

NISSAN GT-R No.2
チューニング&ドレスアップ徹底ガイド

**HYPER
REV**

ニュースムック
[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11月13日発行

vol.211

NISSAN GT-R

デビュー10年目の進化論
**国産最高峰の
パワー&スタイルを手に入れる!!**



ビッグマイナーチェンジ

**R35GT-R MY17の
素性と可能性**

1000ps 仕様

富士激速マシンの
エンジンをバラす!!

オーナー必見!!
最新ラジアルタイヤを試す

チューンド15台

0-1000m

フル加速テスト

SPEC & DATA 完全公開

完全
保存版!!

総数1000 オーバーのアイテムを一挙掲載
チューニング&ドレスアップカタログ



010 10年目のビッグマイナー
MY17 CHECK!!

020 プロショップ発R35GT-R最新のイジリ方
TUNING TOPICS

026 入魂のデモカーが集結!
DEMO CAR COLLECTION

032 要注目のアイテムやテクノロジー
TUNING TREND

042 カスタムのヒントが満載
Special Parts Selection



052 R35の加速性能を徹底テスト!
TUNED R35GT-R 0-1000m FULL TEST

070 1000ps仕様エンジンをバラす!
**Kansai SERVICE
VR38DETT改4.1ℓ分解検証**

081 頼れるプロショップを見つけよう
Special Shop Report

096 **賢いR35 GT-Rの買い方教えマス**

- ・コンプリートカーでカスタムR35を買う ▶ from Kuhl Racing
- ・失敗しないユーズドR35購入術 ▶ from BLAST&GLOBAL AUTO

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

112 オリジナリティで足元を飾れ
The Recommend WHEELS

120 消耗品だからこそ拘りたい
R35GT-Rの最新タイヤ選び!!



125 収録パーツ1000オーバー!
Tuning & Custom Parts CATALOG

170 お手本となるリアルユーザーカーが集結
R35GT-R OWNER'S CAR COLLECTION

172 世界最高峰のR35 TUNEを見よ
TX2K 16 FROM USA

10年目のビッグアップデート

CHECKED

2017年モデル、通称MY17の登場によって、大幅なマイナーチェンジが実施されたR35GT-R。チューニングショップ各社もいち早くデモカーを導入しているが、カンサイサービスでは連日の走り込みを行い、ノーマルの素性を徹底的に分析。さらにファーストステップとしてブーストアップにも着手し、あくまでもノーマルのテイストを崩さない600psを構築している。

納車直後から走り込み ノーマルの速さを徹底分析

デモカーが新たに納車されても、いきなりイジるのではなく、まずはノーマルをじっくりと分析することからはじめるのがカンサイサービスのスタンス。長所や短所、キャラクターなどを熟知した上で、ベストと思われる方向性を導き引き出していく。

最新のR35であるMY17でも、すでに様々なステージを走り込んだが、代表の向井さんが際立っていると断言するのが、ミッションとエンジンのスムーズさ。6速DCTは変速ショックが少なく、極めてスムーズ。異音や違和感もほとんどない。エンジンも「マイルド」と表現するが、パワーが物足りないのではなく、スムーズに気持ちよく回るといふ意味。シャシダイで計測してみると、パワーやトルクの段差が徹底的に排除されているのがわかる。「唐突感やもたつきがなく、すごくうまく調教されたエンジン。完成度が非常に高い」と、ノーマルに対するコメントとしては、ほぼ絶賛に近い。

リミッターを外した状態での実測馬力は、MY15と大差はない。しかし、そこまでMY17に進化を感じるのには、精密かつ高精度であることを体感で



MY17の方向性

from Kansai SERVICE

☎ カンサイサービス 奈良県奈良市小倉町1080 ☎0743-84-0126 <http://www.kansaisv.co.jp>

PHOTO：南井浩孝 REPORT：正松本 宏

走りの素性とチューニングの指標を Kansaiサービス向井氏が分析する

きるから。ハーフスロットルなど、繊細なアクセルワークでこそ、違いがわかる。その要因としては、エンジン組み立て精度の向上のほか、ECMの容量アップと制御の進化が挙げられる。とくに各補正の制御は絶妙で、適正かつ違和感を与えないように、緻密に煮詰められている。

フットワークはマイルドでよく動く。サーキットを走るには少しやわらかいが、ストリートでは突き上げを感じない。しかも、フロントビラーまわりの剛性が格段に高まっているので、乗り味

はマイルドだが、フロントが逃げることなく、積極的に切れ込む。おかげで、ヘビーウェイトであるにも関わらず、アンダーステアを感じさせない回頭性と操作性が備わっている。

R35初期型に対して、「MY17がコンフォートになったというのは間違いです。回頭性もボディ剛性も確実に進化しているから、オールラウンダーとして守備範囲が広がったのだと思います」と、言及する向井さん。MY17を分析してみて、パワーを上げて性能アップを試みるのではなく、「精度やトータルパッケージ次第で、ここまで進化させることができる」ということに、改めて気付かされたそう。



フラットな特性で扱いやすい MY17ファーストチューン

上級ツアラーとして、劇的な進化を遂げたMY17だが、従来モデルのチューニングが熟成の域に達している以上、まずはパワーをもう少し底上げしたい。カンサイサービスが提案するMY17ファーストステップの目安は600ps。もつとパワーを求めることもできるが、ノーマルのマイルドでスムーズなフーリングを継承した「スーパーストリート」仕様には、このあたりがベターだと考える。

具体的には、スポーツキャタライザー、インタークーラー、ECM書き替えといったところが、主要な構成メニューとなる。排気系では、一部グレードに電子制御バルブを搭載したチタンマフラーが標準装備されることもあり、純正マフラーとの組み合わせで効率アップを狙えるツールとして、スポーツキャタライザーを選出した。

インタークーラーはHKSのGT1000スペックをデモカーに組み込み、テストを進めている。ファーストステップの段階での投入はオーバースペックのように感じるかも知れないが、吸気温度を大幅に下げられるのがメリット。大きくパワーが上がるパーツではないが、安全マージンを確保した出力アップには欠かせない。

ノーマルだけでなく、ブーストアップ仕様に進行した車両のテストも精力的にこなす向井さん。「同じ600psのブーストアップでも、MY17は従来モデルの600psよりも速く感じる。パンチのある加速ではないけど、車速は確実に速い。剛性の向上でロスが軽減したため、速く感じるのだと思う。車体がよれないので、十分なトルクも得られている」。



from
Kansai SERVICE



MY 17 の 方 向 性

ダンパーテスターで計測すると、MY17のノーマルはかなりマイルドな味付けであることがわかる。フロントは伸び側の初期減衰を非常にマイルドな方向へ設定。リヤもフロントと同じく、全体的に伸び側の減衰力をマイルドにしている。



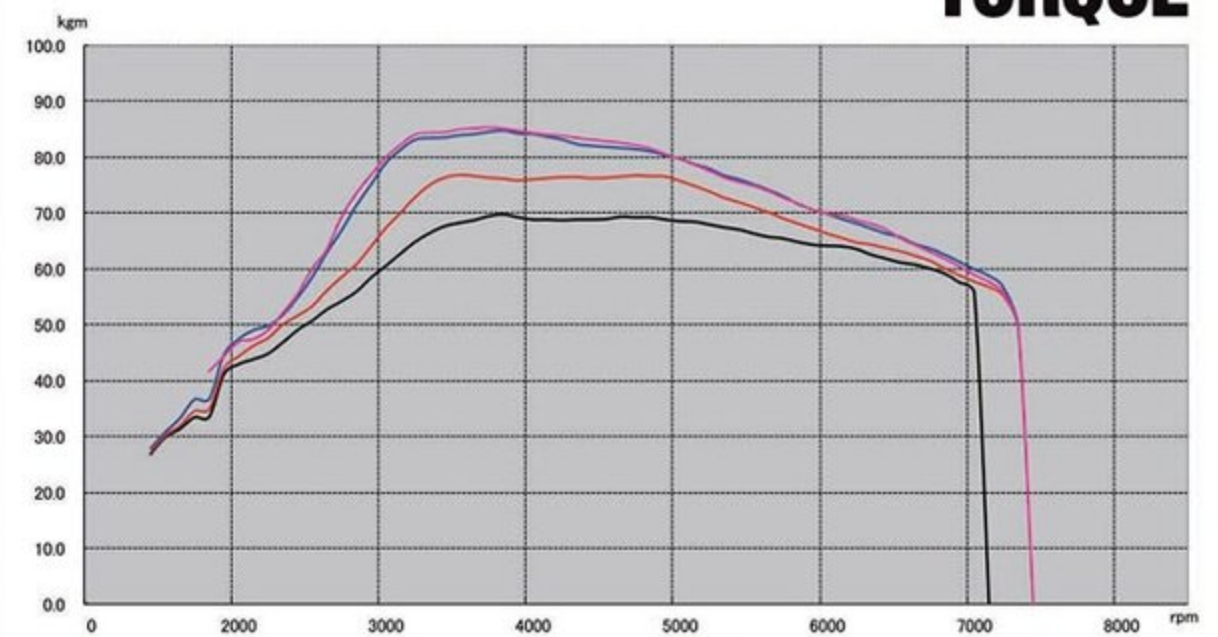
フロントまわりを中心に、MY17はボディ剛性が大幅に引き上げられている。ボディのしっかりが増し、その分だけフットワークに滑らかさが加わった。剛性が高いので、アシもヨれることなく、スムーズに動き、回頭性も飛躍的に向上している。

目標馬力を600psに設定するなら、安全マージンを確保するため、インタークーラーは装着しておきたい。デモカーでは吸気温度を下げるために、早くもHKSのGT1000キットを導入している。同時にミッションの油温上昇を抑え、トラブルリスクを軽減させるべく、HKSの試作DCTオイルクーラーキットも装着する。



6速DCTはクラッチクリアランスとTCMの制御によってギクシャク感を解消。TCMはデータ容量も増え、制御が充実している。また、従来モデルにはTCMにも搭載されていたスピードリミッターが存在しないので、ECMのスピードリミッターさえカットすればよかった。

TORQUE



「質感や精度が高められたMY17には 洗練されたスーパーストリート仕様が似合う」

ブーストはいずれEVCでの制御もテストするが、現段階では燃調や点火時期とリンクし、ECMの書き替えによってコントロール。中間トルクを増大させすぎると唐突感が出てくるため、全域でフラットな特性を維持できるセッティングを展開する。

なお、ノーマルのECMは「各補正のリンクがとくに素晴らしい」と評価するが、タービンを交換すると補正バランスが崩れることも予想される。そのため、燃調、点火時期に加えて、補正マップの再構築も模索している。さらに今は、ハイブーストの620ps、タービン交換+エンジン強化の800ps、そしてGT1000フルタービンキットと、十分に時間を費やしてデータを収集しながら、ステップアップを重ねていくつもりだ。

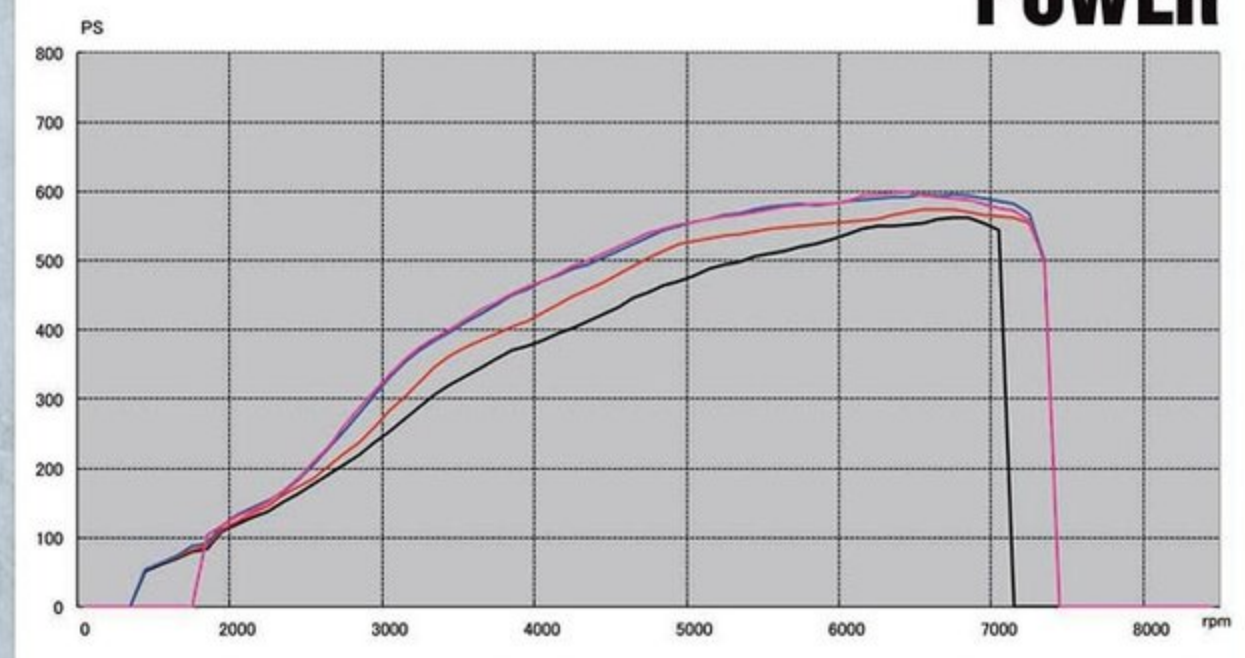
フットワークは、純正ビルシユタイン

のデータ収集からスタート。「ノーマルはしっかりとボディを与え、アシを積極的に動かすことで、乗り心地と回頭性の向上を図っている」と分析。以前のモデルではボディがねじれるのでハードレイトで抑制する必要があったが、剛性が向上したMY17ではネジレが抑制されているので、フロントを中心に荷重移動や姿勢変化を作りやすくなった。「そうなるとりやは若干柔軟性を高めるのがベターかも知れない」と向井さん。こうした分析やデータ収集は、乗りやすく、安定して走ることができるフットワーク作りに反映されていくはずだ。



エンジン組み立て精度の向上や補正マップの適正化などが実施され、全域でスムーズに吹け上がる。ノーマルの美点である、なめらかな吹け上がりを継承するため、ファーストステップでは目標馬力を600psに抑えることで、快適性とパワーをバランスさせている。

POWER



①	561.4ps / 6700rpm	69.7kgm / 3800rpm
②	574.5ps / 6700rpm	76.8kgm / 3500rpm
③	595.5ps / 6500rpm	84.7kgm / 3800rpm
④	598.8ps / 6400rpm	85.3kgm / 3700rpm

①=ノーマル(リミッターカット) ②=KansaiスポーツECM Ver2
③=②+トラストメタルキャタライザー+HKSスーパーハイブリットフィルター ④=③+HKS GT1000specインタークーラー
ノーマルでもフラットでなめらかなパワーカーブを描くが、オリジナルスポーツECUを軸にメタルキャタライザー+エアフィルター、インタークーラーとチューニングを進めていくことで、唐突感を与えない程度にメリハリとパワーを強調できる。なお、GT1000インタークーラー装着のグラフは、シャシダイ室の温度が36℃と高かったため参考程度のものである。



from PHOENIX's POWER

© フェニックスパワー 京都府久世郡久御山町佐古外屋敷37-2 ☎0774-48-1157 <http://www.phoenixs.co.jp>

PHOTO：吉見幸夫



バンパーの左フロント部にはDCTクーラーを装着するのが定番。フェニックスパワーでトラスト製のDCTクーラーを装着したところ。2017年モデルのバンパーの形状とデイランプの位置変更に伴い、キットを多少加工して装着する必要があったという。

強度が増し、空力性能が変わったという車両に対して、従来のサスペンションの減衰力設定などマッチングも確認事項。フレキシブルなフェニックスパワーのアラゴスタ車高調キットは2017モデルとの相性もバツグンだ。



ビッグマイナーチェンジの行われた2017モデルでは、エンジンスペックがカタログ値570psまで高められたが、見る限りではメカニズム的に大きな進化はないと推測される。制御に関しては若干異なる部分もあるが、チューニングを施す上では従来と同様の手法でよさそうだ。



フェニックスパワーの2017モデルは、従来モデルで開発された各種パーツの適合確認とブーストアップ仕様のデータ取りをするため、排気系にトラストのフロントパイプと、RH9のチタンマフラーが装着された状態だ。



従来のNISMOの流れを汲む、精悍な顔つきだけでなく各部に空力の改善や、遮音対策、そしてコンフォートなインテリアなどが採用され「それまでとは違うGT-R」とまで表現されるMY17。今後のチューニングシーンを牽引するモデルになることは間違いないR35GT-Rと言えるだろう。



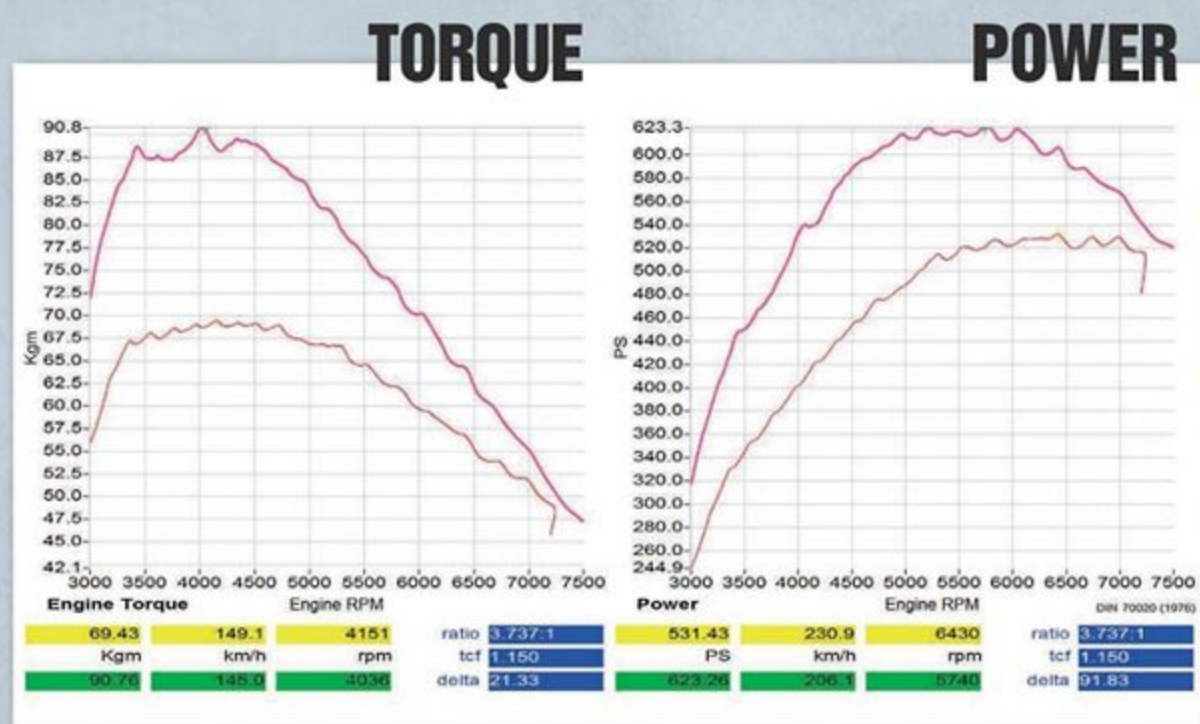
いち早く2017モデルの納車を受け、積極的な開発に取り組んでいるのがフェニックスパワー。その目的は、まず大きく改良されたという各部の進化ポイントの検証。これは、最新のチューニングを行うことはもちろん、従来モデルに対して、2017モデルと同等以上のチューニングを施すためのノウハウを手に入れるためでもある。

納車された車両に乗ってのファーストインプレッションは、とにかく高級感が増したこと。遮音対策が徹底されたことなどは、日産からの資料でも強調されているが、見た目はもちろん、たとえば走行時ノイズのシャットアウト対策や、ドア開閉時の質感や音の厚みが増しているという。

また、ミッションの制御もさらに進化。変速はよりスムーズになり、市街地走行では1000rpm付近でもシフトアップがなされるようになっていくという。

エンジンに関してはカタログ数値上の変化はあるが、これはECUのデータ変更レベルのことで、正直に言うとなんにも目新しい感じはないという。

エンジン制御の解析と検証はすでに完了 旧モデルへのデータフィードバックで R35チューンはもっと楽しく安全になる!!



まだ完全に煮詰めたデータではないが、ノーマルの計測値531ps/69kgmに対し、ファニックスパワーのプログラムをMY17に適合させると623ps/90kgmと大幅な出力向上が確認された。と言っても、内容的には従来のVR38チューンと変わらない。今後、エンジンのアタリがついてきたら、改めて設定を煮詰めていきたいという。

制御の解析もできひと安心
本格的に走らせながら
本領を発揮させていきたいですネ!!

フェニックスパワー 横山さん



新型のR35GT-R、MY17モデルですが納車と同時に各部の検証を始めています。カタログ値より計測値が低いのは2015年以降のモデルに共通した事項で、高回転時に保護系のある制御が介入しているからなのです。この制御を適正化することで、GT-R本来の性能を引き出すことが可能となります。私ども、フェニックスパワーでは今後、新型R35GT-Rのチューニングを進めるとともに、新型のノウハウを旧モデルにフィードバックさせていただきますので、従来のR35GT-Rに乗るみなさんも期待してくださいね。

たしかに新たな制御として気筒別点火制御なども謳われているが、これに関しては制御レベルがまだ荒く、このままチューニングシーンで活用することとは難しそうだという。そのため、フェニックスパワーでは当面は、従来通りネコ・コーポレーションのソフトでベースを整え、ECUTEKの追加制御機能などで詳細なセットアップを加えるという、複雑ながら内容の濃い、従来行ってきた手法を踏襲しセッティングを行うことになりそうだ。

取材時にはダイナパックによる出力計測や、ECUセッティングなどを試してもらったが、実測値531ps/69kgm(ノーマル)→623ps/90kgm(吸排気+ECUによるブーストアップ)という結果が得られた。MY17もブーストアップ+吸排気で大幅なパワーアップが図られたわけだが、フェニックスパワーにとっては、従来と同様の手法が適用できることが確認できた程度(!?)の収穫だという。

まだ詳細比較ができていないが、ミッション制御(TCM)のプログラムはファイルもよく秀逸な様子なので、このデータをベースに、従来モデルに新たなプログラムとして投入するなどの展開が期待できそうだ。

というわけで、MY17のデビューをきっかけにますます活気を増していきます。そんなR35GT-Rシーンに期待したい!!

R35 GT-Rの2017年モデルに
対するワールド試乗会が行われたの
はF1ベルギーGPのコース、スパ・フラ
ンコルシャンだった。

まずはドイツ・デュッセルドルフ空港
からアウトバーンで300km/hカー
の実力試し。トラフィックだらけなの
でトップスピードは250km/h止ま
りだったが、修正舵なしにサラリと超
高速直進をこなすところに、生まれ
変わった(と言っていい変化だ)GT-R
の違いがあった。

そしてカントリーロードと市街地
を、静かに快適に“抜けながら、目的
地のスパへと向かう。

2017年モデルの外観の違いは
一目瞭然。新旧並べると旧の丸みが
こんなにも古く思えるものか!? と
思われる。ニューモデルの引き締ま
ったアスリート感は、エンジン出力アッ
プも関係する。大量に空気を導入す
るグリルとそれを排出するための空
力の変化、ドラッグとダウンフォース
の関係を他の部分でバランスさせる
という、まさにレーシングマシンの
空力調整を行うところだが、いかにも
GT-Rらしくていい。

エンジンは制御とブーストアップの
効果により570ps/65.0kgmに。

まず感じるのは、低回転からミッ
ションやベラシヤフトを含む回転ムラ
のあるメカニカルノイズが減っている
こと。VR38・V6ツインターボエンジ
ンのエキゾーストサウンドは低速域で
は滑らかで、静粛性が高くなり、早
朝走行での近所迷惑は解消される
だろう。

それはチタン製マフラー内のバルブ
によって音圧がコントロールされてい
ることに要因する。また、室内に向け
ては遮音効果が高められ、スピーカー
からの逆位相によるノイズの音消し
効果もさらに高められ快適だ。

エンジン特性は相変わらず、低回
転からトルクに溢れ、鋭いレスポンス
の持ち主。リミットまで回す必要は

R35 GT-R

2017 MODEL

ワールド試乗会レポート

先だってデリバリーが開始されたR35GT-Rの2017年モデル。

日本でお披露目される前のワールド試乗会に参加してきたというモータージャーナリストの桂伸一氏に
大きく変わったR35がどうなのか、そのインプレッションを伝えてもらおう。

10年目のビッグマイナー
CHECK!!





なくDレンジは自動アップだから任せて安心。マニュアル操作では6000rpm過ぎでパドルを引く方がターボトルクにのり効率良く速い。パドルは従来のステアリングポスト固定からステアリング裏に移されている。

試乗時はアウトバーンの速い流れに流入すると、即左の追い越しレーンに移る。5000rpm以上、高周波のV6サウンドをデュアルクラッチ・ミッドシャフトがより高い精度で回転、変速、ギヤ鳴りもクラッチミートのショックもない右肩上がり、一直線でアツという間に250km/h!!フル加速中であっても高速直進性が高く、ステアリングに手を添えて保舵

しているだけ! 手に汗握らず300km/h:少なくとも250km/hまでは涼しい顔でのドライビングが可能、BGMとともに隣人と会話が弾む。

アウトバーンでは超高速の安定性を確認できたのでよしとする。加速中の前上がり、後ろ下がりの姿勢や、空力による前後の姿勢変化が少なく、事も確認でき、適度に重いステアリングの操舵感と安定性も理解できた。

山間にあるスパ・フランコルシャンに到着すると曇天。今すぐにでもコースインしたいのだが、我々の占有走行

開発陣の違いと、思いで、こうも変わる!!

**私の中で長く忘れていた
”GT-Rへの愛“が呼び起こされる大変革**

時間は夕方から。全長7km高低差104mはニルブルクリンクに似る。という事は天候の急変も!? ヘルメットを被り試乗開始となった途端、恨めしい雨がコース全面を濡らす。

気温も低い、この後各国のジャーナリストが乗り変わり試乗するが、そのタイヤ温度を手で測ると冷たいまま。それはタイヤが本来持つグリップ力を発揮していない事を意味する。

コーナリングそのものは舵角と切り込む速度で狙ったラインにノーズを向けることはいたって容易。中速・高速域は前後の駆動配分をコントロールする4WDの威力とリヤのLSD、空力効果も手伝って、4輪で路面を捉えた安定姿勢で230km/hのストレートからコーナーを蹴って行く。ただしコーナーに進入しながらの

レーシングドライバーとして、グループA参戦、N1耐久(現スーパー耐久)シリーズチャンピオン獲得、アストンマーティンのワークスカードライバーとしてニル24時間レース優勝など輝かしい活躍を持つモータージャーナリスト。日本ジャーナリスト協会(AJAJ)会員、日本カーオブザイヤー選考委員などを務める。

**MOTOR JOURNALIST
桂 伸一氏**



ブレーキング、いわゆる旋回ブレーキングで姿勢が前傾した際のリヤの動き、シケインで荷重移動した際のリヤの接地の抜けは、オーバーステアになりやすく気になるところ。

路面に染み込んだ油脂やタイヤカスが浮き上がる極めて滑りやすい状況も関係は深いだろう。ただ開発陣はその変化の事は理解、要改善ポイントと言っ認識もあるようだ。

ドライ路面でのコーナリング性能の本領は味わえなかったが、そこは初代がデビューした頃から人工的ではあるが、R35GT-Rの得意分野であることに変わりはないだろう。

MY14モデルより開発責任者が現在の田村宏志氏に変わったが、同じクルマが開発陣の思いでこうも変化する、と言う事を改めて教えられたMY17。

何よりMY17からはクルマを操る際に「ヒトと対話しながら操縦する、血の通ったクルマとの関係」ということを感じる。

そうしたGT-Rのさらなる進化に向けて日産のR&D部隊は「うん」からの厳しい要求に「出来ない」とは言わず、どうすれば「出来るか」を言うのだという。GT-R開発部隊全員が同じ方向を向いている事の強みがあるのだ。

MY17のGT-Rを前に、私、カッパ的にはかつて2度もチャンピオンに輝いたR32時代と同じ「GT-R愛」が蘇った。いろいろとR35GT-Rに対する意見や思いはあるだろうが、乗りやすいスポーツカーで何が悪い!?

今やGT-Rを含む全世界のスポーツカーがその方向を向いている時代なのだ。



※写真は初期モデルのもの

DRIVE TRAIN

改良型6速デュアルクラッチトランスミッション

日産からリリースされた資料に「改良型6速デュアルクラッチトランスミッション」という言葉が出てくるが、いつ改良されたのか、新規採用部分があるのかなど具体的な記述は見つけられなかった。しかし、少なくとも制御プログラムに関しては大きな進歩を果たしているようで、旧年式のモデルに取り入れたい要素となることはまちがいない。GR6の制御に関してはまだまだ発展途上のと見られる要素があるので最新仕様のチェックは重要だ。



ENGINE

- 出力/トルクの向上 (550ps→570ps / 64.5kgm→65kgm)
- GT-R NISMOの技術を採用した気筒別点火時期制御を採用

2007年のデビュー時には480ps / 60kgmだったVR38DETTのスペックは、2011年モデルでは530ps / 62.5kgmに、2012年モデルでは550ps / 64.5kgmへと少しずつ引き上げられてきた。そして今回の2017年モデルでは570ps / 65kgmとなる。エンジン制御にはこれまでNISMO仕様に採用されてきた、気筒別点火時期制御などの安全策も採用されている。



室内のモニターは大型化

ステアリング連動のバドルシフト



R35 GT-R

2017 MODEL

MY17の変更点

MY17のインプレッションに続いては、大きく変わったという、今回のイヤーモデルの内容を確認してみよう。
上質な乗り心地と、圧倒的な早さの両立を目指す
R35GT-Rの開発陣の
情熱がもたらした進化が感じ取れるにちがいない。



INTERIOR

- バドルシフトはステアリングホイール固定タイプに変更
 - インストロメントパネルに1枚もののナッパレザーを採用
 - ナビディスプレイを拡大し大型アイコンを採用 (7インチ→8インチ)
 - オーディオやヒーターコントロールのダイヤルやノブをアルミ削り出しに変更
 - プレミアムエディションの内装色にふたつの新色を追加
 - 吸音材・遮音構造の徹底的な見直しで室内でのロードノイズや風切り音を大幅低減
 - 停止時、低回転走行時の排気音を低減できるエキゾースト・サウンド・コントロールを採用
- ※Black edition, Premium edition, Truck editionに採用

バドルシフトの固定方法に関しては、大きなトピックとしてマニアの話題となっている。これまでも要望は多かったようだし賛否両論あったようだが、ステアリングを大きく切り込むスポーツ走行時にはステアリングに連動する方がいいだろう。通常、街乗り時にはオートマチックモードで乗れば、シフト位置が動くことは気にならないだろう。その他、インテリアには質感を高めるための変更が多数。発売時より価格帯が大きく上にシフトし、実質1000万円超の車格となったことで、それに見合った改良を加えたと捕らえられる。



EXTERIOR

- フロントからリヤに至るまでの大幅なデザイン変更が行われた
- カラーアルミを採用した「アルティメイトシャイニーオレンジ」をボディ色に追加

空気抵抗、ダウンフォース、冷却性能、3つの性能を高次元でバランスしているというエクステリア。ビッグマイナーチェンジを意識させるための変更もあるだろうが、日産がまさにチューニングを意識して性能向上を目指している部分も多数。実際、サーキットエアロやレーシングカーからの転用と考えられるデザインも多く効果的な部分も多いだろう。一方で静寂性の向上にも力を注いでいるのは、車格の向上とともにユーザー層のシフトがあることも示していそうだ。

日産のシグネチャーである
Vモーションデザイン採用のグリル



FRONT

- Vモーションを採用し性能も向上したグリルは開口部拡大で冷却性向上
- バンパーサイドの形状を最適化することで従来の空気抵抗をダウンフォースに変えている
- 新形状のフロントバンパーはレースカー直系・高レベルのダウンフォースを発揮する
- サイドシルを前部を張り出させ空気の流れを改善させた

エクステリアのモディファイでは
空気を入れる・抜くが意識的に行われている



SUSPENSION & CHASSIS

- ボディ剛性を向上させサスペンションのセットアップが煮詰められた
- タイヤの接地性向上と高速走行時の安定性が高まった

ボディ剛性の向上、それに伴うサスペンションのセットアップなど相乗的な効果で、高速走行時の修正舵は約30%、ヨーレートは約20%低減しているという。つまり、高速走行時に狙ったラインとレースしやすくなるということだ。

REAR

- 新形状サイドアウトレットの採用でリヤまわりの空気の流れを改善
- 新開発のシルバーフィニッシュのリヤディフューザー採用、従来より高い位置に装着

後方に向けては
サーキットチューンを思わせる
デザインを多く採用



R35GT-R 2017モデル 全国希望標準価格(消費税込み)

駆動	エンジン	グレード	ミッション	車両本体価格
4WD	VR38DETT	GT-R Pure edition	GR6型	996万840円
		GT-R Black edition		1186万9200円
		GT-R Premium edition		1170万5040円

TM WORKS

TMワークス 石川県加賀市伊切町乙38-1 ☎0761-75-3338
http://tm-works.ico.bz

PHOTO: 金子信敏



ドラッグレースで出した9秒4の記録は、現在の国内R35 GT-Rの持つ最速タイム。ちょうどその記録を達成した直後の時期にオプション誌の0-1000mアタック企画が始まったことで、ますます勢いに乗ってきたTMワークス。

今年春の0-1000mアタックの開催時には、それまでの目標であった到達速度200マイルオーバーという大きな記録を達成(記録は325.18km/h)。区間タイムの17秒38まで含め、名実ともに国内最速のGT-Rとなっている。

TMワークスでは絶対的王者の地位に君臨し続けるべく、次なる目標に向け、車両のアップデイトに着手しているという。

そのアップデイトの内容はこれまで、ナイトロを使って約1200psだったというエンジンを1400ps程度にまで発展させることが中心。そしてオプション誌の開催する0-1000m加速テストに参加し、1000mで340km/hまでの加速を目指しているという内容だ。

取材時には手配した部品がほぼ揃い、組み付けを待つばかりという状況。他シヨップの追従を許さず、プライドをかけ自らの技術がどこまで通用するか確かめたいという、TMワークスの信念。次のチャレンジでも圧倒的な記録の達成を成し遂げ、R35 GT-Rファンたちを喜ばせてくれるに違いない。



CYLINDER HEAD

CNCポート加工の ハイレスポンスキット採用

燃焼室&ポートが機械加工されたナブレックのヘッドにより、エンジン本体の力を整える。ビッグバルブ化の効果などが発揮されることで、従来にも増して力強い加速を見せてくれることになるだろう。

絶対的王者が更なる挑戦!! 0-1000mで340km/hを目指すアップデート

CRANK PULLEY & FLYWHEEL

高回転への振動対策も 安定した性能への必須項目

高回転化による振動対策として導入されたATIダンパーブリーと、GT1R製のフライホイール(セルリング)。諸外国で高回転/ハイパワー化されたVR38エンジンをしていると、純正のプレス成型セルリングはクラックなどの破損を多く起こしている様子。これらパーツがバランスの改善とともに、安定した性能をもたらしてくれるハズだ。

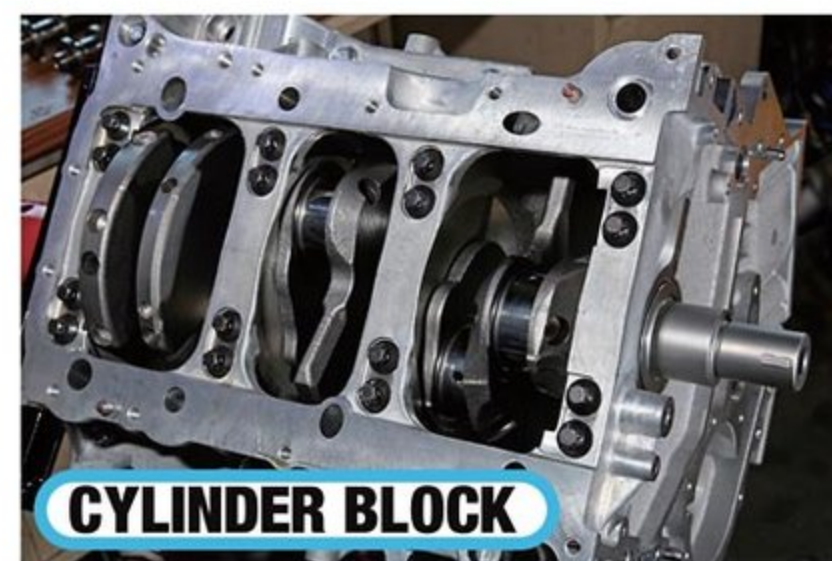


PISTON & CONNECTING ROD



出力を受け取るための 強化パーツを選択

高出力を受け止めるためのピストン&コンロッドはHKS製を採用するが、ピストンには2酸化モリブデン加工、ピストンピンにはDLC加工、メタル/ピストンリングにはWPC加工など要素には役割に応じた最適な強化加工を施している。



CYLINDER BLOCK

排気量はアップせず高回転化を促して シームレスな加速を狙う!!

ビッグタービンを効率良くまわすには、排気量を増やすか回転を高めるか。TMワークスでは、高回転化によって加速の伸びを求める方針。従来はバランス取り+ピストン&コンロッドの強化のみのエンジンだったが、今回のエンジンは耐久性を高めるためにクランクにバランス取り+WPC加工を施すなど強化している。排気量を高めたいのは、シリンダー剛性を保つためにも、ボア径は広げない方がいいとの判断も働いている。



TMワークス
浜原さん

どこまでも
R35の可能性を
追求していきますよ!!



ウチでは完全なストリート仕様で0-1000mに挑んでいますが、次の目標はエンジン出力を1400psまで高めること。これまでより、およそ200ps増しで330~340km/hの終速と、16秒台のタイムが出せるとしています。エンジン本体に力を持たせるアップデートなので、街乗りだってしやすくなることに期待したいですね。

TURBO CHARGER

使用するタービンは HKSのGT1000+キット

GTII8267を2機使い、レース用燃料と組み合わせることで約1200ps程度が狙えるキャパシティのGT1000+タービンキット。しかし、それではさらなる記録を目指すには役不足のため、トップエンドではナイトロで200psを上乗せする。今回、エンジン仕様が向上するためタービンの立ち上がり特性も改善される見込み。

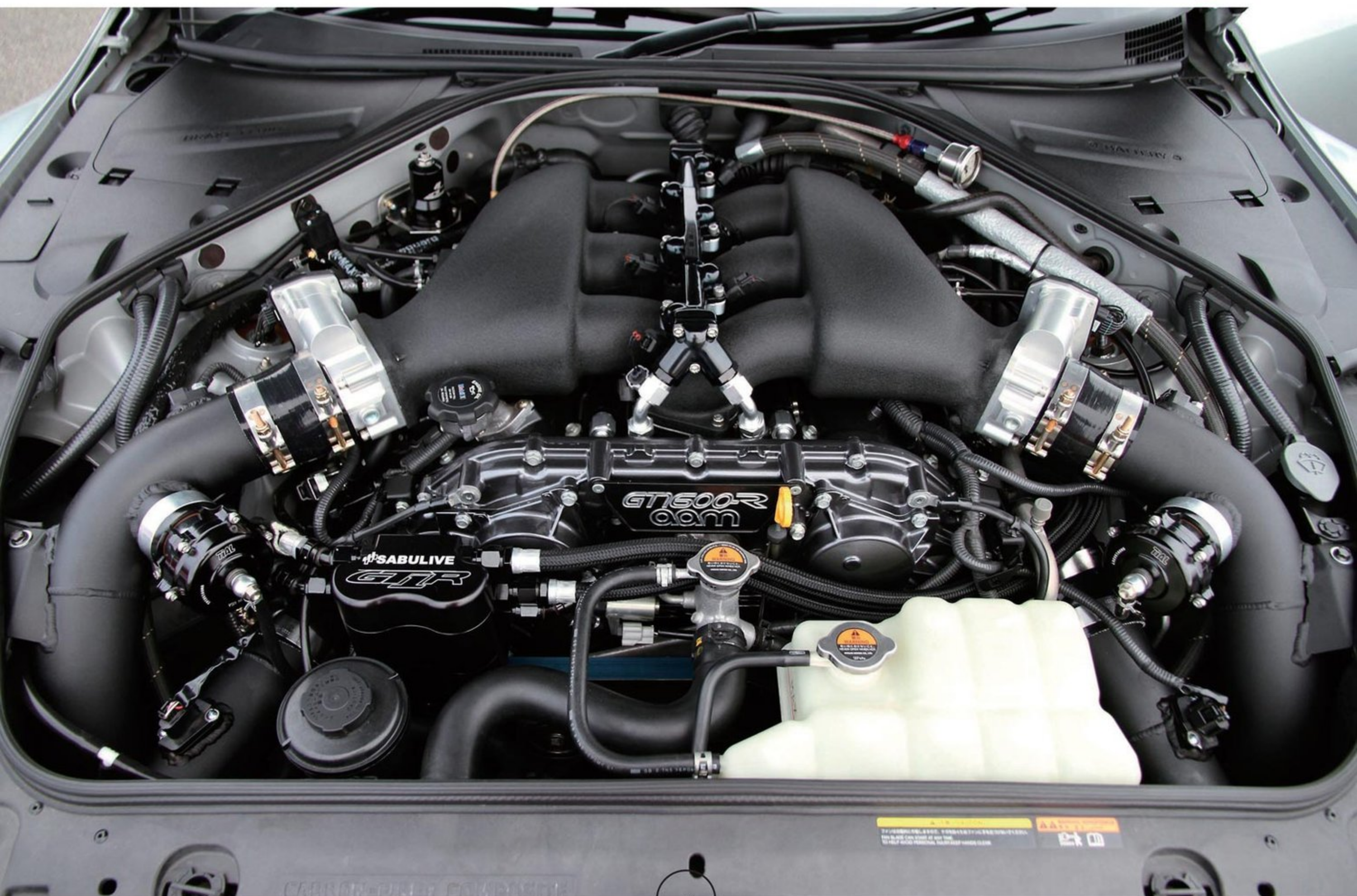


NITROUS OXIDE SYSTEMS



アタックステージでは 200psのナイトロを噴射

初期からTMワークスがこだわってきたのがナイトロによるアドオンパワー。今回の仕様ではノズルやバルブを大きくし、200psぶんのナイトロを噴射する予定。ナイトロは排気量を高めたような効果で、タービンの回転立ち上げにも貢献するし、吸入空気温度を下げる働きもあるので、使いこなせばセッティングの幅も広げられる。



SABULIVE

サブライブ 富山県富山市手屋2-18-20
☎076-482-3751 <http://www.sabulive.jp>

PHOTO: 金子信敏/HR編集部

サブライブが製作するワークスマシンのコンセプトは世界標準のスーパーチューンド。というのも、ことR35 GT-Rのチューニングに関しては、世界のレベルは圧倒的に高く、日本国内で行われているチューニングでは勝負にならないほどの差がつけられているのが現実。

日本車でありながら、そのチューニングのレベルは海外勢のほうが圧倒的に進んでいる事実には歯がゆさを感じていた、サブライブの佐分さんだが「だれもやらないならオレがやってやる!!」という気持ちで作り始めたのがこのR35 GT-Rというわけだ。

これまで国内の他のショップが作りあげてきたチューンドR35 GT-Rに対して、サブライブのマシンが特徴的な所は、国内ブランドのパーツに拘ることなく、より良いと思われるパーツを世界中から集めていること。

これは、恐ろしいほどの勢いでチューニングを進める海外勢に、一歩でも近づきたいという気持ちからの選択だ。今年の春には動き出す予定だったマシンだが、海外からのパーツがバックオーダーで届かなかつたり、用意されたエンジンパーツに不備があったりと、スケジュールが押しきり。

しかし、やっと先日エンジンが組み上がり、このハイパーレブの取材時にはなんとかエンジンの搭載が完了し、始動するところまでたどりついたところであった。

今後は暫定的なセッティングの後、ナラシを行って、年内には全開でのテスト走行を開始。その際には、まずはゼロヨン8秒台を目指すことから始めたいとのことだ。

というわけで、このページではサブライブの選んだ海外製のエンジン関連パーツを紹介させてもらおう。





ニスモのエアロに包まれているが、ベース車はMY14だというサブライブのR35GT-R。ウイングレスなど独自のスタイルとなっているが、現在の外観はあくまで暫定的なもの。

AAM COMPETITION

GT 1600-R ターボキット

レース用燃料などを使うと、2機で1600ps以上の風量になるというターボキット。タービンはギャレットのGTX-Rシリーズをベースにしたもので、オリジナルの大容量エキマニ（鋳造）やTIAL製の排気ハウジング&ウエストゲートなどが盛り込まれている。



SYVECS

ENGINE MANAGEMENT COMPLETE SYSTEM

イギリスのサイベックス社の高機能フルコンは、Bluetooth通信によりスマホやタブレットとリンク、モニター（メーター）として使用したり、セッティングに使うことも可能だ。同じくサイベックス社のRWDユニットも装備、完全な2WD / 4WDの切り替えコントロールも可能にしているため、自在なバーナムアウトなども可能。



AT POWER

SHAFTLESS THROTTLE

吸気抵抗を減らすため、シャフトまで一体加工のバタフライを採用したスロットル。限られたスペースの中で、全開時のスロットル流量を最大にする。そのスロットル径は72φとなっている。

ALPHA PERFORMANCE

R35 GT-R GR6 FILTER PICKUP EXTENSION / RELOCATION KIT

ゼロヨン10秒を切るあたりから、ミッション（GR6）のフルードがリヤによってしまい、油膜切れや駆動の伝達不良、シフトエラーなどを発生させる。そんなトラブルを防ぐためのストレナーとオイルバンアダプターのセット。オイルバンの最後方からフルードを組み上げる形状となっている。



世界標準のスペックを盛り込んだ 1600psのドラッグモンスター



NX NITROUS EXPRESS

GT-R R35 NITROUS PLATE SYSTEM

装着により50~150ps、あるいはそれ以上の出力向上が見込めるナイトロシステム。機械的な噴射はもちろん、現在では電子的なコントロールモジュールも豊富に用意され、より任意に出力向上ができる。サブライブで使用しているのは、スロットルとサージタンクの間にプレートを挟み込む車種別キット。出力向上だけでなく、低回転でのタービンの立ち上げにも活用できる。

インターネットなどの情報が発達している今、ちょっと調べると日本のGT-Rチューンが、いかに遅れているのかに気付かれます。それを見てたらクヤシくなってね。まずは早期にゼロヨン8秒0の達成を目標にしたいと考えていますよ。ちなみに、エンジン本体はHKSの4.3&キットをチョイス。ロングストローク型を初めて試すのですが、回転の伸びに不満を感じるようであれば、ノーマルストロークのエンジンを改めて製作することも考えたいと思っています。



サブライブ
佐分さん

世界に通用する
チューニングカーを
目指しています!!



AAM COMPETITION

R-LINE TRIPLE PUMP FUEL SYSTEM

1000ps~2000psを出力するR35 GT-Rに向けてキット化された燃料ポンプ&ラインキット。圧送用ポンプはTIオートモティブブランドのインタンク式の3機がけ、大容量のレギュレーターはエアロモティブ社のものがセットされている。



GT1R

R35 FLYWHEEL

クランクシャフト後端に付けられるフライホイール（セルリング）。高出力・高回転でクラックなどのトラブルが起こることへの対策品で、純正がプレス成型なのに対しクロモリ系の素材の削り出しとなっている。また重量を持たせることで、高回転時の振動トラブルを防止する性能も持たされている。



BELAK INDUSTRIES

DRAG RACING WHEEL



テキサス州で行われたドラッグレースイベントを視察し、多くの上位ランカーが15インチホイール化してドラッグスリックを履いていることを知る。そこで、サブライブでもブレーキを小径化しドラスリとともにこのホイールを装着することを決断、ちなみに削り出しのビードロックを装備するこのホイールは1本20万円以上する高級品だという。



SABULIVE

超軽量 ドライカーボンシート

ドライカーボンプロダクトも得意とするサブライブのオリジナル製品の超軽量バケットシート。1脚あたりわずか3kgというシートは、加速力の増大に大きく貢献してくれるハズだ。ちなみに、お値段は1脚26万円。

刺激ある走行性能を追求し、エンジンやドライブレイン、サスペンションやタイヤに至るまで、高性能なパーツが奢られているR35 GT-R。しかしながら唯一、開発段階において真つ先にコストカットの対象になってしまったのがオーディオシステムだろう。

標準オーディオはもちろんBOSEサウンドシステムでさえも、カーオーディオのプロからすると、その音響は頼りなく感じてしまうと云う。「パワー感のなさ。メリハリのないこもった音。広がりを感じられない音響。正直なところ、他車種の純正オーディオと比較してもレベルは低いと言わざるを得ません」と語るのは、自らもR35を所有するカーオーディオショップ『サウンドプロ』代表の竹原さんだ。

そこで、サウンドプロではR35に向けた専用メニュー『GT-Rスーパーサウンドアッププログラム』を展開。決してオーディオマニア向けではなく、コストパフォーマンスを重視した上で、パンチ力とキレ感のある音へと高めてくれる。

まず、メニューの主軸となるのがフロントサウンドアッププランの『V1』だ。あまりにも貧弱な純正スピーカーはJBL製の2ウェイスピーカーに交換。さらに、ドア制震とドアパネルのスピーカーボックス化を施すデッドニングに加え、スピーカーの取り付けを強化するインナーバッフルの製作、スピーカーケーブル交換がセットで、実に10万5450円(以下、価格は税別)というメニューだ。

そして、『V2』。これは純正リヤスピーカーをサブウーファーとして運用することで、強化されたフロントと低域のパワーバランスを整えるのが目的のプログラムだ。リヤシート中央の純正リヤスピーカーボックスを強化した上で、純正リヤスピーカーに低域信号のみが供給されるようにオリジナルのローパスフィルターを

SOUND Pro. SUPER SOUND-UP PROGRAM

© オーディオファクトリー サウンドプロ 東京都荒川区東尾久2-38-14
☎03-5913-8450 <http://www.soundpro.jp>

PHOTO: 市 健治

純正スピーカーはコーンが紙製で、カビが生えていたり破けていたりする個体も多く見かけるそう。スピーカーは音の出口としてオーディオにとって最も重要なポイントだ。交換はプロに任せることで、ユニットが持つ性能をフルに引き出してくれるだろう。



組み込むことでサブウーファー化を実現。『V1』を含むセットメニューで17万6100円となる。
さらに『V3』。これは『V2』の思想をさらに強化したもので、リヤスピーカーもJBL製に換えてサブウーファー化するとともに、外部パワーアンプを導入。フロントとサブウーファー化し

たりやそれぞれのスピーカーを、外部アンプによってパワフルに駆動することが可能だ。これも『V1』とのセットで22万4000円となっている。

このリーズナブルな価格設定は、BOSEサウンドシステムのオプション価格以下にしたサウンドプロのこだわり。それでいながら、明かな音のの違いが体感できるハズだ。明確な音のキレ、マフラー交換していても負けない音のパワー感。R35でのドライブを絶対的に楽しくしてくれるオーディオチューン。是非とも愛車でそのサウンドを体感して欲しい!



力強く洗練された サウンドを手に入れる コスパ最強 オーディオチューン!!

V2 Bass Boostプラン



「V1」の施行に加えて、純正リヤスピーカーをサブウーファーとして運用するのが「V2」プラン。もともとは全音域を再生していたリヤスピーカーに、低域信号のみを供給するように製作したオリジナルのローパスフィルターを組み込むことでサブウーファー化を実現。V1により強化されたフロントサウンドに、サブウーファーによる低音をプラスしてシステムアップするわけだ。



低域を強くならしてもビビらないように、ドアデッドニングに使用するロシア製の防振材を用いて、純正リヤスピーカーボックスの強化も行う。さらに、不要な共振を抑えるためにボックス内には吸音材も充填する。

JBL GX600C	¥15,000
デッドニング	¥50,000
オリジナルスピーカーベース	¥15,000
純正位置ツイーター取付加工	¥8,500
リヤスピーカーボックス加工	¥30,000
オリジナルローパスフィルター	¥20,000
スピーカーケーブル	¥2,600
配線加工、端末処理一式	¥25,000

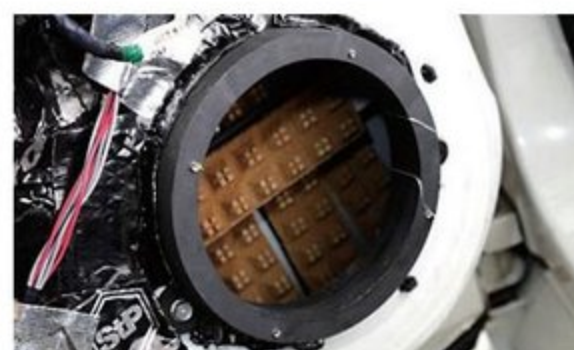
小計(税別) **¥176,100**
※リヤスピーカーの構成が異なるため、BOSEシステム非対応。

V1 フロントサウンドアッププラン



「V1」プランで標準設定されるスピーカーが、JBL製の2ウェイ・セパレートタイプの「GX600C」。JBLのラインアップとしては入門クラスのモデルながら、ポリプロピレン・コーンの採用や、バスケット強度の高い設計から耐久性と音のキレ感が特徴だ。

R35のドア内張りを外すと、ドアパネルに大きな空洞が空けられていることが分かる。これは、スピーカー背面から発生する音との干渉を起こしやすく非常に不利な状態だ。そこで「V1」プランではデッドニングを行い、この穴を塞ぐとともに、ドアパネルを防振することでスピーカーをより正確に駆動させる。



ドアパネルにスピーカーバスケットをガッチリと保持して、コーンのリニアな動きを生み出すオリジナルスピーカーベース。「V1」ではより高い剛性を求めて、高質MDFのカスタムウッドを使用する。

JBL GX600C	¥15,000
デッドニング	¥50,000
オリジナルスピーカーベース	¥5,000
純正位置ツイーター取付加工	¥8,500
スピーカーケーブル	¥1,950
配線加工、端末処理一式	¥15,000

小計(税別) **¥105,450**

※フロント3wayのBOSEシステムの場合、スコーカーの純正利用もしくはJBL製(別途、見積もり)を選択することが可能。



スピーカーのコーン面をドア内張りからせり出させて、低抵抗のグリルに交換して、より最良のスピーカー稼働条件を手に入れるアウターバツフル製作はオプション(¥35,000)となる。同様に、ツイーターを露出させることでクリアなサウンドを実現するツイーターマウントの制作もオプション(¥40,000)だ。



サウンドプロ
竹原さん

「チューニング志向の強いR35オーナーの方にも、オーディオチューンの楽しさを味わっていただきたいと思い、リーズナブルな価格設定で最大の効果を発揮するメニューを構築しました。もちろん、さらにシステムアップすることも可能です。例えば「V3」でプロセッサアンプを使用すれば、タイムアライメント機能でより豊かな音響空間を生み出せます。また、私の愛車のR35はハイレゾ音源対応のシステムを組んでいますので、興味のある方は是非ご連絡ください」

V3 PowerDriveプラン

JBL GX600C	¥15,000
JBL GX602	¥10,000
JBL GX-A604	¥19,000
デッドニング	¥50,000
オリジナルスピーカーベース	¥15,000
純正位置ツイーター取付加工	¥8,500
リヤスピーカーボックス加工	¥30,000
スピーカーケーブル	¥6,500
パワーアンプ固定ベース製作	¥20,000
配線引き回し、端末処理一式	¥25,000

小計(税別) **¥224,000**

※リヤスピーカーの構成が異なるため、BOSEシステム非対応。

外部パワーアンプは助手席下のフロアカーペットのさらに下の階層に埋め込むように設置される。なお、「V2」ではローパスフィルターを駆使してリヤスピーカーへの低域信号のみを供給したが、「V3」ではパワーアンプの調整機能によって行う。



システムとしては「V2」プラン同様だが、リヤスピーカーをJBL製「GX602」に交換した上でサブウーファー化。さらに「V3」では外部パワーアンプを導入することで、フロントの2wayスピーカーと、サブウーファー化したリヤスピーカーをパワフルにドライブすることで、さらにパンチとメリハリの効いたサウンドを鳴らすことが可能だ。



ENDLESS

① エンドレス 兵庫県神戸市西区岩岡町古郷字南場960-8
☎078-969-2555 <http://www.endless-r.co.jp>

PHOTO：福田浩章／吉見幸夫 REPORT：村田純也(四馬力)

長年ドラッグレースを中心に培ってきたパワーチューンと、路面へ有効に伝達するトラクション性能向上術を、精力的にストリートやサーキットへフィードバックする兵庫県のエンドレス。

今回披露してくれたのは、車両価格も手頃になってきたMY07をベースに後期仕様へとアレンジし、「ストリートメインでサーキットも楽しみたい」というユーザーニーズを細やかに満たした一台となる。

気になるエンジンは排気量をそのままにピストンやコンロッドを強化し、トラストの大容量サージタンクやHKS・GT1000スペックインタークーラーなどの補機類セッティングとともにGT800を850psへとまとめたもの。最近のR35チューンではユーザーレベルでも1000psが手に入るようになってきているが、これ以上パワーを引き出していけば駆動系への負担が増し、ストリートユースとしてはシビアな管理が必要になる。そんな理由から設定した出力特性というわけだ。

実際、インプレを担当した和田選手も「低中回転のレスポンスがいいから走らせていても楽しいし、積極的に踏み込んでいけるからヘタにパワーを上げすぎるよりも断然速いね。8000rpmのレブリミットを超えてもまだまだパワーが引き出されていくような頼もしさもあって、1コーナーへの進入が怖いぐらいだったよ」と高評価だった。

もちろん、ストレスのない出力特性にバランスさせたフットワークチューンも上々だ。乗り心地とコントロール性にこだわったオリジナルダンパーキットを軸に、アーム類など後期モデルで進化したものは積極的に投入。走りだけでなくルックスにもこだわって前後285サイズを履きこなせるようにワイドフェンダー化するなど、ストリートオンリーのユーザーがお手本にしやすい一台へと仕上げられている。

DEMOCAR R35 GT-R COLLECTION

ちなみにこの夏を迎えて判明した課題は、夏場のサーキット走行での熱問題。これまで、冬～春のサーキット走行ではまったく問題なかったのだが、気温が高い夏場の全開アタックでは水温上昇でクーリングラップを強いられることに。今後はダクト付きボンネット投入などによって克服しようと計画しているそうだ。

ストリートでの扱いやすさを持ちつつ、いざサーキットを走らせれば速い。コストパフォーマンス高さや不満を感じないポテンシャルなど、まさにR35チューンドの理想形を具現化していると言えるだろう。

Impression

By 和田 久

「このクルマ、850psほどの出力だというけれど、チューニングカーらしくて扱いにくい、ちょうどいい感じに仕上がっていると思うね。今回のインプレでは、夏場のサーキットでは水温がキビしいことが判明したけれど、その問題を解決すれば、バランス感にすぐれて完成度の高いストリート～サーキット仕様といえるんじゃないかと思うよ」



このくらいの出力がサーキットで乗りやすい!!



ユーザーとともにR35を楽しもうとブーストアップから少しずつ進化させてきたVR38は、扱いやすさと耐久性、さらにコストパフォーマンスを熟慮してGT800仕様に着地した。低中回転のレスポンス良さが立ち上がりの速さにもつながり、杉野代表のドライブでセントラル1分24秒という完成度高さを持つ。



エンジン特性を向上させるためトラストの大容量サージタンクは、ブーストアップ仕様から投入していたもの。それらの補機類を活かしつつピストンやコンロッドなど強化するGT800仕様としたことで、ストリートからサーキットまで扱いやすくも死角のないVR38が仕上がった。

扱いやすさと速さをバランスさせた 死角のない究極ストリート仕様！

SPECIFICATIONS

POWER : 850ps TORQUE : -----

■エンジン(設定ブースト圧:1.8kg/cm²): HKS・鍛造ピストン、コンロッド、GT800タービン、カムシャフト(IN270度/EX278度)、インタークーラー、ウエストゲート、エアクリナー、エキマニ、EVC6iR/RH9・マフラー/トラスト・サージタンク、ブローオフバルブ、パイピング/エンドレス・オリジナルECU、追加オイルクーラー/900ccインジェクター×6/295ℓフューエルポンプ×2 DRL・ラジエター ■ドライブトレイン: DCTクーラー/7枚クラッチディスク/NEKO・強化ミッション/ATS・カーボンLSD ■サスペンション: エンドレス・オリジナル車高調(Fハイバコ22kg/mm R17kg/mm) ■ブレーキ: RH9ローター(FR400φ)/エンドレス・パッド ■ホイール: アドバンレーシングGT(FR11J×20+5) ■タイヤ: ボテンザRE-71R(FR285/35R20) ■インテリア: RH9・ステアリング/タカタ・シートベルト/レカロ・シート ■エクステリア: エンドレス・Fカーボンディフューザー/トップシークレット・サイド、リアアンダー、Kansaiサービス・Fフェンダー、GTウイング/パリス・Rフェンダー ほか

サーキット走行時の油温上昇を抑制するため、フロントグリル下にワンオフオイルクーラーをインストール。その効果は大きく多数の車両に施工してきたパターンだ。今回、夏場のサーキットでは水温上昇が著しいことがわかったため、近日ダクト付きボンネットを装備する計画を立てている。

ユーザーとともにR35を楽しむため製作されたデモカーでは、杉野代表が自ら走らせていて不満点を改善しながらセットアップ。駆動配分もいろいろと試しているが、現状ではノーマルが一番扱いやすいと感じているようだ。

燃料関係を見直してのブースト圧向上やタービンサイズの変更など、出力向上策はまだあるが、現状のGT800+αの仕様であればクラッチのプレート増しやアッププログラムなど最低限の強化で駆動系の不安をぬぐうことが出来る。

Tuner's Voice

エンドレス
杉野さん

ストリートの延長線上で、ユーザーとともにサーキットで“遊ぶ”をコンセプトに手がけたデモカーです。そのため、特にとんがった部分はありますが、低中回転から扱いやすく、頼もしいトルク感によって1000psクラスのライバルマシンと比較しても遜色のないサーキット走行が楽しめます。ブーストアップに慣れてしまって、次なるステップアップを考えている方にホントおすすめの仕様ですよ。



ストリートでの使い勝手も考慮しつつ、フェイスの精悍さとダウンフォース獲得を図るオリジナルのカーボンリップスポイラーVer2。フロントフェンダーはKansaiサービスのアイテムでワイド化しているが、ボリュームバランスもバツグンだ。



エンジン同様にストリート主体でサーキット走行もこなせる懐の深さを狙って仕立てたオリジナルダンパーキット。市街地走行での乗り心地の良さを持ちつつ、800psオーバーのポテンシャルがコントロール性に引き出せる。



スポーツ走行時だけでなく、ルックスも強く意識してフェンダーは前後ともワイド化を施し、285サイズのタイヤを通して履く。タイヤはこれまでミシュラン・パイロットスポーツカップ2を使用してきたが、今回はグリップレベルで注目を集めるRE-71Rのポテンシャルを確認すべくスイッチ。



ひとつのブランドでまとめ上げるのではなく、トップシークレットやパリス、Kansaiサービスなどを巧みにミックスしてオリジナルティあるスタイリングを実現。各セクションのボトムへ与えた赤ラインがスポーティさを際立たせている。





WING TAKEO

④ ウイングタケオ 三重県三重郡川越町高松86-1
☎059-363-2104 <http://www.wing-takeo.com>

PHOTO: 稲田浩章/吉見幸夫 REPORT: 村田純也(四馬力)

ブーストアップからのストリートのステップアップでVR38のポテンシャルを引き出してきたチューナーが多い中、初期段階から排気量アップ+タービン交換で1000ps&100kgmオーバーの限界領域へと果敢にチャレンジしていたのが中部のGT-Rチューナーであるウイングタケオ。

これまでテストしてきた4.3ℓや4.2ℓでは圧倒的トルクと引き換えにシリンダーブロックが消耗品になってしまう傾向だったため、現在はボアを広げず(排気量を変えず)にピストンやコンロッドなど強化してTD06-25Gをマッチングさせてきた。以前より控えめ仕様とはいえるが、それでもブースト圧1.8kg/cm²時には1000ps&110kgmを発揮する!!

そのポテンシャルはすさまじく、セットアップ途中のフットワークで満足に踏み切れない状態でありながらもセントラル1分21秒999をマーク。R35最速タイムへ0.8秒弱まで迫る貫禄を見せつけた。「ノーズを入れるためにフロントへ荷重をかけるとリヤが簡単にスライドしちゃうようなじゃじゃ馬状態だったけど、オーバーステアを利用して向きを変えていったこともあって好タイムが出たね。現状でもパワーは十二分すぎるぐらいあるし、フットワークさえ煮詰まればまだまだタイムは削れるよ」(谷口選手)

このように圧倒的タイムと圧巻ポテンシャルをアピールしたウイングタケオ・R35だが、あくまでも街乗り可能なチューニングカーとしてのアプローチは崩していない。1000psオーバーを路面へと伝達するため空力チューンも施すが、デザインで優れたトップシークレット・ボディキットにオリジナルの1800mmGTウイングを加えた程度。軽量化も施さずに引き出した速さは、サーキットを楽しむユーザーにとって格好のベンチマーク



となるだろう。

ちなみに、今後はボア径を変えないストロークアップの4ℓ化を施す予定。低中速領域が強化されてよりワイドレンジ化できれば、さらにオールマイティなステージに対応できるマシンになるはず。R35の可能性と限界領域がいったいどこまでのものなのか? そこを切り拓く覚悟でチューニングを続けて行くというのでおおいに楽しみだ。

Impression

By 谷口信輝

「フロントに荷重をかけるとリヤがブレクしちゃうんで、逆にその動きを利用して走ったら、けっこういいタイムを出すことができたね。アシのセットアップをコースにマッチングすれば、まだまだ速くなることは間違いない、ってことはコース最速のGT-Rを狙えるポジションに付けてるね」



ジャジャウマだけど速さはピカイチだと感じたね!!

鮮やかなオレンジでペイントされたサージタンクが目立つエンジンは、1000ps&110kgmの圧巻のポテンシャルを発揮する。GT-Rとして最高のパフォーマンスを引き出すことを求め、発売当初よりハードなチューニングに挑み続けてきた。



4.3ℓを皮切りに4.2ℓ、4ℓと排気量アップのパフォーマンスチェック進行中。出力を追い求めるならブロックを消耗品と割りきっての4.3ℓで決まりだが、ユーザーレベルで楽しめるチューンドメニュー構築へと尽力している。

1000psオーバーのサーキットスペシヤル

R35の可能性と限界領域を追求する



チューニングカーとして作っているデモカーなので、空力チューンも市販のストリート系エアロに限定。GTウイングはストックボディに合わせた1800mm、オリジナルのドライカーボン製となっている。



チューニングカーとしてのサーキットアタックでは、タイヤ選びも悩ましいところ。現在では、前後285サイズのA08Bをセレクトしている。



クラックスベースでセッティングが進行中のサスペンション。富士や鈴鹿といった高速サーキットではメインとして考えている。これらの高速型サスペンションではストローク量を確保すると挙動変化が大きくなるためフロント24kg/mm、リア20kg/mmのハード方向に仕上げていたが、セッティングのテクニカルセクションでは少々厳しいレート設定であったという。



今回はトップスピードの伸びないセントラルだったが、富士で走行した際には走行風の圧力でノーマルボンネットが浮き上がるようにしていたため、フロントリフトの防止策としてダクト付きボンネットを追加投入。もちろん、走行風が抜けるため冷却効率も大幅にアップしている。

最大出力を追いながらチューニングを試してきたが、使っているパーツの多くは市販パーツで構成。排気系は90φメインパイプで排気効率を高めるRH9のマフラーを採用。フルチタン素材のため、軽量化のメリットも大きい。



1000psクラスのハイパワーとなれば避けて通れないのが熱問題。現状では重量増を最小限とする注目のDRL・ラジエーターと開口部を極限まで拡大したトップシークレットのフロントバンパーの組み合わせでとくに問題なしとの判断だ。

SPECIFICATIONS

POWER : 1000ps TORQUE : 110kgm

■エンジン(設定ブースト圧: 1.8kg/cm²): HKS・鍛造ピストン、コンロッド、EVC6iR/TD 06-25Gタービン/JUN・カムシャフト(IN/EX272度)/トラスト・インタークーラー、ウエストゲート、エアクリナー、エキマニ/RH9・マフラー/トラスト・サージタンク、ブローオフバルブ、パイピング/ウイングタケオ・オリジナルECU/サード・1200ccインジェクター×6/DR L・ラジエーター ■ドライブトレイン: DCTクーラー/NEKO強化ミッション/HKS・GR6用クラッチバック/Kansaiサービス・LSD ■サスペンション: ウイングタケオオリジナル・クラックス車高調(F24kg/mm R20kg/mm) ■ブレーキ: エンドレス・モノブロック ■ホイール: エンケイ・GTC01(FR10.5J×20+18) ■タイヤ: アドバンA08B(FR 285/35 R20) ■インテリア: レカロ・RS-G&SR-7 ■エクステリア: トップシークレット・ボディキット/ウイングタケオオリジナル・翼ドライカーボンGTウイングSPL ほか

Tuner's Voice

ウイングタケオ
竹尾さん

VR38とR35をどこまで高められるのか見極めたいという想いから、4.3ℓの排気量アップから開発スタートしました。現状の仕様とは比べものにならないほどのトルクは魅力的だったのですが、クラック発生などで消耗品になってしまうシリンダーブロックはさすがに非現実的。今は、排気量ノーマルの強化エンジンで、この次にはストロークアップの4ℓ仕様のテストを行ってみます。並行して、フットワークチューンも煮詰めて行きたいと思っています。



マッチング時のバランスの良さや空力性能からトップシークレット・ボディキットをチョイスして仕上げられたR35。必要に応じてフロントフェンダーこそワイド化しているが、リアフェンダーはノーマル。



期待に応えるオリジナルパーツ群の第一弾!!

MAKがついにR35 GT-Rチューンに着手

シルビアやZ33・Z34などの日産車ではそのストイックなチューニング内容と、レーシングライクなエアロ&ボディメイクで常に注目を集めてきたのが、長野県のガレージMAK。

昨年 하반기に満を持して、待望のデモカーを用意、製作に取りかかったというのがココで紹介するR35GT-Rだ。

この車両がお披露目されたのは、春に行われたMFF内のHKS富士スーパーLAP。その後もセットアップを煮詰め、ライトなブーストアップ仕様ながら、代表の宮川さんが乗って1分55秒台とますますのタイムが刻めるようになってきた。

まずは一般のユーザーたちと等身大のチューングスタイルでというコンセプトをたて、サーキットも楽しめる通勤快速仕様として車両を製作してきた。

そのため、外観(=エアロパーツ)、エンジンともライトチューンといえる範囲でのマシンメイクでバランスされてきた。ちなみに、エンジンまわりやサスキットなどは、信頼のおけるHKSブランドの製品を中心にした組み立て。

エンジンは吸排気チューンを行い、ブースト圧1.3kg/cm²で最高出力は約500ps程度となっている。もちろん、サーキットを走るなら駆動系のウィークポイント対策も必須。各部メンテナンスにも力を入れ、DCTクーラーなどが装備されている。

サスペンションは当初、車高調を中心にしたごく一般的な部品構成だったが、車重の影響もありヨレ感がぬぐえなかったため、アーム類をオリジナルで設定し装着したのはもちろん、交換しにくい前後のロアアームまでピロボールマウント、いわゆるピロ足として完成度を高めてきている。

今後はエンジンを大幅にリニューアルを予定。すでに用意されているGT900タービンキットで作り出される高い出力に負けない、ガレージMAK流のスタイル実現に向け、あれこれと構想を膨らませているところだという。これまでの経験を活かしたMAK流の本格エキステリアメイクの実現が楽しみだ。



Revolution R35 ラジエーターホース
価格：1万8000円

これまでも多車種で設定し、好評だったブラックカラーの強化シリコン製ラジエーターホースもR35専用部品を設定。ラジエーターやオイルクーラーはノーマルだが、出力を向上する際の同時強化を検討。



Revolution R35GT-R 牽引フック
価格：2万円

サーキット走行の必須装備である牽引フックは、オリジナルのツールアップタイプ仕様。もともとはレーシングアイテムだが、最近ではファッションアイテムとして取り入れるユーザーも多いという。



GarageMAK

☎ ガレージマック 長野県長野市青木島町青木島276
☎ 026-254-7333 <http://garagemak.sakura.ne.jp/wp>

Revolution R35リップスポイラーカーボンType1
価格：15万円



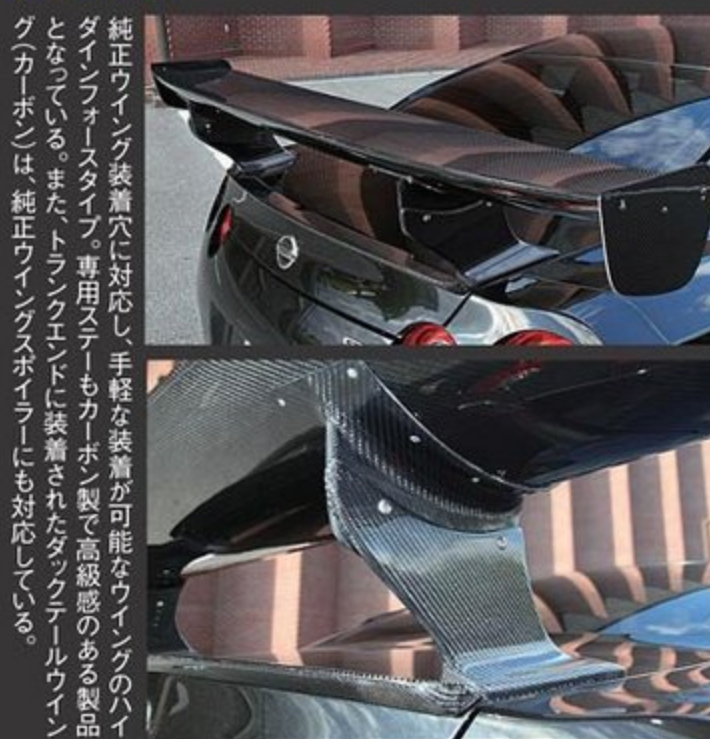
R35用エアロパーツのファーストステップとして設定されたのが、純正バンパー対応のリップスポイラー(カーボン・Type1)。フロントのダウンフォースを高めてくれるのはもちろん、R35GT-Rのベタッとした顔つきをシャープに彩ってくれる。張り出しを少し大きくしたハイダウンフォース仕様のタイプ2の製品化も目下だという。



純正バンパーに合わせたカナードは、富士スピードウェイでの走行に合わせて試作したもの。今後走行を重ねて効果を見極めた後、製品化することも検討している。

Revolution R35 GTウイング Type2 カーボン
価格：22万円

R35 ダックテールウイング・カーボン
価格：8万円



純正ウイング装着穴に対応し、手軽な装着が可能なウイングのハイダイレクトタイプ。専用ネジもカーボン製で高級感のある製品となっている。また、トランクエンドに装着されたダックテールウイング(カーボン)は、純正ウイングスポイラーにも対応している。

アドバンレーシングGTに組み込まれたタイヤはハンコックのベンタスR-S3。サーキット走行に合わせ前後とも285幅を履く。



車高調はHKSのハイパーマックスIVSP改オリジナルセッティング。オリジナルで設定した各種アームやピロキットを装備し、サーキットでも切れが良くコントロールな足回りを実現している。



現在エンジンは、軽くブーストアップした500ps仕様だが、今後はHKSのパーツで強化し、GT900キットで出力を引き上げる。オリジナルのエアロで作り出すダウンフォースと、下からフレキシブルなエンジンでターゲットステージの富士スピードウェイの最終セクションが速いマシンに仕上げていきたいという。

SPECIFICATIONS

POWER : 500ps TORQUE : 80kgm/6000rpm

■エンジン：HKS・レーシングサクシジョン／センターパイプ／スベリオールスペックR／燃料ポンプ／EVC6iR／GT1000インタークーラー／インタークーラーフルバイピング、ガレージマックECU／ラジエーターホース ■ドライブトレイン：HKS・DCTクーラー／オイルパン、ガレージマック・GR6アッパープログラム／MT ECU ■サスペンション：HKS/ハイパーマックスMSP、ガレージマック・アッパーアーム／キャンバーアーム／トーコントロールアーム／テンションアーム ■ブレーキ：エンドレス・MX72 ■ホイール：アドバンレーシングGT (F10J+20、R10J+10) ■タイヤ：ハンコック・ベントスR-S3 (FR285/35R20)
■エクステリア：ガレージマック・カーボンリップ／ダックテールウイングカーボン／GTウイングタイプ1カーボン ■インテリア：ブリッドZETAⅢ×2



Tuner's Voice

ガレージMAK
宮川さん

まずはライトなエアロパーツを中心にオリジナルパーツの開発を進めています。今回の装着パーツに続いて、ちょっとシャープで空力を強めたリップスポイラーの第2弾も近日にリリースできる予定です。今後はHKSのGT900タービンを使っのパワーアップを図り、それに応じたハイダウンフォースなボディパーツもラインナップして行きますので、ガレージマック流のR35GT-Rチューンにご期待下さい。



TUNiNG TReNd

イヤーモデルとして進化を続けるR35GT-R。当初、チューニングショップやアフターメーカーが苦戦したチューニングに関してもそのセオリーは完成しつつ、新たな発展も続いている。このコーナーでは、チューナーたちが新たに世に広めているチューニング&カスタムに目を向けてみよう。

PHOTO：岩島浩樹／HR編集部
REPORT：川崎英俊

ハード、ソフトの両面で ハイパワー化を支える 日本随一のGR6スペシャリストの 最新動向に迫る!

専用設計の3.8ℓツインターボエンジンにアテサーエーTS、デュアルクラッチトランスミッションという画期的なパッケージひっつけて、2007年にデビューしたR35GT-R。

その最新モデルであるMY17のリリースが開始されたが、10年を超えても基本パッケージは変わることなく世界でもトップクラスのパフォーマンスを維持。高い潜在能力を生かしたチューニングも、進化を続けている。

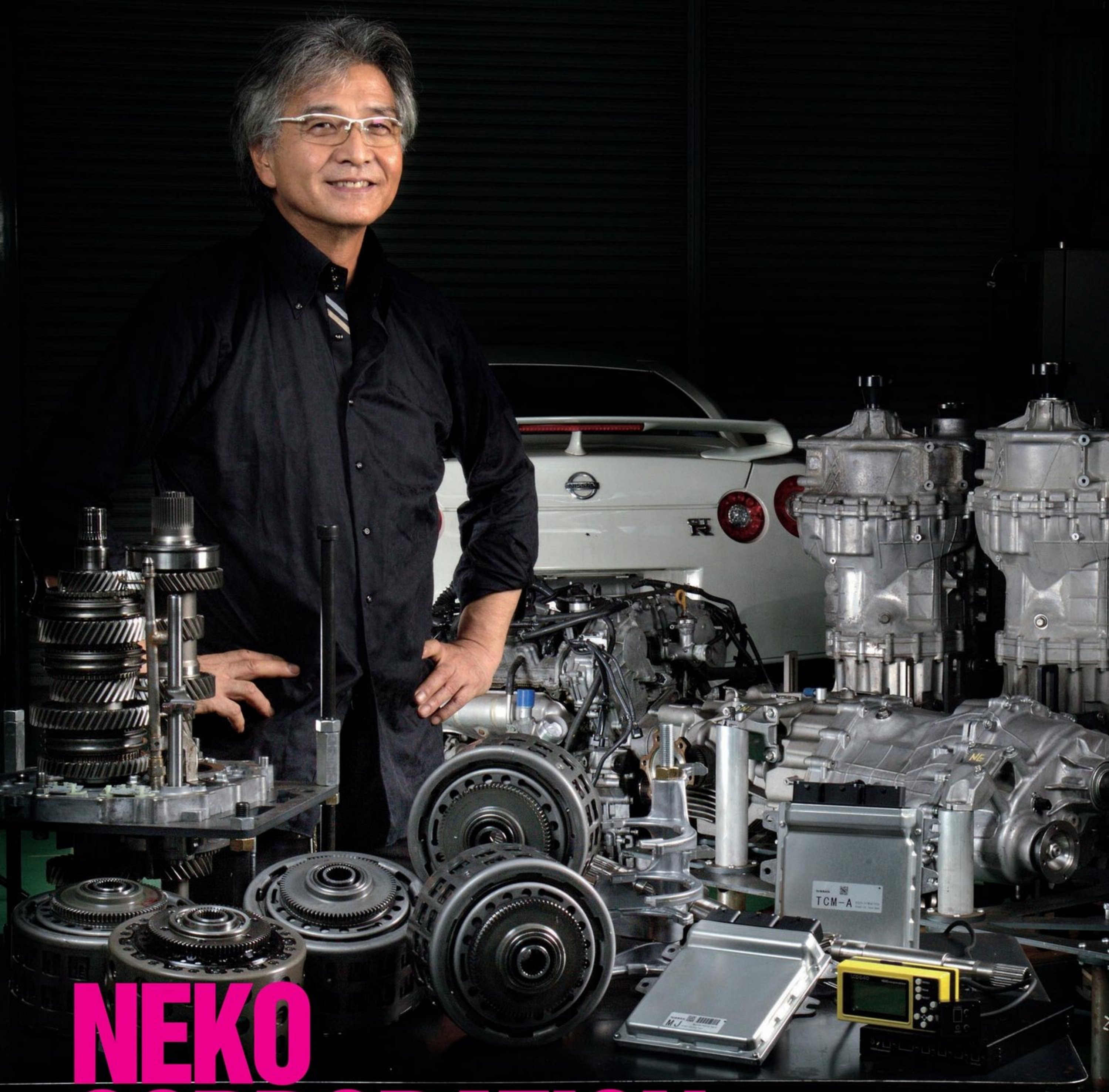
しかし思い返せば、デビュー当初は「走るブラックボックス」と称されたほど、メーカーによる情報非開示、チューニング御法度の徹底した姿勢が貫かれ、チューナーたちの介入を拒み続けていた。その牙城に挑み、攻略に成功したのがネココーポレーションであることを忘れてはならない。

ネココーポレーションではこれまでに



さまざまなパーツをリリースしてきているが、なかでもとくに力を注いできたのがGR6ミッション。独自のオーバーホール方法の確立や弱点対策のためのオリジナルパーツ、制御やセッティング用のツール開発など、ハードとソフトの両面に特化しているのがネココーポレーションの大きな強みなのだ。

「エンジンパワーとミッションの強化は常に追いかけてこの関係と言えますね。現在は600ps前後のブリストアップレベルならトラブルなく楽しむことができますが、概ね800psを境に、ミッションにもさまざまな対策を施さなければなりません。安全マージンを考慮すると、GR6の耐用限界は750ps程度なので、弱いところや疲労のたまっている部分に負荷がかかる破損してしまうのです」というのは、名だたるR35チューナー達か



NEKO CORPORATION

GR6 Dual Clutch Transmission

ら絶対的な信頼を集める解析と開発のプロ、ネココーポレーションの金子代表だ。

1000psオーバーも決してめずらしい存在でなくなった現在、ネココーポレーションでは、改めてハイパワー対応の各種部強化プランなどを検証中。

また初期型オーナーへの福音となる、ミッションコンピュータ(TCM)の画期的なアップグレードもサービス提供が開始となり、大きな注目を集めているところ。

その詳細については次ページで紹介していくことにしよう。

ネココーポレーション 長野県小諸市御影新田2454-2 ☎0267-23-8665 <http://www.neko-co.jp>

NEKO CORPORATION 発

最新GR6デュアルクラッチトランスミッション スペシャルチューニングメニュー



TUNING TREND

Special Parts for GR6 ①

TCMフラッシュマイコン差し換え

前期型ユニットの1.5MB化で身近になる
ミッション制御プログラムのアップデート

GR6制御の中核であるトランスミッション用のコンピュータユニットTCMは、エンジン用のコンピュータユニットECMとの協調制御で、GR6ミッションをきめ細かく制御している。TCMのプログラム変更というと、MY11からのローンチ制御改良が有名だが、それ以外にも小さきさまざまな変更が加えられながら毎年進化を続けてきているのだ。「クラッチのつながり具合とか、変速時のショック低減など年々洗練されています。走行性能を大きく引き上げることのない部分でも、フィーリング面の差は大きいかもしれませんね」というのは金子さんだ。

そこでTCMプログラムのアップデートとなるわけだが、これまで前期型に立ちはだかっていたのがMY14のカベ。

TCM内のフラッシュマイコン容量がMY13までは容量が1MB、MY14以降は1.5MBなので、最新仕様にするためには前期型に対しては後期型のTCMユニットを丸ごと交換するしかなかったのである。

そんな常識を覆すのが、NEKOのフラッシュマイコン差し換えメニュー。前期型TCMのフラッシュマイコンを1.5MBタイプに変更することで、より安価にプログラムのアップデートが可能になるというわけだ。容量アップ後に専用機材を使用してプログラムデータの流し込めば、MY07に最新のMY17制御を与えることも可能なのだ。

左がMY13までの前期型、右が最新のMY17用のTCM。外観はまったく同じだが、フラッシュマイコン容量が異なっている。ただし、マイコンの差し換えは約250本もの足のハンダ脱着をしなければならず煩雑なものとなる。



Special Parts for GR6 ②

LCDマルチツール

プロチューナーから絶大な支持を集める
マルチモニター&高機能セッティングツール

ネココーポレーションではこれまでにさまざまなR35用パーツをリリースしてきているが、「これがなければ始まらない!」と、全国のトップチューナーたちから支持されているほどの定番アイテムとなっているのがこのLSDマルチツール。

OBDIIポートへワンタッチ接続するだけの、プロ用多機能セッティングツールなのだ。

A/Fやインジェクター開弁率、点火時期や油温など、エンジンとミッションの各種データのリアルタイム表示に加え、走行中データのロギングも可能なマルチモニター機能に加え、クラッチのつながり具合やタッチポイントの調整、学習機能のリセットなど多彩なセッティング機能も備えている。

多数のセンサーがCANで連携しているR35のチューンでは、ハードパーツの性能を引き出すためにソフトウェアセッティングが不可欠。そのためのコストパフォーマンスに優れたデバイスが、このLSDマルチツールなのである。



コンパクトなボディに、多彩な機能を凝縮したOBDII接続タイプのマルチモニター&セッティングツール。モニターの表示は視認性の高いモノクロタイプとしている。



タイヤID登録



E/Gモニター



クラッチ容量調整/タッチポイント

各種データのリアルタイム表示とロギングのほか、故障診断とエラーリセットをするテスター機能も搭載。ミッションでは変速速度の調整や半クラ設定を調整するモードも用意。

Special Parts for GR6 **3**

7枚ディスク

プラス1枚のクラッチディスクでハイパワー化をしっかりと支える

デュアルクラッチ方式と呼ばれるGR6ミッションは、1、3、5速の奇数段と2、4、6速の偶数段にそれぞれクラッチシステムを備えて素早いシフトチェンジを可能にしているのが最大の特徴だ。しかしパワーアップを進めていけば、パワーを受け止められずにクラッチは滑りはじめてしまう。

走行ステージや環境によっても異なるが、ノーマルクラッチの限界は800ps前後なので、それ以上ではパワーに見合った強化が必要になる。対策にはいくつかの選択肢があるが、コストパフォーマンスの高さで注目されているのがクラッチプレートの多



板化。6枚のクラッチディスクと7枚のプレートで構成されているノーマルに対し、薄型のクラッチディスクを使って7枚化することで圧着力を高めるという方法だ。

考え方はマニュアル方式クラッチの多板化と同じだが、GR6の場合はミッション内部にクラッチユニットがあるので、ミッションオーバーホールの際に強化を施すのがお勧めだ。

ノーマルプレート(下)の厚さが1.6mmなのに対して、NEKO製プレート(上)の厚みは1.2mm。1枚当たり0.4mm薄くすることで、限られたスペース内にクラッチディスクを1枚分追加するクリアランスを生むわけだ。



HKS製クラッチバック取り付けにも対応

専用ケースに8枚のディスクを収め、さらにピストンの大容量化などでノーマルをはるかにしのぐ強度と伝達容量の向上を実現したHKSのクラッチバックも、ネココーポレーションでは取り扱っている。ミッションオーバーホールのオプション品としての需要も多い。



Special Parts for GR6 **4**

平歯タイプ強化ギヤ

ハイパワーを支える強度とコストパフォーマンスの高さが魅力

エンジンと同様にGR6ミッションも、タービン交換クラスの800ps前後のパワーから強度面が原因のさまざまなトラブルが発生しやすくなる。その対策として知られているのが、強度の高いギヤへの変更だ。

各社からさまざまな強化品がリリースされているが、NEKOが用意しているのはギヤ部の肉厚を厚くとした平歯タイプ。強度とコストパフォーマンスには優れている反面、純正が採用するヘリカルギヤタイプよりもノイズが大きくなる特性があることはユーザーに知っておいてもらいたいポイント。



5速ギヤが破損しやすいとよくいわれるが、これは走行条件面が原因と考えられる。ギヤ強度の面であれば、カウンターギヤとのサイズ差が最も大きい1速こそ、最初に強化しておきたい部分なのだ。

破損時に、一部ギヤだけを交換するケースもあるが、何度もミッションの脱着を行うことを考慮すると、作業時にはフルに平歯を組んでしまうほうがコストパフォーマンス面でもお勧めだ。

ヘリカルタイプの純正(右)と強化タイプの平歯の比較。ギヤ部分の肉厚が大きく異なるので強度は高いが、平歯は構造上ノイズが大きくなりやすいので、ギヤ鳴きが気になる人にはお勧めできない。



特定のギヤだけが弱いということではなく、走行条件や装着タイヤ次第でどのギヤにもトラブルは発生する。最悪の場合、アッセンブリー交換で150万円オーバーの出費になってしまうGR6ミッションなので、パワーに見合った強化をしっかりと施したい。

Special Parts for GR6 **5**

続々と開発されるGR6用パワーチューン対応プラン



さらなるハイパワー化に対応するスペシャルパーツも続々開発中!

チューニングパーツとセッティングの進化で、一般的なユーザーにとっても現実的な存在になってきた1000ps仕様。それに伴ってGR6ミッションも、かつては考えられなかったトラブルが発生してきている。

そこでネココーポレーションでは、海外製品よりも格安かつ確実に対策が可能な、オリジナル強化パーツの開発を休むことなく行っている。その一部をチェックしてみよう。

ディスク側のセレーション

マニュアルクラッチのセレーションに相当するのがこのパーツ。

1000psを超えるマシンの発進やシフト時に大トルクが掛かると、ノーマルではセンタープレートが溶接部から分解してしまう。そこで削り出しの一体構造としたのがこの強化品。現在は試作品で耐久性のテストが行われている。



強化シフトフォーク

1000psクラスの一部ハイチューン車でまれに発生しているのが、1速、後退用のシフトフォーク破損。粘度の高いミッションオイルを十分に暖機させずに発進した際に、クラッチの切れ不良やシンクロトラブルが発生し、作動油圧が上がり過ぎるのが原因だが、保険として強化タイプのシフトフォークを試作。



ハイチューンならドライブレインの強化は必須となります!!

■NEKOコーポレーション

金子さん

ハイパワー化が進むR35で安心して走りを楽しむためには、ドライブレインの強化が不可欠です。なかでもキモとなるのは、R35の最大の特徴ともいえるデュアルクラッチ方式のGR6ミッションですね。ハード、ソフトの両面で解析が進み、さまざまな要望やトラブルに対応できますので、まずはお問い合わせください。



ポンプユニットの油圧アップ

ハイパワーなマシンで発生する5、6速でのクラッチの滑りを抑える、クラッチのオイルポンプユニットの油圧アップもミッションオーバーホール時にやっておきたいメニューのひとつ。NEKOではオリフィスの拡大とスぺーサーの追加で対応している。700ps以上なら、対策しておくのがお勧めだ。



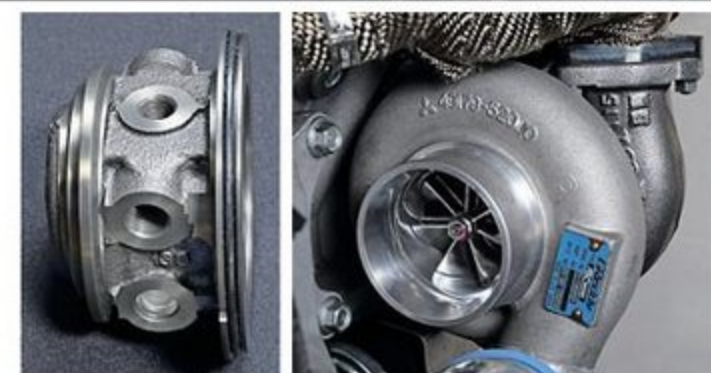
PHOENIX's POWER

PHOTO: 吉見幸夫

☎ フェニックスパワー 京都府久世郡久御山町佐古外屋敷37-2 ☎ 0774-48-1157 <http://www.phoenixs.co.jp>

TD06SH24V/27Z タービンキット

■ 価格未定



昨年発表されたTD06SH-24V(&27Z)タービンは、TD06-20Gタービンをベースにセンターカートリッジ(水冷式)やオリジナルの高効率ビレードなどを組み込んだもの。低速から立ち上がりがよく、高回転で頭打ちしない理想的な特性を出すことに成功している。エンジン仕様などにもよるが24Vは1000psプラスα、27Zは1200psプラスαを狙うことができる。

TUNING TREND

2007年末のR35GT-Rデビューから10年の間、常に最先端のチューニングを追い続け、ハイパワーエンジンから、コンフォートなセッティングまで、幅広いユーザーの要望に応えられるプランを提案しつづけてきたフェニックスパワー。

中でも、チューニングショップとしてこだわり続けてきたのが、ストリート向けのパワーチューン。デビュー当初、ブーストアップで600ps弱を目標に始めたチューニングは、現在では安心して提供できる1000psにまで発展している。

そんな中で、昨年世に送り出したのがTD06タービンキット。オリジナルのT

D06SH-24Vと27Z。これらのタービンは、最新の解析技術がもたらした新設計のブレードにより「低速から鋭く立ち上がり高回転まで伸びていく」性能を実現したものだ。

それまでの「出力を上げると低回転域が弱くなる」という不満を解消、時代を一步進めることに成功した自信作だった。

このタービンはTD06SH-20Gをベースにカスタムを施して製作することもあり、これまではトラスのキットに対するアップグレード感覚で取り入れるユーザーが多かった。



今回開発されたエキマニは、限られたスペースの中で最大限の性能を引き出すためのもの。すでに製品化されているTD06SH-24V(&27Z)の性能を100%引き出すために、どうしても盛り込みたい設計があったのだという。その新型エキマニは従来使用してきたトラス製のエキマニに対して、エンジンから集合までのパイプ径を拡大、ウエストゲートへの分岐ポイントの形状を最適化、フロントパイプの大容量化などの内容になっている。ちなみに、ウエストゲートはコンパクトなターボスマート製を採用する予定だという。





新設計の高効率エキマニと ビレットブレードの最新タービンで VR38の性能を100%引き出す!!

純正交換タイプも大好評!!

GT3改タービンキット

■ 価格未定

こちらは、純正をベースにしたハイフロータービン。コンプレッサーホイールはフルビレットで現在は3種類から特性の選択が可能となっている。エキゾーストブレードは11枚羽のGT3(NISMOタービン)に高回転時の飽和を防止するカットバックを施したものの。ターゲットとなる出力は750~780psでブーストアップ仕様に物足りなくなった人に最適な内容。



純正とGT3改のエキゾーストブレードの比較。左が通常品(純正)で右がGT3(NISMO)改、立ち上がりを良くしつつ抜けを確保するためカットバック加工を施している。



現在、テストが完了したラインナップは3種類だがコンプレッサーホイールなどの開発は随時進められているため、今後もラインアップは増えていく可能性あり。写真はコンプレッサーホイールで、左がハーフブレード、右がフルブレードタイプ。形状の違いでブースト圧の立ち上がり特性を変えることができる。



こちらはエンジンに吸気を送り込むコンプレッサーホイールの比較。左が通常品(純正)で、右がフェニックスパワーオリジナル(フルブレードタイプ)。そのサイズと形状からも送り出せる風量の違いは一目瞭然だ。



このタービンを最大限に使うために強化されたエンジンを含め、各パーツの試作品が完成、デモカーに搭載しテストを開始したところ。低回転から安定したトルクを引き出せる1200psが最初の目標になる。(掲載しているエンジンの写真はTD06SH-24V搭載1号車、川田号のもの)。

そこで作られたエキマニは、パイプの径や取りまわし、ウエストゲートへのバイパス経路の向きなどにもこだわることで、スムーズに高出力を得られるものになっている。

現在は試作品が実車に装着され、市販化に向けたテストを行っているところだという。

そのターゲットは市販ハイオクでもスムーズに安全に引き出せる1200ps(TD06SH-27V仕様)。ちなみに、計算上はレース用燃料を使うことで、ブースト圧を高めて1300~1400psにまで発展性があるとのこと。

フェニックスパワーのこれまでのノウハウが存分に盛り込まれたオリジナルのタービンキット、その市販化を待ち望むユーザーも多いことだろう。

〒187-0001 東京都八王子市宇津木町796-1 ☎042-696-3733 <http://www.naprec.co.jp>

VR38DETT CNCポート加工 & High Response kit

■ハイレスポンスキット 価格：88万

※新品ヘッド込み CNCポート加工込み

高精度を誇るCNC加工と ビッグバルブ化を施した コンプリートヘッド



BEFORE：ノーマル燃焼室



AFTER：ナプレック加工燃焼室

スキッシュエリアを残したフルスキッシュ形状が基本だがすべて取り去るフルサークルやEX側のみ残すヘミサークルなど燃焼室形状に関してはオーダーも受け付ける。撮影に使用したヘッドは試作品で、シートリングやバルブガイドのベリリウム銅は組み込まれていない状態。製品にはすべて組み込まれる。CNCによるマシニング加工が行われた燃焼室では、ビッグバルブ化によって壁が近くなることから立ち上りの部分が削られ、燃焼室に吸気をスムーズに取り入れられるようになっている。

エンジンの出力を高めていくなかで、シリンドリーブロックはパワー&トルクを受け止める強靱なパーツ構成が重要だとすれば、ヘッドはパワーを導き出すための形状や精度がチューニングに求められるポイントになる。

内燃機加工を専門とするナプレックでは、以前から機械仕上げによるヘッドの精密加工に重点を置き、よりハイパワーを狙うユーザーの高い要求に対応。多くの、そして最新のノウハウを投入しながら、SRやRB、2JZのハイレスポンスキットをリリースし、トップコンペティターたちから多くの支持を得てきた。

そして、満を持して開発されたのがR35GT-Rに搭載されるVR38DETTに向けた『CNCポート加工』と『ハイレスポンスキット』。

このキット、ベースとなるヘッドは損傷や変形などの問題をなくすために新品を使用。組み込まれるバルブはIN 38・2mm、EX 33・2mmの1mmオーバーサイズとしてより多くの空気を取り込む。また材質もIN側には通常EX側には使用される耐熱鋼を使用、EX側にはさらに高温に耐えるインコネルを採用することで高い排気温



CNCのマシニングによって削られる燃焼室はすべての気筒で形状と容積を完璧に揃えることが可能。ノーマルエンジンでもかなり高い精度で作られているVR38だが機械加工には及ばない。圧縮比に関しては極端に落ち込まないよう削る量も最小限に抑えているのが基本。ローコンプ化を求められた場合の容積変更にも対応。

度にも耐える設計となっている。打ち換えられるバルブガイドには放熱性と摺動性に優れたベリリウム銅をセット。IN、EX専用設計し、抵抗を最小限に抑える形状となっている。

またシートリングもベリリウム銅に組み変えることでバルブとの密着度を高め、ハイリフトカムや強化バルブスプリングのバルブジャンプにも対応する。シートカットも吸排気抵抗を最小限に抑えた角度を採用する。

ポート、燃焼室は高い精度で仕上げられるCNC加工機械加工を施し、ポート形状は純正を継承しながら



インテークバルブ側に通常エキゾーストバルブに使われる耐熱鋼を採用することで耐久性を高め、エキゾースト側にはさらに高い温度にも耐えるインコネルをベースにして製作。サイズはどちらも1mmのオーバーサイズ。STDの燃焼室サイズではバルブと壁のクリアランスやシリンダーなど限界に近いバルブ径となっている。



バルブガイドは熱をヘッド側に逃しやすいベリリウム銅を採用。摺動性も高いことからクリアランスも追い込める。インテーク側は吸入抵抗にならないように絞り込まれ、EX側は熱吸収を優先した形状に仕上げている。

TUNING TREND

燃焼室に関しては、基本をスキッシュエリアを残したフルスキッシュとしながらも、スキッシュエリアをすべて取り去るフルサークル、I-N側のみ取るヘミサークルなどのオーダーにも対応。修正面研は最小限に抑えることでI-Nマニやフロントカバーの装着を妨げないように配慮されている。

優れた出力特性を得るためには、シリンダーヘッドのチューニングが必要不可欠、ナプレックのCNCポート加工&ハイレスポンスキットは、吸排気の効率を最大限に高めハイパワーを生み出す要となってくれるものだ。



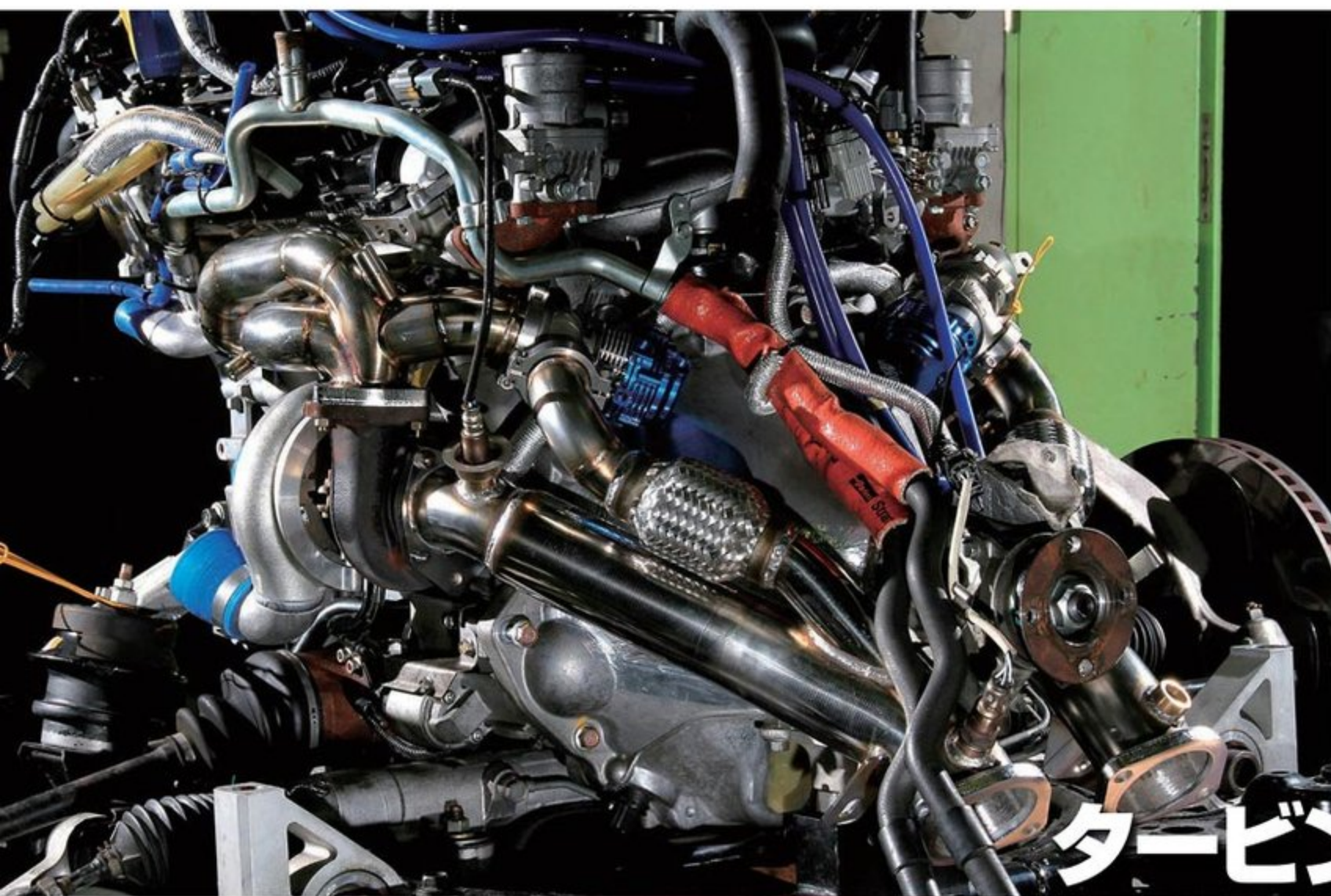
精密な機械加工の ハイレスポンスキットを VR38にも取り入れてほしい!!

■ナプレック
名古屋さん

SRやRBなどで蓄積したノウハウをフィードバックしながらVR38の素性を活かすよう考えてハイレスポンスキット化しています。VR38はノーマルでも従来のエンジンとは異なり、ポートも燃焼室も形状がいいですが、さらに効率を追求したものになっています。1200psオーバーを目指す、最高峰のチューニングに対応できるヘッドに仕上がっていますよ。



ガスケットサイズに合わせてプログラムされ削り込まれたインテークポートは内部容量が拡大され、左右バルブに振り分けられるディバイダーが削り込まれて薄くなっている。左右のバランスも整えられ、シートリング付近も段差を極力なくして削ることで燃焼室に流れ込む空気の抵抗をなくす。エキゾーストポートはポートもハイレベルに削り込まれ、エキゾーストマニホールドまで排気がダイレクト流れる形状とされる。



タービンキットをリニューアル レスポンスと信頼性がさらに向上

TRUST

☎トラス 0479-77-3000 <http://trust-power.com>

GReddy New Turbo Kit (Waste Gate Type)

■価格：未定

今回のリニューアルで変更されるのがこれらのアイテム。タービンは従来通りのTD06-20Gを組み合わせ、ピークで1000psという設定にも変更はない。しかし、ブースのタレを解消し、シームレスな加速感を味わえるようにアップデートが図られている。



最大の変更点となるのがキットに含まれるウエストゲートの変更。コンパクトなサイズながらも、D1マシンで実証したフィーリングと機能性をもとに大幅な改善がなされた。



ウエストゲートの変更とともに設計から見直したエキマニは、従来品の鋳造タイプからステンパイプに変更。クラックなどの対策も万全で、信頼性を高めるとともに大幅な軽量化にも貢献している。



VR38DETTに対し、早くからアップグレードのタービンキットをリリースしたトラス。すでに世界各国にデバリヤーされるこのキットが満を持してリニューアルされる。

サイドでも気になっていたという。この対策としてはスプリングの変更も検討したが、硬くするとさらにブーストアップが必要になるため、仕様変更を断念できずにいたという。しかし、D1参戦車でテストを繰り返し、理想的な結果が得られたことで遂にリニューアルを決断したというわけだ。

また、新たに組み合わせるウエストゲートに合わせ、パイピング類の見直しも実施。従来のエキマニは鋳造製を採用していたが、リニューアルバージョンではステンパイプによる軽量タイプに変更。強度に關してもすでに他車種でテスト、製品化されている工法を採用するため、クラック対策も万全。

さらにフロントパイプに關しても従来の戻しタイプから、解放タイプもラインアップに追加。これによって様々なニーズに対応したタービンキットとして進化させているのだ。

現在は10月末のリリースを目指し、最終調整の真っ最中。このほかにも新たなタービンを組み合わせ、ストリートでのパフォーマンスを向上させるアップグレードバージョンのリリースも検討中とのこと。合わせて続報を期待しよう！



フロントパイプのバリエーションには解放タイプを追加。従来はマフラーに戻すレイアウトのみが製品化されていたものの、解放タイプを望むユーザーのニーズにも対応。そのため新たなターボキットでは解放タイプのフロントパイプを選択できるようになった。





RSE (Real Speed Engineering)

〒115-0042 東京都町田市南町田 5-15-14 ☎042-850-5728 <http://www.realspeedengineering.com>

“本物の速さ”を追求する ハイエンドパーツ専門の ニューブランド

“本物の速さ”を追求するエンジンパーツサプライヤーとして、新たな活動を始めたのがRSE（リアル・スピード・エンジニアリング）。世界の最先端パーツを研究してきたスタッフたちによる洗練された設計思想は国内のチューニングシーンに新たな旋風を巻き起こすものと期待されている。

そんなRSEが、R35 GT-R（VR38DETT）に向けて放った製品の第一段となるのがこのページで紹介するフルチタン製のエキゾーストシステムとカムシャフトだ。

RSEでは今後も続々とR35 GT-R用のハードチューニングパーツを開発し、リリースを重ねていく予定。

TUNING TREND

FULL TITANIUM EXHAUST COMPONENT

■価格：41万4000円



76.3×2→102φ→80φ×2という構成で、ハイエンドチューンのエンジンが求める排気性能をクリアするRSEのエキゾーストシステム。フルチタン製のため重量は純正の半分以下（約14.4kg）に仕上げられていることも見逃せない。テールエンドは純正よりひと回り太い130φ×4となる。



日々進化を続けているVR38DETTのチューニングだが、1000psを超えるハイチューンともなると、市販のエキゾーストシステムの多くが求めるキャパシティに達せず、背圧が上がるばかりでなく、出しうる性能をスポイルする要因ともなっている。

そこでRSEが開発したのがフルチタニウムエキゾーストコンポーネント。このエキゾーストシステムは、従来の市販マフラーを超えるエキゾースト容量を目指し、極太のチタンパイプを使用してさらにフルストレート構造を採用。1000psを凌駕するエンジンの排気もスムーズに抜き出す性能が持たされている。

組み立てはフランジレスの差し込み式とすることでスペース効率を高め、不要な重量増を防止。キットにはガスケットやボルトの焼き付き防止剤なども含まれているため、購入後そのまま装着することが可能となっている。

出力追求型ユーザーに向けた極太102φ（メインパイプ）のフランジレスチタンマフラー



282度11.3mmリフトまで3種類 VALCプロファイル解析による バルブ作動制御が性能を引き出す!!



CAMSHAFT for VR38DETT

■価格：5万円（IN・EX各2本）

設定プロファイル：IN 258度（10.3mmカムリフト）
274度（11.3mmカムリフト）
282度（11.3mmカムリフト）
EX 266度（10.3mmカムリフト）
274度（11.3mmカムリフト）
282度（11.3mmカムリフト）

RSEのカムシャフトは最新の解析ソフトによる設計が行われたVALCプロファイル。バルブの加速度やリフターとカムの関係を考慮することで、各部のストレスを取り除きながら最大のカムリフトを達成している。

RSEのカムシャフトはやみくもに作用角やカムリフトを上げるだけではない。VALCプロファイルの思想により、バルブの加速度の計算によって得られる開弁時間の最大化やトラブルに至るジャンピングの防止などが考慮されたプロファイルが採用される。

また、従来ハイリフトカムの設計で見落とされることも多かったリフター外周とカムプロファイルの関係も熟慮され、カム山とリフターの角部との干渉を防止、これによりエンジンのストレスを低減している。

設定されている作用角はIN/EXそれぞれに3種類。それぞれのバルブタイミングはIN124度、EX115度と純正同様に初期値が設定される。純正の可変バルブ制御で誤動作無く作動する設計だ。

Special Parts Selection



RSW INSTRUMENT PANEL

PHOTO：南井浩孝／市 健治 REPORT：正松本 宏

R SWがカーボンパネルシリーズで理想に掲げたのは、純正のようなフィット感。パーツを脱着することなく手軽に、なおかつゼロクリアランスに近いフィッティング精度を目指した。後付けであることを感じさせない高精度を手に入れるため、まずは車

両を用意することから開発が始まる。調達するのを型取り用の部品だけにすれば、製作コストも開発期間も大幅に圧縮できるが、微妙な干渉やチリを徹底的に排除するには、たっぷり時間を費やして試作と実車への装着を重ねる必要がある、とRSWで

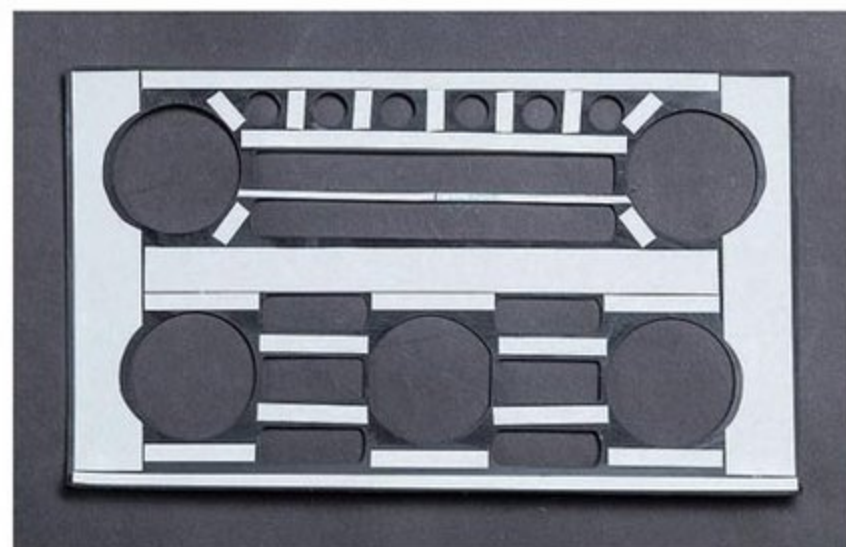


R35のスポーツ性を崩さず、上質感を演出するため、インテリアを中心に充実のラインアップが揃う。MY17対応アイテムは全13点が設定されるが、それ以前のモデルと共用するのが5点。型式上はR35ながら、その他の8点は共用性がないため、新たに設計&開発が進められている。





RSWで使用するカーボンは、スタンダードなHCLPではなく、PLCFモデルを採用。凹型と凸型を製作してプレス成型しているのので、厚みにムラがなく、均一な製品を抜くことができる。また、取り付け剛性の向上も期待できる。



個体差や車体側のパーツも経年劣化が進んでいる点を考慮して、クリアランスはパーツ同士が干渉せず、しかもチリ(隙間)を最小限に抑えた絶妙な塩梅を導き出す。また、箇所によっては両面テープの厚みも使いわけている。



MY11からインテリアパネルにマットカラーが採用されたことに伴い、MY17用パーツの綾織モデルにも、専用調合のマット仕上げを採用。ベースとなるクリアも硬くて塗膜が痩せにくい、高品質なクリアを使用している。



RSWのカーボンパネルシリーズは、各パネルの表面だけでなく、サイドの面を含めた立体成型となっている。造形が単調になるのを防ぎ、なおかつパネルの一部が浮き上がったり、変形したりするのも抑制する。



カーボンタイプとカラーは、平織、綾織、綾織マット、シルバーの4タイプを用意する。やはり人気は高級感の高い綾織に集まっているようだが、アクセントとして一部にシルバークーポンのパーツを組み入れ、構成するのも面白いかもしれない。

※そのほか「フェンダーエンブレムパネル」「ルームミラーカバーパネル」「BOSEリヤスピーカーパネル」も設定

PRICE LIST (WITHOUT TAX)

	平織	綾織/シルバー
モニターパネル(※1/※2)	¥22,800	¥24,800
コントロールパネル(※1)	¥22,800	¥24,800
シフトパネル(インナー)(※3)	¥22,800	¥24,800
シフトパネル(アウター)(※2)	¥49,800	¥54,800
ミラーコントロールパネル(※2)	¥9,800	¥10,800
ベンチレーターパネル(※2/4個セット)	¥22,800	¥24,800
ウインドウスイッチパネル(※2/左右セット)	¥14,800	¥16,800
ドアミラーインナーパネル(※2/左右セット)	¥14,800	¥16,800
ステアリングパネル(※2)	¥22,800	¥24,800
CDインサートパネル(※1)	¥22,800	¥24,800
ルームミラーパネル(※2)	¥14,800	¥16,800
BOSEリヤスピーカーパネル(※2)	¥22,800	¥24,800
VDCパネル 4点キット(※2)	¥36,800	¥24,800
フェンダーエンブレムパネル(※3)	¥22,800	¥24,800

※1: MC前専用(2007/10~2010/9)
 ※2: MC後専用(MY17を除く、2010/10~)
 ※3: 2007/10~2013/9
 ※開発中のMY17用の価格は未定



手軽な装着感と高いクオリティを追求し
 インテリアをリアルカーボンで彩る

また、スムーズに取り付けることができ、長期間剥がれないクオリティを生み出すため、RSWでは設計、開発、製造、出荷の工程を国内の自社ファクトリーで一貫して行う。その中の製造工程で、高品質維持のために採用しているのが、PLCF(プレスレイアップカーボンファイバー)だ。

一般的なカーボン製品は、凹型にカーボンを貼り重ねるHCLF工法(ハンドレイアップカーボンファイバー)を採用する。これに対してPLCFは凹型と凸型を用意してプレス成型するため、製品の厚みに誤差が生まれにくく、裏面の凹凸もなくなるので、装着時の剥がれや脱落を緩和できる。

R35用では、新型MY17に対応したモデルの完成が最大のトピックとなる。もちろん、こちらもMY17の開発車両を導入して、細部の仕上げとフィッティング精度に最後までこだわった超自信作。とくにマット仕上げの綾織りは、その調合にも試行錯誤を重ね、ノーマルの内装との調和を崩さない風合いを導き出している。

ちなみにRSWのカーボンパネルは、DIYで簡単に装着できる手軽さが魅力。上手く仕上げるには幾つかコツがあるが、まずはすぐに装着せず、両面テープの裏紙をめくる前に何度も仮合わせをすること。1mmズレただけでも随分と印象が変化するので、十分にシミュレーションしておきたい。

次に装着面はバックリナーで事前に油脂分を落とそう。いきなり粘着面全体を固定するのでなく、修正しながら徐々に圧着していくのもきれいに貼るポイントのひとつだ。

なお、取り付け時期は、ドライヤーなどを使わなくても両面テープの粘着力が高い夏がベター。冬に貼る場合もドライヤーでは粘着力を一定に保ちにくいので、車内の温度を20度ぐらいまで上げ、両面テープの粘着力をある程度まで高めておくと施工しやすい。

は考える。

また、スムーズに取り付けることができ、長期間剥がれないクオリティを生み出すため、RSWでは設計、開発、製造、出荷の工程を国内の自社ファクトリーで一貫して行う。その中の製造工程で、高品質維持のために採用しているのが、PLCF(プレスレイアップカーボンファイバー)だ。

一般的なカーボン製品は、凹型にカーボンを貼り重ねるHCLF工法(ハンドレイアップカーボンファイバー)を採用する。これに対してPLCFは凹型と凸型を用意してプレス成型するため、製品の厚みに誤差が生まれにくく、裏面の凹凸もなくなるので、装着時の剥がれや脱落を緩和できる。

R35用では、新型MY17に対応したモデルの完成が最大のトピックとなる。もちろん、こちらもMY17の開発車両を導入して、細部の仕上げとフィッティング精度に最後までこだわった超自信作。とくにマット仕上げの綾織りは、その調合にも試行錯誤を重ね、ノーマルの内装との調和を崩さない風合いを導き出している。

ちなみにRSWのカーボンパネルは、DIYで簡単に装着できる手軽さが魅力。上手く仕上げるには幾つかコツがあるが、まずはすぐに装着せず、両面テープの裏紙をめくる前に何度も仮合わせをすること。1mmズレただけでも随分と印象が変化するので、十分にシミュレーションしておきたい。

次に装着面はバックリナーで事前に油脂分を落とそう。いきなり粘着面全体を固定するのでなく、修正しながら徐々に圧着していくのもきれいに貼るポイントのひとつだ。

なお、取り付け時期は、ドライヤーなどを使わなくても両面テープの粘着力が高い夏がベター。冬に貼る場合もドライヤーでは粘着力を一定に保ちにくいので、車内の温度を20度ぐらいまで上げ、両面テープの粘着力をある程度まで高めておくと施工しやすい。

チューニングスペースが送るR35アイテム群
ユーザーライクな電子パーツや魅惑のワイドボディキット

例えばDASを使えば...



自由自在にできる!!



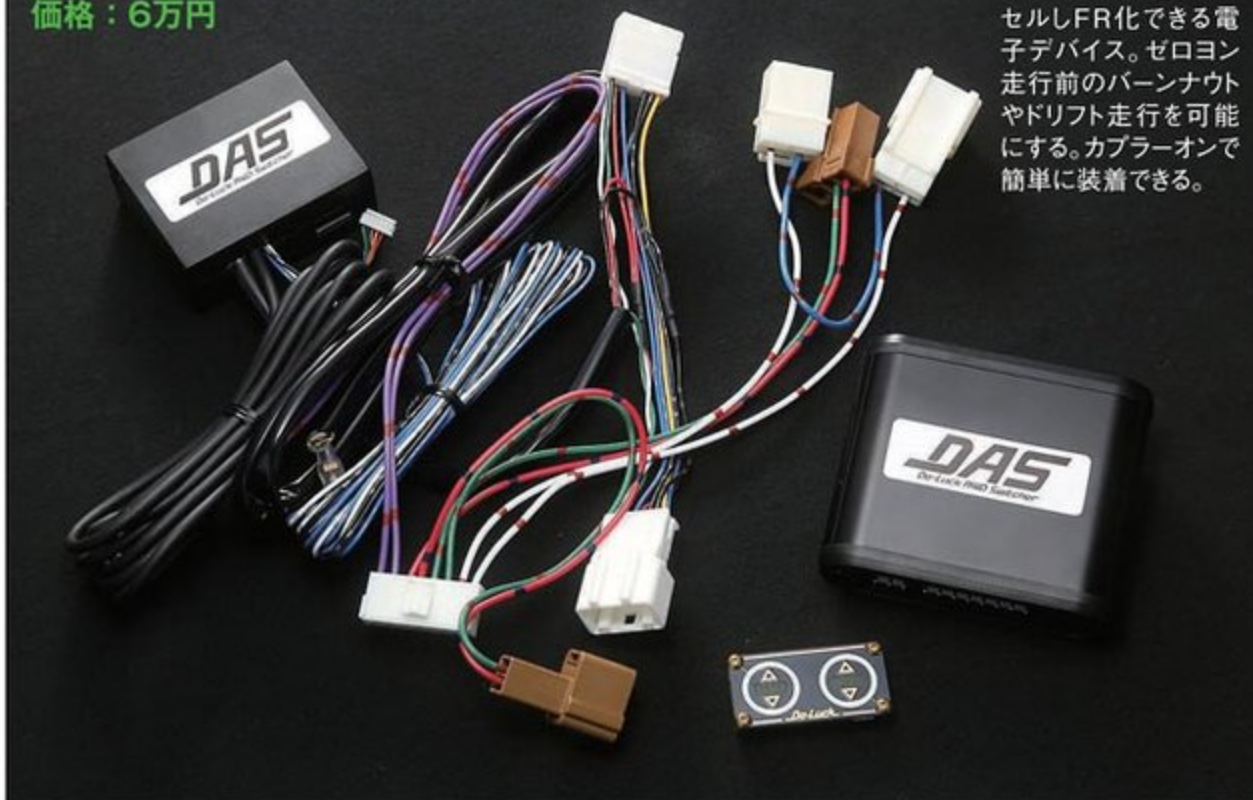
Do-Luck ELECTRIC DEVICE & BODY KIT

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

PHOTO: 金子信敏



Do-Luck
DAS (Do-Luck AWD Switcher)
価格: 6万円



R35GT-Rの4WD制御とブレーキオーバーライドシステムをキャンセルしFR化できる電子デバイス。ゼロヨン走行前のバーンアウトやドリフト走行を可能にする。カプラーオンで簡単に装着できる。

↑ ス車の持つ風合いを強調し絶
対的な存在感を感じさせるボ
ディキットから、チューニングエキスパ
ートならではの視点で開発されるオン
リーワンの電子デバイスまで、スポー
ツカーに対する幅広いアイテムを開発し
続けるドゥーラック。国産最高峰のチ
ューニングベース車であるR35GT-R
にも早くから取り組み、オンリーワン
と呼ぶにふさわしいアイテムをユーザ
ーに送り届けている。

たとえばDAS (Do-Luck AWD Switcher)。これは、R35GT-Rの4WDシステムを手軽にキャンセルし、FR化するためのアイテム。「GT-Rで簡単にドリフトできたらカ

R35GT-Rはタイヤの空気圧をECUがモニターし、異常が発生するとフェールセーフ制御が入ってしまう。つまり、別セットで用意したタイヤ(ホイール)側に新たなセンサーの組み込みが必要となり、センサーを組み込んだスベアタイヤセットを使う際には、さらにキャリブレーション作業が必要となる。TPCはECUによる空気圧のモニターをキャンセルするだけでなく、登録されたタイヤ&ホイール(センサー)使用時にはECUのモニタリングを正常に復活させる。



Do-Luck
TPC (Tire Pressure monitor Canceller)
価格: 4万円



“R”らしいブリスターラインを求めた Do-Luckのオリジナルスタイル

「このクルマ、走ったら凄そう!というヤンチャさをR35GT-Rに盛り込みたかった!!」ドゥーラック代表の伊藤さんがそんな思いでデザインを手がけたというのが、独自のブリスターラインを軸に構築されたボディキット&エアロパーツ。ニスモやMY17を彷彿とさせるが、そのデザインはなんと初

期モデルの販売時に行われたものだ。

R35GT-Rの車格に合わせ細部にカーボン素材をアクセントとして使うなどして質感を向上。また、生産性を損なっても妥協しないデザインや構造が盛り込まれている。例えばボトムのカーボン部などには、ハニカム構造を取り入れることで軽さと強さを両立させているのだ。

さらにローマウントのウイングやエアロミラーなどがさり気なく、気品ある戦闘系のスタイリングを完成系へと導いている。

ちなみに、ベースとなる前後ディフューザーとサイドステップは、それだけでノーマルボディにマッチする形状とされている。



ボンネットのドライカーボン製ダクトは、純正のコピー形状ではなく、純正の装着穴スペースを最大限に使い、より多くのエアをタービン周辺に送り込む形状とされている。形状は左右非対称でダクト穴は高さ10mm、幅20mm大きくなっている。

リアウインドウ下部のディフレクターや、ローマウントのGTウイングなど、独自の感性で空力の向上とスタイリングを追求している。ちなみに、ヘッドライト・テールレンズともにLEDを使った試作品が装着されている。



独自の形状がさりげないエアロミラー。小型でボディキットによるスタイリングを引き締めるアクセントになっている。



リアバンパー下に装着されるADDウイングは、前期モデルに後期タイプのウイングを付ける際にもバランスが取れるようにデザインされている。価格はカーボン製が5万円、FRP製が4万円。



これはエンジンルーム後端左右にセットされるドライカーボン製フードレジンカバー。カプラーのポップアップエンジンフードのキャンセラーがセットで8万円。エンジンルームの見た目を引き締めてくれる。

PRICE LIST (WITHOUT TAX)

フロントリップスポイラー	
カーボン+カーボン	¥200,000
FRP+カーボン	¥160,000
サイドディフューザー	
FRP+カーボン	¥160,000
T-4kローマウントウイング	¥160,000
リヤディフレクター	¥45,000
リヤアンダー	
FRP+カーボン+FRPフィン+ウイング	¥150,000
FRP+カーボン+CFRPフィン+ウイング	¥170,000
エアロミラー	¥60,000
ボンネットダクト	¥45,000
フロントブリスターフェンダー(※バンパーサイドパネル付属)	
FRPガーニッシュフィン	¥200,000
CFRPガーニッシュフィン	¥240,000
リヤブリスターフェンダー(※バンパーサイドパネル付属)	¥180,000

「いいな」とか「パワーを上げてドラッグ仕様にしたんだけど、バーンナウトができずタイヤが暖められない」など、何気ないユーザーの発言に耳を傾けたことから開発に至っているのだ。

普通のチューナーであれば「R35GT-Rではそんなことできないよ」で終わってしまうところが、伊藤さんは「それ、あつたら楽しそうだし、作れそうなのがする!!」と反応し、実際に製品化を達成してしまった。

ちなみに、ブレーキ(サイドブレーキ含)とアクセル併用時に、ブレーキ操作

が優先されるブレーキオーバーライドシステムもキャンセル可能。ドラッグ走行時のバーンナウトや、R35GT-Rらしからぬドリフト走行も可能になる。また、TPC(Tire Pressure Control)はタイヤに組み込まれたセンサーとECMの通信をキャンセルするためのもの。サーキット走行用に用意した別セットのホイール&タイヤに、純正のセンサーを組み込んで、車両とのマッチング操作を行う必要がなくなる。車両のECUがタイヤの状態をモニターできない

いことによるエラー判定をキャンセルすることで、セーフティ制御モードに入ることを防止できるのだ。

一般的にはハイセンスなエアロの数々での知名度を誇るドゥーラックではあるが、実はメカニズム&ハードチューニングから、電子制御やセッティングまで精通する高い技術力を発揮するチューニングエキスパートでもあるのだ。

そんなドゥーラックの製品群、楽しんで差のつけたR35GT-Rライフを送りたい。そんなユーザーにぜひ愛用してもらいたい。

OVERTAKE GT-Rエンブレムカーボン 価格: 5万9000円



ドライカーボンの積層で作られたエンブレムはオーバーテイクという海外ブランドのもの。古くから海外ブランドと密に連携してきたことにより、ドゥーラックは世界各国から最新の情報が集まる場所となっている。

Do-Luck 伊藤さん

エンジンチューニングに関しては、各社から多くのパーツやキットが販売されているので、うちのR35GT-Rチューンは、ドゥーラックらしいボディキット&エアロパーツに加え、かゆいところに手が届く電子パーツを中心に展開していますよ。



純正技術を活かしながらさらに磨き上げる
ダンプロニックス機構対応フルタツプ車高調

Aragosta TYPE-SA PnP

☎ トップラインプロダクト ☎ 04-7190-1391 <http://www.tpl.co.jp/aragosta>

PHOTO&REPORT : 渡辺大輔

稼働を最適に行う設計思想を反映

スプリングはダンパー容量を考慮したラーナスプリングのアラゴスタオリジナルレートにセット。フロントには200mm/16.0kg/cm、リヤには250mm/10.0kg/cmのセッティングが基本。純正と比べると若干硬めとなっている。



サスペンションの稼働に合わせてアッパーマウントはピロ化。同時にアッパーシートをマウントから切り離した構造にすることで、微妙な角度変更があってもスムーズな動きをサポートしている。

90%にも
及ぶパーツが専用設計



純正のバルブトロニック機構を活用するためには、純正カブラーに合わせたハーネスが必要になる。このカブラーは規格品ではないためタイプSA PnPに合わせて専用部品を製作している。

ダンパーのケースを変更している都合上、リヤのロワケースも専用により直している。同様にスプリングロワシートも専用部品に変更されるのは当然のこと。



特にこだわりを投入したのがフロントダンパーのロワブラケットとロワフォーク。ロワフォークに関してはハイパワー車の特性に合わせて剛性を高めるため、鍛造で専用部品を製作しているほどこだわった仕上げ。



タイプSA PnPの核心部分と言えるのがこのバルブ機構。内部には電気信号を受けて稼働するモーターとニードル方式を採用したバルブをセット。スライドバルブ方式の純正は高圧がかかるとスライド機構が渋くなるため、減衰力の調整にムラができてしまうという。



ピストン形状もタイプSA PnPでは設計を一新。初期のフリクションを軽減するため初期のオイル流量を確保し、よりスムーズな初期動作を目指している。向かって左がタイプSA PnPの新型、右が従来モデル。



バルブトロニック機構を活用するため、全くの新設計となったダンパー。それに伴いアウターケースからインナーチューブ径、シールに至るまで、全てを現代最高峰のスペックによって刷新している。

ダンブトロニック機構を稼働させる専用開発のダンパー内部に迫る！



アラゴスタ・タイプSA PnP

価格：51万8400円

これまでタイプSSなど、ハイエンドスポーツを支えるアイテムを投入しているアラゴスタ。しかしこのタイプSA PnPに関しては、それまでの技術を生かしつつ、全パーツの90%以上を専用設計し直したこだわりのモデルなのだ。

当然バルブ構造はダンブトロニック機構に合わせてイチから開発しているのは言うまでもない。特に力を入れたのはダンパーの動きや減衰力を決定づけるバルブ機構。純正のビルシュタイン製がスライドバルブを採用して

あ らゆる走行シーンに対応するダンブトロニック機構が備わっているのは、日本が誇るスポーツR35が持つ特徴のひとつ。11種類のセンサーで受けた車両データをもとに、走行中のダンパー減衰力やノーズダイブをコンピュータで制御するこの機構は、まさに最先端の技術と言える。

しかし、あくまでも純正を基準に考えた制御機構は、さらに上の走りを目指すには役不足な面も出てくる。そのため、サスペンション交換を迫られた場合、ダンブトロニック機構を諦めざるをえないことになる。そんなシーンに颯爽と現れたのが、純正ダンブトロニック機構を生かしたまま、さらに高性能化を突き進めた『アラゴスタ・タイプSA PnP』だ。

ストリートスペックで使うなら
エアリフターの
組み合わせは必須

アラゴスタCUP

価格：58万円(フロントキット)
76万円(フルキット)



タイプSA PnPはフルタップのため、車高調整が可能となるのは大きなメリット。しかし車高を下げるとオーバーハングの長いGT-Rでは、ストリートで段差をクリアできなくなるトラブルも起こりかねない。そんな時にあると便利なのがエアリフターのアラゴスタカップ。R35 GT-Rでは調整幅が約25mmのフロントショック一式とカップがセットになったタイプと、フロント25mm、リヤ20mmの4輪セットがラインアップされている。

いるのに対し、アラゴスタではニードル方式を採用。この違いによって常時変化するバルブ開閉信号に対し、反応速度をよりリニアかつ緻密に作動させる。純正機構を活かしながら、さらにその上をいく機能性を実現しているというわけだ。

また、内部構造だけでなくシエルケースも専用設計。従来は55mmサイズを採用するシエルケースも、タイプSA PnPでは53mmに縮小して重量を軽減。外径自体はサイズダウンしながらも、内径は従来通りの容量を確保し、ダンパー性能はスポイルさせない。もちろんピストン形状もアップデイトし、初期のオイル流動性を向上し滑らかに

な初期動作を実現している。

極め付けはフロントロワフォークには型から起こした鋳造製を専用でセットすること。従来のような溶接品ではなく、より剛性が求められる部分にはコストを度外視しても信頼性を追求する姿勢は、トップブランドだからこそこのこだわり。

さらに、耳寄りな情報がこのタイプSA PnPに合わせた専用コンピュータを開発中だということ。純正コンピュータとトレッドインで、タイプSA PnPの可動域を上げ性能を100%発揮できるこのシステム。まだ開発段階とのことだが、その動向にも注目しておきたい。



消音機構の核心部分となるのがバルブシステム。バルブを閉じるとサイレンサーへと排気が導かれるため、ジェントルなサウンドを奏でる。バルブを開けば排気はストレートパイプへと解放されるため、高効率な排気を実現できるというわけだ。



バルブシステムの操作はリモコンで制御。ワイヤレスで操作できるため、車内に余分な操作スイッチなどを追加しなくても良いのは大きなメリット。モーター式ではないため重量増心配もなし。

Power Craft HYBRID EXHAUST SYSTEM

価格：45万円

☎ パワークラフト ☎ 0120-809-099

<http://www.power-craft.jp>

PHOTO：市 健治 REPORT：渡辺大輔



高い排気効率と最上級のサウンドに加え、スーパースポーツならではの機構も装備



スペース効率を求めた結果、パイプとサイレンサーを2階立て構造でレイアウト。高品質なステンレスを素材に採用し、サウンド面でも妥協のない作り込みを行う。もちろんスタイリングはφ130のチタンテールを組み合わせ、高品位な印象を与える。純正中間に対応するφ80-φ90-φ70と、中間ストレートに対応するφ90-φ70の2パターンが用意される。

タービンアウトレット 価格：9万5000円

第一触媒を交換しスポーツ走行などでより効率的な排気を促すタービンアウトレットもラインアップ。使用する素材はマフラーと同様の高品質なステンレスを採用。タービン以降のすべてを交換することで、大幅なパフォーマンスアップが狙えるはずだ。



ストレートセンターパイプ 価格：7万円

ストレートセンターパイプは、純正対応サイズのφ70-φ80と、φ70-φ90の2タイプがラインアップ。この他にもセンターにサイレンサーを設けたストレートセンターサイレンサー（8万2000円）も用意し、あらゆる排気系チューンのニーズに対応する。

排 気ガスを効率的に排出するのは、パフォーマンスを得るためには必須条件。特にスーパースポーツに位置付けられるGTRなら、なおのこと重視したいチューニングプログラムのひとつだ。

そんな排気系のアップデートを考えた時、高効率化と共に気になってくるのが排気音の拡大だ。パワークラフトがリリースする「ハイブリッドエキゾーストマフラーシステム」は、そんな気になる排気音を、独自の可変バルブシステムによって調整できるのが最大のポイントとなっている。

可変バルブによって排気が流れる流路を変えるこのシステム。音が気になる時は2本ある流路のうち1本を塞ぎ、消音性を確保。一転、スポーツ走行でアクセルを全開にする時などはより効率的に排気できる流路へと導

くことで、パフォーマンスをアップさせることができるのだ。

これだけでも十分な性能ではあるが、さらにストレート構造のセンターパイプやタービンアウトレットまでラインアップ。確実に排気効率を高めるとともに、トータルでセットすればかなりの重量軽減にもつながるため、軽量化といったニーズにも威力を発揮する。

さらに、特徴といえるのがバルブシステムの操作。類似するシステムのはほとんどはモーター式で配線の取り回しが必要になる。しかしハイブリッドエキゾーストマフラーシステムは負圧によってバルブを開閉するため、リモコンでの操作が可能になっている。排気音調整もスマートに行う。スーパースポーツのGTRオーナーが理想とするすべての性能が、このマフラーには詰め込まれているのだ。

Valenti JEWEL LED TAIL LAMP REVO

価格：オープンプライス

☎ ヴァレンティ ☎ 058-322-6700 <http://www.valentijapan.com>

PHOTO：伊藤吉行／ヴァレンティ



R35用LEDテールランプは、ヴァレンティが新たに立ち上げたRevoシリーズで展開。従来シリーズが砲弾型LEDを使用していたのに対し、高輝度LEDのSMDチップを採用。より明るく、そして耐久性が高いものへとクオリティアップが図られている。その一方で、カプラーオンで接続できる手軽さもユーザーから支持されているポイントだ。

点灯イメージ



カラーバリエーション



後期ルック&フルLEDのヘッドランプを開発中!

JEWEL HEAD LAMP (開発中)

ヴァレンティが現在、開発を進めているのがジュエルヘッドランプ。ヘッドライトはロービーム、ハイビームともにLED化。さらにLEDライトバーも採用し、後期純正のイメージを表現しつつ、近未来感も演出している。なお、価格は未定だが純正価格よりも抑えた設定を検討しているという。

手軽なアイテムもラインアップ



テールランプやヘッドランプ以外にもヴァレンティではLED製品が充実している。ルームランプやライセンスランプといったアイテムは手軽にアップグレードしたいというオーナーにとってはうれしいアイテムだろう。

フルLED化で後期ルックを凌駕！
手軽にハイセンスなアップデートを実現

純

正後期のようなLEDライトバーを採り入れつつ、スタイリッシュなリヤビューを構築してくれるとあって、現在R35オーナーから大きな注目を集めているのがヴァレンティが開発する「ジュエルLEDテールランプRevo」だ。

このテールランプは純正レイアウトを継承してノーマルらしさを維持する一方で、オリジナルのリフレクターと高輝度LEDの採用によって、きらめき感と明るさを格段にアップさせている。しかも、純正後期はウィンカーとバックランプは電球を使用するのに対し、それらのランプも含めてフルLED化を実現しているのもポイントだ。

そのため、後期ルックを構築したいという前中期型オーナーだけでなく、「フルLED化によって、リヤビュー

にメリハリを与えたい」という後期モデルのオーナーからも支持されているのだ。

また、ヴァレンティではLEDのルームランプやライセンスランプといったより手軽にアップグレードできる製品もラインアップ。R35を隅々まで彩ることを可能としている。

そして、今後さらに注目を集めそうなのが、現在開発中のヘッドランプ。デモカーに装着しているのは試作品だが、LEDヘッドライトやLEDライトバーのポジションランプを採用していることが分かる。テールランプと同様にヘッドランプも後期ルックが構築できるとなれば、特に前中期オーナーには見逃せないアイテムとなるだろう。



TUNED R35 0-1000m FULL TEST

リミッターカットからブーストアップ、
タービン交換に4.1ℓ仕様、そしてNOS搭載車まで。
総計15台のR35GT-Rが集結し、0-1000mの加速性能を計測。
各々の仕様にチューニングされたマシンが
渾身のパフォーマンスを解き放つ。
全開アタックのリザルトから、その真髄を存分に堪能してくれ!

R35 Acceleration Test ▶ 0-1000m

15台のチューニングパターンから検証する
R35加速性能フルテスト!



アメリカのドラッグマシンなどに使用されることが多いウォーターインジェクション。アルコールと水を50:50の割合で混合し、ミスト状にしてサクションパイプ内に噴射する。これにより吸気温度が下がり、ノッキングの抑制に繋がる。

エアコン&カーナビ付きの快速ストリートスペックながら、ゼロヨンでのベストタイムは9秒478をマーク。初回の0-1000mアタックでは17秒7、トップスピード316km/hという好記録を残したTMワークス。まさに「究極のストリート仕様」と言っても過言ではないこのマシンには、長年のドラッグ

競技で蓄積したノウハウが惜しみなく注ぎ込まれている。

「ゼロヨンではトルクを上げ過ぎるとホイールスピンの嵐で終わってしまう。それを防ぐにはある程度エンジンを回して使うことが必要!」そしてブロックの強度も保ちたいので、あえて排気量アップはせずにノーマルス

トロークの3.8ℓにこだわりました」というのはTMワークスの浜原さん。闇雲にトルクを稼ぐのではなく、上で伸びるパワー特性に味付けたのが特徴だ。

0ターボキットや大容量サージタンクをドッキング。さらに3速以上ではNOSを噴射することで、暴力的な加速を手に入れている。

を詰める余裕が生まれた。点火時期が進められるようになり、高回転域での伸びが大きく変わったそう。ところでこのデモカーはMY08ベースとなるが、MY11のECUデータに書き替えることでローンチスタートが使えるようにしているのもミソ。もちろんミッション強化にも余念はない。

圧倒的な完成度を見せるストリートスペック

320km/h

200マイル超えを実現したアップグレードは!?

「大トルク化に備えHKSの強化クラッチや強化ギヤ(1速)などで対策しましたが、それでも強度は足りないよううで4速ギヤを2回ほど飛ばしました。そこで今回は、ネココーポレーショ



Tuned by
TM WORKS

TMワークス 石川県加賀市伊切町乙38-1 ☎0761-75-3338 <http://tm-works.ico.bz>

3.8ℓ強化+GTII7867+NOS
1150ps / 120kgm



タービンはHKSのGTII7867で、最大ブースト圧2kg/cm²時に最高出力950ps、最大トルク120kg-mを発揮。ブースト圧についても緻密な制御を行っており、1、2速を1.4kg/cm²に抑え、途中から2kg/cm²掛けることでホイールスピンを抑えて、トラクションを確保した。また、今回はNOSの噴射ノズルを最大サイズに変更することで200psの上乗せに成功。



排気量はノーマルのまま、HKSの鍛造ピストンやH断面コンロッドを組み込んだVR38DETT改。カムはIN/EXともに280度で、純正クランクシャフトはバランス取りを施した。サージタンクはHKSの大容量タイプだ。サードの燃料ポンプを2基掛け、高出力&高回転化に備えてインジェクター容量も拡大している。

SPECIFICATIONS

POWER 1150ps / 6800rpm
TORQUE 120kgm / 5800rpm

■エンジン(設定ブースト圧:2.0kg/cm²): HKS・鍛造ピストン、コンロッド、GTII7867タービン、カムシャフト(IN&EX280度)、GT1000インタークーラー、サージタンク、GTウエストゲート、エキマニ、フロントパイプ/RH9・マフラー/TMワークス・オリジナルECU、純正クランクシャフトバランス取り、NOSシステム、ウォーターインジェクション/570ccインジェクター×12/サード・295ℓフューエルポンプ×2、ラジエター ■ドライブトレイン: HKS・DCTクーラー/強化クラッチ、ATS・LSD、GR6用強化ギヤ(1~6速)、TMワークス・MTケース補強 ■サスペンション: TMワークス・TMダンパー(F12kg/mm R8kg/mm) ■ブレーキ: RH9ローター(F400φ R390φ) エンドレス・MX72パッド ■ホイール: ボルクレーシングG12(F9.5J×20 R10.5J×20) ■タイヤ: アドバンA08B(FR285/35R20) ■インテリア: RH9・ステアリング/シートベルト/レカロシート/アルパイン・パワーアンプ ■エクステリア: MY14ヘッドライト移植 など



レカロのリクライニングバケットシートをツイン装着するなど、快適性にもこだわった。当然ながらエアコンも機能する。車重は1700kg以上とかなりのヘビー級だが、そんなハンデはまったく感じさせない加速力をみせる。

装着タイヤはアドバンA08Bで、空気圧は週間1.8kg/cm²に合わせてアタックを行なった。足回りはオリジナルのTMダンパーで、フロント12kg/mm、リヤ8kg/mmのスプリングを組み合わせる。そのままストリートに駆け出せる仕様で、圧倒的な速さを実現しているのも魅力だ。

トルクアップに有効と浜原さんも絶賛するのがGT1000用のインタークーラー。以前は厚み60mmのRタイプを使用していたが、これに変更することで、全域で大幅なトルクアップを実現したそうだ。



GR6ミッションは1〜6速までの内部ギヤを強化。純正は異音を抑えるために斜めになった歯のヘリカルギヤを採用するが、これを平歯とすることで強度をアップ。また、ミッションケースにも補強を施した。ちなみに以前はドライブシャフトも頻りに折れていたが、ATSのLSD(リヤ)を入れてからは解消したとか。



NOSのボンベやウォーターインジェクションのタンク&コンプレッサーはトランク内に設置される。またストリート仕様であるこのマシンはサウンドチューンにも着手。アルパインのパワーアンプを搭載する。

TUNED R35
0-1000m
FULL TEST



LAUNCH CONTROL START
0-1000m TIME

17"38

SPEED@1000m

325.18 km/h



TMワークス
浜原さん

このクルマはストリート仕様の限界に挑むことをコンセプトに製作してきました。だから通勤やコンビニに行くのにも普通に使っていますし、サーキットやドラッグコースに自走で往復することも可能です。今回はスタートが若干キマらなかったのですが、200マイルを達成したのでよかったです。欲を言えば16秒台に入れたかったけど、まだやるべきことは沢山あります。レブリミットはまだ引き上げられそうだし、すでにGT1000+キットも用意しています。さらなるタイムアップを目指したいですね。

「圧倒的なパワー感でこれはワイルドスピードの世界か?」って思うくらい。ふつうは4速、5速とシフトアップするにつれて加速がだんだん鈍ってくるんだけど、それがまったくないんだ。ずっと背中がシートに押し付けられている。それでいてスタート時のトラクションの掛かりもよく1000psとは思えないほど扱いやすい。すべてにおいて完成度が高いのだから、この結果は当然だよ」と、アタックに挑んだターザン山田選手もベタ褒めだ。

というわけで、今回のトップタイムをマークしたTMワークスのR35ストリートスベック。その躍進はまだまだ留まることを知らなそう。

この1〜6速強化ギヤを投入。これによってGR6が壊れるリスクが減ったので、レブリミットの引き上げ(7500rpm→8000rpm)やNOS噴射ノズルの拡大に踏み切っています。

こうしたアップデートがドンピシャにハマり、0-1000m加速は17秒38をマーク。みごと目標にきてきた0-1000mアタックの200マイル(325km/h)超え一番乗りを果たしてみせた。

TUNED R35
0-1000m
FULL TEST



ダウンフォースの増加と同時に、ブレーキクーリングエアガイドとの併用で効果的にブレーキを冷却するブレーキダクトも装備したカーボンフロントリップタイプ2。その下に装着されるのは、試作のアンダーパネルだ。

NORMAL START
0-1000m TIME **17"61**
SPEED@1000m **306.95 km/h**

おなじみカンサイサービスのフラッグシップマシンとして、サーキットでの検証を繰り返しながらパフォーマンスに磨きをかけ続けている究極のR35。タイムアタックではラジアルタイヤ装着車としてトップレベルの実力を持ちながら、自走でサーキットもOKという高い使い勝手を兼ね備えているのが特徴と言えるだろう。

今回のテストは、基本的に2015年のHKSプレミアムデイにおいて、富士スピードウェイ1分42秒7を記録したままのセットアップ。コーナーでのダウンフォースを稼ぎ出す試作のフロントアンダーパネルを装着しているなど一発勝負の0-1000m加速では不利な条件ながら、見事17秒61の好タイムを記録した。

ベースマシンは初期型のMY07で、ブーストアップから徐々にステップアップ。そうして蓄積したノウハウをフルに投入されているのが、4・1ℓに排気量アップしたVR38エンジンにGT1000フルタービンキットを核とした現在の1000ps仕様なのだ。

エンジンやパワートレイン系はHKS製パーツを中心に、カンサイサービスならではの高精度で組み付けられたもの。加えてクランクジャーナルにはDLC、ピストンやピストンピン、ピストンリング、クランク&コンロッドメタルにはWPC加工を施している。

圧倒的なパワーを扱いやすく調教しているのは、オリジナルのスポーツECM。もちろん完全現車合わせのセッティングとなっているが、その変更箇所や内容はユーザー仕様の延長線上にあるものだという。またDCT制御のTCMのプログラムにリセッティングを加え、クラッチミートのタイミングを最適化している。

車高調はHKSハイパーマックスMAXIVベースのオリジナルスペックだが、これも豊富なデータを生かすための敢えての選択。ピロボールタイプのアームも追加し、トラクション性能と走行安定性の向上を実現させた。



排気系はHKS製のエキマニとフロントパイプに、カンサイサービスの試作サーキットスベックマフラーの組み合わせ。サーキット走行を想定してキャタライザーは装備していない。



カンサイサービスのオリジナルシートレールを介して装着されるのは、サベルト製のフルバケットシートGT300M。ステアリングはナルディの340φで、MCR/ドルシステムを装着。高級感のある厚手のフロアマットはオリジナルだ。



ハイパフォーマンスを受け止めるために、ブレーキも最高峰の性能をもつエンドレスのレーシングモノブロックを選択。ローターもフロント400φ、リヤ387φの大型タイプだ。クーリング用のエアガイドも装備。



車高調はハイパーマックス・スポーツカンサイスベック。片側25mmワイド設定のフェンダーに収められているアドバンレーシングGTは、前後とも11J。タイヤはGT-R専用の最強ラジアルとして開発されたアドバンA08Bだ。

カンサイサービス 市田さん

フラッグシップのR35でも、トータルパッケージで性能を追求するのがカンサイサービス流のアプローチです。常にユーザーの1歩先のレベルでテストを行いながら、結果の出たものだけをフィードバックしています。



Tuned by Kansai SERVICE

◎ カンサイサービス 奈良県奈良市小倉町1080
☎0743-84-0126 <http://www.kansaisv.co.jp>

4.1ℓ+GTⅡ7867
1000ps / 120kgm

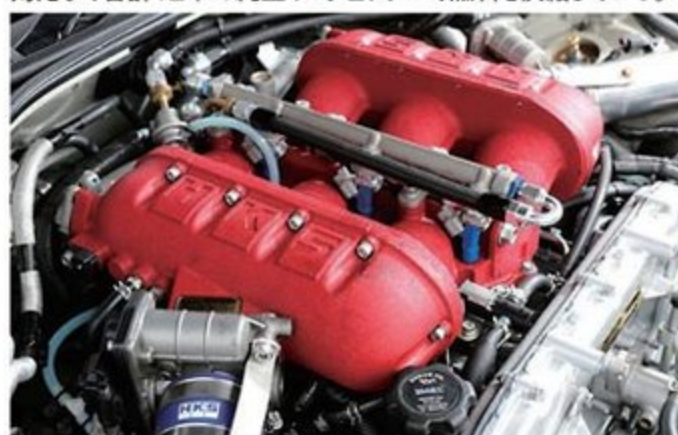
VR38DETTエンジンはHKSキットで4.1ℓへ排気量アップ。クランクジャーナルには表面強度と潤滑性向上のDLC、ピストンやピストンリングなどには強度を向上させるWPC加工を追加している。

SPECIFICATIONS

POWER 1000ps / 7300rpm
TORQUE 120kgm / 4500rpm

■エンジン(設定ブースト圧: 1.8kg/cm²): Kansai・スポーツECM、オリジナル燃料ポンプ×4、試作サーキットスベックマフラー/HKS・4.1ℓキット、IN&EX272度カム、GT1000タービンキット、レーシングサクシオン、ハイフローサーージタンク、DCTオイルクーラー、SQV、EVC6
■ドライブトレイン: Kansai・LSDスベック3(F)、LSDスベック2(R)、スポーツTCM/HKS・強化ミッション&クラッチ ■サスペンション: Kansai・ハイパーマックスMAXIVオリジナルスベック(F18kg/mm R14kg/mm)、スタビライザー ■ブレーキ: Kansai・ブレーキクーリングエアガイド/エンドレス・レーシングMONO6キャリパー+400φローター(F) レーシングMONO6rキャリパー+387φローター(R)、W003パッド(FR) ■ホイール: アドバンレーシングGT(FR11J×20+5) ■タイヤ: アドバンA08B(FR285/35R20) ■インテリア: Kansai・シートレール、フロアマット/サベルト・GT300Mシート、6点式ベルト/ナルディ・340φ/HKS・サーキットアタックカウンター ■エクステリア: Kansai・フロントリップ、カナード、サイドステップ、リヤアンダー、リヤディフューザー、リヤウィング、FRワイドフェンダー/SEIBON・ボンネット

吸気効率を向上させるHKS製ハイフローサーージタンクのバンク間に見えるデリバリーはフューエルアップグレードキットで、1000psに対応して合計12本の純正インジェクターで燃料を供給している。



タービンはHKSのGT1000フルタービンキットで、インタークーラーやパイピング類もキットに付属のものを装着。その他部分も含め、パーツや加工にワンオフはなく、ユーザーカーにも再現可能な1000psなのだ。



サーキット仕様のままでの好タイムが トータルパフォーマンスの高さを証明

タイムアタックシーズンに向けて、1年間使われたエンジンはオーバーホールで各部をチェック。タービンの変更も検討されている。空力面のさらなる強化も含め、目指すはラジアルタイヤでの富士スピードウェイ1分40秒切りである。



Tuned by

HKS Technical Factory

エッチ・ケー・エス テクニカルファクトリー

埼玉県戸田市美女木5-2-8 ☎048-421-0508 <http://www.hks-tf.co.jp>

4.1ℓ+GTⅡ7867
1063ps / 121kgm



HKSが総力を挙げて開発したパーツが余すことなく投入される。ロングストローク化したクランクにより排気量は4.1ℓにスケールアップ。これに1機あたり550psの風量を持つGTⅡ7867タービンを組み合わせることで、最大ブースト圧1.9kg/cm時に1063ps / 121kgmを発揮する。ちなみに燃料は、燃料添加剤のDHOBを混合したハイオクガソリンを使用。

SPECIFICATIONS

POWER 1063ps / 7400rpm
TORQUE 121kgm / 3980rpm

■エンジン(設定ブースト圧: 2.0kg/cm): HKS4.1ℓキット(鍛造ピストン、H断面コンロッド、削り出しクランク)、カムシャフト(IN270度11mmリフト、EX278度11mmリフト)、強化バルブスプリング、GTⅡ7867タービン×2、GTⅡウェストゲート、0.8mmヘッドガスケット、EVC6&スーパーSQV、FコンiS、レーシングサクシオン、サージタンク、GT1000インタークーラー、デフクーラーキット / HKS-TF・オリジナルコンピューター、ポート拡大、研磨、スロットル拡大加工、ワンオフマフラー / ATIクランクダンパー / 純正575ccインジェクター×12 / 195ℓ燃料ポンプ×3 ■ドライブトレイン: HKS・強化トランスミッション、DCTクーラー / ニスモLSD(R) ■サスペンション: HKSハイパーマックスⅣ SP(F18kg/mm R16kg/mm) / カンサイサービスタビライザー ■ブレーキ: エンドレス・レーシングMONO6キャリパー、390φローター(F)、エンドレス・レーシングMONO4キャリパー、390φローター(R)、強化ホース、PFCレーシングパッド ■ホイール: アドバンレーシングGT(FR11J×20+5) ■タイヤ: アドバンA08B(FR285 / 35R20) ■インテリア: ナルディ340φステアリング / レカロRS-G / ウィランズ4点シートベルト など



吸入空気量の増大を狙い、スロットル径の拡大加工も実施。インタークーラーパイプはできるだけ空気がスムーズに流れるように取り回しを工夫する。エンジンやタービンが効率良く仕事ができるように作り込んでいるのがわかる。

富士スピードウェイのラジアル最速マシンが セツトアップを煮詰めて0.1000mアタックに挑む!!

富士スピードウェイでR35 GT-Rのラジアルタイヤ最速となる1分41秒7をマークしている通称、「神風R」。HKSのアンテナショップであるHKSテクニカルファクトリーが手掛けるこのチューンドマシンは、オーナーと二人三脚で作上げてきたものだ。

当然ながら装着されるパーツはHKSのオンパレード状態。エンジン本体は4.1ℓに排気量アップした上でGT1000キットをセツト。ハイカムや大容量サージタンクを組み込むことで、最大ブースト圧1.9kg/cm時に1063ps / 121kgmという圧倒

的なポテンシャルを披露する。

ポート加工やインタークーラーパイプの見直しこそ行なっているものの、基本的には市販パーツのみで構成されているので、手に入れたという人が現れば同じ仕様を作ることが可能というのも、このマシンの見どころと

言えるだろう。

また、駆動系の強化も抜かりなく、HKSの強化トランスミッションを導入。DCTクーラーやデフクーラーキットを装着して油温の安定化を図るなど、安定した走りを実現するためのチューニングが施される。

ところで0.1000mタイム計測

は2度目の挑戦となるこのマシン。18秒77を記録した初回のアタックからの変更点は、オートサロン2016でお披露目されたバリスの新作ワイドボディエアロを纏ったくらい。つまり、パワー系や足回りの変更点は一切なし

という状態でアタックに臨んだ。

一般的に、GTウイングやワイドボディを装着するとドラッグ(抵抗)は増える方向なだけに自己ベストの更新は難しいと思われたが、フタを開けてみれば1秒近くのタイムアップ!

前回はスタート時にホイールスピンを誘発して一度アクセルを戻さざるを得なかった状態だったのに対し、今回はクラッチのセツトアップを煮詰め、スタートダッシュがうまく決まったことが要因と考えられる。実際に、計測データを比較してみると、0.1000mのタイムは前回が5秒64であるのに



前回は少しでもトップスピードを伸ばすため、GTウイングレスでアタックしたが今回はそのまま。ただしウイングは寝かせる方向でセットアップを行ない、高速域でのドラッグ(抵抗)の増大を抑えている。300km/hの世界では空気が壁になるので、こうした細かい配慮も決して侮れない。



ストレート仕様のワンオフマフラーが迫力のサウンドを奏でる。パリスの新作エアロは機能面までこだわり抜いた造形。バンパーに設けたエアガイドから空気を導き、ボンネットやフェンダーに設けたルーバーフィンから排出する。エンジンルーム内の熱気を逃がして吸入温度を抑制したのもタイムに繋がった。



サーキット仕様ということでハードな印象を持たれがちだが、実はエアコン&オーディオ付きの快適スベック。ロールケージは組み込まれるのはサーキットでの、安全性を確保するためだ。シートはレカロRS-Gをツイン装着。ミッションはHKSの強化品を投入するなど駆動系のパワーへの対応も余念がない。



NORMAL START
0-1000m TIME 17"98
SPEED@1000m 300.11km/h



パリスの新作ワイドボディエアロは、これまで以上の存在感を発揮する。タイヤはアドバンA08Bでサイズは前後とも285/35R20。ホイールはアドバンレーシングGTをチョイスした。現状はトレッド拡大に対してスペーサーを咬ませて対応しているが、今後は延長アームも製作予定だ。



HKSテクニカルファクトリー 菊池さん

富士スピードウェイを走る、そのままの状態です。今回のスタートでも前後タイヤの回転差が大き過ぎてエラーが出るなどともにアタックできずに苦労しましたが、最後の1本でタイム計測できたのでホッとしています。エアロやウイングを付けたことでトップスピードは5km/h落ちましたが、スタートがよくタイムは1秒以上更新しました。今度の富士アタックではGT1000+キットを投入、あわよくば4.3ℓ化する予定なので楽しみにしててくださいね。

対し、今回は4秒72と、スタートで大きくタイムを短縮していることが見て取れる。

とはいえ、あまりの強大なトルクによるスリップなどで、スタート時の前後輪での回転差が大きく出てしまうという症状が発生。こうなると、車両の統合制御がエラー診断を出しスロットルを強制的に閉じてしまう。そのため、今回はセッティングを変えながら数本のアタックを試みたが、まともに計測できたのは1本のみであった。

セットアップが決まらずローンチスタートも使えなかったが、ノーマルスタイトで0-1000mは17秒9、最高速は300km/hに達しているのだから、その実力たるや恐るべきものだ。

また、超高速域まで安定してコントロールできたのは、パリスのエアロがダウンフォースをしっかりと発生しつつ、ドラッグの発生をうまく抑えている証。

特に高速域でのフルブレーキ時に挙動が安定しているので、ドライバーとしても躊躇なくアクセルを踏み抜けるとターザン山田のコメント。

セットアップを進めるだけでも伸びしろを感じる神風R、次回のアタックにも期待したい。

TUNED R35 0-1000m FULL TEST

Tuned by WING TAKEO

⑧ ウイングタケオ 三重県三重郡川越町高松86-1
☎059-363-2104 http://www.wing-takeo.com

**4.1ℓ強化+TD06SH-25G
1000ps/110kgm**

ノーマル排気量にこだわりながら、ハイパワー化に合わせHKS製の鍛造ピストンとコンロッドを投入。ヘッドは動弁系やポートには手を加えず、IN/EX272度のJUN製ハイカムを装着。タービンはTD06SH-25GツインのトラストRX1200キット。大容量タイプのサージタンクも導入し、吸気効率の向上も図られている。

ベストタイムとなった2本目は、ローンチ設定回転を4000から4300rpmにアップしてのもの。終速も300km/hオーバーを達成し、このマシンのポテンシャルの高さを顕示した。



空力とクーリングを重視して、バンパーやカナード、フェンダーなどフロントまわりはトップシークレット製をチョイス。今回はアライメントも含め、サーキット仕様のまま。



腰下をHKS鍛造ピストンとH断面コンロッドで強化した3.8ℓに、TD06SHタービンの組み合わせ。1000psのパワーと110kgmのトルクがサーキットでも強い武器となる。

サーキットセッティングのままながら
直線加速で見事にベスト更新!

LAUNCH CONTROL START
0-1000m TIME

18"16

SPEED@1000m **300.88**km/h

SPECIFICATIONS

POWER 1000ps/7000rpm
TORQUE 110kgm/4500rpm

■エンジン(設定ブースト圧: 1.8kg/cm²): HKS・鍛造ピストン、コンロッド、EVC 6iR/トラスト・RX1200タービン、エアクリターナー、サージタンク、インタークーラー、オイルクーラー、EXマニ、フロントパイプ/JUN・カムシャフト(IN&EX272度)/RH9・マフラー/DRL・ラジエーター/ウイングタケオ・オリジナルECU/1200ccインジェクター×6/サード・フューエルポンプ ■ドライブトレイン: HKS・クラッチ/ドットソン・1速ギヤ/NEKO・5速ギヤ、ETSコントローラー、ミッションブレース/Kansai サービス・LSD ■サスペンション: ウイングタケオ・オリジナルクワックス製車高調(ベストテックスF24kg/mm R18kg/mm) ■ブレーキ: ローター(F AP400φ R RDD400φ)/パッド(Fエンドレス R制動屋)/キャリパー(Fエンドレスレーシングモノ6 ■ホイール: エンケイGTCC01(F10J×20 +30 R10.5J×20 +18) ■タイヤ: ダンロップGT600(FR285/35R20) ■インテリア: RH9・シートベルト/レカロ・RS-G&SR-7 ■エクステリア: ウイングタケオ・GTウイング/トップシークレット・フロントバンパー、カナード、トランク、フェンダー ほか

Tuned by PHOENIX's POWER

⑧ フェニックスパワー 京都府久世郡久御山町佐古外屋敷37-2
☎0774-48-1157 http://www.phoenixs.co.jp

**3.8ℓ強化+TD06SH-20G改27Z
1007ps/134kgm**

このR35GT-Rは、ストリートメインのユーザーマシン。排気量はあえて純正のまま、JUNの272度ハイカムやトラストRXサージタンクを装備。ECUTEKで緻密なセッティングを取り、ブースト圧2kg/cm²時に1007psを発揮。

「中間域はトルクフルなのですが6700rpm位から過給圧がタレている状態。これまでのサーキット経験では十分足りていたのですが、6速全開で引っ張る0-1000mではパワーバンドを外してしまいました。ココの改善で、さらなるタイム短縮も狙えますね」と、フェニックスパワーの中辻さん。

LAUNCH CONTROL START
0-1000m TIME **18"36**
SPEED@1000m **297.05**km/h

ワイドバンドな
オリジナル27Zタービンで
コストパフォーマンスに優れた
1000ps仕様を実現!

SPECIFICATIONS

POWER 1007ps/6600rpm
TORQUE 134kgm/4650rpm

■エンジン(設定ブースト圧: 2.0kg/cm²): HKS・鍛造ピストン、コンロッド/JUNエキマニ/フェニックスパワー・TD06SH 20G改27Z 10cmタービン、1300ccインジェクター、アプリケーションCPU/トラスト・サージタンク、鎗物エキマニ、タイプ29インタークーラー、フロントパイプ/RH9・90φチタンマフラー/サード295cc燃料ポンプ ■ドライブトレイン: ネココーポレーション強化ギヤセット、7枚ディスククラッチ、ファイナルサポート、トラストDCTクーラー、フェニックスパワー・オリジナルMTプログラム2013改 ■サスペンション: アラゴスタタイプSA/LaNaスプリング(F16kg/mm R10kg/mm) ■ブレーキ: エンドレスレーシングモノ6(FR)、ローター(F400φ R390φ)、CC-Rgパッド ■ホイール: ボルクレーシングTE37ウルトラ(F11J×20+30 R11J×20±0) ■タイヤ: アドバンA08B(285/35R20) ■インテリア: デュエルマン365φステアリング/レカロRS-G、SR-7/トラスト・ブースト計、燃圧計 ■エクステリア: フェニックスパワー・フロントマスクタイプIIサーキットベック/バリス・サイドステップ、フロントフェンダー、リヤスプリッターフィン/トップシークレット/リヤウイング など



エアコン吹き出し口にブースト計&燃圧計をビルトイン。ノーマル然としたコックピットからは1000ps級のマシンであることを微塵も感じさせない。ハンドルはデュエルマンの365φ。シートはレカロRS-G&SR-7に交換される。さらに強化ミッション&クラッチを導入するなど、駆動系の強化も抜かりない。



高出力化に備えてHKSのピストンやコンロッドを組み込むものの、コストパフォーマンス性も考慮して排気量はあえて3.8ℓのまま。燃焼室加工やポート研磨もせずに1000psを達成したこのR35は、街乗りや最高速を楽しむユーザーカーだ。純正エアフロ制御をベースに、その計測限界を超えた領域ではECUTEKのスピードデンシティーという特殊モードでコントロールする。

Tuned by ESPRIT

⑧ エスプリ 三重県鈴鹿市住吉3-19-1
☎0593-70-8080 http://www.esprit.to

**3.8ℓ強化+GTII7460
870ps/115kgm**

今回のテストに持ち込まれたR35は、まさにエスプリらしさが凝縮されたものだ。そのポテンシャルはユーザーカーにほとんど手を加えることなく18秒45を計時し、並み居る強豪デモカーたちに肩を並べるものとなった。

「ひと言でいうならオールマイティ仕様ということになりますが、オーナーはこのマシンをストリートメインで走らせながら、たまにサーキットへという感じですかね。オーナーからの『最高速到達速度をできるだけ速く!』という要望を実現させるために、このような仕様になりました」とは、エスプリの北村さん。



VR38DETTエンジンは排気量を変えずにHKSコンロッド、ピストンでハイパワーに対応できるように強化。ヘッドは東名ボンカムの装着に加えて、インテークポートの研磨も施され、トラスト製サージタンクも装備される。制御はオリジナルECU。

HKSのGT800フルタービンキットは、最大ブースト1.7kg/cm²の設定で870psを発揮する。ウエストゲートとブローオフバルブもHKS製を選択している。HKSとトラストのパイプが並んでいるのが面白い。



GT800を軸に
加速特性を追及して
オールマイティな
速さを獲得!

LAUNCH CONTROL START
0-1000m TIME

18"45

SPEED@1000m **295.09**km/h

SPECIFICATIONS

POWER 870ps
TORQUE 115kgm

■エンジン(設定ブースト圧: 1.7kg/cm²): エスプリ・ポート研磨、オリジナルコンピューター、2本出しマフラー(マインズ改)、カーボンダクト/HKS・コンロッド、GT800キット、ブローオフバルブ、EVC/トラスト・サージタンク、インタークーラー/東名パワード・カム ■ドライブトレイン: HKS・強化ミッション&クラッチ ■サスペンション: エンドレス・ジョールFUNCTION(F16kg/mm R10kg/mm) ■ブレーキ: F エンジェスレーシングMONO6キャリパー(F)、380φローター(FR)、MX72パッド(FR) ■ホイール: プロドライブ・GC-012L(F11J×20 R10.5J×20) ■タイヤ: アドバンA08B(FR285/35R20) ■インテリア: プロドライブ・シートベルト/マインズ・ステアリング ■エクステリア: エスプリドライカーボンリップ、リヤウイング、インタークーラーダクト など

Tuned by ENDLESS

⑨ エンドレス 兵庫県神戸市西区岩岡町古郷字南場960-8
☎078-969-2555 http://www.endless-r.co.jp

**3.8ℓ強化+GTII7460
850ps**

タービンはエンドレスとしては初めてのHKS製GTII7460で、エンジンも同じくHKS製の鍛造ピストンとH断面コンロッドで強化。と、これだけなら普通のGT800仕様なのだが、それまでに導入されていたトラスト製サージタンクやパイピング類などを、極力活用するのがエンドレスの真骨頂。オリジナルECUセッティングと合わせて850psオーバーを発揮させることに成功した。

300km/hに迫る終速の源となっているのが150km/hからの加速で、この領域に関しては1000psクラスの他車を上回っていたのである。



フロントのアンダーディフューザー一体式のリップスポイラーはエンドレスのオリジナル。そのほか外装類はトップシークレットやカンサイサービス、パリスを組み合わせようままとめている。灯火類は後期仕様だ。



トラスト製のサージタンクはブーストアップ仕様から引き続き装着。腰下を鍛造ピストンとH断面コンロッドで強化して、GTII7460タービン装着したGT800仕様にプラスαの補機類をセット。ヘッドにはHKS製のハイカムも組み合わせ、ブースト1.8kg/cmで850ps以上を発揮する。

ユーザー目線のセットアップで GT800仕様を上回る パフォーマンスを発揮

LAUNCH CONTROL START
0-1000m TIME **18"53**

SPEED@1000m **295.95** km/h

SPECIFICATIONS

POWER 850ps

TORQUE -----

■エンジン(設定ブースト圧: 1.8kg/cm): HKS・鍛造ピストン、コンロッド、GT800タービン、カムシャフト(IN270度/EX278度)、インタークーラー、ウエストゲート、エアクリナー、エキマニ、EVC6R/RH9・マフラー/トラスト・サージタンク、ブローオフバルブ、パイピング/エンドレス・オリジナルECU、追加オイルクーラー/900ccインジェクター×6/295ℓフェルボン×2 ■ドライブトレイン: DCTクーラー/7枚クラッチディスク/NEKO・強化ミッション/ATS・カーボンLSD ■サスペンション: エンドレス・オリジナル車高調(Fハイバコ22kg/mm R16kg/mm) ■ブレーキ: RH9ローター(FR400φ)/エンドレス・パッド ■ホイール: アドバンGT(FR11J×20 +5) ■タイヤ: ミシュランパイロットスポーツカップ2(285/35R20) ■インテリア: RH9・ステアリング/タカタ・シートベルト/レカロ・シート ■エクステリア: エンドレス・Fカーボンディフューザー/トップシークレット・サイド、リヤアンダー、カンサイサービス・Fフェンダー、GTウイング/パリス・Rフェンダー など

Tuned by GARAGE YAWATA

⑨ ガレージ八幡 愛知県半田市上浜町10-20
☎0569-26-16600 http://streetspecial.ico.bz

**3.8ℓ強化+GT3037S
1050ps/110kgm**

鋭い加速が求められるゼロセンでは、極端なビッグタービンは不利ということで、今までのGT3240からひと回り小さいGT3037Sにチェンジ。ポーテッドジュラウドを生かしたハイブーストで、一気に300km/hまで持っていくのが狙いだ。

「下からパワーが立ち上がり、スムーズに8000rpmまで回る特性は前回とは別物だね。ただし4速までの鋭い加速感が、5速にシフトアップしたとたんに衰える印象をうけた。この部分の特性を改善すれば、記録はまだまだ伸ばせるだろうね」と、テストを担当したターザン山田。

LAUNCH CONTROL START
0-1000m TIME **18"77**

SPEED@1000m **288.06** km/h

GT3240から GT3037Sへ変更 加速重視の新たな タービン選択でアタック!

SPECIFICATIONS

POWER 1050ps/7600rpm

TORQUE 110kgm/7000rpm

■エンジン(設定ブースト圧: 1.8kg/cm): HKS・鍛造ピストン、コンロッド、GT3037Sタービン×2、東名・カム(IN&EX280度)、バルブスプリング/トラスト・ウエストゲート/ブリッツ・SBCブーストコントローラー/ATI・ダンパーブリー/ガレージ八幡・オリジナルECU、インジェクター・ツインドライブ(850cc×6+550cc×6)、フロントパイプ、マフラー、4層インタークーラー、3層ラジエーター、オイルクーラー×2、オイルディスポーザー/ボッシュ・燃料ポンプ×2 ■ドライブトレイン: ガレージ八幡・MTデータ書き換え(MY13仕様)、1+1強化クラッチ/1速強化ギヤ、DCTクーラー×2 ■サスペンション: アベックス・N1ダンパー改(F18kg/mm R8kg/mm) ■ブレーキ: RH9ローター(FR400φ)/エンドレス・パッド ■ホイール: ボルクレーシングVR.G2(F10J×20 R11J×20) ■タイヤ: アドバンA08B(FR285/35R20) ■エクステリア: ガレージ八幡・リップスポイラー/ボンネット/GTウイング など



HKS鍛造ピストンとコンロッドで強化した腰下に、ヘッドには東名カムと強化バルブスプリングをセットしたエンジン仕様は、前回のGT3240タービンの時から変わりはない。タービンのみをGT3037Sに変更している。



4本出しのマフラーは、快適性とパワーを両立させる切り替えバルブ付きのデュアルサラウンドマフラー。GTウイングは1800mm幅の3D形状で、超高速度で適正なダウンフォースを発揮するデザインとなっている。

Tuned by PentRoof

⑨ ペントルフ 東京都大田区大森東2-28-2
☎03-5493-0840 http://www.pentroof.co.jp

**4.1ℓ強化+GTII7867
900ps/115kgm**

心臓部に収まるのは、HKSの排気量アップキットを組み込んだ4.1ℓ仕様のエンジン。排気量を300ccアップする効果は侮れず、フィーリングは激変しエンジンがよりトルクフルな特性に生まれ変わった。

タービンはHKSのGTII7867をチョイス。さらにHKS大容量サージタンクやハイカムをセットすることで、エンジン&タービンの能力を最大限に引き出せるようにセットアップされている。

燃料系はHKSの燃料ポンプを2基掛けし、純正インジェクターをツインドライブ。ECUTEKの現車合わせで900psマークする。

速くて快適、そして壊れないをテーマに ムリのないチューニングを実践!



ドライカーボン製のリヤアッパースポイラーをはじめ、エアロはすべてアプフラッグ製で統一。こちらはリヤフェンダーを大胆にワイド化しつつも洗練されたフォルムに仕上げた逸品で、都会的な印象を持たせることに成功している。



LAUNCH CONTROL START
0-1000m TIME **19"01**

SPEED@1000m **280.69** km/h

SPECIFICATIONS

POWER 900ps/7200rpm

TORQUE 115kgm/4400rpm

■エンジン(設定ブースト圧: 1.7kg/cm): HKS4.1ℓキット(鍛造ピストン、H断面コンロッド、削り出しクランク)、カムシャフト(IN270度11mmリフト、EX278度11mmリフト)、強化バルブスプリング、GTII7867タービン×2、GTIIウエストゲート、サージタンク、3sxマフラー、フェルボン/純正インジェクター・ツインドライブ/トラスト・サクションパイプ、前置きインタークーラー/サード・ラジエーター/ECUTEK(ペントルフ現車合わせセッティング) ■ドライブトレイン: HKS強化トランスミッション、強化クラッチ/ニスモLSD(R) ■サスペンション: ペントルフ車高調(F16kg/mm R12kg/mm) ■ブレーキ: エンドレス・レーシングモ/6(FR)、ローター(F380φ R380φ)、パッド ■ホイール: ニスモ・ホイール ■タイヤ: ダンロップGT600(F255/40R20、R285/35R20) ■インテリア: ブリッド・ジータ3、ストラディア ■エクステリア: アプフラッグGALLANT AB-FLUGコンプリートキット(フロントバンパー、フロントディフューザー、サイドスカート、リヤオーバーフェンダー、リヤバンパー、リヤアッパースポイラー) など

十分な安全マージンを取って製作されたVR38DETT改4.1ℓ仕様は、GT1000キットを組み合わせることで最大ブースト圧1.7kg/cm時に900psを発揮。ストリートでは圧倒的な速さだが、0-1000mアタックでタイムを競うとなると話は変わってくる。今後は最大ブースト圧の引き上げも視野に入れてセットアップを進めることも検討しているという。

TUNED R35 0-1000m FULL TEST

Tuned by TRIAL

① トライアル 大阪府堺市美原区丹上87-1
☎072-369-3539 http://www.trial.co.jp

**3.8ℓ強化+GTII7867
934ps**



排気量はノーマルのままとし、鍛造ピストンやH断面コンロッドで耐久性を高めた上で、GT1000キットのGTII7867タービンを装着。駆動系を強化していないため、最大ブースト圧は控えめの1.6kg/cmに設定している。



少しずつステップアップして完成した
サーキットで使える900psオーバー仕様

HKS製の鍛造ピストンとコンロッドを使用し、1000ps近いパワーに耐えうる強度を確保。カムもHKSのステップ2を使用し、タービンの能力を引き出すセットアップをしている。

タービンはGT1000キットのGTII7867をツインで装着し、吸気系や排気系はHKS製品で統一。燃料系はサードの290ℓ/h燃料ポンプを2基掛けし、純正インジェクターをツインドライブにして燃料供給。トライアルでセッティングしたコンピューターを使い、ブースト圧1.6kg/cm時に934psをマークする仕様となっている。

NORMAL START
0-1000m TIME **19"06**
SPEED@1000m **294.76**km/h

SPECIFICATIONS
POWER 934ps/7650rpm

■エンジン(設定ブースト圧: 1.6kg/cm): HKS・鍛造ピストン、H断面コンロッド、カム(IN270度11mmリフト EX278度11mmリフト)、GTII7867タービン×2、GTIIウエストゲート、EVC6、SQV、レーシングサクシジョンリローデッド、ハイフローサージタンク、エキマニ、フロントパイプ、センターパイプ、スベリオールスベックRマフラー、インタークーラーキット、DCTクーラー、リヤデフクーラー/トライアルオリジナルコンピューター/純正インジェクター×12本/NGK・レーシングプラグ/サード・290ℓ/h燃料ポンプ×2 ■ドライブトレイン: OS技研・スーパーロックLSD/HKS・ETSコントロール ■サスペンション: トライアル・別タンク式ダンプリック車高調(F26kg/mm R20kg/mm) ■ブレーキ: Rdd・400φローター(FR)/ディクセル・スベコンBパッド ■タイヤ: ダンロップSP SPORT MAXX GT600(F255/40R20 R285/35R20) ■インテリア: レカロ・SR-6 SK100シルバー/タカタ・シートベルト/セーフティ21・4点式ロールオーバークロスバー など



GTII7867タービンはR35用に設計されたハウジングで、1機あたり500psを出せる風量を備える。このエンジンではブースト圧1.6kg/cm時に、ボッシュのローラー式シャシヤイで934psをマークする。

Tuned by SABULIVE

① サブライブ 富山県富山市手屋2-18-20
☎076-482-3751 http://www.sabulive.jp

**BOOST-UP+NOS
740ps**

エンジン本体やインタークーラー、触媒までノーマルというお手軽ブーストアップ仕様に、NXシステムを追加するのがサブライブ号。

ECUTEKを使い、オリジナルデータをインストール。最大ブースト圧1.6kg/cm時に約590psを発生し、そこにナイトロを噴射することで約150psを上乗せ。トータル出力で約740psを発揮する。「タービン交換仕様と比べると高回転域の伸びでは敵いませんが、途中までは良い勝負をします」とは代表の佐分さん。その言葉どおり、今回のアタックでも0-200m加速はフルチューンRを凌ぐ速さを披露した。

抜群のコストパフォーマンスを実現! NXシステムが放つ刺激的な加速力



NXシステムの噴射ノズルが追加された程度のノーマル然としたエンジンルーム。燃料ポンプやインジェクター、エアフロも純正のまま、マフラー交換のみのブーストアップ仕様で590psを発揮。NXシステムを使用すれば最高出力は740psまでアップする。ただし、アクチュエーターもノーマルのため、高回転時の過給圧は1kg/cm前後まで戻されてしまうそうだ。



NXシステムの噴射ノズルは、スロットルに挟む込むサンドイッチタイプとなっており、手軽に装着できる。車両売却時などには簡単に元に戻せるのも嬉しいポイントだ。このマシンでは+150psのノズルをセットするが、この容量を変更することでさらなる出力アップにも対応可能。

NORMAL START
0-1000m TIME **19"44**
SPEED@1000m **277.61**km/h

SPECIFICATIONS
POWER 740ps

■エンジン(設定ブースト圧: 1.6kg/cm): サブライブ・メイン100φストレートマフラー、90φフロントパイプ、ECUTEK、NXシステム ■ドライブトレイン: サブライブ・MTデータ書き替え(MY13仕様) ■サスペンション: NEKOコーポレーション・純正サスペンション用車高調整 ■ホイール: アドバンレーシングGT(F10J×20 R11J×20) ■タイヤ: アドバンA08B(FR285/35R20) など

Tuned by JUN AUTO MECHANIC

① ジュンオートメカニック 埼玉県入間市狭山ヶ原102-1
☎04-2934-5335 http://www.junauto.co.jp/mechanic

**4.0ℓ+GTX3582R
1037ps/117.5kgm**

このマシンのハイライトは、オリジナルの4ℓコンプリートエンジン。鍛造ピストンやI断面コンロッド、クロモリ削り出しクランクを組み込み、マシニングセンターによる燃焼室&ポート加工、フルバランス取りも施される。

さらにオリジナルのサージタンクやカム、エキマニで吸排気環境を整え、ギャレットのGTX3582Rタービンを装着。ブースト圧2kg/cm時に1037ps/117.5kgmという圧倒的なパワー&トルクを絞り出す。「7000rpmを超えても加速が途切れず伸びていく。怖いぐらいのパワーです」とJUNの畑仲さん。



高い信頼性を実現した4ℓキャバシティキットは、96φアルミ鍛造ピストンやI断面コンロッド、92mmストロークのピレッククランクなどで構成される。クランクシャフトは高回転・高負荷時に振動が発生しがちで精度を出すのが難しいが、JUNではそのクオリティにも高い自信を見せる。



入り口側からエンジンに向けてテーバー状にしたほか、インマニ容量を最適化。内部にはファンネルを組み込むなど細部にまでこだわったGTサージタンクにより、高回転域での吸入効率を高めている。レブリミットは8000rpmに引き上げた。

NORMAL START
0-1000m TIME **20"18**
SPEED@1000m **284.68**km/h

SPECIFICATIONS
POWER 1037ps/7170rpm
TORQUE 117.5kgm/5690rpm

■エンジン(設定ブースト圧: 2.0kg/cm): JUN・96φ鍛造ピストン、I断面コンロッド、クロモリ削り出しクランクシャフト(ストローク92mm)、ポート加工、燃焼室加工、カムシャフト(IN&EX272度 10.8mmリフト)、ビックスロットル、GTサージタンク、エキマニ、ターボアウトレット、フロントパイプ/ギャレット・GTX3582Rタービン×2/トラスト・インタークーラー、タイバRウエストゲート、プロフェックブーストコントローラー、エアインクス/COBBアクセスチューナー・プロ・アクセスポート/1300ccインジェクター/サード・275ℓ燃料ポンプ×2/ターボスマート・フューエルレギュレーター/HKS・マフラー ■ドライブトレイン: HKS・DCTクーラー/ドットソン・6速強化ギヤセット/プロマックス・強化クラッチ ■サスペンション: ZEAL・スーパーファンクション(F18kg/mm R12kg/mm) ■ブレーキ: RH9・ローター(FR400φ)/エンドレス・MX72パッド ■ホイール: アドバンレーシングGTプレミアムバージョン(FR11J+5) ■タイヤ: ダンロップ・GT600DSST(285/35R20) ■インテリア: RH9・ステアリング/タカタ・シートベルト/レカロ・シート ■エクステリア: トップシークレット・リップスボイラー、リヤウィング/JUN・サイドディフューザー、リヤディフューザー、リヤガラスガーニッシュ、マフラーダクト、インタークーラダクト/Kansaiサービス・フロントワイドフェンダー など

世界に誇れるジャパニーズクオリティ
4ℓカスタムキットの圧倒的トルク!

Tuned by PHOENIX's POWER

☎ フェニックスパワー 京都府久世郡久御山町佐古外屋敷37-2
☎ 0774-48-1157 http://www.phoenixs.co.jp

BOOST-UP
641ps / 90kgm

「R35チューニングのファーストステップとして力を入れているのが、オリジナルコンピューター『アプリケーションCPU』を核としたブーストアップメニューです。R35のECMには、燃料と点火のベースマップに加え、スロットル、VVT、エンジントルク、ブーストコントロール、エンジン負荷、エアフロの各マップが存在。さらに、エンジンに装着されている数多くのセンサーが存在しているんです。それらの内容をしっかりと解析し、ブーストアップすることで「R35は楽しい!」と、改めて思ってもらえるようになりますよ」と横山さん。



マフラーは排気効率を徹底的に追求したRH9オリジナルのフルチタンマフラー。90φメインパイプに4分割方式でジョイントする60φテールパイプが抜群の排気効率とサウンドを実現。130φ×4の大口径テールが迫力!

LAUNCH CONTROL START
0-1000m TIME **20"25**
SPEED@1000m **260.99** km/h

SPECIFICATIONS

POWER **641.94ps** / 5600rpm
TORQUE **90.94kgm** / 3800rpm

■エンジン：フェニックスパワー・メインCPU、ミッションCPU / RH9・チタンマフラー / トラスト・キャタライザー ■ドライブトレイン：トラスト・DCTオイルクーラー / モテイズ・M351ミッションオイル ■サスペンション：アラゴスタ・3WAY車高調(ラーナF18kg/mm R14kg/mm) ■ブレーキ：アルコン・F6ポット+400φ R4ポット+380φ / フェロード・パッド ■ホイール：BBS・RI-D(F10J×20+20 R11J×20+20) ■タイヤ：ダンロップ・GT600 NR1(F255/40R20 R285/35R20) ■インテリア：レカロ・TR-G ■エクステリア：フェニックスパワー・フロントマスシステム、サイドステップシステム、リヤアンダーサイドシステム、カーボンディフューザー など



VR38DETTエンジン本体は完全なノーマルで、エアクリナーを含めて吸気系もノータッチ。エンジンルームを見るかぎり、641psをうかがわせるものはない。

Tuned by GARAGE SAURUS

☎ ガレージザウルス 埼玉県狭山市入間川4-8-16
☎ 04-2968-9212 http://www.g-saurus.jp

BOOST-UP
585ps / 75kgm

このマシンのコンセプトは「コストパフォーマンス重視のオールマイティ仕様」。パワーとサスペンション、ブレーキの各性能をトータルにバランスさせ、扱いやすさとパフォーマンスの高さを両立しているのが特徴だ。「最高速332km/hのパフォーマンスを誰でも、しかも格安に手に入れることができるのがこの仕様です。チューニング費用だけでなく、ランニングコストも抑えられるのもポイントですね。DCTクーラーを追加すれば、サーキット走行にも対応できますよ」と、林さんが自信をもって勧めるイチ押し仕様となっている。



インタークーラーはノーマルだが、サクションパイプの変更により効率を向上している。オイルクーラーもノーマル。サーキット走行を楽しむなら、DCTクーラーは追加したほうが良いという。



エンジン本体には手を入れず、タービンもノーマルのブーストアップ仕様。吸排気効率とブースト安定性向上を図るパーツの効果を、オリジナルECUセッティングでフルに引き出している。ブーストは1.15kg/cmの設定。

ストリートでの
扱いやすさを備えた
コスパ重視の
オールラウンダー

NORMAL START
0-1000m TIME **20"72**
SPEED@1000m **259.55** km/h

SPECIFICATIONS

POWER **585ps** / 5600rpm
TORQUE **75kgm** / 4000rpm

■エンジン：ザウルス・スペックAコンピューター、強化アクチュエーター、サクション&クリーナー、フルバッキングキット、フロントパイプ、90φタイプ2マフラー / HKS・EVC5 / ブリッツ・ブローオフバルブ / サード・キャタライザー ■ドライブトレイン：ザウルス・7プレート仕様アップデイトミッション / NEKO・ETSコントローラー ■サスペンション：ザウルス・Rexサスペンションキット(F14kg/mm R8kg/mm) ■ブレーキ：ザウルス・ローター(F400φ R380φ) / プロジェクトμ・HC+パッド ■ホイール：ヨコハマ・AVSモデルF15(F9.5J×20 R10.5J×20) ■タイヤ：ダンロップ・SPスポーツマックスGT600(FR285/35R20) ■インテリア：ブリッドシート ■エクステリア：ニスモ・フロント、サイド、リヤ / イングス・GTウイング など

Tuned by GARAGE CHIKARA

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

EXHAUST TUNE
530ps / 60kgm

「ガレージ力が考えるチューニングは、まさに調律という考えです。R35GT-Rにおいてもそれは同じで、設計者であった水野和敏氏の理想の延長線上でのパフォーマンスを目標としています。今回のテスト車は日常のアシとして使っていたもので、今年になってから本格的に開発を開始しました。まずはノーマルタービンにこだわって、各部の解析を行っているところですよ」と中久木さん。

DCTクーラーなしでサーキットを40分走れるフルードを、メーカーと共同で開発。また、軽量化を追求したサーキット仕様車も製作中とのことだ。

LAUNCH CONTROL START
0-1000m TIME **21"55**
SPEED@1000m **241.69** km/h

ノーマルの
良さを引き出す
オリジナル
ECMデータが冴える

SPECIFICATIONS

POWER **530ps**
TORQUE **60kgm**

■エンジン：リミッターカット / 5次元マフラー ■ドライブトレイン：DCTフルード変更 ■サスペンション：アミューズ・アジャスティングサスケット(F20kg/mm R12kg/mm) ■ブレーキ：ガレージ力・F380φローター / 制動屋・パッド ■ホイール：ボルクレージングTE37ウルトラ(F11J×20+30 R11J×20±0) ■タイヤ：アドバンA08B(FR285/35R20) ■インテリア：ブリッドシート / シュロス・シートベルト ■エクステリア：ボルテックス・GTウイング



変更しているのは5次元製のマフラーのみで、吸気系、インタークーラーやラジエターなど冷却系も完全なノーマル。油脂類はDCTフルード交換で温度上昇に対応させている。

エンジンにはリミッターカットしただけの完全ノーマル状態。ECMと排気系はオリジナルのもの、ほぼこのデータが最初期型となるMY07のポテンシャルと想うて良いだろう。



1年半のあいだ、このエンジンを搭載したKansai R35をドライブしたのは、谷口信輝、青木孝行、山野直也など、いずれもトッププロばかり。そうそうたる顔ぶれによるアタックで、富士1分42秒752、鈴鹿2分12秒071という好タイムをマークしてきた。膨大なデータと十分な実績を残した一方で、約2000kmもの超ハード走行を繰り返してきたわけだ…。



PHOTO：清水良太郎 REPORT：正松本 宏

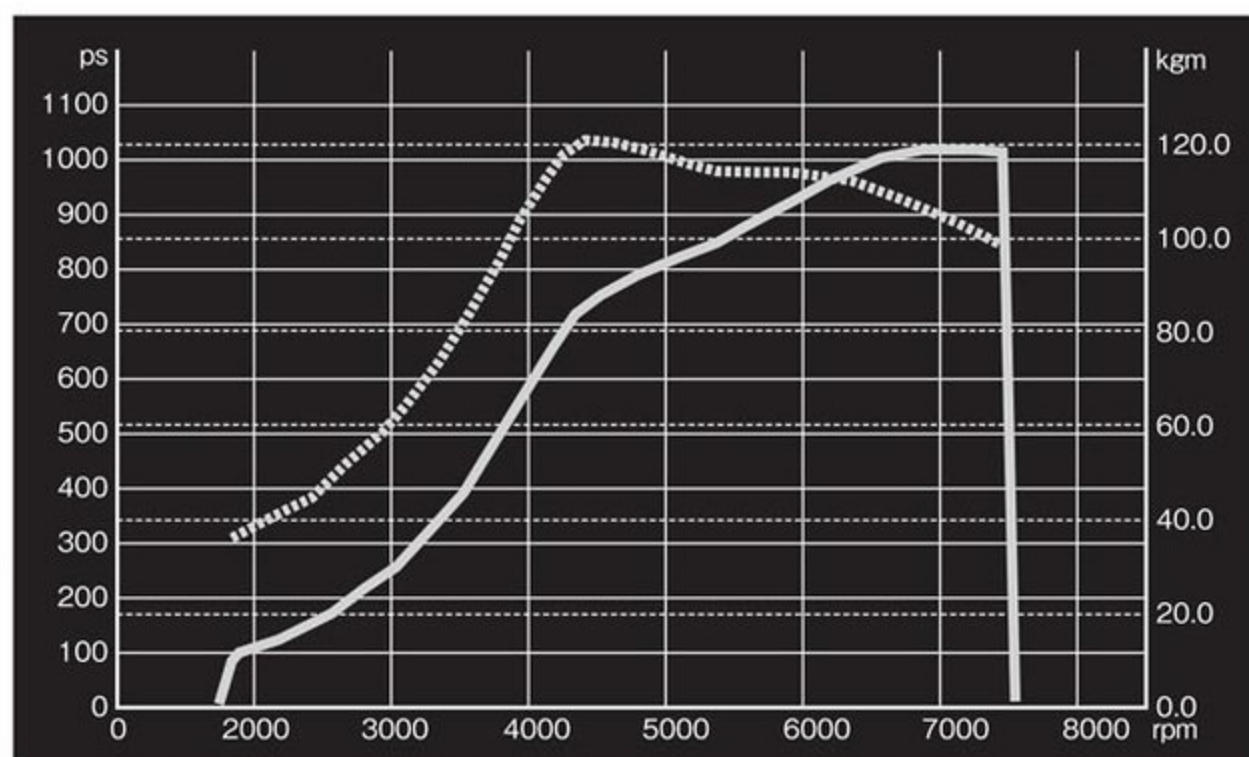


MY07ベースのKansaiデモカー1号車は、新たな仕様のポテンシャルや限界などを探るべく、これまでにサーキットを中心に数々のテストやアタックを重ねてきた。GT600仕様で純正コンロッドの曲がりが発覚し『3.8ℓ強化+GT800』へアップグレード。

次に製作した1000psの『4.1ℓ+GT1000』もハードテストの繰り返しでストレスとダメージが蓄積され、メタルが破損。バラしてみたところブロックの歪みも確認された。これらの経験を踏まえ、新たな対策も加えて組み上げたのが、4.1ℓ仕様2号機エンジンだ。

このエンジンも1年半のあいだに、富士や鈴鹿で何度もテスト走行やアタックを行い、およそ2000kmを走破！単純に走行距離だけなら少ないと感じるかも知れないが、そのほとんど全てがフルアタックなのである。過酷なことで知られる鈴鹿1000kmレースの2戦分…と考えると、よくぞいままで無事に走り続けることができたな…という気持ちにさえなるだろう。

そこで今回は、ハードワークを続けた1000psのKansai・VR38改4.1ℓを分解。疲労の蓄積具合やトラブルの経験を活かして対策した箇所の状態などを徹底的に検証する。



最高出力
1019.6ps/7200rpm

最大トルク
120.5kgm/4400rpm

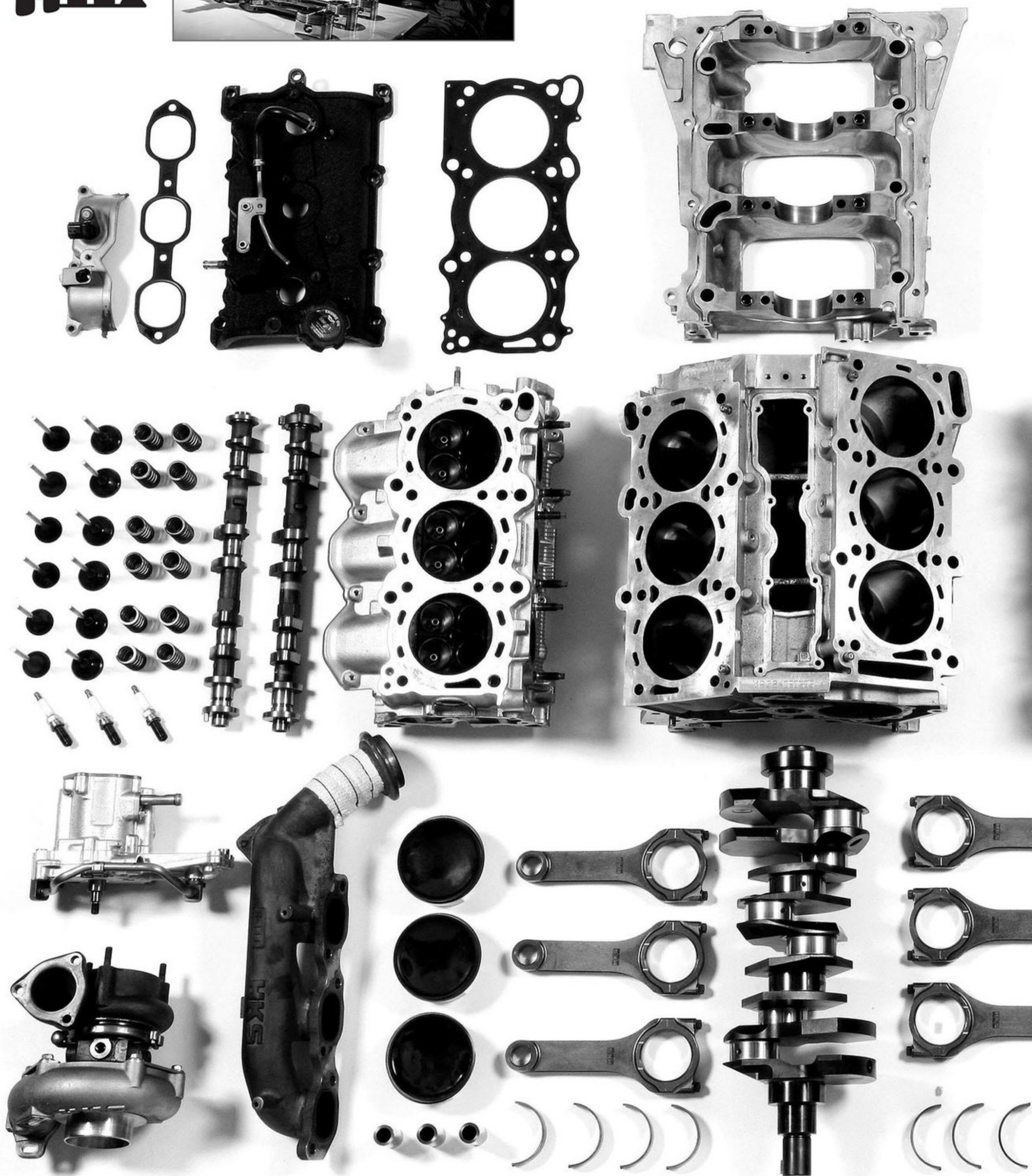
分解 検証

Kansai SERVICE ● 取材協力 カンサイサービス 奈良県奈良市小倉町1080 ☎0743-84-0126 <http://www.kansaisv.co.jp> VR38DETT改4.1ℓ

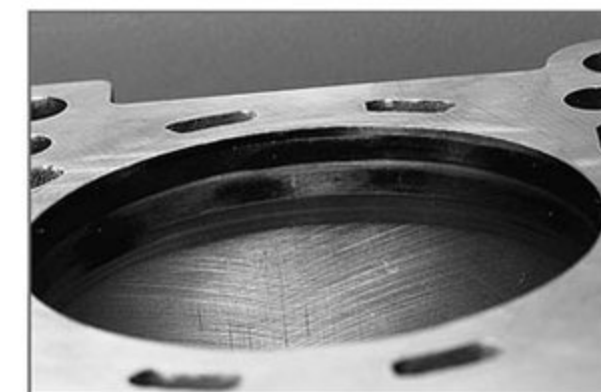
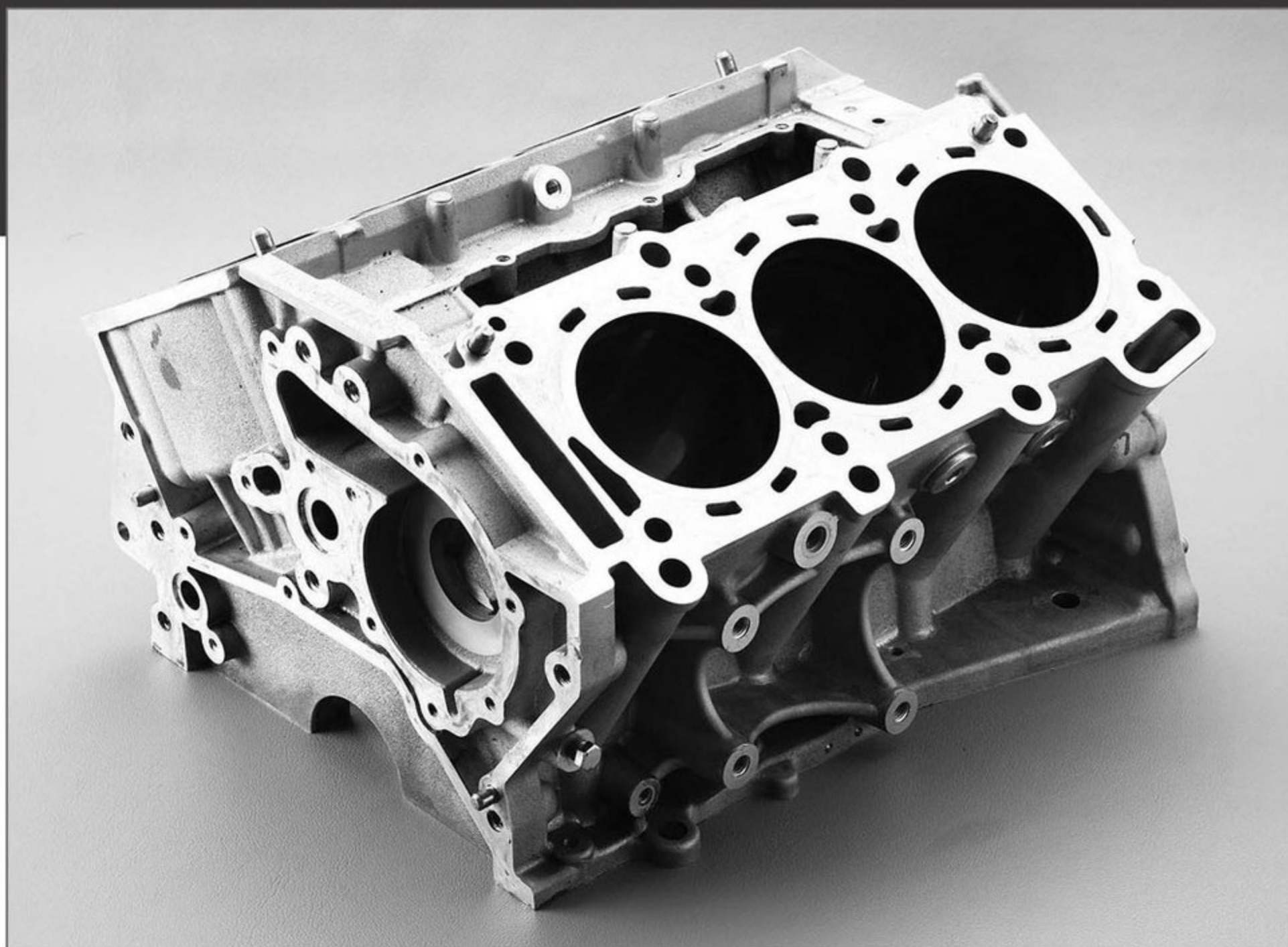


4.1ℓ仕様の1号機の製作では、HKS4.1ℓキットを組んで出力を高めていき、どこまで耐えることができるかをテスト。その結果、メタルが破損し、ブロック強度に限界がきていることを察知。そこで、2号機では主にECUセッティングによって、ブロックに負担をかけないエンジン特性を目指した。なお、デモカーに限らず、VR38のオーバーホールやエンジン製作を行う際は、タイミングチェーンを純正新品に交換するようにしている。ストレスの蓄積と経年劣化によってチェーンが異常に伸び、その状態で使い続けるとバルタイのズレの原因になる可能性があるのだ。

約2000kmものハードアタックが敢行された
1000ps仕様エンジンの状態とは…!?



Cylinder block
Piston
Connecting rod
Crankshaft
Crank metal & Con'rod metal
Cylinder head
Camshaft
Valve & Valve spring
Turbine



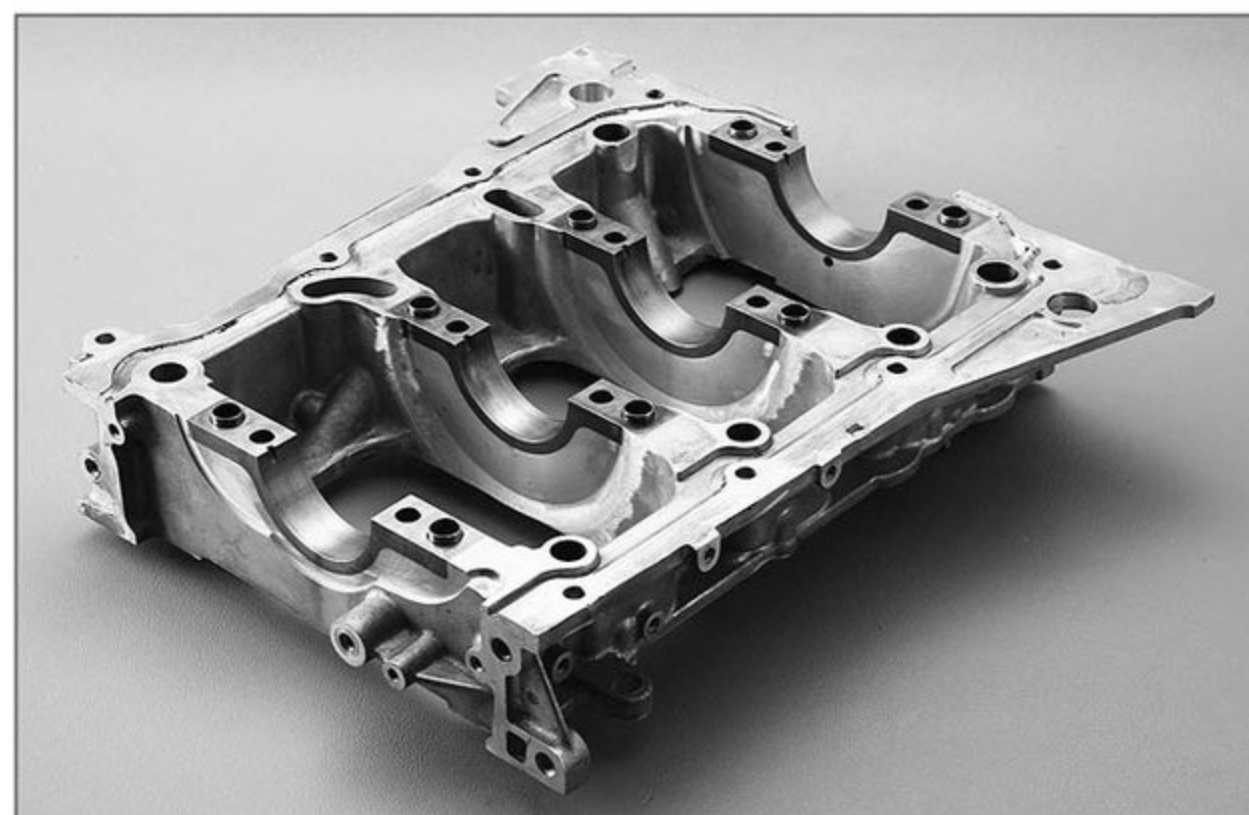
4.1ℓ2号機の製作では、中古のスベアエンジンをベースに、ブロック上面に修正目的の研磨を施して使用した。ダミーヘッドを用いてホーニングも施してから組んだので、わずかにガス漏れの痕跡があるものの、大きな歪みはない。再利用できなくもないが、15・16年のアタックシーズンに搭載した3号機ではフレッシュのブロックが投入された。

Cylinder block

シリンダーブロック

Kansai4.1ℓの1号機でメタルが破損したのは、ブロックに生じた歪みが原因だった。だからといって、ブロック本体への強度アップが確立されていないので、2号機では大きなストレスを与えないセッティングで対応することにした。トルクが唐突に加わると、一気にダメージが蓄積されるため、急激にトルクが立ち上がらないように各回転域で緻密な煮詰めを施し、全域でフラットなトルク特性を構築。その結果、急激なトルク変動によるストレスやダメージが抑えられてブロックの寿命が延び、さらに「スムーズで乗りやすくなった」とドライバー陣からも評価された。

ただし、細部まで検証していくと、ブロックの歪みによってガスが漏れていると思われる痕跡も発見。「1000psに対応するには肉厚が少なく、剛性が足りていないのかも」と、カンサイサービスの向井さん。ウォーターラインを埋めて穴開け加工を施し、ブロック剛性を上げるなど、「これをふまえて何か対策を考えてもいい時期なのかも」と思案していた。



Piston

ピストン



HKS4.1ℓキットの鍛造ピストン。内側にはトラス構造を採用して軽量化と剛性確保が高い次元で両立されている。強度に関係のないところは細部まで削り込まれていて、3.8ℓ強化ステップ2のピストンに対しても、1個あたり80グラムの軽量化が図られている。強いて言えば「もう少しピストントップの剛性を確保して欲しい」と向井さん。

HKSの4.1ℓはストローク量拡大による排気量アップなので、ピストンはショートピンヘッドでスカートも短く、高回転域で大きく振れるリスクもある。その対策としてモリブデンコートを施工してコート数を増やし、クリアランスの最適化を図っている。もちろん、フリクションの軽減効果も高い。

また、ピストンリングにもDLC処理を施し、摺動抵抗を軽減。クリアランスもできるだけ詰めた設定となっていて、ピストンの振れを抑える方向で調整されている。そのため、今回の検証でもキズは発見されず、アタリも良好だと判断。正常な摩耗状況と言えそうだ。ただし「クリアランスはもう少し詰めてもいいかも」というのが向井さんの見解。

分解 検証

Kansai SERVICE

VR38DETT改4.1ℓ

Connecting rod

コネクティングロッド

純正コンロッドはサーキットで酷使し続けた結果、600psのブーストアップ仕様でも曲がってしまったが、HKS4.1ℓキットでは高強度設計の鍛造H断面が採用されており、曲がりや歪みは全くない。メタルのアタリも良好。1号機を組む段階で、ピストンとコンロッドは1/100グラム単位で重量バランスを調整していたが、2号機ではさらにメタルも含め、WPC処理を導入。1号機でブロックの歪みという外的要因が加わることが再確認できたので、念のために対策してあるのだ。



Crankshaft

クランクシャフト



HKS4.1ℓキットでは95.5mmのノーマルボア径に変更はなく、95.5mmクランクシャフト(ノーマルは88.4mm)を導入したストロークアップによって4.1ℓ化を実現する。フル削り出しのクランクは解析技術を駆使して導き出した専用形状を採用し、無駄のないフルバランス設計となっている。

組み込まれるクランクシャフトは、HKS4.1ℓキットの初期モデルに採用されていたバージョン1。高回転域でのバランスを重視した設計だったが、低速域で振動が発生しやすいのがウイークポイント。今回、バラしたのを機に、3号機では設計を見直して対策を施したバージョン2に組み換えられている。

なお、このバージョン1クランクにも強度アップとフリクション軽減のため、DLCコーティングを施工。クランクボルトをスタッドボルトに変更して締め付けトルクを均一化。クランクキャップの剛性アップに貢献している。検証の結果、メタルも問題なく、クランクへのダメージもなかった。

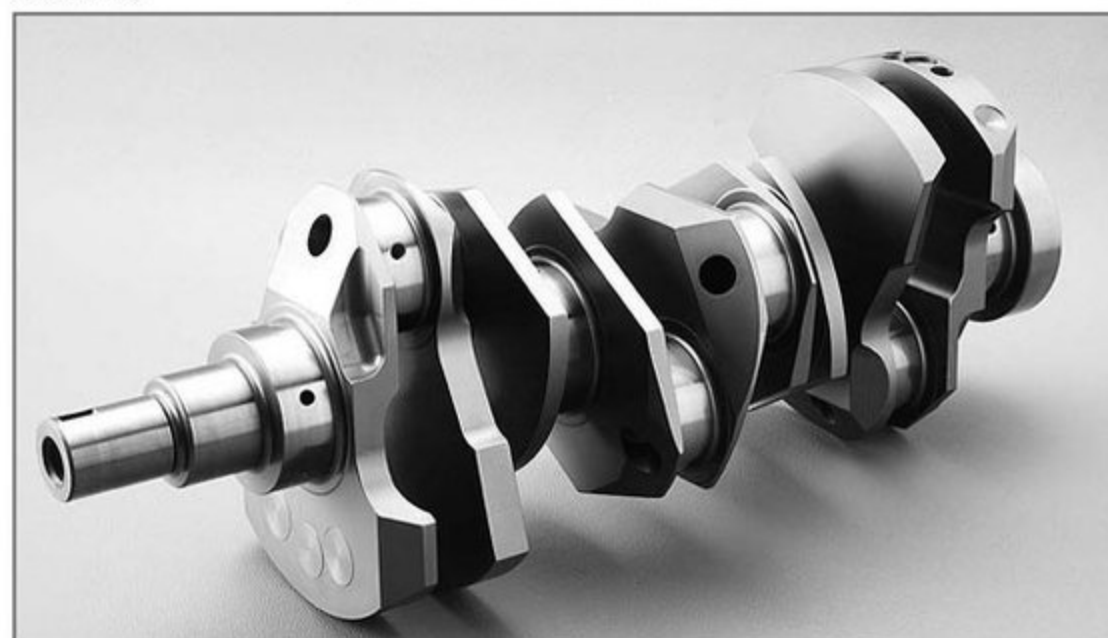
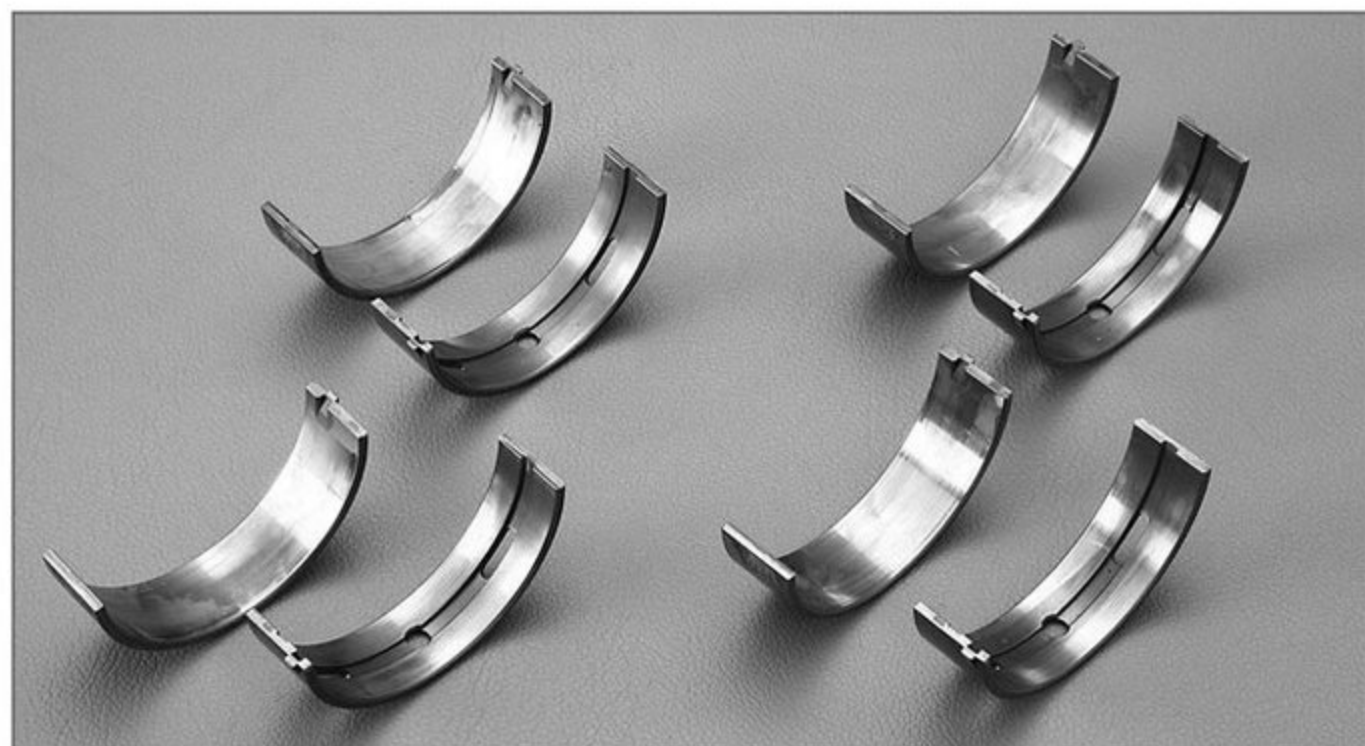


初期のHKS4.1ℓキットに採用されているバージョン1クランクでは、高回転でのバランスを重視するあまり、低速域で振動が出やすかった。現在販売中のキットは対策が施されたバージョン2クランクに変更されており、振動が抑えられている。対策の結果、重量も18.75kgから19.05kgへと増えている。

Crank metal & Con'rod metal

クランクメタル&コンロッドメタル

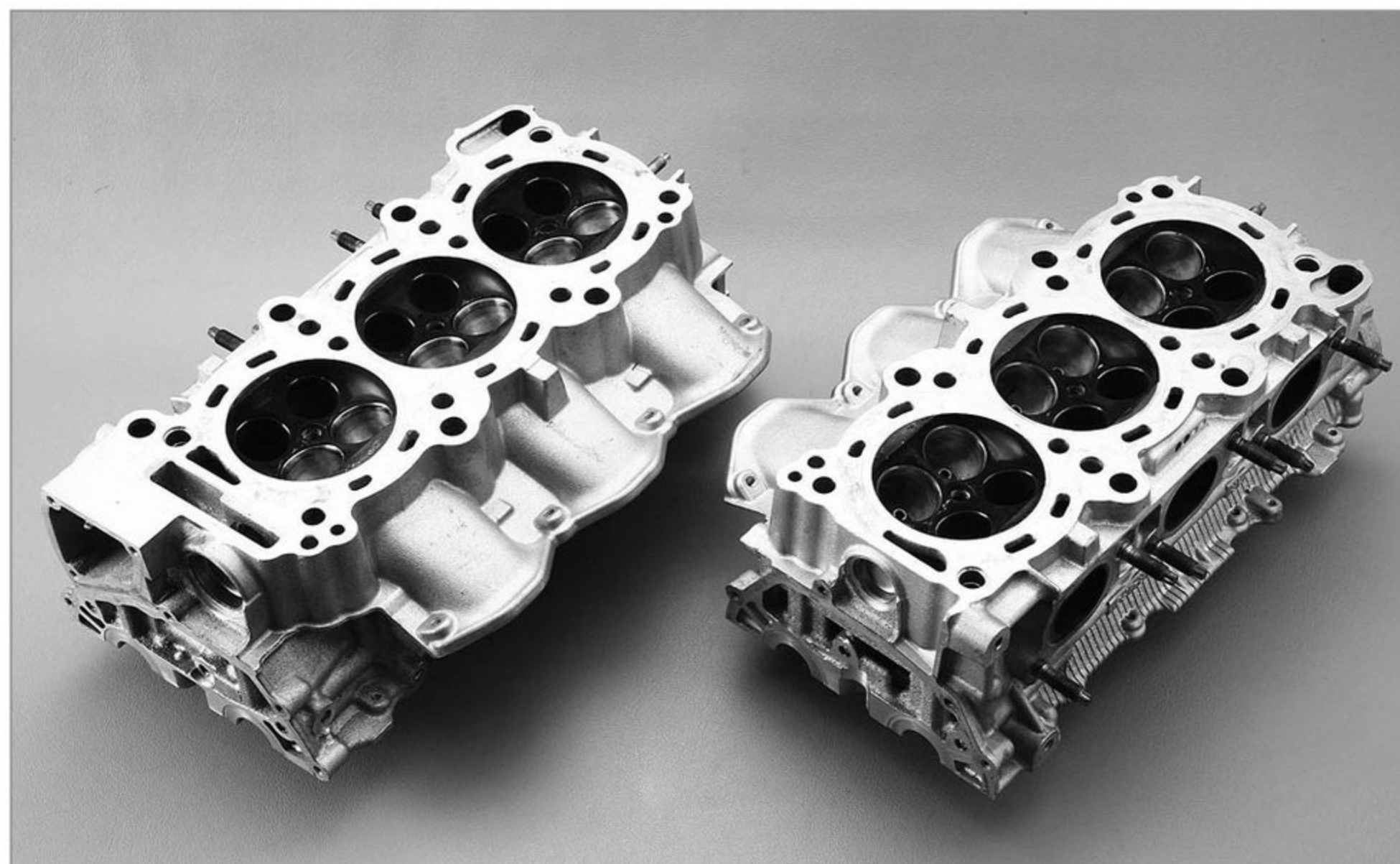
メインメタルとコンロッドメタルはいずれも、フリクションの軽減と表面保護を目的にWPC処理を施す。メインメタルのコーティングの一部が剥がれているものの、いずれも摩耗状況は良好で、異常はない。また、大事に至るレベルではないが、あえて指摘するならハード走行が多いとはいえ、走行距離のわりには受け側のコーティングの傷みがやや激しい。



Cylinder head

シリンダーヘッド

2号機エンジンの製作時に、修正研磨を施しておいたヘッド下面には歪みがなく、異常なし。バルブシートのアタリも良く、仕様変更や再カットの必要はなさそう。バルブガイドも2号機を製作する際に純正新品に組み換えておいたので、今回はガタツキがなかった。



ヘッド加工は、各部の入念なバリ取りからスタートする。ポートはフローベンチテストに基づいて形状を決定。ポート径を拡大するというよりは、形状を整え、スムーズな流入と排出を促すというイメージだ。

バルブシートの形状も同様で、フローベンチで収集したデータを参考に、形状を決めている。向井さんによると「純正の設計はかなり良くできている」というのが燃焼室の形状だ。地肌の荒れや段差などを修正する程度で、基本的な形状は踏襲する。もちろん、この時に各燃焼室の容積は誤差ゼロに調整しておく。

なお、このヘッドは中古エンジンで製作したもので、さらに1号機からのキャリーオーバー。そのため、使用感はかなりあるが、歪みもなく、ノッキングによるダメージも最小限。このまま面研なしで再利用できるレベルだった。



Valve & Valve spring

バルブ&バルブスプリング

バルブは純正で、加工したバルブシートの形状に合わせて研磨するものの、大きな変更はない。バルブスプリングはHKSカムの標準品で、セット荷重を調整して組み込む。検証の結果は、バルブのエキゾースト側の焼け具合も正常で、ガタはなく、バルブのアタリ面も良好。バルブスプリングも異常はなかった。

Camshaft

カムシャフト

カムもHKSのカムシャフト+バルブスプリングセットを組み込む。作用角はIN270度/EX278度に設定。リフトも強化バルブスプリングとの併用を前提としたハイリフト仕様になっている。向井さんによると表面精度の仕上がりも良く、組み込み時の下準備はカム山のバリ取りだけで十分だと考えている。アイドリングでラフになることもなく、カムプロフィールの設計もよくできているそう。



分解 検証

Kansai SERVICE

VR38DETT改4.1ℓ

Turbine

タービン



1000psをターゲットに開発されたGT1000フルタービンキット。GT17867タービンを採用し、左右対称レイアウトで構成。付属するエキマニには、熱や振動に強い耐熱銅が使用されている。



タービンは4.1ℓの1000ps仕様になってから、ずっと使っているGT1000フルタービン。新品の状態での測定を行い、データを保存しているが、ある程度ガタは出ているものの、正常な規定値内で問題はない。エキゾーストハウジングの焼け具合も良く、オイルの付着なども見当たらず、程度良好。「仕様変更の予定はなく、壊れるまでこのまま使いますよ」と、コメント。

検証 結果

Kansaiサービス 向井敏之

1000psオーバーでの
ブロック強度の確保に課題は残りましたが
スタッドボルト、コーティング、
セッティング変更など
新たな対策が有効なことを確認しました

4.1ℓ仕様の1号機エンジンを製作した時に目標に掲げたのは「パワーを追求していった際に、どこまで耐えることができるか」のデータを収集することでした。その結果、メタルにダメージが及ぶことが判明しました。その後、壊れたブロックに新品のメタルを入れてクランクを回すと重かったため、そもそもの原因がブロックの歪みにあることもわかりましたね。

そこで2号機エンジンでは、使用パーツは共通ですが、スタッドボルトやコーティングを新たに採用し、組み直しました。エンジンの製作だけでなく、トルクが急激に立ち上がらないように、セッティングもイチから見直しました。2号機の完成直後から、サーキットアタックや0.1000mなど、散々酷使しましたが、今回エンジンをバラしてみても、施した対策が概ね間違っていなかったことを確認できたのは大きな収穫ですね。

その一方で、予想はしていましたが、3.8ℓ強化に比べると4.1ℓのメタルは下側のダメージが大きいと、再認識しました。現仕様のようには、1000psオーバーで使い続けるには、ブロック上面の強度アップに踏み切らなければ、ある程度は耐久性が犠牲になるというデータが収集できました。おかげで、ユーザーにフィードバックできる情報が大量に蓄積でき、まだまだVR38を進化させていく自信がつく結果にもなりました。



STAFF

Chief Editor

永元辰雄

Editorial Staff

小口 剛
鍵市篤史
志岐貴浩

Catalog

Editorial Staff

松本 和之
高野 泰昭 (face)

Writing Staff

石井健之
石川大輔
桂 伸一
川崎英俊
木下琢哉
正松本 宏
高橋陽介
村田純也
渡辺大輔

Photographer

池之平昌信
石井健之
市 健治
伊藤吉行
稲田浩章
岩島浩樹
金子信敏
小林克好
澤田優樹
清水良太郎
堤 晋一
西野キヨシ
服部真哉
水川尚由
南井浩孝
吉見幸夫

Illustrator

加藤浩哉

Designing Staff

デザインスペース・ゼロ
小川政宏
土屋伸一
坂倉康弘
山田裕忠
岡山将也
阿部俊哉

AZ1

川口美佐緒
河野敬子
高田 忍

Cover Illustration

加藤浩哉

Cover Designe

デザインスペース・ゼロ

Advertising Staff

菅野正則

Supervisor

加地伸康

Producer

渡辺文緒

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.211

NISSAN GT-R No.2

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 TEL 03-6897-4635

受注センター

TEL 048-988-6011 / FAX 048-988-7651

広告 TEL 03-6897-4622

販売 TEL 03-6897-4611

編集：株式会社ディーズ・クラブ

〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5

TEL 03-3522-6733

印刷：凸版印刷株式会社



AD CONTENTS

PROCOMPOSITE Abflug spec.....	6
アールエスダブリュ.....	175
ウイング・タケオ.....	67
ウエストスポーツ.....	174
ヴァレンティ.....	124
エイムゲイン.....	103
エンケイ.....	4-5
エンドレス.....	76
オーディオファクトリーサウンドプロ.....	77
Kansaiサービス.....	65

ガレージチカラ.....	67
ガレージMAK.....	69
クールジャパン.....	64
クルーズ.....	68
Kn'sファクトリー.....	77
サブライブ.....	94
チャージスピード.....	50
TMワークス.....	95
テクニカルファクトリーブレイン.....	78
トップラインプロダクト.....	表4

ドゥーラック.....	66
ネココーポレーション.....	51
パリス.....	表3
ブラスト.....	78
プロドライブジャパン.....	8
緑整備センター.....	7
横浜ゴム.....	2-3
レイズ.....	表2見開き



Special Shop Report

国産最高峰の性能を誇るR35
チューニングもメンテナンスも
技術とノウハウを備えた
プロショップが強い味方となる!

MIDORI SEIBI CENTER	P82
WASTE SPORTS	P84
CRUISE	P86
Kn'S Factory	P88
Garage CHIKARA	P90
brains	P92



気付けばR35 GT-Rも初期型の登場から約10年が経過。メンテナンスを疎かにしてきた車両はあちこちにトラブルが出る頃合いになってきた。「クルマの性能を維持するためには修理より整備が肝心。トラブル予防のために点検、調整することに注力しています」と語るのは、緑整備センターの内永さん。豊富な経験と充実の設備を武器に、チューニング前の「整備」にこだわり続けてきたGT-Rメイクのスペシャリストだ。

そんな同店が、最低限チェックしたいメンテナンスポイントとして挙げるのがブレーキまわり。そもそも車重が約1.7tとヘビー級である上に、パワーがあり車速が乗るR35では、純正ブ



パッドと違って消耗品という認識が薄いローターは、交換後もまわしにされがち。中古車などはなおさらで、酷いケースでは新車時から一度も交換されていないことも…。絶対的な速さを誇るR35だけに、何より先にブレーキのメンテナンスに取り組みたい。

PHOTO：金子信敏／緑整備センター
REPORT：石川大輔

MIDORI SEIBI CENTER

整備力にこだわるRマイスターが推奨する 純正交換タイプの高性能ローターに注目!



ローター温度が把握できるサーモペイントを塗布。458℃、550℃、630℃で変色する。「ローター温度は500℃以内に抑えたい。それを超えるとパッドの摩耗も早いし、フェードもしやすくなる」と内永さん。



カーボンを多く含んだグレー鋳鉄は熱伝導率が高く、放熱性を高める効果が期待できる。スリット形状も独特。これによりパッドから出るガスを排出するほか表面を常にクリーンに保てる。



通気用のベーンは一見、一般的なローターと変わらないように見えるが、特許取得済みの「カンパルーボウ」なる独自構造が採用される。これによりローターを効果的に冷やすことが可能だ。

R35のメンテナンスにこれまで以上に力を入れていくという緑整備センター。VR38DETTのオーバーホールやチューニング、GR6ミッションのリペアやオーバーホールも対応。温度管理された専用クリーンルームで丁寧に仕上げてくれる。

MIDORI dbaブレーキローター (左右セット)

価格：フロント用(388φ×34mm) 13万2000円
フロント&リヤ用(380φ×30mm) 13万2000円

モータースポーツにも対応するパフォーマンスを備えるオーストラリア製の高性能ローター。純正ベルハウジングを流用するR35用は380φと390φの2タイプがあり、年式を問わず対応する。素材から構造、そして製法に至るまで、dba社のこだわりを凝縮したローターとなっている。



まだまだある! ブレーキ強化パーツ



イギリス生まれのFERODOは、多彩なラインアップを誇り、ステージや用途に応じてベストな摩擦材をチョイスできる。もちろんサーキット対応モデルも設定。

フェラーリやボルシェなどの純正としても採用されるヨーロッパのブレーキメーカーPAGID。優れた耐久性とワイドレンジに効く制動力を両立した。



さらに上を目指すひとにオススメというアルコン製のローター。独自のフローティング構造によりジャダーや異音の発生を抑制。ドリルドタイプに負けない初期制動力を発揮しつつ、優れた冷却性を実現した。こちらも純正ベルハウジングは流用するタイプだ。

R35のポテンシャルを高める 至高のオリジナルパーツがこちら



アラゴスタベースのオリジナル車高調で、室内から調整できる専用のコントローラも付属。5段階のプリセット機能を持ち、ステージに応じて最適な減衰力データに切り替えることができる。内部パーツや減衰設定もすべて緑整備のオリジナル。

ダイナパックも備える緑整備センターが、仕様ごとに各制御マップを最適化。パワー&レスポンスの向上させるECU。純正イモビや盗難防止がそのまま使えるのもウリだ。現車合わせセッティングにも対応。



ジェントルなエキゾーストサウンドと優れた排気効率を両立するチタンマフラーは、軽量化にも貢献する逸品。絞りは一切なしのストレート構造ながら、イヤーモデルごとに認証を取った車検対応品なのでストリートでも安心して使える。

緑整備センター

神奈川県横浜市都筑区川和町140

☎045-933-1101

http://midoriseibi.co.jp

営業時間：10:00~18:30

定休日：月曜、祝日、イベント開催日

緑整備センター 内永さん

日産自動車の指定協力サービス工場として、長年GT-Rの整備に力を入れてきました。車両故障診断機のコンサルトⅢをはじめとする最新機器を揃えており、もちろんエンジンやクラッチ&トランスミッションの調整も可能です。愛車の好調を維持したいオーナーさんは、ぜひ気軽にご相談ください。





WASTE SPORTS

R35GT-Rの性能を引き出すメニューも多数 機能美に溢れるフェンダーキットを新発売!!

PHOTO：西野キヨシ
REPORT：高橋陽介

注目の
新製品!!

**オリジナル
フロントワイドフェンダー**

価格：17万2000円（アウトレットFRP仕様）
18万2000円（アウトレットカーボン仕様）



ワイドフェンダーの装着により
迫力が倍増したフロントビュー。
ボンネット中央の追加ダクト
もドライカーボン製でアクセント
として効いている。

ルーフパネルにはサンラインのドラ
イカーボンルーフカバーを装着。そ
の他、リヤウイングやドアミラーにも
カーボンを投入。「カーボン好きなん
ですよ(笑)」と亀谷代表。



企画中に4回ものデザイン変更が行われ、構想から製品化まで半年を要したとい
うフロントワイドフェンダー。取り付けは純正フェンダーパネルとの交換タイプ。片側
35mmワイドとなっており、これによりフロントにも285幅のタイヤを履かせることが
可能となる。



こちらはカーボンタイプのエアアウトレットフィン仕様。距離や角度によりシンプル
にも、アグレッシブにも見えるデザインが秀逸。リヤと同サイズのタイヤ&ホイール
が履けることは、サーキットなどスポーツ走行派にも嬉しいニュースだ。

中国、四国地区のみならず、広く関
西圏からもユーザーが訪れるなど、高
い開発能力と信頼性に優れた車作り
に定評を持つウエストスポーツ。
「GT-R専門ショップと謳っているワ
ケではないんですけどね(笑)」と代表
の亀谷氏は語るが、取材当日もピット
スペースには第二世代、第三世代あ
わせて3台のGT-Rが入庫するなど、そ

の人気ぶりを伺わせていた。
同社がユーザーの支持を集めてき
た要因の一つは実践主義という発想
にある。2007年のデビュー以来、マ
イナーチェンジと共に細部のブラッシ
ュアップが進められて来たR35GT-R
だが、ウエストスポーツでも各モデル
ヤーのデモカーを購入。独自の分析に
加え、RH9加盟店としてグループ内



削り出しピストン&クランクシャフトなどで構成されるHKSの4.1ℓキットをベースに、ウエストスポーツ独自のリファインが施されたVR38エンジン。性能一辺倒でなくメタルキャタライザーを備えるなど、リーガルという点にも配慮を忘れない。



シートは軽量&高剛性を誇るカーボンシェルを持つレカロシリーズの最高峰、SP-Xアバント。バックシェルがカーボンもインテリアのアクセントになっている。これもカーボン好きな亀谷代表流のセレクト。



ロールやノーズダイブを抑制する3Gセンサーを内蔵した、ウエストスポーツオリジナルのセミアクティブアラゴスタ車高調。純正スイッチでの減衰力調整が可能という点もユーザーサイドに立った配慮といえる。



マニホールドごとボン付け交換可能なウエストスポーツのVN7.5ハイスベックタービン。高回転領域での頭打ちを解消し、シャープなレスポンスを実現する。サイズはNISMO-GT3タービンよりひとまわり大きく、ブースト圧1.5kg/cm時に700psを発生。



ブラックの結晶塗装が精悍なアメリカのブーストロジック社製サージタンクには、570ccのインジェクターを6本追加。ECUTEKを用いた独自のリセッティングにより、トップエンドはもちろんアイドリングや始動性といった実用域での安定性もクリア。

ウエストスポーツ 亀谷さん

R35GT-R特有の重量からくる限界域でのフロントのキャパシティ不足を何とかしたい、というのがオーバーフェンダー開発のきっかけです。最後までこだわり抜いた分、納得できる完成度が得られたと思っています。ワイドフェンダー化を検討している方は、ぜひいちどウチのデモカーを見にご来店下さい。



「壊してナンボ、とまでは言いませんが、デモカーはテスト車両として様々なチューニングへのアプローチを試すためのもの。使いこんでこそ意義があります。たくさんの経験を経てこそ、自信を持ってベストと思える方策を、お客様に提案させていただきます」とは前出の亀谷さん。

もちろん、エンジンチューニングのみならず、GR6トランスミッションの調整や各部のメンテナンス、エクステリアのモディファイについても任せ。その一貫として今回発表されたのが、オリジナルのフロントワイドフェンダーキット。

での情報交換も活発に行なうなど、日々最新データの蓄積が進められ現在に至っている。

ちなみに現在のデモカーの仕様はHKSの4.1ℓキットを核に、オリジナルのVN7.5ハイスベックタービンを装着。さらにサージタンクをブーストロジック製の大容量タイプに変更すると共に、純正インジェクターを6本追加。753psの最大パワーと、96.1kg/mというトルクを十分なマージンのもと発揮している。

純正のフェンダーパネルと付け替えるタイプで、片側35mmのワイド化によりフロント側のタイヤ/ホイールの選択幅を広げると共に、スタイルの印象を一新。もちろん、足まわりについてもアラゴスタをメインとしたメニューが多数用意されている。機関系から、フットワークまでR35GT-Rのあらゆる方向性に対しチューニングの相談を受けてくれる力強いショップと言えるのがウエストスポーツだ。



ビットスペースは余裕の広さを持つ。この日は新旧3台のGT-Rが入庫。ウエストスポーツではごく日常的な光景だ。4基のリフトは常にフル稼働状態で、万全なセッティングを行なうべくダイナミックも完備。



ウエストスポーツ

広島県福山市新涯町4-2-46

☎084-981-5061

<http://www.waste.co.jp>

営業時間：10:00~19:30(平日) 10:00~18:30(日・祝)

定休日：水曜日

常にチューニングのトレンドを探求し、それをユーザーへフィードバックし続けているクルーズ。その卓越したチューニングスキルを頼ってR35オーナーも数多く訪れる。

クルーズでは以前、R35のデモカーも製作。各補機類はもとより、ピストンやカムなどエンジン内部にまで手を加えるなど、細部までそのノウハウを蓄積させている。また、R35チューンの必須アイテムとも言えるカーマンスキャンやネココーポレーションのLCD640などの機材も完備し、常に最新データにアップデートしているといった点もディープなチューニングフリークには見逃せないポイントだろう。



納車されたばかりのMY17を早くもお得意の現車セッティングに! まだ新車ということもあり、安全マージンを充分に取りながらブースト1.1kg/cm²時に572.5ps、78.5kgmをマーク。

CRUISE



この日、ホイールをボルクレージングG25Edg eにチェンジ。その際、TPS(タイヤプレッシャーセンサー)の設定登録もその場できちんと対応してくれる。

MY07から最新のMY17までオールOK! 豊富なノウハウでメンテから フルチューンまで対応

PHOTO&REPORT: マイナーカラーコード(木下琢哉)



今回トラス製の前パイプとセンターパイプを交換したが、マフラーは室内から音量を調整できるアクティブサウンドコントロールを活かすためにノーマルのまま使う。



MY17



リバティーワークワイドボディキットに収まるホイールはVOSSENのF/11J、R/12J。タイヤは前後ともに285サイズの20インチがセットされる。F/EキゾーストのサウンドもGood!

MY07



オリジナル車高調ピンクシュタインはスプリングレートを選択も可能。この車両はホイールレートに合わせフロント18kg/mm、リア16kg/mmとに設定。更にサーキット走行を考慮しオリジナルアッパーアームでキャンバーは4度半にセット。



「ノーマルタービンでもGT1000インタークーラーKITは中間トルクが大幅に向上して効果大」と吉川さん。その奥にはDRLラジエター、さらにDCTクーラーとリヤデフオイルクーラーもセットされクーリング対策も万全。



エンジン本体はノーマルだが、EVC6-IRのブースト補正MAPを使い高回転域でのタレを解消しながら現車セッティングを施し、ブースト圧1.4kg/cm²時に600ps、80kgmを発揮させている。

クルーズ 吉川さん

R35の修理やメンテナンスに関して、スペアキーの製作以外はすべて自社にて作業が可能です。GR6の重度な不具合に関してはネココーポレーションに作業をお願いしていますので、パーフェクトな修理やセッティングができます。特に車体番号5400番以前の方は必ず社外の強化CリングをGR6に組み込み、高額な修理を未然に防ぐようにすることをお勧めします。



さらに、ピンクシュタインの車高調や調整式アッパーアームなどのオリジナルパーツも揃え、R35オーナーに向けたツボを抑えた的確なパーツチョイスやチューニングメニューを提案してくれるのも同社の強み。そのためリミッターカットやブーストアップといったライトチューンから、排気量アップやタービン交換などのヘビーチューンまで、実績に基づいた技術で柔軟に対応してくれる。

そんなR35オーナーにとって頼もしい存在のクルーズだが、8月下旬に早くも最新型のMY17が入庫。第一ステップとしてフロント&センターパイプを交換し、ブーストアップを施すことに。まずはパイプを交換しただけの状態でもパワーチェックしたところ550psをマーク。次にブーストを1.1kg/cm²に上げて現車セッティングを行うと570psまで出力の向上が見られた。「今回のモデルはカタログ値ほど（パワーは）出ていないのかも」とは吉川さんの見解。今後はEVCで更にブーストを上げ、600psオーバーを狙うそうだ。

一方、リバティーワークワイドボディキットがひととき目を引くMY11は、ドラテクに定評のあるオーナーさんが、サーキットでもタイムを出せる見たと走りを見せさせた一台。こちらは中古車ベースでクルーズに入庫してきた。その時点では以前にECUTEKにてセッティングされていたようだが、リセッティングしようとしてもロックされた、通常では手が出せない状態だった。しかし新たにブートし直し、現車セッティングを施すことで対応。600psを出力させ、十勝のクラブマンコースで1分30秒をマークするほどにアップデートされた。

このようなチューニングはもちろん、R35ではメンテナンス作業ひとつにしてもノウハウが必要とされる。そのためオイルやプラグ交換、GR6ソレノイドバルブ清掃といったメンテナンス作業も多く、R35オーナーが信頼をよせているのだ。また、クルーズではパワーチェックも行っているため、愛車のコンディションをチェックがてら気軽に立ち寄ってみるのもいいだろう。

クルーズ

北海道札幌市西区発寒10条2丁目8-10

☎011-664-1757

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

営業時間：9:00～19:00

定休日：不定休

Kn's Factory

日産パフォーマンスセンターと チューニングショップの いいとこ取り

PHOTO&REPORT：渡辺大輔



GT-Rの定期メンテナンスといえば、日産でも特定の技術を備えたパフォーマンスセンターで行うというのが通例。もちろん、これはノーマル車を対象にしたプランのひとつ。チューニングカーともなると、そもそも日産の保証を外れてしまうため、チューニングショップで行うことになるはず。その選択はどちらも正解といえるが、その違いは明確になる場合がほとんど。

各部の最適な数値データを保有している。例えばアライメントひとつとっても、GT-Rの設計思想とパフォーマンスに合わせた最適値がある。その数値をイヤーマodelごとに持つため、日産が考える正解がそこにはあるのだ。GT-RをGT-Rらしく走らせたい。そんな要望に応えられるのがパフォーマンスセンターなのだ。

それに対してチューニングショップは、実戦経験から生まれたデータの蓄積が勝負となる。そのクルマを触りあらゆるノウハウを蓄える。その上でユーザーの要求に応え、時には個別に最適なセッティングを施す。そのため速く走らせるためのマシンメイクは、やはりチューニングショップの方が一枚上手な場合もある。

双方ともにアプローチの違いから目指す方向も違いはある。しかし、この違いを全てひとまとめにし、パフォーマンスセンターでありながらチューニングショップとしての実力を兼ね備えるのがケインズファクトリーなのだ。

ケインズファクトリー 中居さん

R35 GT-Rに限らず、第二世代GT-RやフェアレディZなど、日産のハイパフォーマンスマシン全般を得意としています。もともとは神奈川日産のモータースポーツ課がルーツでして、80年代から世界的なラリーでその技術を磨いてきたのが当社の強みでもあります。オーナーのどんな要望にも応えられる体制を整えているので、ぜひ相談に来てください。



意外と知らない!? パフォーマンスセンターの整備メニューとは!



新車から2000kmや、36ヵ月までの定期点検がサービスとして付帯するGT-R。そのメンテナンスは日産が認定したスタッフによって、緻密に管理され常に最高のパフォーマンスを提供するというもの。通常点検と同様に見えて、実は専門職と言えるほどのクオリティが隠されているのだ。そこで、パフォーマンスセンターとしての一面を持つケインズファクトリーで、その点検メニューの違いを聞いてみることにした。



- 油脂類及び冷却水
- エンジン
- トランスミッション
- ドライブシャフト
- ブレーキシステム
- タイヤ・ホイール
- ステアリング
- サスペンション

大まかなメニューは定期点検に準じているものの、それぞれに細かい点検メニューが存在し、さらに注意点や認定テクニカルスタッフとサービス機器による調整など、通常にはない整備内容が日産から指示されているのだ。

R35用通常点検

日産パフォーマンスセンターが提供する定期点検プログラムは、通常車の定期点検メニューと大きな差はない。しかし、中には各部の増し締めといったハイパフォーマンス車ならではの点検箇所もある。こう言った部分はGT-Rをメンテナンスするにあたって、専門の教育を受けた認定テクニカルスタッフが行うため、通常の点検とはひと味違うというわけだ。



オイル点検



各部増し締め



ドライブシャフトブーツ点検



ブレーキ点検

サーキット走行前後点検

GT-R専用のメンテナンスメニューが、サーキット走行前後に行われる点検項目。通常のクルマではありえない点検メニューが存在するのもGT-Rならではの、もちろんアライメントの数値やクラッチ/ミッションの調整範囲などは、ストリートでのセッティングとは違うため、ここでは設計思想に基づいたサーキット用のセッティングが行われるというわけだ。もちろん、サーキット走行後には、改めてストリート用のセッティングに戻しつつ、各部の異常を点検するのがパフォーマンスセンターとしての役割だ。



アライメント調整



クラッチ/ミッション調整



タイヤマーキング



バランスウエイトの固定



ケインズファクトリー

神奈川県横浜市戸塚区前田町36

☎045-828-4123

営業時間：10:00～19:00

定休日：火曜日

<http://www.kanagawa-nissan.co.jp/kns2>



足回りのガタ点検

ボディプロテクションの施工も開始

神奈川県を母体とするケインズファクトリーは、当然のように新車の販売も行う。そのサービスメニューのひとつとして取り扱いを開始したのがボディプロテクションフィルムの「XPEL(エクセル)」。アメリカ生まれの保護フィルムは、飛び石などによる塗装ハゲを防いでくれるため、ハイパフォーマンス車の定番になりつつあるアイテム。せっかくのGT-Rを綺麗に保ちたい。そんな要望にも応えられるのもまた、ディーラーとチューニングショップの2面性を持つケインズファクトリーならではの。



Garage CHIKARA



広大な敷地に200坪の 作業&保管ガレージ 万全なセキュリティ体制の 新社屋が間もなく完成!!

PHOTO: 澤田優樹

これまで、フェアレディZや第二世代GT-Rなど、日産車を中心に展開してきた三重県にあるガレージカ(ちから)。代表の中久木さん自身は、走ることが大好きで、これまでもZチャレンジャーや、クラブマンレースなどに参戦したり、愛車のR35でスポーツ走行を重ねたりと、地元でもある鈴鹿サーキットを中心にその活動を続けてきた。シヨップを運営する上でのコンセプトは、ただハードにイジるだけでなく、楽しく走るための安心サポートをお客様に提供すること。そのために、シヨップの設備拡充などにも力を注いでいる。

そして、ここ数年は自らもデモカーとして用意したR35 GT-Rを積極的に走らせ、年式に応じて必要なアップデートポイントやメンテナンス、そして様々ウワサされるウイークポイントなどを検証し続けてきた。

チェックや再検証のために車両を入れ替えたりもしてきたが、現在では初



ガレージカのR35GT-R その1 ストリート仕様500psの初期モデル

タマ数も多く、中古車を購入してサーキットを走ったりチューニングをしたりというユーザーが多いのはやはり初期モデル。そこで、ユーザーと同じ視線で楽しめるMY07を用意。各種メンテナンスと、データのアップデートなどを行い、ライトなブーストアップ仕様として仕上げています。コンセプトは「街乗りお買い物&時々サーキットを楽しく走る」というもの。サスペンションは09ダンパー改のアミューズ製アジャスティングサスキット。オリジナルのブレーキチューンを施し、純正タイプのRE070R2をボルクレーシングG25にセット。シートは左右ともブリッドのフルバケを装備。

期モデルのストリート用と、トラックエディション改ナンバー付サーキット仕様の2台を運用しながら、お客さんの要望に即応できる体制を追求している。また、R35 GT-Rを手がけるようになってつくづく感じてきたというのが、落ち着いて作業ができ、不安なく保管が可能なガレージの必要性。そこで、このたび思い切って、預かり車両の保管&重作業のための大型ガレージの新設に踏み切り、現在その完成を待つところだという。

そのガレージは従来のシヨップの敷地内だが、もともと500坪以上あった敷地に新設されたのは、写真のような200坪の広さを誇るピットガレージ。取材時は、まだ間仕切りもできていない状態だったが、この後はリフトなどの設備をしっかりと整え、クルマを見ながらお客さんとの談笑が楽しめるシヨールーム的なスペースも作られる予定だという。

もちろん、このガレージには万全の



ガレージカのR35GT-R その2

トラックエディション改ナンバー付走行会仕様



MY11ベースのトラックエディション、エンジンはブーストアップし550psまで出力を向上、無理なくサーキットを連続周回できる程度としている。代表の中久木さんのドライブで、この仕様のまま鈴鹿サーキットで2分15秒を切ることを目標にしている。

スタンダードモデルとの対比用にと用意したデモカーの1台は、なんとトラックエディションに手を加え公認車検を取得したというもの。オリジナルのブルーメタリックパールは深みのある4コート、ルーフはオリジナルのカーボンコンポジットに張り替えられている。エンジンは中級ブーストアップとも言える550ps。サーキットをガンガン走りたい車両のため、タービンなど補機類に負担をかけない程度に出力を向上させている。サーキットまで自走で往復できるトラックエディションというのが自慢のポイントだ。ちなみに、FIA格式のロールケージは純正で装備されているものだが、ガセット補強などを追加し室内まで再塗装を施している。



フロントワークはビルシュタインの2WAYダンパーにボルクレージングのTE37ウルトラをセット。タイヤは評判の高いRE-71Rを投入し現在テストしているところ。



ブレーキは前後ともオリジナルのレーシングディスク(400φ)とされ、さらにサーキット走行に最適化。サスキットはビルシュタインの2WAY。



ウイング&リップはボルテックス製だが、リップは試作で、今後製品化される予定のもの。空力チューンは、当面ストリートユーザーレベルに抑えようと考えている。



基本的にはサーキット専用車として作られたトラックエディションであるため、インテリアはかなリスパルタン。シートは左右ともブリッドのプロフェイスト。



ガレージカ(ちから)

三重県桑名市桑部1272-6

☎0594-82-5026

http://www.garage-chikara.com

営業時間: 11:00~20:00

定休日: 月曜日、レース開催日

セキュリティ体制を敷くなどとして、預かった車両を安全に保管できるようにすることとなる。

また、これまでなかった作業室(エンジン室)などのスペースも整え、3Dアライメントテストなども導入、GT-Rを始めとした新世代のスポーツカーにもしっかりと対応できる体制で対応できる充実したショップとして、新たな気持ちで励んでいきたいという。

ランフラットタイヤ対応の最新タイヤチェンジャーなどはこれまでも使ってきたが、タイヤを始めとした消耗パーツも在庫し、お客さんの急な要望やトラブル対応も万全なショップになっしていきたいとのこと。

ガレージカ 中久木さん

ショップを立ち上げて10年を超えましたが、いろいろとノウハウがたまってきましたし、今回大きなガレージを建てたことで、ショップ内の設備も充実してきました。GT-Rのオーナーさんにも満足いただけるクオリティの作業が可能になっておりますので、ぜひ一度ご来店下さい。



リーズナブルで高品質

ガレージカ オリジナルフロアマット

価格: 2万4800円

純正のフロアマットは10万円以上するため、前オーナーが手放す際などに転売され、フロアマットレスとなった中古車が店頭で販売されているケースも多い。そこで用意したのが廉価ながら高品質なフロアマット。愛車のコンディションを保つためにも、汚れたら入れ替えるつもりで購入するのあり。



前後400φ化で安心の制動力!!

ガレージカ レーシングディスク

価格: F 23万円(400φ・高品質ベルハウジング付属)
R 14万円(400φ・純正ベルハウジング使用)



特殊FC鋳鉄を素材とし、マルチベーン構造を採用した高性能ブレーキローター。前後とも400φとすることで、ハードブレーキング時のバランスを改善し、熱容量も拡大する。ハードユースでクラックの入りやすい純正ローターの弱点を克服できる性能を持たされている。



軽量高剛性なオートクレープ製法

ガレージカ カーボンコンポジットルーフ

価格: 30万円

プリプレグ材を加熱・真空引き・加圧して仕上げる高品質なオートクレープ製法で仕上げたドライカーボンルーフ。ボディ上部を軽量・高剛性化することで走行性能を圧倒的に高めることができるのはもちろん、品質も高いためクリア仕上げで"魅せるルーフ"を演出することも可能。一目置かれるマシンを作りたい人にもオススメです。





PHOTO: 西野キヨシ
REPORT: 高橋陽介

福岡市内中心部から40分程度と正直、アクセスに優れた場所とは言いが、その技術力を頼り、県内外から頻りにR35オーナーが訪れる。隣接の店舗スペースには最新のレーシングシミュレーターも完備。

brains

オールラウンドに楽しめる 700psタービンが人気 初期型モデルの トラブルシューティングにも幅広く対応

福岡の老舗ショップとしてキャリアを重ね、昨年夏には充実した設備を備えた新ファクトリーを立ち上げるなど、これまで以上にきめ細やかなユーザーサポート体制を確立させたブレイン。街乗りメインのストリート仕様からレースカーまで幅広い守備範囲で成果を挙げて来たが、近年、主力車種としてコンスタントに入庫しているのがR35 GT-Rだという。

「登場からもうすぐ10年ということもあり、メーカー保障云々に対する警戒感はいぶ緩和されました。モディファイを始めるきっかけとしてはノーマルが物足りなくなっただけで、リミッターカットと一緒にコンピュータに軽く手を加えるという例が多いですね」と語るのは、代表の貝原さん。軽く、といつてもそこは計り知れない潜在能力を秘めた名機V R38。ファイナルチューンによるパフォーマンスの激変ぶりに衝撃を受け、さらにワンランク上のメニユーへのステップアップを依頼されるケースも少なくないという。

そこで真価を発揮するのがオリジナルのハイフロータービン。ハウジングサイズ自体はそのままに、低回転域からのレスポンスに優れた大径フルブレッドを採用。ECUTEKによる緻密な燃料制御とも相まって、リニアなファイリングをキープしつつパワフルな走りを存分に堪能することができる。ちなみに参考スペックはブースト圧設定1.3 kg/cm時に700psを発生。最大トルクも90 kgm以上と、ノーマルとの差は歴然だ。

さらにブレインではパワー志向のチューニング以外にも、毎日の運転がより楽しく、快適なものとなるように07、08年といった初期モデルのミッションプログラムの変更や、同じく初期モデルのウィークポイントとされているABSトラブルへの対策、ベルハウジング周りのガタ付きといったメンテナンスに関する相談もしっかりフォロー

ブレイン 貝原さん

オリジナルタービンは800psモデルも用意しています。ミッションについては、ソレノイドバルブの洗浄や油圧系統の対策など、これまでも多くの事例を解決して来ましたが、メンテナンス等でお困りの方はぜひ、ご一報下さい。



排気系はHKSのスポーツキャタライザーにメインズのチタンマフラーを装着。登場から9年。中古車と言えども、若年層にはまだまだ手を出し難い価格帯だが、チューニングベースとしての需要は着実に高まっている。



最近特に多いランフラットユーザーからの交換依頼に迅速に対応するために、専用のタイヤチェンジャーが間もなく導入予定。



テクニカルファクトリー ブレイン

福岡県筑紫郡那珂川町市ノ瀬382

☎092-952-7350

<http://www.tf-brains.com>

営業時間：10:00～19:30(平日) 10:00～18:30(日・祝)

定休日：水曜日



オリジナルの80φサクションパイプの他、HKSのバイピング&ブローオフを装着。さらにインジェクターはアズニューの1000ccに変更。これは先々のバージョンアップを見越したチョイスだ。



ブレインオリジナルの700ps対応のハイフロータービン。トルクアップにもつながりR35の重量級ボディを高速域まで軽々と引っ張り上げる。参考価格はノーマル下取りで48万円。

タービンチューンといえば、3000、4000rpmあたりからガツンと二次加速が立ち上がる姿が連想されるが、ブレインの味付けは極低回転からのフラットトルクが特色。乗り易さと速さが高次元で両立されているのだ。



「パワー志向のチューニングもR35の醍醐味ですが、意外に見落としがちなのが、車庫入れや渋滞時などの動きのスムーズさ。ここでストレスを感じると乗るのが面倒になってしまいます。まずは基本部分をしっかり押さえましょう」と貝原さん。



エンジンオイルは主に100%化学合成のモテーズを使用。「性能面はもちろんのこと、作り手の顔が見える良いオイルだと思います」とのこと。

こちらのエンジンにはNOSシステムを装備。噴射時には瞬間的に150ps近いパワーを加えることができる。動作ポイントも任意に設定可能だ。



GR6ミッションのプログラムの変更やクラッチのシム調整などもお任せ。微速動作時のギクシャク感が過大な初期型は必須の作業だ。サーキットなどハードランにも使用するならケース剛性を高めるネココーポレーションのファイナルサポート(写真)もお勧め。

「足回りに関しても、角の立ったゴツゴツした乗り心地を改善させたオリジナルサスペンションも用意されているので、日常ユースにおけるコンフォート性を高めたい人はぜひ一度相談してみたい人がいかならう。」



コンプリートカー

という選択肢こそが

チューン&カスタムR35の賢い買い方!



from

Kuhl Racing

〒466-0292 愛知県名古屋市緑区大根山2-503 ☎052-693-9805

<http://www.kuhl-racing.com>

PHOTO: 水川尚由 REPORT: 渡辺大輔



装着パーツは270万円〜500万円!!
脅威の割引で憧れのフォルムを手に入れる

昨年、今年と東京オートサロンにおいて、驚愕のカスタムGT-Rを披露し、国内外の話題を集めたクールレーシング。特殊なペイント技法による話題性に加え、ワイドボディキットの造形でも注目を集めた。「いつかはあんなGT-Rに乗りたい」と憧れを抱いた人は少なくないはずだ。

そんなクールレーシングのGT-Rを、実際にワイドボディ仕様で製作するとなると、ボディキットの塗装やフィッティングを含めると500万円ほどの費用が必要。さすがに車両を購入しからの追加予算と考えると簡単には手を出せないのも事実だ。そこでクールレーシングが提供するコンプリートカー・プログラムに注目が集まるのは必然的と言える。

ベース車両は、08、09年モデルを基本に、無事

2m超えの迫力が生み出す
圧倒的な存在感

Wide Body Ver.1

Full Custom Complete

コンプリート価格: 849万円(税込)

※プレミアムエディション、ブラックエディションは20万円アップ
装着パーツ合計: 492万6960円(塗装組み付け工賃込み)

■ベース車両

2008、2009年モデル、走行距離4万キロ以内、無修復歴車



リアバンパーはバンパーアタッチメントを追加してワイドボディに合わせる。ディフューザーやマフラーなどもすべてセット。なお、スワンネックGTウイングはオプション設定されるアイテム。他にもダックテールやウイングレスといった選択も可能だ。



FRPで成形されるフロントフェンダーは片側50mmのワイド化を実施。リアフェンダーは貼り付けのため純正切り上げ加工が必要だが、ビス留めではなくスムーズに滑らかに仕上げられる。なお、合わせるホイールは今後リリース予定のオリジナルアイテムだ。

■装備内容

Kuhl Racing・ワイドボディエアロVer.1 (フロントバンパー、フロントディフューザー、グリルトップモール、サイドステップ、サイドステップディフューザー、リアバンパー、リアバンパーダクトディフューザー、リアフローティングディフューザー)、オーバーフェンダーキット、リアフェンダー&バンパーアタッチメント、スムーズ加工施工取り付け、後期バックフォグラブ、Kuhl Racingスラッシュ4テールマフラー、ブリッツ・ZZ-R車高調+アライメント調整、ワーク・2ピースホイール(20インチ)

Complete Car Owner's Voice

フルカスタムコンプリートユーザーに聞く 購入決意のきっかけとその魅力

愛知県
坂口さん



拘ったのはホイールセレクト

デモカーのスタイリングに惚れ込みコンプリート購入を決意した坂口さん。特に足元は片岡社長とも話し合いながら、ホイール銘柄からカラーまでを厳選したこだわりのアイテム。これだけのオリジナリティを、いきなり手に入られるのがコンプリートカーならではの魅力。

愛知県
樋口さん



アメリカを走るGT-Rをイメージ

アメリカで走っていそうなGT-Rをコンセプトに、カスタムオーダーを行った樋口さん。ボディカラーやホイールのコーディネートは、大人らしいアメリカンテイストを表現。リムカラーのブロンズアルマイトと、マットブラックリムの組み合わせで個性を際立たせる。

岐阜県
Sさん



ワイドボディ1号車の優越感を狙う

レーシーなイメージを前面に押し出すワイドボディは、コンプリートカー1号車になるようにオーダーしたと言うSさん。ブーストアップやソレノイドバルブ洗浄、ミッションデータ書き替えなど、乗り出し前に徹底的なメンテナンスも行い、理想の形と理想の走りを手に入れている。

愛知県
永井さん



エアサスやオーディオでオンリーワンを目指す

通常ではGT-Rユーザーが行わないようなカスタムを取り入れることで、オンリーワンを目指した永井さん。オーダー時にスタッフとじっくり打ち合わせ、エアサスのセットアップやオーディオのインストール、エアコン操作パネルの移設といったカスタムを実行。



スポーティさを極めるベーシックプラン

Standard Body Full Custom Complete

コンプリート価格：649万円（税込）

※プレミアムエディション、ブラックエディションは20万円アップ
装着パーツ合計：279万3960円（塗装組み付け工賃込み）

■ベース車両
2008、2009年モデル
走行距離4万キロ以内、無修復暦車

好評のKuhl Racing・35R-GTをセットしたスタンダードバージョン。ここからホイールの変更やエアサス化、さらにブーストアップからタービン交換まで様々なカスタム&チューニングオーダーにも対応してくれる。

■装着パーツ

Kuhl Racing・35R-GT（フロントバンパー、フロントディフューザー、グリルトップモール、サイドステップ、サイドステップディフューザー、リヤバンパー、リヤバンパーダクトディフューザー、リヤフロアテングディフューザー）、後期バックフォグランプ、Kuhl Racingスラッシュ4テールマフラー、ブリッツ・ZZ-R車高調+アライメント調整、ワーク・2ピースホイール（20インチ）



故かつ走行距離4万kmまでのベース車を用意。そこにボディキットやマフラー、ブリッツZZ-Rダンパー+アライメント調整、さらにワークの20インチホイールまでをセット。装着パーツとしては工賃込みで279万3960円。この豪華仕様を含むコンプリートカーを、649万円のワンプライスで提供しているのだ。

さらに、ワイドボディバージョンとなると、同じベース車を用意しても工賃込みの装備だけで492万6960円。この仕様を849万円で提供する究極のプログラムなのである。

もちろん、このプライスはベースとなる車体をクーリングで購入するからこそ。さらにボディキットなどオリジナルパーツの開発・製造を行うメーカーでもあるため、圧倒的な割引率を実現できるのだ。

そして、コンプリートカーは車体とカスタムパーツのローンを1本化できることも大きなメリット。徐々に仕上

げていこうと思っても、実際は乗り始めると予算の都合などでなかなかイメージの具現化が進まない。それなら最初から理想の1台を作り上げてしまおう、今時のGT-Rの買い方として正解というわけだ。

ちなみに、クーリングではソレノイドバルブ洗浄やクラッチ調整、ミッションオイル交換を始めたオプシヨメニューも用意。もちろん購入時だけでなくメンテナンスメニューとしても設定されるため、購入後のサポートも万全だ。ブーストアップやリミッターカットなど、今後の発展もオマカセできるため、安心のGT-Rライフを満喫できるのも、クーリングが持つ強みと言えるだろう。



クーリング
高橋店長

コンプリートといっても車体とボディキット、その他の基本パーツがセットになっているだけで、そこから先にあるお客さんの要望もフレキシブルに対応可能です。納車時には理想の形ができあがるため、間違いなく長く楽しめますよ。



HOW TO BUY USED R35



PHOTO: 水川尚由
REPORT: 渡辺大輔



プラスト

—BLAST— 厳選 R35ベストバイ情報

価格: ASK 走行距離: 3万5000キロ

プラストでGT-Rを乗り継いでいるユーザーからの買い取り車両。そのためメンテナンスやチューニングの履歴がしっかりと残っているのは安心感につながるポイント。現状ではブースト圧1.1kg/cm²で550psに設定されているが、まだまだパワーアップが可能なためチューニングベースとしても最適。外装はRH9のフロントリップやホイールなどでシンプルコーディネート済み。



ECUの書き換えによって最高出力は550ps。オーナーの体調不良によってパワーはそれほど上げられていなかったと言う。今後の楽しみもしっかりと残されている。

マフラーはトラスト製をセット。タービンアウトレットとスポーツ触媒に変更して排気系のチューニングは完了。ここからの先のステップは次のオーナー次第だ。



排気系+ECUでファイインチューニング
このまま楽しめるスタイルとスペック



足元にはボルクレーシングG25をフィッティング。RH9のフロントリップを組み合わせたスタイリングは、シンプルにGT-Rらしさを表現している。

BLAST

☎ プラスト ☎0568-84-7740 <http://www.blast-car.com>



プラスト
布田さん

GT-Rの中古市場を見ると、新車で車検ごとに乗り換える方が比較的多いですね。そのため完全ノーマル車の割合が多く、これから長く楽しむ素材としては高年式車もおススメです。もちろんコストパフォーマンスを考えれば今が底値の前期モデルでも十分楽しめると思いますよ。

狙い目の中古車は初期モデル！ タマ数豊富でプライスも現実的！！

デビューイヤーが2007年と、すでに誕生から10年近い月日が経過しているR35 GT-R。そうは言っても、最高峰のスペックは色褪せることなく、未だに高い人気を誇り続けているため、中古車といっても常に高価格帯をキープし続けている。そんなR35を今から購入するのなら、どんな個体が狙いめなのだろうか。愛知県でGT&スポーツカーのチューニングから、中古車販売を手がけるプラストに、その実情を伺ってみることにした。

「R35 GT-Rの場合は、今のところほとんど価格変動がありません。具体的には07年からの前期モデルが最安値で500万円前後、中期モデルになると700万円前後というのが現状です。また、中には走行距離が10万キロを超える車体も出てきていますが、そういった車体でもそれなりのプライスが付いているようです。そのため狙い目としては、コンディションにもよりますが、初期モデルがお買い得なのかもしれませんね」とは店長の布田さん。

また、初期モデルと言ってもストリートで普通に乘っている程度なら、ほとんど壊れる心配がないのがGT-Rの特徴。「前期モデルはもうすぐ10年選手になりますが、ほとんどのクルマがフルノーマルで5万キロ前後の走行距離ですし、そもそも完成度の高さからメンテナンスさえ行き届いていればトラブルも非常に少ない車種ですね」とのこと。

「実際、ここ最近で発生したトラブルといえば、ABSランプの点灯やメーターランプの玉切れ、エアバルブセンサーのエラーなどはありませんが、経年によるマイナーエラーばかりです。ABSはまだ1件しか例が出ていませんので初期モデルのGT-R全てに当てはまるわけではありませんし、エアバルブセンサーは単純にタイヤ交換時の交換指定部品に定められている消耗品ですから、これも交換すれば問題ありません。あくまでもストリートで楽しむ程度なら、10年を超えても心配ないと思いますよ」と布田さんもR35の信頼性には太鼓判を押す。

自社工場が併設されているから チューニングからメンテナンスまでOK

自社工場を併設するため、中古車の販売はもちろん、タイヤ交換からソレノイド洗浄といったメンテナンスまで対応可能。特にソレノイド洗浄は車検2回につき1回は行っておきたいメンテナンス箇所。納車前にはオススメメニューとして10万円で提供している。



MY17が最新モデルとなるが、プレミア志向のR35は、今後価値崩れの期待度は薄い。そういった意味では、コンディションも良好な今が購入に最適な時期とも言えるだろう。将来的にR35に乗りたいたいと思っても、気がついてからプレミア価格で手が出せないなんてこともあり得る。やはり買い時は今なのかもしれない。



そのまま乗るか、イジって遊ぶか？ フルノーマルのピュアエディション

価格：668万円 走行距離：4万5000キロ

11年

現状の中古車市場ではフルノーマルのGT-Rも珍しくない。スペシャルエディションなどの限定車も見つけることができるため、オリジナルを維持していきたい人にとっては、今が絶好の買い時と言えるはず。もちろんチューニングベースとして考えても、ノーマルから徐々にステップアップも可能。前期モデルだけでなく、予算によっては極上の中期モデルも射程圏内に含まれるだろう。

プラスト
愛知県春日井市松戸町河戸380-1 ☎0568-84-7740
営業時間：10:00～20:00(平日) / 10:00～19:00(日・祝)
定休日：火曜日
広い敷地には常に多くのGT系ユーザーカーが並ぶ。R35も定期的にストックしているため、こまめに通えば程度の良い運命的な1台に巡り合うことができるはずだ。

エンジンや内外装、ホイールに至るまでフルノーマル。今後時間が経つにつれ、ノーマル維持率は減っていくと思われるため、こういったノーマル車は早めに抑えておきたい。



吸排気系に至るまでエンジンはノーマルを維持しているが、ECUのみニッソのスポーツリセッティングを行い、最高出力は520psプラスα程度まで引き上げられている。

GLOBAL AUTO

グローバルオート ☎072-363-6666 <http://www.global-auto.ne.jp>



在庫を充実させるため、専任のスタッフが全国各地への買い取りに出回っている。特にチューニングカーに関しては、装着されたパーツや手がけたショップまで評価できる場合が多いので他社より高額な査定となる場合も多い。

屋外の軽作業ビット、屋内の重作業ビットがあり技術力のあるスタッフも常駐。車両の購入だけでなくその後のメンテナンスやチューニングも安心して任せられるのがグローバルオートだ。



新旧GT-Rを中心に店頭にも多くのチューニングカーの並ぶグローバルオートだが、仕上げ作業でボディショップに預けているもの、屋内保管のプレミアムモデルなどを加えるとこの数倍の在庫になるという。販売前の点検作業等が追いつかず、WEBにアップされていない車両があるケースも多いので購入の予定がある場合は、いちど問い合わせしてみたいとのこと。気さくなスタッフが対応してくれるハズだ。

USED R35 HOW TO BUY

第二世代、第三世代のGT-Rを中心に、高品質なチューニングカーを扱うショップとしては、誰もがその存在を認めるグローバルオート。店頭には歴代GT-Rがスラリと並び、このところ中古車相場が落ち着いてきたこともあって、R35 GT-Rの引き合いが多く、WEBなどに公開したり、販売

R35 GT-Rを購入するなら安心してメンテを任せられるショップがオススメ!!

前の点検整備をしている間に商談が始まり、店頭に並べる間もなく売れていく車両が多くなっているという。「デビューから10年近くたった初期モデルでも、丁寧に扱われた車両が多く、程度のいい個体が多い車種ですね。特に、走りを求める方、チューニングを前提にする方には初期モデルは



価格：ASK 走行距離：2万7400キロ

09年

グレード：SPEC-V 色：パールホワイト 走行：2万7376km 修復歴：無し 1オーナー車両 整備手帳・記録簿・保証書・取説完備

1575万円というプレミアムモデルのスペックVをベースにHKSのGT800フルタービンキットなどが組み込まれ、細部まで作り込まれたR35GT-R。無事故車であるのはもちろん、タービンを含むエンジンは新品パーツをふんだんに使ってオーバーホールされた後セッティングをただで、実走行は多少の移動のみという極上コンディション。手を加えたのはKansaiサービス、履歴もわかる絶対オススメの極上チューンド。

TUNING SPEC

実測809ps/100.3kgm HKS GT800フルタービンKIT / 鍛造ピストン / 1断面コンロッド / STEP2カムシャフト / インタークーラー / DCTクーラー / メタルキャタライザー / スペリオールSPEC-Rフルチタンマフラー / EVCS IN/EXバルブガイド打ち替え・燃焼室加工等・ポート段付き強化 修正加工 各部WPC処理 MINE'Sカーボンエンジンカバー GR6ミッションOH&強化(Kansaiサービス ミッションプログラム / 8枚強化クラッチディスク / 強化オイルポンプ) HKS HIPER MAX車高調 現行型MY17用フライホイールハウジング交換 RH9 400Φフロントブレーキローター(F)※純正カーボンローターあり SPEC-V純正カーボンディスクローター Kansaiサービス フロントカーボンリップ Ver2 / カーボンブレーキダクト / カーボンサイドステップ / カーボンリアアンダー HKS TF リヤウイングハイマウントKIT MINE'S ドライカーボンボンネット 他多数



SPEC Vベースで低走行!! チューン後低走行の800ps仕様

グローバルオート

GLOBAL AUTO 厳選 R35ベストバイ情報



価格は応談!! なんとド新車のMY17 NISMOニスモが入庫

価格：ASK

2016年 新車登録

安居さん自身がコレクションにしようかと悩んでいるという最新型のNISMOが入庫。登録はされているが新車と表現していいだろう。欲しかったけど買えなかったとか、今すぐ手に入れたいという人は取り急ぎグローバルオートに連絡を!! (スペックは新車のMY2017ニスモ仕様をチェック)





グローバルオート 安居さん

うちのお客さんは、イジって走って、思いっきりGT-Rを満喫したいって人も多そうですね。なので、各種ウィークポイントのメンテナンス、制御系のアップデート、時にはチューニングを施してお客様に提供させていただくことも通常の事です。R35GT-Rは引き合いが多く、回転も早いのでWEBにアップする前に商談が始まってしまう場合が多いため、車両をお探しいただく方は直接ご連絡いただくか、ご来店いただければお好みの車両と出会える可能性が高まると思いますよ。

代表の安居さんの愛車はR34/R35、2世代のチューンドGT-R。趣味はこれらのクルマでサーキットを走ること。その腕前は相当なもの。とにかくRが好きで詳しく、お客様の求めるクルマを理解し親身になって探してくれる人だ。



お買い得感があると思います。ただし、R35GT-Rの特に初期モデルは、特有のメンテナンスポイントがありまので、それを熟知し、納車前にしっかりと点検できるショップで買うことが大切だと思います。また、制御系のアップデートはものすごく効果があるので、そういったこともできる体制（設備や機材とスタッフ）を敷いている販売店で購入することを推奨しますね」とはグローバルオートの安居さんだ。



そのため、仕入れ（買い取り時など）に装着パーツや履歴に対して適正な評価ができるようになり、良質なチューニングカーも多く在庫される状況となっている。まさに、速いR35GT-Rを求めるユーザーにとって、これ以上力強いショップはないと言えるだろう。

もちろん、ユーザーの求める車両はさまざまなので、高年式のプレミアムモデルなども取り扱う。現在車両を探しているというユーザーは、いちどグローバルオートに相談してみるのもいいだろう。

低走行&800ps仕様の プレミアムエディション!!

10年

価格(税込み)：638万円

グレード：プレミアムエディション 年式：平成22年式 走行距離：1万3300km 修復歴：無 色：ダークメタルグレー 車検：平成29年3月

TUNING SPEC

HKS LEGAMAXプレミアムマフラー(新品) MINE'S ドライカーボンリブスボイラー U/Sサイドマーカーフロント/リア 4灯テールKIT Defi リンクメーター(ブースト計) MY13改 ミッションプログラム HKS ハイパー-MAXIV車高調 TOPSECRET 調整式テンションアーム/調整式キャンバーアーム BBS LM(F9.5J-20+40 R10.5J-20+20) 他メンテナンス履歴 平成22年10月215km/平成23年2月260km/平成25年3月 3884km(S755実施)/平成27年3月 9961km 他



トップシークレット チューン&フルエアロ!!

08年

価格：ASK

グレード：プレミアムエディション 年式：平成20年式 走行距離：5万4200km 修復歴：無 色：ダークメタルグレー 車検：平成29年1月

TUNING SPEC

TOPSECRET現車セッティング(579ps/81.8kgm)/インタークーラーパイプチタン/OILキャッチタンク トラストインタークーラー/ブローオフバルブ GR6ミッションメンテナンスプログラム/アッパープログラム/ポンプ強化&ライン・リリーフ油圧アップ/DCTクーラー TOPSECRETチタンマフラー(バルブ付き) SARDスポーツキャタライザー TOPSECRET FR400mmブレーキキット/ダンストロニック車高調(別タンク式)/エアロキット/外装キット一式 ロベータカップフロント ボルクレージングTE37ULTRA(F10J R11J) 他多数

Kansaiサービスの ブーストアップ仕様!!

08年

価格(税込み)：618万円

グレード：プレミアムエディション 年式：平成20年式 走行距離：3万4600km 色：ブラック 修復歴：無 車検：平成29年1月

TUNING SPEC

Akagakiracing ステンレスダウンパイプ/センターYパイプ/可変バルブ付きリアステンレスマフラー 車高調 Kansaiサービス スポーツECM Ver2(スピードリミッター変更/オートクルーズ上限変更(140km)/点火・燃料・可変バルブMAP最適化/スロットルMAP最適化/ブースト圧変更)/MY13改トランスミッションプログラム/ミッションメンテナンスプログラム フライホイールハウジング交換 Kansaiサービス フロントカーボンカナード AUTO S ELECT フロントスポイラー AVS MODEL F15 他多数



※在庫車両に関しては平成28年9月20日現在のものです。現車と表記の違いがある場合は現車を優先としますので、ご商談の際にご確認下さい。



圧倒的な存在感と
品格あるシルエットの創出

AIMGAIN

AIMGAIN GT R35 GT-R

© エイムゲイン ☎082-427-2334 <http://www.aimgain.net>



デザイン面での自由度の高いフルバンパータイプを採用しつつ、GT-Rらしさを明確にキープしたフロントバンパー。センター両側のダクト内をNISMO風にレッド塗装して遊びゴコロを表現。

PRICE LIST (without tax)

エイムゲインGT パーフェクトボディキット	¥1,200,000
フロントバンパーボイラー+アンダーリップ/ サイドアンダースポイラー/ リアアンダースポイラー+ディフューザー/ ワイドフェンダー/リヤウイング	
トランクスポイラー タイプ2	¥ASK
GTルーフマフラー	¥250,000
ボルドワールドエアサスペンション エイムゲインバージョン	¥810,000

BODY KIT

Details

個性と機能を磨く
アピアランスチューン。

レーシーやラグジュアリーといったビジュアルの方向性、空力や冷却といった機能性など、求める要件は人それぞれだが、R35にはすでに、それら多くの要望に応える豊富なラインアップがある。ここでは、特に拘りを感じさせるエアロパーツをピックアップ。R35オーナーの物欲を刺激していこう。

PHOTO: 西野キヨシ
REPORT: 高橋陽介



セ ダン系ブランドとして活動を開始後、卓越した造形センスとクオリティの高さで話題を集め、今やメルセデスやランボルギーニなど多彩なカテゴリーを手掛けるビッグネームとなったエイムゲイン。

その製品ラインアップの中で、スポーティカーをメインとしたアイテム構成が行なわれているのが、エイムゲインGTシリーズ。ここには86/BRZやNDDロードスターの他、先述したランボルギーニ・アヴェンタドールなども名を連ねているが、ここで取り上げるR35 GT-Rについては扱いが別格。そう、このクルマだけはフルキットでの販売のみ、という大胆な形態が採られている。その狙いについて、エイムゲインの伊藤氏に話を聞いた。

「カッコ良く言えば、オンリーワンへのこだわりですね。オーバーフェンダーだけ販売して欲しいと言われても、このバンパーにしか似合いませんし、逆もまた然りです。私達が考えるR35らし



バンパーサイドまで周り込んだオーバーフェンダーや、立体的なリアアンダースポイラーが凄味を演出。大型のスプリッターを備えたディフューザーや、バックフォグもキットに含まれている。

さにご賛同頂ける方だけに選んで頂ければ良いと思っています」。

キット構成にはフロントバンパー&アンダーリッブ、サイドアンダー、リアアンダー&ディフューザーなどの他、フロント片側50mm、リア80mmのワイド化を可能とするオーバーフェンダーをセット。このフェンダーの採用によりデモカーはフロント11.5J、リア12.5Jというワイドリムを余裕で飲み込んでいる。

万人ウケを狙うのではなく、独自の世界観を徹底的に突き詰める。そんな孤高のハートを持ったオーナーだけが手にすることができ、エイムゲインのパーフェクトボディキット。R35を世界基準のスポーツカーとして相応しいシルエットへと仕立てる、逸品中の逸品と言えるだろう。



大型のエアアウトレットを備えたカーボンボンネットはSEIBON製。ブラック仕上げのアンダースポイラーともあいまって、スバルタンな魅力を引き出している。

リヤウイングは写真のVOLTEX製スワムネックタイプの他、往年のボルシェターボを彷彿とさせるトレイタイプも選択可能。台座部分に見える純正のビス穴をカバーするドラッグスポイラーが新たにラインアップに加わった。



荒々しさの中にも躍動感を感じさせるフロントフェンダー周辺部の造形。足元を引き締めるブラックメッシュのホイールは、エイムゲインオリジナルのG2M。サイズはフロントが11.5J×20-3、リアが12.5J×20-66だ。



BODY KIT Details

CHARGE SPEED

R35 GT-R 撃速WIDE BODY KIT CS.POWER MUFFLER

アドバンス・スタッフ ☎06-6848-6488 <http://www.chargespeed.com>

PHOTO&REPORT : 石井健之

また今回、新たに登場したのがマフラー専門メーカーの「EXART」とのコラボレーションで生まれた「CSパワーマフラー」。R35用マフラーというだけあって、パワーを出すために純正よりも太いパイプ径を採用するケースがほとんどだが、CSパワーマフラーは心地の良い

なお、オーバーフェンダーによってフロントが片側50mm、リヤが片側70mmのワイド化が図られ、全幅2mを超えるデイメンションは、チューンドGT-Rとして凄まじい迫力を発揮する。

また今回、新たに登場したのがマフラー専門メーカーの「EXART」とのコラボレーションで生まれた「CSパワーマフラー」。R35用マフラーというだけあって、パワーを出すために純正よりも太いパイプ径を採用するケースがほとんどだが、CSパワーマフラーは心地の良い



ワイドボディキットは、撃速バンパーキットに、前後のオーバーフェンダーキットを追加したもの。つまり撃速バンパーキットの前後エアロバンパーは、ワイドボディに発展できることまで考えられたデザインだったというわけだ。

マシングな流線型を描くワイドボディと 乾いたエキゾーストノートの競演

エキゾーストノートを楽しんでもらうため、メインパイプ径は純正と同じ70φを採用しているところが特徴だ。というのも、メインパイプ径を太くするとピークパワーは稼げて、エキゾーストノートは重低音になりがち。

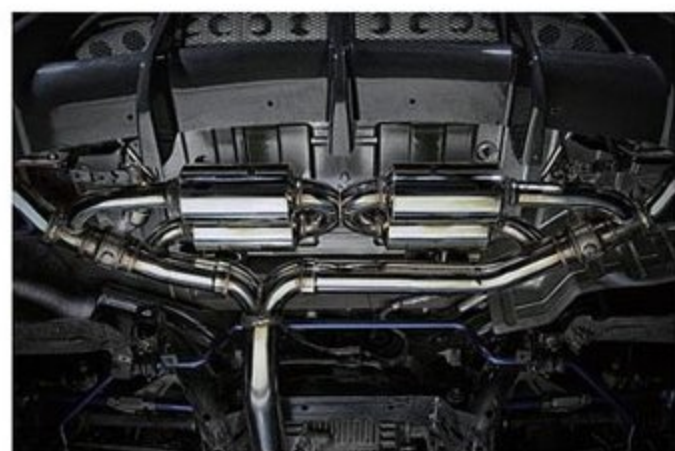
また、必要以上にパイプ径を太くすると、マフラー交換プラスαのパワー系チューニングしにくい人にとっては、低速トルクが細くなってしまう。そこで、音質と街乗りでの扱いやすさを重視した

設計としたワケだ。そのためマフラーの出口付近には負圧によって作動するバルブも設けてあり、アイドリング付近はバルブを閉じてサイレンサーを通過させ、全開走行時はバルブを開いて心地良いエキゾーストノートを響かせる工夫も凝らされている。住宅街では静かに、全開できる場所では心地良いサウンドが手に入るマフラーだ。

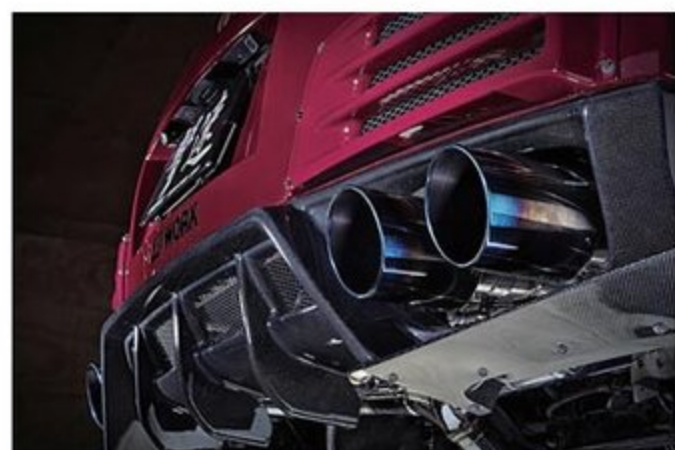
メインパイプやサイレンサーなどの主要部品はオールステンレス製。テールエンドのみチタン製となっている。パイプ径はメインが70φ、デュアル部分は60φで、1.5mm厚のパイプ剤を使用することで、軽さと耐久性を両立しつつ、響きの良いエキゾーストノートを生み出している。



車幅は2m越えの2035mm!! さらにリヤタイヤの接地位置はキャンバーによってさらに広がるため、実物を見るとの凄いインパクトがある。またキットは随所にカーボンを使用したタイプのもので、リーズナブルなFRPのモデルが設定されている。関東であればボディキットの装着が可能なボディショップの紹介が可能とのことだ。



エンジンに負圧が生じるアイドリング域になるとバルブを閉じる。バルブが閉じると排気ガスはツインサイレンサーを通過して消音されてから排出される仕組みだ。室内にもバルブの開閉ボタンを設ける予定だという。



バンパーに対するテールエンドの出具合も調整可能。撃速バンパーに対しても、他社製バンパーに対しても、微調整で好みのリヤビューを作り出すことができる。また、写真のマフラーはプロタイプで、市販品の出口のサイズはもう少し径が大きくなるそうだ。



マフラーに合わせたフロントパイプも発売予定。こちらもメイン70φ、デュアル部分60φのパイプ径を採用し、エキゾーストノートが低音傾向にならないよう配慮した作りになっている。価格は8万円(税別)の予定だ。

PRICE LIST(without tax)

ワイドボディキット 5点セット(カーボン&FRP製)	¥800,000
フロントバンパー(FRP) / リップ&アンダーディフューザー(カーボン) / サイドステップ(カーボン) / リヤディフューザー(カーボン) / リヤアンダーサイドカウル(カーボン) / 前後オーバーフェンダー(FRP)	
ワイドボディキット 5点セット(FRP製)	¥480,000
フロントバンパー(FRP) / リップ&アンダーディフューザー(FRP) / サイドステップ(FRP) / リヤディフューザー(FRP) / リヤアンダーサイドカウル(FRP) / 前後オーバーフェンダー(FRP)	
ワイドボディ用オーバーフェンダー(FRP製)	¥180,000
ルーフフィン(カーボン)	¥60,000
(FRP)	¥30,000
ボンネットダクト付き(ハイブリッドカーボン)	¥300,000
(ハイブリッドFRP)	¥140,000
ボンネットレインカバー(ハイブリッドカーボン)	¥50,000
(ハイブリッドFRP)	¥30,000
エアロランク(ハイブリッドカーボン)	¥220,000
(ハイブリッドFRP)	¥100,000
リヤバンパダクト(カーボン)	¥95,000
(FRP)	¥55,000
CS.POWERマフラー(センター&リヤセット)	¥430,000
フロントパイプ	¥80,000



BODY KIT Details

パラシュート効果を軽減させるためリアバンパーにはエアアウトレットがデザインされる。軽量素材のカーボンを使用しながら、アンダースカートをプラスしてボディ底面の空気を効率的に引っ張り出す形状を持たせている。

VARIS R35 GT-R KAMIKAZE R Super Sonic

☎ バリス ☎ 042-689-2939 <http://varis.co.jp>

PHOTO: 金子信敏
REPORT: 渡辺大輔

フロントバンパーデザインはフロントフェンダーの拡大に合わせてエクステンションが追加される。アンダーディフューザーやカナードなどのオプションパーツは、タイムアタックに合わせた空力性能が持たされている。





スワンネックタイプのスタンドを採用するGTウイングは、ウイング幅1770mmの超大型。ジュラルミンを素材に使用する専用ステーとマウントを組み合わせることで、高速域でもホールド性を高め、ウイングの動きをサポートしている。

ラジアル最速の記録を更新するために 進化した空力ワイドフォルム

キットでのパフォーマンスを狙ってHKSテクニカルファクトリーと共同開発を行っている神風R。これまでのベストタイムは、富士スピードウェイで1分41秒743。このタイムを更新するために、スベックアップを果たしたのがこの神風Rスーパーソニックだ。

進化のポイントは前後フェンダーのさらなるワイド化。徐々にステップアップを重ねるアタックマシンだけに、前回のアタック時にこれまでにないようなリヤの挙動が安定しないという事態が発生。そのためリヤをワイドトレッド化するため35mmのワイドフェンダーを取り入れたというわけだ。

この35mmと言う出幅の数値も緻密なプランの上で成り立っている。極端

リヤフェンダーのワイド化に合わせ、フロントフェンダーも25mmのワイド化を行う。走るための機能パーツとしてボディキットをデザインしているが、アタックマシンと言ってもスタイリングにまでこだわるのがパリス流。



に広げすぎてもタイヤを使いきれなければ意味はない。さらにジオメトリの変更はサスペンションセッティングに大きな影響を与えてしまう。現状でベストに近いセッティングのため、まずは最小限の変更で済ませられるように考慮した結果、この数値にたどり着いたのだ。

もちろん、アタックマシンだからといって見た目がカッコ悪くなってしまうては意味がない。そのためリヤフェンダーのワイド化に合わせ、フロントフェンダーも25mmワイド化しバランスを取っている。タイヤなどのセッティングは従来のままをキープしているものの、前後ワイド化によってそのフォルムはさらに攻撃的なものへと進化。「機能を優先しながら、カッコよく、速いマシン」をコンセプトに掲げたパリスだからこそ、こんな挑戦的なフォルムが完成されたのである。

ちなみに神風Rスーパーソニックは、

PRICE LIST (without tax)

神風R Ver.2 FRPバージョン (FRP)	¥1,424,000
(カーボン)	¥1,659,000
フロントバンパー／フロントディフューザー／フロントフェンダーVer.2／ エクステンションカバー／サイドエアパネル／サイドスカート／ リヤワイドフェンダーキット／ワイド用エアシェラウド／ リヤバンパー／リヤアンダースカート	
ワイドボディオプション	
ビッグカナード	¥98,000
ロングバーチカルフィンVer.2 (CBA)	¥110,000
ロングバーチカルフィンVer.2 (DBA)	開発予定
パリスB/H用センターロングダクト+サイドダクトフィンセット	¥90,000
クーリングボンネットVer.2 (VSDC)	¥400,000
(カーボン)	¥270,000
ライトウエイトランク (カーボン)	¥220,000
(FRP)	¥100,000
GTウイングforレーシングwithマウントブラケット	¥380,000
ワイドボディパーツ	
フロントバンパーVer.2ユニット (ドライライト仕様)	¥620,000
フロントバンパーVer.2ユニット+エクステンションカバー (FRP+カーボン)	¥245,000
(FRP)	¥195,000
ワイドサイドエアパネル (カーボン)	¥60,000
(FRP)	¥40,000
ワイド用サイドスカート (FRP+カーボン)	¥210,000
(FRP)	¥150,000
ビッグアンダーボード (カーボン)	¥140,000
(FRP)	¥80,000
リヤワイドフェンダー (FRP)	¥168,000
リヤワイドフェンダー用エアシェラウド (カーボン)	¥108,000
(FRP)	¥78,000
リヤバンパー (ルーバーカーボン)	¥188,000
(FRP)	¥138,000
リヤアンダースカート (FRP+カーボン)	¥130,000
(FRP)	¥95,000

※リヤバンパーは「～MY08用」と「MY09～用」を設定。



ワイドフェンダーに合わせて造形されるサイドスカートには大型のアンダーボードを追加し、空力性能をアップ。あくまでも機能パーツとしてエアロを設計しているため、すべてのパーツに走るために装着する意味をもたせている。

リヤフェンダーは35mmのワイド化を実施。従来の神風Rは貼り付けタイプだったものの、スーパーソニックでは純正パネルを切り上げてワイドフェンダーを被せる。見た目だけのワイド化ではなく、ワイドトレッド化に合わせタイヤを使い切るための選択だ。





PRICE LIST (without tax)

フロントバンパースポイラー・バージョン2 (C/GFRPハイブリッド)	¥180,000
(GFRP)	¥120,000
サイドスカート (CFRP)	¥158,000
(GFRP)	¥120,000
リアバンパースポイラーwithCFRPフィンセット	¥325,000
ストックマウントリアスポイラー (CFRP)	¥178,000

過剰な装飾に走るのではなく、あくまでもGT-Rとしてのパフォーマンスを最大限に発揮するために形作られたエアロフォルム。明確なコンセプトに従った設計と、造形技術の高さによって実現する迫力のシルエットは、まさに“本物”の佇まい。

求めたのはGTマシン由来の機能美 空力と冷却性能を徹底したバトルスーツ

95mm延長されるフロントバンパーは、空気の流れを作るとともに冷却コアへの導風を重視した設計。効率的に冷却することで、GT-R本来のパフォーマンスをスポイルしないことも重要なファクターだ。

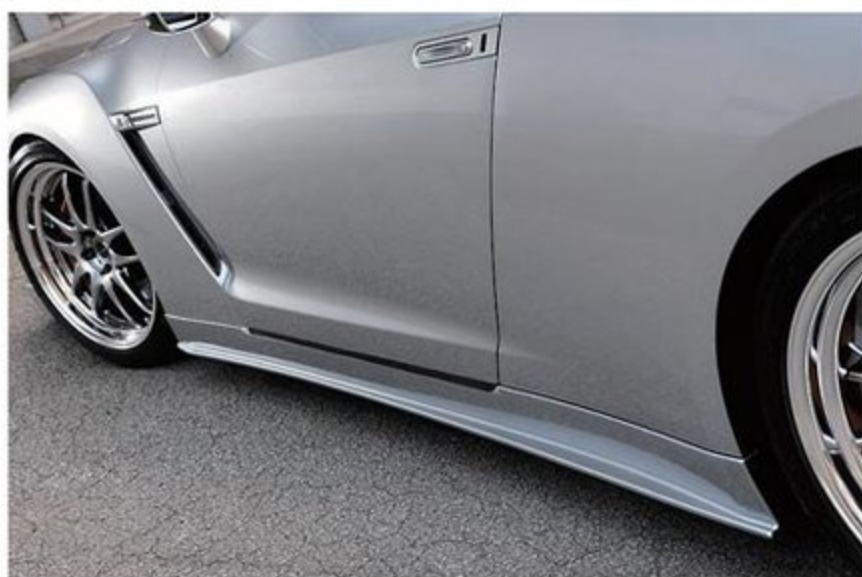
G T-Rというキャラクターに対して、エアロパーツをデザイン性だけで満足できる人は少ないのではなからうか。事実、エアロパーツとはダウンフォースや整流効果により走行安定性や操作性を向上させることがその本来の役割だ。

そんな見えない空気の流れを読み、優れた空力性能が与えられた“本物”のエアロパーツとして開発されたのが、プロコンポジットの『アブフラッグスベック・バージョン2』だ。

その“本物”である由縁は、設計開発にスーパーGT500の現役シャー



製品はFRPとリップ部分にカーボンを組み合わせたハイブリッドタイプと、FRPのみの2種類をラインアップ。カーボンタイプは塗り分けることで、イメージの違いが楽しめる。



サイドステップはボディ下面へ空気が巻き込まれることを防ぐためのアイテム。この機能を重視した結果、シンプルなデザインで成形される。あくまでも空力を考えた結果生まれた形状なのだ。



純正ウイングのトップ部分を同様の形状でドライカーボン化。これによって純正で考えられていた空力を損なうことなく、軽量化できる上に車検にも対応する優れたもの。





バンパーに溜まる走行風だけでなく、マフラーから発生する熱も効率的に排出するために設けられたエアアウトレット。流速を上げるために設置されるフィン部分はカーボンパーツが組み合わせられる。

マフラー出口は純正サイズを基本に設計しているが、パワークラフト製マフラーと組み合わせてもジャストフィット。チューンドGT-Rに対応するパーツだけにこうした汎用性も必要なスペック。



空気の排出や整流といった機能を優先したデザインは、いわゆるドレスアップパーツとはまったく異なるインパクトを生む。この機能美こそが、GT-Rを美しく見せる装飾要素といえるのだろう。

に導くためのデザインが各所に施されている。
もちろん、このエアロは機能ばかりがトピックではなく、そのスポーツ性能を体現する美しいシルエットこそが最大の魅力であることは言うまでもない。しかし、スーパーGTで培った最新の空力性能を取り入れたことにより、小手先の技術では生まれない、本物の機能美がこの『アブフラッグスベック・バージョン2』には備わっているのだ。

**BODY
KIT**
Details

PRO COMPOSITE

R35 GT-R Abflug Spec Ver.02

プロコンポジット 0120-848-480 <http://www.pro-composite.jp>

PHOTO: 市 健治
REPORT: 渡辺大輔



The Recommend WHEELS RAYS

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

VOLK RACING G25 Edge

PHOTO: 南井浩孝/レイズ
REPORT: 村田純也(四馬力)

モータースポーツの血脈を受け継ぐ鍛造ホイールのトップブランド、ボルクレーシング。そんなコンペティションイメージの強いボルクレーシングにおいて「鍛造ならではのパフォーマンスと美しさの両立」をコンセプトに誕生したのがGシリーズの最新作「G25エッジ」だ。

応力分散に優れる2×5スポークを最新解析技術で磨き上げ、写真を見てもわかるようにポリウムあるR35のボディにも負けることのない存在感と気品を放つ。

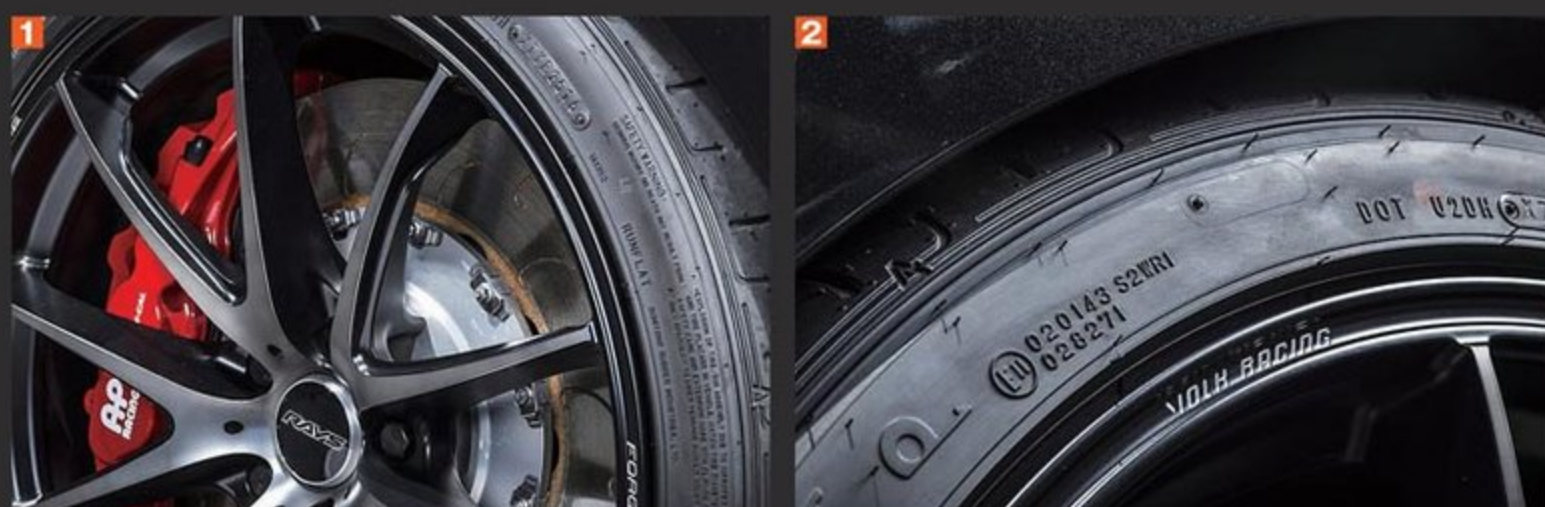
そのスリムさ極まるスポークデザインにストック状態でも565ps&64.5

kgmを誇るR35の圧倒的ポテンシャルが受け止められるのか?と感じるユーザーもいるかと思うが、そもそもG25エッジは高性能化が著しいプレミアムスポーツへと対応するために開発された先進ホイール。繊細なディスクデザインからは想像もつかない剛性高さが縦断面幅や結合部形状の最適化で加えられているのだ。

さらに、ハンドリングに影響するたわみの徹底抑制も含め、1000ps&120kgmオーバーの領域へと到達したチューンドR35にも対応する頼もしさを持つ。なお、撮影車両はフロント10.5J、リヤ11Jのマッチングだった



気品ある佇まいとともに構築した チューンドR35対応フルスペック



- 1 正対するとスリムなスポークデザインだが、圧巻のポテンシャルを誇るスーパースポーツの足もとを支えるため応力分散性の高い2×5スポークの縦断面幅など最適化。美しさの中に軽量と剛性を注ぎ込んだ。
- 2 R35チューンドのポテンシャル、ハイグリップ化の進むタイヤ事情などまですべてを視野に入れたG25エッジ。コーナリング時に縦方向だけでなく横方向まで負荷が強くかかるリムフランジも強靱に仕立てられた。
- 3 ローダウン必須となるが、R35の推奨サイズはフロント10J+30、リア11J+15。撮影車両はフロント10.5Jだが10J同様フェイス3なので、このような気品と深みある足もとへ仕上げられる。

が、G25エッジは12Jまでカバー。定番サイズだけでなく、ワイドボディ化の進むR35事情も強く意識した攻めのサイズ設定に、ボルクレーシング開発陣の本気ぶりが感じられる。

サーキットアタックを楽しむユーザーへ人気のTE37ウルトラがレーシングスピリッツ剥き出しのスポーツアイ



ボディカラー問わず上品に履きこなせるブレスドブラック／スポークDC以外に、チタニウムシルバー／スポークDC、マーキュリーシルバー／スポークFDMC、ゴールド／スポークFDMCを受注生産カラーとしてラインアップする。

VOLK RACING G25 Edge

SIZE	FACE	PCD	HOLE	IN SET	PRICE(without tax)
20×8.5J	FACE-1	114.3	5	38	¥104,000
20×9J	FACE-1	114.3	5	40	¥106,500
20×9.5J	FACE-2	114.3	5	28	¥109,000
				45	
20×10J	FACE-3	114.3	5	30	¥111,500
				40	
20×10.5J	FACE-3	114.3	5	35	¥114,000
	FACE-4	114.3	5	24	
20×11J	FACE-4	114.3	5	0	¥116,500
				15	
20×12J	FACE-4	114.3	5	25	¥121,500

※カラー KC=ブレスドブラック／スポークDC
TC=チタニウムシルバー／スポークDC(受注生産カラー)
NF=マーキュリーシルバー／スポークFDMC(受注生産カラー)
GF=ゴールド／スポークFDMC(受注生産カラー)

12Jモデルの存在が
R35の潜在能力を解き放つ



スポーツホイールの王道とも言える5本スポークデザインを採用し、金型鍛造製法を駆使して高性能を極めたアドバンレーシングGT。R35GT-Rに対応した20インチのラインアップが豊富に揃うのが強みで、カンサイサービスもデモカーのR35に装着する。シンプルで5本スポークで、軽量&高剛性であることが導入の決め手となり、サーキットで負担のかかりやすいインナーリムの剛性が非常に高いことにも注目。代表の向井さんは、迫力たっぷりのティープリムと、表現力豊かなコンケイブデザインが混在するビジュアルも高く評価している。

そんなGTの最新トピックが、新たに追加されたことになった12J×20+20の存在だ。カンサイサービスでは

PHOTO：南井浩孝／金子信敏
REPORT：正松本 宏／ハイパーレブ



YOKOHAMA WHEEL

☎ YFC ☎ 03-3431-9981 <http://www.yokohamawheel.jp>

ADVAN Racing GT
—Premium Version—

ADVAN Racing GT -Premium Version-

SIZE	PCD	HOLE	IN SET	RIM	PRICE (without tax)		
					GBP	RGP	TBP
20×9.5J	114.3	5	28	M	¥101,000	-	¥101,000
20×10.0J	114.3	5	35	S	¥103,000	¥103,000	¥103,000
20×10.5J	114.3	5	24	E	¥105,000	¥105,000	¥105,000
20×11.0J	114.3	5	39	E	¥107,000	-	-
			15			¥107,000	¥107,000
			5			¥107,000	¥107,000
20×12.0J	114.3	5	20	E	¥113,000	¥113,000	¥113,000

※カラー GBP=レーシンググロスブラック+マシニングロゴ
RGP=レーシングゴールドメタリック+マシニングロゴ
TBP=レーシングチタニウムブルー+マシニングロゴ

※RIM S=スタンダード・ディープ
M=ミディアム・ディープ
E=エクストラ・ディープ

MY07モデルに導入。フロントは片側20mmワイドのオリジナルフエンダーに交換し、リヤもキャンバーと車高による調整で、前後12Jというワイドリムを履きこなしている。

組み合わせるタイヤは285/35 R20のアドバンA08Bを選び、富士でテストを実施。路面温度やエア圧次第でピーキーな挙動が表れることもあるが、剛性の高さやダイレクト感は大きな武器になると判断する。海外ブランドのタイヤだが、ミシュランのパイロットスポーツCUP2の325/30 R20を履くことができるサイズとしても注目している。

インツールできるセーフティサイズで、255&285幅の純正タイヤに対応する。

なお、GTにはスタンダードモデルのほか、プレミアムバージョンも存在していて、向井さんのオススメは断然こちら。ゴールドメタリック、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と、いずれも個性的なカラーが揃う。また、3次元加工機で掘り込まれた製品ロゴも、ステッカーとは違う高い質感を醸し出している。

The Recommend WHEELS



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

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

3 GTのオリジナルバージョンではステッカー仕様となるスポークロゴだが、プレミアムバージョンではマシニング加工による彫り込みで表現。その立体的な演出とプレミアムバージョン専用カラーが相まって、装着マシンをプレミアムチューンドへと昇華する。

The Recommend
WHEELS



伝統の5本スポークに 革新のアレンジ

BTCC、そしてWRCといった国際的に注目を集めるレースにおいて、安定的にホイールを供給するプロドライブ。双方でチャンピオン経験を持つ技術力は、最高品質を求めるハイエンドユーザーの間で信頼のブランドだ。そのパフォーマンスとデザインはハイパワーを極めるGT-Rに対して不足はない。むしろプロドライブだからこそ、GT-Rの本質である走りが磨けると言っている。

もちろんモータースポーツ色が強いブランドイメージながら、ストリートモデルのラインアップも秀逸。鍛造製法を追求し、その上でデザインにも徹底的にこだわる。多くのGT-Rチーナーから絶大な指示を得ているのは、そんな信頼性とストリートでのファッショナブル性を兼ね備えていることを証明している。

そんなプロドライブ×GT-Rの定番モデルとなっているのが「GC-05



Prodrive

問) プリヂストンリテールジャパン ☎0120-036710 <http://www.prodrive-japan.com>

GC-05N

PHOTO: 金子信敏
REPORT: 渡辺大輔/ハイパーレブ

Rowen GT-R MY2017
F:10.0J×20 INSET35
R:11.0J×20 INSET15

GC-05N

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

カラー：ブリティッシュブラック、ブリティッシュホワイト、フラットブラック、マイスターブラック／マシードリム、ブリティッシュシルバー／マシードリム、ブラッシュドフィニッシュ、ブリティッシュパールレッド

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

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

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



N』だ。鍛造ワンピース構造に、別体パーツで構成されるアルミエクステンション『プリンカー』で表情をアレンジ。より大径感を持たせるこのアクセントは、性能だけでなく美しさも追求している要素のひとつだ。

シンプルな5本スポークながら、コンケーブデザインと合わせ、革新の表情を見せている。この設計思想が、伝統と革新を備えるGTRのキャラクターにもマッチするのは当然の結果と言えよう。GTRユーザーが指名するのも納得のクオリティだ。

たとえば完全ノーマルのGTRであつ

ても、GC-05Nを組み合わせた瞬間に、チューンドGTRを印象付けるのはホイールの持つ説得力。MY17のノーマルと組み合わせても、パフォーマンスを予感させるオーラが溢れ出しているほど。

ちなみに、フィッティングしたサイズは、MY16までのチューナーズサイズ。MY17では従来よりもサイズに対する許容量が拡大しているという。パフォーマンスを重視するGTRだからこそ、この進化は大きな意味を持っていることは間違いない。



レーシングス。ピリッツを継承し デザイン性を極限まで追求

高い技術力により、数々のレースフィールドで実績を積み重ね続けているエンケイ。そのブランドラインアップの中でも、エンケイのレーシングスピリッツを継承しつつ、世界最高峰の走りを目指して展開しているのが『Racing Revolution』。

このブランド最大のトピックはエンケイ独自の次世代鑄造成型技術「MATデユラフローフォーミング」を採用している点だ。これは鑄造工程後、リム部を鍛えながら引き延ばして成型するという技法。これによりリムは鍛造に匹敵する強度を実現し、なおかつディスクデザインには鍛造では成型不可能な自由度の高いデザインを施すことを可能としている。

そして、このRacing Revolutionにおいて、性能とデザイン性を極限まで突き詰めて開発されたのが『RS05RR』だ。

その特徴は応力分散に優れる15本スポークを採用することで類い希な高い剛性を確保。さらに、そのスポーク形状は積極的にタイヤハウス内の熱を排気するように設計され、その結果コーナリング性能、ブレーキ性能の向上をも促す。

また、CAE（コンピューターによるシミュレーション）技術により極限まで軽量化。最新の解析技術とエンケイならではのレーシングテクノロジー

の融合により、加速性能、ハンドリング性能にも大きなメリットが与えられているのだ。

また、フェイスデザインにはトレンドの「コンケーブフェイス」を採用し、伸びやかで立体的なフォルムを実現。さらに、フェイスタイプにはFフェイス、Mフェイス、Rフェイスの3種類をラインアップし、前後でデザインを変えるなど個性をプラスするルックスも提案している。

高性能でありながら、エモーションなデザインが与えられたRS05RRは、まさしく世界最高峰の走りを提供してくれることは間違いない。



ENKEI

エンケイ 053-522-5245 <http://www.enkei.co.jp>

Racing Revolution RS05RR

PHOTO：金子信敏

1. リムエンドからセンター部までを落とし込み、立体的なフォルムを実現したコンケーブフェイスを採用。また、ディスクのフェイスデザインはFフェイス、Mフェイス、Rフェイスの3種類をラインアップする。
2. 応力分散に優れる15本スポークを採用することで高い剛性を獲得。さらに、このスポークはタイヤハウス内の熱を排出するフィン役割を果たし、ブレーキ性能の向上にも寄与する。
3. CAE解析技術により高剛性を保持したまま極限まで軽量化。加速性能やハンドリング性能にも拘るエンケイならではのテクノロジーが惜いげもなく投入されている。



≡ R G F ≡
Racing Garage Fastest
Phone 0243-62-3177

The Recommend **WHEELS**

Racing Revolution RS05RR

SIZE	FACE	PCD	HOLE	IN SET	PRICE (without tax)
20×9J	F	114.3	5	25	¥77,000
20×9.5J	M	114.3	5	35	¥78,000
	M	114.3	5	45	¥78,000
20×10J	M	114.3	5	30	¥79,000
	R	114.3	5	35	¥79,000
20×10.5J	R	114.3	5	24	¥80,000
20×11J	R	114.3	5	15	¥81,000
	R	114.3	5	32	¥81,000

※カラー：スパークルシルバー（18インチのみ）、マットダークガンメタリック





R35 GT-Rのタイヤ選びに新たな選択肢 乗り心地の良さと懐の広さが魅力の ポテンザRE-71R!!

「ポテンザ史上最速のストリートラジアル」として2014年末に発表され、瞬く間にその存在が定着していったポテンザRE-71R。ブリヂストン独自の解析／開発技術「アルティメット

アイ」を駆使して開発された肝いりで、往年の名作「ポテンザRE-71」という名称の復活という部分からも、ブリヂストンの本気度が伝わってくる。そして、その謳い文句通り、サーキ

ット走行などのスポーツ走行を好むユーザーの間では「ラジアル最速」と評判となるばかりでなく、ストリートタイヤに求められる雨天時の性能や耐久性においてもユーザーたちにさすがポテンザと言わしめる性能を発揮した。

そんなポテンザRE-71Rの登場から約1年半、ついにR35 GT-Rサイズの20インチモデルが設定されたのだ。というわけで、発売当初から高い評判を受け続けてきたポテンザRE-71Rの20インチと、R35 GT-Rのマッチングはどうなのか? ご存知ターザン山田に箱根の峠でインプレッションしてもらおうとしよう。

ターザン山田の
ワインディング
IMPRESSION

BRIDGESTONE

☎ ブリヂストン(お客様相談室)
0120-39-2936 <http://tire.bridgestone.co.jp>

POTENZA RE-71R

PHOTO: 金子信敏

R35GT-Rの最新タイヤ選び!!



NEW LINE UP

メーカー希望小売価格

255/40R20

6万6700円

285/35R20

8万600円

フロント用の255幅とリア用の285幅で20インチモデルがラインアップされたRE-71R。ターザン山田も感じていた重量に関しては、マインズで実測したところ純正ランフラット比でフロントが-2.3kg、リアが-2.8kgだったという。マインズのテストでは富士スピードウェイ1分48秒台、筑波58秒台を記録しているそうだ。



2本の太いストレートグループとセンターリブにより、ウェット路面でも高い排水性能を発揮。サイドのグループ(セブングループ)においては、周方向に対して角度の異なるラグ溝を交互に配置、縦横さまざまな方向からの入力に対する剛性を確保し安定したグリップ力を発揮しつつ、排水性能も確保する。ポテンザRE-71Rはストリート用としてオールラウンドで高い性能を発揮するスポーツラジアルタイヤなのだ。20インチへのラインアップ拡充に関しては、サイドウォールの構造や剛性バランスなど、R35GT-Rと最大のマッチングを求め、設計時点から開発陣の中で多くの意見を出し合いながら開発が進められたという。



Impression

by ターザン山田



**軽快なフィールと奥深さ
速さだけでなく
楽しさと安心感がある!!**

まず、走り出しから感じるのは軽快感。純正のランフラットタイヤに対してタイヤが軽いつつことが瞬時に感じられる。また、その構造の違いによ

るエアボリウム感もしっかりと生きている、荷重がかかったタイヤが路面に張り付いていくのがわかる。
この2点が、RE-71Rの性格をうまく作り出していて、とにかくR35GT-R+ポテンザRE-71Rの軽快な足まわりという公式を成立させている。
特にコノ、箱根のワインディングステイジとはバツグンにマッチングが良く、まったく恐怖感を感じないから、気がついたらスピードが過ぎ過ぎちゃって注意しなくちゃね(笑)。
旋回時や制動時に感じる性能や性格はというと、奥で踏ん張る感じ。というのも、通常のGT-Rが履いているランフラットタイヤは構造が固いこともあって、初期レスポンス型なんだけども、RE-71Rの場合はサイドウォールが適度につぶれながら踏ん張ってくれ

マインズ 新倉さん

ボクのこのタイヤへの印象はスポーツでありながらカドのない、バタつかない、そしてエアを感じるタイヤ。突き上げ感がなくて乗り心地もすごくいいんだよね。うちのお客さんがサーキットでガンガン走ってきた時には、いいタイムがでるのに摩耗も少ないんで経済的にも安心して走れるっていったね。ボクの個人的な感覚だけど、タイヤの顔であるトレッドパターンやサイドウォール&リム周辺の形状など、見た目もすごく好きだね。そして、さすがポテンザといえるのは、形状や構造、製造がしっかりしていて回転バランスがいいところ、これもユーザーに伝えたい部分だね。



**性能がいいのは当然だけど
見た目だってカッコいい
そんなところも好きなタイヤだね!!**

る、荷重がかかった時ほど接地面も増えてグリップが増えていくんだろね。
この奥に行くほどタイヤの接地感が強くなる感触は、急に裏切られることがないってことだから、普通のユーザーには強い安心感につながるだろう。
そして、初心者でも楽にうまく荷重移動ができてスポーツ走行に馴染みやすいタイヤだと思うよ。
総合的なグリップレベルは、もちろんスポーツ系ストリートラジアルの最高峰というにふさわしい。先日、サーキットで全開走行した時も最高のパフォーマンスを発揮してくれたよ。
ちなみに、ブーストアップクラスのR35GT-Rとの組み合わせで、富士スピードウェイなら1分50秒、筑波サーキットなら1分切りをターゲットにしていると思う。

これは大きく、軽さと粘りのある弾力性がポテンザRE-71Rの大きな特徴に感じられると思う。
特に、バネ下の軽量化による運動性能の向上は大きな武器になってくれること間違いなしだ。



インプレッション車両

Mine's R35 GT-R

撮影協力: マインズ
神奈川県横須賀市林5-7-25
☎046-857-3313
<http://www.mines-wave.com>



[SPECIFICATION]

ENGINE: Mine'sコンプリートエンジン(カム: IN256度10.2mm・EX264度10.5mm) 軽量鍛造ピストン チタンコンロッド SPLタービンキット/VX-ROM TYPE-X(イモビライザー対応)/大容量インジェクター/燃料ポンプ/VX-AIRフィルター/ハイフロースロットル チタンサクシオンパイプ/インタークーラーハードパイプキット/サイレンスVX PROチタンマフラー

SUSPENSION: Mine's ESTA FULL SPEC SUSPENSION III
INTERIOR: Mine'sレザーステアリング、レカロSP-A、TAKATA MPH-34R、

EXTERIOR: Mine'sカーボンリップスポイラー/カーボンサイドステップ/カーボンリヤウイングカバー/カーボントラックスポイラー/カーボンバンパープロテクター/カーボンフロントグリル(MY11専用)/カーボンミラーサラウンド/カーボンルーフ/カーボンカナード/テールイルミネーションキット

TIRE: POTENZA RE-71R(F: 255/40R20・R: 285/35R20)
WHEEL: RAYS ボルクレーシング G25edge(F10J×20・R11J×20)
OTHER: 強化ミッション/ボディプレス/ボディスタビライザー カーボンエンジンカバー



ハイパープレミアムの「アドバンスポーツV105」や、お馴染みの「アドバンネオバAD08R」のテクノロジーを応用。高速域での優れた安定性、ドライ・ウェット性能を高次元で両立、スポーツ走行を強く意識したストリートラジアル、「アドバンA08B」。左右非対称のトレッドパターンや、なだらかなウォールの形状など、ストリートラジアルでありながら、サーキット育ちであることを強く印象づける顔立ちだ。

YOKOHAMA ADVAN A08B

横浜ゴム 0120-667-520 <http://www.y-yokohama.com>

富士スピードウェイで行われた2015年のHKSプレミアムデイベイ初の実戦投入となったアドバンA08B。走行時間、本数の限られた中、セットアップを煮詰めるKANSAIサービスの向井代表とドライバーを務めるNOB谷口。想像以上のグリップ力によってストローク量が増え、粘りを感じる横方向の限界域特性など、従来のセットアップとはちがう方向性も見られ、当時はまだ100%のセットアップには至っていなかったが、それでもベストタイムで約2秒アップ(過去ベスト: 1分44秒616 / A08B装着ベスト: 1分42秒752)という威力を発揮した。



横浜ゴムが2015年に発売した「アドバンA08B」のR35GT-Rサイズ。もともとは86 / BRZのワンメイクレース用に205 / 55R16の1サイズで開発され、2014年シーズンにおいて10戦10勝という金字塔を打ち立てた高性能タイヤである。

純正の硬いランフラットに対して、A08BはR35の車重やボディ剛性、ハイパワーを考慮した設計で、サイドウォールに弾力を持たせた柔軟な性格とされている。また、タイヤ自体が軽量であり、ハンドリングの軽快さを生み出すことも強みだ。さらに、純正に対して冷えている状態からも、ある程度のグリップ力を発揮することも特徴となっている。

R35専用開発された
ハイグリップ・
ストリートラジアル



TOYO TIRES PROXES R888R

東洋ゴム工業 0800-3001456 <http://toyotires.jp>

モータースポーツ用タイヤ プロクセスR888が さらに進化!

モータースポーツ専用タイヤ『プロクセスR888』がリニューアル。サーキット走行時の高いハンドリング性能、グリップ性能とコントロール性を発揮させることを目的としたトレッド配合と構造を採用している。

R35用サイズとしては、純正リヤサイズの285/35ZR20のみの設定となるが、見るからにグリップ力の高そうなトレッドパターンに、サーキット走行を楽しんでいるチューンドR35オーナーなら期待しない手はない!

ハイグリップコンパウンドにより優れたコーナリング性能を生み出し、ワイドリブなセンターエリアが安定したステアリングレスポンスを発揮する。グリップ性能向上を狙った非対称パターンを採用するが、アウト側を大ブロック化することでコーナリング性を高め、また横方向へのグリップ力も高めている。



BRIDGESTONE



**POTENZA
RE-71R**

ADVAN A08Bよりも高い空気圧で高性能を発揮するのが特徴で、グリップ力が長く持続するのが魅力。また、リーズナブルな価格設定もあって早くも大人気。

実勢価格
F 5万6700円
R 6万8510円



**POTENZA
RE070R R2 RFT**

実勢価格
F 5万4630円 R 6万5970円

R2はRE070Rのドライグリップを強化。センターからアウトサイド側のトレッドがより剛性のあるパターンになっている。特にアウトサイド、ショルダー部のトレッドのカットスリットのようなデザインが特徴だ。

Tire Choice

Advice from
PHOENIX's POWER

取材協力：フェニックスパワー 京都府久世郡久御山町佐古外屋敷37-2
0774-48-1157 <http://www.phoenixs.co.jp>



かつては、タイヤ交換しようにも基本的には純正を選ぶしかなかったR35。しかし、モデルライフも10年目を迎えた今、装着可能なリプレイスタイヤが揃ってきた。ここでは、R35で様々なタイヤをテストしてきたフェニックスパワーに、それぞれの魅力と価格について教えてもらったので、タイヤ選びの参考にしてもらいたい。

フェニックスパワー 横山さん

「以前は純正タイヤを逆輸入で仕入れて格安で提供していましたが、現在は為替レートが高いため日本の純正品との価格差が少なくなっています。また、逆輸入品はいつ製造された商品かわからないので、確実に新しい日本の純正品を現在はオススメしていますね」

※価格はすべて税別、工賃別。タイヤ1本の単品価格。
※2016年9月時のフェニックスパワーでの販売価格。
※交換工賃(1本あたり)：ランフラットタイヤは7000円、ランフラット以外は5000円。

DUNLOP



**SP Sport Maxx
GT600 DSST CTT
NR1 nismo** ランフラット
タイヤ

実勢価格
F 8万0960円
R 9万8440円

GT-R NISMOに純正装着されている通称“ニスモタイヤ”。通常のGT600 DSST CTTからこのタイヤに換えるだけで、富士スピードウェイで1秒以上タイムアップしたという声が聞かれる。



**SP Sport Maxx
GT600
DSST CTT**

ランフラットタイヤ

実勢価格
F 7万0840円
R 8万5560円

MY11から標準採用されている純正装着タイヤ。ブリヂストンのランフラットタイヤと比べるとグリップ力は高いが、その分ライフサイクルが多少短くなるのは致し方ないところ。

TOYO TIRES



**PROXES
R888R**

実勢価格
F 設定なし
R 5万6180円

8月に発売されたばかりで話題の完全グリップ型タイヤ。現時点では装着例がないのでコメントできないが、見るからにグリップしそうで期待している。

YOKOHAMA

**ADVAN
Sport V103**

実勢価格
F 4万6640円
R 5万5040円

V105に移行しているが、前後サイズが揃うのがV103。雨の日の排水性が高く、直進安定性と高速安定性に優れる。グリップ力はP ZEROより高いが、走行音が少し大きめ。



**ADVAN
A08B**

A08Bはモータースポーツ参加用のタイヤとして開発されたハイグリップラジアル。空気圧は温間2.0kg/cm²くらいで性能を発揮する。フロント用255サイズが出れば、もっと人気が出ると思われる。

実勢価格
F 設定なし
R 8万2800円



**PIRELLI
P ZERO**

実勢価格
F 5万2240円
R 6万1840円

雨の日の排水性が高く、ロングライフなのが魅力。グリップ性能はアドバンスポーツに譲り、またサイドウォールが柔らかすぎるのでサーキット走行には不向きだが、乗り心地は非常に良い。





EXHAUST&INTAKE

[排気系&吸気系パーツ]

掲載データは 2016年9月1日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN R35 GT-R

パフォーマンスアップはもとより気持ち良い排気音も実現

吸排気系アイテムは、昔も今も手軽なチューニングの一步と言えるだろう。R35のパワーユニットは、純正状態から高い完成度を誇るが、しかしその完成度はあくまで量産車のレベルのもの。高いポテンシャルをもつVR38DETTエンジンは、マフラー交換を行うことで更に気持ちのいい排気音を実現でき、フィーリング面のチューニング効果は大きなものがある。もちろん吸排気系チューンはパワーアップも実現。ノーマルのパワーに慣れてきた頃には、+αのパワーを実現してドライビングの楽しさを広げるにも最適だ。

後期 = MY11~に適合。類別型式DBA
前期 = ~MY10に適合。類別型式CBA
汎 = 汎用アイテム



RS evolution EXTREME

【前期】
【後期】ステンレス
【径】メイン:85-50.8-60.5φ×4 テール:123φ
1-4レイアウトを採用し、美しさと排気効率を両立した車検対応のステンレスマフラー。テール部は4本出しスタイルのチタン製で高性能をアピール。高耐久性を保证する3年間完全保証も魅力的な1本。
■28万5000円
■Apex ☎0544-65-5061



Super Ti (Carbon TIP)

【前期】
【後期】チタン+カーボン
【径】メイン:80.0φ テール:118φ
チタニウム素材の超軽量ハイエンドモデル、Super Tiのテールエンドをカーボン製にしたモデル。高級感の高いドライカーボン材の使用で、よりレーシーなバックショットを実現している。JASMA認定品。
■42万9000円
■藤壺技研工業 ☎055-998-0130



Super Ti

【前期】
【後期】チタン
【径】メイン:80.0-76.3-60.5φ テール:122×112φ
スーパー耐久で培われたノウハウが投入された超軽量チタンマフラー。MY07モデルに適合し、車検対応となる。重量も7.9kgと純正マフラーの約46%と半分以下の重量に仕上げられている。JASMA認定も取得済。
■38万5000円
■藤壺技研工業 ☎055-998-0130



スポーツチタンマフラー

【前期】
【後期】チタン 【径】メイン:70φ テール:120φ
NISMOならではの高いクオリティが魅力。交換用マフラー事前認証制度の認定も受けており、確実な消音性能とパフォーマンスを両立。1年間の保証も付属する。MY10までに適合。SpecVIは不可。
■47万8000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

MUFFLER

マフラー

【M】=材質
【径】=パイプ径

【車検】= 車検対応
【競】= 競技用
【音】= 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



5ZIGEN SP スペックチューン

【後期】
【前期】ステンレス
【径】メイン:80-70-60.5φ テール:114φ
競技専用設計によりスバルタンな雰囲気を感じ出す。メインパイプ径を緩やかに絞りパワーを優先させたレーシーなモデル。出力を狙ったシンプルなパイプレイアウトが魅力。
■19万8000円
■5ZIGENインターナショナル ☎072-995-8005



5ZIGEN SP スペックストリート

【後期】
【前期】ステンレス
【径】メイン:80-60.5φ テール:100φ
車検対応（MY10以降は新基準により非対応）の軽量ステンレスマフラー。重量11kgと8kg近い軽量化と、ブルーの焼き色が目を引くインコンネルテールが特徴的。
■29万円
■5ZIGENインターナショナル ☎072-995-8005



スベリオールスペックR

【後期】
【前期】ステンレス テール:チタン
【径】メイン:85φ テール:124φ
純正マフラーよりマイナス10kgを実現したフルチタンマフラー。パイプレイアウトも排気効率を考慮し、独自の曲げRにより流量を大幅にUP。チタンの焼き色も鮮やかにルックス、性能、音質すべてが究極の1本。
■45万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



リーガマックスプレミアム

【後期】
【前期】ステンレス 【径】メイン:85φ テール:119φ
高品質なSUS304材を採用し、R35のバンパーに合わせたテールデザインにより、存在感とスポーツ性を得たスポーティーマフラー。消音材にAdvantexを採用しており静粛性もウリ。MY11以降の車両に装着の場合、純正アルミ導風板の加工が必要。
■29万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



3 STAGE EXHAUST

【後期】
【前期】ステンレス
【径】メイン:94φ テール:118/90/75φ
可変バルブを採用し、出力に合わせて排気経路を3段階から選択でき、パワーと静粛性を両立させた高性能モデル。可変バルブには電動モーターを採用しており、専用コントローラーにて制御するスタイルを採る。
■100万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



PREMIUM01 TR「HEAT BLUE TITAN」Ver.II (REGULAR SPEC)

【後期】
【前期】チタン 【径】メイン:60.5φ テール:130φ
90φのセンターパイプで排気効率を追求し、1200psもの高出力に対応する。可変バルブを追加し、アイドリング時の近接排気音量を76dbにまで抑えたモデルもあり。
■58万円(可変バルブ付き:65万円)
■E・Rコーポレーション ☎0565-52-8555



カスタムマフラー

【前期】
【後期】ステンレス
【径】メイン:80-60φ×2 テール:115φ
柿本サウンドとパワーアップ両方が味わえる専用マフラー。テールには美しい焼き色を表現する特殊コーティングが施されており、さらにTig溶接による総合的な仕上げの良さが光るステンレスマフラーといえる。
■26万円
■カキモレーシング ☎072-265-8411



NUR-SPEC C-Ti Quad Model

【前期】
【後期】ステンレス テール:チタン
【径】メイン:80-70φ テール:114.3φ
SUS304ステンレスパイプとチタンテールの融合させた4本出し車検対応マフラー。ノーマルと比較し約9.3ps向上を実現している。MY09までに適合する。
■28万円
■ブリッツ ☎0422-60-2277



スーパーストリートチタン

【後期】
【前期】チタン 【径】メイン:60φ テール:115φ
厚さわずか1mm厚のチタン素材で製作され、大幅な軽量化を主としたパフォーマンスアップを実現。職人による高いTig溶接技術で、1本1本ハンドメイドで仕上げられ、見た目、強度ともに高いレベルを実現している。MY17は適合不可。
■47万円
■トラスト ☎0479-77-3000



パワーエクストリームR

【後期】
【前期】ステンレス
【径】メイン:90-60φ×4 テール:115φ
ストレート構造採用によるパワー重視のマフラー。出力向上と音質にも配慮され、大型サイレンサーによる音量値も保安基準内。ブーストアップ仕様からタービン交換による大幅なパワーアップにも対応する。
■32万円
■トラスト ☎0479-77-3000



CRIMSON EXHAUST MUFFLER FIRST-CLASS 90φ

【後期】
【前期】チタン 【径】メイン:90-70φ テール:120φ
同社こだわりのクリムソンマフラーの、メインパイプ90φモデル。あえて車検非対応の競技専用品とし、排気効率の向上を目指した設計となっている。第二触媒後交換タイプ。純正比で約7.1kgの軽量化も実現している。
■46万円
■エムシーアール ☎048-995-0131



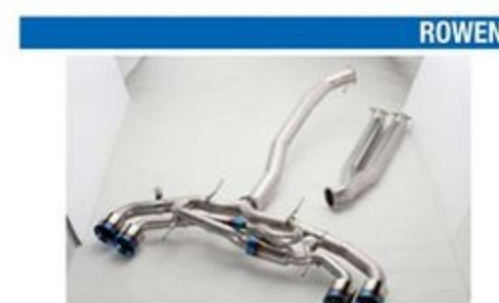
CRIMSON EXHAUST MUFFLER FIRST-CLASS

【後期】
【前期】チタン 【径】メイン:80-70-60φ テール:120φ
性能、材質、品質すべてにおいて最上級にこだわり、同社マフラーの最高峰「ファーストクラス」の名前を冠されたアイテム。レイアウトは純正同様とし、静粛性を保ちながら排気効率を向上。大幅な軽量化も実現。
■42万円
■エムシーアール ☎048-995-0131



D.T.M SPORTS MUFFLER

【後期】
【前期】ステンレス 【径】メイン:115φ テール:115φ
同社のエアロとノーマルバンパー両方に対応したステンレスマフラー。メインパイプからテールパイプまでの径を115φに統一したフルストレート構造を採用している。
■29万8000円
■ヴァルドインターナショナル ☎072-673-3000



PREMIUM01 TR「HEAT BLUE TITAN」Ver.II+Racing Front Pipe (HIGH SPEC)可変バルブ付

【後期】
【前期】チタン 【径】メイン:80φ テール:130φ
HIGH SPECに可変バルブを追加し、開放状態のフルストレート化によるパワーを存分に味わえるマフラー。後期モデルに適合する。
■84万円
■E・Rコーポレーション ☎0565-52-8555



PREMIUM01 TR「HEAT BLUE TITAN」Ver.II+Racing Front Pipe (HIGH SPEC)

【後期】
【前期】チタン 【径】メイン:80φ テール:130φ
センターパイプに100φ径を採用し、1500psまで対応するマフラーとフロントパイプのセット。排気効率を追求しサイレンサーを左右交互に配置。後期モデルに適合する。
■77万円
■E・Rコーポレーション ☎0565-52-8555



チタンマフラー

車検 4:3

後期 前期
材 チタン 径 メイン:90-60φ テール:130φ
メインパイプはストレートの90φ採用で排気効率を徹底的に追求したフルチタンマフラー。4本出しスタイルのテールパイプは130φと大口径にRH9のロゴ入り。60φパイプを4分割方式でジョイントする方式を採用。信頼の日本製。
■31万5000円
■CLUB RH9 ☎059-365-5105



スラッシュ4テールマフラー

競 4:3

後期 前期
材 ステンレス 径 メイン:70φ テール:114φ
大径テールと拘り抜いたヒートブルーカラーのサイレンサー形状を採用。高品質ステンレス材を使用し、トルクとレスポンスの向上にこだわりながらも、アイドリング時の静粛性、走行時の官能的なサウンドを実現している。
■20万円
■クールジャパン ☎052-693-9805



Rチタンデュアルマフラー

車検 4:2

後期 前期
材 チタン 径 メイン:115φ テール:115φ
軽量かつ高強度なチタンを採用したデュアルマフラー。第二触媒以降をデュアルパイプレイアウトとし、レスポンス向上を狙う。重量は9.9kgとノーマルの半以下に抑えられており、運動性能の向上にも大きく寄与している。全年式に対応する車検対応モデル。
■46万8000円
■Kansaiサービス ☎0743-84-0126

ディアルサラウンド マフラー
フルチタン4本出し

競 4:5

後期 前期
材 チタン 径 メイン:100φ テール:120φ
フルチタン製で軽量かつ響きの良い排気音を実現するマフラー。100φという類を見ないメインパイプの採用で、大パワーのチューニングにも対応する抜けの良さを実現している。別途レーシングモデルの設定もあり。
■39万円
■ガレージハム ☎0569-26-1660

Power-EX "Type-センター"
マフラー-Set

競 4:1

後期 前期
材 ステンレス
径 メイン:80-70φ テール:85φ
開発にあたり他メーカーのマフラーを徹底検証。ボルシェ風のシンプルなセンター出しをコンセプトに製作。パイプの組み合わせ次第で音色が変化するのも特徴。
■14万8000円
■ガレージ サウルス ☎04-2968-9212



TV-PROチタンマフラーV2

車検 競 4:3

後期 前期
材 チタン 径 メイン:90-70φ テール:純正
排気バルブを採用し、シチュエーションにより最適な性能を発揮できるように開発されたチタンマフラー。車内に付け付けるコントロールでアクチュエーターを作動させ、サーキットでは開放、ストリートでは消音重視と自由にコントロールする事が可能。
■58万円(専用チタンテール:14万円)
■トップシークレット ☎043-216-8808

Legerfort左右デュアル
フルチタンマフラー トルネード

競 4:3

後期 前期
材 チタン 径 メイン:非公開 テール:非公開
独特のパイプレイアウトで排気効率を追求し、無垢のチタン材を贅沢に使ったデュアルマフラー。その名の通り、渦を巻くような取り回しで、高音質も実現している。MY10~12モデルに適合する。
■68万円
■ティアーンドイー ☎045-944-2221

GTspec TITANIUM RS
for R35GT-R

車検 4:3

前期
材 チタン 径 メイン:90-80φ テール:130φ
シンプルな左右シングル出しスタイルを取り入れたチタンマフラー。排気効率を追求したレイアウトで6.4kgと驚異的な軽量化を図ったモデル。車検に対応している一本。
■24万円
■サンラインレーシング ☎086-209-1000

GTspec TITANIUM SR
for R35GT-R

車検 4:3

前期
材 チタン 径 メイン:80-70φ テール:120φ
ノーマルマフラーと同レイアウトを採用しながらもスムーズな排気効率を考慮したチタンマフラー。保安基準に適合し車検もOK。重量は9.2kgとチタン採用による軽量化も実現している。前期モデルに適合する。
■36万円
■サンラインレーシング ☎086-209-1000



レース用FULLストレート

競 4:5

後期 前期
材 ステンレス 径 メイン:101φ テール:11φ
競技ユースを前提とし、排気効率を徹底的に追い求めたエキゾーストシステム。触媒やサイレンサーを設けないのはもちろん、パイプの絞りも無く、また、レイアウトも可能な限りストレートに仕上っている。
■22万4000円
■サブライブ ☎076-482-3751



R1 TITAN RS silent STTI

車検 4:2

後期 前期
材 チタン 径 メイン:80φ テール:130φ
GTR本来の排気熱にも余裕で対応する耐熱チタン合金を使用した高耐久マフラー。静粛性にこだわり開発されたモデルでノーマル並みの音量。車検対応はもちろん、9.6kgと軽量化も果たしている。ノーマルでも避けられない経年劣化による音量増もほぼ無しとしている。
■42万8000円
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055



R1 TITAN EXTRA STTI

車検 4:3

後期 前期
材 チタン 径 メイン:80φ テール:130φ
R1 TITANシリーズ独自の内部バンチングによる高音域のサウンドが特徴。耐熱チタン合金採用により軽量化はもちろん高強度性能を得たマフラー。重量も9.1kgと純正よりも大幅な軽量化を果たしている。全年式の装着可能で保安基準に適合する。
■40万8000円
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055

ハイブリッドエキゾーストマフラーシステム
ツインバルブタイプ

車検 4:3

後期 前期
材 ステンレス+チタン
径 メイン:80-90-70φ テール:130φ
2階建構造のサイレンサーとバルブコントロールによる音量や出力調整が可能なマフラーシステム。リモコンでバルブを操作することで車内に居ながら簡単に操作できるのが魅力。
■45万円
■パワークラフト ☎0120-809-099



Evolution Line

競 4:4

後期 前期
材 チタン 径 メイン:非公開 テール:125φ
Slip-On Lineのリアマフラーに、チタン製のセンターパイプを組み合わせ、出力向上とさらなる軽量化を実現した究極のモデル。装着すると17psアップを見込むことが可能。トルクアップも期待できる。テール部はSlip-On同様チタンとドライカーボンの2種類。
■90万6000円
■橋本コーポレーション ☎075-761-7351



Slip-On Line

車検 4:3

後期 前期
材 チタン 径 メイン:非公開 テール:125φ
2輪ではメジャーブランドのアクラポヴィッチより、独自の配合を用いたチタンを採用し登場したR35用マフラー。全年式適合、さらに保安基準適合。テールパイプ部はチタンとドライカーボンの2種類より選択が可能で好みによるリアビューの演出方法を選択できる。
■62万円
■橋本コーポレーション ☎075-761-7351

サイレントハイパワーNR
チタンマフラー

車検 4:3

後期 前期
材 チタン 径 メイン:80-70φ テール:85φ
平成22年度の騒音規制に対応したチタンマフラー。アイドリング時の低音から高回転時の乾いた高音域までチタンサウンドが楽しめる。絞りのない設計でパワーを重視。軽量化による運動性能の向上も実現する。
■39万8000円
■緑整備センター ☎045-933-1101



SILENCE-VX PRO TITAN II

車検 4:3

後期 前期
材 チタン 径 メイン:80φ テール:120φ
騒音規制の新基準に適合し、ストリートでも安心して使用できるチタンマフラー。テールの焼き色が高性能を証明する証。排気効率の向上によるパワーアップと軽量化による動力性能アップの効果も高い。MY12以降適合不可。
■44万8000円
■マインズ ☎046-857-3313



R1 TITANナルドスベックSTTI

競 4:5

後期 前期
材 チタン 径 メイン:100φ テール:130φ
No2ストレートパイプをセットとし、メインパイプ径100φを可能としたR1 TITANシリーズ最強モデル。競技専用品となるが、R1チタンバルブを採用し音量調整機構が使用できる。全年式のモデルに装着可能。
■84万8000円
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055

R1 TITAN EXTRA 90spec
STTI

車検 4:4

後期 前期
材 チタン 径 メイン:90φ テール:130φ
R1 TITANシリーズの中でもメインパイプに90φ径を採用し、強化アクチュエータを装着した場合に700psにも対応可能なモデル。純チタンの耐久性を上回る耐熱チタン合金を採用し、高い排気熱にも対応する。
■43万8000円
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055



R1 TITAN プロGRESS STTI

車検 4:4

後期 前期
材 チタン 径 メイン:80φ テール:130φ
この「プロGRESS」はR1 TITANシリーズのなかでもチタンの高音域のサウンドを特徴としたサイレンサーを採用したマフラー。8.2kgとノーマル比でマイナス10kgを実現している。マフラーでは世界初となる耐熱チタン合金を採用しており耐久性の高さも魅力。
■40万8000円
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055



タービンアウトレット

後期 前期
材 ステンレス 径 80φ
タービンからの排気をスムーズに導くように設計。曲りの強い個所だけに、大径化とスムーズな曲げで排気の抵抗を可能な限り抑えている。耐熱性と耐久性を考慮したステンレス素材を使用している。
■9万5000円
■パワークラフト ☎0120-809-099

GTspec Turbin Outlet
for R35GT-R

後期 前期
材 ステンレス 径 76.3φ
第1次触媒を外しストレート化するアウトレットパイプ。排気効率の向上・ブーストの安定に寄与する。ノーマルECUに対応しているが、大径パイプ採用によりブーストアップまで対応可能。競技専用品となる。
■10万4000円
■サンラインレーシング ☎086-209-1000



OUTLET PIPE

後期 前期
材 ステンレス 径 70φ
ノーマル重量比でマイナス8.0kg実現させたタービンアウトレットパイプ。同社のストレートフロントパイプやCRIMSONマフラーの同時装着により、さらなる軽量化を可能とする。排気効率アップと、車重の重い35GT-Rの運動性能を向上させる効果も期待できる。
■9万8000円
■エムシーアール ☎048-995-0131



アウトレット&センター&フロントパイプ

材=材質
径=パイプ径FULL TITANIUM EXHAUST
COMPONENT

競 4:5

後期 前期
材 チタン 径 メイン:102φ テール:130φ×4
ミッドパイプからの構成で第2触媒も排除。より理想的な排気の流れを実現。接続部のフランジも排し、差し込み固定としたレーシングモデル。純正ディフューザーにも対応。
■41万4000円
■リアルスピードエンジニアリング ☎042-850-5728



CRIMSON STRAIGHT TITANIUM FRONT PIPE FIRST-CLASS φ90

後期 前期

材 チタン 径 70-90φ
従来のクリムゾンフロントパイプから、パイプ径を拡大。よりハイチューニングのエンジンにも対応。第2触媒を排除し、集合部までの距離を取ることでトルクやパワーの向上を実現。集合の内部には整流板も設けている。重量は純正比12.0kgもの軽量化を実現。

■16万6000円
■エムシーアール ☎048-995-0131



CRIMSON STRAIGHT TITANIUM FRONT PIPE FIRST-CLASS (Sailencerless)

後期 前期

材 チタン 径 70-80φ
フルチタン製で第2触媒を交換するタイプのフロントパイプ。サイレンサーレス仕様で排気抵抗を低減し、ノーマル比で12kgの軽量化を実現。音量も増大する。競技専用部品。

■15万8000円
■エムシーアール ☎048-995-0131



CRIMSON STRAIGHT TITANIUM FRONT PIPE FIRST-CLASS

後期 前期

材 チタン 径 70-80φ
フルチタン製で第2触媒を交換するタイプのフロントパイプ。オーバル形状でチタン特有の焼き色特徴的。ノーマル比で8.2kgもの軽量化も実現する。排気抵抗を低減しパワーアップを可能とする。競技専用部品。

■22万円
■エムシーアール ☎048-995-0131



ストレーツフロントパイプ

後期 前期

材 ステンレス 径 70φ
第2触媒を外し、ストレーツ化するタイプのフロントパイプ。等長ジョイントできるパイプなので、ノーマルマフラーからさらなるチューニングにまで対応できる。エスプリECUとの組み合わせで最高速が10km/hアップ。ノーマルマフラーを使用する場合にも装着できる。

■7万9000円
■エスプリ ☎059-370-8080



R1000 No1 TURBIN OUTLET

後期 前期

材 チタン 径 70φ
第1触媒をストレーツ化するアウトレットパイプ。排気効率を極限まで落とすことが可能なこの位置をストレーツ化する事で、純正タービンのポテンシャルを存分に引き出す事ができる。耐熱チタン合金製により耐久性を確保し、すべての年式に装着可能。競技専用部品。

■19万8000円
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055



GTspec FrontPipe TITANIUM Silent for R35 GT-R

後期 前期

材 チタン 径 70-80φ・70-90φ
2次触媒部をストレーツ化するフロントパイプだが、サイレンサー採用で音量を抑制することに成功したサイレントモデル。チタン製により軽量化に仕上がっている。競技専用部品。

■25万6000円 (70-80φ)
■26万6000円 (70-90φ)
■サンラインレーシング ☎086-209-1000



GTspec FrontPipe TITANIUM for R35 GT-R

後期 前期

材 チタン 径 70-80φ・70-90φ・80-90φ
2次触媒部をストレーツ化するフロントパイプ。サイレンサーを持たないスタイルとチタン採用で2.4kgと超軽量を実現している。タービンアウトレットと組み合わせることでフルストレーツ化に変更することも可能。

■13万8000円 (70-80φ) 14万8000円 (70-90φ)
■15万8000円 (80-90φ)
■サンラインレーシング ☎086-209-1000



センターパイプ

後期 前期

材 チタン 径 89.1φ
排気効率を追い求め、パイプの曲げの部分はパイプ材にそのまま曲げ加工を行うのではなく、輪切りにしたパイプを繋ぎ合わせる工法を採用。内径が絞られることがないため、設計通りの排気流用を確保できる。バックシールド工法を採用している。

■18万円
■サブライブ ☎076-482-3751

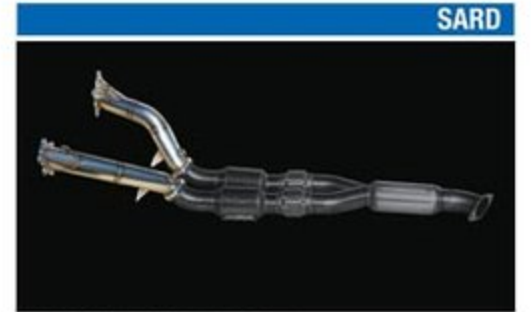


STRAIGHT FRONT PIPE R35

前期

材 ステンレス 径 76-80φ
第2触媒をストレーツ化するフロントパイプ。サイレンサー装備により、触媒レスとしながらも音量と音質にこだわられた設計。MY07~09に装着可能で競技専用部品となっている。同社の排気システムを組み合わせることで究極のエキゾーストシステムを組み上げることも可能。

■9万5000円
■サード ☎0565-53-1166



FRONTPIPE R35

前期

材 ステンレス 径 76-80φ
タービンの排気抵抗を低減するレイアウトによりレスポンスとパワーを向上させるフロントパイプ。同社の「スポーツキャタライザー R35」と組み合わせることにより保安基準に適合する。MY07~09に装着可能。

■11万8000円
■サード ☎0565-53-1166



ストレーツ センターパイプ

後期 前期

材 ステンレス 径 70-80φ/70-90φ
触媒レスとし、排気効率を追い求めたフロントパイプ。触媒とタイコが無いためレイアウトの自由度が増した結果、可能な限り浅い角度での集合形状を実現。スムーズな排気流を実現している。フレキシブルジョイントが設けられるため、耐久性も高い。

■7万円
■パワークラフト ☎0120-809-099



サーキットスペック フロントパイプ

後期 前期

材 ステンレス 径 76φ
第1触媒を外し、排気経路のストレーツ化に寄与するタイプのフロントパイプ。触媒がなく、排気抵抗の低減が図れるためパワーアップとレスポンスアップを実現する。すべての年式に装着可能だが競技専用部品となる。

■7万8000円
■トラスト ☎0479-77-3000



サーキットスペックセンターパイプ

後期 前期

材 ステンレス 径 76-90φ
GReddyサーキットスペックフロントパイプとパワーエクストリームRマフラーの間に装着することで、スムーズな排気経路を作り出すことが可能なセンターパイプ。競技専用部品。第2触媒を取り外してパワーアップを実現する。

■6万8000円
■トラスト ☎0479-77-3000



フロントパイプ

後期 前期

材 チタン 径 75-90φ
同社のエクステンション専用のフロントパイプ。相乗効果で排気効率を極限まで向上させている。第2触媒を取り外すためパワーアップも実現。重量も、純正の13.6kgから2.6kgと、約11kgもの軽量化を実現している。

■13万円
■トップシークレット ☎043-216-8808



エクステンションキット

後期 前期

材 チタン 径 75φ
排気をスムーズに行えることでタービンの能力を最大限活かすことができ、ブーストの立ち上がりも向上。素材は耐蝕性を考えてSUS304ステンレス材を使用。美観にも配慮して設計、製作がなされている。

■8万円
■トップシークレット ☎043-216-8808



ステンレスフロントパイプ

後期 前期

材 ステンレス 径 60-80φ
第2触媒部と交換してストレーツ化するフロントパイプ。ストレーツ化することにより排気音量が10~12dB増大する。軽量化にも貢献し車両の動力性能アップにも貢献する競技専用部品。パワーアップはもちろん、サウンドにもこだわりのあるオーナーにオススメ。

■4万8000円
■フジムラオート ☎075-661-9393



R1000 No2 STRAIGHT SILENT STTI

後期 前期

材 チタン 径 70-80φ
ノーマルタービンの風量を最大限に活かし、尚且つ静粛性も手に入れたセンターパイプ。耐熱チタン合金を採用し、強度面も安心。最低地上高も純正と同様の数値で、エンジンレスポンスの向上を実現した。

■29万8000円
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055



R1000 No2 STRAIGHT RS 90spec

後期 前期

材 チタン 径 80-90φ
大型タービンに交換した際に問題となるフランジ形状に配慮したセンターパイプ。タービン交換車両には二次排圧の上昇を確実に抑えるための必須パーツである。競技専用部品。

■20万8000円
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055



R1000 No2 STRAIGHT RS STTI

後期 前期

材 チタン 径 70-80φ
ノーマルパイプと比較して11kgもの軽量化を耐熱チタン合金で実現したセンターパイプ。ノーマルタービンの性能を存分に引き出す事を念頭に開発された。最低地上高も純正と同様の数値。

■19万8000円
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055



ストレーツ センターサイレンサー

後期 前期

材 ステンレス 径 70-80φ
排気効率を高める可能な限りのストレーツ設計に、サイレンサーを追加することで静粛性もプラス。昨今のサーキットユースであっても静粛性を求められるシチュエーションにもマッチする。フレキシブルジョイントで装着後のねじれなどにも強い。

■8万2000円
■パワークラフト ☎0120-809-099



メタルキャタライザー

前期

材 ステンレス 径 85-75φ
タービン出口直後から第2触媒までに装着するスタイルのスポーツキャタライザー。排気抵抗を軽減させる事でタービンへの負担を減らしレスポンスが向上する。低抵抗と排ガス浄化性能を高次元で両立させた排気系チューンパーツ。MY07、08に適合する。

■35万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



スポーツキャタライザー

前期

材 ステンレス 径 70φ
排気ガスの通過抵抗と浄化性能のバランスを高め、エンジン出力、レスポンス共に向上を実現。第一触媒とサブマフラー、センサー類までセットとなっており、即装着が可能。NISMOスポーツリセッティング対応。純正比や6.0kg減。MY08までに適合。1年保証付き。

■38万円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423



キャタライザー

径=パイプ径
材=材質



チタンストレーツコンバータータイプ I, II, III

後期 前期

材 チタン 径 70-80φ
第2触媒をストレーツ化するチタン製フロントパイプ。3種類のタイプが用意されており、サイレンサーの有無や、パワーを狙いたい回転域から選択することが可能となっている。純正に比べておよそ10kg前後の軽量化を実現する。

■18万5000円~21万円
■マインズ ☎046-857-3313



ストレーツコンバーター

後期 前期

材 ステンレス 径 70-80φ
第2触媒をストレーツ化するフロントパイプ。競技専用部品でサーキット走行など性能をいかに発揮したい場合に、排気効率向上と軽量化を実現する。高回転時のパワーとレスポンスを向上させたい場合に有効。取付はボルトオンで装着可能。

■8万5000円
■マインズ ☎046-857-3313



R1 TITAN SPORTS CAT SILENT STTI

■チタン 径70φ
MY07～09に対応する純正以上の消音効果をもたせたキャタライザー。サイレンサー寸法をできるだけ大きく設計、さらに最低地上高は純正と同様の親切設計。マフラー交換により音量が増大する場合の対策としても有効。

■34万8000円
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055



メタル触媒

■ステンレス 径70-80φ
セラミックではなく、ステンレスのメタルハニカムを採用したセルを持つメタル触媒。耐久性に優れ、排気の接触面積も広く高い浄化性能をもつ。圧力損失が少ない120セルサイズを採用しており、浄化性能と高出力を両立させている。保安基準適合品。

■18万円
■パワークラフト ☎0120-809-099



スポーツキャタライザー

■ステンレス 径76φ×2-90φ
純正の第1触媒を使用しないスタイルを採用し、第2触媒のみで排ガス基準をクリアする高性能キャタライザー。音量を抑えつつパワーを確保するためにパイプ最大径を90φとし、大型サイレンサーを採用。パワーエクストリームRマフラーと段付無しで装着可。

■26万8000円
■トラスト ☎0479-77-3000



SPORTS CATALYZER R35 GT-R EXHAUST SYSTEM

■ステンレス 径76-80φ
MY07～09に対応したスポーツ触媒とのエキゾーストセット。ストレート化されオリジナルの第2触媒を採用したフロントパイプと組み合わせることでレスポンスとパワーが向上する。保安基準適合品。

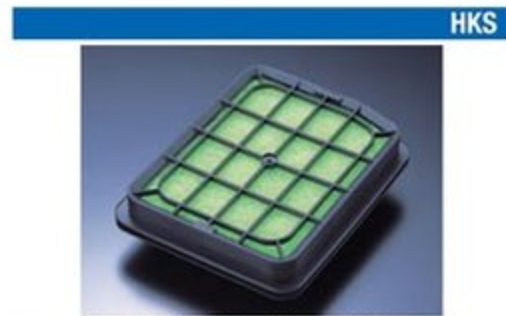
■32万円
■サード ☎0565-53-1166



SPORTS CATALYZER R35 GT-R

■ステンレス 径76-80φ
MY07～09に対応したスポーツ触媒。低抵抗のセルを採用し、ファクトリー内で職人の手により生み出されている。太すぎないメインパイプ径によりトルクの落ち込みを抑制する。保安基準適合品。

■21万円
■サード ☎0565-53-1166



スーパーハイブリッドフィルター

■不織布+ポリウレタンフォーム 乾
素材に不織布とポリウレタンフォームを使用した独自の特殊フィルターで圧力損失を低減しながらも、集塵効果と高耐久性を実現した純正置換タイプのエアクリナー。全モデルに適合する。純正置き換えタイプながらスポーツフィルター並のレスポンスが魅力。

■7000円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



純正形状エアフィルター

■=フィルター材質
■=乾式
■=湿式



Super Catalytic II

■ステンレス 径70-80φ
ハイパフォーマンスと低排出ガスを両立しなければならないGT-Rのためのスポーツキャタライザー。高回転時のパワーとレスポンスアップを実現するために150サイズのセルを採用しており、軽量化にも貢献する。排出ガス試験証明書が付属する。MY09まで適合。

■21万8000円
■マインズ ☎046-857-3313



R1 TITAN SPORTS CAT STTI

■ステンレス+チタン 径70φ
VR38エンジン特有の第2触媒への負担という視点から開発されたスポーツキャタライザー。耐熱チタン合金やフレキシブルチューブ採用により、耐久性に着目して設計されているモデル。触媒部の形状デザインはノーマルを同様の最低地上高を確保している。

■36万8000円
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055



R1 チタンスポーツ触媒STTI

■ステンレス+チタン 径70φ
150セルサイズの高効率触媒部に耐熱チタン合金を採用し、過酷な使用環境に対応したスポーツ触媒。特に高温にさらされる第2触媒に考慮して設計されている。MY07～09に適合するフレキシブルチューブ採用により、パイプの動きにも柔軟に対応する。

■36万8000円
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055



レーシングサクションリローデッド

■ポリウレタンフォーム 湿
むき出しタイプエアフィルター「パワーフロー」と、そこからタービンへつながっているパイプのインテークキット。エアフィルター部はラジエーターグリル内に配置し、吸入空気温度を安定させている設計。中回転域のトルクを重視し、乗りやすい仕様に仕上がっている。

■16万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



プレミアムサクション

■不織布+ポリウレタンフォーム 乾
純正置き換えタイプのエアクリナーと、エアボックスからタービンにつながるパイプのインテークキット。純正に比べて内径の大きいパイプを使用することにより、ブーストアップ時のボトルネックを解消できる。エンジンルームの熱気の影響も無いことが魅力。

■9万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



スポーツタイプエアクリナー

■=フィルター材質
■=乾式
■=湿式



SUS POWER AIR FILTER LM

■ステンレスメッシュ 乾
SUS POWER AIR CLEANERで使用されているステンレスメッシュを純正置き換えタイプに採用。ステンレスの採用で高い強度と耐久性を実現。変形に強い仕様となっている。特殊2層構造で高い集塵効果と吸入効率アップを可能としている。

■7000円
■ブリッツ ☎0422-60-2277



K&N純正交換フィルター

■コットン 湿
湿式コットン多層フィルターを採用し、安定した吸入効率を発揮するロングライフエアフィルター。優れた濾過性能は専用のメンテナンスキットで繰り返し洗浄が可能で、常にパフォーマンスを維持することができる。純正置き換えタイプにより全年式に適合する。

■2万6500円
■グループ・エム ☎048-450-2911



スーパーインダクションキットV2

■ポリウレタンフォーム 湿
剥き出しタイプのエアクリナーと効率の良いレイアウトを実現したパイピングとのインテークキット。エアフロセンサーの取付部をアルミ製とし、吸入空気量を正確に測定しトラブルの防止にも配慮されている。

■9万5000円(70φ) 10万5000円(80φ)
■トップシークレット ☎043-216-8808



スーパーサクションキット

■アルミニウム 湿
純正エアクリナーボックスにも対応したサクションキット。純正ブローパイプの取り付けにも対応しており、無加工でインストール可能。ノーマルよりもパイプ径を拡大し、純正タービンのレスポンスアップを実現する。同社のスーパーインダクションキットにも対応。

■7万2000円
■トップシークレット ☎043-216-8808



ADVANCE POWER AIR CLEANER

■ステンレスメッシュ 乾
円錐型でオールステンレスボディの剥き出しタイプエアクリナー。ステンレスメッシュによる高い集塵効果と吸入効率を両立したむき出しタイプのエアクリナー。クーリングシールドは可変式で、フィルター周囲に大量の空気を確保できる。取付は一部加工が必要となる。適合車種はMY07～09。

■14万円
■ブリッツ ☎0422-60-2277



SUS POWER AIR CLEANER

■ステンレスメッシュ 乾
円錐型でオールステンレスボディの剥き出しタイプエアクリナー。ステンレスメッシュ採用によるレーシーなサウンドが魅力。洗浄可能で半永久的に使用することができる。MY07～09に装着可能。装着にはバンパーサポートの加工が必要。

■12万円
■ブリッツ ☎0422-60-2277



RAM AIR SYSTEM

■コットン 湿
吸入効率を最優先に考え、専用設計のカーボンインテークダクトで熱気を遮断しつつ、前方からのクールエアをクリーナーへダイレクトに導く設計。低回転から高回転域まで全域でパワー、トルクアップを実現。特にブーストアップなどライトチューンの車両に高い効果を発揮。交換フィルター1万6000円。

■19万8000円
■グループ・エム ☎048-450-2911



サクションパイプキット

純正タービンでブーストアップした場合に内径が十分ではなく、抵抗になってしまうサクションパイプをリプレイスするパイプキット。ベンダー時に起こりがちな内部の曲げしを作らないように、チタンの輪切りを採用している。SAMCOのシリコンホースが付属する。

■12万8000円
■マインズ ☎046-857-3313



サクションキット 80φ SPL R35 GTR

純正加工タービン対応のサクションキット。吸入量の増大にあわせパイプ径を80φに拡大。フロントバンパー内に設置するタイプなので、熱気を遮断しフレッシュエアを導入できる。要ECUリセッティング。

■12万円
■トラスト ☎0479-77-3000



サクションキットR35 GTR

フロントバンパー内にコアタイプのエアクリナーを配置するためのインテークキット。エンジンルームの熱気を遮断しフレッシュエアを導入することを可能としている。MY14モデルは未確認。

■11万5000円
■トラスト ☎0479-77-3000



チタンインテークシステム

■コットン+ステンレスメッシュ 湿
パワーアップが進むシビヤになるGT-Rの吸気システムにフレッシュエアを取り込む事が可能なインテークキット。軽量大径のチタンパイプとBMC製のコアフィルターの組み合わせで、タービン交換にまで対応する余裕を見せる。装着には専用のVX-ROMが必要。

■15万円
■マインズ ☎046-857-3313



クリーナーサクション&フルパイピング KIT BLITZブローオフ付

■ステンレスメッシュ 乾
ブーストアップの風量に対応するパイプレイアウトが特徴。サクションはエアフロを考慮した70φ。エアクリナーには独自のファンネル形状アダプターを介してサスパワーC3コアを取り付け。パイピングは流速を考えた60φ→70φの設定。アルミパフ仕上げ。

■26万8000円
■ガレージ サウルス ☎04-2968-9212

ENGINE PARTS

[エンジンパーツ]

掲載データは 2016年9月1日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN R35 GT-R

VR38DETTのパワーを引き上げ耐久性も向上させる

純正ですでにハイパワーユニットであるVR38DETT。しかし、R35は車体の性能も高いために慣れてくれば更なるパワーが欲しくなってくるだろう。そんな場合はエンジンチューニングを考えたい。手軽なところではブーストアップに始まり、タービン交換、エンジン内部のチューニングなどそのメニューはさまざま。また、純正状態でもスポーツ走行などを視野に入れるなら、耐久性の向上も重要なポイント。VR38はハイパワーであるがゆえに連続走行では各部への負担も大きい。周辺パーツを含めて余裕を持った強化策を施しておくのが安全だ。

後期 = MY11~に適合。類別型式DBA
前期 = ~MY10に適合。類別型式CBA
汎 = 汎用アイテム

スーパーレスポンスコンプリートエンジン
後期 前期



「究極を形に」をコンセプトに製作。同社のパーツを使用し、蓄積されたノウハウと技術で組み上げられたコンプリートエンジン。使用パーツは軽量鍛造ピストン、チタンコンロッド、強化バルブスプリング、リン青銅バルブガイドなどを使用。スペックは、カムシャフト：IN 256°/10.2mm/EX 264°/10.5mm。エンジンとオリジナルタービンのセット。純正エンジンとタービンの下取りが必要。
■380万円
■マインズ ☎046-857-3313

ショートコンプリートエンジン
後期 前期



チューニングエンジンとして必要な加工を高精度で施したシリンダーヘッドと、強化ライナーを組み込んだシリンダーブロックを組み合わせて、排気量アップキットの「カスタムキットEX 4.0ℓ」を使用して組み上げたハイパフォーマンスエンジン。基本構成以外にもユーザーの希望により様々な加工が可能（要別途見積）。スペックはボア×ストロークは96.0mm×92.0mm。排気量は3996cc。圧縮比は8.7:1となる。
■450万円
■田中工業株式会社 (ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

ENGINE & ENGINE PARTS

エンジン & エンジンパーツ

排気量アップキット
後期 前期



ピストンキット+コンロッド (STEP3) +削り出しクランクシャフトのセット。ビッグタービンを考慮し、低速トルクを稼ぐべくロングストローク化。常用回転域でも圧倒的なトルクを体感出来る。ピストン、コンロッド、クランク共に総削り出しによるハイエンドモデル。解析と実験より生まれた、完全専用設計。ボア径は95.5φで、4.3ℓとなる。
■160万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

ショートヘッド
後期 前期



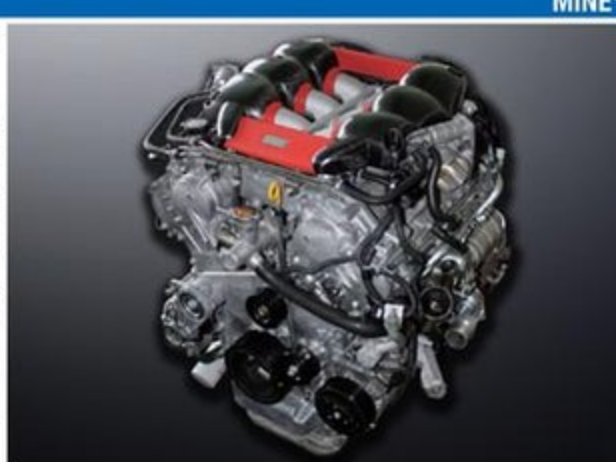
純正部品のばらつきを補正する最小限の加工を施したBASICタイプと、チューニングエンジンとして必要となる加工まで施したEXタイプの2種類。どちらもカムシャフトまで組み付け、タペットクリアランスも調整済みのブリッヂアッセンブルタイプとなる。
■68万4000円 (BASIC)
■88万4000円 (EX)
■田中工業株式会社 (ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

ショートブロック
後期 前期



ボアアップのためのシリンダーライナー加工を施したブロックに、カスタムキットEX 4.0ℓを組み込んだアッセンブリキット。高出力重視のクリアランス設定で組み付けてある。ボア96.0mm×92.0mm。排気量は3996cc。圧縮比は8.8:1。JUN製ピストン、コンロッド、クランクを使用。
■250万円
■田中工業株式会社 (ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

スーパーレスポンスコンプリートエンジン Ver.4.1
後期 前期



従来の特徴であるレスポンスを重視したうえで排気量を4.1ℓにまで拡大。個々のパーツにこだわりぬぎ、ストロークUPのデメリットを克服した結果1000psオーバーを狙えるポテンシャルを実現。シリンダーライナーを使用していないため、オーバーヒートに対しても優位性があり、コンディションを保ちやすいメリットも持つ。スペックはカムシャフト：IN 264°/10.5mm/EX 272°/11.0mm。ボアは95.5mm。エンジン単体のみ。要純正エンジン下取り。
■390万円
■マインズ ☎046-857-3313

鍛造アルミピストンキット
後期 前期



品質的にはこれ以上はないという鍛造素材を使用して製作したコスワース製ピストン。ハイスベックなVRエンジンが求める耐久性と動作性を十二分に活かせるハイエンドパーツ。ボアは0.2mmのオーバーサイズの95.7φの設定。純正シリンダーにボーリング・ホーニング加工を行うことで組み込みが可能。
■24万円
■田中工業株式会社 (ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

Saurusオリジナル H断面コンロッドSet
後期 前期



VR38エンジンの弱点となる、セッティング次第ではブーストアップでも破損するというコンロッドの対策品として設定。定番のH断面化と、定番ARP強化ボルトの使用で強度を高めるとともに純正に比べ150gもの軽量化を実現し。デモカーにて1150ps/8000rpmまでのテストも行っている。
■16万8000円
■ガレージ ザウルス ☎04-2968-9212

Saurusオリジナル CP製鍛造ピストンSet
後期 前期



更なる高ブーストも可能にしつつ、エンジンとしての絶対性能も向上させられる、CP製の軽量モデル鍛造ピストンセット。組み込むエンジンの仕様によって、圧縮比やリセス形状などの変更をできるイージーオーダーも可能。
■19万8000円~
■ガレージ ザウルス ☎04-2968-9212

ピストン・コンロッドセット
後期 前期



純正置換え用の標準サイズのピストンコンロッドキット。ピストンは最適な重量を達成すべく約25gの軽量化を実現。コンロッドは純正を解析の上、強度のあるH断面形状で、バランスを考慮重量はキープしつつ約46%の強度向上を実現。社内にて耐久試験と安全率を考えた高出力試験 (900ps) での評価および分解確認済み。
■39万8000円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

カスタムキットEX 4.0ℓ
後期 前期



ボア径96φ、ストローク92φで、排気量3996ccに拡大。ローコンピストン、I断面コンロッド、クランクシャフトをセットにしている。ピストンはアルミ鍛造品、クランクシャフトとコンロッドは総削り出しで製作。組込時にはライナー組み付け加工が必要。圧縮比は0.7mmガスケットで8.8:1。
■180万円
■田中工業株式会社 (ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

ハイリフトカムシャフト/レギュラーカムシャフトシリーズ
後期 前期



ストリート仕様からハイパワーエンジンまで幅広く対応できるカムシャフトシリーズ。組込み時には強化バルブスプリングが必要。スペックはIN/EXともに272°/10.8mmとなっている。価格はINとEXの2本単位。
■4万8000円
■田中工業株式会社 (ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

ハイリフトカムシャフト/ボルトオンカムシャフトシリーズ
後期 前期



純正ECUのノーマルデータにも対応し、バルブスプリングの交換も不要としたボルトオンタイプ。全域のトルクアップが可能とし、テスト車両では約100psアップも実現。スペックはIN/EXとも256°/10.3mmと264°/10.3mmの2種類。
■4万2000円
■田中工業株式会社 (ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

Vカム+バルブスプリングセット
後期 前期



どの回転域においても出力を損なうことなく、バランスの良いパワーカーブの実現を目標として設計。専用設計のバルブスプリングと組み合わせ使用することを前提としたハイリフト化で圧倒的な性能を実現。IN：270°/11.0mm。EX：278°/11.0mmのスペック。GT800フルタービンキットとの組み合わせでは、850ps以上の最高出力を可能としている。
■25万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

コスワース 鍛造ピストンコンロッドセット
後期 前期



F1のエンジンも手掛けるコスワース社によって製造される、高品質ピストンとコンロッドのセット。高い技術力とノウハウにより、強度も大幅に向上。耐用ブースト圧を大幅に向上させる事が可能。圧縮比は9.3:1に設定される。
■40万円
■デッキ ☎0561-84-8999

I断面コンロッド
後期 前期



材質はSCM440を使用し総削り出しによって製作し、軽さと強さを追求。高回転時にメタルの焼き付きの原因となる大端部の変形を防止するために、応力を分散させる形状に設計。キャップ部を強固に固定するためにコンロッドボルトにはARP社製の高張力ボルトを使用し、さらに耐久性を高めている。
■19万5000円
■田中工業株式会社 (ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165



オーバーサイズバルブ

後期 前期

純正の1.0mmオーバーサイズとすることで空気の流通量を拡大。吸排気効率が増え、パフォーマンアップが狙える。また、形状の最適化を図った大流量設計により、耐久性や耐熱性に優れ、パフォーマンスの維持も行いやすい。

■7万3200円
■東名パワード ☎042-795-8411



CAMSHAFT VR38

後期 前期

低回転から高回転までレスポンスをアップさせ、VR38のエンジンパワーを更に向上。スベックはIN側256°リフト10.8mm、EX側264°リフト10.8mm。MCR製バルブスプリングVR38との併用を推奨する。

■12万円
■エムシーアール ☎048-995-0131



VALCプロファイルカムシャフト

後期 前期

独自のVALCプロファイル採用によりバルブの速度や加減速度を最適制御。高リフト、高出力化に対応。特性の最適化、バルブシステムの負担を軽減。タイミングは純正同様で、純正ECUでも誤作動無し。3タイプをラインアップし、IN258&EX266の組み合わせはノーマルバルブスプリングにも対応。

■5万円
■リアルスピードエンジニアリング ☎042-850-5728



PONCAM

後期 前期

絶妙なバルブタイミング設定により、純正エンジンへポン付けで全域高性能を発揮。トータルでのベストバランスを重視した設計を施したカムシャフト。スベックはIN:256°/10.25mm、EX:264°/10.5mm。価格はIN/EX2本セット。

■10万8000円(セット)
■東名パワード ☎042-795-8411



PROCAM

後期 前期

走行ステージやエンジン仕様に合わせて豊富なラインアップから選択可能。設定されるスベックは、IN:264°/10.5mm、272°/11.3mm、280°/11.3mm、EX:264°/10.5mm、272°/11.0mm、280°/11.0mmとなっている。価格はEX、INそれぞれ1本単位。

■IN&EX各 5万4000円
■東名パワード ☎042-795-8411



バルブガイド

後期 前期

強度と熱伝導性に優れたリン青銅製。他の素材に比べて摺動性能が高いため、バルブ周りのクリアランスを小さくでき、バルブ周りの組み付けや作動の精度が向上。フリクションの低減にも効果があり、完成度の高いエンジンの製作には欠かせないアイテム。

■3万6000円
■東名パワード ☎042-795-8411



強化バルブガイド

後期 前期

チューニング時に純正に比べて比較にならないほど大きくなっている動弁系の負担に対応する、高耐久性バルブガイド。熱伝導性が良く強度の高いリン青銅素材を使用し、高回転時のバルブ破損を防止している。

■4万2000円
■田中工業株式会社(ジュンマシショップ) ☎03-3920-4165



VALVE SPRING VR38

後期 前期

不等ピッチスプリングを採用。高回転に対応する固有振動数に設定し、サージングの抑制に高い効果を発揮する。十分な荷重が得られるように材質や形状も考慮した設計で、高回転での信頼性を確保。対応リフト量は11.5mm。MCR製カムシャフトVR38との併用が推奨。

■4万5000円
■エムシーアール ☎048-995-0131



バルブスプリング

後期 前期

ハイリフトカムに対応した強化タイプ。多段不等ピッチの設計で、高回転におけるサージング発生を防ぎ、確実にカムプロファイルでバルブ動作に反映する。許容リフト量を高める精肉線材を採用。ショットピーニング処理も施したことで、高い耐久性を実現している。

■3万6000円
■東名パワード ☎042-795-8411



強化バルブスプリングセット

後期 前期

ハイリフトカムシャフト装着時に線間密着を起こしてしまう純正バルブスプリングに替えて使用。スプリングは単純に線厚を薄くしても必要な荷重が得られず、また強度不足にもなるため、バルブスプリングと共に専用のオフセットリテーナーを設計し、理想の設計を実現している。

■18万円
■田中工業株式会社(ジュンマシショップ) ☎03-3920-4165



METAL HEAD GASKET

後期 前期

面圧の確保に優れているビードタイプを採用し、ビードのレイアウトは最適な面圧分布になるように設計。ヘッドとブロックの結合剛性を向上させ、吹き抜けが起これにくい設計。ボア径は96φ。厚みは0.8mm、0.9mm、1.0mmの3種類。

■3万2000円
■エムシーアール ☎048-995-0131



メタルヘッドガスケット

後期 前期

ヘッドとEXマニのガスケットのセット。ヘッドガスケットは厚み0.8mmで、ボア径と厚みは純正サイズ。エキゾーストマニホルドガスケットは純正同一形状。高出力、高過給で必要となるボアシール耐力を、ヘッドボルトを強化しないまま、構造変更によりボアシール面圧比で約30%向上させている。

■3万5000円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



強化ヘッドボルト/強化クランクメインキャップボルト

後期 前期

米ARP社の協力の下に設計。ヘッドボルトはハイブースト、高圧縮のチューニングの際にシリンダーヘッドとブロックの間の歪みを防止。クランクキャップボルトはクランクの保持強度を向上させ、トラブルを防止している。

■14万円(ヘッドボルト)
4万2000円(クランクメインキャップボルト)
■田中工業株式会社(ジュンマシショップ) ☎03-3920-4165



ペリリンク

後期 前期

放熱性に優れた銅合金の中でも、機械的強度が抜群に高いペリリウム合金を採用したバルブシート。バルブが気密性を保つのに必要な耐摩耗性の他、高回転、高負荷時の冷却性も高まり、耐久性も大幅に向上している。

■6万円
■東名パワード ☎042-795-8411



チタンバルブスプリングリテーナー

後期 前期

動弁系の負担を軽くするアイテム。高回転域でのバルブのジャンプやバウンスを抑え、安定したバルブ追従性を実現。素材には軽量かつ高強度のチタンを採用。組み付け時の精度向上にもこだわった設計を施している。TOMEI製のバルブスプリングとの組み合わせ専用。

■6万2400円
■東名パワード ☎042-795-8411

GT800フルタービンキット

後期 前期

純正タービンの限界を見極めたうえで、次なるステップとして800ps級のターボキットを設定。単にピークパワーのみを求めるのではなく、常用域から圧倒的なパフォーマンスを発揮させることももちろん。これまで困難とされてきた「シンメトリレイアウトの実現」をコンセプトとして設計されている。使用タービンはHKS GT II 7460。その他エキマニ、パイピング、ウエストゲート、フロントパイプなどのフルキット。競技専用品。

■85万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



GTIIシンメトリターボ

後期 前期

V型エンジンに最適な左右対称レイアウトとする設計の、HKSオリジナルのシンメトリツインターボキット。フルタービンキットとして設定の無いGT1000+スベックとGT900スベックの2サイズを設定。使用タービンはGT900がGT II 7467、GT1000+がGT II 8267。取り付けには別途ターボ取付キット(48万円~55万円)が必要となる。

■65万円(GT900)
68万円(GT1000+)
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



TURBO PARTS

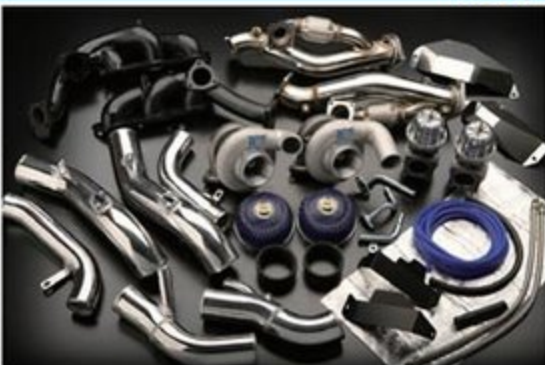
ターボパーツ

TD06SH-20G ツイン W/G

後期 前期

TD06ハイフロータービンを左右バンクに装着したツインターボ・ツインウエストゲートのキット。45φのステンレス鋳物製エキゾーストマニホルドに1基で約450psまで対応するTD06SH-20GとウエストゲートタイプRを各バンクに配置して、850ps以上の出力を可能にしている。また、ウエストゲートの開放はマフラーのフロントチューブに戻し、環境に配慮すると共に静粛性も向上。MY13まで適合。

■98万円
■トラスト ☎0479-77-3000



セットアップキット(タービンレス)

後期 前期

ギャレット製ターボチャージャーを使用することで、ノーマルとは比べものにならない出力を得ることを可能としている。触媒を装着しない競技ベース仕様では、900psものハイパフォーマンスを発揮。また、キャタライザーを装着したストリート仕様でも800ps近い出力が可能。タービンは別売で、GT3076RまたはGTX3582Rを選ぶ。

■100万円
■田中工業株式会社(ジュンマシショップ) ☎03-3920-4165



GT1000フルタービンキット

後期 前期

理想的なシンメトリ(左右対称)レイアウトを採用しており、高精度、高強度化、高熱耐久性確保を実現。効率の良い吸排気を求めてサクシオンパイプ、チャンバーパイプはHKSオリジナル設計。エキゾーストマニホルドは耐熱鋳鋼を採用。エンジンパーツや補機類との組み合わせで1000psオーバーを実現できるタービン容量を確保。使用タービンはHKS GT II 7867。その他エキマニ、パイピング、ウエストゲート、フロントパイプなどをセット。

■100万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



R35 GT-R GTX3067Rタービン

後期 前期
純正のコンプレッサカーバ
ー、エキゾーストハウジン
グにGTX3067Rのセンタ
ーカートリッジを装着した
ボルトオンタービンキット。
850psオーバーを実現しな
がらも、低中速からのレス
ポンスに優れる。純正形状
のフロントパイプの装着が
可能で、車検もクリア。別
途オイル、ウォーターライ
ンの製作が必要。要純正タ
ービン下取り。
■73万9000円
■GCGターボ
☎043-216-4921



R35 GT-R EFRターボキット

後期 前期
1000psオーバーを狙った
フルタービンキット。使用
タービンはボルグワーナー
製EFR7163でウエストゲ
ートタイプとなっている。
ボルトオン装着が可能なフ
ロントパイプやオイル・ウ
ォーターフィッティングキ
ットなど、全てがセットさ
れたフルキットで、装着も
行いやすい。
■要問合せ
■GCGターボ
☎043-216-4921



VN7.5 ハイスベックタービン

後期 前期
ノーマル同等の高いレスポ
ンスを維持しながらも、ブ
ースト1.5kg/cm時には700
ps、トルク90kgmをオーバ
ーする実力を持つ。GT-R
NISMOやSPEC-Vを遥かに
上回る性能を実現。コンプ
レッサーは絶大な信頼性を
誇るHH製を採用している。
■138万円
■ウエストスポーツ
☎084-981-5061



M-POWER KIT STAGEⅢ

後期 前期
ブーストアップでパワーア
ップを図るキット。専用プ
ログラムのECUにあわせて
吸排気系の抵抗を抑えるイ
ンテークパイプ、タービン
アウトレット、フロントパ
イプなどをセット。大容量
インジェクターもセットし、
高ブースト時の燃料不足も
解消。ブーストアップの効
果を最大に発揮させられ
るキットとなっている。
■94万円
■エムシーアール
☎048-995-0131



EFR7158改

後期 前期
ボルグワーナーEFRのセラ
ミックボールデュアルカー
トリッジにDynamic turbo社
ハウジングを組み込んだタ
ービン。鍛造削り出しコン
プレッサホイールとの組
み合わせで高いレスポンス
と、仕様によっては900ps
以上が可能。タービンコア
とエキマニは純正を使用し
コストも抑制。オプション
でサクシオンパイプ5万円、
キャタライザーレスダウ
ンパイプ9万円もあり。受注
生産。要純正下取り。
■79万円
■レーシングパッション
リンクスジャパン
☎03-6361-9821



Dynamic Turbo

R700plus

後期 前期
歴代オリジナルタービンの
、中低速からトルクアップで
きる特性を継承しつつより
パワフルな特性へと進化さ
せたモデル。ストリート向
けのレスポンス重視の特性
ながらもオーバー100kgm
のトルクを生み出せる
VR38エンジンへと変身さ
せられる。純正交換タイ
プで導入しやすい。
■52万円
■トップシークレット
☎043-216-8808



TOP SECRET

GReddy



強化アクチュエーター

後期 前期
ターンバックル式ロッドの採用で、本体を取り
外すことなくセット圧の微調整が可能。アク
チュエーター本体は分解可能なアルミ削り
出しボディでクオリティが高く、ロッド
ASSYにはステンレス材を採用。過酷な環境
下での耐腐食性も高い。

■5万8000円
■トラスト ☎0479-77-3000

GCG



アクチュエーター R35 GT-R

後期 前期
ターボスマート製の、調整式アクチュエー
ター。標準の0.5barから、オプションのスプリ
ングを組み合わせて強化を行うことで、より
ハイブーストの設定も可能としている。

■4万8500円
■GCGターボ ☎043-216-4921

GReddy



ブローオフFVアダプターKIT

後期 前期
フローティングバルブ構造の採用により、サ
ージタンクの負圧ではバルブが引き上げられ
ない構造を採用。強い初期加重が不要で、低
過給時や細かなアクセルワークでのバルブ作
動レスポンスの向上と、高過給時のリリーフ
防止を両立。従来のブローオフバルブTYPE-
RS、RZと取り付け位置の互換性を持たせ、
買い替えも行いやすい。一台分の2個セット。
■5万8000円
■トラスト ☎0479-77-3000

GARAGE SAURUS



強化アクチュエーターKIT

後期 前期
R35特有のブーストが垂れる症状を防止でき
るアクチュエーターキット。純正の作動圧0.4
kgに対して0.9kgにアップ。高回転でブースト
のタレを抑えるバネレート設定とすることで、
シフトアップ時のツキを向上。50%アップの
ローと、80%アップのハイの2タイプを設定。
ブースト圧、レスポンスともにアップする。

■4万8000円
■ガレージザウルス ☎04-2968-9212

GARAGE YAWATA

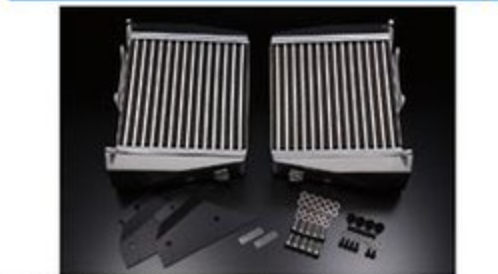


ハイパワーシステムKIT

後期 前期
中低速から高回転のブーストが安定し、トル
ク、パワーを向上。600ps級を狙えるパワ
ーアップキット。アクチュエーターインジェク
ター+フェールポンプ大容量インジェクター
ECUと組込み工賃がセットになっている。オ
プションでEVCもあり。

■59万6000円
■ガレージハ幅 ☎0569-26-1660

GReddy



GReddyインタークーラーKIT TYPE29F

後期 前期
ブーストアップでも600ps以上のポテンシ
アルを持つR35GTRの特性を考慮し、特に冷却
性能を重視したオフセットインターフィン仕
様のコアを使用。圧力損失は純正に比べて
0.05kg/cm大きくはなっているが、相反して温度
効率率は20%以上も優れる。パフ仕上げで鏡面
加工を施し、耐腐食性を向上。MY13まで適合。
■32万円
■トラスト ☎0479-77-3000

HKS



インタークーラーキット

後期 前期
コアの大容量化と専用エアガイドの相乗効果
で今までにない高い冷却性能を実現。さらに
エアガイドをカーボン製とすることでプレミ
アム感を演出。インタークーラーコアは大き
容量化したにもかかわらず、純正よりも軽量
に仕上がっており、運動性能の向上にも効果
を発揮する。エアガイド付きはMY11以降適合外。
■40万円(エアガイド付き)
32万円(エアガイドなし)
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

ARC



純正交換インタークーラー

後期 前期
圧力損失の低減を重視し、冷却効果とのバラ
ンスを両立した設計。トルクとレスポンスの
アップを実現。オールアルミ製でオーバーハ
ング部の軽量化にも大きな効果を発揮する。
ライトチューンからハードチューンまで幅広
く対応可能。

■34万8000円～39万8000円
■エアールシープレージング
☎0545-32-0525

BLITZ



SUPER SOUND BLOW OFF VALVE VD

後期 前期
従来品よりデュアルドライブ制御を継承。アル
ミダイカストボディを採用し多数のリップを設
ける事で、放熱性を確保した特徴的な本体とフ
ァンネル形状を採用。ベンチュリ形状のファン
ネルを採用し、シャープで迫力のある開放音を
実現。車検対応のサクシオンリターンタイプ
と、競技用の大気解放タイプの2タイプ。
■5万9000円～
■ブリッツ ☎0422-60-2277

SLR



Strengthened Actuator for R35GT-R

後期 前期
高回転時のブーストの低下を抑制。高ブー
スト時の圧のふらつきを抑え、ブーストの安定
に貢献する。ターンバックル式調整ロッドに
より左右圧の同調調整及びイニシャル圧調整
が可能。R35GT-R専用設計によりボルトオン
装着を可能とした強化アクチュエーター。

■6万円
■サンラインレーシング ☎086-209-1000

TOP SECRET



インタークーラーパイピングキット

後期 前期
タービン効率を最適化する目的に、純正より
も太い70φに設定。金属素材を使用したこと
で、吸気圧での変形や潰れを防いでいる。す
べてアルミ製を基本に、エンジンルームから
見えるパイプにはチタンを使用し、ハーフチ
タンタイプの2種類を設定。純正より約2kgの
軽量化を実現。取り付けに必要なシリコンホ
ースやクランプなども付属。
■15万円(アルミ) 21万円(ハーフチタン)
■トップシークレット ☎043-216-8808

HKS



インタークーラーパイピングキット

純正のゴムホース部分をアルミパイプ化する
ことで高過給時のホース破損を防止するこ
とができる。純正のφ60に対しφ65に大径化
し、高出力時の高流量にも対応する。ホース
はHKSロゴ入りパープルシリコンホースを
使用。スーパーSQV4とのセット(15万5000
円)の設定もあり。MY14未確認。

■10万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

GReddy



GReddy インタークーラーKIT TYPE29F フルキット RXサージタンク用

後期 前期
GReddy RXサージタンク装着車用にセットア
ップされたSPEC-R HG TYPE29 インターク
ーラーキット。専用のパイピングが付属し、
スマートに取り付けが可能となっている。
SPEC-R HG TYPE29インタークーラー
シリーズには、専用オプションとしてカー
ボン製ダクトの設定もあり。MY13まで適合。
■34万円
■トラスト ☎0479-77-3000

GReddy



GReddy インタークーラーKIT TYPE29F フルキット

後期 前期
GReddyタービンキットTD06-20Gの装着車
専用。SPEC-R HG TYPE 6ツインよりもコア
を1.5倍にサイズアップ。高い冷却効率が可能
となるクロスフローレイアウトを採用してい
る。純正エアクリナーBOX車は装着不可。フ
ルキットにはブローオフバルブが付属。専用
ウォッシャータンクが必要。MY13まで適合。
■34万円
■トラスト ☎0479-77-3000

GReddy



SPEC-R HG TYPE29コンバージョンキット

後期 前期
既にGReddy TD06-20Gタービンキット、も
しくはGReddyパイピングキットを既に装着済
みのユーザーがリーズナブルにHG TYPE29
インタークーラーを導入できるよう、パイピ
ング類を除いたキット。フルキットに同梱さ
れるブローオフバルブは付属しない。装着に
は専用ウォッシャータンクが必要。
■24万8000円
■トラスト ☎0479-77-3000



インダクションサポート&ホースクランプ

後期 前期

ハイブーストに設定した場合、純正インレットパイプの膨張により、ホースバンドが抜けるトラブルが起こる。純正のホースにこのアルミパイプを被せて膨張を防止し、更に強度の高いクランプと合わせることで抜けるトラブルを防止する。表面は硬質アルマイトで耐腐食性も高めている。

■4万6000円
■マインズ ☎046-857-3313



インタークーラーハードパイプキット

後期 前期

ハイブースト設定の際、ゴム製の純正インタークーラーパイプでは膨張が起こることでレスポンスの悪化を招いたり、純正ホースバンドが抜けてしまうトラブルも起こりがち。チタン製のパイプに置き換えることで強度アップと軽量化を実現。接続用シリコンホースと純正でも採用されているNORMA製のホースクランプもセットされている。

■13万円
■マインズ ☎046-857-3313



アルミインテークパイプセット

後期 前期

アルミインテークパイプセットに、トラスト製GReddyブローオフFVを同梱したキット。専用部品とすることでより信頼性を高められる。ブローオフFVは負圧による誤動作を防止し、初期加重を弱めたことで作動レスポンスが向上。高過給でのリリーフも防止している。

■16万5000円
■トラスト ☎0479-77-3000



アルミインテークパイプセット

後期 前期

タービン出口のインテークパイプからインタークーラー入口、インタークーラー出口からスロットルまでのパイプ仕上げアルミパイプ6本セット。高ブーストに対応するため、GReddyブローオフバルブ専用のフランジを採用する。純正リサキュレーションバルブは取り付け不可。MY13まで適合。

■11万5000円
■トラスト ☎0479-77-3000



ターボホースキット

後期 前期

高い耐久性と実績を誇るサムコ製のターボホースの10本セット。高強度設計により、高負荷時にもホース膨張、抜けといったトラブルもない。耐久、耐熱性に優れ、タービン性能を最大限に引き出す。純正形状を忠実に再現したホース形状により、信頼性の高いフィッティングを実現。カラーは15色を設定。

■11万8000円
■トップラインプロダクト ☎04-7190-1391



ビッグスロットル

後期 前期

スロットル径を2.5mm拡大し、流路面積を稼ぐと共にスロットル内部の段付きを最小限に修正。吸入抵抗を減らし、充填効率を最大限に引き出し、レスポンスアップやパワーアップに一役買う。MY11まで適合。MY12以降は対応未確認。

■8万5000円
■トライアル ☎072-369-3539



ビッグスロットル

後期 前期

スロットルバタフライ径を62φに大口径化し、吸入空気流量をアップさせ、パワーアップを実現する。基本はユーザーのスロットルボディを下取りして加工を施すメニュー。新品純正スロットルボディを用意し、加工することも可能。

■10万円(下取りあり) 22万円(下取りなし)
■田中工業株式会社(ジュンマシンショップ) ☎03-3920-4165



70mmスロットル

後期 前期

純正60mm径に対して、70mm径で新規製作したスロットルボディ。ハイパワーマシンには必要となる大量の吸気に対応するアイテム。ボディを新規製作することで純正加工品には無い大径化を実現している。アルミ製。スロットルモーターは純正を流用装着するため、信頼性も損なわない。

■26万4000円
■サブライブ ☎076-482-3751



RXスロットル

後期 前期

VR38の高出力化に対応したビッグスロットル。純正スロットル内径60φに対して68φまで内径を拡大させ、流路面積を増大。マシニングの高精度アルミ削り出しにより、スロットル内部は段付きの無いベンチュリー形状で、限界まで肉厚を落としたバタフライのシャフトを採用し、充填効率や吸入抵抗に対して極限まで性能を高めている。MY13まで適合。

■19万8000円
■トラスト ☎0479-77-3000

THROTTLE & SURGE TANK

スロットル & サージタンク



スーパーサージタンク

後期 前期

パワーアップを図った際に必要となる空気量を確保する大容量サージタンク。容量は純正比2.5倍とし、レスポンスを犠牲にすることなく1000ps級にまで対応させている。インテーク内径は56φの設定。専用のパイピングの設定あり(8万4000円)。タンク部のみバフ磨き仕上げ。

■40万円(専用パイピング 8万円)
■トップシークレット ☎043-216-8808



RXサージタンク

後期 前期

各気筒へ均等に分配できるようにフローシミュレーションによる解析を行って設計。スロットルの取り付け位置から見直し、タンク容量は最大出力だけでなく、低回転域の慣性過給の効率もふまえた純正比82%アップに設定。インテークポートはファンネル形状で中回転域の吸入効率とレスポンスを確保し、ポート径は純正の56φから58φに拡大。MY13まで適合。

■29万8000円
■トラスト ☎0479-77-3000



GTサージタンク

後期 前期

純正比200%の容量を持ち、チューニングエンジンにも対応した大容量サージタンク。インマニの全長を増やし、またコレクタータンク内部にファンネルを設置する事で中低速のトルクとパワーが向上、レスポンスのツキの良さも実現している。スロットル位置の移動があるが、インテークパイプの小加工で対応可能。

■57万円
■田中工業株式会社(ジュンマシンショップ) ☎03-3920-4165



ハイフローサージタンクフルキット

後期 前期

1000psオーバーを想定した、タンク別体式のサージタンクキット。高出力対応はもちろん、ビックアップ向上を狙いタンク容量を最適化。さらに高出力化の際に必要な燃料系を考慮し、追加インジェクター取り付け用デリバリーパイプもPRO KITとして専用設定している。

■37万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



ハイフローズスロットルシステム

後期 前期

内部表面にはダイヤモンド切削加工でミクロ単位で精度を追い込むことにより、理想的なベンチュリー形状とより鏡面的な仕上がりを実現。バタフライシャフトは、強度が保たれる限界まで肉厚を落とし、ビスのアタマに至るまで抵抗を低減。さらに専用設計のハイフローズスロットルシステム用VX-ROMの併用により、スーパーレスポンスを実現できる。

■12万6000円
■マインズ ☎046-857-3313



PLASMA DIRECT

後期 前期

ダイレクトイグニッションコイル専用ハイパワーチューニングコイル。点火エネルギーを増大させるとともに、通常1回だけのスパークを3回以上発生(マルチスパーク)させ、さらに2次電流値を純正コイルの約2倍にまで増大させることで燃焼効率を向上。エンジンの性能を引き出す。

■14万8000円
■OKADA PROJECTS ☎044-822-3341

ELECTRIC PARTS

電気系



SILICONE HOSE

後期 前期

純正タービンとエアインレットパイプをシリコン製ホース。ブーストアップ時には純正では高い確率でパイピング抜けるトラブルが起こることを防止する。4プライ構造で強度を高め、耐久性も向上させている。カラーはブルーのみ。MCR口入り。

■1450円
■エムシーアール ☎048-995-0131



サージタンク専用パイピング

後期 前期

スロットルの取り付け位置が純正から変更されるGReddy サージタンクを装着する際に必要になる、インタークーラー出口からサージタンクまでのパイピングセット。アルミ製のEUが実施するRoHS基準もクリアしている。そのため耐腐食性にも優れている。

■6万8000円
■トラスト ☎0479-77-3000



スーパーサージタンクプロ

後期 前期

スーパーサージタンクの性能を向上。内部の各インテークポートにはファンネルを装備し、タンク内の空気をより有効に各気筒へ送り込むことを可能としている。また、内部の段付き修正も行っている。表面はすべてバフ仕上げとし、耐蝕性も高まっている。

■50万円(専用パイピング 8万円)
■トップシークレット ☎043-216-8808



SE Pulser

後

鉛バッテリー内部の電極に起こり、バッテリーの劣化の原因となるサルフェーションの発生を抑制し、バッテリーの性能維持と性能劣化を復元する。電装系のパフォーマンスを引き出すとともにバッテリー本体の長寿命化を実現し、エコロジーとエコノミーを両立。

■7600円
■T.M.WORKS ☎0555-72-0546



IgniteMSI

後期 前期

ダイレクトイグニッション搭載車用に開発されたマルチスパークシステム。1千分の1秒以内に、低回転では3回、中回転では2回の点火を行うことで燃焼効率がアップ。従来の点火方式よりも大きなプラズマ拡散が発生させる。別途専用ハーネスが必要。

■3万4000円
■T.M.WORKS ☎0555-72-0546



Direct Power Harness kit

後期 前期

ダイレクトイグニッション車両のイグニッションコイル入力電圧の電圧降下を抑制するためのハーネス。常に安定したバッテリー電圧をイグニッションコイルに供給することで安定した強い点火を実現し、エンジンの性能を引き出してくれる。

■1万6000円
■T.M.WORKS ☎0555-72-0546



Ignite VSD alphaCI

後期 前期

電気負荷時の点火コイルへの電力供給を高次元で安定させパワーロスを抑える。また、Ignite VSDやVSD2、alpha16Vとの同時装着により、VSD効果をさらに高めることができ、レスポンスの変化を実感できる。ヨーロッパのEUが実施するRoHS基準もクリアしている。別途専用ハーネスが必要。

■1万5000円
■T.M.WORKS ☎0555-72-0546



Ignite VSD alpha16V

後期 前期

点火コイルへの入力電圧を16Vまでブーストアップし、さらに負荷時でも下がることを無くし、安定した電圧を点火コイルに供給。耐熱構造とするとともに、日本製自動車用パワーリレーを本体に内蔵。装着しやすさを高め、安定した電源供給の確保に成功。装着には別途専用ハーネスが必要。

■2万6000円
■T.M.WORKS ☎0555-72-0546

TOP SECRET



フューエルデリバリーホース

後期 前期

ハイパワーに欠かせないインジェクターの大容量化に合わせた高流量タイプのデリバリーパイプとその装着のためのフューエルホース。デリバリーはアルミ削り出し製。ホースにはF1でも使用される、BMRS製のホースを使用。アールズ製フィッティングと併せて高圧にも耐えられる信頼性を持つ。

■5万円
■トップシークレット ☎043-216-8808

SARD



FUEL DELIVERY KIT

後期 前期

美しい外観と高い性能を備えたデリバリーパイプとインジェクターのセット。本体はアルミ削り出しのブルーアルマイト処理。燃圧脈動を抑える純正パルセーションダンパーの装着も装着される。純正ホースまたはアールズAN#8にて接続。インジェクターは大容量で霧化に優れる7穴式。装着に必要なカブラーや端子も付属。

■14万5000円
■サード ☎0565-53-1166

GReddy



フューエルキットR35 GTR

後期 前期

ブーストアップからタービン交換まで、パワーアップチューニングを行った際に不足してくる燃料系の余裕を高めるキット。大容量フューエルポンプ×2、1000ccインジェクター/変換ハーネスコネクター×6、フューエルデリバリーチューブがセットになった、950psまで対応のキット。受注生産。

■29万8000円
■トラスト ☎0479-77-3000

HKS



フューエルアップグレードキット

後期 前期

VR38DETT/R35 GT-R専用で設定した燃料ポンプとインジェクターのセット。大風量タービン装着などによるパワーアップ時に必要となるインジェクター、燃料ポンプを商品化している。インジェクターは噴射量860cc、燃料ポンプ吐出量は純正の約1.5倍を誇る。

■11万8000円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

FUEL PARTS

燃料系

SARD



FUEL INJECTOR 900cc

後期 前期

大容量でありながら霧化に優れる7穴式インジェクター。純正デリバリーにボルトオン装着が可能で、ブーストアップなどのライトチューニング時でも安全マージンとしての装着も有効。装着に必要なカブラー・端子・ゴムカバーが付属。

■12万円
■サード ☎0565-53-1166

RH9



VR38用1300ccインジェクター

後期 前期

ハイレベルなチューニングに対応する1300ccの大容量仕様。優れた霧化特性により気化効率を高め、低温下での始動性も安定。VR38DETT専用設計でカブラーON取付が可能。インジェクター性能表も付属し、細かいセットアップを行う場合も便利だ。

■22万円
■CLUB RH9 ☎059-365-5105

CUSCO



大容量インジェクター

後期 前期

米国デッチワークス社製の大容量インジェクター。ハイチューニングを行ったエンジンが必要とする燃料を供給できる、余裕ある性能を持っている。供給能力に余裕があるため、エンジンの保護面でも有効となる。吐出量750cc/1000ccの2種類を設定。

■9万4000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

GARAGE SAURUS



920cc ASNU済インジェクターSet

後期 前期

大容量で高性能なEV14/7ホールインジェクターを専用カラーにてフィッティング。噴射パターンは、円すいで霧化・切れ共に抜群。優れた燃焼を実現してくれる。更にインジェクターチューニング装置のASNUマシンにて吐出量を合わせることで、各気筒の特性が合い、スムーズなエンジンの回りを実現する。

■11万1000円
■ガレージ ザウルス ☎04-2968-9212

GReddy



フューエルデリバリーチューブ R35 GTR

後期 前期

メインチューブの内径14φ、インジェクター取付部内径10φで、左右バンクの連結にはAN8耐燃料性テフロンホースを採用。燃料通路の絞りを無くし、大容量インジェクターの性能を活かすために必要となる流量を確保している。タービン交換などのハイチューニング時には必ず装着したいアイテム。MY13まで適合。

■7万3000円
■トラスト ☎0479-77-3000

SARD



FUEL PUMP R35 275ℓ/295ℓ

後期 前期

R35 GT-Rにボルトオン装着可能な大容量フューエルポンプ。275ℓと295ℓの2タイプがあり、スペックは燃圧5.0kg/cm²時で吐出量190ℓと220ℓとなる。リリーフ圧6.5kg/cm²。信頼性が高くトラブルの少ない日本製。

■5万8000円(275ℓ) 6万2000円(295ℓ)
■サード ☎0565-53-1166

CUSCO



大容量燃料ポンプ

後期 前期

エンジンチューニングでハイパワー化する際に必須となる燃料系統の容量アップ。高性能な大容量燃料ポンプに交換することにより、インジェクターに効率よく安定した高い流量の燃料を供給できるようになる。米国デッチワークス社製で容量265ℓ/h。車種専用インストールキット付属。

■2万3000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

AERO MOTIVE



ステルス325フューエルポンプ

後期 前期

アメリカのエアロモティブ社製のインタンク式大容量燃料ポンプ。吐出量は325ℓ/hの40psi (2.8kg/cm²) で、ブーストアップやタービン交換など、多くの燃料が必要なシーンでも確実な燃料供給を実現する。全長112mm、外径38mm。ポンプ単体のみで付属品はなし。R35には2個必要。

■3万5500円
■アイエーテック ☎076-240-8884

GReddy



フューエルインジェクターセットR35 (1200cc)

後期 前期

燃料の供給能力を高める、R35用大容量マルチホールフューエルインジェクターと変換ハーネスコネクターの6本セット。専用ケース付き。セットされるインジェクターは1200cc仕様。受注生産品。MY13まで適合。

■17万8000円
■トラスト ☎0479-77-3000

GReddy



フューエルインジェクターセットR35 (1000cc)

後期 前期

燃料の供給能力を高める、R35用大容量マルチホールフューエルインジェクターと変換ハーネスコネクターの6本セット。専用ケース付き。セットされるインジェクターは1000cc仕様。受注生産品。MY13まで適合。

■16万8000円
■トラスト ☎0479-77-3000

TOP SECRET



オイルキャッチタンク

後期 前期

クランクケース内に発生するブローバイガスをエンジンに戻さずにキャッチするタンク。タンク内に仕切りを設け、ガスとオイル分を分離し、ガスのみをインテークへ戻すことでエンジン内部をクリーンに保つ。アルミ製鏡面仕上げで容量は2ℓ。レベルゲージ付き。R35専用設計でスマートな取り付けが可能。

■4万5000円
■トップシークレット ☎043-216-8808

SAMCO



ENG O/Hホースキット・ブローオフバルブホースキット

後期 前期

信頼性の高いホースとして有名なサムコ製ブローオフバルブホースの2本キット。純正形状を忠実に再現したホース形状により、信頼性の高いフィッティングを実現。エンジンオーバーホール時の代替品にも最適。ホースカラーは15色を設定。ドレスアップパーツとしても効果的。

■1万1000円
■トップラインプロダクト ☎04-7190-1391

SABULIVE



セルリングプレート

後期 前期

セルモーターが噛み合うエンジンスタートのためのギアプレートを。純正のプレス製法の物に変えて削り出し製法で製作。始動時の抵抗の多いハイチューンエンジンでも、割れや振れなどのトラブルを防止している。

■14万8000円
■サブライブ ☎076-482-3751

RH9



ATIクランクダンパー

後期 前期

RB26エンジンで人気を博したクランクダンパーのVR38エンジン用。クランクブリーにダンパーを内蔵することで、高回転域で起こることがあるクランクの異常振動を抑えてメタルの損傷を防止できる。

■11万8000円
■CLUB RH9 ☎059-365-5105

ENGINE OTHERS

その他

MCR



OIL FILTER

後期 前期

分解、洗浄を可能としたエンジンオイルフィルター。内部のろ紙は純正に比べて熱膨張の影響を受けにくい設計。ろ過能力は約7倍。鉄粉除去のマグネットも内蔵している。外部ハウジングには耐久性に優れた6061T6アルミ材を使用している。

■2万3000円
■エムシーアール ☎048-995-0131

PWR



マグパワーIIオイルフィルター

後期 前期

チューニングエンジンに必須となるマグネット内蔵による鉄粉除去を性能を向上。ダスト除去力を向上しながらフィルター寿命は約1万kmのロングライフを誇る。さらに圧力損失もほぼゼロという低圧損化も実現。

■2000円
■パワーエンタープライズ ☎0545-30-9111

MINE'S



カーボンエンジンカバー

後期 前期

MOONCRAFTと共同開発により独創性のあるデザインを実現。素材に綾織りドライカーボンを使用することにより耐熱性が高くエンジンの熱による劣化を防止。高級感と軽量化を実現している。ボルトオン設計なので容易に取り付けが可能。重量は純正の0.6kgに対して0.4kgとなっている。

■18万円
■マインズ ☎046-857-3313

NordRing



エンジンカバー

見た目の美しさに加え、フィンの形状を工夫することでエンジンルーム内の空気を整流する効果も持たせている。エンジンルーム・シユラウドと組み合わせることにより、一層の冷却効果を発揮。ドライカーボン製のために高級感も抜群。別途クリア塗装も可能で、ツヤあり、8分ツヤ、ツヤ無しの3種類から選択できる。

■9万円
■ノルドリンク ☎042-568-2135

GARAGE YAWATA



オイル ディスパーザー

後期 前期

ブーストアップ時に増えるブローバイガスによってエアクリナーが汚れたり、排気ガスがオイル臭くなるなどの症状を抑えるオイルキャッチタンク。ブローバイを一旦タンクでキャッチするが、エンジンへ戻る構造を採用している。

■3万8000円
■ガレージ八幡 ☎0569-26-1660

CONTROL PARTS

[コントロールパーツ]

掲載データは 2016年9月1日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN R35 GT-R

電子制御の多いR35には効果の高いチューニングメニュー

R35はエンジン、トランスミッション、姿勢制御などに至るまで、ありとあらゆる面で電子制御がなされており、ある意味、電子制御の塊と言えるクルマだ。それを活かしたチューニングを行うためには、その制御を行うコンピュータが大きな比重を占める。特にエンジンやミッションのECUは、純正ECUを使用したままOBDコネクタ経由で書き換えを行うメニューも多い。また、外部機器の接続でもカプラーオンで済むものも多くなり、手軽さという面からも導入しやすいものになっている。これらのアイテムで+αのパフォーマンスを引き出したい。

後期 = MY11~に適合。類型型式DBA
前期 = ~MY10に適合。類型型式CBA
汎 = 汎用アイテム

ESPRIT



M/Cコンピュータ

後期 前期
ノーマルGT-R用のコンピュータ・プログラミングを徹底的に解析し、サーキット走行に適したプログラムを開発。鈴鹿サーキットにおける実地テストを繰り返し、ブースト制御、燃料マッピング等を全面変更。エスプリが求めるGT-Rの味を追求したコンピュータ。

■13万円
■エスプリ ☎059-370-8080

WASTE



ECU-TEK

後期 前期
エアフロ容量がオーバーする領域はDジェトロ制御を行い、通常領域はエアフロによるハイブリッド制御を実現。燃費性能、排気ガス浄化性能を犠牲にせずにハイパワーを可能にする。ミッション制御も最新のプログラムを使用することで、ATモードでも小気味よいシフトレスポンスを発揮する。

■28万7000円
■ウエストスポーツ ☎084-981-5061

WING



ECM

後期 前期
ブーストはもとより、燃料マップや点火マップ、スロットルマップ、バルブタイミングなど多岐に渡るまで変更し、バランスのよいパフォーマンスアップを実現。気持ちよく走れることをコンセプトに開発したECMプログラム。MT用プログラムは別途6万円となる。

■17万円
■ウイングタケオ ☎059-363-2104

NISMO



スポーツリセッティング TYPE-2

後期 前期
サーキットでの使用をターゲットにしたTCMとECMのセット。過給圧の特性を変更し、低速～中速域での中間加速を向上。シフトの応答性も高め、ドライバビリティも向上している。年式により、適合や制御が異なるので要確認。ほか、スピードリミッターのみ変更したTYPE-1の設定もあり。日産の車両保証も継続される。

■30万円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423

MAIN ECU

メインコンピュータ

GARAGE SAURUS



Power-ECU

後期 前期
一台一台、走行データを元にプログラムする、完全現車合わせセッティングのエンジンECU。各種リミッター、オートクルーズ速度、エンジン冷却ファンの制御などまで自在に設定が可能。トランスミッションのECUのセッティングも可能。アップグレード対応も入る。

■14万8000円～
■ガレージ サウルス ☎04-2968-9212

MCR



SWAT ROM RACING

前期
HKS製EVCVを使用し、セッティングを可能としたモデル。変更内容は「STREET」と同じだが、よりシチュエーションに合わせた高密度なセッティングが可能としたモデル。装着時は、別途HKS EVCVが必要となる。

■12万9000円 (MY07/08)
18万9000円 (MY09/10)
■エムシーアール ☎048-995-0131

MCR



SWAT ROM STREET

前期
スピードリミッター、回転リミッター、ラジエーター電動ファン始動ポイント、スロットルマップ、可変バルブタイミング、過給圧、燃料マップ、点火マップ、オートクルーズ設定速度の変更を行ったハイパフォーマンスモデル。

■12万4000円 (MY07/08)
18万4000円 (MY09/10)
■エムシーアール ☎048-995-0131

MCR



SWAT ROM スピードリミッターカット

前期
ライトなスポーツ志向ユーザー向けに、純正スピードリミッターの変更とオートクルーズの最大設定車速の変更のみを行ったモデル。安全マージンを削ることなく、GT-R本来の高いマシンパフォーマンスを体感することが可能となる。

■9万8000円 (MY07/08)
15万8000円 (MY09/10)
■エムシーアール ☎048-995-0131

ESPRIT



M/C M/Mコンピュータ

後期 前期
エスプリのエンジン用コンピュータ (ECM) に併せて、同じ手順により最適な制御を開発したミッション用コンピュータをセット。相互に最適な制御を行うことで、相乗効果の高いパフォーマンスを実現してくれる。要純正コンピュータユニット下取り。

■18万円
■エスプリ ☎059-370-8080

TOP SECRET



PROCESSコンピュータ

後期 前期
R35GT-Rが持つポテンシャルを、安全かつ最大限に引き出すプログラムを実現。のべ100台以上の使用実績も持つ。スピードリミッター解除、回転数リミッター変更、スロットルマップ、オートクルーズの変更のみのSTEP1と、STEP1ベースに現車あわせて細部までセッティングできるSTEP2の2種類。後期はMTのプログラム書き換えも必要。

■12万円～
■トップシークレット ☎043-216-8808

SLR



エンジンECU

後期 前期
スピードリミッター解除のみのSTEP1と、フルメニューのSTEP2を設定。STEP2は燃料と点火タイミングの最適化、スピードリミッター解除やREVリミットの変更に加えバルブタイミングやスロットル特性も変更し、パフォーマンスを最大限に引き出す。オートクルーズのリミッターも変更可。TCM (T/Mコンピュータ) も書き換え可能。

■5万5000円～
■サンラインレーシング ☎086-209-1000

SABULIVE



オリジナルECU Map

後期 前期
イギリスのEcuTek社のソフトを使用したオリジナルマップ。前輪後輪のスリップ差を検出した高度なトラクションコントロールやローンチコントロール中のブーストコントロールなど多彩なオプションを持つ。純正ハンドルのスイッチへの機能割り当ても可能。標準では4種類のマップを選択できる。

■26万5000円
■サブライブ ☎076-482-3751

GARAGE YAWATA



ECUブーストUP

後期 前期
ECUのプログラムでブーストアップを実現するデータ書き換えメニュー。純正の制御が生きるために緻密な制御ができ、サブコンピュータを使用しないため、配線をキズ付けたりする心配も無く、トラブルの心配も少ない。

■17万8000円～
■ガレージハ幅 ☎0569-26-1660

GARAGE YAWATA



スピードリミッター解除

後期 前期
スピードリミッターを解除し、クルマのパフォーマンスをいっただけでも発揮できるようにするエンジンECUプログラミング。同時に前期へ後期用データをインストールなど、多様なメニューをラインアップしている。GTR NISMOにも対応可能。

■12万8000円～
■ガレージハ幅 ☎0569-26-1660

Power house amuse



ハイトックROM タービンSPL

後期 前期
タービン交換仕様の1200ps対応ECUプログラミング。タービン交換時にはハイトックROM独自のリタードコントロールを利用することで安定した出力を可能としている。ブースト圧は250kpaまで対応。全て現車セッティングのみ対応となる。09以降はMTコンピュータのデータの変更が必要。(プラス6万円)

■19万8000円
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055

Power house amuse



ハイトックROM HBL

後期 前期
ECUに加えてブーストコントローラーを使用したハイブーストパッケージ。ブーストリミッター解除も可能。最大ブースト170kpaをほこり、ハイチューンにも対応。クルーズコントロール速度、スロットル開度の適正化なども可能で、詳しくは要問合せのこと。MY09以降はMTコンピュータデータの変更が必要。

■15万8000円
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055

Power house amuse



ハイトックROM BBL

後期 前期
ブーストアップでパワーアップを図るベースパック。プログラムのみでブースト1.0kpaに上昇させ、馬力を30ps、トルクを5kgmの向上を達成。同時にマフラーの交換を行う事で効果が高まる。そのほかクルーズコントロール速度、スロットル開度の適正化など、詳しくは要問合せ。MY09以降はMTコンピュータデータの変更が必要。

■13万8000円
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055

Power house amuse



ハイトックROM スピードカット

後期 前期
ノーマルECUの書き換えにてスピードリミッター解除を行うプログラム。書き換え時には同時にクラッチ調整も行われるため、よりダイレクトかつ良好な操作感を実現できる。全車イモビライザーにも対応。MY09以降のモデルはMTコンピュータの書き換えも必要となる。(プラス6万円)

■11万8000円
■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055

TRIAL



TRY FORCE ECU

後期 前期
最新のプログラム編集ソフトで、スピードリミッターやレブリミッターの変更はもちろん、燃調、点火時期、バルブタイミング、電子制御スロットルマップなどを最適化。スムーズかつパワフルな車に変えることが可能で、540ps～550psも実現。年式によりプログラムの内容と価格の変動あり。

■12万円～
■トライアル ☎072-369-3539

SABULIVE



SGTR

後期 前期

UK Syvecs社のSGTRキット。純正コンピュータの制限に左右されことなくCANBASアダプターにて各種データを設定可能。Wi-Fiのテレメトリーシステム「Syvecs」にて各種情報をリアルタイムに携帯端末に送信、表示することもできる。リアルタイム通信機能や純正のミッションコントロールとも連動したハイパフォーマンスコントロールユニット。

■69万円
■サブライブ ☎076-482-3751

MIDORI



コンピュータユニット

後期 前期

各制御MAPを最適化することでパワー、レスポンスともに向上させ、さらなる性能を引き出すことが可能。ダイナミック+実走行にも対応し、車両ごとの特性等も考慮して様々な走行条件で厳密なセッティングが行われるため、より理想的なフィーリングが実現できます。純正盗難防止システムやイモビライザーも使用可能。

■18万円～(標準仕様)
35万円～(現車あわせ仕様)
■緑整備センター ☎045-933-1101



VX-ROM

後期 前期

純正コンピュータの高度で複雑な制御をそのまま活かしてGT-Rのポテンシャルを十分に発揮させるプログラム。スピードリミッター、燃調、点火時期、可変バルブ、クルーズコントロール (MAX170km/hに設定拡大) など多岐にわたるコントロールを実現。純正車両防盜システム、イモビライザー機能も使用可能。MTコンピュータの書き換えも必要。

■18万6000円～
■マインズ ☎046-857-3313

PRO SHOP SCREEN



オリジナルECUチューン

後期 前期

ストリートからサーキットまで、スクリーンのノウハウを活かして開発。ノーマルエンジンからブーストアップ仕様、タービン交換を行っている1000馬力仕様までで各種チューニングに対応可能なプログラムを用意。MY14は未確認。

■12万7600円～
■PRO SHOP SCREEN ☎022-348-3761

PHOENIX'S POWER



アプリケーションCPU

後期 前期

独自のカスタムマップを制作して、ブースト圧のコントロールやミッションに負担の掛からないローンチスタート等、多彩で繊細やかな制御を行うプログラムを実現。メインCPUプログラムに加えてオプションを追加していくスタイルで理想の機能性を完成させられる。ミッションECUにも対応する。

■24万8000円～26万8000円
■フェニックスパワー ☎0774-48-1157

COBB



アクセスポート

後期 前期

エンジン/ミッションの各種データを手軽に書き換えることができるアイテム。COBB社のデータを使用し、スピードリミッターのカットなどエンジン系はもちろんのこと、ミッションではクリーブ量や伝達トルクを任意に変更できる。DECK製データも設定あり。現車セッティングも対応可能。MY14は未確認。

■15万円
■デッキ ☎0561-84-8999

RaceChip



Ultimate

後期 前期

コンピュータ本体のデータはそのまま、書き換えなどを伴うことなく、車両の最大設定値までパワー・トルクを向上させ最適な加速フィーリングを生み出すサブコンピュータ。純正ECUデータに触れないため、万が一純正復帰が必要になった場合でも容易に対処が可能。

■10万円
■T.M.WORKS ☎0555-72-0546

ProRacing



ProRacing OBD TUNING BOX

後期 前期

OBD IIポートに接続し、CAN通信機能に割り込むことで、主に空燃比を変更するサブコンピュータ。特に低中速域でのパワーとトルクを向上し、シャープでトルクフルな走りが可能となる。装着もカプラーオンのため、煩雑な配線や、それによるトラブルの発生も抑えられる。

■3万3000円
■T.M.WORKS ☎0555-72-0546

SUB COMPUTER

サブコンピュータ

SABULIVE



Syvecs

後期 前期

同社のFULLコンピュータ「SGTR」に接続し、機能を拡張するユニット。Wi-Fiを利用し、ワイヤレスで携帯端末へデータを通信。リアルタイムで各種データの表示を行うことが可能となる。

■FREE
■サブライブ ☎076-482-3751

Syvecs



R35 4WDコントローラー

後期 前期

純正ユニット間に割り込ませることで装着する、完全カプラーオンの駆動切り替えユニット。駆動は4WDとRWDで行い、操作は純正のスイッチのコマンド操作にて切り替えを行う。ブレーキラインにラインロックを装着することで、バーンアウトすることも可能となる。

■8万3000円
■サブライブ ☎076-482-3751

HKS



ATSC

後期 前期

フロントトルク配分を任意で適正值となるようにコントロールするトルクスプリットコントローラー。フロントトルク配分高めることで高負荷走行時に発生するオーバーステアを解消。安定した走行が可能となる。フロントトルク配分は4段階で設定可能。専用ハーネスにより、カプラーオンで装着が可能。MY14未確認。

■8万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

GRddy



AVC R35

後期 前期

エアフロメーターの電圧補正を行うアダプタ。純正エアフロはツイン使用でも最大680psくらいまでしか計測出来ないが、装着することにより、口径70φで最大850ps、80φで約1000psに対応する空気量を計測可能となる。入力電圧5V時、出力電圧4.5V。ツインエアフロにも対応。

■2万5000円
■トラスト ☎0479-77-3000

BLITZ



SBC TypeS / TypeR

選

高流量にも対応する小型高性能ソレノイドバルブを採用したブーストコントローラー。高いブーストの安定性と立ち上がりレスポンスを実現している。TypeSはシングル、TypeRはツインソレノイドバルブ仕様となり、マニュアル制御で2つの制御チャンネルを設定可能。ノーマルから300kPaまで幅広いブースト圧に対応。

■3万5000円～
■ブリッツ ☎0422-60-2277

HKS



VAC

後期 前期

後付けタイプのスピードリミッター解除装置。後付けタイプのため、純正ECUのバージョンアップをおこなってもスピードリミッター解除機能は損なわれることがないのが魅力。純正のスピードメーターやマルチファンクションディスプレイのままで180km/h以上の領域の車速表示も可能。

■オープン
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

SIECLE



OVERTAKE BOOSTER

後期 前期

シンプル操作と強力な加速を求めるユーザー向けのスロットルコントローラー。スイッチオンだけで超強力な加速を実現する。モードは3段階から設定できる。ブースター作動時は「OVER TAKE」の文字がLEDディスプレイに浮かび上がり、ドライバーを刺激する。

■2万円
■ジェイ・ロード ☎03-5746-0720

SIECLE



レスポンスブースター

後期 前期

有機EL採用で視認性と操作性が向上した電子スロットルコントローラー。アクセルレスポンスの鋭さを重視したパワー特性のスポーツモード、実走行データからフィードバックしたエコモードなど、全12モードを搭載。シーンを問わずマルチに使用できる。

■2万5500円
■ジェイ・ロード ☎03-5746-0720

OGS



TC-VersionS

後期 前期

本体とモニター部をセパレートしたスロットルコントローラー。全9種類のプログラムでスポーツからコンフォート、エコモードまで選択可能。踏み間違ひによる急発進防止、ブレーキ優先システム、盗難防止装置などの機能も搭載。ピアノブラックのボディに、表示部は赤文字と白文字の2種類。

■2万9300円
■オージーシステム ☎03-3438-4113

Do-Luck



DTM II

後期 前期

Gセンサーの信号に補正を加える事で、前後のトルク配分を変更する事を可能とするユニット。前後のトルク配分を任意に作動させる2種類のモードや、ドライバー自身が調整できるモードなど多種類の設定が可能。ELディスプレイも備え、後からGの確認なども可能。Gセンサーの出力端子も備える。

■7万8000円
■ドゥーラック ☎045-471-0500

Do-Luck



DAS Do-Luck AWDスイッチャー

後期 前期

トランスミッションのコントロールに介入するサブコンピュータ。フロントとリアの駆動配分のコントロールを行い、スイッチの切り替えだけでフロントの駆動を抑え、バーンアウトやドリフトが可能になる。

■6万円
■ドゥーラック ☎045-471-0500

BLITZ



Sma Thro

後期 前期

コンパクトな本体とマウント方法を選べる新型スイッチを採用し、スマートな取り付けを実現したモデル。リーズナブルな価格ながら、制御モードは全10種類を標準設定し、必要にして十分な性能を実現している。MY13まで適合。

■2万9800円
■ブリッツ ☎0422-60-2277

BLITZ



Thro Con

後期 前期

アクセルレスポンスを自在に制御。新たに視認性の高いVA方式液晶をコントローラーに採用。制御方法と特性が異なる合計20のモードを標準搭載し、シャープからマイルドまで、好みに合ったフィーリングを実現する。MY13まで適合。

■5万円
■ブリッツ ☎0422-60-2277

COOLING PARTS

[冷却系]

掲載データは2016年9月1日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN R35 GT-R

ハイパワーエンジンの発する熱への対処が重要

R35はハイパワーマシンがゆえに、自身のパワーユニットが発する熱が大きいことがデメリットと言える。その熱は、場合によってはエンジンそのもののパワーダウンを招いてしまったり、影響する部分の劣化などにも直結してしまうのだ。そんなトラブルを防止し、好調を維持するためには耐熱対策が重要だ。エンジンや駆動系の冷却にはラジエーターやオイルクーラーが一般的だが、それには導風板などの周辺アイテムも整えて性能を引き出したい。また遮熱材も効果的で、活用したいアイテム。熱を防ぎきれない場所などを熱害から守る事が可能となる。

後期 = MY11~に適合。類別型式DBA
前期 = ~MY10に適合。類別型式CBA
汎 = 汎用アイテム

RADIATOR

ラジエーター

■=コア材質
■=コア層数

OIL COOLER

オイルクーラー

COOLING OTHERS

冷却その他



サーキットトリプルラジエーター

後期 前期
■アルミ ■3層
最新のトリプルコアを採用した高効率ラジエーター。純正とほぼ同面積ながら、高い冷却効率を発揮し、高負荷なサーキット走行にも対応する。水温を低く安定させられることにより、DCTの油温も抑えられる効果も発揮。エアコンなどにも悪影響は無い。

■19万8000円
■ガレージ八幡 ☎0569-26-1660



レーシングラジエーター

後期 前期
■アルミ ■2層
レース車両にも搭載実績を持つ高性能ラジエーター。放熱効果を向上させながらも軽量化を実現。部品設計から製作まで職人たちの技が注ぎ込まれた純国産品。その他、クルマの仕様に合わせての特別オーダーも可能。

■要問い合わせ
■大和ラジエーター製作所 (DRL事業部)
☎082-509-0666



レーシングラジエーター

後期 前期
■アルミ ■2層
国産の超軽量オールアルミ製ワイドコアを使用し、ボルトオン装着可能な範囲内で最大限のコア面積を確保。冷却水容量は純正比30%アップ。コア部のフィンやタンク形状を最適化し、特殊放熱塗料を塗布。サーキット走行も可能なレーシングスペックとなっている。MY07~09に適合。

■18万8000円
■サード ☎0565-53-1166



ミッションオイル&デフオイルクーラーキット

後期 前期
サーキット走行などの過酷な条件下でのオイルの温度上昇を抑え、駆動系トラブルを未然に回避。また、温度上昇によるオイルの劣化も抑えることができる。汎用キットのため、ミッション、デフ、共に使用可能。

■8万9800円
■キャロッセ ☎027-352-3578



デファレンシャルオイルクーラー

後期 前期
サーキットのような過酷な状況下でデフオイルの温度が高くなり、潤滑性能が落ちてしまうことを防止。オイルの適切な温度管理を可能とし、過熱による劣化進行も抑えられる。MY07~10に適合。

■25万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



DCTフルドクーラー

後期 前期
サーキット走行から街乗りまで安定したシフトフィーリングの確保とクラッチ・ミッションの保護を目的として開発。単に冷却性能の向上だけでなく油温の安定性にも重点をおいている。コアや配管、エアダクトなどがキット化される。MY14未確認。

■25万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



純正交換エンジンオイルクーラー

後期 前期
車両ごとの専用設計で安定した冷却性能を確保し、安定して適正なエンジン油温を維持。エンジン内部の温度上昇によるトラブルを未然に防ぐ。完全純正交換タイプで、周辺のパーツは純正を使用するため、クーラー本体のみとなる。

■23万5000円
■エアールシープレージング
☎0545-32-0525



GTクーリングパネル

後期 前期
バンパーより流入した空気を逃すことなくラジエーターやインタークーラーへ当たる導風板。広範囲を覆うことで効果を高め、ドレスアップにもなる。取り付けは純正のボルトを使用してのボルトオン。半ツヤクリア塗装仕上げ。

■9万4000円
■ガレージディフェンド ☎052-409-9200



R35 ラジエーターホース

後期 前期
車種専用で設定したオリジナルラジエーターホースの3本セット。純正を上回る耐久性を実現しており、高負荷な環境が長期間続いたとしても膨張や破れなどを起こさず、トラブルを防止できる。[REVOLUTION] ロゴも入り、チューニングのイメージもアップさせられる。

■1万8000円
■ガレージマック ☎026-254-7333



クーラントホースキット

後期 前期
独自の積層構造による抜群の強度に加え、耐熱、耐久性に優れ、エンジンルームの高温環境下での劣化を抑制。オプションを含め15色のカラーを設定しドレスアップ効果も高い。取付けは純正のホースバンド、もしくは別売の高耐久バンドを使用する。

■3万円
■トップラインプロダクト ☎04-7190-1391



リザーバタンク

後期 前期
アルミ製大容量リザーバタンク。純正は樹脂製で容量も少ないためキャビテーションを起こしやすい。水温が上昇しやすい症状が改善される。水量が確認できるレベルゲージが付属する。容量は、純正に比べて大容量化されているSPEC-Vよりも更に多い2.3ℓとなる。

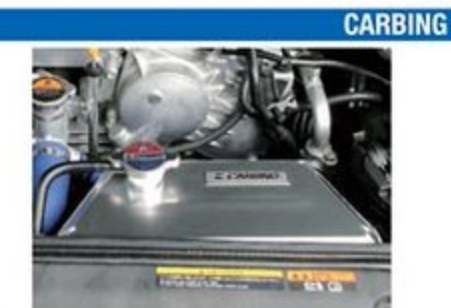
■6万8000円
■トップシークレット ☎043-216-8808



ラジエーターリザーバタンク

後期 前期
樹脂製の純正のラジエーターリザーバタンクをアルミで製作し、耐久性を向上。内部にはエア混入を防ぐための仕切りが施され、レベルゲージも装備。ラジエーターキャップは開弁圧1.5kg/cm²の、高圧仕様が付属する。エンジンルームのドレスアップにも効果を発揮。

■6万8000円
■田中工業株式会社 (ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165



リザーバタンク 35GTR専用

後期 前期
内部に特殊な仕切り板を装着することで、冷却水に混入したエアを確実に除去し、ラジエーター本来の性能を引き出す。A5052アルミ材のアルマイト仕上げ。ラジエーターキャップは純正を使用する。取り付けはボルトオン。

■4万7000円
■オクヤマ ☎045-934-5334



カーボンラジエーターシュラウド

後期 前期
フロントバンパーとレインフォースの間を塞ぎ、ラジエーターやインタークーラーの冷却効率を高めるアイテム。リアルカーボン製のために軽量なことも魅力。取付けは純正同様の固定によって完了する。

■4万5900円
■ゼルパフォーマンス ☎045-253-8668



DCTクーラーキット

後期 前期
純正の水冷式のヒートエクスチェンジャーの容量不足を解消するために設定。左側フロントフェンダー内に空冷オイルクーラーコアを装着する。純正ヒートエクスチェンジャーも併用することで低温始動時も冷却水でDCTオイルを最適な温度に保つ。MY13まで適合。

■22万5000円
■トラスト ☎0479-77-3000



エンジンルームシュラウド

エンジンルームの外周部を覆う、エンジンルームシュラウドをリアルカーボンで製作。ラジエーターを通過した熱気をエンジンルームへこもらせることなくボディ下面へ導く効果をもつ。ドライカーボン製のために高級感も抜群。別途クリア塗装も可能で、ツヤあり、8分ツヤ、ツヤ無しの3種類から選択できる。

■19万4000円
■ノルドリンク ☎042-568-2135



ラジエーターキャップ

後期 前期

純正ラジエーターキャップに対して開弁圧を1.5kg/cmに設定することにより、冷却配管内の圧力を高め沸点をアップ。ラジエーターの冷却効率を高め、オーバーヒートを抑制できる。純正のラジエーターキャップが劣化した場合の補修用としても使用可能。

■2800円
■田中工業株式会社(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165



電動ファンコントローラー

汎

電動ファンを任意に設定した温度で回転させることができるコントローラー。早期からの電動ファン稼働で水温を低く保てる。温度センサーは2つ付属し、水温計用途以外にも油温計など、もう1系統の温度を表示可能。さらに電圧の表示も可能となっている。

■1万円
■クールナッツ ☎045-800-3157



ミッションエアガイド

前期

純正アンダーカバーにボルトオンで装着できるエアガイド。装着することによってフロア下を流れる走行風を取り入れ、ミッションへ導風することで、温度を下げる効果を発揮する。MY10まで適合する。

■1万8000円
■サブライブ ☎076-482-3751



M/T Oil Cooler Adapter

後期 前期

ミッションオイルクーラーを装着する為のアダプター。EARL'Sの#6フィッティングに対応するネックを備え、ステンレスメッシュホースが仕様しやすくなる。クーラントUターンホース付属。アルミ製アルマイト仕上げで耐久性も高い。

■2万5000円
■サンラインレーシング ☎086-209-1000

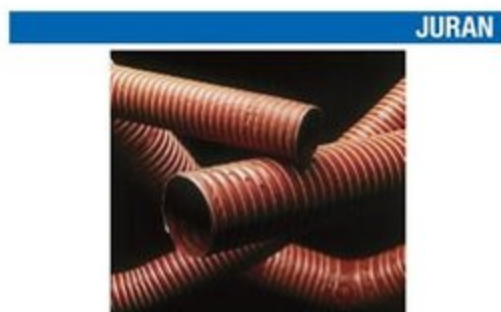


Air Duct Funnel

汎

エアダクトホースと組み合わせるアルミ製ファンネルキット。吸入方向での使用時には漏斗作用で効率良く外気を導入できる。カラーはレッドとブルーの2色。ホースとの確実な接続に使用できるホースバンドも付属。

■2700円(50φ) 3000円(75φ)
3300円(100φ)
■タニダ ☎052-871-3741



High Temp. Air Duct Hose

汎

外気をダイレクトに引き込み、ブレーキの熱ダレ、タービントラブル等を未然に防ぐ。レースでの使用を前提にした耐熱・耐摩耗性を高めたシリコンコートガラスクロス製。

■6300円~6万円
■タニダ ☎052-871-3741



Heat Protector

汎

マフラーの排気熱により、ボディやエアロパーツが焦げてしまうことを防止するアイテム。取り付けはテープにより貼り付け。表面はスポーティなヘアライン仕上げ。

■1365円
■タニダ ☎052-871-3741



Thermo Block

汎

エンジンやタービンから発生する熱を約90%遮断する、アルミ箔転写済みガラスクロス。粘着テープ加工品のほか、糊なしや大判タイプを設定し自由自在な使い方を可能としている。

■2400円~8600円
■タニダ ☎052-871-3741

HEAT PROTECT ITEM

過熱防止アイテム



スーパーレーシングエアファンネル

汎

エアの吸入口に装備することで、吸気効率が上がるファンネル。漏斗形状により、吸気口直前の空気だけでなく周囲の空気も効果的に取り込むことが可能となる。アルミ製とカーボン製がある。

■2625円~3675円(アルミ丸型)
5250円~7350円(カーボン丸型)
8400円(カーボン角型)
■ミノルインターナショナル ☎03-5706-1888



スーパーレーシング エアダクト

汎

表面にグラスファイバー、内面にアルミクロスを採用した4層構造で、耐熱性、遮熱性、耐久性を高めたエアダクトホース。サイズは、φ50、φ75、φ100の3種類を用意。

■6300円~2万7300円
■ミノルインターナショナル ☎03-5706-1888



スーパーサーモヒートシールド

汎

GTマシンなどの隔壁にも使用されるヒートシールド。耐炎カーボン素材をアルミ材でサンドイッチして製作。エンジンなどからの熱を強力に遮断してくれる。取り付けは製品裏面の粘着と、アルミテープを併用する。

■3570円~3万3600円
■ミノルインターナショナル ☎03-5706-1888



スーパーサーモプロテクトチューブ

汎

むき出しのハーネスやオイルラインを熱から守るチューブ型の遮熱材。スリット入りで取付も簡単。ダブルクロスタイプと、ガラスクロスを追加したトリプルクロスタイプがある。

■2520円~4830円
■ミノルインターナショナル ☎03-5706-1888



スーパーサーモクロス

汎

エンジンなどから発生する高熱を遮熱・保護する断熱クロス。表面は熱を反射する特殊アルミクロスを採用。裏面はグラスファイバーと耐熱カーボン炭化繊維の2種類から選択が可能。

■1680円~1万2600円
■ミノルインターナショナル ☎03-5706-1888



Racing Coolant XT

汎

ライトチューン車まで対応するストリート用クーラント。オールシーズンに対応した仕様で、内容量は4ℓ(濃縮タイプ)。ハイグレードなXTやHTもラインアップ。

■6800円(4ℓ)
■タニダ ☎052-871-3741



エンジンクーラント



遮熱セラミックコーティング

汎

エキマニやサージタンク等、の熱を伝えたくないパーツへの施行サービス。980℃までの耐熱を誇り、傷や油にも強いセラミック塗装を施す。400mm×400mm×500mmサイズまで対応する。

■要問合せ
■レーシング パッション リンクス ジャパン
☎03-6361-9821



ヒートプロテクターリング

汎

耐熱・耐摩耗のほか、剥離や引裂、変色にも強いアルミクロス。高熱を発するブレーキなどの機器の周辺に使用し、熱害を防ぐ。リングタイプなので、特にボールジョイントやダストブーツなどに取り付けしやすい。耐熱温度は1600℃を誇り、アイディア次第でさまざまな用途に使用できる。

■2600円
■ムーンフェイス ☎0566-75-4455



ヒートプロテクターシート

汎

アメリカのアルミクロスメーカー「ジェンテックス社」が独自の技術で開発した耐熱・耐摩耗アルミクロス。ブレーキディスク横のボールジョイントやセンサーなどに巻き付けて装着することで熱から保護する。耐熱温度は1600℃を誇る。

■2600円
■ムーンフェイス ☎0566-75-4455



スーパーサーモLLCタイプSプラス

汎

ライトチューン車両までに最適なスポーツクーラント。TMBグリエサーを配合し、素早い熱交換による確実な冷却が可能。2種類の消泡剤により全ての回転域で気泡を抑える。

■3360円
■ミノルインターナショナル ☎03-5706-1888



スーパーサーモLLCタイプRプラス

汎

チューニングエンジンに対応したTGBグリエサー配合のロングライフクーラント。エチレングリコールベースでオールシーズン使用が可能。

■3360円(2ℓ) 6090円(4ℓ)
2万8350円(20ℓ)
■ミノルインターナショナル ☎03-5706-1888



スーパーサーモLLCタイプPGプラス

汎

主成分にプロピレングリコールを採用し、熱交換スピードに優れるTGBグリエサーが配合されたクーラント。不凍効果は-20℃を確保しているので通年使用可能。

■3990円(2ℓ) 7140円(4ℓ)
3万3600円(20ℓ)
■ミノルインターナショナル ☎03-5706-1888

DRIVETRAIN

【駆動系】

掲載データは2016年9月1日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN R35 GT-R

駆動の伝達ロスを抑えパワーによるトラブルも防止する

いくらパワーを発揮したとしても確実に路面へ伝達できなければそれは宝の持ち腐れ。特にスポーツ走行も視野に入れるならば、L.S.D.で根本的なトラクション向上チューニングを行いたい。また、駆動系はR35の弱点のひとつ。ハイパワーがゆえにハードな連続走行では熱や耐久性の問題で不調や破損も見受けられる。トランスミッション本体の強化策も考慮しておくのがベターだ。

後期 = MY11~に適合。類別型式DBA
前期 = ~MY10に適合。類別型式CBA
汎 = 汎用アイテム

ATS



メタルLSD

後期 前期
F R 材 金属 WAY 1.5/2 トルク
オイルスロースルータイプのS型プレートを採用することで、理想的なオイル潤滑を実現。熱ダレが少なく安定した効きやメリハリのあるロック特性を可能にしている。
■12万9000円~
■エイティース ☎086-286-9331

ATS



カーボンLSD SPEC1,3,4

後期 前期
F R 材 カarbon WAY 1.5/2 トルク
扱いやすさや静粛性を確保しつつレスポンスを向上。高インシャルトルク仕様ながらアンダーステアを抑制し、ウェット路面でも安定した走行が可能。
■17万8000円~
■エイティース ☎086-286-9331

NISMO



フロントL.S.D.

後期 前期
F 材 金属 WAY 1.5 トルク 3.0kg
フロントのトラクションを大幅に向上。ターニンでの効きを抑えた1.5WAYと、低めのインシャルトルクでターニンの回頭性を高めている。
■14万円
■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



GT L.S.D. Pro Carbon

後期 前期
R 材 カarbon WAY 2 トルク 6.0kg
クラッチディスクにカーボン材を使用。高い耐久性と優れた過渡特性が魅力。プレートは片側5枚仕様となる。基本性能はGT L.S.D.と同様。
■33万円
■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



GT L.S.D.

後期 前期
R 材 金属 WAY 1.5/2 トルク 8.0kg
クラッチ面積を55%増大し、枚数も20枚に増加。確実なロックと過渡特性を実現し耐久性も向上。カム角組み換え可。
■14万円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423

L.S.D.

リミテッドスリップデフ

F/R = フロント用/リア用
M = クラッチプレート材質
WAY = 作動方式
トルク = インシャルトルク

Kansai SERVICE



フロントLSDシリーズ

後期 前期
F 材 金属 WAY 1
トラクション性能を向上させながら、扱いやすさを犠牲にすることのないナチュラルなフィーリングを実現したフロント用ワンウェイLSD。用途に合わせて3種類の仕様が設定される。
■19万6000円
■Kansaiサービス ☎0743-84-0126

GARAGE SAURUS



OS製スーパーロックLSD Saurus-SPEC

後期 前期
R 材 金属 WAY 1.5 トルク
ザウルスオリジナルで、OS製スーパーロックLSDをチューン。タイムだけでなく、走りやすさも考慮した特性。
■23万8000円~
■ガレージ ザウルス ☎04-2968-9212

OS GIKEN



TCD (トラクションコントロールデフ)

後期 前期
R 材 金属 WAY 1.5 トルク 10kg
オイル循環システムを採用し、コンフォート性能をさらにアップ。シーンに適した究極のトラクション性能と、究極のクオリティを実現している。
■30万円
■オーエス技研 ☎086-277-6609

OS GIKEN



スーパーロックNEO

後期 前期
R 材 金属 WAY 1.5 トルク 10kg
LSDが作動タイミングを積極的にコントロールして、究極のトラクション性能とコンフォート性能を両立。100%ロックの実現でライフが驚異的に長いことも魅力のひとつ。
■19万1000円
■オーエス技研 ☎086-277-6609

ATS



ハイブリッドLSD

後期 前期
F R 材 カarbon or 金属 WAY 1.5/2 トルク
クラッチプレートにカーボン材と金属材料を組み合わせたハイブリッドLSD。プレート比率は変更可能で、セッティング幅が広い。受注生産品。
■仕様により変動あり
■エイティース ☎086-286-9331

ATS



サイレントLSD

後期 前期
F R 材 金属 WAY 1.5/2 トルク
メタルLSD特有のチャタリング音を抑えながら、適度なロック性と操作性を実現しており、ストリートユーザーにピッタリ。カム角度の変更を可能となっている。
■13万8000円~
■エイティース ☎086-286-9331

SABULIVE



GTC-T800

後期 前期
イギリスのDCT専門家をパートナーに設計開発。高機能、高摩擦な複合材料を使用。16枚のフリクションプレートと14枚のスチールプレートで構成されており、ハイパワーにも対応する。
■15万2000円
■サブライブ ☎076-482-3751

SABULIVE



GTC-4WD CLUTCH

後期 前期
摩擦係数を高めたフロント側クラッチディスクの強化品。滑り気味になりやすい純正の対策として使用する。純正では単品販売が無いため、補修部品としても使用することが可能。
■21万円
■サブライブ ☎076-482-3751

TRANSMISSION PARTS

トランスミッションパーツ

HKS



トランスミッション強化オイルパン

後期 前期
ハニカム構造設計の高強度アルミ鋳造製法により、ミッションケースの剛性を大幅に向上。内部部品への負荷も軽減され、ギアの歯当たりも改善するなど、ミッションのライフ向上にも効果大。アンダーカバーに加工が必要。
■8万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

DRIVETRAIN OTHER

駆動系その他

TOP SECRET



2.4速&6速強化ハイスピードギア

後期 前期
レシオ 0.709 (純正: 0.796)
ネココーポレーションと共同開発した強化ギア。また、6速はギア比が純正の0.796から0.709にハイギアード化されており、最高速狙いにも最適。安心感も高まる。
■80万円
■トップシークレット ☎043-216-8808

TOP SECRET



1速強化ギア

後期 前期
純正
スタートでの破損の不安感を排除するために開発された強化タイプの1速ギア。ギアの歯幅が純正よりも約2mm厚くなっており、ハイパワー&大トルクにも対応する。
■22万円
■トップシークレット ☎043-216-8808

SSP



1000馬力対応クラッチ パッケージ

後期 前期
材質の変更と拡大したコンパンド幅で最大限の馬力とトルクに対応するクラッチディスク。ディスク枚数も16枚に増加し、ディスク間距離の最適化でレスポンスも向上する。
■22万円
■レーシング パッション リンクス ジャパン ☎03-6361-9821

SABULIVE



GTC-T1000

後期 前期
1000psにも対応。クラッチはカーボン製プレートを含む計18枚で構成し、完全削り出しのクラッチバスケットと非溶接タイプのアウトカーリアの採用で、剥がれや割れとは無縁。
■95万円
■サブライブ ☎076-482-3751

GReddy



DCTフルード

後期 前期
ハードチューニング車両でのスポーツ走行に対応。極限領域におけるパワーレインの保護、効率的な動力伝達、摩耗粉発生の低減を徹底追及して開発された、フルシンセティックベース高性能DCTフルード。
■12万円
■トラスト ☎0479-77-3000

GARAGE YAWATA



ドライブシャフトスペーサー

後期 前期
車高ダウンした車両や、ハイパワーチューニングを行った車両で発生する、左フロントのドライブシャフトのジョイントが外れるトラブルを防止できる。アルミ製で、専用強化タイプボルトも付属する。
■12万8000円
■ガレージハム ☎0569-26-1660

SSP



削り出しオイルパン

後期 前期
オイル容量を0.5ℓ増加し、表面にはフィンが設けられたことで冷却効率が向上。6061アルミ材の削り出し強度が高く、耐久性が向上し、過酷な環境下でも良好なシフトフィールを維持する。
■15万5000円
■レーシング パッション リンクス ジャパン ☎03-6361-9821

GReddy



DCTビレットオイルパン

後期 前期
新設計のバッフルプレートを採用し、あらゆる走行状態においてもオイルの空吸い防止。また、ドレンを2カ所追加したことで、オイル交換時のオイル残りを防ぐこともできる。装着はボルトオン。MY13まで適合する。
■8万円
■トラスト ☎0479-77-3000

SUSPENSION & STABILITY

[サスペンション&剛性]

掲載データは 2016年9月1日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN R35 GT-R

電子制御を活かすバランスに優れたセットアップが重要

R35のダンパーはコクピットから減衰力調整ができるダンブトロニックが特徴。そんな事情もあり、アフターパーツも純正ダンパーをリメイクするものや車高調にできるアイテム、車高調ながらダンブトロニックに対応するものまであるのが特徴的。もちろん、コンベンショナルなダンパーでシンプルな性能を求めるのも一つの手だ。また、姿勢制御をしっかりと使うためにはトータルバランスを重視したセットアップが大切。特に太いタイヤを装着する場合などは、アーム類なども適切に選択することでしっかりタイヤを接地させるセットアップを行いたい。

後期 = MY11~に適合。類別型式DBA
前期 = ~MY10に適合。類別型式CBA
汎 = 汎用アイテム

TEIN



SUPER RACING

レーシングフィールドでの経験と技術をそのままフィードバックして開発した高性能フラッグシップモデル。完全伸縮別減衰力調整機構で高度なセッティングにも対応。スプリングは別売だが、推奨レートはF 16.0/R 10.0 kg。同社のEDFCシリーズにも対応する。

■TEIN ☎045-810-5501

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	別売	16×16段	36万6000円

TEIN



MONO SPORT

「走るよろこび」を追求したセッティング。ADVANCE M.S.V.の搭載で減衰力調整範囲を大幅に拡大しつつ、優れたステアレスポンスと路面追従性を実現。減衰力の調整でストリートからサーキットまでをカバーできる実力を備える。EDFCシリーズにも対応する。

■TEIN ☎045-810-5501

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 16.0/R 9.0	16段	19万8000円

OHLINS



オーリンズDFVネジ式車高調整モデル TypeHAL

GT-Rの圧倒的なパワーを確実に路面に伝え、なおかつ快適性も高次元で両立すべく、オリジナルのDFVをチューニング。減衰力特性やスプリングレートは走行ステージに合わせたオーダーメイドシステムを採用。装着にはスカイラインセダンの純正部品が別途必要となる。

■カロツツェリアジャパン ☎03-5851-1852

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 14.0/R 8.0	20段	42万8000円~

NISMO



スポーツサスペンションキット

国内の主要サーキットでの確実なタイムアップを実現しつつ、ストリートでの走行安定性の向上を両立。OHLINS BTOモデルをベースにリセッティングを行ったモデル。NISMO大森ファクトリーもしくは全国のNISMOパフォーマンスセンター限定。工賃込み。MY10まで適合。

■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	段数	価格
MY07-10	F 18.0/R 8.0	20段	59万3000円

全長調整式ダンパー

○ = オーバーホール可能
仕 = 仕様変更可能

バネレート単位 = kgf/mm
※表組み内の「段数」欄の「純正」は、純正ダンブトロニックのことを示します

SPIRIT PERFORMANCE



SPIRIT RACING SHOCKS

自社工場にてハンドメイドで製作。基本構成は走行用と別の3タイプを設定するが、ほぼオーダーメイド対応となりあらゆる走行環境に対応する。オーバーホールやリセッティングの柔軟性にも優れる。

■スピリットパフォーマンス ☎042-516-9550

対応分類	バネレート	段数	価格
SPEC-S	F/R オーダー	20段	34万8000円
SPEC-N+	F/R オーダー	20段	30万8000円
SPEC-N	F 16.0/R 12.0	20段	28万8000円

ENDLESS



FUNCTION.COM T TYPE

完全オーダーメイドでどんな環境にも最適なセッティングを提供するFUNCTION.COMシリーズ。T-TYPEはスチール製のシェルケースを採用。更に耐蝕性の高いニッケルメッキを施し、耐久性を高めたモデル。リーズナブルな価格も魅力。減衰調整は6段のロータリーバルブか、30段のニードルタイプから選択可能。

■エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	オーダー	6段・30段	24万3000円~

ENDLESS



FUNCTION.COM A TYPE

完全オーダーメイドでどんな環境にも最適なセッティングを提供するFUNCTION.COMシリーズ。A-TYPEは軽量なアルミ製シェルケースを採用し、バネ下重量を軽減。無電解ニッケルボロメッキでコートし耐摩耗性・耐熱性を大幅に向上。スプリングはエンドレス独自のX COILが付属。アッパーマウントも選択可能。

■エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	オーダー	6段・30段	29万7000円~

HKS HIPERMAX



MAX IV SP

ハイクリップラジアルタイヤを想定したスポーツの真骨頂ともいえるモデル。スポーツ走行で刻々と変化するタイヤや路面状況、それによるトラクションの変化を的確に補足し、ドライバーの直感に訴えるストレートなフィードバックを実現。ダンパー、スプリング、アッパーマウントのセット。

■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 16.0/R 12.0	30段	37万円

HKS HIPERMAX



MAX IV GT

ストリート~ワインディングでの快適性とローダウンによるスタイリッシュ性を追求しつつ、走りの性能も充分備える。普段の足がメインに考えた快適性で同乗者への気遣いは無用。ローダウンを追及される方にお薦めのサスペンションキット。購入後、ボルトオンで装着できるフルキット。

■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 16.0/R 8.0	30段	35万円

Aragosta



TYPE-SS

シングルチューブのTYPE-Sをベースに、さらに細かいセッティングを実現するために、減衰力の伸び縮み個別調整が可能な別体タンクを搭載。2wayと3wayタイプの2種類を設定。

■トップラインプロダクト ☎04-7190-1391

対応分類	バネレート	段数	価格
2way	F 14~24/R 10~20	20×20段	58万円
3way	F 14~24/R 10~20	20×20×12段	62万円

Aragosta



TYPE-S

スポーティな走り応えと乗り心地を高次元で両立。前後ピロアッパーマウントや特殊コーティングを施したアルミシリンダーなど、最高峰のスペックで仕上げている。ストリートからサーキット走行会まで、シチュエーションを選ばずパフォーマンスを発揮。

■トップラインプロダクト ☎04-7190-1391

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 16.0/R 10.0	20段	38万円

DECK



ダンブトロニック全長調整式サスキット

独自のピストンや、鍛造ジュラルミン製フリーピストンによる正確な減衰力は、高いロードホールディングと運動性能を引き出す。仕様の多さにも魅力。要純正ダンパー下取り。

■デッキ ☎0561-84-8999

対応分類	バネレート	段数	価格
標準	オーダー	純正	48万円
全長調整+別タンク	オーダー	純正	68万円
全長調整+別タンク調整式	オーダー	純正	88万円

D2JAPAN

サスペンションシステム

走行用途別に様々なスペックを標準設定。ストリートはラバーアッパーマウントとして乗り心地を確保。スポーツ走行は2WAY、スーパーレーシングは3WAYの減衰調整を設けるなど、用途によって多彩なスペックを準備している。ストリートは1年の保証付き。

■D2JAPAN ☎022-779-6512

対応分類	バネレート	段数	価格
ストリート	F 16.0/R 8.7	36段	20万8000円
ドラッグ	F 14.0/R 7.5	36段	25万8000円
ラリー	F 18.6/R 12.0	36段	25万8000円
アスファルト	F 18.6/R 12.0	36段	25万8000円
スーパー	F 18.6/R 9.8	36×24段	31万8000円
レーシング	F 26.0/R 22.0	36×18×18段	39万8000円

BC RACING



ZR DAMPER KIT

別体タンクの装備でダンパーオイルの容量を稼ぐとともに、完全独立の伸び30段、縮低速15段、縮高速12段の3Way減衰力調整を搭載した同社のフラッグシップモデル。細かな減衰力調整はもちろん、放熱性にも優れるためタレも少なく確実に減衰力を維持する。

■BCR CO.,LTD. ☎03-5789-5975

対応分類	バネレート	段数	価格
ZR	F 18.0/R 12.0	30×15×12段	37万8000円

BC RACING



ER DAMPER KIT

BRダンパーの特性を兼ね備えながら、サーキットでの使用をメインとした構成のモデル。別体のサブタンクを装備することで、伸び側、縮み側の2WAYで減衰力を完全に個別に調整可能とし、細かなセッティングを実現している。

■BCR CO.,LTD. ☎03-5789-5975

対応分類	バネレート	段数	価格
ER	F 18.0/R 12.0	30×30段	31万8000円

BC RACING



DR DAMPER KIT

低速域から減衰力を立ち上げるダブルディグレスレシバルブを採用し、高速域で上がりすぎの減衰力をカット。街乗りの段差やギャップ等の落っ下Gを軽減させ、快適性を重視したモデル。アッパーマウントはゴムとピロを選択可。

■BCR CO.,LTD. ☎03-5789-5975

対応分類	バネレート	段数	価格
RS-TYPE	F 12.0/R 10.0	30段	24万8000円
RA-TYPE	F 12.0/R 10.0	30段	25万8000円
RH-TYPE	F 12.0/R 10.0	30段	26万8000円

BC RACING



BR DAMPER KIT

ストリートとスポーツ走行を両立して使用可能とするマルチモデル。全長調整式はローダウンによるストローク不足を解消。ゴムアッパーとピロアッパー、Fピロ/Rゴムアッパー仕様の3種類の設定があり、1年保証も付属。

■BCR CO.,LTD. ☎03-5789-5975

対応分類	バネレート	段数	価格
RS-TYPE	F 12.0/R 10.0	30段	18万8000円
RA-TYPE	F 12.0/R 10.0	30段	19万8000円
RH-TYPE	F 12.0/R 10.0	30段	20万8000円

Aragosta



TYPE-SA

内部パーツ全て独自設計。pnpモデルはカブラーオン純正スイッチに対応し、純正では成し得ないアクティブ制御を実現。ACEモデルは専用ECU&コントローラーが付属し、5段階の減衰力プリセットが可能。コースに応じたセッティングも可能としている。

■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
pnpモデル	F 16.0/R 10.0	3段	48万円
ACEモデル	F 16.0/R 10.0	5段	58万円



DAMPER ZZ-R Spec-C

別タンクを設け、オイル量を増大することで微低速域からでも十分に減衰力を発揮するとともに、伸縮独立の減衰力調整を可能にしている。減衰力を高次元でバランスさせることで、サーキットに特化せず、ストリートを含めて幅広く対応する。MY07-12に適合。Spec Vは未確認。

■ブリッツ ☎0422-60-2277

対応分類	パネレート	段数	価格
ALL	F 22.0/R 14.0	32×32段	26万8000円



DAMPER ZZ-R

減衰力調整、単筒式、全長調整式を採用しながら、リーズナブルな価格を実現。幅広いシチュエーションに対応するダンパーキット。オーバーホールは、従来のメーカー預かりではなくカートリッジ先出しとし素早い対応を実現。長期に渡って使用することができる。MY07-12に適合。Spec Vは未確認。

■ブリッツ ☎0422-60-2277

対応分類	パネレート	段数	価格
ALL	F 18.0/R 12.0	32段	16万8000円



別タンク式サスペンション

スポーツダンパーとしての性能を追求して開発。オイル容量を稼げ、しなやかな動きを実現し、耐熱性も高まる別タンクを装備。そのため、減衰力も完全に伸縮別で調整可能となり、微細なセッティングを可能としている。

■Biot ☎042-568-0717

対応分類	パネレート	段数	価格
ALL	F 16~22/ R 14~18+4	16×12段	42万8000円



Type Cinq

スポーツ走行専用モデル。減衰力の初期の立ち上がりを追求したうえに、ショック全長も短く設定し、フラットな路面で高いステアリングレスポンスを発揮するように開発。サーキットユースを中心にユーザーに最適なキット。ハイグリップラジアルタイヤ、またはSタイヤでの使用を推奨。

■Biot ☎042-568-0717

対応分類	パネレート	段数	価格
ALL	F 22.0/R 18+4	12段	要問合せ



Type trois

Biotのラインアップ中、最も特性をスポーツ走行に振ったモデル。リアのスプリングは接地性を高めるためにツイン仕様とし、GT-Rならではの姿勢制御も有効に活用できるようになっている。動きがしなやかで、ストリート走行も十分にこなす。

■Biot ☎042-568-0717

対応分類	パネレート	段数	価格
ALL	F 16.0/R 14+4	12段	32万8000円



CRIMSON SUSPENSION KIT SPEC-AA

サーキットユースをメインに考えたサスキット。SPEC-AAA同様の軽量仕上げて運動性能も向上。サーキット向けの設定ながら純正のような突き上げは皆無で、ストリートユースも苦にならない。アッパーマウントはゴムブッシュタイプ。リーズナブルな価格も魅力。

■エムシーアール ☎048-995-0131

対応分類	パネレート	段数	価格
ALL	F 14.0/R 8.0	20段	32万6000円



CRIMSON SUSPENSION KIT SPEC-AAA

CRIMSONサスペンションキットのフラッグシップモデル。動きの良さでストリートからサーキットまでシチュエーションを選ばずに対応。パーツはアルミ材をメインに使用し、軽量に仕上がっているため運動性能も向上する。純正ダンブトロニックシステムを使用。

■エムシーアール ☎048-995-0131

対応分類	パネレート	段数	価格
ALL	オーダー	純正	68万円



オリジナル アラゴスタサスペンション 別体タンクモデル(3way)

街乗りでの快適性、高速やワインディングでのステアリングレスポンスと、巡航性能等を高次元で両立。減衰力は伸び20段、縮みロー12段、縮みハイ11段で独立して調整可能。基本はツインチューブ構造だが、シングルチューブモデルの設定もあり（41万円）。

■ウエストスポーツ ☎084-981-5061

対応分類	パネレート	段数	価格
ALL	F 18.0~R 16+3~	3way	65万円



オリジナル アラゴスタTYPE-SA

アラゴスタTYPE-SAをベースにオリジナルセッティングを実施。こだわりの味付けにより高いパフォーマンスが手軽に体感可能。アラゴスタのラインアップにあるpnpモデルとACEモデルそれぞれを設定している。

■ウエストスポーツ ☎084-981-5061

対応分類	パネレート	段数	価格
SA pnpモデル	F 16.0/R 10.0	3段	51万円
SA ACEモデル	F 16.0/R 10.0	5段	61万円



Spec S

高いコストパフォーマンスと強度を重視した堅実な設計を実現。ダンパーの基部となるアッパーマウントには航空機で採用されるジュラルミン素材を使用している。スプリングにはSwift製を採用し、パネレートのオーダーも可能としている。

■ラルグスリテール ☎050-3532-0165

対応分類	パネレート	段数	価格
ALL	F 12~18/ R 10~16	32段	16万円



ダンブトロニック車高調

純正のダンブトロニックシステムに対応し、スタンダードは街乗りで快適に走れ、コンフォートは高速クルージング、スイッチを「R」にすれば、サーキット走行も視野に入れたスポーツモードと、コクピットから自由自在にコントロール可能とした車高調キット。

■トップシークレット ☎043-216-8808

対応分類	パネレート	段数	価格
ALL	F 14.0/R 8.0	純正	50万円



TMダンパー車高調

完全受注生産、フルオーダーメイドのため、本格的なサーキット仕様からストリート仕様まで幅広く対応。走りのステージに応じてパネレート設定可能。オイル容量を稼げ、よりハイパフォーマンスな別タンク式もあり。純正のダンブトロニック機能を使用できるのも魅力。

■TMワークス ☎0761-75-3338

対応分類	パネレート	段数	価格
標準	オーダー	純正	50万円
別タンク	オーダー	純正	70万円



REX RacingサスペンションKIT

ストリートからサーキットまで、純正ラフラットタイヤを使用時の乗り心地から攻めの走りまで追求。シンプルな構成で、リーズナブルな価格を実現している。スプリングレートは変更可能。写真は他スペックモデルイメージとなる。

■ガレージ ザウルス ☎04-2968-9212

対応分類	パネレート	段数	価格
ALL	F 14/R 8	16段	25万8000円



REX“ダンブトロニック”サスペンションKIT

純ストリートからハイスピード領域まで対応する懐の深さを実現。純正ラフラットタイヤでの乗り心地から攻めの走りまで、最高の性能を追求。純正ダンブトロニックシステムを使用できる車高調整キット。パネレートは標準のほか、ユーザーによって変更も可能。

■ガレージ ザウルス ☎04-2968-9212

対応分類	パネレート	段数	価格
ALL	F 14/R 8	純正	42万5000円(要下取)



SC DAMPER SYSTEM γ

剛性、耐久性が高いスチールシェルを採用。ダストブーツなどの防錆対策も施され、劣化を抑えている。スポーティなハンドリングを実現できる。スプリングはHYPERCOが付属。パネレートの選択も可能。

■カインドテクノストラクチャー ☎050-3532-5017

対応分類	パネレート	段数	価格
ALL	F 12~18/ R 10~16	30段	16万5000円



フォースサスペンションキット

MIDORIとミハエル・クルム氏が共同開発したサスペンション。一般走行からサーキット走行までも視野にセッティングが可能な3wayタイプを採用。縮みハイスピード15段、縮みロースピード15段、伸び20段となっている。それぞれが干渉しない完全独立調整で、繊細な調整が可能。より上質で爽快な走行を実現。

■緑整備センター ☎045-933-1101

対応分類	パネレート	段数	価格
ALL	オーダー	3way	60万円



ESTA FULL SPEC SUSPENSION III

本格的なサーキット走行を可能にするスペックを備える。SACHS製の別タンク式ショックアブソーバーをベースにエスプリオリジナルセッティングを施したダンパー。減衰力の調整に対してリニアに反応するため、セッティング変更の効果もわかりやすい。ストリート仕様とサーキット仕様の2種類を設定している。

■マインズ ☎046-857-3313

対応分類	パネレート	段数	価格
ALL	F/R 12.0~	3Way	120万円



ESTA FULL SPEC SUSPENSION II

SACHS製の別タンク式ショックアブソーバーをベースにアイバッハもしくはハイバコスプリングを組み合わせる。ストリートからサーキットまで、緻密な設定を望むドライバーに最適。独立したバンプとリバンプの調整が可能な2WAYタイプ。標準はピロアッパーだが、ゴムアッパー仕様も可能。

■マインズ ☎046-857-3313

対応分類	パネレート	段数	価格
ALL	F/R 12.0~	36段×720°	95万2000円



特注3WAY車高調KIT

ストリートからサーキット、ゼロヨンまでオールラウンドにこなす、幅広い適応能力が魅力のサスキット。減衰力の3WAYは縮みハイスピード11段、ロースピード12段、伸び20段で、きめ細やかなセッティングを可能としている。

■フェニックスパワー ☎0774-48-1157

対応分類	パネレート	段数	価格
ALL	F 18.0/R 14.0	20×11×12段	62万円



別タンク式ダンブトロニック車高調

同社のダンブトロニック車高調に別体タンクを装備。ダンブトロニックによって3段階で大きく仕様を調整できるうえに、別タンクで縮み側の減衰をクリック調整可能。サスの動きだしの部分の特性を変化させられ、より高度なセッティングを可能としている。

■トップシークレット ☎043-216-8808

対応分類	パネレート	段数	価格
ALL	F 14.0/R 8.0	純正	68万円



Version 3

V-3特有の特殊構造のバルブが、バンプなど急激な突き上げに対しては瞬時に減衰力を弱め、ゴツゴツした乗り心地を感じさせないセッティング。減衰力は伸び側16段、縮み側12段の2way調整式。特許取得済みの構造により、1クリックでも乗り味の変化を体感することができる。ダンパーとスプリングのセット。

■橋本コーポレーション ☎075-761-7351

対応分類	パネレート	段数	価格
ALL	F 14+2/R 8+2	16×12段	67万6000円



Quantumサスペンションキット

ハイパフォーマンスで評判のクアンタムダンパーをベースにエスプリオリジナルセッティングを施したダンパー。減衰力の調整に対してリニアに反応するため、セッティング変更の効果もわかりやすい。ストリート仕様とサーキット仕様の2種類を設定している。

■エスプリ ☎059-370-8080

対応分類	パネレート	段数	価格
ストリート	F 16.0/R 14.0	一段	46万円
サーキット	F/R 18.0	一段	46万円

プリロード調整式
ダンパー

○=オーバーホール可能
仕=仕様変更可能

パネレート単位=kgf/mm

※表組み内の「段数」欄の「純正」は、純正ダンブトロニックのものを示します



ミドリアラゴスタ セミアクティブ

一般道から高速道路、ワインディングをスポーティかつ快適にクルージングできる、上質感を備えた乗り心地を実現。純正のダンブトロニックシステムに対応し、スイッチでの乗り心地の調整も可能としている。現在開発中。

■緑整備センター ☎045-933-1101

対応分類	パネレート	段数	価格
ALL	オーダー	純正	60万円



アラゴスタサスペンションキット 3way

R35GT-Rの性能を最大限に活かすための専用セッティングを実現。用途に応じたセッティングを行うフルオーダーメイド仕様。減衰力はバンプ側の低速域15段と高速域15段、リバンプ20段の独立調整できる3way機能により、好みのセットアップも自由自在。

■緑整備センター ☎045-933-1101

対応分類	パネレート	段数	価格
ALL	オーダー	3way	58万円

NordRing



コンフォートスペック

純正ビルシュタインをベースに、ディバイディング・ピストンの材質を樹脂からアルミ製に変更。微小ストローク域の凹凸吸収性が飛躍的に高まり、フラット感が向上。さらに「R」モードの減衰力を基準車よりも高めることでサーキット走行を十分に楽しめる。車高は-0.5,-1.0mmの3段階。GT-R特別指定部品。

■ノルドリンク ☎042-568-2135

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	純正	純正	70万円

純正形状
ダンパー

○＝オーバーホール可能
仕＝仕様変更可能

バネレート単位＝kgf/mm

※表組み内の「段数」欄の「純正」は、純正ダンブトロニックのことを示します

Power house amuse



R1アジャスティングサスケット

純正ビルシュタインショックを車高調整式へグレードアップできるキット。ストリートからサーキットをターゲットにした仕様。純正ダンブトロニックを最大限使用し、高速巡航時に安定性をさらに高める。MY09モデル以降に取り付け可能。

■パワーハウス・アミューズ ☎0438-30-0055

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 20.0/R 12.0	—	24万8000円

KW



Clubsport 3way

Clubsport 2wayでは満足できないプロフェッショナルなドライバーに向けて、より細かいセッティングを可能としたモデル。減衰力は伸び側16段、縮み側ハイスピード14段、縮み側ロースピード6段の3way調整式となっており、別体タンクによりそれぞれが完全独立で調整できる。

■橋本コーポレーション ☎075-761-7351

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 17+2/R 10+2	16×14×6段	91万6000円

KW



Clubsport 2way

KW Version-3をベースに、週末にそのままサーキット走行を楽しむサンデーレーサー向けにセッティングを変更。KW特有の上質な乗り味はそのままに、サーキットを攻めることができる懐の深い足回りに仕立てている。減衰力は伸び側16段、縮み側12段の2way調整式。

■橋本コーポレーション ☎075-761-7351

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 17+2/R 9+2	16×12段	66万6000円

Swift



Swift Racing Springs

専用材高強度鋼線H5S・TWを使用した耐久性の高い直巻きスプリング。内径や自由長、バネレートと豊富なバリエーションからチョイス可能。端部は線が接触していないオープンエンドタイプでプリロードセッティングも有効に使える。本体が軽量なことも魅力。

■2万1000円～2万5000円(2本)
■東京発条製作所 スウィフト事業部
☎03-3732-4112

Swift



SPORT MACH

むやみに車高を落とさず乗り心地を考えた車高ダウン値とスプリングレートに設定。耐疲労性へタリ性に優れた鋼材（高張力2000N/mm）を使用し、軽量化によりバネ下重量を軽減。路面追従性も向上。MY11以降不可。

■東京発条製作所 スウィフト事業部
☎03-3732-4112

対応分類	バネレート	ダウン量	価格
ALL	F 15.0/R 7.0	F・15～20/ R・10～15	8万円

SPRING

スプリング

Aragosta



Aragosta CUP

ローダウンによる、スロープや段差での路面干渉を回避できるエアリフトアップユニット。操作は運転席のスイッチで手軽に行え、短時間で車高をUP/DOWN可能。ダンパー部分は通常のコイルオーバータイプなので、サスペンション性能をスポイルしてしまう事も無い。フロント左右のみの2CUPキットと前後4CUPキットあり。

■22万円(2CUP) 40万円(4CUP)
■トップラインプロダクト ☎04-7190-1391

HYPERCO



PERCH

スプリングのストローク時に起こる、スプリング自体のツイスト（ねじれ）や、端部の並行度のズレなどを吸収。スプリングがより正確にストロークできるようになり、設計本来の性能を発揮できるようになる。セッティング変更の感度や効果も高まる。ID（スプリング内径）58φ、60φ、65φ用の3種類。

■5万8800円
■ミノルインターナショナル ☎03-5706-1888

DAMPER PARTS

ダンパー周りアイテム

HYPERCO



HYPERCO

ストローク中のバネレート変化がきわめて少ないリニアな特性が特徴的。モータースポーツ界でも高いシェアを誇るアイテム。内径、全長、違いなどで豊富に設定されるメインスプリングのほか、テンドラスプリングやヘルパースプリングなどの設定もあり。バネレートはボンド表記。

■2万9400円～(メインスプリング)
1万6800円(ヘルパースプリング)
■ミノルインターナショナル ☎03-5706-1888

rana



ラーナスプリング

ストローク時の安定したレート維持と癖のないリニアな特性を実現。明確なスプリング特性が足回りセッティングを容易にし、トータルでのパフォーマンスアップに貢献。さまざまなダンパーに対応する直巻きスプリング。

■1万円(1本)
■トップラインプロダクト ☎04-7190-1391

TEIN



ED FC ACTIVE PRO

内蔵のGセンサーで減衰力を自動調整。通常の前後Gに加えて旋回G制御が追加され、走行状況に応じて自動で減衰力を4輪個別に調整することも可能。GPSキットの追加で速度による制御も追加できる。

■6万7500円(本体セット)
6600円(GPSキット)
■テイン ☎045-810-5501

TEIN



ED FC ACTIVE

モーターとの接続をワイヤレスにし、取付作業を簡略化したモデル。G感応調整モードなどを搭載し、自動で積極的な減衰力のコントロールを実現。オプションのGPSキットで速度による制御も可能としている。

■4万7500円(本体セット)
6600円(GPSキット)
■テイン ☎045-810-5501

TEIN



ED FC II

車内から減衰力調整を可能にする電動減衰力コントローラ。従来のED FCをブラッシュアップし、コストパフォーマンスに優れた新価格に設定。走行ステージに合わせて、手軽にセッティングを楽しむことができる。

■2万9500円(本体セット)
■テイン ☎045-810-5501

TOP SECRET



H.A(ハイドロリックアジャスター)

スイッチ操作で最大30mmまでの車高アップを可能にしたアイテム。段差などで一時的に車高を変化させることでエアロパーツと路面の接触を防止できる。トップシークレット製ダンブトロニック車高調と組み合わせることで、コクピットから減衰力と車高をコントロールすることも可能となる。

■100万円
■トップシークレット ☎043-216-8808

TOP SECRET



車高調整ロワシート

純正のダンパーやスプリングをそのまま使用して任意の車高にセットできるキット。純正ダンパーの良さや機能性を生かしながらも、スタイリッシュな車高への調整を可能とし、また低重心化による運動性能向上も見込める。

■5万円
■トップシークレット ☎043-216-8808

MINE'S



スタビライザー

素材には、フロントは中空タイプ、リアは中実タイプを採用。それぞれ最適な特性を実現している。純正と同形状なので取り付けもボルトオン。純正と併せてセッティングアイテムとしても使用可能。ロール剛性が向上し、リニアなステアリングフィールを実現。MY14以降未確認。

■13万6000円
■マインズ ☎046-857-3313

Kansai SERVICE



スタビライザーSet

純正スタビライザーよりもバネレートを高め、コーナリング時のロールを効果的に抑制。ステアリングの反応やレスポンスしっかりとし、シャープかつ安心感の高い乗り味と走行安定性を実現するアイテム。リアは2段階調整可能。

■8万5000円
■Kansaiサービス ☎0743-84-0126

CHARGESPEED



リアスタビライザー

（専用スタビブッシュ付）
ダンパーのショック吸収性は変えることなく、ロールの動きのみを抑えることが可能な純正形状強化型スタビライザー。ハンドリングが向上し、スポーティなフィーリングを高められる。乗り心地への影響が少ない事もメリット。リア用で17φの中空材を使用している。

■3万5000円
■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521

CHARGESPEED



フロントスタビライザー

（専用スタビブッシュ付）
ダンパーのショック吸収性は変えることなく、ロールの動きのみを抑えることが可能な純正形状強化型スタビライザー。ハンドリングが向上し、スポーティなフィーリングを高められる。乗り心地への影響が少ない事もメリット。フロント用で36φの中空材を使用。

■4万5000円
■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521

STABILIZER

スタビライザー



CHARGESPEED

調整式リアキャンバーアーム

後期 前期

リアキャンバー角の調整を可能とし、タイヤ接地面積の増加を実現。コーナリングスピードが向上しトラクションアップによってパワーをより有効に使用可能となる。調整はターンバックル式となっており、車輦に取付けた状態で長さ変更可能。調整範囲は+27mm～-13mm。

■3万8000円(プッシュ)
4万1000円(ピロボール)
■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



CHARGESPEED

調整式フロントアップアーム (ピロボール)

後期 前期

車体のピロット部をピロボール化し、キャンバーの調整を可能としたフロントアップアーム。キャンバーの調整範囲は、+2°～-3°まで、3段階で行える。車高や走行シチュエーションに合わせてタイヤの接地面の適正化ができ、コーナリング性能が向上する。

■7万8000円
■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



サスペンションアーム



MCR

REAR BACKSIDE ARM

後期 前期

リアタイヤのトー角を調整可能とするアーム。ターンバックル式で調整が行いやすく、純正アームよりも調整幅が広く、ローダウン時でも適切な値に調整できる。素材は炭素鋼材を使用し十二分な強度を確保している。アーム取り付け部にはNMB製のピロボールを使用している。

■4万6000円
■エムシーアール ☎048-995-0131



MCR

REAR FRONTSIDE ARM

後期 前期

リアキャンバーを調整式とすることでコーナリング時のタイヤの設置面積を調節でき、グリップを向上させる。純正アームよりも調整幅が広く、ローダウン時でも適切な値に調整できる。素材は炭素鋼材を使用し十二分な強度を確保している。アーム取り付け部にはNMB製のピロボールを使用している。

■5万2000円
■エムシーアール ☎048-995-0131



MCR

FRONT UPPER ARM

後期 前期

サーキット走行で必要となる強いキャンバー角を実現。純正車高時で約2.5°～3.5°に設定可能となる。材質は引っ張りやねじれ、疲労強度の高い炭素鋼材を使用。調整はシムの挟み込みで行うため、ズレも起こらず再現性も高い。ピロット部はNMB製ピロボールを使用。改造申請に必要な通知書も付属する。

■12万円
■エムシーアール ☎048-995-0131



SUPER LAP

アジャスタブルスタビリンク [リア]

後期 前期

ローダウンによってスタビの角度が変わってしまい、スタビの効果が減少してしまうことを改善するアイテム。リンクの全長を調整することでスタビライザー機能を妨げないポジションへと補正する。アルミ鍛造ケースを採用し、軽量・高剛性に加えて耐久性を実現。失われていたスタビ効果の復活で本来の運動性能を取り戻す。

■2万8400円
■ムーンフェイス ☎0566-75-4455



SUPER LAP

アジャスタブルスタビリンク [フロント]

後期 前期

ローダウン時でもスタビライザーの効果が最大限に活かせる位置へ補正できるリンク。フロント用はリンクが長いいため、強度が高まることでよりシャープな反応も期待できる。アルミ鍛造ケースを採用し、軽量・高剛性に加えて耐久性を実現。失われていたスタビ効果の復活で本来の運動性能を取り戻す。

■2万6000円
■ムーンフェイス ☎0566-75-4455



CHARGESPEED

調整式リアトラクションロッド

後期 前期

全長調整式で純正のアームでは出来ないキャスター角を調整可能。アーム自体の動きもスムーズになり、タイヤの接地性が高まる。調整はターンバックル式で、車輦に取付けた状態で長さ変更が可能。調整範囲は+27mm～-10mm。

■3万8000円(プッシュ)
5万円(ピロボール)
■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



CHARGESPEED

調整式リアトールコントロールアーム

後期 前期

全長調整式とし、リアタイヤのトー調整を容易に行えるコントロールアーム。車高の変化などに合わせた適正なトー角セッティングが可能で、コントロール性も適正になる。調整はターンバックル式で車輦に取付けた状態で作業可能。調整範囲は+25mm～-10mm。

■3万8000円(プッシュ)
4万5000円(ピロボール)
■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



REVOLUTION

R35 ピロトールコントロールアーム

後期 前期

ローダウンだけでも狂いながらも、クルマの直進性、コーナリング性に大きな影響を与えるリアのトー角を調整可能としたアーム。ジョイントはピロボールで、プッシュのような曖昧さも無く、シャープなフィーリングを実現する。ターンバックル式で、アンダーカバーを外さず調整ができる。

■4万5000円
■ガレージマック ☎026-254-7333



REVOLUTION

R35 ピロテンションアーム

後期 前期

車体側ピロット部にはピロボールジョイントを採用したアーム。キャスター角の保持がより強固になる。ターンバックル調整式で、アンダーカバーも外すことなく調整できるので、サーキットのような現場でも容易にセッティングを行う事が可能。

■6万円
■ガレージマック ☎026-254-7333



REVOLUTION

R35 キャンバーアーム

後期 前期

車体側ピロット部にはピロボールジョイントを採用したキャンバーアーム。ターンバックル調整式で、アンダーカバーも外すことなく調整できるので、サーキットのような現場でも容易にセッティングを行う事が可能。

■4万1000円
■ガレージマック ☎026-254-7333



REVOLUTION

R35 フロントアップアーム

後期 前期

キャンバー調整によるセットアップを可能とするフロントアップアーム。レーシングマシンでも採用されるシム挟み込み式としたことで、大きな衝撃でもズレは皆無で、セットアップの定量化も図れる。セットアップ範囲は2.5度～5.5度。

■11万5000円
■ガレージマック ☎026-254-7333



MCR

REAR TENSION ARM

後期 前期

純正アームでは不可能なリアのキャスター角のセッティングが可能とする調整式アーム。フロントサイドアームやバックサイドアームと併せて正確なアライメント調整を可能とする。素材は炭素鋼材を使用し十二分な強度を確保している。アーム取り付け部にはNMB製のピロボールを使用している。

■6万3000円
■エムシーアール ☎048-995-0131



Kansai SERVICE

フロントショートアップリンク

後期 前期

サーキット走行を考えた際に、十分なアライメント調整幅を持つとはいえない純正アームに替えて使用。純正よりもショートに設計したことでさらにキャンバーを1度近くつけることができ、十分なキャンバー角に設定できる。

■7万8000円
■Kansaiサービス ☎0743-84-0126



GARAGE YAWATA

サーキットリンク サスペンション ロア リンク トール

後期 前期

よりシャープなハンドリング特性を実現でき、アライメントの調整幅の広いピロボール支持のリアサスアーム。調整はターンバックル式で手軽に行える。トー角を調整できるトールロッド。

■4万6000円
■ガレージハ幅 ☎0569-26-1660



GARAGE YAWATA

サーキットリンク サスペンション ロア リンク アッパー

後期 前期

よりシャープなハンドリング特性を実現でき、アライメントの調整幅の広いピロボール支持のリアサスアーム。調整はターンバックル式で手軽に行える。キャンバー角を調整できるアッパーアームとなる。

■5万2000円
■ガレージハ幅 ☎0569-26-1660



GARAGE YAWATA

サーキットリンク ラティアスロッド テンション

後期 前期

よりシャープなハンドリング特性を実現でき、アライメントの調整幅の広いピロボール支持のリアサスアーム。調整はターンバックル式で手軽に行える。キャスター角を調整できるラティアスロッドだ。

■6万円
■ガレージハ幅 ☎0569-26-1660



GARAGE YAWATA

サーキットリンク フロントキャンバーアーム

後期 前期

フロントのアライメント調整幅を広く取るアッパーアーム。キャンバー角の設定によりハンドリングを調整できる。調整はシム式。ジョイント部はピロボールとなり、プッシュのようなタワミもなくなるために車体の動き自体もシャープになる。

■12万円
■ガレージハ幅 ☎0569-26-1660



TOP SECRET

スーパーアップアーム

後期 前期

フロントのキャンバー角の調整幅を拡大できるアッパーアーム。調整範囲は30分～2度までカバーし、よりサーキット走行に適した値に設定できる。調整方法はシム式を採用し、ズレがなく調整もしやすい。車体側はピロボールを採用。公認申請書類も付属し車検にも対応する。

■12万円
■トップシークレット ☎043-216-8808



SLR

Rear Pillow Tension Arm

後期 前期

アライメントの調整範囲を拡大できるサスアーム。ターンバックル調整により細かなアライメント設定が可能。調整範囲はノーマル比15mm。ピロボールには高強度高荷重タイプを使用し、更にアーム本体もR35GT-R専用強化タイプを設定している。

■3万4000円
■サンラインレーシング ☎086-209-1000



SLR

Rear Pillow Toe Control Arm

後期 前期

リアのトー角の調整範囲を拡大できるサスアーム。調整範囲はノーマル比15mmで、ターンバックル式により容易かつ細かな調整が可能。ピロボールは高強度高荷重タイプで、更にアーム本体もR35GT-R専用強化タイプを使用している。

■3万4000円
■サンラインレーシング ☎086-209-1000



SLR

Rear Pillow Camber Arm

後期 前期

リアのキャンバー角を純正よりも付けられるようにする調整式アッパーアーム。調整範囲はノーマル比20mmで、ターンバックル式により容易かつ細かな調整が可能。ピロボールは高強度高荷重タイプで、更にアーム本体もR35GT-R専用強化タイプを使用している。

■3万円
■サンラインレーシング ☎086-209-1000



Kansai SERVICE

リアサーキットリンクSet

後期 前期

ロッド部にターンバックル調整式構造を採用。純正の限られた調整範囲にとらわれることなく、リアのホイールアライメントを自由に調整することができるアイテム。ターンバックル式なので車両装着状態でも調整が行いやすい。アーム6本のセット。

■13万8000円
■Kansaiサービス ☎0743-84-0126

Rocket Dancer



ラジアスロッド

後期 前期

調整はターンバックルでアンダーカバー外さず作業が可能。アライメントの調整幅を大幅に拡大。よりサーキット走行などに適した値に設定できる。取付部分はすべて高品質なNMB製ピロボールで精度も高く、運動性能も向上。

■6万円
■フジムラオート ☎075-661-9393

Rocket Dancer



フロントアッパーリンク

後期 前期

シムを挟み込んでキャンバー角を調整する方式のフロントアッパーアーム。シムは片側5枚付属。取付部は耐久性が高いNMB製のピロボールを使用しており、車体の動きもダイレクトになる。

■12万円
■フジムラオート ☎075-661-9393

TOP SECRET



テンションアーム

後期 前期

リアのキャスト角を調整できる調整式テンションアーム。ターンバックル式なので調整時にアンダーカバーを外す必要もなくなり、調整作業も行いやすい。ピボット部は高荷重対応のピロボールのため、ダイレクト感も高く耐久性も高い。

■6万円
■トップシークレット ☎043-216-8808

TOP SECRET



キャンバーアーム

後期 前期

リアのキャンバー角を大きく調整できるサスアーム。ターンバックル式なので調整時にアンダーカバーを外す必要もなくなり、調整作業も行いやすい。ピボット部は高荷重対応のピロボールのため、ダイレクト感も高く耐久性も高い。公認申請書類も付属し車検にも対応する。

■4万2000円
■トップシークレット ☎043-216-8808

TOP SECRET



トーコントロールアーム

後期 前期

リアのトー角を大きく調整できるサスアーム。ターンバックル式なので調整時にアンダーカバーを外す必要もなくなり、調整作業も行いやすい。ピボット部は高荷重対応のピロボールのため、ダイレクト感も高く耐久性も高い。公認申請書類も付属し車検にも対応する。

■4万6000円
■トップシークレット ☎043-216-8808

REVOLUTION



R35 フロントロアアームピロキット

後期 前期

フロントロアアームのフロント側とリア側、ダンパー取り付け部分のピロボールジョイントをセット化。ブレーキング時やハンドリングでのトー変化を抑制し、クイックでダイレクトなハンドリングを実現してくれる。信頼のNMB製ピロボールを使用している。

■22万円
■ガレージマック ☎026-254-7333

CHARGESPEED



リアナックルピロボールキット

後期 前期

純正のブッシュでは、そのたわみで発生するジオメトリやアライメントのズレを排除できる。サーキット走行などでの強い力にも耐えて、サスペンションの性能をフルに発揮。シャープなハンドリングを実現できる。リアナックルに使用する一式のセット。

■6万5000円
■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521

SUSPENSION PIVOT

サスペンションピボット

Rocket Dancer



リアロアリンクNo.2

後期 前期

調整はターンバックルでアンダーカバー外さず作業が可能。アライメントの調整幅を大幅に拡大。よりサーキット走行などに適した値に設定できる。取付部分はすべて高品質なNMB製ピロボールで精度も高く、運動性能も向上。

■4万6000円
■フジムラオート ☎075-661-9393

Rocket Dancer



リアロアリンクNo.1

後期 前期

調整はターンバックルでアンダーカバー外さず作業が可能。アライメントの調整幅を大幅に拡大。よりサーキット走行などに適した値に設定できる。取付部分はすべて高品質なNMB製ピロボールで精度も高く、運動性能も向上。

■4万2000円
■フジムラオート ☎075-661-9393

SUPER LAP



RCアダプター

後期 前期

ロードダウンによってロールセンターが悪化し、ジオメトリから車体の限界が低下することを防止するアイテム。タイヤの設置性が高まることで車体の姿勢制御システムの効果も高まる。装着は標準のアダプターと交換するだけ。フロント用。

■7200円
■ムーンフェイス ☎0566-75-4455

TOP SECRET



ピロボールキット

後期 前期

サスアームのピボット部のブッシュを打ちかえるピロボールキット。ブッシュよりも位置の保持精度が高まることでアライメントも安定し、サスアームも設計通りの動きをするようになる。挙動が安定し、シャープな運動性能を発揮できる。

■14万円(フロントセット)
11万2000円(リアセット)
■トップシークレット ☎043-216-8808

SLR



Rear Shock Pillow

後期 前期

ロードダウン時に前方向にこじれが発生する現象を補正。補正することでショックの動きも良くなり、耐久性も高まる。取付もゴムブッシュからピロボールに変更することにより、ショックの性能をよりダイレクトに発揮されるようになる。

■2万8000円
■サンラインレーシング ☎086-209-1000

SLR



Front Upper Arm Pillow Bush

後期 前期

フロントアッパーアームの根本側のブッシュを偏芯させることにより、キャンバー角を増加。よりスポーツ走行に適したアライメントを実現し、ハンドリングレスポンスが向上。キャンバー角は車高にもよるが、2.5度~3.5度に変更できる。ピロボールには高強度高荷重タイプで保持強度も高い。

■5万6000円
■サンラインレーシング ☎086-209-1000

REVOLUTION



R35 リアナックルピロキット

後期 前期

リアナックルに繋がる、ラテラルリンク、ロアリンク、サードリンク、ロワアームのダンパー取り付け部に使用するピロボールジョイントをセット化。たわみが無いため、ダイレクトでシャープな操作性を実現できる。使用するピロボールは信頼のNMB製。

■12万円
■ガレージマック ☎026-254-7333

MINE'S



ボディスタビライザープロ

後期 前期

フレームをダンパーでつなぐことで、走行中のボディの微振動や変形をいなし車体全体のスタビリティを向上させる。ダンパーのセッティングや装着箇所は、実践テストを繰り返し、最高のパフォーマンスを発揮できる最適な状態を選定している。

■12万円
■マインズ ☎046-857-3313

STABILITY PARTS

ボディ補強アイテム

SUPER LAP



ヒートプロテクターリング

汎

耐熱・耐摩耗のほか、剥離や引裂、変色にも強いアルミクロス。高熱を発するブレーキなどの機器の周辺に使用し、熱害を防ぐ。リングタイプなので、特にボールジョイントやダストブーツなどに取り付けしやすい。耐熱温度は1600℃を誇り、アイディア次第でさまざまな用途に使用できる。

■2600円
■ムーンフェイス ☎0566-75-4455

SUPER LAP



ヒートプロテクターシート

汎

アメリカのアルミクロスメーカー「ジェンテックス社」が独自の技術で開発した耐熱・耐摩耗アルミクロス。ブレーキディスク横のボールジョイントやセンサーなどに巻き付けて装着することで熱から保護する。耐熱温度は1600℃を誇り、アイディア次第でさまざまな用途に使用できる。

■2600円
■ムーンフェイス ☎0566-75-4455

SUPER LAP



LAアダプター [リア]

後期 前期

ロードダウンによりサスアームの角度が悪化し、ロードホールディングの限界性能が下がることを防止するアイテム。標準装着されているアダプターと交換することでアーム角度を補正し、サスペンションストローク時のキャンバー変化量を最適化する。

■7200円
■ムーンフェイス ☎0566-75-4455

CUSCO



クスコ1クロモリロールケージ

後期 前期

一般的なスチール製ロールケージより、約33%軽量のクロモリパイプを使用したロールケージ。4点式~8点式まで設定があり、ボディ剛性の向上とともに乗員保護に効果を発揮する。

■4万5000円~10万円
■キャロッセ ☎027-352-3578

SAFETY21



SAFETY21ロールケージ

後期 前期

ストリートからJAF競技規定対応まで、豊富なバリエーションを誇るロールケージ。スチール製40φで4点式~8点式まであり、ボディ剛性の向上とともに万が一の横転の際の乗員保護に効果を発揮する。

■4万円~9万7000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

MINE'S



レインフォース ボディブレース

後期 前期

フロントサスペンションメンバーとボディを補強パーツでつなぐことでフロントまわりの剛性感が向上。操縦安定性が高まり、リニアなステアリング特性、車体のねじれ減少などに絶大な効果を発揮する。取り付けも加工無しでボルトオン装着が可能。

■3万8000円
■マインズ ☎046-857-3313

BRAKE PARTS

[ブレーキ]

掲載データは2016年9月1日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN R35 GT-R

重量級マシンをしっかりとコントロールできる余裕を実現する

R35は重量級のボディをハイパワーなエンジンで走らせるマシン。そんな場合に重要かつ弱点となりがちなセクションがブレーキだ。ブレーキはクルマの減速から姿勢制御までを担い、速く走らせるためには特に必要不可欠だが、ハイパワーかつ重量があるボディを制動させる事は非常に過酷でトラブルの発生率も少なくない。特にスポーツ走行やサーキット走行を視野に入れるなら、早期にチューニングを施したい。

後期 = MY11~に適合。類別型式DBA
前期 = MY10に適合。類別型式CBA
汎 = 汎用アイテム



後期 前期
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

SEMI-METAL素材ながら低ダスト・鳴きを抑えたモデル。高温時の制動安定性を確保しSEMI-METAL特有のペダルタッチが特徴のMX72。効きがフラットで踏力に対するコントロールとリリースコントロールに優れたマイルドな特性。サーキット走行とのマッチングが良いMXRS。重量級のチューニングカーでも高い減速Gを発生し、低温時でも十分な制動力を発生。Sタイヤ・スリックタイヤ装着ユーザーやサーキット走行時にブレーキに余裕が欲しいユーザーに適したCC-RG。

MX72	¥ F 3万5000円/R 2万4000円	材 セミメタリック	温 50~700℃	走 ストリート~サーキット	攻 中
MXRS	¥ F 3万5000円/R 2万4000円	材 セミメタリック	温 50~700℃	走 ワインディング~サーキット	攻 中
CCRG	¥ F 3万5000円/R 2万4000円	材 セラミックカーボン	温 50~800℃	走 ワインディング~サーキット	攻 大

CIRCUIT COMPOUND

サーキット専用に開発されたCIRCUIT COMPOUNDシリーズ。世界中の様々なカテゴリーにブレーキパッドを供給してきたノウハウで開発。レース車両と違い、ブレーキ冷却システムが不十分であることの多い一般車両でのサーキット走行に求められる過酷な条件を満たしたモデル。使用条件をサーキットに限定したことで、比較的リーズナブルな価格も実現している。

CC38	¥ F 3万5000円/R 2万4000円	材 セミメタル	温 150~800℃	走 サーキット	攻 大
CC40	¥ F 3万5000円/R 2万4000円	材 セミメタル	温 150~800℃	走 サーキット	攻 大
CC43	¥ F 3万5000円/R 2万4000円	材 セミメタル	温 300~800℃	走 サーキット	攻 大

ENDLESS

BRAKE PAD

ブレーキパッド

注 = 適用走行ステージ
材 = 摩擦材材質
温 = 適正温度域
攻 = ローター攻撃性



後期 前期
スポーツラジアルに焦点をあて、ストリートでの快適性を損なわないままアップタイムの向上に対応。低温域から高温域まで全ての制動域をカバーし、特に低温域でのローター攻撃性を低減。ストリート走行でのコントロール性を両立したシリーズ。

■アイ・ディ・アイ ☎042-549-0050

GT-Spec GT1	¥ F/R 4万8000円~ 温 0~800℃	材 カーボンコンポジットメタル	走 ストリート~サーキット	攻 小
GT-Spec GT2	¥ F/R 4万8000円~ 温 0~850℃	材 カーボンコンポジットメタル	走 ストリート~サーキット	攻 小
GT-Spec GT3	¥ F/R 5万円~ 温 50~900℃	材 カーボンコンポジットメタル	走 ストリート~サーキット	攻 中
GT-Spec GT3 LIMITED	¥ F 5万円~ 温 F:150~900℃	材 カーボンコンポジットメタル	走 ストリート~サーキット	攻 中



後期 前期
■アイ・ディ・アイ ☎042-549-0050

軽量車での市街地から高速道まで低温域での効きを重視した、低ダストタイプのD300。D300よりも高負荷に対応するD350。ストリートからミニサーキットまでカバーし、ラジアルタイヤでのコントロール性も高いD500。サーキットまで対応し、踏力に合わせた制動力を発揮するD700。D700よりも初期制動を重視しより高負荷に対応したD750。競技用に様々な摩材と特性を設定し、組み合わせによるセットアップを行えるD-0Xをラインアップ。

D300 BasicEco	¥ F 3万3000円/R 3万2000円 温 0~450℃	材 ノンアスベスト(ノンステール)	走 ストリート	攻 小
D350 PlusEco	¥ F 3万4000円/R 3万3000円 温 0~500℃	材 ノンアスベスト(ノンステール)	走 ストリート	攻 小
D500 Standard	¥ F 3万8000円/R 3万7000円 温 0~600℃	材 ノンアスベスト(ローステール)	走 ストリート~ミニサーキット	攻 小
D700 Sports	¥ F 4万3000円/R 4万2000円 温 50~750℃	材 カーボンメタル(ローステール)	走 ストリート~サーキット	攻 中
D750 Super sports	¥ F 4万5000円/R 4万4000円 温 50~800℃	材 カーボンメタル(ローステール)	走 ストリート~サーキット	攻 中
D-0X	¥ F 4万7000円/R 4万5000円 温 材質による	材 選択式	走 サーキット	攻 --

IDI



後期 前期
高い速度域での確実な制動力と、ストリートで重要な低速・低温域での性能も十分確保させたHyper-SPORTS。ストリートで重要な低速・低温域での扱いやすさは十分確保しつつ、高速域・中/高温域での確実な制動力を発揮することを追求したHyper-EVOLUTION。チューニングカーでのサーキット走行専用に、よりコントロールラブルな制動力と耐フェード性を向上させたType ZG Plus。

■グランド・ジャパン ☎03-3298-8195

Hyper-SPORTS	¥ F 5万2900円/R 3万8000円 温 0~800℃	材 カーボンメタル	走 ワインディング~サーキット	攻 中
Hyper-EVOLUTION	¥ F 5万2900円/R 3万8000円 温 0~850℃	材 カーボンメタル	走 ワインディング~サーキット	攻 中
ZG-Plus	¥ F 5万5500円/R 4万500円 温 300~900℃	材 カーボンメタル	走 サーキット	攻 中



後期 前期
■アクレ ☎042-516-9600

純正ブレーキパッドを大幅に上回る圧倒的な制動力と、高いコントロール性を実現するライトスポーツ。コントロール性の向上に特化し、低価格ながら高温域まで安定した性能とローターの攻撃性の低減を実現したフォーミュラ700C。重量級マシンにも対応する抜群のストッピングパワーを発揮。ワイドレンジで高い制動力を発揮し、万が一のフェードからのリカバリー性も高いフォーミュラ800C。重量級のマシンにも対応し、最新のABSでの制御とのマッチングも良くコントロール性が高いPC3200。国際レーシングコースでのスリックタイヤでの走行までも対応する、サーキット専用のRACING-PRO。すべてカーボンローターの車両には非対応。

ライトスポーツ	¥ F 3万800円/R 2万800円 温 0~500℃	材 ノンアスベスト	走 ストリート~ワインディング	攻 小
フォーミュラ700C	¥ F 3万6000円/R 2万6000円 温 常温~700℃	材 カーボンメタル	走 ストリート~ワインディング	攻 小
フォーミュラ800C	¥ F 3万9800円/R 2万9800円 温 常温~800℃	材 カーボンメタル	走 ストリート~ワインディング	攻 小
PC3200	¥ F 4万8000円/R 3万8000円 温 常温~800℃	材 カーボンメタル	走 ストリート~サーキット	攻 小
Racing-PRO	¥ F 4万4000円/R 3万4000円 温 常温~800℃	材 カーボンメタル	走 ワインディング~サーキット	攻 中

ACRE



後期 前期
■エムケーカシヤマ
ウインマックスディビジョン
☎0267-67-7700

ARMA STREET

ブレーキの安心感を低コストで実現したAT1。ストリートのスタンダードモデルとなるAT2。スポーツフィールドのAT3。全種類ノンステールなのでホイールの汚れも少なく抑えられている。

ARMA STREET AT1	¥ F 2万8000円/R 2万3000円	材 ノンステール ノンアスベスト	温 常温~400℃	走 ストリート	攻 小
ARMA STREET AT2	¥ F 3万2000円/R 2万7000円	材 ノンステール ノンアスベスト	温 常温~450℃	走 ストリート	攻 小
ARMA STREET AT3	¥ F 3万5000円/R 3万円	材 ノンステール ノンアスベスト	温 常温~500℃	走 ストリート	攻 小

ARMA SPORTS

抜群のコントロール性でストリートからミニサーキットまで対応するAP1。ハイグリップラジアルからSタイヤまでカバーするスタンダードモデルのAP2。抜群の効きと安定性を兼ね備えたARMA最強モデルのAP3。

ARMA SPORTS AT1	¥ F 4万円/R 3万5000円	材 ノンステール ノンアスベスト	温 常温~600℃	走 ストリート~サーキット	攻 小
ARMA SPORTS AT2	¥ F 4万円/R 3万5000円	材 ノンステール ノンアスベスト	温 常温~700℃	走 ストリート~サーキット	攻 中
ARMA SPORTS AT3	¥ F 4万円/R 3万5000円	材 ノンステール ノンアスベスト	温 常温~750℃	走 ストリート~サーキット	攻 中

ARMA CIRCUIT

サーキットユースでのタイムを重視したシリーズ。コントロール性を重視して扱いやすさを高めたAC1。効き・コントロール性を高次元でバランスさせ、高速サーキット走行のスタンダードとなるAC2。厳しい条件でも効きと耐摩耗性に優れたハイグレードモデルのAC3。ハイパワー車で効きを重視したいユーザー向けに絶対的な効力を発揮するAC4。

ARMA CIRCUIT AC1	¥ F 4万5000円/R 3万8000円	材 ローステール	温 50~650℃	走 サーキット	攻 中
ARMA CIRCUIT AC2	¥ F 4万7000円/R 4万円	材 ローステール	温 100~750℃	走 サーキット	攻 中
ARMA CIRCUIT AC3	¥ F 5万円/R 4万2000円	材 ローステール	温 300~800℃	走 サーキット	攻 中
ARMA CIRCUIT AC4	¥ F 5万2000円/R 4万5000円	材 ローステール	温 300~850℃	走 サーキット	攻 中

ARMA



後期 前期
■ディクセル ☎072-654-0121

ホイールへ付着するダストの超低減を目指したMタイプ。ストリートからサーキットまで、連続走行でも変わらない特性を持つZタイプ。ストリートからサーキットまで、連続走行でも変わらない特性を持つZタイプ。サーキットにおける高い効きとコントロール性を追求したR01。高い効きとリニアなコントロール性を追求したレーシングパッドのRA。GTやフォーミュラレース向けに開発したスプリントレース仕様の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、ペダルタッチを実現しているSpecom-β。

M	¥ F 3万円/R 2万20000円 温 0~500℃	材 ノンアスベスト・セラミック複合材 走 ストリート~ワインディング	攻 小
Z	¥ F 3万3000円/R 2万8000円 温 0~850℃	材 グラファイト・メタリック 走 ストリート~サーキット	攻 中
R01	¥ F 3万8000円/R 3万3000円 温 200~900℃	材 高密度グラファイト・メタリック 走 サーキット	攻 中
RA	¥ F 3万8000円/R 2万5000円 温 200~900℃	材 カーボンセメタル 走 ストリート~ワインディング	攻 中
Specom-α	¥ F 4万4000円/R 3万円 温 200~900℃	材 カーボンセメタル 走 サーキット	攻 中
Specom-β	¥ F 5万8000円/R 4万8000円 温 200~900℃	材 カーボンセメタル 走 ストリート~サーキット	攻 中



R Masters
後期 前期
ストリートモデルでは扱いやすさ、サーキットモデルでは耐フェード性と高温での効きなど、走行シーンに適した制動力を発揮。表記以外にも多数ラインアップあり、どのモデルもコントロール性に優れるのも魅力的。
■制動屋 ☎059-373-5871

RM551+	¥ F 4万5000円/R 4万円 温 50~800℃	材 カーボンセメタル 走 ストリート~ワインディング	攻 中
N1.500+	¥ F 5万円/R 4万円 温 50~800℃	材 カーボンセメタル 走 ストリート~サーキット	攻 中
F3700R	¥ F 5万円/R 4万円 温 100~850℃	材 カーボンセメタル 走 ストリート~サーキット	攻 中



ZONE
後期 前期
元レーシングドライバーの田中ミノル選手が、ブレーキングを極めるために開発。多彩な設定で、シチュエーションにあった完璧なブレーキセッティング実現。ホームページ上で製品チョイスの方法なども公開している。
■ミノルインターナショナル ☎03-5706-1888



BRIG
後期 前期
ワインディングからサーキットまでの耐熱性と高温効力性能が優れ、ストリートでの使いやすさも考慮されたVS-R。ワインディングやサーキットに特化した性能で、特に高温時の製動力や安定性に優れたVS-X (959)。街乗りでも製動力と、驚くほどのダストレス効果があるSDF (Super Dust Free)。
■ブロンコバスター ☎048-577-0606



PFC
Carbon Mettalic
後期 前期
国内ではスーパーフォーミュラで9割以上のチームが使用。世界中のトップレースカテゴリで支持されている信頼のレーシングパッド。走行会などのユーザーにも使いやすいPremiumと、リアルなサーキット走行に対応したRacing。
■PFCジャパン ☎048-836-4412

80M 82J 86A 88B 89R	¥ F 1万7850円~ 温 常温~400℃/450℃	材 NAO 走 ---- 攻 --
03C 04M 05K 08H 10F 12D 14B 18E	¥ F 2万7300円~ 温 常温~600℃/650℃	材 ロースチール 走 ---- 攻 --
53C 55A 58D	¥ F 3万450円~ 温 200℃~680℃/700℃/750℃	材 ハイスチール 走 ---- 攻 --

VS-R	¥ F 3万6000円/R 3万4000円 温 常温~850℃	材 セメタリック 走 ストリート~サーキット	攻 中
VS-X (959)	¥ F 3万8000円/R 3万5000円 温 常温~850℃	材 セメタリック 走 ワインディング~サーキット	攻 中
SDF (Super Dust Free)	¥ F 2万9000円/R 2万6000円 温 常温~350℃	材 ノンアスベスト 走 ストリート	攻 小

Premium	¥ F 4万5000円/R 3万円 温 常温~550℃	材 カーボンメタル 走 ストリート~ワインディング	攻 小
Racing	¥ F 9万円/R 5万1000円 温 100~1000℃	材 カーボンメタル 走 サーキット	攻 中



ENDLESS
Racing E-SLIT
後期 前期
SUPERGTなどのレースで進化を遂げたアイテム。材質には特殊カーボンに独自技術で均一配合し、耐久性やタッチを大幅向上させたリブレイスローター。一部非対応グレードあり。
■F 11万9000円~(1枚)
■エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
材 特殊カーボン配合スチール
SLIT F 8/R 6本



ブレーキローター

材 =ローター 材質
SLIT =スリットなし / あり (本数)



NordRing
サーキット向けパッド
後期 前期
ハイスベックなリアルレーシングパッドとして有名なPFC社製ブレーキパッドをラインアップ。このPFCプレミアムは、PFCレーシングでの設定もあり。
■F 5万7000円/R 3万7000円
■ノルドリンク ☎042-568-2135
材 カーボンメタル 温 200~600℃
走 ストリート~ワインディング 攻 小

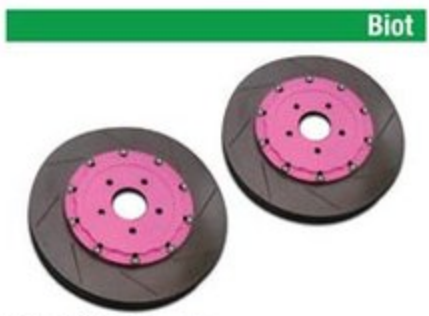


MINE'S
PAGIDブレーキパッド
後期 前期
世界的に有名なPAGID社と共同開発しPAGID社で製造。ノンアスベスト材をベースにセラミック材の配合で安定した制動力を実現。
■F 11万円/R 6万3800円
■マインズ ☎046-857-3313
材 ノンアスベスト+セラミック 温 常温~600℃
走 ストリート~サーキット 攻 中



JURAN
Brake Pads
後期 前期
サーキットでのタイムアタックやスプリントレースでの要求に定めるHPシリーズ。温度に対する安定性を向上させた耐久レース向けのEPシリーズ。そのほか6種類37グレードの摩材を設定。あらゆるチューニングプランに対応可能。
■タニダ ☎052-871-3741

HP110	¥ F/R各 3万2000円 温 150~850℃	材 ハイスチール 走 サーキット	攻 大
EP2	¥ F 5万7000円/R 4万7000円 温 300~800℃	材 フルメタル 走 サーキット	攻 大



Biot
純正交換ローター 2Pローターgout
後期 前期
同社オリジナルの「gout」仕様のローターアセンブリー。ローターとベルが直接触れることのない構造で冷却効果を最大限に高めている。
■15万4000円
■Biot ☎042-568-0717
材 鋳鉄 SLIT 8本



AP RACING
高性能ブレーキディスク
後期 前期
APレーシング製の高性能ローター。レース用パッドとの相性も良く、安定した性能を発揮する。ローター部分のみ交換する事でコストも抑制。後期に装着の際は前期のベルハウジングが必要。
■8万5000円(1枚)
■デッキ ☎0561-84-8999
材 特殊鋳鉄 SLIT 12本



DIXCEL
2ピースローターアセンブリー
後期 前期
純正交換タイプで、追加加工が不要で取り付け可能。キャリパーも純正使用可能で車検対応。前期の380mm、後期の390mmともにラインアップする。ハブボルトがM12仕様の為、GT-R NISMO/M14ハブボルト換装車両は不可。
■F 6万6000円(380φ) 7万3000円(390φ)/R 5万6000円(1枚)
■ディクセル ☎072-654-0121
材 ハイカーボンFC鋳鉄 SLIT 12本



DIXCEL
FS
後期 前期
FPタイプにスリット12本を追加したタイプで、スーパー耐久でも使用している同じ素材を採用。純正ローターはベルを再利用するタイプなのでコストを抑えたメンテナンスが可能。SPEC V/NCCB車は除く。
■F 4万円~5万円/R 3万8000円(1枚)
■ディクセル ☎072-654-0121
材 ハイカーボンFC鋳鉄 SLIT 12本



ENDLESS
Racing E-SLIT
後期 前期
純正のベルハウジングを使用したまま制動部分のみを交換できるように開発した単品ローター。単なるリブレイスではなく、独自のEスリットを刻むなど性能も向上させている。
■F/R各 6万8000円(1枚)
■エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
材 特殊カーボン配合スチール SLIT 6本



ENDLESS
Racing E-SLIT
後期 前期
リア用のリブレイスローター。ローター一部の性能はフロント同様、ベルハウジングはジュラルミン製でインナードラムはスチール製。軽量化も果たしており、バネ下重量も軽くなる。
■R 13万9000円(1枚)
■エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
材 特殊カーボン配合スチール SLIT 6本



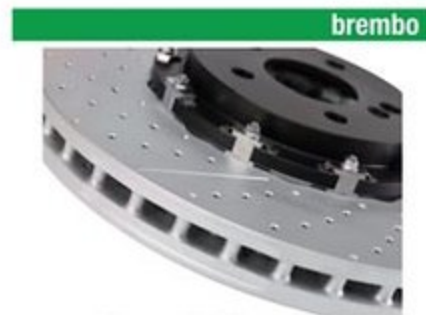
Kansai SERVICE
ブレーキローターシリーズ
後期 前期
純正の冷え重視のドリルドローターのクラックが入りやすさを改善。制動力に拘ったスリットタイプと、ブレーンタイプの2種類を設定。プロジェクトμとの共同開発。
■8万6000円~22万8000円
■Kansaiサービス ☎0743-84-0126
材 高合金ハイカーボンFC鋳鉄 SLIT 無し/8本



GARAGE SAURUS
380φ Rrブレーン&スリットローター(純正交換タイプ)
後期 前期
リア用の純正交換ローター。ベルハウジング部分は純正を再利用するので、サイドブレーキの機構なども安心。プロジェクトμとの共同開発で高い信頼性を持つ。
■4万3000円~
■ガレージ ザウルス ☎04-2968-9212
材 高合金ハイカーボンFC鋳鉄 SLIT 無し/8本



GARAGE SAURUS
380φ/390φ Frブレーン&スリットローター(純正交換タイプ)
後期 前期
プロジェクトμとの共同開発。GTレースなどからフィードバックした素材をベースとした純正交換タイプで、純正のベルハウジングに完全ボルトオン装着。前期後期各設定あり。
■4万3000円(380φ) 5万円(390φ)
■ガレージ ザウルス ☎04-2968-9212
材 高合金ハイカーボンFC鋳鉄 SLIT 無し/8本



brembo
フローティングブレーキディスク
後期 前期
トップカテゴリの技術をフィードバックしたハイエンド車向けに開発されたプレミアムシリーズ。カーボン含有量が高い特殊鋳鉄ローターとアルミ合金製ハブで構成し、過酷条件下でもパフォーマンスを発揮する。
■24万8000円
■カインドテクノストラクチャー プレンボ事業部 ☎03-6717-4371
材 鋳鉄 SLIT ドリルド+3スリット



RBBRAKE
純正ポンプ付 MMC-Xカーボンローター
後期 前期
純正交換用カーボンセラミックローターセット。1台分で合計46.2kgのバネ下軽量化を実現でき、驚異的な寿命も実現している。専用パッドはF9万8000円/R8万8000円。加工なども不要。
■149万円(1台分+4枚)
■レーシング パッション リンクス ジャパン ☎03-6361-9821
材 カーボン SLIT ドリルド



Biot
純正交換ローター 3Pローター
後期 前期
純正完全交換タイプのリアローター。ローター、ベルハウジング、インナードラムの3P構造となっている。ローターフェイスはスリットでクラックなども防止している。
■17万4000円
■Biot ☎042-568-0717
材 鋳鉄 SLIT 8本



DIXCEL

2ピースローターアッセンブリー (400mm)

後期 前期

後期純正の390φフロントローターを、キャリパー変更せずに400φにサイズアップするキット。ローターサイズを拡大することで更なる制動性能を得ることを可能としている。キャリパーは付属の専用スペーサーでオフセットさせる。ハブボルトがM12仕様の為、GT-R NISMO/M14ハブボルト換装車両は不可。

■18万円
■ディクセル
☎072-654-0121

ROTOR F 400φ/2P

キット内容 ローター・オフセットブラケット



BIG BRAKE KIT

ビッグブレーキキット

ROTOR=ローター 径 / 構造



MIDORI

dba ブレーキローター

後期 前期

オーストラリアのdba製。独自配合のグレー鋳鉄は、カーボンが豊富で優れた熱伝達性を確保。優れた熱的組成をもち、高い耐熱ショックを発揮する。特許のカンガルーボウクーリングシステムにより冷却性能も高い。性能の割にリーズナブルな価格も魅力的。

■13万6000円
■緑整備センター ☎045-933-1101
材 鋳鉄 SLIT 24本



RH9

ブレーキローターKIT (純正径)

後期 前期

価格が高い純正ローターのリプレイスを行うべく、リーズナブルな価格を目指して開発。ローターフェイスもスリットタイプとし、クラックなどのトラブルを防止している。

■F 15万4000円/R 17万4000円
■CLUB RH9 ☎059-365-5105
材 鋳鉄 SLIT 12本



RH9

純正交換ブレーキローター

後期 前期

純正ベルハウジング流用タイプで手軽でリーズナブル。純正同等以上の精度、品質を実現。前期のフロント用は付属のスペーサーで後期型と同じ390φに大径化でき、制動力向上に貢献。

■10万2000円(F・前期)
10万8000円(F・後期)
9万8000円(R)
■CLUB RH9 ☎059-365-5105
材 鋳鉄 SLIT 6本



PFC

V2 Racing Rotor Kit

後期 前期

フロントディスクは純正の380φ/390φからφ405に拡大し、ストッピングパワーを強化。リア用は純正径。PFCのノウハウが詰まったローターが使用できることも嬉しい。フロントのキャリパーの移動は付属のスペーサーによって行う。前期の380φローター車に装着する際には、後期のキャリパー取り付けボルトが必要となる。

■F 21万9000円/
R 26万4000円
■PFCジャパン
☎048-836-4412

ROTOR F 405φ/2P・R 純正径

キット内容 ローター・ブラケット・ボルト



Biot

オフセットキットリア

後期 前期

フロントの制動力強化に合わせてバランスを高められるリア用のキット。フロントのオフセットキットとの同時装着はもちろん、フロントにキャリパーキットを装着した際にも有効で、ブレーキバランスのセッティングの一環として重宝する。

■R 24万円
■Biot
☎042-568-0717

ROTOR R 400φ/3P

キット内容 ローター・ブラケット・ボルト



Biot

オフセットキット フロント

後期 前期

純正キャリパーをオフセットさせ、ローター径のみを大径化させるキット。制動力やコントロール性の向上はもちろん、キャリパーが純正のため、オーバーホール等の際もパーツの入手性などが優れることが魅力。

■F 21万円
■Biot
☎042-568-0717

ROTOR F 400φ/2P

キット内容 ローター・ブラケット・ボルト



Garage Chikara

racing-disc Rear

後期 前期

制動力やコントロール性を向上。ローターは2P構造のローター部分のみとしたことで低価格を実現。あえて純正のベルハウジングを流用することでパーキングブレーキの信頼性も損なわず、またアルミベルのリアローターの弱点の3P構造による重量増も回避。スリット有りと無しを選択可能。メッキ処理で余分なサビも防止している。

■R 14万円
■ガレージカ
☎0594-82-5026

ROTOR R 400φ/2P

キット内容 ローター・スペーサー・ボルト



Garage Chikara

racing-disc Front

後期 前期

R35の大きな負荷に対応すべく素材から専用開発を行い、純正よりも固い特性を実現。内部はマルチベーン構造にし、タッチをの安定を図っている。純正キャリパーを使用しながらも、大径化を図ることで制動力も向上。ローター面はスリット有りと無しを選択可能。メッキ処理で余分なサビも防止している。ベルハウジングも含まれる。

■F 23万円
■ガレージカ
☎0594-82-5026

ROTOR F 400φ/2P

キット内容 ローター・スペーサー・ボルト



GARAGE SAURUS

400φFrビッグローターKIT (スリット仕様)

後期 前期

400φスリットローター+専用ベルハット+ボビンのASSYローター。大径仕様のためのキャリパー移動スペーサーも付属する。ブレーキ初期タッチからフルブレーキまで、純正ブレーキシステムを遙かに超えた質の高い制動を発揮してくれる。

■22万5000円
■ガレージ ザウルス
☎04-2968-9212

ROTOR 400φ/2P

キット内容 ローター・ブラケットスペーサー



TOP SECRET

400mm ブレーキローター

後期 前期

十分な性能の純正キャリパーはそのままに、モアストッピングパワーを実現する大径ローターキット。キャリパーは専用スペーサーでのオフセットとなる。フロント、リア共に設定があり、トータルでバランス良くチューニングすることを可能としている。

■F 21万円/R 24万円
■トップシークレット
☎043-216-8808

ROTOR F/R各 400φ/2P SLIT 12本

キット内容 ローター・ブラケット



RH9

ブレーキローターKIT (大径)

後期 前期

純正新品ローター程度の価格ながら、大径化を実現するローターキット。制動力の向上はもちろん、ブレーキシステムに余裕が生まれることで耐久性も高まり、サーキットでの連続周回も行いやすくなる。ローターはブラックサーフェイス加工コーティング済。

■F 21万円/R 24万円
■CLUB RH9
☎059-365-5105

ROTOR F/R各 400φ/2P

キット内容 ローター・ブラケット・ボルト



GARAGE YAWATA

400mmビッグローターKIT

後期 前期

ブレーキの余裕を引き上げられ、ハイパフォーマンス車に対応するブレーキシステムを容易に入手できるビッグブレーキ。前後ともに400φの設定で、姿勢制御に重要なリアのコントロール性が高められる。リアはパーキングブレーキ用のスチールリングが内蔵されている。

■F 21万円/R 24万円
■ガレージ八幡
☎0569-26-1660

ROTOR F/R各 400φ/2P

キット内容 ローター・ブラケット・ボルト



MIDORI

alcon φ400ブレーキローター

後期 前期

材質が良く、世界中の多くのトップレースチームが採用している信頼性の高いalcon製ブレーキローター。alcon社独自の構造により、フローティング部分からの異音の発生も皆無。温度差によるひび割れが生じないのも特徴。フロントローターとベルのASSYとなる。

■31万6000円
■緑整備センター
☎045-933-1101

ROTOR F 400-390-380/2P R 380φ/2P

キット内容 ローター



MINE'S

ビッグブレーキローターキット

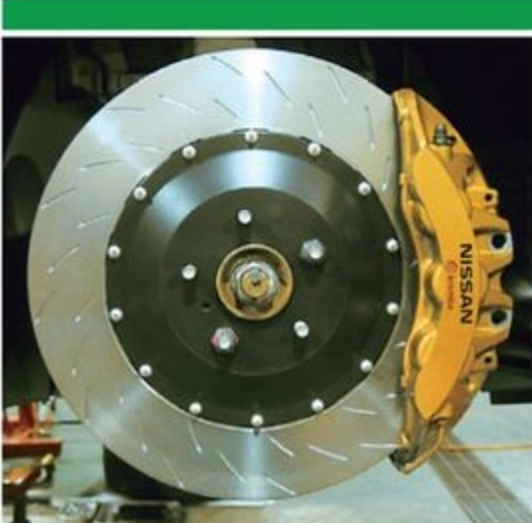
後期 前期

ボルトオンで装着可能ながら、制動力を強化できる大径ブレーキローターキット。純正のドリルドローターからフロント24スリット、リア16スリット仕様に変更し、純正の問題点であるヒートクラックを解消している。キャリパーは専用ブラケットでオフセット。MY10まで適合。

■F 23万円/R 24万5000円
■マインズ
☎046-857-3313

ROTOR F 400φ/2P R 400φ/2P

キット内容 ローター・ブラケット



NordRing

サーキット向け大径ローター

後期 前期

サーキットユースでのブレーキの安心感を高められるローターキット。特にフルブレーキングで負担の大きいフロントを大径化し、リア用は純正径のままハイグレードなローターへ置き換え。制動時のバランスを高めている。

■F 20万6000円/R 19万円
■ノルドリンク
☎042-568-2135

ROTOR F 405φ/2P R 380φ/2P

キット内容 ローター・ブラケット

ENDLESS



Racing MONO6r

後期 前期

R35のリア用に設定されたキャリパー。フロント用同様、最高の素材を使用し、過酷なテストを経て開発。フロントとの組み合わせで高い制動力と、そのバランスを実現している。パッドも専用の25mm厚を採用し、耐熱性も高めている。ローターはエンドレス独自のEスリット仕様が付属する。

■R 69万5000円
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

PISTON 6POT ROTOR 387φ/2P

キット内容 キャリパーボディ・ブラケット・ブレーキパッド・ローター・ブレーキライン

ENDLESS



Racing MONO6

後期 前期

R35用に開発されたモノブロックキャリパー。スーパーGTなどの現場でもテストが繰り返され、リアルなレーシングシーンでも使用できるスペックを実現。完全一体構造のアルミ鍛造成形で高負荷の繰り返しでも開きを防止し、高い耐久性を実現している。ローターも大径の専用品をセットしたフルキットとなっている。

■F 79万8000円
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

PISTON 6POT ROTOR 400φ/2P

キット内容 キャリパーボディ・ブラケット・ブレーキパッド・ローター・ブレーキライン

CALIPER KIT

キャリパーキット

PISTON=ピストン数 (POT)
ROTOR=ローター径 / 構造

D2JAPAN



D2ブレーキシステム

後期 前期

ブレーキキャリパーはモノブロックで高剛性、軽量。ブレーキキャリパー、ディスクベルハウジング共にアルミ鍛造削り出しを使用。2ピースベンチローターを使用し、高い放熱性と軽量化を実現。ブラケットを使用せずナックルにキャリパーを直接固定する専用設計キャリパーを採用し、取り付け剛性も向上。優れたタッチを実現している。

■39万8000円~62万8000円
■D2JAPAN
☎022-779-6512

PISTON F 8/R 6 POT ROTOR F 400・421φ/2P R 380φ/2P

キット内容 キャリパー・ブレーキパッド・ローター・ブレーキライン

AP RACING

APレーシング
鍛造キャリパーキット

後期 前期

APレーシングのレース用鍛造ワンピースキャリパーと、ガーランドレーシングローターを組み合わせたキット。強力かつ踏力に対してリニアなブレーキ性能を発揮する。ABS介入付近でのコントロール性も高く、姿勢制御も行いやすくなる。

■85万円
■デッキ
☎0561-84-8999

PISTON 6POT ROTOR 390φ/2P

キット内容 キャリパー・ローター・パッド・ブラケット・ホース・ショートパーツ

ENDLESS



MONO6&MONO6r

後期 前期

フロント用MONO6キットとリア用MONO6rキットをセットにしたパッケージ。同社の最高峰のブレーキシステムをまとめて完成させることができ、ハードなサーキット走行にも対応できる余裕のあるシステムを実現できる。ローターは独自のEスリット仕様。各補修パーツも豊富に設定され、オーバーホールにも困らない。

■F/Rセット144万8000円
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

PISTON F 6/R 6 POT ROTOR F 400φ/2P R387φ/2P

キット内容 キャリパーボディ・ブラケット・ブレーキパッド・ローター・ブレーキライン

TOP SECRET



ブレーキエアガイド

後期 前期

走行風を強制的にブレーキローターに当てて冷却させるためのエアガイド。強度を重視してカーボン素材で製作。取り付け位置はフロントスタビライザーとなる。

■3万6000円
■トップシークレット ☎043-216-8808

Kansai SERVICE



カーボンブレーキダクト

後期 前期

エアインテークからブレーキクーリングエアガイドへ効率よく空気を導くダクト。前期は純正リップで装着可。後期用はKansai製カーボンフロントリップとの併用が必要。

■4万8000円
■Kansaiサービス ☎0743-84-0126

Kansai SERVICE



ブレーキクーリングエアガイド

後期 前期

走行風を導き、ブレーキシステム全体を冷却するエアガイド。ガイド本体はカーボン製。ステーは耐候性に優れた表面処理を施したアルミ製。重量増加も最小限に抑えている。

■3万8000円
■Kansaiサービス ☎0743-84-0126

BRAKE
OTHERS

ブレーキその他

Biot



フロント8Pot-Rキャリパーキット

後期 前期

純正よりも大型な8POTキャリパーを使用したキット。パッド面積の拡大と、そのパッドを歪みなく押し付ける8つのピストンで強大な制動力を実現する。クラス最大の410mmローターまでラインアップを行っており、圧倒的な制動力を実現している。

■66万円(400φ)
70万円(410φ)
■Biot
☎042-568-0717

PISTON 6POT ROTOR 400・410/2P

キット内容 キャリパー・ローター・パッド・ブラケット・ホース・ボルト類

Biot



ブレーキライン

後期 前期

パーブルの保護チューブを被せ、3層構造となるステンレスメッシュシールドのテフロンホースと、ステンレス製フィッティングを組み合わせて、耐久性が高い。

■4万円
■Biot ☎042-568-0717

ENDLESS

スィベルスチール/
スィベルレーシング

後期 前期

フィッティング部分がスチール製の「スィベルスチール」と、ステンレス製の「スィベルレーシング」の2種類。捻じれを防止するスィベル構造でトラブルも防止している。

■6万5000円(スチール)
8万5000円(レーシング)
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

ACRE



ブレーキライン

後期 前期

油圧経路の膨張を防ぎ、タッチを向上できるステンレスメッシュブレーキホース。フィッティングにはステンレス製のものを使用し、耐蝕性も高く長期に渡って使用できる。

■6万3000円
■アクレ ☎042-516-9600

SEIDO



PYROCLAST 遮熱プレート

後期 前期

ヨーロッパのWRCやヒルクライミング等で最近知名度を上げているセラミックと火砕粒子ベースのPyroclast材のパッド断熱シム。過酷環境下でのフルードの沸騰対策に抜群の効果を発揮する。フロント用4枚セット。

■2万3500円
■レーシング パッション リンクス ジャパン
☎03-6361-9821

HARDbrake



チタンパッドプレート

後期 前期

パッドの熱がキャリパーピストンに伝わることを防止するパッドシム。グレード5チタン材をベースに表面を900℃までの遮熱セラミック塗装処理。レース用チタンピストンの効果を純正ブレンドに持たせることができる。

■1万7500円(0.5mm) 2万3500円(1.0mm)
2万8500円(セラミックコーティング)
■レーシング パッション リンクス ジャパン
☎03-6361-9821

Do-Luck



Front Caliper Support Bolt

後期 前期

キャリパー背面の左右を繋ぐパッド固定ボルト。ボルト締め付けのため、純正部品では抑えきれないキャリパーの開きを防止し、パッドやローターの片減りも防く。ステンレスメインシャフトとチタンボルトの1台分セット。

■3万5000円
■ドゥーラック ☎045-471-0500

AP RACING

Racing Brake Fluid
R2/R3/R4

選

F1をはじめとするリアルなモータースポーツシーンで使用されるフルード。特性の異なる3タイプをラインアップし、最適なものを選択できる。

■6000円(R2・0.5ℓ)
7200円(R3・0.5ℓ)
9800円(R4・0.5ℓ)
■ニコールレーシング
☎044-201-9903

BILLION



スーパーブレーキフルード

選

高沸点や高いメンテナンス性はもちろんのこと、ペダルフィールにもこだわって開発。剛性感はもとよりキャリパーから伝わるフィールも大事にし、よりリニアなブレーキコントロールを実現する。

■4725円(1ℓ)
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

DIXCEL



BRAKE FLUID DOT 5.1

選

旧来のシリコンベースのDOT5とは違い、DOT3や4と同じエチレングリコールをベースに精製。ウェット沸点が高いのと低温時の低粘性(流動性)が優れているのが特徴で、パフォーマンスユースでの長期使用や寒冷地での最先端ABSシステムとのマッチング性も高い。

■2400円(0.5ℓ)
■ディクセル ☎072-654-0121

DIXCEL



328Racing

選

DOT4規格をパスした数少ないレーシングフルード。世界最高レベルのドライ沸点328℃を達成し、レースカーからストリートまで幅広く使用可能。リーズナブルな価格設定でメンテナンスコストも抑制。

■2400円(0.5ℓ)
■ディクセル ☎072-654-0121

ENDLESS



RF-650

選

F1チームの長期テストをクリアし、10年以上F1やスーパーGTで使用され続けているフルード。最高クラスのドライ沸点・ウェット沸点で、ペーパーロックを防ぎ、安心した走行を実現。

■3000円(0.5ℓ)
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

IDI



BF338

選

沸点の高さだけでなく、サーキット走行時においてもラップを重ねても変わらないブレーキタッチを求めて、DOTにこだわることなく開発。ゴムシールや金属の腐食も極力抑えている。

■2400円(0.5ℓ)
■アイ・ディ・アイ ☎042-549-0050

AERO PARTS

[エアロパーツ]

掲載データは2016年9月1日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN R35 GT-R

性能向上に寄与する機能的デザインが主流

R35は純正状態でも、性能を追求した機能美に溢れる魅力的なボディデザインを持つ。しかし、ノーマルにはどうしても万能性を求めた妥協点も必ず存在するもの。カスタマイズの方向性が決まれば、求める性能によってさらに自分好みにチューニングする余地はたくさんあるのだ。そんな中で主流なのは、やはり走り意識したデザインのもの。より張り出したスポイラーで積極的に走行風の流れをコントロールし、走行安定性の向上を図っている。またフロントバンパーでは大量の走行風をキャッチできる大きなダクトが当たり前だが、近年のGTマシンのように仕切りを設け、走行風を用途別に導くことが可能なデザインとしているものまでも見られる。R35ならではのハイクオリティなエアロパーツで、拘りのカスタマイズを行いたい。

後期 = MY11~に適合。類別型式DBA
前期 = ~MY10に適合。類別型式CBA
汎 = 汎用アイテム

※エアロパーツに使用される主な素材
FRP → ガラス繊維を積層し、樹脂で固めて成形する素材
カーボン → 炭素繊維を積層し、樹脂で固めて成形する素材。炭素繊維のみを使用した純粋なカーボンと、表面1層のみカーボンを使用し、裏面はFRPを使用したものもある

CHARGESPEED

■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



BottomLine

LINE UP			
フロントスポイラー with ボトムライン	8万5000円 (FRP)	15万円 (カーボン)	後期
サイドステップ with ボトムライン	6万円 (FRP)	15万円 (カーボン)	
リアディフューザー with ボトムライン	6万円 (FRP)	16万円 (カーボン)	
3点セット	18万円 (FRP)	38万円 (カーボン)	

※MY11以降に適合。カーボンパーツはUVカットクリア塗装済。



撃速

LINE UP			
ワイドボディキット 5点セット	48万円 (FRP)	80万円 (カーボン)	後期 前期

※フロント片側50mm、リア片側70mmワイド。フロントバンパー、フロントリップ&ディフューザー、サイドステップ、リアディフューザー、リアアンダーカウル、オーバーフェンダーのセット。カーボンのセットも、フロントバンパーとフェンダーはFRP製。



BottomLine

LINE UP			
フロントスポイラー with ボトムライン	5万5000円 (FRP)	12万円 (カーボン)	後期
サイドステップ with ボトムライン	6万円 (FRP)	15万円 (カーボン)	
リアディフューザー with ボトムライン	6万円 (FRP)	16万円 (カーボン)	
3点セット	17万円 (FRP)	35万円 (カーボン)	

※MY10まで適合。カーボンパーツはUVカットクリア塗装済。



撃速

LINE UP			
フロントバンパーwith リップ & アンダーディフューザーLEDデイト付	17万円 (FRP)	27万円 (FRP+カーボン)	後期 前期
サイドステップ with ボトムライン	6万円 (FRP)	15万円 (カーボン)	
リアディフューザー with ボトムライン	6万円 (FRP)	16万円 (カーボン)	
3点セット	25万円 (FRP)	55万円 (カーボン)	
エアロトランク (リアスポイラー型)	10万円 (FRP)	22万円 (カーボン)	

※カーボンパーツはUVカットクリア塗装済。

Aloof 01-R ver.02
Complete Body kitLINE UP
フルキット 153万3000円 (C/GFRP)

Aloof 01-R ver.01 Complete Body kit

LINE UP		
フルキット	140万円 (C/GFRP)	
Rear Spoiler for Stock mount	17万8000円 (カーボン+FRP)	32万円 (ドライカーボン)
Dry Carbon Roof Panel	25万円 (ドライカーボン)	
RUD Vertical Fins	8万円 (ドライカーボン)	

ROWEN

■E・Rコーポレーション ROWEN事業部 ☎0565-52-8555



Ebbrezza-R Neo Remium Racing Style Full Kit

LINE UP		
PREMIUM RACING STYLE FULL KIT	150万円 (カーボン+FRP)	105万円 (FRP)
フロントバンパー with LED	37万円 (カーボン+FRP)	26万円 (FRP)
フロントスポイラー *TKフロントバンパー専用	16万円 (カーボン)	12万円 (FRP)
サイドステップ *前期・後期共通	18万円 (カーボン+FRP)	10万円 (FRP)
リアアンダースポイラー	22万円 (カーボン)	14万円 (FRP)
リヤウイング	24万円 (カーボン+FRP)	
トランクスポイラー	12万円 (カーボン)	
リヤフェンダーアーチエクステンション	14万円 (カーボン)	7万円 (FRP)



Ebbrezza-R Racing Style Full kit Ver.2

LINE UP		
RacingStyle FullKit	160万円 (カーボン+FRP)	120万円 (FRP)
フロントスタイルKit VerII	60万円 (カーボン+FRP)	50万円 (FRP)
サイドステップ	18万円 (カーボン+FRP)	10万円 (FRP)
リアアンダースポイラー	22万円 (カーボン)	18万円 (カーボン+FRP)
リヤレーシングディフューザー	20万円 (カーボン)	
リヤレーシングディフューザー	25万円 (カーボン)	20万円 (FRP)
リヤウイングVerII	26万円 (カーボン+FRP)	22万円 (FRP)
トランクスポイラーVerII	12万円 (カーボン)	10万円 (FRP)
リヤフェンダーアーチエクステンション +10mm	14万円 (カーボン)	11万円 (FRP)

VeilSide Co.,Ltd.

■VeilSide Co.,Ltd. ☎029-838-1104



Ver1 Model

LINE UP		
フロントバンパー	15万円 (FRP)	25万円 (カーボン+FRP)
フロントリップ	13万円 (FRP)	18万円 (カーボン+FRP)
サイドスカート	10万円 (FRP)	15万円 (カーボン+FRP)
リアハーフスポイラー	8万円 (FRP)	13万円 (カーボン+FRP)
リアスポイラー	8万円 (FRP)	12万円 (カーボン+FRP)

※フロントリップスポイラーは、ヴェイルサイドバンパー、純正バンパー共に装着可能。

WALD

■ヴァルドインターナショナル ☎072-673-3000



LINE UP	
フロントバンパースポイラー	46万8000円 (FRP+カーボン)
サイドステップ	12万8000円 (FRP)
REAR DIFFUSER	14万8000円 (カーボン)
TRUNK SPOILER	10万8000円 (カーボン)
REAR WING FLAP	14万円 (カーボン)
OVER FENDER	7万8000円 (FRP)
KIT PRICE (F.S.R.TS.RW.O/F)	99万円
KIT PRICE (F.S.R.TS.RW)	94万円
KIT PRICE (F.S.R)	72万円



CARBONDRIY

■カーボンドライジャパン ☎052-807-3336



LINE UP			前期
フロントリップスポイラー	28万円 (ドライカーボン)	8万8000円 (FRP)	
フロントボンネット	58万円 (ドライカーボン)	14万8000円 (FRP)	
サイドステップセット	40万円 (ドライカーボン)	12万円 (FRP)	
リアディフューザー	39万円 (ドライカーボン)	9万8000円 (FRP)	
F-1 LEDライトキット (リアディフューザー用)	3万4000円		
リアウイング	48万円 (ドライカーボン)	12万円 (FRP)	

AIMGAIN

■エイムゲイン ☎082-427-2334



AIMGAIN GT

LINE UP
フルキット 120万円

※フロントバンパー+アンダーリップ、サイドアンダースポイラー、リアアンダースポイラー、ディフューザー (バックフォグ付)、ワイドフェンダー、リアウイング (type1もしくはtype2) のセット



KUHLRACING

■クールジャパン ☎052-693-9805

KUHLRACINGエアロ ワイドボディキットVer1

LINE UP			後期	前期
ワイドボディVer1 コンプリートキット	229万円 (FRP・レギュラー)	299万円 (FRP・ハイクレード)		
オーバーフェンダーキット	99万円 (FRP・レギュラー)	119万円 (FRP・ハイクレード)		
フロントバンパー	33万円 (FRP・レギュラー)	43万円 (FRP・ハイクレード)		
サイドステップ	20万円 (FRP・レギュラー)	30万円 (FRP・ハイクレード)		
リアバンパー	38万円 (FRP・レギュラー)	48万円 (FRP・ハイクレード)		
フロントディフューザー	10万円 (FRP・レギュラー)	14万円 (FRP・ハイクレード)	18万円 (カーボン)	
サイドステップディフューザー	13万円 (FRP・レギュラー)	18万円 (FRP・ハイクレード)	23万円 (カーボン)	
リアフローティングディフューザー	15万円 (FRP・レギュラー)	20万円 (FRP・ハイクレード)	27万円 (カーボン)	
リアバンパーダクトディフューザー	8万円 (FRP・レギュラー)	12万円 (FRP・ハイクレード)	16万円 (カーボン)	
グリルトップモール	5万円 (FRP・レギュラー)	7万円 (FRP・ハイクレード)	10万円 (カーボン)	
トランクスポイラー	8万円 (FRP)	12万円 (カーボン)		
スワンネックGTウイング	20万円 (FRP)	25万円 (カーボン)		



KUHLRACINGエアロ Ver1

LINE UP			後期	前期
フロントバンパー	28万円 (FRP・レギュラー)	38万円 (FRP・ハイクレード)		
サイドステップ	15万円 (FRP・レギュラー)	25万円 (FRP・ハイクレード)		
リアバンパー	32万円 (FRP・レギュラー)	42万円 (FRP・ハイクレード)		
フロントディフューザー	8万円 (FRP・レギュラー)	12万円 (FRP・ハイクレード)	16万円 (カーボン)	
サイドステップディフューザー	10万円 (FRP・レギュラー)	15万円 (FRP・ハイクレード)	20万円 (カーボン)	
リアフローティングディフューザー	13万円 (FRP・レギュラー)	18万円 (FRP・ハイクレード)	25万円 (カーボン)	
リアバンパーダクトディフューザー	8万円 (FRP・レギュラー)	12万円 (FRP・ハイクレード)	16万円 (カーボン)	
グリルトップモール	5万円 (FRP・レギュラー)	7万円 (FRP・ハイクレード)	10万円 (カーボン)	
トランクスポイラー	8万円 (FRP)	12万円 (カーボン)		
スワンネックGTウイング	20万円 (FRP)	25万円 (カーボン)		



ZeLe Performance

■ゼルパフォーマンス ☎045-253-8668



LINE UP			後期	前期
フロントバンパー	68万6000円 (カーボン)	10万3000円 (FRP)		
フロントリップスポイラー	8万9700円 (カーボン)	4万7500円 (FRP)		
サイドスカートセット	10万7800円 (カーボン)	6万6500円 (FRP)		
リアアンダースポイラーセット	10万1000円 (カーボン)	6万円 (FRP)		
ドライカーボンリヤウイング	92万4000円 (ドライカーボン)			
カーボンフロントグリル	5万1600円 (カーボン)			
ドライカーボンルーフ	68万8000円 (ドライカーボン)			
ドライカーボンウイングミラー		32万2000円 (ドライカーボン)		
カーボンフロントフェンダーダクトセット		4万5800円 (カーボン)		
カーボンNACAダクト Ver.1 (平織)		6万4000円 (カーボン)		
カーボンNACAダクト Ver.2 (綾織)		6万4000円 (カーボン)		
FRP同色塗装用ボディ3点キット (フロントリップスポイラー・サイドスカート・リアアンダースポイラー)		17万円 (FRP製)		

C-WEST

■C-WEST ☎072-726-7000



LINE UP			前期
フロントハーフスポイラー	4万3000円 (FRP)	4万7000円 (PFRP)	8万6000円 (カーボン)
サイドステップ	6万円 (FRP)	6万4000円 (PFRP)	12万円 (カーボン)
リアアンダーフィン	2万6000円 (FRP)	3万円 (PFRP)	4万5000円 (カーボン)
フロントフェンダー	9万2000円 (FRP)	18万円 (カーボン)	
スーパーバランクフード	38万円 (DCC/CHC)		
リアウイング (High Speed)	65万円 (DCC/CHC)		

HASEMI SPORT

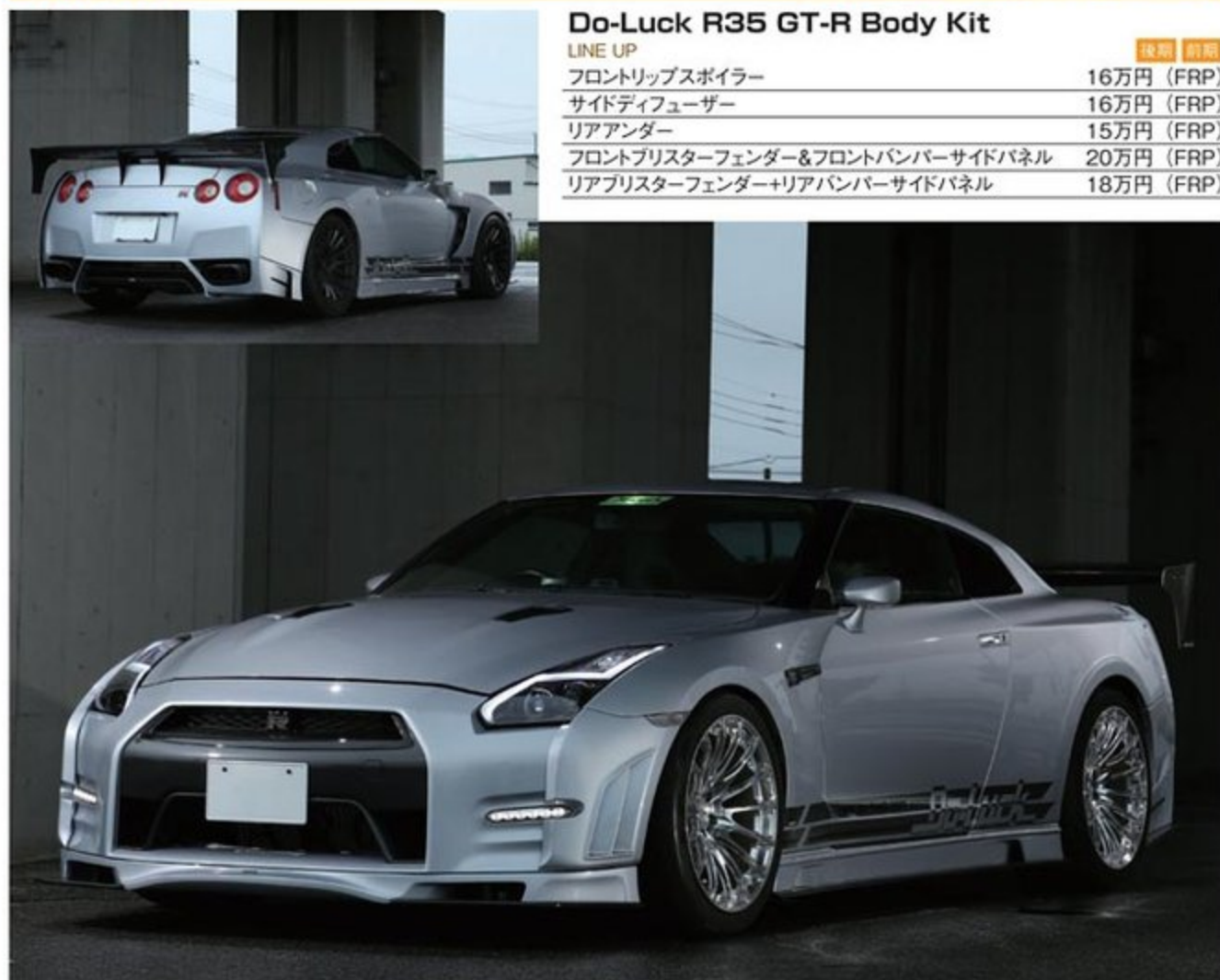
■ハセミモータースポーツ ☎046-286-3801



LINE UP		
フロントリップスポイラー	8万9000円 (カーボン)	5万5000円 (FRP)
サイドスカート	10万9000円 (カーボン)	6万9000円 (FRP)
リアサイドスカート	6万5000円 (カーボン)	4万5000円 (FRP)
センターディフューザー	4万5000円 (FRP)	
グリルカバー	2万9000円 (カーボン)	

Do-Luck

■ドゥーラック ☎045-471-0500



Do-Luck R35 GT-R Body Kit

LINE UP	
フロントリップスポイラー	16万円 (FRP)
サイドディフューザー	16万円 (FRP)
リアアンダー	15万円 (FRP)
フロントプリスターフェンダー&フロントバンパーサイドパネル	20万円 (FRP)
リアプリスターフェンダー+リアバンパーサイドパネル	18万円 (FRP)

TOP SECRET

■トップシークレット ☎043-216-8808



G-EFFECT Ver2

LINE UP		
フルバンパーキットVer2	29万円 (FRP+カーボン)	
RCアッパーカナード	4万8000円 (カーボン)	
アッパーカナード	4万8000円 (カーボン)	
フロントワイドフェンダー	16万円 (FRP)	24万円 (カーボン)
エアロボンネット	13万円 (FRP)	18万円 (カーボン)
ボンネットダクトフィン	4万8000円 (カーボン)	
フェンダーダクト	6万8000円 (カーボン)	
カーボンサイドパネル	3万6000円 (カーボン)	
サイドディフューザー	16万円 (カーボン)	
カーボンLEDミラー	13万円 (カーボン)	
リアアンダーバンパーVer2	17万8000円 (カーボン)	22万8000円 (カーボン・クリア塗装)
リアアンダーフィン	10万円 (カーボン)	
GTウイングRT	22万8000円 (カーボン)	
カーボントランク	11万8000円 (カーボン)	

※トップシークレット製フロントワイドフェンダー装着車専用品
競技専用部品のため公道使用は不可



G-EFFECT

LINE UP		
ロングノーズフロントバンパー	27万円 (CF)	
サイドディフューザー	16万円 (CF)	
リアアンダーバンパー	11万5000円 (CF・未塗装)	15万円 (CF・ブラック塗装済)
リアサイドディフューザー	6万円 (CF)	
リアアンダーフィニッシャー	3万円 (CF)	
エアロボンネット	13万円 (FRP)	18万円 (CF)
ボンネットダクトフィン	4万8000円 (CF・未塗装)	5万6000円 (CF・ブラック塗装済)
可変式リアウイング	14万円 (FRP)	17万円 (CF)
カーボントランク	11万8000円 (CF)	
ハイスピードグリル	3万9900円 (無塗装)	6万9000円 (3色塗装済み)

PHOENIX'S POWER

■フェニックスパワー ☎0774-48-1157

LINE UP		
フロントマスクシステム (タイプII)	31万8000円 (カーボン+FRP)	
サイドステップシステム	16万8000円 (カーボン+FRP)	
リアアンダーサイドステップ (タイプII)	10万8000円 (カーボン+FRP)	

※MY17不可



R35タイプIエアロシステム

LINE UP	
フロントマスクシステム (タイプI)	29万8000円 (カーボン+FRP)
サイドステップシステム	16万8000円 (カーボン+FRP)
リアアンダーシステム (タイプI)	14万8000円 (カーボン+FRP)
フルセット	58万8000円 (カーボン+FRP)

※MY17不可

R35 Circuit Ver.

LINE UP

後期 前期

フロントバンパーユニット	59万円 (FRP+VSDC・予備)	
フロントバンパーユニット (デイトライト付き)	60万円 (FRP+VSDC・予備)	
フロントバンパー用ブレーキダクト	開発中	
ビッグカナード	9万8000円	
フロントフェンダー+カーボンルーバーフィン	58万円 (VSDC)	
サイドスカート	19万円 (カーボン)	13万円 (FRP)
サイドスカート+ブレーキダクト	9万円 (カーボン)	6万円 (FRP)
リアバンパー (～MY08)	18万8000円 (FRP+カーボン)	13万8000円 (FRP)
リアバンパー (MY09～)	18万8000円 (FRP+カーボン)	13万8000円 (FRP)
リアアンダースカート	13万円 (FRP+カーボン)	9万5000円 (FRP)
リアアンダースカート用サイドエアシュラウド	4万円 (カーボン)	
リアアンダースカート用ロングバーチカルフィン	8万円 (カーボン)	
リアフェンダー	11万8000円 (カーボン L/R)	
GT-WING EURO (Center mount)	27万円	
クーリングボンネット	33万円 (VSDC)	20万円 (カーボン)
ライトウェイトトランクフード	22万円 (VSDC)	10万円 (カーボン)



R35GT-R '13Ver.

LINE UP

後期 前期

フロントバンパー+カーボンリップ+VSDC製ディフューザー	34万円	
フロントバンパー+カーボンリップ+FRP製ディフューザー	31万円	
フロントバンパー+FRPリップ+FRPディフューザー	25万円	
フロントバンパー用グリルカバー	6万円 (カーボン)	
フロントフェンダー+カーボンルーバーフィン	24万5000円 (カーボン)	
フロントフェンダーガーニッシュ	6万8000円 (カーボン)	
サイドスカート	19万円 (カーボン)	13万円 (FRP)
リアアンダースカート	13万円 (カーボン+FRP)	9万5000円 (FRP)
リアアンダースカート用サイドエアシュラウド	4万円 (カーボン)	
リアアンダースカート用バーチカルフィン 4pcs	6万円 (カーボン)	
R35GT-R専用GT-WING Euro Edition	18万円～27万円 (カーボン/カーボン+FRP)	
ライトウェイトトランクフード	22万円 (VSDC)	10万円 (カーボン)



Liberty Walk

■リバティーウォーク ☎0561-51-0001

LINE UP

後期 前期

LB☆WORKS Body kit Ver.1 (GTウイング)	159万8400円	
LB☆WORKS Body kit Ver.2 (ダックテール)	143万4240円 (FRP)	154万2240円 (カーボン)



R35 KAMIKAZE-R Super Sonic

LINE UP

後期 前期

KAMIKAZE-R Ver.2 フルキット	142万4000円 (FRP)	165万9000円 (カーボン)
＜以下専用オプションパーツ＞		
BIG CANARD Ver.2	9万8000円 (カーボン)	
LONG VERTICAL FIN Ver.2	11万円 (カーボン)	
COOLING BONNET Ver.2	27万円 (カーボン)	40万円 (フルカーボン)
GT/WING for Racing with MOUNT BRACKET	38万円 (カーボン)	
LIGHT WEIGHT TRUNK	10万円 (カーボン)	22万円 (フルカーボン) (追加補強: 8000円)

※リアアンダースカートはMY10以前のみ適合。LONG VERTICAL FIN Ver.2はMY10以前に適合。MY11以降開発予定。



R35GT-R '14Ver.

LINE UP

後期 前期

フロントバンパー+カーボンリップ+VSDC製リップ	34万円	
フロントバンパー+カーボンリップ+FRPリップ	31万円	
フロントバンパー+FRPリップ+FRPリップ	25万円	
フロントバンパー用グリルカバー	6万円	
フロントバンパー用ブレーキダクト	開発中	
フロントバンパー用アンダーフリッパー	8万8000円 (カーボン)	5万8000円 (FRP)
フロントバンパー用シングルカナード	8万8000円 (カーボン)	6万8000円 (FRP)
フロントフェンダー+カーボンルーバーフィン	24万5000円 (FRP+カーボン)	
フロントフェンダーガーニッシュ	6万8000円 (カーボン)	
サイドスカート	19万円 (カーボン)	13万円 (FRP)
リアバンパー	18万8000円 (FRP+カーボン)	13万8000円 (FRP)
純正リアアンダースカート用センターダクトカバー	6万8000円 (カーボン)	
純正リアアンダースカート用バーチカルフィン 4Pcs	6万円 (カーボン)	
純正リアアンダースカート用スポイラーフィン	8万8000円 (カーボン)	5万8000円 (FRP)
リアフェンダー	7万8000円 (FRP L/R)	
GT-WING～HYPER NARROW～&WING BASE SPOILER(1520mm)	24万円 (VSDCウイング+カーボンベース)	18万円 (VSDCウイング+FRPベース)
クーリングボンネット	33万円 (VSDC)	20万円 (カーボン)
ライトウェイトトランクフード	22万円 (VSDC)	10万円 (カーボン)



R35GT-R '10Ver.

LINE UP

後期 前期

フロントディフューザー	21万5000円 (VSDC)	14万5000円 (カーボン)
サイドディフューザー	17万5000円 (VSDC)	13万円 (カーボン)
リアディフューザーカバー	8万5000円 (カーボン)	
クーリングボンネット	33万円 (VSDC)	20万円 (カーボン)
GT-WING～HYPER NARROW～&WING BASE SPOILER	18万円～24万円	



cowl aero kit

LINE UP

BenSopra cowl aero full kit	349万6500円 (FRP)
rear wing	49万8000円 (FRP)



cowl aero kit

LINE UP

circuit front version aero kit	249万8000円
--------------------------------	-----------



フルバンパーキット Ver2

FRP+カーボン

ハードチューニングのR35GT-Rでのサーキット走行をサポートするために設計。冷却性の向上を図り、フロントのルーバーは脱着式でインタークーラーに合わせて取り外し可能。オプションで専用エアガイドもあり。専用アンダーディフューザー付属。

■29万円
■トップシークレット
☎043-216-8808



ワイドバンパー

FRP+カーボン

同社の最大級のワイドフェンダーに合わせてデザインされたバンパー。純正+48mmワイドを実現し、ワイドトレッド化に役立つアイテム。純正後期モデルをモチーフに製作され、グリルも一体成型となる。

■46万円(ドライカーボン) 26万円(FRP)
■サブライプ
☎076-482-3751



Front Bumper ver.01 & Diffuser set

FRP+カーボン

敢えて無骨さを表現し、大胆に採用された開口部はクーラー類の冷却効率を大幅にアップ。同社のリップのほか、純正リップにも対応。

■12万8000円(バンパー単品+FRP)
■23万8000円(バンパー+FRPディフューザー)
■27万8800円(バンパー+カーボンディフューザー)
■アプフラッグ
☎0550-88-8238



Front Bumper Spoiler ver.02

FRP+カーボン

最低地上高は純正と変えず、ノーズ先端は+95mmロングになるデザインを採用。押し出し感が強く、より空力特性を意識したデザインとなり、迫力のあるフロントフェイスを実現する。

■12万円(GFRP) 18万円(C/GFRP)
■アプフラッグ
☎0550-88-8238

FRONT BUMPER

フロントバンパー

■=材質



R35 Lip Spoiler Carbon Type1

FRP+カーボン

純正バンパーに対応し、純正のメリットを活かしながら空力パフォーマンスと空力を感じさせるスタイリングを両立。穴加工を施すことにより、後期型にも対応できる。

■15万円
■ガレージマック
☎026-254-7333



FRP FRONT LIP SPOILER

FRP

派手すぎずシャープなデザイン。空力を意識してリップ中央部にはフラップを配置。アンダーパネルも付属し、中央部を窪ませることで負圧を発生させてダウンフォースを獲得。ブレーキダクトも装備。前期、後期各設定あり。

■13万円
■エムシーアール
☎048-995-0131



Front Lip & Under diffuser

FRP+カーボン

bflugならではのデザインを採用。最大限のダウンフォースと冷却効果を追求。リップ部はセンター部で純正比20mm延長し、アンダー部には純正と同様の取付が可能な、ディフューザーパネルがセット。ブレーキ冷却ダクトも設けている。

■15万円(FRP) 20万円(カーボン)
■アプフラッグ
☎0550-88-8238

FRONT LIP & DIFFUSER

フロントリップ&ディフューザー

■=材質



カーボンフロントバンパー

FRP+カーボン

フロントグリルの開口面積やインタークーラー前の開口面積の拡大を行い、空力性能を向上させたバンパー。ウイング形状デザインを盛り込み、ラジエーターへの導風を行うとともにダウンフォースも獲得する。

■89万円
■マインズ
☎046-857-3313



カーボンリップ

FRP+カーボン

ドライカーボンを使用しているため耐久性が高い。FRP製の廉価版は純正リップを守る効果を最重視して製作。ドライカーボン用のオプションとしてサイドフィンあり(2万9000円)。取り付け位置の調整で後期にも使用可能。

■12万8000円(ドライカーボン)
■4万8000円(FRP)
■サブライプ
☎076-482-3751



カーボンフロントリップ タイプ2

FRP+カーボン

最大限のダウンフォースの確保を目的に開発。より高いダウンフォースを得るため車両前方及び下方に約20mm延長したデザイン。純正のアンダーパネルを再使用。カーボンブレーキダクトとのセットあり。前後期別設定。

■8万8000円~13万円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126



カーボンフロントリップ

FRP+カーボン

純正のデザインを崩すことなく、最大限のダウンフォースの確保をターゲットに開発。純正のアンダーパネルを再使用するためコストパフォーマンスも高い。M/C前後それぞれ専用設計。ブレーキダクトとのセットもあり。

■7万8000円~12万円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126



200マイルフロントディフューザー 2012

FRP

チンスポイラー形状を強め、より走行風をキャッチする印象を強めるリップタイプのスポイラー。ブレーキダクトも設け、ブレーキにも厳しいサーキットでの走行にも対応させている。

■12万8000円
■ガレージ八幡
☎0569-26-1660



200マイルフロントディフューザー

FRP

特にフロントまわりの空力特性の向上を目的としてデザイン。フロア下に不用意に走行風が流れ込むことを防止し、リフトを低減する。左右にダクトも成形されており、ブレーキまわりにエアを導くことも可能。

■6万8000円
■ガレージ八幡
☎0569-26-1660



TOP SECRET

フロントアンダーディフューザー

FRP+カーボン

後期 前期

走行風を確実に捉えて、的確なダウンフォースを発生。下面の空気流を整えるディフューザーを装備し、中速域～高速域の不安定になりやすい状況でもしっかりと安定感を高める。オプションでチタンのスキッドプレートあり。

■20万円
■トップシークレット
☎043-216-8808



Do-Luck

R35 GT-Rフロントディフューザー + ADDフィン

FRP+カーボン

後期 前期

同社のR35 GT-Rフロントスポイラー（フロントディフューザー）のオプション品。バンパーコーナー部に張り出すカナード形状を追加できることでよりダウンフォースを強化できる。装着もボルト止めで確実。

■5万円
■ドゥーラック
☎045-471-0500



Do-Luck

R35 GT-Rフロントスポイラー

FRP+カーボン

後期 前期

全8ピースからのパーツで構成され、下面はディフューザー形状としたことで、高いフィッティングと強力なダウンフォースを発生。ブレーキダクトなどもモールドされ、機能性にも優れたアイテムとなっている。

■16万円 (FRP+カーボン)
20万円 (フルカーボン)
■ドゥーラック
☎045-471-0500



R VERTEX

フロントリップディフューザー

CFRP VFRP

後期

T&Eならではの高い造形力で、各部にリアルGTマシンを彷彿とさせるデザインが盛り込まれる。アンダーディフューザーも付属し、スウィープやフィンを効果的に配置してダウンフォースを確保。ブレーキダクトも装備する。

■23万円 (CFRP) 16万円 (VFRP)
■ティーアンドイー
☎045-944-2221



JUN

カーボンフロントリップスポイラー

FRP+カーボン

後期 前期

純正のリップスポイラーに追加して装着するタイプ。デザインの一体感はもちろん、取り付けの精度や強度に優れた純正リップを活かすことで、安心感の高い取り付けを実現している。

■6万2000円
■田中工業株式会社 (ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165



ARIOS

フロントリップスポイラー

FRP+カーボン

後期 前期

純正のリップ部分（アンダーディフューザー）に挟み込んで取り付けるタイプのリップスポイラー。純正の取り付けを上手く使用するために、取り付けも行いやすく精度や強度も高い。クリアー塗装済み。

■12万8000円 (FRP)
14万8000円 (カーボン)
■Progresso
☎024-983-3955



Power house amuse

フロントアンダーディフューザー

FRP

後期

クルマの安定感の向上を狙ったアンダーパネル。取り付けには強化補強部品を利用するためバンパー取り外しが必要。GT-Rならではの高速域での安定性をより高い領域へ導く。MY07～09に適合する。

■15万8000円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055



Schmieden

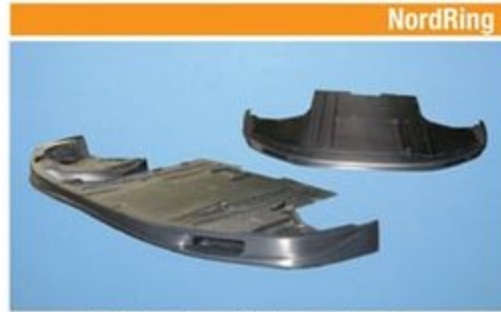
Front Lip Spoiler

FRP+カーボン

後期

左右のカナードとセンタースポイラーが別パーツの3ピース構造とし、程よくアグレッシブな印象を与えるデザイン。センタースポイラーはディフューザー型。

■17万5000円 (カーボン+FRP)
14万5000円 (FRP)
■橋本コーポレーション
☎075-761-7351



NordRing

フロントリップスポイラーセット

FRP+ドライカーボン

後期

バンパーリップ部分から下面に流れる空気をスムーズに導き、ダウンフォースを純正よりも10%向上させている。前期用と後期用でデザインは異なる。GT-R特別指定部品。クリア塗装（ツヤあり～ツヤ無し）の設定あり。

■56万5000円 (カーボン)
22万8000円 (FRP)
■ノルドリンク
☎042-568-2135



TOP SECRET

フロントアンダーディフューザー MY11

FRP+カーボン

後期

適度なフロントダウンフォースを発生させ、決して派手すぎることなく精悍なイメージへと変身させる。超高速域における風圧に耐える十分な強度も確保。MY15以降は適合未確認。

■16万円 (未塗装)
19万円 (クリア塗装済み)
■トップシークレット
☎043-216-8808



PRP COMPOSITE Abflug spec

Side skirt

FRP+カーボン

後期 前期

ボディー下面へのエア巻き込み抑制という、サイドスカート本来の空力効果に注力してデザイン。シンプルながらも純正ボディの微妙なラインと融合し、力強く美しいラインを実現している。

■12万円 (FRP) 15万8000円 (カーボン)
■アブフラッグ
☎0550-88-8238



SIDE STEP

サイドステップ

FRP+材質



MINE'S

カーボンフロントスポイラータイプ III

FRP+ドライカーボン

後期 前期

TYPE-IIのマイナーチェンジ版。リップの部分を10mm、サイド部を15mm拡大し、より大きなダウンフォースを実現し、安定感を高めたモデル。ドライカーボンとハニカム材を組み合わせた構造で強度も高い。

■48万5000円
■マインズ
☎046-857-3313



MINE'S

カーボンフロントスポイラータイプ II

FRP+ドライカーボン

後期 前期

TYPE-IIに対しリップの部分を15mm拡大し、ブレーキ冷却ダクトを設けたTYPE-II。TYPE-II同様に中高速域で威力を発揮。ベース部にはハニカム材を使用したドライカーボンを使用し強度が高い。重量は純正の半分を実現。

■48万5000円
■マインズ
☎046-857-3313



MINE'S

カーボンフロントスポイラータイプ I

FRP+ドライカーボン

後期 前期

純正には無い、絶対的なダウンフォースを生み出す形状で、中高速域で威力を発揮。素材の繊維カーボンは、表面にクリア塗装を施す事で高級感と軽量化を実現。重量は2.1kg。取り付けはボルトオン。

■38万円
■マインズ
☎046-857-3313



MINE'S

カーボンサイドステップ

FRP+ドライカーボン

後期 前期

自社製品のフロントリップスポイラーとリアアンダースポイラーとの相互バランスを考慮し、統一感を持たせたデザインで製作。ボディセンターからリアフェンダーにかけての曲線美を華麗に演出している。重量約1.4kg。

■46万円
■マインズ
☎046-857-3313



ARIOS

サイドステップ

FRP+カーボン

後期 前期

サイドステップを水平方向へ延長した形状で製作。ボディ下面を流れる空気とボディサイドを流れる空気を確実に分離し、巻き込むことを防止することで、リフトなどの現象を抑える。取り付けはボルトオン。

■9万5000円 (FRP)
11万5500円 (カーボン)
■Progresso
☎024-983-3955



R VERTEX

サイドステップディフューザー

CFRP VFRP

後期 前期

サイド部分にもディフューザー形状を設けて、フロントから流れを継承。走行風の流れもコントロールして車体のリフトを防止。外観には現れない本体の下面のデザインにもこだわって製作されている。

■18万円 (CFRP) 10万円 (VFRP)
■ティーアンドイー
☎045-944-2221



JUN

サイドディフューザー

FRP+カーボン

後期 前期

純正サイドシルプロテクターの下に取りつけ、整流作用を向上。走行風の巻き込みを抑えることで揚力の発生を抑え、走行安定性を向上させられる。路面などとの接触からボディを保護する効果も期待できる。

■8万円
■田中工業株式会社 (ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165



Kansai SERVICE

カーボンサイドステップ

FRP+カーボン

後期 前期

シャープ&ワイドなデザインで安定感を向上。サイドから巻き込む空気を抑え、空力特性も向上させる。カーボンならではの色調がサイドビューをレーシーに引き締める。純正交換タイプ。

■11万円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126



R VERTEX

リアアンダープロテクター (MY11～)

CFRP VFRP

後期

純正のリアハーフスポイラーの左右に装着するタイプのアイテム。純正バンパーを活かしながらも確実に空気流を分けるデザインとしている。フロントリップからサイドステップと続いたデザインの流れも継承する。

■10万円 (CFRP) 6万円 (VFRP)
■ティーアンドイー
☎045-944-2221



Zeile Performance

リアアンダースポイラーセット

FRP+カーボン

後期 前期

純正のリアバンパー下部を交換するタイプ。純正のデザインを基本に下部サイドのフレア形状を拡大。マフラーの熱対策としては、センターの開閉部を拡大することで対処。カーボン地がリア周りを引き締める。適合は要問い合わせ。

■10万1000円 (カーボン) 6万円 (FRP)
■ゼルパフォーマンス
☎045-253-8668



Kansai SERVICE

カーボンリアアンダースポイラー

FRP+カーボン

後期

左右のフレア形状を拡大しながら、マフラーのテールパイプの熱を効率的に逃がすことを狙って左右各2箇所にスリットを設定。スタイルだけでなく機能美溢れるフォルムがリアビューを引き立てる。

■11万円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126



PRP COMPOSITE Abflug spec

Rear Bumper Spoiler

FRP+カーボン

後期 前期

多数開けられたダクトは、リアタイヤハウス内の乱流を車両側面に沿った空気流の流れを乱さないように排出したり、エキゾーストの熱やエアだまりなども効率的に排出できる、機能を優先したデザイン。

■10万円 (FRP) 22万5000円 (カーボン)
8万円 (バーチカルフィン単品)
■アブフラッグ
☎0550-88-8238



REAR BUMPER & SPOILER

リアバンパー&スポイラー

FRP+材質



カーボンリアアンダースポILER

FRP ドライカーボン

純正では樹脂製のリアアンダースポILERをGT-Rに相応しいドライカーボン製に変更するアイテム。ノーマル+αのマインズオリジナルデザインを施し、後姿に力強さを与える。パーチカルフィンは別売。

■34万円
■マインズ
☎046-857-3313



リアサイドスカート

FRP カーボン

リアバンパーの下面、左右に装着する小型のカナード形状のエアロパーツ。最小限のデザインながらリア周りにワイド感を与え、シャープな印象を与える。リースナブルなことも魅力的。

■6万5000円(カーボン)
■4万5000円(FRP)
■ハセミモータースポーツ
☎046-286-3801



リアバンパーアッパー

FRP

マフラーまわりに滞留してしまう熱気の排出を目的とし、マフラー出口の上部に大型の排熱ダクトをデザインしたバンパー。トランクルームが高温になることも防止できる。前用、後期用それぞれ設定あり。

■22万円
■ノルドリンク
☎042-568-2135



リアバンパーアンダー

FRP カーボン

ディフューザーからの流れをスムーズにし、リアフォルムに一体感を持たせたデザイン。前期用と後期用で若干デザインは異なる。クリア塗装の設定あり。GT-R特別指定部品。

■26万円~28万円(カーボン)
■11万3000円~20万3000円(FRP)
■ノルドリンク
☎042-568-2135



リアアンダーバンパーVer2

FRP カーボン

アンダーバンパーのディフューザーとしての効果を高めるために再設計。ボトムデザインも徹底的に見直し、ディフューザー自体もカーボンで再製作し、より理想的なフォルムを実現。純正バックフォグが必要となる。

■17万8000円(未塗装)
■22万8000円(クリア塗装済み)
■トップシークレット
☎043-216-8808



R35 ダックテールウイング

FRP

トランク上部に装着することで、整流効果を向上。純正ウイングにも対応し、ウイングの効果をも高めるアイテムとしても活用できる。素材は軽量で強度に優れた高品質なカーボン材を使用している。

■8万円
■ガレージマック
☎026-254-7333



CARBON REAR WING

FRP カーボン

純正に比べてウイング面積を広げ、フラップ形状でデザイン。高速域でのダウンフォースを強化して車体の安定性を向上させる。装着は純正のウイング台座へのボルトオン。純正ハイマウントランプも使用可能。

■9万8000円
■エムシーアール
☎048-995-0131



Rear Spoiler (Dry Carbon)

FRP ドライカーボン

機能性のみを追求して設計されたエアロチューニングパーツ。装着は純正マウントに対応。マテリアルには本格的なドライカーボンを採用。センター部の補強ステーまでドライカーボン製となる。

■32万円
■アップフラッグ
☎0550-88-8238



Rear Spoiler for Stock mount

FRP カーボン

純正形状を忠実に再現しつつ、材質をカーボンに置き換えて製作。マテリアルに繊維リカーボンを採用し、経年劣化を防ぐためにUVカットクリア塗装が施されている。車検対応。

■17万8000円
■アップフラッグ
☎0550-88-8238



リアウイングスポILER

FRP = 材質



リアウイングベース

FRP カーボン

純正メインウイングを30mmのハイマウント可能とするウイングベース。より高いダウンフォースを発揮できるようになる。クリア塗装のオプションもあり。GT-R特別指定部品。

■14万2500円(FRP)
■49万4000円(カーボン)
■ノルドリンク
☎042-568-2135



リアウイング

FRP ドライカーボン

メインウイング後端をリップ形状にするなど、レーシング・テクノロジーを最大限に生かしたリアウイング。メインウイングの取り付け位置は純正よりも30mmアップさせ、ダウンフォースを高めている。GT-R特別指定部品。

■32万円(ウイング単品)
■81万4000円(セット)
■ノルドリンク
☎042-568-2135



可変式リアウイング

FRP カーボン

R35GT-R全体のルックス向上と、最大限のダウンフォースを得られる形状にこだわったリヤウイング。角度は約15mmの稼働幅を持たせ、走行ステージに合わせてリヤのダウンフォースをコントロール可能。

■14万円(FRP) 17万円(CF)
■トップシークレット
☎043-216-8808



カーボンリヤウイング

FRP カーボン

純正のデザインを継承しつつも、よりウイングとして機能的に効果を発揮するようにデザイン。ウイング内側にはフィン形状を取り入れることでエアポケットを作ることなく空気を後方へ流してくれる。

■18万円
■ティアンドイー
☎045-944-2221



ドライカーボンリヤウイング

FRP ドライカーボン

純正形状ながらも素材をドライカーボンに変更したことにより、軽量化と高級感を両立。ノーマルウイング同様にハイマウントストップを装備しているため、車検にも対応する。適合は要問い合わせ。

■92万4000円(ドライカーボン)
■ゼルパフォーマンズ
☎045-253-8668



ウィッカー

FRP カーボン

純正リアウイングのままダウンフォースを向上させることができるアイテム。メインウイングの後端に貼り付けるだけで装着が完了する。純正ウイングにピッタリの長さ設定されている。

■2万5000円
■ハセミモータースポーツ
☎046-286-3801



カーボンダブルウイング

FRP カーボン

ムーンクラフトとマインズのコラボレーションによるダブルタイプのウイング。従来のカーボンリアウイングカバーの進化系で、純正リアウイングをベースにボルトオン装着。強大なダウンフォースを発揮する。

■49万円
■マインズ
☎046-857-3313



カーボンリアウイングカバー

FRP ドライカーボン

レーシングカー製作で有名なムーンクラフト社とのコラボで開発。空力特性を熟知したうえでデザインされた独自のガーニー形状や、容易な装着を可能にした2分割成形ボルト止めサンドイッチ装着法などを採用している。

■28万円
■マインズ
☎046-857-3313



カーボンリアウイング

FRP ドライカーボン

ドライカーボンの使用で高級感と軽量化を実現。高さを30mmアップさせることでよりダウンフォースを稼げる仕様。表面にはクリア塗装。ハイマウントストップランプが取り付けられないため、競技専用部品となる。

■38万円
■マインズ
☎046-857-3313



アミューズ Dryカーボンリアウイング

FRP ドライカーボン

アミューズ独自のデザインでR35のリアビューを演出。体感できる程のハイダウンフォースを実現している。専用ガーニーフラップも付属し、ダウンフォース量を調整できる。ウイング部はドライカーボン、ベースはFRP。

■48万円
■パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0055



GT-WING

FRP ドライカーボン

同社のテストにより、性能とデザインを兼ねた自信作。フルカーボン製で軽量化に仕上がっており、ウイング幅1655mmで車検対応品。

■32万円
■ウイングタケオ
☎059-363-2104



GTウイング

FRP = 材質



カーボントラックスポILER

FRP カーボン

トランクの末端に取り付け、純正のリアウイングの下を流れる空気を整流し、ドラッグの減少が最大の特徴。リアウイングの効率も高められる。取付は両面テープで簡単に装着可能。表面塗装は光沢クリアー塗装もしくはマット仕上げが選択可能。

■12万6000円
■マインズ
☎046-857-3313



ドラックリッドスポILER

FRP ドライカーボン

純正トランクに装着するために開発したリアスポILER。リアウイング・セットまたはリアウイング・ベースと組み合わせることで、リアのダウンフォースをより向上させる。カーボンの質感によるアクセント効果も魅力。

■7万円
■ノルドリンク
☎042-568-2135



トラックスポILER R35専用

FRP

純正リアウイングを取り外して装着するトラックスポILER。緩やかに跳ね上げながら後方に延長したデザインで、ウイングレスでもインパクトあるリアビューを実現している。同社のスワムネックGTウイングとの共着も可能。

■8万円(FRP) 12万円(カーボン)
■クルジヤパン
☎052-693-9805



Kansai SERVICE

カーボンリアウイング

FRP カarbon

後期 前期
効率的にダウンフォースを発生させるカーボンリアウイング。力のかかるウイングステー部にはドライカーボン素材を採用し、ベース部は純正スポイラーの取付穴を隠すデザイン。3段階角度調整可能。競技専用部品。

■30万円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126



REVOLUTION

R35 GT Wing Type2 Carbon

FRP カarbon

後期 前期
Type1よりも高速域での車両安定性を重視した仕様のウイング。純正ウイング穴対応や高品質カーボン製であることなどはType1と同じとなる。

■22万円
■ガレージマック
☎026-254-7333



REVOLUTION

R35 GT Wing Type1 Carbon

FRP カarbon

後期 前期
取り付けは純正ウイング装着穴に対応し、手軽で確実な固定が可能。ダウンフォースにより走行安定性が向上し高速巡航性が高まる。軽量&高品質のフルカーボン製だ。

■18万円
■ガレージマック
☎026-254-7333



ESPRIT

GTウイング052

FRP ウェットカーボン ドライカーボン

後期 前期
エスプリのノウハウをすべて投入して製作したGTウイング。コーナリング時のダウンフォースと、ストレートでの低ドラッグという相反する要素を高次元で両立。R35GT-Rの取り付けに合わせてモディファイした一品。

■19万3000円(ウェットカーボン)
■31万円(ドライカーボン)
■エスプリ
☎059-370-8080



ESPRIT

GTウイング262

FRP ドライカーボン

後期 前期
R35GT-R専用のデザイン。ベース部分からステー、ウイングまで一体で成形した独自構造で、重量は約2.1kgと超軽量を実現している。シンプルな形状ながら確実なダウンフォースを発揮。取り付けはボルトオン。幅1680mm。

■26万2000円
■エスプリ
☎059-370-8080



SABULIVE

DRAGウイング

FRP カarbon

後期 前期
R35専用設計のドラッグレース専用ウイング。高い整流効果でストレート走行を補助し、ドラッグレースで必要となるトップスピードも延ばすことができる。

■25万8000円(カーボン)
■11万9000円(FRP)
■サブリブ
☎076-482-3751



SARD

GT-WING PRO for R35GTR

FRP カarbon

後期 前期
ウイング中央部の三次元的な盛り上がりにより、多くの空気をウイング底面へ導入し多くのダウンフォースを発生させるデザイン。素材や幅、ステーなどの組み合わせが多数あり。

■19万8000円(1700mm)
■20万5000円(1800mm)
■サード
☎0565-53-1166



SARD

GT-WING 020 for R35GTR

FRP カarbon

後期 前期
現代GTカーのトレンドである直線基調でウイング両端部を湾曲させたデザインを採用。カーボン素材や幅、ステーなどの組み合わせが多数あり。MY07~09で装着確認済み。

■19万8000円(1700mm)
■20万5000円(1800mm)
■サード
☎0565-53-1166



SARD

GT-WING FUJI spec M for R35GTR

FRP カarbon

後期 前期
FSWのような超高速サーキットでの使用を想定し、ドラッグの低減とダウンフォースを両立。ウイング幅やステーなどの組み合わせ多数あり。

■18万3000円(1700mm)
■19万円(1800mm)
■サード
☎0565-53-1166



KUHLRACING

スワンネックGTウイング

FRP カarbon

後期 前期
近年のGTマシンのトレンドのスワンネックウイングを、ボディラインに沿った一体感のあるデザインで製作。空力特性とドレーシーな雰囲気感を両立させている。ウイングステーはマシニング切削のうえにブラックロームメッキ仕上げで高級感を与えている。

■20万円(FRP) 25万円(カーボン)
■クールジャパン
☎052-693-9805



VARIS

R35GT-R専用GT-WING Euro Edition

FRP カarbon

後期 前期
メインウイングからの面の続きで構成される翼端板が特徴的なデザイン。高い効果とデザイン性を両立している。ウイングとステーの素材の組み合わせによるラインアップがある。

■18万円~27万円(カーボン/カーボン+FRP)
■バリス
☎042-689-2939



TOP SECRET

GTウイングRT

FRP カarbon

後期 前期
タイムアタックマシンの開発から生まれた3D形状のウイング。効果的にリアダウンフォースを増やしトラクション性能、コーナリング性能を向上させる。カーボンフラップ+アルミニウムステー、FRPベースプレート。公道使用不可。

■22万8000円
■トップシークレット
☎043-216-8808



Do-Luck

T-4kローマウントウイング

FRP カarbon

後期 前期
類を見ないローマウント仕様のGTウイング。ハイマウントに比べてドラッグを抑えられ、高速域重視の特性を実現しやすい。下方へ大きく伸びた翼端板デザインが特徴的。

■16万円
■ドゥラック
☎045-471-0500



SLR

3D GTwing Typell for R35GT-R

FRP ドライカーボン ウェットカーボン

後期 前期
3D形状によりロードラッグかつハイダウンフォースを実現。幅は1600mmと1700mm。ラダーの高さは195mm、225mm、245mmからの選択。専用マウント付属で確実な取り付けを実現。

■28万7000円(ドライカーボン)
■20万9400円(ウェットカーボン)
■サンラインレーシング
☎086-209-1000



SLR

3D GTwing TypeIV for R35GT-R

FRP ドライカーボン ウェットカーボン

後期 前期
ハイダウンフォース仕様でハイパワー車に対応した2枚羽根タイプ。ウイング幅は1600mmと1700mmから選択。高さは195mmと225mmと245mmの3種類。専用マウント付属。

■38万7000円(ドライカーボン)
■20万9400円(ウェットカーボン)
■サンラインレーシング
☎086-209-1000



Aearomotions

S1. Series/S2. Series

FRP カarbon

後期 前期
Gセンサーにより車体の挙動に合わせて翼の角度を自動調整してくれる。可変フラップが1枚のS1と、フラップが左右2枚に分割され個別に角度が変化するS2の2種類を設定。S1は幅1651mm基準にオーダー可。S2は1651mm固定。

■69万円(S1) 99万8000円(S2)
■レーシング パッション リンクス ジャパン
☎03-6361-9821



BenSopra

rear wing

FRP

後期 前期
スーパーGTマシンにも見られるような、リアバンパーエンドからステーが伸びる形状が特徴的なリアウイング。ウイングに乱れの少ない空気を当てることで可能でウイングの効果を最大に発揮させる。

■49万8000円
■ベンソープラ
☎0774-26-6984



ARIOS

R35 GT-R用 GT WING

FRP カarbon

後期 前期
トラックの純正ウイング取り付け穴を使用して装着できるGTウイング。純正位置のため固定の強度も確実でダウンフォースをしっかりとボディへ伝えてくれる。

■16万8000円
■Progresso
☎024-983-3955



VARIS

GT/WING for Racing with MOUNT BRACKET

FRP カarbon VSDC(フルカーボン)

後期 前期
最近のトレンドのスワンネックマウントで、ウイングの効率を向上。専用設計されたマウントベースでウイングをしっかりと固定したことで、強いダウンフォースを確実に受け止め、車体の安定性向上に寄与してくれる。

■38万円(カーボン)
■バリス
☎042-689-2939



VARIS

GT-WING~HYPER NARROW~&WING BASE SPOILER (1520mm)

FRP カarbon カarbon+FRP

後期 前期
マシンのスタイリングを整えるロータイプのウイング。専用のベースが付属し、スタイリングと効果を最大限に向上させる。

■24万円(VSDCウイング+カーボンベース)
■18万円(VSDCウイング+FRPベース)
■バリス
☎042-689-2939



GARAGE YAWATA

Cool Airボンネット

FRP

後期 前期
大型のエアアウトレットを多数デザインし、エンジンルーム内の熱気を強力に排出。熱気によるトラブルを効果的に防止する。FRP製でリーズナブルな価格も魅力的。

■12万8000円
■ガレージハ幅
☎0569-26-1660



CARBONDRIY

フロントボンネット

FRP ドライカーボン FRP

後期 前期
ドライカーボン東レプリブレグを使用し、全て国内での受注生産とした高品質な軽量ボンネット。仕上げのクリア塗装はクリアアセミグロス(マット仕様)から選択可能。MY12以降は適合未確認。

■58万円(ドライカーボン)
■14万8000円(FRP)
■カーボンドライジャパン
☎052-807-3336



ROWEN

RRレーシングボンネット

FRP FRP+カーボン

後期 前期
センター部に大胆なエアダクトを配置し、放熱性を高めているのはもちろん、アグレッシブな印象を高めている。サイドのダクトも併せて、エンジンルームの確実な換気を実現している。

■12万8000円(FRP)
■17万8000円(FRP+カーボン)
■E-Rコーポレーション
☎0565-52-8555



CHARGESPEED

ボンネット ダクト付

FRP+カーボン

後期 前期
エンジンルーム内の熱気をしっかりと排出する軽量ボンネット。オプションでレインカバーも設定され、雨天などの不安も払拭。

■14万円(ハイブリッドFRP)
■30万円(ハイブリッドカーボン)
■レインカバー3万円(ハイブリッドFRP)
■5万円(ハイブリッドカーボン)
■アドバンススタッフ
☎0761-20-2521

BONNET

ボンネット

FRP=材質

MINE'S



カーボンボンネットタイプ II

FRP ドライカーボン

純正に準じたデザインながら、ボンネット後端に設けられた排気ダクトが特徴的。インナーリップ内にエアの通路を造り、限られたスペースを有効に使い、エンジンの熱対策に効果を発揮する。クリア塗装済みあり。

■64万円(クリア塗装) 57万円(無塗装)
■マインズ
☎046-857-3313

MINE'S



カーボンボンネットタイプ I

FRP ドライカーボン

ノーマルと同形状なので外観は損なわないまま、純正に対して約-6.9kg (-57%)の軽量化を実現。インナーリップは純正同様に設計し、強度も確保。ノーマルストライカー対応でボルトオンで取り付け可能。クリア塗装済み。

■62万円(クリア塗装) 55万円(無塗装)
■マインズ
☎046-857-3313

VARIS



COOLING BONNET Ver.2

FRP カーボン VSDC(フルカーボン)

VARISのノウハウでしっかりエンジンルームの熱気を引き抜けるボンネット。サイドのダクトにはリップを設け、より効率的に熱気を引き抜けるように設計されている。フルカーボン仕様はクオリティの高さも魅力。

■27万円(カーボン) 40万円(フルカーボン)
■バリス
☎042-689-2939

VARIS



クーリングボンネット

FRP カーボン VSDC(フルカーボン)

VARIS独自のノウハウで、シンプルなデザインの中に確実にエンジンルームを換気できるダクトを装備。一枚もののカーボクロスで仕上げており、表面も美しい。雨水の侵入を防ぐダクトカバーも付属する。

■33万円(VSDC) 20万円(カーボン)
■バリス
☎042-689-2939

TOP SECRET



エアロボンネット

FRP CF

純正のタービン冷却ダクトを活かし、「派手過ぎず効率よく」というコンセプトでデザイン。エンジンルーム内の熱気を強制的に排出させる設計で、エンジンルームの温度を下げ、余計なトラブルを排除。雨除けカバーも付属。

■13万円(FRP) 18万円(CF)
■トップシークレット
☎043-216-8808

TOP SECRET



カーボントランク

FRP CF

トランク後端を約15mm延長させ、スポイラー形状を盛り込んだデザイン。ウイングの効果をより引き出し、より強いダウンフォースを発生させる。もちろん、軽量かつ高い強度を備えている。取付はボルトオン。

■11万8000円
■トップシークレット
☎043-216-8808

R VERTEX



ドライカーボントランク

FRP ドライカーボン

純正よりも大幅に軽量化が可能なドライカーボン製トランク。完全ノーマル同形状のため、塗装をしてしまえば純正風の装着も可能。もちろん、カーボンの目も美しく、そのまま装着してのレーシーな雰囲気も魅力となる。

■未定
■ディーアンドイー
☎045-944-2221

SABULIVE



ドライカーボントランク

FRP ドライカーボン

軽量化を最重要視した、純正形状のドライカーボン製トランク。重量は約2.8kg。DRAGウイングとの併用も可能。リーズナブルなFRP製の設定もあり。インナーリップも純正同等に作られており、強度面も問題ない。

■33万円
■サブライブ
☎076-482-3751

CHARGESPEED

エアロトランク
(リアスポイラー一体型)

FRP・カーボン

ダックテール形状のスポイラーを一体デザインにしたエアロトランク。樹脂製のため軽量な事も大きな魅力。カーボン製はUVカットクリア塗装済み。

■10万円(ハイブリッドFRP)
22万円(ハイブリッドカーボン)
■アドバンススタッフ
☎0761-20-2521

TRUNK HOOD

トランクフード

FRP = 材質

MINE'S



カーボントランク・タイプ II

FRP ドライカーボン

リアウイングステーを一体化したデザインのTYPE-II。ステーを一体化したことで固定強度が向上するとともに、別体よりも軽量化に仕上げる事ができる。重量は2.5kgと、純正の7.8kgに対して68%もの軽量化を実現。

■49万円(クリア塗装) 43万円(無塗装)
■マインズ
☎046-857-3313

MINE'S



カーボントランク・タイプ I

FRP ドライカーボン

純正アルミトランクをドライカーボン製に置換。TYPE-Iはノーマルトランクと同形状のデザイン。純正の6.6kgに対して2.1kgと、約-4.5kg (-68%)の軽量化となる。インナーリップも純正同様に成形し、強度も確保されている。

■44万円(クリア塗装) 38万円(無塗装)
■マインズ
☎046-857-3313

VARIS



ライトウェイトトランクフード

FRP カーボン VSDC(フルカーボン)

純正のトランクフードよりも大幅な軽量化が可能。表面はすべて一枚もののカーボクロスを使用し、仕上がりも美しい。純正同様のインナーリップを成形しており、強度も抜群。GTウイング用の追加補強も可能。

■22万円(VSDC) 10万円(カーボン)
■バリス
☎042-689-2939

NordRing



トランクリッド

FRP カーボン

オートクレーブで成形された軽量高剛性なトランクフード。リップスポイラーを一体成型しており、リアウイングと併せて高い空力効果を発揮する。クリア塗装(ツヤあり、8分ツヤ、ツヤ無し)の設定あり。

■32万円
■ノルドリッド
☎042-568-2135

CARBONDRIY

リアオーバーフェンダーセット
(ストリート)

FRP ドライカーボン

高品質な東レのプリブレグを使用し、すべて国内で生産するアイテム。ストリート向けの小ぶりのデザインのオーバーフェンダー。FRP製の設定もあり。MY12以降は適合未確認。

■18万円(ドライカーボン) 5万円(FRP)
■カーボンドライジャパン
☎052-807-3336

WASTE



WASTEフロントワイドフェンダーKIT

FRP

純正バンパー、サイドステップのまま、フロントフェンダーを35mmワイド化。フェンダーのほか、バンパーカバー、ダクトフィン、3点セット。フロント285サイズのタイヤにも対応。流麗な一体感あふれるフォルムを実現。

■17万2000円(FRPフィン)
18万2000円(カーボンフィン)
■ウエストスポーツ
☎084-981-5061

CHARGESPEED



リアオーバーフェンダー

FRP・カーボン

フロント用と同様のデザインのリア用ワイドフェンダー。片側で20mmのワイドとなる。装着は強力両面テープでも行える手軽さも魅力。カーボン製はUVカットクリア塗装済み。

■5万円(FRP) 9万8000円(カーボン)
■アドバンススタッフ
☎0761-20-2521

CHARGESPEED



フロントオーバーフェンダー

FRP・カーボン

純正フェンダー、バンパーに対応したオーバーフェンダーキット。後付けタイプのため、価格もリーズナブルな点も魅力のひとつ。片側15mmのワイドとなる。カーボン製はUVカットクリア塗装済み。

■5万円(FRP) 9万8000円(カーボン)
■アドバンススタッフ
☎0761-20-2521

FENDER

フェンダー

FRP = 材質

SABULIVE



ワイドフェンダー

FRP ドライカーボン

純正+48mmもの最大級のワイドフェンダー。サーキットシーンなどでのパフォーマンスを向上させるワイドトレッド化を実現するアイテム。専用のフロントバンパーの設定もあり。

■36万円(ドライカーボン) 22万円(FRP)
■サブライブ
☎076-482-3751

Kansai SERVICE



リアワイドフェンダー

FRP・カーボン

片側で約25mmのワイド化を実現。ボディ加工も併せて行えば、装着可能なタイヤやホイールの選択肢が大幅に拡大できる。MY15まで適合確認済み。MY16は適合未確認。

■12万円(FRP) 16万円(カーボン)
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

Kansai SERVICE



フロントワイドフェンダー

FRP

リアと同サイズのタイヤ&ホイールを装着可能にするため、約25mmワイド化を図ったデザイン。フェンダー内の空気を効率よく引き抜くため、上部にエアアウトレットを設ける。モデルイヤーにより品番が異なる。

■20万円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

GARAGE YAWATA



フロントワイドフェンダー

FRP

バンパーサイドパーツまで含めてデザイン。高速仕様のGTマシンのようなデザインで、フロントマスクまでも変貌できる。フェンダースポイラーの効果もある。ダクトも大型でタイヤハウスのエアを抜く効果も発揮する。

■16万円
■ガレージ八幡
☎0569-26-1660

CARBONDRIY

リアオーバーフェンダーセット
(レーシング)

FRP ドライカーボン

高品質な東レのプリブレグを使用し、すべて国内で生産するアイテム。サーキット向けにしっかりと張り出したデザイン。FRP製の設定もあり。MY12以降は適合未確認。

■24万円(ドライカーボン)
7万8000円(FRP)
■カーボンドライジャパン
☎052-807-3336



TOP SECRET

フロントワイドフェンダー

FRP

標準の車幅のまま20mmのワイド化を実現。リアと同じ285タイヤをフロントにも装着可能となる。装着時にはサイドウインカーを外してしまうため、ミラーウインカーなどの併用が必要となる。ダクト部はカーボン製となる。

■16万円
■トップシークレット
☎043-216-8808



Do-Luck

R35 GT-Rリアプリスターフェンダー+リアバンパーサイドパネル

FRP

プリスタータイプのフェンダーとリアバンパーサイドパネルのセット。タイヤハウスに余裕を持って、より幅広いタイヤを装着できる。ボディとのフィッティング面をパテ埋めする必要のないカータイプ。片側30mmワイド。

■18万円
■ドゥーラック
☎045-471-0500



Do-Luck

R35 GT-Rフロントプリスターフェンダー+フロントバンパーサイドパネル

FRP+カーボン カーボン

インレットとアウトレットを設けたデザイン。リップやアンダーパネルはカーボン&ハニカム構造で強度を増し、翼断面の別体フィンと共にダウンフォースを稼ぐ。片側50mmワイド。

■20万円 (FRP+カーボン)
■24万円 (フルカーボン)
■ドゥーラック
☎045-471-0500



R VERTEX

フロントバンパー用パネル左右セット (ドライカーボン製)

ドライカーボン

ワイドフェンダー装着時にフロントバンパーとのデザインのスレを吸収する化粧パネル。装着することによりワイド化したことによる空気の流れも正常化させる。

■14万円
■ティーアンドイー
☎045-944-2221



R VERTEX

フロントワイドフェンダー左右セット (ドライカーボン製)

ドライカーボン

片側約15mmワイドでデザインしたフロントフェンダー。フロントにもリアタイヤと同サイズのタイヤ装着可能となる。高強度かつ軽量に仕上げるためにドライカーボンを採用している。

■48万円
■ティーアンドイー
☎045-944-2221



SABULIVE

ヴァーチカルフィン

カーボン

純正アンダーカバーにボルトオンで装着できるフィン。大型のヴァーチカルフィンを装備することによって走行風を整流し、確実な縦方向の流れを作ることによって効率を高める。MY10までに適合。

■6万6000円
■サブライブ
☎076-482-3751



Kansai SERVICE

カーボンリアディフューザーフィン

カーボン

フィンの取付により、横幅の広いリアディフューザーの下を流れる走行風を確実に縦方向の流れに整流。流れそのものもスムーズになり、リアディフューザー本来がもつ効果を最大限に引き出す。

■3万2000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126



PRP COMPOSITE Abflug spec

Rear Under Spoiler & Diffuser

FRP

センターセクションはフルカーボン製で、整流効果を高める大型のフィンを設置。更にデフューザーなどを仕込めるダクトを配置し機能性を向上。アンダースポイラーはFRP製で、サイドダクトは放熱効果を持ち、マフラーの発熱に対応している。

■24万8000円
■アプフック
☎0550-88-8238



REAR DIFFUSER

リアディフューザー

材質



TOP SECRET

リヤオーバーフェンダー

FRP CF

フロントのワイド化に合わせてリアのトレッドも拡大できるオーバーフェンダー。片側10mmワイドでそのまま車検可能となっている。リアバンパー部のダクト形状もレーシーな雰囲気を与えてくれる。

■8万4000円 (FRP) 11万円 (CF)
■トップシークレット
☎043-216-8808



Do-Luck

R35 GT-Rリアディフューザー用ADDウイング

FRP カーボン

同社のリアアンダーディフューザーのオプションパーツ。ディフューザー部にウイングを追加し、流れてきたエアの引き抜き効果を高めるとともに、リア周りのデザインに迫力を与えてくれる。

■4万円 (FRP) 5万円 (カーボン)
■ドゥーラック
☎045-471-0500



R VERTEX

リアアンダーディフューザー (MY10用)

CFRP VFRP

純正リアハーフスポイラーと交換で装着。同社のサイドステップからの流れとの一体感を高めるとともに、リアまわりのエアの抜けを大幅に向上させる。MY10に適合。装着にはMY11~12モデルの純正リアアフロが必要。

■16万5000円 (CFRP)
■8万5000円 (VFRP)
■ティーアンドイー
☎045-944-2221



JUN

リアディフューザー

カーボン

純正バンパーを活かしながら装着できるリアディフューザー。リアアンダープロテクターの下部に取り付け、リア周りの整流を促進。左右の整流板と中央下部に縦に付く整流板で構成されている。カーボン製でクオリティも高い。

■6万円
■田中工業株式会社 (ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165



JUN

カーボンリアディフューザー

カーボン

リアアンダーの整流効果を高め、車体の安定性向上に効果を発揮。純正リアアンダープロテクターの下に取り付けるタイプ。左右の整流板と中央下部に縦に付く整流板で構成されている。

■6万円
■田中工業株式会社 (ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165



SLR

Vertical Fin for R35GT-R

ドライカーボン

ボディ下面を流れてきた走行風が、左右に散ることなくストレートにディフューザーを流れるようにできる整流板。リアビューも精悍になる。装着はボルトオンにて可能。左右2枚のセット。

■9万5000円
■サンラインレーシング
☎086-209-1000



MINE'S

バーティカルフィン

ドライカーボン

車両後方下部の整流効果を高めるバーティカルフィン。マインズ製リアアンダースポイラー装着車のリアディフューザーからアンダースポイラーにかけて装着する。ドライカーボン製で強度とルックスを両立。

■15万円
■マインズ
☎046-857-3313



PHOENIX'S POWER

R35 カーボンディフューザー

カーボン

軽量のカーボン製で、純正リアパネルに加工無しでボルトオン装着が可能。シャープなカーボン板による構成でより空気を乱さず整流し、高いダウンフォースを発揮する。MY17は未確認。

■15万8000円
■フェニックスパワー
☎0774-48-1157



HASEMI SPORT

ディフューザーフィン

カーボン

ディフューザーによって引き抜く空気がこぼれないようにガイドをするフィン。エネルギーを持った空気をしっかりと引き抜けるようにすることで、より強いダウンフォースを発生させられる。

■3万9000円
■ハセミモータースポーツ
☎046-286-3801



HASEMI SPORT

センターディフューザー

FRP

純正リアアンダーの中央部に取り付けるフィン状の空力アイテム。ディフューザー部分にタテ方向のフィンを設けることで、よりストレートに走行風を抜くことが可能となり効率を向上できる。

■4万5000円
■ハセミモータースポーツ
☎046-286-3801



TOP SECRET

リアアンダーフィン

カーボン

超高速度を得意とするトップシークレットならではのノウハウで、ボトムエアを積極的に排出するためのアンダーフィンにも独特のベント形状を採用。トップシークレット製リアアンダーバンパーVer2専用オプション。

■6万8000円
■トップシークレット
☎043-216-8808



TOP SECRET

フロントカナード&アンダーカナード

CF

フロントバンパーサイドに流れる空気をとらえ、ダウンフォースに変換。フロントの接地性を高め、走行安定性の向上やハンドリング向上などに効果を発揮する。競技専用部品。

■4万8000円 (フロントカナード)
■6万2000円 (アンダーカナード)
■トップシークレット
☎043-216-8808



Kansai SERVICE

カーボンフロントカナード

カーボン

サーキットでタイムを競うユーザー向けに開発。サーキットテストから導き出したその形状は効率的にフロントのダウンフォースを稼ぎ、車両安定性とラップタイムの向上に高い効果を発揮。競技専用部品。

■5万6000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126



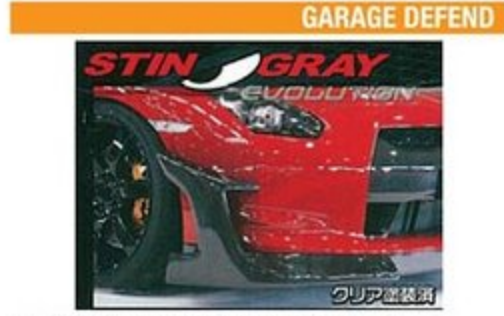
REVOLUTION

R35 Carbon Canard Type 1

カーボン

サーキット走行でテストを重ねたノウハウを具現化。ダウンフォースを高めフロントの接地感が向上。ハンドリングやコーナリングの安定性の向上に効果を発揮する。

■5万円
■ガレージマック
☎026-254-7333



GARAGE DEFEND

STINGRAY EVOLUTION

カーボン

ディフェンド伝統の大型カナード、スティングレイをR35GT-R用にデザイン。キャッチした空気をこぼすことなくウイング面に当て、確実なダウンフォースの発揮を実現する。

■12万円
■ガレージディフェンド
☎052-409-9200



CANARD

カナード

材質



カーボンカナード タイプII

FRP

2011年モデル以降の対応品として開発。デイトライト回りのバンパー形状にジャストフィットする構造とし、取り付け強度も向上。ダウンフォースをしっかりと受け止め、パフォーマンスアップを実現している。ドライカーボン製、クリアペイント仕上げ。

■48万円
■マインズ
☎046-857-3313



カーボンカナード

FRP

サーキット走行でのフロントのダウンフォースを稼ぎ、高速コーナーのコーナリングスピードを飛躍的に向上。高速走行時には安定性を確保。素材はドライカーボンを使用し強度も抜群。MY07-10までに適合。

■18万9000円
■マインズ
☎046-857-3313



カーボンカナード

FRP

フロント周りを一気にレーシーに仕上げるだけでなく、空力を高める機能性のあるパーツです。取り付けは、穴あけ加工を行ってのボルト固定。来店時に限り、取り付け工賃（参考工賃：2万円）は無料となる。

■6万3000円
■Progresso
☎024-983-3955



カナード

FRP

フロント周りの整流効果を高め、車体の安定感を高めるアイテム。また、装着することでGTマシンのような雰囲気を出し、迫力を与えることが可能となる。小ぶりの形状で、他のエアロパーツとも組み合わせやすい。

■5万5000円（カーボン）
■2万9000円（FRP）
■ハセミモータースポーツ
☎046-286-3801



RCアッパーカナード

FRP

サーキット走行時のフロントダウンフォースを増やすアイテム。従来のアッパーカナードと併用することで上下2段での取り付けが可能とし、より高いダウンフォースを実現している。トップシークレット製フロントワイドフエンダー装着車専用部品。公道使用不可。

■4万8000円
■トップシークレット
☎043-216-8808



カーボングリル

FRP+CF

純正には装着される、グリルセンターのロゴマークを配したことで、より走行風を乱れなく取り込むことを可能としたグリル。アイテムは写真のグリル内の上段、インテーク部分。

■6万2000円
■トップシークレット
☎043-216-8808



カーボンフロントグリル

FRP

フロントまわりの印象をレーシーなものへ変貌させるフロントグリル。高品質なリアルカーボン製で、織り目の美しさも魅力の一つ。

■5万1600円（カーボン）
■ゼルパフォーマンス
☎045-253-8668



カーボンフロントグリル

FRP

装着は手軽な純正フロントグリルと交換タイプ。バンパーフェース形状を引き立てるデザインで仕上げ、フロントまわりによりレーシーな印象を与えている。

■4万2000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126



グリルカバー

FRP

フロントグリルに被せて装着することで、より精悍な印象を高めるグリルカバー。本来はWALDエアロ用だが、加工により純正バンパーへも装着が可能となる。

■14万8000円
■ヴァルドインターナショナル
☎072-673-3000



グリル

FRP



カーボングリル MY11~

FRP

グリル内に3箇所のフィンを設けたことで、ボルテックス効果を利用しグリル内により多くのエアを取り込む構造を実現。ラジエターの効率を高める。装着は純正と同じ方法。

■5万9000円
■マインズ
☎046-857-3313



カーボングリル

FRP

純正フロントバンパー形状と一体感を持たせたデザインを施し、フラッグシップカーにふさわしい質感とフォルムを演出。装着部分は純正と同形状で、加工など必要なくフィッティングも抜群。綾織りカーボンを使用。

■5万7000円
■マインズ
☎046-857-3313



グリルカバー

FRP

純正のグリルをカバーする形で装着するアイテム。レーシーな印象を与えるカーボン製でフロント周りに精悍さと迫力を与えてくれる。リーズナブルな価格も魅力的。

■2万9000円
■ハセミモータースポーツ
☎046-286-3801



ハイスピードグリル

FRP

最高速チャレンジ用にデザインされた専用フロントグリル。超高速域ではドラッグとなってしまうインテークを埋めてある。塗装済みは3色で塗り分けられている。

■3万8000円（未塗装）
■5万8000円（塗装済み）
■トップシークレット
☎043-216-8808



カーボンインテークグリル

FRP

純正ではフラットに仕上げられる面にインテークダクトを配置したパネル。ラジエターやインタークーラーに、走行風を直接当てることができる。商品は写真中央のダクト。

■7万6000円
■トップシークレット
☎043-216-8808



Dry Carbon Roof Cover for R35GT-R

FRP

高級スポーツを演出するルーフカバー。オートクレープを使った真空加圧製法により高強度かつ厚みを0.8mmに抑え、抜群のフィットングを実現。紫外線などによる劣化を防ぐスーパーハードクリアー塗装仕上げ。

■23万円
■サンラインレーシング
☎086-209-1000



カーボンコンポジットルーフ

FRP

車体の最も高い位置を大幅に軽量化できるドライカーボン製ルーフパネル。この位置の重量減は車体全体の低重心化ができ、運動性能も向上する。約4.5kgの軽量化となる。装着には板金作業などが必要となる。

■30万円
■ガレージカ
☎0594-82-5026



DRY CARBON ROOF

FRP

純正比4.5kgの軽量化を実現するカーボンルーフ。車体の最も高い部分を軽量化できることにより、数字以上の運動性能を向上可能。高級感の高いあや織りカーボンを使用し、オートクレープ製法で純正同等の強度も確保。

■30万円
■エムシーアール
☎048-995-0131



ルーフ

FRP

車体のうち最も高い位置に配されるルーフを軽量化することで運動性能の向上が見込める。純正の7.0kgに対して2.1kgと約5.0kgもの軽量化を実現している。オプションでクリア塗装もあり。

■19万8000円
■エスプリ
☎059-370-8080



ルーフ

FRP



FRONT BUMPER TOP MAUL

FRP

フロントグリルの上部に20mmフラップを貼りださせることで、グリルにより多くの空気を取り込むことを可能とするアイテム。冷却性能の向上が見込める。カーボン製でアクセントにもなり、イメージを一新できる。

■4万9800円
■エムシーアール
☎048-995-0131



その他

FRP



カーボンルーフ

FRP

プリブレグのオートクレープ製法で抜群の強度を実現したルーフ。約4.9kgの軽量化を実現。塗装済みはスーパークリア塗装にスモーク処理を施し、僅かにカーボン目が主張し、高級感を醸し出す。保安基準適合品。

■31万円（クリア塗装） 21万円（無塗装）
■マインズ
☎046-857-3313



ドライカーボンルーフ

FRP

純正ルーフパネルの7.1kgに対して2.7kgと、大幅な軽量化を実現。ドライカーボン製のために純正パネルと変わらない高い強度を実現。従来の施工費込みの販売に加えて、パーツ単体での販売も開始した。

■33万円（単品） 38万円（工賃込み）
■ティーアンドイー
☎045-944-2221



ドライカーボンルーフ

FRP

リアルなレーシングマシンと同等のドライカーボンを使用したルーフ。大幅な軽量化による運動性の向上はもちろん、レーシーな雰囲気も実現してくれる。精度が高く、表面の仕上げも抜群。適合は要問い合わせ。

■68万8000円（ドライカーボン）
■ゼルパフォーマンス
☎045-253-8668



I/C用パネルダクト

FRP・カーボン

後期 前期
インタークーラーへより多くの空気の導入を目的としてデザイン。純正ではふさがっている部分にもダクトを設け、より多くの空気を通過させることが可能。より迫力のあるルックスへと変貌する。

■10万8000円
■エスプリ
☎059-370-8080



フロントバンパーダクト

FRP・カーボン

前期
フロントバンパーのサイドダクト部を飾れるアイテム。インレットダクトとアウトレットダクトを設け、迫力のフェイスを実現してくれる。LEDデイルイトとLEDウインカー付。カーボン製はUVカットクリア塗装済。

■6万円 (FRP) 9万8000円 (カーボン)
■アドバンススタッフ
☎0761-20-2521



フロントバンパーアンダーカウル

FRP・カーボン

前期
フロントバンパーのダクト下部を飾るファイバー製カバー。飛び石などの傷防止アイテムとしても使用できる。取り付けは両面テープなどで行える。カーボン製はUVカットクリア塗装済。

■4万円 (FRP) 5万8000円 (カーボン)
■アドバンススタッフ
☎0761-20-2521



フロントグリルカウル

FRP・カーボン

前期
GT-Rのバンパーで特徴的なフロントグリル部をカバーするアイテム。飛び石などの傷防止に加え、カーボン製はその質感でレーシーに、FRP製は加工ベースなどとしても使用しやすい。取り付けは両面テープなどで行える。カーボン製はUVカットクリア塗装済。

■4万円 (FRP) 6万円 (カーボン)
■アドバンススタッフ
☎0761-20-2521



バンパートップモール

カーボン FRP

前期
フロントグリルの上部に取り付けるモール。グリルへのエアの導入ガイドとして機能し、インタークーラーへより多くの空気を取り込むことを可能とする。取付も手軽に行える。

■4万2000円 (カーボン)
2万3000円 (FRP)
■ハセミモータースポーツ
☎046-286-3801



フロントバンパーフィニシャー

ドライカーボン

後期 前期
ドライカーボンならではの美しい織り目が自慢のフロントバンパーフィニシャー。Spec Vとの違いを図るために、ふたつの膨らみを持たせたデザインとするなど、こだわりの仕上げを見せている。

■4万4000円
■ノルドリンク
☎042-568-2135



フロントバンパーダクトフィン

ドライカーボン

前期
純正バンパーのダクトと同形状ながら、リアルカーボンにて製作したことで、より精悍なルックスを実現。高級感も高まる。クリア塗装のオプションもあり、ツヤあり、8分ツヤ、ツヤなしから選べる。

■8万円
■ノルドリンク
☎042-568-2135



フロントバンパーマスク

ドライカーボン

前期
カーボンのルックスでフロントまわりを引き締めるだけでなく、ラジエーターグリルサイドにダクトも設けたデザインを採用。ダクト部のフィンの枚数は2枚と3枚の2種類を設定している。

■11万円 (2フィン) 13万7000円 (3フィン)
■ノルドリンク
☎042-568-2135



カーボンインテークダクト

カーボン

後期 前期
インタークーラーへの風量を増加させるダクト。シャープな造形による仕切り板により整流効果を高め、強度も維持している。装着は純正バンパーに穴を空ける必要がある。ウェットカーボン製。

■5万3000円
■田中工業株式会社 (ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165



GT V-SPECマスク

カーボン

前期
純正バンパーの樹脂部分をリアルカーボンで製作。クルマのキャラクターにふさわしい精悍かつ高級感のあるルックスに変貌させるアイテム。クリア塗装済みで美しさも長持ちする。

■9万4000円
■ガレージディフェンド
☎052-409-9200



リアバンパーダクト

FRP・カーボン

後期 前期
リアバンパーのマフラー直上にダクト形状を設け、迫力を増すことができるアイテム。バンパーの加工も行えば、マフラーの発する熱や、リアバンパーに溜まるエアの排出効果も発揮できる。カーボン製はUVカットクリア塗装済。

■5万5000円 (FRP)
9万8000円 (カーボン)
■アドバンススタッフ
☎0761-20-2521



フロントフェンダーアウトレットカバー

カーボン

後期 前期
フロントフェンダーに高級感を演出するドライカーボン製のアウトレットカバー。ドライカーボンの美しさに注目してもらうために、あえて純正と同一のデザインを採用している。クリア塗装のオプションあり。

■7万2000円 (カーボン)
■ノルドリンク
☎042-568-2135



フェンダーダクト

カーボン

後期 前期
フロントフェンダーから半強制的にエアを排出し、ブレーキやハブ、タイヤの冷却に効果を発揮する。車体デザイン上のアクセントとしてのドレスアップ効果も期待できる。純正及びトップシークレット製ワイドフェンダーに適合する。

■6万8000円
■トップシークレット
☎043-216-8808



カーボンフロントフェンダーダクトセット

カーボン

後期 前期
純正フェンダーのタイヤ後部に配されるダクト部を、リアルカーボンで製作。より引き締まった精悍なルックスを実現する。装着は純正と交換するのみ。

■4万5800円 (カーボン)
■ゼルパフォーマンス
☎045-253-8668



ノーズカバー

FRP カーボン

後期 前期
バンパー部分の凹みをスムーズに、フロントマスクのイメージを精悍なマスクに変貌させる。ナンバー台座とのセット。ウェットカーボン製とFRP製の2種類をラインアップ。

■5万2500円 (FRP)
6万8250円 (カーボン)
■Progresso
☎024-983-3955



カーボンヒートインシュレーター

カーボン

後期 前期
マフラーのテールパイプとともにリアまわりを美しく演出。熱による変色を防ぎながらリアバンパーにアクセントを与える。カーボンリアアンダースポイラーとの併用は不可。

■8万5000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126



テールプロテクター

FRP

前期
排気熱によってバンパーのマフラー出口上部が焼けてしまうことを防止するアイテム。アンダースポイラーの形状にも合わせてあり、ルックスの向上にも効果を発揮する。

■6万6000円
■ハセミモータースポーツ
☎046-286-3801



カーボンマフラーダクト

カーボン

後期 前期
マフラーの出口のフィニッシャーをカーボン製に換える事でマフラーの出口をさりげなく演出する。排気の高温から周囲を守り、焼けなども防止している。

■3万8000円
■田中工業株式会社 (ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165



カーボンリアバンパーアウトレット

カーボン

後期 前期
冷却スリットを細かく配置することでスタイリッシュさも追求。リアバンパー内の冷却効果を高めながら、機能美溢れるデザインでGT-Rを魅力的に演出してくれる。MY15まで適合確認済み。MY16は適合未確認。

■7万8000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126



リアアンダーサイドカウル

FRP・カーボン

後期 前期
リアバンパーサイドの下部に装着するアイテム。リアタイヤから発生する乱流をキャッチし、整流することでディフューザーの機能への影響を抑え最大限の効果を引き出せる。カーボン製はUVカットクリア塗装済。

■5万円 (FRP) 8万5000円 (カーボン)
■アドバンススタッフ
☎0761-20-2521



エアガイド

FRP

後期 前期
トップシークレット製フルバンパーキットVer2専用オプションで、各種インタークーラーに合わせてエアガイドを制作する為のキット。各社のインタークーラーに対応できるように加工の自由度の高いベースキットとして設定している。

■3万円
■トップシークレット
☎043-216-8808



炭素ガラス

カーボン

後期 前期
究極の軽量化を行うためのカーボン製ガラスパネル。ガラスと言っても透明なものではなく、ガラスに替えて装着する成形済みのカーボン製の板材。リアとクォーターの2種類を設定している。

■12万円 (リアガラス)
8万6000円 (クォーターガラス)
■サブライブ
☎076-482-3751



カーボンドア

ドライカーボン

後期 前期
純正のドアが片側9.6kgに対して、3.2kgを実現したカーボン製ドア。強度と安全性を考え、部分的にハニカム材を使用している。純正互換形状で、内装など純正部品はすべて取り付け可能。競技専用部品。装着には塗装が必要。

■118万円
■マインズ
☎046-857-3313



リアディフレクター

カーボン

後期 前期
リアガラスエンドとトランクの隙間を埋め整流効果を高めるアイテム。リアウインドウに沿って流れてきた空気が乱流となる事を防止し、リア周りの空気の流れをスムーズにしてくれる。リアウイングの効果も高まる。

■4万5000円
■ドゥラック
☎045-471-0500



ルーフフィン

FRP・カーボン

後期 前期
ルーフを流れる空気がルーフエンドで巻き込み、ドラッグとなることを防止するアイテム。空気の流れ自体もスムーズになり、リアウイングの効果も高まる。装着は両面テープ。カーボン製はUVカットクリア塗装済。

■3万円 (FRP) 6万円 (カーボン)
■アドバンススタッフ
☎0761-20-2521

EXTERIOR&INTERIOR

[エクステリア&インテリア]

掲載データは2016年9月1日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN R35 GT-R

カスタマイズの完成度を高めるお役立ちアイテムたち

カスタマイズを進めていくと「ここをあと少し……」という思いが多々出てくる。そしてそれが個性的なカスタマイズに繋がる。そんな思いを実現してくれるのが、ここに紹介するアイテムたちだ。一つ一つは小さなものたちだが、効果的に組み合わせることでその存在感は何倍にも高まり、カスタマイズの完成度を向上してくれるのだ。自分の理想の実現に必要なアイテムをぜひ見つけ出してほしい。

後期 = MY11~に適合。類別型式DBA
前期 = ~MY10に適合。類別型式CBA
汎 = 汎用アイテム



オリジナルセンターキャップ

GT-Rのロゴマークをセンターキャップに配することでいっそう精悍に。カラーバリエーションは、ブラックとグレーを設定。

■3万5000円
■ノルドリンク
☎042-568-2135



GT-R ホイールキャップ

純正アルミホイールのセンターキャップを日産エンブレムからGT-Rエンブレムに変更することで、ライバルにさりげなく差をつけることができる。カラーはダーククロームとブラック。

■1万6000円
■メインズ
☎046-857-3313



フューエルフィルターキャップカバー

フューエルフィルターキャップに被せるだけのお手軽アイテム。素材はアルミダイキャスト製。

■5500円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
☎0120-846-423



ナンバープレートベース

地味なナンバープレート周辺を、さりげなくドレスアップ。ドライカーボンの美しい織り目が、所有欲を満たしてくれるはずだ。

■3万6000円
■ノルドリンク
☎042-568-2135



カーボンナンバープレートリム

レーシングカーなどにも用いられるドライカーボン製のアイテム。ちょっとしたワンポイントに。

■1万3500円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
☎0120-846-423

EXTERIOR PARTS

エクステリアパーツ



カーボン フェンダーエンブレムパネル

両面テープで簡単に取り付けすることが可能。平織りと綾織りのほか、シルバーカーボンもある。

■2万4800円(綾織ブラック・シルバー)
■2万2800円(平織ブラック)
■RSW
☎0721-93-1560



カーボンルーフアンテナカバー

輸出仕様(US仕様)のルーフアンテナ装着車に取り付け可能なドライカーボン製のアンテナカバー。平織りと綾織りが用意される。

■2万4000円
■メインズ
☎046-857-3313



カーボンリアガラスガーニッシュ

リアガラス下部に取り付け、空気の流れをスムーズに。エアロダイナミクスを追求するのであれば、外せないアイテムだ。

■5万2000円
■田中工業株式会社(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165



ブLOWERカバー

フロントブLOWERに装着することで、いっそうスポーティに演出してくれる。シンプルなアイテムだが、その効果は絶大だ。

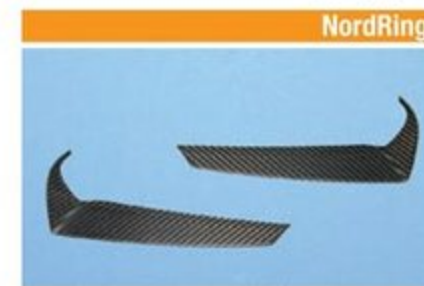
■4万9000円
■ハセモータースポーツ
☎046-286-3801



ブLOWERカバー

GT-R特有のルーフ形状を、より美しく見せることが可能。レーシーな雰囲気はもとより、高級感も格段にアップするはず。

■6万3000円
■ノルドリンク
☎042-568-2135



ヘッドライトフィニッシャー

フロントマスクに個性をもたらしてくれるヘッドライトフィニッシャー。デザインとともに、触れたときの感触にもこだわった一品。

■2万4000円
■ノルドリンク
☎042-568-2135



ボンネットインテークダクト

インテークダクトの形状を工夫することで、よりタービンに走行風を当てるのが可能に。サーキット派はぜひとも装着したい一品。

■12万円
■ノルドリンク
☎042-568-2135



ボンネットダクト

ボンネットへ装着し、より積極的な走行風の導入を実現するダクト。純正よりダクト穴を高さ約10mm、幅約20mm拡大している。左右非対称デザイン。

■4万5000円
■ドゥーラク
☎045-471-0500



カーボンNACAダクト Ver.1(平織)/Ver.2(綾織)

平織りと綾織りを用意。その他カーボンアイテムと合わせて装着すれば、よりレーシーに仕上がる。

■6万4000円(カーボン)
■ゼルパフォーマンス
☎045-253-8668



カーボンミラーサラウンド

あのムーンクラフトとの共同開発により、整流効果に優れた形状を実現。また、綾織りドライカーボン製で、高い質感も特徴だ。

■13万円
■メインズ
☎046-857-3313



ミラーカバー

カーボン独特の風合いが、GT-Rの精悍さをさらに引き立ててくれる。軽量かつ強靱で、飛び石などからミラーを守る効果もある。

■9万2000円
■ノルドリンク
☎042-568-2135



ミラーカバーセット

純正形状のミラーカバーで、被せるだけの簡単装着が嬉しい。カラーはクリアとセミグロスを用意し、手軽に愛車をドレスアップ。

■8万円
■カーボンドライジャパン
☎052-807-3336



Fender Arch Mole

片側9.5mmのワイド化が可能な汎用のフェンダーモール。素材はウレタンで、取り付けは両面テープで行う。2.5mmの1本入り。

■3800円
■タニダ
☎052-871-3741



マフラーダクト

マフラーの出口のフィニッシャーをカーボン製に換える事でマフラーの出口をさりげなく演出。よりレーシーな雰囲気を手軽に実現できる。

■3万8000円
■田中工業株式会社(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165



LAMBO STYLE DOOR

横開きのドアを大迫力のガルウイングに変更するキット。ダンパーメーカーであるKW製のため、スムーズな動きを実現している。

■31万9000円
■橋本コーポレーション
☎075-761-7351



ボンネットダクトフィン

トップシークレット製エアロボンネット専用のダクトフィン。排熱効率を大幅に向上させてくれる。

■4万8000円(CF・未塗装)
■5万6000円(CF・ブラック塗装済)
■トップシークレット
☎043-216-8808



フードレッグカバーL&R

ドライカーボンで製作したエンジンルーム内のカバー外枠。ボンネットボップアップの穴無し仕様のため、キャンセルしている場合の見た目もスマートになる。取り付けはボルトオン。

■8万円
■ドゥーラク
☎045-471-0500



カーボンエアインテークダクト

GT-Rに相応しい質感とレーシーさを演出する、純正交換タイプのインテークダクト。素材はウエットカーボンで平織りと綾織りがある。

■6万6000円
■メインズ
☎046-857-3313



LINE TAPE

超お手軽に愛車のイメージを変えることができるアクセントストライプ。フロントリップやサイドステップのほか、インテリア各部など使用できる。サイズは幅15mm、長さ2500mmとなっている。

■1800円
■ケースベック
☎0566-54-0335



BUNPER DACT MESH

欧州車などに採用されているバンパーダクトのカバー。カットなどもしやすく、エアロやグリルに合わせた加工もしやすい。メッシュ形状はABS製のハニカムタイプとなる。

■5800円
■ケースベック
☎0566-54-0335



Grille Net

樹脂製よりも耐候性に優れ、軽量化も図れるアルミ製ネット。アイデア次第で、さまざまな部位に使用することが可能だ。

■5800円
■タニダ
☎052-871-3741



Garny Flap

ウイング先端部への装着でダウンフォース増加が期待できる。3D形状にも対応する柔軟性の高い特殊ウレタンゴム製。長さは2mで固定は両面テープ。

■3800円
■タニダ
☎052-871-3741



Under Spats

汎用品のため、純正バンパーから社外エアロまで幅広く装着することが可能。素材は柔軟性と耐久性に優れたPVC製で、黒素地仕上げ。

■1万290円
■タニダ
☎052-871-3741



Multi Deflector

適度な硬度を持ちながら自由にカットできるので、リップスポイラーのほか、ガーニーフラップやカナードとしても利用可能。

■7800円
■タニダ
☎052-871-3741



NISMO

マルチファンクションブルーミラー

後期 前期
多層コーティングのブルーミラーは、夜間の防眩効果と親水コーティングによる雨天時の視界を確保。純正よりも広角の鏡を使用しているため、後方視界もワイドで安全性も高い。

■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



DOOR MIRROR

ドアミラー



TOP SECRET

カーボンLEDミラー

後期 前期
カバーではなく一体成型した純正風ミラーで、高いクオリティが自慢。もちろん配線を行えば、ウインカー機能も作動する。

■13万円
■トップシークレット
☎043-216-8808



Do-Luck

エアロミラー

後期 前期
フェンダーからはみ出さないサイズとデザインながら、スタイリッシュなエアロフォルムを実現。実用性を損わないサイズであることもポイントだ。

■6万円
■ドゥーラック
☎045-471-0500



SILKBLAZE

AERO GUARD 2

後期 前期
PVC製のモール形状で製作されたエアロ用ガード。バンパーだけでなく様々な場所に使用できるエアロパーツ向け衝撃吸収暖材。カラーはブラックとホワイトの2色。

■3200円
■ケースバック
☎0566-54-0335



SILKBLAZE

AERO GUARD

後期 前期
衝撃吸収暖材とできていて、エアロパーツのガード。路面に接触の際も滑らせて衝撃を吸収してくれることで割れなどの破損を防止するアイテム。カラーはブラックとホワイトの2色。

■2500円
■ケースバック
☎0566-54-0335



SILKBLAZE

DOOR EDGE GUARD FILM

後期 前期
元々弱い箇所なうえに壁との接触などで更に傷をつけやすいドアエッジを保護するフィルム。専用の細長い形状でカット済みのため、施工も行いやすい。

■1980円
■ケースバック
☎0566-54-0335



SILKBLAZE

BUMPER STEP GUARD FILM

後期 前期
バンパーやサイドステップなど、接触、飛び石などでキズ付きやすい箇所を保護する高耐久フィルム。施工は貼るだけで簡単ながら、高い効果を発揮する。

■1980円
■ケースバック
☎0566-54-0335

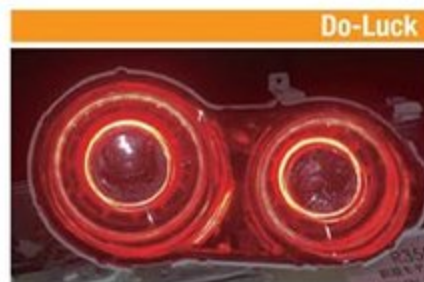


Do-Luck

R35GT-R 前期用4灯化 + 内側LEDリング加工

後期 前期
前期型R35のテールランプを4灯化したうえに内側のリングをLEDにするメニュー。前期純正テール下取り加工品。

■7万円
■ドゥーラック
☎045-471-0500



Do-Luck

R35GT-R 内側LEDリング加工

後期 前期
前期は内側LEDリングのみ、後期は内外両側を加工。LEDのダブルリングデザインとなり、よりインパクトのあるテールとなる。純正テール要下取り。

■6万円
■ドゥーラック
☎045-471-0500



CRYSTAL EYE

R35 GT-R ダブルファイバーリングフルLEDテールランプ

後期 前期
立体感のある二重ファイバーの中にタービン型のリフレクターを配置。GT-Rらしきを残しつつ、スピード感を追及。レッドクリアーとスモークの2種類。

■9万8000円
■クリスタルアイ
☎0745-85-3378



MCR

LED FRONT WINKER

後期 前期
片側12個のLEDを使用して被視認性を向上し、ドレスアップ効果も大きい。オレンジとクリアーを設定。

■3万4000円(クリア)
3万6000円(オレンジ)
■エムシーアール
☎048-995-0131



MCR

POSITION RING LAMP

後期 前期
リングタイプのスモールランプを採用することで、独創的なフロントマスクに一変させるユニット。夜間では目立つこと間違い無し。

■3万7800円
■エムシーアール
☎048-995-0131



LAMP

ランプ類



GARAX

LED DAYTIMERUNNING LIGHT KIT

後期 前期
高輝度LEDとクリスタルリフレクターを採用し、視認性が大幅に向上したデイトライト。16mm径と20mm径の2種類をラインアップする。

■2万3000円
■ケースバック・エレクトロニクス
☎0566-54-5788



MCR

LED SIDE MARKER

後期 前期
片側12個のLEDを使用した、ドレスアップ効果の高いサイドマーカー。レンズカラーは、レッドとクリアーの2種をラインアップする。

■2万8000円
■エムシーアール
☎048-995-0131



CHARGESPEED

LEDサイドマーカーランプ (LEDウインカー & LEDチューブ)

後期 前期
LEDのウインカーと、チューブLEDのサイドマーカーの組み合わせ。チューブ部は配線により点灯方法の選択が可能。クリア・レッド・スモークの全3色。

■2万4000円
■アドバンススタッフ
☎0761-20-2521



Valenti Japan

JEWEL LED TAIL LAMP REVOKリア/クローム

後期 前期
フルLED仕様の4灯タイプの後期風デザインテールランプユニット。圧倒的な明るさを実現。Eマーク取得済みで車検にも対応。全3色設定あり。

■オープン価格
■VALENTI JAPAN
☎058-397-0303



Valenti Japan

JEWEL LED TAIL LAMP REVOKリア/クローム

後期 前期
フルLED仕様の4灯タイプの後期風デザインテールランプユニット。圧倒的な明るさを実現。Eマーク取得済みで車検にも対応。全3色設定あり。

■オープン価格
■VALENTI JAPAN
☎058-397-0303



Valenti Japan

JEWEL LED TAIL LAMP REVOKライトスモーク/クローム

後期 前期
フルLED仕様の4灯タイプの後期風デザインテールランプユニット。圧倒的な明るさを実現。Eマーク取得済みで車検にも対応。全3色設定あり。

■オープン価格
■VALENTI JAPAN
☎058-397-0303



VERTEX

ヘッドライトコントローラー

後期 前期
ヘッドライトなどを相互点滅させるコントローラー。点灯パターンは16種類から選べ、イベントでも注目度アップ。HIDやハロゲンランプLEDにも対応。

■1万9000円
■ティアンドイー
☎045-944-2221



VERTEX

バックランプシグナルフラッシャー F1

後期 前期
ベロフと共同開発し、バックフォグやハイマウントストップランプを点滅させることが可能な商品。

■2万2000円
■ティアンドイー
☎045-944-2221



CARBONDRIY

F-1 LEDライトキット (リアディフューザー用)

後期 前期
リアアンダーに装着するF-1LEDキット。スイッチやハーネスも付属している。2012年式以降は適合未確認。

■3万4000円
■カーボンドライジャパン
☎052-807-3336



Zele Performance

4灯テールワイヤリングキット

後期 前期
通常ライト点灯時は外側しかつかないテールランプだが、このキットによって4つ同時点灯可能に。2灯と4灯の切り替えもできる。

■1万7700円
■ゼルパフォーマンス
☎045-253-8668



MCR

4LIGHT TAIL UNIT PROCESS

後期 前期
ライト点灯時、ブレーキ使用時、どちらでも4灯全点灯。GT-Rの象徴と言える丸形テールランプを、いっそう後続車にアピールできる。

■4万9800円
■エムシーアール
☎048-995-0131



MCR

4LIGHT TAIL HARNESS KIT

後期 前期
ライト点灯時は4灯、ブレーキ使用時は内側のみ明るく点灯させる専用ハーネス。カブラオンで装着可能なのも嬉しい。

■1万2000円
■エムシーアール
☎048-995-0131



GARAX

ハイフラバスター

後期 前期
ハイフラ防止抵抗とハイフラ防止リレーの長所を併せ持つ、LEDウインカー装着車用のハイフラ防止キット。安心の低発熱仕様。

■7800円
■ケースバック・エレクトロニクス
☎0566-54-5788



Valenti Japan

JEWEL LED BULB

後期 前期
チップLEDで明るい光を実現したランプバルブ。3チップSMDで360度配光を実現し、全方位で高い視認性を誇る。発光色はホワイトとアンバーがあり、選択しやすい。ハイフラ防止抵抗あり。

■オープン価格
■VALENTI JAPAN
☎058-397-0303



Valenti Japan

LED DAY TIME LAMP SUPER SLIM

後期 前期
取り付け場所を選ばないスリムでシンプルなデザインで、様々な場所に装着が可能。カラーはホワイト、ブルーの2色。別途配線キットあり。

■オープン価格
■VALENTI JAPAN
☎058-397-0303



GLANZ

ウルトラシャインバックランプ

後期 前期
面発光LEDの採用でムラの無い配光を実現。純正比350%アップの明るさと視認性に優れた色温度で、バック走行時の優れた後方視界を実現する。

■3600円
■ケースバック・エレクトロニクス
GLANZ事業部
☎042-701-3390



GARAX

ハイパワーLEDウインカー/バックランプ

後期 前期
米国のCREE社製の高輝度チップLEDを使用。ウインカーでは片側450ルーメン、バックランプで1890ルーメンを実現し、抜群の視認性を実現している。

■8900円(ウインカー)
1万3800円(バック)
■ケースバック・エレクトロニクス
☎0566-54-5788



Do-Luck

セーフティ・ブレーキ・シグナル +4 Light kit

後期 前期
急ブレーキ時にブレーキランプを高速点滅させるパーツ。前期車のスモールランプを4灯化するハーネス付きもあり。

■1万8000円
2万2000円(4 Light kit)
■ドゥーラック
☎045-471-0500

NordRing



サイドシルカバーセット

純正パーツを基本に、下面を流れる空気に留意して設計。また、ボディ保護のためにチッピングガードを設けている。

■53万6000円
■ノルドリンク
☎042-568-2135

NordRing



ステアリングセンターカバー

ステアリングのスポーク部に装着するカバーで、よりレーシーな雰囲気がアップ。お手軽度ナンバーワンのアイテム。

■4万4000円
■ノルドリンク
☎042-568-2135

NordRing



ゲートシフトフィニシャー

ドライカーボン製で、わずか約25gという軽量のゲートシフトフィニシャー。仕上がりの良さには誰もが満足するところ。

■5万円
■ノルドリンク
☎042-568-2135

NordRing



コンソールフィニシャー

GT-Rのインテリアをワンランクアップさせてくれるドライカーボン製のアイテム。MY07～MY13まで対応し、取り付けも簡単。

■6万4000円
■ノルドリンク
☎042-568-2135

NISMO



ルームミラーカバー

ドライカーボンを用いたルームミラーカバー。「NISMO」のロゴ入りで、さりげないドレスアップに最適。

■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

INTERIOR PARTS

インテリアパーツ

durement



R35 GT-R用スイッチユニットカーボンカバー

ステアリング用カーボン製パネル。装着はスイッチユニット部に被せるように貼りつけるだけ。カラーはクリアカーボンとマットカーボンの2タイプ。

■2万8000円
■トップステージ
☎03-6820-8052

Garage Chikara



フロアマットset

鮮やかなブルーの緑取りがアクセントになり、明るい雰囲気を醸し出すフロアマットセット。ハードな走行では劣化も激しくなるアイテムだけにリーズナブルな価格で入れ替えもしやすい。

■2万4800円
■ガレージ力
☎0594-82-5026

WALD



FLOOR MAT (Velour)

ドイツhebu社製の質感と実用性を両立する生地を採用。トリムカラーは15色用意されているので、好んで選ぶことが可能だ。

■3万2000円
■ヴァルドインターナショナル
☎072-673-3000

NISMO

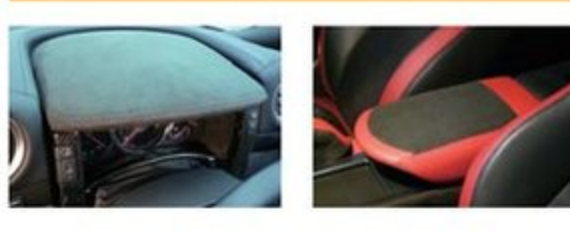


フロアマット for NISSAN GT-R NISMO

アルミダイキャストのNISMOエンブレムを配したブラック生地に、レッド緑取りを組み合わせる。リアルカーボン製のヒールパッドも装着される。

■12万8000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

WALD



インテリアパネル

室内に高級感を与えるアルカンターラ＆カーボン仕様のアイテム。ブラックエディションにもマッチングの高い、ブラックアルカンターラにレッドステッチの組み合わせ。メーターカバーのパネル部とシフトゲートはカーボン製でスパルタン。かつ、継ぎ目の無い1枚貼りで高いクオリティを誇る。アームレストとサイドブーツは要純正下取り。

■ヴァルドインターナショナル
☎072-673-3000

↓ LINE UP	価格
カーボン モニターパネル	2万4800円(綾織ブラック・シルバー) 2万2800円(平織ブラック)
カーボンドアミラーインナーパネル	1万6800円(綾織ブラック・シルバー) 1万4800円(平織ブラック)
カーボンBOSEリアスピーカーパネル	2万4800円(綾織ブラック・シルバー) 2万2800円(平織ブラック)
カーボンCDインサートパネル	2万800円(綾織ブラック・シルバー) 1万8800円(平織ブラック)
カーボンVDCパネル(4点キット)	4万5800円(綾織ブラック・シルバー) 4万1800円(平織ブラック)
カーボンステアリングパネル	2万4800円(綾織ブラック・シルバー) 2万2800円(平織ブラック)
カーボンルームミラーパネル	1万6800円(綾織ブラック・シルバー) 1万4800円(平織ブラック)

TOP SECRET



オリジナルトランクマット

フロントフロアマットに合わせたデザインのトランク用マット。ピュアブラックの生地にゴールドの緑取りを施した高級感あふれるデザインが魅力。

■1万3800円
■トップシークレット
☎043-216-8808

TOP SECRET



オリジナルフロアマット (フロント2枚セット)

ピュアブラックの生地にゴールドの緑取りを施したR35専用設計のプレミアムフロアマット。右ハンドル用と左ハンドル用、ともに設定あり。

■1万5000円
■トップシークレット
☎043-216-8808

Artina



FLOOR MAT

気品に満ちた風合いで、車内にいながら抜群の心地よさを味わえるフロアマット。ロイヤル、プレミアム、カジュアル、スタンダードの4種類をラインアップ。カラーも豊富に用意する。

■9000円～1万4000円
■ケースベックインテリア
☎0566-54-2855

RH9



フロアマット

毛足13mmの生地を使用し上質感を演出。カラーは全3色を用意。

■1万5000円(フロント)
1万9800円(1台分)
1万3800円(トランク用)
3万2350円(1台分+トランク)
■CLUB RH9
☎059-365-5105

Kansai SERVICE



トランクマット

フロアマットと同じ素材を用いたトランクマット。純正では保護マットがないので、良いコンディションを保ちたいのなら必須。

■1万3800円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

Kansai SERVICE



フロアマットシリーズ

専用設計でフック穴のほか裏面に滑り止めも採用。また、運転席側には大型のヒールパッドも設置。

■1万6800円(フロント)
2万4800円(リア)
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

ZOOM ENGINEERING



TSミラー

シンプルなデザインながら、レーシーかつ美しい仕上がりが魅力。広い視野を確保し、後続車のヘッドライトの眩しさも軽減する。

■1万9000円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555

ZOOM ENGINEERING



エアロルームミラー

楕円でコンパクトサイズのルームミラー。カラーバリエーションも豊富で、フロントウインドウ越しにスタイリッシュに演出する。

■1万3000円～1万9000円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555

ZOOM ENGINEERING



モナコミラー-203/240

ドライバー、パッセンジャーの写り込みを最小限に抑えるデザインを実現。車種別専用アームにより、ボルトオン装着が可能だ。幅は203mmと240mmの2種類を設定している。

■1万7000円～2万8000円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555

ZOOM ENGINEERING



ペンタミラー-190

五角形のデザインが特徴的。コンパクトサイズだが1400Rのブルーミラー採用により、ワイドで眩しくない後方視界を確保してくれる。

■1万7000円～2万8000円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555

ROOM MIRROR

ルームミラー

EMU'S ENGINEERING



汎用ヒールプレート

擦り切れやすいかかと部分を補強できる、フロアマット用のヒールプレート。取付はボルトナットによる固定となる。国産のアルミ鋳板製。サイズは170mm×270mm。

■4000円
■エムズエンジニアリング
☎06-6437-3560

Kansai SERVICE



フロントフック(可倒式)

フックはロストワックス製法、エクステンションはスチール削り出しとし、見た目と機能性を両立。サーキット派には必須の商品。

■1万円～1万4000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

CARBING



フリップアップトローイングフック/フロント 35GTR専用

0度、90度、180度の3段階で固定可能で、純正牽引フック取り付け穴へボルトオン。色は3種用意。

■2万5000円
■オクヤマ
☎045-934-5334

MCR



TRACTION HOOK

走行中にボディにキズを付けないよう、フック可倒部分は30度ごとにボールロックを採用。カラーはイエローとレッドを設定する。

■1万8000円
■エムシーアール
☎048-995-0131

COMPETITION ITEM

競技系アイテム

ZOOM ENGINEERING



リトルミラー

左右非対称のデザインが斬新。サイズは純正の約半分の大さきだが、ブルーワイド曲面鏡を使用し、必要最低限の視界を確保する。

■1万7000円～1万9000円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555

ZOOM ENGINEERING



コンパクトルームミラー

アルミ削り出しのボディとジョイントケース部は、表面をアルマイト加工。シンプルなデザインで、どんな仕様にもマッチするはず。

■1万7000円～1万8000円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555

GREDDY



ウォッシャータンク R35 GTR

同社のインタークーラーキットやDCTクーラーキットを取り付ける際、純正ウォッシャータンクの代わりに使用。MY13まで適合する。

■1万3800円
■トラスト
☎0479-77-3000

SABULIVE



FUEL タンクカバー

内装を剥がした際に現れる、フューエルポンプ上のリッドをカーボンで製作。レーシーな雰囲気が魅力。腐食も無く美しい。

■2万6800円
■サブライブ
☎076-482-3751

CARBING



パッセンジャープレート 汎用Bタイプ

助手席用のフットレストで、素材は3mm厚のアルミ材を使用。取り付けはベルクロで貼るだけ。

■9800円
■オクヤマ
☎045-934-5334

REVOLUTION



R35 牽引フック

高強度ナイロン素材を採用し、エマーゼンシー時の信頼性を確保。また、軽量であることはもちろんスタイリッシュな見た目も実現している。

■2万円
■ガレージマック
☎026-254-7333

SCHROTH



TOWING STRAP

ツーリングカーレースでも使用されている、最新の牽引ストラップ。1800kg以上の牽引許容重量を実現しており、安心感も高い。

■4725円
■タニダ
☎052-871-3741

CUSCO



可倒式牽引フック

溶接のない一体成型の高強度スチール製牽引フック。装着は、純正フックの取り付け穴を利用して、ボルトオンでの装着が可能。

■9800円
■キャロッセ
☎027-352-3578

TOP SECRET



ボンネットダンパー

FRPやカーボンボンネットにも対応するボンネットダンパー。最大ストローク直前のスローダウン機能付きで、ボンネットとヒンジに掛かる衝撃を吸収する。

■2万4000円
■トップシークレット
☎043-216-8808

MCR



BONNET DAMPER

重いボンネットをラクに開閉できるボンネットダンパー。シルバーカーボン仕上げで、エンジンルームのドレスアップにも最適。

■2万2000円
■エムシーアール
☎048-995-0131

CONVENIENCE ITEM

便利系アイテム

BLITZ



HYBRID AIRCON FILTER

光触媒を使い、タバコやカビなどを強力に分解するエアコンフィルター。雑菌の繁殖を防ぐほか、水洗いでのメンテナンスも可能。

■5000円
■ブリッツ
☎0422-60-2277

Valenti Japan



ジュエルルームランプ レンズ&インナーリフレクター

ジュエルLEDルームランプと同時に装着する事で光を反射、拡散し、明るさを増大。点灯していない状態でも輝きと煌きでドレスアップ性が高まる。

■オープン価格
■VALENTI JAPAN
☎058-397-0303

Valenti Japan



ジュエルLEDルームランプ

R35GT-R専用設計でマップランプ、ラゲッジランプ、ライセンスランプがセット。SMDを採用する事で他に類を見ない明るさを実現。単品の販売もあり。

■オープン価格
■VALENTI JAPAN
☎058-397-0303

ZERO1000



LEDルームランプ

完全車種別設計のLEDルームランプ。信頼の日亜化学工業製高輝度LEDを採用し、圧倒的な白さと明るさで室内を明るく照らし、ドレスアップとともに利便性も高まる。

■9000円
■ZERO-1000
☎052-365-3007

Do-Luck



TPC

タイヤの空気圧センサーに登録していないホイールを履かせてもチェックランプが点かないようにするキャンセラー。登録済みホイール装着の際は自動でノーマル復帰する。

■4万円
■ドゥーラック
☎045-471-0500

BLITZ



TV-NAVI JUMPER

走行中でも同乗者がテレビやDVDを楽しむため、さらにナビの目的地設定も可能にできるキット。長距離ドライブが楽になる。スイッチの取り付けは、複数の方法から選択可能。

■9800円～
■ブリッツ
☎0422-60-2277

DIGICAM



HUB CENTRIC RING

ホイールとハブの隙間を埋めるアイテム。ホイール取付けの精度を向上し、芯ブレを解消。センターが出やすくなるためホイールの脱着も容易になる。ワイドスペーサー用の設定もあり。

■1980円
■ケースベック
☎0566-54-0335

KSP



オーダーメイド ホイールリング

アフターでラインアップされるホイールの装着時に芯ブレを抑制する役割を持つホイールリング。既製品に無いサイズでも特注生産で対応可能で、より理想的なフィッティングを実現できる。

■3000円～
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-2930

ATTAIN



ハンドルぶれないぞう

ステアリングのブレをなくすことができるホイールリング。ホイールハブ部のボア内径73φに対応する。耐腐食性の向上や脱着の作業性をも考えた加工も施されるほどの高精度な作りが魅力。

■2762円
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-2930

JURAN



Heptagon Lock Nut

通常の縦ミゾのキーに加えて本体も7角形状としており、2重の盗難防止効果を発揮する。全長37mmの貫通タイプと38mmの袋タイプの2種類。カラーはブラック、ブルー、レッドの3色。

■2762円
■タニダ
☎052-871-3741

JURAN



Racing Nut PRO

強度を重視しながらも細身に仕上げた軽量ナット。ハブボルトと同じクロモリ鋼製で、高温環境下でも膨張率の違いによる緩みを防止できる。長さ35mmと48mmの2種類。カラーは艶消しブラック。

■2200円(4本)
■タニダ
☎052-871-3741

WHEEL PARTS

ホイール周り

DIGICAM



HUBRING SPACER

ハブリング付き形状で取り付け精度と剛性が向上。アルミ鍛造成形により高強度を実現している。回転時のバランスにも配慮した設計。社外ホイール用で厚み3mmと5mmの2タイプ。

■3950円
■ケースベック
☎0566-54-0335

DIGICAM



ADJUSTABLE SPACER

微妙なトレッド調整を行う3mm厚の挟み込み型スペーサー。手軽なプレートタイプのため、安価で手軽に使用できる。PCD114.3 5HとPCD100の4H共用のマルチピッチ設計。販売は1枚単位。

■1200円
■ケースベック
☎0566-54-0335

R-E-A-L



ハイクオリティプレートスペーサー

ホイールのブレを最小限に抑えることを目的とした、ハブセンター体型のプレートスペーサー。厚みは5mm～15mmで、セミオーダーのため受注生産となる。2枚セット。

■1万8000円
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-2930

KSP



オーダーメイドプレートスペーサー

5mm厚以上のサイズで1mm単位でオーダーメイド対応をしてくれるホイールスペーサー。こだわりのホイールフィッティングを実現可能としてくれる。

■2万8000円～
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-2930

ATTAIN



ジュラルミン製プレートスペーサー(単穴)

ジュラルミン製のプレートスペーサー。厚みは5mmと10mmの2種類を設定している。プレートスペーサーの装着にはロングハブボルトが必要となる。

■4800円/1枚
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-2930

ATTAIN



アルミ製ホイールスペーサー(単穴)

アルミ製のホイールスペーサー。厚みは1mm、2mm、3mmの3種類で微調整が行える。ホイールとキャリパーのクリアランスを出すなどに使用しやすい。

■1800円/1枚
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-2930

Solid ti solutions



チタン ハブ ボルト/ナットセット

WTCCやWRC参戦チームへのパーツ供給も行うSolid ti solution社製GTR用チタンボルト。PVD DLCコート仕上げで熱対策を行い、かじりなども皆無。セキュリティロックも付属する。

■7万5000円
■レーシング パッション リンクス ジャパン
☎03-6361-9821

JURAN



Long Hub Bolt

ボルト長を延長しスペーサーを使用しやすいほか、先端をラウンドしているテーパー形状としたことでホイールやナットのかかりを改善。作業性も向上する。純正比で約20mmロングになる。

■3000円(4本)
■タニダ
☎052-871-3741

JURAN



Wide Tread Spacer

精密高精度デジタルNC切削加工。A6061-T6鍛造アルミ製ベースに、熱処理済みクロムモリブデン製ボルトを組み合わせる。厚み10/15/20/25mmを設定。固定用テーパーナット付属。

■1万1000円～1万5500円
■タニダ
☎052-871-3741

DIGICAM



WIDE TREAD SPACER

鍛造製法のベースとクロムモリブデン鋼ボルトの採用で高い強度を実現し、安全性も高い。PCD114.3用は10～60mm、PCD100用は10～30mmを設定。別売で専用ハブリングもあり。

■8800円～2万2800円
■ケースベック
☎0566-54-0335

R-E-A-L



ハイクオリティ車種別ワイドトレッドスペーサー

車種別のハブセンター形状を設定。高い精度でのホイール装着が可能。高品質な純国産ジュラルミン製。保安基準適合。

■2万3000円(15/20/25mm)
■2万3800円(30mm)
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-2930

DIGICAM



DURALUMIN HUB RING SPACER

ハブリング形状で取り付け精度と剛性をアップ。超ジュラルミンの鍛造成形により高強度を実現。アルマイト仕上げで耐腐食性も高い。厚み5mm。

■4950円
■ケースベック
☎0566-54-0335

DRIVING POSITION PARTS

[ドライビングポジション系パーツ]

掲載データは 2016年9月1日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN R35 GT-R

自然に運転できる自分専用のコクピットを作る

クルマの性能を引き出す良い運転をするためには、自然に運転できるドライビングポジションが重要だ。特にR35ほどハイパワーなクルマになると走行中にドライバーが受けるGも大きなものとなるだけに、身体の動きを抑えられるホールド性も考慮したシートをチョイスしたい。また、R35の弱点といえば、シフトパドルの操作性に苦勞するユーザーも少なくないだろう。そんな部分を改善するアイテムのラインアップも増えてきている。理想的な操作性の追及も含めて、自分のためのコクピットを作り上げたい。

後期 = MY11~に適合。類別型式DBA
前期 = ~MY10に適合。類別型式CBA
※ = 汎用アイテム

BRIDE



STRADIA II

後期 前期
COLOR グラデーションロゴ ブラック ブラックロゴ
レッドロゴ ブルーロゴ
ガイアスをベースにサイドサポートを低くデザインし、乗降性を考慮したモデル。座面クッションは標準タイプとロータイプの2種類がある。
■18万5000円~18万8000円
■ブリッド ☎052-689-2611

BRIDE



GIAS II

後期 前期
COLOR グラデーションロゴ ブラック ブラックロゴ
レッドロゴ ブルーロゴ
フルバケットシートと同様のシェル構造を採用しながら、リクライニングを可能としたモデル。圧倒的なホールド性能と快適性を両立させている。
■18万5000円~18万8000円
■ブリッド ☎052-689-2611

BRIDE



EUROSTER II PREMIUM

後期 前期
COLOR ブラック
乗降性を特に重視し、「優しく座れる」ことを新コンセプトとして開発。座面ウレタンフォームをゆったりとした座面形状に最適化し、快適性能を徹底的に向上させている。表皮にはプロテインレザーを使用している。
■14万7000円
■ブリッド ☎052-689-2611

ASM



RECARO SR-7 ASM LIMITED Ruby

後期 前期
COLOR ブラック
手触りや耐久性の高いアルカンターラと、シヨルダーには黒/赤パンチングレザーを組み合わせる。特長である赤Wステッチは、太い糸を使うことでアクセントを強めている。
■15万2000円
■AUTOBACS ASM YOKOHAMA
☎045-629-0905

RECLINING SEAT

リクライニングシート

COLOR = 表皮カラー

BRIDE



ZETA III

後期 前期
COLOR グラデーションロゴ ブラック ブラックロゴ
レッドロゴ ブルーロゴ
同社のスタンダードタイプとして設定。モータースポーツのみならずストリートユーザーでも使用しやすいデザイン。シェルはFRP製とカーボンアラミド製を設定する。
■8万5000円~17万円
■ブリッド ☎052-689-2611

ASM



RECARO RS-G ASM LIMITED Ruby

後期 前期
COLOR ブラック
手触りや耐久性の高いアルカンターラと、シヨルダーには黒/赤パンチングレザーを組み合わせる。特長である赤Wステッチは、太い糸を使うことでアクセントを強めている。
■15万2000円
■AUTOBACS ASM YOKOHAMA
☎045-629-0905

FULL BUCKET SEAT

フルバケットシート

COLOR = 表皮カラー

NordRing



オリジナルRECAROシート

後期 前期
COLOR ブルー レッド ブラック ホワイト
ブルー×ブラック レッド×ブラック ブラック×ブラック ホワイト×ブラック
アルカンターラと本革を組み合わせたType-Aと、オールレザーのType-Bの2タイプを設定。
■78万円(本革)
68万4000円(本革+アルカンターラ)
■ノルドリリング ☎042-568-2135

TRIAL



RECARO SPORTSTER LL100H SE R35専用

後期 前期
COLOR レッド・ブラック・ホワイト
着座位置を純正比+5mmとしたR35専用シート。センター生地に通気性を高めるパンチングレザーを採用。シートヒーター付。ストラップをデザインしてラグジュアリー感を重視。
■27万2000円
■トライアル ☎072-369-3539

WALD



ALCANTARA INTERIOR GUN GRIP STEERING

後期 前期
COLOR レザー×カーボン 純正(370φ)
純正をベースに、グリップをブラックアルカンターラとレッドレザーに張替えとカーボン施工を行う。要純正ステアリング下取り。
■22万円
■ヴァルドインターナショナル
☎072-673-3000

STEERING

ステアリング

※ = グリップ材質
φ = 直径

Tecnocraft



T2 Dry Carbon Fiber Seat

後期 前期
COLOR ブラック(カーボン)
重量約3.2kg。特殊ファイバーをベースに使用しているため高い強度を実現。カーボンとケブラークロスから選択できる。サポートパッドは黒、赤、紺とアルカンターラも有り。
■32万5000円
■レーシング パッション リンクス ジャパン
☎03-6361-9821

SABULIVE



カーボンシート

後期 前期
COLOR ブラック(カーボン素地)
軽量化を最重要視したドライカーボン製のバケットシート。重量は純正の25kgに対して、2.0kgを実現。ドラッグレース専用モデル。専用軽量レール(2万2000円)の設定があるが、一般的な社外レールでも装着可能。
■22万円
■サブライブ ☎076-482-3751

JURAN



Racing Bucket Seat GTX100

後期 前期
COLOR ブラック レッド ブルー
開き気味に設計された「アドバンスシヨルダー」により、上半身の圧迫感を抑えたデザイン。肩が動かしやすいため、ステアリングやシフト操作も行いやすい。サイドサポート、ニーサポート共に高くホールド性も抜群。
■7万5000円
■タニダ ☎052-871-3741

durement



R35 GT-R用Dシェイプステアリング

後期 前期
COLOR レザー 365φ
純正より小径な365φでクイックかつ、パドルシフトの操作性も向上。純正よりも質感と耐久性を向上させたNZ産高級レザーを採用。レッドステッチのみ。乗降時に脚が当たりにくいDシェイプデザインを採用する。
■8万8000円
■トップステージ ☎03-6820-8052

durement



R35 GT-R用GT358ステアリング

後期 前期
COLOR アルカンターラ 358φ
純正の370φに対して358φに小径化。手触りの良い最高級アルカンターラ素材を贅沢に使用し、繊細なステアフィードバックを実現。レッドステッチがレーシー。ステアリング単品。
■9万8000円
■トップステージ ☎03-6820-8052

TOP SECRET



TS.カーボンステアリング

後期 前期
COLOR レザー 365φ
操作性と乗降性を重視したフラットボトムのDシェイプ。素材は上質なパンチングレザーとブルーカーボンを組み合わせ、高級感とグリップを向上させている。下部にはTOP SECRETのエンボス加工が施される。
■8万8000円
■トップシークレット ☎043-216-8808

R VERTEX



R VERTEXステアリングDシェイプ

後期 前期
COLOR レザー 365φ
直径を365φへと5mm小型化することでコントロール性を向上。下部がフラットなDシェイプとすることでシャープなイメージを与える。T&Eの象徴ともいえるレッドステッチに加えて「R VERTEX」ロゴもモールドされる。
■8万8000円
■ティアーンドイー ☎045-944-2221

RH9



ステアリング

後期 前期
COLOR レザー×カーボン 365φ
ステア上部はカーボン仕様とし、グリップ部分には高級ナッパレザーを採用。直径は365φに小径化し、違和感の少ない穏やかなDシェイプデザインを採用。ステッチ色とカーボン色の組み合わせで全4種類を設定する。
■10万8000円
■CLUB RH9 ☎059-365-5105



クラシック ブラックレザー&ブラックスポーク[N130]

選 レザー 価 360φ
上質な本革と職人による手縫いの伝統ステアリング。使い込むほどに手にしっとり馴染む。直径やカラーラインアップも豊富。
■3万8000円
■アサヒライズ エフイーティ事業部
☎027-280-8001



AIM GT320ステアリング

後期 前期
選 レザー 価 320φ 350φ
AIM社製マルチディスプレイ付きステアリング。CAN信号に対応して各種項目を表示。ステアリングにはシフトランプを装備。表示方法や点灯方法も設定可能。パドルシフトも装備される。直径は320φと350φの2種類。
■21万円
■PRO SHOP SCREEN ☎022-348-3761



レーザーステアリング

後期 前期
選 レザー 価 365φ
ナッパレザーとアルカンターラを組み合わせて仕上げたステアリング。グリップは若干太めとし、ソフトかつ心地よい手触りと併せて操作性を高めている。形状はDシェイプ365φ。ステッチはレッドもしくはグレー。
■11万円
■マインズ ☎046-857-3313



R35 GT-R用ペンタゴンステアリング

後期 前期
選 レザー 価 365φ
ステアリング全体をペンタゴン（8角形）形状としたシャープなデザイン。グリップ部はガングリップ形状とし、365φに5mm小型化された直径と相まって操作性も向上。素材はナッパレザー。ブラック/レッドステッチのみ。
■10万8000円
■トップステージ ☎03-6820-8052



R35 GT-R用Dシェイプステアリングバックスキン

後期 前期
選 ベロアレザー 価 365φ
グリップ部分をガングリップ形状としたうえにバックスキン表皮とし、手触りとグリップ性を高めている。カラーはブラック/レッドリボンのみ。Dシェイプ形状。
■9万8000円
■トップステージ ☎03-6820-8052



GT50 イタリア・ジャパンエディション

選 レザー/アルカンターラ 価 350φ
MOMOの創業50周年を記念して作られ、即完売となったGT50の通常モデル。アフターモデルながらフルカータイプのセンターパッドが付属し、ドレスアップ要素も兼ね備えている。
■4万2000円
■MOMO JAPAN Ltd. ☎03-5716-3501



MOD.80 EVO

選 レザー・スエード 価 350φ
センターのホーンボタンも排除し、レーシーな雰囲気を高められるステアリング。軽量なことで操作の正確性も高まる。スエードモデルはグローブとの相性も高い。ホーンボタンはセパレートタイプで車検にも適合する。
■3万8000円
■MOMO JAPAN Ltd. ☎03-5716-3501



SPORT TYPE ラリーパンチングレザーティーブコンタイプ[N755]

選 レザー・スエード 価 350φ
オフセットスポークでドライビングポジションを最適化し、コントロール性を重視したモデル。バリエーションも豊富。
■3万8000円
■アサヒライズ エフイーティ事業部
☎027-280-8001



SPORT TYPE A パンチングレザーレッドステッチ[N750]

選 レザー 価 330φ 360φ
スポーツユースに開発されたモデル。リム全体にディンプル加工を施したパンチングレザーを採用し、グリップ力を向上。
■3万8000円
■アサヒライズ エフイーティ事業部
☎027-280-8001



クラシック ブラックスエード&ブラックスポーク[N135]

選 スエードレザー 価 360φ
コンペティションモデルとして、レーシンググラブの使用を前提に開発されたスエード表皮のモデル。バリエーションも豊富。
■3万8000円
■アサヒライズ エフイーティ事業部
☎027-280-8001



R35 GT-R用デビルウィングシフター

後期 前期
デビルウィングの名のとおり、大型にデザインされたシフトパドル。純正と交換することで、コーナリング中のシフトが容易になる。素材は3Kの綾織りカーボンで、インテリアのドレスアップとしても効果的。パドル上部の+マークは赤色と白色から選べる。
■7万8000円
■トップステージ ☎03-6820-8052



PADDLE SYSTEM ADVANCE MODEL

後期 前期
パドルシステムとボスに加えてオートクルーズ用のスイッチをセットにしたパッケージ。純正のクルーズコントロールが使用可能となることで、理想のドライビングポジションに加えて快適性も両立することができる。
■10万8600円
■エムシーアール ☎048-995-0131



PADDLE SYSTEM STANDARD MODEL

後期 前期
パドルシステムとステアリングボスのパッケージ。ステアリングをより自分に合ったものを使用でき、そのポジション設定の自由度も高いため、より理想的なコクピットを完成できる。
■3万8800円
■エムシーアール ☎048-995-0131



PADDLE SYSTEM BASIC MODEL

後期 前期
汎用ステアリングに交換した際にもパドルシフトを使用可能となるアイテム。純正とは異なり、パドルがステアリングの回転に追従するために操作性も向上。パドルはカーボン製で、突き出し量の位置調整も可能。
■7万9800円
■エムシーアール ☎048-995-0131

SHIFT PADDLE

シフトパドル



ラフィックスII

ステアリングの脱着を可能にするアイテム。スリーブの引き上げのみで脱着を可能とするフリッパーや、電極を増やせる4極インシュレーターキットなどのオプションも揃う。車検対応。赤、黒、シルバーの3色。
■2万9800円
■ワークスベル ☎0266-79-3761



ラフィックス GTC

ディープなバケットシートの装着時などでも乗降性を向上させるチルトアップ式ステアリングボスベアラー。特許のボールロックシステムの採用で、ガタツキを排除している。カラーはブラックとシルバーの2色。車検対応。アフターステアリングとの装着となる。
■3万4800円
■ワークスベル ☎0266-79-3761



ALCANTARA INTERIOR SHIFT KNOB

純正シフトノブを、ブラックのアルカンターラとレッドのパンチングレザーで張替えるメニュー。WALDのステアリングと統一感のあるインテリアを構成できる。操作時の手触りの良さも魅力的。要純正シフトノブ下取り。
■3万6000円
■ヴァルドインターナショナル
☎072-673-3000

OTHERS

その他



コントロールボタン付きステアリング パドルシフト

8チャンネルのプッシュボタン付きステアリングコントローラー。カーボン製シフトパドルも装備し、330~350φのステアリングへ装着可能。赤外線レーザー付き。ステアリング本体は含まれない。
■19万円
■レーシング パッション リンクス ジャパン
☎03-6361-9821



汎用ボス L177

MOMO製ステアリングを装着する際に必要なステアリングボス。モモジャパン公認で、車検にも適合しており、強度や製品精度も安心。年式やグレードによっては加工が必要であったり、装着できない場合があるので。詳細は要問合せのこと。
■1万6000円
■MOMO JAPAN Ltd. ☎03-5716-3501



FET ボスキット[FB633]

前期 NARDIステアリングホイールを装着する際に必要となるステアリングボスキット。アルミダイキャスト製法で、溶接、肉盛、加熱加工を行わず、安全性や耐久性を向上させている。MY07のみ適合。
■1万5000円
■アサヒライズ エフイーティ事業部
☎027-280-8001



ラフィックス専用ショートボス

後期 前期
ステアリングボスとステアリングの間にラフィックスなどを装着した際、ステアリングが近くなりすぎることを防止するショートタイプの専用ボス。アルミ材の削り出しで製作され、強度、精度ともに高い。
■1万500円
■ワークスベル ☎0266-79-3761



ステアリングスペーサー

ボスとステアリングの間に挟み込むことでステアリングの突き出し量を調整。アルミ製。長さは30mm、40mm、50mm、75mmの4種類。ブラック、シルバー、レッド、ブルーの4色。MOMO/NARDI両方に対応する。
■5300円(30mm) 6000円(40mm)
6500円(50mm) 7000円(75mm)
■タニダ ☎052-871-3741



ラフィックス キーロックシステム

ラフィックスと組み合わせて使用する車両盗難防止装置。アルミ材のアルマイト処理仕上げで強度が高く腐食も防止。キーシリンダーはピッキングされにくい形状の物を採用。カラーはレッドのほか、シルバーもあり。
■8800円
■ワークスベル ☎0266-79-3761

METER

[メーター]

掲載データは2016年9月1日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN R35 GT-R

クルマの状態を把握して質の高いドライブを可能にする

拘った愛車のドライブは、いつだって負担の少ない良い運転をしたいもの。そのためには、クルマの状態をしっかり把握する事が重要。クルマの状態はドライバーが五感で感じられるものも多いが、やはり水温や油温などの具体的な数値や、電子制御の状態などはメーター類を介さないと把握しづらい。メーターの活用でクルマへの理解をさらに深めて、良いドライビングを行えば、好調を維持することにも繋がるのだ。

後期 = MY11~に適合。類別型式DBA
前期 = ~MY10に適合。類別型式CBA
汎 = 汎用アイテム



RACING METER SD

リーズナブルながら、アルミ製ベゼルで高級感が高く、オートディマーやワーニング、異常時の自己診断なども備える。電源もカプラーオンで、装着の利便性も高い。照明はホワイトとレッドの2色を設定。
■ブリッツ ☎0422-60-2277

↓LINE UP	作動方式	サイズ	表示範囲	価格
タコ	電	52φ/60φ	0~9000rpm	1万6000円
水温	電	52φ/60φ	50~150℃	2万円
油温	電	52φ/60φ	50~150℃	2万円
油圧	電	52φ/60φ	0~1000kpa	2万4000円
バキューム	電	52φ/60φ	-100~0kpa	2万円
排気温度	電	52φ/60φ	200~1100℃	2万4000円
燃圧	電	52φ/60φ	0~1000kpa	2万4000円
電圧	電	52φ/60φ	8~16V	1万8000円
ブースト	電	52φ/60φ	-100~200kpa	2万円



FLD METER

74φのアナログメーターの中に2つのデジタル表示をビルトイン。同時に3種類の項目が表示可能。接続はOBDコネクタヘカプラーオンで、外部メーターへの出力にも対応している。適合はMY11~14。
■3万8000円~
■ブリッツ ☎0422-60-2277

↓表示可能項目

エンジン回転数
水温
スロットル開度
車速
油温※
圧力※
空燃比※
※別途センサーが必要

ANALOG METER

アナログメーター

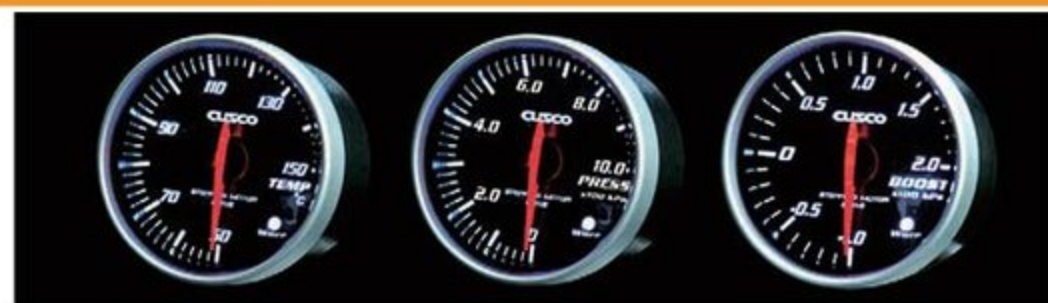
Shadow Meter

Shadow Pro Meter

可動範囲270°で3240段階の超高精度ステッピングモーター採用で正確な表示を実現。ブラックフェイス、クリアフェイス、ホワイトフェイスの3タイプを設定。2台目以降の増設時はリンクケーブルを接続するだけの簡単接続。
■クールナッツ ☎045-800-3157



↓LINE UP	作動方式	サイズ	表示範囲	価格
タコ	電	80φ	0~9000rpm	1万円
水温	電	60φ	20~120℃	1万1000円
油温	電	60φ	50~150℃	1万1000円
油圧	電	60φ	0~1000kpa	1万6000円
インマニ	電	60φ	-100~+20kpa	1万3000円
ターボ	電	60φ	+100~+200kpa	1万3000円
排気温度	電	60φ	200~1100℃	1万6000円
電圧	電	60φ	8~18V	9000円



クスコ・レーシングメーター

競技シーンでの実用性を追求。シンプルな盤面に、コントラストの高いブラックパネル、ホワイトのメモリ、レッドの指針で高い視認性を実現。ピークホールドやワーニング、夜間のディマー機能なども搭載。
■キャロッセ ☎027-352-3578

↓LINE UP	作動方式	サイズ	表示範囲	価格
水温	電	60φ	50~150℃	2万円
油温	電	60φ	50~150℃	2万円
油圧	電	60φ	0~1000kpa	2万4000円
燃圧	電	60φ	0~1000kpa	2万4000円
ブースト	電	60φ	-100~200kpa	2万円

CUSCO



Touch-B.R.A.I.N.

3.5インチのTFTタッチパネル液晶ディスプレイを使用し、最大で50項目の車両情報をモニタリングとロギングが可能。オプションの専用ケーブルを使用すれば、PCでのロギングやデータ管理も可能。適合車種はMY11~14。
■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



DIN3メーター

1DINサイズに液晶を埋め込み、3つの項目を表示。透過2層VFD管を使用し、アナログ感覚の視認性とデジタルの正確性を両立。セットされる温度センサーは測定範囲が大きく、デフギアオイル温度にまで対応する。
■6万2000円
■Apex ☎0544-65-5061

A'PEXI

PRO SHOP SCREEN



AIM GT320ステアリング

AIM社製マルチディスプレイ付きステアリング。CAN信号に対応して各種項目を表示。320φと350φ。
■21万円
■PRO SHOP SCREEN ☎022-348-3761

DIGITAL METER

デジタルメーター

Shadow Meter



VOLT METER

シガーソケットに差しこむだけで電圧を計測して表示。視認性の高いデジタルLED表示で電圧異常によるパワーダウンなどのトラブルをチェックすることが可能となる。
■3500円
■クールナッツ ☎045-800-3157

TOMEI POWERED



PLX DM-6 空燃比計

ボッシュ製高精度O2センサーを使用し、タッチスクリーンディスプレイを採用したワイドバンド空燃比計。空燃比以外にも、センサー寿命や電圧表示が可能。
■3万7100円
■東名パワード ☎042-795-8411



RACEPAK IQ3ダッシュデータロガー

多機能ダッシュロガーシステム。8つの入力情報を4つのページに任意で表示可能。GPSを標準装備でどこに行っても走行軌跡とラップタイムも計測可能。別売りのセンサーの追加で、表示情報を追加可能。
■23万4300円
■東名パワード ☎042-795-8411

TOMEI POWERED

↓表示可能項目

標準
車速
エンジン回転数
走行軌跡
速度比較
バッテリー電圧
周囲距離
シフトポジション
シフトタイミング
・オプション
縦・横・垂直G
温度(水温・油温など)
圧力(油圧・燃圧・ブーストなど)
その他



Smart-B.R.A.I.N.

OBDコネクタヘカプラーオンの接続で、最大26項目の車両情報を取得。スマートフォンとの接続により最大12項目の情報を表示可能なモニター。さらにオービスレーダー機能を搭載。スマートフォンとのBluetooth通信で最新データに無料で更新可能。MY11~14に適合。
■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
吸気温度
外気温
インマニ圧
吸入空気量
バッテリー電圧
パワー
トルク
距離

BLITZ



キャリパー温度シール

貼り付けるだけで容易に温度を計測可能としたステッカータイプの温度計。ブレーキキャリパー向けで、計測温度は149~260℃。10枚入り。
■2400円
■ディクセル ☎072-654-0121

MCR



BILLET METER ADAPTER R35

純正のエアコン吹き出し口に60φアナログメーターをビルトインするアダプタ。アルミ削り出しで高級感も高い。完全ボルトオン設計。
■8925円
■エムシーアール ☎048-995-0131

PHOENIX'S POWER



カラーLEDメーター

純正メーター照明色を変更。カラーバリエーションあり。部位ごとのメニューとなる。施工は現車のみ。
■8万円~17万円
■フェニックスパワー ☎0774-48-1157

METER OTHERS

メーターその他



Syvecs

同社のフルコンピュータ「SGTR」に接続。Wi-Fiを利用し携帯端末へデータ送信をし、リアルタイムで各種データの表示を行える。
■FREE
■サブライブ ☎076-482-3751

WHEEL

[ホイール]

掲載データは2016年9月1日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN R35 GT-R

足もとのドレスアップとともに走行性能も向上できる

ホイール交換のメリットはたくさんあるが、まず一番に挙げられるのはそのドレスアップ性の高さだろう。R35は純正ホイールもかなりスポーティを意識したものだが、アフターでラインアップされているものは更に攻めたデザインのものも豊富に存在。よりスポーティなものはもちろん、ドレッシーなものも存在し、交換するだけでクルマの印象をガラリと変えることができるのだ。そして、メリットのふたつ目は走行性能の向上だ。これらのホイールは純正よりも軽量なことが多く、純正からの交換だけで走行性能のアップが見込める。また、サイズ設定が豊富なためにタイヤ幅やトレッド、剛性などを変更してのセッティングが可能になる点も強み。スポーツ走行ユーザーならば、これを活かして積極的にセットアップに活用しない手は無いほどだ。ホイールは手軽に交換でき、純正への復帰も容易にできるポイントだけに、交換しやすいアイテムと言える。ぜひ自分の好みのホイールを見つけ出して、愛車のスペックアップを行いたい。

鋳	＝鋳造製法
鍛	＝鍛造製法
SSF	＝半溶融鍛造製法
MAG	＝マグネシウム鍛造製法
MAT	＝鋳造をベースに強度を高めた製法
1P	＝1ピース構造
2P	＝2ピース構造
3P	＝3ピース構造

	ホイールサイズ	タイヤサイズ
純正サイズ	F 20×9.5 45 R 20×10.5 25	255/40-20 285/35-20

O-Z RACING



Botticelli-3

SIZE F:20×9.5 40
R:20×10.5 27

COLOR クリスタルチタン・マットブラック

■22万5000円(20×9.5)
■23万4000円(20×10.5)
■オーゼットジャパン ☎053-469-5011

O-Z RACING



Zeus-HLT Forged

SIZE F:20×10.0 40
R:20×11.0 20

COLOR マットブラック・マットダークグラファイト・グリ
ジオコルサ ブラッシュド(+3万円)

■16万7000円(20×10.0)
■17万1000円(20×11.0)
■オーゼットジャパン ☎053-469-5011

O-Z RACING



Superforgiata

SIZE F:20×10.0 38
R:20×11.0 15

COLOR マットブラック・グリジオコルサ・セラミックボ
リッシュ(+4万円)

■18万2000円(20×10.0)
■18万6000円(20×11.0)
■オーゼットジャパン ☎053-469-5011

RacingRevolution



RS05RR

SIZE F:20×9.5 35・20×10.0 30/35
R:20×10.5 24・20×11.0 15

COLOR マットダークガンメタリック

■7万8000円(20×9.5)
■7万9000円(20×10.0)
■8万円(20×10.5)
■8万1000円(20×11.0)
■エンケイ ☎053-522-5245

Racing



GTC01

SIZE F:20×9.5 38
R:20×10.5 18

COLOR ハイパーシルバー

■7万7000円(20×9.5)
■7万9000円(20×10.5)
■エンケイ ☎053-522-5245

TWS Motorsport



T66-F

SIZE F:19×9.5 45
R:19×10.5 25

COLOR フラットゴールド・グロスシルバー・グロスガン
メタ

■8万7000円(19×9.5)
■8万9000円(19×10.5)
■TAN-EI-SYA WHEEL SUPPLY
☎0766-86-0117

WERFEN



GT-04

SIZE F:20×10.0 44
R:20×11.0 29

COLOR サーチャイトシルバー

■12万8000円(20×10.0)
■13万2000円(20×11.0)
■タナベ SSR事業部 ☎072-728-6700

EXECUTOR



CV02

SIZE F:20×10.0 35 R:20×11.0 22

COLOR フラットチタン・フラットブラック・ブラッシュド
(+1万3000円):オプションカラー(ホワイト
ブラック シルバー グレイシルバー チタ
ンシルバー ガンメタリック フラットガンメ
タリック ツーリングゴールド フレアブロン
ズ フラットフレアブロンズ:+3000円)

■11万1000円(20×10.0)
■11万5000円(20×11.0)
■タナベ SSR事業部 ☎072-728-6700

EXECUTOR



CV01

SIZE F:20×10.0 37 R:20×11.0 24/18

COLOR フラットチタン・フラットブラック・ブラッシュド
(+1万3000円):オプションカラー(ホワイト
ブラック シルバー グレイシルバー チタ
ンシルバー ガンメタリック フラットガンメ
タリック ツーリングゴールド フレアブロン
ズ フラットフレアブロンズ:+3000円)

■11万1000円(20×10.0)
■11万5000円(20×11.0)
■タナベ SSR事業部 ☎072-728-6700

GT



GTF01

SIZE F:20×10.0 35
R:20×11.0 15

COLOR セミグロスブラック・フラットブラック

■10万6000円(20×10.0)
■11万円(20×11.0)
■タナベ SSR事業部 ☎072-728-6700

Prodrive



GC-0100s

SIZE F:20×10.0 45
R:20×10.5 45

COLOR マイスターブラック・オルタナティブゴールド・
ブラッシュドフィニッシュ(+1万4000円)

■12万9000円(20×10.0)
■13万円(20×10.5)
■プリヂストンリテールジャパン
☎03-3563-6926

Prodrive



GC-0100

SIZE F:20×10.0 45
R:20×10.5 45

COLOR マイスターブラック・オルタナティブゴールド・
ブラッシュドフィニッシュ(+1万4000円)

■12万4000円(20×10.0)
■12万5000円(20×10.5)
■プリヂストンリテールジャパン
☎03-3563-6926

BBS



LM

SIZE F:20×9.5 40
R:20×10.5 20

COLOR GL-SLD(ゴールド×シルバーダイヤカット)・
DS-SLD(ダイヤモンドシルバー×シルバー
ダイヤカット+6000円)

■16万1000円(20×9.5)
■16万7000円(20×10.5)
■BBSジャパン ☎03-5643-5090

BBS



LM-R

SIZE F:20×9.5 40
R:20×11.0 20

COLOR DS-SLD(ダイヤモンドシルバー×シルバー
ダイヤカット)

■18万2000円(20×9.5)
■19万1000円(20×11.0)
■BBSジャパン ☎03-5643-5090

BBS



RI-D

SIZE F:20×10.0 35
R:20×11.0 15

COLOR DS(ダイヤモンドシルバー)・DB(ダイヤモン
ドブラック)・MB(マットブラック)

■24万4000円(20×10.0)
■25万円(20×11.0)
■BBSジャパン ☎03-5643-5090



ADVAN Racing RZ-DF 鋼 1P

SIZE 20×10.0 38/35 20×10.5 25
20×11.0 15 20×12.0 20

COLOR マットブラック・マシニング&レーシングハイパーブラック(+5000円)

■9万8000円(20×10.0)
10万円(20×10.5)
10万2000円(20×11.0)
10万8000円(20×12.0)
■横浜ゴム ☎03-3431-9981 (YFC)



ADVAN Racing RSII 鋼 1P

SIZE 20×10.0 35 20×11.0 15

COLOR セミグロスブラック・レーシングハイパーブラック(+4000円)

■7万8500円(20×10.0)
8万5000円(20×11.0)
■横浜ゴム ☎03-3431-9981 (YFC)



ADVAN Racing GT Premium Version 鋼 1P

SIZE 20×10.0 35 20×10.5 24
20×11.0 0/5/15 20×12.0 20

COLOR レーシンググロスブラック・レーシングチタニウムブルー・レーシングゴールドメタリック

※M14ボルト仕様

■10万3000円(20×10.0) 10万5000円(20×10.5)
10万7000円(20×11.0) 11万3000円(20×12.0)
■横浜ゴム ☎03-3431-9981 (YFC)



ADVAN Racing GT 鋼 1P

SIZE 20×10.0 35 20×10.5 24
20×11.0 0/5/15 20×12.0 20

COLOR セミグロスブラック・レーシングホワイト・マシニング&レーシングハイパーブラック(+5000円)

※M14ボルト仕様

■9万8000円(20×10.0) 10万円(20×10.5)
10万2000円(20×11.0) 10万8000円(20×12.0)
■横浜ゴム ☎03-3431-9981 (YFC)



POTENZA RW006 鋼 1P

SIZE F:20×10.0 35
R:20×11.0 15

COLOR フラットブラック・レーシングシルバー

■12万4000円(20×10.0)
12万6000円(20×11.0)
■ブリヂストンリテールジャパン ☎03-3563-6926



VOLK RACING G25 Edge 鋼 1P

SIZE F:20×10.0 30
R:20×11.0 15

COLOR プレステッドマットブラック+スポークDC・マキニョーシルバー+スポークFDMC・チタニウムシルバー+スポークDC・ゴールド+スポークFDMC

■11万1500円(20×10.0)
11万6500円(20×11.0)
■レイズ ☎06-6787-0019



VOLK RACING TE37 ULTRA TRACK EDITION 鋼 1P

SIZE F:20×10.0 30
R:20×11.0 15

COLOR ダイヤモンドダークガンメタ

■11万8000円(20×10.0)
12万2000円(20×11.0)
■レイズ ☎06-6787-0019



VOLK RACING TE37 ULTRA 鋼 1P

SIZE F:20×10.0 30
R:20×11.0 15

COLOR マットブルーガンメタ・ブロンズ(+2000円)

■10万8000円(20×10.0)
11万2000円(20×11.0)
■レイズ ☎06-6787-0019



YOKOHAMA WHEEL AVS MODEL F15 鋼 1P

SIZE 20×10.0 30 20×10.5 20
21×9.5 35 21×10.5 18

COLOR プラチナムブラック・マットブラック

■10万3000円(20×10.0)
10万5000円(20×10.5)
11万1000円(21×9.5)
11万5000円(21×10.5)
■横浜ゴム ☎03-3431-9981 (YFC)



YOKOHAMA WHEEL AVS MODEL F50 鋼 1P

SIZE 20×10.0 35 20×11.0 15
20×12.0 20

COLOR グロスブラックコンビ・プラチナブラックコンビ(+3000円)

※M14ボルト仕様

■11万5000円(20×10.0)
11万9000円(20×11.0)
12万3000円(20×12.0)
■横浜ゴム ☎03-3431-9981 (YFC)



WORKEMOTION CR 2P 鋼 2P

SIZE F:20×9.5 40
R:20×10.5 20

COLOR アッシュドチタン・マットブラック・ホワイト・グリニッシュシルバー(+3000円)

※前期のみ適合

■7万8000円(20×9.5)
8万円(20×10.5)
■ワーク ☎048-688-7555(東日本)
06-6746-2859(西日本)



WORKEMOTION T7R 2P 鋼 2P

SIZE F:20×9.5 40
R:20×10.5 20

COLOR アッシュドチタン・マットカーボン・ホワイト・グリニッシュシルバー(+3000円)

※前期のみ適合

■7万8000円(20×9.5)
8万円(20×10.5)
■ワーク ☎048-688-7555(東日本)
06-6746-2859(西日本)



GNOSIS GR204 鋼 2P

SIZE F:20×9.5 40
R:20×10.5 20

COLOR マットブラック・マットシルバー・ブラッシュド(+5000円)・コンボジットバフブラッシュド+バフフィニッシュ(2万5000円)

※前期のみ適合

■8万9000円(20×9.5)
9万1000円(20×10.5)
■ワーク ☎048-688-7555(東日本)
06-6746-2859(西日本)



ZEAST ST2 鋼 2P

SIZE F:20×9.5 40 R:20×10.5 20(CBAのみ)
F:21×9.5 35 R:21×10.5 20

COLOR マットブラック・トランスグレーポリッシュ(+5000円)・ブラッシュド(1万5000円)

■8万7000円(20×9.5)
8万9000円(20×10.5)
10万5000円(21×9.5)
10万9000円(21×10.5)
■ワーク ☎048-688-7555(東日本)
06-6746-2859(西日本)



ZEAST ST1 鋼 2P

SIZE F:20×9.5 40 R:20×10.5 20(CBAのみ)
F:21×9.5 35 R:21×10.5 20

COLOR マットブラック・トランスグレーポリッシュ(+5000円)・ブラッシュド(1万5000円)

■8万7000円(20×9.5)
8万9000円(20×10.5)
10万5000円(21×9.5)
10万9000円(21×10.5)
■ワーク ☎048-688-7555(東日本)
06-6746-2859(西日本)



SABULIVE R35 DRAG ホイール 鋼 3P

SIZE F:17×10.5 18×10.5
R:15×11.0 15×12.0
(各インセット非公開)

COLOR --

※装着は要相談のこと

■18万円(17×10.5) 22万円(18×10.5)
24万円(15×11.0) 28万円(15×12.0)
■サブライブ ☎076-482-3751



SABULIVE ASM-DRAG17 鋼 3P

SIZE 17×10.5(インセット非公開)

COLOR マットブラック・ポリッシュ

※装着は要相談のこと

■7万8600円(17×10.5)
■サブライブ ☎076-482-3751



AIMGAIN GIIM 鋼 2P

SIZE F:20×11.5 -3 R:20×12.5 -66
(※AIMGAIN GT オーバーフェンダー専用)

COLOR ブラック・マットブラック・ブラックメタリック・ゴールド・シャンパンゴールド・ホワイト・ホワイトパール・コスミックローズ・エターナルブルーパール・(SMB・ブラッシュド+2万5000円) (レッド・イエロー・ゴールドクリア・アヴェンタオレンジ+7000円) (ハイパーシルバー・ハイパーブラック・ハイパーレッドクリア+2000円)

■12万4000円(20×11.5) 12万6000円(20×12.5)
■エイムゲイン ☎082-427-2334



TOP SECRET O-Z 35GT-R SF TOPSECRET 鋼 1P

SIZE F:20×10.0 38
R:20×11.0 15

COLOR --

■19万1500円
■トップシークレット ☎043-216-8808



WALD R11MG MAG 1P

SIZE F:20×9.0 37
R:20×10.5 19

COLOR マットブラック

■オープン価格
■ヴァルドインターナショナル ☎072-673-3000

OWNER'S CAR COLLECTION



モチベーションを上げる 楽しい1台!!

OWNER
福島陽介さん

もともとはサーキット好きのFF乗りだったという福島さん。そんな福島さんでも、現在の愛車R35GT-Rには別格の楽しさを見いだしているという。このRは好みに合わせてフロントの駆動を強くセット、FFっぽい乗り味に仕上げているところも自分流なのだという。まだ乗り始めて半年ほどだが、すでに自分の生活のモチベーションの源、今後も楽しく走ってチューニングを進めてきたいそうだ。



エンジンはブーストアップで約600ps、ミッションはDCTクーラーなどで連続サーキット走行に対応させている。ライトチューンでじゅうぶん楽しめるのがR35GT-Rのイトコでたいう。

サスペンションはオーテックツカダの仙脚、今後はブッシュ類の強化やLSDの投入で、サーキットで楽しむことを主眼に足まわりから仕上げていきたいと考えている。タイヤは前後285/35R20のハンコック製をチョイス。



思いっきりイジっても、ライトチューンで走らせてもあらゆるニーズに応えてくれる懐の深さを持つR35GT-R。このページでは、そんなR35GT-Rに惚れ込み、それぞれの自由なスタイルで楽しんでいるオーナーカーを紹介していこう。



グラデーションカラーで 存在感を主張

OWNER
竹谷和浩さん

リバティーウォークのワイドボディをまとった竹谷さんのR35は、グラデーションの入ったラッピングを巻いてアピール度を底上げ! エンジンはトラスト大容量サージタンクやインテークキットでパワーアップを果たし、トップシークレット車高調や前後400φローターの投入などにより、ステージを問わずフレキシブルに楽しめる仕様に仕上げられている。



サード・スポーツ触媒やHKSマフラーで排気効率をアップ。ECUセッティングはライズアップの現車合わせ。



お気に入りのはやはりワイドボディ。フロント11J-50、リア12J-72という極太ホイールもリバティーウォーク製。

R35のおかげで あと10年はイける!?

OWNER
田中能成さん

これまで第二世代のGT-Rなどに乗ってきたが、実は体力的な限界も感じ始めていたという田中さん。そんな時、R35GT-Rを手に入れサーキットを走ったら、すごくラクに、速く、そして楽しく走れることに感動。「このクルマなら、若いヤツらを相手にして、あと5年か10年は対等に走ることができそうだね」と笑顔で話してくれた。



見た目も走りもスキなしの俊足R

OWNER
常松 巧さん

十勝スピードウェイを始めとした北海道のサーキットを走り込む常松さん。リバティーウォークのワイドボディで存在感を引き上げたルックスに負けじと、エンジンもHKSのGT1000インタークーラーやクルーズECUで最高出力を600psまで引き上げる。DCTクーラーも装備するなど、シッカリとタイムを出せる作り込みだ。



吸排気+ブーストアップの600ps、パイプ類やスポーツキャタライザーも装備しているのも、フケ上がりも軽快だという。ベースは2007年モデルで、特別なメンテはしていないが、これまで大きなトラブルにはあっていないという。



ボッセンの20インチホイールに前後285/35サイズのR888をセット。足回りはクルーズ車高調でオリジナルアッパーアームも投入。キャンバーを適正化する。

全身スキなしのR35カスタムチューンドが 審査員全員一致でグランプリ選出

ハイパカスタムグランプリ
最優秀賞・受賞車両

宮城県
川村美香さん

チューニングカーの祭典として開催されているハイパーミーティングでは、関連各誌によるユーザー対象のカスタムカーグランプリが恒例となっている。

今年、第2回目の開催を向かえたSUGOラウンドにも、多くの読者が自慢の愛車を持ちより、各誌編集部による審査が行われ、各誌1台ずつの媒体賞が選出された。

その媒体賞受賞車両の中から、各誌編集長による審査によって(全員一致で)最優秀賞に輝いたのが、なんと女性ユーザーが仕上げてきたR35GT-R!!

そのエクステリアの仕上がりは、見事としかいいようのないレベル。パリスの新作「神風Rスーパーソニック」&エアサスの組み合わせでワイド&ローを実現。ティファニーブルーとホワイトのツートンで染め上げ、ガルウイング化するなどくまなく手が入られている。

エクステリアとのマッチングも考え仕上げられた、インテリアはアイボリー×チャコールの落ち着いたカラーを基調としながら、アクセントのオレンジを要所に配してまとめ上げている。

エンジンに関してはブーストアップされ約600psまで出力が高められているが、今後さらにタービン交換なども検討していきたいとのこと。

まるで、ショーカーのごとく仕上げられたこのGT-Rは、東京オートサロン2017の出展権が授与されたので、会場で再会できることに期待したい。



ネイルもおそろいの
ティファニー
ブルーです



白系×黒系を基調としながらも、オレンジをアクセントカラーとしているインテリア。シートはレカロの新作コンフォートモデルLX-Fをチョイス。スピーカーマウント用のカーボン製ドア内張にも注目。



エアサスの採用で、フェンダーかぶりの極低車高を実現。11.5JのワイドなアドバンGTホイールの奥に潜むのは、D2製のチタンカラーキャリパーとドリルドタイプの大径ローターだ。

上下2段のエアアウトレットが特徴的な、パリスの新作「神風Rスーパーソニック」。ロケットバニーやリパティエワークなども選択肢として検討したというが、最終的にパリスのボディキットを選ぶこととなった。



トラストのインタークーラー&サクシジョンパイプが美しく輝くエンジンは、スクリーンの緻密なECU制御によるブーストアップ仕様。ブースト1.2kg/cmの設定で約600psだが、タービン交換も検討中だ。



1000ps級のR33GT-Rに乗るドラッグラーとして知られる北尻さんが、最近街乗り+α用にと手に入れたR35GT-R。このR35GT-Rは普段600ps、ナイトロをオンしても750ps程度(!?)だが、トルクもありレスポンスもいいので、ものすごく速さを感じるとのこと。高価なクルマではあるが、手にしたことを大満足しているようだ。



フェイスを引き締めるリップスポイラーはサブライプ製、タイヤはドラッグーらしくリヤにミッキートンブソンの315幅をセットする。

NXシステムのナイトロは、気が向いたときに自動的に使えるようにと、電動の開閉バルブを装着。プラスオンの150psで別物の速さを体験させてくれる装備になっている。

ナイトロ装備で
ブーストアップ+
150psオン!!

OWNER
北尻康宏さん



R35GT-R WORLD TUNING REPORT

最高出力2000ps、ゼロヨン7秒台、たったの1/4マイル(約400m)で、終速は200マイル(320km/h)をオーバー。こんな、規格外とも言えるチューンドR35GT-Rが多数集まって、テキサス州で開催されるのが“TX2K”というドラッグレースを主体にしたイベント。チューンドRフリークにとってはなんとも興味深いTX2Kの視察に行き、レポートを寄せてくれたのはドラッグレース好きのチューナーとしても知られるサブライブの佐分さんだ。



世界の最高峰TUNEを目の当たり!!

TX2K 16
FROM USA [ROYALPURPLE RACEWAY@TEXAS]

チューニングカーの熾烈な争い!!

会場はNHRAのオフィシャルコース ROYALPURPLE RACEWAY

TX2Kが開催されるのはテキサス州にあるロイヤルパープルレースウェイ。ここは世界最大のドラッグレースアソシエーションであるNHRAの、由緒ある公認コースのひとつ。最高のコンディションの中で最速を目指すバトルが繰り広げられる。

日本国内だけでなく、チューニングによる可能性は限りなく無限に近いと、諸外国のチューナーからも高い評価を得ているR35GT-R。

そんな中、世界最高レベルのチューンドR35GT-Rが集まる注目のバトルフェスティバルが、アメリカ・テキサス州のロイヤルパープルレースウェイで繰り広げられる“TX2K”だ。

このイベントは、世界最高峰とも言えるチューンドGT-Rが、4日間にわたってレースイベントを華やかに繰り広げる。アトラクションの多いイベント自体は華やかでも、日中のレースイベントは、超がつくほど緊張感が漂う真剣ムード。世界最速を目指すトップチューナーたちが、その威信をかけて戦っているのだ。

レースは細かくクラス区分されているが、その注目は改造無制限とも言えるGT-R5クラス。なんと、2000psを超えるR35GT-Rたちによって、ゼロヨン7秒台のバトルが繰り広げるといふんだからハンパじゃない!!

そんなイベントの中でR35GT-Rによるドラッグレース(クォーターマイルアタック)の区間タイムで世界記録を達成したのが、このページで紹介するT1R (T1 RACE DEVELOPMENT (ENT))という、地元テキサスのチューナーが製作したマシン。

そのタイムは7秒385、終速204.26マイル

世界のスゴさを肌で感じました!!



サブライブ 佐分さん

TX2Kの写真提供と、話を聞かせてくれたのはサブライブの佐分さん。自身もいずれは世界のステージで腕試しをしたいとの思いから今回の視察旅行を決行。もちろんサブライブのデモカーもその日を夢見てのチューニングを進めていく。



このイベントでは不発に終わったETS (Extreme Turbo Systems) のR35GT-R。しかし、このイベントの直後にリベンジすべくアタックを敢行、なんと7秒326という世界記録を打ち立てている。詳細は不明だが、やはり2000psオーバーまでエンジン出力を高めているという。



(約328km/h、7秒413時の走行時のもの)という驚きの大記録!!
その他にも、世界では1マイルアタック競技などで、チューンドR35GT-R



走行抵抗を低減するため、ウイングはドラッグスタイルのスポイラーに変更、減速用のパラシュートを装備している。タイヤは15インチのドラッグスリック、ホイールをセットするため装着のためブレーキシステムを小径なものに変更している。



トランクルームに設置されたモニターでは、ミッションの作動状況をログしてモニタリングできるようにされている様子。GR6ミッションにはドットソンのギヤなどが組み込まれているようだ。



2400psの
VR38DETT

2400psを発生するというT1Rのエンジンルーム。バンパーのグリルは塞がれ、そこにアメリカのフォースパフォーマンス社がリリースするHTZ 4580(ツイン)がマウントされる。アルコールの系燃料を使い、ブースト圧は5バー(約5kg/cm²)もかけられているらしい。エンジン本体は剛性を確保するため、排気量はストックと同じ3.8ℓのまま、ドライサンプ化、モーテックのM1でマネージメントされる。このマシン、以前1/2マイルアタックを行った際には376km/hという世界記録を出していることでも有名。

T1R R35GT-R

Best Time@Quarter Mile
BEST TRAP SPEED
195.76mph [315km/h]

7"385!!

T1 RACE DEVELOPMENT
TONY PARO



ドアはドライカーボン製、確認できていないがルーフもそうであろうと予想される。シートにもやはりTILLET社製のドライカーボン製が使用されるなど、徹底した軽量化が進められている。



海の向こうで繰り広げられる

もともとJDMチューンが注目された頃に、ホンダチューナーとして頭角を現したのが、T1レースデベロップメントを率いるトニー・ペロ。R35GT-Rを手がけるようになってからは、世界有数のチューナーとして知られるようになっている。



TX2KはチューンドR35GT-Rのオンパレード!!

カーボンで作られたオリジナルのサージタンクを装着しているのは、αパフォーマンスのマシンの中でも最速のR35GT-R "α-G"号。フロントバンパー左右に排気がレイアウトされているのが特徴的。タイヤは15インチホイール+ドラッグスリック。



はその実力を発揮。世界各国でその速さが競われ続けている。留まることを知らないR35GT-R & VR38チューニング、今後ますます過激なマシンが現れ、驚愕の記録を達成し続けることは間違いなさだろう。

「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.211

NISSAN GT-R
No.2

ニースムック 2016年11月13日発行
発行人●鈴木賢志 編集人●渡辺文緒 発行所●株式会社三栄書房
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
編集〒03-6689-7444
5

受注センター
〒048-988-6011
FAX 048-988-7651
販売部
〒03-6897-4622
広告部
〒03-6897-4611

雑誌66728-16 **SAN-EI SHOBO** Publishing Co., Ltd.

PRINTED IN JAPAN/凸版印刷株式会社

NISSAN GT-R

1000psの超高性能を誇る

1000ps
GT-R

1000ps
GT-R

1000ps
GT-R

NISSAN GT-R

国産最高峰の
パワー&スタイルを手に入れる!!



1000ps
GT-R MY10
最新モデル

1000ps
GT-R MY10
最新モデル

最新モデル

最新モデル

最新モデル

最新モデル

最新モデル

最新モデル



1000

オーバーのアイテムを一手に

チューニング&ドレスアップカタログ