって吟味されている。

たとえば、フロントバンパースポイラーはバンパーコーナーのサイド面を前後に伸ばすことでCd値を低減することに成功しているが、これはフロント両サイドに配されるディティールランニングランプがポイント。そのまま装着するとバンパーから飛び出してしまふのだが、適切な配置をしながら空力性能を向上させ、同時に特徴のあるデザインに活かされている。

さらにレイヤードダブルウイングと呼ばれるリップタイプのスポイラーも採用された。これによってダウンフォース性能も向上しているが、左右に分かれたレッドウイングと呼ばれる特徴のある赤いリップは、性能を維持しながら角度を付ける位置はどこが最適なのかを決めることにも苦労したそう。角度や曲げるポイントが重要で、ふたつの間隔が狭くなればフロントビューからのフェイスが微妙な印象になり、逆に広すぎるとワイドな感じに見えなくなる。スタイリングのバランスを整えながらも空力を向上させることが大切なのである。

このレイヤードダブルウイングの下側にさらにオプショんで用意されているのが、FRP製のアンダースポイラーとフーパーを採用することで耐衝撃性を高めたアドオンスポイラーだ。これらを追加することでフロント

フェイスの精悍さを増しながらダウンフォース性能の向上にもプラスすることができるといふ。

特徴のあるボディ形状はデザイナーを悩ませる

グラマーなボディラインのZ34では、リアバンパースポイラーのデザインにも苦労している。空力性能を維持するためには通常バンパーサイドをコーナー面に張り出させることで空気を剥離させるが、この部分を張り出させるとZのエレガントなボディラインと喧嘩をしてしまふ。ラインをくずすことなくフレアさせるポイントがスタイルを決める重要なところ。





軽量でありながら高い剛性を持ち、さらにスタイリッシュなデザインを採用するといった難題をクリアしたZ NISMO専用ホイール。走りに関して無駄を省く努力は欠かしていない。



アルカンターラ巻きステアリングにはステアリングの位置を示すトップマーカを採用。サーキット走行などのスポーツ走行時にステアリングの角度を知るには効果的。レーシーな雰囲気も演出できる。

ただし、これまでジュニクやマーチ、ノートに採用された赤耳と呼ばれるかわいらしいミラーはZ NISMOには採用していない。そこが本格的スポーツモデルとの違いで、これはGTRにも採用されていない。その代わりにポイント的に赤のラインを入れてNISMOモデルであることが主張されている。

完璧に統一されたNISMOテクノロジー

さらに、レーシングテクノロジーからのフィードバックはホイールにもおよんでいる。ここで求められたのは、極限までの軽量化と剛性の追求だ。それでいてデザイン面も妥協されていない。

単に軽くするために削り込めば剛性を保つこともむずかしくなる。そのためベースとなるホイールをセレクトすることから高剛性で軽く優れたデザインの検討はスタートしている。選ばれたのはレーシングテクノロジーを反映したNISMO初期のデザイン。これを日産のデザイン手法を取り入れながらリファインしたのだ。修正点はスポークの幅を中心から外に広げ、スポークライフのカーブをスムーズで自然な形状を描くようにしたところ。最終的にスポークがリムに向かってスリムになる、初期のデザインの理にかなった、高剛性で軽量化に特化したデザインを採用することになったのだ。

NAレスポンスを楽しむそれがZの醍醐味

また、NAエンジンを採用するZは、ターボモデルのGTRとは求めるものが違うという。だから、Z34 NISMOでは、絶対的なパワーではなくレスポンスやドライバビリティの一体感を重視した気持ちいいフィーリングを与えるべく、左右バンクを独立させた等長のフルデュアルエキゾーストシステムが採用された。

この排気効率のアップに伴い、ECMも専用のデータが製作された。パワーはプラス19馬力と控えめだが、官能的なサウンドとNAらしいレスポンス、そして扱いやすさを持ち合わせ

たVQ37VHRへと変身しているのである。

ドライビングをサポートするシートにも独自のノウハウ

さらにマイナーチェンジに伴いリリースされた2015モデルでは専用のレカロシートも採用されている。見た目はスポーツスターと呼ばれる市販モデルに似ているが、じつはNISMOがオーダーした専用設計のシートなのだ。

クッションフレームと座面形状が独自にカスタムされ、身体に均一にフィットしながらもタイトさを感じさせることもない。それでいて中高速の横Gでも安心してステアリングやシフト操作が行えるように徹底的に研究されている。

開発には多くの時間がかけられた。スポーツシートに求められる条件は身体をサポートする性能だけではなく、姿勢を保持しながらリラックスすることも必要だったり、長時間同じ姿勢を強いられながらも疲労は軽減したい。これらの相反する要素を加味しながら最適なポジションとサポート性が得られるように設計されたのがサーキットにも対応するNISMOレカロなのだ。

NISMOのエッセンスをベースモデルに戻したい

「Z34 NISMOは、私がいちばん最初に関わったZなので、私がイメージするZ像をいちばん表現できていると思います。つぎは、このクルマで生み出したNISMOのエッセンスが、ベースモデルのZやGTRに帰っていく姿を見てみたいですね。ベースモデルという本筋に戻って初めて、エッセンスを生み出したと言えると思うので」

自動車メーカーにいなから、カスタムのスペシャリストである田村氏が手がけたさまざまなコンセプトやチューニングは、NISMOブランドの存在価値を高めるだけにとどまらず、いずれこのクルマ自体をより高いステージに引き上げてくれるのかもしれない。





Details

Fairlady Z **NISMO**

妥協することなくZのポテンシャルを最大限に引き出しながら
本物の走りを追及することで完成したZ NISMOは
本物のハイパフォーマンスカー特有のオーラさえ感じられる



ENGINE

官能的なサウンドと
中高回転域で味わえる
トルク特性がポイント

Z NISMOに採用されているエキゾーストシステムは、フロントパイプから一度集合させたスタンダードモデルとは異なり、左右バンクの排気を独立させ等長にしたフルデュアルの形状を採用している。これによって排気の流れを妨げることなくメインマフラーに流すことが可能となり、専用のECMチューニングを施すことで355馬力/38.1kgmを発生させる。



WHEEL

バネ下重量の軽減をねらい
軽量で強靱なホイールがサスを活性化

ディテールから明らかに軽さを主張するZ NISMO専用ホイールは、バネ下重量を軽くすることをねらい軽量化を意識してデザインされている。しかも剛性を保つことでハイグリップタイヤの性能を引き出し、サスペンション性能の向上にも貢献するよう設計されている。

スポーツカーらしさを求めると
……Z NISMOに行き着く

Z、GTRといえば、日産自動車
が世界に通用するハイパフォーマンス
スカーとして登場させたスポーツモ
デルだ。ジュニクやマーチ、ノートに
もNISMOモデルは存在するもの
の、この2台だけは系統が異なる。

そのためZ NISMOにはSやR
Sは存在しない。それはなぜか？
すでに高いパフォーマンスを維持する
ZにNISMOがそのネーミングを
授ければ、NISMOを知るユーザー
は超ド級な性能を要求するだろう。現
モデルでも明らかに性能差を備える
ハイパフォーマンスカーであるのに、
SやRSのエンブレムはまだ必要ない
と考えているからである。

そのZ NISMOのパフォー
スレベルはかなり高い。シミュレー
ションを徹底して行った空力特性に
優れたエアロは、けっして派手さはな
いがダウンフォースやリフトを抑え
る効果を確実に得ることが可能だ。
スポーツモデルとしての性能を
引き出すためのサスペンションやパ
ワーステアリングの味付け、またファ
クトリーだからこそ行えるボディ補

強は、フィールドがサーキットとし
てもドライバを満足させるハンド
リングやトラクション性能を備える。
エンジンに関しても排気系をメ
インとしたチューニングながら、E
CMによる完璧なセットアップで
4000回転から7000回転あた
りのスポーツ走行時に頻繁に使う回
転域で、スタンダードモデルを確実に
凌駕する有効なトルク特性を発生す
る。その変化は、走り出せば確実に味
わうことが可能で、だれもがパワー
レスポンスを満喫できる。

また、ブラックとレッドを基調とし
たインテリアはドライバーにZ NI
SMOであることを十分に意識させ
るものだ。2015モデルから投入さ
れたNISMO専用のレカロに身体
を沈めれば、車両からの情報をダイレ
クトに感じることも可能だ。
Z NISMOは開発に携わった前
出の田村氏の理念が十分に反映され
たモデルである。数多くのスポーツ
モデルを世に送り出した人物だから
こそこのこだわりで完成した、ハイパ
フォーマンスカーといえるだろう。

EXTERIOR

NISMOモデルであることを主張
派手すぎない存在感を示す



コンピュータによるシミュレートと
NISMOが得意とするレーシングテク
ノロジーからデザインされたエアロバ
ディは、cd値、cl値を徹底して検証。
サーキットでも安定した走行を可能に
する空力特性をねらって効果を発揮す
る。けっして派手ではないが、レッドカ
ラーをポイントに加えることでZ NI
SMOであることの存在感も主張。本物
であるがゆえの形状がここにあるのだ。

FAIRLADY Z NISMO



SPECIFICATIONS / 主要諸元

全長×全幅×全高	4330×1870×1315(mm)
ホイールベース	2550mm
トレッド(前後)	1550/1580(mm)
車両重量	1530kg
最小回転半径	5.2m
燃費	9.2km/ℓ
サスペンション	(F) ダブルウィッシュボーン (R) マルチリンク
エンジン	VQ37VHR(NISMO専用チューニング) DOHC V型6気筒
総排気量	3696cc
最高出力	355ps/7400rpm
最大トルク	38.1kgm/5200rpm
価格	562万6800円(6MT)/573万4800円(7AT)



ニスモであることを象徴する レッドを効果的にちりばめる

スポーツシートはレカロ製をベースとするが、Z NISMO専用に設計されたもの。その専用設計はカラーや表革だけにとどまらず、根本にまで及ぶという熱の入りよう。NISMOのブランドに恥じないクオリティの高いものとなっている。ステアリングにはトップマーカーが入り、やる気をそそる。

INTERIOR



DEDICATED EQUIPMENT / 専用装備

■エンジン
チューニングコンピュータ(ECM)
エンジンカバー
等長フルデュアルエキゾーストシステム
テールパイプフィニッシャー
■サスペンション&スタビリティ
ストラットタワーバー(nismoロゴ入り)
サスペンション(スプリング/ショップアップソーバー/スタビライザー)
高剛性コンプレッションロッドブッシュ
YAMAHA製パフォーマンスダンパー(フロント/リア)
フロントメンバーブレース
ラゲッジアンダーブレース
リヤアンダーフロアVバー
高剛性ブレーキホース
■タイヤ&ホイール
レイズ製アルミ鍛造ホイール(19×9.5J INSET40/19×10.5J INSET23)
ブリヂストンPOTENZA RE-11(245/40R19 94W/285/35R19 99W)
■エクステリア
フロントバンパー
ヘッドランプインナーブラック加飾
LED/ハイパーデイルイト
フェンダーモール(フロント・リヤ)
ドアミラー
サイドシルプロテクター
リヤバンパー
リヤスポイラー
■インテリア
チューニングRECAROシート
本革・アルカンターラ®巻3本スポークステアリング(レッドセンターマーク、レッドステッチ付)
車速感応式パワーステアリング
スターターボタンレッドフィニッシャー
本革巻シフトノブ
本革巻パーキングブレーキレバー
コンソールブーツ(レッドステッチ付)
ブラックアウト加飾インテリア
ドアトリム(レッドステッチ付)
インテリアエンブレム
コンピメーター(nismoロゴ入り、レッド文字盤(タコメーター)、280km/hスケール)
インストアッパーボックス(レッドステッチ付)
運転席・助手席ニーパッド(レッドステッチ付)



柳田春人氏

セントラル20代表

Yanagida Haruhito

Interview

“Z”ひと筋半世紀

柳田春人氏をひと言で表すなら
これ以上の言葉はないだろう
Zに魅せられ、Zとともに
走り続けた偉大なるレーサーの
半生と、苦楽をともにした
歴代Zとの思い出に迫る

その黎明期から
Zを見つめ続けてきた

Text: 木内一行 Photo: 小竹 充

SR311と出会い、デビューレースで勝利したことが その後の柳田氏の運命を大きく変えた

18歳でレースデビュー ワークス加入の話も

クルマ好きやレース好きであれば、Zの柳田とか、雨の柳田というワードをいちは耳にしたことがあるだろう。元レーサー・柳田春人氏。70〜80年代のレースシーンで活躍した経歴を持ち、東京・調布市にあるチューニングショップ「セントラル20」の代表でもある。そんなレジェンドレーサーのひとりである柳田氏が、本格的にレースへ参戦したのは18歳のときだった。

「当時は16歳で軽自動車免許が取得できたので、最初は母親からもらったスバル360でジムカーナをやっていました。その後ホンダN360に乗り替え、ヨシムラモーターズで500ccにチューニングしたんです。そのときに『クルマってチューニングするとこんなに速くなるのか』と実感し、その世界にも興味を持ったんです。」

そのうちN360で富士スピードウェイを走るようになったんですが、道中で不慮の事故に遭い、その補償金で中古のフェアレディ(SR311)を購入しました。そして18歳のときに『富士100kmロードレースミーツイング』に出場したら、たまたまデビューウインしちゃって。そのときに、レーサーで女優の夏川かほるさんに『プロにならないか』ってお誘いを受けたんです。それがレーサーになるきっかけでしたね」

初めてのレースで、周囲はナンバーの付いていない本格的な車両ばかりという状況のなか優勝してしまった柳田氏は「自分でも勘違いしちゃったんでしょね。素質があるのかなって」と、若かりしころの思い出を語る。そして、このレースでの優勝と夏川さんとの出会いが、柳田氏の運命を大きく変えたのだった。

柳田氏の速さが周囲に認められ、数年後にはワークス入りの話もあったが、そこで事態は急転する。

「21歳のときに大森ワークス(現NISMO)から契約の話があったんですが、翌年にオイルショックの影響で大森ワークスはレース活動を休止し、その話もなくなってしまったんです。た

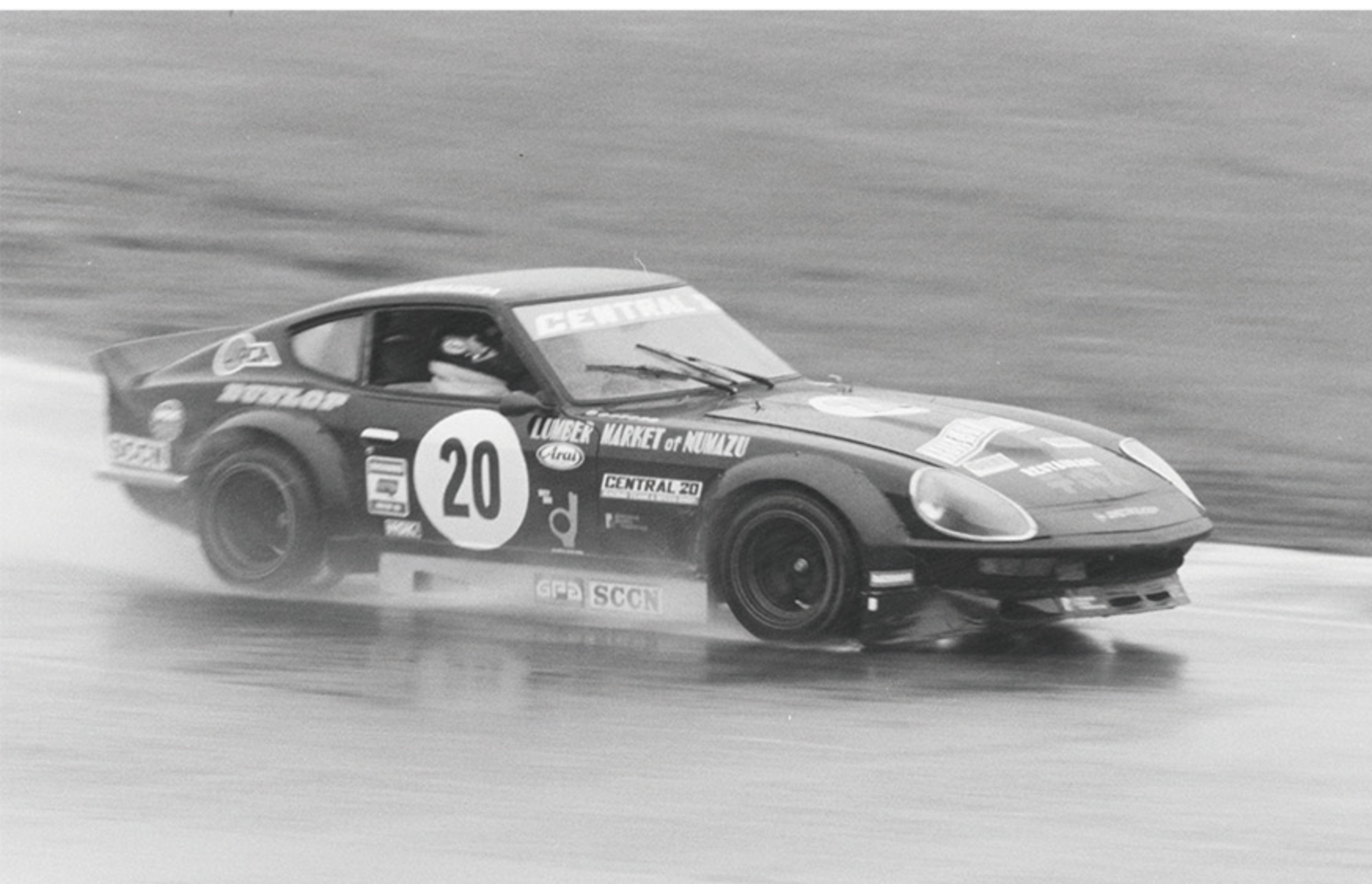
だ、活動を休止したあととすべてサポートしてくれたので、レースを続けることができたんですよ」と、当時を振り返る。

こうした困難があったことで柳田氏は「レースだけじゃ飯は食っていない」と考えるようになり、75年に自身のショップ「セントラル20」をオープン。そして、レースではS30でスーパーリングなどに出場し、多数のサバンナを相手にチャンピオンを獲得するなど、すばらしい実績を残した。そして「Zの柳田」と呼ばれるようになったのだ。また、話は前後するが、72年3月に開催された富士300kmレースでは7Lエンジンを搭載するマクラレンをストリートで追い抜くなど(最終結果は1位・2位がマクラレンで柳田氏は3位)、雨のレースで抜群の強さを見せたことから、雨の柳田の異名も取った。

多くのファンが熱狂した スーパーシルエット時代

その後の柳田氏は、79年から開催され、クルマ好きの若者を熱狂の渦に巻き込んだスーパーシルエットレースで大活躍。バイレットターボ、ガゼルターボ、ブルーバードターボとクルマを代え、80年と83年にはチャンピオンも獲得する。星野一義氏のシルビア、長谷見昌弘氏のスカイラインとともに「日産ターボ軍団」と呼ばれ、いまでも「柳田春人IIスーパーシルエット」というイメージを持つファンも多いはずだ。

「やっぱりインパクトは、スーパーシルエットがいちばんだったと思うんです。アクセルを戻しているときはマフラーから炎を吹いたりして。たとえば、ヘアピンに入る途中でアクセルを全開にするんですが、でっかいタービンが付いていてブーストがすぐにかからないから、クリッピングポイントの先あたりでグワッとくるんですよ。だから、そのコツを覚えないと、タイムなんか全然出ない。最近のGT500なんかは、ターボがついているかどうかわからないほど、どこでもレスポンスがいいって聞いているんでね。そういうこと考えると、ブルーバードは乗りやすさとはかけ離れて



DatsunSPORTS
240Z

黎明期のレースシーンで 幾多の名勝負を繰り広げてきた

8年にも及ぶ長い年月をS30で戦ってきた柳田氏。しかしときとともにS30のエントラントは減少し、その一方でライバルのサバンナが大挙して参戦。そんななか柳田氏は、1978年に3勝を挙げて、悲願のクラスチャンピオンを獲得している。写真は1978年6月に行われた富士グラン250kmレース。「雨の柳田」を象徴するアツい走りを見せ、柳田氏とS30は、3位でフィニッシュした。



柳田氏は1970年からS30で参戦。当初は432だったが、ほどなくして240Zへスイッチした。そして80年代にはブルーバードターボで大活躍する



セントラル20のチューニングは、長年のレース活動で得たノウハウをもとに、ただ単にパーツを装着してむやみにパワーを上げるのではなく、乗りやすく、長く楽しめるようなコンセプトで行っている。それゆえ、多くのユーザーがリピーターとなっている。

柳田氏が「年配の人でも乗れることを目指している」というように、派手になりすぎずにオリジナリティを主張するエアロ。現在の柳田氏の愛車でもあるZ34ロードスターは、銀座へ行っても年配の人から声をかけられるほど、老若男女に注目されているようだ。



Zがある限り続くセントラル20のストーリー

いましたよ。いま思えば、よくあんなクルマに乗っていたな」と
このように、Zやスーパーシルエットで活躍した柳田氏であるが、レーサー時代はいいことばかりではなかったという。
「楽しかったってことはないですね。あつという間だったし、私は40歳前でやめたんだけど、レースで楽しかったってことが1日もないんです。だからプロのレーサーをやめたあとに、遊びでやるレースはすごく楽しいんですよ。危険だと感じたならアクセル戻せばいいんだもの。でもお金をもらってやるプロとなるとそうはいかないから、すごく大変。つねに120%の力を出さなければいけないし、無理もしなければいけないからね」
一見華やかに見えるプロのレーサーだが、柳田氏の本音は意外なほど違うものだった。
夢のようなスポーツカーそれが432だった
さて、ここまでは自身とレースについての話を伺ったが、歴代Zについても語っていただいた。S30からZ34まで6世代に渡って販売されているZだが、それぞれの印象を持っているのだろうか。
「SR311からS30になったときに、ボディがすごく大きくなったように感じましたね。いまのクルマと比べると実際には小さいんだけど。そして、とにかくカッコよかった。とくに432なんかは、6気筒で4バルブ、3キャブに2カムシャフトという、それまではそんなエンジンなかったじゃないですか。だから、GTRもあつたけど、スポーツカーでこういったエンジンを積んだクルマが出たことが、すごく夢のようだった。私はアシとしては乗っていませんでしたが、レースでは最初から使っていましたね。チューニングでは、L20をL24のブロックを使って排気量アップするメニューが人気だったことを記憶しています」
現在では一般的となったコンプリートエンジン販売。しかしセントラル20では、30年以上前から行い、なおかつ人気のメニューとなっていた

ようだ。そしてS130の時代になると、世の中のチューニングの手法や方向性も少々変わってきた。
「S130は自分でもアシとして使っていて、エアロなどいろいろなオリジナルパーツも作りました。手軽にやる人はカムを交換したりハイコンプ仕様にしたりしていましたね。あとはポルトオンターボが出まわってきたころだったので、そういったチューンもけっこうやりましたよ。パワー的には15馬力くらいアップしたのかなあ。
それがZ31になるとターボ全盛の時代だったんで、ブーストアップなどが増えて。それで、RB20がVG30よりも速くなるっていうタービンキットがものすごく売れたのを覚えています。チューニング業界として、シヨップの数も増えてきたし、このころは過激なことをやるシヨップも多かったですね」
ローコストで楽しむならZ33がベストチョイス
そしてときは平成に変わり、国産車で初めて280馬力に到達したZ32が登場した。
「Z32はね、リミッターを解除するだけで230km/hくらい出ることがわかっていたんで、ブーストコントローラーとコンピューターをいち早く開発したんです。これに300km/hスケールのメーターを組み合わせたキットが人気になって、毎日お客さんが取り付けに来ていたことが印象に残っています」
ただね、走行会などに行っても、Z32で楽しもうって人は少なかった。ロールセンターが高くて、すぐスピンしちゃうんですよ。正直、バランスは決してよくないクルマでした。ただ、普通に乗るぶんにはすごくいいクルマですよ。いまでもZ32のお客さんは多いし、10万kmを超えてリフレッシュメニューをオーダーするお客さんも数多くいらっしゃいます」
2002年には約2年のブランクを経てZ33が復活。ファンのみならず、柳田氏もZの復活を心待ちにしていたようだ。
「Z33はカッコいいし、ベーシックグレードなら300万円で買えるとい



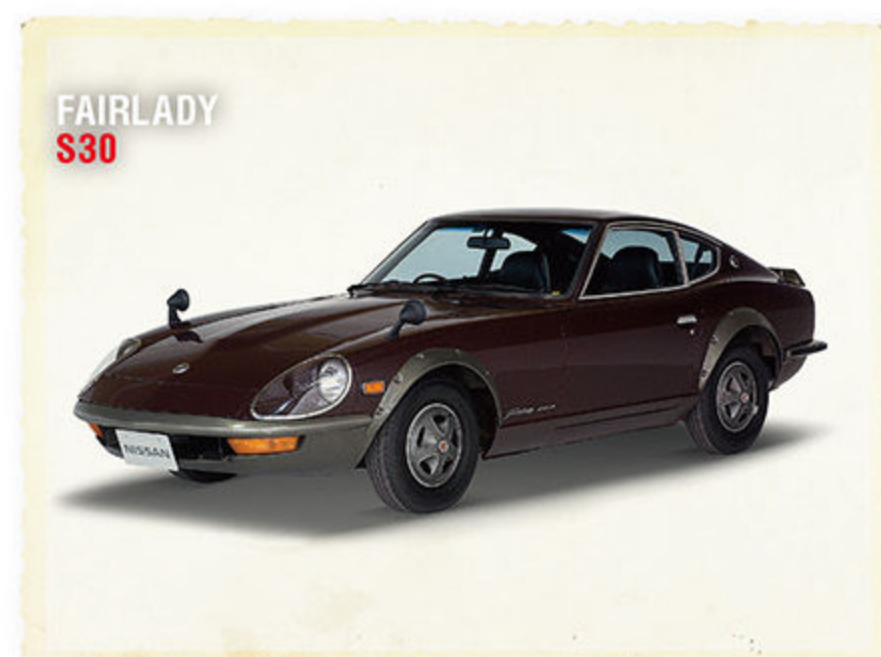
FAIRLADY
Z31

セミリトラクタブルヘッドライトを採用し、新開発のV6エンジンが搭載された3代目Z31。後期モデルはエクステリアデザインを大きく変更し、3.0V6DOHCを搭載する300ZRが設定された。



FAIRLADY
S130

アメリカ市場を見すえながら正常進化を果たしたS130。4輪ディスクブレーキなどの新装備を採用し、エンジンは自然吸気の2.8ℓと2.0ℓのほか、のちに2.0ℓターボも搭載された。



FAIRLADY
S30

欧州スポーツカーに匹敵する性能を持つ手ごろなスポーツカーとして、国内外で大人気となったS30。ハコスカGT-Rと同じS20搭載の432、Gノーズ&オバフェンを装備する240ZGもあった。

1983

1978

1969



中央自動車道と国道20号が交わる場所に位置するセントラル20は、この場所が社名に由来。1988年に完成したガラス張りのシャシーダイナモ室を備える現在の工場は、チューニングショップとは思えないほどお洒落な作りだ。

セントラル20
住所 東京都調布市上石原1-32-34
TEL 042-486-4451
<http://www.central20.co.jp>



うのが魅力でしたね。ウチにくるお客さんもすごく多いし、ノーマルでもリミッターさえ解除すればサーキットで楽しめるクルマになりました。

最初のころは足まわりが硬すぎて評判が悪かったけど、どんどんメーカーが改良してくれて、クルマ自体が進歩しましたからね。6MTもインパクトがあった。また、従来の日本ではほとんどが2by2だったのに、あえて2シーターのみにしたっていうのは、完全にアメリカ中心の考えですよ。

最新のZ34はホイールベースが短くなって軽量化もされ、よくなりましたね。ただ、イジりたい部分はたくさんあるので、余裕のある人はニスモバージョンを選んだり、うちのコンプリートカーを購入する人もいます」

ところで、Z33やZ34は自然吸気になり、簡単にパワーを上げることができなくなったが、最近の志向はどうなのだろう。

「いろいろな方がいらつしやいます。マフラーだけ交換……といった人は少ないですね。やるならエキマニや中間パイプも変えてしまいう人が多い。乗るとわかるんですが、レスポンスが全然違うんですね。ただ、ハードなチューニングをしなくてもけっこう楽しめるから、いまだしたらZ33をキッチリとメンテナンスして乗るのが、いちばんいいんじゃないかな」と、柳田流のオススメを教えてください。そして「ウチのお客さんは、S30が好きな人、Z32が好きな人、S30が好きな人、愛車と違う型のZに乗ろうとは思っていないんですよ。だから好きなZをずっと乗っていらして、「チューニングするお金でZ34買ったら？」って言うても、興味ないんですよって言われる。これって、Z特有のことだと思いますね」

ニューモデルが出るとすぐ新型に乗り替えるのではなく、好きなモデルをとことん乗りつくす。Zというクルマのオーナーは、独自のこだわりを持つ人が多い。そんなことを感じさせてくれるコメントだった。

**次期Zに求めるものは
排気量ダウンとATの進化**
Z34がデビューしてからすでに7年

以上が経過している。それだけに、新型が登場するのであればすでに開発は進んでいるはずで、次期Zのウワサが流れてもいいころだ。そんな次期型に対して柳田氏は

「排気量を小さくしてもらいたい。できればV6の25ℓとか3ℓとかにして、ツインターボを付けて。そうすれば税金も安いしね。ベシッく安いグレードから高いグレードまで設定してくれば、ユーザーも選べていいですよ」

あと、ぜひATミッションも変えてほしい。クラッチ付きのATはコスト的に高くなるだろうからそれは無理としても、9速とか10速とかにしてもらいたいね。Z34のATは7速だから、マニュアルみたいに操れてそれなりに楽しめますけどね。また、昔はATでスポーツ走行って危険だったけど、最近はブレーキにもいろいろなおパーツがつけられて性能がすごくよくなるので、サーキット走行とかも安全に楽しめるようになりましたしね。ともあれ、Zはアメリカで販売すれば必ず売れるし、モデルチェンジなきやいけないクルマだと思っんです」とはいえ、チューニング業界もけっこう好景気ではない。しかし柳田氏は、セントラル20をこれからも誠心誠意続けていくつもりだ。

「やはりZが好きなんです。セントラル20はZがあるかぎり続けていきますよ。販売台数の9割がアメリカなんです。本当は向こうにも進出したいんですが、ウチのキャパシティもあるんです。いまは国内だけで十分ですね」

セントラル20には、柳田氏が現役だったころサーキットで応援していたファンや、子供の手が離れたらZに乗りたかった、若いころは買えなかったけど金銭的に余裕ができたから乗りたかった……といった人が集まってくるという。

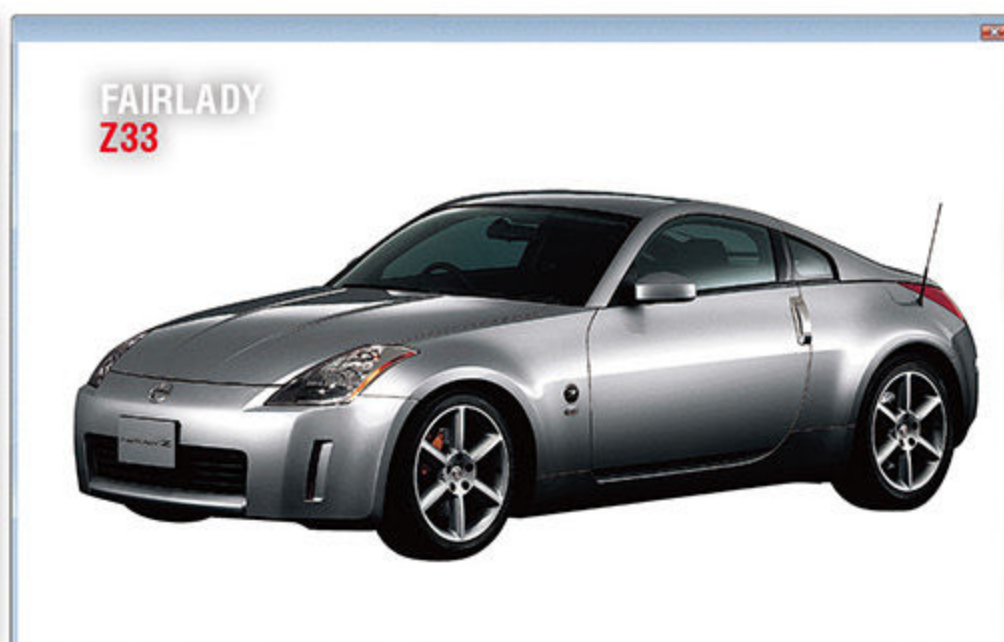
「このような人たちが声をかけてくれたりお店に来てくれることが、とくにうれしいんですよ」

こう話す柳田氏の目は、喜びに満ちているようだった。



FAIRLADY
Z34

先代よりホイールベースを100mm短縮し、エンジンの排気量を3.7ℓにしたことで、運動性能がさらに向上。アグレッシブになったエクステリアデザインも見どころのひとつだろう。



FAIRLADY
Z33

約2年ぶりに復活したZ33。新世代のフロントミッドシップパッケージにより優れたハンドリングを実現し、エンジンは全車3.5ℓに拡大。2シーターのみのラインナップとなった。



FAIRLADY
Z32

Z初の3ナンバー専用ボディを採用。エンジンは全車3ℓV6を搭載し、ターボ仕様はツインターボになり最高出力は280馬力に到達。10年以上販売されたロングセラーモデルとなった。

2008~

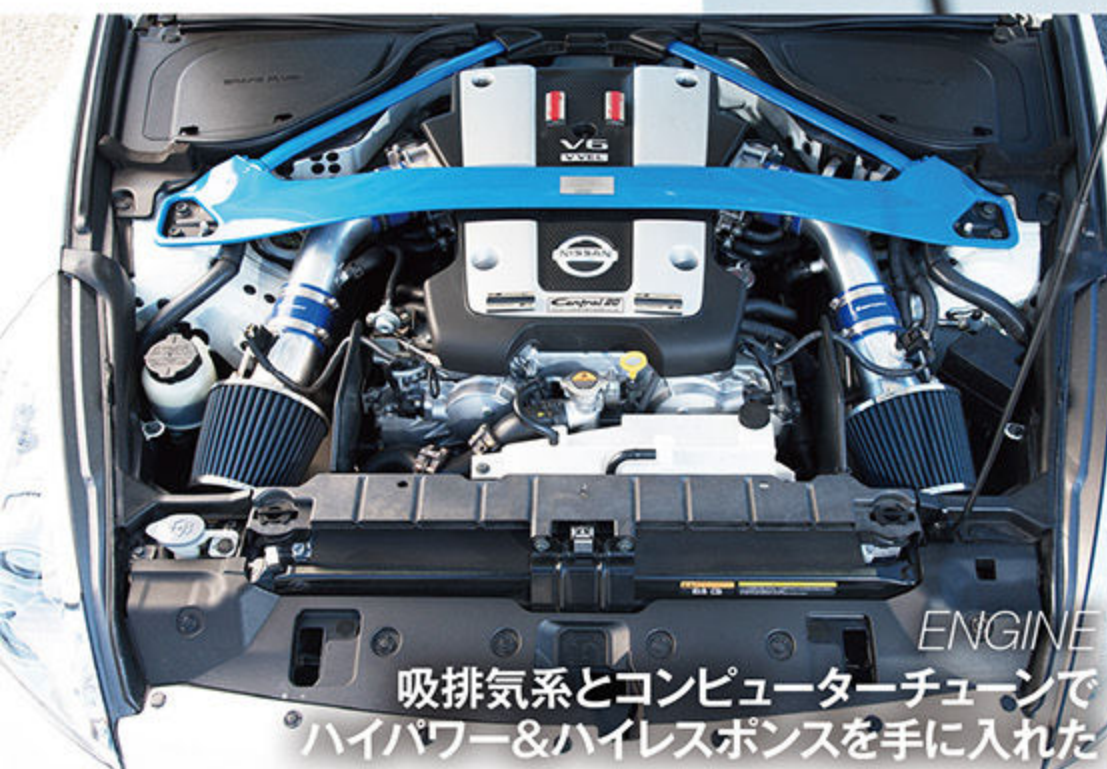
2002

1989

Details

Central20 370ZG ROADSTER

スポーツカーゆえZ34にはハードなチューニングを求めてしまうが、セントラル20のデモカーは柳田氏の日常のアシとしても活躍する完全なストリート仕様。センスのいいエアロと扱いやすいパワートレインそして快適な足まわりを備える大人のスポーツカーに仕立てられている。



ENGINE

吸排気系とコンピューターチューンでハイパワー&ハイレスポンスを手に入れた



エンジンはオリジナルのスーパーコンピューターのほか、排気系をZsportの48φエキゾーストマニホールド、ハイパワーキャタライザー、フロントパイプ、マフラーとフルセットで装着。吸気系にオリジナルエアクリナーキットをセットすることで、ハイパワーと高レスポンスを実現。さらに、エンジン保護のためにオリジナルのオイルクーラーキットも装着されている。



INTERIOR

カーボン製アイテムで室内をスポーティかつ上質にドレスアップ

インテリアはスポーティかつ上質な雰囲気。オーディオパネルやメーターカバーなど、各所にリアルカーボン製アイテムがおとらされている。また、カーボンとパンチングレザーのコンビステアリングは、ガングリップ&Dシェイプ形状とし、握りやすさだけでなく乗降性もアップ。シートはZsportのセミバケットタイプで、ブリッドとのコラボモデルだ。

都会にもマッチするストリート仕様の理想形

量産車の場合、エンジンも足まわりも万人に扱いやすい仕様になっている。Z34ももちろん、スポーツカーらしさを求めるにはノーマルでは少々モノ足りない。しかしセントラル20のデモカーは、そんな不満を解消してくれる1台に仕上げられている。

ショップのデモカーといっても、ハードなチューンはいっさいなし。エンジンはノーマルで、吸排気系とコンピューターチューンのみだ。ところが、豊富な経験と膨大なデータをもとにセッティングされたオリジナルコンピューターは、全域でパワーアップが感じられ、かつストリートでの扱いやすさを追求したトルク特性を実現。排気系にオリジナルのエキマニ、キャタライザー、フロントパイプ、マフラーといったフルメニューを施すことで、低回転域でのトルクとレスポンスを確保しつつ、高回転域での抜けのよさを手に入れている。また、これらのチューンを施すと、純正エアクリナーでは容量不足。そこで、オリジナルのエアクリナーキットを装着し、抜けのいい排気系に見合った空気の吸入量を可能にしている。

一方、シャシーにもこだわりが満載。足まわりは、ストリートからワインディングをターゲットにしたオリジナルの車高調キットで、サブフレームの余計な動きを抑制するサブフレームリジットカラーも装着。ブレーキは、フロントに8ポットキャリパー、リアに4ポットキャリパー、355φローターを組み合わせ、抜群の制動力と絶妙な前後バランスを得ている。そして注目エアロ。240ZGを現代風にアレンジしたというエアロは、派手になり過ぎずにオリジナルリ

ティを表現。加えて、冷却性能や空力特性といった走りの性能も追求しており、機能性とルックスを持ち合わせたエアロとなっている。なお、これらのパーツはすべて一般にリリースされているもので、ユーザーが同じ仕様にすることも可能。歴代Zを数多く手がけ、Z34を熟知するセントラル20が送り出す、ストリート仕様の理想形がコレだ。

Central 20 370ZG ROADSTER

SPECIFICATIONS/主要諸元

■エンジン
Central20スーパーコンピュータ
Zsport Z34エアクリナーキット
Zsport オイルクーラーキット
Zsport 48φエキゾーストマニホールド
Zsport ハイパワーキャタライザー
Zsport フロントバイブ
Zsport マフラー
フロントタワーバーオリジナルペイント
■サスペンション
Zsport サブフレームリジットカラー
Zsport Z34サスペンションkit F: 10kg/mm R: 10kg/mm
■ブレーキ
Zsport Z34フロント8POTブレーキkit
Zsport Z34リア4POTブレーキkit
■ホイール
BBS RI-D 超超ジュラルミン F: 19×9.0J INSET28 R: 19×10.0J INSET17
■タイヤ
MICHELIN パイロットスーパースポーツ
(F: 245/45-19 R: 285/40-19)
■インテリア
Zsport セミバケットシート
Zsport フロアマット
Zsport コンビネーションステアリングDシェイプ
Zsport カーボンセンターカバー
Zsport カーボンシフトカバー
Zsport カーボンスイッチカバー
Zsport カーボンオーディオパネル
Zsport カーボンメーターフード
Zsport カーボンシフトノブ
■エクステリア
Zsport Z34GノーズVerII
Zsport サイドボーダー
Zsport Z34リアボーダー
Zsport オーバーフェンダー
Zsport オリジナルサイドデカール
Zsport ソフトトップカバー
Zsport LEDパーフェクトSET
Zsport LEDウインカーSET
Zsport バックHIDkit



EXTERIOR

見せるだけじゃない! 機能性にもこだわったエアロ

フロント、サイド、リアで構成されるZsportのエアロは、見た目だけでなく機能性にもこだわったもの。フロントGノーズはノーマルより70mm延長されているが、ノーズ部分の車高は純正と変わらないので、日常での不便も感じないはず。また、左右合計で20mmワイドになるオーバーフェンダーは、Z34のスタイリングをいっそう引き締めながら、構造変更検査の必要がないのがうれしい。



BRAKE

安心して踏める オリジナルの 大径ローター& ビッグキャリパー



前後ともオリジナルのブレーキキットを装着。前後ともアルミ鍛造キャリパー採用で、フロントは8ポットに380φフローティングローターを組み合わせ、リアは4ポットに355φローターをセット。キャリパーカラーはシルバーが基本だが、要望により変更も可能だという。



WHEEL

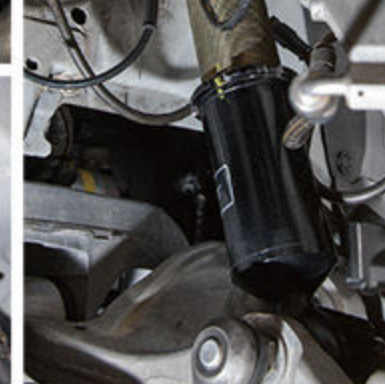
高級感溢れる BBSの鍛造ホイール

スポーティな鍛造ホイールと聞いて真っ先に思い出されるのはBBSだろう。このRI-Dは、BBS伝統のメッシュデザインを現代的に解釈しながら、材質にジュラルミンを採用して細身のスポークで軽量、高剛性を実現している。運動性能と高級感を演出するチョイスだ。サイズは19インチ。

SUSPENSION

ワインディングから 市街地までマッチする 懐の深いサスキット

ストリートからワインディングをメインに開発されたZsportサスペンションキット。スポーツ走行も可能なバネレートながらデットカーとしても使える乗り心地を確保しており、どんなシチュエーションでも扱いやすいことが特徴。フロントは全長調整式でリアはハイトアジャスター機能付き。バネレートは前後とも10kg/mm、減衰力は6段調整式となる。



サブフレームリジットカラーは、サブフレームとボディに生じるスキ間に挟み込むことで、剛性アップを実現する。



ORIGINAL ROM TUNE

by
AUTO PRODUCE BOSS



ECUTEK

by
SUPER AUTOBACS
HAMAMATSU



UpRev

by
UpRev JAPAN

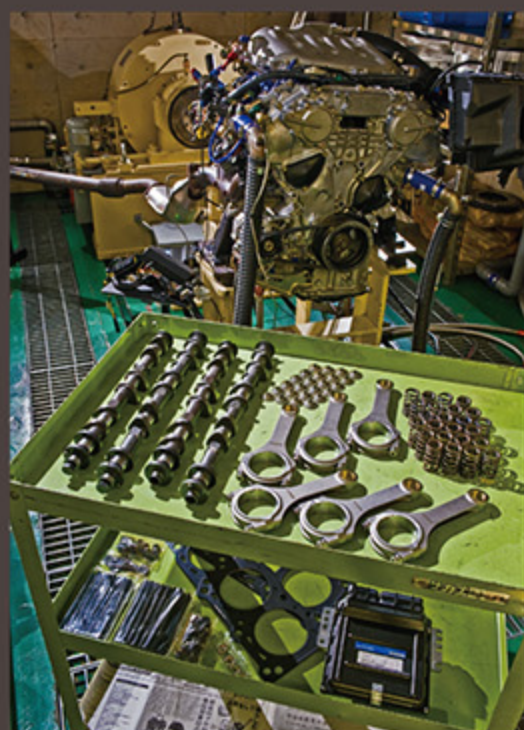


Z ツねに進化を続けるスポーツチューニング Z チューンの 現在地

CPUをはじめ、エンジンパーツや過給器、排気系パーツなど、Zのスポーツチューンの進化はとどまるところを知らない。その最先端事情をチェックしてみよう！

VQ35DE ENGINE PARTS

by
TOMEI POWERED



ORIGINAL SUPER CHARGER KIT

by
CAR MAKING REYOU



EXHAUST SOUND TUNE

by
SACLAM



ORIGINAL ROM TUNE



by

AUTO PRODUCE BOSS

Text: 川崎英俊 Photo: 犬塚直樹

VTC/VVELを含む
点火系のコントロールが
Z34チューンのポイント!

年々進化して高度化していくのが、エンジンの電子制御システム。その歴史をさかのぼっていくと、クルマに採用されはじめたのは1970年ごろからで、その元祖となるのがボッシュのDジェトロ燃料噴射システム。当初は出力の向上が主たる目的だった。

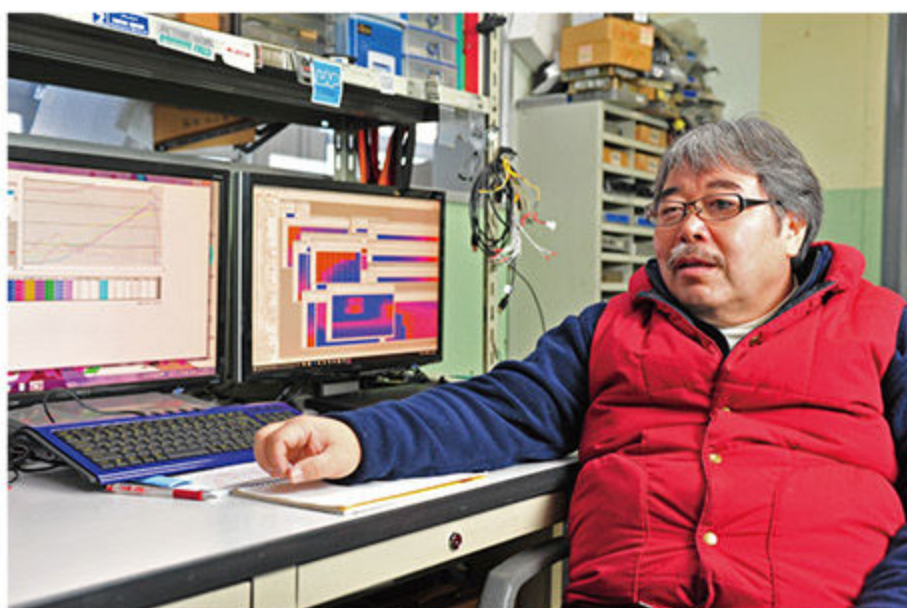
ジェットやニードルの物理的な交換でセッティングを行うキャブレターに対し、コンピュータによるエンジン制御はまったくの別物。エンジンコントロールユニット(ECU)は「ブラックボックス」と呼ばれ、人の手がおよぶことを拒んでいた。

そんななか早くから国産車のECUに取り組み、チューニングに先鞭をつけたのがオートプロデュースボス。豊富なノウハウと高い技術力で、つねにECUチューニングの先頭を走り続けているのである。

「コンピュータチューンといっても、Z32までのEPROMタイプとZ33以降のフラッシュタイプではまるで別物。制御に対するメーカーの考え方が変化しているうえ、CAN通信で車両全体の制御が連携しているの、ほとんど複雑化しています」というのは、ボスの藤岡代表だ。

そのことを端的に表しているのが、ECUの容量変化。メインCPUにルネサスSH7055を使っていたZ33初期型のフラッシュメモリ容量は512KBだったのに対し、同SH7059を採用する最新のZ34ではメモリ容量が15MBと約3倍になっているのだ。

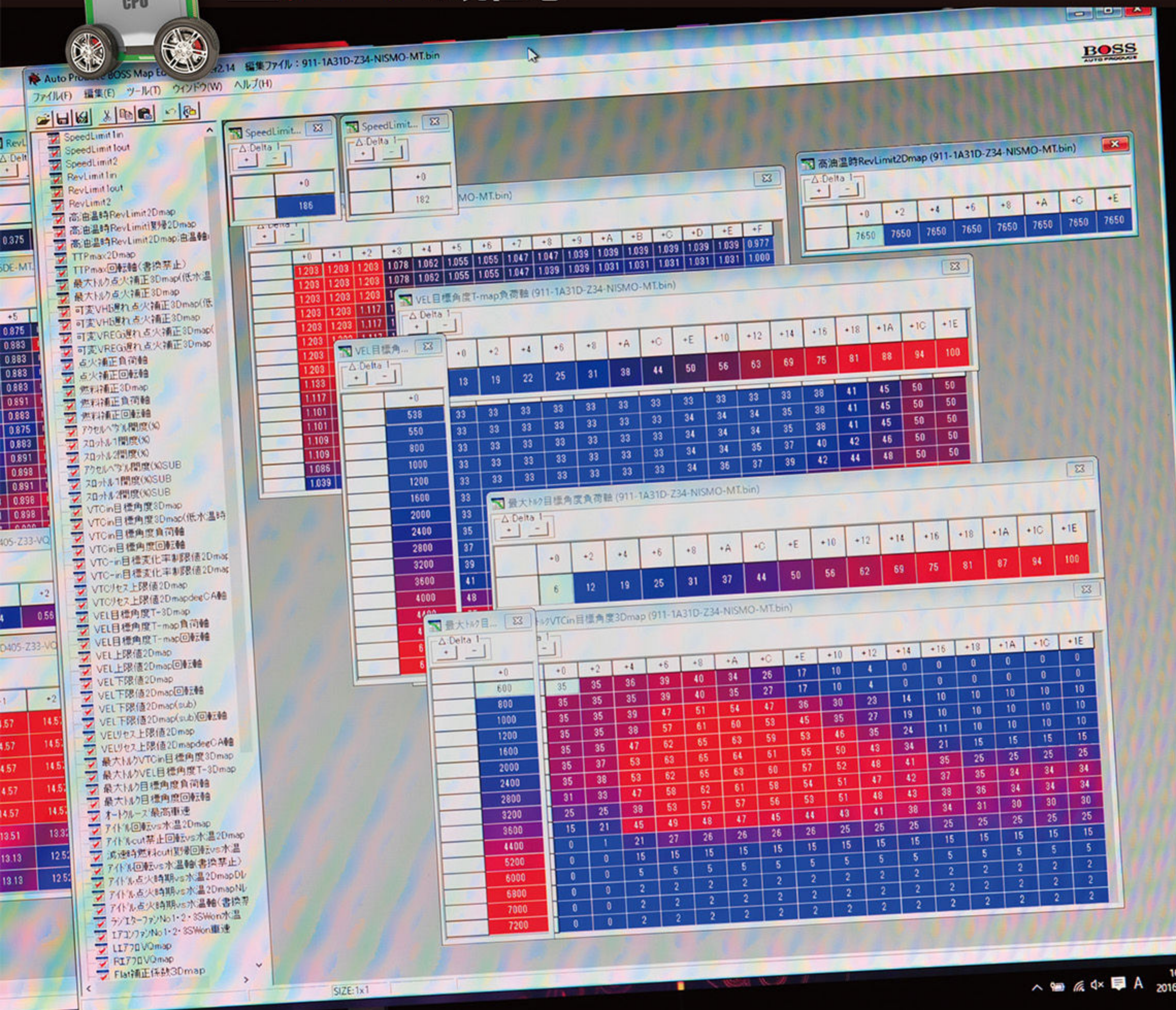
メモリー内のマップを確認してみると、Z33では燃料とバルタイが各1面に点火が3面。対してZ34では、バルタイ関連だけでも低水温、高水温、全開用、トルクを必要とする場面用に細分化。リミッターに関するマップも、Z34では設定速度だけでなく、作動車速や復帰速度まで細かく設定されて



オートプロデュース
BOSS
藤岡和弘さん

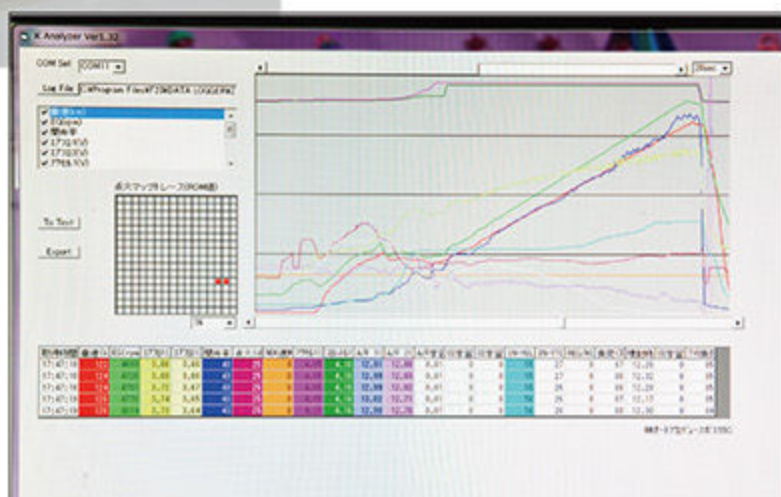
ロム交換によるECUチューニングの黎明期から、つねにコンピュータチューニングのトップを走り続けている藤岡さん。日本のみならず世界のチューナーから頼られる存在なのだ。





現在のECUチューンではユニットは車載のまま、OBD IIポートを通じてデータの読み書きを行っている。そのためのツールがNEKOのLCDマルチツールで、故障診断や各種ロギング機能も備えている。

現在のECUチューニングにおいて、実走フィーリングで……なんてのはあり得ない話。車両全体に張り巡らされている多数のセンサーに対応するには、エンジンのあらゆるデータのロギングが不可欠なのだ。



「これはあくまでも日産車においての話で、作業方法はメーカーや車種によってもさまざま。つねにメーカーと追いかけてこだね」とも、藤岡代表は語ってくれた。

一般的にECUチューニングのルーティンとしては、まずVQ37VHRエンジンの特徴であるVTC(バルタイ)とVELE(バルブリフト)制御のマップを調整し、ノックリタードが起これないよう点火時期を決めていく。そうしたうえで燃料系のリセッティングとなるのだが、おもに調整していくのは目標空燃比を決めている燃料補正マップと、直接燃料噴射量の補正を行うための補正係数マップなのだ。

Z34をはじめとする最新日産車のECUセッティングで重要となるのが、点火系のコントロール。というのもノッキングのコントロールが非常にシビアで、ノックを感知すると瞬時に点火タイミングを遅らせてエンジンを保護しようとするので、パワーダウンしてしまうのだ。



Z34に搭載されているVQ37VHRやGT-RのVR38DETTなど、現行日産車のエンジンはシビアなノックリタード制御を理解して対応することがパワーアップの秘訣となる。

オートプロデュースBOSS
住所:長野県長野市川合新田 1370
TEL:026-266-6388
WEB:<http://www.ap-boss.com>

ECUTEK

by

SUPER AUTOBACS HAMAMATSU

スーパーオートバックス浜松
鈴木英二さん

Text: 塩見 誠 Photo: 小竹 充



VQ37VHRは制御がむずかしく開発にも時間がかかりましたが、Z33のVQ35は制御が統合されていないためチューンは比較的簡単です。ただし個体差が大きいので現車確認は必須です。

スベック2はリアルタイムで 制御確認ができるため 大幅な性能向上が実現可能

現代のクルマはさまざまなセンサーからフィードバックされる情報をもとに、車両に搭載されたECUが最適な燃料噴射量や点火時期を割り出してエンジンコントロールしている。さらにZ34に搭載されているVQ37VHRは、バルブの作動角やリフト量を連続可変できるVVELや、可変バルブタイミングシステムVTCといった機構が装備されているせいで、その制御は非常に細かい。

たとえば、パワーを上げようとして、単純に燃料噴射量を増やしても、ノーマルECUはそれを異常と判断して、エンジンを保護するためにリタードを入れてしまう。つまり、この場合では、パワーを上げようとしているのに、かえってパワーダウンしてしまうことになるのだ。

そこでスーパーオートバックス浜松では、エクテックを使つてのコンピューターチューンを行うこととした。このエクテックのメリットは、VVELやVTCがいま現在マップのどの部分を読んでいるのか、モニタ上でリアルタイムで確認ができる、というところにある。

これができたことで、ノーマルのVVELの制御では、立ち上がりはいいが、ちよつと回転が上がるとあとはフラットなままである、ということがわかったのだ。この部分を、VTCも合わせてデータを改善していくことで、それだけでも20馬力程度のパワーアップが実現できるようになった。

さらにもうひとつのポイントが、ノッキングに対するリタードの入れ方が、これもリアルタイムで確認できるということだ。

VQ37VHRは各気筒ごとにノックセンサーが装備されているのだが、これがかかなりシビアな感覚となつていて、そのためどれかひとつでも軽いノッキングが起きると、ECUはすぐに点火時期を遅らせてくる。そこを改善するために、まずは各ノックセンサーの感度を調整していく。低回転では鈍めに、高回転ではシビアにノッキングを感知するよう感度を調整して、そのうえでダイノバック上で車両を走らせ、空燃比とリタード値をリアルタイムで確認しながら、もっともいい状態に数値を書き替えていくのだ。

これはとくに高回転でのパワーアップに効果のあるテクニック。先のVVELとVTCの調整と合わせて、全回転域でのパワー&トルクアップが、エクテックを使うことによって可能となってくるのだ。

このエクテックで造ったデータは、OBDIIポート経由でユーザー車のECUに書き込まれる。つまり、制御そのものはノーマルECUで行っているわけで、これはフェールセーフという部分で安心できる方式と言える。いきすぎな部分はノーマルECUの制御で守りつつ、隠されていた実力を引き出すことができる、それがこのエクテックチューンを、スーパーオートバックス浜松がユーザーにオススメするポイントなのだ。



Zチューンの現在地



Z33 点火MAP

VQ35はノックセンサー感度の個体差が大きいため、まずその状態をモニター上で確認。バラツキがあるようならノックセンサー感度の調整を行い、そのうえでよりパワーが出るよう空燃比も確認しつつ、点火時期や燃料噴射量を変更していく。これによりハッキリとレベルアップ。



Z34 イグニッションタイミング

Z34のVQ37は環境性能や燃費を考慮してか、VVELやVTCの制御がパワー方向になっていない。まずそこを改善し、そのうえでとくに5000回転から上の領域でのノックリタードを改善すると、全域でパワフルになる。これができるのもリアルタイムでマップを確認できるからだ。



スーパーオートバックス浜松

住所:静岡県浜松市中区小豆餅4-16-1
TEL:053-476-2180
WEB:<http://minkara.carview.co.jp/userid/592092>



各気筒にセットされたノックセンサーが異常を感知すると、間髪入れず点火時期を遅らせる制御が入る。これがリタードだ。エクテックではモニター上でこのノックリタードが起きた瞬間を確認できるので、リタードが入らないよう細やかなデータ造りができるようになっている。



UpRev

by DAYTONA Racing

UpRevジャパン

住所:福岡県大野城市横峰2-20(デイトナ内)

TEL:092-513-7300

WEB:http://www.z34.jp



Text:堀 辰也 Photo:西野キヨシ



UpRevジャパン 山本友基さん

「パワーだけを求めるのではなく、走らせて楽しい、レスポンスが気持ちいい、自分のフィーリングにピッタリという感性の部分を大切にしたいチューニングが、OSIRISなら実現できます」

コンピューターチューンは「買う」から「創る」の時代へ！ 次世代のECUチューンツール

「世界最先端のチューニング技術」として、このところZ33/34ユーザーの注目を集めているECUチューン。それが、UpRevジャパン(福岡県大野城市/デイトナ内)が提案する「OSIRIS」だ。米国UPREV社がプロデュースするこのECUチューンは、愛車をショップに持ち込むことなく、チューニングデータを手持ちのノートPCから純正ECUへと手軽にインストールできる点が大きな特徴。

UpRevジャパンが製作した、完成品のチューニングデータをインストールする「OSIRISスタンダード(9万8000円)」と、ユーザー自身が各種パラメータを自由調整できる「OSIRISチューナー(12万8000円)」がラインナップされており、いずれも、ノートPCと車両のOBDIIコネクタとを、専用インターフェイスケーブルで接続するだけで準備完了。データ通信時、純正データはPC側にストックできるので、車検などの際はすぐにノーマルデータに戻すことができる。

「スタンダード」に付属するデータは、UpRevジャパンの実績をもとに最適化した4種類(チューニング、ツリーング、エコノミー、レーシング)のなかから好みの1種類を選び、専用オーダーシートに社外パーツ取り付け状況や普段の乗り方などを記入することで、UpRevジャパンが現車合わせ同等のセッティングを施したデータを製作してくれる。普段は街乗り専用だが、たまにサーキット走行にチャレンジするといったユーザーの場合、「チューニング」「レーシング」などのデータを追加購入(3万7500円/1種)しておけば、用途に応じてリセッティングできる。

一方の「チューナー」は、走行しながらダイレクトにマップ調整が行えるリアルタイムチューニングモードのほか、付属のデータロギングシステムと連動させ、各MAPごとに読み込みポジションを表示できるマップトレース機能を搭載。3D視点で、立体的なプログラミングが可能だ。さらに、空燃比学習や車体制御モジュールテストなど、各種データをモニタリングできる専用ソフトも付属する。まさにプロフェッショナル仕様。「自分なりに愛車のフィーリングを変えてみたいが、プログラムをいじるのは不安」というユーザーのために、お手本となるベースデータもオプションで販売している。ベースをもとに試行錯誤することで、チューニングのコツを少しずつ習得できるだろう。

既存のスポーツカー用ECUは、パワーアップに偏りすぎて普段乗りのスムーズさ、心地よさをスポイルしてしまうケースも少なくない。その点、「OSIRIS」は、それら既製品チューンとは一線を画し、ユーザー自身が自分好みに愛車の特性を変更できる、次世代のコンピューターチューニング技術と言えそう。



CASE 01

気温変化に合わせた2種類のデータに 奥様が運転する際のデータも追加

奥様が運転することもあるので、ライトチューンに抑えたという田中さんのZ33。プログラミング関連のお仕事ながら、クルマのメカニズムに関しては信頼できるショップに任せたほうが安心だからと、夏・冬それぞれの燃調および点火時期を最適化した2種類のデータを、UpRevジャパンに依頼した。奥様が運転するとき専用の、純正よりさらにピックアップの緩やかなデータも追加購入し、四季を通して最高のパフォーマンスを発揮できるようにしている。



Z33ユーザー 田中紀仁さんご夫妻

以前の愛車は、吸気まわりとフライホイールを交換したあとでECUチューンを実施。車両状態に合わせてECUデータを調整しなければ、せっかくのスポーツパーツも性能を発揮できないことを痛感したそう。



①②エンジンチューニングの基本となる吸排気効率の底上げをねらい、スポーツクリーナーとSACLAMマフラーを装着。この状態でログデータを解析し、さらにUpRevジャパンが蓄積した気温変化に伴う燃調・点火時期データと照らし合わせながら、夏用・冬用データと、ピックアップが緩やかな「奥様専用」のデータを製作依頼した。③ノートPCと車両のOBDIIコネクターとを専用インターフェイスクーブルで接続し、純正ECUにチューニングデータをインストールする。④田中さんが使用しているのは、UpRevジャパンが製作したデータをノートPCからインストールする「OSIRISスタンダード」。夏・冬用データと奥様用データの3種類を、TPOに合わせて手軽にリセッティングしているそう。

CASE 02

愛車の「性格」を、自分自身で “デザイン”するのが最高に楽しい

Z1モータースポーツの大容量インマニの導入に合わせ、Osirisも「スタンダード」から「チューナー」へとステップアップした。マニュアルを片手に、オプションのチューニングデータをベースにしながら、夜な夜なセッティングを楽しんでいる。愛車の状態や自身のドライビングスタイルなどを加味して作り込んだデータは、タイトなワインディングロードでリッターバイクにも負けないピックアップを発揮しているとのこと。



Z34ユーザー 杉野敬一さん

Ver nismoを購入したものの、「ノーマルのおまけ付き」程度のレスポンスしか感じられなかったそう。もともと、「ECUチューンを自分の手でやってみたい」との思いがあったため、即座にUpRevジャパンに相談した。



①②Z1モータースポーツのインテークマニホールドに、同じくZ1のインテークシリコンホース、マキシムワークスのEXマニからチタニウム・フロントパイプ、そしてSACLAMマフラーと、吸排気系にこだわった。③「Osirisチューナー」にはリアルタイムチューニング機能のほか、データロギングシステムで各MAPをトレースする機能も搭載されているので、ツーリングから帰宅したあと、その日の走行で気になった個所を思い出しながら、パラメータを微調整……といった活用もできる。④一般道用に、燃費性能アップを意識したレギュラーガソリン仕様のデータを製作するのが、杉野さんの最近のお気に入り。もちろん、仲間とツーリングに行くときには瞬時にクルージング用データにチェンジ。

エンジンパーツ



鍛造H断面コンロッド

強さはもちろん軽さも実現できる

鍛造製法で造られたコンロッドはH断面。高回転まで回すことを考慮していないVQ35DEの純正コンロッドのまま回転数を上げるチューンをしていくと、不慮の事態を招く可能性もある。ここは忘れずに交換しておきたいところだ。



PONCAM

さまざまなタイプをラインナップ

ポンカムはノーマルECUのままでも装着効果を得られるよう、作用角やバルブリフト量を計算して製作された。さらにECUのリセッティングを前提としたプロカムもあり、こちらはライトチューンからハードチューンまで対応する。



強化バルブスプリング

高回転を使うときの必需品

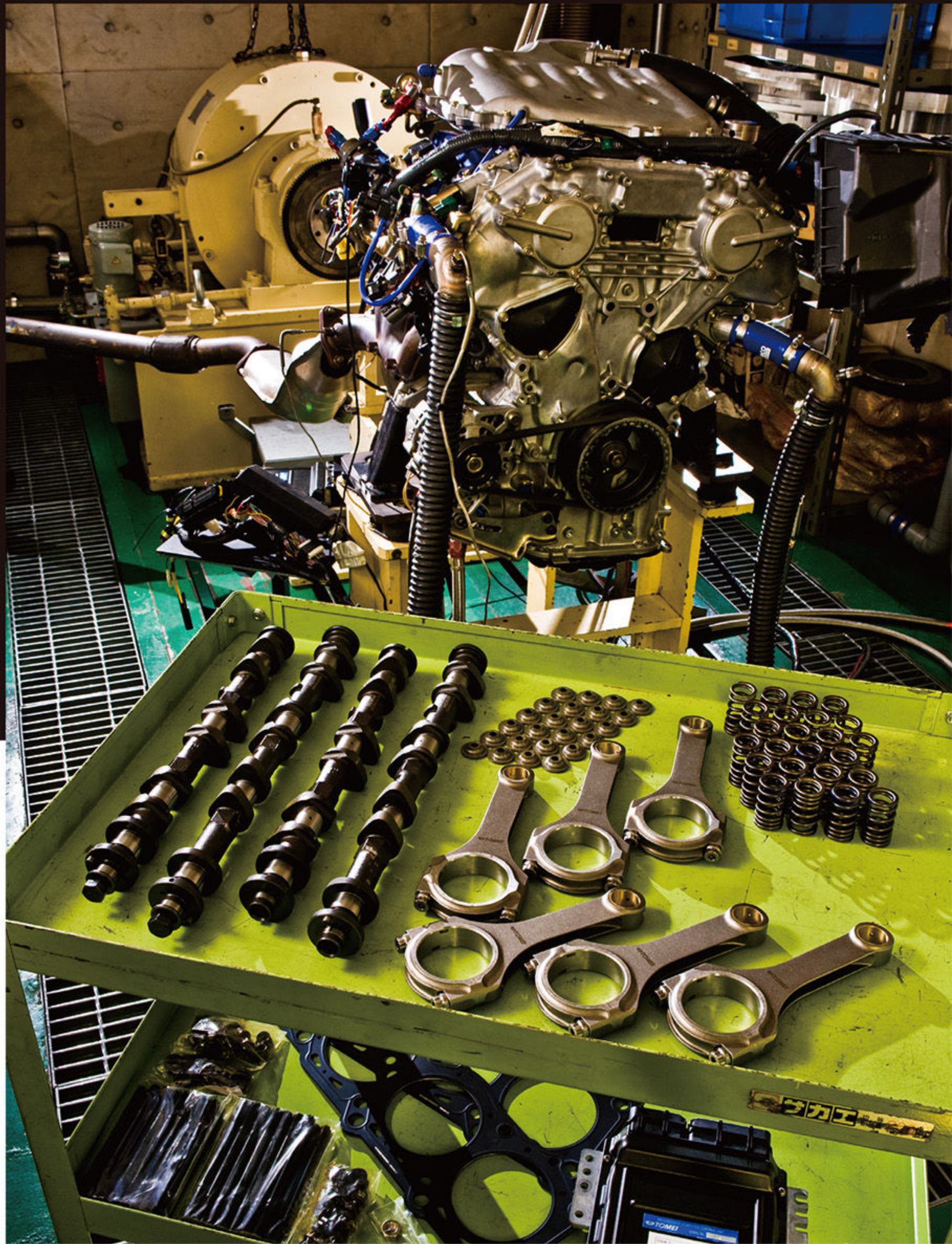
ノーマルのバルブスプリングのまま高回転を回していくと、バルブスプリングの伸縮が追いつかなくなってバルブジャンプが起きる可能性がある。それを防ぐためには強化バルブスプリングへの交換がベストな選択となる。



スタッドボルト

ブロックの信頼性アップを実現できるアイテム

一般的なボルトの結合は、締めつける力がネジ山の一部に集中するため、それが破損の原因にもなりがち。スタッドボルトなら、ネジ山のすべてで締めつけて力を分散できるようになる。ハイパワーをねらうときには、これも必ず使っておきたい。



ENGINE PARTS^{for} VQ35DE

by TOMEI POWERED

NAのエンジンチューンはターボエンジンと比べると費用に対して効果が小さいといわれる。しかしVQ35DEは、やればそのぶんだけハッキリとした効果が得られる。VQ35DEチューンは要注目だ

Text: 塩見 誠 Photo: 犬塚直樹

まったりなVQ35DEが 鋭く吹け上がる エンジンへと変身する

最近面白いクルマがないなあとお嘆きの貴兄にオススメなのが、Z33。中古車市場では、初期型であれば100万円以下で程度のいい個体を買うことができる。ただしそこで問題となるのがエンジンだ。後期型Z33に搭載されているVQ35HRはいいエンジンなのだが、初期型に使われているVQ35DEは高回転までの吹け上がりが遅く、パワーも不足気味。正直に言って、スポーツカーらしからぬ実用車向けエンジンのような性格だ。

東名パワードはこのZ33がデビューしてすぐ、そのエンジンの不満を改善するべく、パーツ開発をスタートした。その目的はただひとつ、走りのが楽しくなるようなエンジンにしたい、というもの。パツラインナップはさまざまな作用角が用意されたカムシャフトと、高回転でもしっかりとバルブが動くバルブスプリングに、高剛性なコンロッドというもの。さらにカム交換の効果をもより高めてくれるECUや、排気効率を向上させるマフラーも用意している。

ここまで読んできて「あれ？ピストンは？」と気が付いた人、あなたは鋭い。ピストンに関しては当時オリジナル品を開発する予定だったのだが、その作業を進めているところでVQ35HRが登場し、それをバラバラにして調べてみたところ、ここで使われている純正ピストンを流用すればVQ35DEのハイコンプ化が可能である、ということがわかった。そのため、ピストンに関してはあえてオリジナル品を造らず、ハイコンプにしたい人はHR用純正ピストンを使ってもらおう、ということとしている。

これらのパーツを組み込んだVQ35DEは、ノーマルのまったりとした吹け上がりから一変。全域でのトルクアップはもちろんだが、そのトルクの出方も、ターボエンジンであるかのよう

うな、踏めば踏むほどトルクが盛り上がる、走るのが楽しいものとなる。

さらに、東名パワードではその楽しさをより強く味わってもらうため、オリジナルでプレート式のLSDを開発している。それに加えて加速重視のギア比を持つファイナルギアも開発し、販売。東名パワードチューンのエンジンとこのLSD&ファイナルの組み合わせは、Z33のボディ剛性の高さもあって、テクニカルサーキットでの走りが楽しくなる。

ここまでトータルで仕上げていくと、費用はそれなりに必要となる。しかし、古いスポーツカーを買ってメンテナンスからスタートし、そのうえでチューンを、というのと比べれば、はるかに安価ですむのは間違いない。Z33初期型は中古車市場に出まわっている台数も多く、機能も近代的。チューニングベースとしての素性もいい。それを一線級のマシンへと作り替えるとき、これら東名パワードのパーツは必須のものとなるだろう。走っていて気持ちいいZ33、それを現実にできるアイテムがこれなのだ。



東名パワード 富田明孝さん パーツ開発途中でVQ35HRがデビューし、調べてみたところDEとの違いに驚きました。しかしそれがあつたからこそDEのレベルアップが楽しくなりました。車両が安く買えるいま、VQ35DEチューンはねらい目です。

C P U



TOMEI ECU

さまざまな数値を適正化
NAの楽しさを味わえる

燃料の噴射量や点火時期を適正化し、アクセルの動きに対してリニアにエンジンが反応するようデータを変更。MT車だけではなく、AT車やロードスターでも走りの楽しさも味わうことができる。これだけでパワーは約5馬力アップする。

T R A N S F E R

駆動系もブラッシュアップしてパワーを使い切る

プレート式のテクニカルトラックスLSDとローギヤードのファイナルをセットすれば、走りのフェアレディZに変身できる。エンジンパーツやCPUに加えて、ここまですべてオリジナル製作していることから、東名パワードのZ33に対する本気度がわかる。



東名パワード

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

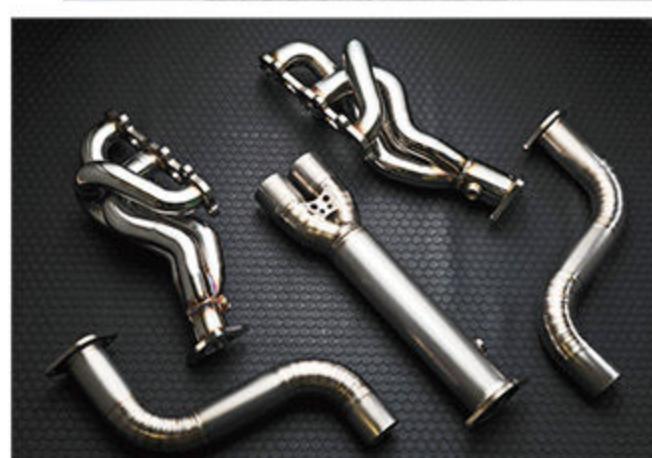
マ フ ラ ー



EXPREME Ti EXHAUST SYSTEM

チタンマフラーとエキマニを用意
HRにも対応する

エキマニは取り付けただけで全域でのトルク&パワーアップを実現。レスポンスのよさも魅力だ。さらにエキマニ後のY字パイプも用意されていて、これに加えてチタンマフラーも組み合わせることで、出力はさらに向上する。



チャージャー本体は定評あるHKSのGTS7040を使用している。専用のインタークーラーやサクシジョンのパイピング、パワーフローなどのクリーナーもキットに含まれる。



狭いエンジンルームにもピッタリフィットするように専用のブラケットを製作。ベルトの配置やテンションをかけることでロスなく性能を発揮する。



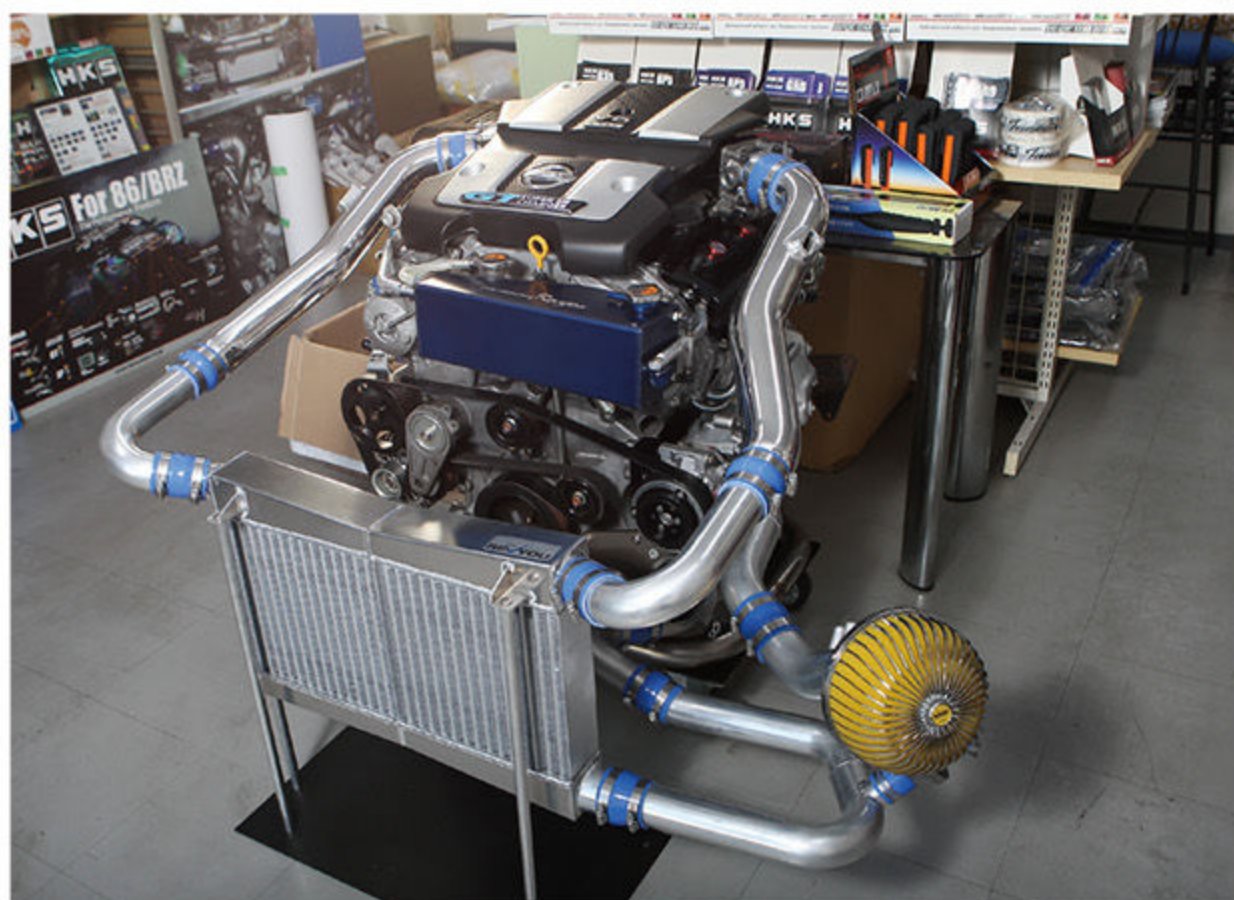
Z34のかぎられた空間を利用してインタークーラーやパイピングの取りまわしも考えられた。ボルトオン装着で車検にも対応しながら、最大で150馬力ものパワーアップが可能。

ブラケットの強度や装着位置なども重要で、スーパーチャージドシステムを知りつくしているからこそそのオリジナルキットとなっている。完成度も高く耐久性も実証済みだ。

Z34 GT スーパーチャージャーキット

VQ37VHR専用開発されたオリジナルキット

HKSのGTS7040スーパーチャージャーの本体を利用して、専用のブラケットを製作。駆動力をロスしないように、ベルトのテンショナーやベアリングの配置にまで気をつけて製作されたオリジナルのキットだ。エンジン本体がノーマルのままでも150馬力近々のパワーアップを可能とする。インタークーラーやサクシジョンパイプ、クリーナーなどを含めたキット価格は75万円(税別)。燃料系やFコンVプロ、セッティングなどの追加チューンで、NAフィーリングのまま手軽にパワーアップが可能だ。



ORIGINAL SUPER CHARGER KIT

by CAR MAKING REVYOU

多くの車種にオリジナリティ溢れるチューニングで
ハイパフォーマンスカーを提供するレビュー
Zに関しては蓄積したノウハウで800馬力を発生!

Text: 高橋明宏 Photo: 高松 弘

HKSのチャージャー本体を利用したオリジナルキットとエンジン内部の強化も充実

パワーアップチューニングを得意とし、確立された技術でチャレンジングなマシン製作を行うことでも知られるカーメイキングレビュー。多くの車種やエンジンを手がけ、その完成度の高さでも定評のあるショップだ。

代表の前塚さんがデモカーとしてZを選択したのは、スポーツカー的なイメージだけでなく、FR駆動を採用するドライビングの楽しさも持ち合わせるというのが理由だという。

Z33からHKSのスーパーチャージドシステムを導入し、VQ35DEでもHKSのキットでパワーを追い求めていた。マイナーチェンジ後はキットが設定されず、HRエンジン用は独自にキットを開発した。アクセルに追従するスーパーチャージャー独特のフィードバックは、Zとのマッチングに優れると判断して多くのユーザーにキットを提供してきた。

Z34に搭載されるVQ37VHRに関して、GTS7040のチャージャー本体をベースにボルトオンキットを開発。専用の大型インタークーラーなどを含めることで、スーパーチャージャーの能力をフルに発揮できるようにレイアウトする。

デモカーに関しては、キット開発以降、エンジンのポテンシャルを追い求めてGTS7040をツインで装着するワンオフモデルを製作。性能を引き出し、耐久性を検証するべく800馬力のマシンを生み出したのだ。

今回は、サーキットでのハードな走行テストを繰り返し、独自に強化したエンジン内部を検証するべくオーバーホールを実施した。エンジントラブルは発生していないものの、ダメージを確認して今後の判断材料として各部の計測を行った。

その結果、強化されたCP製のオリジナル鍛造ピストンやキャリロ製のコンロッドに関してはいっさい異常は見

られなかったが、オープンデッキを採用する純正のアルミ合金ブロック本体の変形が確認された。

ブロックに関しては以前から強度不足を確認していたので、強化するための専用セメントをウォータージャケットの半分近くまで入れて剛性を上げていたにも関わらず、発生するパワーに対して強度が不足して振れてしまうのだ。そのためピストンリングのアタリがきつくなったり、クランクのメインベアリングにも偏磨耗が見られたという。

テストマシンとはいえ、VQ37VHRをここまで過酷な状態で使用しているケースは全国的に見てもこのZだけかもしれない。エンジンを含め、周辺パーツの限界性能を試験して各部の許容範囲を知ることが目的とはいえ、こうしたデータは貴重だ。

こうした結果をもとに、耐久力の高いチューンドエンジンをユーザーにフィードバックできる。前塚さんのチャレンジスピリットによって、Z34のエンジンチューンはさらに高い完成度を実現できるのである。



カーメイキングレビュー
前塚貴之さん

実力のあるショップで経験したあと、オーナーの地元である千葉県袖ヶ浦市にファクトリーをオープン。スーパーチャージドシステムを使ったパワーアップチューニングは完成度も高い

800馬力のツインチャージャー付きレビューZ34を支えるエンジンパーツ

キット開発後に限界性能を試すために開発を継続

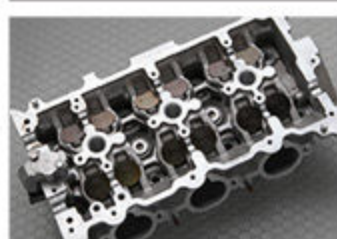
新型の発表後すぐに導入されたZ34は、市販化に向けたオリジナルGTスーパーチャージャーキットの開発車両として活躍。その後VQ37VHRのエンジン性能を試すテストマシンとして開発を継続している。エンジンを強化するパーツのほかGTS7040を2基がけして800馬力までパワーアップ。4年ほどハードな走行を繰り返したのちに、エンジン内部の状態を調べるべく今回オーバーホールされた。内部の状態を確認して耐久性の検証し、今後のエンジンチューンへと生かされるのだ。



シリンダー全周にウォータージャケットを持つVQエンジンは、冷却性能に優れるが強度は落ちる。そのため専用の強化用セメントを流し込んで強化。それでもアタリは厳しい。



V型特有の複雑な形状を持つクランクシャフト。曲がりなどは許容範囲内に収まっていたが、メインベアリングの偏磨耗が見られたことからブロック側の問題と診断する。



ヘッドはポートや燃焼室を加工することでエンジン本体のキャパシティをアップさせて性能を発揮させる。燃焼室側に異常な部分はいっさい見られなかった



VVELがインテーク側に採用されたことでバルブが適切に開閉できるようにECU側でリセッティング。ノーマルの状態でも270度以上の開度があるため性能は引き出せる。



EX側のカムはオリジナル製作した開度の広いものをセット。VVELとのセットアップによって、ツインチャージャーの能力を引き出せるようになっている。



ピストンはCPにオーダーしたオリジナルのローコンプ。コンロッドもキャリロにオーダーして製作した強度の高いものだ。DEでは350馬力でコンロッドが曲がるという。



排気効率を高めてエンジン側の負担を軽減するため、オリジナルでステンレスのEXマニホールドも製作。これもワンオフ品だがオーダーによって製作することは可能だ。



狭いエンジンスペースにGTS7040を2基セットするだけでも大変だが、ベルトのレイアウトや左右バランスなどが整わないとトラブルなく性能を発揮することはむずかしい。



カーメイキングレビュー

住所:千葉県袖ヶ浦市長浦580-74
TEL:0438-60-3133
WEB:<http://www.revyou.co.jp>



EXHAUST SYSTEM

by SACLAM

SACLAM

住所:埼玉県深谷市永田1098
TEL:048-584-7117
WEB:http://www.saclam.com

サクラムの排気パーツを付けた者だけが得られる
独特のサウンドには、緻密な設計と
チューニングへのこだわりが秘められていた

Z34 SILENCER KIT

Text: 川崎英俊
Photo: 犬塚直樹

メインパイプにサイレンサーをデュアルで装備している点がZ34用の特徴となる。



Z34用もZ33用もテールからの見た目は変わらないが、裏側の構造がまったく異なる。

加速騒音規制対応の苦心作

2010年4月1日以降の生産車から課せられる加速騒音規制に対応させながら、サクラムサウンドを実現させたのがZ34用だ。開発に3年を要したほどの苦心作で、規制に対応させるための低音圧で高周波を発するノウハウが満載されている。低中回転域から独自のラテンサウンドが味わえる仕上がりとなっている。価格26万円(税別)

Z33 SILENCER KIT



じつはテールエンド部も内部構造を工夫することでマフラーサウンドを左右する重要な要素のひとつとなる。



各サイレンサー間のパイプ長に加えて、サイレンサー内部の構造も車種ごとに細かく変更しながら理想のサウンドを追求している。

Zをリアルスポーツに変えるサウンド

サクラムが手がけた最初の国産車用マフラーがこのZ33用。輸入車用マフラーで培った独自の高周波サウンド調律は、ユーザー層を考慮してより低回転域から味わえるようにしているのが特徴となっている。性能とサウンドを両立させるために、さまざまなノウハウが投入されている。価格21万2000円(税別)

Z34 Y-PIPE



純正の細いパイプ径を最適なサイズに

Z33前中期の50φ、後期HRの54φに対し、なぜか45φという異常に細いパイプ径が採用されているZ34の純正Yパイプ。この出力的にもサウンド面でも大きなデメリットとなっている部分を対策するのが、54φのサクラム製Yパイプだ。価格12万円(税別)



集合部のフランジにはフレキシブルに可動する球面タイプを採用。ストレートパイプ内蔵の蛇腹と合わせ、ねじれ振動を逃がしている。

クラフトマンシップが生きる 唯一無二のラテンサウンドが Zを真のスポーツカーにする

それまでの国産アフターマーケットのマフラーブランドとは一線を画すスタンズで、チューニングマフラーに不可欠な要素として、サウンドを徹底的に追求しているのがサクラムだ。そのマフラーが発する独自の高周波サウンドは、一度味わったら忘れられない魅力的なものである。

サクラムにとってフェアレディZは、思い入れの深い特別な車種だ。フェアレディF355用マフラーの開発がきっかけとなった高周波サウンド調律は、その後アルファロメオのV6やBMW E36/46 M3のストレート6、ボルシエボクスターのフラット6へと展開をしていった。そうして蓄積したノウハウを展開させて開発した、最初の国産車用マフラーがZ33フェアレディZ用だったのだ。

それまで手がけたモデルと同様の3ℓクラス6発エンジンということですんなり開発は進むはず……という当初の予想は見事にはずれ、納得のいくサウンドを発揮するまでには多くの年月を必要とした。

苦労の原因が純正のEXマニホールド。VQ35系は280馬力の出力規制にEXマニホールドと触媒で対応させているようで、異常に細いパイプ径のせいでマフラーの音源である排気の圧力が減衰してしまうのだ。しかも不等長タイプなので、澄んだ音とはほど遠いものになってしまうのである。

そうしたマイク&トライを繰り返して完成したのが、Z33用サクラムサイレンサー。マシンやオーナーのキャラクターを想定して、輸入車用より低回転域から高周波サウンドが楽しめるようになっている。

そして現行モデルのZ34用も、開発に3年を要した苦心作だ。こちらの難産の理由は、2010年4月から導入された加速騒音規制。規制に対応させるためにメインパイプのサイレンサー

を2個とした結果、音圧(排圧)が下がってしまい、ねらいのサウンドとならなかったのだ。

「エンジニアとして性能の向上を目指すのは当たり前の話で、さらに運転が楽しくなる排気サウンドを追求しているのがサクラムの特徴です。金管楽器を製作する心意気で、美しいパイプワークや仕上げにも徹底的にこだわっています」というのは、サクラムの宇野代表。

各パーツのすみずみにまでクラフトマンシップが注ぎ込まれたマフラーは、ほかでは得られない特別な付加価値を備えているものだ。



マキシムワークス製のエキマニとは相性抜群!

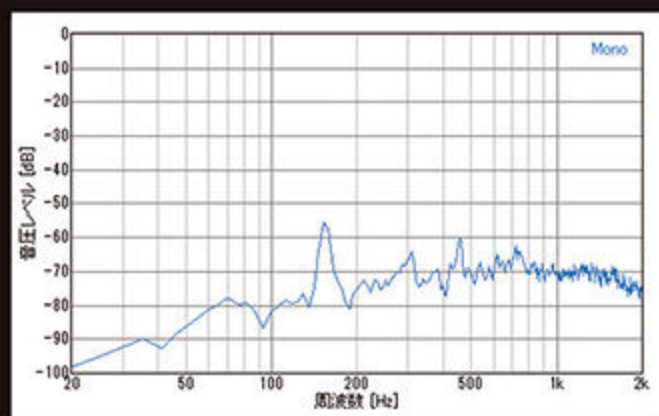
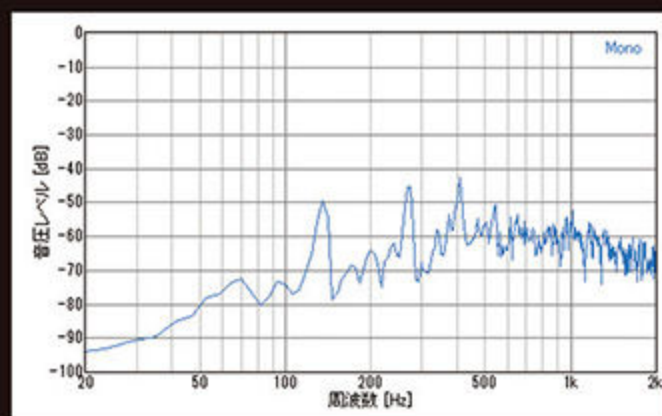
280馬力の自主規制値に適合させるために、非常に残念な構造となっているのがZ33のVQ35DE用の純正マニ。マフラーの開発にあたりサクラムではさまざまな管長でEXマニを試作していたが、その理想値にもっとも近かったのがマキシムワークス製だった。そこでサクラムでは、マフラーとのセットでの装着を推奨している。ほかにもプライマリーパイプ径を42→45φにアップしたタイプを、ASMを通じてリリースしている。



純正エキマニの問題点は……



写真はZ33中期の鋳物製EXマニホールドだが、2重管構造になっていて口径が極端に絞られていることがよくわかる。各気筒の管長もバラバラで理想とはほど遠い設計だ。



左の周波数解析グラフがサクラムマフラーで、右が一般的な消音材(グラスウール)を使ったマフラー。サクラムマフラーでは低音の130Hz付近に加え、倍音の260Hzと3倍音の400Hzにもピークが存在する。低音のみのマフラーでは低音のみが強調された傾向となるのだ。

周波数測定でわかる“美音”の秘密

倍音、3倍音を生かしたサウンド調律

等間隔爆発の6気筒エンジンの場合、排気バルブが1分間で開く回数は2000rpm時で100回、4000rpmでは200回、6000rpmでは300回となる。排気サウンドを生み出すこの基音に対し、その2倍と3倍の周波数をうまく増幅させてやるのが美音調律の秘訣となる。一般的な消音材を使ったマフラーでは、これら倍音、3倍音の周波数が吸収されてしまうため、サクラムでは緻密な管長と消音構造の組み合わせることで、規制音量と美音を両立させているのだ。



Z SELECTION!

各ショップの持てる技術の粋を集めたデモカーたちは
スポーツチューニングを志向する読者のみなさんのいいお手本になること
間違いなしだ。しっかりと仕様やチューンの方向性をチェックしたら
お店に行ってみるのもよし、まずは問い合わせしてみるのもよし!



- POWERHOUSE AMUSE
- FUJIMURA AUTO
- MOTOR SPORTS Garage 4413
- SunLine Racing
- Garage Chikara
- SuperAutobacs HAMAMATSU
- CRUISE
- MCR
- DAYTONA Racing
- Motoring Pro Shop ULTIMATE

Z34





SPORTS TUNED

最先端のZ34チューンや
成熟が進むZ33チューンの
詳細をチェック!

- CAR SHOP ARROWS
- PentRoof
- Garage MAK
- ORIGINAL RACING
- POWERHOUSE AMUSE
- SunLine Racing
- Garage Chikara
- DREAM FACTORY

Z33



POWERHOUSE AMUSE

パワーハウスアミューズ
TEL 0438-30-0055
<http://www.webamuse.co.jp>



Text: 高橋明宏 Photo: 高松 弘

走りとスタイリングの両立が アミューズの求めるZスタイル

タイムを求める究極のサーキット仕様から、快適さを失うことなく走りを楽しむストリート仕様までZユーザーの要望に的確に応え、高い満足度を与えてくれることで知られるパワーハウスアミューズ。

Z34に関してはオリジナルパーツを豊富に用意し、目的に合わせた異なるバリエーションをそろえている数少ないショップだが、どのパーツにしても共通しているのがスタイルと機能美の両立。アミューズのパーツはどれもカッコいいのだ。

たとえばエアロ。リアバンパーの斬新な造詣は視線を集めるだけでなく、そこから見えるR1チタンマフラーの美しさを際立たせるように設計。フロントバンパーに関しても、エッジを効かせながら開口部を広くすることで、冷却性能を高める効果も同時に得るようにデザインされる。どのパーツに関してもボディフォルムのスタイリングを際立たせるだけでなく、スゴ技がビシッと効いているのだ。

超軽量で耐久性の高い材質として知られるチタニウムを使ったエキ

ゾーストシステムも早くから採用し、オリジナルのR1シリーズとして人気だ。これは見た目の美しさだけでなく、排気効率を追求しながら官能的なサウンドも得ているからである。

EXマニホールドからメタルキャタライザー、センターパイプ、マフラーといった4ピースで構成されるR1エキゾーストシステム。Z34に搭載されるVQ37VHRに関しては、排気系チューニングの効果が非常に高いため、すべてを用意する必要性を感じたと代表の松井さんはいふ。

この排気システムに合わせてセッティングされたオリジナルのハイテックロムを組み合わせれば、鋭いレスポンスやシャープな吹け上がり、400馬力近いパワーを得ることも可能。VQ37VHRはそれだけ高いポテンシャルを持つエンジンなのだ。

あとは走行フィールドに合わせて冷却系やブレーキ、サスペンションなどに手を加えて自分仕様にアレンジすることで、完璧なZライフを満喫できる。目的を伝えアミューズに相談すれば間違いはないはずである。



TUNER'S
Voice

パワーハウスアミューズ
代表 松井仁志さん

「Z33の初期ではエンジン内部まで手を加えるチューニングの必要性も感じていましたがVHRエンジンはベースのポテンシャルがそうとう高く、手軽に楽しめるのがいいですね。あとは走りに合わせたポイントに手を加えれば走りは楽しいですよ」





ENGINE エンジン

美しさだけでなく排気効率も追求されたR1エキゾーストシステムで、抑えられたパワーやレスポンスを解き放つことができる。しかもチタンやステンレスなど材質、形状の異なるバリエーションを豊富にそろえているため、走行フィールドに合わせたセットアップに対応できる。ECUを書き替えることでVQ37VHRのポテンシャルを最大限に引き出せるようになるのだ。サーキットねらいなら、さらに冷却系に手を加えれば完璧になる。



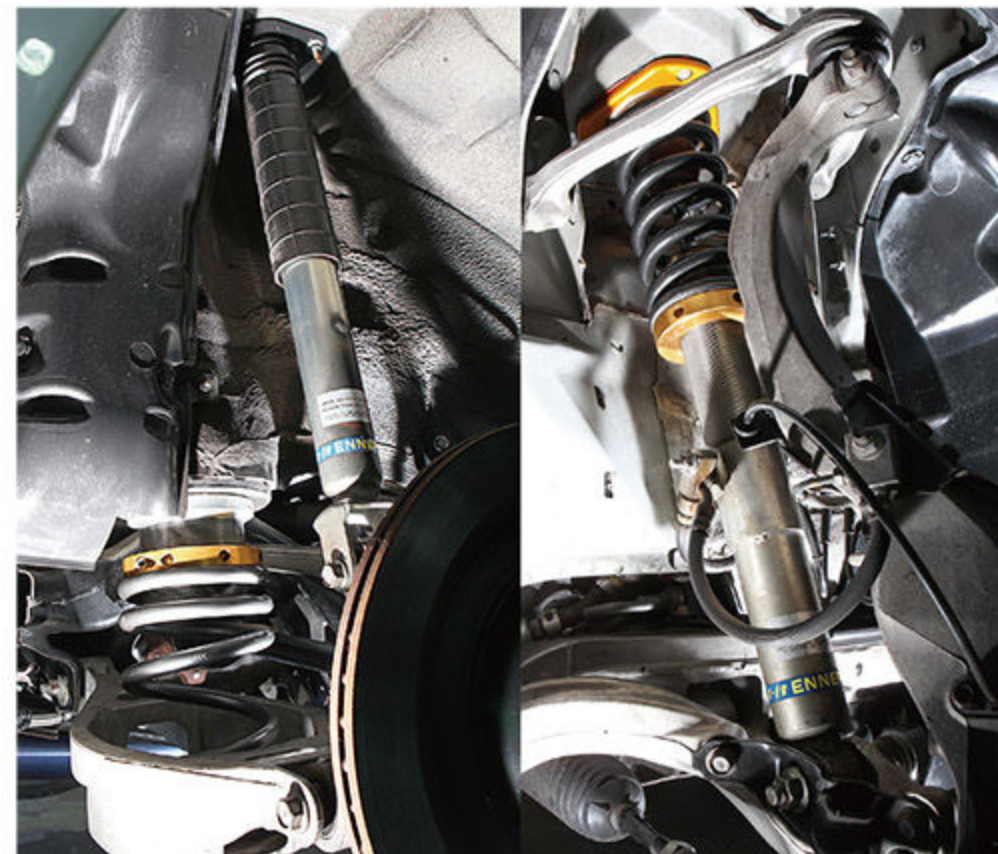
EXTERIOR 外装

Z34の凝った造形美をくずすことなく、シャープさを加えてスタイリングをまとめあげたヴェスティードエアロキットは、前後バランスを考えたダウンフォースを得ると同時に視線を集めるボディフォルムに変身させる。今回は装着されていなかったが、超軽量のドライカーボンボンネットも用意。冷却効果を高めるエアアウトレットを備えることで、エンジンの熱を大量に排出するデザインを採用する機能美を備える。



INTERIOR 内装

リアルドライビングを可能にするためにセレクトされたレカロ・SP-Gをセットしたインテリアには、ECUからの信号をリアルタイムで表示するアミューズOBDモニターのみをセット。点火時期や燃料噴射量、空燃比、油温、水温といったエンジンの状態をセレクトして集中表示させることが可能。また、瞬間燃費や平均燃費といったエコドライブにも対応することできるマルチメーターなのだ。



FOOTWORK 足まわり

エナベタルにオーダーして完成させたオリジナルのサスペンションキットは、しなやかさを重視した「ハイテックダンパーキット」と、ハイグリップラジアルに対応させてサーキットでのコントロール性を重視してセットアップした「E12vr.TT」の2タイプをそろえる。どちらも車高を自由に調整することが可能で、E12は減衰力を12段から調整することができるようになっているのが特徴だ。

■ENGINE

オリジナル・Hi-TECH ROM
オリジナル・R1 TITAN PROGRESS STTI
オリジナル・R1フロントパイプ
オリジナル・R1スポーツキャタライザー
オリジナル・R1エキマニホールドSUS

■TRANSFER

ORC・クラッチ

■FOOTWORK

オリジナル・Hi TECHダンパーキット E12 vr.TT

■BRAKE

オリジナル・R1ブレーキパッド

■BODY

オリジナル・R1チタンブレースバー

■EXTERIOR

オリジナル・370ヴェスティードエアロキット

■INTERIOR

RECARO・SP-G

NARDI・ステアリング

オリジナル・OBDモニター

■TIRE & WHEEL

DUNLOP・ディレツツァII(FR:275/35-19)

REAYS G50



ボディ BODY

開口部が広いリアのハッチゲートの強度を保ちながら美しさも兼ね備えたブレースバーは、アミューズが得意とするチタン製となる。クロモリを内蔵したタイプ1と中空パイプ構造のタイプ2の2種類を用意する。



ブレーキ BRAKE

プロジェクトμと共同で開発したR1ブレーキパッドは、Z34の純正キャリパーの性能を使いこめるように材質を吟味。ペダルフィーリングを求めてタイヤをロックさせない使い方ができるようにバランスも整えられている。

軽量フライホイールでレスポンスを高めながら、圧着力を高めたカバリーに切れのいいディスクブレーキを組み合わせたオグラ製を用意。トラクション効果を高めるオリジナルセッティングのデフもそろえろ。



TRANSFER クラッチ



軽量で強度の高いホイールを選択することでサスの動きをサポートするレイズのG50を装着。タイヤはディレツツァIIで、ストリートからサーキットまで安定したグリップ性能を満喫することが可能。

TIRE & WHEEL タイヤ&ホイール

SPECIFICATIONS

FUJIMURA
AUTO

フジムラオート
TEL 075-661-9393
http://www.fujimura-auto.co.jp



Text: 勝森勇夫 Photo: 吉見幸夫

成熟した大人の志向に込める ロードスターチューニング、発進

一般的に、人は年齢とともに志向が変わる。食べ物ばかり、ファッションばかり、そして音楽の好みばかり。走りが好きなモーターフリースクにとっては、スピードへの執着心が薄れはじめるころが、ちょうどチューニングに対する志向の転換期になるのだろうか。どんな走り好きでも、いつのころからか無闇にアクセルを踏みつけることがほとんどなくなっていく。そして、多くのフリースクは、クルマとの新たな付き合い方を考えはじめるのだ。

フジムラオートが近ごろスタートさせたZ34ロードスターチューニングは、そんな新たなクルマとの付き合い方を模索する、成熟した大人たちをターゲットとしたカーカスタマイズプロジェクトだ。お得意のZ34をベースとしつつも、既存のデモカー(左ページ)とはまったく異なる開発コンセプトで仕上げられている。

「これまでの仕様は、純粋に速さを楽しむためのチューニング。サーキットをメインステージとする、レーシングカー的な方向のクルマづくりです。」

一方、ロードスターはスーパーカーやエキゾチックカーといったニュアンスのカスタムを目指していきます。スピードやタイムがもたらす単純な刺激ではなくて、五感で楽しむスケールの大きな快楽。ある意味それは、Z34というクルマの本質を味わおうとする行為かもしれない(フジムラオート・藤村代表)

エアロパーツを装着し、ホイールを履かせる。まずは外装から発進したフジムラオートのZ34ロードスターチューニング。ATとの相性が抜群のスーパーチャージャーなど、コンセプトに合わせて味付けを変えるだけで活用できる独自メニューはすでに豊富にそろっている。

将来的にはコンプリートカーとしての販売も視野に入れる注目のプロジェクトだ。「屋根を開けたらチューニングの新しい道が開けた。今後、以前と少し志向が変わったボクの気持ちに忠実に仕上げていくつもりです」。

Z34 ROADSTER ロードスター

オープンフォルムにもジャストな ストリートゴーイングスタイル

Z34のグラマラスなボディラインをいっそう魅力的に見せるフジムラオートのエアロプログラム。じつはこのエアロ、すべて既存のアイテム。ベース色や配色、塗り分けのニュアンスといった手法だけで印象を激変させている。エアロは、フロントバンパー、サイドステップ、リアバンパーに加え、エアロボンネットを装備。ホイールはストリート照準の19インチモデル(ボルクレーシング・G27)をセット。車高のダウン量はマイナス20mmにとどめる。メーターカバーはレッドタイプを選択。大人な造りの内装に、個性的なメイクの華を添える。

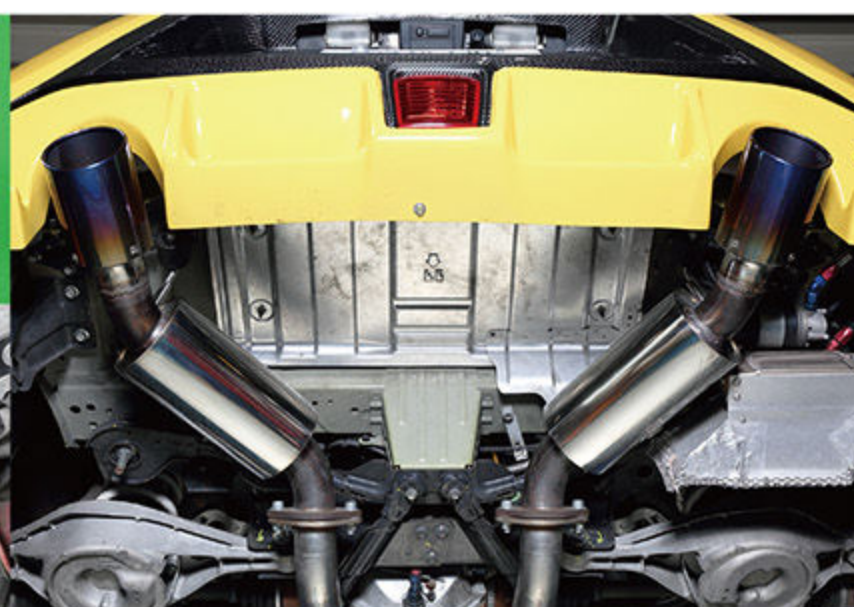




TUNER'S
VOICE

フジムラオート
代表 藤村浩二さん

「サーキット照準のきいちゃん(既存)仕様に対し、ロードスターはストリートに軸足を置き、たまにサーキットというスタンスで開発。大人らしく、もちろんノーマルでは味わえない、ストリートゴーイングな走りの世界を追求します」。



エンジン ENGINE

フジムラオートのスーパーチャージャーによるZ34のパワーアッププログラムは、ATとの相性も抜群。ハイウェイでのクルージングはむろん、パドルシフトを駆使すれば、サーキットはマニュアルさながらのトルクバンドにのせる走りが存分に楽しめる。AT仕様の支持率がとくに高いロードスターにも、まさに好適だ。エンジンのパワーをいかに引き出すマフラーはリア、センター、フロントの3分割で自分仕様のシステムが構築できる人気アイテム。ちなみに同社のマフラーは試着に対応。マイカーで音質や音量を確認のうえ、購入できるのがうれしい。



外装 EXTERIOR

現状ロードスターが未装のエアロはミラーカバーとリアスポイラー。残念ながら後者は、ロードスターではテールの形状が異なるため、装着不可となる。ミラーカバーはカーボン、リアスポイラーはFRPとカーボンを用意。

タイヤ&ホイール
2台のコンセプトの違いがハッキリわかるのがホイール。ロードスターのドレッシェンG27に対して、ハードトップはスパルタンなTE37TTAを履く。戦闘モード人には、やはり37が似合う！



サーキット照準のフットワークはスプリットベースのオリジナルセッティング。スプリングはF16kg/mm、R14kg/mmをセットする。ドライブシャフトを高めたいならブッシュのピロ化は不可欠で、とくにリアアーム後ろ側はハズせない。これはストリートターゲットとするロードスターも同じ。乗り心地を考慮し、バネレートを下げるにしてもブッシュのピロ化は必須。

■ENGINE

HKS・GTS7040スーパーチャージャー
550ccインジェクター&大容量フューエルポンプ
HKS・FコンIS
フルコンセッティング
オリジナル・インタークーラー
オリジナル・インテークパイプ
HKS・パワーフロー
オリジナル・エンジンオイルクーラー
大口径スロットル
オリジナル・ジェントルサウンドマフラー
オリジナル・サイレントセンターパイプ
オリジナル・サイレントフロントパイプ

■TRANSFER

OS技研・スーパーロックLSDオリジナルセッティング

■FOOTWORK

スプリットベースオリジナルセッティング車高調
オリジナル・フロントロアアームピロブッシュ

■BRAKE

キャリパー・フロントN1ブレンボ リアZ33ブレンボ
制動屋・N1-500Rブレーキパッド

■EXTERIOR

オリジナル・フロントバンパースポイラー(カーボン)
オリジナル・デイルイト
オリジナル・リアバンパースポイラー(カーボン)
オリジナル・サイドステップ
オリジナル・サイドフリッパー(カーボン)
オリジナル・エアロボンネット(カーボン)
オリジナル・ミラーカバー(カーボン)
オリジナル・リアスポイラー

■INTERIOR

オリジナル・エクセースコンビメーターカバー
オリジナル・三連メーターカバー

■TIRE & WHEEL

ヨコハマ・アドバンネオバAD08R
RAYS・TE37TTA

Text: 高橋明宏 Photo: 服部真哉

MOTOR SPORTS
Garage 4413モータースポーツガレージ4413
TEL 0465-33-7700
http://www.garage4413.comZにホレ込んでZを知り尽くした
走りのためのマシン製作術

2輪のモータースポーツを経験したあと、4輪でも同じ世界に携わっていたという信念から、10年ほど前に富士スピードウェイに近い東名・大井松田インター近くにファクトリーをオープンしたガレージ4413。

オーナーの高村さんはZ33の走りの面白さを知り、手を加えることでさらにその可能性を広げべくZのチューニングに没頭。同時に、サーキットに対して興味を持ってもらいたい、走行会などを開催することで多くのユーザーを積極的にバックアップしてきた。

その後、ZマスタやZチャレンジなどのモータースポーツに参加したり、参戦車の製作を経験。現在ではZエキスパートトロフィーに参加するなど、サーキットで楽しめるZを製作するショップとして着実に認知度を高めてきた。

そのかいあってか、お客さんの約5割がサーキット走行を楽しむユーザー。Z33、34のスペシャルリストとしてマシン製作からセットアップにいたるまで蓄積したノウハウでニーズに応えるだけでなく、よきアドバイザーとしてタイムにつながる走りについてもレクチャーしてくれるのだ。

Z34に関してはVQ37VHRの基本性能が高いため、エンジン本体に手を加えるよりも排気系を中心に、ECUによるセッティングの変更でも十分に楽し

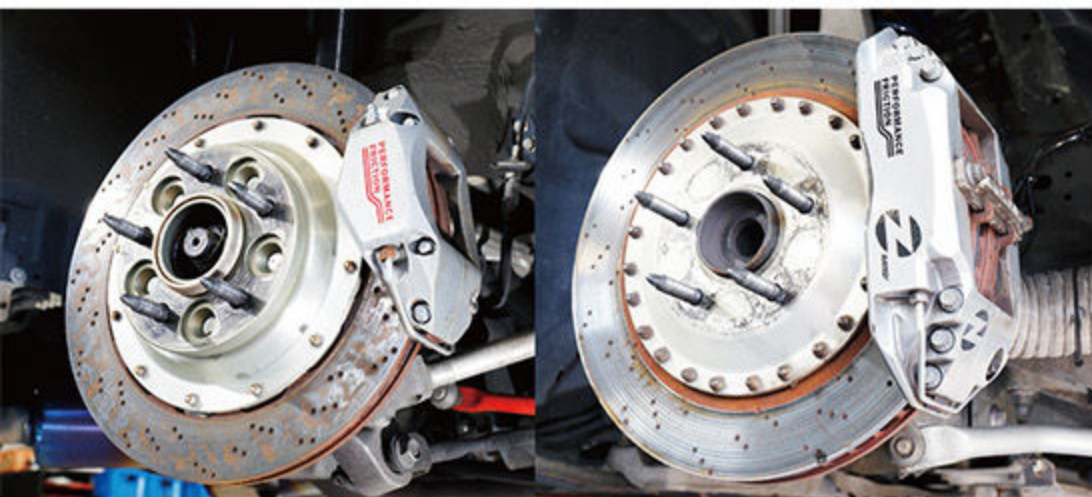
めると高村さんは考えている。初期のVQ35DEやHRであればハイコンピストンによる圧縮比アップも効果的。さらに、DEはカムを変えることで高回転まで楽しめるエンジンに変身するとアドバースしてくる。

また積極的にサーキットを楽しむのであればクーリングに重点を置いてセットアップすることもポイントだという。富士スピードウェイなら3周でヒートしてしまうが、ラジエターの容量アップやオイルクーラーを追加すれば、ノーマルエンジンでも十分に周回を楽しめるのがZのよさでもあるという。

そのほかにもサスセッティングやデフ、タイヤ、ブレーキに関するセットアップ、よりハンドリングを高めるためのパーツセレクトといった技術的な部分や、メンテナンスやトラブルシューティングなど、Zに関するすべてを的確にアドバイスしてくれるのだ。

TUNER'S
Voiceガレージ4413
代表 高村嘉寿さん

「サーキットを走る楽しさを多くのZユーザーに知ってもらいたいですね。ノーマルエンジンでもポイントを押さえれば、サーキットを楽しめるのがZのよさです。ドライブすることを楽しむなら、ベストなクルマだと思えますよ」



ブレーキ BRAKE

高村さんがイチオシのブレーキがPFC。コントロール性が高くパッド離れが抜群であると同時に、キャリパーやローターまでセットすることによって周回を重ねても超高速域からスムーズな減速が可能だ。アンチロックブレーキの問題は、ブレーキの踏み方とロックをさせないことのほかに、サスストロークを生かして足を動かすセッティングがポイントだ。

タイヤ&ホイール TIRE&WHEEL



アドバンGTのマットブラックホイールにセットされているのは、最新のポテンザRE-71R。だが、高村さんが最近注目しているのがグムホ製のエクスタV720ラジアルだ。絶対的なグリップ力も高いが温度変化に強く、周回を重ねても安定した性能を得られるのがオススメの理由だ。コストパフォーマンスも高いので、ユーザーの負担も少ないのもいい。



EXTERIOR & INTERIOR

外装&内装

リアウイングは、ガレージ4413オリジナルでダウンフォースを確保。サーキットでも効果的な空力パーツはコーナリングの安定には欠かせないアイテムであり、冷却効果の高いボンネットも装備することでさらに温度管理が容易になる。ロールオーバーがセッティングされたインテリアは、エンジンからの情報得のための水温、油温、油圧といったメーターが追加され、レカロSP-Gのフルバケットシートをセッティング。サーキットで楽しめて、なおかつストリートでも扱いやすいようにセッティングされる。オーナーカーであるためフロントリップ、エアアウトレット付きボンネット、サイドステップ、リアハッチはメーカー不明。



冷却に気をつかうことでノーマルでもガンガン攻めていけるエンジンに変身するとラジエーターとオイルクーラーはDRLのオリジナルスペックをセット。水温は80度で安定し、油温も最大で110度とエンジン性能を発揮させることに適した温度を保つことが可能。排気系はオリジナルのEXマニホールドやR1キャタライザー、ストレート形状のマフラーをセットしてECUを合わせ込むことでVH Rのポテンシャルを存分に楽しむことができるようになる。サーキット仕様のためデフやパワステクーラーも装備

ENGINE エンジン



SPECIFICATIONS

■ENGINE

オリジナル・エキゾーストマニホールド
アミューズ・R1スポーツキャタライザー
オリジナル・フロントパイプ
オリジナル・レーシングマフラーforサーキット
オリジナル・オイルクーラー
DRL・デュアルコアTSUI
アミューズ・ハイテックROM 4413SPL

■TRANSFER

クスコ・LSD 4413オリジナルセッティング
ORC・メタルツインクラッチ

■FOOTWORK

オリジナル・サスペンションキット(F:14kg/mm R:20kg/mm)
オリジナル・フロントキャンバーアーム
オリジナル・リアスタビライザー
ニスモ・フロントスタビライザー

■BRAKE

PFC・キャリパー(F:6POT R:4POT)
PFC・ローター(F:355mm R:330mm)
PFC・レーシングブレーキパッド

■BODY

オリジナル・ロールケージ

■EXTERIOR

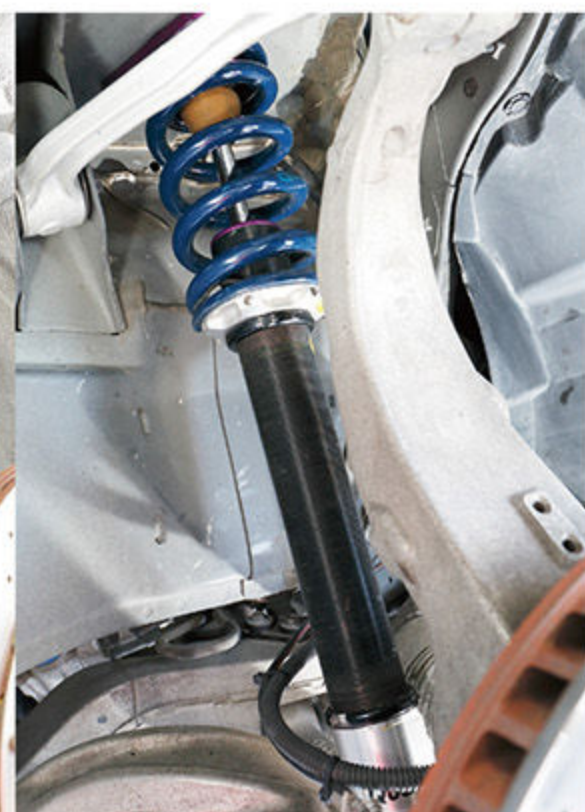
オリジナル・フロント加工
社外エアロパーツ
オリジナル・リアウイング

■INTERIOR

RECARO・SP-G
NARDI・ステアリング
JURAN・シフトノブ
ブリッツ・R-VIT

■TIRE & WHEEL

BRIDGESTONE・ポテンザRE-71R(FR:275/35-19)
ADVAN Racing・GT (19x10.5J)



SUSPENSION サスペンション

オリジナルセッティングのサスペンションは、ストロークを生かして動かすことでトラクション性能やタイヤのグリップ力を引き出すセッティング。とくにリアタイヤのロックは致命的なトラブルにつながる。Z34のサスペンションには注意が必要。パッドの選択や乗り方にもポイントがある。

ARM&MOUNT アーム&マウント

よりリニアなアクセリングを実現するために弱いデフマウントはオリジナルで強化。フロントのロアアームはキャスター変化を抑えるために入れ替え、スカイラインのアップアームによってキャンバーを3度入れている。リアメンバーマウントも強化して、メンバーが動くことによるジオメトリの変化を抑えるようにセッティングされる。

SunLine
Racing

サンラインレーシング
TEL 086-209-1000
<http://sunline-racing.com>

SPECIFICATIONS

■ENGINE

オリジナル・GTspec RS
オリジナル・GTspec Front Pipe
オリジナル・Circuit Center Pipe
オリジナル・SPORTS CALYZER
オリジナル・ラジエタホース
ARC・デフオイルクーラー

ECU

■FOOTWORK

オリジナル・車高調
オリジナル・リアピロキャンバーアーム
オリジナル・リアピロテンションアーム

■BRAKE

エンドレス・キャリパー
ローター

■EXTERIOR

オリジナル・Zフロントハーフスポイラー
オリジナル・Zサイドステップ
オリジナル・Zリアアンダーフィン
オリジナル・Z3D GTwing for Z34

■TIRE & WHEEL

ヨコハマ・アドバンネオVAD08R(FR: 245/40-19)
SSR・タイプF



Text: 正松本 宏 Photo: 清水良太郎

しなやかな動きをイメージし 快適で素直な挙動を生み出す

サンラインレーシングがデモカーのZ34で提案するのは、ローリスクで気軽にサーキット走行が楽しめるスポーツメイク。もちろんストリートスポーツとして、普段使いできることが大前提だ。街乗りで不快さを感じさせない、違和感のない乗り心地を理想に掲げる。

ポイントとなるのは、やはり足まわり。サーキットを視野に入れながらも、ガチガチに固めてしまうのではなく、しなやかに動くアシをイメージ。街乗りでの快適性を確保すると同時に、サーキットでは素直な挙動の演出につながる。と考える。

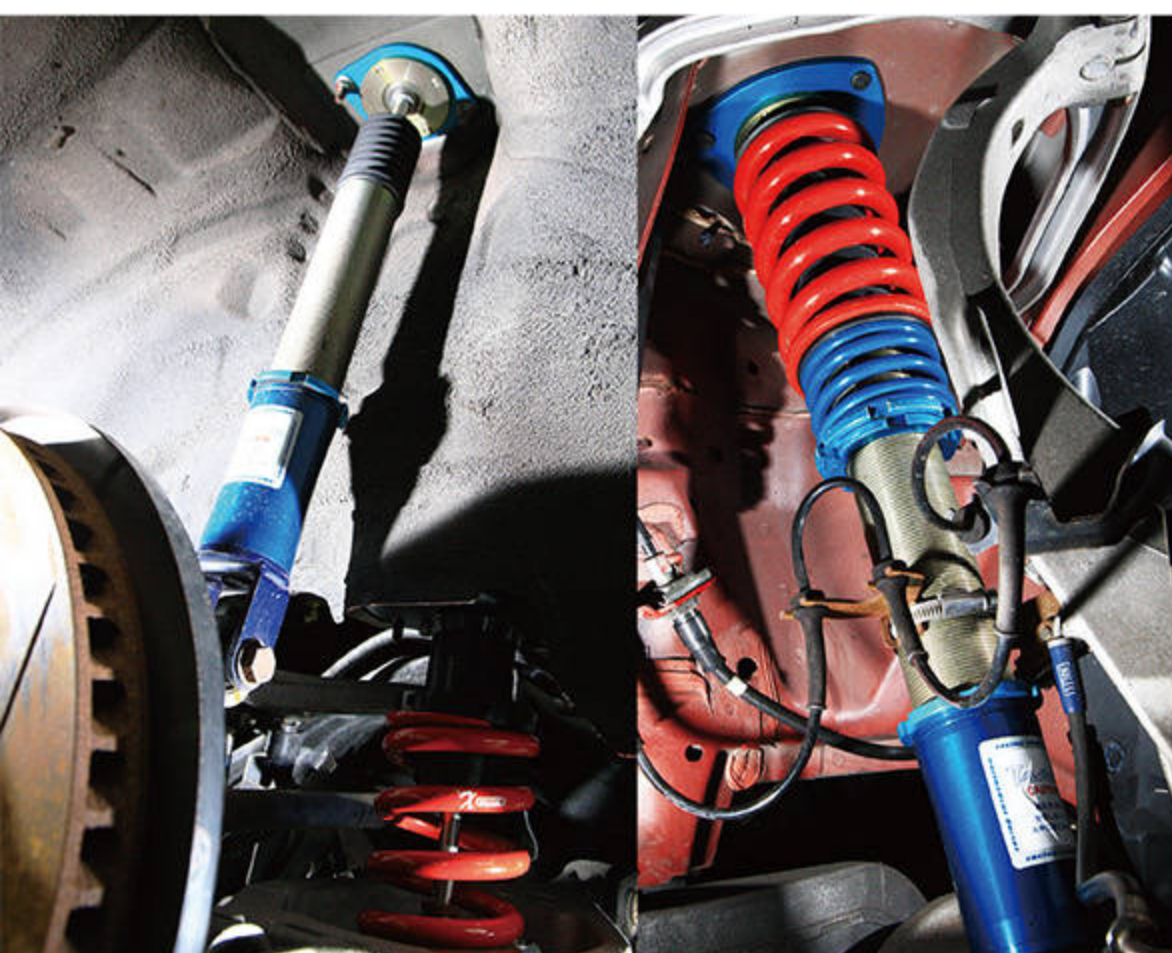
具体的なアプローチとしては、前後にピロスプリングシートを採用。アッパースリットにピロボールを組み込むことで、本来のレートを引き出すことができる。スプリングの収縮に対する動きに自由度が生まれるので、唐突感を抑え、しなやかでスムーズな挙動作りに貢献する。

とくに凝った作りになっているのが、リアのトリプルピロハイトアダプター。もともとノーマルスプリング

が湾曲するような状態で取り付けられているので、スムーズに動きにくい構造になっている。そこで取り付け部のピロ化によって可動しやすい環境を作り、直巻スプリングの性能を最大限に発揮させるのだ。

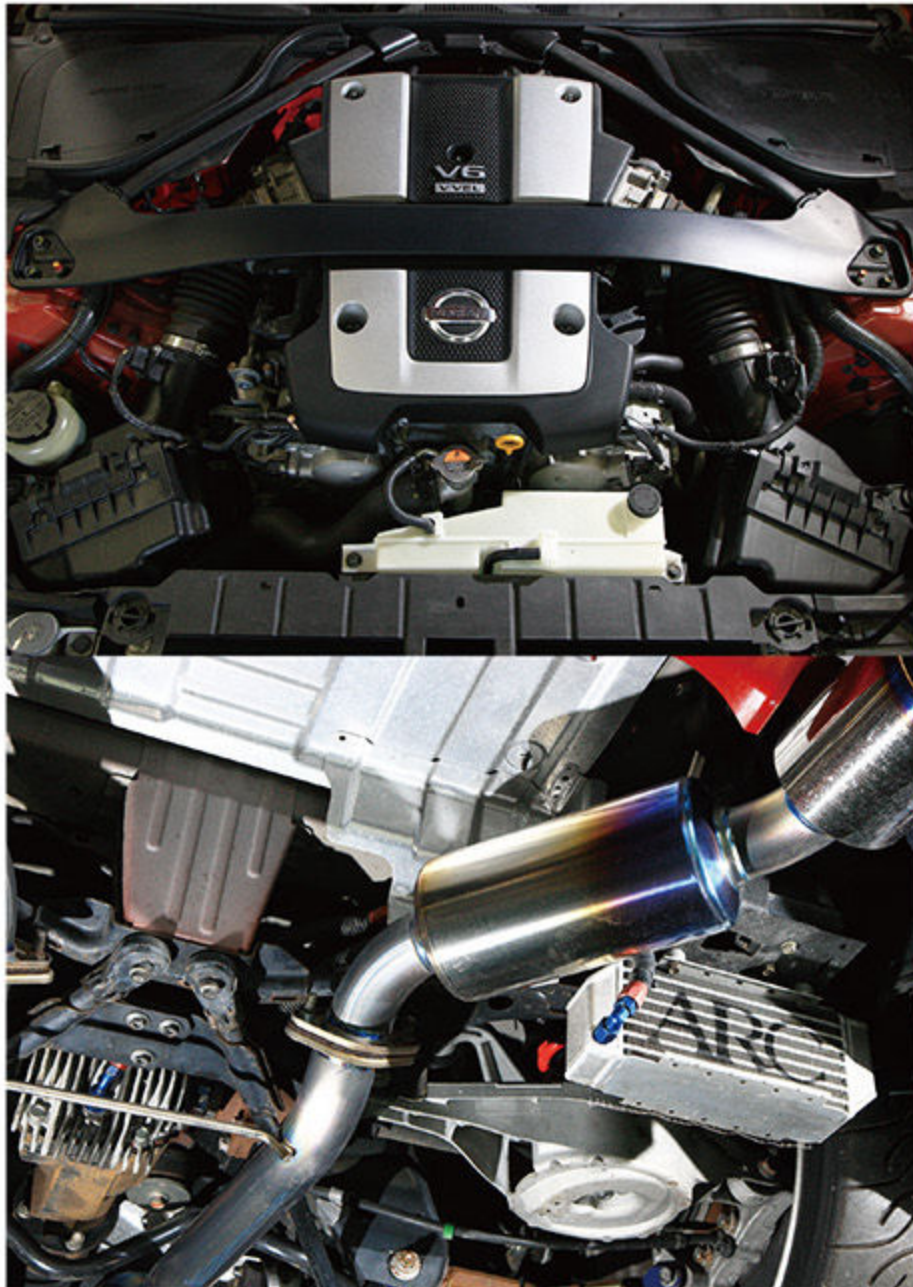
スプリングは用途や目的によって銘柄やレートを使いわけが、デモカーではフロントにZEAALのXコイルRのダブルスプリング仕様を用いる。テンドーレスプリングを追加することで、ハードレートをセレクトし、ストリートで使ってもハネを感じさせない吸収性生まれる。

また、サーキットで理想的な挙動を生み出すには、機械式LSDが不可欠。イチ押しはチャタリングの発生や不快感がなく、しっかりと効くOS技研のスーパーロックだ。効いてほしいときに効いてくれるのが特徴で、オリジナルスペックでは、よりスムーズでマイルドな味付けが与えられている。もちろん、ハードに走り込むにはデフのクーリング対策も必須。フィン付きデフカバー+オイルクーラーによる冷却が定番だ。



SUSPENSION サスペンション

車高調はトレースをベースに構築するオリジナルスペック。積極的に動かす方向でセットアップが進められた。その結果、タイヤへの負担が少なくなり、エンジンやデフの冷却対策さえしっかりしておけば、サーキットではタイムアタックだけでなく、周回数の多い草レースなど、幅広い楽しみ方ができるようになった。



ENGINE

エンジン

パワー系はフルデュアルマフラーとECUの書き替えで展開するライトチューン。とくにZ34のECUはVTCやVVELを中心にセッティングを煮詰めていくことで、中高回転域でのパワーと伸びが激変する。また、走る時期や走り方にもよるが、パワーダウンを最小限に抑えるためにも、オイルクーラーはツイン装着が望ましい。



WHEEL

ホイール

スタイリッシュなシルエットに合わせて、スリムな12本スポークで構成するSSR・タイプFを選ぶ。SSF製法で一体成型されたディスク&アウターと、HTMリムのインナーを組み合わせた軽量&高剛性な2ピースホイールだ。



サンラインレーシング
代表 佐藤泰容さん

TUNER'S VOICE

「Z34は潜在性能が高いので、ポイントを押さえたチューニングによって、ハイバランスを維持したオールラウンドスポーツに発展させることができます。ECUや排気系のチューニングで大きく変わりますが、まずは足まわりから着手したいですね」

EXTERIOR

外装

Z34の車格を尊重し、スタイリッシュかつ機能的なエアロシステムを考案。ハーフスポイラーで構成するフロントは、純正のプレスラインを継承しながらシャープな造形で張り出しが強調される。一方、リアウイングはシルエットと同調して違和感がないローマウントタイプを採用し、低ドラッグ&ハイダウンフォースを追求している。



ガレージチカラ
TEL 0594-82-5026
http://www.garage-chikara.com

Garage CHIKARA

さまざまな声に応じて製品化した
意欲的なオリジナル製品が充実

幅広いユーザーをターゲットに見据え、多彩なパーツをそろえるガレージ。デモカーのZ34は、あくまでもストリートで違和感なく乗れることを前提に、サーキットでも楽しく走れるオールマイティなキャラクターを求めた1台だ。

VQ37VHRは耐久性をスポイルせずにパワーとトルクを底上げし、なおかつ痛くない吹上げりとサウンドを演出するため、ECU、エキマニ、マフラーといったオリジナルパーツでブラッシュアップを図る。

とくに力作(りきさく)と命名したマフラーはまさに自信作。加速騒音値が規制対象に加わった事前認証制度にも対応しているのがいちばんのポイント。一般的にはメインパイプやパンチングパイプの径を絞るか、サイレンサーの内部に隔壁を設けて減音させることが多い。ところが絞りのないパンチングパイプ+消音材で構成するストレート構造を貫きながら、左右で計4基のサイレンサーを搭載して容量を増やし、性能と静粛性の両立に成功しているのだ。

吸気では、かねてからリクエストの多かったレーシングラムエアインテークボックスが完成。ラム圧を利用

して大量の外気を送り込み、充填効率を大幅に改善する。エアクリーナーは純正フィルタータイプの使用を想定するが、より高性能なキノコ型クリーナーにも対応する。

フットワークは、オリジナル車高調・力脚(ちからあし)の開発からスタート。なるべく価格を抑えつつ、タイムアタックや草レースといった実戦で通用する高性能ダンパーとして開発。極限の低車高にも対応した設計となっていて、サーキット派、ドレスアップ派の双方から支持されている。さらに開発の過程でアライメント調整幅を拡大する必要が生まれ、フロントアッパーアームやリアアロアームといった調整式ツールも製品化していった。

また、ヘビウエイトなZ34のウイークポイントを解消するべく、超軽量なドライカーボンルーフもオリジナルで製作。重心の高い位置の軽量化に直結し、数値以上にダイレクトな挙動となつて効果が現れる。

その他にもさまざまなオーナーの声に耳を傾け、企画したパーツが充実。Zのマイスターシヨップとして、「あらゆるニーズに応えたい」という熱意が源泉となっているのだ。

エクステリアはフロント/サイド/リア/フロントフェンダーと、イングス製エアロパーツでコーディネート。ウイングはボルテックス製を採用する。ルーフは大幅な重量削減をねらって企画したオリジナルのドライカーボン。純正を取り外して置き換え、パネルボンドで固定する。

SPECIFICATIONS

■ENGINE

オリジナル・ラムエアインテークキット
オリジナル・ステンレスエキゾーストシステム【RIKISAKU】
オリジナル・メタルキャタライザー
オリジナル・チューニングECU【カROM】

■TRANSFER

オリジナル・ATSカーボンインプレートクラッチ【カSPEC】
オリジナル・デフマウントカラー

■FOOTWORK

オリジナル・オリジナル車高調【力脚】
オリジナル・ネガティブアッパーアーム
オリジナル・調整式トールコントロールアーム

■BRAKE

オリジナル・RACING DISC

■EXTERIOR

イングス・フロントバンパー
イングス・サイドステップ
イングス・リアバンパー
ボルテックス・リアバンパー
オリジナル・ドライカーボンルーフ

■INTERIOR

オリジナル・フロアマット

■TIRE & WHEEL

RAYS ZE40 ガレージカスベック(10.5Jx19+32)
DUNLOP・ディレツツァZII(FR: 275/35-19)



INTERIOR 内装

オリジナルフロアマットは、ヒール&トゥを多用してもマットの摩耗が急激に進まないように、大型のヒールパットを導入。オリジナル刺繍ネームも採用する。カラーはブラックのみの設定だが、ロック糸はブルーのほか、好みの色が選べる。

EXTERIOR 外装



TUNER'S
Voice

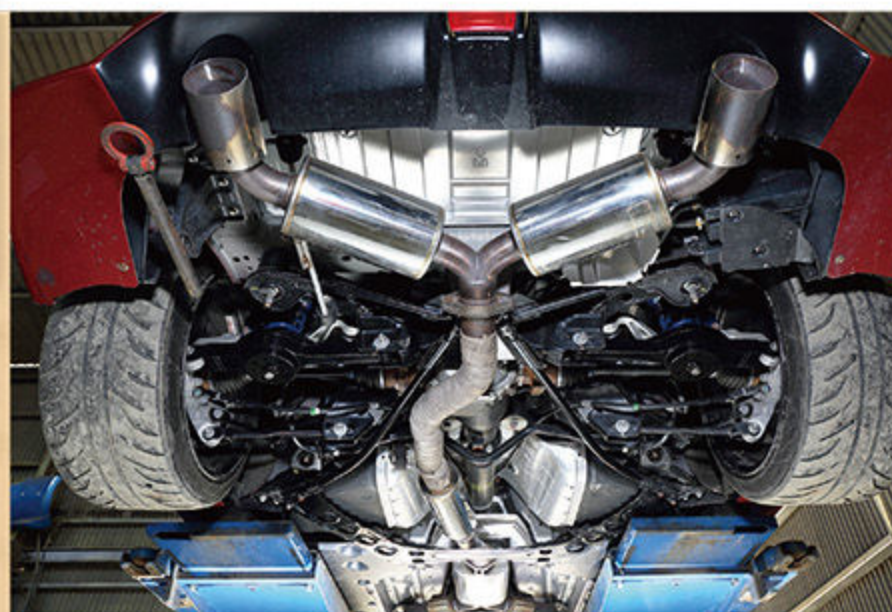
ガレージカ

代表 中久木 力さん

「Z34は一世代前のZ33に対し、車格が引き上げられていることもあり、とがったレーシングメイクよりも、質感や快適性を維持した上質かつエレガントなスポーツメイクが似合います。デモカーやオリジナルパーツもその観点から製作していて、幅広いユーザーに使ってもらえるパーツを多数そろえています」

ENGINE HANDBOOK

パワー系では新作のレーシングラムエアインテークボックスが完成。専用ダクトによって走行風を強制的に取り込み、吸気効率アップを図る。バランスを重視したエキマニは45°に設定。マフラーは激しい加速騒音規制をクリアした事前認証制度対応品。北米仕様にも装着したいというニーズに応え、右ハンドルにも左ハンドルにも対応する。



Text: 正松本 宏 Photo: 吉見幸夫

BRAKE ブレーキ

Z34用レーシングディスクは、純正キャリパーに対応した2ピースローター。軽量ベルハウジングの導入などにより、1枚あたり13.5kgだった純正に対し、10.0kgにまでウェイトダウンを実現。ハードユースを見据え、FC鋳鉄のなかでもとくに耐熱性の高い素材を厳選した。



ピロボールを採用した調整式オリジナルアッパーアーム。キャンバー調整は信頼性が高いシム調整式。カスター角変更も可能。



トーとキャンバーの調整幅を拡大するリアロアアーム。トーコンとスプリングの受けも兼ねているので強固な設計となっている。



ゴム製純正デフマウントのヨレやタワミを抑制。素直でシャープな挙動を演出するアルミ製のオリジナルデフマウントカラー。

バネレートの設定や減衰力の調整で幅広いステージや用途に対応するオリジナル車高調の力脚(ちからあし)。標準レートはフロント14kg/mm、リア12kg/mmだが、レート変更が可能で、オプションでスウィフト製スプリングも選択できる。デモカーではスウィフト製のフロント18kg/mm、リア20kg/mmを使っている。

足まわり **FOOTWORK**TIRE & WHEEL
タイヤ&ホイール

フロントのZ E40はガレージカのオリジナルサイズとなる。フロントは19×10.5 J32というベストサイズと設定し、リアは10.5 J15をセレクト。タイヤは前後とも275/35 R19のディレッツァZ II スタースペックをインストールしている。



TUNER'S
Voiceスーパーオートバックス浜松
鈴木英二さん

「このデモカーにはオーリンズをベースとしたオリジナルセッティングの車高調をセットしていますが、あらたにテイン・MONOスポーツをベースとした車高調も製作しました。さらにフレックスZベースの車高調も今後開発していく予定です」

SUPER
AUTOBACS
HAMAMATSU

スーパーオートバックス浜松

TEL 053-476-2180

<http://minkara.carview.co.jp/userid/592092>

Text: 塩見 誠 Photo: 小竹 充

飾って楽しむのではなく
走って楽しむためのZ34メイク

Z33やZ34は大排気量車ということもあってか、そのスタイルからくるスポーティな雰囲気を楽しんでいるオーナーが多いのかもしれない。しかしこのクルマの走りの実力は高いし、チューニングベースとしての素性もいい。そこに注目して走りそのものを楽しむことができるようにまとめているのが、スーパーオートバックス浜松のデモカーである、このZ34だ。

そのチューンドメニューは多岐にわたっている。といっても、Z34のバランスをくずさないよう、ノーマルで生かすべき部分は生かしている。

ボディ補強パーツや、サスアームやリアメンバーのヨレを抑えるカラーの活用は、質の高い走りをするための基本的な装備だ。そのうえでブレーキチューンやサスチューンを行い、デフはジャダーの出にくいカーボンプレートを採用した機械式LSDに変更。こうすることでトラクションや減速時の能力を高め、エクセックによるコンピュー

タチューンと排気系の変更で実際のパワーはもちろん、アクセルに対するエンジンのレスポンスや、実用域でのトルクアップを実現。それによってベタ踏みをしているときだけではなく、日常走行での気持ちよさも同時に味わえるようになっている。

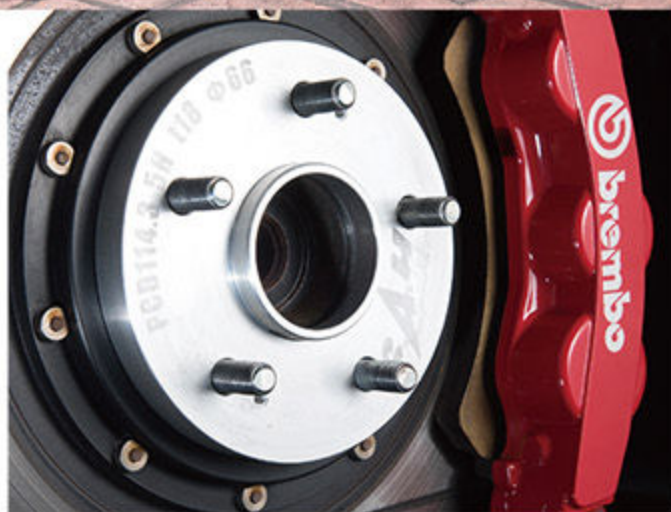
外装の仕上げも注目ポイントだ。とくにフロントのトレッドを広げることが可能になるワイドフエンダーは、回頭性の向上にも効くアイテム。カーボン製のボンネットは冷却だけではなくアタマの軽さという部分にも効き、ワイドなトレッドと合わせてノーマルとは段違いの動かしやすさを実現する。シャープな形状の開閉部を持つフロントバンパーと、左右出しオリジナルマフラーにピツタリなフジムラオート製ディフューザーは、空力面の改善とともに、走りの鋭さをルックス面からも表現できるアイテムだ。37ℓの優位性を生かしたスポーツカーとしての姿が、ストリートに伝わってくるはずだ。



TIRE&WHEEL

タイヤ&ホイール

プロドライブGC050NはF19×9.5J+32とR19×10.5J+22というサイズだが、フロントにはオリジナル製品の12mmスパーサーをセットしているの、実際のインセットは20。つまりそのぶんワイドトレッド化されているわけだ。タイヤは245/40と275/35サイズのRE-71Rを装着している。





BODY ボディ

ボディのゆがみを抑えることで、応力に対してサスペンションが正確な仕事をできるようになる。というのがこのリフレッシュバリの装着効果。直進安定性の向上やブレーキング時の硬質感アップなど、ドライバートとの強い一体感を味わえるようになるアイテムだ。

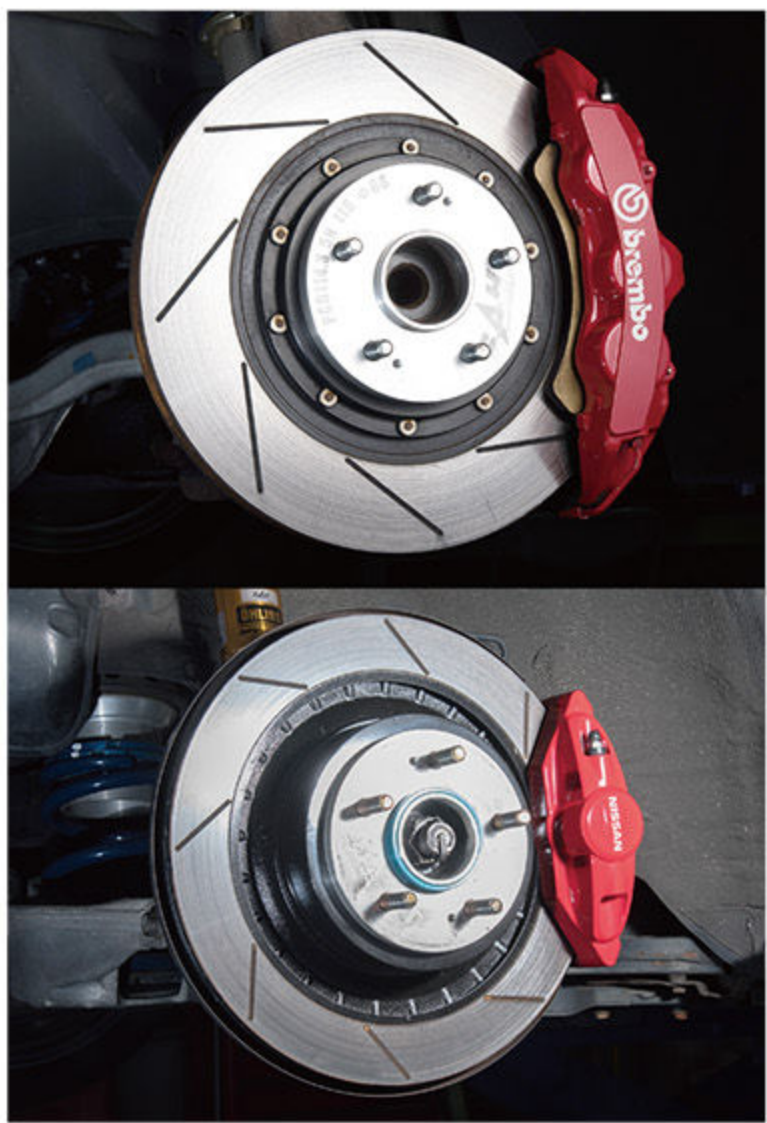


ENGINE エンジン

エンジン本体はノーマルだが、マフラーはオリジナル品へ交換。そのうえでECUをエクテックによってオリジナルのデータへと変更し、トルク/パワーアップを実現している。アクセルを踏んだ瞬間からリニアに反応してくれるので、アクセルによる姿勢のコントロールがしやすく、LSDを装備したことがより効果的となっている。

BRAKE ブレーキ

ブレンボに製作を依頼したオリジナルのブレーキキットは、フロントにモノブロックの6ポットキャリパーを、リアは対向2ピストンキャリパーを採用。スリットが入った2ピースローターやブレーキライン、オリジナルブレーキパッドも合わせてキット化している。



FOOTWORK 足まわり

オーリンズDFVをベースにリセッティングしたSA浜松スペックは、フラット感と高路面追従性を高い次元でバランスさせたものとなっている。リアメンバーやテンションロッドのブッシュに挟み込んで装着するサスペンションアームカラーを装着すると、メンバーやアームのヨレを防げるので、サスペンションはより正確に動く。



SPECIFICATIONS

■ENGINE

ECUTEK・スポーツECU Spec2オリジナルセッティング

オリジナル・オイルクーラー

マキシムワークス・エキマニ

HKS・Y/パイプ

HKS・メタルキャタライザー

HKS・スーパーサウンドマフラー-SA浜松spec

ARC・オイルキャッチタンク

■TRANSFER

ATS・カーボンツインクラッチSA浜松spec

ATS・カーボンLSD SA浜松spec

■FOOTWORK

オーリンズ・DFV SA浜松spec

オリジナル・フロントサスペンションアームキット

オリジナル・サスペンションアームカラーセット

■BRAKE

ブレンボ・6POTモノブロックキャリパー-SA浜松spec

オリジナル・ブレーキパッド

■BODY

オリジナル・高剛性Bodyリフレッシュバーセット

■EXTERIOR

サーキットコンセプト・フロントバンパー

サーキットコンセプト・ボンネット

サーキットコンセプト・オーバーフェンダー

ZELE・サイドステップ

フジムラオート・リアディフューザー

マインズ・リアウイング

■INTERIOR

オリジナル・シフタースプリング

オリジナル・リアルカーボンリモートカバー

RECARO・RS-G

■TIRE & WHEEL

プロドライブ・GC-05N(F:9.5J×19+32 R:10.5J×19+22)

オリジナル・高剛性スペーサー

BRIDGESTONE・ポテンザRE-71R(F:245/40-19 R:275/35-19)



EXTERIOR 外装

冷却性向上と軽量化に効くボンネットと、開口部が大きくオイルクーラーなどを装着した際にも有利なフロントバンパー、そしてオーバーフェンダーはサーキットコンセプト製。リアウイングはマインズ製、リアディフューザーがフジムラオート製を装備している。ワイドな視界を実現しているドアミラー鏡面はオリジナル開発されたパーツで、カーボン製ドアミラーと合わせてさりげないドレスアップと実用性アップを実現してくれる。



Photo&Text: 木下 琢哉 (Minor ColorCode)

CRUISE

クルーズ

TEL: 011-664-1757

<http://www.cruise-power.co.jp>

GTS7040改ハイフロー化スーパーチャージャーと油温対策でサーキットも楽しめるストリート仕様に

現車セッティングやハイパー4WD系を得意とするクルーズだが、安心してください、Z34のデモカーも持っていますよ!

さて、このZはカーメイキングレヴェューのHKSベース・スーパーチャージャーKITにオリジナル加工を施したモノを筆頭に、クルーズのノウハウを注ぎ込んだサーキット走行も楽しめるストリート仕様として製作された1台。

十勝CMコースでの過去ベストは3年前のラジアルで出した1分32秒台。このときはチャージャーKITをポン付けし、ブリーを小径化しブリストを上げた447馬力という仕様。現在はエンジン本体にも手を加え、スーパーチャージャーをハイフロー化。インタークーラーもGTR用の大容量に変更された。

このほかにもZの基本的なチューニングをしっかりと押さえている。「Zはノーマルやライトチューンでもその性能をフルに発揮させようとする」と、あつという間にエンジンオイルの温度が上昇するため、ECU内部にエンジンオイルTEMPのフェューエルセーフのパラメーターが存在します。これが働いて電子スロットルを閉じ

てしまうので、エンジンオイルクーラーの装着は必須だといえます。そのため、このクルマにはオイルクーラーをツインで装着しています。

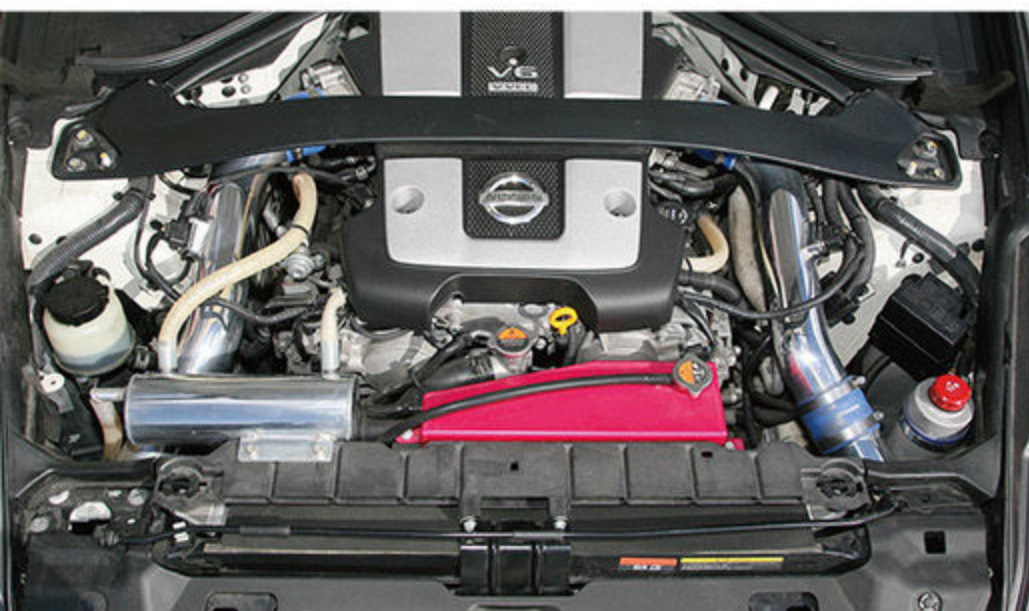
そしてノーマルECUのデータは過剰な安全マージンをとっているの、現車セッティングしながらこのあたりをつめていくと6000回転以上が気持ちよく回るようになるし、バルタイのマップを書き替えることで3000回転からのアクセルのつきがよくなり、レスポンスが格段に向上します」と吉川さん。

これらのチューニングにより、約550馬力と十勝CMコースをラジアルで1分30秒切りを目標に最終セットアップされる予定というから、Zユーザーにとって今シーズン注目の1台と言えるだろう。

EXTERIOR 外装

基本のエアロはフロント・サイド・リアをNISMO、GTウイングはVOLTEXで構成される。そして目を見張るのがフロア下。ワンオフのフルチタンマフラーが魅力的だが、エアロ担当おーたんの力作、ワンオフアンダーカバーを装着することで見事にフルフラット化される。





ENGINE エンジン

エンジン本体はCPキャリロの鍛造ピストンとH断面コンロッド、JUNハイカム(EXのみ)が組まれ、チャージャーのGTS7040本体はコンプレッサーホイールをハイフロー化し、T04Z相当の風量にアップされている。ピンクのBOXはセパレータータンクで、その隣のオイルキャッチタンクとともにワンオフ製作された。



クルーズ十八番の現車セッティングは、Zの場合、NEKOのLCD640を使って行われる。最終的に550馬力を目標に吉川さんがキッチリ仕上げる予定だ。

Altrack製のエキマニはパイプ径が50.8φと太く、集合部が後方にあるレイアウトによりパワーが頭打ちせず高回転まで回るエンジン特性になる。また、専用キャタライザーでストリート、サーキット走行ではストレートパイプと使い分けられるのも魅力。

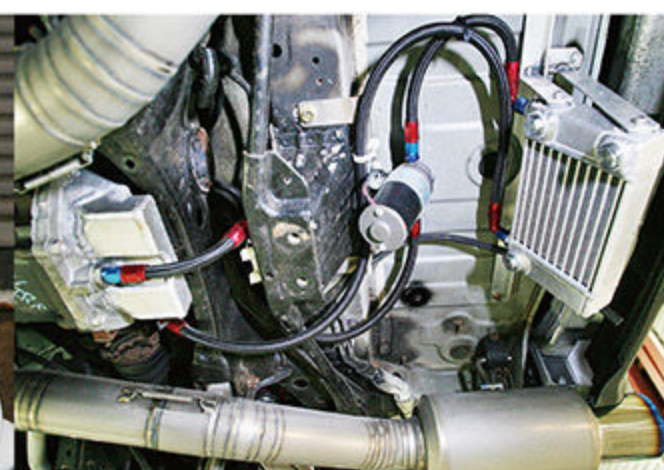


TUNER'S Voice

**クルーズ
吉川 大志郎さん**

「Zというクルマはいつの時代もデザイン、エンジン性能ともに非常に味のあるクルマです。一度車検を切った状態で保有し、落ち着いたら再度車検を取得してまた楽しむというロマンもあると思います。オイル交換がてら気軽にご来店ください」





サーキット走行を存分に楽しむにはリアデフの油温も気になるポイント。そこでリアデフカバーを大容量化し、さらにポンプとリアデフクーラーを追加して油温対策をしている。

SPECIFICATIONS

■ENGINE

CP CARRILLO・鍛造ピストン
CP CARRILLO・H断面コンロッド
JUN AUTO・288°カムシャフト(EX)
TOMEI・ヘッドガスケット
CAR MAKING Revyou・GTスーパーチャージャー-KIT改
CRUISE・オリジナルCPU
NISSAN・VR38純正580ccインジェクター
SARD・265L/hポンプ
HKS・レーシングプラグ8番
CAR MAKING Revyou・エアクリーナー(キット付属品)
Altrack・特注50.8φEXマニ
CRUISE・ワンオフチタンマフラー
TRUST・R35GTR用100mm厚インタークーラー
DRL・エアコン付き用ラジエーター
TRUST・13段+FC3S純正ツインオイルクーラー
オリジナル・ワンオフセパレータータンク
オリジナル・ワンオフオイルキャッチタンク

■TRANSFER

NISMO・カッパーMIXツインクラッチ
NISMO・軽量フライホイール
NISMO・GT LSDカーボンデフ
ファイナル 4.1
オリジナル・リアデフカバー大容量加工
HPI・リアデフオイルクーラー

■FOOTWORK

CRUISE・ピンクシュタイン(F16kg/mm R16kg/mm)
NISMO・スタビライザー(F27.2φ R25.4φ)
CAR MAKING Revyou・フロントロアアームピロキット
CUSCO・R調整式トレーニングロッド&トーコントロールロッド

■BRAKE

DIXCEL・スリットローター(F/R)
ENDLESS・W003(F/R)

■EXTERIOR

NISMO・フロント/サイド/リア
VOLTEX・GTウイング
CRUISE・ワンオフフルフラットアンダーカバー

■INTERIOR

NARDI・ステアリング
RECARO・SP-G
TAKATA・ハーネス
CRUISE・スーパーレーシングシフトノブ
TRUST・インフォタッチ

■TIRE & WHEEL

YOKOHAMA・ADVAN ネオバ AD08R
(F:275/35R19 R:305/30R19)
RAYS・TE37 TTA(F:10.0J×19+30 R:11.0J×19+15)

COOLING 冷却系

トラストの35GT-R用100mm厚コアインタークーラーの奥には、DRLのエアコンコンデンサー付きラジエーターを装着。重要な油温対策は、左側のダクトにトラストの13段オイルクーラー、ナンバーを外すと導風口があり、その奥にはFC3S純正オイルクーラーとツインで装着される。

FOOTWORK

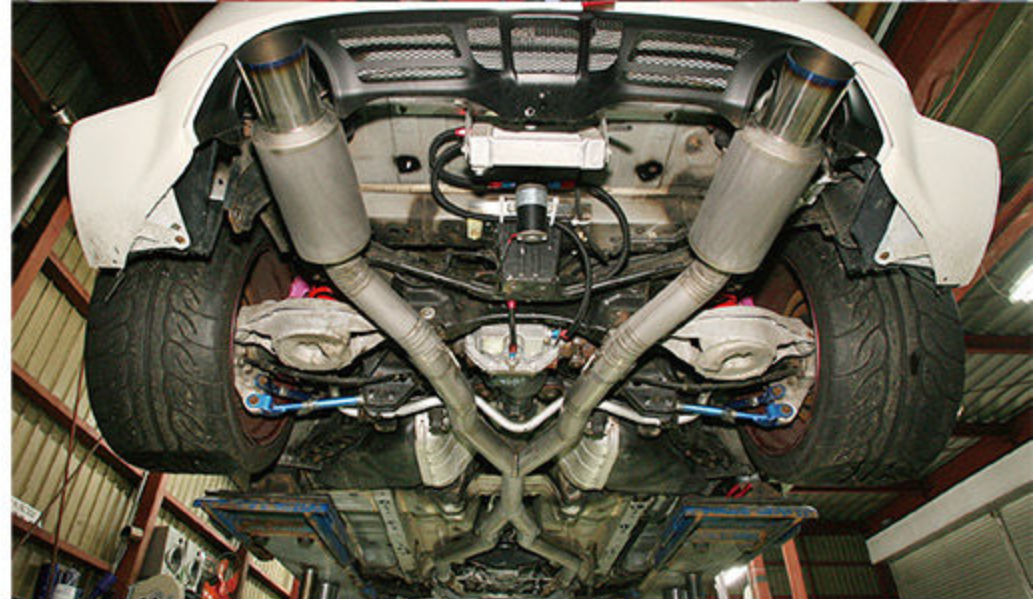
足まわり

車高調は強化ウレタンアッパーブッシュを使用しストリートでの乗り心地にも配慮したクルーズイッチ推しアイテム、ピンクシュタインを装着。通常はF14kg/mm、R12kg/mmを推奨しているが、このクルマはサーキットを見越しFRともに16kg/mmをセット。バネレートは購入時に自由に選択できる。



INTERIOR 内装

トラスト・インフォタッチを追加し、クルーズ・スーパーレーシングシフトノブに変更。エアコン、オーディオ、ナビなどはフル装備の室内。運転席はレカロのSP-Gに変更し、タカタのハーネスをセット。助手席はサーキット走行時に、現地で簡単にできる軽量化ということで取り外している。



エムシーアール
館野 洋さん

「街乗りから高速まで快適な乗り味をねらいながら、スポーツ走行でも満足のできる仕上がりを目指して製作した車両です。Z34は完成度の高い車両ですがオリジナルアイテムを追加することでよりスポーティな走りにも対応することが可能になります」



MCR

エムシーアール
TEL 048-995-0131
<http://www.mcr-ltd.com>



ポテンシャルを引き出しながらストリートをスタイリッシュで快適に

MCRといえばサーキットからストリートまでハードなマシン製作のイメージが強い。もちろんバリバリのタイムアタックマシンの製作も可能だが、実際はユーザーの目線に沿った車両開発が基本。それもサーキットだけでなくストリートを快適に、それでいてドライビングの楽しさをねらった車両製作も得意とする。

今回用意されたZ34を見ればMCRの持つノウハウが確実に再現され、スタイリッシュな仕上がりのなかにハードな走行にもたしかな手ごたえが感じられる味付けなのがある。

エンジンはVQ37VHRのもつポテンシャルを引き出すべく排気効率をアップ。ステンレスを採用したキャタライザー付きのEXマニホールドは、排気の流れをチャンセル製のセンターパイプにスムーズに流れるように集合部にまでこだわったアイテム。

軽量のチタン製センターパイプからはファーストクラスのネーミングが与えられたEXマフラーへと排気を導く。その名の通り材質だけでなく、品質や音質まで最上級を目指して製作され、大人のZに仕上げたいユーザーにも納得のフルチタンエキゾーストシステムになっている。

排気効率を高めたことでスロットルや可変バルタイ、燃料、点火時期を適正化したスワットロムはさらにVHRエンジンの能力を引き出す。レスポンスだけでなく実馬力も高めることで、NAフューリングを満喫できるベストセッティングなのだ。

乗り心地を損なうことなくワインディングから高速走行まで安定した走りを実現するクリムゾンサスキットは、リアタイヤの接地性を損なうことなくコーナリング時の進入姿勢をコントロール。サーキットでもコントロールラブルなハンドリングに仕上げられた自信作だ。

また小林代表がイチオシのエンドレスのMONO6キットも装備。剛性感のあるペダルフィールと高いコントロール性能は、場所を選ぶことなく抜群のブレーキ性能を発揮する。

能力を引き出しながらドライビングを満喫できる極上のセットアップがMCRの目指すZ34の姿なのだ。

Text: 高橋明宏 Photo: 小竹 充





ENGINE

エンジン

エンジン本体には手を加えることなく、排気系を中心に効率を高めることでスムーズでレスポンスのいいエンジンフィールを手に入れることができるのもZ34の魅力。さらにECMを適正化することで、VQ37VHR本来のパフォーマンスを発揮させることができるようになり、パワフルなNAフィーリングを味わえる。



エンドレスの最上級モデルであるMONO6のキャリパーキットをフロントに装着。リアはノーマルながらパッドをエンドレスのSSMに交換することで前後バランスを整え、サーキットでも安定したブレーキ性能を発揮。コントロール性が高いためABSを動作させにくいセッティングとなっている。

TIRE & WHEEL

タイヤ&ホイール

エクステリアの雰囲気をくずすことなく軽量に仕上げられたレイズのRE30に、アドバンネオバのAD08Rを組み合わせることで限界走行でもコントロール可能なハンドリングを実現。街乗りから高速、サーキットでも安心してZのパフォーマンスを楽しめるセットアップだ。



BRAKE ブレーキ



FOOTWORK 足まわり

しなやかな乗り心地を演出しながら、スポーツ走行をしたときにもしっかりと対応できるようにセッティングされた、MCRオリジナルのクリムゾンサスペンションキット。リアタイヤのロックを防ぐようにストロークを確保しながら、ヘルパーズプリングで接地性能をアップ。コントロール性の高さが最大の特徴だ。

EXTERIOR 外装



ニスモ製のエアロによって大人の雰囲気が演出されたエクステリア。高速走行時の安定性もアップするようにシミュレーションして完成した製品。Zのフォルムをくずすことなくスポーティなイメージを作り上げるにはベストなセレクトだ。

INTERIOR 内装



Z34のなかで唯一スポーティさが足りない部分があるとすれば、シート。純正はホールド性も弱く、スタイルも満足できない。そのためレカロ製に交換され、快適さを損なうことなくスポーツ走行でも対応することができるようになる。シフトノブはMCRオリジナルでデルリンを削り出して製作され、握りやすさを追求したものとなる。

SPECIFICATIONS

■ENGINE

オリジナル・SWAT ROM
NGK・レーシングプラグ8番
HKS・スーパーハイブリッドフィルター
オリジナル・エキマニ
オリジナル・チタンセンターパイプ
オリジナル・CRIMSONエキゾーストマフラーファーストクラス

■FOOTWORK

オリジナル・CRIMSONサスペンションKIT(F: 14kg/mm R: 12kg/mm)

■BRAKE

エンドレス・Racing MONO6キャリパー
エンドレス・2ピースローター
エンドレス・SSMブレーキパッド
エンドレス・ブレーキホース

■EXTERIOR

ニスモ・フロントプロテクター
ニスモ・サイドシルプロテクター
ニスモ・リアアンダープロテクター
ニスモ・リアアスロイラー

■INTERIOR

RECARO
オリジナル・シフトノブ

■TIRE & WHEEL

ヨコハマ・アドバンネオバAD08R(F: 245/40-19 R: 275/35-19)
RAYS・RE30(F: 9.0J×19+25 R: 10.0J×19+30)

DAYTONA
Racing

デイトナレーシング
TEL 092-513-7300
<http://www.z33.jp>

TUNER'S
Voice

デイトナレーシング
代表 山本友基さん

「当社は米STILLENの正規販売代理店で
あり、高度なセッティングを行う「プロイン
ストーラー」認可も受けています。日本の
ユーザーが真に満足できるレベルで、信頼
性の高いSTILLEN製品を提供できる、唯一
無二のショップなのです」

ノーマル然とした外観に秘めた 480馬力オーバーのハイパワー

一見はノーマルのZ34ニスモ。しかし、ヘタに煽ろうものならソッコーで返り討ちにあいそうな、最大パワー480馬力/最大トルク50kgmのNAモンスター。デイトナが手がけた1台だ。

50代後半ながら、若いころから愛車のチューニングに情熱を注いできたオーナーからのリクエストは、「メーカーチューニングではパワーが足りない。海外の大排気量スポーツカーにも負けない強さを!」という、単刀直入な内容。ただし、あからさまに切った貼ったのチューニングは好みではないとのこと。nismo USA認定メーカーであるSTILLENが生み出したスーパーチャージドKITTによる過給機チューニングをスタートさせた。

よりパワフルにするため、ブーストアップKITでスーパージョーシヤのブリー比を変更し、カムシャフトは272度に。純正エアフロセンサーでは約420馬力を越える計測容量を使いきってしまうことが過去の実績でわ

かっていたため、米UPREV社の大容量エアフロ「MAF・GT」に交換することで問題をクリアした。もちろんECUも、エアフロ容量に合わせてUPREVパワーエディターでチューニング。

一方、駆動系はOS技研と共同プロデュースした「スーパーロックLED」を採用。完全ロック時は100%ながら、バイシヤル時にはロック率を弱める仕様でストリートに対応した。また、純正デフケースのままでオイル容量不足で、ハードな走行時にはオーバーフローの恐れもあるため、Z1モータースポーツ製大容量デフケースカバーを装着することで、オイルの増量とクーリングフィンによる冷却効果も加味する。

STILLEN、UPREV、Z1モータースポーツともアメリカを代表するパーツサプライヤーだが、それらの正規輸入代理店として、製品の特長やセッティングの「キモ」を熟知しているデイトナだからこそ、完成し得たハイパワー・ストリートマシンだと言える。



TIRE & WHEEL

タイヤ&ホイール



F3レース用アルミ鍛造キャリパーを公道でも使用できるようチューニングした、AP Racing「Radi-Cal」。同等キャリパー比較で25%の軽量化、20%の剛性確保を行った製品で、ローターは、写真のJフック以外にスリット+ドリルドもチョイスできる。



ブレーキ
BRAKE



EXTERIOR
外装

ヘッドライトのインナーベゼルへ、新開発SMDイカリリング、LEDデイルイト、サイドマーカー埋め込みで、夜間の前後ビューをシャープに演出。エクステリアは、「外見はさりげなく」というオーナーの要望を重視し、リアスポイラー上のカーボンジェネレーター以外はほぼノーマルの状態。ライセンスプレートまわりの印象をグッと引き締める、「サンダーボルト」のチタニウムボルトは耐食性の高い64チタンを用いたパーツだ。



Text: 堀 辰也 Photo: 西野キヨシ

SPECIFICATIONS

■ENGINE

STILLEN・スーパーチャージャーキット

オリジナル・Sports ECM

サクラム・SILENCER kit for Z34

M-BIT・エキマニ

ATI・スーパーダンパー・クランクプーリー

■TRANSFER

DAYTONA with OS・スーパーロックLSD

Z1 MotorSports・大容量デフカバー

■FOOTWORK

オーリンズ・DFV Ver. DAYTONA E.R.S

SPL Pro・調整式フロントスタビライザーリンク

SPL Pro・調整式リアスタビライザーリンク

■BRAKE

APレーシング・キャリパーキット

■EXTERIOR

ニスモ・リヤガーニーフラップ

オリジナル・ヘッドライト加工

オリジナル・テールランプ加工

サンダーボルト・ロングチタニウムボルトライセンスキット

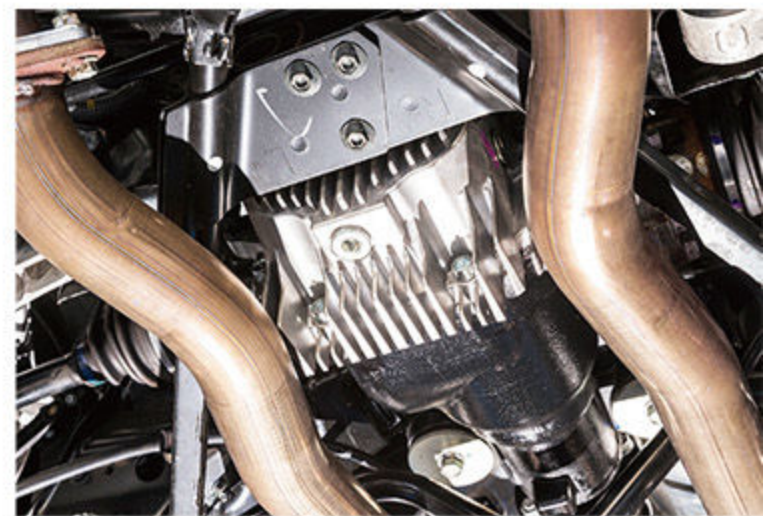
■INTERIOR

オリジナル・カーボン×レザー ステアリングホイール 370Z

■TIRE & WHEEL

BRIDGESTONE・ポテンザRE-11

ニスモ・純正鍛造ホイール



COOLING 冷却系

性能や重量に対して、キャパシティ不足である純正デフケースの弱点を克服すべく、カバーを大型化し、プラス500mlのオイル容量を確保したZ1モータースポーツの大容量デフカバーキット。サービスホールが設けられており、オイルクーラーをすぐに取り付けられる。

ENGINE エンジン

米STILLEN製スーパーチャージドKITによるパワーをさらに引き上げるため、プーリー比を変更。エンジン内には272度のカムシャフトを採用し、大パワーを余すことなくピックアップするため、クランクプーリーを軽量かつバランス性能に優れたATIスーパーダンパー・クランクプーリー(右写真)に交換。高回転を多用するエンジン保護にも役立つ。

モータリングプロショップアルティメイト
TEL 028-649-0240
http://www.ultimate.co.jp

Motoring Pro Shop ULTIMATE



Text: 川崎英俊
Photo: 犬塚直樹



Z SPECIALIST

アルティメイトでは、独自のルートでアメリカからグッドコンディションのマシンの輸入・販売も行っている。ガレージ内に歴代Zたちが所狭しと並べられている様子は、まるでコレクションホールといった感じだ。

高賀茂代表の愛車でもあるこのZ34は、2010年式がベース。地元のヒーローのいや筑波コース2000、スポーツランドSUGO、ツインリンクもてぎなどのサーキット走行をメインステージとしている。

アメリカから輸入した良質な車両の販売から、メンテナンス、チューニングまでZに関することならすべてお任せのショップが、長年に渡って蓄積したノウハウを注ぎ込んで作り上げたのがここで紹介するZ34。目的に応じて必要な個所だけに手を加えて、フェアレディZならではの魅力を引き出してやるのがアルティメイト流だ。

店舗内に1歩足を踏み入れれば、そこはフェアレディZ一色の世界が広がる。S30/130のL型エンジン搭載モデルにはじまり、Z31、32のV6系、そして現行モデルのZ34まで、あらゆる世代を網羅し、対応している全国的にもめずらしい専門店が栃木県宇都宮市のアルティメイトだ。

要所をおさえたファインチューンで サーキットパフォーマンスを追求

重視したのは30分から1時間を連続して走行できること。そのために不可欠なのが、冷却性能に優れたラジエターとオイルクーラーの装着だ。また、タンク形状が原因となる燃料の片寄り対策もしっかりと施されている。欧州仕様の冷却フィン付きデフカバーも、サーキット走行で威力を発揮してくれる。

サスペンションはアベックスの車高調に、フロントはアイバツハ、リヤにはハイパコスプリングを組み合わせる。ブレーキも純正のAKEBO製キャリパーからブレンボ製に変更して、強力なストッピングパワーを獲得している。

「ボディ剛性の高さとリアの305タイヤのおかげで、サーキットでもオンザレールのな走りが味わえるのがこのクルマ。個人的には少々テールハッピーなくらいのが、操縦する楽しさが味わえていいんですけどね」とは高賀茂代表の弁。好バランスな仕上がりは、Z34チューンのマスターピースと呼べるものだった。



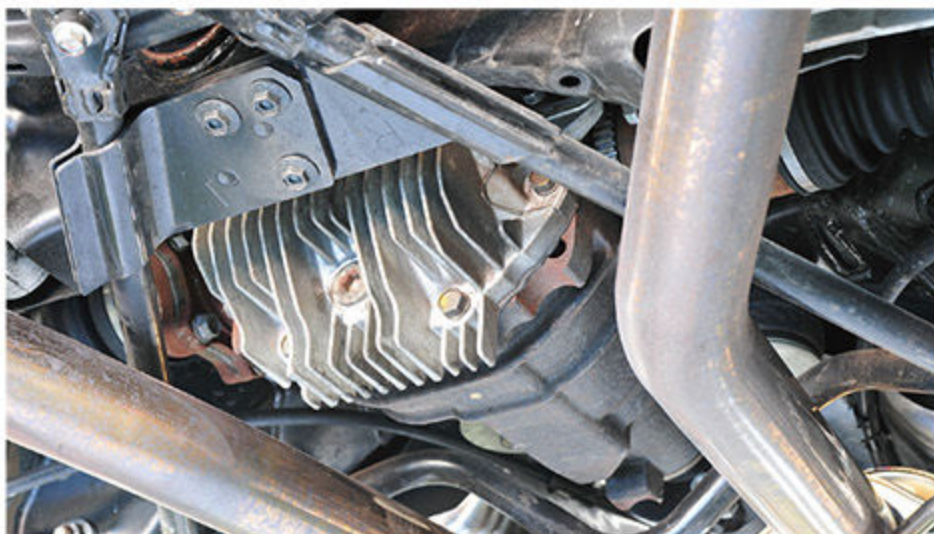
アルティメイト 代表 高賀茂哲弘さん

「お客さんはVQエンジン搭載のZ33/34が20%、それ以前のモデルが80%という感じですが、型式を超えてZオーナーの輪を広げていってもらえればうれしいですね。また毎年日産のテストコース・グランドドライブで、オーナーミーティングも開催しています」



ENGINE エンジン

VQ37VHRエンジンには手を加えず、ノーマル形状エアクリナーによる吸気系と、サード製スポーツ触媒とトラストマフラーで排気系の効率を向上。ECUはアルティメイトのオリジナルデータでリセッティングしている。サーキットでの連続走行を行うためには、ラジエーターとオイルクーラーなど冷却系の強化が必須だ。



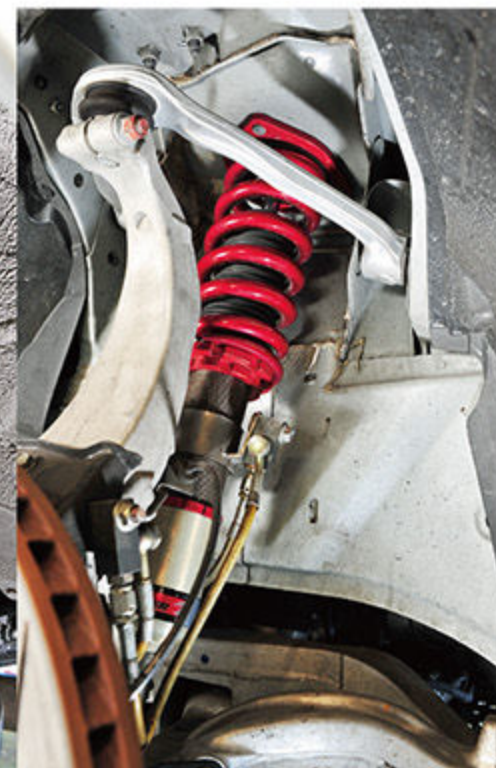
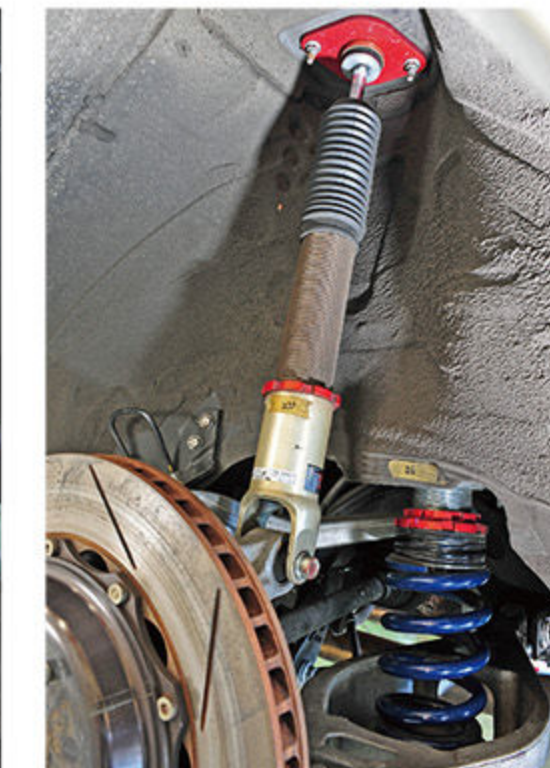
DRIVE TRAIN 駆動系

ドライブトレインは、ニスモ製のLSDに3.9ファイナルをセット。冷却フィン付きのデフカバーはヨーロッパ仕様の純正品。油温が安定するのでサーキット走行で威力を発揮する。クラッチはノーマル。



TIRE & WHEEL タイヤ&ホイール

ホイールは軽量・高剛性なレイズのZE40で、サイズはフロントが9.5J、リアが10.5Jの設定。タイヤはアドバンネオパで、リアにはワイドな305サイズを選択している。フェンダーとのクリアランス具合が、走りを感じさせる。



BRAKE ブレーキ

ベース車はアケボノ製キャリパーを装着するグレードだったので、ブレンボのGTキットを装着。スリット入りの2ピースローターは、フロントが380mm、リアが355mmとなっている。

FOOTWORK 足まわり

車高調ダンパーは街乗りで突き上げの少ないアベックスN1で、スプリングはフロントがアイバツハ、リアにハイバコをチョイス。フロントアッパーアームは他車種からの流用で、1.5度のネガティブキャンバー設定だ。



INTERIOR & EXTERIOR 内外装

エクステリアは12年式のバージョンニスモ純正パーツをフルに装着する。リアフェンダーに追加されたモールもバージョンニスモ用だ。バックスキンのステアリングと純正パネルに収めたデフィ製メーターもナイスセンス。

■ENGINE

サード・キャタライザー
トラスト・マフラー
HPI・ラジエター
HPI・オイルクーラー
オリジナル・ECU書き替え
欧州仕様デフカバー

■FOOTWORK

アベックス・車高調
アイバツハ/ハイバコ・スプリング(F:18kg/mm R:19kg/mm)
フロント流用アッパーアーム

■BRAKE

ブレンボ・キャリパー(F:6POT R:4POT)

■EXTERIOR

2012バージョンニスモ・純正エアロ
バージョンニスモ・フェンダーモール

■INTERIOR

レカロ・SP-G & HPI・シートベルト
KEYS RACING・ステアリング
Defi・水温計、油温計、油圧計

■TIRE & WHEEL

ヨコハマ・アドバンネオパAD08R(F:275/35-19 R:305/35-19)
レイズ・ZE40(F:9.5J×19+22 R:10.5J×19+15)

カーショップアローズ
TEL 0566-35-1203

<https://www.facebook.com/carshop.arrows/>

CAR SHOP ARROWS

ずっと楽しみ続けるための 「ドリドリ」カスタム

無理をせず、趣味の範囲でドリフトもドレスアップも楽しむことがコンセプト。ベース車両のパーツを生かすことで費用を抑えながら、ドリフトのしやすさを高め、飽きることのないかつこよさをも追い求めた。シンプルなかスタムや必要なポイントだけを押さえたチューニングは、今後さらなる変更を加えたいとなったときの「のりしろ」を残してのことでもある。

まず、ポイントはベース車両。中古車販売をメインとするアローズがカスタムやチューニングの仕方を考え、たうえで選び抜いたからだ。グレードはバージョンSで、ブレンボ製ブレーキなどを標準装備している。制動系の変更が最小限です。さらに大きいのはニスモのフルエアロ。これも購入時にすでに付いていたものだ。スポーティでスリキリとしたニスモのエアロで統一したエクステリアは、ドレスアップポイントであるホイールの印象をグッと引き立てる。

そのアドバン製のホイールは、力強いデザインで、ドリフトを楽しむうえでの性能も充分。カスタムカーとして見たときにも魅力的だ。

チューニングに目を移すと、足まわりと冷却をキッチリ強化し、パワーユニットにはほとんど手をつけないというハッキリした方針が見られる。

足まわりはT-DEMAND製カスタムメイドダンパーを使って限界近くまで車高を下げ、フロントロアアームとリアのアッパーアーム以外すべて社外品に変えることで、キレ角をアップ。旋回時の安定性も高まる。

一方、デフやコンピュータの交換などはいっさいしていない。競技ではなく楽しむ程度であれば、Z33のほとんどのトルクで充分だと判断。クルマへの余計な負担をかけないことや、予算を効率的に使うためでもある。

エクステリアはニスモのフルエアロでまとめることで、Z33のボディラインを生かしたシンプルで飽きのこないものに。一方、車高は限界まで下げ、強めのネガティブキャンバーにすることで、スポーティな印象と旋回性能を生み出している。

FOOTWORK 足まわり

足まわりはこのクルマ最大のポイント。こだわりの車高を実現するため、T-DEMANDのカスタムメイドダンパーを採用している。リアのアッパーアームとフロントのロアアーム以外はドリフト用に強化。一方でブレーキ系はベース車のものを活用している。

内装 INTERIOR

RECAROのフルバケットシートが、ドリフト時もドライバーをしっかりサポート。追加メーターは純正のサブメーターの位置に納めた。緑のカバーに覆われたスイッチはドリフト用にVDCを常時オフにするためのものと、デフオイルクーラーを任意でオン・オフ切り替えるためのものだ。

EXTERIOR 外装



TIRE & WHEEL タイヤ&ホイール

ドレスアップの部分でもっともこだわったというホイール。トレンドに流されず、いつまでも色あせないもの、そして、個性的で性能も、と選んだのが、ADVANのこのホイールだ。タイヤももちろんコンペティティブなものを合わせている。



TUNER'S
Voiceアローズ
店長大矢孝政さん

「こだわる部分はこだわって、ベース車を生かすところは生かす。遊びの範疇で無理なく走りやカスタムを楽しめるようクルマやパーツ選びからチューニング、メンテまでサポートします。自分でもZ32でドリフトを楽しんだり、ユーザーさんといっしょにイベントに参加しています。これから始めてみようという方も、ぜひご相談ください」



アローズはフェアレディZやシルビアを中心にGTカー・スポーツカーが得意な中古車販売店。カスタムの内容に合ったクルマの仕入れから行えるのは何よりの強み。走行会やイベントなどにも積極的で、初心者も相談しやすいショップ。



SPECIFICATIONS

■ENGINE

BLITZ・ラジエター
BILLION・ラジエターホース&サーモ
HKS・FSCファンコントローラー
HPI・オイルクーラー
TOMEI・Tiマフラーマフラー+Yパイプ

■TRANSFER

HPIベースオリジナルデフォイルクーラー

■FOOTWORK

T・DEMAND・プロダンパー

T・DEMAND・スプリング

MEGAN RACING・アーム類

オリジナル切れ角アップ加工

NISMO・スタビライザー

■BRAKE

プロジェクトμ・特注インナーシュー

■EXTERIOR

NISMO・フロントバンパー

NISMO・サイドスカート

NISMO・リアアンダー

ARROWSオリジナル叩き出しフェンダー

■INTERIOR

レカロ

NISMO・メーター

Defi・水温計、油温計、油圧計

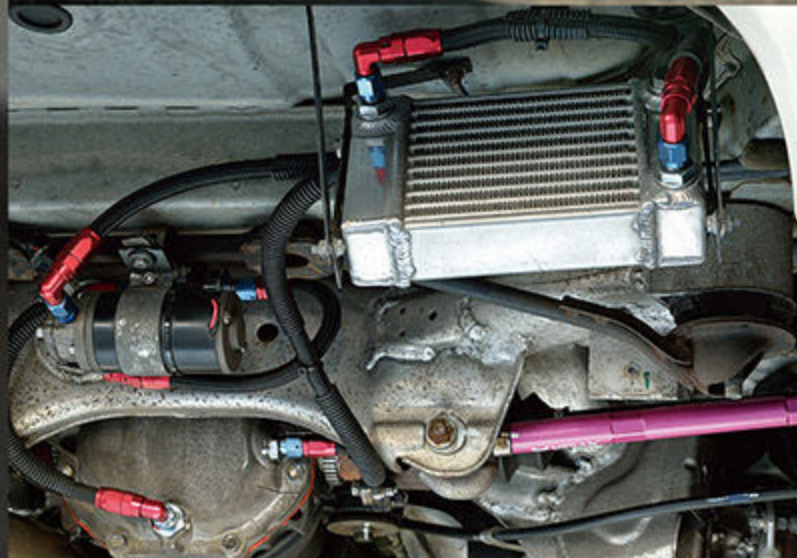
オリジナルVDCカットスイッチ

Works Bell・ステアリングボス RAFIX

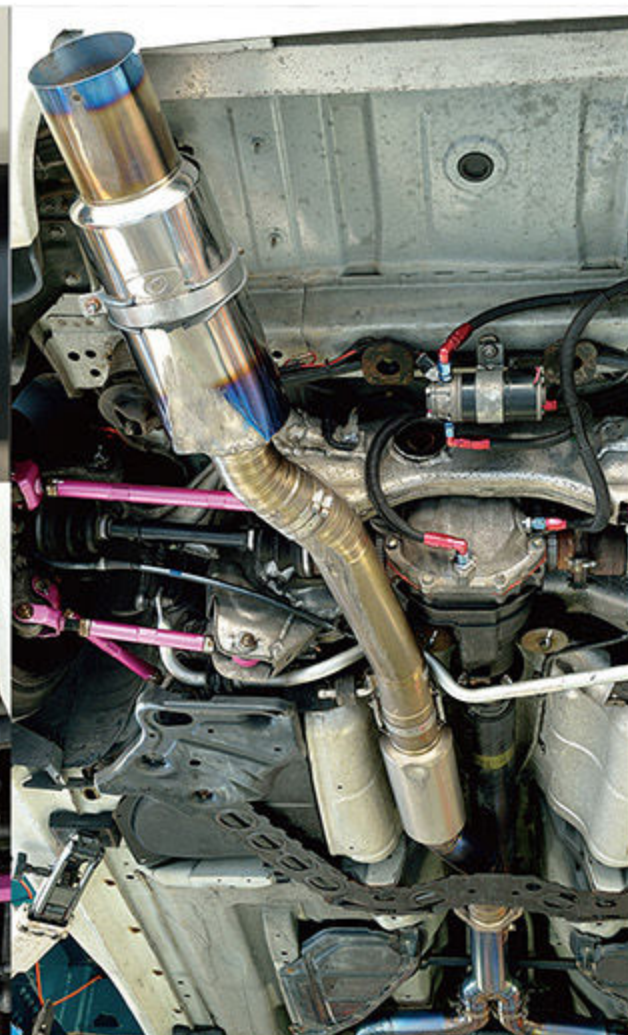
■TIRE & WHEEL

PinsoTyres PS-91 235/40ZR18 95W

YOKOHAMA・ADVAN TC-3 11.0J×18+15

ENGINE
& COOLING
エンジン&冷却系

レーシングレイアウトのTOMEI製チタンマフラーは軽量化とパフォーマンス向上を実現する。トルク十分なエンジンゆえパワーユニットには手を着けていないが、HPI製のキットをベースにデフォイルクーラーで冷却機能を高めるなど、ハードユースを意識した耐久性のある構成となっている。



PentRoof

ペントルーフ

TEL 03-5493-0840

http://www.pentroof.co.jp

TUNER'S
Voiceペントルーフ
代表 北林 治さん

「ハードなエンジンチューンから快適なストリート仕様まで、ユーザーの要望に合わせながらパーツをセレクトして満足のいく仕様を作りあげることができます。Zに関してはノウハウもたっぷりなのでいちど相談してみてください」

TIRE
& WHEEL

タイヤ&ホイール

フロントには8J、リアには8.5Jのレイズ製純正ホイールを合わせる。シンプルなイメージを与えるエクステリアとなっているが、タイヤはハイグリップラジアルのRE-71Rを履かせることでハイレベルなスポーツ走行も可能な性能を得ている。

注目はエンジン。VQ35DEのノーマルはトルキーなフイリリングではあるが、パワフルというには少しばかりモノ足りない。そこで北林代表がセレクトして、ユーザーとの相談をもとに装着したのがHKSのGTスーパーチャージドシステム+ECUTEKセッティング。エンジン内部に手を加えることなくポルトオンで装着できる手軽さがあり、車検にも問題なく対応するためユーザー負担も少ないといったメリットも多い。そのキットに独自のマッピングを施す。特筆すべきはそのフイリリング。プラス100馬力というパワーを得ながら、ノーマルに上乗せしたようなトルク

大人の上質なZに仕上げる スーパーチャージャーのセットアップ

パワフルなチューンドマシンから大人のストリートカーまで、幅広くチューニングの可能性を追求するペントルーフが持ち込んだ車両はZ33。それも爽快なドライブを楽しめることで現在も人気の高いロードスターモデルである。

一見するとノーマル風のスッキリとしたエクステリアが印象的なロードスターだが、ポイントを押さえてZ33ユーザーの満足度を完璧にフォローできるようなチューニングが施されている。

足まわりもストリートにねらいに絞っているため、オリジナルのサスキットは高速安定性を確保しながら段差を巧みに吸収する快適な乗り心地を実現。さらにサイズの大きいR34GT-Rの純正ブレンボとローターを移植(装着されていないグレードのため)することで、安定した減速性能を手に入れている。

変動が少ない特性を実現している。ドライバーが気をつかうことなくパワーを100%味わうことができるのだ。そのため通常の走行であればクラッチもノーマルのままでまったく問題なく走行することが可能。それでいてノーマルとは明らかに違う加速性能を手に入れられるのだから、満足度は非常に高い。あくまでストリートを快適に、それでいてワインディングや高速のドライブでも不満のない上質なロードスターへと変身させているのである。

また、レイズの純正オプシヨンホイールにRE-71Rを履かせているため、外装は大人の乗るロードスターの雰囲気ながらも、走りにはしっかりと磨きをかけている。これがペントルーフ流のアプローチなのである。

BRAKE
ブレーキ

ノーマルでは片押しのキャリパーだったが、パワーアップに伴って制動性を高めるためにR34GT-R用の純正ブレンボキャリパーを移植。フロントローターはZ33純正ブレンボと同サイズの324mmだが、リアは純正の300mmより大きいN1用の322mmが組み込まれている。パッドはプロジェクトμ製を前後に組む。

SPECIFICATIONS

■ENGINE

HKS・スーパーチャージャーキット

HKS・スーパーパワーフロー

35GT-R用燃料ポンプ

HKS・プラグ

オリジナル・ECUTEK

インバル・エキマニ

インバル・マフラー

■FOOTWORK

オリジナル・車高調

■BRAKE

プロジェクトμ・ブレーキパッド

34GT-R用前後キャリパー&ローター

ステンメッシュブレーキホース

■EXTERIOR

カーボンフロントリップ

■INTERIOR

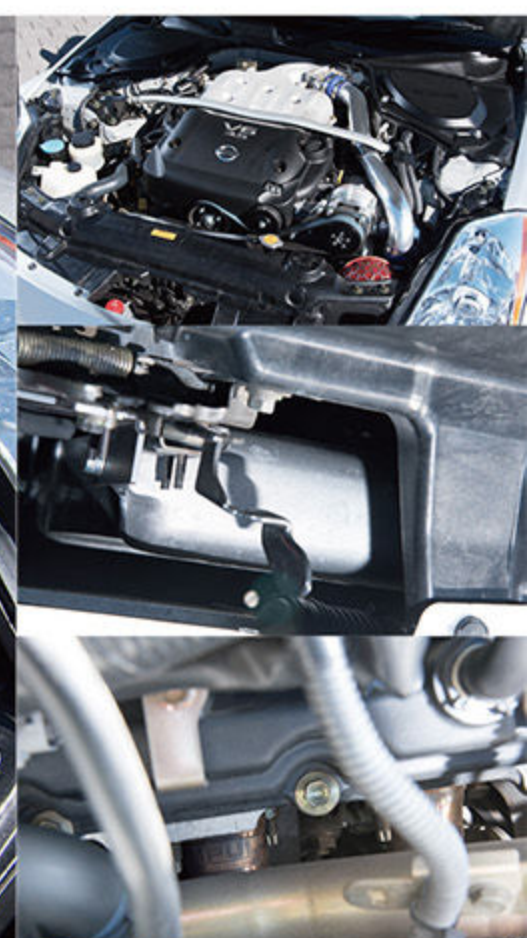
RECARO・RS-G

ニスモ・シフトノブ

■TIRE & WHEEL

BRIDGESTONE・ポテンザRE-71R(F:225/45-18 R:245/45-18)

RAYS製日産純正オプション (F:8.0J-18+30 R:8.5J-18+33)



ENGINE エンジン

エンジン本体には手を加えることなくHKSのGTスーパーチャージャーキットを装着。セッティングはECUマップを直接書き替えるエクテックによって行われている。またEXマニは東名製でマフラーをインバル製にすることで排気効率を高め、プラス100馬力で370馬力近い性能を得ている。



INTERIOR

内装

追加メーターもなく、シンプルに仕上げられているインテリアにはレカロ製のRS-G 2脚をセット。ホールド性を高めることでスポーツドライビング時でも安定したステアリング操作を可能としている。

FOOTWORK

足まわり

街乗りをメインに使用するオーナーの要望に合わせながら、高速域でも路面に吸い付くような安定性をねらって製作されたオリジナルのサスペンションシステム。しなやかな動きを再現しながら、段差をしっかりと吸収するセッティングで乗り心地もしっかりと確保。ロードスターの走りにマッチする仕上がりとなっている。



EXTERIOR

外装

現在でも人気の高いロードスターは、ハードトップモデルとは異なる専用のデザインを施されて、スタイリングへの評価も高い。そのスタイルをくずさないように、エクステリアはカーボンリップのみといった仕様となっている。



Text: 高橋明宏 Photo: 小竹 充

Text: 塩見 誠
Photo: 犬塚直樹



Garage mak

ガレージマック
TEL 026-254-7333
<http://garagemak.sakura.ne.jp/wp/>



サスペンション&ボディ SUSPENSION & BODY

ボディはフルスポット増しをし、サスアームはフルピロ化。デフマウントなどにはスペーサーを噛ませている。サスペンションは富士スピードウェイに合わせて、ハイパーマックスⅣをオリジナルセッティングしたもの。ミッションはHKSのシーケンシャル、デフはATS製を採用する。



EXTERIOR 外装

前後バンパーやサイドステップ、ボンネットやトランク、GTウイングとエアロパーツはオリジナル品。リアウインドもアクリル製としているが、ボディは強度も考慮して削ったり穴を開けたりするような軽量化は施されておらず、トータルで見た場合の車重はノーマルとほぼ同じくらいかちょっと軽い程度。

スーパーチャージャーの限界を極め、つぎはターボでタイム更新に挑戦

ガレージ・マックのZ33は、富士スピードウェイ(FSW)でのタイムアタックをするためのスペシャルマシンだ。その仕様はまずスーパーチャージャーによるパワーアップからスタートしていて、VQ35DEをベースにHKSのコンロッドやガasket、ニスモのメタルなどでエンジン本体を仕上げ、そこにGTS8555スーパーチャージャーをセット。さらに最高速がタイムに大きく影響するFSWということから、エアロパーツもオリジナル開発。サスペンションもハイパーマックスIVをベースにオリジナルセッティングしてチャレンジを続け、約1年ほど前に1分48秒820というタイムを織戸選手のドライブで記録している。しかしこの仕様でのストレートエンドの速度は、255km/hにとどまっていた、これ以上のタイムアップは期待できない状態。そのため次世代の仕様として、スーパーチャージャーからターボチャージャーへのスイッチを計画。その製作途中の段階となっているのが現在の姿だ。

採用したタービンはEFR9180。大排気量用タービンで定評のあるボルグワーナー製だ。ところが、これを使うと高ブーストが期待できるかわりに、オープンデッキとなっているブロックの強度に不安が出てきてしまう。その不安をピン打ちではなく、ダートン製のスリーブを嵌入することで解消。HKS製カムやCP製ピストンへの交換も実現し、制御はFコンVプロ4.0で行うことで、最高速アップをねらっている。

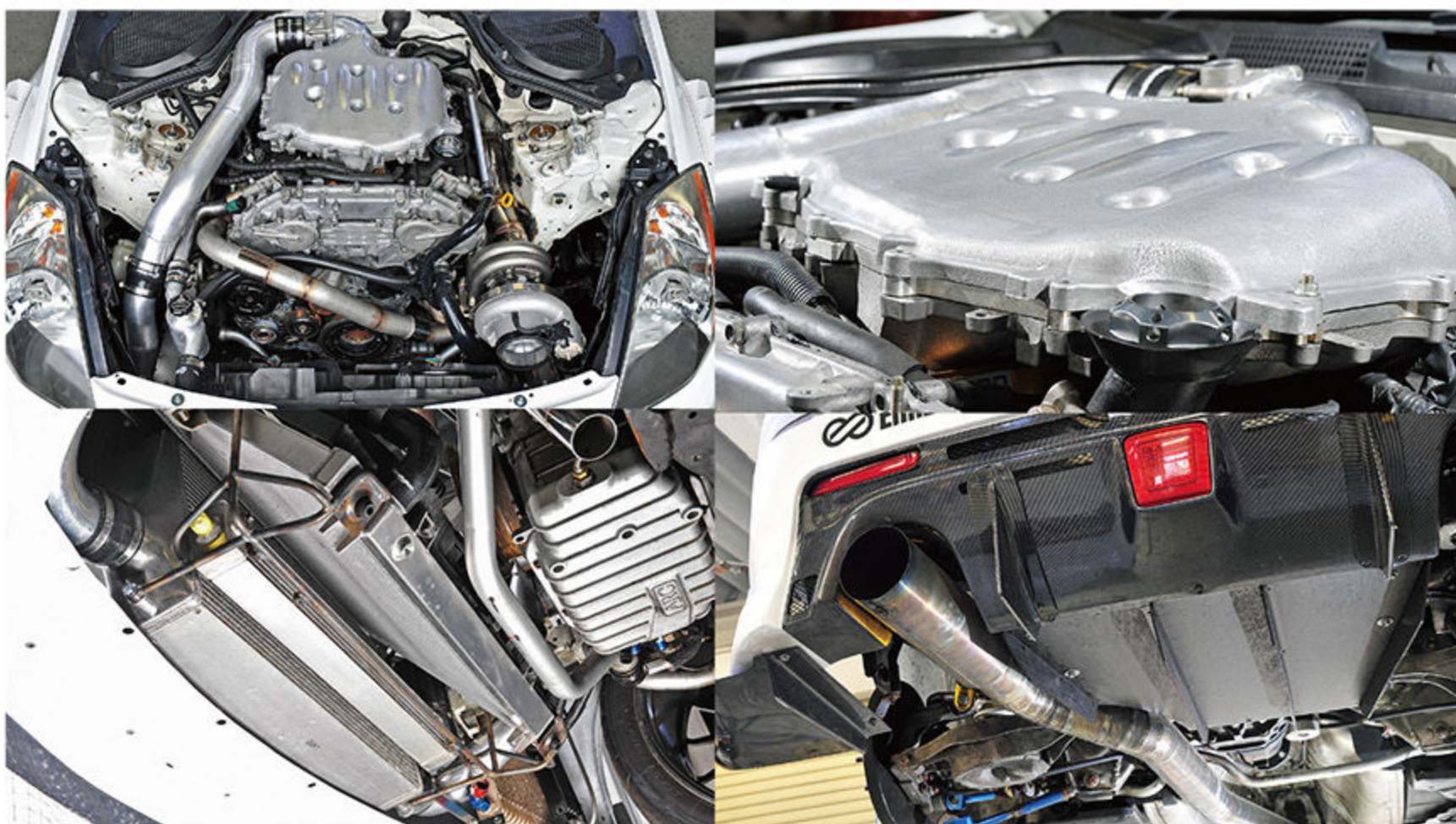
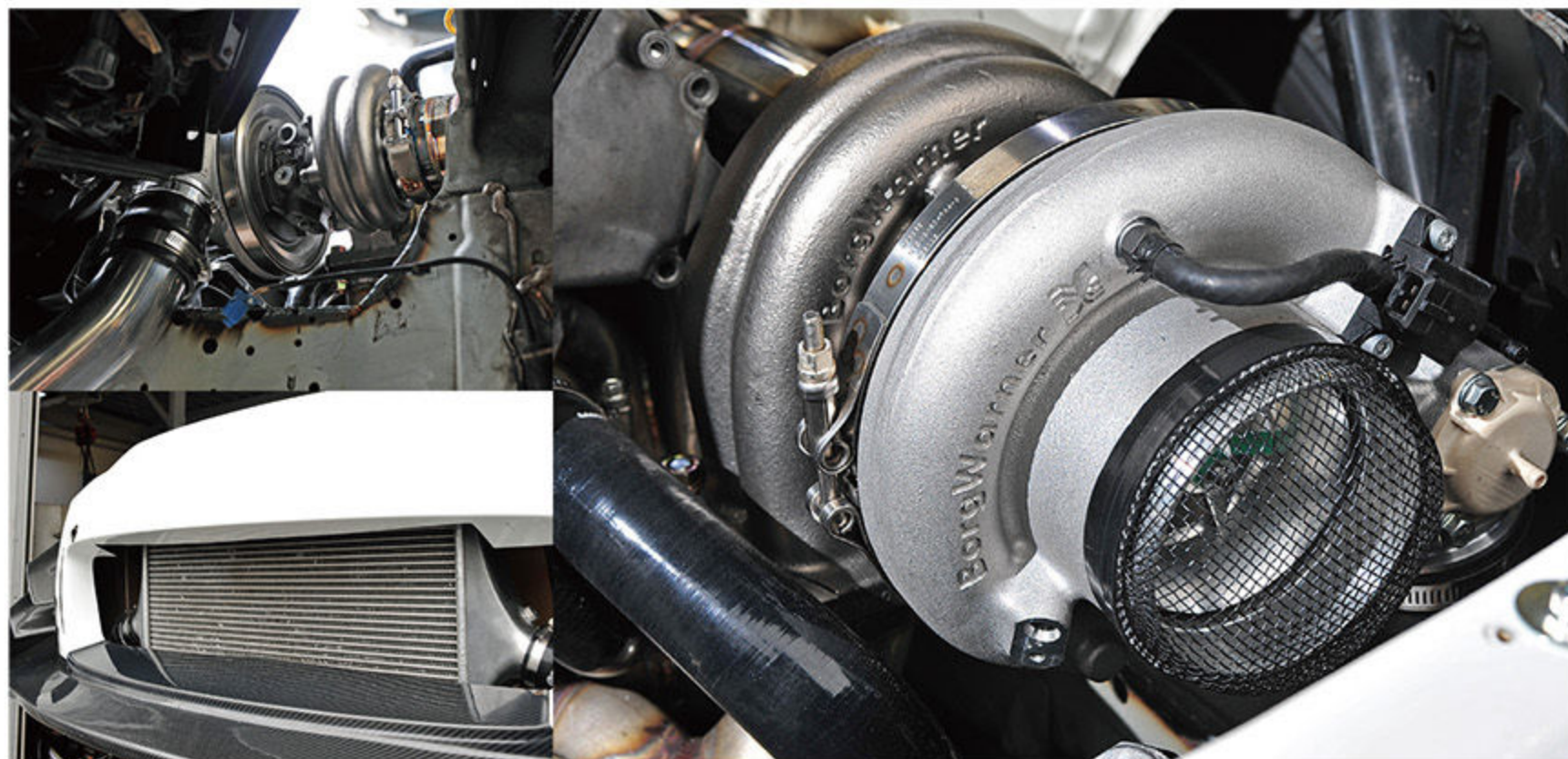
目標タイムはとりあえず1分45秒切り。基礎的な部分を確実に仕上げていくため、スーパーチャージャーを使用していたときよりもはるかにパワーに対するキャパシティが大きい。それは1分45秒を切ったあとの、さらなるタイムアップの余裕を考えてのものだ。

ハイパワーによる速度向上に合わせるためにブレーキシテムも大幅なレベルアップをする予定となっているのを含めて、マシンを作るにあたってはとにかくひとつを研ぎ澄ますのではなく、総合的な戦術力アップをしていくというガレージ・マックの姿勢が、このクルマには現れている。それがストリートカーのチューニングにも生かされる、マックのコンセプトなのだ。

TURBO

ターボ

ボルグワーナー製タービンのEFR9180を採用。大風量を実現でき、タービン側の排気通路の工夫でレスポンスもいい。インタークーラーはHKS製をセット。冷却系ではオイルクーラーをツインで装備、ラジエーターはダイワレーシングラボ製だ。また、タービンをセットするエキマニはオリジナル製作されたもので、スペース的な制約のなか、大型タービンを装備するためレイアウトに工夫がこらされている。



ENGINE エンジン

ブロック強度を高めるためダートン製スリーブを嵌入。そのほかピストンやコンロッド、カムも交換。サージタンクはかさ増しして容量を稼ぎ、スロットルも大口径化しているが、しかし排気量は3.5Lのまま。そこがマックのこだわりといえる部分だ。ちなみにオイルパンは容量が大きいARC製へと交換し、無用なトラブルを防いでいる。

BRAKE

ブレーキ

最高速アップを実現してのタイム向上のため、800馬力/80kgmという大出力をねらっている。そのためブレーキは最高のものを使ってレベルアップしたい、ということで選んだのが、エンドレス・モノブロックキャリパー。これから装着してパッドなどを選んでいく。



TUNER'S
Voice

ガレージマック 店長宮川和範さん

「これまでのスーパーチャージャー仕様では600馬力オーバーというパワーでしたが、今回のターボチャージャー仕様ではブースト1.7kg/cm²で800馬力オーバーをねらっています。そうするとエンジン強度などさまざまな問題が出てきますので、あらゆる面に対策をしていながらマシンを製作しているところです」

SPECIFICATIONS

■ENGINE

CP・ピストン
BC・コンロッド
HKS・カムシャフト
サード・燃料ポンプ
HKS・点火プラグ9番
ナプレック・スロットル加工
逆転スロットル加工
オリジナルCPU+HKS・FコンVプロ4.0
HKS・EVC-6IR
オリジナル・エキマニ
触媒レス
オリジナル・フロントパイプ
オリジナル・マフラー
EFR9180タービン
オリジナル・サポートパイプ
ターボスマート・ブローオフバルブ
HKS・インタークーラー
DRL・ラジエーター
HPI+ARC・オイルクーラー

■TRANSFER

HKS・シーケンシャルミッション
ATS・クラッチ 1.5way

■FOOTWORK

HKS・車高調オリジナル加工(FR:28kg/mm)
ニスモ・前後スタビライザー
アーム類フルピロ化

■BRAKE

エンドレス・MX72ブレーキパッド
エンドレス・フロント6POTモノブロックキャリパー
エンドレス・リア4POTキャリパー
エンドレス・ローター(F:380mm R:340mm)
オリジナル・ブレーキホース

■BODY

フルスポット溶接
オリジナル・10点式ロールバー

■EXTERIOR

オリジナル・レボリューションエアロ
フロント/サイド/リア/ボンネット/トランク/ウイング

■INTERIOR

BRIDE・バケットシート
ナルディ・ステアリング
オリジナル・シフトノブ
Defi・追加メーター

■TIRE & WHEEL

(FR:295/35-18)
ENKEI・RS 05RR(FR:11.0Jx18)

ORIGINAL
RACINGオリジナルレーシング
TEL 079-253-2678ENGINE
エンジン

VQ35DEはコスワースのピストン、東名のコンロッド&ハイカムなどを組み込み、排気やECUチューンで350馬力を発生する。①カムを交換した車両では、燃調や点火に加え、VTCマップの適正化で大きく変化するという。②水冷式オイルクーラーが一体となったオリジナルアルミ2層式ラジエター。巡航するペースにもよるが、デモカーではさらに空冷式のオイルクーラーも追加している。③サーキット派のために製品化した48φのオリジナルエキマニ。かぎられたスペースのなかで、最大限のパイプ径確保とパイプ長の延長に挑戦した。

快適性とスポーツ性を両立させ
ストリート仕様の限界に挑む

「あくまでもストリートを軸にサーキットで楽しめる仕様」と方向性を定め、熟成を重ねてきたオリジナルレーシングのZ33。とくにフットワークは「ユーザーに納得できるものを提供したいから」と、これまでにスベックの異なる車高調を何セットも試してきたという。

しかも理想は「ストリートでの快適性を残しながら、本格的なサーキットアタックにも使えるアシ」と、かなりハードルが高い。現在はスピードレンジの上昇に伴い、「よりスムーズに動くように」と、ピロ化とストローク確保を実施したうえで、レートアップを図った。すると若干乗り心地に硬さが出てきたので、減衰特性の見直しによって、街乗りとハードユースをハイバランスできる領域を模索しているところ。マイルドに設定しすぎるとサーキットで不安感が生じると、街乗りでハードだと不快に感じる。用途と目的が両極端なステージで、両立できるベストなセッティングの追求に没頭しているのだ。

ただし、アミューズのスーパーレジェーラを中心に構成するエクステリアはかなりレシー。11Jのワイドドリムホイールと275幅のワイドタ

イヤをインストールするには、ボディのワイド化は不可避と判断したのだ。さらに1640mm幅のエスプリ製ドライカーボンウイングを導入するなど、ハイスピード域での安定性確保にも妥協はない。

エンジンはカタログ値294馬力仕様のVQ35DEがベース。大排気量NAらしい中間トルクの太さが魅力だと感じている。その利点を生かしながら、高回転域でのパンチと伸びをプラスするため、ピストンとコンロッドの変更でハイコンプレッションと強度アップを敢行。カムも東名製に交換し、それに合わせて点火、燃調、VTCなどのセッティングをECUの書き替えによって進め、350馬力の最高出力を絞り出す。

なお、Z33でサーキットを走るには事前に対策しておきたいポイントがいくつかある。そのうちのひとつが駆動系のヒート対策だ。オイルクーラーの装着が手取り早いのが、「コア、ホース、アタッチメントなど、構成パーツが多く、トラブルリスクが心配」と、オリジナルレーシングではヒートシンク機能を備えたオリジナルデフカバーで対応。使用するオイルも厳選している。

EXTERIOR 外装

エクステリアはワイド化の恩恵を求め、アミューズのスーパーレジェーラボディキットを導入。フロントは抵抗の軽減をねらい、サイドダクトを埋める。エスプリのドライカーボンウイングは、フラップ幅が1640mmでガーニーフラップを追加。ラダーは標準仕様より20mm低く設定し、なおかつ後方にオフセットさせている。



SPECIFICATIONS

ENGINE

ワンオフ・チタンサクシオンパイプ
コスワース・ピストン
東名・H断面鍛造コンロッド
東名・カム
オリジナル・エキマニ
オリジナル・マフラー
オリジナル・オイルクーラー一体式ラジエター
オリジナル・IQ ROM

TRANSFER

オリジナル・大容量デフカバー

FOOTWORK

オリジナル・車高調(スピリットベース&ハイバコスプリング)
サスペンションプッシュフルピロ化

BRAKE

エンドレス・Racing MONO6キャリパー

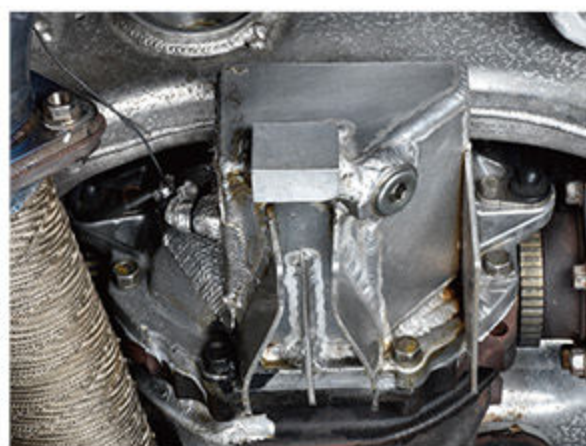
EXTERIOR

アミューズ・スーパーレジェラボディキット

TIRE & WHEEL

DUNLOP・ディレツツァZII(275/35-18)

ワーク・M.C.OレーシングタイプCS



DEF デフカバー

大容量オリジナルデフカバーは、スタンダードモデルでも放熱性を高める冷却フィンを装備しているが、デモカーにはフィンの枚数をさらに増やしたSPLモデルを搭載する。デフオイルは鉱物油を使うとチャタリングが起きにくく、劣化速度も落とせるという。



FOOTWORK 足まわり

スピリットベースのダンパーとハイバコスプリングで構成するオリジナル車高調。推奨レートはフロント18kg/mm、リア16kg/mmに設定しているが、ピロ化などの仕様変更を重ねてきたデモカーでは、フロント18kg/mm、リア21kg/mmまでレートアップをしている。



TIRE & WHEEL タイヤ&ホイール

ワイドボディのメリットを生かすため、ワークのM.C.OレーシングタイプCSは、11.0J×18 18という超ワイドをセレクト。タイヤも275/35R18と、ワイドサイズを選んでいる。

TUNER'S Voice

オリジナルレーシング 江見知也さん

「中古車市場での値ごろ感が高いので、いま走行会仕様を作るならZ33が絶対に面白い。ただし、各部のヒート傾向が強いので、水温&油温のクーリング、デフオイルの油量アップや放熱性の改善など、サーキットで走り込むまえに対策しておくポイントもいくつか存在します」



POWERHOUSE
AMUSE

パワーハウスアミューズ
TEL 0438-30-0055
<http://www.webamuse.co.jp>



Text: 高橋明宏 Photo: 岩島浩樹/高松 弘

いまだからこそZ33が面白い チューンナップで楽しさ倍増

積極的にZのチューニングを展開してきたパワーハウスアミューズ。発売されてからすでに14年が経過するZ33に、関係しても、当時からさまざまなテストをこなし、サーキットから最高速まで多くのノウハウを蓄積してきた。

初期型のVQ35DEからVQ35HR、バージョンニスモに搭載された380RSのエンジンまでオリジナルアイテムが開発され、ユーザーに高い満足度を与えてきた。現在でも十分にスタイリッシュなCSLボディキットやR1マフラーなども継続して販売されているため、これからチューニングをスタートさせる計画のユーザーにも対応は十分に可能となっている。

初期モデルなら中古車市場で100万円を切る価格帯となったことから、若年層でスポーツモデルを楽しみたいのであれば現在がねらい目と代表の松井さんも語る。ただしある程度のレベルまでならフルノーマルでも楽しむことはできるが、よりスポーティな走りを楽しみたいと考えているなら、ポイントをしっかり押さえてチューニングしたほうがさらに満足度の高いZに仕

上がるという。

初期モデルのVQ35DEでもコンピュータを書き替え、サスペンションに手を加えるだけでも走りは別物に変身する。基本性能に関してはまったく問題ないし、潜在能力も高い。だから仕上げ方によってはZ34に匹敵するくらいまでレベルアップも可能なポテンシャルを秘めているという。

アミューズでは、高回転まで気持ちいい吹け上がりのエンジンを目指すのであれば、カム交換といったメニューも用意されている。低中速域でのトルキータ性はHRエンジンと比較しても面白みに欠けるし速くない。

さらにHRを超えるフィードバックをねらうなら、ハイコンプレッションに交換することでパンチのあるエンジンに変身する。いずれも吸排気の効率アップは基本。さらにECUで完璧なセッティングをすることが前提となる。

Z33には徐々にステップアップしながらポテンシャルを高めていく楽しみがあるし、アミューズにはそれをしっかりとサポートする体制が整っている。だからZ33は侮れない存在なのである。

TUNER'S
Voice

まだまだ現役を
続けられる
ポテンシャルが
Z33にはある

パワーハウスアミューズ
代表 松井仁志さん



「販売台数も多く、手ごろな価格帯になってきたZ33はチューニングベースとして格好の素材といえますね。基本的な性能は悪くないし、手を加えれば加えただけの性能を発揮してくれる優れた車両だと思います。アミューズでも完成されたノウハウがしっかりと継続されていますから、エンジンチューニングからサスペンションのセットアップ、エアロボディまでお客様の要望に合わせた対応ができると考えています。単に14年が経過したからといってダメになってしまうパーツはないですし、メンテナンスをしっかりとしている車両であれば、トラブルが発生するといったケースはこれまでも少ないですからね。スポーツカーが少ない時代ですから、Z33の存在は貴重だと思いますよ」



Z33



ENGINE & COOLING エンジン&冷却系

ハイカムやハイコンピストンに交換するだけでパワフルで高回転まで気持ちいいフィーリングを実現することのできるVQ35DE。潜在能力は高い。HRに関してもノウハウが蓄積されてきており、チューニングメニューも用意される。ラジエーターやオイルクーラーといった冷却系をフォローすることで、サーキットでの周りも楽しめるのがVQなのだ。

FOOTWORK 足まわり



ストリートでの乗り心地を犠牲にすることなくサーキットでも優れたハンドリングでコントロール性を追及したハイテックダンパーは、スポーティな走りを実現したいと考えるなら装着したいアイテム。FRスポーツだからこそサスペンションセッティングは重要で、デフと合わせて組み込みたいパーツだ。

TIRE & WHEEL タイヤ&ホイール



レイズのG25ホイールの10.5Jサイズに組み合わせるのはアドバンネオバのAD08Rで、前後ともに275サイズが組み込まれている。ただしフロントにはワイドなサイズのタイヤでも干渉のないライトウエイトフェンダーが組み込まれているためにこのサイズの対応が可能となっている。リヤは問題なく装着が可能だ。



INTERIOR 内装

サーキットを楽しむために仕上げられたZ33はロールケージやブリッド製のフルバケットを装備。FRの楽しいドライビングを味わうならばZ33は十分に現役として活躍できる高いポテンシャルがあるのだ。

SPECIFICATIONS

■ENGINE

オリジナル・Hi-TECH ROM
オリジナル・R1エキマニホール
オリジナル・R1スポーツキャタライザー
オリジナル・R1チタンフロントパイプ
オリジナル・R1 チタンPROGRESS マフラー
オリジナル・オイルクーラー

■TRANSFER

クスコ・LSDアミューズセッティング
ORC・559ツインメタルクラッチ

■FOOTWORK

オリジナル・Hi TECHダンパーキット

■BRAKE

ブレンボ・フロントF50キャリパー
プロジェクトμ・340mmローター
PFC・ブレーキパッド(フロント)
エンドレス・CCRブレーキパッド(リア)

■EXTERIOR

オリジナル・350Z CSLエアロシステム
オリジナル・リアウイングタイプ2

■INTERIOR

ブリッド・ZIEG
オリジナル・OBDモニター

■TIRE & WHEEL

REAYS G25(10.5J×19+22)
ヨコハマ・アドバンネオバAD08R(FR: 275/35-19)

EXTERIOR 外装

350Z CSLエアロシステムは、エアロフォルムバンパー、ディフューザー、サイドステップ、リアアンダースポイラー、ライトウエイトフェンダーで構成され、リアウイングはタイプ2を装着。このほかにエアアウトレット付きのドライカーボンボンネットも用意されている。



SunLine Racing

サンラインレーシング
TEL 086-209-1000
http://sunline-racing.com

大胆なノーズ形状と張り出しが 実戦的な空力性能を生み出す

「リーズナブルなユーズドカーが増えてきた今だからこそ、Z33はベース車両を安く手に入れ、大胆にイジってほしいですね」と提案するのは、サンラインレーシング代表の佐藤さんだ。

実際にデモカーのZ33もロングノーズを軸に構成するエアロシステムによって、攻撃的な威圧感と圧倒的な存在感をアピールする。もちろん、サーキットで自らステアリングを握り、セットアップを重ねることをポリシーとするだけあって、この造形にも随所に機能的な役割を凝縮させている。

注目すべきポイントは、思いきったロングノーズ化と同時に確保されたボトムへの張り出しにある。ビジュアル的には伸びやかさを強調し、シルエット全体に安定感を与えているが、機能的には強烈なダウンフォースを手に入れ、安定したフロントグリップを確保するのが最大の目的となる。

さらにバンパー下面もアンダーボードの面積を最大限まで拡大。フロア下を流れるエアの流速を高めてスムーズに後方へ排出し、リフトを抑えてフロントグリップを維持するのがねらい。また、

ロングノーズ化によってダクトの設計自由度が大幅に拡大し、フレッシュエアの導入効率が格段に高まっているのを見逃せないメリットだ。

なお、セットアップはフットワークを中心に展開するが、ロールを抑えるためにややハードレイトを選び、それに合わせた減衰設定によって、高速コーナーでも踏ん張るアシに仕上げる。

さらにZ33のフットワークチューンで重要な役割を果たすのが、前後アームの交換。フロントはアッパーアームを交換してキャンバー角を増大させると、タイヤハウス内に収めるタイヤやホイールの選択肢がいつきに増える。リアは湾曲した形状の純正キャンバーアームを直線的なレイアウトの社外品に置き替えれば、ハイチューンにも耐えられるだけの剛性を獲得できる。この際にピロ調整式を選んでおけば、コーナーでの安定性が格段に高まり、アライメント調整の自由度も広がる。

ちなみにエンジンはノーマルでも油温の上昇傾向が強く、オイルクーラーは必須。しかも安定してラップするには、ツイン装着が必要といえそう。

TUNER'S Voice

サンラインレーシング
代表 佐藤泰容さん

「中古車市場での買い得感が高いZ33は、チューニングベースとして面白い存在になってきました。エンジンはイチから製作するつもりで過走行車両を安く手に入れ、外装もリフレッシュするつもりでフルバンパータイプのエアロを組み、大胆にイメージチェンジを図りたいですね」



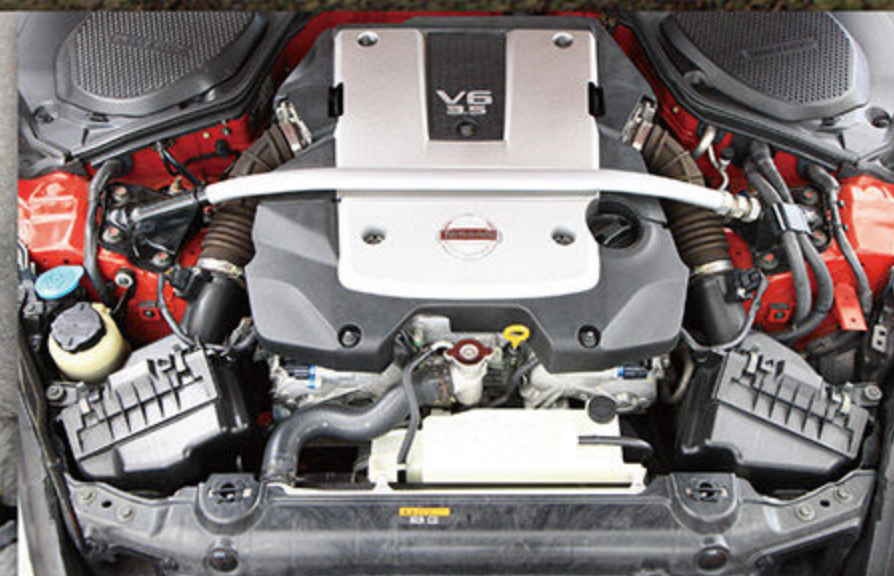

EXTERIOR 外装

伸びやかなロングノーズと大胆な張り出しが与えられたフロントバンパー。緻密に設計されたダクトは、冷却性能の向上にも貢献。極薄のドライカーボン製ルーファカバーは、抜群のフィット感を誇る。また、フロントに合わせたダウンフォースを獲得するため、リアには大型のハイマウントウイングとディフューザーを装備した。



Text: 正松本 宏 Photo: 清水良太郎

エンジンはノーマルだが、ハードユースも想定してラジエターを交換し、オイルクーラーをツイン装着する。充実の排気系はオリジナルパーツでフルエキゾーストを構築。エキマニは45φで触媒をスポーツキャタライザーに変更。チタンフロントパイプ、サーキットセンターパイプのほか、フルチタンマフラーを導入する。



エンジン
H&H



サスペンション
H&H



車高調はトレースをベースに仕様変更が実施されたオリジナルスベック。フロントにはスムーズな挙動を演出するため、ピロスプリングシートを採用。リアスプリングはアジャスターに対応したノーマル形状だが、セットアップを円滑に進めるため、20・22・23kg/mmの各レートの特注で製作した。

TIRE & WHEEL

タイヤ&ホイール

タイヤは前後とも265/35R18のアドバンネオバAD08。SSRのタイプFはフロントが10.5J×18 15、リアには11.0J×18 21という超ワイドサイズを選ぶ。ローダウンやキャンバーの調整が前提となるが、基本的にフェンダーのツメ折りなどでインストールを実現している。



SPECIFICATIONS

■ENGINE

オリジナル・SLR Sport ECU
オリジナル・SLRエキマニ
オリジナル・SLR Sportキャタライザー
オリジナル・SLRフロントパイプチタン
オリジナル・SLR RSマフラー
オリジナル・SLR サーキットセンターパイプ
オリジナル・SLR GT coolingラジエター
トラスト・オイルクーラー×2

■TRANSFER

エクセディ・カーボンRツインクラッチ
OS技研・スーパーロックLSDサンライン仕様

■FOOTWORK

Trace・車高調
エンドレス・スプリング(F:23kg/mm R:18kg/mm)

■BRAKE

エンドレス・キャリパー(F:6POT R:4POT)
エンドレス・ローター(F:355mm R:342mm)
エンドレス・タイプRブレーキパッド
エンドレス・ブレーキホース

■EXTERIOR

オリジナル・SLR Sportエアロ(フロントエアロバンパー、サイドステップ、リアバンパースポイラー、リアアンダートレイ)
オリジナル・SLR 3D-GTwing
オリジナル・SLRドライカーボンルーフカバー

■TIRE & WHEEL

ヨコハマ・アドバンネオバ(FR:265/35R18)
SSR・タイプF

VQ35DEベースで350馬力をマーク!

このZ33にはVQ35DEの可能性を最大限に引き出すべく製作されたエンジンを搭載。腰下はHKSの鍛造ハイコンピストン、東名のH断面コンロッドなどで構成し、排気量は3.5ℓをキープ。これにニスモの高圧縮ヘッドを組み合わせて、圧縮比は11.2、最高出力は350馬力に到達する。なお、大口径のチタンパイプを採用したレーシングサクションキットは、純正ボックス内に専用ファンネルを設置。大幅な吸気効率アップがねええる。



VQ35DE

TUNER'S
Voiceガレージカ
代表 中久木 力さん

「この車両はサーキットを走りたいというオーナーの要望に応え、アミューズのスーパーレジェーラを中心に、ビジュアルと機能性をいっしょにリファインしました。極端なハイスペックマシンではありませんが、ポイントを押さえたパーツ交換によって製作コストを抑え、バランスのいい走行会仕様仕様に仕上げました」

Text: 正松本 宏 Photo: 吉見幸夫

ガレージチカラ
TEL 0594-82-5026
http://www.garage-chikara.comGarage
Chikara

外装 EXTERIOR



フロントアンダーディフューザーが組み込まれ、強大なダウンフォースを獲得するアミューズのスーパーレジェーラを選択。リアも空力性能向上のためにロング化が図られているが、そのサイズに合わせてボルテックスのスワンネックウイングをオーダー。フラップ幅もワイドボディにジャストフィットするサイズを算出した。



TIRE & WHEEL

タイヤ&ホイール

片側10mmワイドのスーパーレジェーラ・フロントオーバーフェンダーに、バージョンニスモの純正フェンダーモールを装着。275/35R19のディレツァZIIスタースペックを組み込んだ19×10.5J 20のボルクレーシングG12を、スパーサーなしで違和感なくインストールしている。

「サーキットでは走行会仕様としてハードに走り込むことができ、なおかつ通勤やデートに違和感なく使え、車検にも対応したセーフティなオールラウンドスポーツに仕上げてほしい」。そんな欲張りなオーナーに、ガレージチカラが製作したZ33。

ベースは専用エアロシステムで構成するバージョンニスモだが、強大なダウンフォースの獲得と、タイヤ&リムのワイド化とインセットチョイスによるトレッド拡大に対応するべく、アミューズのスーパーレジェーラボディキットの導入を決めた。

ワイドボディの恩恵を最大限に生かすため、ボルテックス製GTウイングのフラップ幅もワイドな1500mmに設定。リアバンパーがバージョンニスモよりも10mmロングになっていることを考慮し、スワンネックでのマウント位置もさらに後方へとオフセット。リアの安定性向上を目指す。

過酷なサーキットユースに備え、トラブルリスクを回避するためにオイルクーラーは早々と装着した。ガレージチカラのオリジナルは、一般的なサブダクトに

バージョンニスモをベースに
さらにワイド&ロング化を敢行

装着するタイプではなく、開口面積の広いメインダクトへの搭載を前提に設計されている。そのため、装着スペースに制約されことなく、ワイドコアを採用できるようになった。実際に圧倒的な冷却性能を誇り、ラジエターがノーマルにもかかわらず、安定した連続周回を可能にしている。

また、ハードブレーキを繰り返すような状況下で、的確かつ余裕のあるペダルワークを行うにはブレーキの強化が欠かせない。オリジナルのレーシングディスクは純正と同径の設定だが、FC鉄鉄のなかでもハードユースに対応できる耐熱性の高い材質を厳選している。この材質はエンドレスMX72、制動屋RM550といったカーボンセラミック系金属の走行会用スポーツパッドとの相性もよく、安定した制動力と硬質なブレーキタッチを生み出す。

一方、「そこまでハードに走らないので、もう少しリーズナブルなローターがほしい」というユーザーのために、ベシクシクなスポーツローターもラインナップ。さまざまなニーズに臨機応変に対応するのがガレージチカラのポリシーだ。



ENGINE エンジン

大開口のメインダクトにワイドコアのオリジナルオイルクーラーを装備することで、純正ラジエーターでも高い冷却性能を発揮する。マフラーはアミューズのスーパーレジェーラ用にテールパイプ長を延長したオリジナルの力作(りきさく)。レゾネーターを搭載して不快な共鳴音を抑え、存在感たっぷりの重低音サウンドを奏でる。

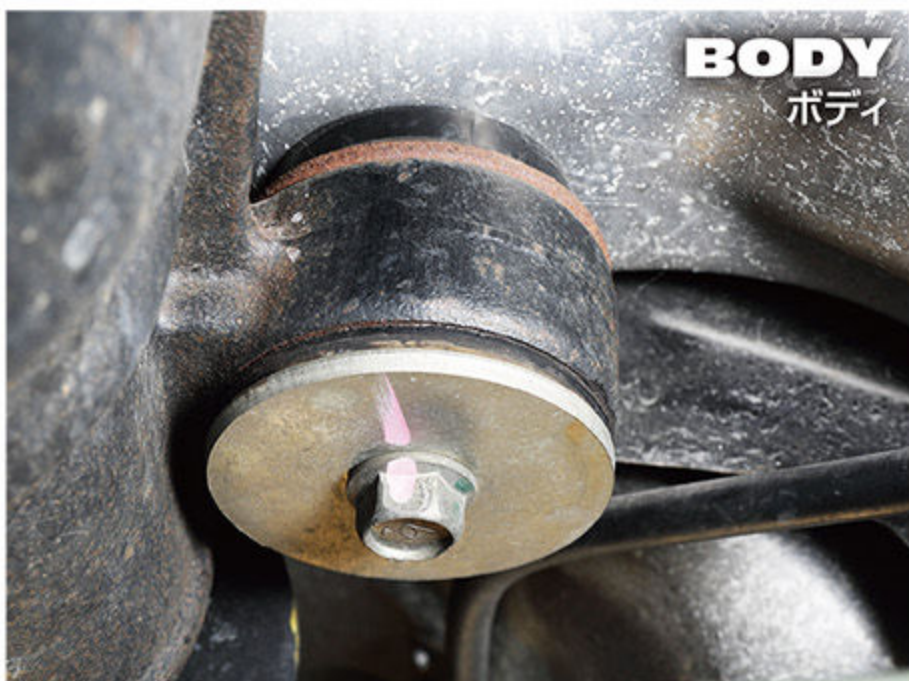


低価格を実現したベージュのストリート用スポーツローターも設定。写真はスリット入りだが、スリットなしも用意している。



BRAKE ブレーキ

高品質なメイドインジャパンにこだわったレーシングディスク。サイズは純正と同径で、スポーツパッドとの組み合わせで制動力を最大限に引き出す材質に見直す。パッドは制動屋のRM550を装着していて、硬質なものとしたブレーキフィールが生み出される。



BODY ボディ

比較的手軽なリフレッシュパーツとして支持されているデフマウントカラー。純正ゴムマウントをアルミのカラーではさみ、リジッド化を図るパーツなので、マウントの経年劣化が進んだタイミングで交換すれば経済的。ジャダーの発生がおさまる、予測不能なヨレやタワミも抑えられ、挙動に落ち着きが生まれる。



SPECIFICATIONS

■ENGINE

オリジナル・メタルキャタライザー
オリジナル・マフラー(力脚)
オリジナル・チューニングECU【力ROM】

■TRANSFER

オリジナル・ATSカーボンツインプレートクラッチ【力SPEC】
オリジナル・デフマウントカラー

■FOOTWORK

オリジナル・オリジナル車高調【力脚】

■BRAKE

オリジナル・レーシングディスク

■BODY

ARC・ストラットタワーバー

■EXTERIOR

スーパーレジェーラ・フロントバンパー
スーパーレジェーラ・フロントオーバーフェンダー
スーパーレジェーラ・サイドステップ
スーパーレジェーラ・リアバンパーカウル
スーパーレジェーラ・リアオーバーフェンダー
オリジナル・ボルテックス製スワンネックウイング

■TIRE & WHEEL

DUNLOP・ディレツツァZⅡ
RAYS レイズ・ボルクレーシングG12

DREAM
FACTORY

ドリームファクトリー

TEL 092-574-5591

http://www.dream-factory.co.jp

FOOTWORK
フットワーク

ストリートではしなやかに、サーキットではボディを強靱に支えられるよう、2wayリザーバーのQUANTUM・シリーズAIRをワンオフで微調整し、HYPERCOスプリングを組み合わせた。バネレートは、サーキット仕様としてはやや低めながらコントロールしやすい前後14・3kg/mmに設定。



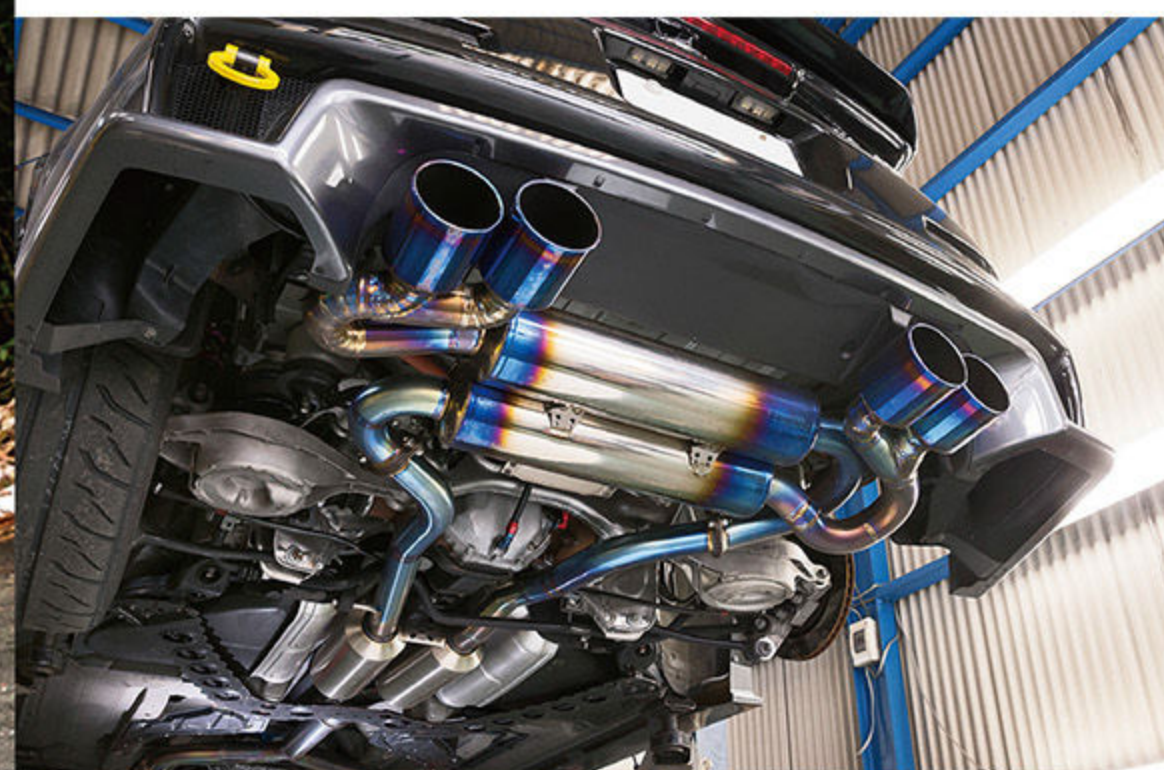
内装 INTERIOR

オーナーのブレーキへのこだわりは、インテリアにも表れている。NISMO標準の室内ながら、シフトレバー横の操作しやすい個所にAP RACINGのブレーキバランサーを装着。コーナー進入角・速度に応じブレーキの前後バランスをいろいろと変えてみて、ベストラップを徐々に更新中とのこと。



ブレーキ BRAKE

オーナーがもっとも煮詰めた個所であるブレーキまわり。たしかな制動力を求めてローター&キャリパーをAP RACINGに交換したものの、踏み始めがガツンと効き過ぎたため、ドリームファクトリーのオリジナルパッドを2種類比較し、ややソフトタッチの磨材を選んだ。



ENGINE エンジン

エンジンはノーマル。ARCのエンジンオイルクーラーを装着したほか、排気系に注力。以前は社外品の左右2本出しチタンマフラーを装着していたが、オーナーが「NISMOのリアバンパー&ディフューザーに迫力負けしてる気がする」と感じていたようで、アルトラックのエキマニに、フロントパイプから左右4本出しリヤピースまで、ドリームファクトリーが独自にフルチタン・エキゾーストシステムを製作した。

EXTERIOR
外装

ドリームファクトリーオリジナルの4本出しチタンマフラーが、迫力を醸し出すリアビュー。フロント・サイド・リアエアロ&エアロFフェンダーは、いずれもAmuseのスーパーレジェーラで統一。目立ちすぎないようボディ同様に塗装しているが、ボンネットは排熱性が良好なASMデザインのカーボンエアロボンネットを装着。



■ENGINE

ARC・オイルクーラー
オリジナル・ワンオフフルチタンマフラー
アルトラック・エキマニ

■FOOTWORK

クアンタム・T3-CRベースワンオフ車高調(F:12kg/mm R:10kg/mm)

■BRAKE

AP Racing・キャリパー&ローター
AP Racing・ブレーキバランサー
オリジナル・ブレーキパッド

■EXTERIOR

アミューズ・スーパーレジェーラボディキット
ASM・ドライカーボンボンネット
ニスモ・リアウイング

■INTERIOR

RECARO

■TIRE & WHEEL

DUNLOP・ディレッツァZⅡ
RAYS TE37RT

SPECIFICATIONS

オーナーのスキルアップとともに、「曲がる&止まる」を徹底して検証中。

写真のZ33は、趣味のサーキット走行専用車として、おもにサスペンションとブレーキのセッティングを煮詰めている1台。オーナーは、オートポリスサーキット（大分県日田市）走行歴4〜5年ほどだが、練習ベースは月イチ程度なので、エンジンチューンまで検討せねばならないレベルには達していないそう。そこで、タイム短縮の基本となる「曲がる&止まる」を強化し、スキルアップに合わせて少しずつセッティングを変更するという、ロングスパンのチューニングプランを依頼された。

まずは、ワンオフで減衰力調整したQUANTUM・シリーズAIRのダンパーとスプリングをフロント12kg/mm・リア10kg/mmでセッティング。サーキット走行メインのZとしては、かなり低めのレートだが、純正Z33と比較して、バジョーンズモはかなりの高剛性ボディであること、オートポリスのコースにまだ不慣れだったことから、少々乱暴なライン、トレースでもアクセルでコントロールできる範囲に抑えた。その後、練習を経てオーナーの技量は徐々にアップ。ラップタイムも短縮できたことで、スプリングをHYPERCOに交換し、現在は前後14・3kg/mmのパネレートで様子を見ている。

一方のブレーキは、AP RACINGのフォトリムを装着。これまた、サーキットビギナーには効き過ぎて扱いにくい状態だったので、ドリフトムフダクリーオリジナルのブレーキパッドを2種類ほど比較装着。当初と比べ、コーナー進入速度がそこそこ上がってきていることを考慮し、ブレーキ・ランサーでリヤの制動力配分をいじると変えてみながら、こちらも様子見の最中だ。

エンジン内部に手を入れ、それに合わせてECUを随時書き替えていく本格的なレース用チューンが得意なドリフトファクトリーだが、乗り手の技量に合わせたライトチューンにも意欲的に取り組んでいる。走り方の変化やタイムアップに合わせて徐々にセッティングを変えていく、アドバンス型のチューニングも相談に乗ってくれるので、モータースポーツへのチャレンジやスキルアップをねらっている方は、気軽に相談していただきたい。

TUNER'S
voice

ドリフトファクトリー 梁井謙太郎さん

「ドリフトファクトリーは、ECUチューニングにも力を入れています。当店でセッティングしたスポーツデータを書き替えるだけのお手軽チューンから、本格的な現車合わせまで、ご希望に合わせて提案します。とくに、低速トルクがイマイチのZ34の場合、ECUチューンでクルマが別物に変身しますよ」



“Z”ライフをエンジョイするリアルユーザーをピックアップ!

Z USERS

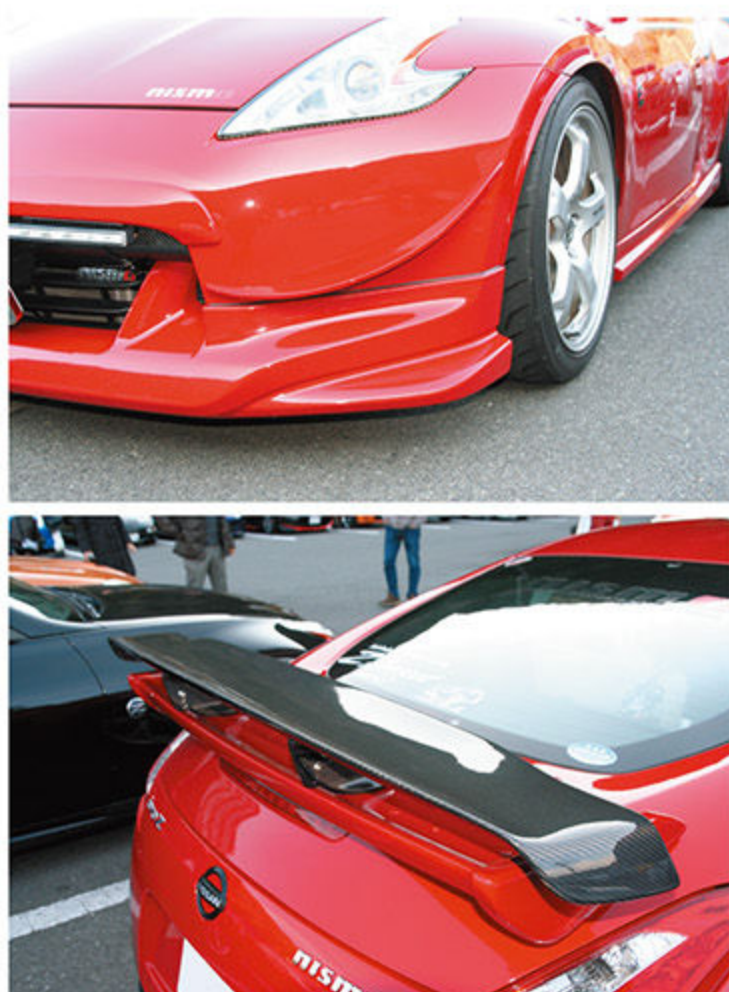
同じZユーザー同士だと、他の人がどんなチューンを施しているのかどうしても気になるもの。ここでは、生き生きとZライフを満喫しているユーザーのチューニングスペックと楽しみ方を紹介してみよう。
さまざまなZ33/Z34をチェックしているので、気になるカスタムがあったら、ぜひ参考にしてほしいのだ



OWNER 岡田 徹さん

Z32から34まで、ここ15年Zを乗り継いでいます

Z32からZ33、そしてこのZ34ST Sチューンパッケージと、ここ15年ほどZを乗り継いでいるという生粋のZファン。スポーティだけど取りまわしが楽なところや大排気量による余裕のパワーが気に入っているそうだ。チューンはエキマニ、触媒、マフラーという排気系ひととおりとプロストックのCPUチューン、足まわりにはオーリンズの車高調、駆動系はATSのカーボンデフといった内容。カーボンのGTウイングはパリス製だ。



SPECIFICATIONS

●グレード:Z34 ST Sチューンパッケージ ●エンジン:社外・エキマニ、触媒、マフラー、フィルター、プロストック・CPU●足まわり:剛性:オーリンズ・車高調、プロドライブ・ブレーキパッド、ATS・デフ●外装:パリス・GTウイング●内装:レカロ2脚●タイヤ:ダンロップ・ディレッツアスターズベックZ II (F:245/35-19 R:275/30-19) ●ホイール:Sチューン純正

OWNER 神林信平さん



親子2代でZ乗りといううらやましいファミリー

神林信平さんは、72ページに掲載の神林信吉さんの息子さん。親子2代のZ乗りという、とてもうらやましいファミリーなのだ。親子で同じものを履いているというヨコハマ

マ・アドバンGTのホイールが印象的。もっとイジりたいところは?と聞いてみると「この33にお金をかけるより、次期Zを買うためにお金を貯めたい」とのこと。

SPECIFICATIONS

●グレード:Z33 ST●エンジン:セントラル20・スポーツマフラー●タイヤ:コンチネンタル・DWS●ホイール:ヨコハマ・アドバンGT

OWNER 東堂和彦さん



SPECIFICATIONS

●グレード:Z34 40th Anniversary●エンジン:MCR・マフラー●足まわり:剛性:HKS・車高調●外装:アミューズ・エアロ、ダットサンフリーウェイ・ヘッドライトイカリング●内装:シートベルト●タイヤ:ブリヂストン・ポテンザ(F:245 R:275) ●ホイール:BBS(19インチ)

LEDヘッドライトがクール!

ブラックのボディに、ダットサンフリーウェイで手がけたというヘッドライトカスタムがよく似合っている東堂さんのZ34 40th Anniversary。「いつもこれで最後と思ってんだけど、ちょこちょこやっちゃうんです」と、これからも「お金次第(笑)」で、いろいろとイジっていききたいそうだ。

OWNER よっちゃん



ECU&冷却チューンがすごい

よっちゃんのZ34バージョンニモは、千葉県野田市のショップ・ダットサンフリーウェイのテスト車両的存在。同店のECUチューンは、なんと20~30回はやり直しているそうだ。外観はフルノーマルだが、車高調&アーム類やエンドレスの6POTが入ったブレーキ系、そして冷却系にとくに力が入っている。

SPECIFICATIONS

●グレード:Z34 Version NISMO●エンジン:ダットサンフリーウェイ・現車合わせECU、ワンオフマフラー、ワンオフカム、ワンオフスワールボット、ブリーザータンク、13段オイルクーラー●足まわり:剛性:アラゴスタ・車高調、調整式フロントアッパーアーム、リアテンションロッド、エンドレス・フロント6POTキャリパー&380φローター、リア4POTキャリパー●内装:トランクルーム内装はなし●タイヤ:ヨコハマ・アドバンネオ●ホイール:Version NISMO純正

OWNER 大澤和弘さん



2~3速のパワーが楽しい

2シーターのスポーツカーが好きという大澤さんはカブチーノからの乗り替えて、「2~3速でどンドン行ける」と、パワーのあるZの走りを峠などで満喫しているそうだ。「走り屋じゃないから、ECUチューンだけで楽しめる」と謙遜するが、インパルのフルエアロやオーリンズの車高調をしっかりとおごっている。

SPECIFICATIONS

●グレード:Z33 S●エンジン:インパル・CPU&マフラー●足まわり:剛性:オーリンズ・車高調●外装:インパル・933Sフルエアロ●内装:レカロ・シート●タイヤ:フロント・グッドイヤー、リア・ブリヂストン・ポテンザS-02(F:245/35-19 R:285/35-19) ●ホイール:ヨコハマ・アドバンT7

OWNER 石川 渉さん



Z32、Z33について3台目のZ

「とにかくZのスタイリングが大好き」という石川さん。現在はNAのZ32、ハイコン仕様で345馬力というZ33、そしてこのZ34ニスモという3台のZを所有している強者

だ。ロングノーズのスポーティなフォルムが多いに気に入っていて、平成25年式というこのニスモは車高調くらいにとどめて、基本的にイジらないで乗っていくそうだ。

SPECIFICATIONS ●グレード:Z34 NISMO●フルノーマル

OWNER Kacoさん



作り手の思いが伝わってくるいいクルマ

「開発者やデザイナーへのリスペクトをこめて」、あえてフルノーマルでZ33バージョンTの走りを楽しんでいるKacoさん。「作り手の思いが伝わってくる、そのままでかっこ

いいクルマ」といってくお気に入りだそうだ。Kacoさんは「Z-SISTERS」という女性だけのZオーナーズクラブも主催。Zライフをおおいに満喫しているそうだ。

SPECIFICATIONS ●グレード:Z33 T●フルノーマル

OWNER 市丸喜久夫さん

昔はS30に乗ってクラブも作ってました

市丸さんは、このZ33バージョンSTで、ほとんど毎月富士スピードウェイでのサーキット走行を楽しんでいるそうだ。チューンは、神奈川県のカレージ4413に依頼しているが、スポーツ走行を楽しんでいるだけに、とくに冷却系には気をつけている。オイルクーラーやデフクーラーを入れたうえ、グリルサイドから導風パイプも自作したうえ、Defiのメーター類で温度管理を心がけている。



SPECIFICATIONS

●グレード:Z33 ST●エンジン:アムス・ECU、カレージ4413・オイルクーラー&デフクーラー、アムス・フロントパイプ&マフラー、カレージ4413・キャタライザー●足まわり・剛性:クアンタム・車高調、クスコ・LSD●外装:NISMOフロントバンパーVer.2●内装:ブリッド・バケットシート、Defi・油温計、水温計●ダンロップ・ディレッツァスチラスペックZII●ホイール:レイズ・RE30

OWNER 久島哲男さん歩美さん



SPECIFICATIONS

●グレード:Z33 T●エンジン:デイトナ・スポーツECM&スポーツエアクリーナー、トラスト・スポーツマフラー改、デンソー・イリジウムプラグ1番上げ●足まわり・剛性:デイトナ・タイプレックス改、ハイバコ・スプリング、ホワイトライン・デフマウントブッシュ、エンドレス・MX72&ステンメッシュホース●外装:ニスモ・フロントバンパー&リアアンダースポイラー、イングス・サイドステップ●内装:ナルディックラック、ワークスベル・ラフィックスGTC、レカロ・SR3●タイヤ:ヨコハマ・アドバンネオバAD08(F:245/35-19 R:275/35-19)●ホイール:エンケイ・PF07(F:9.0Jx19INSET27 R:10.0Jx19INSET18)

いろんなシーンで楽しめる

AE86、バルサーGTi-R、13シルビアなどを乗り継いできたという、生粋のスポーツカーファンの久島さん。このZ33はスタイルに惚れ込んで購入したとのこと。「基本的なスタイルを崩さないカスタマイズ」を目指していて、非常に上品なイメージにまとめている。カラーはオリジナルのカラーに全塗装している。

OWNER 河村幹夫さん



SPECIFICATIONS

●グレード:Z34 40th Anniversary●エンジン:パワークリーナー、CPUチューン、スポーツマフラー●足まわり・剛性:ブリッツ・車高調●外装:ヴェイルサイド・フルエアロ●タイヤ:ピレリ(F:245/35-20 R:275/30-20)●ホイール:ワーク・シュバートSC4

ラグジュアリーな雰囲気満点

ヴェイルサイドのフルエアロにワーク・シュバートのホイールと、非常にラグジュアリーな雰囲気を醸し出していた、河村さんのZ34 40th Anniversary。ドアに打ち込まれたブルーベルットのドアのLED加工は自作だそうだ。今後はパワー系のチューニングを検討しており、ターボにも興味があるそうだ。

OWNER HIDE&YASUKOさん

昔からブルーのカラーが大好きなんです

昔からZに憧れていて、6年前にこのZ34バージョンSTを購入。リアフェンダーの丸みのあるデザインが大いに気に入っているようだ。フロントにトップシークレットのリップ、サイドはニスモ、リアにはフジムラオートのディフューザーと異なるメーカーのアイテムをチョイスしながら、非常にきれいにまとまっている外観がクール。ホイールは、20インチのレイズ・VR.G2をインストールしている。



SPECIFICATIONS

●グレード:Z34 ST●エンジン:セントラル20・オイルクーラー、ZCarZero・フロントパイプ&マフラー&CPU●足まわり・剛性:オーリンズ・車高調●外装:トップシークレット・フロントリップ、ニスモ・サイドスカート、フジムラオート・リアアンダーディフューザーフィン●タイヤ:ヨコハマ・アドバンスポーツ (F:255/35-20 R:285/30-20) ●ホイール:レイズ・VR.G2

OWNER ニツ森一仁さん



子育て終了を機にオープンカーを購入

お子さんが大学に入学したのを機に、念願だったオープンカーを購入。なんと奥様は購入後に口説いたというから、なかりの思い入れだったのだ。現在はホイールにワークの

ヴァリアンツァが入るだけとほぼノーマルだが、今後はエアロを付けてみたいと現在物色中。スポーツチューンにも興味があるが、奥様が音に厳しいそうで……。

SPECIFICATIONS

●グレード:Z33●タイヤ:ファルケン (F:265 R:285) ●ホイール:ワーク・ヴァリアンツァ

OWNER 淑恵さん



SPECIFICATIONS

●グレード:Z33●エンジン:トラスト・マフラー、NOVUMファクトリー・CPU●足まわり・剛性:ディクセル・スリットローター、コクピット・ブレーキパッド●内装:MOMO・ステアリング●タイヤ:ブリヂストン (F:225/45-18 R:245/45-18) ●ホイール:オリジナルペイント

ホイールはDIY塗装です!

女性オーナーらしくない(失礼!), シブいツヤ消しゴールドのホイールは後期用純正ホイールを自家塗装したもの。Z33のスタイリングに惚れこんでいて、ノウムのCPUチューンやトラストのマフラーなどでレスポンスアップをして走りを楽しんでいる。大きなトラブルもなく、これからもこの仕様で楽しみたいとのこと。

OWNER 飯田 久さん



歴代Zを乗り継いできた真のZ乗り

飯田さんはZのスタイリングに惚れ込んで、このZ34バージョンニスモを購入。というか、S30、S130、Z32、Z33、そしてこのZ34と歴代のZを乗り継いでできていると

いう、本物のZ乗りなのだ。カスタムは北米仕様のテールランプとドアのLEDリフレクターだけと、とにかくノーマルのZそのものを満喫しているのだ。

SPECIFICATIONS

●グレード:Z34 Version.NISMO●外装:北米仕様テールランプ●内装:ドアLEDリフレクター●タイヤ:ブリヂストン・ポテンザ

OWNER 栗原和美さん



SPECIFICATIONS

●グレード:Z34 Version.NISMO●エンジン:NOVUMファクトリー・CPU●足まわり・剛性:アラゴスタ・車高調、OS技研・LSD●内装:ブリッド・フルバケットシート●タイヤ:ダンロップ・ディレッツァスターズベックZII

サーキット用に選びました

ノウムのECUチューンを施している栗原さん。車高調もアラゴスタベースのノウムセッティングが施されており、最低地上高9cmギリギリにセッティングされているとのこと。オイルクーラーを、導風板を付けたうえでバンパー開口部にセットするなど冷却系もケア。今後は排気系に手を入れるかどうか悩んでいるところ。

OWNER 中島滝雄さん



Sチューンパッケージ&レッドのカラーがお気に入り

中島さんは、Z34のデビュー直後にリリースされたニスモSチューンパッケージを購入。専用装備のエクステンションノーズピース、フロント・サイドシル・リアアンダープロテ

クター、リアスポイラーは、Zユーザーにとってはステイタスとなるエアロパーツだ。今後はとくにチューンを進める予定はなく、Zのポテンシャルを素のままですべて楽しみたい。

SPECIFICATIONS ●グレード:Z34 ST●エンジン:フジツボ・マフラー●外装:GTウイング●タイヤ:ファルケン●ホイール:ウェッズ・ウェッズスポーツSA-60M(F:9.5J×19 R:10.5J×19)

OWNER 小林静男さん



アメリカ製のSTILLENバンパーをセット

小林さんは2012年にZ34バージョンニスモを購入。バージョンニスモユーザーは、オリジナルのスタイリングを好む人が多いが、小林さんはアメリカのチューニングメー

カー・スティーレンのフロントバンパーをセットしている。これだけでイメージを一新することができる大物アイテムで、個性的な外観を演出しているのだ。

SPECIFICATIONS ●グレード:Z34 Version.NISMO●外装:スティーレン・フロントバンパー

OWNER 吉田裕一さん



オンリーワンのド派手な外装

吉田さんのロードスターにセットされているのは、ポルトガルのイペールデザインというメーカーのエアロキット。ボンネットはアメリカのスティーレン製をチョイスしている。非常に個性的かつアグレッシブなデザインで、まさにオンリーワンの仕上がり。今後はスーパーチャージャーを検討しているそうだ。

SPECIFICATIONS

●グレード:Z33 ロードスター●エンジン:トラスト・チタンマフラー●足まわり・剛性:トラスト・車高調●外装:イペールデザイン・ペノム、スティーレン・リアウイング●内装:350Zハンドル&シフトノブなど、オリジナル塗装●タイヤ:ヨコハマ・Sドライブ●ホイール:レイズ・プログレッシブスポーク

OWNER 神林信吉さん



限定カラーが気に入ってます

Zの好きなところはスタイリング。そしてZを中心にして友好の輪が広がるところだそう。昨年からアメリカのオーナーズクラブとの交流もはじまり、友人も増えているそうだ。69ページに登場している息子さんの信平さんはもちろん、奥様もいっしょにZライフを満喫しているのだ。「大人なカスタム」が上品でグッド!

SPECIFICATIONS

●グレード:Z34 T●エンジン:フジツボ・オート・ジェントルサウンドマフラー、セントラル20・スーパーコンピューター●足まわり・剛性:Kn'sファクトリー・355φフロント4POTキャリバー(ST用カスタムペイント)●外装:セントラル20・GノーズVer.2、アミューズ・ヴィステート、ニスモ・リアウイング、セントラル20・CCFLイカリング●タイヤ:ヨコハマ・アドバンスポーツ(F:245/40-19 R:275/35-19)●ホイール:ヨコハマ・アドバンスポーツ

OWNER SAMさん

自慢のポイントはインパル933Sエアロキット

Z33が現行車だった当時、そのチューニングシーンの盛り上がりを知るユーザーには非常にインパクトのあったインパル933Sエアロキット。SAMさんもこのエアロスタイルがとくにお気に入りだそう。明るいサンシャインイエローのカラーとのマッチングもよく、北米で人気を博したZらしい華やかさをうまく演出している。ホイールはBBSの20インチをセット。オーリンズの車高調で、バランスのいい車高に仕上げている。



SPECIFICATIONS

●グレード:Z33 ST●エンジン:フジツボ・チタンマフラー●足まわり・剛性:オーリンズ・車高調●外装:インパル933S●内装:ニスモ・スピードメーター●タイヤ:ブリヂストン(F:245/30-20 R:275/30-20)●ホイール:BBS

OWNER JUNICHIさん



大人っぽく、ワイルドに!

初めて買ったクルマがS130で、その後子育てが落ち着いたところでのZ34を購入。派手すぎない自然な仕上がりが、じつはさまざまなカスタムを施されていた。こういう大人っぽいカスタムが楽しめるのが気に入っているとのこと。購入から6年、そろそろプロに磨きを依頼してみたいそう。

SPECIFICATIONS

●グレード:Z34●エンジン:Z34プロジェクト・フロントパイプ&サイバーGTマフラー(115φスラッシュカット)●足まわり:剛性:ティン・スーパーストリート車高調、ディクセル・ローター、アケボノ・キャリパー、グッドリッジ・ステンメッシュブレーキホース●外装:セントラル20・Gノーズ、デイトナ・ダクトフェンダー、LEDドアミラー、スティレン・サイドスカートパネル&リアルーフスポイラー●内装:ダットサンフリーウェイ・ダッシュマット&ウェルカムランプ、GT-R用スタースイッチ●タイヤ:ブリヂストン・ポテンザS001(F:255/35-20 R:285/30-20)●ホイール:ワーク・グノシスGS4ブラッシュド(F:9.5J×20 R:10.5J×20)

OWNER 吉野克己さん



クーペとロードスターの2台持ち

ブルーのボディにワークの白いホイールというマッチングが美しい吉野さんのZ33。吉野さんはもう1台Z33ロードスターを所有していて、こちらではZ34フェイスへのコンバージョンを検討しているそう。2台のZ33で、それぞれ思い思いのカスタムを施すといううらやましいZライフを満喫しているよう。

SPECIFICATIONS

●グレード:Z33●エンジン:セントラル20・エアクリナー&CPU、アミューズ・R1チタンマフラー●足まわり:剛性:ブレンボ・キャリパー●外装:ニスモ・フロント、サイド、リア●内装:ブリッド・特注バケットシート、HPI・ハーネス●タイヤ:ヨコハマ・アドバンスポーツ●ホイール:ワーク・ワークエモーション09R

OWNER 川島克之さん



スタイリングときれいなボディが気に入ってます

「年数のわりにきれいなボディ」が気に入っているという川島さんのZ33バージョンTは2003年式。中古車で購入して3年がたつそうだが、たしかに14年を経ているよう

には見えない輝きを保っている。これも普段のメンテナンスの賜物? セントラルのCPUやマフラーでチューンしているが、今後は吸気系にも興味があるそう。

SPECIFICATIONS

●グレード:Z33●エンジン:セントラル20・マフラー&CPU●タイヤ:ファルケン(F:245/35-19 R:275/30-19)●ホイール:レイズ

OWNER Kimさん



SPECIFICATIONS

●グレード:Z33●エンジン:TEPS・エキマニ、エアインターカパー、サクショパイプ、35スカイライン用エンジンカパー●足まわり:剛性:オーリンズ・車高調、純正オプション・ブレンボ・キャリパー、スリットローター●外装:ウェーバースポーツ・カーボンボンネット、ニスモ・サイドステップ、リヤ・純正バンパー加工●内装:シフトノブ・張り替え、ロブソンレザー・シート張り替え、MOMO・ステアリング●ホイール:ニスモ

スタイリングがお気に入り

ブラック&ホワイトで内外装をカラーコーディネートしているKimさん。アメリカンなイメージも強いZ33のスタイリングが気に入っていて、ウェーバースポーツのカーボンボンネットなどでスタイリングに磨きをかけている。オーリンズの車高調が入っているが、その車高調をリフレッシュしたいとのこと。

取材協力

Z PROJECT TOKYO&SHIZUOKA

<http://www.zpro.jp>



毎月ツーリングに行くほど活動的なオーナーズクラブ

今回取材に協力してくれたのは、Zのオーナーズクラブ・Zプロジェクトの東京と静岡だ。発足20年を超える伝統がありながら、とても活動的で、毎月のツーリングなどを企画してオーナー同士の交流を深めている。多くのZユーザーが迎えてくれるので、まずはホームページをチェックしてみよう。

OWNER 井草 学さん

15万kmを超えても元気に走ってくれます

Z31後期、Z32前期、Z32NA、ツインターボ、Z33前期、Z33後期とそうそうたるZ遍歴を持つ井草さん。このZ33は大きなトラブルもなく15万kmを走ってくれているそう。今後はオイルクーラーやATクーラーといった冷却系やオーリンズショックに興味があるとのこと。さらにKAMINARIがセントラルのエアロもねらっているというから、Zに対する愛情はとどまるところを知らないといったところか。もっとも気に入っているポイントは「ななめ後ろからの眺め」だそう。本当にZが好きなんですね。



SPECIFICATIONS

●エンジン:純正オプション・マフラー、スーパーオートバックス浜松・ECU、ブリッツ・エアクリナー●足まわり:剛性:ティン・車高調、ディクセル・スリットローター&パッド●内装:レカロ●タイヤ:フロント・ネクセン(225/45-18)リア・ヨコハマ・Sドライブ(245/45-18)●ホイール:不明

ATTENTION!

一般ユーザーが挑戦できる 究極のスポーツスタイル

VARIS KAMIKAZE Z

パリス ☎042-689-2939 <http://varis.co.jp>
Photo:小竹 亮



パリス
矢萩忠雄さん

「大きなエアロパーツを付ければそれなりにダウンフォースを得られますが、「かっこよくて速い」スタイルを追求していきたいですね」

**現実味のあるカスタムで
タイムアタックにトライ**

「無理な軽量化をすることなく、ラジアルタイヤでどこまでタイムアップをできるか」をコンセプトに生まれた「KAMIKAZE Z」。商品名としては、パリスZ 34用ワイドボディフルキットDとなる。一見、ワンオフでボディメイクされたレースカーのようにも見えるが、すべて市販パーツで構成されているので、コスト面で頑張ればだれでも再現できるスタイルだ。ここが大きなポイントで、パリスの「一般ユーザーが購入できる、現実味のあるものを追求する」というスタイルが、究極のかたちで実現されているといえるだろう。

この車両は、オートプロデュースBOSとのコラボレーションによるチューニングが進められており、今年春からは実際にFISCOでタイムアタックをスタートする予定だ。軽量化なし、NAのまま、タイヤはラジアルという普通のクルマという条件でどこまでいけるか、矢萩さんとても楽しみにしているという。

ちなみに、このエアロデザインをベースに、カナードの形状変更などを見直してもう少しストリートよりにした新しいエアロパーツを現在開発中。こちらも今年3月ごろにはお披露目できそうということなので、楽しみにしてほしい。



STYLISH DEMO-CARS

ここからはクールなスタイリングのデモカーをセレクト。エアロパーツを装着することで空力効果を高めながらスタイリングもワンランクアップするそんなプロのスタイリングをじっくりとチェックしてほしいのだ

KAMIKAZE R

■WIDE BODY FULL KIT D	112万5000円
キット内容	
フロントバンパー+フロントディフューザー FRP+VSDC	
フロントフェンダー+エキストラワイドフェンダー +エクステンションカバー8PCS FRP+カーボン	
サイドエアパネルセット 2PCS	
ワイド用サイドスカートVer.2	
ビッグアンダーボード	
リアフェンダー	
リアバンパー	
■ワイドボディオプション	
シングルカナードforワイドボディキット カーボン	6万8000円
パリスボンネットフード用センタールーバーダクト+ サイドフィンセット	9万円
リアバンパー用リアディフューザー+サイドフィン VRDC	32万円
ワイドボディ用サイドスプリッターフィン カーボン	4万8000円 FRP2万6000円
■クーリングボンネットVer.2	VSDC 36万円
カーボン	23万5000円 FRP20万9000円
■Z34専用GTウイング for レーシング with マウント ブラケット	38万円
■Z34専用GTドアミラー	開発予定
■ワイドボディパーツ	
フロントバンパー&フロントバンパー用フロントディ フューザー	
デイトライト装着仕様	FRP+VSDC 35万円
デイトライト部ダクト仕様	FRP+VSDC 35万円
フロントバンパー用フロントディフューザー リプレイスメントパーツ	28万円
ヒッティングプロテクターリプレイスメントパーツ	2万5000円(左右各)
フロントフェンダー+エキストラワイドフェンダー+ エクステンションカバーセット	FRP+カーボン27万8000円 FRP23万8000円
ワイド用サイドスカートVer.2+エアパネルセット	FRP+カーボン13万円 FRP10万5000円
サイドエアパネルセット 2PCS リプレイスメントパーツ	カーボン5万8000円 FRP3万8000円
ビッグアンダーボード	カーボン6万8000円 FRP4万8000円
リアフェンダー	FRP+カーボン17万8000円 FRP12万8000円
リアバンパー	FRP+カーボン16万8000円 FRP13万8000円



エアロパーツはじつに多岐に渡る、本格的なフルキット構成となっている。迫力のフェンダーは、パリス製ワイドフェンダーのうえに、さらにエキストラワイドフェンダーを装着することで実現。GTウイングは吊り下げ式で、ウイング下面でしっかりとダウンフォースを生み出す構造だ。ホイールは、ブリヂストン・ポテンザRW006をチョイス。リアバンパー用ディフューザーは4枚の整流版をおごったアグレッシブなデザインで、サイドスプリッターフィンとの相乗効果で、リアのスタイルを迫力のあるものになっている。しっかりとした冷却効果を持つクーリングボンネットVer.2は、FRP、カーボン、VSDCの3タイプが用意されている。



WEBER SPORTS

Z34 ZENITH LINE MODEL

ウェーバースポーツ ☎078-969-3515 <http://www.webersports.jp>
Photo:吉見幸夫 Text:堀口 訓

ひと目でわかるクールな オリジナルテイスト

装着するだけで
ワンランク上の高級感が

クーペを主軸にすえた旺盛な各種プログラム展開で、人気を集めるウェーバースポーツ。そんな最旬ブランドが手がける上級シリーズが快進撃を続けていると聞いた。ご登場願うは大人っぽいラグジュアリースポーツ路線を標榜する「ゼニスライン」である。

ランボルギーニをはじめとするエキゾチックカーにおける最新造形トレンドであるエッジラインの逆ゾリアプローチこそを最大の見せ場としており、同シリーズのエアロをまとうだけで高級感が格段に高まると若いフリークを中心に人気急上昇中なのだ。

実際、モデルを務めてくれたZ34の四肢はグラマラスな力感に満ちあふれるだけでなく、いまだきなスーパースポーツのあり方を見事に体現するエッジシェイプフォルムを形成。最新鋭の機器による左右寸分違わぬ各部ダクト周辺などの絶品デザイン&アレンジは、まさしくゼニスⅡ頂点、絶頂を名乗るにふさわしい出来映えといっている。

また、完成度の高いエアロに拮抗するホイール「ゼニスファイヴァイン」もラインナップ。2ピース構造を生かした超絶ディープコンケイブとミリ単位のインセット設定がアビールポイントとなり、豊富なカラバリも誇示。Z34でスタンスをねらうならばまさしくジャスト。ウェーバースポーツを味方につければ、ストリート制圧に近づくのだ。



ウェーバースポーツ
代表 尾崎恵三さん

「走りとルックスを高い次元で融合させたスタンス系ラグジュアリースポーツねらいにオススメ」とは尾崎社長。今後は後期RX-8用プログラムを構想中という。





ダクトを形成する周囲を逆ソリ状にやや持ち上げることで、最旬スポーツカーの様式美を再現。ドラマティックな躍動感が味わえる絶品デザインなのだ。



エッジの効いたデコタイプなデザインを誇るステップ。ちなみに、フロントバンパーダクトフィンやデイトライト、カーボンサイドアンダーパネルは別売りとなる。



ダックテール風アレンジが楽しめるリアウイング。カーボンとファイバーによるハイブリッド仕上げとなり、Z34のリアビューに華やいだ印象をプラスする。

クリア加工された美しいカーボン製ルーフパネルも秀逸のひと言。装着するだけでひとクラス上の高級感が磨き出せることはウケアイで、ぜひ検討したいところ。



ZENITH 5 LINE WHEEL

運転席側はバファルマイトリム×ゴールドディスク仕様、助手席側はバファルマイトリム×ブラッシュド仕様。実装サイズは左右ともにF10J×19+12、R11J×19-36。驚くほどの深みを誇る超絶コンケイプデザインを伝統的なファイブスポークに封じ込んだ意欲作であり、12.5Jまでサイズ設定あり！

■Details
 リム色 バファルマイト(標準)/カットアルマイト/ブロンズアルマイト/ブラックアルマイト/ブラッシュド
 ディスク色 バフフィニッシュ/ブラッシュド/ホワイト/オレンジ/ゴールド/マットブラック/マットガンメタ
 センターキャップ色 バフフィニッシュ/マットブラック
 サイズ 8.0J×19~11.5J×20
 価格 7万6000円~9万3000円

Z34 ZENITH LINE MODEL

フロントバンパー	FRP	6万8000円
フロントアンダーパネル	カーボン	5万8000円
ルーフパネル	カーボン	6万8000円
フロントバンパーダクトフィン	FRP1万8000円	カーボン3万8000円
デイトライト		1万8000円
サイドステップ	FRP	5万8000円
サイドアンダーパネル	カーボン	6万8000円
リアバンパー	FRP	6万8000円
リアウイング	FRP&カーボン	5万8000円
エアロセット(フロント、サイド、リア)		19万4000円
WEBER Sports WHEELS		
ブラッシュトリムバフフィニッシュディスク		

ROWEN

Z34 PREMIUM EDITION

ROWEN ☎0565-52-8555 <http://www.rowen.co.jp>
Photo: 廣井 誠 Text: 正松本 宏エレガントなたたずまいに
実戦的な機能性をプラス擗猛さがにじみだす
アグレッシブなデザイン

エレガント&スポーツをテーマに、上質で独創性の高いエアロシステムとして展開するロエンのプレミアムエディション。Z34は開発進行のタイミングでD1マシンへの搭載が決まり、フレックスエアの積極的な導入を論議、フロントに大開口かつ多数のダクトを導入。しかし、けっして武骨にはならないのが、ロエンがなせるデザインワークの妙だ。メインダクトの開口部をなるべく薄く設計することで、ワイド感と軽快感をうまくバランスさせる。

同シリーズのアイコン的な存在となっているLEDスポットランプもさながらなる進化を遂げ、定位置であるバンパー両サイドのほか、フェンダーアーチにも採用。視覚的にワイド感を増幅させる重要なツールとなっている。

また、フロントのインパクターだけで終わらず、トータルで統一性の高いシルエットを構築するのがロエンの流儀。デザイン自由度が制限されるサイドは複雑な面構成で奥行き感を生み出し、リアにはダクトやダクトフィンを巧みに組み込み、軽快感を演出する。

そして、エアロと同様に力を入れているのがオリジナルのエキゾーストシステム。高い品質を維持し、ロエンがイメージするサウンドを忠実に再現するため、自社敷地内で稼働する専用工場生産しているのだ。



Rowen



サイドステップはフィン形状を巧みに取り入れ、ワイド感と疾走感を強調。その一方でムダなボリュウムは削ぎ落とし、軽快感を強める。



サブダクトの縁には25mmの大径LEDストップランプをインストール。さらにフェンダーアーチにもLEDを設定してワイド感を増幅させる。



LEDバックフォグはオリジナルデザインを用意。リレー付も設定していて、ブレーキとリンクして点灯させることもできる。



ビジュアルとサウンドのよさにこだわったオリジナルエキゾーストシステム。高級ステンレスのSUS304で構成し、チタンテールモデルも設定。気高くジェントルだが、しっかりと存在を主張するサウンドが心地いい。

Z34 PREMIUM EDITION

フロントバンパーwith LED STOP LAMP	FRP14万8000円
フロントバンパー LED STOP LAMPなし	FRP11万2000円
サイドステップ	FRP8万2000円
リアバンパー	FRP13万円
STYLE KIT LED STOP LAMP付き 3点キット	35万円
STYLE KIT LED STOP LAMPなし 3点キット	31万4000円
LEDバックフォグ	3万4000円
LEDバックフォグ(リレーキット付き)	4万2000円
フロントパイプ	ステンレス8万円
PREMIUM 01Sセンターパイプ+リアピース 左右2本出し	ステンレス16万5000円
PREMIUM 01Sセンターパイプ+リアピース 左右2本出し (チタンテール)	ステンレス18万9000円

STARDAST

Z33 NEW AERO PARTS

スターダスト ☎042-670-9156 <http://www.stardast.jp>
Photo:小竹 充

Zを“カッコよさ”を 世界に発信していきたい

最低限の手数で迫力の
スタイリングを構築する

「本当にZが好きだから、Zのカッコよさを世界に発信していきたい。Zの存在をスーパーカーに近いところまで引き上げたい」そう語ってくれたのは、スターダストの代表である根津さんだ。

スターダストでは、根津代表の愛車であるフェリスコンバージョンを施したZ33デモカーをベースに、ワンオフで試作したワイドフェンダーを昨年市販化。これにより、フロントトリップ、サイドスカート、ダックテール、そしてワイドフェンダーという最低限のパーツ点数で、ご覧のようなクールなスタイリングを生み出すことに成功している。

このキットは、「世界に発信したい」という根津代表の思いどおり、アメリカでも人気を博しており、「カッコいいもののためならお金に糸目をつけない」という世界中のハードZユーザーからのオーダーが後を絶たないそうだ。

そのオーバーフェンダーは、ビス止めでラインをしっかりと見せながら、下部を絞り込んでぼつりと見えないようなデザインに工夫されている。

「いまはZ33の中古車が安いから、こういうカッコいいスタイリングで若い人たちにもZを楽しんでもほしい。そのため自信を持ってリリースしました」

根津代表の思い入れが詰まったこのエアロ、Z33ユーザーは要チェックだ。

「SEMAショーなどで見ていると、日本製パーツのオリジナリティの高さを感じます。日本のパーツやZのカッコよさをもっと世界に向けて発信したいですね」

スターダスト
代表 根津研一さん



A



リア用ワイドフェンダーは、エンド部分にダクトを設けたスポーティなデザインを採用。給油口の逃げるも設けられ、実用性も高い。



大振り、かつ鋭角的に立ち上がったオリジナルのダックテール。サイドからセンターへと絞ったデザインで、個性を際立たせている。



ビスでフェンダーのラインを強調してスポーティなイメージに。アンダー部はスリムに絞りこまれ、ボリュームを持たせながらすっきりした印象を生み出している。



よく見ると複雑なプレスライニングが入るフロントリップはスポーティなイメージに。アンダー部はスリムに絞りこまれ、ボリュームを持たせながらすっきりした印象を生み出している。



フロントのボリューム感をリアへときれいに繋ぐサイドスカート。デモカーでは、ブラックとホワイトのコントラストがうまく表現されている。

SSRのディープリムホイール。レーシーかつアメリカンスタイルを構築するなら、こういったホイールを合わせてみたい。



EXTERIOR

Z33 ワイドフェンダーキット	17万5000円
フロントリップ	FRP6万8000円／カーボン8万9000円
サイドスカート	FRP6万8000円／カーボン8万9000円
ダックテール	FRP6万8000円／カーボン8万8000円

WHEEL

SSR EXECUTOR EX04 F:11.0J×19 R:12.0J×19

TIRE

ATR SPORT F:245/35-19 R:275/30-19

SUSPENSION

オリジナル車高調

TSR PROJECT

Z34 DRESS UP DEMO CAR

TSRプロジェクト ☎086-250-0112 <http://www.tsr-project.jp>
Photo: 吉見幸夫 Text: 正松本宏



オートクルーズ導入を筆頭に 快適かつ個性的なアレンジを展開

シャープさが際立つ
ヘッドライト加工が人気

ドレスアップやユーティリティアップを中心に展開するTSRプロジェクト。「Zはそれぞれの世代によさがあり、Z34は質感とクルージング性能が向上し、ATも格段によくなっています」と分析。デモカーのZ34では、AT車で快適かつスタイリッシュなスポーツカーライフを送るためのアプローチを充実させている。

とくに注目すべきは、国内仕様には設定されていないオートクルーズコントロールの導入だ。コントロールは社外のZ34用キットを使うが、US純正スイッチを流用することで、純正ライクに仕上げる。オプションでLEDインジケータも追加できる。

また、インテリアではLEDの打ち替えも得意とする。エアコン、ステアリング、パワーウインドウなど、各スイッチに組み込まれるLEDを好みのカラーに変更。純正のオレンジに対し、ホワイトならラグジュアリー、レッドを選べばスポーティさが強まる。

一方、エクステリアではヘッドライトの加工が好評だ。多彩なアレンジに対応するが、デモカーではインナーハウジングのブラックメッキ加工、インナーレンズのスモーク化などを実施。シャープさを強調すると同時に、質感アップにも大きく貢献している。

「Zのいちばんの魅力は、独創性を貫いてきたスタイリングにあると思います」と話す代表の川上さん。Z32以降、7台のZを乗り継いできたZフリークだ。



TSRプロジェクト
代表 川上 歩さん





US純正スイッチと社外コントロールで構成するオートクルーズメニユーを展開。操作性と見た目を同時にアップグレードできるのが魅力だ。



フジムラオートのエアロボンネットはカーボン製をあえて塗装。アクセントとして、ダクト周辺のみ、部分的にカーボンを残している。



ペイントやメッキ加工を駆使してブラックアウトを図り、精悍さを強めたヘッドライト。インナーレンズもスモーク化が図られる。



ホイールはTE37TTAをセレクト。バリエーションのフェンダーモールを用いて、ハミ出しを抑えながら最大限のトレッド拡大を図る。



リアアンダーとリアスポイラーはニスモSitune。デイトナのカーボンデューザーの装着により、ワイド感と存在感が一気に増した。

EXTERIOR

NISMO エアロバンパー
NISMO S-tune サイドステップ
NISMO S-tune リアアンダースポイラー
NISMO S-tune リアスポイラー
AUTOSTAFF 牽引フック
Ver.NISMO用フェンダーモール
LEDバックフォグ
ヘッドライト加工
FUJIMURA AUTO カーボンボンネット

INTERIOR

DataSystem TV&ナビ スマートシステム NTN-11S
YAKS ENGINEERING ポップアップエンジンフードキャンセラー

MUFFLER

HKS SSM (Super Sound Master)

SUSPENSION

HKS HIPERMAXIV GT

BRAKE

INFINITY G37Sブレーキキット

WHEEL

RAYS TE37 TTA progressive model
F:10.5J+15 FACE2 R:10.5J+22 FACE3

TIRE

NITTO NT555&INVO
Mac Gard SPLINEDRIVE INSTALLATION KIT
Kics 25mm ワイドトレッド(リア)

OTHERS

BELLOF Optimal ビビッドイエロー 2900K D2S
BELLOF Sirius REVO ダブルマウント
PIAA スーパーLED 10000K
オートクルーズ



DATSUN FREEWAY

370Z PARTS JDM AND USA

ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441 <http://www.datsun-freeway.com>
Photo: 犬塚直樹 Text: 塩見 誠



ダットサンフリーウェイ
畑中雅博さん

エンブレムなどの小物からチューニングパーツまでさまざまな海外製品を扱っているダットサンフリーウェイ。Z好きの畑中社長が古くから海外とのルートを作って輸入している。

それに加えてこのデモカーには、アメリカ・ステイレン社製のスーパーチャージャーキットも装備されている。スムーズにパワーとトルクが立ち上がっていくため、ATミッションのほうが相性がいいそうだ。水冷式インタークーラーもキット化されているので、長距離移動でも安心してラクに走れる。他車との違いを強調したいユーザーには、いいお手本になるだろう。

フェアレディZというクルマは、S30型時代から国内のみならず世界中で人気となっている。その人気の高さはZ33/Z34となっても変わらず、海外のメーカーが製作したチューニングやドレスアップアイテムは数多い。千葉県野田市にあるダットサンフリーウェイは、そんな海外パーツを使ったカスタマイズを得意とするショップだ。デモカーのZ34も、そうやって仕上げられたもの。ドイツメーカー製のシャースドアキットやアメリカメーカー製のエアロパーツを装着し、ダットサンフリーウェイがアメリカの工場に依頼して製作したダッシュユマツもセット。さらにはオーナーの希望に合わせたワゴンオフ製作も可能というカスタムヘッドライトもセットされていて、その外観は国内製パーツでまとめたクルマとはちよつと違う、エキゾチックなものとなっている。

ワールドワイドなモデルだからこそのできる仕上げ



こういったアイテムもアメリカではあたり前にある、ということからアメリカのメーカーに製作を依頼。見事にフィッティングとなっている。

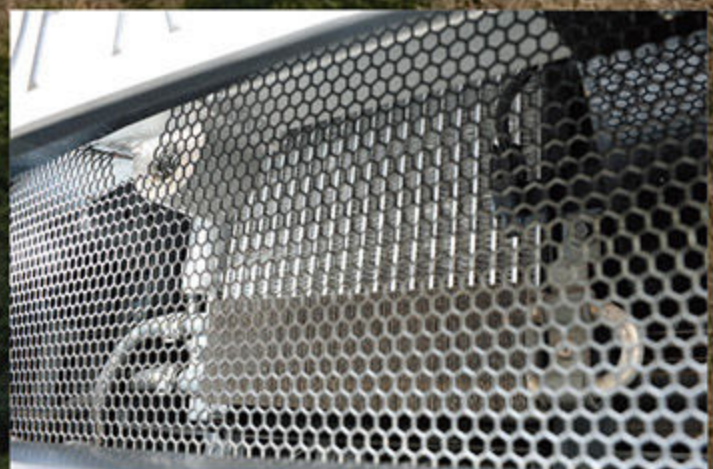
輸入パーツを多様する 個性派スタイリング





ブレーキキャリパーとローターはAPレーシングのもので、フロントのローター径は380φ。機能もそうだがルックス的にも迫力たっぷり。

ボンネットはセイボン製のカーボンに変更。ウインカー付きドアミラーには、ウェルカムランプも装備されている。ヘッドライトカスタマイズはオリジナルで、オーナーの好みに合わせたワンオフ製作も可能。フロントバンパーボイラーとサイドスカート、そしてトランクにセットされたウイングはステイレン社製をセットしている。ナイトランのときにメチャ目立つ光るエンブレムは、ノーマルボディにセットした場合に他車との違いを際立たせるアクセントとなるオススメのアイテム。ホイールはaxisの20インチをセット。



水冷式インタークーラー付きのスーパーチャージャーキットとオイルクーラーはステイレン社製で、フレームも同じくステイレン社製。異音に設定しているブーストは0.5程度だが、十分速い。

EXTERIOR

STILLENフロントバンパーフェイス	13万8000円
STILLENサイドスカート	8万8000円
STILLENトランクウイング	
SEIBONカーボンボンネット タイプA	12万9000円
ドイツ製LSDドアKit	28万9000円
オリジナルLEDドアミラー&ウインカー	
カスタムヘッドライト	14万8000円~
LEDサイドエンブレム	3万8000円

INTERIOR

米国製ダッシュマット	1万4000円
------------	---------

WHEEL

Axis ANGLE 20インチ	
------------------	--

ENGINE

STILLENスーパーチャージャー	
STILLENオイルクーラーキット	

BRAKE

APレーシング

F:6POT & 2ピースローター	
R:4POT & 2ピースローター	



箕輪慎治選手は、S15で参戦した2014シーズンからチームボスでドライブしている。D1には2003年から参戦しているベテランで、AE86使いとして高い実力と人気を誇っている。



コンペティションフィールドで活躍する“Z”をピックアップ!

MOTOR SPORTS

これまでだれも挑んだことがなかったZ34フェアレディZベースのD1マシン製作に取り組み
2015シーズンを戦い抜いたTeam BOSS with POTENZA
新シーズンを前にそのプロジェクトを振り返るとともに、革新的なマシン詳細をチェックする!

D1GP

Text: 川崎英俊 Photo: 金子信敏 / 犬塚直樹



#23

**Team BOSS with POTENZA
by AUTO PRODUCE BOSS**

フロンティアスピリットで挑む Z34 D1チャレンジプロジェクト

手探りでスタートした ファーストシーズン

モータースポーツには数多くのジャンルとカテゴリーがあるが、日本発祥で世界を席巻している唯一の競技といえるのがドリフト。その最高峰に位置付けられているD1グランプリで孤軍奮闘中のマシンが「チームボス ウィズ ボテンザ」のZ34だ。

参戦に向けてプロジェクトがスタートしたのは、2014年3月だった。当初は2014シーズン中のデビューを目指していたが、予想以上にマシン製作は難航を極め、ようやくスタートグリッドに付くことができたのが2015年の第1戦だった。

「それまでだれも作ったことのないZ34ベースのD1マシンなんだから、覚悟はしていたけどそりゃあ苦労するよ。カベに突き当たってもまともに相談できる場所もないし、あらゆる作業をデータ取りしながら手探りで進めていくって感じだったんだよね」と振り返るのは、オートプロデュースボスの藤岡代表だ。

チャレンジ初年となった2015シーズンを振り返ってみると、第1戦のお台場は、突貫作業でなんとか出場には間に合わせたものの、走行テスト不足によるサスセッティング不良で予選敗退。セッティングをさらに進めて臨んだ第2戦の鈴鹿では追走まで進むものの、対戦した斉藤ダイゴ選手のJZX100の前にパワー不足を露呈することとなった。

第3戦の筑波は、決勝進出18台へわずかにおよばずの19位で予選敗退。ここではVQ37エンジンのメリットとっていた強力な低速トルクが、ドリフトでは過度なホイールスピンを引き起こすデメリット要素と判明。パワー特性の変更が必要となった。

続く第4戦エビスは走行回避し、パワーアップを果たして臨んだ第5戦大阪・舞洲では、スロトルトラブルが発生。最終戦お台場までに大幅にアップデイトを行い、光明が見えたところでシーズンは幕を閉じたのであった。

まもなく始まる新シーズンへの準備は万全。戦力アップの秘策も検討中だというから、活躍を期待したい。



800馬力オーバーの ビッグパワーを支える 最強ラジアル“71R”

D1 Z34を支えるタイヤは、登場以来ラジアル最強の呼び声が高いポテンザRE-71R。セッティングも進み、新シーズンはいよいよポテンシャル炸裂となるか!?



Team BOSS with POTENZA by AUTO PRODUCE BOSS #23

Z34 詳細報告!

複雑な機構を手探りで
進めたマシン作り

2008年にデビューした現行Z34型フェアレディZ。FRレイアウトの日本を代表するスポーツモデルをベースに、初のD1マシンを製作したオートプロデュースボス。スタイルも申し分ないし、ベース車としてのポテンシャルは高そうだが、それまでだれも手を出さなかったのにはそれなりの理由があったのかもしれない。

D1でトップクラスのバトルを繰り広げるうえで、まずZ34に不足しているのがパワー。そこでVQ37VHRエンジンは、BC製の鍛造ピストンとH断面コンロッドを組み込んで、強度のアップと同時に圧縮比を9.5に変更。各バンクにトラス製製のT620Zタービンをセットしたツインターボ仕様として、太パワーを獲得している。

最高出力は2015シーズン開幕当初は600馬力後半だったが、シーズン途中のアップデイトでEXハウジングを大型化し800馬力にまで達した。また注目すべきは最大トルクで、当初の仕様では3500回転からトップエンドまでの全域で70kgmオーバーを発揮。これが連続可変バルタイ&リフトのVVELの恩恵なのだが、ドリフトではフラットトルクすぎる特性ということでリセッティングが施された。

そしてボスのこだわりが、この大パワーを純正ECUの書き換えで制御すること。まさにボスの真骨頂といえるが、シーズン途中で発生した謎のスロットルトラブルへの対策として、現在は純正ECUに加えFコンVプロで制御の一部を行う方式としている。

足まわりも苦勞をした部分だ。海外からレース用の高剛性フロントアームは入手できたものの、フロントタイヤの切れ角アップの方法やそのためのパーツはゼロから手探りで進めてきたもの。リアサスもシーズン途中でコイルオーバータイプに変更している。

「ドライバーからはもっとパワーがほしいと言われるが、現状ではこれ以上のサイズのタービンは入らない。となると、VQではない新エンジンにチェンジすることになるかも……」と藤岡さんは不敵な笑みを浮かべていた。

T620Zツイン仕様を 純正ECUで制御する、前人未到の チャレンジで目指すはD1の頂!



EXTERIOR

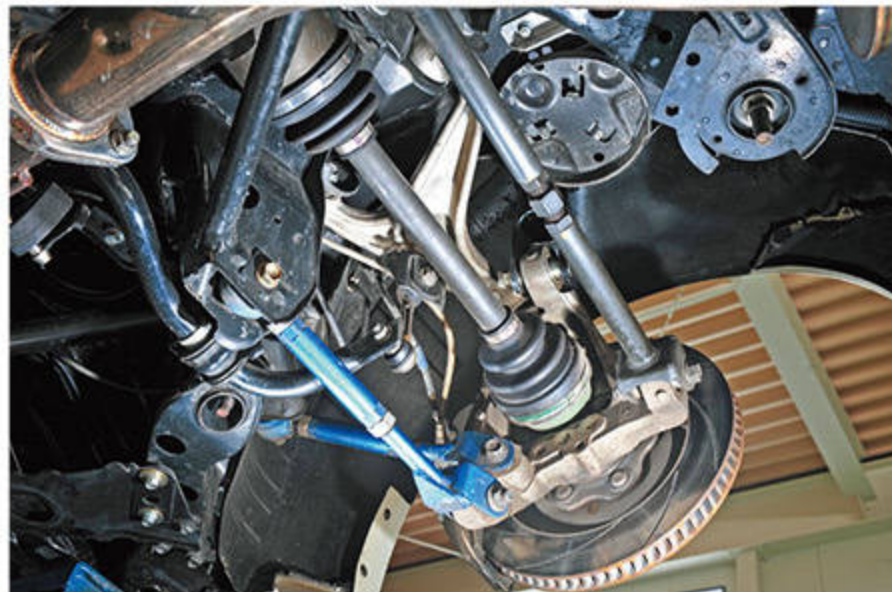
多用されたスリットとLEDデイライトが迫力のエアロは ROWENで、ボンネットはドゥーラック、GTウイングはサード製。ドアとリアゲートもウエットカーボンタイプだ。



SUSPENSION



サスはDG-5ダンパーにスウィフトスプリング(F:20kg/mm・R:5kg/mm)の組み合わせ。アルミ削り出しのフロントアームはアイルランドのTDP製。リアがコイルオーバータイプに変更されているのにも注目。



ENGINE

エンジンはVQ37VHRのツインターボ仕様。スペースに余裕のないエンジンルームにT620Zを見事にレイアウトしている。冷却系はインタークーラーとオイルクーラーがトラスト、ラジエーターがDRL。マフラーはROWENとなっている。



BRAKE



エンドレス製のブレーキシステムはフロントが6ポット+370mmローター、リアが4ポット+370mmローター。フロントキャリパーの位置設定は、フルステア時の干渉を防ぐためのものだ。

TRANSFER

TIRE



800馬力オーバーを支える駆動系で特徴的なのが、クワイフの6速シーケンシャルミッション。クラッチはORCトリプルで、LSDはニスモのカーボンタイプとしている。

ビッグパワーを受け止めるタイヤは もちろんRE-71R。装着サイズはフロントが275/35-18、リアはシーズン当初の285/30-18から、途中で265/35-18に変更している。

#23 Team BOSS with POTENZA SPECIFICATIONS

マシン	Z34
エンジン	VQ37改
過給器	トラスト/800ps
ミッション	クワイフシーケンシャル
クラッチ	ORC
サスペンション	DG-5 (F:20kg/mm R:5kg/mm)
ナックル	VOODOO13
エアロパーツ	ROWEN/SARD・GTウイング/Do-Luckボンネット
シート	ブリッド
ブレーキ	エンドレス
ホイール	BRIDGESTONE POTENZA RW006 (F:18×10J+22 R: 18×10J-5)
タイヤ	F:BRIDGESTONE RE-71R (275/35-18) R:BRIDGESTONE RE-71R (265/35-18)

INTERIOR



内装やパネル類もしっかり装備しているインテリア。メーター前には大型のシフトインジケータを装備する。シートはブリッド、ステアリングとシートベルトはプロドライブ。ロールバーはクスコだ。



Z& MOTOR SPORTS

フェアレディZが参戦するレースとしては貴重な存在であるスーパー耐久シリーズ
しかもレクサスなどの強力なライバルを向こうに、チャンピオン争いを演じているとなれば
注目しないわけにはいかない! Zの戦い振りをここで振り返ってみよう

Photo:吉見幸夫 Text:日野直樹

強力なライバルを相手に 安定した走りとチームワークで チャンピオンを獲得

**苦しい条件下で見せた
あきらめない戦いぶり**

Zの主戦場となっているレースと言え、スーパー耐久だ。一般的にこのレースのことを入門レースのように言うが、奥が深く面白いレースなのだ。

まず、現行のZ34が走っているのは、全6クラスあるなかのST3(2001~3500ccまでの2WD車両)と呼ばれるクラス。ただ、排気量的には3501cc以上のマシンが走るST1となるのだが、このクラスを走るマシンのほとんどが市販レーシングカーといえるボルシェやBMWとなってしまう。市販車ベースでは勝負にならない。そんな事情からZ33が走っていたST3に特認というかたちで走ることになった。

じつはこの特認が大きなポイントとなっており、Z34は苦戦を強いられている。車両重量1200kgが条件とされているため、タイヤにもブレーキにもキツイのだ。これ対し、ライバルのレクサスやマークXは、シーケンシャルなどのパーツが認められている。この差は歴然だ。ただ、このクラスで走る以上は、あまり文句を言えないのが現状かもしれない。

これだけのハンディを背負いながらも、スーパー耐久で走るのには勝てる可能性が秘められているからだ。たとえばラップタイム。もてぎで比較すると、圧倒的な速さを見せるトップクラス・STXとZが走るST3クラスの差は約15秒。もともと遅いヴィッツやフィットが走るST5クラスはさらに15秒も遅い。スーパー耐久はこれだけ速さに違いのあるマシンが入り乱れてのレースだ。

タイムでは間違いなくレクサスのほうが速いのだが、遅いマシンに引つかかれば、その差はすぐに消えるし、ましてやセーフティカーが入る展開になれば、いっきに逆転することだってある。また、スーパー耐久では、どんなにリードしていてもチェッカーを受けないと完走扱いにはならない。どこまで我慢できるかも、大きなポイントなのだ。

実際、昨シーズンを振り返ると、チャンピオンを獲得したのは岡部自動車走らせた15号車のZ34だ。面白いことに15号車の優勝は1回だけだったのに対し、前評判の高かったレクサスのRC350は3勝、2位1回と圧倒的な速さ

2015年ST-3クラス 年間チャンピオン

#15
岡部自動車DIXCELチームテツヤZ34



Z & MOTOR SPORTS



メカとも息のあった 組み立てが勝利を呼び込む

15号車のステアリングを握ったのは、長島正明／田中 徹／田中哲也の各選手。ベテランらしい落ち着いた走りを見せる田中哲也選手。さらに田中 徹の成長も大きく、3人が偏ることなくバランスの取れた走りを見せた。

2015年ST-3クラス 年間ランキング第5位

#14
岡部自動車KYOSHINマイカースZ34



2015シーズン、もっとも苦しんだのが14号車。長丁場の富士ラウンドでは、2位入賞するなどいい走りを見せたが、いまひとつレースの組み立てがうまくいかず、ランキング5位となった。

2015年ST-3クラス 年間ランキング第3位

#195
岡部自動車ZEROSUN195Z34



第4戦オートボリスでは表彰台に上がる走りを見せた195号車。全6戦で入賞。トラブルで大きく後退するシーンもあったが最後まで、確実にポイントを獲得しランキング3位に滑り込んだ。

2015年ST-3クラス 年間ランキング第2位

#34
asset ingsテクノRC350

圧倒的な速さを見せたのは、テクノファーストのRC350。完走率が低くチャンピオンこそ逃したが、完走したレースはすべて表彰台に上がった。来シーズンはこのRC350を中心に動くだろう。



スーパー耐久2015 ST-3クラス 年間ランキング

1	15	OKABEJIDOSHA motorsport	岡部自動車DIXCELチームテツヤZ34	12.0	16.0	18.0	21.0	12.0	12.0	91.0
2	34	TECHNO FIRST	asset ings テクノ RC350	31.0	20.0	0.0	15.0	20.0	0.0	86.0
3	195	OKABEJIDOSHA motorsport	岡部自動車ZEROSUN195Z34	9.0	10.0	15.0	12.0	8.0	6.0	60.0
4	39	SARD Racing	SARD Racing RC350	22.5	0.0	0.0	0.0	15.0	21.0	58.5
5	14	OKABEJIDOSHA motorsport	岡部自動車KYOSHINマイカースZ34	18.0	0.0	22.5	8.0	6.0	4.0	58.5
6	62	Le Beausset Motorsports	DENSO Le Beausset RC350	—	0.0	30.0	10.0	4.0	10.0	54.0
7	38	TRACYSPTS	ムータレーシング TWS IS350	15.0	12.0	1.0	0.0	11.0	15.0	54.0
8	68	埼玉トヨペットGreenBrave	埼玉トヨペットGB マークX G's	—	—	—	—	—	8.0	8.0
9	77	APRORTSフヂエンレーシング	APRORTSフヂエンレーシングZ33	—	—	—	0.0	—	—	0.0
10	35	TECHNO FIRST	TBN	—	—	—	—	—	—	0.0

を見た。このままレクサスがチャンピオン奪うと思いきや、最終戦でリタイヤ。一方15号車のZは3位入賞。まさに逆転でのタイトル奪取となったのだ。15号車の長島正明選手も「最終戦を迎えて7ポイント差のランキング2位。これまでの速さを考えたら厳しいのは百も承知。悔いの残らないように頑張る。走ろう。そんな感じだったのに、これもレースなのでしょう」と話している。「2016年シーズンはもっと厳しいと思います。でも連覇のチャンスがあるのはウチだけですから」と、燃えている。





フェアレディZの足跡

半世紀近く前に初代がデビューし、国産スポーツカーとして
確固たるポジションを築いた、名車フェアレディZ
いつの時代も多くファンに愛されるとともに
世界中で人気を獲得した日本の財産ともいえる存在である
ここでは、そんな伝統的国産スポーツカーである
フェアレディZの足跡を振り返ってみよう



Text:木内一行

1969~1978

世界中で愛され続けている 国産スポーツのヒットメーカー

S30



グレード: 240ZG

●全長×全幅×全高: 4305×1690×1285mm ●ホイールベース: 2305mm ●トレッド: 前1355mm 後1345mm ●車両重量: 1010kg ●エンジン: 直列6気筒 SOHC ●排気量: 2393cc ●最高出力: 150ps/5600rpm ●最大トルク: 21.0kg-m/4800rpm ●ミッション: 5MT ●サスペンション: 前ストラット後ストラット ●タイヤ: 175HR14 ●価格: 150万円(1971年10月当時)

SPEC

HISTORY

1969.10	初代S30デビュー
1970.10	AT車追加
1971.10	「240Z」追加
1973.9	マイナーチェンジ
1974.1	2by2追加
1975.9	L20E搭載(インジェクション仕様)
1976.1	「Z-T」追加



スポーツカーだけに Cockpit はタイト。シートはホールド性に優れたバケットタイプが採用されていた。ダッシュボードに設置される3連メーターは、その後Zを象徴するデザインとなった。

ハコスカGT-Rと同じ2.0直6DOHCのS20を搭載する432も設定。ちなみに432とは、4バルブ、3キャブ、2カムシャフトの略だ。



現在のイメージからは大きく掛け離れるが、S30は海外ラリーにも積極的に挑戦。70年のRACラリーでデビューし、71年と73年のサファリラリーでは総合優勝を果たした。



Z432
1996.10

欧州のスポーツカーに匹敵する優れた性能を持ちながら手ごろな価格だったことがウケ、海外でも大ヒットを記録。北米では「Z-car (ズィー・カー)」の愛称で親しまれた。



1969年10月にデビューした初代Z。伸びやかなロングノーズ&ショートデッキのクロノズボボディを採用し、高性能でありながら手ごろな価格を実現した、国産スポーツカーのエポックメーカーだ。

エンジンは全車直6で、当初は2.0 SOHCのL20と2.0 DOHCのS20という2機種でスタートし、71年には2.4 SOHCのL24も追加された。一方ミッションは4MTと5MTが設定されていたが、のちに3ATも登場。また、しばらくは2シーターのみだったが、74年にはホイールベースを延長して4人乗りとした2by2も加わった。

このようにラインナップを拡充していったS30は、世界中で大ヒットを記録した。とくに日本国内で人気だったのが、L24を搭載する240Zの最強モデル「240ZG」で、空力性能を向上させるために前端を190mm延長したグラウンドノーズ(通称Gノーズ)を装備し、前後にオーバフェンダーを装着。運動性能の高さもさることながら、迫力のスタイリングは当時の若者のあこがれの的となったのだ。

なお、当初の型式は「S30」だったが、76年に施行された昭和51年度排出ガス規制に合わせて電子制御燃料供給装置・EGIなどが装備され、型式は「S31」に変更された。

フェアレディZの足跡
歴史はここから始まった
SR311



半世紀近く前に初代が登場したフェアレディZだが、その始祖となるのが62年にデビューしたフェアレディだ。初代ブルーバードのシャシーを流用した国産車初の本格スポーツカーで、当初は1.5Lエンジンを搭載。その後は1.6L、2.0Lと排気量をアップし、最終的には国産車で初めて200km/hオーバーを達成。レースでも輝かしい戦績を残した。

よりアメリカ市場を意識しつつ 正常進化を果たした2代目

S130

約9年間という長いモデルライフをすごしたS30のあとを受け、78年10月にリリースされたのがS130だ。エクステリアはS30のデザインを色濃く受け継ぐものの、最大のマーケットである北米を意識してボディサイズを大型化。さらにエンジンの排気量も拡大され、2.8ℓは従来のL20を継続して搭載するものの、3ナンバーモデルは2.8ℓのL28となった。合わせて、リアサスペンションはセミトラailingアームを採用し、全車に4輪ディスクブレーキがおごられるなど、シャシーのグレードアップも施されていた。

S130のトピックとなるのが、国産車初となるTバールーフの設定とターボモデルの追加だろう。Tバールーフは、オープンカーよりも手軽に解放感を味わえることから人気となり、その後のZを象徴する装備となった。また、Z初のターボモデルが82年にデビューしている。ターボならではの加速感、それまでS130の動力性能に不満を持っていたユーザーをも唸らせたのだ。

なお、81年のマイナーチェンジでは、前後のバンパーやテールランプのデザインが変更され、L28の最高出力が155馬力にアップ。ちなみに、TVドラマ「西部警察」での活躍も、人気に拍車をかけた。

エクステリア同様、インテリアもS30の造形を継承。しかし、スピードやタコを集約したメーターパネルのほか、メッキをあしらったセンターコンソールなどにより、一気に現代的になった。



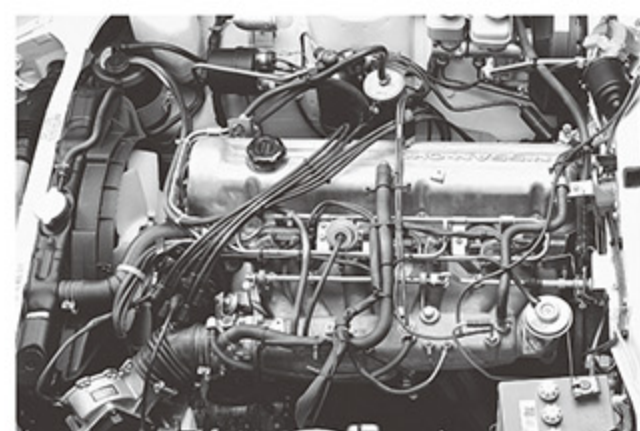
エクステリアデザインは先代のイメージを色濃く残すが、シャープさが増して空力性能も向上。ちなみに、歴代Zのなかでもっとも全長が長かったのが、このS130だ。

HISTORY

1978.8	2代目S130デビュー
1980.11	Tバールーフ車追加
1981.10	マイナーチェンジ
1982.10	「200Z-T」追加



SPEC



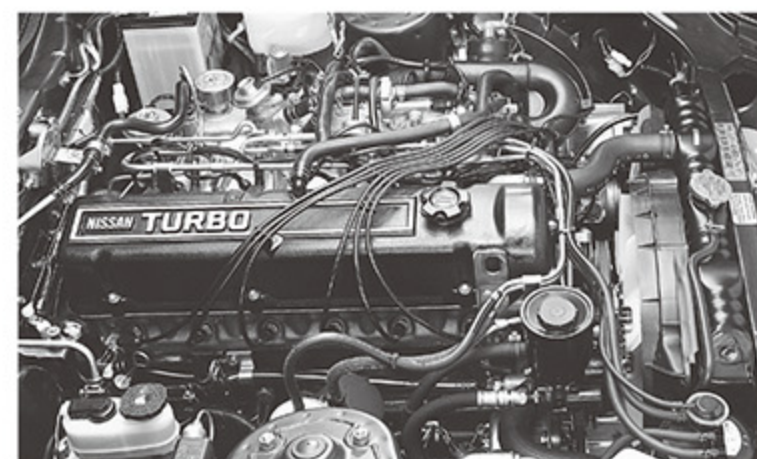
S30の最大排気量は2.4ℓだったが、S130では2.8ℓに拡大。そのL28は145馬力を発揮し、マイナーチェンジ後は圧縮比向上などのファインチューンにより155馬力までパワーアップ。輸出モデルではターボ仕様も存在した。



L20ET

フェアレディZの足跡 時代の流れとともにターボを搭載

430セドリック／グロリアに国産市販車初のターボエンジンとして搭載されたL20ET。この直6SOHCターボユニットは82年10月、Zにも搭載された。その効果は絶大で2.8ℓながらL28に迫る145馬力／21.0kgmを発揮。国産車のターボ時代の到来を予感させるとともに、チューニング界でも手軽にパワーアップできるターボに注目が集まった。



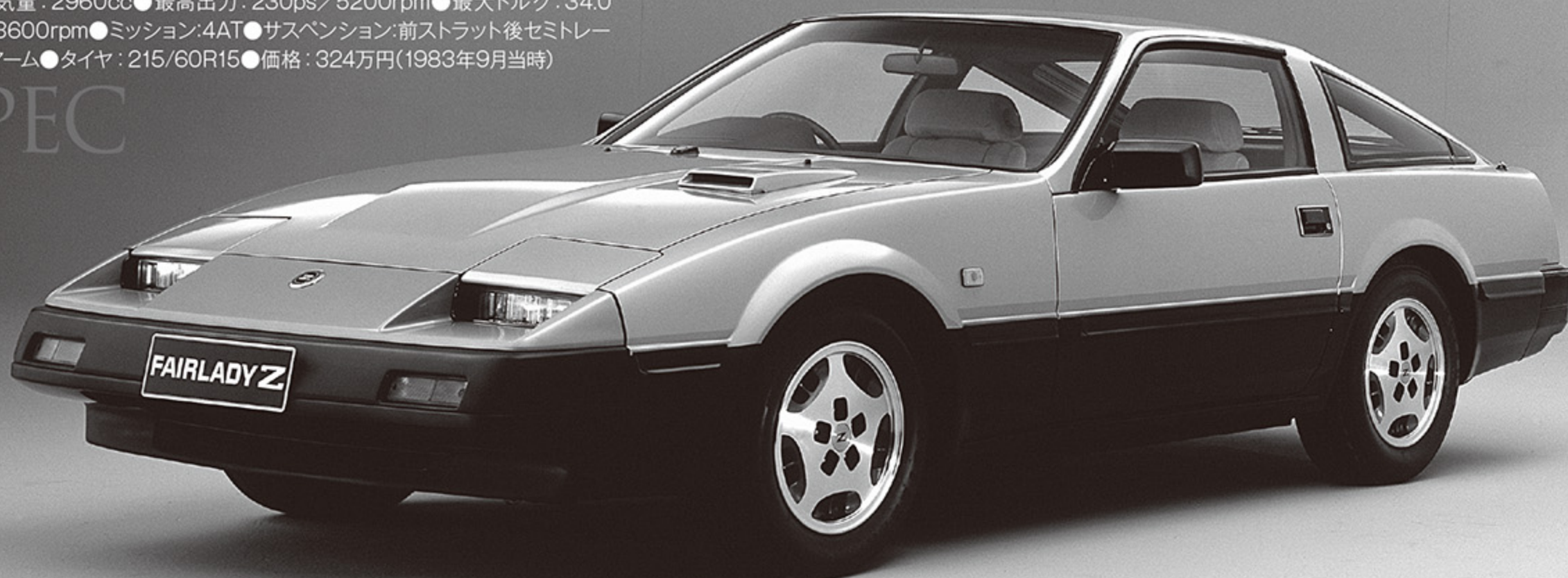
1983~1989

空力ボディとV6エンジンで さらなるパフォーマンスを実現

Z31

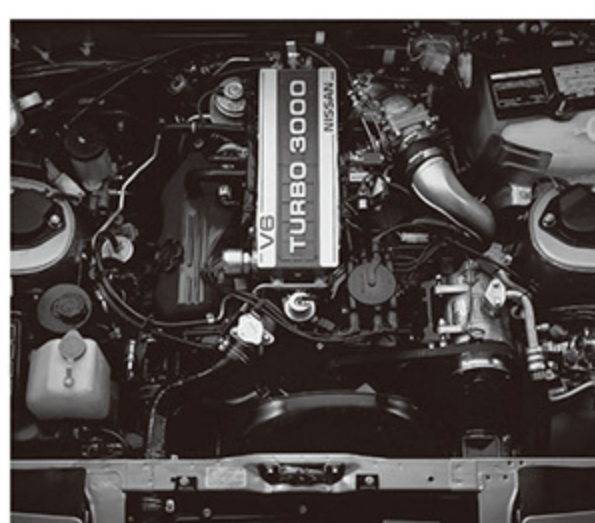
グレード: 300ZX 2シーター・Tバーレーフ
 ●全長×全幅×全高: 4335×1725×1295mm ●ホイールベース: 2320mm ●トレッド: 前1415mm 後1435mm ●車両重量: 1330kg ●エンジン: V型6気筒SOHCターボ ●排気量: 2960cc ●最高出力: 230ps/5200rpm ●最大トルク: 34.0kg-m/3600rpm ●ミッション: 4AT ●サスペンション: 前ストラット後セミトレーリングアーム ●タイヤ: 215/60R15 ●価格: 324万円(1983年9月当時)

SPEC



HISTORY

1983.9	3代目Z31デビュー
1984.2	Tバーレーフ車追加
1985.10	「200ZR」追加
1986.10	マイナーチェンジ



デビュー時のエンジンは、3ℓターボのVG30ETと2ℓのVG20ETの2種。前者は国産車最強の230psを発揮し、後者は86年のマイナーチェンジで消滅した。



インテリアはS30からの流れを汲みながら洗練されたデザインに進化。さらに、シートを含め全体の質感が高められたこともポイントだ。なお後期では、ZR系にレカロシートがオプションで設定された。

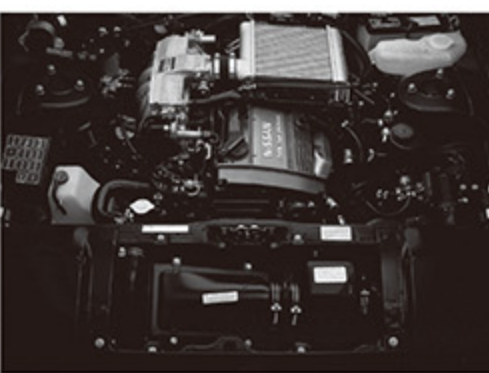


Z31後期 1986.10

フェアレディZの足跡

200ZR

432以来のDOHC24バルブ搭載



フルモデルチェンジから約2年経った85年10月に追加された200ZR。これには新世代の直6エンジンであるRB20をベースにした、2ℓDOHCターボのRB20DETが搭載された。ZがDOHCエンジンを搭載するのはS30時代の432以来で、インタークーラーを装着した本ユニットは180馬力を発揮。より足まわりも固められたスポーツグレードとなっていた。



86年10月の改良は、外観からメカニズムまで手が入れられたビッグマイナーとなった。外観は抑揚のあるダイナミックなデザインとなり、3ℓ車は専用のワイドボディを採用。エンジンは、190馬力を発揮する新開発3ℓV6DOHCのVG30DEが新たに搭載された。

3代目となるZ31には多くのトピックがある。その最たるものがエンジンだ。それまでは直6エンジンのみだったが、Z31では全車新世代のV6ターボエンジンを搭載。2ℓのVG20ETと3ℓのVG30ETというラインナップで、後者の3ℓはSOHCながら当時の国産車最強の230馬力/34.0kg-mという圧倒的なスペック

を実現。さらに85年には、2ℓ直6DOHCターボのRB20DETも追加された。一方、エンジンのパワーアップに合わせ、サスペンションには減衰力を室内から調整できる3ウェイアジャスタブルショックアブソーバーが装備された。

そして、直線基調のシャープなフォルムとなったエクステリアには、ライト格納時でもレンズの一部が見えるパラレルライジングヘッドランプを採用し、従来のイメージを一新。見た目のインパクトだけでなく、Cd値0.31という優れた空力性能にも大きく貢献しているのだ。

こうしてS130から大きく進化したZ31は、86年にビッグマイナーチェンジを実施。エクステリアは北米にあるNDI(日産デザインインテリナショナル)によるデザインを取り入れ、エンジンは新開発3ℓV6DOHCのVG30DEを搭載。よりスポーツ色を強めたのだ。

V6・3ℓ ツインターボで 自主規制上限の280馬力に到達

Z32



エクステリア同様、インテリアのイメージも一変。なだらかな傾斜を持つダッシュボードと大きなセンターコンソールが特徴で、いっそうコックピット感が強まった。



CONVERTIBLE
1992.8

コンバーチブルは、91年の東京モーターショーで参考出品され、翌年正式発表。トップの開閉は手動式だが、開閉機構をアルミ化し、車重は標準ボディの60kg増に抑えている。



国産車で初めて280馬力に到達したVG30DETTは、インテークからエキゾーストまで左右別々にレイアウトしたことが最大の特徴。自然吸気のVG30DEは、Z31では190馬力だったがZ32では230馬力まで高められた。



VERSION
R 1998.10

98年のマイナーチェンジでは、エクステリアにも大きく手が入れられた。フロントバンパーとリアスポの意匠が変更され、テールランプのウインカー部分がクリア化された。

1989年7月にリリースされた4代目Z32は、歴代Zのなかでもっとも大きな変身を遂げたモデルと断言していいだろう。3ナンバー専用設計となったボディは、ワイド&ローのグラマラスなプロポーションで、60度という超スラントのヘッドライトが特徴的。標準ルーフとTバールーフをラインナップし、2シーターのほかに2b2の設定もあった。

エンジンには全車3ℓV6で、自然吸気のほか、87年の東京モーターショーでお披露目されたコンセプトカー「M1D4-II」にも搭載されて話題となった新開発のツインターボ仕様を搭載した。そのVG30DETTは国産

車で初めて280馬力まで到達。その後しばらく続いた「280馬力自主規制」は、このZ32から始まったのである。一方サスペンションも一新され、4輪マルチリンクを採用し、4輪操舵機構のスーパーハイキャスも搭載。ブレーキもフロントにアルミ製4ポットキャリパー、リアに同対向2ポットキャリパーをおさるなど、シャシーも目覚ましい進化を遂げた。

そして、約11年という長いモデルライフのなかで数回改良が行われ、多くのファンに支持されてきたが、惜しまれつつも2000年9月に生産終了。その後Zは、一時的に絶版車となってしまったのである。

HISTORY

1989.7	4代目Z32デビュー
1992.8	コンバーチブル追加
1993.8	一部改良
1994.10	一部改良
1997.1	一部改良、「バージョンR」追加
1998.10	マイナーチェンジ
2000.8	生産終了



グレード：300ZXツインターボ 2シーター・Tバールーフ

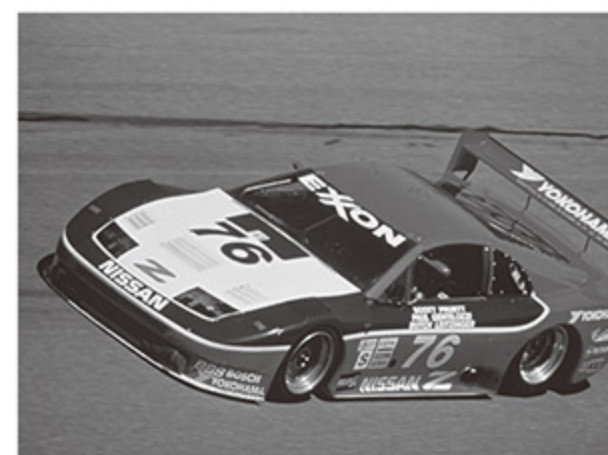
●全長×全幅×全高：4310×1790×1250mm ●ホイールベース：2450mm ●トレッド：前1495mm後1535mm ●車両重量：1530kg ●エンジン：V型6気筒DOHCツインターボ ●排気量：2960cc ●最高出力：280ps/6400rpm ●最大トルク：39.6kg-m/3600rpm ●ミッション：4AT ●サスペンション：前マルチリンク後マルチリンク ●タイヤ：225/50R16 ●価格：425万円(1989年7月当時)

SPEC

フェアレディZの足跡
海外のレースでも活躍

IMSA

S30の登場以来、モータースポーツに積極的に参戦してきたZ。Z32もその例にもれず、北米で行われる「IMSA(イムサ)」で活躍。スペースフレームとファイバー製カウルを組み合わせたボディに、650馬力を発揮するVG30DETTを搭載。92年と94年にはチャンピオンを獲得し、94年はデイトナ24時間およびセブリング12時間で優勝。ル・マン24時間ではクラス優勝／総合5位に入る健闘を見せた。



2002~2008

2年の時を経て復活した 新世代のフェアレディZ

Z33



各部にあしらわれたシルバーの加飾や、ダッシュボード上の3連メーターなど、スポーツマインドを刺激するインテリア。バージョンT系は本革シートが装備される。



3.5L V6のVQ35DEは当初280馬力だったが、改良で294馬力にパワーアップし、最終的には313馬力を発揮するVQ35HRに変更。一方ブレーキは、上位グレードに Brembo 製キャリパーが装備された。

理想的な前後重量配分と優れたハンドリングを実現するため、「フロントミッドシップ」を意味する新世代FMパッケージを採用。ホイールベースはZ32より200mmも延長。

2003年10月にはオープンロードスターを追加。Z32では手動式だったが、Z33では約20秒で開閉可能な電動式を採用。開放感の高さは、Tバーレーフでは味わえないもの。



一時は途切れたZの系譜だったが、約2年のブランクを経て復活。「フラットライド・スポーツ」をコンセプトに、エンジンをフロントミッドシップに配置するFMプラットフォームが採用され、前後重量配分53対47を実現。サスペンションはZ32で実績のある4輪マルチリンクで、上位グレードのバージョンS系にはブレムボ製のブレーキキャリパーを装備。スポーツカーにふさわしい高い基本性能を手に入れたのだ。

また、デビュー翌年にはオープンモデルのロードスターも追加された。エンジンは先にスカイラインにも搭載された3.5L V6のVQ35DEで、当初は280馬力を発揮。05年のマイナーチェンジで、6MT車のみ294馬力に高められた。そして07年の改良では、VQ35HRに変更。最高出力は313馬力となり、さらに戦闘力がアップしたのである。

なお、マイナーチェンジや改良は数回行われており、05年にはフロントバンパーとアルミホイールのほか、ヘッドライトやテールランプの意匠が変更され、07年には新形状のボンネットも採用された。

2002.7	5代目Z33デビュー
2003.10	ロードスター追加
2004.1	期間限定車「タイプE」発売
2004.9	一部改良
2005.1	期間限定車「35thアニバーサリー」発売
2005.9	マイナーチェンジ、ライフケアビークル発売
2006.1	期間限定車「バージョンSTタイプG」発売
2007.1	一部改良、「バージョンNISMO」発売
2008.1	特別仕様車「タイプF」発売

HISTORY



フェアレディZの足跡

NISMOチューンのSPLモデル



Z33のなかでとくに特別な1台が、バージョンNISMOタイプ380RSだ。エンジンは、先に発売されたプロダクションレーシング専用車の同コンペティションに搭載される3.8L仕様VQ35HRがベースで、これをストリート仕様にデチュー

ンして350馬力を発揮。ミッションは6速クロスが組み合わされる。内外装は一般販売されたバージョンNISMOと同様で、ダウンフォース向上をねらった専用エアロパーツが特徴的だ。なお、300台限定で新車価格539万7000円だった。

NISMO



SPEC

グレード：バージョンST

●全長×全幅×全高：4310×1815×1315mm ●ホイールベース：2650mm ●トレッド：前1535mm後1545mm ●車両重量：1450kg ●エンジン：V型6気筒DOHC ●排気量：3498cc ●最高出力：280ps/6200rpm ●最大トルク：37.0kg-m/4800rpm ●ミッション：6MT ●サスペンション：前マルチリンク後マルチリンク ●タイヤ：前225/45R18後245/45R18 ●価格：360万円(2002年7月当時)

ショート&ワイドと軽量化により パフォーマンスがさらにアップ

Z34



2008.12	6代目Z34デビュー
2009.6	「バージョンNISMO」発売
2009.10	ロードスター発売、クーペ一部改良、特別仕様車「40thアニバーサリー」発売
2010.11	一部仕様向上
2012.7	マイナーチェンジ
2013.6	「NISMO」発売
2014.7	「NISMO」マイナーチェンジ、基準車一部仕様向上
2015.7	一部仕様向上

HISTORY

SPEC

グレード：バージョンST

●全長×全幅×全高：4250×1845×1315mm ●ホイールベース：2550mm ●トレッド：前1540mm 後1565mm ●車両重量：1520kg ●エンジン：V型6気筒DOHC ●排気量：3696cc ●最高出力：336ps/7000rpm ●最大トルク：37.2kg-m/5200rpm ●ミッション：6MT ●サスペンション：前ダブルウィッシュボーン 後マルチリンク ●タイヤ：前245/40R19 後275/35R19 ●価格：435.75万円(2008年12月当時)



現行モデルとなる6代目Z34は、08年12月にデビュー。ダイナミックでアグレッシブなスタイリングがZらしさを表現しているが、なかでも注目のがホイールベースをZ33よりも100mm短縮したこと。これによりクイックなハンドリングといった高い運動性能を実現。これには、新開発のフロントダブルウィッシュボーンサスやボディリアまわりの剛性アップ、パワートレインの搭載位置を低くして低重心化をねらったことなども大きく貢献している。また、安全性の強化や装備を充実させながらも、ボンネットやドア、バックドアをアルミ化することで、Z33と同等の車重を実現



バルブ作動角・リフト量可変システムのVVELを採用し、336馬力/37.2kgmというハイパワー＆高トルクを実現したVQ37VHR。力強さと扱いやすさを持ち合わせる。

2012年7月のマイナーチェンジで、LEDデイルイト内蔵の新デザインフロントバンパーを採用。合わせてホイールのデザインも変更され、新ボディカラーも加わった。



インパネには、視認性に優れたスポーティな独立3眼メーターのほか、伝統の3連サブメーターを装備。シートは強烈なGに耐えられるようローポジション化された。



6MTは、シフト操作に応じてエンジン回転数を最適に制御する世界初のシンクロレブコントロールを採用。クーペのバージョンS系のホイールは、ついに19インチが標準装備となった。

したのだ。その一方でエンジンは3.7ℓに拡大搭載されるVQ37VHRは、大排気量ならではのビッグトルクを発生しながら高回転までスムーズに吹け上がる、自然吸気ならではの気持ちよさを味わえるユニットだ。そして、シフトレバーの操作に合わせてエンジンブリーディングしてくれるシンクロレブコントロール付き6MTのほか、マニュアルモード付き7ATが組み合わされる。ボディバリエーションはクーペのほかに、電動ソフトトップを備えるロードスターをラインナップ。全車2シーターのみとなる。

フェアレディZの足跡

特別仕様車「40th アニバーサリー」

Zの生誕40周年を記念し、09年10月に発売された特別仕様車が「40th アニバーサリー」。ベースはクーペのバージョンSTで、刻印入りの専用本革・スエード調ファブリックシートのほか、レッドステッチ入りのステアリング&シフトノブ、専用のレイズ製アルミホイールやレッドのスポーツブレーキキャリパーなどが装備された。

特別仕様車



MENTAL ATTITUDE WHEN CHOOSING A TIRE タイヤ選びの心構え

タイヤ選びはスポーツカー乗りにとっての永遠の課題だ
サーキットユーザーならある程度選択肢は定まってくるが
フェアレディZの楽しみ方は、決してそれだけでない
グランドツーリングという側面を持つモデルだけに
ソロツーリングやパートナーとのロングドライブのときには
ノイズや乗り心地にもこだわったタイヤがほしくなるはずだ
そこで、今回はモータージャーナリストの斎藤聡氏に
Zのタイヤ選びの心構えを伝授してもらおう

ブリヂストン
コンチネンタル
ダンロップ
ファルケン
グッドイヤー
ミシュラン
ヨコハマ

TEL:0120-39-2936
TEL:0120-39-2788
TEL:0120-39-2788
TEL:0120-609-188
TEL:0276-25-4411
TEL:0120-667-520

<http://tire.bridgestone.co.jp>
<http://www.continental-tire.jp>
<http://tyre.dunlop.co.jp>
<http://www.falken.co.jp>
<http://www.goodyear.co.jp>
<http://www.michelin.co.jp>
<http://www.yokohamatire.jp>

プレミアム系スポーツ / PREMIUM SPORTS



GOODYEAR Efficient Grip Performance

高い燃費性能&ウエット性能

ヨーロッパで鍛えられた、ハイパフォーマンスエコタイヤ。高い燃費性能と安全性に直結するウエット性能を高次元で両立。さらにドライブレーキ・コーナリング・ハンドリングといった運動性能や静粛性、ロングライフ性能までも持たされている。ツーリングに最適だ。

SIZE ~245/40-18



FALKEN AZENIS FK453

ハイパフォーマンスカーがターゲット

インポートカーを含むハイパフォーマンスカーをターゲットにしたファルケンのフラッグシップタイヤ。高速域での優れた運動性能をもちながら、ウエットグリップ性能も高く設計されている。静粛性も高いので、快適なロングドライブを楽しめるだろう。

SIZE ~295/25-22



DUNLOP SP SPORT MAXX 050+

高剛性で高速走行時のグリップ力を確保

インポート系ハイパフォーマンスカーをターゲットにしたモデルで、Zのポテンシャルを存分に生かせる仕上がりとなっている。高速走行時にもタイヤの接地面を大きく確保する高剛性な設計で、グリップ力を確保。排水性も高く、安全面へのケアも怠りない。

SIZE ~275/35-20



CONTINENTAL ContiSportContact 5

欧州で鍛えられた高次元のバランス

ハイパフォーマンスカーをターゲットにしたプレミアムスポーツタイヤ。高い走行性能とウエットグリップ性能、耐摩耗性能などを高次元でバランスする。転がり抵抗を低減し、燃費性能に優れている点も見逃せない。長距離を快適かつ安全に走れるモデルとなっている。

SIZE ~285/35-21

ストリート系スポーツ / STREET SPORTS



FALKEN ZIEX ZE914 F

高いトータルバランスが特徴

スポーティかつコンフォート、さらに低燃費性も高いという、いいとこ取りのモデル。ハイレベルなトータルバランスが特徴なので、ドライブでも普段使いでもストレスを感じることなく、走りを楽しめるはずだ。サイズ設定が18インチまでなので、Z33ユーザーにオススメ。

SIZE ~265/35-18



DUNLOP DIREZZA DZ102

普段乗りの快適性を犠牲にしない

高いグリップ力を持ちながら、快適性にも配慮されたモデル。スポーツ性能はほしいけど、静粛性は犠牲にしたいというユーザー層にはピッタリだ。さらに高い耐摩耗性も備えているので、ストリートスポーツ主体のユーザーにはいい選択肢となるだろう。

SIZE ~275/30-19



BRIDGESTONE POTENZA Adrenalin RE003

ストリートスポーツを満喫できる

ブリヂストンのスポーツタイヤチャンネルが、いわずと知れたポテンザ。アドレナリンRE003は、そのなかでもストリートスポーツをターゲットにしたモデルだ。剛性が高く、コーナリングでの高次元の操縦安定性とハンドリングレスポンスを実現。高い排水性も確保されている。

SIZE ~275/30-20



MICHELIN Pilot Sport 3

ドライでもウエットでも安全に走れる

ドライ路面でもウエット路面でも高いグリップ力を発揮してくれるうえ、優れた応答性も備えてクルマとの一体感も感じられる。安全にツーリングを楽しみながら、たまにはスポーティに走りたいというユーザーにニーズを高次元で満たしてくれる仕上がりになっているのだ。

SIZE ~285/30-20



モータージャーナリスト

斎藤 聡

タイヤやチューニングにも造詣の深いモータージャーナリスト。日本カー・オブ・ザ・イヤー選考委員。

バリバリのスポーツタイヤもいいが ツーリング性能も引き出したい

たとえばスポーツをしようと思いたったとき、そのスポーツに合わせた靴を買うだろう。ときにはあまりそぐわない靴を選んでしまうこともあるかもしれないが、そんなときには、やはりミスマッチ感……、使いにくさを感じるはず。

じつはタイヤ選びもそれとよく似ている。Zに履くタイヤとなれば、方向性はスポーツ／スポーティなカテゴリーのタイヤになる。

ここで間違っただけいけないのは、コンフォート系のタイヤを選んではいけないということだ。乗り心地が逆に悪くなったり、せつかくの気持ちいい操縦性が損なわれてしまう可能性が少なくないからだ。

なぜ乗り心地が悪くなるのかというと、タイヤのタテバネ(ダンピングなんて呼ばれるが)とサスペンションのダンピングが合わず、胃を下のほうからぐいぐい押し上げるような突き上げ感が出やすいのだ。

Zは、かなり操縦性のいいクルマで、指一本分以下の領域のステアフィールもよくチューニングされている。荒っぽい味付けのエンジンがスポーティさを強調しており、セッティングの繊細さを見えにくくしているが、じつはかなりちゃんと作り込まれている。

で、本題に入るわけだが、Zとマッチングがいいのはバリバリのスポーツタイヤだけではないとい

うこと。Zはグランドツーリングカーとしての才能も備えているので、ロングツーリングに適したタイヤを選ぶことでZのもうひとつの魅力を際立たせることができる。

具体的に注目したいタイヤは、欧州系では、コンチネンタルのコンチ・スポーツ・コンタクト5と、ミシュランのパイロット・スポーツ3はどうだろう。ミシュランはマイルドな乗り味と素直な操縦性が魅力。コンチもバランスのよさがウリだが、ミシュランよりちょっとスポーティな味付け。いずれも素晴らしいウエット性能を備えているのも魅力のひとつだ。

国産だとヨコハマのアドバンスポーツが前出の欧州系2タイヤと似た方向性を持っている。セミラジアル構造を持ち、ケース剛性が適度に高く、ハイパフォーマンスカーの高速巡航を得意とする歯切れのいいタイヤだ。

逆にスポーティタイヤ(プレミアムタイヤ)のなかでは、ややコンフォート寄りのチューニングになっているのがダンロップのSPスポーツMAXX050+だ。欧州セダンやスポーティカーをターゲットにしたタイヤで、ロングツーリングにはうってつけ。価格は決して安くはないが、Zのツアラーとしての魅力をきつと引き立ててくれると思う。

ストリート系スポーツ／STREET SPORTS



YOKOHAMA

ADVAN Sport V105

高いグリップ性能と高速安定性を両立

ヨーロッパの自動車メーカーとの共同開発によって、ドライグリップ、ウエットグリップともに鍛え上げられたというモデル。ブロック形状の最適化で高速安定性も高められているので、Zのハイスピードツーリングにもってこい。ヨコハマタイヤの新たなフラッグシップだ。

SIZE ~295/35-21



MICHELIN

Pilot Super Sport

多くのハイパフォーマンスカーで採用

ミシュランがル・マンなどで培った最先端レーステクノロジーを惜しみなくつぎ込んだモデル。フェラーリやアルピナ、メルセデスベンツなどで純正採用されている実績もあり、国産ハイパフォーマンスカーの代表格であるZとのマッチングもピッタリだ。

SIZE ~295/25-21



GOODYEAR

EAGLE REVSPEC RS-02

スポーツも普段使いもOK

モータースポーツのエントリータイヤにもピッタリなモデル。ウエットグリップ性能や静粛性にもケアされているので、普段使いに加えて、たまにストリートでスポーティに走りたなんて使い方に最適だ。これからZ33で元気に走ってみたいというユーザーにオススメだ。

SIZE ~275/35-18



GOODYEAR

EAGLE F1 AYMMEtric2

快適なドライブ性能と高いグリップ力

グッドイヤーのフラッグシップスポーツタイヤ。ボルシェの純正装着タイヤにも選ばれた実績があるほど、高いポテンシャルを誇る。ハイパフォーマンスカーをターゲットとしたモデルなので、Zにマッチすること間違いなし。快適な高速ドライブをエンジョイできるだろう。

SIZE ~285/25-20

ハイグリップラジアル／HI GRIP RADIAL



YOKOHAMA

ADVAN NEOVA AD08R

ハイグリップラジアルの代表的モデル

ヨコハマが誇る、テクノロジーの粋を集めたハイグリップタイヤの代表格だ。初期から立ち上がる高いグリップ力、そしてコントロール性を備え、サーキットでのタイムアップをねらうユーザーなら、必ず選択肢に入ってくるモデルといえるだろう。

SIZE ~305/30-19



FALKEN

AZENIS RT615

アグレッシブなトレッドデザインを採用

サーキットをターゲットにしたファルケンのハイグリップラジアル。設置面積を大きく取ったパターンデザインと、走りはじめから素早く発熱するコンパウンドで最大限にグリップ力を高めている。275サイズまで用意されているので、ワイド化したZ33にもマッチする。

SIZE ~275/35-18



DUNLOP

DIREZZA Z II STAR-SPEC

タイムアップねらいのいいパートナー

サーキット走行を楽しむユーザーにはおなじみのダンロップ・ハイグリップラジアルのフラッグシップモデル。低温時の発熱性が高く設計されているので、走りはじめから高いグリップ力を発揮してくれる。走行会などで愛用しているユーザーも多いだろう。

SIZE サイズ：~275/35-19



BRIDGESTONE

POTENZA RE-71R

サーキット走行会にもってこい

ブリヂストン・ハイグリップラジアルのフラッグシップ。発売されるやいなや、タイムアタックや走行会など、サーキットユーザーを席巻したモデルだ。高いグリップ力は、ショッパデモカーから一般ユーザーまで幅広い層に受け入れられ、ファンを増やしている。

SIZE ~285/35-19

中古車で買って
楽しく遊ぶ!

Z33前期型が完全に買いどき!

USED

のススメ

これから購入を検討している、もう1台走り倒せるZが欲しい、なんて人に朗報!
いまZの中古車がおいしい相場になっているのだ。安く購入して、
リフレッシュの過程も楽しみながら、気持ちよく走れる仕様に育ててみよう

Z33



VQ35DEをねらえば 100万円程度からスポーツできる!

前期型は50万円からという、とてもねらいやすい相場になっている。ただし年式を考えると購入後のメンテナンス&リフレッシュは必ず必要になるので、購入後のコストもしっ

かりと考慮しておくのが賢明だ。購入価格は高くなるが、フルエアロが付いたりエンジンチューンが施された物件も少なくないので、あえてねらうのもありだろう。

Z33前期(VQ35DE) 2002年7月~2006年12月

年式	中古車相場	平均
2002(平成14年)	40万円~170万円	100万円
2003(平成15年)	40万円~200万円	120万円
2004(平成16年)	50万円~170万円	110万円
2005(平成17年)	60万円~190万円	125万円
2006(平成18年)	70万円~200万円	135万円

Z33後期(VQ35HR) 2007年1月~2008年11月

年式	中古車相場	平均
2007(平成19年)	90万円~260万円	220万円
2008(平成20年)	100万円~250万円	220万円

Z34



あえて34をねらうなら デビュー直後の平成21年式がオススメ

現行モデルを中古車でねらうなら、物件数も多く価格もこなれている平成21年式がいいだろう。当時の新車価格が約360万円からと

考えると値落ち率はかなりのもの。デビュー直後だけに物件数も多いので、豊富な選択肢から選ぶことができるのだ。

Z34(VQ35VHR) 2008年12月~

年式	中古車相場	平均
2009(平成21年)	150万円~330万円	240万円
2010(平成22年)	170万円~350万円	260万円
2011(平成23年)	190万円~350万円	270万円
2012(平成24年)	210万円~420万円	300万円
2013(平成25年)	260万円~440万円	350万円
2014(平成26年)	300万円~470万円	380万円
2015(平成27年)	---	---

この本を手にとって読んでくれる読者のみなさんは、すでにZユーザーという方が多いのかもしれないが、少なからず「これからZを買って、チューニングしてみようかな」という方もいるだろう。そんな未来のZユーザーにとっては、いまスタートしやすい環境がそろっている。というのも、Z33前期型の中古車相場が、非常に手を出しやすい状況になっているのだ。上の表を見てもうとわかれると思うが、VQ35DEエンジンを搭載する平成14年~18年式が非常に安く、なんと50万円からという相場なのだ。とはいえ、年式も進んでいるし、ツアラーという性格も持つモデルだけに走行距離を重ねている物件も多い。各部のリフレッシュはマストになるだろう。それでも50万円ですべて50万円のリフレッシュすれば100万円程度で気持ちよく走れるZが手に入ることになる。これはけっして高い買い物ではないだろう。VQ35DEエンジンは気持ちよく走れないと思う方もいるかもしれないが、ここまでの本を読んでくれているなら、さまざまなチューニングメニューが確立されていることがわかってはいるはずだ。メンテナンス&チューンを前提に購入するなら、その過程も含めて楽しいZライフが待っているはずだ。

ちなみに平成19~20年式のVQ35HR搭載のZ33後期型の相場はグッと上がっているの、購入時の価格と購入後にかかるコストのバランスをよく考えて選んでみてほしい。

一方、Z34もデビュー直後の年式なら物件数も多いし、相場もこなれている。これもオススメと言っていこう。

さあ、中古車を利用して楽しいZライフへの第1歩を踏み出してみよう。

安く買って、リフレッシュにコストをかけよう



Z33

MAINTENANCE POINT

リフレッシュ&メンテ

のススめ

さまざまなメーカーやショップが
まだまだデモカーを製作しているの
を見てもらったとおり、Z33はチューニング
ベースとして高い人気を維持している
ただし、メンテフリーで走りを楽しめる
車齢ではないこともまた事実だ
メンテナンスやリフレッシュのポイントを
しっかりと押さえて、もっとZ33の
走りを楽しんでみよう



Kn's ファクトリー
中居貴夫さん



定期的なメンテナンスをすれば
大きなトラブルにつながるケースは少ない

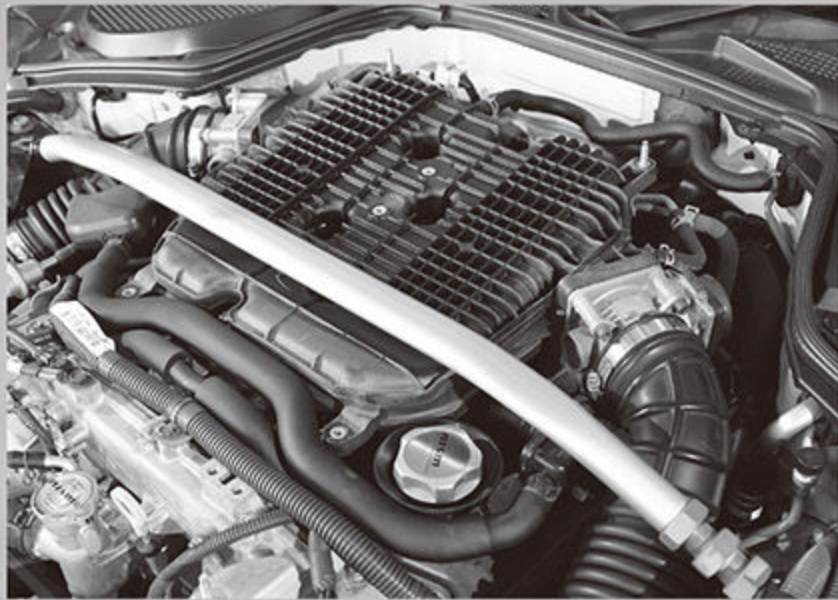
スポーツカーの代名詞ともいえる
フェアレディZが新車市場から消え
て2年。待望の2シタースポーツと
して2002年7月に登場したZ33。
その独特なスタイリングや走りで注
目を浴び、人気を博した。2008年
まで7年間販売されたこともあって
販売台数も多く、中古車市場でも初
期モデルであれば価格帯は100万
円を大きく下まわる。そのため、ス
ポーツカーに乗りたいたいと考える若年
層には、これからさらに人気が上昇し
て行く気配も濃厚だ。

一方、今後も長く乗り続けたいと
いう既存のユーザーも、当然トラブ
ルは避けたいもの。そのためにはどこ
に着眼してメンテナンスやリフレッ
シュを行えばいいのか。そこで日産

デビューは14年前
メンテ&リフレッ
シュは
もはや不可欠



Text: 高橋明宏 Photo: 服部真哉



POINT 04

ゴム類の劣化や漏れを目視で確認

年式が経過しているだけに、ゴム類の劣化は仕方のないこと

国産エンジンは非常に耐久性が高いといわれている。これは使用されているゴムなどの材質変化が少なく、トラブルが発生しにくいということも関係している。しかしながら年式が進めば、経年劣化によってゴムが硬化したり、ヒビ割れなどが発生するのは当然のこと

と。とくに熱の影響を受ける部分などは目視したり、手の感触といった人間の直接診断が大切になる。コンサルトの診断では発見できない部分でも、最終的にはプロの診断でトラブルが見つかるケースもある。カバーリングされている部分にも注意をしたい。



POINT 01

コンサルトでエンジン状態をまず診断

純正ECM内の記録をチェックすることで各部の機能を確認

Z33型となればECMの機能が充実し、各電子パーツとLANでネットワークがつながっている。そのためコンサルトのポートに専用ソフトがインストールされたパソコンを接続して診断を行う。画面上で項目を選択すれば各センサー類の機能やエアフロメーター、コ

イル、インジェクターといった個別の状態を調べられる。しかも細かくセレクトして1気筒だけ停止させることもできるため、どこが故障しているかの判断も早い。またメモリー機能もあるため、過去に発生した不具合もチェックすることができる。

POINT 05

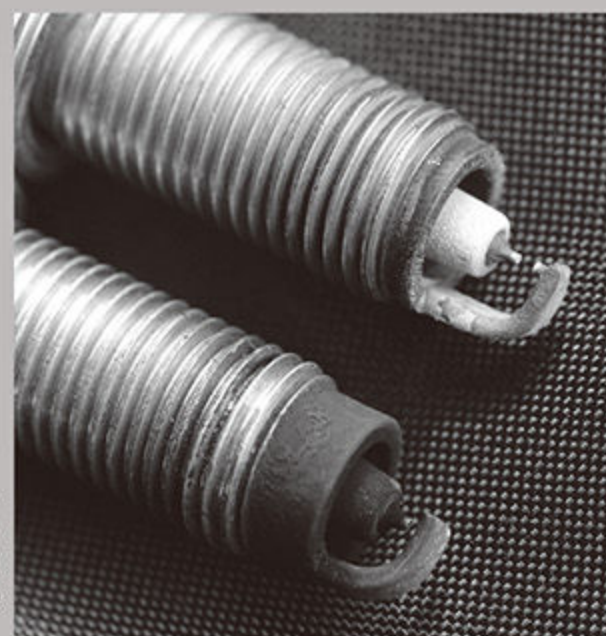


燃焼状態はいまも昔もプラグの焼け具合で調べる

エンジンが正常に機能しているかどうかを調べる方法として昔から変わらないのが、プラグの状態を調べる。プラグの先端が真っ黒で強力な火花が飛んでいなければ、正常に燃焼しないことでエンジン出力も低下する。インジェクションシステムになっても

これは変わることはない。また気筒ごとにコイルが搭載されるVQエンジンは、コイル不良が発生すればその気筒のプラグだけがほかと焼け具合が異なるなどの判断材料にもなる。安定してスパークされていない場合もプラグをチェックすることで発見できる。

気筒ごとにコイルが搭載されているVQエンジンは、コンサルトの診断でも何番のコイルに異常があるかを知ることができるが、直接調べたほうがいいこともある。



プラグ先端が異常に黒くすすけている場合は、正常に燃焼が行われていないことも考えられる。原因を探って各気筒でバラツキのない状態にすることが大切だ。



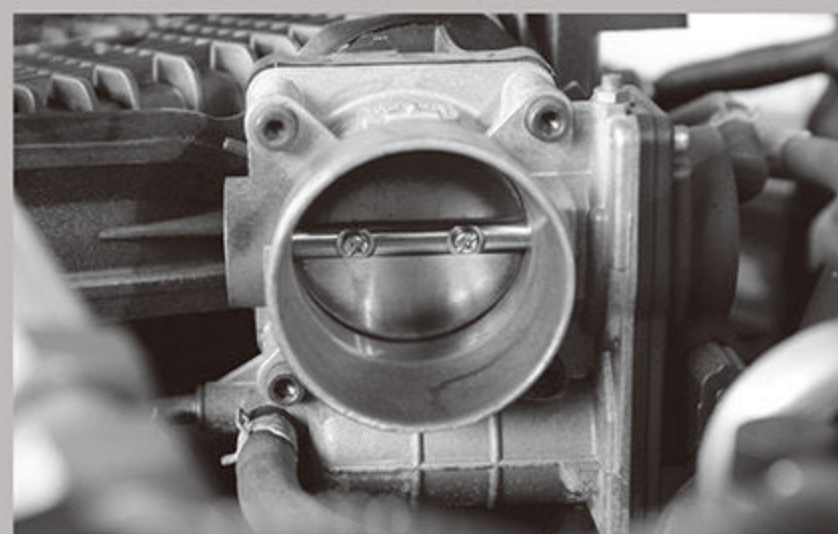
POINT 02

各気筒ごとの圧縮比をチェック

コンプレッションを計測することで状態を知る

エンジン内部に関して状態を知るためにいちばん有効な方法が、圧縮比を調べる。各気筒ごとのコンプレッションを計測して気筒ごとのばらつきがないかをテストする。VQエンジンの場合は13~14kg/cm²の値であれば正常と判断されるが、それ以下だ

とピストンリングの破損やシリンダー内部の損傷、バルブシートの密閉性の低下などエンジン本体に問題があると考えられる。走行距離やメンテナンスによっても内部の状態が変わるため、各気筒ごとにしっかりとチェックすることが大切なのだ。



POINT 03

スロットルボディの動作確認が必要

電子スロットル不良で加速性能も変わる

Zに搭載されるVQエンジンは、各バンクごとに電子スロットルが採用されている。アイドリング制御をはじめ、ペダルからの信号を受けてECMで判断されて開閉を行っているが、ごくわずかにスロットルの作動不良が発生しているケースがあるという。ケースバイケースだが、エアクリナーを定期的に交換していないことで汚れが蓄積して作動不良を起こすこともあるし、基盤の不良という恐れもある。汚れを落とすためのクリーニングを施してから、吸入空気量の学習をさせるのもポイントだ。



足まわり

POINT 09



ハブの
ガタには
要注意!

走行距離だけでなく使用条件によっても交換サイクルは異なる

ハブベアリングは足もとを支える最重要パーツのひとつでもあるが、耐久性に関しては何年と一概にいえぬ部品でもある。磨耗すればガタが発生するので交換となるが、これは走行距離だけでなく、走行するフィールドや条件などによっても変わってくるから

だ。とくに負担が大きいサーキットでハイグリップタイヤを装着しているような車両では、どうしても温度が上昇する傾向にあり、負担が増えて耐久性が落ちる。距離よりも使用状態が重要だから、プロにチェックしてもらうほうがいいだろう。

POINT 10



ボール
ジョイントの
状態も
チェック

アップライト側に設置されているため分解に時間がかかる

Z33にかぎったことではないが、足まわりに使用されるボールジョイントは、経年劣化によってツブれてガタが出やすい部分のひとつ。ガタが出ればハンドリングがおかしくなったり、タイヤが偏磨耗するなどの問題が発生する。Z33の場合は、このボールジョイントがハブ側のアップライトに組まれている。そのため、交換となるとプレスによる圧入が必要になるためアップライトを取り出すことになり、周辺のほとんどの部分を取り外す必要がでてくる。交換に時間がかかるポイントでもあるため、現状を知っておいたほうがいいだろう。



ボールジョイントにガタが出るとハンドリングに正確性がなくなったり、タイヤが正常に路面をとらえられなくなる。早目の交換が大切になってくるのだ。

エンジン&ミッションまわり

POINT 06



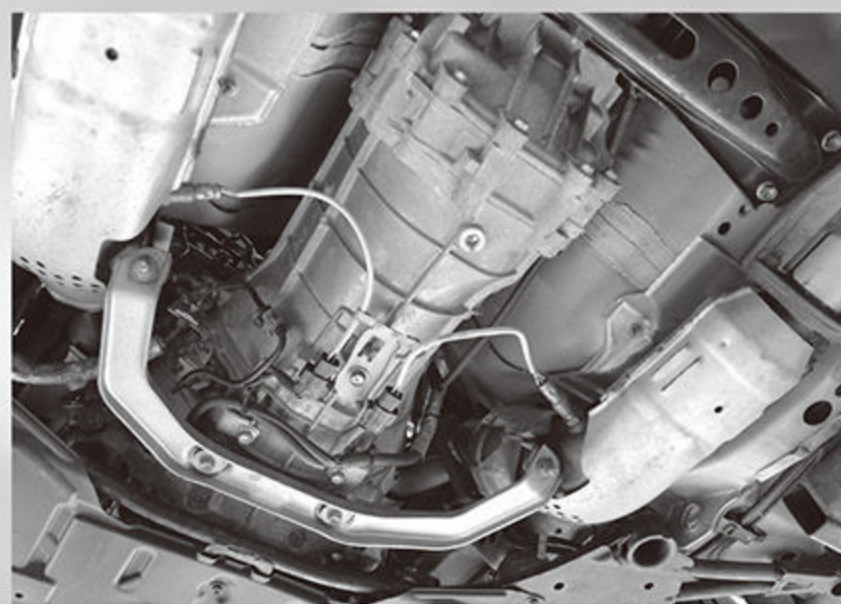
VQ
エンジンは
ベルトが肝心

Vベルトが損傷していると最悪は走行不能に

エンジンのクランクプーリーからVベルトで駆動を得ているウォーターポンプやパワーステアリング、ダイナモーター、エアコンコンディショナーのコンプレッサー。これらは走行するために欠かせないものばかりだが、VQエンジンの場合はこれらが1本のベルト

でつながっている。そのためVベルトが損傷を受けて破損してしまうと、確実に走行不能に陥る。走行距離に応じたメンテや交換はもちろんだが、普段から確認しておくことも必要。丈夫なパーツでもあるが、状態を知ることが安全に走行するためには欠かせない。

POINT 07



O2センサー
の不良を確認

センサー不良でエンジンが不調になるケースも多い

エンジンの燃焼状態をつねに監視して燃料噴射量や点火時期、スロットル開度などを制御するO₂センサー。各バンクに計4個搭載されているが、このセンサーのどれかひとつでも不具合が発生すると燃焼状態が異常であるとECMが判断して、チェックランプが

点灯したり、フューエルセーフ機能が働いて3000回転までしか回らないなどの問題が発生する。センサー不良は突然発生したり、不定期に発生するなど症状が異なるため、コンサルトで診断してから問題箇所を特定して新品への交換となる。

POINT 08



エンジン&
ミッション
オイルは
つねに
フレッシュな
ものに

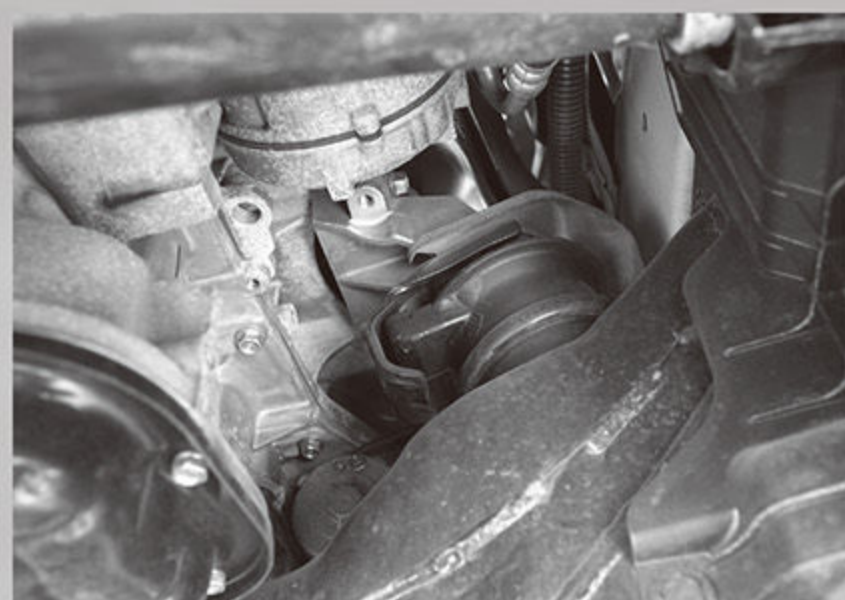
スポーツモデルが専門だからオイルもハイグレードに

Kn'sファクトリーではサーキットやハードな走行にも対応できるように、オイルも独自の視点でセレクトしている。ここは通常のディーラーとは違う点だ。エンジンオイルで推奨するのはニスモのコンペティションオイル2108Eの0W-30で、フリクションも少な

く油膜をしっかりと確保できる点から選ばれている。ミッションやデフに関してはニューテックのギアオイルで、粘度に関しては使用する部分に合わせて75W-90や90W-140といったものを選択。コストはアップするが保護のためにはいいオイルを選びたい。



マウント類



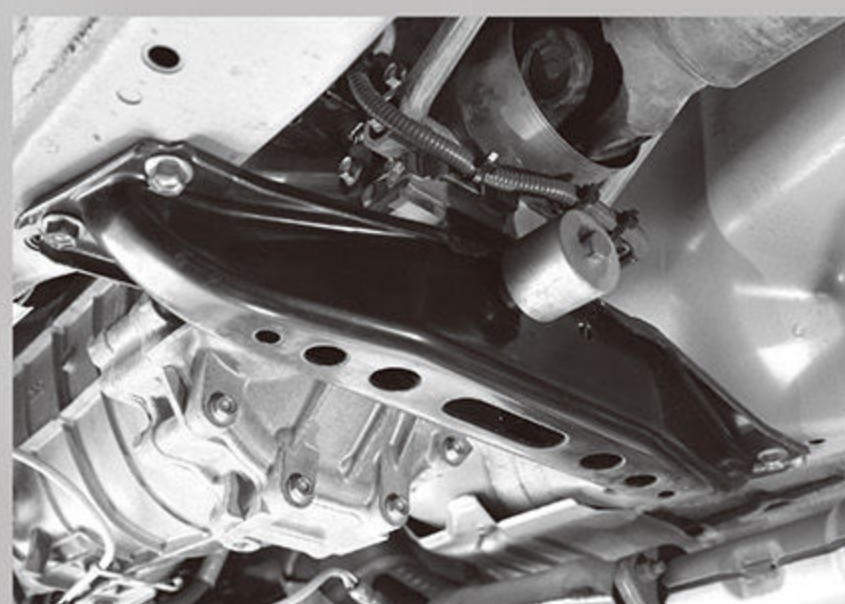
POINT 14

エンジン
マウントの
劣化は
走りの質に
直結

徐々に変化するため気づきづらいが交換すると違いに驚く

重量のあるエンジンを支えるためのマウントは、エンジンからの振動や音を吸収して動きを制限するような設計がなされている。このマウントはゴムとシリコンによって形成されているため、年数が経過してくると硬化してツブれてくる。そうすると本来の機能が発揮

されず振動や音、動きも変わってしまう。これらの症状は徐々に変化するため感じにくいかもしれないが、新品にするとその違いに驚くケースが多い。アクセルレスポンスが違ってくるように感じるくらい変化するのだ。一度も変えていないなら交換したいパーツのひとつ。



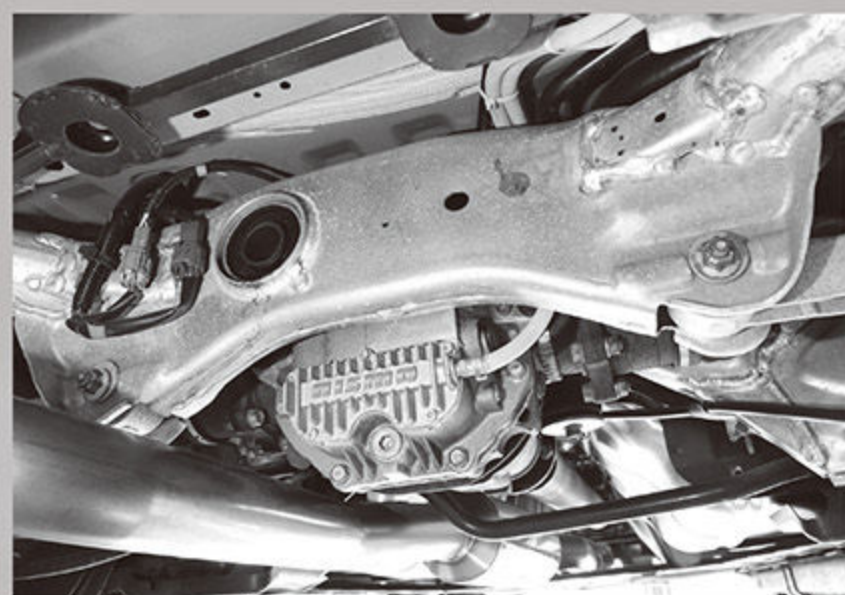
POINT 15

ミッション
マウントも
同時に
チェックして
おきたい

エンジンマウントと同時交換で、よりその変化を味わせる

エンジンマウント同様、ミッションマウントも経年劣化でその機能が損なわれているケースが多い。エンジンマウントを交換するときに、同時に交換してしまうのがいいだろう。強化品を選んでエンジンやミッションのマウントを固めると、そのぶん振動や音の発

生が増える。一方で、エンジンやミッションの動きがいい意味で制限されるためシャキッとした感覚になり、アクセルレスポンスがアップしたように感じられ、シフトのフィーリングもよくなる傾向にある。走るフィールに合わせて好みで選択したい。



POINT 16

漏れが目立つ
デフマウント

フロント側に2つリア側にひとつのレイアウトが問題を起す

Z33に採用されているデフは、日産車のなかでも大型のR200型だ。強度的にも十分に機能的には問題ない。ところがマウントの方法でトラブルが発生する。とくにリア側は通常左右2個でマウントされている車両が多いところ、Z33は1個しかないのだ。そのため、マ

ウントに加わる入力がかさむのか、ブッシュの変形だけでなくブッシュ内に注入されているシリコングリスが漏れだしてしまうケースが多い。そうなれば機能が果たせないばかりか、デフ周辺から振動が発生するなどの問題も起こる。ここは強化品に交換だ。



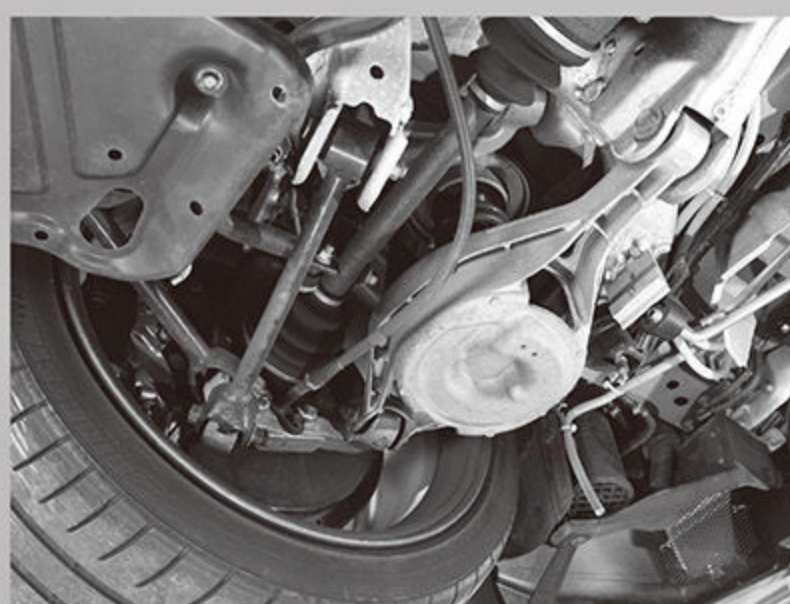
POINT 11

スタビの
ジョイント部
にも負担が
かっている

安定したコーナリングを支える重要部品はガタも出やすい

アンチロールバーともいわれるスタビライザーは、スプリングやショックをサポートしてコーナリング時の姿勢を安定させる役割を持っている。ロアアームが動くとそのストロークを制限するためにバーに力が伝達されるが、そこをつなぐのがボールジョイント。

音の発生を防ぐためにボール部分は覆われていて、これがツブれるとスタビ側にダイレクトに力が伝わらなくなる。コーナリング時の安定性が失われることになるのだ。新品交換、もしくはダイレクトさがほしいのであればピロに変更するといった方法もある。



POINT 12

アームの
ブッシュ類の
ヤレも
要チェック

ゴムブッシュの経年劣化は気づきにくいポイントでもある

純正サスペンションのアーム類にはゴムブッシュが使われている。Zの場合は耐久性に優れていることもあり、ブッシュが変形しても走行に支障が出てにくいケースが多い。また徐々に変形していくため、その変化に気づきにくい。変形したり硬化すればアームの動

きにスムーズさがなくなったり、入力によっては正常な動きをしなくなり、本来の機能を果たしていないこともある。交換して初めてその違いに気づくことも多いブッシュ類だが、しっかりとチェックしてシャキッとしたサスペンションで走行させたい。



POINT 13

フロントサスの
アッパー
マウントが
劣化しやすい

タイヤの偏磨耗やスムーズなステアリング操作に弊害が出る

マルチリンク式のサスペンションシステムを採用するZ33。初期のマルチと比較すれば強度もアップし、ブッシュ類のガタも出にくいですが、それでも経年劣化によるガタは出てしまう。ブッシュが変形してガタが出てくると、サスペンションがスムーズにストロークできなくなり、コーナリングでタイヤを正常に接地させることができないばかりかハンドリングにも異常をきたす。おまけにタイヤの両端だけが偏磨耗するなどの症状も出てくる。ブッシュの交換というよりも、アームごと新品もしくはニスモ製の強化ブッシュに交換だ。



インテリア

POINT 20



交換するしかない…… 内装のハガレ

ちょっとした部分だがかなり 気になるポイントでもある

Z33オーナーなら思い当たるふしもあるかもしれないが、グローブボックスやエアコンのダイヤルなど、手で振れる部分の周辺では内装が剥がれるケースが非常に多い。残念ながらこれを修復する方法はなく、どうしても気になるのであれば新品に交換するしかない。それでも、いずれはまた同じように剥がれてしまうことも多いという。ここはメーカー側が対策を施したパーツが登場するのを待つしかないのかもしれない。

POINT 21



ウインドウモーターの 不良も見られる

開閉の動きが悪くなったら 問題発生と考えていい

全車にパワーウインドウが採用されているZ33で、比較的多いトラブルがパワーウインドウの作動不良だ。よく使う運転席側だけでなく、助手席側でも問題が発生することもあるという。この原因はウインドウを作動させるモーターにあるようだ。動きが鈍くなったり、速度が遅くなるなどの症状が現れたら、パワーウインドウモーターの不良を疑ってみたほうがいいという。新品に交換することで、作動に関する問題はなくなる。

POINT 22



ボンネットや リヤハッチの ダンパー抜け にも注意

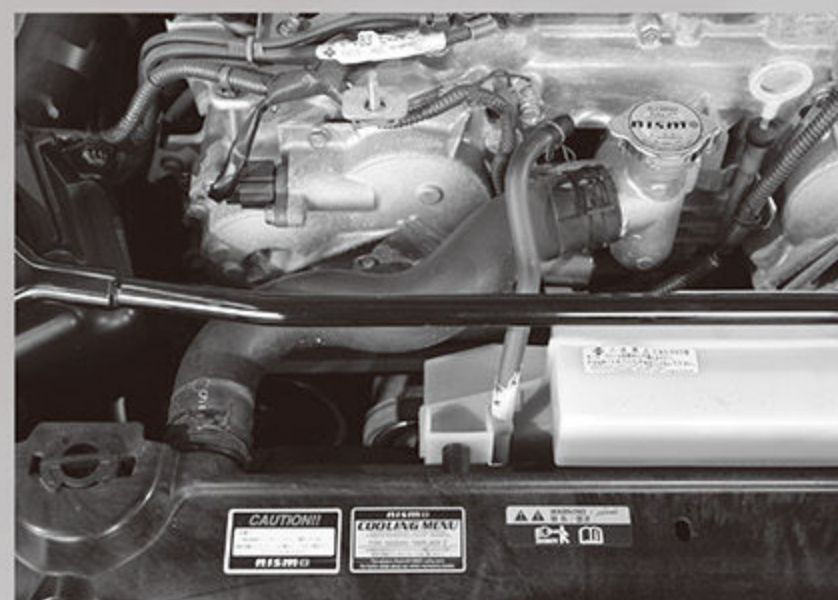
ガス抜けによるダンパー機能の低下が原因

Z33にはボンネットやリアハッチゲートに専用ダンパーが設置され、重さを感じることなく開閉できるようになっている。ところが、劣化によってこれらのダンパーの機能が損なわれ、気づくとハッチやボンネットに手を挟んでしまったなんてケースにもなるため要

注意。原因はダンパーに封入されている窒素ガスが徐々に漏れてダンピングの機能が低下すること。これを解決するには新品の交換しかないが、すべて交換しなくても、不良の部分だけを交換するだけで解決することもあるので、まずは試してみるといいだろう。

クーリング関係

POINT 17



アッパー& ロアホースの 劣化を確認

温度変化が大きくエンジンの動きも伝わる部分

ラジエターに向かうアッパーとロアのゴムホースは、エンジンルームのゴム類のなかでも劣化の激しい部分。クーラントが通る部分でもあり、温度変化が大きいことも劣化のひとつの要因だ。またエンジンの動きに対して振動を吸収する部分でもあることから、どう

しても劣化が発生する。見た目に変化はなくても、硬化しているようであれば新品もしくはシリコン製などに交換することで漏れの発生からくるオーバーヒートを未然に防ぐことができる。アッパーだけでなくロアも同時に交換したほうが安全だろう。

POINT 18



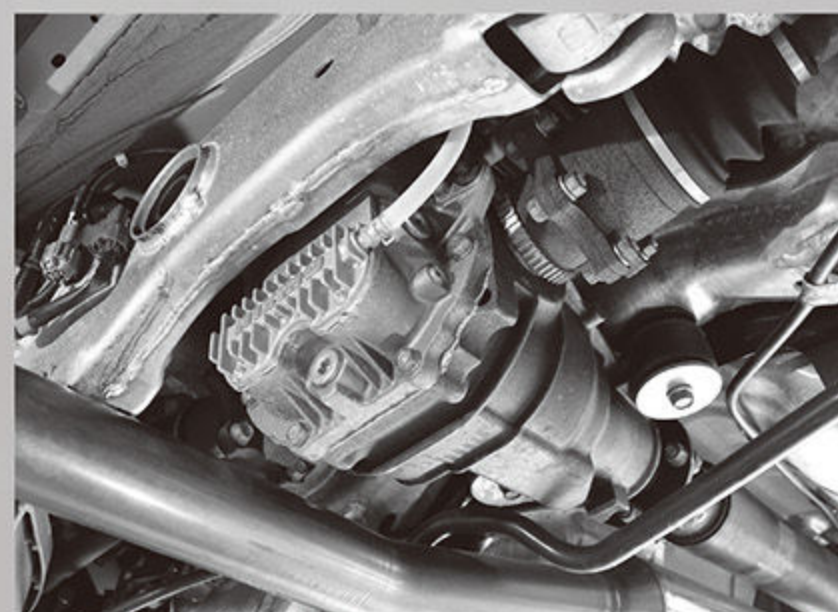
ラジエター ファンの モーターの 不良

エアコンが効かないとか渋滞で温度が上がるときは注意

Z33で比較的トラブルが出ているポイントとして、電動ファンのモーター不良が挙げられる。走行中は外気によって冷却されるので気づきにくい、渋滞などで走行風が入らないと温度が上がってくるなどのトラブルにつながる。また夏にエアコンを使用していると

きに効きが悪いといった問題も発生する。純正の水溫計が基準値よりも上がっている場合は相当高い温度になっているので、オーバーヒートを防止するためにも走行を控えたほうがいい。コンサルトの診断で発見できるケースも多いという。

POINT 19



デフォイルの 温度が 上昇しやすい ので クーラーの 装着も 考えたい

条件によって異なるがブローパイが吹くなら温度が高い証拠

サーキット走行をするZ33では、デフォイルの温度が上がりやすくブローパイを吹くケースが多いことから、デフォイルクーラーを装着している車両も目立つ。ところがサーキットにかぎらず、走り方によってもブローパイが出ることもあるという。その原因は特

定されていないが、デフを酷使した走りをするかどうかのポイントかもしれないという。ニスモでもデフクーラーが用意されており取材車両にも搭載されていたが、その効果は大きい。もしデフ周辺がオイルで汚れているようであればクーラーの装着も考えたい。

POINT 25

ブレーキホースの劣化が目立つ



耐久性の高い純正ホースでも定期的な交換が必要

純正で採用されているブレーキホースは、非常に性能が安定しているため劣化がないように思われるかもしれないが、ゴム製品である以上経年劣化によるヒビ割れなどは起こる。純正新品に交換するという方法でもまったく問題はないが、よりペダルフィーリングをアップするステンレスメッシュなどに交換してもいい。極端に高価ではないし、フィーリングの違いを感じ取れるパーツでもあるため、プランに加えてもいいだろう。

POINT 24

キャリパーは シール交換で 対応可能



純正のシールキットを使ってリフレッシュできる

グレードによっては純正ブレンボが採用されているZ33。サーキットでの高速走行を考えなければ、パッドを交換するだけで十分なパフォーマンスを発揮する。ここでチェックしたいのは、ピストンを保護するために使われているシール類の状態だ。ヒビ割れていたり亀裂が入っていると、ピストンを傷めるだけでなく最悪はキャリパー交換といった事態にも発展する。高温に対応するパッドを使用している場合はとくに注意したい。

POINT 23

フルード類の劣化をチェック



ブレーキだけでなくクラッチフルードも要チェック

ブレーキパッドが減ったりクラッチディスクが減ると、フルードの量も減ることからパッドの残量などを知る目安にもなる。だが、ここで注意したいのは劣化の状態。ブレーキフルードはその特性から水分を吸着しやすいので、ブレーキの場合はベーパーロック現象を発生させるし、クラッチの場合はレリーズシリンダーのサビや腐食といったトラブルに発展する。定期的に抜き変えることはもちろんだが、エア抜き作業も同時に行いたい。

Kn's ファクトリーのZ33リフレッシュメニュー

項目	内容	部品/部位	コンディションチェック	リフレッシュコース			備考
				A	B	C	
エンジン系	シャーシダイナモ測定	パワー計測 圧縮/圧力測定		●	●	●	
	燃焼室洗浄	各燃焼室カーボン除去		●	●	●	NUTEC 製
	ECCS系点検	コンサルトチェック	●	●	●	●	
	排気点検	排ガス濃度計測		●	●	●	
	ベルト類点検		●	●			
	ベルト類交換	ファンベルト&PSベルト			●	●	純正
		A/Cベルト			●	●	純正
	点火系点検	スパークプラグ点検		●			
	点火系点検	スパークプラグ交換			●	●	nismo S-tune
	各油類点検		●	●			
	油類交換	エンジンオイル交換		●	●	●	nismo VERUSPEED
		LLC交換			●	●	純正
	各フィルター類点検		●	●			
	フィルター類交換	オイルフィルター		●	●	●	nismo VERUSPEED
		エアフィルター				●	nismo S-tune
サスペンション系・ステアリング系・ブレーキ系		フューエルストレーナー (ポンプAssy)				●	純正
	冷却系点検	加圧目視点検		●	●	●	
	冷却系ホース類交換	各ホース・クランプ交換			●	●	純正
		ウォーターポンプ交換			●	●	純正
		サーモスタット交換			●	●	純正
	排気系点検	洩れ・損傷目視点検	●	●	●	●	
	各配管点検	洩れ・損傷目視点検	●	●	●	●	
	エンジンマウント交換	トランスミッション・エンジンオイル				●	
	クラッチ機能点検 (MT車)	試運転による実車テスト		●	●	●	
		トランスミッションオイル交換			●	●	NUTEC NC70
	各リンク&ブッシュ 交換	ショックアブソーバー・ブッシュ交換				●	nismo 強化品
		前後スタビライザーブッシュ交換				●	純正
	ショックアブソーバー交換	ショックアブソーバーキット				●	nismo S-tune
		4輪アライメントチェック		●	●	●	
	ブッシュ交換	ステアリングマウントブッシュ				●	純正
	キャリパーO/H	フロント・リヤシーツキット交換			●	●	純正
	マスターシリンダーO/H	ピストンキット交換			●	●	純正
		ブレーキオイル交換 (DOT-4)			●	●	SEIKEN
	ブレーキホース点検	ブレーキホース4輪交換			●	●	Bは純正 Cは nismo
	ディスクローター点検	フロント・リヤローター交換				●	デイクセル FP
	ディスクパッド交換	フロント・リヤディスクパッド交換				●	nismo S-tune
	ABS機能点検	コンサルトチェック		●	●	●	

チューンアップにも対応するディーラー系ショップ

過去にはレースチームを運営するほどモータースポーツにも明るいKn's ファクトリー。神奈川県産のスポーツモデルを得意とする店舗としてニスの車両を販売したり、メンテナンスから車検、リフレッシュなどのメニューを用意してさまざまなニーズに応えてくれる。そのためショップ内にはアフターパーツメーカーのチューニングパーツが展示されていたり、装着やセッティングの相談にも乗ってくれる。ダイナミック製シャーシダイナモまで装備するスペシャルショップなのだ。



取材協力:Kn'sファクトリー
住所:神奈川県横浜市戸塚区前田町36
TEL:045-828-4123
HP:<http://www.kanagawa-nissan.co.jp/kns2/index2.html>

●価格

Kn'sコンディションチェック	6000円
Aコース	6万円
Bコース	24万円
Cコース	82万円(ベースグレード、バージョンT)/ 88万円(バージョンS、バージョンST)

●オプションメニュー

Kn's NUTEC Power Program	1万5000円(全コース)
ウレタンボディ補強	5万円(全コース)
ディスクローター&パッド交換	7万6000円(Bコースベースグレード)/ 11万円(Bコースブレンボ装着車) ローター:デイクセルFP パッド(ニスモS-tune)
LSD交換	14万3000円(Cコースのみ) LSD:ニスモGT LSD Pro
クラッチオーバーホール	12万7000円~20万6000円
nismoブレーキホース交換	3万2000円(Bコース標準ブレーキ)/ 2万6000円(Bコースブレンボ)
純正ブレーキホース交換レス	マイナス1万円(Bコース)

ガレージ北関東 Garage KITAKANTO Zチューン オススメSHOP!

Zチューンのノウハウを豊富に蓄積する老舗ショップ

創業は1988年、今年で28年目を迎える老舗チューニングショップがガレージ北関東だ。もともとはHKS北関東サービスとしてスタートしており、豊富な経験をユーザーにフィードバックしたチューニングを展開している。

現行車から旧車・珍車(?)まで多種多様な車種を手がけているが、なかでもZ33/34は得意としている車種の1台。というのも酒田代表もZ33に乗っていたことがあり、さまざまなチューンを実践しながらノウハウを蓄積しているのだ。

「まずは足とブレーキ程度のチューンで、走りを楽しんでほしいですね。中古車で購入した際は、車高調を最新設計のものに交換するだけでも走りが激変します」というのが酒田代表。ガレージ北関東でのオススメは、HKSハイパーマックスIVとハイコス

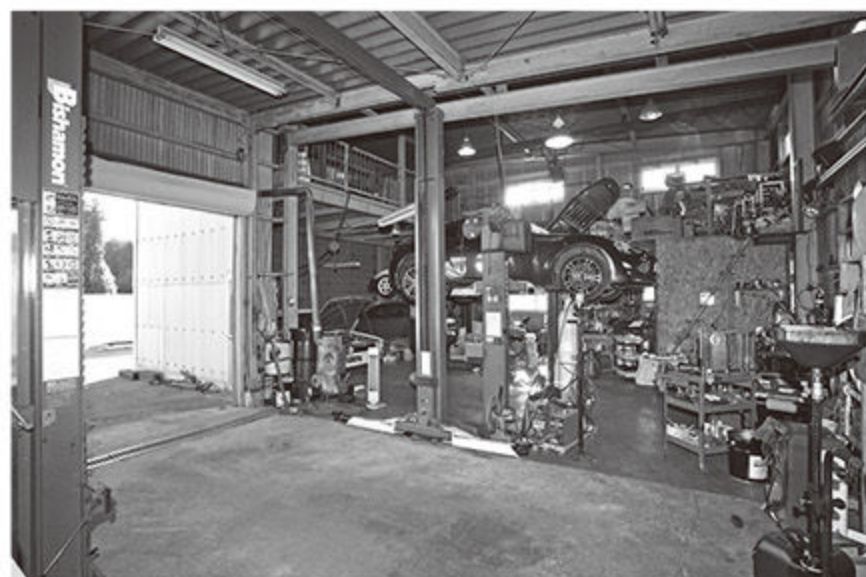


ブリングの組み合わせだ。またサーキットを走るなら、忘れてはならないのが冷却系。Z33の場合はラジエターはぎりぎり純正でもイケるが、オイルクーラーが必需品。Z34は大容量ラジエターに加えて、エア抜き用のリムバスターを装備すると水温の安定性が高まる。

そしてガレージ北関東で人気となっているメニューが、オリジナルのワンオフタイプデフクーラー。走行風が下面に当たるように設計されたシラウドがポイントで、油温に20度も差が出た実績もあるというのだ。

またエンジンの好調を維持するために注目なのが、ガレージ北関東が開発した燃焼室クリーナー「匠」。インマニから注入するタイプで、VQエンジンをたまりやすいスロットルボディやライヤピストントップのスラッジを強力に除去してくれる!

東北道鹿沼ICから10分の国道121号線沿いと、都内からもアクセス抜群。28年の歴史で培った豊富なノウハウを生かして、現行車から旧車でさまざまなチューンを展開している。



ガレージ北関東

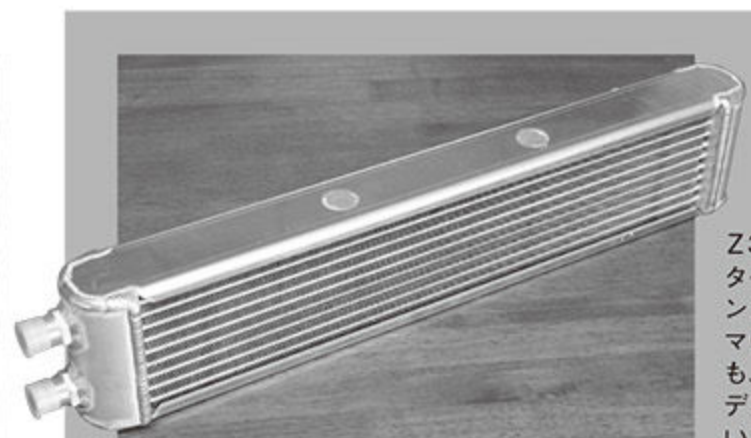
代表 酒田雅敏さん

Zは日本を代表するスポーツカーの1台ですから、正しい方向でチューンして長く楽しんでほしいですね。Z34のABS対策などにも独自の秘策がありますので、まずは気軽に遊びにきてください。



ガレージ北関東

住所 栃木県鹿沼市茂呂1170-1
TEL 0289-76-1021
営業時間 9:00~19:00
定休日 木曜日、第2水曜日
<http://g-kitakanto.co.jp>



オイルクーラー

Z33でオススメなのがラジエターとの走行風干渉のない、エンジンオイルクーラーの水平マウント装着。またZ33/34とも、LSDを装着したらぜひともデフクーラーを装着してほしいと酒田代表は言う。

エンジン&ミッションオイル

さまざまなオイルを試した結果、Z33/34にオススメしているのは、エンジンオイルがレスポンス抜群のHKSレーシングプロの0W-40。ミッションオイルが耐スラッジ&ギヤの保護性能抜群のBGシンクロシフトだ。



オススメmenu

燃焼室クリーナー



長年テストを重ねて完成した、燃焼室クリーナー「匠」。簡単施工で高い効果を発揮する。価格は1缶(1台分)が3600円で、工賃は2000円前後。オイル交換と同時のお得なセットメニューの設定もあり。



いいチューニングライフには
いいパートナーが必要
つまり、信頼できるショップが
欠かせないということだ
通いやすくて頼もしいお店を
見つけてみよう！

アイコン解説

各ショップが得意とする分野を
アイコンで表しています。



エンジン系

吸排気・CPU・エンジン内部・ターボ・冷却などのエンジンチューニング



ハンドリング系

車高調・ダンパー・スプリング・スタビライザーなどの足まわり関係や、剛性アップパーツのチューニング



ドライブレイン系

フライホイール・クラッチ・LSD・ミッションなどの駆動系に関するチューニング



ドレスアップ系

各種エアロ&ドレスアップチューニング



ホイール・タイヤ

タイヤとホイールの販売やオフセットなどのセッティング



オーディオセキュリティ

オーディオ、セキュリティのインストール



その他

その他の項目に関する作業

栃木県

ガレージ北関東



☎ 鹿沼市茂呂1170-1
☎ 0289-76-1021
🌐 <http://g-kitakanto.co.jp>
🕒 9:00~19:00(日曜~18:00)
📅 木曜日、第2水曜日

初歩的メンテナンスのオイル選びからサーキットを楽しむクルマ作り、そして走り方まで、経験豊富なスタッフがアドバイスいたします。

群馬県

カーステーション・マルシェ



☎ 前橋市亀里町1224
☎ 027-265-6789
🌐 <http://cs-marche.com>
🕒 10:00~19:30(日・祝~19:00)
📅 火曜日

高崎ICより車で5分。リフト4台、アライメントテスター・ダイノバック他設備も充実、HKSパフォーマンスディーラー・RH9加盟店です。

石川県

アイエーテック



☎ 金沢市森戸1-69-1
☎ 076-240-8884
🌐 <http://iatec.net>
🕒 9:00~19:30
📅 日曜・イベント参加日

エアフロメーターベースでチューンの幅が広がります。チェックランプ対策や吸気温度等純正を依存する場合に使いやすいアイテムです。

北海道

クルーズ



☎ 札幌市西区発寒10条2-8-10-1F
☎ 011-664-1757
🌐 <http://www.cruse-power.co.jp/>
🕒 8:30~19:00
📅 なし

タイムアタックマシン作りから乗り味重視のライトセッティングまで、Zオーナーの希望に幅広く対応します。ぜひご相談ください。

埼玉県

プロストックレーシング



☎ 三郷市高州1-253
☎ 048-948-0774
🌐 <http://www.prostock.co.jp>
🕒 10:00~19:00(日曜・祝日 13:00~19:00)
📅 月曜日、第2日曜日、イベント開催日

日産車専用の診断機やインジェクターテスターを駆使し、ZのECUセッティングを行います。吸排気+ECUでもかなりの成果が出ます。

埼玉県

GARAGE SAURUS



☎ 狭山市入間川4-8-16
☎ 04-2968-9212
🌐 <http://www.g-saurus.jp/>
🕒 10:00~20:00
📅 月曜日

Zのパフォーマンスアップでオススメなのは過給器の装着ですね。よりトルクフルでパワーも底上げされて、楽しく走れますよ！

茨城県

TEX MODIFY



☎ 那珂市堤435-16
☎ 029-295-5430
🌐 <http://www.tex-modify.com>
🕒 10:00~19:00
📅 水曜日、第3火曜日

2015年春、バイクの練習場とバイク屋・ミニカフェも併設オープンします。2輪と4輪を融合させ、より楽しい空間を企画演出していきます。

茨城県

ヴェイルサイド



☎ つくば市真瀬1250-3
☎ 029-838-1104
🌐 <http://www.veilsidejpn.com>
🕒 10:00~18:30
📅 水曜日、日曜日

スタイルとパフォーマンスの両立を目指すZオーナーの方、ライトな仕様からハードチューンまでさまざまなメニューを提案します。

埼玉県

エムシーアール



☎ 八潮市大曾根612-8
☎ 048-995-0131
🌐 <http://www.mcr-ltd.com>
🕒 8:00~18:00
📅 月曜日、イベント開催日

気配りの行き届いた細やかなクルマ作りを行い、ストリートからサーキットまで快適で速い仕様へと変身させてみせます。

埼玉県

コクピット和光



☎ 和光市諏訪1-14
☎ 048-464-1351
🌐 <http://www.cockpit-wako.com/>
🕒 10:00~20:00(金曜・土曜10:00~21:00)
📅 水曜日、第2木曜日

オリジナルの味付けを施したオーリンスベースの車高調キットをはじめ、Z本来の性能をさらに引き出すチューニングを提案します。

埼玉県

SACLAM



☎ 深谷市永田1098
☎ 048-584-7117
🌐 <http://www.saclam.com>
🕒 9:00~17:30
📅 日曜日、隔週水曜日(要問い合わせ)

独特なサウンドチューニングが施されたマフラーは「サクラム管」とも呼ばれる、吸気・排気管のスペシャリスト。エンジンOHも手がける。

埼玉県

アルファ



☎ さいたま市緑区松木2-4-5
☎ 048-873-6986
🌐 <http://www.ms-alpha.co.jp>
🕒 10:00~19:00
📅 月曜日、日曜日、祝日

オリジナルブランドRIGID・TETRX製品の販売を中心に、モータースポーツをサポートします。また、ドライビングレッスンも行っています。

千葉県

パワーハウス・アミューズ



☎ 千葉県木更津市桜井新町2-2-1
☎ 0438-30-0055
🌐 <http://www.webamuse.co.jp>
🕒 11:00~19:00
📅 水曜日、第1・第3木曜日

蓄積された多くのノウハウをベースとしたオリジナルパーツが自慢です。またECUでバランスのいいアクセルレスポンスを実現します。

埼玉県

blackline



☎ 川越市下広谷690-1
☎ 049-239-6667
🌐 <http://www.blackline-racing.com>
🕒 11:00~21:00
📅 月曜日、レース&イベント開催日

エンジンやミッションのオーバーホール、そしてECUセッティングや吸排気チューニングなど、Zのことならなんでもお任せください。

埼玉県

ボズスピード



☎ 三郷市天神1-127-1
☎ 048-952-8586
🌐 <http://www.bozz.co.jp/>
🕒 11:00~19:00(日曜日10:00~18:00)
📅 月曜日(営業の場合もあり)

「空気圧って何?」という初心者の方も、だれもバカにしたりしません。クルマの話をするだけでも大歓迎。まずは遊びに来てください。

埼玉県

ジュンオートメカニク



☎ 入間市狭山ヶ原102-1
☎ 04-2934-5335
🌐 <http://www.junauto.co.jp>
🕒 9:00~18:00
📅 無休

最高速チャレンジやタイムアタックなど、Zとは深い関わりを持ってきました。そのノウハウを活かし、さまざまなご要望にお応えします。

千葉県

DATSUN FREEWAY



📍 野田市西三ヶ尾166-1
☎ 04-7124-7441
🌐 <http://www.datsun-freeway.com>
🕒 9:00～19:00(土曜・日曜・祝日 ～18:00)
🗓 月曜日、第2日曜日

フェアレディZの専門店として創業30年。国内外のイベントにも参加し、オリジナルパーツも輸出しています。自社工場、塗装ブース併設。

東京都

スターダスト



📍 八王子市越野20-4
☎ 042-670-9156
🌐 <http://www.stardast.jp>
🕒 10:00～20:00
🗓 月曜日

チューニングだけでなく、新車＆中古車販売、鍍金塗装、車検整備なども承ります。構造変更手続きも得意ですので、まずはご連絡ください。

東京都

Bee☆Racing



📍 町田市小川1704-1
☎ 042-799-7800
🌐 <http://www.bee-r.com/>
🕒 10:00～19:00
🗓 月曜日

効率のいい吸排気パーツを装着しても、ECUでバランスを調整し直さないと、性能を生かせません。BR-ROMで心地いい走りを実現します。

神奈川県

緑整備センター



📍 横浜市都筑区川和町140
☎ 045-933-1101
🌐 <http://www.midoriseibi.co.jp>
🕒 10:00～18:30
🗓 月曜日、祝日

むやみにパワーだけを追求するのではなく、トータルで乗りやすく壊れにくいチューニングを目指します。定期的なメンテも心がけましょう。

神奈川県

MOTOR SPORTS Garage 4413



📍 足柄上郡開成町吉田島770-4
☎ 0465-33-7700
🌐 <http://www.garage4413.com>
🕒 10:30～21:00
🗓 火曜日

FRの楽しい走りを追求し、サスペンションとLSDセッティングを推奨します。また、オリジナルのアップライト補強ブラケットもぜひ！

千葉県

スピードショップサンユウ



📍 松戸市上矢切1725-5
☎ 047-365-1070
🌐 <http://www.sp-sunyuu.co.jp>
🕒 11:00～20:00(日曜・祝日 10:00～18:00)
🗓 月曜日、イベント開催日

長年のレース経験で得た技術を広いジャンルにて対応し、ユーザーのステージにあったメンテナンスからフルチューンまで対応します。

東京都

モンスター東名横浜



📍 町田市小川11730-6
☎ 042-796-7772
🌐 <http://blog.livedoor.jp/monyokoweb/>
🕒 10:00～19:30
🗓 水曜日

モータースポーツの実績をバックに、軽快な乗り心地とシャープなハンドリングを追求しました。そのノウハウをぜひあなたのZにも！

東京都

Central20



📍 調布市上石原1-32-34
☎ 042-486-4451
🌐 <http://www.central20.co.jp>
🕒 9:00～19:00
🗓 なし

フェアレディZのことならすべてお任せください。車両販売からフットワーク＆エンジンチューニング、なんでもご相談ください。

神奈川県

アウトストラダ



📍 相模原市中央区田名3090-6
☎ 042-712-9744
🌐 <http://members.jcom.home.ne.jp/autostrada-hp/>
🕒 11:00～不定
🗓 水曜日

エンジン本体、過給器セットアップ、フルコンセッティングなど、ハイパワーエンジンの製作を得意としています。お気軽にご相談ください。

神奈川県

オクヤマ



📍 横浜市都筑区池辺町4539
☎ 045-934-5334
🌐 <http://www.carbing.co.jp>
🕒 9:00～18:00
🗓 第2・4土曜日、日曜日、祝日

ボディ補強専門メーカーです。レーシングカー、ラリーカーのボディメイクも得意で、ストリートユース向けも多数展開しています。

千葉県

トップシークレット



📍 千葉市花見川区三角町759-1
☎ 043-216-8808
🌐 <http://www.topsecret-jpn.com/>
🕒 10:00～19:00
🗓 水曜日、年末年始等

快適かつ安心した走りを求めるならボディ補強も重要です。Zのボディの弱点を克服し、さらなるパフォーマンスを目指しましょう。

千葉県

ZEIGEN



📍 千葉市稲毛区園生町851-6
☎ 043-441-3348
🌐 <http://zeigen-jp.com/>
🕒 10:00～19:30
🗓 火曜日、第1・第3木曜日

ノーマルの優れたトータルバランスをムダにすることなく、ツボを押さえたチューニングを提供します。まずはECUと吸排気から！

東京都

KSPエンジニアリング



📍 東京都武蔵村山市残堀2-29-1
☎ 042-531-9936
🌐 <http://www.ksp-eng.co.jp/>
🕒 10:00～20:00
🗓 木曜日、イベント開催日

スタイリング作りからエンジンチューニングまで、幅広く対応します。また、ワンオフ品の製作も得意なので、あなただけの仕様もOKです。

神奈川県

バリス



📍 相模原市緑区牧野8420
☎ 042-689-2939
🌐 <http://www.varis.co.jp>
🕒 8:45～18:00
🗓 日曜日、第2・4土曜日

サーキット走行に必要な空力効果を追求した、機能的なエアロパーツを製作しています。ガレージセールもぜひご利用ください。

神奈川県

ジャパングッドサンサービス



📍 横浜市瀬谷区五貫目町3-8
☎ 045-922-2313
🌐 <http://www.japan-datsun-service.com>
🕒 9:00～18:00
🗓 月曜日、第3火曜日

日産／INFINITY輸出パーツの販売と取り付け、車検、整備、板金塗装、メンテなどを行っています。認証工場なので安心してお越しください。

千葉県

カーメイキングRevyou



📍 袖ヶ浦市長浦580-74
☎ 0438-60-3133
🌐 <http://www.revyou.co.jp/>
🕒 10:00～20:00
🗓 木曜日

吸排気効率を整え、さらにスーパーチャージャーを加えることで上質なエンジンへと仕上げます。Zの走りをぜひ楽しみましょう。

千葉県

Rasty



📍 白井市富士51-4
☎ 047-441-6226
🌐 <http://www.rasty.tv/>
🕒 11:00～19:30
🗓 火曜日

Z33ではエンジンには手を加えず、吸排気のとフットワークのみでもタイムが出せることを証明しました。なんでもご相談ください！

東京都

BORDER RACING



📍 西多摩郡瑞穂町大字二本木807-1
☎ 042-557-7304
🌐 <http://www.border-racing.com>
🕒 10:00～19:00
🗓 水曜日

Zチューニングでは、機能性を生かしたエアロパーツと、ハイパワー＆ヘビーなボディ重量を受け止めるオリジナルブレーキを推奨します。

東京都

ペントルーフ



📍 大田区大森東2-28-2
☎ 03-5493-0840
🌐 <http://pentroof.co.jp>
🕒 9:00～20:00(土曜日9:00～19:00)
🗓 日曜日、祝日

Z本来のあるべき姿を追求し、最先端の機材を使いながら細部にまでいたるメンテナンスとチューニングを心がけています。

神奈川県

Kn'sファクトリー



📍 横浜市戸塚区前田町36
☎ 045-828-4123
🌐 <http://www.kanagawa-nissan.co.jp/kns2>
🕒 9:30～18:30
🗓 火曜日

ディーラーでありながら、スポーツチューニングにも精通。豊富なメンテメニューもそろっているの、なんでも相談してみよう。

長野県

ガレージマック



📍 長野市青木島町青木島乙276
☎ 026-254-7333
🌐 <http://www.garagemak.com/>
🕒 10:00～20:00
🗓 月曜日

スーパーチャージャーを装着して各部を補強＆セットアップすれば、500馬力超えのパワーを引き出すことも可能です。

三重県

ウイングタケオ



📍 三重郡川越町高松86-1
☎ 059-363-2104
🌐 <http://www.wing-takeo.com>
🕒 10:00～20:00
🗓 火曜日、第2水曜日

ダイノバックや4輪アライメントテスターを使用し、現在の状況を正確にチェックします。そのうえで次なる飛躍を目指していきましょう。

京都府

モーターテクニカ



📍 京都府八幡市上津屋八王子53
☎ 075-204-6718
🌐 <http://www.motortecnica.com/>
🕒 10:00～19:00
🗓 不定休、レース・イベント開催日

サスペンションセッティングからハードなエンジンチューニングまで、普段の使用環境に合わせた提案をさせていただきます。

岡山県

TSR project



📍 岡山市南区西市404-1
☎ 086-250-0112
🌐 <http://www.tsr-project.jp/>
🕒 10:00～20:00
🗓 水曜日(祝日の場合は営業)

室内外のドレスアップ、ファッションアイテムの装着からチューニングまで、美しく速いZを提案します。中古車の販売もやってます。

福岡県

DAYTONA



📍 大野城市横峰2-20-7
☎ 092-513-7300
🌐 <http://www.z33.jp/> または <http://www.z34.jp/>
🕒 9:00～18:00(土曜日・日曜日・祝日9:00～16:00)
🗓 水曜日

海外の提携先からさまざまなパーツや情報を取り入れ、ほかとは違うオリジナルのカスタマイズZを提案いたします。

長野県

オートプロデュース・ボス



📍 長野市川合新田1370
☎ 026-266-6388
🌐 <http://www.apboss.com>
🕒 10:00～19:00
🗓 日曜日、祝日

ECU解析とチューニングパーツの性能を100%引き出すセッティングに自信あり。アクセル開度に呼応するレスポンスを実現します。

三重県

ガレージカ



📍 桑名市桑部1272-6
☎ 0594-82-5026
🌐 <http://www.garage-chikara.com>
🕒 9:00～18:00
🗓 レース・イベント開催日(不定休)

ストリートで乗りやすく、サーキットで速いクルマ作りを心がけています。チューンドZは、各部の温度管理を徹底したいですね。

京都府

フジムラオート



📍 京都市南区上鳥羽卯ノ花65
☎ 075-661-9393
🌐 <http://www.fujimura-auto.co.jp>
🕒 10:00～20:00
🗓 水曜日

イジるだけでなく、クルマは走らせてナンボ。チューニング後の変貌ぶりをいっしょにサーキットで実感しましょう。

兵庫県

オリジナルレーシング



📍 姫路市別所町別所1876
☎ 079-253-2678
🌐 <http://www.tribe-racing.com>
🕒 10:00～20:00
🗓 木曜日

すべてのお客様に、心を込めたメンテナンスとチューニングを心がけています。快適で飽きの来ないカスタムZを作りましょう。

福岡県

ドリームファクトリー



📍 福岡市南区弥永5-18-18
☎ 092-574-5591
🌐 <http://www.dream-factory.co.jp/>
🕒 9:30～
🗓 日曜日、祝日

ワンオフでのパーツ作りやきめ細かなECUセッティングを得意としていますので、どんなご要望にも対応できます。ご連絡ください。

静岡県

スーパーオートバックス浜松



📍 静岡県浜松市中区小豆餅4-16-1
☎ 053-476-2180
🌐 <http://minkara.carview.co.jp/userid/592092/profile/>
🕒 10:00～21:00
🗓 なし

得意のECUセッティングでエンジンの動きを補正し、Zのイメージにふさわしいパフォーマンスを表現します。お気軽にご来店ください。

愛知県

カーショップARROWS



📍 刈谷市今川町2-201
☎ 0566-35-1203
🌐 <http://www.karashop-arrows.com>
🕒 10:00～20:00(日曜日・祝日10:00～19:00)
🗓 月曜日

中古車の販売から車両メンテナンス、さらにチューニングまで、さまざまな悩みやご要望にお応えします。

京都府

PHOENIX'S POWER SPL
京都



📍 久世郡久御山町佐古外屋敷37-2
☎ 0774-48-1157
🌐 <http://www.phoenix.co.jp>
🕒 10:00～20:00
🗓 火曜日、第3水曜日

Zに関するメニューはたくさんそろっています。質の高い走りを壊さないライト仕様から思いきりハードな仕様まで、なんでもご相談を！

兵庫県

WEBER sports



📍 神戸市西区岩岡町古郷301-10
☎ 078-969-3515
🌐 <http://www.webersports.jp/>
🕒 10:00～20:00
🗓 日曜日、祝日

Zのフォルムをさらに美しく！オリジナルエアロは華麗でスポーツ心をくすぐるスタイルに仕上げています。塗装や修理もお任せを！

岡山県

サンラインレーシング



📍 岡山市南区古新田1198-1
☎ 086-209-1000
🌐 <http://www.sunline-racing.com>
🕒 10:00～20:00(日曜日・祝日10:00～19:00)
🗓 水曜日、第2・第4火曜日、イベント開催日

Zには深い思い入れがあり、VQモデルのオリジナルパーツはも豊富にそろえています。ドレスアップからハードチューンまで対応します。

神奈川県

Mine's



📍 横須賀市林5-7-25
☎ 046-857-3313
🌐 <http://www.mines-wave.com>
🕒 9:30～19:00
🗓 水曜日、第2火曜日

伝統と格式のあるZの名に恥じない、上質で輝きのある走りを目指します。楽しく、長くZと付き合っていけるチューニングをしましょう。

愛知県

デッキ



📍 瀬戸市紺屋田町22-4
☎ 0561-84-8999
🌐 <http://www.deck-japan.co.jp>
🕒 11:00～19:00
🗓 水曜日

空力特性に優れたエアロパーツを作るため、コンピュータによるシミュレートを実施しています。コストに見合う走りを手に入れてください。

奈良県

Kansaiサービス



📍 奈良市小倉町1080
☎ 0743-84-0126
🌐 <http://www.kansaisv.co.jp/>
🕒 10:00～19:30
🗓 木曜日、第2水曜日

ひとりひとりのお客様と正面から向き合い、個々の要望に確実にお答えします。快適かつ速いZを仕上げたいなら、ぜひご来店ください。

大阪府

SIGNAL 箕面



📍 箕面市栗生新家2-6-8
☎ 072-727-0654
🌐 <http://www.signalauto.co.jp>
🕒 9:00～19:00
🗓 火曜日

速さを追求したチューニングだけでなく、スタイリッシュなZ作りも提案します。Zユーザーもたくさんいますので、遊びに来てください。

岡山県

オリジナルランデュース



📍 倉敷市三田118-1
☎ 086-464-0606
🌐 <http://www.runduce.com>
🕒 11:00～20:00(日曜日・祝日11:00～19:00)
🗓 水曜日

快適で楽しい走りをプロデュースします。クーペ×FRというスポーツカーらしさを十分に生かすチューニングとドレスアップを！



掲載メーカー&ショップ 問い合わせ住所録

カーメイキングレビュー	043-60-3133	千葉県袖ヶ浦市長浦580-74
カキモトレーシング	0722-65-8411	大阪府堺市西区浜寺船尾町東1-111
ガレージ北関東	0289-76-1021	栃木県鹿沼市茂呂1170-1
ガレージチカラ	0594-24-0818	三重県桑名市桑部1272-6
ガレージ4413	0465-33-7700	神奈川県足柄上郡開成町吉田島770-4
ガレージマック	026-254-7333	長野県長野市青木島町青木島乙276
カロツェリア ジャパン	03-5851-1851	東京都足立区平野1-12-16
Kansaiサービス	0743-84-0126	奈良県奈良市小倉町1080
キャロッセ	027-352-3578	群馬県高崎市新保町1664-1
クァンタム・レーシング・サスペンション	0550-88-5900	大阪府大阪市平野区長吉川辺2丁目北
クォーターマイル	0877-57-2171	香川県丸亀市川西町南字木村甲84-6
グラッド・ジャパン	03-3298-8195	東京都大田区大森北3-42-8
クラフトスクエア	03-3488-7463	東京都狛江市和泉本町1-34-16
グラン	0791-64-8015	兵庫県たつの市揖西町竹原965-312
グループエム	048-450-2911	埼玉県朝霞市膝折町4-22-69
KS ROM	078-845-7507	兵庫県宝塚市旭町3-2-16D
KSオートBURNOUT事業部	0564-82-3568	愛知県岡崎市榎山町字ハッ田35-1
KTS	048-285-8906	埼玉県川口市南鳩ヶ谷1-25-3
K n' s ファクトリー東名横浜	045-828-4123	横浜市戸塚区前田町36
5ZIGENインターナショナル	072-995-8005	大阪府八尾市上之島町北6-5
コーヨー東京営業所	03-5658-5615	東京都江戸川区船堀7-18-3
コクピット館林	0276-73-5451	群馬県館林市赤生田町2202
さ		
サード	0565-53-1166	愛知県豊田市若林東町上外根50
サクラム	048-584-7117	埼玉県深谷市永田1098
サンラインレーシング	086-209-1000	岡山県岡山市南区古新田1198-1
C-WEST	072-726-7000	大阪府箕面市小野原東1-4-34
ジェイロード	03-5746-0720	東京都大田区北馬込1-22-2
ジーコーポレーション	0566-25-8105	愛知県刈谷市一ツ木町荒井41-1
G.T WORKS	097-520-5388	大分県大分市松岡8461-1
GP SPORTS	0256-36-7773	新潟県三条市須頃3-161
シフト	078-964-2266	兵庫県神戸市西区神出町宝勢1969
ジャパンダットサンサービス	045-922-2313	神奈川県横浜市瀬谷区五貫目町3-8
スーパーオートバックス浜松	053-476-2180	浜松市中区小豆餅4-16-1
スギタ ラヂエターワークス	0568-71-1611	愛知県小牧市西之島鳥海道59
スターダスト	042-670-9156	東京都八王子市越野20-4
スピードショップサンユー	047-365-1070	千葉県松戸市上矢切1725-4
セントラル	0424-86-4451	東京都調布市上石原1-32-34
た		
ダイワレーシングラボ／大和ラヂエター	082-509-0663	広島県広島市西区三篠北町1-34
高勢産業スタウト事業部	042-559-6481	東京都あきる野市引田782
ダットサンフリーウェイ	04-7124-7441	千葉県野田市西三ヶ尾166-1
辰巳屋興業 用品部	03-3696-0620	東京都葛飾区西新小岩3-8-4
田中工業(ジュンマシナショップ)	03-3920-4165	東京都練馬区関町北3-1-7
タナベ	0727-28-6700	大阪府箕面市小野原東1-4-15
タニダ	052-871-3741	愛知県名古屋市中区鶴舞2-3-17

あ		
REウイング/ウイングタケオ	059-364-1225	三重県三重郡川越町高松86-1
RSW	0721-93-1560	大阪府南河内郡河南町大宝4-9-15
アイエーテック	076-240-8884	石川県金沢市森戸1-69-1
アイ・ディ・アイ	042-549-0050	東京都昭島市緑町2-13-18
アウトストラダ	042-712-9744	神奈川県相模原市中央区田名3090-6
アクレ/スピリット	042-516-9600	東京都西多摩郡瑞穂町武蔵505
アドバンス・スタッフ	06-6848-6488	大阪府豊中市夕日丘1-13-7 1F
アバンテオートサービス	045-930-1411	神奈川県横浜市都筑区池辺町4890-3
アブフラッグ スタジオミューレ	0550-98-8321	静岡県御殿場市保土沢1157-103
Apex	0544-65-5050	静岡県富士宮市西山1890-1
アルティメイト	028-649-0240	栃木県宇都宮市下荒針町2678-252
アルファ	048-873-6230	埼玉県さいたま市緑区松木2-4-5
IKEYA FORMULA LTD.	0289-64-5652	栃木県鹿沼市縦山町427-1
インギンAPP事業部	042-513-3307	東京都福生市熊川1115-26
イングス	0744-42-0611	奈良県桜井市忍阪289-1
インブルー・クラフト・クルーズ	011-664-1757	北海道札幌市西区発寒10条2-8-10
ヴェイルサイド	0298-38-1104	茨城県つくば市真瀬1250-3
WEBER SPORTS	078-947-0941	兵庫県明石市魚住町清水28-1
HPI	03-5663-2551	東京都江戸川区松江2-10-20
エイティーエス	086-286-9331	岡山県岡山市富吉3201
エイムゲイン	082-427-2334	広島県東広島市八本松東7-7-16
ARCブレージング	0545-32-0525	静岡県富士市依田橋239-3
エクセディ	072-824-7138	大阪府寝屋川市木田元宮1-1-1
エッチ・ケー・エス	0544-29-1100	静岡県富士宮市北山7181
エナペタル	052-775-3328	愛知県尾張旭市東山町2-14-8
エムケーカシヤマ	0267-67-7700	長野県佐久市小田井1119
エムシーアール	0489-95-0131	埼玉県八潮市大曾根612-8
エンドレスアドバンス	0267-68-6888	長野県佐久市三河田522-3
OS技研	086-277-6609	岡山県岡山市沖元464
オージーシステム	03-3438-4112	東京都港区浜松町1-2-5 浜松町丸進ビル4階
オートスタッフ	046-244-1315	神奈川県厚木市上依知2760-1
AUTOBACS ASM YOKOHAMA	045-629-0905	神奈川県横浜市新山下2-4-7
オートプロデュース・ボス	026-266-6388	長野県長野市川合新田1370
オートリアル	06-6787-9008	大阪府東大阪市西堤1-1-3
OKADA PROJECTS	044-822-3341	神奈川県川崎市高津区北見方2-3-5 山竹マンション1F
オクヤマ	045-934-5334	神奈川県横浜市都筑区池辺町4539
小倉クラッチ	0277-54-7101	群馬県桐生市相生町2-678
オリジナルランデュース	086-464-0606	岡山県倉敷市三田118-1
オリジナルレーシング	079-253-2678	兵庫県姫路市別所町別所1876
か		
カーサービスP.F.U	042-794-9804	東京都町田市木曽東3-8-26
カーショップF1	0725-22 2214	大阪府泉北郡忠岡町高月南2-4-17
カーショップアローズ	0566-35-1203	愛知県刈谷市今川町2-201
カーツ	0120-073-330	岡山県岡山市西大寺五明387-1
CAR MAKE Rasty	047-441-6226	千葉県白井市富士51-4



ファーストモルディング	0595-83-0133	三重県亀山市安知本町上原1858-15
フィースト	089-974-8075	愛媛県松山市余戸東2-1-40
フェニックスパワー	0776-67-2980	福井県酒井市丸岡町朝陽2-317
藤壺技研工業	055-998-3011	静岡県裾野市須山1220-12
フジムラオート	075-661-9393	京都府京都市南区上烏羽卵ノ花65
ブリヂストン・リテールジャパン (Prodrive)	0120-036710	東京都中央区京橋1-12-2
ブリッツ	0422-60-0518	愛知県安城市高棚町大道40-1
プロジェクト・ミュー	0120-44-3688	埼玉県入間市根岸東狭山80
ブロンコ・バスター	048-577-0606	埼玉県大里郡寄居町赤浜1903
ペントルーフ	03-5493-0840	東京都大田区大森東2-28-2
ボーダー	042-557-7304	東京都西多摩郡瑞穂町大字二本木807-1
VOLTEX	0593-75-7792	三重県鈴鹿市住吉町6729-9
ま		
マインズ	0468-57-3313	神奈川県横須賀市林5-7-25
マキシムワークス	048-584-6430	埼玉県深谷市黒田376-1
緑整備センター	045-933-1101	神奈川県横浜市都筑区川和町140
ミノルインターナショナル	03-5706-1888	東京都世田谷区等々力2-1-2
ムーンフェイス	0566-75-4455	愛知県安城市浜富町5-9
モーターテクニカ	075-204-6718	京都府八幡市上津屋八王子53
や		
横浜ゴム	03-3431-9981	東京都港区新橋5丁目36-11
ら		
ラッシュファクトリー	070-1313-0070	神奈川県伊勢原市歌川2-2-10
ラック エルシュボルト事業部	0561-63-4444	愛知県長久手市岩作琵琶ヶ池20-1
ルートシックス	03-3690-0600	東京都葛飾区東堀切1-3-15
レイズ	06-6747-1103	大阪府東大阪市長田西5-3-18
ROWEN/ROWEN事業部	0565-52-8555	愛知県豊田市堤本町山畑7

TSR project	086-250-0112	岡山県岡山市南区西市404-1
D2JAPAN	022-779-6512	宮城県黒川郡富谷町成田9-1-18
デイトナ	092-513-7300	福岡県大野城市横峰2-20
T&E	045-944-2221	神奈川県横浜市都筑区大熊町882
ティエムシー	06-6867-3303	大阪府豊中市今在家18-10
ディクセル	072-654-0121	大阪府摂津市鳥飼本町4-8-13
テイン	050-5804-1341	神奈川県横浜市戸塚区上矢部町995-1
TEX Modify	029-295-5430	茨城県那珂市堤435-16
Do-Luck	045-471-0500	神奈川県横浜市都筑区大熊町152-1
東京発条製作所	03-3732-4112	東京都大田区蒲田4-27-3
東名パワード	042-795-8411	東京都町田市鶴間1737-3
TOTAL BRAKE SYSTEM 制動屋	0593-84-9871	三重県鈴鹿市庄野羽山4-21-12
トップシークレット	043-216-8808	千葉県千葉市花見川区三角町759-1
TOP FUEL	0598-56-5880	三重県松阪市中道町500-1
トップラインプロダクト	0471-90-1391	千葉県柏市高柳1147-2
トラスト	0479-77-3000	千葉県山武郡芝山町大台3155-5芝山大工業団地
な		
NISMO	045-505-8522	神奈川県横浜市鶴見区大黒町6-1
日本精機 Defi事業部	0258-47-1577	東京都台東区台東2-27-3 NSKビル2F(東京営業所)
ネットワーク	0587-66-1411	愛知県岩倉市川井町折口11
は		
パリス	042-689-2939	神奈川県相模原市緑区牧野8420
パワーエンタープライズ	0545-52-0123	静岡県富士市中里69-1
パワーハウスアミューズ	0438-30-0055	千葉県木更津市桜井新町2-2-1
BE FREE SPORTS	075-205-0005	京都府八幡市下奈良中ノ坪10-1
Biot	042-568-0717	東京都西多摩郡瑞穂町大字二本木808-1
ピボット	0263-46-5901	長野県松本市岡田下岡田87-3

モーターファン フェスタ 2016 in 富士スピードウェイ

『スポーツカーでキャンプ』企画 富士スピードウェイで実施します！

ハイパーレブが「200号」という区切りを迎えたのを皮切りに、三栄書房の各自動車媒体は、続々と区切りの周年や号数を迎えています。そこで、日ごろご愛顧いただいている読者の皆様への謝恩の気持ちを込めて、2016年を「モーターファンズイヤー」と銘打ち、プレゼント、イベント、キャンペーンを連動させた合同キャンペーンを展開しています。

その一環として、4月24日の富士スピードウェイを貸し切り、自動車をテーマにしたこれまでにない大イベントを開催します。富士スピードウェイの各エリアで各媒体のさまざまな企画を展開するなか、ハイパーレブは……『スポーツカーでキャンプ』企画を実施します！富士スピードウェイの最終コーナー外側の観戦エリアを4月23日昼すぎから一晩貸切り、スポーツカーのオーナー様に開放し、「クルマ好きどうし一晩まったり楽しく過ごそう！』というコンセプトのキャンプエリアを展開しようというわけです。

「えっ！ スポーツカーじゃ荷物が狭くてキャンプできないよっ！」という方、ご心配なく。バイクでもキャンプは可能です。Zの室内に、できればテントとシュラフと防寒具とちょっとした食材を詰め込んで、ふらり仲間と集まり夜通しゆるりと過ごしてみませんか？ テントがなければ車中泊してしまえばOKです。

参加費は駐車代として3000円(税込)のみ。単身でも2名でいらっしゃっても価格は同じです。

お申込み方法等詳細は、ハイパーレブのフェイスブックをご覧ください。

皆様のご参加をお待ちしております！

<https://www.facebook.com/hyperrev.japan/>



たくさんの
ご来場を
お待ち
しています！

AD CONTENTS

ウェーバースポーツ	96
カーショップアローズ	111
ガレージ北関東	112
ガレージカ	111
ガレージ4413	108
クルーズ	107
サクラム	109
サンラインレーシング	109
スーパーオートバックス浜松	112
スターダスト	113
tsr-project	113
パリス	表4
パワーハウス・アミューズ	4
フジムラオート	110
プロドライブジャパン	20
モーターテクニカ	114
横浜ゴム	2-3
レイズ	表2見開き

HYPER REV

車種別チューニング&
ドレスアップ徹底ガイドシリーズ

FAIRLADY Z No.8

STAFF

EDITOR IN CHIEF

伊藤勝徳

EDITOR

mink's 石津 徹

WRITER

家本浩太/勝森勇夫/川崎英俊/木内一行/

木村琢哉/齋藤 聡塩見 誠/正松本 宏/高橋明宏/

堀 辰也/堀口 訓

PHOTOGRAPHER

犬塚直樹/金子信敏/小竹 充/清水良太郎/高松 弘

鶴身 健/西野キヨシ/服部真哉/廣井 誠/吉見幸夫

DESIGN

緒崎真司/田邊雅人/瀬知岳彦/MAIMU

COVER ILLUSTRATION

都築雅一

PRODUCER

渡辺文緒



ニューズムック HYPER REV 車種別チューニング&ドレスアップ徹底ガイドシリーズ vol.203 「日産フェアレディZ No.8」 2016年4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:TEL03-6897-4635

受注センター:TEL048-988-6011 FAX:048-988-7651

広告:TEL03-6897-4622 販売:TEL03-6897-4611

三栄書房

SAN-EI SHOBO Publishing co.,Ltd.

PRINTED IN JAPAN 凸版印刷

*本誌中の記事、ロゴ、イラストなどの無断転載・無断使用を禁じます。

*本誌に掲載した商品の価格・仕様・発売元等は編集部調べです(2016年2月1日現在)。

商品の価格は原則消費税込みの総額表記ですが、一部消費税別の価格が混在している場合があります。

また、2014年4月1日に消費税率が変更されましたが、税率が5%、8%での総額表記が混在している場合もあります。恐れ入りますが商品を購入される場合は、メーカー、ショップで必ず価格、仕様、返品方法等についてご確認のうえ、お買い求めください。購入後のトラブルについて出版元・編集部は一切関知しません。また責任も負いかねますのでご了承ください。

ENGINE&CONTROL PARTS

エンジン&コントロールパーツ

パワーアップはもちろんフィーリングアップにも貢献

NAのままVQエンジンの特性をアップさせるか、過給器で大幅なパワーアップをねらうか。ステージに合わせてさまざまな選択肢が用意される。Zチューンの核心とも言えるロムチューンによるエンジン特性の向上もぜひ検討してほしい。

■掲載データは2016年2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。

34後=Z34後期に適合
34前=Z34前期に適合
33後=Z33後期に適合
33前=Z33前期に適合
汎=汎用アイテム

NISMO



ハイリフトバルブスプリングセット

33前
ハイリフトカム用強化バルブスプリング。生産ヘッド・バルブ・リテーナーが共用可能なシングルスプリング。11mmのカムリフトでも1mmの余裕を確保する。

■2万4000円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423

NISMO



ハイリフトカムシャフト(Spec-2)

33前
カムのリフト量はINT・EXHともに9.5mmから11.0mmにアップ。S2のチューニングメニューにも含まれるハイカムの単品バージョンだ。

■28万5000円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423

NISMO



レインフォースドヘッドガスケット

33前
高圧縮比に耐えられるように、ボアまわりの面圧を向上させるモリブデンコーティングを施したヘッドガスケット。

■3万7000円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423

NISMO



ハイコンプレッションレシオシリンダーヘッド

33前
純正ピストンのまま圧縮比は12.0へ。S2メニューに含まれるVQ30ベースのハイコンプレッションシリンダーヘッドだ。

■17万円 (Spec-1)
■22万8000円 (Spec-2)
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423

NISMO



S2 for VQ35DE

33後 33前
S2は、NISMO高圧縮シリンダーヘッドの採用とカムシャフトやECMを専用化することで、出力向上と気持ちのいい加速感を実現する。

■85万円～
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423

エンジンパーツ

ENGINE PARTS

JUN



鍛造アルミピストンキット

33前
イギリスのコスワース製ピストンを使った耐久性に優れた鍛造ピストンキット。ターボ用0.2mmオーバーサイズとなる。

■24万円
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165

JUN



カスタムキット EX 3.8L turbo

33前
ターボ用に圧縮比を合わせ排気量もアップさせたストロークアップキット。専用ピストン、I字コンロッド、クランクシャフトがセットとなり3772ccまで拡大する。

■95万円
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165

JUN



カスタムキット EX 4.1L

34後 34前
34の3.7Lエンジンの排気量を、4071ccまでアップするストロークアップキット。98×90mmで、圧縮比は12.5。

■160万円
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165

NISMO



High Declination VTC Pulley

33前
VTC機構を生かしつつ、高回転域の出力を向上、中回転域のトルクアップ、アイドリングの安定化を実現させる。

■4万円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423

NISMO



レインフォースドエンジンメタル

33前
コンロッドメタルとメインベアリングにオーバレイメッキとフラッシュメッキを施す。初期馴染みと耐荷重性が向上している。

■7000円 (コンロッド)
■8000円 (メイン)
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423

NISMO



レインフォースドコンロッドボルトセット

33前
高回転対応の純正コンロッド用強化ボルト。SNM材を採用し、純正比で疲労強度を40%向上。7200rpmまで対応。

■2万4000円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423

JUN



強化バルブガイド

33前
素材にリン青銅を使い、優れた熱伝導率と強度を実現した。高回転時のバルブの破損防止に効果がある。

■4万2000円
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165

JUN



ハイリフトカムシャフト (Exhaust)

33前
VQ35用のハイカムシャフト。264° (4万2000円)と272° (4万8000円)の2タイプが設定されている。

■4万2000円～4万8000円
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165

JUN



ハイリフトカムシャフト (Exhaust)

34後 34前
VQ37VHRエンジン用に設計された鍛造素材から削りだされたハイリフトカム。エキゾーストのみの設定。

■4万8000円 (272°)
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165

JUN



総削り出しクランクシャフト

33前
ビレット素材から削りだされたクランクシャフト。ストロークが6mm延長されており専用コンロッドとの組み合わせで排気量アップを実現する。

■80万円
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165

JUN



スーパーコンロッド

33前
SCM440材を使い軽さと強度を両立させた断面コンロッド。6mmロングタイプは3.8Lクランクシャフトとの併用が可能だ。

■19万5000円 (純正サイズ)
■24万円 (6mmロング)
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165

JUN



鍛造アルミピストンキット

33前
英コスワース社で製造されたピストンキット。こちらはNA用ハイコンピストンで、圧縮比は11.7となる。

■24万円
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165

POWER ENTERPRISE



F1 ブラックメタル

33後 33前
F1ブラックメタルは、特殊構造のオーバーレイを採用し、フリクションロス低減を実現している。ノーマルの約2倍の耐久性を持つ。

■3万円～3万9000円
■パワーエンタープライズ ☎0545-30-9111

Z SPORT



VQ35DE カムシャフト

33後 33前
ノーマルに比べリフト量をアップし、吸排気をスムーズに行うことで大幅にパワーアップすることが可能だ。

■12万8000円
■セントラル ☎042-486-4451

TOMEI POWERED



PONCAM

33後 33前
ボン付けで、出力やレスポンスが向上するハイリフトカム。作用角は前期256度、後期264度で、最大リフト量は前期用10.2mm、後期用10.8mmとなる。

■10万8000円
■東名パワード ☎042-795-8411

JUN



強化コンロッドボルト

33前
クランクシャフトの回転により、負荷のかかるコンロッドを強力に締結する強化ボルト。伸縮不可やたわみを受け止める強度を有する。

■3万8000円
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165

JUN



強化クランクメインキャップボルト

33前
クランクシャフトの軸受け部を固定するためのキャップボルト。回転軸の真円を保つために有効な強化ボルトだ。アメリカのAPP社との協力によって開発。

■3万8000円
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165

JUN



強化ヘッドボルト

33前
アメリカのAPP社との協力によって開発。過酷な状況下で起こりやすいシリンダーヘッドとブロックの間におこる歪みを抑制する効果がある。

■3万9000円
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165

DAYTONA Racing



コスワース サージタンク VQ35DE

34前
イギリス・コスワース社製大容量アルミサージタンク。完全ボルトオン装着が可能で、インマニ容量を上げることが可能だ。

■25万8000円
■デイトナ ☎092-513-7300

Z1 MotorSports



インテークプレナムパワー

34後 34前
ボート形状の加工などを行い10～15馬力もの馬力アップを実現する、純正インテークマニホルドの加工メニュー。納期は受注から30日程度。

■8万9000円
■デイトナ ☎092-513-7300

Rocket Dancer



ビッグスロットル

34後 34前
スロットル径を62φまで拡大したビッグスロットルキット。中低速のアクセルレスポンスと加速フィールが向上する。取り付けにはノーマルの下取りが必要となる。

■7万6000円
■フジマオート ☎075-661-9393

JUN



ビッグスロットル

34後 34前
ノーマルから直径2mm拡大されたビッグスロットルキット。バタフライシャフトを研磨し、吸入抵抗を減らしているほか、閉じたときの高い密閉性も確保している。

■10万円
■田中工業・ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165

吸排気アイテム

INTAKE ITEM

POWER ENTERPRISE



ヘビーメタルヘッドガスケット

33後 33前
耐ノッキングに優れたグロメットタイプを採用したヘッドガスケット。ガスケット全面には、なじみ性に優れたニトリルゴムを加硫することで高いシール性を実現する。

■3万円
■パワーエンタープライズ ☎0545-30-9111

HKS  GT SUPERCHARGER PRO KIT 33後 33前 取り付けブラケット、パイピング、インタークーラー、トラクションオイル関係パーツなどをまとめた専用キット。排気量アップしたかのような自然なフィーリングだ。 ■39万8000円 ■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235	過給器キット CHARGER KIT	AMUSE  R1 チタンインテークパイプ 33後 33前 エアクリナーボックスからインテークマニホールドまでをつなぐ純正パイプと置き替えて使用する、チタン素材を採用したインテークパイプキット。 ■3万8000円 ■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055	SAMCO  インダクションホースキット 34後 34前 33後 33前 エアクリナーからタービンまでの純正サクションをリプレイスするためのホースキット。リターンパイプやセンサーなど純正の機能を生かしたまま装着可能。 ■2万2000円～ ■トップラインプロダクト ☎04-7190-1391	Western Customz  カーボンインテークパイプ 34前 フレキシブルジョイントをレスしたカーボン製インテークパイプキット。フローパイプホースも装着可能で、車検対応する。 ■2万2000円 ■デイトナ ☎092-513-7300	ARC  アルミサクションパイプ 34後 34前 吸入効率を向上するアルミ製サクションパイプ。変形に強く、効率のいい吸気を実現。アルミ化によるドレスアップ効果も高い。 ■5万4800円 ■エアリアルブレーシング ☎0545-32-0525
MCR  SWAT ROM 34後 34前 33後 33前 速度や回転リミッター、スロットルMAPに可変バルタイMAP、さらに燃料や点火MAPまで変更可能なECU。高回転までストレスなく吹ける。 ■6万5000円 (Z33) 7万5000円 (Z34前期) 9万5000円 (Z34後期) ■エムシアール ☎048-995-0131	HKS  F-CON V Pro Ver.3.4 34後 34前 33後 33前 ノーマルの制御方法によらず、Lジェトロ、Dジェトロ、スピードスロットルの各制御方式を選択可能。F-CON V Proパワーライター店でのセッティングが必要。 ■14万円 ■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235	エンジンコンピュータ ENGINE ECU	Revyon  Z34スーパーチャージャーKIT 34後 34前 HKS・GTS7040を使用したスーパーチャージャーのキット。Z33にも小加工で取り付けできる。プラス100馬力が可能となる効果的なキットだ。 ■75万円 ■レビュー ☎0438-60-3133	Rocket Dancer  GTスーパーチャージャー取付 34後 34前 Z34専用開発されたスーパーチャージャーキット。同社のテストでは最大出力427.4馬力、最大トルク47.5kgmと、大幅なパワーアップを実現。価格には工賃を含む。 ■113万円 (MT) 115万円 (AT) ■フジムラオート ☎075-661-9393	STILLEN  スーパーチャージャーキット for 370Z CKV36 34後 34前 アメリカのSTILLEN社が開発しているVortech V3コンプレッサーを採用したスーパーチャージャーキット。 ■98万円 ■デイトナ ☎092-513-7300
SAH  SA浜松 Sports ECU 34後 34前 33後 33前 1台ずつ現車合わせで行われるECUセッティングメニュー。Z34ではVTC、VVELまで制御可能となっている。 ■7万3889円 (Z33) 12万円 (Z34) ■スーパーオートバックス浜松 ☎053-476-2180	G.TWORKS  Engine Control Unit GENROM 34後 34前 33後 33前 ノーマルECU書き換え対応のチューニングメニュー。自社開発ツールによりセッティング可能で、基本的に現車合わせがメインメニューとなる。 ■8万5000円～ ■G.T WORKS ☎097-520-5388	G.TWORKS  Adaptronic Engine Management 34後 34前 33後 33前 Adaptronic社製のチューニングECU。基本データ入りで、ハードチューンにも対応。簡単に取り付けができるプラグインタイプ (19万4270円) もラインナップ。 ■11万8800円～ ■G.T WORKS ☎097-520-5388	garage chikara  チューニング ECU (カ ROM) 34後 34前 33後 33前 燃料や点火タイミングを見直し、最適化することによって、パワーとトルク特性が向上するECUメニュー。可変バルタイやシンクロレボも調整メニューに入る。 ■9万8000円 (34) 6万9000円 (33) ■ガレージカ ☎0594-82-5026	garage chikara  ECUスピードリミッターカット 34後 34前 ノーマルECUの状態のまま、スピードリミッター機能のみをカットするメニュー。 ■2万5000円 ■ガレージカ ☎0594-82-5026	ORIGINAL RACING  IQ-ROM 34前 33後 33前 実際の乗りやすさを重要視してセッティングされるECU。ストリートではもちろん、サーキットでも乗りやすくなる。 ■9万5000円 (Z34前期) 8万円 (DE/HR) ■オリジナルレーシング ☎079-253-2678
DAYTONA Racing  DAYTONA SPORTS ECM RS-Tune 34後 34前 33後 33前 ユーザー自身がUpRevインターフェイスケーブルと車両を接続すれば、瞬間にECMチューニングが完成。仕様をリクエストすることが可能なほかアップデートに対応できる。 ■9万8000円 ■デイトナ ☎092-513-7300	DAYTONA Racing  DAYTONA SPORTS ECM T-Tune 34後 34前 33後 33前 UpRev OSIRISを用いてスピードリミッター解除、REVリミッター変更、電子スロットル特性、燃料や点火タイミング、可変バルブタイミングMAPをチューニングできる。 ■8万9800円 ■デイトナ ☎092-513-7300	UpRev  Osiris Tuner 34後 34前 33後 33前 各種リミッター解除や燃料、点火、スロットル補正など純正ECUの書き換えが可能。ノートPCにアプリケーションをダウンロードし、専用ケーブルで接続する。Z34バージョンSのみ未対応。 ■12万8000円 ■UpRevジャパン ☎092-513-7300	DATSUN FREEWAY  DF改 ECUチューン 34後 34前 33後 33前 高水準の解析と優れた最適化によって、エンジン本来のポテンシャルを引き出し、レスポンス&トルクアップを可能にする。 ■7万8000円 ■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441	Z SPORT  Z33スーパーコンピュータ 33後 33前 燃料・点火時期の調整に始まり、VCTの作動変更までを行う現車合わせECU。低回転域のトルクアップから高回転域のパワーアップを実現している。 ■8万円 ■セントラル ☎042-486-4451	Z SPORT  Z34スーパーコンピュータ 34後 34前 低回転域のトルクアップから高回転域のパワーアップを実現。燃料・点火時期の調整に始まり、VCTの作動変更までを行う現車合わせECUだ。 ■9万円 ■セントラル ☎042-486-4451
Rocket Dancer  コンピューターチューニング 34後 34前 33後 33前 リニアに反応するスロットル特性や、軽やかなエンジンの吹け上がりなどにこだわったオリジナルのECUメニュー。現車合さはプラス5万円で対応可能。 ■4万円 (Ver.1) 8万8000円 (Ver.2) ■フジムラオート ☎075-661-9393	P-F-U  nissan-ECM 34後 34前 33後 33前 シャープに反応するアクセルレスポンスや低回転域から太いトルクを発生させるECUセッティングメニュー。純正ECU書き換えにて対応。 ■11万3400円 (標準) 14万5800円 (現車合わせ) ■CAR SERVICE P-F-U ☎042-794-9804	AMUSE  ハイトック ROM 34後 34前 33後 33前 電スロや可変バルタイなどのメニューに始まり、高回転域でのスロットルの閉じしめ制御にも対応させた制御が可能なECUセッティング。 ■9万8000円～ (33前期は6万9800円～) ■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055	NETWORK  リセッティングCP 33後 33前 3通りのECUリセッティングメニュー。「1」は速度リミッターカット、「2」は1+回転リミッターの任意設定、「3」は2+燃料・点火マップ変更という内容だ。 ■4万3500円 (STAGE1) 6万5000円 (STAGE2) 9万8000円 (STAGE3) ■ネットワーク ☎0587-66-1411	NISMO  スポーツリセッティング 34後 34前 33後 33前 リミッターの解除から、専用の等長フルデュアルエキゾーストシステムまでがセットとなったTYPE-2まで各種メニューが用意されている。 ■11万円～26万円 ■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423	Top Fuel  Hi-Per ROM フルスベック 33後 33前 回転リミッター値の変更にはじまり、スピードリミッターやスロットルマップから、可変バルタイまで幅広いエンジンコントロールメニューの内容を書き替えるECUセッティング。ライトスベック仕様もあり。 ■9万8000円 ■トップフューエル ☎0598-56-5880
Motor Technica  Hatech ECU 33前 HALTECH ECUプラグインタイプを使用したフルコン本体+セッティング。純正書き換えでは対応がむずかしいセッティングが可能となっている。 ■35万8000円～ ■モーターテクニカ ☎075-204-6718	Motor Technica  純正書換 ECU 34後 34前 33後 33前 純正書き換え式のリセッティングECU。エンジンチューンなどにも幅広く対応する。リミッターカット、ライトチューンからヘビータンチューンまで対応可能だ。 ■2万5000円～ ■モーターテクニカ ☎075-204-6718	MIDORI  MIDORI Z34 ハイパワー ECU 34後 34前 各制御マップを最適化し、潜在能力を引き出すことが可能になります。また、実走行+ダイナミック仕様では、車両ごとの特性を考慮して厳密なセッティングを行うことで、より理想的なフィーリングを追求。 ■13万円 ■緑整備センター ☎045-933-1101	MINE'S  VX-ROM 34後 34前 33後 33前 スピードリミッターカット、燃調・点火時期のリセッティング、レブリミッターの拡大などで全回転域でのレスポンスアップを実現している。イモビ機能も使用可能。 ■9万6000円 ■マインズ ☎046-857-3313	PHOENIX'S POWER  アプリケーションCPU 34後 34前 33後 33前 仕様に合わせて1台ずつ現車セッティング。遠方で来店できないユーザーには、通信販売や出張セッティングも受け付けてくれる。 ■16万円 ■フェニックスパワー-SPL ☎0774-48-1157	BLITZ  B-EMU 34後 34前 33後 33前 純正ECUのデータをブリッツオリジナルのデータ書き換え。スピードリミッターやレブリミッター引き上げ、空燃比やバルブタイミングを最適にチューニングする。 ■9万8000円～ ■ブリッツ ☎0422-60-2277

ROUTE6



EMS 8860

34後 34前 33後 33前
オーストラリアで開発された、高性能／多機能ながら、低価格での提供を実現したエンジンコントロールユニット。

■17万8000円
■ルートシックス ☎03-3690-0600

KSROM



コンピュータチューニング

34後 34前 33後 33前
ロコミで人気広がったロムチューニングメニュー。低価格ながら仕上がりのよさが魅力のチューニングコンピュータだ。Z33、34全車に対応。

■7万8000円～11万8000円
■ケイエスロム ☎0797-57-5580

WING TAKEO



翼ECU

34後 34前 33後 33前
点火・点火時期・電子スロットル・可変バルタイ・電動ファンなどを、最適にセッティングし、全域でパワーアップを体感。ワンオフのセッティングはプラス5万円。

■10万円
■ウイング・タケオ ☎059-363-2104

SLR



Sport ECU STAGE2

34後 34前 33後 33前
ダイナミックな実走行テストを重ね、エンジンポテンシャルを最大限に引き出す。スピードリミッターカットとスロットルタイミング変更のみのSTAGE1（4万5000円）もあり。

■9万9750円
■サンラインレーシング ☎086-209-1000

Revyou



チューニングECU

34後 34前 33後 33前
燃調、点火時期、VTC、VVEL、各種リミッター解除など要望にそった適切な状態へ書き替え可能。過給器にも対応する。33のアイドリング異常にも効果的だ。

■7万5000円～
■レビュー ☎0438-60-3133

Rush



ECUセッティング

34後 34前 33後 33前
シャシダイを使用してクルマに合わせた「現車合わせ」ECU。速度・回転リミッターの変更にはじまり各種調整。ミッションCPUプログラム変更は6万円。

■4万円～
■Rush Factory ☎070-1313-0070

PIVOT

スロットルコントローラー
3-drive・COMPACT THC

34後 34前 33後 33前
12種類のデータを内蔵し、スポーツ走行からエコ走行までニーズに応じた調整ができるスロットルコントローラー。

■1万8000円
■ピボット ☎0263-46-5901

CUSCO



クスコ・スロットルコントローラー

33後 33前
ECOモードに加え3つのスポーツモードが用意されており、軽快な車両の動きを体感することが可能。カブラーオンで簡単装着可能なスロットルコントローラー。

■4万2000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

OGS



TCバージョン S

34後 34前 33後 33前
TCメッセンジャーの基本機能に加え、オートクルーズの速度を記憶するレジャー機能、燃費向上に役立つリアルエコモードなど便利な機能搭載されている。

■1万9800円
■オーグーシステム ☎03-3438-4113

APEXI



SMART ACCEL CONTROLLER

34後 34前 33後 33前
鋭いレスポンスからエコな走りまで、7モードを搭載したアクセルコントローラー。シンプルな小型スイッチで、各モードをコントロールすることができる。

■1万2000円（ハーネス4500円）
■Apex ☎0544-65-5061

スロットルコントローラー

THROTTLE
CONTROLLER

ROUTE6

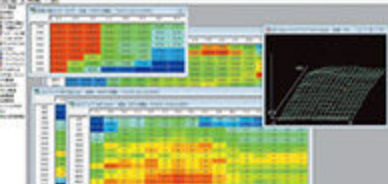


EMS 4424 Stinger

34後 34前 33後 33前
EMS8860の技術を継承したコストパフォーマンスモデル。高性能なCPU制御とセッティングで出力向上を実現する。

■12万8000円
■ルートシックス ☎03-3690-0600

G.TWORKS



G.TWORKS Map Editor

33後 33前
ECU内の各種マップの編集が可能となるエディター。視覚的なセッティングが行えるプロ仕様ソフトウェア。

■3万円～
■G.T WORKS ☎097-520-5388

コントロール系アイテムその他

OTHER
CONTROL
ITEM

POWER ENTERPRISE



i-Cruise F

34後 34前 33後 33前
オートクルーズの安定性を極限まで求めたクルーズコントローラー。スロコン、プリッピング機能はもちろん、ブレーキオーバーライドも搭載し安全面にも配慮する。

■2万8000円～3万2000円
■パワーエンタープライズ ☎045-30-9111

BLITZ

THROTTLE CONTROLLER
FULL AUTO LIGHT

34後 34前 33後 33前
シンプルな操作にしたスロットルコントローラーのライトモデル。操作はON/OFFスイッチのみで、取り付けは電源や配線の必要ない完全カブラーオン設計。

■1万9800円
■ブリッツ ☎0422-60-2277

BLITZ

THROTTLE CONTROLLER
FULL AUTO PLUS

34後 34前 33後 33前
全24モードを搭載するブリッツスロコンの上位モデル。「オートモード」のカスタマイズ、アクセル開度の表示などの機能を数多く搭載している。

■4万円
■ブリッツ ☎0422-60-2277

PIVOT

スロットルコントローラー
3-drive・FLAT THF

34後 34前 33後 33前
14mmという薄型コントローラーに3-drive COMPACTと同様の機能を搭載。すっきりとした装着感がうれしい。

■2万3000円
■ピボット ☎0263-46-5901

BILLION



VFC II

34後 34前 33後 33前
電動ファンの作動ポイントを任意に設定可能なバリエーションファンコントローラー。水温や使用用途に合わせた、アクティブな強制冷却が可能だ。

■1万9000円
■ミノルインターナショナル ☎04-2788-7878

Shadow Meter



電動ファンコントローラー

34後 34前 33後 33前
小型の電動ファンコントローラー。温度センサーが2つ付属するので水温と油温どちらも制御が可能。視認性の高いデジタルLED表示でワーニング設定を行うことも可能。

■1万円
■クールナッツ ☎045-800-3157

HKS



OB-LINK TYPE-001

34後 34前 33後 33前
OBDのコネクターからエンジンや車両の各種情報を抽出し、Bluetooth通信を用いて端末（タブレットやスマートフォン）に表示するシステム。

■1万9800円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

HKS



FSC

33後 33前
サーキット走行時に必要な「ラジエーターファン制御による冷却対策」「スピードリミッター解除」をコンパクトに盛り込んだ。

■4万2000円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

HKS



VAC

34後 34前
独自の方式で、CAN通信信号をコントロールし、安全かつ確実にスピードリミッターの解除を可能。MTのシンクロレブコントロール搭載車取り付け不可。

■8万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

siecle



MAP CONTROLLER

33前
コンパクトボディにダイヤルのみというシンプルな燃料調整コントローラー。ポリウムダイヤルを回すだけで燃調補正が可能だ。

■1万5800円
■ジェイ・ロード ☎03-5746-0720

ROUTE6



ミラクルパワーダイレクト

34後 34前 33後 33前
点火プラグの電極に電圧降下および電圧変動の少ない電力を供給し、従来の電気スパークよりも強力なスパークを発生させるパーツ。

■2万8000円
■ルートシックス ☎03-3690-0600

BLITZ

Litium-ion Battery Spec
Li-Fe

34後 34前 33後 33前
最新の蓄電池技術「LiFePO4」を採用した自動車用リチウムイオンバッテリー。重量は約2.8kgという超軽量化を実現。

■7万円～
■ブリッツ ☎0422-60-2277

T.M.WORKS



Ignite VSD alpha16v

34後 34前 33後 33前
装着することにより、点火コイルへの入力電圧を16Vまでブーストアップし、電気負荷時においても電圧を16Vから下げることはない安定した電圧を点火コイルに供給可能。

■3万6500円
■T.M.WORKS ☎0555-72-0546

CUSCO



IGキャパシタ

34後 34前 33後 33前
バッテリーへの電気負荷の低減効果やイグニッションコイルへの安定した電力供給が可能なキャパシタ。全域でのトルク感向上や、電装品使用時のパワーダウンの抑制に効果あり。

■1万6000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

OKADAPROJECTS



PLASMA DIRECT

34後 34前
ダイレクトイグニッションコイル専用ハイパワーイグニッションコイル。点火性能向上によるマルチスパークがエンジン出力の向上を実現。
■13万5000円
（33前期は12万8000円）
■OKADAPROJECTS ☎044-822-3341

NISMO



High-Flow Volume Injectors

33前
ノーマルと同形状で吐出量アップを実現。無加工で純正とリプレースできる。トップフィードタイプで吐出量は480cc/minとなる。

■1万3500円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423

SARD



FUEL PUMP

34後 34前 33後 33前
エンジンパワーの増大とともに必要となる安定した燃料供給が可能なインタンク式フューエルポンプ。165ℓ・235ℓ・265ℓ・275ℓ・295ℓの5種類を用意。295/295ℓは高燃圧対応の最新型ポンプとなる。

■2万円～
■サード ☎0565-53-1166

CUSCO



DW大容量燃料ポンプ

34後 34前 33後 33前
インジェクターに効率よく安定した高い流量の燃料を供給可能な、大容量・大流量を誇る燃料ポンプ。米国デュークス社製、容量は255ℓ/h、265ℓ/h、320ℓ/hが設定されている。

■1万7000円～2万6000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

I.A.Tec



AeroMotive製 Stealth Fuel Pump

34後 34前 33後 33前
ボルトオン装着が可能なインタンク式の大容量燃料ポンプ。340ℓと325ℓの2タイプがラインナップしている。

■3万3000円～3万4500円
■アイエーテック ☎076-240-8884

NISMO



High-Flow Volume Fuel Pump

33前
インタンク型の高流量フューエルポンプ。流量は純正の90ℓから165ℓへと増大されている。

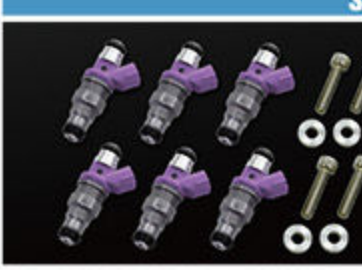
■4万円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423

電気系アイテム

ELECTRIC
ITEMS

燃料系

FUEL PART

POWER ENTERPRISE  大容量インジェクター 33前 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。380ccと510cc、650cc、800ccの4種類を設定し、チューニングに合わせた選択が可能。 ■1万8000円/1本 ■パワーエンタープライズ ☎045-30-9111	POWER ENTERPRISE  大容量フューエルポンプ 33前 低騒音、低振動の設計なので、気になる駆動音の心配もなし。245ℓ/hと255ℓ/hの2タイプがラインナップ。 ■2万2000円～2万4000円 ■パワーエンタープライズ ☎045-30-9111	SARD  FUEL DELIVERY SET 33前 大容量インジェクターとデリバリーパイプのセット。デリバリーパイプ本体にはゴールドアルマイトが施されたマシンカットアルミボディを採用。650ccと800cc2種類の吐出量から選択可能。 ■14万円 ■サード ☎0565-53-1166	SARD  RETURN KIT 33前 リターン燃料配管を新設する場合に必要なキット。純正フューエルセンサーゲージ取付け可能。純正の燃料メーターにてガソリン残量表示が可能。 ■2万9800円 ■サード ☎0565-53-1166	SARD  INJECTOR for VQ35 34後 34前 33後 33前 純正デリバリーパイプに取り付けできる最新型12ホールインジェクター。霧化が良くなることにより、パワー・トルク・燃費の向上を実現する（要現車セッティング）。 ■7万5000円（550cc） 10万8000円（650/800cc） ■サード ☎0565-53-1166	CUSCO  DW大容量インジェクター 34後 34前 33後 33前 米国デッチワークス社製で、吐出量は440cc、600cc、850cc、1000cc、2200ccがラインナップ。供給量に余裕が出ることで、エンジントラブルの抑制につながる。 ■7万2000円～18万7000円 ■キャロッセ ☎027-352-3578
Thunder Bolt  チタニウム・カスタムキット 34後 34前 33後 33前 鍛造チタニウム素材を用いた、ナット、ボルト、ワッシャーのキット。色鮮やかなPVD加工を施し、陽極酸化処理以上に耐摩耗性に優れている。 ■4万9800円 ■デイトナ ☎092-513-7300	Z SPORT  Z33大容量オイルパン 33後 33前 純正オイルパンよりも約1.4ℓのオイル量を増加できる大型オイルパン。内部にはパッフルプレートと設けて片寄せを防止。 ■5万円 ■セントラル ☎042-486-4451	NISMO  レインフォースドオイルポンプ 33前 シフトミス時のオーバーランで起こりがちなギア破損を防止する。SCM材を機械加工したギアを組み込んでいる。 ■9万円 ■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423	ATI  スーパーダンパー・クランクプーリー 34後 34前 33後 33前 軽量かつ高精度なプーリーで、吹け上がりのいいエンジンフィールへと変化する。口径は純正サイズで、各種ベルトは純正品を使用することが可能。 ■9万8000円 ■デイトナ ☎092-513-7300	Western CustomZ  カーボンエンジンカバー 34後 34前 3M綾織りカーボンシートをベースに形成した、エンジン冷却ダクト付きカーボンカバー。熱による形状変化が起きないよう最適な厚さと素材を選定している。 ■4万9800円 ■デイトナ ☎092-513-7300	その他 OTHERS
Z1 Motorsports  マグネティック・ドレンボルト 34後 34前 33後 33前 エンジンオイル中に混入するわずかな鉄粉を完全にキャッチし、エンジンを保護。オイルドレンには同社のキャラクター・ZINO（ジノ）のエンボスが施される。 ■1980円 ■デイトナ ☎092-513-7300	SUPER LAP  軽量フィラーボルト Type4 33前 軽量・高硬度のアルミ合金から削り出された六角ボルトに、耐食性・耐摩耗性に優れたアルマイト処理を施した。レッドのほか、ゴールドもラインナップ。 ■1600円 ■ムーンフェイス ☎0566-75-4455	SUPER LAP  MAGドレンボルト Type4 33前 4000ガウスの磁力で、ミッションおよびデフキャリアの底に沈殿したスチールフレークを吸着し、過酷な状況下でもギヤオイルの性能を100%発揮させる。 ■1800円 ■ムーンフェイス ☎0566-75-4455	ARC  オイルキャッチタンク 34後 34前 33後 33前 省スペース化を実現したリザーブタンクとオイルキャッチタンクが一体型。オールアルミ製でエンジンルームのドレスアップ効果も高い。 ■3万4800円 ■エアーレスプレージング ☎0545-32-0525	I.A.Tec  エアフローメーターアダプター 34後 34前 日産純正エアフローメーターを移設する際、アルミパイプに溶接できる、アルミ削り出しのエアフロ溶接用アダプター。 ■1万2000円 ■アイエーテック ☎076-240-8884	UpRev  大容量エアフローセンサー 34後 34前 33後 33前 よりハイパワーなエンジンを目指す目的で純正比180%までの容量を読み込むMAF GTを開発。日立型番W0133-1723137装着車に対応。 ■5万8900円 ■デイトナ ☎092-513-7300
BLITZ  OIL SENSOR ATTACHMENT 34後 34前 33後 33前 TEMPセンサー、PRESSセンサーをオイルフィルターにサンドイッチ状に取り付けるときに使用するアタッチメント。 ■6000円 ■ブリッツ ☎0422-60-2277	POWER ENTERPRISE  スーパーケプラーVベルト 33前 耐熱性、耐スリップ性、耐摩耗性に優れたアイテム。ケブラー繊維を折り込み、リブ高さを10%アップさせることでノーマルの3倍の耐久性を実現。 ■2500円～ ■パワーエンタープライズ ☎045-30-9111	Z1 MotorSports  インテークシリコンホース 34後 34前 33後 多層強化シリコン採用のインテークパイプ。経年劣化によるひび割れにも強い。レッドとブルーの2色からチョイスできる。 ■2万1600円（34） 1万9800円（33） ■デイトナ ☎092-513-7300	SLR  強化エンジンマウント 34後 34前 33後 33前 エンジンマウントの硬度を上げることで、エンジンの揺れを抑制して、アクセルレスポンスやシフトフィーリングの向上に効果を発揮する。 ■3万8000円 ■サンライズレーシング ☎086-209-1000	Z1 MotorSports  ウレタンエンジンマウント 34後 34前 加工を必要としない強化エンジンマウント。マウント本体の省スペース設計、高さ調節も可能。ウレタンの硬度による余計な振動を抑制する。 ■3万9800円 ■デイトナ ☎092-513-7300	PREMIUM JAPAN  PREMAGdb Model E 34後 34前 33後 33前 見た目にこだわらず実用性・耐久性を重視したスチール製強力マグネット付きドレンボルト。耐熱温度180℃・4300ガウスの強力磁石「ネオジウム」を採用している。 ■2000円 ■プレミアムジャパン ☎042-514-8991

SPECIAL PARTS for NISSAN Z33/34

EXHAUST&INTAKE PARTS

エキゾースト&インテーク

気持ちのいいサウンドと好レスポンスを手に入れる

スポーツ走行でのレスポンスやパワーアップがねえるのはもちろん、快適なドライブのサポートにも最適。

■掲載データは2016年2月1日現在の情報です。価格は税抜き表記です。

34後 = Z34後期に適合
33後 = Z33後期に適合
34前 = Z34前期に適合
33前 = Z33前期に適合
汎 = 汎用アイテム

FUJITSUBO  Legalis R 33前 材 ステンレス 径 メイン：76.3-60.5 φ テール：117 φ ノーマル車からチューンドカーまで、低中回転域のトルクアップと高回転域での高効率を両立する。 ■10万5000円 ■藤壺技研工業 ☎055-998-0130	FUJITSUBO  AUTHORIZE RM 34後 34前 材 チタン 径 メイン：60.5 φ テール：122 × 112 φ 軽量、そしてスポーツ・パフォーマンスにプライオリティを置いた、レーシングスポーツ・スペック。 ■39万8000円 ■藤壺技研工業 ☎055-998-0130	FUJITSUBO  AUTHORIZE R typeS 34後 34前 材 ステンレス 径 メイン：60.5-50.8-54.0 φ テール：117 φ 「AUTHORIZE R」のサウンドを進化させ、ハイトーンのスポーツサウンドを実現。音にこだわったマフラーだ。 ■15万円 ■藤壺技研工業 ☎055-998-0130	FUJITSUBO  AUTHORIZE R 34後 34前 材 ステンレス 径 メイン：60.5-50.8-60.5 φ テール：117 φ サウンドを重視しながら、高いパフォーマンスにもプライオリティを置いた、アスリートスポーツ・スペックとなっている。 ■15万5000円 ■藤壺技研工業 ☎055-998-0130	NISMO  スポーツマフラー 34後 34前 材 ステンレス 径 メイン：60.5 φ テール：110 × 95 φ フロントパイプからサイレンサーまでがセット。1年または3年6万km保証つき。 ■18万43円 ■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423	マフラー MUFFLER ☐=材質 ○=パイプ径 車検 = 車検対応 競 = 競技用 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
--	---	--	--	---	--



RSEvolution EXTREME MUFFLER

34後 34前
材 ステンレス
径 メイン：60φ×2
テール：123φ
最上級のクオリティと究極の排気効率、さらに3年間の完全保証までを実現させたエクストリームモデル。
■17万5000円
■Apex ☎0544-65-5061



N1evolution MUFFLER

33後 33前
材 ステンレス
径 メイン：80φ テール：90φ
ストレート構造のための斜め出しスタイルが特徴のオールステンマフラー。全域において出力向上を実現する。
■11万6000円
■Apex ☎0544-65-5061



POWER Getter

33後 33前
材 ステンレス
径 メイン：70.0φ テール 99.0φ
パイプ径・レイアウト・サイレンサー構造など、排気効率を最優先して得たトルク&パワーは、迫力サウンドを奏でる。
■8万9000円
■藤壺技研工業 ☎055-998-0130



Legalis Elegant

33後 33前
材 ステンレス
径 メイン：76.3-60.5φ
テール：99.5×71.5φ
マフラーの基本的な機能を限りなく追及し、本物の上質感とちょっとした刺激を含んだ大人のためのスポーツマフラー。
■13万円
■藤壺技研工業 ☎055-998-0130



Legalis R typeS

33後 33前
材 ステンレス
径 メイン：60.5-50.8φ
テール：102φ
大口径&高効率マフラーのベーシックモデル。ハイトーン・スポーティサウンドで、「音色」に特化したこだわりの逸品。
■13万3000円
■藤壺技研工業 ☎055-998-0130



Legalis R

33後 33前
材 ステンレス
径 メイン：76.3-60.5φ
テール：117φ
Z33後期用の追加モデル。MT/ATに対応する。Version NISMO用は13万5000円となっている。
■11万5000円～13万5000円
■藤壺技研工業 ☎055-998-0130



Class KR

34後 34前
材 ステンレス
径 メイン：60-60φ W
テール：115φ
二重ディフューザーテールとTig仕上げが美しいオールステンマフラー。平成22年度の新規制に対応している。
■17万5000円
■カキモレーシング ☎072-265-8411



KRnoble Ellisse

33後 33前
材 ステンレス
径 メイン：70φ
テール：120×80φ
エレガントなオールステンマフラー。オーバルテールと、スワロフスキー社製クリスタルのロゴプレートがポイントだ。
■13万5000円
■カキモレーシング ☎072-265-8411



オールステンマフラー TypeW

33前
材 ステンレス
径 メイン：65φ テール：50φ W
オーバルデュアル左右出しのスタイルで、美しいリアビューを実現。存在感抜群のオールステンマフラーだ。
■10万8000円
■オートリアル ☎06-6787-9008



CRIMSON エキゾーストマフラー ファーストクラス

34後 34前 33後 33前
材 チタン
径 メイン：70-60×2-50φ×2
テール：120φ
オールチタンによる大幅な軽量化を実現する高性能マフラー。テールパイプはチタン焼き色と二重管仕上げ。
■31万8000円
■エムシーアール ☎048-995-0131



SUPER SOUND MASTER

34後 34前 33後 33前
材 ステンレス
径 メイン：60φ テール：115φ
徹底したサウンドコントロールにより、常用域では静粛性を確保しつつ、踏み込むとキレのある甲高いサウンドを演出。
■18万8000円～21万8000円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



PREMIUM01S センターパイプ&リヤマフラーセット

33後 33前
材 ステンレス
径 メイン：76φ テール：90φ
触媒後交換タイプのセンターパイプとサイレンサーのセット。競技専用品ならではの迫力サウンドが魅力。
■13万8000円
■E-RコーポレーションROWEN事業部 ☎0565-52-8555



デュアルレーシングエキゾースト

33後 33前
材 ステンレス
径 メイン：80-60φ テール：100φ
タテ置きサイレンサーのレイアウトが独特なスタイルの2本出しマフラー。追加クーラーのためのスペースも配慮される。
■17万5000円
■ガレージ4413 ☎0465-33-7700



ステンレスエキゾーストシステム (是漢)

34後 34前
材 ステンレス
径 メイン：70φ テール：90φ
サーキット使用に限定して、性能重視で開発した競技用フルストレートステンレスエキゾーストシステム。
■6万9000円
■ガレージカ ☎0594-82-5026



ステンレスエキゾーストシステム (RIKISAKU)

34後 34前
材 ステンレス
径 メイン：70φ テール：100φ
Z34の排気系でボトムネックとなっているフロントパイプをセットで交換し、サイレンサーを追加することで消音性とパワーを両立している。
■21万5000円
■ガレージカ ☎0594-82-5026



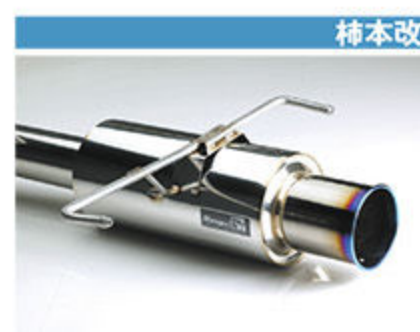
GT1.0Z Racing

33後 33前
材 ステンレス
径 メイン：80φ テール：90φ
1.0mm厚という極薄ステンレスパイプを採用し、エンジンの性能を最大限まで引き出す超軽量レーシングマフラー。
■7万円
■カキモレーシング ☎072-265-8411



HYPER FULLMEGA N1+Rev.

33後 33前
材 ステンレス
径 メイン：70φ テール：115φ
レーシーなサウンドとストリートカーに最適な出力特性を実現する砲弾型サイレンサー採用の車検対応マフラー。
■8万円
■カキモレーシング ☎072-265-8411



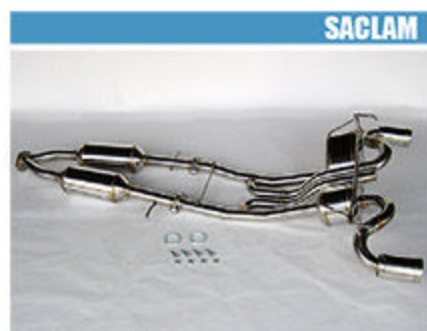
Regu.06&R

33後 33前
材 ステンレス
径 メイン：70-60φ W
テール：90φ
厳しい音量規制に対応させながらも、確実な出力向上と柿本サウンドの両立に成功したチューニングマフラー。
■12万5000円
■カキモレーシング ☎072-265-8411



Z34 サイレンサーキット (加速騒音規制対応品)

34後 34前
材 ステンレス
径 メイン：65-50φ テール：89φ
レゾネーターパイプの代わりに卵型の小型サイレンサーユニットが搭載されたサイレンサーキット。
■26万円
■SACLAM ☎048-584-7117



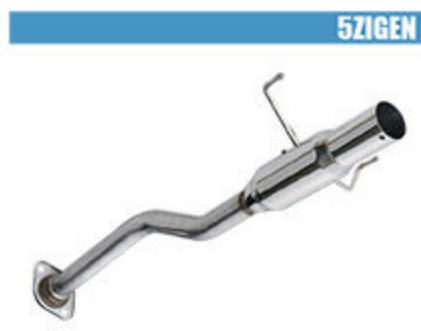
Z34 サイレンサーキット

34前
材 ステンレス
径 メイン：65-50φ テール：92φ
レゾネーターパイプを配したリアマフラーキット。独特のレイアウトにより、加速騒音規制に対応させつつ、3倍音が車内に聴こえてくる逸品。
■26万円
■SACLAM ☎048-584-7117



Z33 サイレンサーキット

33後 33前
材 ステンレス
径 メイン：65-50φ テール：89φ
Z33前後期対応のリアマフラー。センターパイプ付きでMT/AT両方に装着可能で車検対応品。
■21万2000円
■SACLAM ☎048-584-7117



SUPER LAP

33前
材 ステンレス
径 メイン：60.5φ
テール：100-80φ
シンプルなストレート構造の競技用マフラー。スプラッシュチャンバースシステムにより整音性能も向上。
■14万8000円 (フルステン)
■20万4000円 (ステン+チタン)
■26万8000円 (フルチタン)
■5ZIGEN インターナショナル ☎072-995-8005



5ZIGEN SP STREET

34前 33後 33前
材 ステンレス
径 メイン：70-60.5φ
テール：114φ
中間パイプとサイレンサーのセット構成となる車検対応マフラー。装着する車両の年式により車検非対応。
■16万3000円
■5ZIGEN インターナショナル ☎072-995-8005



ProRacer ZZ

33後 33前
材 ステンレス
径 メイン：70-60.5φ
テール：100φ
中高速域のトルクアップを実現するステンレスマフラー。1.2mm厚のSUS436材を採用。
■7万6000円～
■5ZIGEN インターナショナル ☎072-995-8005



EXAS EVO Tune

34前
材 メイン：ステンレス
テール：チタン
径 メイン：60φ
テール：115φ
パワー、トルク、クオリティを高いレベルで両立させた、スポーツマインドと実用性を兼ね備える新世代スポーツマフラー。
■16万8000円
■ジーピースポーツ ☎0256-36-7773



GTspec TiTANIUM 80RS

33後 33前
材 チタン
径 メイン：60-80φ
テール：120φ
2本出しのスタイルに設計された競技用チタンマフラーセット。
■27万4000円
■サンラインレーシング ☎086-209-1000



GTspec TiTANIUM 80RR

33後 33前
材 チタン
径 メイン：60-80φ
テール：120φ
軽さと機能性にこだわったチタン製のシングル出し競技用マフラーだ。
■28万円
■サンラインレーシング ☎086-209-1000



GTspec RS Center Pipe set

34後 34前
材 ステンレス・チタン
径 メイン：60-80φ テール：115φ
GTspec RSとCenter Pipeがセット。
■14万8000円 (フルステン)
■20万4000円 (ステン+チタン)
■26万8000円 (フルチタン)
■サンラインレーシング ☎086-209-1000



GTspec RS Center Pipe Dual set

34後 34前
材 ステンレス・チタン
径 メイン：60φ テール：115φ
GTspec RSとCenter Pipe Dualのセット。
■15万8000円 (フルステン)
■21万4000円 (ステン+チタン)
■29万4000円 (フルチタン)
■サンラインレーシング ☎086-209-1000



GTspec RS

34後 34前
材 ステンレス・チタン
径 メイン：60φ テール：115φ
ステンレスとチタンの2種類から選べる保安基準適合のマフラー。リアピースのみの設定。
■11万8000円 (ステンレス)
■18万円 (チタン)
■サンラインレーシング ☎086-209-1000

GReddy



コンフォートスポーツ GTS 車検 43

33後 33前
材 ステンレス
径 メイン：60φ テール：115φ
スタイリッシュなルックスと心地いいサウンドが特徴のオールステンマフラー。リアピースのみ交換でテールエンドにはヒートグラデーションを採用している。

■9万4000円
■トラスト ☎0479-77-3000

TOMEI POWERED



EXPREME Tiフルチタニウムマフラー 車検 43

33後 33前
材 チタン
径 メイン：80φ テール：115φ
かざりなくストレートにしたレイアウトやサイレンサーの内部構造など、すべてにこだわった、シングル出しの競技用マフラー。

■13万8000円
■東名パワード ☎042-795-8411

Z SPORT



Z33マフラー ver. II 車検 43

33後 33前
材 ステンレス
径 メイン：60φ テール：101φ
純正バンパー対応の左右2本出し。ノーマルマフラーよりも、排気効率を格段にアップさせNAエンジンらしい音質に。

■8万2000円
■セントラル ☎042-486-4451

Z SPORT



Z33マフラー ver. I 車検 43

33後 33前
材 ステンレス
径 メイン：60φ テール：80φ
片側タテデュアル2本出し形状で、純正バンパーにも対応する。高回転にエンジンを回すほどに官能的な音質を発揮。

■9万2000円
■セントラル ☎042-486-4451

Z SPORT



エキゾーストマフラー 車検 42

34後 34前
材 ステンレス
径 メイン：70φ
テール：99.5×71.5φ
NAらしい高回転までの吹け上がりのよさを味わえる、4本出しテールが特徴的なオリジナルマフラー。オールステンレス製で保安基準適合品だ。

■18万円
■セントラル ☎042-486-4451

SAH



HKS SuperSoundMuffler SA浜松SPEC 車検 43

34後 34前 33後 33前
材 ステンレス
径 メイン：50φ×2
テール：102φ
甲高いサウンドが特徴の車検対応マフラーに独自の発色加工を加えている。

■19万8000円～22万8000円
■スーパーオートバックス浜松 ☎053-476-2180

AMUSE



Ver nismo R1 TITAN EXTRA STTI 車検 43

34後 34前
材 チタン
径 メイン：76.3φ テール：115φ
出力を高めながらも静粛性も確保。Ver. NISMO専用の排気系レイアウトに対応したチタンマフラーだ。

■25万8000円
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055

AMUSE



R1 TITAN プロGRESS 車検 43

34後 34前 33後 33前
材 チタン
径 メイン：76.3φ テール：115φ
経年劣化に対応するため、グラスウールに頼らない内部構造にしたサイレンサーを採用。従来モデルから1.4kgの軽量化にも成功している。チタン製。

■24万8000円～
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055

AMUSE



R1 TITAN EXTRA 車検 43

34後 34前 33後 33前
材 チタン
径 メイン：76.3φ テール：115φ
フロントパイプ直後から交換するタイプで、チタンサウンドを堪能できる保安基準適合タイプ。焼き色の種類を選択可能。

■23万8000円～
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055

AMUSE



Ver nismo R1 TITAN RS-Silent STTI 車検 42

34後 34前
材 チタン
径 メイン：76.3-60φ×2
テール：115φ
Ver. NISMOのデュアルパイプに対応させたSTTIマフラー。

■33万8000円
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055

AMUSE



R1 TITAN RS-Silent STTI 車検 42

34後 34前 33後 33前
材 チタン
径 メイン：76.3-60φ×2
テール：115φ
音量を控えめに設計したチタンマフラー。センターパイプはデュアルという仕様。

■32万8000円
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055

GReddy



パワーエクストリーム R 車検 43

34後 34前
材 ステンレス
径 メイン：60φ テール：115φ
ストレート構造を採用したパワーアップ重視のステンレスマフラー。テールにはヒートグラデーションを採用する。加速騒音規制適用車は6MTのみ。

■25万円
■トラスト ☎0479-77-3000

BLITZ



NUR-SPEC Touring 車検 43

33後 33前
材 ステンレス
径 メイン：70-60φ
テール：114.3φ

パワーアップとレーシーなサウンドを両立する、ニルスペックRのコンセプトを継承。オーバル型サイレンサーを採用する。

■12万8000円
■ブリッツ ☎0422-60-2277

BLITZ



NUR-SPEC C-Ti 車検 43

34後 34前 33後 33前
材 メイン：ステン テール：チタン
径 メイン：70-60φ
テール：114.3φ

超軽量チタン合金テールとSUS304ステンレスボディの融合により、耐久性の向上とレーシーなリアビューを演出。

■12万8000円～
■ブリッツ ☎0422-60-2277

Rocket Dancer



USデュアルマフラー 車検 44

34後 34前
材 ステンレス
径 メイン：70-60φ×2
テール 80φ

その名の通りアメリカンでレトロなルックスが特徴的なマフラー。車検には対応していないが、大型サイレンサーにより常識的な音量のモデル。

■9万8000円
■フジムラオート ☎075-661-9393

Rocket Dancer



ジェントルサウンドマフラー 車検 43

34後 34前
材 ステンレス
径 メイン：60φ テール：115φ
排気効率と心地いいサウンドの両立を求めて開発された左右2本出しのステンレスマフラー。テールパイプはカール形状で115φ。リアピース交換タイプ。

■6万9000円
■フジムラオート ☎075-661-9393

Rocket Dancer



ジェントルサウンドマフラー チタンテール 車検 43

34後 34前
材 ステンレス チタン
径 メイン：60φ テール：115φ
心地いいサウンドと排気効率を求めて開発されたジェントルサウンドマフラーにチタンの色合いをプラス。限定生産のアイテムとなる。

■10万8000円
■フジムラオート ☎075-661-9393

BE FREE



Z34 / Z33 オールステンマフラー 砲弾左右出し 車検 43

34後 34前 33後 33前
材 ステンレス
径 メイン：60φ テール：100φ
オールステンレス製でテール径は100φとなる競技専用用品。チタンの焼き色が入って美しい仕上がり。

■3万9800円
■BE FREE ☎06-6324-0405

ASM



エキゾーストマニホールド 車検 43

33後 33前
材 ステンレス
径 45φ
3.5～4ℓクラスのV6マシンに適したサイズを採用している。設計・製造を担当したのはSACLAM社だ。

■27万円
■ASM ☎045-629-0905

HKS



STAINLESS EXHAUST MANIFOLD 車検 43

33前
材 ステンレス
径 42.7-60.5φ レイアウト 3-1
フローベンチにより流速や抵抗などを解析し、大幅な効率向上を実現。扱いやすさとTig溶接による美しさもポイント。

■12万8000円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

匠シリーズ



エキゾーストマニホールド 車検 43

34後 34前 33後 33前
材 ステンレス
径 42.7φ (34) 45φ (33)
レイアウト 3-1
Z33用はストリートでの扱いやすさを重視、Z34用は大排気量を確実にパワーへとつなげてくれる。

■24万円
■エイチ・ビー・アイ ☎03-5663-2551

エキゾーストマニフォルド

EXHAUST MANIFOLD

■=材質
■=パイプ径
レイアウト=集合形状

MIDORI



サイレントハイパワーNR チタンマフラー 車検 42

33後 33前
材 チタン
径 メイン：80φ テール：115φ
アイドリング時から心地よい低音サウンドを実現し、高回転時にはチタン材質特有の乾いた音色が楽しめる仕様。

■33万6000円
■緑整備センター ☎045-933-1101

MIDORI



サイレントハイパワーNR チタンマフラー 車検 42

34後 34前
材 チタン
径 メイン：80φ テール：115φ
メインパイプ径に80φのチタンパイプを採用、その他サイレンサーまでフルチタンにより高回転時は乾いたレーシーなサウンドを発する。

■29万4000円
■緑整備センター ☎045-933-1101

SLR



GTspec Exmani Pro 車検 43

34後 34前 33後 33前
材 ステンレス
径 45.0-60φ
パイプレイアウトとパイプ径を最適化しパワー&トルクを向上させる。パイプ径は42.7φ、45.0φ、48φの3種類。

■19万円
■サンラインレーシング ☎086-209-1000

SACLAM



Z33HR ASM EX-MANI 車検 43

34後 34前 33後
材 ステンレス
径 45-60φ
オートボックスASMモデルとして販売されているエキゾーストマニホールド。ブライヤーパイプの径を45φに設定している。遮熱板などショートパーツも付属。

■27万円
■SACLAM ☎048-584-7117

5ZIGEN



ProRacer HEADER 車検 43

33前
材 ステンレス
径 42.7-50.8φ
Z33前期のMTモデルに対応するステンレス製。パイプ径は、42.7φ～50.8φまでの片側3-1集合方式。

■10万5000円
■5ZIGENインターナショナル ☎072-995-8005

Garage4413



コニカルエキゾーストマニホールド Racing 車検 43

33後 33前
材 ステンレス
径 42.7-48φ
パイプ径が42.7φから48φに拡大していくコニカルタイプを採用。仕様はオーダー可能となっている。

■18万9000円
■ガレージ4413 ☎0465-33-7700

ORIGINAL RACING



48φエキマニ 車検 43

34後 34前 33後 33前
材 ステンレス
径 48φ
高回転時の伸びを重視した設計の、太めの48φパイプを採用したステンレス製エキゾーストマニホールド。45φモデルも設定あり。

■20万円
■オリジナルレーシング ☎079-253-2678

MCR



エキゾーストマニホールド 車検 43

34後 34前 33後
材 ステンレス
径 44.5φ・55φ
ノーマル比で8kgもの軽量化を実現するステンレス製のエキゾーストマニホールド。集合部までの距離をノーマルよりも長くするタイプの等長エキマニとなる。

■32万円
■エムシーアール ☎048-995-0131



Super EX BASIC VERSION

33後 33前
材 ステンレス
径 42.7-50.8φ
さまざまなタイプの集合形状からもっとも気持ちのいいフィーリングのエンジン特性を引き出す形状を導きだした。

■12万5000円～13万円
■藤壺技研工業 ☎055-998-0130



R1 チタンエキマニ／ステンレスエキマニ

34後 34前 33後
材 チタン
径 42.7-54-60φ (チタン)
42.7-60φ (ステン)
チタンモデルは純正比5kgの軽量化。
■34万8000円 (チタン)
22万8000円 (ステン)
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055



EXPREMEエキゾーストマニホールド Ver.2

33後 33前
材 チタン
径 42.7-60φ
等長にレイアウトされた高効率エキゾーストマニホールド。気持ちいいNAエンジンのフィーリングを満喫できる。

■11万4000円
■東名パワード ☎042-795-8411



ロングエキゾーストマニホールド Ver3

34後 34前 33後
材 ステンレス 径 45-50φ
プライマリーパイプを延長して等長化。パイプ径は45φ～50φとつなぎコンカルヘッダー化している。オーダーによりMT／ATに対応する。

■47万円
■デイトナ ☎092-513-7300



エキゾーストマニホールド

33後 33前
材 ステンレス
径 45.0φ
ノーマルよりも排気効率を20%以上向上し、中高速域のパワーアップを実現。排気のパワーロスを最小限に抑えている。

■15万9000円
■セントラル ☎042-486-4451



ハイパワーエキゾーストマニホールド

34後 34前 33後
材 ステンレス
径 48.6-60φ
集合部はストレートになるように設計。かざられたスペースで可能なかぎりゆるやかな「曲げ」でレイアウトされている。

■18万円
■セントラル ☎042-486-4451



オリジナルメタルキャタライザー

34後 34前 33後
材 ステンレス
径 60φ
フランジ位置を最適化するため、いちから設計・製作したオリジナルのメタルキャタライザー。車検にも対応する。AT車両には装着不可。

■16万5000円
■ガレージ力 ☎0594-82-5026



METAL CATALYZER

34後 34前 33後 33前
材 ステンレス
径 60φ
スポーツキャタライザーとしてのポテンシャルはもちろん、エクステンションとしての性能も追及。排ガス試験証明書付き。

■14万2000円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



触媒&触媒キャンセラー

CATALYZER
&
CATALYZER
CANCELLER

材=材質
径=パイプ径



EX マニホールド

34後 34前 33後
材 ステンレス
径 41.3-38.3-50.8φ
Z33後期からZ34まで対応。等長化した3-1レイアウトを採用しストリートでも扱いやすい。フランジは総削りだし。

■19万8000円
■マキシムワークス ☎048-584-6430



EX マニホールド

33前
材 ステンレス
径 41.3-38.3-50.8φ
Z33前期に対応。レーシングパーツと同じ加工工程で最大限、軽量、強度、美を追求し、ストリートマシンに適応させた。

■17万8000円
■マキシムワークス ☎048-584-6430



Super EX BASIC VERSION

34後 34前 33後
材 ステンレス
径 42.7-60.5φ
独自の加工技術がさらなる排気効率の向上と、優れたレスポンスを実現。MT車専用タイプとなっている。

■12万5000円
■藤壺技研工業 ☎055-998-0130



R1 スポーツ触媒 HR

34後 34前 33後
材 ステンレス
径 60φ
Z34のパワーを向上させるため、厳しい排ガス浄化性能基準をクリアしたスポーツ触媒。証明書付属。

■15万8000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055



ハイパワーキャタライザー

33後 33前
材 ステンレス
径 60φ
排気抵抗低減によるレスポンスアップが可能。排ガス試験表付属している車検対応品となっている。

■12万8000円
■セントラル ☎042-486-4451



ハイパワーキャタライザー

34後 34前
材 ステンレス
径 60φ
高い排ガス浄化性能をもつセルを採用したスポーツ触媒。排ガス試験証明書が付属する車検対応品。パイプ径は60φ。

■15万円
■セントラル ☎042-486-4451



GTspecEX SPORT CATALIZER

33後 33前
材 ステンレス
径 60φ
ボルトオンでリプレイス可能なスポーツ触媒。出力アップと排ガスの浄化性能の向上を実現。
■10万円
■サンラインレーシング
☎086-209-1000



SPORTS CATALYZER

34後 34前 33後 33前
材 ステンレス
径 60φ
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60φのメインパイプ径採用による排気効率の向上も実現している。
■14万1000円～
■サード ☎0565-53-1166



スポーツキャタライザー Racing

33後 33前
材 ステンレス
径 60φ
Z33全車に対応するスポーツキャタライザー。排ガスの浄化性能向上と排気効率向上の両方を実現。関連書類が付属する。パイプ径は60φを採用している。

■13万8000円
■ガレージ4413 ☎0465-33-7700



R1000 触媒ストレート

34後 34前 33後 33前
材 ステンレス
径 60φ
排気抵抗となる2つの純正触媒部をストレート化するパイプ。軽量化にも貢献し、さらなるパワーを実現する。

■4万8000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055



Circuit Straight Pipe

33後 33前
材 ステンレス
径 60φ
触媒部をストレート化できるストレートパイプ。排気の流れをスムーズにし、パワーアップを実現。軽量化にも貢献。

■3万円
■サンラインレーシング
☎086-209-1000



触媒ストレートパイプ

34後 34前
材 ステンレス
径 60φ
純正触媒を取り外して、サーキット走行をするための競技専用用品となるストレートパイプ。車検には非対応。

■3万2000円
■ガレージ力 ☎0594-82-5026



EXPREMEメタルキャタライザー

33前
材 ステンレス
径 60.5φ
高出力対応かつ高い浄化性能を実現する、相反するこの2つの要求を高い次元で両立し、出力特性を向上できる。

■14万9000円
■東名パワード ☎042-795-8411



Super Catalyzer II

34前 33後 33前
材 ステンレス
径 60.5φ
高回転時のパワーとエンジンレスポンスの向上に効果的なスポーツキャタライザー。車検にも対応する。

■14万8000円
■マインズ ☎046-857-3313



SPORTS CATALYZER

34後
材 ステンレス
径 60.5φ
排気系のトータル設計により高効率を実現。Z33後期のH19年1月～H20年11月のMT／ATモデルに対応。

■23万6000円
■藤壺技研工業 ☎055-998-0130



Fr レーシングパイプ

33後 33前
材 ステンレス
径 60φ
VQエンジンの排気で重要となる触媒後のY字フロントパイプをオリジナルデザイン。パイプレイアウトも排気効率を吟味して設定されている。

■4万8000円
■ガレージ4413 ☎0465-33-7700



Center Pipe

33後 33前
材 ステンレス
径 60W-70φ
サイレンサーよりも前に位置するセンターパイプをリプレイスするオリジナルモデル。JASMA認定品。

■4万6000円
■カキモレーシング
☎072-265-8411



センターパイプチタンモデル

34後 34前 33後 33前
材 チタン
径 60.5 × 2-76.3φ
チタンパイプを採用し、ノーマル比で4.6kgの軽量化とスムーズな排気を実現するセンターパイプ。集合部には整流板が設けられている。

■11万8000円
■エムシーアール ☎048-995-0131



フロントパイプ&センターパイプ

FRONT PIPE
&
CENTER PIPE

材=材質
径=パイプ径



ストレートパイプ

34後 34前 33後 33前
材 ステンレス
径 60.5φ
純正触媒部分をストレート化するためのパイプ。競技用部品となり、軽量化にも貢献。サーキットユーザーにオススメ。

■3万8000円
■マインズ ☎046-857-3313



触媒ストレート

34後 34前 33後 33前
材 ステンレス
径 60φ
純正触媒部分をストレート化を。Z33、34それぞれに設定があるうえ、それぞれMT／AT車両に対応している。

■2万2800円 (VQ35)
2万4800円 (VQ35HR・VHR)
■BE FREE ☎06-6324-0405



軽量レーシングフルチタンフロントパイプ

34後 34前
材 チタン
径 76.3φ
パイプの継ぎ目をジョイント方式にすることにより、エンジンの振動を吸収しやすい形状になっている。溶接方法にもこだわった仕上がりとなる。

■13万円
■カーショップエフワン ☎0725-22-2214



Circuit Center Pipe

34後 34前
材 ステンレス・チタン
径 80-60φ
純正マフラーレイアウトにも対応するパイプレイアウトを採用しているセンターパイプ。サイレンサー付き。
■5万8000円(ステンレス)
13万6000円(チタン)
■サンラインレーシング
☎086-209-1000



Circuit Center Pipe Dual

34後 34前
材 ステンレス・チタン
径 60φ
Version NISMOに対応するデュアルセンターパイプ。パイプそれぞれにサイレンサーが配置されている。
■6万8000円(ステンレス)
14万6000円(チタン)
■サンラインレーシング
☎086-209-1000



GTspec Front Pipe Dual

34後 34前
材 ステンレス・チタン
径 60φ
Version NISMO対応のデュアルレイアウトのフロントパイプ。ステンレスとチタンから選択可能。
■4万6000円(ステンレス)
11万8000円(チタン)
■サンラインレーシング
☎086-209-1000



GTspec Front Pipe

33後 33前
材 ステンレス
径 80-60φ
キャタライザーとセンターパイプの間をつなぐフロントパイプを最適化。ステンレスとチタンから選択可能だ。
■3万2000円(ステンレス)
8万5000円(チタン)
■サンラインレーシング
☎086-209-1000



Z34Y-パイプ

34前
材 ステンレス
径 54φ
触媒後のセンターパイプまでのY字パイプを効率化したオリジナルパイプ。ジャバラパイプ採用により、振動にも考慮される。ガスケットが付属。
■12万円(14万円:メタルキャタ対応)
■SACLAM ☎048-584-7117



Vr nismo R1 フロントパイプ

34後 34前
材 チタン
径 76.3-60φ×2
Ver.NISMO専用レイアウトされたチタン製フロントパイプ。1.9kgと軽量。フルデュアルレイアウトで出力も向上。

■13万2000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055



R1 サイレントフロントパイプ

34後 34前 33後
材 チタン
径 60×2-70φ
サブタイコを設けたタイプのフロントパイプ。音量は上げたくないユーザーにぴったりの排気系アイテムだ。フルチタン製。

■14万8000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055



R1 フロントパイプ

34後 34前 33後 33前
材 チタン
径 60×2-70φ
重量1.75kgという超軽量を実現。高回転時のパワーアップに効果がある。チタン特有の乾いたサウンドも特徴だ。

■11万8000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055



EXPREME Ti フルチタニウムミッドYパイプ

33後 33前
材 チタン
径 60.5-76.3φ
ノーマル比でマイナス5.7kgという大幅な軽量化に成功。中高回転の出力特性の向上を実現する。

■9万8000円
■東名パワード ☎042-795-8411



Titanium Frontpipe

34後 34前 33後 33前
材 チタン
径 60-76.3φ
触媒後のY字パイプをチタン化。スリッジョイントを採用し、クラックを抑制している。テンションスプリングも採用。

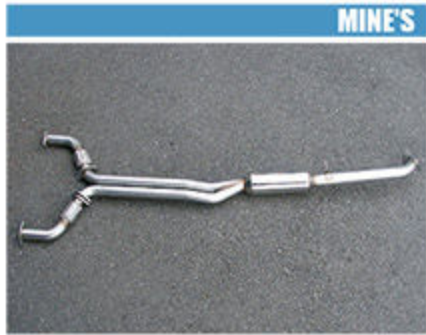
■9万8000円
■デイトナ ☎092-513-7300



ハイパワーフロントパイプ

34後 34前
材 ステンレス
径 60-70φ
バランスチューブを採用し、左右の脈動を利用することで排気抵抗の低減を実現しているフロントパイプ。

■6万円
■セントラル ☎042-486-4451



センターパイプ

33後 33前
材 ステンレス
径 60×2-70-63.5φ
左右のバンク集合部をノーマルに比べて80cm延長して、低速トルクを向上したセンターパイプ。ノーマルのリアマフラーにもマッチする。

■5万3000円
■マインズ ☎046-857-3313



サイレントフロントパイプ

34後 34前
材 ステンレス
径 70-60φ×2
排気効率を上げつつ、音量にも配慮したいユーザーにピッタリ。ノーマルフロントパイプに比べ、音量がマイナス10db程。各社マフラーに対応する。

■4万8000円
■フジムラオート ☎075-661-9393



サイレントセンターパイプ

34後 34前
材 ステンレス
径 70-60φ×2
同社のジェントルマフラー対応のセンターパイプ。ノーマルセンターパイプに比べて音量がマイナス3db下がる。音量を下げつつ、排気効率を上げられる。

■6万6000円
■フジムラオート ☎075-661-9393



FRONT PIPE

34後 34前 33後 33前
材 ステンレス
径 60.5(34) 60.5-76.3φ(33)
さまざまなレース活動で培われたノウハウをフィードバックし、エンジンのポテンシャルを最大限に導き出す。

■5万3000円
■藤壺技研工業 ☎055-998-0130



Z34 中間パイプ

34後 34前
材 ステンレス
径 60φ
純正マフラーのフランジ位置に対応しているZ34用中間パイプ。タイコのあり、なしで2タイプがそろっている。

■3万3800円(ストリート)
4万2800円(タイコ付き)
■BE FREE ☎06-6324-0405



Z33 中間パイプ

33後 33前
材 ステンレス
径 60φ
リアマフラー手前に装着する中間パイプ。ノーマルマフラーのフランジに対応するモデルなら、他社製リアマフラーにも装着可能だ。

■2万2800円
■BE FREE ☎06-6324-0405



スポーツエアクリーナー

34後 34前
材 ペーパー 乾
吸入効率を純正比で127%向上させた。ゴムパッキンに密着性が高いタイプを採用することでゴミの混入も防いでくれる。

■7000円
■デイトナ ☎092-513-7300



REPLACEMENT

34後 34前 33後 33前
材 コットン 湿
簡単に確実にパフォーマンスをアップを実現する。K&N純正交換タイプエアフィルター。洗浄、再生することで繰り返し使用できる。K&N正規輸入品。

■1万2100円~2万8600円
■グループ・エム ☎048-450-2911



SUPER HYBRID FILTER

34後 34前 33後 33前
材 ポリウレタンフォーム+不織布 乾
不織布とポリウレタンフォームのハイブリッドタイプフィルターを採用し、吸入抵抗の低減とロングライフ化を実現。

■3900円~7000円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



リジット・エアフィルター RE-601

33前
材 不織布 乾
吸入効率を高めることを追求した競技用エアフィルター。ろ紙を薄くし吸入抵抗を軽減した、完全純正交換タイプだ。

■2800円
■アルファ ☎048-873-6986

純正交換エアフィルター

AIR FILTER

☐=材質
☐=乾式
☐=乾式



ステンレスフロントパイプ

34後 34前
材 ステンレス
径 45φ
対振動性の優れたジャバラパイプを左右に配置し、左右等長の設計により、全域でのレスポンス&トルクアップを実現。

■6万5000円
■緑整備センター ☎045-933-1101



BMC エアフィルター 純正タイプ

34後 34前 33後 33前
材 ... 乾
F1の名門、フェラーリが採用しているイタリア製エアフィルター。吸気抵抗が少なく、耐久性や集塵性にも優れている。

■1万7600円
■緑整備センター ☎045-933-1101



VX-AIR FILTER

33前
材 三層コットン 湿
吸入抵抗を下げて純正比で1.7倍もの流量を実現し。同社のVX-ROMとのマッチングも考慮されており、繰り返し洗浄して使える耐久性も持つ。

■1万2500円
■マインズ ☎046-857-3313



SUS POWER AIR FILTER LM

34後 34前 33後 33前
材 繊維フィルタ 乾
「CORE TYPE LM」で実績の高い繊維フィルタ+メッシュ補強を採用した、純正交換タイプエアフィルター。

■3900円~
■ブリッツ ☎0422-60-2277



Sports Air Filter

34後 34前 33後 33前
材 エンジンレスポンスとパワーが向上するドライタイプのフィルターを採用。定期的メンテナンスすることで性能を長期間維持することが可能だ。

■8500円~1万1000円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
☎0120-846-423



AIRINX-GT

33前
材 特殊高性能繊維フィルタ 乾
特殊高性能繊維フィルタで吸気効率と集塵性能を向上させた純正形状タイプエアフィルター。純正交換タイプの高性能エアクリーナーだ。

■4000円
■トラスト ☎0479-77-3000



スポーツエアクリーナー

33前
材 ペーパー 乾
乾式フィルター採用で吸入効率127%アップ。車両側アタッチメントの密着度を高めたゴムパッキンを採用し、ゴミの混入を防いでくれる。

■5000円
■デイトナ ☎092-513-7300



SUPER CLEANER [Alumi Duct]

34後 34前 33後 33前
材 コットン 湿
円錐型の軽量アルミインテークダクトがエンジンルーム内の熱による吸気温度への影響を最小限に抑え、低回転からのトルクアップ、パワーアップを実現。

■4万円 (Z33) 6万8000円 (Z34)
■グループ・エム ☎048-450-2911



POWER CLEANER

33後 33前
材 コットン 湿
コアタイプフィルターをベースに、アタッシュメントパーツが付属する専用エアクリーナー。優れた濾過性能をもつフィルターは繰り返し洗浄可能。

■2万4000円
■グループ・エム ☎048-450-2911



ラムエアインテークキット

34後 34前
材 コットン 乾
吸気効率の向上をねらった、カーボン製のインテークキット。エンジンルームのイメージチェンジにも大きく貢献する。

■10万円
■ガレージカ ☎0594-82-5026



メガマックスエアクリーナー

33後 33前
材 コットン / ステンレス 乾
集塵能力重視のコットンフィルタータイプと、吸入効率重視のステンレスフィルターの設定がある。Z33エアフロにダイレクトに取り付けできる。

■5500円～7500円
■エイチ・ピー・アイ ☎03-5663-2551



RACING SUCTION RELOADED

34後 34前 33前
材 ポリウレタンフォーム 湿
クリーナー本体にはスーパーパワーフローを採用し吸気効率を向上。サクシオンは専用設計のアルミパイピング。VQ35HR搭載車は適合外。

■5万円～10万5000円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

スポーツエアクリーナー

SPORTS AIR CLEANER

■=材質
■=乾式
■=乾式



VQ35インテークシステム

33前
材 コットン 乾
VQ35前期エンジン専用のインテークシステム。アルミ製のパイプが美しい。米国インジェン社製となる。

■6万5000円
■ダットサンフリーウェイ
☎04-7124-7441



エアクリーナー& サクシオンパイプキット

34後 34前
材 ステンレスメッシュ 乾
流入空気量を大幅に増大させるインテークキット。遮熱プレートやエアフロアダプターなど、装着に必要なパーツが含まれている。サクシオンパイプ径は70φだ。

■10万円
■セントラル ☎042-486-4451



COLD AIR INTAKE SYSTEM

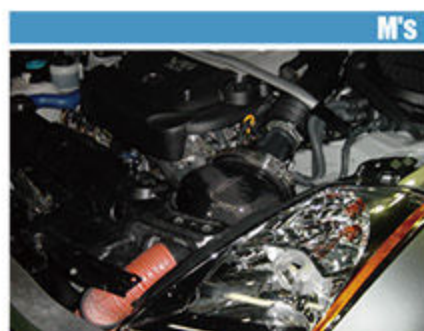
33後 33前
材 コットン 乾
VQエンジン用のUS NISMO純正インテーク。フィルターはK&N製なので、リフレッシュが可能。

■6万5000円
■ジャパッドオートビル ☎045-922-2313



SPORTS EX+

34前
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。スポーツエアフィルターキット。トップカバーを外すことができるため、サーキット走行時にモアパワーを狙うことが可能。乾式なのでエアフロにも影響が少ない。
■2万1000円
■サード ☎0565-53-1166



RAM AIR SYSTEM

33前
材 コットン 湿
K&N製のコアタイプフィルターを核とし、カーボン製のカバーやダクトが付属しているインテークキット。フロントバンパーから専用設計のカーボンダクトでエアフィルターまでフレッシュエアを導入する。

■12万8000円
■グループ・エム ☎048-450-2911



SUPER CLEANER [Carbon Duct]

34後 34前 33後 33前
材 コットン 湿
コアタイプフィルターに、カーボン製のダクトカバーを追加し、吸気温度を上昇させない設計。フィルター部は繰り返し洗浄が可能となっている。

■4万円 (Z33) 6万8000円 (Z34)
■グループ・エム ☎048-450-2911



ADVANCE POWER AIR CLEANER

34後 34前
材 ステンレスメッシュ 乾
アルミ製クーリングシールドと、ステンレスメッシュフィルターを組み合わせ、高い吸気効率とレスポンスを生み出す。

■7万9800円
■ブリッツ ☎0422-60-2277



サクシオンKIT

33前
材 繊維フィルター 乾
AIRINXとアルミ製専用パイプのセット。装着に必要なホースバンドやクランプが付属している。純正のジャバラと比較して変形に強く吸気効率が向上する。

■2万6800円
■トラスト ☎0479-77-3000



AIRINX-B

33前
材 特殊ウレタンフォーム 乾
3次元網状構造・高効率2層フィルターの採用により、集塵・濾過性能を向上させた高性能エアクリーナー。フィルター自体、省スペースを実現。

■1万1800円
■トラスト ☎0479-77-3000



ロングチューブ デュアルインテーク キット for Z34 CKV36

34後 34前
材 コットン 乾
ロングチューブを採用することで、エアフィルターをラジエーター前にレイアウトするSTILLEN製のインテークキット。コアサポートへの若干の加工が必要。

■11万8000円
■デイトナ ☎092-513-7300



デュアルインテークキット for 370Z CKV36

34後 34前
材 コットン 乾
K&N製の乾式デュアルコーン式エアフィルターをベースにしたSTILLENブランドのキット。装着に必要なパーツがセットとなっている。

■9万9000円
■デイトナ ☎092-513-7300



強化マフラーリング

特殊配合ゴムを配合し、耐久性・耐候性・強度を確保したマフラーリング。ハード走行時におけるマフラーの過大な揺れを抑え、脱落やボディへの干渉等のマフラートラブルを防止する。

■900円 (1個)
■キャロッセ ☎027-352-3578



リジット・強化マフラーリング

ハードな走行の際のマフラーの脱落やボディ干渉に対応できる汎用パーツ。特殊配合ゴムにより高い耐久性を実現。

■800円 (1個)
■アルファ ☎048-873-6986



コスワース製 ハイレスポンス サージタンクキット

純正からボルトオンで交換可能。サージタンク内部にファンネルを設けることによって吸入効率が向上し、各気筒に均等にエアが導入できる。

■25万円～
■カーショップエフワン
☎0725-22-2214



Racing Suction Kit

純正エアクリボックスに大口径専用ファンネルを装着することで、さらに吸気効率をアップ。チタンの焼き色も美しい。

■8万4000円
■サンラインレーシング
☎086-209-1000



COOL POWER SUCTION KIT

純正ジャバラパイプをリプレイスするサクシオンキット。吸気の流れがスムーズになり、吸気効率向上を実現。

■9800円 (33) 1万6800円 (34)
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017

その他

OTHERS



スーパーサーモバンテージ

1650℃の耐熱温度を持つ強度と耐久性を備えたシリカファイバー製耐熱ベルト。耐熱温度が1260℃のセラミックファイバー製「90」、950℃のガラスファイバー製「70」もラインアップ。

■5000円～2万2000円
■ミノインターナショナル
☎04-2788-7878



Exhaust Jacket 1800

エキゾーストパイプに巻き付けることで熱害を防ぐとともに、排気温度を維持することでエンジン出力向上を実現する。溶融温度は1800℃まで対応。ステンレスワイヤーが織り込まれたセラミックファイバー製で、高い引張り強度を実現している。

■4500円～1万6500円
■タニダ ☎052-871-3741



Muffler Ring

硬度20%アップ(純正比)の強化ブッシュ。マフラーの下りや揺れを防止し、歪みによって発生する排気干渉を抑える。エアロとマフラーの干渉を防止するダウンタイプも設定あり。

■1200円 (ダウン) 1800円 (強化)
■タニダ ☎052-871-3741

COOLING PARTS 冷却パーツ

スポーツ性能が向上するほど温度管理が重要になる

冷却系のチューニングが十分にされていないと、せっかく施したパワー系チューニングが本領を発揮できなくなってしまう。スポーツ性能が向上すればするほど、温度管理は重要になるので、ここはしっかりを押さえておこう。

34後 = Z34後期に適合
34前 = Z34前期に適合
33後 = Z33後期に適合
33前 = Z33前期に適合
汎 = 汎用アイテム

■掲載データは2016年2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。

Kansai SERVICE



アルミラジエーター

33後 33前
材アルミ 層2
冷却効率とエアフローとの絶妙なバランスを実現し、ストリートからサーキットまで対応する。走行風の抜けを考慮した、アルミ2層構造を採用。MTとAT用あり。

■13万8000円 (MT)
■15万8000円 (AT)
■Kansaiサービス ☎0743-84-0126

ORIGINAL RACING



PROFIT ラジエーター

33後 33前
材アルミ 層2
オイルクーラー内蔵のラジエーター。空冷式オイルクーラーとの併用も可能で、余裕のある温度管理ができる。

■16万8000円 (単体)
■21万円 (フルキット)
■オリジナルレーシング ☎079-253-2678

ARC



アルミラジエーター

33後 33前
材アルミ 層1
アウターフィンがスリット構造で表面積を拡大。高い冷却性能に加え、強度と軽量化を実現した。インナーには特殊製法で成型されたマイクロチューブを採用。

■12万8000円
■エアールシープレージング ☎0545-32-0525

EVOLVE



ラジエーター&ラジエーターレスキューセット

34後 34前 33後 33前
材アルミ 層2
コアをワイドチューブ2層50mmにして圧力損失の低減し、水容量を確保。優れた冷却効率を実現する。スポーツエアコンコンデンサーラジエーターレスキューもセットとなる。
■12万8000円～13万3000円
■エイチ・ピー・アイ ☎03-5663-2551

EVOLVE



ラジエーター

33後 33前
材アルミ 層2
マイクロピッチコアの2層40mmコアを採用し圧直損失を低減。また、水容量を確保するとともに、優れた冷却効果を実現。夏場の高速走行でも効果を発揮する。

■5万6000円
■エイチ・ピー・アイ ☎03-5663-2551

ラジエーター

RADIATOR

■=コア材質
■=コア層数

SUGITA RADIATOR WORKS



カロリーアップラジエーター

34後 34前 33後 33前
材銅 層2
高性能フィンを採用したスポーツラジエーター。価格がリーズナブルで、冷却システムの第一歩にもオススメです。

■5万円
■スギタラジエーターワークス ☎0568-71-1611

SLR



GT Cooling Radiator

33前
材アルミ 層2
安定した冷却性能を実現。ストリートからスポーツ走行まで幅広く対応する。また、サイドタンク式やサイズ指定のスペシャルオーダーも可能となっている。

■13万8000円
■サンラインレーシング ☎086-209-1000

SARD

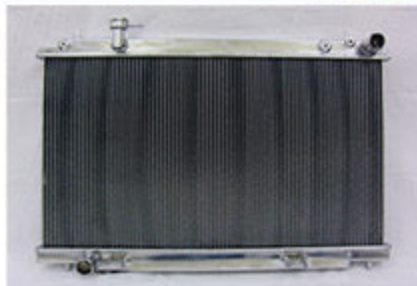


RACING RADIATOR

33後 33前
材アルミ 層2
ワイド2層式の超軽量コアを採用。アップタータンクおよびロアタンクはプレス成型されており、見た目の美しさと高いウオリティが特徴。MT用とAT用があり、純正ジュラウドの取り付けも可能だ。

■13万8000円～15万8000円
■サード ☎0565-53-1166

KOYORAD



TYPE-R

33前
材銅 層3
銅3層タイプのハイパフォーマンスラジエーター。サーキットをターゲットにした、ハイパフォーマンスエンジンにも対応してくれる。

■16万2800円
■コヨー ☎03-5658-5615

KOYORAD

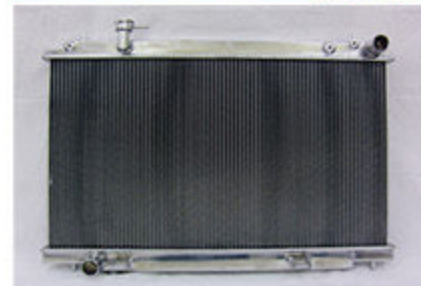


TYPE-S

33前
材銅 層2
気軽にラジエーター容量をアップしたいというライトユーザーに最適な銅2層タイプ。取り付けは純正とリプレイスするだけの無加工タイプだ。

■7万4800円
■コヨー ☎03-5658-5615

KOYORAD



TYPE-M

33前
材アルミ 層2
冷却製を損なうことなく、36mmという薄さのコア厚を実現した、オールアルミタイプのラジエーター。無加工でボルトオン装着が可能だ。

■6万4900円
■コヨー ☎03-5658-5615

ラジエーターホース

RADIATOR HOSE



RACING RADIATOR TypeZS

33後 33前
材アルミ 層2
オールアルミ製で42mm厚コアを採用。サーキットでの冷却性能を重視しながら、ストリート走行時にも不安のない電動ファン取り付けも可能だ。

■4万2000円
■ブリッツ ☎0422-60-2277

RACING GEAR



POWER RADIATOR

33前
材銅 層2・3
新設計のアウターフィンを採用し、放熱性を大幅にアップ。素材は銅で、リースナブルな2層式と水流量を増した3層式の2タイプを設定する。

■7万4800円～16万2800円
■辰巳屋興業 用品部 ☎03-3696-0620

DAIWA RACING LABO



レーシングラジエーター

33後 33前
材アルミ 層2
レースフィールドでのテストを重ね、厚み36mmの2列薄型コアを採用。独自開発のフィンとチューブ配列で放熱効果を格段にアップさせると同時に軽量化を実現している。
■15万4000円
■大和ラヂエーター製作所 (DRL事業部) ☎082-297-1910

DAIWA RACING LABO



レーシングラジエーター

34後 34前
材アルミ 層2
レースフィールドでのテストを重ね、厚み36mmの2列薄型コアを採用。独自開発のフィンとチューブ配列で放熱効果を格段にアップさせると同時に軽量化を実現している。コンデンサー別売り。
■14万円
■大和ラヂエーター製作所 (DRL事業部) ☎082-297-1910

DAIWA RACING LABO



デュアルコア“TSUI (対)”

34後 34前
材アルミ 層2
ラジエーターとオイルクーラーが一体となったデュアルコアを採用。ストリート向けオイルクーラー7段と、S耐にも使われている本格派14段の2タイプがある。コンデンサー別売り。
■21万5000円
■大和ラヂエーター製作所 (DRL事業部) ☎082-297-1910

Z1 MotorSports



クーラントシリコンホース

34後 34前 33後 33前
多層強化シリコンによって、経年劣化のひび割れなどを抑制する。カラーはブルーとレッド。ホースバンドも付属される。オプションでリザーブタンクホースもあり。

■2万2000円 (34)
■2万3000円 (33)
■デイトナ ☎092-513-7300

SLR



Solid Radiator Hose

34後 34前 33後 33前
高性能かつ高品質で、愛車の冷却システムをサポートしてくれる。ラジエーター交換と同時に装着したいアイテムだ。2本セット。

■1万2000円
■サンラインレーシング ☎086-209-1000

SARD



RADIATOR HOSE SET

34後 34前 33後
耐熱および耐久性に優れたシリコン素材を採用。耐圧性の高い3プライ構造で、過酷な状況でも最高のパフォーマンスを発揮してくれる。鮮やかなブルーのカラーリングにはドレスアップ効果も。

■2万円
■サード ☎0565-53-1166

Cool Nuts



7層ラジエーターホース

33後 33前
7層構造で変形ネット、そして高品質シリコンにより、耐熱温度170℃、耐圧15kg/cm²を達成。そして高次元の製造テクノロジーで、これまでに類を見ない性能を実現している。

■1万円
■クールナッツ ☎045-800-3157

EVOLVE



シリコンラジエーターホース

34前 33前
シリコンを採用することで、弾力性に優れながら高い耐久性も実現。ブルーにHPIのロゴと、ブラックにEVOLVEのロゴという2タイプをラインナップする。

■2万円～
■エイチ・ピー・アイ ☎03-5663-2551

CHARGESPEED



ラジエーターホース

33後 33前
EPDMゴムと強化メッシュ製の高性能ラジエーターホース。さまざまな状況でも優れた柔軟性を発揮し、四季を通じて優れたパフォーマンスを約束。フエンジグルムのワンポイントにも効果的だ。

■1万4000円
■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521

EVOLVE



サイドタンクオイルクーラーキット

33 前
図 11
サイドタンクオイルクーラーW5を採用したオイルクーラーキット。アルミ薄板付きで、コアを水平にマウントして導風することで、効率よく冷却することが可能だ。

■11万5000円
■エイチ・ピー・アイ ☎03-5663-2551

HKS



S-TYPE OIL COOLER

34 後 34 前 33 前
図 15
サーモ機能と取り出し口を一体化。パーツ点をコンパクト化し、取り付け作業性に優れたオイルクーラー。

■8万6000円～8万8000円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

エンジンオイルクーラー

ENGINE OIL COOLER

図=コア段数

SFS performance



SFS performance

34 後 34 前 33 後 33 前
ストレートホースをはじめ、異形レデュサー、エルボーなど、さまざまな形状をラインナップするイギリス製のホース。耐熱性の高いNOMEX仕様や耐油性仕様、高強度ワイヤ仕様もあり。車種別クーラントホースも設定する。

■2万3000円～2万4000円
■タニダ ☎052-871-3741

BILLION



スーパーソリッドクーラントライン

34 後 34 前 33 前
2層からなる強化素材“SEPゴム”の間に、ストロングネットコンストラクションと呼ばれる補強素材をサンドイッチ。耐膨らみ、耐つぶれなどに非常に強い。

■1万5000円～1万8000円
■ミノルインターナショナル ☎04-2788-7878

SAMCO



クーラントホースキット

34 後 34 前 33 後 33 前
完全車種設計で、純正ホースとの置き換えが可能。内部に腐食コーティングを施し、クーラントによる浸食を抑えている。また、最大180℃も耐熱性を誇る。

■1万9000円～
■トップラインプロダクト ☎04-7190-1391

Z SPORT



Z33オイルクーラーKIT

33 後 33 前
図 8
サイドタンク方式の横長タイプ8段構造。優れた冷却効果により、オイルの冷却を促し油温を安定させることが可能だ。

■9万8000円
■セントラル ☎042-486-4451

Z SPORT



オイルクーラーキット

34 後 34 前
図 8
コア本体を専用設計したサイドタンク方式の横長タイプで、8段構造を採用。優れた冷却効果を実現し、油温を安定させることが可能だ。ステンメッシュホースのほか、サンドイッチブロックも付属する。

■10万5000円
■セントラル ☎042-486-4451

CUSCO



ミッションオイル & デフオイルクーラーキット

34 後 34 前
図 9
過酷な条件下でのミッションオイルおよびデフオイルの温度上昇を抑える。また、温度上昇によるオイルの劣化を抑え、トラブルを未然に防いでくれるのだ。

■7万2000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

garage chikara



オイルクーラー

34 後 34 前
図 10
サーキット走行などでの油温上昇を抑えつつ、オーバーヒートを防止するサーモスタットも採用。サーモスタットの開弁温度は68℃となっている。

■10万円
■ガレージカ ☎0594-82-5026

HPI



オイルクーラーキット

33 前
図 13
サーモスタット内蔵のサンドイッチアタッチメントを使用。ドロップコア13段を採用し、積極的に冷却することが可能。コアはラジエーター前にマウントする。

■4万8000円
■エイチ・ピー・アイ ☎03-5663-2551

EVOLVE



サイドタンクオイルクーラーキット

34 後 34 前
図 11
大容量のW5を採用するとともに、コアを水平マウントして独立して走行風を導くことで、油温だけでなく水温の上昇を抑える効果もある。アンダーパネル型。

■19万5000円
■エイチ・ピー・アイ ☎03-5663-2551

EVOLVE



デフクーラーキット

33 後 33 前
図 10
サイドタンク式のオイルクーラーW4を採用。デフオイルを適正な温度に管理することで、パワーを確実に路面に伝えることが可能。Z33ボルトオン設計で、純正レイアウトマフラー専用となる。

■13万3000円
■エイチ・ピー・アイ ☎03-5663-2551

ミッション & デフオイルクーラー

MT&DIFF COOLER

図=コア段数

MOTOR TECHNICA



エンジンオイルクーラー

34 後 34 前
図 11
サーキットなどでのハードな走行では、エンジンオイルにかかる負担が大きく、油温も一気に上昇してしまう。そんな現象を抑えるために、オイルクーラーは必須。コア用途別に製作することも可能だ。

■9万円
■モーターテクニカ ☎075-204-6718

Rocket Dancer



エンジンオイルクーラー

34 後 34 前
図 11
サイドタンク方式のオリジナルコアで製作されたオイルクーラーキット。エンジンの負担を軽減させるため、街乗り仕様でも安心して。サンドイッチブロックやフィッティング、ホースなども付属される。

■10万3000円
■アジムラオート ☎075-661-9393

GReddy



オイルクーラーKIT STDタイプ

33 前
図 13
コアチューブ内にオフセットフィンで設けた大容量コアを使用することで、放熱量を高めるとともに圧力損失の低減にも成功。AT車は適合未確認。

■7万2000円
■トラスト ☎0479-77-3000

GReddy



オイルクーラーKIT STDタイプ

34 後 34 前
図 13
13段コアを使ったドロップキャップ式オイルクーラーキット。コアチューブ内にオフセットフィンで設けた大容量コアを使用することで、放熱量を高めている。

■12万8000円～16万8000円
■トラスト ☎0479-77-3000

BILLION



ローテンプサーモスタット

34 後 34 前
図 1
開弁温度を65℃に設定したことで、エンジンのポテンシャルをフルに発揮させることが可能に。ラジエーターを容量アップするまに試してみたい。

■9500円～1万5000円
■ミノルインターナショナル ☎04-2788-7878

NISMO



Low-Temp Thermostat

33 前
図 1
開弁温度を純正の76.5℃から62℃に変更することで、冷却水を早い段階からエンジン内部に循環させることが可能。

■9500円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423

EVOLVE



スポーツエアコンコンデンサーラジエーターレスキュー

34 後 34 前 33 後 33 前
図 1
ラジエーターにあたる風量を増大させるため、接風面を拡大、ラジエーターへのダイレクトで大量な導風を実現する。34用はラジエーターとのセット販売となる。

■5万2000円～13万3000円
■エイチ・ピー・アイ ☎03-5663-2551

その他

OTHERS

MOTOR TECHNICA



デフオイルクーラー

34 後 34 前
図 1
エンジンオイルばかりに目がいきがちだが、駆動系もしっかりと油温管理をしたいところ。デフやミッションのオイルをしっかりとクーリングすることで、トラブルを未然に防ぐことができるのだ。

■10万円
■モーターテクニカ ☎075-204-6718

GReddy



トランスミッション/デフクーラー

34 後 34 前
図 4
冷却効率のいいターンフロータイプを採用。コンパクトなオイルポンプを採用することで取り付け場所を選ばない。作動音が静かなのもポイントだ。

■12万8000円
■トラスト ☎0479-77-3000

Revyou



加圧式リザーブタンク

34 後 34 前
図 1
冷却水の加圧式リザーブタンク。R35GT-Rと同じシステムとなり、つねにエアが抜ける構造になるのがうれしい。サーモ温度は82℃から76.5℃となる。

■7万8000円
■レヴィュー ☎0438-60-3133

BILLION



スーパーエレクトリックファン

34 後 34 前
図 1
薄型設計のブレード形状を採用し、狭いスペースでも取り付け可能な電動ファン。6種類のファンサイズをそろえ、PULLとPUSHの風向きを設定するなど、豊富なラインナップも魅力だ。

■1万4000円～1万9000円
■ミノルインターナショナル ☎04-2788-7878

JURAN



Thermo Block

34 後 34 前
図 1
排気温度を保持したり、吸気系の熱害を防止したりと、さまざまな使い方ができるアイテム。アルミ箔転写済みガラスクロスを採用し、熱を90%以上ブロックする。

■2400円～8600円
■タニダ ☎052-871-3741

CUSCO



ラジエータークーリングプレート

33 後 33 前
図 1
サーキット走行などの連続高負荷走行時の冷却水の温度上昇を防ぎ、オーバーヒートを防止する。軽量アルミ製ブルーアルマイト仕上げ。

■9800円
■キャロッセ ☎027-352-3578

CARBING



ラジエータークーリングプレート

33 前
図 1
フロントバンパー上部からラジエーター上部をふさいで、ラジエーターに効率よく走行風をあてて冷却効果を向上する。

■9800円
■オクヤマ ☎045-934-5334

NISMO



Power Steering Oil Cooler

33 後 33 前
図 1
純正パワステオイルクーラーのコアを大型化し、放熱カロリーを約1.6倍にまでアップ。サーキット走行でも油温を安定させてくれる。

■2万2000円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423

DRIVETRAIN PARTS 駆動パーツ

向上したパワーをしっかりと伝達させるアイテムたち

チューニングを施してゲットしたハイパワーを路面にしっかりと伝えるためには、駆動系パーツへのケアが肝心。扱いやすいパーツも増えているので、食わず嫌いをせずに積極的に選んでみよう。

■掲載データは2016年2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。

34後=Z34後期に適合
34前=Z34前期に適合
33後=Z33後期に適合
33前=Z33前期に適合
汎=汎用アイテム

ATS



Metal LSD

34後 34前 33後 33前
材 メタル 1520WAY
※2 要問合せ
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。
■11万4000円
■エイティース
☎086-286-9331

ATS



Carbon Hybrid LSD

34後 34前 33後 33前
材 カーボン+メタル 1520WAY
※2 要問合せ
カーボンプレートとメタルプレートのハイブリッドタイプ。カーボンとメタルの比率が自由に選定できる受注生産を採用。
■16万7000円~21万6000円
■エイティース
☎086-286-9331

ATS



カーボン LSD Spec1,3,4

34後 34前 33後 33前
材 カーボン 1520WAY
※2 要問合せ
従来品の扱いやすさと静粛性はそのままに、イニシャルトルクをアップさせることで鋭いレスポンスを実現する。
■16万7000円~21万6000円
■エイティース
☎086-286-9331

NISMO



GT L.S.D.Pro Carbon

34後 34前 33後 33前
材 カーボン 2 WAY トルク
内部のフリクションディスク面に専用開発のカーボンファイバークロス素材を採用して、耐久性と安定性を両立する。
■18万5000円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
☎0120-846-423

NISMO



GT L.S.D.Pro

34後 34前 33後 33前
材 メタル 1520WAY トルク
分解することなくイニシャルトルクを3段階に切り替えられる、内圧式可変機能付きのプロスペックモデルだ。
■12万円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
☎0120-846-423

リミテッドスリップデフ

L.S.D.

■=クラッチプレート材質
■=プレート数
※2=許容トルク

CUSCO



プロアジャスト LSD

34後 34前 33後 33前
材 メタル 1~2WAY
※2 8~10kg (RS) 16~18kg (MZ)
作動カム角をON側、OFF側ともにそれぞれ10°刻みでセッティングできるプロ仕様モデル。好みに合わせた設定が可能。
■15万1000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

CUSCO



CUSCO LSD Spec-F

34後 34前 33後 33前
材 メタル 1/152WAY
※2 8~10kg (RS) 16~18kg (MZ)
新開発のフラットフリクションディスクの組み込みでアクセルON/OFF時の初期動作や効きを最適化。
■11万8000円~12万円
■キャロッセ
☎027-352-3578

CUSCO



CUSCO LSD TYPE-MZ

34後 34前 33後 33前
材 メタル 1/152WAY
※2 16~18kg
唐突感のない安定した効きと挙動でコントロール性は抜群。1と1.5WAY、1.5と2WAYの組み換え可能。
■11万8000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

CUSCO



CUSCO LSD TYPE-RS

34後 34前 33後 33前
材 メタル 1/152WAY
※2 8~10kg
低イニシャルトルクながら鋭い効きとレスポンスを発揮。RSSスプリングの採用で抜群の耐久性も確保。
■12万円
■キャロッセ
☎027-352-3578

KAAZ



SOLID LSD

34後 34前 33後 33前
材 メタル 2 WAY
※2 10~12kg
2WAYから1.5WAYへ組み換えも可能。クラッチプレートの容量を最大限確保して安定した差動を実現している。
■11万9000円
■カーツ
☎0120-073-330

ATS



サイレント LSD

34後 34前 33後 33前
材 メタル 1520WAY
※2 要問合せ
チャタリング音が発生しない適度なイニシャル設定で高い静粛性を実現。45~55°のカム角度変更も可能。
■12万3000円
■エイティース
☎086-286-9331

DAYTONA Racing



DAYTONA with OS 技研 Super Lock LSD

34後 34前 33後 33前
材 メタル 1.5 WAY トルク
DAYTONAオリジナルセッティングを施したLSDで、AT/MTとも設定あり。サイドフランジとベアリングも付属する。
■18万5000円
■デイトナ
☎092-513-7300

SAH



ATS カーボン LSD SA 浜松 SPEC

34後 34前 33後 33前
材 カーボン 2 WAY トルク
直進状態でもはっきりと体感できる優れた安定感が最大の魅力。ドライビングも楽になる利点ももたらす。
■17万6000円
■スーパーオートバックス浜松
☎053-476-2180

Garage4413



オリジナルセッティングデフ

34後 34前 33後 33前
材 メタル 1 WAY トルク 非公開
CUSCO製TYPE-RSをベースにカム角やイニシャルトルクなど独自のノウハウでセッティングを施したLSD。
■12万円
■ガレージ4413
☎0465-33-7700

ALPHA



aSpec Gymkhana LSD

34後 34前 33後 33前
材 メタル 1 WAY トルク 8kg
CUSCO製LSDをベースに、競技のノウハウを盛り込んでセットアップされたジムカーナ専用のLSD。MTのみ使用可能。
■12万円
■アルファ
☎048-873-6986

CUSCO



ハイブリッドデフ

34後 34前 33後 33前
材 メタル 1 WAY トルク 2~4kg
AT車専用チューニング。唐突感がなく、路面のわずかな水溜りでのフタつきも減少して走行安定性アップ。
■11万4000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

ATS



Super Blade Clutch

34後 34前 33後 33前
材 カーボン 1/232
カーボンだからフェード、バーストなし、そして低温度域でも滑らない。低騒音、低衝撃のダンパーディスクも採用。
■12万8000円~13万5000円
■エイティース
☎086-286-9331

ATS



Metal Clutch Spec1,2

34後 34前 33後 33前
材 メタル 1/232
230mm大径ディスクの採用で圧倒的な伝達能力。センターハブ方式やクッションディスクで切れ味と操作性を両立。
■10万8000円~18万5000円
■エイティース
☎086-286-9331

ATS



Carbon Clutch Spec1,2

34後 34前 33後 33前
材 カーボン 1/232
シングル、ツイン、トリプルを販売。メタルより30%以上強力な伝達能力で安定した半クラ特性を確保する。
■18万6000円~37万円
■エイティース
☎086-286-9331

NISMO



Sports Clutch Kit

33前
材 カッパー / ノンアス
1 枚 11kg
クラッチディスクや強化クラッチカバーなどをキット化したベーシックモデル。
■9万6000円~10万4000円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
☎0120-846-423

NISMO



SUPER COPPERMIX TWIN

34後 34前 33後 33前
材 カッパー 2 枚
800kg
使いやすさと高出力対応を両立する。
■19万5000円~23万円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
☎0120-846-423

ORC



ORC-559 シリーズ

34後 34前 33後 33前
材 メタル 1 枚 トルク 65kg fm
ハイチューン対応のメタルツインプレートクラッチ。オプションでダンパーレスディスクも設定されている。
■18万5000円
■小倉クラッチ
☎0270-63-7236

ORC



ORC-409 シリーズ

34後 34前 33後 33前
材 メタル 1 枚 トルク 46kg fm
乗りやすさにこだわったライトチューニング向けシングルクラッチ。Z33後期&Z34用はクッション機構が優れた半クラ特性を実現。
■10万7000円~
■小倉クラッチ
☎0270-63-7236

ORC



ORC-400L-NS0613

33前
材 メタル 1 枚 トルク 40kg fm
オルガニック系摩擦材の採用で軽量化したクラッチディスクにより、軽快なシフトチェンジとスポーティな半クラ特性を実現した新感覚モデル。
■10万7000円~
■小倉クラッチ
☎0270-63-7236

EXEDY RACING CLUTCH



ウルトラファイバークラッチセット

34後 34前 33後 33前
材 ノンアスベスト 3 枚
10100Nm
高い耐熱性と高回転強度を実現するクラッチセット。Z34とZ33後期に対応するタイプとなる。
■12万9800円
■エクセディ アフターマーケット部
☎072-824-7138

EXEDY RACING CLUTCH



ウルトラファイバークラッチセット

33前
材 ノンアスベスト 2 枚
11000Nm
オルガニックフェーシング特有の半クラ特性はそのままに、高い耐熱性と高回転強度を実現。操作性のよさが魅力だ。
■6万800円
■エクセディ アフターマーケット部
☎072-824-7138

EXEDY RACING CLUTCH



CARBON-D TWIN

34後 34前 33後 33前
材 カーボン 3 枚
8500kg
ダンパー付きカーボンディスクの採用で、ミッションやデフから発生するギアノイズを大幅に低減。快適性の高さが魅力だ。
■29万4800円
■エクセディ アフターマーケット部
☎072-824-7138

NISMO



Lightweight Flywheel

33 前
材 クロモリ鋼 ■ 9.83kg
低回転域でのエンジン回転のばらつきを起さない、高強度のクロモリ鋼採用のシングルプレートクラッチ専用部品。
■4万5000円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
☎0120-846-423

フライホイール

FLY WHEEL

■=材質
□=重量

JUN



シングルスポーツクラッチキット

33 前
材 ノンアスベスト ■ 1 枚
圧 1 万 300kg
クロモリ製の軽量フライホイールやシングル仕様のディスク&カバが、十分な性能と強度を両立。
■9万8000円
■田中工業・ジュンマシンショップ
☎03-3920-4165

garage chikara



ATSカーボンツインプレートクラッチ (カSPEC)

34 後 34 前 33 後 33 前
材 カーボン ■ 2 枚 圧 --
レスポンスと快適性を高次元で両立したオリジナルセッティングキット。
■28万8000円 (34)
■25万8000円 (33)
■ガレージカ
☎0594-82-5026

ORC



ORC-1000F-NS0613

33 前
材 メタル ■ 3 枚 圧 100kg fm
フローティングハブの採用で抜群の切れとコントロール性を実現。ハードにチューニングされたエンジンが発生する強大なトルクも受け止める。
■21万5000円
■小倉クラッチ
☎0270-63-7236

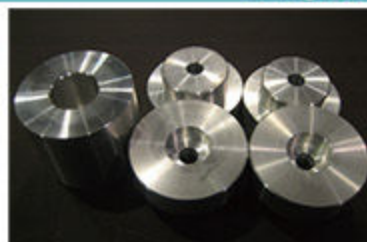
ORC



ORC-559CC-NS0613

33 前
材 カーボン ■ 2 枚 圧 65kg fm
カーボン材ならではの低温時の優れたクラッチコントロール性と高温時のダイレクトなトルク伝達性を両立。
■23万2000円
■小倉クラッチ
☎0270-63-7236

Garage4413



デフリジットマウントキット

33 後 33 前
デフの動きを抑制するためにメンバーに直接取り付け付けるカラー。コーナー立ち上がりなどでトラクションをかけたときのダイレクト感がアップする。
■2万8000円
■ガレージ4413
☎0465-33-7700

garage chikara



デフマウントカラー

34 後 34 前
純正デフブッシュのムダな動きを抑制して、アクセルレスポンスとトラクションが向上。完全リジットタイプではなく、カラータイプとなる。
■1万2000円
■ガレージカ
☎0594-82-5026

ORIGINAL RACING



デフリジットカラー

33 後 33 前
ゴムブッシュから交換することで、デフケースの余分な動きが規制されて、テールスライド時の動きが鋭くなる。
■4万1000円
■オリジナルレーシング
☎079-253-2678

ミッション&デフマウント

MT&DIFF MOUNT

JUN



鍛造クロモリフライホイール

33 前
材 クロモリ鋼 ■ 6.5kg
クロモリ製で強度を確保しつつ徹底した軽量化で回転慣性力を低減。レスポンスとエンジンブレーキの利きも向上する。
■4万5000円
■田中工業・ジュンマシンショップ
☎03-3920-4165

I.A.Tec



Fidanza アルミフライホイール

33 前
材 アルミ ■ 6.5kg
本体はジュラルミン(6061アルミ)製。フェーシング部とリングギア部はハイカーボンスチール製なので安全かつ交換可。
■6万9000円
■アイエーテック
☎076-240-8884

Z SPEED PERFORMANCE



クラッチホース

34 後 34 前 33 後 33 前
熱害を帯びフェードしやすいクラッチオイルを悪環境より守り、よりダイレクトなクラッチフィールを実現。外断熱チューブにはDEI社の1000度対応ヒートシース。
■9800円
■デイトナ
☎092-513-7300

NISMO



Clutch Hose

33 前
膨張率が極めて低いステンレスメッシュを採用。流量特性もスムーズでダイレクトなクラッチ操作が可能となる。
■7000円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
☎0120-846-423

その他

OTHERS

Z1 MotorSports



ウレタントランスミッションマウント

34 後 34 前
騒音や振動を最小限に保ちながら、軽量化にも貢献する90Aデュロメータエナジーブッシュを採用。気持ちのいいシフトフィーリングが期待できる。
■3万9800円
■デイトナ
☎092-513-7300

WHITELINE



デフマウント ブッシュ

34 後 34 前 33 後 33 前
WHITELINE社のポリウレタン製ブッシュ。デフマウントの動きを抑制するのはもちろん、グリスレスでロングライフ化も実現している。
■2万2000円
■デイトナ
☎092-513-7300

SLR



SLR Strengthened Mission Mount

33 後 33 前
マウントブッシュの硬度を上げてアクセルレスポンス&シフトフィーリングを向上させる。ボルトオン装着も可能だ。
■1万5000円
■サンラインレーシング
☎086-209-1000

ORIGINAL RACING



Z33 用大容量デフカバー

33 後 33 前
デフオイルの容量を増やすことでオイルの温度上昇を抑制。LSDなどの駆動系パーツのトラブルを未然に防ぐ。
■7万5000円
■オリジナルレーシング
☎079-253-2678

ULTIMATE



Eur Diff Cover

33 後 33 前
ヨーロッパ仕様のZ33純正デフカバー。国内仕様とは違うフィン付きの形状が採用されており、デフオイルの温度上昇を抑制してくれる。
■1万8000円
■アルティメイト
☎028-649-0240

Z1 MotorSports



大容量デフカバーキット

34 後 34 前 33 後 33 前
オイル容量0.5Lの増量、ヒートシンク冷却フィン容量を兼ね揃えたキャスト・アルミニウムカバー。レースシーンに対応するべくオイルクーラー用のポートも設定。
■3万9800円
■デイトナ
☎092-513-7300

Z SPEED PERFORMANCE



クラッチリリースシリンダー

34 後 34 前 33 後 33 前
金属/アルミニウム構造のシリンダー&ステンレスメッシュホースにアップデートすることができる強化タイプ。
■5万9000円
■デイトナ
☎092-513-7300

Z1 MotorSports



クロモリ製 強化ピニオン

33 後 33 前
圧着力の高い強化クラッチによる高負荷に耐え、長期間にわたって安定した性能を発揮する。VQ35DE前期用と中期用をラインナップ。
■6600円
■デイトナ
☎092-513-7300

IKEYA FORMULA



シーケンシフター

33 後 33 前
通常のHパターンから、ボルトオンで前後方向のシーケンシャルパターンに変更可能なシーケンシフター。シフトミスによるオーバーレブを防ぐことができる。
■19万2000円
■イケアフォーミュラ
☎0289-64-5652

ROUTE6



スーパーリリースシリンダー

33 後 33 前
スーパーリリースシリンダー装着により、クラッチ踏力が20~30%軽減。モータースポーツやドリフトで、強化クラッチを装着されているユーザーにオススメ。
■2万8000円
■ルートシックス
☎03-3690-0600

SUPER LAP



軽量フィラーボルト Type4

34 後 34 前 33 後 33 前
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。
■1600円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

SUPER LAP



MAGドレンボルト Type4

34 後 34 前 33 後 33 前
4000 Gauss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スチールフレークを吸着し、ギアオイル性能を100%発揮させる。
■1800円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

PREMIUM JAPAN



PREMAGdb Model C

34 後 34 前 33 後 33 前
耐熱温度180℃、3500 Gaussの強力磁石・ネオジウムを採用した実用性・耐久性を重視したスチール製強力マグネット付きドレンボルト。
■2000円
■プレミアムジャパン
☎042-514-8991

DAYTONA Racing



US nismo ヒートシンク・アルミニウムケース

34 後 34 前 33 後 33 前
US nismoからリリースされている高性能冷却フィン付きのアルミニウムデフカバー。オイル温度の上昇によるトラブルを防止する。
■2万1000円
■デイトナ
☎092-513-7300

DATSUN FREEWAY



欧州仕様フィン付きデフカバー

34 後 34 前 33 後 33 前
欧州仕様の冷却フィン付きのデフカバー。フリーダー付き。デフオイルは日産指定のオイルをお薦めしている。
■2万1000円
■ダットサンフリーウェイ
☎04-7124-7441

FAIRLADY Z

SUSPENSION

サスペンション

快適に、スポーティに走るために不可欠なパーツ群

スポーツ派もドレスアップ派も避けて通れない車高調を筆頭に、気持ちよく、そして元気に走るためには欠かせないのが足まわりのパーツたちだ。走るステージやチューニングの方向性に合わせて、愛車にぴったりのパーツを選んでみよう。

34後 = Z34後期に適合
34前 = Z34前期に適合
33後 = Z33後期に適合
33前 = Z33前期に適合
汎 = 汎用アイテム

■掲載データは2016年2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。

ENDLESS



FUNCTION Xプラス

34後 34前 33後 33前
汎 ストリート～サーキット
30段階の減衰調整システムを採用し、ストリートからワインディング、サーキットまで幅広く対応するマルチプレーヤーとして開発された。

■エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888

対応分類	バネレート	段数	価格
34/7ト・ハード	F 12.0/R 12.0	30段	24万円
33/7ト・ハード	F 10.0/R 8.0/10.0	30段	25万円

HKS



HIPERMAX MAX IV SP

33後 33前
汎 ワインディング～サーキット
ハイグリップラジアルを想定したスポーツの真骨頂モデル。MAXIV・GTをベースに、シャープなハンドリングでスポーツ走行が楽しめる。

■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

対応分類	バネレート	段数	価格
33	F 14.0/R 16.0	30段	20万8000円

HKS



HIPERMAX MAX IV GT

34後 34前 33後 33前
汎 ストリート～ワインディング
ストリートでの快適性やスタイリッシュ性を追求。普段の足がメインで、快適にローダウンを追及するユーザーにオススメだ。

■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

対応分類	バネレート	段数	価格
34	F 10.0/R 9.0	30段	19万8000円
33	F/R 9.0	30段	19万8000円

A'PEX



N1ダンパーエボリューション

33前
汎 ストリート～サーキット
パーツひとつひとつを妥協なく再設計。大径46φのエボリューションピストン採用。減衰調整の幅も広く、ストリートからワインディングのみならず、サーキット走行もこなしてしまう幅がある。

■Apex ☎0544-65-5061

対応分類	バネレート	段数	価格
33	F 10.0/R 8.0	25段	35万円

全長調整式ダンパー

汎 = 適用走行ステージ
O = オーバーホール可能
仕 = 仕様変更可能
バネレート単位 = kgf/mm
(特に表記がある場合を除く)

CUSCO



CUSCO Street ZERO A

34後 34前 33後 33前
汎 ストリート～サーキット
減衰力40段階調整+全長調整システム。全領域での操縦安定性と、乗り心地を確保するCPRV(圧力適正化バルブ)を採用している。

■キャロッセ ☎027-352-3578

対応分類	バネレート	段数	価格
34	F 12.0/R 11.0	40段	17万円
33	F 10.0/R 7.0	40段	17万円

CUSCO



CUSCO Street ZERO

34後 34前 33後 33前
汎 ストリート～ワインディング
乗り心地に定評がある複筒式構造と、低圧ガスショックアブソーバーを採用。ストロークとローダウンを両立する。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
34	F 12.0/R 11.0	固定	13万8000円
33	F 10.0/R 7.0	固定	13万8000円

OHLINS



DFV全長調整式車高調 TypeHAL

34後 34前 33後 33前
汎 ストリート～サーキット
定評のあるDFVバルブによって、快適な乗り心地と思いが通りにトレース可能な高いコントロール性を併せ持つダンパー。安定感も高い。

■カロッツェリアジャパン ☎03-5851-1852

対応分類	バネレート	段数	価格
34	F 11.0/R 10.0	20段	35万8000円
33	F 10.0/R 7.0	20段	31万8000円

ENDLESS



FUNCTION.COM

34後 34前 33後 33前
汎 ストリート～サーキット
完全オーダーメイド制でユーザーの好みに合わせたセッティングが可能。ニッケルボロンメッキのAタイプとニッケルメッキのTタイプがある。

■エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888

対応分類	バネレート	段数	価格
33/34	オーダー	30段	24万4000円～

ENDLESS



SUPER FUNCTION

34後 34前 33後 33前
汎 ワインディング～サーキット
Sタイアの装着を前提としたサーキットスベック。減衰力調整は30段階調整を標準とし、より決め細やかなセッティングを可能としている。

■エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888

対応分類	バネレート	段数	価格
34	F 16.0/R 18.0	30段	35万3000円
33	F 16.0/R 18.0	30段	33万5000円

TEIN



FLEX Z

34後 34前 33後 33前
汎 ストリート
高品質を圧倒的なロープライスで実現したストリート向けフルスベック車高調。シールド構造の新プラットフォームを採用して低価格を実現している。ショックのみの新品交換可。

■テイン ☎045-810-5501

対応分類	バネレート	段数	価格
34	F 12.0/R 10.0	16段	9万8000円
33	F 10.0/R 9.0	16段	8万8000円

TEIN



MONO SPORT

34後 34前 33後 33前
汎 ストリート
全長調整式で伸縮同時の16段階減衰力調整が可能。減衰力調整範囲を大幅に拡大しつつ、優れたステアリングレスポンスを実現するプレミアムショックアブソーバーだ。

■テイン ☎045-810-5501

対応分類	バネレート	段数	価格
34	F 14.0/R 12.0	16段	15万8000円
33	F 12.0/R 10.0	16段	15万8000円

SUSTEC



PRO Z40

34後 34前 33後 33前
汎 ストリート～ワインディング
KYBによる減衰力制御システムを導入。違いがはっきりとわかる減衰調整を実現しており、セッティングの楽しさを味わえる。

■タナベ ☎072-728-6700

対応分類	バネレート	段数	価格
34	F 10.0/R 8.0	固定	15万6000円
33	F 10.0/R 8.0	固定	15万6000円

SUSTEC



PRO Z1

34後 34前 33後 33前
汎 ストリート～ワインディング
減衰力固定式にして、セッティングの煩雑さや耐久性の低下を防止しながらフラットな乗り味に仕立てている。ブラケット部の粉体塗装により耐久性も高い。

■タナベ ☎072-728-6700

対応分類	バネレート	段数	価格
34	F 10.0/R 8.0	固定	14万円
33	F 10.0/R 8.0	固定	14万円

CUSCO



Sport ZERO-3S

34後 34前 33後 33前
汎 ストリート～サーキット
大容量の単筒式ショックを採用し、ストリートからサーキットまで幅広く対応する。万全の防錆対策も施されている。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
34	F 12.0/R 11.0	24段	21万8000円
33	F 10.0/R 7.0	24段	21万8000円

RACING GEAR



HS DAMPER

33後 33前
汎 ストリート～サーキット
前後とも、耐久性に優れた単筒式を採用。全長調整式機構やフロント調整式ヒロアッパーなど、走り追求する要素を標準装備する。

■辰巳屋興業 用品部 ☎03-3696-0620

対応分類	バネレート	段数	価格
33	F 12.0/R 11.0	15段	12万8000円

D2 RACING SPORTS



D2サスペンションシステム

34後 34前 33後 33前
汎 ストリート～サーキット
ストリート、サーキット、ラリー用など、さまざまなステージに対応するモデルがラインナップ。基本的に減衰力36段階調整やアルミ鍛造製アッパーマウントの採用というハイスベックながら、低価格を実現したうれしいモデルだ。

■D2japan ☎022-779-6512

対応分類	バネレート	段数	価格
ストリート	F 12.0/R 6.3	36段	13万8000円
スポーツ	F 14.0/R 7.2	36段	17万8000円
サーキット	F 20.0/R 14.0	36段	17万8000円
ドラッグ	F 14.0/R 6.3	36段	17万8000円
ドリフト	F 14.0/R 9.8	36段	17万8000円
ラリー	F 14.0/R 8.7	36段	18万8000円
アスファルト	F 14.0/R 7.2	伸36/縮24段	31万8000円
スーパー	F 20.0/R 14.0	伸36/縮118 LOW18段	39万8000円

TEIN



TYPE N1

33後 33前
汎 サーキット
スーパー耐久などのレースに参戦するチームにテクニカルサポートしているダンパーをそのまま市販化。競技専用部品のため、一般公道での使用は不可。

■テイン ☎045-810-5501

対応分類	バネレート	段数	価格
33	F/R 別売	20段	F 14万000円 (1本)/R 12万2000円 (1本)

TEIN



SUPER RACING

33後 33前
汎 サーキット
伸縮別の減衰調整機構でセッティング幅が広い。レース技術がフィードバックされた競技向けハイスベックモデル。EDFCシリーズ2機装着対応。テインマスターショップのみ取扱い。

■テイン ☎045-810-5501

対応分類	バネレート	段数	価格
33	F/R 12.0	16段	32万8000円

Biot



evolution de leger

34後 34前 33後 33前

■ストリート～サーキット
 アッパーマウント部にラバーマウントを採用し、ショックの作動時に発生する音を車内に伝えにくく設定。ダウン量は最大マイナス30mmとなる。

■ピオ ☎042-568-0717

対応分類	バネレート	段数	価格
34	F 10.0/R 9.0	12段	23万8000円
33	F 10.0/R 8.0	12段	31万8000円

Biot



Type trois

34後 34前 33後 33前

■ストリート～サーキット
 ストリートでの扱いやすさを最大限に配慮しながら、スポーツ性能も高めているのがBiotの車高調。心地よい乗り心地を犠牲にしない仕上がり。

■ピオ ☎042-568-0717

対応分類	バネレート	段数	価格
34	F 11.0/R 10.0	12段	28万8000円
33	F 11.0/R 9.0	12段	28万8000円

Aragosta



Type-SS

34後 34前 33後 33前

■ストリート～サーキット
 用途に応じて特注製作を行うスペシャルモデル。別体タンクを搭載し、シングルチューブでは得られないより詳細なセッティングが可能。

■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
34	F120/R80/R80/R120	20段	48万円
33	F120/R80/R80/R120	20段	48万円

Aragosta



Type-E

34後 34前 33後 33前

■ストリート～ワインディング
 乗り心地が向上するセットアップで、ローダウン目的のストリートユーザーにオススメ。ピロアッパー仕様もラインナップする。

■トップラインプロダクト ☎04-7190-1391

対応分類	バネレート	段数	価格
34	F 12.0/R 8.0	20段	25万5000円
33	F 11.0/R 8.0	20段	25万5000円

RS★R



Sports★i

34後 34前 33後 33前

■ストリート
 ストリートでの快適な乗り心地をコンセプトに開発。ワインディングやサーキットにも対応する性能を備える。ピロアッパー仕様もあり。

■ディエムシー ☎0120-826-644

対応分類	バネレート	段数	価格
34	F/R 8.0	36段	19万8000円
33	F 10.0/R 9.0	36段	19万8000円

AMUSE



Z34 ハイテックダンパー

34後 34前

■ストリート～サーキット
 細かなセッティングにも対応することで車両コントロールをより楽しむことができる。さらにハイスベックなE12v.TTもラインナップする。

■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055

対応分類	バネレート	段数	価格
Hi TECH	F: 12/R: 14.0	固定	31万円
E12v.TT	F: 14.3/R: 19.6	12段	37万8000円

EVOLVE



DG-5 HPI スペック

34後 34前 33後 33前

■ストリート～サーキット
 HPIがDG-5と完成させたスペシャルモデル。スプリングはスリット製で、バネレートの変更もプラス4kg/mmの範囲で可能。1年保障付き。

■エイチ・ビー・アイ ☎03-5663-2551

対応分類	バネレート	段数	価格
34	F 12.0/R 14.0	32段	29万8000円
33	F/R 12.0	32段	29万8000円

BLITZ



DAMPER ZZ-R Spec-C

34後 34前

■ストリート～サーキット
 別タンクを設け、伸・縮独立32段の減衰力調整を可能にしたダンパーキット。別タンク式構造を採用し、微低速域から減衰力を発揮する。

■ブリッツ ☎0422-60-2277

対応分類	バネレート	段数	価格
34	F 12.0/R 10.0	32×32段	25万8000円

BLITZ



DAMPER ZZ-R SpecDSC

33後 33前

■ストリート～サーキット
 DAMPER ZZ-Rをベースに4輪独立での電子制御式減衰力調整を採用したモデル。車内のコントローラーから減衰力を自在に変更可能だ。

■ブリッツ ☎0422-60-2277

対応分類	バネレート	段数	価格
33	F 10.0/R 8.0	32段	21万8000円

BLITZ



DAMPER ZZ-R

34後 34前 33後 33前

■ストリート～サーキット
 減衰力32段調整、単筒式、全長調整式を採用しながら、リーズナブルな価格と幅広いインジェクションに対応。オーバーホール、仕様変更可。

■ブリッツ ☎0422-60-2277

対応分類	バネレート	段数	価格
34	F/R 10.0	32段	15万8000円
33	F 10.0/R 8.0	32段	15万8000円

garage chikara



力脚

34後 34前 33後 33前

■サーキット
 サークットでのタイムを追求するセッティングが施される。快適性能をスポイルせず、筑波3秒台を実現するサスペンションを目指した。

■ガレージ力 ☎0594-82-5026

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 20.0/R 16.0	30段	37万円

garage chikara



力脚 スタンダード

34後 34前 33後 33前

■ストリート～ワインディング
 ストリートでの快適性とワインディングの楽しさを追求。コントロールな特性に仕上がっている。日本製でオーバーホール、仕様変更対応可能。

■ガレージ力 ☎0594-82-5026

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 12.0/R 10.0	30段	19万円

KTS



SC DAMPER SYSTEM β

34後 34前

■ワインディング～サーキット
 走る、曲がる、止まる。車の基本となる3大要素を大きく左右するダンパーシステム。ストリートからサーキットまで幅広くセッティングが可能。

■カインドテクノストラチャー ☎050-3532-5017

対応分類	バネレート	段数	価格
34	F 13.0/R 11.0	15段	7万1300円

ORIGINAL RACING



オリジナル R SPIRIT ダンパー

33後 33前

■ストリート～サーキット
 SPIRIT製ダンパーをベースにオリジナルセッティングを施した。ストリートからサーキットでのタイムアタックまで対応しつつ、最高の乗り心地を実現している。

■オリジナルレーシング ☎079-253-2678

対応分類	バネレート	段数	価格
33	F: 18.0/R: 16.0	20段	34万円

MCR



CRIMSON サスペンション KIT

34後 34前 33後 33前

■ストリート～サーキット
 サークットでの正確な走行性能と、街乗りではしなやかな乗り心地と静粛性を兼ね備える。アッパーマウントにゴムブッシュを採用し、最適なたわみがショック本来の動きを発揮させる。

■エムシーアール ☎048-995-0131

対応分類	バネレート	段数	価格
34	F 14.0/R 12.0	16段	24万8000円
33	F/R 12.0	16段	24万8000円

SAH



TEIN MONO Sports SA浜松SPEC

34後 34前

■ストリート～ワインディング
 スポーツドライビングを楽しむユーザーに向けた、ストリート向けのスポーツダンパー。EDFCにも対応している。

■スーパーオートバックス浜松 ☎053-476-2180

対応分類	バネレート	段数	価格
34	要問い合わせ	16段	18万9000円

SAH



OHLINS DFV SA浜松SPEC

34後 34前 33後 33前

■ストリート～サーキット
 オーリンズのDFVダンパーをオリジナルで設定。路面への追従性を高め、純正以上の乗り心地を実現。スプリングはハイバコ製を組み合わせる。

■スーパーオートバックス浜松 ☎053-476-2180

対応分類	バネレート	段数	価格
ストリート	F 11.6/R 12.5	20段	37万477円～
スポーツ	F 12.5/R 14.3	20段	37万477円～

SLR



SLR Trace Suspension Magic

33後 33前

■ストリート～サーキット
 サークットユーザーに人気高いTraceダンパーを使用。ストリート&サーキットでテスト＆トライを繰り返し開発された実践型サスペンションキット。どちらもスプリングレスとなる。

■サンラインレーシング ☎086-209-1000

対応分類	バネレート	段数	価格
REGULAR	別売	6段	38万円
SPECIAL	別売	6段	46万円

Kn'sfactory



OHLINS ROAD&TRACK改 Original Suspension kit Produce by M

33後 33前

■ストリート～ワインディング
 サークットをメインターゲットとしながら、一般道での快適性にもしっかりケアされているスポーツサスペンションキット。

■Kn'sファクトリー ☎045-828-4123

対応分類	バネレート	段数	価格
33	F 20.0/R 20・21	20段	21万8000円

Garage4413



サスペンションキット For クアドラム

34後 34前 33後 33前

■ストリート～サーキット
 クアンタム社製クアドラムダンパーがベース。サーキット向けのセッティングながらワインディングや市街地でのテストも重視し、乗り心地を損なわない性能を兼ね備える。ヘルパースプリングの採用でリアの接地性を高めている。

■ガレージ4413 ☎0465-33-7700

対応分類	バネレート	段数	価格
34	F: 14～20/R: 16～22	無段階	41万円

BILSTEIN PREMIUM ORDER LINE



ETS KIT タイプ HA

34後 34前

■ストリート～ワインディング
 ビルシュタイン製ダンパーをベースに、減衰力やその発生する特性を徹底的に管理し、走行特性を大幅に向上させてくれる。アッパーマウントは純正を使用。

■エナベタル ☎052-775-3328

対応分類	バネレート	段数	価格
34	F 8.0/R 7.0	固定	29万円

プリロード調整式
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

バネレート単位=kgf/mm
(特に表記がある場合を除く)

MIDORI



MIDORI アラゴスタ 2wayサスペンションキット

34後 34前

■ストリート～ワインディング
 NEWアラゴスタをベースにしたワンオフモデル。2WAY仕様は伸び側、圧縮側ともに調整可能でセットアップの自由度を高める。

■緑整備センター ☎045-933-1101

対応分類	バネレート	段数	価格
2WAY	F 14～16/R 10～13	12×5段	51万円
1WAY	F 14～16/R 10～13	F: 12段/R: 13段	35万円

DAYTONA Racing



DFV OHLINS Ver. DAYTONA E.R.S (EURO SPORTS EDITION)

34後 34前

■ストリート～ワインディング
 オーリンズ製DFVダンパーをベースにして、幅広いシチュエーションに対応する特性を実現する。リアにはバリアフルレートスプリングの使用。

■デイトナ ☎092-513-7300

対応分類	バネレート	段数	価格
34	F 11.0/R 10.0	20段	38万5000円
33	F 11.0/R 10.0	20段	34万5000円

Z SPORT



サスペンションキット

34後 34前 33後 33前

■ワインディング
 ストリートからサーキットまで実走テストを繰り返し、しなやかな剛性感も持ち合わせるセッティングを開発。シェルケースは無電解ニッケルボロメッキで耐久性を大幅に高める。

■セントラル ☎042-486-4451

対応分類	バネレート	段数	価格
34	F/R: 10.0	6段	30万4000円
33	F: 12/R: 8.0	6段	22万5000円



ノーマル形状ショックアブソーバー
34後 34前
注 ストリート〜ワインディング
ビルシュタインのダンパーをベースに、ユーザーの要望を取り入れて作製するオーダーメイド作製対応が可能。スムーズな動きで、純正以上の乗り心地や走行特性を実現する。

■エナベタル ☎052-775-3328

対応分類	バネレート	ダウン量	価格
34	F/R 別売	固定	17万8000円



S-tune Suspension System
34後 34前
注 ストリート〜ワインディング
S-tuneサスペンションキットとNISMOスタビライザーキットをセットにしたアイテム。現在、Z33用は廃盤となっている。

■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423

対応分類	バネレート	ダウン量	価格
34	F 8.1/R 9.1	固定	19万5286円



S-tune Suspension Kit
34後 34前 33後 33前
注 ストリート〜ワインディング
完全車種別設計。最適なローダウンを施すことで、スポーツ性の向上と十分なストローク量の確保を両立している。

■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423

対応分類	バネレート	ダウン量	価格
34	F 8.1/R 9.1	F/R -10	12万5105円
33	F 8.1/R 8.9	F/R -10	12万4000円



☐=適用走行ステージ
□=オーバーホール可能
▣=仕様変更可能
バネレート単位=kgf/mm
(特に表記がある場合を除く)



ETS KIT タイプ HA
33後 33前
注 ストリート〜ワインディング
世界的にも評価の高いビルシュタインダンパーをベースにしたアイテム。ワールドクラスのサスペンション特性を味わうことができる。

■エナベタル ☎052-775-3328

対応分類	バネレート	段数	価格
33	F 10.0/R 11.0	固定	25万円



RS★R DOWN
34後 34前 33後 33前
蓄積されたデータとノウハウで、車検ギリギリまでのダウン量で、理想的なローダウンフォルムを実現。万一のヘタリに対しては「3年間／5万km」の保証付きとなっている。

■ティエムシー ☎0120-826-644

対応分類	バネレート	ダウン量	価格
34	F 8.15/R 8.87	F/R -10〜15	3万9500円
33	F 6.17/R 7.46	F/R -10〜15	3万8000円



Super DOWNSUS GT
33後 33前
サーキットまで対応するハードスプリングで、同社スーパーダウンサスよりもストローク量を30%アップする。保安基準ギリギリのダウン量。フェアレディZに合わせた少し高めめのバネレート設定。

■エスぺリア ☎0942-32-2700

対応分類	バネレート	ダウン量	価格
33	F 6.8/R 8.2	F/R -17〜22	3万9000円



Sports Spring
34後 34前
走行性能や乗り心地はそのままに、ベストなローダウンスタイルを実現。もちろん最低地上高等の法規もすべてクリア。安心して使用できる。

■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423

対応分類	バネレート	ダウン量	価格
34	F 84.7Nm/R 81.0Nm	F/R -10	5万5000円



☐=適用走行ステージ
□=オーバーホール可能
▣=仕様変更可能
バネレート単位=kgf/mm
(特に表記がある場合を除く)



ノーマル形状ショックアブソーバー
33後 33前
注 ストリート〜ワインディング
ビルシュタインのダンパーをベースに、ユーザーの要望を取り入れて作製するオーダーメイド作製対応が可能。足まわりがヤレ気味なら、ぜひ試してみたい。

■エナベタル ☎052-775-3328

対応分類	バネレート	ダウン量	価格
33	F/R 別売	固定	17万8000円



Z33/Z34専用リアスプリング
34後 34前 33後 33前
Z33/34のリアに対応する、HYPERCO社による専用スプリング。スプリング上部は、専用の車高調整式アタッチメントに対応するため、ID95サイズのフラット形状。スプリング下部は純正と同形状。

■3万8000円(ヘルパースプリング)
■ミノルインターナショナル ☎04-2788-7878



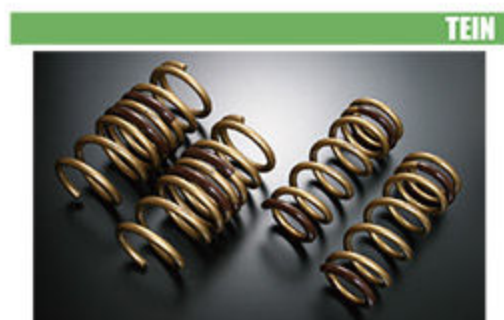
HYPERCO
注
モータースポーツのトップカテゴリーでも支持されるスプリング。ストローク中のレート変化が極めて小さく、追従性と耐久性も高レベルを実現している。リアは車高調整式アタッチメントとの併用が必要。

■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 ☎04-2788-7878



Swift Racing SPRING
注
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が向上。豊富な内径や自由長、レートが用意されている。耐疲労性・耐ヘタリ性に優れた高強度鋼線H5S・TWを使用し、軽量化にも貢献する。

■2万1000円〜2万5000円
■東京発条製作所 ☎03-3732-4112



HIGH.TECH
34後 34前
バナジウムを配合したSAE9254材を使用し、軽量化が図られている。乗り心地・異音・ヘタリに対する3大保証を採用したローダウンスプリング。

■ティン ☎045-810-5501

対応分類	バネレート	ダウン量	価格
34	F 8.5/R 9.4	F/R各 -25	5万5000円



Ti2000 DOWN
34後 34前 33後 33前
チタン配合の新素材が耐ヘタリ性をはじめ、ダントツの性能を発揮。蓄積されたデータとノウハウによる車検ギリギリのダウン量で、理想的なローダウンフォルムを実現。「ヘタリ永久保証」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
34	F 8.15/R 8.87	F/R -10〜15	4万5500円
33	F 6.17/R 7.46	F/R -10〜15	4万4300円



EDFC ACTIVE
注
電動減衰力コントローラーのモーター操作をワイヤレスにしたタイプ。取り付け作業の簡略化と、G感応自動調整モードなど積極的な減衰コントロールを実現した。オプションのGPSキットで機能を拡張することができる。

■5万5000円(GPSキット6600円)
■ティン ☎045-810-5501



EDFC II
注
車内から減衰力調整ができる電動減衰力コントローラー。EDFCをリニューアルし、よりコストパフォーマンスに優れたモデルとなった。走行ステージに合わせて、手軽にセッティングを楽しもう。

■3万2500円(GPSキット6600円)
■ティン ☎045-810-5501



リジット・スプリングマウントシート
34後 34前 33後 33前
内径65φの直巻スプリングをノーマル形状アップマウントを使用して取り付け際のスプリングフィッティング用スプリングマウントシート。

■9000円〜2万4000円
■アルファ ☎048-873-6986



ダンパーまわりパーツ
DUMPER PARTS



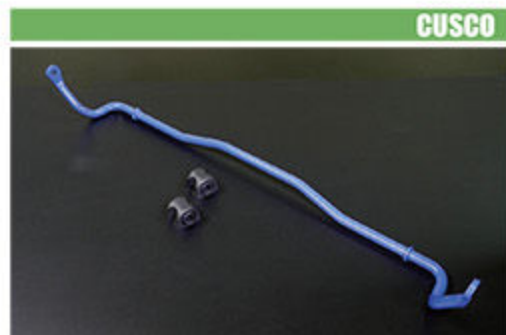
ラーナスプリング
注
内径65mm、60mmの2種類があり、自由長は150〜200mmという設定。ストローク時の安定したレート維持と極めて癖のないリニアな特性を実現する。

■1万円
■トップラインプロダクト ☎04-7190-1391



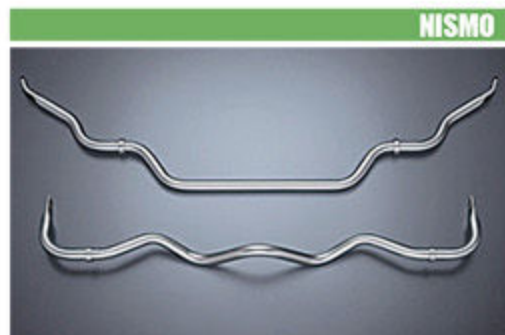
ウルトラレーシング・スタビライザー
33後 33前
バーの径は23φ。耐久性と高剛性に優れた中実タイプで、しなやかな動きを実現する。コーナリング時などに確実にロールを抑制し、トラクション性能を向上させる。クロモリ鋼製。

■3万円
■クォーターマイル ☎0877-57-2171



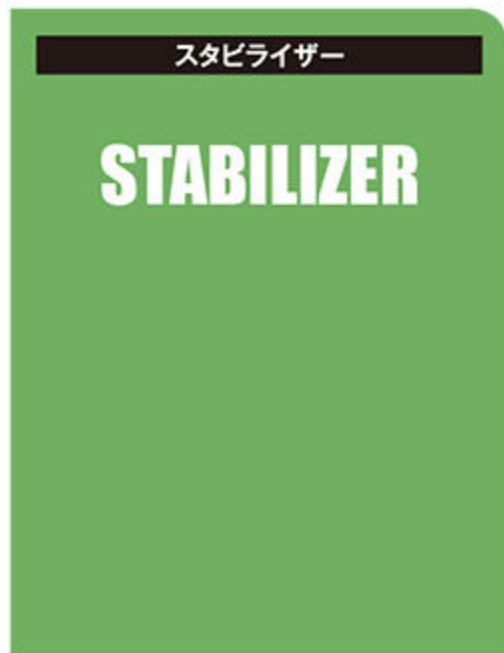
クスコ・スタビライザー
34後 34前 33後 33前
旋回時、コーナリング時の不快なロールを効果的に抑え、高速走行時のフラつきも抑制する。Z34、Z33ともに前後の設定あり。

■2万円〜3万3000円
■キャロッセ ☎027-352-3578



Stabilizer Kit
34後 34前 33後 33前
左右のサスペンションストローク量に違いが出たときにバーがねじれ、外側のタイヤを路面に押し付けてくれる。1年間または3年6万km保証付き。

■7万181円(34) 6万円(33)
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423



スタビライザー
STABILIZER



EDFC ACTIVE PRO
注
ACTIVE PROは通常の前後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となっている。

■7万5000円(GPSキット6600円)
■ティン ☎045-810-5501

SUPER LAP



ショートスタビリンク【フロント】

33後 33前

ローダウンにより角度が悪化したスタビライザーをリンク全長を短縮してポジションを補正。本来のコーナリング性能とトラクションを発揮したいローダウン車には有効なパーツ。

■2万4000円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

SUPER LAP



アジャスタブルスタビリンク

34後 34前

スタビリンクを調整式とすることで、ローダウンで、効果が減少したスタビライザーの角度を補正するアイテム。ターンバックル式で調整も容易。エンド部はピロボールを採用している。

■3万円(34フロント) 2万8000円(33リア)
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

SPL Pro



調整式スタビライザーリンク リア

34後 34前 33後 33前

ローダウンにより角度が悪化したスタビライザーをリンク全長を短縮してポジションを補正。本来のコーナリング性能とトラクションを発揮したいローダウン車には有効なパーツ。

■2万9800円
■デイトナ
☎092-513-7300

SPL Pro



調整式スタビライザーリンク フロント

34後 34前 33後 33前

スタビライザー効果を高めるために調整式のスタビライザーリンク。可動部にはテフロンライナー式ピロボールベアリングを採用し、フリクションの低下と耐久性を確保する。

■3万2800円
■デイトナ
☎092-513-7300

STILLEN



調整式スタビライザー

34後 34前 33後 33前

ダンパーの変更を行わなくともロールを減少させる高強度スタビライザー。フロント3段、リア2段の調整式。高強度航空機グレード鋼を採用し、パウダーコートフィッシュを施す。

■9万1800円(34) 8万9000円(33)
■デイトナ
☎092-513-7300

AUTOSTAFF



サスペンションピロ

34後 34前 33後 33前

サス各部のゴムブッシュをピロボールにすることによって、たわみ、がなくなり、不安定な挙動が安定。サーキット走行で驚くほどの効果がある。

■8000円～
■オートスタッフ
☎046-244-1315

IKEYA FORMULA



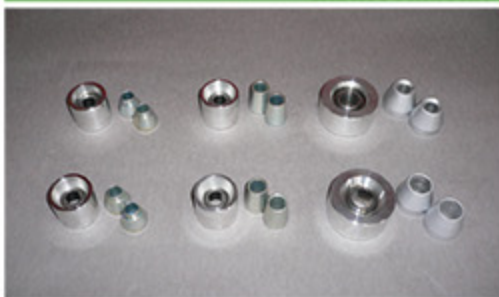
リアナックルピロブッシュ

33後 33前

ゴムブッシュのあいまいな動作を、ピロ化することで、かっちりとした動きに。リアのトラクション向上も実現する。リアのナックルまわりのピロボール8個セット。ロット受注のみ受け付け。

■10万2000円
■イケヤフォーミュラ
☎0289-64-5652

IKEYA FORMULA



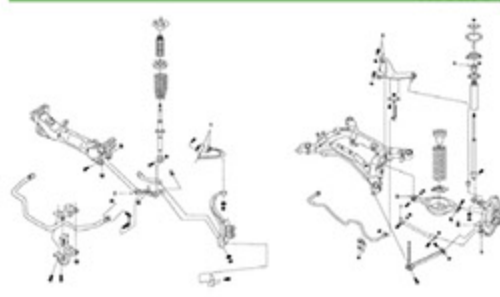
フロントロワームピロブッシュ

33後 33前

スムーズでダイレクトな動きを実現。シャープなハンドリングにしてくれる前後アームのメンバー側とダンパー部のピロボールブッシュ6個セット。ロット受注のみ受け付け。

■8万1000円
■イケヤフォーミュラ
☎0289-64-5652

NISMO



Reinforced Bush (SUSPENSION)

33後 33前

純正ブッシュのゴム硬度をアップさせ、剛性を高めたブッシュ。スーパー耐久レースでの採用実績がある。フロントはダイレクト感のある操舵性、応答性の向上、リヤはコーナリング時の横剛性、グリップ感の向上が得られる。

■600円～3000円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
☎0120-846-423

サスペンションブッシュ

SUSPENSION BUSH

DAYTONA Racing



ナックルアーム・ボールジョイント

33後 33前

トラブルの多いナックルアーム部ボールジョイント。高額なアームのASSY交換をしなくてもいいように、ボールジョイント部のカートリッジのみで設定されている。

■7800円～1万8000円
■デイトナ
☎092-513-7300

Biot



サスペンションピロブッシュ

34後 34前 33後 33前

純正サスペンションアームのゴムブッシュと交換できるように設計。硬質、高精度のピロボールカラーに、無給油タイプのステンレス製ピロボールジョイントを採用している。

■6万5000円～20万円
■ビオ
☎042-568-0717

DAYTONA Racing



SuperPro (スーパープロ) システムキット B

34後 34前 33後 33前

オーストラリア・スーパープロのポリウレタン製強化ブッシュ。サスペンションはすべてのブッシュを交換することができる。ブッシュの中芯はフリーで稼働し、ピロボール的な動きのよさを実現。

■19万600円(34) 23万6500円(33)
■デイトナ
☎092-513-7300

SAH



サスペンションアームカラー Kit

34後 34前 33後 33前

Z33/Z34のリアサスペンションアームまわりに発生するヨレを止め、確かなコントロール性能の向上を可能にするアームカラー。変更ポイントを絞ることで、乗り心地や現状のバランスを崩すことなく装着することが可能。

■7万5000円
■スーパーオートバックス浜松
☎053-476-2180

SLR



Pillow Tension Bush

33後 33前

フロントテンションロッドのゴムブッシュをピロボールに交換することにより、ブレーキ時やコーナリング時のアライメント変化を抑制するピロボール式テンションブッシュ。

■3万円
■サンラインレーシング
☎086-209-1000

IKEYA FORMULA



リアロワロッド

33後 33前

ローダウン時に、純正の調整幅を超えたアライメント調整に対応できるロワリンク。ピロ部はピロボール。純正スプリングは使用不可。ロット受注のみ受け付け。

■4万2000円
■イケヤフォーミュラ
☎0289-64-5652

IKEYA FORMULA



リアロワリンク

33後 33前

純正よりも細かな調整が可能となる調整式ロワリンク。広範囲なアライメント調整幅を持たされている。ロット受注のみ受け付け。

■4万円
■イケヤフォーミュラ
☎0289-64-5652

サスペンションアーム

SUSPENSION ARM

SUPER LAP



LAアダプター

34後 34前 33後 33前

標準装着されているアダプターと交換することで、アーム角度を補正し、サスペンションストローク時のキャンバー変化量を最適化するためのアイテム。サスが本来の性能を取り戻す。

■7200円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

SUPER LAP



RC ジョイント

33後 33前

ロールセンターやロアアーム、コンプレッションロッドの角度を調整し、サス本来の性能を発揮させるためのアイテム。ローダウンした時に、ずれてしまった適正なロールセンター値を補正する。

■2万7000円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455

KTS



調整式リアロアアーム

33後 33前

高強度で耐久性が高く、荷重がかかった際もスムーズな動きを維持する3ピースピロボールを採用。全長調整式でアライメントの微調整も可能となっている。ブッシュ式と違い、たわみも皆無。

■1万6800円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017

KTS



トラクションロッド

33後 33前

高強度で耐久性が高く、荷重がかかった際もスムーズな動きを維持する3ピースピロボールを採用。全長調整式でテンションの調整も可能となっている。余計なたわみがなくなることでトラクション性能も向上する。

■1万6800円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017

IKEYA FORMULA



リアキャンバーアジャスターアッパーアーム

33後 33前

リアキャンバーの調整幅を広げ、よりスポーツ走行に向けたセットアップが可能になるアッパーアーム。調整範囲は-7～+13mm。ロット受注のみの受け付けとなる。

■10万円
■イケヤフォーミュラ
☎0289-64-5652

IKEYA FORMULA



フロントピロアジャスターリンク

33後 33前

調整範囲は-20～+6mmというキャンバー調整が可能で、支持部をピロボール化されている。よりスポーティなキャンバーセッティングを可能にするアイテムだ。

■9万4000円
■イケヤフォーミュラ
☎0289-64-5652

IKEYA FORMULA



トラクションアジャスターロッド

33後 33前

ピロボール化することで、よりダイレクトな挙動を手に入れられる。これにより、リアのトラクション、スタビリティが向上。ターンバックル式でテンションの調整も可能。

■5万4000円
■イケヤフォーミュラ
☎0289-64-5652



調整式トーコントロールアーム

34後 34前
トーコントロールアームの長さを調整可能とすることで、いままでできなかった範囲までアライメント調整が可能に。また、スプリングロアシートを可動式&直巻き用とすることで、汎用スプリングが使用可能だ。

■15万円
■ガレージカ
☎0594-82-5026



ネガティブアッパーアーム

34後 34前
ネジ式調整を使用せず、シム式することで走行中にキャンバーのずれが起らないように設計されている。また、キャスト角も3段階で調整可能となっている。

■12万円
■ガレージカ
☎0594-82-5026



ネガティブアッパーアーム

34後 34前 33後 33前
純正品交換の簡単ボルトオン装着でネガティブキャンバーを付ける。調整式フロントアッパーアーム。Z33は+4mm~-12mmの5段階調整式で、Z34は-10mmの固定式となる。

■4万円~5万3000円
■キャロッセ
☎027-352-3578



トレーリングロッド

34後 34前 33後 33前
リアタイヤの前後方向の動き、アライメント変化を抑制。高精度ピロボールを採用し、加減速時タイヤが暴れるジャダーを防止。またターンバックル調整式でキャスト角のセッティングが可能になる。

■3万5000円
■キャロッセ
☎027-352-3578



調整式トーコントロールロッド

34後 34前 33後 33前
ローダウンでついてしまうトーインをアーム長を伸ばし修正。トー角の付きすぎによる走行抵抗の増大や燃費の悪化、タイヤの偏摩耗を防止。ターンバックル調整式。高精度ピロボールを採用。

■3万5000円
■キャロッセ
☎027-352-3578



タイロッドキット

33後 33前
タイロッドエンドのナックル側取り付け位置を下方へ移動して、ローダウン時に過度に角度が付くことを防止するアイテム。

■5万4000円
■イケヤフォーミュラ
☎0289-64-5652



調整式フロントアッパーアーム

34後 34前
高品質ピロボールを採用し、ダイレクトなステアリングフィールを実現。ネガティブキャンバー3度50分程度(ダウン量による)まで調整できる。インナーパネルとの接触も防止する設計。

■7万4000円
■デイトナ
☎092-513-7300



Rear Pillow Tension Arm

34後 34前 33後 33前
リアテンションアームをピロボール化することで、発進時やコーナリング時のトラクション性能を向上させる。さらにターンバックル調整でホイールベースも調整可能。

■2万4000円(34) 2万円(33)
■サンラインレーシング
☎086-209-1000



Rear Pillow Camber Arm

34後 34前 33後 33前
リアキャンバーアームをピロボールに交換することにより、コーナリング時のアライメント変化を抑制する。さらにターンバックル調整で、ローダウンに対応し、細かなキャンバー調整が可能。

■2万2000円(34) 1万8000円(33)
■サンラインレーシング
☎086-209-1000



リヤメンバーリジットカラー

33後 33前
Z33用のリアサスペンションメンバーをリジットにするカラー。Z33のノーマルはVDCの制御などの関係で動きが多いため、装着効果も高い。ブッシュを切除し、内部にはめ込んで装着する。アルミ製で削り出しによる製作。

■3万4800円
■ガレージ4413
☎0465-33-7700



マルチリンクスパーサー

33後 33前
アルミ製とウレタン製の2種類が設定される。ボディとメンバーの間で発生するジャダーを抑制し、トラクションを向上させることができる。

■3万円
■イケヤフォーミュラ
☎0289-64-5652



アップライト補強ブラケット

33後 33前
フロントアップライトの剛性不足を補うアイテム。ステアリングの反応や切り足しでの追従性が向上し、ブレーキのノックバックなども減少する。同社のレース活動で開発されたアイテム。

■8万4000円
■ガレージ4413
☎0465-33-7700



バンプアジャストタイロッドエンド

34後 34前 33後 33前
ローダウン時に角度が悪化してしまうタイロッドの角度を適正化することで、バンプステアを抑制し、ステアリング操作をダイレクトに舵輪に伝えることができるようになる。

■1万8000円~1万9000円
■ムーンフェイス
☎0566-75-4455



Hight Adjuster Tie-Rod End

33後 33前
ローダウン時のタイロッドの角度を適正化し、サスペンションストローク時の過度なトー変化を抑制。専用強化タイロッド付きで不意なトラブルや、たわみによるフィールの悪化なども防止できる。

■4万6000円
■サンラインレーシング
☎086-209-1000



オートレベライザー・アジャストロッド

34後 34前
車高ダウン時に光軸が下側を照らしてしまう問題を解消。適正に補正して、夜間走行時の視認性を確保する。純正品交換の簡単装着、ターンバックル調整式、装着したまま長さ調整が可能。

■5000円
■キャロッセ
☎027-352-3578



オートレベライザーリンクキット

34後 34前
純正のオートレベライザーリンクと交換、ターンバックル機構により長さを調節し光軸位置を適正な位置に調整するパーツ。調整幅は73mm~98mm。装着後はヘッドライトテスターによる光軸調整が必要となる。

■3000円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017



サスペンションメンバー

33後 33前
サスアームの取り付けポイントの変更で、ジオメトリを修正。突き上げ感の解消およびトラクションの向上を実現している。取り付けは同店でのみの受け付けとなっている。

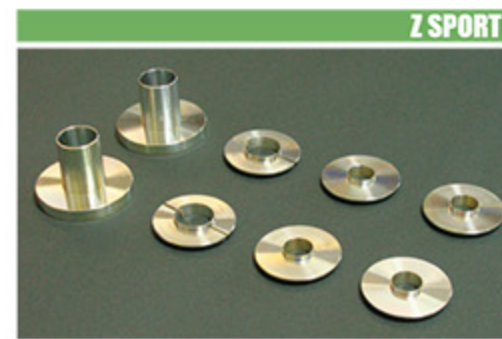
■10万円
■ネットワーク
☎0587-66-1411



リアメンバーサポーター

34前 33後 33前
メンバーブッシュの動きを抑制し、よりダイレクトな走行性能を実現。アルミ製で純正ブッシュの一部カットして装着するため固定強度も高い。

■1万8000円~
■オートスタッフ
☎046-244-1315



サブフレーム・リジットカラー

34後 34前 33後 33前
純正ボディとサブフレームのクリアランスを埋め、位置決め精度と保持強度を向上。サスの性能を引き出し、直進安定性やハンドリングレスポンスが向上する。フロント用、リア用各8個セット。

■F/R各 2万円
■セントラル
☎042-486-4451

FAIRLADY Z

STABILITY PARTS 剛性パーツ

適度にボディ剛性を与え、足をしっかり動かしたい

付けばすぐに効果を体感できるタワーバーのようなチューニングのエントリーパーツから、ボディをしっかり作り込むためのロールバーなど、大物小物のバリエーションが豊富なジャンル。チューニングのレベルと自分の好みに合わせてセレクトしてみよう。

34後 = Z34後期に適合
34前 = Z34前期に適合
33後 = Z33後期に適合
33前 = Z33前期に適合
汎 = 汎用アイテム

■掲載データは 2016年2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。

NISMO



Body Brace Set

34後 34前
ラゲッジルーム、アンダーフロア、フロントという3種のボディブレースがセットになった補強バーのパッケージ。回頭性やコーナーでのレスポンスが向上する。

■11万14円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423

ボディ補強アイテム

BODY REINFORCE ITEM

ULTRA RACING



ストラットタワーバー

33後 33前
クロモリ鋼の高剛性ストラットタワーバー。シャフト部分をオーバル形状にして高い剛性を実現している。手ごろな価格も魅力だ。

■1万5000円
■クォーターマイル ☎0877-57-2171

CUSCO



オーバルシャフト・ストラットバー

33前
ストラットタワーの左右を補強バーで連結し、ボディのねじれ、ゆがみに対する剛性をアップ。サス本来の動きを取り戻す。軽量アルミ高剛性オーバルシャフト採用。

■1万5000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

CARBING



ストラットタワーバー タイプI

33後 33前
ストラットの左右をつなげてボディ剛性を向上させる。パイプ部はオーバルシャフトを採用。取り付けはボルトオンだ。マスターシリンダーストップバー付きもそろそろ。

■2万6000円～3万3000円
■オクヤマ ☎045-934-5334

ストラットタワーバー

STRUT TOWER BAR

ULTRA RACING



ミドルロアアームバー

33後 33前
フロアトンネル左右を連結するクロモリ鋼製の補強バー。スポーツ走行にかぎらず、シチュエーションでも体感できるほどの効果的なアイテム。

■8000円
■クォーターマイル ☎0877-57-2171

ULTRA RACING



8点式フロントロアアームバー

33後 33前
フロア下をしっかりと連結して、ボディ剛性が向上。サスペンションのポテンシャルを発揮させることができる。材質にはクロモリ鋼を採用する。

■2万2000円
■クォーターマイル ☎0877-57-2171

ULTRA RACING



2点式フロントロアアームバー

33後 33前
フロントメンバーのロアアーム取り付け部とメインフレームの左右を連結して剛性感をアップ。ハンドリングのレベルアップを実現する。

■1万1000円
■クォーターマイル ☎0877-57-2171

ULTRA RACING



ルームクロスバー

33後 33前
材質にクロモリ鋼を採用。ボディセンターのBピラー部を上下左右で連結して、ボディのゆがみを抑制する。強固なボディを手に入れたという人に最適だ。

■2万2000円
■クォーターマイル ☎0877-57-2171

CARBING



フレームブレース センター

33後 33前
メインフレームの中央部左右をつないでボディ剛性のアップする。バーとブラケットは溶接で一体形状となり、強度とともに軽量化も図られる。

■9800円
■オクヤマ ☎045-934-5334

CARBING



ロアアームバー タイプI

33後 33前
サスペンションメンバーのねじれを抑制してアライメントの変化を抑制。サスペンション本来の動きを引き出すアイテムだ。

■1万2000円
■オクヤマ ☎045-934-5334

Do-Luck



フロアサポートバー

33後 33前
20x40のオーバルパイプを使用し十分な強度を確保しつつ、スチール製としながら軽量化にも成功(本体重量約4kg)。同時に本体価格を抑えている。

■2万8000円
■ドゥーラック ☎045-471-0500

Do-Luck



フロントサポートプレート

33後 33前
エンジンルーム内のメインフレームと垂直に立ち上がるパネルを強固に結合することで、フレームの余分な動きを抑制し、シャープなハンドリングを実現する。

■1万4000円
■ドゥーラック ☎045-471-0500

SAH



高剛性BodyリフレッシュバーSET

34後 34前 33後 33前
クスコとのコラボで生まれたボディ剛性パーツ。トラクション性能、直進安定性、ブレーキングが向上する。

■4万6000円
■スーパーオートバックス浜松 ☎053-476-2180

AMUSE



R1 チタン リアブレースバー

34後 34前
Ver.1はパイプ内部にクロモリ製バーを内蔵し、レーシングハーネスを固定するアンカーマウントの設置も可能。Ver.2はパイプのみの中空構造となる。チタン製。

■6万9800円(タイプ1)
4万9800円(タイプ2)
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055

SLR



InnerBrace Kit

33後 33前
フロントフェンダー内部に装着する剛性アップアイテム。ボディのゆがみやねじれを抑え、高速走行やコーナリング時の安定感が向上する。

■2万5800円
■サンラインレーシング ☎086-209-1000

ULTRA RACING



6点式リアロアアームバー

33後 33前
リアメンバーの前側取り付け部とメインフレームをつなぎ、ボディ剛性を向上させる。フロントおよびミドルロアアームバーと合わせて装着すれば、さらに強靱なボディにすることができる。

■1万9000円
■クォーターマイル ☎0877-57-2171

CUSCO



クスコD1ロールバー

33後 33前
一般的なスチール製ロールケージより約33%の軽量の、高剛性40φクロモリロールケージ。4点式から8点式まで設定があり、剛性向上と乗員保護に貢献。

■4万5000円～10万円
■キャロッセ ☎027-352-3578

CUSCO



SAFETY21ロールケージ

33後 33前
ストリートからJAF競技規定対応まで目的に合わせて使えるスチール製ロールケージ。ボディ剛性の向上と、乗員保護にも大きく貢献してくれる。

■4万円～9万7000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

DASH



ロールバー

34後 34前 33後 33前
DASHブランドはスチール製。マットブラックを基本に、つや有りブラック、オプションでホワイトとシルバーも設定される。

■5万円～12万8000円
■オクヤマ ☎045-934-5334

CARBING



ロールバー

34後 34前 33後 33前
CARBINGブランドはアルミ製。ダッシュボード逃げタイプと貫通タイプがあり、4点式から11点式までラインナップされる。

■7万8000円～21万2000円
■オクヤマ ☎045-934-5334

Competition Gear



ロールバー

34後 34前 33後 33前
横からの衝撃にも耐えるサイドバー付きで車内の空間を犠牲にすることなく、サーキット走行時における安全性を確保。車検にも対応する。

■14万円～16万8000円
■エイチ・ビー・アイ ☎03-5663-2551

ロールケージ

ROLL CAGE

BRAKE

ブレーキ

Zの重量級ボディをしっかりと受けとめるチューニングを

安心して楽しく走るためには、ブレーキの強化は不可欠。強力なストッピングパワーを手に入れるためのチューンはもちろん、フィーリングアップやコントロール性アップにも貢献してくれるアイテムが盛りだくさんだ。

34後 = Z34後期に適合
34前 = Z34前期に適合
33後 = Z33後期に適合
33前 = Z33前期に適合
汎 = 汎用アイテム

■掲載データは2016年2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。



34後 34前 33後 33前
■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

安心感を低コストで実現したAT1やストリートのスタンダードモデルとなるAT2、そしてスポーツフィールを与えられたAT3。全種類でノンステールを採用しているためホイールの汚れも少なく抑えられている。

モデル	価格	温度域	材質	適用
ARMA STREET AT1	¥F/R 8000円	常温～400℃	ノンステール ノンアスベスト	ストリート 微小
ARMA STREET AT2	¥F/R 1万2000円	常温～450℃	ノンステール ノンアスベスト	ストリート 微小
ARMA STREET AT3	¥F/R 1万5000円	常温～500℃	ノンステール ノンアスベスト	ストリート 微小

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など、スポーツタイプも豊富にそろそろ。

モデル	価格	温度域	材質	適用
ARMA SPORTS AP1	¥F/R 2万円	常温～600℃	ノンステール ノンアスベスト	ストリート～サーキット 微小
ARMA SPORTS AP2	¥F/R 2万円	常温～700℃	ノンステール ノンアスベスト	ストリート～サーキット 微小
ARMA SPORTS AP3	¥F/R 2万円	常温～750℃	ノンステール ノンアスベスト	ストリート～サーキット 微小



34後 34前 33後
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
☎0120-846-423

S-tune Brake Pad

幅広い領域で高コントロール性を実現。
■F 2万2000円～2万5038円/
R 2万円～2万3038円

■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
☎0120-846-423

汎 ノンアスベスト 常温～500℃
汎 ストリート～ワインディング 微小

ブレーキパッド

BRAKE PAD

■ = 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



34後 34前 33後 33前
■アイ・ディ・アイ
☎042-549-0050

GT-Spec	モデル	価格	温度域	材質	適用
GT1	¥F/R 2万8000円～	0～800℃	カーボンコンポジットメタル	ストリート～サーキット	微小
GT2	¥F/R 2万8000円～	0～850℃	カーボンコンポジットメタル	ストリート～サーキット	微小
GT3	¥F/R 3万円～	50～900℃	カーボンコンポジットメタル	ストリート～サーキット	微小
LIMITED	¥F/R 3万円～	150～900℃	カーボンコンポジットメタル	ストリート～サーキット	微小



34後 34前 33後 33前
■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。D300、D350はとくに鳴きやダストにもケアされているので、普段乗りにも便利に使えるモデルだ。

モデル	価格	温度域	材質	適用
D300 BasicEco	¥F 1万3000円～/R 1万2000円～	0～450℃	ノンアスベスト (ノンステール)	ストリート 微小
D350 PlusEco	¥F 1万4000円～/R 1万3000円～	0～500℃	ノンアスベスト (ノンステール)	ストリート 微小
D500 Standard	¥F 1万8000円～/R 1万7000円～	0～600℃	ノンアスベスト (ローステール)	ストリート～ミニサーキット 微小
D700 Sports	¥F 2万3000円～/R 2万2000円～	0～750℃	カーボンメタル (ローステール)	ストリート～サーキット 微小
D750 Super sports	¥F 2万5000円～/R 2万4000円～	0～800℃	カーボンメタル (ローステール)	ストリート～サーキット 微小



34後 34前 33後 33前
■グランド・ジャパン
☎03-3298-8195

幅広いラインナップを誇るGLADのブレーキパッド。純正同等の扱いやすさながら1ランク上の性能を持つG-BASIC。絶対的なストッピングパワーと優れたコントロール性を両立したCZ。ヘビーウェイトなモデルのサーキット走行を支えるZR-1などがそろそろ。

モデル	価格	温度域	材質	適用
G-BASIC	¥F/R各 1万5000円	0～500℃	ノンアスベスト	ストリート 微小
Type-CZ	¥F 2万8000円/R 2万6000円	0～850℃	カーボンメタル	ワインディング～サーキット 微小
Type-ZR1	¥F/R各 3万円	300～850℃	セラミックスカーボン	サーキット 微小



34後 34前 33後 33前
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

超低ダストで鳴きが少なく、初期制動力も確保しながら、ホイールダストが気になるユーザーにおすすめなSSM、コントロール性能が高く、ブレーキの踏み足しによる制動も行きやすいTYPE-R、さらに低音時での制動力を兼ね備えたMX-72などラインナップが充実。

モデル	価格	温度域	材質	適用
Super Street M-sport	¥F/R各 2万3000円	0～500℃	ノンアスベスト	ストリート～ワインディング 微小
TYPE-R	¥F/R各 2万3000円	50～650℃	ローステール	ストリート～サーキット 微小
MX-72	¥F/R各 2万4000円	50～700℃	セラミックスカーボン	ストリート～サーキット 微小



34後 34前 33後 33前
■アクレ
☎042-516-9600

純正+αの性能を持たせたスーパーファイターや低価格ながら高温域まで安定した性能を発揮する700C、ストリートからサーキットまでをカバーし、なおかつロングライフを誇るZZCなど、豊富なラインナップがそろそろ。

モデル	価格	温度域	材質	適用
スーパーファイター	¥F/R 6000円～	常温～450℃	ノンアスベスト	ストリート 微小
フォーミュラ700C	¥F/R 1万6000円～	常温～700℃	カーボンメタル	ストリート～サーキット 微小
ZZC	¥F/R 2万3000円～	常温～800℃	カーボンメタル	ストリート～サーキット 微小



34後 34前 33後 33前
■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す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RA。高い効きと抜群の安定感。リリース性に優れ、コントロール性も抜群なSpecom-α。耐久レース用に開発。長時間の走行でも変わらない効力、ペダルタッチのSpecom-β。

モデル	価格	温度域	材質	適用
EC	¥F 8000円/R 6000円	0～450℃	ノンアスベスト (オーガニック)	ストリート 微小
ES	¥F 8000円/R 6000円	0～600℃	ノンアスベスト (オーガニック)	ストリート～ワインディング 微小
M	¥F/R 1万6000円	0～500℃	ノンステール (セラミックファイバー)	ストリート～ワインディング 微小
Z	¥F 2万2000円/R 2万円	0～850℃	グラファイトメタリック	ストリート～サーキット 微小
RA	¥F 2万5000円/R 2万3000円	200～900℃	HDグラファイトメタリック	サーキット 微小
RD	¥R 2万6000円	200～900℃	シンタードメタリック	コンペティション 微小
Specom-α	¥F/R 2万8000円	200～900℃	カーボンセラミックス	ストリート～サーキット 微小
Specom-β	¥F/R各 3万6000円	200～900℃	カーボンセラミックス	ストリート～ワインディング 微小



34後 34前 33後 33前
■グラン
☎0791-64-8015

低ダストとコントロール性のよ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。SPEC-CXはZ33プレッシャーバリアー装着車のみ対応するハイパフォーマンスモデル。

モデル	価格	温度域	材質	適用
SPEC-S	¥F/R 7620円	常温～450℃	ノンステール	ストリート 微小
SPEC-C	¥F/R 1万1435円	常温～650℃	カーボンセラミックス	ストリート～ワインディング 微小
SPEC-CX	¥F/R各 1万5240円	常温～750℃	カーボンセラミックス	ワインディング 微小

M2



ブレーキパッド
Type スポーツ&ストリート

34後 34前 33後 33前

超低価格を実現しながらも、スポーティなブレーキパッドに必要な特性を考えて開発されている。

■F/R各5500円
■エム・ツー販売
☎03-3704-2272

■ノンアスベスト 00~450℃
■ストリート～ワインディング 中 小

PMU



34後 34前 33後 33前

■プロジェクト・ミュージック
☎0120-443688

ストリートシリーズ
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。ダストとノイズを更に低減させ、環境にも配慮したNS-ZEROの後継モデルとなるNC-Sが新たにラインナップ。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シリーズだ。

TYPE NS	■F 1万2000円～/R 1万1000円～	■アスベストフリー	■0～400℃	■ストリート	■小
NS-C	■F 1万3000円～/R 1万2000円～	■アスベストフリー	■0～400℃	■ストリート	■小

ストリートスポーツシリーズ
コストパフォーマンスに優れ、純正パッドからステップアップしたいユーザーに最適なB-SPEC。踏みに応じたり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+。幅広いラインナップがそろったストリートスポーツシリーズ。

B-SPEC	■F 1万5000円～/R 1万4000円～	■アスベストフリー	■0～500℃	■ストリート～ワインディング	■小
TYPE HC-CS	■F 2万3000円～/R 2万1000円～	■スーパーグラファイトメタリック	■50～800℃	■ストリート～サーキット	■中
TYPE HC+	■F 2万3000円～/R 2万1000円～	■スーパーグラファイトメタリック	■0～800℃	■ストリート～サーキット	■中

レーシングパッドシリーズ
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。サーキットでのパフォーマンスを重視したブレーキパッドも豊富だ。

RACING-N1	■F 2万3000円～/R 2万1000円～	■スーパーグラファイトメタリック	■100～800℃	■サーキット	■中
RACING-N+	■F 2万3000円～/R 2万1000円～	■スーパーグラファイトメタリック	■100～800℃	■サーキット	■中
RACING777/999	■F 2万5000円～/R 2万3000円～	■スーパーグラファイトメタリック	■200～800℃	■サーキット	■中

RACING GEAR



POWER DISC PAD

33後 33前

ダストと鳴きを大幅に低減し、街乗りでの初期制動を向上させたCSや、ミニサーキットレベルまで優れたペダルコントロールを実現したSS、Sタイヤまでのサーキット走行に対応する80Rなどをラインナップ。

■辰巳屋興業 用品部
☎03-3696-0620

CS	■F/R各 1万8000円/R 1万7000円	■ノンアスベスト	■0～550℃	■ストリート～ワインディング	■中
SS	■F/R各 2万1000円/R 2万円	■ノンアスベスト	■0～650℃	■ストリート～サーキット	■小
80R	■F/R各 2万2000円/R 2万1000円	■ロースチール	■150～700℃	■ストリート～ワインディング	■大

ZONE



34後 34前 33後 33前

元レーシングドライバーの田中実選手が開発。多彩な設定で、さまざまなシチュエーションにあったブレーキセッティングを実現している。

■ミソインターナショナル
☎04-2788-7878

80M 82J 86A 88B 89R	■F 1万7850円～	■NAO	■常温～400℃/450℃	■----	■----
03C 04M 05K 08H 10F 12D 14B 18E	■F 2万7300円～	■ロースチール	■常温～600℃/650℃	■----	■----
53C 55A 58D	■F 3万450円～	■ハイスチール	■200℃～680℃/700℃/750℃	■----	■----

BRIG



34後 34前 33後 33前

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高性能パッドのVS-R。ブレーキダストの発生を極限まで抑えたSuper Dust Free。その他多数のラインナップを誇る。

■プロコンパスター
☎048-577-0606

VS-Z	■F/R 1万6000円	■ノンアスベスト	■0～650℃	■ストリート～サーキット	■小
VS-R	■F/R 2万2000円	■セミメタリック	■0～850℃	■ストリート～サーキット	■中
Super Dust Free	■F/R 2万円/R 1万8000円	■ノンアスベスト	■0～350℃	■ストリート	■小

GP SPORTS



G-MASTER SCVブレーキパッド

34後 34前 33後 33前

SCVブレーキパッドシリーズはコントロール性の高さに主眼を置いて開発。初期制動力と高いコントロール性を備えるSCV。サーキット走行でも、安定した制動力を発揮させるよう耐フェード性と耐摩耗性を向上させたスーパーラップ。

■ジーピースポーツ
☎0256-36-7773

SCV	■F/R各 8800～9800円	■ノンアスベスト	■50～550℃	■ストリート～ワインディング	■小
スーパーラップ	■F 1万8800円～2万8000円/R 1万6800～1万8800円	■セミメタル	■100～900℃	■サーキット	■中

RIGID



リジット・ブレーキパッド

34後 34前 33後 33前

ブレーキの基本性能である制動力、耐フェード性、そしてフィーリングを高レベルで実現する。RIGIDのノウハウが生きた、ジムカーナに最適はパッドだ。

■アルファ
☎048-873-6986

F&Rパッド	■F:2万4000円 ■R:2万1000円	■ノンアス	■常温～500℃	■----	■中
メタルパッド	■R:3万円	■フルメタル	■常温～500℃	■----	■小

SFIDA



34後 34前 33後 33前

純正+αの性能を超低価格で手に入られるAP-5000や、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などがそろっている。

■インキング APP事業部
☎042-513-3307

AP-5000	■F/R各 5000円～	■ノンアスベスト	■0～400℃	■ストリート	■小
AP-8000	■F/R各 8000円～	■ノンアスベスト	■0～500℃	■ストリート～ワインディング	■小
KG-1115	■F/R各 1万5000円～	■カーボンメタル	■50～800℃	■ストリート～サーキット	■中

RIGID



スーパーインナーシュー

34後 34前 33後 33前

リジット・シューシリーズ最強の効きを実現し、金型成形方式により剥離対策を徹底に行っている。

■R:2万4000円
■アルファ
☎048-873-6986

■ノンアス 00~常温～
■ジムカーナ 中

MOTOR TECHNICA



ブレーキパッド

34後 34前 33後 33前

クルマの仕様や走行シチュエーションなど、ユーザーの用途に合わせて最適な摩擦材を選択してくれる。

■2万5000円
■モーターテクニカ
☎075-204-6718

初選択式 00~
再選択式 中

MIDORI



フェロード DS2500ブレーキパッド

34後 34前

コントロール性を重視した摩擦材選定で作ったオールラウンダー。

■F 3万5000円/R 2万8000円
■緑整備センター
☎045-933-1101

■ノンアスベスト 00~500℃
■ストリート～ワインディング 小

AMUSE



AMUSE R1 パッド

34後 34前

Z34特有の初期制動を抑えた仕様で、オールマイティに使用できる。

■F:2万8000円/R:2万7000円/
■F/Rセット 5万5000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055

■SGM 00~100～650℃
■ストリート～サーキット 小

SAH



Sportsパッド

34後 34前 33後 33前

スポーツ走行時に発生しやすいABSの介入を抑え、高いコントロール性を実現している。

■F/R各 2万円
■スーパーオートバックス浜松
☎053-476-2180

■カーボン 00~650℃
■ストリート～サーキット 中

DIXCEL



PD

34後 34前 33後 33前

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。さらに防錆コーティングを採用している。

■1万5000円～
■ディクセル
☎072-654-0121

■FC鋳鉄 SLIT なし

ENDLESS



E-SLIT

34後 34前 33後 33前

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実現し、より最適な表面状態を実現する。別料金でハット部分の色変更も可能。

■3万6000円～4万4000円 (1枚)
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

■FC鋳鉄 SLIT 5本

ENDLESS



CURVING SLIT

34後 34前 33後 33前

カーブスリット形状で、ローターの熱を逃し冷却性能を確保。スリットがパッドのクリーニングを行い、ブレーキの性能を引き上げる効果がある。

■2万9000円～3万7000円 (1枚)
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

■ねずみ鋳鉄 SLIT 6本 (CURVING)

ENDLESS



BASIC

34後 34前 33後 33前

特殊熱処理を行いベー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。

■2万4000円～3万2000円 (1枚)
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

■FC鋳鉄 SLIT なし

Biot



純正交換ローター

34後 34前 33後 33前

Biotの2ピースローターは、制動力はもちろん、インナーベンチレート形状に回転方向を持たせ、排出エアの流れの抵抗を減らし冷却効率もアップ。

■F 9万4000円～/R 9万4000円～
■Biot
☎042-568-0717

■FC鋳鉄 SLIT 8本

ブレーキローター

BRAKE ROTOR

■=ローター材質
■SLIT=スリットなし/あり (本数)



ブレーキローター

34後 34前 33後 33前
特殊熱処理を施し、内部組織のひずみを排除。装着初期の熱倒れやゆがみを抑制。スリット入りのHARD SIXや、オプションで12本スリット仕様の設定あり。

■F 2万333円～/R 2万1524円～
■グラン
☎0791-64-8015
材FC鋳鉄 SLITなし/6本



FS

34後 34前 33後 33前
FPをベースとしたスリットローター。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。16インチブレーキ車はフロントのみ設定あり。

■3万2000円
■ディクセル
☎072-654-0121
材FC鋳鉄 SLIT 6本



FP

34後 34前 33後 33前
従来のFC材よりカーボンの含有率を向上。スポーツユースに最適な強度と硬度で高い性能を実現。16インチブレーキ車はフロントのみ設定あり。

■2万6000円～
■ディクセル
☎072-654-0121
材FC鋳鉄 SLITなし



HS

34後 34前 33後 33前
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。ハードなサーキットユーザーにオススメ。

■3万4000円～
■ディクセル
☎072-654-0121
材FC鋳鉄 SLIT 6本



HD

34後 34前 33後 33前
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、ハードなパッドとの組み合わせにも最適。

■2万6000円～
■ディクセル
☎072-654-0121
材FC鋳鉄 SLITなし



SD

34後 34前 33後 33前
PDをベースに、逆回転のスリットを刻んだモデル。パッドのシェーピング効果が向上し、摩擦係数が最大20%アップ。

■2万2000円～
■ディクセル
☎072-654-0121
材FC鋳鉄 SLIT 6本



2ピース アケボノスポーツローター

34後 34前
内部のベンチなどの構造を精密に設計製造し、高い耐久性を実現。アルミ製ペルを採用した2ピース構造で軽量かつ高い冷却性を持つ

■F 11万6800円/R 13万1800円
■デイトナ
☎092-513-7300
材鋳鉄 SLIT 8本+ディンプル



2ピースローター

34後 34前 33後 33前
スポーツ走行で歪みが発生することのある純正ローターの対策に設定。2ピース構造で冷却性に優れ、重量も軽量に仕上がっている、純正交換ローター。

■12万8000円
■スーパーオートバックス浜松
☎053-476-2180
材鋳鉄 SLIT 7本



2ピースローター

34後 34前
純正キャリパーに対応した、高性能で軽量な2ピースローター。1枚あたり約3kgの軽量化を達成している。

■13万円
■ガレージカ
☎0594-82-5026
材FC材 SLIT 10本



ブレーキローター

33後 33前
専用開発のFC材を使用し、耐ジャダー性を向上。ブレーキメーカー・mountain社製。純正プレンプ車に対応。

■3万3000円(ブレン)
4万2000円(スリット)
■ガレージカ
☎0594-82-5026
材FC材 SLIT 異形20本/なし



BASIC DISC

33後 33前
純正サイズの1ピースローター。Zの重量をしっかりと受け止めるストップピングパワーを手に入れることができる。

■F 3万4560円/R 3万1320円
■ガレージカ
☎0594-82-5026
材FC鋳鉄 SLIT ---



RACING DISC

33後 33前
純正サイズの1ピースローター。サーキット走行会などに参加するユーザーにも、十分な制動力を与えてくれる。

■FR各 4万5360円
■ガレージカ
☎0594-82-5026
材FC鋳鉄 SLIT ---



Racing4

34後 34前 33後 33前
フロント用の“Racing6”と組み合わせることで、理想的な前後のブレーキバランスを実現するリア向け4POTキャリパー。本体は軽量かつ高剛性の鍛造アルミ製で、サーキット走行などレースシーンで高い耐久性・耐熱性を発揮する。

■F 36万8000円～
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888



6POT

34後 34前 33後 33前
最大で355φのローターにまで対応する、高性能6ピストンキャリパー。ローターの大径化、パッド面積の拡大で制動力が大幅に向上。ピストンは異径タイプでパッドの変摩耗を防止しており、制動力、コントロール性ともに高い性能を発揮する。

■F 25万8000円～43万8000円
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888



キャリパーキット

CALIPER KIT

PISTON=ピストン数



BE FREE

ブレーキディスクローター

34後 34前 33後 33前
低価格で純正品同等以上の品質を実現。スリット入りもラインナップ。チューニングパーツとしてはもちろん、補修用としてもオススメです。

■1万6800円～(ブレン)
2万1800円～(スリット)
■BE FREE ☎06-6324-0405
材ネズミ鋳鉄 SLITなし/6本

POT 4 ROTOR 332φ/2P

キット内容 キャリパー・ローター(ブレーキキット除く)・ブラケット・パッド・ボルト類

POT 6 ROTOR 324φ/2P

キット内容 キャリパー・ローター(ブレーキキット除く)・ブラケット・パッド・ボルト類



Racing MONO4r

34後 34前 33後 33前
GTレースの現場の実戦で開発された、完全モノブロックキャリパー。厳選した素材を鍛造製法で成型し、高い剛性を実現している。キャリパーボディはコンパクトな設計で、ホイールの選択肢も幅広い。

■R 51万8000円～53万8000円
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888



Racing MONO6

34後 34前 33後 33前
スーパーGTなどの過酷なレースシーンで開発された、完全モノブロックキャリパー。重量級のマシンでのハードブレーキングにも耐え、つねにしっかりとしたブレーキングを実現する。

■F 69万8000円
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888



Racing BIG4

34後 34前 33後 33前
355φインチアップキット・フロント用の6POT・MONO6Sportsとの効きやペダルタッチ、ブレーキバランス等を最良に設計された、リア用のビッグキャリパー。タイムアタックやモータースポーツにトライするユーザーは、ぜひ選択肢に入れておきたい。

■R 46万8000円
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

POT 4 ROTOR 355φ/3P

キット内容 キャリパー・ローター(ブレーキキット除く)・ブラケット・パッド・ボルト類

POT 6 ROTOR 370φ/2P

キット内容 キャリパー・ローター・ブラケット・パッド・ボルト類

POT 4 ROTOR ---

キット内容 ローター・ブラケット・パッド・ボルト類



Garage4413 GTブレーキキット PFC

33後 33前
レースシーンで活躍するブランドとして有名なPFCと共同開発。確実な減速と、抜群のコントロール性が魅力的なキャリパーキット。ブレーキへの負担が大きいZだが、サーキットにも対応する確実な性能を手に入られる。

■F 53万9000円～/R 39万6000円～
■ガレージ4413
☎0465-33-7700



D2 RACING SPORTS D2ブレーキシステム

34後 34前 33後 33前
ブレーキキャリパーはモノブロックで高剛性、軽量であるうえ、ディスクペルハウジングとともにアルミ鍛造削り出しを使用するハイスベック。ローターは2ピースで高い放熱性と軽量化を実現している。もちろん幅広いラインナップも魅力だ。

■F/R 28万8000円～62万8000円
■D2japan
☎022-779-6512



APP ブレーキキャリパー kit

34後 34前 33後 33前
サーキット走行を前提に、各構成パーツの剛性や重量に徹底的にこだわった。キャリパーボディはアルミ鍛造。標準色のブルーのほかチタンカラーのオプションあり。

■32万8000円～
■インギン APP 事業部
☎042-513-3307

POT F 4 R 2 ROTOR F 355φ/2P R 330φ/2P

キット内容 キャリパー・ローター・ブラケット・ブレーキホース・ローター・パッドほか

POT 4～8 ROTOR 要問い合わせ

キット内容 キャリパー・ローター・ブラケット・パッド・ステンメッシュホース

POT 4-6 ROTOR F 355φ・R:342φ/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

RUNDUCE

ブレーキ Kit
 34後 34前 33後 33前
 ストリートからサーキットまで対応できる、鍛造2ピースボディのキャリパーと、冷却性の高い2ピースローターを組み合わせた前後ブレーキのフルキット。キャリパーカラー、ローターサイズ、ロゴカラー、パッドを選択可能。
 ■56万8000円
 ■オリジナルランデュース
 ☎086-464-0606

Kn'sFactory

6Pistons ブレーキキット TypeS
 34後 34前 33後 33前
 スポーツ走行を考えているなら、ブレーキはマストはチューニングポイント。6ピストン仕様のブレーキキャリパーキットで、パッドはプロジェクトμ製のHC-CSが付属する。
 ■F 32万円
 ■Kn'sファクトリー
 ☎045-828-4123

Kn'sFactory

Kn's Original Brake
 34後 34前 33後 33前
 純正のキャリパー&ローターを使用したまま、好みのカラーに塗装して取付けしてくれる。価格には取り付け費と塗装費を含む。前後セット。
 ■28万5000円～
 ■Kn'sファクトリー
 ☎045-828-4123

POT F 8 R 6 ROTOR F 380φ/2P R 356φ/2P
 キット内容 キャリパー・ローター・ブラケット・ブレーキホース・ローター・パッド・他

POT 6 ROTOR 355φ/2P
 キット内容 キャリパー本体、キャリパーアルミブラケット、ブレーキパッド、2ピースローター、テフロンブレーキライン、ボルト類一式

POT F 4 R 2 ROTOR 純正
 キット内容 キャリパー・ローター

SAH

breombo mono ブロック 6pot
 34後 34前
 高い剛性感と柔軟性を備えたMONOブロックキャリパーに、オリジナルブレーキパッド&ブレーキラインを組み合わせて、優れたブレーキコントロール性能を実現。フロント用。
 ■ステップ1 28万9000円
 ■ステップ2 41万9000円
 ■スーパーオートバックス浜松
 ☎053-476-2180

AP Racing

AP Racing ブレーキシステム クラシックシリーズ
 34後 34前 33後 33前
 AP Racing USA公認のロードモデルとしてリリース。全天候対応型ブレーキパッドがセットされる。キャリパーボディはブラック、シルバー、レッドより、ディスクローターはスリット、ドリルドより選択可。
 ■F 40万円/R 34万円～
 ■デイトナ
 ☎092-513-7300

AP Racing

AP Racing ブレーキシステム Radi-CAL
 34後 34前 33後 33前
 AP Racing社のRadi-CALキャリパーを使用したキャリパーキット。レース用に開発されたキャリパーをロードユース向けにチューニングを行った、左右非対称ボディが魅力的。カラーはブラックとレッドの2色を設定。
 ■F 48万円～/R 44万円～
 ■デイトナ
 ☎092-513-7300

POT F 6 ROTOR F:355φ対応
 キット内容 キャリパー・ブレーキライン・ブラケット・パッド

POT F 6 R 4 ROTOR F 362φ/R 330φ
 キット内容 キャリパー・ローター・パッド・ブラケット・ブレーキホース・ボルト類

POT F 6 R 4 ROTOR F 330φ/R 360φ
 キット内容 キャリパー・ローター・パッド・ブラケット・ブレーキホース・ボルト類

Z SPORT

Z33 フロント 6POT / リア 4POT ブレーキキット
 33後 33前
 アルミ鍛造製のキャリパーで、キャリパー本体を大型化しながらも、軽量かつ高剛性を実現する。純正18インチホイール対応。
 ■F 29万9000円
 ■R 32万9000円
 ■セントラル
 ☎042-486-4451

DATSUN FREEWAY

AP Racing ブレーキ キャリパーセット
 34後 34前 33後 33前
 世界中のサーキットで愛用されているAPレーシングのキャリパーキット。フロント6POT、リア4POTで、前後いずれも2ピースローターなどが付属。
 ■F 38万8000円
 ■R 34万円
 ■ダットサンフリーウェイ
 ☎04-7124-7441

DATSUN FREEWAY

Akebono ビッグキャリパーセット
 33後 33前
 Z34やインフィニティブランドのキャリパーを流用したブレーキキット。カラーはレッドとブラックが用意されるほか、ロゴにはNISSAN、INFINITIの文字が選択できる設定だ。
 ■49万8000円
 ■ダットサンフリーウェイ
 ☎04-7124-7441

POT F 6 R 4 ROTOR F:355φ/2P R:332φ/2P
 キット内容 キャリパー・ローター・ブラケット・パッド・ボルト類

POT F 6 R 4 ROTOR F 362φ2P・R 330φ2P
 キット内容 キャリパー・ローター・ブラケット・パッド・ブレーキホース・ボルト類

POT F 4 R 2 ROTOR F 355φ1P・R 350φ1P
 キット内容 キャリパー・ローター・ブラケット・パッド・ブレーキホース・ボルト類

Projectμ

TEFLON BRAKE LINE
 34後 34前 33後 33前
 テフロンホース、ステンレスメッシュホース、PVCチューブという独自の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・ミュー
 ☎0120-443688

ENDLESS

スイベルスチール / スイベルレーシング
 34後 34前 33後 33前
 耐久性に優れたスチール材とステンレス材を使用し、腐食しにくい高い信頼性を実現。チューニングパーツとしてはもちろん、補修用パーツとしてもオススメ。ダイレクト感のあるペダルフィードバックを味わわせてくれる。
 ■6万5000円～8万5000円
 ■エンドレスアドバンス
 ☎0267-68-6888

HISMO

Brake Hose Set
 33後 33前
 高負荷時のペダルストロークを短縮し、ペダルタッチのレスポンスを向上。交換作業の効率と安全性に配慮し、純正と同じレイアウトを採用している。
 ■3万2000円(ブレンボ)
 ■3万9000円(非ブレンボ)
 ■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
 ☎0120-846-423

ブレーキその他

BRAKE OTHERS

Z SPORT

フロント 6POT / リア 4POT ブレーキキット
 34後 34前
 大型アルミ鍛造キャリパーを採用しながら、軽量かつ高剛性を実現。過酷な環境下でも確実にコントロールするブレーキングを実現している。ローターにはカービングスリットを採用してパッドのクリーニング効果も高めている。
 ■F 43万円/R 46万円
 ■セントラル
 ☎042-486-4451

POT F 6 R 4 ROTOR F:370φ/2P R:355φ/2P
 キット内容 キャリパー・ローター・ブラケット・パッド・ボルト類

Biot

ブレーキオフセットキット
 34後 34前 33後 33前
 ブレーキローターを純正ローターよりも大径のものに交換し、純正キャリパーを付属のステーでローターの中心よりも外側にオフセットさせるキット。
 ■F 13万円～/R 14万円～
 ■Biot
 ☎042-568-0717
 ■FC鋼鉄 SLIT 8本

Biot

純正交換ブレーキライン
 34後 34前 33後 33前
 英国グッドリッジ社のステンメッシュブレーキラインキット。シリコンコート施したブラックライン仕様も設定あり。標準キャリパー用とブレンボ用の設定あり。
 ■3万8000円～4万5000円
 ■Biot
 ☎042-568-0717

DATSUN FREEWAY

英国 Goodridge 製 ステンレスブレーキホース
 34後 34前 33後 33前
 英国グッドリッジ社のステンメッシュブレーキラインキット。ブレーキホースの交換だけでタッチが変わるという逸品。
 ■3万3000円
 ■ダットサンフリーウェイ
 ☎04-7124-7441

HPI

ブレーキライン
 34後 34前 33後 33前
 通常のスチールフィッティングと、サビに強いステンレスフィッティングの2種類の設定。保護のため、外側にはクリアスモークホースを採用。耐圧検査済み。
 ■5万8000円～6万5000円
 ■エイチ・ピー・アイ
 ☎03-5663-2551

APP

ブレーキラインシステム
 34後 34前 33後 33前
 耐圧性・耐熱性に優れたPTFEテフロンホースを使用し、ステンレスメッシュを被覆。膨張を最小限に抑え、高温時でも安定したペダルタッチを可能にする。
 ■3万2000円～(スチール)
 ■4万円～(ステンレス)
 ■インギング APP事業部
 ☎042-513-3307

SPECIAL PARTS for NISSAN Z33/34

AERO PARTS エアロパーツ

ドレスアップはもちろん、機能性パーツとしてもセレクトしたい

いまだきのクルマに比べると、若干あっさりとした Z33 をスタイリッシュに変身させるエアロ、そしてボリュームな Z34 をより精悍なイメージに変身させるエアロなど、各社が個性的なエアロが多様なメーカーから多数リリースされている。

34後 = Z34後期に適合
34前 = Z34前期に適合
33後 = Z33後期に適合
33前 = Z33前期に適合
汎 = 汎用アイテム

■掲載データは 2016年2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。

AIMGAIN GT

■エイムゲイン ☎082-427-2334



AIMGAIN GT BODY KIT

LINE UP	34後	34前
FRONT BUMPER+UNDER LItype1	14万円	
FRONT BUMPER+UNDER LItype2	14万円	
SIDE UNDER SPOILERtype1(ワイドフェンダー用)	9万円	
SIDE UNDER SPOILERtype2	9万円	
REAR BUMPER	10万円	
FRONT OVER FENDER	8万円	
REAR OVER FENDER	8万円	
REAR WING	5万円	
BODY 3KIT(FB type1 or FB type2 / SStype1 or SStype2 / RB)	30万円	
PERFECT BODY 5KIT		
(FBtype1/SStype1/RB/OVER FENDER KIT)	42万円	
BLACK SHOT LOOP MUFFLER	20万円	

NISMO

■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423



LINE UP

	34後	34前
エクステンションノーズピース	3万4043円~3万8805円	
フロントプロテクター	6万8000円~7万2762円	
サイドシルプロテクター	7万3571円~7万8333円	
リアアンダープロテクター	4万9571円~5万4333円	
リアスポイラー	8万4024円~8万8786円	

※各純正色塗装済み



Z34

ROWEN

■E・Rコーポレーション ROWEN事業部 ☎0565-52-8555



PREMIUM Edition

LINE UP	34後	34前
フロントバンパースポイラー	11万2000円 (FRP)	
フロントバンパースポイラー (LED STOPLAMP付)	14万8000円 (FRP)	
サイドステップ	8万2000円 (FRP)	
リヤバンパー	13万円 (FRP)	
STYLE KIT	31万4000円	
STYLE KIT(LED STOPLAMP付)	35万円	

Abflug

■Abflug ☎0550-98-8321



Vanguard 370Z

LINE UP	34後	34前
Front Bumper spoiler & 002i	13万8000円 (FRP)	
Side Skirt	7万8000円 (FRP)	
Rear bumper Spoiler	9万8000円 (FRP)	

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

Veilside

■ヴェイルサイド ☎029-838-1104



Z34 Ver. I MODEL

LINE UP

		34後	34前
フロントバンパー	12万円 (FRP)	25万円 (FRP+カーボン)	
サイドスカート	10万円 (FRP)	15万円 (FRP+カーボン)	
リアバンパー	12万円 (FRP)	25万円 (FRP+カーボン)	
リアスポイラー	8万円 (FRP)	13万円 (カーボン)	
リアオーバーフェンダー	6万5000円 (FRP)	12万円 (カーボン)	
ボンネット	10万円 (FRP)	13万5000円 (カーボン)	

ings

■イングス ☎0744-42-0611



N-SPEC Ver.NISMO Z34 BUMPER Type

LINE UP

フロントバンパー	8万5000円 (FRP)	34後	34前
サイドステップ	6万8000円 (FRP)		
リアバンパー	8万5000円 (FRP)		
3P AERO SET	23万5000円 (FRP)		
ラジエーターシェラウド	6000円 (FRP)		



N-SPEC

LINE UP

フロントリップスポイラー	3万8000円 (FRP)	5万8000円 (カーボン)	34後	34前
サイドステップ	4万5000円 (FRP)	6万8000円 (カーボン)		
リアトランクスポイラー	2万8000円 (FRP)	4万6000円 (カーボン)		



SLR

■サンラインレーシング ☎086-209-1000



LINE UP

		34後	34前
フロントハーフスポイラー	4万6000円 (FRP)	7万8000円 (カーボン)	8万8000円 (マットカーボン)
サイドステップ	6万5000円 (FRP)	10万4000円 (カーボン)	12万4000円 (マットカーボン)
リアアンダーフィン	4万2000円 (FRP)	7万2000円 (カーボン)	8万2000円 (マットカーボン)
3点セット	14万円 (FRP)	23万8000円 (カーボン)	26万8000円 (マットカーボン)

WEBERsports

■WEBER sports ☎078-969-3510



ZENITH LINE

LINE UP

フロントバンパー	6万8000円 (FRP)	34後	34前
サイドステップ	5万8000円 (FRP)		
リアバンパー	6万8000円 (FRP)		
フロントアンダーパネル	5万8000円 (カーボン)		
サイドアンダーパネル	6万8000円 (カーボン)		
サイドアンダーパネル	5万8000円 (FRP+カーボン)		
ルーフパネル (カーボンクリア加工済)	5万8000円 (カーボン)		

Z SPORT

■セントラル ☎0424-86-4451



Gノーズ



Gノーズ ver. II

LINE UP

		34後	34前
Gノーズ	9万2000円 (FRP)		
Gノーズ ver. II	11万5000円 (FRP)		
サイドボーダー	8万円 (FRP)		
リアボーダー	10万2000円 (FRP)		
リアスポイラー	8万円 (FRP)	11万円 (カーボン)	

C-WEST

■C-WEST ☎072-726-7000



LINE UP

フロントハーフスポイラー	5万2000円 (PFRP)	9万2000円 (CFRP)	34後	34前
サイドステップ	5万2000円 (PFRP)	12万円 (CFRP)		
リアアンダーフィン	4万6000円 (PFRP)	7万円 (CFRP)		



Z34ARISING-II

LINE UP

フロントバンパー (デイトライト仕様)	13万8000円 (FRP)	16万8000円 (FRP+カーボン)	34後 34前
フロントバンパー (ダクト仕様)	13万8000円 (FRP)	16万8000円 (FRP+カーボン)	
フロントフェンダー (VARISバンパー用)	15万8000円 (FRP)	19万8000円 (FRP+カーボン)	
フロントフェンダー (純正バンパー用)	15万8000円 (FRP)	19万8000円 (FRP+カーボン)	
サイドスカート	8万5000円 (FRP)	11万円 (FRP+カーボン)	
リアバンパー	13万8000円 (FRP)	16万8000円 (FRP+カーボン)	
リヤスポイラー	4万8000円 (FRP)	7万8000円 (FRP+カーボン)	
GT WINGハイパーナロー (1360mm)	14万5000円 (FRP+カーボン)	19万5000円 (フルカーボン)	
ライトウェイトボンネット	8万9000円 (カーボン)	19万円 (フルカーボン)	
クーリングボンネット	11万9000円 (FRP)	14万5000円 (カーボン) 27万円 (フルカーボン)	



Z34 NISSAN 370Z

LINE UP

フロントスポイラー (後期)	5万8000円 (FRP)	7万8000円 (FRP+カーボン)	34後 34前
フロントスポイラー (前期)	4万8000円 (FRP)	6万8000円 (FRP+カーボン)	
エアインテークダクト	3万8000円 (カーボン)		
サイドスカート	8万5000円 (FRP)	11万円 (FRP+カーボン)	
リヤハーフスポイラー	6万5000円 (FRP)	8万5000円 (FRP+カーボン)	
リヤスポイラー	4万8000円 (FRP)	7万8000円 (FRP+カーボン)	
GT WINGハイパーナロー (1360mm)	14万5000円 (FRP+カーボン)	19万5000円 (フルカーボン)	
ライトウェイトボンネット	8万9000円 (カーボン)	10万6000円 (カーボンペーパー) 19万円 (フルカーボン)	
クーリングボンネット	11万9000円 (FRP)	14万5000円 (カーボン) 27万円 (フルカーボン)	

Rocket Dancer

■フジムラオート ☎075-661-9393



LINE UP

フロントバンパースポイラー	9万8000円 (FRP)	13万8000円 (FRP+カーボン)	34後 34前
サイドステップ	7万8000円 (FRP)	11万8000円 (FRP+カーボン)	
リアバンパースポイラー	9万8000円 (FRP)	13万8000円 (FRP+カーボン)	
エアロボンネット	9万8000円 (FRP)	13万8000円 (あや織カーボン)	

AMUSE

■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055



Z34 VESTITO AERO SYSTEM

LINE UP

フロントバンパースポイラー	9万8000円 (FRP)	13万8000円 (FRP+カーボン)	34後 34前
サイドステップ	7万8000円 (FRP)		
リアバンパースポイラー	9万8000円 (FRP)	13万8000円 (FRP+カーボン)	
上記3点KIT	26万8000円 (FRP)		
リアウイング	9万8000円 (FRP)	13万8000円 (FRP+カーボン)	
上記4点KIT	35万8000円 (FRP)	45万8000円 (FRP+カーボン)	

Do-Luck

■ドゥーラック ☎045-471-0500



LINE UP

フロントバンパー	8万円 (FRP)	33後 33前
サイドディフューザー	7万円 (FRP)	
リアバンパー-withフラップ	8万円 (FRP)	9万5000円 (CFRP)
FRP 3P KIT	22万円	
フロントバンパー-withアンダーカバー	9万5000円 (FRP)	
FRP 3P KIT + Front Under Cover	23万円 (FRP)	
FRP 3P KIT + Rear Under CFRP Flap	23万円 (FRP)	



Z33





LINE UP		33 後	33 前
フロントボトムライン	4万5000円 (FRP)	5万8000円 (カーボン)	
サイドボトムライン	4万8000円 (FRP)	7万円 (カーボン)	
リアボトムライン	2万8000円 (FRP)	4万5000円 (カーボン)	
上記3点セット	11万5000円 (FRP)	16万円 (カーボン)	



LINE UP		33 後	33 前
フロントボトムライン	4万5000円 (FRP)	5万8000円 (カーボン)	
サイドボトムライン	4万8000円 (FRP)	7万円 (カーボン)	
リアボトムライン	2万8000円 (FRP)	4万5000円 (カーボン)	
上記3点セット	11万5000円 (FRP)	16万円 (カーボン)	



CHARGESPEED

■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



LINE UP		33 後	33 前
フロントバンパー TYPE-2	9万円 (FRP)		
サイドステップ	6万円 (FRP)		
リアバンパー	8万円 (FRP)		
上記3点セット	20万円		
リアディフューザーカウル	5万円 (カーボン)		



LINE UP		33 後	33 前
フロントバンパー TYPE-1	9万円 (FRP)		
サイドステップ	6万円 (FRP)		
リアバンパー	8万円 (FRP)		
上記3点セット	20万円		
リアディフューザーカウル	5万円 (カーボン)		
TYPE-1バンパー専用カナード アッパー	1万8000円 (FRP)	2万5000円 (カーボン)	
TYPE-1バンパー専用カナード ロア	1万8000円 (FRP)	2万5000円 (カーボン)	

Abflug

■Abflug ☎0550-98-8321



LINE UP		33 後	33 前
フロントバンパー・サイドステップ・リアバンパー・			
フロントワイドプリスターフェンダー・リアワイドプリスターフェンダー	47万5000円		
リアディフューザーカウル	5万円 (カーボン)		



Spiral 350Z

LINE UP		33 後	33 前
Front Bumper Spoiler	8万8000円 (FRP)		
Side Skirt	8万8000円 (FRP)		
Rear Bumper Spoiler	9万8000円 (FRP)		



WEBERsports

■WEBER sports ☎078-969-3510



ZENITH LINE

LINE UP		33 後	33 前
フロントバンパー	6万8000円 (FRP)		
サイドステップ	5万8000円 (FRP)		
リアバンパー	6万8000円 (FRP)		
フロントアンダーパネル	5万8000円 (カーボン)		
サイドアンダーパネル	6万8000円 (カーボン)		
サイドアンダーパネル	5万8000円 (FRP+カーボン)		
ルーフパネル (カーボンクリア加工済)	5万8000円 (カーボン)		

ROWEN

■E・Rコーポレーション ROWEN事業部 ☎0565-52-8555



PREMIUM Edition

LINE UP		33 後	33 前
フロントバンパースポイラー	8万8000円 (FRP)		
フロントバンパースポイラー (LEDデイルイト付)	10万7000円 (FRP)		
リアアンダースポイラー	4万4000円 (FRP)		

N-SPEC STREAM-Z Z33

LINE UP		33後	33前
フロントバンパー	7万9000円 (FRP)		
サイドステップ	6万8000円 (FRP)		
リアバンパー	7万7000円 (FRP)		
3点セット	22万1000円		

※全長の延長により、改造申請が必要な場合あり



N-SPEC

LINE UP		33後	33前
フロントバンパー	7万9000円 (FRP)	9万5000円 (ハイブリッドエアロ)	
サイドステップ	6万8000円 (FRP)	7万8000円 (ハイブリッドエアロ)	
リアバンパー	7万7000円 (FRP)	8万9000円 (ハイブリッドエアロ)	
3点セット	22万1000円 (FRP)	25万8000円 (ハイブリッドエアロ)	
エアロボンネットTYPE-I/TYPE-II	10万8000円 (FRP)	12万8000円 (カーボン)	



N-SPEC Type-E Z33

LINE UP		33後	33前
フロントバンパー	12万8000円 (FRP)		
サイドステップ	6万8000円 (FRP)		
リアバンパー	8万5000円 (FRP)		
3点セット	27万8000円 (FRP)		
フロントカナード	2万3000円 (FRP)	2万8000円 (カーボン)	
エアロボンネットTYPE-II	10万8000円 (FRP)	12万8000円 (カーボン)	

※全長の延長により、改造申請が必要な場合あり



Veilside

■ヴェイルサイド ☎029-838-1104



350Z Ver. II MODEL

LINE UP		33後	33前
フロントバンパー	9万6000円 (FRP)		
サイドスカート	8万5000円 (FRP)		
リアバンパー	8万7000円 (FRP)		
リアスポイラー	7万円 (FRP)		
ボンネット	9万6000円 (FRP)	12万9000円 (カーボン)	



350Z Ver. I MODEL

LINE UP		33後	33前
フロントリップ	3万9000円 (FRP)	6万円 (カーボン)	
サイドアンダーウイング	4万5000円 (FRP)	5万7000円 (カーボン)	
リアアンダースポイラー	3万9000円 (FRP)		
リアウイング	9万6000円 (FRP)	10万8000円 (カーボン)	



350Z Ver. III MODEL

LINE UP		33後	33前
フロントバンパー	10万円 (FRP)		
サイドスカート	8万5000円 (FRP)		
リアバンパー	9万9000円 (FRP)		
リアウイング	9万9000円 (FRP)	10万9000円 (FRP+カーボン)	
オーバーフェンダー (フロント&リア)	10万8000円 (FRP)		
ボンネット	9万6000円 (FRP)	12万9000円 (カーボン)	
エアロミラー	3万6000円 (FRP)		

REVOLUTION

■ガレージマック ☎026-254-7333



LINE UP		33後	33前
フロントバンパー	6万9000円 (FRP)	14万円 (FRP+カーボン)	
サイドステップ	6万9000円 (FRP)	14万円 (FRP+カーボン)	
リアバンパー	6万9000円 (FRP)	14万円 (FRP+カーボン)	
専用ディフューザー	3万5000円		
カナードタイプ1	2万円 (FRP)	3万円 (カーボン)	
カナードタイプ2	2万9000円 (FRP)	3万9000円 (カーボン)	
エアロボンネット	9万5000円 (FRP)	13万5000円 (カーボン)	
ボンネットジェネレーター	2万円 (FRP)	3万円 (カーボン)	
ダクトテールウイング	2万4800円 (FRP)	3万4800円 (カーボン)	
フロントプリスターフェンダー	7万円 (FRP)		
フロントフェンダーアダプター	1万8000円 (FRP)		
リアプリスターフェンダー	7万円 (FRP)		
リアプリスターフェンダーアダプター	1万8000円 (FRP)		

※ワイドフェンダーは35mmワイド

BORDER Racing

■ボーダーレーシング ☎042-557-7304



350Z Ver3Model

LINE UP		33後	33前
フロントバンパータイプI	8万8000円 (FRP)		
フロントバンパータイプII	8万5000円 (FRP)		
フロントエアロフェンダー	9万8000円 (FRP)		
サイドステップ	6万8000円 (FRP)		
リアサイドディフューザー	3万8000円 (FRP)		
リアリップスポイラー	2万8000円 (FRP)		





LINE UP		33 前
フロントバンパーVersion2	5万4000円 (FRP)	
サイドステップVersion2	4万8000円 (FRP)	
リアアンダースポイラー	5万4000円 (FRP)	
上記3点セット	14万1000円	
ルーフスポイラー	2万8000円 (FRP)	
LEDウインカーミラー	4万円 (FRP)	



LINE UP		33 前
フロントバンパーVersion1	5万3000円 (FRP)	
サイドステップVersion1	5万2000円 (FRP)	
リアアンダースポイラー	4万円 (FRP)	
上記3点セット	13万円	
リアウイング TypeP	6万円 (FRP)	
ボンネットスポイラー	2万5000円 (FRP)	

SLR

■サンラインレーシング ☎086-209-1000



Z33 Sport Aero Parts

LINE UP		33 後	33 前
フロントバンパー	12万6000円 (FRP)		14万5000円 (FRP+カーボン)
サイドステップ	8万2000円 (FRP)		
リアバンパースポイラー	9万3000円 (FRP+カーボン)		



LINE UP		33 前
フロントバンパー (ロングノーズ)	6万円 (FRP)	
フロントリップスポイラー	4万円 (FRP)	
サイドルーバー	2万8000円 (FRP)	
アイライン	2万円 (FRP)	2万9000円 (カーボン)
テールライトカバー	2万円 (FRP)	2万9000円 (カーボン)

C-WEST

■C-WEST ☎072-726-7000



LINE UP		33 後	33 前
N1フロントバンパー	9万2000円 (PFRP)		
サイドステップ	4万8000円 (FRP)	5万2000円 (PFRP)	7万8000円 (CFRP)
リアバンパー	8万2000円 (PFRP)		
フロントカナード	2万円 (PPCC)		
フロントエアインテーク	2万8000円 (PCC)		

LINE UP		33 後	33 前
フロントハーフスポイラー (前期)	2万5000円 (FRP)	2万8000円 (PFRP)	4万8000円 (CFRP)
フロントハーフスポイラー (後期)	2万8000円 (PFRP)	4万8000円 (CFRP)	
サイドステップ	4万8000円 (FRP)	5万2000円 (PFRP)	7万8000円 (CFRP)
リアアンダーフィン	2万4000円 (FRP)	2万8000円 (PFRP)	3万8000円 (CFRP)



STAR DAST

■スターダストジャパン ☎042-670-9156

LINE UP		33 後	33 前
Z33ワイドフェンダーキット	17万5000円 (FRP)		
フロントリップ	6万8000円 (FRP)	8万9000円 (カーボン)	
サイドスカート	6万8000円 (FRP)	8万9000円 (カーボン)	
ダックテール	6万8000円 (FRP)	8万8000円 (カーボン)	



LINE UP		33 後	33 前
N1フロントバンパー ロングノーズ	9万8000円 (PFRP)		
サイドステップ	4万8000円 (FRP)	5万2000円 (PFRP)	7万8000円 (CFRP)
リアバンパー ロングテール	8万2000円 (PFRP)		
エアダクト ロングノーズ	1万8000円 (PCC)		
フロントカナード ロングノーズ	3万円 (PPCC)		
ラジエーターシュラウド ロングノーズ	3万8000円 (PCC)		
エアインレットダクト ロングノーズ	6万6000円 (PCC)		



iberDesign ハビック type

33 後	33 前
フロント	16万5000円
サイド	15万円
リア	15万5000円
オーバーフェンダー付きフルセット	49万円



iberDesign ゲノム type

33 後	33 前
フロント	16万5000円
サイド	15万円
リア	15万5000円
オーバーフェンダー付きフルセット	49万円



KAMINARI エアロパーツ

33 後	33 前
LINE UP	
フロントTYPE1	7万円 (ウレタン)
サイドスカート	7万8000円 (ウレタン)
リアスポイラー	7万円 (ウレタン)
リアウイング	8万9000円 (FRP) 11万8000円 (FRP+カーボン)
ボンネット	12万8000円 (FRP) 15万5000円 (FRP+カーボン)



PROGRESS

■テックス モディファイ ☎029-295-5430

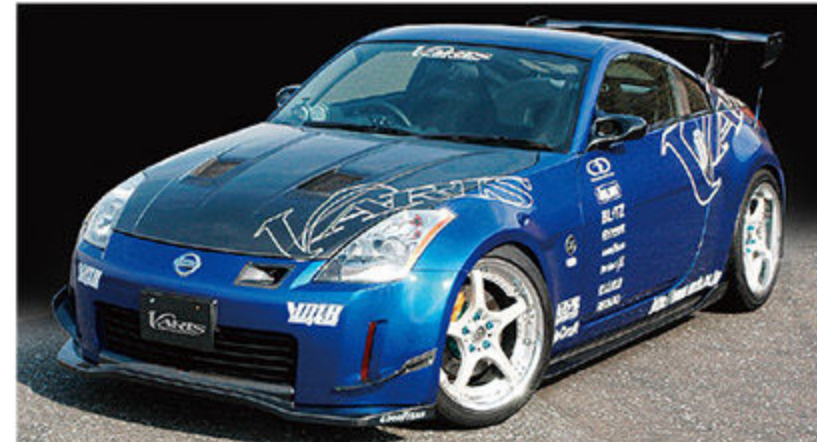
GC CONCEPT

33 後	33 前
LINE UP	
フロントバンパー	4万9800円 (FRP)
サイドステップ	4万9800円 (FRP)
リアバンパー	4万9800円 (FRP)
ウイングバーテーション	1万9800円 (FRP) 2万4800円 (カーボン)
F.S.R 3点セット	9万8000円
F.S.R 3点セット+ウイングバーテーション	10万9800円



VARIS

■バリス ☎042-689-2939



Z33ARISING- I

33 後	33 前
LINE UP	
フロントスポイラー (中後期)	4万8000円 (FRP) 6万6000円 (FRP+カーボン)
フロントスポイラー (前期)	4万8000円 (FRP) 6万6000円 (FRP+カーボン)
フロントアンダーディフューザー	4万2000円 (FRP) 5万5000円 (カーボン)
ハイパーカナード	1万5000円 (FRP) 3万円 (カーボン)
エアインテークダクト	2万円 (カーボン)
ラジエタークーリングプレート	2万9000円 (FRP) 2万5000円 (アンダーボードカーボン)
サイドディフューザー	7万5000円 (FRP) 9万7000円 (カーボン)
ボルテックスジェネレーター	4万8000円 (FRP) 7万2000円 (カーボン)
カーボンヒートシールド	2万4000円 (カーボン)
クーリングボンネット	9万4000円 (FRP) 12万8000円 (カーボン)

VERTEX

■ティーアンドイー ☎045-944-2221



33 後	33 前
LINE UP	
フロントバンパースポイラー	6万2000円 (FRP)
サイドステップ	5万2000円 (FRP)
リアバンパースポイラー	6万2000円 (FRP)
3点KIT	16万5000円
リヤスポイラー	3万6000円 (FRP)



33 後	33 前
LINE UP	
フロントハーフスポイラー	6万2000円 (FRP)
サイドステップ	5万2000円 (FRP)
リアバンパースポイラー	6万2000円 (FRP)
3点KIT	16万5000円



VERTEX LANG

33 後	33 前
LINE UP	
フロントバンパースポイラー	6万8000円 (FRP)
サイドステップ	5万2000円 (FRP)
リアバンパースポイラー	6万2000円 (FRP)
バンパーカナード	1万円~1万8000円 (FRP)
ボンネットスポイラー	2万3000円 (FRP)
リアアンダーディフューザー	3万8000円 (FRP)
リヤスポイラー	4万2000円 (FRP)
R SYSTEM 8P KIT	29万5000円

Kaminari AERO

■ジャバنداتットサンサービス ☎045-922-2313



33 後	33 前
LINE UP	
フロントエアダム	7万5000円 (FRP)
サイドスカート	7万5000円 (FRP)
リアスカート	7万5000円 (FRP)
ラムエアフード	11万9000円 (FRP)
リアウイング	9万5000円 (FRP)



STILLEN

■ジャバنداتットサンサービス ☎045-922-2313



33 後	33 前
LINE UP	
フロントリップスポイラー	7万9000円 (FRP)
サイドステップ シリーズII	11万9600円 (FRP)
リヤバランス (アンダースポイラー)	7万円 (FRP)





LINE UP		33 後	33 前
フロントフェイス2	17万8000円 (ポリウレタン)		
サイドスカート タイプ2	10万5800円 (ポリウレタン)		
リアバランス	8万9000円 (ポリウレタン)		
アデッキウイング	8万9000円 (ポリウレタン)		
ルーフウイング	4万2000円 (ポリウレタン)		



LINE UP		33 後	33 前
フロントフェイスバンパー	18万4800円 (ポリウレタン)		
サイドスカート	10万5600円 (ポリウレタン)		
リアウイング	9万9000円 (ポリウレタン)		
ルーフウイング	4万2000円 (ポリウレタン)		



GReddy

■トラスト ☎0479-77-3000

Z33 エアロKIT ワイドボディ

LINE UP		33 前
フロントバンパースポイラー	8万5000円 (FRP)	
ワイドフェンダー (L/R)	15万円 (FRP)	
サイドスカート (L/R)	6万5000円 (FRP)	
リアバンパースポイラー	8万5000円 (FRP)	
上記4点セット	36万円	
リアスポイラー	7万5000円 (FRP)	



Z33 エアロKIT

LINE UP		33 前
フロントスカート	2万7500円 (FRP)	
サイドスカート (L/R)	5万4000円 (FRP)	
リアスカート	5万1000円 (FRP)	

AMUSE

■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055



amuse スーパーレジェラボディキット

LINE UP		33 後	33 前
FULL 7点キット	59万8000円 (FRP)		
フロントカウル4点KIT (フロントバンパー/アンダーデフューサー、フロントフェンダー、サイドステップ、サイドフラップ)	32万4000円 (FRP)		
リアカウル3点KIT (リアバンパーカウル、リアオーバーフェンダー、リアウイングスポイラー、ハイマウントストップランプ)	30万4000円 (FRP)		
ドライカーボンルーフ	55万円 (ドライカーボン・工賃込)		
ドライカーボン ボンネットTYPE 3	38万円 (ドライカーボン)		
ドライカーボン ドアパネル 左右セット	73万5000円 (ドライカーボン)		
ドライカーボン リアハッチゲート	43万円 (ドライカーボン)		

※Ver.NISMO可



amuse 350Z CSL

LINE UP		33 後	33 前
エアロフォルムバンパー	7万8000円 (FRP)		
サイドステップ	6万8000円 (FRP)		
リアアンダースポイラー	5万8000円 (FRP)		
上記3点セット	19万8000円 (FRP)		
ライトウエイトフェンダー メッキダクト付	7万8000円 (FRP)		
リアウイングスポイラー TYPE1/TYP2	8万8000円 (FRP)		
上記5点セット	35万8000円		
フロントデフューサー	7万8000円		
GTコンボジットダクト Aセット	12万8000円		
GTコンボジットダクト Bセット	15万8000円		
GTコンボジットダクト FULLセット	31万8000円		
ドライカーボンボンネット TYPE2	38万円		

※GTコンボジットダクトのAセットはラム圧ダクト&ラジエターエアガイドセット、BセットはAセット+ブレーキダクト付き、FULLセットはBセット+SPLオイルクーラー付き。



BLITZ

■ブリッツ ☎0422-60-2277

AERO SPEED

LINE UP		33 前
フロントバンパースポイラー	5万8000円 (FRP)	
オーバーフェンダーキット	8万円 (FRP)	
リアスポイラー	3万8000円 (FRP)	
アイライン	1万2000円 (FRP)	



FABULOUS

■ファブレス ☎06-6656-5555



LINE UP		33 前
フロントバンパースポイラー	6万8000円 (FRP)	
サイドステップ	6万4000円 (FRP)	
リアバンパースポイラー	6万8000円 (FRP)	
スペシャルセット (上記3点セット)	18万円	
ボンネットウイング	2万8000円 (FRP)	3万8000円 (カーボン)
リアウイング	6万8000円 (FRP)	
ドライビングランプ	5万円	





FIRST MOLDING

フロントアンダースポILER

FRP カーボン

33 後 33 前
手軽なリップタイプで、ダウンフォースとスポーティなルックスを手に入れることができる。カーボンとFRPの2タイプがラインナップされる。

■4万6000円 (FRP) 5万7000円 (カーボン)
■ファーストモルディング ☎0595-83-0133



MINE'S

カーボンフロントスポILER

FRP カーボン

34 後 34 前
ざりげなくフロントマスクを引き締めるフロントスポILER。ディフューザー一体の形状で、整流効果に優れ、中高速域で効果を発揮する。

■9万円
■マインズ ☎046-857-3313



Rocket Dancer

フロントスポILER

FRP カーボン

34 後 34 前
十分な強度を確保しながら、もっとも低い部分はノーマル比マイナス20mmなので、ストリートメインのユーザーでも安心して使える。

■4万8000円 (FRP) 6万8000円 (あや織カーボン)
■フジムラオート ☎075-661-9393



Do-Luck

Z334 フェイスコンバージョンキット

FRP CFRP

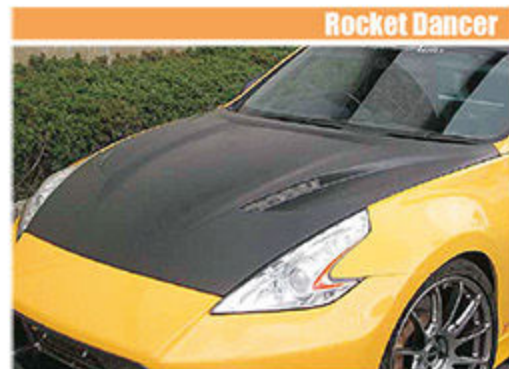
33 後 33 前
フロントバンパー、専用フェンダー、ボンネットがセットになったフェイスチェンギット。Z33からスタイリッシュなZ34フェイスに変身できる。

■29万円 (FRPボンネット) 32万円 (CFRPボンネット)
■ドゥーラック ☎045-471-0500

フロントバンパー&スポILER

FRONT BUMPER & SPOILER

☐=材質



Rocket Dancer

エアロボンネット

FRP カーボン

34 後 34 前
冷却効率を考慮してダクトの場所や形状をデザインしつつ、独自の中空モノコック構造により高い剛性を確保。また、雨水の流入によるトラブルも回避してくれる。

■9万8000円 (FRP) 13万8000円 (カーボン)
■フジムラオート ☎075-661-9393



VARIS

クーリングボンネット

FRP カーボン

34 後 34 前
ダクトの位置やサイズを最適化し、冷却効率をアップしつつ軽量化。雨水の流入により起こりうるトラブルを防ぐため、ダクトカバーも付属する。

■11万9000円 (FRP) 14万5000円 (カーボン) 27万円 (フルカーボン)
■パリス ☎042-689-2939



VARIS

ライトウェイトボンネット

FRP カーボン

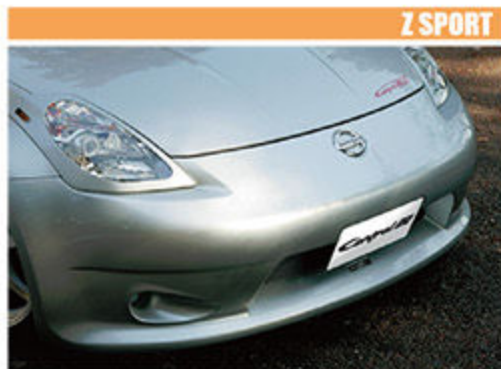
34 後 34 前
ノーマル形状ながら素材にカーボンを用いたことで、圧倒的な軽量化を実現。純正ストライカーに対応し、カーボンとフルカーボンをラインナップする。

■8万9000円 (カーボン) 19万円 (フルカーボン)
■パリス ☎042-689-2939

ボンネット

BONNET

☐=材質



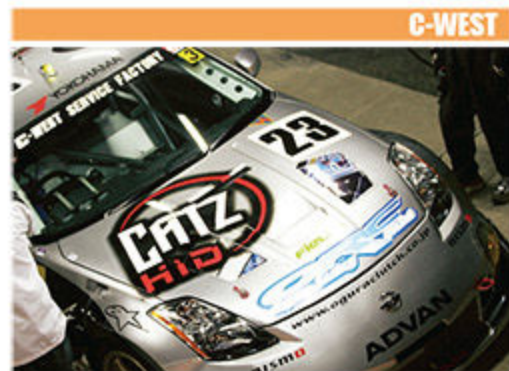
Z SPORT

Gノーズver.I

FRP

33 後 33 前
流麗かつボリュームミナデザインで、フロントのイメージを一新するFRP製のバンパー。同価格で別デザインのタイプIIもラインナップする。

■9万2000円
■セントラル ☎042-486-4451



C-WEST

スーパーエアロボンネット

FRP PCC

33 後 33 前
中央にダクトを配してエンジンルーム内の熱気を抜くことで、安定した水温を実現。また、軽量化にも大きく貢献してくれる。

■10万3000円 (FRP) 20万2000円 (PCC)
■C-WEST ☎072-726-7000



C-WEST

軽量エアロボンネット

FRP PCC

33 後 33 前
ノーマルと同形状ながら圧倒的な軽量化を実現。素材はFRPとカーボンがラインナップされており、好みや予算で選ぶことが可能だ。

■8万2000円 (FRP) 16万2000円 (PCC)
■C-WEST ☎072-726-7000



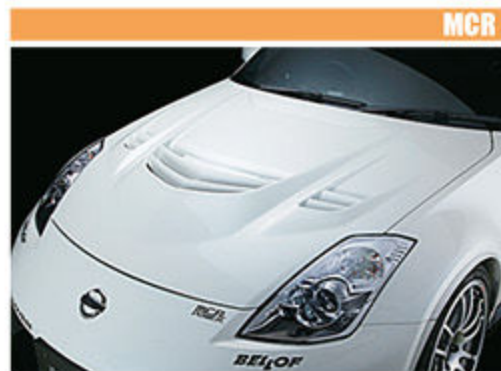
SLR

GT Cooling Bonnet

FRP+カーボン カーボン PCC

33 後 33 前
ダクトの開閉部を大きくすることでラジエーターからの熱気をスムーズに排出し、水温を安定。クーリング機能にこだわったエアロタイプボンネットだ。

■14万円 (FRP+カーボン) 17万円 (カーボン) 28万円 (PCC)
■サンラインレーシング ☎086-209-1000



MCR

FRP ボンネット

FRP

33 後 33 前
バルクヘッド前に設置されたダクトにより、エンジンルームの温度を飛躍的に下げることに成功。十分な強度を確保しているため、ノーマルストライカーにも対応する。

■7万9800円
■エムシーアール ☎048-995-0131



ASM

I.S.Design エアロボンネット

ドライカーボン

33 後 33 前
エンジンルームの熱を効率よく排出するエアダクトを備え、なおかつ裏面には雨水をエンジンルーム前方に流して排出する裏骨を持つ。

■30万円
■ASM ☎045-629-0905



DATSUN FREEWAY

SEIBONカーボン製ボンネット

カーボン

33 後 33 前
米国・セイボン社製のカーボンボンネット。製品精度が高く、軽量で強度のあるアイテム。ダクトなしのタイプAとダクトありのタイプBがそろう。

■12万9000円 (タイプA) 13万8000円 (タイプB)
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441



DATSUN FREEWAY

米国カーボン製ボンネット

カーボン

33 後 33 前
米国・ビスレーシング社製のカーボンボンネット。とてもアグレッシブなデザインが特徴だ。裏面には防水用シールドカバーも完備。

■15万8000円
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441



STOUT

エアロボンネット タイプ S

FRP カーボン

33 前
デザインと冷却性能を両立させたダクト付きボンネット。雨よけの簡易カバーが付属。ダクトなしのノーマル形状も設定されている。

■6万4000円 (FRP) 8万9000円 (カーボン)
■高勢スタウト ☎042-559-6481



Z SPORT

Z33クーリングボンネット

FRP ウェットカーボン

33 後 33 前
センター後部にエア抜きのダクトを設けたウェットカーボン製のクーリングボンネット。スポーツ派はもちろん、ドレスアップ派も注目のアイテムだ。

■8万5000円 (FRP) 11万円 (ウェットカーボン)
■セントラル ☎042-486-4451



Shift sports

エアロボンネット

FRP カーボン

33 前
ノーマル同様のフレーミングを採用して高い強度も確保。水温の上昇を抑制してくれるダクト付き。ストリートからサーキットまでどうぞ。

■7万3000円 (FRP) 11万3000円 (カーボン)
■シフト ☎078-964-2266



CHARGESPEED

リアスポILER

FRP カーボン

33 後 33 前
Zのリアビューを引き締めてくれる小型のリアスポILER。GTウイングはやりすぎだけど個性は発揮したいというオーナーに最適。カーボン製とFRP製がそろう。

■4万円 (FRP) 5万5000円 (カーボン)
■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521

リアスポILER

REAR SPOILER

☐=材質



FIRST MOLDING

スーパーボンネット

FRP FRP+カーボン カーボン

33 前
カーボン、FRP+カーボン、FRPの3つの素材から選ぶことができる。複雑な形状のダクトが印象的なボンネットだ。

■9万円 (FRP) 18万2000円 (カーボン+FRP) 22万8000円 (フルカーボン)
■ファーストモルディング ☎0595-83-0133



AMUSE

ドライカーボンボンネット

ドライカーボン

33 前
純正比で約3分の1の重量と、高強度を実現するドライカーボン製ボンネット。純正形状のタイプI、大型アウトレット付きのタイプIIをラインナップ。

■38万円
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055



Do-Luck

リフトアップボンネット

FRP CFRP

33 後 33 前
センター部の盛り上がり方を強調したオリジナルデザインのボンネット。FRP製とCFRP製の2タイプをラインナップしている。

■12万円 (FRP) 15万円 (CFRP)
■ドゥーラック ☎045-471-0500



リアスポイラー

FRP

33 前
ボディとの一体感が印象的なFRP製のコンパクトリアスポイラー。現在は受注生産となっているので、納期に余裕のある注文を。

■4万5000円
■オートリアル ☎06-6787-9008



リアウイング TypeN

FRP

33 前
スタイリッシュかつスポーティ。フェアレディZ用としては珍しいデザインなので、個性を演出したいユーザーにはぴったりだ。

■5万5000円
■オートリアル ☎06-6787-9008



リアウイング Type3D

FRP

34 後 34 前
ウイング部の角度を調整できる大型のリアウイング。立体的な構造で、ダウンフォースをしっかりと発生させてくれるアイテムだ。

■6万3000円
■オートリアル ☎06-6787-9008



FRPリアウイング

FRP

33 後 33 前
ウイング部の面積を拡大して後部をフラップ形状にすることでダウンフォースを確保する設計。バージョンニモおよび380RS専用設計となる。

■4万9800円
■エムシーアール ☎048-995-0131



スーパーGTウイング

FRP カーボン

33 後 33 前
下面のボルテックスジェネレーター形状も特徴的な大型のリアスポイラー。同社のワイドボディキットにマッチする。

■7万8000円(FRP) 9万8000円(カーボン)
■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



リアウイング

カーボン

34 後 34 前
純正オプションのリアウイングに被せるかたちで装着。ダウンフォースを増大させ、中高速域で高い安定感をもたらしてくれる。

■6万円
■マインズ ☎046-857-3313



リアスポイラー

FRP カーボン

34 後 34 前
小型のベタ付タイプでリアビューのワンポイントに効果的。また、空力特性を考慮したデザインによりダウンフォースもアップ。FRPとカーボンが設定される。
■4万8000円(FRP)
■6万8000円(あや織カーボン)
■アジムラオート ☎075-661-9393



AMUSE リアウイング TYPE2

FRP

33 後 33 前
独特な3D形状の2本脚タイプのリアウイング。素材はFRP。なお、ロードスターに取り付けるには加工が必要となるので注意。

■8万8000円
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055



ロードスター用カーボンスポイラー

FRP カーボン

33 後 33 前
カーボン製のロードスター専用デックススポイラー。クーベの純正スポイラーにマッチさせたデザインとなっている。アメリカからの輸入品。

■3万8000円(FRP) 4万7000円(カーボン)
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441



ロードスター専用リアウイング

FRP

34 後 34 前
クーベ純正型のFRP製品。ロードスター専用で、米国日産でも取り扱いあり。製品は無色だが、塗装しての納品も可能となっている。

■7万8000円
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441



GTウイングシングル

アルミ

汎
1310mm、1410mm、1460mmという3タイプのウイング幅と、2タイプの取り付けブラケットを用意。ウイングは角度調整機能付き。ハイマウントタイプも用意される。

■3万2000円
■キャロッセ ☎027-352-3578



Z-POWER WING

カーボン

34 後 34 前
Version.NISMO専用の1515mm GTウイング。ドライカーボンとウェットカーボン、1枚羽と2枚羽の計4タイプがラインナップする。

■18万8000円～32万8000円
■インクス ☎0744-42-0611



GTウイング

GT WING

■=材質



ルーフウイング

FRP

33 後 33 前
ハッチガラス上部に取り付けることで、ハッチガラスを雨や汚れから保護するためのパーツ。純正ウォッシャーはそのまま使用できる。

■4万円
■ジャパンダットサンサービス ☎045-922-2313



リアスポイラー

FRP カーボン

33 後 33 前
装着時のフォルムもさりげなく、スポーティなイメージを演出する。取り付けは両面テープなので、ボディへの穴あけ加工も必要なし。

■4万8000円(FRP) 6万5000円(カーボン)
■セントラル ☎042-486-4451



3D GTwing Type I LowMount

カーボン

34 後 34 前 33 後 33 前
高速サーキットなどで威力を発揮するローマウントタイプのGTウイング。素材はウェットカーボンで、ドレスアップ効果も非常に高い。ストリート仕様にもオススメだ。

■16万9000円
■サンラインレーシング ☎086-209-1000



3D GTwing Type I

カーボン

34 後 34 前 33 後 33 前
3D形状の採用により、ロードラグ&ハイダウンフォースを実現する。ドライカーボンとウェットカーボンがあり、オプションでガーニーフラップも用意されている。
■16万9000円(カーボン)
■28万7000円(ドライカーボン)
■サンラインレーシング ☎086-209-1000



GT-WING PRO for Z33

カーボン

33 後 33 前
ウイング中央にある3次元的な盛り上がりが多い空気をウイングの下に送り込み、強力なダウンフォースを発生させる。1510～1810mmまで豊富なサイズを用意。

■14万5000円～
■サード ☎0565-53-1166



GT-WING FUJI spec M

カーボン

33 後 33 前
富士スピードウェイをはじめとする高速ステージでの使用を想定し、空気抵抗を抑えた形状を採用。カーボン平織/綾織のほか、カーボンペラーもラインナップされる。

■14万5000円～
■サード ☎0565-53-1166



GTウイングタイプ2

アルミ

汎
約10度の範囲で角度調整ができるウイングと、スライド式で調整できるサブフラップを持つ複雑構造のGTウイング。幅は3タイプから選択可能。

■4万8000円
■キャロッセ ☎027-352-3578



3Dリアウイングカーボン

カーボン

33 後 33 前
両サイドを落としたZ用としては個性的なスタイル。強力なダウンフォースを発生させる、スポーツ走行には必須のアイテムだ。

■15万円
■ドーラック ☎045-471-0500



GT-WING IIS Z33ロングテール対応

カーボン

33 後 33 前
実戦でのテストを重ね、高いダウンフォースとロードラグを実現。Z33のロングテール仕様に対応しており、取り付けには穴あけ加工が必要。

■24万円
■C-WEST ☎072-726-7000



GT-WING II

カーボン

33 後 33 前
ルーフからの風を整流させて効率よくフラップへ引き込み、大きなダウンフォースが得られる3Dデザインを採用。同価格でより低ドラッグのIISもラインナップする。

■14万7000円(特注 16万5000円)
■C-WEST ☎072-726-7000



GT-WING NEO

カーボン

33 後 33 前
GTウイングIIアルミニウムをベースに、フラップと翼端板にカーボンを採用。これにより、従来品よりも約70%の軽量化を実現している。もちろん角度調整機能も付いている。

■6万9000円(シングル)
■7万9000円(ダブル)
■C-WEST ☎072-726-7000



GT-WING アルミニウムIIシングル/ダブル

アルミニウム

33 後 33 前
スーパー耐久レースで得たデータをもとに開発されたモデル。オーソドックスなデザインだがその効果は大きく、シングルフラップとダブルフラップを用意する。
■4万8000円(シングル) 5万4000円(ダブル)
■C-WEST ☎072-726-7000



フロントエアロフェンダー

FRP

34後 34前
ブレーキの熱気を抜く大胆なデザインのダクトが特徴的。素材はFRP製で、軽量化にも役立つ。フルエアロでキメるのなら、ぜひとも導入したいアイテムだ。

■8万5000円
■イングス ☎0744-42-0611

その他ボディパネル

OTHER BODY PANEL

☐=材質



カーボンリアウイング ローマウント

カーボン

33前
翼端板一体式のデザインを採用し、リアビューをスポーティに演出。ウイング幅は1500mm。ハイマウントタイプ(13万6000円)もそろそろ。

■12万4000円
■ファーストモルディング ☎0595-83-0133



アルミカーボンフェイクダブルウイング

アルミ

汎
高剛性アルミ押し出し材を採用するウイング部は、3段階の角度調整が可能。ステーはアルミのブラック塗装仕上げとなる。

■2万1800円(1430mm)
■2万3800円(1600mm)
■BE FREE ☎06-6324-0405



3DカーボンフェイクGTウイング

FRP

汎
3Dタイプのデザインを採用。ステーはアルミのブラックアルマイト仕上げで、ウイング部はカーボン柄を転写し、スポーティな仕上がり。

■3万800円(1430mm)
■3万3800円(1550mm)
■BE FREE ☎06-6324-0405



ドライカーボンルーフ

ドライカーボン

33後 33前
高い場所に位置するルーフの軽量化は、クルマの運動性能を一変させるほど効果的。本製品は純正比で7kgの軽量化が可能となっている。

■55万円
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055



カーボンコンポジットルーフ

カーボン

34後 34前
オートクレーブ窯で加圧成型。完全な日本製で、品質にも自信あり。軽量化を極めたいユーザーはぜひ選択肢に加えておきたい。

■35万円
■ガレージカ ☎0594-82-5026



ブリスターフェンダー

FRP

33後 33前
スポーティなフォルムを演出するブリスターフェンダー。ルックスだけでなく、ワイド化によるスポーツ性能の向上という点も見逃せない。

■8万円(フロント) 6万円(リア)
■ドゥーラック ☎045-471-0500



オーバーフェンダー

FRP

33後 33前
フェンダーアーチに両面テープで貼り付けるタイプ。左右合計の張り出し幅が20mm未満なので、構造変更も必要なし。1台分4枚がセットとなる。

■4万8000円
■セントラル ☎042-486-4451



GT-Sフェンダー

FRP

34後 34前
純正鉄板フェンダーをベースにGT-S仕様へ加工、製作するメニュー。純正と同一のフィッティング、クリアランスが確保され、美しい仕上がり。要純正フェンダー下取り。

■10万2900円
■デイトナ ☎092-513-7300



ドライカーボンドア

ドライカーボン

33後 33前
重量わずか3.3kgという超軽量のドライカーボン製。純正の内貼りやウィンドウが使用可能となっており、ストリートユースでの実用性も高い。

■73万5000円
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055



Light Weight Door

FRP カーボン

33後 33前
純正ドアと交換することにより大幅な軽量化を実現。純正パーツの取り付け穴も加工済みなのでボルトオン装着が可能だ。

■9万円(Light FRP)
■18万円(Super Light カーボン)
■サンラインレーシング ☎086-209-1000



ドライカーボンドア

カーボン

33後 33前
片側につき純正比で約10kgもの軽量化を実現する。純正形状なのでボルトオン装着が可能だ。販売は左右2枚セットとなる。

■17万円
■ガレージカ ☎0594-82-5026



LightWeight Gate

FRP+ カーボン PCC

33後 33前
純正リアゲートと交換で大幅な軽量を実現。取り付け穴加工済みの、完全ボルトオン設計だ。素材はカーボン、FRPのほか、PCCもある。

■12万8000円(FRP+カーボン)
■25万円(PCC)
■サンラインレーシング ☎086-209-1000

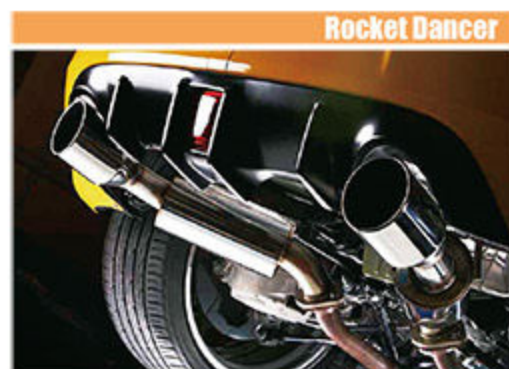


ドライカーボンリヤゲート

カーボン

34後 34前 33後 33前
ドライカーボン製の超軽量リアゲート。純正形状なので、装着したときの違和感もない。ドレスアップ派もスポーツ派も注目だ。

■43万円
■ガレージカ ☎0594-82-5026



リアアンダーディフューザーフィン

FRP

34後 34前
純正リアバンパーに貼り付けることで、個性を演出できるアイテム。FRP製とカーボン製があり。FRPを塗装して装着するほか、カーボン地のまま装着するものあり。

■2万8000円(FRP)
■3万8000円(あや織カーボン)
■フジムラオート ☎075-661-9393



リアディフューザー

FRP カーボン

33前
リアまわりのエアを整流するとともに、アグレッシブなフォルムを演出するアイテム。材質はFRPとカーボンが用意されている。

■7万8000円(FRP)
■10万1000円(カーボン)
■ファーストモルディング ☎0595-83-0133



FRONT UNDER DIFFUSER Z34

アルミ

34後 34前
整流効果のほか、オイルパンの冷却にも効果がある。軽量なアルミパネルで製作されたアンダーディフューザー。粉末フラットブラック塗装。

■4万2800円
■デイトナ ☎092-513-7300

カナード&ディフューザー

CANARD & DIFFUSER

☐=材質



ルーフフィン

FRP カーボン

33後 33前
ルーフ後端に装着することで、さりげなく個性的に演出できるエアロパーツ。FRP製とカーボン製がラインナップされているので、好みや予算に応じて選ぶことが可能。

■3万円(FRP) 4万5000円(カーボン)
■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



フロントカナード

FRP カーボン

33前
コンパクトなパーツだが、サーキットでの空力効果は抜群。材質にはFRPとカーボンが用意され、好みと機能で選ぶことができる。

■3万4000円(FRP) 4万6000円(カーボン)
■ファーストモルディング ☎0595-83-0133



Front Canard

FRP CFRP

33後 33前
サーキット走行で効果的なフロントサイドのカナード。材質にはFRPとCFRPが用意されている。スポーツ走行派に最適なアイテムだ。

■3万3600円(FRP)
■4万5000円(CFRP)
■ドゥーラック ☎045-471-0500



カーボンカナード

カーボン

34後 34前
整流効果によりフロントまわりのダウンフォースが増大され、コーナー進入時の回頭性や安定性が大幅にアップ。ノーマルバンパーのみ装着可能で、競技専用部品。

■2万9800円
■エムシーアール ☎048-995-0131



カーボンカナード

カーボン

33後 33前
中高速コーナーで効果の高さをより体感できるカーボン製カナード。テストで得たデータから片側2枚のレイアウトが採用され、バージョンニスモと380RSに対応する。

■4万9800円
■エムシーアール ☎048-995-0131

SPECIAL PARTS for NISSAN Z33/34

EXTERIOR&INTERIOR PARTS

エクステリア&
インテリアパーツ

完成度を高めるにはディティールへのこだわりが肝心

ドレスアップを目的にするものよし、機能性を向上させるものよし。内外装のさまざまな部分にこだわることで、より満足度の高い愛車に変身すること間違いなし。スポーティなカーボンパーツもさまざまなタイプがリリースされている。

■掲載データは2016年2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。

34後 = Z34後期に適合
 34前 = Z34前期に適合
 33後 = Z33後期に適合
 33前 = Z33前期に適合
 汎 = 汎用アイテム



アイライン

コンパクトなパーツながら、効果が高いアイライン。ライト形状を精悍なイメージに変身させることで、フロントのイメージを一新できる。

■1万2000円
 ■ブリッツ ☎0422-60-2277



アイライン

ルックス上でのヘッドライトの形状を変更し、フロントフェイスをイメージチェンジ。ボンネットのラインを延長したシンプルなラインで構成し、嫌らしい無しのドレスアップを実現している。素材はFRPとカーボンの2種類。

■1万円 (FRP) 1万8000円 (カーボン)
 ■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



アイラインガーニッシュ

FRP製は黒ゲルコート仕上げ。カーボン製はデュボン製のクリア塗装仕上げで美しさをキープ。フロントマスクにシャープな印象を与えてくれる。

■1万2000円 (FRP) 2万円 (カーボン)
 ■アールエスダブリュ ☎0721-93-1560



北米日産純正ノーズマスク

飛び石やバグからフロントを守る、北米日産の純正オプション。アメリカ仕様のドレスアップにも持ってこいのアイテムだ。

■3万円 (34) 3万5000円 (33)
 ■ジャパンダツサンサービス
 ☎045-922-2313



Fender Cover Set

車種専用のフェンダーカバー。左右装着で約16mmワイドとなる。FRP製白ゲルコート仕上げで塗装が必要。装着の際に穴あけ加工が必要。

■2万円
 ■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
 ☎0120-846-423



リフレクターカウル

フロントバンパーサイドのリフレクター部に装着するアイテム。純正バンパーのみ対応で、前期と後期それぞれ設定あり。カーボン製。

■1万8000円 (カーボン)
 ■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



エアダムフィニッシャーカウル

フロントグリル周辺に装着するアイテム。グリルに奥行き感を与え、力強いフロントフェイスを実現する。素材はカーボン製となる。

■3万円 (カーボン)
 ■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



エアスクープ タイプ2

ムーンクラフトとの共同開発で、エアクリボックス吸入口まで、ダイレクトにエアを送り込む理想的な形状を開発。素材はドライカーボン。

■8万5000円
 ■マインズ ☎046-857-3313



エアスクープ

エアクリボックス吸入口まで、ダイレクトにエアを送り込むアイテム。カーボンを使用して、品質と機能性を兼ね備えている。ドレスアップ効果も。

■4万9000円
 ■マインズ ☎046-857-3313



サイドフリッパー

サイドステップの下部に取り付けるプレート状アイテム。サイドに張り出す形状でロー&ワイド感を与え、ボディサイドでの走行風の巻き込みを防止。空力的安定感も高める効果も持つ。

■3万4000円 (FRP)
 3万8000円 (あや織カーボン)
 ■フジモータース ☎075-661-9393



サイドカウル (フェンダーサイド)

サイドステップに装着しワイド&ロー感を与えるアイテム。タイヤの直近に装着するためボディラインの一体感が高まる。クォーターサイド用 (FRP1万4000円 カーボン2万5000円) もあり。

■1万2000円 (FRP) 2万2000円 (カーボン)
 ■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



ドイツ L.S.D 社ガルウイング

ドイツ製のガルウイング。多くの特許を伴う独自の機構を備えている。日本語版と英語版の解説書付き。補習用ダンパーの在庫もあり。

■28万9000円
 ■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441



米国製 パーチカルドアガルウイング KIT

アメリカ・パーチカルドア社製のガルウイングキット。本国で100車種以上の開発実績を持ち、信頼性も抜群。日本用の解説書付属。ドイツ製のガスダンパーを採用している。

■14万8000円~16万8000円
 ■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441



ドイツ L.S.D 社ガルウイング

ドイツ製のガルウイングキットで、特許取得済みのベアリング・ガスダンパーの機能性は秀逸だ。1年間の保証も付いて安心。

■28万9000円
 ■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441



カーボンピラー

リアルカーボンのテキストを手軽に加えられるアイテム。よりスポーティなルックスを演出したいなら、ぜひ検討してほしいアイテムだ。

■1万5000円
 ■オートリアル ☎06-6787-9008



センターピラーカウル

Bピラーをカバーするカーボン製アイテム。レーシーなイメージを持つカーボンだけに、サイドビューを引き締めてくれる。紫外線などで劣化した純正のリペアにも使用できる。

■1万8000円 (カーボン)
 ■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



カーボンセンターピラーパネル

ディティールまでこだわって、全体の質感を高めるときに使いたいアイテム。純正に合わせた3D形状を採用する。クリア塗装仕上げ。

■2万円 (カーボン)
 2万2000円 (シルバーカーボン)
 ■アールエスダブリュ ☎0721-93-1560



カーボンセンターピラーパネル

Bピラーに、手軽にカーボンの質感を与えられるアイテム。純正形状に合わせた設計で、違和感なく簡単にドレスアップが楽しめる。

■2万円 (平織ブラックカーボン)
 2万2000円 (綾織ブラックカーボン)
 2万2000円 (綾織シルバーカーボン)
 ■アールエスダブリュ ☎0721-93-1560



Carbon Piller Garnish

サイドスタイルをスポーティに飾るカーボン製のピラーガーニッシュ。取り付けは両面テープで貼りつけるだけ。NISMOロゴ入り。UVカットクリア塗装済み。

■2万8000円
 ■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
 ☎0120-846-423



Carbon Roof Cover

カーボンで製作したルーフカバー。圧倒的にレーシーなルックスを手に入れられる。マットカーボンは、ドライカーボンのようなルックスを実現している素材だ。

■6万4000円 (カーボン)
 7万4000円 (マットカーボン)
 18万円 (ドライカーボン)
 ■サンラインレーシング ☎086-209-1000



リアバンパーヒートシールド

リアバンパーのマフラー出口周辺をガードするカーボン製アイテム。スポーツ走行時など、高温になったマフラーや排気の熱により、周辺のバンパーが焼けて変色してしまうことを防止する。

■2万8000円 (カーボン)
 ■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



テールカバー

FRP製は黒ゲルコート仕上げ。カーボン製はデュボン製のクリア塗装仕上げ。小さいがリアの雰囲気を大きく変えることができるアイテムだ。

■1万2000円 (FRP) 2万円 (カーボン)
 ■アールエスダブリュ ☎0721-93-1560



クォータールーバー

クォーターウィンドウをルーバー形状にできるアイテム。材質は衝撃や経年変化に強いポリウレタンを使用。取り付けはガラスへ貼り付けるだけ。

■4万3900円
 ■デイトナ ☎092-513-7300



Z33カーボンピラーカバー

純正をカバーするタイプなので、面倒な穴あけ加工などは必要なし。両面テープで貼るだけで、簡単にカーボンの雰囲気を手に入れられる。

■2万6000円
 ■セントラル ☎042-486-4451



Thunder Bolt

ロングチタニウム ライセンスキット

サンダーボルトは、耐腐食性に強くいつでも光沢のある発色とともに、ワッシャーを使用しなくてもフッティングとバランスのいい特殊デザイン性を持つ専用ボルト。

■2700円
■デイトナ ☎092-513-7300



EUR NISSAN

フロントライセンスブラケット

欧州仕様の横長のユーロナンバー対応のブラケット。国産ナンバーにも対応し、ユーロナンバーの上から国産ナンバーも取り付けられる。

■8000円
■ジャパンダットサンサービス ☎045-922-2313



NISMO

Carbon Number Plate Rim

レーシングカーと同じドライカーボン素材を使用したナンバープレートリム。カーボンのレーシーな雰囲気が、フロントマスクをさり気なくドレスアップする。NISMOロゴ入り。

■1万3500円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423



Real Speed

カーボンエンジンカバー

エンジンルームに、美しい綾織りカーボンのテストをインストールできるエンジンカバー。さりげないドレスアップアイテムとして要注目。

■2万5000円
■オートリアル ☎06-6787-9008



MINE'S

カーボンルーフアンテナカバー

ルーフアンテナにかぶせるカーボン製カバー。USA仕様の輸出車に装着されるルーフアンテナを装着済みの車両用となる。ルーフアンテナは別売り(4万2000円)。

■2万4000円
■マインズ ☎046-857-3313



craft square

ツーリングコンペティションミラー

実際にスーパーGTなどのレースシーンで使用されるリアルレーシングミラー。カーボン製のハウジングで超軽量。車種専用マウント付きで、ステアマウントタイプと直付けタイプあり。

■4万9000円 (TCA-F)
■5万3000円 (TCA-N1)
■クラフトスクエア ☎03-3488-7463



Rocket Dancer

ミラーカバー

純正ドアミラーをドレスアップするカーボン製アイテム。手軽に装着が可能ながら目に留まりやすい個所だけにドレスアップ効果も高い。純正ミラーの機能性も損なわない。

■1万6000円 (カーボン)
■フジムラオート ☎075-661-9393

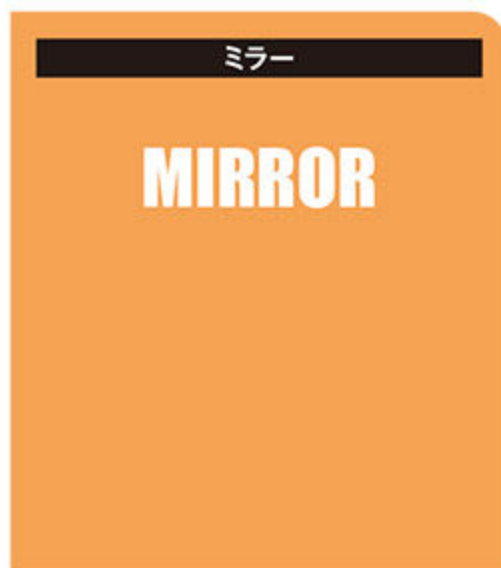


NISMO

Carbon Door Mirror Cover

ドライカーボンを使用。NISMOがレースで培った空力テクノロジーフィードバックし、空気抵抗を抑えるデザインとなっている。表面はUVカットクリアコートを施している。1年保証付き。

■2万3000円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423



ミラー

MIRROR



NISMO

Fuel Filler Cap Cover

フェルフィラーキャップに被せるアルミダイキャストカバー。重厚感のある仕上がりでドレスアップ効果は高い。取り付けは両面テープ。1年間の保証付き。

■5500円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423



BE FREE

GTミラー BK6

鏡面に防眩性に優れたブルーミラーを採用した、最高速仕様のエアロデザインを採用。手動タイプと電動タイプがあり、車種別フィッティングは3000円。LED付きもある。

■1万2800円 (手動) 2万790円 (電動)
■BE FREE ☎06-6324-0405



BE FREE

GTミラー BK3

最高速仕様のコンパクトなデザイン。鏡面は防眩性に優れたブルーミラーを採用する。手動タイプと電動タイプがあり、車種別フィッティングは3000円。LED付きもある。

■9800円～2万2800円
■BE FREE ☎06-6324-0405



DATSUN FREEWAY

タイプC エントランス付きLEDウインカードアミラー

ホワイトLED仕様のエントランスランプとオレンジのウインカーを内蔵したドアミラー。純正カラー採用で、1年間の保証付き。

■5万5000円
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441



CHARGESPEED

エアロミラー

大型な純正ミラーに替えて装着するミラー。流線型の形状で空力特性を大きく改善する。FRP製とカーボン製の2種類を設定。車種別専用マウントが付属する。

■3万円 (FRP) 4万8000円 (カーボン)
■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



craft square

ツーリングコンペティションミラー

Z33専用マウント付属のレーシングミラー。曲面ミラーの採用で、ミラー面積の小ささを感じさせない視界の広さを実現。ステアマウントタイプと直付けタイプあり。

■4万7000円 (TCA-F)
■5万1000円 (TCA-N1)
■クラフトスクエア ☎03-3488-7463



Top Fuel

カラードミラー

ワイドタイプのミラーで、およそ1.5倍の視界を確保。カラーは5色から選択可能、トップフェュールのロゴのありなしも選択可能。安心の国産品。自分好みのカスタムオーダーも可能。

■1万6300円～
■トップフェュール ☎0598-56-5880



DAYTONA Racing

ドアミラー タングステン/アイス

広角1000Rミラーで後方視界を確保できる。運転席側にDAYTONA Racingロゴがブラックでレーザー刻印されている。取り付けは両面テープで貼り付けるだけ。

■2万円 (タングステン)
■1万9000円 (アイス)
■デイトナ ☎092-513-7300



SAN

ワンドレンジミラー

1000Rのワイドミラーレンズ。後方への広い視野を手に入れることができるアイテム。純正ミラーのうえに取り付けるだけの簡単装着だ。

■1万2000円
■スーパーオートバックス浜松 ☎053-476-2180



NISMO

Multi Function Blue Mirror

多層コーティングによるブルーの鏡面は、夜間の防眩効果とともに、親水コートも施しており雨天時の視界も確保している。曲面ミラーの採用で純正よりも広い後方視界を確保。

■1万9000円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423



BE FREE

GTミラー BZ3

極限まで空気抵抗を減らしたいというニーズに応えた、コンパクトなデザインを採用している。車種別フィッティングは3000円。

■9800円～1万5800円 (BZ3)
■9800円～2万2800円
■BE FREE ☎06-6324-0405



MCR

ポジションリングランプ

ポジションリングをヘッドライトまわりに設置し、9個のLEDを縦に配列。スモールライト点灯時にフロントマスクを華やかに演出する。ヘッドライト現物を加工をするメニューとなる。

■17万円
■エムシーアール ☎048-995-0131



ランプ類

LAMP



DATSUN FREEWAY

タイプA 純正ドアミラー加工

純正ミラーを加工し、LEDウインカーと防水型エントランスLEDを内蔵した加工品。純正ミラー下取りでの納品となる。

■7万7000円
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441



DATSUN FREEWAY

欧州仕様Wワイドミラー ヒーター付き

左右それぞれのミラーの約3分の1が別ミラーとなり、後方視界がワイド化。ヨーロッパ向けの日産純正パーツでヒーター付き。

■6800円 (1枚)
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441



NORTH AMERICA NISSAN

ドアミラーガラス

北米仕様の右ドアミラー専用ガラス。英文のコーションが入り、マニア心をくすぐるアイテムとなっている。ヒーターありとなしの仕様がある。

■5000円～
■ジャパンダットサンサービス ☎045-922-2313



DATSUN FREEWAY

フロントサイドLEDリフレクター

オプションのクリアレンズにLEDをインストール。北米仕様などさまざまなタイプがラインナップしているので、多様なカスタムが楽しめる。

■1万3800円～
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441



NORTH AMERICA NISSAN

フロントサイドリフレクター

輸出仕様のフロントサイドリフレクター。国内仕様のスモークタイプから、オレンジのカラーのレンズに交換することができる。

■6000円
■ジャパンダットサンサービス ☎045-922-2313



JAPAN DATSUN SERVICE

LED付きフロントサイドマーカーリフレクター

国内仕様のフロントサイドリフレクターにLEDを内蔵したパーツ。LEDは白、青、黄の3種類から選ぶことができる。

■1万8000円
■ジャパンダットサンサービス ☎045-922-2313



DATSUN FREEWAY

カスタムLEDヘッドライト

オリジナルのヘッドライト加工メニュー。デイルイトやカラーLEDなどをリクエストに応じて製作する。価格や納期などはお問い合わせを。

■14万8000円～
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441



Z SPORT

LEDコンビネーションヘッドライト

LEDとCCFLを使用し、純正ヘッドライトをドレスアップ。強烈なインパクトを発揮する。インナークロームメッキ部分のペインティング、非点灯マーカーの発光などのオーダーも可能。ヘッドライト現品の加工メニューとなる。

■19万5000円
■セントラル ☎042-486-4451

Z SPORT



LED ウィンカーバルブセット

34後 34前
S.M.Dタイプで、天面6チップ、側面21チップの計27チップの高輝度LED素子で強発光LEDを採用。映り込みも防止できるうえ、専用抵抗付きで点滅回数も保安基準に適合している。

■1万6000円
■セントラル ☎042-486-4451

Western Customz



LED バックフォグ

34後 34前
バックフォグランプを42発のLEDフォグランプ化できるキット。常時点灯とストロボ発光の変換を行うことが可能。レンズカラーはレッドとスモークから選ぶことができる。

■1万6000円
■デイトナ ☎092-513-7300

RSW



カーボンルームミラーパネル

34後 34前
付属の両面テープで装着できる。ルームミラー背面に被せるカーボン製アイテム。手軽にインテリアにカーボンの雰囲気を追加できる。

■1万8000円 (平織ブラックカーボン)
1万2800円 (綾織ブラックカーボン)
1万2800円 (綾織シルバーカーボン)
■アールエスタブリュ ☎0721-93-1560

Z SPORT



カーボンメーターフードセット

34後 34前
純正メーターフード表面に綾織カーボンを圧着成形し、本来のパネルを保護しながらカーボンのテイストをインストールできる。基本は純正パネル下取りだが、新品加工もあり。

■6万9000円
■セントラル ☎042-486-4451

RSW



カーボン 3連メーターパネル

34後 34前
カーボンパネルを装着することでよりスポーティな雰囲気を演出。付属の両面テープでの簡単装着。クリア塗装仕上げで質感も高い。

■1万4800円 (平織ブラックカーボン)
1万6800円 (綾織ブラックカーボン)
1万6800円 (綾織シルバーカーボン)
■アールエスタブリュ ☎0721-93-1560

RSW



カーボンベンチレーターパネル

33後 33前
ダッシュボードセンターの左右エアコン吹き出し口に取り付けるドカーボンパネル。こちらもクリア塗装仕上げとなっている。

■9800円 (カーボン)
1万800円 (シルバーカーボン)
■アールエスタブリュ ☎0721-93-1560

Z SPORT



LED パーフェクトセット

34後 34前
ポジション灯、ナンバー灯、ルームランプの一台分をセットにした純正交換タイプLEDキット。高輝度SMD/LEDの採用で省電力、長寿命ながらも明るい発光を実現。夜間の視認性も高まる。

■1万6670円 (クーペ)
1万3810円 (ロードスター)
■セントラル ☎042-486-4451

DATSUN FREEWAY



カスタム LED 内蔵サイドウィンカー

34後 34前
サイドウィンカー部に日本製リレーを入れ、LEDを内蔵したアイテム。LED色は、青、白、赤、紫などの設定がある。1年間の保証付き。

■3万8000円
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441

NISMO



Carbon Room Mirror Cover

34後 34前 33後 33前
レーシングカーと同じドライカーボンを使用した、質感の高いルームミラーカバー。UVカットクリアコート仕上げで美しさも長持ち。1年保障付き。

■1万5000円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423

RSW



カーボンメーターパネル

33後 33前
純正メーターのパネルをカーボン化。運転中つねに目にする部分だけに、装着すれば満足度は非常に高いはず。

■1万2800円 (カーボンS)
1万3800円 (カーボンL)
1万3800円 (シルバーカーボンS)
1万4800円 (シルバーカーボンL)
■アールエスタブリュ ☎0721-93-1560

Rocket Dancer



エクセーヌ3連メーターカバー

34後 34前
人工皮革のエクセーヌを使用し、高級感たっぷりに仕上げたメーターパネル。光りの反射も吸収するため防眩効果も高い。付属の両面テープを使用し、簡単に装着することが可能。

■1万5800円
■フジムラオート ☎075-661-9393

RSW



カーボンセンターパネル

33後 33前
ブラックカーボンとシルバーカーボンがラインナップ。前期と後期で、それぞれに純正ナビのありとなしが設定されている。

■3万2800円 (カーボン)
3万2800円 (シルバーカーボン)
■アールエスタブリュ ☎0721-93-1560

Real Speed



ブレーキランプステッカー

34後 34前 33後 33前
ブレーキランプに貼り付けると、点灯時にFAIRLADY Zの文字が浮かび上がる。新たにZ34用も設定された。

■1500円
■オートリアル ☎06-6787-9008

DATSUN FREEWAY



LED 発光ドアリフレクター

34後 34前 33後 33前
純正のドアリフレクター内に高輝度のLEDを内蔵。ドア開口時の後方からの被視認性が高まる。1年間の保証付きだ。

■1万2500円
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441

インテリアパーツ

INTERIOR PARTS

NORTH AMERICA NISSAN



リアサイドマーカー点灯KIT

33前
輸出仕様のリアサイドマーカー点灯ハーネスキット。国内仕様のテールランプに穴あけ加工を施して装着する。バルブ、ソケット付き。

■6000円
■ジャパンダットサンサービス ☎045-922-2313

DATSUN FREEWAY



輸出欧州車用バックフォグランプ

33後 33前
車検対応のキット化。カプラー、スイッチ、端子などは純正品を採用。1年間の保証付きで、取り扱い説明書も付属する。右側のみの販売。

■3万5000円
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441

DATSUN FREEWAY



バックフォグスモール点灯KIT

34後 34前
純正のバックフォグランプをW球にして、スモール時でも点灯するようになるメニュー。20φのウェッジ球を採用している。

■7400円
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441

DATSUN FREEWAY



LED エントランス照明

34後 34前 33後 33前
ドア下部に高輝度LED照明をインストール。LEDのカラーは、白、青、アンバーなどから選択が可能。ルームランプと連動している。

■1万3500円
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441

Z SPORT



バック HID キット

34後 34前
バックランプをHIDにすることによって、明るさが純正よりも向上して、夜間の後方の視認性を確保。専用のアダプターを使用するため、取り付けのための加工も必要。

■2万7150円
■セントラル ☎042-486-4451

Western Customz



バックフォグ カーボンマウント

34後 34前
トップコートはUVカットジェルを塗布し、黄ばみやクラックから保護。Z34フォグと組み合わせることで、多くの車種へ流用も可能だ。製品にフォグは含まれない。

■1万9800円
■デイトナ ☎092-513-7300

RSW



カーボンルームミラーパネル

33後 33前
ルームミラー背面に被せるだけでカーボンの質感を得られるアイテム。付属の両面テープで簡単に装着できる。クリア塗装仕上げ。

■9800円 (カーボン)
1万800円 (シルバーカーボン)
■アールエスタブリュ ☎0721-93-1560

DAYTONA Racing



Carbon Meter Food Panel

34後 34前
メインメーターと3連メーターのフードパネルをカーボンに加工したメニュー。カラーはブラック、シルバー、レッドから選択可能。純正パネルの下取りが必要。

■8万2500円
■デイトナ ☎092-513-7300

DAYTONA Racing



アルカンターラ Meter Food Panel

34後 34前
メインメーターと3連メーターのフードにアルカンターラをカバー。ステッチのカラーを選択できる。純正パネルを下取りしてのASSY交換なので、完成度は高い。

■5万円
■デイトナ ☎092-513-7300

SAH



スピード&3連メーターパネル

33後 33前
純正メーターをベースにデザインを変更したパネル。カーボンタイプやアイボリーホワイトの設定あり。メーターパネルASSY交換。価格は施工費込みとなる。

■4万6112円
■スーパーオートバックス浜松 ☎053-476-2180

AMUSE



3連メーターパネル

33後 33前
追加メーターをダッシュボード中央の見やすい位置に、取り付けることができるメーターパネル。後付けメーターを取り付けにくいZには便利。

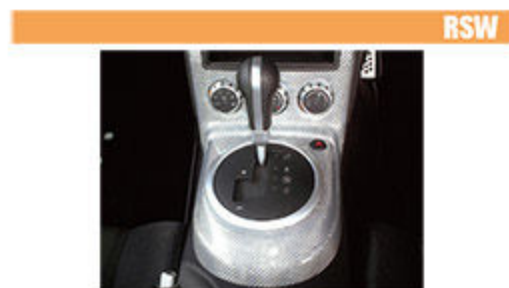
■2万9800円
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055



カーボンパネル 4点キット

33後 33前
センター・シフト・ウィンドウ・インナーハンドルの4点キット。前期と後期のそれぞれに純正ナビの有となし、AT用とMT用を設定している。

■8万5000円 (カーボン)
8万5000円 (シルバーカーボン)
■アールエスタブリュ ☎0721-93-1560



カーボンシフトパネル

シフトまわりパネルに装着するアイテム。MT車用とAT車のそれぞれ前中期用、後期用が設定される。両面テープでの取り付け。

■2万2800円 (カーボン)
■2万2800円 (シルバーカーボン)
■アールエスタブリュ [☎0721-93-1560](tel:0721-93-1560)



カーボン調シフトブーツ

ブラック、シルバー、ガンメタ、ホワイト、パールホワイト、オレンジ、レッド、イエロー、ブルーと純正パイントオレンジの各色が設定される。MT車専用。

■8200円
■アールエスタブリュ [☎0721-93-1560](tel:0721-93-1560)



カーボン ATシフトゲートパネル

両面テープで簡単に取り付けできる、シフトゲート用のカーボン製パネル。AT車用。クリア塗装の仕上げでハイクオリティ。

■9800円 (カーボン)
■1万800円 (シルバーカーボン)
■アールエスタブリュ [☎0721-93-1560](tel:0721-93-1560)



カーボン ATシフトゲートパネル

シフトゲートのパネルに両面テープで装着し、手軽にドレスアップを図るアイテム。AT車用。クリア塗装仕上げで質感も高い。Z33用もあり。

■1万800円 (平織ブラックカーボン)
■1万2800円 (綾織ブラックカーボン)
■1万2800円 (綾織シルバーカーボン)
■アールエスタブリュ [☎0721-93-1560](tel:0721-93-1560)



カーボンオーディオカバー

純正オーディオパネルに綾織カーボンをハンドレイアップで圧着成形し、本来のパネルを保護。基本は純正パネル下取りだが、新品加工もあり。

■4万6000円
■セントラル [☎042-486-4451](tel:042-486-4451)



カーボンドアミラーインナーパネル

ドアミラー内側にカーボンのアクセントを加えることができるアイテムだ。両面テープにて取り付け。左右2個セットとなる。

■1万4800円 (平織ブラックカーボン)
■1万6800円 (綾織ブラックカーボン)
■1万6800円 (綾織シルバーカーボン)
■アールエスタブリュ [☎0721-93-1560](tel:0721-93-1560)



カーボン調サイドブレーキブーツ

ブラック、シルバー、ガンメタ、ホワイト、パールホワイト、オレンジ、レッド、イエロー、ブルーと純正パイントオレンジと豊富なカラー設定がある。

■6800円
■アールエスタブリュ [☎0721-93-1560](tel:0721-93-1560)



カーボンシフトカバー

純正シフトカバー表面に綾織カーボンを圧着成形し、保護しながら強度も向上。基本純正パネル下取りだが、新品加工もあり。

■3万円
■セントラル [☎042-486-4451](tel:042-486-4451)



アルカンターラ MT Shift Boots

Z34のシフトブーツを、アルカンターラ素材によって質感を高めた。ステッチのカラーを好みのカラーにオーダーすることもできる。

■1万6000円
■デイトナ [☎092-513-7300](tel:092-513-7300)



Carbon AT Shift Panel

カーボンカラーはブラック、シルバー、レッドから選択できるAT用シフトパネル。貼り付けではないので、浮きなどのトラブルもなし。純正パネルの下取りが必要。

■4万5000円
■デイトナ [☎092-513-7300](tel:092-513-7300)



カーボンスイッチカバー

純正ウインドウスイッチカバー表面に綾織カーボンをハンドレイアップで圧着成形し、本来のパネルを保護。手軽にインテリアのイメージを変えられるアイテム。

■3万円
■セントラル [☎042-486-4451](tel:042-486-4451)



リアルカーボンリモートカバー

純正のリモートカバーにリアルなカーボンをインストールできるアイテム。クリアコート施工で、高い質感を与えられている。

■4万9800円 (33) 3万2400円 (34)
■スーパーオートバックス浜松 [☎053-476-2180](tel:053-476-2180)



カーボンウィンドウスイッチパネル

付属の両面テープによる簡単取り付け。2タイプのカーボンから選べるので、インテリアカラーや好みに合わせてセレクトしたい。

■2万6800円 (カーボン)
■2万6800円 (シルバーカーボン)
■アールエスタブリュ [☎0721-93-1560](tel:0721-93-1560)



カーボンウィンドウスイッチパネル

付属の両面テープによる簡単取り付け。3タイプのカーボンから選べるので、インテリアカラーや好みに合わせてセレクトしたい。

■2万円 (平織ブラックカーボン)
■2万2000円 (綾織ブラックカーボン)
■2万2000円 (綾織シルバーカーボン)
■アールエスタブリュ [☎0721-93-1560](tel:0721-93-1560)



カーボンドアミラーインナーパネル

ドアミラー内側のコーナー部分に取り付けるカーボン製のパネル。フィッティングも万全で手軽に室内のドレスアップが可能だ。

■1万1800円 (カーボン)
■1万2800円 (シルバーカーボン)
■アールエスタブリュ [☎0721-93-1560](tel:0721-93-1560)



カーボンリアストラットカバー

リアハッチ上部のリアストラットにカーボンの質感を加えるアイテム。面積が大きく、視覚的な効果が高いアイテムと言えるだろう。

■1万9800円 (カーボン)
■1万9800円 (シルバーカーボン)
■アールエスタブリュ [☎0721-93-1560](tel:0721-93-1560)



カーボンダッシュボードフロントエンドパネル

フロントガラス手前下部のデフロスター吹き出し口に装着するアイテム。取り付けは両面テープで貼り付けるだけと、非常に簡単。

■2万7800円 (カーボン)
■3万2800円 (シルバーカーボン)
■アールエスタブリュ [☎0721-93-1560](tel:0721-93-1560)



カーボンダッシュボードコーナーパネル

ダッシュボード両サイドのコーナー部分に装着するパネル。すみずみまでカーボンの質感にこだわりたいユーザーにピッタリだ。

■2万4800円 (カーボン)
■2万9800円 (シルバーカーボン)
■アールエスタブリュ [☎0721-93-1560](tel:0721-93-1560)



カーボンインナーハンドルパネル

ドアのインナーハンドルにカーボンの質感を加えることができる。カーボンとシルバーカーボンの設定があり、左右セット。

■7800円 (カーボン)
■7800円 (シルバーカーボン)
■アールエスタブリュ [☎0721-93-1560](tel:0721-93-1560)



Carbon P/W Panel

パワーウィンドウスイッチをカーボン化できるアイテム。カーボンカラーはブラック、シルバー、レッドより選択可能。Assy交換なのでフィッティングも抜群だ。純正パネルの下取りが必要。

■4万2000円
■デイトナ [☎092-513-7300](tel:092-513-7300)



CFRP キッキングプレート

3M高品質カーボンシートをベースに成型されたキッキングプレート。ドア開閉するたびににレシーな印象を与えてくれる。純正交換タイプ。

■2万9800円
■デイトナ [☎092-513-7300](tel:092-513-7300)



オプションキックプレートLED加工

日産純正オプションのキックプレートに内蔵されるオレンジLEDを、レインボーカラーや青、白、紫の発光に加工。1年の保証付き。

■5万8000円
■ダットサンフリーウェイ [☎04-7124-7441](tel:04-7124-7441)



Z33カーボンステップカバー

純正をカバーするタイプなので、面倒な穴あけ加工などは不要なし。手軽に、インテリアへカーボンの質感をインストールすることができる。

■2万8000円
■セントラル [☎042-486-4451](tel:042-486-4451)



カーボンキッキングプレート

ドアを開けたときに、足もとにレーシーな雰囲気演出できる。綾織カーボンを採用した美しいキッキングプレートだ。

■2万2000円
■オートリアル [☎06-6787-9008](tel:06-6787-9008)



Kicking Plate

サイドシルをさり気なくドレスアップするカーボン製のキッキングプレート。ドアを開けるたびに「NISMO」ロゴが存在感をアピールする。1年の保証付き。

■3万8000円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル [☎0120-846-423](tel:0120-846-423)



リクライニングシート タイプ RS

メインフレームを支点に1枚の生地を張った構造で、着座で身体が沈み込み、乗り心地が高い。座面前方にクッションを内蔵することで高さを調節できる。

■2万8800円 (ブラック)
■3万3900円 (バックスキン)
■エム・ツー販売 [☎03-3704-2272](tel:03-3704-2272)



VS D-1R Racing Seat

リクライニングシートながら、ファイバー製のシェル構造によりフルバケットシート並みのホールド性と剛性を確保。快適性とスポーツ性を両立している。

■8万8000円 (カーボン) 6万8000円 (FRP)
■ヴェイルサイド [☎029-838-1104](tel:029-838-1104)



RECARO SP-JC ASM LIMITED

座面をスプリングで支えるサスペンデッドシェル、細やかなポジション調整が可能な電動リクライナー、シートヒーターなどを備えたモデル。

■26万6000円
■AUTOBACS ASM YOKOHAMA [☎045-629-0905](tel:045-629-0905)



RECARO SR-7 ASM LIMITED Ruby

RubyシリーズはASMだけで販売している本物の限定モデルサイドサポートにはブラックアルカンターラを採用するなど、高い質感を誇る。

■15万2000円
■AUTOBACS ASM YOKOHAMA [☎045-629-0905](tel:045-629-0905)

リクライニング&バケットシート

RECLINING & FULL BUCKET SEAT

BE FREE



RS-5 リクライニングシート

カラーはブラック、レッド、ブルーをラインナップするうえ、表皮はファブリックとフェイクレザーがそろう。もちろんサイドサポートもばっちりだ。

■2万4800円 (ファブリック)
■2万9800円 (フェイクレザー)
■BE FREE ☎06-6324-0405

Z SPORT



セミバケットシート

BRIDEとのコラボレーションモデル。上半身のホールディング性能を格段に上げるために、モノコックシェルを採用。シート表皮は高級レザーを使用。Zsportのオリジナルロゴ刺繍入り。

■15万5000円
■セントラル ☎042-486-4451

CUSCO



CUSCO×BRIDEコラボレーションシート STRADIA II+C SPORT

フルバケの高いホールディング性能に快適な有段リクライニング機構を搭載。スチールフレームとリクライニングデバイスを一体化し、高い剛性感を実現する。CUSCO刺繍ロゴ入り。

■14万2000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

CUSCO



CUSCO×BRIDEコラボレーションシート EUROSTER II+C

座面のウレタンフォームの最適化や座面形状にこだわり、長時間ドライブに対応したシート。また、無段階リクライナーを採用し、最適なシートポジションを確保する。

■9万6000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

CUSCO



CUSCO×BRIDEコラボレーションシート DIGO II+C

バックレストや座面に高張力ネットを採用することで、身体の面圧を均等に包み込むようなホールドを実現。カーボン素材をイメージしたショルダードで見た目もレーシー。

■8万8000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

BE FREE



LP-2 フルバケットシート

高剛性シェルの採用で、しなり、ねじれなどを抑え、ハイスピードコーナリングやブレーキングなどの強力なGからドライバーをしっかりサポートしてくれる。

■2万5000円
■BE FREE ☎06-6324-0405

JURAN



Racing Bucket Seat GTX100

新開発アドバンスショルダーによりゆとりあるホールド感。ディープニーサポートで腰まわりを強力にサポートする。FRP製/CFRP (カーボン) 製シェルの2タイプ。FRPはFIA公認。

■7万5000円～15万円
■タニダ ☎052-871-3741

CUSCO



CUSCO×BRIDEコラボレーションシート VIOS III+C

独自のシートレール構造とバックレストの形状のポジションで、室内・ヘッドクリアランスに制限がある車両にも究極のローポジションと理想的なドライビングポジションを実現。

■7万9000円～17万5000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

CUSCO



CUSCO×BRIDEコラボレーションシート ZETA III+C

フルバケットのスタンダードモデル。ドライバーの体格や車種、カテゴリーに合わせシェル素材は4種類を設定。シートサイズも4種類あり、幅広いドライバーに対応する。

■7万9000円～18万9000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

ASM



RECARO RS-G ASM LIMITED Ruby

漆黒のアルカンターラ、パンチング加工したEDEL本革、赤Wステッチなど質感にこだわったモデル。ASM横浜専売となっている。

■15万2000円
■AUTOBACS ASM YOKOHAMA
☎045-629-0905

Garage-chikara



フロアマット

鮮やかなステッチが足もとを彩るフロアマット。ヒールパッドが付いて耐久性にもケアされている。純正の固定フック対応なので取り付けも簡単。

■1万6000円
■ガレージ力 ☎0594-82-5026

Real Speed



フロアマット

ヒールパッド付きで耐久性とドレスアップ効果を両立するフロアマット。ブルー、レッド、ゴールド、シルバー、ダークグレーという5色の設定。

■1万6000円
■オートリアル ☎06-6787-9008

NISMO



Floor Mat

精悍なブラックスレッドをブレンカットで仕立てた生地に、アルミ製「NISMO」ロゴプレートに配した、スポーティ感と高級感あふれるフロアマット。純正の固定フック対応。

■2万6000円 (Z34) 1万2000円 (Z33)
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
☎0120-846-423

Real Speed



高級レザーシートカバー

純正シートに高級感を加えつつフレッシュできるシートカバー。「FairladyZ」の刺繍入りで、非常に豊富なカラーから色を選ぶことができる。

■5万円
■オートリアル ☎06-6787-9008

シートカバー&フロアマット

SEAT COVER & MAT

AUTOSTAFF



車種専用けん引フック

カラーはレッド、イエロー、メッキ (+2000円) の3色を設定する。スチールリングタイプタイプのけん引フック。ケーブルループ式もあり (1万5000円)。Ver.NISMOにも適合。

■1万8000円～2万円
■オートスタッフ ☎046-244-1315

MCR



TRACTION HOOK

フック先端は可倒式でボールロックを採用。走行中に動くことなく車体を傷つけない仕様。Z33前期、後期、Ver.NISMO、Z34それぞれ個別に設定している。

■1万8000円
■エムシーアール ☎048-995-0131

DASH



ペダルセット

滑り止めのためにディンプル加工を施し、スポーツ走行時でも的確なペダル操作が可能だ。色はシルバー、レッド、ブルー、ブラックの4色。AT用とMT用がラインナップ。

■6500円
■オクヤマ ☎045-934-5334

CARBING



パッセンジャープレート

助手席用フットレスト。素材は3mm厚のアルミ材を採用する。取り付けはベルクロでカーペットに貼るだけとお手軽だ。

■9800円
■オクヤマ ☎045-934-5334

競技系アイテム

COMPETITION ITEMS

SCHROTH



Towing Strap

ツーリングカーレースでお馴染みの独DMSB規格に適合した牽引ベルト。牽引許容重量1800kg以上。100mm固定タイプと400mm長さ調整可能タイプを設定。取り付けは7/16inchまたは最大12mmまでのボルトに対応する。

■4500円
■タニダ ☎052-871-3741

SLR



可倒式牽引フック

専用設計なので無加工のボルトオン装着が可能。レースや走行会に参加するユーザーにとっては必需品だ。

■1万8000円
■サンラインレーシング ☎086-209-1000

CUSCO



CUSCO トーストラップ

高強度ベルト素材を使用した布製けん引フック。特殊な縫製技術を採用することで、2インチ幅ながらトーストラップ本体の耐荷重3500kgを実現している。カラーはブルーとレッドを設定。

■3500円
■キャロッセ ☎027-352-3578

CUSCO



可倒式牽引フック

溶接なしの丈夫な一体成型の高強度スチール製けん引フック。0度、90度がワンタッチで可倒し、チェックボールによる固定でバンパーへの接触、傷つきを防止する。

■9800円
■キャロッセ ☎027-352-3578

CARBING



フリップアップトローイングフック

ボールロックで0度、90度、180度での固定が可能。取り付けはボルトオンだ。カラーはレッドとイエローのほか、ポリッシュも設定される。

■2万5000円
■オクヤマ ☎045-934-5334

MIDORI



A/T用レーシングシフトハーネス

純正ATの、前に押してシフトアップ、引いてシフトダウンという操作の違和感を解消するアイテム。変換ハーネスの割り込みで操作を逆転させ、レーシングカーなどと同じ自然な操作を実現する。

■3500円
■緑整備センター ☎045-933-1101

MINE'S



レーシングシフトハーネス

純正ATのマニュアルシフトを、引いてアップ、押してダウンのシフト操作に変更できる変換ハーネス。純正のハーネスに割り込ませるだけなので、トラブルの可能性もない。

■3800円
■マインズ ☎046-857-3313

シフトハーネス

SHIFT HARNESS

DAYTONA Racing



TOW フック

JAF規定のスチール素材に高品質メッキ加工を施したレーシーかつタウンユースにもぴったりなけん引フック。クロームメッキをふんだんに使ったハイセンスな輸入車のカスタムカーをイメージして製作された。

■1万9800円
■デイトナ ☎092-513-7300



Rally Steering

34後 34前
45/60/85mmの3つの深さを設定し、好みのステアリングポジションに近づける競技用ハンドル。革には、滑りにくいスエードとディンプル加工を施したスムースタイプを設定。

■2万3000円
■タニダ ☎052-871-3741



カーボンコンビネーションステアリング

34後 34前
純正ステアリングを使用するオリジナルステアリング。上下部分はカーボン、グリップ部分はパンチングレザーを巻きなおし、ヨーロッパアンステッチで製作されている。

■5万8000円
■セントラル ☎042-486-4451



カーボンコンビネーションステアリング Dシェイプ

34後 34前
純正ステアリングをベースに、下部をフラットにして乗降性を向上。グリップは操舵感覚を得やすいガングリップタイプで、ヨーロッパアンステッチ仕様。上部と下部はカーボン製となる。

■12万8000円
■セントラル ☎042-486-4451



欧州仕様ステアリング

33後 33前
ヨーロッパ仕様車用の純正ステアリング。ステッチがオレンジ色で、純正とイメージを大きく変えることができる。

■6万3000円～
■ジャパンダットサンサービス ☎045-922-2313



ステアリング

STEERING



PRESTIGE (プレステージ) シフトノブ

34後 34前
俊敏なシフトワークに必要な、グリップ性を高めたスポーティなフォルム。シフトノブにもナルディのブランドをおこなうことができるのだ。

■8000円
■アサヒライズ エフイーティー事業部 ☎027-280-8001



GT Shift Knob

34後 34前 33後 33前
スーパーGTのGT500マシンで実際に使われているシフトノブをモディファイ。現在は高級な質感を誇るチタン製のみのラインナップとなる。

■1万2500円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423



シフトノブ

SHIFT KNOB



スポーツステアリングキット

34後 34前 33後 33前
スポーツステアリングとステアリングボスを連結させる皿ボルト6本がセットになったキット。材質はGr5チタンウム (Ti-6Al-4V) を採用する。

■3800円
■デイトナ ☎092-513-7300



CARBON×LEATHER STEERING WHEEL 3POINTS

34後 34前
ステアリング 上部 センターヘスポーティなレッドリングを配置。 セミオーダーシステムの「DAYTONAブラックカーボン×レザーコンビネーションステアリング3ポイント」がベース。

■8万3600円
■デイトナ ☎092-513-7300



カーボンシフトノブ

34後 34前
純正部品のシフトノブ表面に綾織カーボンを手入れアップ圧着形成。圧着成形製作で、剥がれや、浮きなどは皆無。6速MT車用、AT車用の設定がある。

■2万円
■セントラル ☎042-486-4451



欧州仕様シフトノブ

33後 33前
ヨーロッパ仕様車用の純正シフトノブ。ステッチがオレンジ色で、純正とイメージを大きく変えることが可能となっている。

■1万7000円～
■ジャパンダットサンサービス ☎045-922-2313



ハイグリップシフトノブ

34後 34前
シルバー・ゴールド・ブロンズ・アクアブルー・黒ジュラコンという5種類のカラーバリエーションでラインナップ。アルミ製で、表面のローレット加工により滑りを防止している。

■4800円
■オクヤマ ☎045-934-5334



WRC シフトノブ

34後 34前
ジュラコン製とアルミ製の2種類がラインナップ。サイズは直径45mm、重量70g。表面にディンプル加工が施されている。

■4800円
■オクヤマ ☎045-934-5334



シフトノブ

34後 34前 33後 33前
デルリン材の採用で熱を通しにくく、真夏や熱を帯びやすい過酷なスポーツ走行でも快適にシフト操作が可能。MCRロゴプレート付属。

■4740円
■エムシーアール ☎048-995-0131



リジット ジュラルミンホイールナット

34後 34前
軽量ホイールに最適なジュラルミンナット。超音速機の構造材にも使用されている超々ジュラルミン7075材を鍛造加工で成形している。

■2400円 (4個) 3000円 (5個)
9600円 (16個) 1万2000円 (20個)
■アルファ ☎048-873-6986



Wheel Nut Set

34後 34前 33後 33前
スポーツ走行時など高温時にも緩みにくく、信頼性の高いクロモリ鋼 (SCM435) を採用したホイールナット。ロングタイプとスタンダードタイプの2サイズが設定される。

■1万円 (34mm) 1万2000円 (50mm)
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423



ホイールまわり

WHEEL PART



チタンシフトノブ Ver.2 / アルミシフトノブ Ver.2

34後 34前
握りやすさの球状タイプ。付属のアジャストボルトを使用することで、シフトポジションの微調整が可能だ。シフトパターンも付属する。

■2万6000円 (チタン) 7000円 (アルミ)
■ムーンフェイス ☎0566-75-4455



チタンシフトノブ Ver.1 / アルミシフトノブ Ver.1

34後 34前
チタン製は50φの無垢材から削り出して成形。アルミ製はショットピーニングと硬質ブラックアルマイト処理を施している。

■2万6000円 (チタン) 7000円 (アルミ)
■ムーンフェイス ☎0566-75-4455



高剛性スペーサー

34後 34前 33後 33前
スペーサー裏には日産純正の66φのハブが透き間なく入るよう専用治具での削り出しが施される。純正ホイールから社外ホイールまで、最適な状態で装着可能だ。

■1万8000円
■スーパーオートバックス浜松 ☎053-476-2180



ホイールスペーサー

34後 34前
アルミホイールよりも硬質なジュラルミン材を採用。ハブ内径のテーパ形状を考慮し、エッジ部分に削り加工してハブとの密着性を向上。厚みは5mm、10mm、15mm、20mmの4種類。

■6000円 (1枚)
■エムシーアール ☎048-995-0131



Long Hub Bolts

34後 34前 33後 33前
クロムモリブデン鋼を使用し、純正よりもロングサイズで製作したハブボルト。スペーサーによるトレッド調整の幅が広がり、さまざまなセッティングにも対応できる。

■6500円 (フロント) 6700円 (リア)
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423



Ti ラグナットシリーズ

34後 34前
チタンウム合金Gr5 6AL-4V鍛造チタンウムシャフトをベースとした、美しいディティールを持つホイールナット。六角型を廃止し、スペシャルヘッドを採用。色鮮やかな2色を用意する。

■5万6000円
■デイトナ ☎092-513-7300



クロモリレーシングナット

34後 34前
アフターのホイール装着時に必須となり、交換作業も行いやすいホイールナット。クロモリ製でカジリなどのトラブルも起こりにくい。ロングとショート2種類を設定。貫通タイプ。

■1852円 (ショート・4個)
1667円 (ロング・4個)
■エム・ツー販売 ☎03-3704-2272



スタータースイッチ LED加工

34後 34前
純正スタータースイッチのLED照明を各色のカラーにカスタムするメニュー。純正では光らない「ENGINE」の文字も発光するようになる。

■8500円～
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441



ダッシュマット DFW

34後 34前 33後 33前
日本人好みの軟質スエード素材を採用。カラーは設定された15色から選ぶことができる。刺繍のデザインをオーダーすることもできる。

■1万4000円
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441



その他

OTHERS



北米日産純正エアバルブキャップ

34後 34前
北米日産純正のZ34ロゴマーク入りホイールエアバルブキャップ。日産マーク、NISMOロゴのバージョンもラインナップする。

■3000円
■ジャパンダットサンサービス ☎045-922-2313



Air Valve Cap Set

34後 34前 33後 33前
先端部にピットロ仕上げのNISMOロゴを埋め込んだエアバルブキャップ。アルミブラックアルマイト仕上げ。内部にはエア漏れ防止のリングも内蔵されている。

■2800円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423

Z1 MotorSports



ボンネットダンパー・キット

純正では非採用である油圧式ダンパーユニットをZ34へ装着できるようにキット化。取り付けに必要なヒンジとポップアップキャンセラーもキットに含まれる。

■4万8000円
■デイトナ ☎092-513-7300

Japan Datsun Service



北米日産純正リアエンブレム

輸出仕様車リアエンブレム。370Zの40周年記念エンブレムだ。国内仕様のFAIRLADY Zエンブレムと交換装着。ゴールドタイプあり。型紙付きなので取り付け位置出しも簡単。

■5500円
■ジャパンダットサンサービス
☎045-922-2313

DATSUN FREEWAY



“350Z”クローム光沢エンブレム

半光沢のアルミ調となる輸出用のエンブレム。こだわりの輸出仕様カスタムに最適なアイテムだ。取り付けは両面テープにて。純正タイプもラインナップしている。

■6200円(純正) 9800円(クローム)
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441

DAYTONA Racing



ブラックパール nismo エンブレム

nismoエンブレムをブラックパールメッキへとカスタムした、クールな仕上がり。取り付けは付属の両面テープで接着するだけ。

■2万3800円
■デイトナ ☎092-513-7300

DATSUN FREEWAY



大型クロームタイプEエンブレム

大型のZマークを、光沢クローム仕様に仕立てた前後のエンブレム。別売りのカーボンシートも用意されている。一部年式には取り付けに加工が必要。

■1万2000円(1個) 2万3000円(前後セット)
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441

DATSUN FREEWAY



“nismo”グラフィックストライプ

車体色に合わせて2種類のカラーがあり、シートは高品質な3M製品のため耐久性が高い。車種別のカッティング済み。

■4万2800円
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441

RSW



ビラメーターパネル

Aビラーに60φの追加メーターを2つ装着できるメーターカバー。FRP製で、ブラックのつやなし塗装となっている。

■8800円
■アールエスダブリュー ☎0721-93-1560

Japan Datsun Service



北米日産純正リアエンブレム 370Z

輸出仕様車のリアエンブレム。国内仕様のFAIRLADY Zエンブレムと交換装着。US仕様のカスタムの定番アイテムだ。

■5000円
■ジャパンダットサンサービス
☎045-922-2313

Japan Datsun Service



北米日産純正リアエンブレム 350Z

輸出仕様車のリアエンブレム。国内仕様のFAIRLADY Zエンブレムと交換装着となる。US仕様のカスタムの定番アイテムだ。

■9000円
■ジャパンダットサンサービス
☎045-922-2313

DAYTONA Racing



カスタム nismo エンブレム

水圧転写加工により、nismoのエンブレムを綾織カーボン調へカスタムしたエンブレム。nismoファンならぜひチョイスしたい。取り付けは付属の両面テープにて。

■2万3800円
■デイトナ ☎092-513-7300

DATSUN FREEWAY



カーボン製エンブレム

前後共通のエンブレムで、ブラックカーボンとシルバーカーボンの2タイプが用意される。取り付けは両面テープで固定するだけ。

■1万9000円(1個) 3万5000円(前後セット)
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441

DATSUN FREEWAY



“nismo”グラフィックストライプ

車体色に合わせて2種類のカラーがあり、シートは高品質な3M製品のため耐久性が高い。車種別のカッティング済み。

■4万2800円
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441

DAYTONA Racing



ドアストライカー カバー

プレミアムクラスに標準で装着されているドアストライカーカバーをZ34用に設定。金属のストライカーやボルトが露出した無機質なイメージを打消してくれる。

■1890円
■デイトナ ☎092-513-7300

エンブレム&ステッカー

EMBLEM
&
STICKER

DAYTONA Racing



ブラックパール 370Zエンブレム

北米モデル用「370Z」のエンブレムをブラックパールメッキへとカスタム。取り付けは付属の両面テープで接着するだけで非常に簡単。

■1万3800円
■デイトナ ☎092-513-7300

DAYTONA Racing



カスタムフェアレディZエンブレム

水圧転写加工にて、フェアレディZのエンブレムを綾織カーボン調へ仕上げています。取り付けは付属の両面テープで貼るだけで簡単。

■1万6800円
■デイトナ ☎092-513-7300

DATSUN FREEWAY



サイドエンブレム LED 化

タイプA～Eまで、5種類のLED化されたエンブレムをラインナップ。左右セット価格で、すべて1年保証付きとなっている。

■8000円～2万6000円
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441

DAYTONA Racing



ブラックパール NISSANエンブレム

NISSANブラックパールメッキへ仕上げた、こだわりのドレスアップアイテム。取り付けは付属の両面テープで接着を行うのみ。

■1万2800円
■デイトナ ☎092-513-7300

DAYTONA Racing

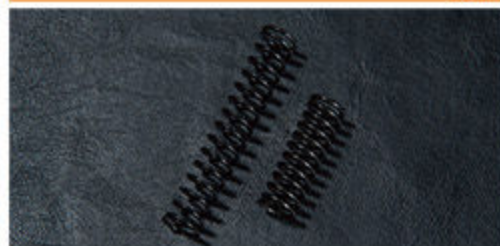


オーテックジャパン リアハッチリフトスプリング

リアウイングを装着することで、リアゲートの重量が増えてゲートが開きづらくなるケースに対策。Zニスモにも標準装備される強化スプリングを内蔵している。

■8000円
■デイトナ ☎092-513-7300

SAH

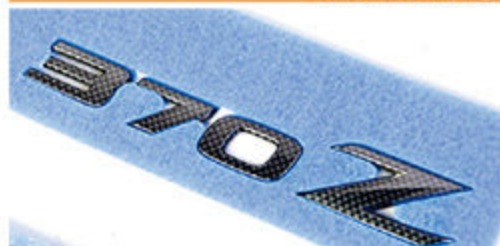


シフトスプリング

シフトレバーをアシストするスプリングを強化品に交換することで、スピーディかつ正確なシフト操作が可能となる。

■7000円
■スーパーオートバックス浜松 ☎053-476-2180

DAYTONA Racing



カスタム 370Zエンブレム

「370Z」の北米エンブレムを綾織カーボン調へ仕上げています。取り付けは付属の両面テープで接着するだけ。

■1万9800円
■デイトナ ☎092-513-7300

DAYTONA Racing



ブラックパール 350Zエンブレム

北米モデル用のエンブレムをブラックパールメッキへとカスタム。さりげなくドレスアップできるアイテムだ。取り付けは付属の両面テープにて。

■1万3800円
■デイトナ ☎092-513-7300

DATSUN FREEWAY



タイプ“K” “K-r”クロームエンブレム

このタイプKのほか、N、R、Zなど多様なラインナップがそろそろ。それぞれクロームを基本にしたカスタムで、ブラックパールやマットブラックなども可能となっている。

■1万3500円～1万6800円
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441

DAYTONA Racing



カスタム NISSANエンブレム

水圧転写加工にて、NISSANのエンブレムを綾織カーボン調へ仕上げています。取り付けは付属の両面テープにて。フロント、リア用あり。

■1万5900円
■デイトナ ☎092-513-7300

DATSUN FREEWAY



ボンネットダンパーステー

ノーマルにもアフター品にも対応するボンネットダンパー。クロームシャフトやカーボンカバーの製品もラインナップしている。

■3万2000円～
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441

Z1 MotorSports



リアゲートバンパー・キット

重量のあるリアウイングにも対応する、高圧力リアゲートダンパー。安全を確保するとともに、ワンタッチでゲートオープンが可能となる。

■1万9800円
■デイトナ ☎092-513-7300

DATSUN FREEWAY



輸出用“370”Zエンブレム

フェアレディZの海外向け名称370Zの名を冠したリアデッキ用エンブレム。半光沢と光沢クローム仕様がラインナップしている。

■6000円(半光沢) 1万1000円(クローム)
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441

DAYTONA Racing



カスタム 350Zエンブレム

水圧転写加工にて、北米エンブレムを綾織カーボン調へ仕上げています。取り付けは付属の両面テープで接着するだけ。

■1万9800円
■デイトナ ☎092-513-7300

DATSUN FREEWAY



タイプ“B” “B-r”カーボンエンブレム

リアルカーボン製のエンブレム。フロント、リア各設定あり、大きさが異なる。両面テープによる固定。シルバーカーボンもラインナップ。

■2万円～
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441

DATSUN FREEWAY



タイプAエンブレム

ポピュラーなタイプのエンブレム。半光沢のアルミ調で、前後同一サイズとなっている。Zマークはサイドエンブレムを流用して製作される。

■1万3000円(1個) 2万5000円(前後セット)
■ダットサンフリーウェイ ☎04-7124-7441

METER

メーター

愛車のコンディションをしっかりとチェックしよう

大掛かりなスポーツチューニングを施している車両はもちろん、ちょっとしたスポーツ走行を楽しむ場合でも、愛車のコンディションを把握しておくことは大切。カッコいいアナログメーターもいいし、マルチなディスプレイもスタイリッシュ。

34後 = Z34後期に適合
34前 = Z34前期に適合
33後 = Z33後期に適合
33前 = Z33前期に適合
汎 = 汎用アイテム

■掲載データは2016年2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。

Defi



Racer Gauge Tachometer

視認性を重視し、昼夜独立5段階の調光機能を装備している。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ているので、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

↓表示項目 表示範囲
エンジン回転 0~9000rpm/
0~11000rpm

アナログメーター

ANALOG METER

NISMO

Combination Meter

スピードメーターは300km/hで、内側にはマイル表記もされている。タコメーターは8000rpmスケール。パネル色は標準のブラックに変えてツヤ消しブラックを採用し、文字色はオレンジとなる。1年間の保証付き。05年9月以降の車両には非対応。
■8万5000円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
☎0120-846-423



純正交換メーター

NORMAL CHANGE TYPE

Shadow Meter

Black Face/Clear Face/White Face

可動範囲270度で、3240段階の超高精度ステッピングモーター採用して正確な表示を実現する。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で簡単に接続できる。

■シャドウメータージャパン ☎045-800-3157



↓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

CUSCO



CUSCOレーシングメーター

ブラックの基盤に高輝度LEDの目盛り・文字表示を採用する。レッドに自発光するメーター指針の効果もあり、昼夜問わず抜群の視認性を発揮してくれる。

■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	60φ	50~150℃	2万円
油温	汎	60φ	50~150℃	2万円
油圧	汎	60φ	0~1000kpa	2万4000円
燃圧	汎	60φ	0~1000kpa	2万4000円
ブースト	汎	60φ	-100~200kpa	2万円

FreePower



ADVANCE II GAUGE

高品質で長寿命のRGB LEDバックライトを採用。スイッチ操作で簡単に希望のフェイスカラー（7色固定とオートモード）に変えられる。ブースト計はエンジン始動・停止時に自己診断なども行ってくれる。

■タニダ ☎052-871-3741

↓LINE UP	価格
水温	1万4000円
油温	1万4000円
油圧	2万1000円
ブースト	1万8000円

SARD

STACK φ52 METER SERIES

ふるくからコンペティションシーンで使用され続けてきたレーシングメーター。シンプルなデザインと、レスポンスに優れた動きで高い視認性を誇る。そのほかSTACKディスプレイシステムなどのラインナップも多数あり。

■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℃	2万6000円
油温	汎	52φ	40~140℃	2万6000円
油圧	汎	52φ	0~7.0bar	3万4000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	3万4000円

Defi

ADVANCE RS

Defi-LinkADVANCEシステムの新アイテムのなかで、硬派なモデルとしてデザインされている。照明色はレーシングホワイト（電球色）とレーシンググリーン（2色を切り替えることが可能）。

■日本精機 Defi ☎03-3835-3639



↓LINE UP	作動方式	サイズ	表示範囲	価格
水温	汎	52φ	20~120℃	2万1000円
油温	汎	52φ	50~150℃	2万1000円
油圧	汎	52φ	0~1000kpa	2万8000円
インマニ	汎	52φ	-100~+20kpa	2万4000円
燃圧	汎	52φ	0~600kpa	2万8000円
排気温度	汎	52φ	200~1100℃	2万8000円
ターボ	汎	52φ	-100~+200kpa	2万4000円
Defi-Link ADVANCE コントロールユニット				1万3800円

Defi

RacerGauge

Defi-Linkシステムを使用しない完全独立動作タイプのメーター。シンプルさを追求し、価格をリーズナブルに抑えながら、自発光式のブラックフェイスタイプで高級感も演出する。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
温度	汎	52φ	30~150℃	1万5000円
圧力	汎	52φ	0~1000kpa	2万2000円
排気温度	汎	52φ	200~1100℃	2万2000円
電圧	汎	52φ	10~15V	1万2600円
ブースト	汎	52φ	-10~+200kpa	1万9000円

Defi

ADVANCE CR

一瞬の視認性にこだわって開発された。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いい動きを実現。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、それぞれ選択できる。

■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	電	60φ	0~9000rpm	1万5000円
水温	電	52φ/60φ	20~120℃	1万7000円
油温	電	52φ/60φ	50~150℃	1万7000円
油圧	電	52φ/60φ	0~1000kpa	2万4000円
インマニ	電	52φ/60φ	-100~+20kpa	2万1000円
燃圧	電	52φ/60φ	0~600kpa	2万4000円
排気温度	電	52φ/60φ	200~1100℃	2万4000円
ターボ	電	52φ/60φ	-100~+200kpa	2万1000円
LOWターボ	電	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

※Z34はタコメーター取り付け不可

Defi

ADVANCE BF

イグニッションオフ時にはブラックフェイスで文字盤が見えず、オンで照明が点灯して文字盤が浮かびあがる。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色だ。

■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	電	60φ	0~9000rpm	1万9000円
水温	電	60φ	20~120℃	2万1000円
油温	電	60φ	50~150℃	2万1000円
油圧	電	60φ	0~1000kpa	2万8000円
インマニ	電	60φ	-100~+20kpa	2万4000円
燃圧	電	60φ	0~600kpa	2万8000円
排気温度	電	60φ	200~1100℃	2万8000円
ターボ	電	60φ	-100~+200kpa	2万4000円
LOWターボ	電	60φ	-100~+120kpa	2万4000円
Defi-Link ADVANCE	コントロールユニット			1万3800円

※Z34はタコメーター取り付け不可

BLITZ



↓表示可能項目
エンジン回転数
水温
スロットル開度
車速
油温※
圧力※
空燃比※
※別途センサーが必要

FLD METER

34後 34前 33前

故障診断コネクターにカプラーオンするだけで、ブースト圧・エンジン回転数のほか、車速・水温・スロットル開度などを3項目同時表示可能な、アナログ&デジタルメーター。表示項目にさらなる拡張性を持たせることもできる。

■3万8000円~4万円
■ブリッツ ☎0422-60-2277

BLITZ

RACING METER SD

電気式特有の別売り別体ユニットを廃止して、メーター単体のみでの取り付け可能。リーズナブルな価格を実現している。各センサーや専用メーターホルダーも付属する。アルミベセルがレーシーな印象を与えてくれるのだ。

■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

GReddy



インテリジェント・インフォメーター・タッチ

33前

フルカラーTFT液晶で視認性が高く、操作はすべてタッチ式のためシンプルな外観が特徴。3.5インチのタッチパネルディスプレイを使用する。装着はOBD端子へカプラーオンと簡単。

■3万9800円
■トラスト ☎0479-77-3000

↓表示可能項目
車速
エンジン回転数
水温
吸気温
点火時期
スロットル
エアフロ
インマニ圧
インジェクター
燃圧
A/F
燃費
パワー
※その他最大53項目を表示

A'PEXI



Din3 METER

34後 34前 33後 33前

1DINサイズに液晶を埋め込み、3つの項目を表示する。透過2層VFD管を使用し、アナログ感覚の視認性とデジタルの正確性を両立。セットされる温度センサーは測定範囲が大きく、デフギアオイル温度にまで対応する。

■6万2000円
■Apex ☎0544-65-5061

↓表示可能項目
温度1
温度2
圧力

デジタルメーター

DIGITAL METER

BLITZ



Touch-B.R.A.I.N.

34後 34前 33前

3.5inchタッチパネル式TFT液晶採用。故障診断コネクター(OBD)に接続するだけで、最大50項目の車両情報が表示可能なOBDマルチモニターだ。

■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.

34後 34前 33前

OBDIIに接続するだけで、最大26項目の車両情報表示とレーダー探知機の機能を併せ持つ、2in1デバイス。スマートフォンと接続して、機能を拡張することができる。

■4万9800円
■ブリッツ ☎0422-60-2277

↓表示可能項目
エンジン回転
車速
点火時期
スロットル開度
水温/油温
吸気/外気温度
インマニ/ブースト圧
吸入空気量
インジェクター噴射時間
バッテリー電圧
パワー/トルク
走行距離
平均/積算燃費
消費燃料/燃料代
※一部車種により異なる

Defi



ADVANCE ZD

汎

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となる。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。Z34はタコメーター表示不可。

■3万2000円 (CSP:6万9000円)
■日本精機 Defi ☎03-3835-3639

↓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

SARD



STACK ST3317S (時計)

汎

STACKのデザインを継承するアナログ時計。インテリアにレーシーな雰囲気を与えてくれる。LED照明採用。

■1万6000円
■サード
☎0565-53-1166

JURAN



Water Sensor Attachment Light

汎

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。アルミ製。固定用ホースバンド付属。

■2800円
■タニダ ☎052-871-3741

Defi



Defi-Lnik ADVANCE UNIT

汎

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

その他

OTHERS

Recommended
Wheels
オススメ
注目ホイール! *for Z*

RAYS VOLK RACING G50

高度な鍛造技術を惜しみなく投入し
スリムで頑強な5本スポークを確立



レイズ
森 連さん

「純正でビッグキャリバーを採用するZには、開口部が大きな細身の5本スポークが似合います。現在は19インチのみですが、18インチも開発中ですのでご期待ください」

最先端の鍛造技術を導入して軽さと剛性を高次元でバランスさせることで、名作TE37をはじめ、CE28NやZE40など、ヒット作をつぎつぎと生み出してきたボルクレーシング。これらの本格的なリアルスポーツモデルに対して、Gシリーズは徹底した作り込みと表現力の高さと真骨頂を発揮する。「高性能を維持しながら、鍛造でどこまでデザイン性を追求できるか」に挑む、プレミアムスポーツモデルと位置づける。

最新作のG50では、スポーツホイールのド定番である5本スポークを採用。鍛造技術を駆使することでスポーティさとセンスのよさを感じさせる、Gシリーズらしいスマートな5本スポークを完成させた。

企画段階でテーマに掲げたのは、軽快感を演出するため、できるだけスリムな5本スポークを構築することだった。そこで、応力がかかりやすいスポークエンドにはリブを取り入れ、センターパート付近はトラス構造理論に基づいた設計を展開することによって、ボルクレーシング水準の高剛性を確保しながらも、極限の細さを手に入れた。

研ぎ澄ましたセンスを武器とするだけあって、カラーチョイスにも妥協はない。イメージカラーであるダークパールガンメタでは、トレンドのブラック系で新しい「クロ」を創造。パールの配合を強め、粗目のフレイクを使用することで、華のあるブラックホイールに仕上げた。

現在は19インチのみの展開で、ローダウン仕様のZ34ではフロント9.5J+26、リア10.5J+32がジャストサイズとなる。

取材協力：ガレージチカラ
☎ 0594-82-5026
http://www.garage-chikara.com



鍛造技術を駆使することで、ビジュアルと性能の両立に挑む
ボルクレーシングGシリーズ。最新作のG50では
スリムな5本スポークを採用して軽快感をアピール。
Zカーに躍動感を与える最終ウエポンとなる!



VOLK RACING G50 SIZE

19x 8.0J	44	8万3000円(GP)/8万4000円(PD)
8.5J	44	8万4000円(GP)/8万5000円(PD)
8.5J	35	8万4000円(GP)/8万5000円(PD)
9.5J	45	8万6000円(GP)/8万7000円(PD)
9.5J	26	8万6000円(GP)/8万7000円(PD)
10.5J	20/32	8万8000円(GP)/8万9000円(PD)

工法：鍛造1ピース
カラー：ダークパープルガンメタ/リムエッジ DC (GP)
ブリズムダークシルバー/リムエッジ DC (PD)



①マシニングで台座となる部分を作り、そこに高度なマシニング技術を用いてロゴを刻む。こうしたエンジニアのこだわりが随所に詰まる。②軽快感を強めるため、スポークエンド下部に大胆なアンダーカットを採用。もちろん何度もテストを重ね、シャープさと相反する強度と剛性も確保する。③解析技術を駆使して、強度や剛性に影響を及ぼさない範囲で、スポーク裏にも肉抜きを施す。④大きくラウンドしたコンケイブフェイスを採用するが、センターホールの落ち込みにさらなる落差を与え、奥行き感をアピール。

アフターのビッグキャリパーに対応する
細やかなサイズ設定に注目だ

Recommended
Wheels
オススメ
注目ホイール! *for Z*

横浜ゴム / YFC ☎ 03-3431-9981 <http://www.yokohamatire.jp>

YOKOHAMA WHEEL GT ADVAN Racing

制動力を高めるためにキャリパーを交換したいけど、ホイールとのマッチングが心配
そんなユーザーにピッタリなのがこのホイールだ。高性能+αのサイズ設定がうれしい!





ハイレベルなスポーツ性能とともに高いデザイン性や高級感を感じられることで人気のアドバンレーシング。なかでも、スポーツマインドに溢れる力強い5スポークデザインを採用して、スポーツ派の支持を集めているのがアドバンレーシングGTだ。この金型鍛造1ピースホイールの人気の秘密は、軽量であることや高剛性であることはもちろんだが、細かいサイズ設定にあることを覚えておきたい。たとえば18インチでは、アフターのビッグキャリパーとのクリアランスを配慮して、深さが異なる5段階のコンケイブデザインが用意されている。これにより、従来の18インチホイールでは到底無理に思えたビッグキャリパーもセットすることができ、とくにサーキット派のZ33ユーザーにはありがたいはず。

また19、20インチにも同様の配慮がされており、スタンダード、ミディアム、エキストラの3タイプのリム深さが設定されているのだ。

ちなみに、R35 GT-Rサーキットアタック用20インチスペシャルバージョンとして誕生したGTプレミアムバージョンは、18、19インチにもサイズが拡大され、よりZにマッチする設定となった。こちらのピックのひとはカラーバリエーション。レーシングチタニウムブルー、レーシンググロスブラック(20インチのみ)、レーシングゴールドメタリック(18インチ、20インチのみ)という専用の3色も設定され、スポーツ性能とともにカラーリングで楽しむこともできる。

18、20インチとZにジャストなサイズ設定なうえ、さまざまなバリエーションが用意されているので、スポーツ派のユーザーはとくに注目してほしいホイールなのだ。

ADVAN Racing GT SIZE

サイズ	インセット	価格	GBP	RGP	TBP	MHB	MMB	SGB	WW
18X9.0J	25(C-3)	7万3000円	-	-	○	-	○	○	○
9.5J	29(C-4)	7万4500円	-	-	○	-	○	○	○
10.0J	35(C-4)/22(C-5)	7万6000円	-	-	○	-	○	○	○
10.5J	24(C-5)	7万7500円	-	-	○	-	○	○	○
11.0J	30(C-5)/15(C-5)	7万9000円	-	-	○	-	○	○	○
19X9.0J	25(M)	8万4000円	-	-	○	○	-	○	○
9.5J	30(M)	8万6000円	-	-	○	○	-	○	○
10.5J	25(E)/15(E)	9万円	-	-	○	○	-	○	○
20X9.5J	29(M)/28(M)	9万6000円	○	-	○	○	-	○	○
11.0J	*15(E)	10万2000円	○	○	○	○	-	○	○

工法：金型鍛造1ピース

カラー：

マシニング&レーシングハイパーブラック (MHB / + 5000 円)

マシニング&レーシングメタルブラック (MMB / + 4000 円)

セミグロスブラック (SGB)

レーシングホワイト (WW)

レーシンググロスブラック / Premium Version (GBP / + 5000 円)

レーシングチタニウムブルー / Premium Version (TBP / + 5000 円)

レーシングゴールドメタリック / Premium Version (RGP / + 5000 円)

コンケイブ：C-1<C-2<C-3<C-4<C-5 の順で

スポークセンターへの落ち込みが大きくなる

リム深さ：(M)=MEDIUM DEEP リム深さ 51.5 mm / (E)=EXTRA DEEP リム深さ 67.5 mm

豊富なカラーバリエーションと細やかなサイズ設定が魅力のアドバンレーシングGT。このカラバリをドレスアップに生かすもよし、キャリパーとのマッチングに利用するもよし。幅広くこのホイールの優位性をうまく利用してほしい。



「ハイパーレブ」 車種別チューニング&ドレスアップ徹底ガイドシリーズ
vol.203

日産・フェアレディZ
No.8

2016年4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
編集部 03-6889-7466

受注センター
販売部
03-6889-6011
03-6889-7462
03-6889-7461
FAX 048-988-7651

日産・フェアレディZ

1969-2020
40th ANNIVERSARY

2020年10月10日
発売

2020年10月10日
発売

FAIRLADY Z

Zチューナー渾身のデモカーたち

SPORTS TUNED & STYLISH

Z SELECTION!



SPECIAL INTERVIEW

① 佐藤 隆弘 ② 佐藤 隆弘

③ 佐藤 隆弘 ④ 佐藤 隆弘

⑤ 佐藤 隆弘 ⑥ 佐藤 隆弘

Zチューンの現在地

REAL Z DRIVE
Zチューン
Zチューン
Zチューン

2020
PARTS
CHALLENGE

