

日産スカイラインGT-R No.9
チューニング&ドレスアップ徹底ガイド

**HYPER
REV**

ニュースムック
[ハイパーレブ]
車種別チューニング&
ドレスアップ徹底ガイドシリーズ
2020年4月29日発行

vol.242

SKYLINE GT-R

No.9

国産スポーツカーの至宝

全国プロショップ **発**
最新チューニング情報



満を持してデビューを果たした
HKS/東名パワードの
ニューアイテムに迫る!

今こそリフレッシュ!
『NISMOヘリテージパーツ』

**最新ノウハウで
RB26DETTを磨け!**



今も輝き続ける
**最強GT-R
烈伝**

注目アイテム満載!

掲載
総数

1400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

catalo**GT-R**



HYPER REV

ハイパーレブ
Vol.242

日産スカイラインGT-R No.9



004 第二世代R NEWS FLASH HKS

Kansai service
TOMEI POWERD

019 NEWEST PARTS REVIEW NISMO

BLITZ
Aragosta
RH9

ガレージザウルス



CONTENTS



032 今も輝き続ける 最強GT-R 烈伝

ガレージアクティブ
フレンズ
トップシークレット

044 街のクルマ屋さんが提唱する
魅力バググンのGT-Rライフ

クルウチ

049 全国各地のプロショップを探访

Hyper Rev
Special Shop REPORT

065 第二世代GT-Rの歴史に迫る
HISTORY OF GT-R

082 高性能で足もとを彩る
The Recommend WHEELS

086 収録パーツ1400点オーバー
Tuning & Custom Parts Catalog

第二世代^R

NEWS FLASH

チューニングパーツが開発され続けるだけではなく、
純正パーツの復刻や純正代替パーツが発売されるなど、
まだまだ進化・発展する第二世代GT-R。
ここからは3連発で、その最新トピックを紹介していく。

HKS COMPLETE ENGINE

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

登場から長い年月を経たRB26。すでにエンジンのオーバーホールを行ったというユーザーも少なくないことだろう。しかし完調を維持し続けるためには定期的なリフレッシュは必須。次の一手として、匠の手により組み上げられたコンプリートエンジンの搭載に踏み切ってみるのはどうだろうか？

PHOTO：澤田保樹／HKS
REPORT：石川大輔

莫大なノウハウを注ぎ込んだ珠玉のユニット HKSコンプリートエンジンがいに発達!!



RB26用コンプリートエンジンは「ハイレボボンス」に「ステップ2」の2倍の性能を投入、いずれも新技術品となっており、排気量は2.8Lに強化される。単に強化パーツを組み込むだけでなく、細部にまでHKSレーシングのノウハウが注入されているのがポイントだ。なお、ハイレボボンスは全量海外生産で、排気量アップキットとしての部品供給も予定されている。

RB26DETT-2.8L HIGH RESPONSE

価格：570万円(予備・2020年夏発売予定)

■RB26 2.8Lハイレボボンス コンプリートエンジン製品仕様

カムシャフト	HKS ステップ2 IN: 260/リフト10mm EX: 260/リフト10mm
カムブリー	HKS スライドカムブリー
タイミングベルト	HKS ファインチューニングタイミングベルト
スプリングリテーナー	HKS チタン
バルブスプリング	HKS 強化品
ステムシール	HKS 強化品
バルブ	シートすり合わせ
ポート	シート周辺の段付除去
燃焼室	マシンニング加工(スキュッシュ残)
ヘッドガスケット	HKS グロメットタイプガスケット(1.2mm)
ヘッドボルト	HKS 強化ボルト
ブロック	24U 水穴加工、ヘッドボルト面取り加工、ボーリング
オイルポンプ	HKS 強化品
ピストン	HKS 削り出し鍛造品・高剛性軽量タイプ
コニロッド	HKS H断面
クランクシャフト	HKS 削り出し鍛造品・軽量タイプ
メンベアリング	ACL製
コニロッドベアリング	ACL製
カバー類	焼き付けタイプ
付属周辺部品	ATIクランクダンパー、専用クランク角センサー、点火コイルなど

日本を代表するチューニングメーカーとして、世界中のカスタマーから信頼を集めるHKS 技術屋集団としての名声を押し上げたその舞台裏には、常にRB26DETTの存在があった。

ワークスカラーを纏ったNNR32でのグループAへの参戦や最高速アタックそしてセロコンやカタコリに挑戦すること、莫大なノウハウを蓄積してきた、激しいレーシングフィードバックを生み出したアイテム部は多岐に渡る。しかし意外なことにコンプリートエンジンについては限定ラインナップに留まることはなかった。そんな中、2.8Lに万を持ての登場と見える。2.8Lの排気量アップを前提としたこのRB26コンプリートエンジンについては限定ラインナップに加わることはなかった。

また、このコンプリートではストリートでGT-Rの走りを見せたい、一般ユーザーを視野に入れているものもいくつかある。そのために耐久性に優れたステップ2のほか、フィードバック重視のハイレボボンスが用意された。

レーシングで注目すべきはHKSエンジン部の熟練メカが1基ごとに丁寧に製作すること、徹底的に味わった強化パーツを、膨大なデータをもとに導き出した最適なクリアランスで組み上げている。

チューニングエンジンをイチから製作することなど、ホーミングなどの加工やパーツが揃うまでに多大な時間を要するものだが、コンプリートエンジンならそうしたロスもない、ちなみにベースとなるヘッドやN1ブロックをはじめパーツはすべて新品が使用される。

800PS級のハイパワーに対応するステップ2は、ビッグシングリ仕様での使用を前提としているのに対し、ハイレボボンスはGT-R、SS、インなどの小型タービに組み合わせ、500~600PS前後で使用することと想定、究極のレスポンスが味わえるストリート向けコンプリートユニットとなっている。



かつてOPT誌が企画した0-300km/hチャレンジで、17秒64を記録したBCNR33デモカー「T-002」。これを現代へと継いだ新生バージョンにも2.8Lのコンプリートエンジンが搭載された。組み合わせているタービンはHKSのGT10-50で、1000psiオーバーを駆込んだスプレッドとなる。

HKS COMPLETE ENGINE

ハイレスポンスに採用された削り出しのフルカウンター鍛造クランクは、理想的の慣性モーメントとトルクスローを追求することによって高回転・高負荷時の振れを抑える。縦メタルへの負担が抑えられるため焼き付き予防になるのにも役を。フリクションの低減にも繋がる。



最新技術&素材の採用でさらなる高みへ
驚異のレスポンスを達成した2.8ℓ仕様



コンセプトが近いステップZERO(用)しと、「ハイレスポンス」用(下)の比較。ステップZERO用が20.1kgなのに対し、ハイレスポンス用は十分な強度を確保しつつ19.2kgという軽さを実現した。想定回転数はステップZEROが8000rpm、ハイレスポンスが9000rpmとなる。



強大な爆発力に耐えられるようH断面とした鍛造コンロッド。従来品(ステップ2)と同形状となるが、ピン径を21mmから22mmと太くするなど、より高負荷に耐えられるよう設計が見直された。なお大端部と小端部の中心間距離は純正と同様の121.5mm、ピストンピン位置を上方にオフセットさせることでコンロッドの傾斜を減らし、ピストンのシンクに対する側圧低減を実現している。



ハイレスポンス仕様では軽量かつ高強度な専用ピストンを採用。高温での強度に優れたジュラルミンA2618材から削り出した逸品だ。ステップ2用が約400gなのに対し、このピストンは324gまで軽量化している。

RB26DETT-2.8ℓ HIGH RESPONSE

中・高回転域で湧き上がるパワー&トルクが特徴とも言えるRB26DETT。これにレスポンスへのよさが加われば、専ら全機、全域でけん引のエンジンに仕上がるわけだ。HKSの技術力を結集し、最新マテリアルを投入することで、これを達成したのが2.8ハイレスポンスコンプリートエンジンである。

ステップ2とハイレスポンスへ、いずれもボア&ストロークや圧縮比などの基本スペックは同様で、許容回転数は9000rpmに設定。ただし、エンジンの性格、つまり過渡特性は異なってくる。

いずれも、ヘッドにはハイカムや強化バルブスプリングを組み込み、燃焼室のマシニング加工やボルト研磨が施されました。ただし、パワーの要となるピストンやクランクはそれぞれ、そのタグメントに応じた最適なものを採用しました。とHKS第2開発部の高橋さん。

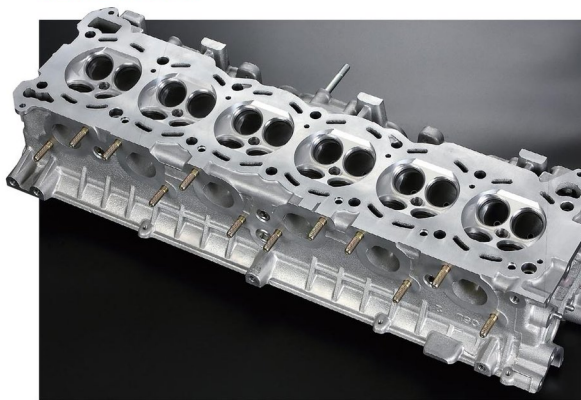
高出力対応のステップ2コンプリートにはその名前の通り、2.8ℓステップ2キットが組み込まれるのに対し、ハイレスポンスでは新たに設計した削り出しの高剛性軽量ピストンと、カワントウエイトを限界まで削り込んだクランクシャフトを採用。より俊敏な応け上げが堪能できる仕様となる。

さらに、このハイレスポンスコンプリートでは、点火コイルやクランクセンサーといった電装パーツまで強化アクセサリーに対する進捗性

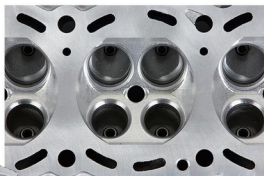
をさらに高めてきている点にも注目したい。

当然ながら、長年のテストで浮き彫りになったRB26のウィークポイントもきっちり対策される。RB26ではパワーアップを進め、いくつヘッド下側にクランクが入り、ガスケット抜けの懸念がケースが多い。そこでこのコンプリートでは水穴加工やヘッドボルト穴の削り加工により、そうしたトラブルを予防。さらに高回転での振れによるメタル焼きを予防するべく、クランクダンパーを採用するなど、高出力化と耐久性の向上を高次元で両立している。

まさに最強のストローク&スックと呼べるに相応しいHKSの2.8ℓハイレスポンス仕様GT-R。ユーザーに届けたという考えは、ユニゾーに違いない。



新品エンジンベースに、クラック予防のための水穴加工やヘッドボルト穴の面取り加工も実施する。RB26は1番シリンダーの温度が特に上がりやすいため、冷却水をよりスムーズに流けるようにしている。さらにクロモイトヘッドガスケットや強化ヘッドマストボルトの採用など、ガスケット抜け対策も万全だ。



燃焼室の容積合わせ(NC加工)やポートの段付き修正が施される。RB26はノッキングが出やすいため、鍛えてスキューエリヤを残したまま、燃焼効率を上げて最適な形状にしている。



高回転でのバルブ追従性も高めるべく、チタン製のバルブスプリングリテーナーや強化バルブスプリングも組み込まれる。



純正クランク角センサーを撤去し、クランク軸上に専用センサーを設けることでより正確なピッチアップ信号をECUへと伝達する。また、高回転・高負荷時のねじり振動を抑えるべくクランクダンパーも投入された。



高回転、高負荷時でも確実な点火を実現するべく、イグニッションコイルも強化品へと変更される。そうした積み重ねにより、圧倒的なレスポンスを実現している。ちなみにヘッドカバーは専用の焼き付け塗装仕上げだ。

HKS 第2開発部 高橋さん

「技術はもちろん素材も進化しています。現段階で可能な最新テクノロジーを注入したのが、2.8ℓハイレソボンスコンプリートです。ストリートメインのユーザーさんにも、その爽快感を味わっていただきたいですね」。



パワー重視なら ステップ2がオススメ!

RB26果りの定番かつ最強キットとして馴染みのステップ2を組み込んだコンプリートエンジンも登場。こちらは約800psまで対応する高出力対応スペックとなり、大風量のビッグシングルターボとのマッチングも良好。とにかくパワー優先というユーザーにオススメだ。価格は375万円。



究極の2.8ℓ仕様 ステップ3も登場!

手軽感のあるステップZEROから高出力対応のステップ2まで充実のラインアップを誇るRB26用の2.8ℓキット。新たに仲間入りするのが、900psオーバーを狙うユーザーのための究極仕様とも言えるステップ3。こちらは削り出しの鍛造の専用ピストンとクランクを採用。さらにクランクには耐久性を高めるニッケルクロモロ加工を施すなど、妥協なく仕上げた。キット単体の供給のみとなる。



第二世代^R

NEWS Kansai SERVICE FLASH CONDITION CHECK & REFRESH PLAN

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

モデルデビューから20年以上の年数が経過した今も、第2世代GT-Rに対してはテスト&トライの繰り返しによるデータ収集、オリジナルパーツ開発へと取り組むKansaiサービス。これまで数え切れないほどのGT-Rを手がけてきた老舗チューナーだからこそアドバイスできる、頼もしいR B26DETT構築への取り組み方をクローズアップする!

PHOTO: 伊藤吉行
REPORT: 村田純也



「年数や距離を考えると、R B26DETTはチューニングレベルに關係なくリフレッシュを検討すべき時期。まだ大丈夫と思ってるうちに、ちょっとした細機類トラブルからエンジンブローへとつながる最悪のパターンも多い。だからこそ車方やメカニックなど、わかりにくい中古車で購入した場合は、最後はコンディションチェックに取り組むべきです。その時点ですべてに対応するには予算的に厳しいので、コンディションを管理されたベアエンジンへ換装替えという選択肢だつてある段階で、将来のリフレッシュプランを見通すだけでも安心感は大きく変わりますよ」

また、こうしたリアリティに効いてくるのが最新アイデアの導入。たとえばタービンは下からしっかり使えるワイドレンジなものを選び、フラストのコントロールは中間領域だけ、を高め回転域では控えるにすれば

新車からともにも歩んできたり、念願果たして新たにGT-Rを愛車に迎えたばかりだったり、とオーナーの事情は様々だが、誰もが共通して抱えている不安は、年数の経過とともに低下していくコンディションの問題への対応だろう。

そしてGT-Rらしいパフォーマンスを引き出しつつ、この先10年安心して乗り続ける方策論を老舗チューナーとして名高いKansaiサービス・向井さんに尋ねてみた。

「年数や距離を考えると、R B26DETTはチューニングレベルに關係なくリフレッシュを検討すべき時期。まだ大丈夫と思ってるうちに、ちょっとした細機類トラブルからエンジンブローへとつながる最悪のパターンも多い。だからこそ車方やメカニックなど、わかりにくい中古車で購入した場合は、最後はコンディションチェックに取り組むべきです。その時点ですべてに対応するには予算的に厳しいので、コンディションを管理されたベアエンジンへ換装替えという選択肢だつてある段階で、将来のリフレッシュプランを見通すだけでも安心感は大きく変わりますよ」

また、こうしたリアリティに効いてくるのが最新アイデアの導入。たとえばタービンは下からしっかり使えるワイドレンジなものを選び、フラストのコントロールは中間領域だけ、を高め回転域では控えるにすれば

新車からともにも歩んできたり、念願果たして新たにGT-Rを愛車に迎えたばかりだったり、とオーナーの事情は様々だが、誰もが共通して抱えている不安は、年数の経過とともに低下していくコンディションの問題への対応だろう。

そしてGT-Rらしいパフォーマンスを引き出しつつ、この先10年安心して乗り続ける方策論を老舗チューナーとして名高いKansaiサービス・向井さんに尋ねてみた。

「年数や距離を考えると、R B26DETTはチューニングレベルに關係なくリフレッシュを検討すべき時期。まだ大丈夫と思ってるうちに、ちょっとした細機類トラブルからエンジンブローへとつながる最悪のパターンも多い。だからこそ車方やメカニックなど、わかりにくい中古車で購入した場合は、最後はコンディションチェックに取り組むべきです。その時点ですべてに対応するには予算的に厳しいので、コンディションを管理されたベアエンジンへ換装替えという選択肢だつてある段階で、将来のリフレッシュプランを見通すだけでも安心感は大きく変わりますよ」

また、こうしたリアリティに効いてくるのが最新アイデアの導入。たとえばタービンは下からしっかり使えるワイドレンジなものを選び、フラストのコントロールは中間領域だけ、を高め回転域では控えるにすれば

GT・Rの魅力を安心して味わい続けるには
コンディショニング管理とリフレッシュが不可欠



第二世代GT-Rは年数が経過していることもあり、愛車点検によるコンディション把握は最優先で取り組みたい項目となる。オパールホールなどのメニューの数値が高くなるなら、しっかりとコンディション管理されたベアエンジン搭載といったメニューもある。もちろん、作業時には硬化したホース類の交換など補機類のリフレッシュも効率的に図ってきたい。



長大な経験から得たノウハウが
オーバーホール作業精度の裏付けとなる!!



マイルは好転し安全率も高まる。
フェルナンドの具体案は次のページで紹介する。それ以上に向井さんやユースーへ伝えたいと熱弁を振るうたのは「GTRに精通したチューナー」を愛車のかかりついで医的なキャラクターとして見つけよう」といったもの。これは日常から適切なアドバイスをくれる環境が、施すメニュー内容と同じくあらゆる大切な要素と考えているからだ。

ちなみに、年数が経過しても二台のデモカーを維持し続けているのは、最新アイテム投入でのようなアップグレードが図れるかを迅速にチェックするため、そしていっおーなりというGT-Rに乗り続けていきたいという向井さんの深い想い入れも、GT-Rを愛するからこそ、説く、コティジョンをエンヤッとのリフレッシュ論を実践し、10年といわず20年先までも安心して乗り続けられるGT-Rを目標として欲しい。

Kansai SERVICE

CONDITION CHECK & REFRESH PLAN

BNR32 ツインターボ仕様

排気量アップとVカムで低中速トルクを底上げしていれば、最新設計のタービンとセッティングでシングルとツインにエンジン特性の差はほとんど生じない。エンジン本体ノーマルのままタービンを先行してリフレッシュ(交換)する場合などに、ノーマル然とさせたいという志向で選択する場合も多い。



Kansai SERVICE

向井代表が考える

「これから先10年
安心してGT-Rに乗り続ける」

RB26DETTの構築



「リフレッシュ時のエンジンチューニングだと仕様がでかく予算も気になりませんよ。しかし現状のエンジンで再使用できるパーツがたけあいのかなどは実際にエンジンをバラしてみないとわからない。予算を重視するなら、エンジン脱着後も打ち合わせをかねて仕様を決め込んでいくことをオススメします。長く乗り続けるという観点で理想といえば、予算に余裕があるなら2.8LのVカムで低中速トルクを強化し、ワイロドレッシングに使える600PS付近へま

とめるのがオススメ。タービンに關しては昔だとスポンズ重視ならツイン、高回転の盛り上がり重視ならシングルのほうがいいと考え方でしたが、最新のタービ設計ならエンジン特性に大きな差は出ませんから見た目の好みで選ぶのも問題ないですよ(向井さん)。

ちなみに「長く乗り続けるという狙いにも排気量アップとVカムは大きく貢献してくれるというの、低中速トルクが強い状態でも中高回転を多用しないことになるが、2.8LのVカムを頼もしいトルクで扱いやすく回転まで回すこともストレートリリーに操れる、そうした負荷軽減に加え、生産量も少ないないプロダクト新品へも変えておけば、タフなハイポテンシャルなエンジンになるというのだ。

なれ、こうして低中速トルクを確保した仕様を向井さんがオススメするタービンはシングルならGT-R III・4 R、ツインならGT-R III・4 R、以前はレスポンス重視のインではサージニングに悩まされるケースも多かったが、GT-R III・4 RSはKansaiサービスが積極的に関与し意見交換してサージニング対策に取り組んだ最新設計となっているところのことだ。



可変バルブタイミング機構をRB26へ実装するのHK5のVカムシステム、ノーマルピストン対応となるステップ1はインター248度と投入の中間値となっているが、それも80~120km/hのバルブ可変域でノーマルに対して低回転側を前面傾きワイロドレッシングに大きく上回っている。しかし、ストリートでの扱いやすさ、スポーツ走行時の痛快さを両立できる高性能アイテムなので、排気量アップとともに80~130km/hまでのバルブ可変域を誇るステップ2の選択を推奨したい。



装着されているブーストコントローラーが現役当時設計されたアイテムなら、まあよく似た部品にしているとしても、車速や回転制御など備えた最新モデルへのアップデートによってパフォーマンスが高められる。エンジェラニシングと同時にブースト特性を強化し合わせるマターニシングについては、扱いやすい台へと仕上がるのだ。



アップグレード大規模な性能アップへはならないが、フィンの積み込みと冷却目的の引き出しでフェイェーシングを引継ぎするのにも熱いというのガンガンクーラー。冷却系をつなぎだしてラジエーターに関しては、軽年劣化によるラジエーターのアップは必要だが、そのアップは必要

長く乗り続けるための最適解は トルクフルでワイドレンジな600ps仕様

BNR34 シングルトーボ仕様

高回転領域の伸びが頼もしいイメージのシングルだが、排気量アップとVカムのコンビネーションに、ワイドレンジなGTⅢ-4Rのマッチングは向井さんの考える最適解のひとつ。「チューンドのカッコ良さを打ち出していきたいからシングル!」といったインパクト重視のチョイスでもいいと思うとのこと。



名作エアロポンネットを
アップデートして
復刻!



カーボンエンジンフード

負圧を積極的に利用したダクト形状で放熱性高さとレーシーさを高次元でバランスさせたKansaiサービスのBNR34用カーボンエンジンフード。重量と比べてかなり多く使われている両面ガラス繊維を肉入れ、ついに重量が減少した! 剛性を重視した基本設計は当時と変わらないが、高速走行時の浮き上がり防止を兼ねた車体側のダクト設置、キャッチ部の耐久性を高める金具の新採用、ダクト前の隠蔽見直しといったアップデートが追加されている。



第二世代GT-R用新製品

美しさとともに
強度までもアップ

リヤタワーバー

ベースプレートとリヤタワーバー同様のアルミ削出しに加工・フィニッシュしたBNR34用リヤタワーバー。ボルトを使用ししてシャフトとベースプレートを結んでいた従来品とくらべ、一体構造による強度アップが果たされている。



純正を凌ぐ強度と軽さで
生廃へ対処

YFCM TECHNOLOGY社製 カーボンプロペラシャフト

生廃をなくするためにガタなどへの対処は中古品がリビルドを施されてカーボンシャフトで純正比60% (7.6 kg) の軽さ誇るカーボンシャフトで製品化。強度はもちろん、回転騒音を抑制した完全バランシングで第2世代GT-Rにアップデートできる。



ロングセラーの空力アイテム
フロントアンダーカバー

BNR32、BCNR33で備えたフロントアンダーカバーと交換することで、エアロケット効果によるダウンフォース強化はかれる空力アイテム。リリースから年数が経過した今も新製品と並ぶ人気を誇るロングセラーアイテムだ。



第二世代R

NEWS FLASH TOMEI POWERED

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

終わりを見せない東名パワードの第二世代GT-R開発
排気系に続き、今度はファン待望のBBタービンが復活！

名ドライバーであると同時に名チューナーでもあった日産ワークスドライバーの鈴木誠一氏が、1968年に立ち上げた東名自動車。そのスポーツマインドをしっかりと受け継ぎ、高性能なアフターマーケット向けパーツをリリースしているのが東名パワードだ。

長い歴史のなかでさまざまなマシンに取り組んできているが、とくに力を注ぎ続けている特別な存在と言えるのが、RB26DE TTエンジンを搭載する第二世代のGT-Rだ。現役車種だった90年代にはドラッグレースに参戦し、R32ベースマシンでラジアルタイヤの日本記録(当時)を記録。ハードなレースフィールドで磨かれたパーツは多くのユーザーから注目を集め、パワーチューン最盛期を支えていたのだ。

そんな第二世代GT-Rも、近年はオーナーのチューン指向が大きく変化。ストリート重視のファインチューンの要望の高まりに合わせて、東名パワードでもパーツラインアップの見直しを継続的に行ってきた。

フロントパイプからマフラーまでのフルチタン排気システムの完成に続き、本誌で本邦初公開となったのが、待望のボールベアリングを採用した純正交換タイプの新型タービンT550B。そのパフォーマンスを効果的に引き出すために、タービンアウトレットも新設計のタイプヘリニューアルが図られたのだ。

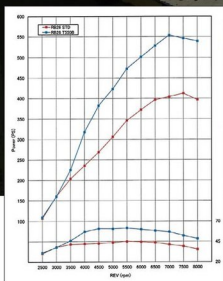
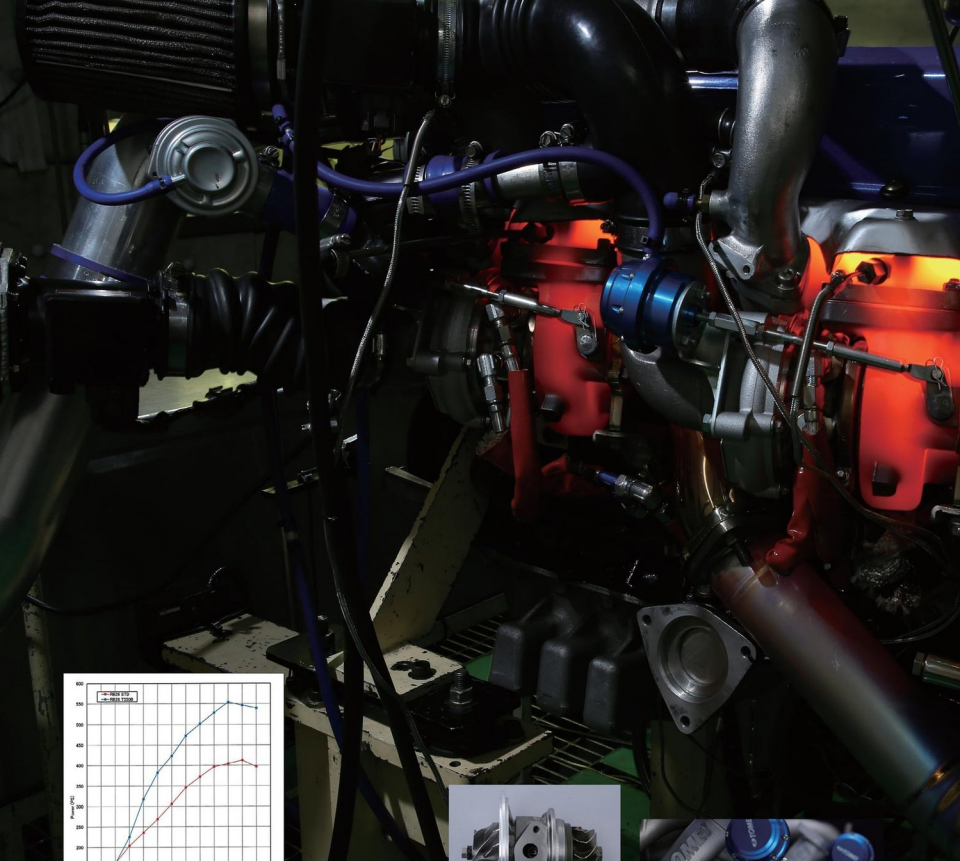
今回は注目の新タービンを中心に、東名パワードの最新パーツの数々をチェックしていくことにする。

PHOTO：金子信敏
REPORT：川崎英後

**T550B
TURBINE KIT**

予価：38万円





T550Bタービンに加え、東名パワードのボンカム、フルキャストEXマニ、タービンアウトレット、Tルーシングフロントパイプ装着によるパワーアップグラフがこちら。純正同様低速域を確保しながら、中高回転域で大幅にパワーアップしていることがわかる。



タービン性能の要となるIH製のセンターカードリッジは、軸受け部分に超高精度ボールベアリングを採用。コンプレッサーブレードは外径60mmのカットバックタイプ、タービンホイールは外径48mmの設定だ。



ポートジェットラウドなどを採用せず、本体性能のみで耐サージング性能を追求することで優れたコストパフォーマンスを実現。ブースト設定に関わらず、優れたファiringが得られるのもT550Bの特徴だ。

キットには2機のタービン本体のほか、オイル潤滑用のホースやガスケット、スタッドボルト、その他取り付けに必要なショートパーツをすべてセット。工具と読書があればDIYでの装着も可能な内容だ。



ブースト1.0kg/cf以上の設定とする場合は、550~600cc程度のインジェクターと大容量燃料ポンプが必要となる。東名パワードではJEGSCDEN SOに対応のデリバリーパイプ(各2万6000円)を用意している。

第二代GT-Rオーナーのあいだで伝説のパーツとして知られるのが、かつてリリースされていたギャレット製のボールベアリング式タービンキット。途切れることのない復活を望む声に答えて、ついにリリースされることになったのがT550Bタービンキットだ。センターカードリッジにIH製のボールベアリング式を採用し、低回転からスムーズにブーストが立ち上がり、そのまま高回転まで加速が伸びていく特性を実現。耐サージング性を重視して、最高のファiringを追求した純正交換タイプだ。



TURBINE OUTLET PIPE

予価：9万5000円

形状の見直しでさらなる高効率を実現

T550Bの登場に合わせてアウトレットパイプもリニューアル。従来品でも好評だった耐久性に優れた一体成形のロストワックス製法は継続しながら、形状と設計を徹底的に見直している。さらに素材も従来のSUS304からSUS316耐熱鋼に変更されたのも注目のポイント。T550Bタービンからや遅れて、5月頃のリリースを予定している。

従来タイプ(右)はインテークパイプなどへの逃げのために設けられていたへコミがなく、装着時の美しさも格段にアップ。素材も従来のSUS304からより耐熱性能の高いSUS316ステンレスに変わった。



タービン接続部のポート形状はランサーエボリューションXの4B11エンジン用で使った効果を出した。「ビッグマウス」設計を採用。フロートパイプ接続部は70φで、スムーズな排気が可能にしている。



複雑な形状のフランジやステータスを含め、ロストワックス製法による完全一体成形となっているタービンアウトレットパイプ。溶接している部分がないので、クラックに対する強度が大幅に向上している。



Ti RACING TITANIUM FRONT PIPE

価格：12万8000円

タービン性能をフルに引き出す高排気効率

最低地上高を確保しながら限りなく等長に近いレイアウトを採用して、タービンの能力を最大限に引き出す優れた排気効率を実現。高純度のチタン材の採用により肉薄化が可能となり、圧力的な軽さと心地よいサウンドも獲得している。パイプレイアウトは70φ×2〜80φで、フルキャストエキゾーストマニホールドとティスボーツマフラーとの組み合わせも完備だ。



60φ×2〜70φの純正より大口径でありながら、高純度チタン材の採用で1mmという肉薄化が可能となったため、2.4kgの超軽量(純正5.0kg)を実現。セッティングに欠かさない「ドセンサー」用ボスも装備する。

FULL CAST EXHAUST MANIFOLD

価格：12万8000円

圧倒的な耐久性を誇る高効率マニホールド

多くの社外エキゾーストマニホールドが採用しているフランジにパイプを溶接する方法は、温度変化による金属の伸縮で溶接部のクラックが発生する。その対応として東名パワードが採用したのが、溶接を一切使わないロストワックス製法による一体成形。パイプ部や集合部の角度をはじめ細部にまでこだわった形状で、全球で高性能と高品質を発揮する。



ロストワックス製法による一体成形に加え、耐熱素材のSUS316ステンレスを採用して高い耐久性を誇るフルキャストエキゾーストマニホールド。純正品の3.0kgに対し、2.8kgという軽さでポイントのひとつだ。

Ti SPORTS TITANIUM MUFFLER

価格：21万8000円 (BNR32/BCNR33) 23万8000円 (BNR34)

レーシングマフラーの高性能は そのままに車検対応を実現

速く走るために一切の妥協を廃して開発された競技専用マフラーEXPREME Tiマフラーシリーズの高性能はそのままに、時代とともに要望の高まってきた車検対応を実現したのがTiスポーツチタニウムマフラー。高い排気効率を実現するためのパイプブレイク形状のサブサイレンサーを追加してJASMA基準をクリアする音量和している。フルタンクならではのクリアなエキゾーストサウンドも魅力のひとつとなっている。



砲弾型サイレンサーとタンク特有の紅色の発色が施された大径112mmターミナル直力のリヤスタイルを演出。フレンジやスターはもちろんサイレンサー内部のパンチング黒材にまで素材材を採用している。



近接音値はBNR32/BCNR33が99dBの設定で保安基準とJASMA基準に適合となっている。より保安基準の厳しいBNR34用にはメインサイレンサー・レゾネーター（拡張型）を追加して、92dBとしている。



	BNR32		BNR32		BNR32	
	TOMEI	純正	TOMEI	純正	TOMEI	純正
材質	チタニウム	鉄	チタニウム	ステンレス	チタニウム	ステンレス
メインパイプ径	Φ80	Φ70.0	Φ80	Φ68-63.5mm	Φ80	Φ68-63.5mm
メインパイプ厚	1mm	1.5mm	1mm	1.5mm	1mm	1.5mm
メインサイレンサー径	Φ130	貫射オーバル	Φ130	オーバル	Φ130	オーバル
サブサイレンサー径	オーバル	貫射オーバル	オーバル	オーバル	オーバル	オーバル
出口径	Φ112	(92-70mm)	Φ112	(80-72mm)×2	Φ112	80mm×2
フランジ厚	8.0mm	8.0mm	8.0mm	8.0mm	8.0mm	8.0mm
重量	8.9kg	19.5kg	8.3kg	18.9kg	8.8kg	18.0kg



優れた排気効率を実現するために、メインサイレンサー・サブサイレンサー内部は取り外し可能なパイプブレイク構造を採用。車検対応化のために追加されたオーバル形状のサブサイレンサーは、車検に合わせた音量としている。

東名パワード 里井 さん

『東名パワードの代名詞である性能重視や高機能という要素はそのまま、近年のストリート重視ファインチューン指向の高まりに合わせて第2世代GT-R用パーツの見直しをおこなってきました。その集大成とも言えるのが今回リリースとなるBBタイプの新タービン。定番のボンカムや豊富にラインアップしているエンジンパーツとの組み合わせによる拡張性の高さも東名パワードならではと言えるでしょう』



FRONT LIP SPOILER

価格：5万8000円



BNR32が現役だった90年代にリリースされた、大人気になっていたリップスポイラー。製造用の雛型の限界により長期間に渡り廃版となっていたが、復活を望む声に応えてデッドストックとして残っていた最後の1本から新たに雛型を起こして、ついに再リリースとなった。純正風のスタイルながら100mm前方に延長することで、下面を流れるエアの整流効果による走行安定性とインタークーラーの冷却性能の向上効果を発揮する。素材はFRPで白グレート仕上げ。取り付けは純正ビス穴を利用する。

熱烈ラブコールに
人気のエアロが再リリース



CRAFT SPORTS

Hyper Play
Special
Shop
Report

2019年シーズンに引き続き、今シーズンも#3 CRAFT SPORTS MOTUL GT-RでGT500クラスに参戦するクラフトスポーツは、ニスモパートナー格を掲げる唯一のGT-R専門店。群馬県前橋市にある店舗は、関東自動車道群馬インターから約50分と都内からのアクセスも抜群で、広大な敷地には常時多数の第2世代GT-Rが並んでいる。その圧倒的な規模だけでなく、クラフトスポーツの大きな特徴となっているのが高品質へのこだわり。販売車両の99%はユーザーからの直接買い取りによるもので、保管やメンテナンス、チューニング状況など素性をしっかりと見極めたものばかりだ。

そして仕入れた各車両は複数の第三者機関で査定を行い、さらに自社工場で行なうチェックまで含めて徹底的に点検下まわりの洗



査査スタッフが全国へ飛んで直接買い付けた在庫車のなかには、R34VスペックRやR33LMリミテッドなどマニア垂涎のレアモデルも多数。写真のR32はなんと走行距離が440kmというほぼ新車だ。



展示場やサービス向上に据えられているニスモパートナー格が信頼の証。GT-R専門店としては世界で唯一の存在で、購入と車両の過半数にニスモパーツの取り付けなどにも対応している。





ショールームは明るい雪国風のガラス張りで、この日はR32、R34、R35の3台が展示されていて、商品スペースも広い間隔で配置されているほか、オリジナルグッズやニスモ商品の展示販売コーナーも設置されている。



新に入荷した車両は、徹底的な点検を経て販売準備としての仕上げが行われる。その内容は外装だけでなく、下まわりの洗浄やエンジンルーム内の隅々にもおよび、GT-Rという特別なクルマにふさわしいものだ。



ニスモとのパートナーシップが信頼の証 売買から整備、カスタムまでお任せのGT-R専門店



クラフトスポーツ
木暮さん

スタッフ全員がスポーツカー好きで、GT-Rに対する熱い情熱と専門店ならではの豊富な知識がクラフトスポーツの強みです。販売車両は店頭やネットに出ているものも多数。買い取りの依頼には金銭的にも向います。GT-Rに関することなら、まずはお気軽にお問い合わせください。

クラフトスポーツ

群馬県前橋市宝地町248-1
☎027-265-3388

営業時間：10:00～19:00 定休日：月曜日
<http://www.craftsports.co.jp/>



ショールームと展示場からクルマまで数分の位置にあるサービス工場は、まるで大規模なファクトリーのような素晴らしい作業環境。物産室は作業場とつながっていて、愛車の作業風景を確認できるようにしている。

浄と外装の仕上げを経て、はじめて店頭に出さずにはなるのだ。こうした過剰ともいえるほどの品質へのこだわりを支えているのは、社長以下スタッフ全員がGT-Rへの愛着にはかならない。

もちろん購入後のメンテナンス専用のファクトリーは得意業がガラス張りとなっていて、愛車の作業がすべて確認できる。さらに入庫車両は屋根付きの専用ガレージ保管なので安心して愛車を預けることができるのもうれしい配慮といえるだろう。

オーナーと営業スタッフ、メカニックが一体となってGT-Rライフを作り上げていくのがクラフトスポーツのコンセプト。長年に渡る取り組みはしっかりと実を結び、全国のGT-Rユーザーからの揺るぎない信頼をしっかりと獲得しているのだ。

近年は程度の良い個体が年々減少している第2世代GT-R。そうした傾向のなかで力強い存在となつてくれるのがクラフトスポーツ。予算に合わせたマシン選びはもちろんだ。思い出の詰まった愛車の売却メンテナンスやカスタマイズまで、安心して相談できるショップとしてリストアップしておくことをお勧めしたい。



クラフトスポーツは第2世代GT-Rだけでなく、R35やニスモロードカーの中古車も取り扱っている。展示場内は車種毎にエリアが分かれていて、どのエリアも専門員レベルの豊富な在庫とつながっている。



メンテナンス用の油類類は、レースでも実績のMOTUL。オイル交換のほかにもタイヤ交換や定期点検、車検、ニスモ部品などカスタマイズパーツの備蓄まで、自社工場ならではの充実のアフターサービス体制だ。





NISMO



GRACE SAURUS/GCG TURBOS

NEWEST PARTS 最新
パーツ
レビュー REVIEW



まだまだ進化は終わらない!

デビューから30年以上が経過した現在でも、チューニング&カスタムの最前線で活躍を続ける第二世代GT-R。
すでに市場には星の数ほどのパーツが存在しているが、時代の進化に合わせたニューパーツの登場は後を断たない。
これからもっと楽しくなりそうな最新パーツにフォーカスしてみよう。



RH9



Aragosta



BLITZ

NISMO | 音 ニスモお客様相談室 ☎0120-846-423
http://www.nismo.co.jp

NISMO Heritage Parts

ヘリテージの開発担当者に聞く BNR32用エアロパーツ復刻の舞台裏

PHOTO&REPORT : 石井健之 (office-i)



ニスモ仕様といえばこのダクト(エンジン冷却式フィニッシャー)。生産工程と本当時と異なるが、当時と同じインジェクション成型や素材で成形に作られているという。金庫ではあるが、ダクトをバンパーに固定する金属のツメは、当時製造していた工場で作られている”同じもの”だという。



ニスモ仕様と言えばトランクの右上にこのニスモステッカー。このステッカーも耐熱性の取れものでプレスされている。小型のトランクスボイラーはウレタンからFRPに変わったことで、表面が変形して剥がれることもない。もちろん、取り付け時の穴開け用に付属する型紙まで精度にこだわったと言う。



このフードトップモールドを復刻させることを目指し日産自動車と相談しているうちに話が進展。ニスモヘリテージがスタートしたという。ちなみに、フードトップモールドの復刻品は素材がウレタンからFRPへと変更され中空仕上りとなっている。

大きなハードルの連続となる
腐蝕・絶版パーツの復刻再生産

すでに腐蝕となってしまう純正BNR32、BNR33、BNR34の純正パーツをできる限り当時と同じ形で復刻させ、少しでもユーズが長く乗れるようにサポートする活動がニスモヘリテージ。2017年の12月からスタートし、これが無いと走れない車検を通せない、メーカーで優先しながら、約2年の間に200点以上のパーツを復刻。車両オーナーにとっては大変ありがたい企画・活動だ。

もちろんまだ復刻しきれないないパーツはあるが、現状の第1世代GT-Rにとって重要度の高いパーツから



ニスモ開発部
嘉山さん



大型マッドガード(サイドステップ)は素材をウレタンからPPEに変えたことで、製造方法的にボディとの接合面が一体成形出来ないことになり、そのため複数のパーツを接合したような構造と手間のかかる生産工程となった。また車両によってはボディ側のサイドシルがジャッキアップによって歪んでいることも多く、その中でも出来る限り隙間が少なくなるように設計、どうしても気になる場合のために隙間を無くすためのエンドモールなども設定している。

時代と共に進化し変化する技術と素材 見えない部分に潜む復刻の難しさ

フロントバンパーとリップス
ポインターは部品サプライヤーに型が流れているため、
当時と同じ素材と製造で
再生産。販売はニスモが
行うこととなっている。



らフライングアップが進められている。
ちなみに、ニスモ・ヘリテージパーツは当時の製造設備・型で再生産される純正復刻品と、純正の製造設備や型がなく、現在の設備や製造で当時の部品を復刻する「NISMOリブレイス品」に大別される。
今回紹介するBNR32GT・R用、そして限定車だったニスモモデル専用のエアロパーツ類(昨年秋季発表)に関しても、純正復刻品、NISMOリブレイス品の両者が含まれている。
話は戻って、ここであらためて通常のBNR32GT・RとBNR32GT・Rニスの違いについて話をすると、BNR32GT・RがグループAに参戦すべく戦闘力を高め車両公認を取得するために生産された車両がBNR32GT・Rニスモ。生産台数は560台で、60台が実際にレースカーとして使用され500台が一般に販売された限定車だ。
見大目の大きな違いはフロントバンパーにエアロネットクダクダ2個が付く、ボンネットフードトップモジュール大型のマッドガード(サイドステップ)、小型のトランクスポイラー、右リヤにニスモステッカーなどが付く。わずかな違いでもあるが、マニアにとってはひと目でニスモだと分かるほどの違いでもある。だから、当時はベイスグレードのBNR32GT・Rに対して、これらのエアロを追加で取り付けた、ニスモ仕様とした車両が流行ったほどだ。
GT・R用のエアロパーツと同時にニスモ用パーツ(スワッパー)急が復刻とったのだが、それぞれエアロの復刻までの道のりをエアロパーツの開発(復刻担当の嘉山さんに伺ってきた。実は今回の取材になる再生産という話で展開が希薄になるのかもしれない、その話を聞くと苦労の連続、30年前のパーツを日産(NISMO)の求めるクオリティで



大型のリヤスポイラーは中空のFRPとなり、当時のものより軽量化。そのためトランクのスプリングがヘタっている車両の場合はもちろん良いトランクの開き方になるという。逆にスプリングがヘタっていない車両に対しては、ウエイトでトランクの剛性を調整できる仕組みとなっている。このように30年以上前のクルマに対するパーツの設計は極めて個体差に対応できるように作らなければならない。当時の形を復元しおしまいとはならないところが面白いという。



復刻させるということがあるとはほとんど無いのが、多分面に進むハードルをクリアしながら新たな製品を作る行程は興味深い話ばかり。たかやん？ パーツの再生産に、時代背景や生産設備な技術がこれほどまで大きく影響するとは……なことを聞く話は驚きの連続だった。

ところで、ニスモヘリテージが始まるきっかけとなったのは、ニスモの大森ファクトリーに来たお客さんからの「フードトップモビルを新品にしたい」という要望の積み重ねり。

そんな中、日産自動車(部品センター

に在庫を確認した際に、すでに在庫切れで廃となっていたという部品が日々増えていく。そこで、そういったニーズに応えるべく、ニスモとして各々のパーツを復刻させようとしても、実は意匠権の関係や生産体制、コストや在庫管理など様々な問題を調整しなくてはならなかったという。

そして、日産自動車などと打ち合わせを重ねていくうちに、ニスモが軸となりエロ口だけでなく車検が通せなくなってしまうようなパーツを中心に廃盤パーツを復刻するプロジェクトを本格的に立ち上げました。

という話に発展したのだという。

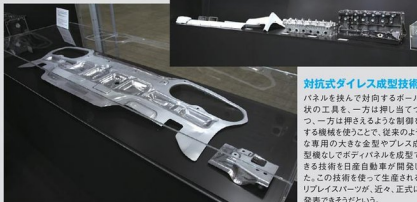
このようにして日産自動車ニスモニスモカーズデザイン・イン・オーテック・ジャパンとサプライヤーとが共同となってニスモヘリテージのプロジェクトが立ち上がったという経緯がある。

そんなわけで、きっかけであったにもかかわらず、やや後回しにしてみました。フードトップモビルもこのたび晴れて復刻となったのだ。しかし、実はその素材は当時のワレタンからFRPへと変更するなど当時のそのままでない部分もある。ニスモヘリテージのプロジェクトは原





今後のNISMO Heritageは?



対向きダイス成型技術
ボリパネルを挟んで対向するボリ板の工具も、一方は押し当てつつ、一方は押さえるような制御をする機械を使うことで、従来のような車用の大きな金型やプレス成型型などではボリパネルを成型できる技術は日産自動車が開発した。この技術を使って生産されるリプレイスパーツが、近々、正式に発売できそうという。

新技術を取り入れたボディパネルの再生産も実現の見込み!

純正品メーカーでできるかぎり当時の材料(素材)や設備を使い、当時と同じものを複製するという計画に基づきプロジェクトが進められてきたというNISMO Heritage。今後の方針を企画担当の確米さんに伺ってみると、水面下では常に多くのパーツの複製を模索し、修理のプランの計画も検討しているという。

その中で比較的、近々に正式な発表が出来るようなもの、ボディパネルなどのパーツの一部だという。というのは、当時はプレス成型で製造していた型が廃棄され再生産ができない状況となっているボディパネルに対して日産自動車が開発した新技術を使うことによる複製の方が見えてきたのだ。

具体的には「対向きダイス成型」という新しい技術を使って、型なしで1枚から作れる技術が確立されたというのだ。そこで、まずはニーズの多いバックパネルなどのからのリプレイス計画しているようだ。

また、ヘリテージとは異なる方向性から、ニスモとしてBNR32に対する内装の補修プランの提案も検討中という。

などなど、着々とニスモ・ヘリテージパーツのプロジェクトは進められている。そして、クラシックモーターショー「Nostalgic 2days」のニスモブースには、複製した外装を未塗装で装着した車両を展示、その車両には内装の張り替え施工(現状では試作扱い)も取り込み、ユーザーの反響なども確認している。

というわけで、第二世代GT-Rのオーナーは、今後ニスモ・ヘリテージパーツによる複製した補修プランの最新情報を見逃さないようにしよう。



インテリアリフレッシュの提案

ドアの内張やシートの張り替え、ダッシュボードにカバーを貼ったものなど内装の補修も提案出品として展示されている。ダッシュボード自体のリプレイスも検討した。が、現実性のある販売価格の想定ができません。カバーする形でクラシック素材を貼付するクラシックスモのメニューとして提案する案が現実的なと判断しているとのこと。

則ち当時と同じ素材と同じ製法での再生産を前提として発生する。しかしレタンは製造過程で発生する環境問題により、生産体制が縮小され、現在は設備を有する協力工場はほとんどなく、原材料となる素材も入手が難しいとのこと。こうなると、当時と同じものを作ることは限りなく不可能に近いという判断になってしまふ。

こうした場合、製法や素材、生産工場の変更なく、新たな複製方法を模索することとなる。フットトップモデルに関しては、当時の形状を再現しながら再販するために最も理想的な現実的な素材がFRPであるという結論に到達。

こうして新たな手や設備を使って再生産の方向性が定まる。そしては図面の作成が課題に上がる。当時の設計図は残されていたという

も手書きの図面。現在の生産現場で求められるのは3Dのデジタルデータなのだが、存在しない。最新の生産設備では、FRPでも3Dデータを元に型を作るため、現物を3Dスキャンして3Dデータを起こし、ゆがみやフィット感を起こし、細かな修正を加えながら精密な3Dデータを作成させなければならなかったという。

こうして、やっとな生産が開始できるのだ。そしてこの作業は当然フットトップモデルだけでなく、各々のパーツに対し個別の案件として検討調整が行われる。

ヘリテージパーツの充実へと向け 着々と準備は進められている

たとえば、今現在の生産現場で求められるのは3Dのデジタルデータなのだが、存在しない。最新の生産設備では、FRPでも3Dデータを元に型を作るため、現物を3Dスキャンして3Dデータを起こし、ゆがみやフィット感を起こし、細かな修正を加えながら精密な3Dデータを作成させなければならなかったという。

タンからFRPへと変わっている。素材に変更がないものの、フロンバンパリアリフスボウラーなどは当時の型が残っていたので再生産が可能だった。

また、バンパリアリフスボウラーは生産設備がすでに無くなり、取り付け金具など、再生産できないという。また、当時の形状とあることはもちろん、同じ製法で再生産することもできる。これは、レタンやFRPへと変更されているが、取り付け面まで成型されている、ウレタンとは異なり、PEは板状の素材を型に対して真空密着によって整形するため、外観的には全く同じでありながら、取り付け部分などを別パーツとして製造し組みあわせるなど、まったく新たな生産工程が構築された。

さらに、トラフスボウラーがウレタンからFRPへと変わっている。

BLITZ | 株式会社ブリック 0422-60-2277
https://www.blitz.co.jp

DAMPER ZZ-R Spec DSC Plus

定番の全長調整式リモートコントロールサスが
制御速度向上&フルオートモード搭載でさらに進化!

PHOTO: 金子信敏
REPORT: 川崎英俊

世界的な人気の高まりを受け、こ
こへきて大手パーツメーカーが再び
本格的に第二世代G・Rに目を向
け始めている。おなじみのブリックも
例外でなく、新たに設定されたのは
新型のサスペンションキット。1月に
開催された東京オートサロン2020
で発表となったダンパーZZ-R
スペックDSCプラスがそれだ。

その名の通りスペックDSCの進
化版で、従来から好評だった操作性
の高さは維持しながら、さらに電子
制御式サスに求められる能力に磨き
をかけているからプラス。なんとい
つてもまず注目したいのは、乗車人
数や走行状態に合わせて自動で車両
の姿勢を安定させる業界初のフルオ
ートモードだ。



Aragosta | 株式会社アラゴスタ | TEL: 04-7190-1391
http://www.tpl.co.jp/aragosta/

TYPE-SA ACE

専用の減衰調整バルブと高性能コントロールシステム採用
高性能サスブランドが贈る渾身の電子制御式サスペンション

PHOTO: 金子信敏
REPORT: 川崎英俊

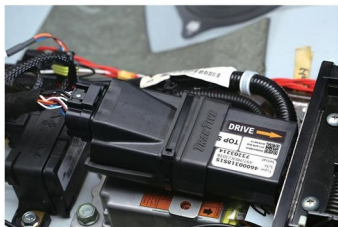


アッパーマウントは正確な作動をもたらすピロボールタイプ。アッパーシートを分割することで角度変化にもスムーズに対応。強化コムタイプも追加の予定。配線類はブラーを含めて完全オリジナル設計となっている。



ACEのピストンバルブとロッドがこちら。太いふくみのなかにあるのが、従来のニードルバルブ方式とはまったく異なるモーター駆動の減衰力調整バルブで、全開から全閉まで、1000秒という低速速度を誇る。





内蔵された高精度3Gセンサーでクルマの姿勢や走行状態を検知して、専用ECUで最適な制御を行うコントローラユニット。簡便・防水タイプとなっていて、クルマの中心などセンサーユニット上に設置する。



コントローラディスプレイは名刺くらいのサイズ。視認性に優れたタッチパネル式のカラー液晶採用で操作性に優れた。メモリー機能も装備で、シチュエーションや走行コースに合わせた5タイプのセッティングが可能。



ACEのセッティングは基本として前後減衰力に対し、ピッチ（前後方向）とロール（左右方向）の入力に対する補正を加えるというものが、ピッチとロールの細かな組み合わせにより、より制御も可能になるというわけだ。



走行中のタッチパネル操作は危険なので、リモートコントロールボタンも標準で付属。コントローラのノブ回転とタッチ操作の組み合わせで、セッティングやメモリーデータの取り替えと各操作が可能。



R35GT-Rに装着、シリーズ第2弾となるのが第2世代GT-R用のタイプSA ACE。まずは夏から秋にBNR34用をリリースし、BNR32とBNR33用へ対応車種を拡大。価格は60万から65万円ほどになりそうだ。

レースで勝つために生まれたRB26DETエンジンとアライサ、TSの組み合わせがもたらす走り、現代でも第1級級のポテンシャルを誇る第2世代GT-R。近年はオリジナルを生かしたフライングが主流となってきたという、新たなムーブメントと注目を集めているのが、最新技術を生かした減衰や機能のアップグレードだ。

足回りというなら、電子制御式のサスペンションがそれ。手を汚さずに室内からセッティングできるのが魅力で、各社からさまざまなタイプが登場している。

そんな中、アラスタがリリースに向けて準備を進めているのがタイプSA ACE。高性能サスペンションとして多くのドライバーに支持されてきたアラスタが、本気で取り組んだ電子制御タイプだ。なんと、この日も注目、ファンダのトラックティブ社との協同開発による電子制御専用設計の減衰力調整バルブと制御ユニット、減衰調整ダイヤルをモーター駆動としているタイプは根本から異なるもので、ACEの

減衰力調整バルブには、一段調整という概念がない。その結果従来の二段階調整方式に比べ、約2倍もの減衰力調整幅を獲得。反応速度も驚きで全開から全閉までがわずか8/1000秒というのだ。

そんな高性能ダンパーを制御しているのが、専用ECUを搭載したコントロールユニット。高性能な3Gセンサーを内蔵して、走行中のクルマの挙動を的確に捉えることが可能なのだ。

リリース時にはストリートやワインディングなど走行スタイルに応じたプリセットデータがインストールされ、面倒なセッティング不要ですぐに走りを楽しめる予定。さらにカラー液晶のタッチパネルディスプレイを使い、コースに合わせた細かいセッティング、ACEのバフォーマンスをフルに引き出すこともできるのだ。

今夏から秋をめどに、まずはNR34用からリリースされるACE性能面でも機能性でも、第2世代GT-Rの大本命サスペンションなどとは間違いないだろう。

従来のコードレスより大きい電子制御減衰力調整バルブを内蔵した結果、ストロークを確保するためにフロントダンパーはプロロド式の車高調整となる。十分な長さのあり方は全長調整式だ。



プロロド式車高調整式の採用に合わせて、フロントはメインスプリングに加えてヘルパースプリングを追加。スプリングレートや自由長などはまだ未定で、これらがクルマを重くする決定することになる。



トッププライ
プロダクツ
重富さん

もともとバイク用に開発されたトラックティブ社の電子制御システムと、彼がもつ自動車用サスのノウハウが合体して完成したのがACEだ。足踏なしの作り込みで価格は高くなりになりますが、その性能は多くのオーナーに納得してもらえないはずです。従来のタイプと同様、オーバーホールも可能なため、長く使ってもらえます。

CLUB RH9 | 〆 CLUB RH9事務局 ☎059-365-5105
http://club-rh9.com

BCNR33 V1 φ90 TITANIUM MUFFLER

価格：31万5000円

大人のチューンドGT-Rメイクに最適 消音バルブ採用でヌケの良さと静音性を両立!

スポーツ性能も重要だが、大人のスポーツカーとして第二世代GT-Rを楽しみたいというひと多数多いことだろう。そんなオーナーに向けてRH9が発売しているのが室内からサウンドコントロールができる高機能バルブ付きマフラーだ。このバルブはエンジンの負荷やスロットル開度などでもコントロールでき、その素材もオールチタンという贅沢な逸品。そんな注目のマフラーにこれまでのBNR34用に加え、ついに待望のBCNR33用がデビューした。



大好評のマフラーにBCNR33用が新登場。

チタンならではのヒートグラデーションが美しいテールエンド。φ90×2というデザインが大人のGT-Rメイクにピッタリ。

RH9のオリジナルアイテムとしてすでに大人気となっているのがBNR34用に開発されたフルチタンマフラーφ90のメイバイク径を採用することでチューンドGT-Rにも余裕で対応できる高い排気効率を確保しつつ、音量を自在にコントロールできる高機能バルブシステムが組み込まれている逸品にBCNR33用を追加ラインアップされることになった。

「かつてGT-Rの排気系チューンといえはヌケ重視の大口径マフラーの装着が当たり前でしたが、今の時代はそう単純な話とは限らないです。すなわち都市部のマンション住まいの方や、閑静な住宅街に住んでいる方など、できるだけ排気音を抑えたいとい



このマフラーは静音にこだわっているため、サブサイレンサーとメインサイレンサーの2つのサイレンサーで音量を下げている。これにバルブを閉じることでさらに静かになる訳だ。



メインサイレンサーにはRH9のプレートが装着されている。溶接の美しきにも拘って、それは芸術的なレベル。価格以上のクオリティを持つマフラーに仕上がっている。

エアフロ信号やスロットル開度に関連させてバルブの開閉が行なわれるが、コントロールユニット付属のボリュウムによってそのポイントを任意に設定することができる。完全手動式とは違ってバルブを開け忘れたまま全開走行を行ってしまう、排圧の急上昇によってエンジンにダメージが及ぶことがないというのが嬉しい。



バルブ本体は耐熱性も高い素材を使用。ストリートカーとして注目の500psオーバークラスを余裕でカバーするスเปックを誇っている。



BN34 V1 90mm TITANIUM MUFFLER

価格：31万5000円

発売以降、すでに大人気となっているBN34用、日本のストリート走行ではジャンルに、全開走行時にはそのパフォーマンスを発揮できるのだ。



Y字タフフロントパイプ

価格：11万円



V1 90mm チタンマフラーのパフォーマンスを最大に引き出すために同時開発。超軽量・高剛性チタン素材を採用。直線道路によって圧縮的なクオリティを実現。純正無難、社外キャタライザーに対応する。

「RH9ブランドで製作するからには性能・品質には、トントンたわりまじり軽量なフルチタン製としており、音質も薄材チタンならではの快音を奏でます。また、チタンは耐腐食性も高いので第二世代GT・Rをいづまでも長く楽しみたいという方にとってはこの上ないマフラーになっているとおもいますよと竹尾さん。

また、RH9ではこのマフラーに合わせて同時に開発されたY字チタンフロントパイプもラインアップ。こちららもマフラーと同様に高精度溶接による圧縮的なクオリティを実現。純正チタンのフランジ位置にあわせてRH9ブランドの高性能エンジンシステムとこれからのフラットチューニングを始めるひととはもちろん、長年装着してきたマフラーのリフレッシュを検討しているひとにもオススメのアイテムとなっているのだ。

「RH9ブランドで製作するからには性能・品質には、トントンたわりまじり軽量なフルチタン製としており、音質も薄材チタンならではの快音を奏でます。また、チタンは耐腐食性も高いので第二世代GT・Rをいづまでも長く楽しみたいという方にとってはこの上ないマフラーになっているとおもいますよと竹尾さん。

「RH9ブランドで製作するからには性能・品質には、トントンたわりまじり軽量なフルチタン製としており、音質も薄材チタンならではの快音を奏でます。また、チタンは耐腐食性も高いので第二世代GT・Rをいづまでも長く楽しみたいという方にとってはこの上ないマフラーになっているとおもいますよと竹尾さん。

GRAGE SAURUS | 〇 ガレッジザウルス 埼玉県狭山市入間川4-8-16 〇04-2968-9212
http://www.g-saurus.jp

GCG TURBOS | 〇 GCGターボ 〇043-216-4921
https://www.gcgturbo.co.jp

GARRETT G SERIES TURBOS (G35/G42)

**新たなフィールでリフレッシュ!!
低回転からトルクの出せる
新世代ターボの積極的検証**

PHOTO&REPORT : 石井健之 (office-1)



ガレッジザウルスといえば、自他ともに認めるGT-R & RB 26 ショップの代名詞。
「最近ではいちど一式チューニングをしたお客さんからそろそろオーバーホールを兼ねて新しいエンジンを作りたいなんて相談が多いけど、その時に『それだけのお客さんが今満足できるアップグレードを提案できないとチューナーとして失格だ』と思う。だから新しいパーツは積極的に試して何が良くて何が不足かを理解しエンジン仕立てをリメイクしながらマツチクを高くしていくんです」とはザウルスの林さん。
そしてこの作業を30年も続けて積み重ねてきたターボやノウハウは横間バジヤなんて、名店と呼ばれるゆえんはここにあるのだ。
そんな林さんが今注目しているのがギャレットから発売されたばかりのG35シリーズ。全機種ギャレットがパフォーマンスチューンに向けて、完全新規設計した新世代モデルだ。
「テストはこれからですが、アップミドルのシングルとしてG35・900(G35・1050)はオースゲイのあるターボになりそうと期待しています(笑)」とのこと。またドラッグ仕

様に向けてはG42シリーズもテスト予定。写真のG42・1200 COOMP ACOJは性能や風量を維持したままG42シリーズのコンプレッサーカバーを小型化サイズのものにエンジンルームに納めやすかったG42が使いやすいとなった。
また、ここ数年はエキマニの形状にも注目。改めて性能差が出る部分はいくつも見つけたという。
「すごく細かなところだけだ。ウエスティングの位置が違っただけで加速が変わるんだ。ギャピッド・4速まで使うゼロヨンだと0.08秒は変わる(笑)。そんな小さな違いは、と思うかも知れないけど、意外と感じる積み重ねが好フィールにつながるんだ」と思ふチューナーによる。味になていくと思ふんだから、その部分をこれからも追求していきたいな」と林さん。
RB26 & GT-R、そしてメカニズムやチューンの話を始めるに止まらなくなる林さんは、とにかく新しいパーツ、いいパーツの取り入れには積極的リフレッシュとアップグレードを目指すGT-Rオーナーは、ザウルスの動きにも注目していくこう!!

オリジナルエキマニに注目!!

ここ数年、いろいろな形状と長さを試して塗り着いたのが、ザウルスオリジナルのエキマニ。パワーやフィール&レスポンス、そして音も全く変わるそうだ。一時期のタービン大型化トレンドにも対応すべく、ターボのマウント位置を従来より前方にオフセットしたのもポイント。



HKSの2.8ℓ/Vカム/4Rが今イバンのお気に入り仕様!!

2.8ℓ化+Vカムに、HKSのGTIII-4Rターボの組み合わせが、現在の林さんのイチョウ仕様。街乗りが前提でありながら、サーキットでもゼロヨンも出てしまうオールマイティさが魅力で、低速から立ち上がるトルクはまるでR35GT-Rのような感覚。そして、アッセルを踏み込めば暴力的とも見える加速を楽しむことも可能。「この仕様は3400rpmくらいでフルスロットルだし8500rpmまで気持ち良く伸びていく。ちょっと優等生過ぎるけど、1ピッチシングルの下がスカスカ!なんてのは音のはなし」とは林さん。





新世代ターボの証はココ!!

センターカートリッジから新設計となり、大幅に効率アップされたG3シリーズ。削り出しのコンプレッサーブレード、低フリクション化されたセラミックボールベアリング、1050℃まで耐えられるMar-Mという合金で作られたタービンホイールやステンレス製のタービンハウジングなどの特徴がある。また、タービン軸が短くなり方丈が出にくいのも特徴。写真はG35-900。見た目はコンパクトだが設計的な最大風量はおよそ900ps、おそらくRB26の排気量との組み合わせでは「800ps程度が期待できるのでは」とは林さん。同時に「低回転から効く」ことに期待大!!



G35-900 G42-1200 Compact

GGCターボの扱うギャレット製G35-900(左)とG42-1200 Compact(右)。G42は本格的なドリフトマシン用のもので排気はまだまだなまりそうだけど、G35-900は近日にテスト装置を行いポテンシャルを確認するといふ

まだまだ新しいパーツは出てくるのがRB26>-Rの魅力。基本的には最新アップグレードされた性能なので、積極的に試して取り入れたいたよね、というわけで、エンジン好きのボクにとってG35を筆頭にG3シリーズタービンは今年最大の楽しみになると思う。あと20年くらいはこんなことを続けて行きたいなあって、最近シブと感じるんですよ(笑)



ギャレット
ザウルス
林さん



ウエストゲートは林さんのこだわりのひとつで、現在はコストパフォーマンスも高いスーパーマター製を使うことが多いという。このメーカーから電子制御のウエストゲートが近々出るそうなので、これもすぐに手に入れて試したいらしい。ウエストゲートまでのパイプもザウルスエキゾーストのこだわりひとつ。



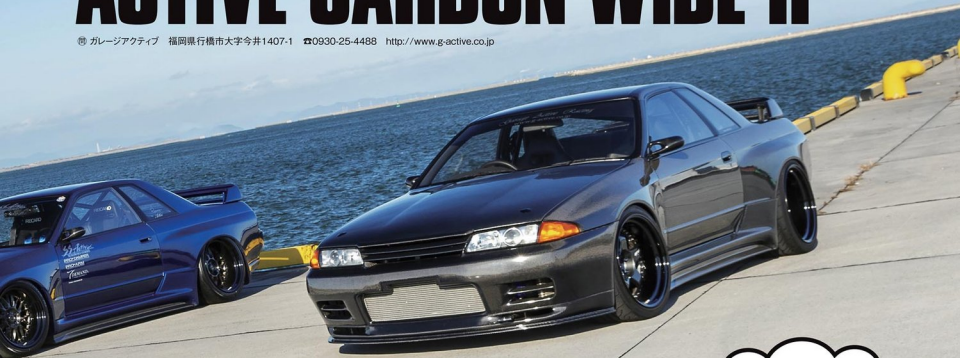
GT-Rのポテンシャルを解き放つ トップチューナーたちの取り組みに迫る!!

グループAなどのレースで勝つために復活した第2世代GT-R。実際に国内のレースシーンでは期待通りの大活躍を果たした。しかし、GT-Rの存在を世界にまで知らしめたのは、それまでの常識を遥かに上回るポテンシャルを引き出したチューナーたち。このコーナーではそんなチューナーたちが今改めて挑む、GT-Rのチューン&カスタムに焦点を定めてみよう。

今も輝き続ける
**最強GT-R
烈伝**

ACTIVE CARBON WIDE R

© ガレージアクティブ 福岡県行橋市大字今井1407-1 ☎0930-25-4488 <http://www.g-active.co.jp>



基本に忠実な
ワイド&ロースタイルを
実現しました!!

もともと九州のGT-R大好きチューナーとして知られ、ドラッグレースを中心に活躍し知名度を高めてきたガレージアクティブ。現在、日本のドラッグレースの中心となるセントラルサーキットでは最速を競い合っている。代表の坂本さんの愛車でありデモカーであるACTIVE DRAG R II は8秒261の記録を持ち、健筆でキング2位。このように北九州エリアからGT-Rに対する情熱と情報を発信し続けているのが代表の坂本さんだ。

そんな坂本さんが目指してきたアクティブの姿。世界観が車の購入からチューン・カスタム・メンテナンスまで一貫している。一方、走り会などという場所を用意。一方で走り会になり緩めドラッグレース・ツーリング。そしてベースでは飲酒者は泊まりOKの懇親会を開くなど、お客さんや仲間たちと積極的な交流を保っている。

さらに年式が落ちてきたことで巻き起こってきたリフレッシュのニーズは、自社で責任を持って対応するため、ボディワーク部門の設立。実はこのボディワーク部門の設立は、ここで紹介するワイドボディキット(2018年東京オートサロンにて発表)製作への快挙で、これらの装着をハイオクリテイで行い、コンプリートカー・コンプリート・ユニットとして行うためには、自社工場が必要不可欠との判断を早期からしていた。言う所まで、ボディワーク・ファクトリーの開設後も多くの設備を投入し、作業のクオリティを高める努力を欠かしていない。

発表された後、全国のイベントを巡回しお披露目を果たしたワイドボディキットは想像を超える反響で、発売から2年を超えた今でも車両製作の依頼はあふれ続けている。現在、納車の目処が立てず、オーダーを正式に受けられないほどの状態が常に続いている。というわけでは、ただでさえ、世界に向けてGT-Rのブランドを牽引する注目の的となったガレージアクティブ、理想郷の確立に向けて精力的に活動が続いているが、夢の実現はまだまだとはるか彼方。それでも毎日GT-R好きと会える環境整備を楽しまながら続けているという。



ガレージ
アクティブ
坂本さん

今ではヘリテージパーツなども出てきましたが、このワイドボディキットが極細部までパーツ設定されているのは、GT-Rの外板パーツの供給停止にも対応すべきと考えたからなんです。そして、リフレッシュを兼ねて装着するためにボディワークスを開設しました。経年ですくすくあるGT-Rをバリティと仕上げることは私の楽しみでもあるんですよ。

ドラッグレースでは闘将になる!!
ACTIVE DRAG R II [BCNR33]



ゼロヨンタイム
8秒261
CENTRAL CIRCUIT

60feet	1.323sec
330feet	3.587sec
660feet	5.383sec 221.54km/h
1000feet	6.937sec
1/4mile	8.261sec 272.73km/h

HKSのステップ2キットで2.7ℓに排気量をアップし、IH1 RX6タービンを組み合わせることで1100psオーバーのスペックを叩き出すガレージアクティブのデモカーで坂本さんの愛車のドラッグR2。エアシフターの導入や徹底した軽量化で作り上げられた。ドラッグレースで33Rは不利といわれてきたが、その風潮を払拭する活躍を見た1台だ。現在ドラッグマシンの国内GT-Rランキング2位、首位との差は100分台の接戦、もちろん目標はレコード奪還!!



SPECIFICATIONS

■エンジン：IH1-RX6 TCW77タービン×2 / ハイパーチューン484インマニ102φ×ロード / HKSエキゾースト、ハイカム(IN302度、EX296度)、866番目にバルブ、コンロ付、フルバルブシャワー、デュニウス、マフラー、プロリナカドマクマラー / インジェクター：ダデミクス1200cc×6インジェクター / アレックスインサードラクター / DRPシフター ■サスペンション：ダイヤルクラッチ(インサート) / ATSカーボンSSD(FR) / リバティプロダクションエアクラッチ ■サスペンション：HKSハイパーマックスストラップ車高調整(50kg、R&G、ml) ■ブレーキ：CSDブレーキキャリパー、302ローター ■ギヤール：WELD-RTSギヤール(FR10J-15) ■タイヤ：フジロードドラッグスリック(26-10-15) ■エキスタリア：ガレージアクティブオリジナルカーボンエキスタリア



熱血GT-Rチューナーが
九州エリアから新たなトレンドを生み出す!!



FRONT & REAR WIDE FENDER



DOOR KIT



ROOF



TRUNK & REAR WING



FRONT GRILLE



TAIL BEZEL



REAR UNDER SKIRT KIT



A PILLAR



DRY CARBON GrA MIRROR

カーボンカラーの1台は快速装備も備えたストリート仕様。インテリアは本革を使った張り替りで、究極の機能美を感じさせるカーボン・エンスタリアにも負けない質感。何れい運送にも拘りその出力は2.8リットルGT-R4Rタービンと組み合わされば600psを発揮する。

「究極なスタイリングを実現するため、まずタイヤホイールのサイズを決めてからサイズに取り掛かりました」というのはアクティブの坂本さん。

12Jのホイールに9.5 / 30 R19というタイヤは、R32 GT-Rをベースに走行性能ともにMAXと導くための選択。

そして納骨がいくまで修正を繰り返したその造形に約1年をいかけたという究極のワイドボディキットだ。

装着にあたっては、ルーフやリアフェンダーなどモノコック一体の外板パーツをすべて取り外し、外板パーツをキット製品に置き換えることで寸分の狂い、ゆがみのないスタイルに仕上げるのが求められる。もちろんアクティブで車両を製作する際には、同時に徹底的なリフレッシングが細部まで行われ、新車を超える性能のシャリに仕上げられる。

ちなみに寸法は前後とも純正フェンダーに対して約40mmワイド化、バンパーやサイドスラムへの動きがなりやプレスラインとの整合性などにもこだわりの抜いたため、ワイドボディ



今も輝き続ける
最強GT-R
烈伝

S.S.ACTIVE BNR32 WIDE BODY KIT

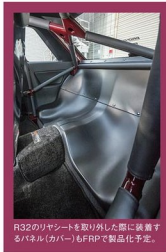
KIT	PRICE
FULL KIT (CARBON)	350万円
SEMI KIT (CARBON)	218万円

※GT-R車外のR32-2ドア車にも適用可

PARTS LIST

PARTS	SEMIKIT	FULLKIT	PRICE
CARBON A PILLAR	●	●	3万8000円
CARBON BONNET	●	●	16万8000円
CARBON BONNET LIP	●	●	3万8000円
CARBON BUMPER DUCT	●	●	3万8000円
CARBON DOOR KIT	●	●	28万8000円
CARBON FRONT BUMPER	●	●	3万8000円
CARBON FRONT DIFFUSER KIT	●	●	15万8000円
CARBON FRONT GRILLE	●	●	4万6000円
CARBON REAR BUMPER	●	●	3万8000円
CARBON REAR LIP WING	●	●	5万8000円
CARBON REAR UNDER SKIRT KIT	●	●	9万8000円
CARBON REAR WING	●	●	2万8000円
CARBON ROOF	●	●	23万8000円
CARBON SIDE SKIRT KIT	●	●	18万8000円
CARBON SIDE UNDER DIFFUSER	●	●	3万8000円
CARBON TAIL BEZEL	●	●	7万8000円
CARBON TRUNK	●	●	18万8000円
CARBON WIDE FRONT FENDER	●	●	3万8000円
CARBON WIDE REAR FENDER	●	●	42万8000円
DRY CARBON GrA MIRROR ※キット別パーツ			6万2000円

※FRPキット(103万3000円 / 117万3000円)の設定あり
キット内装などはお問い合わせ下さい。



R32のリアシートを取り外した際に設置するR32 R (カパー) FRPで製品化予定。



レッドカーボンRはNA改FRの魅せ系ドレスアップー!!

アクティブが新たな試みとして製作したところ、これまた大きな反響が来たというNAチューンのRB30改FR化して搭載したレッドカーボンR。2020年の東京オートサロンでお披露目された車両だ。NAチューンに、これに予想外に反響が高かったため、日本国内でも半に入りやすいRB25 / 265プロップをベースに構築できる2.8 (もしくは2.9) 4バルブの製作を進めているという。余らせてザリザリの6速5速シフト、エキマニなどもキット化が望まれた時点でエンジン製作をコンプリートメニュー化する予定。





ワイドボディは妥協ないカーボン仕上げ!! 補修にも使える細部パーツは緻密な純正形状を再現

GT-Rのワンダーランド!! ガレージアクティブ

福岡県行橋市大字今井1407-1
☎0930-25-4488
http://www.g-active.co.jp



GT-Rショップとしては国内最大規模にまで大型化したガレージアクティブ。チューン&メンテナンスを行う本店には最新のアライメントテストやシャシーンゲインも設置。ボディワークスには、本格フレーム修正機と2室の塗装ブースを設備。また、本店のショールーム以外に車両倉庫を兼ねる「ベース」には、ラジコンサーキットやバーカウンターも併設設備を用意しGT-R仲間のためのワンダーランドとなるべく精力的に活動している。近年は海外から観光でGT-Rを見に来る、買いに来るという来店者も多い。



BCNR33用のワイドキットも設定あり!! S.S.ACTIVE BCNR33 WIDE BODY KIT

ワイドフenderとバンパーなどで構成される新作のボディキットは、BCNR33の柔和な雰囲気を崩壊、ワイルドな重厚感を作り上げる。ちなみに、フェンダーは片側50mmワイド、車幅10mm拡大の迫力は圧倒的だ。また、ルーフやボンネットなどオプションのドラリアカーボンパーツをセットすることで飛躍的に動力性能を高めることができる。



フルキット価格：101万4000円

【キット構成パーツ】
FRONT BUMPER
FRONT LIP SPOILER
FRONT UNDER DIFFUSER
FRONT WIDE FENDER
REAR WIDE FENDER
SIDE STEP
SIDE UNDER DIFFUSER
REAR UNDER DIFFUSER



【オプションパーツ】
ACTIVE DRY CARBON ROOF PANEL
ACTIVE DRY CARBON HONNET
GROUP A TYPE DRY CARBON DOOR MIRROR
CARBON WING FLAP
FRP WING FLAP

¥398,000
¥398,000
¥62,000
¥168,000
¥98,000

イにありがちなアンバランスはいついなしし坂本さんも完全に納得のできるキットとして仕上がったというし、発表から現在まで続く反響がその完成度の高さを物語っているのだろう。

そして、キットと同時に設定された各部の外板パーツにも注目。細かなパツやグリルまですべて型を起しカーボンにて製作されている。これは全身をカーボン化するためのドレスアップアイテムでもあるし、純正パーツの欠品に備えたリナツアップでもあるという。

ちなみに、毎度カーボン製がフェュイチャーされるアクティブのワイドボディキットだが、FRP製のラインアップも設定あり。塗装を前提とするひとやコストの制約がある場合は、こちらを選ぶのもありだろう。

また、車両の手配からアクティブにゆだねるコンプリートカープランもある。チューン内容やベース車のグレードと程度により費用は異なるが、おおよそかな仕様に費用の目安はグレード別に用意されているので、購入を希望するホとはWEBサイトで参照し、直接アクティブに問い合わせで欲しい。

ブルーカーボンRはストリートレーシングスベック!!



ブルーのキャンディに染められたカーボンワイドRはストリートレーシングというイメージの仕様。エンジンは高回転指向の2.7t仕様、800psまでパフォーマンスの高められたR B26DETがセットされる。ミッションはOS技研のシーケンシャル、サスペンションは車高の調整を容易に行えるエアサス化されているのも今流だ。

今も輝き続ける
最強GT-R
烈伝



0→300km/h

11.80sec

到達距離 601.96m

1000m	900m	800m	700m	600m	500m	400m	300m	200m	100m	0m
16.41sec	15.25sec	14.11sec	12.96sec	11.78sec	10.56sec	9.26sec	7.85sec	6.25sec	4.32sec	0sec
288.98km/h	317.14km/h	316.44km/h	310.06km/h	299.74km/h	287.59km/h	266.64km/h	243.92km/h	208.83km/h	156.93km/h	0km/h

0-1000m ACCELERATION TEST DATA

New
Record

FRIENDS R34 GT-R

栃 フレズ 栃木県下都賀郡野木町大字友66602-4 ☎0280-54-1650 <http://friends-power.com>

歴代最速 マシンの RB26

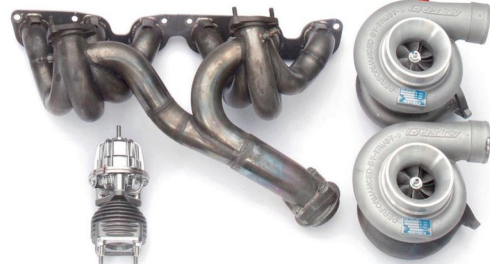
最高出力: 1400ps
最大トルク: 120kgm
レブリミット: 12000rpm

■エンジン(設定ブースト圧: 2.8kg/cm²): HK5-鍛造ピストン・H断面コンロッド・トラスト・TD06SH-250タービン・2/5重インタークーラー・JUN-フルカワタンク・タンク/カム(IN/EX280mm11.35mmリフト)、ハイパーチューンサージタンク100φスロットル・MoTeC-M800、エスコート1650ccイジェクター・3604/h燃料ポンプ、フレズ・ワウファマフラー

■ドライブシャフト: ホリゾンジャー・シーケンシャルミッション、OS技術・4枚クランク・クランク(LSD/R) ■サスペンション: アタコスタ車体調 ■ホイール: フレイズ・RE30 ■タイヤ: フジヤ・FR275/40-17 ■インテリダ: ローラー ■エキスタリア: フレンス・フロット(バンパー)、サイドステップ、リヤバンパー



レブリミット1万2000rpm、1400psを発生するRB26DETエンジン、直列6缸を維持し、ハイパーブーストで1000mmを駆け抜けろことをコンセプトにセッティングされた。膝下は鍛造ピストン、H断面コンロッド、フルカワタンク・タンク・カム(IN/EX)とも280mm11.35リフトと完全に高回転域の充填効率重視の選択だ。



過去の記録樹立車両などに対してもっとも進化したという制御系。モータックのM800セトルロガー機能も活用し、走行データの解析も走行のつど行い環境と車のキャリブレーションを行う。当初、純正センサーを使用し、な時には信号が強く入る制御が乱れだしたため、クランク角センサーは独自のクランク角センサーを改良した。合わせて、点火系も一帯れ着火性能も飛躍的に向上している。また、ドライブシャフトにもセンサーが設置され、トラクションコントロールで無駄なホイールスピンをおさえる。



RB26DETチューンの進化

15年ぶりの0-300km/hテストでわかった

FRIENDS 猪瀬 徹

チューニングに関しては感性にたよるどころなく、データの解析に頼りし理知派。また、常に最新の技術とアイテムにアンテナを巡らせている。目標は、先駆チューナーたちの打ち立てた記録を破り、一歩チューナーとして一目置かれる存在になること。D1GPやサーキットでのタイムアタックでも好記録を残すなどドライバーとしても長けている。



安全タンクのはがコレクターやポンプ、バッテリーがずりおちた状態で走ったランク。アタック時にはレース用ガソリンを使用。発進時のストール対策としてナイトロも用意したが、記録直前の走行では使用しなかった。

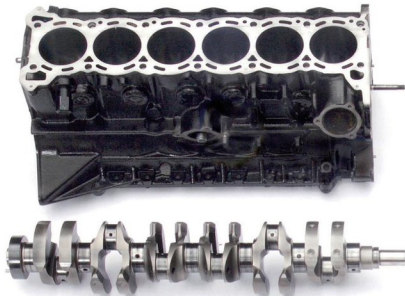
タービンは古くからの定番TD06SH-25G(10sd)を twin で設置。豪州ハイパーチューン社の限り出しサージタンクには100gシングルスロットを組み合わせ、最大ブーストは2.8kg/100psiで1400psiを発生させる。インジェクターは1650ccの大容量。



ギルブレーシングのRE30にセットされるのは、アメリカでは見えない文庫館でストリートタイヤ扱いでもないゆるゆるDOTタイヤのフジョドラッグラジアル。サイズは前後とも275 / 40-17、タイヤを巡めれば、さらに良いマシンが可能となる。



インバータ内にデジタルログをセット。マシンの最高回転は6速1万2000rpm、2速→3速は1万1000rpm、以降は1万rpmシフトで走行。ドアカラヤスはノーマルなので、軽量化に関してはまだ余地が残る。



谷田部の高遠周回路テストコースが閉鎖となつてから15年以上、開催が叶わなかったオプショントの名称も0-300km/hセロシビヤのチューニング全盛期には数多くのショップ＆メーカーがトライし、その技術力の指針にもなった0-300km/h加速テストコースだ。

当時の最速記録として残されたのが、ヴァイナルサイドの13秒72。そして、この日か訪面企画でこの記録を破るべく、RB26チューニングを探索してきたのが新鋭のチューナーでもあるフレンズの猪瀬さんだ。

今どきになるとは珍らしいほどの超高速志向のエンジンは推定で最大出力1400PS。排気量は推定で1600ccの強度を保ち、回転数を高めるためのストロークも変えない2.6と1.6の仕様のま

ま、タービンはTD06 25G ツインにブリストル2.8kg、valve in engine チューン。駆動系は高トルクに耐えるホリゾンタルのシャフトシャフトに4-11アナルの組み合わせとなる。

ちなみに、計算上の目標は0-300km/h到達タイム10秒台、0-100km/h到達タイム4秒台、最高速度60km/h到達タイムで35秒、最高速度100km/h到達タイムで15秒以上開催された期間における0-300km/hと最高速の進化を表す数値だとフレンズの猪瀬さんは言う。

テストで出た結果は0-300km/hでの最速記録となる11秒80。用意したナイトロは使わずに記録を更新したが、同時にエンジンに不調を察知。機件異常があったブリストル2.3kg、valve のチャレンジャーのみとなった。

しかし、点検とアップデイトの検討のため行われたランジアンパルに到着。最速RB26の性能を隠さず開いてもつたのでお伝えしよう。





FRIENDS R34 GT-R

歴代最速 RB26

耐熱合金の
インコネル製を選択

INTAKE & EXHAUST VALVE

1400psというパワーを引き出すため、ストローク性に比べ燃費の悪化でセッティングを行う。そのため、燃焼温度も高まりエキゾーストバルブが高温になる。その熱への対策として、高温に強いインコネル製のエキゾーストバルブを使用する。



剛性の向上が高出力の課題

CYLINDER BLOCK

ブロックに圧入されているだけのグロメットは、できる部分はネジで固定。スリット切れるグロメットは専用のセメントで固定している。ブロックのちょっとした歪みで外れてしまわないようにするため。



加速力が
油圧低下の
原因になる



レートとセット荷重を整合

VALVE SPRING

RB26の高出力化で最も大事な部分のひとつがバルブスプリングの荷重。同じメーカーでもバラつきがある上、使っているものにヘタリなどでスプリングレートが変化してしまう。そのため、毎回、すべてのバルブスプリングを計測し揃えているという。



OIL PAN

大容量のオイルパンは0.300mm/hアタック性値には重要なパーツ。バッドプレートで加速Gに対する傾りを防止するだけでなく、約8Lものオイルを注入、エンジンオイルの役割として、各部の潤滑に加えて冷却もやってくれるイメージだ。



定番パーツを限界までまわす

TURBO CHARGER

ターボはトヨタ製のTD06-25Sをメインで使用する。ブースト圧は2.8kg/cm²までかける予定で、10000rpmオーバー時に1400psを発生させる。

低速の立ち上げのみ喷射

NITROUS OXIDE SYSTEMS

ナイトロキシステムも搭載するが、これは出力上昇せのためというよりは、ブースト圧の立ち上げ補助の目的。ごく低回転域での噴射設定とによって、加速時にワーパウトを外さないように出力特性保持のアシストを行うのだという。ちなみに、想定通りのシフトと加速で走れば、設定された噴射領域には入らないのだという。

エンジンの耐久性を左右する メタルクリアランス



アタリのいいメタルは再使用するが、改めてWPC加工を施した。油に、新品を使う場合はWPC加工はなしで使用するという。メタルクリアランスもメーカー指定値ではなく、猪瀬さんが経験から導いた値にセッ。これら独自のクリアランスの積み重ねが、高回転&ハイパワーの源になっている。

うを蓄積してきたのだという。この他にも、オイルポンプは組み換える際に毎回新品を使うなど、RB26高出力化の投資を突破するため、気を配っている部分も多いという。目標の0.300km/h 10秒台という数字を実現できる日は遠くないはずだ。





TOP SECRET 永田和彦

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、GT-Rに対して掲げているチューニングテーマは「再生」である。

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://www.topsecret-jpn.com

PHOTO：岩島浩樹



現在製作中のBNR32。トップシークレットでは、2018年～2020年まですでに20台以上の再生GT-Rを作り出している。

GT-RファンならばV R32の存在を知らぬ者はいないだろう。電子デバイスを詰め、第三世代GT-Rのハイブリッドをフル移植した奇跡のBNR32。歴代GT-Rに精通しているトップシークレットだからこそ成し遂げられたビッグプロジェクトであったが、この大作の誕生は世界中のGT-Rファンを大いに歓喜させた。そんな同社が最近チカラを入れているのは、第二世代GT-Rの再生と創造だ。

まず再生というアプローチは、言わずもがなレスポンスである。BNR32を例に挙げると、初期型で約30年、最終型ですら生産からすでに24年の時を経ていきます。もうまとまった個体はないと思ったほうがいいと永田さん。



これまで蓄積してきた様々なデータをもとに、ボディは溶接し、パワートレインは移植する。こうして徹底的に作り直されるボディは、ハイパワーを受け止める素地を備えた剛体へと生まれ変わるのだ。



ないていのBNR32は、丸裸にするこのように錆が露を出す。トップシークレットでは錆の除去とシットアップするまでに、錆びている箇所周辺の鉄板ごと切り取っての貼り替え作業を必ず行うという。

新車レベルの第二世代GT-Rを欲する、すべての人へ。

自らに掲げた命題は、

再生と創造。



例えばこのBNR32は全てアルミ製というテーマで仕上げられたクルマで、外観はもちろん、エンジンも新造パーツを使ってフルオーバーホールしてあるそうだ。内装は張り替えてきれいにしたという。純正のエアクリーターボックスが残っているBNR32も新鮮に感じられる。



BCNR33以降はヘッドライトが樹脂製なので、曇ってはいればヘッドライトに交換、ウェザーストリップなどのゴム部分も切れたら硬化していたりすれば新品に交換、少くすんでいる程度ならケミカルで再生する。

BNR32はヘッドライトがガラスなので曇ることはあまり無いが、黒い塗装の部分が割れ割れ出ていたり中の反射板が割れていたりするケースが多い。塗装で直せるものは直す、反射板がひび割れている場合は程度の良い中古をリフレッシュして組み換えるとのこと。



ボディが腐れてくるクルマは、ジャッキアップポイントまわりを一度開いて鉄板を追加し、スポット増ししても補強。またパワーを上げるときなどは、ストラットまわりやボディの付け根にも補強をいれ、安心してアクセルを全開に出るようになるという。



「こういうのをそのままにして組むのが一番いやなんだ」というのがホルムやもよっとしたパーツの錆び。すべてサンディナスターで錆を落として錆止めの塗料を塗ってから再塗装しているという。

ボディが腐れてくるクルマは、ジャッキアップポイントまわりを一度開いて鉄板を追加し、スポット増ししても補強。またパワーを上げるときなどは、ストラットまわりやボディの付け根にも補強をいれ、安心してアクセルを全開に出るようになるという。

ボディが腐れてくるクルマは、ジャッキアップポイントまわりを一度開いて鉄板を追加し、スポット増ししても補強。またパワーを上げるときなどは、ストラットまわりやボディの付け根にも補強をいれ、安心してアクセルを全開に出るようになるという。

シャシーに関しては、一度ボディボデー状態にした上で錆を完全撤去し、そこから独自のボディ補強を施工しながら高強度の純正パーツのみで組み上げていく。フル補強のイメージが湧くこともあるが、腐食を取り除いたフルメタル仕上げの場合もある。まさにすべてが一点もの。外装のエアロパーツもその日の気分次第でノーマルからだったり、トップシークレットのフルエアロだったり、完全に水田さんに満いたイメージ次第。

「大人が安心して乗れるようなチューニングカガが目標です。そのために必要なパーツを作っていくつもりです」とのこと。

なおトップシークレットで生まれ変わった第二世代GT-Rは、600万円というプライスが掲げられるもの。そのすぐけ買手がついてしまう状態なのだ。だが手間とコストを考えると商業的には赤字に近いのだという。なぜ1台を起すのに丸2ヵ月ほど必要なのか。

「このいうのをそのままにして組むのが一番いやなんだ」というのがホルムやもよっとしたパーツの錆び。すべてサンディナスターで錆を落として錆止めの塗料を塗ってから再塗装しているという。



甦れ、

GT-R

泣く子も黙る最高速チューナーが 往年のN1耐久マシンをレストア!?



エンジン本体を除くパーツはほとんど置き残されている状態で入手したため、イチからレースカーを作るのとはまた違った苦労があったそうだし、しかし、そう説明してくれる永田さんの顔はどこか嬉しそうだったのが印象的。



ファクトリーの一角でレースカーのレストア作業をひっそりと続けるトップシークレット。最高速チューンの伝道師として世界中にファンを持つトップチューナーとレースカーの2ショットはミスマッチな気もするが、そこにはGT-Rに対する永田和彦という男の想いが隠されていた。

デイトナでの結果は総合20位/クラス10位。平凡といえばそれまでだが、これには裏話があって、日本やオーストラリアでの強さに加えて、ドライバーに裕谷/中川/アンドスカーという耐久レースに強い面々を抱えていたことを強く意識できた。想像以上に重いハンデが課せられていたという。

「戦ったのに生まれてくるのがGT-Rの最後が鉄クズじゃあ切ないよね、市販車だろうがレースカーだろうが、1台でも多く蘇らせたい、その気持ちだけだよ。」
現在、トップシークレットではこのレースカー以外にも数台の第二世代GT-Rが外にも数台の手元にある。レストアを待っているそれと比べると近い将来トップチューナーの情熱によって間違いなく完全復活を遂げるだろう。

「知り合いが数台のレースカーを購入したんです。でもぜんぶ置いて欲しいうてこのレースカーの前は、同じくN1耐久レース仕様の日産プリンス千歳GT-R 32号車を直しましたよ」とはトップシークレット永田さん。

レースカーの最後とは、たいてい無情なもの。もちろん価値の高い車両は富豪が買い取ってマイガレージに飾ったり、各地のヒストリーガレージに保管されていたりするが、それ以外のレースカーは、極端な話すでに廃棄処分されているか、どこかの倉庫の奥で鉄クズになるのを待っているかのどちらかだろう。

そんな名レース車両を蘇らせようと奮起しているのがトップシークレットの永田さんだ。ストリート最高速チューニングのイメージが強いシヨツブだが、トップシークレットはマシナカブやスーパー耐久などのレースシーンで鍛え込まれていた時期があるマシナカブに至っては、初年度からシリーズチャンピオンになったほどだ。

この車両はN1耐久レース現スパー耐久レースのレギュレーションに準じて製作されたマシンだ。戦歴としては1993年の筑波12時間耐久レースで優勝し、翌年のデイトナ24時間レースのGT-Rクラスにも出場した経歴を持っている。



トップシークレット発

第二世代GT-R新作パーツ

TS バルブ付きチタンマフラー(チタンフロントパイプ付き)

R33、R34 ¥315,000



現在のR326チューンで主流とも見えるボン付けタービン仕様、500ps程度の出力に対し高い効率での排気を実現するハイスベックエキゾーストシステム。素材には純チタンを採用し、テール部にはパイパス経路付きのバルブシステムを搭載。バルブの開閉によりアイドリングから街乗り領域の音量をしっかりと抑えることが可能だ。

リフレッシュから
チューニングまで！



TS チタンフロントパイプ

R32～R34 ¥110,000

純正タービンのフランジ位置に合わせた設計で、一般的なボン付けタービンに幅広く対応。スペックは70㎖×2本(80㎖)に適合。純正熱線や社外キャタライザーを取り付けて貰い、メインマフラーへ繋がるレイアウトだ。

R32カーボンダッシュパネル

R32 ¥30,000

経年劣化等で「浮き」や「割れ」が発生しているケースの多いダッシュボードの助手席エアポート側を専用カーボンパネル(耐熱フリタ仕上り)。取り付けは両面テープで貼り付けただけなので、お手軽にインテリアのリフレッシュを行うことが可能だ。



シフトレバーブーツ

R32～R34 ¥5,000

サイドレバーブーツ

R32～R34 ¥5,000

リフレッシュ&ドレスアップ用として最適な第二世代GT-R用のシフトブーツとサイドブレーキブーツ。製品はTOP SECRETのタグ付きで、ステッチはフルとホワイトの2パターンが用意されている。



TS リフレッシュステアリング

R32～R34 ¥80,000

純正フレームを使ったトップシークレットオリジナルのカスタムステアリング。ドイツ製高級ナットブレースを使い、ステッチにはブルーを採用。下部にはトップシークレットのゴールドロゴが刻まれている。



CREWCH

本業の“クルマ屋さん”を営むかたわら、長年ドラッグレースへの参戦を続けてきたクルウチ。マイベスなチューニングを求める二世世代GT-Rユーザーたちに対しては、的確なメンテナンスや、無理のないチューンを提供する。そんなクルウチのスタイルと評判がお客さんから世界に発信され、新たなユーザーの輪が広まっているというので話をうかがいにいった!!

PHOTO・REPORT：遠辺大樹

最近ではドラッグレース用に7秒5の世界ランク入りを目指した2000PSのドラッグマシン(R35 GT-B)を作り上げ、各地のドラッグイベントにも積極的に足を運ぶクルウチ。そしてクルウチの車両が参加するステージには、お客さんと呼ばれてのことにも染まらせる。決してハードなチューンを無理強いすることなく、今ある自分のクルマを走らせることを楽しんでもらうということがその目的だから、サーキットばかりでなく、ツーリングの開催なども積極的だ。

地元(三重県)に根付いた中古車販売&メンテナンスをメインに行う街のクルマ屋さんそんなわけでハードドライビングにも精通しているクルウチだが、特にストリートで楽しみたいオーナーに向けては、普段使いでも過不足のないファインチューンを提案している。というのも、もうNR34ですら13年以上が経過している第2世代GT-R、完全なコンディションである個体は、まれで、各車とも走行距離は伸び、各部の消耗も否めない。無茶なチューンや過度な負担はその寿命を左右しかねない。だから、大きなリスクを負うことなく、それぞれのユーザーが置かれた環境の中で、無理のない日常を楽しめるクルマに整えていくことをすすめるのだ。

ちなみに、第2世代GT-Rの場合「無理なく楽しむ」というキーワードに当てはめてオススメというメニューのひとつがクルウチが長

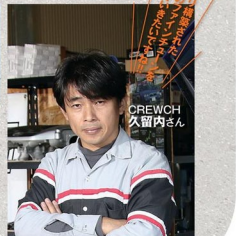


三重県多気郡明和町佐田906-12

☎0596-53-0070

営業時間：10:00~20:00 定休日：年中無休

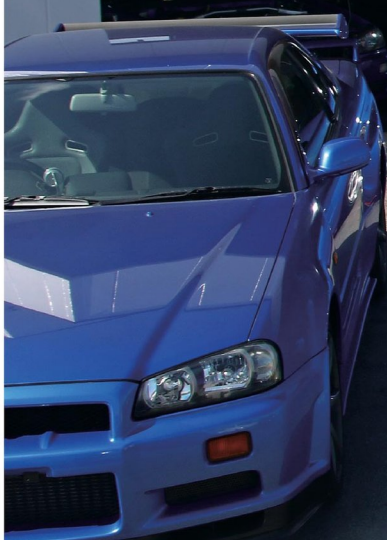
自営「組の中古車屋さん」として軽トラからミニバンまで多様な車両の販売やメンテナンスを行うクルウチ。一方で、中古車部門には第2世代GT-Rなどの車両も数多くストック、スポーツカーを愛するユーザーの元に最適なコンディションで届けることを目指している。





パワーに備ったチューニングだけでなく、異様にいいから愛しものGT-Rを目指すクルマ好きだからこそ、多岐なチューニングが施されてくる。SNSを活用する若年層に親しまれている2人のインフルエンサーも、このコンセプトに共感しながら、徐々に愛車をステップアップ。

クルマ好きの SNSインフルエンサーたちも絶賛!!



お客さんが世界に向けて情報発信!! 街のクルマ屋さん〴〵が推奨する 500psのGT-Rライフ

い経験の中で確立してきた100万円/500psのエンジンチューニングパッケージ。エンジン本体は26mmのままOHを兼ねて強化。ガタが出はじめ車間の多いヘッドは、ナフレックのハイレスポンスキットを使用し安定したパフォーマンスを実現する。あわせるとタービン周りは高出力を狙わず、メタルレドを利用してハイフロータービンを十分な乗しに仕上るといふ。ストリート仕様はむやみにパワーを上げて普段使

いにくいクルマになつては意味がないとの信念のもと、街中でも快適に過ごせるハイスペックの実現を目指しているのだ。そして乗りやすいクルマは使用頻度も自然と高まり、イメージにしまいこんでいるクルマに比べ各部のコンディションが保たれる傾向も高いそう。

そして、このクルマのスタンスは常連や仲間うちを中心に浸透し拡散しはじめている。中でクルマの看板車になっているのがSNSやYouTubeといったネットメディアで話

題になっている。まるるんのB NR34 エンジョイ系女性ドラッグーとして知られている。加えてイン스타그램で2万6000人のフォロワーを抱え、B NR34の検索ワードで常に上位をキープする10miler ry34のB NR34といった、フォロジエックなカスタム派からも共感を得ている。

地域に根づき地道な活動を続けて来た結果、ユーザーたちの信頼を得て、彼らがSNSで世界にその存在を発信し続けてくれる。確かなノウハウとフレキシブルな考え方をもち、お客さんからの信頼も厚。クルマのありかたは、新しいGT-Rプロフェッショナルの姿と言えるのだらう。

お客様が世界に向けて情報発信!!
お街のクルマ屋さんが推奨する
5000PS GT-R エンジン



美しい写真で魅せる
インスタグラマーの愛車

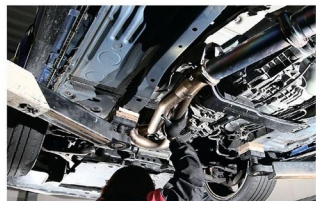
BNR34@tomjerry34号

映えるビジュアルだけでなく 耳でも楽しめるGT-Rがコンセプト

6年ほど前にBNR34を探し求め、偶然見つけた中古車店でクルウチを訪れたというtomjerry34ことトムさん。住んでいるのが大阪であるためクルウチでは車両購入だけの付き合いだったものの、SNSを通じてまるごと知り合い、改めてクルウチを訪れるようになったという。

その縁もあって、今回は100万円、5000PSパッケージへの足がかりとして、オリジナルフロントパイプを装着したという。

ちなみに、施したメニューは車両現状の診断に加えフロントメンバーの塗装とコンポニータセッティングで予算は17万8000円から、もちろん不具合が見つかった場合は別途修理費用が発生するが、正常なクルマのサウンドとレスポンスが大幅に改善され、チューニングの楽しさを感じ切り体感できるメニュー、体感できる性能の向上は、積極的に乗って楽しめるGT-R作りの基本だ。



**CREWCH
オリジナルフロントパイプ**
8万8000円



クルウチがサウンドにこだわって独自に開発したオリジナルのフロントパイプ。4000rpm付近での鳴き声を重視するため、管長の調整を行いながら周波数を計測し作り上げたものだ。車両診断と取り付け、さらにコンポニータのセッティングまで込みで17万8000円のメニュー。



OWNER'S VOICE

エンジンサウンドが
クリアに聞こえて来ます!!

「取り付けが完了したあとの試走で、そのサウンドの変化に感激しました。これまでマフラーの低音に押されて聞こえにくかったエンジンサウンドなんです。余分な音が消されたのかのようにクリアに聞こえるようになったのは驚きました。この音を聞くためにどんどん走らせたくまりましたね!」

tomjerry34

InstagramではBNR34のワードで常に上位をキープしているtomjerry34。その変身はエグゼクティブカーボンパイプを組み合わせた、スタビリングを重視したカスタムが行われている。季節に応じた色合いにこの車体を塗り込んで発信することで、全世界から2万6000人超のフォロワーを抱えることとなったGT-Rだけのインフルエンサー。



セントラルサキットのドラッグフェスティバルなどは常連。昨年の開幕戦でクラス優勝を果たすなど、ドラッグレースで話題を集める女性ドライバーの愛車は、まさに100万円、600psバツキングを施したお手本車両。あくまでも仕様の中心はストリートチューンの範疇で、HKS GST スタービンを組み合わせた450psほどに仕上げていく。毎日の通勤でも気軽に乗れる快適性と耐久性、そしてドラッグレースでも使える内容が気に入っているとのこと。

この仕様の目録タイムは12秒切り、無難なタイムはせず乗りながら、ステップアップを考えているという。クルウチ流の、長く乗るためのノウハウが詰め込まれた車両というわけだ。

ステップアップを楽しむ ドラッグで腕を磨くユーザーバー!!



スタイリングに関しては基本的にノーマルをキープしつつ、メンチナンスとチューニングを中心にクルウチがサポートしている。エンジン油は2.0Lのオメガターボとコンピュータの交換といったメニューで快適かつ安心して乗れる。

ライトチューンでフィールを追求すべく、あえて高圧縮比ブースの方向性にセッティング。また、劣化の多い燃料系はこのレベルでも全換メッシュしたい。燃料ポンプやレギュレーターも出力追求型のチューニングでなければ、ノーマルのエアリナーボックスにもメリットあり。動態保存を重視するクルウチでは、調子を維持することを第一にパーツチョイスを行うことが基本。

まるるん

ドラッグレースイベントへの積極的エントリーはまるるん。毎日の通勤にもこのBNR34を適用しているというまるるん。ドラッグレースででの走行に慣れた動画をYouTubeでバズりまくる(!?). GT-Rの格闘ワードは常に上位をキープする勢いだ。同時にフィッターのフォロー役も得意に増え、GT-Rをフルコンディションとして注目を集めている。



OWNER'S VOICE

ノーマルからの Rの成長を楽しんでいます!!

「GT-Rでドラッグレースをはじめようと考えた時からクルウチにはお世話になっていて、車両購入からチューニングまでひと通りお任せしていますが毎度感動の連続です。もちろんドラッグレース専用ではなく、快適性を備えた毎日乗れるGT-Rに仕上がって大満足していますよ!」



YouTubeで大人気!!
女性ドラッグレーサーの愛車



BNR34@まるるん号



チューニングからカスタムまで何でもOK
日本全国のGT-Rエキスパートショップが集合！



Hyper Rev Special Shop Report

まだまだ魅力タップリの第二世代GT-Rを得意とする全国のプロショップからお届け
チューニング&カスタム情報をイッキにお届けするこのコーナー。

メンテナンス情報からチューニングTipsまで、内容は盛りだくさんとなっているぞ！



MIDORI SEIBI CENTER
T-get
Racing Service TAKAGI
OKUBO FACTORY
KOSHIKUBI engineering
Sound Office SWING



MIDORI SEIBI CENTER

最新の高性能パーツでアップデートを施し
“最高・最強”のオールラウンダーを目指す

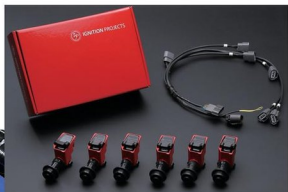
REPORT : 川崎英俊



IP POWER Coil Multi Spark for RB26DETT

価格：9万4800円 (BNR32/BCNR33)
7万9800円 (BNR34)

IP (イグニッションコイルプロジェクター) と緑整備センターがタッグを組んで開発した理想的な点火システム。3000rpmまでの低回転域で4回のマルチスパーク。それ以上のシングルスパーク域もコイル巻数の増大効果で全域50%以上のパワーアップを実現。



R32、R33には専用のケーブルラインハーネスが付属するのでパトラレスとなる。これまででない強力な点火による効果は誰でも体感できるほどで、気筒間の燃焼のバラつきも解消するほどという。



第二世代の1Rのカスタマイズを語るうえで、最初に思い浮かぶショップのひとつが緑整備センター。その真骨頂は長年の経験に裏付けられた整備力と、最新機器を駆使した分析力の高さ。クルマの状態をしっかり把握して、予算に合わせる最適なメニューを提案してくれるのが多くのオーナーから支持を集めている理由だ。

「今どきは(第二世代)スカイラインGT-Rが、本来どんな走りをするのか知らないオーナーも多いのが残念」と語るのは、緑整備センター代表の内永さん。最強・最高を目指すGT-Rはオールマイティであ



さらに性能向上したデジタルGセンサーは、一般走行からハイウェイ走行までを想定した標準仕様(4万7400円)と、一般走行からサーキットまで対応のハイパフォーマンス仕様(5万6000円)をラインアップ。



ノーマタービンとブースト設定ながら、効果的なパワープの組み合わせと独自のブースト流通特性を備えたEVOシミュレーションにより、最高出力341ps、最大トルク42kgmを獲得。チタニウム・I48万75000円。



酸化特性に優れた最新多孔インジエクターとR35スエプロを装備できるキットは18万5700円。サード製ボンプで燃圧を純正の3.05から4kg/cm²に高めることで、中低回転レスポンスとトルクアップが可能となる。

さまざまなタイプをテストしてきた緑整備センターが、自信をもってお薦めしているのがEVOのシミュレーション・イオン・ブレイク。独自のトルク・マニピュレーションシステムの採用による始動電流の高さと約2.4kgの軽さが魅力。



1200ps対応のダイナパックをはじめとした専門的なツールを駆使して、愛車状態を正確に診断。オーナーの希望に合わせた、さまざまなメンテとチューンメニューを緑整備センターでは用意している。



デモ車も装着しているMIDORIアラゴスタサスペンションキットは、インディテグを気持ちよく流せるスポーツ性能と上質な乗り心地を両立。受注生産品で周速に合わせたオーダーも可。価格は33万円。



オーストラリアのaba製ブレーキローターは、カーボン含有率の高いグレー鉄製の厚肉により高い制動性と制クランプ性を誇る。純正交換タイプのほか、さまざまな社外キャリアー対応タイプもラインアップする。

緑整備センター

Shop
Data

神奈川県横浜市都筑区川和町140
☎045-934-9000
http://rmidoriseiki.co.jp
定休日:月曜、第1火曜、祝日
営業時間:10:00~18:30



緑整備センター 内永さん

R32はデビューから30年以上経過した現在でもポテンシャルの高さは第一級ですが、本来の性能を味わうためには継続的な整備が欠かせません。おクルマは最新電装部品を投入した高バランスチューニング、ぜひ来店してその実力をデモ車で体験してください!



令和の時代の第3世代GT-R、ユニークはバランス重視がキーワード。そのためのベースラインとなるのがこのマシンのパフォーマンス。そのままでも十分に魅力的だし、さらなるステップアップも可能だ。

その効果は確実に体感できるもので、低回転域のトルクアップにより乗りやすく、そのまま高回転までつながりのいいパワーが得られる。強力な点火は燃焼効率の向上につながり、気筒による燃焼のバラツキも解消するほどのことだという。

マルチスバークだ。高性能の秘密は、独自の点火方式によるもの3000rpmまでの低回転域は4回のマルチスバークにより純正比56%、中高回転域はシングルスバークとなるが、強化コイルにより53%の点火パワーアップを可能としているのだ。

t-get

豊富な経験とノウハウを生かして
メンテからフルチューンまでオーナーの希望を実現

PHOTO&REPORT：川崎英俊



走る国宝……とは言いすぎかもしれないが、価値の世界的な高まりを受けて、オーナーのカスタマイズ意向が大きく変化してきている第2世代GT-R（ディー・ゲット）に属するクルマも例外ではなく、かつてはポテンシャルの高さを生かしたパワーチューンを望むオーナーが大半であったが、近年はメンテナンスやトラブルシューティングの依頼が中心になっているようだ。

そんな状況のなか、オリジナル重視のファインチューン指向オーナーにも注目なのが、ここで紹介するB N R 32ではないだろうか。

見での通り外観はノーマル風で、いわゆる羊の皮を被った……というやつと、ところが一皮むくと手の加えられてない部分を探そうが、うまい。なんくるのフルチューンマシン。街乗りからワインディングをターゲットにオーナーがこだわったのは、超が付くほどのレスポンスなのだ。

エンジンはピストンの首振り防止のためにビッグボア化した2600仕様（ピストンリングや各種メタル類カムやバルブなどのパーツはすべてWPCまたはDLC加工を施して摺動抵抗を極限まで低減させている。このほかラジエターの電動ファン化などさまざまなエンジン負荷の低減策も含め、そのフィードバックは2600GT-R（SS）と5800PS仕様と聞いて想像するものとは、まるで別モノとなっているのだ。

レスポンスを追求するためには軽量化も重要な要素で、エアコンやABSはすべて廃止、純正CPUなしのFコンソロ単独制御としているのも、軽量化を狙ったもの。それでも現状はカタログ値とは同等の車重なので、今後は外装パーツの変更も検討しているのだという。

「大切に乗りたい気持ちも分かりますが、やはりGT-Rは走ってなんぼ。このR32までいかなくても、今ならGT III 2530タービンキットとV



HKS製のインタークーラーに施されたブラックの炭素系は、冷却だけでなくクール風の外界流出も阻むもの。このほかオイルクーラー、ミッションクーラー、デフクーラーも装備してハードな走りに対応。



排気系はノーマルEXマニにワンオフチタンプロトババ、排気管フラットという組み合わせ。純正バンパーの下に追加したアンダーディフューザーが、このマシンで唯一決る外観上の変更点だ。

ヘッドはティーゲットによるボルト修正加工のほか、HKS Vカムシステム(IN)と264カム(EX)という仕様。イグニッションプロジェクトの点火コイルも、効果を感じておためパーツとのこと。



ラジエーターはコア製AL833。エンジン負荷の低減を狙って電動ファン化している。今後はさらにワズチポンプの電動化も予定していて、クランプルーラーまわりの駆動系低減でスポンズアップを狙っている。



タービンはHKS GT-SSツイン。最大ターボ1.3kgの助成で、最高出力580ps、最大トルク68kgmを獲得。今ならHKS GTII-2530タービンの組み合わせて、さらにブーストの立ち上がりレスポンスも可能となる。



RB26DETTエンジンは、HKS1mオーバーサイズピストンとJL/N2.6.6バルカンタンクランタムとベッパルコンロッドによるボアアップ2.6仕組。駆動部はすべてWPをまわしDLC処理を施して、抵抗を低減している。



ニモ製のサージタンクには、強化の優れたマルチポイントタイプのインジェクターを装着。エンジン制御は軽量化も考慮して、純正ECUを残さずDFコンVFB3.4のみとしているのもポイントだ。



車高調は別注鉄鋼3ウェイ減衰力調整式のD2ルーシング。ニモ製のサスペンションアームとストラットアルコンのブレーキシステムも含め、オーナーが51台所有しているR34サット仕様のうちの6下がりだ。



ホイールはBNR34の純正6本スポーク18インチをブラックに塗装して装着。外観・ノーマル走というオーナーのこだわりにもぴったりはまっている。タイヤはアドバンネオバをチョイスしている。



ミッションはOS技研の6速シフトシャフトを装着。そのほか駆動系は前装デフがOS技研、トランスファーマも強化している。シフト前にあるのはミッション、デフクーラーのポンプ駆動コンローラーだ。



運動や買いものに使うストリート仕様を感じさせるインテリア。サイドルーラーのロールオーバーでも車重はほぼノーマルとなっている。今後はカーボンファイバーなどでさらなる軽量化を検討中という。



カムの組み合わせで、かなり気持ちのいい仕上がりとなるはずですが、これは純粋に、そのための準備と実績、オーナーのあらゆる要望にレベルで対応できるのが、ティー・ゲットの強みだ。

ティー・ゲット

埼玉県行田市藤原町2-6-9

☎048-554-1345 <http://www.t-get.com>

営業時間：10:00~20:00 定休日：月曜日

Shop Data



人財と価格の両面で、中古車界のなかには事故車も多いので注意が必要で、販売に購入したクルマの場合には、なによりもまずチェックして正常な状態にしてやることが重要。車重低減はかたがたガソリンの劣化による燃料系トラブルも少なくありませんので、レギュラーに直せなくてあげましょう。



ティー・ゲット
焼さん

エンジンリフレッシュとともにボディも手が加えられる。特にストラット上部はサビが出始めていたため新たなスチールパーツを適用するが補強を加える。細かい部分もしっかりと手直しすることで、長く楽しめるクルマが仕上がるというわけだ。



チューニング味吸排気系とブーストアップといったニュー・タービンに関しては現在純正品を使用するため、予算が膨らんだところでGTタービンなどの扱いやすいタイプの社外品に変更してOK予定だとか。



新たに製作したエンジンは新品のN1プロックを使用しH5タカキで組み立てている。スリットで支持しよく乗ることがメインのため、ブーストアップによってパワーは400ps程度に設定。エンジンの底盤に合わせてハーネスも引き直すことでイナートラブルの芽を摘んでいる。

新品エンジンからOH&チューンまで 予算とニーズに応じた幅広いプランに対応



BCNR33に乗る前のランエボ時代から樋口さんが愛用しているという口紅は思い出しの品。チューニングや純正といったこだわりはなく、ユーザーの楽しさをサポートする体制こそ、RSタカキが大切としているものだ。

ニスモからヘリテージパーツが供給されるようになり、エンジンパーツのみでなくモーターなどのボディパーツなども供給状況を逐一更新しているという。ちなみにトップシェークラフトのディフューザーはオーナーの要望で取り付けられた。



搭載するRB26DETTは第3世代GT-Rが持つ魅力そのもの。だからこそ常に最新のコンディションをキープして楽しみたいと、オーナーたちの意識が非常に高いのが第3世代GT-Rの特徴。そんなオーナーたちの要求を高い技術で実現してくれるのが岐阜県のRSタカキ。

その特徴は、オーナーによって異なる目的や予算に合わせてそのつと考へ抜くというプランの提案力。例えばパワーはほしいけどでも長く快適に楽しみたい人や、OHに合わせる信頼性を高めつつもパワーアップを狙いたいなどといった個別のニーズに合わせて対応してくれるのだ。そのため例えばニスモのヘリテージプランによる最新のパーツ供給情報を



RS-TAKAGI

PHOTO&REPORT: 渡辺大輔



RSタカギ
高木さん

デモカーのBCNR32をはじめ、サーキットでタイムを出せるマシンから、ストリートを快適に走る愛車の整備まで幅広いニーズに対応してくれる高木さん。豊富な経験から予算や仕様など丁寧に相談に乗ってくれること間違いなしだ。

レーシング サービス・タカギ

Shop
Data

岐阜県養老郡養老町金屋274-52

☎0584-34-0020 <http://www.rs-takagi.com>

営業時間：10:00～20:00(平日) / 10:00～18:00(休祝日)

定休日：不定休



Owner
樋口裕樹さん

「クルマを購入したお店から紹介してもらったんですが、早く引き受けてくれた作業は安心してお任せできました。新しいエンジンはまだ1ヶ月程度しか乗っていませんが、何よりフレッシュによって信頼性が高まったことは、街乗りでも十分に楽しめる要因になるのは間違いありません。」



BCNR33は新品ブロックを利用して組み立てられているが、ブロック自体の形状はもちろん予量やチューニングの方向性によって既存のブロックで仕上げること可能。幅広い知識と経験を持つだけに、エンジンで個人だら相談してあることをオススメしたい。

把握 新品パーツを中心にしてスタンダードに組み立てることはもちろん、既存のエンジンパーツを活用しながら社外のパフォーマンスパーツを使ったりハイパワー化するというオーダーもOK。
ここでご紹介するBCNR33は、オーナーの樋口さんが購入して7年、16万キロの走行を機にRSタカギがリフレッシュしたマシン。
他店で購入して乗り続けていたものの、各部のガタが気になり始めたのだという。そこでRSタカギへと車両を持ち込み、新品のN1ブロックを使ったエンジンへと駆替えを行ったというわけだ。同時にハーネスなど経年でトラブルを引き起こすボイン

トも抜かりなく刷新。ただし現状では予算の都合上、タービンの純正のまま使用し続けているためブローする前に新たなものに変更する予定だという。
「ハードなチューンではなく、街乗りを中心に気持ちよく楽しみたい」というオーナーの要望に応えているのが、GT-Rロスを味わうために吸排気とブローの出力に調整されている。
4000rpmほどの出力に調整されている。
R26DETと長く付き合ってきたもののノハウと、フレキシブルな対応力があるからこそ、GT-Rオーナーから厚い信頼が寄せられているのがRSタカギというわけだ。



OKUBO FACTORY

PHOTO&REPORT: 渡辺大輔

Step1

4ドアGT-Rプランの基本は フェイス&エンジンの仕上げ



GT-Rを名乗るためにエンジンもRB26DETTに換装される。必要に応じてリフレッシュしたり新品パーツを組み込むことで、載せ替え車ながら安心して楽しめる作り込みが行われる。



リヤセクションはノーマルのER34に準じたナローフアンダーのままというのがステップ1の特徴。実はリヤフェンダーの板金整形が最も手間とコストがかかる部分であったが、第一段階としてはノーマルをキープさせているという。



フロントフェイスはヘッドライトやバンパー、ボンネット、フェンダーなどGT-R純正パーツを利用することでGT-Rルックを完成させる。あくまでもノーマルのGT-Rをコンセプトに仕上げられている。





Step2 高度なボディワークで リヤフォルムもGT-R化



ステップ最大の特長がリヤフェンダーの作り込み。純正の新製品スチールパネルをベースに4ドアに合わせる板金整形を行い、自然なフォルムを作り出している。リヤオーバーハング長の違いなども全て収束させて違和感のないフォルムを作り上げている。



もちろんテールランプやリヤバンパーもGT-R純正に変更。特にリヤバンパーはオーバーハング長が約4cm4ドアに合わせて加工が行われているのも技術が光るポイントだ。

インチャップ&太履きにも対応する オリジナルフェンダーはデビュー間近!

コンプリートマシンだけでなくオリジナルパーツの開発にも注目したい。新たに製作中のフロントフェンダーはZチューン風のフォルムをベースに、対ノーマルフェンダーで35mmのワイド&50mmのアーチ上げ、プレスライの60mmリブスタインが行われているのが特徴。インチャップやまいたいヤキもスッキリと収まるため、サーキット派にとっても嬉しいスペックといえるだろう。



チューニング&カスタマイズで 理想の1台を作り上げる

ノーマル規格の4ドアGT-Rをベースに、エアロパーツやサスペンションなどの社外パーツを組み合わせることももちろん可能。リブスタインやフェイェーサーなどオリジナルパーツも用意されているため好みに合わせたカスタマイズも相談に乗って頂けるというわけだ。



Step3

BNR34を知り尽くしているからこそ
GT-Rのリフレッシュも任せて安心!



これまで多くのBNR34のリフレッシュを手がけ、4ドアGT-Rの製作も行っているオクボファクトリー-店に、GT-R用のリフレッシュオーダーも新たに加えているという。このマシンはリフレッシュと同時に、新たに二スモパーを使用しているカスタマイズも行っている。

オクボファクトリー

Shop
Data

愛知県岡崎市赤池東山100
☎0587-84-3434
https://okubofactory.com
営業時間 10:00~19:00
定休日 月曜日



GT-Rを知り尽くしたボディショップが作る “4ドア”版のGT-Rコンプリートスタイル

いわゆるGT-R「ルック」ではなく、パフォーマンス面もGT-Rの各に欠けないレベルまで高めていることが最大のポイントと言えるのだ。ステップ2では、特徴的なリアスタイルにまで手が加えられる。ドアからリアフェンダーにかけてのプリスタイン形状は、純正パネルを利用した板金整形により再現しようとする。社外パーツの貼り付けフェンダーとは異なる、純正のスチールパネルを4ドアボディに合わせた新たに作り変えているのだ。接合部分の処理もメーカ1車両同等のスムーズフィニッシュが行われるため、まるでノーマルで存在していたかのような自然なフォルムが

ハコスカとBCNR33にオーテックバージョンだけにラインアップされた4ドアモデルのGT-RをR34で創りだしたい! 実用的かつハイパフォーマンスなパッケージングを、コンプリートブランドの「4ドアGT-R」として製作しているのが、愛知県のボディショップ、オクボファクトリーだ。オーテックなどの素人メーカと同等のクオリティを目指して仕上げられるボディは、純正パーツを利用して、フェイェーサーなどにエンジンバのR26DETへ換装するまでのパッケージングをステップ1として提案



オクボ
ファクトリー
大久保さん

もともとGT-R好きが高じてリフレッシュ作業を行っていたものの、その技術に惚れ込んだオーナーから4ドアベースのGT-R化のオーダーが多数寄せられたという大久保さん。これまでの経験がコンプリートブランドを立ち上げる礎というわけだ。

作り出される。またテールランプやリヤバンパーといったアイティエー・R純正部品を利用してはいるが、パートエレクトなスタイリングに仕上げられるのである。ちなみにステップ1&2はあくまでもノーマルの4ドア版GT-Rを提供するためのプラン。さらにステップ3ではカスタマイズによる自分だけの1台を作り上げることも可能。ボディカラーがサスペンション、さらにはエアロパーツなど社外パーツも選択でき、さらに協力ショップによるエンジンチューニングといったプランも選択できる。自分だけの理想の4ドア版GT-Rが作りたくなると人は思えるのではなないだろうか。



ZERO SPIRITS KOSHIKUBI ENGINEERING

高精度な組付けにこだわる
孤高のエンジンビルダー

一般的に「チューナー」と言うのは、エンジン本体だけでなくECU（エレクトロニクス）やシャフト足回りの強化にも携わるといったイメージだし、コシキubiエンジニアリングは基本的にエンジン本体の組付けと、エキマニなど排気系の製作に特化している。フラッパーター時代からエンジンチューニングが好きで、いつしか本業にならなくなった昔はECUのセッティングもやっていたのですが、ECUやセッティングツールってどんどん進化していくじゃないですか、それらを覚えてマスターしたと思ってもまた新しいものが出てきて再度勉強そんな繰り返しをしている時間がもったいない感じなんです。人の能力や時間には限界があるから、クルマに関するすべてのことを極めるのは自分ではできません。各所に問や力を分散していたら、どれも中途半端の二流になってしまう。そういう仕事はしたくないので、僕はエンジンの組付けだけを極めたいと思うようになったんです。国内では稀有な存在となるエンジンビルダー、その技術力を慕うお客さんは多く、国内はもとより、アメリカやカナダ、ドイツやアジア圏など、世界各国のプロショップやチューニングビルドックスなどのオーダーが頻繁に舞い込んでいる状況だ。

そんなエンジン組付けのこだわりは、ここでは書ききれないほど多岐に渡る。その中でも特に注力しているのがエンジン組付け時の温度管理と締め付けトルクだという。

エンジン室の室温は年間を通して常に20℃~22℃で管理。そして、例えば夏場などエンジン本体の温度が熱くなっている状態はNG。そ



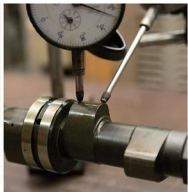
アメリカの地で至宝のエンジンを手に入れたオーナー。ストリートファイターとして日夜走りを楽しんでいるのだ。



整理整頓が行き届いたクリーンなエンジン組立室は、18℃～22℃に保たれている。ここで meticulous に組んだエンジンは500馬力以上にも及ぶ。



求めるエンジン特性とカムシャフトのプロファイルに相違があればカム山にも加工が施される。写真はバルブのジャンピングが起きないようにカム山のプラットフォーム部を調整研磨しているところ。



既製品では望んだエンジン特性にならないとされエキマニも製作する。手出しはもろもろ。カットベント手出しも組みあわせ。理路の設計を構築している。写真は低中回転域のトルクと高回転域での抜けを揃ったFJ20用。



コシキビエンジニアリング

長崎県五島市龍洞町2465-3
☎080-2751-6184
営業時間：8:00～19:00(問い合わせは24時間)

Shop Data



コシキビエンジニアリング 越前さん

ウチはクルマやオートバイには多くのエンジンを扱っていますが、基本的にどんなエンジンでも同じ作業工程です。通常のオーバーホールでもチューニングエンジンでも、自信を持ってお出しできるまでは時間がかかってしまうかもしれません。ですから例えばこの部品はまだまだ実と地力での交換。ないでほしいというオーダーは断りきりして断っているんです。それなりノウハウはあふりますが、基本に忠実な作業が一番、不安を抱えたエンジンを世に出したくないですからね。



RB30ベースのチューニングエンジンも製作。ただ組み込んでだけでなく、ブロック内壁などの精密加工にも長年のノウハウが活かされる。



海外からのオーダーの場合、状況次第では現地まで赴付に行くことも、これは米国サウスカロライナまで遠征し輸入してきたRB26、HK5の86.5 ccのストリートファイター2.65は仕立て、実名「ワウ」のコンロッドとニートンパワースタエンジニアリングのフルカウタークラングをチョイス。タービはT88-340Kで、ブース圧2.2kg/cm²で900psと154馬力だ。

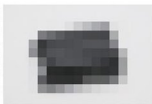


RBエンジンだけでなくL型も越前さんが好きなエンジンだと言う。こちらのS30Z12B改3.187K 267インターボ仕様。最大フットペダル24kg/odの設定で700psオーバーだ。

耐ノッキング性能を求め、燃焼室のスキッシュを加工。エンジン仕様によって異なるスキッシュの取り方がある。そして最近の研究課題としているのがピストンの設計。燃焼室におけるサイドフォースをどう低減させるかなど、その探究心は止まらない。

の際にはエンジン室に持ち込み、適温になるまで3日ほど寝かせたという具合だ。越前さん曰く「これに関しては、複数のトルクレネチを使って常に校正し、指掛けるのはもちろん、トルクレネチ内に封入されているクリリスと粘剤とでうまく配る。そして粘剤とよく配る。いかにも高貴なルネチエンジン組付けを想像してしまうが、そんなことはない。これらスキューは軽自動車エンジンであるが、1000ccを組うRB26DETだろ、どんなエンジンでも一緒だと言う。ゆえに、コシキビエンジニアリングではフルチューンだけでなく、通常のオーバーホールメニューも用意されている。いかにする仕様でも最高の仕上がりを目指し、精確に組み立ててくれる。そんな頑ななピストンが信頼と人気の秘訣なのかもしれない。

スイングが独自に開発した最強モビライザー、防犯モザイクをかけているが、VIPERの警告音を不正に解除した場合に作動し、エンジンが動かなくなるような仕組み。プロの盗難犯も見たことの無いモビライザーなので、解除されにくいという訳だ。



セキュリティシステムには様々なオプション設定のセンサーがあるけれど、センサによって多少の検知能力も格段にあがるという。こちらは超音波センサーでドアを開けずに車内へ侵入された場合に異常を検知するのだ。



高感度のショックセンサーはクルマの前後左右どの場所にも異常が起きてもすぐに異常を知らせてくれるセンサー。こちらもオプションメニューだが、付けた方が使い勝手がよくなるセンサーだという。



Sound Office SWING

GT-Rの盗難被害の手口を研究して対策を強化 スイングオリジナルのGT-Rセキュリティシステム

PHOTO&REPORT: 石井健之 (office-i)

元々は電気関係が苦手でたという棚橋さんだが、独自に勉強もしてオリジナルのモビライザーの回路を組み立てるようになったという。このモビライザーは他のモビライザー関連のお店から「売って欲しい」と言われるくらいで、防犯上の理由から黙って買っているのだ。



スイングオリジナルのセキュリティシステムが作動していることを示すものも用意している。作動しているときは青く光るそうで、密着団に「盗難団が盗難団に」(盗難団に盗難団に)と知らせる効果が期待出来るのだ。



第二世代GT-Rを所有するにあたって誰もが懸念して通れない問題と、これは盗難対策第1歩。第二世代GT-Rは海外でも人気が高いため盗難団の手口も巧妙化しており、盗難対策が難しくなっている車種だと、鍵をかけていてもエンジン開始を盗難防止グッズやセキュリティシステムが付いた

ていない第二世代GT-Rは、プロの盗難団にとって格好の獲物なのだ。そんなプロ盗難団の手口を研究して独自のセキュリティシステムを開発しているのが、埼玉東武市にある「サウンドオフィススイング」特設GT-Rに隣接しては専用のセキュリティプランが用意されているVIPERのセキュリティシステムをベースに、スイングオリジナルのモビライザーを装着する。という内容。プロ盗難団の盗難団が万が一Viperのセキュリティを解除してもスイングオリジナルのモビライザーが作動して、エンジン始動はほぼ不可能。オリジナルのパーツのために盗難団も解除の方法が判らず、極めて盗まれにくいセキュリティになっているのだ。

サウンドオフィススイング

Shop Data

埼玉県戸田市美木木4-28-20

☎048-424-3200

http://sound-office-swing.com/

定休日: 毎週水曜、第三木曜、イベント参加時

営業時間: 10:00~19:00



お店は埼玉県戸田市美木木4-28-20の場所にある。ちなみに第二世代GT-Rにセキュリティを付けたい場合は、施工は約3日かかるのだ。



サウンドオフィススイング 棚橋さん

VIPERの7000Vをベースに、スイングオリジナルの最強モビライザー、デジタル検知センサーの組み合わせがバージョン1.0のGT-R専用メニュー。この盗難団にセキュリティシステムが必要なのは、ぜひスイングに相談して欲しい。

「セキリティシステムに絶対はありませんがプロの盗難団にしろでも「なんかならぬクルマだ」と思われることが大切で、防犯犯より多くは盗難防止グッズが、この他にもいろいろとトリップを仕掛けて面倒なクルマにして、盗難団の危険性がグンと低くなる」と棚橋さん。

プロの盗難団はステアリング外しやヒース抜きなんかは朝飯前だし、その上で既存のセキュリティシステムに対しては容赦なく行っているという。そんな盗難団に抵抗できるセキュリティシステムが必要なのは、ぜひスイングに相談して欲しい。



Auto Craft

自らもR乗りだからこそ妥協はしない!
全国から極上の中古車を探し出して販売

PHOTO REPORT : 佐藤 圭

長く乗るための
リフレッシュα



マフラーは軽量でスポーツ的なサウンドを際だてるチタン製に交換。排気量やタービンのサイズを考慮し、適切なパイプ径をチョイスしている。オアナーもお気軽に入門の良品と云。



ブレーキはR35純正のグレードを移植。最近は何となく仕様を見かけられるようになったが、東北ではこのGT-Rが初めてと、制動力も見た目もアツプする一石二鳥のオスタムだ。



10年を超える付合というユーザーのGT-R。オーバーホールを兼ねて2.84化し、N1タービンを下からトルクを出すスプリット仕様に。トラブルなく乗って欲しいとの思いから、過激なチューニングは控えている。

第二世代と呼ばれるGT-Rが生産されていたのは1989~2002年、今や最終モデルですら18年も昔のクルマとなつてしまつた。しかし現在も人気は衰えることが高まるにつれて、それに反してコンディションのいい中古車を探すのは困難になっている。需要が多いだけに大きな事故歴があっても、素人目には分からない程度に修復して販売するケースがあり、購入の際は信頼できるショップ選びが重要なのだ。

スポーツカーの中古車を専門に扱う「オートクラフト」では、第2世代GT-Rの目利きに絶対的な自信を持つというのも代表である高橋さんが長年に渡っての経験であり、素晴らしたウイークポイントまで身を以て経験しているのだ。仕入れに対するコトワリにもGT-Rへの愛着と、オナーとなるへの配慮にあふれている。

仕入れは遠方であっても必ず自らの目で状態を確認し、入庫したら自社で徹底的なメンテナンスを施したうえで、ディーラーにて診断機によってアフターサービスも充実と、一生の相棒として迎えられるに相応しい体制を整えているのだ。



サビの少ない車両を選ぶだけでなく
購入後の使い方や保管にも配慮しよう

いくら程度の、いざとなれば買っても、その後の扱いや保管では合致し、オナーは雪の降る寒地帯に在って購入するまでに10年は経過。しかし下まわりのサビは一切ない。雪はモチロ、雨の日もなるべく乗らず、車庫保管でコンディション維持に努めている。

生い、完全に修復したり進行を止めることが非常に難しい。また2000年までフルチューンされたような車両は、サビや錆など、過酷に使われていたことが容易に想像できる。トラブルが起きたり壊れる可能性が高くなるのも必然。そのため展示車はボディの状態がベストチューニングは控え、後ユーザーが自分好みに作り直していき楽しさが残されているのもメリットだろう。

そんな真摯な姿勢が認知され、おかげで、近年はウェブページを見て電話で商談を済ませ、一度も現車を確認しないまま契約する遠方のユーザーも多い。ところがGT-Rのような高額車両では考えにくい話で、それだオートクラフトが信頼されている証なのだ。納車は当然ながら北海道から沖縄まで全国どこでもOKだし、整備や車検はモチロン要望があればチームでも駆け負う、クルマの販売だけでなく終わらない、自分とGT-Rと一緒に歩むパートナーと呼びべきプロジェクトなのだ。



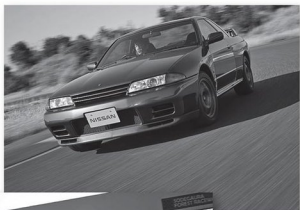
Nissan Skyline GT-R

GT
R

History of 2nd GENERATION

GT-Rの記録と記憶

国産最強であり続けた第一世代GT-R。
RB26DETの圧倒的なパフォーマンス、
路面を確実に捉える先進の4WDシステム、アテッサE.T.S。
すべてが異次元で、サーキットでもストリートでも
類い稀な性能を見せつけ、多くのファンを魅了し続けた。
今となっては280psというスペックに驚嘆することはないが、
直6が奏でるサウンドは、胸おどるものがある。



BNR32
1989.08~



BCNR33
1995.01~



BNR34
1999.01~

BNR32

新たなスカイライン伝説の幕開け

グループAレースで勝つためにBNR32は誕生した。R30スカイラインにはRS、R31スカイラインにはGTS-Rというグレードが存在したが、それぞれ直列6気筒であること、レースのために専用設計されたエンジンであることをクリアできず、GT-Rを名乗ることができなかった。

そんな中で訪れた待望のGT-R復活は、スカイラインファンのみならず、チューニングファンにも支持された。ブーストアップだけで400psというポテンシャルを秘めており、レース&チューニング界の勢力分布図を大きく塗り替えることになる。

1989年
5月22日

発表

GT-R

スポーツカー界の金字塔

スカイラインがフルモデルチェンジされ、同時に発表されたのが16年ぶりに復活したGT-Rだ。

専用ボディを採用し、リスターフェンダーによって全幅は28のスカイラインに対して+60mmの1755mm。フードおよびフロントフェンダーをアルミ製とした。さらに、専用の前後スポイラー、プロジェクターヘッドランプを採用している。

エンジンは直6DOHC24バルブ、ツインセラミックターボのRB26DETT。ドライブトレインには電子制御トルクスプリ

ット4WDアデプサーE-TSを採用。メカニカルLSDを標準装着した。発売開始は8月21日で車両本体価格は445万円(税別)。



1991年
8月20日

発表・発売

初のマイナーチェンジ敢行

初のマイナーチェンジで保安基準改正に伴い安全性を中心に改良が施された。

サイドドアビームが追加されたことにより車重は50kgアップ。車両横転時に燃料の流出を防止するロールオーバーバルブ、シートベルト警告灯も追加装備された。また、SRSエアバックがオプション設定されたのも同モデルからである。

見目で前期型と異

なるのはプロジェクターヘッドランプのレンズが大型化した点。バルブもH3からH1に変更され、明るさが増している。



1994年
2月14日

発表・発売

最強のVスペックⅡ登場

偏平率45タイヤを採用したVスペックⅡが発売された。グループA4年連続完全優勝を記念して設定された。

Vスペックをベースに245/45ZR17のポテンザRE010を採用し、専用ステッカーをトランクに設定した。車両本体価格は529万円(税別)



BNR32	
総生産台数	4万3934台
タイプ別生産台数	
標準車	4万390台
NISMO	650台
Vスペック	1453台
VスペックⅡ	1303台
N1ベース仕様車	228台
年代別登録台数	
1989年式	4555台
1990年式	8426台
1991年式	7081台
1992年式	7961台
1993年式	6204台
1994年式	7465台

グループA制覇のために誕生

グループA参戦用のホモロゲーションモデルとして500台限定で登場したNISMO。2月23日から3月7日までを予約期間としたが、予約が限定台数を越えたために抽選を行った。

ベース車に対する仕様変更内容は、エンジン関連では、ターボチャージャーのタービナーーター材質をセラミックからメタルに変

更、フロントバンパーにエアインテークを追加、インタークーラーグリル(金網)の廃止、フードトップモールの追加。空力特性関連では、サイドシルプロテクターの変更(リアフェンダー部大型化)、小型リアスポイラーの追加、リアワイパー廃止、ABS廃止、エアコン&オーディオの廃止によって軽量化を図った。車両本体価格は441万円(税別)



RB26DEを搭載した スカイライン オーテックバージョン



RB26DETTをベースに、インテーク、エキゾースト、カムシャフト、ピストン等をオーテックのスペシャルメイトとし、制御コンピュータにスペシャルチューンを施した2.6L自然吸気エンジンを搭載した4ドアセダン。最高出力は220ps/6800rpm、最大トルクは25kgm/5200rpm。トランスミッションは4速ATとし、車重定員は5名。

SPECIFICATION(1989年標準車)

ディメンション

全長×全幅×全高	4545×1755×1340mm
ホイールベース	2615mm
トレッド前/後	1480/1480mm
室内長×室内幅×室内高	1805×1400×1090mm
車両重量	1430kg
乗車定員	4名

エンジン&燃料系

エンジン型式	RB26DETT
エンジンタイプ	直6DOHCターボ
最高出力	260ps/6800rpm
最大トルク	36.3kgm/4400rpm
総排気量	2598cc
ボア×ストローク	86.0mm×73.7mm
圧縮比	8.5
燃料タンク容量	72リットル
使用燃料	無鉛プレミアムガソリン
10-15モード燃費	7.0km/ℓ

サスペンション&駆動系

サスペンション形式(前・後)	マルチリンク式
ブレーキ形式(前・後)	ベンチレーテッドディスク
タイヤサイズ(前・後)	225/50R16 92V
最小軸半ば	5.3m
駆動方式	4WD
トランスミッション	5速MT
変速比 第1速	3.214
第2速	1.925
第3速	1.302
第4速	1
第5速	0.752
後進	3.369
最終減速比	4.111

車両本体価格 445万円(税別)

GT-R NISMO

発表

1990年
2月22日

GT-R N1

発表・発売

1991年
7月19日

もうひとつのレース仕様車

N1レースに参加するユーザー向けに参戦用ベース車を発売した。レース競技での使用条件に適合するよう、エンジン冷却性能、ブレーキ耐久性能を向上させたほか、軽量化のために仕様・装備を簡略化した。

具体的には、フロントバンパーにエアインテークの追加、フードトップモール追加、インタークーラー(金網)を廃止し、エンジン冷

却性能を向上。ブレーキ冷却用の導風板の追加、ブレーキローターのピンホールを廃止。軽量化については、エアコン&オーディオの廃止、ABS廃止、リアワイパー廃止、ヘッドランプをプロジェクター式から異形2灯式に変更している。車両本体価格は430.5万円(税別)

後期型と共にVスペック誕生

発表・発売

1993年
2月3日

後期型ではGT-R全車のクラッチ構造を変更し、クラッチペダルの操作性を向上させている。また、トランスミッションのシフトロムも改良され、トランスミッションの耐久性、操作性も向上。94年の途中からリアデフのカバーが放熱性の高いフィン付きから、フィン無しの丸型に変更されている。

グループAでの3年連続優勝を記念して新たに設定されたがVスペックだ。ブレンボ社製ブレーキ

キャリパーおよびローター、BBS社製17インチアルミホイール(17×8J)、ボテンザR E010(225/50R17)を採用し、GT-Rの



弱点でもあったブレーキ性能を強化。17インチ化にあわせて、アテサE-ITSもチューニングされた。Vスペックの車両本体価格は526万円(税別)



BCNR33

マイナス21秒が証明した進化

R33スカイラインの登場から約1年半後にBCNR33がデビューした。ニュルブルクリンクでのタイムアタックで7分59秒をマーク。「マイナス21秒ロマン」のキャッチコピーでBNR32を上回る性能をアピールした。発売当初から

標準車、Vスベック、N1レース用ベース車を設定。

発表の翌月には5年ぶりにル・マン24時間レースへの参戦を表明した。

1995年
1月6日

発表・発売

フルモデルチェンジで生まれ変わった BCNR33デビュー



BNR32に対して全長で130mm、ホイールベースが105mm延長されたBCNR33。車重も約30kg重くなっている。そんなネガティブな印象を払拭する進化が随所に見られる。

RB26DETTは、ターボの過給圧を高め、コンピュータ制御の見直し、インタークーラーの改良などにより、最大トルクを1.5kgm向上させている。

標準車がアテッサET-Sを採用するいっぽう、VスベックはアテッサET-S PROを採用。このシステムは前後の駆動力を制御するアテッサET-Sと、後輪左右の駆動力を制御するアクティブLSD、ABSを組み合わ

せたもの。また、Vスベックには、ショックアブソーバーの減衰力特性、スプリングのパネ定数などをチューニングしたサスペンションが採用された。

ボディ&シャシーの剛性を確保するために、フロントストラットタワーバー、フロントクロスバー、リアストラットタワーバー、フロアクロスバーなどを採用する。そして、重量増をカバーするため、エンジンフードパネルとフロントフェンダーはアルミ材を使用。バッテリーを後方配置し、前後重量配分を改善している。

1997年
12月8日

発表

専用ボディの4ドア版

スカイライン発売40周年を記念して「スカイラインGT-Rオーテックバージョン40th ANNIVERSARY」を98年1月16日より発売すると発表された。

専用のリアプリスターフェンダー、リアドア、サイドシルプロテクター、リアサイドプロ

テクター等により、標準仕様をベースに4ドアセダン化。さらに専用のリアシートやシート地、ドアトリムを装備した。

ボディカラーには、ミッドナイトパープル、ソニックシルバー、ホワイトの3色が設定された。



BCNR33

総生産台数 ▶1万6520台

タイプ別生産台数 (単位:台)

標準車 9871台
Vスペック 6551台 (N1含む)

年代別登録台数

1995年式 8446台
1996年式 4093台
1997年式 2708台
1998年式 1175台

SPECIFICATION (1995年標準車)

ディメンション	
全長×全幅×全高	4075×1790×1360mm
ホイールベース	2720mm
トレッド前/後	1480/1490mm
室内長×室内幅×室内高	1820×1415×1090mm
車両重量	1530kg
乗車定員	4名

エンジン&燃料系	
エンジン型式	RB26DET
エンジンタイプ	直6DOHCターボ
最高出力	280ps/6000rpm
最大トルク	37.5kgm/4400rpm
総排気量	2568cc
ボア×ストローク	86.0mm×73.7mm
圧縮比	8.5
燃料タンク容量	65リットル
使用燃料	無鉛プレミアムガソリン
10・15モード燃費	8.1km/L

サスペンション&駆動系	
サスペンション形式(前・後)	マルチリンク式
ブレーキ形式(前・後)	ベンチレーテッドディスク
タイヤサイズ(前・後)	245/45R17
最小回転半径	5.7m
駆動方式	4WD
トランスミッション	5速MT
変速比 第1速	3.214
第2速	1.925
第3速	1.302
第4速	1.000
第5速	0.752
後退	3.369
最終減速比	4.111

車両本体価格 478.5万円 (税別)

マイナーチェンジでリファイン



登場からおおよそ1年後にマイナーチェンジされ、早くも中期型へ。

スカイラインクーペの改良に伴い、デュアルエアバッグ (N1は運転席のみ)、新造形の本革巻き4本スポークステアリングを採用すると同時に、センタークラスター、リアフィニッシャーのデザインを変更している。ボディカラーは、スーパーリアレッドIIとソニックシルバーを新たに設定した。

発表・発売 1996年
1月22日

ル・マン参戦記念モデル登場

発表・発売 1996年
5月21日



ふたつの特別仕様車、「GT-R LMリミテッド」[GT-R LM Vスペックリミテッド]が、ル・マン24時間レースへの参戦記念車として、7月末までの期間限定で発売された。

専用のボディカラー「チャンピオンブルー」を採用し、エアインテークダクト付きフロントバンパー、フードトップモールド、カーボンセンターリアスポイラー、専用ステッカーを装備した。車両本体価格はLMリミテッド: 499.8万円 / VスペックLMリミテッド: 550.3万円 (税別) だった。



BCNR33の完成形

発表・発売 1997年
2月3日

マイナーチェンジでフロントスポイラーの下端を20mm伸ばし大型化するとともに、フロントバンパーにエアインテークを追加し、低重心かつワイド感のあるエクステリアに。インタークーラーおよびラジエーターの冷却性能も向上させた。また、プロジェクトタイプのカセモンヘッドランプの採用によって、視認性向上し、精悍さも増した。

走りの面では、リアサスペンションメンバー取り付け部にリアフロアステーを追加し、

車体剛性を高め、操縦安定性の向上を図った。また、大型化されたフロントスポイラー採用に伴い、ブレーキ冷却ダクトの開口面積が拡大し、ブレーキの冷却性能も向上させた。

細部では、フロントドアガラスにロングライフ撥水ガラスや、右側リアコンパンプに一体化されたリアフォグランプの採用、ABSのアクチュエーターを小型化し、重量の低減、制御のチューニングを行った。

発表

1997年
5月16日

GT-Rが海を渡る

英国日産自動車が同年11月より英国においてもGT-Rの販売を開始することを決定した。

英国仕様は、Vスペックをベースに英国の認証に合わせて部仕様を変更。車両本体価格は約5万ポンドで、98年末までに100台を販売する計画とした。

BNR34

最後のスカイラインGT-R

スカイラインGT-Rを名乗る最後のモデルがBNR34。スカイラインの基準車は2001年6月にフルモデルチェンジされV35型となり、エンジンはV6を搭載した。モータースポーツの世界でもコンパクトなV型エンジンへの移行が

進んだことから、GT-R消滅の噂は早い時期から囁かれていた。最終的には排ガス規制の影響もあり、2002年8月に生産を終了した。

1999年
1月8日

発表・発売

栄光に包まれてBNR34の登場



BCNR33に比べ全長75mm、ホイールベース55mm短縮したBNR34。エンジンはRB26DETTを継続使用するものの、カムシャフトの変更によるバルブタイミングの改良によってトルクを増大。ツインボールベアリングターボの採用によって、レスポンス向上を図っている。

トランスミッションはゲトラグ社との共同開発による6速MTを搭載。クロスギアレシオを採用するとともに、シフト操作力の低減やレバー剛性向上を図っている。

レース活動で蓄積したノウハウを活かした空力性能もBNR34の特徴で、リアスポイラーは主翼と可変翼部から構成される角度調整機構付き2段階を採用する。さらに、



Vスペックでは車体下面の空気を整流しダウンフォースを生み出す、フロントディフューザー&カーボン製リアディフューザーを採用した。

新しい装備として注目されたのがマルチファンクションディスプレイだ。5.8インチの固定式液晶ディスプレイにブースト圧、水温、油温、電圧、スロットル開度、インジェクター開弁率、フロントトルク配分などの表示が可能になっている。



2001年
5月8日

発表・発売

大人のGT-Rとは？

「大人の感性を刺激し、大人のこだわりをも満足させる、もうひとつのGT-R」を商品コンセプトとした「Mスペック」が追加された。

前後のサスペンションには、路面の細かな凹凸により起こる微振幅高周波振動を抑制するリップコントロールショックアブソーバーを採用。これにより、タイヤの接地性が高まり、VスペックIIとほぼ同等の走行性能を確保しながら、しなやかな乗り心地を実現した。

内装では、熟練職人が一針ごとに手縫い／張り込み加工を行ったMスペック専用の本革シート（前・後席、前席ヒーター付）や、自然でソフトな触感の3本スポーク本革巻

ステアリングなどを採用し、手作り感のある上質な室内空間とした。

ボディカラーは、光の当たり方により色が微妙に変化するシリカプレスでMスペック専用色として採用。



BNR34

総生産台数 ▶1万2175台

タイプ別生産台数(輸出仕様を除く)

標準車 3962台
Vスペック&Mスペック 7338台
VスペックN1仕様車 45台

年代別登録台数

1999年式 5536台
2000年式 1859台
2001年式 2197台
2002年式 1775台
2003年式 2台

SPECIFICATION (1999年Vスペック)

ディメンション

全長×全幅×全高 4600×1785×1360mm
ホイールベース 2655mm
トレッド(前/後) 1480/1480mm
室内長×室内幅×室内高 1780/1400×1105mm
車両重量 1540(1560)kg
乗車定員 4名

エンジン&燃料系

エンジン型式 RB26DETT
エンジンタイプ 直6DOHCターボ
最高出力 280ps/6800rpm
最大トルク 40.0kgm/4400rpm
総排気量 2568cc
ターボチャージング 86.0mm×73.7mm
圧縮比 8.5
燃料タンク容量 65リットル
使用燃料 無鉛プレミアムガソリン
10・15モード燃費 8.1km/ℓ

サスペンション&駆動系

サスペンション形式(前・後) マルチリンク式
ブレーキ形式(前・後) ベンチレーテッドディスク
タイヤサイズ(前・後) 245/40R18
最小回転半径 5.6m
駆動方式 4WD
トランスミッション 5速MT
変速比 第1速 3.827
第2速 2.36
第3速 1.685
第4速 1.312
第5速 1.000
第6速 0.793
後進 3.28
最終減速比 3.545

車両本体価格 499.8万円(税別)



発表・発売

2000年
1月7日

希少モデルが誕生

特別塗装色ミッドナイトパールⅢを3月までの期間限定で設定。ミッドナイトパールⅢは、ミッドナイトパールⅡと比較して色の変化および光輝感をさらに強化した。さらに、アルミホイールおよびリアスポイラー可変水平翼部を専用色(シルバー)とした。

究極を目指して後期型デビュー

発表

2000年
8月28日

マイナーチェンジによって、量産車初のNACAダクト付きカーボン製エンジンフードをVスペックに代わる新グレードVスペックIIに採用。また、VスペックN1のみで採用していた大径リアブレーキをGT-R全車に採用し、ブレーキ性能向上を図っている。

内外装では、ターニングナルラン

プのホワイト化、シートクロスの変更、アルミスポーツペダルやイジウム調シルバーのセンターコンソールを採用するなど、一部使用装備を変更している。

また、GT-R全車種に残価

据置型クレジット[ビッグバリュークレジット]が12月までの期間限定で導入された。設定残価は車両本体価格の55%だった。



ニア垂涎の限定モデル

発表・発売

2002年
1月24日

限定車「MスペックNur」[VスペックII Nur]を設定し、2月26日より1000台限定で発売すると発表した。

N1仕様エンジンをベースとして、ピストンやコンロッドを重量バランスの均一化を図った高精度バランス品とすることで、エンジン高回転域における爽快な回転フィーリングにより磨きをかけた。さらに、限定車専用としてゴールドシリンダーヘッドカバーを採用し、特別仕様のエンジンであることが一目で

わかるものとした。

また、限定車特別装備として、フルスケール300km/hの専用スピードメーター、立体成形の専用グレードネームエンブレムなどを採用した。さらにミレニウムジェイドを限定車専用色として追加設定した。

同時に8月初旬をもって生産を終了するとアナウンスしたこともあって、1000台は即日完売した。



ニスモ20周年記念車

NISMO
R34GT-R
Z-tune

2004年12月、20台限定で発売されたのがNISMO R34GT-R Z-tuneだ。レース活動を通じてGT-Rに携わったニスモが生み出す集大成として、世界最強のロードレーシングカーを目指した。

RB26DETT改Z2エンジン、500ps/540Nmのパワー&トルクを発生。エンジンブロックからクランクシャフト、ピストン、コンロッド、ターボチャージャーに至るまで、すべてがレース直系のものを採用。

Z-tune専用チューニングのSACHS製ダンパーやブレンボ社との共同開発によるブレーキ、カーボンセラミック、ドライカーボン製のボディパーツなどが盛り込まれた。車両本体価格は1690万円(税別)





GLOBAL AUTO G-STYLE BNR34 FRONT DIFFUSER

価格：フルカーボンディフューザー	15万8000円
カーボンFRPディフューザー	13万8000円
FRPディフューザー	10万8000円
ハードカーボンディフューザー	29万円

© Gスタイル ☎072-363-6666 <http://www.global-auto.ne.jp>

注目
HIT
ITEM



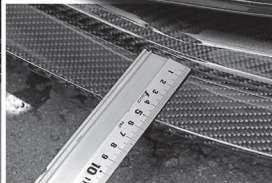
ノーマルver(約10mm)



ストリートver(約28mm)



サーキットver(約50mm)



アンダーバーネルの別ピースのアンダーリップはストリートバージョン～サーキットバージョンまで3種類から選択可能。走行ステージや希望のスタイルに応じたセットアップが可能。リップ先端高さが約10mm、28mm、50mmの貼り出しとなりダウンフォース量も変化する。

スタイリングに高級感を演出し

走りのキレを引き出す機能パーツ

GTRディテールとして全国的な知名度を持つグローバルオート、チューニングカーなど走り屋たちがハイドに扱った車も多いため、販売前のチェックやブラッフィアップなど多くの作業も積極的に行っている。そのグローバルオートが展開するエアロがGSTスタイルと言うブランドだ。

そんなグローバルオートGSTスタイルは代表の安居さん自身がサーキット走行やレース参加などを趣味としているため、パーツに関しては機能面での拘りも強い。

オリジナルパーツとして製品化されたBNR34 GTR用フロント

純正アンダーエアロをチェック

標準モデル

日産のコストカットが積極的に展開されている時期の車種だけに、GTRと比べると標準車はまるでファクシーカーのような貧相なアンダーカーが装着されているだけだ。



V SPEC

29年製の特殊製ディフューザーが装着されるVスペック。路面へのヒートなど、経年的な劣化でディフューザーの効きが激しく減衰する必要がある車種が導入しているのが現実。



いどうのうが。これら車種をリアプレキシユという考えであるBNR34オナー1にも気になるエアロと言えるのでは

またメンテナンスホールが設けられるなど実用性も考慮されている。ユーザーニーズに対応すべく素材に関しては4種類を設定、ダウンフォースをコントロールするリップの長さは3種類が設定されている。見た目や実用性、機能、価格から最適なものを選ぶことがでる。参考までに、各々のパーツは破壊時に車体で購入することも可能だ。

ちなみに、機能面に関してはリップの張り出しによってダウンフォースを得られるばかりでなく、ブレーキダクトや下面のフィンなど優れた構造から得られる性能が多数。

もちろん、開発時には代表の安居さん自身がその性能を確認しているのは言うまでもない。そして、自らが欲しいパーツ、そして販売車両にも装着したいパーツという気持ちで製品化にこぎつけたもの

ビジュアル的にも人気が高いパーツだが、サーキットでこそその本領を発揮する。GSTスタイルの自信作だ。

車両の購入からメンテ、チューンまでお任せください!!



グローバルオート(GSスタイル) 安居さん

Gスタイルを展開するのはチューニングカー、特にGTRの販売と買い取り得意とするグローバルオート。自社で開発し、チューニングやメンテナンスの依頼までマルチに引き受けてくれる。代表の安居さんは、サーキット経験も豊富でGTRチューンにも詳しい。



オイルドレンホール(※カバー付風)



ブレーキダクト

車体はレスエアロパーツではなく、あくまで機能エアロ。下面はただ平面になるだけでなく、空力向上のためのアップスウィープ形状などが盛り込まれた3D(立体)デザインとなる。ブレーキに走行風を導くガイドや下面につくフィンもカーボン製を設定、オイルメンテナンスしやすいようドレンホール部は脱脂式のカーボン構造を採用している。



アンダーフィン



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.242

日産スカイラインGT-R No.9

●発行人：星野邦久

編集人：高橋勇起

●発行所：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

高橋勇起

●Chief Editor

吉村昭夫

加地伸彦

●Editorial Staff

小口 剛

志岐貴浩

竹本俊樹

佐々木 重 (S2-heart)

●Catalog Editorial Staff

松本和之

高野春昭 (face)

●Writing Staff

石川大輔

川崎英俊

村田純也

渡辺大輔

●Photographer

稲田浩章

伊藤吉行

金子信敬

澤田俊樹

水川尚由

吉見幸夫

●Design Staff

デザインズベース・ゼロ

小川政宏

土屋伸一

坂倉謙弘

山田裕忠

岡山将也

阿部俊哉

AZ1

川口美佐緒

河野敏子

高田 忍

●Cover Design

デザインズベース・ゼロ

●Advertising Staff

大野正登

AD CONTENTS

エッチ・ケー・エス	表4
オートクラフト	77
オオクボファクトリー	73
ガレージアクティブ	144
Kansaiサービス	72
クラフスポーツ	64
CLUB RH9	2
クルウチ	61
KOSHIKUBI ENGINEERING	77
サウンドオフィスイング	76
ティーンゲット	78
トップラインプロダクト	18
東名パワード	表3
緑整備センター	48
横浜ゴム	表2見開き
レーシングサービスタカダ	76





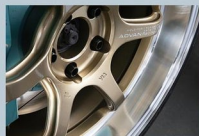
The
Recommend

WHEELS

YOKOHAMA WHEEL

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

ADVAN Racing R6



18インチも20インチ同様にリバースリムプロファイルのマニシング仕上げが施され、R6のディスク面をサイズダウンして20インチと同等の剛性を確保したことで、足元の深さは一層アップしている。なお、リムはスタンダードタイプ、メディアムタイプ、エクストラタイプの3タイプを設定。



ステップリム内側から立ち上げて小径デザインのセンターパートへと滑らかなラインで落とす込み込みスリムスポーク。途切れることなくスポークサイケの軌道処理を回ったアドバンスライスカットは軽量化だけでなく、スポークラインを強調するアクセントとしても映える。



20インチと同様にスポーク部へはアドバンスライスカットR6のロゴが三次元加工機によって彫り込まれている。ロゴととも刻まれた文字からわかるように、R6は20インチのパフォーマンスをぐっすり受け止めてくれる鍛造1ピースモデルだ。

INCH	SIZE	INSET	RIM
18	7.5J	47	S
	8.0J	45	S
	8.5J	45, 50	S
	9.0J	25, 31, 43	M
	9.5J	29, 45	M
	10.0J	5, 12	E
	10.5J	24, 35	E
	11.0J	15, 24	E
	11.0J	15, 30	E
	12.0J	25	E

※上記サイズ表はJIS規格PCD114.3モデルのみを掲載したものです

※規格未定

※カラー：マニシング&レーシングハイバークラック
マニシング&レーシングタタナニウムクラック
マニシング&レーシングタタナニウムクラック
マニシング&レーシングタタナニウムクラック

※RIM：S=スタンダードタイプ
M=メディアムタイプ
E=エクストラタイプ

Kansai SERVICE BNR34

ホワイトのボディカラーへ高級感添えるマニシング&レーシングプラスゴールドのアドバンスライスカットR6。KansaiサービスはBNR34で定番サイズとなってきた265/35R18にエクストラタイプリム仕様の10.5J×18+15をマッチングした。



力分散と軽さに優れた6本スポークで突き詰めたスリムデザイン。そして足元の深みを積極的に打ち出す圧巻のディープリムで人気を集めてきたのがアドバンスライスカットR6だ。これまでは20インチのみのサイズ展開だったために、第二世代GT-Rへのマッチングは厳しかったが、ついに待望の18インチがデビューした!

もちろん、鍛え抜かれた逞しさを打ち出すスポークサイドのアドバンスサイドカット、美しい輝きで深みをより際立たせるリムマニシングは20インチと一切変わらない。それどころか、R6では18イン

チへの小径化に際して、リムプロファイルを変更することなくリバースリムを継続して投入。20インチと同等のリム深さを備えているため、足元から放つ深みは20インチ以上に高まっていると言えるだろう。

「GTなど定番の走り系ホイールが醸し出すスバルタンと異なり、R6では洗練された美しさが楽しめる。スタイリッシュスポーツ一台を目指すなら、打って付けの一本じゃないかな」とは、デモカーへいち早くR6をマッチングしたKansaiサービスの向井さんだ。

なお、カラーバリエーションに関しては全4色。最新作であるGTビヨンドにも投入されたレーシングサンドメタリックに加え、ボディカラーやスタイリングを問わず上品に輝きこなせるレーシングプラスゴールドが18インチ専用として追加されている。

軽さや剛性に優れた鍛造スポーツホイールからにじみ出るストイック感を抑えつつ、周囲の視線惹きつけるスタイリッシュさへと導くR6。第二世代GT-Rが放つスポーツティオラをナチュラルに底上げしてくれる一本として、ぜひ注目しておきたい。

鍛え抜かれた逞しさに
最上級の深みを添える



伝統を先進技術で根本から見直して
時代の要求へ先回りする頼もしき相棒

The Recommend WHEELS

AUTO SELECT BNR34

INCH	SIZE	FACE	INSET	PRICE (without tax)
17	7.5J	FACE-1	44, 48	¥68,000
	8.0J	FACE-2	38, 48	¥69,000
	8.5J	FACE-2	30, 45	¥70,000
	9.0J	FACE-4	22	¥71,000
	7.5J	FACE-1	48	¥75,000
	8.0J	FACE-1	45	¥76,000
	8.5J	FACE-1	50	¥77,000
		FACE-2	35, 42	¥78,000
	9.0J	FACE-2	45	¥79,000
		FACE-3	35	¥80,000
18	9.5J	FACE-3	38, 45	¥79,000
		FACE-4	22, 30	¥81,000
	10.0J	FACE-4	35	¥80,000
	10.5J	FACE-4	15, 24	¥81,000
	11.0J	FACE-5	13	¥82,000
				¥84,000

※上記サイズ表は、JAF POD114.5モデルの各規格に準拠しています。
※カラー：ブレンス (B) / タイヤセクター (カンタム) (M)



力点分岐に集める伝統の6本スポークはそのままだ。スポーツホイールへ要求される要素をすべて向上させたTE37SAGA。軽装を始めたTE37のイメージカラーといえるブラックアルミ、質感の高い機能美が楽しめるタイヤモッドダークガンメタのほか、オリジナルティを引き出すサポートするオプションカラーも全13色を用意する。

WAYS

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

VOLK RACING TE37SAGA

先を見据えた進化へ深く貢献しているのは、ユーザーやチューナーの動向へ常にアンテナを張るボルクレージングの姿勢だ。モータースポーツのように明確なレギュレーションが存在せず、車重や走行環境から時としてレーシングカー以上の走行負荷になるストリートノードルだが、企画開発部の山口部長は積極的なコミュニケーションを駆使することでカバーする。「ボルクレージングの新作を投入すると以前より変わったなと性能向上は感じるんだけど、ここは物足りないなど不満や不安を感じないことはなかった。チューナー視点でも、ドライバー視点でも、そうした状態へ持ち込めることは当たり前より実は非常にありがたいこと。そう考えれば、TE37 SAGAはチューンドGT-IIIに安心して履ける一本だ」とは、デモカー「オートセレクト」を始めたオートセレクト・澤誠二郎さん。



レイズ
山口 浩司さん

オートセレクト
澤誠 二郎さん

R B26×アサヒセーエTSから放つポテンシャルの高さで、チューニングシーンをリードしてきた第二代GT-R。その足元を支え続けてきた代表的な存在と言えば、やはりボルクレージングのTE37シリーズだろう。

軽さと頼もしさを誇るTE37が誕生したのは、BCNR33発売直後となる1996年だ。その性能から瞬く間に第二代GT-Rの頼もしいパートナーとして定着した後も、ワイドトレッド対応と軽量化を果たしたTE37SL、さらなる剛性を引き出したTE37RTといった具合にチューニングの進化へ応えるシリーズ拡充を展開。そして、デビューから20年が経過した2017年に「TE37を超

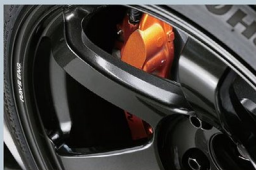
えるTE37」を目指したフルモデルチェンジとしてTE37 SAGAが生み出された。

伝統と言える6本スポークを守るがゆえに、見た目こそTE37と大きく変わらないように感じるが、SAGAでは根本から設計が見直され、10年先をも見据えた作り込みには14箇所にも及ぶリニュアールがされている。SLに対して限界強度7%、剛性値25%向上を果たしたと言う解析データからも分かるように、時代の最先端を走るスポーツホイールとして研ぎ澄まされたのだ。

様々なデモカーにTE37シリーズを履き続けてきているけど、軽さと剛性、そしてカッコ良さを備えた好アイテムですよ。サイズ面はもちろん、進化す

るポテンシャルやタイヤ性能に応えたアップグレードが先回りするように図られていて、限界領域へ挑むアタックシーンでも不安や不満は一切感じない。スポーツホイールへ要求される要素をトータルで底上げしたSAGAがもたらしてくれる安心感は、当たり前のように見逃せないアドバンテージなんだよ」とは、オートセレクトの澤誠二郎さんだ。

今なおチューニングが進化して走りの魅力が高まっていく第二代GT-R同様、ロングセラーへ着ることなく進化を重ねる盤石のホイール性能を引き出したTE37 SAGA。ボルクレージング渾身の逸品で、愛車の足元も最新状態へとアップグレードしておこう。



無駄な舵角を抑制するスズボクがインナーリム側の剛性向上を支援し、リムフランジと締結面の形状を刷新。最新の解析技術でスポークの縦断面確保がインナー剛性向上へ効果的なことがわかり、スポーク裏へ縦向処理したうえでファイバーの強い1層あるスポークサイドを採用した。



リムフランジとの結合形状だけでなく幅までトータルで見直されたスポークにはスポーツテッカーに変えて3D形状のマニピュレーションが施された。もちろん、チューニングされたブレーキシステムを許容するため各レーシングコンポーネントは変わらず、新にフェイス35で設定されている。



エンジンのポテンシャルやグリッドレベルの高まりとともに、ブレーキシステムも進化している。撮影したBNR34はR35キャリパーと380φローターをマッチングしていたが、390φまで許容する別体系形状としたTE37 SAGAをグリッドアンチ不安は一切ない。

EXHAUST & INTAKE

[排気系&吸気系パーツ]

※掲載データは2020年2月1日現在の情報です。価格表記は税別表記となりとさせていただきます。

SET-UP & PARTS CATALOG FOR NISSAN SKYLINE GT-R

RB26ならではの爽快な排気音を更に高める

スカライントGT-Rの搭載するRB26エンジンは爽快な排気音が大きな魅力。直6エンジンならではの、回転を高めるとともに美しい共鳴で心地よいサウンドを発揮する。そんな美点を更に高めるためには、排気系のチューニングは技術の向上が素敵らしく、パワーアップはもちろん、最大音量を抑えつつ不快な音はカットし、美しい共鳴だけを残す「いいとこ取り」なアイテムも多々みられる。また、吸気系のチューニングでバランスをとることも大切。排気効率の高まったマフラーに対し見合った量の吸気を実現することで、エンジンのパフォーマンス向上も実現できる。

- =R34 GT-Rに適合
- =R33 GT-Rに適合
- =R32 GT-Rに適合
- =汎用アイテム



Revolution Extreme Muffler

- ステンレス
- メイン80×95 テール120×95
- N1マフラーの高効率ハイブリッドマフラーの静粛性を向上させた。3車線の完全静音でついで高効率モデル。リアランチャーチューナー兼換車車。
- ¥117,000円
- Aprox #0544-65-5061



Super Ti

- ステンレス
- メイン80×80 テール112×80
- 超軽なステンレス素材に採用したフジの最良の材料。スポーツマフラーに必要となる条件をいかに満たすに成功している。受注生産品。写真はR34仕様。
- ¥207,000円
- 数量限定換車車 #055-998-0130



Legalis R typeEVOLUTION

- ステンレス
- メイン76×80 テール117×80
- 大口径高効率マフラーのベースマフラー。ノーマル車からチューンドカーまで、低回転域のトルクアップと、高回転域の高効率を両立。
- ¥75円
- 数量限定換車車 #055-998-0130



エンジンストンシステムNE-1

- ステンレス
- メイン80×80 テール110×80
- 全ての部品に高強度チタン素材を使用し、高効率化を図ったモデル。ターボリニアに最適のデザインを採用。
- ¥55,000円
- エンジンチューナーシステムボーイングターボ #0120-846-423



エンジンストンシステムNE-1

- ステンレス+チタン
- メイン80×80 テール110×80
- セミダブルリアアウトが特徴的。スポーツ用途でもあり、静寂の高級感を演出。ターボエンジンに最適となる。
- ¥36,000円
- エンジンチューナーシステムボーイングターボ #0120-846-423

MUFFLER

マフラー

- 材質
- ノイズ低減
- 適合車種
- 静粛性
- 音質の向上
- 30%減音(80分音基準値)を達成し、1が最も、5が最も



GT1.0Z Racing

- ステンレス
- メイン80×90 テール90×90
- 1.0m厚のメインパイプを採用し、高剛性と高強度を実現する。高効率な排気系を実現する。軽量の追求と、スポーツマフラーの両立。
- ¥77,000円
- カキモレーシング #072-265-6411



Regu.066R

- ステンレス
- メイン80×90 テール100×90
- JASMA基準をクリアする高剛性を誇る。中低域のトルクアップと全域でのパワーアップを実現。フルレスポンスに高効率な排気系を実現。
- ¥75,000円
- カキモレーシング #072-265-6411



Kekimoto-R

- ステンレス
- メイン80×80 テール115×80
- 基本サウンドの特徴である低域の静寂性を抑え、中低域のトルクアップを実現。高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。
- ¥75,000円
- カキモレーシング #072-265-6411



silent Hi-Power

- ステンレス
- メイン85×80 テール120×80
- ターボエンジンに最適な形状とした。静寂性を抑え、高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。
- ¥75,000円
- エンジンチューナーシステムボーイングターボ #0544-29-1235



2sx Muffler

- ステンレス
- メイン85×80 テール90×90
- デュアルシステムによる高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。
- ¥55,000円
- エンジンチューナーシステムボーイングターボ #0544-29-1235



Super Turbo Muffler

- ステンレス
- メイン85×80 テール124×80
- JASMA独自の静粛性技術のシルパットを採用し、高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。
- ¥117,000円
- エンジンチューナーシステムボーイングターボ #0544-29-1235



BNR34GTR

- ステンレス
- メイン80.5×80 テール115×80
- 高品質なステンレス製で、パフォーマンスを向上させる。高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。
- ¥37,000円
- ジャスト #033-3676-5651



EXAS EVO Tune

- ステンレス
- メイン80×80 テール115×80
- パワーチャンバーの採用により、排気効率を向上させる。高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。
- ¥37,000円
- ジャスト #033-3676-5651



R34 GT-R V1 #903タンマフラー

- ステンレス
- メイン90×90 テール90×90
- 消音性と排気効率を両立するべく、高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。
- ¥37,000円
- カキモレーシング #072-265-6411



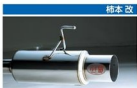
HYPER2000FULLMEGA N1+FullDual

- ステンレス
- メイン70×82 テール100×82
- ハイブリッドシステムを採用。特に高回転域での排気効率の向上を図る。高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。
- ¥175,000円
- カキモレーシング #072-265-6411



HYPER2000FULLMEGA N1+Premium対応

- ステンレス
- メイン80×80 テール115×80
- R34GT-RのV1マフラーを最大限に引き出すべく設計。サイレンサーに高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。
- ¥77,000円
- カキモレーシング #072-265-6411



HYPER FULLMEGA N1+Rev.

- ステンレス
- メイン80×90 テール115×80
- JASMA独自の静粛性技術のシルパットを採用し、高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。
- ¥77,000円
- カキモレーシング #072-265-6411



NUR-SPEC R

- ステンレス
- メイン80.5×80 テール115×80
- 高品質なステンレス製で、パフォーマンスを向上させる。高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。
- ¥75円
- ジャスト #0422-60-2277



NUR-SPEC VSR

- ステンレス
- メイン80×80 テール114.5×80
- チャンセルのカラーリングが施されたオールステンレスボディ。高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。
- ¥75円
- ジャスト #0422-60-2277



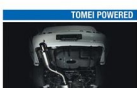
パワーエクストリームR BNR34 DD

- ステンレス
- メイン80.5×80 テール90×90
- ハイブリッドシステムを採用。特に高回転域での排気効率の向上を図る。高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。
- ¥247,800円
- ジャスト #0479-77-3000



パワーエクストリームR Ver.2

- ステンレス
- メイン80.5×80 テール102×90
- ハイブリッドシステムを採用。特に高回転域での排気効率の向上を図る。高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。
- ¥157,800円
- ジャスト #0479-77-3000



TI SPORTSタンマフラー

- ステンレス
- メイン80×80 テール112×80
- サイレンサー、メインサイレンサー、チャンセルのカラーリングが施されたオールステンレスボディ。高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。
- ¥175,800円
- ジャスト #0422-795-8411



Expreme TI タンマフラー

- ステンレス
- メイン80.5×80 テール115×80
- サイレンサー、メインサイレンサー、チャンセルのカラーリングが施されたオールステンレスボディ。高効率な排気系を実現する。高効率な排気系を実現する。
- ¥178,800円
- ジャスト #0422-795-8411

※掲載されている写真は他車種用のものも含まれており、形状等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。



オールデマフラー

■ステンレス
■メイン80φ テール115φ
パイプとマフラーを一体化し、排気管の曲げを抑制したストレート構造。無段階減速からの加速タイプで、車速の低減からハイレイトがスタビリティ。

■278700円
■BE FREE ☎06-6324-0405



オールステンデムアルマフラー

■ステンレス
■メイン76.3φ テール76.3φ/90φ
排気管がステンレスのみのモデル。サブパイプが取り付けられ、音量を抑えた[SS]と、フルストレートの[SS]の2タイプを設定。

■378300円
■バイパー ☎049-239-1955



オールステンス格闘マフラー

■ステンレス
■メイン76.3φ テール115φ
サブパイプが取り付けられ、音量を抑えた[SS]と、フルストレートの[SS]の2タイプを設定。排気管のシングルテールのモデル。

■373300円
■バイパー ☎049-239-1955



ALL STAINLESS MUFFLER SYSTEM FOR BCNR33 AUTECH V

■ステンレス
■メイン80φx2 テール80φw
全ステンレスの高性能でパワーアップを向上。オールハンドメイドの全ステンレスの排気システム。

■12万円
■レマックス ☎045-791-8486



NUR-SPEC RX

■ステンレス
■メイン80φ テール114.3φ
全ステンレスを標準とし、低騒音域の不快なこもり音を低減。車速域の特性に合わせた排気システム。ステンレスの排気システムはスポーツモデル。

■7万円
■ブリッツ ☎0426-60-2277



EXAS EVO Tune BCNR33

■ステンレス
■メイン80φ テール115φ
パワーアップの排気システム。排気効率を高め、排気音を抑制。排気管の特性に合わせた排気システム。排気管の特性に合わせた排気システム。

■798000円
■ジーベース ☎0256-36-7773



ジェントルサウンドマフラー

■ステンレス
■メイン90φ テール112φ
排気管がステンレスのみのモデル。オールステンレスで排気管の曲げを抑制し、音量を抑えた[SS]と、フルストレートの[SS]の2タイプを設定。

■278700円
■アムロ ☎075-661-9393



VVV(ヴィヴァ)マフラー

■ステンレス
■メイン76.3φ テール117φ
排気管がステンレスのみのモデル。排気管の特性に合わせた排気システム。排気管の特性に合わせた排気システム。

■201200円
■VIVA ☎055-998-0130



Legalle R typeEVOLUTION

■ステンレス
■メイン76.3φ テール117φ
低騒音域のトルクアップと高回転域での高効率を実現。typeEVOLUTIONはサウンドシイティの排気システムを採用するモデルとなる。

■373300円
■藤原技研工業 ☎055-998-0130



Legalle R typeEVOLUTION

■ステンレス
■メイン76.3φ テール117φ
低騒音域のトルクアップと高回転域での高効率を実現。typeEVOLUTIONはサウンドシイティの排気システムを採用するモデルとなる。

■373300円
■藤原技研工業 ☎055-998-0130



Legalle Super R

■ステンレス
■メイン89.1φ テール117φ
排気管がステンレスのみのモデル。排気管の特性に合わせた排気システム。排気管の特性に合わせた排気システム。

■875000円
■藤原技研工業 ☎055-998-0130



Hi-Power

■ステンレス
■メイン85φ テール120φ
排気管がステンレスのみのモデル。排気管の特性に合わせた排気システム。排気管の特性に合わせた排気システム。

■878000円
■エッチャー ☎0544-29-1235



SUS EXマニホルド 45φ

■ステンレス
■メイン80φ テール115φ
排気管がステンレスのみのモデル。排気管の特性に合わせた排気システム。排気管の特性に合わせた排気システム。

■1478000円
■スード ☎0285-82-4870



タンクLEXマニ

■ステンレス
■メイン80φ テール115φ
排気管がステンレスのみのモデル。排気管の特性に合わせた排気システム。排気管の特性に合わせた排気システム。

■2498000円
■スーリウス ☎04-2968-9212



Exprema スーパーマニホルド

■ステンレス
■メイン80φ テール115φ
排気管がステンレスのみのモデル。排気管の特性に合わせた排気システム。排気管の特性に合わせた排気システム。

■1278000円
■TOMEI ☎042-795-8411



エキゾーストマニホルド

■材質
■パイプ



EXAS EVO Tune BCNR32

■ステンレス
■メイン80φ テール115φ
排気管がステンレスのみのモデル。排気管の特性に合わせた排気システム。排気管の特性に合わせた排気システム。

■768000円
■ジーベース ☎0256-36-7773



メインパイプ95φハイパワー

■ステンレス
■メイン95φ テール115φ
排気管がステンレスのみのモデル。排気管の特性に合わせた排気システム。排気管の特性に合わせた排気システム。

■278000円
■アサヒ ☎0930-25-4488



R1TITAN 80φフロントパイプ

■ステンレス
■メイン80φx2 テール70φ
排気管がステンレスのみのモデル。排気管の特性に合わせた排気システム。排気管の特性に合わせた排気システム。

■1074000円
■アサヒ ☎011-8607-0755



GT SPEC. FRONTPIPE

■ステンレス
■メイン80φx2 テール70φ
排気管がステンレスのみのモデル。排気管の特性に合わせた排気システム。排気管の特性に合わせた排気システム。

■746000円
■APEX ☎0544-65-5061



FRONT PIPE

■ステンレス
■メイン80φx2 テール70φ
排気管がステンレスのみのモデル。排気管の特性に合わせた排気システム。排気管の特性に合わせた排気システム。

■572000円
■藤原技研工業 ☎055-998-0130



FRONT PIPE

■ステンレス
■メイン80φx2 テール70φ
排気管がステンレスのみのモデル。排気管の特性に合わせた排気システム。排気管の特性に合わせた排気システム。

■572000円
■藤原技研工業 ☎055-998-0130



FRONT PIPE

■材質
■パイプ



排気エキゾーストマニホルド

■ステンレス
■メイン80φx2 テール70φ
排気管がステンレスのみのモデル。排気管の特性に合わせた排気システム。排気管の特性に合わせた排気システム。

■327000円
■藤原技研工業 ☎054-933-1101



T1 RACINGチャンフロントパイプ

■ステンレス
■メイン80φx2 テール70φ
排気管がステンレスのみのモデル。排気管の特性に合わせた排気システム。排気管の特性に合わせた排気システム。

■1278000円
■TOMEI ☎042-795-8411



スプレッドサポート

■ステンレス
■メイン80φx2 テール70φ
排気管がステンレスのみのモデル。排気管の特性に合わせた排気システム。排気管の特性に合わせた排気システム。

■175000円
■カキモト ☎072-265-8411



フロントパイプPremium

■ステンレス
■メイン80φx2 テール70φ
排気管がステンレスのみのモデル。排気管の特性に合わせた排気システム。排気管の特性に合わせた排気システム。

■747000円
■カキモト ☎072-265-8411



フロントパイプStandard

■ステンレス
■メイン80φx2 テール70φ
排気管がステンレスのみのモデル。排気管の特性に合わせた排気システム。排気管の特性に合わせた排気システム。

■6万円
■カキモト ☎072-265-8411



フロントパイプ

■材質
■パイプ



ステンレスフロントパイプ

■ステンレス
■メイン80φx2 テール70φ
排気管がステンレスのみのモデル。排気管の特性に合わせた排気システム。排気管の特性に合わせた排気システム。

■798000円
■エッチャー ☎0544-29-1235

ENGINE PARTS

【エンジンパーツ】

※掲載データは2020年2月1日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG FOR NISSAN SKYLINE GT-R

RB26エンジンの秘める高いパフォーマンスを開放する

RB26DETTエンジンは、スカイラインGT-R専用のエンジンと言っても過言ではない高性能な名機だ。生産終了から18年とかなり長い一線級のパフォーマンスを誇っている。そして、持ち前の高い強度により純正状態でもかなりのチューニングにも対応できることも大きな魅力だ。このため、チューニングパーツも様々なものがラインナップされており、純正志向、パワー志向問わず求めるキャラクターにマッチすることができる。現代ならではのチューニングも施しては、

①=R34 GT-Rに適合
②=R33 GT-Rに適合
③=R32 GT-Rに適合
④=汎用アイテム

TOMEI POWERED



コンプリートヘッド

①②③④
汎用型コンプリートヘッドをまんだんにチューニングして専用仕様。PHASEはカムレバ、PHASE3はカムレバ210°、10.25mmのピッチと調整ノブで調整可能。

■50万円 (PHASE1)
■72万円 (PHASE2)
■東名/西名 ④042-795-8411

MIDORI



MIDORI High SPEC ENGINE

①②③④
純正のバルブ選別とバランスの良いものだけをチョイスして製作したコンプリートエンジン。ユーザーの求めるチューニングの選択幅も広く浅く、ハネサークル、カムレバ、コンプリートエンジンとして。

■250万円
■緑葉センター ④045-933-1101

HRD



HRDコンプリートエンジン

①②③④
従来のバルブ選別とバランスの良いものだけをチョイスして製作したコンプリートエンジン。ユーザーの求めるチューニングの選択幅も広く浅く、ハネサークル、カムレバ、コンプリートエンジンとして。

■115万円
■HRD ④048-927-1100

NISMO



R2

①②③④
中央トルク向上とレスポンスアップを目的とした、フラットなトルク特性によりスリットへの吸気も向上し、向上している。カムレバやタービン、ECUもチューニング可能。

■100万円
■ニッサンモータースポーツインターナショナル ④0120-846-423

NISMO



S2

①②③④
S10型にキャデラックで駆動から高速まで全域のトルクアップを目標に開発。吸気特性によりスリットへの吸気も向上し、向上している。カムレバやタービン、ECUもチューニング可能。

■100万円
■ニッサンモータースポーツインターナショナル ④0120-846-423

ENGINE & ENGINE BLOCK

エンジン&エンジンブロック

NAPREC



RB26DETTヘッド

①②③④
ヘッドに加工し、カムレバの取り付け位置もハルバロイの専用部品で修正。ヘッドの形状はハルバロイの専用部品で修正。ヘッドの形状はハルバロイの専用部品で修正。

■57万円
■ナプレック ④042-660-1185

NAPREC



RB26DETTラックキット

①②③④
トルクアップの目的に加えて、燃費改善の機能も備える。燃費改善の機能も備える。燃費改善の機能も備える。

■35万円
■ナプレック ④042-660-1185

NAPREC



RB26DETTラックキット

①②③④
トルクアップの目的に加えて、燃費改善の機能も備える。燃費改善の機能も備える。燃費改善の機能も備える。

■30万円
■ナプレック ④042-660-1185

NAPREC



RB26DETTハイスボンスキット

①②③④
ハイスボンスキットの内容に加えて、燃費改善の機能も備える。燃費改善の機能も備える。燃費改善の機能も備える。

■20万円
■ナプレック ④042-660-1185

NAPREC



RB26DETTハイスボンスキット

①②③④
ハイスボンスキットの内容に加えて、燃費改善の機能も備える。燃費改善の機能も備える。燃費改善の機能も備える。

■14万円
■ナプレック ④042-660-1185

NAPREC



RB26DETTハイスボンスキット

①②③④
ハイスボンスキットの内容に加えて、燃費改善の機能も備える。燃費改善の機能も備える。燃費改善の機能も備える。

■15万円
■ナプレック ④042-660-1185

HKS



GTB5ターボチャージングキット

①②③④
純正のGTB5ターボチャージングキット。純正のGTB5ターボチャージングキット。純正のGTB5ターボチャージングキット。

■36万円
■エナジーエス ④054-29-1235

TURBO KIT

ターボキット

NITTO



NITTO RB ストロークキット

①②③④
純正のストロークキット。純正のストロークキット。純正のストロークキット。

■30万円
■Racing Passion Japan ④03-4405-2336

MONSTER SPORT



モンサーエンジンハブローキット

①②③④
純正のモンサーエンジンハブローキット。純正のモンサーエンジンハブローキット。純正のモンサーエンジンハブローキット。

■26万円4000円
■モンサー ④0538-66-6761

MIDORI



RB26シリントヘッドNC

①②③④
シリントヘッドNC。シリントヘッドNC。シリントヘッドNC。

■26万円4000円
■緑葉センター ④045-933-1101

NAPREC



RB26DETT燃費改善シリンダーヘッド

①②③④
燃費改善のシリンダーヘッド。燃費改善のシリンダーヘッド。燃費改善のシリンダーヘッド。

■6万円
■ナプレック ④042-660-1185

HKS



カムシャフト

①②③④
純正カムとボルトオン交換のSTEP1、STEP2、STEP3。純正カムとボルトオン交換のSTEP1、STEP2、STEP3。

■378000円
■エナジーエス ④054-29-1235

CAM SHAFT

カムシャフト

Greddy



タービンキットT88 SPL

①②③④
T88タービンを使用したウェストゲートタイプのタービンキット。ウェストゲートタイプのタービンキット。ウェストゲートタイプのタービンキット。

■6075000円
■グレッディ ④0479-77-3000

Greddy



タービンキットT78-33D

①②③④
T78-33Dタービンを使用したウェストゲートタイプのタービンキット。ウェストゲートタイプのタービンキット。ウェストゲートタイプのタービンキット。

■6075000円
■グレッディ ④0479-77-3000

Greddy



タービンキットT517Zイン

①②③④
タービンキットT517Zイン。タービンキットT517Zイン。タービンキットT517Zイン。

■36万円
■グレッディ ④0479-77-3000

HKS



スペシャルセットアップキット

①②③④
スペシャルセットアップキット。スペシャルセットアップキット。スペシャルセットアップキット。

■47万円 (タービンレス)
■5978000円 (タービンレス)
■エナジーエス ④054-29-1235

カムシャフトキット ステージ1

①②③④
5種類のプロフィールから選べるカムシャフトキット。カムシャフトキット。カムシャフトキット。

■972000円
■カムシャフト (カムシャフト)
④03-3920-4165

カムシャフトキット ステージ2

①②③④
5種類のプロフィールから選べるカムシャフトキット。カムシャフトキット。カムシャフトキット。

■972000円
■カムシャフト (カムシャフト)
④03-3920-4165

カムシャフトキット ステージ3

①②③④
5種類のプロフィールから選べるカムシャフトキット。カムシャフトキット。カムシャフトキット。

■972000円
■カムシャフト (カムシャフト)
④03-3920-4165

カムシャフトキット ステージ4

①②③④
5種類のプロフィールから選べるカムシャフトキット。カムシャフトキット。カムシャフトキット。

■972000円
■カムシャフト (カムシャフト)
④03-3920-4165

カムシャフトキット ステージ5

①②③④
5種類のプロフィールから選べるカムシャフトキット。カムシャフトキット。カムシャフトキット。

■972000円
■カムシャフト (カムシャフト)
④03-3920-4165

カムシャフトキット ステージ6

①②③④
5種類のプロフィールから選べるカムシャフトキット。カムシャフトキット。カムシャフトキット。

■972000円
■カムシャフト (カムシャフト)
④03-3920-4165

※掲載されている写真は他車種用のものも含められており、形状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があります。購入に関しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。



REIMAX REAL PERFORMANCE CAMSHAFT

カムシャフトの性能向上のフィードバックを繰り返すことで開発。純正カムシャフトと比較して、カムプロファイル、バルブタイミング、バルブクリアランス、バルブロッカー、バルブロッカーの調整を容易にする作用とカムシャフトとなっている。

■756000円
■レイマックス 045-791-8486



プロカム

多量のプロフィールを設計し、進行式タイミング調整の仕様。カムプロファイルに合わせて、バルブ、クランク、カムシャフト、カムシャフトの調整を容易にする作用とカムシャフトとなっている。

■756000円
■東名/ワード 042-795-8411



ポンカム タイプR

車検対応に合わせて、純正規格やスペックを考慮して開発されたカムシャフト。カムプロファイルに合わせて、バルブ、クランク、カムシャフト、カムシャフトの調整を容易にする作用とカムシャフトとなっている。

■756000円
■東名/ワード 042-795-8411



PONCAMS/ポンカム

車検対応からノーマルとは比較にならないレベルを実現するカムシャフト。カムプロファイルに合わせて、バルブ、クランク、カムシャフト、カムシャフトの調整を容易にする作用とカムシャフトとなっている。

■756000円
■東名/ワード 042-795-8411



カムシャフトキット ステージ2R

カムシャフトキット ステージ2Rに付属するカムシャフトは、カムプロファイルに合わせて、バルブ、クランク、カムシャフト、カムシャフトの調整を容易にする作用とカムシャフトとなっている。

■175000円
■東中エス(ジュンシャフト) 03-3920-4165



カムシャフトキット ステージ2

10段階のプロフィールから選ぶカムシャフトのキット。カムプロファイルに合わせて、バルブ、クランク、カムシャフト、カムシャフトの調整を容易にする作用とカムシャフトとなっている。

■175000円
■東中エス(ジュンシャフト) 03-3920-4165



チタンバルブリターナー Type1

高品質のチタンバルブリターナーを装着することで、バルブの耐久性を向上させる。バルブの耐久性を向上させることで、バルブの耐久性を向上させる。

■375000円
■東中エス(ジュンシャフト) 03-3920-4165



強化バルブスプリング

バルブによりリフト量が増えた場合でも、バルブの耐久性を向上させる。バルブの耐久性を向上させることで、バルブの耐久性を向上させる。

■375000円
■東中エス(ジュンシャフト) 03-3920-4165



強化バルブスプリング RB26DET ステージ2

バルブによりリフト量が増えた場合でも、バルブの耐久性を向上させる。バルブの耐久性を向上させることで、バルブの耐久性を向上させる。

■375000円
■東中エス(ジュンシャフト) 03-3920-4165



VALVE PART

バルブまわり



GR-A CAMSHAFT

カムプロファイルにこだわった開発。カムプロファイルに合わせて、バルブ、クランク、カムシャフト、カムシャフトの調整を容易にする作用とカムシャフトとなっている。

■478000円
■レイマックス 045-791-8486



STREET CAMSHAFT

カムプロファイルにこだわった開発。カムプロファイルに合わせて、バルブ、クランク、カムシャフト、カムシャフトの調整を容易にする作用とカムシャフトとなっている。

■478000円
■レイマックス 045-791-8486



強化バルブスプリング タイプB

高品質のチタンバルブリターナーを装着することで、バルブの耐久性を向上させる。バルブの耐久性を向上させることで、バルブの耐久性を向上させる。

■375000円
■東中エス(ジュンシャフト) 03-3920-4165



強化バルブスプリング タイプA

高品質のチタンバルブリターナーを装着することで、バルブの耐久性を向上させる。バルブの耐久性を向上させることで、バルブの耐久性を向上させる。

■375000円
■東中エス(ジュンシャフト) 03-3920-4165



タペストリウム

バルブによりリフト量が増えた場合でも、バルブの耐久性を向上させる。バルブの耐久性を向上させることで、バルブの耐久性を向上させる。

■375000円
■東中エス(ジュンシャフト) 03-3920-4165



レーシングバルブガイド(カム青銅製)

高品質のチタンバルブリターナーを装着することで、バルブの耐久性を向上させる。バルブの耐久性を向上させることで、バルブの耐久性を向上させる。

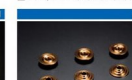
■478000円
■東中エス(ジュンシャフト) 03-3920-4165



レーシングバルブガイド(鋼鉄製)

高品質のチタンバルブリターナーを装着することで、バルブの耐久性を向上させる。バルブの耐久性を向上させることで、バルブの耐久性を向上させる。

■478000円
■東中エス(ジュンシャフト) 03-3920-4165



チタンバルブリターナー Type2

高品質のチタンバルブリターナーを装着することで、バルブの耐久性を向上させる。バルブの耐久性を向上させることで、バルブの耐久性を向上させる。

■375000円
■東中エス(ジュンシャフト) 03-3920-4165



ベリリウムバルブシャフトリング

高品質のチタンバルブリターナーを装着することで、バルブの耐久性を向上させる。バルブの耐久性を向上させることで、バルブの耐久性を向上させる。

■375000円
■東名/ワード 042-795-8411



バルブスプリングシート

高品質のチタンバルブリターナーを装着することで、バルブの耐久性を向上させる。バルブの耐久性を向上させることで、バルブの耐久性を向上させる。

■375000円
■東名/ワード 042-795-8411



リン青銅バルブガイドセット

高品質のチタンバルブリターナーを装着することで、バルブの耐久性を向上させる。バルブの耐久性を向上させることで、バルブの耐久性を向上させる。

■375000円
■東名/ワード 042-795-8411



チタンバルブリターナー

高品質のチタンバルブリターナーを装着することで、バルブの耐久性を向上させる。バルブの耐久性を向上させることで、バルブの耐久性を向上させる。

■375000円
■東名/ワード 042-795-8411



オーバーサイズバルブ

高品質のチタンバルブリターナーを装着することで、バルブの耐久性を向上させる。バルブの耐久性を向上させることで、バルブの耐久性を向上させる。

■375000円
■東名/ワード 042-795-8411



軽金属バルブブリター

高品質のチタンバルブリターナーを装着することで、バルブの耐久性を向上させる。バルブの耐久性を向上させることで、バルブの耐久性を向上させる。

■375000円
■東名/ワード 042-795-8411



RB26DETバルブシム

高品質のチタンバルブリターナーを装着することで、バルブの耐久性を向上させる。バルブの耐久性を向上させることで、バルブの耐久性を向上させる。

■300円(1本)
■アップレックス 042-660-1185



RB26DETレース用バルブガイド(インテーク側)

高品質のチタンバルブリターナーを装着することで、バルブの耐久性を向上させる。バルブの耐久性を向上させることで、バルブの耐久性を向上させる。

■478000円
■アップレックス 042-660-1185



RB26DETレース用バルブガイド(エキゾースト側)

高品質のチタンバルブリターナーを装着することで、バルブの耐久性を向上させる。バルブの耐久性を向上させることで、バルブの耐久性を向上させる。

■478000円
■アップレックス 042-660-1185



RB26DET鋼鉄バルブガイド(インテーク)

高品質のチタンバルブリターナーを装着することで、バルブの耐久性を向上させる。バルブの耐久性を向上させることで、バルブの耐久性を向上させる。

■175000円
■アップレックス 042-660-1185



RB26DET鋼鉄BIG/リブ

高品質のチタンバルブリターナーを装着することで、バルブの耐久性を向上させる。バルブの耐久性を向上させることで、バルブの耐久性を向上させる。

■574000円
■アップレックス 042-660-1185



RB26DET鋼鉄インテークバルブ

高品質のチタンバルブリターナーを装着することで、バルブの耐久性を向上させる。バルブの耐久性を向上させることで、バルブの耐久性を向上させる。

■1850円(1本)
■アップレックス 042-660-1185



スライドカムスプロケット

高品質のチタンバルブリターナーを装着することで、バルブの耐久性を向上させる。バルブの耐久性を向上させることで、バルブの耐久性を向上させる。

■275000円
■オースエス技研 086-277-6609



カムブリー

高品質のチタンバルブリターナーを装着することで、バルブの耐久性を向上させる。バルブの耐久性を向上させることで、バルブの耐久性を向上させる。

■1748000円
■エスケーエス 054-22-1235



CAM PULLEY

カムブリー



VALVE RETAINER

高品質のチタンバルブリターナーを装着することで、バルブの耐久性を向上させる。バルブの耐久性を向上させることで、バルブの耐久性を向上させる。

■378000円
■レイマックス 045-791-8486



VALVE SPRING

高品質のチタンバルブリターナーを装着することで、バルブの耐久性を向上させる。バルブの耐久性を向上させることで、バルブの耐久性を向上させる。

■378000円
■レイマックス 045-791-8486



チタンバルブリターナー

高品質のチタンバルブリターナーを装着することで、バルブの耐久性を向上させる。バルブの耐久性を向上させることで、バルブの耐久性を向上させる。

■4758000円
■HSD 048-927-1100

JUN



カムスライドスプロケット

カムシャフト変更時や、ヘッド面研削などに、ズレたバルブタイミングの調整が可能。メモリがふられており、車上で簡単に調整が可能となっている。

■田中工業(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

ピストン&コンロッド&クランク



30分タイマーが終了

■1万4000円
■東名パワード ☎042-795-8411

1000



本邦内産品 56.8%

2.8ℓ仕様に必要なパーツ全てをキット化
コンロッドは断面形状。エンジンの回転
バランスや剛性が必要となる過酷な条件での
使用で真価を発揮する。87φ×78mmで
排気量2782cc。圧縮比は8.4。

■75万円
■田中工業(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

© 2006 The Authors
Journal compilation © 2006 Blackwell Publishing Ltd



断面コンロッド

軽さと強さを追求するために断面形状を採用。SCM440材を旋削り出して製作するため、無駄のない形状にでき、バランス取りを必要としない最適重量を実現している。

■17万8000円
■田中工業(ジュンマシンショウ)
03(3)3920,4165

TOMEI POWERED



コンペティションペアリング
メイン(インナー)

■3900円(1セット)
■東名パワード ☎042-795-8411

アクチュエーター&ブローオフバルブ



ヘッドスタッド

34 33 32
シリンダーヘッドを固定するボルトと
スタッド式を採用することにより、ガ
スケットのシール性やブロック強度が
向上。よりハイチューンにも対応でき
るようになる。

■5万3000円
■車名: パワード 電話: 042-795-8411

■5万3000円
■東名バワード ☎042-795-8411



CAM COVER BUFFLE PLATE
 REIMAX
 高圧シラース用に取り付け、高圧部
 位に付いたオイルがブローバイガ
 スに引き込まれるのを防止し、ブロー
 バイガスを排出できるように設計。
 吸気系の方れを抑えこめる。
 ■737000円
 ■レイマックス 045-791-8486



競技用オイルキャッチタンク
 CUSCO
 エンジンヘッドに溜まるブローバイガ
 スをクッションタンクに誘導し、ここから
 溜まる。吸気経路をクリーンに維持。車
 種専用モデルで付く。取り付けも簡単。
 ■178000円
 ■レイマックス 027-352-3578



オイルキャッチタンク
 TOPSECRET
 RNR32専用オイルキャッチタンク。
 内部は32番純正と同等の400mmの
 プローバイガスに含められるオイルを
 2重に吸引し、簡単に排出可能。美し
 く機能の良さを体感できる。
 ■7万円
 ■トップシークレット 043-216-8808



RH19 フューエルポンプキット
 RHS
 19ccのチューニング対応の255の
 1/2の作動能力を持つ大容量ポンプ。燃
 料供給の信頼性向上に寄与。ハ
 ネスエアクラフト、フィルム製。吐出
 量1480cc/1000rpm/1200cc/3300rpm
 ■275000円
 ■レイマックス 099-365-5105



大容量インジェクター
 CUSCO
 チューニングエンジンに必要な燃料を
 供給できる高吐出量のインジェク
 ター。吐出量255cc/1000rpm、吐出
 量1480cc/1000rpm/1200cc/3300rpm
 ■875000円-975000円
 ■レイマックス 027-352-3578



FUEL REGULATOR
 フューエルレギュレーター
 RB26 12ホールインジェクター
 小型で軽量化に優れた最新の12ホ
 ールインジェクター。より良
 燃焼を実現し、フューエルポンプの
 負担を減らす。パワーアップとエア
 フilterの交換に必要。
 ■775000円
 ■経緯センター 045-933-1101



OIL PAN BUFFLE PLATE
 REIMAX
 純正品をベースにしたバフルプレート
 を追加。純正品の場合に比べ、燃
 油の吸気系に引き込まれるのを防
 止。スプレー塗装で付く。取り
 付けも簡単。吸気系の方れを抑
 止。吸気系の方れを抑止。
 ■775000円
 ■レイマックス 045-791-8486



ストリートオイルキャッチタンク
 ストリートオイルキャッチタンク
 プローバイガスに含められるオイル分
 を吸引、吸気系に引き込まれるのを防
 止。スプレー塗装で付く。取り
 付けも簡単。吸気系の方れを抑
 止。吸気系の方れを抑止。
 ■175000円
 ■レイマックス 027-352-3578



オイルキャッチタンク
 TOPSECRET
 ガソリンエンジンに可能なオイルキャ
 ッチタンク。エンジン内部で発生する
 プローバイガスを、純正のインジェク
 ターに誘導し、ここから溜まる。吸
 気系の方れを抑止。吸気系の方れ
 を抑止。吸気系の方れを抑止。
 ■7万円
 ■トップシークレット 043-216-8808



大容量燃料ポンプ
 大容量燃料ポンプ
 チューニングエンジンが必要とする
 高吐出量の燃料を安定して供給。燃
 料供給の信頼性向上に寄与。ハ
 ネスエアクラフト、フィルム製。吐出
 量1480cc/1000rpm/1200cc/3300rpm
 ■175000円-275000円
 ■レイマックス 027-352-3578



インジェクター
 MIDORI
 大容量フューエルポンプ
 R32/R34/R4/R40
 静寂性に優れた大容量燃料ポンプ。吐
 出量176.7ml、純正1800rpmの
 吐出量に匹敵。吐出量176.7ml、純
 正1800rpmの吐出量に匹敵。吐出
 量176.7ml、純正1800rpmの吐出
 量に匹敵。吐出量176.7ml、純
 正1800rpmの吐出量に匹敵。
 ■375000円
 ■経緯センター 045-933-1101



大容量フューエルポンプ
 MIDORI
 静寂性に優れた大容量燃料ポンプ。吐
 出量176.7ml、純正1800rpmの
 吐出量に匹敵。吐出量176.7ml、純
 正1800rpmの吐出量に匹敵。吐出
 量176.7ml、純正1800rpmの吐出
 量に匹敵。吐出量176.7ml、純
 正1800rpmの吐出量に匹敵。
 ■375000円
 ■経緯センター 045-933-1101



オイルパンバフルプレート
 TOMEI POWERED
 マーケット先行モデルの強力な油
 油の吸気系に引き込まれるのを防
 止。スプレー塗装で付く。取り
 付けも簡単。吸気系の方れを抑
 止。吸気系の方れを抑止。
 ■175000円
 ■経緯センター 042-795-8411



OIL CATCH TANK
 オイルキャッチタンク
 プローバイガスに含められるオイル分
 を吸引、吸気系に引き込まれるのを防
 止。スプレー塗装で付く。取り
 付けも簡単。吸気系の方れを抑
 止。吸気系の方れを抑止。
 ■175000円
 ■レイマックス 027-352-3578



オリジナルオイルキャッチタンク
 GARAGE ITO
 エンジン内部で発生するブローバイガ
 スを、純正のインジェクターに誘
 導し、ここから溜まる。吸気系
 の方れを抑止。吸気系の方れを抑
 止。吸気系の方れを抑止。
 ■775000円
 ■レイマックス 027-352-3578



大容量フューエルポンプ
 大容量フューエルポンプ
 チューニングエンジンが必要とする
 高吐出量の燃料を安定して供給。燃
 料供給の信頼性向上に寄与。ハ
 ネスエアクラフト、フィルム製。吐出
 量1480cc/1000rpm/1200cc/3300rpm
 ■175000円-275000円
 ■レイマックス 027-352-3578



大容量フューエルポンプ
 大容量フューエルポンプ
 チューニングエンジンが必要とする
 高吐出量の燃料を安定して供給。燃
 料供給の信頼性向上に寄与。ハ
 ネスエアクラフト、フィルム製。吐出
 量1480cc/1000rpm/1200cc/3300rpm
 ■175000円-275000円
 ■レイマックス 027-352-3578



大容量フューエルポンプ
 大容量フューエルポンプ
 チューニングエンジンが必要とする
 高吐出量の燃料を安定して供給。燃
 料供給の信頼性向上に寄与。ハ
 ネスエアクラフト、フィルム製。吐出
 量1480cc/1000rpm/1200cc/3300rpm
 ■175000円-275000円
 ■レイマックス 027-352-3578



大容量オイルパン
 Graddy
 内部に付いたオイルをスプレー
 塗装で付く。取り付けも簡単。
 ■175000円
 ■レイマックス 027-352-3578



プロバイホースキット
 PREMIUM JAPAN
 高品質、高耐久のシリコンホース
 メンテナンスオーバーホール時に交
 換可能な高品質プロバイホースの
 1/2の作動能力を持つ。取り
 付けも簡単。吸気系の方れを抑
 止。吸気系の方れを抑止。
 ■175000円
 ■レイマックス 027-352-3578



オイルキャッチタンク
 AUTO STAFF
 純正フューエルポンプに設置し、吸
 気系の方れを抑止。吸気系の方
 れを抑止。吸気系の方れを抑止。
 ■175000円
 ■レイマックス 027-352-3578



高圧燃料ポンプ
 NISMO
 高圧燃料ポンプ。吐出量176.7ml、純
 正1800rpmの吐出量に匹敵。吐出
 量176.7ml、純正1800rpmの吐出
 量に匹敵。吐出量176.7ml、純
 正1800rpmの吐出量に匹敵。
 ■175000円
 ■レイマックス 027-352-3578



大容量フューエルポンプ
 TOMEI POWERED
 静寂性に優れた大容量燃料ポンプ。吐
 出量176.7ml、純正1800rpmの
 吐出量に匹敵。吐出量176.7ml、純
 正1800rpmの吐出量に匹敵。吐出
 量176.7ml、純正1800rpmの吐出
 量に匹敵。吐出量176.7ml、純
 正1800rpmの吐出量に匹敵。
 ■175000円
 ■レイマックス 027-352-3578



高圧燃料ポンプ
 NISMO
 高圧燃料ポンプ。吐出量176.7ml、純
 正1800rpmの吐出量に匹敵。吐出
 量176.7ml、純正1800rpmの吐出
 量に匹敵。吐出量176.7ml、純
 正1800rpmの吐出量に匹敵。
 ■175000円
 ■レイマックス 027-352-3578



RB26DETクランク用オイルポンプ
 NAPREC
 高品質、高耐久のシリコンホース
 メンテナンスオーバーホール時に交
 換可能な高品質プロバイホースの
 1/2の作動能力を持つ。取り
 付けも簡単。吸気系の方れを抑
 止。吸気系の方れを抑止。
 ■175000円
 ■レイマックス 027-352-3578



プロバイホースキット
 SAMCO
 高品質、高耐久のシリコンホース
 メンテナンスオーバーホール時に交
 換可能な高品質プロバイホースの
 1/2の作動能力を持つ。取り
 付けも簡単。吸気系の方れを抑
 止。吸気系の方れを抑止。
 ■175000円
 ■レイマックス 027-352-3578



オイルキャッチタンク
 ATTKD
 純正フューエルポンプに設置し、吸
 気系の方れを抑止。吸気系の方
 れを抑止。吸気系の方れを抑止。
 ■175000円
 ■レイマックス 027-352-3578



キャッチタンク
 GARAGE Active
 純正フューエルポンプに設置し、吸
 気系の方れを抑止。吸気系の方
 れを抑止。吸気系の方れを抑止。
 ■175000円
 ■レイマックス 027-352-3578



FUEL PUMP
 フューエルポンプ
 チューニングエンジンが必要とする
 高吐出量の燃料を安定して供給。燃
 料供給の信頼性向上に寄与。ハ
 ネスエアクラフト、フィルム製。吐出
 量1480cc/1000rpm/1200cc/3300rpm
 ■175000円-275000円
 ■レイマックス 027-352-3578



FUEL PUMP
 TOMEI POWERED
 高品質、高耐久のシリコンホース
 メンテナンスオーバーホール時に交
 換可能な高品質プロバイホースの
 1/2の作動能力を持つ。取り
 付けも簡単。吸気系の方れを抑
 止。吸気系の方れを抑止。
 ■175000円
 ■レイマックス 027-352-3578



オイルポンプ
 JUN
 高品質、高耐久のシリコンホース
 メンテナンスオーバーホール時に交
 換可能な高品質プロバイホースの
 1/2の作動能力を持つ。取り
 付けも簡単。吸気系の方れを抑
 止。吸気系の方れを抑止。
 ■175000円
 ■レイマックス 027-352-3578



オイルポンプ
 TOMEI POWERED
 高品質、高耐久のシリコンホース
 メンテナンスオーバーホール時に交
 換可能な高品質プロバイホースの
 1/2の作動能力を持つ。取り
 付けも簡単。吸気系の方れを抑
 止。吸気系の方れを抑止。
 ■175000円
 ■レイマックス 027-352-3578



キャッチタンク
 GARAGE Active
 純正フューエルポンプに設置し、吸
 気系の方れを抑止。吸気系の方
 れを抑止。吸気系の方れを抑止。
 ■175000円
 ■レイマックス 027-352-3578



FUEL PUMP
 フューエルポンプ
 チューニングエンジンが必要とする
 高吐出量の燃料を安定して供給。燃
 料供給の信頼性向上に寄与。ハ
 ネスエアクラフト、フィルム製。吐出
 量1480cc/1000rpm/1200cc/3300rpm
 ■175000円-275000円
 ■レイマックス 027-352-3578



FUEL PUMP
 フューエルポンプ
 チューニングエンジンが必要とする
 高吐出量の燃料を安定して供給。燃
 料供給の信頼性向上に寄与。ハ
 ネスエアクラフト、フィルム製。吐出
 量1480cc/1000rpm/1200cc/3300rpm
 ■175000円-275000円
 ■レイマックス 027-352-3578



FUEL PUMP
 TOMEI POWERED
 高品質、高耐久のシリコンホース
 メンテナンスオーバーホール時に交
 換可能な高品質プロバイホースの
 1/2の作動能力を持つ。取り
 付けも簡単。吸気系の方れを抑
 止。吸気系の方れを抑止。
 ■175000円
 ■レイマックス 027-352-3578



INJECTOR FOR RB26
 INJECTOR FOR RB26
 高品質、高耐久のシリコンホース
 メンテナンスオーバーホール時に交
 換可能な高品質プロバイホースの
 1/2の作動能力を持つ。取り
 付けも簡単。吸気系の方れを抑
 止。吸気系の方れを抑止。
 ■175000円
 ■レイマックス 027-352-3578



インダクションホースキット

クリーナー、タンピン間の純正高強度パイプを交換用として用意。高強度パイプを手軽に交換しただけで、高強度、剛性を兼ね備えた角の大きなチューニングに対応する。

■4759000円
■トップラングプロダクト
■047-1190-1391



WITH GT-Rインテークパイプ

純正のインテークパイプに仕様の違いを入れて高強度コックピット、フロントバンパーの各部品の風流を妨げ、レスポンスを向上させると同時に燃焼効率向上に貢献する。

■1万2000円
■アコーレージン COCKPIT特売
■048-464-1361



インテークパイプ

2つタビから吸気される空気を吸気する部分に吸気孔を設けるように設計し、スワールを減らすことで燃焼効率を向上させ、レスポンスアップに貢献する。

■1万2000円
■オートギャラリー横浜
■045-351-0421



コンプリートサクションKIT

GReddyインテークキットとGReddyアルミバイピングキットのセット。グループインテークからサーキットまであらゆるレベルに合わせた高強度アルミパイプは全てパフ仕上げで美しい。

■1378000円
■グレース
■0479-77-3000



TITAN LANCING SAKUSION kit

チタン材を採用した軽量化サクションパイプキット。純正パイプに付いたタービンの抵抗に耐え、フーレスシステムの上で吸気する。より大容量なZ32エアロ対応。

■32万円
■SunLineRacing ■086-200-1000



PIPING SYSTEM

INR22 OUTR22のインタークーラーパイプ、シリコンパイプ、スチールパイプのセット。純正インテークフローを向上させ、高強度バイピングが対応インタークーラーに適合する。

■2万4000円
■オートギャラリー横浜
■050-3532-5017

HRD



ATISバーパターパーラー

高強度のレスポンスUPとエンジンストール時やシフトチェンジのクラックシフトの抑制を兼ね、剛性を向上させ、よりエンジンの共振を低減するアイデンティバーパターパーラーは必需品。

■10798000円
■HRD ■048-927-1100



プーリー&ベルト

高強度のレスポンスUPとエンジンストール時やシフトチェンジのクラックシフトの抑制を兼ね、剛性を向上させ、よりエンジンの共振を低減するアイデンティバーパターパーラーは必需品。

■10798000円
■HRD ■048-927-1100



サーージング用バインギングキット

ターボチャージャーの吸気圧を上げるためにスロットの位置を変更する必要があるRHD2250RやRHD2250Rをインテークターボの吸気圧を上げる必要がある。ボルトの固定部分に穴あけが必要。

■3万5000円
■グレース ■0479-77-3000



アルミバイピングKIT

アルミは振動や変形を起こしてしまうインテークパイプと交換する必要がある。高強度で振動を吸収し、伝達に耐えることができる。ジョイントには強化樹脂を貼っている。

■476000円
■グレース ■0479-77-3000



ターボホースキット

高強度で振動を吸収し、伝達に耐えることができる。高強度で振動を吸収し、伝達に耐えることができる。高強度で振動を吸収し、伝達に耐えることができる。

■750000円
■トップラングプロダクト
■04-7190-1391



ターボホースキット

高強度で振動を吸収し、伝達に耐えることができる。高強度で振動を吸収し、伝達に耐えることができる。高強度で振動を吸収し、伝達に耐えることができる。

■750000円
■トップラングプロダクト
■04-7190-1391



その他



クロモリクランクプリーワッシャー

高強度のレスポンスUPとエンジンストール時やシフトチェンジのクラックシフトの抑制を兼ね、剛性を向上させ、よりエンジンの共振を低減するアイデンティバーパターパーラーは必需品。

■1万2000円
■HRD ■048-927-1100



アルミプーリーキット

ターボチャージャーの吸気圧を上げるためにスロットの位置を変更する必要があるRHD2250RやRHD2250Rをインテークターボの吸気圧を上げる必要がある。ボルトの固定部分に穴あけが必要。

■2万9800円
■グレース ■0479-77-3000



SC PULLEY SYSTEM

アルミ材で製作されており、軽量なためスロットルレスポンスが向上する。

■1万2800円(3速仕様)
■68000円(ウォーターポンプ)
■38000円(ウォーターポンプ)
■3500円(オルタネーター)
■オートギャラリー横浜
■050-3532-5017



アルミクランクプーリー

ターボレスにすることで、パワーステアリングのレスポンスを安定させる。クラックの発生も防止。クラックメカニカルの損傷も防止。

■1万1000円
■バッチ・オブ・オース
■0436-76-8277



RH9 ATI RB26 クランクダウンバー

ダンパーレスにすることで、パワーステアリングのレスポンスを安定させる。クラックの発生も防止。クラックメカニカルの損傷も防止。

■1万1000円
■バッチ・オブ・オース
■0569-365-5105



クリアタイミングベルトカバー

高強度のレスポンスUPとエンジンストール時やシフトチェンジのクラックシフトの抑制を兼ね、剛性を向上させ、よりエンジンの共振を低減するアイデンティバーパターパーラーは必需品。

■8000円
■エニペー・アイ ■03-5663-2551



Vortecセンサーホルダー

高強度のレスポンスUPとエンジンストール時やシフトチェンジのクラックシフトの抑制を兼ね、剛性を向上させ、よりエンジンの共振を低減するアイデンティバーパターパーラーは必需品。

■8000円
■アミクス ■049-299-1771



強化エンジンマウント

高強度のレスポンスUPとエンジンストール時やシフトチェンジのクラックシフトの抑制を兼ね、剛性を向上させ、よりエンジンの共振を低減するアイデンティバーパターパーラーは必需品。

■2万9800円
■グレース ■0479-77-3000



オイルフラーキャップ

高強度のレスポンスUPとエンジンストール時やシフトチェンジのクラックシフトの抑制を兼ね、剛性を向上させ、よりエンジンの共振を低減するアイデンティバーパターパーラーは必需品。

■3500円
■アミクス ■049-299-1771



オイルフラーキャップ

高強度のレスポンスUPとエンジンストール時やシフトチェンジのクラックシフトの抑制を兼ね、剛性を向上させ、よりエンジンの共振を低減するアイデンティバーパターパーラーは必需品。

■3500円
■アミクス ■0930-25-4488



オイルフラーキャップ

高強度のレスポンスUPとエンジンストール時やシフトチェンジのクラックシフトの抑制を兼ね、剛性を向上させ、よりエンジンの共振を低減するアイデンティバーパターパーラーは必需品。

■3200円
■ニッポンモータースポーツ・インターナショナル
■0120-846-423



Silicone Hose

高強度のレスポンスUPとエンジンストール時やシフトチェンジのクラックシフトの抑制を兼ね、剛性を向上させ、よりエンジンの共振を低減するアイデンティバーパターパーラーは必需品。

■8000円
■エニペー・アイ ■03-5663-2551



オリジナル バッテリーステー

高強度のレスポンスUPとエンジンストール時やシフトチェンジのクラックシフトの抑制を兼ね、剛性を向上させ、よりエンジンの共振を低減するアイデンティバーパターパーラーは必需品。

■5800円
■アミクス ■0930-25-4488



CUSCO バッテリーステー

高強度のレスポンスUPとエンジンストール時やシフトチェンジのクラックシフトの抑制を兼ね、剛性を向上させ、よりエンジンの共振を低減するアイデンティバーパターパーラーは必需品。

■5800円
■アミクス ■027-352-3578



トリプルフローカムカバー

高強度のレスポンスUPとエンジンストール時やシフトチェンジのクラックシフトの抑制を兼ね、剛性を向上させ、よりエンジンの共振を低減するアイデンティバーパターパーラーは必需品。

■1万9800円
■アミクス ■048-857-3313



RB26DET オーバーサイズ シャフトプルーラー

高強度のレスポンスUPとエンジンストール時やシフトチェンジのクラックシフトの抑制を兼ね、剛性を向上させ、よりエンジンの共振を低減するアイデンティバーパターパーラーは必需品。

■1万2000円
■トップラングプロダクト
■042-660-1185



RH9 ハイパースターター

高強度のレスポンスUPとエンジンストール時やシフトチェンジのクラックシフトの抑制を兼ね、剛性を向上させ、よりエンジンの共振を低減するアイデンティバーパターパーラーは必需品。

■2000円
■ニッポンモータースポーツ・インターナショナル
■0120-846-423

MIDORI



RB26ヘッドカバー-結晶塗装

高強度のレスポンスUPとエンジンストール時やシフトチェンジのクラックシフトの抑制を兼ね、剛性を向上させ、よりエンジンの共振を低減するアイデンティバーパターパーラーは必需品。

■9万8000円
■結晶塗装センター ■045-933-1101



T-REVOLUTION GTR33

高強度のレスポンスUPとエンジンストール時やシフトチェンジのクラックシフトの抑制を兼ね、剛性を向上させ、よりエンジンの共振を低減するアイデンティバーパターパーラーは必需品。

■4万7000円
■結晶塗装センター ■072-875-8088



トリプルフローカムカバー

高強度のレスポンスUPとエンジンストール時やシフトチェンジのクラックシフトの抑制を兼ね、剛性を向上させ、よりエンジンの共振を低減するアイデンティバーパターパーラーは必需品。

■5万8000円
■アミクス ■058-248-5852



フレッシュエアコントロールバルブ

高強度のレスポンスUPとエンジンストール時やシフトチェンジのクラックシフトの抑制を兼ね、剛性を向上させ、よりエンジンの共振を低減するアイデンティバーパターパーラーは必需品。

■5万8000円
■アミクス ■058-248-5852



アンシェリーナホースキット

高強度のレスポンスUPとエンジンストール時やシフトチェンジのクラックシフトの抑制を兼ね、剛性を向上させ、よりエンジンの共振を低減するアイデンティバーパターパーラーは必需品。

■5万4000円
■トップラングプロダクト
■04-7190-1391



HRD ハイパースターター

高強度のレスポンスUPとエンジンストール時やシフトチェンジのクラックシフトの抑制を兼ね、剛性を向上させ、よりエンジンの共振を低減するアイデンティバーパターパーラーは必需品。

■798000円
■HRD ■048-927-1100

[冷却系パーツ]

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN SKYLINE GT-R

34=R34 GT-Rに適合
 33=R33 GT-Rに適合
 32=R32 GT-Rに適合
 汎=汎用アイテム

100%



ラジエター

ラジエーター Multi Flowシリーズ
 34 33 32 ■ 2層
 ワイドチューブの2層40mmコアを採用し圧直損失を低減。また、水容量を確保することで優れた冷却効果を実現する。スポーツ走行のほか夏場の高速走行でも効果を発揮する。
 ■ 7万3000円～
 ■ エイチ・ピー・アイ
 ☎ 03-5663-2551



SPORTS RADIATION

■真ちゅう ■2層
自己放熱性のある真ちゅう製のため、
停止時でも高い冷却性能を実現したコ
ア厚28mmの2層ラジエター。ボルト
オン設計でノーマルシュラウドも取付
可能。日本製。

■5万8000円
■サード
☎0565-53-1166



TWラジエター

■3万5800円
■トラスト
☎0479-77-3000



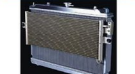
インタークーラー

コア容量を拡大するとともにコア全面に吸気が流れるよう設計。更に最適なフィンピッチを採用する事で、冷却性能を維持しつつ圧力損失を低減。ラジエターの負担低減にも貢献。ラジエターの冷却性にも配慮されている。

■23万5000円(R34)
23万円(R33,R34)
■ニッサンモータースポーツ・インターナショナル
☎0120-846-423



100

SAURUS  オイルクーラー アタッチメント 3本16型別式のオイルクーラーの性能を100%活用するためのアイテム。オイルと水の完全分離を実現。結果、水温上昇を抑えられ、ホースに全長約30cm程の差は装着可能。 ■275800円 ■2本タイプ ☎04-2968-9212	EVOLVE  ラジエーターステー 冷却水を循環させることでラジエター一面を露出させる。ラジエターに当たる走行風を確保でき、エアロンの効きも落とさないでラジエターファンをストップ。ラジエターの効率的アップを実現。 ■275200円 ■2本タイプ ☎03-5663-2551	TSUBASA  あげち ホットした機油を吸き取ることでより空気の通り易さを高める。エンジンルーム内の熱気も吸き取り、燃費改善を高める。燃費改善に寄与。燃費改善を高める。燃費改善に寄与。燃費改善を高める。 ■3500円 ■バイク用 ☎09-363-2104	NISMO  レーシングラジエターキップ 市販品と異なり、車体搭載のラジエターキップの0.9kgに比べて0.4kg/枚のみの1.3kgの軽量化。冷却システム内の圧力アップを抑制。冷却水の循環を促進。冷却性を高く保つ。 ■5200円 ■3本タイプ ☎0120-846-423	BILLION  スーパーサーモ 冷却水が最も温度を上げるローテターサーモスタット。水道が上がりきる前に冷却を開始。水道上がりによるパワードロップを抑えらる。ホースに全長約30cm程の差は装着可能。 ■7800円~9800円 ■3本タイプ ☎04-2788-7878	SARD  COOLING THERMO 市販品と異なり、エンジンに最適56度で設定したサーモスタット。フローコントロールバルブを採用。水道の急激な上昇を抑制してエンジン保護。急激な水道の急行には必要のアイテム。 ■7500円 ■サーモ ☎0565-63-1166
SABULIVE  ラジエーターステー ドラコカーボで製作されたラジエターファン用ステー。純正の部品のため簡単に装着可能(使用可能)。エンジンルームの温度を下げ、冷却水を循環させる。冷却水を循環させる。冷却水を循環させる。 ■1252000円 ■2本タイプ ☎076-482-3751	BILLION  スーパーエレクトリックファン プレート加工の薄型設計により、狭いスペースでも取り付け可能なファン。PULLとPUSHの両向きを指定できる。セパレーターをインサートして全長約30cmをランアップして。 ■1万4000円~1万9000円 ■3本タイプ ☎04-2788-7878	NAPREC  R280DETウォーター 9280DETウォーターを加工して、エンジンルーム内の温度を下げ、冷却水を循環させる。冷却水を循環させる。冷却水を循環させる。 ■2万9000円 ■2本タイプ ☎09-363-2104	GARAGE Active  ワッシャー・タンク&リザーバータンク 市販品で入手しづらいワッシャー・タンクとリザーバータンク。ワッシャー・タンクとリザーバータンク。ワッシャー・タンクとリザーバータンク。ワッシャー・タンクとリザーバータンク。 ■2万9800円 ■2本タイプ ☎09-363-2104	SAMCO  ヒーターホースキット 耐久性の高いシリコン製で成形した。純正の部品のため簡単に装着可能(使用可能)。エンジンルームの温度を下げ、冷却水を循環させる。冷却水を循環させる。冷却水を循環させる。 ■3万6000円~ ■2本タイプ ☎04-2788-7878	SAMCO  オイルクーラーホースキット シリコンホースで製作された。純正の部品のため簡単に装着可能(使用可能)。エンジンルームの温度を下げ、冷却水を循環させる。冷却水を循環させる。冷却水を循環させる。 ■1万2000円~ ■2本タイプ ☎04-2788-7878

DRIVETRAIN PARTS

【駆動系パーツ】

※掲載データは2020年2月1日現在の情報です。価格表は税抜き表記となっております。

大パワーに負けない耐久性をえて駆動をしっかりと伝達する

R280の発生する大パワー、そして路面面でも伝達できなければならぬ。パワーアップチューニングを行っているばかりでなく、駆動系の振動にも注意し、性能を向上させるためには強化パーツの装着も必要。パワーアップチューニングの効果を最大限に引き出す。そのうえで、走行チューニングに合わせたチューニングを行うと良い。具体的には、スポーツ走行を重視するならば前後の機械式LSDは必ず装着したい。LSDは装着したただでよも耐久性は減衰するが、その先のチューニングを行うことで更なる真価を発揮する。ぜひプロショップと相談して、最適なチューニングを行って欲しい。

※R280-R280-GT-Rに適合
※R280-R280-GT-Rに適合
※R280-R280-GT-Rに適合

ATS  メタルLSD Spec 1 ■メタル MAX 1.5/2.0WAY ■1276000円~1472000円 ■エディター ☎066-286-9331	NISMO  フロントL.S.D. ■メタル MAX 1.5WAY ■1178000円 ■エディター ☎0120-846-423	NISMO  GT L.S.D. Pro Carbon ■メタル MAX 2WAY ■175000円 ■エディター ☎0120-846-423	NISMO  GT L.S.D. Pro ■メタル MAX 2WAY/1.5WAY ■127000円 ■エディター ☎0120-846-423	NISMO  GT L.S.D. ■メタル MAX 2WAY/1.5WAY ■97000円 ■エディター ☎0120-846-423	L.S.D.  リミテッドスリプドライブ ■メタル MAX 1.5/2.0WAY ■1376000円~1572000円 ■エディター ☎066-286-9331
CUSCO  CUSCO LSD type-RS ■メタル MAX 1/1.5/2WAY ■1075000円~127000円 ■エディター ☎027-352-3578	KAAZ  SOLID LSD ■メタル MAX 2WAY ■1075000円 ■エディター ☎0120-846-423	OS GIKEN  スーパーロールLSD SPEC-X ■メタル MAX 2WAY ■1476000円 ■エディター ☎086-277-6609	OS GIKEN  スーパーロールLSD SPEC-S ■メタル MAX 2WAY ■1376000円 ■エディター ☎086-277-6609	ATS  カーボンハイフリクション ■メタル MAX 1.5/2WAY ■173000円~1978000円 ■エディター ☎066-286-9331	ATS  サイレントLSD ■メタル MAX 1.5/2WAY ■1376000円~1572000円 ■エディター ☎066-286-9331

※掲載されている写真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。

HRD



強化シフトフォークピンボルト
 ■4800円
 ■HRD
 ☎048-927-1100

KTS



強化ピンボルト
 ■5000円
 ■ピンボルトクノスラフナー
 ☎050-3532-5017

NISMO



強化レリーズピンボルト
 ■2800円
 ■レリーズピンボルトボーイングインターナショナル
 ☎0120-846-423

KTS



ビップキヤハルオーバータイミングシャリナー
 ■6000円
 ■カムシャフトクノスラフナー
 ☎050-3532-5017

NISMO



ビップオーバータイミングシャリナー
 ■173000円
 ■カムシャフトクノスラフナー
 ☎0120-846-423

CLUTCH OPERATING PARTS

クラッチ作動系

The Driveshaft shop



強化フロントドライブシャフト
 ■237円
 ■Racing Passion Links Japan
 ☎03-4405-2336

administrator



フロントロングドライブシャフトキット
 ■778000円
 ■フロントロングドライブシャフトキット
 ☎049-299-1771

DRIVE SHAFT & PROPELLER SHAFT

ドライブシャフト&プロペラシャフト



DIRECT CLUTCH LINE SYSTEM
 ■8900円
 ■アズビル・カムシャフト・カムシャフト
 ☎0120-436868

KTS



クラッチホースセット
 ■7000円
 ■カムシャフトクノスラフナー
 ☎0120-846-423

NISMO



クラッチホースセット
 ■7000円
 ■カムシャフトクノスラフナー
 ☎0120-846-423

HRD



HRD特製樹脂強化ドライブシャフトブーツ
 ■179800円
 ■HRD
 ☎048-927-1100

The Driveshaft shop



カーボンプロペラシャフト
 ■197円
 ■Racing Passion Links Japan
 ☎03-4405-2336

HRD



HRD軽量プロペラシャフト
 ■197円
 ■HRD
 ☎048-927-1100

Seed



スチールワームビスプロペラシャフト
 ■871円
 ■ワームビス
 ☎0285-82-4870

HRD



HRDリビルドドライブシャフト
 ■379800円
 ■HRD
 ☎048-927-1100

The Driveshaft shop



強化リヤドライブシャフト
 ■357円
 ■Racing Passion Links Japan
 ☎03-4405-2336

MIDORI



強化トランスアクス
 ■137円
 ■経理センター
 ☎045-933-1101

CUSCO



シフトバルカラー
 ■2500円
 ■経理センター
 ☎027-352-3578

ASUP



調整タイプレイトシフト
 ■178000円
 ■アズビル
 ☎070-298-4421

NISMO



クイックシフト
 ■379000円
 ■カムシャフト・カムシャフト・カムシャフト
 ☎0120-846-423

NISMO



ソリッドシフト
 ■178000円
 ■カムシャフト・カムシャフト・カムシャフト
 ☎0120-846-423

OTHERS

その他

PREMIUM JAPAN



PREMAGdb Model K
 ■2500円
 ■経理センター
 ☎042-513-9281

PREMIUM JAPAN



PREMAGdb Model A
 ■2500円
 ■経理センター
 ☎042-513-9281

Greddy



大容量デフカバー
 ■375000円
 ■カムシャフト・カムシャフト・カムシャフト
 ☎0479-77-3000

HRD



HRDミッションパッフルプレート
 ■6000円
 ■HRD
 ☎048-927-1100

OS GIKEN



強化ミッションセンタープレート
 ■375000円
 ■カムシャフト・カムシャフト・カムシャフト
 ☎086-277-6609

SUSPENSION PARTS

[サスペンションパーツ]

※掲載データは2020年2月1日現在の情報です。価格表記載に税別表記と記載しております。

SET-UP & PARTS CATALOG FOR NISSAN SKYLINE GT-R

シチュエーションに合わせて車体性能を引き出すサスペンションを作る

ハイパフォーマンスな動力系を持ち、生まれながらスポーツをするクルマであるGT-R。その性能をさらに味わうためにはサスペンションのチューニングを行いたい。サスペンションのチューニングは、求めるシチュエーションによって様々な方向性がある。サーキットを目指すなら車高は低く、バネレートはハードな方向に行き、ツアリング向けならば車高とスプリングは純正同等のまま、減衰力の発生し方に拘る方向になるだろう。どちら向けであっても重要なのはトータルバランス。ダンパーだけではなく、アーム類やブッシュ類なども併せてチューニングを行うことで、その完成度は何倍にも高いものとなる。

- R34 GT-Rに適合
- R33 GT-Rに適合
- R32 GT-Rに適合
- 汎用アイテム



SUPER RACING

■スーパーキット
レースでの経験と技術をそのままスーパーRACINGに反映。完全中絶減衰力調整機構、EDFワイヤによる減衰力調整など、日々改良を続ける。受注生産品。

■タイプN D045-810-5501	減衰機構	バネレート	車高	備考
R32	F 14.0H 120	160R	163.0000R	
R33	F 14.0H 120	160R	163.0000R	



MONO RACING

■リアシングローサーキット
レースの経験と技術をそのままMONO SPORTに反映。完全中絶減衰力調整機構、EDFワイヤによる減衰力調整など、日々改良を続ける。受注生産品。

■タイプN D045-810-5501	減衰機構	バネレート	車高	備考
R32	F 14.0H 120	160R	163.0000R	
R33	F 14.0H 120	160R	163.0000R	



MONO SPORT

■リアシングローサーキット
レースの経験と技術をそのままMONO SPORTに反映。完全中絶減衰力調整機構、EDFワイヤによる減衰力調整など、日々改良を続ける。受注生産品。

■タイプN D045-810-5501	減衰機構	バネレート	車高	備考
R32	F 14.0H 120	160R	163.0000R	
R33	F 14.0H 120	160R	163.0000R	



FLEX Z

■リアシングローサーキット
レースの経験と技術をそのままMONO SPORTに反映。完全中絶減衰力調整機構、EDFワイヤによる減衰力調整など、日々改良を続ける。受注生産品。

■タイプN D045-810-5501	減衰機構	バネレート	車高	備考
R32	F 14.0H 120	160R	163.0000R	
R33	F 14.0H 120	160R	163.0000R	



OHLS

■リアシングローサーキット
レースの経験と技術をそのままMONO SPORTに反映。完全中絶減衰力調整機構、EDFワイヤによる減衰力調整など、日々改良を続ける。受注生産品。

■タイプN D045-810-5501	減衰機構	バネレート	車高	備考
R32	F 14.0H 120	160R	163.0000R	
R33	F 14.0H 120	160R	163.0000R	

全長調整式ダンパー

※汎用品先行装着

※サーキット・ホーム用可能

※仕様変更可能

※調整範囲は+/-5mm

(特に表記がある場合を除く)



HKS

■リアシングローサーキット
レースの経験と技術をそのままMONO SPORTに反映。完全中絶減衰力調整機構、EDFワイヤによる減衰力調整など、日々改良を続ける。受注生産品。

■タイプN D045-810-5501	減衰機構	バネレート	車高	備考
R32	F 14.0H 120	160R	163.0000R	
R33	F 14.0H 120	160R	163.0000R	



HKS

■リアシングローサーキット
レースの経験と技術をそのままMONO SPORTに反映。完全中絶減衰力調整機構、EDFワイヤによる減衰力調整など、日々改良を続ける。受注生産品。

■タイプN D045-810-5501	減衰機構	バネレート	車高	備考
R32	F 14.0H 120	160R	163.0000R	
R33	F 14.0H 120	160R	163.0000R	



HPI

■リアシングローサーキット
レースの経験と技術をそのままMONO SPORTに反映。完全中絶減衰力調整機構、EDFワイヤによる減衰力調整など、日々改良を続ける。受注生産品。

■タイプN D045-810-5501	減衰機構	バネレート	車高	備考
R32	F 14.0H 120	160R	163.0000R	
R33	F 14.0H 120	160R	163.0000R	



APEXI

■リアシングローサーキット
レースの経験と技術をそのままMONO SPORTに反映。完全中絶減衰力調整機構、EDFワイヤによる減衰力調整など、日々改良を続ける。受注生産品。

■タイプN D045-810-5501	減衰機構	バネレート	車高	備考
R32	F 14.0H 120	160R	163.0000R	
R33	F 14.0H 120	160R	163.0000R	



SPIRIT SHOCKS

■リアシングローサーキット
レースの経験と技術をそのままMONO SPORTに反映。完全中絶減衰力調整機構、EDFワイヤによる減衰力調整など、日々改良を続ける。受注生産品。

■タイプN D045-810-5501	減衰機構	バネレート	車高	備考
R32	F 14.0H 120	160R	163.0000R	
R33	F 14.0H 120	160R	163.0000R	



SPIRIT SHOCKS

■リアシングローサーキット
レースの経験と技術をそのままMONO SPORTに反映。完全中絶減衰力調整機構、EDFワイヤによる減衰力調整など、日々改良を続ける。受注生産品。

■タイプN D045-810-5501	減衰機構	バネレート	車高	備考
R32	F 14.0H 120	160R	163.0000R	
R33	F 14.0H 120	160R	163.0000R	



CUSCO

■リアシングローサーキット
レースの経験と技術をそのままMONO SPORTに反映。完全中絶減衰力調整機構、EDFワイヤによる減衰力調整など、日々改良を続ける。受注生産品。

■タイプN D045-810-5501	減衰機構	バネレート	車高	備考
R32	F 14.0H 120	160R	163.0000R	
R33	F 14.0H 120	160R	163.0000R	



CUSCO

■リアシングローサーキット
レースの経験と技術をそのままMONO SPORTに反映。完全中絶減衰力調整機構、EDFワイヤによる減衰力調整など、日々改良を続ける。受注生産品。

■タイプN D045-810-5501	減衰機構	バネレート	車高	備考
R32	F 14.0H 120	160R	163.0000R	
R33	F 14.0H 120	160R	163.0000R	



ENDLESS

■リアシングローサーキット
レースの経験と技術をそのままMONO SPORTに反映。完全中絶減衰力調整機構、EDFワイヤによる減衰力調整など、日々改良を続ける。受注生産品。

■タイプN D045-810-5501	減衰機構	バネレート	車高	備考
R32	F 14.0H 120	160R	163.0000R	
R33	F 14.0H 120	160R	163.0000R	



ENDLESS

■リアシングローサーキット
レースの経験と技術をそのままMONO SPORTに反映。完全中絶減衰力調整機構、EDFワイヤによる減衰力調整など、日々改良を続ける。受注生産品。

■タイプN D045-810-5501	減衰機構	バネレート	車高	備考
R32	F 14.0H 120	160R	163.0000R	
R33	F 14.0H 120	160R	163.0000R	



SUPER FUNCTION

■リアシングローサーキット
レースの経験と技術をそのままMONO SPORTに反映。完全中絶減衰力調整機構、EDFワイヤによる減衰力調整など、日々改良を続ける。受注生産品。

■タイプN D045-810-5501	減衰機構	バネレート	車高	備考
R32	F 14.0H 120	160R	163.0000R	
R33	F 14.0H 120	160R	163.0000R	



FUNCTION APLUS

■リアシングローサーキット
レースの経験と技術をそのままMONO SPORTに反映。完全中絶減衰力調整機構、EDFワイヤによる減衰力調整など、日々改良を続ける。受注生産品。

■タイプN D045-810-5501	減衰機構	バネレート	車高	備考
R32	F 14.0H 120	160R	163.0000R	
R33	F 14.0H 120	160R	163.0000R	



Arasasta

■リアシングローサーキット
レースの経験と技術をそのままMONO SPORTに反映。完全中絶減衰力調整機構、EDFワイヤによる減衰力調整など、日々改良を続ける。受注生産品。

■タイプN D045-810-5501	減衰機構	バネレート	車高	備考
R32	F 14.0H 120	160R	163.0000R	
R33	F 14.0H 120	160R	163.0000R	



Arasasta

■リアシングローサーキット
レースの経験と技術をそのままMONO SPORTに反映。完全中絶減衰力調整機構、EDFワイヤによる減衰力調整など、日々改良を続ける。受注生産品。

■タイプN D045-810-5501	減衰機構	バネレート	車高	備考
R32	F 14.0H 120	160R	163.0000R	
R33	F 14.0H 120	160R	163.0000R	



RS-R

■リアシングローサーキット
レースの経験と技術をそのままMONO SPORTに反映。完全中絶減衰力調整機構、EDFワイヤによる減衰力調整など、日々改良を続ける。受注生産品。

■タイプN D045-810-5501	減衰機構	バネレート	車高	備考
R32	F 14.0H 120	160R	163.0000R	
R33	F 14.0H 120	160R	163.0000R	



Best-i

■リアシングローサーキット
レースの経験と技術をそのままMONO SPORTに反映。完全中絶減衰力調整機構、EDFワイヤによる減衰力調整など、日々改良を続ける。受注生産品。

■タイプN D045-810-5501	減衰機構	バネレート	車高	備考
R32	F 14.0H 120	160R	163.0000R	
R33	F 14.0H 120	160R	163.0000R	



ZX DAMPER

■リアシングローサーキット
レースの経験と技術をそのままMONO SPORTに反映。完全中絶減衰力調整機構、EDFワイヤによる減衰力調整など、日々改良を続ける。受注生産品。

■タイプN D045-810-5501	減衰機構	バネレート	車高	備考
R32	F 14.0H 120	160R	163.0000R	
R33	F 14.0H 120	160R	163.0000R	



HS DAMPER

■リアシングローサーキット
レースの経験と技術をそのままMONO SPORTに反映。完全中絶減衰力調整機構、EDFワイヤによる減衰力調整など、日々改良を続ける。受注生産品。

■タイプN D045-810-5501	減衰機構	バネレート	車高	備考
R32	F 14.0H 120	160R	163.0000R	
R33	F 14.0H 120	160R	163.0000R	

※掲載されている写真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、対応グレードなどに変更される場合もあり、購入に関しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

SUSPENSION PARTS CATALOG

Aragosta



TYPE-SS(2WAY

34 33 32
■ ワインディング・サーキット ON
TYPE-Sをベースに本格的なレース
まで対応する細かなセッティング
機能に1別体タンクモデル。減衰レ
ンズ完全別調整。ピロアッパー付属
■ トップラインプロダクト

対応全型	バネレート	段数	価格
R34	F/R 10.0~16.0	20×11段	50万5000
R33/R32	F/R 8.0~16.0	20×11段	51万

DECK



EXACT #7626000

EX322 ストリート〜ワインディング **DR**
あらゆるシチュエーションにおいて、
高の質感を追求した車高調。豊富な
ストロークから、ストリートやサー
キットまで広い範囲に合わせたオー
ンに対応。

■アウトローブレーキ
☎0561-84-0404

対応金額	ポイント	回数	価格
1000円	1000円	1000円	1000円

SAURUS



DEX

34 33 32 **ストリート〜サーキット** **OH**
 イージーオーダー方式を採用し、ユーザーの目的や仕様に応じてパネレーと減衰力を変更も可能。リアはヘルメックスリングで接地性を高める。

■ガレージザウルス ☎04-2968-92			
対応金額	ポイント	回数	備考

Biot



evaluación de los

ストリート
ストリート向けの設定で、静粛性に
れるラバーアッパーマウントを採用
ながらもスポーツ走行までカバーす

対応分類	パネレート	冊数	価格
R34	F 100 R 8.0	12冊	19万5000
R33	F 90 R 8.0	12冊	19万5000

MIDORI



NITRON FIBRE SHRO

34 33 32
ストリート
あらゆる路面コンディションで高
速で対応し、ストリートユースに最適

対応全機	パネルレート	画数	価格
R34	F 12.2/R 11.5	2512	38万円
R33	F 12.2/R 11.5	2512	38万円

純正形状ダンパー

- 適用走行ステージ
- ヨーバーン可能
- 仕様変更可能
- ※kg/m

(特に表記がある場合を除く)



ファイテックスタンパーKITタイプS

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04-832 F121410	100	237,000円
R02 F121410	100	243,000円



STREET ADVANCE Z

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R02-045-810-5501	100	73,000円
R02 F121410	100	73,000円



E-12マシ式車高調整キット

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04-832 F121410	100	327,000円
R02 F121410	100	327,000円



プリロード調整式ダンパー

■適用走行ステージ
■ヨーバーン可能

(特に表記がある場合を除く)



ZEAL ファンクション Takumi-SPL

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04-832 F121410	100	327,000円
R02 F121410	100	327,000円



Super DOWNSUS GT

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04 F121410	100	237,000円
R02 F121410	100	243,000円



スプリング

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04 F121410	100	237,000円
R02 F121410	100	243,000円



NEW SR SPECIAL

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04 F121410	100	237,000円
R02 F121410	100	243,000円



HIPERMAX G

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04 F121410	100	327,000円
R02 F121410	100	327,000円



BILSTEIN

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04 F121410	100	327,000円
R02 F121410	100	327,000円



NISMO

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04 F121410	100	327,000円
R02 F121410	100	327,000円



RS-R

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04 F121410	100	327,000円
R02 F121410	100	327,000円



RS-R

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04 F121410	100	327,000円
R02 F121410	100	327,000円



RS-R

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04 F121410	100	327,000円
R02 F121410	100	327,000円



RS-R

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04 F121410	100	327,000円
R02 F121410	100	327,000円



RS-R

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04 F121410	100	327,000円
R02 F121410	100	327,000円



RS-R

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04 F121410	100	327,000円
R02 F121410	100	327,000円



CUSCO

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04 F121410	100	327,000円
R02 F121410	100	327,000円



DAMPER PARTS

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04 F121410	100	327,000円
R02 F121410	100	327,000円



HYPERCO

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04 F121410	100	327,000円
R02 F121410	100	327,000円



rana

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04 F121410	100	327,000円
R02 F121410	100	327,000円



swift

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04 F121410	100	327,000円
R02 F121410	100	327,000円



TEIN

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04 F121410	100	327,000円
R02 F121410	100	327,000円



Biot

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04 F121410	100	327,000円
R02 F121410	100	327,000円



Biot

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04 F121410	100	327,000円
R02 F121410	100	327,000円



SLR

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04 F121410	100	327,000円
R02 F121410	100	327,000円



AUTO STAFF

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04 F121410	100	327,000円
R02 F121410	100	327,000円



HYPERCO

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04 F121410	100	327,000円
R02 F121410	100	327,000円



RIGID

■ストローワーディング
■シート構造を採用し、車高間のベタ構造に強いダンパーを備え、乗り心地や安定性を高めます。高剛性のバネで動きもスムーズ。

品番	バネ	価格
R04 F121410	100	327,000円
R02 F121410	100	327,000円

■3万円
■バネ 042-568-0717

■3万円
■バネ 042-568-0717

■176000円
■SunlineRacing 0086-209-1000

■176000円
■オートスタッフ 046-244-1315

■273000円~274000円(2本)
■東京東洋製作所 03-3732-4112

■578000円
■バネ 045-810-5501



キャンバー調整スター

■全長を必要とするキャンバー角を増減させるボールジョイント一体式のアジャスター。車高調整によって得られるロールセンターも同時に調整できる。変量量のないSTDタイプ。

- 3万2000円
- ムーンフェイス ☎0566-75-4455



ガッパリロールセンターアダプタセット

フロントロールセンターの側面ボルトジョイントをロールセンターの側面ボルトジョイントに置き換えるアダプタセットを使用することで、ロールセンター調整が可能となる。また、同じように後部調整のサイドエントにも対応し、パンダ調整の補正も可能としている。

- 4万6000円
- ナサオ ☎072-762-4198



ロールセンターアジャスター

車高調整でロールフォームの角を変えてしまい、ロールしやすくなってしまう状態を修正。ロールセンター調整に役立つことで、車高の設計者の運転性能を向上させる。

- 1万6800円
- サンビート ☎047-365-1070



ロールセンターアダプター

車高調整でロールフォームを調整するアダプター。ロールダウンによって得られるロールセンターを修正する。スカルリンGTは、調整による車高の低下を抑える使用しやすさのメリット。

- 5800円
- サビテノストラチャー ☎050-3532-5017



ロールセンタースパー

フロント用ロールセンターアジャスター。ジョウズニ素材で製作されるため、強度も安心。調整量は25mmタイプは15mmタイプの倍で、ロールダウン量によって選択が可能。

- 1万5000円
- オートスタッフ ☎046-244-1315



GTスベック ナックルアダプター

タイロッドエンドに取り付けると一体化したフロントロールセンターアダプター。ロールセンターの調整量5mmで、調整0.4mmタイプが実用。ロールダウンの割合によって選択が可能。

- 6万5000円~7万5000円
- オートスタッフ ☎046-244-1315



テンションロッド(セロ)

ボディ・ヘバメント部をゴムブッシュとロッドエンドに接続するローリング時の振動をコーナアームブッシュが抑制している。ステアリングレスポンスも積極的に向上する。全長調整機構によりキャンサー角の調整も可能。

- 4万円
- イケアフォーミュラ ☎0289-64-5052



テンションロッド(強化ゴム)

ボディ・ヘバメント部をゴムブッシュとロッドエンドに接続するローリング時の振動をコーナアームブッシュが抑制している。ステアリングレスポンスも積極的に向上する。全長調整機構によりキャンサー角の調整も可能。

- 4万5000円
- イケアフォーミュラ ☎0289-64-5052



フロントロッドテンションロッド

スロー・リフトには欠かせない、高強度のテンションロッド。ハンドリングの安定性を高める。タンパック全調整式。

- 3万5000円
- アクティブ ☎0930-25-4488



テンションロッド

スロー・リフトには欠かせない、高強度のテンションロッド。ハンドリングの安定性を高める。タンパック全調整式。

- 3万5000円
- アクティブ ☎0930-25-4488



RCジョイント

ロードダウンした時に、すぐ戻ったロードセンターを修正し補正する。フロント、ロールセンターやリアアームの角度を調整し、サスペンション本来の性能を取り戻す。リア用。

- 1万9000円
- ムーンフェイス ☎0566-75-4455



レーシングプレート

キャンバーアジャスターと組み合わせたロードセンター調整機構。ロードセンターを修正できるセッティングアイテム。多量に調整が可能で、リアアームの調整によって選択が可能。

- 9800円
- ムーンフェイス ☎0566-75-4455



ロッドヒンジテンションロッド

ジョイントをアップ、ブレイキングのロッドの長さも調整可能。ロッドのサイズは16mmと大きな使用。耐衝撃性を高める。全長調整機構によりキャンサー角の調整も可能。

- 2万2000円
- ナサオ ☎072-762-4198



ヒロテンションロッド

エント部分にはヒロポールを使用することで、ハンドリングの安定性を高める。全長調整機構によりキャンサー角の調整も可能。

- 1万8000円
- サンビート ☎047-365-1070



ヒロポールテンションロッド

ボディを取り付け部をヒロポール化することで、ハンドリングの安定性を高める。全長調整機構によりキャンサー角の調整も可能。

- 3万円
- サンビート ☎027-352-3578



フロントヒロテンションロッド

フロントサスアームの両側の両性を向上させる。ハンドリングの安定性を高める。全長調整機構によりキャンサー角の調整も可能。

- 1万円
- サビテノストラチャー ☎050-3532-5017



ヒロテンションロッド

片方がネジのテンションロッド調整式。ハンドリングの安定性を高める。全長調整機構によりキャンサー角の調整も可能。

- 2万5000円~3万5000円
- オートスタッフ ☎046-244-1315



ヒロテンションロッド

コーナリングや減速時に発生するハンドリングを調整。全長調整機構によりキャンサー角の調整も可能。

- 2万8000円
- ATKDD ☎026-261-5086



フロントヒロテンションロッド

フロントアームを作り替える。ジョイント部分はヒロポール化。併せてキャンバー調整機構も搭載し、アラベスクも調整可能。全長調整機構によりキャンサー角の調整も可能。

- 9万円
- イケアフォーミュラ ☎0289-64-5052



ロールセンターアジャスター

ロールセンターを調整する。全長調整機構によりキャンサー角の調整も可能。

- 10万2000円
- イケアフォーミュラ ☎0289-64-5052



フロント調整式アッパーリンク

フロントのライントーンを広く広げながら、ハンドリングの安定性を高める。全長調整機構によりキャンサー角の調整も可能。

- 4万6000円
- アクティブ ☎0930-25-4488



サスペンションリンク

純正のサスペンションと同じ材質と形状ながら、補強の強度向上を実現。ハンドリングの安定性を高める。全長調整機構によりキャンサー角の調整も可能。

- 1万5000円~3万7000円(1ヶ所)
- ニッサンモータースポーツインターナショナル ☎020-646-423



サスペンションアーム

純正のサスペンションと同じ材質と形状ながら、補強の強度向上を実現。ハンドリングの安定性を高める。全長調整機構によりキャンサー角の調整も可能。

- 1万5000円~3万7000円(1ヶ所)
- ニッサンモータースポーツインターナショナル ☎020-646-423



ヒロテンションロッド

全長調整機構によるアライメントの調整が最大で1.5mmの範囲で可能。ハンドリングの安定性を高める。全長調整機構によりキャンサー角の調整も可能。

- 2万7000円
- リリス ☎0265-62-4870



BNF3Bフロントアッパーアーム

フロントのキャンバー角の調整を広く広げながら、ハンドリングの安定性を高める。全長調整機構によりキャンサー角の調整も可能。

- 4万2000円
- オートスタッフ ☎046-244-1315



トラクションロッド

トラクションを向上させる。全長調整機構によりキャンサー角の調整も可能。

- 2万4000円
- イケアフォーミュラ ☎0289-64-5052



リアキャンバーアジャスター

リアキャンバー角を調整する。全長調整機構によりキャンサー角の調整も可能。

- 3万9000円
- イケアフォーミュラ ☎0289-64-5052



アジャスターリアアッパーアーム

アジャスターと組み、ロードダウンによるフロントアームの位置の修正。ハンドリングの安定性を高める。全長調整機構によりキャンサー角の調整も可能。

- 4万2000円
- イケアフォーミュラ ☎0289-64-5052



フロントアッパーリンク

強化タイプのフロントのアッパーアーム。支持部内径をブッシュで補正し、ハンドリングの安定性を高める。全長調整機構によりキャンサー角の調整も可能。

- 4万2000円
- イケアフォーミュラ ☎0289-64-5052



リアアッパーリンク

強化タイプのリアのアッパーアーム。支持部内径をブッシュで補正し、ハンドリングの安定性を高める。全長調整機構によりキャンサー角の調整も可能。

- 4万2000円
- イケアフォーミュラ ☎0289-64-5052

CUSCO



ドロップロッド
 ■キャスケットのボルトをスプリングに取付け、スプリングの上下に適切なリライヤのコントロールロッド・スロッドを接続し、コントロールロッドが向上する。高強度の鋼材を使用。競用車用品。
 ■7500円
 ■キャロネット ☎027-352-3578

CUSCO



調整式リアアッパーアーム
 ■リライヤを調整可能なリライヤアームを備える。リライヤの調整を高めるためにドロップション性能向上。タイヤの磨耗を低減。後車したままキャンバーを調整可能なタンバークラック。調整はバネ・リネン。調整と調整が容易。
 ■279000円・375000円
 ■キャロネット ☎027-352-3578

CUSCO



ネガティブドロップアーム
 ■リライヤアームを長くして、リライヤアームにキャンバー角を調整。ドロップ時のタイヤの接地面を拡大。コーナリング時のロール・スイング・スウェーを抑制。リライヤアームとスプリング・ショックの構造を調整可能。
 ■37万円・372000円
 ■キャロネット ☎027-352-3578

KTS



フロントアッパーアーム
 ■リライヤアーム調整可能なキャンバー角を調整可能なフロントアッパーアーム。標準で全長が短く、ロード・タックルで全長が伸びる。ジョイントは調整可能な。調整はバネ・リネン。調整と調整が容易。
 ■275000円
 ■キャロネット ☎050-3532-5017

KTS



調整式リアアッパーアーム
 ■リライヤを調整可能なリアアッパーアーム。ロードタックルの修正だけでなく、リライヤの調整に合ったジョイント調整可能となる。ジョイントは調整可能な。調整はバネ・リネン。調整と調整が容易。
 ■173800円
 ■キャロネット ☎050-3532-5017

KTS



トラックシャシ
 ■リライヤにはビロボールを採用。ゴムジョイントのよきなわを排除。リライヤのリアアイン・保持力を高める。全長が25mm調整可能な。調整はバネ・リネン。調整と調整が容易。
 ■3000円
 ■キャロネット ☎050-3532-5017

NAMS



マルチン・ビロラーションロッド
 ■全長が、キャンバー角の調整でスプリングスターを調整する事が可能。全長は10mm。調整はバネ・リネン。調整と調整が容易。
 ■175000円
 ■キャロネット ☎072-762-4198

NAMS



マルチン・ビロラーションロッド
 ■全長が、キャンバー角の調整でスプリングスターを調整する事が可能。全長は10mm。調整はバネ・リネン。調整と調整が容易。
 ■274000円
 ■キャロネット ☎072-762-4198

NAMS



マルチン・ビロラーションロッド
 ■全長が、キャンバー角の調整でスプリングスターを調整する事が可能。全長は10mm。調整はバネ・リネン。調整と調整が容易。
 ■174000円
 ■キャロネット ☎072-762-4198

NAMS



マルチン・ビロラーションロッド
 ■全長が、キャンバー角の調整でスプリングスターを調整する事が可能。全長は10mm。調整はバネ・リネン。調整と調整が容易。
 ■978000円
 ■キャロネット ☎072-762-4198

NAMS



マルチン・ビロラーションロッド
 ■全長が、キャンバー角の調整でスプリングスターを調整する事が可能。全長は10mm。調整はバネ・リネン。調整と調整が容易。
 ■1378000円
 ■キャロネット ☎072-762-4198

NAMS



マルチン・ビロラーションロッド
 ■全長が、キャンバー角の調整でスプリングスターを調整する事が可能。全長は10mm。調整はバネ・リネン。調整と調整が容易。
 ■75000円
 ■キャロネット ☎072-762-4198

TOPSECRET



ハイクラスキャンセラー
 ■ハイクラスの性能を高める。全長が、キャンバー角の調整でスプリングスターを調整する事が可能。全長は10mm。調整はバネ・リネン。調整と調整が容易。
 ■1750000円・1750000円
 ■キャロネット ☎043-216-8808

SUNYOU



ハイクラスキャンセラー
 ■ハイクラスの性能を高める。全長が、キャンバー角の調整でスプリングスターを調整する事が可能。全長は10mm。調整はバネ・リネン。調整と調整が容易。
 ■98000円
 ■キャロネット ☎047-365-1070

KTS



ハイクラスキャンセラー
 ■ハイクラスの性能を高める。全長が、キャンバー角の調整でスプリングスターを調整する事が可能。全長は10mm。調整はバネ・リネン。調整と調整が容易。
 ■58000円
 ■キャロネット ☎050-3532-5017

ATTKO



リライヤ・ショック
 ■R32は、R33のリアアームをR32に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。
 ■276400円
 ■ATTKO ☎028-221-3086

MCR



リライヤ・ショック
 ■R32は、R33のリアアームをR32に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。
 ■176000円
 ■MCR ☎04-7199-2845

IKEYA FORMULA



リライヤ・ショック
 ■R32は、R33のリアアームをR32に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。
 ■37万円
 ■IKEYA ☎028-221-3086

GARAGE Action



リライヤ・ショック
 ■R32は、R33のリアアームをR32に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。
 ■175000円
 ■GARAGE ☎030-25-4488

SLR



リライヤ・ショック
 ■R32は、R33のリアアームをR32に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。
 ■175000円
 ■SLR ☎086-209-1000

SLR



リライヤ・ショック
 ■R32は、R33のリアアームをR32に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。
 ■176500円
 ■SLR ☎086-209-1000

SLR



リライヤ・ショック
 ■R32は、R33のリアアームをR32に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。
 ■172000円
 ■SLR ☎086-209-1000

KTS



リライヤ・ショック
 ■R32は、R33のリアアームをR32に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。
 ■58000円
 ■KTS ☎050-3532-5017

KTS



リライヤ・ショック
 ■R32は、R33のリアアームをR32に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。R32のリアアームをR33に取付けるためのアダプター。
 ■3000円
 ■KTS ☎050-3532-5017

HI-CAS CANCELLER

ハイクラスキャンセラー

Seed



フロンティアアーム
 ■フロンティアアームの全長調整が可能。全長が、キャンバー角の調整でスプリングスターを調整する事が可能。全長は10mm。調整はバネ・リネン。調整と調整が容易。
 ■5500円
 ■Seed ☎0285-82-4870

MEMBER SPACER

メンバースペーサー

MIDORI



ハイクラスキャンセラー
 ■ハイクラスの性能を高める。全長が、キャンバー角の調整でスプリングスターを調整する事が可能。全長は10mm。調整はバネ・リネン。調整と調整が容易。
 ■375000円・375000円
 ■MIDORI ☎045-933-1101

HRD



HRD特殊MCナイロン
マルチリンクブッシュT-3

マルチリンクのブッシュに挟み込み剛性を向上。一般的な金属製の物とは違い、長期の使用においても変形などせず、はさみ込むゴム部に対しての攻撃性也非常に低い為、高い静粛性と長寿命を実現している。

■1万9800円
■HRD ☎048-927-1100



HRD特殊樹脂ステアリング

コラムブッシュ
劣化が見られる純正のゴムブッシュと置き換えで装着。特殊樹脂を使用する為、金属製のような異音やガタも出ることなく、適度な柔軟性も確保。高いスタビリティを長期間に渡って維持す

■1万2800円
■HRD ☎048-927-1100



HBD特殊樹膠Fr

マルチリンクブッシュ
 フロントのアップーリンクのブッシュに挟み込んで装着。特殊な樹脂を使用する事により、高い弾性とスムーズな動きを実現すると同時に、弱いとされるアップーリンクの寿命も約3倍に伸ばす。

■1万6800円
■HBD ☎048-927-1100

サマペンション子その他

2000

【剛性パーツ】

掲載データは2020年2月1日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN SKYLINE GT-R

スカイラインGT-Rはどれも太いタイヤを履き、それを大きなパワーで走らせる。当然ボディにかかる負担は相当なものだ。ストリートなら気にならないかもしれないが、いざスポーツ走行をしようとした場合は損傷になってくる場合も少なくない。そんな不満を解消するためにも、ここに紹介する補強(パーツたち)を上手に使用してチューニングを行い、走行中の負荷をしっかりと受け止めて走りに活かせばボディを作りたい。また、基本設計が古いことや、経年劣化が気になる個体も多く、近年当時から剛性が落ち、まわっている車も考えられなく、リフレクション用途での補強がアテの活用と組みあえば手放さ

34=R34 GT-Rに適合
 33=R33 GT-Rに適合
 32=R32 GT-Rに適合
 人=汎用アイテム



ストラットタワーバー

100

100

※掲載されている写真には他車種用のもが含まれており、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。

SKYLINE GT-R

【ブレーキパーツ】

※掲載データは2020年2月1日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG FOR NISSAN SKYLINE GT-R

ハイパワーかつ重量級な車体の速度をしっかりとコントロールする

強大な動力性能を誇るスカイラインGT-Rは、重量も重い傾向にある。そんなマシンをしっかりと走らせるためにはブレーキが最も重要なポイントだ。どれだけ車体性能が高くとも、適正な速度コントロールが出来なければそれらのメリットを活かす事はできないのだ。ブレーキチューニングは求めるシチュエーションによって最適なアイテムは異なるが、パッド、ローター、キャリパーとステップを踏みやすいので、徐々に適したのを探ることも行いやすい。注意点としてはバランスをとる事が最も大切。シチュエーションによって、過度なチューニングは悪影響も大きいので、よく吟味しながら進めてほしい。

- R34 GT-Rに適合
- R33 GT-Rに適合
- R32 GT-Rに適合
- 汎用アイテム

純正ブザーの性能をスーパーファイター、純正を大幅に上回る制動力をスポーツパッドの基本と並ぶようなブレーキパーツ。使用時の高減速性能と安定した性能を発揮する700℃。重量級のクルマにも対応し後続のストップビークアップ。ブレーキチューニングは求めるシチュエーションによって最適なアイテムは異なるが、パッド、ローター、キャリパーとステップを踏みやすいので、徐々に適したのを探ることも行いやすい。注意点としてはバランスをとる事が最も大切。シチュエーションによって、過度なチューニングは悪影響も大きいので、よく吟味しながら進めてほしい。

ACRE

NISMO



スーパーファイター	F/R各 8000円 常速～450℃	■小
ライトスポーツ	F/R各 1万2800円 常速～500℃	■小
フォーミュラ700C	F/R各 1万8000円 常速～500℃	■中
フォーミュラ9800	F/R各 2万1000円 常速～800℃	■中
PC3200	F/R各 3万円 常速～800℃	■中
レーシングプロ	F/R各 2万6000円 250～800℃	■中

ノンアスベスト	■小
ストリートワインディング	■小
カーボンメタル	■中
ストリートサーキット	■中
カーボンメタル	■中
ストリートサーキット	■中
カーボンメタル	■中
ストリートサーキット	■中



S-tune ブレーキパッド

ABSとのマッチングと変化した動きを抑制。ダクト導流の改良により冷却。

BRAKE PAD

ブレーキパッド

- 摩擦材料材質
- 適正温度域
- 適応走行ステージ
- ローター攻撃性

■1万8000円～F/R 1万6000円	■小
■2万3000円～F/R 2万1000円	■中
■3万2000円～F/R 3万円	■中
■4万2000円～F/R 4万円	■中



スポーツラジアルに焦点をあて、ストリートまでの操作性を損なわずに、ラップタイムの向上に貢献。低減速域から高減速域まで全てが前後制をカバーし、特に低減速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向上。スリット入り。

■アイディアイ 042-549-0050



■アイディアイ 042-549-0050

GT-Spec GT1	F/R各 2万7800円 常速～800℃	■小
GT-Spec GT2	F/R各 2万7800円 常速～850℃	■小
GT-Spec GT3	F/R各 3万円 常速～900℃	■中

カーボンコンポジットメタル	■小
ストリートサーキット	■小
カーボンコンポジットメタル	■小
ストリートサーキット	■小
カーボンコンポジットメタル	■中
ストリートサーキット	■中

軽量でも市街地から高速まで低減速域での動きを重視した。低コストタイプD300、D300よりも高減速に対応するD350、ストリートからレースまでカバー。リアタイヤでのコントロールも良好。D350、サーキットまで対応し、踏みにくれ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減速に対応したD750、競技用にも様々な材料を決定し、組み立てによるセットアップを行えるD-OXをラインアップ。

D300 BasicEco	F 1万3000円～R 1万2000円 常速～450℃	■小
D350 PlusEco	F 1万4000円～R 1万3000円 常速～500℃	■小
D500 Standard	F 1万7000円～R 1万7000円 常速～600℃	■中
D700 Sports	F 2万3000円～R 2万2000円 常速～750℃	■中
D750 Super sports	F 2万7000円～R 2万4000円 常速～800℃	■中
D-OX	F/R 2万5000円～ 材質による	■大

ノンアスベスト(インスチール)	■小
ストリート	■小
ノンアスベスト(インスチール)	■小
ストリート	■小
ノンアスベスト(インスチール)	■中
ストリートサーキット	■中
カーボンメタル(インスチール)	■中
ストリートサーキット	■中
カーボンメタル(インスチール)	■中
ストリートサーキット	■中
カーボンメタル(インスチール)	■中
ストリートサーキット	■中
カーボンメタル(インスチール)	■中
ストリートサーキット	■中



初期タッチの動きを高めながら、低コストで鳴きも抑えたストリート向けのSS。超低底点を実現しながらも、初期制動とスピードに一致した高減速域のコントロール性を高めた特性SSM。ストリートを重視しながらも走行中などのワークロードに合わせた高減速域での安定性を高めたSSM72 PLUS。高い人気を誇るMX72を更に進化。長時間の走行に対する磨耗性を抑えながら安定した動きを実現したMX72 PLUS。Sタイプやスリットタイプや純正キャリパーやサーキット走行時にブレーキに負担をかけない場合に選んだC2R。

Super Street S-Sport	F/R各 1万6000円 常速～450℃	■小
Super Street M-Sport	F/R各 2万3000円 常速～530℃	■小
MX72	F/R各 2万4000円 常速～600℃	■中
MX72 PLUS	F/R各 2万6000円 常速～750℃	■中
CC-Rg	F/R各 2万9000円 常速～800℃	■中

ノンアスベスト	■小
ストリートワインディング	■小
ノンアスベスト	■小
ストリートワインディング	■小
セミアスチック	■中
ストリートサーキット	■中
セミアスチック	■中
ストリートサーキット	■中
セミアスチック	■中
ストリートサーキット	■中

ENDLESS



自動車メーカー純正部品にも採用されるメーカーならではのクリティカルな動き。コストパフォーマンスも高く、扱いやすい。スリットスベークのSSR4R32。摩擦材料の改良。■アライヴスセルス。■D120-100-419

SS	F/R 1万5000円 常速～600℃	■小
CS	F/R 2万2000円 常速～800℃	■中

ノンスチール	■小
ストリートワインディング	■中
ノンスチール	■中
ストリートサーキット	■中
ノンスチール	■中
ストリートサーキット	■中



ARMA STREET
ブレーキの安心感を低コストで実現したAT1。スリット入りのスリットタイプとストリートとを兼ね備えたAT2。スポーツタイプのAT3。全機種ノンアスベストのモデルラインナップも少なくない。

ARMA SPORTS
後続のコントロール性をストリートからレースまで幅広くカバー。初期制動を高めるグリッドアップからタイヤまでカバーする。摩擦材料の改良。■アライヴスセルス。■D120-100-419

ARMA CIRCUIT
サーキット走行に最適なスリット入りのパッド。コントロール性を高め、扱いやすい。後続のコントロール性をストリートからレースまで幅広くカバー。初期制動を高めるグリッドアップからタイヤまでカバーする。摩擦材料の改良。■アライヴスセルス。■D120-100-419

ARMA STREET AT1	F/R各 8000円	■小
ARMA STREET AT2	F/R各 1万2000円	■小
ARMA STREET AT3	F/R各 1万5000円	■小

ノンアスベスト	■小
ストリートワインディング	■小
ノンアスベスト	■小
ストリートワインディング	■小
セミアスチック	■中
ストリートサーキット	■中
セミアスチック	■中
ストリートサーキット	■中

ARMA SPORTS AP1	F/R各 2万円	■小
ARMA SPORTS AP2	F/R各 2万円	■小
ARMA SPORTS AP3	F/R各 2万円	■小

ノンアスベスト	■小
ストリートワインディング	■小
ノンアスベスト	■小
ストリートワインディング	■小
セミアスチック	■中
ストリートサーキット	■中
セミアスチック	■中
ストリートサーキット	■中

ARMA SPORTS AC1	F 2万5000円 R 2万3000円	■小
ARMA SPORTS AC2	F 2万7000円 R 2万5000円	■小
ARMA SPORTS AC3	F 3万円 R 2万8000円	■小
ARMA SPORTS AC4	F 3万2000円 R 3万円	■小

ノンアスベスト	■小
ストリートワインディング	■小
ノンアスベスト	■小
ストリートワインディング	■小
セミアスチック	■中
ストリートサーキット	■中
セミアスチック	■中
ストリートサーキット	■中

※掲載されている写真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。

brembo



■カインドテクノストラクチャー プレンボ
事業部 ☎03-6717-4371

BLACK PAD	¥F/R 9000円 0~600℃	鉄 ローメタル ストリート	小
CERAMIC PAD	¥F/R 1万6000円~ 非公開	鉄 セミメタル ストリー	小



低湿時から安定したμを発生、潤滑剤の改良で攻撃性を抑え確きも抑えたSM400。レース用バックプレートを採用してハードなスポーツ走行に対応するSM500。サーキットを重視し連続走行の高温に対応しながらもストリート性も考慮したRM551+。
■制動屋 ☎059-373-5871

SM400	 F 2万円/R 1万8000円  50~650℃	 カーボンセミメタル  ストリート〜ウェインディング	 小
SM500	 F 2万円2000円/R 2万円  50~700℃	 カーボンセミメタル  ストリート〜サーキット	 中
RM551+	 F/R各 2万5000円  0~800℃	 カーボンセミメタル  ストリート〜サーキット	 中

フインディング 小



~500℃ ストリート～

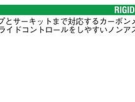
~850℃ ストリート～

0~900℃	ワインディング～サーキット	中
0~900℃	ワインディング～サーキット	中
0~900℃	ワインディング～サーキット	中
0~900℃	サーキット	中
0~900℃	サーキット	中



素を盛り込みながらモータや鳴きを防
コントロールを実現するKG-1115。初
する実力を備えたKG-1204。サーキッ
た制動力を発揮するKG-3309。3309は

■	ノンアスベスト		
■	ストリート	小	
■	ノンアスベスト		
■	ストリート・ワインディング	小	
■	カーボンメタル		
■	ストリート・サーキット	中	
■	カーボンメタル		
■	ストリート・サーキット	中	
■	カーボンメタル		
■	ストリート・サーキット	中	



80M 82J 86A 95B 99R	☒ F/内各 1万7000円～ 常温～40℃/450℃	☒ NAO 常温～	☒
03C 04M 05K 10F 10D 14E 18E	☒ F/内各 2万6000円～ 常温～60℃/650℃/680℃	☒ ロースチール 常温～	☒
53C 55A 58D	☒ F/内各 2万9000円～ 200～680℃/300～750℃	☒ ハイスチール 常温～	☒

ATTKD



ATTKDレーシングバッド

34 33 32
ユーザーのドライブや車の仕様、走
サーキットなどに応じて最適なバッ
を選択、製作。様々なスペックに対

■3万3000円～
■ATTKDオーテック
☎026-221-3086

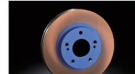
RIGID



Super Sports

ブレーキダストが少ないSPEC-S
ストリートからミニサーキット走行
等に最適なSPEC-RS。ビッグパワ
のチューニングカー等からサーキッ
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

00円	緑	アスベストフリー ストリート	緑
00円	緑	アスベストフリー ストリート～ワインディング	緑
00円	緑	セミメタルカーボン ワインディング～サーキット	緑



BASIC
純正形状ながら、特殊熱処理を行い、
ル部分には耐熱塗装を施し、ヒート
ラックやサビを防止し耐久性を大幅

■F 4万8000円/R 3万3000円(1棟)
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888
■ねずみ錆蝕 ■SUJ 無し

100%



ブレーキローター
 独自の特殊熱処理を施し、内部組織ひずみを排除。装着初期の熱倒れやがみを抑制。スリット入りのHAF SIXや、12本スリット仕様の設定あり。

■F 3万4000円～/月 2万4000円～(2)
■グラン ☎0791-64-8015
■FC提携 ■24時間営業



**リア純正交換ローター
3ピースローター**
純正完全交換タイプ。ローター、ベ
ハウジング、インナードラムの3P

■R 12万4000円(2枚)
■Biot ☎042-568-0717
■FCR ■SUT 8本

PRS
PRS BRAKE SYSTEM
G6R-380



■ 6POT
■ 380mm/2P
■ キャリパー・ローター・ブラケット・パッド・ボルト類

PR5のトップ中最大の制動力を発揮する6POTキャリパーをリア用ニモットアシストローターに施したFC28材を採用した2ピース構造のブレーキディスクを4枚装着。高いコトルロール性能と制動力を実現している。パッドはウイマックス製が付属する。

■ 4278000P
■ プレミアムレーシンググービス
■ 0584-87-0687

PRS
PRS BRAKE SYSTEM
G4S-330/R/G4R-330-R



■ 4POT
■ 330mm/1P
■ キャリパー・ローター・ブラケット・パッド・ボルト類

PR5の強力な4POTキャリパーをリア用にセッドアップ。リニアアシストの2ピースローターが付属するG4Sと、軽量で効率的に制する2ピースローターが備わるG4Rを設定。パーキングブレーキにも対応。パッドはウイマックス製。

■ 2678000P (G4S)
■ 2780000P (G4R)
■ プレミアムレーシンググービス
■ 0584-87-0687

PRS
PRS BRAKE SYSTEM
R2R-330/R/R2R-345-R



■ 2POT
■ 330/345mm/2P
■ キャリパー・ローター・ブラケット・パッド・ボルト類

PR5の強力な構造モノブロックの2POTキャリパー。軽量で効率的に制するFC28材の2ピースローターが付属する。ブラケットは樹脂製の軽量な構造。リニアアシストのパーキングブレーキにも対応。ブレーキパッドはウイマックス製。

■ R1 2178000P (330p)
■ R2 2780000P (345p)
■ プレミアムレーシンググービス
■ 0584-87-0687

MIDORI
MIDORI ENDLESS 鋼道モノブロック4POTキャリパーと2ピースローター (リア用)



■ 4POT
■ 330-345mm/2P
■ キャリパー・ローター・ブラケット・パッド・ボルト類

エンドレスに磨きあわせてリアの容量を引き上げられる。リア用キャリパーは、性能向上と冷却効果の両方を兼ね備えたボディで硬質な材質を実現している。2ピースローターは軽量な大きなメリットに、摩擦に際しての満足感も高い。

■ R 58万円 (330p)
■ 62万円 (345p)
■ 最終価格セーター
■ 045-933-1101

MIDORI
MIDORI ENDLESS 鋼道モノブロック6POTキャリパーと2ピースローター (フロント用)



■ 6POT
■ 330mm/1P
■ キャリパー・ローター・ブラケット・パッド・ボルト類

エンドレスと共同開発を行った。構造モノブロック構造のフロントキャリパーは、性能向上と冷却効果の両方を兼ね備えたボディで硬質な材質を実現している。2ピースローターは軽量な大きなメリットに、摩擦に際しての満足感も高い。

■ R 60万円 (330p)
■ 62万円 (370p)
■ 最終価格セーター
■ 045-933-1101

Mini's
Bremboブレーキシステム



■ 4POT
■ 343-355-380mm/R 343p
■ キャリパー・ローター・ブラケット

イタリアのトップブランドのブレーキシステム。フロントには4POTキャリパー、リアには2POTキャリパーを採用。ローターは鍛造で、ブレーキパッドは高性能な材質を使用。

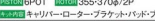
■ 3878000P (フロント)
■ 5178000P (リア)
■ マシス
■ 046-857-3313

PR5
PR5 BRAKE SYSTEM
G6R-380



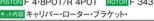
■ 6POT
■ 380mm/2P
■ キャリパー・ローター・ブラケット・パッド・ボルト類

PR5
PR5 BRAKE SYSTEM
G4S-330/R/G4R-330-R



■ 4POT
■ 330mm/1P
■ キャリパー・ローター・ブラケット・パッド・ボルト類

PR5
PR5 BRAKE SYSTEM
R2R-330/R/R2R-345-R



■ 2POT
■ 330/345mm/2P
■ キャリパー・ローター・ブラケット・パッド・ボルト類

HP1
ブレーキライン



■ 273000P
■ エイチピー・アイ
■ 03-5663-2551

BARKE LINE SYSTEM



■ 2万円
■ 278000P
■ フォット・エー・エー (APP)
■ 0120-443638

ACRE
オールステンレスブレーキライン



■ 275000P
■ アーク
■ 042-516-9600

ブレーキホース



■ 275000P
■ アーク
■ 042-516-9600

HRD
HRD プレンボevoキャリパー・FRDディスク



■ 4POT
■ 343-355-380mm/R 343p
■ キャリパー・ローター・ブラケット

FRD プレンボキャリパー・FRDディスク



■ 4POT
■ 343-355-380mm/R 343p
■ キャリパー・ローター・ブラケット

HRD
純正交換ブレーキライン



■ 372000P
■ 374000P
■ 042-568-0717

ハイパーストレッチブレーキホース



■ 271000P (スタンダード)
■ 278000P (ストレッチ)
■ 048-927-1100

NISMO
ブレーキホースセット



■ 275000P
■ アーク
■ 042-516-9600

スタンダード型ブレーキラインシステム



■ 275000P
■ アーク
■ 042-516-9600

ENDLESS
スイングライン



■ 275000P
■ エンドレス
■ 0267-68-6888

スイングライン



■ 275000P
■ エンドレス
■ 0267-68-6888

CUSCO
BCSブレーキリジダー



■ 6000P (R34/R33)
■ 8500P (R32)
■ 042-352-3578

カーボンブレーキエアガイド



■ 1970P
■ ニューマスター
■ 0120-846-4623

OTHERS



■ 3200P
■ 048-927-1100

変換ブレーキライン



■ 275000P (1台分)
■ 8000P (1本)
■ 076-296-4421

SWAGE LINE



■ 275000P (1台分)
■ 8000P (1本)
■ 076-296-4421

スワッグライン



■ 275000P (1台分)
■ 8000P (1本)
■ 076-296-4421

HRD
HRD プレンボevoキャリパー・FRDディスク



■ 4POT
■ 343-355-380mm/R 343p
■ キャリパー・ローター・ブラケット

FRD プレンボキャリパー・FRDディスク



■ 4POT
■ 343-355-380mm/R 343p
■ キャリパー・ローター・ブラケット

SAURUS
クワッドマスター/クワッドマスター



■ 275000P (1台分)
■ 8000P (1本)
■ 076-296-4421

クワッドマスター/クワッドマスター



■ 275000P (1台分)
■ 8000P (1本)
■ 076-296-4421

GARAGE ITO
大宮ブレーキマスター



■ 275000P (1台分)
■ 8000P (1本)
■ 076-296-4421

大宮ブレーキマスター



■ 275000P (1台分)
■ 8000P (1本)
■ 076-296-4421

AERO PARTS

[エアロパーツ]

掲載データは2020年2月1日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN SKYLINE GT-R

マシブなボディスタイリングを更に高める

スカイラインGT-Rは走るために開発されており、純正状態でもかなり性能を追い求めたエクステリアデザインが特徴で、その機能性による美しさも大きな魅力となっている。しかし、ユーザーによって求める方向性が定まれば、更なるカスタマイズの余地は十分にある。走りの性能を追い求めれば、走行風を利用して車体の安定性や運動性能を高め、またエアの導入でエンジンルームの冷却を向上させるモデルを装着したい。また、ドレスアップを目的に、スプリングアップを第一としたアイテムを選択したもの、もちろんアリだ。エアロパーツは、パーツメーカーがクルマ1台分をもっとで開発したいというゆるクルエアロと、部品ごとに別個で開発されたものの2種類がある。これらを上手く組み合わせ使用のもオリジナルリティを高めて面白く、ぜひ、自分だけの理想の一台を作り上げてほしい。

- =R34 GT-Rに適合
- =R33 GT-Rに適合
- =R32 GT-Rに適合
- =汎用アイテム

※エアロパーツに使用される主な素材
FRP → ガラス繊維を繊維し、樹脂で固めて成形する素材
カーボン → 炭素繊維を繊維し、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(GFRP)がある

NISMO (FACTORY LINE)

■ニッサン モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423



Z-tuneオリジナルライカーボンエアロ

LINE UP
Z-tune Carbon Front Bumper Spoiler 457,800円
Z-tune Carbon Front Fender Set 497,800円
Z-tune Carbon Front Under Cover 567,800円



AERO PARTS for R34

← R34用エアロパーツ

Abflug

■アブフラッグ ☎0550-88-8238



GT-R34 Full kit

LINE UP
GT-R34 Front Bumper Spoiler 877,800円 (GFRP)
GT-R34 Side Skirt 677,800円 (GFRP)
GT-R34 Rear Bumper Spoiler 877,800円 (GFRP)



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

エアロパーツ BNR34

Front Aero Bumper 1277,400円 (FRP)
Side Skirt Set 777,000円 (ABS)
Rear Under Spoiler Set 677,000円 (FRP)
Rear Spoiler (Flag) 1277,000円 (ライカーボン)



LINE UP	
フロントバンパー	7万8000円 (FRP)
サイドスカート	6万6000円 (FRP)
リアバンパー	7万8000円 (FRP)



LINE UP	
フロントバンパー	9万2000円 (FRP)
サイドスカート	8万1000円 (FRP)
リアバンパー	9万4000円 (FRP)



LINE UP	
フロントバンパーボイラー	9万8000円 (FRP)
サイドステップ	6万5000円 (FRP)
リアアンダースポイラー	4万8000円 (FRP)
リアウィングステー	8万8000円 (アルミ)

■ SunLineRacing ☎086-209-1000



GT Wide Body KIT 38万円(FRP) 68万円(カーボン)
※フロントフェンダー・サイドステップ・リアフェンダー
のキット。片側30mmワイド。



■ハセミモータースポーツ ☎046-286-3801

LINE UP	
フロントアンダースポイラー-(V-SPEC専用)	4万5000円 (FRP)
サイドスカート	6万3000円 (FRP)
リアサイドスカート	4万3000円 (FRP)
グリッドトップモジュール	1万9000円 (FRP)
カナード	2万3000円 (FRP)
小型リアスポイラー	2万8000円 (FRP)
ウィングカー	1万9000円 (カーボン)
ディフューザーフィン-(V-SPEC専用)	4万2000円 (カーボン)
	4万4000円 (カーボン)
	4万3000円 (カーボン)



■トップシークレット ☎043-216-8808



L&L UP		
フロントバンパースポイラー	9万円 (FRP)	
フロントディフューザー	6万2000円 (FRP)	8万2000円 (カーボン)
サイドプロテクター	3万8000円 (FRP)	
リセーリング	17万8000円 (FRP)	20万8000円 (カーボン)
ボンネット	9万8000円 (FRP)	13万8000円 (カーボン)
ドラッグ	6万8000円 (FRP)	9万8000円 (カーボン)

GARAGE Active

■アクティブ ☎0930-25-4488

ACTIVE BCNR33 WIDE BODY KIT

フルキット	101万4000円
DRY CARBON ROOF PANEL	39万8000円 (FRP)
DRY CARBON BONNET	39万8000円 (FRP)
CARBON WING FLAP	16万8000円 (カーボン)
FRP WING FLAP	9万8000円 (FRP)

※FRP用。非R33専用。フルキットはバラ売りなし。FRP/カーボン/樹脂/塗装。



NISMO

■ニッサン モータースポーツ インターナショナル ☎0120-84-422



※Front Under Spoiler kit



※Front Under Spoiler II

エアロパーツ BCNR33

LINE UP	
Front Under Spoiler Kit	9万1000円 (FRP)
Front Under Spoiler II	4万8000円 (FRP)
Side Skirt Set	12万4000円 (ABS)
Rear Bumper	10万7000円 (FRP)
Front Bumper	11万3000円 (FRP)
Rear Spoiler Set	18万3000円 (リテーターボン)



AERO PARTS for R33

← R33用エアロパーツ

Veiside

■ウェルサイド ☎029-836-1104



C-1 Model

LINE UP	
フロントバンパー	9万2000円 (FRP)
サイドスカート	6万1000円 (FRP)
リアバンパー	9万4000円 (FRP)
リアウイング	9万2000円 (FRP) 11万2000円 (FRP+カーボン)
Model	9万2000円 (FRP) 12万3000円 (FRP+カーボン)



Abflug

■アブフラッグ ☎0550-88-8238



GT-R33 Full kit

LINE UP	
GT-R33 Front Bumper Spoiler	8万9000円 (GFPP)
GT-R33 Side Skirt	5万8000円 (GFPP)
GT-R33 Rear Bumper Spoiler	7万9000円 (GFPP)
GT-R33 Over Fender kit	5万3000円 (GFPP)



JUN

■田中工業 (ジュンマンショップ) ☎03-3920-4165



LINE UP	
フロントバンパースポイラー	9万8000円 (FRP)
サイドスカート	8万4000円 (FRP)
リアバンパー	4万8000円 (FRP)
リアウイング	2万7000円 (FRP)

※フロントグリルは前装に適合。



GReddy

■トラスト ☎0479-77-3000



エアロシリーズ

LINE UP	
フロントバンパースポイラー	10万3000円 (FRP)
フロントスカート	2万8000円 (FRP)
サイドスカート	6万3000円 (FRP)

BORDER

■ボーダー ☎042-557-7304



LINE UP	
フロントバンパー	6万8000円 (FRP)
サイドスカート	4万8000円 (FRP)
リアバンパー	5万8000円 (FRP)
リアウイング	7万8000円 (FRP)
エアースタブボンネット	7万8000円 (FRP)
サイドスカート	2万9000円 (FRP) 3万8000円 (カーボン)



HASEMI SPORT

■ハセミモータースポーツ ☎046-286-3801



LINE UP	
フロントバンパースポイラー	4万9000円 (FRP)
サイドスカート	6万3000円 (FRP)
リアバンパー	4万3000円 (FRP)
リアウイング	1万3000円 (FRP)
カポット	2万3000円 (FRP)
リアウイング	4万4000円 (カーボン)



GARAGE Active

■アクティブ ☎0930-25-4488



ACTIVE BNR32CARBON WIDE BODY KIT

LINE UP	
フルキットFRP	10373000円
フルキットカーボン	350万円
R32用リアウィング	218万円
FRP+プロトタイプサテライトアンダーディフューザーカーボンキット	11773000円
※FRP/カーボン、片側40mmアード、フルキットはFRP/カーボンアンダーディフューザー付風、キットにより構成アイテムが変わるため数量に準ずる。	



GReddy

■トラスト ☎0479-77-3000

エアロシリーズ

LINE UP	
フロントバンパーボイラー	772000円 (FRP)
サイドスカート	574000円 (FRP)
リアアンダーボイラー	371500円 (FRP)



AERO PARTS for R32

R32用エアロパーツ

Veiside

■ウェイルサイド ☎029-838-1104

E-3 Model

LINE UP	
フロントバンパー	1072000円 (FRP)
サイドスカート	871000円 (FRP)
リアバンパー	871000円 (FRP)
フアンダーセット	297万円 (FRP)



R1 STREET DRAG MODEL

LINE UP	
フロントバンパー	972000円 (FRP)
サイドスカート	871000円 (FRP)
リアバンパー	974000円 (FRP)
デンネット	972000円 (FRP) 1273000円 (カーボン)

PANDEM/Rocket Bunny

■尚本コーポレーション ☎075-761-7351



ワイドボディフルキット

LINE UP	
フロントリアバンパー	478000円
フロントアンダー	16万円
サイドスカート	478000円
リアアンダー	16万円
ウィング	18万円
フルキット	5976000円



C-1 Model

LINE UP	
フロントバンパー	972000円 (FRP)
サイドスカート	871000円 (FRP)
リアバンパー	974000円 (FRP)
リアウィング	771000円 (FRP)

Seed

■リバーズ ☎0285-82-4870



LINE UP	
フロントリアバンパー	472000円
サイドスカート	772000円
サイドステップ	274000円
リアウィング	472000円
リアアンダー	472000円
3/8インチスリットリアウィング	1575000円
ボンネットダクト	275000円
リアアンダーディフューザー	577000円 (FRP)

HASEMI SPORT

■ハセミモータースポーツ ☎046-296-3801



LINE UP	
フロントアンダーボイラー	379000円 (FRP)
サイドリアウィング	373000円 (FRP) 479000円 (カーボン)
小形リアボイラー	373000円 (FRP) 479000円 (カーボン)
フロントウィング	174000円 (FRP)

P-E-II



ライカーボンボンネット

量化と高剛性を両立するドライカーボン製のボンネット。写真のダクトもデザインのほか、エアダクトなしの正形状の設計も可能となっている。

46万円
car service P.F.U
090-5754-6860

Next



インターネットフーズ

RPで製作された軽量ボンネット。エンジンルームの熱を排気するダクトと、前方にはエアインレットダクトも備え、換気性能も高い。先端のモール別売となる。

未定
ネクスト
0595-85-3951

100



フエントー

■=材質

100%

2.2. Antigen



ライオンエンダー

側約25mmのワイド化。フェンダーの
 純上部のエアアウトレットでエンジ
 ルームの熱気を排出しつつ、エンジ
 ルーム部の圧力を下げることでフロ
 アパネルの低下を抑えること

13万8000円 (FRP)
31万8000円 (ドライカーボン)
アクティブ

● 材料



のスペーサーを入れることでリアウ
ィングの高さを50mm上げることができ

もつながる。
2万4800円

03-6423-9995

10



リアウイング

34

リアウイングのエンド部に約1cm
—ニーフラップを立ち上げること
果的なダウンフォースの発生が期
さる。サファイアクリスタルペイ
仕上げ&オートクレーブ後処理カ
製のリアウイング

■14万5000円
■マインズ
☎046-857-3313

SA



Rrドラッグスポイラー

© 2005 Blackwell Publishing Ltd, *Journal of Internal Medicine* 258: 105–112

「ストレートをいかに速く走るか」発コンセプトに製作したR32定番ラッグスボイラー。ダウンフォースがなくとも、リアのCD値をることによって高速域での車体の変化を極力抑制する。

■4万2000円
■ガレージザウルス
☎04-2968-9212

First Molding



フューゲル フ

20

軽量でかつ強靱なカーボンファイ
ブクロスをクリアゲルコート仕上げ
大型のフラップ。大型フラップが
び出すダウンフォースによるトラ
クションアップの実現に加え、個性
的フォルムがドレスアップにも貢献。

■4万9000円
■ファーストモルディング
☎0595-83-0133

100



GT-WING FUJI spe

54 55 56

富士スピードウェイのようなハイ
ードステージでの使用を想定し、
抵抗の抑制を重要視したモデル。
ング底面に起状を追加すること
的に空気の流れをコントロール
るのも特徴だ。

■12万5000円～
■サード
☎0565-53-1166

E



BNR34GTR専用

2 エンゼルカーボン・ドライカーボン 11

純正穴使用ボルトオンタイプ。サ
はウェットカーボン、ドライカー
ともに1800mmでサイズ変更も
(ウェットカーボン、ウェットカー
ボン、ドライカーボン)

■14万5000円～(ウエットカーボン)
25万円～(ドライカーボン)
■エスプリ ☎0593-70-8080

128

VOLTEX


GT WING TYPE1/TYPE2
 GT1型:1400mm×1700mm

保護室内のサイズからサーキットでのタイムアタック仕様まで対応可能なモノコックメイトのGTウイング。タイプは1/2低ドラッグ仕様。タイプは2はパイロのハイサイドで前後軸も扱い性能が向上。

■10万円〜26万5000円
 ■GT1型
 ■059-375-7792

BE FREE


アルミカーボン複合翼
 タールウイング

表面積の倍の軽さと高剛性のアルミ押し出し材を採用。ウイングにはカーボン繊維を巻く。スチーはブラックアルミ。1/2はパイロと同等で前後軸の調整も可能。

■271800円(1430mm)
 ■273800円(1500mm)
 ■BE FREE ■06-6324-0405

BE FREE


3DカーボンファイバーGTウイング

強力なダウンフォースを生じる3Dカーボンファイバーで垂直安定性の高い3D形状の軽量のGTウイング。ブラックアルミは1/2のハイサイドとスチーは3D形状の高剛性も可能。

■37800円(1430mm)
 ■373800円(1500mm)
 ■BE FREE ■06-6324-0405

VARIS


CARBON GT-WING
 ~for street~

高性能のGT-WINGは1400・1480・1600mm。材質はカーボン。オールカウルはスチーは320・225・290mm。翼端は1/2。1/2は前後の重量なリアアップが魅力。

■13万円〜15万円
 ■VARIS ■042-689-2939

VARIS


CARBON GT-WING
 ~Euro Edition~

高性能のGT-WINGは1400・1480・1600mm。材質はカーボン。オールカウルはスチーは320・225・290mm。翼端は1/2。1/2は前後の重量なリアアップが魅力。

■14万円〜16万円
 ■VARIS ■042-689-2939

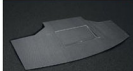
Ego


Z POWER WING

サーキットで鍛え抜かれた空力テクノロジー。スリットにフットバック。調整可能なダウンフォースを発生させる。スリットは1/2。1/2は前後の重量なリアアップが魅力。

■15万8000円〜32万8000円
 ■Ego ■0744-42-0611

JUN


汎用フロントディフューザー

フロントの空気を整流しダウンフォースを高めることによって、安定した走行性能を実現する。1/2はパイロと同等で前後軸の調整も可能。

■745000円(FRP)
 ■874000円(カーボン)
 ■JUN(ジュンランショップ)
 ■03-3920-4165

SHORIN


FRONT UNDER DIFFUSER

純正に前対向のエンジン部は10mm延長。ダウンフォースを向上。素材はカーボン。1/2はパイロと同等で前後軸の調整も可能。

■745000円(FRP)
 ■874000円(カーボン)
 ■SHORIN(シャウジン)
 ■0285-74-1968

Okubo Factory


アンダーリップとリップスロット
 フロントディフューザー 再現形状

同社のアンダーリップとアンダーリップスロットを組み合わせた。アンダーリップは純正のアンダーリップと同等で前後軸の調整も可能。

■8万円
 ■OKUBO FACTORY
 ■0587-84-3434

NISMO


GT Diffuser Fin Set

スウェット構造のファイバーで、アンダーリップと同等で前後軸の調整も可能。1/2はパイロと同等で前後軸の調整も可能。

■1071000円
 ■NISMO(ニッサン)
 ■0120-84-423


UNDER DIFFUSER
 アンダーディフューザー

スウェット構造のファイバーで、アンダーリップと同等で前後軸の調整も可能。1/2はパイロと同等で前後軸の調整も可能。

■12万円〜28万5000円
 ■UNDER DIFFUSER
 ■059-375-7792

VOLTEX


GT WING TYPE4

スウェット構造のファイバーで、アンダーリップと同等で前後軸の調整も可能。1/2はパイロと同等で前後軸の調整も可能。

■12万円〜28万5000円
 ■GT WING TYPE4
 ■059-375-7792

Kansai SERVICE


カーボンフロントアンダーカバー

フェンダー下に設置したエアディフューザー。1/2はパイロと同等で前後軸の調整も可能。

■745000円
 ■Kansai SERVICE
 ■03-438-84-0126

Abflug


GT-R32 Rear Under Diffuser

サーキット走行に主眼を置いて開発。1/2はパイロと同等で前後軸の調整も可能。

■745000円
 ■Abflug
 ■0550-88-8238

Abflug


GT-R32 Front Under Diffuser

サーキット走行に主眼を置いて開発。1/2はパイロと同等で前後軸の調整も可能。

■745000円
 ■Abflug
 ■0550-88-8238

Abflug


GT-R32 Rear Under Diffuser

サーキット走行に主眼を置いて開発。1/2はパイロと同等で前後軸の調整も可能。

■745000円
 ■Abflug
 ■0550-88-8238

Abflug


GT-R32 Front Under Diffuser

サーキット走行に主眼を置いて開発。1/2はパイロと同等で前後軸の調整も可能。

■745000円
 ■Abflug
 ■0550-88-8238

TOPSECRET


リアアンダーディフューザー

リアアンダーディフューザー。1/2はパイロと同等で前後軸の調整も可能。

■745000円
 ■TOPSECRET
 ■03-438-84-0126

First Molding


リアディフューザー

リアアンダーディフューザー。1/2はパイロと同等で前後軸の調整も可能。

■745000円
 ■First Molding
 ■0550-88-8238

First Molding


フォームグリュースプレート

フォームグリュースプレート。1/2はパイロと同等で前後軸の調整も可能。

■745000円
 ■First Molding
 ■0550-88-8238

M-SPL


FRONT DIFFUSER
 BNR32用/BNR33用

ダウンフォースの発生を促進。カーボンとブラックとシルバーの2種類のカラー。1/2はパイロと同等で前後軸の調整も可能。

■745000円(FRP)
 ■745000円(カーボン)
 ■745000円(シルバー)
 ■0790-66-3359

G-EFFECT


フロントディフューザー

フロントディフューザー。1/2はパイロと同等で前後軸の調整も可能。

■745000円
 ■G-EFFECT
 ■0550-88-8238

G-EFFECT


アンダーパネル

アンダーパネル。1/2はパイロと同等で前後軸の調整も可能。

■745000円
 ■G-EFFECT
 ■0550-88-8238

Kansai SERVICE


フロントアンダーディフューザー

フロントアンダーディフューザー。1/2はパイロと同等で前後軸の調整も可能。

■745000円
 ■Kansai SERVICE
 ■03-438-84-0126

MCR


カーボンカナード

MCR製フロントバンパーの専用部品として設計。高速走行時に発生するダウンフォースの向上と垂直安定性を大きく貢献することにもなる。1/2はパイロと同等で前後軸の調整も可能。

■745000円
 ■MCR
 ■047-7199-2845

M-SPL


GENERAL PURPOSE REAR DIFFUSER

ダウンフォースの発生を促進。カーボンとブラックとシルバーの2種類のカラー。1/2はパイロと同等で前後軸の調整も可能。

■745000円(FRP)
 ■745000円(カーボン)
 ■745000円(シルバー)
 ■0790-66-3359

M-SPL


汎用リアディフューザー

リアディフューザー。1/2はパイロと同等で前後軸の調整も可能。

■745000円
 ■M-SPL
 ■042-689-2939

VARIS


汎用リアディフューザー

リアディフューザー。1/2はパイロと同等で前後軸の調整も可能。

■745000円
 ■VARIS
 ■042-689-2939

VARIS


フロントアンダーディフューザー

フロントアンダーディフューザー。1/2はパイロと同等で前後軸の調整も可能。

■745000円
 ■VARIS
 ■042-689-2939

Seed


フロントアンダーディフューザー

フロントアンダーディフューザー。1/2はパイロと同等で前後軸の調整も可能。

■745000円
 ■Seed
 ■0285-82-4870

CANARD

カナード



NISMO

Z-tune Conversion Air Cleaner Duct

風洞試験でのセッティングを実施。しかもターボブーストとインタークーラー・B0C専用用品で、クロードセーリング可能。

■11万3000円
■パーツコード
01020-846-423

OTHERS

その他

■材質



First Molding

カーボンフード

ダウンフォースを獲得するための必須のアイテム。サイズは約500×140mm×100mmの3本から約600×400mmの4本、カーボンFRP製のクリアコート仕上げ。

■2万5000円 (Mサイズ)
■2万9000円 (XLサイズ)
■2万9000円 (Mサイズ)
■2万9000円 (XLサイズ)
■0595-83-0133



First Molding

カーボンフード

ダウンフォースを獲得するための必須のアイテム。サイズは約500×140mm×100mmの3本から約600×400mmの4本、カーボンFRP製のクリアコート仕上げ。

■2万5000円 (Mサイズ)
■2万9000円 (XLサイズ)
■2万9000円 (Mサイズ)
■2万9000円 (XLサイズ)
■0595-83-0133



First Molding

カーボンフード

ダウンフォースを獲得するための必須のアイテム。サイズは約500×140mm×100mmの3本から約600×400mmの4本、カーボンFRP製のクリアコート仕上げ。

■2万5000円 (Mサイズ)
■2万9000円 (XLサイズ)
■2万9000円 (Mサイズ)
■2万9000円 (XLサイズ)
■0595-83-0133



BORDER

デュアルフロー

GTCと同じナードタイプのフリップフロートワンフーズの増加に大きく貢献し、高速走行におけるフロント部の冷却を向上させる。装着後、より安定した空気の流れがフロントエアスクリーンにももたらされる。カーボン製。

■3万7800円
■パーツコード
0402-557-7304



G-EFFECT

フロントバンパーダクト

生産廃止より入手が困難となったニスモダクトを代替する。同様の効果を再現し、バンパー内に取り込む空気量を増やし、インタークーラーを効率的に冷却するアイテムとなる。

■2万円
■パーツコード
043-216-8808



BORDER

サイドダクト

純正バンパーに装着されているサムサインコンネクションと交換して取り付ける。サムサインダクトを取り付け続けることで、空気の取り入れ量を増やすことができる。

■2万5000円 (カーボン)
■3万8000円 (F-03)
■0402-557-7304



TOP SECRET

ウイングダクト

純正バンパーのインナー部分をエッジにコンネクションと交換して取り付ける。サムサインダクトを取り付け続けることで、空気の取り入れ量を増やすことができる。

■3万7800円 (カーボン)
■3万8000円 (F-03)
■043-216-8808



G-EFFECT

N1ダクト

ダクト・ブレード製のフロントバンパーを装着し、インタークーラーを効率的に冷却する。サムサインダクトを取り付け続けることで、空気の取り入れ量を増やすことができる。

■3万7800円 (カーボン)
■3万8000円 (F-03)
■043-216-8808



TOMEI POWERED

ヘッドライトエアーテーク

純正バンパーの外側に装着する。サムサインダクトを取り付け続けることで、空気の取り入れ量を増やすことができる。

■3万5000円
■パーツコード
0402-795-8411

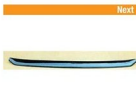


Mine's

エアスクープ

バンパー内面に設置する。サムサインダクトを取り付け続けることで、空気の取り入れ量を増やすことができる。

■2万9800円
■パーツコード
0402-557-3313



Next

ボンネットフード トップモールド

ボンネット先端に装着するモールド。小さく手軽に装着できるアイテム。サムサインダクトを取り付け続けることで、空気の取り入れ量を増やすことができる。

■未定
■パーツコード
05095-85-3951



P-F-U

ドライカーボンフードトップモールド

効果的なエアリミットを行うことが出来る。高剛性を有する。サムサインダクトを取り付け続けることで、空気の取り入れ量を増やすことができる。

■未定
■パーツコード
05095-85-3951



CARSHOP F1

カーボン フードトップモールド

サムサインダクトを取り付け続けることで、空気の取り入れ量を増やすことができる。

■未定
■パーツコード
05095-85-3951



CARSHOP F1

フロントバンパー エアダクト

サムサインダクトを取り付け続けることで、空気の取り入れ量を増やすことができる。

■未定
■パーツコード
05095-85-3951



Next

インタークーラーエアガイド

サムサインダクトを取り付け続けることで、空気の取り入れ量を増やすことができる。

■未定
■パーツコード
05095-85-3951



AVANCE 名

インタークーラーエアガイド

サムサインダクトを取り付け続けることで、空気の取り入れ量を増やすことができる。

■未定
■パーツコード
05095-85-3951



MIDORI

R32GT-RVエアウィンググラブ

リアウィングとエアウィングを組み合わせる。高剛性を有する。サムサインダクトを取り付け続けることで、空気の取り入れ量を増やすことができる。

■4400円
■パーツコード
043-933-1101



HRD

HRD軽度ドア

サムサインダクトを取り付け続けることで、空気の取り入れ量を増やすことができる。

■19万8000円
■パーツコード
0402-557-7304



MIDORI

ドアパネル

サムサインダクトを取り付け続けることで、空気の取り入れ量を増やすことができる。

■45万円 (F34/R33)
■45万円 (F32)
■45万円 (F30)
■05095-85-3951



M-SPL

カーボン ドアパネル

サムサインダクトを取り付け続けることで、空気の取り入れ量を増やすことができる。

■14万円 (F34/R33)
■14万円 (F32)
■14万円 (F30)
■05095-85-3951



P-F-U

ドライカーボンフード

サムサインダクトを取り付け続けることで、空気の取り入れ量を増やすことができる。

■未定
■パーツコード
05095-85-3951



Okubo Factory

ドライカーボンフード

サムサインダクトを取り付け続けることで、空気の取り入れ量を増やすことができる。

■未定
■パーツコード
05095-85-3951



SINRACE

AERO GUARD

後付しやすいエアロパーツをリアウィングと組み合わせる。高剛性を有する。サムサインダクトを取り付け続けることで、空気の取り入れ量を増やすことができる。

■3200円
■パーツコード
0506-54-0335



JURAN

Under Spats

サムサインダクトを取り付け続けることで、空気の取り入れ量を増やすことができる。

■1万2000円
■パーツコード
0502-871-3741



JURAN

Garry Flap

サムサインダクトを取り付け続けることで、空気の取り入れ量を増やすことができる。

■未定
■パーツコード
0502-871-3741



JURAN

Multi Deflector

サムサインダクトを取り付け続けることで、空気の取り入れ量を増やすことができる。

■未定
■パーツコード
0502-871-3741



Okubo Factory

カーボンリアバンパー

サムサインダクトを取り付け続けることで、空気の取り入れ量を増やすことができる。

■1万7000円
■パーツコード
0508-74-3434



MIDORI

リアスポイラー

サムサインダクトを取り付け続けることで、空気の取り入れ量を増やすことができる。

■未定
■パーツコード
05095-85-3951

【エクステリア&インテリア】

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN SKYLINE GT-R

- = R34 GT-Rに適合
- = R33 GT-Rに適合
- = R32 GT-Rに適合

-  = R34 GT-Rに適合
-  = R33 GT-Rに適合
- = R32 GT-Rに適合

エクステリアアイテム



エクステリアアイテム



サイドスタイルをスポーティに飾るイカーボン製のガーニッシュカバー。イカーボン素材にUVカットクリア剤を施す。センターピラー用の左舷セット。1年の保証付き。

■1万9800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

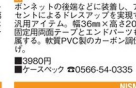


返けては通れない、経年劣化による
 ランクダンパーのヘタリ。純正部
 品に交換で入手できないためにオ
 ンナールで製作している。ステーも付属
 ボルトオンで装着が可能。

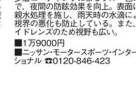
■2万2000円
 ■緑整備センター ☎045-933-1100

AVAN

ドアミラー



マルチファンクションブルーミラー



WITH Racing Project



WITH カーボンルックシリーズ
シフトブーツ、サイドブーツ、コンソールカバーなどをカーボン生地で製作。室内をレーシーに仕上げる。劣化の気になる純正の補修用としても使用しやすい。

■5200円～
■ウィズコーポレーション COCKPIT和光
☎048-464-1351

MIDORI



便利アイテム

Rocket Dancer



銀次佐茶立て

R32には装備されていないドリンクホルダーを追加で設置するアイテム。専用デザインのため、インテリアへのマッチングも良好。ストリートでの利便性が大幅に向上する。

■2800円

フジムラオート ☎075-661-9393

船体系アイテム



汎用リアシートボード
リアシートを取り外した後のトランク部分との隔壁として使用。カーボン製で、軽量、かつスタイリッシュに室内をまとめられる。汎用のため、車体形状に合わせて切断して使用する。
■3万円



けん引フック
純正バンパーに対応しボルトオン装着が可能な牽引フック。構造は折り曲げ式とストレート式の2種類、素材もスチール製とチタン製の2種類から選択可能。

88



Thermo Block
エンジンやタービンから発生する熱を約90%遮断するアルミはく転写済みガラスクロス。粘着テープ加工品のほか、糊なしや大判タイプを用意。高温になるエキマニなど、吸排気系の熱害防止に最適。



[ドライビングポジション系パーツ]

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN SKYLINE GT-R

- = R34 GT-Rに適合
- = R33 GT-Rに適合
- = R32 GT-Rに適合
- = 汎用アイテム

-  = R34 GT-Rに適合
-  = R33 GT-Rに適合
-  = R32 GT-Rに適合
-  = 汎用アイテム



RECARO SR-7 ASM
LIMITED 2020

■13万1000円
■ASM ☎045-629-0905

STRADIA
COLOR ブラック-

■15万5000円～18万8000円



フルバケットシート

COLOUR=カラーラインア



XERO CS
A
COLOR ブラック-

車検対応ながらヘッドガード
たモデル。許されるギリギリ
のガードで、スポーツ走行時
を大幅に向上させている。X
スならではの深いサポー
シェル素材は2種類あり。



COLOR=カラーラインアップ

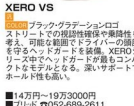


5万5000円～18万8000円



ブラック・レッド
 社のRS-5リクライニングシートの
 イクレザー仕様。機能はRS-5と同
 じ。見た目のラグジュアリーさ
 を備えている。

2万9800円
 送料FREE ☎06-6324-0405



ストリートでの視認性確保や乗降性
え、可能な範囲でドライバーの頭
するヘッドガードを装備。XERO
車中でヘッドガードが最もコン
トなモデルとなる。深いサポート
ールド性も高い。

フルバケットシート

NISMO

SHIFT KNOB

GT3シフトノブ(チタン)
 直径を従来から10mmほど増し、握り易いGT3専用。NISMOのGT3専用パーツとして開発された。NISMOGT3500マシンでも実際に採用されているアイテムを一般用としてモディファイ後提供される。ソフトクローブタイプ1付。直径は50mm。

■172500円
 ニーナ・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423

GT3シフトノブ(ステンレス)
 直径を従来から10mmほど増し、握り易いGT3専用。NISMOのGT3専用パーツとして開発された。NISMOGT3500マシンでも実際に採用されているアイテムを一般用としてモディファイ後提供される。ソフトクローブタイプ1付。直径は50mm。

■172500円
 ニーナ・モータースポーツ・インターナショナル ☎0120-846-423

BE FREE

LP-27リム(ブラックシート)ファイナリゼー
 フラッグ LP-27リム(ブラックシート)をレザー仕様に仕上げ、フルバグの仕上げを施す。ハードはそのまま。フラッグレザーによる高級感とプラスティック、金属の質感を両立させることができる。

■3万円
 BE FREE ☎06-6324-0405

BE FREE

LP-27リム(カットシート)
 フラッグレザーのカラーリングを、フルバグの仕上げに施す。ハードはそのまま。フラッグレザーによる高級感とプラスティック、金属の質感を両立させることができる。

■25000円
 BE FREE ☎06-6324-0405

JURAN

Racing Bucket Seat
 フラッグレザーのカラーリングを、フルバグの仕上げに施す。ハードはそのまま。フラッグレザーによる高級感とプラスティック、金属の質感を両立させることができる。

■75000円
 タグ ☎052-871-3741

DIGICAM

チタンシフトノブType-R
 純チタン素材を使用した高級シフトノブ。チタン素材は強度が非常に高く、独自の機械で加工可能。シフトノブの力を入れやすい形状を採用。2mm×2mmのチタン製シフトパターンプレールも付属する。

■172000円
 ケースベップ ☎0566-54-0335

DIGICAM

チタンシフトノブType-B
 純チタン素材を使用した高級シフトノブ。チタン素材は強度が非常に高く、独自の機械で加工可能。シフトノブの力を入れやすい形状を採用。2mm×2mmのチタン製シフトパターンプレールも付属する。

■178000円
 ケースベップ ☎0566-54-0335

MGR

シフトノブ
 チタン素材を削り出しで製作し、握り易い形状に仕上げ。チタン素材は強度が非常に高く、独自の機械で加工可能。シフトノブの力を入れやすい形状を採用。2mm×2mmのチタン製シフトパターンプレールも付属する。

■47400円
 ミニムール ☎04-7199-2845

ARC

チタンシフトノブ
 チタン素材を削り出しで製作し、握り易い形状に仕上げ。チタン素材は強度が非常に高く、独自の機械で加工可能。シフトノブの力を入れやすい形状を採用。2mm×2mmのチタン製シフトパターンプレールも付属する。

■178000円
 ミニムール ☎04-7199-2845

RIGID

リジッドレーシングシフトノブ
 操作性の良さで、車内1人1人操作と、フルバグの仕上げに施す。ハードはそのまま。フラッグレザーによる高級感とプラスティック、金属の質感を両立させることができる。

■26000円~30000円
 アルバ ☎048-873-6086

NARDI

レースシート シフトノブ(ブラック/メッシュ)
 フラッグレザーのカラーリングを、フルバグの仕上げに施す。ハードはそのまま。フラッグレザーによる高級感とプラスティック、金属の質感を両立させることができる。

■172100円
 ミニムール ☎04-7199-2845

MIDORI

デルリンシフトノブ
 グリップ部にクロロレット加工を施し、操作性を向上。チタン素材は強度が非常に高く、独自の機械で加工可能。シフトノブの力を入れやすい形状を採用。2mm×2mmのチタン製シフトパターンプレールも付属する。

■6000円
 緑葉センター ☎045-933-1101

Mine's

チタンシフトノブ(黒色/グロス)
 チタン素材を使用した高級シフトノブ。チタン素材は強度が非常に高く、独自の機械で加工可能。シフトノブの力を入れやすい形状を採用。2mm×2mmのチタン製シフトパターンプレールも付属する。

■275450円
 マインズ ☎046-857-3313

Mine's

チタンシフトノブ(黒色/グロス)
 チタン素材を使用した高級シフトノブ。チタン素材は強度が非常に高く、独自の機械で加工可能。シフトノブの力を入れやすい形状を採用。2mm×2mmのチタン製シフトパターンプレールも付属する。

■275450円
 マインズ ☎046-857-3313

VARIS

CARBON SHIFTKNOB Ver.2
 VARISの創始者である炭素繊維を使用したシフトノブ。シフトノブは48mmの径で、握り易い形状に仕上げ。炭素繊維は強度が非常に高く、独自の機械で加工可能。シフトノブの力を入れやすい形状を採用。2mm×2mmの炭素繊維製シフトパターンプレールも付属する。

■98000円(カーボンシート)
 75000円(カーボンシート)
 10万円 ☎042-689-2939

NIGHT-PAGE

ミザイルシフトノブ
 汎用シフトノブを使用したシフトノブ。ミザイルのカラーリングを、フルバグの仕上げに施す。ハードはそのまま。フラッグレザーによる高級感とプラスティック、金属の質感を両立させることができる。

■175000円
 ナイトページ ☎03-6423-9995

ZOOM ENGINEERING

ヘビーウェイトシフトノブ type45E
 ヘビーウェイトシフトノブ。ヘビーウェイトのカラーリングを、フルバグの仕上げに施す。ハードはそのまま。フラッグレザーによる高級感とプラスティック、金属の質感を両立させることができる。

■78000円
 ゼームエンジニアリング ☎042-670-8555

STEERING BOSS

ステアリングボス
 ステアリングボスを削り出しで製作し、握り易い形状に仕上げ。チタン素材は強度が非常に高く、独自の機械で加工可能。ステアリングボブの力を入れやすい形状を採用。2mm×2mmのチタン製ステアリングボブパターンプレールも付属する。

■176000円
 ミニムール ☎045-791-8486

REIMAX

オリザシフトノブ
 ステスレス素材で製作したシフトノブ。ステスレス素材は強度が非常に高く、独自の機械で加工可能。シフトノブの力を入れやすい形状を採用。2mm×2mmのステスレス製シフトパターンプレールも付属する。

■176000円
 ミニムール ☎045-791-8486

MOMO

COMBAT EVO
 ステスレス素材で製作したシフトノブ。ステスレス素材は強度が非常に高く、独自の機械で加工可能。シフトノブの力を入れやすい形状を採用。2mm×2mmのステスレス製シフトパターンプレールも付属する。

■9000円
 MOMO JAPAN(レアーズ) ☎03-5716-3501

MOMO

ROUND METAL
 ステスレス素材で製作したシフトノブ。ステスレス素材は強度が非常に高く、独自の機械で加工可能。シフトノブの力を入れやすい形状を採用。2mm×2mmのステスレス製シフトパターンプレールも付属する。

■173000円
 MOMO JAPAN(レアーズ) ☎03-5716-3501

MOMO

ANATOMIC LEATHER
 ステスレス素材で製作したシフトノブ。ステスレス素材は強度が非常に高く、独自の機械で加工可能。シフトノブの力を入れやすい形状を採用。2mm×2mmのステスレス製シフトパターンプレールも付属する。

■7600円
 MOMO JAPAN(レアーズ) ☎03-5716-3501

SUPER LAP

アルシフトノブ Ver.2
 アルシフトノブ。アルシフトのカラーリングを、フルバグの仕上げに施す。ハードはそのまま。フラッグレザーによる高級感とプラスティック、金属の質感を両立させることができる。

■7000円
 ミニムール ☎0566-75-4455

NARDI

KALISTA LEATHER 35 (N201)
 NARDI誕生75周年を記念したシフトノブ。NARDIのカラーリングを、フルバグの仕上げに施す。ハードはそのまま。フラッグレザーによる高級感とプラスティック、金属の質感を両立させることができる。

■7000円
 ナルディ ☎027-280-8001

NARDI

NARDIA METAL (N830)
 NARDI誕生75周年を記念したシフトノブ。NARDIのカラーリングを、フルバグの仕上げに施す。ハードはそのまま。フラッグレザーによる高級感とプラスティック、金属の質感を両立させることができる。

■7000円
 ナルディ ☎027-280-8001

JURAN

TUNING STEERING
 ステスレス素材で製作したシフトノブ。ステスレス素材は強度が非常に高く、独自の機械で加工可能。シフトノブの力を入れやすい形状を採用。2mm×2mmのステスレス製シフトパターンプレールも付属する。

■78000円~372000円
 タグ ☎052-871-3741

Mine's

レーザーステアリングTYPE2
 レーザーステアリング。レーザーステアリングのカラーリングを、フルバグの仕上げに施す。ハードはそのまま。フラッグレザーによる高級感とプラスティック、金属の質感を両立させることができる。

■11万円
 マインズ ☎046-857-3313

Mine's

レーザーステアリング
 レーザーステアリング。レーザーステアリングのカラーリングを、フルバグの仕上げに施す。ハードはそのまま。フラッグレザーによる高級感とプラスティック、金属の質感を両立させることができる。

■11万円
 マインズ ☎046-857-3313

Mine's

R34レーザーステアリング
 レーザーステアリング。レーザーステアリングのカラーリングを、フルバグの仕上げに施す。ハードはそのまま。フラッグレザーによる高級感とプラスティック、金属の質感を両立させることができる。

■11万円
 マインズ ☎046-857-3313



KALLISTA METAL 35

■6万500円
■アサヒライズ FET



MOD.08 スエード/

ブルースポーク(M-63)
約90mmのディープタイプのステグでグリップの12時位置に黄色ンによるマーキングが施される。φ。ブラックスポーク&レザー・スポーク&レザー、ブラック&スエードの3種類。
■2万9000円
■MOMO JAPAN(レアーズ)
☎03-5716-3501



ラフィックス・フリッパー

同社のラフィックスII専用オブジェに装着することで、安全ボタンを1回押すだけで2アクションでリリースが可能。なお、簡単に離脱しないよう、安全位置を設定するなど、安全座もなされている。

■7000円
■ワークスベル ☎0266-70-147



リジット ペダルラバー

クラッチペダルやブレーキペダ
ライティングポジションの改善の
開発された、肉厚なペダルカバ
リペダル位置を手前へ移動させ
で、各ペダルの位置関係を調整

■1800円
■アルファ ☎048-873-6986



レーシングハーネス

高い信頼性と安全性を誇るFIA
シングハーネス。ベルト幅は
手。通常の4点式と股下追加2点
ーする6点式。ハンス対応6点
定あり。バックルはワンタッチ
可能なターンバックルタイプを
る。

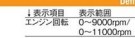
■2万9800円～
■エイチ・ビー・アイ ☎03-5663-2

[メーター]

SET-UP & PARTS CATALOG for NISSAN SKYLINE GT-R

大切にしている愛車の健康状態はしっかりと把握しておきたい。ましてやスカイラインGT-Rはハイパーを絞り出すだけあり、特に発熱が大きく注意を払いたいところだ。純正でも様々な情報を表示するメーターやディスプレイが装備されるが、ターボでラインアップされるのメーター類を活用することで、より個々に合った環境を造れるのが大きなメリットだ。特にディスプレイ走行中でも視野に入れた場合は必要とされる情報を、大きく視線を外さず確認できることも重要な環境。近年は一つのディスプレイで様々な情報を表示できるモデルも多い。メーター周りのリフレッシュを行うのも良いだろう。

- 34=R34 GT-Rに適合
- 33=R33 GT-Rに適合
- 32=R32 GT-Rに適合
- 汎用アイテム



アナログメーター

視認性を重視し、昼夜独立5段階の調光機能を装備。80φの大径と併せて抜群の視認性を誇る。大型のワーニングランプも装備しシフトタイミングを逃さない。完全独立動作タイプ。カラーはブルーとレッドの2種類あり。

■2万6000円
■日本精機 Defi
☎03-5814-0081



R34純正のマルチファンクションディスプレイが経年劣化などで映らなくなった場合の交換用ディスプレイ。純正より安価でリペアを行える。前期用、後期用それぞれ設定あり。

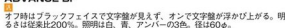
■8万円
■経整備センター ☎045-933-1101



スピードメーターを320Km/h、タニメーターを11000rpmスケールに変更したメーターASSY。遠道照明のカラーはオレンジ。パネルごとの交換となる。

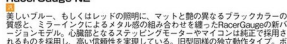
■5万8000円(Black)
6万円(White)
■ニッサン・モータースポーツ・インターナ
ショナル ☎0120-846-423

純正交換メーター



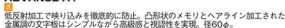
■日本精機 DeS
☎03-5814-0081

↓ LINE UP	表示範囲	価格
タコ	0~9000rpm	1万9000円
水温	20~120℃	2万1000円
油温	50~150℃	2万1000円
油圧	0~1000kpa	2万8000円
インマニ	-100~+20kpa	2万4000円
無圧	0~600kpa	2万8000円
排気温度	200~1100℃	2万8000円
ターボ	-100~+200kpa	2万4000円
Defi-Link ADVANCE コントロルユニット		17,380円



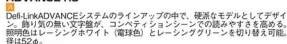
■日本精機 Dof

LINE UP	表示範囲	価格
温度	30~150℃	1万5000円
圧力	0~1000kpa	2万2000円
排気温度	200~1100℃	2万2000円
電圧	10~15V	1万2600円
ブースト	-10~+200kpa	1万9000円



■日本精機 Def
☎03-5814-0081

LINE UP	表示範囲	価格
タコ	0~11000rpm	2万5000円
水温	20~120℃	2万4000円
油温	50~150℃	2万4000円
油圧	0~1000kpa	3万1000円
ブースト	-100~+200kpa	2万7000円
ブースト	-100~+300kpa	3万円
排気温度	200~1100℃	3万1000円
燃圧	0~600kpa	3万1000円
Full Link ADVANCE コントロールユニット		17,9800円



■日本精機 Defi
02-5814-0081

1. LINE UP	表示範囲	価格
水温	20~120℃	2万1000円
油温	50~150℃	2万1000円
油圧	0~1000kpa	2万8000円
インマニ	-100~+20kpa	2万4000円
燃圧	0~600kpa	2万8000円
排気温度	200~1100℃	2万8000円
ターボ	-100~+200kpa	2万4000円
Def-Link ADVANCE コントロールユニット		17,880円

通常のセンサーユニット+各種センサーでの取り付けタイプのほか、OBDカブラーへのカブラーオンでの取り付けタイプも設定したメーターシリーズ。ブースト計以外はリンク配線も可能とし、配線もスッキリ行える。

■ピボット
0263-46-5901

LINE UP	サイズ	表示範囲	価格
タコ(OBD)	60φ	0~9000rpm	1万5000円
水温(OBD)	60φ	20~120℃	1万5000円
電圧(OBD)	60φ	7~17V	1万5000円
ブースト(OBD)	60φ	-100~+200kpa	1万5000円
OBDユニット			8000円
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



古くから世界のコンペティションシーンで使用され続けてきたレーシングメーター。シンプルでデザインとレスポンスに優れた動きで視認性が高い。その他STACKシリーズメーターのラインアップも多数あり。

■サード
☎0565-53-1164

↓ LINE UP	サイズ	表示範囲	価格
水道	52φ	40〜120℃	2万1000円
油温	52φ	40〜140℃	2万1000円
油圧	52φ	0〜7.0bar	3万1000円
A/F	52φ	6.0〜20.0	5万5000円
時計	52φ	12H	1万6000円
ブースト	52φ	-1.0〜+2.0bar	3万1000円

138

WHEEL

【ホイール】

掲載データは2020年2月1日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG FOR NISSAN SKYLINE GT-R

足もとを引き締めて走りもルックスも高める

ホイールの交換は最も行いやすいカスタマイズ。しかし手帳ながらクルマ全体に与える効果は大きなものがある。一つ目はドレスアップ効果。純正とはデザインを変える事や、大径なモデルを装着することでスタイリッシュな印象が高まる。二つ目は操縦特性のチューニング。より太いタイヤを履けばグリップを高められし、ワイドトレッド化すればロール剛性が向上。また、前後の差を付けることでハンドリングの味付けが可能だ。両方の面から好みのモデルを見つけよう。

- =R34 GT-Rに適合
- =R33 GT-Rに適合
- =R32 GT-Rに適合
- =汎用アイテム

- =鍛造製法
- =鍛造製法
- =純正ベースの高強度製法
- =1ピース構造
- =2ピース構造
- =3ピース構造

WedsSport



SA-77R 鍛造 1P

■ R34/R33/18×9.5 38
R32/18×8.5 35

■ ウェスポートラックアップ
フル・ライト・グローム(¥17,50000円)

WedsSport



SA-54R 鍛造 1P

■ R34/R33/18×9.5 38
R32/18×8.5 35

■ ウェスポートラックアップ
フル・ライト・グローム(¥17,50000円)

WedsSport



SA-20R 鍛造 1P

■ R34/R33/18×9.5 38
R32/18×8.5 35

■ ウェスポートラックアップ
フル・ライト・グローム(¥17,50000円)

NUMO



LM GTA Aluminum Road Wheel Machining Logo Version 鍛造 1P

■ R34/R33/18×9.5 12 R32/18×9.0 22 R34+
1インチアップ(18×10.5 15 19×9.5 15 19×10.5 15)

■ フラック

■ 675000円(18×9.0) 675000円(18×9.5)
675000円(18×10.5) 775000円(18×9.5)
775000円(18×10.5)

■ エンゲキネター・ターボ・インテイク・エキゾースト(¥20,466,423)

1PIECE MODEL

1ピースモデル

WedsSport



RN-05M 鍛造 1P

■ R34/R33/18×9.5 22 18×10.0 18
R32/18×8.5 38 18×9.0 20

■ グロスラック

■ 571500円(18×8.5)
571500円(18×9.0)
574600円(18×9.5)
576000円(18×10.0)

■ エンゲキネター・ターボ・インテイク・エキゾースト(¥20,466,423)

WedsSport



SA-10R 鍛造 1P

■ R34/R33/18×10.5 25
R32/18×8.5 35

■ ウェスポートラックアップ
フル・ライト・グローム(¥17,50000円)

■ 371000円(18×8.5) 371000円(18×9.5)
372000円(18×10.5)

■ エンゲキネター・ターボ・インテイク・エキゾースト(¥20,466,423)

WedsSport



SA-72R 鍛造 1P

■ R34/R33/18×9.5 12 18×10.5 25
R32/18×8.5 35

■ ウェスポートラックアップ
フル・ライト・グローム(¥17,50000円)

■ 371000円(18×8.5) 371000円(18×9.5)
372000円(18×10.5)

■ エンゲキネター・ターボ・インテイク・エキゾースト(¥20,466,423)

WedsSport



SA-25R 鍛造 1P

■ R34/R33/18×9.5 38/12
R32/18×8.5 35

■ ウェスポートラックアップ・フラッシュ・バー
アップ(¥20,000円) フル・ライト・グローム(¥17,50000円)

■ 371000円(18×8.5) 371000円(18×9.5)
372000円(18×10.5)

■ エンゲキネター・ターボ・インテイク・エキゾースト(¥20,466,423)

WedsSport



SA-35R 鍛造 1P

■ R34/R33/18×9.5 38
R32/18×8.5 35

■ ウェスポートラックアップ・V8・インバー
1インチアップ(18×10.5 15 19×9.5 15 19×10.5 15)

■ 371000円(18×8.5) 371000円(18×9.5)
372000円(18×10.5)

■ エンゲキネター・ターボ・インテイク・エキゾースト(¥20,466,423)

Racing Revolution



RS05RR 鍛造 1P

■ R34/R33/18×9.5 22 18×10.5 22
R32/18×8.5 22

■ マッドダグ・ラックアップ・マッドダグ・ラックアップ

■ 571000円(18×8.5)
574000円(18×10.0)

■ エンゲキネター・ターボ・インテイク・エキゾースト(¥20,466,423)

Racing Revolution



NT03RR 鍛造 1P

■ R34/18×9.5 15 18×10.0 22-R33/
17×9.0 12 18×10.0 22

■ マッドダグ・ラックアップ・マッドダグ・ラックアップ
マッドダグ・ラックアップ・マッドダグ・ラックアップ(サイズ変更)

■ 571000円(17×9.0)
578000円(18×9.5)
671000円(18×10.0)

■ エンゲキネター・ターボ・インテイク・エキゾースト(¥20,466,423)

Racing



GTC02 鍛造 1P

■ R34/R33/18×9.5 15

■ マッドダグ・ラックアップ・マッドダグ・ラックアップ

■ 571000円(18×9.5)
578000円(18×10.5)

■ エンゲキネター・ターボ・インテイク・エキゾースト(¥20,466,423)

WedsSport



TC105X 鍛造 1P

■ R34/R33/18×9.5 10 18×10.0 20
18×10.5 12 R32/17×9.0 25 18×
8.5 32

■ エンゲキネター・ターボ・インテイク・エキゾースト(¥20,466,423)

■ 571000円(17×9.0) 578000円(18×8.5)
578000円(18×9.5) 578000円(18×10.0)

■ エンゲキネター・ターボ・インテイク・エキゾースト(¥20,466,423)

WedsSport



RN-55M 鍛造 1P

■ R34/R33/18×9.5 25 18×10.0 18
18×10.5 20 R32/18×8.5 38

■ フラック・ブルー・マシニング・グロスラック

■ 479000円(18×8.5)
571000円(18×9.5)
575000円(18×10.0)
575000円(18×10.5)

■ エンゲキネター・ターボ・インテイク・エキゾースト(¥20,466,423)

GT



GTX02 鍛造 1P

■ R34/18×9.5 22

■ ターゲット・ラックアップ・グロスラック

■ 475000円(18×9.5)
571000円(18×9.5)

■ エンゲキネター・ターボ・インテイク・エキゾースト(¥20,466,423)

SZIGEN



FIREBALL RR 鍛造 1P

■ R34/R33/18×9.5 25

■ マッドダグ・ラックアップ・マッドダグ・ラックアップ

■ 372000円(17×9.0)
377000円(18×9.5)
571000円(18×10.0)

■ SZIGEN・インテイク・エキゾースト
072-995-8005

SZIGEN



CANNON BALL 鍛造 1P

■ R34/R33/18×9.5 25

■ マッドダグ・ラックアップ・マッドダグ・ラックアップ

■ 372000円(17×9.0)
377000円(18×9.5)
571000円(18×10.0)

■ SZIGEN・インテイク・エキゾースト
072-995-8005

PerformanceLine



PF01 EVO 鍛造 1P

■ R34/R33/18×10.5 22

■ マッドダグ・ラックアップ・マッドダグ・ラックアップ
SBK(¥5000円)

■ 475000円(17×9.5)
571000円(18×9.5)
571000円(18×10.5)

■ エンゲキネター・ターボ・インテイク・エキゾースト(¥20,466,423)

Racing Revolution



GTC01RR 鍛造 1P

■ R34/18×9.5 22 18×10.5 22/15
18×10.5 20 R32/18×8.5 38

■ マッドダグ・ラックアップ・マッドダグ・ラックアップ

■ 479000円(18×8.5)
571000円(18×9.5)
575000円(18×10.5)
575000円(18×10.5)

■ エンゲキネター・ターボ・インテイク・エキゾースト(¥20,466,423)

※掲載されている写真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。

WIDE SPACER

ワイドスペーサー



ヘキサゴンホールナット (ショート)

19インチ車高アップが可能なType-2N (7年用) 形状で、道路防止効果を持つ。素材はクロムハニテ鋼で、耐久性能が高い。ヘッド部にはモンスタースポーツのロゴが入る。カラーリングアップは、レッド、ブラック、タイトガンタの4色を指定。

■1万1500円 (20本)
■モンスタースポーツ #0538-66-6761



クロモリリングナット (ショート)

クロリウムで製造された高強度ナット。35mmのショートタイプで軽量。インサートの違いはオイルを使用した時でも、ディスク面からアットが抜けにくいのが安全である。

■1852円 (20本)
■ブランド #044-948-5275



Heptagon Lock Nut

六角のネジの穴に挿入して変形後7角形状 (ヘプタゴン) としており、2重の減速防止効果が期待できる。全長37mmの貫通タイプと35mmの短タイプの2種類。カラーはブラック、ブルー、レッドの3色。

■5775円 (4本)
■タニタ #052-871-3741



Racing Nut PPO

強度を重視し、ならみも極小に仕上げた超硬なアルミ。ハブボルトと同じクロモリ鋼で、高速度域でも耐振動の速いという組みを防止する。長さ35mmと48mmの2種類。カラーは黒色仕上げ。

■タニタ #052-871-3741



WIDE TREAD SPACER

ホイールのトレッドセッティングを可能とするアイテム。鋼製製のベースとクロムハニテ鋼のリングの採用で高い強度を実現し、安定感がある。厚みは10~40mmを指定。別売で専用工具の40本を指定。

■8800円~2万8800円
■タニタ #0566-54-0335



DURALUMIN HUB RING SPACER

リング形状で取り付け精度と剛性をアップ。超硬アルミの鍛造成形により高強度を実現。厚みのバリエーションは40mmを指定。表面はアルマイト仕上り。厚み5mm。

■4950円
■タニタ #0566-54-0335



HUBBING SPACER

トレッドの調整を行う3mm厚の組み込み型スペーサー。手回しで調整可能。スペーサーの端部のセッティング精度を高めるアイテム。同様のリングと組み合わせて40mmのバリエーションを指定。厚みは3mmと5mmをラインアップ。

■3950円
■タニタ #0566-54-0335



ADJUSTABLE SPACER

調整可能なトレッド調整を行う3mm厚の組み込み型スペーサー。手回しで調整可能。スペーサーの端部のセッティング精度を高めるアイテム。同様のリングと組み合わせて40mmのバリエーションを指定。厚みは3mmと5mmをラインアップ。

■1200円
■タニタ #0566-54-0335



ジュエルメッシュプレートスペーサー (後付)

3.0mm厚のメッシュプレートスペーサー。厚みは5mmと10mmの2種類を指定する。プレートとスペーサーの表面にはクロムハニテ鋼が施されている。

■4800円 (1枚)
■タニタ #0566-54-0335



レギュラートイプ (Rタイプ)

純正と同様のハブセンターアダプターが付属している。取り付け精度が高まり、ハブボルトの取付が楽になる。2枚セット。

■2万4900円 (15/20/25mm)
■2万4900円 (30mm)
■タニタ #0566-54-0335



スタンダードタイプ (Sタイプ)

ワイドトレッドを可能にするスペーサー。幅は15mm、20mm、25mmの3種類を指定。保安性能にも適合し、検査合格証も交付されるが特長。2枚セット。

■2万4900円 (15/20/25mm)
■2万4900円 (30mm)
■タニタ #0566-54-0335



セミオーダープレートスペーサー

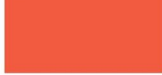
ホイールのトレッドを最小限に抑えるのが目的としたい。ハブセンター一体型のプレートとスペーサー。厚みは15mmと25mmの2種類。その必要に応じて、2枚セット。

■1万9000円
■タニタ #0566-54-0335



OTHERS

その他



ログハブボルト

クロムモリブデン鋼を使用し、純正よりロングサイズで製作したハブボルト。スペーサーによるトレッド調整の幅が広がり、さまざまなセッティングに対応できる。

■5000円~6700円
■タニタ #0566-54-0335



トレンドチェンジャーHC

短縮したトレッド調整を行える、組み込みタイプのスペーサー。ハブリング付で取り付け精度が高まり、長期間の使用でも損傷を防止する。3mm、5mm、10mmを指定。2枚セット。

■3000円~
■タニタ #0566-54-0335



Wide Tread Spacer

デジタルノット切で製作されたより精度に優れた、第三基準JIS規格に適合。高強度鋼製の10mmと、高強度アルミ素材を使用した15mm、20mm、25mmの4種類をラインアップ。

■1万1000円~1万5500円 (2枚)
■タニタ #052-871-3741



アルミメッシュプレートスペーサー (後付)

アルミ製のホイールスペーサー。ホイールとキャリパーのクリアランスを調整するときなどに使用する。厚みは15mm、20mm、25mmの3種類。特に調整が必要なオフセットセッティングに最適。

■1800円 (1枚)
■タニタ #0566-54-0335



チャシスバルブキット

16インチ合金 (Ti6Al-4V) を使用した最高級のエアバルブキット。トップ部分は焼き入れがなされ、スタビライザーのクッションが壊れにくい。付随する他のパーツにも使える。アルミ製のバルブが標準。

■2000円 (4個)
■タニタ #0566-54-0335



エアバルブキット

全長、ドリットロ仕上げのNISMOロゴを埋め込んだエアバルブキット。アルミブラケットの取り付け精度が高まり、長期間の使用でも損傷を防止する。3mm、5mm、10mmを指定。2枚セット。

■2000円 (4個)
■タニタ #0566-54-0335



ハンドハブボルト

ホイールの取り付け精度を高め、ステアリングのブレをなくする。組み込み型スペーサーの両面に、高強度鋼製の10mmと、高強度アルミ素材を使用した15mm、20mm、25mmの4種類をラインアップ。

■1万1000円~1万5500円 (2枚)
■タニタ #052-871-3741



Long Hub Bolt

ボルト長を延長し、プレートタイプスペーサーが使用しやすくなる。先端はクロムハニテ鋼のコーティングが施され、耐久性が向上する。特に調整が必要なオフセットセッティングに最適。

■3000円 (4本)
■タニタ #052-871-3741

日産スカイラインGT-R⁹

No 9

ニューズムク 2020年4月29日発行
見方人●星野邦久 編集人●高橋勇起 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

愛知センター
0489886011 FAX0489887651
販売部 0368974622
広告部 0368974611