

トヨタ・スープラ No.4
チューニング&ドレスアップ徹底ガイド

**HYPER
REV**

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

2020年11月19日発行

vol.247

TOYOTA SUPRA



トヨタのフラッグシップスポーツ

**新旧スープラの
カスタマイズを嗜む**

**最新エアロパーツで
壮麗なスタイリングを
手に入れる**



No.4

70スープラ
失敗しない
バイヤーズガイド



80スープラ
イマドキお勧め
チューニング



全国プロショップ発

最新チューニング情報

注目アイテム完全網羅

掲載
総数

700点オーバー

チューニング&ドレスアップカタログ





CONTENTS

HYPER REV

ハイパーレブ
Vol.247

TOYOTA SUPRA NO.4



- 10 スポーツカーにこだわる
開発責任者 多田哲哉氏が語る
**GRスープラの開発ビジョンと
オーナーへの思い**

- 14 GR SUPRA
エアロパーツ最前線
Liberty Walk/BLITZ/VARIS/HKS/KUHL RACING
ARTISAN SPIRITS

- 34 SUPER TUNING FILE
東西スープラIMPRESSION
AUTO CRAFT/SCREEN&D2 JAPAN/Artist
PHOENIX's POWER/ings/MARCY AUTO IMPORTS

- 50 **History of TOYOTA SUPRA**

- 56 GR SUPRAチューニング最前線
HKS/Revolution/GCG

- 65 MAX織戸のスープラLIFE

- 68 **SOC**
スープラオーナーズミーティング

- 74 **THE Recommend WHEELS**
RAYS/YOKOHAMA WHEEL/WEDS/BBS

- 84 **NEW GR SUPRA IMPRESSION**

- 88 WORKS TUNING WORLD

- 90 SPECIAL DEALER REPORT
トヨタカローラ名古屋 GR Garage日進竹の山

- 92 MARCY AUTO発
70スープラ購入術

- 95 JZA80スープラ
イマドキ お勧めチューニング

- 102 **DEMOCAR&
PARTS** Selection
HASHIMOTO Corporation/Milky White
Original RUNDUCE/REAL/T.M.WORKS
FUJITSUBO/KW AUTOMOTIVE JAPAN
Kansai SERVICE

- 124 収録パーツ700オーバー!!
Tuning&Custom Parts CATALOG

- 165 HKS 水口社長が語る
**SUPRAのチューニングスタイルと
技術向上の変遷**

- 168 GR SUPRA RZ
フル加速&最高速 実力検証
SCREEN/PHOENIX's POWER/AUTO CRAFT



開発ビジョンと オーナーへの思い

ピュアスポーツのフラッグシップとして、国内外で愛され続けるスープラ。
2002年に一旦その歴史に幕を閉じてしまったが、多くのファンからの、
そして何よりトヨタ社内からの熱い要望に応える形で復活を遂げたのは昨年のこと。
待望となるA90スープラ誕生に隠されたストーリーと、そこに込められたメッセージとは。
新型スープラの開発責任者、多田氏に聞いていこう。

GR スー プラの

GRスープラ 開発責任者
多田哲哉 (ただ てつや)

スポーツカーにこだわる
開発責任者
多田哲哉氏が語る





スープラは恋い焦がれた 運命のクルマなんだよね

編集部…多田さんが感じる、過去も含めた「スープラ」に対する印象、思い入れにはどんなものがありますか？

多田氏…僕がトヨタの開発を統括するセクションに配属されたのは1997年なのですが、僕を呼んでくれたのが80スープラを開発したチーフエンジニアの都築さんだったんです。それまではABSのチューニングセクションで開発をしていたんですけど、都築さんが呼んでくれたことは、80スープラの次のモデルを作るためだと思ったわけですよ。それならって喜んで！と、異動したのですが…。1年くらい経っても一向にスープラに着手する素振りもなかったの、思い切って自分は何のために異動したのかって聞いたんですよ。そしたら、お前の担当するクルマはコレだって、2BOXカーの担当になったんです。

編集部…2BOXというと、スポーツカーとは対照的な実用ファミリーカーですよ。もともとは次期スープラの開発を期待していた多田さんにとって、その落差というかキャラクターの違いはすんなりと受け入れられたんでしょうか？

多田氏…1997年というトヨタがどんなスポーツカーを辞めていた時代なんです。そんな時期だったこともあって、次期スープラなんて話とはつくに消えていて、もっとたくさん売れるクルマを作っていくという号令のもと、都築さんのチーム自体が小さな2BOXの担当に変わっちゃっていたんです。だからラウムとかファンカーゴとかbBやパッソなどを作っていたんですが、それじゃ話が違っちゃうじゃないかって僕が言うわけですよ。そしたら「ラウムもスープラも同じクルマだ。そんなこともわからない奴に、スポーツカーなんて一生設計できないぞ」ってすごく怒られちゃって。当時、その真意は分からなかったんですけど（笑）。

17年の沈黙を破り待望の復活を遂げたスープラ そこに込められたメッセージを紐解く

編集部…実用車の設計を行っていたといっても、やっぱり当時から多田さんはスポーツカー好きだったんですよね。そんな多田さんの転機となったのはどんなクルマでしょうか。

多田氏…スポーツカーというか、やっぱり走りを楽しめるクルマが好きなんです。だからABSの設計をしていた時も、当時はABSなんて危なくてサーキットに持っていけないって言われていたから、それならばサーキット走行でも使えるABSをと、「スポーツABS」を開発してMR2（SW20）に採用されることになったんです。そういった面を見て都築さんも誘ってくれたんじゃないかなって思うと、MR2はひとつの節目です。その後、86（ZN6）を作るという話が出てきた時に、その担当をできることになったのですが、86が出たことによつて新型スープラにも繋げることができた。そう考えると86もスープラにたどり着くまでの転機であったことは間違いありません。もちろん今回のスープラは転機というよりも、長らく声に出していたからこそ実現できたというか、これまでの積み重ねで辿り着いた運命のクルマという感じですね。



都築さんの教えを活かした 80スープラの正統後継車

編集部…スープラの開発が正式に決まった時はどんな気持ちでしたか？ 同時にどんなクルマにしたいこうと考えたんでしょうか。

多田氏…たぶん80スープラ開発時にどうやって作ったかとか、思い入れとかを都築さんから直接聞いた人って、今は僕じゃないと思いますね。だからその言葉を思い出しながら作ったんですよ。というのも、都築さんは新型スープラのプロジェクトが立ち上がる前にお亡くなりになっているんです。だから新型スープラのプロジェクトが正式に決定した時にはもう聞きに行くこともできなかった。もしご存命なら、本人も新型スープラをすごく作りたいかつたはずなので、自分の考えだけでなく都築さんの思いというか、80スープラの血統を取り入れるように作るうって考えたわけです。

編集部…師から受け継いだ設計思想を現代流に噛み砕いて、さらに今求められるスポーツカーに仕上げる。その点で特にこだわった部分や苦労した部分はどのあたりでしょう。

多田氏…やっぱりスポーツカーだからパッケージングは2シーターにしたかったということですかね。2+2だと動力性能が下がってしまうので、このレイアウトは譲れなかったですね。加えてホイールベースなどもいかにコンパクトに作るかを考えていました。実際に幅はありますが、ホイールベースでは

常に進化し続けるのがスポーツカーの使命

進化を止めたならスポーツカーは作っちゃいけない

86よりも短くなっているんですよ。エンジンに関しては2ℓと3ℓを用意していますが、2ℓターボの方は86の時にこのクラスが欲しかったという人に向けたステップアップモデルといったところなんです。エンジンルーム内のスペースも余裕がありますから、チューニングベースとしても面白いクルマになるのではないのでしょうか。対して3ℓモデルはそのまま乗って楽しみたい人に向けたバリエーションですね。特に海外では、純正のままでハイパフォーマンスな仕様が求められるというのがありますが、「やっぱりスープラは6気筒でしょ！」ってユーザーさんにも気に入ってもらえると思います。

GRスープラの開発ビジョンとオーナーへの思い

スポーツカーにこだわる
開発責任者
多田哲哉氏が語る





・タイヤ

特に多田さんが試してもらいたいと言うのが純正装着タイヤの性能。独自のセッティングが行われたミシュラン・パイロットスーパースポーツは、ウェット性能を持つ中で最強のグリップ力を実現しているという。ただし、冷間時と温まった時とではグリップ性能が大きく変わる。この特性変化を楽しむのもスポーツカー「スーブラ」の味わい方なのだから。



・エアバルブ&モニター

エアバルブに取り付けられたセンサーによって、走行中のエア圧やタイヤ内の空気温度がリアルタイムでモニタリングできる。この情報を読み取りながらタイヤのグリップを感じて走ることも、スポーツカーの基本的な楽しみ方と改めて思い出させてくれる特徴だ。

編集部…28モデルはチューニングも想定したバリエーションだったんですね！
多田氏…チューニングと言うとちょっと言い過ぎかもしれませんが、例えばタイヤひとつとってもクルマって変わるんです。86の時は純正タイヤはプリウス専用タイヤをそのまま装着していたんです。それによって滑り出しの限界を下げながら、滑った後のコントロール幅を大きく取るセッティングを行なっているんです。まずはクルマがスライドする感覚を覚えてもらうのが86の命題として第一に考えたというわけです。その上でタイヤが減ったらハイグリップに替えてもらうと、タイヤだけでもクルマが大きく変わるって分かってもらえれば、チューニングにも興味が湧いてくるじゃないですか。タイヤに対する考えはスーブラも考えられています。超ハイグリップな専用タイヤを採用しています。しかし、このタイヤは温度依存性をわざと残していて、冷間時はあまりグリップしないようにしているんです。でも温まってくればこれ以上にグリップのあるタイヤはなんじゃないかってくらい。オーナーさんにはどんな

なタイヤ温度でどれくらいクルマが変わるのか。タイヤにこだわるっていうことは、タイヤの温度まで意識してみると意外と面白いですよってメッセージも隠されているんです。

最新仕様を積極的に味わって頂き

同時に中古車も生み出していきたい

編集部…先日、A90スーブラのマイナーチェンジモデル、A91が発表されましたが、今後スーブラは年次改良を行っていくと考えてよろしいのでしょうか？

多田氏…実は86も年次改良を繰り返しているんですけど、そもそもスポーツカーは常に進化していかなければいけないと思うんですよ。もちろん毎年と区切るだけでなく、スポーツカーに使える技術があれば随時改良を加えていくことは必要だと思います。最新技術を味わいたい人は乗り換えてもらえれば幸いですし、それに伴って中古車も誕生する。中古車が市場に出回ってくれば若い方でも購入しやすくなるし、それだけ多くの方にスーブラを楽しんでもらえますしね。今回のマイナーチェンジでは、6気筒モデルの馬力が47psほどアップしているんですが、それ以上にシャーシの見直しなども行っている。乗り味が大きく進化しています。もちろん、マフラーの規制などは年々厳しくなっていますから、もしかすると現行型のGRスーブラがベストバランスを楽しめるモデルになるかもしれませんね。そういった意味でも乗り換えてもらう価値はありますし、逆にこの1台をずっと乗り続けてもらうのも楽しみ方のひとつではないでしょうか。

「プロローグ」

スーブラ復活を一時の話題として消費するのではなく、ブランドとして長く根付かせる。そのためには新車販売だけでなく、あわせて中古車も生むことでユーザーの裾野を広げることも重要。歴代モデルが歩んだ道を今新たに作り、スーブラとしての世界観を築きあげることこそ、多田さんが思い描く新型スーブラの真の姿なのではないだろうか。

・エンジン／シャーシ

A91ではエキマニをエンジンの外側にレイアウトすることで、サウンド面での調律もベストバランスを実現している。さらに最高出力も47psアップされるほか、シャーシの見直しや左右のストラットタワーからレインフォースに向けてのブレースバーも追加。ハンドリング等のフィーリングも刷新されている。



GR SUPRA エアロパーツ 最前線

試行錯誤で生まれた
渾身のモデリング

ポリウム感溢れる大きく張り出した前後フェンダーが、スタイリングの特徴となっているA90スー

ビス留めワイドのマッシブスープリは
LBワークス期待のニューフェイス

ラ。ワイドボディが市民権を得ている昨今のカスタマイズでは、このボディラインをどう活かすかはデザイナーの力量を試す一種の試金石と言えるだろう。

そんなスープリだけに、ワークスカスタムのパイオニアでもあるリバティワークスがどのようにカスタマイズしていくか。その仕上げはとて興味深いところだ。

「すでにスープリのワイドボディキットは各社からラインアップされています。ちょうどデビューから1年ということ、ボディキットのリリースタイミングとしては後発になってしまいましたね。でもこの1年は特にスープリへと力を入れていて、デザインだけで半年以上の時間を費やしています。丸みのあるボディをどうすれば活かせるかを検証し、やっと具体的なイメージができあがったところで、そのデザインをさらに煮詰める。たぶんリバティワークのボディキットとしては最も時間がかかっているんじゃないですかね」そう語るのは川村さん。

その言葉通りにLBワークスブランドで設定されながらも、フェンダーの造形は絞り込みを加えること



**Liberty
Walk**

LB-WORKS SUPRA[A90]

リバティホールディングス 愛知県尾張旭市瀬戸川町2-9 ☎0561-51-5252 <https://libertywalk.co.jp>

PHOTO: 水川尚由 REPORT: 渡辺大輔

で、よりグラマラスに進化。昨年立ち上げたシルエットワークスGTブランドのエッセンスも加えつつ、ピス留めでワイルドさを強調したスタイルリングは、まさにリバティワークス渾身のモデリングと呼べる仕上がりというわけだ。

日本を代表するカスタマイズブランド「リバティワークス」が作る唯一無二のスタイルリングは、日本はもちろん世界からも注目される存在。だからこそ、即応性ではなく自らが納得するまで製品化することはず、丁寧に磨き上げてきた作品なのである。





サイドステップはフロントフェンダーの絞り込み部分からリアフェンダーの立ち上げ部分まで一体化し、シームレスなスタイリング作りを実現。ビス留めのワイルドさと、繊細な造形美が表現されている。



スーブラの構造に合わせて作られたフロントフェンダーは、フロントバンパーサイド、ボンネット、サイドステップに分割される。エッジを立ち上げつつ前後絞りを加えることでボリューム感を強調している。



躍動感あふれるリアフェンダーは90mmワイドの設定。足元を飾るホイールはUSフォードブランドとコラボしたLD 12をセット。リバティーワークオリジナルを示すマシニングロゴがポイントだ。



純正でデザインされているサイドの立ち上がりは、中途半端との判断からリップとフェンダーのラインを一新。絞り込みを作りながらカナードを加えることで、スポーティで一体感のあるフェイスを完成させている。



リアディフューザーの造形も熟考され、ワイドフェンダーに合わせてサイドフィンも別体パーツで構成。純正よりも凹凸をはっきりと作り出すことで奥行き感を持たせているのだ。

ボディキットの魅力を一層に高める オリジナルのフォードリムとのコラボ

GR SUPRA | エアロパーツ 最前線



LB-WORKS SUPRA[A90]

デモカーの仕上げは細部にまで死角なし
今回取材で用意してもらったのは、モノトーンでまとめあげられた2台のRZ。装着するボディキットこそ同一ながら、ボディカラーによる印象の違いを表すことで、多彩な表情を提案しているというわけだ。
このボディキットの核は、なんといってもオーバーフェンダーの造形。50mmワイドのフロントは、スーブラのボンネット形状に合わせて3分割式を採用し、この面に合わせたリップスポイラーにはカナードもプラス。また前輪後端の絞り込みはサイドステップと一体化させることでシームレスなボディラインを形成しているのである。
リアフェンダーは90mmワイドに設定し、後部に絞り込みをデザインしつつ、後端はメッシュを配したエアアウトレットを造形。ワイルドで独

サスペンションはエアレックス製のエアサスをセット。車種専用でユニットもオールインワン設計となっているのでインストールも簡単。それでいて車高も自由に調整可能という優れたアイテムだ。



スーブラに合わせたマウント部の設計からサイズまで最適化したリアウイングはスタイリングの肝。横方向だけでなく上下のバランスを保つビジュアルアクセントとしても有効だ。



ボンネットはアーティシアンズピリッツとコラボしたアイテム。純正とは違いエアアウトレットのアクセントが、ワイドボディとの相性もぴったり。



フロントフェンダーの装着にはインナーフェンダーやボンネットの一部をカットしなければならないが、理想のフォルムを手に入れるためには躊躇してはダメ。



ブラックのボディに映える鮮やかな赤のシートは、ブリッドのストラディア2をセット。純正の赤黒内装とのマッチングも良く、スポーツ性をさらに高めてくれる。

PRICE LIST

コンプリートボディキット	148万5000円 (FRP) / 159万5000円 (CFRP)
コンプリートボディキット+ボンネットフード	179万3000円 (FRP) / 190万3000円 (CFRP)
LBフロントディフューザー (フロントカナード)	27万5000円 (FRP)
LBボンネットフード	30万8000円 (FRP)
LBリヤディフューザー&リヤサイドフィン	33万円 (FRP)
LBリヤウイング	38万5000円 (FRP) / 49万5000円 (CFRP)
エアサスペンション (エアレックス)	81万4000円

※いずれも税込



ブラックの足元には6本スポークタイプのLD T6を組み合わせる。鍛造3ピースの超深リムにLBワークスのロゴをマシニングで加えたオリジナルバージョンは、リバティウォーク専売アイテムだ。



アイドリングでの消音性とアクセルONでのパンチの効いたサウンドを両立するFiエキゾーストは、スープラの体感性能を格段にアップするアイテム。

ブラックの車両にはイギリスのForge製エンジンカバーやサイドブレース、オイルキャッチタンクなどをセット。これらのForgeパーツもリバティウォークで取扱中だ。



創的なスタイリングを作り上げている。
ボディキットやカラーリングでのイメージ誘導に加え、足元にフォーシドリムのLD 97をセットしてディテールの引き締めを図る。USの鍛造メーカー「LD 97」とのコラボによるこのオリジナルモデルは、ホワイトのボディにはLD 12、ブラックボディにはLD T6を組み合わせる。フロント19×10・5J・30、リヤ19×11J・70の深リムセットティングで、ワイドなボディをサポート。ちなみにマシニングによるLBワークスのロゴとセンターキャップは、リバティウォーク専売モデル。リバティウォークファン必見のアイテムと言えるだろう。

また足回りにはエアレックスのエアサスを装着し、ロー&ワイドの基本をトレース。最新スープラのスタイリングを、リバティウォーク流の最旬アプローチで完結させた、全方位で隙のない理想のカスタマイズと言えるだろう。



BLITZ

GR SUPRA エアロパーツ 最前線

開発車両として 全グレードを用意

総合チューニングパーツメーカーとして確固たる地位を築き上げてきたブリッツ。国産スポーツを中心に数多くの車種を手掛けるが、なかでもスープラは特に思い入れが強いクルマであるに違いない。

その理由は、ブリッツの歴史を語るうえで欠かせない「伝説」があるからだ。昔からのチューニングフリークなら記憶しているひともいることだろう。

1997年、JZA80で行った二

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

PHOTO: 堤 晋一 REPORT: 石川大輔



ユルブルクリンクでのタイムアタックだ。当時、最速を誇っていたゲンバラ・ポルシェを置き去りにする7分49秒台をマーク。世界中のカスタムフリークにその名前を知らしめた。そして20年以上の歳月を経て、ふたたびスープラが蘇った。

正常進化を遂げたGRスープラ

冴える熱血エアロ&チューニングパーツ 伝説復活へ狼煙を上げる GRスープラ完全包囲網！

に挑むブリッツの本気ぶりには、ただ驚かされるばかりだ。なにせRZ、SZ-R、SZとすべてグレードの開発車両を用意。しかもその登場に先立ってBMW Z4を入手し、先行して車両研究を進めていたというほどの入魂ぶりなのだ。

さらに、今年の東京オートサロンではオリジナルのワイドボディで身を包んだデモカーを披露し、見事ドレスアップカー部門の最優秀賞を獲得。GRスープラチューニングへの狼煙を上げている。

「新型になりスープラはまったく新しいクルマへと生まれ変わりました。そこでブリッツでも新しいコンセプト。大人のグラインドツーリングを掲げ、ストリートをカッコよく、そして楽しく走れるカスタマイズを提案していきます」と、広報担当の小林 徹さん。

エンジンや足回り、そしてエアロまで、まさに全方位チューンでGRスープラに対峙していくブリッツ。次ページではその詳細をチェックしていこう。



走りをブラッシュアップする機能パーツも続々デビュー!!



パワスロ

価格：6万円(近日発売予定)

スロットルレスポンスを向上させつつ、ブースト圧を約0.1~0.2kg/cm程度高めることでパワーアップを実現するパワスロ。RZは36.3ps、SZ-Rは22.3ps、SZでは34psアップと、いずれも大幅な出力の向上を果たしている。十分なマージンを確保しており、安全にエンジン本来のポテンシャルを引き出せる。

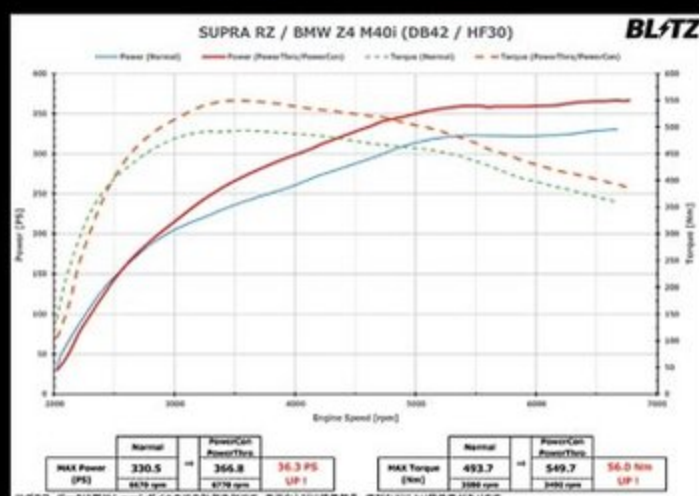


ニュルスペック フィニッシャーVSR
価格：8万8000円

リヤウイング

価格：17万円(FRP)、30万円(カーボン)

高い排気効率を備える純正マフラーを活かし、テールエンドのみを交換するフィニッシャーがこちら。チタン製の110φテールで迫力のリヤビューを構築できる。リヤウイングは純正フェンダー車にも対応(車検対応)。



RZでは最高出力36.3ps、最大トルク34.3kgmアップを実現。グラフをみれば分かる通り、全域でパワー&トルクを上乗せしている。街乗りで扱いやすくなるのも魅力だ。



POWER

ブリッツがファーストステップとして提案するのは、吸気チューン+パワスロの組み合わせ。手軽だが侮れない効果を発揮する。またオリジナルのストラットタワーバー(2万2500円)も用意。

カーボンインテークシステム

価格：14万8000円(SZ、SZ-R用)、16万8000円(RZ用)

エンジンルームの熱気を遮断しつつ、ラム圧効果により吸気効率を高めるカーボン製のダクト&ボックス。その内部にはステンメッシュフィルターが組み込まれ、鋭いレスポンスを実現。RZ用は5.2psアップを実証している。エンジンルームのドレスアップにも最適だ。

GR SUPRA エアロパーツ 最前線

「街中でも普通に乘れるデザインを目指しました。シンプルなのにワイド。例えてみれば海外のロードゴーイングカーのようなイメージですね。そんなフォルムを構築するために純正ダクトはあえて廃止するなど、ボディラインがより際立つフォルムを意識しました。またフロントダクトやリヤナンバーポケットの造形を大胆にアレンジ。ワイド化に伴いロングノーズ化するなど、全体のバランスを整えています」とデザインを手掛けた小林潤一さん。そうして仕上げられたのは電脳集団ブリッツらしい、先鋭的なフォルム。ピス留めフェンダー、辺倒のカスタマイズシーンに一石を投じるという意味でも、称賛するに値するワイドボディキットと言える。

そして、その流麗なボディライン

ダクトを撤去する新発想！
街中で映えるワイドボディ

ストリートありきで開発が進められるブリッツのチューニングパーツ。なかでも注目は、東京オートサロン会場で来場者の視線をクギ付けにしたワイドボディだろう。これがデフォルトと言われれば、思わず納得してしまうほど自然なボディライン。まさに大人の余裕がにじみ出るブリッツの「エアロスピードRコンセプト」である。





ブレーキ
キャリパーキットⅡ
フロント
価格：未定

ブレーキ性能にモノ足りなさを感じるSZやSZ-R。これに対応する6ポットキャリパーキットを開発中だ。サーキット派のみならず期待したい。



安心して
ストリートを走れる
合法パーツに
ご期待ください!

ブリッツ
小林 徹さん

FOOTWORK

ダンパーZZ-R

価格：17万円(SZ用)、19万円(SZ-R、RZ用)



走行状態や乗車人数により減衰力をオート制御することも可能なスペックDSC PLUS(SZ用 23万円/SZ-R、RZ用 25万円)も設定。SZでもこれを装着すれば、電子制御サス化できる!



全長調整式、単筒式、減衰力32段調整と欲しい機能をすべて盛り込んだフルスペック車高調。ストリートからサーキットまで幅広く対応する。手頃なプライスも魅力だ。純正電子制御サスのキャンセラーユニットも用意する。バネレートはF：6kg/mm、R：8kg/mmだ(SZ用はF：5kg/mm)。

シンプルに徹した 引き算の美学

大幅なパワー&レスポンスアップを実現する『パワースロ』や吸気温度を最適にコントロールできる『カーボンインテークシステム』など、豊富なラインアップを誇るブリッツのGRスープラ用カスタマイズパーツ群。ストリートでの快適性とスポーティな走りを両立する逸品アイテムの数々に、ブリッツの本気を垣間みることができた。今後のパーツ開発にも期待が高まるばかりだ。

にさらなる一体感を与えるのが低く構えたロースタイルだ。足元に組み込まれたのは、ブリッツ自慢のフルスペック車高調『ダンパーZZ-R』。しっかり感があると評価するひともいる一方、硬さを感じるという声もある純正サスペンションに対して、よりしなやかな方向でアレンジしたという。

また直6ターボ搭載のRZ用はフロントのレートを高めに設定するなど、グレードごとに減衰力やバネレートを最適化したのもこだわり。さらに乗車人数や走りに応じて減衰力をオート制御する『スペックDSC+』まで用意され、SZグレードを電子制御ダンパー化できるのもうれしいポイントと言える。

そのほかポン付けで



エアロスピードRコンセプト

価格：100万円(FRPフルキット)、140万円(カーボンフルキット)

前後バンパースポイラー、前後ワイドフェンダー、サイドスポイラー、サイドディフューザー、ドアパネル、リアバンパーサイドフィン、リアウイングで構成されるフルボディキット。素材はカーボン(一部FRP)とFRPが用意される。フェンダーはフロント30mm、リア50mmワイド(片側)となる。

純正フエンダーか、ド迫力のワイドボディか 機能美を追求した2つのスタイルを提案

リヤのサイドに追加したリヤシュラウドは、小ぶりながらカーボン素材でリヤビューを引き締めてくれる重要なアイテム。こちらの車両はリヤバンパーを小加工し、HKS製スパーターボマフラーを装着する。

シンプルながらうねるような造形美が特徴的なサイドステップ。フロントスポイラーからリヤシュラウドにつながるラインも美しく、アンダーパートをカーボンにすることでグッと引き締まった印象に。



ダクト部分の塗り分けが印象的なクーリングボンネットもフルカーボン製。あえて一部をボディ同色に塗装することで、さりげなく素材感をアピールしているところもポイントだ。



GR SUPRA | エアロパーツ 最前線

GR SUPRA ARISING-1

問 VARIS ☎042-689-2939 <http://varis.co.jp>

PHOTO：高原義卓 (GR SUPRA ARISING-1) REPORT：三木宏章

PRICE LIST

FRONT SPOILER	17万円
N/B用 CANARD	5万円
SIDE UNDER SKIRT	19万円
REAR SHROUD	12万円
専用GT-WING ~for StreetII 1530mm + MOUNT BRACKET for JZA90~	24万円
REAR DIFFUSER	25万円
COOLING BONNET	45万円

※価格は税別表記となります。
※すべてカーボン製となります。



GTウイングは、1530mmタイプのストリートIIを装着する。車検対応サイズで専用ブラケットも用意。見た目はもちろん、FR車の場合はリヤのトラクションアップに効果的なアイテムだ。





アライジング-1は、シンプルなりップスポイラータイプを採用。パリスこだわりのカーボン素材がフロントフェイスを彩る。フロントカナードを追加すれば、さらなる空力性能アップが狙える。



アロシリーズだ。どちらも2020年の東京オートサロンでお披露目され、シュプリームはドレスアップカー部門優秀賞を獲得したので記憶に残っている読者も多いだろう。そんなパリスで常に開発コンセプトに掲げているのが「デザイン・機能性・利便性」の3つ。レーシングシーンで活躍するパリスなので空力や冷却といった機能性は言わずもがな、ひと目で自分もあんな風に仕上げたいと思わせるカッコよさ、そして保安基準を満たして通勤やドライブで不都合のない利便性を兼ね備えて、はじめてパリスのエアロとしてリリースさせる。

その中でもアライジング-1は、純正ラインを活かしたシンプルなスタイリングが特徴だ。静止状態でも疾走感のあるスタイリングは空力性能に優れ、GTウイングを追加することでFR車には欠かさないリヤのトラクションアップという恩恵をもたらす。普段の街乗りはジェントルに、サーキットでも安定感がほしいという欲張りなユーザーにぴったりのエアロだ。

対するシュプリームは、レーシングテイストが光るワイドボディスタイルが魅力。フロントが片側85mm、リヤが片側70mmのワイド化により、前後13Jという極太サイズのホイールをインストール可能。フェンダーラインに合わせてボンネットのデザインも大胆に変更し、もともと丸みのあるボディにエッジ感をプラスする。

純正のスタイリングを残しつつスピード感を高めたアライジング-1と、圧倒的な迫力が手に入るシュプリーム。きみならどちらを選ぶ？

SUPREME GR SUPRA

PRICE LIST

SUPRA WIDE BODY KIT
FRP&CARBON Ver. 120万円

キット構成：FRONT WIDE LIP (CARBON) / FRONT FENDER + EXTENSION ONE SIDE 85mm WIDE (FRP+CARBON) / SIDE SKIRT (FRP) + BIG UNDER BOARD (CARBON) + SIDE AIR PANELS (CARBON) / DOOR PANEL / REAR FENDER ONE SIDE 70mm WIDE (FRP) / REAR FENDER SHROUD (CARBON)

追加オプションパーツ

CANARD for WIDE Ver.	6万円
REAR DIFFUSER for WIDE Ver.	26万円
専用GT-WING ~for StreetII 1800mm~ + MOUNT BRACKET	28万円
COOLING BONETHOOD	45万円

ワイドフェンダーに合わせてドアパネルも設定。リヤにかけて自然に膨らんでいく造形は、これまで多くのワイドボディマシンを生み出してきたパリスならではのフィニッシュ。



グラマラスなワイドボディで
見るもののすべてを魅了する

なんと言っても特徴は、前後とも大きく張り出したワイドフェンダー。前後フェンダーともに後端にはアウトレットが設け、タイヤハウス内の空気が効率よく抜ける構造になっている。





GR SUPRA | エアロパーツ 最前線

エアロパーツの名門、パリスがスープリにける情熱は、他の追従を許さないほどの意気込みと繊細さでデザインされている。そんなパリスがGRスープリと並んで今年の東京オートサロンに展示したのが、懐かしのロスマンズカラーに身を包んだJZA80だ。

311仕様の2JZ-GTEユニットにT88・38Gタービンを組み合わせたパワーユニット、さらにアルピンス製の6速シーケンシャルドグミッションや室内に張り巡らされたロールオーバーと見どころ満載な1台だが、今回注目するのはエアロ。パリスのSUPRIMEワイドボディキットだ。

ベースとなるのは東京オートサロン2018でチューニングカー部門優秀賞を獲得したJZA80で、流行りのトラックスタンスのエッセンスを取り入れ、機能美あふれるワイドマシンを創造。レーシーだけドストリートに映えるデザインワークはパリスのセンスと技術力によるものだ。

そして、もう1台のJZA80が、SOLID JOKERを身に纏ったスープリだ。こちらは若年層を狙った馴染みやすいスタイリングでありながらも、スポーティは格段に増し、筋肉質的な造形美が光る。伝

スタンスのエッセンスを取り入れた 80スープリのニュースタンダード



SOLID JOKER : JZA80 SUPRA

流行りと遊び心を取り入れて
ストリートでカジュアルに楽しむ

リアはサイドのマッドガードも含めて4ピース構造のフルバンパータイプで、オプションパーツとしてリヤスポイラーやGTウイングも用意される。SOLID JOKERのJZA80用エアロは、FRP製とカーボン製が用意されているところもポイントだ。

PRICE LIST

FRONT BUMPER
FRONT LIP SEPARATELY PART
FRONT BUMPER用SINGLE CANARD
SIDE SKIRT&UNDER BOARD
UNDER BOARD
REAR BUMPER&MUD GUARD
MUD GUARD

3SET/KIT ①+②+③
④+⑤+⑥

REAR SPOILER
MOUNT BRACKET for JZA80
GT-WING ~Euro Edition~ 1600

※価格は税別表記となります。

①FRP+CARBON	14万8000円	④ALL FRP	11万8000円
CARBON	8万8000円	FRP	5万8000円
CARBON	4万6000円		
②FRP+CARBON	16万8000円	⑤ALL FRP	13万8000円
CARBON	9万8000円	FRP	6万8000円
③FRP+CARBON	16万8000円	⑥ALL FRP	14万8000円
FRP&CARBON	6万8000円	FRP	4万8000円

46万円

39万円

7万2000円

6万円

ALL CARBON

21万円

CARBON

19万円





巨大なGTウイングが印象的なリヤビュー。この車両は燃料タンクを移設し、ワンオフフルチタンマフラーをセンターに配置している。



フェンダーはフロントが片側60mm、リヤが片側70mmのワイド仕様になる。ヘッドライトやテールランプもLED仕様に変更して古さを払拭する。



Vマウント化されたインタークーラー&ラジエーターの熱気をスムーズに排出するために設けられたボンネットダクトから本気度が伺い知れる。張り出しの大きいリップやカナードもレーシングカーさながらの姿相。



SUPREME SUPRA

☎ パリス ☎ 042-689-2939 <http://varis.co.jp>
PHOTO: 土屋勇人 (SUPREME SUPRA) REPORT: 三木宏章

従来のレーシングスタイルを残しつつ、ストリートに映える遊び心が詰まったエアロシリーズ。とは言え、そこはパリス。しっかりとレースからフィードバックした空力性能やストリートでも安心な利便性もデザインの中に落とし込まれている。

圧倒的な存在感とレーシングテクノロジーが詰まったトラックスタンスと、カジュアルに楽しめるスタンススタイルという2つのエアロが80スーブラの魅力さをさらに引き出してくれるだろう。



迫力のパリスワイドボディに負けないチューンド2JZユニット。ブラックアウト&配線隠しで魅せるエンジンルーム作りも完璧。すべてが期待を裏切らないクオリティで仕上げられる。

バリダカ仕様のボルシェ959を彷彿とさせるロスマンズカラーが強烈なインパクトだが、フロントからリヤにかけてつながる緩やかなボディラインも美しい。ホイールはボルクレーシングTE37VマークIIだ。



PRICE LIST

SUPREME WIDE BODY KIT FRP&CARBON Ver 85万円

キット構成: FRONT BUMPER (FRP)+FRONT LIP (CARBON)/FRONT FENDER ONE SIDE 60mm WIDE (FRP)/SIDE SKIRT (FRP)+BIG UNDER BOARD (CARBON)+SIDE AIR PANE LS (CARBON)/REAR FENDER ONE SIDE 70mm WIDE (FRP)+DOOR PANEL/REAR BUMPER (FRP)

追加オプションパーツ

REAR DIFFUSER with Aluminum net bracket	38万円
COOLING BONNET HOOD for V-MOUNT	48万円
REAR SPOILER	7万2000円
CANARD for WIDE BODY KIT	6万円
専用GT-WING ~for StreetII 1800mm with MOUNT BRACKET~	28万円

※価格は税別表記となります。



GR SUPRA | エアロパーツ 最前線

HKSの市販製品としては初めてのワイドボディキットとなるのが「HKS Premium Body Kit GR SUPRA」。正式には、昨年のSEMAショーでワールドプレミアされたものだが、本拠地である日本では2020年の東京オ

Premium Body Kit GR SUPRA

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

PHOTO : 金子信敏





HKSワークスカラーのマシンは、ドリフトパフォーマンスのデモンストレーション用に製作された2JZ換装車両。イギリスの「グッドウッドフェスティバルオブスピード2019」に参加した車両に「HKS Premium Body Kit GR SUPRA」を組付けたものだ。搭載された2JZは、HKSの3.4ℓキットやGTⅢ-4Rタービンなどを組み合わせ約700psを発揮する。

HKS初の超ワイドボディキットは スタイリッシュ&空力性能も追求

オートサロンでお披露目された。装着車両は2台用意されたが、特にストリートチューンを意識した仕上げの車両（ホワイトのボディ色のS・Z・R）は鮮やかなインパクトで来場したお客さんの目を引きつけ、OPT誌のカバーマシンにも採用された。また、オートサロンで開か

れる『東京国際カスタムカーコンテスト』では、来場者投票&WEB投票による決戦で、見事に頂点（グランプリ）に輝いた。

GRスーブラ×ワイドボディということで、迫力&スポーティ度を増し、そのディテールは、威風堂々といった印象を強く受ける。それまでも、過去に各地のサーキットで大記録を樹立したCT230やTRB・03&04と言ったタイムアタックマシンのボディメイクに対するコンセプトも踏襲しながらデザインされたもので、空力的な性能向上も追い求められている。

ちなみに右側のホワイトのマシン（ストリートコンセプト）と左側のワークスカラー（ブラック）のマシンでは、ウイングとリヤカナード以外は同じパーツ構成だが、カラーリングや付属パーツでその印象が大きく異なるのも印象的だ。

取り付けに関しては、前後バンパーを残し、そのまわりを取り込むようにキット構成パーツが組み付けられる。また、その取り付けはあえてリベット留めとすることで、よりワイルドな印象となるよう演出されているのだという。



キット構成はフロントリップ、フロントフェンダー、サイドシル、リヤフェンダー、ダクトールの構成が基本。さらにオプション扱いでGTウイングが用意される。

サスペンションはハイパーマックス、ホイールはアドバンレーシングR6の20インチ。ブレーキにはエンドレスのモノブロックを採用する。



PRICE LIST

HKS Premium Body Kit GR SUPRA (FRP) ※1	¥700,000
HKS Premium Body Full Kit GR SUPRA (FRP) ※2	¥1,000,000
FRP製GT WING GR SUPRA ※3	¥400,000
CFRP製GT WING GR SUPRA ※4	価格未定（発売予定）

※1 ボディキットのみ
※2 ボディキット+FRP製 GTウイングのセット
※3 支柱、取り付け用ブラケット、ナンバーカバー含む
※4 ウイング部分DRYカーボン製

全幅2m超えのロー&ワイドボディ KUHLコンプリートという選択肢



ダックテール風のウイングをセット。こちらはダブルウイング仕様にも可能だ。一体感のあるデザインがストリートで映える!



片側70mmワイドのリヤワイドフェンダーに収まるのは、鍛造2ピースのVERZ-KRONE KR01。20インチの大径サイズだけあり、コンケープ感が半端じゃない。左右で色違いを履き分ける。



ワイドボディに合わせてデザインされたフロントディフューザーにより、ローフォルムを際立たせる。純正バンパーベースとは思えないほどの迫力。

KUHLRACING 90R-GTWワイドボディキット
フルカスタムコンプリート(フロントディフューザー、ダックテール仕様)

グラマラスな純正フォルムを活かしつつ、さらに存在感を高めることに成功したKUHLのワイドボディ。トータルコーディネートすることで、一体感のあるスタイルを実現した。HKSのハイパーマックスツーリングにてローダウンする。



GR SUPRA | エアロパーツ | 最前線

ホイルや車高調キットもすべて込みの完璧仕上げ!
まさに飛ぶ鳥を落とす勢いともいえようか。東京オートサロンで超ド級のカスタマイズ車両を披露し、毎年のように賞典を獲得してきたKUHL RACING(クールレーシング)。今年はレーシングフイールドでの活動にも意欲的に取り組み、ドリフト競技の最高峰といえるD1GPでは川畑真人選手が駆るGRスープラに「90R-GTW R D1-SP」レーシングワイドボディを供給。第3戦EBISUラウンドにおける単走優勝に貢献するなど、並々ならぬ存在感を見せつけている。
今回クローズアップするのは、そんなKUHL RACINGのワイドボディをまとった2台のコンプリートカー。ホイットはフルバンパー>ウイング仕様、レッドがフロントデ

クールレーシング栃木 栃木県鹿沼市茂呂1176-1
☎0289-77-5857 <https://kuhl-japan.com>
PHOTO: 堤 晋一 REPORT: 石川大輔





ノーズ中央部を延長、ダクト周りの張り出しを強調するなど、いっそうメリハリのある造形に仕上げられたフルバンパー。川畑選手のD1マシンに装着されるエアロの市販バージョンだ。専用カナードも装着された。ボンネットにはグラインダータトゥが刻まれる。

フロントフェンダーも大胆にワイド化。バンパーからフェンダー、そしてサイドステップへと1本のプレスラインを入れることで、シャープな印象を与えている。



スワンネックのカーボンウイングは、GRスープラ専用設計だけに絶妙すぎるマッチング。ストリートで堂々と使用できる合法スペックなのもうれしい。非常にハイクオリティな仕上がりがりだ。

KUHLRACING 90R-GTWワイドボディキット フルカスタムコンプリート(フロントフルバンパー、GTウイング仕様)

エアフォースのエアサスにより接地寸前の低車高を実現したこちらのマシン。GTウイングの装着によりレーシングカーも顔負けの存在感を醸し出す。4本出しマフラーもKUHLオリジナルで、ワイド専用のディフューザーもセットされる。



KUHL RACING 栃木
桑原 健さん



「パーツ単体はもちろん、中古車ベースのコンプリートも製作可能です。同コンセプトのナローボディも開発中。お客様の好みに応じてコーディネートできますので、気軽にご相談ください。また10月17日(土)には「KUHL RACING大阪」もグランドオープン予定です。ぜひ遊びに来てくださいね!」

イフューザー&ダックテール仕様となっており、いずれも新車コンプリートとして購入可能なスペックだ。

まさに圧巻の迫力と言えるこのエアロボディ。純正デザインを崩すことなくロー&ワイド感を強調しているのが印象的。その造形は奇をてらうことなく、メリハリのある造形にすることでシンプルかつダイナミックなフォルムを構築している。さらにフロント、サイド、リアのボトム部にプレスラインを追加することで、統一感を出しつつシャープな印象を持たせているのも秀逸である。

特筆すべきは純正リヤフェンダーやボンネットの一部をカットして装着するオーバーフェンダー。フロント50mm、リヤ70mm(各片側)のワイド化により、全幅2mオーバーを達成! そこに収まるデュープリムのVERZホイールも迫力をいっそう増長する。そうして圧倒的なまでの塊感を表現することで、カスタマイズ好きの琴線を刺激するマシンへと昇華させてきている。

となると、気になるのは新車ベースのコンプリート価格。SZが749万円、SZ-Rが849万円、RZが979万円(各、税込)也。

これはエアロボディキット18点や4テールマフラー、車高調、VERZ20インチホイール、ファルケンFK510など計362万1200円にも及ぶオプションパーツ&塗装、工賃をすべて含んだプライス。カスタマイズ費用を考えると、かなりのバリエーションであることがお分かりいただけるはずだ。圧巻のワイドボディを手に入れたのなら、新車のコンプリートという選択肢も視野に入れておくべきだろう。





GR SUPRA エアロパーツ 最前線

北米で流行しているトラックスタイルに スポーティなステップ2エアロが新登場！

このあたりは日本にとどまらず北米でも人気の高いアーティシアンスピリッツらしいアブローチと言える。さらに8mmワイドになるフェンダートリムは、ステップ1ではボディ同色のFRPだったが、よりスポー

昨天的SEMAショーでワールドプレミアを果たし、その後の東京オートサロンでも話題になったアーティシアンスピリッツのGRスーブラ用エアロ「スポーツライン」ブラック・ラベル。東京オートサロンでは、フロント、サイド、リヤ、トランクスポイラーの4点に加えて8mmワイドになるフェンダートリムという最小限の構成で、機能性を犠牲にしないシンプルなステップ1を展示した。

そんなステップ1にユーザーの声を反映させ、よりレシーに仕上げたニュースタイルが「スポーツライン」ブラック・ラベルステップ2だ。その特徴は、北米を中心に流行しているトラックスタイル（サーキットスタイル）を意識した、走りの新作パーツとあって良いだろう。

ステップ1では最小限のパーツでGRスーブラ本来の美しさを表現したが、ステップ2では各所にダクトやカーボンパーツを配し、GTウイングやカナードとい



フロント、サイド、リヤのアンダースポイラーに加え、ステップ2ではGTウイングやエアロボンネット、カナードも追加され、よりレシーなスタイリングになっている。



リアバンパーは純正ながらサイドにカーボン製ディフューザーを追加し、さらに新作のフルチタン製エキゾーストシステムを装着する。マフラーは車検非対応の競技用となるが、美しいチタンカラーがリヤビューに彩りを添える。



シンプルながらボトムラインをグッと引き締めてくれるサイドアンダーディフューザーもカーボン製となる。



レシーなスタイリングには欠かせないGTウイングもステップ2で新設定。3D形状でリヤにかけて跳ね上げたデザインが個性的だ。



センターとサイドに大きなダクトを配したエアロボンネットもオリジナルアイテム。サイド後端のカーボン製ダクトカバーもできたてはやの新作だ。



車検対応となる8mmワイドのフェンダートリムを装着することでオーバーサイズのホイールも装着可能。装着ホイールはアーティシアンスピリッツ・コラートA5の20インチ。さらにフロントフェンダー後ろに装着するダクトパネルも新設定。





フロントスポイラーはステップ1と同様だが、新作のカーボン製カナードを追加することで攻撃的なフロントフェイスを構築する。

PRICE LIST

FRONT UNDER SPOILER	FRP	6万5000円	CFRP	13万5000円★
SIDE UNDER DIFFUSER	FRP	8万8000円	CFRP	16万円★
REAR SIDE DIFFUSER	FRP	5万円	CFRP	13万円★
TRUNK SPOILER	FRP	5万2000円	CFRP	9万2000円
FENDER TRIM	FRP	12万5000円	CFRP	28万5000円★
FENDER DUCT PANEL	FRP	5万6000円★		
BONNET HOOD	FRP	28万円★		
BONNET DUCT COVER	FRP	3万3000円	CFRP	8万円★
FRONT CANARD	FRP	3万6000円	CFRP	8万6000円★
REAR WING	FRP	12万円	CFRP	19万8000円★
FULL TITANIUM EXHAUST SYSTEM				45万円★
3P KIT	FRONT UNDER SPOILER SIDE UNDER DIFFUSER/REAR SIDE DIFFUSER		FRP	20万3000円
			CFRP	42万5000円
4P KIT	FRONT UNDER SPOILER/SIDE UNDER DIFFUSER REAR SIDE DIFFUSER/TRUNK SPOILER		FRP	25万5000円
			CFRP	51万7000円
5P KIT	FRONT UNDER SPOILER/SIDE UNDER DIFFUSER REAR SIDE DIFFUSER/TRUNK SPOILER/FENDER TRIM		FRP	38万円
			CFRP + FRP	63万

※★印のついているパーツは撮影車両装着パーツです。
※価格は税別表記となります。

**ARTISAN
SPIRITS**

Sport Line BLACK LABEL SUPRA STEP-2[DB42]

アーティシanshipス 048-422-4841 <http://artisanspirits.co.jp>

PHOTO: 岩島浩樹 REPORT: 三木宏章

ーティなカーボン仕様に変更して
るところもポイントだ。
ちなみにアーティシanshipス
のエアロシリーズは、FRP製と
カーボン製をラインアップしてい
るので、好みのスタイルに合わせて選
べる。
アーティシanshipスピリッツでは、
エアロパーツ単体の販売はもちろ
ん、新車コンプリート販売も行って
おり、まったく同じ仕様のGRスー
ブラをお得に手に入れることも可能
だ！





東日本編

オートクラフト
GRスープラ RZ
[DB42]

FILE 東西スープラ IMPRESSION



▼イングス
GRスープラ RZ
[DB42]

▶アーティスト
スーブラ SZ改ターボ
[JZA80]

▶スクリーン&D2ジャパン
GRスーブラ SZ-R
[DB22]

昭和、平成、そして令和の走り屋シーンにおいて、常にそのハイエンドのベースマシンとして選ばれているスーブラ。東日本編はワインディングロードでフィーリングをチェック。西日本編ではセントラルサーキットでのスポーツ走行に対する適正もチェックした。

熟成のA70とA80スーブラ、そしてチューニング黎明期であるA90スーブラの仕上がり具合は現在どのようなレベルにあるのか。

レーシングドライバーの佐々木雅弘氏(東日本編)と井入宏之氏(西日本編)をテスターとして迎え、そのインプレッションをしてもらおう。

SUPER TUNING

西日本編

▶マーシーオートインポート
スーブラ 2.5ツインターボリミテッド
[JZA70]

▶フェニックスパワー
スーブラ RZ
[DB42]

DRIVER's IMPRESSION
by 佐々木雅弘

快適にツーリングを楽しんで、イザという時は圧倒的なパワーを味わえる。そんなストリート中心のクルマ作りといった印象。とにかくトルクフルで、トラコンを入れずに1~2速でアクセルを全開にするとホイールスピンが止まらないほど。どの回転域からアクセルを踏み込んでもパワフルに加速していくんだ。峠ではパワーを持て余すくらい。開発中という車高調はもうちょっとトラクションが欲しい気もするけど、乗り心地は純正よりいいくらい。今後はじっくりと仕様を詰めていくというから楽しみだよな



オーナー必見の便利アイテムも目白押し！ 速さと快適性を両立したグランツーリスモ



オリジナルECUの導入により最高出力443.3ps発揮するブーストアップ仕様。ウォーターインジェクションの追加により、吸気温度を抑制。サーキットでの連続周回時や高速走行時の安定性を高めている。

エンジンのパフォーマンスを実証する格好の舞台と言える最高速アタック。そこでGRスーブラの一番時計となる289・27km/hを記録したのが京都府のオートクラフトだ。RZベースのデモカーはブーストアップ仕様。その速さの要となるチューニングECUの制御データは日々バージョンアップしており、現仕様は最高出力443・3ps、最大トルク63・86kgmを達成する(最高速アタック時は401ps)。

やすく、サーキットでの連続周回が厳しい。フィードバック制御が入りパワードウンを余儀なくされます。そこでインテーク内にミストを吹くことで、燃焼室内のノッキングを抑制。高出力化や吸気温度の安定化を実現しています」とオートクラフト代表の白髭さん。

そうだ。また高速グランツーリスモというキャラクターを踏まえて、快適性を高めるオリジナルパーツも数多く展開する。なかでも小型メーター付きのスポーツステアリングは、水温や油温をはじめ様々な車両情報を表示できる優れモノ。好みの形状や素材を選べるほか、エアバックや純正スイッチをそのまま使用できるのもうれしい。またオーナー間で話題を呼んでいるのが、コンソールに違和感なく設置できるワイヤレス充電器だ。スマホを置くだけで充電できて便利だし、後付け感がないので車内の美観も損ない。



ザックススペースのオリジナル車高調も開発を進める。スプリングはハイバコで、現時点でのレートはF: 14.3kg/mm、R: 12.5kg/mmだ。ホイールはボルクレーシングG025の19インチで、タイヤはミシュランPSSのF: 255/35、R: 275/35サイズを組み合わせる。

延長できるエクステンションなど、かゆいところに手が届くアイテムが目白押し。常にユーザーの視点に立ってパーツ開発を進めてきたオートクラフト。カッコよく扱いやすいを具現化するアイテム群は、どれもオーナーの琴線を刺激するものばかり。気になるひとはHPを要チェックだ！

速さはもちろんカッコよさにもこだわるオートクラフト。GRスーブラ専用設計のGTウイングやサイドスプリッタープレートはオリジナル。最高速アタックでも確かな効果を実証した。高速安定性が高まる。





メーター付きステアリングやパドルシフトエクステンションで操作性を高めたコックピットまわり。写真では見えないパーツだが、スポーツシフトレバーにも注目。純正シフトはD→Mが約690gに対し、M→Dが約240gと抜けやすく、スポーツ走行時の振動やGにより意図せずDモードに戻ってしまいがち。これを予防するスポーツシフトレバーはD→Mが約870g、M→Dが約580gと、内部バネが強化されている。

試作のワイヤレスチャージャーは、純正コンソールに違和感なく設置できるアイテム。ワイヤレス対応のスマホを置いておくだけで充電できる。



BMW M4GTSでも純正採用されるウォーターインジェクション。オートクラフトではオリジナルのアダプターを製作。スロットル前にノズルを追加してミストを噴射する。現在はエタノールと水との混合液をテスト中で、これにより10%以上の出力向上が期待できるとか。タンクはトランク内、メーター付きのコントローラーはグローブボックスに設置した。



AUTO CRAFT

☎ オートクラフト 京都府京田辺市大住大塚1-7 ☎0774-64-6466
http://www.auto-craft.net/jp

PHOTO: 服部真哉 REPORT: 石川大輔

SPECIFICATION

最高出力: 443.3ps / 5603rpm
TORQUE: 63.86kgm / 2375rpm

■エンジン: HKS・デュアルマフラー(輸出用)、オートクラフト・A.C.E.+アドバンスECU/ウォーターインジェクション ■サスペンション: ザックススペース・試作車高調、ハイバコ・スプリング (F: 14.3kg/mm, R: 12.5kg/mm)、リヤ調整式ピロリンク ■ブレーキ: 制動屋・RM555+ ■ホイール: レイズ・ボルクレーシングG025 (F: 9Jx19+27, R: 10Jx19+34) ■タイヤ: ミシュラン・PSS (F: 255/35R19, R: 275/35R19) ■インテリア: オートクラフト・A.C.E.+スポーツステアリングモニター/パドルスイッチエクステンション/スポーツシフトレバー/ワイヤレスチャージャー/コーディング ■エクステリア: MAX ORIDO・フロントリップスポイラー、オートクラフト・A.C.E.+サイドスプリッタープレート/3Dカーボンウイング



ステアリング上部に設けられた小型モニターに様々な車両情報を表示できるスポーツステアリングモニター。車両側のODB端子にユニットを接続。Bluetoothで情報を飛ばす仕組みだ。車速や回転、水温や油温、平均燃費などが見られるほか、0-100km/h加速や0-400mのタイム計測も可能。LEDシフトインジケータランプも備えられシフトタイミングも把握しやすい。



TUNER'S VOICE

オートクラフト 白髭さん

吸気温度が上がりやすいGRスープラではウォーターインジェクションは有効です。ノズルやコントローラー、タンクまで同梱したキットとしてリリースしますのでご期待ください。また車載デバイスを自分好みの仕様に変更できるコーディングも承っています。例えば、ウインカーの点灯回数やリバース時の左ドアミラーの角度、そして走行中のTV視聴、ナビ操作を可能にするなど、いろいろな項目が変更できるので、気軽にお問い合わせください。



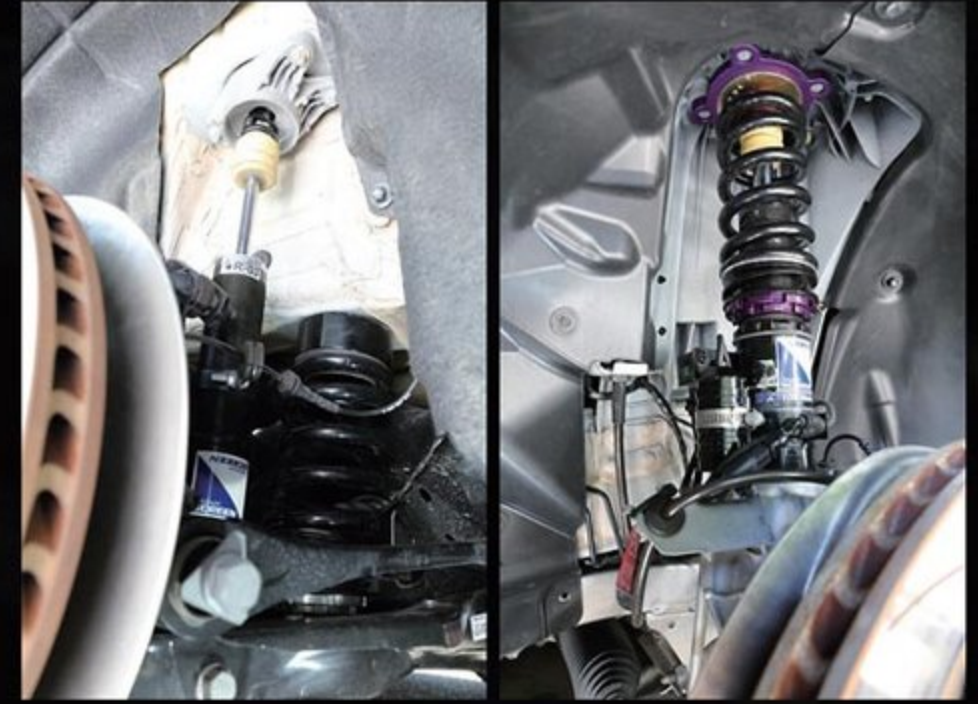
ホイールはボルクレーシングの最新作、ZE40タイムアタックIIの19インチ。これに285/35サイズのポテンザRE-12Dを組み合わせる。車高は前後バランスを含めて、徹底的に煮詰められた。



レボリューションのカーボンインテークをセット。吸気効率を高めたうえでECU-TEKで現車合わせを実施。最大ブースト圧1.4kg/cm²時に約350psを発揮する。今回は新機能となるバブリング音の変更まで実施。アクセルを抜くと“バンバンバンバン”と弾けるような音がするのがカッコいい!! こちらは3段階で調整可能とのことだ。

レカロシートの販売にも力が入るスクリーン。A90スーブラに相応しいモデルとして選んだのは、RS-Gアルカンターラ。レーシーながら高級感が溢れるインテリアにまとめあげた。

単筒式、全長調整式を採用するD2車高調は、36段式の減衰力調整機能も備えており、幅広いステージに対応する。なかでもデモカーに装着される“MASA SPEC”はストローク量から減衰力特性、そしてバネレートまで徹底的に吟味したSPL仕上げ。路面に吸い付くような追従性を実現する。電子制御サスのキャンセラーも用意する。



SCREEN&D2 JAPAN

☎ スクリーン 宮城県富谷市成田9-1-17 ☎022-348-3761 <http://www.screen-powers.net>
D2ジャパン ☎022-779-6512 <http://www.d2japan.com>

PHOTO: 服部真哉 REPORT: 石川大輔

SPECIFICATION

最高出力: 350ps 最大トルク: 55.0kgm

■エンジン: レボリューション・バイピングキット/カーボンエアインテークボックス、HKSスーパーターボマフラー、ECU-TEK(スクリーン現車合わせセッティング) ■サスペンション: D2ジャパン車高調“MASA SPEC” ■ブレーキ: D2ジャパン・モノブロックキャリパー(F:8ボット、R:EPB対応4ボット)/前後356mmローター/ストリート&スポーツパッド ■ホイール: レイズ・ボルクレーシングZE40タイムアタックII(19インチ) ■タイヤ: プリチストン・ポテンザRE-12D(285/35) ■インテリア: レカロRS-Gアルカンターラ ■エクステリア: レボリューション・フロントリップ/サイドステップ/リヤディフューザー/ボンネット/フロントフェンダー/カーボントランク/GTウイング



TUNER'S VOICE

D2ジャパン 月崎さん

「“MASA SPEC”車高調は日本のみで販売する専売モデル。サーキットでのタイムアタックにも使用できる車高調ですが、街乗りでもめっちゃ乗り心地はいいです。またキャリパーは標準カラー8色の中から好きな色を選べるほか、スリットやドリルド加工も無料で承っています。パッド摩擦材のラインアップも充実させていますので、ぜひお試しください」

DRIVER's IMPRESSION

by 佐々木雅弘

「SZ-Rでも十分に楽しめるパワー感。軽さも手伝ってRZノーマルと変わらないほどの加速力をみせるんだ。しかもECU-TEKの新機能でアクセルオフ時にバッパバッって音がするから楽しい! 走り屋心をくすぐるよね。足まわりはバンピーな路面でも安定していて常にグリップ力を感じ取れる。サーキット向けだけに少しシャープすぎる面もあったけど、減衰力を弱めれば十分に対応できる範囲。下りの長いブレーキでも安心感があるし、バランスよくまとまった1台だと思うよ」

ブレーキはD2モノブロックで、フロント8ポット、リア4ポットを装着。前後とも356mmの2ピース/スリットローターを組み合わせる。大幅な制動力アップが図れるのはもちろん、コントロールで扱いやすいフィーリングに仕上がるのもウリだ。リア用は純正モーターユニットを移植できるEPB対応モデルとなる。



こだわりのフットワークチューンで RZを追撃可能なSZ-Rに仕上げる

軽

さを活かしたSZ-Rベースで全国のサーキットでも好タイムを刻む、スクリーン&D2ジャパンのデモカー。パーツ開発車両としてテストを繰り返してきただけに、ブーストアップ仕様とは侮れない速さを見せる。

なかでも力を注ぐフットワークは、D2車高調のMASA SPECを装着したのがトピック。その名前の通り、今回のテストでもあるレーシンググッドライバーの佐々木雅弘選手が、徹底的に仕様を詰めた自信作だ。「今どきのクルマは電子制御の介入

とうまく付きあっていく必要がありません。そのためには4輪をいかに接地させられるかが肝心。リバウンドストロークは伸ばす方向です」と佐々木選手。

また、ロールが大きいと対角線上のタイヤが浮き上がってきってしまうため、これを抑える方向でセッティング。サーキットでのテストを重ねた結果、バネレートはF:14kg/mm、R:20kg/mmを採用している。サーキット対応スペックとはいえ少し硬過ぎるのではないかと勘ぐりたくもなるが、路面への追従性が高くストリートで

も快適に走れるという。

もうひとつ、クローズアップしたいのがブレーキシステムだ。直6のRZはフロントにブレンボを標準採用するのに対し、直4のSZ-RやSZは車重の軽さも見越して片持ちとなつていて、しかもローター径はRZの348mmに対し、SZ-RやSZは330mmと小さい。

それだけにサーキットで酷使するにはキャパシティ不足なのは否めない。そこで、このデモカーではD2のモノブロックキャリパーキットを投入。フロント8ポット+356mmローター、リア4ポット+356mmローター

ター、リア4ポット+356mmローターを組み合わせた。実はA90スーパーは電子サイドブレーキのEPBを採用するため変更するのが難しいが、D2ジャパンでは対応キャリパーを開発。前後の同時交換を可能としているのだ。これによりサーキットでの連続走行にも耐えられる、安心感のあるブレーキ性能を手に入れた。

冒頭でも触れた通り、パワー系は吸排気に手を入れたくらい、ライトな内容となるが、ECU-TEKで現車合わせセッティングすることで、最高出力350ps最大トルク55kgmを

レボリューションのフルエアロ>ウイングを装着したSZ-Rベースのデモカー。ボンネットやトランクもカーボン製に変更するなどして大幅な軽量化を図る。マフラーはHKSスーパーターボを選択する。

発揮。車体の軽さも手伝って、RZを追いつけるほどの速さを手に入れた。コーナリング勝負ならSZ-Rベイスのチューンド仕立てがおもしろい。純粋にそう思わせてくれる仕上がりだ。





1JZ-GTEが違和感なく収まったエンジンルーム。腰下はノーマルだが、排気側のみハイカムを組み込んだ。タービン周辺の配線、配管類には遮熱処理を施すなど、きっちりと仕上げられる。ちなみにエンジンハーネスは、長さに余裕のある30ソアラ用をベースに取り回しを変更。一部を繋ぎ変えて接続している。



アーティスト代表の宮坂さんがこだわったのが甲高いエキゾーストノート。そのためには板厚が薄いチタンマフラーが必要不可欠。ヴェイルサイドの砲弾型ストレートタイプを採用することで、美しい排気音を実現している。



唯一無二の高周波サウンドを求めて 1JZ換装に踏み切った異端チューンド

RIDOXとヴェイルサイドのエアロを組み合わせて個性を主張。GTウイングはサード製をチョイスした。元々は不動車だったというが、とてもそうは思えないほどのコンディションを保つ。



カーアクション映画『ワイルドスピード』で主役を張ったマシンとして、世界中のクルマ好きから人気を集めるJZA80スーブラ。中古車相場の上昇は歯止めがかけられない状況で、なかでも2JZターボ搭載のRZは500万円オーバーも当たり前の世界。

載されている1JZユニットを5速ミッションごと移植しました。当時、誰もやっていなかったのも1JZスワップに踏み切った理由ですね」と代表の宮坂さん。

1JZ換装のハードルはそれほど高くはなく、30ソアラ用のオイルパンを流用することで、マウントやメンバーの加工をせずにすんなり搭載できた。

しかもこのマシンはRX-6タービンで武装。最大ブースト圧1.5kg/cm²時に約500psを発揮とかなりパワフル。冷却対策も抜かりなく、サイドのラジエターやHPオイルクーラーの導入により、夏場でも安心してアクセルを踏み抜ける仕様になっている。

足回りはHKSハイパーマックスIV SP車高調で強化。ブレーキはF50用ブレンボキャリパーに変更し、制動力を底上げする。さらに車内にはロールゲージが組み込まれ、年式を感じさせないボディ剛性を確保するなど、どこを見てもスキなしの仕上がりに。

1JZ。アーティストのJZA80は、ガンガン走るなら1JZ換装という選択肢もあることを、見事に実証してみせた好サンプルと言えそう。



DRIVER's IMPRESSION by 佐々木雅弘

「排気音が気持ちいいので、思わずアクセルを全開にしたいですね。いわゆるチューニングカーっぽい仕上がり。低速トルクはもう

ちょっと欲しいのが正直な所なんですけど、高回転は気持ちよく回ってくれる。そういう味付けだと分かったうえで乗れば、刺激的で楽しい。こういう味付けは個人的には好きだよ。ストリートメインというだけに乗り心地も悪くない。ただ攻め込むと若干フロントが浮き気味になって操舵感が薄れるので、もう少し前の車高を落とすか減衰力を締め込めばもっとよくなると思うよ」

Artist

④ アーティスト 長野県曇野市堀金鳥川4343-6
☎0263-71-5670 <http://www.artist-jp.com>

PHOTO: 服部真哉 REPORT: 石川大輔

SPECIFICATION

POWER:507ps TORQUE:65.0kgm

■エンジン: 1JZ-GTE換装、RX-6タービン、HKS・ハイカム(EX:264°)/エアクリナー/前置きインタークーラー/FコンVプロ、アーティスト・ワンオフエキマニ/フロントパイプ、ヴェイルサイド・チタンマフラー、トラスト・プロフェックブーストコントローラー、アベックス・680ccインジェクター×6、サード・ラジエター/燃料ポンプ、HPI・オイルクーラー
■ドライブトレイン: JZX100純正ミッション流用、ORC・559Dクラッチ/フライホイール、クスコ・RS機械式LSD
■サスペンション: HKS・ハイパーマックスIVSP(F:22kg/mm、R:16kg/mm)
■ブレーキ: プレンボ・F50用フロントキャリパー、純正17インチ用リヤキャリパー、■ホイール: プロドライブ・GC-06(9.5J×18)
■タイヤ: ゼクノバ・RS606R1(255/35R18)
■インテリア: モモ・チューナーステアリング、ブリッド・ジータⅢ、HPI・ハーネス、デフィ・追加メーター(ブースト圧、水温、油圧、油温、排気圧)
■エクステリア: RIDOX・フロントバンパー/サイドステップ、ヴェイルサイドリヤバンパー、サード・GTウイング



プロドライブのGC-06ホイールに、255/35のゼクノバRS606R1を組み込む。その奥にチラリと覗くキャリパーはF50用プレンプ。パワーアップに伴い、制動力もしっかりと強化されているのだ。

美しいコンディションを維持するコックピットまわり。シートはブリッドのジータⅢをツイン装着。ワークスベルのラフィックスでステアリングを脱着できるようにしているので乗り降りもラクだ。また車内にはロールケージを張り巡らせて安全性を高めている。



ミッションはJZX100用を流用。若干シフト位置が前方にくるが気になるほどではない。追加メーターやFコンVプロはコンソールまわりに集中させて、後付け感のないインテリアを構築する。エアコン付きなので街乗りも快適だ。



じつは約10年前に製作したというこのマシン。当時の主流だったRX-6タービンを装着する。ぶっといサクションはワンオフ品で、FコンVプロ導入に伴ってエアフロレス化も実施される。



熱量が大きいJZ系ユニット。出力を高めているだけになおさら条件は厳しいが、サードのアルミラジエターやHPIオイルクーラーで強化しているので、夏場もオーバーヒートの不安はなし。



TUNER'S
VOICE

アーティスト 宮坂さん

「もともと1JZサウンドが好きで、JZA80からそんな音がしたらカッコいいだろうなあと、思いつきで製作したのがこのマシン。いまはオーナーさんに譲り渡し、大事に乗ってもらっています。街乗りやドライブがメインですが年に1~2回のサーキットも楽しんでいるようです。2JZエンジンも入手しにくくなっていますし、500ps程度までなら1JZ換装という手もありだと思いますよ」



PHOENIX's POWER

☎ フェニックスパワー(福井店) ☎0776-67-2980 福井県坂井市丸岡町朝陽2-317
(京都店) ☎0774-48-1157 京都府久世郡久御山町佐古外屋敷37-2
<http://www.phoenixs.co.jp>

PHOTO: 稲田浩章/清水良太郎/HR編集部
REPORT: 山崎真一

参考ベストタイム

1'25"527

SPECIFICATION

最高出力: 526.23ps 最大トルク: 82.38kgm

■エンジン: (設定ブースト圧: 1.45kg/cm² 526.23ps) フェニックスパワーECUセッティング/アベックスマフラー/フルダイン・ヒートエクスチェンジャー ■サスペンション: アラゴスタ・TYPE-S ■ブレーキ: エンドレス (F 370φ2ピースローター×MONOブロック6ポットキャリパー R 355φ2ピースローター) ■ホイール: RAYS ボルクレーシングTE37ULTRA ■タイヤ: フージャー スポーツカーDOTラジアル(F 265/35R19 R 275/35R19) ■エクステリア: イングスN-SPEC(フロントバンパー、サイドステップ、リアバンパー、フロントフェンダー、リアGTウイング[ステー付き]) ■インテリア: レカロSR7

サーキットテストにはオプションカラーであるダッシュホワイトのTE37ウルトラにフージャースポーツカーDOTラジアルをセット。プロミネンスレッドのボディカラーと実にマッチ!



フロントバンパー内に見えるのがフルダイン製の水冷インタークーラー用ヒートエクスチェンジャー。アルミ3層タイプで容量が1.4倍となっている。若干の吸気温度を下げることで、連続周回のパワー低下を抑える。マフラーはアベックス製。チタン焼き色が美しいスラッシュテールはバンパーのフィン形状と相まってルックスを際立たせている。



エンジンカバーを取り外されているのは少しでも放熱効果を高めるためで、本体もタービンも純正のままで手は加えられていない。ECUはサーキットテスト前に全面見直し。中速域から5700rpmのトルクに厚みがあり、実用域が底上げされた印象。純正の正常進化といえる仕上がりで、500psオーバーだが、唐突さがなく安心して使える。





エアロパーツはイングス製のNスペック。S耐車両にも供給され、三重大学で風洞実験を行って製作された本格派。Zパワーウィングの幅は1500mm。今回は両サイドにステーを取り付け、強烈なダウンフォース発生時にもしなりを抑える。フロントフェンダーのアウトレットダクトがノーマルののっぺりとしたサイドデザインに強烈なインパクトを加える。普段はBBSのLS、20インチを履く。



DRIVER'S IMPRESSION by 井入宏之

実質シェイクダウンとのことですが、非常にまとまっていた。シンプルに語るならばノーマルのよい部分を底上げしたような印象。最初は暴れていた足も空気圧と減衰力の変更で随分と改善され、乗り心地も快適性も含めて気にならないレベルになりました。実用域のトルクが豊かなエンジン特性はストリートで有効ですし、一般のユーザーにもオススメできる仕様です。それでいて1分25秒台のタイムをマークするので、実力は本物ですね。惜しむらくはシートベルトが純正の3点式だったこと(笑)。コーナーで体が支えられず、ステアリングにギュッと握ることもあり、タイムロスしていると思います。4点式さえあれば、24秒台も夢ではなかったかもしれません。まだ伸びしろも残されており、可能性がある1台だと感じました。



フロントはエンドレスのモノブロックの6ポットに370φの2ピースローター、リアはキャリパーはノーマルだがローターのみ355φの2ピースローターに交換。ボディカラーに合わせてキャリパー&ベルは赤を選択。今回はストリート用パッドで周回したが、井入選手は「タイムを狙うならもう少し効きの強いパッドのほうが良い」とコメント。



足回りは全長調整式のアラゴスタタイプS(減衰力20段調整)ベースだが、オリジナルのセッティングを施す。テスト中のためスプリングレートはシークレットだが、ダンパーのストローク量をやや抑えている印象。シェイクダウンだが、前後のバランスは良好、減衰力をアジャストするだけで、ボンとコンマ6秒アップした。しなやかで限界の高い足を目指す!



インテリアにはシートにレカロのバケットシートが2脚。井入宏之選手によると、シートは悪くないがサーキットアタックには4点式以上のハーネスでしっかり押さえつけたほうが、正確なドライビングができタイムロスの心配がなさそうだという。



RZのブーストアップ仕様は完成形 続いてSZ系を煮詰め全車サポート体制へ

最 新のマネージメントシステムを積極的に導入し解析を進めてきたフェニックスパワー。これまで、高速周回路でのテストにも挑戦。目標の300km/hには届かなかったが、その経験をベースに多くの改良を加えた。

「ツールはECUTEKのままで、ソフトもマッピングも更新され制御レベルは向上しています。今回はサーキット走行に合わせて、さらにセッティングを見直しています。この暑さの中

でどこまでタイムが出るか期待です」と横山さん。

最高速テストで課題となった吸気温の上昇は、米国フルダイナ社の大容量ヒートエクスチェンジャーで対策。ダイナパック計測では外気温34度の過酷な条件下で526・23ps/82・36kgmを記録するなど過去最高のパフォーマンスを引き出している。足回りもアラゴスタ製タイプSであることは変わらないが、細部を見直した新スペックで、タイヤも20イン

チのアドバンスポーツからグリップ力優先の19インチのフージャーに交換した。

アップデイトは幅は広く心配もあったが、結果は快速とも表現したくなる1分25秒台を記録。気にしていた制御エラーも起こらず、当日の作業は空気圧と減衰力調整のみ。吸気温も周回するごとに高まるが、その落ち込みの幅はノーマルと比べると緩やかで、冬場であれば問題なく連続周回をこなせそう。ただ、完全に解消されたわ

けではなく、さらなる吸気温度をさらに落とすことは今後の課題だ。

「スープラの解析はすごく難しい。エラーとは追いかけていくが、丁寧にすべて解決したとは言えず、丁寧に潰していくしかありません。納得できるまでの道のりはまだ長いでしょうね」と横山さん。

とはいえ、ブーストアップでこのパフォーマンスは大満足のレベル。飽くなき探求心こそがフェニックスパワーの支持される理由だろう。

フェニックスパワー 横山さん

現在のスポーツカーはサーキットテストを含めて限界域を確認し、ネガを丁寧に潰しながらECUを構築しないというクルマに仕上がらないと感じています。ですので、当社は積極的にテストに参加してデータを積み重ねています。今回はECU/サス/冷却系にNEWアイテムを投入しましたが、どれもトラブルもなく、効果を発揮してくれましたので満足です。ブーストアップ仕様として他社に負けないレベルに来ていると自負していますが、今回のデータも経験として積みあげ、さらにいいものになるよう進化させていきたいです。

TUNER'S VOICE



DRIVER's IMPRESSION
by 井入宏之

GRスーブラは制御の介入など未知な部分も多いのに、しっかり走り込んでフットワークの最適解を探っているからピーキーな挙動も現れず、うまくまとまっているね。空力に関してはノーマルと比較テストしていないから正確に評価できないけど、ECUセッティングで高めたポテンシャルが違和感なく速さに結びついているんじゃないかと思いますわ。ライトチューンでも空力が欠かせない速度領域へ踏み込む素材だし、GRスーブラのスタイリングの良さを強調するのもエアロの存在は大きいですわ。



ミリ派レーダーやクリアランスソナーの位置をキープしたまま、開口部を最大限に拡大するフロントバンパー。ストリートに必要なナンバーベースは別パーツで展開し、冷却性能が欠かせないスポーツ走行時には簡単に脱着できる設計とした。保安基準内で最大限の機能を発揮させ、スピード感を印象つけるデザインが施される。



フロント同様にクリアランスソナー位置は変えることなく、アウトレットやディフューザーを投入。保安基準内で最大限に空力効果引き出すエッジの効いたデザインが、エレガントスポーティな印象だったリヤビューを強く引き締めていく。



ボディサイドぎりぎりまで引き出すようにしてフラットな下面面積を稼ぎ出すサイドステップは、フロントエアロフェンダーから抜かれた走行風などを整え、空力に変える機能も持つ。視覚的にもシャープな印象となっている。



タイヤハウス内で生じる乱流をスムーズに引き出すのが、フロントエアロフェンダーの大型アウトレット。キットは純正サイドステップとのマッチングも図られているが、ワイドタイヤの投入も見越したフロントフェンダーはキットと同時に投入してもらいたいという。

バランスの取れた空力性能と ストリートスタイルと両面から攻める!!

コナリングステージでの速さを追及するにあたって、欠かせないファクターといえばダウンフォースや整流効果などの空力。また、クーリング性能やスタイリングなど、も欠かせない。イングスでは、市販車ベースで速さ競うステージとして、従来よりスーパー耐久を重視、GRスーブラに関しても開発と同時に指定エアロとしての公認を受け、実は現在装着されたレース車両の製作も進められているという。

そのコンセプトは保安基準に則った高性能エアロ。そこで、開発時には試作エアロ早着者を三重大学に持ち込んで風洞実験まで敢行しテスト結果を反映させている。パート別にイングスのNスペックエアロを見ていくと、まずフロントバンパーはクリアランスソナーやミリ波レーダーといったセンサー類でデザイン制約を強いられる中、開口部面積を積極的に拡大し安定しクーリング性能を最大限に確保。ダウンフォースを発揮させるスポイラーやカナードとあわせ、スピード感あるレーシーフェイスに仕立て上げた。

また、サイドセクションは大型アウトレットを追加したフロントエアロフェンダーとフラップ面をボディ幅ギリギリまで拡大したサイドステップをコンビネーションし、ダウンフォース強化とともにワイド＆ローなアグレッシブなスタイルを強調する。リヤバンパーはアンダーディフューザーやアウトレットでパラシュート効果抑制と整流を強化し、エッジ効かせたデザイン。頼もしいダウンフォースでトラクション性能高めるZパワーウイングとの相性もバツグンだ。装着されたデモカー(RZ)はその性能を実証するため、タイムアタックにも精力的にトライを続けている。

ings

N-SPEC GR SUPRA [RZ]

〒イングス 奈良県桜井市忍阪289-1 ☎0744-42-0611
<https://www.ings-net.com>

PHOTO: 稲田浩章 / 清水良太郎 / HR編集部

REPORT: 村田純也(四馬力)

SPECIFICATION

最高出力: 520ps 最大トルク: 82kgm

■エンジン(設定ブースト圧:1.45kg/cm²): フェニックスパワー・ECUセッティング / アベックス・マフラー(試作) ■サスペンション: エンドレス・シールファンクション(F16kg/mm/R●kg/mm) ■ブレーキ: エンドレス・キャリパーキット(F370φ R355φ) ■ホイール: ボルクレーシングG025(FR10J×19+33) ■タイヤ: ボテンザRE-12D (FR 285/35R19) ■エクステリア: イングス・N-SPECエアロキット(フロントバンパー、サイドステップ、リアバンパー、フロントフェンダー)、Z-power リヤウイング ■インテリア: プリッドシート

参考ベストタイム

1'28"563



サスキットとブレーキはエンドレス、ボテンザRE-12Dの285/35R19を前後通して履く。エンジン本体は基本的にノーマルのまま、フェニックスパワーのアプリケーションCPUでブーストアップし約520psを発生。

保安基準に適合するよう、1500mm幅で仕上げられたZパワーウイング。レース車を彷彿とさせる3D形状で、GRスーパーが要求するトラクション性能を引き出す。角度調整はもちろん、オプションでガーニフリップの追加も可能。



サーキット直系とも言えるスタイルは、GRスーパーのピュアスポーツぶりを大きくステージアップさせるもの。静止状態でも強い躍動感放つ。高い空力性能は特筆的なものだ。



TUNER'S VOICE

イングス企画開発 山下さん

コロナの影響もあって実戦投入は2020年シリーズの最終戦を目指していますが、スーパー耐久のST1クラスを戦うトレーシースポーツ・RC-FがNスペックまとったGRスーパーへとマシンスイッチする予定です。ウチのデモカーのほうは、ユーザーが取り入れられる仕様で空力性能高め、速さを引き出すことに取り組んでいます。筑波と鈴鹿をターゲットにしていますので、アタックシーズンにご期待ください。





2.5GTリミテッドのデジタルメーターは経年劣化で表示が消えてしまう可能性があるため、Defiタコメーター／水温計／ブースト計をセット。開口部が大きいハッチバックのためリアまわりの剛性が不足。それを補うためにアンチライドバー(20,000円)／アンチライドオプションバー(13,000円)／リアタワーバー(15,000円)／モノコックオプションバー(19,000円)／モノコックバー(13,000円)などの補強部品を用意。



MARCY AUTO IMPORTS

☎ マーシーオートインポーツ 愛知県一宮市大和町妙興寺字伊勢田34-1 ☎0586-43-7050 <http://mirai.ne.jp/~marcy/html/>

PHOTO: 稲田浩章 / 清水良太郎 / HR編集部
REPORT: 山崎真一

SPECIFICATION

最高出力: 320ps 最大トルク: —kgm

● エンジン: (設定ブースト圧: 1.0kg/cm² 320ps) 本体オーバーホール、HKS FコンVプロ／オリジナルインタークーラーkit、オリジナルインテークパイプkit、オリジナルステンレスマフラー ● サスペンション: RG-HSダンパー(オリジナルスペック) ● ブレーキ: Fオリジナル380φ2ピースローター×ウィルウッド6ポットキャリパー Rオリジナル330φ2ピースローター×ウィルウッド2ポットキャリパー ● ホイール: RAYS HOMURA 2×5s ● タイヤ: ADVAN AD08R(F235/35R19、R265/30R19) ● エクステリア: レグルスフロントバンパー、アプフラッグサイドスカート／リアアンダーはアプフラッグ、ドゥーラックリヤスポイラー、オリジナルサイドマーカー ● インテリア: Defiタコメーター／水温計／ブースト計 ● 補強パーツ: フロントタワーバー(トルクダンパー付き)、アンチライドバー、アンチライドオプションバー、リヤタワーバー、モノコックオプションバー、モノコックバー



エンジンは人気の1JZ-GTE型。前置きタイプのインタークーラーやインテークパイプは純正部品が製造廃止のためオリジナルで製作。中古を探すより状態がよく、効率も上なので置き換えとして考えている。オリジナルのタワーバーはトルクダンパー付きでエンジンの振動を抑え、クラッチの入りもよくなる。その他、劣化しやすいパワステ高圧ホースやヒーターホースといったゴム部品も用意。

TUNER'S VOICE

マーシーオートインポーツ 近藤さん

当社は基本メンテナンスショップですので、オリジナルパーツの多くは経年劣化で傷んだ純正部品のアップグレードや事故したときの代用品でもあり、サーキットでのタイムアタックやチューニングが目的ではありません(笑)。このクルマもストリートで安心して長く走れることを重視してノーマルラジエーター仕様のままだったので、今回温度が上がってしまったのはしかたがありませんね。スポーツ走行を楽しむという点で、それ以外に問題がなかったことなので結果には満足です。今後も1台でも多く個体を残すために努力していきます!

足回りはRG(レーシングギア)のHSダンパー(減衰力15段の全長調整式)をベースとしたオリジナル品(現在は廃盤)。標準品はしなやかさとサーキット走行を両立するハイブリッドダンパーだが、特注品はサーキット走行も重視したスーパーハード仕様。また、アームを含めてサスのゴムブッシュ類はすべてリフレッシュ済み!



全国でも数少ないスーブラ専門店。店のひとつマシーナート。しかもメインは、二世世代前のA70系とマニアク。デビュー時は7M型で時代をリードし、後期型で新世代の1JZ型が搭載され、トヨタのトップスポーツとして人気を誇り、現行車では見られないスクエアなフォルムとリトラクタブルヘッドライトを持つデザインを魅力に感じるファンも今だ多い。

マシーナートはそうしたA70系オーナーの駆け込み寺的な存在で、長く乗り続けることを主眼としたメンテナンスアイテムや補強パーツといったオリジナル部品も数多く手掛けている。今回セントラルサーキットに持ち込まれたのは後期型の最上級グレードとなる2.5GTリミテッド。走行18万kmを超えるが、リフレッシュを軸として手が入られている。

「70系は生産終了から27年が経過していますから、購入してそのまま維持し続けることは厳しくなっています。今回もタイムうんぬんではなく、古くてもしっかりメンテナンスを行えば、サーキットも問題なく走れることを証明するために参加しました。ただ、今日の気温35℃オーバーはさすがに想定外でノーマルのラジエターでは水温が心配ですが」と近藤さん。

エンジンは特別なパーツを使うことなく、純正部品で精度を高めオーバホールし回転フィールを向上。排気系はオリジナルのステンレスマフ



ブレーキはウィルウッド製でフロントが6ポットでリヤが4ポット。これに日本製の380φと355φのローターを組み合わせたオリジナル。制動力もさることながら、19インチホイールに合わせてホイール径いっばいに拡大することで生まれるカッコよさも重視。ブレーキのO/Hが難しくなったので、純正ホイール対応品から380φまで4種類用意。好みに応じて選択できる。

今となっては珍しいエアロスタイル。フロントバンパーは復刻版のレグルス、サイドスカートとリヤアンダーはアブフラッグ、リヤスポイラーはドゥーラックをチョイス。ホイールはRAYSのHOMURA 2×5s、タイヤはアドバンNEOVAでF235/35R19、R265/30R19を装着。最近、ドレスアップ志向のオーナーが多いそうだ。

JZ A70をリフレッシュ&チューン 長く楽しむカスタムプランで生涯現役!!

DRIVER's IMPRESSION
by 井入宏之

今の日本の真夏の...ノーマルラジエターでサーキットはこの世代のクルマにはキツイだろうね。水温が上昇きみでアタック走行は断念しましたが、乗りやすく危うさもなく、いい意味で走りダイレクト感もあり、最新型とは違う楽しさがあったね。ただ、リフレッシュ済みとはいえ、約30年落ち。まだ各部に経年劣化を感じる部分もありました。時間もお金もかかるでしょうが、今風のパーツを取り入れて、シャーシまでレストア&補強を施せばパフォーマンスも今の時代に通用するようになると思いますよ!!



参考ベストタイム

1'42"985



フロントサイドマーカーをオレンジからクリアに交換することで鮮度とおしゃれ感をアップ。クリアにすることでオレンジ反射がなくなり視認性を高める。マフラーはパワーを重視。素材はステンレス製でメイン80φ、エンド部が114φと太め。音量は車検を通るもの、音量は大きめなのでインナーサイレンサーも用意。1本1本ハンドメイドで製作。3万9,000円(税抜)



ラグジュアリーGTから ピュアスポーツへ



History of TOYOTA SUPRA

ルーツは1978年デビューのセリカXX。
歴代スープラを振り返り、進化を再確認！

その歴史を紐解けば、スープラのスタートは1978年に発売された初代「セリカXX」だ。

そこから最近のA90まで、スープラの進化を振り返ってみよう。

REPORT：工藤貴宏

「フェアレディZに対抗する、6気筒エンジン搭載のクーペが欲しい。」そんな北米市場からの声を受けて、スープラの開発ははじまった。4気筒エンジンを積むクーペ「セリカ」のホイールベースを延長し、6気筒エンジンを搭載。セリカよりも大きな車体に、セリカよりパワフルなエンジンを積んだ高性能クーペとして作り出されたのだ。

当初、「セリカXX（ダブルエックス）」という日本名に対してメイン市場である北米で「スープラ」と名付けられたのは、「XX」が当時のアメリカで映画視聴の年齢制限を意味する表示と同じだったからだという。日本でも、1986年にデビューした3代目からは車名を「スープラ」に変更。4代目で2002年に排出ガス規制の影響を受けていったん終了したが、2019年に復活したのは記憶に新しいところだ。

セリカXX／スープラは当初、グランドツーリングカー的な意味合いが強かった。しかしこうして振り返ってみると、年を追うごとに運動性能が向上し、スポーツカーの色彩いを濃くしていったことが理解できる。そしてボディサイズを小さくして「ピュアスポーツカー」に生まれ変わった最新世代の「A90」では、世界のスポーツカーと肩を並べる走行感覚を手に入れている。

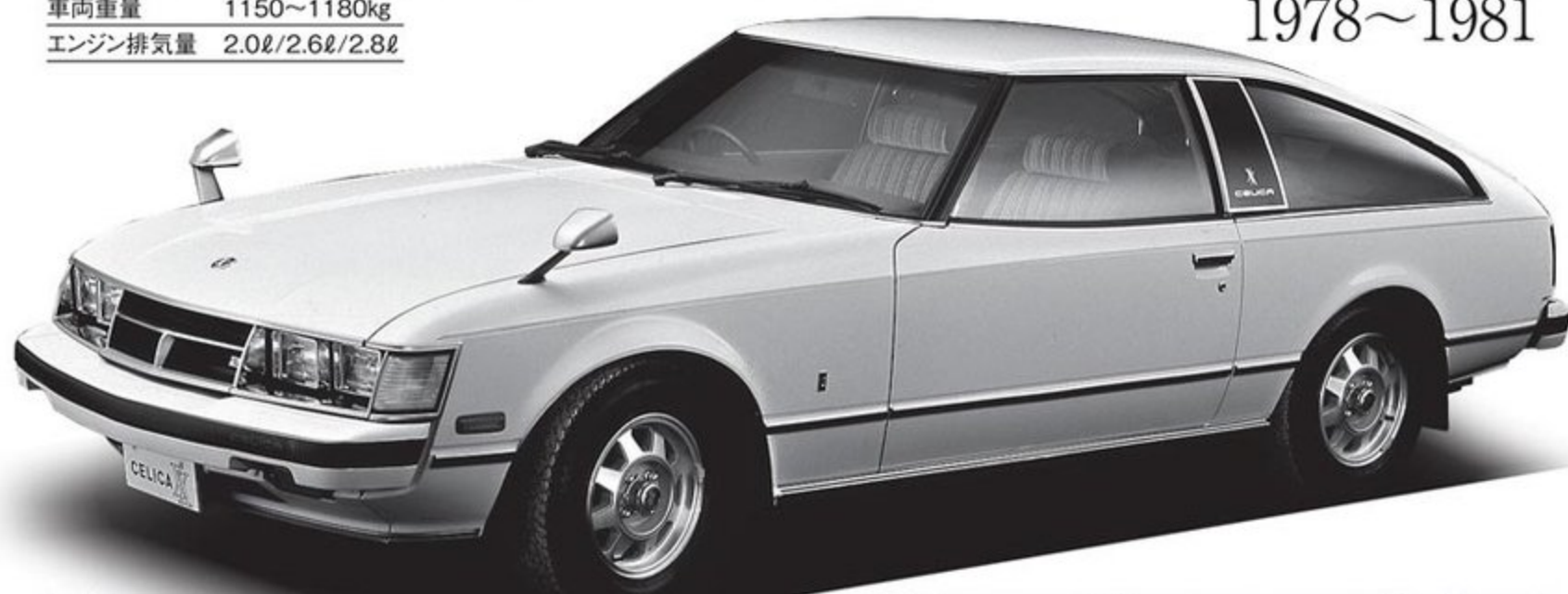
スープラの歴史は北米仕様からはじまった

SPECIFICATIONS

全長	4600mm
全幅	1650mm
全高	1310mm
ホイールベース	2630mm
車両重量	1150~1180kg
エンジン排気量	2.0ℓ/2.6ℓ/2.8ℓ

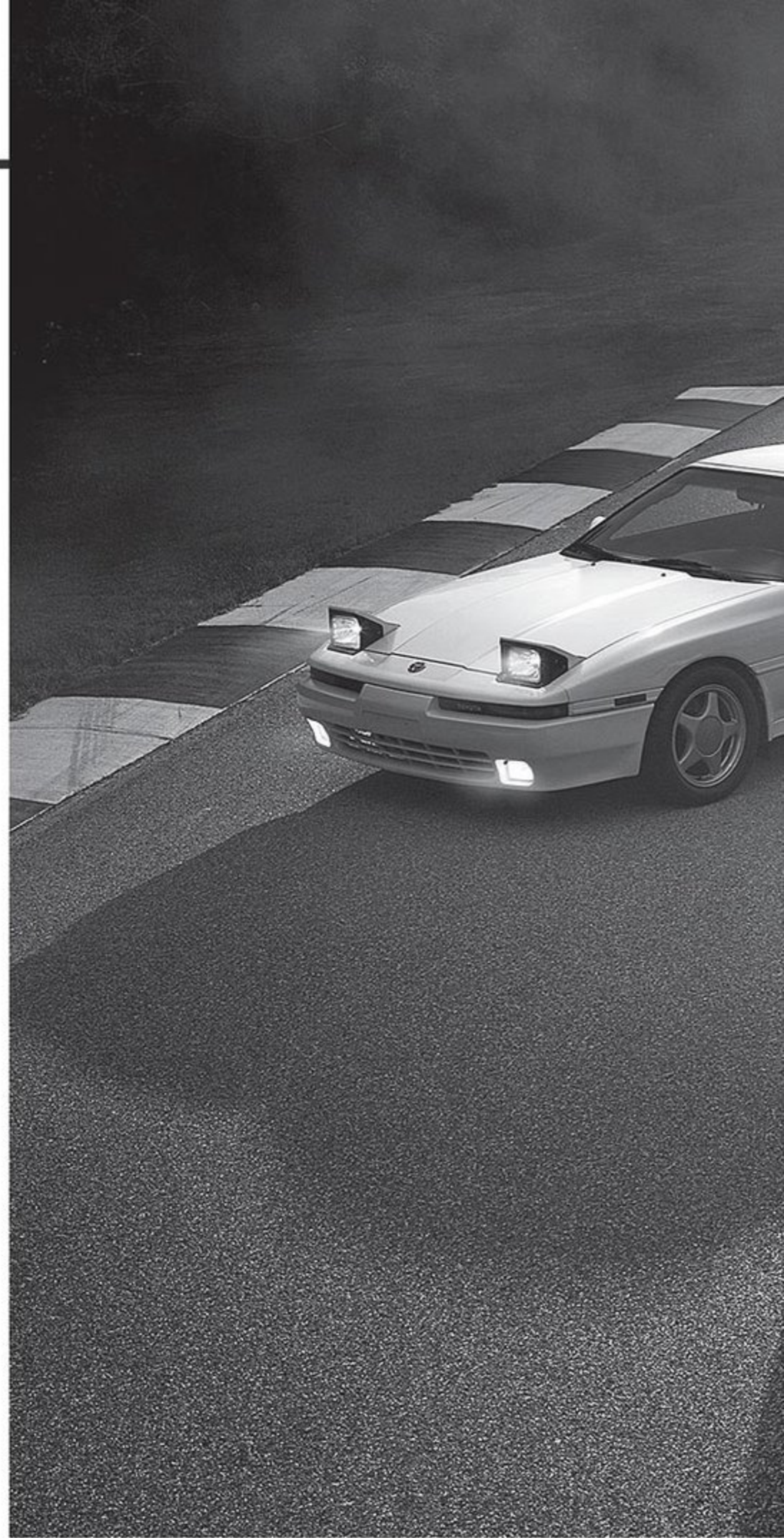
A40/A50

1978~1981



セ リカの上級モデルにあたるラグジュアリーなグランドツーリングカー（輸出仕様の6気筒モデル・当時のプレス発表資料を見ても「スポーツカー」という表記はない）として1978年にデビュー。車体は基本部分を4気筒エンジン搭載のセリカと共用しているが、ホイールベースを130mm延ばしてロングノーズ化し6気筒エンジンを積んでいるのが最大の違いだ。

当初のエンジンラインナップは直列6気筒の2.0ℓ（125ps）と2.6ℓ（140ps）。1980年にデビューした後期モデルの「A50」は2.6ℓエンジンにかわり、2.8ℓエンジン（145ps）を搭載した。



ラグジュアリーから スペシャリティへ

A60

1981~1986



リ トラクタブルヘッドライトを搭載したシャープなデザインを纏い、スペシャリティカーへと路線変更したセリカXX（輸出名スープラ）。いっぽうでクルーズコントロール、デジタルメーター、クルーズナビコン（目的地の方角や距離を表示する）などのハイテク機能が搭載されたのもトピックだ。

エンジンはもちろん直列6気筒で、125psの2.0ℓ（1G-EU）を主力とし、高性能バージョンとして170psを発生する2.8ℓ（5M-G EU）も設定された。

1982年には2.0ℓ SOHCターボエンジン（M-TEU）と2.0ℓ自然吸気DOHCエンジン（1G-GTU）を追加設定（従来はSOHCのみだった）。

1983年8月にはマイナーチェンジを受けて後期型となり、2.8ℓエンジンは圧縮比アップなどを受けて175psまで出力アップ。エクステリアはフロントバンパーやテールランプのデザインをリフレッシュしたほか、テールゲートとリアバンパーのボディ同色化などが施された。

SPECIFICATIONS

全長	4660mm
全幅	1685mm
全高	1315mm
ホイールベース	2615mm
車両重量	1165~1250kg
エンジン排気量	2.0ℓ/2.8ℓ



1983年8月のマイナーチェンジでは、外観デザインをリファインするとともに2.8ℓエンジンをパワーアップ。



日本でも車名を「スーブラ」へ

大きな変化は

プラットフォームの上級化

A70

1986~1993



「トヨタ技術陣の高性能車開発への情熱」「国際水準を超える最高峰のGT」「トヨタ2000GT以来の本格的四輪ダブルウィッシュボーンサスペンションの採用」そして『走りのロマン』を感じさせるダイナミックで品質感あるデザインなど、当時のプレスリリースからもトヨタにとって特別なクルマで、走行性能を高めることを念頭に置いた設計であることが伝わってくる。

A70型はモデル後半に差し掛かった1990年8月に大規模なマイナーチェンジを実施。ここでのエンジン変更やサスペンション変更は、走行性能を大幅に高めるものだった。

1 986年2月、A70型へのモデルチェンジと同時に国内仕様も「スーブラ」へと改名。スタイリングはA60型の正常進化と言えるものだが、メカニズムにおいては大きな変化が起きた。プラットフォームを従来までのセリカと共用ではなく、ソアラと共通のものとしたのである。ひとクラス上の、4気筒エンジン用ではなく6気筒エンジンを積むことを主眼に開発されたプラットフォームとなり、ポテンシャルが引き上げられたのだ。セリカからの独立に伴う車名変更(国内)と同時に、その立ち位置もA60までとは異なる場所となり心機一転したのである。

マイナーチェンジと同時に「ターボA」を追加 1988.08

フロントバンパーやテールランプ、リヤスポイラーをはじめ内外装デザインをリファインしたほか、3.0ℓエンジンモデル全車のワイドボディ化、ターボエンジンの出力向上など性能面にも手が入った。

しかし、最大のトピックはエボリューションモデルでわずか500台の限定となる「ターボA」の登場だ。「3.0GTターボ」をベースに高性能化を実施。「A」が意味するは当時の日本でもっとも人気があり、市販車をベースに仕立てた車両で戦うレースの車両規定である「グループA」である。市販車の戦闘能力が成績を大きく左右するレースで活躍するための車両というわけだ。最高出力の270馬力は、当時の国産車のなかでは頂点だった。

この頃から、スーブラのスポーツ性は急速に引き上げられていった。

1989年9月には一部改良を受け、2.0ℓターボモデルなどにもワイドボディを拡大。同時に3.0ℓターボモデルに、TEMS、デジタルメーター、パワーシートなどを省いて価格を抑えた「3.0GTターボS」も追加している。



フロントバンパー中央に空気取り入れ口が追加されているのが「ターボA」のスタイリングの特徴。

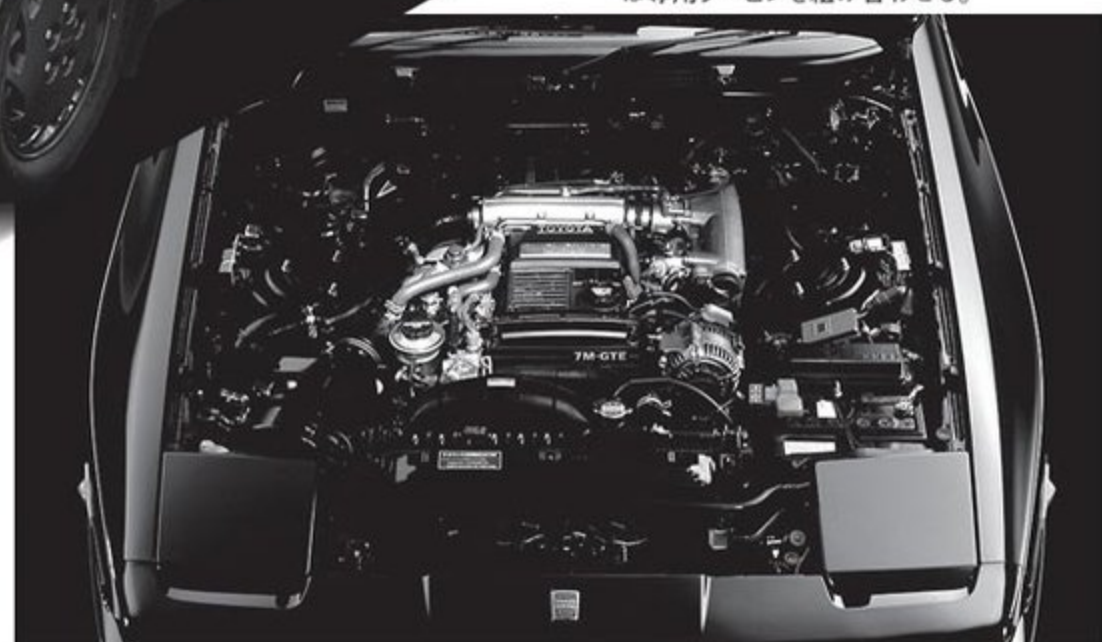
ターボAの主な仕様

- 7M-GTU型エンジンをベースにタービンの大型化などで高出力化
- スポーツドライビング向けの専用サスペンション
- 225/50R16サイズの「POTENZA RE71」タイヤ
- LSDを標準装備
- エアインレットを追加した専用バンパー
- ソリッド系ブラックの専用ボディカラー
- ダークグレーメタリックのアルミホイール
- MOMO社製専用本革巻きステアリングホイール&シフトノブ
- 本革巻8ウェイスポーツシート

「ターボA」に搭載された7M-GTUエンジンは専用タービンを組み合わせる。



「ターボA」には専用デザインのMOMO社製ステアリングホイールを採用。



主な変更内容

- 新設計のフロントバンパー、リヤコンビネーションランプ、大型リヤスポイラーの採用
- 運転席まわりのブラックアウト化、ステアリングホイールの意匠変更、スイッチの操作性向上などインテリアのリファイン
- 8ウェイパワースポーツシート、車速感応式オートドアロック、FMダイバシティアンテナなどの新機能をグレードに応じて設定
- ハイオクガソリン化によりターボエンジンの出力をアップ。2.0ℓターボは210ps、3.0ℓターボは240psへ
- 2.0ℓエンジンのベースタイプとして1G-EUに代わりハイメカツインカムエンジンの1G-FEを設定。135ps/18.0kg-m
- 3.0ℓ車には225/50R16タイヤを採用
- ターボエンジン搭載車のパワーステアリング特性を改良

SPECIFICATIONS

全長	4630mm
全幅	1745mm
全高	1310mm
ホイールベース	2595mm
車両重量	1545kg
トランスミッション	5速MT
エンジン型式	7M-GTEU
総排気量	2954cc
最高出力(ps/rpm)	270/5600
最大トルク(kg-m/rpm)	36.5/4400



SPECIFICATIONS

全長	4620mm
全幅	1690mm
全高	1310mm
ホイールベース	2595mm
車両重量	1340~1520kg
エンジン排気量	2.0ℓ/3.0ℓ

2.0ℓ自然吸気SOHCエンジン

エンジン型式	1G-EU
最高出力(ps/rpm)	105/5200
最大トルク(kg-m/rpm)	16.0/4000

2.0ℓ自然吸気DOHCエンジン

エンジン型式	1G-GEU
最高出力(ps/rpm)	140/6400
最大トルク(kg-m/rpm)	16.5/4600

2.0ℓターボDOHCエンジン

エンジン型式	1G-GTEU
最高出力(ps/rpm)	185/6200
最大トルク(kg-m/rpm)	24.5/3200

3.0ℓターボDOHCエンジン

エンジン型式	7M-GTEU
最高出力(ps/rpm)	230/5600
最大トルク(kg-m/rpm)	33.0/4000

セリカから独立し、ひととき高い次元へ 1986.02

初期モデルのエンジンは2.0ℓ自然吸気SOHC(1G-EU)、同DOHC(1G-GEU)、2.0ℓターボ付DOHC(1G-GTEU)、そして3.0ℓターボ付DOHC(7M-GTEU)の4タイプ。トランスミッションは全車に4速ATを用意するほか、2.0ℓモデルには5速マニュアルを設定。そんなトランスミッションの設定をみても、デビュー時の3.0ℓモデルは特にラグジュアリークーペというキャラクター付けが行われていたことが理解できる。

1986年6月には、ルーフの一部を取り外せる「エアロトップ」を発売。北米で強いニーズのあるオープンモデルである。

ついで1987年の1月には3.0ℓターボエンジン車にも5速MTを追加。同時にそれまで輸出仕様だけの設定だった、フェンダーの張り出しを増やしたワイドボディの「3.0GTリミテッド」が追加された。

70型最後のマイナーチェンジ
2.5ℓターボエンジン搭載で280psへ

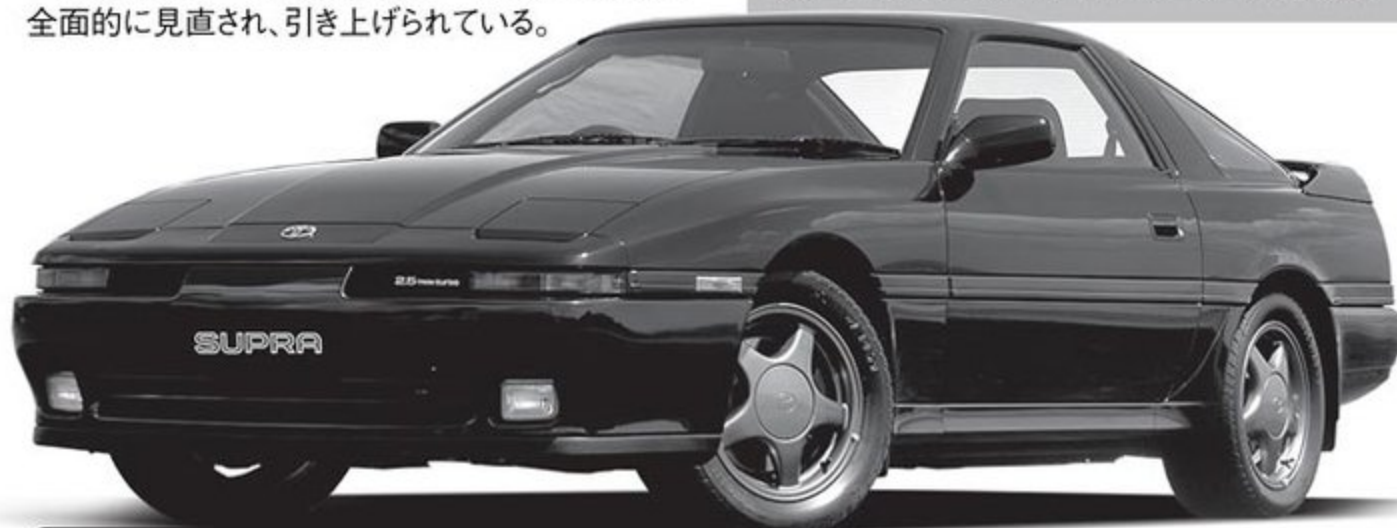
エンジンの変更やサスペンション設定の大幅な見直しなど、このマイナーチェンジではメカニズムに大きく手を入れて動力性能と運動性能を大幅に向上させた。

最大のトピックは3.0ℓターボエンジンに代わり「1JZ-GTE型」の2.5ℓツインターボエンジンを新搭載したこと。最高出力280psとなり、最高峰スポーツグレードの「2.5ツインターボR」にはビルシュタイン製ダンパーやレカロ製シート、トルセンLSDなど走りのアイテムが備わる。トップモデルの走行性能が飛躍的に高まったこのマイナーチェンジから、スープラは本格スポーツカーへと大きく舵を切った。

もちろん、ターボR以外のグレードも走行性能が全面的に見直され、引き上げられている。

主な変更内容

- コイルスプリング、ショックアブソーバー、ブッシュ類を全面変更
- SRSエアバッグをオプション設定
- ABSを全車に設定(標準もしくはオプション)
- リヤスロイラーを全車標準装備化
- スーパーホワイトIVを除く5色のボディカラーを新色に
- ワイドボディ車のサイドプロテクションモールをボディ同色化
- エクセースと本革のコンビネーションシートを新採用
- アウタースライディングサンルーフをオプション設定
- オーディオのレベルアップ(ドアスピーカーを高性能化)



2.5ℓツインターボエンジン

エンジン型式	1JZ-GTE
総排気量	2491cc
最高出力(ps/rpm)	280/6200
最大トルク(kg-m/rpm)	37.0/4800

2.5ツインターボRの主な装備

- 2.5ℓツインターボエンジン
- ビルシュタイン製ショックアブソーバー
- レカロ社製フロントシート
- MOMO社製ステアリングホイール & シフトレバー
- トルセンLSD



後

期モデルになって走行性能を大幅に高めたA70型からバトンを受けたA80型。スタイリングのテイストも大きく変わったが、むしろ変革の肝となるのは見えない部分である。クルマ作りだ。

今でこそ、トヨタのクルマはドイツにある過酷なサーキット「ニルブルクリンク」でテスト走行することが珍しくない。しかし、本格的に開発の場として活用されたのはA80スープリが初めてだった。トヨタのフラッグシップスポーツとして恥じないポテンシャルを得るため、開発チームは走りの基本性能を高めることに徹底してこだわったのだ。『新しいスポーツカー像を提案するクルマ』THE SPORTS OF TOYOTA。当時のプレスリリースを見ると、歴代スープリではじめて「スポーツカー」という文字が書かれているのを確認できる。

プラットフォームは基本設計こそ30系ソアラと共用するものの、燃料タンクをリヤシート後ろからトランク下へ移すなど大幅な変更が施されている（荷室の底が浅いのはそのため）。全長の短縮だけでなく重量配分を最適化する狙いもあつてのモディファイである。

エンジンは全車とも排気量3.0ℓの「2JZ」となり、自然吸気とターボを設定。

排出ガス規制の強化を受けて2002年に販売を終了するが、今なおトヨタ社内でもテストドライバーを育成するプログラムのトレーニング車両として運転訓練に使われるなど、トヨタにとっても特別な意味を持つ。「数えきれないくらい長い時間を一緒に過ごした特別なクルマ。それが中古の（A80）スープリ。」

A90スープリのお披露目でそう語った同社社長の豊田章男氏も、A80スープリ好きのひとりだ。

ニルで走りを磨き

本格スポーツカーへの

道を踏み出す

A80

1993~2002



SPECIFICATIONS

全長	4520mm
全幅	1810mm
全高	1275mm
ホイールベース	2550mm
車両重量	1410~1570kg
エンジン排気量	3.0ℓ

3.0ℓ自然吸気DOHCエンジン

エンジン型式	2JZ-GE
最高出力 (ps/rpm)	225/6000
最大トルク (kg-m/rpm)	29.0/4800
トランスミッション	4速AT/5速MT

3.0ℓターボDOHCエンジン

エンジン型式	2JZ-GTE
最高出力 (ps/rpm)	280/5600
最大トルク (kg-m/rpm)	44.0/3600

より高い次元の走りを求めて

1993.05



先代よりも全長を短縮しつつ基本構造を徹底的に磨き上げたボディに組み合わせるサスペンションは、新設計の4輪ダブルウィッシュボーン。エンジンは直列6気筒3.0ℓのみで、自然吸気の「2JZ-GE」とツインターボを組み合わせた「2JZ-GTE」だ。

グレードは自然吸気エンジン搭載の「SZ」、ターボエンジン搭載のスポーツグレード「RZ」、そしてターボエンジン搭載の豪華グレード「GZ」で構成。「RZ」にはビルシュタイン製のショックアブソーバーやゲトラグ社と共同開発の6速トランスミッションを採用する。エアロトップも引き続き採用されるが、「SZエアロトップ」、「GZエアロトップ」、そして「GZ」のトランスミッションはATだけの設定。

1994年の改良では、17インチタイヤ&ホイールと大径ブレーキ装着車を設定。グレード体系も見直されている。

自然吸気エンジンのMTを6速化

1996.04

主な変更内容

- SZ-Rに6速MTを採用
- サスペンションの熟成
- ABSを全車標準化
- 一部仕様にはスポーツABSを採用
- ヘッドライトなど外観のリファイン
- 5速メーターの採用などインパネを変更
- 時計をアナログ化
- ボディカラーのラインアップを変更
- 側面衝突時の変形を抑制するためA&Bピラー下部強化
- ドアトリム内にエネルギー吸収材を配置し側面衝突時の乗員保護性能を向上

最大のトピックは、自然吸気エンジン搭載のスポーツグレード「SZ-R」のMTが6速化されたこと（「SZ」は従来通り5速を継続）。ギヤ比は自然吸気エンジンの特性に合わせて最適化されている。

加えて全モデルで、車体のサスペンション取り付け部分の剛性アップ、バネ&ダンパーやブッシュなどを再チューニングし走行性能をアップ。Gセンサーを活用して車両の状況を細かく検知し、走行状況に合わせて最適な制御をおこなうスポーツABSも一部グレードに新採用された。

エクステリアはヘッドランプ、ターニングナルランプ、バンパーグリルなどのデザインを変更。インテリアではメーターパネルから独立させた燃料計と水温計に、ターボモデルはブースト計、自然吸気モデルは電圧計を組み合わせた独立5眼メーターを採用。時計も5眼メーターにあわせたデザインのアナログ式に変更されている。



History of TOYOTA SUPRA

80型最後のマイナーチェンジ
ターボエンジンを改良し
トルク46kg-mへ 1997.08

A80スープリラにとって最後のマイナーチェンジにおける最大のトピックはターボエンジン(2JZ-GTE)の改良だ。VVT-i(可変タイミングバルブ機構)を組み込んだことで最大トルクを46kg-mへアップ(最高出力は280psのまま)。また、サスペンションにはヤマハと共同開発したREAS(リアス=Relative Absorber System)と呼ぶ機構を採用。ボディ補強などもおこなわれ、さらに高い次元の走りへ昇華した。

このマイナーチェンジのあと、1998年8月にはスーパーブライトイエローのボディカラーが追加され、1999年8月には「SZ」の後輪が245へサイズアップされた(フロントは225で前後異サイズの設定)。



主な変更内容

- SZ-Rに6速MTを採用
- サスペンションの熟成
- ABSを全車標準化
- 一部仕様にスポーツABSを採用
- ヘッドライトなど外観のリファイン
- 5速メーターの採用などインパネを変更
- 時計をアナログ化
- ボディカラーのラインアップを変更
- 側面衝突時の変形を抑制するためA&Bピラー下部強化
- ドアトリム内にエネルギー吸収材を配置し側面衝突時の乗員保護性能を向上

17年ぶりの復活
BMWとの共同開発で
次のステージへ

SPECIFICATIONS

全長	4380mm
全幅	1865mm
全高	1290~1295mm
ホイールベース	2470mm
車両重量	1410~1520kg
エンジン排気量	3.0ℓ/2.0ℓ
トランスミッション	8速AT

A90 2019~

歴代初の“4発”も用意する
新世代スープリラ 2019.06

全長とホイールベースを大幅に縮める一方で、全幅をワイド化したボディ、そして徹底した低重心化でディメンションとしてもハンドリングを追求。2シーターの「ピュアスポーツカー」としてリスタートしたA90スープリラ。ボンネットフードを上げると、エンジンを後方に寄せてバルクヘッドに食い込ませたフロントミッドシップになっていることに驚く。

搭載するエンジンは、排気量3.0ℓの直列6気筒ターボと排気量2.0ℓの直列4気筒ターボ。後者は258psの高出力版と197psのベーシック版の2タイプがあり、合計3タイプのバリエーションとなる。

2.0ℓターボDOHCエンジン(ベーシック版)

エンジン型式	B48B20
最高出力(ps/rpm)	197/4500
最大トルク(kgf-m /rpm)	32.6/1450-4200

2.0ℓターボDOHCエンジン(高出力版)

エンジン型式	B48B20
最高出力(ps/rpm)	258/5000
最大トルク(kgf-m /rpm)	40.8/1550-4400

3.0ℓターボDOHCエンジン

エンジン型式	B58B30
最高出力(ps/rpm)	340/5000
最大トルク(kgf-m /rpm)	51.0/1600-4500

開 発はBMWとのコラボレーションでエンジンにはBMW製、製造はオーストラリアにあるマグナ・シユタイヤ社の工場。長い沈黙を経てついに復活したA90は、従来のスープリラとはガラリと環境を変えて姿を現した。しかし、このクルマが名前だけのスープリラかといえば、決してそんなことはない。たしかに実質的な開発をBMW側のスタッフがこなさない、メカニズムの基本をZ4と共用しているのは事実だ。しかし商品企画から基本的なディメンションの決定、デザイン、そしてパワートレインや走行フィードバックの味付けはトヨタが担当。単に「昔の名前を付けた」というだけではない、トヨタが企画し、トヨタが育てた真正正銘のスープリラである。

高出力による絶対的な速さ、そして音やフィードバックといった官能性では6気筒ターボエンジンを積む「RZ」に圧倒的なアドバンテージがある。しかし、ノーズの軽さや理想的な前後重量配分における軽快さやコーナリング性能の高さは「SZ-R」の大きな魅力。さらにベースグレードとして用意される「SZ」は、エンジンパワーこそ197psと控えめだが、電子制御サスペンションや電子制御ディファレンシャルが装着されていないのでチューニングベイスとしても最適といえる。

そんなA90スープリラに関して現時点で残念と言わざるを得ないのが、マニアルトランスミッションの設定がないことだ。その点に関しては開発責任者を務める多田哲也氏も「まずはATに乗ってみたい」と言う。つまり「MTの試作車をドライブしている」とも語る。今後の動きに期待したい。

直6エンジンを
47psアップの387psに 2020.04
A91

3.0ℓターボDOHCエンジン

エンジン型式	B58B30
最高出力(ps/rpm)	387/5800
最大トルク(kgf-m /rpm)	51.0/1600-5000



「RZ」に搭載する直6エンジンの最高出力を従来比14%アップの387psに向上。同仕様はフロント部(エンジンルーム前方)にブレースを追加してボディ剛性を高めるとともに、サスペンションも再チューニングしている。

また、「RZ」をベースにした特別なブルーのカラーリングを施した限定車「RZ"Horizon blue edition"」も設定。マットブラック塗装のアルミホイールも装着する。インテリアはアルカンターラとブラックの本革を組み合わせたシートを採用し、シート表皮、インパネ、ステアリング、ドアトリムなどにブルーのステッチを入れてコーディネートしている。

GR SUPRA

チューニング最前線

THE LEADING EDGE OF TUNING TECHNOLOGY

純正に匹敵する安定性を徹底的に追求 吸排気パーツのパフォーマンスをフルに引き出す！

の向上と音量規制などへの対応を実現した。そして今回、さらなるパフォーマンス向上に欠かせない純正ECU書き換えサービスである「Master ECU」が

いよいよリリースされたのだ。

知っての通りGRスープラのECUは、ドイツに本拠地を構えるポシユ製。その攻めは百選錬磨のHKS開発陣にとっても難関で、マップにアクセスするための解錠方法から、国産とは手法、考え方が異なっていて難解なのだと言っ

「フローズドループと呼ばれる入力値と出力値を常に比較する高度なリアルタイム制御が特徴で、ブースト圧も様々な要因を加味して決まるので、ピーク値を書き換えるという従来の方法では対応できないのです」と、開発を担当した三輪さんは説明してくれた。

そこでHKSではサーキットも含めた実走テストを徹底的に繰り返し、オリジナルデータを作成。誰がどのように乗っても対応できる純正同等の安全マージンはしっかりと確保しながら、吸排気系の効率アップとの相乗効果で約60psのパワーと約10kgmのトルク向上を実現する。

低回転から高回転までの全域でノーマルを上回るが、特にノーマルでは感じられない高回転でのもうひと伸びの加速感がこだわりの部分だぞうだ。

対応は3.0エンジンを搭載するRZグレードの2019年モデル。全国のHKSディーラー経由でECUを本社に送り、書き換え作業が行われる。今後開発を進め、SZ系やRZの次世代へも対応を拡大していきたいというから期待したい。

HKS Mastery ECU

for RZ

価格:13万5000円

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



新車と同様の市街地加速走行騒音試験をクリアしたスーパーターボマフラーへの交換にも対応しているマスターリーECU。85φ×75φ×2レイアウトの高効率フルエキゾーストの排気効率をフルに引き出すことができる。



SZ-R用も 鋭意開発中!



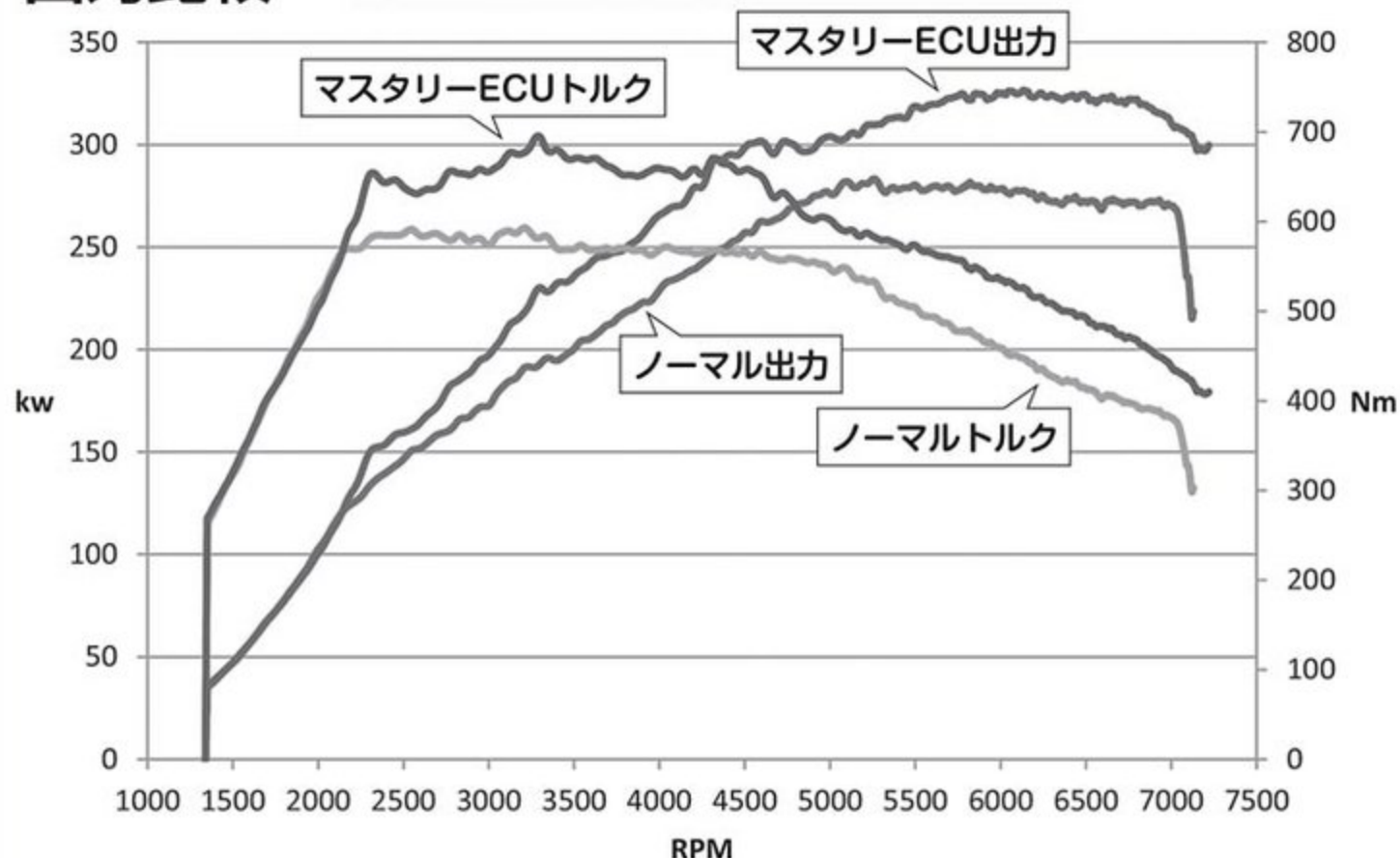
RZグレード用に続き、2.0LのSZ-R用のマスターリーECUも9月のリリースを目標に開発が進められている。こちらでも徹底的にテストが繰り返されているという。ちなみにSZは、ノーマルでもブースト圧が高めなので低回転域はRZほどの変化は出ないが、中回転域以上でパワーの体感度が高いというから、オーナーは期待すべし!

マスターリーECUに加え、スーパーターボマフラーとレーシングサククション装着のRZとノーマルを比較したパワーチェックグラフがこちら。テストを重ねたこだわりのブースト制御により、2000rpm超からの全域でノーマルを上回るパワー&トルクを獲得している。ノーマルでは5000rpm以上でブーストのタレによる頭打ちがみられるが、マスターリーECUではもうひと伸びがある点に注目してほしい。

安定性重視の セッティング内容です!!

現車合わせならさらに攻めたセッティングも可能ですが、あえて純正比0.2~0.25kg/cm²程度のアップしたブースト圧設定とし、誰がどう乗っても変わらない絶対的な安定性確保を追求しました。第一弾は2020年1月製造までの2019年モデル専用で、2020年モデルへの適合はこれからとなりますのでご注意ください。

出力比較



データの書き換え作業は、コネクタ部からアクセスする方式。コロナ対策で当面はショップ経由のECU送付での対応となるが、技術的には車載状態でも書き換え作業が可能だ。



キットには、エキゾーストマニホールドからの熱を防ぐための遮熱板も付属している。一部の車種で展開しているクリーナーボックスタイプのコールドエアインテークシステムの追加も検討中とのこと。

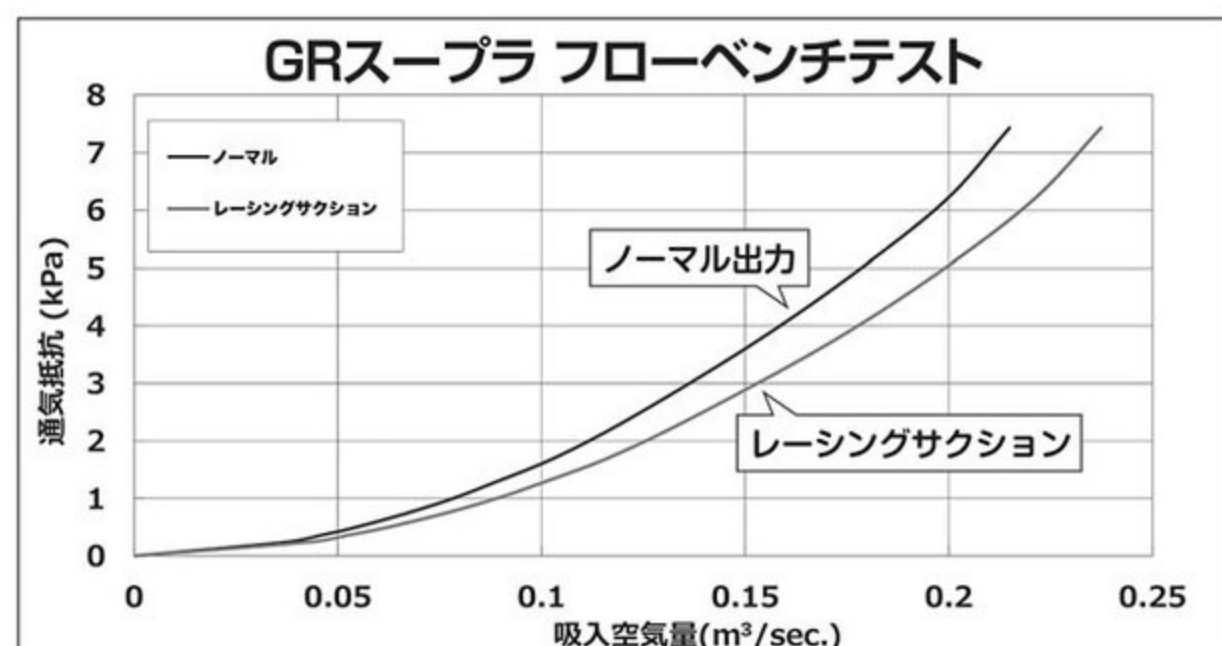
高級感の演出と性能を両立させたインテークシステム DRY CARBON RACING SUCTION



専用設計のインテークパイプは、3K綾織カーボンクロスを採用したプリプレグ(ドライ)製法。純正のゴムホースに対して変形が少なく、100φの大口径で吸入効率がアップ。純正比約35%の軽量化も実現している。



価格:9万8000円



ノーマルのエアインテークとドライカーボン製インテークサククションの吸気効率を比較したグラフから、最大13%も吸入空気量がアップしている。純正ECUにも対応するが、そのパフォーマンスをフルに引き出すにはマスターリーECUとの組み合わせがオススメだ。

HKSが誇る高効率エアクリーナーのスーパーパワーフローに、ドライカーボン製のインテークパイプをセットにしたのがドライカーボンレーシングサククション。RZ専用設計で、タービン接続部は純正同様のアタッチメント形状を採用。システムアセンブリーでのワンプッシュ装着が可能となっている。アクセルオフ時の鋭いバックタービン音が、楽しい走りを演出してくれる。

GR SUPRA

チューニング最前線

THE LEADING EDGE OF TUNING TECHNOLOGY

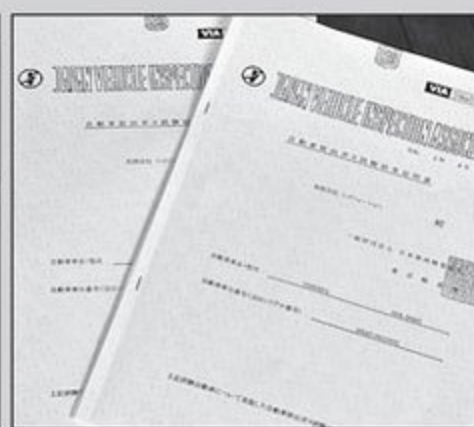
レボリューション
青木さん

キャタ性能の向上と
吸排気の克服は
スーパチューンの
カギですね!!

REVOLUTION SPORTS CATALYZER

価格：19万8000円 適合：GRスーパ(SZ/RZ)

レボリューション 埼玉県川口市東領家 1-1-10 ☎048-222-4690 <http://revo-tune.jp>



自動車
排出ガス試験
適合!!

このスポーツキャタライザー、すでに構造面での特許(実用新案)を取得し、排ガス試験を受け保安基準への適合も確認済み。

ところで、このタイミングでGRスーパ用としてこの触媒を製品化したのには大きな理由がある。というの

排気チューンを進める上でネックとなるのがキャタライザー(触媒)の抵抗。だからと言って合法チューンを前提とするユーザーが一般的となった昨今、ストリート化を推奨するの

も、単なる出力対応であれば既存のスポーツ触媒でも折り合いをつけてストリートチューンを進めることが可能だった。しかし、GRスーパには、純正でアンチラグシステムが搭載されたのだ。

も難しい。とは言え、必要は発明の母、とも言われるように、スポーツ触媒の性能は大きく改善され続け、一般的な500~600ps程度のチューニングなら出力にはそれほど大きな影響を与えなくなりつつもある。

そんな中で、これまで構想を暖めてきたというスポーツ触媒(第一触媒)をGRスーパ用として発売したのはレボリューション。

内部構造は
ほぼストリート!!



まだ蒸着加工されていない内部構造見本の写真だが、排気抵抗がまったく気にならないほどストリートな構造。

特許(実用新案)
取得!!



直管のように見えて保安基準にも適合
アンチラグ対応のスポーツキャタライザー!!

これが純正の第一触媒

これがタービンの直後に配置される純正の第一触媒。目の細かなハニカム構造、一般的なメタル触媒だ。純正でも昔のクルマに比べれば排気の流れは改善されているが、この抵抗はバカにならない。また、アンチラグなどで未燃焼の排気ガスが増えると過反応となり異常な高熱を発すると同時に内部構造が溶解するなど問題が発生する可能性も高い。



レボリューションはGRスーブラのチューニングを最も積極的にテストデータを蓄積しているショップのひとつ。サーキットに車両を持ち込んでの独自テストも多くこなし、専用パーツも多数開発している。

SZ/SZ-R用

RZ用



SZ/SZ-R用

RZ用



もちろん、純正（ノーマル）のシステムは触媒の負担が最低限となるように反応時間や程度が調整されているので、簡単にトラブルを起こすことはないが、このアンチラグシステムをもっと強めて有効に使用すると制御を變更したときには、触媒の負担が限界を超えてしまう可能性が高いのだ。製品が第一触媒であることは、その負担が特にエンジンに近いほど強いこと、総合的な排気ガス浄化性能の兼ねあいからということのようだ。そこで製品化に踏み切ったというのが、ほぼストレートという構造で作られたオリジナルのスポーツキャタライザー。この構想は前からあったが、アンチラグ搭載時代が来たからこそ製品の必要があったというわけなのだ。

ちなみに、構造に関する特許（実用新案）を取得したのは少し前のことだが、保安基準に適合するスポーツキャタライザーとして製品化できたことに限っては、実は今だからという要素も多分にあるという。現在の新型車はECUの制御なども緻密で、過去のクルマに対しては排気ガスがクリーン。つまり、保安基準適合値までの排気ガスを浄化する、触媒としての浄化性能に関しては過去ほどの強さは求められないというわけなのだ。というわけで、合法的にGRスーブラの性能を最大限まで引き出してくれるという新構造のスポーツキャタライザーは、いま最も注目のアイテムと言えるだろう。

オリジナルチタンマフラー開発中!!

これはメインカットの青木さん共に写っている、SZ-R用のサーキットテスト用に製作された軽量のシングルストレート仕様。要望が多ければ製品化も検討するそうだ。

レボリューションで現在開発中（試作）のフルチタンマフラー。バイパス経路用バルブを2機組み込み、消音とストレート構造の2経路を使い分ける。

バルブ操作が自在となるリモコン式にするか、純正ECU制御にするかなどテストしながら決めていくという。

開発にはもう少し時間がかかりそうだが、価格40万円前後で保安基準適合品に仕上げることを目標にしているとのこと。

ちなみに、この製品はRZを基準にしたデュアル出しとなるが、触媒をレボリューション製とすることでSZ系にも装着可能。

ちなみに、軽量なサーキット専用シングル・フルストレート品（超軽量タイプ）も開発テスト中。こちらはSZのサーキットユースを想定している。

試作マフラーの構造は構造は80φ→89.1φ→76.3φ×2→76.3φ×2（バルブ×2）/50φ消音経路→102φ（フィニッシャー）と複雑。薄肉のチタン材ならではの軽さと乾いたサウンドは魅力的。もちろん、オリジナルのスポーツキャタライザーとセットで使うことが開発の目的。



メインのストレート経路（76.3φ×2）と消音経路（50φ×2経路・2バルブ）を盛り込まれたサイレンサー。モノクロなのでお見せできないが、構成するパイプ材にはあらかじめブルーの焼き色がつけられ美しくチタンであることを主張していた。

エボリューションのオリジナルインテークアイテムにも注目!!

パフォーマンスパイピングキット

価格：8万円
対応：SZ/SZ-R/RZ

スロットルやタービンのイン／アウトのパイピングを純正の樹脂／ゴムタイプからアルミに変更するキット。素材を変えるだけでなく、パイプ径を44φから52φに拡大することで、安定流速をサポートするチューニングの要。特にインテークが不自然な絞り込み構造を持つSZ系でブーストアップ以上のチューニングを行うときには必須パーツ。



アルミ素材への変更でダイレクトな流速を確保

カーボン・ラムエアーインダクションボックス

価格：24万円
対応：SZ/SZ-R/RZ

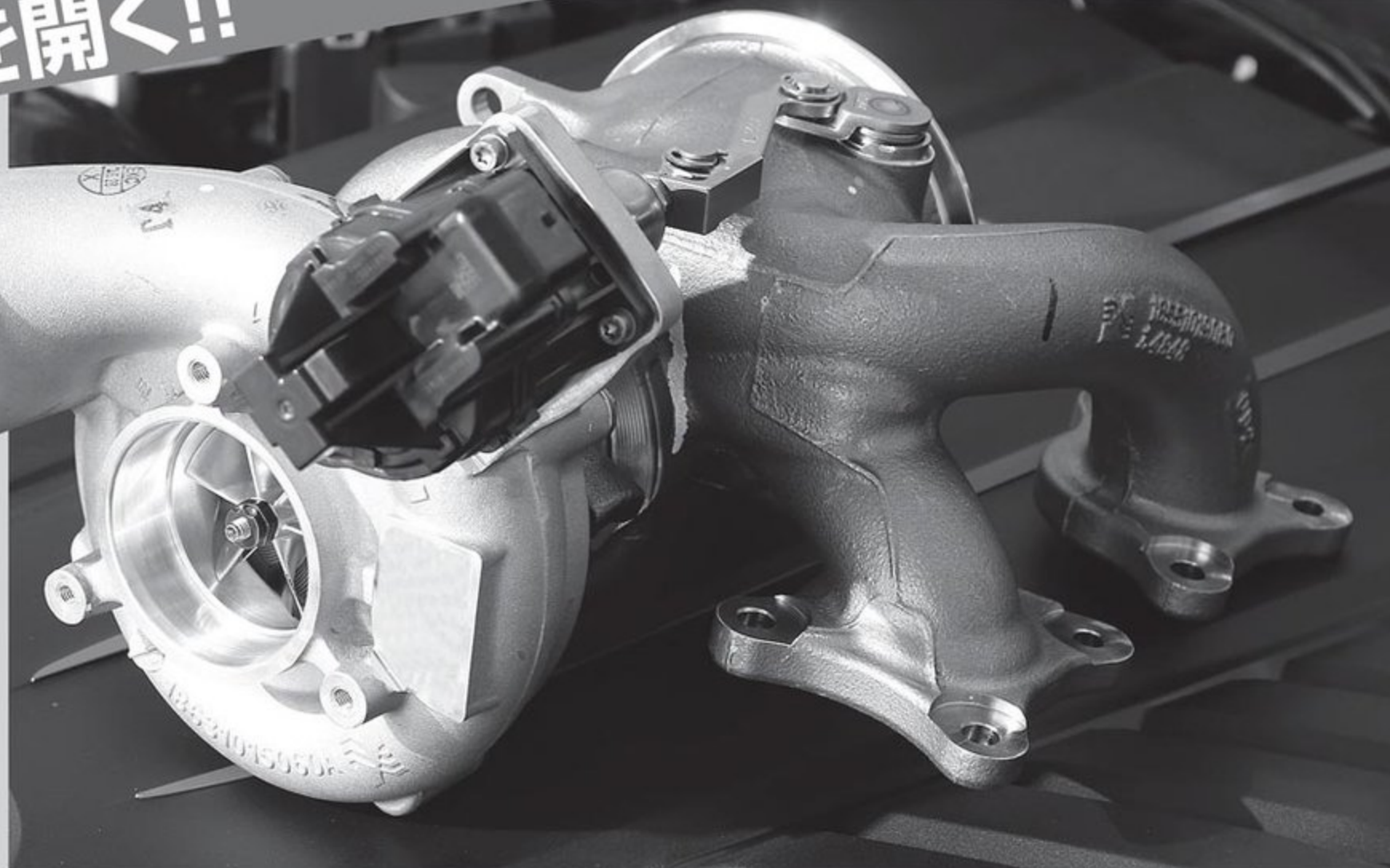
カーボン製のボックスに、可能な限り最大化したエアクリナーをセット。吸入効率を114%向上することで、最大650psのハイパワーまで対応する。また、ヘッドライト上部に設けられるインテークダクトによって冷却性も向上する。エアクリナーは信頼の厚いK&N製を使用。



吸入率純正比114%アップでハイパワー化にも対応

ビレットブレードの導入が
GRスープラチューンの
新たな扉を開く!!

GR SUPRA
チューニング最前線
THE LEADING EDGE OF TUNING TECHNOLOGY



待望の復活を遂げたDB系GRスープラも発売から1年以上が経過し、ようやく本格的なチューニングがスタートしている。百戦錬磨のチューナーたちも当初はBMW製のエンジンの攻略に苦慮していたが、その要ともいえるボッシュ製のECUが解析されリプログラミングが可能になったことも大きい。

というわけでGRスープラチューンの現状を改めて整理しておく、パワー系のチューニングはECUによるブーストアップが中心。といっても実力は侮れず、6気筒エンジンを搭載する3.0のRZ、4気筒2.0のベースグレードSZともに100ps以上のパワーが獲得できる。

そしてその次のステップとして注目

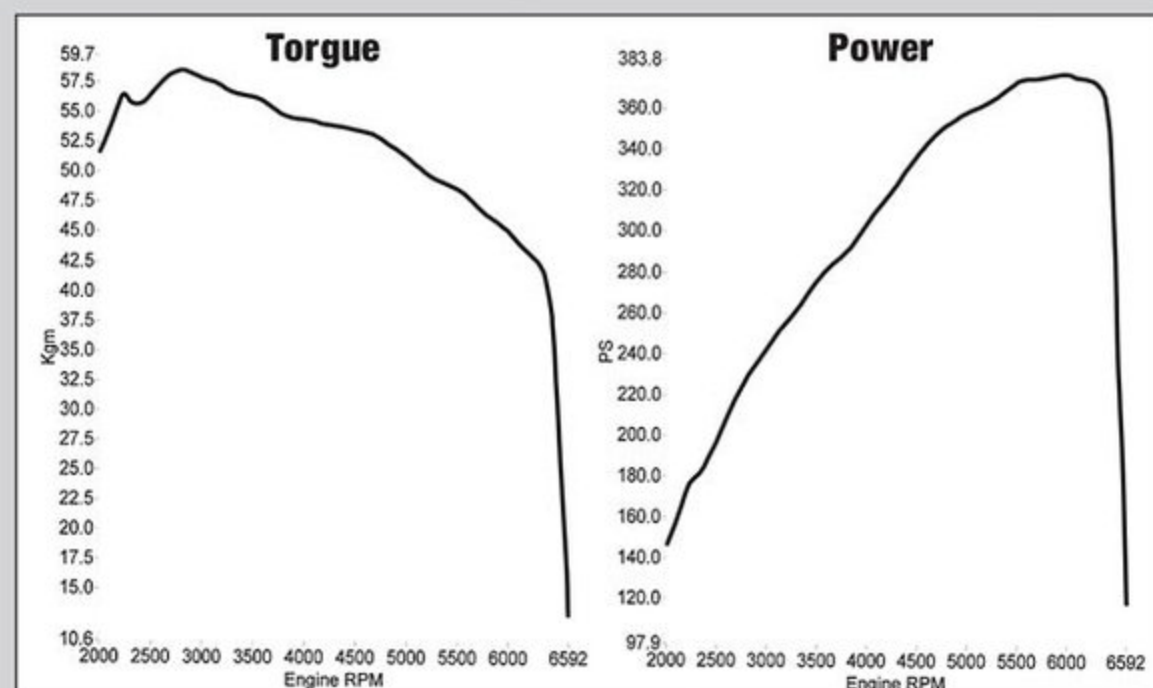
2.0SZ (DB82)/3.0RZ (DB42) GCGハイフロータービン 全開サーキットテスト

レボリューション ☎048-222-4690 <http://revo-tune.jp>
GCGターボ ☎043-216-4921 <https://www.gcgturbo.co.jp>



SZのノーマルインテークパイプは径が43φしかなくリストラクター的な抵抗となるので、ハイフローはもちろんブーストアップでもクリーナーや触媒と合わせて交換したい。水温や吸気温上昇の対策として、空冷式のオイルクーラーもテストが進んでいる。

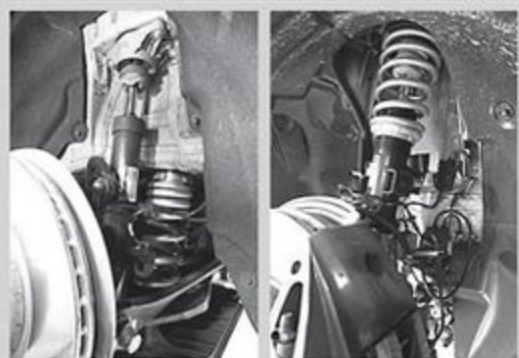
383.58ps / 58.51kgm



SZのほうはトルクがフラットで徐々に落ちながら、パワーは高回転でしっかりとピークが出る特性。イメージとしてはRZがトヨタ2JZ的なのに、SZのほうはニッサンSRエンジン的な考えればわかりやすいかもしれない。SZはセッティングも煮詰まっているので、グラフのラインもキレイに整っている。

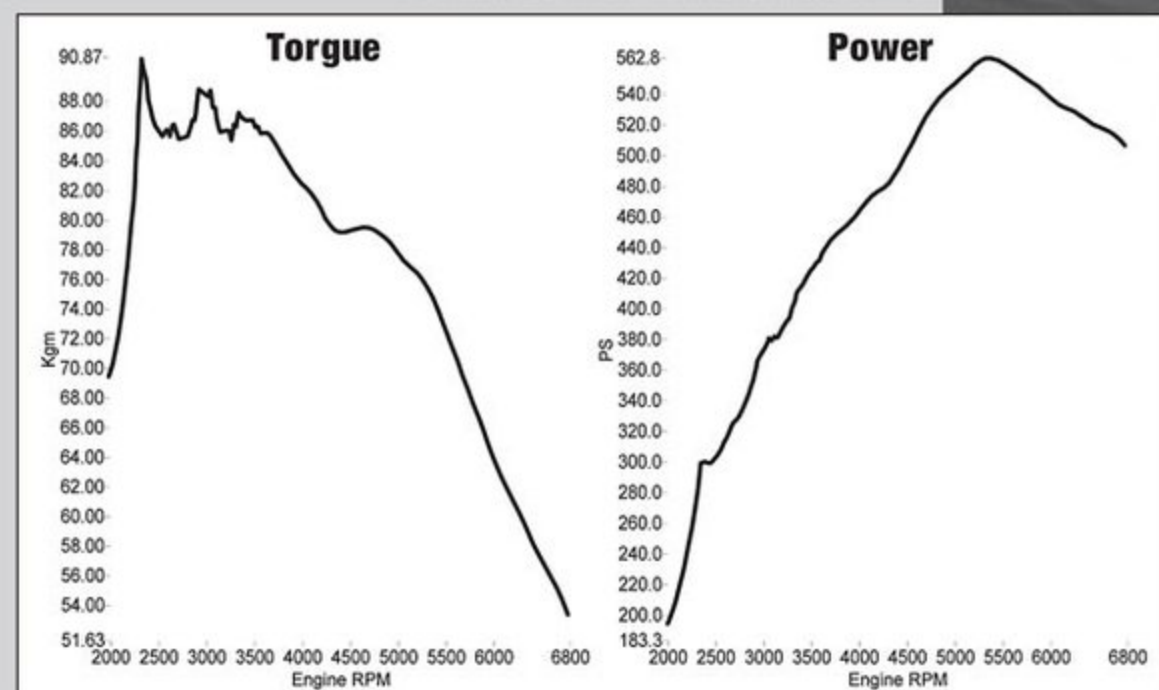


テストしたRZはGCGのデモカーで、ハイフロータービンのほかにはレボリューションのエアクリーナー、パイピング、触媒に変更。ブースト圧は約1.6kg/cmに設定。レボリューションが開発中のモードセレクターがそのまま生かせる車高調整サスのテストも同時に行われた。



RZ

562.64ps/90.87kgm



ノーマルのRZの特性は最大トルクがすぐ低回転で発生し、ピークパワーに向けて減衰していくもの。高回転の特性は、高出力ながら穏やかだ。ハイフローターボ化しても傾向同様でそのままパワー&トルクが高まっている。とはいえ、90kgmのトルクは強烈そのもの。グラフに段差が見られるのは、まだ細かなセッティングが整えられていないから。

テストドライバーを務めるのはレース界でも屈指のチューニングカー好きで、GRスープラのオーナーでもある佐々木マサヒロ選手。それでは全開チェックのスタートだ！

基本的な仕様としては、RZ、SZともGCGのハイフロータービンに加え、レボリューションのエアクリーナーとパイピングキット、スポーツキャタライザー内蔵のアウトレットパイプを装着。現車合わせのECUセッティングにより、ブーストアップがおこなわれている。

GCGではその開発をレボリューションと共に進めてきたが、先行したSZ用に続きRZ用もついに到着。デモカーを富士スピードウェイに持ち込んで、初の全開テストを行うことになったのだ。

Tuner's Vioce

レボリューション 青木さん

SZ のノーマルは実測で180ps程度。それがブーストアップとクリーナー、強化パイピングキット、触媒の組み合わせでパワーは340ps、トルクが55kgmになります。しかももう一声ほしくて導入したのがGCGのハイフロータービンで、375ps、60kgmを計測。30度に近い気温での計測なので、冬場であれば目標としていた400ps、60kgmをクリアします。この実力を安定して引き出すために、今回は空冷タイプのオイルクーラーをテストしました。

RZ のほうも試行錯誤の末、ECUのみで500ps、SZと同様のパーツを追加して約520ps、トルク80kgmオーバーとなります。ハイフロータービンの追加によって570ps、90kgmとなります。ハイフロータービンは価格もそうですが、吸排気パーツと同時に2時間程度で交換できる作業性も魅力。非常にコストパフォーマンスに優れたメニューといえるでしょう。

非常に
コスパの優れた
チューニング
ですね!!

簡単なチューンで
スゴイ世界に
入ってきた!!

Driver's Impression

佐々木雅弘

RZ はノーマルでもそこそこパワーがあるうえにブーストアップでさらに100psアップが可能と十分に満足できるレベルだと思ってたけど、さらにその上を望むオーナーにとってこのタービンは魅力的。スープラは踏み切れるスポーツカーから踏み切れない領域へと変貌し、初めてパワーオーバーの挙動が感じられた。そして富士の長いストレートでも、パワーが途切れることなく加速してくれる。しかもパワーバンドがまるで変わらないんだから凄いいよね。なにしろ走っていて楽しい。

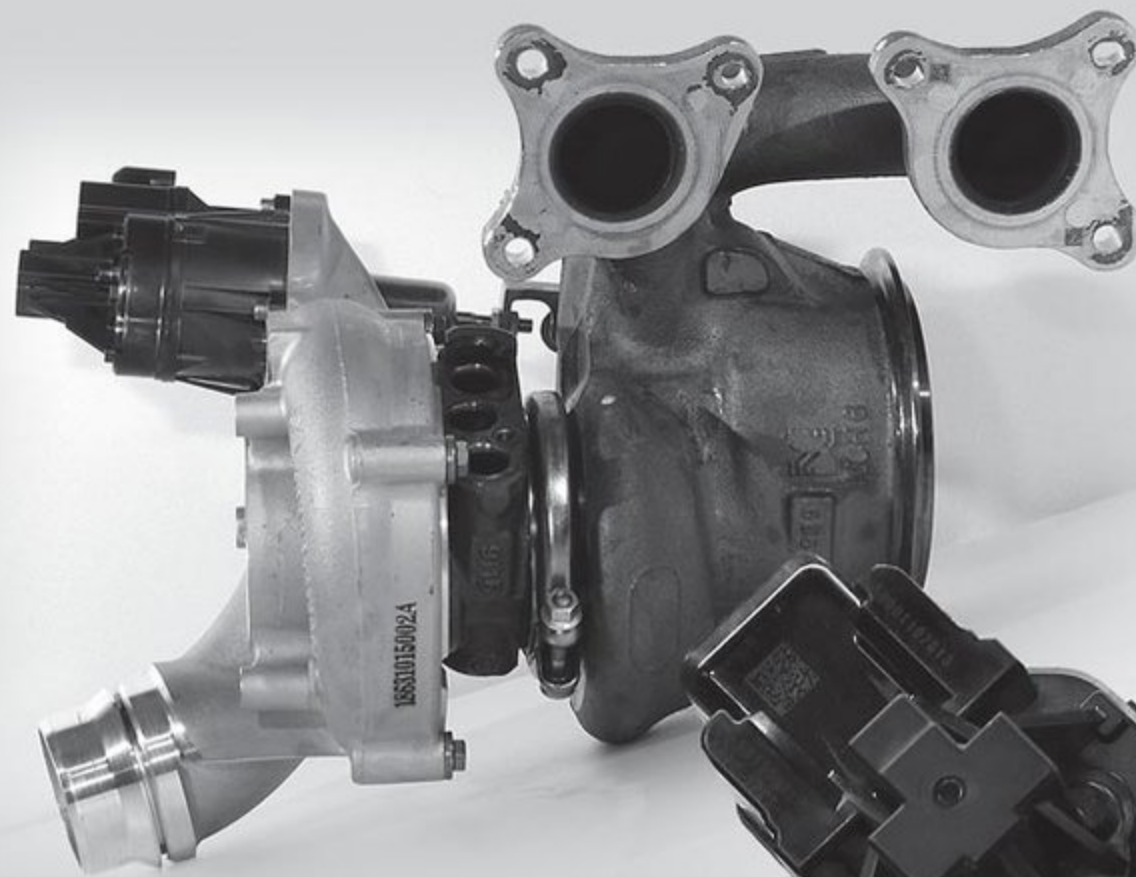
SZ のほうもノーマルの200ps弱に対しブーストアップで383psと驚異的な変化だが、走りとしてはRZのノーマルくらいかなという感じ。それがタービン交換をすると、200km/hまでの加速はRZのブーストアップと変わらないイメージ。4気筒ならではの軽快さが増すし、ショートコースなどに限定すればRZのブーストアップも食べちゃうと思うよ!!

SZ

BILLET FLOW 400 装着車

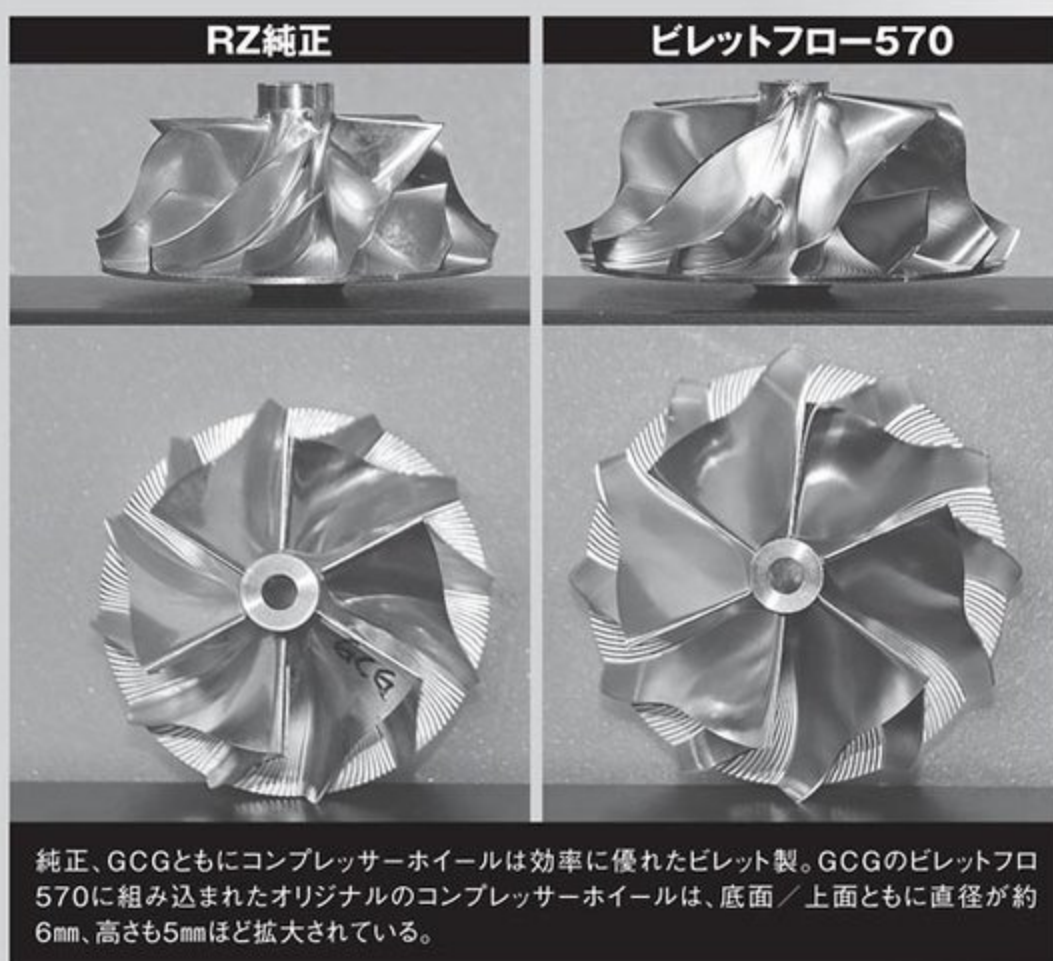


コスパもバツグン!!
オリジナルのビレットホイールが
ハイパワーと純正並みの扱いやすさを両立!

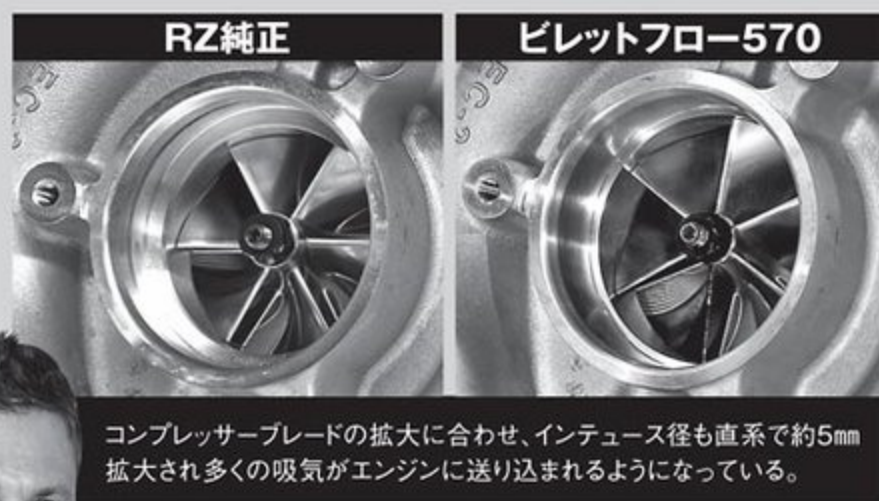


GCG TURBOS ビレットフロー 400 (SZ用) / 570 (RZ用)

価格(下取り加工): 16万円(400) / 18万円(570)
(新品タービン使用): 29万6000円 / 32万5000円
GCGターボ ☎043-216-4921 <https://www.gcgturbo.co.jp>



純正、GCGともにコンプレッサーホイールは効率に優れたビレット製。GCGのビレットフロー570に組み込まれたオリジナルのコンプレッサーホイールは、底面/上面ともに直径が約6mm、高さも5mmほど拡大されている。



コンプレッサーブレードの拡大に合わせ、インテュース径も直系で約5mm拡大され多くの吸気がエンジンに送り込まれるようになっている。

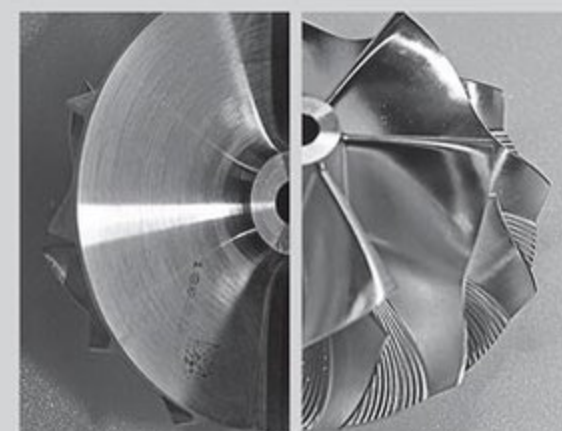
先行でテストをスタートした2ℓのSZ用に続いて3ℓのRZ用も到着し、いよいよその全貌が明らかになったGCGのGRスーパー用ハイフロータービンビレットフローシリーズ。SZ用はギャレット、RZ用はボルグワーナー製、純正タービンをベースとしたポルトオン装着が可能なタイプである。

そのネーミングが示すとおり、目安となる最高出力値はSZ系用が400ps、RZ用が570ps。それを可能にするためのポイントとなっているのが、オリジナルの削り出しコンプレッサーブレードだ。

純正のブレードに対し、インデューサーと呼ばれる入り口側、エクスデューサーと呼ばれる出口側とも直径を6mm拡大。さらに高さも5mm拡大して吸気の流用と圧縮効率を高めている。対して排気側のタービンブレードは変更していないので、ブーストが正圧となるインターセプトポイントの変化も最小限。とくにRZ用ではわずか数百回転差なので、ノーマル同様の扱

いやすさも実現しているのだ。そして注目すべきはその価格設定。なんと装着されていた純正品を加工する場合なら、16万円(SZ)、18万円(RZ)、しかもGRスーパーのタービン交換はすごく容易!! なのだ。

GCGではより素早いデリバリーを可能とするため、現在国内での加工体制も整備中。GRスーパーのもっともコストパフォーマンスに優れたチューンメニューとして、定番化はまちがいない。ちなみに、SZ用のビレットフロー400の製品が締め切りまでに手に入らなかったため、このページではRZ用のビレットフロー570をサンプルにノーマルとの比較を紹介しよう!!



RZ用のビレットブレードはボルグワーナーらしいハーフブレードだが、上部は山形になり、底部は底面よりブレード径が大きなエクステンデッドチップという設計形状を取り入れている。底面は最近のトレンドとなるスーパーバック形状を採用する。

GCGターボジャパン代表 ダニエルさん

これまでハイフロー化はオーストラリアの本社に送って加工を施していましたが、現在国内での加工を可能にするために日本の本社に専用の機材をセットアップ中。稼働すれば大幅に納期を短縮できますので、ご期待ください。







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.247

トヨタ・スープラ No.4 2020年11月19日

AD CONTENTS

アーティシanshipリッツ	33
アーティスト	63
イングス	118
ウェッズ	6-7
エッチ・ケー・エス	表4
オートクラフト	49
オリジナルランデュース	63
クールジャパン	101
KW AUTOMOTIVE JAPAN	48
T.M.WORKS	122
D2 JAPAN	119
ハシモトコーポレーション	表3
パリス	98-99
BBSジャパン	8
PHOENIX'S POWER	121
ブリッツ	2-3
マーシーオート	120
Milky White	100
横浜ゴム	4-5
リパティエワーク	176
REAL	123
レイズ	表2見開き、32

●発行人：星野邦久

編集人：廣嶋健太郎

●発行所：株式会社 三栄

〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30

新宿イーストサイドスクエア 7F

編集 ☎03-6897-4635

受注センター ☎048-988-6011

FAX048-988-7651

広告 ☎03-6897-4622

販売 ☎03-6897-4611

●編集：株式会社ディーズ・クラブ

〒136-0082

東京都江東区新木場2-10-1

☎03-3522-6733

●印刷：凸版印刷株式会社

本誌中の写真、記事、イラストなどの無断
転載を禁じます。

STAFF

●Producer

廣嶋健太郎

●Chief Editor

志岐貴浩

●Editorial Staff

加地伸康

小口 剛

吉村昭夫

竹本雄樹

●Catalog Editorial Staff

松本和之

●Writing Staff

石井健之

石川大輔

川崎英俊

工藤貴宏

三木宏章

村田純也(四馬力)

山崎真一

山本シンヤ

渡辺大輔

●Advertising Staff

菅生雄一郎

●Photographer

稲田浩章

岩島浩樹

金子信敏

清水良太郎

高橋明宏

高原義卓

土屋勇人

堤 晋一

服部真哉

藤井元輔

前田恵介

水川尚由

吉見幸夫

●Design Staff

デザインスペース・ゼロ

小川政宏

土屋伸一

坂倉康弘

山田裕忠

岡山将也

阿部俊哉

アズワン

●Cover Design

デザインスペース・ゼロ



MAX 織戸のスープラ **LIFE**

チューニング界で“Mr.スープラ”と言えば、MAXの愛称で多くのファンをもつ織戸 学を置いて他にはいない。1991年に富士フレッシュマンでレースデビューをしてからの長いキャリアのなかでも、GT500やD1GPを80スープラとともに戦っていた姿は今でも印象的なものだ。愛車としても長年に渡ってスープラを乗り続けてきている。今回はそんな“Mr.スープラ”を直撃し、MAX織戸のスープラへの思いやこだわりを思いっきり語ってもらうことにした。本邦初公開(!?)のエピソードも飛び出した独占インタビューをじっくり楽しんでいただきたい。

取材協力：MAX ORIDO RACING
神奈川県横浜市都筑区早瀬1-24-16
☎045-595-9728 <http://maxorido.com>
PHOTO：堤 晋一 REPORT：川崎英俊



A&A

MAX 織戸のスープラLIFE

A&A



スープラとの最初の出会いは1994年のこと。坂東商会の社員だったときで、RS☆Rのクルマを名古屋から東京まで運ぶように言われたんだよね。たしか当時はS14シルビアに乗ってたと思うけど、いつもの感覚で名古屋から高速に乗ったらピカッ! そうオービスを光らせちゃったんだ。当時としては最高級のクルマ、しかもあつという間に180km/h…。驚きとともに痛い思いをしたこともあって、あまりいい印象ではなかったんだよね。

そのイメージが大きく変わったのは、やっぱりGT500でスープラに乗ったこと。レースと同じクルマを普段の足としても乗りたくて、80スープラを買ったんだ。その後はD1グランプリにも80スープラで参戦するなどして、オレのスーパーへの愛着はどんどん高まっていったよね。そうなるに連れてチューニング界で“ミスタースーパー”のイメージも強まっていったんじゃないかな。

80スープラの魅力は、まずはポテンシャルの高い2JZエンジン、そして今乗っても十分に満足できる質感の高さ。けどどうしても納得できないのが“ノベツ”としたスタイル。そこで当時、坂東商会の近くにあったことで知り合った、エアロメーカー「バリス」と作り上げたのが『RIDOX』のエアロパーツだったんだ。

イメージしたのはGTマシンのカッコよさで、オレ自身がイメージスケッチを書き、シコシコと発泡スチロールを削りながら理想のスタイルを追求していった。その熱い思いがユーザーに伝わって、RIDOXのエアロは80スープラの定番とまで言ってもらえるようになったんだよね。

残念ながらオレが最初に乗っていたスープラは、2012年に投入した86ベースのD1車両の製作資金を作るために手放してしまって、今の赤い80は5年くらい前に手に入れたんだ。それを、再びイチからセットアップして現在に至るって感じ。もう1台の白いほうは、大人がストリートでも乗れる仕様をコンセプトにエアロパーツも下回りだけにして、ノーマルの雰囲気を残したファインチューンにしてみた。

なんかオレのクルマっていうと赤のイメージがあるみたいなんだけど、実際のところはそんなこともなくて、最初のスーパーなんか回数がわからなくなるほどいろいろな色に塗り直している。といっても、無意識のうちに赤にしちゃうことは多いかも。その理由はたぶん、子供のころに流行っていた山口百恵の“緑のなかを走り抜けてく真っ赤なボルシェ〜”の影響だね(笑)。



というわけで、2019年に復活したA90スープラも、オレが選んだのはやっぱり赤。まあベースがBMWってのはともかく、シートに収まったときのインパネやセンターコンソールとの一体感は80に通じるものがあるよね。

そして最初に見て驚いたのが、リヤフェンダーまわりのデザイン。なにがって、RIDOXのエアロのラインにそっくりじゃん。正直「いやあ、これはトヨタがパクったね」って思ったよ。

だったらそれ以上のカッコいいA90スープラにしてやろう、というコンセプトで作ったのが、オリジナルの『MAX ORIDO×AKEa SUPRA STYLE』というエアロキットなんだ。

今じゃエアロもコンピュータでデザインできる時代だけど、それじゃ本当に納得できるものは作れないというのがオレの考え。だから新型でも昔と同じように、オレが書いたデザインをもとに、ミリ単位の細かなラインにまでこだわって理想のスタイルを追求。



80とGR...ベースは異なっても
それらの良さを生かした
妥協なき**カッコ**よさを追求したいよね



知らない人が見たら「ノーマル？」って感じなのに、実際はフロントからリヤまですべて変わっているフルエアロ。都会にも違和感のない、さりげないカッコよさを狙っているんだよね。

ストリートを走り回っていた小僧時代や、レース界に飛び込んだのはまだついこの間のような気がするけど、実際はオレより年上のドライバーは数えるほど。去年買った古いポルシェでのんびり走るのも楽しあなんて感じる歳にもなったけど、青春時代をいっしょに駆け抜けてきたスーブラとの生活も、まだまだゴールは見えないネ！





若者からベテランまで 歴代スープラ集結!



スタイルをチェック



ボディリフレッシュ完了、
次はエンジンに手をつける!

92年式 JZA70

OWNER 職人TO



長く乗るために
ノーマル復帰進行中

90年式 JZA70

OWNER シャカ



HKS3.4リッターキット
+GTⅢ-RSで650ps!

98年式 JZA80

OWNER し☆ま



TRDボンネットに合わせて
ダクトを新設

93年式 JZA80

OWNER BOLT-ON TURBO



ボルクレーシングG025が
間にあわず!! (涙)

20年式 A90

OWNER エゴイスト



ミラーは
USローンチエディションを流用

20年式 A90

OWNER GA61



ブーストアップ&メインズロムで
ライトチューン

94年式 JZA80

OWNER とだ

A70/A80/A90

SOC

SUPRA OWNER'S MEETING



日本を代表するピュアスポーツカーとして、世界中にファンが広がるスープラ。特にA80系は映画『ワイルドスピード』シリーズの公開以降、ジャパニーズ・チューニングカーの代名詞としてカルト的と言えるほどの人気を集めている。同時に日本でも若年層を中心に注目度もアップし人気も急上昇中で、このところ改めて、多くの新規オーナーが誕生しているという。というわけで、1980年代に誕生したA70系、1990年代を代表するA80系、そして令和の新時代とともに誕生したA90系。絶好のチューニングベースとして親しまれる三世代のスープラオーナーそれぞれのスタイルを拝見。今回のハイパーレブの撮影会に急ぎよ集まってくれたのは、日本最大のスープラオーナーコミュニティ「SOC(スープラ・オーナーズ・クラブ)」のメンバーたちだ!!

百花繚乱のチューニング



ノーOHで総走行距離は
50万kmオーバー

90年式 JZA70

OWNER マル



ブルーにこだわって
内外装をDIYアレンジ

90年式 GA70

OWNER ぼんなん



直前にエアロを割って
不本意ながらのノーマルスタイル

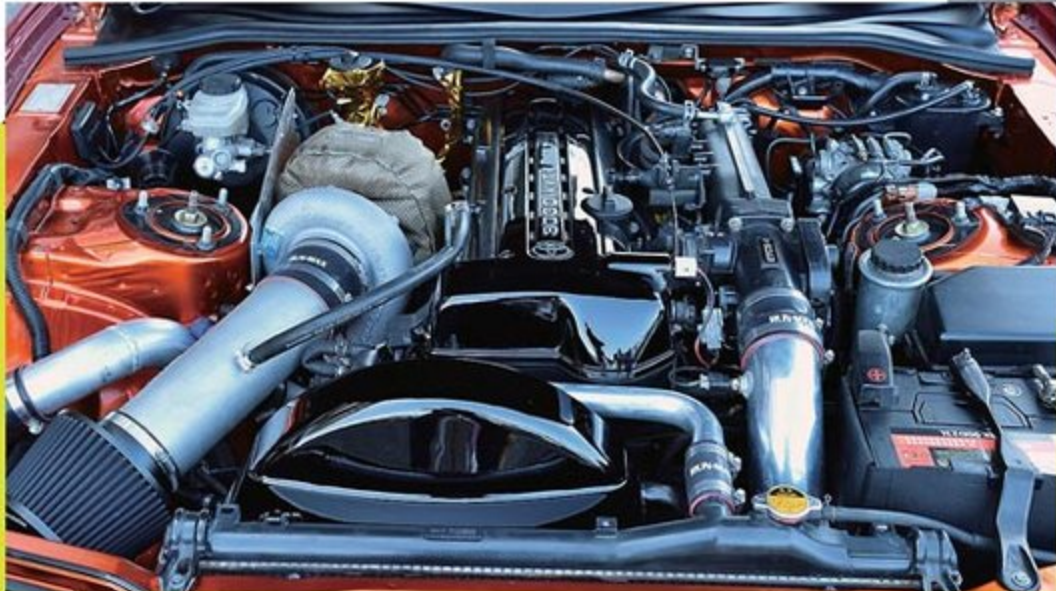
90年式 JZA70

OWNER c-jack

1996年式 3.0SZエアロトップ

OWNER りょう

これまでツアラー系を乗り継いでドリフトを楽しんでいたというりょうさん。1年ほど前に本当のスポーツカーが欲しくなり、見つけてきたのがエアロトップ付きのSZ。エンジンとミッションはRZから総移植しつつタービンはT78-33Dをセット。中学生の頃に見たワイルドスピードのブライアン仕様をイメージし、エアロはボメックス製をチョイスしながらオリジナルのレッドでオールペン。現在はTRDメーターとボンネットを探しているのだとか。



もともとはNA&ATだったユニットは、RZから移植した2JZ-GTEとゲトラグ6速をセット。本物のスポーツカーを求めるなら、やっぱりエンジンやミッションにもこだわりたいというわけだ。エンジン換装時にエンジンルームはキャンディオレンジにカスタムペイント。



タービンはT78-33Dを組み合わせて、コンピュータはリンクG4+で制御。カムもHKSのVカムをセットし、街乗りからドリフトまであらゆるシーンで乗りやすいハイパワーを実現している。

ブライアン仕様をイメージしつつエアロトップに2JZ-GTEを換装!



エアロトップに2JZ-GTEの組み合わせは、ワイスピファンなら誰もが憧れる仕様。スポーティになりすぎないレカロ・SR7の組み合わせも、赤のアクセントがボディカラーとマッチしている。

SPECIFICATIONS

- エンジン：2JZ-GTE換装／トラスト・T78-33D、プロフェック、エアクリナー、ウエストゲート、インタークーラー／東名パワード・H断面コンロッド／HKS・FコンVカム、スライドカムプーリー／サード・インター、燃料ポンプ／リンク・G4+／LINK・オリジナルフルストリートマフラー／中間触媒ストレート
- ドライブトレイン：ORC・ツインクラッチ、OS技研・LSD
- フットワーク：マイルドダンパー／ユーラス・知恵の輪／ラビリンズ・切れ角アップナックル／ZSS・フロントアッパーアーム、リヤロワアーム、リヤトールコントロールアーム、リヤトラクションロッド／ブレンボ・前後ブレーキキャリパー
- ホイール：ワークエモーションCR2P (F19×9.5J R19×10.5J)
- タイヤ：銘柄不明 (F265/30R19 R275/30R19)
- エクステリア：ボメックス・フロントバンパー、TRDタイプS風リヤウイング、輸出用フロントサイドマーカー ほか

SPECIFICATIONS

- エンジン：2JZ-GTE改 トラスト・インタークーラー、オイルクーラー／HKS・スーパードラッグマフラー、ブローオフバルブ、ブーストコントローラー／東名パワード・メタルヘッドガスケット／ブリッツ・エアクリナー／アブフラッグ・コンピュータ
- フットワーク：ティン・車高調
- ホイール：ボルクレージンググループCVプロ
- タイヤ：グッドイヤー・イーグルレブスベックRS-02
- エクステリア：アブフラッグ・フロントバンパーVol.02／リヤバンパーVol.01／サイドステップVol.01／サイドミラー／クーリングボンネット、サードGTウイング
- インテリア：アブフラッグ・ステアリング／ホワイトスピードメーター

初めて買った愛車が26年間の相棒に!!

1995年式 3.0RZ

OWNER Nori-Chan



ワイヤータック&モノトーン仕上げ魅せるハイパフォーマンスマシン



「ホントに僕がSOCの会長です!(笑)」

1996年式 3.0RZ-S

OWNER えん



SPECIFICATIONS

- エンジン：2JZ-GTE ブリッツ・エアクリナー／トライアル・マフラー
- フットワーク：アラゴスタ・タイプS／ハイパコ・スプリング (F20kg R16kg)
- ホイール：ワーク・エクイップ (F19×10.5J R19×12J)
- タイヤ：F245/30R19 R315/25R19
- エクステリア：SOCオリジナルワイドボディ、ヴェイルサイド・フロントバンパー加工／リヤウイング加工、トライアル・リヤバンパー加工、ガルウイングドア
- インテリア：ワンオフフロントパネル、レカロ・SRII、デフィ・追加メーター

1994年式 3.0RZ

OWNER ラスタ



SPECIFICATIONS

- エンジン：2JZ-GTE改 トラスト・T88-33Dタービン、H断面コンロッド、鍛造ピストン／HKS・FコンVプロ、EVC6、カム、カムスプロケ／日産・GT-R用リフター、リテーナー、バルブスプリング、燃料ポンプ／サード・レギュレーター、インジェクター／KOYO・ラジエター／ハイパーチューン・サージタンク、スロットル／ザウルス・ワンオフフロントパイプ
- ドライブトレイン：ORC・トリプルクラッチ／TRD・LSD／ナプレック・1ピースプロペラシャフト
- フットワーク：アラゴスタ・TYPE-S、ロベルトカップ／ザウルス・前後ブレーキキャリパー／ローター
- ホイール：アドバンレーシングGT (F R18×10J+35)
- タイヤ：ディレツァZIIスターズベック (FR275/35R18)
- エクステリア：リドックス・エアロパーツ／トップシークレット・GTウイング／アブフラッグ・ヘッドライトフィニッシャー

新車購入時からザウルスでチューニング&メンテナンスを行なっているというラスタさんの80スーブラ。ドラッグ仕様として作り上げたエンジンは、3.1ℓにT88-34Dを組み合わせた884ps。チューニングだけでなくエンジンルームはハイパーチューンのスロットルやサージタンクを利用しながらワイヤータックも完了。



ゲームで親しんだスープラを愛車に!!

1993年式 **3.0SZ**

OWNER とみー



SPECIFICATIONS

■エンジン：2JZ-GE プリッツ・ニュルスベックマフラー、エアクリナー／アベックス・エキゾーストコントロールバルブ
■フットワーク：テイン・車高調
■ホイール：ワーク・ジュバートSC4
■エクステリア：ドゥーラック・フロントバンパー、ヴェイルサイド・サイドステップ／リヤウイング、ボメックス・リヤバンパー

SPECIFICATIONS

■エンジン：2JZ-GTE トラスト・インタークーラー／レクソ・クアンタム・レノイド／トラアルマフラー／グループM・スーパークリーナーカーボンダクト
■フットワーク：HKS・ハイパーマックスII
■ホイール：アブフラッグ・ブリズムII
■タイヤ：銘柄不明(F255/35R19 R315/20R19)
■エクステリア：アブフラッグ・ゼフィールコンプリートワイドボディキット／ワンオフミラー／クーリングボンネット
■インテリア：アブフラッグ・デザインメーターボックスVol.02／ダッシュボード張り替え／シート張り替え／ピラー張り替え／ドアパネルカバー張り替え／センターコンソール張り替え

元祖ゼフィールボディキット!!

1999年式 **3.0RZ**

OWNER MATSU



ノーマルに戻してスープラを楽しむ!!

1997年式 **3.0SZ**

OWNER トモさん



SPECIFICATIONS

■エンジン：2JZ-GE アベックス・エアクリナー、柿本改・マフラー
■フットワーク：ビルシュタイン・車高調／200系クラウン用キャリパー&ローター流用
■ホイール：PIAAレーシング・スーパーロッドツァモノブロック
■タイヤ：銘柄不明(F235/40R19 R265/35R19)
■エクステリア：アスレーシング・グリップスボイラー-TYPE1
■インテリア：レカロ・SR3

小学校時代からの憧れを愛車に!

1997年式 **3.0RZ**

OWNER コバ



SPECIFICATIONS

■エンジン：2JZ-GTE サード・スポーツ触媒／ワンオフフルチタンマフラー
■ドライブトレイン：ORC・ツインクラッチ
■フットワーク：HKS・ハイパーマックスダンパー
■ブレーキ：エンドレス・ブレーキパッド
■ホイール：ボルクレージングTE37
■タイヤ：銘柄不明(F255/30R18 R265/35R18)



発売日に即決して新車から乗り続ける!

1994年式 **3.0RZ**

OWNER ゼフィール



鍍金塗装やコンピュータセッティング以外、基本的には自分で触り続けて26年間所有し続けているというゼフィールさん。ワイドボディ化やタービン交換、インテリアの作り込みなど、ひと通りのカスタマイズを楽しみながら、まだまだ乗り続けていく予定。2+2だからファミリーカーとしてもなんとか活用できるとのこと。

SPECIFICATIONS

■エンジン：2JZ-GTE HKS・GT3037タービン、エアクリナー／プリッツ・インタークーラー／サード・インジェクター、フューエルポンプ、スポーツキャタライザー／パワーハウスアミューズ・ハイトックROM／ワンオフ4本出しマフラー
■ドライブトレイン：HKS・LAクラッチ、ATS-LSD
■フットワーク：アベックス・N1ダンパーPRO／エンドレス・キャリパー、ローター
■ホイール：ウェッズ・クレンツェ ヴェイシユ
■タイヤ：ポテンザRE050(F255/35R19 R305/30R19)
■エクステリア：アブフラッグ・ゼフィールボディキット／TRD・3000GTフロントバンパー、クーリングボンネット／リドックス・スルーフボイラー／USトヨタ・ヘッドライト

SPECIFICATIONS

■エンジン：2JZ-GTE トラスト・インタークーラー、オイルクーラー、排気温度計／HKS・FコンVプロ、AF計、EVC、エアクリナー／サード・インジェクター、スポーツキャタライザー／NOSシステム／GPSポーツ・マフラー
■ドライブトレイン：TRD・LSD
■フットワーク：アラゴスター・タイプS、イケヤフォーミュラ・リヤキャンパー・アジャスター・アッパー・アーム
■ブレーキ：ディクセル・ローター
■ホイール：ボルクレージングTE37SAGA タイムアタックエディション(F18x9.5J R18x-0.5J)
■タイヤ：銘柄不明(F235/40R18 R265/30R18)
■エクステリア：トップシークレット・フロントバンパー／サイドステップ、ボメックス・リヤバンパー、トラアル・リヤウイング、TRD・3000GTエアロボンネット

スープラに乗り換えて2年目!

1999年式 **3.0RZ**

OWNER kodai



トルク重視でドリフトも楽しめる!

1993年式 **3.0RZ-S**

OWNER ヤストモ80



SPECIFICATIONS

■エンジン：2JZ-GTE トラスト・TD-07-25Gタービン、プリッツ・ニュルスベックマフラー／JUN・カムシャフト、カムスライドスプロケット／BC・強化バルブスプリング、チタンリテーナー／ピストンリングWPC加工
■ドライブトレイン：ORC・クラッチ／ATS-LSD
■フットワーク：クスコ・ストリートZERO-A／ZBPブレーキパッド
■ホイール：ワーク・エモーションXT7(18-9.5J+30)
■タイヤ：ナンカン・NS-2R(F235/40R18 R265/35R18)
■エクステリア：バリス・クーリングボンネット／ドゥーラック・フロントバンパー／サード・GTウイング／ガナドル・エアロミラー
■インテリア：エディル・031バケットシート



MAX織戸フルプロデュース!

2019年式 3.0RZ

OWNER 中ちゃん



SPECIFICATIONS

■エンジン：58 MAX織戸レーシング×ラスティ・ECUパフォーマンスアップデイト/HKS・スーパーターボマフラー
■フットワーク：HKS・ハイパーマックスツーリング
■ホイール：ボルクレーシングG025
■タイヤ：銘柄不明(F255/35R19 R275/35R19)
■エクステリア：MAX織戸×AKEaフルエアロキットほか



このままサーキットも楽しめる!

2020年式 3.0RZ

OWNER 斎藤有城



SPECIFICATIONS

■エンジン：B58 HKS・サクションパイプ、スーパーパワーフロー/マフラーフロントダウンスパイプ
■ホイール：アドバンレーシングGT
■タイヤ：銘柄不明(F255/35R19 R275/35R19)

純正ホイールにワイトレセッティング

2019年式 3.0RZ

OWNER Ame♪



SPECIFICATIONS

■エンジン：B58 レボリューション・ECU
■フットワーク：KW・コイルオーバーサスペンションVer.3/H&R・ホイールスパーサー(F15ミリ R12ミリ)
■エクステリア：arde・ボディラッピング、レボリューション・ナンバーベース

チューニングベースにSZをチョイス

2019年式 2.0 SZ-R

OWNER ガンバ



SPECIFICATIONS

■エンジン：B48 プリッツ・ニュルスベックフィニッシャー・VSR
■フットワーク：ブレンボ・GTキット/ディクセル・スリットローター
■ホイール：ボルクレーシングG025
■タイヤ：アドバンV105(F255/35ZR19 R275/35ZR19)
■エクステリア：ACシュニッツァー・フロントリップ/レボリューション・カーボンナンバーベース/TRD・カーボンナンバーフレームカバー/オートテック・カーボンアミラーカバー/3Dデザイン・トランクスボイラー/VERUS・ウィンドディフレクター
■インテリア：3Dデザイン・カーボンパドルシフター



2019年式 3.0RZ

OWNER

smvista

すぐに納車できる未使用新古車が見つかったため、新型スーブラを即購入したというsmvistaさん。購入後はそのままカスタマイズに取り掛かり、足回りからボディキット、さらにコンピュータに至るまで一気に仕上げてしまっている。現状での満足度はもうひとつのこと、足回りやマフラーなどは現在装着しているパーツからさらに交換すること。より完璧な理想のスーブラを作り上げていくために、まだまだカスタマイズを進行する予定だとか。

厳選パーツでのカスタマイズ第一弾! 理想の走りとスタイリングが完成

足回りにはHKSのハイパーマックスツーリングを装着。ブレーキはプロジェクトμの6Pフォージドキャリパーを組み合わせて安心できるセッティングが行われる。ホイールはアドバンレーシングGT。



80スーブラを彷彿とさせるリヤウイングは、アメリカから取り寄せたセイボンのカーボン製。コロナウィルスの影響もあって、手元に届くまで半年以上かかってしまったのだとか。

SPECIFICATIONS

■エンジン：B58 MAX織戸×ラスティ・パフォーマンスアップデイト/FTP・インテックパイプ/アクラウヴィッチ・スリップオンマフラー/岡田プロジェクト・プラスマダイレクト/プリッツ・FLDメーター
■フットワーク：HKS・ハイパーマックスツーリング/プロジェクトμ・フォージドスポーツキャリパー6POD、2ピースローター
■ホイール：アドバンレーシングGT
■タイヤ：アドバンネオバAD08R(F255/35R19 R275/35R19)
■エクステリア：MAX織戸×AKEa・フロントリップスポイラー、エンドフィン、サイドステップ、リヤディフューザー、カーボンナンバーホルダー/セイボン・リヤスポイラー ほか



1992年式 2.5GTツインターボRワイドボディ

OWNER aya

大学生の頃にリトラのスタイルに一目惚れして70スーブラを購入。以降チューニングを重ねて乗り続けているというayaさん。当初はブーストアップからはじまり、2JZ-GTEへのスワップや社外タービンへの交換とステップアップ。現在では街乗りでの乗りやすさを重視したトルク重視のセッティングを行って、普段から気兼ねなく乗れるように仕上げているのだとか。エンジンだけでなく内外装の作り込みも、愛情溢れる仕上がりだ。



合計7台所有する70スーブラマニアのお宝

1992年式 2.5GTツインターボRワイドボディ

OWNER nao

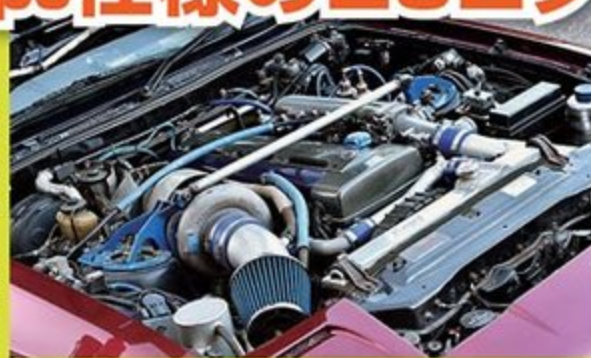


SPECIFICATIONS

■エンジン：1JZ-GTE H
KS・カムシャフト、インター
クーラー、レーシングブローオフバルブ / パワーエンタープライズ・インジェクター / ニスモ・フューエルポンプ / トラスト・オ
イルクーラー / KOYO・ラジエーター / プリッツ・エアクリナー / アベックス・パワーFC / シグマ・レーシングウエストゲート /
プリッツ・ブーストコントローラー / トラスト・スライドカムプリー / ワンオフフロントパイプ / ステルスウェイ・マフラー
■ドライブトレイン：OS技研・3速クロス / ツインクラッチ
■フットワーク：HKS・ハイパーマックス / エンドレス・ブレーキパッド
■ホイール：BBS・LMマインズエディション
■タイヤ：銘柄不明 (F255/40R17 R255/40R17)
■エクステリア：トラスト・グレーサー / トヨタ・純正ターボAダクト / RE雨宮・リヤディフューザー、ボータックジェネレー
ター / トップシークレット・BCNR33用フロントディフューザー / ドルフィン・FRPボンネット / BNR32用社外ニスモタイプ
リヤスポイラー

リトラのスタイルに惚れ込んで 526ps仕様の2JZターボを換装!!

エンジンは2JZ-GTEに換装される。タービンはT78-29Dを組み合わせ、制御系はリンク・G4。扱いやすさも兼ね備えた仕様になっている。



エンジンのパフォーマンスアップに合わせてダッシュボード上には追加メーターをセット。視認性も兼ね備えたレイアウトは、チューニングカーらしいインテリアに仕上がっている。



SPECIFICATIONS

■エンジン：2JZ-GTE トラスト・T78-29Dタービン、ステンレスエキマニ、オイルフィルターキャップ、フルオートタイマー、プロフェックB-SPEC2 / プリッツ・インタークーラー / KOYO・ラジエーター / ワンオフオイルキャッチタンク / サード・インジェクター、燃料ポンプ、レギュレーター / 風間オート・エンジンマウント / リンク・G4X / HPI・エアクリナー / ワンオフフロントパイプ / アベックス・N1マフラー
■ドライブトレイン：ORC・クラッチ / 不明LSD
■フットワーク：クスコスポーツZERO 2車高調 / 日産・HCR32用キャリバー / ディクセル・ローター
■ホイール：オリジン・DNA-02
■タイヤ：ダンロップ・ディレッツァスポーツZ1 (FR235/40R18)
■エクステリア：ボメックス・フロントバンパースポイラー、サイドステップ / 社外ターボAダクト / レグルス・リヤバンパー / 高勢スタウト・カーボンボンネット

2台の70を乗り継いで25年!

1990年式 2.5GTツインターボRワイドボディ

OWNER ハルカ



SPECIFICATIONS

■エンジン：1JZ-GTE トラスト・TD06-25Gタービン / レッドフィールド・マフラー
■フットワーク：クスコ・車高調 / Kクラフト・ブレーキキット
■ホイール：ボルクレージングGT7
■タイヤ：ミシュラン・パイロットスポーツ4S (F225/40R19 R265/35R19)

激レアエアロトップをシンプルに乗る!

1992年式 2.5GTツインターボ リミテッドエアロトップ

OWNER 新撰組



SPECIFICATIONS

■エンジン：1JZ-GE 5Z1 GEN・マフラー / アベックス・エアクリナー / プリッツ・ターボタイマー
■フットワーク：ティン・フレックスZ車高調 / スリットローター
■ホイール：ウェッズ・クレンツェ
■タイヤ：銘柄不明 (F245/35R19 R275/30R19)

ミーティングのエントリー管理にも
超便利なアプリ

マイガレージ

アプリの活用でギャラリーに 車両仕様もアピールできる!!

チームやミーティング参加者の管理や、クルマそれぞれに与えられたQRコードから、車両のプロフィールを読み取ることができるアプリ「マイガレージ」。参加者同士のコミュニケーションツールとして大活躍だ。隣に並んだクルマの仕様やオーナーのプロフィールが確認できれば、ミーティングやイベントがもっと楽しくなるはずだ。



SOC Owner No.613
えんちゃん
TOYOTA
SUPRA '99
e2000スーブラ
MyGarage - Car Spec Gals



入場と同時に自身のQRコードをハンディプリンタで出力するため入場管理ツールとしても活用可能。このQRコードを車両に提示しておけば車両データやプロフィールなどが手軽に公開できる。

RAYS VOLK RACING G025 DB/C

☎ レイズ ☎ 06-6787-1110 <http://www.rayswheels.co.jp>

WHEEL : VOLK RACING G025 DB/C

TIRE : Michelin Pilot Sport 4S

F : 9.0J×20+25(5H-112) 255/30ZR20

R : 10.0J×20+33(5H-112) 275/30ZR20



The Recommend WHEELS

最新の解析技術を駆使して設計・開発を行い、鍛造製法により強度や剛性を鍛え上げる。そんなスポーツホイールとしての機能をありきとした上で、さらに美しさまでも引き出すのがボルクレーシングGシリーズの使命だ。

その中でも2×5レイアウトで圧巻のスリムスポークを有するG025は、鍛造ホイールだからこそ成立する高性能と、鍛造ホイールとは思えない繊細なデザインが両立した名作。大人になって、より本物志向が強くなったスポーツカー乗りには支持される存在となっている。

その発表から1年を

経て、G025の2020年カラーとして登場したのが「DB/C」。ベースコート、ペイント、ダイヤモンドカット、ブルークリア、クリアコート...という工程を経て表現される新色は、アングルによって色合いが変化する妖艶さを魅力として、G025の造形美をさらに際立たせるスペシャルカラーだ。

そして、ボルクレーシングはGRスーパーS2-Rは、グスコの車高調でローダウンした上で20インチへのインチアップを実施。コンパクトなセンターパートには、Gシリーズのアイデンティティであるウエイトレスホールを装備し、シブな中にメカニカルなディテールが描かれている。

9J&リヤ10Jを設定していることは見逃せない。もちろん、ローダウンやインチアップにも対応するべく、フロント9.5J&リヤ10.5Jや、20インチも専用サイズを取り揃えている。

そのコンパクトなセンターパートから展開される2×5のスポークは、スリムさと深さを見せつけてGRスーパーS2-Rのグラマラスなボディラインに躍動感をプラス。RZグレードなら、ブレンボ製のブレーキシステムをしっかりと魅せることも叶えてくれる。GRスーパーS2-Rを所有する喜びを、より一層高いものに昇華してくれるのがボルクレーシングG025 DB/Cである。



INCH	SIZE	FACE	HOLE	P.C.D.	INSET	PRICE (without tax)
						LD
19	8.0J	FACE-1	5	114.3	44.48	¥99,000
		FACE-2			38	
	8.5J	FACE-1	5	114.3	44	¥100,000
		FACE-2			38.42	
	9.0J	FACE-2	5	114.3	35.46	¥101,000
		FACE-3	5	112	27	
	9.5J	FACE-2	5	114.3	45	¥102,000
		FACE-3			38.44	
		FACE-4			22	
	10.5J	FACE-4	5	112	25	¥104,000
			5	114.3	22	
20	8.5J	FACE-1	5	114.3	38.43	¥109,000
	9.0J	FACE-2	5	114.3	35	¥110,000
		FACE-3	5	112	25	
	9.5J	FACE-2	5	114.3	40.45	¥111,000
	10.0J	FACE-3	5	114.3	35	¥112,000
			5	112	33	
	10.5J	FACE-4	5	114.3	25	¥113,000
	11.0J	FACE-5	5	114.3	15	¥114,000
	12.0J	FACE-5	5	114.3	25	¥116,000

※カラー：ダークブルー／DC(LD)



応力分散の観点から通常はナットホール間へスポークを配置するが、G025はナットホールの延長線上にスポークを配置。こうした攻めの姿勢が、大胆な駄肉処理とともにブレーキシステムを魅せるコンパクトなセンターパートを実現した。



従来技術でのアプローチなら6.5mmが限界となるスポーク幅を、G025では最新の解析技術投入で5mmまで研ぎ澄ました。その一方、スポークには縦断面を大きく取ることが高剛性化を図っている。



G025はスポークサイドの面を美しく魅せるために、ナットホール部とスポーク付け根にウエイトレスホールを配置して洗練されたメカニカルさをセンターパートで演出。最新の5軸加工機が可能とした駄肉処理は軽さだけを突き詰めるのではなく、台形状の組み合わせで応力値の引き上げまでも果たしている。

機能美の極致へと誘う ダークブルー



PHOTO：清水良太郎
REPORT：HYPER REV / 村田純也



ドリフト・コンペティションシーンにおけるグラムライツ装着率の高さは国内に留まらず、フォーミュラD USAにおいても同様だ。なお、JZA80はダン・パーケット選手のマシンで57CRを装着。GRスープラはケン・グシ選手のマシンで57DRを装着している。



GRスープラとのマッチングを図り スペックとビジュアルを高次元で追求

モータースポーツに投入される最先端の解析技術を駆使したホイール性能の引き出しはもちろん、デザインやフィニッシュに関しても、自分が履きたいをテーマに積極的な革新を図る。それが、ハイパフォーマンスな鍛造スポーツを突き詰めてきたグラムライツの揺るぎなきスタンスだ。その頼もしさは、2011年のブランド立ち上げから積極的に関わってきたドリフトを見れば明らかだろう。D1GP、フォーミュラDといったドリフトのトップカテゴリーにおいて、グラムライツは上位チームの足元を支えて常に勝利へ貢献してきた。日進月歩で高まっていくタイヤのグリップレベルやマシンのポテンシャルにも負けることのない、グラムラ

RAY'S gram LIGHTS 57FXZ

© レイズ ☎06-6787-1110 <http://www.rayswheels.co.jp>

PHOTO：堤 晋一／清水良太郎／RAY'S
REPORT：村田純也／HYPER REV

The
Recommend
WHEELS



プレミアムモデルとして高い人気を誇ってきた57FXXを受け継ぎ、Y字スポークデザインを採用する57FXZ。スポーツホイールに求められる軽さと高剛性に、デザイン性と加工技術がもたらす造形美にこだわり抜いた。



2020年のD1グランプリシリーズ開幕戦で優勝した、Team TOYO TIRES川畑真人のGRスープラ2号機はホワイトカラーの、そしてエヴァRT初号機 GRスープラには、エヴァンゲリオン初号機カラーの57FXZを装着する。



INCH	SIZE	FACE	HOLE	P.C.D.	INSET	PRICE(without tax)	
						AAC	SNJ
18	8.0J	FACE1	5	114.3	45	¥54,000	¥57,000
	8.5J	FACE1	5	114.3	45	¥55,000	¥58,000
	9.5J	FACE2	5	114.3	12, 25, 38	¥57,000	¥60,000
	10.5J	FACE2	5	114.3	20	¥59,000	¥62,000
19	8.0J	FACE1	5	114.3	45	¥61,000	¥64,000
	8.5J	FACE1	5	114.3	38, 45	¥62,000	¥65,000
	9.5J	FACE2	5	114.3	20, 38	¥64,000	¥67,000
				112	25		
20	10.5J	FACE2	5	114.3	20	¥66,000	¥69,000
				112	34		
	9.5J	FACE2	5	114.3	20, 35	¥72,000	¥75,000
				112	25		
	10.0J	FACE2	5	114.3	30	¥73,000	¥76,000
				114.3	20		
20	10.5J	FACE2	5	112	34	¥74,000	¥77,000
	11.0J	FACE2	5	114.3	18	¥75,000	—

※カラー：スーパーダークガンメタ／マシニング／リムエッジDC (AAC)
RBC／マシニング (SNJ)



2×5のシャープなY字スポークは、センターパートのスポーク交点部にホールを設けるだけでなく、アウトラインを強調するように周囲をマシニングする。



レイズの特許技術A.M.T. (アドバンスドマシニングテクノロジー)により、リムに刻印されたgram LIGHTSのロゴ。高級感を与えとともにホイールの表情演出に効果を発揮する。



スポークやセンター部の裏側には、レイズが誇るホイール剛性解析技術を生かした軽量化加工が施されている。こうした細部に至るまでの徹底的なこだわりも、グラムライツシリーズの魅力だ。

このほか高性能の秘密は、スポーク裏側にも隠されている。最先端の強度解析技術をフルに駆使しながら行われる徹底的な肉抜き加工がそれで、まさにシリーズ名の通りグラム単位の軽量化を追求しながら、高い商品価値を実現しているのだ。

チューニングによって引き出された戦闘力に相応しい高性能。そして、ストリートで魅せる洗練されたデザイン。その両者を高次元で融合させた57FXZは、まさにGRスープラのために存在すると言っても過言ではないモデルなのである。

シャープなY字スポークをコンケイブさせたフェイスデザインは、スポークをつなぐ補強を追加し、センターパートにホールを設けて剛性アップと強力な個性を獲得しているのが最大の特徴。独自のRCF製法により軽さと剛性を両立させたリムには特許技術A.M.T.によるロゴが刻まれ、力強く個性を主張している。

イツの頼もしいパフォーマンス。極限下のラインコントロールにおいてドライバーが要求するホイール性能の確かさが広く認められているからこそ、GRスープラに代表されるトップドリフトマシンにもグラムライツの最新フラッグシップである57FXZがこそつて履かれているワケだ。

INCH	SIZE	HOLE	P.C.D.	INSET	CONCAVE	PRICE (without tax)			
						MHB	TBK	RCB	RSM
19	8.0J	5	114.3	44	1	¥93,500	¥88,500	¥88,500	¥88,500
	8.5J	5	114.3	45	1	¥95,000	¥90,000	¥90,000	¥90,000
				37	2				
	9.0J	5	114.3	35.43	2	¥96,500	¥91,500	¥91,500	¥91,500
				25	3			—	—
	9.5J	5	114.3	38.44	3	¥98,000	¥93,000	¥93,000	¥93,000
				29	4			—	—
		5	112	49	2			¥93,000	¥93,000
				25	4			—	—
	10.0J	5	114.3	35	4	¥99,500	¥94,500	¥94,500	¥94,500
				25	4			—	—
	10.5J	5	114.3	15.24	5	¥101,000	¥96,000	¥96,000	¥96,000
			112	32	5			—	—
	11.0J	5	114.3	15	5	¥125,000	¥97,500	¥97,500	¥97,500
			112	35	5			—	—

※カラー：マシニング&レーシングハイパーブラック(MHB)
レーシングチタニウムブラック(TBK)
レーシングコッパーブロンズ(RCB)
レーシングサンドメタリック(RSM)

YOKOHAMA WHEEL

ADVAN Racing GT BEYOND

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

PHOTO：稲田浩章／清水良太郎／HR編集部
REPORT：村田純也(四馬力)



Recommend
WHEELS



GTではプレミアムバージョンのみが採用していたスポーク部のマシニング文字を標準採用。繊細に彫刻施されたロゴデザインがプレミアムスポーツにふさわしい高級感を添えていく。



レーシング
コッパーブロンズ

レーシング
サンドメタリック

マシニング&レーシング
ハイパーブラック

レーシング
チタニウムブラック

重厚な足もととなるレーシングチタニウムブラック、マシニングの輝きが気品放つマシニング&レーシングハイパーブラックに加え、粒子感ある風合いのレーシングサンドメタリックと透け感ある重厚メタルテイストを表現したレーシングコッパーブロンズの4色を設定。ボディカラーやターゲットステージに合わせてカラーでも魅せていきたい。

“GTを越えるGT”は 大型化が進むニューモデルの ブレーキシステムをも許容!!

スピード感と強さが極まる印象の5本スポーク、そしてリバースリムから引き出したディープリム。アドバンレーシングのフラッグシップモデルとしてチューニングカーの足もとに欠かせないホイールが金型鍛造1ピースのGTシリーズ。

そんな名作がデビューから8年の時を経て、マイナーチェンジされた。GTを越えるGTの開発コンセプトを意味するGT BEYONDという新たな名称を掲げ、ハイパフォーマンスカーでのニーズが急速に高まる19インチに対し先行デリバリーが行われた。

そして、まず最初に気づいたのがGTのアイデンティティでもあったリバースリムのディープリムというポイント捨て、バレルリムへとチェンジしたリム形状。これは大型化の進むブレーキシステムへの対応が欠かせないと判断しての革新だ。

そして、全サイズアウトターリムの深さを一定とし、リム幅やインセットで5種類ものコンケーブイイブ形状を用意したフェイス面。今回GT BEYONDをマッチングしたKansaiサービス・GRスーブラを見て

また、GT BEYONDはコンケーブを強調するようにスポークエンドの立ち上がりとスポーク間の股部へ立体的なサイドカットをプラス。たくましく存在感の中に、美しい躍動感を注ぎ込んだ。ピュアスポーツとして生み出されたGRスーブラにベストマッチなホイールと言えそう。

ナットホールへ少し食い込ませるよう足長感高める小径センター部分はキャブレデザインだが、ホイールカラーとリンクしたセンターキャップもオプション設定されている。



装着サイズ

フロント：9.5J×19・25(フェイス4)

リヤ：10.5J×19・32の(フェイス5)

車格も考慮し、手軽に履きこなせるディーラーOKサイズでのマッチングをチョイスしたKansaiサービス・GRスーブラ。フロントは9.5J×19・25のフェイス4、リヤは10.5J×19・32のフェイス5となり、タイヤはアドバンA052(F：255/35R19・R：275/35R19)。それでも、ワイド&ローなスタイリングが強く打ち出されている。



シームレスにつなぐのではなくスポークエンドと又部のみにあしらわれたサイドカットは、立体感演出だけでなくコンケーブ強調のアクセントとしても役立ってくれる。



ハイパフォーマンスカーを中心にさらなる大型化進むブレーキ事情を踏まえ、リバースリムからバレルリムへとアレンジされたGT BEYOND。GRスーブラの純正ブレーキを楽々と収める懐の深さを持つ。もちろん、制動力強化を目指す時には頼もしい味方となる。



車重やパフォーマンスにふさわしい剛性を確保したアウトターリムは、全サイズで深みを固定。リム幅とインセットで変わる5種類のフェイスが、足もと全体の深み打ち出しへ貢献する。



weds

ウェッズ
☎03-5753-8201
http://www.weds.co.jp

スポークサイドをマシニング加工
によって削ることによって断面形状の強
さと軽さを与え、そこにカラークリ
ア処理を施すことでデザイン性も追
及する。それが、ウェッズの特許技術
「BBM（ブラックブルーマシニン
グ）」だ。

RN-55MはAMFによって鍛え
上げられたインナーリムを持ち、5
本スポークをスプリットした2×5
スポークが特徴。そのエッジを効か
せたコンケイブが、シャープなスポ
ークイメージをさらに強調する。

鮮やかで繊細なビジュアルに秘め
られた強さと軽さ。性能もルックス
も…という拘り派に強く推奨したい
ホイールとなっている。

INCH	SIZE	HOLE	PCD	INSET	PRICE (without tax)
18	8.0J	5	114.3	35.45	¥48,000
	8.5J	5	114.3	38.45、52	¥49,000
	9.0J	5	114.3	20.36、45	¥50,000
		5	112	32	
	9.5J	5	114.3	25.38、45	¥51,000
	10.0J	5	114.3	36	¥52,000
		5	112	36	
19	10.5J	5	114.3	20	¥53,000
	8.0J	5	114.3	45	¥55,000
	8.5J	5	114.3	38.45	¥56,000
	9.0J	5	112	30	¥57,000
	9.5J	5	114.3	28.38、48	¥58,000
	10.0J	5	112	40	¥59,000
	10.5J	5	114.3	22.32	¥60,000

※カラー：BBM
グロスブラック

WedsSport

RN-55M

軽量と美観を突き詰めた2×5スポーク



脇阪寿一の理想を具現化

11R

「ミスターGT」のニックネームで親
しまれている脇阪寿一さんがプロデ
ュースしたホイールが「11R」だ。新旧
スーブラを所有するほどのフリーク
として、自らの理想を追求した。

デザインはGRスーブラのルーツ
となったコンセプトカー「FT-1」の



The
Recommend
WHEELS

WedsSport RN-05M



ふたつの
革新的
技術を
投入

INCH	SIZE	HOLE	PCD	INSET	PRICE (without tax)	
					GLOSS BLACK	GOLD
18	8.0J	5	114.3	35.45	¥50,000	—
	8.5J	5	114.3	38.45	¥51,500	¥51,500
	9.0J	5	114.3	52	¥53,000	—
		5	112	32		
	9.5J	5	114.3	22.38	¥54,500	—
	10.0J	5	114.3	18.36	¥56,000	—
19	8.0J	5	114.3	36	¥57,000	—
		5	112	45		
	8.5J	5	114.3	38.45	¥58,500	—
	9.0J	5	112	30	¥60,000	—
	9.5J	5	114.3	28.38, 48	¥61,500	—
	10.0J	5	112	40	¥63,000	—
	10.5J	5	114.3	22.32	¥64,500	—

※カラー：グロスブラック
ゴールド

サーキット志向の強いユーザーをターゲットに発足させた、ウェッズスポーツのRN(レーシングナビゲート)シリーズ「RN-05M」では随所に高度な最先端技術が投入されている。その筆頭が「ダブルAMF製法」。AMFとは鍛造工程でリムを圧延して金属組織を鍛えるスピニング製法を指し、従来はインナーリムにのみ用いられていたが、最新のスピニングマシンの導入によって、アウトターリムにも圧延を行うダブルAMFへと発展。軽量化と剛性確保に大きく貢献すると同時に、アウトターリムに十分な強度を与えながら、奥行きのあるディープリムを演出することが可能になったのである。

そして、もうひとつが「AIR+」。スポークエンド裏にある余計な肉厚をリム側から削り込むことでエアポケットを作り出し、タイヤ内の空気を増量させる技術だ。路面からの衝撃を吸収する空気量が増えることで、よりタイヤの性能を引き出し、走行安定性に寄与する。



INCH	SIZE	HOLE	P.C.D.	INSET	PRICE (without tax)
18	9.0J	5	112	32	¥66,000
	10.0J			40	¥67,000
19	9.0J	5	112	32	¥73,000
	10.0J			40	¥74,000

※カラー：マットブラック+レッドライン

ホイールをオマージュ。優雅さすら感じさせる伸びやかなスポークは、タービン状にうねりを持たせることで躍動感を高めている。

また、素材には高品質な6060-T6アルミ合金を採用。1万トンの鍛造機で加圧した後には削り出す、鍛造1ピースホイールとして、軽さと剛性を両立させている。

サイズは純正ホイールに準じた18&19インチのラインアップとしているのは「クルマのバランスはタイヤありきなので、11RではGRスープラの開発者への敬意を込めて、敢えてRZ&SZ-Rの純正サイズにしました」とは脇阪さん。デザインも性能もサイズまでも、まさにGRスープラ専用仕立てられているというわけだ。



BBS LM

© BBSジャパン <https://www.bbs-japan.co.jp>

サイズ：17～21インチ（国産／外車用）

カラー：ダイヤモンドシルバー／ダイヤモンドブラック／ゴールド

※リム：シルバーダイヤカット／ブラックブライトダイヤカット

価格：8万5500円～20万円（税抜）

HKSのT002に挑み続け、当時0-300km/h加速で17.64秒を記録したR33ベースのワークスGT-RIIやワーカーカム北海道で国産FR最速の339.7km/hを記録したJZA80などフェニックスパワーの歴代デモカーにはLMを装着。1000psを超えるマシンの出力を受け止め、これまでトラブルに至ったことがないという信頼の高いホイールなのだ。



The
Recommend
WHEELS

ブランド創業50周年を迎え、2021年からF1用ホイールの独占供給が決定するなど話題に事欠かないBBS。鍛造ホイールを広く普及させたドイツ生まれ、日本育ちのマニファクチャラーであり、幅広いカテゴリーから選ばれるレーシングホイールとしても世界にその名を轟かせている。長い歴史の中で、数多くのモデルが誕生してきたが、1983年に登場し、BBSのデザイン基礎を築いた17本クロススポークデザインの「RS」。世界で初めて超超ジュラルミン鍛造ホイールを商品化し、BBSの新世代を象徴する新デザインを採用した2011年発売の「R-D」とともに不朽の名作として今なお高い人気を誇るのが1994年デビューの「LM」だ。クルマ好きならご存じかと思うが、

絶対速度領域を支える不屈の名作は 色褪せない性能の高さと美しさを両立



PHOTO：稲田浩章／清水良太郎／HR編集部
REPORT：山崎真一



LMの名前はル・マン24時間レースがその由来。参戦した多くのマシンに供給されていたホイールをベースに開発。まさに当時、レース直系であったアルミ鍛造2ピースホイールなのである。

それまでのRSやRGに対して軽量&高剛性が突き詰められたLMはレースの世界に続き、パワー競争が過熱していたアフター市場からも熱い視線が注がれた。

フェニックスパワー代表の横山さんもそのひとり。LM誕生と同時期にチューニング誌の最高速／ゼロヨンテストに積極的に参加し、めきめきと頭角を現してきた。そのチャレンジの足元を支えたのがいつもLMだったという。

「最高速やゼロヨンへ参加するにあたり、ドライバーに安心感を与えられるホイールを選ぶべきだ」という思いから、レースで実績のあるBBSを選択んだのが最初です」

時代を追いかけたファッション感覚ではなく、機能に裏付けられたエリガントなデザイン。限界域の信頼耐久性、バネ下重量の低減といった性能はもろろんだが、その佇まいの上品さに横山さんは惚れている。

「LMは古いという方もいらっしゃると思いますが、変わらないということは変える必要がないからです。最新のGRS1プラにも装着していますが、古さを感じさせません。また、毎年販売される限定品を含めてディスクカラーも多彩で、リム形状も2種類から選択も可能です。ボディカラーやクルマのイメージに合わせて、自分好みに仕上げられるのも魅力です」と横山さん。

スタンダードカラーは写真のゴールドとダイヤモンドシルバー/ダイヤモンドブラックの3種類だが、毎年発売される限定モデルにはさまざまなカラーが用意され、好評を博している。履くのではなく着飾るカラーの設定がLMの普遍的な人気に貢献している。サイズは17～21インチまでとBBS商品のなかでもバリエーションが幅広い。

現在の主流であるコンケイブデザインとは異なるフラットフェイスがジェントルな雰囲気を演出。リムまで伸びるY字の細身で足の長いスポークがLMの特徴。力学を突き詰めたフォルムは軽量と剛性を両立する。



RSやRGのホイール穴が見えないカバーキャップ式から、センターボアデザインに変更。センターボアにはホイールサイズ／品番／VIAマーク／耐荷重などが刻印されている。キャップはブラックが標準だが、オプションでレッドも選ぶことも可能だ。



ピアスボルトに掘り込まれるBBSの刻印は模造品ではない、本物である証。リムは虹色の光が、足元を輝かせるシルバーダイヤモンド処理。細部まで美しさを引き立てる工夫が施される。リムの深さはタイプ1とタイプ2の2種類あり!!



LMに新たな趣を与えるBKBDカラー

2020年4月、LMに加わった新たな仕様がリムのブラックブライツダイヤカット(BKBD)だ。新たな切削方法を採用することで、従来よりもクリアで透明感が強調され、まるで鏡面のような輝きを放つのが魅力だ。さらにインナーリムがブラックアウトされることでグッと落ち着きが増すとともにリムの美しさが際立つなど足元のインパクトはかなり強烈だ。LMの持つ軽量&高剛性はそのままに、新たなフェイスで魅了するBKBDカラーはLMの鮮度を高め、足元のお洒落感も演出できる逸品だ。



装着サイズ

F: 8.5J×20+15(タイプ1) 255/30R20

R: 10J×20+20(タイプ1) 275/30R20



直6 B58 387ps/5800rpm

NEW GR SUPRA IMPRESSION

新型の進化に嫉妬する



REPORT : 山本シヤ
PHOTO : 前田恵介

緊急速報

3.0直6ターボを筆頭に
随所に改良が施される

17年ぶりに復活したスープラが登場したとき、筆者はチーフエンジニアの多田哲哉氏にこんな質問をした。

「多田さんは『スポーツカーは育てる必要がある』と86を毎年進化させてきましたが、スープ

ラも同じ考え方を踏襲するのでしょうか？」

多田氏は「もちろん86と同じように毎年進化させます。ただ、そのレベルはこれまでとは全然違いますね」と。その答えが、今回紹介する2021モデルだ。一般的に1年目の改良は一般的には不具合対応や装備変更などの小改良が多いのだが、スープラは何とその心臓部にもメスが入る。ちなみに新型は従来モデルの「A90」に対して「A91」と呼ばれる。

まずはエンジンである。RZに搭載される直6 3.0ターボユニットは「B58 B30 M1」から「B58 B30 O1」に変更された。何が違うか

ワイドなトレッドを強調しスポーツカーらしさを醸すリヤセクション。なんとマフラーは左右1本出しを採用。

A91 スー ぱら に日本上陸！

北米モデルに続き、最高出力を14%アップしたニューエンジン(RZ)をひっさげてやってきた2021年モデルのGRスープラ。エンジンのみならず、ボディ剛性の強化とそれに合わせてサスペンションもリセッティングした「A91 スーぱら」を公道へと連れ出し、山本シンヤが進化の度合いをチェックする！

という、直噴インジェクターの噴射圧アップ(200→350 bar)や慣性重量モーメントが25%削減されたツインスクロールターボの採用、エキゾーストマニホールドの変更(シリンダーヘッド内蔵型→独立型)、さらにピストン変更で圧縮比の変更(11.0→10.2)なども施されている。

これらにより最高出力は340psから387psと大きく向上。最大トルクは500Nmと変更はないものの、トルクバンドが高回転側(1600→4500rpm)にシフトしている。ちなみに0→100km/h加速は0.2秒短縮の4.1秒だ。エンジンの出力アップに合わせてシャーシ

側も見直しを実施。具体的には車体にはストラットとラジエーターサポートを結ぶアルミ製プレースを追加。それに合わせてサスペンションやアクティブデファレンシャルなどのセッティングやアライメントなども変更されている。ちなみに車両重量は10kg増え1530kgだ。ちなみに見ため(内外装)の変更がないが、この改良に合わせて限定100台の特別仕様車「ホライズン・ブルー・エディション」を設定。エクステリアは新色ホライズンブルー+マットブラック塗装のアルミホイール、インテリアはブラック(アルカンターラ&本革)+ブルーステッチと爽やか系のコーディネートが特徴となっている。

ロングノーズ、ショートデッキの2シーター。前後重量バランスは50:50の走りのシルエットがGRスープラのアイデンティティだ。



Model 2021





『進化を止めることはない』

— チーフエンジニア 多田 哲哉 —



NEW GR SUPRA IMPRESSION

新型の進化に嫉妬する

① コックピットデザインは従来型と同じ。特別仕様車RZ ホライズンブルーエディションでは、ステアリングにブルーステッチが施される。

② アルカンターラとブラックの本革を組み合わせたシートを採用。SZはファブリック。運転席&助手席とも8ウェイパワーシートを採用。SZのみ6ウェイマニュアル。

③ 8.8インチTFT液晶式メーター（デジタルスピードメーター）を採用。RZ、SZ-Rではカラーヘッドアップディスプレイも装備する。

④ 8速スポーツシーケンシャルシフトマチック、カーボンのオーナメントパネル（SZを除く）がスポーティなイメージを演出。ドライブモードスイッチも配置。

⑤ ストラットとラジエータサポートを結ぶアルミ製ブレースを追加するなど、ボディ強化にも抜かりはない。3.0のB58直6ターボは、14%の出力アップを達成。

⑥ フロントには車名ロゴ入りレッド塗装のプレノ製17インチアルミ4ポッド対向キャリバーを装備。タイヤサイズは19インチ、鍛造アルミホイールが標準（RZ）。

⑦ ドライバーの高揚感を高める600Hz付近の音域を強調したサウンドチューニングも魅力。スポーツモード選択時には音質が変化する。

⑧ 電動式ラゲッジオープナーを採用。容量290ℓを確保する。ラゲッジスペースと室内を隔てる壁の形状を工夫し、長尺ものの積載も可能。

**一体感と安心感が増した
上質な乗り味への深化**

多田氏は「今回の変更はサーキット領域でのレベルアップが主です」と語るが、その違いは一般道でも確認できるレベルだった。

エンジンは実用域ではトルクフルな特性はそのままだが、従来モデルよりいい意味で穏やかなのに対して、中高回転域では回すほどにパンチが増す特性に変更されている。個人的には+50psの力強さよりも、トルクバンドを上げたことでスポーツエンジンらしいメリハリや盛り上がりが増えたことを評価したい。

フットワークはパワートレイン以上の変化である。例えるならば、突っ張っていた筋肉の緊張が解けて、本来のクルマの動きになった感じだ。

具体的にはクイックすぎるくらい、のステア系は薄皮一枚プラスされたような感じで穏やかさがプラス。よりしなやかさを増したサスペンションをはじめ、クルマの動き自体は従来モデルより大きくなっているが、その動きを上手に活かすことで自然で連続性のあるクルマの動きによりピキーな挙動は影を潜め、結果的に一体感と安心感が増している。

一般道の印象の良さから推測するとサーキットではより扱いやすい上に、クルマと対話がしやすくなっていると予想。とくに従来モデルはグイグイ曲がるフロントに対して、リヤのスタビリティが足りない印象があっ



大いなる進化が体感できたA91GRスーパー。すでに特別仕様車の入手は困難だが、通常のカatalogモデルでも同じ走りの性能を手にすることができる。

0→100km/h加速 4.3→4.1秒へと短縮

■ボディカラー一覧



■A91スーパー主要諸元

グレード	RZ	SZ-R	SZ
全長×全幅×全高 (mm)	4380×1865×1290	4380×1865×1295	
ホイールベース (mm)	2470		
トレッド 前/後 (mm)	1595/1590		1610/1615
車両重量 (kg)	1530	1450	1410
パワーユニット	直6ターボ	直4ターボ	
総排気量 (cc)	2997	1998	
ボア×ストローク (mm)	82.0×94.6		
最高出力 (kW[ps]/rpm)	285[387]/5800	190[258]/5,000	145[197]/4,500
最大トルク (Nm[kgm]/rpm)	500[51.0] /1800-5000	400[40.8] /1550-4400	320 [32.7] /1450-4200
燃料タンク容量 (ℓ)	52		
燃料消費率WLTCモード (km/ℓ)	12	12.7	13.1
市街地モード (km/ℓ)	8.1	9.2	9.5
郊外モード (km/ℓ)	12.6	13.1	13.6
高速道路モード (km/ℓ)	14.6	14.7	15.1
トランスミッション	8速AT		
サスペンション	マクファーソンストラット式コイルスプリング / マルチリンク式コイルスプリング		
ブレーキ	ベンチレーテッドディスク / ベンチレーテッドディスク		
タイヤサイズ	255/35ZR19・275/35ZR19	255/40ZR18・275/40ZR18	225/50R17・255/45R17
車両価格 (万円・税込)	731.3	601.3	499.5

特別仕様車 RZ “Horizon blue edition”

RZをベースに、新色のホライズンブルーを設定した100台だけの限定車。マットブラック塗装の19インチ鍛造アルミホイールを装備。室内では、表皮にアルカンターラとブラックの本革を組み合わせたシートを採用。4月28日に注文受付を開始し、成約順に100台販売。価格は741.3万円。



限定27台の “マットストームグレーメタリック”

RZに台数限定で設定されたメーカーオプション。4月28日から5月24日に受け付け、27台限定が抽選販売された。



だが、新型はそのバランスも整えられているのだ。
ちなみにサーキット試乗を行ったプロドライバーに話を聞いてみると「フロントのグリップがより安定」「リヤの限界がより掴みやすい」「粘るような走り」と語っている。
このように見た目こそ変化していないが、その中身は大きな進化を遂げている2021モデル。初期モデルオーナーはその仕上がりに思わず嫉妬してしまうかもしれないが、そこは各チューナーのウデの見せどころ。GRスーパーのチューニングにひとつの指針が誕生したとも考えられるでしょう。



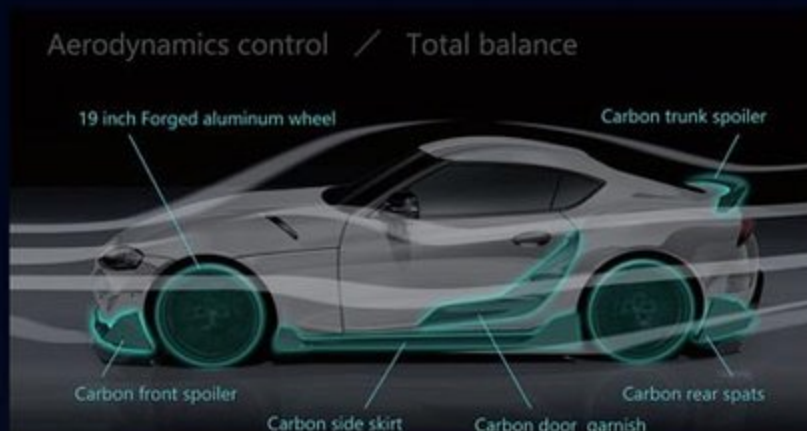
WORKS TUNING WORLD

空力性能を安定&向上させる ワークスブランドの 高品位カーボン製エアロパーツ

PRICE LIST

GRスープラ用 エアロ&エクステリアパーツ

部品名	価格(税抜)
GRフロントスポイラー	32万円
GRサイドスカート	35万円
GRリヤサイドスポイラー	16万円
GRサイドドアガーニッシュ	37万円
GRトランクスポイラー	20万円
GR19インチ鍛造アルミホイール (SZ装着不可)	1台分・64万円 1本・15万円(前後とも) ホイールロックボルト・4万円
GRカーボンナンバーフレーム	1万8000円
IRカットフィルム(ダークスモーク)	1万9000円



これは、試作エアロの発表時(2019年大阪オートメッセ)で用意された開発イメージ画像。ダウンフォースをむやみに増やすことが目的ではなく、適度なリフト低減と整流を求めた製品群であることを意図している。

端のフィードで得られたノウハウを、いかにストリートユースにフィッティングさせるかということが常に課題とされ、レースシーンからのフィードバック製品であっても、新たな開発が重ねられる。

具体的には、ストリートでの限定されたスピード領域への対応や、極端な凹凸や大きなアンジュレーションが連続する路面環境への対応、そしてメンテナンスフリーで長距離・長期間機能の保持が求められることへの対応、さらに保安基準への対応など開発要件は多岐にわたる。

さらにストリート用パーツの難

トヨタカスタマイジング&ディベロップメント
050-3161-2121 (TRDコールセンター) <https://www.trdparts.jp>

デリバリー開始が待たれるA91モデルに向け、パーツ開発を鋭意続行中!!

TCD(トヨタカスタマイジング&ディベロップメント)がGRスープラ用にラインアップする、リアルカーボン製のエアロパーツ群。これは、ストリートで求められる性能を凝縮し、GRスープラが持つ高い走行性能を引き出すことを主眼に開発が進められた。

レースフィールドで活躍するブランドだけに、TCD製品と言えばレース直系という言葉が思い浮かぶ。しかし、一般ユーザー向けの製品に対しては、レースシーンで求められる性能をそのままというわけにはいかない。

一般ユーザー向けの製品開発では、レーシングシーンを始めとした最先



GR FRONT SPOILER

1 フロントスポイラーは3ピース構造。標準品に対して左右フィン的大型化によってダウンフォースを増加させ高速走行時のリフトを低減する効果がある。



GR SIDE SKIRT GR SIDE DOOR GARNISH

2 サイドスカートに加え、カーボンの柄が目を引くサイドドアガーニッシュは車両側面の整流効果を高める。また、下面をカーボンで囲い込むデザインのサイドスカートは、低重心なフォルムを構築する。



GR TRUNK SPOILER

3 装着することで、フロント過多傾向となりがちな車両前後の空力バランスを均衡させる役割を果たすトランクスポイラー。デザイン面では、跳ね上げずにリヤへ延伸させる形状とすることで、伸びやかなフォルムとフラットなドライブフィールをもたらす。



GR REAR SIDE SPOILER

4 リヤエンドに到着されるエアロパーツは、フィンの形状やサイズをリファインすることで、走行風をリヤバンパーの後方までスムーズに導きリヤのスタビリティを高める

GR CARBON NUMBER FRAME

5 フロント用のナンバーフレーム。素材にドライカーボンを使用することで、オーナーの満足度も高い製品に仕上げられている。(字光式ナンバープレートは適合外)

しいところは、ただ車両を速くできるパーツであればいいだけではないこと。機能向上はもちろん、快適なドライブフィールも重視されるし、ファッショナブルなステータス性も要だ。

そんな多くの開発要件に対し、TCDが早い段階でコンセプトモデルを発表(2019年大阪オートメッセ)したのがリアルカーボン製のエアロパーツ群とアルミホイール。

ハイパフォーマンススポーツであるGRスープラに向けたエアロパーツ、その素材には軽量で高剛性なリアルカーボンを選択。高価な製品になっってしまうが、フラッグシップスポーツを求めるユーザーに対しては、高品位素材の満足度は大きなステータスともなることだろう。

もちろん、直進安定性向上を軸に、いかなる状況下でも安定感が保たれ、意のままにコントロールできるよう、GRスープラの空力性能をバランス良く高めている。スタンダード車両と乗り比べれば、まさに「空気に包まれ



ニューモデルA91に向けても 新アイテムを積極的に開発の予定!!

年次改良モデルとして2021年モデル(通称A91型)の発売もアナウンスされているスープラに対して、TRDではさらなるパフォーマンスアイテムを開発中とのこと。

今回、新たに開発が進められているパーツに関して、正式なアナウンスは得られなかった。しかし、従来も多くの車種に投入され効果を発揮してきたパフォーマンスダンパーや、スポーツマフラーなど製品化に向け積極的な開発が進められていることが伺われた。

パフォーマンスダンパーなど、昨年9月の試作品(写真)の取材でも高い性能を感じられた。次期型に関しても高品質なパーツのラインアップ充実に期待したい!!

パフォーマンスダンパーはヤマハ製のユニットをベースに、TRDのノウハウで減衰力を設定し、取り付けやすく、しかも効果的な場所に装着できるように開発されている。一般的な剛性アップパーツとは異なり、車体の振動や変形を“吸収”することで、快適性や操縦安定性をアップさせるパーツだ。

※PERFORMANCE DAMPER/パフォーマンスダンパーはヤマハ発動機株式会社の登録商標です。



GR 19INCHES ALUMINIUM WHEEL

ホイールは鍛造1ピース。サイズはフロントが19×9.0Jのインセット+32。リヤが19×10.0Jのインセット+40だ。ステアリングレスポンスや直進安定性の向上に効果を発揮する。RZ純正19インチのタイヤをセットすることが可能。(RZ、SZ-R専用品、SZは適合外)

「という感触を感じることができ
るだろう。」
また、足下にセットされるアルミホイールは繊細なデザインでありながら高剛性。RZ純正と同サイズだが、剛性を高め重量配分を最適化したスポーツホイールは、ステアリングレスポンスを向上させてくれる。
トヨタがチューニングしたGRスポーツを、隅々まで知りつくしたTRDだからこそ作れるパーツの性能や相性のよさは折り紙付き。しかも、1年間2万kmの保証がつく安心感も、オーナーにとって大きな魅力のひとつと言えるだろう。

トヨタカローラ名古屋 GR Garage —— 日進竹の山 ——



オリジナルのゆるキャラもお出迎え! 大人も子供も楽しめる進化系ディーラー

ディーラーと言えばチューニングカーオーナーにとっては、足を運びにくいスポットと考えられがち。過去には「ディーラーはノーマル車のみしか対応してくれず、チューニングカーは追い返されてしまう」といった風潮が広まっていたこともあり、自分のクルマは対応してもらえないのか不安を感じる人が多いのは事実だろう。そんな既成概念を破る存在が「GRガレージ日進竹の山」である。

以前はエリア86として展開し、チューニングしたデモカーをサーキットで走らせたり、レース活動も行なっている同店。車両販売だけでなくチューニングやカス

タマイズも積極的に行ってくれる貴重な存在としても知られていた。そしてエリア86からGRガレージへとその形態を変えつつ、スープラの誕生によってクルマ好きをバックアップする体制を整えているのだ。

「GRスープラの購入を考えているお客様の中には、レクサス RCも同価格帯で買える対抗馬として悩まれているケースも多いです。そのため試乗車は乗り比べできるように、2台とも用意しています。やっぱりピュアスポーツの乗り味を求めるならスープラの方がオススメですけどね」とGRマネージャーの今井さん。

チューニング済みのデモカーも用意しているので、購入後の楽しみもサポートしてくれるのは心強いだろう。

クルマの販売やチューニングだけでなく、「街一番の楽しいクルマ屋さん」をコンセプトに掲げているのも見どころ。家族連れ、特にお子さんが楽しめる空間づくりはもちろん、オリジナルのゆるキャラグッズも多数ラインアップ。他にも愛車の写真を使ったオリジナルグッズのオーダー対応なども行なっているため、スープラに限らずすべてのクルマ好きが楽しめ、気軽に遊びに行けるお店になっているというわけだ。

店内は86のデモカーなどが展示されるが、今後はGRスープラの認定中古車なども積極的に並べていく予定だ。



すべてのクルマ好きなユーザーが楽しめるよう「マイカーオリジナルグッズ」のオーダーも受け付け。愛車の写真を元にキーホルダーやアクリルフィギュア、クッションなどを形にしてくれるのだ。



**スープラの
認定中古車も
取り扱い予定**

GRマネージャー
今井広幸さん

「GRガレージとしてはGRスープラの認定中古車の販売も開始します。GRコンサルタントが車両を細部まで確認し、その車体に合わせたメンテナンスを行います。ユースドカーでもトヨタ品質で安心して楽しんでもらえる車両をお届けしますよ」



家族連れのお客さんから人気沸騰中のゆるキャラ「カローラ」や「ワルニャー」のオリジナルグッズも販売中。今年のゆるキャラカレンダーにもエントリーしているから注目!



小野印房製の豊田名車印鑑も取扱中。スープラに関しては70、80、90とフルラインアップが揃っているため、全スープラオーナーは注目だ。オリジナルの印鑑ケースも販売中だ。

GR Garage日進竹の山

住所：愛知県日進市竹の山一丁目101番 ☎0561-74-7586

営業時間：10:00～18:00

定休日：月曜日

<https://www.c-nagoya.co.jp/naradeha/grgarage>



専門家が教える 70スープラ購入時の

日本におけるスープラの歴史がスタートしたのがA70系。そんな元祖スープラも80系へのモデルチェンジを経て、なおかつスポーツカー冬の時代では一旦底値をついたものが、現在は人気が再燃中。あえて70スープラを購入しようとするマニアだからこそ、コンディションをじっくり吟味する必要がある。そこで、70スープラのスペシャリストから、購入前の注意点やチェックポイントを教えてもらった。

注意点 とは？



マーシーオートインポート 近藤さん

「スープラに関してはトヨタでもヘリテージパーツプロジェクトがはじまりましたが、まだまだ足りないものばかりです。そのため、ちゃんと乗れるようにするオリジナルパーツやサービスメニューを多数用意しています。70スープラで困ったことがあれば、ぜひご相談くださいね」

INTERIOR



スイッチ脱落はよくある事例

リヤデフォグスイッチは近年、触っただけで脱落することが多発しているという。プラスチックのツメが劣化することが原因のようだが、こちらも製廃のため動作確認だけでなく、スイッチの建てつけも確認。



走行中のライト消灯の原因はコレ

ウインカーレバーの接触不良によって、走行中などでもヘッドライトが勝手に消灯することがある。パーツはハーネスまでASSYで設定されているが、すでに製廃になっているので、点灯確認はしっかりと行いたい。



レーシングブレーキキット

(330φ~380φ) 33万円~(参考価格)

純正キャリパーのピストンのO/Hキットは手に入るが、スライドピンはすでに製廃となっている。制動系のリフレッシュ&強化をさせるためにオリジナルのブレーキキットをラインアップ。ウィルウッド製キャリパーをベースに、ローターは330φ~380φまで用意。



フロントアンダーディフューザー

2万6000円

空力パーツとしての使用はもちろん、純正のアンダーカバーの補強パーツとしても活用可能。特にフロントアンダーカバーは走行時の風圧に負けて脱落するケースが多い。この脱落を防ぎつつ、インタークーラーまでの導風を確実にすることも可能。

リペアにも役立つ
MAIオリジナル
パーツ！

MARCY AUTO 発

70 スーパ 購入術

PHOTO&REPORT : 渡辺大輔

名 機1JZ-GTEを搭載しチューニングベースとして人気を獲得したJZA70スープラも、すでに27年以上の車齢を数えるネオクラシック。しかしスポーツカーが改めて見直される現在では、その人気はグングン上昇し、多くの新規ユーザーも誕生している。中でも新たなオーナーとして若年層が増えつつあるというから、その人気もこれから本格化するであろう風潮となっている。

しかし、ここで問題になるのが価格とコンディションのバランス。値段相応と言われていた時期は過ぎてしまい、コンディションが悪くても値段が釣り上がってしまっているのが現状というわけだ。一步間違えると購入したのはいいけれど、修理にお金と時間がかかってしまい、チューニングはおろか乗ることもままならないなんてこともあり得る。そこで購入前に注意したいポイントを、70スープラのスペシャリスト「マーシーオート」で聞いてみた。

「70スープラを購入するなら、もはや年式や走行距離といったありきたりな基準は必要ありません。どれだけしっかりとメンテナンスされていたかが重要なので、走行距離は伸びていてもキチンと細部までメンテナンスされていたかどうかが重要です。もちろん一般的な整備がされているのは前提ですが、多くのパーツが製廃になっているので、それらのパーツがしっかり機能しているかも見てもらいたいですね。他社で購入してウチにメンテナンスで持ち込まれた方の中には、下調べなしで購入してしまったばかりに、度重なる修理で、その費用が莫大になってしまった人もいます。経年的にも今市場にあるほとんどの車両は何かしらの修理が必要になると覚悟するのはもちろんですが、まずはその個体をしっかりとチェックして状態を把握することが第一条件です。目についた車両に飛びついてしまうと、後々で泣きを見ることになりますよ」

いかに頑丈なトヨタ車で、名機1JZ-GTEを搭載していても、過去オーナーの扱われ方によってはダメージも蓄積するはず。年式的にもそのダメージが致命傷となり得るだけに、まずはここで要チェックポイントや注意点を確認して、選球眼を高めることからスタートしよう。

ENGINE

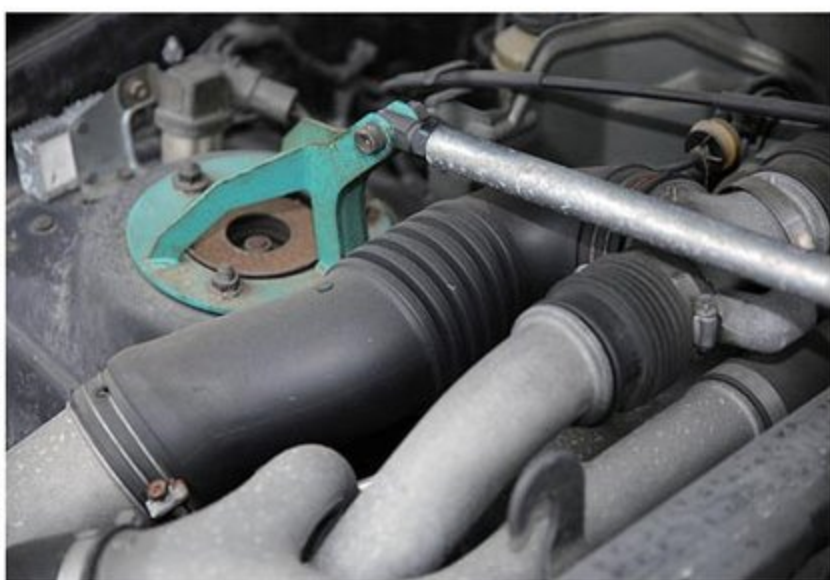


JZA70スーブラならではの確認ポイント

ウォーターポンプは他の1JZとは違い、ラジエターファンの油圧制御も担っている。そのためポンプ本体の部品代は10万円程度と高額になるので注意したい。もちろん機能不全の場合は即オーバーヒート。

蛇腹部のヒビ割れチェック

純正ではインテークパイプが樹脂製を使用しているため、熱や振動、経年でダメージが蓄積していることが多い。特にエンジンの振動を吸収する蛇腹部分はクラックが入りやすいため、どうせなら社外品への交換を検討するのもアリだ。



水回りのホースは要注意

熱がこもるエンジンルーム内で特にチェックしたいのが水回りのホース。ラジエターアップパーなどは目につきやすいため交換歴は把握できそうだが、ヒーターホースは見逃しがち。こちらも純正品は製廃のため、マーシーオートではサムコ製のリプレイス品を用意している。



ラックのオイル漏れ修復の方法は？

ステアリングラックは他のJZ系とは違い油圧ホースの取り回しが専用となっている。しかしオーバーホールした場合は、マークIIなどと共通のホースが使用されるため、取り付けボルトが干渉して再びオイル漏れを引き起こすこともある。この辺りは知識のあるショップで作業されたかが重要な判断基準とも言えるだろう。このほか、高圧ホースやポンプもトラブルを抱えている個体が多いし、各所からの異音やガタなどが隠れているケースもあるので、可能であれば購入前の試乗は是非しておくべきだ。



クランクプリー脱落も持病のひとつ

1JZの持病ともいえるのがクランクプリーの脱落。ゴム製のダンパーが間に挟まっているので、熱や経年によってこのゴムが硬化すると外れてしまうのだ。クランクプリーの交換歴や、状態を確認することも忘れずに。



樹脂タンクのバンクは定番

ラジエターのアップパータンクが樹脂製のため、ヒビ割れを起こして破裂するというのは定番のトラブル。クラックの有無をチェックするのはもちろん、アップパータンクに純正のパーツナンバーが刻印されているものが付いている場合は要注意。交換歴があるものはこのパーツナンバーの刻印がないため、目印にするといい。



純正サイズ高効率ラジエター

8万5000円(5速)／9万8000円(AT)

純正サイズで真鍮2層式を採用するオリジナルラジエターは昨年登場したアイテム。あえてアルミ製ではなく熱交換率が高い真鍮製を採用することで、アイドリング中の水温上昇も抑えられる優れもの。



インタークーラーキット

15万円

1JZ-GTEを搭載する70スーブラ専用で設計されたインタークーラーキットは、パイピングも付属するので、完全ボルトオンでの装着が可能。素材から設計までこだわりが投入され、冷却性能の高さも折り紙つきだ。



インテークパイピングキット

1万9800円

純正の樹脂製パイピングは熱害や経年劣化でヒビ割れを起こしているものも多い。そんなインテークパイプをアルミ製に交換することでエア噛みをなくするとともに、性能&見た目もアップグレード。エアクリーナーは5500円で別途販売される。



ヒーターホースキット

2万6000円

すでに製廃となっているヒーターホースは、イギリスのサムコで型から起こして製作。純正のゴム製が劣化によって水漏れを引き起こしていることも多く、リプレイス品としては他の選択肢はなかなか見つけないので要チェックだ。

ミラーベースが崩壊しているものも!

ドアミラー本体はFRP素材が使われているものの、ミラーマウント部分はウレタン素材が使用されるため、紫外線や経年によって崩れてしまっているものもある。こちらもミラーASSYでの供給になるが、すでに製廃となってしまう。



モール類の劣化は見た目の悪化につながる

ウィンドウや窓周りに装着されるモールは、表面の被膜が剥がれてしまっているものも多い。しかも部品によってはすでに販売が終了されているものもあるため、劣化しているものを完全リフレッシュするにはヘリテージパーツでの再販を待つしかない。



雨漏りはスペアタイヤ部をチェック

リヤハッチ周りから染み込む雨水はスペアタイヤスペースに溜まるので、雨漏りの有無を確認するならスペアタイヤのフロアをチェックするのが第一。場合によってはフロアが腐っていることもあり、補修パネルが製廃になった今では大掛かりな钣金修理が必要となるので要注意。



オートアンテナの伸縮は正常か?

オートアンテナは内部のワイヤーが切れてしまうと中途半端な位置で止まってしまう。この場合は交換パーツが製廃になっているうえ補修も不可能なため、ラジオレスでの生活になる。もちろん中途半端な位置で止まってしまうとイタズラの危険性もあるので注意したい。



ドライブシャフトブーツも製廃!

意外にも「切れてしまった」という報告は少ないものの、年式的には交換してあって当然のゴムブーツもすでに製廃パーツ。マーシーオートでは社外ブーツを使ってリフレッシュさせることが可能だ。



ハイマウントランプの球切れ

年式的にはハイマウントランプがなくても車検に問題は発生しないため、球切れの際にはハイマウントレスのリアウイングに交換するのもアリ。逆に球切れのままだと車検に受からないので注意が必要だ。



MARCY AUTO IMPORTS

住所：愛知県一宮市大和町妙興寺字伊勢田34-1
☎0586-43-7050
定休日：月曜日、ツーリング&イベント開催日
営業時間：10:00~19:30(火~土曜)
10:00~19:00(日曜日)
<http://www.mirai.ne.jp/~marcy/html>

2020年 最新!

70スープレの中古車相場

JZA70：150万円~250万円前後

GA70：100万円~150万円前後

すでに価格上昇が著しい70スープレは、最低でも100万円~が相場となっている。この価格でも安心して乗り出せるものは少ないので、どこかしの修理を覚悟しておいた方が無難だという。さらにメーター距離も巻き戻されている個体も少なくないため、やはり知識のあるプロショップでじっくり探してもらうのがベスト。パーツ再販のヘリテージパーツプロジェクトもスタートしているが、未だ再販されていない純正パーツや修復箇所はどうするかなど、「レストア」をする心積もりで付き合っていきたい。

BODY

MARCY AUTO 発

70

スープレ

購入術

JZA80 SUPRA Enjoy Tuning Guide

JZA80スープラ イマドキお勧めチューニング

リーズナブルで**快適**に!

NAのJZA80スープラを
今風チューニングで楽しむ!!

GRスープラが登場した今もなお、超人気継続中のJZA80スープラ。

その中でもホットモデルだった「RZ(ターボ)」グレードとなると、その中古車相場は安くても約400万円台から、状態が良ければ1000万円以上という、GRスープラの新車をも上回ってしまうビックリプライスへと高騰している。

それでも「JZA80スープラが好きだ!」という向きならば、

NAエンジンの「SZ」や「SZ-R」グレードを狙えば、AT車ならば230万円程度～、

MT車でも約270万円程度～の予算で探せる。

これをベースにしてチューニングを施せば、RZに負けない動力性能を確保できるのだ。



安価なNAモデルをベースに
過給機仕様にして楽しむ!

SUPRA SZ JZA80

From C.S POLSCHE

カーショップポルシェ 山梨県南アルプス市東南湖952-2 ☎055-284-0813 <http://www.polsche.com>

JZA80 SUPRA
Enjoy Tuning Guide
JZA80スープライマドキお勧めチューニング

ノーマル“SZ”4AT車

SPECIFICATIONS

車両型式	JZA80
全長×全幅×全高(mm)	4520×1810×1275
ホイールベース(mm)	2550
車両重量(kg)	1440
エンジン型式	2JZ-GE
圧縮比	10.0
種類	直列6気筒DOHC
内径×行程(mm)	86.0×86.0
総排気量(cc)	2997
最高出力	225ps/6000rpm
最大トルク	29.0kgm/4800rpm
サスペンション形式	ダブルウィッシュボーン式コイルスプリング(FR)
ブレーキ	ベンチレーテッドディスク(FR)
デビュー	平成5年5月

ターボエンジンへのスワップか

スーパーチャージャー装着か?



同型機種の同型エンジン型式間のスワップなのですねと納まっているが、それには多くの時間と予算が必要となる。



後期のVVTi付きターボエンジンにT04 Rタービンを組み合わせる。大きすぎず小さすぎずのタービンサイズとすることでターボラグを感じさせず、全域でパワー&レスポンスを味わえる。

NAの“SZ”モデルに 2Jターボ換装という魔界

同型車種間で同形式エンジンスワップは比較的容易とされている。が、同じシャーシにNAとターボモデルがあるスーブラ(JZA80)でやろうとしても、今の時代では、コスト的にそう簡単にはいかなかった。

まず、中古のターボエンジン、2JZ-GTEやゲトラグミッションも高騰していて、まともに動くか分からないエンジンでも70万円、ゲトラグ製の6速ミッションは80万なんて声も聞こえてくる。

さらにECUも、RZ用に交換する必要があるが、すでに20年以上も経っているユニットなので、不具合が出てしまう可能性も大きい。トドメはこれらに加え、エンジンやミッションのオーバーホールや大掛かりな作業に伴う工賃まで。トータル予算を考えると、最初からターボの6速モデルであるRZを買ってしまった方がはるかに安く済んでしまうのだ。

程度極上の“SZ”をベースにターボエンジンとゲトラグの6速ミッションに換装。現在ではエンジンやミッションなど、中古部品の高騰もあって、予算を考えるとこの手法は現実的ではなくなっている。これから80スーブラの購入を考えているひとは、中古車価格は高くても、最初からターボモデルの“RZ”を購入した方が安くつくのだ。

スーブラSZ改ターボ[JZA80]

SPECIFICATIONS

2JZ-GTE(VVT-i)換装、ゲトラグ6速換装 / C.S POLSCHE・オリジナルスロットル、ワンオフインタークーラー / HKS・T04Rタービン、FコンVプロ / ZEAL・POLSCHE spl車高調サス / プレンボ・キャリパー、380φローター 他



SZ(AT車)のエアロトップをベースにスーパーチャージャーを搭載。それ以外はマフラーも含め、敢えてノーマルのまま。静かだけど、さりげなく速い。現在の約300psを楽しみ尽くしたら、ステップ2で50ps上乗せする予定とか。その先はステップ3の400ps仕様という楽しみも待っている。



最初からGTS8555という容量のあるスーパーチャージャーをチョイスすることで、今後のステップアップでの買い換えなくて約400ps仕様まで楽しめるという算段だ。

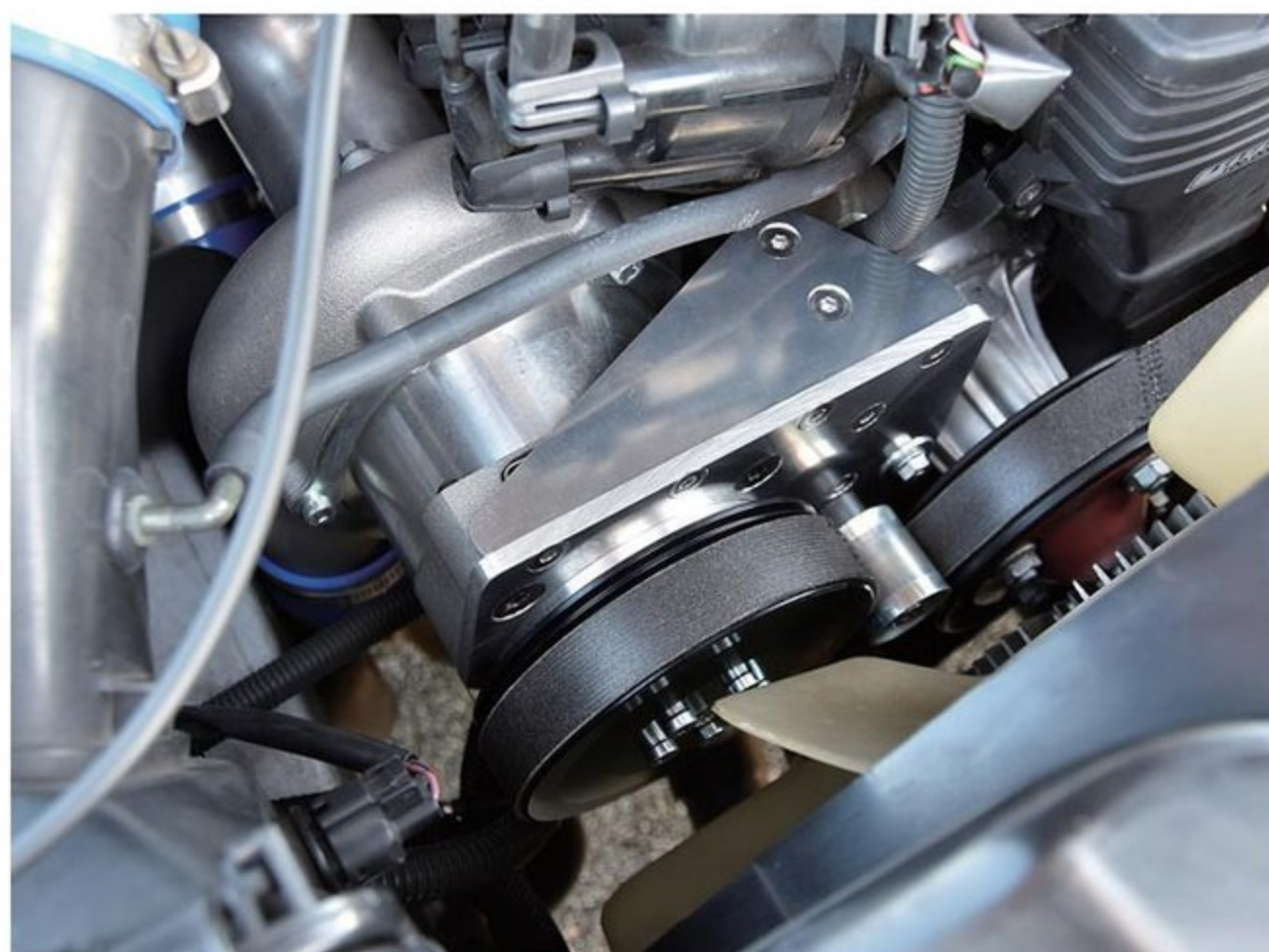
チラリと見えるバイピング以外は、素ノーマルと変わらないエンジンルーム。

これからの賢いJZA80ライフは NA改スーパーチャージャー仕様!

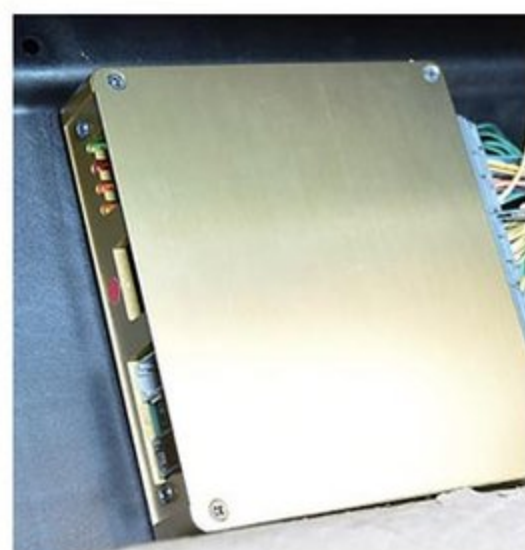
80 スープリの人気は、一時は落ち着いていたものの、ここ数年で再熱。ターボモデルの「RZ」を購入したいところだが、割高感は拭えない。そんな現在。カーショップポルシエの藤本さんが「考えに考え抜いた」というプランが、NAモデルをベースにスーパーチャージャー(以下「S/C」)仕様にするというものだ。「昨今の中古車価格は、程度の良い「RZ」を買おうとすると、GRスーパーが新車で購入できる金額ですよ。JZA80は、よほどの指名買いじゃない限り、NAエンジンの「S/C」がベストバイでしょうね。ただ、やっぱり速さが欲しいという人が多いのも事実。ターボエンジンへの換装は費用的に現実味がないので、「S/C仕様がお勧めなのです」と藤本さん。

TSスーパーチャージャー、GTS8555を装着。ハーネス加工をしてFコンVプロで制御する約300ps仕様。概ね80万円程度の部品代+加工費と工賃で完成する。ステップ2はプラスしてフューエルポンプの強化と大容量インジェクター、インタークーラーを追加した約350ps仕様。ステップ3ではヘッドガスケットの交換や、ピストンを交換するなど、ケースバイケースとなるが、約400ps仕様が目指せる。これら一連のステップは、パーツの2度買いをしないで済むように構築されているのもポイントだ。

ステップ1で「RZ」以上のパワーに。ステップ3ならば魅惑の400psを実現するこのプラン。近いうちにカーショップポルシエのオリジナルとして、キット化も考えているそうなので、気になるオーナーは問い合わせよう!



パワーアップに伴って、クーリングの強化も忘れてはいけない。このクルマはオイルクーラーをフロントバンパー右側のダクト裏に設置。状況に応じてラジエターの大容量化も必要になってくる。



純正のECUは、経年劣化によってトラブルを起こす確率が年々増しているの、FコンVプロでの制御に一新される。

スーパーチャージャー仕様とATミッションとの相性も良いとのこと。実際の試乗では、超大排気量NA車に乗っているような優雅な感覚で、ミッションも純正然とした変速をしてくれる。下手なMT車乗りよりも、AT車の方が速く走れるくらいだ。



デモカー&パーツセレクション DEMO CAR & PARTS Selection

「いものだけを世界から」という某総合輸入車販売店のキャッチフレーズがある。それをアフターパーツの分野で実践しているのが、京都の橋本コーポレーション。これまでは輸入車用というイメージが強かったが、ここ数年は国産車にも力を入れ始めている。

現在そのイメージリダとなるのがGRスープラ。ここで紹介するのは



全世界のレーシングカスタマーに提供されるレーシングマシン・GRスープラGT4にもKW / アクラボヴィッチ / プレンボ / OZが標準装着。橋本コーポレーションの取り扱いアイテムは、トヨタが認めたブランドたちでもあるわけだ。



HASHIMOTO Corporation High performance product

橋本コーポレーション 京都府京都市右京区西院寿町13
☎075-761-7351 <http://www.h-c.co.jp>

PHOTO: 吉見幸夫
REPORT: 山崎真一



AKRAPOVIC

Slip-On-Line (マフラー) 46万円
Link Pipe set (SS/フロントパイプ) 16万8000円
Sound Kit (バルブ開閉コントロール) 7万2000円



欧州2輪市場で絶大な人気を誇っていたアクラボヴィッチが10年前に4輪市場に参入。チタン素材を使用し、純正比6.1kgの軽量化と12.9psの出力向上を達成(フロントパイプ+マフラー)。マフラー単体で装着する場合は加工が必要なため、セットで交換するオーナーが多い。チタンマフラーだがエンド部の焼き入れ処理ではなく、エンドのインナー部をデザインし、青系のカラー処理を施すことでチタンのイメージをアピール! バルブ機構を純正コントロールから切り離し、任意のコントロールを可能にするのがサウンドキットだ。



バージョン3はストリー仕様としては贅沢な伸び側16段、縮み側12段の減衰力調整機構付き。サーキットの極限のタイムを刻むためではなく、オーナー好みの乗り味を実現するためのものだ。プラグアンドプレイは写真の突起部に純正のカブラーを差し込むことで、純正の電子制御ダンパー機能を活かせる。

KW Street Performance

バージョン3	32万2000円(電子制御ダンパーなし)
	35万5000円(電子制御ダンパーあり)
バージョン1	19万4000円(電子制御ダンパーなし)
	22万6000円(電子制御ダンパーあり)
プラグアンドプレイ	43万6000円(電子制御ダンパーあり)

ストロークを大きく取り、ショックアブソーバーの追従性を高めしっかりと動かすことで、走り心地を両立させているのが特徴。これまでは最高峰であるバージョン3のみの設定であったが、減衰力機構を持たないベーシックなバージョン1、純正電子制御ダンパー機構をそのまま使うことが可能なプラグアンドプレイを追加し、国産車との競合力を強化するとともに、ユーザーニーズに幅広く対応。車高はフロントが15~35mm、リヤが20~40mmダウン。サーキット派にはクラブスポーツも用意する!

Version 3

DDC plug & play





CSF

ヒートエクスチェンジャー RZ用 10万1000円

吸気温度上昇でリタードが発生し、パワーダウンにつながるGRスーパ。その対策として注目されている水冷インタークーラー用のヒートエクスチェンジャーも用意。アメリカのCSF製品アルミ2層の大容量タイプで、メーカーテストでは6~9℃吸気温度が下がったという実績あり。純正交換タイプで加工なく装着できる。

FTP Motorsport PIPING kit

インテークパイプ SZ用・RZ用 3万円

チャージパイプ SZ用 4万4000円(ブラック)、4万5000円(レッド)
RZ用 5万7200円(ブラック・レッド)

コンビネーションパッケージ

SZ用 5万8000円

RZ用 6万7000円(ブラック・レッド)

※画像はRZ用のコンビネーションパッケージ(レッド)



経年劣化やアクセルオン/オフに起こる膨張や収縮を抑制し、リニアなアクセルレスポンスを実現できるアルミ素材。ブーストアップなどハイブースト時に起こりがちなパイプ抜けを予防するなどメリットは多い。エンジン形状が異なるので当然SZ系用とRZ系用で形状が異なる。

MAX織戸も愛用するサスキット KW Street Performance



スーパ好きの走り屋プロドライバーとしても知られるMAX織戸。運営するガレージ「MAX ORIDO RACING」では、デモカー兼MAX織戸の愛車として複数のスーパがあるが、その中の1台、ストリート仕様のJZA80スーパにはKWのサスキット(Version 3)がセットされる。しなやかでありながら切れのあるテイスト、そして幅広い調整機能にMAX織戸も大満足とのこと。



海外のサスキットも
けっこうイネ!!

国産メーカーとは異なる世界の実力派ブランドを軸に展開する橋本コーポレーションのスーパーチューニングアイテムだ。

まずは、同社の主力商品である独のサスペンションメーカー、KW(ケーダブリュ)。日本法人であるKWジャパンを設立。日本車用製品開発の一翼を担うことで、国内の国産車マーケットにも目を向けるようになったそう。

そしてGRスーパをトヨタがBMWとの共同開発したことも同社にとっては追い風になっている。

「コンセプトはニル24時間レースに参戦したGAZOOレーシングのGRスーパのストリートバージョンです。2019年モデルは当社が取り

扱うKW/アクラポヴィッチ(マフラ)・ブレンボ(ブレーキ)/OZ(ホイール)を装着しており、ルックスはもちろん、性能を含めて本物のレーシングカーのテイストを味わっていただけるのではないかと考えたのです。開発はGRスーパの兄弟車であるZ4が先行して進めたまいりました。」とは営業本部の林さん。

現在、スーパーチューニングの期待アイテムである水冷インタークーラー用ヒートエクスチェンジャーを用意するなど、国内ユーザーの要望に幅広く応えられるように懐を広げている。食わず嫌いをせずに、本物を求めるスーパオーナーはぜひ舶来の高性能パーツにも注目して欲しい!!

GT kit



GTB-M用
キャリパー

brembo

GT kit 56万5000円

GTB-M kit 59万5000円

GT-S kit 68万5000円

日本車用ラインアップ初のブレーキキットはフロントのみ。380φ×34mmローターと6ボットキャリパーの組み合わせは変わらないが、GT/GTB-Mのキャリパーはストリート用、GT-Sはレーシング用。GTB-M以上はブレンボオリジナルデザインだ。ローターはスリット/ドリルド/タイプ3マルチスリットの3種類を用意するが、GT-Sはタイプ3マルチスリットのみを設定。あらゆる条件下で最高の性能を発揮する。



GT-S用
キャリパー

OZ Racing Leggera-HLT

9J×19ET30 9万0500円/1本

10J×19ET38 9万2500円/1本

オーソドックスな2×5スポークで、センターボアが小さいのでスポークが長く、伸びやかに見えるでエレガントなデザインが魅力。GT4にも採用されたデザインで、F1の技術がフィードバックされ、軽量と剛性、放熱性に優れる。カラーは写真のマットブラック(橋本コーポレーション専用色)に加え、グリジオルサブライトとグロスブラックも設定あり。





KAMIKAZE GR SUPRA RZ

サーキット仕様ということで、神風キャタレスフロントパイプ(ダウンパイプ:5万2000円)をセットし、中間部以降はワンオフのバルブ付きキャタバック(マフラー)をセット。テールは神風Titanium115S(115φ)。エアロはアーティシアンスピリッツのブラックレーベルをベースに、モディファイを加えている。

新 新潟の「神風ミルキーホワイト」と言えば、VIPカーやUSD Mなどのドレスアップ系を中心とした、クルマ遊びの楽しさを提唱する人気プロショップだ。「ボク自身、若い頃はいわゆる走り屋だったんで走りは大好きなんです。このスープラを機に、チューニングシーンにも神風アリ! って感じにしていきたいと思います」と、

ドレスアップ界の匠が作るスープラ
NOB谷口のドライブで筑波初アタック!!



Milky White

問 ミルキーホワイト 新潟県長岡市中条新田613 ☎0256-97-5173 <https://www.milky-white.com>



ドアミラーはミルキーホワイトオリジナルの「神風ドアミラーカパーローンチエディションタイプ」(5万4000円)を装備。

ホイールは18インチにインチダウンした上で、タイヤ外径を下げグッドラйдSPORTS RSをチョイス。ブレーキも神風Z EKE(ジーク)の最高峰でフロント8ポット(ダストブーツ付き)+380mmローター、リヤが電子サイドブレーキ対応の6ポット(ダストブーツ付き)+356mmローターという組み合わせだ。



PHOTO: 堤 晋一(筑波)/藤井元輔(ストリート)



「今日の状況下で1分4秒台は素直に嬉しいですね。そして足回りやブレーキの方向性が間違いではないというのも安心しました。ダメ出しされた部分を変えて再アタックしたいと思います！」とリベンジを誓った。

「まだまだタイムは出るよ。トータルバランスは良いのに、タイヤが負けている印象なんだ。だからタイヤを変えて走らせてみたいね。きつとまきじゅんは、そのあたりをサスセッティングで改善しようとしたんだろうけど、タイヤを変えれば即解決すると思うよ。とくに筑波はタイヤが重要だからね！」とNOB谷口。

「まだまだタイムは出るよ。トータルバランスは良いのに、タイヤが負けている印象なんだ。だからタイヤを変えて走らせてみたいね。きつとまきじゅんは、そのあたりをサスセッティングで改善しようとしたんだろうけど、タイヤを変えれば即解決すると思うよ。とくに筑波はタイヤが重要だからね！」とNOB谷口。

代表のまきじゅんこと牧野さん。エンジンは吸排気+ECUチューンで推定450PS+α。まきじゅん代表自らが、間瀬サーキットを走り込んでサスやブレーキなどのセッティングを進めてきた。その過程で感じたのは、GRスープラはコーナーでの踏ん張りが重要ということ。そのため、別タンク式2ウェイサスキット（試作）はスプリングレートを高めに設定。減衰力も締め上げる方向でセッティングしてきた。

サスキットは別タンク付きの「神風コンペティション（39万6000円）」を軸に構築。減衰力は縮み側20段階、伸び側30段階の調整式。純正の電子制御ショックアブソーバーを取り外した際に必要となるキャンセラー（5万2000円）も独自に開発し、発売している。リヤには神風オリジナルの調整式、ピロタイプのアームをフル武装。構成はアッパーアーム（12万円）、テンションロッド（5万円）、トーコントロールロッド（5万円）。調整範囲は純正比+10mm〜25mmとなっている。



筑

波サーキットでタイムアタックをした翌月。都会のネオン街には映画「ワイルド・スピード」の世界が広がっていた。

コロナ禍の影響で公開が来年へと持ち越しになった「ワイルド・スピード/ジェットブレイク」。その予告編を見ていたまきじゅんは、そこにチラッとだけ映っていた、登場人物の「ハン」とA90スープラのワンシーンを見逃さなかった。

映画が公開されれば、ワイスピレプリカのA90が世にたくさん出てくると予見。ならば、誰よりも先にワイスピ仕様を作ってしまうおうと。

多くは語るまい。ワイスピ仕様のA90で街に繰り出せば、そこはマシンと記念撮影をする人々で溢れかえった。

変幻自在のバイタリティ 今年、まきじゅんが面白い！



ミルキーホワイト まきじゅん

速さも目立つことも、なんでも一番が好きなんです。これからこのスープラで色々楽しんでいきますので注目して下され！



サーキット走行においてトラクション性能を高めるGTウイングがそびえたつリヤビュー。サイドアンダースカートの魅せる立体的な造形のボトムラインと相まってスポーティなディテールをさらに引き立てる。



【個】性的な走りを生み出す」を店名に掲げ、ユーザーの要望に合ったマシンメイクを行うためにデモカーを導入し、積極的にテストを繰り返す岡山県のオリジナルランデュース。GRスープラはRZ(3ℓ)とSZ-R(2ℓ)を導入し、異なるコンセプトの下、開発が進められている。「テスト開始から約1年強、SZ-Rはストリートを主眼に、RZはサーキット

Original RUNDUCE

岡山県倉敷市三田118-1 ☎086-464-0606 <http://www.runduce.com>

全方位のブーストアップ仕様が完成
SZの解析を開始し、全車サポートへ



3ℓエンジンのRZは、本体ノーマルのままECUの書き換えとブーストアップ(1.3kg/cm²)で445ps/66kgmでパフォーマンスを向上。中速域のトルクが豊かでグイグイと加速させる。新たにHKSのドライカーボンサクションキットを装着し、吸気性能とビジュアルを両立させた。ブーストアップの次のステップとして、アメリカのCF S製「水冷インタークーラー用強化ヒートエクスチェンジャー」と「スポーツ触媒」をスタンバイ。吸気温度が高く、連続周回でパワー低下するのを抑え、排気システムを見直すことで更なるパワーアップとタイム向上を目指す!



SZ-RもRZ同様にECU書き換えとブーストアップという仕様。SZ-Rはうがキャバに余裕あって、過給圧はノーマルよりも0.5kg/cm²高い1.35kg/cm²となり342ps/52kgmを発揮! エンジン搭載位置はかなり後方にマウントされ、回答性とリニアリティはRZよりも高い。2気筒分前がないため、ロールを抑えるクスコ製のスタビライザーが上からよく見える。

PHOTO: 高原義卓 REPORT: 山崎真一

左がRZで右がSZ-R。両車両ともにVARISのアライジング-1フルエアロキットを装着。スープラのボディをアダルトでスポーティに演出している。





RZのブレーキもフロントはオリジナルのRBK製キット。ローター径はSZ-Rと同じだが、キャリパーはより強力な8ポットとなる。パッドはフロントがオリジナルでリヤはZONE製。サスはHKSのハイパーマックスMAXIV SPベースのオリジナル(F14kg/mm R18kg/mm)。この仕様で岡山国際サーキットで1分40秒台を記録している。



ブレーキはランデュースオリジナルのRBK製ブレーキキット。SZ-R用はフロントに365mmのローター径と6ポットのキャリパーを組み合わせる。パッドはフロントがオリジナルのサーキット用、リヤはエンドレスのMX72だ。サスは純正のまま車高調整を可能とするHKS製ハイパーマックスツーリング(F4kg/mm R11kg/mm)をチョイス。ストリートからサーキットまで楽しめるオールラウンダーな足としている。

GTウイングはバリスのストリートII。ウイングの幅は1520mmなので車検もOKだ。リヤアンダーには整流効果を高めるバーチャルフィンを組み合わせたディフューザーをセット。マフラーはHKS製スーパーターボマフラー。チタン色のテールエンドで存在感を強くアピールする。



SZ-Rはビジュアルも考えて19インチ(F=255/35R19、R=275/35R19)をチョイス。ADVANレーシングGTC-4(F9.5J×19+25、R10J×19+32)に、アドバンネオバAD08Rをセット。RZはハイパフォーマンスラジアルのAD052を履くが、19インチの設定がないため、前後275/40R18のインチダウン仕様。ホイールはADVANレーシングTC-4(10J×18+32)でキメる。今後発売予定となっているAD052の19インチに変更予定だ。

トでの速さを含めたハードな方向で製作しています。最初は各メーカーからリリースされたパーツでテストを始め、ようやくお客さまに提供できるパッケージが整った段階です」と代表の浅田さん。

現在の仕様はRZ/SZ-RともにオリジナルECUの書き換え+ブーストアップ。HKSスーパーターボマフラー(SZ-RはRZ改)への交換で約100psパワーアップを実現。

フットワーク系は、SZ-Rは純正サスに車高調整機能を持たせたHKSのハイパーマックスツーリング、RZにはハード志向のハイパーマックスシリーズのMAXIV SPをベースとしたオリジナル車高調にグレードアップ。フロントブレーキは365mmのRBKブレーキキットなのは同じだ

が、前者は6ポット、後者は8ポットと車両コンセプトやリヤのブレーキ容量に合わせたベストなキャリパーサイズをチョイスする。タイヤもSZ-RがRZ純正サイズのアドバンネオバ、RZはよりグリップの高いA052(275/40R18)といった具合に味付けを変えている。

エクステリアはバリスと共同開発した「アライジンググレイ」フルエアロキットで空力性能を増強しつつ、エクステリアに華やかさをプラスする巧みなセッティングが施される。まさにスーパージュニアのファーストステップとして最適なパッケージと言えるだろう。

「SZ-Rはパワー/フットワーク/ブレーキパーツのマッチングが良く、ストリートからサーキットまで肩肘

張らずに楽しめます。もう少しランチャにする予定もありましたが、これ以上手を加えるとバランスを崩す可能性があるので慎重に展開していきます。RZはブーストアップ仕様からのステップアップメニューとして、水冷インタークーラー用ヒートエクスチェンジャーとスポーツ触媒の交換を予定しています。パワーアップチューンが進みつつあるスーパードラグですが、ひとつずつ丁寧にデータを蓄積し、お客様にフィードバックしていきたいですね」と浅田さん。

現在RZ/SZ-Rに続き、SZにも着手。GRスーパー全オーナーに対応できるように今後も開発を進めていくとのことだ！



オリジナルランデュース 浅田さん

骨格がしっかりしており、トラクション性能も高いので乗っていて楽しいクルマです。ノーマルでは若干物足りない部分もありますが、少し手を加えることで満足度の高いパフォーマンスが得られますね。特にSZ-Rはトータルバランスの良さがさらに引き立ちます。RZはパワーチューンを進めますが、手探りなポイントもあるので時間をかけて煮詰めていきます。またSZの解析も始めており、今後は全オーナーをサポートできる体制を整えていく予定です！



REAL

Established in 2009

純正の安全性と利便性はそのままに
オリジナリティで高まる満足感



REAL

STEELING WHEELS ORIGINAL SERIES

レアル事業部 ☎052-625-9994 <https://real-s.biz>

PHOTO&REPORT : 渡辺大輔

デモカー&パーツセレクション
DEMO CAR & PARTS Selection





REAL・ステアリングホイール

価格：5万5000円（ブラック×レッドナツパオールレザー）

6万2000円（ブラックカーボン×ブラックレザー、ブラックカーボン×左右レッドレザー／下ブラックレザー、レッドカーボン×ブラックレザー）

6万5000円（ブラックカーボン×ブラックウルトラスエード）



握りやすさと安定感を高める gangs リップ形状は、手に馴染む深さと太さを検証して設計された。移設した純正スイッチ類へのアクセスも良好となっており、純正ステアリング以上の使い心地を提供してくれる。



オールレザーモデルではRZグレードに合わせてブラックレザーとレッドレザーを組み合わせる。ステッチもインテリアに溶け込むようにシルバーのユーロステッチを採用している。

オンラインショップで限定販売中!



新型コロナウイルス対策として今や生活必需品となったマスク。リアルでもオンラインショップ限定でオリジナルマスクを販売中。素材はポリエステル95.6%、スパンデックス4.4%を配合し、洗って繰り返し使える実用性の高さがポイントだ。カラーはブラック、グレー、ホワイトの3色を用意している。価格：550円／1枚

最

新モデルのA90スーパーブラのステアリングは、エアバッグやスイッチなどの電子デバイスが盛り込まれている。安全性や快適性を高めるこれらの装備は、現代のハイ



ステアリング底部をスライスすることで、膝まわりのクリアランスを確保するDシェイプはスポーツステアリングの機能性を示す特徴のひとつ。ピュアスポーツであるA90スーパーブラだからこそ、この形状は絶対なのだ。



従来のトヨタ車とまったく違うフレーム設計が施されたA90のステアリングだけに、その製法も純正ステアリングに準じている。内部は純正ステアリングと同様に、配線を固定するレールなども付けられている。



純正ステアリングではエアバッグを取り外すロック解除穴が塞がれているが、取り付けや取り外しやすさを考慮して、製品ではロック解除穴が開けられているのも特徴だ。



エアバッグだけでなく純正のパドルスイッチも移設できる。小径ステアリングの操作性に、純正機能を合わせた利便性も合わせて実現できるというわけだ。

パフォーマンスカーとしては当然の結果ではあるが、ステアリングのカスタマイズを考えると厄介な代物とも言えるだろう。というのも、社外ステアリングを

選択するとどうしてもこれらの装備を犠牲にしなければならず、純正で備わっている機能を諦める必要がある。そのためステアリング交換を諦めてしまうという人も少なくないはずだ。そんなニーズに合わせてリアルが新たに発売を開始するのがA90用の

オリジナルステアリングだ。86などではディーラーオプションとしても扱われるリアルは、純正ステアリングの持つ機能をそっくりそのまま活用できるだけでなく、適度に太く改良されgangsリップ形状にリニューアルしつつ小径化。さらにボトム部分を平坦にしたDシェ

イブを採用することで、スポーツシート交換時などでは足元のクリアランスも確保。ピュアスポーツであるA90スーパーブラにポジションの最適化をもたらしてくれるというわけだ。もちろん機能面ばかりではなく、そのデザイン性も見どころのひとつ。ブラック&レッドレザーをはじめ、カーボンやウルトラスエードといった素材の組み合わせによって、機能的かつスタイリッシュなアイテムへと昇華している。特にブラック&レッドレザーの組み合わせは、RZのインテリアに合わせて、使用するマテリアルもオーストリアのWOLFSBORF社製のナツパレザーを組み合わせる。よりスポーティさを目指すだけでなく、高級感をさらに高めるハイエンドな質感を手に入れることが可能だ。A90スーパーデビューから1年の歳月をかけ、フィッティングはもちろん取り付け易さに至るまで熟考の末に完成した最新モデル。10月下旬の発売を目指し、現在は最終段階の製品調整を行なっているとのこと。細部にわたり最高品質にこだわったこのクオリティは、まさに専門メーカーのすべてを捧げた最高傑作なのである。



十分に安全マージンを取った設計だが、剥き出しエアクリナーや社外マフラーを装着した車両の場合、エラーが出るケースも稀にある。そうした際は、本体に設けられるダイヤルスイッチで調整することが可能。

デモカー&パーツセレクション
DEMOCAR & PARTS Selection

T.M.WORKS

問 ティ.エム.ワークス 山梨県南都留郡富士河口湖町船津6913-1 ☎0555-72-0546 <http://tmworks-web.jp>

Race Chip

多彩なラインアップを誇る ブーストアップモジュール

プログラムはドイツ本国で行なうが、実走テストやデータ収集、評価は日本総代理店であるTMワークスが担当する。取り付け説明書も日本語なので安心。強力なタッグにより、安心感のある製品を提供しているのだ。



RACE CHIP

GTS Black	SZ-R/RZ用	10万円
GTS	SZ用	7万5000円
RS	SZ/SZ-R/RZ用	4万5000円
S	SZ/SZ-R/RZ用	4万円

いずれもARM社製の最新プロセッサを搭載。マザーボードやプログラムの違いで、期待馬力&トルクが異なる。最上位モデルのGTS Black(写真)は、最大30%のパワーアップと最大25%のトルクアップを実現する。Sは2年、RSは3年、GT-SとGTS Blackは5年の保証付きだ。

PHOTO&REPORT : 石川大輔

輸入車乗りから絶大な支持を集めるサブコン
『レースチップ』で秘めたパワーを開放せよ



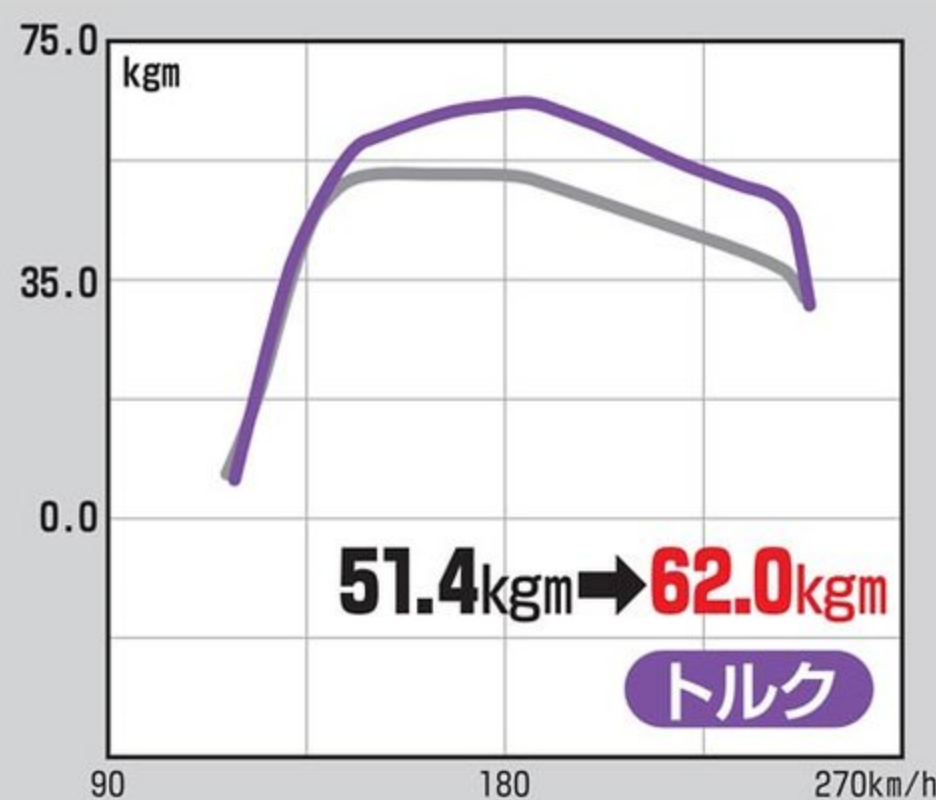
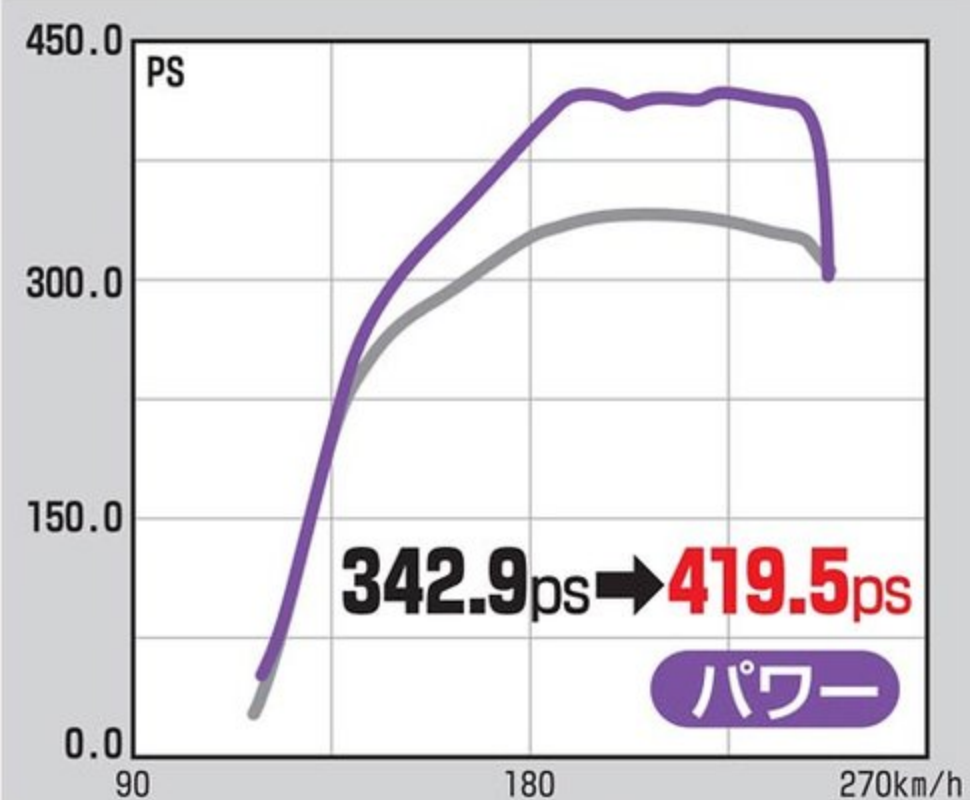
上位モデルに用意されるコネクタタイプ(+2万2000円のオプション扱い)なら、iPhoneで制御可能なレースチップアプリを介して、3つのモード切り替えやオン/オフ操作、アプリ自動アップデートなど多彩な機能が使える。

車種別の専用ハーネスも用意されており、カブラーオン装着が可能。車内への配線の引き込み作業も不要なので、ちょっとメカに詳しい人ならDIYでも装着できる範疇と言えるだろう。



GRスープラRZ (DB42)で行った社内テストでは、レースチップの最高峰、GTS Blackの装着により、最高出力はノーマル342.9psから419.5psとアップ。最大トルクについてもノーマル51.4kg/mから62.0kg/mと大幅にアップした。グラフをご覧ください。その差は歴然だ。

レースチップ GTS Blackの装着で 最高出力で76.6ps、 最大トルクは10.6kgmアップ!



手軽に装着できる カプラーオン設計

B MWとタッグを組んで共同開発したGRスープラ。エンジンやミッションがBMW Z4と共通であることはいまさら言うまでもないだろう。そんなGRスープラだからこそ、ドイツ生まれの「レースチップ」が

注目を集めるのも当然のこと。ブーストアップモジュール、つまりサブコンと位置づけられるこのレースチップ。車両側のECUを書き換えることなく、パワー&トルクを20〜30%も向上させる優れたアイテムだ。その仕組みは、ブースト圧センサーからの出力数値を変換して、車両側ECUへと送ることで出力アップに

繋げている。変更された数値に对应して、純正ECUが燃料噴射量を最適化してくれるので、エンジンへの負担も少ない。安心してパワーアップを図れるのだ。

専用ハーネスが用意され、カプラーオンで取り付けられるのも大きなメリット。GRスープラの場合、インマニマップ、ブースト圧、カム角度の

各センサーに付属ハーネスを咬ませて、レースチップ本体を固定するだけ。DIY慣れしているひとなら30分もあれば装着できるはず。また多彩なラインアップを誇るのも特徴だ。期待馬力&トルクや機能に

応じて「S」「R」「GTS」「GTS Black」を用意(グレードによりラインアップが異なる)。予算や目的に応じてベストなチョイスができる。さらに上位機種に設定されるコネクトモデルを選べば、手持ちのスマートフォンにインストールした専用アプリを介し、EFFICIENCY / SPORT / RACEという3つのモードを切り替えることも可能。つまりシチュエーションに对应して出力特性を変更できるといわけだ。すぐにノーマルに復帰できるのもうれしいポイントとして挙げられる。メインECUのデータを書き換えた場合、リコール(リプログラム)が掛

「十分なマージンを確保しているので安心してパワーアップしていただけます」



TMワークス 小林さん

かった際にリセットされてしまう恐れがあるが、そうした心配もない。制御データのリプログラミングにも対応しており(有償)、車両を乗り換え際もユニットが無駄にならない。完全防水設計で5年の長期保証付きとしているのも、品質への自信の表われ。末長く愛用できるブーストアップモジュールに仕上がっている。

レースチップの取り付け方法をチェック



4 エンジンルームの奥側にあるカム角度センサーに、付属のCハーネスを割り込ませる。そしてレースチップ本体に付属ハーネスを差し込めば、配線作業は完了だ。



5 ハーネスは付属のタイラップを使って、取り回しを考えながらキレイにまとめていく。ファンベルトや高熱の部分に干渉しないように注意して配線を処理していこう。



6 今回はステーを介してエアクリーナーボックス付近に、本体を固定した。これで作業は完了。カプラーを繋げていくだけなので、30分も掛からずに装着できた。



1 まずはボンネットを開けてイグニッションキーをオフに。ドアロックをして15分以上放置する。これはECUのフォルト(自動回復)を防ぐために必要とか。そしてエンジンカバーと取り外す。



2 インテークマニホールドのマップセンサーのカプラーを抜き、付属ハーネスの4Pコネクタを割り込ませる。説明書にセンサーの場所も写真入りで記載されているので迷うことはないだろう。



3 次はインテークパイプブースト圧センサーに、付属ハーネスの3Pコネクタを差し込む。コネクタはロック部分をずらして、後ろに引けば抜くことができる。

パワーアップに有効なのは当然、
実はノーマルECUのままでも
エンジン保護面で有効性があつた!?

制御の壁に挑む
最新モデルの
マフラーテスト!



デモカー&パーツセレクション
DEMO CAR & PARTS Selection

FUJITSUBO

藤壺技研工業 055-998-0130 <http://www.fujitsubo.co.jp>
取材協力: オートプロデュース・ボス 026-266-6388 <http://www.ap-boss.com>

PHOTO: 岩島浩樹 REPORT: 川崎英俊

補足を加えると、パワーが変化しないというのはECUがノーマルの場合。ターボ車であるにもかかわらず、マフラーを交換してもピークパワーがほぼ変わらないという状況は、純正のエンジン制御が緻密化し元の状態(出力)に戻そうという制御がはたらいっているから。その制御の最たる例といえるのがGRスープラなのである。

その結果が、左のパワー&トルクグラフとブースト圧のグラフだが、このグラフからチューニングECUはもろにノーマルECUでもマフラー交換に想定外の効果が発生していることが判明。その詳細は果たして!? ページの隅々までチェックして確認すべし!

1113なんて数学じゃないが、チューニングの世界では当たり前。パーツ単体での効果が1だとしても、トータルチューンを施すことで相乗効果が生まれてプラスアルファの結果につながるというわけだ。

ところが近年チューニングパーツメーカーの開発者を悩ませているのが、パーツ単体では限りなく0になつてしまふという問題。チューニングの基本となるマフラーも、そんな難題に直面している。

「パイプ径拡大やストレート構造などで排気効率は格段にアップしていても、装着するとほとんどパワーが変化しないクルマが増えていきます。その理由が制御システムの進化。出力が向上しないように各部をモニターしてブースト圧まで制御されちゃうんです。今が、マフラー作りの分岐点なのかもしれないですね」というのは、フジツボマフラーの開発最前線で奮闘する鈴木さんだ。

社外品のチューニングマフラーの性能が上がっていない、変わっていないわけではないのだ。

というわけで今回、チューニングマフラーの性能とECUリセッティングでのポテンシャル解放の効果を検証すべく、フジツボのGRスープラが向かったのが長野のオートプロデュース・ボスだ。

テストの方法は、ノーマルマフラーとフジツボVVV(バイ・ダブリュ)、ノーマルECUとチューニングECUを組み替えながらパワーチェックを行うというもの。テスト車両は2019年式のRZで、吸気系を含めてエンジンは完全なノーマル状態である。





FUJITSUBO AUTHORIZE

ヴィダブリュ

VVV

価格：65万円

数あるマフラーラインアップの中から、フジツボがDB42スーブラ3.0RZのために選んだのが、専用リモコン操作の可変バルブシステムを装備するVVV。6分割構造のフルエキゾーストタイプで、触媒と接続する第1パイプが76.3φ-60.5デュアルのステンレス製。中間サイレンサー以降はチタン製となりパイプ径は70φ、テールは101.6φパイプに118φカーボンカバー付き。市街地加速走行騒音試験適合（JARIプレート）の車検対応モデルだ。価格は65万円。

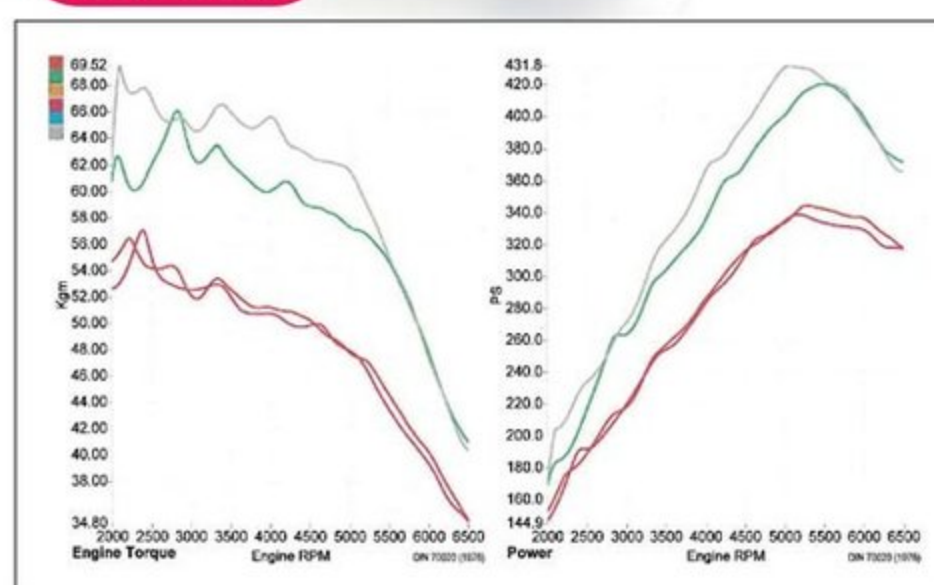


ノーマルマフラーを分析

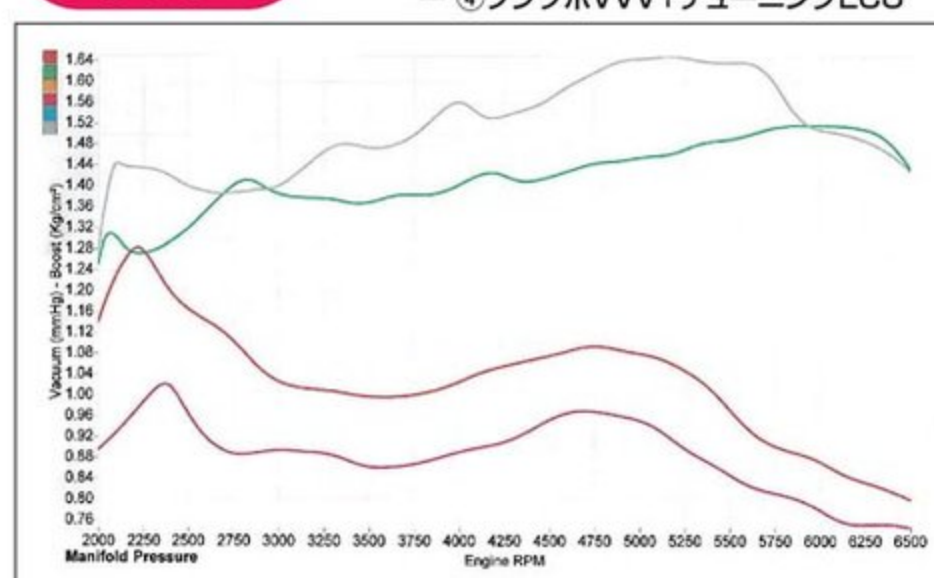


GRスーブラRZのノーマルマフラーは1-2という感じで分岐する左右出しのレイアウト。パイプ径は中間サイレンサーまでが76.3φ、それ以降のデュアル部分が70φだが、ロードクリアランスを確保するために何ヶ所かパイプをつぶしている部分があるなど排気効率面では改良の余地多数。バルブシステムはコールドスタート時の排ガス対策用の機能のようだ。

パワー& トルクグラフ



ブースト圧 グラフ



テストは①完全ノーマルの状態からスタートし、②ノーマルマフラー+チューニングECU、③VVV+ノーマルECU、④VVV+チューニングECUの順番で計測。VVVの可変バルブは全開の設定としている。ECUのリセッティングはECUTEKを使用してOBDIIコネクタ経由で書き込んでいる。可能な限り同一条件とするために、計測ごとにエンジン冷却（水温・油温などもほぼ統一）を行った。

総括!! Tuner's Voice

マフラーと制御の関係をここまで厳密にテストをしたのは初めてだったけど、かなり興味深いデータが得られたと思う。まず注目してほしいのはノーマルECUとの組み合わせで、ノーマルマフラーよりもVVVのほうが約0.2kg/cm²ブースト圧が低いこと。排気のヌケがよかったからの現象のようだけど、それなのにパワーとトルクにはほとんど差がない。じつはコレってスゴイことで、同じ走り（性能）がより低いブースト圧で達成されるってこと。エンジンにはものすごく優しくなるってことだ。チューニングECUではノーマルマフラーとVVVで10ps程度の差だけど、ノーマルマフラーと組み合わせたセッティングデータは時間



速くなるだけでなく
エンジンの負担も減ることが
実証されたね!!

まさかブースト圧が
下がっていたなんて…
でも優くなるわけですね!!

オートプロデュース・ボス
藤岡さん

をかけてノック発生ギリギリまで攻め込んだもので、VVV用のデータはテスト中に作った暫定的なもの。安全のため高回転で意図的にブーストを絞ったけど、まだ余裕があるので、さらにハイブースト化でパワーを上げること可能だろうね。やはりチューンレベルが上がるにつれて、マフラーの高効率化が不可欠だしエンジンの安全にもつながるということだね。

Maker's Voice

フジツボ
鈴木さん

クルマの制御システムが進化しているなか、チューニングマフラーも単体で性能を追求する時代から、制御などトータルチューンを見据えた開発が必要になってきました。今後はチューナーさんたちとの連携も図りながら、さらにユーザーに満足してもらえるものを目指しますので期待してください。



パーツメーカーは
チューナーとの連動が
必須になっていきますね!!



PHOTO&REPORT : 石井健之

デモカー&パーツセレクション
DEMO CAR & PARTS Selection

KW AUTOMOTIVE JAPAN

☎ KWオートモーティブジャパン 京都府京都市右京区西院寿町13 ☎075-771-7351 <http://www.kwsuspensions.jp>

KW Version-3 SUSPENSION KIT

足回りはKWのストリート用サスキット、バージョン3を装着。伸び縮みの減衰力を別々に調整出来るため、荷物やオーディオの有無など車重にまで応じ、路面の段差の収まりを調整出来るとのこと。ストリートでのしなやかな乗り心地と、サーキットまで対応出来るほど調整幅が広いところも採用した理由だという。

足下を引き締めているホイールはOZレーシングのレジェーラHLT。カラーはグロスブラックで、サイズはフロント9J、リヤ10J。タイヤはヨコハマアドバンスポーツV105でサイズはフロント255/35R19、リヤ275/35R19だ。



欧州では最も有名なマフラーメーカーのひとつであるアクラポヴィッチ製のマフラー。リヤ部はチタンで作られていて純正マフラー比で6.1kgも軽量化。上品なエキゾーストノートを聞かせてくれる。

発 売と同時にデモカーとして車両をオーダー、多くのチューニングパーツをテスト装着し、性能を確認しているというクラフト中心店のスープラ。ストリート中心でありながら、サーキット走行を楽しむ人までを想定してデモカーを製作しているのだ。

作り込みで特徴的なところは海外のパーツを積極的に取り入れると調べるのが好きなスタッフがいるところ。「スープラはベースがBMWと共通ということもあって、欧州でもチューニングパーツがかなり発売されています。そういう海外のチューニングパーツをいろいろと調べるのが好きなスタッフ



イギリスのイヴェンチュリ製のエアインテーク。カーボンボックス内にクリーナーが収まるタイプのもので、吸気効率の向上とエンジンルームのルックスを引き立てている。

いることもあり、海外製のパーツの中からも良さそうだと感じた製品は積極的に取り寄せて試しています」とは店長の安藤さん。

特にスーブラに装着して良かったパーツはKWのバージョン3車高調。街乗りでの乗り心地も快適で疲れることもなく、それでいて減衰力調整をすればサーキットにも対応できるくらい調整の幅が大きいとのこと。一般にも販売されるレーシングカーのGRスーブラGT4にも採用されたサスペンションメーカーだけあって、ステアリングを切ったときのレスポンスや安定感、接地感が抜群なのだという。

このKWの車高調を軸に、クスコ製のタワーバーやブレースバーでボディ剛性をさらに高めてスポーツカー



純正のコンピューターにカプラーオンで取り付けるタイプのサブコンとスロットルのレスポンスを変えるスロコンは、ドイツのDTE製。サブコンでエンジンパワーが高め、スロコンでアクセルレスポンスがスポーティな状態に調整される。

らしいシャープな乗り味を実現。さらにエンジンの吸排気系パーツを変更しつつ、カプラーオンのサブコンでパワーアップをはかりよりスポーツカーらしさを追求しているようだ。

もちろん同店にあればこのデモカーの装着パーツを確認することも可能で、装着されるアクラポヴェイッチのマフラーの音質を確認したい、なんて場合もウエルカムとのこと。それぞれのパーツを実際に取り付けて走って体感しているスタッフがついて、パーツの効能程度や方向性の説明もしっかりできる態勢が整っているようだ。



エンジンルーム内のタワーバーやシートレールの付け根に取り付けるブレースバーなどのボディ補強パーツはクスコ製。スーブラはもとよりボディ剛性が高いけど、装着すればさらにボディ剛性アップを体感できるお薦め商品だという。



クラフト中川店 店長 安藤さん

スーブラのスポーティな部分を引き出そうというコンセプトで作られたデモカーです。国内製のパーツだけでなく、世界中のスーブラに関するパーツに目を向けて、一番良さそうだと感じたものをセレクトしています。ご来店いただければ、装着状態を確認することもできますので、ぜひお越し下さい。

特にKWのサスは一級品!!
GT4採用の海外製のパーツも
積極的に投入するクラフト中川店



クラフト中川店

取材協力



Shop Data

愛知県名古屋市中川区広川町1-1-2

☎052-354-5211

<https://www.craft-web.co.jp>

営業時間：10:30~19:30(平日、土曜)

10:00~18:00(日曜、祝日)

定休日：水曜日、不定期火曜日

Kansai SERVICE

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

PHOTO: 稲田浩章/清水良太郎/HR編集部
REPORT: 村田純也(四馬力)



「18インチ化はタイヤのハイトによるヨレ感が気になるし、リヤに合わせたフロントのサイズアップはFRのハンドリングをスポイルする」と、フィードバックで選択してきた純正サイズの19インチ。これまではアドバンネオバAD08Rをマッチングしていたが、アドバンA052へのスイッチで走りに磨きがかかりそう。

グランドツアラー構築として取り組んでいたハイパーマックス・ツーリングのセットアップを終え、現在はストリートからサーキットまで楽しめるアシ作りに着手。まずは、ハイパーマックスIV SPを投入し、ネオバAD08へのマッチングをとってきた。



一気に制動力を立ち上げた際に介入しやすいABSとの親和性を高めつつ、ストッピングパワー向上とフィードバックへつながるブレーキパッドを吟味中。ユーザー選択肢を増やすべく、エンドレスとプロジェクトμの製品をいろいろ試しながらデータ収集を進めている。

HKSのスーパーターボマフラーとECUチューニングでパフォーマンスを引き出したB58エンジン。従来使用してきたネオバAD08Rのグリップ性能とバランスさせるため、450ps(トルク70kgm程度)に抑えていた。A052の手応えは良く、今後はパワーを解放しながらベストバランスを模索していくそうだ。



参考テスト走行タイム@セントラルサーキット

ADVAN A052 1'26"390

純正タイヤ 1'30"131

RZ純正サイズが新規ラインアップ!!
注目のアドバンA052を先行テスト

ノーマル状態の分析からデータ収集を重ね、各種取り組み車両の走りや研ぎ澄ましていくカンサイサービス。GRスーパーラに於いても、従来と同様のアプローチで取り組んでいるが、趣味でサーキットを走るユーザーなどから求められていたのが実はパフォーマンスの高いタイヤだ。

「ECUチューニングでパワー&トルクが大きく高まるRZですが、パワーを高めてもタイヤのキャパシティが追いつかずにグリップが失われ、そうなる電子制御が介入してしまう。そんなこともあって、現状ではマッティングしてきたネオバAD08Rとベストバランスと言える450ps程度にパワーのほうを抑えこんでいるくらいなんです」とはカンサイサービスの向井さん。

そんなタイミンでハイグレードタイヤの発売が確定したという朗報が届けられた。アドバンA052に19インチの純正サイズが追加ラインアップされるというのだ。

これまでRZの性能に見合うハイグリップラジアルと言えは18インチが中心であったため、速さを求めてインチダウン&前後同サイズ化といった流れにもなりがちだったしかし、その方法には違和感があるし、ステアフィールへの悪影響も感じでカンサイサービスとしては同調できず、19インチの純正サイズへとこだわり続けてきた。

そこでアナウンスが流されたGRスーパーラRZサイズのA052の発売は、そんなカンサイサービスにとって「待ちに待った」という感覚の情報だったのだ。そこで、向井さんは即、横浜ゴムに掛け合い、発売を目前に控えた新サイズを先行モ



ADVAN A052

NEW LINEUP SIZE
255/35ZR19
275/35ZR19



ノギスによる簡易測定だが、同一サイズでもフロントの接地幅は純正が約243mm、A052が約255mm。リヤは純正が約256mm、A052が約277mm。グリップ性能の高さと接地面積拡大の相乗効果でRZのポテンシャルを引き出すタイヤになっているのだ。

Kansaiサービス代表 向井さん

GRスープラはパワーを上げてスリップを起こすと電子制御の介入が避けにくい。そのため、パワーは押さえて電子制御の介入が入らない領域で走るほうがストレスもなく早いです。だからグリップ性能の高いA052ならもう少しパワーアップしても楽しめるクルマになるでしょうね。



Driver's IMPRESSION 松本武士

チューニングされたRZで電子制御を解除してスポーツ走行すると、純正タイヤのグリップレベルでは簡単にパワーオーバーが出てしまいます。とは言い、乗り慣ればコントロールできる範囲ですが。いっぽうでA052に交換すると、性能に見合ったグリップ性能が発揮され、終始安定した挙動で攻め込める。多少舵角を残した状態から踏み込んでいても軽くホイールスピンする程度ですね。



純正で採用されるミシュラン・パイロットスーパースポーツはハイパフォーマンスカー向けのものだが、性能を引き出したRZに対してはキャバが不足。今回のテストで、アドバンA052のパフォーマンスの高さを実感できた。

純正タイヤはZR規格で速度記号(スピードレンジ)はY。ネオバAD08Rの同サイズの場合、ZR規格外で速度記号はWと規格的には格下となる。しかし、アドバンA052であればZR規格で速度記号は(Y)、純正以上の規格性能が盛り込まれている。



ニターとして入手、純正タイヤとの比較テストを行っているというわけだ。
気になる詳細はドライバーからのインプレッションにゆだねるが「舵角の残った状態からアクセルを踏んだ時にも多少ホイールスピンが生じる程度」と従来、RZチューンの課題に据えていたグリップ性能への要求が高次元で満たされたようだ。
今後も継続的にA052のテストを重ね、セッティングの変更などもためていきたいとのことだ。

EXHAUST&INTAKE

[排気系 & 吸気系]

掲載データは 2020 年 9 月 1 日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for TOYOTA SUPRA

吸排気系の効率を高めてエンジンの性能を引き出す

吸排気系のチューニングは、そのほとんどがパーツの交換だけで完了することもあり、古くからチューニングの第一歩としてポピュラーなメニューと言える。そのチューニングの効果は、エンジンフィールやパワーのアップはもちろん、排気音の向上によってドライバーの高揚感も高まるため、相乗効果で高い満足感を得やすいことが特徴だ。ただし、手軽で効果がわかりやすいものの、奥の深さもある。特にスープラのようなターボ車では吸排気の抜けが向上することにより、ターボのブースト圧が予期せず高まってしまう場合もある。そのようなイレギュラーを排し、しっかりと調律された性能を引き出すためには、ECUのチューニングも併せて行くと、確実にコントロールされた高い効果を発揮できるようになる。A90とJZA80では年代の開きもあり、保安基準に適合するための認証の問題や、テールの形状に求められる要件などが異なる。また、A90の方が緻密な制御を行われているだけあり、プロショップなどによく相談してよりしっかりとしたアイテムチョイスを行い、前述したような吸排気とECUまでを併せて考えたトータルでのチューニングを行うのが良いだろう。

90 3.0L = A90の3.0ℓ車 (RZ) に適合
90 2.0L = A90の2.0ℓ車 (SZ・SZ-R) に適合
80TB = JZA80のターボ車に適合
80NA = JZA80のNA車に適合
汎 = 汎用アイテム
※前期後期の分類は本文中に示します

柿本 改



カスタムマフラー

90 3.0L
材 ステンレス 径 メイン:70φ テール:115φ
テールピースのみで、純正マフラーを切断して組み合わせて装着する。バルブ付きでモード切替にも対応する。一般公道使用不可のモデルだが、近接排気騒音は94dbに抑えられている。MC後 (DB02) は非対応。
■28万円
■カキモレーシング ☎072-265-8411

HKS



スーパーターボマフラー

90 3.0L
材 ステンレス 径 メイン:85φ テール:110φ
常用回転域の不快なこもり音を抑えながらも心地よいスポーツサウンドを両立。純正ターボを移設できるバルブ構造を採用。ノーマル/スポーツの各モード切替もそのまま使用可能。MC後 (DB02) は非対応。
■34万円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

R1TITAN



EXTRA Gold Ring STTI

90 3.0L
材 チタン 径 メイン:60φ テール:115φ×2
純正バルブシステム対応。大容量サイレンサーで十分な消音効果を持たせつつ、60φ×2から70φ×2のメガホン構造にすることで、サイレンサー後は100φ相当の容量を確保。
■45万8000円
■アミューズ・コーポレーション accel
☎018-857-0755

ARTISAN SPIRITS



FULL TITANIUM EXHAUST SYSTEM

90 3.0L
材 チタン 径 メイン:70φ テール:100φ
純正のバルブコントローラーが移植可能で、音量の調整が可能。同社のエアロにも負けない、迫力のリアビューを実現する。
■45万円
■ARTISAN SPIRITS (アィム)
☎048-422-4841

MUFFLER

マフラー

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

BASTUCK



レースロックサイレンサー (バルブ付き)

90 3.0L 90 2.0L
材 チタン 径 メイン:70φ テール:100φ
レースロックサイレンサーにオリジナルのツイストバルブシステムが付属。任意での開閉に加え、速度によるオートコントロールも可能で、環境にあわせた音量調整が可能。カーボンテール仕様も選択できる。
■56万7000円
■橋本コーポレーション ☎075-761-7351

BASTUCK



レースロックサイレンサー

90 3.0L 90 2.0L
材 チタン 径 メイン:70φ テール:100φ
ドイツの老舗エキゾーストメーカー、バスタック社製アイテム。純正品、レースの両方からのノウハウで高いクオリティで仕上げられている。2.0ℓ車に装着の際は、別途リンクパイプが必要。
■31万4000円
■橋本コーポレーション ☎075-761-7351

AKRAPOVIC



Slip-On Line

90 3.0L
材 チタン 径 メイン:70φ テール:110×122φ
4輪2輪問わず競技シーンで有名な、スロベニアのアクラポビッチ製マフラー。チタン独特の美しいサウンドと、確実なパワーアップと、6.1kgもの軽量化を実現している。
■46万円
■橋本コーポレーション ☎075-761-7351

TOM'S



エキゾーストシステム「トムス・バレル」チタンテール

90 3.0L
材 ステンレス
径 メイン:60.5φ テール:120×90mmオーバーバ
ルトヨタ車を知り尽くしたトムスならではの専用設計を施す。オフセットタイプの4本出しテールが特徴的。MC後 (DB02) は非対応。
■56万円
■トムス ☎03-3704-8564

KUHLRACING



SLASH 4TAIL MUFFLER

90 3.0L 90 2.0L
材 ステンレス
径 メイン:非公開 テール:115φ×4
4本斜め出しが特徴。3.0ℓ車 (RZ) の純正可変バルブ対応。純正バンパーで装着の際はバンパーの一部を切除し、同梱のマフラーカバーの装着が必要。保安基準適合認証作業中。
■未定
■クールジャパン ☎052-693-9805

R1TITAN



R1TITAN

80TB
材 チタン
径 メイン:80φ (TB) 70φ (NA) テール:130φ
メインパイプは絞り無しのストレート構造。ノーマルは19.7kgに対し、僅か4.7kgを実現。インナーサイレンサー装着で車検対応。
■19万8000円
■アミューズ・コーポレーション accel
☎018-857-0755

A'PEXI



RS evolution MUFFLER

80TB
材 ステンレス
径 メイン:85-95φ テール:120φオーバー
ハイパワーターボ車専用設計モデル。優れたトルク&レスポンスを発生するメガホン構造を採用し、最大のパワーと消音性能を両立。音量の経年変化まで保証する3年間保証付き。
■10万8000円
■Apex ☎0544-65-5061

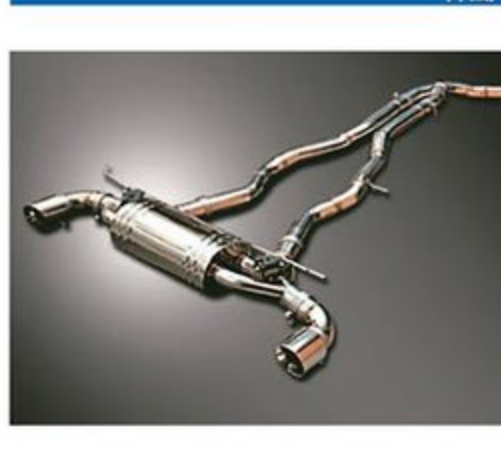
A'PEXI



N1 evolution MUFFLER

80TB
材 ステンレス
径 メイン:85-95φ テール:115φ
ストレート構造を得るために採用された、必然の斜め出しスタイルが特徴的。パフォーマンスはもちろん、フルステンレスTig溶接仕上げで美しく、リアビューを整えてくれる。
■8万円
■Apex ☎0544-65-5061

神風



神風 VOC EXHAUST SYSTEM

90 3.0L
材 ステンレス
径 メイン:80~76.3φW テール:115φ
リモコンによって開閉できるバルブを装備。バルブ開時は存在感あるサウンド、閉時は純正に近いジェントルな音質を実現。テールはチタンカラーとなる。画像は試作品。
■44万9000円
■ミルキーホワイト ☎0256-97-5173

FUJITSUBO



VVV (ヴィダ普利)

90 3.0L
材 ステンレス+チタン
径 メイン:76.3-60.5-70φ テール:118φ
搭載されるバルブは車内からボタンで開閉可能。音量やパフォーマンスを任意に変化させることが可能。重量は純正比+9.1kg軽量。機能と実用性を両立している。DB02は非対応。
■56万円
■藤壺技研工業 ☎055-998-0130

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。



柿本 改

Kakimoto・R

車検 4/2

80TB 80NA
 材 ステンレス
 径 メイン:80φ(TB) 70φ(NA) テール:115φ
 重低音の利いたクオリティーの高い音質と、
 ハイトルク・ハイパワーを実現。サウンド、
 パフォーマンス共にバランスのとれた、オール
 ラウンドタイプのモデル。
 ■8万2000円
 ■カキモトレーシング ☎072-265-8411



柿本 改

Regu.06&R

車検 4/3

80TB
 材 ステンレス 径 メイン:80φ テール:100φ
 名称は'06年からの新しいレーシングモデルの
 意味。JASMA基準をクリアしつつも性能を犠
 牲にしない設計で、サウンド、パフォーマンス、
 品質、ルックスをバランス良く満たし、
 意味のあるマフラーチューンを実現している。
 ■8万5000円
 ■カキモトレーシング ☎072-265-8411



HKS

サイレントハイパワー

車検 4/3

80TB
 材 ステンレス 径 メイン:95φ テール:120φ
 砲弾型サイレンサーを採用したスポーツマフ
 ラー。パイプ径やレイアウトの見直しにより
 優れた排気効率を実現しつつ、その名の通り
 静粛性も両立させている。美しい仕上がりも
 魅力だ。97/8月以降の車両は非対応。
 ■7万4000円
 ■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



R1TITAN

R1000

競技 4/5

80TB
 材 チタン 径 メイン:90φ テール:130φ
 タービン交換仕様をターゲットにしたフロント
 パイプ(第2触媒)一体型フルストレート
 モデル。重量も6.4kgと、20kg以上も軽量。
 素材には専用のチタン合金STTiを使用。
 ■23万8000円
 ■アミューズ・コーポレーション accel
 ☎018-857-0755



R1TITAN

R1TITAN EXTRA

車検 4/2

80TB
 材 チタン 径 メイン:80φ テール:130φ
 R1TITANマフラーにサイレンサーを追加し、
 静粛性を向上。重量は6.9kg。素材は軽さと強
 度を両立した、専用のチタン合金STTiを使
 用。インナーサイレンサー装着で車検対応。
 ■21万8000円
 ■アミューズ・コーポレーション accel
 ☎018-857-0755



FUJITSUBO

Legalis R

車検 4/3

80NA
 材 ステンレス
 径 メイン:70-60.5φ テール:101.6φ
 レイアウトや分岐部などの細部にまで拘り、
 芸術品といっても過言ではない仕上がり誇る。
 サイレンサーはカシメタイプ。BG(焼
 色)加工テールも注文可能。後期は非対応。
 ■10万5000円
 ■藤壺技研工業 ☎055-998-0130



FUJITSUBO

Legalis R type EVOLUTION

車検 4/3

80TB
 材 ステンレス
 径 メイン:76.3φ テール:117φ
 ラウンドシェイプのサイレンサーを採用し、小
 型&軽量化を実現。純正比-6.7kgの軽量化と
 18.8psの向上を誇る。リアビューもスタイリ
 ッシュ。BG加工テールも可能。後期は非対応。
 ■8万5000円
 ■藤壺技研工業 ☎055-998-0130



BE FREE

オールステンレスマフラー

競技 4/4

80TB
 材 ステンレス 径 メイン:85φ テール:115φ
 排気効率を考え、可能な限りパイプの曲げを
 抑えてストレート構造に近づけたモデル。中
 間パイプ付きで、触媒直後から交換するタイ
 プ。後期のVVTiエンジン搭載車は装着不可。
 ■3万円
 ■BE FREE ☎06-6324-0405



EXAS

EVO Tune

車検 4/3

80TB
 材 ステンレス 径 メイン:80φ テール:115φ
 車種専用サイズのパワーチャンバー採用によ
 り、フルストレートマフラーに迫る優れた排
 気効率と優れた消音性能を高いレベルでバラ
 ンス。インナーサイレンサー装着で車検対応。
 ■7万9000円
 ■新潟自動車工業 ジーベイススポーツ事業部
 ☎0256-36-7773



柿本 改

HYPER FULLMEGA N1+Rev.

車検 4/3

80NA
 材 ステンレス 径 メイン:70φ テール:115φ
 レース仕様のマフラーをJASMA基準に適合す
 るストリートモデルに再設計したモデル。音
 量基準は厳格に遵守したまま、ストリートで
 重要な中低速でのトルクを確保し、高回転域
 ではよりレーシーな走りを楽しめる。
 ■8万円
 ■カキモトレーシング ☎072-265-8411



MAI

超軽量オリジナル・マフラー

車検 4/3

80TB 80NA
 材 ステンレス 径 メイン:80φ テール:114φ
 本当にパワーが出るマフラーでなければ意味
 がないと考え、長年の製作期間を費やして開
 発。リアビューのルックスの良さにも配慮。
 インナーサイレンサー使用で車検対応となる。
 ■3万9000円
 ■MARCY AUTO IMPORTS
 ☎0586-43-7050

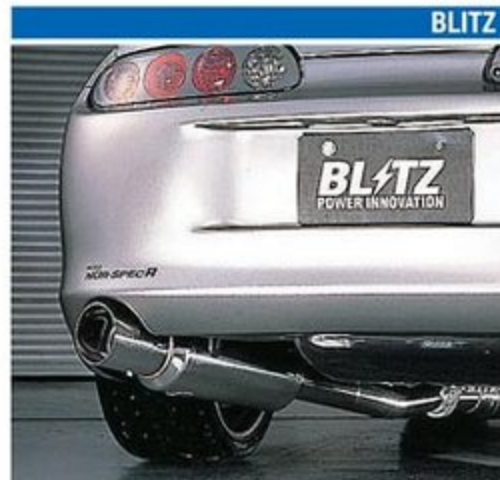


BLITZ

NUR-SPEC VSR

車検 4/3

80TB
 材 ステンレス
 径 メイン:80φ テール:114.3φ
 新開発のチタンカラーテールを採用し、レー
 シーなリアビューを演出。ブリッツ独自の特
 殊塗装技術で、チタニウムの焼け色と遜色の
 無い鮮やかなブルーグラデーションを実現。
 ■8万2000円
 ■ブリッツ ☎0422-60-2277

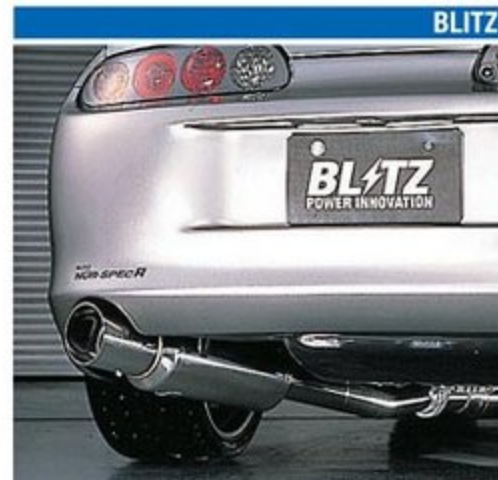


BLITZ

NUR-SPEC RX

車検 4/3

80TB
 材 ステンレス
 径 メイン:80φ テール:114.3φ
 NUR-SPEC Rの後継モデルとして設計。低回
 転域での車内への不快なこもり音を低減させ
 るべく、周波数を解析することにより内部構造
 を一新したサブサイレンサーを採用している。
 ■7万2000円
 ■ブリッツ ☎0422-60-2277



BLITZ

NUR-SPEC R

競技 4/4

80TB 80NA
 材 ステンレス
 径 メイン:80φ テール:114.3φ
 競技専用開発され、ストレート構造を採用
 し、高回転域での排気効率を格段に向上させ
 たレーシング仕様モデル。サイレンサーにも
 160φの小型砲弾タイプを採用している。
 ■7万2000円(TB) 5万5000円(NA)
 ■ブリッツ ☎0422-60-2277



BLITZ

NUR-SPEC

車検 4/3

80TB
 材 ステンレス
 径 メイン:70-80φ テール:114.3φ
 メインサイレンサー部のみを交換するタイ
 プで、純正を残すセンターパイプ部で低中速域
 のトルクを維持。サイレンサーは中高速域の
 抜けを確保して、パワーアップを実現。
 ■4万5000円
 ■ブリッツ ☎0422-60-2277



AKRAPOVIC

Evolution Link Pipe

90 3.0L
 材 ステンレス 径 70φ
 同社のSlip-On Lineの性能をさらに引き出すた
 めの専用センターパイプ。排気効率の良い真
 円に近いパイプ形状とレイアウトで、さら
 なるパワーとトルクの向上を実現。同社が
 理想とする官能的なサウンドも楽しめる。

■16万8000円
 ■橋本コーポレーション ☎075-761-7351



柿本 改

センターパイプ

90 3.0L
 材 ステンレス 径 90-70φ
 極太パイプを使用し、排気抵抗を低く抑えら
 れるセンターパイプ。装着時は純正マフラー
 の切断が必要。接続のためのアダプターパイ
 プとバンドも付属する。競技専用部品。後期
 (DB02)は適合未確認。

■9万5000円
 ■カキモトレーシング ☎072-265-8411



Power Craft

センターデュアルチューブ

90 2.0L
 材 ステンレス 径 70-60-70φ
 触媒直後の接続部分から、早い段階でY字の
 分岐を設けることでデュアルパイプ部分を長
 く確保。パイプ径は細くとも断面積の合計は
 広く、優れた排気効率を実現する。パイプ径
 は途中で変化する凝った造りとなっている。

■11万円
 ■パワークラフト ☎0120-809-099



BASTUCK

リンクパイプ

90 2.0L
 材 ステンレス 径 70φ
 同社がインポートする、ドイツのバスタック
 製リアマフラーを、2.0Lエンジン車に装着す
 るためのアダプターパイプ。専用クランプも
 付属する。パーツチョイスの幅が広がるアイ
 テムだ。

■5万3000円
 ■橋本コーポレーション ☎075-761-7351

CENTER PIPE
&
FRONT PIPE

センターパイプ&フロントパイプ

CATALYZER & CATA STRAIGHT PIPE

←キャタライザー&キャタライザーレスパイプ

MAI



フロントパイプ
80TB 80NA
材 ステンレス 径 80φ
更なる効率UPを希望するユーザーの意見を取り入れ、限界ぎりぎりのレイアウトを実現。最低地上高や、ミッションへの熱害の影響なども考慮された、より実戦に強い仕様となっている。ターボ用、NA用、また年式違いによって設定あり。
■2万5000円
■MARCY AUTO IMPORTS
☎0586-43-7050

BLITZ



EX. DIFFUSER
80TB
材 ステンレス 径 80φ
競技用途用に割り切った設計で、触媒を排除することで、大幅な排気効率の向上を実現。排気効率の向上に伴い、鋭い過給レスポンスとパワーアップを実現。材質は耐久性の高い鏡面仕上げSUS304ステンレスをTig溶接で仕上げており、高いクオリティを確保。
■2万5000円
■ブリッツ ☎0422-60-2277

A'PEXi



GTフロントパイプ
80TB
材 ステンレス 径 80φ・75~80φ
より排気効率を高める事ができる大径パイプを使用したフロントパイプ。類別型式で仕様が異なり、E-JZA80は80φストレート、EもしくはGF-JZA80は75~80φの異径タイプとなる。ステンレス製で耐久性も高い。
■2万6000円~3万1000円
■Apex ☎0544-65-5061

柿本 改



フロントパイプ Standard
80TB
材 ステンレス 径 80φ
同社のリアピースのみのマフラー、もしくは純正のリアマフラーと組み合わせて使用するセンターパイプ。リアピースと組み合わせての更なる性能向上や、純正と組み合わせて、音量は抑えつつも排気効率を高めるなどの使い方ができる。写真は他車種用のイメージ。
■3万3000円
■カキモレーシング ☎072-265-8411

REVOLUTION



スポーツキャタライザー
90 3.0L 90 2.0L
材 ステンレス
効率の良いキャタライザーセルを使用し、排気効率を格段にアップ。オプションで、キャタライザーの熱効率を上げると同時にエンジンルーム熱を下げられるチタンサーモバンテージ巻き込みの設定あり。排ガス証明書も付属する。DB02は適合未確認。
■18万円
■レボリューション ☎048-222-4690

神風



神風 キャタレスダウンパイプ
90 3.0L 90 2.0L
材 ステンレス
純正触媒フロントパイプ部を交換することにより、排気干渉を解消。すぐさま体感できるパワーアップを可能としている。フレキシブルジョイントも設けられており、エンジンの動きなどによるトラブルも防止されている。
■5万2000円
■ミルキーホワイト ☎0256-97-5173

Power Craft



フロントパイプ
90 3.0L
材 ステンレス
タービン直後の熱を持ち流速が速い排気を、滞ることなくスムーズに通過させる高効率なダウンパイプ。フレキシブルジョイントも装備し、歪みなどのストレスによるトラブルも防げる。キャタライザーレス仕様となっているため、競技用アイテムとなる。
■8万5000円
■パワークラフト ☎0120-809-099

AKRAPOVIC



Down Pipe
90 3.0L
材 ステンレス
究極のエキゾースト環境を実現する、AKRAPOVIC製エキゾースト専用のスポーツ触媒付きダウンパイプ。最高の排気効率を持つエキゾーストシステムが完成する。性能を最大限に発揮するためにはECUのリマッピングが必要となる場合あり。DB02への装着は確認中。
■31万7000円
■橋本コーポレーション ☎075-761-7351

SARD



SPORTS CATALYZER
90 3.0L
材 ステンレス
耐熱1200℃対応で密度200pcisの国産メタルセルを採用。排ガス通過時の抵抗が低く抑えられているため、全開率の高いスポーツ走行にも対応しつつ、保安基準を大きく下回る高い浄化性能を両立している。書類も付属しているため車検にも対応。DB02は非対応。
■19万8000円(予価)
■サード ☎0565-53-1166

BLITZ



SUS POWER AIR FILTER LM
90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA
材 繊維+ステンレスメッシュフィルター 乾式
SUS POWERコアタイプで実績の高い、2層の繊維フィルタとステンレスメッシュを組み合わせたエレメントを純正交換タイプで採用。通気によるフィルタの変形も抑えられ、吸気効率が高い事はもちろん高い耐久性も実現している。DB02は適合未確認。
■3900円~7000円
■ブリッツ ☎0422-60-2277

HKS



スーパーエアフィルター
90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA
材 不織布 乾式
新開発の不織布フィルターをメイン素材に採用した、新しい純正交換タイプエアフィルター。集塵性能と低抵抗を高レベルにて両立し、排気効率の高まったマフラーと併せて使用することで相乗効果でエンジンパフォーマンスを引き出せる。
■5500円(90) 3900円(80)
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

GENUINE TYPE AIR FILTER

←純正タイプエアフィルター

SARD



SPORTS CATALYZER
80TB
材 ステンレス
耐熱1200℃対応で密度200pcisの国産メタルセルを採用。排ガス通過時の抵抗が低く抑えられているため、全開率の高いスポーツ走行にも対応しつつ、保安基準を大きく下回る高い浄化性能を両立している。書類も付属しているため車検にも対応。
■9万円~
■サード ☎0565-53-1166

A'PEXi



CATA
80TB
材 ステンレス
大径の高効率採用により圧力損失を低く抑えることで排気効率を高めてトルクやレスポンスを大きく向上。セルには独自配合シールドコーティングを施し、高い浄化性能も実現。保安基準にも合致する。99/08~02/07の、終減速比3.266のMT車に適合。
■9万8000円
■Apex ☎0544-65-5061

BLITZ



CARBON INTAKE SYSTEM
90 2.0L
材 ステンレスメッシュフィルター 乾式
完全車種別の専用設計がなされ、カーボン製のダクトとエアクリナーボックスを備える同社最高峰のインテークシステム。エンジンルームの熱気に左右されない位置から吸気を行い、チャンバー効果も併せてエンジンパフォーマンスを引き出す。2.0ℓ 車専用形状。
■14万8000円
■ブリッツ ☎0422-60-2277

BLITZ



CARBON INTAKE SYSTEM
90 3.0L
材 ステンレスメッシュフィルター 乾式
車種別の専用設計がなされ、カーボン製のダクトとエアクリナーボックスを備える最高峰のインテークシステム。エンジンルームの熱気に左右されない位置から吸気を行い、チャンバー効果も併せてエンジンパフォーマンスを引き出す。3.0ℓ 車専用形状。DB02未確認。
■16万8000円
■ブリッツ ☎0422-60-2277

HKS



ドライカーボンレーシングサクション
90 3.0L
材 ポリウレタンフォーム 湿式
同社のむき出しタイプのエアクリナー「スーパーパワーフロー」に、ドライカーボン製のサクションパイプを組み合わせたインテークキット。吸気効率の向上はもちろん、大きな軽量化も実現している。MC後(DB02)は非対応。
■9万8000円
■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

AIR CLEANER KIT

←エアクリナーキット

GruppeM



REPLACEMENT
80TB 80NA
材 コットン 湿式
世界中のレースシーンでも使用されるK&N社製のエアフィルタ。純正交換タイプのため、手軽に使用することができ、簡単かつ確実にパフォーマンスをアップを実現する。湿式のため、専用のメンテナンスキットで洗浄、再生する事で繰り返し使用が可能。
■1万6400円
■グループエム ☎048-450-2911

GruppeM



SUPER CLEANER

80TB
 材 コットン 湿式
 フィルター本体は中央部にセンターコーンを配する、K&N製円錐形高密度4層湿式フィルターを採用し、集塵効果に優れる。アルミ製ダクトにより熱の影響を抑え、その形状により吸入時の流速を高めてより大量な吸気を実現。交換フィルタは1万6000円。
 ■4万5000円～5万5000円
 ■グループエム ☎048-450-2911

HKS



レーシングサククション

80TB
 材 ポリウレタンフォーム 湿式
 エアクリナーにはむき出しタイプのスーパーパワーフローを採用。パイピングはアルミ製に変更。吸気効率の向上、サウンド、ビジュアルなどあらゆる要素で気分を高揚させてくれる。1997/8月以降の車両には非対応。
 ■5万8000円
 ■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

REVOLUTION



カーボンラムエアインダクションボックス

90 3.0L 90 2.0L
 材 コットン 湿式
 吸入効率が純正比114%向上し、馬力は600ps～650psまで対応出来るように製作。走行風を遮熱パーツとの間に通過させ、ヘッドライト上部のダクトから外気を導入し、熱気を遮断しつつエンジンへ送り込む。DB02は未確認。
 ■24万円
 ■レボリューション ☎048-222-4690

GruppeM



RAM AIR SYSTEM

90 3.0L 90 2.0L
 材 コットン 湿式
 車種別専用設計のハイエンドモデル。カーボン製エアボックスでエンジンの熱気を遮断しつつ、走行風を導くことで熱されていない空気をダイレクトに吸気させる。フィルターはメンテナンスキットで洗浄可能。替えフィルターは1万1300円で設定。DB02は非対応。
 ■14万8000円～16万8000円
 ■グループエム ☎048-450-2911

AMS



カーボンエアインテーク

90 3.0L
 材 非公開 乾式
 エア流量抵抗を純正比25%減を達成。エンジンルーム内のホットエアの影響も抑えてより多くの空気をエンジンに送り込み、パワーを引き出す。カーボン材とアルミ削り出しパーツを使用する。要ECUリセッティング。
 ■15万円
 ■レーシング パッション リンクス ジャパン ☎03-4405-2336

BLITZ



SUS POWER CORE TYPE LM

80TB
 材 繊維+ステンレスメッシュフィルター 乾式
 鮮やかなブルー色のフィルターで、抜群のファッショナリティを誇るエアクリナー。新開発のブリッツ独自の特殊2層構造のフィルターは、ステンレス素材と特殊繊維の組み合わせに拘り、高い集塵効果と吸入効率アップを達成する。後期VVT-i搭載車は非対応。
 ■1万6800円
 ■ブリッツ ☎0422-60-2277

BLITZ



SUS POWER AIR CLEANER

80TB
 材 ステンレスメッシュフィルター 乾式
 F1でも使用されているSUS304ステンメッシュ&マトリクス構造のフィルタを採用。円錐型ボディで吸気面積を確保。トップとサイドの構造を変え、高い集塵効果と、吸入効率UPを達成。洗浄すれば何度でも使用可能。後期VVT-i搭載車は非対応。
 ■2万9800円
 ■ブリッツ ☎0422-60-2277

BLITZ



ADVANCE POWER AIR CLEANER

80TB
 材 ステンレスメッシュフィルター 乾式
 ファンネル付きのシールドが周囲の熱を遮り、フィルターの発熱を防止。吸気温度を安定させ高い充填効率を維持。可変式シールドにより周囲に大量の空気を確保、瞬間的な吸入空気増大にも対応。後期VVT-i搭載車は非対応。
 ■4万2000円
 ■ブリッツ ☎0422-60-2277

BLITZ



CARBON POWER AIR CLEANER

80TB
 材 ステンレスメッシュフィルター 乾式
 実績の高いステンレスメッシュフィルターを採用。大口径ファンネルを採用したカーボンシールドが周囲の放射熱を遮りフィルター本体の発熱を防ぎ、吸入空気温度の上昇を抑制する。後期VVT-i搭載車は非対応。
 ■4万7800円
 ■ブリッツ ☎0422-60-2277

GruppeM



POWER CLEANER

80TB
 材 コットン 湿式
 高性能エンジンが必要とする、吸入効率と濾過性能の高次元におけるバランスを実現。独自のコンセプトに基づいた、外寸の5倍以上の表面積を持つハイフロータイプ。強力な吸入負圧や熱による歪みを抑え大容量、高負荷連続吸気を実現。交換フィルタは1万3800円。
 ■3万2000円～3万8000円
 ■グループエム ☎048-450-2911

BLITZ



NUR-SPEC FINISHER VSR

90 3.0L 90 2.0L
 純正マフラーフィニッシャー部を取り外して交換装着する、車種別専用交換フィニッシャー。素材はチタン材を使用しているため高級感が高く、スタイリッシュで1ランク高いリアビューを演出してくれる。テールエンドにはNUR-SPECロゴを刻印済み。
 ■8万8000円
 ■ブリッツ ☎0422-60-2277

Power Craft



テールフィニッシュ

90 3.0L 90 2.0L
 純正のマフラーを使用したまま、スポーツマフラーを装着したような迫力のあるリアビューを実現するアイテム。エンドのバリエーションは、ステンレス、チタン焼き色風、マットブラックの3種類の設定があり。同社のロゴマークも刻まれる。
 ■6万5000円～7万5000円
 ■パワークラフト ☎0120-809-099

AKRAPOVIC



Sound Kit

90 3.0L
 純正のエキゾーストバルブをドライバーの意思でコントロール可能とするキット。操作はコックピットに装着したりリモコンで行えるため、任意のタイミングで自在にオンオフができるようになる。ストリートとスポーツ走行の両立にも嬉しいアイテムだ。
 ■7万2000円
 ■橋本コーポレーション ☎075-761-7351

OTHERS

その他

BLITZ



SUS POWER CORE TYPE LM-RED

80TB
 材 繊維+ステンレスメッシュフィルター 乾式
 [SUS POWER CORE TYPE LM]のフィルター色をレッドにしたモデル。ブルーと併せてカラーを選ぶことができ、ドレスアップの幅が広がる。もちろん独自のステンレスメッシュ構造を有し、ブルーモデルと性能に差は無い。
 ■1万6800円
 ■ブリッツ ☎0422-60-2277

JURAN



Muffler Ring

強度を20%向上させた強化タイプのマフラーリング。純正の劣化によるマフラー下がりや干渉、脱落を防止する。複数のタイプを設定しており、多くのパターンに対応。ダウンタイプの設定もあり、マフラー出口の位置調整も可能となる。
 ■1800円(強化) 1200円(ダウン)
 ■タニダ ☎052-871-3741

BILLION



バンテージプロテクターBT1500

同社エキゾーストバンテージ用のコーティングスプレー。吹き付ける事でバンテージの表面に膜が形成され断熱効果を更に高められる。繊維が硬化することではつれも防止され、寿命も延びる。容量100mlで、4気筒NAエンジンのエキマニの施工が目安となる。
 ■3000円
 ■ミノルインターナショナル ☎04-2788-7878

BILLION



スーパーサーモバンテージ80/100

耐久性と圧倒的な強度を備えたファイバー製耐熱ベルト。排気パイプからの熱の発散を防止する。耐熱温度は「100」が「1650℃」、「90」が「1260℃」でセラミックファイバー製。950℃の「80」はグラスファイバー製というバリエーションあり。
 ■2300円～3万円
 ■ミノルインターナショナル ☎04-2788-7878

JURAN



Exhaust Jacket Bio Fiber

エキゾーストパイプに巻き付けることで、熱の発散を防止。熱害からエンジンルームを守るとともに、排気の温度を保持して排気効率をアップさせる効果もある。溶解温度別に、グラスファイバー製の730、セラミックファイバー製の1800の2種類を設定。
 ■4500円～
 ■タニダ ☎052-871-3741

VERUS ENGINEERING



レゾネーターデリートキット

90 3.0L
 エアクリナー部分に取り付けられているレゾネーターを外した際のキャップ。レゾネーターを外すことにより、ターボサウンドが増加し、迫力が向上。またエンジンルーム内のスペースも拡大できる。アルミ素材の削り出し、アルマイト仕上げで耐久性も高い。
 ■5980円
 ■RK-ONLINE <https://rkjapan.com/>

ENGINE

[エンジン系]

掲載データは2020年9月1日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for TOYOTA SUPRA

エンジンのパフォーマンスを高めて刺激的な走りを実現

エンジンチューニングは、フィーリングの向上から純正には無い大パワーの実現まで幅広い願いを叶えてくれるメニューだ。現在、A90とJZA80で事情は少々異なり、A90はヘビー級でもタービン交換までなのに対し、JZA80ではエンジン内部全てを変えられるほど充実したパーツラインアップが見られる。これはJZA80の2JZエンジンのチューニングが煮詰まっている証拠。走行距離が伸びている個体も多いので、エンジンリフレッシュがてらのチューニングも行いやすい。A90の今はまず、完成度の高い純正エンジンを味わう内容がおススメだ。

90 3.0L = A90の3.0ℓ車(RZ)に適合
90 2.0L = A90の2.0ℓ車(SZ・SZ-R)に適合
80TB = JZA80のターボ車に適合
80NA = JZA80のNA車に適合
汎 = 汎用アイテム
※前期後期の分類は本文中に示します

VERUS ENGINEERING



タービンヒートガードキット

タービン周りの熱を遮断し、エンジンルーム内の熱量を抑制。また、純正のレゾネーターと遮熱板を外すことにより、エンジンルーム内をより高級感溢れた見た目に変化させる。素材はセラコートを施した2mmのステンレス板で、シルバーとブラックの2色を設定。

■1万9800円
■RK-ONLINE
https://rkjapan.com/

REVOLUTION



ターボハウジングブラケット

タービン周囲を断熱材で囲むことで、タービンから発せられる熱を遮断。外部へ熱が放出されないようにすることでエンジンルームの温度を下げ、エンジン本体や各周辺機器へのダメージを低減する。また、吸気温度を下げる効果も発揮する。DB02は未確認。

■1万5000円
■レボリューション
☎048-222-4690

GCG Turbo



ビレットフロー570

SZ/SZ-Rグレード用のハイフロータービン。コンプレッサーに大径化されたビレットホイールが採用され、完全ボルトオンで取り付けが可能。目標馬力は570hp。純正タービン下取り加工のほか、新品タービンベースも設定あり。

■18万円(要下取り)
32万5000円(下取り無し)
■GCGターボ
☎043-216-4921

GCG Turbo



ビレットフロー400

SZ/SZ-Rグレード用のハイフロータービン。コンプレッサーに大径化されたビレットホイールが採用され、完全ボルトオンで取り付けが可能。目標馬力は400hp。純正タービン下取り加工のほか、新品タービンベースも設定あり。

■16万円(要下取り)
29万6000円(下取り無し)
■GCGターボ
☎043-216-4921

TURBO PARTS

ターボ系パーツ

HKS



スーパー-SQV4

独自のシーケンシャルバルブ構造を採用。差圧式制御システムにより、低過給域から高過給域の幅広い作動領域の圧力制御を繊細に実現している。また、リリーフレス作動方式により圧力に対し安定した作動を確保し、新次元でターボチューニングをサポートする。

■2万9800円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

GReddy



タービンキット ウェストゲートタイプ

タービンはT78もしくはT88から選択。タービン本体とは別に、独立したバイパスバルブをエキマニに設けた、ウェストゲートタイプのタービンキット。使用用途や特性の目標がハッキリと決まり、理想のチューニングを求めるユーザーに向けたハイグレードなキット。別途ECUセッティングなども必要となる。

■58万円~59万円
■トラスト
☎0479-77-3000

GCG Turbo



ウェストゲートターボキット EFR8374

ボルグワーナー製のタービン、EFR8374を装着するためのキット。必要となるエキマニやウェストゲートなどをセットにした、カスタムされたエンジンに適したタービンキットとなっている。マイルドでドライバビリティに優れた特性が魅力だ。RZグレードに適合。

■68万9000円
■GCGターボ
☎043-216-4921

GCG Turbo



ウェストゲートターボキット G35-1050

Garrett社の新型Gシリーズ、G35-1050の装着に必要なエキマニやウェストゲートなどをパッケージ化。カスタムされたエンジンに適したキットとなっている。エキゾーストハウジングのa/rも選択可能。レスポンスが良い上に、高出力に対応する。RZグレードに適合。

■71万2000円
■GCGターボ
☎043-216-4921

HKS



スペシャルセットアップキット

GTIII-4Rを装着する際に必要な主要パーツをパッケージ化。タービン付きキットとタービンレスキットを設定し、キットをそのまま装着のほか、好みのタービンの選定も可能とし、柔軟性を高めている。サクシオンやチャンバーパイプなどは別途制作が必要となる。

■67万8000円(タービンキット)
45万円(タービンレスキット)
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

TOMEI POWERED



2JZ36KIT

3.6ℓへ排気量UPさせるキット。ベンチテスト、シャシ台テスト、ドリフト競技での実戦テストで実証された圧倒的トルクが魅力。ビッグシングルタービンも楽々回す事が可能な性能を持つ。高いレスポンスを楽しめるようになるキット。別途、合わせ済みのコンロッドメタルが付属するキットも設定あり。

■96万円
■東名パワー
☎042-795-8411

JUN



カスタムキットEX 3.2ℓ

ロングストローク化により、中低回転域を含む全体的なトルクアップとハイパワーを発揮。高剛性かつバランスの向上による高次元のレスポンスも実現している。ボア×ストロークが87.0φ×90.0mmで、排気量は3210ccとなる。圧縮比は8.5:1(参考値)の設定。ストリートからサーキットまで使用できる。

■86万円
■田中工業(JUNマシンショップ)
☎03-3920-4165

ENGINE SOUPED-UP KIT

排気量アップキット

SAMCO



ターボホースキット

タービンの性能を最大限に引き出すための、高強度、高効率を追求した専用ホース。内部がフラットなためスムーズな吸気を促し、高ブースト時にも変形、膨張、ホース抜けの心配も排除。耐熱、耐久性も高く、車種専用品ならではの高いフィットリングを実現。後期は非対応。全21色ものカラーを設定する。

■6万5000円
■トップラインプロダクト
☎04-7190-1391

BLITZ



SUPER SOUND BLOW OFF VALVE BR

高品質なアルミダイカスト製ボディを採用。高精度なCNC加工を施すことで内部パーツのクリアランスの適正化を行い、レスポンスよくスムーズなピストンの動作を実現。腐食に強いブラック特殊コーティングとレッドアルマイトを採用。エンジンルームのドレスアップにも最適。

■2万9800円
■ブリッツ ☎0422-60-2277

NAPREC



2JZ-GTEハイレスポンス 燃焼室レースキット

レースキットの内容に加えて、燃焼室のマシニングセンターフル機械加工も施されたキット。燃焼室容積の気筒間のバラツキを0.2cc以内に抑え、完成度が高く綺麗に回るエンジンを実現する。加工の形状選択も可能。

■21万3000円
■ナプレック
☎042-696-3733

NAPREC



2JZ-GTEハイレスポンス 燃焼室スタンダードキット

スタンダードキットの内容に加えて、燃焼室のマシニングセンターフル機械加工も施されたキット。燃焼室容積の気筒間のバラツキを0.2cc以内に抑え、完成度が高く綺麗に回るエンジンを実現する。加工の形状選択も可能。

■18万円
■ナプレック
☎042-696-3733

NAPREC



2JZ-GTEハイレスポンス レースキット

同社のビッグバルブの使用に伴い必要となるパーツや加工一式をキット化。基本内容はスタンダードと同様だが、バルブガイドがレース用になる。こちらも面研の削り量は1.0mmまで指定が可能。サーキットなどのレーシングユースに適したパフォーマンス重視の内容。

■16万3000円
■ナプレック
☎042-696-3733

NAPREC



2JZ-GTEハイレスポンス スタンダードキット

同社のビッグバルブの使用に伴い必要となるパーツや加工一式をキット化。内容はNAPREC鍛造ビッグバルブ(IN&EX)、純正タイプ鉄鋳バルブガイド、バルブガイド入れ替え、レース用シートカット、面研が含まれる。面研の削り量は1.0mmまで指定が可能。

■13万円
■ナプレック
☎042-696-3733

ENGINE HEAD PARTS

エンジンヘッド周り

NAPREC



強化バルブスプリング&リテーナー

80TB 80NA
ハイカムシャフト使用時でも線間密着が発生せず、ジャンプも起こりづらい強化バルブスプリング。クロモリ製リテーナーもセットとされ、過激なスベックでも割れなどのトラブルを防止している。スプリングのセット荷重は25kg-fで、10mmリフト時は70kg-fとなる。

■6万6000円
■ナプレック
☎042-696-3733

JUN



チタンバルブリテーナー TYPE1

80TB 80NA
素材にチタン材を使用したバルブスプリングリテーナー。圧倒的に強度が高く、高負荷環境下でも割れなどが起こりづらい事はもちろん、軽量なためにバルブの追従性も高くなり、純正スプリングのままでもジャンプなども起こりづらくなる。VVT-iエンジンには非対応。

■6万6000円
■田中工業 (JUNマシンショップ)
☎03-3920-4165

CP-CARRILLO



ハイパフォーマンスピストン

80TB
CP CARRILLO社製の鍛造ピストンセット。高強度なのはもちろん、用途に合わせてボア径や圧縮比が多数から選択可能。組み合わせるコンロッドは、純正や純正に準じる寸法の社外製品に適合する。その他カスタムオーダーにも対応可能で、高いチューニングの要求にも応えてくれる。

■15万6000円〜20万9300円
■GCGターボ
☎043-216-4921

TOMEI POWERED



2JZ鍛造H-BEAMコンロッド

80TB 80NA
鍛造強化H断面コンロッド。強度、バランス、軽さのすべてを高次元で実現させ、エンジンチューニングにとって必要不可欠な要素を備える。レスポンスに優れ、高回転まで滑らかに回るエンジンを実現する。純正サイズと、同社の2JZ36キット用の2種類を設定。

■12万円〜12万9000円
■東名パワード
☎042-795-8411

TOMEI POWERED



強化TIMING BELT

80TB 80NA
ラバーとガラス心線を最適化して高強度化。高回転での使用やチューニングでのカムのハイリフト化、強化バルブスプリングの組み込みなどによる伝達トルクの増大や、ターボやエンジン本体、そして冷却装置が発生する熱に対する耐久性を向上。構造内にナイロンミクロファイバーを採用し歯欠寿命も向上。

■1万3000円
■東名パワード
☎042-795-8411

NAPREC



2JZ-GTE用カムシャフト

80TB 80NA
ニュージールランドの老舗カムシャフトメーカー、ケルフォードカム社の製品。同社内でシミュレーションを行い、バルブ速度、加速度、干渉角、位相角、ramp、Lobとしっかりと計算しながら設計され、高いパフォーマンスを実現している。バリエーションの豊富さも魅力だ。

■9万6000円
■ナプレック
☎042-696-3733

NAPREC



鍛鉄バルブガイド

80TB 80NA
黒鉛を含んだ特殊鍛鉄材で作られており、高い耐摩耗性を実現したオリジナルのバルブガイド。内径は純正スタンダードサイズと同等で製作されており、オーバーホール時の同時使用も行いやすい。

■1万9200円
■ナプレック
☎042-696-3733

NAPREC



レース用バルブガイド

80TB 80NA
入れ替え時の圧入作業でも曲がりが発生しにくいバルブガイドだが、独自のノウハウにより曲がりをほとんど発生させない形状を実現。圧入後もほとんど内径修正しないで使用でき、設計通りの性能を発揮する。材質はIN側がアルミ青銅又はリン青銅またはベリリウム銅。EX側はリン青銅製となる。

■4万6000円
■ナプレック
☎042-696-3733

TOMEI POWERED



PONCAM/PROCAM

80TB 80NA
バルタイ調整やバルブスプリング交換不要で手軽なPONCAMと、ハイチューニング向けのPROCAM。PONCAMは、前期用がIN/EXとも264°で9.5mm、後期用がIN252°8.9mm、EX260°9.1mmの設定。PROCAMはIN側252°〜270°で8.9〜10.8mm、EX側260°〜270°で9.1〜10.8mmで、前期後期の区分含む4種類づつを設定される。

■7万8000円〜8万8000円
■東名パワード ☎042-795-8411

JUN



ハイリフトカムシャフト

80TB 80NA
鍛造素材から削り出されたハイカムシャフト。素材から製造できるためカムプロファイルの設計に大きな自由度があり、論理的に最も優れた形状で製作することを実現している。VVT-i搭載車両には非対応。IN/EXともに256°、264°、272°でリフト量は9.3mm。

■4万6000円
■田中工業 (JUNマシンショップ)
☎03-3920-4165

HKS



カムシャフト

80TB
社内に開発、設計、製造を行うことで安定した性能を発揮。様々な仕様に対応するため、開度はIN/EXともに264°、272°、280°の3種類を設定。リフト量は8.6〜9.3mmとなる。また264°に関しては後期VVTiに対応する仕様も設定。バルタイ調整は不要だ。

■4万8000円 (非VVTi)
5万8000円 (VVTi)
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

NAPREC



鍛造ビッグバルブ

80TB 80NA
IN側は純正比+1.0mmの34.5φ、EX側は純正比+1.5mmの29.8φの設定。傘部は鍛造整形により形状を作成し、コンピューター制御の工作機械で仕上げを行う。材質は自動車メーカー量産車同等で、表面処理はタフトライド処理を施し、耐カジリ、耐摩耗性を向上させ、曲がりに対しても高い強度を誇る。

■5万4000円
■ナプレック
☎042-696-3733

JUN



レーシングバルブガイド

80TB 80NA
素材にリン青銅を使うことにより、熱伝導率、強度を向上。特に高回転時の、負荷が高く熱によっても過酷な環境下においても確実にバルブを保持し、スムーズな摺動性能を維持することでバルブの破損防止を考えて製作されたアイテム。

■4万2000円
■田中工業 (JUNマシンショップ)
☎03-3920-4165

TOMEI POWERED

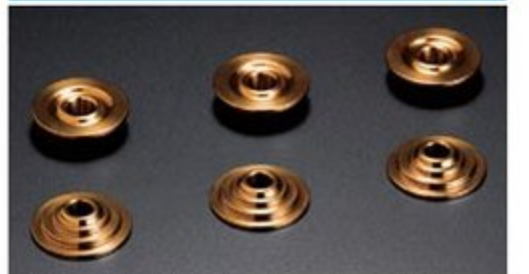


インナーシムキット

80TB 80NA
カムシャフトのハイリフト化に伴い専用開発。純正ではアウターシム式のため重量のある大きなシム使用するところを、インナーシム式にすることで軽量化が図れ、バルブスプリングの設定値の最適化と併せて動弁系の動きが確実にすることで高出力に対応する。

■16万7000円
■東名パワード
☎042-795-8411

JUN



チタンバルブリテーナー TYPE2

80TB 80NA
素材にチタン材を使用したバルブスプリングリテーナー。Type1でのメリットはそのままで、Type2では対摩耗性を高める特殊表面処理を追加。耐久性を高めることによる長寿命化と安定性を格段に向上させている。VVT-iエンジンには非対応となる。

■8万7000円
■田中工業 (JUNマシンショップ)
☎03-3920-4165

TOMEI POWERED



2JZ FORGED PISTON KIT

80TB 80NA
純正交換用途に使用できる、鍛造製法で製作された強化ピストン。ボア径は、純正交換用の86.5φと87.0φの2種類で、排気量はそれぞれ3031ccと3086ccとなる。また2JZ36キット用の87.0φの設定もあり。ピストン本体の他にピストンリング、ピストンピン、サークルリップが含まれる。

■14万8000円
■東名パワード
☎042-795-8411

JUN



スーパーピストン (Cシリーズ)

80TB
JUNの設計で、イギリスのコスワース社で製造されたJUNスーパーピストンキット。洗練された形状とピストンプロファイルにより、軽量ながら高剛性を実現。チューニングに対しても耐久性の高いエンジンを製作できる。

■21万円
■田中工業 (JUNマシンショップ)
☎03-3920-4165

JUN



スーパーピストン (Pシリーズ)

80TB
北米のパフォーマンスパーツとして名高い、米CP-CARRILLO社製ピストン。高回転域の高いピストンスピード可能にするプロファイルの設計。高剛性の鍛造素材を使用した高い耐久性で、トータルのコストパフォーマンスに優れたアイテムとなっている。

■15万6000円
■田中工業 (JUNマシンショップ)
☎03-3920-4165

JUN



スーパーコンロッド

80TB 80NA
軽さと強さを追求してSCM440材を使用し、総削り出しによる無駄のない形状に設計。大端部はメタルの焼き付きの原因となる変形を防止するために応力を分散させる形状を採用。さらにキャップ部を強固に固定するためにコンロッドボルトには、ARP社製の高張力ボルトを使用している。

■19万5000円
■田中工業 (JUNマシンショップ)
☎03-3920-4165

TOMEI POWERED



カムスライドスプロケット

80TB 80NA
カムの交換時やエンジンチューニングを行ったとき、最適なバルブタイミングに調整するためのアイテム。メモリ付きでバルブタイミング調整が車上で簡単にできる。1メモリの調整角はクランク角で4度となっている。アルミ削り出しで高級感、耐久性ともに高い。

■1万6000円
■田中工業 (JUNマシンショップ)
☎03-3920-4165

TOMEI POWERED



ADJUSTABLE CAM GEAR

80TB 80NA
全ての部位に超軽量ジュラルミンを採用し、340gと超軽量を実現。削り出し製法で高精度に仕上げられ、バラつきの無い確実な駆動の伝達を実現。調整用のメモリは実戦を意識したシンプルで見やすいデザインとし、実戦でのとっさの調整にも対応しやすい。

■1万5800円
■東名パワード
☎042-795-8411

ENGINE PARTS
OTHERS

← その他エンジンパーツ

TOMEI POWERED



2JZ36フルカウンタークランクシャフト

80TB 80NA
同社の2JZ36キット用に専用開発した、100mmストロークのクランクシャフト。ピレットタイプで圧倒的な強度を実現。フルカウンタークランクのためバランスに優れ、振動やフリクションも低減。カウンターウエイトはエッジシェイプとされ、オイルや空気の攪拌抵抗を最小限に抑えている。

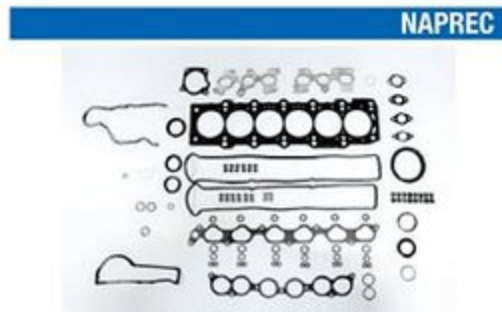
■66万3000円
■東名パワード
☎042-795-8411



JUN 強化コンロッドボルト

80TB 80NA
コンロッド大端部を固定するネジ穴を奥まで最大限に生かし、しっかりした締め付けを実現し、テンションが最もよくかかるように設計。耐久性の向上を考えて製作されたアイテムだ。信頼性が高まるため、オーバーホール時に同時使用も考えたい。後期は非対応。

■2万6000円
■田中工業 (JUNマシンショップ)
☎03-3920-4165



NAPREC 2JZ-GTE (VVTi) エンジン オーバーホールガスケットキット

80TB 80NA
2JZ-GTEエンジンのオーバーホール時に使用する、ヘッドガスケットを中心とした各種ガスケットとバックギンのキット。ヘッドガスケットは純正品と同等のボア87.5φで厚み1.5mmのメタル品が付属する。細かな部位まで付属するため、準備も容易となる。

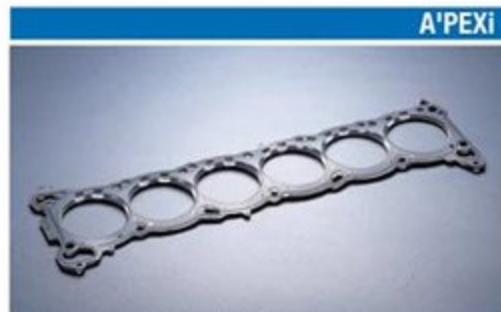
■5万9000円
■ナプレック
☎042-696-3733



TOMEI POWERED 強化HEAD GASKET

80TB 80NA
純正はメタルながらシール性が不足するため、信頼性抜群のスーパーグロメットタイプを採用して性能を大幅に向上。追従性が良くしなやかなSUS301材をビード構造表板に採用。長期間にわたるブロックの変形にも追従し、トラブルを防止する。ボア系は87.5φで、厚みは1.2、1.5、1.8、2.0mmの4種類。

■3万円
■東名パワー
☎042-795-8411



A'PEXI 2JZ-GTE ヘッドガスケット

80TB
性能ばかりでなく、実際のエンジンとのマッチングまでも徹底追究。ベンチや実車走行でのテストを繰り返し、信頼性も確認されている。チューニングはもちろん、ノーマルエンジンの交換用としても安心して使用可能。ボア径は純正と1.0mmオーバーサイズの2種類で、厚みは1.1、1.5、1.8、2.1mmの4種類。

■3万2000円
■Apex
☎0544-65-5061



POWER SUPER KEVLAR II TIMING BELT

80TB 80NA
カムタイミングがズレない伸びゼロ設計で、歯の噛みこみ時の変形も抑え、カムシャフトの正確な駆動を実現。柔軟性を高めて曲げ剛性を下げ、カムの振動も減らしている。耐久性は純正比約4倍を誇り、高負荷なサーキット走行などでもトラブルを防止。

■1万5000円
■パワー
☎0545-30-9111



BULLET ビレットブロック

80TB
航空規格6061材を使用した、2500hpまで対応可能なアルミビレットブロック。ヘッドボルトは1/2インチ径に拡大され、ヘッドブロックとの接合もより強化されている。クランクキャップは4ボルトタイプとなり、2JZの弱点を克服。重量は42kgと、純正の57kgより大幅に軽量化。ドライサンプ化を推奨。RZグレードに適合。

■要問い合わせ
■GCGターボ ☎043-216-4921



NAPREC ビレットクランクキャップ

80TB 80NA
高強度で製作されたクランクキャップ。2JZエンジンの高出力化に伴い弱点となる部位だけに、チューニング時には導入したいアイテムだ。取り付け時にはラインボーリング加工が必要となり、また同社クランクキャップスタッドボルトとの併用が必要。

■9万8000円
■ナプレック
☎042-696-3733



NAPREC クランクキャップスタッドボルト

80TB 80NA
ブロック側ネジ穴全体に締め付け軸力を与え、することで確実な締め付けを発生させ、シッカリとしたクランクキャップの締め付けを可能としている。チューニングを施した、高回転、高ブーストエンジンの信頼性向上のための必需品とも言える。

■3万2000円
■ナプレック
☎042-696-3733



JUN 強化ヘッドボルト

80TB 80NA
より大きな締め付け力を掛けられるように設計され、シリンドラヘッドとシリンドラブロック間の面圧を増大。ヘッドガスケットの気密性向上と接合部の剛性アップに貢献し、高負荷のかかるチューニングエンジンでも吹き抜けなどのトラブルを防止する。

■3万9000円
■田中工業 (JUNマシンショップ)
☎03-3920-4165



JUN 強化クランクメインキャップボルト

80TB 80NA
シリンドラブロック側のネジ穴を奥まで最大限に生かし、テンションが最もよくかかるように設計することでしっかりした締め付けを実現。耐久性の向上を考えて製作されたアイテムだ。信頼性が高まるため、オーバーホール時に同時使用も考えたい。後期は非対応。

■3万2000円
■田中工業 (JUNマシンショップ)
☎03-3920-4165



SARD FUEL REGULATOR

80TB 80NA
チューニングカー専用設計で、抜群の燃圧の安定性を実現。また、細目調整ネジにより細かな燃圧調整が可能。PT1/8のサービスポールを設置、メーターなどへの燃料ラインの取り出しにも対応する。オールアルミ削り出しボディを採用した美しい外観も大きな魅力だ。取り付けには別途アダプターが必要。

■1万4000円～
■サード
☎0565-53-1166



SARD FUEL PUMP

80TB 80NA
純正相当サイズからハードチューンに対応可能なものまで、車両やエンジンのチューニングの状態に合わせた吐出量を選択可能。ラインアップは195ℓ/h、235ℓ/h、265ℓ/h、275ℓ/h、295ℓ/hの5種類を設定する。燃料フィルターや電源ケーブル＆端子セット、大容量電源ハーネスなども設定あり。

■7万5000円
■サード
☎0565-53-1166



SARD FUEL DELIVERY PIPE

80TB 80NA
6ホールの最新型マルチホールインジェクターを使用可能とするデリバリーパイプキット。燃料ラインの接続部はAN#6かとφ8タイプから選択が可能。本体はアルミ削り出しで製作されており、アルマイトによる美しい仕上げもあってドレスアップ要素も高い。

■2万4000円
■サード
☎0565-53-1166



SARD INJECTOR 850cc

80TB 80NA
最新型の6ホールタイプのインジェクター。霧化性能が向上しており、より理想的な混合気の状態を実現し、シリンドラ内の燃焼状況を改善できる。同社のデリバリーキットと組み合わせることで使用可能となる。噴射量は商品名の通り850ccとなっている。

■7万5000円
■サード
☎0565-53-1166



FTP MOTORSPORT Intake Pipe B48

90 2.0L
B48エンジン専用アイテム。ジャバラや消音器、取り回しなどでロスが多い純正の樹脂製パイプを、吸気効率を追求したアルミ製パイプに置き換え。レスポンスやサウンド向上に貢献。チューニングとしてはもちろん、破損しやすい純正の交換アイテムとしても有効。

■3万円
■橋本コーポレーション
☎075-761-7351



FTP MOTORSPORT Intake Pipe B58

90 3.0L
B58エンジン専用アイテム。ジャバラや消音器、取り回しなどでロスが多い純正の樹脂製パイプを、吸気効率を追求したアルミ製パイプに置き換え。レスポンスやサウンド向上に貢献。チューニングとしてはもちろん、破損しやすい純正の交換アイテムとしても有効。

■3万円
■橋本コーポレーション
☎075-761-7351



FTP MOTORSPORT Charge&Boost Pipe B58 Red

90 3.0L
高圧のかかるインタークーラーやタービン周辺のパイプをアルミ製に置き換えるアイテム。金属製のため樹脂製の純正に比べて変形が起こらず、高負荷時でも吸気効率の悪化が抑えられる。カラーがレッドのため、エンジンルーム内のドレスアップにも最適。

■6万7000円
■橋本コーポレーション
☎075-761-7351



FTP MOTORSPORT Charge Pipe B48 Black

90 2.0L
落ち着いた雰囲気仕に仕上げられる、B48エンジン用のブラックカラーのチャージパイプ。アルミ製のため吸気の圧力による変形も無く、高負荷時でも確実な吸気を実現する。耐久性も高く、純正交換用途や今後のチューニングの準備やトラブル予防策としても有効。

■4万4000円
■橋本コーポレーション
☎075-761-7351



FTP MOTORSPORT Charge Pipe B48 Red

90 2.0L
B58エンジンとは大きく形状が異なる、B48エンジン専用設計のチャージパイプ。カラーはレッドに仕上げられており、エンジンルーム内でチューニング済みであることを強く主張するドレスアップ要素も備える。アルミ製で耐久性も高く、吸気の効率も向上する。

■4万5000円
■橋本コーポレーション
☎075-761-7351



FTP MOTORSPORT Charge Pipe B58 Black

90 3.0L
B58エンジンの吸気まわりを構成するアルミ製のチャージパイプ。カラーはブラック仕上げでエンジンルーム内で主張し過ぎず、落ち着いた雰囲気のさり気ないチューニングを実現する。後々のトラブルの発生も抑えられ、耐久性も向上する。

■5万2000円
■橋本コーポレーション
☎075-761-7351



Injector Dynamics 大容量インジェクター

80TB
吐出量の差を1%以内に揃えたインジェクター6本のセット。インジェクター自体の反応も良好でエンジンレスポンスも高まり、全てのタービン交換車両にお勧め。トップフィードタイプで、別途フューエルデリバリーパイプが必要。吐出量は1050cc、1300cc、1700cc、2000ccの4種類のラインナップ。

■12万3200円～22万9400円
■GCGターボ
☎043-216-4921

ELECTRIC PARTS

電気系パーツ

T.M.WORKS



HYPER DIRECT COIL

90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA

1次電流の立ち上がり効率の向上で飽和電流値に最大限近づけることと、電流飽和時の立ち下がり急激になることから、ノーマルコイルに比べ火炎核の生成を急速に行えるようになり、より強力なスパークが得られる。今までにない燃焼状態を確立し高回転域での失火も抑制する。

■9万円～15万円
■T.M.WORKS
☎0555-72-0546

REVOLUTION



ハイパフォーマンスバイピングキット

90 3.0L 90 2.0L

スロットルからと、タービンのイン側、アウト側のバイピングキット。内径を44φから52φに、素材もゴムからアルミ製とし大容量でスムーズな通気を実現し、大量の空気を導入できる。オプションでゴールドバンテージ巻きもあり、吸気への熱の影響を抑えられる。

■8万円
■レボリューション
☎048-222-4690

AMS



76φチャージパイプ

90 3.0L

純正の樹脂製バイピングはエアの流量コントロールのために絞り込まれており、チューニング時には流量が不足する。アルミ素材でバイピングを作り直すことで純正比52%の効率を実現し、エンジンパフォーマンスを発揮させる。ジョイント部の段付きも防ぎ徹底した設計。追加燃料ポートも装備済み。

■5万8000円
■レーシング バッション リンクス ジャパン
☎03-4405-2336

FTP MOTORSPORT



FTP G-B48 Charge pipe & Intake combo

Charge&Boost Pipe B48 Black

90 2.0L

B48エンジン用のチャージ&ブーストパイプ。ターボエンジンだけに吸入される空気の量が多く、圧力も高いために、高強度化することで変形を防止し効率が向上する。後々の経年劣化などによるトラブルの防止にも使用できる。カラーはブラック仕上げのみ。

■5万8000円
■橋本コーポレーション
☎075-761-7351

FTP MOTORSPORT



charge pipe intake pipe combo

Charge&Boost Pipe B58 Black

90 3.0L

ブラックカラーに設定されたチャージ&ブーストパイプ。吸気効率の向上の効果はそのままだに、エンジンルーム内に溶け込むことで自然な仕上がりを実現している。アルミ製で純正交換用途にも最適。

■6万7000円
■橋本コーポレーション
☎075-761-7351

T.M.WORKS



IgniteMSI

90 3.0L 90 2.0L

ダイレクトイグニッションコイル専用アイテムで、1千分の1秒以内に最大3回のスパークをさせることにより、従来の点火方式よりも大きなプラズマ拡散を発生させることのできる画期的なスパークシステム。シリンダー内の燃焼状況が向上し、トルクアップが期待できる。

■4万円
■T.M.WORKS
☎0555-72-0546

T.M.WORKS



Ignite VSD alpha CI

90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA

電気負荷時の点火コイルへの電力供給を高次元で安定させ、パワーロスを抑える。また、Ignite VSD alpha 16Vとの同時装着により、VSDの効果をもさらに高めることができ、超低回転域から高回転域までのレスポンスの改善を実感できる。

■1万5000円
■T.M.WORKS
☎0555-72-0546

T.M.WORKS



Ignite VSD alpha 16v

90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA

点火コイルへの入力電圧を16Vまで昇圧し安定した電圧を点火コイルに供給。電装品使用時のパワーダウン防止、全域でのトルク感向上、CO/HCを大幅に軽減。高回転域までのスムーズな吹け上がり、シフトタイミングの変化を実感できる。従来よりも熱影響を受けにくい耐熱構造。別途専用ハーネスが必要。

■2万6000円
■T.M.WORKS
☎0555-72-0546

OKADAPROJECTS



PLASMA DIRECT

90 3.0L 90 2.0L

点火エネルギーの増大とマルチスパーク（複数回点火）で点火エネルギーを約2倍に増加。良い燃焼を導き、パワー&トルクの向上を図れるアイテム。始動性アップも見込める。ノーマルコイルと交換するだけの手軽さも嬉しい。フルチューンエンジンまで対応できる。

■9万9800円～14万9700円
■OKADAPROJECTS
☎044-822-3341

INTAKE PARTS

吸気系パーツ

Magical Fuse



マジカルヒューズ ナノブラック

90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA

レーシングドライバーMAX織戸選手とのコラボ製品。より電気の流れや質を良くするための加工を施すことでスタンダード品に比べて約20～30%程度の性能向上を実現。より体感しやすく、数値変化にも現れる。

■2万6400円(90・スタートキット)
12万1000円(90・フルキット)
3万4500円～(80・フルキット)
■ティーズスタイル
☎058-248-5852

Magical Fuse



マジカルヒューズ

90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA

電気の流れを適正化し、燃費向上、エンジンレスポンス、トルクアップ、音質向上、ヘッドライト光量アップなど効果は多岐に渡る。車種別に設定されるスタートキットとフルキットの他に、単品の設定もあり。

■1万6000円(90・スタートキット)
8万1400円(90・フルキット)
2万3000円～(80・フルキット)
■ティーズスタイル
☎058-248-5852

OKADAPROJECTS



PLASMA BOOSTER

80TB 80NA

イグニッションコイル配線に接続する事で2次電流値を約2倍にまで増大。更に3回以上のマルチスパーク（複数回点火）させる事により、シリンダー内の燃焼効率を向上させてパワーを引き出す点火チューニングパーツ。ノーマルエンジンからフルチューンエンジンまで効果を期待できる。

■3万1000円～4万5600円
■OKADAPROJECTS
☎044-822-3341

Avance



F.P.C.

80TB 80NA

フューエルポンプコントローラー。ハイパワー化のために大容量ポンプを使用しているチューニング車両において低負荷時にポンプ電流を制御し、ポンプの騒音、発熱電流消費を抑制するアイテム。取り付けには別途Fulレジスターが必要となる。

■1万5000円
■アンフィニティペロブメント
☎048-294-6161

DELTA



スロットルコンバートキット

80TB

スロットル内部のギアを交換する事で、アクセルワイヤーでのコントロールに変換。電子制御スロットルのレスポンスの悪さを解決し、ストレスの無い走りを実現する。アイドルアップ制御機能は働くので安心。チェックランプの点灯も回避している。

■3万5000円
■プレミアムジャパン
☎042-513-9281

GReddy



サージタンク 2JZ PROキット

80TB

タンクは大容量なことはもちろん、肉厚は3mmかつプレスラインを設けて高ブーストにも対応。内部にはファンネルも設ける。スロットルはバタフライ径90φの物が付属。スロットルフランジやエア取出し口は自在に設定できる様、パーツの状態付属するプロ仕様モデル。インジェクターのデリバリーも付属。

■16万8000円
■トラスト
☎0479-77-3000

JUN



GTサージタンク

80TB

エンジンに要求される吸気性能を最大限引き出すために製作。サージタンクの形状や排気量に対するコレクター容積、吸気ポートの断面積や全長など、多岐に渡る要因を踏まえて設計されており、良好なエンジン特性を作り出す。

■27万5000円
■田中工業(JUNマシンショップ)
☎03-3920-4165

Plazmaman



インテークマニホールド

80TB

ビレット製のインレットマニホールドと大容量サージタンクのセット。膨大なデータをもとに、最適な容量で設計され、チューニングエンジンの必要とする吸気量に対応している。別途、専用スロットルボディと、インジェクターをトップフィードへの変更が必要。

■27万8100円～29万6900円
■GCGターボ
☎043-216-4921

A.C.E+



B58 THROTTLE SPACER

90 3.0L

スロットルボディの取り付け部分に挟み込むスペーサー。1/8NPTのネジ穴を2ヶ所設け、各種センサー、ウォーターインジェクションやNOSなどの確実な取り付けを実現する。A5052(アルミ)アルマイト仕上げで、サイズは厚み16mm、内径69mmとなっている。

■2万6000円
■A.C.E+ オートクラフト
☎0774-64-6466

RaceChip



GTS

90 2.0L

ドイツのRaceChip社が開発したサブコンピューターの上級モデルで、「RS」よりも更に緻密な制御を実現。車両のセンサーにカプラーオンで割り込ませるだけの簡単装着で、ブーストを上げることにより車両のポテンシャルを最大に引き出すアイテム。DB22 (SZ-R) は非対応。

■7万5000円
■T.M.WORKS
☎0555-72-0546

RaceChip



RS

90 3.0L 90 2.0L

ドイツのRaceChip社が開発したサブコンピューター。カプラーオンで車両センサーの配線に割り込ませるだけの簡単装着ながら、ブーストを高めることにより車両のポテンシャルを引き出す。「S」よりも上位機種で、緻密な制御を実現している。

■5万円
■T.M.WORKS
☎0555-72-0546

RaceChip



S

90 2.0L

ドイツのRaceChip社が開発したサブコンピューター。車両とセンサーにカプラーオンで割り込ませるだけの簡単装着ながら、ブーストを上げることによりエンジンのポテンシャルを引き出させるアイテム。DB22 (SZ-R) は非対応。

■4万円
■T.M.WORKS
☎0555-72-0546

HKS



マスタリーECU

90 2.0L

純正ECUにHKS製チューニングデータへの書き換えをおこない、グレードアップした走りを実現。重量ボディで不足気味となる中間域のトルクアップと高回転域におけるワンランク上の伸びを実現。燃料・点火・過給圧・バルブトロニック制御を変更。DB20含む、2020/2以降の車両は適合未確認。

■13万5000円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235

ENGINE ECU

エンジンECU



コンピュータ「REVOTEC」

90 3.0L 90 2.0L

何度ものサーキット走行を重ねて開発したECUデータ。大幅なパワーアップ、トルクアップに成功。グレード別の専用プログラミングで、RZで453.77ps、トルク70.71Kgm。SZは328.6ps、トルク55.9Kgmを実現。来店もしくは、現物のECUを取り外しての発送どちらも施工可能。

■18万円
■レボリューション
☎048-222-4690



A90 ECUセッティング

90 3.0L 90 2.0L

同社の各グレードのデモカーを使用し、時間をかけて開発したECUプログラム。イギリスのECUTEK社のソフトを使い、RaceRomにて拡張を行い、200もの各種マップやパラメーターを変更。ノーマルタービンにて、RZで520ps、SZ-RとSZでは350psという大きなパワーアップを実現。

■要問い合わせ
■プロショップ スクリーン
☎022-348-3761



アプリケーションCPU

90 3.0L 90 2.0L

福井店、京都店のいずれかにご来店し、ダイナパックを設置して現車セッティングを行うメニュー。ECUのみでの対応は不可となる。グレードや年式により価格や作業時間に変化があるため、詳細は要問い合わせのこと。

■20万円～30万円
■フェニックスパワー
☎0774-48-1157(京都店)
0776-67-2980(福井店)



トライフォースECU

90 3.0L 90 2.0L

純正ECUのデータを書き換えて、燃調、点火、ブースト圧、スロットル比率などの最適化を実行。各種リミッターの変更でパワーを絞り出すうえに、もちろん最大パワーや加速フィーリングも向上する。

■18万円～
■トライアル
☎072-369-3539



GTS Black

90 3.0L 90 2.0L

ドイツのRaceChip社が開発したサブコンピューターの最上級モデル。最も緻密な制御を行い、ブーストアップによるパワーやフィーリングのアップはもちろん、安定性や安全性にも優れる。装着はカプラーオン。DB22 (SZ-R) は非対応。

■10万円
■T.M.WORKS
☎0555-72-0546



Thro Con

90 3.0L 90 2.0L

電子制御式スロットル搭載車のアクセルレスポンスを自在に制御可能なスロコン。ブリッツ独自の制御により、発進時のもたつき解消から鋭いレスポンス、エコドライブまでを実現。視認性の高いVA方式液晶を新たに採用。全20種類ものコントロールモード搭載。Toyota Supra Safety対応。DB02非対応。

■4万2000円
■ブリッツ
☎0422-60-2277



3-drive・PRO 3DP

90 3.0L 90 2.0L

OBID接続のため電源の取り出しも不要となり、カプラーオンで全ての配線が接続できるスロコン。薄く小型でエッジの効いたデザインは後付感を抑え、純正風に装着できる。パワーは7段階、レスポンスは5段階、エコは5段階でそれぞれ調整が可能。取付には別途車種専用ハーネス (4743円) が必要。

■2万4000円
■ピボット
☎0263-46-5901



3-drive・EVO 3DE

90 3.0L 90 2.0L

OBID接続のため電源の取り出しも不要となり、カプラーオンで全ての配線が接続完了する、ワンボディアタイプのスロットルコントローラー。パワーは7段階、レスポンスは5段階、エコは5段階と、それぞれ調整が可能。取付には別途車種専用ハーネス (4743円) が必要。

■1万8000円
■ピボット
☎0263-46-5901



スロットルコントローラー



Profec

80TB

プロフェックシリーズの象徴であるダイヤルスイッチを採用し、直感操作でスマートなコントロールを可能としたブーストコントローラー。ディスプレイにはOLEDのものを搭載し、視認性も高く操作も行いやすい。もちろん、ブーストの制御の正確さは当然のことで、高い性能を発揮する。

■4万2800円
■トラスト
☎0479-77-3000

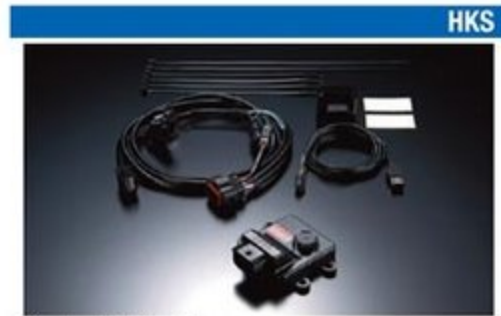


EVC7

80TB

ステッピングモーター駆動のバルブにより、ブーストを的確にコントロール。機能は従来モデルを踏襲しつつ、イージーオペレーションシステムの採用で、操作性を向上。独立した4つのブースト設定ができ、用途に応じて使い分けが可能。ディスプレイは2.4インチのTFTフルカラー液晶で視認性も高い。

■6万5000円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235



パワーエディター

90 3.0L

従来型のブーストコントローラーでは制御することが不可能な、電動式や負圧制御式のアクチュエーターを採用しているターボ車のブーストアップを可能にする、次世代型のブーストコントローラー。カプラーオンで簡単に取り付け可能。後期 (DB02) は非対応。

■4万5000円
■エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1235



ブーストコントローラー



OIL PAN Baffle PLATE

80TB 80NA

スポーツ走行時のGにより、エンジンオイルが偏る事で循環が滞ることを防止。バッフルプレートと可動式のゲートでオイル貯めを作り、ポンプの空吸いを防止する。JZA80には「TYPE R」が適合する。素材はステンレス製。重量は約1020g。

■2万1000円
■東名パワード
☎042-795-8411



エンジンベイルフルードキャップセット

90 3.0L 90 2.0L

アルミのマシニング加工+アルマイト仕上げのキャップセット。オイルとクーラント、ヒートエクスチェンジャーのキャップカバー3個セット。カラーはレッド、ブルー、ブラックの3色を設定。エンジンルーム内の高級感を高めてくれる。レーザー加工によるロゴ入り。

■1万6800円
■RK-ONLINE
https://rkjapan.com/



ECUカーボンカバー

90 3.0L

モータースポーツを強く意識した、洗礼されたデザインを実現した、フルカーボン製のECUカバー。取り付けも簡単に行え、レーシーかつお洒落なエンジンルームを演出してくれる。表面はマット仕上げでシックな印象を高めてくれる。ECUの保護効果もある。

■2万9000円
■レーシング パッション リンクス ジャパン
☎03-4405-2336

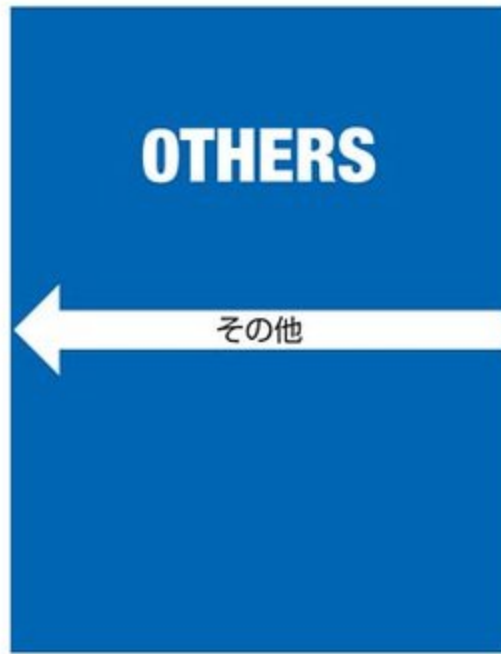


カーボンファイバーエンジンカバー

90 3.0L

モータースポーツを強く意識し洗礼されたデザインで、100%フルカーボン素材で製造されたエンジンカバー。純正比50%の軽量化となり、また強度アップとともにレーシーかつお洒落なエンジンルームを演出する。表面はシックな印象を高めるマット仕上げ。

■6万8000円
■レーシング パッション リンクス ジャパン
☎03-4405-2336



その他



PREMAGdb Model E

80TB 80NA

見た目にとらわれず、実用性や耐久性を重視して製作したスチール製強力マグネット付きドレーンボルト。耐熱温度180℃、4300ガウスの強力磁石「ネオジウム」を採用し、オイル内に発生して浮遊する鉄粉を吸着除去。オイルの潤滑性能も長寿命化してくれる。

■2000円
■プレミアムジャパン
☎042-513-9281



SUPER KEVLAR V BELT

80TB 80NA

リブ面へのケブラー繊維の織込み、素材ゴムへの耐熱高熱素材の配合、リブ高きアップによる接触面積の拡大、背面へのナイロン貼付処理を施し、耐久性、耐熱性、耐スリップ性、耐摩耗性を大きく向上。高負荷のかかるチューニングエンジンに最適なアイテムだ。

■8000円
■パワー
☎0545-30-9111



大径パワステポンププーリー

80TB 80NA

高回転での走行時や大径ダンパー付きのクランクプーリーに変更した際は、パワステポンプが高回転となり、オイル吹きやキャビテーションなどが発生しやすくなる。大径化によりポンプ回転数を約10%減速させ、トラブルを最小限に抑える。アルマイト仕上げ。

■2万5000円
■ナプレック
☎042-696-3733



SUPER DAMPERプーリー

80TB

ダンパー機構の内蔵で、クランクの振動を打ち消して吸収。エンジンチューニングによる出力の向上に伴い、増大したクランクの振動により、その負荷によってエンジントラブルが誘発される事を防止。STDとTOMEI36KIT用の2種類を設定。ダンパープーリーボルトも付属。別途ファンベルトが必要。

■7万9000円～8万5000円
■東名パワード
☎042-795-8411



オルタネーター移植ブラケット

80TB

エアコンプレッサー排除時に、エアコンコンプレッサーの位置にオルタネーターを移設することで、ファンベルトの脱着を防止するためのオルタネーターブラケット。エアコンレスの競技用車両の製作時に便利なアイテムだ。オルタネーターへの熱害も抑えらる。

■1万9800円
■東名パワード
☎042-795-8411

COOLING

[冷却系]

掲載データは2020年9月1日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for TOYOTA SUPRA

発熱をコントロールしてパフォーマンスの低下を防ぐ

クルマとは切っても切れない熱の問題。エンジンをかけた瞬間から熱は発生し始め、それは走り出せば増加。さらに、チューニングを行っていたり、ワインディングなどのハイペースな走行や、サーキット走行を行えばその上昇は急激なものとなる。本来、機械にとって適正な熱は必要なもので、クルマの各部位もある程度の熱を持った状態が最適のように設計されている。しかし、その熱が過度になってしまうと今度はそれが原因でダメージを与えてしまう要因になってしまうのだ。そんな状況を回避するためには冷却系に手を入れたい。クーラー類は純正には無いものや、純正よりも大容量だったりすることなどで効率を高められており、冷却性能を引き上げている。また、近辺に熱源がある場合には遮熱アイテムを利用することで、発散される熱によって加熱されてしまう事を防止できる。その他、走行風をピンポイントで導くダクト類を設けたりするなど、導風にも気を使うことでクーラー類の効率を高めることが可能だ。ただし、過度なチューニングによる冷し過ぎには注意したい。走行環境にあわせて、正しい温度にコントロールできる最適なアイテムチョイスを行いたい。

90 3.0L = A90の3.0ℓ車(RZ)に適合
90 2.0L = A90の2.0ℓ車(SZ・SZ-R)に適合
80TB = JZA80のターボ車に適合
80NA = JZA80のNA車に適合
汎 = 汎用アイテム
※前期後期の分類は本文中に示します

CSF



Heat Exchanger

90 3.0L

材 アルミ 層 2層

BMW製B58エンジンの採用する水冷式インタークーラーの大容量モデル。実績のあるアメリカのCSF社製で、純正比マイナス6〜9度の吸気温度低下を実現。加工も不要で純正と置き換え装着となる。バンパー開口部からの飛び石を防ぐためのストーンガードも付属。

■10万1000円

■橋本コーポレーション ☎075-761-7351

INTER COOLER

← インタークーラー

KOYO



TYPE-F

80TB

材 アルミ 層 2層

同社のラインアップの中で、最高の性能を誇るKOYOレーシングのフラッグシップモデル。オールアルミ製の極厚48mmコアを採用することで軽量ながら高い放熱性能を両立。過酷な環境下でも適正な水温を保ち、エンジン性能を最大限に引き出す。

■8万3600円

■コーヨーロードセールス ☎047-404-5477

KOYO



TYPE-R

80TB

材 銅 層 3層

RACINGの“R”の名を冠したハイパフォーマンスラジエーター。コアの素材は、熱伝導性に優れ、アルミよりも優れた自己放熱性を持つ銅を使用。更に3層構造としたことで低速走行時の放熱性に優れ、ハイチューンエンジンにも余裕で対応する。

■8万3600円

■コーヨーロードセールス ☎047-404-5477

RADIATOR

← ラジエーター

■=コア材質
■=コア層数

OIL COOLER

← オイルクーラー

GReddy



インタークーラーキット

80TB

スポーツタービンへの交換からフルチューンクラスにまで使える、高い冷却効率を発揮するインタークーラー。コアはオフセットインターフィンタイプを採用し、コア面積を稼ぐことで圧力損失の低減と高い冷却効果を両立し、ハイブーストチューンにも対応する。

■12万5000円〜17万円

■トラスト

☎0479-77-3000

GReddy



インタークーラーキット SPEC-LS

80TB

ブーストアップからスポーツタービンクラスに推奨の、コストパフォーマンスに優れたインタークーラー。コアはストレートフィン仕様を採用し、低圧損でレスポンスに優れ、軽量な点も魅力。付属のアルミパイピングやコアのパフ仕上げなどは上位モデルと同様。

■6万8000円

■トラスト

☎0479-77-3000

HKS



インタークーラーキット

80TB

前置き専用設計の、コアサイズ600×300×103mmの大容量タイプインタークーラー。高い冷却効率でタービン交換までのチューニングエンジンにも対応する。アルミ製のパイピングも付属。MT車専用。97/8月以降の車種は、キット内のパイピングに加工が必要となる。

■17万8000円

■エッチ・ケー・エス

☎0544-29-1235

FLUIDYNE High Performance



3層ヒートエクスチェンジャー

90 3.0L

材 アルミ 層 3層

3層コアで、冷却効率を約40%向上させたヒートエクスチェンジャー。アルミTIG溶接仕上げ。装着時は一部のプラスチックパーツの切削が必要。純正トランスミッションのクーラーラインもそのまま維持。

■11万円

■レーシング パッション リンクス ジャパン

☎03-4405-2336

HPI



汎用オイルクーラーキット

汎

スポーツ走行などの負荷の高い走行を行うと温度が上がってしまうオイルを冷却し、コントロールすることで潤滑性能や冷却性能を維持し、エンジンパフォーマンスを引き出すことに貢献する。コアはドロンカップ式とサイドタンク式共に設定あり。

■5万6000円〜8万3000円

■エイチ・ピー・アイ

☎03-5663-2551

HPI



汎用オイルクーラーキット

オイルエレメント移動タイプ

オイルエレメント移動タイプのブロックでオイルラインを取り出すため、装着のしやすさとメンテナンス性が高い。コアはドロンカップ式とサイドタンク式があり、ドロンカップ式は10段/13段/16段の3種類、サイドタンク式はW1/W2/W3/W4/W5の5種類を設定。

■4万4000円〜7万5000円

■エイチ・ピー・アイ ☎03-5663-2551

GReddy



オイルクーラーキット 移動 16段

80TB

オイルフィルター移動タイプで、フィルター付近のクリアランスを確保。フィルターの交換が容易になりメンテナンス性も向上する。コアはチューブ内にオフセットフィン設けた大容量タイプを使用することで、放熱量を高めるとともに圧力損失の低減にも成功。

■10万9000円

■トラスト

☎0479-77-3000

GReddy



オイルクーラーキット STD 16段

80TB

標準のオイルフィルターの位置にサンドイッチブロックを装着するタイプでパーツ点数を減らし、シンプルで効率的な取り付け作業を実現。チューブ内にオフセットフィン設けた大容量コアを使用することで、放熱量を高めるとともに圧力損失の低減にも成功。

■7万4000円

■トラスト

☎0479-77-3000

HKS



オイルクーラーキット

80TB

車種専用設計で、コアはフェンダー内に配置。バンパーダクトからの走行風で効率良い冷却性能を確保。フィルター移動タイプで、アタッチメントにはサーモスタットを装備し、的確な油温コントロールを実現。コアは15段のドロンカップ式。一式のキットとなる。

■8万8000円

■エッチ・ケー・エス

☎0544-29-1235

OTHERS

← その他

SAMCO



クーラントホースキット
80TB
 純正と置き換え装着する車種別設計。純正をはるかに上回る耐熱性、耐久性、強度を発揮。チューニングエンジンの過酷な環境下でも劣化や変形を防ぎ、しっかりと水流を確保する。カラーはドレスアップにも活用できる全21色をラインアップしている。
 ■2万4000円～
 ■トップラインプロダクト
 ☎04-7190-1391

CHARGESPEED



ラジエーターホース
80TB
 高強度なシリコン素材で製作されたラジエーターホース。常時高温の冷却水が通り、また水流の圧力にも晒されることによる劣化を防ぎ、トラブルを防止する。ホースバンドも付属する。97年8月以降（後期）の2JZ-GEエンジン、VVTi装着車は装着不可となる。
 ■1万4000円
 ■アドバンススタッフ
 ☎0761-20-2521

RADIATOR HOSE

← ラジエーターホース

CUSCO



ミッションオイル&デフオイルクーラーキット
80TB
 サーキット走行時などの、過酷な条件下でのミッションやデフのオイル温度上昇を抑制。駆動系トラブルを未然に回避し、温度上昇におけるオイルの劣化も防ぐ。高磁力マグネットを装備したオイルフィルターにより鉄粉などをキャッチし、オイルをクリーンに保つ。
 ■8万9800円
 ■キャロッセ ☎027-352-3578

JURAN



Air Duct Funnel
80TB
 同社のハイトempエアダクトホースにマッチする専用ファンネル。エアを吸入する部分に装着することで、漏斗形状によりスムーズにエアを導き、最大限の空気導入量を実現する。アルミ製でアルマイト仕上げ。カラーは2色。直径は50φ、75φ、100φの3種類。
 ■2700円～3300円
 ■タニダ
 ☎052-871-3741

JURAN



High Temp. Air Duct Hose
80TB
 フレキシビリティや軽さにこだわった、本格レーシングスペックを持つダクトホース。素材はシリコン皮膜を施したガラス製生地を採用し、300度の耐熱温度を誇る。軽さのシングル（1層）と耐熱性のダブル（2層）、長さは1mと4mがあり、直径も18種類を設定。
 ■6300円～3万4500円
 ■タニダ
 ☎052-871-3741

GP SPORTS



COOL JET
80TB
 電動で噴射するウォータースプレーユニットのキット。インタークーラーやラジエーターに水を噴射することで強制的に冷却性能を高めることが可能。噴射間欠コントローラーによって噴射量の調整が可能。タンクのサイズは3ℓと10ℓの2種類を設定する。
 ■2万3000円
 ■新潟自動車工業 ジーピースポーツ事業部
 ☎0256-36-7773

CARBING



ラジエータークーリングプレート / アルミ
80TB 80NA
 ラジエーター上部とフロントグリル上部に渡すように装着する導風アイテム。バンパーのグリルから流入する走行風がラジエーターに到達する前に拡散してしまうことを防ぎ、冷却効果をアップさせる。エンジンルームのドレスアップ用途にも最適。
 ■1万4000円
 ■オクヤマ
 ☎045-934-5334

PentRoof



JZA80 ウォーターバイパスキット
80TB 80NA
 冷却水をヒーターホースからラジエーターアップホースにバイパスさせる事で十分な冷却水の循環量を確保。熱が溜まりやすい後方シリンダーの温度が安定させる効果があり、水温上昇を制御してオーバーヒートを防止する。必要なパーツ一式のセット。
 ■2万2800円
 ■ペントルーフ
 ☎03-5493-0840

JURAN



Thermo Block
80TB
 アルミ箔転写済みガラスクロスを使用し、熱からの保護を行えるアイテム。吸気温度上昇を抑えて出力を向上、油温上昇の防止、センサーの保護など、あらゆるパーツを熱害から守る。粘着シート加工済みで施工も簡単に行える。4種類のサイズを設定する。
 ■2400円～8600円
 ■タニダ
 ☎052-871-3741

HEAT SEALD ITEM

← 遮熱アイテム

BILLION



スーパーエレクトリックファン
80TB
 ラジエーターなどのコアに取り付け、送風することで強制的に冷却。狭いエンジンルームやオイルクーラーコア接地部分でも使用しやすい薄型設計を施す。リレーキットとファンコントロールを別途用意すれば、温度に連動したコントロールも可能になる。
 ■1万4000円～1万9000円
 ■ミノルインターナショナル
 ☎04-2788-7878

BILLION



スーパーレーシングエアファンネル
80TB
 同社のエアダクト専用ファンネル。ホース端部に取り付けることで吸気効率を向上させる。ダクト内径50φ、75φ、100φ用をそれぞれ設定する。素材はアルミ製と6Kカーボン製を設定。アルミ製はアルマイト仕上げでドレスアップ要素も兼ね備えている。
 ■2500円～9000円
 ■ミノルインターナショナル
 ☎04-2788-7878

BILLION



スーパーレーシングエアダクト
80TB
 狙った場所へエアを導くダクトホース。実際のレーシングマシンにも使用されるグラスファイバーとアルミクロスのサンドイッチ構造で、高い強度と柔軟性、耐熱性、耐久性を誇る。直径は50φ、75φ、100φの長さ50cm、1m、5m（100φのみ3mあり）となる。
 ■7200円～2万6000円
 ■ミノルインターナショナル
 ☎04-2788-7878

SUPER LAP



ヒートプロテクターリング&シート
80TB
 1200℃の耐熱シートを使用し、ブレーキローター付近にあるボールジョイントなどを熱害から保護。リング状とシート状の2タイプでサイズも各5種類づつを設定。固定用のワイヤーも装備する。サスペンションでなくともアイディア次第で各部に使用できる。
 ■2600円
 ■ムーフェイス
 ☎0566-75-4455

BILLION



スーパーサーモプロテクトチューブ
80TB
 高温に晒されるエンジンルーム内のハーネスなどを熱から守るチューブ型の遮熱材。ガラス繊維、アルミ箔、断熱材の3層構造。スリット入りで使用も簡単。リズナブルな2層タイプの設定もあり、カラーは2層がレッド、3層がホワイト。太さや長さも多数あり。
 ■2600円～
 ■ミノルインターナショナル
 ☎04-2788-7878

BILLION



スーパーサーモヒートシールド
80TB
 レーシングカーの隔壁にも採用される、耐炎カーボン繊維をフェルト状に仕上げたシート型断熱材。ボンネットの裏やバルクヘッド、ミッショントンネルなどの断熱に威力を発揮する。装着用の強力アルミテープも付属。厚みは5mmで、サイズは3種類を設定する。
 ■3400円～3万2000円
 ■ミノルインターナショナル
 ☎04-2788-7878

BILLION



テーピングクロス
80TB
 裏面に粘着剤を貼り付け済みの耐熱クロス。柔軟性に優れているため、複雑な3D形状のパーツにもなじみ、あらゆる箇所の断熱に最適。用途にあわせて種類があり、グラスファイバー素材は厚み0.2mmと0.4mmで5cm×5m、カーボン素材は厚み1.8mmで5cm×3m。
 ■3500円～5000円
 ■ミノルインターナショナル
 ☎04-2788-7878

BILLION



スーパーサーモクロス
80TB
 エンジンルーム内の熱に弱いパーツを保護する為に最適なアルミ製造断熱材。熱源からの輻射熱を90%跳ね返す性能を持つ。シートタイプと粘着剤付きがあり、遮熱材の素材もグラスファイバー製とカーボン製があり、厚みやサイズ別で豊富なラインアップを誇る。
 ■1600円～1万2000円
 ■ミノルインターナショナル
 ☎04-2788-7878

DRIVE TRAIN

【駆動系】

掲載データは 2020 年 9 月 1 日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for TOYOTA SUPRA

大きなパワーを逃すことなく確実に伝達する

エンジンの性能を最大限に活かしてクルマを前に進めるためには、パワーを逃さず伝達することが大切だ。どれだけエンジンチューンでパワーを高めようと、ハイグリップなタイヤを装着しようとも、伝達の途中でロスをしてしまえば元も子もない。まず、物理的に滑ってしまうポイントとしてはクラッチがある。パワーやグリップの増大で負荷が高まると、ディスクプレートがその負荷に負けてしまうのだ。これに対しては、許容トルクが十分なクラッチを選定して装着したい。ダイレクト感の高いメタルモデル、マイルドなカーボンモデルなど種類も多く、自分に最適なものを選ぼう。また、トラクションのロスを防ぐにはLSDの装着が有効だ。ハイペースな走行でのコーナリング時などで、荷重の減少するイン側のタイヤが空転して駆動が逃げることを防ぎ、パワーをしっかりと前進力に変換できるようにする。また、LSDは装着後のセッティングによっても操縦性を大きく変えられるため、積極的に自分に合ったセットアップを見つけたい。その他、ATを強化するパーツや、フィーリングを高めるアイテムなどもあり、上手に活用することで操縦しやすい特性に仕上げよう。

90 3.0L = A90の3.0ℓ車(RZ)に適合
90 2.0L = A90の2.0ℓ車(SZ・SZ-R)に適合
80TB = JZA80のターボ車に適合
80NA = JZA80のNA車に適合
汎 = 汎用アイテム
※前期後期の分類は本文中に示します

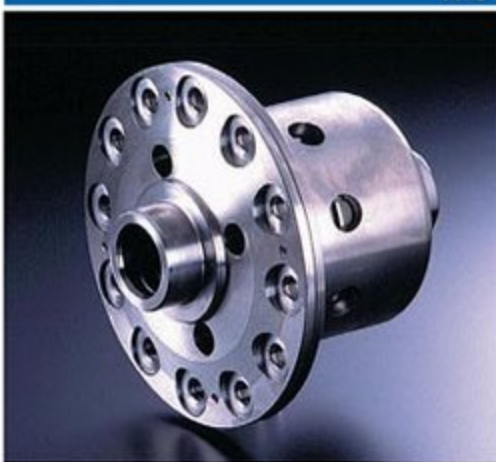
OS GIKEN



スーパーロックLSD

80TB 80NA
材 金属 CAM 1.5WAY トルク 12kg
特許の、コイルスプリングを使用したロックタイミングコントロールシステムにより、スムーズなコントロール性を実現。熱ダレによるイニシャル低下が起こりにくいのも特徴。作動方式やカム角、イニシャルトルクなどをカスタマイズできるSPEC-Xも設定あり。
■14万3000円
■オーエス技研 ☎086-277-6609

ATS



サイレントLSD

80TB 80NA
材 金属 CAM 1.5~2WAY トルク 13kg
LSD特有のチャタリング音が出ない静音設計モデル。スムーズなため運転も行きやすく、ストリートでも扱いやすさにも繋がっている。適度なイニシャルトルク値を確保し、カム角変更も可能なため、競技シーンでも使用できる。前期用はRZ、RZ-S以外に適用。
■15万3000円
■エイティース ☎086-286-9331

ATS



メタルLSD

80TB 80NA
材 金属 CAM 1.5~2WAY トルク 13kg
ATSの持つLSDの技術を余すことなく注ぎ込んだ設計。オイルスルータイプのS型プレートを採用したことで、安定した効きはもちろんスムーズかつメリハリのあるロック特性を実現。デフケースはクロモリ浸炭焼入れを施し、最高の強度を実現している。
■13万6000円~14万3000円
■エイティース ☎086-286-9331

ATS



カーボンLSD

80TB 80NA
材 カーボン CAM 1.5~2WAY
トルク 30~40kg
カーボン摩擦材ならではの扱いやすさと静粛性をそのままに、イニシャルトルクを高めたことで鋭いレスポンスを実現。耐久性を格段に高め、イニシャルトルクの低下を抑えるType-DD超潤滑システムを採用。
■18万3000円~18万9000円
■エイティース ☎086-286-9331

L.S.D

リミテッドスリップデフ

材 = クラッチプレート材質
CAM = 作動方式
トルク = イニシャルトルク

CLUTCH

クラッチ

材 = クラッチプレート材質
枚 = プレート数
圧 = 圧着力

CUSCO



CUSCO LSD Spec-F

80TB 80NA
材 金属 CAM 1/1.5・1.5/2.0WAY
トルク 5~7kg(RSベース) 8~10kg(MZベース)
フラットフリクションディスクを採用。オイル循環にも拘り、滑らかな効きでアクセル操作での初期作動をマイルドにセットアップしたモデル。ベースモデルはType-MZ、Type-RSともに設定あり。ターボ車の前期は非対応。
■11万8000円~12万円
■キャロッセ ☎027-352-3578

CUSCO



CUSCO LSD type-MZ

80TB 80NA
材 金属 CAM 1/1.5・1.5/2.0WAY
トルク 9~11kg
クラッチディスク外側に配置されるコーンプレートでイニシャルトルクを発生させるオーソドックスな機構。マイルドな効きで唐突感が無く、分かりやすく安定した挙動を実現。ターボ車の前期は非対応。
■11万8000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

CUSCO



CUSCO LSD type-RS

80TB 80NA
材 金属 CAM 1/1.5・1.5/2.0WAY
トルク 6~8kg
イニシャルトルクの発生を独自の特殊精密RSコイルスプリングで行い、カム作動方向への加圧で設定。低イニシャルながら、作動時の鋭いレスポンスの両立を実現。ターボ車の前期は非対応。
■12万円
■キャロッセ ☎027-352-3578

KAAZ



KAAZ LSD

80TB 80NA
材 金属 CAM 1.5/2WAY
トルク 8~10/11~13kg
クラッチプレートのサイズと枚数を最大限確保し、安定した効きと軽快な作動を実現。扱いづらさのない安定感も魅力だ。パーツの交換不要で1.5WAYと2WAYの組み替えを可能としており、セッティング幅も広い。
■11万9000円~
■カーツ ☎0120-073330

ATS



メタルクラッチ(トリプル)

80TB 80NA
材 金属 枚 トリプル 圧 1100~1350kgf
ディスクをトリプルとし、高い伝達能力を持たせたモデル。ディスクは外径230mmのセンタータイプで、クッシング機構付きのためスベックに見合わず操作も行いやすい。対応トルクはSPEC1で75kg-m、SPEC2は85kg-m。ターボ車は作動方式の変換が必要。
■19万6000円
■エイティース ☎086-286-9331

ATS



メタルクラッチ(ツイン)

80TB 80NA
材 金属 枚 ツイン 圧 1100~1350kgf
ダイレクトな繋がり感を持つメタルディスクモデル。ディスクは外径230mmのセンタータイプで、クッシング機構付きで操作も行いやすい。ターボ車は作動方式をプル式からプッシュ式に変換となる。対応トルクはSPEC1で55kg-m、SPEC2は65kg-m。
■16万3000円
■エイティース ☎086-286-9331

ATS



カーボンクラッチ(トリプル)

80TB 80NA
材 カーボン 枚 トリプル 圧 1100~1350kgf
ディスクをトリプルとし更に伝達能力を向上。対応トルクはSPEC1で120kg-m、SPEC2は150kg-mのスベックを持ち、チューニングエンジンにも余裕で対応する。ディスクはセンターハブ式。ターボ車は作動方式をプル式からプッシュ式に変換となる。
■38万5000円
■エイティース ☎086-286-9331

ATS



カーボンクラッチ(ツイン)

80TB 80NA
材 カーボン 枚 ツイン 圧 1100~1350kgf
ディスクをツインとし伝達能力を向上。対応トルクはSPEC1で75kg-m、SPEC2は90kg-mのスベックを持つ。ディスクはセンターハブ式を採用し、切れのレスポンスも良く、装着作業も行いやすい。ターボ車は作動方式をプル式からプッシュ式に変換となる。
■29万5000円
■エイティース ☎086-286-9331

ATS



カーボンクラッチ(シングル)

80TB 80NA
材 カーボン 枚 シングル 圧 2200kgf
圧倒的に軽量で、スムーズな繋がり高い伝達性能を実現しているカーボンディスクを採用したクラッチ。ディスクはセンターハブ式で外径230mmの物を使用。ターボ車は作動方式をプル式からプッシュ式に変換となる。要ホームページ参照。
■19万5000円
■エイティース ☎086-286-9331



マルチプレートクラッチTS2CD
 80TB
 材 金属 80 ツイン 圧 1000kg
 プレス成型のクラッチカバーの金属ツインプレートモデル。215φの小径ディスクを使用し、慣性を低く抑えることでエンジンレスポンス、またクラッチの作動レスポンスともに向上させている。ブーストアップからタービン交換まで幅広いチューンに対応する。
 ■19万8000円
 ■オーエス技研 ☎086-277-6609



ストリートマスターツインハード
 80TB
 材 金属 80 ツイン 圧 非公開
 純正の同等の操作性を確保したライトチューン向けに設定されたモデル。ディスクをツインプレートとしたことで伝達性能を確保し、スポーツ走行にも耐える容量を確保している。純正からのステップアップにも最適。プル式からプッシュ式への変換パーツも含まれる。
 ■20万円
 ■オーエス技研 ☎086-277-6609



LAクラッチツイン
 80TB
 材 ノンアス+金属 80 ツイン トルク 720Nm
 対応トルク73kgf-m、想定出力700psのスペックで製作され、チューニングエンジンにも対応するクラッチ。金属クラッチに匹敵するクラッチ容量を持たせつつ、純正並みの発進操作性を兼ね備えており、トータルバランスに優れた特性を実現している。
 ■21万8000円
 ■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



ハイパーマルチ
 80TB 80NA
 材 金属 80 ツイン 圧 10000Nm
 ハイパワー車対応のベストセラーモデル。セルフレイバライザー機構により、最適なクリアランスを長期間に渡って維持。ディスクのセンタープレートはベンチレーテッドタイプを採用。切れのレスポンスを向上させ、また耐熱性も高まることで耐久性にも優れる。
 ■20万4800円
 ■エクセディ ☎072-824-7138



フルカーボンクラッチ
 80TB 80NA
 材 金属 80 クワッド 圧 1100kgf
 対応トルク200kg-mを誇るハイスベックモデル。ドラッグレース専用設計され、通常には無いような大パワー、大トルクでのスタートにも耐え、繋がつた後は滑ることなく伝達してくれる。ターボ車は作動方式をプル式からプッシュ式に変換となる。受注生産対応。
 ■11万1000円
 ■エイティーエス ☎086-286-9331



PROカーボンクラッチ
 80TB
 材 カーボン 80 ツイン トルク 630Nm
 超軽量カーボンディスクを採用し、鋭い吹け上がりと素早いシフトチェンジを実現したモデル。カーボン摩材の特性を生かし、低温時はマイルドな操作性、高温時はダイレクトな繋がりを実現。作動方式はプッシュ式とSE機構付きのプル式の設定あり。5速MTは非対応。
 ■22万円～
 ■小倉クラッチ ☎0270-69-7236



SEクラッチ
 80TB
 材 金属 80 ツイン・トリプル
 トルク 630～980Nm
 従来はなかったプッシュ式の金属クラッチをベースにSE（スマートエンゲージ）機構を追加。金属のダイレクトなフィーリングと適度な半クラッチを併せ持ったコントロールな特性が魅力。5速MTは非対応。
 ■21万7000円～
 ■小倉クラッチ ☎0270-69-7236



メタルクラッチ
 80TB
 材 金属 80 ツイン・トリプル
 トルク 630～980Nm
 伝達性能と操作性を高次元でバランスさせた、高トルク対応の軽量モデル。鋭いエンジンレスポンスと優れたコントロール性が、キレのある走りを実現。作動方式はプッシュ式とSE機構付きプル式あり。5速MTは非対応。
 ■17万8000円～
 ■小倉クラッチ ☎0270-69-7236



マルチプレートクラッチR3C
 80TB
 材 金属 80 トリプル 圧 1100kg
 ドラッグレースやドリフトなどの過激な使用に向けて設計されたモデル。ディスクは215φのダンパー無しのセンターハブタイプで、レスポンスに優れ、ダイレクトな繋がりを実現している。カバーはアルミ削り出しタイプが装備される。
 ■23万8000円
 ■オーエス技研 ☎086-277-6609



マルチプレートクラッチTR2CD
 80TB
 材 金属 80 ツイン 圧 1100kg
 アルミ削り出しのクラッチカバーを備え、より低い慣性力と精度の高い作動を実現したモデル。ディスクは215φのツインプレートで伝達能力を確保しつつ、ダンパー付きのため発進操作も行いやすい。ブーストアップからタービン交換まで幅広いチューンに対応。
 ■20万3000円
 ■オーエス技研 ☎086-277-6609



ST6-LP シーケンシャルトランスミッション
 80TB
 ALBINS社製の定格1000Nmを誇る6速シーケンシャルミッション。ギアレシオの細かなオーダーが可能で、1次減速ギアを備えているため全体的なレシオの変更も可能。装着には5速MT用の純正ベアリングのほか、マウントやプロペラシャフトの制作が必要。
 ■要問い合わせ
 ■GCGターボ ☎043-216-4921



軽量クロモリフライホイール
 80NA
 過酷な条件下でも十分に耐えうる強度を持たせた上で不要部分を削り取ることで、回転慣性を抑制。鋭いエンジンレスポンスを実現し、スポーティなフィーリングを高める。アイドリングの安定化にも貢献。素材は強度に有利なクロモリ材。5速MT専用となる。
 ■4万円
 ■田中工業 (JUNマシンショップ) ☎03-3920-4165



リアデフクーリングプレート
 90 3.0L
 デフケースの冷却フィン部分を通して空気の流れを増やすことで放熱性を向上。デフオイルの温度を抑えて潤滑性能を確保。素材は耐久性を考慮し、5052アルミ材のブラックパウダーコート仕上げ。取り付けはボルトオンで、装着に必要なショートパーツも付属する。
 ■1万4800円
 ■RK-ONLINE <https://rkjapan.com/>



シーケンシャルキット
 90 3.0L 90 2.0L
 同社の、スーパー耐久を始めとするレース活動、車両制作のノウハウで選定したシーケンシャルミッションキット。純正には無いマニュアルミッション化が実現でき、サーキット用マシンの製作などに最適だ。装着には周辺パーツの製作や制御の変更が必要。
 ■要問い合わせ
 ■レーシングスポーツ ☎072-654-9424

OTHERS

← その他



ダイレクトクラッチライン
 80TB 80NA
 ホース部分はステンレスメッシュのものを採用することで、純正のゴムホースだと膨張して逃げてしまう圧力を、よりダイレクトに伝達。クラッチの操作レスポンスやダイレクト感が高まり、特に強化クラッチを装着している車両に効果的だ。
 ■7800円
 ■プロジェクトミュ-APP ☎042-394-5177



PREMAGdb Model J/F
 80TB 80NA
 見た目にこだわらず実用性と耐久性を重視したスチール製強力マグネット付きドレーンボルト。耐熱温度は180℃、3500ガウスのネオジウム磁石で、オイル内の鉄粉を吸着し、潤滑性能の劣化を抑える。6速MTミッション専用のModel Jと、5速MTミッション専用のModel Fを設定。
 ■2000円
 ■プレミアムジャパン ☎042-513-9281



PREMAGdb Model C
 80TB 80NA
 見た目にこだわらず実用性と耐久性を重視したスチール製強力マグネット付きドレーンボルト。耐熱温度は180℃、3500ガウスの強力磁石「ネオジウム」を採用。オイル内の鉄粉をしっかりと吸着し、潤滑性能の劣化を抑える。リアデフ専用モデル。
 ■2000円
 ■プレミアムジャパン ☎042-513-9281



A/T spring KIT
 80TB 80NA
 A/Tの強化アキュムレーターキット。エンジンチューニング時に純正で行われる、シフトショックを低減するために半クラッチ状態を作るシステムによる滑りが誘発されることを防止する。取り付けにはATミッション本体のオイルバン脱着作業が必要。
 ■2万8000円
 ■アンフィニディベロブメント ☎048-294-6161



L.P.C.
 80TB
 ATミッションのライン油圧を電氣的に高め、伝達能力を向上させるアイテム。ブーストアップなどのチューニングに対応。スロットル開度により負荷を判定し、高負荷時のみ油圧を15～20%高める、効率の良い制御を行っている。AT本体の分解が不要なこともメリット。
 ■1万5000円
 ■アンフィニディベロブメント ☎048-294-6161

SUSPENSION & STABILITY

[サスペンション&補強系]

掲載データは 2020 年 9 月 1 日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for TOYOTA SUPRA

スポーティな車体の運動性能をさらに高める

スープラはスポーティな車体構成で、純正でも優れたハンドリングを持つ。しかし重視したい走行シチュエーションが定めれば更なるチューニングの余地が生まれてくる。チューニングの際はまずはダンパー周りに着手するだろう。様々なメーカーから多岐に渡るモデルが存在し、最適な物を吟味したい。そして周辺パーツにも上手に手を入れて行きたい。サスアームをしっかり保持する強化ブッシュ類や、アライメント調整が可能なアーム、サスペンションを確実に動かすためにはボディ剛性も重要となる。バランスを心掛けてチューニングしよう。

90 3.0L = A90の3.0ℓ車(RZ)に適合
90 2.0L = A90の2.0ℓ車(SZ・SZ-R)に適合
80TB = JZA80のターボ車に適合
80NA = JZA80のNA車に適合
汎 = 汎用アイテム
※前期後期の分類は本文中に示します

D2 RACING SPORTS



D2サスペンションシステム

対応分類	バネレート	段数	価格
ストリート	F 12.0/R 11.5	36段	17万8000円
スポーツ	F 14.0/R 14.0	36段	21万8000円

ÖHLINS



DFV全長調整式車高調キット Type HAL

対応分類	バネレート	段数	価格
A90	同定中		未定
JZA80	F 16.0/R 12.0	20段	29万8000円

HKS



ハイパーマックス マックスIV GT 20SPEC

対応分類	バネレート	段数	価格
A90	F 7.0/R 12.0	30段	32万4000円

SPIRIT



SPIRIT SHOCKS

対応分類	バネレート	段数	価格
SPEC-N	F/R オーダー	20段	24万8000円～
SPEC-N+	F/R オーダー	20段	25万8000円
SPEC-S	F/R オーダー	20段	27万8000円
SPEC-X	F/R オーダー	20段	37万8000円

FULL LENGTH ADJUST DAMPER

全長調整式ダンパー

汎 = 適用走行ステージ
OH = オーバーホール可能
仕様 = 仕様変更可能
バネレート単位: kgf/mm
(特に表記がある場合を除く)

RS☆R



対応分類	バネレート	段数	価格
A90 (DB42 標準)	F 8.0/R 14.0	36段	18万5000円～
A90 (DB42 ソフト)	F 7.0/R 12.0	36段	18万5000円～
A90 (DB42 ハード)	F 10.0/R 16.0	36段	18万5000円～
JZA80 (標準)	F 12.0/R 8.0	36段	16万8000円～
JZA80 (ソフト)	F 10.0/R 6.0	36段	16万8000円～
JZA80 (ハード)	F 14.0/R 10.0	36段	16万8000円～

Best☆i

90 3.0L 80Tb
 新 ストリート
 きっちり車高を落としてもしっかりストロークを確保できる設計で、乗り心地を損なわずに安定した走りを実現もちろん減衰力調整機構も搭載し、シチュエーションに合わせて好みのセッアップが施せる。

RS☆R



対応分類	バネレート	段数	価格
A90 (DB42 標準)	F 14.0/R 18.0	F 24段/ R 36段	25万6000円～
A90 (DB42 ソフト)	F 12.0/R 16.0	F 24段/ R 36段	25万6000円～
A90 (DB42 ハード)	F 16.0/R 20.0	F 24段/ R 36段	25万6000円～
JZA80	F 14.0/R 10.0	36段	18万8000円～

Sports☆i

90 3.0L 8B
90 ワインディングやサーキット OH 仕様
 ワインディングやサーキットでしっかりと乗り味が得られることをコンセプトに開発されたスポーツ走行向けモデル。ピロアッパーマウント仕様は+3万3000円で設定され、よりスポーツ性を高めた特性も実現可能。90用はダンパーワーニングキャンセラーも装備。
■ディエムシ ☎0120-826-644

D2 RACING SPORTS



D2サスペンションシステム

対応分類	バネレート	段数	価格
スポーツ	F 14.0/R 14.0	伸36段×縮24段	33万8000円

D2 RACING SPORTS



D2 JAPAN&SCREEN オリジナルサスペンション "MASA-SPEC"

対応分類	バネレート	段数	価格
A90	F 14.0/R 20.0	36段	24万8000円

神風



神風 Competition

対応分類	バネレート	段数	価格
A90	オーダー	縮20×伸30段	39万6000円

神風



神風～極～

対応分類	バネレート	段数	価格
A90	F 10.0/R 14.0	30段	17万6000円～
JZA80	F 20.0/R 14.0	30段	17万6000円

BLITZ



DAMPER ZZ-R DSC Plus

対応分類	バネレート	段数	価格
A90 (DB42-22)	F 6.0/R 8.0	32段	25万円
A90 (DB82)	F 5.0/R 8.0	32段	23万円

BLITZ



DAMPER ZZ-R

対応分類	バネレート	段数	価格
A90 (DB42-22)	F 6.0/R 8.0	32段	19万円
A90 (DB82)	F 5.0/R 8.0	32段	17万円
JZA80	F 14.0/R 10.0	32段	14万7000円

Aragosta



TYPE-S

対応分類	バネレート	段数	価格
DB42	F 11.0/R 16.0	20段	38万円
JZA80	F 10.0/R 8.0	20段	28万5000円

RS☆R



Best☆i Active

対応分類	バネレート	段数	価格
A90 (DB42 標準)	F 8.0/R 14.0	36段	30万円～
A90 (DB42 ソフト)	F 7.0/R 12.0	36段	30万円～
A90 (DB42 ハード)	F 10.0/R 16.0	36段	30万円～

KTS



SC DAMPER SYSTEM β

対応分類	バネレート	段数	価格
JZA80	F 18.0/R 10.0	15段	7万1300円

HKS



ハイパーマックス マックスIV SP Drag

対応分類	バネレート	段数	価格
JZA80	F 9.0/R 6.0	30段	21万2000円

HKS



ハイパーマックス マックスIV GT

対応分類	バネレート	段数	価格
JZA80	F 14.0/R 8.0	30段	18万2000円

REVOLUTION



D2サスペンションキット レボスペック for サーキット HALスプリングバージョン

対応分類	バネレート	段数	価格
A90	F 14.0/R 20.0	36段	31万8000円

REVOLUTION



D2サスペンションキット レボスペック for サーキット

対応分類	バネレート	段数	価格
A90	F 14.0/R 20.0	36段	25万8000円

REVOLUTION



D2サスペンションキット レボスペック for ストリート

対応分類	バネレート	段数	価格
A90	F 12.0/R 11.5	36段	18万8000円



SAMCO
TYPE-SS
80TB 80NA
走 ストリート～サーキット OH 仕様
TYPE-Sをベースにサブタンクを搭載。伸縮の減衰力を個別に調整できる2WAYタイプ。よりキメの細かいセッティングを実現。フルオーダーも対応。

■トップラインプロダクト
☎04-7190-1391

対応分類	バネレート	段数	価格
JZA80	F 16.0~28.0/ R 10.0~24.0	20+11段	55万円



SAMCO
TYPE-E
80TB 80NA
走 ストリート～ワインディング OH 仕様
街乗りからワインディングをターゲットに、乗り心地とスポーツ性を高次元で両立。専用パーツが初期減衰特性を向上させ、路面の荒れも包み込むようなフラットな乗り味を実現。

■トップラインプロダクト
☎04-7190-1391

対応分類	バネレート	段数	価格
JZA80	F 10.0/R 6.0	20段	24万5000円



TEIN
MONO SPORT
80TB 80NA
走 ストリート～サーキット
ADVANCE M.S.V.の搭載により減衰力調整範囲を大幅に拡大しつつ、優れたステアレスポンスを実現。スポーツとツーリングの2種類のモデルを設定。3年または6万キロの保証付き。REAS車は非対応。

■テイン ☎045-810-5501

対応分類	バネレート	段数	価格
JZA80	F 16.0/R 9.0	16段	15万3000円



TEIN
FLEX Z
80TB 80NA
走 ストリート～ワインディング
減衰力調整範囲を大幅に拡大しつつ、優れたステアリングレスポンスを実現するプレミアムショックアブソーバー。伸縮同時の16段減衰力調整が可能ながら驚異的なローブライスを実現。3年6万km保証付き。REAS車は非対応。

■テイン ☎045-810-5501

対応分類	バネレート	段数	価格
JZA80	F 14.0/R 8.0	16段	8万9800円



CUSCO
street ZERO A
80TB 80NA
走 ストリート～サーキット OH
全域での操縦安定性と快適な乗り心地を確保する圧力適正化バルブを搭載。ストリートからスポーティな走行までカバー。推奨車高ダウン量はF-30mm/R-20mm。1年、1万km保証付き。

■キャロッセ ☎027-352-3578
☎027-352-3578

対応分類	バネレート	段数	価格
JZA80	F 18.0/R 11.0	40段	15万円



CUSCO
street ZERO
80TB 80NA
走 ストリート～ワインディング
突き上げ感を抑えたマイルドな乗り味が特徴の複筒式低圧ガスショックを採用。ベストセッティング済みで購入してすぐ使用できる。サビ対策の特殊コーティング済み。1年1万km保証付き。

■キャロッセ ☎027-352-3578

対応分類	バネレート	段数	価格
JZA80	F 18.0/R 11.0	固定	12万8000円



PentRoof
"Black Series" Suspension kit for SUPRA
80TB 80NA
走 ストリート～サーキット OH 仕様
ストリートを重視し、首都高に有るようなギャップや最高速でのふらつきを抑え、長距離走行時の快適性も高い。

■ベントルーフ ☎03-5493-0840

対応分類	バネレート	段数	価格
JZA80	要問い合わせ	16段	18万8000円



Biot
Type Cinq
80TB 80NA
走 ストリート OH 仕様
初期の減衰力の立ち上がりを重視して設定されたサーキットモデル。全長、ストロークも短く設定され、クイックなステアリングレスポンスが魅力で、ラップタイム短縮に貢献する。

■Biot ☎042-568-0717

対応分類	バネレート	段数	価格
JZA80	F 15.0/R 13.0	12段	29万8000円



Biot
Type trois
80TB 80NA
走 ストリート OH 仕様
スポーツモデル中の最上級バージョンとして設定し、スタンダード設定のままで十分スポーツ走行をこなせる仕様。アッパーマウントはヒコを使用。

■Biot ☎042-568-0717

対応分類	バネレート	段数	価格
JZA80	F 12.0/ R 10.0+3.0	12段	25万8000円



Biot
evolusion de leger
80TB 80NA
走 ストリート OH 仕様
アッパーマウントはラバーブッシュ式とし、ストローク時に発生する音や振動を車内に伝えにくく設定。しなやかな乗り心地とスポーティな乗り味を高次元で両立させている。

■Biot ☎042-568-0717

対応分類	バネレート	段数	価格
JZA80	F 12.0/R 10.0	12段	19万8000円



G-MASTER
PREMIUMサスペンションKIT
80TB 80NA
走 ワインディング～サーキット OH
ワインディングからサーキットでのハイペースな走行を目的に開発。高いトラクションと抜群のコントロール性能を実現し、スポーティーなフィーリングを楽しむ。

■新潟自動車工業 ジーベスポーツ事業部 ☎0256-36-7773

対応分類	バネレート	段数	価格
JZA80	F 18.0/R 10.0	32段	25万8000円



Aragosta
Aragosta CUP
80TB 80NA
走 ストリート～サーキット OH 仕様
エア式のリフトアップユニットを搭載し、運転席からワンタッチで作動が可能。ベースダンパー違いの3種類。

■トップラインプロダクト ☎04-7190-1391

対応分類	バネレート	段数	価格
TYPE-S	F 10.0/R 8.0	20段	51万円～
TYPE-E	F 10.0/R 6.0	20段	47万円～
TYPE-SS	F 16.0~28.0/ R 10.0~24.0	20+11段	76万円～



KW
DDC plug&play
90 3.0L 90 2.0L
走 ストリート～ワインディング
純正AVSの機能を内蔵し、カブラーオンでその機能を使用可能。電子制御をカットすることなく、車高調でのロードダウンで運動性能と快適な乗り心地を実現。SZグレードは未確認。

■橋本コーポレーション ☎075-761-7351

対応分類	バネレート	段数	価格
A90	非公開	純正	43万6000円



TEIN
STREET ADVANCE Z
90 3.0L 80TB 80NA
走 ストリート
シールド構造と、錆びに強い塗装や車高調整ねじ部へのコーティングを採用し、3年または6万キロの製品保証も付属する。80のREAS式サスペンション搭載車は非対応。

■テイン ☎045-810-5501

対応分類	バネレート	段数	価格
A90	未定	16段	開発中
JZA80	F 12.0/R 7.0	16段	7万3000円



Eibach
PRO-STREET-S
90 3.0L 90 2.0L
走 ストリート～ワインディング
アイバックスプリングの技術を反映させ、優れた乗り心地、耐久性が魅力的。TUVの厳しい基準もクリアしており、安全性にも定評がある。キャンセラー付きと無しあり。車高は-30～-50mm。

■阿部商会 ☎0800-100-4182

対応分類	バネレート	段数	価格
A90	F 3.06/R 4.59	固定	21万円



BILSTEIN
EVO R
90 3.0L 90 2.0L
走 サーキット OH 仕様
レース・サーキット仕様の「Race Performance」に分類されるモデル。伸縮別の減衰調整で、徹底的に追求したダンパーセッティングを実現する。開発中で近日発売予定。

■阿部商会 ☎0800-100-4182

対応分類	バネレート	段数	価格
A90	未定	10×10段	未定

PRELOAD ADJUSTTYPE DAMPER

←プリロード式ダンパー

走＝適用走行ステージ
OH＝オーバーホール可能
仕様＝仕様変更可能

バネレート単位＝kgf/mm
(特に表記がある場合を除く)



LARGUS
SpecS
80TB 80NA
走 ストリート～サーキット OH
街乗りからスポーツ走行まで対応する万能モデル。高性能な単筒式ショックアブソーバー採用し、カートリッジ交換でリフレッシュが可能。アッパーはピロが付属。REASショック車は非対応。

■ラルグスリテール ☎050-3532-0165

対応分類	バネレート	段数	価格
JZA80	F 14.0/R 10.0	32段	8万3000円

GENUINE TYPE DAMPER

←純正形状ダンパー

走＝適用走行ステージ
OH＝オーバーホール可能
仕様＝仕様変更可能

バネレート単位＝kgf/mm
(特に表記がある場合を除く)



TEIN
STREET BASIS Z
80TB 80NA
走 ストリート
シンプルで扱いやすいプリロード式とし、街乗りでの乗り心地を重視。錆びに強い塗装と車高調整ねじ部のコーティングを採用し過酷なストリートに対応している。REAS車は非対応。

■テイン ☎045-810-5501

対応分類	バネレート	段数	価格
JZA80	F 12.0/R 7.0	固定	6万3000円



KW
Clubsport 3Way
90 3.0L 90 2.0L
走 ストリート～サーキット OH
KWの市販サスペンションの最高峰モデル。減衰力調整は伸びとは別にバンプ側がハイ/ロースピードで個別に調整できる3Way式となる。AVSの有無あり。

■橋本コーポレーション ☎075-761-7351

対応分類	バネレート	段数	価格
A90	非公開	伸16/縮106/ Hi14段	62万8000円～



KW
Clubsport 2Way
90 3.0L 90 2.0L
走 ストリート～サーキット OH
バージョン3をベースによりスポーツ走行向けにセッティング。フロントはキャンパー調整が可能なユニボール付きアッパーマウント。AVSの有無あり。

■橋本コーポレーション ☎075-761-7351

対応分類	バネレート	段数	価格
A90	非公開	伸16/ 縮12段	39万8000円～



KW
Version-3
90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA
走 ストリート～サーキット OH
スーパGT4マシンのサスペンション開発をきっかけに、実走テストや7ポストリグなどレーシングカーと同等の環境で開発。90用はAVSの有無あり。

■橋本コーポレーション ☎075-761-7351

対応分類	バネレート	段数	価格
A90	非公開	伸16/縮12段	32万2000円～
JZA80	非公開	伸16/縮12段	27万9000円



KW
Version-1
90 3.0L 90 2.0L
走 ストリート～ワインディング
減衰固定式としたことでリーズナブルな価格を実現。ヨーロッパで人気のKWのクオリティを手軽に体感できるエントリーモデル。AVS付きと無しあり。ダウン量はF-15～-35/R-20～-40mm。

■橋本コーポレーション ☎075-761-7351

対応分類	バネレート	段数	価格
A90	非公開	純正	19万4000円～



GT
FUNTORIDE SPRING
90 3.0L
スポーツカー向けに、最適な車高やストローク量、バネレートに設計。スポーティかつ、よりスムーズで乗り心地の良い動きを実現。DB02は非対応。2.0ℓ車用は開発中。

■タナベ ☎072-228-6700

対応分類	バネレート	ダウン量	価格
A90 (DB42)	F 3.6/R 10.0	F -15～-20/ R -15～-25	4万円



ESPELIR
SuperDOWNSUS
90 3.0L 90 2.0L
競技の実戦での技術をフィードバック。競めのレートでスポーツ性を高めている。耐へたりに性に優れ、保証も付属。

■エスペリア ☎0942-32-2700

対応分類	バネレート	ダウン量	価格
A90 (DB42-22)	F 3.86/R 7.64	F -17～-22/ R -13～-18	4万円
A90 DB82	F 3.86/R 7.64	F -20～-25/ R -13～-18	4万円



Eibach
PRO-KIT
90 3.0L
Eibach社ならではの、乗り心地を損なうことのないロードダウンとダイレクトなハンドリングを実現。ワンランク上のパフォーマンスを楽しめるサスペンションとなっている。

■阿部商会 ☎0800-100-4182

対応分類	バネレート	ダウン量	価格
A90 (DB42-02)	F 3.06/ R 7.81～11.22	F/R -20mm	6万円

SPRING

←スプリング

バネレート単位＝kgf/mm
(特に表記がある場合を除く)



KYB
NEW SR SPECIAL
80TB 80NA
走 ストリート
純正の品質や特性に準じながらも、浮き上がりの姿勢を重点的に押さえ込み、大きな違和感なく安定性を向上。止まる、曲がる、走るの基本性能を1ランクアップさせる。

■KYBエンジニアリングアンドサービス ☎03-6895-1268

対応分類	バネレート	段数	価格
JZA80	別売	固定	7万16000円



BILSTEIN
B6
80TB 80NA
走 ストリート～ワインディング OH 仕様
高速走行時の安定感やコーナリング時の操縦応答性を高めたスポーツダンパー。純正スプリングと組み合わせることで、ハンドリングと乗り心地を高次元でバランスさせる。

■阿部商会 ☎0800-100-4182

対応分類	バネレート	段数	価格
JZA80	別売	固定	11万2000円

STRAIGHT SPRING

直巻きスプリング

ESPELIR



SuperDOWNSUS GT

80TB

競技での実績をフィードバックした高めのバネレートでスポーツ性を向上。専用バンブラバーの設定あり。保安基準対応で、耐へたり保証付き。

■エスベリア

☎0942-32-2700

対応分類	バネレート	ダウン量	価格
JZA80	F 8.6/R 4.6	F -42~47/ R -27~32	4万8000円

RS☆R



Ti2000 Super DOWN

90 3.0L

SUPER DOWNの大きなダウン量の設計はそのままに、チタン材を配合した特殊素材を使用。軽量かつ耐へたり性も高いなど、走行性能面が強化されている。ただし、公道での走行は不可となる。

■ティエムシー ☎0120-826-644

対応分類	バネレート	ダウン量	価格
A90 (DB42)	F 3.83/R 12.20	F/R -30~35	5万9000円

RS☆R



RS☆R Super DOWN

90 3.0L

デモカーなどのショーモデル用に設定した超ローダウンモデル。常識外のローダウンを実現し、インパクトあるルックスを実現している。保安基準適合のため、公道での走行は不可となる。

■ティエムシー

☎0120-826-644

対応分類	バネレート	ダウン量	価格
A90 (DB42)	F 3.83/R 12.20	F/R -30~35	4万4000円

RS☆R



Ti2000 DOWN

90 3.0L 80TB

チタン配合の新素材が耐へたり性をはじめ、ダントツの性能を發揮。へたりに対する永久保証が付属する。

■ティエムシー

☎0120-826-644

対応分類	バネレート	ダウン量	価格
A90 (DB42)	F 3.53/R 12.20	F/R -15~20	5万5000円
JZA80	F 8.33/R 4.20	F -35~40/ R -20~25	5万5200円

RS☆R



RS☆R DOWN

90 3.0L 80TB

蓄積されたデータとノウハウにより、車検ギリギリのダウン量を実現。へたりに対しての強い自信があり、3年間/5万キロの保証が付く。

■ティエムシー ☎0120-826-644

対応分類	バネレート	ダウン量	価格
A90 (DB42)	F 3.53/R 12.20	F/R -15~20	4万円
JZA80	F 8.33/R 4.20	F -35~40/ R -20~25	4万2300円

CUSCO



ビロボールアッパーマウント

80TB 80NA

8mm厚の超ジュラルミンプレートに高精度ピロボールを組み込んだ高剛性アッパーマウント。ダンパーの基部がしっかりすることで、タイヤやサスペンションの性能をフルに引き出し、ステアリング応答性、操舵性がアップ。各直巻きスプリングに対応する。

■2万4000円

■キャロッセ

☎027-352-3578

REVOLUTION

ダブルアッパーマウント
スプリングキット

90 3.0L 90 2.0L

純正ショックに組み合わせて使用することで、純正の電子制御システムを排することなく、リズナブルに車高調整を実現する。アッパーマウントがダブルになり、ストロークも確保している。DB82とDB02は未確認。

■28万円

■レボリューション

☎048-222-4690

DAMPER PARTS

ダンパーまわりパーツ

rana



rana Spring

※

ストローク時の安定したレート維持と癖のないリニアな特性を実現。明確なスプリング特性が足回りセッティングを容易にし、トータルでのパフォーマンスアップに貢献。さまざまなダンパーに対応する直巻きスプリング。

■1万円(1本)

■トップラインプロダクト

☎04-7190-1391

HYPERCO



HYPERCO

※

ストローク中のレート変化が極めて小さくリニアなのが特徴。追従性と耐久性も高レベルを誇る。メインスプリングのほか、ヘルパーやテンダー、付随するパーツなど多数ラインアップ。レースシーンでも大きな支持を持つ。

■2万8000円~(メイン2本)

1万6000円~(ヘルパー/テンダー2本)

■ミノルインターナショナル

☎04-2788-7878

Swift



Swift Racing Spring

※

耐疲労性や耐へたり性に優れる高強度鋼線H5S・TWを使用し、同時に軽量化も実現。独自加工により柔軟かつ強剛なスプリング特性で、路面追従性や操安性も向上。豊富な内径や自由長、レートを用意する。テンダー・スプリングやヘルパー・スプリングもあり。

■2万3000円~3万円(2本)

■東京発条製作所

☎03-3732-4112

STABILIZER

スタビライザー

HYPERCO



PERCH

※

スプリングのストロークで発生するツイストを吸収。ストローク中のレート変化を極限まで抑制し、ハイレートなスプリングを使用した際でも乗り心地を大きく改善。直巻きスプリング専用。ID58、60、65のストレートスプリング用の3種類を設定。

■6万円

■ミノルインターナショナル

☎04-2788-7878

TEIN



EDFC ACTIVE PRO

80TB 80NA

電動減衰力コントローラー。手動のほか、内蔵のGセンサで減衰力を自動調整。通常の前後Gに加えて旋回G制御が追加され、走行状況に応じて減衰力を4輪独立で調整。GPSキットの追加で速度による制御も可能。STREET BASIS Ziは非対応。

■6万7500円~(本体セット)

6600円(GPSキット)

■ティン ☎045-810-5501

TEIN



EDFC ACTIVE

80TB 80NA

車内から減衰力調整を可能にする電動減衰力コントローラー。モーターとスイッチの接続をワイヤレスにしたモデルで、装着作業も行いやすい。G感応調整モードなど積極的なコントロールも実現。GPSキットで機能拡張も可能。STREET BASIS Ziは非対応。

■4万7500円~(本体セット)

6600円(GPSキット)

■ティン ☎045-810-5501

CUSCO



e-con2

80TB 80NA

CUSCO Street ZERO AIに対応する電動減衰力コントローラー。運転席に居ながら、走行ステージなどに合わせて素早いセットアップが可能。メモリー機能もあり、基準セットへ素早く戻すことも可能。配置も縦横ともに対応する。

■4万7500円

■キャロッセ

☎027-352-3578

神風



電子制御ダンパーキャンセラー

90 3.0L 90 2.0L

RZとSZ-Rグレードに搭載される、電子制御内蔵ダンパーを取り外した際の警告の解除のために必要となるキャンセラーのセット。前後4本セットとなっている。

■5万2000円

■ミルキーホワイト

☎0256-97-5173

MAI



スタビリンク

80TB 80NA

ローダウンを行った際に、ロワアームの角度に合わせてスタビライザーが上向きになり、その効果を失う事を防止。全長調整式のため、ダウン量に合わせた設定が可能で、サスペンションの性能を回復させる。劣化した純正のリフレッシュにも使用可能。

■1万4000円

■MARCY AUTO IMPORTS

☎0586-43-7050

CUSCO



スタビライザー

80TB 80NA

フロントは中空材のφ32で純正比153%。リヤは中実材φ22で240%と297%アップの2段階調整式。コーナリング時のロールを抑え、スポーティかつ安定感ある操縦性を実現。サスペンションセッティングにも活用できる。

■F 3万円/R 2万2000円

■キャロッセ

☎027-352-3578

ULTRA RACING



リアスタビライザー

80TB

リアのロール剛性を高め、リアがしっかりした乗り味を実現。サーキット走行では、コーナー立ち上がりでもリアが腰砕けすることを防ぎ、積極的にアクセルを踏めるようになる。純正の21.5φに対して23φの設定となる。

■4万3000円

■ULTRA RACING JAPAN

☎0570-00-7333

REVOLUTION

リアショートスタビリンク
TypeS

90 3.0L 90 2.0L

車高を落とした時の補正パーツ。車高を落とすとスタビが本来の機能を發揮しなくなるため、リンクを短くすることで本来の動作を取り戻す。コーナリングが安定し、姿勢変化もわかりやすくなる。DB02は未確認。

■2万2000円

■レボリューション

☎048-222-4690

REVOLUTION

フロントアジャスタブル
スタビリンク TypeS

90 3.0L 90 2.0L

車高を落とした時の補正パーツ。車高を落とすとスタビが本来の機能を發揮しなくなるため、リンクを短くすることで本来の動作を取り戻す。コーナリングが安定し、姿勢変化もわかりやすくなる。DB02は未確認。

■2万8000円

■レボリューション

☎048-222-4690

CUSCO



スタビライザー

90 3.0L 90 2.0L

旋回時などのロールを抑え、安定したコーナリングを実現。また直進走行時でもふらつきの抑制効果もあり、安心感のある走行フィーリングになる。軽量な中空パイプで、フロントはφ28で純正比194%。リヤはφ22で178%アップ。DB02未確認。

■F 3万2000円/R 2万8000円

■キャロッセ

☎027-352-3578

Biot



ビロブッシュ

80TB 80NA

サスペンション周りのブッシュを置き換える、車種別のピロボールキット。無給油タイプのピロボールをアルミ製カラーで保持した構造。14個セットのスタンダードと、18個セットのフルセットの2つのラインアップがある。

■14万5000円(STD)

17万円(フル)

■Biot

☎042-568-0717

POWERFLEX



パワーフレックスウレタンブッシュ

80TB 80NA

ヨーロッパで高いシェアを誇るウレタンブッシュ。スムーズな動きと確実な保持強度を両立し、スポーティな動きを実現している。ストリート向けのバールシリーズと、サーキット向けのブラックシリーズの2タイプを設定。

■6250円~2万1000円

■エムズエンジニアリング

☎06-6437-3560

REVOLUTION



テンションロッドビロブッシュ

90 3.0L 90 2.0L

フロントロワアームの前後方向の動きを抑え込み、特にブレーキング時の荷重を一手に受け止める部位のピロボールブッシュ。ラバーブッシュと違い、たわみが無いため安定した車体の動きを実現する。

■8万円

■レボリューション

☎048-222-4690

REVOLUTION



ロアアームビロブッシュ

90 3.0L 90 2.0L

サーキット走行でのブレーキング時、やコーナリング時に大きな荷重を受け止めるフロントロワアームのビロブッシュ。ピロボールも通常サイズに比べての1.5倍のラジアル荷重を誇る大型の物を使用し、安定した動きを実現している。DB02は未確認。

■6万円

■レボリューション

☎048-222-4690

TRACY SPORTS



リアサスペンションビロブッシュ

90 3.0L 90 2.0L

同社が製作中のA90のレースマシン製作で使用したピロボールブッシュをラインアップ。各サスペンションブッシュの部位を設定し、よりシャープな運動性能を実現できる。

■要問い合わせ

■レーシングスポーツ

☎072-654-9424

SUSPENSION BUSH

サスペンションブッシュ



トールロッド
80TB 80NA
リアのトー角を決定するサスアーム。全長調整式としたことで、ローダウンさせた際でも適正なアライメントを実現できる。ターンバックル式のため、装着状態のまま調整作業も可能だ。ボディ側の取り付けはピロボールを使用。破壊検査書も付属する。
■3万8000円
■MARCY AUTO IMPORTS
☎0586-43-7050



フロント調整式アッパーアーム
80TB 80NA
車体側のピロボールジョイント部で長さ調整を可能とし、キャンバー角の調整を可能としたフロントアッパーアーム。2種類のラインアップがあり、タイプⅠは調整範囲が最短-30mmのオニキャンタイプ。タイプⅡは最短-15mmのセミキャンタイプとなっている。
■5万5000円
■ナギサオート
☎072-762-4198



調整式ピロテンションアーム
90 3.0L 90 2.0L
ターンバックル式の全長調整式で、アライメントの調整が可能。ジョイント部はピロボールを使用しているため、純正のラバーブッシュで起こるねじれによるジャダーなども改善できる。調整範囲は+10mm〜25mmと広く取られ、適正なアライメントを実現する。
■5万円
■ミルキーホワイト
☎0256-97-5173



調整式ピロトールコントロールアーム
90 3.0L 90 2.0L
ターンバックル式の全長調整式で、アライメントの調整が可能。ジョイント部はピロボールを使用しているため、純正のラバーブッシュで起こるねじれによる不安定な挙動も改善される。調整範囲は+10mm〜25mmと広く取られ、適正なアライメントを実現する。
■5万円
■ミルキーホワイト
☎0256-97-5173



調整式ピロアッパーアーム
90 3.0L 90 2.0L
ターンバックル式の全長調整式とし、アライメントの調整を可能としたアッパーアーム。ジョイント部はピロボールを使用し、シャープな挙動も実現している。アライメントの調整幅も広く、いわゆる「鬼キャン」仕様も可能となっている。
■10万円
■ミルキーホワイト
☎0256-97-5173

SUSPENSION ARM & KNUCKLE

← サスペンションアーム&ナックル



パワーブレース エンジンルーム
90 3.0L 90 2.0L
アッパーマウントとアッパーコアサポートを高強度なスチール製シャフトで接続。更に前方部分の左右をアルミシャフトで連結することでフロント全体の剛性を大幅に向上。サスペンションの性能を引き出し、シャープなハンドリングを実現。DB02は未確認。
■2万4000円
■キャロッセ
☎027-352-3578



リアアッパーブレス
90 3.0L 90 2.0L
純正の角アルミパイプを廃し、堅牢なスチールシャフトで製作。取り付けボルトの本数を増やして応力を分散させ無理なく補強効果を高める。レーシングハーネスの肩ベルトのアンカーとしても使用でき、中央部には車載カメラブラケットも装備。DB02は未対応。
■2万3000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126



フロントタワーブレス
90 3.0L 90 2.0L
アッパーマウントとアッパーコアサポートを縦方向にスチール製オーバーシャフトで接続。左右方向にはアルミオーバーシャフトで繋ぐことでフレーム形状を設け、フロントセクションの剛性を向上。ハンドリング性能も高まる。DB02は未対応。
■2万6000円
■Kansaiサービス
☎0743-84-0126

STABILITY PARTS

← 補強パーツ



切れ角UPナックル
80TB 80NA
乗り味などノーマルのまま、驚異のステアリング切れ角を実現するフロントナックル。販売10年以上の実績を誇り、ノーマル加工ながら溶接箇所なしで強度面も安心。全年式、全グレードに使用できる。ノーマル品の下取りが必要。
■3万3800円
■EAU ROUGE
☎079-495-6812



リアテンションロッド
80TB 80NA
リアサスペンションの前後方向の位置を決めるサスアーム。ボディ側の取り付けはピロボールのため、ブッシュのようなたわみも無く決められた位置を保持し、サスストローク方向のみスムーズに摺動。リアのスタビリティが向上する。ターンバックル全長調整式。
■3万円
■MARCY AUTO IMPORTS
☎0586-43-7050



タワーバー
80TB
最も手軽に装着できる補強アイテム。ストラットタワーの左右を繋ぐことでサスペンションの動きに対して補強効果を発揮し、スタビリティを向上させる効果が期待できる。シャフトはスチール製のオーバーシャフトを使用。フロント、リアともに設定あり。
■F 2万1000円/R 1万9500円
■ULTRA RACING JAPAN
☎0570-00-7333



ストラットタワーバー
90 3.0L 90 2.0L
コーナリング時やブレーキング時のフロント周りの歪みを抑制。サスペンション性能をフルに発揮させることで、運動性能を向上。シャフトは50×15mmオーバーバル材で、プラス後にブラック特殊コーティングを行い、傷に強く質感も高い。DB02は未確認。
■2万2500円
■ブリッツ
☎0422-60-2277



パワーブレース トランクバープラス
90 3.0L 90 2.0L
ラゲッジルーム前側に装備される純正アルミバーを高強度スチールパイプへ交換し、リヤまわりの剛性を向上。4点式以上のシートベルトの肩ベルト用アンカーも装備する。内装加工無しのボルトオン装着。DB02未確認。
■2万2000円
■キャロッセ
☎027-352-3578



パワーブレース シートレールプラス リヤ
90 3.0L 90 2.0L
シートレールの後側の固定ボルトに共締めで固定。ボディ中央付近の左右方向が強化され、挙動、車両インフォメーションが伝わりやすくなる。4点式以上のシートベルトの腰ベルト用アンカーも装備する。DB02は未確認。
■1万7000円
■キャロッセ
☎027-352-3578



パワーブレース シートレールプラス フロント
90 3.0L 90 2.0L
シートレールの前側の固定ボルトに共締めで固定。ボディ中央付近の左右方向が強化され、挙動、車両インフォメーションが伝わりやすくなる。5点式シートベルトのクローチストラップ用アンカーも装備する。DB02は未確認。
■1万7000円
■キャロッセ
☎027-352-3578



パワーブレース リヤ
90 3.0L 90 2.0L
純正のアルミパネル材を取外し、高強度なジュラルミン製プレートとスチール製オーバーシャフトを追加。リヤ周りを複数点で連結することで大幅に剛性をアップさせる。車体の安定感が向上するとともに、コントロール性も高まる。DB02は未確認。
■3万4000円
■キャロッセ
☎027-352-3578



メンバーブレースセット
80TB 80NA
リアサスペンションメンバーをフレームと結合。リアサスペンションに荷重が掛かった際のメンバーの余計な動きを抑制し、サスペンション本来の性能を引き出すことにより、不安定感を軽減。トラクションも向上する。
■3万7000円
■オクヤマ
☎045-934-5334



ストラットタワーバー
80TB 80NA
左右のダンパー上側取り付け部を結ぶ事によりボディ剛性を高め、サスペンションに設計通りの仕事をさせる事が可能となる。ボディのねじれを抑え、ハンドリングやスタビリティも向上する。シャフトはオーバーバルパイプを使用。
■1万8000円〜(スチール)
3万3000円(アルミ)
■オクヤマ
☎045-934-5334



ロールオーバーバー
80TB
室内のドア後方の左右を繋ぎ、ボディセンター部分の補強を行えるアイテム。空洞で剛性を保ちづらい部分だけに、補強の効果も期待できる。装着はシートベルトの固定ボルトでの共締めで容易に行える。ターンバックル機構で張りの調整も可能だ。
■1万7500円
■ULTRA RACING JAPAN
☎0570-00-7333



リアメンバーサイドブレース
80TB
リアメンバーのサイド部分に装着し、補強をするアイテム。走行安定性の向上に大切なリアサスペンションの基部の剛性が高まり、直進安定性、ハンドリングともに向上が期待できる。素材はスチールの中空材を使用。
■2万3000円
■ULTRA RACING JAPAN
☎0570-00-7333



ミドルメンバーブレース
80TB
メンバー後方を補強するアイテム。フロントセクションからボディ中央部に変わる部位でストレスが集中しやすい場所だけに、補強の効果も期待できる。スチールの中空材を使用しており、強度と軽さをバランスさせている。
■1万4000円
■ULTRA RACING JAPAN
☎0570-00-7333



フロントメンバーブレース
80TB
フロントメンバーに装着することで、サスペンションの基部を補強できるアイテム。前後左右を四角形状で結ぶことで、サスペンションの入力に対して効果的に歪みを抑えている。素材はスチールの中空材を使用。
■2万1000円
■ULTRA RACING JAPAN
☎0570-00-7333



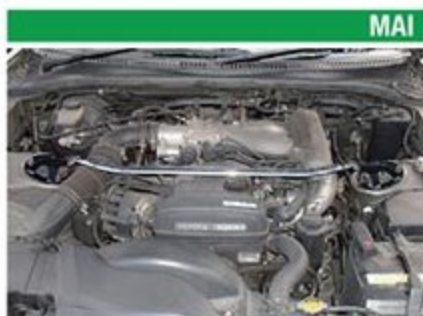
サイドシル発泡ウレタン充填キット
80TB 80NA
左右のサイドシルなどのボディモノコックの空間に発泡ウレタンを注入し、ボディ剛性をアップ。溶接などの大がかりな作業を伴わずにボディフレームの補強を可能とするアイテム。DIYで作業するために必要となる用品一式がセット化されている。
■3万円
■田中工業(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165



ロールオーバーバー
80TB 80NA
一般的なスチール製パイプより約33%軽量の高剛性φ40クロモリ製パイプを使用したロールケージ。4点式から8点式まで、用途に合わせて豊富なバリエーションから選択でき、ボディ剛性の向上と乗員の保護に大きく貢献する。
■4万5000円〜10万円
■キャロッセ
☎027-352-3578



SAFETY21 ロールケージ
80TB 80NA
ストリートからJAF競技規定対応まで、使用目的に合わせて使用できるφ40スチールパイプ製ロールケージ。4点式から、ワークスタイプの13点式まで豊富なバリエーションを誇り、ボディ剛性の向上と乗員保護に大きく貢献する。
■4万円〜12万7000円
■キャロッセ
☎027-352-3578



タワーバー前後
80TB 80NA
手軽にボディ補強可能なストラットタワーバー。サスペンションまわりの剛性を高め、操縦特性の向上が期待できる。フロントはターボ車用とNA車用それぞれを設定。リア用は共通。STDタイプとPGタイプの2種類あり。
■1万1000円〜1万2900円
■MARCY AUTO IMPORTS
☎0586-43-7050



オーバーシャフト・ストラットバー
80TB
ストラットタワーの左右を補強バーで連結。開口部の広いエンジンルームやラゲッジのねじれを抑制しボディ剛性を確保。ボディの一体感が向上しサスペンションの性能を引き出してくれる。オーバー断面形状の軽量アルミ製、高剛性シャフトを採用。
■1万5000円
■キャロッセ
☎027-352-3578

BRAKE

[ブレーキ系]

掲載データは 2020 年 9 月 1 日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for TOYOTA SUPRA

ハイパワーで重量級なボディをしっかりと止める

スープラは大パワーのエンジンを搭載し、比較的大柄なボディを持つ重量級マシンの部類に入る。そんなクルマをしっかりと走らせるには、ブレーキが最も重要だ。なぜなら、どれだけエンジンがハイパワーで加速に優れていても、車体がハンドリングに優れていても、速度のコントロールができないと活かし事すらできないからだ。また、重量級だけにブレーキへの負荷が大きい事も気を付けなければいけないポイントだ。チューニングの際は、必要な効きを確保したうえで、コントロール性や前後バランスに配慮してアイテムチョイスをしてほしい。

90 3.0L = A90の3.0ℓ車 (RZ) に適合
90 2.0L = A90の2.0ℓ車 (SZ・SZ-R) に適合
80TB = JZA80のターボ車に適合
80NA = JZA80のNA車に適合
汎 = 汎用アイテム
※ 前期後期の分類は本文中に示します

brembo

ブレーキパッド

80TB 80NA

キャリバーで有名なブレーキメーカー、ブレンボ社が作るブレーキパッド。ストリート向けの初期制動ながら、ややスポーツ寄りのBLACK。鳴きとダストを抑えることで快適性を重視しつつ、適度に効きを高めたCERAMIC。2種類のラインアップを設定している。

■ カインドテクノストラクチャー
ブレンボ事業部
☎03-6717-4371

BLACK PAD	汎 F/R 9000円 適 0~600℃	材 ローメタル 適 ストリート	取 小
CERAMIC PAD	汎 F/R 1万6000円 適 非公開	材 セラミック 適 ストリート	取 小



90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA
■ エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

ENDLESS

初期制動力やフェードリカバリー性に優れ、エンドレスパッドのベージックになるSuper Street Y-Sport (SSY)。音鳴きを極限まで抑え初期制動力を高めることで、低温からダイレクトに減速を感じられるSuper Street S-Sport (SSS)。超低ダストで、高い初期レスポンスが効きの体感を強く引き出すSuper Street M-Sport (SSM)。コントロールを重視し、高温域でのフィーリング変化がなく安定した制動力を発揮するTYPE-R。メタル素材ながらダストや鳴きを極力抑え、低温時の効きを確保したMX72。

Super Street Y-Sport	汎 F/R 各 1万2000円 適 0~400℃	材 ノンアスベスト 適 ストリート~ワインディング	取 小
Super Street S-Sport	汎 F/R 各 1万6000円 適 0~480℃	材 ノンアスベスト 適 ストリート~ワインディング	取 小
Super Street M-Sport	汎 F/R 各 2万3000円 適 0~530℃	材 ノンアスベスト 適 ストリート~ワインディング	取 小
NEW TYPE-R	汎 F/R 各 2万円 適 50~650℃	材 ロースチール 適 ストリート~サーキット	取 中
MX72	汎 F/R 各 2万4000円 適 50~600℃	材 セミメタリック 適 ストリート~サーキット	取 中

BRAKE PAD

ブレーキパッド

■ = 摩擦材材質
適 = 適正温度域
汎 = 適用走行ステージ
取 = ローター攻撃性

IDI

80TB 80NA

スポーツラジアルに焦点を当て、ストリートでの快適性を損なわないまま、スポーツ性の向上に対応。低温域から高温域まですべての制動域をカバーし、特に低温域でのローター攻撃性を低減。ストリート走行でのコントロール性を両立したシリーズとなっている。

■ アイ・ディ・アイ ☎042-549-0050

GT-Spec GT1	汎 F/R 2万8000円 適 0~800℃	材 カーボンコンポジットメタル 適 ストリート~サーキット	取 小
GT-Spec GT2	汎 F/R 2万8000円 適 0~850℃	材 カーボンコンポジットメタル 適 ストリート~サーキット	取 小
GT-Spec GT3	汎 F/R 3万円 適 50~900℃	材 カーボンコンポジットメタル 適 ストリート~サーキット	取 中



80TB 80NA
■ アイ・ディ・アイ ☎042-549-0050

軽量車での市街地から高速道まで低温域での効きを重視した、低ダストタイプのD300。D300よりも高負荷に対応するD350。ストリートからミニサーキットまでカバーし、ラジアルタイヤでのコントロール性も高いD500。サーキットまで対応し、踏力に合わせた制動力を発揮するD700。D700よりも初期制動を重視し、より高負荷に対応したD750。競技用に様々な特性の摩材を設定し、組み合わせによるセットアップを行えるD-OXをラインアップ。

D300 BasicEco	汎 F 1万3000円~R 1万2000円 適 0~450℃	材 ノンアスベスト (ノンスチール) 適 ストリート	取 小
D350 PlusEco	汎 F 1万4000円~R 1万3000円 適 0~500℃	材 ノンアスベスト (ノンスチール) 適 ストリート	取 小
D500 Standard	汎 F 1万8000円~R 1万7000円 適 0~600℃	材 ノンアスベスト (ロースチール) 適 ストリート~ミニサーキット	取 小
D700 Sports	汎 F 2万3000円~R 2万2000円 適 50~750℃	材 カーボンメタル (ロースチール) 適 ストリート~サーキット	取 中
D750 Super sports	汎 F 2万5000円~R 2万4000円 適 50~800℃	材 カーボンメタル (ロースチール) 適 ストリート~サーキット	取 中
D-OX	汎 F/R 2万5000円 適 材質による	材 選択式 適 サーキット	取 --

ARMA

ARMA STREET

90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA

ストリート向けのATシリーズ。ブレーキの安心感を低コストで実現したAT1。ストリートのスタンダードモデルとなるAT2。スポーツフィールドのAT3。全種類ノンスチールなのでホイールの汚れも少なく抑えられている。

■ エムケーカシヤマ
ウインマックスディビジョン
☎0267-67-7700

ARMA STREET AT1	汎 F/R 各 8000円 適 常温~400℃	材 ノンスチール ノンアスベスト 適 ストリート	取 小
ARMA STREET AT2	汎 F/R 各 1万2000円 適 常温~450℃	材 ノンスチール ノンアスベスト 適 ストリート	取 小
ARMA STREET AT3	汎 F/R 各 1万5000円 適 常温~500℃	材 ノンスチール ノンアスベスト 適 ストリート	取 小



80TB 80NA
■ アクレ ☎042-516-9600

純正+αの性能を持たせたストリートユースに最適なスーパーファイター。純正ブレーキパッドを大幅に上回る圧倒的な制動力と高いコントロール性を実現するライトスポーツ。ホイールを汚さず、鳴きを低減させながらも安心できる効きを実現したダストレスリアル。サーキットまでカバーするも、温度域を700℃までに限定し、ストリートでの扱いやすさを高めた700C。パワーのある中型車で、サーキットのような使い方にも対応し、しっかりと制動力を発揮する800C。中量級向けでサーキットまで対応するロングライフが自慢のZZC。街乗り用低ダストパッドから本格サーキット用パッドまで6種類をラインアップ。

スーパーファイター	汎 F/R 各 6000円 適 常温~450℃	材 ノンスチールファイバー 適 ストリート	取 小
ライトスポーツ	汎 F/R 各 1万800円 適 常温~500℃	材 ノンスチールファイバー 適 ストリート~ワインディング	取 小
ダストレスリアル	汎 F/R 各 1万9000円 適 常温~450℃	材 ノンスチールファイバー 適 ストリート	取 小
フォーミュラ700C	汎 F/R 各 1万6000円 適 常温~700℃	材 カーボングラファイトメタル 適 ストリート~サーキット	取 中
フォーミュラ800C	汎 F/R 各 1万9800円 適 常温~800℃	材 カーボングラファイトメタル 適 ストリート~サーキット	取 中
ZZC	汎 F/R 各 2万3000円 適 常温~800℃	材 カーボングラファイトメタル 適 ワインディング~サーキット	取 中

JURAN

Brake Pads

80TB 80NA

サーキットで求められる性能や特性を満たすため、シリーズ内で全17種類の摩材を設定するHPシリーズ。ジムカーナやドリフトなど、リアのロックコントロールを重視したHMシリーズ。ミニサーキットにも対応し、オールマイティに使用できるSPシリーズ。

■ タニダ ☎052-871-3741

HP	汎 F/R 各 2万円~3万2000円 適 常温~800℃	材 スチール 適 サーキット	取 中
HM	汎 F/R 各 3万円 適 常温~500℃	材 メタル 適 ジムカーナ	取 中
SP2	汎 F/R 各 2万円 適 常温~750℃	材 スチール 適 ワインディング	取 中



ARMA CIRCUIT AC1	汎 F 2万5000円/R 2万3000円 適 50~650℃	材 ロースチール 適 ワインディング~サーキット	取 中
ARMA CIRCUIT AC2	汎 F 2万7000円/R 2万5000円 適 100~750℃	材 ロースチール 適 ワインディング~サーキット	取 中
ARMA CIRCUIT AC3	汎 F 3万円/R 2万8000円 適 300~800℃	材 ロースチール 適 ワインディング~サーキット	取 中

ARMA

ARMA CIRCUIT

90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA

サーキットでタイムを削り取るためのレーシングパッド。コントロール性に重点を置き、扱いやすいAC1。効きとコントロール性を高次元でバランスさせたAC2。耐摩耗性を高めてブレーキに厳しいサーキットに最適なAC3。

■ エムケーカシヤマ
ウインマックスディビジョン
☎0267-67-7700

ARMA

ARMA SPORTS

90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA

ストリートメインからサーキットまで幅広く対応するAPシリーズ。抜群のコントロール性でストリートからミニサーキットまで対応するAP1。ハイグリップラジアルからSタイヤまでカバーするAP2。抜群の効きと安定性を兼ね備えた最強モデルのAP3を設定。

■ エムケーカシヤマ
ウインマックスディビジョン
☎0267-67-7700

ARMA SPORTS AP1	汎 F/R 各 2万円 適 常温~600℃	材 ノンスチール ノンアスベスト 適 ストリート~サーキット	取 小
ARMA SPORTS AP2	汎 F/R 各 2万円 適 常温~700℃	材 ノンスチール ノンアスベスト 適 ストリート~サーキット	取 中
ARMA SPORTS AP3	汎 F/R 各 2万円 適 常温~750℃	材 ノンスチール ノンアスベスト 適 ストリート~サーキット	取 中

APP



SFIDA
80TB 80NA
純正プラスαの性能を超低価格で手に入られるAP-5000。スポーツパッドの要素を盛り込みながらもダストや鳴きを防止したAP-8000。サーキットでも確実なコントロールを実現するKG-1115。初期制動力を重視し、サーキットにも対応する実力を備えたKG-1204。
■プロジェクトミューAPP
☎042-394-5177

AP-5000	¥ F/R各 5000円～ ※0～400℃	材 ノンアスベスト ※ストリート	※小
AP-8000	¥ F/R各 8000円～ ※0～500℃	材 ノンアスベスト ※ストリート～ワインディング	※小
KG-1115	¥ F/R各 1万5000円～ ※50～800℃	材 カーボンメタル ※ストリート～サーキット	※中
KG-1204	¥ F/R各 1万5000円～ ※50～800℃	材 カーボンメタル ※ストリート～サーキット	※中

G-MASTER



SCV
80TB 80NA
純正のタッチを残しつつも、踏みにダイレクトに伝えるコントロール性の良さを追求。鳴きやダスト、ローター攻撃性も抑える。価格もリーズナブルだ。

■F/R各 8800円
■新潟自動車工業 ジーベイススポーツ事業部
☎0256-36-7773
材 ノンアスベスト ※50～550℃
※ストリート～ワインディング ※小



90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA
■プロジェクトミュー ☎0120-443688

ストリートスポーツシリーズ
コストパフォーマンスに優れ、純正パッドからステップアップしたいユーザーに最適なB-SPEC。最新の設計で、街乗りからワインディングまで低ダスト、低ノイズを実現したまま高い制動力を維持したTYPE PS。ストリートでのスポーツ性能に優れながら、ダストとノイズを抑制。踏みに応じたコントロール性も高く、ドライバー心地よいブレーキフィールをもたらすEURO SPORTS Excellence。踏みに応じたりニアなコントロール性を発揮し、安定感の高いHC-CS。幅広い温度域で優れた効きを実現した、ストリートスポーツ最強のスペックを誇るHC+。DB22 (SZ-R) のリヤは開発中。DB02未確認。

B-SPEC	¥ F 1万5000円～/R 1万4000円～	材 スーパーグラファイトメタリック	※0～500℃	※ワインディング	※小
TYPE PS	¥ F 2万円～/R 1万9000円～	材 ノンスチール	※0～500℃	※ワインディング	※小
EURO SPORTS Excellence	¥ F 2万3000円～/R 2万9000円～	材 ノンスチール	※0～500℃	※ワインディング	※小
TYPE HC-CS	¥ F 2万3000円～/R 2万1000円～	材 スーパーグラファイトメタリック	※50～800℃	※ワインディング～サーキット	※中
TYPE HC+	¥ F 2万3000円～/R 2万1000円～	材 スーパーグラファイトメタリック	※0～800℃	※ワインディング～サーキット	※中

レーシングパッドシリーズ
サーキットでのパフォーマンスを重視したラインアップ。ライトウェイトマシンでの中低速サーキットに適する、コントロール性重視のN1。過酷なサーキットでも常にリニアな効きと安定したコントロール性を備えたN+。効きと耐摩耗性が高い777、GTマシンで開発された高い効きの999。DB22 (SZ-R) のリヤは開発中。DB02未確認。

RACING-N1	¥ F 2万3000円～/R 2万1000円～	材 スーパーグラファイトメタリック	※100～800℃	※サーキット	※中
RACING-N+	¥ F 2万3000円～/R 2万1000円～	材 スーパーグラファイトメタリック	※100～800℃	※サーキット	※中
RACING777/999	¥ F 2万5000円～/R 2万3000円～	材 スーパーグラファイトメタリック	※200～800℃	※サーキット	※大

T's Style Racing



スタイリッシュブレーキパッド
90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA
街乗りの扱いやすさ、ワインディングでの安心感を重視しながら減りにくくも追求したストリート。ミニサーキットから国際サーキットまで攻められるスポーツ。さらに自分好みのパッドを作成してくれるオーダータイプもラインアップあり。
■ティーススタイル ☎058-248-5852

ストリート	¥ F/R各 1万8000円 ※0～600℃	材 ノンアスベスト ※ストリート～ワインディング	※小
スポーツ	¥ F/R各 2万8000円 ※0～800℃	材 カーボンメタル ※ワインディング～サーキット	※中
オーダーメイド	¥ F/R各 3万3000円 ※----℃	材 自由 ※----	※---

DIXCEL



PD/SD
90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA
FC鋳鉄材に添加剤を配合し強度を向上。ブレーンのPDと、PDベースにリパススリットを刻んだSDを設定。DB42用は、1ピースモデルの他に2ピースローター用ディスクあり。
■1万7000円～(PD)/
2万1000円(SD)
■ディクセル
http://www.dixcel.co.jp/
材 FC鋳鉄 SLIT なし/6本

BRAKE ROTOR

ブレーキローター

■ローター材質
SLIT=スリットなし/あり(本数)

http://www.dixcel.co.jp/

GLAD



80TB 80NA
純正の扱いやすさを維持したまま1ランク上を目指したG-BASIC。絶対的なストッピングパワーはもちろん優れたコントロール性と剛性感のCZ。荷重の極端に軽いFF車のリアブレーキ用として開発したサーキット向け特性のSS1。
■グラッド・ジャパン ☎03-3298-8195

Type-NR	¥ F 2万3000円/R 2万2000円 ※0～600℃	材 ノンアスベスト ※ストリート	※小
Type-CZ	¥ F 2万8000円/R 2万6000円 ※0～850℃	材 カーボンメタル ※ワインディング～サーキット	※中
Type-ZZ1	¥ F/R各 3万2000円 ※300～900℃	材 カーボンメタル ※サーキット	※中

GLAD



90 3.0L 90 2.0L
ダストや鳴きの低減、耐摩耗性と制動力の確保を両立したHyper-PREMIUM。ストリートでの低速・低温域での扱いやすさと、高速・中/高温域での確実なストッピングパワーを両立したHyper-EVOLUTION。チューニングカーでのサーキット走行専用のType ZG Plus。一部グレードは開発中。
■グラッド・ジャパン ☎03-3298-8195

Hyper-PREMIUM	¥ F/R 2万円～ ※0～500℃	材 ノンアスベスト ※ストリート	※小
Hyper-EVOLUTION	¥ F/R 3万円～ ※0～850℃	材 カーボンメタル ※ワインディング～サーキット	※中
Type - ZG plus	¥ F/R各 3万8000円 ※300～900℃	材 カーボンメタル ※サーキット	※中

DIXCEL

ストリート
ダストと経済性を重視したストリート仕様のエクストラクルーズ (EC)。ホイールへ付着するダストの超低減を目指したMタイプ。大口径ホイールを履いた重量級のクルマでもしっかりとした制動力を発揮するXタイプ。

EC	¥ F 8000円/R 6000円	材 ノンアスベスト(オーガニック)	※0～450℃	※ストリート	※小
M	¥ F/R 1万6000円	材 ノンスチール(セラミックファイバー)	※0～500℃	※ストリート～ワインディング	※小
X	¥ F 2万円～/R 1万8000円	材 グラファイトメタリック	※0～700℃	※ストリート～ワインディング	※小

ワインディング・サーキット走行会
ストリートからサーキットまで、連続走行でも変わらない特性を持つZタイプ。ノーマルパッドからスポーツ性を1ランクアップさせたエクストラスピード (ES)。

Z	¥ F 2万2000円/R 2万円	材 グラファイトメタリック	※0～850℃	※ストリート～サーキット	※中
ES	¥ F 8000円/R 6000円	材 ノンアスベスト(オーガニック)	※0～600℃	※ストリート～ワインディング	※小

サーキットハードユース
サーキットのような環境での高い効きとコントロール性を追求したR01。耐久レース用に開発し、長時間の高負荷な走行でも変わらない効力、ペダルタッチのSpecom-β。

R01	¥ F 2万5000円～/R 2万3000円	材 HDグラファイトメタリック	※200～900℃	※サーキット	※中
SPECIAL COMPOUND β	¥ F 3万6000円	材 カーボンセミメタル	※200～900℃	※サーキット	※中

P.M.U

ストリートスポーツシリーズ
コストパフォーマンスに優れ、純正パッドからステップアップしたいユーザーに最適なB-SPEC。最新の設計で、街乗りからワインディングまで低ダスト、低ノイズを実現したまま高い制動力を維持したTYPE PS。ストリートでのスポーツ性能に優れながら、ダストとノイズを抑制。踏みに応じたコントロール性も高く、ドライバー心地よいブレーキフィールをもたらすEURO SPORTS Excellence。踏みに応じたりニアなコントロール性を発揮し、安定感の高いHC-CS。幅広い温度域で優れた効きを実現した、ストリートスポーツ最強のスペックを誇るHC+。DB22 (SZ-R) のリヤは開発中。DB02未確認。

B-SPEC	¥ F 1万5000円～/R 1万4000円～	材 スーパーグラファイトメタリック	※0～500℃	※ワインディング	※小
TYPE PS	¥ F 2万円～/R 1万9000円～	材 ノンスチール	※0～500℃	※ワインディング	※小
EURO SPORTS Excellence	¥ F 2万3000円～/R 2万9000円～	材 ノンスチール	※0～500℃	※ワインディング	※小
TYPE HC-CS	¥ F 2万3000円～/R 2万1000円～	材 スーパーグラファイトメタリック	※50～800℃	※ワインディング～サーキット	※中
TYPE HC+	¥ F 2万3000円～/R 2万1000円～	材 スーパーグラファイトメタリック	※0～800℃	※ワインディング～サーキット	※中

レーシングパッドシリーズ
サーキットでのパフォーマンスを重視したラインアップ。ライトウェイトマシンでの中低速サーキットに適する、コントロール性重視のN1。過酷なサーキットでも常にリニアな効きと安定したコントロール性を備えたN+。効きと耐摩耗性が高い777、GTマシンで開発された高い効きの999。DB22 (SZ-R) のリヤは開発中。DB02未確認。

RACING-N1	¥ F 2万3000円～/R 2万1000円～	材 スーパーグラファイトメタリック	※100～800℃	※サーキット	※中
RACING-N+	¥ F 2万3000円～/R 2万1000円～	材 スーパーグラファイトメタリック	※100～800℃	※サーキット	※中
RACING777/999	¥ F 2万5000円～/R 2万3000円～	材 スーパーグラファイトメタリック	※200～800℃	※サーキット	※大

ZONE



90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA
元レーシングドライバーの田中ミノル氏が、ブレーキングを極めるために開発。セッティングを行うために多数の摩材を設定し、使用するサーキットにマッチングした効きをチョイスできるブレーキパッド。ホームページにて、モデルのチョイスの方法に関して詳しく解説されている。
■ミノルインターナショナル
☎04-2788-7878

03C 04M 05K 08H	¥ F/R各 1万6000円～ ※常温～600℃	材 ロースチール ※ワインディング～サーキット	※小
10F 12D 14B 18E	¥ F/R各 1万7000円～ ※常温/200℃～650/680℃	材 ロースチール ※ワインディング～サーキット	※小
53C 55A 58D	¥ F/R各 2万1000円～ ※200/300℃～700/750℃	材 ハイスチール ※サーキット	※中

BRIG



90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA
徹底してダストと鳴きを抑えたうえで、安心感のある制動力を実現したスーパーダストフリー。ストリートからサーキットまで気兼ねなく使える高いコストパフォーマンスなVS-Z。走行会メインのユーザーに向けた低価格で高性能なVS-R。その他も多数あり。
■ブロンコバスター ☎048-577-0606

Super Dust Free	¥ F 2万円/R 1万8000円 ※0～350℃	材 ノンアスベスト ※ストリート	※小
VS-Z	¥ F/R 1万6000円 ※0～650℃	材 ノンアスベスト ※ストリート～サーキット	※小
VS-R	¥ F/R 2万2000円 ※0～850℃	材 ノンアスベスト ※ストリート～サーキット	※小

Biot



Biot Brake Pad
80TB 80NA
低ダストかつ低ノイズで、ストリートからワインディングのストリートユースに向けたenvie。ストリートからサーキットまで幅広い温度域に対応し、コントロール性も高いeffetの2種類をラインアップを持つ。
■Biot ☎042-568-0717

envie	¥ F/R各 1万3000円 ※0～550℃	材 ノンアスベスト ※ストリート～ワインディング	※小
effet	¥ F/R各 2万5000円 ※0～750℃	材 カーボンメタル ※ワインディング～サーキット	※中

BELL DEER



Super Sports MIRACLE Brake System
80TB 80NA
ブレーキダストが少ないSPEC-SS。ストリートからミニサーキット走行会等に最適なSPEC-RS。サーキット走行にも対応するSPEC-CPの3種類を設定する。
■ネクスト ☎0593-78-1315

SPEC-SS	¥ F 1万5800円/R 1万3800円 ※50～530℃	材 アスベストフリー ※ストリート	※小
SPEC-RS	¥ F 2万3800円/R 2万1800円 ※90～680℃	材 アスベストフリー ※ストリート～ワインディング	※小
SPEC-CP	¥ F 2万8000円/R 2万6800円 ※190～930℃	材 セミメタルカーボン ※ワインディング～サーキット	※中

Projectμ



SCR-PRO

80TB
冷却性や耐ゆがみ性の高い2ピース仕様ローター。ローター部分には独自の高合金ハイカーボン鋼鉄を使用し、耐熱性や耐久性を確保している。ベルの厚みのため、ホイールは2.0mm外側へオフセットされる。純正17インチホイール（323mmディスク）車のみ適合。

■7万5000円～
■プロジェクト・ミュール ☎0120-443688
■ハイカーボンFC鋼鉄 SLIT 8本

Projectμ



SCR Pure Plus6

80TB 80NA
ラウンド形状のスリットはストレート形状よりクリーニング効果が高く、初期制動を向上。純正形状ながら特殊熱処理で高い耐久性も確保している。ベル部分はグリーンもしくはブラックの塗装済みのほか、未塗装も設定される。

■2万5000円～
■プロジェクト・ミュール ☎0120-443688
■FC鋼鉄 SLIT 6本

Biot



Biot gout 2ピースローター

80TB 80NA
純正サイズながら完全フローティングの2ピース構造を採用。高い冷却性能を持ち、熱による歪みも起こりづらい。軽量な点も大きな魅力。補修用のディスクのみも設定される。オプションでベルハウジングのカラー変更も可能。

■8万8000円
■Biot ☎042-568-0717
■FCR鋼鉄 SLIT 8本

GLANZ



ブレーキローター HARD

80TB 80NA
内部組織の初期ひずみを排除し、装着初期の熱倒れやゆがみを抑制するために特殊熱処理を施したモデル。ハブ部分は耐熱塗装済み。HARD SIXはスリットモデル。オプションで12本スリット仕様の設定もあり。

■2万3000円～(HARD・2枚)
2万9000円～(HARD SIX・2枚)
■グラン ☎0791-64-8015
■FC鋼鉄 SLIT なし/6本

DIXCEL



HD/HS

90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA
従来のFC材よりもカーボンの含有率を高め、更に独自の熱処理加工を施すことにより、スポーツユースに最適な硬度で安定した強度を実現。ディスク面がブレンのFPと、スリット入りのFSの2種類を設定。

■2万4000円～(FP) 3万円～(FS)
■ディスクセル
http://www.dixcel.co.jp/
■FC鋼鉄 SLIT なし/6本

DIXCEL



FP/FS

90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA
熱処理を施し、ひずみやゆがみを防止。純正同等+αでの性能で、高い安定性と耐久性を持たせている。ブレンのHDと、スリット加工を施したHSを設定。12本スリット仕様も対応可能。

■5万4000円(90F+HD) 6万2000円(90F+HS)
2万7000円(80R+HD) 3万3000円(80R+HS)
■ディスクセル
http://www.dixcel.co.jp/
■FC鋼鉄 SLIT なし/6本

CALIPER KIT

キャリパーキット

PISTON=ピストン数
ROTOR=ローター径/構造

GLOBAL



LexusキャリパーブラケットKit.334φ

80TB 80NA
LEXUS車に装備されるモノブロック4potキャリパーを装着可能とするブラケット。ローターは334φの物を使用する。使用するキャリパーはIS350、GS430、GS460、GRS184、GRS204の物となる。ホイールは17インチ以上に適合。

■F 3万円
■グローバル ☎0480-24-2417
ROTOR 334φ/1P(別売)

GLOBAL



ビッグローターKit.324φ

80NA
前期の16インチブレーキ車の純正キャリパーを専用ブラケットでオフセットさせ、ローターを大径化。2ピース構造のため、軽量で放熱性にも優れる。電動パーキングブレーキを残したまま容量の拡大を実現。ローターはドリルドとスリットから選択可能。

■F 4万8000円
■グローバル ☎0480-24-2417
ROTOR 324φ/1P(純正)

HHC BRAKES



リアビッグローターキット

90 3.0L
純正キャリパーをブラケットでオフセットさせ、ローターを大径化。2ピース構造のため、軽量で放熱性にも優れる。電動パーキングブレーキを残したまま容量の拡大を実現。ローターはドリルドとスリットから選択可能。

■R 19万7000円
■橋本コーポレーション
☎075-761-7351
ROTOR 370φ/2P

BIG ROTOR KIT

ビッグローターキット

ROTOR=ローター径/構造

Projectμ



SCR-GT

80TB
2ピース構造による軽量化と冷却効率の向上と、フローティング構造の採用で高温時における歪みと振れを低減したハイスベックモデル。独自の処理と機構でベル接合部の摩耗や異音の発生も防ぐ。純正17インチホイール（323mmディスク）車のみ適合。

■7万5000円
■プロジェクト・ミュール ☎0120-443688
■ハイカーボンFC鋼鉄 SLIT 8本

ENDLESS



RacingMONO6 Rally

90 3.0L 90 2.0L
高性能なRacing MONO6が更に進化。最新のCAE技術を用いた設計と新たな素材の採用でより高温時の剛性の向上を実現。また、ブレーキパイプをガードする設計でトラブルも抑えている。ボディは硬質アルミライト仕上げ。大径な2ピースローターと組み合わせるシステムインチャップキットでの設定となる。

■F 80万5000円
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

ENDLESS



RacingMONO6

90 3.0L 90 2.0L
鍛造成型された6ポットのモノブロックキャリパーキット。サーキット走行で圧倒的なパフォーマンスを発揮する。重量はわずか3060gと超軽量を実現している。大径な2ピースローターと組み合わせるシステムインチャップキットでの設定となる。

■F 75万5000円
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

ENDLESS



6POT

90 3.0L 90 2.0L
軽量かつ高剛性な鍛造アルミボディで、チューンドカーでも安定した制動力を実現。異径ピストンの採用で、パッドの偏摩耗も抑制。サーキットに対応する2ピース大径ローターを組み合わせるシステムインチャップキットで設定され、ローター径は2種類から選べる。+10万円でMONO6Sportキャリパー仕様にも変更できる。

■F 40万8000円～45万8000円
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

PISTON 6POT Rotor 370φ/2P

PISTON 6POT Rotor 370φ/2P

PISTON 6POT Rotor 370φ/2P

D2 RACING SPORTS

D2ブレーキシステム (フロント)

90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA
キャリパーボディはモノブロック構造。ローターのベルハウジングには鍛造アルミ材を使用した本格派キャリパーキット。ピストン数、ローター径、ドリルドorスリット加工などを多彩にラインアップし、ユーザーの好みにあったシステムをチョイスできる。キャリパーカラーは全15色から選択できる。

■F 33万8000円～99万8000円
■D2japan ☎022-779-6512

RUNDUCE

ランデュースブレーキKIT

90 2.0L
キャリパーカラー、ロゴカラーなど多彩に選択可能で、ドレスアップ要素も高いモデル。ローターの選択も可能で、使用用途やクルマのチューニング度合いに合わせて最適なチョイスを可能としている。標準設定では3.0L車と2.0L車でそれぞれローター径を変えるなどの専用設計を施している。

■F 27万7000円～
■オリジナルランデュース
☎086-464-0606

ENDLESS

Racing4

90 3.0L 90 2.0L
フロントブレーキの強化に合わせてバランスの良いチューニングを実現する、サーキット走行向けに開発されたリア用4ポットビッグキャリパーキット。フロントの6POTキャリパーとの相性が抜群。大径な2ピースローターと組み合わせるシステムインチャップキットでの設定となる。

■R 36万8000円
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

PISTON 6・8・12POT Rotor 330・356・380・400・421・444φ/2P

PISTON 6POT Rotor 365φ(3.0L)・356φ(2.0L)/2P

PISTON 4POT Rotor 355φ/2P

DECK

APレーシング PRO5000R 4POTブレーキキット

90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA
フロント用と同様に、APレーシングの最新レース用キャリパー、PRO5000Rを軸に構成されたリア用4POTのキット。ローターサイズは365φを基本に、オーダーでサイズ変更も可能。フロント用と併せて装着することで理想的な前後バランスを実現できる。

■R 53万5000円
■デッキ ☎0561-84-8999

DECK

APレーシング PRO5000R 6POTブレーキキット

90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA
APレーシングの最新レース用キャリパー、PRO5000Rを軸に構成されたキット。ローターサイズは380φを基本に、オーダーでサイズ変更も可能。圧倒的な効きを持ちながら、微妙なコントロールも行いやすいのは、競技シーンで高いシェアを誇るAPレーシングならでは。DB02は未確認。

■F 64万5000円
■デッキ ☎0561-84-8999

D2 RACING SPORTS

D2ブレーキシステム (リア)

90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA
電動パーキングブレーキ機構に対応しつつ、4POTキャリパー化を実現したモデル。メーカー別に設計され、モーターユニットは純正を流用するため、信頼性が高く配線の加工なども不要な点もメリットが大きい。ローター径、ドリルドorスリット加工などを多彩にラインアップ。キャリパーカラーは全15色から選択できる。

■R 48万8000円～82万8000円
■D2japan ☎022-779-6512

PISTON 4POT Rotor 365φ/2P

PISTON 6POT Rotor 380φ/2P

PISTON 4POT Rotor 356・380・400φ/2P

BREMBO



GTB-Mキット F
90 3.0L 90 2.0L
 4D鋳造の技術を駆使して設計された、ブレンボ最新のフロント用アルミモノブロックキャリパーキット。従来のGTキットに比べ同重量で20%もの剛性アップを実現し、冷却性も向上。フルードラインの最適化でコントロール可能なブレーキタッチを実現。カラーは6色から、ディスクはローターはドリルドとスリットを選択可能。SZ/SZ-Rは現車確認が必要。
 ■F 59万5000円
 ■橋本コーポレーション
 ☎075-761-7351

PISTON 6POT ROTOR 380φ/2P

BREMBO



GTキット R
90 3.0L 90 2.0L
 ストリート向けのリア用ブレーキシステム。モノブロックのキャリパー構造で、高い制動力とコントロール性、絶妙なペダルタッチを求めて車種ごとに専用設計。大径かつ軽量の2ピースディスクは放熱性が高く、フェードを大幅に低減。キャリパーカラーはレッド、イエロー、シルバー、ブラックから、ローターはドリルドとスリットを選択可能。
 ■R 46万5000円
 ■橋本コーポレーション
 ☎075-761-7351

PISTON 4POT ROTOR 380φ/2P

BREMBO



GTキット F
90 3.0L 90 2.0L
 ストリート向けのフロント用ブレーキシステム。モノブロックのキャリパー構造で、高い制動力とコントロール性、絶妙なペダルタッチを求めて車種ごとに専用設計。大径かつ軽量の2ピースディスクは放熱性が高く、フェードを大幅に低減。キャリパーカラーはレッド、イエロー、シルバー、ブラックから、ローターはドリルドとスリットを選択可能。
 ■F 56万5000円
 ■橋本コーポレーション
 ☎075-761-7351

PISTON 6POT ROTOR 380φ/2P

BREMBO



GTSキット R
90 3.0L 90 2.0L
 GTキットのキャリパーをベースとした、サーキット向け仕様のキット。ピストンの材質や形状を変更し、インナーダストシール化、ピストンラジエター採用などの仕様を備える。ディスクも、Type3と呼ばれるマルチグルーブスリットを採用。写真はイメージで、表面はハードアルマイト仕上げ。SZ/SZ-Rは現車確認が必要。パーキングブレーキ機能が使用できなくなるため、競技専用品となる。
 ■R 52万5000円
 ■橋本コーポレーション
 ☎075-761-7351

PISTON 4POT ROTOR 380φ/2P

BREMBO



GTSキット F
90 3.0L 90 2.0L
 GTキットのキャリパーをベースに、サーキット走行向けにチューニングを行ったキット。ピストンの材質や形状を変更し、インナーダストシール化、ピストンラジエター採用などの仕様を備える。ディスクも、Type3と呼ばれるマルチグルーブスリットを採用。写真はイメージで、表面はハードアルマイト仕上げとなる。フロント用。
 ■F 68万5000円
 ■橋本コーポレーション
 ☎075-761-7351

PISTON 6POT ROTOR 380φ/2P

BREMBO



GTB-Mキット R
90 3.0L 90 2.0L
 4D鋳造の技術を駆使して設計された、ブレンボ最新のリア用アルミモノブロックキャリパーキット。従来のGTキットに比べ同重量で20%もの剛性アップを実現し、冷却性も向上。フルードラインの最適化でコントロール可能なブレーキタッチを実現。カラーは6色から、ディスクはローターはドリルドとスリットを選択可能。SZ/SZ-Rは現車確認が必要。パーキングブレーキ機能が使用できなくなるため、競技専用品となる。
 ■R 48万5000円
 ■橋本コーポレーション
 ☎075-761-7351

PISTON 4POT ROTOR 380φ/2P

Projectμ



FORGED SPORTS CALIPER 4Pistons x 4Pads
90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA
 1つのピストンにつき1枚のパッドを装備する設計で、合計8枚のパッドを個別に作動させることで理想的なブレーキングを可能としたモデル。キャリパーボディはアルミ素材の鍛造製法とする事で、高い強度を持たせながらもロープライスを同時に実現している。ローターも2ピースモデルが付属する。DB82のみローター径345φの選択が可能。DB02は適合未確認。
 ■F 31万2000円
 ■プロジェクト・ミュ
 ☎0120-443688

PISTON 4POT ROTOR 345・355φ/2P

BREMBO



GTRキット R
90 3.0L 90 2.0L
 ストリートからサーキットまで対応する究極のキャリパー。扱いやすさはGTキットそのままに、サーキットでのハードな使用にも対応。ビュアレースモデル特有の騒音や快適性の問題もなくストリートでも不安点も解消。表面処理はアルミビレット削り出しのモノブロックボディにニッケルメッキを施す。SZ/SZ-Rは現車確認が必要。パーキングブレーキ機能が使用できなくなるため、競技専用品となる。
 ■R 95万円
 ■橋本コーポレーション
 ☎075-761-7351

PISTON 4POT ROTOR 380φ/2P

BREMBO



GTRキット F
90 3.0L 90 2.0L
 ストリートからサーキットまで対応する究極のシステム。日常での扱いやすさはGTキットそのままに、耐熱性にも優れたサーキットでのハードな使用にも対応。ビュアレースモデル特有の騒音や快適性の問題もなくストリートでも不安点はない。表面処理はアルミビレット削り出しのモノブロックボディにニッケルメッキを施す。SZ/SZ-Rは現車確認が必要。
 ■F 115万円
 ■橋本コーポレーション
 ☎075-761-7351

PISTON 6POT ROTOR 380φ/2P

ENDLESS



6POT
80TB 80NA
 軽量かつ高剛性な鍛造アルミボディで、チューンドカーでも安定した制動力を実現。異径ピストンの採用で、パッドの偏摩耗も抑制。純正ローターと組み合わせる「ブレーキキット」から、サーキットにまで対応する2ピース大径ローターを組み合わせた「システムインテグレーションキット」まで設定。+10万円 で キャリパーをMONO6Sportsに変更可能。
 ■F 23万8000円～36万8000円
 ■エンドレスアドバンス
 ☎0267-68-6888

PISTON 6POT ROTOR 純正・323・345φ/2P

神風



神風 BRAKE SYSTEM ZEKE
90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA
 多彩なカラーバリエーションやデザインを取り揃え、組み合わせは無限大高いドレスアップ要素を備えている。用途別に設定されるブレーキパッドや各オプションによりドレスアップからサーキット走行まで、全てのニーズに対応可能。鍛造アルミ削り出しでクオリティも高い。フロント用、リア用各設定があり、A90のリア電子パーキング機構にも対応可能。
 ■15万9700円～27万5600円
 ■ミルキーホワイト
 ☎0256-97-5173

PISTON 4・6・8POT ROTOR 要問い合わせ

Projectμ



FORGED SPORTS CALIPER 6Pistons FS6
90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA
 最大でφ380ローターまで対応可能な大型6ピストンアルミ鍛造モデル。ハイパフォーマンスマシンの速度をしっかりとコントロールする能力を持つ。ローター径は3種類から選択可能。ピストンにはダストシールも装着され、汚れによるトラブルも防いでいる。DB82のみローター径345φの選択が可能。DB02は適合未確認。
 ■F 36万8000円
 ■プロジェクト・ミュ
 ☎0120-443688

PISTON 6POT ROTOR 345・355・380φ/2P

GLOBAL



ビッグローターKit.357φ～G'sキャリパー流用～
80TB 80NA
 トヨタ車純正で設定されるG'sグレードに使用されている4POTキャリパーと2ピースローターを流用するキット。純正ならではの信頼性を持ちながら、性能面、ルックス面でも高い効果を発揮してくれる。ホイールは19インチ以上のビッグキャリパー対応モデルが必要。
 ■F 10万9000円
 ■グローバル ☎0480-24-2417

PISTON 4POT ROTOR 357φ/2P

GLOBAL



LS460/600 4potキャリパーKit.355φ
80TB 80NA
 LEXUSのLS460/600に使用されている大型の4POTキャリパーを流用し、ブレーキ強化を図るキット。ローターはニッサン純正が流用される。装着はボルトオンで、ブレーキラインもそのまま使用できるので簡単に導入できる。ホイールは18インチから対応する。ブレーキパッド選択の豊富さなどにも大きなメリットがある。
 ■F 14万6000円
 ■グローバル ☎0480-24-2417

PISTON 4POT ROTOR 355φ/1P

GLOBAL



Lexus 4potキャリパーKit.334φ
80TB 80NA
 LEXUS純正の軽量モノブロック4POTキャリパーを流用するキット。装着も専用のブラケットでボルトオンで行える。ローターはトヨタ純正の334φの物を使用する。メーカー純正キャリパーのため、リーズナブルかつ、オーバーホールパーツ供給の迅速さ、ブレーキパッド選択の豊富さなどにも大きなメリットがある。
 ■F 13万円
 ■グローバル ☎0480-24-2417

PISTON 4POT ROTOR 334φ/1P

BREMBO

GTキット F

80TB 80NA

ストリート向けに設定された、フロント用ハイパフォーマンスブレーキシステム。モノブロックのキャリバーを使用し、車種専用設定することで高い制動力とコントロール性、絶妙なペダルタッチ実現。大径で軽量な2ピースディスクは放熱性も高く、フェードを大幅に低減。キャリバーのカラーは3色から選択できる。

■F 46万5000円～
■橋本コーポレーション
☎075-761-7351



PISTON 6POT ROTOR 355・380φ/2P

GLOBAL

LC500 4potキャリバーKit.359φ

80TB 80NA

LEXUS LC500のリア4POTキャリバーを使用した、サーキット向けのキット。リアにも4POTキャリバーを使用することで、サーキットの高負荷な走行にもしっかり耐える高いパフォーマンスを実現した。ローターもLC500のものを加工して使用する。装着も専用ブラケットでボルトオンを可能としている。

■R 14万8000円
■グローバル ☎0480-24-2417



PISTON 4POT ROTOR 359φ/1P

GLOBAL

リアビッグローター Kit.350φ

80TB 80NA

LEXUSのLS460/600に使用される2POTキャリバーを流用するキット。フロントキャリバーの大型化にあわせてリアの強化ができ、バランスの良いブレーキチューニングを実現する。装着もボルトオンで行える。18インチ以上のホイールに適合。フロントのキット同様、ブレーキパッド選択の豊富さなども大きなメリットだ。

■R 13万9000円
■グローバル ☎0480-24-2417



PISTON 2POT ROTOR 350φ/1P

Biot

brembo Modena kit

80TB 80NA

コンパクトなボディでライトウェイトカーに組み合わせやすいモデナキャリバーを使用。4種類のローター径設定で、セットアップが可能。ローターは放熱性に優れた2ピース仕様。純正マスターシリンダーとのマッチングも良好で、大容量キャリバーにありがちなペダルタッチやフィードバックの心配も無い。

■R 42万円
■Biot ☎042-568-0717



PISTON 4POT ROTOR 355φ/2P

Biot

brembo F50 kit

80TB 80NA

アフターのボルトオンキャリバーとして多く使われるF50キャリバーを使用したキット。ローター径は3種類を設定し、使用条件にあわせて最適なものをチョイスできる。ローターは放熱性に優れた2ピースタイプ。オプションでキャリバーやベルハウジングのカラーを変更可能。

■F 46万円～50万円
■Biot ☎042-568-0717



PISTON 4POT ROTOR 340・355・370φ/2P

BREMBO

GTキット R

80TB 80NA

ストリート向けに設定された、リア用ハイパフォーマンスブレーキシステム。モノブロックのキャリバーを使用し、車種専用設定することで高い制動力とコントロール性、絶妙なペダルタッチ実現。大径で軽量な2ピースディスクは放熱性も高く、フェードを大幅に低減。キャリバーのカラーは3色から選択できる。

■R 39万8000円～
■橋本コーポレーション
☎075-761-7351



PISTON 4POT ROTOR 345・380φ/2P

APP

ブレーキキャリバーkit (4Pot)

80TB 80NA

フロントの6POTモデルに合わせて使用できる、リア用の4POTキャリバー。フロントとのバランスが良好になり、重量級ボディを高速度からでもしっかりと安定して減速させる余裕を実現する。キャリバーボディはアルミ鍛造製、パッドは3種類から選択ができる。ボディカラーは標準色のブルーのほか、オプションで写真のチタンカラーあり。

■R 35万8000円～41万8000円
■プロジェクトミュー (APP)
☎04-2934-5177



PISTON 4POT ROTOR 345φ/2P

APP

ブレーキキャリバーkit (6Pot)

80TB 80NA

サーキット走行を前提に、各構成パーツの剛性や重量に徹底的にこだわって製作。ボディもスリムでホイールの選択肢も広い。ローターは2ピース仕様で放熱性も良好。キャリバーボディはアルミ鍛造、パッドは3種類から選択ができる。ボディカラーは標準色のブルーのほか、オプションで写真のチタンカラーあり。

■F 35万8000円～41万8000円
■プロジェクトミュー (APP)
☎04-2934-5177



PISTON 6POT ROTOR 345φ/2P

Biot

6Pot-TypeR kit

80TB 80NA

圧倒的な剛性を誇る、ブレンボ製モノブロック6ピストンキャリバーのキット。大径ローターと組み合わせることで圧倒的な制動力を安定して発揮。ホイールから見え隠れする迫力のキャリバーボディは、ドラスアップ効果も高い。カラーオーダーにも対応している。

■F 35万円～39万円
■Biot ☎042-568-0717



PISTON 6POT ROTOR 355・370・380φ/2P

APP



BARKE LINE SYSTEM

90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA

ブレーキの信頼性を高めるステンレスメッシュホース。車検に合致する中間固定金具も付属。耐圧試験済み。フィッティングはリーズナブルなスチール製と耐腐食性が高いステンレス製の2種類を設定。DB02は適合未確認。

■1万8000円～3万8000円
■プロジェクトミュー・APP
☎042-394-5177

Projectμ



TEFRON BRAKE LINE

90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA

ステンメッシュ保護層を含む3層構造を採用。膨張を防ぎ正確なブレーキコントロールを実現。フィッティングはスチール製とステンレス製があり、被覆のカラーはグリーン、クリア、スモークを設定。DB02は適合未確認。

■2万2000円～
■プロジェクトミュー ☎0120-443688

ARMA

ステンレスメッシュ
ブレーキホース

90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA

様々な分野で歴史と実績のあるステンレスメッシュ被覆のテフロンホースを採用し、高圧がかかった際でも低膨張率を実現。ペダルからの入力をロスなくダイレクトにキャリバーまで伝達。表面はビニールコートで外傷を防ぐ。

■3万5000円
■エムケーカシマ ウインマックスディビジョン
☎0267-67-7700

OTHERS

ブレーキその他

MAI

レーシング ブレーキキット

80TB 80NA

willwoodのFNSL6キャリバーを使用したキット。純正キャリバーの劣化問題などを考慮し、リペア用途としても扱いやすいように設定されている。キャリバーはコンパクトながら6POT、かつ軽量で、ローターも大径2ピースで、基本的なパフォーマンスの向上も果たしている。ブレーキラインのブラケットも付属する。カラーの変更も可能。

■F 38万円～
■MARCUS AUTO IMPORTS
☎0586-43-7050



PISTON 6POT ROTOR 355φ/2P

SAMCO



ブレーキ/エアダクト40SFD

ガラス補強シリコン製で常用耐熱温度は最大315℃を誇り、高温環境にも耐えるためブレーキ周りを冷却する導風ダクトとして使用しやすい。その他エンジンルームへのエア導入など、様々な用途に使用可能。長さは4mで、内径は15mm～203mmを設定。

■2万1000円～
■トップラインプロダクト
☎04-7190-1391

CUSCO

BCS ブレーキシリンダー
ストッパー

80TB

ブレーキング時の踏力で起こる、バルクヘッドのたわみを抑える補強パーツ。簡単装着ながらバルクヘッドごとマスターシリンダーが動いてしまうことを確実に抑え込み、ダイレクト感のあるブレーキフィードバックを実現できる。

■8500円
■キャロッセ ☎027-352-3578

SWAGE-LINE



スウェッジライン

80TB 80NA

ホースエンド部は純正同様にカシメ方式で永久結合。さらに結合部は独自のスカート&ダンパー機構で保護。フィッティングはスイベルタイプを使用し、ねじれによるトラブルも防止している。フィッティングはの素材はステンレスとスチールの2タイプ。

■1万8500円～3万円
■プロト ☎0566-36-0456

Biot



純正交換ブレーキライン

80TB 80NA

3層構造となるステンレスメッシュシールドのテフロンホースと、ステンレス製フィッティングを組み合わせた、耐久性の高いブレーキライン。Biotのイメージカラーとなる、パープルの保護チューブを被せて仕上げられている。

■3万2000円
■Biot ☎042-568-0717

KTS

BrakeQuip ステンメッシュ製
ブレーキラインシステム

80TB

イギリスのBrake Quip社のパーツを使用。ブレーキタッチが向上し、耐久性も高まる。フィッティングとホース結合部の破損を防ぐジャケット付き。純正形状ステーを装備し確実な取り回しと固定を実現。カラーオーダーも可能。

■1万2800円
■カインドテクノストラクチャー
☎050-3818-2161

ACRE

オールステンレス
ブレーキライン

80TB

油圧経路の膨張を防ぎ、タッチを向上できるステンレスメッシュブレーキホース。フィッティングはスイベルタイプで装着が行いやすく、ネジレによるトラブルも防止。素材にはステンレス製のものを使用しているため、耐腐食性も高く長期に渡って使用できる。

■2万4000円
■アクレ ☎042-516-9600

AERO PARTS

[エアロパーツ]

掲載データは2020年9月1日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for TOYOTA SUPRA

特徴ある流麗なスタイルを進化させる

スープラは現行も先代も曲線を多用した美しいスタイリングが特徴。純正でもかなり目を引くデザインだけに、エアロパーツを装着すればその特徴は更に引き立ち、高い存在感を実現できる。また、GTマシンの影響か、現行、先代ともにワイドボディキットの比率が多い点が珍しく、通常には無い迫力のスタイルを実現できる。もちろんハーフスポイラーや小ぶりのウイングなども多数ラインナップされており、方向性の選択肢の広さは随一と言える。いつ見ても満足できる自分だけの1台を作ろう。

90 3.0L = A90の3.0ℓ車(RZ)に適合
90 2.0L = A90の2.0ℓ車(SZ・SZ-R)に適合
※前期後期の分類は本文中に示します

80TB = JZA80のターボ車に適合
80NA = JZA80のNA車に適合
汎 = 汎用アイテム

※エアロパーツに使用される主な素材
FRP → ガラス繊維を積層し、樹脂で固めて成形する素材
カーボン → 炭素繊維を積層し、樹脂で固めて成形する素材。炭素繊維のみを使用した純粋なカーボンと、表面1層のみカーボンを使用し、裏面はFRPを使用したもの(CFRP)がある

ings

■イングス ☎0744-42-0611



N-SPEC GR SUPRA

LINE UP	90 3.0L	90 2.0L
FRONT BUMPER	21万円 (FRP)	31万円 (FRP+カーボン)
SIDE STEP	19万6000円 (FRP)	12万円 (カーボン)
REAR BUMPER	16万8000円 (FRP)	26万2000円 (FRP+カーボン)
FRONT AERO FENDER	7万8000円 (FRP)	13万2000円 (FRP+カーボン)
Z POWER WING	26万8000円~55万8000円	

TRD

■TRD ☎050-3161-2121



LINE UP	90 3.0L	90 2.0L
GRフロントスポイラー	32万円 (カーボン)	
GRサイドスカート	35万円 (カーボン)	
GRサイドドアガーニッシュ	37万円 (カーボン)	
GRリヤサイドスポイラー	16万円 (カーボン)	
GRトランクスポイラー	20万円 (カーボン)	

※装着にはボディへの穴あけ加工が必要。サイドドアガーニッシュはドアエッジプロテクター(純正用品)付車非対応。

AERO PARTS for A90

← A90用エアロパーツ

ARTISAN SPIRITS

■ARTISAN SPIRITS (アイム) ☎048-422-4841

SPORTS LINE BLACK LABEL Step-2

LINE UP	90 3.0L	90 2.0L
フロントアンダースポイラー	6万5000円 (FRP)	13万5000円 (カーボン)
サイドアンダーディフューザー	8万8000円 (FRP)	16万円 (カーボン)
リアサイドディフューザー	5万円 (FRP)	13万円 (カーボン)
3P KIT	20万3000円 (FRP)	42万5000円 (カーボン)
トランクスポイラー	5万2000円 (FRP)	9万2000円 (カーボン)
4P KIT	25万5000円 (FRP)	51万7000円 (カーボン)
フェンダートリム	12万5000円 (FRP)	28万5000円 (カーボン)
5P KIT	38万円 (FRP)	63万円 (カーボン)
フェンダーダクトパネル	5万6000円 (FRP)	
ボンネットフード	28万円 (FRP)	
フロントカナード	3万6000円	8万6000円 (カーボン)
リアウイング	12万円	19万8000円 (カーボン)

※フェンダートリムは8mmワイド。

SPORTS LINE BLACK LABEL Step-1

LINE UP	90 3.0L	90 2.0L
フロントアンダースポイラー	6万5000円 (FRP)	13万5000円 (カーボン)
サイドアンダーディフューザー	8万8000円 (FRP)	16万円 (カーボン)
リアサイドディフューザー	5万円 (FRP)	13万円 (カーボン)
3P KIT	20万3000円 (FRP)	42万5000円 (カーボン)
トランクスポイラー	5万2000円 (FRP)	9万2000円 (カーボン)
4P KIT	25万5000円 (FRP)	51万7000円 (カーボン)
フェンダートリム	12万5000円 (FRP)	28万5000円 (カーボン)
5P KIT	38万円 (FRP)	63万円 (カーボン)

※フェンダートリムは8mmワイド。

AIMGAIN

■エイムゲイン ☎082-427-2334

AIMGAIN SPORT GR SUPRA

LINE UP	90 3.0L	90 2.0L
フロントスポイラー	6万円 (FRP)	
サイドスカート	8万円 (FRP)	
リアサイドスポイラー	6万円 (FRP)	
リアディフューザー	7万円 (FRP)	
ルーフスポイラー	4万円 (FRP)	
トランクスポイラー	4万円 (FRP)	
リアウイング	8万円 (FRP)	
フルキット(フロントスポイラー・サイドスカート・リアサイドスポイラー)	19万円	
フルキット(フロントスポイラー・サイドスカート・リアサイドスポイラー・リアディフューザー)	25万円	
フルキット(全てのパーツ)	40万円	

※フロントスポイラーはタイプⅠ(全長+40mm)とタイプⅡ(全長+70mm)の2種類あり。リアディフューザーは純正バンパーの一部カットが必要。



WALD SPORTS LINE

■ヴァルド ☎072-673-3000



LINE UP	90 3.0L	90 2.0L
フルキット		未定

※フロントバンパー、ボンネット、サイドステップ、リアフェンダー、リアディフューザーのセット予定。

M'z SPEED

■M'z SPEED ☎06-6745-0200



Prussian Blue SUPRA

LINE UP	90 3.0L	90 2.0L
Front Half Spoiler	17万8000円(焼結樹脂)	
Side Step	24万8000円(焼結樹脂)	
Rear Under Spoiler	18万8000円(焼結樹脂)	
Rear Wing	11万8000円(焼結樹脂)	

HKS

■エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



プレミアムボディキット

LINE UP	90 3.0L	90 2.0L
プレミアムボディキット 6Pセット	70万円(FRP)	

※3.0L車の後期(DB02)は適合未確認。

KUHLRACING

■クールジャパン ☎052-693-9805



90R-GTW

LINE UP	90 3.0L	90 2.0L
WIDE FENDER 16PIECE	99万円(SG)	129万円(HG)
FRONT DIFFUSER(WIDE)	7万9000円(SG)	10万9000円(HG)
SIDE DIFFUSER(WIDE)	8万9000円(SG)	11万9000円(HG)
REAR HALF SPOILER(WIDE)	8万9000円(SG)	12万9000円(HG)
REAR FLOATING DIFFUSER(WIDE)	8万9000円(SG)	11万9000円(HG)

※ワイドフェンダー16PIECEは、フロントフェンダー、リアフェンダー、リアハーフスポイラー、フェーエルリッドカバー、ドアパネル左右が含まれる。各アイテム塗装済みの設定あり。



90R-RS

LINE UP	90 3.0L	90 2.0L
FRONT DIFFUSER	7万9000円(SG)	10万9000円(HG)
SIDE DIFFUSER	8万9000円(SG)	11万9000円(HG)
REAR FLOATING DIFFUSER	8万9000円(SG)	11万9000円(HG)
REAR HALF SPOILER	8万9000円(SG)	12万9000円(HG)
FRONT BUMPER COVER	開発中	
SIDESTEP COVER	開発中	
REAR BUMPER COVER	開発中	

※現在開発中



TOM'S

■トムス ☎03-3704-8564



GRスーブラ用スタイリングパーツ

LINE UP	90 3.0L	90 2.0L
フロントディフューザー	30万円(ドライカーボン)	
サイドディフューザー	32万円(ドライカーボン)	
リアディフューザー	28万円(ドライカーボン)	

C-WEST

■C-WEST ☎072-726-7000

LINE UP	90 3.0L	90 2.0L
フロントハーフスポイラー	6万5000円(PFRP)	14万円(CFRP)
サイドフェンス	7万8000円(PFRP)	17万円(CFRP)
リアアンダーフィン	4万6000円(PFRP)	8万4000円(CFRP)
GT WING SWAN NECK GRスーブラ専用設計	21万円	



BLITZ

■ブリッツ ☎0422-60-2277

AERO SPEED R-concept

LINE UP	90 3.0L	90 2.0L
フルキット	100万円(FRP)	140万円(FRP+カーボン)
ウイング	17万円(FRP)	21万円(カーボン)

※フロントバンパー、フロントフェンダー、サイドステップ、サイドディフューザー、ドアパネル、リアフェンダー、リアバンパー、リアアンダーフィン、リアウイングの9点セット。車検の取得には構造変更必要。



PANDEM

■橋本コーポレーション ☎075-761-7351

Version 1

LINE UP	90 3.0L	90 2.0L
フロントリップ	8万円(FRP)	
フロントフェンダー	12万円(FRP)	
サイドスカート	14万円(FRP)	
リアフェンダー	20万円(FRP)	
リアウイング	28万円(FRP)	
V1.5フロントスプリッター	2万2000円(FRP)	
V1.5スプリッター用ステー	8000円	



SUPREME GR SUPRA

LINE UP

	90 3.0L	90 2.0L
SUPRA WIDE BODY KIT	120万円 (FRP+カーボン)	
・オプション		
カナード	6万円 (カーボン)	
リアディフューザー・ワイドバージョン	26万円 (カーボン)	
クーリングボンネット	45万円 (カーボン)	
専用GT-WING ~for Street II 1800mm~ +MOUNT BRACKET for A90	28万円 (カーボン)	

※フロントは片側85mmワイド。リアは片側70mmワイド。



ARISING-I

LINE UP

	90 3.0L	90 2.0L
フロントスポイラー	17万円 (カーボン)	
サイドアンダースカート	19万円 (カーボン)	
リアシュラウド	12万円 (カーボン)	
リアディフューザー	25万円 (カーボン)	
クーリングボンネット	45万円 (カーボン)	
ノーマルバンパー用カナード	5万円 (カーボン)	
専用GT-WING ~for Street II 1530mm~ +MOUNT BRACKET for A90	24万円 (カーボン)	



REVOLUTION

■レボリューション ☎048-222-4690

LINE UP

	90 3.0L	90 2.0L
フロントスポイラー	6万円 (FRP)	12万円 (カーボン)
サイドステップ	6万円 (FRP)	12万円 (カーボン)
リアスポイラー	4万円 (FRP)	8万円 (カーボン)
リアディフューザー	8万円 (FRP)	16万円 (カーボン)
フロントフェンダー	6万円 (FRP)	12万円 (カーボン)
フロントフェンダーエクステンション	4万8000円 (カーボン)	
GTクーリングボンネット	34万円 (カーボン)	



Liberty Walk

■リバティーウォーク ☎0561-51-0001



LB-WORKS TOYOTA SUPRA

LINE UP

	90 3.0L	90 2.0L
Complete Body kit	135万円 (FRP)	145万円 (カーボン)
Complete Body kit with Bonnet Hood	163万円 (FRP)	173万円 (カーボン)

※フロントディフューザー、リアディフューザー、リアウイング、ワイドフェンダーキット、サイドスカート、ドアパネルのセット。



RANDO SPORTS

■エアロテックジャパン ☎072-838-7744

BODY KIT

LINE UP

	80TB	80NA
フロントバンパー	5万3000円 (FRP)	
サイドステップ	4万8000円 (FRP)	
リアサイドパネル	2万8000円 (FRP)	
FB/SS/RSP3点KIT	11万9000円	
FB/SS/RSP3点KIT+カナード	12万9000円 (FRPカナード)	13万9000円 (カーボンカナード)
リアディフューザー	3万8000円 (FRP)	4万8000円 (カーボン)

※前・中期は後期用ウインカー等の流用、もしくは加工取付が必要。



GEKISOKU

■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



スーパーGTスタイルワイドボディキット

LINE UP

	80TB	80NA
フルキット	47万5000円	

※フロントバンパー、サイドステップ、リアバンパー、フロントフェンダー、リアフェンダーのセット。フロントフェンダーは片側55mmワイド。リアフェンダーは片側77mmワイド。

AERO PARTS
for JZA80

← JZA80用エアロパーツ

Abflug

■アブフラッグ ☎0550-88-8238



80スーブラ ワイドボディキット (Zefir)

LINE UP

	80TB	80NA
フルキット	86万3000円	

※フロントバンパー、フロントフェンダー、ドアパネル、サイドスカート、リアオーバーフェンダー、リアバンパー、リアスポイラー、リアディフューザーのセット。片側70mmワイド。



80スーブラ ワイドボディキット (GT-05)

LINE UP

	80TB	80NA
フルキット	65万8000円	

※フロントバンパー、フロントフェンダー、フロントフェンダーエクステンション、フロントフェンダーフィン、サイドスカート、サイドフィン、リアフェンダー、リアディフューザー、リアサイドパネル、フロントアンダーパネルのキット。片側55mmワイド。



C-2モデル

LINE UP

C-2フロントバンパー	10万2000円 (FRP)	
C-2リアバンパー	9万4000円 (FRP)	
C-2オーバーフェンダー	7万1000円 (FRP)	11万8000円 (カーボン)
C-2アイライン	1万1000円 (FRP)	

80TB BONA

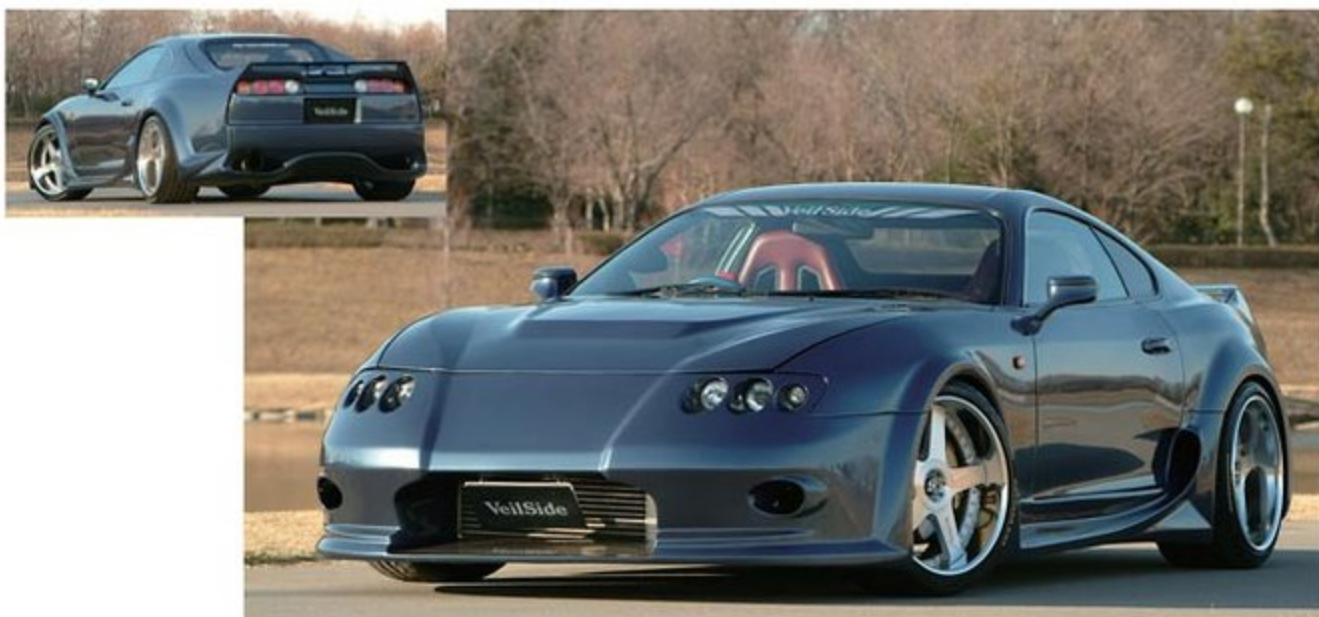


C-1モデル

LINE UP

C-1フロントバンパー	9万2000円 (FRP)	
C-1サイドスカート	8万1000円 (FRP)	
C-1リアアンダースポイラー	3万6000円 (FRP)	
C-1リアウイング	9万2000円 (FRP)	11万3000円 (カーボン)
C-1ボンネット	9万2000円 (FRP)	12万3000円 (カーボン)

80TB BONA



Fortune03モデル

LINE UP

フルキット 78万円 (FRP)

※フロントバンパー、サイドスカート、リアバンパー、リアゲート、フェンダーキット、ヘッドライトキット、ドアパネル、ボンネット、エアロミラーのセット。

80TB BONA

GT Evolutionモデル

LINE UP

フルキット	59万8000円 (FRP)	
GTエボリューション ボンネット	9万2000円 (FRP)	12万9000円 (カーボン)

80TB BONA

※フロントバンパー、サイドスカート、リアバンパー、リアスポイラー、フェンダーキットのセット。



C-WEST

■C-WEST ☎072-726-7000



LINE UP

フロントバンパー	6万8000円 (PFRP)
サイドステップ	5万2000円 (PFRP)
リアアンダーフィン	2万8000円 (PFRP)
アイライン	1万円 (FRP)
スモークテール	1万2000円 (アクリル)

80TB BONA



4509GTR モデル

LINE UP

フルキット 300万円

80TB BONA

※ヘッドライト・テールライトはアウディR8の物を別途用意が必要。

TAMON DESIGN

■TAMON DESIGN ☎0598-37-2266



GT1 SUPRA VER2

LINE UP

フルキット 58万円

※フロントは片側40mm、リアは片側50mmワイド。各部位の単品販売あり。

80TB BONA



GT1 SUPRA VER1

LINE UP

フルキット 68万円

80TB BONA

※フロントは片側30mm、リアは片側40mmワイド。各部位の単品販売あり。

MAX RACING

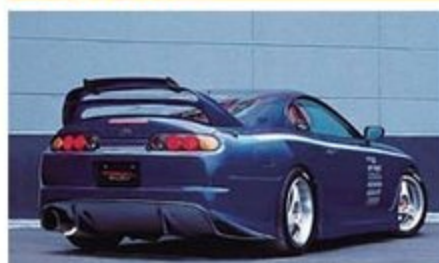
■マックスレーシング ☎072-920-6886



LINE UP		
	80TB	80NA
フロントバンパー	5万8000円 (FRP)	
フロントリップスポイラー	3万8000円 (FRP)	5万2000円 (カーボン)
FRPボンネットダクト付	8万8000円 (FRP)	
ウイング	8万8000円 (FRP)	10万8000円 (カーボン)
サイドステップ	5万2000円 (FRP)	
ワイドフェンダー	6万2000円 (FRP)	
専用カナード	1万6000円 (FRP)	2万5000円 (カーボン)

Tryforce

■TRIAL ☎072-369-3539



トライフォースエアロ		
	80TB	80NA
フロントバンパー	9万8000円 (FRP)	
サイドステップ	7万8000円 (FRP)	
リアバンパー	9万8000円 (FRP)	

VARIS

■バリス ☎042-689-2939



SUPREME SUPRA

80TB 80NA

LINE UP		
	80TB	80NA
SUPRA WIDE BODY KIT	85万円 (FRP+カーボン)	
・オプション		
リアディフューザー (アルミネットブラケット付き)	38万円 (カーボン)	
クーリングボンネット for V-MOUNT	48万円	
リアスポイラー	7万2000円 (FRP)	
カナード	6万円 (カーボン)	

※フロントは片側60mmワイド。リアは片側70mmワイド。

Solid&JOKER JZA80 SUPRA

80TB 80NA

LINE UP		
	80TB	80NA
FRONT BUMPER	11万8000円 (FRP)	14万8000円 (FRP+カーボン)
SIDE SKIRT&UNDER BOARD	13万8000円 (FRP)	16万8000円 (FRP+カーボン)
REAR BUMPER&MUD GUARD	14万8000円 (FRP)	16万8000円 (FRP+カーボン)
3P SET	39万円 (FRP)	46万円 (FRP+カーボン)
リアスポイラー	7万2000円 (FRP)	
FRONT BUMPER用SINGLE CANARD	4万6000円 (カーボン)	
GT-WING~Euro Edition~1600	19万円 (FRP+カーボン)	21万円 (カーボン)
MOUNT BRACKET for JZA80	6万円 (FRP)	

BN SPORTS

■BN Sports ☎0296-30-5201



DEFEND 80 Supra

LINE UP		
	80TB	80NA
フロントバンパー	8万8000円 (FRP)	
サイドステップ	5万8000円 (FRP)	
リアバンパー	7万8000円 (FRP)	
フロントプリスターフェンダー	6万8000円 (FRP)	
リアプリスターフェンダー	6万8000円 (FRP)	
5ピースセット	36万円	

BN SPORTS 80 SUPRA

LINE UP		
	80TB	80NA
フロントバンパー	8万8000円 (FRP)	
サイドステップ	5万8000円 (FRP)	
リアバンパー	7万8000円 (FRP)	
3ピースセット	21万9000円	



BOMEX

■ボメックス ☎048-878-8633



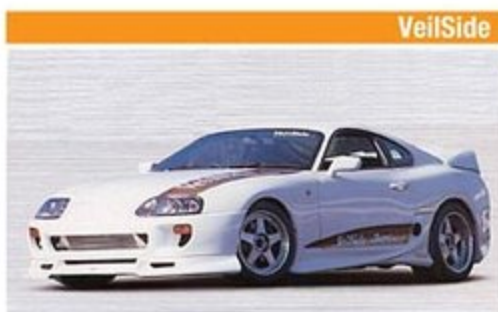
BOMEX Racing GT CONCEPT V001 BODY KIT

80TB 80NA

LINE UP		
	80TB	80NA
フルキット	90万円 (FRP)	

※フロントバンパー、フロントオーバーフェンダー、サイドステップ、リアオーバーフェンダー、リアバンパーのセット。

LINE UP		
	80TB	80NA
フロントバンパー2灯タイプ	7万8000円 (FRP)	
サイドステップ	6万8000円 (FRP)	
リアバンパースポイラー	7万8000円 (FRP)	
リアアンダーカバー	4万2000円 (FRP)	



E-1 フロントリップスポイラー

FRP

80TB BONA
フロントバンパーに厚みを持たせ、低さを演出するリップタイプのスポイラー。単純な形状ではなく、複雑に面を組み合わせ、更にダクトを設けていることで立体感が強くなり、存在感を高めている。

■4万1000円
■ヴェイルサイド
☎029-838-1104

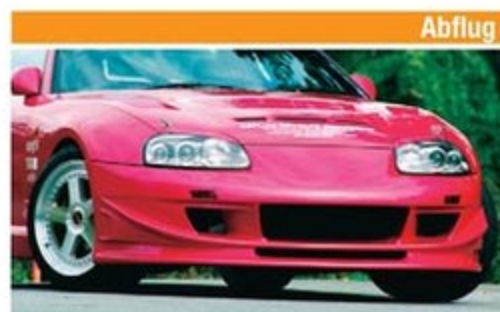


フロントバンパー Ver.Mure

FRP

80TB BONA
GT仕様のレーシングスーブラを彷彿とさせるデザインを行ったモデル。大型のカナードを一体整形してダウンフォースを向上、センターのインタークーラーや、サイドのオイルクーラー等への冷却効果も抜群。車検時はフロントウインカーに注意。

■8万8000円
■アプフラッグ
☎0550-88-8238



フロントバンパー Ver.GTM

FRP

80TB BONA
スピード感を伸びやかにアピールするため、ロングノーズ化を行ったデザイン。一体式のカナードにより、走行風を積極的に活用して充分なダウンフォースを確保、フロントの接地性を高めている。車検時はフロントウインカーに注意。

■8万8000円
■アプフラッグ
☎0550-88-8238



フロントバンパー Ver.02

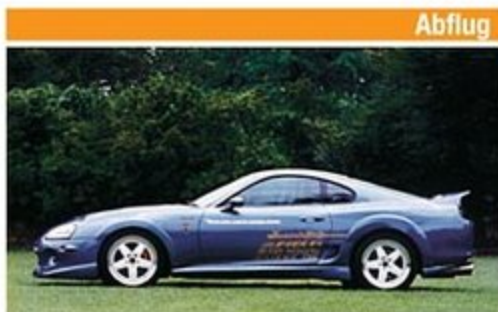
FRP

80TB BONA
谷田部最高速トライに向けて開発され、331 km/hオーバーを記録した際に使用されたモデル。大型のセンター開口部による冷却効率のアップ、サイドダクトもオイルクーラーなどへのクーリング効果を狙った設計を施されている。車検時はフロントウインカーに注意。

■8万8000円
■アプフラッグ
☎0550-88-8238

FRONT/SIDE/REAR
BODY PARTS

ボディパーツ

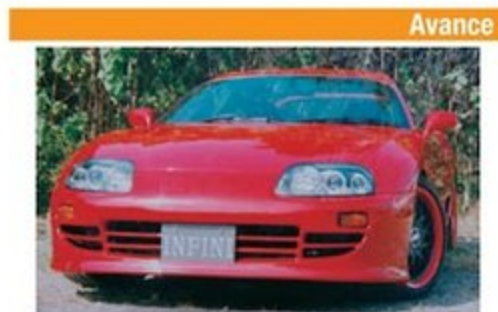


サイドスカート Ver.01

FRP

80TB BONA
純正ボディのフォルムを尊重した、後付け感の無いデザイン。空力にも自信があり、不要な空気抵抗を抑制している。また、アプフラッグならではの設計で裏面の造り込みなどにも拘り、一般的に固定のしづらいサイドステップながらフィッティング性を高めている。

■6万6000円
■アプフラッグ
☎0550-88-8238

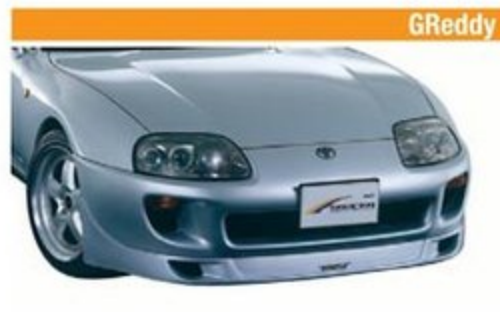


Fスポイラー

FRP

80TB BONA
ノーズから下方ヘスムーズに落ちるラインと、各開口部に設けられた横方向のグリルフィンと、最下部のリップ形状がフロントフェイスを薄く見せ、ローダウン感を向上。白ゲル仕上げで無塗装。前期に適合する。

■7万円
■アンフィニディベロPMENT
☎048-294-6161

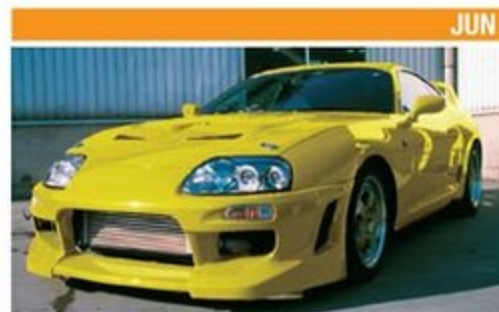


スーブラ JZA80 フロントスカート

FRP

80TB BONA
下部が窄まり、低さを感じさせづらい純正バンパーに追加することで、一気に低い印象を高められるフロントスカート。純正バンパーをベースにするため、純正の印象を大切にしながらカスタマイズができる。

■4万8000円
■トラスト
☎0479-77-3000

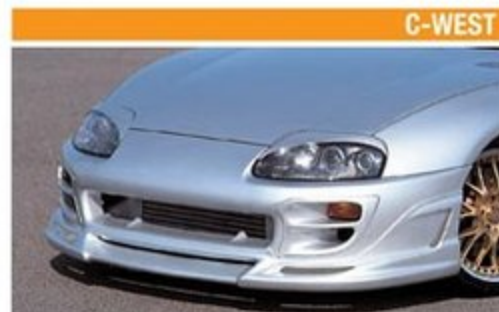


フロントバンパースポイラー

FRP

80TB BONA
バンパー前面の開口部を純正に比べ大きくとり、インタークーラーやラジエータなどの冷却効率を向上。さらに両脇のダクトも大型化し、サイドにアウトレットを追加することで、後付けオイルクーラーやブレーキダクト増設時のエアの流れにも配慮されている。

■9万8000円
■田中工業(JUNマシショップ)
☎03-3920-4165



フロントハーフ

PFRP

80TB BONA
シンプルながら純正バンパーをより効果的に性能を向上させるデザインに。前期に対応し、後期への装着時はサイドマーカ部分に加工が必要となる。素材は自社独自のブライアブルFRP (PFRP) で柔軟性に優れ、割れが起これば、FRPと同様に修復も可能だ。

■2万8000円
■C-WEST
☎072-726-7000

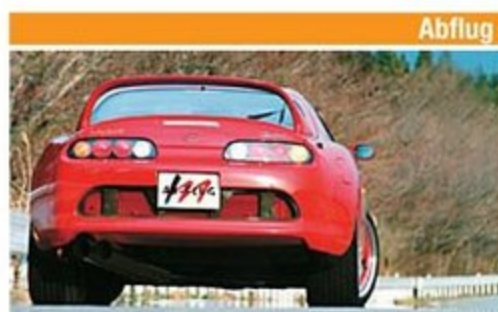


リアバンパー Ver.R Mv2

FRP

80TB BONA
リアバンパー Ver.01およびver.R Mv1のバンパー下部に、従来ではオプション加工メニューだったアウトレットダクトを標準採用したモデル。空気を排出し、リアバンパーがパラシュートになる事を防ぎ大幅に空気抵抗を軽減する。写真は3連ダクト仕様。

■8万3000円
■アプフラッグ
☎0550-88-8238

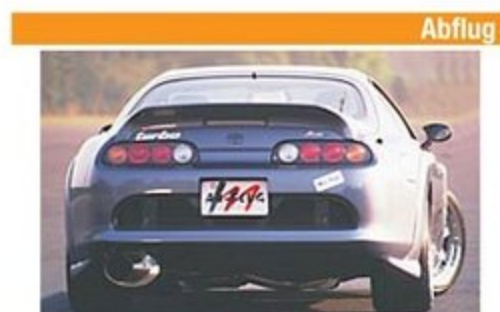


リアバンパー Ver.R Mv1

FRP

80TB BONA
大きすぎるボリューム感がある純正バンパーをシェイプアップし、スピード感を向上。中央にはアウトレットダクトが設けられ、バンパー内でのエア溜まりを軽減し、走行抵抗を抑える。フェンダー周りは純正同形状のため、リアマッドガードなどの装着も可能。

■7万7000円
■アプフラッグ
☎0550-88-8238

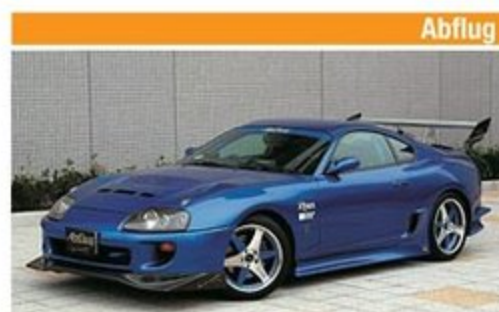


リアバンパー Ver.01

FRP

80TB BONA
純正の大きな丸みが強調されたバンパーをシェイプアップしたデザイン。スマートな印象でスピード感を表現している。フェンダー周りは純正同形状のため、純正オプションのリアマッドガードなどの装着も可能。リアのダクト部は、標準では空いてない仕様。

■6万8000円
■アプフラッグ
☎0550-88-8238

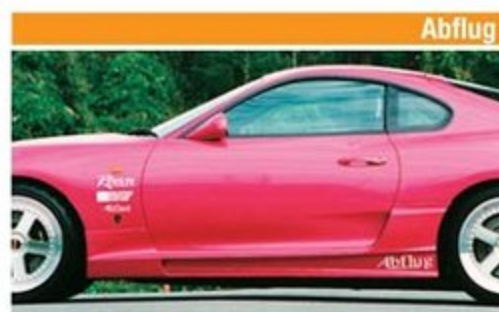


サイドスカート Ver.Mure

FRP

80TB BONA
レーシングカーのシャシメカニクスが造形した超本格的な設計。サイドステップ本来の空力性能を追求し、ボディボトム面へのエア巻き込みを抑制。また、ストレイカー形状の採用によりボディサイドを流れる空気の流れを高め、車体の安定性も向上させている。

■8万8000円
■アプフラッグ
☎0550-88-8238



サイドスカート Ver.GTM

FRP

80TB BONA
フロントアウトレットと、大型のリアブレイク導風ダクトが特徴的で機能性に優れたデザイン。ステップ部を大胆に張り出させる設計で、ボディ底面へのエア巻き込みを抑制し、走行安定性も高めてくれる。フィッティング製も高く、両面テープと金具で固定する。

■6万6000円
■アプフラッグ
☎0550-88-8238



Rear Wing

FRP

90 3.0L 90 2.0L
リアスポイラーの中では比較的大型なデザイン。トランク面を後方に延長することで車体の全長が増したイメージとなり、スマート感が向上。また、下面には4本のステー形状が設けられ力強さも演出するなど細部まで拘っている。3Dプリンターによる成型。

■11万8000円
■M'z SPEED
☎06-6745-0200



トランクスポイラー

FRP

90 3.0L 90 2.0L
トランク端部に装着する小型のスポイラー。同社製をはじめ、エアロパーツ装着時にリアビューに厚みを持たせて高い迫力を実現している。純正のスタイリングを崩さないため、単品で装着しても違和感もなく効果的だ。

■4万円
■エイムゲイン
☎082-427-2334

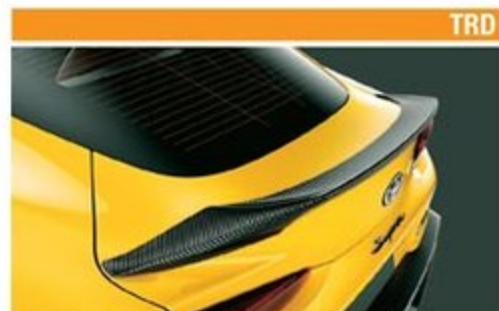


トランクスポイラー

FRP・カーボン

90 3.0L 90 2.0L
純正トランクの上面、リップ部分に装着しドレスアップと空力の向上を行えるアイテム。純正のボディラインの曲線を上手に活かし、いかにも後付け感も少なく、違和感も皆無。リアビューを整えてくれるアイテムだ。

■5万2000円 (FRP)
9万2000円 (カーボン)
■ARTISAN SPIRITS (アイム)
☎048-422-4841



GRトランクスポイラー

カーボン

90 3.0L 90 2.0L
同社のフロントスポイラーなど、強力な空力パーツの装着により、フロントダウンフォース過多傾向になった場合の空力バランスを調整可能。安定性が高まり、フラットライドなドライヴフィールを実現。跳ね上げずにリヤへ延伸させた伸びやかなフォルムだ。

■22万円
■TRD
☎050-3161-2121



リアスポイラー

90 3.0L 90 2.0L
シンプルでデザインとし、簡単に両面テープで張り付けて装着できるように作製。ウェットカーボン製はクリアゲルコート仕上げのため、クリア塗装を推奨する。素材は、FRP製のほか、カーボン製は綾織カーボン材の使用で織り目も美しい。

■4万円 (FRP) 8万円 (カーボン)
■レボリューション
☎048-222-4690

REAR WING

リアウイング



GT1 DUCKTAIL

FRP・カーボン

80TB BONA
リアハッチのエンドを延長し、緩やかに跳ね上げた形状のダックテール。幅は控えめにデザインされており、リアハッチ左右端部に固定するタイプのGTウイングとの併用も可能。ハイマウントランプ対応の穴も設けられる。

■5万4000円 (FRP)
7万3000円 (カーボン)
■TAMON DESIGN
☎0598-37-2266

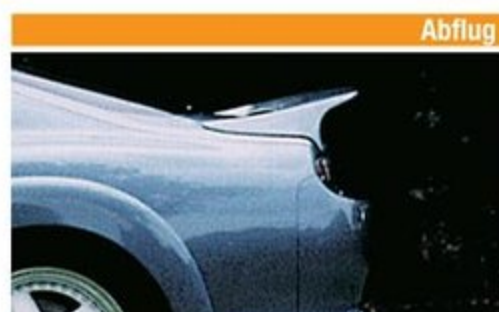


リアスポイラー ver.GTM

FRP

80TB BONA
大型の、いわゆるベタ付けタイプのリアスポイラー。高速域特に気になる空気抵抗を最小限に抑えつつ、リアまわりの走行安定性を向上させられる。FRP製で白ゲルコート仕上げのため、塗装が必要。

■5万8000円
■アプフラッグ
☎0550-88-8238



リアスポイラー ver.01

FRP

80TB BONA
オーソドックスなデザインをあえて採用し、リヤフォルムにスピード感とワイド感を表現。GTウイングと違い、純正のボディラインも大きく損なわないのも魅力だ。FRP製で白ゲルコート仕上げのため、塗装が必要。

■5万2000円
■アプフラッグ
☎0550-88-8238



リアスポイラー

FRP・カーボン

90 3.0L 90 2.0L
シンプルでデザインとし、簡単に両面テープで張り付けて装着できるように作製。ウェットカーボン製はクリアゲルコート仕上げのため、クリア塗装を推奨する。素材は、FRP製のほか、カーボン製は綾織カーボン材の使用で織り目も美しい。

■4万円 (FRP) 8万円 (カーボン)
■レボリューション
☎048-222-4690



GT-WING SWAN NECK GRスーブラ専用設計

FRP

90 3.0L 90 2.0L
最新のGTマシンのトレンドとなるスワンネック形状ウイングを、A90専用設計。しっかりとしたステーを使用し、大きなダウンフォースや横Gにも負けない、剛性の高い取り付けを実現している。幅は1520mm。

■21万円
■C-WEST
☎072-726-7000



3DカーボンGTウイング

FRP

90 3.0L 90 2.0L
翼端板の無い3D形状が特徴的なGTウイング。ウイングとしての形状や効果はそのままに、ボディのラインに合ったスタイリッシュな印象を高めてくれる。専用のトラクベスを使用し確実な固定が可能。ブラケットは写真の標準のほか、30mmダウンもあり。幅1520mm。

■26万5000円
■A.C.E+ オートクラフト
☎0774-64-6466



リアウイング

FRP

90 3.0L 90 2.0L
トランク面の低い位置に配置されるリアウイング。専用の曲面で構成されたデザインが美しく、魅力的。一般的なGTウイングのような「いかにも」感は払拭しつつ、ルーフから流れる空気をしっかり捉えて整流。走行安定性の向上に寄与する。

■8万円
■エイムゲイン
☎082-427-2334



Z_POWER WING

FRP

90 3.0L 90 2.0L
タイムアタックなどの競技で高い実績を誇るウイングを、A90専用設計。迫力のある、センターマウントタイプのステーを使用したルックスが特徴的。メインウイングは1枚翼と2枚翼。素材はウエットカーボン製とドライカーボン製の2種類。標準の幅は1500mm。

■26万8000円～55万8000円
■イングス
☎0744-42-0611

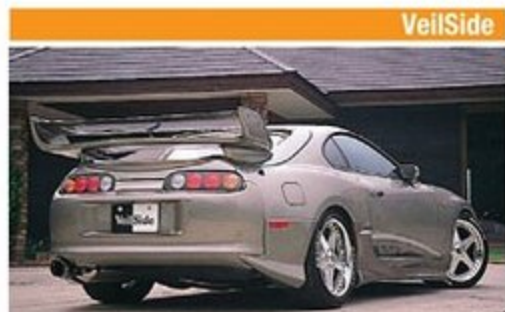


リアウイング

FRP+カーボン

90 3.0L 90 2.0L
メインウイングを高く掲げるGTタイプのウイングながら、トランク面の曲面形状に沿うように翼の形状をデザインしたことで、ボディとの高い一体感を実現したアイテム。スタイリッシュなリアビューを実現してくれる。

■12万円 (FRP) 19万8000円 (カーボン)
■ARTISAN SPIRITS (アイム)
☎048-422-4841



C-1リアウイング

FRP

90 3.0L 90 2.0L
左右への大きな張り出しが特徴的なスポイラーウイング。GTウイングに匹敵する大きなメインウイングに加え、ベース部分も宙に浮いた2段ウイングデザインで、走行風を使って強力に車体を安定させる。

■9万2000円
■ヴェイルサイド
☎029-838-1104



スーパーGTウイング

FRP+カーボン

90 3.0L 90 2.0L
大型のウイングベースと、面積が大きく強い3D形状のメインウイングの組み合わせが特徴的。比較的小スウェーデンを持つ同社のワイドボディにも負けない迫力を実現。材質は翼がFRPとカーボンがあり、ベースはFRPとなる。

■7万8000円 (FRP)
9万8000円 (カーボン)
■アドバンススタッフ
☎0761-20-2521



GT WING Type12.5

ウエットカーボン

90 3.0L 90 2.0L
翼端板を持たないウイング形状が特徴的なモデル。空気抵抗の少ないデザインで、ストリートからライトチューンマシンに最適。形状の複雑なトランク両端にピッタリマウントできる専用ベースが設定される。幅は1480mm～1670mmを設定される。

■15万5000円～(マウントベース:5万5000円)
■ボルテックス
☎059-375-7792



GT WING Type7.5SN

ウエットカーボン+ドライカーボン

90 3.0L 90 2.0L
近年のレーシングマシンのトレンド、スワンネックマウントタイプのGTウイング。スマートで美しいステーに大型の翼面を持ち、美しさと実用性を兼ね備えている。専用のマウントベースで固定も確実。幅も1600～1800mmから選べるなどの仕様のオーダーも可能。

■19万4000円～(マウントベース:5万円)
■ボルテックス
☎059-375-7792



専用GT-WING ~for Street II~ +MOUNT BRACKET for A90

FRP

90 3.0L 90 2.0L
トランクの広い面積に合わせて造られたマウントブラケットで、しっかりと固定を実現。幅は車検対応の1530mmと、ワイドボディ用の1800mmの2種類を設定している。専用マウントブラケット部は艶消し黒塗装仕上げ。

■24万円～
■バリス
☎042-689-2939



GTウイング TYPE1&2

ウエットカーボン+ドライカーボン

90 3.0L 90 2.0L
同社のラインアップで最もベーシックなモデル。ドラッグとダウンフォースのバランスが良い。翼の前後長違いで、TYPE1は270mm、TYPE2は300mmとなっている。素材以外にも幅や翼端板の形状などが豊富に選べ、カスタマイズができるのも大きな魅力。

■14万円～29万7000円
■ボルテックス
☎059-375-7792



GT-WING020

FRP

90 3.0L 90 2.0L
最新GTカーのトレンドのひとつである、直線基調で左右端を湾曲させたウイング形状が特徴的。湾曲した翼断面形状により、ドラッグを抑えながらより多くのダウンフォースを発生させる。JZA80専用台座セットあり。幅は1510mm～1810mmを設定する。

■18万円
■サード
☎0565-53-1166



GT-WING FUJI spec M

FRP

90 3.0L 90 2.0L
富士スピードウェイのような高速ステージでの使用を想定し、空気抵抗の抑制を重要視したモデル。GTマシンのスーブラで開発された、ウイング底面に起状がある形状を再現し、高い効率を実現している。JZA80専用台座セットあり。幅は1510mm～1810mmを設定。

■18万円
■サード
☎0565-53-1166



GT-WING PRO

FRP

90 3.0L 90 2.0L
ウイング中央部の三次元的な盛り上がりにより、ルーフから流れる走行風を捉えて、より多くの空気を翼の下に送り込むことで、強力なダウンフォースを発生。JZA80専用台座セットあり。幅は1510mm～1810mmを設定。

■18万円
■サード
☎0565-53-1166



GT WING

FRP+FRP+カーボン

90 3.0L 90 2.0L
ルーフからリアハッチに沿って流れてくる走行風を確実にキャッチする3D形状のウイング。曲面が大きくウイングの固定が難しい車種だが、専用のベースを使用することで不安を解消している。ベースはFRP製のみ。

■12万8000円 (FRP)
14万8000円 (カーボン)
■エアロテックジャパン
☎072-838-7744



COOLING BONNET

FRP

90 3.0L 90 2.0L
中央部に大型のダクトを設け、走行風を利用して熱気を排出できるボンネット。タイヤアーチ後方にあるダクトも純正よりも大型化。ダクトにはカバーも付属し、ストリートなどでの機能性も高められている。

■45万円
■バリス
☎042-689-2939



ボンネットフード

FRP

90 3.0L 90 2.0L
大型のエアアウトレットダクトを追加したデザインで、エンジンルーム内の熱気を効率的に排出してくれる。また、デザイン上のアクセントとなっており、迫力のあるルックスの向上にも一役買っている。

■28万円
■ARTISAN SPIRITS (アイム)
☎048-422-4841



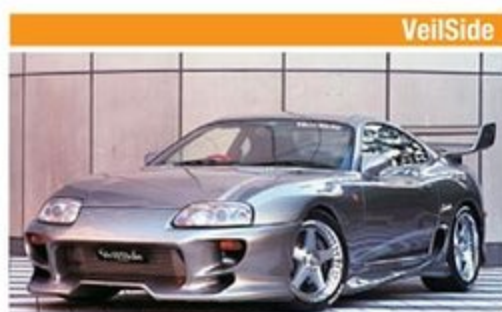
BONNET HOOD

ボンネットフード



CANARD & DIFFUSER

カナード&ディフューザー

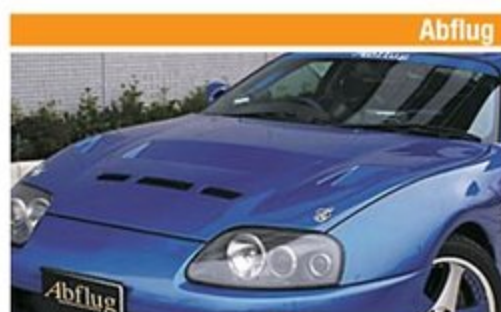


C-1ボンネット

FRP+カーボン

90 3.0L 90 2.0L
エンジン後方の左右に、必要最小限のアウトレットダクトを設けたデザインのボンネット。前方部分は純正形状同様の平面的なデザインで、抵抗の増加も防いでいる。もちろんファイバー樹脂素材のため軽量な点も魅力だ。

■9万2000円 (FRP)
12万3000円 (カーボン)
■ヴェイルサイド
☎029-838-1104



クーリングボンネット

FRP

90 3.0L 90 2.0L
洗練されたデザインによる確実な冷却性能向上で支持されるアイテム。ラジエータ上部に配置され、上昇する熱気を排出するダクトは強度も考慮した3連形状で、かつ切り口も折り返し構造を採用するなど拘りも強い。水温が高めの80スーブラには必須の冷却アイテム。

■6万8000円
■アブフラッグ
☎0550-88-8238



ボンネット ダクト付

FRP

90 3.0L 90 2.0L
各種のダクトを配置したボンネット。エンジンルーム内の熱を引き抜くセンター部分に加えて、熱が溜まりやすいバルクヘッド側左右にもアウトレットダクトを配置。右前方にはフレッシュエアを導入するインテークを設けており、機能性を最大限に高めている。

■6万5000円
■アドバンススタッフ
☎0761-20-2521



GTクーリングボンネット

FRP

90 3.0L 90 2.0L
フロントグリルから流入した空気を排出するエアダクトを設けることで、ラジエータの効率を最大限に向上。スポーツ走行時の冷却対策になる。重量は11kgと純正比で6kgも軽量。脱着式の雨よけカバー付き。UVカットクリヤー塗装済み。DB02は適合未確認。

■34万円
■レボリューション
☎048-222-4690

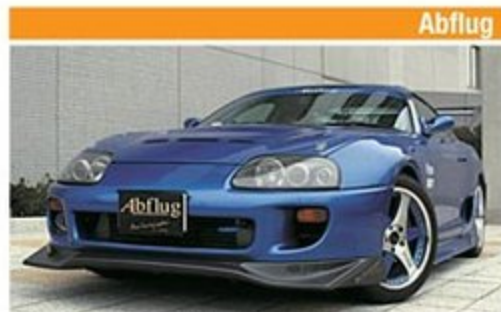


リアアンダーディフューザー

FRP・カーボン

リヤボトム部の、フロア底面を流れてきた走行風の流速を高め、ダウンフォースを向上させる本格的なエアロチューニングアイテム。リアの安定感が高まり、操縦性も向上する。GTウイングとの併用が効果的だが、単品でも効果が見込める。

■7万2000円
■アプフラッグ
☎0550-88-8238



フロントアンダーディフューザー Ver.Mure

FRP

レーシングカーのシャシメカニクが設計を担当した超本格的アイテム。空力は追求したいが、ドレスアップ的要素は排除したい。というコンセプトで製作。開口部への導風効果を狙ったリップスボイラー一体整形。

■6万8000円
■アプフラッグ
☎0550-88-8238



リアディフューザー

アルミ

各種解析技術なども用いて設計。材質は主にアルミ材を使用しブラックのパウダー塗装仕上げ。マウント類はステンレス材を多用することで耐腐食性を大きく高めている。ダウンフォースが高まり、またテストではストリートスピードの向上も記録されている。

■9万8000円
■RK-ONLINE
https://rkjapan.com/



ドライカーボンカナード・ダブル

FRP・カーボン

CFD分析を使用し開発され、抵抗の増加を最小限に抑えながらも、フロントエンドのダウンフォースを増加させるように設計。厚さ1.5mmのプリプレグ、オートクレープ製法の2×2ツイルカーボンで構成。固定は両面テープで、装着位置のテンプレートも付属する。

■5万9800円
■RK-ONLINE
https://rkjapan.com/



フロントカナード

FRP・カーボン

純正バンパーに対応するカナード。小ぶりな形状ながら存在感も高く、同社のフロントアンダースポイラーと同時に装着すれば、ラインに繋がりが出て洗練された雰囲気が高まる。固定はビス止めを推奨される。

■3万6000円 (FRP)
8万6000円 (カーボン)
■ARTISAN SPIRITS (アイム)
☎048-422-4841

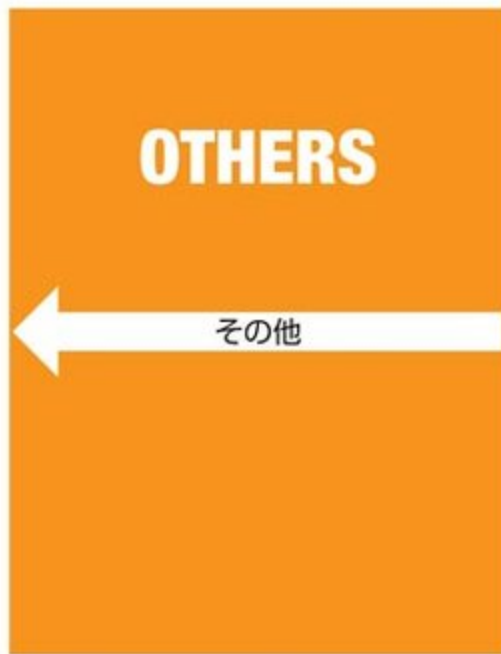


フロントフェンダー

FRP・カーボン

ダクト付きフロントフェンダー。タイヤインナーカバーを外せば、フェンダー内の熱や圧力を逃がし、サーキット走行時にはフロントの安定にも効果がある。付属のカンガルータイプのウォッシャータンクに交換が必要。カーボン仕様は綾織りカーボンクロスを使用。

■6万円 (FRP) 12万円 (カーボン)
■レボリューション
☎048-222-4690



汎用フロントディフューザー

FRP・カーボン

中央部のエアポケットで、進入した空気を一時的に増幅、また圧縮して後方へ流すことで流速を高め、効率良くダウンフォースを発生させる。ストレーキによりタイヤの起こす乱流を軽減している。装着には加工が必要。

■4万4000円 (FRP)
8万4000円 (カーボン)
■田中工業 (ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165



フロントアンダーカナードL

FRP・カーボン

大型のフロントアンダーカナード。空力の調整に、またドレスアップアイテムとしても活用可能。軽量モデルの設定もあり。

■1万6100円 (FRP)
1万4000円 (FRP軽量)
2万1800円 (カーボン)
1万9500円 (FRP軽量)
■エース
☎072-338-4141



フロントアンダーカナードS

FRP・カーボン

汎用タイプのフロント用アンダーカナード。フロントからの走行風を受け、整流してサイド方向へ綺麗に流すことで車体の安定性の向上に役立つ。バンパー端部のキズ付き防止にも活用できる。小型なSサイズ。

■1万5000円 (FRP)
2万6000円 (カーボン)
■エース
☎072-338-4141



フェンダートリム

FRP・カーボン

純正フェンダーに被せて装着。フェンダー部分のエッジラインが強調されることで、より力強い印象を持たせることができる。写真のカーボン製のほか、FRP製で車体色塗装などの楽しみ方もある。8mmのワイドとなる。

■12万5000円 (FRP)
13万7000円 (カーボン)
■ARTISAN SPIRITS (アイム)
☎048-422-4841

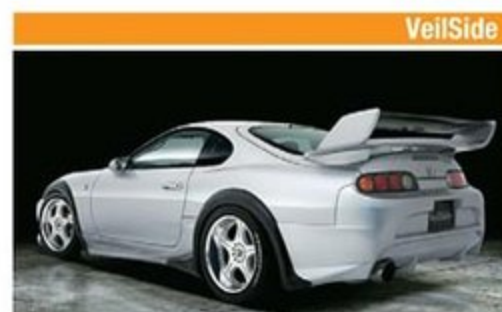


ブラッシュフェンダー

FRP・カーボン

汎用タイプのワイドフェンダー。シンメトリデザインで、フロント、リアともに対応する約55mmワイドの210。2ドアのリア用でアシンメトリデザインを採用した、約65mmワイドの211。2種類を設定している。

■1万3800円 (FRP)
2万1800円 (カーボン)
■エース
☎072-338-4141



C-2オーバーフェンダー

FRP・カーボン

純正フェンダーの形状にあわせたプリスタータイプのワイドフェンダー。ワイド感が強調されるデザインのため、数値以上の効果を期待できる。フェンダー前後までかかるデザインで、スタイリッシュな仕上がり。

■7万1000円 (FRP)
11万8000円 (カーボン)
■ヴェイルサイド
☎029-838-1104



フロントエアロフェンダー

FRP

フロント周りの軽量化に有効な軽量フェンダー。車検対応範囲内のワイド化が図られて、またデザイン上のネガ面を巧みに造形する事により、視覚的なワイド感を充分アピールする。白もしくは黒のゲルコート仕上げ。

■7万8000円
■アプフラッグ
☎0550-88-8238



フロントフェンダーエクステンション

FRP・カーボン

ホイールアーチ前方に設置するアイテム。フェンダーギリギリサイズのフロントタイヤを装着した際のはみ出しに余裕が設けられる。綾織りカーボン製の美しい仕上がりで、ドレスアップのワンポイントアクセントにもなる。

■4万8000円
■レボリューション
☎048-222-4690



ガーニーフラップ

ウレタン

主にリアウイングやスポイラー後端に貼り付けてガーニーフラップを形成し、ダウンフォースの発生効率を高める。柔軟性の高いウレタンゴム製のため、複雑な形状のスポイラーでも装着しやすい。長さは2mでカットして使用する。

■3800円
■タニダ
☎052-871-3741



マルチディフレクター

ウレタン

ウレタンゴム素材の汎用スポイラー。アイディア次第でリップやカナード、ウイングなどに自由にカットして使用できる。適度な硬度なので路面との接触時などでも安全性が高く、バンパーなどの保護効果も発揮する。長さは2.5mでカットして使用する。

■7800円
■タニダ
☎052-871-3741



リア エアロマッドガード

FRP

ボルトオン装着の小型パーツながら、デュアルカナード形状を採用し、確実なダウンフォースを発生。走行安定性の向上にも貢献してくれる。純正バンパー対応とアプフラッグバンパー対応の2タイプを設定。FRP製で、仕上げのゲルコートは白と黒があり。

■3万8000円
■アプフラッグ
☎0550-88-8238



リアカーボンスムージングゲート

FRP・カーボン

リアゲートとリアガラスを一体化させてカーボン材で製作し、約17kgの軽量化を実現。リアウインドウまでカーボン化されるため、ルームミラーによる後方視界はなくなる。純正のリアハイマウントストップランプが使用出来なくなるため、別途装着が必要となる。

■34万円
■レボリューション
☎048-222-4690



ルーフスポイラー

FRP

ルーフの端部に装着するスポイラー。ルーフに沿って流れてきた走行風によってできる空気の渦をコントロールし、抵抗を低減させる。リアウイングの効率向上も期待できる。ドレスアップ面でもワンポイントアクセントとなるアイテムだ。

■4万円
■エイムゲイン
☎082-427-2334



イージーリップ

発砲ゴム

発泡ゴム素材で作られた、高い柔軟性のある汎用リップスポイラー。リップスポイラーとしてはもちろん、フロア下面のディフレクターとしてなど、アイディア次第で色々活用できる。10色を超えるバリエーションあり。装着は両面テープでの固定となる。

■5800円～8800円
■エニーズ・インターナショナル
☎079-284-7555



AERO GUARD 2

ウレタン

PVC製のモール形状で製作されたエアロ用ガード。バンパーだけでなく様々な場所に使用できるエアロパーツ衝撃吸収暖材で、路面との接触時に滑りやすくし保護する。カラーはブラックとホワイトの2色。

■3200円
■ケースバック
☎0566-54-0335



フェンダーアーチモール キーンスタイル

ウレタン

新たにドレスアップ効果を生み出す鋭いエッジデザインを採用。フェンダーのホイールアーチのエッジ部分に貼りつけて装着。片側約10mmワイド化を実現。柔軟性の高いウレタンゴム製で取り付け作業もしやすく、安全性も高い。長さ2.5mでカットして使用する。

■3800円
■タニダ ☎052-871-3741



フェンダーアーチモール

ウレタン

フェンダーのホイールアーチのエッジ部分に貼りつけて装着。片側約10mmワイド化し、タイヤホイールの選択肢を広げる。黒系地仕上げで両面テープで簡単に取り付けられる。また、ウレタンバンパー用塗料で塗装することも可能。長さ2.5mでカットして使用する。

■3800円
■タニダ
☎052-871-3741



リップスポイラー

ウレタン

バンパーのスポイラー部分などに貼り付けて装着し、リップスポイラーを追加できるアイテム。柔軟性にも優れ、路面や障害物との接触からの保護効果もある。高さ40mm、前方へ25mmのサイズとなる。長さは2.5mでカットして使用する。

■9800円
■タニダ
☎052-871-3741

EXTERIOR&INTERIOR

[エクステリア&インテリア]

掲載データは 2020 年 9 月 1 日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for TOYOTA SUPRA

細部までこだわり実用性とカスタムの完成度を共に高める

クルマのチューニングやカスタマイズの完成度を高めるためには、どれだけ細部までこだわって仕上げたかで差が付く。例えば、ドレスアップであれば、大物の部類であるエアロパーツなどは他人と被ってしまうことも少なくない。しかし、そこに加えてここに紹介するような細かなアイテムをどう組み合わせるか？でオーナーの個性が発揮され、オリジナリティ溢れる自分だけのカスタマイズが完成して行くのだ。インテリアも同様で、特にコクピットは自分だけの場所。細部まで納得行くように仕上げれば、走る度に愛車への満足度も高まり、良い運転にも繋がること間違い無しだ。また、利便性を向上させたり、競技系であればその志向をより強めるものなど、求めるチューニングの方向性を更に明確にするにも必要なアイテム達と言える。JZA80では、内外装ともに純正のパーツ、特に樹脂パーツなどの劣化も見られる頃。表面のくすみ、シミ、ひび割れなども起こり得るだけに、リペアついでにカスタマイズというのも有効な手段だ。

90 3.0L = A90の3.0ℓ車 (RZ) に適合
90 2.0L = A90の2.0ℓ車 (SZ・SZ-R) に適合
80TB = JZA80のターボ車に適合
80NA = JZA80のNA車に適合
※ = 汎用アイテム
※ 前期後期の分類は本文中に示します



カーボンスポーツミラーカバー Ver.2
90 3.0L 90 2.0L
右記の標準モデルに比べてよりシャープでスタイリッシュなデザインで仕上げたドアミラーカバー。純正ミラーカバーの上半分部分と交換で装着するタイプとなる。クリアゲルコート仕上げのため、クリア塗装などの処理が推奨される。DB02は対応未確認。
■3万6000円
■レボリューション ☎048-222-4690



カーボンスポーツミラーカバー
90 3.0L 90 2.0L
走行風の流れを考慮し、エアロ効果を期待できるミラーカバー。リアルカーボン製のためレーシーな雰囲気を向上。装着は純正ミラーに被せるのみ。クリアゲルコート仕上げのため、クリア塗装などの処理が推奨される。3.0ℓ車の後期 (DB02) は対応未確認。
■4万8000円
■レボリューション ☎048-222-4690



フェンダーダクトパネル
90 3.0L 90 2.0L
純正には無いフェンダーダクトを追加した、フェンダー後方部分のパネル。純正では、プレスラインはあるものの平面的な部分にアクセントを設けることで、視覚的に全体的な低さや安定感、迫力を増加させている。素材はFRP製で、純正のパネルとの交換装着。
■5万6000円
■ARTISAN SPIRITS (アイム) ☎048-422-4841



GRサイドドアガーニッシュ
90 3.0L 90 2.0L
標準のエクステリアパネルと交換装着。織り目の美しいカーボン製で、目を惹く曲面とフィン形状をデザイン。車両側面の走行風を整流して乱気流の発生を抑制し、リヤエンドへ乱れなく流すことで空力特性を向上させている。ドアエッジプロテクター付き車は非対応。
■37万円
■TRD ☎050-3161-2121

EXTERIOR PARTS

エクステリアパーツ



ヘッドライトアイライン ver.01
80TB 80NA
純正ヘッドライト形状を、精悍な印象に変えられるドレスアップアイテム。ラインは単純な線ではなく、ヘッドライトで切り欠かれているボンネット部分を美しく繋いでいる。FRP製で白もしくは黒のゲルコート仕上げ。
■1万6000円
■アプフラッグ ☎0550-88-8238



ヘッドライトフィニッシャー
80TB 80NA
可愛いとも表現されるヘッドライトをシャープなイメージにチェンジ。インナーベゼルとアクリルカバーで構成され、ランプユニットは純正を使用する。同社での加工が必要。
■9万8000円 (コンプリート)
3万3000円 (カバー単品)
2万8000円 (インナー単品)
6万1000円 (カバー+インナー)
■アプフラッグ ☎0550-88-8238



アイライン
80TB 80NA
大きなヘッドライトが特徴の80スープレのフェイスの印象を大きく変えてくれるアイライン。ボンネット先端のラインに合わせてヘッドライト上部を覆う事でシャープな印象を強めてくれる。素材は2種類を設定し、固定は被せて両面テープで固定するだけ。
■9500円 (FRP) 1万9000円 (カーボン)
■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



アンチバッファリングウィンドウデフレクター
90 3.0L 90 2.0L
ウィンドウを開けた際の乱流による不快な風の流れを解消。CFDを使用してデザインされており、他の部分の空力にも悪影響を及ぼさない。リアルカーボン素材でハイグロスクリア塗装仕上げで高級感も抜群。固定は付属の3M製VHB両面テープを使用する。
■2万3800円
■RK-ONLINE <https://rkjapan.com/>



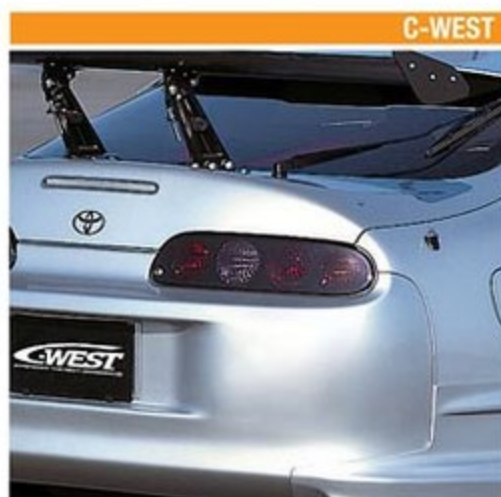
US A90 Supra ロンチエディションミラーカバー
90 3.0L 90 2.0L
USのA90 Supra ロンチエディションを模したミラーカバー。サイド部分のフィンが特徴的で、走行風を整流する効果を期待できる。装着固定も行きやすく、手軽にドレスアップができる点も魅力のアイテムだ。
■5万4000円
■ミルキーホワイト ☎0256-97-5173



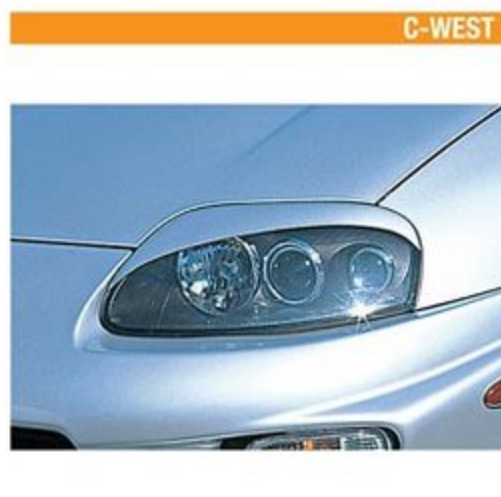
GRカーボンナンバーフレーム
90 3.0L 90 2.0L
ドライカーボンを採用し、レーシーで高級な印象を高めてくれるフロントナンバープレート。フロント周りではリップスポイラーと併せて装着することでより一層高いデザインの完成度を実現してくれる。リアへの装着は不可。字光式ナンバープレートは非対応。
■1万8000円
■TRD ☎050-3161-2121



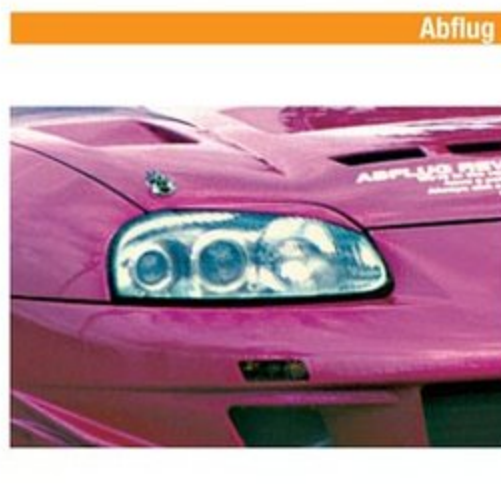
GT1 LIGHT COVER
80TB 80NA
当時のGTマシンが装着していたレース専用単眼ヘッドライトの、インナーベゼルに当たる部分の形状を再現できるヘッドライトカバー。レーシーな雰囲気を高めてくれる。FRP製で被せ固定のため手軽だ。ヘッドライトレンズの一部を覆うため、車検などは要確認のこと。
■4万円
■TAMON DESIGN ☎0598-37-2266



スモークテール
80TB 80NA
テールレンズをスモーク化することで、リアビューを引き締まった印象に変貌させる。被せタイプのため純正テールへの加工も無く、手軽に装着が可能。経年劣化やキズの気になるテールのリペア用途にも最適。アクリル製で耐久性も高い。
■1万2000円
■C-WEST ☎072-726-7000



アイライン
80TB 80NA
大きなヘッドライトの形状に変化を与えることでフェイスのイメージを一新。純正のラインを上手に活用した曲線デザインで、薄型なライト形状に見せ、フロントの低さの印象を高める。FRP製でゲルコート仕上げ。未塗装のため、塗装が必要となる。固定は両面テープ。
■1万円
■C-WEST ☎072-726-7000



ヘッドライトアイライン ver.GTM
80TB 80NA
フロントフェイスの印象を引き締めてくれる。覆う面積は最小限で、ヘッドライトの機能への影響も皆無に近いながら、「ツリ目」形状とすることでシャープな印象を与えている。FRP製で白もしくは黒のゲルコート仕上げ。
■1万6000円
■アプフラッグ ☎0550-88-8238

JURAN



エアロトリム

ボディとエアロパーツの間にできる隙間をなくして一体感を演出。また、エアロパーツがボディに擦れることで発生する傷付きも防止する。ボディに適度にフィットする硬度のゴムを使用。カラーはブラックで、長さは10m。固定は付属する自動車の外装塗装面専用の両面テープを使用する。
■3400円
■タニダ ☎052-871-3741

R1TITAN



R1TITAN ナンバーステール/ショート

同社が専門とする、フルチタン素材で製作したフロントナンバープレート。前方への延長の長さは2種類あり、写真のショートはノーマルバンパーでも使用可能。ロングは社外エアロに最適。焼き色仕上げで同社のロゴ入り。
■各1万9800円
■アミューズ・コーポレーション accel
☎018-857-0755

REVOLUTION



カーボンナンバーベース

純正に比べて若干ナンバーを傾けて装着されるデザインのナンバーベース。フロント周りのまとまり感が高まり、トレスアップの完成度も高まる。純正交換タイプで、サイズも純正と同様。ウエットカーボン製でクリアゲルコート仕上げ。DB02は適合未確認。
■2万4800円
■レボリューション
☎048-222-4690

EastCloud



カラードナンバーベース

純正のナンバープレートベースを純正色にカラード仕上げとしたアイテム。ボディとの一体感を生みだし、スタイリッシュな印象を高めてくれる。ベースが純正のため、固定の精度や強度、パーツのクオリティなどの面も安心だ。
■1万8500円
■A PIT AUTOBACS SHINONOME
☎03-3528-0357

ARTISAN SPIRITS



ナンバーフレーム

カーボン製のナンバーフレーム。エアロパーツ導入時でも、純正でも、ドレスアップのアクセントに効果的。カーボン素材は綾織りと平織りから選べる。フロント用、リア用各設定あり。製品は素地のため、仮合わせ後にクリアコートを行う事が推奨される。
■2万4000円
■ARTISAN SPIRITS(アイム)
☎048-422-4841

atc super mirror



SUPRA BSM

スタイリッシュかつ、防眩効果を発揮するブルーレンズのドアミラー。純正のBSM(ブラインドスポットモニター)に対応している。曲面レンズで視界も広い。固定は純正のミラー面に両面テープで貼るだけ。
■9800円
■ジェイルートウエスト
☎072-729-1022

DOOR & ROOM MIRROR

← ドア&ルームミラー

JURAN



Grille Net

バンパーダクトをスタイリッシュにカバー。カットなどもしやすく、エアロやグリルに合わせた加工もしやすい。メッシュ形状はハニカムタイプとなる。アルミ製で、カラーはシルバーとブラックを用意。サイズは625×200mm。スモールサイズなダクトネットもあり。
■5800円
■タニダ
☎052-871-3741

JURAN



レインドレーンモール

レインレールを後付けできるアイテム。車体が濡れている状態でドアやウィンドウを開けた際に、ルーフから落ちてくる雨水が室内に入る事を防止できる。シンプルな形状で車体のデザインへの影響も最小限。ウレタン製で両面テープ固定となる。長さ5.0m。
■3000円
■タニダ
☎052-871-3741

JURAN



エッジトリム

ドアのエッジなどをガードするトリム。ドアを開ける際に当ててしまい、塗装が剥がれるなどのダメージを軽減してくれるなど、アイディア次第で色々活用出来る。固定は両面テープで、自動車の外装専用の両面テープで付属する。ブラックのPVC製で、長さは10m。
■5800円
■タニダ
☎052-871-3741

ZOOM ENGINEERING



エアロミラー(専用アーム付き)

楕円形のコンパクトなルームミラー。1400Rのブルーミラーを使用し、ワイドな視界を確保。素材とカラーは、カーボン製はブラックとシルバー、ABS製はホワイトとクロームメッキの残4種類がラインアップされる。80は車種専用アームでボルトオン装着可能。
■1万5500円~2万3500円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555

ZOOM ENGINEERING



モナコミラー240・203(専用アーム付き)

ドライバーやパッセンジャーの写りこみを最小限に抑えるデザイン。サイズは小さいが、1400Rのブルーミラーを使用し、ワイドで眩しくない視界を確保。2つのサイズを用意し、FRP製は7色、カーボン製は3種類を設定。80は車種専用アームでボルトオン装着可能。
■1万8500円~2万3500円
■ズームエンジニアリング ☎042-670-8555

TopFuel



カラードミラー

純正比1.5倍の視野を実現するワイドミラー。カラーはライトブルー、ブルー、ゴールド、ピンクパープル、シルバーの5色あり。トップフェルエルロゴの有無や、親水加工のオプションあり。ユーザーの好みのロゴの刻印も可能としている。
■1万6300円~
■トップフェル
☎0598-56-5880

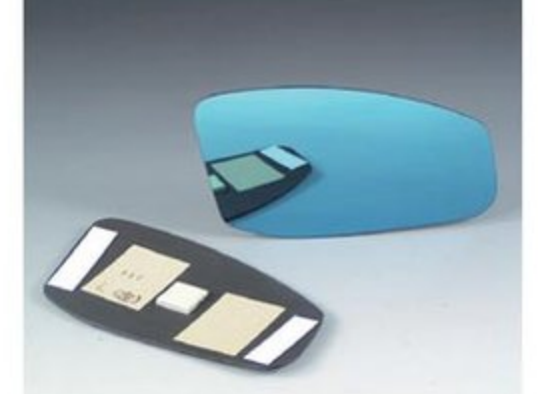
craft square



TOURING COMPETITION MIRROR

モータースポーツで抜群の信頼性を誇る、軽量かつ高剛性なカーボンコンボジット製ドアミラー。ジュラルミン&ステンレスのボールジョイントやアルミキャストのベース部など質感も高い。80専用ベース付きと、汎用があり、汎用はステーの付き方も2種類から選べる。
■4万8000円(80専用)
■クラフトスクエア ☎03-3488-7463

ZOOM ENGINEERING



エクストラブルーワイドミラー

ガラス表面に特殊処理を施して発色させたコバルトブルーのミラーで、着色では得られない高い防眩効果と、クリアな映りを実現。600Rの単一曲面鏡を使用し、ワイドな視界を確保する。取り付けは付属の両面テープで貼り付けだけの簡単装着。
■1万円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555

INTERIOR PARTS

← インテリアパーツ

ZOOM ENGINEERING



コンパクトルームミラーS・M(専用アーム付き)

アルミ削り出しボディの、極限までシンプルな形状のルームミラー。1400Rのブルーミラーを使用しており視界はワイド。130mm幅のSサイズと、162mm幅のMサイズの2種類をラインアップ。車種専用アーム付属。80は車種専用アームでボルトオン装着可能。
■1万7500円~1万8500円
■ズームエンジニアリング ☎042-670-8555

ZOOM ENGINEERING



ペンタミラー190・235(専用アーム付き)

五角形のシャープなデザインが特徴。1400Rのブルーミラーの採用により、ミラーの実際の幅よりもワイドな視界を確保。サイズは190mmと240mmの2つのサイズを用意し、FRP製は8色とカーボン製を設定。80は車種専用アームでボルトオン装着可能。
■1万8500円~2万3500円
■ズームエンジニアリング ☎042-670-8555

ZOOM ENGINEERING



リトルミラー(専用アーム付き)

左右非対称の異形デザインが特徴のルームミラー。純正の約半分のサイズながら1400Rブルーワイド曲面鏡を使用し、必要な視界を確保。素材とカラーは、FRP製がホワイト、レッド、イエロー、カーボン製がブラックとシルバーを設定。80は車種専用アームでボルトオン装着可能。
■1万8500円~2万3500円
■ズームエンジニアリング ☎042-670-8555

ZOOM ENGINEERING



TSミラー(専用アーム付き)

シンプルなフォルムながらファイバー素材で美しい仕上がり特徴。1400Rのブルーミラーを使用し、純正よりワイドな視界を確保。リアルカーボン、シルバーカーボン、ケブラー製の3種類をラインアップする。80は車種専用アームでボルトオン装着可能。
■2万3500円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555



TOM'S

ドアキックプロテクター

90 3.0L 90 2.0L
インテリアのドレスアップにおけるアクセントとなりながら、乗降時に蹴ってしまいがちな部分を汚れやキズから保護。PVCレザー素材で、1台分4ピースのセットとなっている。TOM'S 押し型ロゴがワンポイントアクセントとなる。
■9800円
■トムス
☎03-3704-8564



EastCloud

フューエルキャップカバー

90 3.0L 90 2.0L
純正のフューエルキャップに被せ、ドレスアップが行えるカバー。レースマシンに多用されるカーボン製で、通常は見えない場所ながらオーナーの満足度を高めるドレスアップを実現。カラーはブラック、レッド、ブルーの3色をラインアップ。固定も簡単だ。
■1万4000円(ブラック) 1万6000円(レッド/ブルー)
■A PIT AUTOBACS SHINONOME
☎03-3528-0357



EastCloud

カーボンセンターコンソールサイドパネル

90 3.0L 90 2.0L
純正ではブラックの樹脂製となるセンターコンソールのカバーをカーボンで作成。装着は純正パネルと付け替えるだけ。カーボンセンターコンソールパネルとの併用で更に洗練されたコックピットのドレスアップが可能。
■6万4000円
■A PIT AUTOBACS SHINONOME
☎03-3528-0357



EastCloud

カーボンエアコンパネルカバー

90 3.0L 90 2.0L
純正ではブラックの樹脂製となるエアコンパネルのカバーをカーボンで作成。純正パネルと付け替えるだけで車内の雰囲気をレーシーに変えることができる。カーボンセンターコンソールパネルとの併用で更に洗練されたコックピットのドレスアップが可能。
■4万2000円
■A PIT AUTOBACS SHINONOME
☎03-3528-0357



TRD

IRカットフィルム

90 3.0L 90 2.0L
真夏の直射日光による肌への「ジリジリ感」を緩和するウィンドウフィルム。車内の温度上昇を緩和し、エアコンの効果を向上する。カラーは透過率8%のダークスモークのためガラス色が濃くなり、スタイリッシュにもなる。材質はPET樹脂製となる。
■1万9000円
■TRD
☎050-3161-2121



ZOOM ENGINEERING

ボトルホルダー

90
エアコンルーバーを利用して簡単に装着することが可能なドリンクボトルホルダー。空冷エンジンをイメージしたデザインで、アルミ製のため熱伝導性が高く、エアコンの風でドリンクの温度を調整できる。180ml缶から500mlペットボトルまで幅広く対応する。カラーは写真の全7色を設定する。
■3000円
■ズームエンジニアリング ☎042-670-8555



ZOOM ENGINEERING

iPhoneホルダーH510

90
強度や機能性の追求で、主要部にアルミ材を使用しスムーズな動きを実現。ベースとフィンにはアルマイト加工を施したクオリティの高い作りだ。回転機能で各種ルーバーへ取付可能。横幅55mmから100mmまで、厚み22mmまでのスマートフォンなどをマウント可能。
■3500円
■ズームエンジニアリング ☎042-670-8555



Tryforce

カーボンステップ

90TB 90NA
ドアを開けたステップ部分に装着するアイテム。カーボン製でレーシーな雰囲気を高めるとともに、乗降時のキズ付きを防止する。固定は両面テープなどで行うため手軽なことも魅力だ。純正の樹脂パーツも劣化等が進む頃で、リペア用途にも最適。
■3万8000円
■トライアル
☎072-369-3539



Abflug

シフト&サイドブーツセット

90TB 90NA
高級素材のアルカンターラを使用したブーツセット。素材感はもちろん、縫製と刺繍も一流の技術で仕上げられており、インテリアの高級感を高めてくれる。Abflugロゴ有り、ロゴ無しを選べる。ロゴカラーとステッチカラーはそれぞれレッド、ブラック、ブルー、ゴールド、シルバーの全5色からオーダー。
■2万円
■アブフラッグ ☎0550-88-8238



GEKISOKU

ダッシュボードカバー

90TB 90NA
ファイバー素材で製作されたダッシュボードカバー。ドレスアップ用途はもちろん、純正ダッシュボードが劣化した際のリペア、保護、後付けメーターなどの装着でマウントをねじ止めする際のベースとしてなど、アイディア次第でいろいろと活用できる。
■2万5000円(FRP)
■4万9000円(カーボン)
■アドバンススタッフ ☎0761-20-2521



CUSCO

可倒式牽引フック

90 3.0L 90 2.0L
シャフトとフックはそれぞれ溶接の無い、丈夫な一体成型の高強度スチール材を使用した牽引フック。チェックボール付きの可倒式で、0度と90度がワンタッチで固定でき、バンパーへの接触による傷つきを防止。純正牽引フック位置にボルトオン。DB02未確認。
■9800円
■キャロッセ
☎027-352-3578



Kansai SERVICE

可倒式牽引フック

90 3.0L 90 2.0L
ロストワックス製法のフック、スチール削り出しのエクステンションで、高い機能性を持つ。可倒式で、0度または90度をワンタッチで固定することができるボールロックを採用。サーキットでの実用アイテムとしてはもちろん、ストリートでのアクセントとしても活躍する。純正位置にねじ込みとなる。
■1万円(オレンジ) 1万4000円(クローム)
■Kansaiサービス ☎0743-84-0126



REVOLUTION

アクリルリアガラス

90 3.0L 90 2.0L
純正交換タイプのリアハッチウインドウ。片側4.0kgで、純正比約50%の軽量化を実現する。アクリル樹脂素材を熱形成し、完全に純正形状を再現し、フィッティングも良好だ。基本、競技用として製作されている。純正ではブラックとなる外周部は未塗装。DB02は適合未確認。
■6万円
■レボリューション ☎048-222-4690



REVOLUTION

アクリルドアガラス

90 3.0L 90 2.0L
純正交換タイプのフロントドアウインドウ。片側1.5kgで、純正比約50%の軽量化を実現する。アクリル樹脂素材を熱形成し、完全に純正形状を再現し、装着はボルトオンで行える。公道使用不可の競技用アイテムとなる。DB02は適合未確認。
■8万円
■レボリューション ☎048-222-4690

**COMPETITION PARTS**

競技系パーツ



CARBING

バッセンジャープレート Aタイプ

90
コーナーリングや急ブレーキ時に同乗者が姿勢を両足でサポート可能となる助手席用フットレスト。素材は3mm厚のアルミ材を使用し、踏ん張り時の不安感も無い。車両への固定も、ベルクロテープでフロアカーペットに貼るだけのイージーフィッティング。
■1万3800円
■オクヤマ
☎045-934-5334



JUN

汎用リアシートボード

90
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するアイテム。カーボン製のため軽量で、更にスタイリッシュに室内をまとめられる。汎用品のため、車種ごとに車体形状に合わせて加工を行って使用する。
■3万円
■田中工業(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165



JURAN

Towing Strap

90
近年のツーリングカーレースでシェアが増えている牽引ベルト。ドイツDMSB規格に適合し、けん引許容重量1800kg以上を誇る。100mm固定タイプと400mmの長さ調整可能タイプの2種類を設定。ブラケットは最大で7/16インチ、または12mmまでのボルトに対応する。
■4500円
■タニダ ☎052-871-3741



HPI

COMPETITION GEAR トーキングベルト

90
近年、様々な競技車両で導入例が多くなっている。ベルトタイプのけん引ポイント。突起物とならず、軽量な点が大きな魅力となっている。引っ張り強度は3000kgと5000kg、長さは10cmと30cmの合計4種類を設定している。カラーはレッドで、JAF競技にも適合する。
■4000円~5300円
■エイチ・ビー・アイ ☎03-5663-2551



REVOLUTION

ライトウェイトトラクションフック

90 3.0L 90 2.0L
シャフトはA7075超超ジュラルミン材の削り出しで、強度に優れながらも軽量化に仕上がっている。ベルトループが通る部分も専用のパーツを使用し、綺麗に折り畳めるうえにけん引時のベルトへのダメージも少ない。カラーはレッドとブラックの2色あり。F/R各専用で設定される。純正フック位置にねじ込み。
■1万8000円
■レボリューション ☎048-222-4690

DRIVING POSITION

[ドライビングポジション系]

掲載データは2020年9月1日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for TOYOTA SUPRA

自分専用のコクピットで快適かつ質の高い運転をしよう

コクピットは、ドライバーが唯一クルマと直接触れ合う場所。挙動を正しく感じ取り、正しい操作を行い、良い運転ができるか否かも、この部分の完成度で大きく変わる。純正のコクピットは様々な体型のドライバーが乗れるように出来ているため、妥協する部分も少ない。自分専用を造るためにはチューニングが必須なのだ。まずメジャーなのはシート交換だろう。重視するシチュエーションによって、スポーツ走行ではガッシリと身体を受け止めるように、ツーリングであれば優しく身体を包み込むように。と、アプローチの差はあれどホールド性を向上させ、適切に身体を受け止められるようにすることでリラックスでき、挙動も感じやすくなる。また、ステアリングやペダル、シートの位置関係も重要。腕や脚の長さ、そのバランスにより適正な位置関係は千差万別。ペダルにあわせてシート位置が決まり、そこでステアリングの突き出し量を設定することで、ステアした際に身体が浮くことなく自然に力が入り、スムーズな操作を実現。シフトノブは数ミリの高さの差でもフィールが変化する。目的に合わせて最適かつ、自分にピッタリなコクピットで良い運転をしよう。

90.3.0L=A90の3.0ℓ車(RZ)に適合
90.2.0L=A90の2.0ℓ車(SZ・SZ-R)に適合
80TB=JZA80のターボ車に適合
80NA=JZA80のNA車に適合
汎=汎用アイテム
※前期後期の分類は本文中に示します

CUSCO



**CUSCO×BRIDE
コラボレーションシート ZETAIV+C**

COLOR ブラック×グレーメッシュ
BRIDEとCUSCOのコラボレーションモデルで、CUSCOロゴの刺繍入りとなる。シートシェルは日本人の骨格や体型に合わせたスタンダードタイプで、ストリートでも快適に使用できるモデル。カラーはブラックのみ。
■9万4000円～14万4000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

BRIDE



XERO VS

COLOR ブラック・レッド・グラデーションロゴ
XEROシリーズ中で最もコンパクトなヘッドガードを備えるモデル。ストリートでの視認性確保や乗降性を考え、両立できる可能な範囲でドライバーの頭部を守るヘッドガードを新たにデザインした。深いサポートでホールド性も高く、競技用途にも最適。
■14万円～19万3000円
■ブリッド ☎052-689-2611

BRIDE



ZETAIV

COLOR ブラック・レッド・グラデーションロゴ
スタンダードフルバケットシートの新世代モデル。日本人の体型に合わせた標準形状のシェル形状デザインを開発。どんな車に装着してもバランスよく、カテゴリーを問わずオールマイティに使用できる。FHRデバイス対応の新形状のベルトホールを採用している。
■9万2000円～14万5000円
■ブリッド ☎052-689-2611

ASM



**RECARO RS-G
ASM LIMITED Ruby <2020>**

COLOR ブラック
表皮には手触りの良いアルカンターラ素材を使用し、ショルダー部分に黒と赤のパンチングレザーを組み合わせた。従来の太い糸を使用し存在感を増した赤Wステッチが特徴。ASMオリジナル専売品のフルバケットシート。
■13万1000円
■ASM ☎045-629-0905

FULL BUCKET SEAT

フルバケットシート

MOMO



MOMO LESMO ONE

COLOR ブラック
FIA公認取得済みの競技用フルバケットシート。背中とサイドに配置したAirmetパッドによりムレを低減し快適性も抜群。日本人の標準体型に合う、若干タイトなサイズ設定。幅が約6cm広がっているXLサイズも設定あり。
■12万8000円
■MOMO JAPAN(レアーズ)
☎03-5716-3501

BE FREE



LP2 フルバケットシート

COLOR ブラック・レッド・ブルー・レザーブラック・レザーレッド
軽量、高剛性を誇るファイバー製のフルバケットシート。剛性の高いシェル形状なので、ねじれを極力なくして、ドライバーにクルマの挙動を正確に伝えてくれる。表皮をフェイクレザーとしたモデルも設定される。
■2万5000円(ファブリック) 3万円(レザー)
■BE FREE ☎06-6324-0405

JURAN



Racing Bucket Seat

COLOR ブラック・レッド
アドバンスショルダーやディープニーサポートを採用し、シェル素材はFRP製とCFRP製を設定。ヘッドレスト部のロゴも2種類から選択することができる。全部で3タイプのモデルをラインアップしており、用途に合わせて最適な物を選択することが可能。
■7万5000円
■タニダ ☎052-871-3741

CUSCO



**CUSCO×BRIDE
コラボレーションシート XERO VS+C**

COLOR ブラック×グレーメッシュ
BRIDEとCUSCOのコラボレーションモデルで、CUSCOロゴの刺繍入り。深いサイドサポートによる高いホールド性、頭部を保護するヘッドガードを装備しサーキットでの機能性を高めながらも車検にも対応させたモデル。
■9万7000円～14万7000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

CUSCO



**CUSCO×BRIDE
コラボレーションシート ZIEGIV+C**

COLOR ブラック×グレーメッシュ
BRIDEとCUSCOのコラボレーションモデルで、CUSCOロゴの刺繍入り。サーキット走行などでの強い横Gに対応できるよう、シェルデザインはドライバーをより深く包み込む猫背ラインのディープホールド形状を採用。
■10万7000円～15万7000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

BRIDE



EUROSTER2

COLOR グラデーションロゴBE・ブラックBE・チャコールグレーBE・レッドBE
高密度ウレタンフォームで面圧を均等化し、使いやすく、疲れにくいという点を重視して開発。素材はすべりにくい高級スエード調生地を採用することでホールド性を高めている。シートヒーター搭載モデルもあり。
■9万4000円～11万2000円
■ブリッド ☎052-689-2611

BRIDE



STRADIAII

COLOR ブラック・ブラックロゴ・レッドロゴ・スエードブラック
フルバケット同等のシェル構造ながらリクライニング機構を搭載。深いサイドサポートながらニーサポートは低めに乗降性を高めたモデル。よりストリートでの利便性とホールド性を両立している。ワイドの設定もあり。
■18万5000円～18万8000円
■ブリッド ☎052-689-2611

ASM



**RECARO SR-7F
ASM LIMITED 2020**

COLOR ブラック
ニーサポートが低く乗降性に優れるSR-7Fをベースに、ブラックのアルカンターラやEDEL本革による表皮、銀糸のRECARO×ASMダブルネーム、赤のダブルステッチなど、素材やデザインにこだわった、ASM限定モデル。
■13万1000円
■ASM ☎045-629-0905

ASM



**RECARO SR-7
ASM LIMITED 2020**

COLOR ブラック
漆黒のアルカンターラと、赤革を黒く染めてパンチング加工したEDEL本革、銀糸のRECARO×ASMダブルネームに太い糸による赤Wステッチなど、ASMこだわりの専用デザインによる専売モデル。高めのニーサポートが特徴。
■13万1000円
■ASM ☎045-629-0905

RECLINING SEAT

リクライニングシート

BE FREE



RS5 リクライニングシート

COLOR ブラック・レッド・ブルー・レザーブラック
程よい大きさのサイドサポートにより、横G
に対して身体をしっかりホールドしつつ快適
性を確保。身体がブレないことでドライブレ
の疲労を軽減できるのも特徴。表皮はファブリ
ックのほかフェイクレザーも設定あり。
■2万4800円(ファブリック)
■2万9800円(レザー)
■BE FREE ☎06-6324-0405

CUSCO

CUSCO×BRIDEコラボレーションシ
ート STRADIAII+C SPORT

COLOR ブラック
フルバケットの高いホールド性能に、有段リ
クライニング機構を搭載したモデル。ホー
ルド性と快適性を両立。スチールフレームとリ
クライニングデバイスを一体化し、高い剛性
感を実現。カラーはブラックのみ。
■14万2000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

CUSCO

CUSCO×BRIDEコラボレーションシ
ート EUROSTERII+C

COLOR ブラック×グレーメッシュ
座面のウレタンフォームの最適化や座面形状
にこだわり、長時間ドライブに対応したリク
ライニングシート。無段階リクライナーを採用
し、最適なシートポジションを実現。CUSCO
刺繍ロゴ入り。カラーは一種類のみ。
■9万6000円
■キャロッセ ☎027-352-3578

edirb



edirb032

COLOR ブラック×シルバーステッチ・ブラック×ブ
ルーステッチ・ブラック×レッドステッチ
エルゴノミクスデザインを採用し、ロングド
ライブに適したコンフォートタイプモデル。
座面に新素材のウルトラスエードとプロテ
インレザーを使用し、上質感を向上。背面もウ
ルトラスエードでカバーされる。
■15万2000円～16万7000円
■ブリッド ☎052-689-2611

edirb



edirb023

COLOR ブラック×シルバーステッチ・ブラック×ブ
ルーステッチ・ブラック×レッドステッチ
通常のBRIDEラインアップより高級な雰囲気
を与えているシリーズ。表皮には新素材のブ
ロテインレザーとウルトラスエードを使用し、
心地よい肌触りを実現している。シート背面
もハーフカバーされている。
■19万3500円
■ブリッド ☎052-689-2611

NARDI

SPORTS TYPE ラリーバンチング
レザーディープコーンタイプ

BOTB BONA
スポーツユース向けにコントロール性を重視
したモデル。スポークをオフセットにすること
で、ドライビングポジションを最適化する。オフ
セット52mmの330φと同80mmの350φの2
タイプ。グリップ素材はバンチングレザー。
■3万8000円
■アサヒライズ エフイーティ
☎027-280-8001

NARDI

SPORTS TYPE A
バンチングレザーレッドステッチ

BOTB BONA
古くから設定され、長くに渡って人気を誇る
スポーツユース向けモデル。細身の真円形状
のグリップが特徴。全体にディンプル加工を
施したバンチングレザーを採用し、グリップ
力を高めている。直径330φと360φあり。
■3万8000円
■アサヒライズ エフイーティ
☎027-280-8001

REAL

プレミアムシリーズ
ナッパオールレザー

BOTB BONA
グリップ部分を全てナッパレザーで仕上げた
モデル。ステアリングのどの位置を持っても
優れた手触りで、確実なステアリング操作を
実現できる。純正よりもわずかに小径で、ク
イックなフィードバックを実現。カラーも複数
ラインアップされる予定。現在開発中。
■5万5000円
■REAL ☎052-625-9994

REAL

プレミアムシリーズ
ブラックカーボン&ブラックレザー

BOTB BONA
高級本皮革ナッパレザー採用し、カーボン部
分は35層ものクリア塗装で仕上げた、高級感
溢れるモデル。純正よりもわずかに小径で、
クイックなフィードバックを実現。カーボンシ
リーズは他にレッドレザーやウルトラスエード
、レッドカーボンなどがあり。現在開発中。
■6万2000円
■REAL ☎052-625-9994

STEERING

ステアリング

WORKSBELL



WBステアリング・タイプⅢ

BOTB BONA
イタリア製のブラック本革、ブラックスポーク
にイエローステッチを採用。スポーク部分
にはWORKSBELLのロゴが入る。ワーク
スベルオリジナルホーンボタンも付属する。
直径はオールマイティに使いやすい350φで、
オフセット量は40mmの設定。
■3万円
■ワークスベル
☎0266-70-1477

MOMO



RACE(R-11)

BOTB BONA
発売から25年が経過するが、現在もMOMO
ステアリング中で高い人気を誇るモデル。控
えめのガングリップ形状のためのグリップが
特徴的でシチュエーションを選ばず使いやす
い。グリップ素材はエアレザー。直径は320
φと350φの2種類。カラーは1タイプのみ。
■3万円
■MOMO JAPAN(レアーズ)
☎03-5716-3501

MOMO

ULTRA ジャパン
レッドスポーク/レザー

BOTB BONA
ULTRAシリーズの日本限定モデル。スポーク
部分に一つ一つ時間をかけたレーザーマーキ
ングを施し、イエローのMOMOロゴがアクセ
ントになった斬新なデザインが魅力。グ립
部分はレザー製で、直径は350φ。
■4万3000円
■MOMO JAPAN(レアーズ)
☎03-5716-3501

MOMO



MOD.08

BOTB BONA
約90mmのディープタイプで、トップに配され
る黄色のマーキングがレーシーな、MOMOス
テアリングの代表作。直径350φ。ブラック
スポーク+レザー、ブラックスポーク+スエード
、ブルースポーク+スエードの3タイプ。
■2万9000円
■MOMO JAPAN(レアーズ)
☎03-5716-3501

MOMO



MOD.07 ブラックレザー

BOTB BONA
凹凸やコブを設けないグリップで素早いステ
アリング操作が可能。74mmディープコーンで
ボススペーサーを使用することなくドライビ
ングポジションを設定できる。グリップはレ
ザーのほかスエードあり。直径は350φ。
■2万9000円
■MOMO JAPAN(レアーズ)
☎03-5716-3501

WORKSBELL&NIGHT PAGER

ボールロックシステム
ラフィックスGTC

BOTB BONA
車検対応品のチルトアップ式ステアリングボ
ススペーサー。特許技術のボールロック技術
の採用で、ガタツキを排除している。乗降性
がアップし、フルバケットシートの痛みも防
止できる。カラーはシルバーの他にブラック
あり。もちろん車検にも対応する。
■3万4800円
■ワークスベル ☎0266-70-1477

クイックリリーススペーサー
ジェネレーション3

BOTB BONA
ワンアクションでステアリング脱着が可能と
なるスペーサー。乗降性の向上や車両の盗難
防止などの効果が見込める。ステアリング側
のプレートの単品設定もあり、走行に合わせ
て瞬時に交換することも可能。
■2万7000円
■アサヒライズ エフイーティ
☎027-280-8001

FET SPORTS



ボスキット

BOTB BONA
純正ステアリングからNARDIステアリングに
変更するための、車種別専用設計されたボス
キット。エアバッグ警告灯を消灯する専用ハ
ーネスが付属する。NARDI以外のステアリン
グにも対応できる12ホール仕様となっている。
アルミダイキャスト製法で強度も高い。
■5000円～1万7000円
■アサヒライズ エフイーティ
☎027-280-8001

STEERING
BOSS&ADAPTER

ステアリングボス&アダプター

JURAN



RacePRO Steering

BOTB BONA
イタリア仕上げのグリップで手触りが良く、
高い操作性を実現。全3種類の形状を設定し、
それぞれにグリップの素材や直径、オフセッ
ト量を複数設定。使用用途にあわせて最適
な物をチョイスできるようにしている。セン
ターを示すイエローマーキング付き。
■2万3000円
(ホーンボタン無し:2万2000円)
■タニダ ☎052-871-3741

JURAN



GTグリップシフトノブ

様々な握り方に対応しやすい異形タイプデザイン。ジュラコン樹脂製のため、熱を帯びにくい。適度な滑り感があり、手触りも良好だ。43φの球形のWR Gripモデルも設定あり、好みに応じて選択できる。シフトボタンステッカーも付属する。

■5300円
■タニダ
☎052-871-3741

SHIFT KNOB

シフトノブ

WORKSBELL



ラフィックス専用ショートボス

ラフィックスをユニバーサルハブキットと組み合わせて使用した際に、ステアリングポジションが手前過ぎると感じるユーザーのために対応したショートボス。アルミ削り出しで品質も高い。

■1万5000円
■ワークスベル
☎0266-70-1477

WORKSBELL



ラフィックス・フリッパー

ラフィックスⅡの安全ボタンを押すことなく、フリッパーを引くだけで脱着が可能となるオプションアイテム。安全位置も設定されており、従来のボタンを押してからスリーブを引く、2アクション方式にも対応。

■7000円
■ワークスベル
☎0266-70-1477

WORKSBELL

ボールロックシステム
ラフィックスⅡ

ステアリングの脱着を可能にするボスベアラー。色は赤、黒、シルバーを設定。ステアリング脱の操作を簡単にするフリッパーや、4極インシュレーター（電極）キットなどのオプションも設定されている。車検対応。

■2万9800円
■ワークスベル
☎0266-70-1477

OTHERS

その他

R1TITAN



R1TITAN シフトノブ

無垢チタン材を削り出して製作したシフトノブ。付属のセンター出し専用ナットで、好みの高さに調節可能。キッチリ締め込めることで、フィーリングもアップ。球体形状でオールマイティに使いやすい。傷が付きにくいハードクリアコーティング仕様も設定あり。

■1万9800円（ハードコート:2万4800円）
■アミューズ・コーポレーション accel
☎018-857-0755

MOMO

RACE AIR LEATHER
ALUMINIUM リバースリフト

RACE AIR LEATHER ALUMINIUM(SK-21)のデザインをそのままに、リバースリフト仕様として新設定。イタリアデザインらしい、パフォームドレザーとアルミニウムのコンビネーションが魅力。馴染みの良い球体形状を採用。

■1万2000円
■MOMO JAPAN(レアーズ)
☎03-5716-3501

MOMO



NERO リバースリフト

素材はレザーと樹脂を組み合わせメカニカル感溢れるデザインが特徴的。形状が球体に近いため握りやすく、どんなシチュエーションでも適切なシフト操作をサポートする。リバースギアセレクト時のノブも付属する。

■1万1000円
■MOMO JAPAN(レアーズ)
☎03-5716-3501

GReddy



GReddyシフトノブ A-TYPE

同社で古くから販売され、人気を誇るアルミ製シフトノブ。高さ調整機能付きでベストなポジションと操作フィーリングを実現。また、オプションで、カーボン調仕上げのシリコン製専用カバーも設定。夏場や冬場の熱対策や、手触りの調整、キス防止に活用できる。

■9200円（専用カバー:1600円）
■トラスト
☎0479-77-3000

EMU'S ENGINEERING



Emu'sアルミヒールプレート

フロアマットに取り付けるだけで、擦れて破れやすいかとの部分を補強。材質はアルミ製の綿板で、滑り止めエッジ付き。取り付けはボルトなどによる固定となる。サイズH170mm×W270mm。

■4000円
■エムズエンジニアリング
☎06-6437-3560

DASH



ドライバーフットレスト

操作純正のフットレストと交換で装着するアルミ製の高剛性フットレスト。滑り止め加工も施され、スポーツ走行でもしっかりと踏ん張れ、ポジションを安定させられる。固定はフロアへのビス止めで、確実な固定を実現。

■8000円
■オクヤマ
☎045-934-5334

R1TITAN



R1TITAN ベルトキャンセラー

フルチタンで製作したベルトキャンセラー。サーキット走行時など、純正のシートベルトを使わず走行する際に点灯する。シートベルト不装着の警告灯を消灯させることが可能。チタンならではの焼き色も美しい。

■7800円
■アミューズ・コーポレーション accel
☎018-857-0755

EastCloud



シートキャンセラー

シート交換時に点灯する警告灯をキャンセルすることができるユニット。使用には純正配線への結線が必要となる。RZグレードとSZ-Rグレードで使用する。DB82 (SZ) は非対応となる。

■3万5000円
■A PIT AUTOBACS SHINONOME
☎03-3528-0357

A.C.E+



バドルシフト エクステンション

アルミ削り出しで製作されたシフトパドル。大型なため、ステアリング操作中を含めてあらゆる持ち方の場面でもミスなく確実な操作を実現できる。取り付けは両面テープによる固定のため簡単に装着できる。アルマイト仕上げで4色があり、質感も高い。

■8800円
■A.C.E+ オートクラフト
☎0774-64-6466

JURAN



Anchor Bolt

フルハーネスベルトを装着する際に必要となるアイボルト。装着位置や固定方法に合わせてショートのプレート付き、ロングのプレート付き、スーパーロング、ロングのカラー付きの4種類を設定している。

■2300円～3300円
■タニダ
☎052-871-3741

JURAN



シュロスハーネス

フォーミュラ1にも採用される信頼のベルトハーネスブランド。高い安全水準で製造され、バックルやアジャスターの操作性も高い。写真の製品以外にも多数のラインアップを誇り幅広い選択肢を持っている。レーシングユースのユーザーには、FIA公認のモデルもあり。

■4万9000円～
■タニダ
☎052-871-3741

CUSCO



FIA公認CUSCOレーシングハーネス

モータースポーツの現場で開発・テストされたFIA規格公認ハーネス。競技での安全性、機能性、使いやすさをとことん追求し、軽量な小型ロータリーバックルや素早く調整できるクイックアジャスターを採用。4点式と6点式、それにFHR専用6点式と、それぞれにブルー、ブラック、レッドの設定がある。

■3万2000円(4P) 4万4000円(6P)
■キャロッセ ☎027-352-3578

HPI

COMETITION GEAR
レーシングハーネス

リーズナブルなFIA公認レーシングハーネス。4点式と6点式があり、それぞれHANS対応品の設定もある。アジャスターは軽量なアルミ製のカム式で操作性も高く扱いやすい。全9色ものカラーを設定し、インテリアのイメージに合わせられる。運転席用、助手席用あり。

■2万9800円～
■エイチ・ピー・アイ ☎03-5663-2551

JURAN



スリップレシート

表面に金属粒子を貼り付け、紙やすり状にしたテープ。主にプレーキやクラッチペダルに貼り付け、滑りを抑えて操作ミスを減らすことを目的とするアイテム。耐久性も高い。裏面は粘着テープとなっている。幅100mm×1mのパッケージとなる。

■2700円
■タニダ
☎052-871-3741

METER

[メーター系]

掲載データは2020年9月1日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for TOYOTA SUPRA

クルマの状態を把握して健康管理に役立てよう

愛車を好調に維持するためには、エンジンなどの状態をしっかりと把握しておきたい。特にJZA80は製造から年月が経ち、各部の劣化が起こる事で不具合が発生することも考えられる頃だ。まだ新しいA90でも、サーキット走行などの高負荷な走行を行えば異常の発生もあり得る。これらの様々な不具合を早期に知るためには、アフターのメーターが有効だ。これらは純正のメーターよりも正確で、純正には無い項目を表示できるものも多い。走行中の数値の推移も監視できるので、現在の状態をしっかりと把握し車体の健康管理に活かしてほしい。

90 3.0L =A90の3.0ℓ車(RZ)に適合
90 2.0L =A90の2.0ℓ車(SZ・SZ-R)に適合
80TB =JZA80のターボ車に適合
80NA =JZA80のNA車に適合
※汎用アイテム
※前期後期の分類は本文中に示します

RacerGauge N2
80TB 80NA 90

美しいブルー、もしくはレッドの照明に、マットと艶の異なるブラックカラーの質感と、ミラーインクによるメタル感の組み合わせを纏ったRacerGaugeの新バージョンモデル。心臓部となるステッピングモーターやマイコンは純正で採用されるものを採用し、高い信頼性を実現している。コントロールユニットによる集中制御を行わない独立動作タイプ。
■日本精機 Defi ☎03-5814-0081



↓ LINE UP	サイズ	表示範囲	価格
タコ	80φ	0~9000rpm	2万7000円
タコ	80φ	0~11000rpm	2万7000円
水温	52φ/60φ	30~150℃	1万5000円
油温	52φ/60φ	0~1000kpa	2万2000円
油圧	52φ/60φ	200~1100℃	2万2000円
電圧	52φ/60φ	10~15V	1万3000円
ブースト	52φ/60φ	-10~+200kpa	2万2000円
ブースト	52φ/60φ	-10~+300kpa	2万2000円

DIN-Gauge
80TB 80NA

1DINサイズに3つのメーターをビルドイン。右ハンドル車向けにそれぞれのメーターが独立してドライバー側を向いており、表面のフラットフェイスガラスと併せて視認性も高い。
■6万5000円
■日本精機 Defi ☎03-5814-0081



↓ 表示項目	表示範囲
温度1	30~150℃
温度2	50~150℃
圧力	0~1000kpa

COLOR

パネル	文字色	メモリ色	照明日色
ブラック	ホワイト	ホワイト	ホワイト
ブラック	レッド	ホワイト	レッド
ブラック	ホワイト	レッド	ホワイト
ブラック	レッド	レッド	レッド

ANALOG METER

アナログメーター

ADVANCE BF
80TB 80NA

オフ時はブラックフェイスで文字盤が見えず、イグニッションオンで文字盤が浮かび上がる。明るさは従来比200%。照明日色は白、青、アンバーの3色。また、オープニングセレモニー/エンディングセレモニーの演出も設定される。Defi-Linkシステムでの動作。基本の直径は60φで、80φの11000rpmのタコメーターの設定あり。
■日本精機 Defi ☎03-5814-0081



↓ LINE UP	サイズ	表示範囲	価格
タコ	60φ	0~9000rpm	1万9000円
水温	60φ	20~120℃	2万1000円
油温	60φ	50~150℃	2万1000円
油圧	60φ	0~1000kpa	2万8000円
インマニ	60φ	-100~+20kpa	2万4000円
燃圧	60φ	0~600kpa	2万8000円
排気温度	60φ	200~1100℃	2万8000円
ターボ	60φ	-100~+200kpa	2万4000円
LOWターボ	60φ	-100~+120kpa	2万4000円
Defi-Link ADVANCE コントロールユニット			1万3800円

ADVANCE A1
80TB 80NA

凸形状のメモリとヘアライン加工された金属調の文字板は、シンプルながら高級感と視認性を実現。ガラス面は低反射加工を施し、映り込みを徹底的に防止。オフ時は目盛りと指針のみ白く浮かび、イグニッションオンで目盛りと指針、数字が白く光る自発光タイプ。Defi-Linkシステムでの動作となる。基本の直径は60φで、11000rpmのタコメーターは80φのみ設定。
■日本精機 Defi ☎03-5814-0081



↓ LINE UP	サイズ	表示範囲	価格
タコ	80φ	0~11000rpm	2万5000円
水温	60φ	20~120℃	2万4000円
油温	60φ	50~150℃	2万4000円
油圧	60φ	0~1000kpa	3万1000円
ブースト	60φ	-100~+200kpa	2万7000円
ブースト	60φ	-100~+300kpa	3万円
排気温度	60φ	200~1100℃	3万1000円
燃圧	60φ	0~600kpa	3万1000円
Defi-Link ADVANCE コントロールユニット			1万3800円

sirius meter
90

トラストの新メーターシリーズ。近未来的なスタイリッシュなデザインで、近年のクルマの内装にもマッチングが高い。ピークメモリ機能やワーニング機能も搭載。コントロールユニットによる制御を行っており、各種配線も行いやすく、また自己診断機能も備えている。メーターステーや分岐ハーネスも付属する。
■トラスト ☎0479-77-3000



↓ LINE UP	サイズ	表示範囲	価格
水温	74φ	0~120℃	2万4000円
油温	74φ	20~140℃	2万4000円
油圧	74φ	0~10.0Kpa	3万1000円
燃圧	74φ	0~6.0Kpa	3万1000円
ターボ	74φ	-0.99~2.5Kpa	3万1000円
siriusコントロールユニット			1万7000円

ADVANCE RS
80TB 80NA

Defi-LinkADVANCEシステムのラインアップの中で、硬派なモデルとしてデザイン。レトロ感のある飾り気の無い文字盤が、コンペティションシーンでの読みやすさを高める。照明日色はレーシングホワイト（電球色）とレーシンググリーンを切り替え可能。Defi-Linkシステムでの動作となる。
■日本精機 Defi ☎03-5814-0081



↓ LINE UP	サイズ	表示範囲	価格
水温	52φ	20~120℃	2万1000円
油温	52φ	50~150℃	2万1000円
油圧	52φ	0~1000kpa	2万8000円
インマニ	52φ	-100~+20kpa	2万4000円
燃圧	52φ	0~600kpa	2万8000円
排気温度	52φ	200~1100℃	2万8000円
ターボ	52φ	-100~+200kpa	2万4000円
Defi-Link ADVANCE コントロールユニット			1万3800円

GT GAUGE-60
PIVOT

OBD接続モデルとセンサー接続モデルの2タイプを設定する、コストパフォーマンスに優れたメーター。OBDタイプはカプラーオンで接続完了。センサータイプもワンボディタイプとし、コントロールユニット不要の設計としている。ワーニングとピークホールド機能搭載。ブラックフェイスのホワイトLED照明のみ。タコ、水温、ブーストにOBD接続モデルを設定。OBDタイプはラインアップにより適合が異なる。
■ピボット ☎0263-46-5901



↓ LINE UP	サイズ	表示範囲	価格
タコ	60φ	0~9000rpm	1万5000円~
水温	60φ	20~120℃	1万7000円~
油温	60φ	50~150℃	1万7000円
油圧	60φ	100~1000kPa	3万円
電圧	60φ	7~17V	1万5000円
ブースト	60φ	-100~+200kpa	1万9000円~

sirius unify
90

シンプルアナログメーターであるシリウスメーターをベースに、表面ガラスにデジタルで項目を表示可能としたマルチメーター。デジタルの表示項目はメーター本体の種類に関わらず選択可能で、フレキシブルな組み合わせを可能としている。装着、駆動にはコントロールユニットが必要。メーターステーや分岐ハーネスも付属する。
■トラスト ☎0479-77-3000



↓ デジタル表示項目

↓ LINE UP	サイズ	表示範囲	価格
水温	74φ	0~120℃	6万7000円
油温	74φ	20~140℃	6万7000円
油圧	74φ	0~10.0Kpa	7万4000円
燃圧	74φ	0~6.0Kpa	7万4000円
ターボ	74φ	-0.99~2.5Kpa	7万4000円
siriusコントロールユニット			1万7000円



FLD METER

90 3.0L 90 2.0L 90TB

74φのアナログメーターの中に2つのデジタル表示をビルトイン。同時に3種類の項目が表示可能。接続はOBDコネクタヘカブラーオンで、外部メーターへの出力にも対応している。ベースとなるアナログ表示部の違いにより、タコメータータイプとブーストメータータイプあり。

■3万8000円～

■ブリッツ ☎0422-60-2277

↓表示可能項目

・アナログ表示

エンジン回転数

ブースト

・デジタル表示

水温

スロットル開度

車速

油温※

圧力※

空燃比※

※別途センサーが必要



RACING METER SD

※

リーズナブルながらアルミ製ベゼルで高級感が高く、オートディマーやワーニング、異常時の自己診断なども備える。電源もカブラーオンで、装着の利便性も高い。照明はホワイトとレッドの2色を設定。

■ブリッツ ☎0422-60-2277

↓LINE UP

サイズ

表示範囲

価格

タコ	52φ/60φ	0～9000rpm	1万6000円
水温	52φ/60φ	50～150℃	2万円
油温	52φ/60φ	50～150℃	2万円
油圧	52φ/60φ	0～1000kpa	2万4000円
バキューム	52φ/60φ	-100～0kpa	2万円
排気温度	52φ/60φ	200～1100℃	2万4000円
燃圧	52φ/60φ	0～1000kpa	2万4000円
電圧	52φ/60φ	8～16V	1万8000円
ブースト	52φ/60φ	-100～200kpa	2万円

Defi



ADVANCE ZD

80TB 80NA 84

視認性の高いOLEDディスプレイに、最大6つの項目を表示。モニター上にはシーケンシャルシフトランプも装備。装着には別途コントロールユニットが必要。センサーが同梱されるCSP（クラブスポーツパッケージ）の設定あり。

■3万5200円（CSP:7万5900円）

■日本精機 Defi ☎03-5814-0081

↓表示可能項目

車速

エンジン回転

電圧

時計

油圧※

燃圧※

油温※

水温※

排気温度※

※別途センサーが必要



Defi SPORTS DISPLAY F (DSDF)

80TB 80NA

4.2inchフルカラーTFT液晶モニターによるマルチメーター。GPSによる走行軌跡表示も可能なロガー機能が搭載され、サーキットではラップタイムの表示も可能。ADVANCEリンク、OBD入力共に対応し、様々な情報を入力、表示できる。詳しいOBD IIの適合は電話にて問い合わせのこと。

■13万円～18万円

■日本精機 Defi ☎03-5814-0081

↓表示可能項目

走行データ

ラップタイム

エンジン回転

速度

水温

油温

油圧

バキューム

ブースト

燃圧

排気温度

電圧

スロットル開度

ギアポジション

他

DIGITAL METER

デジタルメーター

SCREEN



ECUコネク

90 3.0L 90 2.0L

OBDカブラーに本体を接続し、ECUコネクのアプリをダウンロードしたスマートフォンやタブレットに車両データを表示させるアイテム。情報のロギングも可能。同社にてECUTEKソフトでECU書き換えを行ったユーザー向けのオプションとなる。

■3万5000円

■プロショップ スクリーン ☎022-348-3761

↓表示可能項目

エンジン回転

車速

水温

油温

油圧

ギヤボックス温度

ブースト

吸気温度

※その他多数表示可能



ADVANCE スポーツステアリングモニター

90 3.0L 90 2.0L

次世代の追加メーターをテーマに開発。OBD IIから取得した情報をステアリングトップに設けたディスプレイとLEDインジケーターに表示。走行中に視線を大きく外すことなく確認が可能となる。表示の輝度調整やカラーも設定可能。オーダーも可能で、グリップ、カーボン部、ステッチの各カラーを変更可能。純正下取りの有無も選べる。

■15万8000円～

■A.C.E+ オートクラブ ☎0774-64-6466

↓表示可能項目(パターン)

・ディスプレイ

スピード×エンジン回転

エンジン回転×エンジン負荷率

エンジン回転×水温

エンジン回転×油温

油温×水温

エンジン回転(アナログ風表示)

・インジケーター

エンジン回転

・測定可能項目

0-100km

0-400m



AD-Meter / SMART ADAPTER

80TB 80NA

Defi-Lnkアドバンスユニットに接続し、装着されているセンサーの情報をアンドロイド端末に表示。アプリは無料のメーター表示、有料のメーター表示、無料のロガーの3種類となる。詳しいOBD IIの適合は電話にて問い合わせのこと。

■1万円

■日本精機 Defi ☎03-5814-0081

↓表示可能項目

・メーターアプリ

車速

エンジン回転

吸気圧

油圧

燃圧

油温

水温

排気温

電圧

ギアポジ

・ロガーアプリ

上記項目

走行軌跡

横G

前後G

HKS



OB-LINK TYPE001

80TB

車両OBD IIコネクタに接続し、様々な車両データをiOS / Android端末にBluetooth通信で表示するマルチ機器。従来のOB-LINKの機能に加えて単体で起動する自動ロガー機能を装備。また累積の走行距離や最大水温などの記録も可能となっている。

■1万9800円

■エッチケーエス ☎0544-29-1235

↓表示可能項目

車速

エンジン回転数

水温

点火時期

A/F補正值

A/F学習値

吸気温度

スロットル

インマニ圧

O2センサー電圧

燃料噴射時間

※上記はスイフトでのデータ



sirius vision

※

有機ELを使用した自発光式透過型メーター。透過型のために目線の高さに配置しても視界を遮りにくい。外周部でアナログ式の表示をしつつ、センターにデジタル表示を行う事で同時に2つの項目を表示可能で、瞬読性にも優れる。別途コントロールユニットとセンサー、ハーネスが必須。

■4万8000円

■トラスト ☎0479-77-3000

↓表示可能項目

水温 0～120℃

油温 20～140℃

油圧 0～10.0Kpa

燃圧 0～6.0Kpa

ターボ -0.99～-2.5Kpa

電圧 9～18.0V

汎用温度 0～140℃

汎用圧力 0～10.0Kpa



DIN3メーター

※

1DINサイズに液晶を埋め込み、3つの項目を表示。透過2層VFD管を使用し、アナログ感覚の視認性とデジタルの正確性を両立。セットされる温度センサーは測定範囲が大きく、ギアオイル温度にまで対応する。

■6万2000円

■Apex ☎0544-65-5061

↓表示可能項目

温度1

温度2

圧力



オイルセンサーアタッチメント/水温センサーアタッチメント

※

油温や油圧、水温のセンサーの装着を容易にするアダプター。オイル系センサーはフィルターとエンジンブロックの間に挟み込んで装着。水温はラジエーターホースに割り込ませて装着。各種サイズ、形状も取り揃えられている。

■6000円(オイル) 2800円(水温)

■タニダ

☎052-871-3741



スーパーサーモチェッカー

※

貼るだけで装着箇所のピーク温度が確認できるシールタイプ温度計。使用場所はアイディア次第で、簡単に温度の管理が可能となる。測定範囲は50～120℃で、ピークホールドタイプとなる。

1シートは1枚入りと3枚入りの2種類。

■800円(1枚) 1800円(3枚)

■ミノルインターナショナル

☎04-2788-7878



キャリバー温度シール

※

ブレーキキャリバーに貼り付けるだけで到達温度を計測でき、温度管理が可能とする簡易温度計。測定温度域は149℃～260℃。表示は不可逆性のため、使い捨てタイプとなる。ブレーキ以外でも使用可能。1シートで10枚入り。

■1000円(4枚) 2400円(10枚)

■ディクセル

http://www.dixcel.co.jp/



デザインメーターボックス ver.02

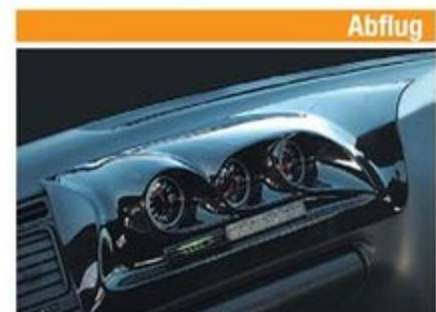
80TB 80NA

Ver.1に比べて小型で、60φメーターを3つのみマウントできる。エアコン吹き出し口やダッシュボード上部にからないデザインとしている。素材は2種類を設定している。

■3万2000円(FRP)

5万2000円(FRP+カーボン)

■アブフラッグ ☎0550-88-8238



デザインメーターボックス ver.01

80TB 80NA

ダッシュボードの助手席側グローブボックス上のスペースに追加メーターを装着するホルダー。3つの60φメーターと、コントロールユニットなどのボックス状アイテムをマウントできる。素材は2種類を設定している。

■3万8000円(FRP)

5万6000円(FRP+カーボン)

■アブフラッグ ☎0550-88-8238

METER OTHERS

メーターその他

WHEEL

【ホイール】

掲載データは2020年9月1日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for TOYOTA SUPRA

足もとのドレスアップと走行性能の向上を両立

ホイール交換は手軽だが、その効果は大きなものがある。一つは走行性のセッティング。幅広いタイヤを履いてのグリップ向上はもちろん、前後のトレッド幅の調整でも操縦性に変化をつけることが可能だ。また、ドレスアップも大きなポイント。デザインも純正とは違う様々なものがあるほか、インチアップやツライチ化などスタイリングを高めるために不可欠な要素が詰まっている。好みのモデルを見つけ、最高のセッティングで装着しよう。

90 3.0L = A90の3.0ℓ車(RZ)に適合
 90 2.0L = A90の2.0ℓ車(SZ・SZ-R)に適合
 80TB = JZA80のターボ車に適合
 80NA = JZA80のNA車に適合
 ※汎用アイテム
 ※前期後期の分類は本文中に示します

鍛造 = 鍛造製法
 鍛造 = 鍛造製法
 1P = 1ピース構造
 2P = 2ピース構造
 3P = 3ピース構造

※推奨サイズはあくまでも参考値であり、掲載されているホイール、タイヤを装着して法令で定められた車検、点検に合格することを保証するものではありませんのでご注意ください。

MAK  FAHR 鍛造 1P SIZE A90:F/R 17×7.5 27・18×8.0 30・19×8.0 30 COLOR シルバー・グロスブラック・ガンメタリックミラー(18×8.0のみ) ※グレードにより適合サイズに変化あり ■5万2000円(17×7.5) 6万2500円(18×8.0) 7万2000円(19×8.0) ■阿部商会 ☎0800-100-4182	MAK  LUFT FF 鍛造 1P SIZE A90:F/R 17×7.5 27・18×8.0 30 F 19×8.0 30・R 19×9.0 44 COLOR ガンメタリックミラー ※グレードにより適合サイズに変化あり ■5万8000円(17×7.5) 7万円(18×8.0) 8万円(19×8.0) 8万4000円(19×9.0) ■阿部商会 ☎0800-100-4182	ARTISAN SPIRITS  CORART A5 鍛造 2P SIZE A90:F 20×9.5 22 R 20×10.5 33 COLOR ブラッシュド・トランスグレーポリッシュ・マットカーボン+ブラックアルマイトリム・クリスタルシルバー(特注)※その他ディスクとリムそれぞれオーダーカラーあり ■9万5000円～(20×9.5) 9万9000円～(20×10.5) ■ARTISAN SPIRITS(アイム) ☎048-422-4841	TRD  GR19インチ 鍛造アルミホイール 鍛造 1P SIZE A90:F 19×9.0 32・R 19×10.0 40 COLOR ブラック ■64万円(4本セット) 15万円(F/R各1本) ■TRD ☎050-3161-2121	WHEEL ホイール
WedsSport  SA-54R 鍛造 1P SIZE JZA80:F 18×8.5 50 R 18×9.5 38 COLOR ウォースブラッククリア・ブルーライトクロームII(+1万5000円) ■3万円(18×8.5) 3万1000円(18×9.5) ■ウェッズ ☎03-5753-8201	WedsSport  SA-77R 鍛造 1P SIZE JZA80:F 18×8.5 50 R 18×9.5 38 COLOR ウォースブラッククリア・ブルーライトクロームII(+1万5000円) ■3万円(18×8.5) 3万1000円(18×9.5) ■ウェッズ ☎03-5753-8201	WedsSport  RN-05M 鍛造 1P SIZE A90:F 19×9.0 30 R 19×10.0 40 SIZE JZA80:F 18×8.5 45・19×8.5 45 R 18×9.5 38・19×9.5 45 COLOR グロスブラック ■5万1500円(18×8.5) 5万4500円(18×9.5) 5万8500円(19×8.5) 6万円(19×9.0) 6万1500円(19×9.5) 6万3000円(19×10.0) ■ウェッズ ☎03-5753-8201	WedsSport  RN-55M 鍛造 1P SIZE A90:F 18×8.0 32・19×9.0 30 R 18×10.0 36・19×10.0 40 SIZE JZA80:F 18×8.5 45・19×8.5 45 R 18×9.5 38・19×9.5 48 COLOR ブラックブルーマシニング・グロスブラック ■4万9000円(18×8.5) 5万円(18×9.0) 5万1000円(18×9.5) 5万2000円(18×10.0) 5万6000円(19×8.5) 5万7000円(19×9.0) 5万8000円(19×9.5) 5万9000円(19×10.0) ■ウェッズ ☎03-5753-8201	WedsSport  TC105X 鍛造 1P SIZE JZA80:F 17×8.5 32・18×8.5 43・R 17×9.5 32・18×9.5 35 COLOR EJチタン ■4万9500円(17×8.5) 5万1500円(17×9.5) 5万7500円(18×8.5) 5万8500円(18×9.5) ■ウェッズ ☎03-5753-8201
JJ  Launcher 鍛造 2P SIZE A90:F 20×9.0 32 R 20×10.0 40 COLOR マシニングブラック・ブラッシュド(+1万2000円) ※DB02は未確認 ■9万6000円(20×9.0) 9万9000円(20×10.0) ■M's SPEED ☎06-6745-0200	AIMGAIN  GTM 鍛造 2P SIZE A90:F 20×10.0 23 R 20×10.5 24 COLOR SBC・ハイパーブラック・ハイパーシルバー・ブラック・ブラックメタリック・セミグロスブラック・マットブラック・ゴールド・マットガンメタ・(その他リムカラーとの組み合わせ多数あり) ■9万6000円(20×10.0) 9万7000円(20×10.5) ■エイムゲイン ☎082-427-2334	WedsSport  SA-10R 鍛造 1P SIZE JZA80:F 18×8.5 50 R 18×9.5 38 COLOR ゼブラブラックブライト・ブルーライトクロームII(+1万5000円) ■3万円(18×8.5) 3万1000円(18×9.5) ■ウェッズ ☎03-5753-8201	WedsSport  SA-72R 鍛造 1P SIZE JZA80:F 18×8.5 50 R 18×9.5 38 COLOR ハイパーブラッククリア・ブルーライトクロームII(+1万5000円) ■3万円(18×8.5) 3万1000円(18×9.5) ■ウェッズ ☎03-5753-8201	WedsSport  SA-20R 鍛造 1P SIZE JZA80:F 18×8.5 50・19×8.5 45 R 18×9.5 38・19×9.5 48 COLOR ウォースブラッククリア(18インチ)・ブルーライトクロームII(18インチ・+1万5000円)・メタルブラック(19インチ)・V1シルバー(19インチ) ■3万円(18×8.5) 3万1000円(18×9.5) 3万9000円(19×8.5) 4万1000円(19×9.5) ■ウェッズ ☎03-5753-8201
OZ RACING  レッジャーHLT 鍛造 1P SIZE A90:F 19×9.0 30・20×9.0 35 R 19×10.0 38・20×10.0 35 COLOR グリジオコルサブライト・グロスブラック(19インチのみ) ■8万7000円(19×9.0) 8万9000円(19×1.0) 10万2000円(20×9.0) 10万4000円(20×10.0) ■オーゼットジャパン ☎053-469-5011	OZ RACING  ハイパーGT HLT 鍛造 1P SIZE A90:F 20×9.0 35・20×10.0 32 R 20×10.0 35・20×10.5 35 COLOR スターグラファイト ■10万1000円(20×9.0) 10万3000円(20×10.0) 10万4000円(20×10.5) ■オーゼットジャパン ☎053-469-5011	OZ RACING  ゼウスHLT フォージド 鍛造 1P SIZE A90:F 19×9.0 32・20×9.0 32 R 19×10.0 40・20×10.0 40 COLOR マットブラック・グリジオコルサ・マットダークグラファイト・ブラッシュド(+3万円) ■13万8000円(19×9.0) 14万2000円(19×10.0) 16万3000円(20×9.0) 16万7000円(20×10.0) ■オーゼットジャパン ☎053-469-5011	Racing  GTC02 鍛造 1P SIZE A90:F 19×9.5 27 R 19×10.5 34 COLOR ※RZ/SZ-Rで適合 ■6万3000円(19×9.5) 6万5000円(19×10.5) ■エンケイ ☎053-522-5245	Racing Revolution  RS05RR 鍛造 1P SIZE A90:F 20×9.5 27 R 20×10.0 25 COLOR マットダークガンメタリック ※RZ/SZ-Rで適合 ■7万8000円(20×9.5) 7万9000円(20×10.0) ■エンケイ ☎053-522-5245

※掲載されている写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。仕様、対応グレードなどは変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

REINER  TYPE12 鍛造 2P SIZE A90:F 19×9.0 29・20×9.0 29 R 19×10.0 41・20×10.0 41 COLOR チタンシルバー・プリズムダークガンメタ・SBC(+1万3000円)・オプションカラー(全15色+4000円) ■7万1000円(19×9.0) 7万3000円(19×10.0) 8万円(20×9.0) 8万2000円(20×10.0) ■タナベ ☎072-728-6700	REINER  TYPE6 鍛造 2P SIZE A90:F 19×9.0 29・20×9.0 29 R 19×10.0 41・20×10.0 41 COLOR チタンシルバー・プリズムダークガンメタ・SBC(+1万3000円)・オプションカラー(全15色+4000円) ■7万1000円(19×9.0) 7万3000円(19×10.0) 8万円(20×9.0) 8万2000円(20×10.0) ■タナベ ☎072-728-6700	EXECUTOR  EX06 鍛造 2P SIZE A90:F 19×9.0 29・20×9.0 29 R 19×10.0 41・20×10.0 41 COLOR ギャラクシークリアブラック・オプションカラー(全16色+4000円) ■7万2000円(19×9.0) 7万4000円(19×10.0) 8万1000円(20×9.0) 8万3000円(20×10.0) ■タナベ ☎072-728-6700	ABELA  TW10 鍛造 2P SIZE A90:F 19×9.0 29・20×9.0 29 R 19×10.0 41・20×10.0 41 COLOR チタンシルバー・ガンメタポリッシュ+ブラッククリア(+4000円)・SBC(+1万3000円)・オプションカラー(全16色+4000円) ■7万2000円(19×9.0) 7万4000円(19×10.0) 8万2000円(20×9.0) 8万4000円(20×10.0) ■タナベ ☎072-728-6700	ABELA  DM10 鍛造 2P SIZE A90:F 19×9.0 29・20×9.0 29 R 19×10.0 41・20×10.0 41 COLOR チタンシルバー・ガンメタポリッシュ+ブラッククリア(+4000円)・SBC(+1万3000円)・オプションカラー(全16色+4000円) ■7万2000円(19×9.0) 7万4000円(19×10.0) 8万2000円(20×9.0) 8万4000円(20×10.0) ■タナベ ☎072-728-6700
TWS Motorsport  RS317 鍛造 1P SIZE A90:F 19×9.0 28・19×9.5 28 R 19×10.0 38・19×10.5 26 COLOR Racing Gunmetal・Graphite Black ■9万円(19×9.0) 9万1000円(19×9.5) 9万2000円(19×10.0) 9万3000円(19×10.5) ■TAN-EI-SYA WHEEL SUPPLY ☎0766-86-0117	TWS Motorsport  T66-F 鍛造 1P SIZE A90:F 18×9.5 25・19×9.5 25 R 18×10.5 31・19×10.5 31 COLOR Flat Gold・Gloss Silver・Gloss Gunmetal ■7万9000円(18×9.5) 8万1000円(18×10.5) 8万7000円(19×9.5) 8万9000円(19×10.5) ■TAN-EI-SYA WHEEL SUPPLY ☎0766-86-0117	EXECUTOR  CV05 鍛造 3P SIZE A90・F 19×9.0 31 R 19×10.0 44 COLOR クリスタルシルバー・ギャラクシークリアブラック(+2000円)・オプションカラー(全16色+4000円) ■9万5000円(19×9.0) 9万9000円(19×10.0) ■タナベ ☎072-728-6700	EXECUTOR  CV04 鍛造 3P SIZE A90・F 19×9.0 31 R 19×10.0 44 COLOR チタンシルバー・ブラック・オプションカラー(全16色+4000円) ■9万5000円(19×9.0) 9万9000円(19×10.0) ■タナベ ☎072-728-6700	EXECUTOR  CV01 鍛造 3P SIZE A90・F 19×9.0 31 R 19×10.0 44 COLOR フラットチタン・フラットブラック・オプションカラー(全16色+4000円) ■9万5000円(19×9.0) 9万9000円(19×10.0) ■タナベ ☎072-728-6700
BBS JAPAN  RI-D 鍛造 1P SIZE A90:F 19×9.0 35・20×9.0 25 R 19×10.0 38・20×10.0 33 COLOR ダイヤモンドシルバー・ダイヤモンドブラック・マットブラック ※RZ/SZで適合 ■20万7000円(19×9.0) 21万3000円(19×10.0) 23万3000円(20×9.0) 23万9000円(20×10.0) ■BBSジャパン ☎03-6402-4090	BBS JAPAN  LM 鍛造 2P SIZE A90:F 20×9.0 25 R 20×10.0 38 COLOR ディスク:ダイヤモンドシルバー・ダイヤモンドブラック・ゴールド リム:シルバー・ダイヤモンド・ブラックダイヤカット ※RZ/SZで適合 ■15万9000円(20×9.0) 16万5000円(20×10.0) ■BBSジャパン ☎03-6402-4090	OZ  Leggera-HLT 鍛造 1P SIZE A90:F 19×9.0 30 R 19×10.0 38 COLOR マットブラック ■9万5000円(19×9.0) 9万2500円(19×10.0) ■橋本コーポレーション ☎075-761-7351	Z-PERFORMANCE  ZP.FORGED 鍛造 2P SIZE 要問い合わせ COLOR ディスク:23色 リム:23色 ※20種類以上のディスクデザインから、カラーリングやサイズをオーダーメイドで製作 ■21万3000円(18Inch)～ ■橋本コーポレーション ☎075-761-7351	BBS MOTORSPORT  E88 鍛造 1P SIZE 要問い合わせ COLOR シルバー・ゴールド・マットブラック ■24万円～(19Inch) ■橋本コーポレーション ☎075-761-7351
YOKOHAMA WHEEL  ADVAN Racing GT BEYOND 鍛造 1P SIZE A90:F 19×9.5 25 R 19×10.5 32 COLOR レーシングチタニウムブラック・レーシングサンドメタリック・レーシングコップパーブロンズ・マシニング&レーシングハイパーブラック(+5000円) ■9万3000円(19×9.5) 9万6000円(19×10.5) ■YFC(ヨコハマゴム) ☎03-3431-9981	YOKOHAMA WHEEL  ADVAN Racing GT Premium Version 鍛造 1P SIZE A90:F 19×9.0 25 R 19×10.0 30 COLOR レーシンググロスブラック・レーシングホワイト・マシニング&レーシングハイパーブラック(+5000円) ■8万9000円(19×9.0) 9万3000円(19×10.0) ■YFC(ヨコハマゴム) ☎03-3431-9981	YOKOHAMA WHEEL  ADVAN Racing GT 鍛造 1P SIZE A90:F 18×8.5 31 R 18×10.0 35 COLOR レーシングホワイト・セミグロスブラック・マシニング&レーシングハイパーブラック(+5000円) ■7万1500円(18×8.5) 7万6000円(18×10.0) ■YFC(ヨコハマゴム) ☎03-3431-9981	Prodrive  GC-0100 鍛造 1P SIZE A90:F 19×9.0 25 R 19×10.0 35 COLOR マイスターブラック・ブラッシュドフィニッシュ(+1万4000円) ■9万1000円(19×9.0) 9万3000円(19×10.0) ■ブリヂストンテールジャパン ☎0120-036710	BBS JAPAN  RI-S 鍛造 2P SIZE A90:F 20×8.5 22 R 20×10.0 38 COLOR ダイヤモンドシルバー×シルバー・ダイヤモンドブラック×シルバー・ダイヤモンドブラック×ゴールド×シルバー・ダイヤモンドカット ※RZ/SZで適合 ■18万円(20×8.5) 18万9000円(20×10.0) ■BBSジャパン ☎03-6402-4090
VOLK RACING  ZE40 TIME ATTACK II 鍛造 1P SIZE A90:F 19×9.0 27 R 19×10.0 33 COLOR マットガンブラック+REDOT(UR) ■8万7000円(19×9.0) 8万9000円(19×10.0) ■レイズ ☎06-6787-0019	VOLK RACING  TE037 6061 REDOT 鍛造 1P SIZE A90:F 19×9.5 20 R 19×10.5 30 COLOR ダイヤモンドダークガンメタ+ダークブルークリア+REDOT(LR) ■10万9000円(19×9.5) 11万1000円(19×10.5) ■レイズ ☎06-6787-0019	VOLK RACING  TE37ultra TRACK EDITION II 鍛造 1P SIZE A90:F 19×9.0 27 R 19×10.0 34 COLOR プラストブラック(BC) ■9万8000円(19×9.0) 10万円(19×10.0) ■レイズ ☎06-6787-0019	YOKOHAMA WHEEL  ADVAN Racing RG-D2 鍛造 1P SIZE A90:F 18×8.5 45 R 18×9.5 29 COLOR マシニング&ブラックガンメタリック・セミグロスブラック・マシニング&レーシングハイパーブラック(+4000円) ■5万8000円(18×8.5) 5万9000円(18×9.5) ■YFC(ヨコハマゴム) ☎03-3431-9981	YOKOHAMA WHEEL  ADVAN Racing TC-4 鍛造 1P SIZE A90:F 18×9.0 25 R 18×10.0 32 JZA80:F 17×8.0 38・17×9.0 35・18×8.5 38 R 17×9.5 50・18×9.5 35 COLOR レーシングガンメタリック&リング・ブラックガンメタリック&リング・アンバーブロンズメタリック&リング・レーシングホワイトメタリック&リング・レーシングキャンデーレッド&リング ■4万7500円(17×8.0)～18×10.0(5万5000円) ■YFC(ヨコハマゴム) ☎03-3431-9981

VMF



C-01 鍛造 1P
SIZE A90:F 20×9.0 23 R 20×10.0 28
COLOR マットガンブラック+リムエッジDC・ダイヤモンドカット+サイドダークガンメタ(+5000円)・REFAB+サイドブライトニングメタルダーク+MC(+2万5000円・受注生産)

■9万6000円(20×9.0)
 10万円(20×10.0)
 ■レイズ
 ☎06-6787-0019

gramLIGHTS



57CR 鍛造 1P
SIZE A90:F 19×9.5 25 R 19×10.5 35
COLOR グロシーブラック・ガンブルーⅡ・RBC(+7000円)

■4万8000円(19×9.5)
 5万円(19×10.5)
 ■レイズ
 ☎06-6787-0019

gramLIGHTS



57FXZ 鍛造 1P
SIZE A90:F 19×9.5 25・20×9.5 25 R 19×10.5 34・20×10.5 34
COLOR スーパーダークガンメタ+マシニングリムエッジDC・RBC+マシニング(+3000円)

■6万4000円(19×9.5)
 6万6000円(19×10.5)
 7万2000円(20×9.5)
 7万4000円(20×10.5)
 ■レイズ
 ☎06-6787-0019

VOLK RACING



G025 DB/C 鍛造 1P
SIZE A90:F 19×9.0 27・20×9.0 25 R 19×10.0 33・20×10.0 33
COLOR ダークブルー/DC (LD)

■10万1000円(19×9.0)
 10万3000円(19×10.0)
 11万円(20×9.0)
 11万2000円(20×10.0)
 ■レイズ
 ☎06-6787-0019

VOLK RACING



G025 鍛造 1P
SIZE A90:F 19×9.0 23・19×9.5 20 R 19×10.0 33・19×10.5 30
COLOR マットガンブラック+リムエッジDC (MK)・フォーミュラシルバー+リムエッジDC (FD) (+3000円)

■9万5000円(19×9.0)
 10万4000円(19×9.5)
 9万7000円(19×10.0)
 10万6000円(19×10.5)
 ■レイズ ☎06-6787-0019

DIGICAM



チタンレーシングボルト
90 3.0L 90 2.0L
 最高峰の素材として知られる64チタン合金を使用。圧倒的な強度はもちろん、錆も発生しないため長期に渡って高い耐久性を誇る。チタン特有の焼き入れによる発色で、高いドレッシング性も実現している。HEX側の先端は、写真のローレット付きのほかに、シンブルな六角形状のみの2種類が設定される。

■要問い合わせ
 ■ケースベック
 ☎0566-54-0335

A.C.E+



ホイールボルト
90 3.0L 90 2.0L
 64チタニウム素材 (Ti6AL4V) を鍛造で製作。超軽量を誇り、重量は1本あたり65gを実現し、足まわりの軽量化に貢献してくれる。カラーはチタンの素地で、酸化被膜による鈍い輝きも魅力。化粧箱入りの20本セットで、購入時の満足感も高く所有欲を満たしてくれる。専用アダプターも付属する。

■7万7000円(20本)
 ■A.C.E+ オートクラブ
 ☎0774-64-6466

WHEEL BOLT & NUT

← ホイールボルト&ナット

WORKEMOTION



CR 3P 鍛造 3P
SIZE A90:F 19×9.0 28/27・20×9.5 29/24 R 19×10.5 35・20×10.5 41 JZA80:F 18×9.0 39・19×8.5 34・20×8.5 31 R 18×10.0 54・19×9.5 35・20×10.5 41
COLOR バーニングシルバー・マットカーボン・ブラック

■7万7000円(18×9.0)~10万4500円(20×10.5)
 ■ワーク
 ☎06-6746-2859

ZEAST



ST3 鍛造 2P
SIZE A90:F 20×9.0 28 R 20×10.5 42
COLOR マットブラック・トランスグレーポリッシュ(+5000円)・ブラッシュド(+1万5000円)

■8万6000円(20×9.0)
 8万9000円(20×10.5)
 ■ワーク
 ☎06-6746-2859

JURAN



Racing Nut PRO
80TB 80NA
 ハブボルトと同じクロモリ鋼製で、繰り返し使用でも傷みづらいのももちろん、高温環境下でも膨張率の違いによる緩みを防止できる。強度を重視しながらも細身に仕上げ、軽量な仕上がりが魅力。長さ35mmと48mmの2種類。カラーは艶消しブラック。

■2200円(4本)
 ■タニダ
 ☎052-871-3741

JURAN



Heptagon Lock Nut
80TB 80NA
 同社レーシングナットに合わせて使えるロックナット。7角形+溝付きの特殊形状でホイールの盗難を抑止する。耐腐食効果の高いアルマイト処理済み。専用アダプタももちろん付属する。Racing Nutと同様のデザインで、貫通仕様と袋仕様の2タイプを設定する。

■5775円(4本)
 ■タニダ
 ☎052-871-3741

JURAN



Racing Nut
80TB 80NA
 軽量かつ耐腐食性が高いジュラルミン製ナット。軽量にこだわった貫通タイプと、異物の侵入を防止できる袋タイプの2種類を設定。カラーはブラック、ブルー、レッドの3色を設定。同製法、同デザイン、同カラーで7角形のロックナットの設定もあり。

■2520円(4本)
 ■タニダ
 ☎052-871-3741

REVOLUTION



スタッドボルトキット
90 3.0L 90 2.0L
 純正ではボルトによるホイール固定方式のところを、通常の国産車と同様のスタッドボルトとナットによる方式に変えられるキット。ボルト先端もレーシング仕様の球面形状のため、ホイール交換が格段に楽になり、トレッドのセッティングも行いやすくなる。ナットとボルトはM14の1.5となる。DB02は未確認。

■6万円(20本)
 ■レボリューション ☎048-222-4690

REVOLUTION



Tiレーシングホイールボルト
90 3.0L 90 2.0L
 64チタン合金素材を使用し、抜群の耐久性を実現。超軽量なためバネ下重量も軽減され、走行性能の向上も期待できる。外部から見えるHEX部分はチタンならではの焼き色仕上げの鮮やかなブルー色となっており、ドレッシング性も高い。HEX部の先端はローレット加工が施され、作業性にも配慮されている。

■4万円(20本)
 ■レボリューション
 ☎048-222-4690

KSP



オーダーメイドホイールリング
90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA
 ハブリングとボアのしっかりしたはまり合いを実現。特に社外ホイール装着時の取り付け精度を高めることで芯ズレを抑制し、ステアリングのブレなども抑えられる。オーダーメイドで特注生産するため、既製品に無いサイズや、特殊な形状でも対応可能。

■3000円~
 ■ケイエスピーエンジニアリング
 ☎042-569-2930

ATTAIN



ハンドルぶれないぞう
90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA
 ホイールの取り付け精度を高め、ステアリングのブレを抑えられるホイールハブリング。ホイールハブ部のボア内径は73φ専用品となる。アルマイト仕上げで耐腐食性を向上させ、脱着時の作業性を考えた切り欠き加工も施され、固着時の取り外しも容易にしている。

■3000円
 ■ケイエスピーエンジニアリング
 ☎042-569-2930

WHEEL PARTS

← ホイール周りパーツ

JURAN



Hub Bolt
80TB 80NA
 ホイール着脱のスムーズさを狙ったロングハブボルト。先端形状をリニューアルし、単なるテーパではなく円錐形状に設定。引っかかりが少なく、さらにスムーズな装着を可能にしている。ロングタイプで強度も高めているため、スベサーによるトレッドセッティングの幅も広がる。

■2800円(4本)
 ■タニダ
 ☎052-871-3741

TRAD



クロモリレーシングナット (ショートタイプ)
80TB 80NA
 クロモリ鋼を使用し強度に優れるホイールナット。サーキットなど、熱が入りながらも頻繁に着脱を行う場合でもカジリにくい。重量45gのショートタイプ。全長35mmで、ディスク面からナットが飛び出にくい安全性の面でも安心感が高い。

■1852円(4本)
 ■トラッド
 ☎044-948-5275

ATTAIN



スタンダードタイプ(Sタイプ)
90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA
 ワイドトレッドを可能にするスペーサー。幅は15mm、20mm、25mm、30mmの4種類を用意。保安基準にも適合し、検査合格証も添付されるのが特徴。スタンダードなSタイプのほか、ハブセンターアダプター付きのRタイプあり。2枚セット。

■1万9000円(15/20/25mm)
 1万9800円(30mm)
 ■ケイエスピーエンジニアリング
 ☎042-569-2930

R・E・A・L



ハイクオリティ車種別ワイドトレッドスペーサー
90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA
 車種別にスペーサーとハブセンターを削り出しで製作。高い精度でのホイール取り付けが可能となっている。素材には純国産ジュラルミンを使用し、高強度を実現。保安基準にも適合するため安心感も高い。

■2万3000円(15/20/25mm)
 2万3800円(30mm)
 ■ケイエスピーエンジニアリング
 ☎042-569-2930

ATTAIN



ジュラルミン製プレートスペーサー(単穴)
90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA
 ジュラルミン製のプレートスペーサー。厚みは5mmと10mmの2種類を設定している。プレートスペーサーの装着時にはロングハブボルトを併せて使用することが推奨される。ジュラルミン材のため、耐久性が高い事が魅力だ。販売は1枚単位。

■4800円(1枚)
 ■ケイエスピーエンジニアリング
 ☎042-569-2930

ATTAIN



プレートスペーサー(単穴)
90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA
 微妙なオフセットセッティングや、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できる。厚みは1mm、2mm、3mmの3種類。素材はアルミ製とジュラルミン製の2タイプがあり。販売は1枚単位。

■1800円(アルミ・1枚)
 4800円(ジュラルミン・1枚)
 ■ケイエスピーエンジニアリング
 ☎042-569-2930

R・E・A・L



セミオーダープレートスペーサー
90 3.0L 90 2.0L 80TB 80NA
 ホイールのブレを最小限に抑えることを目的とした、ハブセンターリング一体型のプレートスペーサー。スペーサーとしての厚みは5mm~15mmを設定。セミオーダータイプのため細かな厚み、ハブリング径、形状などは自在に設定できる。2枚セット。

■1万8000円
 ■ケイエスピーエンジニアリング
 ☎042-569-2930



HKS代表取締役社長
水口大輔

学生時代にはKP61やサニーのチューニングに没頭し、クルマ好きが高じて1993年にHKSに入社。T-001をはじめT-002、ドラッグスーブラ(JZA80)と当時の歴代開発車両の開発を担当。その高い技術力が評価され、モータースポーツ部門に移ってからスーパーGT500や初期のD1プロジェクトに関わる。その後は、海外赴任やLPガス車両/バイフューエル車両の研究開発などに従事。先代・長谷川氏が2016年11月に急逝し、その跡を継いで代表となった。

スープラとの出会い

— F I R S T C O N T A C T —

T-001やドラッグ80スープラで得た技術、経験を市販パーツにフィードバック

編集部…最初に水口社長のスーブラに対する印象や思い入れを教えてください。

水口氏…HKSに入社して最初に担当した開発車両がJZA80だったので思い入れは強いですね。1993年に入社して始めて触れた開発車両が「T-001」でした。ちょうどチューニングカー全盛期、先輩に教えてもらいながらT-001の車両製作に携わったことは、とても勉強になりました。その後にドラッグスー

プラの担当を任せてもらったこともあり、2JZエンジンはとても印象深いですね。

編集部…もう少し詳しく、歴代デモカーのお話をお聞きしてもいいですか？

水口氏…そうですね。HKSとしてのスープラの歴史になると、国産チューンド初の300km/hオーバーマシンになったセリカXXのチューンド「M300」、ゼロヨン7秒台の記録を打ち立てた「ドラッグ70スープラ」など

もありますが、私が直接関わったのはT-001からです。そこで今回は、JZA80からGRスーブラのお話を中心にしたしたいと思います。

入社して最初に携わったT-001では、サージタンクの開発を担当しました。当時は流体解析もない時代で、10mm刻みでポートの長さを変えてテストを繰り返し、サーキットや最高速など、各ステージの特性に合わせて容量を考えるなど、本当に試行錯誤の連続でしたね。

その経験は、その後のドラッグ80スープラに活かされます。当初3UZエンジンをベースに開発しましたが、最終的には2JZ+シーケンシャルミツシヨンとい

う仕様に変更。車両製作の担当としてエンジンから駆動系まで、本当に2JZ&スープラに向き合った時期ですね。

編集部…ちなみに当時、デモカー製作から生まれたスープラ用の市販パーツなどはありますか？

水口氏…商品に繋がったもののひとつはマフラーです。口径は100φ、エンジン出口からサイレンサーまで絞りなしのフルストリート、サイレンサーは跳ね上げという商品提案書を作った記憶があります。それが後に「ドラッグ1」というマフラーシリーズになりました。自分が企画したパーツが商品化されるというのは嬉

JZA80からスタートしたHKS人生
パーツが市販化されたときは嬉しかったですね！

取材協力：エッチ・ケー・エス

HKS 水口社長が語る

SUPRAのチューニングスタイルと技術向上の変遷

日本を代表する総合パーツメーカー「HKS」の代表、水口氏。入社して最初に携わった仕事は、JZA80プロジェクトカー「HKS T-001」だった。そこで頭角を現し、ドラッグ80スープラの車両開発主担当に抜擢。現在の愛車のひとつはGRスープラのSZ-Rと「スープラ」との関わりも深い。そこで今回は、生粋のエンジニアであり、社長として技術会社HKSを率いる水口氏に、スープラに想う過去と未来を尋ねた。

INTERVIEWER：三木宏章

しかったですね。
編集部…デモカー製作からパーツ開発まで携わった80スープラの印象を一言で伝えるとしたら？
水口氏…まずは、2JZというエンジンです。とにかく丈夫で、あまりエンジン内部に手を加えなくても600psが狙えることは驚異でした。同時期にBCNR33のデモカー「T-002」の車両製作も担当していましたが、RB26だとそう簡単にはいきません。サイキットのタイムで言えば4WDのGT-Rが有利ですが、純粋にチューニングでパワーを上げるのであればスープラ&2JZが上ですね。ことパワーとなれば、80スープラの潜在能力は高く、とても勉強になりました。

スーブラの未来

GRスーブラの登場で見えた 新たなチューニングの方向性

編集部…80スーブラから水口社長の水口氏…HKS人生がはじまったんですね！ ちなみに今もスーブラに乗られているんですね？

水口氏…そうですね。今はGRスーブラSZ-Rが愛車です。前評判通りですけど、乗って感じたのはボディ剛性の高さです。SZ-Rなのでパワー的には少し物足りないところもありますが、ボディ剛性が高いので出力を上げても面白そうだなというのが第一印象でした。

編集部…どんなシーンでボディ剛性の良さを感じましたか？

水口氏…コーナリングもですが、ちよつとした段差を乗り越えるときなんかによくサスペンションが仕事をしてくれますよね。ボディ剛性があるからサスペンションが動けるといふんですかね。これはSZ-Rに限らず、RZも同様でボディ剛性がGRスーブラの魅力だと思います。

編集部…ちなみに4気筒と6気筒の違いはどうですか？

水口氏…最初にRZに乗ったんです。6気筒ターボでパワーもある、今どきのクルマという印象を受けました。ただ、チューニングメーカーにいれば普段から500PSや600PSのクルマに乗る機会も多く、絶対的な速さというより、このクラスとしては面白いベース車が登場したな、というのが率直な感想です。

その後にSZ-Rに乗ったんですが、ワインディングでの回頭性はやっぱり4気筒に分がありますよね。RZはサーキットを攻める感じ、SZ-Rはワインディングを楽しむ感じですかね。4気筒と6気筒を乗り比べて、最終的に気持ちの良いドライブフィールを持つSZ-Rを購入しました。

編集部…ずばりチューニングベイスとしてGRスーブラはどう



HKS水口社長が語る

SUPRAのチューニングスタイルと技術向上の変遷

考えますか？

水口氏…ボディ剛性が高いのでチューニングベースとしての素性は間違いなく良いでしょう。現状のチューニングだとRZで380PSくらいが定番ですが、600PSくらいに上げて面白そうですね。個人的にはもっとパワーがほしいというのが本音です(笑)。とは言え、まだ登場したばかりのクルマですし、まずはマフラーやサスペンション、吸気系をしつかり研究開発していこうという段階と考えています。

編集部…ということは、やっぱり将来的には1000PS仕様とかの製作を目論んでいるんですか？

水口氏…実際のところ元々の高いボディ剛性に加えて、補強バネ等追加していけば1000PS級でも楽しめるクルマになると思っています。ただ、HKSとしては、中古車が出回るようになって、若い人がGRスーブラを買えるようになった未来も考えて、じっくりと開発していきたいという想いもあります。

いきなり本気仕様というより、あくまでもユーザーの一步先を狙ったパーツをリリースしていきたいと思っています。例えばサーキットを走るユーザーが増えて、

「冷却不足を感じる」「駆動系に不安を感じる」「もっとパワーがほしい」と感じたときに総合パーツメーカーとして提案できることが大切かなと思っています。

編集部…となると、HKSのGRスーブラ開発プロジェクトの中には、将来的にGT600キットやGT800キットのようなプランもあつたりするんですか？

水口氏…当然パワーアップは、我々の得意とするところなので考えています。ただ、タービンキットやコンピューターのような単体パーツというよりも、トータルバランスを考えたステップアップパッケージとして設定していきたいですね。まずは吸排気+サスペンション、次はタービン交換やエンジンのように、ユーザーがステップアップしながらチューニングを楽しめるような選択肢を提供したいです。

編集部…まるでHKSフルコンプリートカーといった雰囲気ですね。期待しちゃいます！

水口氏…ご期待ください(笑)。HKSとしては、安心、安全なチューニングの提供が大前提です。そのためには、どのくらいのパワーアップでバランスが崩れるのか、崩れたバランスはどう解決する

のか、耐久性や信頼性をどう確保するのか、ということを考えてパーツ開発しています。そう考えたときに、昔のように色々なパーツを組み合わせて組み上げるのではなく、パッケージ化してベストバランスのチューニングを提供するというのが最善策です。

とくにGRスーブラを選ぶユーザーさんは、「もう少しパワーがほしいけどプランがわからない」といった人もいると思います。そんなときに我々にパスしてもらえれば、様々なニーズに対し、各々にマッチする仕様を伝えられますからね。

編集部…総合パーツメーカーとしてチューニングの指針や、明確なパーツ構成を提案するということですか？

水口氏…そうですね。GRスーブラに限らず、今どきのクルマはトータルバランスが優れています。だからこそセットアップが重要です。昔ならドックンターボで多少ピーキーな特性でも、サスペンションがガチガチで街乗りが大変でも、チューニングカーだから許してもらえました。しかし、今のクルマは完成度が高いからこそ、街乗りもサーキットも楽しめて、低速では従順、高速道路では速いと贅沢な要望が出てきます。それに答えるのが技術屋HKSの仕事です。期待以上の性能を引き出してユーザーを驚かせることが使命とも言えますね。

編集部…GRスーブラは制御関係が複雑でチューニングが難しいという声も聞きますが、そのあたりはどう考えていますか？

水口氏…もちろんBMW製というところで今までのようにはいきませんが、すでにパワーエディターやマスターIECUをリリースしています。発売当時に比べ

HKSスーブラ・デモカーヒストリー



HKS M300

セリカXX 改ツインターボ [MA61]

キャブダンパー&スプリングは前後ともにKYB製を採用。モノブロックキャリバー&ローター、パッドなどブレーキシステムはエンドレス製だ。ブレーキの冷却性能を高めるべく、フロント側に導風用のノズルが設置されている。



HKS ドラッグ70スーブラ
スーブラ [JZA70]

RRCドラッグレースのトップカテゴリー・プロストッククラスで驚異的な速さを見せつけたマシン。1997年8月のRRC第3戦で8秒の壁を破り、7秒91というタイムを記録。



HKS T-001
スーブラ [JZA80]

水口社長が入社して最初に携わった開発車両の「T-001」。JZA80をベースに製作されたプロジェクトカーとして谷田部最高速&筑波サーキットタイムアタックなどを敢行。水口社長の原点とも言える車両だ。



HKS ドラッグ80スーブラ
スーブラ [JZA80]

2001年の東京オートサロンで発表されたドラッグ80スーブラ。ゼロヨン7秒を切るために製作したマシンは、専用設計のアメリカ製シャシーを使い、当初は3UZをベースにしたエンジンを搭載。その後、2JZ+シーケンシャルミッション仕様に変更され、世界を舞台に活躍。車両製作は、当時メカニックで商品開発担当だった水口社長だ。



ば解析も進んでいますのでご安心ください。

ただ、従来のクルマのようにエンジン単体、トランスミッション単体のような独立した制御ではなく、複雑に絡み合った統合制御になり、通信形態も高度化しています。そのため、解析の手間も増え、商品開発に時間がかか

ることは確かです。その壁を一つ一つ突破していくことがスープラチューニングの未来にもつながりますしね。

編集部…ということは、Vプロ制御とかも登場したりしますか？

そうならば一気にチューニングの幅も広がりそうですね！

水口氏…もちろん開発は進めています。やはりライトチューン、ミドルチューンだけでは寂し

GRスープラではトータルパッケージを提案したい

パーツ単体の性能や耐久性、安全性はメーカーとして当然

いですからね。ハードチューンまで用意してこそHKSです。すべてのGRスープラユーザーが満足できるパーツやチューニングプランを提案していきたいですね！

編集部…期待しています！

ちなみに東京オートサロンで話題をさらったワイドボディのスープラのその後は？ 以前にワイドボディを活かすアーム類も開発予定と聞いたんですが？

水口氏…ワイドボディだけではなく、アーム類の開発も進めてい

ますのでご安心ください。ワイドボディだけでは面白くないですし、エアロ本来の意味である機能美を追求していく予定です。特にワイドボディキットは、海外でも評判が良く、売れているので足回りをセットアップできるパーツを用意したいと思っています。なぜエアロが必要なのか、ドレスアップだけではなくチューニングとしての機能を前面に押し出したいですね。

編集部…ワイドボディ&フルチューンのHKSスープラが走る姿に期待してしまうのですが、86やスイフトのTRBシリーズのようなタイムアタックマシンを作る計画はありますか？

水口氏…今のところは未定ですね。まだデビューしたばかりの車両ですし、あまり先張りしすぎるとユーザーを置いてきぼりにしてしまいます。例えばスイフトのように最速狙いでやりすぎてしまうこともあります。スープラはユーザー層や中古車として市場に出回ったときまで考えて、地に足をつけて開発していきたいというのが本音です。ずっと愛されるクルマに、そしてチューニングを楽しんでもらえるクルマ

になってほしいですからね。

編集部…ここまではHKSとしてのスープラチューニングの方向性を聞いてきました。水口社長のGRスープラに対する本音を教えてください。

水口氏…やはりマニュアル車がほしいですね。あとはパワーもほしいというのでも本音(笑)。クルマの楽しさといえば、胸のすくような加速感！ アクセルを踏み込んだときの、度肝を抜かれるような速さですよ！

あくまでも個人的な意見ですが(笑)。

ただパワーだけではなく、まずはユーザーの要望に答えるトータルプロデュースプランを提案できるように、パーツ開発に力を入れます。

クルマ好きにはたまらない、強烈なパワーは、もう少しだけお待ちください(笑)。

編集部…やっぱりスープラと言えば、ハイパワーを期待しちゃいますよね！

水口氏…ですね。ただ、無責任なパワーではなく、あくまでコントロールできる範囲内の安心なパワーというのが大前提です。HKSではRB26やVR38、FA20のコンプリートエンジンをリリースしていますが、これらのエンジンはチューニングカーとして安全で、耐久性も確保できたから販売しています。GRスープラも開発が進み、安全性や耐久性が確保できれば、凄まじいパワーを楽しめるプランを提案できる日が来ると思いますよ。

編集部…最後に読者にメッセージをお願いします。

水口氏…GRスープラでは、ユーザーの皆様の要望に答えられるようなステップアッププランを



考えています。今はまだ詳しくお話できませんが、東京オートサロンで発表もできるかもしれません。

また直近では、11月頃にSZ-R用マフラーをリリース予定です。SZ-R用車検対応マフラーは国内初で、私も評価に参加して音質にこだわり抜いた自慢の逸品です！ SZ-Rで車検対応マフラーとなると規制がきびしいのですが、ストレート構造でかなり凝った作りになっています。とにかく音質にこだわって、周波数解析しながら高揚感のあるサウンドを追求しました。透過した上質な音で、4気筒でこんな音が出るんだと感動してもらえ

るはず。最後に、HKSではGRスープラ用パーツの開発を積極的に進め、総合メーカーとしてトータルプロデュースできるプランも考えていますので、改めてよろしくお願致します。



RAPID



Driver
飯田 章

フル加速&最高速 実力検証

[2020年5月開催]



GR SUPRA



ブーストアップ仕様のテストデータ全公開!! チューニングの新時代がここから始まる

A90スーブラの上位モデルであるRZは3ℓターボということもあり、パワー系のチューニングベースとしての注目度も高い。そこで、トップチューナーたちが手がけるスーブラRZを、高速周回路に招聘。フル加速～最高速までのトライアルでその実力を検証することとなった。今回の3台は、チューニングのファーストステップとも言える“ブーストアップ仕様”でのトライとなったが、ライトチューンと侮るなかれ。その驚愕のパフォーマンスを見せつけてくれた。

PHOTO：金子信敏／堤 晋一／OPT
REPORT：川崎俊英／高橋明宏／OPT



スクリーン代表の千葉さんの手にあるスマホにはECUTEKからのエンジン情報を表示。Bluetoothの接続で水温や油温などの状態がリアルタイムで見れるのだ。パソコンならログ機能も充実している。



管生のサーキット走行も平行して行っていく予定であるためD2ダンパーはサーキット仕様に変更。今回バンクでの負荷を考慮し、サーキットよりもフロント2kg/mm、リヤ4kg/mmのスプリングレートアップを行いテストに望んだ。

サーキット仕様のS.Z.R.に対し R.Zの排気量にふさわしいパワーと特性を目指す!!

両の動きとして大きな不安要素となる。危ない気がしてアクセルを踏み切れない状態になっていたようなのだ。
機能的には、セーフティのオフやトラクションコントロールもカットできるが、今回はその制御が切れていなかったことも判明した。
そのほかにもデータを見返すこ

とで多くの改善要因を発見。走らせただことで得た情報は多かったが、今分かった情報に対策を入れるだけであと10km/hは稼げたのではないかと考えられるというわけだ。さらに質の高いセッティングを施した上で再チャレンジ。よりよいチューンをユーザーに提供していきたいとのことだ。

GR SUPRA RZ #1 SCREEN

Boost Upストリート仕様
ECU TUNE (527ps)

問 スクリーン
宮城県富谷市成田9-1-17
☎022-348-3761
<http://www.screen-powers.net>



車種やエンジンの形式にとらわれることなく、多くのチューンドマシンを製作し高いパフォーマンスを引き出し続けるスクリーン。
新型のGRスーパーラに関しては次世代のチューニングマシンを担うマシンと位置付けし、早くからデイラーに発注していた。
そのため4気筒モデルのS.Z.Rは納車と比較的早かったが、R.Zの納期は遅れて、車両が手元に届いたのは今年の4月頃。
ちなみにテスト時(5月)は、ECUTEKによるECUチューニング

をスタートさせたばかりの状態だったことも付け加えておこう。
参考までに、車両の性格から4気筒のS.Z.Rはお膝元でもある管生サーキットをメインに開発。6気筒のR.Zはエンジンのパフォーマンスを活かしたハイパワーチューンといったプランを立てているだけに、今回の全開テストは基礎体力をつかむための絶好の機会と参加を希望した。
当日までに行ったシャーシダイナモ上でのセッティングではHKSのマフラーとECUチューニン

グだけで527psを発生。ブーストアップだけの状態でもここまで出力が高められるとなると、その実力はかなり高いはずだと期待してテストに臨んだ。
ところが、いざ初走行をこなすとドライバーのアクセルはバンク内でステアリングがふらつく、リヤブレキによると思われる電子制御が入り逆に挙動の予測ができないといった症状が発生。残念ながら時間の限られた現場ではその原因がつかめず、満足のいく結果を出すことができなかった。
ECUTEKの機能を活かしたリアルタイムロギングデータを見ていても、どんな制御が入っているのかはつかめなかったが、シヨップに戻ってじっくりとデータを解析していくと真相が明らかになってきた。
どうやら、安全機能のトヨタセーフティが介入していたようだ。バンク内ではガードレールが接近すると車両が危険と判断してステアリングを修正したり、リヤブレーキで車体を安定方向に操作したり...という制御が働いていたのだ。
ちなみに、高速域だから強い制御が入っているわけではないが、ドライバーにとっては意味不明な車



テスト時のタイヤは純正のミシュランでサイズもそのまま、ホイールのみレイズのTE37ウルトラトラックエディションに変更。前後ともに10.5Jとワイド化。ブレーキもD2のF: 6ポット&R: 4ポットキャリパーに交換して制動性能を大幅にアップ。



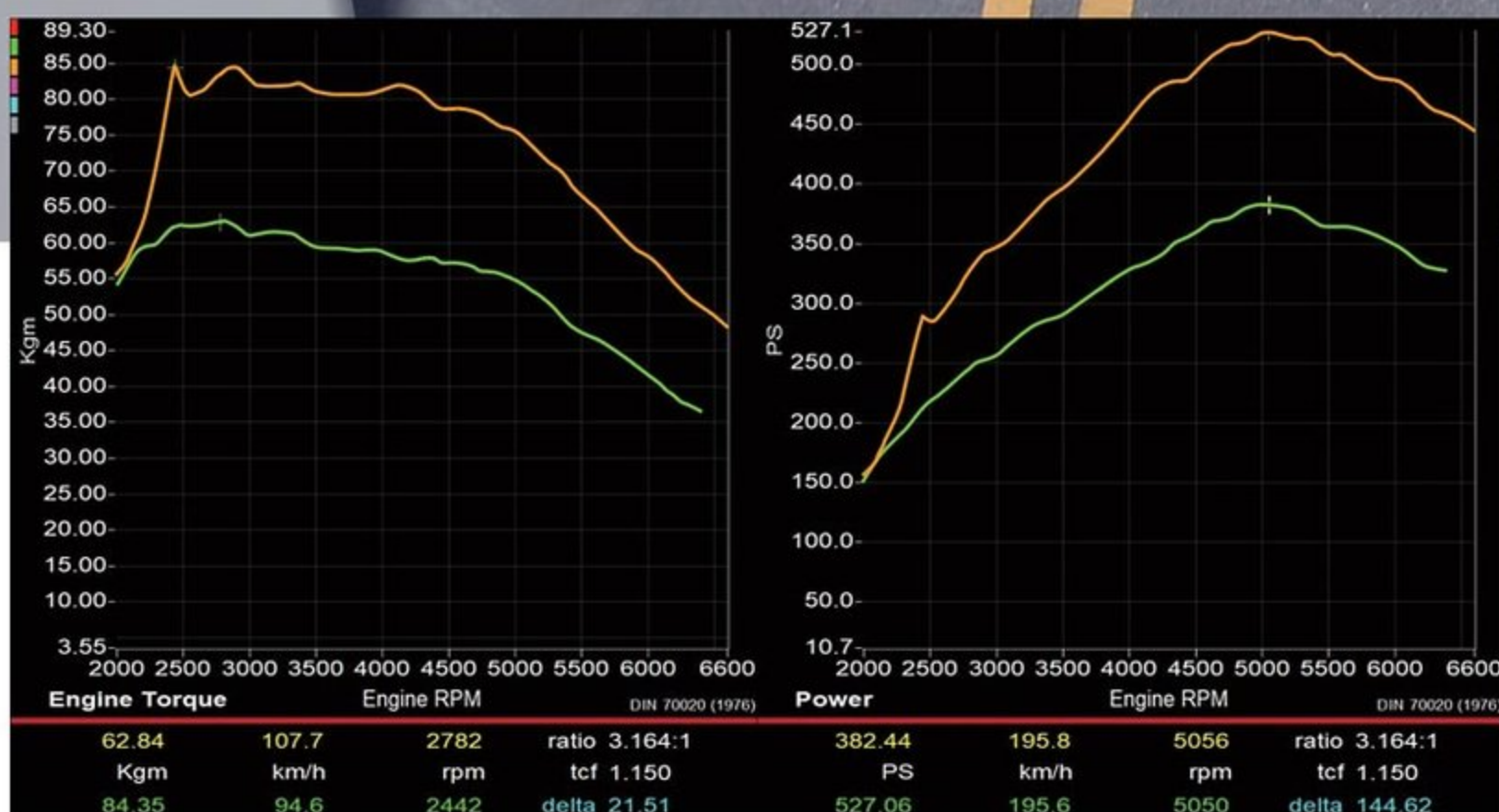
まだクリーナー類もノーマルのエンジンルーム。排気系ではキャタライザーをレボリューション製のメタルタイプに変更して排圧の低減を狙い、輸出用に設定されているHKS製スーパーターボマフラーで効率的に抜かす。

0-1000m
ACCELERATION DATA

21.96sec (スタート: ローンチなし)

1000m	900m	800m	700m	600m	500m	400m	300m	200m	100m	0m
21.96sec	20.52sec	19.04sec	17.52sec	15.93sec	14.26sec	12.49sec	10.58sec	8.44sec	5.87sec	0sec
252.84km/h	247.20km/h	240.50km/h	231.83km/h	221.44km/h	208.80km/h	197.01km/h	179.83km/h	156.69km/h	122.04km/h	0km/h

SUPRA TEST SCREEN



TOP SPEED

283.71 km/h

最高出力：527.06ps
最大トルク：84.35kgm

■エンジン(設定ブースト圧:1.4kg/cm²): ECUTEKスクリーンセッティング/HKS・スーパーターボマフラー/レボリューション・メタルキャタライザー ■サスペンション: D2ダンパーキット(F16kg/mm R24kg/mm) ■ブレーキ: D2ブレーキキット(F8ポット R6ポット) ■ホイール: ボルクレーシングTE37Ultraトラックエディション(F10.5J×19+12 R10.5J×19+22) ■タイヤ: ミシュラン・パイロットスーパースポーツX(F255/35R19 R275/35R19)

2020年の5月に行われた、チ
ュインドGRスープラの高速周回
路での限界動力テスト。となれば、
やはり外すことのできないのがフ
エニックスパワーであろう。同店は
「86」で不可能と言われていた30
0km/hの壁を突き破り、脅威の3
19.03km/hを叩き出しているレ
コードホルダーだ。

フエニックスパワーが開発用デ
モカーとして導入したのは、プロミ
ネンスレッドのRZ。近年はデモカ
ーにホワイト系を選択してきたフ

GR SUPRA RZ #2 PHOENIX's POWER

Boost Upストリート仕様
ECU TUNE (515ps)

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

エニックスパワーだが、今回あえて
レッドをチョイスしたのはワケ
がある。

そう、鋭いアラフォー世代のチュ
インフリークなら気付いたと思う
が、レッドボディにゴールドのBB
Sの組み合わせは、90年代に高速周
回路で数々の記録を打ち立てたR
33 GTRをオマージュしたものな
のだ。

2月の大阪オートメッセでお披
露目となったマシンは、チューンの
ファーストステップとなるストリ
ート仕様。「まずはカッコ良さを追
求」という代表の横山さんの意向に

SUPRA TEST PHOENIX's POWER



栄光のマシンをイメージした真紅のRZは 高速域での伸びを重視し周回路に挑む!!

沿って、イングス製のエアロパーツを装着。アラゴスタ製の車高調により、20インチタイヤのツライチローダウンを実現している。

パワー系の変更点は、オリジナルECUセッティングとアベックスマフラーのみという内容。BMW製パワーユニットとボッシュ製ECUの攻めはまだまだ試行錯誤の段階だが、今回は最高速テストに合わせ高回転の伸び重視のセッティング。最大ブースト圧は1.45kg/cm²の設定で、515psオーバーとなっている。

最高出力とギヤ比などによる事前のシミュレーションでは300km/hは十分に可能と予想していたが、残念ながらそれは叶わず、今



3.0ストレート6のB58はエアクリナーなども含めて完全なノーマル状態ながら、オリジナルECUセッティングによるパワーアップが図られる。今回は高速域での伸びを狙って燃料薄めで進角抑えめとしてきた。

回のベストは1本目の走行で記録した284.22km/h。百戦錬磨のフェニックスパワーをもってしても、GRスーパーでの最初のハードテストは、悔しいものとなってしまった。しかし今回のデータから、GRスーパーチューニングのポイントもしっかりと確認、収集することができたようだ。まずは水冷インタークーラーの冷却対策。ログデータを確認すると、サージタンク内の吸気温度が最大95度にもなっていることが判明。本番のハズだった2本目で記録が伸びなかったのは、この吸気温度の上昇が原因だった。

また86よりもショートホイールベースなスープラを高速域で安定させるには、さらなる足回りの煮詰めと、リヤの空力パーツもカギとなりそう。「この借りは次回で」と、数々のレコードブレイカーであるフェニックスパワー、代表の横山さんは早くもリベンジに燃えている。

伝説のR33GT-Rと同様に、ホイールはBBSのLMを選択。サイズは20インチだが、タイヤ外径はノーマルと同様の設定。足回りはアラゴスタ製のストリート仕様車高調サスと、フロントキャリパーをエンドレスに変更。



ECUエディターのECUTEKは、専用アプリにより走行中のロギングデータをBluetoothでスマホに転送が可能。短いインターバルでの素早いセッティング変更に威力を発揮してくれる。



シートは運転席、助手席ともレカロSR7に変更。レッド×ブラックのカラーは純正インテリアと親和性も抜群。ホールド性や快適性の向上のほか、パワーシート機構の廃止による軽量化にも有効だ。



チタンテールのマフラーは、アベックスの海外仕様。程よい音量のスポーツサウンドとなっていた。イングス製のリヤバンパーには、エアアウトレットが設けられている。



0-1000m
ACCELERATION DATA



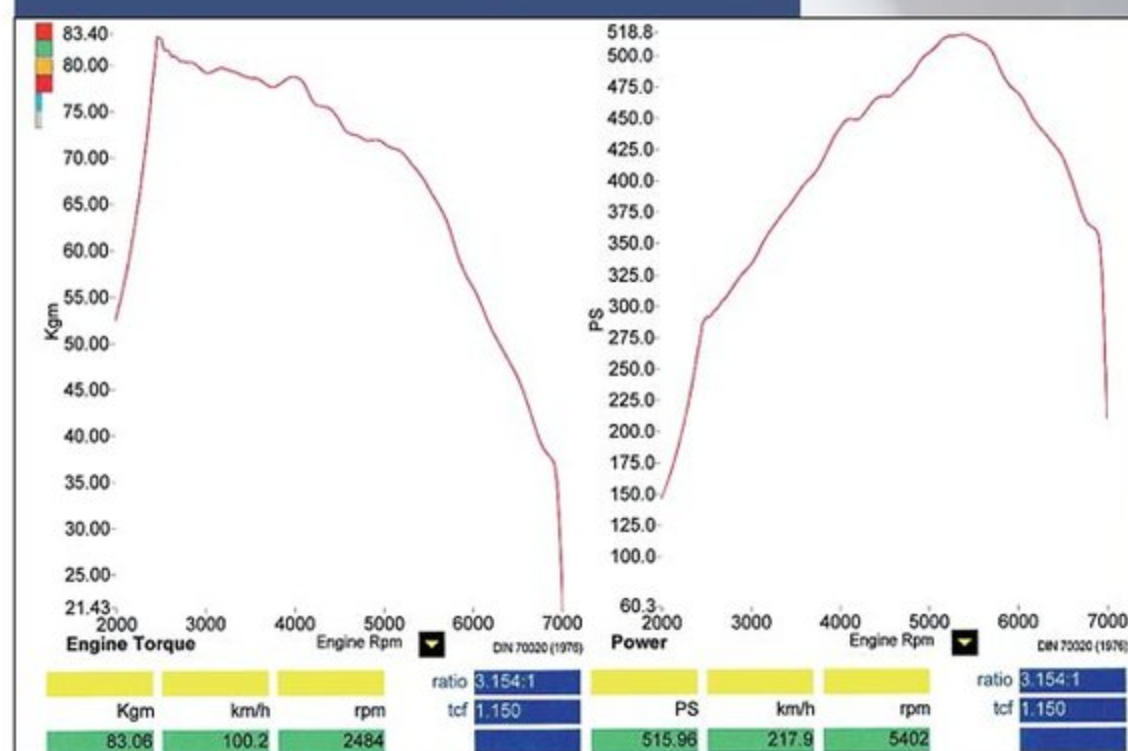
イングス製のエアロパーツNスペックは、圧倒的な存在感とサーキットでの機能性を両立させたもの。前後バンパーとサイドステップのほか、フロントエアロフェンダーも装着。アタック時にはリヤウイングを取り外した。

TOP SPEED

284.22 km/h

最高出力：515ps
最大トルク：83.06kgm

- エンジン(設定ブースト圧：1.45kg/cm² 515.96ps)：フェニックスパワー・ECUセッティング／アベックス・マフラー
- サスペンション：アラゴスタ・TYPE-S(F12kg/mm R16kg/mm)
- ブレーキ：エンドレス・キャリパーキット(F6ポット+370φ Rノーマル+355φ)
- ホイール：BBS LM(F8.5J×20+15 R10J×20+20)
- タイヤ：アドバンスポーツ(F255/30R20 R275/30R20)
- エクステリア：イングス・N-SPEC(フロントバンパー、サイドステップ、リヤバンパー、フロントフェンダー、ウイング)
- インテリア：レカロ



22.31 sec (スタート：ローンチなし)

1000m	900m	800m	700m	600m	500m	400m	300m	200m	100m	0m
22.31 sec	20.83 sec	19.32 sec	17.75 sec	16.12 sec	14.41 sec	12.61 sec	10.67 sec	8.49 sec	5.88 sec	0 sec
245.86 km/h	240.44 km/h	233.71 km/h	225.32 km/h	215.56 km/h	205.66 km/h	193.94 km/h	176.62 km/h	154.53 km/h	120.46 km/h	0 km/h



ハッチの開閉を邪魔しないように専用のステーはボディプレスに沿った形状を採用。車幅に収まるサイズで極端に高く設定しないが、それでも確実にダウンフォースが得られることを今回のテストで証明している。



純正のミシュランを変更することなく選択されたホイールはボルクレーシングのG025。フロント9J、リヤ10Jでスタイリッシュでありながら軽量化にも成功。空気圧は前後とも2.6kg/cm²のイニシャル設定にしている。

手探りのステージ1テスト仕様ながら
ユーザーにも還元できるバツグンの安定感!!

GR SUPRA RZ #3 AUTO CRAFT

Boost Upストリート仕様
ECU TUNE (401ps)

① オートクラフト
京都府京田辺市大住大峯1-7
☎0774-64-6466
<http://www.autocraft.net>



納車直後は、毎日の通勤や街乗りで使いながら、どのような味付けに変化させればユーザーが満足するフィーリングになるのか...を検証。そして、5月の時点ではステージ1と位置づけたブーストアップ仕様で、動力性能の限界や不足点をあぶり出すべく全開アタックに参加してくれた。

にもこだわって製作したいと考えている。性能向上とスタイリングを両立すべく着手したのがリヤウイング。ボディラインにフィットさせたステータスや車検に対応する幅など絶妙なサイズ&スタイルの造形。全開テストでは抵抗が増えマイナス要素のひとつになるかも知れないと心配しながらも、あえて装着したままテストに望んだ。

結果的には超高速域でのリヤの安定度が増し、飯田選手のドライヴにも余裕が出て、今回のテストで最速となる289.27km/hをマークした。

またゼロスタートでも好結果を得られたのは、街乗りで蓄積したノウハウが再現されていた。あえてスタートブーストを1kg/cm²まで落とし、純正ミシユランのグリップ限界をセーブできるようにECUをセットアップ。パワー感はいくらか損なわれるかもしれないがスリップロスをなくしたことがタイムの短縮にもつながっている。



マフラーはHKS製で輸出用のスーパーターボマフラーを装着。純正マフラーも高い性能を持つがHKS製では中低速のトルク特性が向上して乗りやすいフィーリングに変化させることができるという。



エンジン本体はまだ完全ノーマルの状態。制御はECUTEKをツールにオリジナルのデータに変更されているが、スタートブースト圧を1kg/cm²、2速で1.2kg/cm²、3速から1.3kg/cm²といった変化をつけ、トラクション重視のセッティングをしているため非常に乗りやすく安定している。

TOP SPEED

289.26 km/h

最高出力：401.13ps
最大トルク：65.8kgm

■エンジン(設定ブースト圧：1.3kg/cm²)：オリジナルECUセッティング/HKS・スーパーターボマフラー ■サスペンション：HKS・ハイパーマックスツーリング(F4.3kg/mm R11.9kg/mm) ■ホイール：ボルクレーシングG025(F9J×19+27 R10J×19+33) ■タイヤ：ミシュラン・パイロットスポーツX(F255/35R19 R275/35R19) ■エクステリア：オリジナルリヤウイング ■インテリア：アドバンススポーツステアリングモニター/スポーツインフォメーションディスプレイ

※パワー/トルク値はtcf1.0表記

「新型スープリはこれまでの日本車のECU制御とは根本的な考え方が異なっており、それに対応するセッティングが求められます。ノーマルは実測333psと、ほぼカタログ値が出ていますね。純正でも空燃比はかなり薄く、水温は105℃と高めに管理することで燃焼効率を高めているようです。そうしたノーマル特性をしっかりと把握しながら、じっくりとセッティングデータを構築してきました」と代表の白髭さん。現在は最高速アタックの時からさらに制御データを詰めており、最高出力443.3psをマークしている。最大ブースト圧は1.55kg/cm²。タービンが小さく2400rpmでインターセプトを迎えるので、一気にトルクが掛かるとホイールスピンを誘発してしまう。よって1、2速では過給圧を段階的に抑えているのもポイントだ。

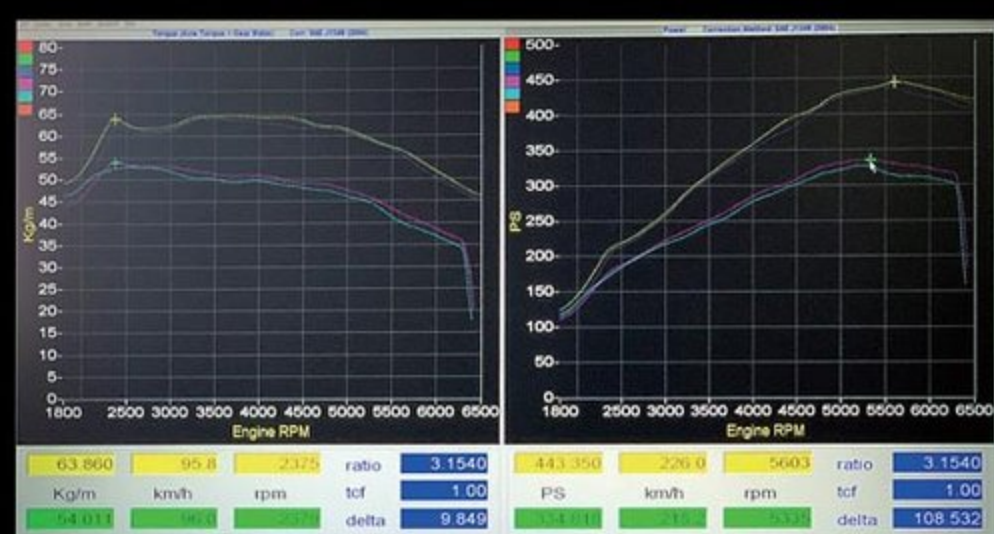


GRスープリは
ECUのセッティングが
キモ

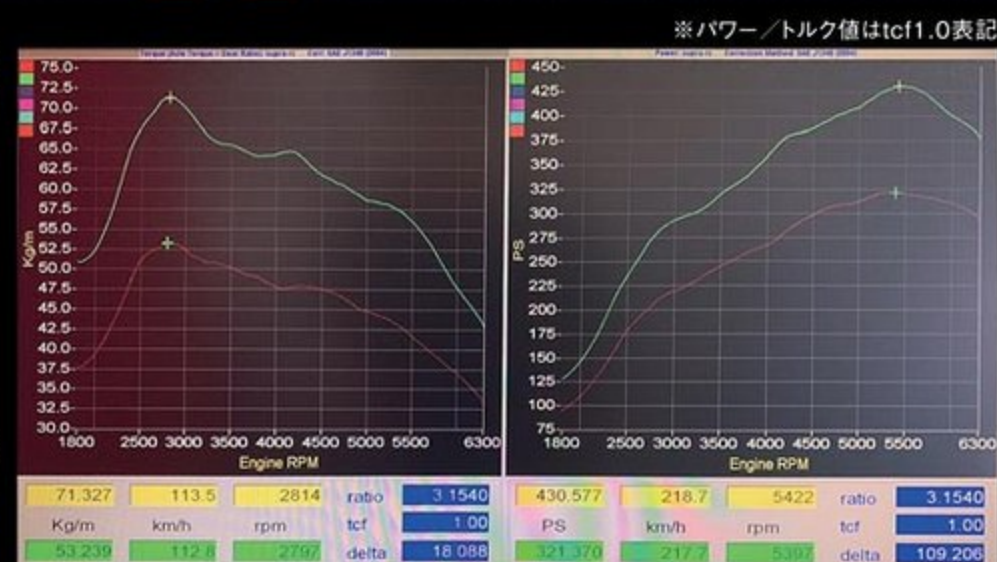
セッティングツールはECUTEKやBoot Mot3を使用し、オリジナルデータを構築。じっくり解析、データ構築に取り組んだというだけあり、非常に精度の高いセッティングデータに仕上がった。

0-1000m
ACCELERATION DATA**21.88sec** (スタート：ローンチなし)

1000m	900m	800m	700m	600m	500m	400m	300m	200m	100m	0m
21.88sec	20.44sec	18.97sec	17.45sec	15.86sec	14.21sec	12.46sec	10.57sec	8.45sec	5.90sec	0sec
253.86km/h	247.65km/h	240.73km/h	232.47km/h	222.85km/h	211.71km/h	198.95km/h	181.40km/h	158.17km/h	122.87km/h	0km/h



トルク重視のマップでは、下から積極的にパワーを立ち上げる。最高出力は430.5psと若干下がるが、最大トルクは71.3kgmに到達している。



パワー重視のデータでは、低回転域は過給圧を低めに設定。高回転でパワーが伸びる特性とした。最高出力は443.3ps、最大トルク63.8kgmをマークする。

パワー&トルク特性が異なる
ふたつのECUデータを用意

なお、オートクラフトでは「パワー重視」と「トルク重視」というふたつのECUデータを用意。車両の仕様や想定ステージによって使い分けられるようにして、多様化するニーズに応える。もちろん仕様ごとの現車合わせセッティングもOKだ。

「ハイパーレブ」

車種別チューニング&ドレスアップ徹底ガイドシリーズ

vol.247

トヨタ・スープラ

No.4

ニースムック 2020年11月19日発行
発行人●星野邦久 編集人●廣嶋健太郎 発行所●株式会社 三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
編集 ☎03-6889-7466 5

受注センター ☎048-988-6011 FAX048-988-7651
広告部 ☎03-6889-7462
販売部 ☎03-6889-7461

トヨタ・スープラ

トヨタ・スープラ

11752
11752

11752
11752

vol.247

TOYOTA SUPRA

トヨタ・スープラ

新旧スープラの
カスタマイズを嗜む

最新エアロパーツで
仕立てなスタイリングを
手に入れる



11752
11752



11752
11752



最新エアロパーツ

最新エアロパーツ

700

11752

11752

チューニング&ドレスアップカタログ

