

NISSAN GT-R No.3
チューニング&ドレスアップ徹底ガイド

**HYPER
REV**

ニューズムック
[ハイパーレブ]
車種別チューニング&
ドレスアップ徹底ガイドシリーズ

2019年9月13日発行

vol.237

NISSAN GT-R

No.3



超絶パワー&大迫力スタイル

**国産最強
スポーツカーを
極める!**



**緊急
試乗**

**MY20&NISMO
50th記念モデル**
ストリートインプレッション



高感度チューンド
富士スピードウェイTEST

全国プロショップ発 最新チューニング情報
GR6ミッション メンテナンス&リペア術

注目
アイテム満載!

掲載総数 1100点オーバーの大ボリューム
チューニング&ドレスアップカタログ





008 青に懸けた 熱い想い
日産自動車CPS
田村宏志氏インタビュー

012 緊急インプレッション
MY20 GT-R NISMO 試乗

014 **R35チューンの現在地**



022 VR38が富士で吼える
富士スピードウェイテスト



030 珠玉のマシンがそろい踏み
最強GT-Rの座を狙う!

038 **NISSAN GT-R
Special Shop REPORT**



048 高性能で足もとを彩る
The Recommend WHEELS

058 *Hyper Rev*
Pick UP News

066 GT-R vs ポルシェ
THE RIVAL

074 **R35GT-R
Maintenance File**

084 **MY20の魅力に迫る**

090 **CLUB RH9
鈴鹿サーキットランReport**

096 収録パーツ1000点オーバー
Tuning & Custom Parts Catalog





2020 Model *Debut*
NISSAN GT-R
SPECIAL INTERVIEW

WANGAN BLUE

青に込めた想い

TEXT：編集部 PHOTO：佐藤靖彦

取材協力：日産自動車 ☎0120-315-232 <https://www.nissan.co.jp/>



GT-R NISMO



NISSAN
GT-R企画総責任者
田村宏志
Hiroshi Tamura



GT-R 50th Anniversary

2019年4月17日、R35GT-R>-R NISMO2020年モデルと
GT-R生誕50周年を記念した限定モデルGT-R50th Anniversaryが発表された。
その3台とGT-R企画責任者であるチーフ・プロダクト・スペシャリスト
田村宏志氏揃い踏みのインタビュー取材が特別に実現した。
最新「GT-R MY20」の深化と生みの苦しみについて語っていただく!

GT-R Premium Edition



GT3レースカーと直結した
拘りの最新スペックを投入!

1969年2月に発売されたスカ
イライン2000GT-R(PGC10型)
は、ワークス活動を休止する1972
年までに49連勝と通算52勝という大
記録を残した。そして、2代目ケンメ
リGT-R(KPGC110型)は、実戦
に投入されることなく、わずか3カ
月の販売期間で197台が世に送り
出されただけ。その希少性の高さや、
次世代のRが16年後まで登場しな
かったことから、後世まで名車として語
られることに。

そして1989年にGT-R(BN
R32型)が復活。グループAレースを
はじめとする国内外レースでの圧倒
的な強さ、電子制御の4WD(アテ
サE-TS)採用、自主規制で280ps
のカタログスペックも、ブーストアッ
プだけで400psは狙えるなど、幅広
い層から支持された。発売当初の車
両価格は445万円。1994年まで
の間に約4万4000台を生産。この
カテゴリーとしては異例のヒット作
となった。

その後、BCNR33、BNR34へとモ
デルチェンジされRB26DETTエ
ンジンを搭載した第2世代のGT-
Rは2002年12月まで販売された。
その最後を見届けたのは、田村宏志
氏だった。

「この日のために、苦勞して3台揃え
たんだよ」と…笑みを浮かべながら
現われた田村氏と再会。たしかに最
新のGT-Rプレミアムエディション
と50周年記念車、そして左ハンドル
仕様のNISMOをじっくり見比べ
ることが出来る機会を与えてくれた
のは感謝・感激! まず解説してく
れたのは、改良・変更点の多いNIS
MOモデルだ。

「2018年からスーパーGT300
の実戦で仕様している新型のターボ
を採用しました。タービンのブレード
を11枚から10枚に減らしながら形状



を見直し、出力(風量)を落とさずレスポンスを約20%向上させています。精度の高さが求められ、コストも随分とアップしてしまうのですが、採用に踏み切りました」

すでに600psのピークパワーを発揮するNISMOにとって、より大きなパワーを求めるよりコーナーの立ち上がり加速、アクセルのピクアップ向上のほうが効果的だ。

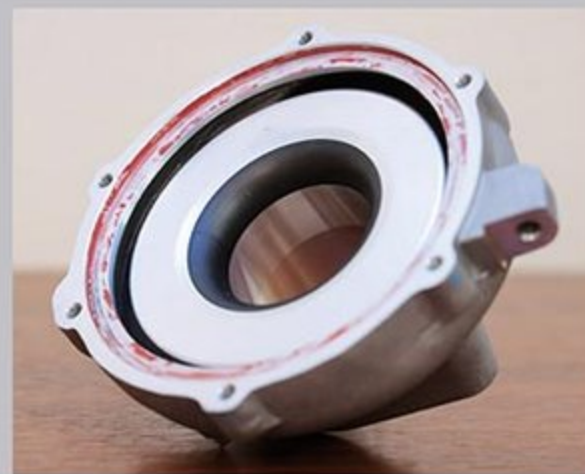
「見てくれましたか? カーボンルーフ。カーボン素材の間に、より定比重の材質を挟みこむ手間のかかる構造で、気泡も入らないよう造り込んでいます。エンジンフードやフロントフェンダー、トランクリッドもカーボン素材を使っています。トータルで約10.5kgの軽量化。数値だけ見ると驚かないかもしれませんが、車両の重心点から離れた場所の軽量化はより大きな効果を発揮します。サーキットを走ればノーズの入り方の違いが体感できますよ」という。

このフロントのカーボンフェンダーに設けられたエアダクトの機能がスゴイ。エンジンルームからの熱を逃がし、エアダクトの排出風によってフェンダー外表面の流速を下げることによってリフトを減少させ、フロントタイヤのダウンフォースを増加させるという仕組み。まさしく実戦からのフィードバックだ。

注目すべきところはこれだけではない。カーボンセラミックブレーキ、9本スポークの鍛造アルミホイール、ハイグリップタイヤ、RECAROシートすべてが新開発!

「300km/hからのブレーキングを繰り返しても、制動力が保てるブレーキが欲しかった。ということでカーボンブレーキを採用したのですが、カーボン特有の冷えた状態では利かないものではダメ。ローターの製作には、約3日間を要します。それを試行錯誤して...。相性のいい摩材のブレーキパッドも新たに開発しました。

問題はブレーキキャリパーでした。黄色にしたのは理由があつて赤、黒、シルバーなど、たくさん色を試したのですが、ブレーキ温度が1000℃を超えても変色しないの



GT-Rが目指すところは、GT=グランツーリスモとしてあらゆる路面・気象条件の中、どこまでも気持ちよく走り続けられる性能とR=レーステクノロジーに基づく圧倒的な速さという、2つの要素を高次元で両立すること。2014年モデルから目指す進化の方向性にブレはない。トータルバランスを重視しながら深化するR35GT-Rは、2007年から今日までにグローバルでの販売台数3万8000台を超え、世界のファンから愛され続けている。

が唯一、黄色だったのです」黄色いキャリパーはカーボンブレーキ。NISMOの証でもあるのだ。もちろん軽量化にも貢献している。

次にタイヤ&ホイール。9本スポークのアルミ鍛造ホイールもGT3譲りのデザインと軽量かつ高剛性を実現している。

「ホイールとキャリパーのクリアランスはギリギリまで攻めました。社内基準値を外れるぐらいまで。それほどホイールの剛性にはこだわりました。さらに足まわりトータルで大幅に軽量化したことで乗り心地も良くなっていますよ。

ここまで手を入れたらタイヤでしょう。プロのドライバーにサーキットで乗ってもらうと、我われでは感じない次元で「ブロックがよれる」とコメントしてくるんですよ。ならばタイヤも新開発しよう! ということに。コンパウンドからサイドウォール形状まで変更して、トレッド面の剛性も上げた結果、接地面積は11%アップ。それに伴ってサスペンションのセッティングもやり直し。通常なら1%だつて上げるのが大変なコーナーリングパワーが、5%もアップしました。さらにです、コーナーリング時の速度と横Gが増すと「田村さん、シートが動くんですけど」と訴えてくる。ならばシートも造り直そうという調子。開発の現場は悲鳴をあげていたかもしれません」

軽量化や剛性アップなど、見た目にはその進化がわかりづらいかもしれないが、細部にまで徹底してこだわって開発されている。販売台数で見れば少ないNISMOに、なぜこれほど力を入れるのだろうか。「NISMOを購入されるお客様は、0.1秒速く走ることに価値を見出すような方です。そして、NISMOはGT300やスーパー耐久のベース車でもあるため、レースのリザルトに直結するのです。だから進化の手を緩めるわけにはいきません」

田村宏志

(たむら・ひろし)

GT-Rチーフ・プロダクト・スペシャリスト(企画責任者) 幼少の頃に見たハコスカGT-Rの雄姿に感化され、GT-Rを造りたいという思いから1984年に日産自動車に入社。オーテックジャパン在籍時代には、スカイラインの父・櫻井真一郎氏のもとで手腕を奮う。その後、BCNR33のUK仕様やBNR34 Mスペックなども企画。2014年モデルからR35GT-Rの企画責任者となる。

暖め続けた「ワンガンブルー」でGT-R生誕50周年を祝う

「速さだけでなくクルマと対話できる走り。大人が楽しめるGT-R」

2013年11月に田村氏がR35GT-Rの企画責任者に就いたときの言葉だ。当時はニスモ・ブランド車種の企画などを行うニスモ・ビジネスオフィスとの兼務だった。そして、2014年モデルとGT-R NISMOを発表した。その後も年を追うごとにアップデートされ、最高出力570ps(NISMOは600ps)、最大トルク637Nmを発揮するまでに深化を遂げている。これ以上、何が必要なのか。

「NISMOには6年前から採用していたターボ高効率化技術『アブレダブルシール』を採用しました。吸入した空気の漏れを最小限にすることで充填効率を高め、中間加速やレスポンスの向上が体感できます。合わせてミッションのRモードのプログラムの変更したことで、思い通りのレスポンスが楽しめます。サスペンションのセッティングも微妙に変えているので、ワインディングなどでスポーティな走りをすれば違いがわかるでしょう」と、数値にこだわったチューニングというより、走りの質にこだわった印象が強い。

さらにブレーキブースターの特性も変更し初期の効き感を向上させ、短いストロークで効きが立ち上がるコントロール性のいいブレーキを実現しているという。これらの仕様はGT-Rも50周年記念車も共通だ。

「50周年記念車の企画は3年ほど前から始まっています。GT-Rといえば青でしょう。ハコスカの50勝、グループAで活躍したカルソニックのブルー、BCNR33の限定車にチャンピオンブルーを採用したものも。ここぞというときGT-Rは青なんです。よ。私がまだ小学生の頃に見たハコスカの勇姿。富士スピードウェイの1コ

子どもの頃に見たハコスカGT-Rの走りは衝撃的だった。初めて買った愛車は青のケンメリ(2000GT-X)。BNR34では使えなかったワンガンブルーのネーミングをGT-R生誕50周年で使うことができた。50周年記念車では往年の日産のレースチームカラーを再現。リアにはGT-R50th Anniversaryの文字をあしらったバッジとステッカーを配置した。ワンガンブルーはGT-Rへのオマージュだったのだ。懐かしくも新しい「青」がGT-Rの象徴である。

「ナースサイドに座り込んで食い入るように見ていた、あの時の衝撃は今も忘れませんよ」

実はそのときの経験があつて子供心に「いつかGT-Rを自分の手で造る」と決めたらいい。そして、免許を取って最初に購入したのが青のケンメリだった。「ケンとメリーのスカイライン。イメー

ジカラーだった青、覚えてない? あれが脳裏にあつて……。あれがBNR34時代に造ったベイサイドブルーの原点。当時も自分たちはワンガンブルーと呼んでいたのですが、社内事情により却下。お蔵入りにになりました。その名称が今作で目の目を浴びたのです」

GT-Rの50年を振り返った時、「青IIワンガンブルー」が象徴だと直感したのだらう。それでもこの青がまた物議を呼んだのだ。

「単なるメタリック塗装ではなくて、高速の湾岸線のパーキングに夜クルマを止めた時、水銀灯の下で鮮やかな青に見えることをイメージしました。今では水溶性の塗料しか使用できないこともあって、奥行き感のあるあの色を作るのには苦労しました。結果的に4コート2ベークという高級車ブランドが使う高価な塗装にな



ってしまいました(笑)」 塗膜の耐久性やコストなど、社内の基準をクリアするのに時間を要したという。ワンガンブルーはGT-R、50周年記念車ともに設定された。

ほかにも、20本の細いスポークデザインを採用したアルミ鍛造ホイールを新開発。軽量化と剛性アップを両立する。さらに50周年記念車には、ミディアムグレーの専用内装色を採用。上質なセミアニリンレザーを使用シートも奢っている。

「ステッチ付きのアルカンターラーフトリムは、かなり気に入っていますよ。普段は目に入らないところですが」と語るように、プレミアム大人のGT-Rに仕上がっている。

最後に次期型の質問をすると「今日は50周年のお祝いだよ」と、田村氏は笑って応えるだけだった。

全身くまなく
見直しが行なわれた
最強のGT-Rが
放たれる！

緊急試乗

GT-R NISMO 2020

ドライビングインプレッション！

TEXT：山本シンヤ PHOTO：日産自動車



自動車研究家：山本シンヤ

「元エンジニア/元編集者の経験を活かし、「造り手」と「使い手」のかけ橋となるよう、双方の気持ちを「解りやすく上手」に伝えることがモットー。世界のモーターショーなどの海外取材で経験した「世界の自動車事情」、元エンジニアの経験を活かした「最先端技術」、編集者時代に培った「ドライビングメカニズム」などを得意とする。日本カー・オブ・ザ・イヤー選考委員」



力強さと柔軟性を兼ね備えた総合性能の高さに脱帽

2007年の衝撃的な登場から12年、これまで「最新のGT-Rは最良のGT-R」と進化／熟成を行ってきたR35 GT-Rの最新スペックがMY20モデル。今回はその中でも特別な1台、GT-R NISMOについてレポートしよう。

エンジンは600ps／652Nm（欧州仕様）というスペックにこそ変更はないが、過給立ち上がりのレスポンスを高めた新型タービンを採用。それに合わせてエンジン制御や6速DCT制御も見直されているということ。

また、シャーシ側はコーナリング性能を引き上げるべくグリップと接地面積を向上させた新タイヤと軽量高剛性の9本スポークアルミホイール、さらにカーボンセラミックブレーキの採用に合わせてダンパーセットアップも変更。これによりコーナリングフォースは5%向上しているようだ。

そして、車体側はルーフ、ボンネット、フロントフェンダーをカーボン製に変更し、軽量化と同時にボディ剛性アップも実現。ドライバーとクルマの接点となるシートにも手を入れ、同じレカロ製のカーボンバケットながら骨格や形状を新たに設計をしながら、従来品よりもねじれ剛性20%アップと約2・8kg／脚の軽量化を実現させているという。

というわけで、10月の発売予定に先駆けドイツ・ベルリン近郊の一般道や速度無制限のアウトバーン、そしてサーキット（ユーロスピードウェイ・ラウジッツ）で試乗を行った。

一般道ではニスモという名前から想像されるような荒々しさはないのはもちろん、乗り心地の良さにもビックリ。さすがに大きな凹凸は厳しいが、短いストローク中での軽やかな足さばきとしなやかさはお見事。この辺りはバネ下重量の低減とダンパー

の最適化が効いているはずだ。アウトバーンでもその印象は変わらず、直進安定性や微舵の正確さ、さらには空力デバイスのアシストも相まって200km/hオーバーでの快適クルージングを楽しむことができた。

サーキットに到着。一般道でのあまりに高いGT性能にR性能を心配したが、それは単なる杞憂に終わった。まず驚いたのは、クルマがひと回り軽く、小さくなったかのような身のこなしの良さである。従来モデルだと重さを予測した走りが必要だったが、MY20モデルは素直にノーズが入るしアンダーステアの量が明らかに少ない。くわえてS字のような切り返しの正確性なども高く、ドライバーの細かな操作に対してクルマが忠実に反応してくれるのだ。

パワートレインの進化も一般道以上に明確に感じ取ることができ、アクセル操作に対する反応のリニアさ、トルクの立ち上がりの滑らかさ、そしてトップエンドまで一気に吹け上がるレスポンスの良さを実感。従来モデルでは2速に落とすことになるコーナーもMY20モデルなら3速のままでもOKと言っくらのフレキシブルな特性へと進化している。

さらに、カーボンセラミックブレーキは絶対的な制動Gやコントロール性の高さはもちろん、何周走っても全く変化のないタッチとフィーリング。あれだけ凄くと思っていたはずの従来モデルのスチールブレーキが途端に不安に感じてしまったほどだ。

このようにMY20モデルは、そのパフォーマンスを誰でも楽に安心して引き出せるようなクルマに進化している。「GTゾーン」と「Rゾーン」のトータルバランスは、R35 GT-Rの完成形といったもイイだろう。まさに最強のGT-Rと呼べるのではないだろうか。

主要諸元

車名	Nissan GT-R NISMO 2020年モデル
エンジン型式	VR38DETT
エンジンタイプ	V型6気筒DOHC
ボア×ストローク(mm)	95.5×88.4
最高出力kW(PS)/rpm	441(600)/6800
最大トルクNm/rpm	652/3600-5600
圧縮比	9.0:1
ターボチャージャー	NISMO専用GT3タービン
全長(mm)	4,690
全幅(mm)	1,895
全高(mm)	1,370
ホイールベース(mm)	2,780
トレッド前(mm)	1,600
トレッド後(mm)	1,600
車両重量(kg)	1,720
乗車定員(人)	4
トランスミッション	シーケンシャル6速 リヤトランスアクスル
サスペンション	NISMO専用チューンドサスペンション
ブレーキ	カーボンセラミックブレーキシステム
タイヤサイズ前／後	255/40ZR20XL / 285/35ZR20XL
ホイール前／後	RAYS 10.0J×20 / 10.5J×20



- ① 数値上にこそ表れていないが、補機類を中心にくまなく見直しが行われたパワーユニット。当然ながら限られた職人の手によって1基ずつ組み上げられたものになる。
- ② MY20の大きな判別ポイントはフロントフェンダー所のエアアウトレット。ボトムエンド、ミラーにあしらわれたレッドのピンストライプはニスモカーズに共通するアイデンティティだ。
- ③ ボンネットやトランク、バンパーなどに加えてルーフもドライカーボン化された。当然ではあるが、その仕上がりの美しさも特筆モノである。
- ④ プレン製製のカーボンセラミックブレーキシステムはフロント410φ、リヤ390φの大径ローターを採用。ホイールはRAYS製、タイヤは専用のダンロップ製のNISMO専用コンパウンドとなる。
- ⑤ コックピットの風景にこそ大きな変化を感じられないが、走りの質感はより洗練された最強のGT-Rと呼ぶに相応しい仕上がりだった。当然ながら日本仕様は右ハンドルとなる。





BOLT ON TURBO SYSTEM R35

価格：80万円(税別) 対応：R35GT-R全モデル

GT-Rニスモと同じGT3という型式のタービンをベースにハイフローモデルにされたブリッツのボルトオンターボシステムR35。エキゾーストハウジング一体型のエキマニまでセットとなるキット構成で、ブリッツ製品のタービン名称は4862GTR-700Rとなる。このタービンの性能を安全に出し切るためには、装着にあたって燃料計やECUのセットアップが不可欠となる。

強化・調整式アクチュエーター

R35GT-R純正タービンのアクチュエーターは前期モデル(STD)とニスモモデルが通常モデル(低圧設定)、中期・後期のスタンダードモデルが強化タイプ(高圧モデル)となっている。ブリッツのタービンは強化タイプをベースに、より繊細なセッティングや同調が行える調整式を投入した。



大径エキゾーストホイール

標準モデルのR35GT-Rよりも容量(サイズ)が大きなニスモモデル(GT3)のタービンと同サイズのブレードを採用。ややつまりぎみのスタンダードに比べ、スッキリとした回転上昇がもたらされる。



※グラフ、データは弊社ショールームでの計測事例です。車両ならびに装着部品、燃料などにより数値差があります。

低回転域を犠牲にすることなく 純正タービンに比べ96psも出力アップ!!

同形状のタービンでありながら、ハイフロー化によってタービンのキャパシティはひとまわり以上ランクアップ。前期モデルの標準車と比べ100ps近い出力向上が確認されている(ブリッツ社内データ)。R35の純正タービンはかなり出力を抑える方向で仕様が決まったようで、低速域をまったく失うことなくスッキリとパワーアップができたということだ。

リフレッシュにも最適な
純正交換タイプの
ハイフロータービン登場!

R35
GT-R用

From R35チューニングの現在地
BLITZ

問 ブリッツ ☎0422-60-2277 <http://www.blitz.co.jp>



4862GTR-700R ビレットコンプレッサー ホイール

GT-R用タービンの封印を解いたのが、このアルミ削り出し、ビレットタイプのコンプレッサーブレード。径が大きくなっているが、ギリギリまで削り込める製法の優位性もあり、わずかながらブレードの軽量化も達成、レスポンスの向上に寄与している。ベースのタービンはニスモモデルと同様のエキゾーストが大きなタイプ、それにあわせてコンプレッサーサイズを大型化したことで左右バンク総計で700psのキャパシティとすることができた。



コンプレッサーブレード・サイズ比較

ターボモデル	Compressor Wheel			Turbine Wheel			アクチュエーター	価格(税抜)
	trim(%)	In Dia(mm)	Ex Dia(mm)	trim(%)	In Dia(mm)	Ex Dia(mm)		
R35 STD (前期/中期/後期)	60	43.4	56	57.2	53	40.1	中期以降の アクチュエーターは強化タイプ	52万6000円
R35 NISMO (GT3)	60	46.5	60	82	53	48	通常タイプ	130万円
BLITZ 4862GTR-700R	60.7	48.3	62	82	53	48	強化タイプ+ ターンバックル調整式	80万円

**リフレッシュ時期を迎える
初期モデルオーナーにオススメです!!**

ブリッツ 小林さん

『デビューから10年を超えたR35GT-Rですが、機能的にはまだまだ第一線級。ただ初期モデルに関しては現行モデルより出力が抑えられていますし、走行距離が延びてリフレッシュ時期を迎えた車両も多いことでしょう。そこで、当社のタービンキットを装着いただければ、現行モデルを大きくしのぐパフォーマンスを引き出すリフレッシュが可能となります。もちろん、全R35GT-R対応ですので、新型モデルで『ブーストアップのちょっと上』を感じたい方にもオススメです』



**ボルトオン装着で実現できる
700psオーバーの世界!**

国内最高峰のスポーツモデルのR35GT-Rだが、発売から10年を超えたこともあり初期モデルに関しては、整備が必要になってくる時期だろう。それに加え、年々アップグレードされる最新モデルに対して遅れをとった性能を挽回したいというオーナーも少なくないはずだ。

そんな事情を見越したブリッツでは、新規で現行モデルの開発車両を導入、改めてR35GT-Rに対して積極的な展開を見せている。最新モデルの性能をチェックしつつ、より完成度の高いパーツの開発を行い、幅広い世代の車両に乗るオーナーに向けたパーツを作っていくというわけだ。その中でもひとつの目玉となるのが、今回紹介するボルトオンターボキット。これは、キャパシティブにはフルタービンキットにも迫る700psの風量を誇るが、中低回転域の特性も純正タービンに劣らないという理想的なスペックを実現したものとされている。

ちなみに、そのキモとなるパーツは最新の解析技術で開発され、高精度なアルミ削り出しによって製作された4862GTR-700Rと呼ばれるコンプレッサー側のインペラー。この最新の流体解析によってデザインされたインペラーを採用することで、より高効率な送風が可能となったわけだ。

また、エキゾースト側はGT-Rニスモと同じGT3タイプのエキゾーストブレードを採用しているため、抜けが良くスッキリとした立ち上がりも実現している。

が今回紹介するボルトオンターボキット。これは、キャパシティブにはフルタービンキットにも迫る700psの風量を誇るが、中低回転域の特性も純正タービンに劣らないという理想的なスペックを実現したものとされている。

ちなみに、そのキモとなるパーツは最新の解析技術で開発され、高精度なアルミ削り出しによって製作された4862GTR-700Rと呼ばれるコンプレッサー側のインペラー。この最新の流体解析によってデザインされたインペラーを採用することで、より高効率な送風が可能となったわけだ。

また、エキゾースト側はGT-Rニスモと同じGT3タイプのエキゾーストブレードを採用しているため、抜けが良くスッキリとした立ち上がりも実現している。

そもそもR35GT-Rの純正タービンはエンジン性能に対してかなりキャパシティブを抑えたサイズが採用されているため、このハイフロータービンによって封印が解かれる、そんなイメージでとらえてもらってもいいだろう。

ただし、装着はそのものはボルトオンでOKだが、燃料系のキャパシティブが不足することになるので装着時には燃料系の強化とECUのリセッティングが必要。

とは言え、情報も手法も確立されたR35GT-Rなので、信頼できるショップに装着を依頼すれば技術的な問題はないだろう。

次ページでは実際にこのタービンキットを装着したマシンをサーキットに持ち込んでテストを行ってみた模様をレポートしよう。

DAMPER ZZ-R Spec DSC

コンフォートな乗り味の
DSCコントローラー対応モデル

フラッグシップスポーツということもあり、純正ですらややハードな乗り味のR35に対しては、コンフォートな乗り味でセットアップを進めたストリートコンセプトのサスキットを開発中。もちろん、DSCによるデジタルコントロールに対応するので、車速制御によってハード／コンフォートを両立させることも可能だ。



先出し
その1



BLITZのGT-R NEW PARTS LINE UP

只今開発中!!

R35GT-Rに向けては新たなパーツ開発を積極的に行っているブリッツ。近日発売となるアイテムがあるとのことなので、ここで発売前の試作パーツをチラ見せさせてもらおう!!



先出し
その2



carbon CARBON INTAKE SYSTEM

スポーティな高級感と
吸気抵抗低減を
両立するインテーク

すでに試作も完了し、発売準備に入っているのが見た目もスポーティで高級感のあるカーボンインテーク。カーボンのボックスの中には、吸気効率の高いステンメッシュタイプのクリーナーが仕込まれる。今回紹介したボルトオンターボシステムなど、より効率的にセットアップすることができる。

注目のハイフロータービン
サーキットで試す!

BLITZ 4862GT-R 700R仕様

Tuned by PHOENIX's POWER

取材協力：フェニックスパワー <http://www.phoenixs.co.jp/phoenixs>

福井店 福井県坂井市丸岡町朝陽2-317 ☎0776-67-2980

京都店 京都府久世郡久御山町佐古外屋敷37-2 ☎0774-48-1157



AERO SPEED R-concept

フロントリップスポイラー	15万円／9万円 (※1)
サイドスポイラー	18万円／11万円 (※1)
カーボンリヤマッドガードカバー	10万円
ガーニーフラップ	10万円／7万円 (※1)
フロントフェンダー	18万円 (FRP製)

※製品は未塗装。FRP製は白ゲルコート仕上げ。 ※1 価格はカーボン製／FRP製の順。

☎ブリッツ ☎0422-60-2277 <https://www.blitz.co.jp>



フロントにリヤ用の285タイヤをインストールするのに欠かせない、片側約12mmワイドのフロントフェンダーも設定。純正交換タイプとすることで、スマートにハイスベックを見せ付けることが可能だ。

製品は純正エアロにプラスする設計で、シンプルでありながら質感と迫力の向上を狙ったデザインが特徴。FRP製のほかウエットカーボン製をラインアップする。フロントからサイド、リヤマッドガードカバー、純正ウイングのアクセントとして効果的なガーニーフラップによって、車両全体の精悍さを引き立てる。

4862GTR-700R タービン仕様

純正触媒で700ps付近が狙えるニスモ・GT3タービンをベースとしたハイフロータービンとのことで、ブリッツからリリースされると同時にブーストアップからのステップアップとして4862GTR-700Rをマッチングしたユーザーカー。インジェクターや燃料ポンプの強化、メタルキャタライザーも加え、ブースト圧1.6kg/cm²時に812.32psもの最高出力を発生させる。また、高回転までしっかりとパワーを引き出すべく、インタークーラーもTD06SH-20Gタービン仕様で推奨されるトラス・タイプ29Fをチョイスする。



ブーストアップ時からフェニックスパワーが強く推奨するのはDCTオイルクーラー。簡単に650psものパワーを引き出せるマシンだからこそ、そのポテンシャルを余さず伝達していくことができるミッション環境へと導くことが重要となる。また、油温の最適化はクラッチやミッション、DCTフルードをいたわるだけでなく、水温上昇の抑制にもつながるのだ。

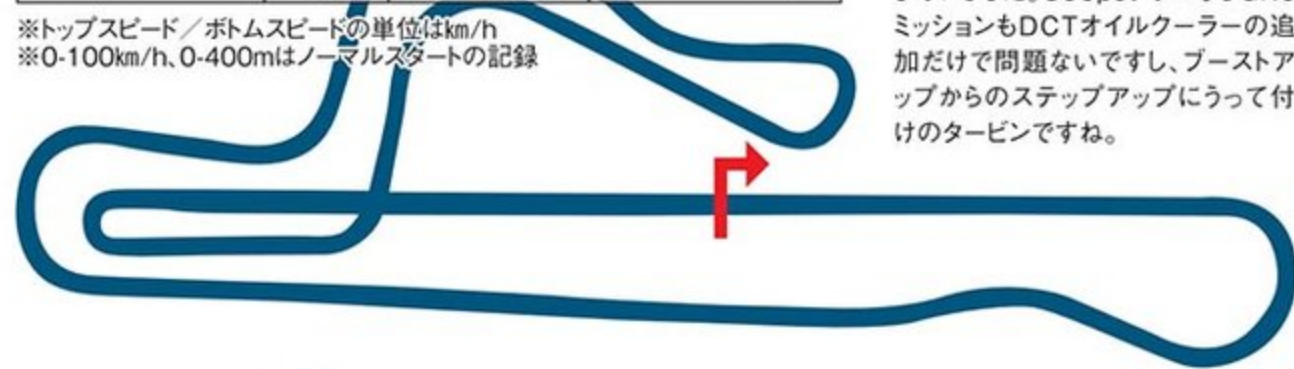


ラップタイム		ブーストアップ	4862GTR-700R
		1'28.332	1'24.484
1	トップ	216.34	232.53
	ボトム	68.40	69.95
2	トップ	215.98	228.54
	ボトム	72.35	75.34
3	トップ	116.12	121.59
	ボトム	83.11	77.55
4	トップ	110.57	111.64
	ボトム	92.88	99.89
5	トップ	144.15	148.46
	ボトム	51.51	52.95
6	トップ	138.46	146.03
	ボトム	83.69	82.60
7	トップ	114.86	119.17
	ボトム	91.56	87.04
8	トップ	119.51	127.69
	ボトム	38.60	32.47
0-100km/h加速	タイム	4.13	4.01
	距離m	51.76	46.87
0-400m加速	タイム	12.13	11.30
	終速	204.32	218.58

※トップスピード/ボトムスピードの単位はkm/h
※0-100km/h、0-400mはノーモススタートの記録



フェニックスパワー 横山さん
リリースされたばかりのタービンとあって実力は未知数でしたが、セッティング時からノーマルタービンと変わらないピックアップの良さだったので期待していました。800psクラスならGR6ミッションもDCTオイルクーラーの追加だけで問題ないですし、ブーストアップからのステップアップにうって付けのタービンですね。



ブーストアップでも650ps付近を狙えるR35。そこにマフラーやインタークーラーなども加えればレスポンスアップや高回転領域の強化にもつながり、完成度の高い1台へと仕上げられる。

フェニックスパワーではタービン交換を考えるユーザーに対して、エンジン本体ノーマルでも840psが狙え、エンジン本体を強化すれば900ps、25G化で1000psオーバーも狙える拡張性の高さからTD06SH-20Gを推奨している。ただ、ワイドバンドが高回転寄りとなるため、4000rpm以下がブーストアップよりもダルなフィールとなってしまうという弱点を抱えていた。

そこで今回投入したのが、ブリッツのボルトオンターボシステムだ。ニスモ・GT3タービンをベースにアルミ削り出しコンプレッサーホイールを与えることで、レスポンスとパワーを両立。ブリッツからは純正触媒を前提として対応最大出力700psとアナウンスされているが、フェニックスパワーではインジェクターの大容量化やメタルキャタライザーと大容量インタークーラーなど装着量のメニューを追加することで、ブースト圧1.6kg/cm²時に812.32psものパワーを引き出すことに成功している。

そんな注目のマシンをブーストアップ仕様と共にサーキットに持ち込んで走行性能対決を実施。気になる

結果だが、周囲のラップタイムから、0・100km/h、0・400mまで4862GTR-700R仕様様がブーストアップをすべて上まわるという結果となった。

ブーストの立ち上がりタイムが大きく影響する0・100km/h加速でもブーストアップに勝利したことは注目すべき。これぞ、レスポンスとパワーが高次元でバランスされている証拠だと言えるだろう。

ノーマルタービンのように扱いやすく、それでいてタービン交換とも遜色のないパワフルさ。まさにR35の魅力を引き出すのに打って付けなハイフロータービンが登場したというワケだ。

”全域使える”ボルトオンタービンで VR38DETTの真価を引き出す！

ブリッツが

満を持してリリースするR35用エアロパーツに注目！



ブリッツではR35チューニングを改めて大きく見直しており、様々な新アイテムが登場。そんな中から『エアロスピードRコンセプト』ブランドに新設定されたエアロパーツに注目だ。

このエアロは2016年7月以降の後期モデルが対象となっており、リップスポイラーやサイドステップ、リヤサイドのカバーや純正ウイング用ガーニーフラップをラインアップ。純正エアロにプラスしてマシンをバージョンアップできる構成となっている。

HKS

① エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235
https://www.hks-power.co.jp

R35用 タービンキットシリーズ

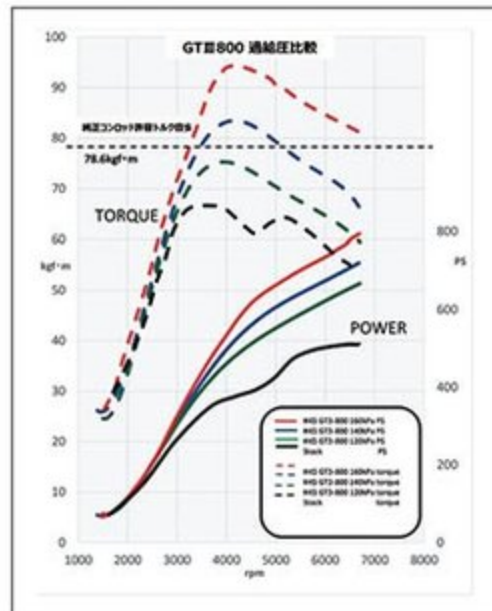
キット名	ターゲットパワー	価格
GTⅢ 800フルタービンキット	800ps～	85万0000円+税
GT900フルタービンキット	900ps～	113万0000円+税
GT1000フルタービンキット	1000ps～	120万0000円+税
GT1000+フルタービンキット	1200ps～	123万0000円+税

※GT800→GTⅢ-800アップグレードキット 58万0000円+税

タービンキットだけでなくエンジン内部のパーツも数多くリリースされており、それらは随時見直しも行われている。各パーツは常に進化を続けているというわけだ。



ラインアップの頂点に君臨するGT1000+キットは、WTACで見事チャンピオンに輝いたHKS「レーシングパフォーマンスGT1000+」によって開発が進められた。極限の世界で得たノウハウが市販パーツに惜しまれなく注ぎ込まれているのだ。



純正改ハイフロータービンのブースト圧1.6kg/cm²時のピークパワーと低中速トルクを、ブースト圧1.2kg/cm²で実現する実力を誇る。将来的にエンジン内部にも手を入れて800psを目指したいという人のステップアップにも最適なタービンキットとなっているのだ。



GTⅢ-800 FULL TURBINE KIT



GTⅡから引き続いて左右対称のシンメトリレイアウトを採用。最高出力800psと最大風量はGTⅡと同等ながら、MHI製CHRAの性能に加えてコンプレッサーホイール径を65mmに、タービンホイール径を56mmと、GTⅡの74mm/60mmよりも小径化したことでリニアなブーストレスポンスを実現する。

従来のGTⅡからHKSが誇る最新のGTⅢタービンへとリニューアル。新たにGTⅢ・800キットが誕生したのだ。

HKSではこの新キットの開発にあたっては従来同様のシンメトリ（左右対称）デザインを継承するため、GTⅢタービンの逆回転仕様を新たに製作。最新タービンによる高効率化の効果は大きく、純正改ハイフロータービンでは800psをマークするためには約1.6kg/cm²のブースト圧が必要だったのに対して、新キットでは同じパワーを約1.2kg/cm²で達成でき、トルクに関しては逆に上回ることができるというから驚き。

ブーストアップの先にあるR35の真価を楽しむべし！

ブーストアップの次のステップとして目指すオーナーが多いのが、エンジン内部の強化とタービン交換による800ps仕様ではないだろうか。日常のストリート走行をメインに考えたR35にとって、バランスが良いのはこの辺りではないかというチューナーも数多い。

そして、そんな800ps仕様を作るうえで人気となっていたのがHKSのGT800キットだったのだが、なんとキットに含まれるタービンが

人気のGT800キットがリニューアル
高効率、ハイレスポンスを実現する
GTⅢタービンへと進化を遂げた！

現在は3つのラインアップを展開中
R35の走りを磨き上げる足まわりは
ステーヂに合わせてセッティング済!



シリーズ伝統の単筒式ダンパーに、路面追従性にすぐれた大径の「Mシャフト」や新形状のピストンやニードルバルを採用したハイパーマックスMAXIVシリーズ。ネジ部にはPNEコートが施され、さびによるリングの固着を防止する。

HIPER MAX IV SUSPENSION KIT

R35用ハイパーマックスシリーズ

モデル名	フロント	リヤ	価格
HIPER MAX MAXIV GT	16kgf/mm	8kgf/mm	35万7000円+税
HIPER MAX MAXIV SP	16kgf/mm	12kgf/mm	37万7000円+税
HIPER MAX MAXIV SP DRAG	10kgf/mm	7kgf/mm	38万8000円+税



運動性能に大きな影響を与えるバネ下重量の軽減を目指して、ブラケットやライドハイト、ロックナットにはアルミ素材を採用。高い耐久性の実現による長期保証も大きな特徴だ。



多様なユーザーニーズに 豊富なアイテムで対応

開発から生産までを一貫して社内で行うことにこだわり、運動性能と乗り心地の高次元でのバランスを追求し続けているハイクオリティサスペンションが、HKSのハイパーマックスシリーズ。

R35用として最初に登場したのは、2008年のハイパーマックスIIIスポーツ。コンフォートモードを選択しても不必要に堅くて粘らないノーマルに対し、ゴツゴツ感を解消しながらスポーツ性能も向上させたセッティングを実現。同年、より乗り心地を重視するユーザーのためにハイパーマックスIIIストリートを追加し、スポーツ系とコンフォート系の2ライン展開で多くのオーナーから支持を集めた。

また、2009年にはハイパーマックスIIIスポーツ09specやスリッ

クタイヤ装着でのタイムアタックにも対応するために開発されたハイパーマックスIIIマカオSPLなど、数多くのバリエーションがリリースされたのである。

そして2012年からスタートしたのが、現行モデルとなるハイパーマックスMAXIVシリーズ。従来よりも太いシャフトで路面追従性を向上させ、Mシャフトの標準装備やピストン形状の見直しのほか、減衰力調整機構に伸び/縮みそれぞれのポートを設けた革新的な可変ポートシステムを採用。そのほかニードルバルブも新設計とするなどで、大きな進化を果たしている。

そんな中でコンフォート指向のハイパーマックスMAXIV GTは、街乗りからワインディングでのスポーツドライヴまでをカバーするセッティングで、欧州車的なしなやかでよく動く足を実現しているのが特徴。スポーツ指向のハイパーマックスM

AXIV SPはサーキット走行もカバーできる実力で、ハイレートスプリングやピロアッパーマウントが採用されている。

さらに、ドラッグマシンに合わせたモデルも含めて3つのラインアップが存在しているハイパーマックスMAXIVシリーズ。果たしてどのモデルを選ぶかはユーザーの好みしだいなのだ。



R35用には、大入力時の挙動変化の要因となるバンプタッチを抑えるために、専用の薄型バンプラバーを採用。減衰力特性に合わせて、SPとGTではスプリングレートも異なるものとなっている。



ストリートでの乗り心地に重点をおいた「MAXIV GT」は強化ゴムアッパーマウントで優れた快適性も確保。ハイグリップラジアル対応で走りのポテンシャルを追求した「MAXIV SP」には、より鋭いハンドリングが得られるピロアッパーマウントが採用される。





エンジン本体はノーマルで、インジェクターすら純正のまま。燃料ポンプのみサード295ℓ/hに変更。HKSプレミアムサクセッションキットでレスポンスの向上を図る。スーパーSQVもセットする。

前置きインタークーラーはHKSのGT1000用を装着。吸気温度の抑制し、パワーアップとエンジン保護に繋げる。レスポンス面への影響もないとか。油温も問題がないので現状はオイルクーラーもノーマルのまま。

SPECIFICATIONS

■エンジン：HKS・プレミアムサクセッション、スーパーSQV、2ステージエキゾーストシステム、強化アクチュエーター、GT1000インタークーラー&バイピングフルキット、EVC6 iR2.4/トラスト・スポーツキャタライザー、フロントパイプ、センターパイプ/サード・燃料ポンプ/Kansai・スポーツECM Ver.2 ■ドライブトレイン：HKS・ATSC、DCTオイルクーラーキット/Kansai・フロントLSDスベックスハイブリッド ■サスペンション：HKS・ハイパーマックスIVSP(F22kg/mm R16kg/mm)/Kansai・フロントショートアッパーリンク、リヤサーキットリンク ■ブレーキ：Kansai・クーリングエアガイド/プロジェクトμ・N+ブレーキパッド ■ホイール：アドバンレーシングR6(FR11J×20+5) ■タイヤ：アドバンA052(FR285/35R20) ■インテリア：レカロ・RSM、SP-X ■エクステリア：Kansai・カーボンフロントショートのリップ、カーボンフロントグリル、フロントワイドフェンダー、カーボンサイドステップ、カーボンリヤウイング/パリス・クーリングエンジンフード



マフラーは音量バルブ付きのHKS2ステージエキゾーストシステム。普段乗りは控えめのサウンドで近所迷惑も気にならない。フロントパイプやメタルキャタライザー、センターパイプはトラスト製をチョイスする。

東西チューンドGT-R サーキット インプレッション

in 富士スピードウェイ

デビューから10年以上の年月が経過し、今では様々なチューニングメニューが確立されているR35GT-R。そこで、今回は国内屈指のハイスピードコースである富士スピードウェイに3台のチューンドGT-Rを集め、サーキットでなければ試すことができない走りの真価をインプレッション。各チューナーが目指す、乗って楽しいチューンドGT-Rの姿をとくにご覧あれ!

PHOTO：岩島浩樹/平野 陽
REPORT：川崎英俊/石川大輔

Kansai SERVICE

ブーストアップ仕様

POWER：620ps

TORQUE：90.5kgm

〒Kansaiサービス 奈良県奈良市小倉町1080
☎0743-84-0126 <https://www.kansaisv.co.jp>





スリット入りのブレーキローターは純正サイズ。パッドはプロジェクトμのレーシングN+。クーリングエアガイドにより走行風を当てること、ブレーキ温度の上昇を抑制。安定した制動性能を発揮する。



レーシングドライバー ターザン山田

「足回りははじめとするマシン全体のセットアップが絶妙。ブレーキしてハンドルを切って、アクセルを踏み込む一連の動作が非常にスムーズにできる。コントロールできる幅も広いので、誰が乗っても安心して速く走れると思うよ。エンジンも下からトルクフルで、2速か3速で迷うような所でも3速で行ける。だから今回のようなウェット路面でもムダにホイールスピンさせずにすむんだ。とにかくバランスのいい仕上がりがだね」

Kansaiサービス 向井さん

「R35のよさを引き出すべく走り込みを重ねてきました。前後のロールバランスやバネレート、アライメントなどを徹底的に詰めていくことで、タイヤをこれまで以上にうまく使えるようになってきました。バランスがよく、乗りやすいセッティングになっていると思いますよ」



エアコンをはじめ快適装備はそのまま。ロングドライブも苦にならない。高回転時も過給圧がたれないようにEVC6-IR2.4を投入。ミッション保護のためにDCTクーラーも装着される。



HKSハイパーマックスIVSP車高調にF22kg/mm、R16kg/mmのスプリングをセット。調整式のショートアッパーリンク&リヤサーキットリンクを組み込み、キャンバーはF4度20分、R2度40分ほどに設定。



シートはレカロで、運転席は新作フルバケのRMS、助手席はSP-Xをセットする。身体をしっかりとサポートするのでドライビングに集中できるし、長距離ドライブでも疲れにくい。

MY17ベースに「純正タービンのままでどこまでイケるか?」をテーマとして製作されたKansaiサービス社のデモカー。自走でサーキットに乗り付けられ、どんなコースでも速さを見せつける。そんな合法ストリートスペックだ。

「原点に返り、車高の前後バランスやアライメントなど、細かい所を詰めています。そうした積み重ねで、どんなバランスがよく扱いやすいクルマに仕上がってききましたね」とKansaiサービスの向井さん。

ブーストアップ仕様となるエンジンは、インジェクターすらノーマルのまま。サクシヨンパイプやマフラー交換により吸・排気のストレスを取り除いたうえで、オリジナルのスポーツECUを導入。ブースト圧を1・2kg/cmに設定し、約620ps

を発揮する。

「タービン容量が小さいため、過給圧をムリに上げていっても上でタレてしまう。ブースト圧は控えめに、点火時期や燃調を詰めていったほうが、下から上まで気持ちいいフィールに仕上がりますね。シャシダイのみならず実走を重ねるのが大事だと思います」と続ける。

ちなみにインタークーラーはGT1000用を使用。吸気温度が抑えられることでノッキングも出にくく、点火時期も進められるようになる。高回転での伸びが得られるし、夏場もタレにくくなるとメリットも大きい。620psを絞り出しても全然、壊れないそうだ。

その大パワーを無駄なく活かすため、HKS・ATSCコンピューターでトルク配分をフロント寄りに調整し、

さらにオリジナルの機械式LSDをフロントに組み込む。こちらはマイルドな立ち上がりのため街乗りでもストレスなく使用できるぞ。

足回りはHKSハイパーマックスIVSPを選択。タイヤをアドバンA052に変更したのに伴い、バネレートを引き上げた。オリジナルのアッパーリンクに変更し、アライメント調整の自由度を広げているのもポイント。リヤを若干トイーンに振ることで、制動時にリヤが暴れるのを防いでいる。的確なパーツ選択と細かいセッティングにより、バランスがよく扱いやすい仕様へと昇華したKansaiサービスのR35。ストリートでの快適性とサーキットでの楽しさを高次元に両立したその仕上がりは、多くのユーザーにとって理想的な1台と言えるだろう。

ドライバーを選ばない懐の深さがある! 扱いやすさを極めた熟成のブーストアップ

片側25mmずつワイド化できるフロントフェンダーは同社の人気アイテム。そこに収められたホイールは、アドバンレーシングの最新作、R6の20インチ(11J+5)。絶妙すぎるマッチングだ。タイヤはアドバンA052の285/35サイズをセットする。



ストリートでの使い勝手を損ねずに空力性能を向上させられるカーボンリップスポイラーや、手軽にレーシーさをアピールできるカーボングリルをセット。専用設計のカーボンGTウイングもオリジナル。強力なダウンフォースを発揮する。



RUSH FACTORY

ブーストアップ仕様

POWER : 600ps
TORQUE : 90kgm

📍 ラッシュファクトリー 神奈川県伊勢原市歌川2-2-10
☎ 0463-73-5937 <https://rushfactory.jp>



排気系はサードのキャタライザー内蔵フロントパイプに、アベックスのRSエボリューションエキストラーム(RSX)マフラーという組み合わせ。テールランプは配線加工で4灯点灯化している。



VR38エンジンは腰下ノーマルで、カムをRSE製のIN/EX272度に変更。インタークーラーはノーマルで、パイピングはサードのアルミ製としている。エアクリナーはトラストのエアインクスだ。



イグニッションプロジェクトの点火コイルは高回転での失火対策として導入したが、ノーマルとの差は体感できるほどだという。燃料系はサードの強化ポンプに900ccインジェクターで容量をアップしている。

長年に渡り大手チューニングパーツメーカーの開発者として活躍してきた今村代表が、豊富なモータースポーツ経験をフィードバックしてトータルバランスに優れたマシンを作り上げるラッシュファクトリー。メーカーを問わずさまざまなマシンを手がけているが、なかでもとくに力を入れているのがR35 GT-Rである。性能を吟味したパーツを組み合わせ、コストパフォーマンスの高いチューニングを実現するのが真骨頂だが、今回テストに持ち込まれたデモカーは、まさにそれを具現化したと言える。

る1台。エントリーユーザーにもぴったりのブーストアップ仕様ながら、筑波サーキットコース2000で58秒台を叩き出す快速マシンなのである。パワー系でのポイントは、オリジナルECUセッティング。燃料とバルタイ、点火タイミングの最適化で、低回転から高回転までスムーズなパワー特性を獲得。ハイブーストに対する耐久性を重視しているのも特徴だ。そしてこのマシンの最大の特徴となっているのが、サスペンションエンジンニアの稲木さんが手がけたオリジナルサスペンションキットのRyu

ダンパー。ダンパーはアベックスN1ベースで、スプリングはハイパコ製をチョイス。大柄なR35をホンダS2000のように振り回せることを目指した自信作となっている。ドライブトレインもしっかりとセッティングが施されていて、ミッションはオリジナル油圧アッププログラムでパワーアップに対応。前後のLSDはATSのカーボンディスクタイプをベースに、独自のカム角やインシヤルトルク設定で絶妙な効きを追求している。

さらに注目のアイテムが、今秋のリリースに向けて開発中のKAPS製アテサコンローラーだ。PC接続によるマップ制御が可能なタイプで、細かく前後のトルク配分がコントロールできるのが特徴となっている。デモカーによるテストでは、日光サーキットでのベストラップが1秒アップしたというから驚きだ。パワーの出し方とサス、駆動系のマッチングで、どんなステージでもストレスなく踏んでいけるラッシュファクトリーのR35なら、ブーストアップ仕様の新たな楽しみを体験できるはずだ。



メーターまわりはほぼノーマルで、ラップモニターが追加されているくらい。センターコンソールにあるオレンジ色の装置は、データロガー機能付きの車載カメラのコントローラー。ハードな走りを支えるドライビングシートは、レカロのRSMとしている。

SPECIFICATIONS

■エンジン：ラッシュファクトリー・ECU/RSE・カムシャフト(IN272度 EX272度)/アベックス・RSXマフラー/サード・キャタライザー、インタークーラーパイプ、900ccインジェクター/トラスト・エアクリナー ■ドライブトレイン：ラッシュファクトリー・ミッション強化プログラム/ATS・LSD(FR) ■サスペンション：ラッシュファクトリー・Ryuダンパー(ハイパコ F22kg/mm R14kg/mm)/トップシークレット・アッパーアーム ■ブレーキ：エンドレス・レーシングモノ6/PFC・パッド ■ホイール：ボルクレーシングTE37ウルトラトラックエディション(FR 11J×20±0) ■タイヤ：ポテンザRE-71R(FR 285/35R20) ■インテリア：レカロ・RSM ■エクステリア：リプロ・ワイドフェンダー/フェニックスパワー・フロントバンパー/サード・GTウイング

東西チューンドGT-R サーキット インプレッション in 富士スピードウェイ



レーシングドライバー ターザン山田

「しっかり仕事はしてるけどヘンな主張はしてこないサスペンションと、フロントのトラクションがしっかりとある駆動配分になっているから、ウェット路面でも立ち上がりでしっかりと踏んでいけるのいい。エンジン、足回り、ブレーキがストレスフリーの高バランスなので、まるで軽いクルマを扱っているようなフィーリングだね」

ラッシュファクトリー 今村さん

「手軽なブーストアップ仕様ですが、パワーの出し方と駆動系のマッチング、サスペンションセッティング次第で筑波サーキット1分切りのパフォーマンスを獲得できます。スペシャルパーツや特別な加工は一切なしの、コストパフォーマンスの高さもポイントです」



稲木さん(左)／今村さん(右)



前後のピッチングバランスを追求して操作に応じた挙動の実現を目指して開発。価格はスプリングレスで36万円。コースに合わせたオーダーメイドやオーバーホールにも対応する。



チェコのトランスミッションメーカーKAPS製アテーサコントローラー「AWD TCS」。追加基板によりTCSへのPC接続を可能とし、専用マップで自在のトルク配分を可能とする。4つのモード切り替え機能も装備する。



エアロパーツはフロントがフェニックスパワーのバンパーにリブプロの片側35mmワイドフェンダー、追加している2枚のカナードも効果あり。リヤはノーマルバンパーにサードのGTウイングとなっている。



ホイール&タイヤは、前後11JのボルクレーシングTE37ウルトラのトラックエディションに、285/35R20サイズのポテンザRE-71R。フロントは調整式アッパーアームでコースに合わせてキャンバー調整を可能としている。



ブレーキキャリパーは前後ともエンドレスのモノブロック、ブレーキローターもエンドレスの2ピースタイプで、オプションのエアガイドも装着。ブレーキパッドはPFCをチョイスしている。

標準車用のM12ハブボルトは、ハードなサーキット走行でナットの緩みなどの原因となることがあるので、ニスモ用のM14ボルトに変更するのがお勧めだ。

要所を見極めた高バランスチューンで ショートサーキットも得意な“軽快さ”を獲得





ブラック&ポリッシュで美しくまとめられカスタム感あふれるエンジンルーム。新たに導入したGTⅢ-800タービンに合わせ、エンジンは強化ピストン&コンロッドを投入。ヘッドにはIN264/EX272度カムを装着。



タービンはHKSから新たにリリースされたGTⅢ-800を選択。オリジナルECUセッティングによりブースト1.7kg/cmの設定で930psの最高出力と129kgmの最大トルクを獲得。ブーストはEVC6で制御している。



HKS製サージタンクにセットされているインジェクターは、575ccの12本ドライブ方式。インテークはHKSのレーシングサクシオン。インタークーラーパイピングもHKSのアルミ製に変更して高出力に対応。

高いGがかかるサーキット走行時にも安定した燃料供給を確保するために、トランク内にはコレクタータンクを装備。燃料ポンプもHKSの195ℓ/hのインタンクタイプの強化品に交換されている。



SPECIFICATIONS

■エンジン：ガレージマック・ECU/HKS・ピストン、コンロッド、GTⅢ-800タービンキット、カムシャフト(IN264度 EX272度)、インタークーラー、スーパーターボマフラー、575ccインジェクター×12、EVC6-IR/IP・点火コイル ■ドライブトレイン：ドットゾン・強化クラッチ/ATS・LSD(FR)/HKS・アテサコンローラー ■サスペンション：ガレージマック・HKSハイパーマックスMAXIV-SP(ハイバコFR 20kg/mm)、アッパーアーム ■ブレーキ：PFC・400mmローター(F)/エンドレス・MX72パッド ■ホイール：エンケイ・レーシングRS05RR(FR11J×20+0) ■タイヤ：ポテンザRE-71R(FR285/35R20) ■インテリア：デフィ・ブースト計、排気温度計 ■エクステリア：レボリューション・ワイドボディキット、リップスポイラー、カナード、サイドステップ、ボンネット、GTウイング

GARAGE MAK

GTⅢ-800タービン仕様

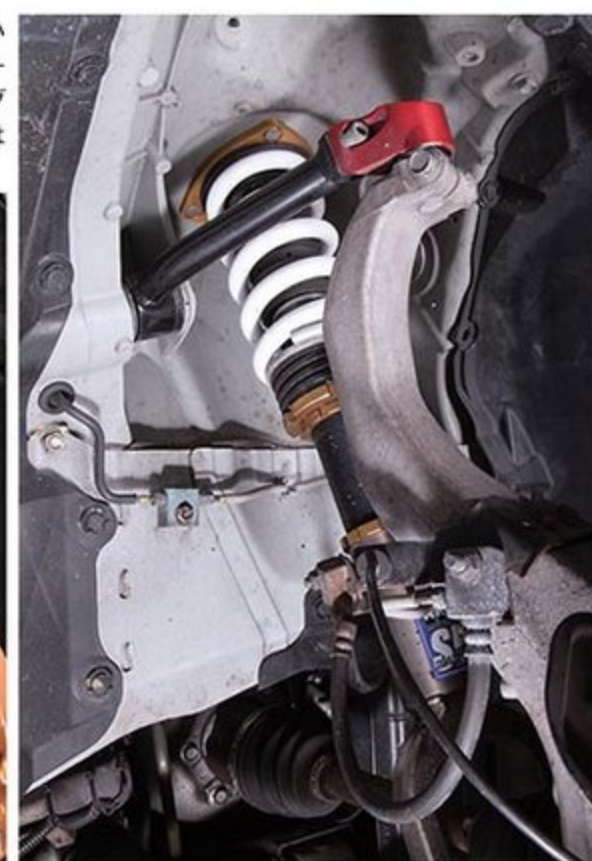
POWER : 930ps / 7400rpm

TORQUE : 129kgm / 4600rpm

☎ ガレージマック 長野県長野市青木町青木島乙276

☎ 026-254-7333 <http://garagemak.sakura.ne.jp>

車高調整式のサスペンションは、HKSハイパーマックスMAXIVSPベースのガレージマックススペシャルスベックで、スプリングは前後とも20kg/mmの設定。フロントには調整式のアッパーアームも装着している。



MAZEラジアル
最速を誇る快速ランナーが
さらなるパワーを獲得して
パフォーマンスアップ!



レーシングドライバー ターザン山田

「930psのピークパワーはもちろんウエットの路面では強烈なんだけど、それよりも驚いたのは分厚い低速トルクで低回転から使えること。パワー特性もフラットで、5ℓくらいの大排気量NAエンジンに乗ってるみたいなフィーリング。そのおかげでどのコーナーも通常よりも1速高いギヤで走れるから、ドライバーへの負担が少ないし、タイムもラクに出せるのがいい。今回はウエット路面だったのでタイトコーナーの立ち上がりでテールスライドする場面もあったが、リヤスプリングのレートを下げるかフロント駆動を若干増やせばさらに踏んでいけそうだ」



張り付けタイプフェンダーがスバルタンなワイドボディキット(60万円)は、フロント片側35mm、リヤ片側45mmワイドの設定。サイドステップ(カーボン16万円)はローダウン感を強調するスカート形状を採用している。

フロントはアンダーパネル形状を採用した純正交換タイプのカーボンリップスポイラー(22万円)と、フロントカナードタイプ1(6万円)をセット。



純正ウイング穴を利用して取り付けできるダックテールウイングタイプ2(カーボン8万円)とGTウイングタイプ3(26万円)によるツインウイング化で、強力なダウンフォースと迫力のスタイルを獲得。カーボンのエアロボンネットは23万5000円だ。



前後11JのワイドなエンケイRS05RRに組み合わされるのは285/35サイズのポテンザRE-71R。ブレーキはキャリパーが純正ブレンドで、フロントローターをPFCの400mmに変更。パッドはエンドレスのMX72だ。



R35用のレボリューションエアロラインアップに新たに加わったのが、純正バンパーにスッキリとバックフォグを装着できるバックフォグカバー(カーボン6万円)。バックフォグは別売りで2万8000円となる。

スタイリッシュでハイパフォーマンスなマシン作りでおなじみのガレージマックが持ち込んだのは、2019バージョンの新仕様となったMY09をベースとした1台。ホームサーキットの間瀬で、ラジアルタイヤ最速となる1分2秒の記録を誇る合法サーキット仕様だ。

新仕様の目玉となるのは、これまでのブーストアップ仕様から900PSオーバーへと、大幅なパワーアップを果たしたエンジン。タービンはHKSからリリースされたばかりのGTⅢベースのGTⅢ・800フルタービンキットで、それに合わせて鍛造ピストン&コンロッドで腰下を強化。

ヘッドには同じくHKSのハイカムが組み込まれ、サージタンクにセットされているインジェクターは中低速域のピックアップに優れる12本ド



東西チューンドGT-R サーキット インプレッション in 富士スピードウェイ

ガレージマック 宮川さん

「HKSを中心としたパーツにオリジナルECUセッティングで、誰が乗っても扱いやすく、しっかりタイムの出せるマシンを目指しています。オリジナルエアロは、要望に応じて純正交換タイプのワイドフェンダーを製作中。8月末にはリリース開始となりますので、期待してくださいね」



ボリリューションだ。フロントは、純正交換タイプのリップスポイラーにカナードを追加。張り付けタイプの前後ワイドフェンダーとスカート形状のサイドステップにより、ロー&ワイド感を演出している。

今回、新たに追加されたのは、ダックテールウイングタイプ2。トランクのラインと一体化を図ったロータイプで、GTウイングとのツインウイングスタイルを構築。リヤバンパーにはバックフォグも追加され、ボリリューム感のあるスタイルを実現している。

新仕様でのサーキット走行は今回がシェイクダウンだったというが、狙い通り終始安定した走りを披露してくれた。この調子なら目標としている間瀬サーキット1分台も、あっさり達成すること間違いなさそうだ。

400km/h オーバーへの挑戦

数多くの仕様をテストして辿り着いた
3.8ℓフルチューンという最適解



フェニックスパワー

PHOENIX'S POWER

フェニックスパワーGT-R [R35]

◎ フェニックスパワー福井店 福井県坂井市丸岡町朝陽2-317 ☎0776-67-2980
フェニックスパワー京都店 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/phoenixs/>

PHOTO: 吉見幸夫

ストリートカーながら 大記録を狙える1台

デビュー以降、数多くのR35を手掛けてきたフェニックスパワー。特に「エンジンチューンを活かすも殺すもセッティング次第」と情熱を注いで取り組んできたECUチューニングには絶対の自信を持っており、フェニックスパワーには日本全国から数多くのR35が持ち込まれているだけでなく、時には代表の横山さん自身が機材を携えて日本全国へ出張セッティングに向かうことも珍しくないという。

さらに、ここ最近ではチューニングに加えて距離や年式の進んだR35のリフレッシュを依頼されることも多いというが、この場合も単なるリフレッシュに止まらず予算に合わせて効果的なバージョンアップなども提案してもらうことができる。まさに

R35乗りにとって愛車をトータルでお任せすることができるショップなのである。

そんなフェニックスパワーの手掛けたマシンはストリートでの乗りやすさはもちろん、サーキットでも好タイムをマーク。0・1000m加速では、日本最速タイムをマークするなどR35チューニングでは大きな成果を上げているのだが、横山さんにとってひとつ大きな心残りがあるという。それは2013年にオープン誌とのジョイント企画でイタリア・ナルドの高速周回路で最高速アタックを行ったことがあるが、残念ながらその時は思い通りの記録をマークすることは叶わなかったのだ。

「ナルドでの最高速テスト以降、かなりの数のフルチューンR35を製作してきましたし、技術やノウハウも蓄積が進みました。そんな中から生まれたのがこのマシンなんです。こ



排気量こそ3.8ℓのままながら、ヘッドまわりにはくまなく手が入っている。エンジン内部も徹底的に強化されているのだが、耐久性を実現する1番のポイントはエンジンを壊さない的確なセッティングだという。

本来は写真のようにTD06SH (20G) ツインというキット内容だが、タービンをTD06H (25G) 仕様へとアレンジ。高温で湿度も高い状況での計測が約1031psなので、条件が良ければ同じ状態でも1100ps付近をマークすることが可能だという。

究極への挑戦者たち ULTIMATE CHALLENGE



スポーツ触媒を装着すれば、合法マシンとしてストリートもOK。アタック時は写真のRH9オリジナルのφ100フルチタンマフラーを装着し、高回転域のパワーを開放する。

フェニックスパワーはエアロパーツも数多くリリースしていることでも有名。このマシンはMY17以降に対応するエアロキットをチョイスしている。



400km/hオーバーを狙えるハイパフォーマンスを秘めていることを感じさせないストリート然としたコックピットが深い。ストリート走行も問題ないフレキシブルさも兼ね備えているあたりにも注目したい。



SPECIFICATION

POWER: 1031.2ps/6581rpm
TORQUE: 126.24kgm/4790rpm

■エンジン(設定ブースト2.0kg/cm²): フェニックスパワーオリジナル95.5φ鍛造ピストン/断面コンロッド/ダブルオイルクーラー/オリジナルメインCPU2017モデル改 Ver.14/フェーエルポンプ、RSEカムシャフト(IN&EX274度11mmリフト)、RH9フルチタンマフラーφ100/1300ccインジェクター×6、トラストTD06SH(25G)×2/2mm厚ステンレスマニホールド/ステンレスフロントパイプ/大容量ウエストゲート/大容量サーージタンク/80サクシオン/type-29インタークーラー

■ドライブトレイン: LINNEY強化8プレートクラッチ/強化ギアオリジナル加工、ATSカーボンLSD(F&R)/3.33ファイナル

■サスペンション: アラゴスタ タイプSSに変更予定(F24kg/mm R20kg/mm)、ニスモスタビライザー

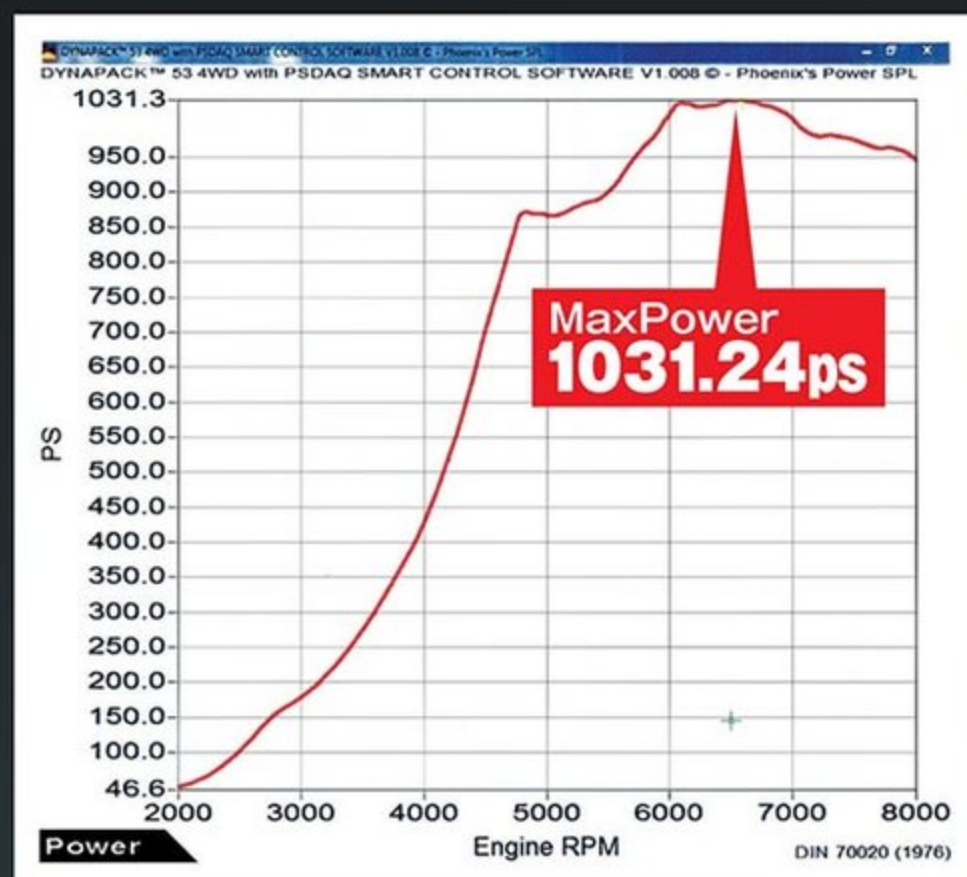
■ブレーキ: apレーシング(F6ピストン/R4ピストン)/ブレーキローター(F400φ)、パッド

■ホイール: レイズTE37ウルトラトラックエディションII(FR11.0J×20I)

■タイヤ: ボテンザRE-71R(FR285/35R20)

■インテリア: RH9レーシングハーネス、レカロSR-7クラシック、Defiメーター

■エクステリア: フェニックスパワーオリジナル カーボンフロントリップ/サイドステップタイプ2/リアアンダーサイドステップタイプ3/カーボンテールフィニッシャー/カーボンリアアンダーサイドダクト ウイングタケオGTウイング



これまでECUセッティングを行った車両はのべ数千台にも上るといふ。R35はマイナーチェンジのたびにデモカーを買い替えて各種データ取りを行ってきた。MY20もオーダー済だといふ。



サーキットでの走りに備えるためこのマシンはAPレーシングのファクトリーブレーキキットを装着している。このほかにもエンドレス製など、好みに合わせてチョイスできるというところだ。



北は北海道、南は九州まで日本全国からお客さんが訪れるというフェニックスパワー。どうしても直接来店できない遠方のかたは陸送の手配も可能となっているそうなので、相談してみよう。



フェニックスパワー
横山さん

「常用1000psが可能なマシンに仕上がっているの、チャンスさえあれば目標としている記録を出せると思います。ここまでのフルチューンでもストリート走行に支障がないというのがR35の良さであり、凄さですよ」

このマシンはキャタライザーを装着してあれば合法的なストリートマシンのマシンが目指しているのは最高速400km/hオーバー、それと同時にラジアルタイヤでの鈴鹿サーキット2分7秒台というタイムです。状況が良ければどちらも達成できるポテンシャルはあると思いますよ」という横山さん。

特徴的なのはエンジン仕様で、かつてナルドに持ち込んだのは4.0ℓ仕様だったが、このマシンはあえて排気量アップをせず3.8ℓのまま。横山さんによると、排気量アップのメリットはもちろんあるが、ボアアップしないことによってノーマルブロックに施されているシリンドラー内コーティングを活かせるということ、ブロック剛性を落とさないで済むというのも魅力だといふ。これぞ、数多くのR35を手掛けてきた横山さんが導き出したアタックへの最適解。しかも、このマシンはキャタライザーを装着してあれば合法的なストリートマシンのマシンが目指しているのは最高速400km/hオーバー、それと同時にラジアルタイヤでの鈴鹿サーキット2分7秒台というタイムです。状況が良ければどちらも達成できるポテンシャルはあると思いますよ」という横山さん。

フェニックスパワーは記録に挑み続けてきた!

イタリア・ナルドで行われた最高速アタックや、0-1000mトライアルなどに挑戦してきたフェニックスパワー。ナルドではマシントラブルに見舞われてしまったが、0-1000mアタックではR35では前人未踏の16秒台に突入した。



1000m
▶16.97sec



ナルド最高速アタック
▶356.9km/h

SHAKE DOWN!!

超規格外、2000psのモンスターR
ターゲットタイムは世界ランク入りの7秒5!!



超大型のタービン、プレジジョン社のPT7275 ジェネレーションII(2機)は、エンジン横の純正位置には収まらないため、グリル前方にマウント。想定する最大ブースト圧は3kg/cm²で、その時には2000psに迫る出力を想定する。シェイクダウン仕様はブースト圧1.5kg/cm²、出力はおそらく1000ps+α程度。

クルウチ

CREWCH CREWCH DRAG GT-R [R35]

クルウチ 三重県多気郡明和町佐田906-12 ☎0596-53-0070

PHOTO: ジャンボ服部/ハタヤン/まるん/佐藤宏治/OPT

2000ps仕様のモンスターR
軽く流して9秒5という滑り出し!!

“世界レベルのチューニングを達成し、超える!!”そんなテーマでスタートしたクルウチのR35GT-Rプロジェクト。リスクを嫌うこの時代に、他のチューナーが経験していない領域へとRチューンを進めるべく、全世界から最高峰のパーツを集め組み付けてきた。

エンジンなど機関係の準備が整い、ついにたどり着いたステージは、国内唯一のドラッグコースがあるセントラルサーキット。そこで開催されるドラッグレースと前日の練習の走行枠を利用しシェイクダウンが行われた。

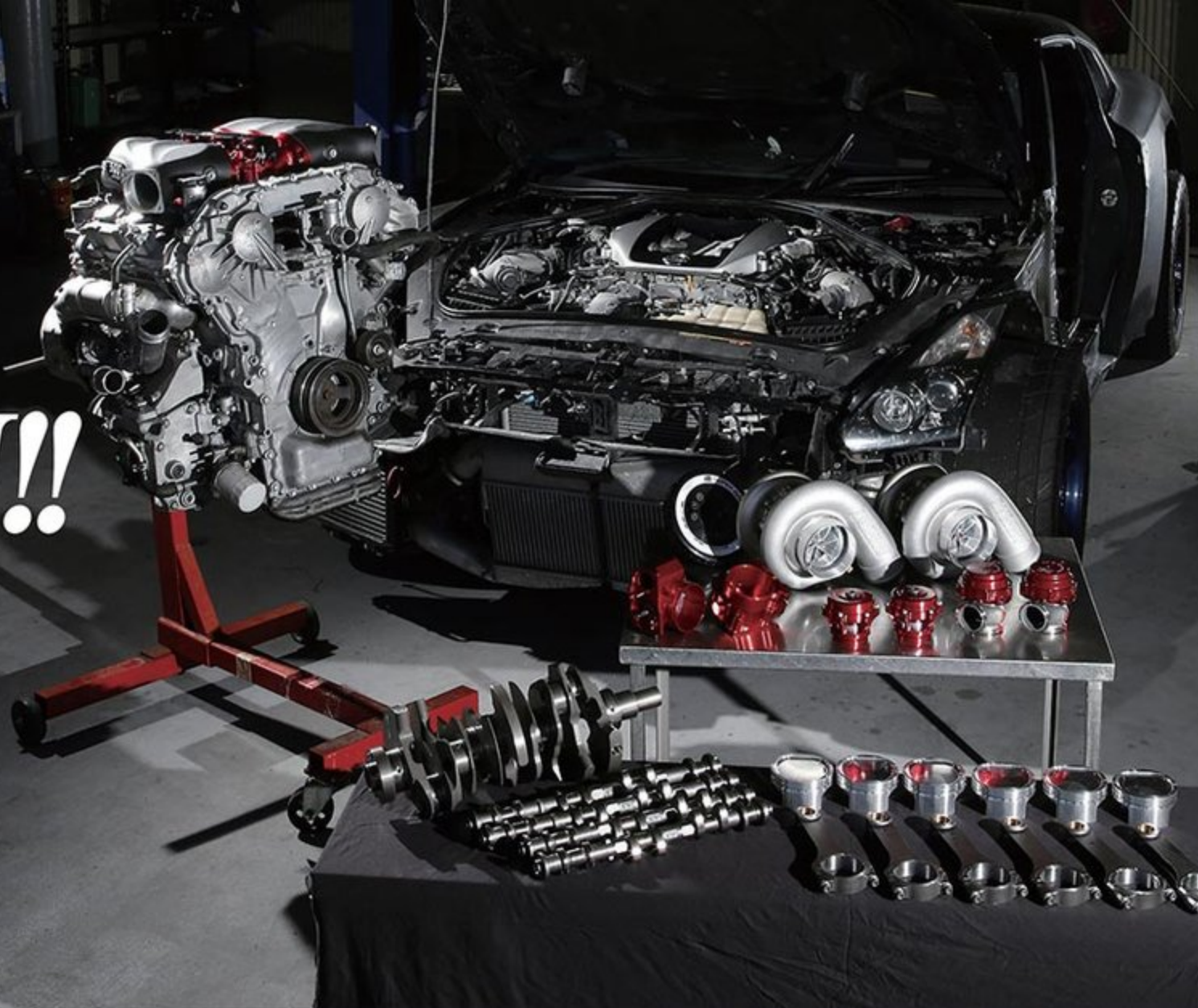
初日、まずは初の実走による各部の作動確認とデバック作業。そして、ドライバーの久留内さんは、行程の

多いGT-Rの操作手順に慣れる必要がある。

制御システムまで完全に作り替えられたモンスターだけに最初からスムーズに走るとは思わずにスタートラインに向かい、1本目は作動確認のため軽く流す。各部の作動は正常、落ち着いて挑めばドライブ手順も問題ない。

そして2回目、とりあえずブースト圧を1.5kg/cm²に高め、バーンナウトからの一連の行程を試す。シフトタイミングは抑えめの7000rpm。バーンナウトもうまくいき、ロケットもいい感じ。3速からのシフトチェンジでミスがあったが、初計測の結果は上々の9秒508。

スタートは良かったものの、パワーは少なく、ゴール前でミスがあったため、終速は226kmと伸びていないが初走行でここまでスムーズに走り、



アルファ・パフォーマンス社のサージタンクがまばゆいエンジン。内部は、HKSの4.3ℓ仕様を軸にして強化&排気量アップ。リニー社製、削り出しのシャフトレススロットルなど高性能パーツを世界中から集めて組み立てた。残念ながらシリンダーブロックが割れてしまったが、すでに対策を含め次のエンジンプランを実現に向けているという。

諸外国に遅れをとっている日本国内のR35チューニングに憂いを感じ、最高峰を目指したチャレンジ踏み切った。世界のトップビルダーたちが生み出したパーツを吟味。最高の組み合わせを目指して揃え、珠玉のユニットを構築する。

SPECIFICATION

- エンジン: HKS・4.3ℓキット/プレジジョン・PT7275×2タービン/TIAL Sport・ウェストゲート/ケルフォード・カム(IN292度 EX306度)/モータックM150/リニー・パワースロットル/アルファパフォーマンス・サージタンク
- ドライブトレイン: ネココーポレーション・強化ミッション/Z33用・リヤブレーキ
- フットワーク: オリジナルボックス・純正改国政サスペンション/BELAK・ホイール(F11J-18 R12J-15)/F: M&H(28.0×10-18) R: ミッキートンソン(28.0×10.5-15)
- インテリア&エクステリア: サブライプ・ドライカーボンバケットシート、ドライカーボンルーフ、ドライカーボントランク/トラスト・ワイドボディキット/エスプリ・リヤウイング/ MY17モデルフロントバンパー



エンジン制御はモータックの新たなフラッグシップECU、M150を使用。R35GT-R用のプログラム入りのカプラーオンキットもラインアップされている。ミッションやアテサーのコントロールなどを行う機能も盛り込まれる。



トランクには軽量の燃料タンク(安全タンク)を装備。燃料はアルコール系のE85レーシングフューエルを使用。世界的にチューンドカーはE85を使い高ブースト化する手法が主流になりつつある。



車両重量は約1500kgのマシンが、トップスピードは300km/hに迫る(か超える)予定のため、減速用パラシュート(ドラッグシュート)を装備。タイヤは前後ともドラスリだが、フロントは18インチでブレーキも効きやすいセット、リヤは15インチでトラクションを優先。4WDのR35GT-Rだが、タイヤ&ホイールは前後異サイズとなっている。ただし、タイヤ外径はほぼ同じ。

究極への挑戦者たち ULTIMATE CHALLENGE



ブローの洗礼は
限界に挑むチューンドの
宿命と取り組めます!!



クルウチ代表
久留内さん

前日の練習日から、ナラシの状態が想像以上のタイムが出ましたし、相当ポテンシャルが高いことも感じました。しかし、慎重に進めたつもりが「ドッカーン!!」とエンジンブロックが割れ今回は終了。落ち込んでしまったので、より良いスペックで修理したチャレンジを続行しますね!!



ドライバーはクルウチ代表の久留内さん。R35のドラッグ仕様はモーションごとのスイッチング操作が必要で相当な慣れが必要。将来的にはモータックに設定をプログラム、一連とすることを検討中。

9秒中盤のタイムが出せたことあり、気持ちも向上する。
「体感的にはブーストアップ+ NOS といったストリート仕様とさほど変わらないもの。R35の安定感は驚くほどで、タイムに対してスリルがないくらい」とは久留内さん。
そして、セットを変更して3本目に挑んだが、ローンチがうまく働かず、アタックを中断し流して終える。実は、スタート前にいちど完全にブレーキを抜かないとローンチモードに入らない。2ペダル車でスタートラインにつき、ブレーキと完全に抜いてからローンチをセットするには「馴れが必要なのだ」と知る。この3本目の走行でエンジンにバラつきを感じ、チェックのため初日の走行は終了とした。
迎えた2日目。前日の不調は燃料ポンプが原因だったため、配線変更

を行いステージング。バーンナウトで完全にタイヤを暖め、激しくドライホップ。動き出しには、調子の良さが感じられたが、3速：60フィートあたりでタイヤが強烈にグリップしエンジンがストール。その瞬間、エンジンが過負荷となったのか、瞬間的にブロックが割れジ・エンド。
シェイクダウンの記録は、目標にはまだまだ遠いが、滑り出しとしては予想以上。逆にもともと懸念していたブロックの強度不足が顕著に現れ、珠玉の4.3ℓエンジンが即座にブローとは…手痛いが前に進むしか道はない。
すでに次期エンジンの強化策も整え、高回転化を視野に入れた仕様変更も準備中。2度目のシェイクダウンまでにはさらに完成度を高め、目標の7秒代を目指しチャレンジを続けていくそうだし!!

CREWCH



三重県に所在するクルウチは、中古＆新車販売、チューニングなど幅広くカーライフに携わるモータース。代表の久留内さんは、若い頃からドラッグレースが好きで作り手兼ドライバーとしてドラッグレースに参戦してきた経緯をもつ。お客さんにはR35乗りも多く、お客さんがみんなでツルんでツーリングに行くことも多いそうだ。今回のプロジェクトに際しては、常時作業スペースを確保するため、新たな作業棟を作るほど情熱を注いでいる。

HALF MILE TRIAL

計算しつくされたシャシーと1000psを武器に
わずか800mで300km/hオーバーの世界へ突入



カンサイサービス

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>



ハイブースト時に掛かるパイピングの負担から抜けを防止するために専用ステーで固定。アクセルオンオフで左右に動くエンジンに対応することも考慮してマイナートラブルを防止するため。



レブリミットは8000rpmに設定されているがクランクが振れてメタルに対する攻撃性を少しでも抑えるためにクランクダンパーも装備。エンジンを保護するためには効果的なパーツだ。

サーキット走行などハードなテストを繰り返してきた4.1ℓ仕様。エンジン耐久性を高めるためにスタッドボルトの交換や特殊なコーティングを施している。しかし、その耐久性を実現する1番のポイントはエンジンを壊さないためのセッティングだという。



究極への挑戦者たち ULTIMATE CHALLENGE

800m	700m	600m	500m	400m	300m	200m	100m	0m
15.46sec 302.30km/h	14.25sec 292.43km/h	13.00sec 281.17km/h	11.69sec 266.80km/h	10.29sec 248.87km/h	8.78sec 226.83km/h	7.09sec 197.47km/h	5.03sec 150.52km/h	0sec 0km/h

全体的なまとまりがあって
安心してアクセルが踏める仕上がりがいい

ドライバー
飯田 章選手

「全体的にまとまっていてすべてが扱いやすいというのが印象的なマシンだね。車両から伝わってくるインフォメーションがしっかりと感じ取れるからホイールスピンの感覚もわかるし、エンジン特性もフラットなトルクがスムーズに高回転まで続くから乗りやすい。しかも高速域で直進性、安定性が高いから不安なくアクセルを踏めるね。メーター読みでも300km/hを越えていたよ」

サーキット走行時のGTウイングからオリジナルのハイマウントリアスポイラーに交換。適度なダウンフォースを稼ぎ高速安定性を確保する狙いだ。



ステアリングは操作性の高いナルディに変更され、身体を保持するフルバケットシート以外はオリジナルに近い状態を保つ。サーキットユースが中心のデモカーではあるが、基本はストリートチューンというスタンスを崩していない。

HALF MILE (0-800m) TIME >> 15"46

60FEET (18M) >> 2"34

QUARTER MILE >> 10"29

SPEED@800m >> 302.30km/h

4.1ℓ+GTⅡ8267(GT1000+)
1000ps/120kgm

SPECIFICATION

POWER: 1000ps+α/7300rpm
TORQUE: 120kgm/4400rpm

■エンジン(設定ブースト圧2.0kg/cm²): 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、GTⅡ8267タービン×2、GTⅡウェストゲート、大容量サージタンク、ワンオフ85Φフロントパイプ、GT1000インタークーラーキット、DCTクーラーキット、ATSC/Kansaiサーキットスペック100Φマフラー(試作)、Kansaiフューエルポンプ/純正インジェクターツインドライブ、KansaiスポーツECM(Ver.2)、TCM

■ドライブトレイン: HKS強化トランスミッション/Kansai LSD(ER)

■サスペンション: HKSハイパーマックスⅢ/Kansai SPEC(F18kg/mm R12kg/mm)、Kansaiスタビライザー、Rサーキットリンク

■ブレーキ: エンドレスレーシングモノ6(FR、ローター(F380Φ R380Φ)、パッド

■ホイール: アドバンレーシングGT

■タイヤ: ADVAN A008B(FR285/35R20)

■インテリア: サベルGT300M/ナルディクラシック

■エクステリア: Kansaiカーボンフロントリップ、FRワイドフェンダー、カーボンサイドステップ、カーボンハイマウントリアスポイラー/SEIBONDライカーボンエンジンフード

直線加速に合わせ、フロントはキャンバー角を0度に近くまで立てることでレッド面の接地面積を稼ぐ。リアはさらにポジティブにセットした上で、ダンパーも減衰を低くしトラクションを稼ぐことを狙ってきた。



サーキットではトレッド幅を稼ぐといった方向でアドバンレーシングGTのインセットは+5をセットするが、今回は+15とフェンダーよりもかなり内側に入り込むようにセットして空力特性をアップ。



「高速域での伸びとフルブースト時のホイールスピンの対策に重点を置いてセットしてきましたが、パワーに対して絶対的なグリップが足りないのは仕方ありませんね。それでもドライバーに「乗りやすくて、速度も伸びる」と良いコメントをもらえたのは良かったですね」

Kansaiサービス
向井代表&市田メカ



また、サスペンションに関しては、スタート時にリヤが沈み込んだ状態で最大の接地力となるよう、キャンバー角をポジティブ方向にセット。285幅のグリップを最大限引き出しているそうだ。

エンジンに関してはサーキットアタックでも使用しているHKS製4.1ℓキットにGTⅡ8267タービンというスペック。ただしサーキットでは常時1.8kg/cm²だったブースト圧を最大で2.0kg/cm²に引き上げ、スクランブルによって+0.2kg/cm²と余力の残るタービン性能を最大限まで引き出せるようにセットアップされているという。

エンジンパワーを活かすため老舗ならではのワザが光る
ハイパーチューニングのパフォーマンスをテストするうえで、世界標準となりつつあるハーフマイル(800m)トライアル。チューニングの老舗、カンサイサービスでは自慢のデモカーを持ち込んでその強烈な加速力を見せつけてくれた。

さらに空力面においてはGTウイングだとトップスピードで10km/h以上の差が出るといったことからオリジナルのハイマウントのリアスポイラーに変更。完全なスポイラーレスとするのでは超高速域での安定性を欠くための配慮も含まれているあたりも素晴らしい。
またホイールのインセットを+5から+15へと変更。トレッド幅を抑えることでホイール付近で発生する乱流も抑止。直進性能を高めた上で空力特性も高めるといったワザを盛り込むなど、その引き出しの多さはさすが老舗といったところだ。
こうしたセットアップが効果を発揮し、わずか800mのアタックでトップスピードを300km/hオーバー(302km/h)まで引き上げることに成功。あえて駆動系に大きなストレスをかけるローンチコントロールはあえて使用していないので、この記録にはまだまだ大きな伸びしろがある。まさに究極のチューンドR35の中の1台と呼ぶに相応しいマシンなのである。

SABULIVE

サブライブ



Photo: 金子信敏/OPT

Phase1 2007~2015

STREET SPEC

BEST TIME 10秒01 (仙台ハイランドレースウェイ)



SPECIFICATIONS

■エンジン: 610ps+ナイトロ・最大ブースト圧1.3kg/cm²/SYVECS・フルコン/1100ccインジェクター/HKS・エアクリナー改、フェューエルポンプ、インタークーラー/サブライブ・フロントパイプ、100φマフラー ■ドライブトレイン: ネココーポレーション・1速強化ギヤ/MY13TCMデータ書き換え/ドットソンの7クラッチ/純正デフ改 ■サスペンション: HKS・ハイパーマックスIV-GT(F16kg/mm R8kg/mm)/ネココーポレーション・リヤリンクキット ■ホイール: アドバンレーシングRZ-DF(F10.5J×20+25)/ASM・アルファ(R11.0J×17+10) ■タイヤ: ボテンザRE070R RFT(285/35R20)/フージャー・ドラッグスリック(28.0/10.0-17)

Phase2 2015~2019

DRAG SPEC

BEST TIME 8秒518 (セントラルサーキット)



SPECIFICATIONS

■エンジン: VR38DETT改4.3L、1500ps、AA M・GT1600-Rタービンキット、エキマニ/ブーストロジック・インマニ/ケルフォードDカム(IN284度10.6mmリフト EX290度10.6mmリフト)/HKS3.4Lキット(95.5φ鍛造ピストン、コンロッド、クランク)、0.8mmヘッドガスケット、レーシングインタークーラー/サブライブ・85φフロントパイプ/モータック・M150/メインインジェクター1300cc×6追加1300cc×6本/トラスト・プロフェック改ブーストコントローラー ■ドライブトレイン: ドットソンの13枚プロブレートクラッチ/ネココーポレーション・ミッション(シフトポイント8300rpm)/ATS-LSD ■サスペンション: HKS車高調サスペンション改(F14kg/mm R10kg/mm)/ネココーポレーション・DRAGリンクセット/サブライブ・スタビバー/MKモーターススポーツフロントメンバー ■ホイール: ベラク・シリーズ2(F10.5J-18 R11.5J-15) ■タイヤ: レースマスターDOTラジアル(F275/40R18)、ミッキートンブソンドラッグスリック(R28.0/10.5-15) ■インテリア: モータック・ディスプレイロガーC1212/サブライブ・ドライカーボンバケットシート ■エクステリア: DRAGウイング/ドラッグシュート2連

オンリーワンの存在を目指し
国内最速マシンが新たなステージに突入する

今や日本のGT-Rチューンを牽引する存在のひとつとなった富山県のサブライブ。振り返ると、R35 GT-Rのデビューから始まったのがフェーズ1。ストリート仕様でブーストアップ+ナイトロを中心としたファイナルチューンで、なんとフルチューン組を凌ぐゼロヨン10秒0を記録した。そして2015年秋。かねてから構想してきた最速化計画に着手。エンジンに手を入れ、1500psを目指したのがフェーズ2。AAMのターボキットやブーストロジックのサージタンクなど、国内初となるパーツを多数盛り込み、燃料にはE85系アルコーレル系のレースガソリンを採用。GT-R用にアレンジされたモータックのフルコン、M150なども採用した。当初、マイナートラブルも続いたが、2017年にはアタックランを順調に重ね、国内レコードとなる8秒518を達成した。

そして、構想開始から5年以上の月日が流れ、新たな技術やパーツも出回り始めた中で7秒台突入を目指す、ここからのアップデート計画がフェーズ3だ。パワー面では、現状装着したタービンとHKSの4・3Lキットを組み合わせたエンジンには、まだ余力がある。ただし、トラブルの可能性を減らすべくドライバンプ化を行う。また、アルコーレル燃料を効率的に、そして十分な量でエンジンに供給できるように、サージタンクには追加のインジェクターが12本となる最新仕様を手配。冷却効率の高いアルコーレル燃料に合わせ、インタークーラーは最小サイズの水冷式をテストしてみる予定だ。

MoTeC カラーディスプレイロガー C1212



サブライブR35には、大型のロガーモニターが埋め込まれている。より小型のC127は装着用ハウジングやハーネスも専用のキットの設定がある。

ットで強化。純正より幅の広い領域でスタート時フル4WD、高速になるに従い抵抗となるフロントの駆動を抜く(減らす)といったコントロールはタイムアップに直結するハズだ。サブライブのR35ドラッグ仕様は、今年の後半にはシェイクダウンを行い、オンリーワンの開催される(?)2020年には、7秒台の日本新記録を樹立する計画なのだ。



DRIVE TRAIN UP DATE

- モータックによるアテサコントロール
- フロントドライブクラッチの容量・剛性アップ

アテサ機構のセットアップによって4WDのコントロールが自在となるのは、モータックのM150のオプション機能。ユニットは専用のハーネスが用意され、カプラーオンできる。今回のフロントドライブクラッチまわりには、ドットソンのキットを組み付け強化した。



Phase3

SABULIVE R35 2020SPEC



ENGINE UP DATE

- 18本インジェクタードライブ(サージタンク)
- ドライサンプキット

追加インジェクターを12本設置できるマグナム社のサージタンクとドライサンプシステムを投入。アルコール燃料使用車のため、インタークーラーは最低サイズの水冷式にすることを構想。



MKモータースポーツ チューブメンバー



フロントに続きリヤもMK社のメンバーキットに交換予定。リヤは、交換するとミッションが単体で脱着できるようになり、整備性を大幅に高められる。

FOOTWORK



タイヤはフロントが18インチ、リヤが15インチ(ドラスリ)。前後異サイズのタイヤ・ホイールセットだが、外形はほぼ同寸。サスはHKSの新作、ドラッグダンパーだ。

SHOP DATA

サブライブ

●●●●●

富山県富山市手屋2-18-20

☎076-482-3751

<http://www.sabulive.jp>

営業時間：10：00～19：30

定休日：不定休



サブライブ 佐分さん

『自分のクルマは極端な仕様になっていますが、ブーストアップから多くのステップを重ねてきたので、パーツの情報はもちろん、ウイークポイントの情報と対策に関するノウハウも多いと思います。気になる部分の点検程度の作業でも大歓迎なのでお気軽にご来店下さい』



第2世代GT-R時代にその頭角を現したTMワークス。そしてR35 GT-R時代になってからは、RH9にも加盟しテスト用にデモカーを用意、遠方での計測会などにも積極的に参加。クセの多いR35のメカを深く理解し、チューニングも極めてきた。

コッコツと積み重ねた努力が実を結んできたのは、2015年ころから。ドラッグレースで最速のタイムを樹立した後、オプション誌の0-1000mテストでやはり最速タイムたたき出し技術的な評判も一気に高まった。

その後は、細かなメンテナンスやコンディションチェックから、本格チューニングまでR35 GT-Rのお客さんが殺到し、常にシヨップは飽和状態。そして、ついに一念奮起、昨年の夏に大

型のファクトリーを建て移転リニューアルオープンしたという。

場所は小松空港や小松インターチー

場所から数分の好立地、ファクトリーには、何台もの車両が平行して作業できるスペースやリフトはもちろん、4WD対応シャーシダイナモ、エンジン組み立て室や機会作業室も完備。メンテナンス対応用にランフラットタイヤ対応の最新タイヤチェンジャーも導入した。



Photo: 金子信敏



4WD対応 シャーシダイナモ設置

エンジンセッティングチェックやコンピューターセッティングを得意とするTMワークスの最大の武器とも言える設備が4WD対応のシャーシダイナモ。一度計測してデータを残しておけば、客観的な判断材料として先々のエンジンのコンディションチェックにも役立つことだろう。ちなみに設置されている車両は、新たに製作したMY17ベースのデモカーで軽く1000psオーバー、最新モデルの情報もしっかり吸収している。



溶接&機械加工室



ランフラット対応の
タイヤチェンジャー

TM WORKS

TMワークス

Special
Shop
Report



ストリートチューン最速は技術力の証明!!

0-1000m 17秒38(終速325.18km/h)
0-400m 9秒075(終速253.52km/h)

GT1000+にNOS追加で1250ps!! 圧巻の加速力を手に入れたストリートモンスター

TMワークスの技術を証明するのが、デモカーの持つストリート仕様国内最速記録。エアコン付き&軽量化なし、市販ガソリン使用というスペックで、オプション誌の0→1000m計測企画では、800m地点手前で時速300kmをオーバー、1000mを17秒38という圧倒的な速さで駆け抜けた。これだけのスペックを持ちながら、計測コースまでの往復も快適にこなしてしまうのもスゴイ!!

SPECIFICATIONS

POWER: 1250ps/7000rpm
TORQUE: 130kgm/5000rpm

■エンジン(設定ブースト圧: 2.2kg/cm²): HKS・鍛造ピストン/コンロッド/GT II 8267x2/カム(IN&EX280度)/GT1000+インタークーラー/サージタンク/エキマニ、ナブレック・ヘッド加工(燃焼室・ポート加工、ビックバルブ)、RH9マフラー、TMワークスECU、純正クランクバランス取り、ナイトロシステム、ウォーターインジェクション、大容量ラジエーター ■ドライブトレイン: HKS・DCTクーラー/強化クラッチ、ATS・LSD、TMワークス・強化ギヤ(1~6速)/強化クラッチ(8プレート)MTケース補強 ■サスペンション: TMワークス・T Mダンパー(FR8kg/mm) ■ブレーキ: エンドレス・キャリパー、RH9ローター(F400φ R390φ) ■ホイール: アドバンGT(F10Jx18 R12Jx18) ■タイヤ: M&Hストリートマスター(F: 275/40 R: 345/35)など



広い室内作業スペース



新しいファクトリーでは複数の車両の重作業も平行して行えるよう、リフトや作業スペースも広くとった。しかし、まだ移転リニューアルオープン半年にもかかわらずすでに手狭になってきているとか。



エアコン完備の エンジン組み立て室

代表の浜原さん自慢のエンジン組み立て室。安定した環境で精密な組み立て作業ができるようエアコンも完備。

常連さんのマシンチェック!! 1000ps級のサーキット走行会仕様

TMワークスのお客さんにはサーキット走行会派も多く、中には紹介する2台のようにチューニングにもハマりこみ、気がつければ1000ps級なんて人も!! とは言え、全員フルチューンじゃないので、ノーマル車のメンテナンスなんて依頼も大歓迎!!



SPECIFICATIONS

POWER: 1000ps/TORQUE: 140kgm

■エンジン: HKS・GT1000+タービンキット/サージタンク/カムシャフト/インタークーラー、トラスト強化エンジンパーツ(4枚)、TMワークスECUチューン、RH9マフラー ■ドライブトレイン: HKS強化ミッション、ATS・LSD ■サスペンション: オリジナル車高調/アーム類 ■ブレーキ: D2ブレーキシステム ■エクステリア: トップシークレットエアロパーツ



SPECIFICATIONS

POWER: 950ps/TORQUE: 125kgm

■エンジン: HKS・GT900タービンキット/カムシャフト/強化エンジンキット/インタークーラー、シャフトレススロットル、RH9マフラー、TMワークスECUチューン、JUNヘッドフル加工 ■ドライブトレイン: HKS強化ミッション、ATS・LSD ■サスペンション: オリジナル車高調/アーム類 ■ブレーキ: エンドレスブレーキシステム ■エクステリア: トップシークレットエアロパーツ、ボディキット ■ボディ補強: オクヤマロールケージ

SHOP DATA

TMワークス

石川県小松市長崎町1-101

☎0761-58-1038

https://tm-works.win

営業時間: 10:00~20:00

定休日: 日曜日・第2・4土曜日

※定休日も事前にご連絡いただければフロントが対応いたします



オイル交換から本腰を据えた重作業まで!! 北陸地区最大規模のNEWファクトリー

同一の敷地内に設備充実のボディファクトリーが完成!!



SHOP DATA

AKワークス

☎0761-46-6832

塗装ブースはもちろん
フレーム修正機も備えた万能工場
TMワークスと同一の敷地内に6月25日にオープンしたのが、系列グループの板金ショップAKワークス。塗装ブースやボディ修正システムなど最新の機材を装備し、ちょっとしたキズ直しから、レストアまで幅広く対応。細かな部品の化粧塗装などの依頼も大歓迎だ!!



板金部門代表
笠原さん



Special Shop Report

Photo/Report: 渡辺大輔

チューンドR35の持つパフォーマンスをフルに楽しみたいのならサーキットは絶対にかかすことができないステージ。そんなサーキットで抜群の速さを見せているのがウイングタケオの製作したR35だ。

これまでのベストタイムは富士スピードウェイで1分43秒076、鈴鹿サーキットで2分09秒856というから、R35では間違いなくトップクラス。もちろんこのマシンはレーシングカーとして作り上げたのではないため、エアコンなどの快適装備は全て搭載済み。というよりも、内装外すなどの軽量化を一切行っていないというものは見どころのひとつだろう。

「すでにデビューから10年以上が経過しているR35ですが、サーキット

専用マシンを作ろうというユーザーはごく限られています。そのためこのR35も徹底した軽量化などを行ったサーキット専用マシンではなく、あくまでストリートの延長線上にあるクルマ作りを行なっているんです」というのはウイングタケオを率いる竹尾さん。とはいってもエンジンの仕様とミッションの組み合わせはサーキットでタイムを出すための最適解を探すために、様々なパターンをテストを行い、その結果誕生したのがトラスの4リッターキットを軸にしたフルチューンとなっているのだ。

このエンジンにはJUNのハイカ



WING TAKEO

ウイングタケオ

サーキットからストリートまでフルに使えるR35を実現!



デモカーで使用しているサスペンションは、クラックスをベースにオリジナルセッティングが施された車高調キット。減衰力は30段階調整式となっているのでプリングレートの選択幅も広く、サーキットからストリートまであらゆるステージで活用できる内容に仕上げられているのが特徴。このサスペンションを使用してサーキットを走るなら、アームやロッドのフルピロ化も効果的なメニューだ。





エンジンはこれまで3.8ℓから4.2ℓ、4.3ℓなどを試してきたが、HKSのキットを利用したストロークアップの4.0ℓがパワーと耐久性のバランスが優れていると判断。タービンはTD06SH-25Gをチョイスして最大出力は1000psオーバーをマークする。



オリジナルアイテムのGTウイングは高速サーキットでのダウンフォース向上には欠かせないアイテム。課題はフロント側の空力不足はだが、あくまでもストリートでも使える車両がコンセプトのため巨大なアンダーパネルなどは使用していないとのこと。



マフラーはRH9のオリジナルフルチタンマフラーをセット。組み合わせているのはプロトタイプのためロゴの配置などが違っているものの、各部のスペック構成は市販品と同じだ。



R35でサーキットを走る場合、サスペンションのセットアップとともにフロントのキャンバーセッティングが重要だという。さらにフロントLSDの特性を最適化することで4輪でしっかりとトラクションがかかるようになる。

トップクラスのタイムを実現する じっくりと熟成させたR35の理想形

デモカーからのフィードバックで高レベルなメンテ&チューンを実現

ちょうどリフトにかけられていたユーザーカーのR35は、サーキットを楽しく走るために足まわりを中心としたモデファイを行なっている最中。特に安全に楽しむためにはブレーキの強化は必須とのこと。車重のあるR35だけにしっかりと止まることができなければ大きなトラブルにつながってしまうというわけだ。またサスペンションをオリジナル品へ交換すると同時にアライメントも最適化を行なうなど、デモカーで培ったノウハウを投入して安心して楽しめるマシン作りの提案も行なっているのだ。



ダンパーはオリジナルアイテムに交換予定。初期モデルのR35の場合はダンパーを新しくするだけで車体の動きは見違えるほどに向上するという。サーキット派だけでなくストリート派にもおすすめのメニューだ。



フロントと同様にリアもキャンバー調整の自由度を高めるために調整式アームロッドをセット。前後のバランスを適正化することで、4輪でしっかりと路面を蹴り出せるようにトラクションをかけられるようになる。



適正なキャンバーセッティングのためにフロントにはトップシークレットのスーパーアッパーアームをセット。純正アームでもキャンバー調整は可能だが、このアイテムを使うことで調整幅をグンと広げることができるようになる。



サーキットを走るならブレーキはビッグローター化が絶対のオススメ。写真のエンドレスのブレーキキットだけでなくRH9からは純正交換タイプのオリジナルΦ390ローターもラインアップされており、こちらも人気のアイテムだ。



ムやタービンはTD06SH-25Gツインを組みこんで最高出力は1000psオーバー、トルクも110kgmにまで引き上げられている。このパワーに対応させるため、ミッションは2速6速にNEKOのドグタイプギアを組み合わせ、クラッチもHKSの強化タイプをセットアップしているという。

さらに、安定して周回できるよう

にDCクーラーもセットし、サーキットでも安心して連続走行ができるように仕上げられているのだ。

「今後さらにタイムアップを狙としても、パワー的には今の1000psオーバーで十分。それどころかタービンを交換して、もう少し低回転域からパワー＆トルクが立ち上がるように仕上げるのもアリだと想います。全域での扱いやすさを向上すればまだまだ速くなる余地がありますし、ストリート志向のユーザーにオススメできるメニューになりますね」という竹尾さん。

ウイングタケオでは長年かけて作り上げたR35から得た豊富なノウハウをユーザーへフィードバックすることにより、乗りやすく速い理想のR35を実現できるのだ。

SHOP DATA

ウイングタケオ

三重県三重郡川越町高松86-1

☎059-363-2104

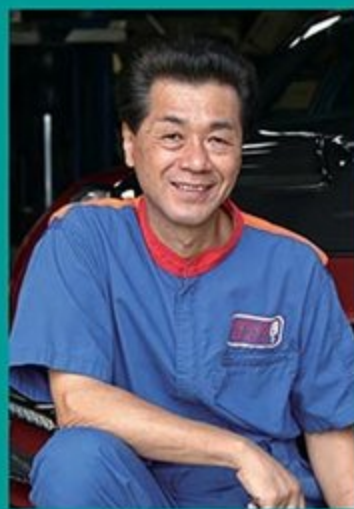
<https://www.wing-takeo.com/>

営業時間：10:00~20:00

定休日：火曜日／第二水曜日

ウイングタケオ 竹尾さん

「エンジンのフルチューンなどハードなメニューだけでなく、R35を楽しむなら足まわりなどの基本をキッチリ抑えることが重要です。デモカーで得たノウハウをフィードバックすることで、より扱いやすく楽しめるR35に仕上がりますよ」



札幌の老舗として数多くのチューニングファンから支持を集めているクルーズ。古くからエンジンチューニングに定評があり、800psオーバーのR34GT-R(RB26改2・8)をサーキットはもちろん、街乗りで使えるように仕上げている。そんな王道チューニングに加え、雪国ならではのスパイスを持った極寒の地でも楽しめるチューニングカーライフを提案し続けていることでも有名だ。

クルーズに通うユーザーは10年や20年以上のお付き合いという人も多く、彼らはクルマを乗り換えてもチューニングやメンテナンスはクルーズにオマカセの場合がほとんど。さらに言えばクルーズではベース車探しも得意としており、乗り換える際もクルーズと相談しながら話しを進めていくことも少なくないという。

Photo/Report: 加茂 新

実際にバラしてみた経験から抜群にクランクメタルへのダメージが少ないと推奨するのがロイヤルパープルのオイル。エンジンオイルだけでなく、ミッション用も各種取りそろえている。GR6ミッションにはオイル添加剤のSOD-1Plusの追加も推奨。内部を洗浄しつつ、オイルの油膜を強化する効果があるそうだ。



オリジナルサスの「ピンクシュタイン」は国産有名メーカーをベースとしたクオリティの高さが魅力の完全オリジナル。全長調整式でオーダー時には自由にバネレートが選択可能。R35用はダンブトロニック対応のストリートタイプ、サーキットメインにするならダンブトロニックなしモデルがオススメとのこと。価格はダンブトロニックなしモデルで32万6000円(税別)。ダンブトロニック付きモデルは要問い合わせ。

Improve craft CRUISE

クルーズ

Special
Shop
Report





11年式のブーストアップ仕様のユーザーカー。日常のメンテナンスをメインに、ブーストアップでパワーアップ。タイヤ&ホイールは人気のアドバンをチョイスしている。「ハードチューニングなイメージが強いと言われていますが、こういった普通の街乗りを楽しむ方のクルマもたくさん手掛けているんですよ」という。



ールを提供している会社として有名。当店でエンジン組んだり、ECUを書き換えたり、さらにはタービン交換や排気量アップなどのハードなチューニングを行います。ネコ・コーポレーションさんに施工してもらったほうがユーザーメリットが大きい場合はネコ・コーポレーションに車両を送ることもあります。隠すことではなく、そういった関係をネコ・コーポレーションさんと築けているというのも当社のウリのひとつと言えらると思いますよ」と吉川さん。

イスをしてくれるクルーズ。それはハイド系アイテムだけでなく、耐久性に大きな影響を与える油脂類に関しても同じで、エンジンオイルはエンジン内部のダメージの少なさをからロイヤルパープルを推奨しているそう。さらに、大切な愛車を守るボディコーティングは雪の飛びやすさや、イオンデポジットの付きにくさからリキッドガラスコートを選び、施工後もリーズナブルな価格でメンテナンスを行うことができます。

そして、サーキットを楽しむ人々には年に2回十勝ジュニアコースで走行会を開催し、走る楽しさも提供。このようにさまざまなチューニングカーとの付き合い方を提案してくれる、それがクルーズなのだ。



14年式のブーストアップ仕様がこちら。パイピングを交換し、排気系はHKSのマフラーで仕上げる。高年式なら大掛かりなメンテナンスなしでも楽しめるが、車両価格が高値安定なので、初期の個体をメンテナンスして乗ってもトータルのコストはそれほど変わらないという。



シンプルなルックスながら、なんとマシンはHKS 4.30キットで排気量アップし、GT1000キット組み込んだモンスター。ノーマル然とした外観にホイールはレイズTE37 ULTRA、タイヤはポテンザRE-71Rを合わせる。



ベース車選びからチューニング&メンテまで GT-Rの楽しさをトータルでサポート!



SHOP DATA

クルーズ

● ● ● ● ●

北海道札幌市西区発寒
10条2-8-10 千田ビル1F

☎011-664-1757

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

営業時間：9:00~19:00

定休日：第2火曜日



R35の高性能を維持するには 的確かつハイレベルな整備が重要



R35を完全にメンテナンスするには数多くの設備が必要となる。緑整備センターでは最新のダイノバックや超高精度なアライメントテスターなどを備え、エンジンオーバーホールの際は温度管理された専用クリーンルームで丁寧に組み上げられる。



アラゴスタをベースとしたオリジナル車高調。このほかにも予算や走るステージに合わせ、オリジナルセッティングのNITRON FORCEなどもいくつかモデルをラインアップ。

R35に限らずクルマの性能を維持するためには整備が肝心だという内永代表。その言葉通り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」にこだわり続けているのが緑整備センターなのだ。

各部をすべてシッカリと整備する



Special
Shop
Report

Photo: 堤 晋一

ことがベストだが、そんな中でもより一層の注意が必要なのがブレーキ。R35は車重がヘビー級である上に、車速の出るため純正ブレーキに余裕がある設計とは言い難い。ストリートはともかくサーキットではなおさらで数周でフェードに陥ることもあるし、高熱でローターにヘアカラックが入るケースも多いのである。

そこで、注目したいのが緑整備センターでもオススメしているというオーストラリアdba社のブレーキローター。このローターは純正ベルハウジングを流用することでコストを抑えつつ、確実なポテンシャルアップが図れるというから見逃せないだろう。

「冷却のためにピンホールタイプを採用する純正ローターは、冷える部分と冷えない部分の温度差が大きくてヘアカラックが発生しがちです。また、摩耗が均一になりにくいという問題もありますね」という内永代表。それに対して独自形状のスリットを刻み込んだdbaローターはそうした問題を解消するだけでなく、内部のフィン構造にまで配慮。カンガルーの足跡風の支柱を組み込む「カンガルーボウ」を採用することで、優れた冷却性と耐久性を確保している。また、素材についてもカーボン成分を多く含む鋳鉄を採用するなどして、高熱に対するキャパシティを向上させているというのだ。

整備の達人が太鼓判を押す逸品ローター。ブレーキに不安を感じているユーザーは、スポーツパッドと併せて導入してみてもいいだろうか？



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



前期型はフロント&リヤともに380φ、2010年式以降のモデルではフロント390φ、リヤ380φとなっている。純正ローターは非常に高価で6~7万円するが、dbaローターはそれを下回る価格設定。これには「消耗品だから気軽に交換して欲しい」という内永代表の思いも込められている。

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用はフロント388φ、リヤ380φで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。



MIDORI SEIBI CENTER

緑整備センター



緑整備センターのノウハウがぎゅっと詰まったECU。純正イモビや盗難防止がそのまま使えるのもウリだ。もちろん、現車合わせセッティングにも対応する。



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。」



SHOP DATA

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、第1火曜、

祝日、イベント開催日





The Recommend
WHEELS

WAYS VOLK RACING TE37 ultra TRACK EDITION II

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

PHOTO: 稲田浩章

新作塗料のプラストブラックを採用し、精悍なイメージに仕上げたTE37ウルトラトラックエディションII。レッドアルマイトが施されたニューWAYSロゴ入りのエアバルブがワンポイントとして効いている。



VOLK RACING TE37 ultra TRACK EDITION II

INCH	SIZE	FACE	INSET	HOLE	P.C.D.	DRILL	BORE (mm)	PRICE BCカラー
19	8 1/2J	FACE-1	35(34) 45(36)	5	114.3	φ29-φ15	φ73.1	¥97,000+税
	9 1/2J	FACE-2	35(32) 44(37)					¥99,000+税
		FACE-3	22(46)					¥101,000+税
	10 1/2J	FACE-4	12(42) 22(45)					¥116,000+税
20	9 1/2J	FACE-1	45(30)	5	114.3	φ29-φ15	φ73.1	¥118,000+税
	10J	FACE-2	41(32)					¥120,000+税
		FACE-3	30(25)					¥122,000+税
	10 1/2J	FACE-4	25(31)					¥126,000+税
	11J		15(34) 0(49)					
	12J		20(41)					

※INSETの()内はハブクリアランス/mm
※上記サイズ表は国産車用ラインアップ
※カラー: プラストブラック(BC)

- 1 ステッカーでは表現不可能な立体的質感をもたらすボルクレーシングのマシニング文字。解析技術だけでなく、加工技術においても常に最新ノウハウを採り込んでのブラッシュアップを図る。また、ストリートユーザーのニーズに答えるためにセンターキャップも装着可能となった。
- 2 フランジ部分のロゴやラインもマシニングで精密に刻まれる。等間隔で引かれていく2本ラインはトラックエディションシリーズのみに与えられたエボリューションモデルの象徴だ。
- 3 スポークサイドへ施していたトラックエディションのマシニングに加え、センター付近にさらなるマシニング加工を重ねた。追加加工を行ったことで生じたラインのスムージングは可能だったが、進化の証としてアクセントとして残されたという。
- 4 強度・剛性へ影響を及ぼすことなく軽量化するためには、やはりモータースポーツで培った最新の解析技術が欠かせない。センターバートやスポーク裏といった見えにくい部分も含め、常に進化の糸口を探し続けているのだ。

1996年のデビュー以来、数あるボルクレーシングのラインアップ中においても、ひととき輝きを放ち続けているのがTE37シリーズ。強度・剛性・軽さを同時に満たすことができる応力分散に優れたレイズ独自の6スポークデザインを受け継ぎつつ、常に進化への糸口を探ってブラッシュアップし続けてきた伝統のブランドである。

そんなTE37シリーズの中でも、ボルク史上最強と称されたのがR35をはじめとして世界に名だたるハイパフォーマンスカーへ向けてリリースされた「TE37ウルトラ」であり、その性能にさらなる進化をもたらした



史上最強の1本に注ぎ込まれたのは レーシングホイール直系のテクノロジー



PHOENIX's POWER

☎0776-67-2980(福井店)
☎0774-48-1157(京都店)
<http://www.phoenixs.co.jp/phoenixs/mein.htm>

『常に性能を追い求める姿勢がレイズでありTE37シリーズなんだろうけど、たまにはこんな遊びゴコロを持っても良いんじゃないかな?』と思って特別にお願いしたのがこのホワイトバージョン。中身はフルチューンだけど、ド派手なボディカラーにガルウイング装備というこのマシンのイメージにピッタリだと思う。こんな個性的なマシンメイクも得意なので、興味のあるひとは気軽に相談して下さいね』とは、今回の撮影にご協力頂いたガレージ福井の横山代表。

「トラックエディション」だった。特に「トラックエディション」では、TE37ウルトラの性能に満足することなく、セクターまわりの簡素化やサイドマシニングによる駄肉処理を実施することで軽量化を果たしてきた。その衝撃は記憶に新しいところである。しかし、そんな史上最強をさらに越えたのが、今回ここで紹介する「TE37ウルトラトラックエディションII」だ。

をより高めることに成功したというから驚きた。この60グラムという数値は決して大きくないと感じるかもしれないが、それは大きな間違いだと断言できる。なぜなら、ついにチューニングカー用ホイールもレーシングカーと同じようにグラム単位の領域までせめぎ合う時代へと突入したことを表しているからだ。もはや、チューニングカーの求めるスペックはレーシングカーのそれと肩を並べる時代なのである。ハイパフォーマンスカーの足もとを支えるにふさわしい、新たなボルク史上最強モデルの誕生。コンマ1秒の削ぎ落としに燃えるアタックユーザーはもちろん、スポーツホイールの中のスポーツホイールを求めるストリートユーザーにとっても、TE37ウルトラトラックエディションIIは見逃せない存在といえるだろう。

KansaiサービスのR35は、フロントフェンダーをワイド化。ホイールサイズは前後とも11J×20+5で、これにアドバンA052の285/35を組み合わせる。カラーはマシニング&レーシングハイパーブラックだ。

The Recommend
WHEELS

YOKOHAMA WHEEL ADVAN Racing R6

YFC ☎03-3431-9981 <http://www.yokohamawheel.jp>

PHOTO : 平野 陽
REPORT : 石川大輔



R35 GT-Rほどホイールに真の性能を要求するスポーツモデルは世界中を見回してもそれほど多くはないだろう。車重1.7tに達する重量級ボディ。そしてブーストアップでも600psを超えるパフォーマンス。そこから繰り出される加速力は、ただひたすら強烈だ。

それゆえ足もとにかかる負荷の大きさは計り知れないものがある。だからこそ、全幅の信頼を寄せられるホイールを履くのは絶対条件。日本を代表するトップチューナーがこぞアドバンレーシングを選ぶ理由も頷ける。

ここで注目したいのはSEMAショーでお披露目され、今年の東京オートサロンでも大きな話題を呼んだ『アドバンレーシングR6』。スポーツホイールに求められる強度や剛性、軽さといった要素を高次元で達成すべく、金型鍛造にて仕上げられたヨコハマホイールの最新作だ。

その真骨頂といえるのは、ディープ感を強調するステップリムだ。奥行きのあるリムから一気に立ち上げられた湾曲したスポークデザイン、そして大きなえぐりを入れたスポークのサイドカットにより、かつてない躍動感を生み出した。

美しいコンケイブを描きながらスポークが広がったそのフォルムは新鮮でありつつも、どこか懐かしささえ感じさせる。じつはR6のスポークは決して長くはないのだが、ステップリムとの一体感が抜群なこともあってか、サイズ以上に大口徑に見える。スタンダードな6スポークデザインながらこれだけの迫力を備えてきたのに脱帽だ。

その造形は、比類なき高性能への要求から生み出されたもの。湾曲したスポークは巨大なブレーキキャリパーを飲み込むため。そしてディープなリムはより太いタイヤを外側にオフセットさせて履くための必然である。まさに頂点を極めるべく生み



ADVAN Racing R6

INCH	SIZE	P.C.D	HOLE	INSET	RIM	BORE	PRICE (without tax)
20	10.0J	114.3	5	45	M	73φ	¥106,000
	10.5J			35	S		¥108,000
	11.0J			24	E		¥110,000
	11.5J			15	E		¥110,000
	12.0J			5	E		¥114,000

※マシニング&レーシングハイパーブラックとマシニング&ブラックコーティッドグラファイトは+5000円となります。

軽さと剛性を両立する金型鍛造モデル



1 金型鍛造により生み出されるR6。スポークの立ち上げ方や湾曲の付け方など、試行錯誤を繰り返し、ようやく理想の造形に仕上がったという。スポークに刻んだロゴは切削仕上げとするなど、細部までこだわりを凝縮する。

2 スポーク側面には大きなえぐりを入れたアドバンスайдカットが施される。スポークの間まで途切れずえぐることで、軽量化を達成しつつ、より立体感のある造形に仕上げられている。

3 リムの深さはスタンダード、ミディアム、エキストラの3タイプ。切削リムは質感を高めるべくブラッシュ加工を施す。またキャンデレッドは2コート仕上げとし、深みのある色合いを表現した。

4 巨大なキャリバーとの干渉を防ぐべく、スポークは大きく湾曲し形状になっている。十分な剛性を確保しつつ、スポーク裏側にはぐりをいれるなど、軽量化も抜かりはない。



頂点を極めるべく生み出された 躍動感に溢れるコンケイブデザイン

出されたといってもいい。
日本を代表するフラッグシップス
ポーツカー、R35 GT-Rの足もとを
飾るのに相応しい逸品といえる。



Hyper Rev News “Complete CAR”

クールレーシング

KUHL RACING

Photo/Report : 渡辺大輔



クールレーシング
コンプリートカー

R35コンプリートカー(ピュアエディション) 619万円~

SPECIFICATIONS

フロントディフューザー	9万9000円~
サイドステップ	9万9000円~
サイドステップディフューザー	7万9000円~
リアフローティングディフューザー	9万9000円~
リアアッパーディフューザー	6万9000円~
リアセンターダクトディフューザー	6万9000円~
2017ルックフロントバンパー	14万9000円~
フロアパネル	4万9000円~
2017ルックリアバンパー	16万9000円~
フロントグリル ※純正部品	6万2300円
デイルイト(左右セット) ※純正部品	7万2000円
デイルイトガーニッシュ ※純正部品	1万円
オイルクーラーダクト ※純正部品	7000円
バックフォグ ※純正部品	3万6000円
バンパーホールカバー ※純正部品	1080円
3点セット (フロントディフューザー/サイドステップ/ リアフローティングディフューザー)	28万9000円



MY17ルックに変更されたバンパーには立体感を強調するフロントディフューザーをセット。さらにフロントグリルやデイルイトといったアクセサリもコンプリートカーには含まれている。



通常のサイドステップに加えサイドステップディフューザーもプラスすることでシャープなボトムラインを作り上げている。ボディパーツには奥行き感を求めるクールレーシングのこだわりポイント。



MY17ルックのリアバンパーにフローティングディフューザーやアッパーディフューザーなどを加えることで、スポーティさを増したリアビューはKUHL R35の魅力伝える最大のフォルムだ。



コンプリートカーには車高調に加えオリジナルブランドのヴェルズホイールもセットされる。推奨サイズの装着が基本となるが、デザインはメッシュやスポークなどを選ぶ

憧れのフォルムを実現するエアロカスタム コンプリートカーという選択肢がアツい!

2007年の登場以来、日本最高峰のスポーツクーペとして注目を浴びているR35。最高峰モデルらしく年々進化を遂げたスペックに加え、その新車ブライスは右肩上がりに急上昇。そのため、近年は中古市場でもコンディショニングの良いモデルは価格帯が上昇傾向にあるといわれている。2020年モデルが登場した現在、R35を手に入れるラストチャンスというところもあり、その傾向はさらに加速しているというのだ。

そんなプレミアムなR35でも、自分好みにカスタム&チューニングを施して乗りたいという人は少なくない。しかし中古車を購入しても、予算によってはその先のチューニングはなかなか進めることは難しい。そんな迷えるR35ファンにとって嬉しいプログラムがクールレーシングのコンプリートカーだ。

東京オートサロンをはじめ、世界各国のカスタムカーショーで最優秀賞を総ナメにするクールレーシング。そのデザインセンスはもちろん、GT-Rのポテンシャルを底上げする空力ボディはすでに多くのファンが憧れる存在ともいえるだろう。そんなクールレーシングが提供するコンプリートカーは、あらかじめオリジナルパーツが装着される超お得な仕様ののだ。もちろんベースにもこだわり、08モデル以降で走行距離も短いものを基本にピックアップ。価格上昇が激しいR35にも関わらず、ワンプ라이スタート(ピュアエディション)の

場合)という太っ腹な値つけ。リーズナブルに憧れのR35を、それもいきなりエアロカスタムの状態で手に入る優越感は、カスタム派にとって最高の選択肢となり得る。

また、コンプリートカーをそのまま乗るだけでなく、こだわりのカスタムワークをプラスすることも可能。例えばエアサスのセットアップやホイールの変更、さらに世界的に評価が高いクールレーシングのペイント部門「ローハン」によるカスタムペイントの施工など、理想を形にしてくれるサービスプログラムも満載。憧れのR35だからこそ、理想に近づきたいというオーナーにとっては必見というわけだ。

クールレーシング名古屋

住所: 愛知県名古屋市緑区大根山2-503
電話: 052-693-9805
営業時間: 10:00~19:00
定休日: 水曜日
http://kuhl-japan.com

最近では中古車市場でもコンディショニングの良いR35は数少なくなってきました。さらに価格も高騰しはじめていますから、R35を手に入れるなら今がラストチャンスかもしれません。だからこそ、クールレーシングではR35に乗りたという人を全力でサポートできる体制を整えて、理想のR35を提供できるように努力しています。



KUHL RACING名古屋
秋廣さん



さらに自分らしさを求める カスタムオーダーも受け付け中!



ペイントワークは常に最新技法を研究しているクールレーシングのペイント部門「ローハン」によって仕上げられる。グラインダータウやウォーターペイント、エンレーピングなど好みに応じたスタイリングを作り上げてくれる。



20インチが装着されるホイールは21インチなどサイズアップもOK。深リムのセットアップなども、カスタムに精通した職人によって理想通りのフィッティングを実現。



可変バルブ採用によってアイドリングから高速でのフルスロットルまで、シチュエーションに合わせたR35のサウンドが楽しめるオリジナルマフラーもこだわりの逸品。ヒートブルーで彩られたテールパイプもR35らしいスポーティさを演出。



オプションのスワンネックGTウイングは単体パーツとしても人気のアイテム。パーツの変更などにも対応してくれるという。ディテールまで思い通りのR35を作り上げられるのだ。



通常のコンプリートカーでは車高調でのセットアップではあるが、エアフォース製のエアサスに変更することも可能。ブラケットから専用設計されたアイテムのため、低さを求めつつも安定した走行性能も犠牲にしない優れもの。

東京オートサロン2020を飾る 最新エアロが間もなくデビュー!

現在クールレーシングが製作しているのは今年の東京オートサロンで発表された通りのニューエアロ。スタンダードボディキットとワイドボディキットを手がけた経験を活かした、よりスポーティなフォルムはR35の持つ新たな魅力を引き出してくれるはずだ。



美しさと機能の競演 最新エアロスタイル

Photo: 藤井元輔
Report: 川崎英俊

圧倒的な高機能・高精度を誇る製品で、日本はもちろん世界中に多くのファンをもつバリス。"エアロはドレスアップパーツではなくチューニングパーツ"という一貫したコンセプトのもと、クルマの機能を損なうことなく、カッコよくて速い機能美を追求し続けている。

そんなバリスのR35 GT-R用としては、強烈な個性を放つタイムアタック用の「神風」がまず思い浮かぶが、今年新たにラインアップに加わったのが、ストリート向けのハイエンドエアロシリーズとして展開する「MAGNUM OPUS(マグナムオーパス)」。「高級ホテルにも乗り付けられる大人のスポーツカー」をコンセプトに、R35の個性を際立たせている。

なんと、いつもと違う注目の仕上がりだ。リミテッドエディションとして設定される「チョップドカーボン」がその秘密で、次世代のカーボン製法として注目されているもの。従来タイプが長繊維と呼ばれる織物状のカーボンシートを使うのに対し、チョップドカーボンでは短繊維と呼ばれる細かく切断されたカーボン繊維を使用。成形工程が難しい反面、従来タイプより高剛性が得られるのだという。

一般的にはフォージドカーボンと呼ばれるもので、ランボルギーニのセストエレメントが内外装、ボディのすべてに採用しているのがこれ。国内のアフターマーケットパーツとしては初採用となるものです」と、バリスの矢萩さんは説明してくれた。

R35用マグナムオーパスは、フロントバンパー、フロントフェンダー、サイドスカート、リアバンパー、リアフェンダー、リアウイング、カナード、クーリングボンネットフード、トランクフード、ボンネットで構成。フロントヘビーなR35に合わせてダウンフォース量を決定しているほか、エンジンレイアウトに合わせてダクトを配置。各セクションを2ピース構造とすることで万一の補修を考慮するなど、細部に至るまでユーザーへの配慮が行き届いている点にも注目したい。



MY17純正バンパーのベースラインを生かしつつ、ボトム部のポリウムアップで迫力を獲得したフロントバンパー。クーリングパネルも装着して機能性も両立。前期、中期型にも装着可能だ。



大理石のようなチョップドカーボンの特徴が際立つクーリングボンネット。ダクト類は完全車種別設定で、VR38エンジンと補器類の位置に合わせて最大の効果が得られるデザインとなっている。

バリス VARIS MUGNUM OPUS R35GT-R MY17 2019Ver. (CHOPPED CARBON LIMITED EDITION)

MAGNUM OPUS R35 GT-R 2019Ver. (Limited Edition)
フルキット(チョップドカーボンバージョン) 350万円

※キット構成
フロントバンパー/フロントフェンダー/サイドスカート/リアバンパー/リアフェンダー/リアウイング/カナード/クーリングボンネットフード/トランクフード

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

3Kカーボンバージョンもリリース間近!

チョップドカーボン仕様が先行リリースとなったR35用マグナムオーパスだが、いよいよ3Kカーボン仕様のリリースが決定。最終的なフィッティング確認作業がおこなわれていた。またバリスでは2020年に向けての新製品開発もスタートし、R35用にはサーキット向けの「VARIS」エディションを開発予定という。マグナムオーパスと互換性をもたせ、ピース交換で着せ替えが可能(!?)という画期的なものになるというから楽しみだ。



フロントフェンダーは片側25mmのワイド設定。リアフェンダーはトリムを追加。撮影車装着のホイールはレイズTE37ウルトラトラックエディションII(FR11J×20)で、タイヤは前後285サイズのRE-71Rだ。

カーボンの概念を覆す新製法を採用した 選ばれし大人のためのプレミアムバージョン



リアバンパーは本体、アンダースカート、アンダーパネルの3ピースで構成。個性的なデザインのマフラーはワンオフ品だ。チョップドカーボンリミテッドエディションには、シリアルナンバー入り専用プレートが付属する。



ストリートで違和感のないサイズとデザインを採用しながら、フロントバンパースポイラーとの空力バランスを考慮したリヤウイング。4ピース構造でR35全モデルに対応。キットにはトランクフードも含まれる。



立体的な造形で、フロントからリヤにかけて一体感のあるラインを演出するサイドスカートVer.2。スカート本体とアンダーボードの2ピース構造なので、万一の際の補修にもパーツ毎の交換が可能だ。

PICK UP NEWS HYPER REV 注目 チューニングアイテム!



制御方式の異なる2タイプのアクティブサス



TYPE-SA ACE

純正のダンブトロニック機構をキャンセルし、専用のGセンサーユニットとコントローラーで制御する方式のACE。カラー液晶のタッチパネルを採用したコントローラーにより、前後の減衰力とピッチングスピード、ロールスピードがそれぞれ5段階で調整可能。走行ステージに合わせた5つのメモリー機能も搭載している。



TYPE-SA DSC (仮)

純正のモード切替スイッチが使えるプラグインタイプながら、ダンブトロニックの制御ユニットに専用の基盤を装着することでPnP以上のワイドな減衰力調整が可能になるのがDSC (仮)。車両全体に配置された11種類のセンサーをフルに生かせるのがメリットで、PCを接続すればプロチューナーの要望にも対応できる細かなセッティングも可能となる。



アラゴスタでは新製品のリリースに先駆けて、実走行テストを行っている。現場には仕様変更ができる機材を搭載したサービスカーも持ち込まれ、どんどんセッティングが煮詰められていく。



Aragosta TYPE-SA ACE/DSC (仮)

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

Photo：金子信敏
Report：川崎英俊

R35GT-Rの走りをさらに磨き上げる 次世代の電子制御式フルタップ車高調を開発中!!

リニア、スムーズネス、トラクションアビリティという、サスペンションに求められる基本性能を高次元で実現し、多くのドライバーから支持を集めているプレミアムサスペンションブランドのアラゴスタ。R35GT-R用としては、これまでに3タイプの車高調整式サスペンションキットをリリースしている。

スポーツ仕様のタイプSとサブタンクを装備するスーパースポーツ仕様のタイプSS (2ウェイ、3ウェイ) は、どちらもオーソドックスな手動式減衰力調整タイプ。そしてR35専用のタイプSA PnP (以下PnP) は、純正のダンブトロニック機構をそのまま生かせる減衰力電子制御式となっている。

このように現状のラインアップでもストリートから本格的なサーキット走行まで幅広いステー

ジをカバーしているが、さらに高みを目指した開発は休むことなく続いている。今回本誌が立ち会いを許されたのは、PnPで切り拓いた電子制御の可能性をさらに進めた、2タイプの次世代アクティブサスペンションのテストだった。

まず紹介したいのは“ACE”と呼ばれるタイプ。こちらは純正のダンブトロニックシステムは使用せず、Gセンサー内蔵の専用コントローラーにより減衰力とピッチング速度、ロール速度を細かくセッティングできるのが特徴。

そしてもうひとつがDSC (仮) と呼ばれるタイプ。こちらは純正のモードスイッチを使用するが、ダンブトロニック制御ユニットの基盤交換により、現行のPnPより減衰力調整幅を大きく設定できるのが特徴。PC接続によるリセッティング

にも対応し、プロチューナーが求める細かなセッティングも可能にしているのだ。

もちろん制御方式だけでなく、性能の要となるダンパーユニット内もしっかり見直しがおこなわれていて、ピストン形状などには専用タイプを採用。電磁モーターで駆動する独自のニードル方式の減衰力調整システムもさらに磨きかけられて、1/1000秒単位の可変速度を実現しているというからスゴイ。

となれば「すぐに欲しい!」という声が聞こえてきそうだが、残念ながらリリース時期はまだ未定。今後さらに開発を進めていきながら、ACEとDSC (仮) のどちらかをR35用に設定していきたいというから、今後もアラゴスタの動向からは目が離せないだろう。



Driver'sコメント 山田英二

『純正ダンブトロニックを生かしたタイプSA PnPも画期的だったけど、今回はそれ以上のスポーツ性能を狙った次世代型のアクティブサスをテストしてみた。専用コントローラーをもつACEは、レース用の4ウェイダンパーのような細かいセッティングが可能なのが驚き。それに比べると純正セレクトを生かせるDSCはモード毎の減衰調整幅が少なめだったけど、これはセッティングソフトの問題で解決可能だという。リリースまでにはまだ煮詰めも必要だけど、どちらもスポーツサスの可能性を感じさせる期待のアイテムだと思うよ』



rana(ラーナ)スプリングは、高張力バネ鋼を冷間製法することで、耐へたり性能を大幅に向上。超リニアな特性が、ダンパー性能を最大限引き出すことに貢献。R35用はフロント16kg/mm、リア10kg/mmの設定だ。



アウターケースは防錆、耐衝撃、耐久性がバツグンの高品位カチオン電着塗装を実施。R35用のフロントロウフォークには、ハイパワーを想定して専用の鋳造品を採用するなど徹底的なこだわりをみせる。



走りのポテンシャルとストリートでの快適性を両立させるのが、ショックのアップに装着するエアリフターのアラゴスタCUP。前輪のみアップする2CUP(74万円)と前後輪をアップする4CUP(94万円)を設定。



TYPE-SA PnP 価格：46万5000円～

1/1000秒単位の可変速度にこだわった専用設計により、路面状況や車両姿勢に応じたアクティブ制御を実現する電磁バルブ内蔵の電子制御サスペンション。R35専用のPnPはプラグイン接続の手軽さで、純正モードスイッチによるアラゴスタフィーリングを満喫できる。



1/1000秒という反応速度を実現するのがアラゴスタ独自のバルブ機構。シャフト内部に電磁モーターで駆動するニードルバルブが組み込まれているのだ。純正のスライドバルブ方式よりも、安定した減衰調整が可能だ。



サスペンションの正確な作動をもたらすピロボール式のアッパーマウントは、アッパーシートを分割することで角度変化にもスムーズに対応。快適性の高いラバーアッパーマウントタイプもラインアップしている。

トップライン プロダクト 岩淵さん

『オランダ本国のコア技術を生かして、日本の環境に合わせた独自のセッティングを施しています。今はコンピュータだけでサスペンションも設計できる時代ですが、クルマを走らせるのは人間。だからリリース前に必ず走行テストをしているのも、アラゴスタの特徴のひとつです』



CLUB RH9

FULL TITANIUM MUFFLER

フルチタンマフラー

Photo: 吉見幸夫 / CLUB RH9



十分な容量を持つ4つのサイレンサーも美しい仕上がり。確実なヌケを確保しつつ音量・音質はキッチリコントロールされている。



φ130×4のテールエンドも美しい仕上がり。チタンのヒートブルーカラーにレーザー刻印されたRH9ロゴが高級感あるルックスを演出してくれる。



加工が難しいチタン材を使っているにもかかわらず、美しい取り回しを見せてくれるパイピング処理は目に見事。性能はもちろん、クオリティにも拘っている。

究極の排気効率によって
1000psオーバーにも対応!

φ100フルチタンマフラー

Y字センターパイプ: φ90×2 → φ100

中間/テール: φ100 → φ60.5×4

フィニッシャー: φ130×4 (RH9ロゴ入り)

価格: 69万8000円(税別)

φ100タイプはφ90×2のY字パイプも付属するハイチューン対応モデル。低排圧設計となっているので、大型タービンへの交換も問題なし。



CLUB RH9加盟店リスト(2019年7月現在)

ショップ名	住所	電話番号	URL	ショップ名	住所	電話番号	URL
ガレージライズアップ	北海道札幌市北区篠路町上篠路12	011-775-1155	http://www.garage-riseup.co.jp	フェニックスパワー 福井店	福井県坂井市丸岡町朝陽2-317	0776-67-2980	http://www.phoenixs.co.jp/phoenixs/
ガレージGフォース 青森店	青森県青森市大字野木字野尻37-699	017-762-3456	http://www.gf-eng.co.jp	フェニックスパワー 京都店	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/phoenixs/
プロショップ スクリーン	宮城県仙台市青葉区9丁目1-17	022-348-3761	http://www.screen-powers.net	ガレージ デュヴァン	岐阜県安八郡安八町南條1288-1	0584-63-1075	http://www.dyuvan.com
ツーシステム	秋田県大仙市大曲字以与谷地93	0187-66-1696	http://www.twosystem.com	アドバンス名東	愛知県名古屋市中区山崎5-29	052-796-0271	http://www.bea.hi-ho.ne.jp/avance
レーシングファクトリー アウトバーン	茨城県石岡市柿岡1928	0299-44-1665	http://auto-bahn.biz	ガレージ八幡 Portwest店	愛知県弥富市稲荷1-97-1	0567-68-6635	http://street-special.com
アートテック花塚	栃木県那須塩原市上厚崎324-8	0287-62-3218	http://at-hanatsuka.co.jp	Street Specialガレージ八幡 半田店	愛知県半田市上浜町10-20	0569-26-1660	http://street-special.com
カーステーション マルシェ	群馬県前橋市亀里町1224	027-265-6789	http://cs-marche.com	EMCエンジニアリング	愛知県刈谷市板倉町3-8-10	0566-24-3841	http://emc-eng.net
ジュンオートメカニック	埼玉県入間市狭山ヶ原字松原102-1	04-2934-5335	http://www.junauto.co.jp/mechanic	三重トップフェュエル	三重県松阪市中道町500-1	0598-56-5880	http://www.topfuel.info
ディーゲット	埼玉県行田市藤原町2-6-9	048-554-1345	http://www.t-get.com	ウイング・タケオ (REウイング)	三重県三重郡川越町高松86-1	059-363-2104	http://www.wing-takeo.com
HRD/ハラダエンジニアリング	埼玉県八潮市西袋428-1	048-927-1100	http://www.hrd.bz/	ガレージ伊藤	大阪府茨木市島3-3-20	072-637-8511	http://www.garage-ito.com
トップシークレット	千葉県千葉市花見川区三角町759-1	043-216-8808	http://topsecret-jpn.com	エンドレス	兵庫県神戸市西区岩岡町古殿南場960-8	078-969-2555	http://www.endless-r.co.jp
カーメイキングレヴュー	千葉県袖ヶ浦市長浦580-74	0438-60-3133	http://www.revyou.co.jp	ピットロードエム マシンファクトリー	兵庫県姫路市安富町安志912	0790-66-3359	http://www.pitroadm.com
ボーダーレーシング	東京都西多摩郡瑞穂町大字二本木807-1	042-557-7304	http://www.border-racing.com	ウエストスポーツ	広島県福山市新道町4-2-46	084-981-5061	http://www.waste.co.jp
ガレージGフォース 横浜店	神奈川県横浜市鶴見区獅子ヶ谷2-39-68	045-716-8013	http://www.gf-eng.co.jp	クォーターマイル	香川県丸亀市川西町南84-6	0877-57-2171	http://www.quartermile-r.com
RS PANTERA 佐藤商会	静岡県富士宮市北山5220-2	0544-58-4837	http://rspantera.com	グローバルオート	大阪府堺市美原区黒山166	072-363-6666	http://www.global-auto.ne.jp
サブライブ	富山県富山市手塚2-18-20	076-482-3751	http://www.sabulive.jp	車工房 ディザイド	福岡県行橋市二塚104-1	0930-24-2666	http://www.decide226.co.jp
TMワークス	石川県小松市長崎町1丁目101番地	0761-58-1038	http://tm-works.co.jp	リバーテック	福岡県筑紫郡那珂川町大字後野2-7-16	092-954-3040	http://rivertec.co.jp
デューク福井	福井県福井市花堂東1-2-11	0776-35-0860	http://www.duke-f.com	プライムガレージ	福岡県北九州市小倉南区葛原東3-3-5	093-473-2338	http://www.prime-garage.com
				プロショップ テイクワン	宮崎県都城市下長飯町376-13	0986-39-4810	http://www.takeone-web.co.jp

**可変消音バルブによって
静粛性と排気効率の良さを両立**

φ90フルチタンマフラーV3 [消音バルブ搭載モデル]

中間パイプ：φ90／テールパイプ：φ60.5×4
フィニッシャー：φ130×4 (RH9ロゴ入り)
価格：58万5000円(税別)

※年式により車検対応



各種信号によりバルブ開度を自動制御することでアイドリングから低速域は静粛性を優先しつつ、必要な領域では確実なヌケを確保。コックピット内のスイッチによってバルブを任意に開くことも可能だ。

**キャタライザーレス化で
ポテンシャルを最大限引き出す**

φ90マフラー専用 チタンY字パイプ

Y字パイプ：φ80×2
センターパイプ：φ90
価格：14万8000円(税別)

φ90マフラー専用のオプションパーツとなるY字パイプは差し込み式の3ピース構造。φ90マフラーは900psくらいまでをターゲットにしているというが、横山さんによるとφ90マフラーにこのY字パイプを組み合わせで960psをマークした実績もあるという。



**ブーストアップから
タービン交換まで余裕でOK!**

φ90フルチタンマフラー [スタンダードモデル]

中間パイプ：φ90
テールパイプ：φ60.5×4
フィニッシャー：φ130×4 (RH9ロゴ入り)
価格：31万5000円(税別)

※年式により車検対応



メインパイプから各サイレンサーへの分岐部分も極限まで抵抗をなくすために凝った作りとなっている。見えない部分までこだわりが詰まっている逸品だ。

R35の車格にマッチするテールエンドの美しさ。大径テールとなっているが、バンパー側への加工などは必要ないとのこと。



パイピングレイアウトなどは排気干渉なども十分に考慮されているのは言うまでもないだろう。細かな部分にもクラブRH9メンバーのノウハウが活かされている。



プロショップのノウハウが詰まった逸品 超高品質・高性能マフラーでR35を磨け!

エンジン仕様や用途に合わせて 3タイプをラインアップ

クラブRH9とは、日本全国のチューニングプロショップによって構成されている技術集団。その前身から数えて20年以上の歴史を誇り、走行会イベントの開催やチューニング技術の向上を目指しての交流会や勉強会などの開催を行っていることでも知られている。

また、クラブRH9ではトップチューナーの持つノウハウを余すところなく注ぎ込んだオリジナルパーツも数多く開発しており、ここで紹介するマフラーもそのひとつ。軽量かつ耐久性に優れたフルチタンであると同時に、パイプ&サイレンサーレイアウトは排気効率を極限まで追求。R35を知り尽くした各チューナーの意見が注ぎ込まれた逸品となっているのだ。

ちなみに、このマフラーはエンジンスペックや

用途に合わせて選ぶことができる3タイプがラインアップされており、中心となるのがメインパイプ径をφ90のタイプだろう。こちらは第2触媒(Y字パイプ)後からリヤエンドまでという構成となっており、ノーマル触媒はもちろんのこと、各社からリリースされているスポーツ触媒と組み合わせることが可能。サーキット用途に限定すれば、オプションで用意されているチタンY字パイプで触媒をキャンセルすることもできる。

『このφ90タイプはブーストアップはもちろん、トラストなどのスポーツ触媒と組み合わせれば850～900ps辺りまで余裕で対応できる守備範囲の広いマフラーになっています。音質は乾いた心地よいもので音量も決して大きくないのですが、もしマンションの地下駐車場など音が響く場所に停めなくてはならないなどの事情がある方にはバルブ付きも用意しています。こちらはアクセル開度やブースト圧、エアフロ電圧などをモニターし

ていて、消音バルブをコントロール。アイドリングから低速域での静粛性を高めているのですが、バルブが開いている状態では通常モデルと全く同じ排気効率と、性能も一切犠牲にしていないのが自慢ですね』というのはクラブRH9代表のフェニックスパワー横山さんの弁。

さらに、この2種類に加えて1000psオーバーの究極チューンをもシッカリと支えてくれるφ100タイプもラインアップ。こちらは2ヶ月で5本程度しか生産されないプレミアム性も魅力のアイテムとなっているのだ。

ちなみに、これらのマフラーはすべて全国の37店舗のクラブRH9加盟店で購入することができ、当然ながら装着もお願いすることができる。国産最強スポーツマシンであるR35だけにマフラーも最高の品質/性能を持っているものを選びたい、そんなひとにとって最適なのがこのクラブRH9のフルチタンマフラーではないだろうか。

RH9代表 フェニックスパワー 横山さん

『RH9ショップのみんなでイロイロと話し合いながら、R35の性能をフルに引き出せるようにこだわって作ったマフラーです。パーツの購入から装着、セッティングなど全国のRH9ショップにお任せ下さい』



JEWEL HEAD LAMP NISSAN R35 GT-R

価格：オープンプライス 対応：R35(全年式)

Valenti

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



ヘッドライト&テールランプをフルLED化 まばゆいほどの輝きでGT-Rを美しく演出する!

R35オーナーから大きな注目を集めているのがジュエルヘッドランプ。後期型のテイストを取り入れながら純正では電球を使っていたウインカー部分を2段構成とし、LEDを上下で計6発埋め込むことでヴァレンティらしさをプラス。さらに、稲妻型のポジションランプの色味は純正よりも鮮烈なホワイト光を放ち、ライバルに大きな差をつけることができるのだ。

また、LEDヘッドランプに使用されているバルブは純正同等の明るさを実現している同時に、その熱対策としてヒートシンクを搭載することで高い耐久性を確保。その証拠に、Eマーク(欧州規格認証)を取得しており、日本の保安基準にも適合しているのだ。

装着は完全ボルトオンとなっており、純正レベ

ライザーを移植することができるので、機能がまったく損なわれないのもうれしい限りだろう。

オープン価格となっているが、編集部が調べたところ実勢価格は純正ヘッドライトの半額程度。かなり手軽なコストで憧れの後期룩ク+αを身近に楽しむことができるのだ。

そして、もうひとつ人気となっているのがジュエルテールランプシリーズの最上位となるRevoシリーズ。こちらも純正後期デザインを取り入れつつフルLEDとすることでスタイリッシュなリヤビューを構築してくれるアイテムとなっている。

このジュエルテールランプRevoは純正後期テールランプではバックランプやウインカーに電球を使用しているのに対し、全てに高輝度LEDを採用したフルLEDモデルとなっているのがヴァレ

ンティのこだわり。両側合計130発の高輝度LEDと4LEDライトバーの採用によって、きらめき感と明るさを格段にアップさせてくれる。

気になる装着方法は車両加工が一切必要のないカプラーオンでOK。保安基準にも適合しており、製品には1年間の保証も付帯しているというも見逃せないポイント。カラーはハーフレッド/クローム、ライトスモーク/クローム、クリア/クロームの3種類が用意されており、好みに合わせてチョイスすることができるようになっている。

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製品もラインアップ。ここで紹介したすべてのアイテムはR35の全年式に対応、R35を隅々まで美しく演出することが可能となっているのだ。



ハーフレッド/クローム



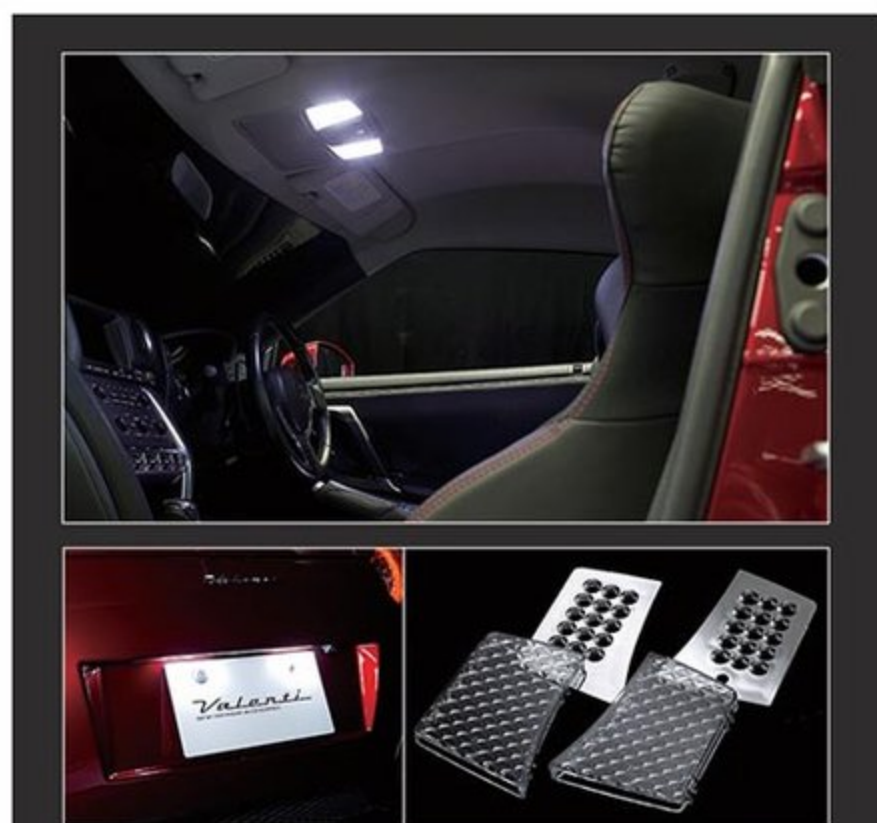
ライトスモーク/クローム



クリア/クローム

カラーバリエーション

カラーバリエーションは3色を設定。純正らしさを残しながらプレミアム性を引き上げられるハーフレッド/クローム、透明感の強さが個性となるクリア/クローム、そして適度にブラックアウトされたルックスが精悍さを強めるライトスモーク/クロームがラインアップされる。クリア/クロームは在庫限りで販売終了となるので、手に入れたいかたはお早めに!



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デートしたいというオーナーにとってはうれしいポイントだろう。



ブレーキランプ



スモールランプ



全点灯



バックランプ



ウインカーランプ

点灯イメージ

高輝度の高いSMDチップを使用し、なおかつオリジナルのリフレクターを採用しているため、明るさと拡散性は後期純正を圧倒する。また、純正ではLED化が見送られたウインカーとバックランプにもLEDが採用されているのは、大きなセールスポイントになる。

JEWEL LED TAIL LAMP REVO

価格：オープンプライス 対応：R35(全年式)





SPRINT FILTER

スプリントフィルター

P08 F1-85 純正交換タイプ

価格：8万5000円(税別) 品番：S1052S F1-85

☎ ガルーダ ☎042-736-2725

<http://www.garuda.jp/sprintfilter/index.html>

Photo：堤 晋一



レースマシン直系のエアフィルターが日本上陸 “戦う本物”のポテンシャルを速攻チェック!

交換するだけで吸入空気量が増大 リセッティングでパワーアップを狙え!

60年以上の歴史を誇るエアフィルターメーカーがイタリアのスプリントフィルター社。同社がリリースするすべての製品は高性能を徹底的に追求しており、吸入空気量の確保やダストの確実な除去が可能になるというスグレもの。4輪、2輪レース界のトップチームが実走テストで性能を検証し、数多く採用されている話題のトップブランドなのだ。

そんなスプリントフィルター社のラインナップにおいて、独自の革新的な方法で製造されるポリエステルファイバーを使用して最小の吸入抵抗を実現しているのが『P08 F1-85』というアイテム。これこそ、多くのファクトリーチームに採用されているアイテムそのものであり、ついにR35用もデビューしたというから見逃せない。そこで、今回は緑整備センターのご協力のもと、実際のアイテムをR35に装着してダイノバックによるデータ採りを行ってみることにした。

『P08 F1-85』はラインナップ中、もっとも高性能ではあるものの交換作業は簡単。ノーマルの優れ

たエアダクトからクリーナーボックスをそのまま利用するので、交換にかかる時間は5分もあれば十分といったところだ。

今回はまずノーマルフィルターでの各種データ計測を行い、続いて『P08 F1-85』へとチェンジするという方法で行うことにしたのだが、その結果はかなり興味ぶかいものとなった。

『スプリントフィルター製のほうは明らかに吸入抵抗が少なく、吸入空気量が増えているよね。その証拠にエアクリーナーを交換しただけで空燃比がかなり変化しているのがデータからもハッキリ読み取ることができる。ただし、今回のテスト車両はもとも燃料が濃いめだったうえに、エアフロが吸入空気量の増大を感知してより多くの燃料を吹いている状態になってしまっている。手軽に交換できる純正交換タイプながら、コンピューターのリセッティングが必須と感じるほど吸入空気量が増えるなんてスゴイね。このエアフィルターの性能に合わせてコンピューターのリセッティングしてやれば、かなりパワーが出るんじゃないかな?』とは、これまで数多くのR35を手掛けてきた緑整備センターの内永代表。純正交換タイプながら、そのポテン

シャルは相当高いと見たという。

R35のポテンシャルを確実に引き出すことができるスプリントフィルター社のアイテム。世界のトップチームがこぞって採用する高性能をあなたの愛車にも投入してみたいはいかがだろうか?



R35の優れたエアダクト&クリーナーボックスを利用する純正交換タイプ。交換作業は左右のエアクリーナーボックスのロックレバーを外して中身を入れ替えるだけなので、装着に際して加工などは一切必要ない。



吸入量を最大限確保するために開発されたポリエステルファイバーシートを採用。このシートは強度に優れているので1層のみで成型することができ、吸入抵抗を大幅に低減させることができるという。そのきめ細かく整ったフィルター面は独自の技術によってのみ実現できるそうだ。

スプリントフィルターの高性能を 身近に楽しみたいならコチラに注目だ

P08純正交換タイプ

価格：2万7000円(税別)
品番：S1052S

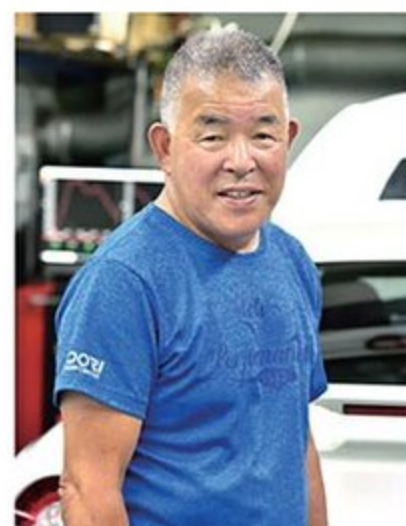


吸入空気量を確実にアップしつつ、エンジンに有害なダストをキャッチしてくれる人気ナンバーワンアイテムがこのP08。価格的にもお手ごろで、純正ECUのまま使うことができる高バランスが自慢の逸品。こちらが純正交換タイプとなっているので装着作業はDIYでもラクラクOKだ。

さらに、見逃せないのはスプリントフィルターは乾式なので日常のメンテナンスも定期的にコンプレッサーなどでゴミを飛ばしてやるだけということ。ポリエステルファイバーは劣化が少なく耐久性も高いので、長期間安心して使うことができるぞ。



独自に開発されたポリエステルファイバー製のエレメントを採用。強度的に優れているので変形が少なく、そういった面でも吸入抵抗を減らすことができる。

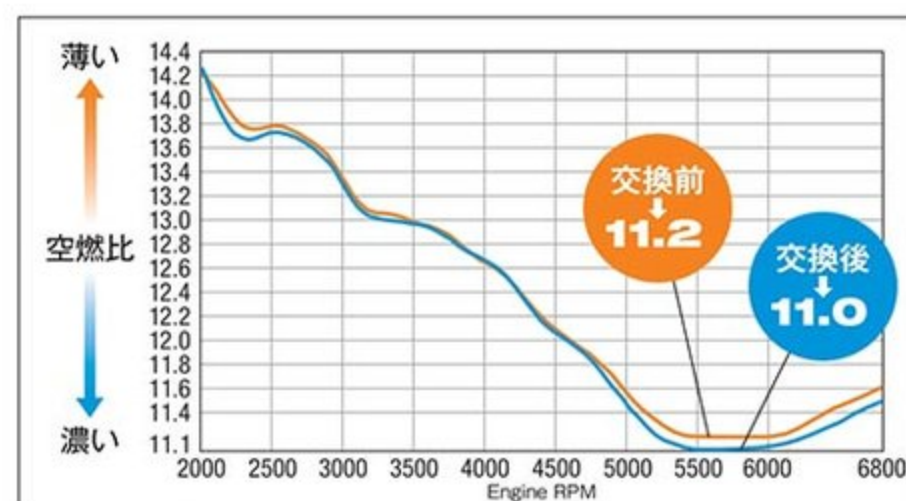


緑整備センター 内永代表

『ここまで吸入空気量が増えたと、ボン付けただけではポテンシャルを発揮できないよね。吸入空気量が増えているのは事実なので、それに合わせてセッティングを煮詰めてやればかなりのパワーアップが期待できると思いますよ』



緑整備センターのご協力により精密なデータ採りが可能なダイノバックを使ってテスト。複数回テストした結果ノーマルに比べて大幅に吸入空気量が増大し、それに反応して燃料が多く噴射されていることが確認できた。





THE RIVAL DRIVING IMPRESSION

ザ・ライバル試乗

REPORT: 岡本幸一郎
PHOTO: 佐藤靖彦
協力: ニッサン/ポルシェ・ジャパン



PORSCHE
911^{Turbo}_S



羊の皮を脱いだ最新のスーパースポーツR35と 911シリーズ最高峰のターボSを徹底比較する

デビュー以来、R35GT-Rはポルシェ911を意識してきた。
992型の上陸を前に熟成された991型のターボSを用意し
最新GT-RのMY20モデルと徹底比較を行ってみた。
エンジン出力はほぼ互角であり、両車4WD方式を採用する。
エンジン搭載位置こそ異なる両車はライバルとなり得るのか!

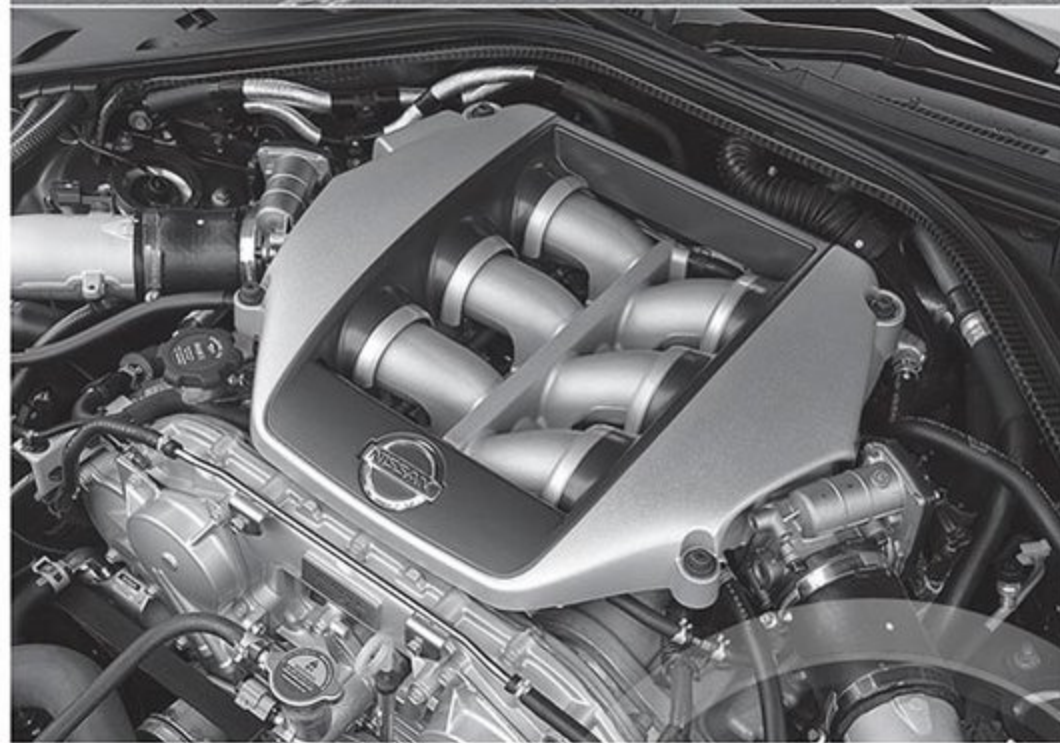
追いつけてきたテールを捉えたか 最強ロードゴーイングカー対決！

NISSAN
GT-R Premium
edition

価格||Priceやエンジン||Engine搭載位置は違えど、乗車定員が4人の4WDでエンジン排気量がお互い3・8ℓでスペックも拮抗しているなど共通点が多い。GT-Rの対抗馬としては、同じ日本のホンダNSXももちろん有力候補だが、もともと相応しいのは911ターボ(※以下、911全体を示す場合も含め「911」と記す)ということをご了承願いたい。

例えばR35が登場してはどなくニユルでのラップタイムにおいてひと悶着あったことだし、お互いの系譜をたどるとR32のアテッサE・TSは959の可変トルクスプリット式4WDを参考に開発されたというの有名な話。さらに遡れば1964年の日本GPではS54Bが実力ではるか上を行く904の前を一瞬だけ走って見せるなど、昔から何かと因縁のある組み合わせだ。そして今でも、お





究極のドライビングプレジャーと 熟成されたパワートレインの妙技

【主要諸元】 ニッサンGT-Rプレミアム・エディション

●総排気量：3799cc ●エンジン：V型6気筒DOHC24Vツインターボ ●トランスミッション：6速DCT ●最高出力：419kW (570ps) / 6800rpm ●最大トルク：637Nm (65.0kgm) / 3300~5800rpm ●サイズ：全長4710mm×全幅1895mm×全高1370mm ●ホイールベース：2780mm ●車両重量：1770kg ●駆動方式：4WD ●サスペンション前/後：ダブルウィッシュボーン/マルチリンク ●ブレーキ前/後：ベンチレーテッドディスク ●タイヤ前/後：255/40ZR20 / 285/35ZR20 ●燃料タンク容量：無鉛プレミアムガソリン74ℓ ●燃費消費率JC08モード：7.8km/h ●車両本体価格(税込み)：¥12,105,720
■問い合わせ：ニッサンお客様コール ☎0120-315-232 www.nissan.co.jp

新採用のライトグレーをはじめアーバンブラック、アンバーレッド、タンといったシートカラーが用意される。Pure editionには前席にセミアニリン本革シートもオプション設定。遮音仕様のフロントガラスに加えエンジンやミッション、タイヤに近い位置に遮音材、吸音材を配置し上質かつ静粛性に優れたインテリアとしている。

NISMO仕様譲りのアブレダブルシールをターボチャージャーのコンプレッサーハウジングに採用し、レスポンスの向上と高速域での伸び感をアップさせたVR38型ツインターボ。レイズ製アルミ鍛造ホイールは新造形とすることで軽量化を実現しながら剛性もアップ。パネ下荷重の低減によって路面のトレース性能を向上させている。

THE RIVAL DRIVING IMPRESSION ザ・ライバル試乗



互い対抗心を燃やしているのがことあるごとに見え隠れする。

そんな諸々から長い時間が経過し、現行GT-Rが登場した2007年末という、911は997になって少し時間が経過したところだ。やがては991に世代が変わり、本稿執筆時点ですでに992のカレラ系が登場してターボの追加が待たれているというタイミングである。

実はポルシェというのは早い時期から4WDに積極的で、前出の959よりもはるか以前から4WDの開発にいそしんでいたと伝えられる。市販

車で一躍メジャーになったのは、「カレラ4」を設定した88年の964から。続く993からはターボを基本4WDとした。ただし、そのかわり「GT」と名のつく高性能版については軽量化を念頭に2WDにこだわっており、その流れは現在にいたるまで変わらないのだ。

ようするに、日産がパフォーマンス向上のための手段として4WDを選んだのに対しポルシェももろん性能向上もあるが、どちらかというとリアにエンジンを積むバランスの悪さをカバーして操縦安定性の確保の意

味合いが強いといえる。

そんなGT-Rと911だが、もはやどちらが速いとはいえない状況だ。サーキットによって勝ち負けが変わり、ニルでのラップタイムもお互いどんな仕様のクルマでどうなのか優

劣がよくわからなくなっている。ただし0→100km/h加速については、最新版はさだかでないが過去の公表値ではわずかにGT-Rが上回っているのは事実だ。実車を並べると、それぞれ独特の存在感を放って目に映る。伝統ある911に対し、GT-Rは実質1代でそれを確立したのは大したものである。

911はシートポジションがずっと低い。高価なクルマながら前後スライドが電動でなく手動なのは、おそらくこの低さを実現するためだ。どちらも高級な素材をふんだんに用

いているが、意外とインテリアデザインについて必要以上に気張っていないのはポルシェの伝統といえる。

エンジンスペックは「S」の付く911に軍配として、エンジンフィールはどちらも強烈に速い中でも印象はそれぞれ。いずれもドライブして即座に「すごいクルマ」であることを直感させる。911はどこからでもついてくる全域パワーバンドのような特性であるのに対し、GT-Rの方が強力にブーストがかかって中速域からトップエンドにかけて伸びやかに吹け上がる感覚である。



メーカー公表値で最高速度330km/h、0→100km/h加速2.9秒。これはGT3RSをも凌ぐ数値だ。580ps/427kWを発揮するフラット6には7速PDKが組み合わされ、4WDシステムによってパワーを逃がすことなく路面へと伝達する。フロントに6ピストン、リアに4ピストンのアルミモノブロックキャリバー+カーボンディスクを採用。

911の定番ともいえるモノフォルムタイプのフロントシートは18Wayの調整機能が備わる。リアシートは可倒式でフラットでちょっとしたラゲッジスペースとすることも可能だ。リアスポイラーは可変式で走行状態に合わせて高さが自動的に変化(任意に調整も可能)。すでに992型が発表されておりGT-R同様「深化」している。

世界最高峰のGTカー性能を誇るターボSは911のフラッグシップ

【主要諸元】ポルシェ911ターボS

●総排気量：3800cc ●エンジン：水平対向6気筒DOHC24Vツインターボ ●トランスミッション：7速PDK ●最高出力：427kW(580ps)／6750rpm ●最大トルク：750Nm(76.5kgm)／2250～4000rpm ●サイズ：全長4507mm×全幅1880mm×全高1297mm ●ホイールベース：2450mm ●車両重量：1600kg ●駆動方式：4WD ●サスペンション前/後：マクファアソンストラット/マルチリンク ●ブレーキ前/後：ベンチレーテッドディスク ●タイヤ前/後：245/35ZR20 / 305/30ZR20 ●燃料タンク容量：無鉛プレミアムガソリン68ℓ ●燃費消費率JC08モード：11.8km/h ●車両本体価格：¥26,300,000
■問い合わせ：ポルシェ・カスタマーケアセンター ☎0120-846-911 www.porsche.com/japan/



DC Tは6速と7速という違いがあり、各ギアのステップ比も的確で扱いやすい。GT-RもMY20モデルとしては、せめてもう1段階欲しい気もしないが、仕方がなかったようだ。「PDK」のシフトチェンジはGT-RでRモードを選んだときよりも素早くスムーズだ。

911の4WDシステムは電子制御による電動油圧式多板クラッチを備え瞬時に正確なトルク配分制御を実現した最新世代の「PTM II」ポルシェ・トラクション・マネージメントシステム」となる。さらにトラクションコントロールと「PTV II」ポルシェ・トルク・ベクトリング」を搭載。車検の記載値から前後重量配分を計算するとGT-Rは約55:45、911が約39:61となっておりハンドリングの印象もその通り。GT-Rは多くの人

トラクションの塊のような感覚となる。リアにエンジンを積むデメリットも代を重ねることに払拭されて、もはやあまり気にならなくなった。本当にごく普通に乗りこなしてしまう。これには前出のPTVに加えて、

現行型で初採用となった4WSも大いに効いてかアンダーステアも出にくく、スタビリティとアジリティを見事に両立している。加えて、ターボSのみに与えられる「アクティブエアロダイナミクスシステム」を効かせると、さらに俊敏性や4輪の接地感が高まる。もっとも高速コーナーのあるサーキットとなるとRRのクセが顔を

と予想していたのだが、そんなことはなかった。最新のGT-Rも別記事にもある通り、大幅に洗練されたことは重々承知しているものの、やはり911に見習うべき点が多い。一方のGT-Rも、コストパフォーマンスの高さをあらためて思い知らされたわけだが、そんな911と同じ土俵で語れるのは、まさしくそのレベルに達しているからにはかならない。2台の間に存在するのは、ブランド力や価格を超えた真の意味での宿命のライバル関係であることがヒシヒシと伝わってくる。

複雑な構造ゆえに起こるトラブル
解決手段はすでに確立されている

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

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

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

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

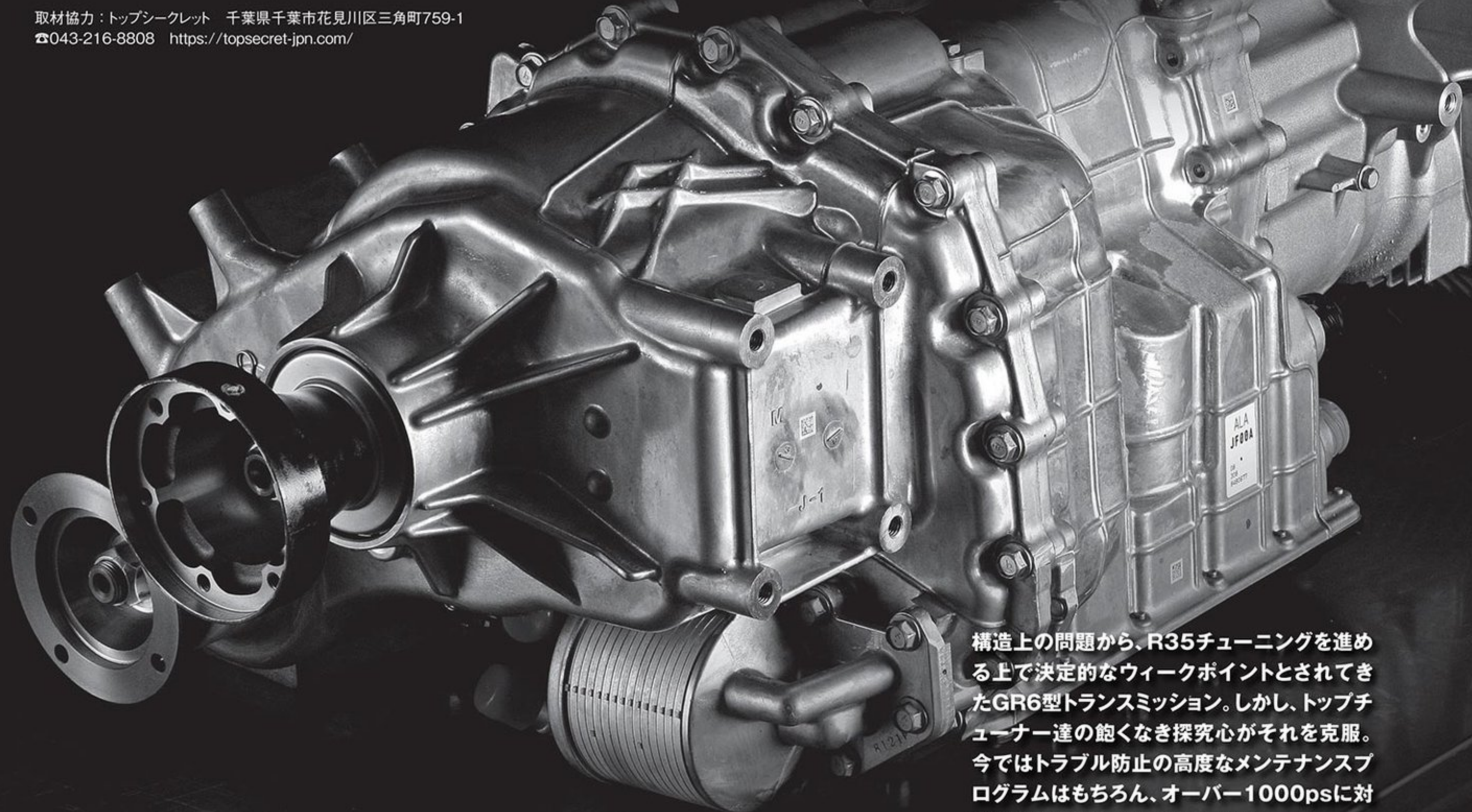
しかし、世に溢れるR35の大半
は未対策のGR6を搭載する初期型
(MY2007)~MY2008だ。ニ
ッサンはNHPC(ニッサン・ハイパ
フォーマンス・センター)を通じて2
011年9月からミッションの修理
を正式メニューとして開始したが、高
価な上にその内容も単なる内部主要

GR6-DCT

デュアルクラッチトランスミッション

最大の武器にして、唯一のウィークポイント

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



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

●歴代モデルとのギヤレシオ比較

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

●各ギヤによる理論最高速値

※タイヤ直径2222.68mm(285/35-20)で計算

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

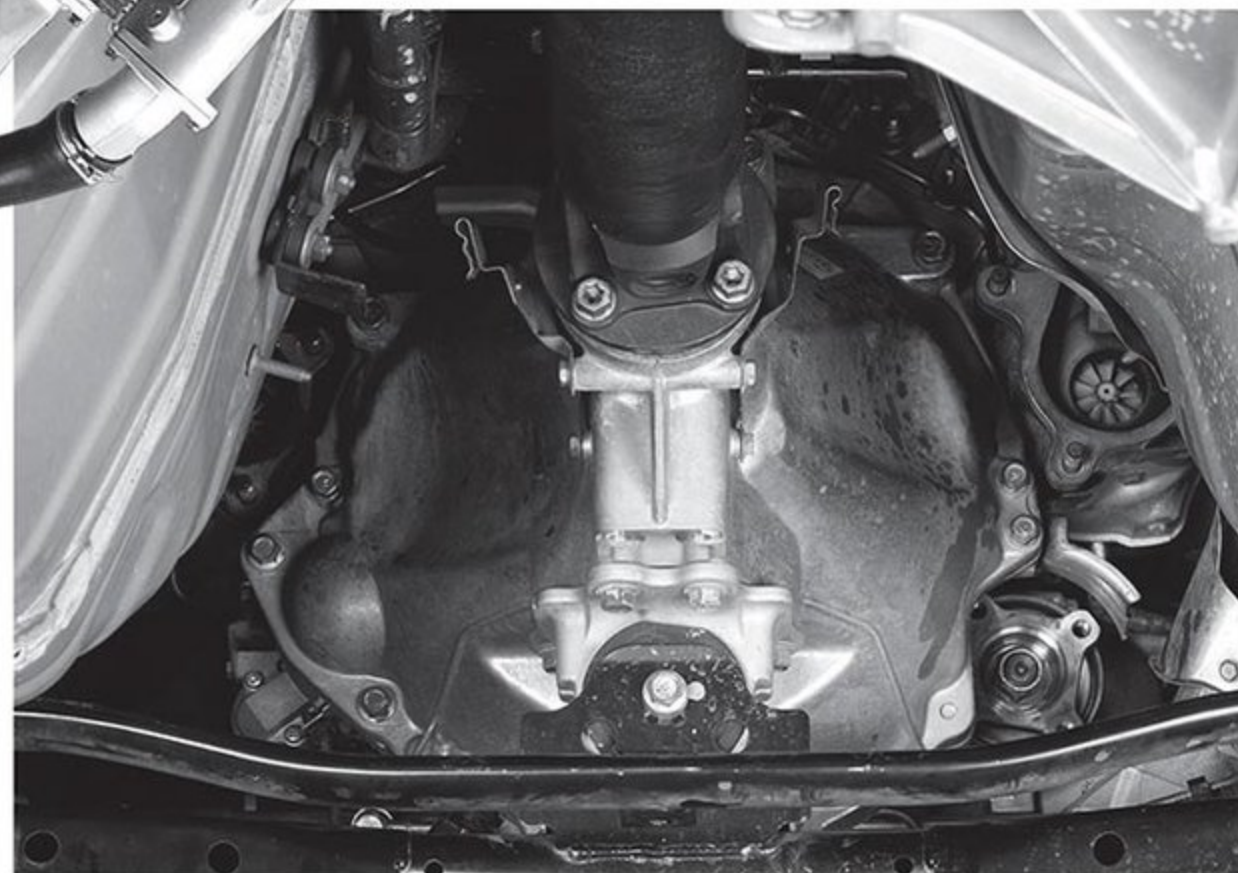
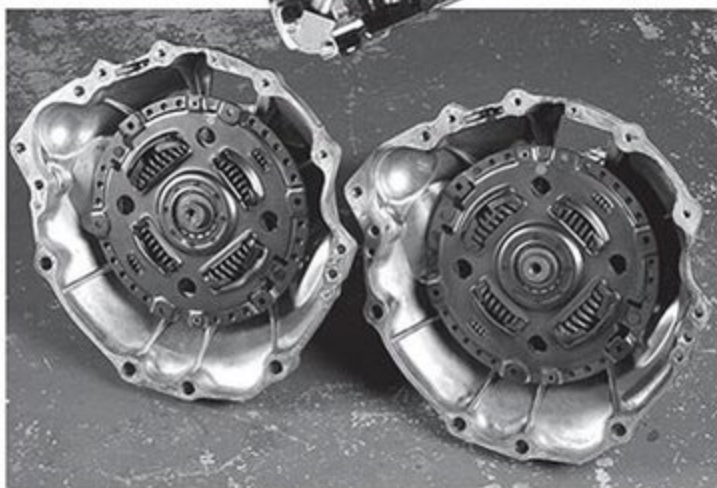
全 握 完 掌



フライホイールハウジング

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

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



パーツの交換でしかなく、再発の恐れがあり根本的な解決にはならない。ならば、どうすれば良いのか？
答えは簡単だ。頼るべきは、R35を知り尽くした全国のチューナー達。中で

も、有名チューニングショップの連合体、クラブR H9は、情報や技術を共有し、早くからミッドショントラブルの完全克服に成功。現在では独自のGR6メニューを積極展開しながら、

●GR6のトラブル事例とその原因

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

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

悩めるR35ユーザー達を救い続けている状況だ。

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

そしてステップ2は、パワーチューニングに対応する「アッパープログラム」。このメニューにおける最大のポイントは、ずばり油圧系統の強化である。ハイドロリックコントロールモジュールを分解した上、流量アップを目的にガスケットの流路を拡大。さらに、クラッチ油圧用シリンダー内にシムを挟み込むことで油圧もアップさせてやる。その他、ストレーナー洗浄やポンプギヤ抜け防止加工など、知識と技術力無くしてはクリア不可能な特殊メニューを敢行していくのだ。

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

次のページからは、クラブR H9メンバーシップにして、これまで数多くのGR6を蘇らせてきたトップシークレットを舞台に、具体的なオーバーホール内容と最新の強化メニューを紹介していくが、パワー指向のユーザーの方々には是非とも熟読して頂きたい。R35チューニングを楽しむ環境が、完全に整っているという事実を再確認できるはずだ。

●MENU

メニュー名	アッププログラム	メンテナンス
税込み価格	40万円	12万円
作業内容	・メンテナンスプログラム ・ハイドロリックコントロールモジュールでの油圧&流量アップ作業 ・オイルポンプ部ギヤ抜け防止加工 ・リダクションギヤCリング変更(強化品) ・デュアルクラッチのシム調整 ・クラッチ調整	・オイルパン・ギヤセクター洗浄 ・ギヤセクター回転防止キャップ取り付け ・オイルパンパッキン&ミッション各部点検 ・クラッチ調整 ・ミッションオイル交換

GR6-DCT

デュアルクラッチトランスミッション

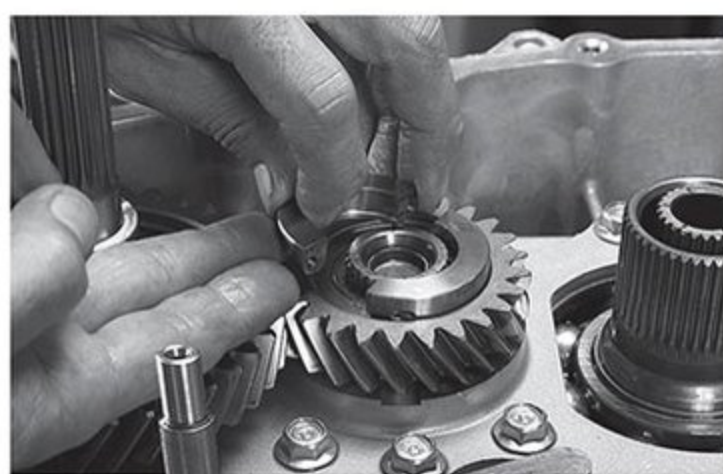
完全
掌握



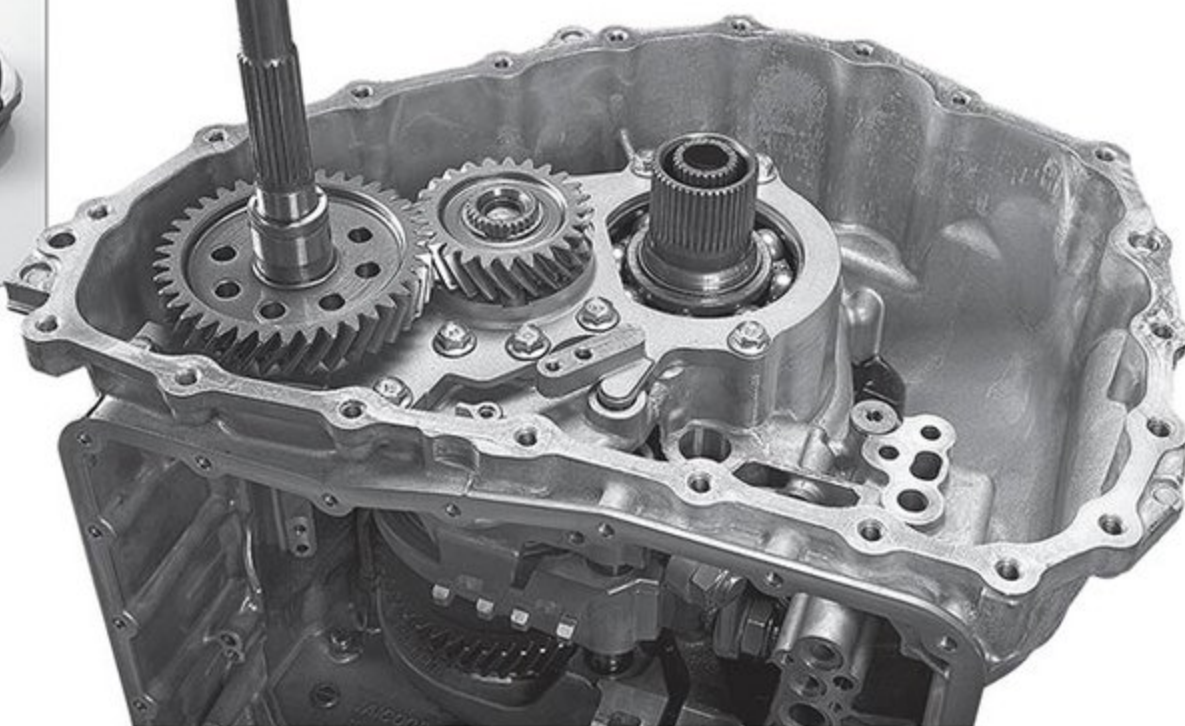
ネココーポレーション製の強化パーツ(右:初期型用/左:MY2009以降用)。カウンタシャフト先端にこれを取り付けてギヤの支持剛性を引き上げるのだ。

リダクションギヤのCリング強化

アッププログラム



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



ギヤシャフト

デュアルクラッチ

クラッチのシム調整

アッププログラム

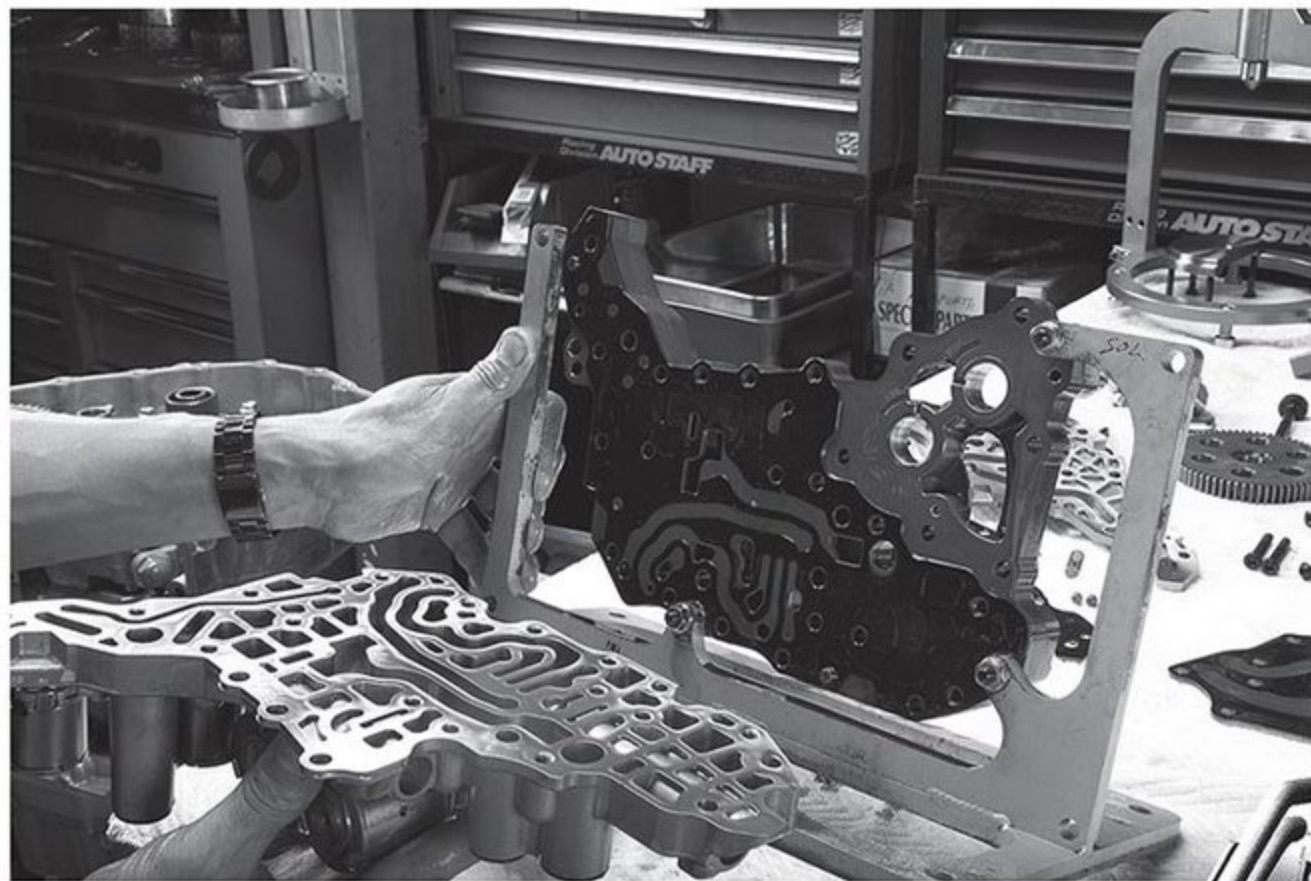


シムはネココーポレーション製。走行距離を問わず、このメニューを行うことで新車以上のシムレス感を手に入れることが可能だ。

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

R35GT-R

Maintenance File



ハイドロリックコントロールモジュール



ストレーナーの洗浄

アッププログラム

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



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



オイルポンプギヤシャフトの支持強化

アッププログラム

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

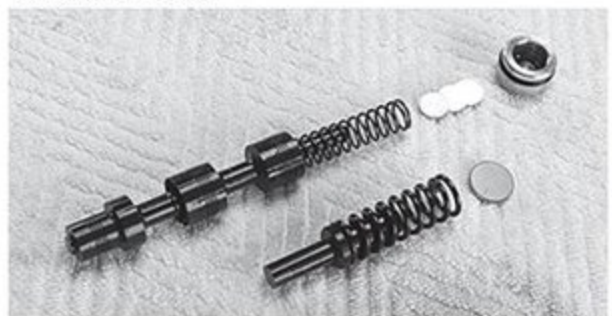
油圧アップ

アッププログラム

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



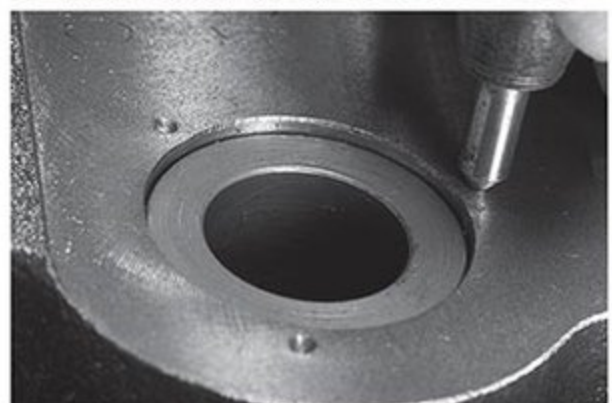
挟み込むシムはネココーポレーション製。油圧アップに直結するシム厚は、トライ&エラーの末にRH9が導き出した絶対値となる。



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



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



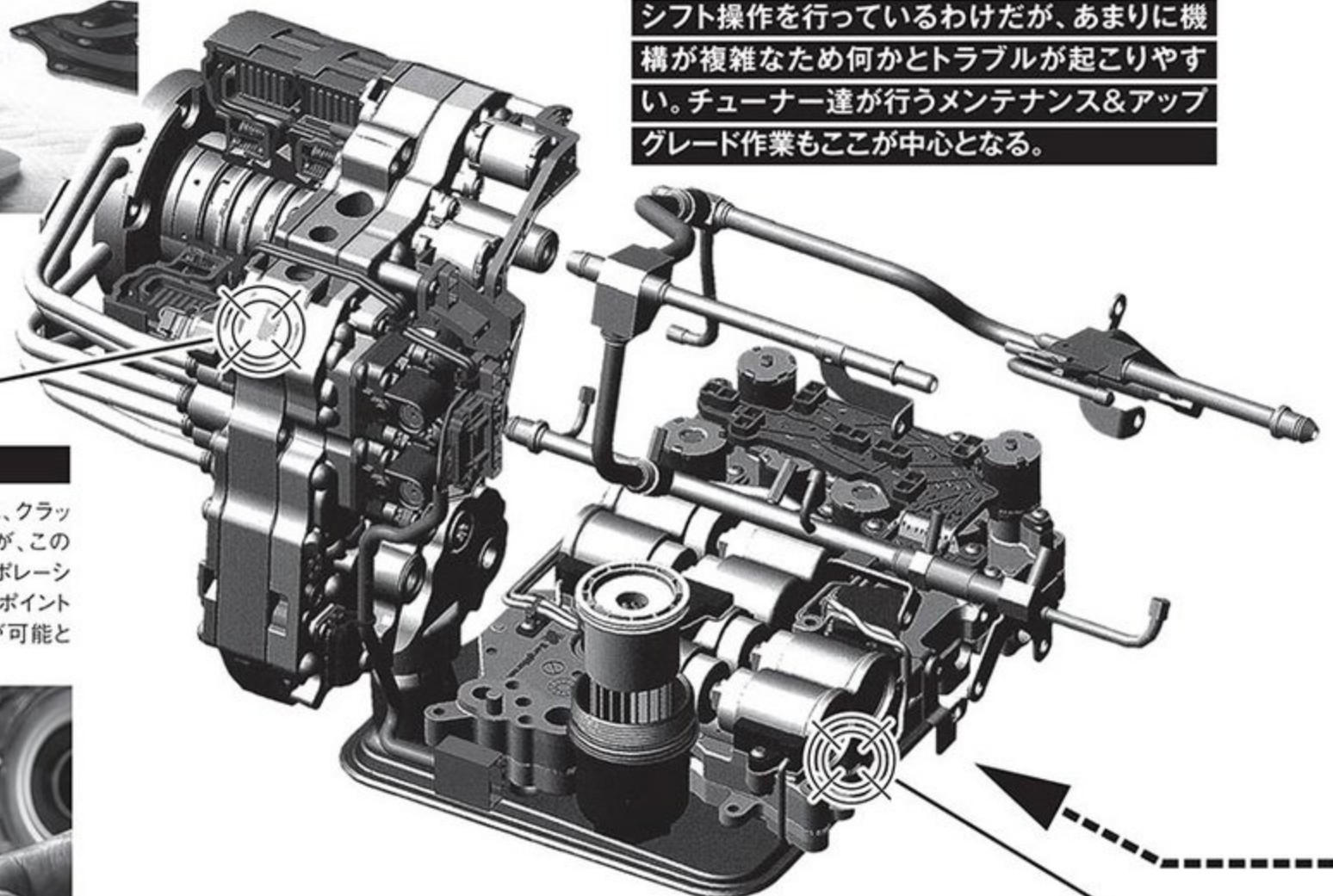
オイル流量アップ

アッププログラム

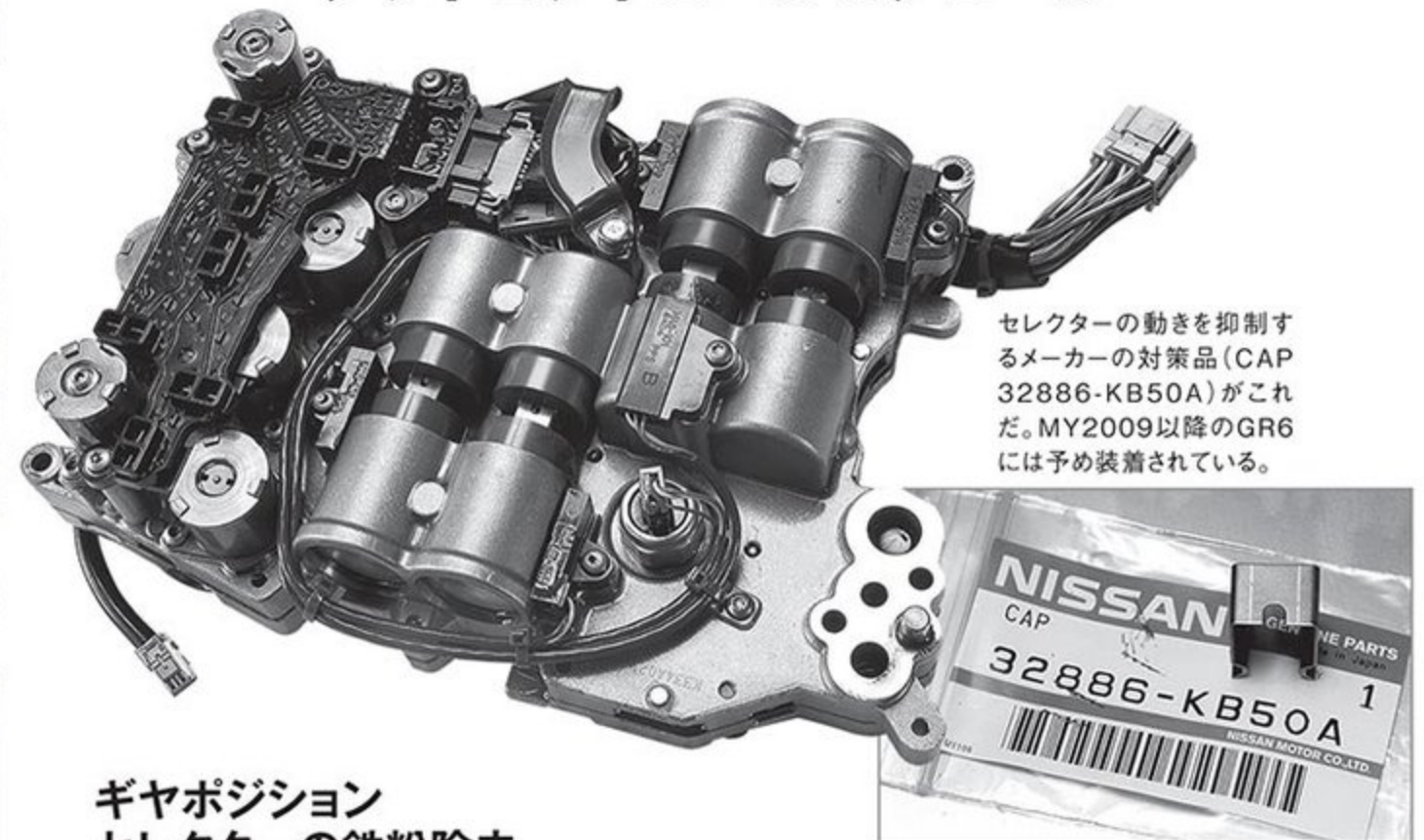
オイルの流量アップはハイドロリックコントロールモジュール本体ではなく、ガスケット側で行う。流路の1カ所を0.8mm穴から1.0mm穴まで拡大するのだ。また、このガスケット(初期型のみ)はかなり曲者で、油圧によって一部が剥がれ、それがストレーナーを詰まらせるという信じがたいトラブルも発生している。そのため、流路アップと同時にガスケットの剥がれやすい箇所を削り取る作業も行う。



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



シフトコントロールモジュール

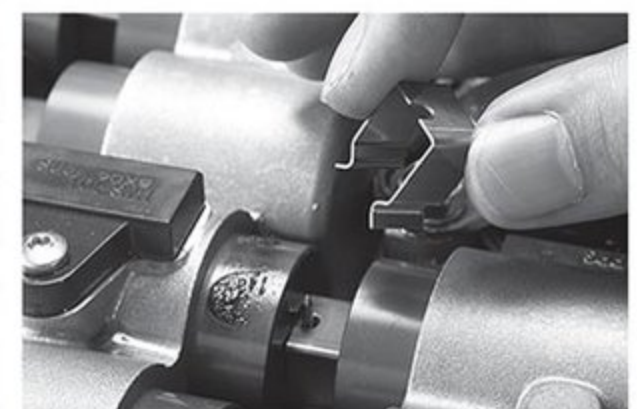
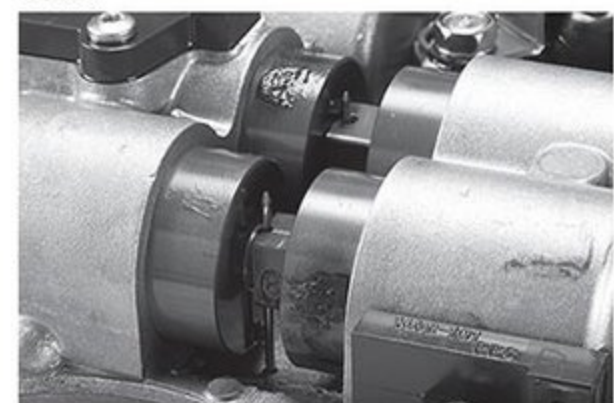


セレクターの動きを抑制するメーカーの対策品(CAP 32886-KB50A)がこれだ。MY2009以降のGR6には予め装着されている。

ギヤポジションセレクターの鉄粉除去

メンテナンス/アッププログラム

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



セレクターピストンの回転防止

メンテナンス/アッププログラム

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

デビュー当初、20インチのランフラットタイヤを採用するGT-Rにとってタイヤ選びは大きな課題であった。専用開発された純正タイヤの性能は、従来の純正タイヤに比べ非常に高性能なものではあるが、それを越える性能を持つ適合サイズのタイヤは皆無に近い状況。実質的に純正タイヤしか選択肢はなく、コンフォートを求めるユーザーがブリヂストンを、スポーツを求めるユーザーがダンロップタイヤを選択するというのがセオリーとなっていたわけだ。

しかし、時は流れ、今日においては各タイヤメーカーから続々と“GT-Rサイズ”がリリースされ、R35ユーザーは各々のカーライフに合わせた選択ができるようになっている。ここでは、基本的にホイール径は変更しないことを前提としたタイヤチョイスについて考えてみよう。

BNR32からBNR34までの第二世代のGT-R時代は、16インチから18インチまで、国内外ほとんどのタイヤメーカーからハイグリップラジアルやSタイヤのラインアップがあった。しかしR35発売当時の20インチタイヤといえば、ハイグリップタイヤの設定はほぼ皆無で、ほとんどがドレスアップカーにマッチングされるようなコンフォート系のタイヤばかりという状況だったのだ。

しかし、デビューから10年以上が経過した昨今、各タイヤメーカーからも“GT-Rサイズ”がラインアップされている。もちろんR35という車格を踏まえ、スポーツタイヤとして開発されているものだから、スポーツ走行を望むR35ユーザーにとっても、その心を十分に満たしてくれるものばかりだ。



R35 GT-Rのタイヤ選びを考える

Tire Choice

R35でのホイール選択は、前後とも純正装着サイズにくわえ、サーキットをターゲットにした車両やドレスアップでワイドフェンダー化した車両では、本来はリヤ用のサイズとなる285 / 35-20を4輪に履くことが一般的。もちろんインチアップという選択をするユーザーも存在するが、このページではあくまで純正サイズ、20インチでの選択肢を考えてみたいと思う。

20インチの高性能タイヤという条件がつくR35GT-Rだけに、決して安い買い物とはならないタイヤ交換。気になるのは各種タイヤの「グリップ力、ライフサイクル、プライス」などの部分だろう。

グリップ力や乗り心地、ライフサイクルなどは、乗り方やサスセッティングとの兼ね合いもあるので一概に優劣はつけにくい。それでも各方面から得たおおよその評価をまとめていく。また、プライスにおいては実勢価格を編集部調べとして紹介していこう。



同じくサーキットをハードに攻めた際、特にフロントタイヤのアウト側、ショルダーあたりが剥離するパターン。ハンドルをこじったり、あるいはアンダーステアを出しながら走ってしまうクルマに多く見られる摩耗痕だ。これも即交換対象となる。



サーキットをハードに攻めていると、タイヤセンターよりもアウト側のトレッド面が剥離しはじめる。こうなるとブローは時間の問題で、近いうちにトレッド面が剥がれ落ちてしまう。よってこのような症状が出たら要交換となる。



一般道オンリーの走行でも、R35は特にフロントのイン側だけが摩耗する傾向。意識していないと見えない部分なので、気づいた時にはこのようにカーカスが露出するほど摩耗しているケースも。タイヤトレッドのイン側は要チェック項目だ。

ライフサイクルを重視するか グリップ力で選ぶか



BRIDGESTONE POTENZA RE070R R2 RFT

●実勢価格
F: 5万5000円前後 R: 6万6000円前後

R2はドライグリップの強化を目指し、RE070Rに比べ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となっている。特にアウトサイド、ショルダー部のトレッドは、ブロックではなくカットスリックのようなデザインとなっているのが特徴的だ。

ランフラット

BRIDGESTONE POTENZA RE-71R

●実勢価格
F: 5万7000円前後 R: 6万9000円前後

ポテンザ史上、最速のストリートラジアルとしてデビューしたRE-71R。適度なしなやかさと強烈にグリップするコンパウンドの採用により、ストリートからサーキットまでオールマイティにこなすことができる。数多くのR35ユーザーから支持されている人気タイヤのひとつだ。



DUNLOP SP Sport Maxx GT600 DSST CTT

●実勢価格
F: 7万1000円前後 R: 8万5000円前後

MY2011からのGT-Rに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か。ランフラットタイヤの中では、このタイヤを好むチューナーも数多く見られる。

ランフラット



ランフラット

DUNLOP SP Sport Maxx GT600 DSST CTT NR1 nismo

●実勢価格
F: 8万円前後 R: 9万5000円前後

MY14から19までの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からこのタイヤに変えただけで、富士スピードウェイで1秒以上もタイムアップしたという声が聞かれる。タイムアタックやスポーツ走行時には必ずや頼もしい武器となるだろう。



YOKOHAMA ADVAN A052

●実勢価格
F: 設定なし R: 8万3000円前後

A052はモータースポーツ向けとして開発されたA050(通称:Sタイヤ)のグリップを受け継ぎつつストリートラジアルとしての静粛性や乗り心地を両立した人気タイヤ。自宅からサーキットまで自走で向い、そしてそのまま履き替えることなく帰宅するというシチュエーションを想定し、それを見事に達成している。



MICHELIN Pilot Sport 4S

●実勢価格
F: 7万1000円前後 R: 8万9000円前後

インサイドにウエット路面でしっかりとグリップを発揮するシリカの結合を高めたコンパウンド、アウトサイドには優れたドライグリップを発揮するシリカとカーボンブラックのハイブリッドコンパウンドを採用。ドライとウエットグリップを高い次元で両立することに成功した話題の1本だ。

TOYO TIRES PROXES R888

●実勢価格
F: 設定なし R: 5万5000円前後

R888はサーキットやジムカーナを楽しむために開発された「モータースポーツ専用タイヤ」という位置づけ。よって、トレッドパターンもカットスリックの深溝版といったような走りを予感させるものだ。高いグリップ力と引き換えにタイヤライフは短い、グリップ限界時のコントロール性が高いのが特徴だ。



PIRELLI P ZERO

●実勢価格
F: 5万5000円前後 R: 6万2000円前後

多くのスーパースポーツカーへの装着実績からも、そのポテンシャルの高さをうかがい知ることができる。一般道でのドライ、ウェットグリップだけでなく、スポーツ走行時のトラクション性能や耐摩耗性能の向上など、オールラウンドで高性能を体感できる実力タイヤと言って良いだろう。



※タイヤサイズはいずれもF: 255/40-20 R: 285/35-20。
※タイヤ実勢価格は2019年7月現在。編集部調べ。

ニュースムック

HYPER REV

車種別チューニング&ドレスアップ
徹底ガイドシリーズ vol.237

NISSAN GT-R No.3

●発行人：星野邦久

編集人：廣嶋健太郎

●発行所：株式会社三栄

〒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 ☎03-6897-4635

受注センター ☎048-988-6011

FAX048-988-7651

広告 ☎03-6897-4622

販売 ☎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2-10-1

☎03-3522-6733

●印刷：凸版印刷株式会社

本誌中の写真、記事、イラストなどの無断
転載を禁じます。

STAFF

●Producer
廣嶋健太郎

●Chief Editor
吉村昭夫

●Editorial Staff

加地伸康
竹本優樹
太田朗生
戸田弘人
稲田麻実奈
小口 剛
佐々木 薫(S2-heart)

●Catalog Editorial Staff
松本和之
高野泰昭(face)

●Writing Staff

こもだきよし
岡本幸一郎
佐藤久美
石川大輔
川崎英俊
先川知香
村田純也
渡辺大輔

●Photographer

松村岩男(iZM)
稲田浩章
伊藤吉行
金子信敏
佐藤靖彦
澤田優樹
堤 晋一
内藤正美
中山幸二
西野キヨシ
水川尚由
吉見幸夫

●Design 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 Design

デザインスペース・ゼロ

●Advertising Staff
大野正登



AD CONTENTS

インプルーブクラフトクルーズ	71
ウイング・タケオ	73
ヴァレンティ	29
ガルーダ	37
ガレージMAK	70
Kansaiサービス	65
CLUB-RH9	表3
Kuhl JAPAN	28
クルウチ	36
サブライブ	52
TMワークス	47
トップシークレット	6
トップラインプロダクト	53
パリス	21
PHOENIX'S POWER	20
ブリッツ	2-3、表4
横浜ゴム	4-5
Rush Factory	73
レイズ	表2見開き



街中を流すだけで
誰もが振り返る…
そんな美しさを求めて。

TOP SECRET MY17 AERO SYSTEM

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

世界屈指の最高速チューナーにして、パワーチューンにかけては無類の強さを誇るトップシークレット。歴代GT-Rは主戦力として、これまで数々のスーパーチューンドを誕生させてきた。そんな同社が今現在、R35GT-Rに対して掲げているチューニングテーマは「深化」である。



イタリアの名門ホイールメーカー「OZ」とトップシークレットのコラボで誕生したR35専用の鍛造モデル「35GT-R SF(グラック：19万1500円／ポリッシュ：21万1500円)」。サイズは20インチのみで、10J+38、11J+30、11J+15の3サイズが設定されている。カラーはグロスブラックとセラミックポリッシュだ。

トップシークレットのニューバンパーはMY17の特徴であるVモーションを採用しているため、そのまま初期型～MY2016に装着するとボンネットとのプレスラインが合わなくなる。そこでMY17デザインの新しいエアロボンネット(カーボン：22万円／FRP：15万円)も開発。積極的に排熱を行うためのダクトを配置し、サーキットアタックなど高負荷走行時にマシンの信頼性を格段に高めてくれる。



MY17イメージをベースにしなが、各部に走行風を活用するためのディテールを投入したトップシークレットのM17フルバンパーキット(カーボン：33万円／FRP：27万円)。ボディ下面への空気の巻き込みを防いで整流を行うことで、高速域でのボディリフトを抑制し、走行安定性の向上を図っている。カーボンの素材感を活かした塗り分けを行うことによって、スパルタンなルックスを作ることができるのも魅力だ。



純正サイドスカートと交換するサイドディフューザーVer.2(カーボン：14万5000円／FRP：11万円)は、ボリュームアップしたフロントセクションの意匠をリヤへと導く重要な役割を持つ。MY17以降に車両に装着する場合には「MY17ブラケット」(3万円)が必要となる。



東京オートサロン2019で発表されたGTウイングST(26万円)は、車検対応の範囲内でどこまで性能アップできるかに挑戦した意欲作。専用ハイマウントストップランプも付属する。

落ち着いたフォルムを求めるR35ユーザーたちの間で、ジワジワと人気が高まってきているフラットタイプのリヤスポイラー(カーボン：10万円／FRP：6万円)。純正リヤスポイラーの取り付け穴をそのまま利用する設計のため、穴処理の必要がない。



リヤバンパーは上下で分かれる2ピース構造で、上部のM17リヤバンパー(18万円)は左右に大型の放熱用アウトレットダクトを2連で装備し、アグレッシブなイメージを演出。下部のM17リヤアンダーバンパー(カーボン：22万円／FRP：17万円)は、トップシークレット製のみならず2017年以降の純正リヤバンパーにも対応する。



純正のダンパー、スプリングをそのまま使用して車高調整を可能にするロワシート(5万円)だ。純正の乗り味をそのままに自分好みのスタイリッシュな車高へとアレンジ可能。



純正サスがヘタっているケースが多い前期型オーナーをターゲットにしたアイテムがこのダンプトロニックエボリューション(25万円)だ。純正ダンプトロニックサスペンションをベースに、オーバーホールと同時に減衰設定を仕様変更。さらにシェルケースに車高調整機構を搭載し、キメ細かな車高セットアップを可能にする純正エボリューションモデルだ。



良い意味でトップシークレットらしくない新コンセプト

「R35チューニングは成熟期に入ったと思っているんだ。そこで今度は、エンジンはブーストアップ仕様に抑えて、第3世代GT-R本来の持つプレミアム感をもっともっと高める方向で仕立ててみようと思った」。そう語るのは、トップシークレット代表の永田さん。

これまでトップシークレットデモカーといえ、オーバー1000psのサーキットスペックや400km/h超えを目指したナルド最高速スペックなど、R35のパフォーマンスを限界以上まで引き出す尖った仕様ばかりだったが、この白銀のGT-Rはそれらとはまるっきり別方向。良い意味でトップシークレットらしくないセレブリティ仕様、どことなくBNR34型GT-R時代に存在したMスペックのようなアピアランスを感じさせる仕上がりだ。

エクステリアを包み込むエアロパーツは、すべてトップシークレット製だ。2017年モデルの意匠に合わせた最新のエアロシステムは、これまで数々の過酷な最高速ステージを戦い抜いてきたトップシークレットの空力理論に基づいた性能重視としつつ、日本最強のスポーツモデルに相応しい“王者のフォルム”を追求。なお、初期型～2016年モデルにも装着できるように配慮されているのも、このエアロのポイントと言えよう。

ちなみに、デモカーはこのエアロシステムの

各部をブラックアウトすることで、表情に深みを持たせていたりもする。その対比として足元に与えたイタリアの名門OZの「O・Z 35GT-R SF」ポリッシュモデルからは、気品すら漂うほどだ。こうした絶妙なバランス感覚は、さすがトップシークレットと言うべきか。

足回りに関しても、これまでは路面追従性能を極限まで追求したハイエンド車高調キットのみのラインナップだったが、今年に入りストリート向けのサスペンションシステムを2モデル開発。ひとつは、純正ダンプトロニックサスペンションをベースに、オーバーホールを行いつつシェルケースに車高調整機構を搭載した“ダンプトロニックエボリューション”。

そしてもうひとつが、純正のダンパーおよびスプリングはそのまま使用して、ロワ側にアダプターを設置して車高調整を可能にする“車高調ロワシート”だ。どちらも純正の乗り味を活かしつつ、自分好みのスタイリッシュな車高へとアレンジできるキットであり、車高調と比べて圧倒的なコストパフォーマンスを誇る。

都内の高級ホテルにも堂々と乗り付けられるプレミアム性を保持しつつ、ひとたびアクセルを踏み込めば軽く300km/hを超える戦闘力まで備えたトップシークレットのR35。羨ましいほどに欲張りなチューンドGT-Rである。



最新

DRIVING IMPRESSION
GT-R

切れ味鋭いパフォーマンス 究極の深化“R35型MY20”

REPORT: 蒔田潔 / 佐藤久実

PHOTO: 佐藤靖彦

問い合わせ: 日産自動車 株式会社 お客様相談室 ☎0120-315-232 www.nissan.co.jp

珠玉のパワーユニットによる

圧巻の加速フィールに酔いしれる

2007年に登場したR35型GT-Rは、それまでの「スカイラインGT-R」から「ニッサンGT-R」と、ネーミングを変えるくらい別格なプレミアム・スポーツカーとしてラインアップされた。あれから12年、常に深化を続けることを標榜するニッサンGT-Rは、MY20になってファイナルモデルへと近づいた。これ以上の深化を望むなら、フルモデルチェンジしかない。そこまで完全熟成したというのが、試乗直後の感想のひ



NISSAN GT-R

Premium edition & 50th Anniversary



菰田 潔

こもだきよし：自動車レース、タイヤテストドライバーを経て1984年からフリーランスのモータージャーナリストへ。日本自動車ジャーナリスト協会会長、日本カー・オブ・ザ・イヤー選考委員などを務める。多彩なフィールドで活躍中の大御所だ。



2007年デビューのR35GT-Rはイヤーモデル制を採用し絶え間なく進化。MY20モデル登場と同時にGT-R生誕50周年を期間限定モデルも登場。最新にして最強の「R」を…ふたりのドライバー目線で評価してもらう。

と言である。
ワンガンブルーはMY20の新しいボディカラー。青色の透明ベースに光干渉顔料を追加することで、一瞬で駆け抜ける閃光のような鮮やかなブルーを出したという。ベイエリアでの日没の余韻を感じさせるミステリアスな色の変化をオーナーに愉しませてくれる。ブルーはボディカラーだけでなく、職人がひとつひとつ手で加工したチタン製のテールパイプも青く輝く。この青色がGT-Rのハイパフォーマンスを走り出す前に感じさせてくれる。

MY20のプレミアム・エディションをベースに50周年記念車も登場。先代にあたるスカイラインGT-Rが誕生したのが1969年。日本GPで活躍したGT-Rをモチーフとしたステッカーを配置している。MY20のエクステリア上の識別点は、スポークの数を増して剛性アップしたとみられる新デザインのホイール、ボンネット上のタービンを冷やすためのエアインテークの新設、フロントバンパーも変更を受ける。

V型6気筒3.8ℓDOHC4バルブというエンジン仕様は初期から変わらないが、パワーもトルクも徐々に増えていった419kW(570ps)/6800rpm、637Nm(65.0kgm)/3300~5800rpmを発揮するまでになった。さらにMY20ではこれまで日産GT-Rニスモに使用してきたターボチャージャーを採用。これはアブレダブルシールと呼ばれるもので、タービンとハウジングの隙間をほぼゼロに近づけたもの。組み付けた時にはタービンが大きいのだが、先端の薄い部分を使う段階では削れてハウジングとの隙間がなくなるからだ。大きなタービンでも小型タービン並みのレスポンスが期待でき、ターボの充填効率も高めることができる。つまり同じトルクを出すまでに早く立ち上がるということで、カタログにで



INTERIOR

徹底的にこだわった 室内空間と上質な素材

Pure editionでは本革・パールのシートが標準装備となるが、オプションで新色のライトグレーを含むセミアニリン本革シートなども選択できる。運転席と助手席で、それぞれの目的に応じて専用デザインが採用され運転席はコーナリング時に腿のホールド感を高めるため、座面の中央部が盛りあがった形状に…。乗り心地を重視した助手席は、柔らかなクッション材とよりリラックスした姿勢で乗れるデザインとしている。スポーティなカーボン調メーターは視認性に優れ、さらにマルチファンクションメーターはドライビングや車両の状態をリアルタイムで表示する多機能を搭載し、コンディションを把握することができる。Nissan Connectナビも標準装備だ。



ない実際のドライバビリティという点では有利になる。
レスポンスという意味ではRモード専用のASC(アダプティブシフトコントロール)のプログラムをこれまでよりアグレッシブに設定。コーナー脱出時に鋭い加速フィールができるように、積極的に低いギアを選んでもくれるのだ。
ブレーキにも手が入っている。ローター、キャリパー、パッドではなく、ブースターの特性のチューニングだ。踏み始めの効き感を向上させ、短いペダルストロークで効きが立ち上がり、踏力でのコントロール性の良いブレーキを実現したという。実際にハンドルを持って走ってみると、細かい熟成の集大成によって大きな変化が生まれ、もの凄く走りやすくなっていることがすぐにわかる。

まず乗り心地が良いことは、走り出してすぐに感じる。何と脚が動くようになったのだ。しっかりとした感じは残っているのだが、路面の不整による鋭い入力はなく、うねりによってもサスペンションが動いてボディの上下動方向の揺さぶられる感じがなくなった。これで、その名の通り疲れ知らずに長距離ドライブが満喫できそうである。
しなやかなサスペンションは乗り心地が良くなっただけでなく、ワインディングロードを飛ばした時にもハンドリングの良さに繋がっている。コーナリング中に路面のうねりがあってもそれをうまく吸収し、横に飛ばされるような動きにならないから安心感が増す。つまり路面を掴む感触に粘りが出ているのだ。
GT-Rはニブルブルクリンクの

ノルドシュライフェ(北コース)で熟成を重ねているが、このハイスピードサーキットでもサスペンションはよく動いた方が安定しているし速く走れる。余談だが、BMW M4コンペティションでもダンパーモードはコンフォートが全開で走るのは一番走りやすい。さらに操舵力は、やや軽めで扱いやすい。応答性はシャープ過ぎず、遅れもないからライントレース性はかなり正確だ。
R35型はトランスバース方式であるが、MY20でも前後の重量バランスは(車検証では55対45)前が重い。4WDだから安定性は確保されているが、コーナリング時にはクルマが自ら曲がってくれる感触は薄い。GT-Rのさらなるステップアップのためには、フルモデルチェンジした時に変わってもらいたい部分である。

EXTERIOR

空力という名の武器を得た 強靱なエクステリア

エンジンは僅か数名の選り抜かれた匠の手作業によりひとつひとつ組み上げられる。匠の指先の感覚はどんな機械も及ばないセンサーを備えているためだ。レース用のベースとしてのポテンシャルを秘めたVR38型エンジンは、新たにレース用ターボチャージャーに使われるアブレダブルシールを採用し低回転域からのレスポンスを高めている。フジツボ製のマフラーは、エンジンの能力を余すことなく引き出す電子制御バルブ付き。チタン合金による軽量化とともに職人が手加工で組み立て、溶接することで美しい仕上がりを実現。快いエキゾーストサウンドを響かせる。さらにチタン製のフィニッシャーは、焼き加工によりチタン独特の青色を再現している。



エンジンに比べ、GT-Rのステアリングを握り、改めて「特別な存在」であることを実感した。そもそも、国産車で長年存在し続けているモデルは数える程しかない。厳密に言えば「スカイライン」が名前からなくなったとはいえ「GT-R」は脈々と受け継がれ、そして今年50周年を迎えた。ポリアルゾンの実用車ではなく、スーパースポーツカー。日本においては、業界に逆風が吹くと真っ先になくなるセグメントだが、山あり谷ありの情勢にも屈することなくファンに支えられ生き続けてきた。

しかも、単に存在しているだけでなく、そのパフォーマンスも特筆ものである。今でこそスーパースポーツカーの世界でも4WDは当たり前前となったが、ひと昔前まではFR

独立型トランスアクスル4WDが 最大限のグリップ力を生み出す

しかし好印象ばかりでもなく当時、日本のサーキットで走るとアンダーステアに悩まされることも多かった。ところが、初めてニュルブルクリンクでR32 GT-Rを走らせた時、そのハンドリングの良さ、

が主流だった。そんな中、GT-Rは4WDスポーツの代表格であり続けた。50年の歴史の中でも現行のR35 GT-Rの源流となるのが、R32 GT-R。時はバブル期。トヨタ・スープラ、ホンダNSXなど、280馬力のスポーツカーがこぞって登場した時代だ。そしてGT-Rのトルクスプリット4WDのトラクション性能の凄さは私自身、サーキットで何度も身をもって体験した。

トラクション性能の高さに感動した。そしてより高い領域でのパフォーマンスを追い求めていたことを知った。これまた今でこそ、ニュルブルクリンクは日本においてもクルマの開発ステージとして認知されているが、いち早く世界の自動車メーカーが集まるステージで開発が行われていたのだ。



佐藤久実

さとうくみ：大学在学中にレースデビュー。耐久レースをメインに活躍。ニュルブルクリンク24時間レース、スパ・フランコルシャン24時間レースなど海外の24時間レースでの入賞経験もある。日本カー・オブ・ザ・イヤー選考委員。

NISSAN GT-R
Premium edition





NISSAN GT-R 50th Anniversary

EXTERIOR

特別な記念エンブレムと 往年の日産ワークス色を纏う

50th AnniversaryモデルのベースはPremium edition。往年の日産ワークスカラーをイメージしたワンガンブルー、ブリリアントホワイトパール、アルティメイトシルバー3色のボディカラーが用意され専用のステッカーがボンネットからルーフ、トランクリッドへと入る。ワンガンブルーに標準装備されるレイズ製アルミ鍛造ホイールは、デザインはベース車と同じだが50周年記念ロゴ入りのブルースポークとしている。走行中はホイール全体が青く映り特別感を強調する。熟成の領域に達したエンジンやミッションなどのパワートレイン系にこそ手は加えられていないが、GT-R生誕50周年のオマージュとして価値ある一台に仕上がっている。



主要諸元：ニッサンGT-Rプレミアム・エディション&50thアニバーサリー

●総排気量：3799cc ●エンジン：V型6気筒DOHC24Vツインターボ ●トランスミッション：6速DCT(1速4.056/2速2.301/3速1.595/4速1.248/5速1.001/6速0.796/後退3.383) ●最高出力：419kW(570ps)/6800rpm ●最大トルク：637Nm(65.0kgm)/3300~5800rpm ●ボア×ストローク：95.5×88.4mm ●圧縮比：9.0 ●サイズ：全長4710mm×全幅1895mm×全高1370mm ●ホイールベース：2780mm ●車両重量：1770kg ●駆動方式：4WD ●ステアリング形状：パワーアシスト付きラック&ピニオン ●サスペンション前/後：ダブルウィッシュボーン/マルチリンク ●ブレーキ前/後：ベンチレーテッドディスク ●タイヤ前/後：255/40ZR20/285/35ZR20 ●燃料タンク容量：無鉛プレミアムガソリン74ℓ ●燃費消費率JC08モード：7.8km/ℓ ●車両本体価格(税込み)：¥12,105,720(メーカーオプション¥972,000/ディーラーオプション¥177,888) ●車両本体価格(税込み)：50thアニバーサリー¥13,516,200(メーカーオプション¥108,000/ディーラーオプション¥177,888)



INTERIOR

贅沢なセミアニリンレザー 50周年記念に相応しい質感

専用のミディアムグレー内装色でプレミアム感を演出する。前席／後席ともセミアニリン本革シートが奢られる（前席には50周年記念刺繍入り）。その他、ステッチ付きアルカンターラーフトリムをはじめ、50周年記念バッジ（センターコンソール）、50周年記念ロゴ入りメーター、アルカンターラ前席サンバイザー、50周年記念バッジ&ステッカー（リア）が専用装備。乗るたびにアニバーサリーモデルならではの上質で特別なひと時を過ごすことができるのだ。同モデルは2020年3月末までの期間限定車。サーキット走行を楽しむならGT-Rニスモという選択肢もあるが、日常で楽しむなら今買える究極のGT-Rが50th Anniversaryかもしれない。



私事で恐縮だが、私にとってもR32 GT-Rは思い入れが強い。今の「スーパードラッグ」の前身となるカテゴリーでレースに出場。私のレース史でも全盛期の頃（笑）。それまでは、スプリングやダンパー、スタビライザーなどを取替え引替えするセッティングだったのに対し、電子制御の塊であるR32 GT-Rは、制御の異なるロムを入れ替えるとドラステックに挙動が変わるのも、当時の私にとってセンセーショナルだった。筑波12時間耐久レースで総合優勝したり、GT-R 50連勝の1勝に貢献できたのは大きな誇りだ。と、話は尽きず昔話で誌面を埋め尽くしてしまいたいそうなので、話を戻そう。

R35 GT-Rは、スカイラインの名を取ることにによりベースモデル

の「セダンとしての実用性」の呪縛から解放され、スーパースポーツカーとして格段にパフォーマンスアップが図られた。今回試乗したのはR35 GT-RのMY20モデルだ。新車発売後、改良を継続しつつ年次モデルが発売されるのも、欧米では当たり前だが日本車ではまだ少数派である。

走り始めてまず思ったのは、乗り心地がとても快適であること。2007年の登場以来今までも改善されてきているが、さらに洗練された印象。ホイール、ブレーキ、サスペンションの見直しが行われている。そもそもホイールの剛性を高めたことだが、これは街乗りレベルの入力では確認できない。が、バネ下重量の軽量化は軽快なフットワークに



貢献するし、サスペンションもしなやかさが増している。さらにRモードに変更してもソリッドさは増しても不快さが増すことはないチューニングの妙を感じた。ハイパフォーマンスモデルとはいえ、ユーザーの多くは圧倒的に一般道で日常的に乗ることが多い。また日常的に使えるパッケージングが、GT-Rの強みでもある。さらにNISMO仕様の存在



も鑑みると、快適性の向上は大きなユーザーベネフィットと言える。

6速ギアという点は古さを否めないが、ギアシフトをはじめ駆動系のスムーズさも非常に乗りやすく、上質さを印象づけていた。

今回、50周年記念車も同時に発売された。走行性能は同じだが、ボディに専用デカールが施され、室内のシート地やルーフのマテリアルがオリ

ジナルとなっている。正直、このクルマを運転しているとかなり注目度が高く、周りのクルマや歩行者などから多くの視線を感じる。とはいえ、今しかないモデルだから強いGT-R愛のある人にはお薦めである。

昨今、クルマのあり方がさまざま変わりつつあるが、時代に即した力たちで「GT-R」は今後もずっと存在し続けて欲しいと思う次第だ。

技術自慢のチューニングショップが集まるRH9が、その成果を披露し、技術を競い合う場として行っているのが、鈴鹿サーキットでのデモカータイムアタックだ。そこで、今回は参加マシンの中から9ショップ11台のR35に注目。チューナーが打ち立てたコンセプトを知り、プロドライバーのインプレと合わせて、各仕様のスペックに迫っていこう!!

RH9 CIRCUIT in SUZUKA Part1 CHALLENGE

チューンドR35の速さを鈴鹿で試す!

PHOTO: 服部真哉 / 水川尚由 / 吉見幸夫
REPORT: 石川大輔 / 川崎英俊 / 渡辺大輔



BEST TIME

2'08.775

オカコク最速の4.1ℓ GT1000+仕様

ブルー×グレーのカモフラージュカラーへとグラフィックを変更し、ワークスマシンとしてのインパクトが大幅に向上したウエストスポーツのR35。岡山国際サーキットのR35最速タイムホルダーとして今回の鈴鹿でも好タイムに期待が集り、並み居る強豪を抑えてトップタイムを記録した。

エンジンはHKSパーツを中心とした4.1ℓフルチューンで、タービンはGTⅡ8267シンメトリーのGT1000+仕様。最大2.0kg/cm²のハイブースト設定で、1097psという圧倒的なパワーを発揮する。そしてハイパワーなマシンでのタイムアタックを支えているのが、フラット化されたフロントアンダーパネルをはじめとしたオリジナルエアロパーツだ。

フロントフェンダーのワイド化で前後285サイズのタイヤを装着しているが、今回はこれまでのポテンザRE-71Rから、アドバンA052に変更。タイヤに合わせたセッティングが進めば、さらなるタイムアップも期待できそうだ。

VR38DETTはHKS4.1ℓキットで排気量アップし、ハイカムも装着。タービンはGT1000+で約1100psのハイパワーを発揮。ブースロジック社製のサージタンクには6本の追加インジェクターを装備する。



車高調は3ウェイの減衰力調整が可能なオリジナルセッティングのアラゴスタ。オリジナルワイドフェンダーに収められている285サイズのタイヤは、今回のアタックからアドバンA052へと変更されている。



サーキットタイム向上のポイントとなっているのが、オリジナルのエアロパーツ。フロントバンパースポイラーには強度の高いドライカーボンを採用し、下面整流効果も高いものとなっている。

SPECIFICATIONS

POWER 1097ps TORQUE 136kgm

■エンジン: HKS・GT1000+タービン、4.1ℓキット、カムシャフト(IN270度11mmリフト EX278度11mmリフト、インタークーラー、エアクリナー/ブースロジック・サージタンク/ECUTE・ECUセッティング/RH9・マフラー/DRL・ラジエター
■ドライブトレイン: HKS・ミッションキット、クラッチバック/NEKO・ETSコントロール/ニモ・LSD(FR) ■サスペンション: ウエストスポーツ・アラゴスタ車高調(F28kg/mm R20kg/mm)、調整式アーム ■ブレーキ: エンドレス・モノブロック6キャリパー(FR)、400φローター(F)、387φローター(R) ■ホイール: ボルクレーシングTE37ウルトラ(FR11J×20) ■タイヤ: アドバンA052(FR285/35R20) ■エクステリア: ウエストスポーツ・フロントスポイラー、アンダーパネル、ワイドボディキット/ニモ・サイドステップ/HKS・TF・GTウイング



Driver's VOICE by ターザン山田

ハイパワーなR35ではコーナー立ち上がりでマシンを引っ張るフロント駆動のセッティングが重要なんだけど、パワーが出ているときのトルク配分はバッチリだった。ただし今回はニュータイヤを使いこなすだけのデータがなく、立ち上がりでアクセルをすぐに開けられなかったのが残念かな。

WASTE SPORTS

〒750-0042 広島県福山市新涯町4-2-46
☎084-981-5061 <http://waste.co.jp>



ウエストスポーツ 亀谷さん

トップタイムを記録することができましたが、決して納得のいくものではありません。この先さらにタイムを伸ばしていくためにも、タービン変更を含めた新エンジンを製作してパワーアップを図りたいです。

進化を続ける ピュアサーキット仕様

デモカーのようなグラフィックが施されているが、実はオーナーカーというこのマシン。エアコン付き、軽量化なしの状態のサーキット専用車というコンセプトで製作され、2017年末のRH9走行会でシェイクダウンを果たしてから、タイムアップを目指して進化を続けているところだ。

鍛造ピストンとI断面コンロッドを組み込んだ3.8ℓ強化エンジンにTD06SH改27Zタービンなど、オーバー 1000psを生み出す基本構成に変更はないが、今回進化を図ったのは前後のトルク配分。新たにAWDコントロールユニットのデータ変更に着手し、コースや速度、路面状況などに合わせたフロントへのトルク配分を得るのが目的だ。

万全を期して臨んだはずのアタックだったが、今回は1本目の走行終了中に想定外の電装系トラブルが発生し、2本目までのインターバルをその解決に要してしまったのが残念。昨年記録した2分11秒846からタイムアップは果たしたが、まだまだ本領発揮とまではいかなかった。

SPECIFICATIONS

POWER 1055ps TORQUE 128kgm

■エンジン：フェニックスパワー・TD06SH改27Zタービン、鍛造ピストン、H断面コンロッド、メインCPU&ミッションCPU書き換え、ダブルコアオイルクーラー／45φステンエキマニ／トラスト・サージタンク、インタークーラー／JUN・272度カム、ヘッド加工／RH9・マフラー／サード・1300ccメインインジェクター ■ドライブトレイン：ドットソン・10枚クラッチ／NEKO・強化ギヤ／トラスト・DCTクーラー／ATS・カーボンLSD ■サスペンション：アラゴスタ・車高調(F24km/mm R20kg/mm) ■ブレーキ：エンドレス・MONO6キャリパー+400φローター(F)、MONO4キャリパー+380φローター(R) ■ホイール：アドバンレーシングGT(FR11J×20) ■タイヤ：ポテンザRE-71R(FR285/35R20) ■エクステリア：フェニックスパワー・フロントバンパースポILER、サイドステップ、GTウイング／パリス・フロントフェンダー加工



Driver's VOICE by NOB谷口

ブーストがかかってからのパワー感はさすが1000psオーバーという気持ちよさがあるね。今回はアテサーのコントロールを変更したらしいけど、コーナーによっては若干アンダー傾向が出るので、さらなる煮詰めで解決すればまだまだタイムアップできるはずだよ。



車高調は細かなセッティングが可能な3ウェイ調整機構付きのアラゴスタで、スプリングはフロント24kg/mm、リヤ20kg/mmを組み合わせる。パリス製のワイドフェンダーには前後285サイズのポテンザRE-71Rが収まる。



フロントバンパースポILERは、大きな張り出しで強力なダウンフォースを生み出すタイムアタックスベック用のオリジナル。冷却系は純正オイルクーラーを生かしたダブルコアシステムがポイントとなっている。



インテリアは内装などがすべて装着された軽量化なしの状態、エアコンもしっかりと機能する。バケットシートはサーキットでしっかりとドライバーの体をホールドしてくれるレカロRMSをチョイスしている。



PHOENIX's POWER

☎ フェニックスパワー <http://www.phoenixs.co.jp>

福井店 福井県坂井市丸岡町朝陽2-317 ☎0776-67-2980
京都店 京都府久世郡久御山町佐古外屋敷37-2 ☎0774-48-1157



フェニックスパワー
横山さん

今回から行っているAWDコントロールユニットのデータ変更は、これまでは手つかずの部分で新たなチャレンジとなるものです。コーナーの立ち上がりでフロントが引っ張る特性はサーキットのタイムアップでは重要な要素となるので、これからいろいろとトライしていきます。

バフ仕上げのトラスト製サージタンクで見た目も美しいエンジンルーム。VR38DETTは3.8ℓ強化仕様で、ヘッドまでフルに手が加えられている。タービンはオリジナルのTD06改27Zを各バンクに装着する。

BEST TIME **2'09.598**



全域トルクフルな R35チューンの理想系

実力派ショップとして知られるウイングタケオがじっくりと熟成させてきたデモカー。様々な仕様でテスト&トライを重ねることで、ゼロヨンやサーキット走行を繰り返しても根を上げない、タフなマシンへと昇華させた。

となると気になるエンジンは、トラスト4ℓキットやJUNハイカムを軸にしたフルチューン。これに1基あたり500ps以上の風量を備えるTD06SH-25Gを2基ドッキングすることで、ラクに1000psオーバーを発生させる。

そのパワーに対応するべく、ミッションにNEKO2〜6速ドグタイプギヤやHKS強化クラッチをセット。さらにDCTクーラーを追加するなど駆動系の強化も抜かりはない。

足回りはクラックスペースのオリジナル車高調だ。アームやロッドをフルピロ化したうえで、前後とも285幅のアドバンA052を投入することで、強力なトラクション性能を確保した。

このように細部まで妥協なく仕上げられたウイングタケオのR35。そのパーツ選択ひとつひとつに豊富なノウハウが注ぎ込まれる。サーキット派にとって理想的な仕上がりがだ。

SPECIFICATIONS

POWER 1000ps TORQUE 110kgm

■エンジン：トラスト強化ピストン、コンロッド、クランク、TD06SH-25Gタービン、サージタンク、インタークーラー、エキマニ、フロントパイプ、1200ccインジェクター×6/JUN・ハイカム(IN&EX272度)/RH9・マフラー/DRL・ラジエター/ウイングタケオオリジナルECU/サード・燃料ポンプ ■ドライブトレイン：HKS・クラッチ/NEKO・2〜6速ギヤ、ETSコントローラー/ミッションブレース/Kansa iサービス・LSD ■サスペンション：ウイングタケオ・クラックスペース車高調(アイバツハ F26kg/mm、R22kg/mm)/トップシークレット・前後調整式アーム/フルピロ化 ■ブレーキ：エンドレス・MONO6キャリパー/AP・400φローター(F)/RDD・400φローター(R) ■ホイール：エンケイGTC01(F10J×20 R10.5J×20) ■タイヤ：アドバンA052(FR285/35R20) ■インテリア：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、フロントフェンダー ほか



軽量化は一切なし。快適装備付きのナンバー付き車両なので、街乗りも難くこなせる。NECOのETSコントローラーをセットしてトルク配分を最適化する。



Driver's VOICE by 佐々木雅弘

パワーはかなりのしビックアップもいい。そして特筆なのが4駆のバランス。リヤが空転してからフロントに駆動が伝わるラグがほとんどない。踏んだ瞬間にダイレクトに4輪にトラクションが掛かるから立ち上がりも早いんだ。それでいてアンダーは抑えられていてしっかりと曲る。かなり完成度の高い1台だよ。



R35オーナー待望ともいえるアドバンA052の285サイズを前後に装着。以前に履いていたRE-71Rよりショルダーが柔らかく、横方向のグリップに優れているとの評価だ。



タービンはトラストTD06SH-25Gで最大ブースト圧1.8〜1.9kg/cm時に1000psオーバーを発生させる。JUNハイカムやトラスト・サージタンクも導入する。



3.8ℓや4.2ℓ、4.3ℓなど色々試した結果、サーキットでは4ℓがベストと判断。ボアを拡大せずにストロークアップのみを行なうことでパワーと耐久性を両立している。この仕様にしてからゼロヨンやサーキットで酷使してもノントラブルとか。

Wing TAKEO

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



ウイングタケオ 竹尾さん

エンジンや駆動系についてはもう手を入れる所がないくらい。今回はタイヤの進化に合わせてバネレートアップ。以前はベステックスの前後18kg/mmだったのを、アイバツハのフロント26kg/mm、リヤ22kg/mmにしてみました。あとはリヤのアーム類もすべてピロ化して無駄なたわみをなくしています。

BEST
TIME

2'09.856





BEST TIME **2'10.764**



フージャーのストリートラジアルを装着。国産勢力と遜色のないタデ方向のグリップ性能を発揮するが、ヨコ方向に対する粘りはもう少し欲しいとのこと。



モアパワーを求めてトラストの4ℓキットで排気量アップ。同時にタービンもTD06SH-20Gへと変更した。さらにHKS大容量サージタンクやトラスト・インタークーラーの装着により全域パワフルな吹き上がりを見せる。

ENDLESS

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

正常進化を続ける 俊足チューンド

大掛かりな空力パーツや軽量化に頼らずに、R35チューンの可能性を模索してきたエンドレス。ナンバー付きのストリートスペックとなるこのデモカーは、セントラルサーキットでラジアル最速となる1分19秒497を刻む。

エンジンはトラスト4ℓ+TD06SH-20Gタービン仕様へとアップデート。ピックアップのよさはそのままに高回転でのパンチを増している。インジェクターは純正12本掛けのツインドライブ、燃料ポンプは3基掛けとなり、最高出力は1000ps超となる怪力ぶりだ。

その溢れるパワーを受け止めるべくGTウイングのサイズを拡大したほか、オリジナル車高調のバネレートも前後とも2kg/mmずつ高め、トラクション性能の向上を図る。またサーキットでは珍しいフージャーのハイグリップラジアルを履いているのも見どころだろう。

今回は2本目のアタックでマイナートラブルが発生。本領発揮といかなかったものの2分10秒台を刻み、総合4番手に食い込んだ。その速さはホンモノだ。

エンドレス
杉野さん

佐藤選手はこのクルマで初の鈴鹿。目標だった10秒切りも十分に射程範囲だったのですが、フィルターキャップが緩むというマイナートラブルのため2回目はアタックできませんでした。下らないミスなので悔しいですね。次回はリベンジしたいと思います！

SPECIFICATIONS

POWER 1000ps TORQUE —kgm

■エンジン：トラスト・4ℓキット(ピストン、コンロッド、クランク)、TD06SH-20Gタービン、エキマニ、インタークーラー／HKS・ハイカム、大容量サージタンク、EVC6-iR／RH9・チタンマフラー／純正インジェクターツインドライブ／295ℓ燃料ポンプ×3 ■ドライブトレイン：HKS・強化ミッション、強化クラッチ(8枚)／ATS・カーボンLSD(FR)／NEKO・ファイナルサポート／トラスト・DCTクーラー ■サスペンション：エンドレス・オリジナル車高調(F24kg/mm R20kg/mm)／ピロ圧入式アーム ■ブレーキ：エンドレス・MONO6キャリパー、2ピースローター(F400mm R380mm) ■ホイール：アドバンレーシングGT(12J×20) ■タイヤ：フージャー(305／30R20) ■インテリア：レカロ・バケットシート ■エクステリア：エンドレス・フロントディフューザーVer.2／トップブレース・サイドステップ、リヤバンパー、リヤオーバーフェンダー／Kansaiサービス・フロントワイドフェンダー／サード・GTウイング

GLOBAL AUTO

⑧ グローバルオート 大阪府堺市美原区黒山166
☎072-363-6666 http://www.global-auto.ne.jp/

排気量3.8ℓのまま 潜在性能を引き出す

GT-R専門に取り扱う中古車ディーラーとしても知られるグローバルオート。今回持ち込まれたのはストリートでの扱いやすさとサーキットでの速さの両立をテーマに製作され、安居代表のドライブで岡山国際＝1分37秒台、鈴鹿＝2分13秒台を刻んでいるという注目の1台だ。

排気量はあえてノーマルのまま、エンジン内部を強化し、タービンはHKSのGT900をチョイスする。さらにHKSカムやサージタンク、インタークーラーなど周辺環境を整えることで、約890psをマーク。もちろん駆動系もHKSの強化ミッションを入れるなど対策済みだ。

また、注目したいのはカーボンパーツをふんだんに取り入れていること。ルーフやドア、トランクといった慣性への影響が大きいパートを中心に投入して約100kgものウェイトダウンに成功している。

さらにエンドレスのモノブロックキャリパーの投入など、サーキットを走るうえで抑えておきたいツボをキッチリと強化したこのマシンは排気量ノーマルながら2分12秒台をマークし、その存在感をアピールした。

片側15mmワイドのフロントフェンダーを入れて、285mmサイズのアドバンA052を収める。R35でサーキットを走るなら必須ともいえるブレーキは、エンドレスのモノブロックキャリパーを投入した。



排気量ノーマルのままでも、低中速トルクをうまく引き出せるサイズという理由で選んだGT900タービン。HKSカムや大容量サージタンクの装着により最高出力890psをマークする。

SPECIFICATIONS

POWER 890ps TORQUE —kgm

■エンジン：HKS・鍛造ピストン、コンロッド、カム、GT900ハイブリッドタービン、マフラー、インタークーラー、EVC6／グローバルオート・ECU ■ドライブトレイン：HKS・強化ミッション、クラッチ、DCTクーラー、ATSC ■サスペンション：HKS・ハイパーマックスIVSP車高調(F18kg/mm R16kg/mm)／フルピロプッシュ ■ブレーキ：エンドレス・MONO6+400φローター(F)、MONO6+383φローター(R) ■ホイール：ボルクレイシングTE37ウルトラ(FR12J×20) ■タイヤ：パイロッドスポーツCUP2(FR325／30R20) ■インテリア：ニモ・ステアリング／レカロ・フルバケ ■エクステリア：Kansai・フロントリップ、サイド、リヤ、ワイドフェンダーキット、ウイング／SEIBON・カーボンドア、トランク／ドライカーボンルーフ

BEST TIME **2'12.869**



グローバルオート
安居さん

ユーザー目線でのクルマ作りを意識したこのR35。足まわりやブレーキのテストでは沢山、周回を重ねたい。壊れるリスクを減らすためにも排気量はあえてノーマルとしています。ただ、鈴鹿でさらにタイムアップを目指すにはもう少し最高速を伸ばしたい。パワーが欲しくなるのも確かですね。

TM WORKS

TMワークス 石川県小松市長崎町1-101
☎0761-58-1038 http://tm-works.ico.bz

高回転まできっちり回す サーキットウェポン

ブーストアップからのステップアップで、この走行の4日前に完成したばかりのマシンがこちら。セントラルや鈴鹿サーキットをターゲットとしたタイムアタック仕様のユーザーカーだ。

強化パーツを組み込んだ3.8ℓ仕様にGT900タービンの組み合わせは、8500rpmまできっちり回るのが魅力。958psを受け止めるため、HKS強化ミッションも導入されている。トップシークレットのフルエアロで、空力チューンもバッチリだ。



Driver's VOICE by 菊地 靖

まるでNAのように低回転から高回転までフラットに回るエンジンは、パワフルなだけじゃなくパワーの出し方がマイルドなのが嬉しい。足回りも含めとがったところがないので、こんな900psなら誰でも速く走れそうだね。



TMワークス 浜原さん

3.8ℓ仕様は、シェイクダウンのタイムとしてはまずまずというところでしょうか。高回転まで回せるパワー特性を望むユーザーには、コストパフォーマンスもよくお勧めですね。一方の4.1ℓ仕様は低速トルクでタイムを稼ぐ特性。トラブルでタイム出せなかったのがザンネンです。



腰下はHKS製強化パーツを組み込み、ヘッドはJUNによりポートと燃焼室の加工が施された3.8ℓ仕様。タービンはGT900で、燃料系は12本インジェクター化されている。

トップシークレットのM17フルエアロキットは、オーナーがひと目ぼれして世界で最初に装着したものとか。タイヤは前後とも285サイズのアドバンA052を装着する。



SPECIFICATIONS

POWER 958ps TORQUE 135kgm以上

■エンジン：HKS・鍛造ピストン、H断面コンロッド、カム（IN・EX272度）、インマニ、70φスロットル、GT900タービン、インタークーラー、エキマニ、EVC6/RH9・チタンマフラー、フロントパイプ／DRL・ラジエター／JUN・加工ヘッド／TMワークス・オリジナルECU ■ドライブトレイン：HKS・強化ミッション／ATS・LSD ■サスペンション：TMワークス・車高調（F20kg/mm R18kg/mm）、調整式アーム ■ブレーキ：エンドレス・6ポット+400mm（F） 4ポット+380mm（R） ■ホイール：アドバンレーシングGT（FR11J×20） ■タイヤ：アドバンA052（FR285／35R20）



4.1ℓへと排気量アップされたエンジンにGTII7867タービンで、1000psを発生するVR38DETT。細やかな燃料制御を可能にするため、インジェクターは12本ドライブを採用。

空力に頼らず セッティングで速さを追求

エアコン、オーディオ装備の通勤快速の要素を維持したまま、タイムアタックの実力を高めたいというオーナーの要望に沿って製作されたこのマシン。

ストリートでの使い勝手を考慮して最低限の空力チューニングをしているため、1000psのパワーを足回りとアテサコンローラーのセッティングでトラクションを確保しているのが最大のポイントだ。1本目は電気系、2本目はABSトラブルで実力を発揮できず残念だった。



SPECIFICATIONS

POWER 1000ps TORQUE 150kgm

■エンジン：HKS・4.1ℓキット、カム（IN・EX272度）、インマニ、GT1000タービン、エキマニ、インタークーラー、EVC6/RH9・チタンマフラー、フロントパイプ／DRL・ラジエター／サード・550ccインジェクター×12／TMワークス・オリジナルECU ■ドライブトレイン：HKS・強化ミッション／ATS・LSD ■サスペンション：TMワークス・オリジナル車高調（F20kg/mm R18kg/mm）、調整式アーム ■ブレーキ：D2・8ポット+400mm（F） 6ポット+380mm（R） ■ホイール：エンケイRS05RR（F10J×20 R11J×20） ■タイヤ：ポテンザRE-71R（FR285／35R20）



Driver's VOICE by 木下みつひろ

午前の走行を踏まえて午後はフロントのトルク配分を増やしたら、まるで別のクルマになったくらい高フィードバック。これはいけるとアタックに入った瞬間にABSがパンクした。次回に期待だね。

オーナーの好みを 実現した1150ps仕様

オーナードライブで富士スピードウェイのホームストレートを全開で楽しむことを目指したガレージ八幡のR35は、HKS・GT1000+タービンにNOSを組み合わせ、最高出力は1150psまで高められている。

このハイパワーを受け止めるため、エンジン内部はしっかりと強化。パワーアップに伴って増大する熱量は冷却コア類の変更とともに、効率的なエアアウトレットを設けたオリジナルボンネットでも解消。空力と排熱の機能性を持たせた設計は、ハイチューンのR35には効果絶大だ。

ミッションはギヤ比がハイギヤードすぎたため、コーナー出口などでは回転をキープできないといった問題点も露呈。この辺りは今後ファイナルを煮詰めていくことで解消していく予定になっているようだ。

エンジン内部からタービン交換、さらにはNOSシステムまで組み合わせることで最高出力を1150psにまで高めている。安心して富士のストレートを踏み切るためには、パワーと耐久性を兼ね備えることは必須というわけだ。



SPECIFICATIONS

POWER 1150ps TORQUE —kgm

■エンジン：ガレージ八幡・ECU、ラジエター、マフラー、ツインオイルクーラー／HKS・GT1000+タービン、インマニ、エキマニ、コンロッド、ピストン、クランク、EVC、インタークーラー
■ドライブトレイン：ガレージ八幡・1速ギヤ強化、強化クラッチ／ニスモ・LSD ■サスペンション：ガレージ八幡・車高調、調整式アーム ■ブレーキ：ビッグローターキット ■ホイール：ニスモ純正 ■タイヤ：アドバンA052(FR285/35R20) ■エクステリア：ガレージ八幡・ボンネット／トップシークレット・フロントワイドボディキット

GARAGE YAWATA

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



Art-Tech Hanatsuka

アートテック花塚 栃木県那須塩原市上厚崎324-8
0287-62-3218 <http://www.at-hanatsuka.co.jp>



エンジンはノーマルのままコンピュータのセットアップでブーストを1.2kg/cmに変更。最高出力は600psキッチリに揃えている。特にパーツ交換を行っているわけではないため、コスト的にも負担が少ないためオススメできるプランだ。

SPECIFICATIONS

POWER 600ps TORQUE —kgm

■エンジン：アートテック花塚・ECU／トラスト・マフラー
■サスペンション：HKS・ハイパーマックス4オリジナルセッティング ■ホイール：OZレーシング・ゼウス(FR11JX20)
■タイヤ：ポテンザRE-71R(FR285/35R20) ■インテリア：レカロシート ■エクステリア：トップシークレット・ワイドボディキット

シンプルなメニューで 戦闘力向上

アートテック花塚のR35はブーストアップと足まわりのセッティングという、シンプルなメニューに留められているのが特徴。

代表の花塚さんによるとストリートを快適に走りたいユーザーが多く、サーキット走行というニーズは圧倒的。そのためチューニングとしては、扱いきれないほどのピークパワーを目指すのではなく、ブーストアップで600ps程度のパワーと、リニアに反応するサスペンションワークが重要と考えているようだ。

また、ハイグリップラジアルの装着も変更点のひとつ。これまで純正のランフラットタイヤで走行していたものを、ポテンザRE-71Rに変更。サスペンションもこれに合わせたセッティングを行っているのである。

トラブル発生も ベスト更新

ノーマルタービンながらスポーツ触媒や100φのマフラーを組み合わせることで、手軽なチューニングのセカンドステップとしての提案を行っているマシンだ。ダイノパック上では高回転域までしっかりと吹け切り、最高出力は700psまでアップしている。

しかし、走行会当日は6500rpm以上が吹けないという原因不明のトラブルが発生、試行錯誤を試みたものの原因究明に至らず。とはいえ、昨年のタイムより1・5秒近くベストを更新しているのは、底力が上がっている証拠と言える。

代表の森下さんが通勤で使用するストリートスベックとして、様々なテストが行われているというこのマシン。それだけに新たなトラブルをも研究材料と考え、今後さらなる発展が期待できる1台だ。

エンジン本体やタービンはノーマルのまま。パイピングキットやブローオフバルブなど吸気環境を整えながら、今回は新たにスポーツキャタライザーをプラス。それに合わせたECUセッティングを行い、最高出力を700psまで引き上げている。



SPECIFICATIONS

POWER 700ps TORQUE 1000kgm

■エンジン：ピットロードM・ECU／HKS・エアクリナー、プラグ、パイピングキット、ブローオフバルブ／RH9・100φフルエキゾーストシステム、スポーツキャタライザー ■ドライブトレイン：ピットロードM・オリジナルミッションコンピュータ／RH9・強化クラッチ ■サスペンション：トラックバック／トップシークレット・アッパーアーム／ピットロードM・オリジナルストリートアライメント ■ブレーキ：エンドレス・MX72+パッド ■ホイール：アドバンレーシングGT(F11JX20+15&スパーサー20mm R11JX20+5&スパーサー20mm) ■タイヤ：ポテンザRE-71R(FR285/35R20) ■インテリア：レカロ・SR-G cc ■エクステリア：フロントフェンダー叩き出し

PITROAD M

ピットロードマシンファクトリー 兵庫県姫路市安富町安志912
0790-66-3359 <http://www.pitroadm.com>



EXHAUST&INTAKE PARTS

[排気系&吸気系パーツ]

掲載データは2019年7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 GT-R

吸排気効率のアップでフィーリングとパワーを向上

吸排気系のカスタマイズは、数あるチューニングの中でも着手しやすいメニューだ。しかも、効率の向上によるエンジンフィーリングやパワーのアップはもちろん、排気音の向上によってドライバーの高揚感も高まるため、相乗効果で高い満足感を得られる。ただし、吸排気のチューニングは奥も深い。エンジン本体やターボまわりにも関わるため、エンジンチューンに合わせてアイテムを選択し、それを制御するECUも最適化することで、トータルで高いパフォーマンスを実現できるようになるのだ。

後期 = MY17~MY19に適合・類別型式DBA/4BA
中期 = MY11~MY16に適合・類別型式DBA
前期 = MY07~MY10に適合・類別型式CBA
汎 = 汎用アイテム



3 STAGE EXHAUST

車検 汎
材 ステンレス
径メイン:94φ テール:118/90/75φ
可変バルブを採用し、出力に合わせて排気経路を3段階から選択でき、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。
■80万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



RS evolution EXTREME

車検 汎
材 ステンレス
径メイン:85-50.8-60.5φ×4 テール:123φ
1-4レイアウトを採用し、美しさと排気効率を両立した車検対応のステンレスマフラー。テール部は4本出しスタイルのチタン製で高性能をアピール。高耐久性を保证する3年間完全保証も魅力的な1本。
■28万5000円
■Apex ☎0544-65-5061



Super Ti

車検 汎
材 チタン
径メイン:80.0-76.3-60.5φ テール:122×112φ
スーパー耐久で培われたノウハウが投入された超軽量チタンマフラー。MY07モデルに適合し、車検対応となる。重量も7.9kgと純正マフラーの約46%と半分以下の重量に仕上げられている。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

車検 汎
材 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。MY11までに適合。SpecV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

車検 = 車検対応
汎 = 競技用
汎 = 音量の目安。
3が96db(保安基準適合)レベルで、1が最小、5が最大



TI RACING EXHAUST SYSTEM

後期 中期 前期
材 チタン
径メイン:80w-102s-80wφ テール:120φ×4
中間パイプ部分からの設定ではなく、センターパイプからのフルキットとし、触媒部分もストレート化された競技専用モデル。排気音も大きく、上質なものに設定されている。チタン製で重量も14.5kgと軽量だ。
■46万8000円
■東名パワード ☎042-795-8411



5ZIGEN SP スペックチューン

中期 前期
材 ステンレス
径メイン:80-70-60.5φ テール:114φ
競技専用設計によりスパルタンな雰囲気を出し出す。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で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

中期 前期
材 ステンレス
径メイン:80-60.5φ テール:100φ
車検対応 (MY10以降は新基準により非対応)の軽量ステンレスマフラー。重量11kgと8kg近い軽量化と、ブルーの焼き色が目を引くインコ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

中期 前期
材 メイン:ステンレス テール:チタン
径メイン:85φ テール:124φ
純正マフラーよりマイナス10kgを実現したフルチタンマフラー。パイプレイアウトも排気効率を考慮し、独自の曲げRにより流量を大幅にUP。チタンの焼き色も鮮やかにルックス、性能、音質すべてが究極の1本。後期末確認。
■63万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



リーガマックスプレミアム

中期 前期
材 ステンレス 径メイン:85φ テール:119φ
高品質なSUS304材を採用し、R35のバンパーに合わせたテールデザインにより、存在感とスポーツ性を得たスポーティーマフラー。消音材にAdvantexを採用しており静粛性もウリ。MY11以降の車両に装着の場合、純正アルミ導風板の加工が必要。後期末確認。
■29万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



PREMIUM01TR HEAT BLUE TITAN Ver.II (REGULAR SPEC)

中期
材 チタン 径メイン:60.5φ テール:130φ
排気効率を追求し、1200psもの高出力に対応する。可変バルブ装備で、アイドリング時の近接排気音量を76dbに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 ROWEN事業部 ☎0565-52-8555



カスタムマフラー

前期
材 ステンレス
径メイン:80-60φ×2 テール:115φ
柿本サウンドとパワーアップ両方が味わえる専用マフラー。テールには美しい焼き色を表現する特殊コーティングが施されており、さらにTig溶接による総合的な仕上げの良さが光るステンレスマフラーといえる。
■26万円
■カキモレーシング ☎072-265-8411



NUR-SPEC C-Ti Quad Model

前期
材 メイン:ステンレス テール:チタン
径メイン:80-70φ テール:114.3φ
SUS304ステンレスパイプとチタンテールの融合させた4本出し車検対応マフラー。ノーマルと比較し約9.3ps向上を実現している。MY09までに適合する。
■28万円
■ブリッツ ☎0422-60-2277



スーパーストリートチタン

後期 中期 前期
材 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 中期 前期
材 ステンレス
径メイン:90-60φ×4 テール:115φ
ストレート構造採用によるパワー重視のマフラー。出力向上と音質にも配慮され、大型サイレンサーによる音量値も保安基準内。ブーストアップ仕様からタービン交換による大幅なパワーアップにも対応する。
■32万円
■トラスト ☎0479-77-3000



CRIMSON EXHAUST MUFFLER FIRST-CLASS

後期 中期 前期
材 チタン 径メイン:80-70-60φ テール:120φ
性能、材質、品質すべてにおいて最上級にこだわり、同社マフラーの最高峰「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 ☎04-7199-2845



D.T.M SPORTS MUFFLER

中期 前期
材 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



CS.POWER

中期 前期
材 ステンレス
径70→60.5×2 テール:50.8×4
本体に組み込まれたバルブを室内のスイッチで開閉する事により、純正同等の静音サウンドと重低音を徹底排除した高音サウンドが切り替え可能。スイッチ等の付属品も全て同梱される。メインパイプからの交換となる。
■43万円
■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



PREMIUM01TR HEAT BLUE TITAN Ver.II+Racing Front Pipe (HIGH SPEC) 可変バルブ付

中期
材 チタン 径メイン:80φ テール:130φ
HIGH SPECに可変バルブを追加し、開放状態のフルストレート化によるパワーを存分に味わえるマフラー。後期モデルに適合する。
■84万円
■E・Rコーポレーション ROWEN事業部 ☎0565-52-8555



PREMIUM01TR HEAT BLUE TITAN Ver.II+Racing Front Pipe (HIGH SPEC)

中期
材 チタン 径メイン:80φ テール:130φ
センターパイプに100φ径を採用し、1500psまで対応するマフラーとフロントパイプのセット。排気効率を追求したサイレンサー配置。
■77万円
■E・Rコーポレーション ROWEN事業部 ☎0565-52-8555

KUHLRACING



スラッシュ4テールマフラー

車検 4/3

【中期 前期】
 材 ステンレス 径 メイン:90φ テール:116φ
 車検適合品ながらも、800馬力以上のハイパワーにも対応可能な抜けの良さを実現。バルブ付きタイプは、付属のリモコンにて運転席に居ながら音量を絞ることが可能。ヒートグレーションのテールも美しい。MY17モデル以降は近日車検適合予定。
 ■25万円(バルブ無し) 40万円(バルブ付き)
 ■クールジャパン ☎052-693-9805

Kansai SERVICE



Rチタンデュアルマフラー

車検 4/2

【後期 中期 前期】
 材 チタン 径 メイン:- テール:115φ
 軽量かつ高強度なチタンを採用したマフラー。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。
 ■46万8000円
 ■Kansaiサービス ☎0743-84-0126

GARAGE YAWATA

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 中期 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
 ■ガレージハ幅 ☎0569-26-1660

REVOLUTION



Full Titanium exhaust muffler

競 4/4

【中期 前期】
 材 チタン 径 メイン:80-100φ テール:130φ
 フルチタン製で軽量かつ、高い品質を持つマフラー。極力シンプルなレイアウトで排気効率を高めた、フルストレートの競技用モデルとなる。チタン特有の焼き色も美しく、使い込むことの変化も楽しめる。
 ■65万円
 ■ガレージマック ☎026-254-7333

MCR

CRIMSON EXHAUST
MUFFLER FIRST-CLASS90φ

競 4/5

【後期 中期 前期】
 材 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用用品とし、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 ☎04-7199-2845

SLR

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

SABULIVE



レース用FULLストレート

競 4/5

【中期 前期】
 材 ステンレス 径 メイン:101φ テール:-φ
 競技ユースを前提とし、排気効率を徹底的に追い求めたエキゾーストシステム。触媒やサイレンサーを設けないのはもちろん、パイプの絞りも無く、また、レイアウトも可能な限りストレートに仕上げている。
 ■22万4000円
 ■サブライブ ☎076-482-3751

RH9



φ100フルチタンマフラー

競 4/4

【後期 中期 前期】
 材 チタン 径 90φ×2-100φ-60.5φ×4
 Y字パイプまでをセットにしたフルエキゾーストシステム。低排圧設計でタービン交換等のフルチューンに対応。オールチタン製による大幅な軽量化で運動性能も向上。生産量も2か月で5本程度と希少なモデルだ。
 ■69万8000円
 ■CLUB RH9 ☎059-365-5105

RH9



φ90フルチタンマフラーV3

車検 競 4/3

【後期 中期 前期】
 材 チタン 径 メイン:90φ テール:130φ
 φ90フルチタンマフラーに3つの消音バルブを搭載。車両信号に連動したバルブ開閉によりアイドリング〜低速域での音量を減少させ、高回転では本来のサウンド&パワーを発揮。住宅街でのエンジン始動も安心。運転席からON/OFF、ボリューム調整も行える。車検は年式により対応となる。
 ■58万5000円
 ■CLUB RH9 ☎059-365-5105

RH9

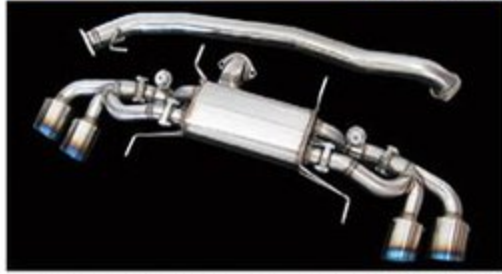


チタンマフラー

車検 競 4/3

【中期 前期】
 材 チタン 径 メイン:90-60.5φ 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。60.5φパイプを4分割でジョイントする方式を採用。信頼の日本製。年式により車検対応となる。
 ■31万5000円
 ■CLUB RH9 ☎059-365-5105

Power Craft

ハイブリッドエキゾーストマフラーシステム
ツインバルブタイプ

車検 4/3

【中期 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

AKRAPOVIC



Evolution Line+Tail pipe set

競 4/4

【中期 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同様のカーボン製。
 ■96万円
 ■橋本コーポレーション ☎075-761-7351

AKRAPOVIC



Slip-On Line+Tail pipe set

車検 4/3

【中期 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。保安基準適合。テールエンド部はカーボン製で、レーシーなルックスを高めてくれる。
 ■65万7000円
 ■橋本コーポレーション ☎075-761-7351

R VERTEX

Legerfort左右デュアル
フルチタンマフラー トルネード

競 4/3

【中期 前期】
 材 チタン 径 メイン:非公開 テール:非公開
 独特のパイプレイアウトで排気効率を追求し、無垢のチタン材を贅沢に使ったデュアルマフラー。その名の通り、渦を巻くような取り回しで、高音質も実現している。MY10〜12モデルに適合する。
 ■68万円
 ■ティードンディー ☎045-944-2221

SLR

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

ESPRIT



ストレートフロントパイプ

【中期 前期】
 材 ステンレス 径 -φ
 第2触媒を外し、ストレート化するタイプのフロントパイプ。等長ジョイントできるパイプなので、ノーマルマフラーからさらなるチューニングにまで対応できる。エスプリECUとの組み合わせで最高速が10km/hアップ。ノーマルマフラーを使用する場合にも装着できる。
 ■7万9000円
 ■エスプリ ☎059-370-8080

CENTER & FRONT PIPE

センター&フロントパイプ

材=材質
 径=パイプ径

Real Speed Engineering

フルチタニウムエキゾースト
コンポーネント

競 4/5

【後期 中期 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

MIDORI

サイレントハイパワーNR
チタンマフラー

車検 4/3

【中期 前期】
 材 チタン 径 メイン:80-70φ テール:85φ
 平成22年度の騒音規制に対応したチタンマフラー。アイドリング時の低音から高回転時の乾いた高音域までチタンサウンドが楽しめる。絞りのない設計でパワーを重視。軽量化による運動性能の向上も実現する。
 ■39万8000円
 ■緑整備センター ☎045-933-1101

MINE'S



SILENCE-VX PRO TITAN II

車検 4/3

【中期 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

SARD



STRAIGHT FRONT PIPE R35

【前期】
 材 ステンレス 径 76-80φ
 第2触媒をストレート化するフロントパイプ。サイレンサー装備により、触媒レスとしながらも音量と音質にこだわられた設計。MY07〜09に装着可能で競技専用部品となっている。同社の排気システムを組み合わせて究極のエキゾーストシステムを組み上げることも可能。
 ■9万5000円
 ■サード ☎0565-53-1166

SARD



FRONTPIPE R35

【前期】
 材 ステンレス 径 76-80φ
 タービンの排気抵抗を低減するレイアウトによりレスポンスとパワーを向上させるフロントパイプ。同社の「スポーツキャタライザーR35」と組み合わせることにより保安基準に適合する。MY07〜09に装着可能。
 ■11万8000円
 ■サード ☎0565-53-1166

MCR

CRIMSON STRAIGHT
TITANIUM FRONT PIPE FIRST-CLASS
(Sailencerless)

【後期 中期 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 ☎04-7199-2845

MCR

CRIMSON STRAIGHT TITANIUM
FRONT PIPE FIRST-CLASS

【後期 中期 前期】
 材 チタン 径 70-80φ
 フルチタン製で第2触媒を交換するタイプのフロントパイプ。オーバル形状でチタン特有の焼き色が特徴的。ノーマル比で8.2kgもの軽量化も実現する。排気抵抗を低減しパワーアップを可能とする。競技専用部品。
 ■22万円
 ■エムシーアール ☎04-7199-2845

MCR

CRIMSON STRAIGHT TITANIUM
FRONT PIPE FIRST-CLASS φ90

【後期 中期 前期】
 材 チタン 径 70-90φ
 従来のクリムソ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。第二触媒を排除し、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 ☎04-7199-2845



GReddy

サーキットスペックセンターパイプ

後期 中期 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



TOP SECRET

フロントパイプ

後期 中期 前期

材 チタン 径 80-90φ

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、純正比大幅な軽量化を実現している。

■14万8000円
■トップシークレット ☎043-216-8808



SLR

GTspec FrontPipe TiTANIUM Silent for R35 GT-R

中期 前期

材 チタン 径 70-80φ・70-90φ

2次触媒部をストレート化するフロントパイプだが、サイレンサー採用で音量を抑制することにより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



SLR

GTspec FrontPipe TiTANIUM for R35 GT-R

中期 前期

材 チタン 径 70-80φ・70-90φ・80-90φ

2次触媒部をストレート化するフロントパイプ。サイレンサーを持たないスタイルとチタン採用で2.4kgと超軽量を実現している。タービンアウトレットと組み合わせることでフルストレート化に変更することも可能。

■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



SABULIVE

センターパイプ

中期 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



MINE'S

チタンストレートコンバータータイプI, II, III

中期 前期

材 チタン 径 70-80φ

第2触媒をストレート化するチタン製フロントパイプ。3種類のタイプが用意されており、サイレンサーの有無や、パワーを狙いたい回転域から選択することが可能となっている。純正に比べておよそ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



MINE'S

ストレートコンバーター

中期 前期

材 ステンレス 径 70-80φ

第2触媒をストレート化するフロントパイプ。競技専用部品でサーキット走行など性能をいかに高く発揮したい場合に、排気効率向上と軽量化を実現する。高回転時のパワーとレスポンスを向上させたい場合に有効。取付はボルトオンで装着可能。

■8万5000円
■マインズ ☎046-857-3313



Rocket Dancer

ステンレスフロントパイプ

中期 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ト化するフロントパイプ。ストレート化することにより排気音量が10～12dB増大する。軽量化にも貢献し車両の動力性能アップにも貢献する競技専用部品。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



Power Craft

ストレート センターサイレンサー

中期 前期

材 ステンレス 径 70-80φ

排気効率を高める可能な限りのストレート設計に、サイレンサーを追加することで静粛性もプラス。昨今のサーキットユースであっても静粛性を求められるシチュエーションにもマッチする。フレキシブルジョイントで装着後のねじれなどにも強い。

■8万2000円
■パワークラフト ☎0120-809-099



Power Craft

ストレート センターパイプ

中期 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



HKS

メタルキャタライザー

前期

材 ステンレス 径 85-75φ

タービン出口直後から第2触媒までに装着するスタイルのスポーツキャタライザー。排気抵抗を軽減させる事でタービンへの負担を減らしレスポンスが向上する。低抵抗と排ガス浄化性能を高次元で両立させた排気系チューンパーツ。MY07、08に適合する。後期未確認。

■35万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



NISMO

スポーツキャタライザー

中期 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。純正比約6.0kg減。MY11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



CATALYZER

キャタライザー

径=パイプ径
材=材質



RH9

φ90マフラー専用チタンY字パイプ

後期 中期 前期

材 チタン 径 90φ

同社のφ90フルチタンマフラーおよび消音バルブ付きフルチタンマフラーV3に対応した専用Y字パイプ。Y字部は取付容易なセパレートタイプでスプリングマウントを採用。排圧バランスを考慮した専用設計がなされているため、トータルでのパフォーマンスUPに貢献する。

■14万8000円
■CLUB RH9 ☎059-365-5105



CHARGESPEED

CS.フロントパイプ

後期 中期 前期

材 ステンレス 径 70-60.5×2

純正では装備される第2触媒をレスとし、徹底した排気抵抗の削減を行ったモデル。サーキットユースなどで高いパフォーマンスを期待できる。フレキシブルジョイントも備え、耐久性も高い。ステンレス製のため腐食にも強く、リーズナブルな価格も魅力的だ。

■8万円
■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



Power Craft

メタル触媒

前期

材 ステンレス 径 70-80φ

セラミックではなく、ステンレスのメタルハニカムを採用したセルを持つメタル触媒。耐久性に優れ、排気の接触面積も広く高い浄化性能をもつ。圧力損失が少ない120セルサイズを採用しており、浄化性能と高出力を両立させている。保安基準適合品。

■18万円
■パワークラフト ☎0120-809-099



GReddy

スポーツキャタライザー

前期

材 ステンレス 径 76φ×2.90φ

純正の第1触媒を使用しないスタイルを採用し、第2触媒のみで排ガス基準をクリアする高性能キャタライザー。音量を抑えつつパワーを確保するためにパイプ最大径を90φとし、大型サイレンサーを採用。パワーエクストリームRマフラーと段付無しで装着可。09.1～11.10までと、NISMOは適合外。

■26万8000円
■トラスト ☎0479-77-3000



SARD

SPORTS CATALYZER R35 GT-R EXHAUST SYSTEM

前期

材 ステンレス 径 76-80φ

MY07～09に対応したスポーツ触媒とのエキゾーストセット。ストレート化されオリジナルの第2触媒を採用したフロントパイプと組み合わせることでレスポンスとパワーが向上する。保安基準適合品。

■32万円
■サード ☎0565-53-1166



SARD

SPORTS CATALYZER R35 GT-R

前期

材 ステンレス 径 76-80φ

MY07～09に対応したスポーツ触媒。低抵抗のセルを採用し、ファクトリー内で職人の手により生み出されている。太すぎないメインパイプ径によりトルクの落ち込みを抑制する。保安基準適合品。

■21万円
■サード ☎0565-53-1166



SARD

SPORTS CATALYZER TITANIUM

後期 中期

材 ステン+チタン 径 76-80φ

NISMO専用チタンキャタライザー。車検対応品。1200℃対応国産セルと最低地上高に配慮した横内型サイレンサーを採用。フロントパイプ部は熱に強いステンレス材を使用。純正に対し6.6kgもの軽量化を実現。NISMOグレードのみ(MY14～17)に適合する。

■50万円
■サード ☎0565-53-1166



GReddy

サーキットスペック フロントパイプ

後期 中期 前期

材 ステンレス 径 76φ

第1触媒を外し、排気経路のストレート化に寄与するタイプのフロントパイプ。触媒がなくなることで、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



Power Craft

タービンアウトレット

中期 前期

材 ステンレス 径 80φ

タービンからの排気をスムーズに導くように設計。曲りの強い個所だけに、大径化とスムーズな曲げで排気の抵抗を可能な限り抑えている。耐熱性と耐久性を考慮したステンレス素材を使用している。

■9万5000円
■パワークラフト ☎0120-809-099



SLR

GTspec Turbin Outlet for R35GT-R

中期 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。競技専用部品となる。

■10万4000円
■サンラインレーシング ☎086-209-1000



TURBIN OUTRET

タービンアウトレット

材=材質
径=パイプ径



MINE'S

Super CatalyzerII

前期

材 ステンレス 径 70-80φ

ハイパフォーマンスと低排出ガスを両立しなければならぬ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

SPRINTFILTER



P08 エアクリナー

後期 中期 前期
材 ポリエステルファイバー 乾

世界のトップレースシーンで使用するイタリアの高性能フィルターメーカー、sprintfilter社製アイテム。ラインアップ中最もスタンダードながら、5.050 L・m/sと他社製レース用モデルを凌ぐ空気流入量を実現。もちろん、ダストのキャッチ性能も高い。

■2万7000円
■GARUDA ☎042-736-5506

HKS



スーパーエアフィルター

後期 中期 前期
材 不織布 乾

空気の流れに対して目の粗い層から細かい層へと徐々に密度が変わる密度勾配型構造フィルターを採用し、様々な大きさのダストを段階的に確実に捕獲。繊維構成を最適化することで通期抵抗の低減も実現している。新品時の性能を長期間キープしてくれる。

■7000円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

HKS



プレミアムサクシオン

中期 前期
材 不織布+ポリウレタンフォーム 乾

純正置き換えタイプのエアクリナーと、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。後期未確認。

■9万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

AIR FILTER

← 純正形状エアフィルター

■=フィルター材質

TOP SECRET



エクステンションキット

後期 中期 前期
材 ステンレス 湿 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

HKS



レーシングサクシオンリロードド

中期 前期
材 ポリウレタンフォーム 湿

むき出しタイプエアフィルター「パワーフロー」と、そこからタービンへつながっているパイプのインテークキット。エアフィルター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。後期未確認。

■16万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

AIR CLEANER

← スポーツタイプエアクリナー

■=フィルター材質

BLITZ



SUS POWER AIR FILTER LM

中期 前期
材 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



K&N純正交換フィルター

中期 前期
材 コットン 湿

湿式コットン多層フィルターを採用し、安定した吸入効率を発揮するロングライフエアフィルター。優れた濾過性能は専用のメンテナンスキットで繰り返し洗浄が可能で、常にパフォーマンスを維持することができる。純正置き換えタイプにより全年式に適合する。

■2万6500円
■グループ・エム ☎048-450-2911

SPRINTFILTER



P08 F1-85 エアクリナー

後期 中期 前期
材 ポリエステルファイバー 乾

sprintfilterのラインアップ中で、最も吸入抵抗が少なく、レース向けとして開発されたモデル。多くのファクトリーチームが実際にレースで使用する素材を使用している製品だ。空気流入量は15 L・m/sを誇る。高性能エンジンを守るため、ダストのキャッチ能力も高い。

■8万5000円
■GARUDA ☎042-736-5506

BLITZ



SUS POWER AIR CLEANER

前期
材 ステンレスメッシュ 乾

円錐型でオールステンレスボディの剥き出しタイプエアクリナー。ステンレスメッシュシェルの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

BLITZ



CARBON POWER AIRCLEANER

後期 中期 前期
材 ステンレスメッシュ 乾

実績の高いステンレスメッシュフィルターを採用し、高い吸入効率を実現。大口径ファンネルを装備するカーボンシールドが周囲の放射熱を遮り、フィルター本体が熱を帯びる事を防ぎ、吸入空気温度の上昇を抑制。カーボンシールドとレッドアルマイトの組み合わせで、エンジンルームのドレスアップにも貢献。

■15万円
■ブリッツ ☎0422-60-2277

GReddy



サクシオンキット 80φ SPL R35 GTR

後期 中期 前期
材 スポンジ 乾

純正加工タービン対応のサクシオンキット。吸入量の増大にあわせパイプ径を80φに拡大。フロントバンパー内に設置するタイプなので、熱気を遮断しフレッシュエアを導入できる。要ECUリセッティング。

■12万円
■トラスト ☎0479-77-3000

GReddy



サクシオンキットR35 GTR

後期 中期 前期
材 スポンジ 乾

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

M's



RAM AIR SYSTEM

中期 前期
材 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ヘ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。交換フィルターは1万6000円。

■19万8000円
■グループ・エム ☎048-450-2911

Real Speed Engineering



メタルエキゾーストマニフォールドガスケット

後期 中期 前期

ピード形状や高さを最適化し、シール性能を向上。チューニングエンジンの高排圧にも対応し、チューニングの完成度を高めてくれるとともにエキゾーストトラブルも防止してくれる。安価だが信頼性の向上には高い効果を持つアイテムだ。

■3500円
■リアルスピードエンジニアリング ☎042-850-5728

MINE'S



サクシオンパイプキット

中期 前期

純正タービンでブーストアップした場合に内径が十分ではなく、抵抗になってしまうサクシオンパイプをリプレイスするパイプキット。ベンダー時に起こりがちな内部の曲げしわを作らないように、輪切り材を並べて溶接で仕上げています。素材はチタンで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

OTHERS

← その他

MINE'S



チタンインテークシステム

中期 前期

パワーアップが進むとシビアになるGT-Rの吸気システムにフレッシュエアを取り込む事が可能なインテークキット。軽量で大径のチタンパイプとBMC製のコアフィルターの組み合わせで、タービン交換にまで対応する余裕を見せる。装着には専用のVX-ROMが必要。

■15万円
■マインズ ☎046-857-3313

BLITZ



ADVANCE POWER AIR CLEANER

前期

アルミ製クーリングシールドとステンレスメッシュによる高い集塵効果と吸入効率を両立したむき出しタイプエアクリナー。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。適合はMY07～09。

■14万円
■ブリッツ ☎0422-60-2277

BILLION



バンテージプロテクターBT1500

湿

同社エキゾーストバンテージ用のコーティングスプレー。吹き付ける事でバンテージの表面に膜が形成され断熱効果を更に高められる。バンテージの繊維が硬化することでほつれも防止され、寿命も延びる。容量100mlで、4気筒NAエンジンのエキマニの施工が目安となる。

■3000円
■ミノルインターナショナル ☎04-2788-7878

BILLION



スーパーサーモバンテージ100

湿

圧倒的な耐熱性能を誇るシリカファイバー素材を採用。強度と耐久性に優れるエキゾーストバンテージです。柔軟性のある素材で非常に巻きやすく、作業時の皮膚刺激もない。対応排気温は1650℃で、レーシングカーやチューニングカーでも余裕で対応する。排気管の熱を封じ込め、熱害の防止と排気効率の向上を実現。リーズナブルなモデルもあり。

■5000円～3万円
■ミノルインターナショナル ☎04-2788-7878

JURAN



Exhaust Jacket Bio Fiber

湿

エキゾーストマニホールドやマフラーパイプに巻き付けることで、パイプからの放熱を防止。熱害からエンジンルームを守るとともに、排気温度を保持して排気効率を高める効果を持つ。溶解温度別に、グラスファイバー製の730、セラミックファイバー製の1800の2種類を設定。

■4500円～
■タニダ ☎052-871-3741

TOP SECRET



フルチタンテールエンド

後期 中期 前期

純正マフラーに対応するチタン製のマフラーカッター。大口径かつチタングレードシロカラーで、味気ない純正テールをパワフルかつ高級感あふれるものにしてくれる。また、チタン素材ならではの、軽量化も実現できる。

■14万円
■トップシークレット ☎043-216-8808

ENGINE PARTS

[エンジンパーツ]

掲載データは2019年7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 GT-R

VR38エンジンの秘めるパフォーマンスを引き出す

R35GT-R専用エンジンであるVR38は、それそのものが洗練された完成度を誇り高いパフォーマンスを発揮するが、チューニングのベースとして考えた場合もまた、更なるパフォーマンスの発揮を実現する可能性を秘めている。エンジンそのものが高い耐久性を誇り、かなりのタービンチューンにも耐えるが、更に内部パーツにも手を入れることで1000psも視野に入るほどだ。ユーザーの目的にあわせて幅広い可能性を秘めている。どんな方向においても、最高のパフォーマンスを味わってほしい。

後期 = MY17~MY19に適合・類別型式DBA/4BA
中期 = MY11~MY16に適合・類別型式DBA
前期 = MY07~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
MINE'S

「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
JUN

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た「カスタムキットEX 4.0」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。
■要問い合わせ
■田中工業株式会社 (ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165



ENGINE & ENGINE COMPLETE BLOCK
エンジン&エンジンコンプリートブロック

ENGINE PARTS
エンジンパーツ

ショートヘッド
JUN

純正部品のばらつきを補正する最小限の加工はもちろん、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。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アッセンブルタイプとなる。
■要問い合わせ
■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
JUN

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 4.0を組み込んだアッセンブリーキット。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。
■要問い合わせ
■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
MINE'S

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き、ストロークUPのデメリットを克服した結果1000psオーバーを狙えるポテンシャルを実現。シリンダーライナーを使用していないため、オーバーヒートに対しても優位性があり、コンディションを保ちやすいメリットも持つ。スペックはカムシャフト：IN 264°/10.5mm/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



シリンダーライナー
JUN

オーバーサイズピストンを組み込むためのシリンダーライナーのセット。様々なボアサイズに対応可能な鋳鉄製と、ターゲットボアを絞ったアルミ製をラインアップ。アルミ製はさらにドライタイプとウェットタイプを取りそろえる。アルミ製ライナーはJUNスーパーピストン用となる。
■18万円 (鋳鉄製) 40万円 (アルミ製)
■田中工業株式会社 (ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165



鍛造アルミピストンキット
JUN

最高の鍛造素材を使用して製作したカブリコーン社製ピストン。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95.5φと96.0φの2種類の設定。95.5φは純正ボアのためそのまま、96.0φは0.5mmオーバーサイズで、ライナーと組み合わせて使用する。
■24万円
■田中工業株式会社 (ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165



ピストン・コンロッドセット
HKS

純正置換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、バランスを考慮した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。後期未確認。
■43万8000円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



カスタムキットEX 4.0ℓ
JUN

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



排気量アップキット
HKS

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。後期未確認。
■160万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



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
JUN

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
JUN

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



CAMSHAFT VR38
MCR

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。スペックは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 ☎04-7199-2845



Vカム+バルブスプリングセット
HKS

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。後期未確認。
■25万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



I断面コンロッド
JUN

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



Real Speed Engineering



レーシングバルブセット

吸排気効率向上、高耐熱、高耐久、高出力化対応レーシングバルブ。バルブ傘径を1mmオーバーサイズ化しウェストシェイプ採用。インテーク側は耐熱銅に特殊表面処理を施し、エキゾースト側はインコネル素材を使用している。1台分の24本のセットとなる。

■7万2000円
■リアルスピードエンジニアリング
☎042-850-5728

TOMEI POWERED



オーバーサイズバルブ

純正の1.0mmオーバーサイズとすることで空気の流量を拡大。吸排気効率が向上し、パフォーマンスアップが狙える。また、形状の最適化を図った大流量設計により、耐久性や耐熱性に優れ、パフォーマンスの維持も行いやすい。

■7万3200円
■東名パワード ☎042-795-8411

Real Speed Engineering



カムシャフトセット SPEC-R/SPEC-S

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。特性の最適化、バルブシステムの負担も低減。タイミングは純正同等で、純正ECUでも誤作動無し。3タイプを設定し、IN258&EX266の組み合わせは純正バルブスプリングにも対応。IN258~282度10.3~11.3mm、EX266~282度10.3~11.3mm。

■10万円
■リアルスピードエンジニアリング
☎042-850-5728

TOMEI POWERED



PONCAM

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。トルタルでのベストバランスを重視した設計を施したカムシャフト。スペックはIN:256°/10.25mm、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

TOMEI POWERED



PROCAM

走行ステージやエンジン仕様に合わせて豊富なラインナップから選択可能。設定されるスペックは、IN:264°/10.5mm、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

JUN



強化バルブガイド

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(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

Real Speed Engineering



バルブスプリング

楕円線材の採用で高リフト (IN 12.30mm/EX 11.33mm)対応。多段不等ピッチ、窒化処理、ショットピーニング、ホットセッティングなどの技術や処理も採用することで耐久性を確保しながらサージングやジャンプも抑制。確実なバルブ動作を実現し、トラブルを抑えながら高出力を実現している。

■5万1000円
■リアルスピードエンジニアリング
☎042-850-5728

TOMEI POWERED



バルブスプリング

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をバルブ動作に反映する。許容リフト量を高める楕円線材を採用。ショットピーニング処理も施したことで、高い耐久性を実現している。

■3万6000円
■東名パワード ☎042-795-8411

JUN



強化バルブスプリングセット

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。単純に線厚を薄くしても必要な荷重が得られず、また強度不足にもなるため、バルブスプリングと共に専用のオフセットリテーナーを設計し、理想の設計を実現している。

■18万円
■田中工業株式会社(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

MCR



VALVE SPRING VR38

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との併用を推奨。

■4万5000円
■エムシーアール ☎04-7199-2845

HKS



メタルヘッドガスケット

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、高過給が必要となるボアシール耐性を、ヘッドボルトを強化しながら、構造変更によりシール面圧比で約30%向上させている。後期末確認。

■3万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

JUN

強化ヘッドボルト/
強化クランクメインキャップボルト

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(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

TOMEI POWERED



ベリリング

放熱性に優れた銅合金の中でも、機械的強度が抜群に高いベリリウム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。

■8万4000円
■東名パワード ☎042-795-8411

TOMEI POWERED



チタンバルブスプリングリテーナー

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

TOMEI POWERED



バルブガイド

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、バルブとのクリアランスを小さくでき、バルブ周りの組み付けや作動の精度が向上。フリクションの低減にも効果があり、完成度の高いエンジンの製作には欠かせないアイテム。

■3万6000円
■東名パワード ☎042-795-8411

TURBO PARTS

ターボパーツ

Real Speed Engineering



メタルヘッドガスケット

機種別専用設計で最適な性能を確保。高出力、高ブースト、超高温に耐える堅牢なボアシール性と、安定した冷却と潤滑を確保する冷却水やオイルのシールを実現。マルチレイヤーシステムで厚さをコントロール。ラインアップはφ96.0とφ100.0でそれぞれ0.8mmと1.0mmとなっている。

■2万円
■リアルスピードエンジニアリング
☎042-850-5728

MCR



METAL HEAD GASKET

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、吹き抜けが起こりにくい設計。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 ☎04-7199-2845

HKS

GTIIシンメトリーターボ

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ー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GTII7467、GT1000+がGTII8267。ターボ取付キットと組み合わせたフルタービンキットの設定もあり。GT1000+フルタービン (123万円)、GT900フルタービンキット (113万円) の設定もあり。後期末確認。

■65万円(GT900)
68万円(GT1000+)
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235



GCG

R35 GT-R EFRターボキット

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、装着も行きやすい。

■要問い合わせ
■GCGターボ
☎043-216-4921



GT1000フルタービンキット

理想的なシンメトリー (左右対称) レイアウトを採用しており、高精度、高強度化、高熱耐久性確保を実現。効率の良い吸排気を求めてサクションパイプ、チャンバーパイプはHKSオリジナル設計。エキゾーストマニホ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 GTII7867。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。後期末確認。

■120万円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235



HKS

GTII800フルタービンキット

レイアウトの最適化を図るために左右対称のシンメトリーレイアウトを採用。大風量タービンながらターボコンプレッサーのホイールサイズを小径化することで慣性マスを低減しレスポンスを向上。純正同等以上の低中速トルクを実現。ノーマルブーストアップの次のステップとして最適なサイズ設定を行っている。

■85万円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235



HKS

GRReddy

TD06SH-20G ツイン W/G
後期 中期 前期

新開発のTD06SH 20RXを左右バンクに装着したツインターボ・ツインウェストゲートのターボキット。φ42のステンレス製のエキゾーストマニホールドに、一基で約500馬力まで対応する20RXタービンとウェストゲートを各バンクに配置して、最大1000馬力の出力を可能としている。必要となるパーツ一式のセットとなっている。
 ■106万円
 ■トラスト
 ☎0479-77-3000



GRReddy

TD06SH-20G ツイン W/G
後期 中期 前期

TD06ハイクロータービンを左右バンクに装着したツインターボ・ツインウェストゲートのキット。45φのステンレス鋳物製エキゾーストマニホールドに1基で約450psまで対応するTD06SH-20Gとウェストゲートタイプ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、ウェ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。
 ■106万円
 ■トラスト
 ☎0479-77-3000



GCG

R35 GT-R GTX3067Rタービン
後期 中期 前期

純正のコンプレッサーカバー、エキゾーストハウジングにGTX3067Rのセンターカ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。別途オイルラインと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



Dynamic Turbo

EFR7158改
中期 前期

ボークワナーEFRのセラミックボールデュアルカトリッジに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ーホイールとの組み合わせで高いレスポンスを誇り、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ジョンパイプ5万円、キャタライザーレスのダウンパイプ(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



WASTE

VN7.5 ハイスベックタービン
中期 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700ps、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IHI製を採用している。
 ■138万円
 ■ウエストスポーツ
 ☎084-981-5061



BLITZ

BOLT-ON TURBO SYSTEM
後期 中期 前期

ブーストアップ+αを目標に、純正と置き換えるだけで装着可能なターボチャージャー。ベースは信頼性の高いIHI製を採用。オリジナルのアルミ削り出しコンプレッサーホイールは純正よりも大きいサイズでありながら軽量化を実現。レスポンスアップと高回転の伸びだけでなく、低回転のトルク損失も抑える。純正触媒も装着可能で車検にも対応。燃料パーツ等やセッティングは別途必要となる。
 ■80万円
 ■ブリッツ
 ☎0422-60-2277



HKS

インタークーラーキット
中期 前期

コアの大容量化と専用エアガイドの相乗効果で高い冷却性能を実現。エアガイドはカーボン製とすることでプレミアム感を演出。クーラーコアは大容量化したにもかかわらず、純正よりも軽量で、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以降に適合外。後期未確認。
 ■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
中期 前期

圧力損失の低減を重視し、冷却効果とのバランスを両立した設計。トルクやレスポンスのアップを実現。オールアルミ製でオーバーハング部の軽量化にも大きな効果を発揮する。ライトチューンからハードチューンまで幅広く対応可能。
 ■34万8000円~39万8000円
 ■エアールシーブレイジング
 ☎0545-32-0525



GARAGE YAWATA

ハイパワースystem KIT
後期 中期 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対応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
 ■ガレージ八幡 ☎0569-26-1660



JUN

セットアップキット (タービンレス)
中期 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を選べる。
 ■100万円
 ■田中工業株式会社(ジュンマシショップ) ☎03-3920-4165



HKS

インタークーラーバイピングキット
中期 前期

純正のゴムホース部分をアルミパイプ化することで高過給時のホース破損を防止することができる。純正のφ60に対しφ65に大径化し、高出力時の高流量にも対応する。ホースはHKSロゴ入りパーフ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。後期未確認。
 ■10万円
 ■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



GRReddy

GRReddy 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 中期 前期

GRReddy 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。専用のバイピングが付属し、スマートに取り付けることが可能となっている。
 ■34万円
 ■トラスト ☎0479-77-3000



GRReddy

GRReddy インタークーラーKIT TYPE29F フルキット
後期 中期 前期

GRReddy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。
 ■34万円
 ■トラスト ☎0479-77-3000



GRReddy

SPEC-R HG TYPE29コンバージョンキット
後期 中期 前期

既にGRReddy TD06-20Gタービンキット、もしくはGRReddyバ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、バ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



GRReddy

GRReddyインタークーラーKIT HG T-6
後期 中期 前期

ブーストアップでも600ps以上のポテンシャルを持つR35GTRの特性を考慮し、特に冷却性能を重視したオフセットインナーフィン仕様のコアを使用。圧力損失は純正に比べて0.05kg/cm大きくはなっていないが、相反して温度効率20%以上も優れる。バ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



MINE'S

インダクションサポート&ホースクランプ
中期 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のトラブルを防止する。表面は硬質アルマイトで耐腐食性も高めている。
 ■4万6000円
 ■マインズ ☎046-857-3313



MINE'S

インタークーラーハードパイプキット
中期 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



GRReddy

アルミインタークーパイプセット ブローオフ付
後期 中期 前期

アルミインタークーパイプセットに、トラスト製GRReddyブローオフFVを同梱したキット。専用品とすることでより信頼性を高められる。ブローオフFVは負圧による誤動作を防止し、初期加重を弱めたことで作動レスポンスが向上。高過給でのリリーフも防止している。
 ■16万5000円
 ■トラスト ☎0479-77-3000



GRReddy

アルミインタークーパイプセット
後期 中期 前期

タービン出口のインタークーパイプからインタークーラー入口、インタークーラー出口からスロットルまでのバフ仕上げアルミパイプ6本セット。高ブーストに対応するため、GRReddy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。
 ■11万5000円
 ■トラスト ☎0479-77-3000



SAMCO

ターボホースキット
中期 前期

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。カラーは特注色を含めて18色を設定。
 ■11万8000円~
 ■トップラインプロダクト ☎04-7190-1391



THROTTLE & SURGE TANK

スロットル&サージタンク

BLITZ



SUPER SOUND BLOW OFF VALVE BR

後期 中期 前期

高精度CNC加工でクリアランスの適正化を行い、レスポンスよくスムーズな動作を実現。ファンネル部の形状を見直し、流速を17%アップさせ、よりシャープで迫力のある開放音を実現。高品質アルミダイカストボディに腐食に強いブラックコーティングとレッドアルマイトを採用。従来品からの付け替えも可能。

■5万1800円
■ブリッツ ☎0422-60-2277

GReddy



ブローオフFVアダプターKIT

後期 中期 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、買い替えも行きやすい。一台分の2個セット。

■6万4500円
■トラスト ☎0479-77-3000

GCG



アクチュエーター R35 GT-R

後期 中期 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

SLR



Strengthened Actuator for R35GT-R

中期 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

HKS



ハイフローサージタンクフルキット

中期 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、ピックアップ向上を狙いタンク容量を最適化。さらに高出力化の際に必要な燃料系を考慮し、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。後期末確認。

■37万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

MINE'S



ハイフロースロットルシステム

中期 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、ピスの頭に至るまで抵抗を低減。さらに専用設計のハイフロースロットルシステム用VX-ROMの併用により、スパーレスポンスを実現できる。

■12万6000円
■マインズ ☎046-857-3313

JUN



ビッグスロットル

中期 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。要純正スロットル下取り。

■10万円
■田中工業株式会社(ジュンマシショップ) ☎03-3920-4165

GTC



70mmスロットル

中期 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

GReddy



RXスロットル

後期 中期 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。

■19万8000円
■トラスト ☎0479-77-3000

ELECTRIC PARTS

電気系

MCR



SILICONE HOSE

後期 中期 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のトラブルが起ることを防止する。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ロゴ入り。

■1450円
■エムシーアール ☎04-7199-2845

GReddy



サージタンク専用パイピング

後期 中期 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。アルミ製のため圧力での変形もなく、表面はバフ仕上げ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

GReddy



RXサージタンク

後期 中期 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。インタークーラー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。

■29万8000円
■トラスト ☎0479-77-3000

JUN



GTサージタンク

中期 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、インタークーラーパイプの小加工で対応可能。

■57万円
■田中工業株式会社(ジュンマシショップ) ☎03-3920-4165

T.M.WORKS



IgniteMSI

中期 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を発生させる事で、排ガスのクリーン化も期待できる。別途専用ハーネスが必要。

■3万4000円
■T.M.WORKS ☎0555-72-0546

T.M.WORKS



Direct Power Harness kit

中期 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

T.M.WORKS



Ignite VSD alphaCI

中期 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

T.M.WORKS



Ignite VSD alpha16V

中期 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

OKADAPROJECTS



PLASMA DIRECT

中期 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

GReddy



フューエルデリバリーチューブ R35 GTR

後期 中期 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。

■7万3000円
■トラスト ☎0479-77-3000

TOP SECRET



フューエルデリバリーホース

後期 中期 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

中期 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。装着に必要なカプラーや端子も付属。

■14万5000円
■サード ☎0565-53-1166

FUEL PARTS

燃料系

T.M.WORKS



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



1000ccインジェクターキット

後期 中期 前期

チューニングエンジンで求められる高流量、高性能燃料システムを提供する燃料システムコンポーネントメーカー、DEATSCHWERK社製のVR38DETT用1000ccインジェクターと専用カブラーのセット。プラグオンでエンジンへ取り付け可能となっており、装着の利便性はもちろん、高い信頼性も誇っている。

■8万400円
■東名パワード ☎042-795-8411



750ccインジェクターキット

後期 中期 前期

チューニングエンジンで求められる高流量、高性能燃料システムを提供する燃料システムコンポーネントメーカー、DEATSCHWERK社製のVR38DETT用750ccインジェクターと専用カブラーのセット。プラグオンでエンジンへ取り付け可能となっており、装着の利便性はもちろん、高い信頼性も誇っている。

■8万400円
■東名パワード ☎042-795-8411



FUEL INJECTOR 900cc

中期 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



VR38用1300ccインジェクター

中期 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、細かなセッティングを行う場合も便利だ。

■22万4500円
■CLUB RH9 ☎059-365-5105



大容量インジェクター

中期 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。

■9万8000円
■キャロッセ ☎027-352-3578



ATIクランクダンパー

中期 前期

RB26エンジンで人気を博したクランクダンパーのVR38エンジン用。クランクプーリーにダンパーを内蔵することで、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



その他



フューエルレギュレーターアタッチメント

後期 中期 前期

RB26用フューエルレギュレーターを流用するためのアタッチメント。燃料系を強化していつ、デリバリーパイプや調整式レギュレーターが装着されていないエンジンに対応する。アルミ削り出しで作成されており、品質が高く信頼性も確保されている。詳細は要問い合わせ。

■2万5000円
■フェニックスパワー ☎0774-48-1157



FUEL PUMP R35 275ℓ/295ℓ

中期 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/cm時で吐出量190ℓと220ℓとなる。リリーフ圧6.5kg/cm。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



大容量燃料ポンプ

中期 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



オイルキャッチタンク SPLゴールド

後期 中期 前期

同社のオイルキャッチタンクを、同社のイメージカラーのゴールドで仕上げたモデル。エンジンルームのドレスアップに効果を発揮する。アルマイト仕上げのため耐蝕性も高い。容量は2.0ℓで、シリコンホース類も付属するR35GT-R専用のキットとなっている。

■5万円
■トップシークレット ☎043-216-8808



オイルキャッチタンク

後期 中期 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、ガスのみをインタ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に取り付けが可能。

■4万5000円
■トップシークレット ☎043-216-8808



アンジェラリーホースキット

後期 中期 前期

クランクやターボホースなどで設定されるSAMCOの主要なキットでは補えないエンジン周辺の細かなホース11本をキット化。品質は他の製品同様、高温に達する過酷なコンベクションにも対応し、トータルで信頼性UPに貢献。特注色を含め18色を設定し、コーディネートはもちろん、ドレスアップにも大きな効果を実現する。

■3万6000円～
■トップラインプロダクト ☎04-7190-1391



ENG O/Hホースキット・ブローオフバルブホースキット

中期 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。ホースカラーは全18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



セルリングプレート

中期 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



カーボンエンジンカバー

中期 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



エンジンカバー

中期 前期

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・シール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



エンジンカバー チタンプレート

後期 中期 前期

特有のグラデーションがかかる焼き色が美しいチタン製のエンジンカバープレート。同社のロゴ入りでエンジンルームにインパクトを与え、高性能を想像させるドレスアップを実現している。カラーも選択可能。厚み1mm。固定用リベット付属。～MY10、～MY16、MY17以降の各専用タイプあり。

■8000円
■トップシークレット ☎043-216-8808



オイル ディスボザー

後期 中期 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ーナーが汚れたり、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
■ガレージハ幅 ☎0569-26-1660



R35 Rオイルレベルゲージ

後期 中期 前期

エンジンルームのワンポイントアピールに最適なアイテム。Rをモチーフにした耐熱特殊樹脂製。引き抜き過重の計測や、赤いOリングも高耐久高耐油性の特製品を採用。保証書、各性能試験結果表付属。純正オイルレベルゲージを保管できる化粧箱入りな点も嬉しい。

■8800円
■佐藤商会 (RS PANTERA)
☎0544-58-4837



マグパワーIIオイルフィルター

中期 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 ☎0545-30-9111



OIL FILTER

後期 中期 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 ☎04-7199-2845

CONTROL PARTS

[コントロールパーツ]

掲載データは2019年7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 GT-R

R35ならではの電子制御を活かすチューニング

R35GT-Rにとって電子制御は切っても切れない存在。エンジン、トランスミッション、姿勢制御に至るまで全てに電子制御が絡んでいる。そのため、ECUのプログラミング次第で全く別モノの特性になったり、パフォーマンスを発揮したりするのだ。近年は純正ECUを書き換える手法も確立されてきており、ショップによっては日帰りで施工が可能など、手軽にもなっている。ハード面のチューニングをしていればもちろん、純正に近くとも、ECUチューンで車両の秘める性能を引き出してほしい。

後期=MY17~MY19に適合・類別型式DBA/4BA
中期=MY11~MY16に適合・類別型式DBA
前期=MY07~MY10に適合・類別型式CBA
汎=汎用アイテム

ESPRIT



M/Cコンピュータ

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

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 TAKEO



オリジナルECUメイン

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を実現。気持ちよく走れることをコンセプトに、同社のノウハウで開発したオリジナルECMプログラム。

■18万円
■ウイングタケオ ☎059-363-2104

NISMO



スポーツリセッティング TYPE-2

サーキットでの使用を前提にしたTCMとECMのセット。過給特性を変更し、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。日産の車両保証も継続される。MY18まで適合。MY17以降はECMのみ。NISMO用はスピードリミッターのみ変更となる。
■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

MCR



SWAT ROM FULL TUNE

エンジン&タービンが変更されている場合に対応するハイエンドECU。ブースト圧は、トラストのProtecやHKSのEVCなどのブーストコントローラーで制御を行う。最高のパフォーマンスを実現できるバージョンとなっている。

■24万8000円 (ECUのみ)
30万8000円 (ECU+TCM)
■エムシーアール ☎04-7199-2845

MCR



SWAT ROM RACING

ノーマルエンジン&タービンに対応。HKS製EVCVを使用し、セッティングを可能としたモデル。よりシチュエーションに合わせた密なセッティングを行う。ECUで過給圧の制御を行い、オートクルーズスイッチで過給圧の変更が可能。装着時は別途HKS EVCVが必要となる。

■19万8000円 (ECUのみ)
25万8000円 (ECU+TCM)
■エムシーアール ☎04-7199-2845

MCR



SWAT ROM STREET

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モデル。エンジン、タービン、インジェクター、エアフロ、燃圧が純正の場合はECUで過給圧の制御を行える。

■14万8000円 (ECUのみ)
20万8000円 (ECU+TCM)
■エムシーアール ☎04-7199-2845

MCR



SWAT ROM スピードリミッターカット

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 (ECUのみ)
15万8000円 (ECU+TCM)
■エムシーアール ☎04-7199-2845

ESPRIT



M/C M/Mコンピュータ

エスプリのエンジン用コンピュータ (ECM) に併せて、同じ手順により最適な制御を開発したミッション用コンピュータをセット。相互に最適な制御を行うことで、相乗効果で高いパフォーマンスを実現してくれる。要純正コンピュータユニット下取り。

■18万円
■エスプリ ☎059-370-8080

SLR



エンジンECU

スピードリミッター解除のみのSTAGE1と、フルメニューのSTAGE2を設定。STAGE2は燃料と点火タイミングの最適化、スピードリミッター解除やREVリミットの変更に加えバルブタイミングやスロットル特性も変更し、パフォーマンスを最大限に引き出す。オートクルーズのリミッターも変更可能。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



SGTR

UK Syvecs社のSGTRキット。純正コンピュータの制限に左右されることなくCANBASアダプターにて各種データを設定可能。Wi-Fiのテレメトリシステム「Syvecs」にて各種の情報をリアルタイムに携帯端末に送信、表示することもできる。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

SABULIVE



オリジナルECU Map

イギリスのEcuTek社のソフトを使用したオリジナルマップ。前後輪のスリップ差を検知した高度なトラクションコントロールやローンチコントロール中のブーストコントロールなど多彩なオプションを持つ。純正ハンドルのスイッチへの機能割り当ても可能。標準では4種類のマップを選択できる。

■26万5000円
■サブライブ ☎076-482-3751

GARAGE YAWATA



ECUブーストUP

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。純正の制御が生かすために厳密な制御ができ、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

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しょに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

Pentroof



(MY07~MY19) スピードリミッターカット

通常状態で180kmで動作するスピードリミッターを解除するメニュー。全年式それぞれで対応可能。予約の後車両持ち込みで、約2時間で作業も完了する手軽さも大きな魅力だ。

■8万円
■ペントルフ ☎03-5493-0840

PHOENIX'S POWER



アプリケーションCPU

独自のカスタムマップを制作して、ブースト圧のコントロールやミッションに負担の掛からないローンチスタート等、多彩できめ細やかな制御を行うプログラムを実現。メインCPUプログラムに加えてオプションを追加していくスタイルで理想の機能性を完成させられる。ミッションECUにも対応する。

■18万3000円~25万8000円
■フェニックスパワー ☎0774-48-1157

TRIAL



TRY FORCE ECU

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

TOP SECRET



PROCESSコンピュータ

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台以上の使用実績を持つ。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

PRO SHOP SCREEN



SCREEN-ECUTEK

基本は純正書き換えと同様ながら、ECUTEKによる独自開発の拡張マップ (レースロム) を使用して、オリジナルカスタムマップを製作。独自のローンチコントロールやローリングクロンチ、シフトカットなど、純正には無い機能の追加まで幅広くセッティングが可能。エアフロ制御から圧力制御への変更などハイパフォーマンスに有利な制御を可能とする。

■15万円
■PRO SHOP SCREEN ☎022-348-3761

SUB COMPUTER

サブコンピュータ

Rush Factory



UP DATE ECU

後期 中期 前期

同社のR35GT-Rのデモカーにて様々なサーキット走行を行ってきたノウハウで、個々のユーザーに最適なプログラムを行うメニュー。作業時も全域でダイナパックで現状を確認しながら、無理をさせないセッティングでパワーを引き出す。

■16万8000円
■Rush Factory ☎0463-73-5937

MIDORI



コンピュータユニット

中期 前期

各制御MAPを最適化することでパワー、レスポンスともに向上させ、さらなる性能を引き出すことが可能。ダイナパック+実走行にも対応し、車両ごとの特性等も考慮して様々な走行条件で緻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

MINE'S



VX-ROM

中期 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たプログラム。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。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。MY17以降はエンジンECUのみの書き換え。

■12万6000円～
■マインズ ☎046-857-3313

Pentroof



ブーストアップCPU

後期 中期 前期

メインCPUのプログラム変更によりブースト制御を行い、ブーストアップを実現。燃調および点火マップの最適化も行い、確実なパワーアップを実現する。ブースト圧1.0k、560馬力、トルク74kg/mの設定となる。TCMのアップグレードと同時に作業も可能。

■6万円
■ペントルフ ☎03-5493-0840

GRReddy



AVC R35

後期 中期 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

HKS



VAC

中期 前期

後付けタイプのスピードリミッター解除装置。後付けタイプのため、純正ECUのバージョンアップをおこなってもスピードリミッター解除機能は損なわれることがないのが魅力。純正のスピードメータやマルチファンクションディスプレイのままで180km/h以上の領域の車速表示も可能。MY17以降は適合外。

■オープン
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

ProRacing



ProRacing OBD TUNING BOX

中期 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

RaceChip



GTS Black

後期 中期 前期

RaceChip社の開発した、ターボ車用の最上級サブコンピュータ。カプラーオンの装着の手軽さはそのまま、より緻密な制御によるブーストアップを行うことで最大のポテンシャルを引き出すモデルとなる。装着、取り外しも簡単で、現状復帰も容易だ。

■10万円
■T.M.WORKS ☎0555-72-0546

RaceChip



GTS

後期 中期 前期

ドイツのRaceChip社が開発した上級グレードのターボ車用サブコンピュータ。車両センサーに割り込ませるだけの簡単装着ながら、ブーストアップを実現し、クルマの持つポテンシャルを最大に引き出せるモジュール。装着、取り外しも簡単で、現状復帰も容易だ。

■7万5000円
■T.M.WORKS ☎0555-72-0546

SIECLE



レスポンスブースターコンプリートFA

後期 中期 前期

レスポンスを徹底的に重視し、自然なフィーリングを追い求めたスロットルコントローラー。複数のモードを搭載し、新開発のアクセルスイッチ回路によりアクセルペダルの操作でモード切替が可能としているのもユニークなポイントだ。専用ハーネス付きの車種専用コンプリートモデル。

■2万5500円
■ジェイ・ロード ☎03-5746-0720

BLITZ



Sma Thro

中期 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

中期 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も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

BLITZ



Power Con

後期

ブースト圧を最適に高める制御で、スムーズなフィーリングとパワーアップを実現。車種ごとにセッティングを行ってあり、純正ECUの制御範囲内での制御とし負担も最小限に抑える。完全コネクターオン設計で電源などの配線加工が一切不要。エンジンルーム内で完結することにより簡単に取り付けが可能。

■5万8000円
■ブリッツ ☎0422-60-2277

BLITZ



Power Thro

後期

アクセルレスポンスを変化させられるスロコンに、ブーストコントローラー機能を追加したアイテム。任意で指定したアクセル開度に応じたコントロールで実馬力のパワーアップを実現。制御方法と特性が異なる25種類もの多彩なモードで好みにあったフィーリングを実現する。取り付けに必要な物は全て揃った車種別専用のパッケージとなる。

■8万円
■ブリッツ ☎0422-60-2277

Pentroof



TCM2013アップデートプログラム

中期 前期

大きくプログラムが改善されたMY13以降のミッション制御データをMY12以前のモデルにインストールするメニュー。特にクラッチの制御がスムーズになり、極低速域のドライバビリティが向上。渋滞や車庫入れなどのシチュエーションでも乗りやすくなる。

■5万円
■ペントルフ ☎03-5493-0840

Pentroof



TCMバージョンUP(1.0M → 1.5M) for MY07~MY13

中期 前期

MY07~MY13までの1MタイプのミッションTCMの内部マイコンを、1.5Mへとサイズアップするオリジナルプラン。マイコンのサイズアップすることにより、MY14以降のNISMOを含むミッションプログラムをインストール可能となり、シフトチェンジが劇的に改善する。純正1.0M TCMは下取りとなる。

■8万円
■ペントルフ ☎03-5493-0840

WING TAKEO



オリジナルECU GR6

後期 中期 前期

トランスミッションの制御を最適化する、オリジナルのミッションコンピュータの書き換えメニュー。特に前期モデルで見られたシフトチェンジ時のギクシャク感を改善し、気持ちの良いシフトフィーリングを実現する。エンジンECUが純正でも施工可能。

■6万5000円
■ウイングタケオ ☎059-363-2104

Kotouc Gear



AWD TCS

後期 中期 前期

純正置き換えタイプのトラクションコントロールシステム。前後ホイールのトルクスプリット量を、必要に応じて最大値まで設定変更が可能となり、競技ユースなどの詰めたセッティングを実現する。各種センサー類のパラメーター変更も可能で、スイッチによって4種類のマップを選択可能。

■13万円
■レーシング パッション リンクス ジャパン ☎03-6361-9821

DRIVETRAIN CONTROL ITEM

駆動系コントロールアイテム

Do-Luck



DTM II

中期 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様な設定が可能。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

中期 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

Syvecs



R35 4WDコントローラー

中期 前期

純正ユニット間に割り込ませるで装着する、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

中期 前期

フロントトルク配分を任意で適正値となるようにコントロールするトルクスプリットコントローラー。フロントトルク配分高めることで高負荷走行時に発生するオーバーステアを解消。安定した走行が可能となる。フロントトルク配分は4段階で設定可能。専用ハーネスにより、カプラーオンで装着が可能。MY14未確認。

■8万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

Rush Factory



Rushオリジナルアテサコントローラー

後期 中期 前期

デモカーでの、サーキットなどでの実走を通して開発。オリジナルチューニングで、前後駆動力やLSDの配分などを細かくコントロール。前後のLSD装着車も、それを更に生かせる設定も実現。LSDとの併用がおススメ。

■20万円
■Rush Factory ☎0463-73-5937

COOLING PARTS

[冷却系パーツ]

掲載データは2019年7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 GT-R

ハイパワーマシンならではの発熱に対応する

ハイパワーマシンはエンジン、駆動系など、どうしても随所の発熱が大きい傾向にあり、R35GT-Rも例外ではない。その熱は高負荷な走行ほど過酷なものとなり、行き過ぎればトラブルを招いてしまう場合も少なくない。そんな事態を防ぐためにもシチュエーションに応じて冷却系の強化を行いたい。ラジエーターやオイルクーラーの装着は一般的だが、周辺のウォーターラインやオイルライン周り、導風板、遮熱アイテムなども上手に使って用途に合った効率の高い冷却システムを構築してほしい。

後期=MY17~MY19に適合・類別型式DBA/4BA
 中期=MY11~MY16に適合・類別型式DBA
 前期=MY07~MY10に適合・類別型式CBA
 汎=汎用アイテム

GARAGE YAWATA



サーキットトリプルラジエーター

後期 中期 前期

汎 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
 ■ガレージハ幅 ☎0569-26-1660

DAIWA RACING LABO



レーシングラジエーター

中期 前期

汎 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
 ■大和ラヂエーター製作所 (DRL事業部)
 ☎082-509-0666

C72



アルミラジエーター

後期 中期 前期

汎 アルミ 2層

放熱効果を向上させながらも、軽量化にも注力した設計。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。レース車両にも搭載実績を持つ高性能ラジエーター。

■13万8000円
 ■K&G ☎059-388-8897

SARD



レーシングラジエーター

前期

汎 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

RADIATOR

ラジエーター

汎=コア材質
 層=コア層数

CUSCO



ミッションオイル&デフオイルクーラーキット

中期 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

HKS



デファレンシャルオイルクーラー

後期 中期 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。GT-R NISMOは適合外。

■25万円
 ■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

HKS



DCTフルドクーラー

中期 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。MY17以降適合外。

■25万円
 ■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

ARC



純正交換エンジンオイルクーラー

中期 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
 ■エアールシーブレイジング
 ☎0545-32-0525

OIL COOLER

オイルクーラー

REVOLUTION



R35 ラジエーターホース

中期 前期

車種専用設計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

SAMCO



クーラントホースキット

中期 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18色のカラーを設定しドレスアップ効果も高い。取付けは別売の高耐久バンドを推奨する。

■3万円~
 ■トップラインプロダクト ☎04-7190-1391

HPI



SILICON RADIATOR HOSE

後期 中期 前期

冷却システムを強化できるシリコン製ホース。耐熱性、耐圧性に優れ、高温の冷却水に晒されても劣化が少なく、破裂の心配なども減少する。写真のブラックのEVOLVEロゴの他、ブルーのHPIロゴ仕様もあり。専用ホースバンドも付属する。

■2万円
 ■エイチピーアイ ☎03-5663-2551

COOLING OTHERS

冷却その他

GReddy



DCTクーラーキット

後期 中期 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。

■22万5000円
 ■トラスト ☎0479-77-3000

CARBING



リザーバタンク 35GTR専用

中期 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

Zeile Performance



カーボンラジエーターシュラウド

中期 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

NordRing



エンジンルームシュラウド

中期 前期

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

GARAGE DEFEND



GTクーリングパネル

中期 前期

バンパーより流入した空気を逃さず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するボルトオン。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

PRP COMPOSITE Abflug spec



ラジエータークーリングパネル

前期

バンパーからラジエーター間の上部の隙間を塞ぎ、フロントグリルからのエアを効率的にラジエーターへ導風。冷却効果を高め水温上昇を抑制する。ウェットカーボン製で仕上げられており、エンジンルーム内の見た目をレーシングにしてくれる。丁寧な仕上げで織り目なども美しい。

■5万8000円
 ■アブフラック ☎0550-88-8238



TOP SECRET

リザーブタンク SPLゴールド
後期 中期 前期
同社のアルミ製リザーバータンクのゴールドバージョン。エンジンルームのドレスアップに高い効果を発揮する。表面はアルマイト仕上げのため、過酷なエンジンルーム内でも劣化が少ない。容量などは通常モデルと同じとなる。

■7万3000円
■トップシークレット ☎043-216-8808



TOP SECRET

リザーブタンク
後期 中期 前期
アルミ製大容量リザーバータンク。純正は樹脂製で容量も少ないためキャビテーションを起こしやすく、水温が上昇しやすい症状が改善される。水量が確認できるレベルゲージが付属する。容量は、純正に比べて大容量化されているSPEC-Vよりも更に多い2.3ℓとなる。

■6万8000円
■トップシークレット ☎043-216-8808



JUN

ラジエタリザーバータンク
中期 前期
樹脂製の純正のラジエタリザーバータンクをアルミで製作し、耐久性を向上。内部にはエア混入を防ぐための仕切りが施され、レベルゲージも装備。ラジエタキャップは開弁圧1.5kg/cm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



Dodson motorsports

オイルテンプ キラー
後期 中期 前期
純正よりも低い、油温85度で開弁する設定。温度が低い段階からオイルをクーラーへ循環させることで、特に周回時などの高負荷、高温時のパワーダウンを防止する。

■1万9000円
■レーシング パッション リンクス ジャパン ☎03-6361-9821



Dodson motorsports

ローテンプ サーモ
後期 中期 前期
純正よりも低いラジエター水温68度で開弁。温度が低い段階から冷却水をラジエターへ循環させることで、特に周回時などの高負荷、高温時のパワーダウンを防止する。

■1万9000円
■レーシング パッション リンクス ジャパン ☎03-6361-9821



JURAN

Thermo Block
汎
エンジンやタービンから発生する熱を約90%遮断する。アルミ箔転写済みガラスクロス。粘着テープ加工品のほか、糊なしや大判タイプを設定し自由自在な使い方を可能としている。

■2400円～8600円
■タニダ ☎052-871-3741

HEAT PROTECT ITEM
← 過熱防止アイテム



JUN

ラジエタキャップ
中期 前期
純正ラジエ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



SABULIVE

ミッションエアガイド
前期
純正アンダーカバーにボルトオンで装着できるエアガイド。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



SLR

M/T Oil Cooler Adapter
後期 中期 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



BILLION

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。

■1600円～1万2000円
■ミノルインターナショナル ☎04-2788-7878



BILLION

スーパーサーモバンテージ100
汎
圧倒的な耐熱性能を誇るシリカファイバー素材を採用。強度と耐久性に優れたエキゾーストバンテージ。柔軟性のある素材で非常に巻きやすく、作業時の皮膚刺激もない。対応排気温度は1650℃を誇り、排気管の熱を封じ込め、熱害の防止と排気効率の向上を実現。リーズナブルなモデルもあり。

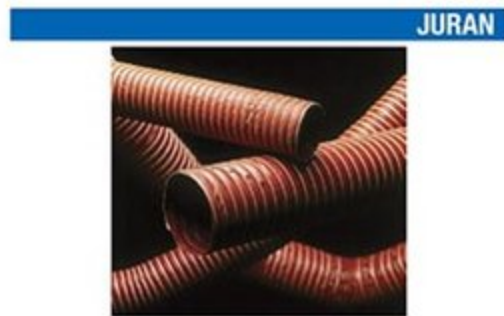
■5000円～3万円
■ミノルインターナショナル ☎04-2788-7878



JURAN

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



JURAN

High Temp. Air Duct Hose
汎
外気をダイレクトに引き込み、ブレーキの熱ダレ、タービントラブル等を未然に防ぐ。レースでの使用を前提にした耐熱・耐摩耗性を高めたシリコンコートガラスクロス製。

■6300円～6万円
■タニダ ☎052-871-3741



JURAN

Heat Protector
汎
マフラーの排気熱により、ボディやエアロパーツが焦げてしまうことを防止するアイテム。取り付けはテープにより貼り付け。表面はスポーツカーへアライン仕上げ。

■1365円
■タニダ ☎052-871-3741



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℃を誇る。

■2600円
■ムーンフェイス ☎0566-75-4455



BILLION

スーパーレーシングエアファンネル
汎
エアの吸入口に装備することで、吸気効率が上がるファンネル。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。

■2500円～3500円(アルミ丸型)
■ミノルインターナショナル ☎04-2788-7878



BILLION

スーパーレーシング エアダクト
汎
表面にグラスファイバー、内面にアルミクロスを採用した4層構造で、耐熱性、遮熱性、耐久性を高めたエアダクトホース。サイズは、φ50、φ75、φ100の3種類を用意。

■4500円～2万6000円
■ミノルインターナショナル ☎04-2788-7878



BILLION

スーパーサーモヒートシールド
汎
GTマシンなどの隔壁にも使用されるヒートシールド。耐熱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。

■3400円～3万2000円
■ミノルインターナショナル ☎04-2788-7878



BILLION

スーパーサーモプロテクトチューブ
汎
むき出しのハーネスやオイルラインを熱から守るチューブ型の遮熱材。スリット入りで取付も簡単。ダブルクロスタイプと、ガラスクロスを追加したトリプルクロスタイプがある。

■2600円～4600円
■ミノルインターナショナル ☎04-2788-7878



BILLION

スーパーサーモLLC
汎
PGプラス、Rプラス、Sプラスと3種類を設定。それぞれストリート向けからサーキット向けまで目的別に異なる仕様となっており、最適なものをチョイスできる。ボトルも2ℓ、4ℓ、20ℓを設定しており、無駄なく使用できる。

■3200円～3万2000円
■ミノルインターナショナル ☎04-2788-7878



JURAN

Racing Coolant XT
汎
ライトチューン車まで対応するストリート用クーラント。オールシーズンに対応した仕様で、内容量は4ℓの濃縮タイプ。ハイグレードなXTやHTもラインアップ。

■6800円(4ℓ)
■タニダ ☎052-871-3741

ENGINE COOLANT
← エンジンクーラント



Cerakote

遮熱セラミックコーティング
汎
エキマニやサージタンク等、の熱を伝えたくないパーツへの施行サービス。980℃までの耐熱を誇り、傷や油にも強いセラミック塗装を施す。400mm×400mm×500mmサイズまで対応する。

■要問い合わせ
■レーシング パッション リンクス ジャパン ☎03-6361-9821



SUPER LAP

ヒートプロテクターリング
汎
耐熱・耐摩耗のほか、剥離や引裂、変色にも強いアルミクロス。高熱を発するブレーキなどの機器の周辺に使用し、熱害を防ぐ。リングタイプなので、特にボールジョイントやダストブーツなどに取り付けしやすい。耐熱温度は1600℃を誇り、アイディア次第でさまざまな用途に使用できる。

■2600円
■ムーンフェイス ☎0566-75-4455

DRIVETRAIN PARTS

【駆動系パーツ】

掲載データは2019年7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 GT-R

パワーを逃すことなく前進力に変換する

高性能エンジンによるハイパワーと電子制御4WDシステムを持つ35GTRと言えども、タイヤのトラクションが抜けた場合や機械的な滑りがあるはそのパワーは失われてしまい、駆動力にはならないのだ。そのために駆動系の強化は重要な項目。クラッチはパワーに応じて対策を行えばよいが、LSDはハンドリングにも密接な関係を持つため、装着後のチューニングも大切となる。

後期 = MY17~MY19に適合・類別型式DBA/4BA
 中期 = MY11~MY16に適合・類別型式DBA
 前期 = MY07~MY10に適合・類別型式CBA
 汎 = 汎用アイテム

ATS



カーボンハイブリッドHB42 (リア用)

後期 前期
 R 材 金属+カーボン WAY 1.5/2
 トルク --
 イニシャルトルクの設定範囲が15~50kgmと幅広い。カム角は26度でパワーオーバーも出にくい特性を実現。
 ■25万8000円~
 ■エイティース 086-286-9331

ATS



カーボンハイブリッドLSD (フロント用)

後期 前期
 F 材 金属+カーボン WAY 1.5/2
 トルク --
 高いトラクションと、静粛性や耐久性を実現。加速させながらもハンドリングを犠牲にしない特徴を持つ。
 ■17万8000円
 ■エイティース 086-286-9331

NISMO



GT L.S.D. Pro Carbon

後期 前期
 R 材 金属 WAY 2 トルク 6.0kg
 フリクション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
 プレート面積を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

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。ターンインでの効きを抑えた1.5WAYと、低めのイニシャルトルクでターンイ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

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=イニシャルトルク

Kansai SERVICE



リアLSDシリーズ

後期 中期 前期
 R 材 金属 WAY 1/1.5/2
 ディスク面積の増加とカム角の最適化でパワーオーバーステアを抑制し、高いトラクション性能を発揮。レスポンスに優れたスペック1と、しなやかな作動のスペック2を設定。
 ■19万6000円~23万8000円
 ■Kansaiサービス 0743-84-0126

Kansai SERVICE



フロントLSDシリーズ

後期 中期 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種類の仕様を設定される。
 ■19万6000円
 ■Kansaiサービス 0743-84-0126

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



サイレントLSD (リア用)

後期 前期
 R 材 金属 WAY 1.5/2 トルク --
 金属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。
 ■24万7000円~
 ■エイティース 086-286-9331

ATS



サイレントLSD (フロント用)

後期 前期
 F 材 金属 WAY 1.5/2 トルク --
 金属LSDでありながら、小さなカム角と低いイニシャルトルクで、LSD特有のチャタリング音を抑えて静粛性を実現しているモデル。ストリート走行とスポーツ性の両立に最適だ。
 ■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

DRIVETRAIN OTHER

駆動系その他

Rush Factory



Rushオリジナル(Rr) LSDカーボン

後期 中期 前期
 R 材 金属 WAY 2 トルク 非公開
 デモカーで開発したオリジナルのイニシャルトルク設定で、効きの唐突感を抑え、パワーや重さを感じさせない軽快なハンドリングを実現している。
 ■25万8000円
 ■Rush Factory 0463-73-5937

Rush Factory



Rushオリジナル(F) LSDカーボン

後期 中期 前期
 F 材 金属 WAY 1.5 トルク 非公開
 デモカーで開発。リアデフを活かすセッティングを実現し、確実にタイムに反映させる設定を実現。リアデフとアテサコンローラーの併用がオススメ。
 ■17万8000円
 ■Rush Factory 0463-73-5937

SLR



Rear TCD (Traction Control Differential) for R35GT-R

後期 前期
 R 材 金属 WAY 1.5 トルク --
 OS技研のTCDをベースに、オリジナルチューンを実施。サーキットでの劇的なタイムアップが可能だ。
 ■30万円
 ■サンラインレーシング 086-209-1000

PPG



強化1速ギア/アウトプットシャフト

後期 中期 前期
 純正ギア比ベースの強化削り出し1stギアとアウトプットシャフトのセット。高出力に耐える高い強度を持たせながらも、静音性に優れているヘリカルギアの採用でストリートユースにも対応。
 ■17万円
 ■レーシング パッション リンクス ジャパン 03-6361-9821

TOP SECRET



2.4速&6速強化ハイスピードギア

後期 前期
 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
 スタートでの破損の不安を排除するために開発された強化タイプの1速ギア。歯幅を純正よりも約2mm厚くし、ハイパワー&大トルクに対応。レシオは純正。
 ■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 中期 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適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される事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

Dodson motorsports



Sportman's 9プレートクラッチキット

後期 中期 前期
 EXEDYと共同開発を行なった強化フリクションプレート。1200ps対応で、スチール削り出しバスケットと鍛造合金ピストンカバーも付属する。純正置き換えの7枚、8枚ディスクも設定あり。
 ■7万円
 ■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 中期 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ターキャリアの採用で、剥がれや割れとは無縁。
 ■95万円
 ■サブライブ 076-482-3751

Pentroof



GR6ミッションアップグレード

後期 中期 前期
 サーキットの走り込みなどでトラブルの発生しやすい、トランスミッションの弱点を補うメニュー。油圧系統や、シフトフォーク、ドライブギアなどの対策と調整、TCMのアップグレードを行う。特に初期型に有効だ。
 ■40万円
 ■ペントルフ 03-5493-0840

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
 ■ガレージヤマト 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

GRiddy



DCTビレットオイルパン

後期 中期 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、ドレンホールを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。
 ■8万円
 ■トラスト 0479-77-3000

HKS



トランスミッション用強化オイルパン

後期 前期
 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。後期未確認。
 ■8万円
 ■エッチ・ケー・エス 0544-29-1235

PPG



強化6速ギアキット

後期 中期 前期
 削り出し製作の高強度ギアセット。6速全てを入れ替えるタイプで、サーキットマシンなどでも安心。静音性に優れたヘリカルギアを採用。1stギアとアウトプットシャフトを除く設定もあり。
 ■89万円
 ■レーシング パッション リンクス ジャパン 03-6361-9821

SUSPENSION & STABILITY PARTS

[サスペンション&剛性パーツ]

掲載データは2019年7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 GT-R

純正の完成度を活かしながら好みの操縦性に味付けする

R35は純正でかなり完成度の高い足まわりを持つ。ダンパーもスイッチで3つのモードを切り替えでき、ストリートからサーキットまで容易に対応してしまう。しかし、ここに紹介するようなアイテムの交換を行えば、純正には無い領域のセッティングが可能となる。走るシチュエーションや方向性がハッキリしたならば、ぜひその高みを目指して好みのアイテムを見つけて欲しい。また、足まわりチューンにはしっかりしたボディも重要。ハイパワーに負けない骨格として機能するボディも作り上げよう。

後期=MY17~MY19に適合・類型型式DBA/4BA
中期=MY11~MY16に適合・類型型式DBA
前期=MY07~MY10に適合・類型型式CBA
汎=汎用アイテム



MONO RACING

後期 中期 前期 O 仕
サーキット走行を楽しむユーザー向けで、既存のMONO SPORTの基本性能を継承しつつ、ハイエンドモデルであるSUPER RACING譲りの減衰力セッティングや、スプリング無償変更システムなど、高度なチューニングニーズをリーズナブルな価格で実現したモデル。

■ティン ☎045-810-5501

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	開発中	16段	未定



MONO SPORT

後期 中期 前期 O 仕
「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。NISMOグレードは未確認。

■ティン ☎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	20万2000円



オーリンズDFVネジ式車高調整モデル TypeHAL

中期 前期 O 仕
GT-Rの圧倒的なパワーを確実に路面に伝え、なおかつ快適性も高次元で両立すべく、オリジナルのDFVをチューニング。減衰力特性やスプリングレートは走行ステージに合わせたオーダーメイドシステムを採用。装着にはスカイラインセダンの純正部品が別途必要となる。

■カロッツェリアジャパン ☎03-5851-1852

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 14.0/R 8.0	20段	42万8000円~



スポーツサスペンションキット

中期 前期 O 仕
サーキット走行をメインターゲットとして、NISMOオリジナルチューニングを施したOHLSINS社製ベースのスポーツサスペンションキット。純正の挙動の延長線上でタイヤの性能を更に引き出す。純正のモード切り替えスイッチは使用不可となる。MY13までに対応。■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
~MY13	F 16.3/R 12.2	4WAY	151万円

全長調整式ダンパー

O=オーバーホール可能
仕=仕様変更可能
バネレート単位=kgf/mm
※表組み内の「段数」欄の「純正」は、純正ダンパロニックのことを示します



SPIRIT RACING SHOCKS

中期 前期 O 仕
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。

■アクレ ☎042-516-9600

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	29万8000円



MAX IV SP DRAG

後期 中期 前期 O 仕
MAXIVSPをベースに、ドラッグレースでの使用を想定した専用セッティングを実施。ロングスプリングやヘルパースプリングを採用するなどパーツを厳選し、十分なストローク量による高いトラクションを確保。車高はフロント5mmアップ、リア17mmダウンの前上がり設定。

■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 10.0/R 7.0	30段	38万8000円



MAX IV SP

中期 前期 O 仕
ハイグリップラジアルタイヤを想定したスポーツの真骨頂ともいえるモデル。スポーツ走行で刻々と変化するタイヤや路面状況、それによるトラクションの変化を的確に補足し、ドライバーの直感に訴えるストレートなフィードバックを実現。ダンパー、スプリング、アッパーマウントのセット。後期未確認。

■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	37万7000円



MAX IV GT

中期 前期 O 仕
ストリート~ワインディングでの快適性とローダウンによるスタイリッシュ性を追求しつつ、走りの性能も充分備える。普段の足がメインに考えた快適性で同乗者への気遣いは無用。ローダウンを追求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。後期未確認。

■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	35万7000円



SUPER RACING

後期 中期 前期 O 仕
レーシングフィールドでの経験と技術をもつ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。NISMOグレードは未確認。

■ティン ☎045-810-5501

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	別売	16x16段	37万円



TYPE-SS

中期 前期 O 仕
シングルチューブのTYPE-Sをベースに、さらに細かいセッティングを実現するために、減衰力の伸び縮み個別調整が可能な別体タンクを搭載。2wayと3wayタイプの2種類を設定。

■トップラインプロダクト ☎04-7190-1391

対応分類	バネレート	段数	価格
2way	F 14~24/R 10~20	20x11段	58万5000円~
3way	F 14~24/R 10~20	20x11x12段	61万5000円~



TYPE-S

中期 前期 O 仕
スポーティな走り応えと乗り心地を高次元で両立。前後ピロアッパーマウントや特殊コーティングを施したアルミシリンダーなど、最高峰のスペックで仕立てている。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	36万5000円~



ダンパロニック全長調整式サスキット

中期 前期 O 仕
独自のピストンや、鍛造ジュラルミン製フリーピストンによる正確な減衰力は、高いロードホールディングと運動性能を引き出す。仕様の多さにも魅力。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

中期 前期 O 仕
走行用途別に様々なスペックを標準設定。ストリートはラバーアッパーマウントとして乗り心地を確保。スーパースポーツは2WAY、スーパレーシングは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	25万8000円
ドラッグ	F 14.0/R 7.5	36段	32万8000円
ラリー	F 18.6/R 12.0	36段	32万8000円
ドリフト	F 18.6/R 12.0	36段	32万8000円
スーパースポーツ	F 18.6/R 9.8	36x24段	42万8000円
スーパレーシング	F 26.0/R 22.0	36x18x18段	58万8000円



DAMPER ZZ-R

後期 中期 前期 O 仕
減衰力調整、単筒式、全長調整式を採用しながら、リーズナブルな価格を実現。幅広いシチュエーションに対応するダンパーキット。オーバーホールは、従来のメーカー預かりではなくカートリッジ先出しとし素早い対応を実現。長期に渡って使用することができる。MY07~12に適合。Spec Vは未確認。

■ブリッツ ☎0422-60-2277

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 18.0/R 12.0	32段	17万円



別タンク式サスペンション

後期 中期 前期 O 仕
スポーツダンパーとしての性能を追求して開発。オイル容量を稼げ、しなやかな動きを実現し、耐熱性も高まる別タンクを装備。そのため、減衰力も完全に伸縮別で調整可能となり、微細なセッティングを可能としている。

■Biot ☎042-568-0717

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 16~22/R 14~18+4	16x12段	42万8000円



Type Cinq

後期 中期 前期 O 仕
スポーツ走行専用モデル。減衰力の初期の立ち上がり追求したうえで、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のキット。ハイグリップラジアルタイヤ、またはSタイヤでの使用を推奨。

■Biot ☎042-568-0717

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 22.0/R 18+4	12段	要問い合わせ



Type trois

後期 中期 前期 O 仕
Biotのラインアップ中、最も特性をスポーツ走行に振ったモデル。リアのスプリングは接地性を高めるためにツイン仕様とし、GT-Rならではの姿勢制御も有効に活用できるようにしている。動きがしなやかで、ストリート走行も十分にこなす。

■Biot ☎042-568-0717

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 16.0/R 14+4	12段	32万8000円



TYPE-SA

中期 前期 O 仕
内部パーツは全て独自設計。カブラーオンで純正スイッチに対応しながら、純正では成し得ないアクティブ制御を実現。アッパーマウントはピロボールとラバーの2種類を設定。ストリートなどでの乗り心地を重視するならラバーアッパーがおススメだ。

■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
prpモデル	F 16.0/R 10.0	3段	46万5000円



CRIMSON SUSPENSION KIT SPEC-AAA

後期 中期 前期 O 仕
CRIMSONサスペンションキットのフラッグシップモデル。動きの良さと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、軽量化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 ☎04-7199-2845

対応分類	バネレート	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)

後期 中期 前期 O 仕
街乗りでの快適性、高速やワインディングでのステアリングレスポンスと、巡航性能等を高次元で両立。減衰力は伸び20段、縮みロー12段、縮みハイ11段で独立して調整可能。リーズナブルな1WAY調整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	バネレート	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

中期 前期 O 仕
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。純正スイッチ対応のまま、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なセミアクティブモデル。

■ウエストスポーツ ☎084-981-5061

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 16.0/R 10.0	3段	51万円



Spec S

中期 前期 O
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、バ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	バネレート	段数	価格
ALL	F 12~18/ R 10~16	32段	16万円



DAMPER ZZ-R Spec-C

中期 前期 O 仕
別タンクを設け、オイル量を増大することで微低速域からでも十分に減衰力を発揮するとともに、伸縮独立の減衰力調整を可能にしている。減衰力を高次元でバランスさせることで、サーキットに特化せず、ストリートを含めて幅広く対応する。MY07-12に適合。Spec Vは未確認。

■ブリッツ ☎0422-60-2277

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 22.0/R 14.0	32×32段	26万8000円



ダンブトロニック車高調

後期 中期 前期 O
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	バネレート	段数	価格
ALL	F 14.0/R 8.0	純正	50万円



TMダンパー車高調

後期 中期 前期 O 仕
完全受注生産、フルオーダーメイドのため、本格的なサーキット仕様からストリート仕様まで幅広く対応。走りのステージに応じてバネレート設定可能。オイル容量を稼げ、よりハイパフォーマンスな別タンク式もあり。純正のダン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	バネレート	段数	価格
標準	オーダー	純正	50万円
別タンク	オーダー	純正	70万円



SC DAMPER SYSTEM Y

後期 中期 前期 O
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。バネレートの選択も可能。

■カインドテックノストラクチャー ☎050-3532-5017

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 12~18/ R 10~16	30段	16万5000円



K2レーシング車高調

後期 中期 前期 O 仕
富士スピードウェイや筑波サーキットを走り込んで完成させたオリジナルダンパー。サーキットはアイバツハのツインスプリング、スポーツはアイバツハでリアのみツインスプリング、ストリートはハイバコを使い分ける。

■オートワークスK2 ☎048-812-6250

対応分類	バネレート	段数	価格
サーキット	F 22.0/R 18.0	32段	43万2000円
スポーツ	F 20.0/R 16.0	32段	38万5000円
ストリート	F 18.0/R 8.0	32段	32万5000円



CRIMSON SUSPENSION KIT SPEC-AA

後期 中期 前期 O 仕
サーキットユースをメインに考えたサスキット。SPEC-AAA同様の軽量化で運動性能も向上。サーキット向けの設定ながら純正のような突き上げは皆無で、ストリートユースも苦にならない。アッパーマウントはゴムブッシュタイプ。リーズナブルな価格も魅力。

■エムシーアール ☎04-7199-2845

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 14.0/R 8.0	20段	32万6000円



ESTA FULL SPEC SUSPENSION II

中期 前期 O 仕
SACHS製の別タンク式ショックアブソーバーをベースにアイバツ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。独立したバンプとトリバンプの調整が可能な2WAYタイプ。標準はピロアッパーだが、ゴムアッパー仕様も可能。

■マインズ ☎046-857-3313

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F/R 12.0~	36段×720°	95万2000円



"Black Series"サスペンションキット

後期 中期 前期
純正の突き上げ感を徹底的に見直し、しなやかな特性を実現。純正のセットアップスイッチを使用でき、サーキットやワインディング、スポーツドライビングを愉しむ時はRモード、一般道はSTD、高速道路や長距離はCOMFORTと、室内のスイッチで減衰力を調整でき、快適なドライビングを実現してくれる。

■ベントルーフ ☎03-5493-0840

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 14.0/R 8.0	3段(純正)	42万8000円



特注3WAY車高調KIT

中期 前期 O 仕
ストリートからサーキット、ゼロヨンまでオールラウンドにこなす、幅広い適応能力が魅力のサスキット。減衰力の3WAYは縮みハイスピード11段、ロススピード12段、伸び20段で、きめ細やかなセッティングを可能としている。

■フェニックスパワー ☎0774-48-1157

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 18.0/R 14.0	20×11×12段	62万円



別タンク式ダンブトロニック車高調

後期 中期 前期 O
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	バネレート	段数	価格
ALL	F 14.0/R 8.0	純正	68万円



ダンブトロニックエボリューション

後期 中期 前期 O 仕
純正ダンブトロニックサスペンションをベースに、オーバーホールと同時にクリアランスの最適化と減衰力を調整。さらにシェルケースに全長調整式車高調整機構を搭載し、細かな車高セットアップを可能にする純正エボリューションモデル。純正品下取り交換となる。

■トップシークレット ☎043-216-8808

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	別売	純正	27万円



Ryuダンパー

後期 中期 前期 O 仕
本気のアタックから乗り心地重視のストリートまで楽しめる柔軟性を持つ。サーキットとストリートでメインスプリング以外にもヘルパスプリングのレートまで違う拘りの設定。スプリングはハイバコ製が推奨だが、メーカーやレートとの相談も可能。

■Rush Factory ☎0463-73-5937

対応分類	バネレート	段数	価格
ストリート	F 20.0/R 12.0	25段	46万円
サーキット	F 22.0/R 14.0	25段	46万円



ミドリアラゴスタ セミアクティブ

中期 前期 O
一般道から高速道路、ワインディングをスポーツ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	バネレート	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

中期 前期 O
R35GT-Rの性能を最大限に活かすための専用セッティングを実現。用途に応じたセッティングを行うフルオーダーメイド仕様。減衰力はバンプ側の低速域15段と高速域15段、リバンプ20段の独立調整できる3way機能により、好みのセットアップも自由自在。

■緑整備センター ☎045-933-1101

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	オーダー	3way	58万円



フォースサスペンションキット

中期 前期 O
MIDORIとミハエル・クルム氏が共同開発したサスペンション。一般走行からサーキット走行までも視野にセッティングが可能な3wayタイプを採用。縮みハイスピード15段、縮みロースピード15段、伸び20段となっている。それぞれが干渉しない完全独立調整で、繊細な調整が可能。より上質で爽快な走行を実現。

■緑整備センター ☎045-933-1101

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	オーダー	3way	60万円



ESTA FULL SPEC SUSPENSION III

中期 前期 O 仕
本格的なサーキット走行を可能にするスペックを備える。SACHS製の別タンク式ショックアブソーバーをベースに開発。バンプ側減衰力はロススピード域とハイスピード域、リバンプ側を独立調整可能。サーキットにおける、きめ細かいセッティングを可能とする。ゴムアッパー仕様も可能。

■マインズ ☎046-857-3313

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F/R 12.0~	3Way	120万円

純正形状
ダンパー

←

O=オーバーホール可能
仕=仕様変更可能
バネレート単位=kgf/mm
※表組み内の「段数」欄の「純正」は、
純正ダンブトロニックのことを示します

Abbildung ähnlich

Clubsport 3way

中期 前期 O

Clubsport 2wayでは満足できないハイレベ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、縮み側ロススピード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可能。

■KW AUTOMOTIVE JAPAN(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	74万1000円

Version 3

中期 前期 O

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特性。減衰力は伸び側16段、縮み側12段の2way調整式。独自の構造により、1クリックでも乗り味の変化を体感できる。ダンパーとスプリングのセット。

■KW AUTOMOTIVE JAPAN(橋本コーポレーション) ☎075-761-7351

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 14+2/R 8+2	16×12段	67万6000円

ESPRIT

Quantumサスペンションキット

中期 前期 O 仕

ハイパフォーマンスで評判のクワ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アに反応するため、セッティング変更の効果もわかりやすい。ストリート仕様とサーキット仕様の2種類を設定している。

■エスプリ ☎059-370-8080

対応分類	バネレート	段数	価格
ストリート	F 16.0/R 14.0	-1段	46万円
サーキット	F/R 18.0	1段	46万円

プリロード調整式
ダンパー

←

O=オーバーホール可能
仕=仕様変更可能
バネレート単位=kgf/mm
※表組み内の「段数」欄の「純正」は、
純正ダンブトロニックのことを示します

SPRING

スプリング



ノーマルダンパーセットアップ

純正ダンパーのオーバーホールを基本に、その際に様々なチューニングを行うことが可能なメニュー。減衰力の設定はもちろん、内部のパーツを後期用にしたり、シェル加工を施して車高調にするなど、その自由度は高い。MY07～09に対応する。

■10万円(オーバーホール)
18万円(オリジナルチューン)
■デッキ ☎0561-84-8999



サーキットスペック

R35純正ビルシュタイン製ダンパーをベースに、限界付近でのコーナリング性能を高めたハードダンパー。アルミ製ディバイディング・ピストンの採用で、一般道での乗り心地の良さも確保。車高は基準値で約10mmダウンし、さらに最大最大15mmまで車高を下げる事が可能。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	82万円



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充分に楽しめる。車高は-0.5・-10mm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



2017 Suspension Version Up Kit

ストリートユースにおいて高い評価を受けているMY17の純正サスペンションをベースに、NISMOアームやスタビライザーをセット化し、サーキットでの走行性能を向上を実現するキット。もちろん純正のモード切り替えスイッチも使用可能。年式によりセット内容は異なる。
■71万円(MY11～13)
■78万6000円(MY07～10)
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423



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、端面の並行度のスレなどを吸収。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。

■6万円
■ミノルインターナショナル ☎04-2788-7878



DAMPER PARTS

ダンパー周りアイテム



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、テンドーアスプリングやヘルバースプリングなどの設定もあり。バネレートはバンド表記。

■2万8000円～(メインスプリング)
1万6000円(ヘルバースプリング)
■ミノルインターナショナル ☎04-2788-7878



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



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。
■2万3000円～2万7000円(2本)
ヘルパー2万2000 アシスト2万4000円
■東京発条製作所 スウィフト事業部 ☎03-3732-4112



EDFC 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)
■ティン ☎045-810-5501



EDFC 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EDFCをブラッシュアップし、コストパフォーマンスに優れた新価格に設定。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。

■3万4500円(本体セット)
■ティン ☎045-810-5501



車高調整KIT

純正ダンパーに取り付ける車高調整キット。車高を調整したいが、乗り心地は純正を維持したいというユーザーに最適。もちろんダンブトロニック機構もそのまま使用可能。特に前期型のサスペンションでは、このキットでプリテンションを下げる事で、気になりがちな高速走行時の突き上げ感の減少も可能。

■5万円
■ペントルフ ☎03-5493-0840



車高調整ロフシート

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



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。車高を戻せばサスペンション性能への影響もない。アラゴスタ各タイプのピロモデルに装着可能。フロントのみの2CUPキットと前後の4CUPキットあり。

■26万円(2CUP) 46万円(4CUP)
■トップラインプロダクト ☎04-7190-1391



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



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



スタビライザーキット

NISMOスポーツサスペンションキットとの同時装着をコンセプトに開発された、強化スタビライザー。MY13までに対応し、対MY13比較でフロント110%相当、リアは3段階の調整機構を備え、146%/166%/185%相当のレートアップとなる。一部年式ではアームなどの交換が必要となる。

■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

STABILIZER

スタビライザー



EDFC 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)
■ティン ☎045-810-5501



アジャスタブルスタビリンク[フロント]

ローダウン時でもスタビライザーの効果を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ので取り付けも簡単。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



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簡単。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



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



リアスタビライザー

乗り心地を損なわず、コーナリングでのロールを抑えて、安定した走行が可能。加速時のリアの踏み張りが増し、トラクションの増加とともにロールの減少でアンダーステアの抑制効果もある。材質は強度の高いスチール素材採用。スタビライザーは全て中実構造。

■3万9500円
■ULTRA RACING JAPAN ☎0570-00-7333



フロントスタビライザー

乗り心地を損なわず、コーナリングでのロールを抑えて、安定した走行が可能。ブレーキングをしながらのコーナリング時のフロントの限界が高まり、アンダーステアの抑制効果もある。材質は強度の高いスチール素材を採用。スタビライザーは全て中実構造。

■6万3000円
■ULTRA RACING JAPAN ☎0570-00-7333

CHARGESPEED



調整式リアキャンバーアーム

中期 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の向上や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パーアーム (ピロボール)

中期 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パーアーム。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

NISMO



フロントアッパーリンクセット

中期 前期

サーキットでのコーナリング性能を向上させるために最適なジオメトリーを実現。取付穴位置を変更することにより有効長を4.5mm短縮。標準車高時でのキャンバー角が、装着前の-1.5度から-2.2度に増加する。MY13までに適合。一部特別仕様車は不可。

■10万円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423

SUSPENSION ARM

サスペンションアーム

SUPER LAP



アジャスタブルスタビリンク [リア]

中期 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

MCR



REAR BACKSIDE ARM

後期 中期 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 ☎04-7199-2845

MCR



REAR FRONTSIDE ARM

後期 中期 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 ☎04-7199-2845

MCR



FRONT UPPER ARM

後期 中期 前期

サーキット走行が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 ☎04-7199-2845

CHARGESPEED



調整式リアトラクションロッド

中期 前期

全長調整式で純正のアームでは出来ないキャスト角を調整可能。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)
5万5000円(ピロボール)
■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521

CHARGESPEED



調整式リアコントロールアーム

中期 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

中期 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

中期 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。キャスト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

中期 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 フロントアッパーアーム

中期 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パーアーム。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 中期 前期

純正アームでは不可能なリアのキャスト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 ☎04-7199-2845

Kansai SERVICE



フロントショートアッパーリンク

後期 中期 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

後期 中期 前期

トー角を調整できるトーロッド。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。

■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 中期 前期

キャンバー角を調整できるアッパーアーム。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。

■5万2000円
■ガレージハ幅 ☎0569-26-1660

GARAGE YAWATA



サーキットリンク ラディアスロッド テンション

後期 中期 前期

キャスト角を調整できるラディアスロッド。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。

■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 中期 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



スーパーアッパーアーム(フロント)

後期 中期 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 中期 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 中期 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 中期 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 中期 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高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



ラジアスロッド

【中期】 【前期】

調整はターンバックルでアンダーカー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



フロントアッパーリンク

【中期】 【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



テンションアーム

【後期】 【中期】 【前期】

リアのキャスター角を調整できる調整式テンションアーム。ターンバックル式なので調整時にアンダーカー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



キャンバーアーム

【後期】 【中期】 【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ー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



トーコントロールアーム

【後期】 【中期】 【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ー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



スーパーアッパーアーム(リア)

【後期】 【中期】 【前期】

シムプレートの厚さを変えることでキャンバー調整を可能としたアッパーアーム。シム式を採用することで調整式でありながら高い耐久性と強度、ズレの無い調整を実現。調整範囲は一般的なネガティブ側はもちろん、オプションのシムキットでポジティブ側も可能。車検時の書類関係も完備する。

■12万円
■トップシークレット ☎043-216-8808



R35 リアナックルピロキット

【中期】 【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。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



R35 フロントロアアームピロキット

【中期】 【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。ブレーキ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



リアナックルピロボールキット

【中期】 【前期】

純正のプッシュ式では、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してくれる。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



リアロアリンクNo.2

【中期】 【前期】

調整はターンバックルでアンダーカー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



リアロアリンクNo.1

【中期】 【前期】

調整はターンバックルでアンダーカー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



ヒートプロテクターシート

【流】

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



RCアダプター

【中期】 【前期】

ローダウンによってロールセンターが悪化し、ジオメトリ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



LAアダプター [リア]

【中期】 【前期】

ローダウンによりサスアームの角度が悪化し、ロードホールディングの限界が低下す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



ピロボールキット

【後期】 【中期】 【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



Rear Shock Pillow

【後期】 【中期】 【前期】

ローダウン時に前方向にこじれが発生する現象を補正。補正することでショックの動きも良くなり、耐久性も高まる。取付もゴムブッシュからピロボールに変更することにより、ショックの性能をよりダイレクトに発揮させられるようになる。

■2万8000円
■サンラインレーシング ☎086-209-1000



Front Upper Arm Pillow Bush

【後期】 【中期】 【前期】

フロントアッパーアームの根本側のブッシュを偏芯させることにより、キャンバー角を増加。よりスポーツ走行に適したアライメントを実現し、ハンドリングレスポンスが向上。キャンバー角は車高にもよるが、2.5度〜3.5度に設定できる。ピロボールには高強度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



ミドルメンバーブレース

【後期】 【中期】 【前期】

ボディ中心部分の剛性をアップし、歪みを防止。前後のサスペンションの動きに一体感が生まれ、挙動が把握しやすいなどの効果を発揮する。材質は強度の高いスチールながら、軽さをもたせるために全て中空構造を採用している。

■3万1000円
■ULTRA RACING JAPAN ☎0570-00-7333



フロントメンバーブレース

【後期】 【中期】 【前期】

フロントサスアームの基部を補強。フロント周りへの荷重による基部のたわみを防ぎ、サスペンションの性能を正確に発揮させる。材質は強度の高いスチールながら、軽さをもたせるために全て中空構造を採用している。

■1万4000円
■ULTRA RACING JAPAN ☎0570-00-7333



リアタワーバー

【後期】 【中期】 【前期】

リアのダンパー取り付け基部の剛性を向上させ、ダンパーの動きを向上させてサスペンション性能を向上。ハンドリングの向上はもちろん、トラクションの増加なども見込める。材質は強度の高いスチールながら、軽さをもたせるために全て中空構造を採用する。

■2万3500円
■ULTRA RACING JAPAN ☎0570-00-7333



フロントタワーバー

【後期】 【中期】 【前期】

フロントのサスペンションダンパー取り付け基部の剛性を向上。ダンパーの動きを向上させてハンドリング性能を向上。材質は強度の高いスチールを採用しながらも、軽さをもたせるためにバーは全て中空構造を採用する。

■1万9500円
■ULTRA RACING JAPAN ☎0570-00-7333



ヒートプロテクターリング

【流】

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。高熱を発生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



クスコD1クロモリロールケージ

【中期】 【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 ロールケージ

【中期】 【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



ロールバー

【中期】 【前期】

様々な競技シーンで培ったノウハウをフィードバックして開発。ボディ剛性のアップはもちろん、安全性も重視した設計で万一のアクシデント時のリスクを軽減。パイプにはSTKM13炭素鋼を使用。キズに強い粉体焼付塗装ブラック仕上げで、オプションでホワイト・シルバーも可能。5P〜11Pまであり。

■5万円〜12万8000円
■オクヤマ ☎045-934-5334



レインフォース ボディブレース

【中期】 【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



ボディスタビライザープロ

【中期】 【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



リアメンバーブレース

【後期】 【中期】 【前期】

リアサスペンションアームが取り付けられるメンバーを補強するアイテム。加速時などの高荷重時でも歪むことを防ぎ、トラクションの向上やアンダーステアの発生を防止する。材質はスチール製ながら、中空構造で軽量。

■1万9500円
■ULTRA RACING JAPAN ☎0570-00-7333

BRAKE PARTS

[ブレーキ]

掲載データは2019年7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 GT-R

パワーと車重に対応する強靱なシステムを作る

ハイパワーかつ車重の重いR35は、特にブレーキへの負担が大きい。これはスポーツ走行などハードな走行になればなるほど加速度的に高まっていき、最後は危険な状態に陥ってしまいかねない。この対策のためにもブレーキの強化は考えておきたい。パッド交換か、キャリパーまで変えるかはチューニングの内容次第で決定すると良いだろう。また、効きとコントロール性のバランスも重要なポイント。扱いやすい特性で上手な姿勢制御を行えば、ドライビングの質もワンランクアップできるようになる。

後期=MY17~MY19に適合・類別型式DBA/4BA
中期=MY11~MY16に適合・類別型式DBA
前期=MY07~MY10に適合・類別型式CBA
汎=汎用アイテム

brembo



ブラックパッド

brembo社が独自に開発と製造を手がけるアフターマーケット製品。ローメタル材で純正パッドよりダストを抑え、扱いやすさを追求。

■F 2万8000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
材ローメタルリック 温0~600℃
汎ストリート~ワインディング 汎中



中期 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	Y F 3万8000円/R 2万8000円 温0~500℃	材 ノンアスベスト 汎 ストリート~ワインディング	汎小
フォーミュラ700C	Y F 3万6000円/R 2万6000円 温常温~700℃	材 カーボンメタル 汎 ストリート~ワインディング	汎小
フォーミュラ800C	Y F 3万9800円/R 2万9800円 温常温~800℃	材 カーボンメタル 汎 ストリート~ワインディング	汎小
PC3200	Y F 4万8000円/R 3万8000円 温常温~800℃	材 カーボンメタル 汎 ストリート~サーキット	汎小
Racing-PRO	Y F 4万4000円/R 3万4000円 温常温~800℃	材 カーボンメタル 汎 ワインディング~サーキット	汎中

ACRE

BRAKE PAD

ブレーキパッド

汎=適用走行ステージ
材=摩擦材材質
温=適正温度域
汎=ローター攻撃性

IDI



中期 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ラップタイムの向上に対応。低温域から高温域まで全ての制動域をカバーし、特に低温域でのローター攻撃性を低減。ストリート走行でのコントロール性を両立したシリーズ。

■アイ・ディ・アイ ☎042-549-0050

GT-Spec GT1	Y F/R 4万8000円~ 温0~800℃	材 カーボンコンポジットメタル 汎 ストリート~サーキット	汎小
GT-Spec GT2	Y F/R 4万8000円~ 温0~850℃	材 カーボンコンポジットメタル 汎 ストリート~サーキット	汎小
GT-Spec GT3	Y F/R 5万円~ 温50~900℃	材 カーボンコンポジットメタル 汎 ストリート~サーキット	汎中



中期 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、踏み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	Y F/R 3万3000円 温0~450℃	材 ノンアスベスト(ノンスチール) 汎 ストリート	汎小
D350 PlusEco	Y F/R 3万4000円 温0~500℃	材 ノンアスベスト(ノンスチール) 汎 ストリート	汎小
D500 Standard	Y F/R 3万8000円 温0~600℃	材 ノンアスベスト(ロースチール) 汎 ストリート~ミニサーキット	汎小
D700 Sports	Y F/R 4万3000円 温50~750℃	材 カーボンメタル(ロースチール) 汎 ストリート~サーキット	汎中
D750 Super sports	Y F/R 4万5000円 温50~800℃	材 カーボンメタル(ロースチール) 汎 ストリート~サーキット	汎中
D-0X	Y F/R 4万7000円~ 温材質による	材 選択式 汎 サーキット	汎--

ARMA

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も設定あり。

■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 CIRCUIT AC1	Y F 3万5000円/R 2万8000円 温50~650℃	材 ロースチール 汎 サーキット	汎中
ARMA CIRCUIT AC2	Y F 3万7000円/R 3万円 温100~750℃	材 ロースチール 汎 サーキット	汎中
ARMA CIRCUIT AC3	Y F 4万円/R 3万2000円 温300~800℃	材 ロースチール 汎 サーキット	汎中

ARMA

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。

■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 SPORTS AT1	Y F 3万円/R 2万5000円 温常温~600℃	材 ノンスチール ノンアスベスト 汎 ストリート~サーキット	汎小
ARMA SPORTS AT2	Y F 3万円/R 2万5000円 温常温~700℃	材 ノンスチール ノンアスベスト 汎 ストリート~サーキット	汎中
ARMA SPORTS AT3	Y F 3万円/R 2万5000円 温常温~750℃	材 ノンスチール ノンアスベスト 汎 ストリート~サーキット	汎中

ARMA

ARMA STREET



ブレーキの安心感を低コストで実現したAT1。ストリートのスタンダードモデルとなるAT2。スポーツフィールのAT3。全種類ノンスチールなのでホイールの汚れも少なく抑えられている。

■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 AT1	Y F 1万8000円/R 1万3000円 温常温~400℃	材 ノンスチール ノンアスベスト 汎 ストリート	汎小
ARMA STREET AT2	Y F 2万2000円/R 1万7000円 温常温~450℃	材 ノンスチール ノンアスベスト 汎 ストリート	汎小
ARMA STREET AT3	Y F 2万5000円/R 2万円 温常温~500℃	材 ノンスチール ノンアスベスト 汎 ストリート	汎小

R Masters



中期 前期
ストリートモデルでは扱いやすさ、サーキットモデルでは耐フェード性と高温での効きなど、走行シーンに適した制動力を発揮。表記以外にも多数ラインアップあり、どのモデルもコントロール性に優れるのも魅力的。

■制動屋 ☎059-373-5871

RM551+	Y F 4万5000円/R 4万円 温50~800℃	材 カーボンセメタル 汎 ストリート~ワインディング	汎中
N1.500+	Y F 5万円/R 4万円 温50~800℃	材 カーボンセメタル 汎 ストリート~サーキット	汎中
F3700R	Y F 5万円/R 4万円 温100~850℃	材 カーボンセメタル 汎 ストリート~サーキット	汎中

GLAD



中期 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、よりコントロール性な制動力と耐フェード性を向上させたType ZG Plus。

■グラッド・ジャパン ☎03-3298-8195

Hyper-SPORTS	Y F 5万2900円/R 3万8000円 温0~800℃	材 カーボンメタル 汎 ワインディング~サーキット	汎中
Hyper-EVOLUTION	Y F 5万2900円/R 3万8000円 温0~850℃	材 カーボンメタル 汎 ワインディング~サーキット	汎中
ZG-Plus	Y F 5万5500円/R 4万500円 温300~900℃	材 カーボンメタル 汎 サーキット	汎中

ENDLESS



後期 中期 前期
メタル素材ながら、ダストや鳴きを抑え、低温時の効きを確保したMX72。MX72から進化し高温特性に強化したMX72PLUS。ドライバーを選ぶ玄人向けブレーキパッドCCRg。ハード走行に対応し、初期制動力が強かった旧CCRgに限りなく近いCCR40。

■エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888

MX72	Y F 3万5000円/R 2万4000円 温50~700℃	材 セミメタル 汎 ストリート~サーキット	汎中
MX72PLUS	Y F 3万5000円/R 2万4000円 温50~750℃	材 セミメタル 汎 ワインディング~サーキット	汎中
CCRg	Y F 3万5000円/R 2万4000円 温50~800℃	材 セラミックカーボン 汎 ワインディング~サーキット	汎大

PFC

Carbon Mettalic

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

Premium	¥ F 4万5000円/R 3万円 適 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 適 100～1000℃	材 カーボンメタル 走 サーキット	攻 中

ZONE

後期 中期 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 ☎04-2788-7878

80M 82J 86A 88B 89R	¥ F 1万8000円～ 適 常温～400℃/450℃	材 NAO 走----	攻 --
03C 04M 05K 08H 10F 12D 14B 18E	¥ F 2万4000円～ 適 常温～600℃/650℃	材 ロースチール 走----	攻 --
53C 55A 58D	¥ F 2万9000円～ 適 200℃～680℃/700℃/750℃	材 ハイスチール 走----	攻 --

MINE'S

PAGID BRAKE PAD

PAGIDブレーキパッド

中期 前期

世界的に有名なPAGID社と共同開発しPAGID社で製造。ノンアスベスト材をベースにセラミック材の配合で安定した制動性を実現。

■F 9万6000円/R 6万2000円
■マインズ ☎046-857-3313

材 ノンアスベスト+セラミック 適 常温～600℃
走 ストリート～サーキット 攻 中

NordRing

ブレーキパッド/サーキット仕様

中期 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プレミアムのはかに、PFCレーシングでの設定もあり。

■F 9万6000円/R 4万4000円
■ノルドリンク ☎042-568-2135

材 カーボンメタル 適 200～600℃
走 ストリート～ワインディング 攻 小

DIXCEL

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。

中期 前期

■ディクセル ☎info@dixcel.jp

M	¥ F 3万円/R 2万1000円 適 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 2万2000円 適 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 適 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 4万8000円/R 3万8000円 適 200～900℃	材 カーボンセミメタル 走 ストリート～ワインディング	攻 中
Specom-α	¥ F 5万8000円/R 4万8000円 適 200～900℃	材 カーボンセミメタル 走 サーキット	攻 中
Specom-β	¥ F 5万8000円/R 4万8000円 適 200～900℃	材 カーボンセミメタル 走 ストリート～サーキット	攻 中

BRIG

中期 前期

ワインディングからサーキットまでの耐熱性と高温効力性能が優れ、ストリートでの使いやすさも考慮されたVS-R。ワインディングやサーキットに特化した性能で、特に高温時の製動力や安定性に優れたVS-X (959)。街乗りでも製動力と、驚くほどのダストレス効果があるSDF (Super Dust Free)。

■ブロンコ・バスター ☎048-577-0606

VS-R	¥ F 3万6000円/R 3万4000円 適 常温～850℃	材 セミメタリック 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 適 常温～850℃	材 セミメタリック 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 適 常温～350℃	材 ノンアスベスト 走 ストリート	攻 小

RACING-N+	¥ F 4万3000円/R 3万1000円 適 100～800℃	材 スーパーグラファイトメタリック 走 サーキット	攻 中
RACING999	¥ F 4万5000円/R 3万3000円 適 200～800℃	材 スーパーグラファイトメタリック 走 サーキット	攻 中

P.MU

後期 中期 前期

過酷なサーキット走行においても、踏みに応じたりニアな効きと安定したコントロール性を備えたRACING-N+。GTレースでの実践テストにより開発された絶対的な効きと耐フェード性を備えるRACING999の、2タイプを設定。

■プロジェクトミュ ☎0120-443-688

BELL DEER

Super Sports
MIRACLE Brake System

後期 中期 前期

ブレーキダストが少ないSPEC-SS。ストリートからミニサーキット走行会等に最適なSPEC-RS。ビッグパワーのチューニングカー等からサーキット走行にも対応するSPEC-CPの3種類を設定する。

■ネクスト ☎0595-85-3951

SPEC-SS	¥ 要問い合わせ 適 50～530℃	材 アスベストフリー 走 ストリート	攻 小
SPEC-RS	¥ 要問い合わせ 適 90～680℃	材 アスベストフリー 走 ストリート～ワインディング	攻 小
SPEC-CP	¥ 要問い合わせ 適 190～930℃	材 セミメタルカーボン 走 ワインディング～サーキット	攻 中

JURAN

Brake Pads

中期 前期

サーキットでのタイムアタックやスプリントレースでの要求に応えるHPシリーズ。温度に対する安定性を向上させた耐久レース向けのEPシリーズ。そのほか6種類37グレードの摩材を設定。あらゆるチューニングプランに対応可能。

■タニダ ☎052-871-3741

HP110	¥ F/R各 3万2000円 適 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 適 300～800℃	材 フルメタル 走 サーキット	攻 大

DIXCEL

FS

中期 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。純正ローターはペ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～4万5000円/R 3万8000円(1枚)
■ディクセル ☎info@dixcel.jp

材 ハイカーボンFC鋼鉄 SLIT 12本

brembo

フローティングブレーキディスク

中期 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鋼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。

■F 24万8000円(2枚)
■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 鋼鉄 SLIT ドリルド+3スリット

ENDLESS

Racing E-SLIT

中期 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

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

ENDLESS

Racing E-SLIT

前期

SUPERGTなどのレースで進化を遂げたアイテム。材質には特殊カーボンを独自技術で均一配合し、耐久性やタッチを大幅に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

BRAKE ROTOR

← ブレーキローター

■=ローター材質
SLIT=スリットなし/あり(本数)

Kansai SERVICE

ブレーキローターシリーズ

後期 中期 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鋼鉄 SLIT 無し/8本

Projectμ

EXCHANGE ROTOR for R35 GT-R

後期 中期 前期

高品質かつ高強度な素材を使用。また、純正のドリルドタイプで起こる、ハードなブレーキングの繰り返しによるクラックを防ぐため、スリットタイプとしたモデル。純正ベルに組み合わせて使用する。F/R各設定あり。

■5万円～5万5000円(1枚)
■プロジェクトミュ ☎0120-443-688

材 鋼鉄 SLIT 10本

Biot

純正交換ローター 3Pローター

後期 中期 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(2枚)
■Biot ☎042-568-0717

材 鋼鉄 SLIT 8本

Biot

純正交換ローター 2Pローターgout

後期 中期 前期

同社オリジナルの「gout」仕様のローターアッセンブリー。ローターとベルが直接触れることのない構造で冷却効果を最大限に高めている。

■14万8000円～18万8000円(2枚)
■Biot ☎042-568-0717

材 鋼鉄 SLIT 8本

AP RACING

高性能ブレーキディスク

中期 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 特殊鋼鉄 SLIT 12本

DIXCEL

2ピースローターアッセンブリー

中期 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のためで車検対応。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 ☎info@dixcel.jp

材 ハイカーボンFC鋼鉄 SLIT 12本

DIXCEL

2ピースローターアッセンブリー(400mm)

【後期】
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。

■F 18万円
■ディクセル info@dixcel.jp

ROTOR F 400φ/2P
キット内容 ローター・オフセットブラケット

BRAKE KIT

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

【中期】
オーストラリアのdba社製。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。

■F 13万6000円
■緑整備センター ☎045-933-1101
■鋳鉄 SLIT 24本

RH9

ブレーキローターKIT(純正径)

【中期】
価格が高い純正ローターのリブレイスを行うべく、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
■鋳鉄 SLIT 12本

RH9

純正交換ブレーキローター

【中期】
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、制動方向上に貢献。

■F 10万2000円(前期)
F 10万6000円(後期)
R 9万8000円
■CLUB RH9 ☎059-365-5105
■鋳鉄 SLIT 6本

Biot

オフセットキットリア

【後期】
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】
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

PFC

V2 Racing Rotor Kit

【中期】
フロントディスクは純正の380φ/390φから405φ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

TOP SECRET

400mm ブレーキローター

【後期】
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)

【中期】
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】
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

【中期】
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。

■F 31万6000円
■緑整備センター
☎045-933-1101

ROTOR F 400・390・380/2P
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

【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 25万8000円/R 28万8000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

大径ローター

【中期】
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 24万1000円/R 29万4000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

RPS

カーボンカーボンブレーキキット

【後期】
レース車両向けの、セミカスタムオーダータイプのカーボンブレーキローターと専用パッドのキット。使用目的や好みに合わせてローター径の変更が可能。高い耐熱性による高温まで安定した高い効率はもちろん、純正よりも大幅に軽量化も向上する。リヤパーキングブレーキ取り付けは不可。写真はイメージとなる。

■F/Rセット 138万円～
■レーシング パッション リンクス ジャパン ☎03-6361-9821

ROTOR F 380φ～/2P・R 360φ～/2P(オーダー)
キット内容 ローター・パッド・キャリパーオフセットステー

Surface Transforms

カーボンセラミックブレーキキット

【後期】
次世代素材の混合連続カーボンファイバー材によるブレーキローターと、専用パッドのセット。従来の素材と比較して低温時のミューが3倍に向上し、冷間時の乗り出しからブレーキが安定して作動する。大径ながら重量も純正の約70%で、バネ下重量の低減で運動性も向上する。パッドは2タイプから選択可能。MY18以降非対応。

■F/Rセット 180万円
■レーシング パッション リンクス ジャパン ☎03-6361-9821

ROTOR F 400φ/2P・R 380φ/2P
キット内容 ローター・パッド・キャリパースペーサー

RBBRAKE

純正ボンづけMMC-Xカーボンローター

【中期】
純正交換タイプのカーボンセラミックローターセット。高い制動力はもちろん、1台分で合計46.2kgものバネ下軽量化を実現し、運動性能を向上。驚異的な寿命も実現している。専用パッドとの組み合わせとなる。装着に際して加工なども不要。

■149万円(1台分・4枚)
専用パッド:F 9万8000円/R 8万8000円
■レーシング パッション リンクス ジャパン
☎03-6361-9821

ROTOR F 380φ/2P・R 360φ/2P
キット内容 ローター

ENDLESS

Racing MONO6r

【中期 前期】
R35のリア用に設定されたキャリパー。フロント用同様、最高の素材を使用し、過酷なテストを経て開発。フロントとの組み合わせで高い制動能力と、そのバランスを実現している。パッドも専用の25mm厚のものを採用し、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

【中期 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部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

Biot

フロントbrembo 8Pot-R

【後期 中期 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。
■F 70万円
■Biot ☎042-568-0717



PISTON 8POT ROTOR ~410φ/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

D2JAPAN

D2ブレーキシステム

【中期 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。キャリパーはブラケットを使用せずナックルに直接固定する専用設計モデルを採用し、取り付け剛性も向上。優れたタッチを実現している。
■F/R 42万8000円~81万8000円
■D2JAPAN ☎022-779-6512



PISTON F 8POT/R 6POT 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

【中期 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。
■F 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

TOP SECRET



ブレーキエアガイド

【後期 中期 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

【中期 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 中期 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brembo
6Pot-R2

【後期 中期 前期】
新型の6ピストンキャリパーを使用したキット。高い剛性のキャリパーボディによる優れたタッチで、コントロール可能な特性を実現している。ローターは独自のフローティングタイプを使用する。
■F 66万円
■Biot ☎042-568-0717



PISTON 6POT ROTOR ~410φ/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

ENDLESS

スィペルスチール/
スィペルレーシング

【中期 前期】
フィッティング部分がスチール製の「スィペルスチール」と、ステンレス製の「スィペルレーシング」の2種類。捻じれを防止するスィペ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

【中期 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、耐熱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

【中期 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

【中期 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

【中期 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ぎ、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

SAMCO



ブレーキ/エアダクト40SFD

【後期 中期 前期】
ガラス補強シリコン製で、最大315℃という高い常用耐熱温度を誇るため、ブレーキ周りへの冷却風の導入に最適。その他アイディア次第で活用可能。カラーは1色のみ。長さ4メートル、内径φ15~φ203をラインアップ。

■2万1000円~10万9000円
■トップラインプロダクト
☎04-7190-1391

ZONE

ZONE ブレーキフルード
「ZF-031」

【後期 中期 前期】
動粘度(フルードの硬さ)をDOT規格品より格段に高く設定したことにより、ペダルストロークを大幅に減少。ブレーキ中の液圧変動がマイルドになることでコントロール性も大きく向上している。
■5400円(1ℓ)
■ミドルインターナショナル
☎04-2788-7878

DIXCEL



328Racing

【後期 中期 前期】
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 ☎info@dixcel.jp

ENDLESS



RF-650

【後期 中期 前期】
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

【後期 中期 前期】
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

KTS

BrakeQuipステンメッシュ製
ブレーキラインシステム

【後期 中期 前期】
組付後に3000psiという高圧にて耐圧テストを行い、安全性を確保。ホース本体とアルミジャケットのカラーを組み合わせたことで、28通りの組み合わせから選択可能。

■1万1800円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3532-5017

Biot



ブレーキライン

【後期 中期 前期】
パープルの保護チューブを被せ、3層構造となるステンレスメッシュシールドのテフロンホースと、ステンレス製フィッティングを組み合わせ、耐久性が高い。

■4万円
■Biot ☎042-568-0717

AERO PARTS

[エアロパーツ]

掲載データは2019年7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 GT-R

高い車体性能に見合った空力を実現する

R35の高い走行性能をフォローするためには空力面の性能も高めたい。純正もかなり緻密な開発がされ高い機能性を持っているが、ユーザーごとに様々な使い方のある一般用途を考えたデザインとならざるを得ない。クルマごとに使用用途の方向性が決まれば、それに応じたチューニングの余地はまだあるのだ。走行風を利用して車体の安定感を高めるためには、張り出しの強いスポイラー類や大型のウイングなどが有効。また大きな開口部を持つフロントバンパーは、ラジエーターなどのクーラー類への導風を含めてエンジンルーム内の換気作用も高まり、冷却性能の向上も期待できる。デザインの的にも様々なものがラインアップされているため、アイディア次第で組み合わせてみるのも面白い。自分だけのドレスアップも完成させてほしい。

後期=MY17~MY19に適合・類別型式DBA/4BA
中期=MY11~MY16に適合・類別型式DBA
前期=MY07~MY10に適合・類別型式CBA
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(CFRP)がある

NISMO

■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423



LINE UP		中期	前期
Front Under Spoiler	20万円 (FRP)		
Front Fender Set	19万円 (FRP)		
Side Skirt Set	16万円 (FRP)		
Rear Under Spoiler Set	10万円 (FRP)		
Rear Diffuser Fin Set	14万円 (ドライカーボン)		
Add-on Rear Spoiler	38万円 (ドライカーボン)		

※MY08~11に適合。アドオンリヤスポイラーは、スペックV等のリヤスポイラー装着車不可。

CHARGESPEED

■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



BottomLine

LINE UP		中期	前期
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)	
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。

LINE UP		中期	前期
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)	
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		中期	前期
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)	

※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。



撃速

LINE UP		中期	前期
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)	
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)	
エアロリンク(リアスポイラー一体型)	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 kit**

LINE UP 中期 前期
フルキット 153万3000円 (C/GFRP)

Aloof 01-R ver.01 Complete Body kit

LINE UP	140万円 (C/GFRP)	中期 前期
フルキット		
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)	

**WALD**

■ヴァルドインターナショナル ☎072-673-3000



LINE UP	中期 前期
FRONT BUMPER SPOILER	46万8000円 (FRP+カーボン)
SIDE STEP	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

**ワイドボディキット**

LINE UP	中期 前期
フロントバンパー (ランプ付)	18万8000円 (FRP)
フロントリップスポイラー	8万4000円 (カーボン)
サイドステップ	14万6000円 (カーボン)
リアバンパースポイラー (フィン付)	32万5000円 (FRP)
フロントオーバーフェンダー	14万8000円 (FRP)
リアオーバーフェンダー	20万円 (FRP)
ドライカーボンボンネット	58万円 (ドライカーボン)
スワッシュリアウイング	16万8000円 (FRP)
	23万円 (カーボン)

※フロント30mm、リアは95mmワイド

CARBONDRY

■カーボンドライジャパン ☎052-807-3336



LINE UP	中期 前期
フロントリップスポイラー	28万円 (ドライカーボン)
フロントボンネット	58万円 (ドライカーボン)
サイドステップ	40万円 (ドライカーボン)
リアディフューザー	39万円 (ドライカーボン)
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)

8万8000円 (FRP)
14万8000円 (FRP)
12万円 (FRP)
9万8000円 (FRP)
12万円 (FRP)

VeilSide Co.,Ltd.

■VeilSide Co.,Ltd. ☎029-838-1104

**Ver1 Model**

LINE UP	中期 前期
フロントバンパー	15万円 (FRP)
フロントリップ	13万円 (FRP)
サイドスカート	10万円 (FRP)
リアハーフスポイラー	8万円 (FRP)
リアスポイラー	8万円 (FRP)

25万円 (カーボン+FRP)
18万円 (カーボン+FRP)
15万円 (カーボン+FRP)
13万円 (カーボン+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。

AIMGAIN

■エイムゲイン ☎082-427-2334

**AIMGAIN GT type2**

LINE UP	後期 中期 前期
パーフェクトボディキット	150万円
フロントバンパー (フロントグリル別売り)	40万円
デイトライトインサートキット (デイトライト別売り)	5万円
フロントアンダースポイラー (コネクションロッド付)	15万円
サイドアンダースポイラー	20万円

※ワイドフェンダーはフロント50mm、リア80mmワイド。カーボンボンネットはMY17以前不可。パーフェクトボディキットは、フロントバンパー、デイトライトインサートキット、フロントアンダースポイラー・サイドアンダースポイラー・リアバンパー、リアアンダースポイラー、リアディフューザー、フロントワイドフェンダー・リアワイドフェンダーのセット。

**AIMGAIN GT**

LINE UP	前期
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



35GT-R 35R-SS BODYKIT

LINE UP	後期	中期	前期
2017 LOOK FRONT BUMPER	14万9000円 (FRP・レギュラー)	17万9000円 (FRP・ハイクレード)	
2017 LOOK FLOOR PANEL	4万9000円 (FRP・レギュラー)	7万9000円 (FRP・ハイクレード)	
2017 LOOK REAR BUMPER	16万9000円 (FRP・レギュラー)	20万9000円 (FRP・ハイクレード)	
FRONT DIFFUSER	9万9000円 (FRP・レギュラー)	12万9000円 (FRP・ハイクレード)	
SIDE STEP	9万9000円 (FRP・レギュラー)	12万9000円 (FRP・ハイクレード)	
SIDE DIFFUSER	7万9000円 (FRP・レギュラー)	10万9000円 (FRP・ハイクレード)	
REAR FLOATING DIFFUSER	9万9000円 (FRP・レギュラー)	12万9000円 (FRP・ハイクレード)	
REAR UPPER DIFFUSER	6万9000円 (FRP・レギュラー)	9万9000円 (FRP・ハイクレード)	
REAR CENTER DUCT DIFFUSER	6万9000円 (FRP・レギュラー)	9万9000円 (FRP・ハイクレード)	
TRUNK SPOILER Ver2	8万円 (FRP)		
SWAN NECK GT WING	20万円~ (FRP)	25万円 (カーボン)	

35R-GT

LINE UP	後期	中期	前期
FRONT BUMPER	28万円 (FRP・レギュラー)	38万円 (FRP・ハイクレード)	
SIDE STEP	15万円 (FRP・レギュラー)	25万円 (FRP・ハイクレード)	
REAR BUMPER	32万円 (FRP・レギュラー)	42万円 (FRP・ハイクレード)	
FRONT DIFFUSER	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)
SIDE STEP DIFFUSER	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)
REAR FLOATING DIFFUSER	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)
REAR CENTER DUCT DIFFUSER	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)
GRILLE TOP MOLE	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)
TRUNK SPOILER	8万円 (FRP)	12万円 (カーボン)	
SWAN NECK GT WING	20万円 (FRP)	25万円 (カーボン)	



35GT-R WIDEBODY 35R-GTW

LINE UP	後期	中期	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)	
FRONT BUMPER	33万円 (FRP・レギュラー)	43万円 (FRP・ハイクレード)	
SIDE STEP	20万円 (FRP・レギュラー)	30万円 (FRP・ハイクレード)	
REAR BUMPER	38万円 (FRP・レギュラー)	48万円 (FRP・ハイクレード)	
FRONT DIFFUSER	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)
SIDE STEP DIFFUSER	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)
REAR FLOATING DIFFUSER	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)
REAR BUMPER DUCT DIFFUSER	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)
GRILLE TOP MOLE	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)
TRUNK SPOILER	8万円 (FRP)	12万円 (カーボン)	
SWAN NECK GT WING	20万円~ (FRP)	25万円 (カーボン)	



35GT-R 35R-SSW WIDEBODY

LINE UP	後期	中期	前期
2017 LOOK FRONT BUMPER	14万9000円 (FRP・レギュラー)	17万9000円 (FRP・ハイクレード)	
2017 LOOK FLOOR PANEL	4万9000円 (FRP・レギュラー)	7万9000円 (FRP・ハイクレード)	
2017 LOOK REAR BUMPER	16万9000円 (FRP・レギュラー)	20万9000円 (FRP・ハイクレード)	
OVER FENDER KIT	35万円 (FRP・レギュラー)	45万円 (FRP・ハイクレード)	
FRONT DIFFUSER	9万9000円 (FRP・レギュラー)	12万9000円 (FRP・ハイクレード)	
SIDE STEP	9万9000円 (FRP・レギュラー)	12万9000円 (FRP・ハイクレード)	
SIDE DIFFUSER	7万9000円 (FRP・レギュラー)	10万9000円 (FRP・ハイクレード)	
REAR FLOATING DIFFUSER	9万9000円 (FRP・レギュラー)	12万9000円 (FRP・ハイクレード)	
REAR UPPER DIFFUSER	6万9000円 (FRP・レギュラー)	9万9000円 (FRP・ハイクレード)	
REAR CENTER DUCT DIFFUSER	6万9000円 (FRP・レギュラー)	9万9000円 (FRP・ハイクレード)	
TRUNK SPOILER	8万円 (FRP)		
SWAN NECK GT WING	20万円~ (FRP)	25万円 (カーボン)	

REVOLUTION

■ガレージマック ☎026-254-7333



R35 GT-R BODY FULL KIT

LINE UP	後期	中期	前期
フルキット	145万円		
ワイドボディキット	60万円		

※フロント35mmワイド、リア45mmワイド



35GT-R WIDEBODY 35R-GTWII

LINE UP	後期	中期	前期
COMPLETE KIT	149万円 (FRP・レギュラー)	209万円 (FRP・ハイクレード)	
OVER FENDER KIT	35万円 (FRP・レギュラー)	45万円 (FRP・ハイクレード)	
FRONT BUMPER	28万円 (FRP・レギュラー)	38万円 (FRP・ハイクレード)	
FRONT DIFFUSER	8万円 (FRP・レギュラー)	12万円 (FRP・ハイクレード)	
GRILLE TOP MOLD	5万円 (FRP・レギュラー)	7万円 (FRP・ハイクレード)	
SIDE STEP	15万円 (FRP・レギュラー)	25万円 (FRP・ハイクレード)	
SIDE DIFFUSER	10万円 (FRP・レギュラー)	18万円 (FRP・ハイクレード)	
REAR BUMPER	32万円 (FRP・レギュラー)	42万円 (FRP・ハイクレード)	
REAR FLOATING DIFFUSER	13万円 (FRP・レギュラー)	18万円 (FRP・ハイクレード)	
REAR UPPER DIFFUSER	8万円 (FRP・レギュラー)	12万円 (FRP・ハイクレード)	
TRUNK SPOILER	8万円 (FRP)		



ZeLe Performance

■ゼルパフォーマンス ☎045-253-8668



LINE UP	後期	中期	前期
フロントバンパー	68万6000円 (カーボン)	10万3000円 (FRP)	
フロントリップスポイラー	8万9700円 (カーボン)	4万7500円 (FRP)	
サイドスカートセット	10万7800円 (カーボン)	6万6500円	
リアアンダースポイラーセット	10万1000円 (カーボン)	6万円 (FRP)	
ドライカーボンリヤウイング	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	後期	中期	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)	
スーパーストリップ	38万円 (DCC/CHC)		
リアウイング (High Speed)	65万円 (DCC/CHC)		

HASEMI SPORT

■ハセモータースポーツ ☎046-286-3801



LINE UP			前期
フロントリップスポイラー	8万9000円(カーボン)	5万5000円(FRP)	
サイドスカート	10万9000円(カーボン)	6万9000円(FRP)	
リアサイドスカート	6万5000円(カーボン)	4万5000円(FRP)	
センターディフューザー	4万5000円(FRP)		
グリルカバー	2万9000円(カーボン)		



Do-Luck

■ドゥーラック ☎045-471-0500



Do-Luck R35 GT-R Body Kit

LINE UP			中期	前期
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			中期	前期
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部品のため公道使用は不可



G-EFFECT

LINE UP			中期	前期
ロングノーズフロントバンパー	27万円(CF)			
サイドディフューザー	16万円(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)		
リヤ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)	6万900円(3色塗装済み)		

PHOENIX'S POWER

■フェニックスパワー ☎0774-48-1157



LINE UP			中期	前期
フロントマスクシステム(タイプII)	31万8000円(カーボン+FRP)			
サイドステップシステム	16万8000円(カーボン+FRP)			
リアアンダーサイドステップ(タイプII)	10万8000円(カーボン+FRP)			

※MY17以降不可



PHOENIX'S POWER AERO SYSTEM

LINE UP			後期
フロントリップ	8万8000円(FRP)	12万8000円(カーボン)	
カーボンサイドステップ	18万円(カーボン)		
カーボンリアアンダーサイドステップ	8万円(カーボン)		
カーボンテールフィニッシャー	6万5000円(カーボン)		
カーボンリアアンダーダクト	3万円(カーボン)		



BLITZ

■ブリッツ ☎0422-60-2277



AERO SPEED R-Concept

LINE UP			後期
Front Lip Spoiler	9万円(FRP)	15万円(カーボン)	
Side Spoiler	11万円(FRP)	18万円(カーボン)	
Rear Mudguard Cover	10万円(カーボン)		
Garney Flap	7万円(FRP)	10万円(カーボン)	
Front Fender	18万円(FRP)		
NUR-SPEC FINISHER VSR	16万円(ステンレス)		



R35タイプIエアロシステム

LINE UP			中期	前期
フロントマスクシステム(タイプI)	29万8000円(カーボン+FRP)			
サイドステップシステム	16万8000円(カーボン+FRP)			
リアアンダーシステム(タイプI)	14万8000円(カーボン+FRP)			
フルセット	58万8000円(カーボン+FRP)			

※MY17以降不可



※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。



中期 前期

R35GT-R '14Ver.

LINE UP

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プバー	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)



後期

R35GT-R '19Ver.

LINE UP

フロントバンパーVer.3	36万円(カーボン)	
フロントバンパーVer.3用ダブルカナード	8万円(カーボン)	
リアバンパーVer.2	48万円(FRP+カーボン)	
サイドスカートVer.2	24万円(FRP+カーボン)	
フロントフェンダーVer.3	17万円(FRP)	22万円(FRP+カーボン)
リアフェンダーVer.2	7万8000円(FRP)	11万8000円(カーボン)
リアウイング	30万円(カーボン)	
クーリングボンネットフード MY17モデル	28万円(カーボン)	42万円(VSDC)



中期 前期

R35GT-R '10Ver.

LINE UP

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	



中期 前期

R35GT-R '13Ver.

LINE UP

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)



中期 前期

R35 Circuit Ver.

LINE UP

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)



中期 前期

R35 KAMIKAZE-R Super Sonic

LINE UP

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。



cowl aero kit

LINE UP
circuit front version aero kit 249万8000円



cowl aero kit

LINE UP
BenSopra cowl aero full kit 349万6500円 (FRP)
rear wing 49万8000円 (FRP)



GT-R R35 type1.5

LINE UP		
Complete body kit Ver.1	163万円 (FRP)	
Complete body kit Ver.2	147万円 (FRP)	167万8000円 (カーボン)
Facelift kit for LB-WORKS type-1	61万5000円 (FRP)	
Complete body kit Ver.1 (2017モデル用)	134万5000円 (FRP)	150万5000円 (カーボン)
Complete body kit Ver.2 (2017モデル用)	119万3000円 (FRP)	145万3000円 (カーボン)
Facelift kit for LB-WORKS type-1 (2017モデル用)	33万円 (FRP)	49万円 (カーボン)



GT-R R35 type1

LINE UP
Complete body kit Ver.1 148万円 (FRP)
Complete body kit Ver.2 132万8000円 (FRP) 142万8000円 (FRP+カーボン)



レーシングスタイルフルキット

LINE UP
レーシングスタイルフルキット フルキット 81万円 (FRP) プレミアムスタイル 136万円 (FRP+カーボン)



GT-R R35 type2

LINE UP
Complete body kit ~2016y 192万5000円 (FRP) 249万円 (FRP)
Complete body kit 2017y~ 192万5000円 (FRP) 249万円 (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)
リヤアンダースポイラー	22万円 (カーボン)	18万円 (カーボン+FRP)
リヤレーシングディフューザー	20万円 (カーボン)	
リヤレーシングディフューザー	25万円 (カーボン)	20万円 (FRP)
リヤウイングVerII	26万円 (カーボン+FRP)	22万円 (FRP)
トランクスポイラーVerII	12万円 (カーボン)	10万円 (FRP)
リヤフェンダーアーチエクステンション +10mm	14万円 (カーボン)	11万円 (FRP)



Ebbrezza-R 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)
リヤ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)





R35フロントリップスポイラー

FRP+カーボン

中期 前期
高いダウンフォースを発生させるデザインは、自社デモカーでのタイムアタックにてパフォーマンスを実証。ブレーキダクト、アンダーフィンに装備した専用のアンダーパネルを別売で設定。MY15までに適合。純正バンパーにボルトオンで装着可能。
■9万円 (FRP) 16万円 (カーボン)
■ウエストスポーツ
☎084-981-5061



フロントリップスポイラー

FRP+カーボン

中期 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、取り付けも行きやすく精度や強度も高い。クリア塗装済み。
■12万8000円 (FRP)
■14万8000円 (カーボン)
■ARIOS
☎024-983-3955



Front Lip & Under diffuser

FRP+カーボン

前期
Abflug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。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)
■アブフラッグ
☎0550-88-8238



Front Under Spoiler

FRP

中期 前期
空力解析等を使用し、ベースの設計をGT500空力エンジニアが担当し、日産自動車のGT-Rデザインチームが監修。ダウンフォースの向上に加え、ブレーキエアダクトの性能も備える。MY08~11に対応する。
■20万円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
☎0120-846-423



フロントリップ&ディフューザー

FRP+カーボン



カーボンフロントリップ

FRP+カーボン

中期 前期
純正のデザインを崩すことなく、最大限のダウンフォースの確保をターゲットに開発。純正のアンダーパネルを再使用するためコストパフォーマンスも高い。前期と中期それぞれ専用設計。ブレーキダクトとのセットもあり。
■8万8000円~13万円
■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

後期 中期 前期
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

後期 中期 前期
特にフロントまわりの空力特性の向上を目的としてデザイン。フロア下に不注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



R35 リップスポイラーカーボン

FRP+カーボン

中期 前期
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。
■22万円
■ガレージマック
☎026-254-7333



FRP FRONT LIP SPOILER

FRP

中期 前期
派手すぎずシャープなデザイン。空力を意識してリップ中央部にはフラップを配置。アンダーパネルも付属し、中央部を窪ませることで食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。
■14万4000円
■エムシーアール
☎04-7199-2845



フロントアンダーディフューザー

FRP+カーボン

中期 前期
フロントバンパー底面を覆いつつ大きく張り出したデザインで面積を稼ぎ、純正には無い大きなダウンフォースを実現。JUNフロントバンパースポイラー専用で、左右に装着するウイングレットは、標準幅とフロントオーバーフェンダーに合わせたワイド幅の2種類を設定。
■24万円
■田中工業株式会社 (ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165



カーボンフロントリップスポイラー

FRP+カーボン

前期
純正のバンパ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



カーボンリップ

FRP+カーボン

中期 前期
ドライカーボンを使用しているため耐久性が高い。FRP製の廉価版は純正リップを守る効果を最重要視して製作。ドライカーボン用のオプションとしてサイドフィンあり (2万9000円)。取り付け位置の調整で後期にも使用可能。
■12万8000円 (ドライカーボン)
■4万8000円 (FRP)
■サブライブ
☎076-482-3751



カーボンフロントショートリップ

FRP+カーボン

後期
ワイド感をアピールする、フロントバンパー両サイドをアシストするショートタイプのリップスポイラー。実用性も考慮した控えめサイズのため路面との干渉も起こりづらく、また、派手になりすぎないが、最適なダウンフォースを獲得できるデザイン。
■5万2000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126



カーボンフロントリップ タイプ2

FRP+カーボン

中期 前期
最大限のダウンフォースの確保を目的に開発。より高いダウンフォースを得るため車両前方及び下方に約12mm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。前期と中期それぞれ設定。
■9万8000円~14万円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126



フロントアンダーディフューザー MY11

FRP+カーボン

中期
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



フロントアンダーディフューザー

FRP+カーボン

中期 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



R35 GT-Rフロントディフューザー + ADDフィン

FRP+カーボン

中期 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



R35 GT-Rフロントスポイラー

FRP+カーボン

中期 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



フロントリップディフューザー

CFRP VFRP

中期
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)
■ディーアンドイー
☎045-944-2221



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

中期 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



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

中期 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-I同様に中高速域で威力を発揮。ベース部にはハニカム材を使用したドライカーボンを使用し強度が高い。重量は純正の半分を実現。
■48万5000円
■マインズ
☎046-857-3313



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

中期 前期
純正には無い、絶対的なダウンフォースを生み出す形状で、中高速域で威力を発揮。素材の綾織りカーボンは、表面にクリア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



ハイドウンフォースフロントリップセット

FRP+カーボン

中期 前期
リップ先端部分が最長15mm、サイド部分で35mm延長され、力強さが強調。また中央開口部の拡大により下面に流れる空気量が増加させ、ダウンフォースも獲得する。リップスポイラー、ブレーキダクト、アンダーパネル、ブレーキ整流版のセット。NISMO不可。
■57万2000円
■ノルドリンク
☎042-568-2135



フロントリップスポイラーセット

FRP+ドライカーボン

中期
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



SABULIVE

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)
■サブプライブ
☎076-482-3751



PRP COMPOSITE Abflug spec

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+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



PRP COMPOSITE Abflug spec

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

FRP+カーボン



MINE'S

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
■メインズ
☎046-857-3313



PHOENIX'S POWER

フロントマスクシステムTYPEIIストリート

FRP+カーボン

MY11以降のフロントグリル風デザインで、多くの冷却風を取り入れるデザイン。下部にはディフューザーを装備し、そのステーはラジエーターとインタークーラーを隔てる導風板を兼ねること効率を高めている。ダウンフォースも得られる。デイトライトは純正を使用。

■31万8000円
■フェニックスパワー
☎0774-48-1157



PHOENIX'S POWER

フロントマスクシステムTYPEI

FRP+カーボン

フロントまわりの機能性を高めるフロントバンパー。純正バンパーのデザインを受け継ぎながらも空力特性を大幅に改善している。全体的にシンプルで、どんなシチュエーションでも扱いやすいモデルだ。

■31万8000円
■フェニックスパワー
☎0774-48-1157



TOP SECRET

M17フルバンパーキット

FRP+カーボン+FRP

MY17モデルに完全対応したフロントエアロバンパー。純正のプレスラインなどにも完全対応しており、美しい仕上がりを見せる。直線的なサイドインテークは、強い迫力を実現している。

■27万円(FRP) 33万円(カーボン+FRP)
■トップシークレット
☎043-216-8808



TOP SECRET

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



JUN

フロントバンパースポILER

FRP

純正バンパーの造形を踏襲したデザインながら、開口部の形状を工夫して走行風の導入量を増大。ラジエーターなどのクーラー類へ導かれる風量を最大限に増加させた、機能性の高いバンパーだ。

■15万円
■田中工業株式会社(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165



PRP COMPOSITE Abflug spec

Side skirt

FRP+カーボン

ボディ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)
■アプフラッグ
☎0550-88-8238



NISMO

Side Skirt Set

FRP

アンダーフロアの面を拡大し、面積を確保することでダウンフォースの向上を実現。ベースの設計をGT500空力エンジニアが担当し、日産自動車のGT-Rデザインチームが監修し、本当に効果のあるアイテムとして設計されている。MY08~11に対応。

■16万円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
☎0120-846-423



SIDE STEP

サイドステップ

FRP+カーボン



PHOENIX'S POWER

フロントマスクシステムTYPEII タイムアタック

FRP+カーボン

形状などに規制の無いタイムアタックマシン向けに、最強の性能を求めたバージョン。大きく張り出す大型ディフューザーが特長だ。TYPEIIバンパー装着車はリップスポILER(ディフューザー)のみの購入でバージョンアップ可能。カナードはオプション。

■39万8000円
■フェニックスパワー
☎0774-48-1157



PHOENIX'S POWER

フロントマスクシステムTYPEIIサーキット

FRP+カーボン

TYPEIIストリートをベースに、サーキット向けに空力性能を高めたバージョン。ディフューザーを大型化し、ダウンフォースを強化。TYPEIIバンパー装着車はサーキットスベックカーボンリップ単品の購入でバージョンアップ可能。カナードはオプション。

■34万8000円
■フェニックスパワー
☎0774-48-1157



R VERTEX

サイドステップディフューザー

CFRP VFRP

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)
■ティアーンドー
☎045-944-2221



JUN

サイドディフューザー

カーボン

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

カーボン

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。

■12万円~13万8000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126



REVOLUTION

サイドステップ

カーボン

車体のサイドから巻き込むように車体裏面に流れ込む走行風を防ぐことで、走行安定性を向上させる効果がある。もちろん、ルックスにもロー&ワイド感を与えてスタイリングを引き締めてくれる。

■12万円(FRP) 16万円(カーボン)
■ガレージマック
☎026-254-7333



ARIOS

サイドステップ

FRP+カーボン

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)
■ARIOS
☎024-983-3955



CHARGESPEED

リアアンダーサイドカウル

FRP+カーボン

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。CHARGESPEED リアディフューザー with ボトムライン専用用品。

■5万円(FRP) 8万5000円(カーボン)
■アドバンススタッフ
☎0761-20-2521



NISMO

Rear Under Spoiler Set

FRP

フロントからの空気の流れを完結させ、整流効果によって直進安定性を向上させる。ベースの設計をGT500空力エンジニアが担当し、日産自動車のGT-Rデザインチームが監修し、本当に効果のあるアイテムとして設計されている。MY08~11に対応。

■10万円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
☎0120-846-423



REAR BUMPER & SPOILER

リアバンパー&スポILER

FRP+カーボン



MINE'S

カーボンサイドステップ

ドライカーボン

自社製品のフロントリップスポILERとリアアンダースポILER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
■メインズ
☎046-857-3313



PHOENIX'S POWER

サイドステップシステム

FRP+FRP+カーボン+カーボン

フロントからの空気の流れをキャッチし、サイドをスムーズに流すことで空力性能を向上。ダウンフォースの向上にも効果を発揮し、走行安定性の向上も期待できる。

■14万8000円(FRP)
16万8000円(FRP+カーボン)
19万8000円(カーボン)
■フェニックスパワー
☎0774-48-1157

TOP SECRET



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

R VERTEX



リアアンダープロテクター (MY11~)

CFRP・VFRP

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確実に空気流を分けるデザインとしている。フロントリップからサイドステップと続いてきたデザインの流れも継承する。

■10万円(CFRP) 6万円(VFRP)
■ティアドロイ
☎045-944-2221

Zeile Performance



リアアンダースポイラーセット

FRP・カーボン

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

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。

■12万円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

PRP COMPOSITE Abflug spec



Rear Bumper Spoiler

FRP・カーボン

多数開けられたダクトは、リヤタイヤハウス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

HASEMI SPORT



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。リーズナブルなことも魅力的。

■6万5000円(カーボン)
■4万5000円(FRP)
■ハセミモータースポーツ
☎046-286-3801

NordRing



リアバンパーアッパー

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。前期用、後期用それぞれ設定あり。

■22万円
■ノルドリンク
☎042-568-2135

NordRing



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

TOP SECRET



M17リアアンダーバンパー

FRP・カーボン

力強いディフューザー形状でルックスと空力ともに向上。オプションでアンダーフィン設定あり。同社のもしくは純正のMY17以降のリアバンパーにも装着可能。MY16までに装着の場合は同社M17リアバンパーもしくはMY17モデル以降の純正リアバンパー周りが必要。

■17万円(FRP) 22万円(カーボン)
■トップシークレット ☎043-216-8808

TOP SECRET



M17リアバンパー

FRP

MY17モデルの形状をベースにしつつ、よりアグレッシブなデザインとなるリアバンパー。同社のリアアンダーバンパー、もしくは純正のMY17モデルのアンダーバンパー周りを別途用意すれば全年式で装着可能となる。

■18万円
■トップシークレット
☎043-216-8808

NISMO



Add-on Rear Spoiler

ドライカーボン

スポイラー上面積の拡大と翼端版構造を採用することで高いダウンフォースを実現。MY08~11に対応。スペックV等のリヤスポイラー装着車には使用不可。GT500空力エンジニアが設計し、日産自動車GT-Rデザインチームが監修してデザインされている。

■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

REAR WING SPOILER

リアウイングスポイラー

材質

MINE'S



カーボンリアアンダースポイラー

ドライカーボン

純正では樹脂製のリアアンダースポイラーをGT-Rに相応しいドライカーボン製に変更するアイテム。ノーマル+αのマイナスオリジナルデザインを施し、後姿に力強さを与える。バーチカルフィンも別売。

■34万円
■マインズ
☎046-857-3313

PHOENIX'S POWER



カーボンリアアンダーサイドステップ

カーボン

リアバンパーサイドに、同社のサイドステップから続くデザインを追加するアイテム。サイドステップでキャッチし、流した空気をそのまま綺麗にリアまで排出することで空力性能を向上させる。カーボンの質感も魅力的だ。

■10万8000円
■フェニックスパワー
☎0774-48-1157

PHOENIX'S POWER



リアアンダーシステム

FRP・FRP+カーボン・カーボン

リアのアンダーバンパー部分を交換するアイテム。リップスポイラーよりも存在感が高く、リアビューの低重心&ワイド感を強めてくれる。純正リアバンパーに組み合わせて使用する。

■12万8000円(FRP)
■14万8000円(FRP+カーボン)
■17万8000円(カーボン)
■フェニックスパワー ☎0774-48-1157

Kansai SERVICE



カーボンハイマウントリアスポイラー

FRP・カーボン

実用性を確保しつつ、後付け感のないスタイリングにデザイン。さらに純正ストップランプを装着可能とし、機能性も高めている。純正よりも高さを80mm引き上げて、後続車へのアピール力も高まっている。NISMOは装着不可。

■16万8000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

REVOLUTION



R35 ダックテールウイング Type2

FRP・カーボン

リアトランク面を拡大するダックテールデザインのスポイラー。リアウイングレスでありながら、走行風の巻き込みを防いで空気抵抗を低減させる。カーボン製はレーシーなルックスも大きな魅力だ。

■6万円(FRP) 8万円(カーボン)
■ガレージマック
☎026-254-7333

REVOLUTION



R35 ダックテールウイング

FRP・カーボン

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。

■6万円
■ガレージマック
☎026-254-7333

PRP COMPOSITE Abflug spec



Rear Spoiler (Dry Carbon)

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
■アブフラッグ
☎0550-88-8238

PRP COMPOSITE Abflug spec



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。マテリアルに綾織りカーボンを採用し、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
■アブフラッグ
☎0550-88-8238

NordRing



リアウイング

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(メインウイング)
■81万4000円(メインウイング+ベースセット)
■ノルドリンク
☎042-568-2135

NordRing



ドランクリッドスポイラー

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イラー。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

TOP SECRET



リヤスポイラー フラットタイプ

FRP・カーボン

派手すぎない、車体と一体感のある落ち着いたリヤフォルムを求めるユーザーに向けた、フラットタイプのスポイラー。取り付けは純正リヤスポイラーの取り付け穴を利用するボルトオン設計のため、固定強度の心配も無く、純正への復帰も容易に行える。

■6万円(FRP) 10万円(カーボン)
■トップシークレット
☎043-216-8808

Zeile Performance



ドライカーボンリヤウイング

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ランプを装備しているため、車検にも対応する。適合は要問い合わせ。

■92万4000円(ドライカーボン)
■ゼルパフォーマンス
☎045-253-8668

KUHLRACING



トランクスポイラー R35専用

FRP

純正リアウイングを取り外して装着するトランクスポイラー。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)
■クールジャンプ
☎052-693-9805



Garney Flap

FRP・カーボン

純正リアウイングに装着する、専用のガーニーフラップ。空気流に変化を与え、より高いダウンフォースを獲得する。リアエンドのアクセントとなり、スタイリングやルックスも引き締まる効果が期待できる。

■7万円 (FRP) 10万円 (カーボン)
■ブリッツ
☎0422-60-2277



ウィッカー

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に設定されている。

■2万5000円
■ハセミモータースポーツ
☎046-286-3801



ハイマウントエクステンションセット

FRP

純正ウイングをハイマウント化するアイテム。アダプタとベースには種類があり、組み合わせでアップ量は30mmと50mm、80mmを選択できる。ダウンフォースが向上し、後方視界が広がるメリットもある。

■22万8000円
■ノルドリンク
☎042-568-2135



ハイダウンフォースリアウイング

カーボン

純正ウイングの左右の取付穴を使用して固定するため、容易かつ確実な固定が可能。メインウイングには純正のハイマウントストップランプをそのまま移植して使用できる。純正センターステイの取付穴のカバー用のカーボン製のクロージャーも付属する。

■64万円
■ノルドリンク
☎042-568-2135



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Ver.2

FRP・カーボン

立ち上がりの強いダクトテールタイプデザインのリアウイング。ボディと一体になりながらも印象の強いデザインで、スタイリングを引き締める。

■27万8640円 (FRP)
38万6640円 (カーボン)
■リパティエウォーク
☎0561-51-0001



カーボントランクスポILER

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



カーボンダブルウイング

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

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

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済。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



オリジナルGT-WING

ドライカーボン

同社のテストにより、性能とデザインを煮詰めた自信作。フルドライカーボン製で軽量化に仕上がっており、ウイング幅1655mmで車検対応となる。

■32万円
■ウイングタケオ
☎059-363-2104



R35 GT-R用 GT WING

カーボン

トランクの純正ウイング取り付け穴を使用して装着できるGTウイング。純正位置のため固定の強度も確実に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
■ARIOS
☎024-983-3955



スワンネック リアウイング

FRP・カーボン

翼の効率を最大に発揮できるスワンネック形状のウイングステーを採用したリアウイング。低ドラッグかつハイダウンフォースを実現。ボディへの固定部は強度のあるトランク端部分となり、確実な装着が可能だ。翼幅1830mm。

■16万8000円 (FRP) 23万円 (カーボン)
■アブフラッグ
☎0550-88-8238



GT WING

GTウイング

材質



リアウイングver.2

FRP・FRP+カーボン

GTウイングタイプには無い、立ち上がりの大きなデザインが印象的なリアウイング。ハイマウントタイプで、かつストップランプも装備し、実用面も大きく向上する。素材も3種類を設定し、好みによって選択できる。

■22万円 (FRP) 26万円 (カーボン)
■E-Rコーポレーション ROWEN事業部
☎0565-52-8555



R35 GT Wing Type3 Carbon

カーボン

同社のダクトテールウイングとの同時装着を可能としたステー形状をしたリアウイング。ダクトテールスポイラーと併せることで効率高くダウンフォースを発揮できる。ステーはアルミ製となる。

■26万円
■ガレージマック
☎026-254-7333



R35 GT Wing Type2 Carbon

カーボン

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



R35 GT Wing Type1 Carbon

カーボン

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



GTウイング052

ウエットカーボン ドライカーボン

エスプリのノウハウをすべて投入して製作したGTウイング。コーナリング時のダウンフォースと、ストレートでの低ドラッグという相反する要素を高次元で両立。R35GT-Rの取り付けに合わせてモディファイした一品。

■19万3000円 (ウエットカーボン)
31万円 (ドライカーボン)
■エスプリ
☎059-370-8080



GTウイング262

ドライカーボン

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。シンブ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



GT-WING PRO for R35GTR

カーボン

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



GT-WING 020 for R35GTR

カーボン

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



GT-WING FUJI spec M for R35GTR

カーボン

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が多数あり。

■18万3000円 (1700mm)
19万円 (1800mm)
■サード
☎0565-53-1166



スワンネックGTウイング

FRP・カーボン

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。空力特性とドレッシーな雰囲気を両立させている。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



カーボンリアウイング

カーボン

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



T-4kローマウントウイング

FRPカーボン

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
■ドゥーラック
☎045-471-0500



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
■ティアーアンドイー
☎045-944-2221



3D GTwing Typell for R35GT-R

FRPドライカーボン ウェットカーボン

3D形状によりロード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



3D GTwing TypeIV for R35GT-R

FRPドライカーボン ウェットカーボン

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



DRAGウイング

FRPカーボン

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伸ばすことができる。

■25万8000円(カーボン)
■11万9000円(FRP)
■サブライブ
☎076-482-3751



GT-WING~HYPER NARROW~SWING BASE SPOILER (1520mm)

FRPカーボン カーボン+FRP

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)
■パリス
☎042-689-2939



R35GT-R専用GT-WING Euro Edition

FRPカーボン

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。ウイングとステア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)
■パリス
☎042-689-2939



GTウイングST

FRPカーボン+FRP

車検対応の範囲でどこまで性能を高めることができるか?に挑戦。数多くのサーキットテストによるデザインは効率的にリヤのダウンフォースを稼ぎ、ラップタイムの向上だけでなく、高速での安定性を大きく向上。ウイングベース部分にはストップランプが付く。

■26万円
■トップシークレット
☎043-216-8808



GTウイングRT

FRPカーボン

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+アルミニウムステア、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



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



S1. Series/S2. Series

FRPカーボン

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



リアウイングVer.1

FRP N/A

大型のメインウイングを、近年の空力のトレンドであるスワンネックタイプのステアでマウントしたリアウイング。まるでGTマシンのような迫力ルックスはもちろん、高い空力による安定性を実現させる。

■44万2800円
■リパティエウォーク
☎0561-51-0001



GTウイングType7&7.5 SWAN NECK

FRPFRP+ウェットカーボン+ドライカーボン

最新のレーシングマシンのトレンド、スワンネック形状のステアを実現。ダウンフォース発揮に重要なウイング下面の効率が向上する。

■21万8000円(ウェットカーボン)
■4万5000円(専用ベース)
■ボルテックス
☎059-375-7792



rear wing

FRP

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ア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
■ベンソーブラ
☎0774-26-6984



GT/WING for Racing with MOUNT BRACKET

FRPカーボン VSDC(フルカーボン)

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)
■パリス
☎042-689-2939



エアロボンネット

FRPFRP+カーボン

エキマニやタービンが存在し、発熱の大きなエンジン両バンク部の空気を積極的に排出する位置にエアアウトレットをデザイン。レインカバーも付属。純正キャッチにも対応。

■16万5000円(FRP)
■23万5000円(カーボン)
■ガレージマック
☎026-254-7333



フロントボンネット

FRPドライカーボン

ドライカーボンは東レ製のプリプレグを使用し、全て国内での受注生産とした高品質な軽量ボンネット。仕上げのクリア塗装はクリアカセミグロス(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



軽量クーリングボンネット

FRP

エンジンを酷使する走行の際、トラブルの原因となる水温や油温上昇を大幅に軽減する事を目的としたクーリングダクトを設けたボンネット。多数のダクトは発熱の多いR35の熱気を確実に排出してくれる。純正-2.5kg軽量。

■18万8000円
■アブフラッグ
☎0550-88-8238



ボンネット ダクト付

FRPFRP+カーボン

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



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内を換気できるダクトを装備。一枚もののカーボンクロスで仕上げており、表面も美しい。雨水の侵入を防ぐダクトカバーも付属する。

■33万円(VSDC) 20万円(カーボン)
■パリス
☎042-689-2939



ボンネットフード

FRPカーボン

インテークダクトを15mm盛り上げ、ボリューム感をUP。エンジンルーム内の熱を排出するサイドルーバーとセンタールーバーも備える。全体のラインの美しさに拘ってデザインされている。純正に比べて5kg軽量化となる。

■56万円
■ノルドリンク
☎042-568-2135



M17エアロボンネット

FRPFRP+カーボン

MY17のVモーショングリルのプレスラインに沿ったデザインを取り入れたデザイン。エンジンルーム内の熱気を積極的に排熱を行うためのダクトも配置する。レインガードも付属する。プレスラインの関係で、MY16まではMY17以降のバンパーの装着を推奨する。

■15万円(FRP) 22万円(カーボン)
■トップシークレット
☎043-216-8808



エアロボンネット

FRPFRP 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



Cool Airボンネット

FRP

大型のエアアウトレットを多数デザインし、エンジンルーム内の熱気を強力に排出。熱気によるトラブルを効果的に防止する。FRP製でリーズナブルな価格も魅力的。

■12万8000円
■ガレージ八幡
☎0569-26-1660

BONNET

ボンネット

FRP=材質



WORLD PLATINUM

RRレーシングボンネット

FRP

後期 中期 前期
サーキット走行時などの高負荷走行時の、エンジンルーム内の熱気を排出するエアダクトを装備。また、純正よりも軽量なため、低重心化による運動性能の向上も期待できる。雨水の侵入を防ぐボンネットフードカバーも付属。

■12万8000円
■E-Rコーポレーション ROWEN事業部
☎0565-52-8555



ROWEN

RRレーシングボンネット

FRP・FRP+カーボン

中期 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 ROWEN事業部
☎0565-52-8555



MINE'S

カーボンボンネットタイプ II

ドライカーボン

中期 前期
純正に準じたデザインながら、ボンネット後端に設けられた排気ダクトが特徴的。インナーリ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

ドライカーボン

中期 前期
ノーマルと同形状なので外観は損なわないまま、純正に対して約-6.9kg (-57%)の軽量化を実現。インナーリ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

カーボン VSDC (フルカーボン)

中期 前期
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



TOP SECRET

カーボントランク

カーボン

後期 中期 前期
トランク後端を約15mm延長させ、スポイラー形状を盛り込んだデザイン。ウイングの効果をより引き出し、より強いダウンフォースを発生させる。もちろん、軽量かつ高い強度を備えている。取付はボルトオン。

■11万8000円
■トップシークレット
☎043-216-8808



R VERTEX

ドライカーボントランク

ドライカーボン

中期 前期
純正よりも大幅に軽量化が可能なドライカーボン製トランク。完全ノーマル同形状のため、塗装をしてしまえば純正風の装着も可能。もちろん、カーボンの目も美しく、そのまま装着してのレーシーな雰囲気も魅力となる。

■未定
■ティーアンドイー
☎045-944-2221



SABULIVE

ドライカーボントランク

ドライカーボン

中期 前期
軽量化を最重要視した、純正形状のドライカーボン製トランク。重量は約2.8kg。DRAGウ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

中期 前期
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

材質



FENDER

フェンダー

材質



MINE'S

カーボントランク・タイプ II

ドライカーボン

中期 前期
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

ドライカーボン

中期 前期
純正アルミトランクをドライカーボン製に置換。TYPE-Iはノーマルトランクと同形状のデザイン。純正の6.6kg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

カーボン・VSDC (フルカーボン)

中期 前期
純正のトランクフードよりも大幅な軽量化が可能。表面はすべて一枚もののカーボンクロスを使用し、仕上がりも美しさも魅力的。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

カーボン

中期 前期
オートクレーブで成形された軽量高剛性なトランクフード。リップスポイラーを一体成型しており、リアウイングと併せて高い空力効果を発揮する。クリア塗装 (ツヤあり、8分ツヤ、ツヤ無し) の設定あり。

■32万円
■ノルドリンク
☎042-568-2135



CARBONDRIY

リアオーバーフェンダーセット (ストリート)

ドライカーボン・FRP

前期
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

中期 前期
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

中期 前期
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

中期 前期
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だ。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



NISMO

Front Fender Set

FRP

中期 前期
NISMOのコンプリートマシン、N-Attackと同形状のフェンダーで、ダウンフォースを発揮させるデザイン。ベースの設計をGT500空力エンジニアが担当し、日産自動車のGT-Rデザインチームが監修し、本当に効果のあるアイテムとして設計されている。MY08~11に対応。

■19万円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
☎0120-846-423



SABULIVE

ワイドフェンダー

ドライカーボン・FRP

中期 前期
純正+48mm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

中期 前期
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。

■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

後期 中期 前期
リアと同サイズのタイヤ&ホイールを装着可能にするため、約25mmワイド化を図ったデザイン。フェンダー内の空気を効率よく引き抜くため、上部にエアアウトレットを設ける。モデルカラ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

後期 中期 前期
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
■ガレッジ八幡
☎0569-26-1660



CARBONDRIY

リアオーバーフェンダーセット (レーシング)

ドライカーボン・FRP

前期
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



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



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ズレを吸収する化粧パネル。装着することによりワイド化したことによる空気の流れも正常化させる。

■14万円
■ティーアンドイー
☎045-944-2221



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。高強度かつ軽量化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



リアオーバーフェンダーキット

FRP

よりワイドなタイヤの装着を実現できるフロントフェンダーキット。リアは片側12mmワイドのワイド化となる。純正のフェンダー形状を崩さないデザインで、さり気ないワイド化を実現できる。

■10万円 (リア) 20万円 (FRセット)
■田中工業株式会社 (ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165



フロントオーバーフェンダーキット

FRP

よりワイドなタイヤの装着を実現できるフロントフェンダーキット。フロントは片側40mmワイドのワイド化となる。負担の大きなフロントタイヤを拡大できることで、走行のパフォーマンスを大きく高められる。

■14万円 (フロント) 20万円 (FRセット)
■田中工業株式会社 (ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165



M17リアオーバーフェンダー

FRP+カーボン

片側10mmのワイド化が可能になるリアオーバーフェンダー。ホイールの選択肢が増えるほか、リヤビューに動きを感じさせるデザインを加えて、印象を大きく変えられる。車検対応のため構造変更等の手続きも不要。

■9万円 (FRP) 12万円 (カーボン)
■トップシークレット
☎043-216-8808



M17フロントワイドフェンダー

カーボン+FRP

タイヤサイズの選択肢を格段に広げることができる。片側20mmワイドのフロントワイドフェンダー。フロントバンパーとの段差をなくすエクステンションも付属する。同社製を含む、MY17以降のフロントバンパーの装着が必要となる。エアベント部はカーボン製となる。

■18万円
■トップシークレット
☎043-216-8808



リアオーバーフェンダー

FRP+カーボン

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



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



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。ボディーとのフィッティング面をパテ埋めする必要のないカバータイプ。片側30mmワイド。

■18万円
■ドゥーラック
☎045-471-0500



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



Rear Under Spoiler & Diffuser

FRP

センターセクションはフルカーボン製で、整流効果が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む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
■アプフラッグ
☎0550-88-8238



Rear Diffuser Fin Set

ドライカーボン

ドライカーボン製で高剛性のため、高速域でも空気流に負けてたわんだりすることなくしっかり整流を行い、ディフューザーの効果を向上。直進安定性を向上させる。GT500のエンジニアが設計し、日産のGT-Rデザインチームが監修を行った本格派アイテムだ。

■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



REAR DIFFUSER

リアディフューザー

FRP+材質



Front Fender

FRP

フロント用のワイドフェンダー。記載変更等の必要の無い範囲内ながら、リア同等サイズのタイヤホイールを装着でき、ハイパワー4WDならではの4輪をしっかりとった走行特性を高めることが可能。

■18万円
■ブリッツ
☎0422-60-2277



リヤ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モデルの純正リアフォグが必要。

■16万5000円 (CFRP)
■8万5000円 (VFRP)
■ティーアンドイー
☎045-944-2221



リアディフューザー

カーボン

純正リア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



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



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



ヴァーチャルフィン

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。大型のヴァーチャ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



R35 カーボンディフューザー

カーボン

軽量化カーボン製で、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



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



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させる。

■4万5000円
■ハセミモータースポーツ
☎046-286-3801



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



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



カーボンカナード

カーボン

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
■ARIOS
☎024-983-3955



カーボンカナード

カーボン

フロントサイドに流れる空気にあえて乱流を起こすことでフロントタイヤ内の空気を引き出し、ダウンフォースを発生。安定性とハンドリングの向上にも効果が期待できる。純正バンパー用で前期用と後期用それぞれ設定あり。

■7万8000円
■アブフラッグ
☎0550-88-8238



CANARD

カナード

材質



パーティカルフィン

ドライカーボン

車両後方下部の整流効果を高めるパーティカルフィン。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



カーボンリアディフューザー5点セット

カーボン

ボディ下面の空気流を活用してダウンフォースを発生。大型で純正よりも強力な効きを期待できる。カーボン製で強度も高い。ディフューザー本体と、フィン4枚の5点セットとなっている。MY11~16に対応。

■15万8000円
■フェニックスパワー
☎0774-48-1157



フロントカナード&アンダーカナード

カーボン

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



フロントバンパーカナード

カーボン

JUNフロントバンパー専用のカナード。同社のワイドタイプのアンダースポイラーと端部が揃うデザインとなっており、機能美に優れたルックスを実現してくれる。もちろんフロントのダウンフォースを高めてくれ、ハンドリングも向上する。

■8万円
■田中工業株式会社（ジュンマシンショップ）
☎03-3920-4165



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



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。

■6万円
■ガレージマック
☎026-254-7333



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さ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



カーボンカナード タイプII

カーボン

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

ドライカーボン

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



フロントマスクシステム TYPEII専用カーボンカナード

カーボン

同社のフロントマスクシステムTYPEII専用で制作されたカナードウイング。バンパーにぴったり沿うため、確実な固定による高い効果を発揮。シングルタイプとダブルタイプがあり、好みによって使い分けができる。

■5万5000円（カーボン）
2万9000円（FRP）
■フェニックスパワー
☎0774-48-1157



カナード

カーボン+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。小ぶりな形状で、他のエアロパーツとも組み合わせやすい。

■5万5000円（カーボン）
2万9000円（FRP）
■ハセミモータースポーツ
☎046-286-3801



RCアッパーカナード

カーボン

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段での取り付けを可能とし、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ェ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



カーボンフロントグリル

カーボン

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

カーボン

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



カーボンフロントグリル

カーボン

両面テープで貼り付けるだけの手軽さでありながら、フェイスのレーシーさがグッと高まるカーボンフロントグリル。スリムで後付け感を感じさせない、完成度の高い作りだ。美しいカーボンの目地も大きな魅力。

■3万円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126



グリルカバー

カーボン

フロントグリルに被せて装着することで、より精悍な印象を高めるグリルカバー。本来はWALDエアロ用だが、加工により純正バンパーへも装着が可能となる。

■14万8000円
■ヴァルドインターナショナル
☎072-673-3000



GRILLE

グリル

材質



カーボングリル

カーボン

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、加工など必要なフィッティングも抜群。綾織りカーボンを使用。

■6万2000円
■マインズ
☎046-857-3313



グリルカバー

カーボン

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

カーボン

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。超高速度ではドラッグとなってしまうインタークーラーを埋めてある。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

カーボン

純正ではフラットに仕上げられる面にインタークーラダクトを配置したパネル。ラジエー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



カーボングリル

FRP+カーボン

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



SLR
Dry Carbon Roof Cover for R35GT-R

中期 前期

高級スポーツを演出するルーフカバー。オートクレー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、抜群のフッティングを実現。紫外線などによる劣化を防ぐスーパーハードクリアー塗装仕上げ。

■23万円
■サンラインレーシング
☎086-209-1000



MCR
DRY CARBON ROOF

後期 中期 前期

純正比4.5kgの軽量化を実現するカーボンルーフ。車体の最も高い部分を軽量化できることにより、数字以上の運動性能を向上可能。高級感の高いあや織りカーボンを使用し、オートクレープ製法で純正同等の強度も確保。

■30万円
■エムシーアール
☎04-7199-2845



ESPRIT
ルーフ

中期 前期

車体のうち最も高い位置に配されるルーフを軽量化することで運動性能の向上が見込める。純正の7.0kgに対して2.1kgと約5.0kgもの軽量化を実現している。オプションでクリア塗装もあり。

■19万8000円
■エスプリ
☎059-370-8080



ルーフ

■=材質



MINE'S
カーボングリル MY11~

中期 前期

グリル内に3箇所のフィンを設置したことで、ボルト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。MY11~16に適合。

■6万2000円
■マインズ
☎046-857-3313



MCR
FRONT BUMPER TOP MAUL

後期 前期

フロントグリルの上部に20mmフラップを貼りださすることで、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
☎04-7199-2845



その他

■=材質



MINE'S
カーボンルーフ

中期 前期

ブリブリ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



R VERTEX
ドライカーボンルーフ

中期 前期

純正ルーフパネルの7.1kgに対して2.7kgと、大幅な軽量化を実現。ドライカーボン製のために純正パネルと変わらない高い強度を実現。従来の施工費込みの販売に加えて、パーツ単体での販売も開始した。

■33万円(単品) 38万円(工賃込み)
■ティアーンドイー
☎045-944-2221



Zeile Performance
ドライカーボンルーフ

中期 前期

リアルなレーシングマシンと同等のドライカーボンを使用したルーフ。大幅な軽量化による運動性の向上はもちろん、レーシーな雰囲気も実現してくれる。精度が高く、表面の仕上がりも抜群。適合は要問い合わせ。

■68万8000円(ドライカーボン)
■ゼイルパフォーマンス
☎045-253-8668



PRP COMPOSITE Abflug spec
フロントリップサイドフィニッシャー

後期 前期

フロントリップのサイドをカーボン仕様に変更するアイテム。純正のエアロのサイド部分の空気流コントロールの完成度の高さを活かすために、カバータイプで開発。装着が容易ながら、性能はもちろん、高級感とレーシーな雰囲気を両立してくれる。

■10万円
■アプフラッグ
☎0550-88-8238



TOP SECRET
エアガイド

中期 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



JUN
カーボンインテークダクト

中期 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開ける必要がある。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



ESPRIT
I/C用パネルダクト

中期 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



HASEMI SPORT
バンパートップモール

後期 前期

フロントグリルの上部に取り付けるモール。グリルへのエアの導入ガイドとして機能し、インテークへより多くの空気を取り込むことを可能とする。取付も手軽に行える。

■4万2000円(カーボン)
2万3000円(FRP)
■ハセミモータースポーツ
☎046-286-3801



MINE'S
カーボンドア

中期 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



Do-Luck
リアディフレクター

中期 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



CHARGESPEED
ルーフフィン

中期 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



PRP COMPOSITE Abflug spec
リアマッドガードフィニッシャー

後期 前期

リアマッドガードをカーボン仕様に変更するアイテム。純正のエアロのサイド部分の空気流コントロールの完成度の高さを活かすために、カバータイプで開発。装着が容易ながら、性能はもちろん、高級感とレーシーな雰囲気を両立してくれる。

■10万円
■アプフラッグ
☎0550-88-8238



PRP COMPOSITE Abflug spec
サイドスカートフィニッシャー

後期 前期

純正サイドステップと置き換えるエアロパーツ。純正の空気流コントロールの完成度の高さを活かすために、カバータイプで開発。装着が容易ながら、性能はもちろん、高級感とレーシーな雰囲気を両立してくれる。

■18万円
■アプフラッグ
☎0550-88-8238



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。傷付けやすいバンパー下面を、ガリ傷やヒビ割れからガード。柔軟性があり、自由自在に変形するのも特徴で、車両の複雑なラウンド形状にもよくなじむ。ブラックとホワイトの2色を用意。

■3200円
■ケースベック
☎0566-54-0335



JURAN
Garry Flap

後期 前期

主にリアウイング後端に貼り付け、ガーニーフラップを形成し、ダウンフォースを高める。柔軟性に優れたウレタンゴム製のため、3D形状などの複雑なデザインの流れるスポイラーでも装着しやすい。長さは2m。

■3800円
■タニダ
☎052-871-3741

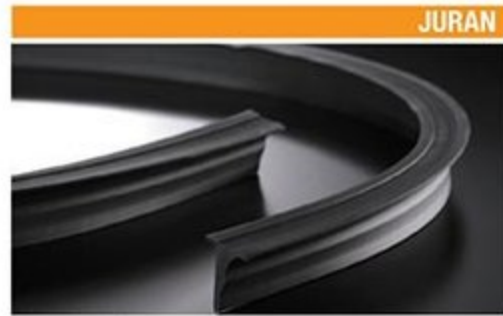


JURAN
Multi Deflector

後期 前期

ウレタン素材の汎用スポイラー。適度な硬度なので路面との接触時なども安全性が高いうえに、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。アイディア次第で様々な用途に活用できる。

■7800円
■タニダ
☎052-871-3741



JURAN
Under Spats

後期 前期

主にフロントバンパー下やタイヤの直前などに装着し、空気抵抗を抑えるアンダースパッツ。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、黒染め仕上げ。

■1万2900円
■タニダ
☎052-871-3741



SABULIVE
炭素ガラス

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)
■サブリブ
☎076-482-3751

EXTERIOR&INTERIOR

[エクステリア&インテリア]

掲載データは2019年7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 GT-R

細部を補完してカスタマイズの完成度を高める

カスタマイズの完成度を高めるためには、いかに細かな部分にまでこだわって、オリジナリティ高く仕上げるかにかかっていると、言っても過言ではない。そんな要求に応えるのがここに紹介するアイテムたちだ。一つ一つは小さいものたちだが、上手に使用することで組み合わせるパーツの良さを引き出すうえに何倍にも膨らませてくれる。自分だけの完璧なカスタマイズを実現しよう。

後期 = MY17~MY19に適合・類型型式DBA/4BA
中期 = MY11~MY16に適合・類型型式DBA
前期 = MY07~MY10に適合・類型型式CBA
汎 = 汎用アイテム



フロントバンパーマスク

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



GT V-SPECマスク

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を長持ちする。
■9万4000円
■ガレージディフェンド ☎052-409-9200



フロントバンパーダクト

フロントバンパーのサイドダクト部を飾るアイテム。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ディライトと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

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

特徴的なフロントグリル部をカバー。飛び石などの傷防止に加え、FRP製は加工ベースなどとしても使用しやすい。カーボン製はその質感でレーシーな雰囲気を高めてくれる。UVカットクリア塗装済。固定は両面テープなどで行う。
■4万円(FRP) 6万円(カーボン)
■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521

EXTERIOR PARTS

エクステリアパーツ



フロントフェンダーアウトレットカバー

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

フロントフェンダーから半強制的にエアーを排出し、ブレーキハブ、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

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)
■ゼルパフォーマンズ ☎045-253-8668



ノーズカバー

バンパー部分の凹みをスモーキングし、フロントマスクのイメージを精悍なマスクに変貌させる。ナンバー台座とのセット。ウェットカーボン製とFRP製の2種類をラインアップ。
■5万2500円(FRP)
■6万8250円(カーボン)
■ARIOS ☎024-983-3955



フロントバンパーフィニシャー

ドライカーボンならではの美しい織り目があるフロントバンパーフィニシャー。前期用、中期用の2つのタイプ。SpecVとの違いを図るために、ふたつの影を付けたデザインとするなど、こだわりの仕上げを見せたい。
■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

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



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、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。マットな表面のフィニッシュがレーシーな雰囲気を高めてくれ、ワンポイントアクセントとして最適なアイテム。
■2万円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423



テールプロテクター

排気熱によってバンパーのマフラー出口上部が焦げ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

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

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。
■7万8000円
■Kansaiサービス ☎0743-84-0126



リアバンパーダクト

リアバンパーのマフラー直上にダクト形状を設け、迫力を増加。バンパーの加工も行えば、マフラーの熱や、溜まったエアー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



サイドウインドウパネル

リアサイドウインドウに張り付けるだけのお手軽装着ながら、一気にサイドビューにスパルタンな印象を与えるアイテム。マシンに雰囲気を一新させるほど強いインパクトを実現できる。
■13万8000円
■トップシークレット ☎043-216-8808



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



ビラーカバー

フロントビラーに装着することで、いっそうスポーティに演出してくれる。シンプルなおアイテムだが、その効果は絶大だ。カーボン製。
■4万9000円
■ハセミモータースポーツ ☎046-286-3801



ビラーカバー

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



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簡単装着ながら、フューエルリッドを開けるたびにユーザーの心をくすぐるアイテム。素材はアルミダイキャスト製で質感も高い。
■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



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
■マインズ ☎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。カラーはクリアーとセミグロスを用意し、手軽に愛車をドレスアップ。
■8万円
■カーボンドライジャパン ☎052-807-3336



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
■RSW ☎0721-93-1560



カーボン フェンダーエンブレムパネル(MY17~)

前期、中期とは意匠が変更された、後期モデル用のドレスアップパーツ。固定は両面テープ。綾織ブラックカーボンはハーフグロス、クリア塗装仕上げ、シルバーはクリア塗装仕上げ。
■2万8800円(綾織ブラック) 2万4800円(シルバー)
■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
■マインズ ☎046-857-3313



LAMBO STYLE DOOR
中期 前期
 横開きのドアを大迫力のガルウイングに変えるキット。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
 ■KW AUTOMOTIVE JAPAN(橋本コーポレーション)
 ☎075-761-7351



ボンネットインテークダクト
中期 前期
 インテークダクトの形状を工夫することで、よりタービンに走行風を当てることが可能に。サーキット派はぜひとも装着したい一品。
 ■12万円
 ■ノルディング
 ☎042-568-2135



ボンネットダクトフィン
中期 前期
 トップシークレット製エアロボンネット専用のダクトフィン。排熱効率を大幅に向上させてくれる。
 ■4万8000円(CF・未塗装)
 ■5万6000円(CF・ブラック塗装済)
 ■トップシークレット
 ☎043-216-8808



フードレジカバール&R
中期 前期
 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。ボンネットポ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
 ■ドゥーラック
 ☎045-471-0500



ボンネットダクト
中期 前期
 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
 ■ドゥーラック
 ☎045-471-0500



カーボンNACAダクト Ver.1(平織)/Ver.2(綾織)
中期 前期
 平織りと綾織りを用意。その他カーボンアイテムと合わせて装着すれば、よりレーシーに仕上がる。
 ■6万4000円(カーボン)
 ■ゼルパフォーマンス
 ☎045-253-8668



Gurney Flap
注
 ウイング終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



Multi Deflector
注
 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



Fender Arch Mole
注
 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にて行う。2.5mの1本入り。
 ■3800円
 ■タニダ
 ☎052-871-3741



GT-R ホイルキャップ
中期 前期
 純正アルミホイールのセンターキャップを日産エンブレムからGT-Rエンブレムに変更することで、ライバルにさりげなく差をつけることができる。カラーはダーククロームとブラック。
 ■1万6000円
 ■マインズ
 ☎046-857-3313



マフラーダクト
中期 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。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



カーボンエアインテークダクト
中期 前期
 GT-Rに相応しい質感とレーシーさを演出する、純正交換タイプのインテークダクト。素材はウェットカーボンで平織りと綾織りがある。
 ■6万6000円
 ■マインズ
 ☎046-857-3313



BUMPER STEP GUARD FILM
注
 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
 ■ケースベック
 ☎0566-54-0335



BUMPER DACT MESH
注
 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



LINE TAPE
注
 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



Fender Arch Mole
注
 ウレタン素材で製作された、フェンダーリップに装着するモール。傷つきやすいリップ部分の保護はもちろん、タイヤのはみ出し対策にも使用可能。
 ■2500円(未塗装)
 ■6000円(塗装済み)
 ■ケースベック
 ☎0566-54-0335



Grille Net
注
 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



Under Spats
注
 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、黒色地仕上げ。
 ■1万290円
 ■タニダ
 ☎052-871-3741



GTミラー
中期 前期
 小型で軽量かつ、空気抵抗が少ないドアミラー。専用ベースを使用することでボルトオンで取り付け可能。GTマシンのようなレーシーなルックスも手に入られる。
 ■7万8000円
 ■アプフラッグ
 ☎0550-88-8238



エクストラブルーワイドミラー
後期 中期 前期
 ガラス表面に特殊処理を施してブルーに発色させることで、高い防眩効果を実現。ワイドな視界はもちろん、手軽な取り付け方法も魅力だ。
 ■1万円
 ■ブルーワイドミラードットコム
 ☎042-674-0012



BLUE WIDE MIRROR R35
後期 中期 前期
 純正ミラーと同サイズながらワイドな後方視界を確保。また、ブルーレンズにより後続車のヘッドライト光を抑え、眩しさも軽減。
 ■1万9800円
 ■エムシーアール
 ☎04-7199-2845



マルチファンクションブルーミラー
後期 中期 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
注
 ドアミラー



DOOR EDGE GUARD FILM
注
 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
 ■ケースベック
 ☎0566-54-0335



LAMP
注
 ランプ類



カーボンLEDミラー
後期 中期 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



エアロミラー
中期 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。実用性を損な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



エアロミラー
中期 前期
 空気抵抗を抑えるコンパクトでスタイリッシュなフォルムのミラー。ベースとカバー部分はカーボンで覆われ、精悍さも演出している。小型のため空気抵抗も少ない。
 ■6万4800円
 ■田中工業株式会社(ジュンマシンショップ)
 ☎03-3920-4165



ドライカーボンウイングミラー
中期 前期
 素材にドライカーボンを用いて、軽量化と高級感を両立。さらに電動格納式のため、利便性が高く、車検にも対応する。
 ■32万2000円(ドライカーボン)
 ■ゼルパフォーマンス
 ☎045-253-8668



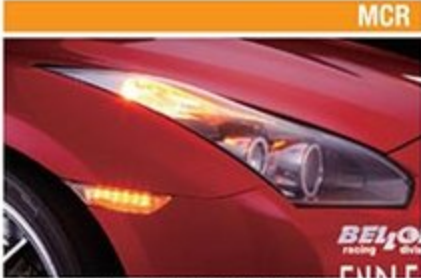
ツーリングコンペティションミラー
後期 中期 前期
 カーボン製でボルトオン装着が可能で、レーシングタイプミラー。保安基準にも適合するので、ストリートでの使用も安心だ。
 ■5万7000円
 ■クラフトスクエア
 ☎03-3488-7463



R35 GT-R 内側LEDリング加工
中期 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



R35 GT-R ダブルファイバーリンクフルLEDテールランプ
中期 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らしさを残しつつ、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



LED FRONT WINKER
後期 中期 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(クリアー)
 ■3万6000円(オレンジ)
 ■エムシーアール
 ☎04-7199-2845



POSITION RING LAMP
後期 中期 前期
 リングタイプの小型ランプを採用することで、独創的なフロントマスクに一変させるユニット。夜間では目立つこと間違い無し。
 ■37万8000円
 ■エムシーアール
 ☎04-7199-2845



JEWEL HEAD LAMP
中期 前期
 後期型ルックで、ヘッドランプ、ウインカーなどまでフルLEDとしたヘッドランプ。スモール点灯はLEDライトバー式で幻想的。ヘッドランプは純正同様、専用の高輝度LEDチップを搭載。
 ■オープン価格
 ■VALENTI JAPAN
 ☎058-397-0303



後期スタイルヘッドライト
後期 前期
 前期、中期用の後期スタイルヘッドライト。純正より明るく、ウインカーはシーケンシャルウインカー仕様となる。インナーハウジングはブラッククロームとクロームタイプの2カラーあり。
 ■14万8000円
 ■クリスタルアイ
 ☎0745-85-3378



MCR

LED SIDE MARKER

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、レッドとクリアの2種をラインアップする。

■2万8000円
■エムシーアール
☎04-7199-2845



CHARGESPEED

LEDサイドマーカーランプ(LEDウインカー & LEDチューブ)

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。カラーはクリアのみ。

■2万4000円
■アドバンススタッフ
☎0761-20-2521



Valenti Japan

JEWEL LED TAIL LAMP REVOClear/クローム

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 REVOLite/スモーク/クローム

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 REVOLite/スモーク/クローム

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



Do-Luck

R35GT-R 前期用4灯化 + 内側LEDリング加工

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
■ドゥラック
☎045-471-0500



Zele Performance

4灯テールワイヤリングキット

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
■ゼレパフォーマンス
☎045-253-8668



MCR

4LIGHT TAIL UNIT PROCESS

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。要年式確認。

■4万9800円
■エムシーアール
☎04-7199-2845



MCR

4LIGHT TAIL HARNESS KIT

ライト点灯時は4灯、ブレーキ使用時は内側のみ明るく点灯させる専用ハーネス。カプラーオンで装着可能なもの嬉しい。要年式確認。

■1万2000円
■エムシーアール
☎04-7199-2845



Valenti Japan

LED DAYTIME LAMP SUPER SLIM

取り付け場所を選ばないスリムでシンブルなデザインで、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



GARAX

LED DAYTIMERUNNING LIGHT KIT

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
■ケースベック・エレクトロニクス
☎0566-54-5788



PHOENIX'S POWER

リアサイドマーカー

JDMと同様のクリアレンズ仕様。発光色はホワイトとレッドのほか、付属のリモコンで自在に色を変更できるRGBモデルも有り。発光状態では保安基準に適合しないので注意が必要だ。

■3万円～4万円
■フェニクスパワー
☎0774-48-1157



Do-Luck

セーフティ・ブレーキ・シグナル +4 Light kit

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)
■ドゥラック
☎045-471-0500



VERTEX

ヘッドライトコントローラー

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

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



REVOLUTION

バックフォグカバー

同社のバックフォグなどと併せて使用すれば、レーシーな雰囲気強められるアイテム。複雑な形状ながらリアルカーボンで仕上げられている。

■4万5000円(FRP)
6万円(カーボン)
■ガレージマック
☎026-254-7333



REVOLUTION

LEDバックフォグ

LEDによる鋭く明るい発光が特徴のバックフォグランプ。濃い霧の際などでも後続車に自車の存在を強くアピールし、安全性も高まる。

■2万8000円
■ガレージマック
☎026-254-7333



CARBONDRIY

F-1 LEDライトキット (リアディフューザー用)

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



GARAX

ハイフラバスター

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
■ケースベック・エレクトロニクス
☎0566-54-5788



Valenti Japan

JEWEL LED BULB

チップLEDで明るい光を実現したランブルバルブ。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



GLANZ

ウルトラシャインバックランプ

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
■ケースベック・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

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)
■ケースベック・エレクトロニクス
☎0566-54-5788



GARAX

COVRA GT LEDバックランプ

T16クラスの中で最大級の光量を実現した、バックランプ専用LEDバルブ。明るさはもちろん、均一な配光特性で視認性が高まり、夜間のバック走行をサポートしてくれる。

■7800円
■ケースベック・エレクトロニクス
☎0566-54-5788



GARAX

COVRA GT LEDポジションバルブ

圧倒的な光量で、ヘッドライトの印象を大きく変貌させるLEDバルブ。チップやヒートシンクなども専用設計で品質が高い。低価格な点も魅力的。

■1980円
■ケースベック・エレクトロニクス
☎0566-54-5788



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。

■2万2000円
■ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル
☎0120-846-423



INTERIOR PARTS

インテリアパーツ

カーボンインテリアパネル(MY17～)

大きなデザイン変更が行われたMY17以降専用のカーボン製インテリアパネル。

■RSW ☎0721-93-1560

↓ LINE UP	価格
カーボン ACコントロールパネル	2万2800円
カーボン BOSEリアスピーカーパネル	26,800円(絨織ブラック)24,800円(シルバー)
カーボン VDCパネル	18,800円(絨織ブラック・シルバー)
カーボン ウィンドウスイッチパネル(左右セット)	18,800円(絨織ブラック)16,800円(シルバー)
カーボン シフトゲートパネル	19,800円(絨織ブラック・シルバー)
カーボン シフトパネル	29,800円(絨織ブラック・シルバー)
カーボン センターベンチレーターパネル	22,800円(絨織ブラック・シルバー)
カーボン アミラー・インナーパネル(左右セット)	18,800円(絨織ブラック)16,800円(シルバー)
カーボン ベンチレーターパネル(2個1セット)	18,800円(絨織ブラック・シルバー)
カーボン ミラーコントロールパネル	10,800円(絨織ブラック・シルバー)
カーボン モニターパネル	29,800円(絨織ブラック・シルバー)



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アップ。お手軽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。仕上がりは良さは誰もが満足するところ。MY07・13に適合。

■5万円
■ノルドリンク
☎042-568-2135

WALD

インテリアパネル

中期 前期

室内に高級感を与えるアルカンテラ&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、ブラックアルカンテ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、継ぎ目の無い一枚貼り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。

■ワルドインターナショナル
☎072-673-3000

↓ LINE UP	価格
ALCANTARA INTERIOR ARM REST	2万4000円
ALCANTARA INTERIOR CENTER CONSOLE	9万8000円
ALCANTARA INTERIOR METER COVER	22万円
ALCANTARA INTERIOR SIDE BRAKE BOOT	3万6000円
REAL CARBON INTERIOR SHIFT GATE	10万2000円



ZOOM ENGINEERING



TSミラー

後期 中期 前期

シンプルなデザインながら、レーシーかつ美しい仕上がりが魅力。広い視野を確保し、後続車のヘッドライトの眩しさも軽減する。

■2万4500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

後期 中期 前期

楕円でコンパクトサイズのルームミラー。カラーバリエーションも豊富で、フロントウインドウ越しをスタイリッシュに演出する。

■1万6500円〜2万4500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

後期 中期 前期

ドライバー、パッセンジャーの写り込みを最小限に抑えるデザインを実現。車種別専用アームにより、ボルトオン装着が可能だ。幅は203mmと240mmの2種類を設定している。

■1万9500円〜2万4500円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555

ZOOM ENGINEERING



ペンタミラー190/235

後期 中期 前期

五角形のデザインが特徴的。コンパクトサイズだが1400Rのブルーミラー採用により、ワイドで眩しくない後方視界を確保してくれる。サイズは2種類。

■1万7000円〜2万800円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555

ROOM MIRROR

ルームミラー

Muu STYLE



スポーツレッグパッド

後期

ヒザがセンターコンソールに当たる際などに当たりをやわらげ、快適性を向上。表面はPVCレザーで、ステッチは黒、白、赤の3色から選択可能。サイズは21.5cm×11cm、厚み1.7cm。

■1500円
■ケースバック
☎0566-54-0335

Kansai SERVICE



フロアマットシリーズ

後期 中期 前期

専用設計でフック穴のほか裏面に滑り止めも採用。また、運転席側には大型のヒールパッドも設置。

■1万6800円(フロント)
2万4800円(リア)
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

WALD



FLOOR MAT (Velour)

中期 前期

ドイツhebu社製の質感と実用性を両立する生地を採用。トリムカラーは15色用意されているので、好んで選ぶことが可能だ。

■3万2000円
■ワ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

後期 中期 前期

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、レッド縁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

FLOOR MAT

フロアマット

ZOOM ENGINEERING



リトルミラー

後期 中期 前期

左右非対称のデザインが斬新。サイズは純正の約半分の大きさだが、ブルーワイド曲面鏡を使用し、必要最低限の視界を確保する。

■1万9500円〜2万4500円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555

ZOOM ENGINEERING



コンパクトルームミラー

後期 中期 前期

アルミ削り出しのボディとジョイントケース部は、表面をアルマイト加工。シンプルなデザインで、どんな仕様にもマッチするはず。

■1万7000円〜1万9500円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555

TOP SECRET



オリジナルトランクマット

後期 中期 前期

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。ビュアブラックの生地にゴールドの縁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

Kansai SERVICE



トランクマット

後期 中期 前期

フロアマットと同じ素材を用いたトランクマット。純正では保護マットがないので、良いコンディションを保ちたいのなら必須。

■1万3800円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

SilkBlaze



3Dラバーフロアマット

後期

凹凸のある立体チェッカー模様が小石などの細かいゴミや汚れをキャッチ。マットの裏面にはカット用の補助線があり、手軽にサイズ調整が可能。気軽に洗うことも可能。サイズ2種類あり。

■2600円(大) 2200円(小)
■ケースバック
☎0566-54-0335

TOP SECRET



オリジナルフロアマット RED (プレシャスエフ仕様)

後期 中期 前期

フロアマットメーカーとして有名なPreciousにて製造される珠玉のアイテム。トップシークレットのGT-Rシルエットがデザインされる。フロント2枚のセット。

■3万円
■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

後期 中期 前期

ビュアブラックの生地にゴールドの縁取りを施した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(フロント2枚セット)
■トップシークレット
☎043-216-8808

RH9



フロアマット

中期 前期

毛足13mmの生地を使用し上質感を演出。純正フック対応で、運転席ヒールパッド、裏側の滑り止め等も装備。カラーは全3色。RH9刺繍エンブレム入り。

■1万5200円(フロント) 2万円(1台分)
1万4000円(トランク用)
3万2550円(1台分+トランク)
■CLUB RH9 ☎059-365-5105

SCHROTH



TOWING STRAP

後期

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

中期 前期

溶接のない一体成型の高強度スチール製牽引フック。装着は、純正フックの取り付け穴を利用して、ボルトオンでの装着が可能。

■9800円
■キャロッセ
☎027-352-3578

Kansai SERVICE



フロントフック(可倒式)

中期 前期

フックはロストワックス製法、エクステンションはスチール削り出しとし、見た目と機能性を両立。サーキット派には必須の商品。

■1万円〜1万4000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

CARBING



フリップアップトローイングフック/フロント 35GTR専用

中期 前期

0度、90度、180度の3段階で固定可能で、純正牽引フック取り付け穴へボルトオン。色は3種用意。

■2万5000円
■オクヤマ
☎045-934-5334

MCR



TRACTION HOOK

後期 中期 前期

走行中にボディにキズを付けないよう、フック可倒部分は30度ごとにボールロックを採用。カラーはイエローとレッド、クロームを設定する。

■1万8000円(レッド・イエロー)
2万円(クローム)
■エムシーアール
☎04-7199-2845

JURAN



Anchor Bolt

後期

レーシングハーネスを装着するときに必要となるアンカーボルト。ボルト部の長さは数種類有り、プレート付きも用意されている。

■1890円〜3150円
■タニダ
☎052-871-3741

SCHROTH RACING



Profi II-6

後期

F1のチャンピオンチームも使用する、最高水準の安全性を誇るハーネス。6点式のほか、4点、5点、8点式など、様々なラインアップがあり、FIA公認モデルやストリート用モデルの設定もあり。

■要問い合わせ
■タニダ
☎052-871-3741

HPI



HPIレーシングハーネス

後期

リーズナブルなFIA公認レーシングハーネス。4点式と6点式があり、それぞれHANS対応品、左右も設定する。アジャスターの操作性も高く扱いやすい。全9色ものカラーを設定する。

■2万9800円
■エイチピーアイ
☎03-5663-2551

WILLANS



タイプ S4 4x4

後期

3インチストラップのFIA公認モデル。肩、腰部ともにアルミ製クイックアジャスターを採用し、フィッティング時・長さ調整時の操作性も高い。カラーはブルーとブラックの2タイプ。

■7万円
■アサヒライズ エフイーティ事業部
☎027-280-8001

CARBING



パッセンジャープレート 汎用Bタイプ

後期

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

中期 前期

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



TOP SECRET

ボンネットダンパー

後期 中期 前期

FRPやカーボンボンネットにも対応するボンネットダンパー。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

後期 中期 前期

重いボンネットをラクに開閉できるボンネットダンパー。シルバークーボン仕上げで、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
☎04-7199-2845

CONVENIENCE ITEM

便利系アイテム

WHEEL NUT&HUB BOLT

ホイールナット&ハブボルト

**クロモリレーシングナット (ショートタイプ)**

SA

クロモリ鋼で強度に優れる。サーキットなどで熱が入り、頻繁にホイール交換を行う場合でもカジリなどが起こりにくい。全長35mmのショートタイプ。

■1852円(4個)
■トラッド
☎044-948-5275



DIGICAM

アルミナット

SA

アルマイト仕上げでドレスアップ要素が高いアルミ製ナット。鍛造で製作され、強度面にも配慮。レッド、ブルー、ブラックの3色。長さは35mmと45mm。キズを防止する専用ソケットが付属。

■8000円~8400円(20本)
■ケースバック
☎0566-54-0335



DIGICAM

クロモリレーシングナット

SA

SCM435クロモリ鋼を冷間鍛造で成型し、粘りのある強度を実現。高い加工精度による薄肉化で軽量。熱によるカジリを防止できる。長さは50、60、70mm。端部形状はフクロと貫通あり。

■2000円~3000円(4本)
■ケースバック
☎0566-54-0335



REVOLUTION

R35GT-R専用ワイドトレッドスペーサー (R35ハブ用)

後期 中期 前期

R35専用のサイズのため純正ハブにぴったりはまり合う設計で、精度の高い取り付けを実現している。厚みは25mmと35mmの2種類をラインアップしている。

■12万円
■ガレージマック ☎026-254-7333



DIGICAM

HUB CENTRIC RING

SA

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
■ケースバック
☎0566-54-0335



ATTAIN

ハンドルぶれないぞう

SA

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



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

中期 前期

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



R-E-A-L

ハイクオリティプレートスペーサー

中期 前期

ホイールのブレを最小限に抑えることを目的とした、ハブセンター一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

中期 前期

5mm厚以上のサイズで1mm単位でオーダーメイド対応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



JURAN

Wide Tread Spacer

SA

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。固定用ターナーナット付属。

■1万1000円~1万5500円
■タニダ
☎052-871-3741



DIGICAM

ADJUSTABLE SPACER

SA

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
■ケースバック
☎0566-54-0335



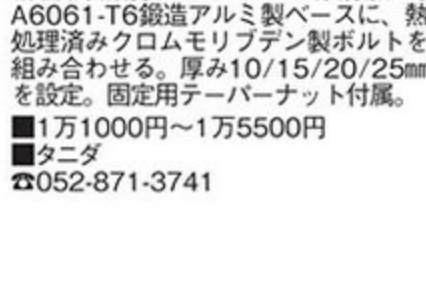
DIGICAM

WIDE TREAD SPACER

SA

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
■ケースバック
☎0566-54-0335



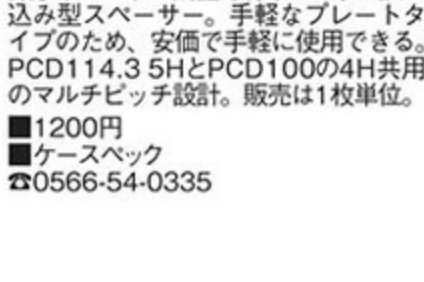
DIGICAM

HUBRING SPACER

SA

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
■ケースバック
☎0566-54-0335



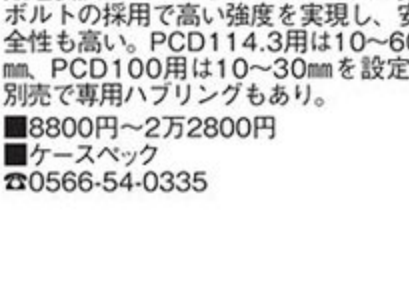
DIGICAM

DURALUMIN HUB RING SPACER

SA

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
■ケースバック
☎0566-54-0335



R-E-A-L

ワイドトレッドスペーサー R35 NISMO専用品

SA

NISMOグレードとトラックエディションの専用サイズ。ハブもしっかり噛み合い、取り付け精度が高い。ボルトはM14-1.5となる。厚みは17mmと20mmあり。

■2万6800円
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-2930



DIGICAM

Wide Tread Spacer

SA

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。固定用ターナーナット付属。

■1万1000円~1万5500円
■タニダ
☎052-871-3741



SABULIVE

FUEL タンクカバー

中期 前期

内装を剥がした際に現れる、フューエルポンプ上のリッドをカーボンで製作。レーシーな雰囲気が魅力。腐食も無く美しい。

■2万6800円
■サブライブ
☎076-482-3751



GREDDY

ウォッシャータンク R35 GTR

後期 中期 前期

同社のインタークーラーキットやDCTクーラーキットを取り付ける際、純正ウォッシャータンクの代わりに使用。

■1万3800円
■トラッド
☎0479-77-3000



REVOLUTION

R35 GTR ポップアップエンジンフードキャンセラー

後期 中期 前期

衝突時にボンネットを浮き上がらせるポップアップ機能をキャンセルするアイテム。サーキットなどの軽い接触で作動し、被害が拡大することを防ぐ。

■9000円
■ガレージマック
☎026-254-7333



BLITZ

HYBRID AIRCON FILTER

中期 前期

光触媒を使い、タバコやカビ臭などを強力に分解するエアコンフィルター。雑菌の繁殖を防ぐほか、水洗いでのメンテナンスも可能。

■5000円
■ブリッツ
☎0422-60-2277



Do-Luck

TPC

中期 前期

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

中期 前期

走行中でも同乗者がテレビやDVDを楽しめて、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

チタンナット

SA

耐熱性に優れ、超高強度な64チタン製。軽量なうえに熱による緩みやカジリなども無い。特有の焼き色仕上げも美しい。長さは35mmと48.5mm。端部はフクロと貫通、ローレット加工仕様もあり。

■3万円~4万円(20本)
■ケースバック ☎0566-54-0335



JURAN

Heptagon Lock Nut

SA

通常の縦ミゾのキーに加えて本体も7角形形状としており、2重の盗難防止効果を発揮する。全長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。

■5775円(4個)
■タニダ
☎052-871-3741



JURAN

Racing Nut PRO

SA

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



HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER

HUB RING&WHEEL SPACER



Solid ti solutions

チタン ハブ ボルト/ナットセット

中期 前期

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

中期 前期

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



ATTAIN

ジュラルミン製プレートスペーサー (単穴)

SA

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



KSP

オーダーメイド ホイールリング

中期 前期

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



DIGICAM

Wide Tread Spacer

SA

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。固定用ターナーナット付属。

■1万1000円~1万5500円
■タニダ
☎052-871-3741



R-E-A-L

Wide Tread Spacer

SA

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10/1

DRIVING POSITION PARTS

[ドライビングポジション系パーツ]

掲載データは2019年7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 GT-R

正確な運転操作を可能とする最適なポジションを作る

R35のような有り余るパワーを持つマシンの性能をしっかりと使うには、正確な運転操作がキモとなる。そのためには、個々のドライバーに最適なドライビングポジションを作ることが大切だ。もちろん、目指す方向性によって最適なアイテムは変わってくるが、しっかり身体を預けてGに耐えられるシート、無理な力を入れずとも自然とハンドルを回せるステアリング位置、ペダルとの距離などを適正にすることで、クルマの挙動も細かく正確に感じ取ることが可能となり、良いドライビングが可能となるのだ。

後期 = MY17~MY19に適合・類別型式DBA/4BA
中期 = MY11~MY16に適合・類別型式DBA
前期 = MY07~MY10に適合・類別型式CBA
汎 = 汎用アイテム

edirb



edirb023

COLOR ブラックレザー(シルバーステッチ・レッドステッチ・ブルーステッチ)
フルバケットシート並のホールド性能を持つBRIDE STRADIA IIをベースに、表皮をプロテインレザーとスエード調生地で作った高品質な高級感を持たせたリクライニングシート。
■19万3500円
■ブリッド ☎052-689-2611

BRIDE



GIASII

COLOR グラデーションロゴ ブラック ブラックロゴ レッドロゴ ブルーロゴ
フルバケットシートと同様のシェル構造を採用しているが、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

ASM



RECARO SR-7F ASM LIMITED Ruby

COLOR ブラック
乗降性に優れたSR-7Fをベースに、ブラックのアルカンターラやEDEL本革、銀系のRECARO XASMダブルネーム、赤のダブルステッチなど、素材やデザインにこだわった限定モデル。
■15万2000円
■AUTOBACS ASM YOKOHAMA
☎045-629-0905

ASM



RECARO SR-7 ASM LIMITED Ruby

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

ASM



RECARO RS-G ASM LIMITED Ruby

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

COLOR ブルー レッド ブラック ホワイト ブルー×ブラック レッド×ブラック ブラック×ブラック ホワイト×ブラック
アルカンターラと本革を組み合わせたType-Aと、オールレザーのType-Bの2タイプを設定。
■78万円(本革)
68万4000円(本革+アルカンターラ)
■ノルドリンク ☎042-568-2135

TRIAL



RECARO SPORTSTER LL100H SE R35専用

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。ストライ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

edirb



edirb032 ULTRA SUEDE

COLOR ブラックレザー(シルバーステッチ・レッドステッチ・ブルーステッチ)・レッドレザー・ベージュレザー
身体を心地よく包み込む形状のBRIDE EUROSTER IIをベースに、表皮をプロテインレザーとスエード調生地で作った高品質な高級感を持たせたコンフォートリクライニングシート。
■15万2000円~16万7000円
■ブリッド ☎052-689-2611

STEERING

ステアリング

■=グリップ材質
■=直径

Tecnocraft



T2 Dry Carbon Fiber Seat

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

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

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ハード性も抜群。
■7万5000円
■タニダ ☎052-871-3741

BRIDE



XERO CS

COLOR グラデーションロゴ ブラック
車検対応ながら頭部を守るセミヘッドガードを装備したフルバケットシート。ローポジション化と、ステアリングセンターへ近づけることを可能にするローマックスシステムも採用。
■9万5000円~14万8000円
■ブリッド ☎052-689-2611

MINE'S



レザーステアリング

COLOR レザー ■365φ
ナッパレザーとアルカンターラを組み合わせで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

TOP SECRET



TS.カーボンステアリング

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。
■9万8000円
■トップシークレット ☎043-216-8808

R VERTEX



R VERTEXステアリングDシェイプ

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

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5種類を設定する。
■10万8000円
■CLUB RH9 ☎059-365-5105

WALD



ALCANTARA INTERIOR GUN GRIP STEERING

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

MOMO  GT50 イタリア・ジャパンエディション 選 材 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.(レアーズ) ☎03-5716-3501	NARDI  SPORT TYPE ラリー バンチングレザー ディープロコンタイプ [N755] 選 材 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	NARDI  SPORT TYPE A バンチングレザー レッドステッチ [N750] 選 材 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バ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	NARDI  クラシック ブラックスエード&ブラックスポーク [N135] 選 材 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	NARDI  クラシック ブラックレザー&ブラックスポーク [N130] 選 材 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
MOMO  MOD.88(M-66) 選 材 ブラックスエード 価 320φ モータースポーツイメージの強いシンプルなデザインが特徴。6時方向をカットしたDシェイプ形状も特徴。スエードグリップでグローブとの相性も高い。φ350とφ320の2種類を設定。 ■3万4000円 ■MOMO JAPAN Ltd.(レアーズ) ☎03-5716-3501	MOMO  COMMANDO 2 R(C-73) 選 材 レザー 価 320φ COMMANDO2を更に進化させたモデル。全体に渡ってバランスよくエッジを利かせ、親指の当たる部分はバンチングレザーを配置。スポーティーながら高級感も両立。φ350とφ320の2種類を設定。 ■3万4000円 ■MOMO JAPAN Ltd.(レアーズ) ☎03-5716-3501	MOMO  COMMANDO 2 レッド(C-64) 選 材 レッドレザー 価 350φ 高いデザイン性と操作性を両立させた、MOMOのラインアップ中でも人気の高いモデル。レッドを取り入れたカラーがドライバーの闘争心を掻き立てる。他カラーラインアップあり。 ■3万3000円 ■MOMO JAPAN Ltd.(レアーズ) ☎03-5716-3501	MOMO  MOD.30B 選 材 ブラックスエード 価 325φ 脚への干渉を防ぐDシェイプデザインの競技向けステアリング。レッドの小型ホーンボタンを左右グリップ付近に配置して、操作性を向上するとともにアクセントにもなっている。 ■3万8000円 ■MOMO JAPAN Ltd.(レアーズ) ☎03-5716-3501	MOMO  NERO(N-2) 選 材 レザー/アルカンターラ 価 350φ グリップはレザーとアルカンターラ素材にクロームのワンポイントアクセントを設け、スポーク部はフルカーバード。プレミアムなインテリアにマッチが良いデザインとなっている。 ■3万6000円 ■MOMO JAPAN Ltd.(レアーズ) ☎03-5716-3501
Cartek  コントロールボタン付きステアリング バドルシフト 中 前期 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。赤外線レシーバー付き。ステアリング本体は含まれない。 ■19万円 ■レーシング パッション リンクス ジャパン ☎03-6361-9821	MCR  PADDLE SYSTEM ADVANCE MODEL 中 前期 バ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 ☎04-7199-2845	MCR  PADDLE SYSTEM STANDARD MODEL 中 前期 バ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、より理想的なコックピットを完成できる。 ■8万8800円 ■エムシーアール ☎04-7199-2845	MCR  PADDLE SYSTEM BASIC MODEL 中 前期 汎用ステアリングに交換した際にもバドルシフトを使用可能となるアイテム。純正とは異なり、バ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。バ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 ☎04-7199-2845	SHIFT PADDLE ← シフトパドル
WorksBell  ラフィックスII 選 ステアリングの脱着を可能にするアイテム。スリーブの引き上げのみで脱着を可能とするフリッパーや、電極を増やせる4極インシュレーターキットなどのオプションも揃う。車検対応。赤、黒、シルバーの3色。 ■2万9800円 ■ワークスベル ☎0266-79-3761	WorksBell  ラフィックス GTC 選 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	WALD  ALCANTARA INTERIOR SHIFT KNOB 中 前期 純正シフトノブを、ブラックのアルカンターラとレッドのバ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	WorksBell  バドルシフター・ネオ ユニバーサルタイプ 選 社外のスポーツステアリングに交換した際でもバドルシフトを有効にできるアイテム。自由なドライビングポジション設定と、R35の特徴を活かすことを両立可能。6穴タイプのステアリングボスと組み合わせて使用する。バドル部分はカーボン製でレーシー。 ■3万3000円 ■ワークスベル ☎0266-79-3761
Kansai SERVICE  シートレールシリーズ 後 中 前期 RECAROシートなどのサイド固定タイプのフルバケットシートに対応。車種ごとに使用シートにあわせた理想的なポジションで、スポーツドライビングを確実にサポートしてくれる。確実な固定ができる両側ロックタイプ。 ■2万1000円~2万5800円 ■Kansaiサービス ☎0743-84-0126	FET SPORTS  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	WorksBell  ラフィックス専用ショートボス 後 中 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	WorksBell  ラフィックス キーロックシステム 選 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2019年7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 GT-R

純正には無い多くの項目の正確なデータを数字で知る

ハイパワーなマシンは、それだけで各部への負担が大きい。特にエンジンはそのパワーを絞り出すだけあって常に過酷な環境に晒されている。そんなクルマの状態を正確に把握するには、後付けのメーター類を活用することで叶えられる。R35は純正でも表示される項目は多いが、後付けのモデルは表示が正確だったり、より視認性に優れた配置ができるなどのメリットも大きい。

後期=MY17~MY19に適合・類別型式DBA/4BA
中期=MY11~MY16に適合・類別型式DBA
前期=MY07~MY10に適合・類別型式CBA
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	サイズ	表示範囲	価格
タコ	52φ/60φ	0~9000rpm	1万6000円
水温	52φ/60φ	50~150℃	2万円
油温	52φ/60φ	50~150℃	2万円
油圧	52φ/60φ	0~1000kpa	2万4000円
バキューム	52φ/60φ	-100~0kpa	2万円
排気温度	52φ/60φ	200~1100℃	2万4000円
燃圧	52φ/60φ	0~1000kpa	2万4000円
電圧	52φ/60φ	8~16V	1万8000円
ブースト	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

BLITZ

↓表示可能項目

エンジン回転数
水温
スロットル開度
車速
油温※
圧力※
空燃比※
※別途センサーが必要

ANALOG METER

アナログメーター

Defi



Defi-Link Meter ADVANCE A1 ターボ計2.0

低反射加工を施したガラス、ヘアラインや凸形状の装飾が施された金属調の文字板を採用した、プレミアムモデル。表示範囲は-100kPa~+200kPa。別途コントロールユニットが必要。60φ。
■2万7000円(センサー無し1万9000円)
■日本精機 Defi ☎03-5814-0081

Defi



RacerGauge N2 ターボ計3.0

表示範囲を-100~300kPaに拡大したターボメーター。よりハイスベックなチューニングにも対応。機能を限定し、リーズナブルな価格に抑えながらも細部まで拘った仕上がり。60φと52φあり。
■2万2000円
■日本精機 Defi ☎03-5814-0081

Defi



RacerGauge N2 ターボ計2.0

Link方式ではない、シンプルな独立動作のターボメーター。マツミミラーの盤面にブルーのライトが映え、IG OFFではブラックフェイスが精悍。表示範囲は-100~200kPa。60φと52φあり。
■1万9000円
■日本精機 Defi ☎03-5814-0081

PIVOT

CYBER GAUGE (センサータイプ)

ブラックの盤面とLEDによるホワイト照明のシンプルな配色で高い視認性を誇る。配線は、センサーユニットを介して各種センサーとメーターを接続。ユニットからメーターはリンク方式で接続できるため、シンプルな配線でトラブルも起こりづらい。
■ピボット ☎0263-46-5901

↓LINE UP	サイズ	表示範囲	価格
水温	60φ	20~120℃	1万6000円
油温	60φ	50~150℃	1万6000円
油圧	60φ	0~1000kPa	3万円
電圧	60φ	7~17V	1万5000円
ブースト	60φ	-100~+200kPa	2万円
センサーユニット			8000円

DIGITAL METER

デジタルメーター

T.M.WORKS



RGB Gauge

Boost Gaugeの機能に加えて、7色切り替えのバックライトを搭載。OBD IIポートにハーネスを接続すれば、電圧や水温、吸入空気温度なども表示可能。直径は60φ。専用ハーネスが必要。
■3万2000円
■T.M.WORKS ☎0555-72-0546

T.M.WORKS



Boost Gauge

車体の純正圧力センサーを使用し、サブコンなどを付けても正確なブースト圧の表示を実現。バックライトはホワイトとレッドの切り替えが可能。直径は60φ。専用ハーネスが必要となる。
■1万8000円(2.0kPa)
■2万円(2.5kPa)
■T.M.WORKS ☎0555-72-0546

Defi



Defi-Link Meter ADVANCE BF ターボ計3.0

BFシリーズ内で新発売の、表示範囲を-100~300kPaに設定したターボメーター。照明色はホワイト、レッド、ブルーの3タイプあり。別途コントロールユニットが必要。直径60φ。
■2万7000円
■日本精機 Defi ☎03-5814-0081

Defi



Defi-Link Meter ADVANCE BF ターボ計2.0

BFはブラックフェイスの意味で、イグニッションOFF時はフェイスが暗転し文字板が見えないデザイン。別途コントロールユニットが必要。表示範囲は-100~200kPa。直径60φ。
■2万4000円
■日本精機 Defi ☎03-5814-0081

Defi



Defi-Link Meter ADVANCE A1 ターボ計3.0

よりハイスベックなチューニングに対応した、表示範囲が-100~300kPaのターボメーター。別途コントロールユニットが必要だが、ワーニングやピークホールドなど、機能性が高い。
■3万円
■日本精機 Defi ☎03-5814-0081

TOMEI POWERED



PLX DM-6 空燃比計

ポッシュ製高精度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

TOMEI POWERED



RACEPAK IQ3ダッシュデータロガーベースキット

多機能ダッシュロガーシステム。8つの入力情報を4つのページに任意で表示可能。GPSを標準装備でどこに行っても走行軌跡とラップタイムも計測可能。別売りのセンサーの追加で、表示情報を追加可能。
■25万4700円
■東名パワード ☎042-795-8411

TOMEI POWERED



↓表示可能項目
標準
エンジン回転数
車速
走行軌跡
速度比較
バッテリー電圧
周回距離
シフトポジション
シフトタイミング
・オプション
縦・横・垂直G
温度(水温・油温など)
圧力(油圧・燃圧・ブーストなど)
その他

Defi



Defi SPORTS DISPLAY F [DSDF]

4.2inchフルカラーTFT液晶モニターによるマルチメーター。GPSによる走行軌跡表示も可能なロガー機能が搭載され、サーキットではラップタイムの表示も可能。ADVANCEリンク、OBD入力共に対応し、様々な情報を入力、表示できる。
■13万円(単体)
■18万円(コントロールユニット&センサーセット)
■日本精機 Defi ☎03-5814-0081

↓表示可能項目

走行データ
ラップタイム
エンジン回転数
速度
水温
油温
油圧
バキューム
ブースト
燃圧
排気温度
電圧
スロットル開度
ギアポジション
他

A*PEXI



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

Defi



Defi-Lnik ADVANCE UNIT

DefiのADVANCEシリーズのリンクシステムをコントロールするために必要なユニット。双方向通信を採用し、メーターとの配線の簡略化を図り、ワーニングやピークホールドのコントロールなども行う。
■1万3800円
■日本精機 Defi ☎03-5814-0081

PHOENIX'S POWER



メーター本体LED修理、カラー変更

メーターパネルのLEDの修理とともに、カラー変更も可能。メーター本体の他、ステアリング、オーディオなど各部LEDの変更も可能。作業は要予約で、来店もしくは現物の送付となる。
■6万円~
■フェニックスパワー
☎0774-48-1157

PHOENIX'S POWER



カラーLEDメーター

純正メーター照明色を変更する加工サービスメニューで、施工は現車のみとなる。部位ごとにメニューが設定されているので、必要に応じてチョイスが可能。カラーバリエーションあり。
■8万円~17万円
■フェニックスパワー
☎0774-48-1157

DIXCEL



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 ☎info@dixcel.jp

METER OTHERS

メーターその他

SABULIVE



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2019年7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 GT-R

ホイール交換でドレスアップと走行性能向上を両立

ホイールは、それ単体で大きなイメージチェンジができるアイテム。それだけに、車体のカスタマイズはあまりせずともホイールの交換だけは検討するユーザーも多い。ぜひとも好みのデザインやカラーを見つけてほしい。また、ホイールは走行性能のセットアップにも有効だ。純正よりも幅の拡大でより太いタイヤを履き、グリップの向上はもちろん、オフセット幅の調整でワイド化を図り、コーナリングの安定性の向上も可能だ。また、走行性能の面では、ホイールの剛性によってもハンドリングに変化が現れる。たわみ量の少ない剛性の高いモデルではシャープなフィーリングに、たわみ量の大きなホイールではマイルドになるなど、この部分でもセットアップができると言える。ぜひ自分の目的に合ったモデルを見つけてほしい。

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



Zeus-HLT Forged 鍛造 1P

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 鍛造 1P

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・セラミックポリッシュ(+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

O-Z RACING



HYPER GT-HLT 鋳造 1P

SIZE F 20×9.5 40 R 20×10.5 24
COLOR スターグラファイト

■10万5500円(20×9.5)
■10万7500円(20×10.5)
■オーゼットジャパン
☎053-469-5011

RacingRevolution



RS05RR 鋳造 1P

SIZE F 20×9.5 35・20×10.0 30/35M 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

WedsSport



FT-117 鍛造 1P

SIZE F 20×9.0 45 R 20×10.0 25
COLOR ダイヤモンドシルバー・ダイヤモンドブラック

■11万8000円(20×9.0)
■12万2000円(20×10.0)
■ウェッズ ☎03-5753-8201

1PIECE
MODEL

1ピースモデル

YOKOHAMA WHEEL



ADVAN Racing R6 鍛造 1P

SIZE 20×10.0 35・20×10.5 24・20×11.0 15/5・20×12.0 20
COLOR レーシングキャンディード・マシニング&レーシングハイパーブラック(+5000円)・マシニング&ブラックコートグラファイト(+5000円)

■10万6000円(20×10.0)
■10万8000円(20×10.5)
■11万円(20×11.0)
■12万円(20×12.0)
■横浜ゴム ☎03-3431-9981 (YFC)

POTENZA



RW006 鍛造 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

Prodrive



GC-0100s 鍛造 1P

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)
■ブリヂストンリテールジャパン
☎03-3563-6926

Prodrive



GC-0100 鍛造 1P

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)
■ブリヂストンリテールジャパン
☎03-3563-6926

BBS



RI-D 鍛造 1P

SIZE F 20×9.5 45 R 20×10.5 25 (NISMO 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)

■24万1000円(20×9.5)
■24万4000円(20×10.0)
■24万7000円(20×10.5)
■25万円(20×11.0)
■BBSジャパン ☎03-6402-4090

TWS Motorsport



T66-F 鍛造 1P

SIZE F 19×9.5 45 R 19×10.5 25
COLOR フラットゴールド・グロスシルバー・グロスガンメタ

■8万7000円(19×9.5)
■8万9000円(19×10.5)
■TAN-EI-SYA WHEEL SUPPLY
☎0766-86-0117

VOLK RACING



TE037 6061 鍛造 1P

SIZE F 19×10.0 40
R 19×11.0 15
COLOR マットガンブラック・フォーミュラシルバー(+3000円)

■11万1000円(19×10.0)
■11万2000円(19×11.0)
■レイズ ☎06-6787-0019

YOKOHAMA WHEEL



AVS MODEL F50 鍛造 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)

YOKOHAMA WHEEL



AVS MODEL F15 鍛造 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



ADVAN Racing RSII 鋳造 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)

YOKOHAMA WHEEL



ADVAN Racing GT Premium Version 鍛造 1P

SIZE 20×10.0 35・20×10.5 24・20×11.0 0/5/15・20×12.0 20・21×10 35・21×10.5 24・21×11.0 5/15・21×12.0 20
COLOR レーシンググロスブラック・レーシンググロスブルー・レーシングゴールドメタリック
※M14ハブボルト仕様

■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)

YOKOHAMA WHEEL



ADVAN Racing GT 鍛造 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ハブボルト仕様

■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)

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

VOLK RACING  57FXX 鍛造 1P SIZE F 19×10.0 20 R 19×11.0 18 COLOR ブラック+マシニング ■6万3000円(19×10.0) ■6万5000円(19×11.0) ■レイズ ☎06-6787-0019	VOLK RACING  G16 鍛造 1P SIZE F 20×10.0 35 R 20×11.0 15 COLOR マットガンブラック+リムエッジDC・ブライトニングメタルダーク(+6000円)・REFAB+サイドダークガンメタ(+1万3000円) ■9万4000円(20×10.0) ■9万6000円(20×11.0) ■レイズ ☎06-6787-0019	VOLK RACING  G25 Edge 鍛造 1P SIZE F 20×10.0 30 R 20×11.0 15 COLOR プレズマッドブラック+スポークDC・マーキュリーシルバー+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 II 鍛造 1P SIZE F 20×10.0 30 R 20×11.0 15 COLOR プラストブラック ■11万8000円(20×10.0) ■12万2000円(20×11.0) ■レイズ ☎06-6787-0019	VOLK RACING  TE37 ULTRA TRACK EDITION 鍛造 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 鍛造 1P SIZE F 20×10.0 30 R 20×11.0 15 COLOR 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	
ZEAST  ST1 鍛造 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)	BBS  LM 鍛造 2P 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)・DB-SLD(ダイヤモンドブラック×シルバーダイヤカット) ■16万7000円(20×9.5) ■17万3000円(20×10.5) ■BBSジャパン ☎03-6402-4090	BBS  LM-R 鍛造 2P 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)・DB-SLD(ダイヤモンドブラック×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 ☎03-6402-4090	2PIECE MODEL 2ピースモデル		TOP SECRET  O-Z 35GT-R SF TOPSECRET 鍛造 1P SIZE F 20×10.0 38・20×11.0 30(オーバーフェンダー用) R 20×11.0 15 COLOR グロスブラック・セラミックポリッシュ(+2万円) ■19万1500円(全サイズ) ■トップシークレット ☎043-216-8808	WALD  R11 MG 鍛造 1P SIZE F 20×9.0 37 R 20×10.5 19 COLOR マットブラック ※マグネシウム製 ■オープン価格 ■ヴァルドインターナショナル ☎072-673-3000
EXECUTOR  CVO1 鍛造 3P SIZE F 20×10.0 37 R 20×11.0 24/18 COLOR フラットチタン・フラットブラック・オプションカラー(ホワイト・ブラック・シルバー・チタンシルバー・ハイブライツシルバー・ガンメタリック・フラットガンメタリック・ブルーガンメタ・ツアリングゴールド・フレアブロンズ・フラットフレアブロンズ・ベンク・ライトイエロー・ミントグリーン・マリンブルー(+4000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	O-Z RACING  Botticelli-3 鍛造 3P SIZE F 20×9.5 40 R 20×10.5 27 COLOR クリスタルチタン・マットブラック ■22万5000円(20×9.5) ■23万4000円(20×10.5) ■オーゼットジャパン ☎053-469-5011	3PIECE MODEL 3ピースモデル		AIMGAIN  G11M 鍛造 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・ハイパーレゾクリア+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	AIMGAIN  GTM 鍛造 2P SIZE 要問い合わせ COLOR SBC・ブラッシュド・ハイパーシルバー・ハイパーブラック・ホワイトノーズ・アパール・ブラック・ブラックメタリック・セミグロスブラック・マットブラック・ゴールド・マットガンメタ(リムカラーとの組み合わせ多数あり) ■9万2000円(20インチ)~ ■14万6000円(22インチ) ■エイムゲイン ☎082-427-2334	ZEAST  ST2 鍛造 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 鍛造 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 鍛造 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	VS  TX 鍛造 3P SIZE F 20×9.5 39 R 20×10.5 24 COLOR マットシルバー・マットカーボン ■10万1500円(20×9.5) ■10万4500円(20×10.5) ■ワーク ☎048-688-7555(東日本) 06-6746-2859(西日本)	WORKEMOTION  CR3P 鍛造 3P SIZE F 20×9.5 43 R 20×10.5 21 COLOR パーニングシルバー・マットカーボン・ブラック ■10万1500円(20×9.5) ■10万4500円(20×10.5) ■ワーク ☎048-688-7555(東日本) 06-6746-2859(西日本)	

「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.237

NISSAN GT-R

No.3

ニースムック 2019年9月13日発行
発行人●星野邦久 編集人●廣嶋健太郎 発行所●株式会社 三栄
〒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 ☎03-68997466

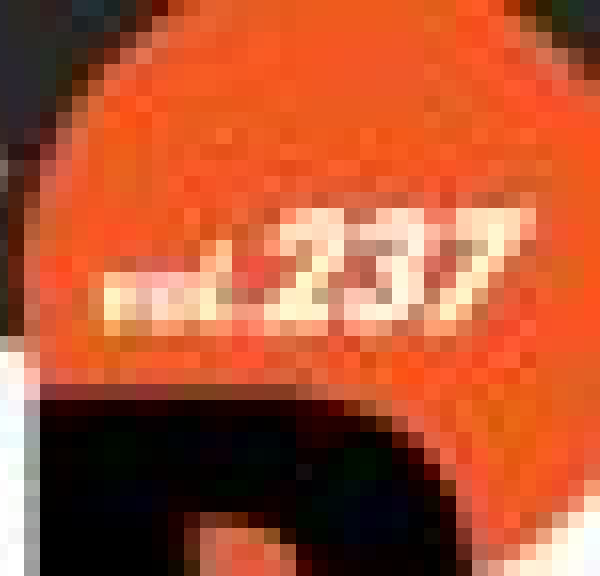
受注センター ☎048-988-6011 FAX048-988-7651
広告部 ☎03-68997462
販売部 ☎03-68997461

雑誌66729-51 **SAN-EI CORPORATION**

PRINTED IN JAPAN/凸版印刷株式会社

NISSAN GT-R

チューニング&ドレスアップカタログ



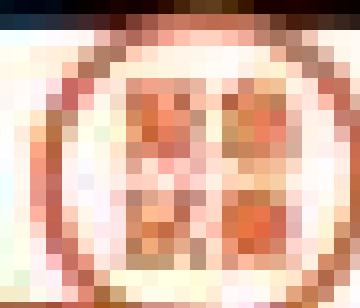
NISSAN GT-R



超絶パワー&大迫力スタイル

国産最強

スポーツカーを
極める!



MY2008 NISSAN
SPORTS CAR
50th Anniversary



NISSAN GT-R

チューニング&ドレスアップカタログ



1100オーバーの大ボリューム
チューニング&ドレスアップカタログ