



NISSANの隠し球

東京モーターショー即攻REPORT

「OPTION2 1月号」 2013年12月11日発売(毎月1回11日発売) 第23巻第1号 通巻287号 1992年6月2日 第3種郵便物認可

東京オートサロン
ステッカー引換券付き

タイムアタックシーズン突入!!
機材で解析!! ココが効く機能系エアロ

温故知新の
FRスポーツ!?

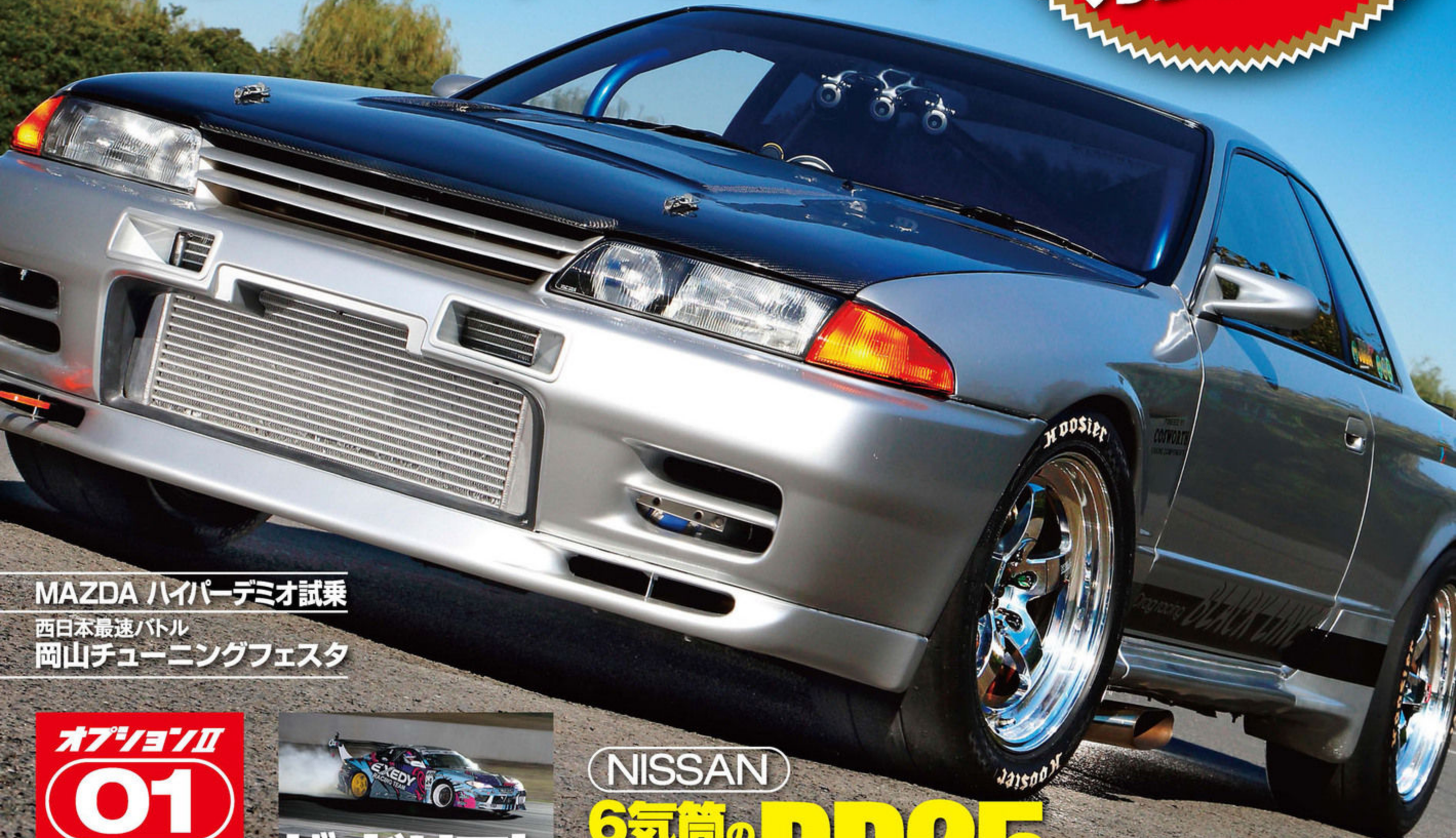
OPTION2

EXCITING
CAR MAGAZINE

パート別に選択法と作業を解説!!

年末一斉 メンテナンス

特別付録!!
2014年版
SUPER TUNED
MACHINE
カレンダー



MAZDA ハイパーデミオ試乗
西日本最速バトル
岡山チューニングフェスタ

オプションII
01
JAN.2014



ザ・ドリフト
TIDCパドックinシドニー

NISSAN

6気筒の
魅力!! RB25 ワンメイクガイド

名前だけの問題かもしれないけど
シルビアじゃなかったのネ...!?

事前情報が流されたわけじゃない
んだけれど、東京モーターショーに向
けて日産が事前に発表したラインア
ップはなんかバツとしない...

だからこそ、当日なんらかの隠し球
の発表があるはず、FRスポーツ(86 &
BRZ)を発売して一人勝ち状態のト
ヨタ(&スバル)、F1参戦やシビックタ
イプR(東京モーターショーでは一言も
触れられなくてガッカリさせられたけ
ど)で話題に登っているホンダなどに
対して、伝統的にスポーツモデルをラ
インナップしてきた日産が動かないわ
けがない、という見方が普通だよね。

実際、日産のプレス発表時間には、
何もアナウンスされていない割
には驚くほど多くのプレス関係
者がブースに集まり、発表会場
に収まり切らない状況だ。

そして15分という短い持ち
時間で発表されたのは...R
35 GT-Rの2014モデルに加
え、ここで紹介するIDxという
車両の2つのスタイルが中心。

公開されたそのIDxを見て
OPT2が感じたのは「...あッ、
そうだね...シルビアじゃないわけねえ
...確かにグローバルな戦略でリバイバ
ルを感じさせるならブルのほうを知
名度が上だもんね...でも、日本の
若者で510ブル知ってるコ、少ない
よ!?!」といったこと。

もちろん、ゴーンCEOもブルーバ
ードなんてひとも言っていないけれ
ど、そのスタイリングからは1960
年代の510ブルをオマージュしてる
ことは一目瞭然、カラーリングはアメ
リカで大活躍したBREのレーシング
カラー、しかもモータートレンド誌と
一緒に、ピートブロックさんも来てた

東京モーターショー 最速掲載 速攻Report

チューニング誌

ゴーンCEOの
重大発表!?
日産ブース大盛況!!



温故知新!!の コンセプトモデル

ほどもんね。

というわけで、シルビア...シルビア
...と勝手に念じていたOPT2にと
っては、なんだかとてもビミョーな
気分。

もちろん、車名なんてクルマの本質
には関係ないんだけど、少なくとも
も、日本の40代半ばより下の世代は
ブルーバードにはあこがれを抱いてな
いと思う。だって、オレたちの時代、完
全に大衆車の象徴だったもん。「オヤ
ジ、ブルーバードだけは買わないでえ
...」て、クルマ好きの少年は心の中で
叫んでた(笑)。



エッジの効いた四角いフォルムやカラーリングから連想
するのは、明らかに510ブルという'nismo'バージョン。
19インチホイールや、カーボン多用のエクステリア、近
未来的インテリアなどスポーツ&チューニング好きのハ
ートに刺さる仕上がりになっている。詳細は発表されてい
ないが、FRで2名乗車(もしくは2+2)、2ペダルマニ
ュアル仕様を目指して内容を煮詰めていると思われる。

NISSAN IDx nismo



INTERIOR

近未来を感じさせる室内にはバケットシートが2脚。設定は2シーターのようだが、リヤに簡易シートを置く程度のスペースはありそう。2ペダルだが、シフトはHパターンマニュアルの様子。パネルセンターのモニターはデータロガーのようなマルチ表示や、サーキットのコース等が表示されていた。



FOOTWORK

何も発表されていないのだが、ホイールは19インチでタイヤはダンロップ製のディレツツァ 225/40-19。ブレーキだけ現行車からの流用(Z34などの曙製)なのが気になったりして。全長4100mmの車両に19インチホイールはかなりの迫力。



EXTERIOR

全身にカーボンが多用され、軽量・高剛性なイメージ。ビス留め風ワイドフェンダーは、最近のヘラフラッシュなどブームの影響をモロに受けた感じでカッコいい。ライトはLEDで、かなりシャープなイメージにまとめ上げられている。グラストップは解放感があるし、これからの時代は樹脂製トップで軽量化にも繋げられるようになるんだろう。オプションでソーラーパネルバージョンも出るのかな? そして、ちょっとリヤ寄りに装着されたフェンダーミラー、けっこうカッコいいんじゃない?



やっぱりあった
日産の隠し球!!

グローバルモデルの FRスポーツは 510ブールをオマージュした ニュースタイル

そんな意味ではいつそのこと、全く過去の車種に捕らわれないコンセプトカーに仕立てて欲しかったな。というわけで、車名とイメージに関する部分は、完全に主観の問題だけれど、発表されたクルマは正直言ってカッコいいと思う。色々と新しさやチューニング感も感じる部分が多いしね。

いまのところ、全容が発表されないコンセプトモデルだけれど、市販に向ける時にはぜひネタ違いのホットグレイドで、3ペダルのマニュアルモデルを盛り込んで欲しいな。2ペダルマニュアルの時代かもしれないけど、クラッチのないスポーツカー、イマイチその気になれないんだよね!!



NISSAN IDx Freeflow

こちらは同じベース車両を少しオジさま向けにリファインしたフリーフローというモデル。4灯式のヘッドライトやテールレンズなど、どことなく、ローレルや初代シルビアを連想させるような無きにしもあらず。フリーフローはリヤシートが設置された4座タイプとされていた。ホイールは昭和50年代半ばの日産車にあったような…懐かしい感じのデザインで、タイヤは18インチ。

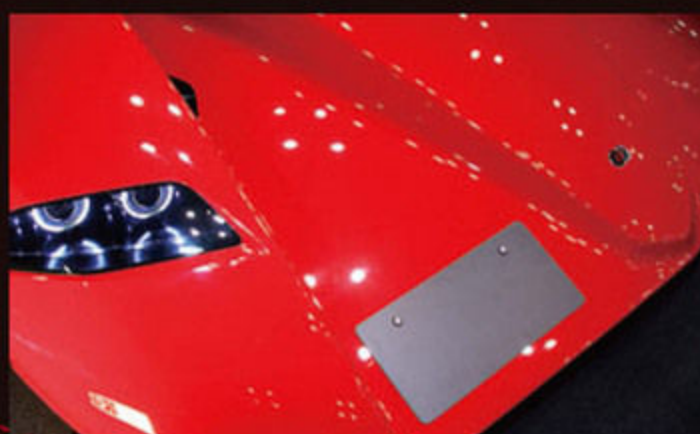


プロトカースタイルの ロードゴーイングカー

カジ編が注目の1台

IKEYA FORMULA IF-02RDF

チューニング業界でもお馴染みのイケヤフォーミュラが真っ赤なレーシングカーを展覧!? かと思います。開発中のプロトカー風のロードゴーイングカー。シャーシは完全なオリジナルで、エンジンはK20、オリジナルのシームレスミッションを搭載。すでに、保安基準に適合し登録が可能な見通しまでついているとのこと。そのアピールとしてノーズにはナンバープレートサイズのボードを装着。こんなので、高速をかつ飛ばしてみたい!!



東京
モーターショー
速攻Report

一般誌やテレビじゃ紹介されないアレコレ!!

東京モーターショーの技術展示

シームレス ミッション

イケヤフォーミュラが発表したシームレスミッション。単純な仕組みでいて、連続的なシフトを実現するというもの。従来のDC Tなどに比べて軽量化で仕組みも単純、それでいて同等の性能を引き出せるという。



エレクトリックアクティブ スタビライザー

スタビの強化や有無は賛否両論で、確かにあったほうがいいシチュエーションと、ないほうがいいシチュエーションが混在する。しかし、電子制御で効きやその強さがコントロールできれば、完全にいいトコ取りが可能。

制振ダンパー

車体の振動を取り除く仕組みはまだ確立されておらず、制振ダンパーのセオリーが確立できれば、もっと快適なチューニングカーを作ることできるハズ。車体製作メーカーでは、どこをどのように抑えれば振動が吸収できるかなどという研究もされている様子だ。



**技術展示やコンセプトモデルに
新しいチューニングのヒントがある!!**

新車中心のモーターショーにオレたち編集部が行く理由は、新しいものを吸収するため。

もちろん、新型車やコンセプトカーを見てワクワクする気持ちは、読者と同じだけど、それってテレビや一般誌、今じゃWEBサイトを見れば、ヘタすると会場で見るとより詳細に見れたりわかったりするからね。

しかし!! 多数出展されている技術系の展示には、興味深いものも多いし、トレンド(というか将来採用される可能性の高い技術など)も隠されているのに、あまり表舞台に紹介されることがないんだよね。

というわけで、このページでは編集部員が国産自動車メーカー以外で気になった車両と、その他の技術系展示の中から気になったアレやこれやをランダムに紹介!!



後方監視運転支援システム

サイドミラーをカメラによる撮影画像とすると同時に、歩行者やバイクとの距離などを監視して運転支援に繋げるというシステム。技術的な目処は立っているが、サイドミラーレス(カメラ8室内モニター)に関しては、保安基準の問題があるという。しかし、近い将来基準が改正され採用される可能性が高いとのこと。単純にサイドミラーがなくなるだけで空力改善の要素も高く、最高速度の伸びや燃費の向上などもあなだれない効果がある。



カラーシートベルト

グレーなど飾り気のないアイテムだったシートベルトも、色とりどりに。新車の注文時にユーザーがコーディネートを楽しめるようになり、気分が交差できるようになったら楽しいかもしれない!!



極上の空力を纏った イタリア製スーパーカー!

カーボンとチタニウムを組み合わせたモノコックボディに、730psを発揮するツインターボ仕様の6.0V12エンジンを搭載したパガーニ・ウアイラ。ボディから極端に離れたサイドミラーや上方排気レイアウトのマフラーなど、空力効果を狙って設計されたと思われる部分が盛りだくさん!! 下まわりやフロントダクト内部も、もっとよく見たかったー!



オータが注目の1台!

PAGANI Huayra



樹脂製ウィンドウ

リヤサイドのガラスとして採用が始まっている高強度な樹脂製ウィンドウ。軽量化は燃費や運動性能向上に繋がり、成型の自由度が高いことにより、ソーラーパネルの埋め込みなどもしやすくなる。



電動ウォーターポンプ 電動エアコンプレッサー

クランクの回転で駆動するウォーターポンプやコンプレッサーなどは、エンジンの効率を大きく下げる要因。当然燃費の悪化などに繋がっていて、メーカーはこれらのパーツの電動化を進めている。当然、エンジンの出力を下げる要因でもあるため、チューニングカーに投入すればより速い車両を作ることにつくハズ。最近多くなってきている電動パワーステアリングなどもそういった要因で採用されるパーツのひとつだ。



横浜ゴムのブースに展示されていた空力追求を盛り込んだタイヤ。アウトサイドには、ゴルフボールのようなディンプルを成型し、インサイドにはエアを掻き出すフラップを仕込んでいる。

空力追求タイヤ



指紋柄の トレッド パターン

これも横浜ゴムブースにあったもので、あらゆる方向に対する保持力(摩擦力)を発揮する指紋をモチーフにした開発モデルで、その名も"Shimon"。計算に基づく幾何学デザインだけでなく、自然が生み出した高効率デザインにも着目した研究が進められている。

速さと燃費を両立する ハイブリッドスポーツ!

カギボーズが注目の1台!

BMW i8



コンセプトモデルからほぼ変わらないデザインで、市販モデルとなったBMWのプラグインハイブリッドカー。リヤフェンダーの窪みとCピラーの"ミミ"で作られるエアガイドは、空気抵抗低減に効果大らしいし、似たような形のスポイラーとか作れないかな~なんて妄想してみたり。夏頃にはこのままの姿で市販されるみたいだから、街で見かけるのが楽しみだ!!



三栄書房



エンジン本体は事前にオーバーホールされたパワーステアリングエンジンと交換、補機類は搭載車のものが組み付けられる。オプションとしてウォーターポンプの新品交換など、細部の仕様変更も応談。エンジンは下取り(可動であることが前提)、作業は要予約となる。

RASTY 日帰りE/G オーバーホールFor 1JZ

価格: 47万2500円 ※JZX100/JZX110/JZS171
問い合わせ: ラスティ 千葉県白井市富士51-4
☎047-441-6226 <http://www.rasty.tv>

VVT-iモデルの1JZ搭載車なら 休み1日でエンジンリフレッシュ可能

JZマイスターとして知られるラスティが、最近問い合わせの多い1JZユーザーからのオーバーホール依頼に対し、新たな定番メニューを設定。

その名も『日帰りE/Gオーバーホール』。これはオーバーホール済みのリビルトエンジンを事前に用意しておき、朝イチから作業に着手、当日の夜には換装を終了して納車できるという内容のもの。

費用も47万2500円(税込み)が基本とリーズナブルだし、何度もショップに行けない遠方のユーザーや、毎日の通勤で愛車を必要としているオーナーにとって、即日完成というメニューは嬉しい限りじゃないかな。

もちろん、用意されるエンジンも、JZマイスターであるラスティが自社内で、キッチリチェックしながら組み上げたもの。素性不明のリビルトエンジンとは違い、信頼性もバツグンだ。

作業に関しては事前の準備やピットの予定もあるため完全予約制、その際に希望の仕様を伝えれば、工賃は追加せずに内容をグレードアップできる部分もあるし、将来的なチューニングの相談や、そのための準備を組み入れること

も可能だ。

というわけで、走行距離が伸びてきたけれど、大切に乗り続けたいというオーナーが増えてきている1JZ搭載車、各部に不安を抱えながら乗り続けるくらいなら、思い切ってリフレッシュしようのもありじゃないかな!!



ヘッドガスケットやメタル、ピストンリングなど消耗品は当然全交換。油脂類やエアコンのガスも費用に含まれる。ヒーターホースなど一部ホース類の交換はオプション扱い、乗せ換え時の交換推奨品だ。

1JZ搭載車オーナーのメンテはお任せ!!
JZマイスターのラスティが
ワンデーオーバーホール
メニュー開始!!



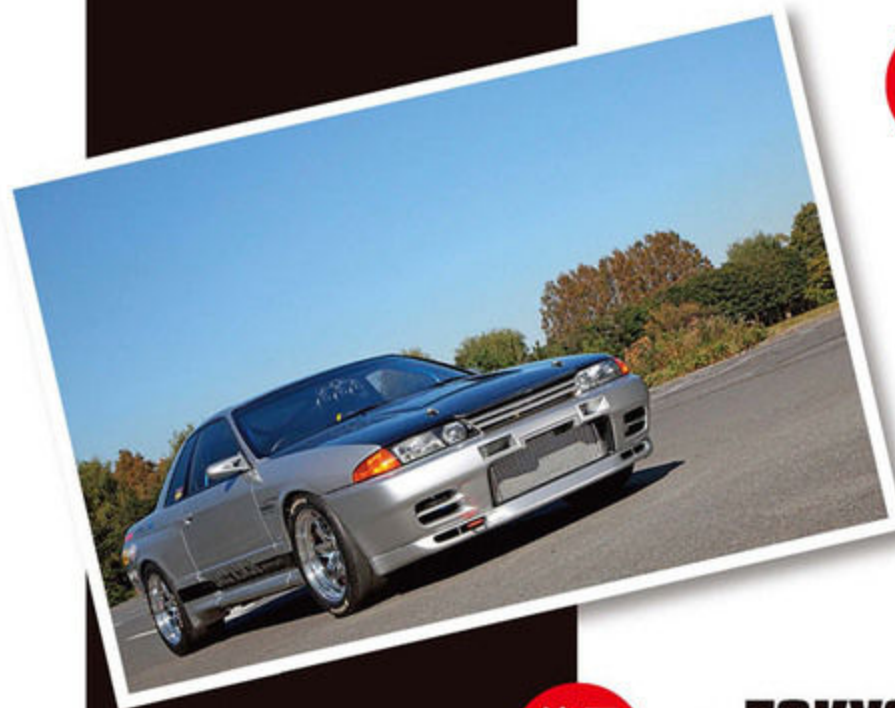
閉店までに仕上げるので
スカイツリー観光でも
楽しんで下さいね!!

ラスティ
有田さん

「朝イチで入庫していただければ、夕方までに仕上げるメニューなので、通勤でクルマが必須という方にも困らせません。また、作業時は、スケジュールが合えば代車をお貸しいたしますし、駅までの送迎もできます。スカイツリーまで電車で30分くらいなので、1日下町観光でもしていただくのもありじゃないでしょうか。VVT-i付き1JZ搭載車に関しては作業経験も豊富ですし、ほとんどのパーツを在庫しているので、想定外のことがあってもよほどのコトがない限り、その日にお返しすることができると自信をもっています」



三栄書房



特集

NISSAN
直列6気筒
INLINE6

10

チューニングガイド



26 パート別にアイテムの選択と作業の要点を解説!!

年末一斉メンテナンス

注目
企画

2 TOKYO MOTOR SHOW 2013
44 Demio DYNAMITE TUNING STYLE
65 TUNING FESTA 2013



OPTION2

オプション2 1月号

発売：2013年12月11日
(毎月11日発売)
定価：730円[本体695円]
発行人：西ヶ谷周二
発行所：株式会社エディオン
〒169-8447 東京都新宿区本郷町19
大代表 ☎03-5369-5111
販売部 ☎03-5369-5112
FAX：03-5369-5116
広告部 ☎03-5369-5120
オーダー ☎03-5357-8802
FAX：03-5357-8803

企画編集：株式会社ディーズ・クラブ
〒136-0082
東京都江東区新木場1-14-5
大代表 ☎03-3522-6670
編集部 ☎03-3522-6676
印刷&製本：凸版印刷株式会社

[スタッフ]

編集長 加地伸康
編集部 太田朗生
鍵市篤史
ライター 渡辺大輔 正松本 宏
石川大輔 加藤敬二
デザイン デザインベース・ゼロ
土屋伸一 坂倉康弘
山田裕忠 岡山将也
阿部俊哉
表紙撮影 金子信敬
広告部 廣島ケン太郎

法律で定められた場合を除き本誌からのコピ
ーを禁じます。
お寄せいただきました個人情報は、誌面活
性化以外の目的には利用致しません。

74 検証企画 サーキットで超効く!

エアロDIYメイク

78 PADDOCK in THE WTAC

95 Power Check Meeting2014

パワーチェックミーティング 2014 intライアル

152 D-SPORT CUP 2013
with Club-K Rd.4

160 ドリフト TIDC 2013

SERIES

49 脱☆ブラックBOX宣言!!

DIY ECU SET UP

最終回 集大成のパワーチェック!

70 老舗の流儀

SUPER NSX Making

162 爆走坂東組マサのGT直系☆マシンメイク

最速86伝説!

TOYOTA 86 MAKING For CIRCUIT

REGULER CORNER

55 暴走機関車 Daiちゃんの生涯走り屋宣言

57 DFellow アベちゃんの新米シャチョー奮戦記

58 目指せ! 世界最速 アンダー鈴木のやりすぎDIY講座

60 サンデーレースカレンダー

84 カバーマシン
BLACK LINE × SKYLINE GT-R[BNR32]

試して納得テスト&チェック

88 [T-REV α ビルトインキャッチタンク]

90 [COMTEC HDR-201G]

92 [GReddy ボルトオンターボキット]

100 スピニアウト倶楽部

112 若手チューナーの月イチ誌上BLOG!? やんコラ

117 NEW PARTS GALLERY 2014

126 モニター報告

128 NEWS&インフォメーション

156 OPT2注目! PRO SHOPガイド

~S.K.R Z33~

~J'S RACING DC2~

~ELD AUTO SERVICE JZS161~

165 モニター募集

166 読者プレゼント

キリトリ

TOKYO AUTO SALON 2014 OPTION2 限定ステッカー 引き換え券

氏名	年齢		
住所	都道府県	市区町村	
愛車	形式	年式	
チューニング&ドレスアップ内容			

■OPTION2へひと言(企画案大歓迎)

■今気になるチューニング&ドレスアップは?

■チューニングカーが好きになったきっかけは?

※2014年東京オートサロン会場のみ有効
※2014年の限定ステッカー(現定数)が終了した場合、他のステッカーと引き換えさせていただきます。

2014年

1月10日(金)~12日(日)

東京オートサロン2014

OPT2

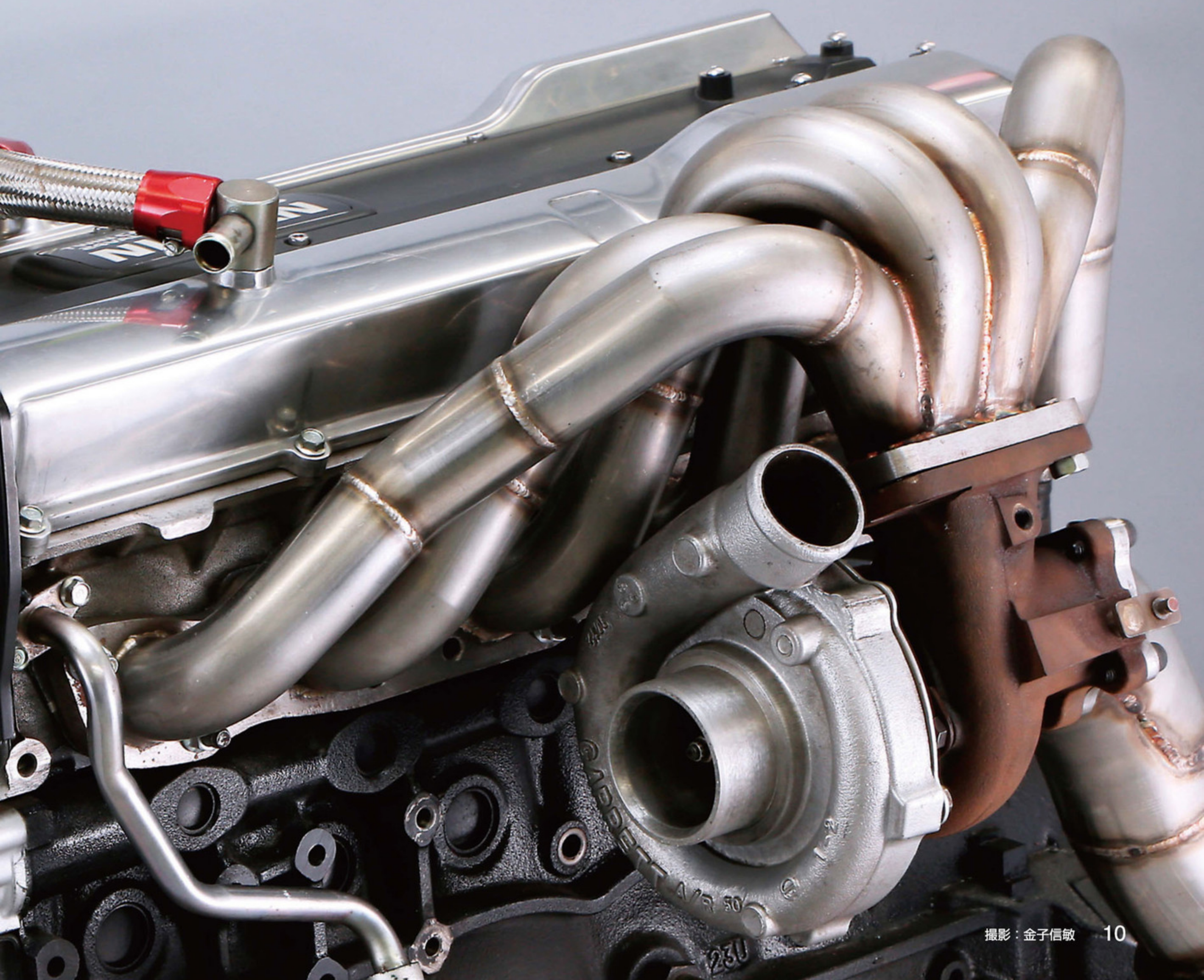
限定ステッカー引き換え券!

この引換券を忘れずにもって北ホールの編集部ブースにきてね!

オートサロンに来れない人には抽選で100名様にプレゼント
応募券に記入して編集部へ送ってね!!

RB25

のRB25エンジンに迫る!!





RB25系エンジンのデビューはC33ローレル、A31セフィーロ、R32スカイライン、それぞれに搭載されたNAモデルからスタート。既存のRB20、RB26と比べ、インテークカムシャフトに可変バルタイなどの新機構が搭載された。RB25DETに関しては、R33スカイラインなどに搭載された初期モデル(カタログ値・250ps)と、R34スカイライン世代より搭載された後期モデル(NEO/カタログ値・280ps)に大別される。同形式エンジンながら、燃焼室形状・容積(圧縮比)の大幅な変更が行われ、それぞれに対してチューニングの手法が異なる部分がある。ちなみに、ボア径・コンロッド長などに加え、ブロック基本設計までRB26DETTと同様なため、流用パーツによって比較的容易に排気量をアップを行うことも可能、その結果、多種多様なチューニングのバリエーションが存在する。

REVIEW OF RB25DET

総排気量 **2498cc**

ボア **86.0mm**

ストローク **71.7mm**

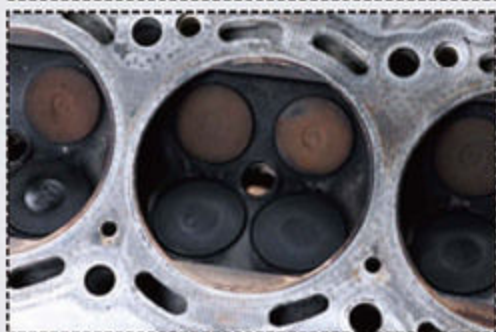


RB20やRB26より世代が進んだことにより、インテークカムに搭載された可変バルタイシステムのNVCS。低回転域のトルク向上と高回転域の伸びを、バルブタイミングの入れ替えで両立させる機構だ。

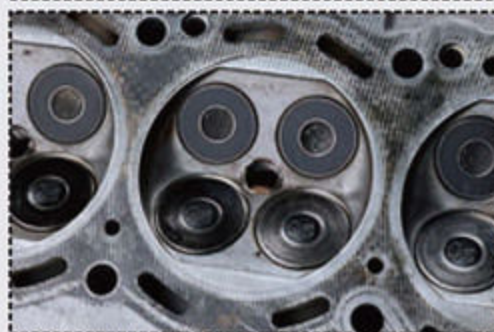
RB25初期モデルとNEOモデルの違い

RB25DET初期モデルとNEOモデル。チューニングを進める上で大きな違いとされているのが、燃焼室&ピストンヘッド形状の違い。純正の圧縮比は共に約9.0:1となるが、NEOモデルは燃焼室が浅く、ピストンヘッドの凸部が大きな形状のためハイブースト化に向けた圧縮比調整が行いにくく、ノッキング限界に達しやすいとされている。もちろん、エンジン内部パーツの構成を変更し、専用ピストンを仕様するなど本格的なチューニングを行えば問題は回避できるが、ライトチューン+αの領域では前期モデルの方が高出力を得られやすいとされている。

初期モデル



NEOモデル



NISSAN INLINE6

直列6気筒 チューニングガイド

TUNING GUIDE

発展性無限大

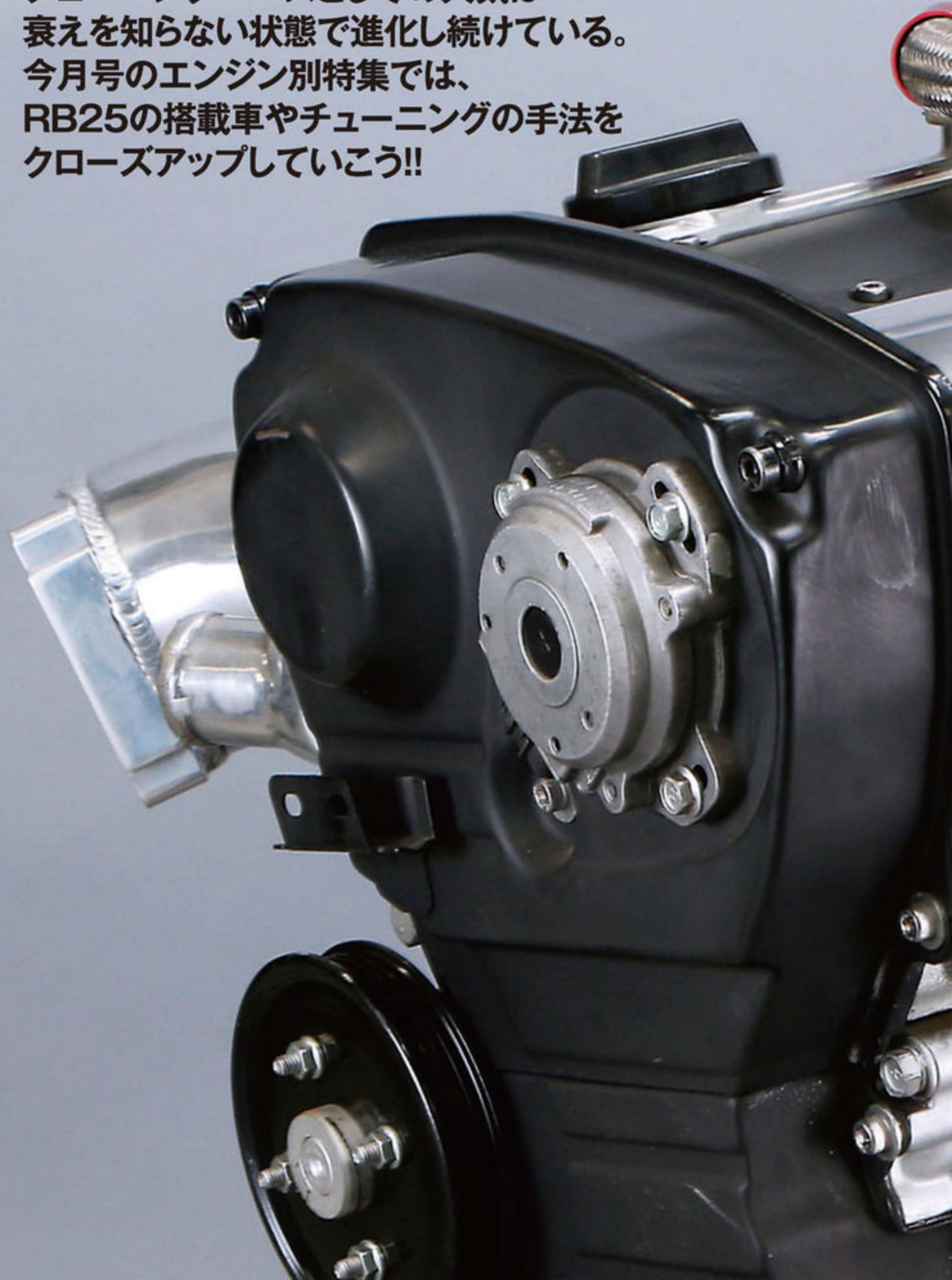
今なお根強い人気を誇る

R32~R34スカイラインを中心に、セフィーロ・ローレル・セドリック・グロリア・ステージア...多くの車種に日産の主力エンジンとして搭載されたRBシリーズ。

中でも最終系として開発、投入されたRB25は完成度も高く、搭載車の現存数も多い。

チューニングベースとしての人気は衰えを知らない状態で進化し続けている。

今月号のエンジン別特集では、RB25の搭載車やチューニングの手法をクローズアップしていこう!!

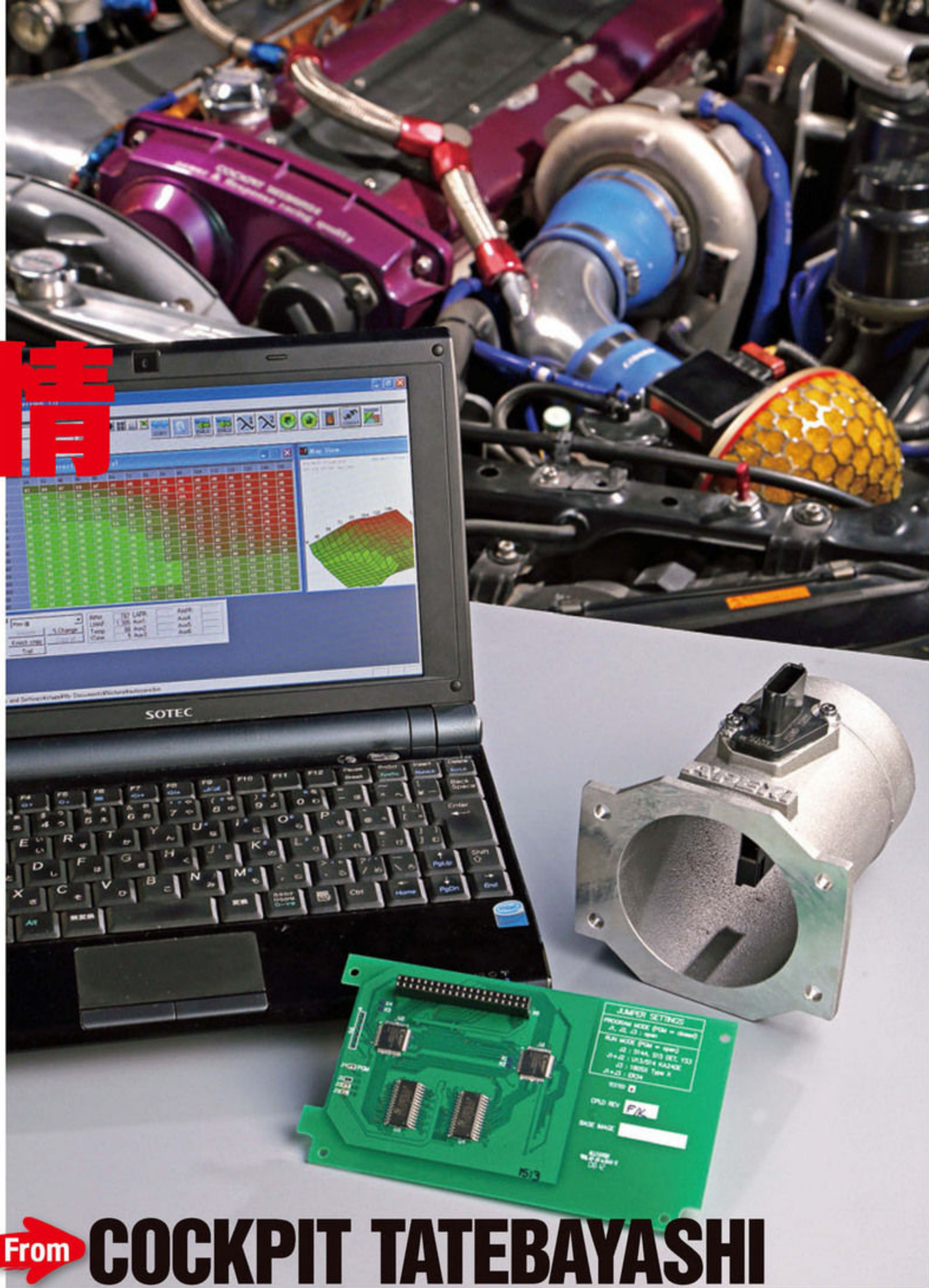


RB25の チューン ECU事情

エンジン系のチューニングをした場合、避けて通れないのがECUセッティング。ロムチューンや各種フルコン・サブコンなどの手法は多数あるが、今、コクピット館林などRB25チューンを得意とするショップで、定番となつつあるのが海外製の純正改ECU（追加基盤タイプ）であるニスチューンによるセッティング。

「エンジン系のチューニングをした場合、避けて通れないのがECUセッティング。ロムチューンや各種フルコン・サブコンなどの手法は多数あるが、今、コクピット館林などRB25チューンを得意とするショップで、定番となつつあるのが海外製の純正改ECU（追加基盤タイプ）であるニスチューンによるセッティング。」

「もちろん、コンサルトポートを使う



From **COCKPIT TATEBAYASHI**

コクピット館林 群馬県館林市赤生田町2202 ☎0276-73-5451 <http://www.cockpit.gr.jp>

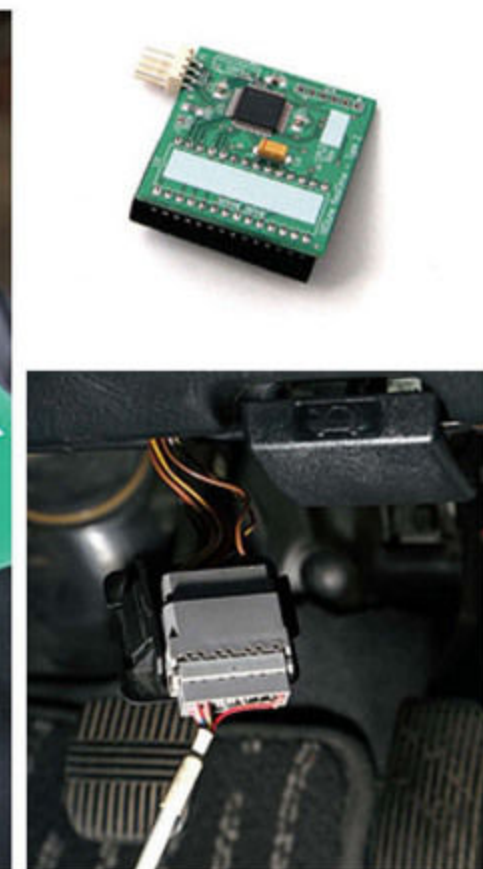
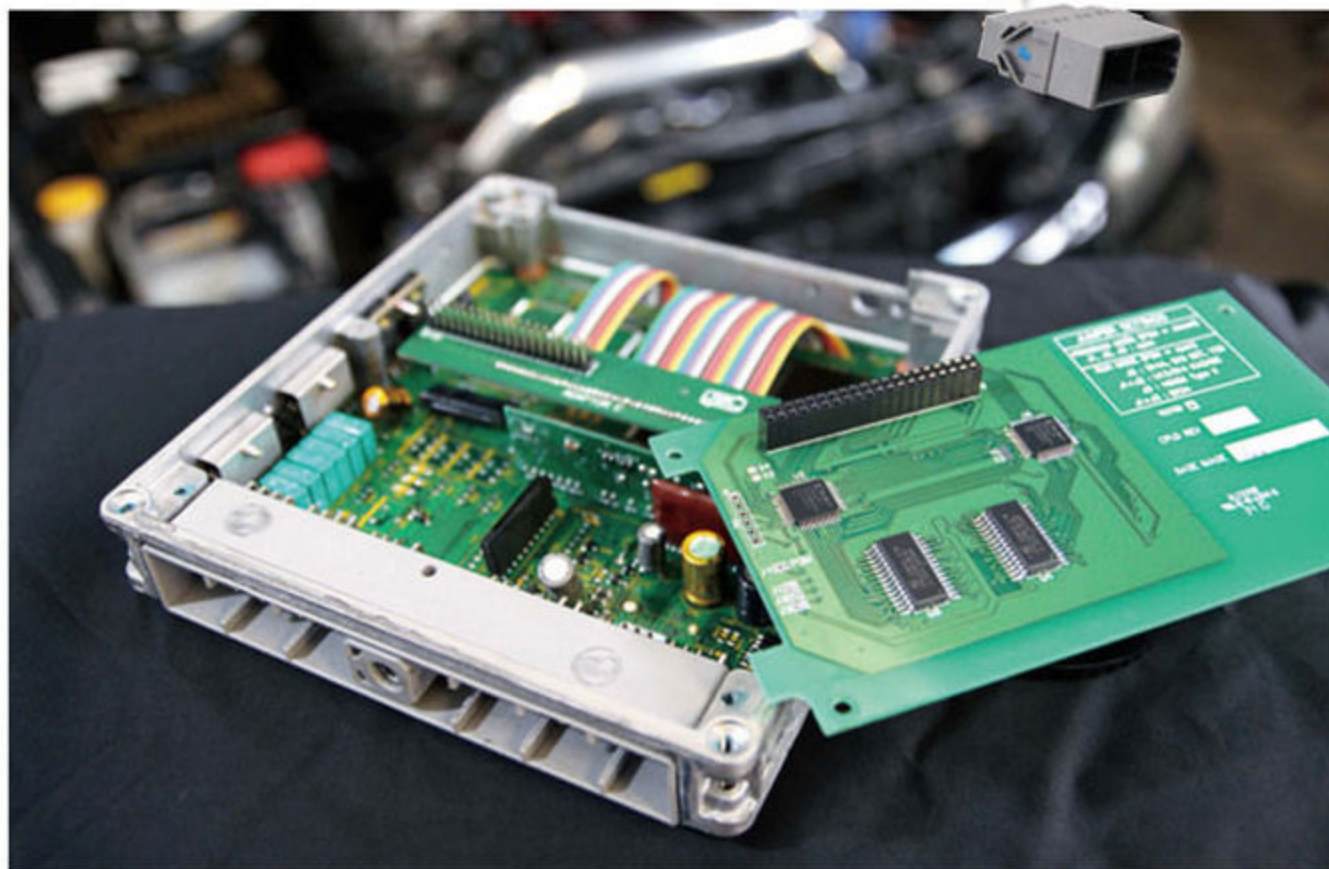
「もちろん、コンサルトポートを使うことでリアルタイムで書き換えできることで、セッティングする側の妥協がなくなることはお客さんのメリットです。ニスチューンの編集ソフトに搭載される機能にもよりセッティングを適切に行える要素は多いですから総合的に投入するメリットは多いですね。それから、純正ECUがベースなので必要な機能や制御がしっかり残されているのもメリットとなります。さらに、今でもその開発は続けられているので、細かな部分でのセッティング要素も増えているんですよ」とのこと。

コンサルトポートを持つ世代の日産車を中心にラインナップのチューニング用ECU追加基盤。追加基盤にはフラッシュロムが組み込まれることで、コンサルトポート（一部車種はUSBポートを増設）から、リアルタイム通信でECUのデータを書き換えられるため、迅速なセッティングが可能。また、エディターソフトはプルダウンメニューから各種設定項目を選べるなど、最新のフルコン並の機能を持つ。もともと海外製だが、現行バージョンは設定項目などが日本語になっているので使いやすいのもポイント。AFフィードバック機能、故障診断、ECU診断などその内容も充実。

ニスチューン
NISTUNE

追加基盤 2万7090円~3万1290円
通信ケーブル 1万1550円
編集ソフト 2万1000円（プライベート用）
6万8250円（プロ用）

※追加基盤装着費用、セッティング費用別途必要

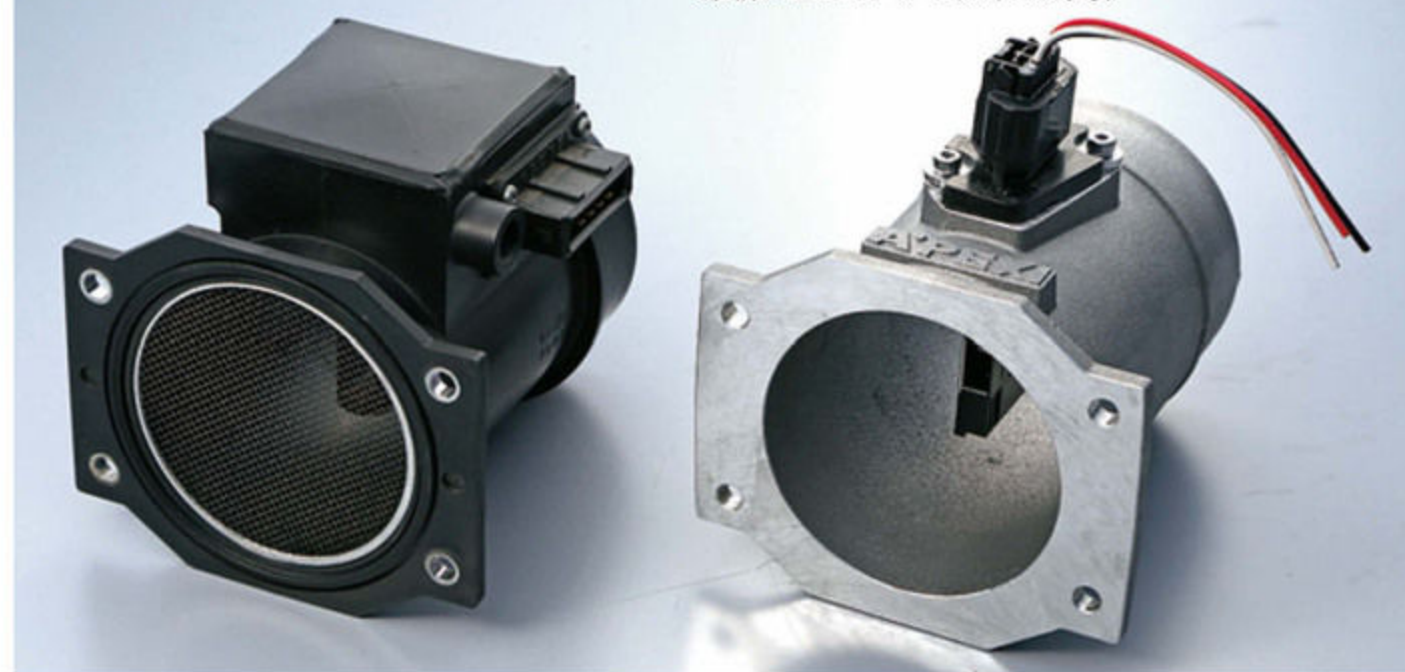


かつてチューニング用として重宝されたZ32用エアフロが、価格改定により高価になってきたことから、流用エアフロの標準品となりつつある日産の現行エアフロメーター。ホットフィルム式で、設計上吹き返しによる計測値の影響を受けにくいなどのメリットも多数。並べられた写真は左側がZ32用で、右側はアペックス製のアダプター（Z32と同形状）にR35エアフロを組み込んだものの。



R35エアフロ

エアフロ本体 1万3335円
APEX エアフロアダプター 1万5540円
※装着にはコンピューターセッティングが必要



実際、コクピット館林では新規でセッティングするお客さんの多くがニスチューンを選ぶようになってきている。逆にニスチューンを指名してセッティングをしたいというお客さんもどんどん増えているという。

また、セッティングをする時の作業の中で最近増えているのがエアフロを現行のR35用に変更するという内容のもの。

これは、定番として使われてきた

手軽で高機能なECUチューンとしてニスチューンによるセッティングを指名してくれるユーザーも増えていきます!!

Z32用が価格改定で高価になってしまったこと、R35エアフロのリアな計測特性や吹き返しに強い設計特性などの理由があるという。もちろん、年式的にどの車両ともエアフロの劣化が進んでいて、交換時期がきているというのも理由のひとつだ。

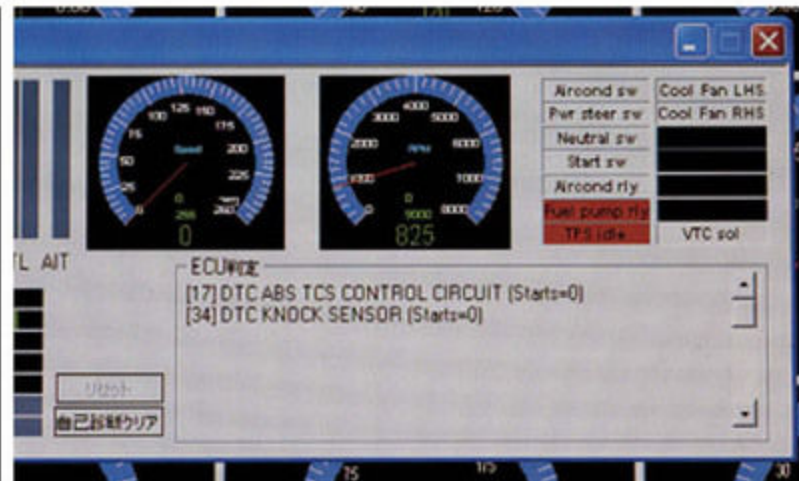
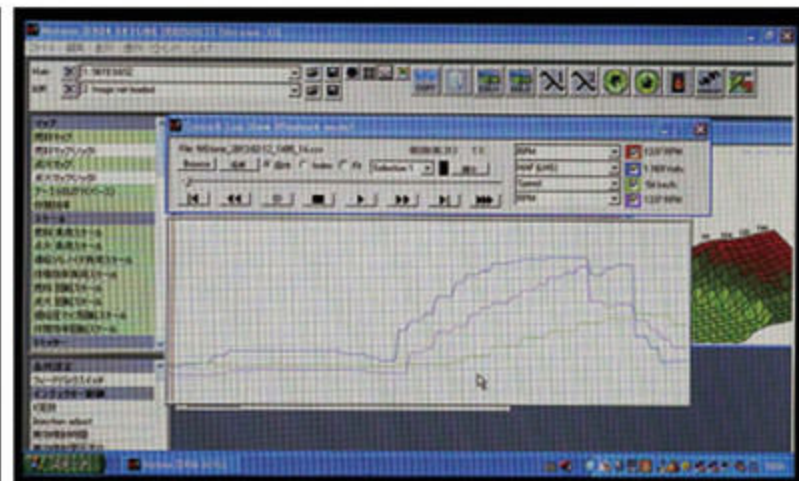
というわけで、新たにチューニングをするならエンジンマネージメントはニスチューン+R35エアフロという選択はオススメだ。

メニューは日本語表記

フルコンやサブコンなど海外からも多くのECUやセッティングツールが入ってきて、その性能も甲乙つけがたいものが多数。その中でセッティングする側のメリットとなるのは、ニスチューンのエディターソフトが日本語であること。使う側がしっかり理解できることで、よりよいセッティングに結びつくのだ。



恐らく、日本一RB25のECUチューンをこなしてきただろうコクピット館林の亀田さん。取材当日も5台のRB25搭載車がピットに鎮座している状況だった。エアフロレスに対応していないため、極限を求めてフルチューンにするなどには適さない場合もあるが、最近では多くの割合でニスチューンを選択しているという。



設定項目や機能など
今更な開発が
続けられているので
さらなる進化が
期待できますヨ!!

コクピット館林
亀田さん

「純正ECUを書き替えるロムチューンとの違いは、ココを変えると良くなるかもというポイントを即座に試せることですね。もちろん感覚だけでなく、回転上昇時間やスピードの上昇時間の計測もできるのでどちらのデータが適切か? という判断を確実に行えるんですよ。また、揃える機材が少なく済むので自分でECUセッティングしてみたいという人にもオススメです。プライベート用のソフトは格安です。ただし、ECUセッティングはリスクもあるので理解して挑戦して下さいね」



写真はR33用のECUだが、コンサルト世代のECUのロムなど、すでに廃盤になっているものも多く、部品の供給に支障をきたしているという事情もある。ニスチューンは追加基板により、フラッシュロム化することで、純正ECUを廉価でフルコン並の機能に改造できるのだ。

使いやすいセッティングメニュー

パソコンをコンサルトポートに接続することで即座に書き替え可能な状態になるのはもちろん、各種数値のメーター表示、ログ機能、故障診断など多くの機能や表示メニューが盛り込まれる。これらの機能は、セッティングの品質向上につながるのももちろん、トラブルシューティングの際に役立ってくれる。

500ps+αが安全で楽しい!! RB25マイスター館林の提唱する 上級定番仕様

コクピット館林オリジナルのサージタンクや大口径スロットルでターンフロ
ー化された吸気系を持つエンジンルーム。ヘッドガasket交換時に、ポー
トの修正加工を行い効率を改善しているという。

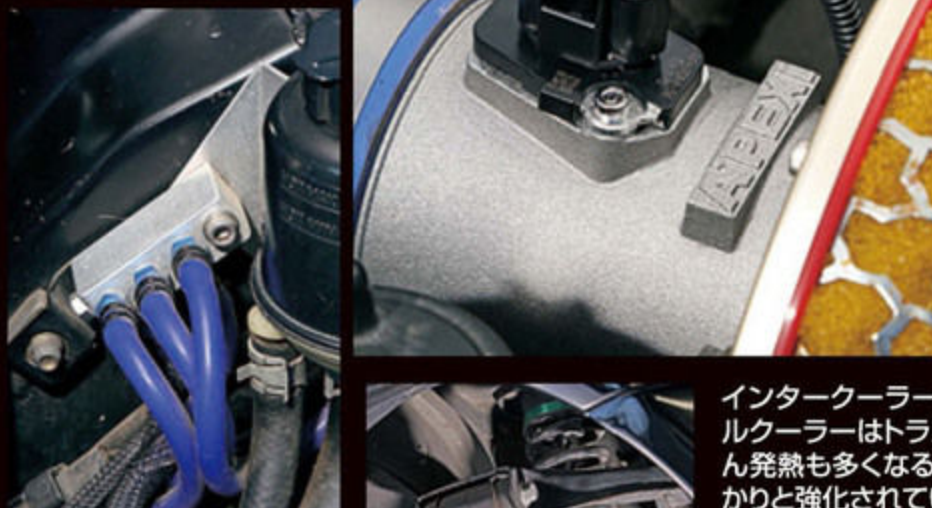
タービンはコクピット館林のオリジナルTE06-24V、RB25のために風量やエキゾーストのサイズまで定められたものだ。最大ブースト圧は1.4kg/mmに設定され、500psを越える出力で純正交換タービンとは次元の違う走りを実現してくれる。



RB25に拘り、デモカーでも多くの仕様変更によるデータ取りを続けてきたコクピット館林。アムクレイドに加盟し、走行会などでフィードバックや走行性能をチェックしているのはもちろん、ダイナパックをフル活用し、多くの車両のセッティングデータを蓄積してきた。

そのため「どんな仕様が乗りやすいか?」「耐久性を確保できるのはどの程度の出力までか?」などなど、RB25に関して膨大な情報とノウハウを持っている。

ECUセッティングは前のページでも紹介したニスチューンを使ったもので、エアフロはR35用。また、見た目を美しく、トラブル要因を無くすため、負圧はコレクターでいちど集め再分配している。



カーボンのボンネットは高瀬スタウト製。走行風の抜きダクトを備えることで、クーリングの効率を高めるほか、フロントのリフトをおさえ、走行安定性を高める作用も期待できる。



また、オリジナルのパーツも多数ラインアップ、設計上の問題から本格チューンがしにくいNEOエンジンにも、適切なコンプレッションを得られる鍛造ピストンなどを独自に設計するなど、ユーザーの要望に応えてきた。



インタークーラー、ラジエーター、オイルクーラーはトラスト製。高出力なぶん発熱も多くなるため、冷却系はしっかりと強化されている。



腰下をノーマルのまま、ヘッドガasketの強化で耐久性を確保し最大限のチューニングを施したというもの。オリジナルのウエストゲート式タービンキットやサージタンク、スロットルなど、出力向上時にはマフラーのセッティングアップが大きくフィーリングを左右する。この車両はフロントバンプ、マフラー共にアベックス製をチョイスし、同じくアベックスのECUで、首量コントロールを可能としている。

ポン付けタービン用
魅せる!! 高性能エキマニ

コクピット館林発

オリジナル RB25パーツカタログ

エキゾーストマニホールド

価格：12万8000円



タービン位置を移動しアウトレットパイプまでセットにすることで実現した高性能エキマニ。フロントパイプの装着位置やフランジはノーマル位置にくるなどユーザービリティに優れている。装着時はタービンの角度調整、アクチュエーターの位置変更、ノーマルサージの車両はチャンバーパイプの逃げ加工などが必要。



NEOエンジン専用に独自開発!!

NEO6用鍛造ピストンキット

価格：18万1650円

予想を越える反応に驚くほどの大ヒットとなっているという、NEOシリーズ(RB25)用の鍛造ピストンキット。高密度鍛造素材で強度が高く、ハイチューンエンジンに安心して使うことができる。スペックはRB26クランク用、RB25クランク用の2種類が用意されている。設定圧縮比は約8.5:1、ピストン径は86.5φ。



From COCKPIT TATEBAYASHI

コクピット館林 群馬県館林市赤生田町2202 ☎0276-73-5451 <http://www.cockpit.gr.jp>

ER34 SKYLINE × TE06H-24Vオリジナルタービン仕様

NEO+
ウエストゲートの快感
体感してもらいたい
チューニングですね!!

SPECIFICATION

RB25DE改(520ps・最大ブースト圧1.4kg/cm²) TE06H-24Vタービン(コクピット館林オリジナル) コクピット館林・サージタンク/スロットル(90φ) NISTUNE-ECU R35エアフロ 東名パワー・ボンカム アベックスマフラー/フロントバイパス トラストプロフェック/インタークーラー/オイルクーラー ティン車高調 ブロドライブホイール ほか



コクピット館林
亀田さん



ストリートでの日常使用から、サーキットまで楽しむというオーナー。室内はシンプルながら、ドライビングを安定させるため運転席にブリッドのフルバケを装備している。

オイルポンプの保護に!!

オリジナルATIダンパープーリー

価格: 10万5000円

エンジンパーツの共振を吸収し、クランクの振れが原因となるオイルポンプの破損などエンジントラブルのリスクを大きく低減してくれるのがダンパープーリー。オイルトラブルは、エンジン全損に直結する重大トラブルのため、特に高回転を常用する車両にオススメのアイテムだ。コクピット館林がRB25DET専用オーダーしたATI製。



高性能なクロスフローを実現!!

RB25DET用オリジナルサージタンク

価格: 8万9250円

高効率なクロスフローレイアウトを実現し、高回転時の出力向上を実現する大容量サージタンク。スロットルフランジはインフィニティ用で、オリジナルの90φ(4万1790円)を前提としている。また、80φ仕様(4万1790円)もラインナップ、こちらはバルサースロットルと同形のフランジ形状。



ウエストゲート式で高出力化

TE06H-24V TURBO KIT

価格: 41万8000円

デモカーを開発していく中で生み出されたハイパワータービンを市販化したもの。RB25用に設定されただけあって、マッチングが最適化されているのはもちろん、ウエストゲート式のフルタービンキットとしては価格もリーズナブル。タービン風量としては約600psまで対応となっている。





GOOD発
特選RB25
チューンドサンプル



RB25チューンのあるある情報

専門店“グッズ”の経験をオーナーに!!
知っていれば防げる
メンテ&トラブル回避のヒント集

群馬県にあるグッズは、C35ローレル
& RB25搭載車などを専門的に扱う
ショップ。表向きはGT系(特にRB25
搭載車)専門中古車ディーラーを装
うが、実はチューニングにも精通。ハー
ドなチューニングまで幅広い作業を自
社で行い、コンピューターセッティング
も自社で完璧にこなしているという。

扱っている車両のほとんどがC35ロ
ーレルであるのは、ATのみの設定であ
ったことから程度のいいベース車が多く
残っていることなどから。程度に拘った
車両をユーザーに提供し、失敗のない
チューニングを提供していくためだ。
というわけで、グッズからはRB25
搭載車のオーナーや、これからオーナ

ーになろうという人、これからチュ
ーニングをしていこうという人に向けて
の情報提供。多くのクルマを見てき
た経験、チューニングしてきた経験を
持つプロの目で“?”と感じたこと
や、実践してきたノウハウは、楽しい
チューニングライフを送るためのヒ
ントになるんじゃないかな。
もちろん、ここに掲載する情報は
グッズのノウハウのごく一部。直接シ
ョップに行つてチューニングの相談を
すれば、より多くのアドバイスを貰え
ること間違いなしだ!!



ブローバイは 必ずサクシオンに戻す!!

ブローバイガスに含まれる油分がタービン〜燃焼室に
入ることを嫌い、ブローバイガスを大気開放にしている
車両は多いが、これは間違ったチューニング。サクシ
ョンの負圧を使って、積極的にクランクケース(シリン
ダーヘッド含)の内圧を抜くことで、オイルの循環は促進
されるしエンジン効率も高まる。ブローバイガスに含
まれるオイルが気になるなら、中間にキャッチタンクを
作りオイルをセパレートするのが正攻法だ。ちなみに、過
剰なGが原因でオイルリターンが悪化しブローバイガ
スと共にオイルが排出されるケースもあるが、恒常的
にブローバイガスに多くのオイルが含まれる場合は、
すでにエンジンがダメージを受けているということだ。



エンジン 積み換え車を買う際は 配線作業などの 精密さを疑うべし!!

RBエンジン搭載の走り屋系中古車は、NA→ターボ、
RB20→RB25換装歴のあるものが少なくない。そし
て、キッチリ仕上げられていない車両が多いのも事実
だ。格安のドリフト専用ミサイル車両ならともかく、街
乗りするなら各部が正しく作用している車両を選ぶ
か、ノーマルに近いベース車を選び信用のおけるシ
ョップで希望の仕様に仕上げて欲しい。というのも、一
応エンジンはかかるが電源が正しくなく、自己学習のセ
ーブがされなかったり、一部メーターが動かなかった
りという車両が多く、その手直しに多くの費用をかけ
ているユーザーをよく見るのが悲しいという。中古車
を選ぶとき、仕様だけを見て飛びつくのはキケンだ。



フルタービンながら全域でトルクフル、
そんな仕様として作られたのがこのロ
ーレル。タービンは低速レスポンスの
いいTD06L2を使い、カムシャフトの
選択とバルタイ設定で高回転を伸ば
す内容となっている。ベース車も極
上、しかもブラックのレザー内装にサン
ルーフ付き、オシャレにも過激にも乗
れる1台に仕上がっている。

SPECIFICATION

RB25DET改 TD06L2-20G オリジナルエキマ
ニトラスタータンク/プロフェックB APEX・パワーFC
/カムシャフト(IN・EX: 264度) インフィニティスロット
ル 550ccインジェクター ECR33ミッション イケヤ
フォーミュラアーム類 エンドレスキャリパー ほか

TD06L2-20G仕様

レスポンスのいい
タービンで下から!!
カムとバルタイで上を伸ばす



NEOエンジンは まずインタークーラーを大型化!!

C35ローレルは後期から、R34スカイラインはデビューから後期型のNEOエンジンを搭載している。同じRB25エンジンでもその構造や性格には違いが多く、チューニングのアプローチも違ってくるのはよく言われることだ。難解なことはさておき、NEOエンジンは効率追求の設計によってノッキングを起こしやすい。そこでハードな走りを前提とするなら、インタークーラーの大型化をチューニングのファーストステップにしたいとのこと。

ファン&ウォーターポンプ流用は注意!!



カップリングファンの流用やウォーターポンプの流用を行うのは定番のチューニングになっている。たとえばウォーターポンプやファン、プーリーまわりをフルでGT-R用にする場合も多いが、これは高回転時の効率を重視したセットになるため、低回転域が逆にヒート傾向になるケースもある。ファンの枚数や、ウォーターポンプのギヤ数、駆動プーリーの径などメーカーでは目的をもってセットしたものなので、自分のクルマに投入する際も「なぜ?」という意識を忘れずに!!

ガスケット交換してないなら ラジエーターキャップはノーマルで!!

オーバーヒート防止にハイプレッシャーキャップを付ける人は多いが、純正がメタルガスケットでないRB25エンジンは、高められた冷却水の圧力がヘッドガスケットに不要な圧力となって作用しがち。エンジンをいたわるならノーマル圧のラジエーターキャップを使用するのがセオリーだ。チューニングにより水温が高まっているなら、ラジエーターの大容量化など根本的解決策を投入すべし。



3・4番シリンダーのブローは寿命 その他のシリンダーのブローは ハンパなチューニングが起因することが多い!!

RBエンジンのクランクは、高回転で振動が出やすく、そのしわ寄せは3・4番ピストンの側面当たりに繋がる。劣化したRB25で高回転を多用すると、3・4番ピストンが欠損するブローになるケースが多い。ちなみに、その他のシリンダーが原因のブローはチューニングが起因のことが多いとのこと。また、純正の吸気系レイアウトは、ブースト圧1.2kg/cm程度まではいいが、ハイブーストになると、慣性流が強くなり3・4番シリンダーに吸入空気が多く流れ込む傾向がある。セッティングの際に、燃調のムラを見切れることがエンジン保護につながるという。



ウチは優良なベース車を用意し
完全なチューニングを施して
お客さんにRB25をお届けしますヨ!!

「グッズはC35ローレルを中心にしたRB25搭載車の販売、そして何よりチューニングを得意としています。基本的には、優良なベース車を用意し、お客さまの好みに合わせた仕様で仕上げる方針なので、新車のような気分で乗り始めることができます。チューニングに関しても、ファクトリーを併設しているのはもちろん、専門店として技術面でも自信を持っていますヨ!!」

グッズ工場長
村田さん



クランク角 センサーの封印破れは 不調経験ありの可能性!!

エンジン本体のチューンを行っていないのにクランク角センサーの封印(イニシャルの点火時期を決める)のが破られている車両は、過去に不調を経験した可能性高し。または、チューニングを受けている可能性も。ココはグッズがベース車を仕入れる場合も必ずチェックするポイント。もちろん、セッティングや修理の際に正しい知識で調整されていれば問題ないが、タイミングベルト交換の際の組み間違いなどで不調になっているなんてケースも多いのだ。

10万キロ越えたら排気6番の スタッドボルトは折れる覚悟を!!

走り屋が乗るRB25搭載車のほとんどが、エキマニのスタッドボルト折れ→排気漏れを経験するという。その分岐点はおおよそ10万キロの走行距離(走り方にもよるが)、タービン交換の際などにも折れるので、作業の際はスタッドボルトを抜く準備と、換えのスタッドボルトを用意しておくべし。



SPECIFICATION

RB25DET改 GT3037
Pro Sタービン APEX-
パワーFC コーヨーラジ
エーター トラストオイルク
ーラー BNR32クラッチ
ECR33ミッション クス
コアーム ECR33プレー
キ(F・R) ほか

GT3037仕様



エンジン本体に手を入れていないので、ブースト圧は1.2kg/cmとおさえ目のセットアップ。タービンサイズに余裕を持たせることで、エンジンの負担は低減するためロングライフなチューニングカーとして仕上げる事ができる。

純正の吸気レイアウトを保ち、純正エキマニにGT3037プロSを装着したC35ローレル。ストリート〜遊びでドリフトを楽しむ仕様をイメージしている。コストパフォーマンスも重視し純正エキマニを使用しているが、ツアラーVにも勝るポテンシャルを引き出すべく、ポン付けタービンの上サイズのGT3037を選択している。グッズでは、ユーザーの求めるレベル・内容のチューニングを実現することが可能だ。

純正レイアウトを活かした
コストパフォーマンス仕様



①② エンジン本体はノーマルスペック、カムシャフトを交換しバルタイは高回転向けにセット、タービンレスポンズがいいので低速域から乗りやすい。

③ ワークの18インチホイール(XT-7)からのぞくのはエンドレスの4ポッドキャリパー。リヤはECR33のキャリパーを使用。

④⑤ 純正ブラックレザー内装にサンルーフと希少なパッケージング車両がベース。ルーフは塗り分けによるラッピング塗装でラグ系カスタム要素を入れ込む。

RB25チューンのベース車探し

程度に自信のある
ER34スカイラインを
揃えてますよ!!



シャフト
渋谷さん

From **SHAFT**

シャフト 東京都八王子市鎌水2129-1 ☎042-677-3915
http://www.shaft-autoservice.co.jp

スカイラインならココを見ろ!! ER34専門店のシャフト発 ユーズドカー購入時のチェック項目

シャフトはスカイラインの中でもER34を専門に、良質なベース車を集めて販売している専門店。

D1GPではブリッツ／ユーラスチームの一員として活動していたことや、程度のいい個体が多いということもあって、オークションなどで仕入れ店頭に並べる車両は4ドア車の割合が多い。さらに程度のいいAT車を探し、キッチリマニュアル仕様に換装するなどということも日常的に行っている。

また、荒く使われた形跡の見られるチューニング済み車両の仕入れはできるだけ避け、ノーマルに近い車両をベースに劣化する足まわりやエアロな

どを新品に交換して販売車両とすることが多いとのこと。

そんなシャフトでは代表の渋谷さんが「業者としては、言いたくないけど(笑)」という「中古車購入時、ER34スカイライン購入時、お客さんが役立つチェック項目」を公開。

ちなみに、その他に中古車を購入する際のアドバイスとしては、新車じゃないので妥協するところも決めておくこと。

なんせ、人気があるとはいえER34も絶版になってから軽く10年以上経過したクルマ、普通に使っているだけでも、走行距離の増加やある程度の劣化は進んでいて当然だからね。

タービンの寿命を想定しておこう!!

RB系エンジンに採用されるタービンは、排気側にセラミックブレードが使われている(インテークは樹脂とメタルがあり)が、あまり耐久性が高くないことでも知られている。シャフトの経験では、街乗り車両でも15万キロ程度で劣化が限界に達する場合が多いとのこと。街乗り中心ならエンジン本体など機関系は15万キロ走っても、大きな問題はない車両が多いそうだ。ちなみに、シャフトでは価格と程度のバランスがよい5〜10万キロ弱の車両を集めるようにしているとのこと。



AT→MT換装車の注意!! 走りに使うならRB25ミッションはマスト

スカイライン系の車両は、AT改MTの改造を受けている割合がとにかく多い。作業がキッチリ行われれば、まったく問題ないけれど、意外と適当な作業や程度の悪いパーツで組まれている場合も多い。また、強度の低いRB20用ミッションを搭載している車両は、全開時にミッションブローの危険が付きまとう。ちなみに、シャフトで扱う車両は程度のいいRB25DET用ミッションを使用して換装、クラッチは新品、内装パネルもGT-R用などを使ってキッチリ仕上げているという。それから、AT→MT換装は構造変更(公認)が必要のため、登録内容なども購入時に確認しておこう。



SHAFT発

特選 SKYLINE
[ER34]
販売車両サンプル

車両価格 118万円

**ミッドナイトパープルのNEWペイント
その他新品パーツ多数の5MT換装仕様**

ユーラスのフルエアロももちろん新品、静音・爆音、好みの別れるマフラーはお客さんのオーダーによるオプションとした。オールペンしたてなので、ボディはピカピカ!!



エンジンは安心できるRB25DETのフルノーマル。走行は8.9万キロと多少伸びているが、元々フルノーマルの車両なのでコンディションは極上と言える。購入したお客さんの好みでチューニングを進めて欲しい。



**新品パーツ
多数使用!!**

ブリッツ製のインタークーラーと車高調、ワークの18インチホイールは新品を装着。サスペンションも機関係も、しっかりとした乗り味だ。

**ミッションは
RB25DET用
5MT!!**



シフトまわりの内装までキッチリ仕上げた5MT換装仕様。その他インテリアはノーマルだが程度も上々、走行距離も感じさせない物件だ。



NISSAN INLINE6 直列6気筒 RB25 チューニングガイド TUNING GUIDE

ハイマウント
ストップランプ周辺
ピラーのカーボン
ステッカーなど
エクステリア細部も
チェックしよう

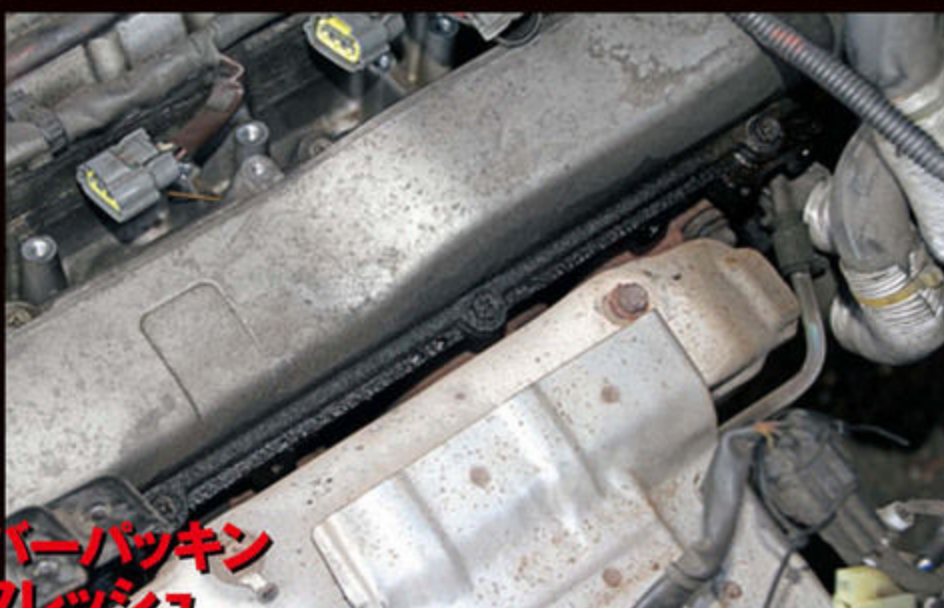


入庫するER34スカイラインを見ていて気になるポイントは、ハイマウントストップランプのフチにサビが出始めている車両が多いこと。これは、いちど外して元凶部を磨いたり、ひどい場合にはスミジグ処理で補修する。また、Bピラーに施工されたカーボン柄(デカール)の色あせも多く見られる。純正デカールなら格安で購入できるし、リアルカーボンの貼り付けパーツもあるのでこれを使うと質感もアップ!!



タイミングベルトやカムカバーパッキン 点火系などは購入時にリフレッシュ

RB25エンジンはタイミングベルトタイプなので、10万キロ走行あたりが交換の目安。経年劣化もあるので交換履歴のわからない車両なら、購入時に交換しておくのもいい選択だ。というのも、そろそろ交換時期...と思う頃に、金欠で交換できないなんてケースも考えられるからね。また、カムカバーのシールの劣化によるオイル漏れも多いので、ここも要交換。長く乗ろうと思うならコイルやプラグなど点火系をリフレッシュしておくのがオススメ。車両購入時なら、特価で対応してくれるケースも多いなど、お得もあるかも!!



よくチェックして
納得のいく状態で
購入を決めて
下さいね!!



内装や電装系は 動かして 触れてみてチェック!!

年式の落ちた日産車に起こりがちな不具合がパワーウィンドウの作動不良。ドア内部のレールやリンケージが原因の場合もあるが、スイッチの接点不良が原因の場合も多い。購入まで意外と気づきにくいポイントなので、購入候補車ならいちど確認してみるのがいだろう。また、ER34スカイラインの前期モデルはインパネパーツなどの表面処理が悪く、塗装の分解が進んでベタベタになっているのが普通といえるほど。シャフトでは、酷いものは程度のいい中古品と交換したり、再塗装するなどして対応している。



オリジナル 軽量カーボン ボンネット

ER34用
価格：6万9000円
シャフトオリジナルのダクト無し、ノーマル形状のカーボンボンネット。ノーマルの20kgに対して約7.8kgと大幅な軽量化にも繋がる機能パーツだ。2ドア・4ドアすべてのER34に適合する。

SHAFトの ER34 スカイライン

※紹介した車両は店頭販売車両のため
すでに売却となっている場合があります

まだまだ
あるぞ!!



車両価格：88万円

◆平成11年 ◆25GTターボ
◆フルメタオールベン ◆走行10.8万km
◆修復歴あり(リヤ・軽微) ◆純正5速
ユーラスフルエアロ カーボンボンネット新品
レイズ17インチ 機械式LSD マフラー 車
高調 他



車両価格：118万円

◆平成11年 ◆25GTターボ
◆ブラック ◆走行7.5万km
◆修復歴なし ◆5速載せ替え公認
新品ユーラスフルエアロ マフラー エアクリ
キセノン/キース他装備充実 他



車両価格：98万円

◆H10年 ◆25GTターボ
◆シルバー ◆走行8.1万km
◆修復歴あり(軽微) ◆5速載せ替え公認
GTエアロ+リップスポ 新品車高調 新品イン
タークーラー 新品CST18インチ 他



車両価格：118万円

◆H10年 ◆25GT-Xターボ
◆シルバー ◆走行7.0万km
◆修復歴なし ◆5速載せ替え公認
ユーラスフルエアロ サンルーフ付き ニスモ
サスキット ワーク18インチ 新品インタークー
ラー 他



車両価格：118万円

◆H10年 ◆25GTターボ
◆ホワイト ◆走行8.8万km
◆修復歴なし ◆5速載せ替え公認
新品タイプRエアロ 新品車高調 新品インタ
クーラー 他

先日、オープン10周年を向かえたシャフトで今イチオシの出来たて販売車両。4ドアのER34ターボで、人気のミッドナイトパープルにオールベン。ミッションはRB25DET用を使い内装までしっかり仕上げた換装5MT仕様。サスペンション・インタークーラー・18インチホイールは新品。この他にも「10周年記念セールとして多くの車両在庫を用意してお客さんを待ってます!!」とのことなので、ER34スカイラインを探している人はシャフトの在庫をチェックしてみよう!!



ターボ&パワーだけじゃない!! 踏みつばなしが楽しい高品位NAチューン



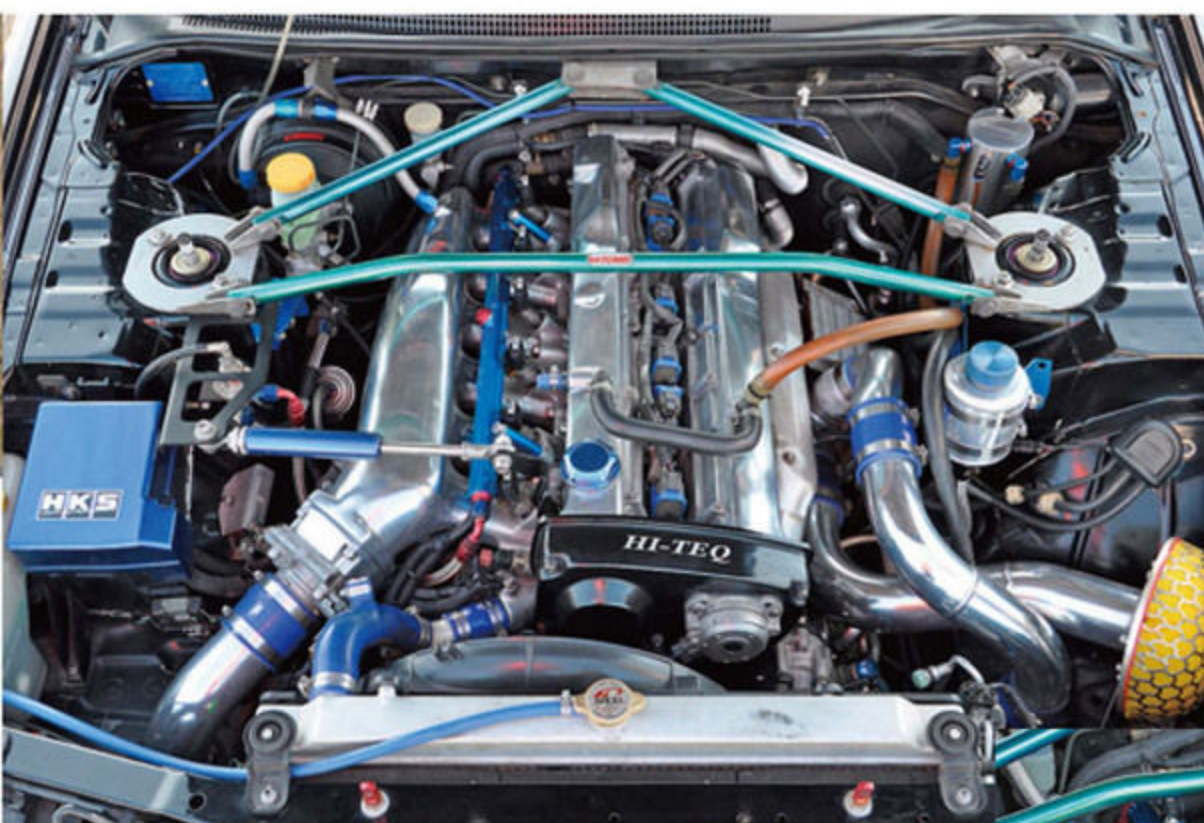
From **GOODS**

グッズ 群馬県高崎市八幡原町2007 ☎027-320-2678 <http://www.goods222.com>

R32 SKYLINE × 6連スロットル仕様

SPECIFICATION

RB25DE改200ps+α 6連スロットル(AE101・4A-G用45φスロットル流用/純正インマニ改) フジツボエキマニ HKSカムシャフト(IN・EX: 256度)/FコンVプロ ワンオフマフラー BNR32純正インジェクター KOYOラジエター ニスモLSD ファイナル4.6:1 ジールファンクシオン車高調(F: 8kg/mm・R: 6kg/mm) 切れ角アップ加工 F: RSワタナベ+185/50-15 R: SSRメッシュ+185/50-15 BNR32フロントフェンダー リヤオーバーフェンダー ほか



最大ブースト圧1.5kg/cm²時に430psを発生するタービン交換仕様でコストパフォーマンスも申し分ない。インタークーラーやラジエター、オイルクーラーなどの冷却系は、今後のステップアップにも対応できるモノを選んでいる。

経年劣化などによるパワステフルードの漏れがネックとなるRB25だが、ヒリオン製のパワステタンクで対策。またサーキット走行をするマシンにはオイルキャッチタンクの装着も当然のマナーとなる。



そこで、このクルマは、コストパフォーマンス性が高いパワーゾーンでもある430ps+αに狙いを定め、パイピングの取り回しから燃調までレスポンス重視のセッティングにすることで、数値以上のポテンシャルを引き

出す方向でチューニング。安心して、ドライビングを楽しめる仕様に仕立てられている。

「ブーストアップ仕様のパワーでは少々モノ足りない」そんなユーザーが次なるステップとして目指すのがタービン交換仕様だろう。

しかしながら400ps+αの仕様と、500psオーバーを目指すのであれば、扱いきれいかききれないか? という問題に加え、チューニング費用にとっても大きな違いが出てくるRB25のターニングポイントなのだ。

目指せ、ライトチューンの一歩先!!
ポン付けタービンでRB25が激変する



1番シリンダー側についているソレノイドバルブは可変バルタイ制御用。FコンVプロのセッティングで、アイドリング時にはバルタイを遅らせてあるので排ガスもクリーンな車検対応。5000rpm~8000rpmでは進める方向でパワー&レスポンスに長けるセッティングとなっている。

現在のドリフト仕様となっているが、このパワーステアリングを持てればサスペンションのリセッティングだけで周回レースやタイムアタック仕様としても楽しめるのもポイントとなっている。

NISSAN INLINE6 直列6気筒 RB25 チューニングガイド TUNING GUIDE

その自信ありげな言葉に、お客さんへは、撮影もソコソコに試乗させてもらうと...とにか

RB25チューンを得意とするグッズが紹介してくれたマシンは、ちょっと珍しいRB25DEをベースにした6連スロットル仕様。
最大パワーを聞くと「計ったことないけど200psをちょっと越えるくらい」と思っているんじゃない? 数値聞くと、今どきのスペックオタクの心には「???」だろうけど、乗ってみればその価値はじゅうぶんわかってもらえるハズ。ウチがセッティングに自信あるのもね(笑)、あッ外観に関してはドリフト仕様で、多少難ありなの許してね!! お客さんへの販売車両は極上を取りそろえているからサ!!」と、グッズ代表の藤原さんは軽快に語る。



キャブと違い、効率のよいハイポートに合わせた角度で装着が行えるのがインジェクション仕様・多連スロットルのメリット。多連スロットル化のために、マスターバックを薄型のものにするなど、独自のノウハウもちりばめられている。レスポンス向上のため、点火系はニューボルト+スプリットファイヤのコイルで強化されている。



スロットルは5バルブ4A-G(AE101用)を1.5台分使って流用、インマニは純正を加工してワンオフ。カムシャフトはオールマイティな選択としてHKSの256度を使い、レスポンスと柔軟性を両立するバルタイを導き出している。制御はFコンVプロによるもので、ECUセッティングはグッズの得意とするところ。

く軽快でおもしろい。レプリミットに迫る7500rpm+aまで軽快に吹け上がり、アクセルの抜き差しに對してもターボチューンのような待ち時間は皆無。多連スロットルは低速域がツツいなんてことも良く言われるが、この車両の仕上げにおいては、そんなネガな要素はまったく感じられない。実用域はトルクフルで、吸気管の短い多連スロットル仕様でも、しっ



マフラーは排気の流速を損なわない60φ、ファイナルは4.6:1、タイヤ&ホイールそしてブレーキまで小径&軽量化。ボディももちろん軽量化など、エンジンだけでなく運動性を高める小技が満載。エクステリアはシンプルながら、フロントはフェンダーまでGT-Rフェイス、リヤはオーバーフェンダーでワイドトレッド化にも対応。

製作には技術が必要で、それでいて数字ではアピールしにくいNAチューンだけど、多連スロットルの吸気サウンドと軽快なドライブフィールは、チューニングカーの本質をズバリ感じさせる仕上がりだったぞ。

ターボはもちろんNAだってECUを中心にしたセットアップはグッズの得意とするポイントです!!
かりとセッティングが詰められている。
その他、各部をよく見ると軽量化されたボディや、あえて選んだ15インチのタイヤセットなどはすべてレスポンスに向けられているようだ。



グッズ工場長
村田さん



レプリミットは約8000rpm弱、7500rpm程度までは常用域。ハイコンNAチューンのため低速域からフラットなトルク特性で驚くほど乗りやすく、街乗りでもまったく不都合を感じない。走行会では、トラバの心配もなく踏みしめて走ることが可能となっている。



4ドアのR32スカイラインながら、シートはフルバケット脚のみとスバルタンなドリフト専用マシン。ボディに関してはある程度消耗品と割り切っているため、過度なチューニングや装飾は行っていないとのこと。



オーナーの絶対的なコダワリであるブリッツ製テクノスピードZ2ホイール。BNR34用のブレンボキャリパーやZ34用の大径ローターで、パワーに見合ったストッピングパワーを確保する。



各計器類にはDefi製のメーターをチョイス。スポーツ走行全般に言えることだけど、特に水・油温にきびしいドリフト走行ならばなおさら。信頼性のある追加メーターで管理したい。

SPECIFICATION
RB25DET改430ps(最大ブースト圧1.5kg/cm²) GT-R Sタービン トラスト・サージタンク/フューエルデリバリーパイプ/インタークーラー/オイルクーラー BNR34用444cc純正インジェクター TOMEIポンカム HKS・FコンVプロ/EVC5 サードスポーツ触媒 HPI・タービンアウトレット/デュアルフロントパイプ コーヨー銅3層ラジエター ニスモGT-proLSD OSツインプレートクラッチ BNR34用純正ブレンボキャリパー Z34用355φ純正ブレーキローター ブリッツテクノスピードZ2ホイール(9J-18+22) ほか



無理せず壊さず楽しめるそんなバランスチューニングが得意です!!

ハイテックパフォーマンス 根本さん



From HI-TEQ PERFORMANCE

ハイテックパフォーマンス 千葉県市原市勝間192-2
☎0436-76-8277
http://www.hi-teq.ico.bz



R33 SKYLINE × GT-R仕様

From

LINE UP CAR SERVICE

ラインナップカーサービス 兵庫県姫路市砥堀403 ☎079-265-5400 <http://www.lineup-car.co.jp>扱いやすいハイパワーの2.8ℓ仕様で
D1GPとサーキットアタックを両立!!

高回転多用の割に速度域が低く、走行風による冷却効果を得るのがドリフト仕様。その問題を補うべく、冷却系はそれぞれのコアにしっかりとフレッシュエアが当たるようにレイアウトされる。



エンジンマネージメントはハルテックのプロプラグイン。純正ハーネスにカプラーオンでき、リアルタイムセッティングも可能。純正にない機能も多数盛り込まれるなどメリットの多い選択だという。



ER34 SKYLINE × 2.8ℓ+T78-33D仕様

RB25改2.9ℓのライジングSPR トルク重視で組み上げられた 日本一快速な営業車!?

ライジングの人気メーユであるRB25改2.9ℓ仕様。この仕様はRDクラックの加工によるロングストローク化と、アッパーデッキなどの組み合わせで完成するもので、ロングストローク化によるトルクの大幅な向上がウリだ。

ここで紹介するステージアは、速くて超快速な営業車。というオーダーを受けRB29 K-Tメーユが施された車両だ。

製作時、まずお客さんから与えられた課題が、ATミッションであることと、仕事で長距離を頻繁に走ること。上限パワーは強化しても限界のあるATに合わせる必要があり、エンジンの耐久性も充分確保しなくてはならない。

そこで設定された出力は500ps + αの上限出力。また、タービンは過渡特性の穏やかなアクチュエーター式を選び、求める出力特性に合わせたものをカスタムオーダー。その他あらゆる方向性は低速トルクの向上を目指している。

結果、最大トルクは70kgmを越え、どんな領域でも、アクセルを軽く踏み込めばグイグイと伸びやかに加速を続ける気持ちよいエンジンに仕上がっている。マシンも激変とオーナーも大満足。そして完成、納車から約半年で3万5千kmも走ってしまったというから驚きだ。ちなみに、オーナーはあまりに気に入ってしまったため、260RSを追加で1台用意し、さらにプラスαの仕様とした2号車をオーダー、こちらもうすぐ完成予定だということから楽しみだ。

RB25ベースなら
トルクを活かす方向で
チューニングを進めていくと
いいぜ!!



ライジング
伊藤さん

選ぶときはWEBを見ながら真剣だったけど、装着したら銘柄忘れちゃった(笑)という、シンプルなエアロ。バンパーダクトからのぞくインタークーラー&オイルクーラーや、ウィンドウに見える3連メーターなどと共にチューニング感を漂わせる。



セッティングはFCONVプロによるもの。NVCSはRB25ターボ用より可変幅の大きなタイプを流し、さらに低速トルクを高めている。また、フィリングを左右するバルブにはトコトン拘る。



タービンはTD系をベースにしたカスタムメイド。TD06に近いサイズのアクチュエーター式で、低速からトルクが出るものだという。ただし、高出力アクチュエータータービンは、スイングバルブ開閉時の燃調・点火のセッティングがシビア。技術のしっかりしたチューナーにしか使いこなせないタービンだともいう。



快速営業車というだけあって、ミッションはAT。もちろん、70kgf-mを越えるトルクにノーマルミッションは耐えられないため、シュヴェーレンの強化タイプを投入している。室内はレカロのLXなどにより、シンプルに快適に仕上げている。

チューニングを進めるとサージタンクを交換してターンフロー化する傾向のあるRB25だが、ライジングの伊藤さんはターンフロー化してサージタンクやスロットルを大型化すると「RB25の持ち味である低速トルクが損なわれる傾向がある」と否定的。そのため、2.9ℓ化されていながらサージタンク周辺のレイアウトは純正のまま。



NISSAN INLINE6 直列6気筒 RB25 チューニングガイド TUNING GUIDE

B 26 DETT エンジン
をチューニング
グして搭載する
ことが決められ
ていた。
そして、2号車

ラインナップレーシングのD1GP
用2号車として製作されたER34。
1号車との大きな違いは搭載される
エンジンがRB26か25かというもの。
というのも1号車は、高回転高い
出力を狙っていたため、計画時からR

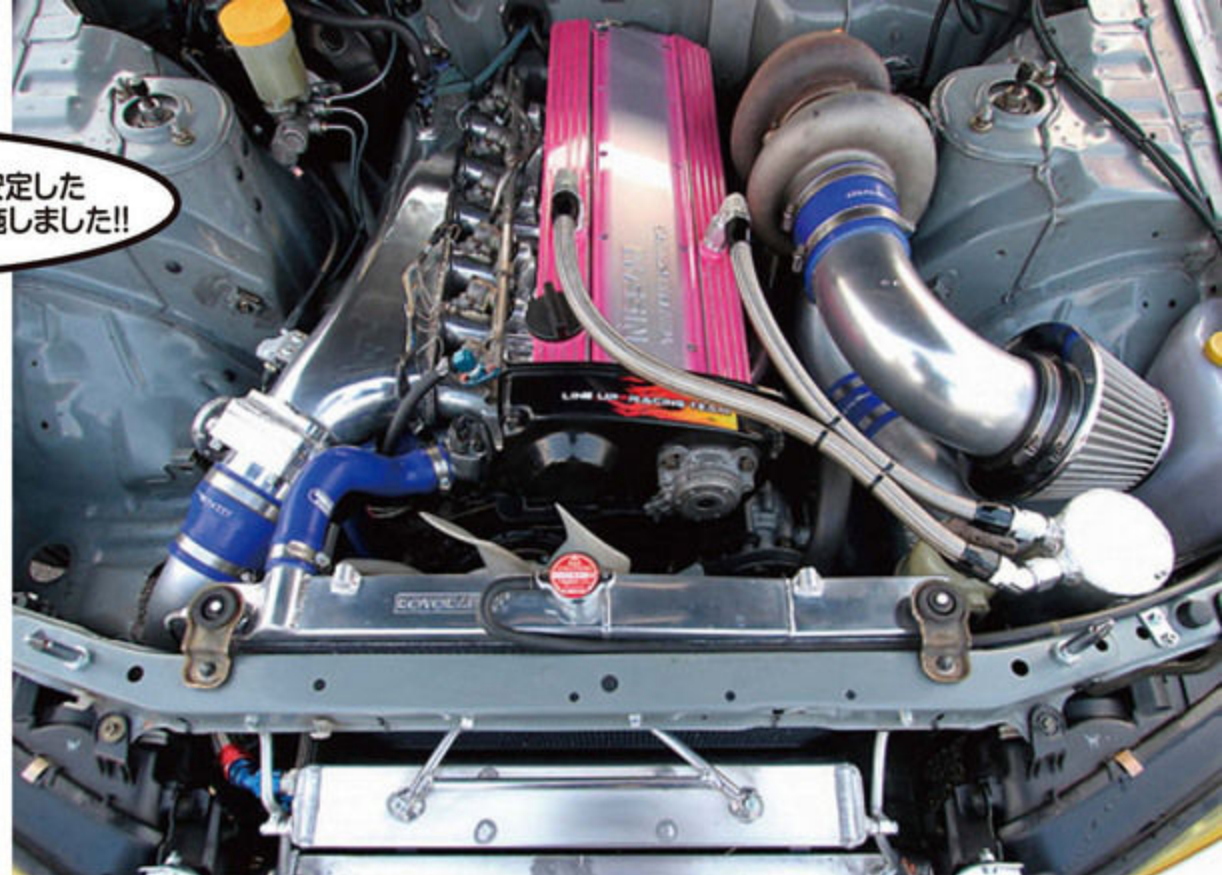


ラインナップ
カーサービス
松山さん

R33エンジンをベースに使い安定した
性能を引き出せるチューニングを施しました!!

SPECIFICATION

RB25DET改700ps
(最大ブースト圧1.4kg/
cm²) T78-33D 東名
パワード2.8Lキット/プロ
カム/インナーシム コク
ピット館林サーキット
オリジナルスロットル
ワイドフェイズ(メイ
ン90°) ハルテック・ブ
ロブラグインECU トラ
スト・インタークーラー/ブ
ロフェックBスペックII
コーヨー・アルミラジエタ
ー/インタークーラー OS
シーケンシャルミッション
グラムライツ57C6ホイ
ール(9.5J) ほか



RB20初期モデル用のカムカバーを使うなど、見た目の違いにも拘って仕上げられた
エンジンルーム。タービンはT88系を使いたい気持ちをこらえてT78をチョイス、実
用回転数レンジを下げることを狙って仕上げたという。それでも、ピークパワーは700
psに達する。



GTマシンなど上位カテゴリーのレーシングカーをモチーフとし「カッコ良く」を目指
して製作されたというインテリア。ロールオーバーやパネルのスイッチ、レースバックのメー
ターなど拘り満載。

の製作時に狙ったのは、RB25をベ
ースにトルクレンジが広く、フレキシブ
ルなエンジンを作り搭載しようとい
うもの。
そこで選ばれた仕様が2.8L化
+T78というチョイス。先日の岡山
チューニングフェスタではセッティング
が間に合わず展示にとどまっていま
したが、次シーズンはドリフトに加
え、タイムアタックなどの周回イベン
トにも積極的に参加していきたいと
いう。



チームを共にするボルドワ
ールドの車高調を中心に組み立
てられた足まわり。ドリフト走
行時とグリップ走行時はダン
パーやセットアップ、ブレーキ
パッド、タイヤなど足まわり
一式を変更する。リヤの油圧
サイドブレーキ一体キャリパ
ー、切れ角アップなどドリフ
ト用装備も当然盛り込まれる。



WGNC34 STAGEA

2.9L+オリジナルタービン仕様



SPECIFICATION

RB25DE改29(520ps・
最大ブースト圧1.7kg/
cm²) オリジナルカスタム
タービン ライジングRB
29KIT(オリジナルクラ
ンク改/オリジナルコン
ロッド/CP特注ピストン) 東
名カムシャフト HKS・F
コンVプロ/EVC トラス
トインタークーラー/オイル
クーラー/ATクーラー
スーパーレン強化AT H
KSハイパーマックスダン
パー BS-RE11(F・R:
265/35-18) ボルクレ
ーシングG25ホイール
ほか



ホイールはボルクレーシングのG25、18イン
チ。前後に265サイズのタイヤを履かせる
ためリヤフェンダーは若干広げられている。
ハイトルクなエンジンと4WDシステムの相
性はよく、高速域での安定性はバックダン
という。キャリパーは前後共にフレッド

From **RISING**

ライジング
東京都八王子市上川町3515
☎042-652-9449
http://www.rising-web.jp



パート別にアイテムの選択と
作業の要点を解説!!

メンテナンス



年末

作業のポイントからアイテム選びまで DIY点検&整備のツボをマスターしよう!

1年分の汚れを徹底的に取り払い、スッキリした気持ちで新年を迎えるための『大掃除』。年末にはお部屋だけでなく、1年間頑張ってくれた愛車もしっかりとメンテナンスしてあげようぜ!ってことで、今月は油脂類やブレーキなど基本的な消耗品の交換やお手入れに関する大特集だ。どんなアイテムを選び、どんなことに注意して、どんな工具を使って作業すればいいのか、初心者にもわかりやすく紹介しているので、これを参考に愛車が最高の状態で新年を迎えられるようにチャレンジしてね!

パート別 メンテナンス 虎の巻

必要な工具など

使用工具はドレンボルトを緩めるためのメガネレンチ1本のみ。オイルフィルターも交換するのなら、フィルターレンチも用意しよう。また、抜いたオイルを染み込ませてそのままゴミに出せる専用バックなどを用意しておくとう便利だ。そのほかジャッキやリジッドトラック、オイルを注ぐためのジョウゴ、こぼれてしまったオイルを拭き取るためのウエスやブレーキクリーナーなども用意すればカンペキ。



交換サイクル 3000~5000kmまたは半年ごと

作業時間目安 1時間

作業難易度 ★★☆☆☆

エンジンオイル編

エンジン本体やタービンなどを循環しながら各部を潤滑、洗浄、冷却しているエンジンオイル。性能が落ちると油膜保持ができなくなり、各部の異常摩耗や焼き付きに繋がるので定期的な交換が不可欠だ。

また、走行会でガンガン走った後などは、走行距離に関わらず交換するべき。オイルは高温にさらされると劣化するし、全開走行時にはエンジン内部でガソリンが吹き抜けてオイルと混ざり、希釈されることで性能が著しくダウンしてしまうからね。

もちろん、しばらくオイル交換していない状態で走行会に参加したり全開走行したりするのも、油膜切れのリスクが高くなるのでオススメできないよ。



定期的な交換で潤滑性能を維持 激しく走ったあとには即交換！

リード。

そして悩みどころなのが、たくさん種類があるオイルの中から、どれを選ぶか？ということ。

街乗りだけなら「安いオイルを短いサイクルで交換する」という使い方で問題はないだろうけれど、ガンガン走るなら高温時の性能まで考慮されたオイルを入れておくのがオススメ。

ないよ。

また、チューニングしたエンジンは発熱量が増えるので、純正より1ランク高い温度に対応するオイルを選び、交換サイクルも短めにするのがセオリー。

というわけで、純正オイルの粘度を基準に、油温や油圧をチェックしながらいろいろな粘度のオイルを試してみるのもいいんじゃないかな。



メンデ不足だ!?

油膜切れやスラッジの蓄積により
ブローを引き起こす場合も!!

オイルの潤滑性能が落ちると、油膜が保持できずにメタルが焼き付いてエンジンブローなんていう危険も! また、エンジンオイルが循環しているタービンや可変バルタイなどにもオイル内で発生したスラッジ等が蓄積し、動作不良や焼き付きの原因となる場合があるぞ。

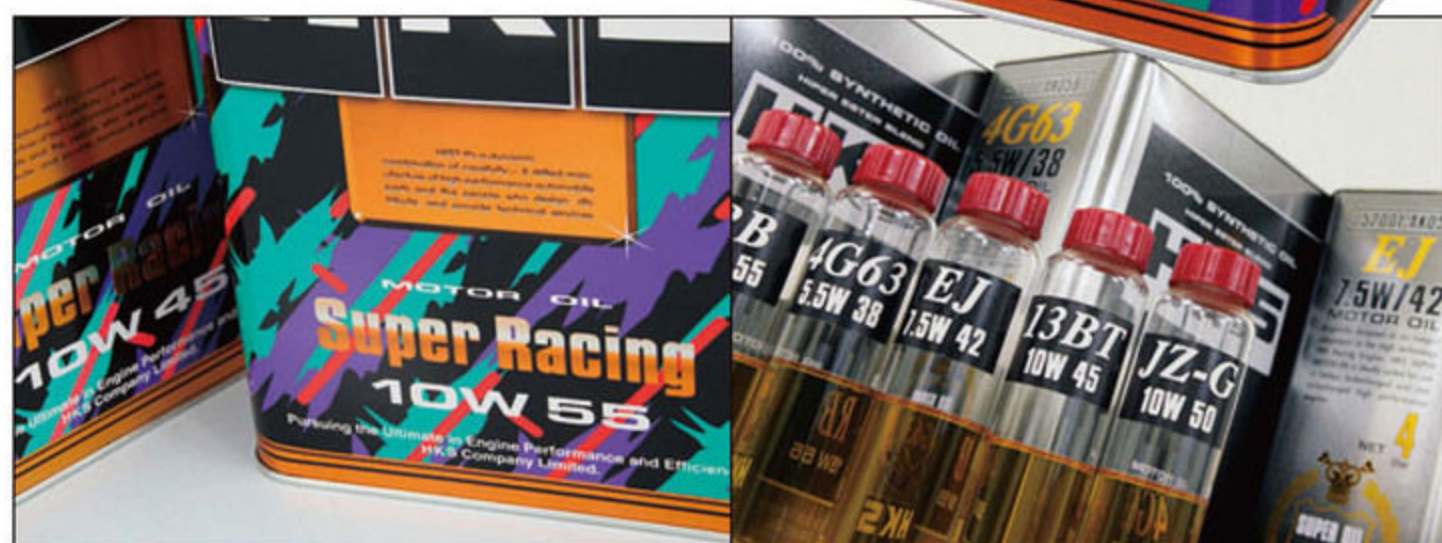
年末一斉メンテナンス

HKS Super Racing 10W-55

9240円(4ℓ)

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

HKSのスーパーレーシングシリーズは、『エンジンオイルもチューニングパーツ』と考え、機密性とフリクションの少なさを高次元で両立した100%化学合成オイル。油温100℃以上での常用まで想定した10W-55タイプをはじめ、ノーマル～ライトチューン向けの10W-45や、10W-35、0W-25などがラインアップされている。



チューニングの進んだマシンに向けて、エンジン別専用オイルや、プロショップが好みの粘度にブレンドして使用するプレミアムレーシングなども用意。これらのオイルはチューニングカーでの使用を前提とし油温が150℃でまで上がることも想定して開発を行っているようだ。ちなみにグレードの低い市販オイルの中には、100℃程度までの使用を想定していて120℃を越えようと性能が著しく低下してしまうものもあるという。

メンテナンスのPOINT



ふだんの油圧や油温もチェック

油圧計や油温計の普段の数値をだいたい覚えておくことで、健康管理に役立てることができる。たとえば徐々に油圧が低下してきたときは交換時期が近づいている証拠。また、オイルは高温になるほど粘度が落ちて油膜を保つことができなくなるので、高温時の油圧をチェックしておくことも重要だ。サーキット走行時には少し固めのオイルを選ぶなど、対策するための目安にもなるからね。

関連部品も同時交換すべし!

ドレンボルトの金属製パッキン(ワッシャー)は、基本的に毎回新品にするもの。また、オイルフィルターも定期的に交換したい。HKSの『ハイブリッドスポーツオイルフィルター』(2310円～2625円)は、通常使用だと1年または1万kmごとの交換でOKだけれど、高性能を保つには5000kmごと、サーキット走行後にはそのつど交換することを推奨している。



専用オイルや洗浄用ケミカルもあり

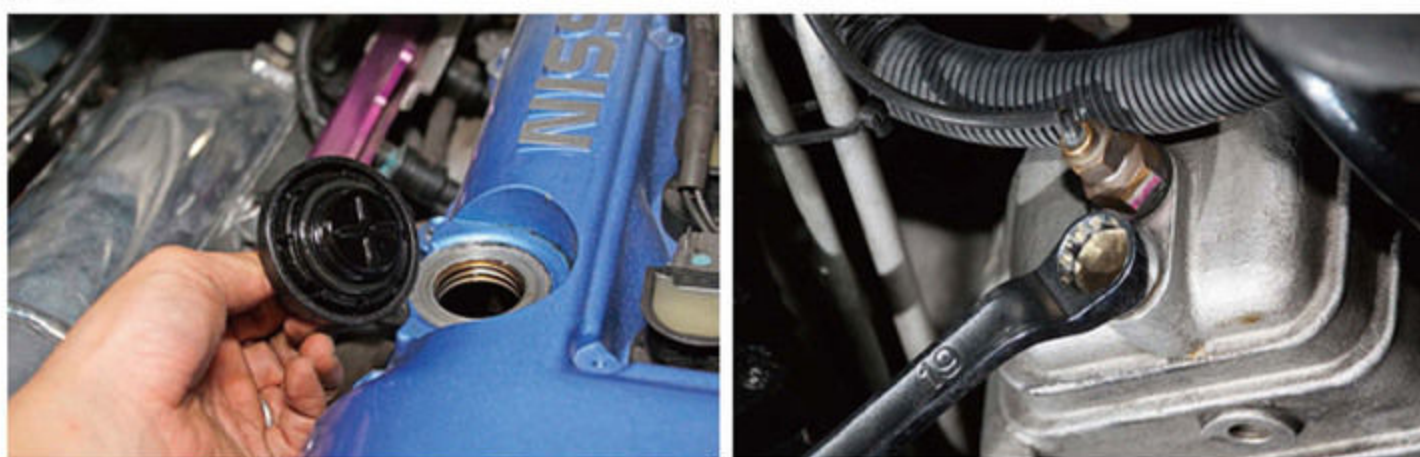
ロータリーエンジンはレシプロエンジンと違って、常に微量のオイルを燃やしながら走っている。そのため、定期的なオイル注ぎ足しはもちろんのこと、特殊な成分が混じった専用オイル(ガソリンと混合するタイプもあり)の使用を推奨するチューナーも多い。また、しばらく動かしていないエンジンの内部洗浄や、オイル交換だけでは取りきれないスラッジやスラッジの洗浄に使われる『エンジンフラッシング剤』なども存在する。



作業時のPOINT

まずは注ぐ側が開くことを確認!

オイルを抜いてから「フィラーキャップが固着して開かない!」なんてことになったら一大事。油脂類交換の際は、かならず注ぐ側が開くことを事前に確認してから作業しよう。ただし、フィラーキャップを開けた状態でドレンボルトをはずすと、勢いよくオイルが出てきてしまうので、交換作業時はドレンボルトをはずしてからフィラーキャップを開けるのがセオリーだ。



車体を傾けるとしっかり抜ける

ジャッキアップする際は、オイルパンのドレンボルト側が下になるように、アブなくない程度に車体を斜めにジャッキアップしてやると、オイルが抜けやすいぞ。ポタポタと出続けるけれど、普通は10分くらい待てばOK。取りはずしたドレンボルトにはスラッジや鉄粉が付着しているので、ブレーキクリーナーでキレイにしておこう。



オイルの入れ過ぎは厳禁!

オイルを入れすぎるとブローバイを噴きやすくなったりするのでNG。最初は規定量よりも少なめの量を入れ、オイルが下まで落ちたところにレベルゲージでオイル量をチェックし、様子を見ながら少しずつ継ぎ足して規定量にあわせるのがベストだ。規定量は整備書などで調べることができるけれど、大容量オイルパンやオイルクーラーを装着しているとオイル量が増えるので注意してね。

取り付け前にオイルを塗っておこう

オイルフィルターは、エンジンオイルを抜いてから交換を行い、周囲に垂れたオイルをブレーキクリーナーなどでしっかり清掃しておこう。また、ゴム製Oリングが装着時にねじれたりするとオイル漏れの原因になるので、装着前にエンジンオイルを塗っておくとスムーズに装着できるぞ。手で軽く回せるところまで締め、そこからさらにフィルターレンチで1/4回転程度締め込めばOKだ。



駆動方式やギヤの種類 使用環境などで選び分けよう



作業に使う工具など

ミッションやデフのオイル交換には、フィラーボルトとドレンボルトを緩めるための工具(今回のサンプル車両S14の場合は1/2インチのアダプターとモンキーレンチ)が必要。どちらもハンドルの長いものを用意しておく、簡単にトルクが掛けられるため作業がはかどるぞ。また、オイルを注入する際はオイルポンプが必須。そのほか廃オイル受けやブレーキクリーナー、シールテープやパッキンなど一般的なエンジンオイル交換作業と同様のアイテムを揃えればOK。

交換サイクル 2万kmまたは1年ごと

作業時間目安 1時間

作業難易度 ★★☆☆☆

③ ミッションやデフに使われているギヤオイルも、エンジンオイルと異なっており、確実に劣化していく。駆動ギヤはいくつものギヤが複雑に絡み

合い、ギヤチェンジのたびにギヤがくっついていたり離れたり、動いたり止まったりと、常に負担がかかっているからね。ギヤオイルが劣化すると、操作時



パート別
メンテナンス
虎の巻

ギヤオイル編

などのフィーリング悪化はもちろんのこと、異音の発生や、最悪の場合はギヤトラブルを引き起こす要因となるぞ。

というわけで、街乗り中心なら最低でも2万kmごと、サーキット走行などで高温にさらされる車両はもっと短いサイクルで交換するのが理想。油量が少なくオーバーヒートしやすい車両は、オイルクーラーを追加するのが理想だけれど、油膜保持能力の高いオイルを走行ごとに取り換えるというのも有効だ。

ちなみにギヤオイルは駆動方式やギヤの種類によって求められる特性が異なるため、それぞれに専用オイルが用意されている場合も多いぞ。

特に、機械式LSD装着車は専用オイルを使用しないと、ディスクを痛める原因になってしまったり、ディスクの滑りからの加熱でギヤの破損にまでつながってしまうことがあるぞ。

また、ミッションオイルは街乗りが中心ならシンクロを守るために低粘度オイルを使用し、サーキット仕様ならギヤを守るために高粘度オイルを入れるなど、使用状況にあわせて使い分けるのがベター。さらに、寒い時期は柔らかいオイル、暑い時期は硬めのオイルなど、季節によって使い分けることで、ギヤの寿命を延ばすことができるぞ。

交換作業に関しては、エンジンオイルよりも粘度が高いつえに、注入口が車体と平行かつ奥まっている場合が多いため、ジョッキなどでの注入は困

メンテナンスのPOINT

ギヤの種類ごとにオイルも異なる



ギヤオイルの選択を誤るとミッションの入りが悪くなったりギヤトラブルを引き起こすきっかけになったりするため、使用環境や種類に合わせたアイテムを選ぶ必要がある。例えば写真はどちらもオメガのギヤオイルだけれど、左の75W90と右のゲトラグ6MT専用オイルでは低温流動性がこんなに違うのだ。専用油を積極的に活用することで長時間、本来の性能をキープすることができるのだ。



メンテ不足だと!?

ギヤ鳴きが発生したりミッションの入りが悪くなる!

極端に劣化の進んだオイルを使い続けると、シンクロの摩耗が進みミッションの入りが悪くなったり、ミッションやデフから異音が発生しはじめる場合も。さらにそのまま激しく使い続けると、ギヤが欠けたりするトラブルに発展する危険があるぞ。また、純正ミッションの多くはシフト操作をしやすくするためのシンクロと呼ばれる機構が組み込まれているんだけど、オイルが硬かったり劣化して操作性が悪くなると、強引な操作になってしまいシンクロを痛めつけてしまう場合も多い。硬いオイルを入れている場合は、ミッションが暖まるまで優しいシフトを心がけよう。



難。作業自体は難しくないので、オイルポンプなどの道具を揃えることが必要となるよ。

年末一斉メンテナンス

作業時のPOINT



ギヤオイルは
暖めてから注入!

粘度の高いギヤオイルは低温のまま注入しようとしてもなかなか入ってくれない。特に寒くなってきたこの時期は、オイルも硬くなっているためポンプを使っても吸い上げにくいほど。そこで必要な作業がオイルを暖めておくこと。バケツの中に入れて熱湯を注いでおけばオイルも柔らかくなるため、交換作業がスムーズに行えるというわけだ。

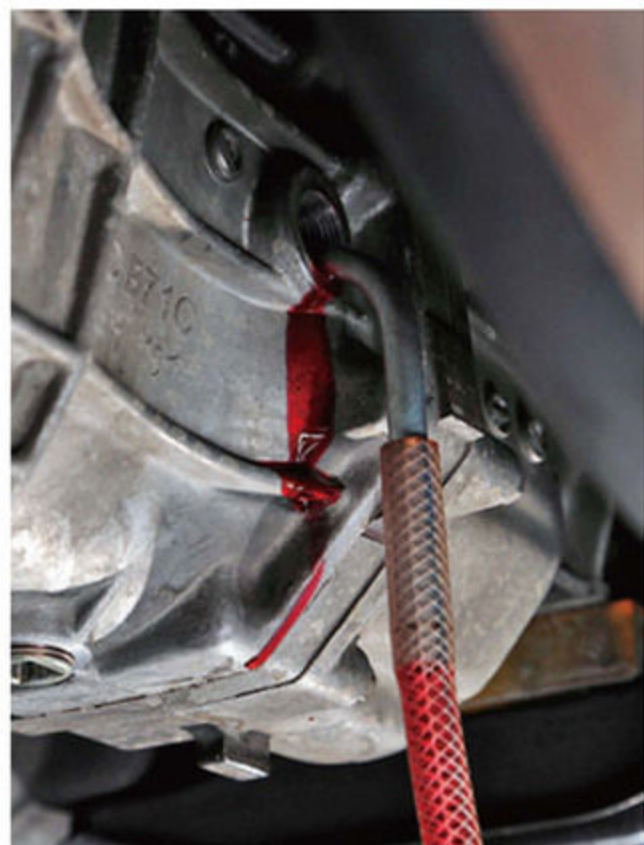
スラッジ量で コンディションチェック

デフやミッションのドレンボルトには磁石が付いていて、ギアの削りカスなどを集めている。視覚的に内部状況が判断しにくい部分だけに、ドレンボルトを抜いた時にはココに付着している鉄粉の量を確認しておくとい。異音などの前兆と合わせて、異常な量の鉄粉が付着していないかどうかなど、状態チェックの目安となるぞ。



トルク管理や
漏れ対策も重要!

車種によっては、ボルトがテーパ状になっているというのに気付かず、オーバートルクで締め付けてケースを損壊してしまうというトラブルもよく聞く話。かならず事前に整備書などで締め付けトルクを確認してから作業しよう。また、シールテープやパッキン、液体ガスケットなどが必要な車種もあるので、そちらも要確認だ。



**ポンプの操作は
ゆっくりがキホン!**
ミッションオイルもデフオイルもフイラー側から注ぎ入れて、溢れてきたら適量といわれている。しかし車種によってはケース内部に隔壁があつて、オイルが全体に行き渡る前に溢れてしまう場合もある。ポンプの圧送が急すぎると、溢れる前に吹き出してしまふこともあるため、ポンプの操作はゆっくりと行うように心掛けよう。



Omega 690ホワイトラベル 75W90

6457円(1ℓ)

☎ アクト・トレーディング ☎ 03-5689-4341
<http://www.omegaoil.co.jp>



高い粘着性を持ち、耐水・耐熱・耐圧に優れたギヤオイル「690シリーズ」。75W90は低温時の流動性はもちろん高温時の粘度変化も少なく、LSD入りのFF車などにも使えるオールラウンドタイプ。ほかにもチューニングカーのミッションに最適でLSD用オイルとしても活用できる80W90や、ATFが指定油となっているゲトラグミッション用に開発された専用オイルなど、さまざまなラインアップがそろっている。広報の伊藤さんいわく「激しく走るチューニングカーには純正同等から1番手アップをオススメしています」とのこと。

CUSCO L.S.D OIL 80W-140

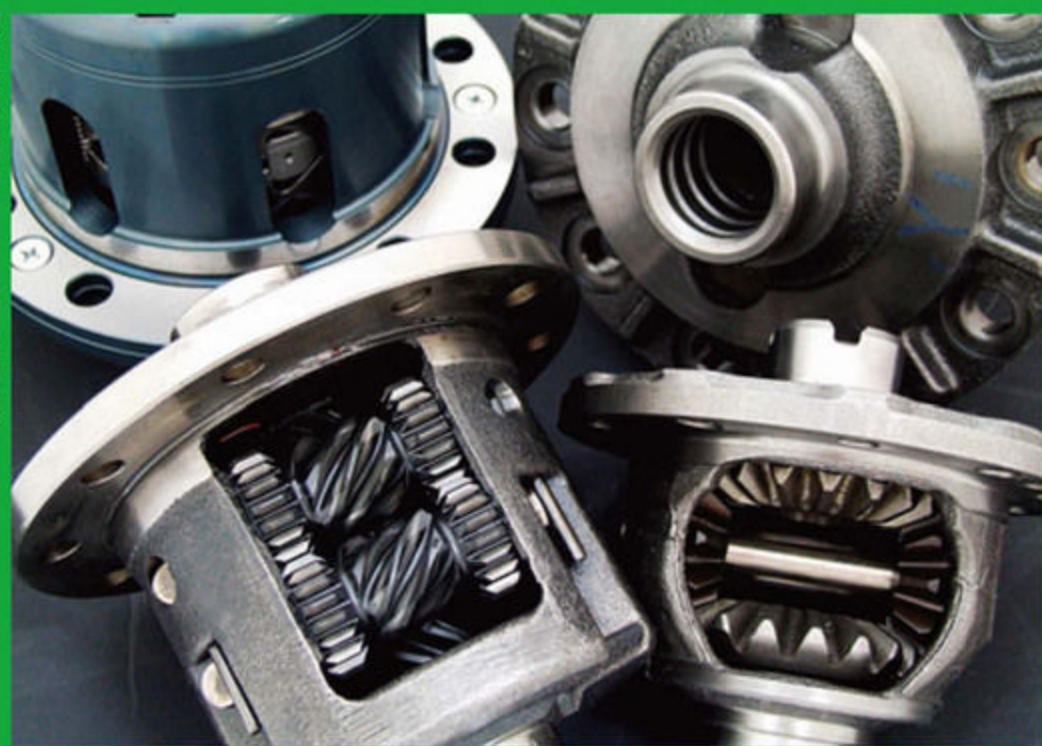
3360円(1ℓ)

☎ キャロッセ ☎ 027-352-3578
<http://www.cusco.co.jp>



サーキットから街乗りまでカバーする機械式LSD専用ギヤオイル。容量の少ないリヤ専用としてベースオイルからリフレッシュし、高い潤滑油膜保持能力を確保。粘度係数の高い140番オイルを使用することで摩擦防止効果を高めつつ、独自の摩擦調整剤を配合することでチャタリングなどの異音や振動を抑制する。このほか、FF車でシフトの入りやすさを重視するなら75W85の「ミッションオイル」や、FF&FR車ともに街乗り中心で異音を抑えたいひとにむけた80W90の「LSDオイル」もラインアップしている。

**機械式LSDには
専用オイルが必須!**
ディスクの摩擦が発生する機械式LSDは、オープンデフよりも発熱量が増えるため、耐熱性に優れた専用オイルが用意されている。耐熱性の高い機械式LSD用オイルをビスカス式に使用するのには問題ないけれど、その逆はトラブルに繋がる場合もある。NGだ。また、リヤ専用やマルチタイプ、FF車向けのミッションオイル兼用タイプといった専用用品もラインアップされている。



エンジンが発生する熱を吸収し、ラジエターを循環することで放熱するのがクーラントの役割。各社さまざまな特徴を持たせた商品がラインアップされているけれど、その判断基準のひとつが「熱交換率」。エンジンが発生する熱をいかにすばやく吸収し、ラジエターですばやく放熱できるかという性能だ。特に激しい走りをするスポーツカーユーザーや、発生する熱量の多いチューニングエンジンにとっては、もっとも

交換サイクル 1万kmまたは2年ごと

作業時間目安 1時間

作業難易度 ★★☆☆☆



パート別
メンテナンス
虎の巻

クーラント編

熱交換率や
エア抜き作業はもちろん
防錆性能や不凍性も重要なポイント



必要な工具など

交換作業はドレンボルトを開けて古いクーラントを抜き取り、水道水でラジエターをはじめウォーターラインを洗浄。新しいクーラントを注いでエア抜きすれば完了。そのため必要となる工具も極わずか。ドレンボルトやエア抜き用バルブを開けるための工具と、ペットボトルをカットして作った漏斗のみ。漏斗はラジエターの口サイズに合わせてビニールテープを巻き付けておけば漏れの心配もなし。

メンテナンスの POINT



リザーバータンクも汚れ落としを!

水は熱を持つと膨張する性質があるため、エンジンを始動して暖まったクーラントは膨張した分だけリザーバータンクに保管されることになる。このリザーバータンクには余分なクーラントと一緒にウォーターライン内の汚れが流れ込んでくることが多いんだ。そこでクーラント交換時にはリザーバータンクの清掃も行っておきたい。水洗いのほか、内部に砂を詰めて振るとキレイになるよ。



ラジエターキャップも消耗品
ウォーターライン内の圧力を一定に保ち沸点を高める機能を持つラジエターキャップ。長期使用によってゴムパッキンが劣化し、気密性を保持できなくなってしまうと、キャップ部分からクーラントが吹き出す恐れがあるほか、オーバーヒートの原因にもなる。定期的なパッキンの状態をチェックすることをオススメするぞ。



メンテ不足だと!?

冷却性能の劣化は オーバーヒートを誘発する!

長期使用などでクーラントの熱交換率が低下すると、オーバーヒートの危険性が高まるぞ。オーバーヒートは、ガスケット抜けやヘッドの歪みなど大惨事に繋がることもあるから恐ろしい。また、クーラントが減ってくると、つい水道水を追加投入してしまう人も多い。しかし水道水だけを補填していると、防錆剤がどんどん薄くなってしまったため「気付いたら内部がサビだらけだった!」なんて事例も起こりうるのだ。



HPI EVOLVE PPC

7140円(4ℓ)

㊤ エイチ・ピー・アイ ☎03-5663-2551 <http://www.hpi.co.jp>

EVOLVE PPC
POWER POTENTIAL COOLANT
PG55
4L

エボルブ パワーポテンシャル クーラント

液色 蛍光グリーン
凍結温度 -40℃

内燃機関用冷却液・LLC
レングリコール・特殊添加剤 (防錆剤・酸化防止剤・消泡剤)

冷却性能を追求したクーラントの中には、不凍性能を備えていない製品もある。寒冷地などで日常使用する場合も、熱交換率だけでなく凍結温度も十分にチェックしよう。ちなみにエボルブ PPC はマイナス40℃まで凍結しない寒冷性能を備えている。

※必ず人体に害があるので、飲まないで下さい。
※可燃物により火傷する危険があるので、冷却液が高温になると火災の原因となるので絶対に開けないで下さい。

熱交換率の高いプロピレングリコールを55%配合し、高い冷却性能を実現したレーシングスベッククーラント。熱交換率の高さに加え、ノンアミンタイプの防錆剤を使用することで「ラジエーターエヴォルブ」をはじめとするアルミ合金ラジエーターで使用しても電解腐食を起こさない特性を持っている。さらに特殊添加剤の配合によってキャビテーションも抑制するなど、すべてのチューニングエンジンに対応するスペックを確保している。



注目したい特性といえる。とはいってもこれからのシーズン、熱交換率が良いとオーバーキルになってしまう可能性もあるので注意が必要。水温が低すぎると、出力低下やヒーターの効率悪化を招いてしまう。

また、水路でのサビの発生を防ぐ防錆性能も重要だし、関東以北の地域で通年使用するなら不凍性能も重要になってくる。寒冷地でクーラントが凍ってしまうと、ラジエーターや水路

をパンクさせてしまうなんてトラブルもあり得るのだ。

作業時の最大のポイントは、水路内のエアを取り除くこと。冷却水の中に気泡が混じっていると冷却性能がダウンしてしまうぞ。

クーラントはできるだけゆっくり静かに注ぎ込み、エア抜き作業もしつかり行うことで、クーラントやラジエーターの性能を最大限引き出してやろう。

また、クーラント交換時は周辺の

たまにはラジエーター内部も徹底洗浄

作業時のPOINT



ラジエーター内部などの汚れで水路が詰まってしまう危険性があるため、たまにはラジエーター内部の洗浄も行いたい。エンジン停止状態でラジエーター内部を洗い流すだけでもいいけれど、水道水を流しっぱなしにしてエンジンをかけ、エンジン内部まで循環させて洗い流せばさらにカンペキだ。もちろん、水洗い後はしっかりとクーラントを循環させよう。



リザーバーの量を確認する

エア抜きが完全に終わったところでリザーバータンク内のクーラントを確認。温間時の規定量に満たないと、エンジンが冷えている時にラジエーター内のクーラントが足りなくなることある。足りなくなるとウォーターラインにエアが入ってしまうため、減っている場合は規定量まで継ぎ足そう。

エア抜きバルブも活用しよう

アッパーホースのウォーターネックなどにエア抜き用のバルブが設けられている車種もある。そんな場合は、あらかじめバルブを開けておいてクーラントを補充し、あふれてきたらバルブを閉めてやることで、エア抜きを容易に行うことができるぞ。



エア抜き時はヒーター全開で

ヒーターコア内のクーラントも循環させるために、エア抜き作業時はヒーターをいちばん高い温度で最大風量に設定しておくのがキホン。こうすることでウォーターライン内のクーラントやエアをラジエーター側まで押し出すことができるというわけ。



アッパーホースをモミモミ!

クーラントをまんべんなく循環させると、ウォーターライン内のエアは圧の抜けるラジエーター側まで押し出されてくる。しかしその途中で高くなっているアッパーホースなどにエアが溜まってしまうことがある。そんな場合はアッパーホースを揉むことでエアを押し出してやろう。

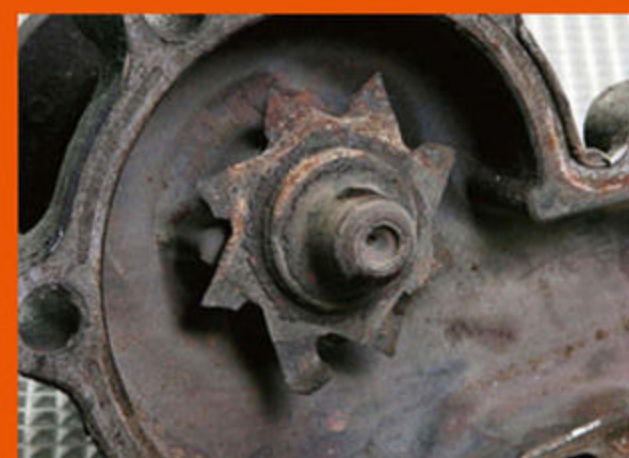


状態もしっかりと確認しておきたい。ごくわずかな漏れの痕跡もチェックしておくのはもちろん、ラジエーターキャップの状態などもチェックしておくことで、オーバーヒートなどのトラブルを未然に回避することができ



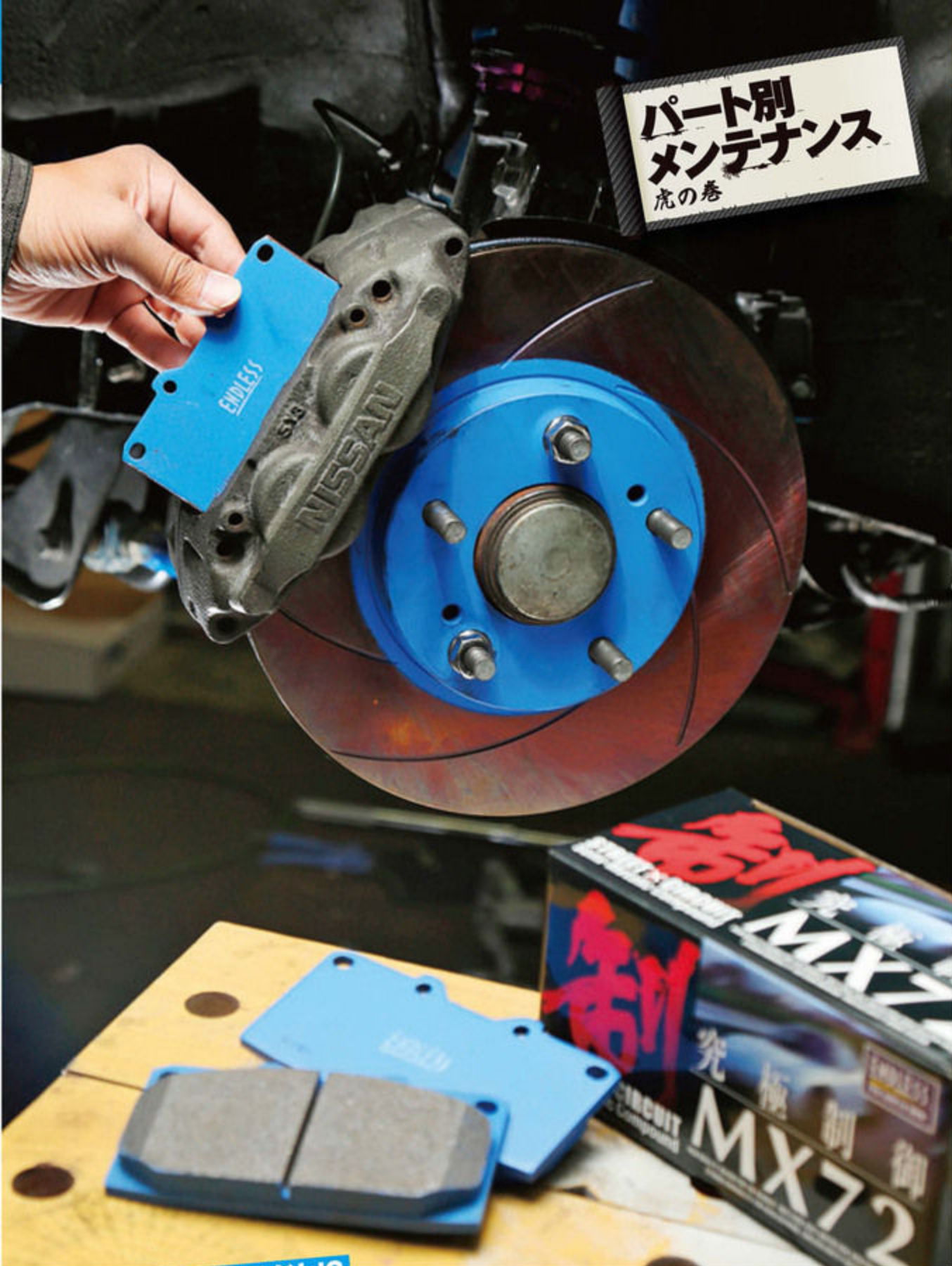
漏れの原因は徹底究明

クーラントが減ってしまう場合、どこかに必ず漏れている箇所があるはず。各ホースを繋ぐフィッティング部分にサビや粉が吹いて固形化している場合は、パイプとゴムに隙間ができて、そこから漏れてしまう可能性もある。汚れを落としたり、劣化したゴムパイプを交換するなどメンテナンスが必要だ。



関連パーツのトラブルも!?

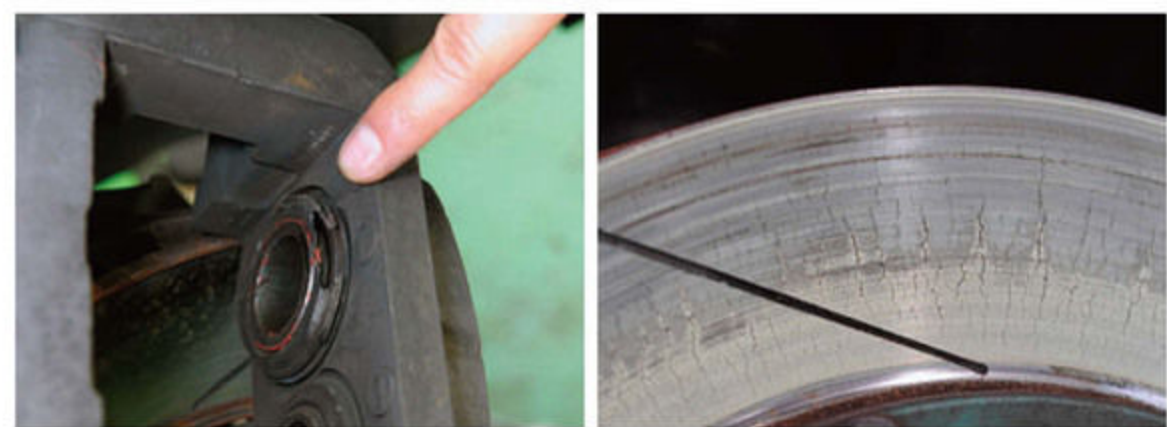
水温異常の原因が究明できない場合は、クーラント交換のほか、サーモスタットの故障なども疑ってみよう。キャビテーションによってウォーターポンプの羽根が徐々に削れ、クーラントを圧送できなくなるという事例もあるぞ。



メンテ不足だ!?

周辺パーツにまで影響を及ぼすことも!!

適性温度や使用限界を越えた状態で酷使すると、パッドがボロボロになったり、ローターにクラックなどの症状も発生する。また、ブレーキパッドが減った状態で使用していると、ブレーキキャリパーに熱が伝わりやすくなる。するとシールが劣化したり、キャリパーが開いてパッドやローターが偏摩耗するようになったりと、悪循環を引き起こす場合もある。



ちなみに、ブレーキまわりのトラブルは、自分はもちろん周囲にまで生命の危険を及ぼす可能性が高い。基本メンテナンスのなかでも、特に慎重かつ確実な作業を行いたいパーツといえる。そのため、知識や腕に自信のないひとはプロに頼むことをオススメするよ。

ブレーキ編

交換サイクル 摩耗/劣化具合に応じて

作業時間目安 約半日

作業難易度 ★★★★★



作業に使う工具など

フルード交換、パッド交換、ローター交換などで多少の違いはあるものの、17/19mmのメガネレンチやラチェットをはじめ、フレアナットレンチ、ピストンリムーバーなどの専用工具を揃える必要がある。さらにフルード交換時にはスポイトやブリーザータンクがあればスムーズに作業できるはずだ。

ブレーキまわりのメンテナンスで重要となってくるのが、ローターやパッド、フルードの選び方。街乗りオンリーなら純正同等品でも問題はないものが、高速道路やワインディングで攻めたり、サーキット走行をしたりするのが前提なら、選択肢は大きく変わってくる。チューニングによってエンジン性能がアップしたり、ハイグリップタイヤに履き替えたりした場合も同様だし、ドライビングのウデによってもパッド選びのグレードは変化する。そして、数ある中から自分にピッタリのアイテムを選ぶための指針となるのが「適性温度域」。

たとえば、温度が上がらないと本来の効きが発揮できないサーキット向けブレーキパッドを公道で使用すると、駐車場から出てすぐにブレーキが利かなくてヒヤリ、なんてことはよくある話。また、温度を上げるハードブレーキングが身についていない人が、サーキットだからといって、レース用パッドを使っても真価が発揮できない。さらに、ストリート向けアイテムで超ハード走行を行い、設定温度以上の環境が続くと、パッドにクラックが発生したり、ひどい場合には炭化してパッドの役割を果たさなくなってしまうこともあるんだ。

ローターやブレーキフルードに関しても同様で、適性以上の領域で使用すると、ローターにクラックが入ったり歪んだり、フルードが沸騰してベーパーロック現象を起こしたりと、トラブルに直結してしまう。

街乗りではあまりないことだが、サーキットや峠では、ブレーキの準備範囲を超える状況というの意外と起こりがちなんだ。ブレーキパーツは使用する環境などをしっかりと考慮したうえで選ぶことが重要というわけだ。

マシンスペックや用途はもちろん
適性温度域にあった製品選びが重要

メンテナンスのPOINT

パッドの状態をチェック!

ブレーキパッド選択時に注目したいのがローター適正温度域。ストリート用パッドをサーキットで使うとパッドに熱が入り過ぎてクラックが入ってしまうことなどもある。装着しているパッドの状態から、そのアイテムが適性かどうかを判断するヒントが得られることもあるというわけだ。



ツメが引つかかるようなら即交換

端の部分にツメが引つかかるほど摩耗している場合や、レコード盤のように表面に凹凸ができていたり、熱で歪みが生じてシャッターの原因になっている場合は即交換しよう。ローターが減った状態で新品パッドに交換すると、パッドまで偏摩耗してしまうので、できれば同時交換がベスト。



パート別に選択法と作業を解説!!

年末一斉メンテナンス

RF-650 Racing Super Fluid

3150円(500ml)

ブレーキフルードは加圧された時の温度上昇によって、オイル自体が沸騰しないことが重要。沸点が高いアイテムほどハードな使用にも耐えられる性能を備えているというわけ。『RF-650』はサーキットなどブレーキに負担がかかるシーンでも安定した性能を追求したレーシングスペックブレーキフルード。DOT5規格相当に位置づけられる性能は、F1をはじめとした世界トップカテゴリーのレースでも高評価を得ている。チューニングカーはもちろんSタイヤ装着車にオススメのアイテムだ。



MX72

4万4100円(フロント・リヤセット)

ストリートからサーキットまでマルチに使いたいユーザーに向けて開発されたセミメタルパッド。セラミックを摩擦材料に加えることで高い制動力を確保しつつ低ダスト、ブレーキ鳴きを低減。ローター適正温度域は50℃から700℃に設定され、サーキットでのハードなブレーキングにも十分に対応している。さらにストリート向けなら、ローターにもやさしいノンアスタップの『SSM』などもオススメ。エンドレスではローター適正温度域や推奨タイヤ、走行ステージなどを明記しているので、選択時の参考にしよう。



作業時の POINT



キャリパー
戻しは
専用
ツールで

キャリパーピストンは、油圧で押されているだけのタイプのほか、回しながら押し戻すタイプなど種類によって必要な工具もいろいろ。ムリやり戻してシールを破損しないためにも、専用工具を用意するのがベター。おなじく万が一ブリーダーバルブをナメてしまうとエア抜き作業ができなくなってしまうので、フレアナットレンチで確実な作業を行いたい。



パッドの 凹凸を合わせる!

片持ちキャリパーでは、ピストンの切り欠きとパッドの突起の位置を合わせて装着する構造が一般的。この位置がズレているとキャリパーが戻らないので、ピストンを戻す際に調整しておく。新しく組み付けるパッドにはピストンが当たる部分はもちろん、キャリパー本体と接触する両サイドにも鳴き止め用のグリスを塗っておくことも忘れずに。

エア抜きは2人1組だとラクチン

ブレーキフルードは吸湿性があり、時間とともに確実に劣化しているため、車検ごとなど定期的に全交換を行いたい。あらかじめリザーバー内の旧油をスポイトで抜き取って新油で満たし、エア抜きと同様の作業でライン内の旧油をブリーダーから排出していく。ブリーカーペダルを踏み係とブリーダーバルブを操作する係の2人で作業し、基本的にはマスターバックから遠い順に作業していくぞ。



ブレーキ作業時の 便利アイテム

ブレーキローターを外す時にはナックルからキャリパーを切り離す必要がある。その時にブレーキラインを保護するために、100円ショップなどで売っているS字フックなどを利用してキャリパーを吊っておくと、作業がはかどるぞ。



ドラムブレーキの 調整&交換は?

ドラムブレーキの効きを調整する場合は、ドラムのサービホールからドライバーなどを差し込み、ホイールシリンダー部にあるダイヤルを回してシューの広がり具合を変化させる。摩耗時は分解して内部のシューとホイールシリンダーを新品に組み替える。



ENDLESS

☎ エンドレスアドバンス ☎ 0267-68-6888
<http://www.endless-sport.co.jp>

BASIC SLIT

1万5750円~

ローターの種類には1ピースと2ピースといった構造のほか、表面構造にも違いがある。例えば純正リブレイスとして活用されるブレンローターは、コストパフォーマンスに優れているため街乗りメインの人にはオススメ。スリットローターは放熱性を高め、サーキット走行などにも対応する。エンドレスの『ベーシックスリット』は、リーズナブルな価格が魅力的なスリット入りモデルだ。



フルード残量も定期的に確認

ブレーキパッドやローターが減ってくると、そのぶんキャリパーピストンが押し出されるので、当然タンク内のブレーキフルードも減っていく。タンク内のフルードが大幅に減るとブレーキ配管にエアが入りやすくなってしまうので、定期的にチェックして補充しよう。ちなみに、フルードが減っている=パッドが減っているということなので、補充が必要な場合はパッドの残量を確認すること。



スパークプラグ

プラグの焼け具合は定期的にチェックすべし

パート別
メンテナンス
虎の巻

プラグを選ぶ際には番手(熱価)にも注意したい。本来は焼け具合から最適な番手を判断するべきだけれど、一般的にはブーストアップならノーマルから1番手アップ、タービン交換以上なら2~3番手アップが適性と言われている。

交換サイクル 2万km走行ごと

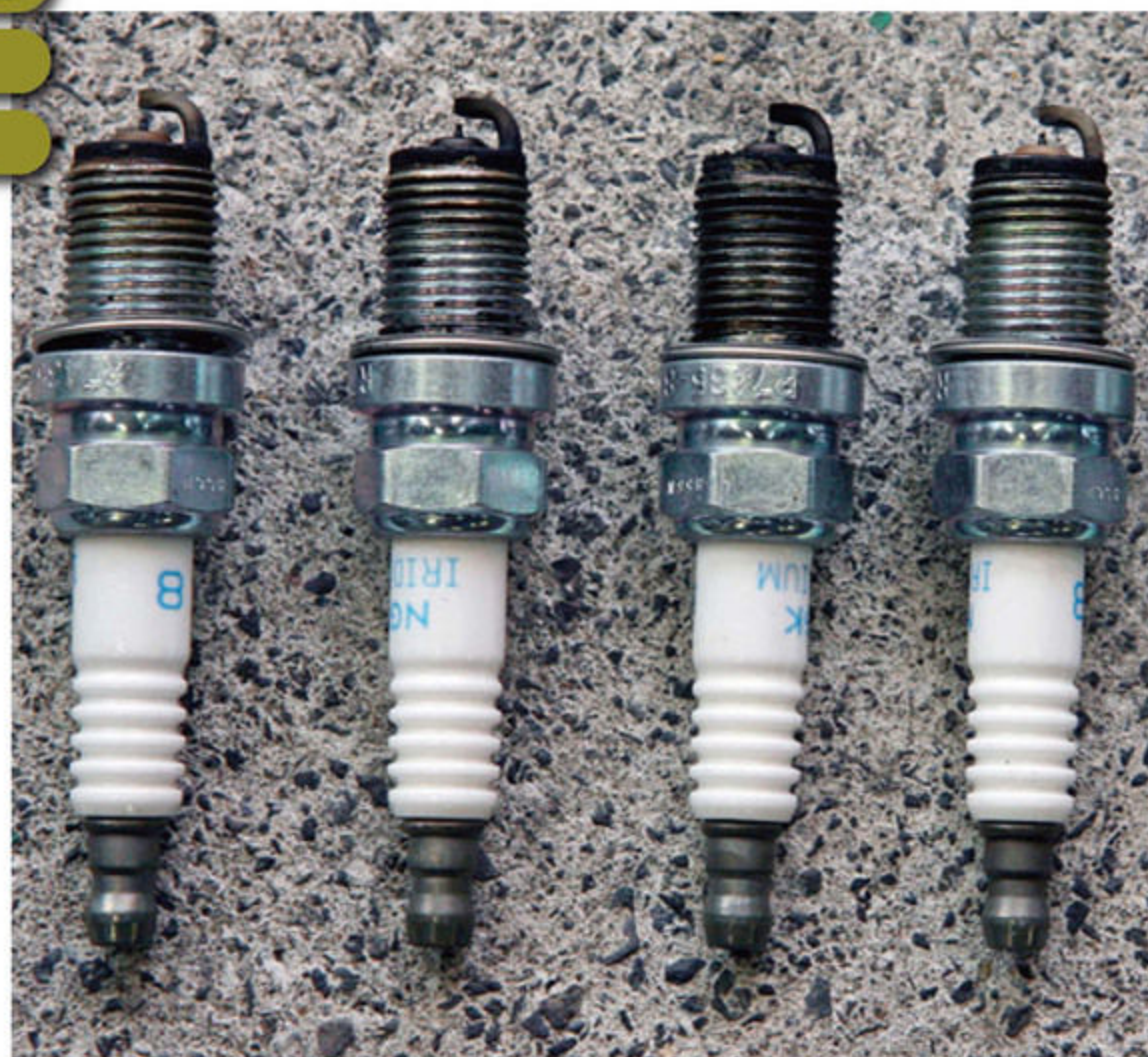
作業時間目安 30分

作業難易度 ★☆☆☆☆

ス パークプラグの『焼け具合』を確かめることで、エンジンの燃焼状態が正常かどうかの目安にもなるので、交換時にだけでなくプラグは時々チェックする習慣を身に付けたい。ノーマルエンジンの場合10万kmごとの交換指定となっている場合が多いけれど、チューニングカーの場合は想定以上のストレスがかかっているため、2万km程度が目安、電極の消耗状態を確認して交換するのがベスト。もちろん極端にカーボンが付着しているなど異常燃焼の形跡を発見したらエンジン本体のチェックも忘れずに!



交換作業のポイントはプラグレンチで垂直に脱着すること。特に締め込み時に斜めに挿入してネジ山をナメたりすると一大事! シリンダーヘッド交換など修理代がエンジン交換するほど高くなるので、簡単な作業だけれど慎重に行うようにしよう。



燃料フィルター

フィルター詰まりはブローを招く危険性も!?

交換サイクル 車検期間ごと

作業時間目安 1時間

作業難易度 ★★☆☆☆

フ ユーエルフィルターは、文字通りガソリンにまぎれたゴミなどを除去するためのフィルター。汚れが詰まって流れが悪くなると、高回転時に燃圧が下がってエンジンブローに繋がってしまう危険性などもある。「中古車を買ってから今まで交換したことがない」なんていうひとは即交換しておくことをオススメするぞ。作業自体はカンタンだけれど、事前に燃料ライン内の圧力を抜いてから作業しないと、はずすときに勢いよく燃料が吹き出すので注意。もちろん作業時は火気厳禁だ。



作業前にまずフューエルキャップを開けてガソリンタンク内の圧を抜く。さらに燃料ポンプのヒューズを抜いて数回セルを回し、ライン内のガソリンを抜いておく。ここまでしても、少しはガソリンが垂れるので覚悟しておこう。



フューエルフィルターは燃料ポンプからインジェクターまでの間にセットされる場合がほとんど。燃料ポンプの動作や燃料配管の状態チェックなどもかねて、定期的に燃圧計測点検を行ってみるのもいいだろう。

年末一斉メンテナンス

交換のサインはエンジン始動時の異音。さらに触ってみて弾力がなくなっていたり、裏側がヒビだらけだったりしたら即交換しよう。そのまま使用すると、不意のベルト切れで不動車になってしまう恐れもあるぞ。



ベルト鳴きが聞こえたら点検や交換のサイン!

力 ップリングファンやオルタネーターなど、補機類を稼働させるために必要なベルト類は、常にエンジンが発生する熱を受けている。そのためゴムの硬化やヒビ割れといったダメージを受けることが多いんだ。さらに常にテンションが掛かっているの、ベルトトラブルも定番だ。ちなみにベルトが伸びたり硬化してくると、エンジン始動時に「キュルキュル」とベルトが滑る音が鳴りはじめる。張りを調整し直せば音は消えるものの、ベルト自体の寿命が近付いている証拠だよ。

ベルト類



交換サイクル 5万km走行ごと

作業時間目安 1時間

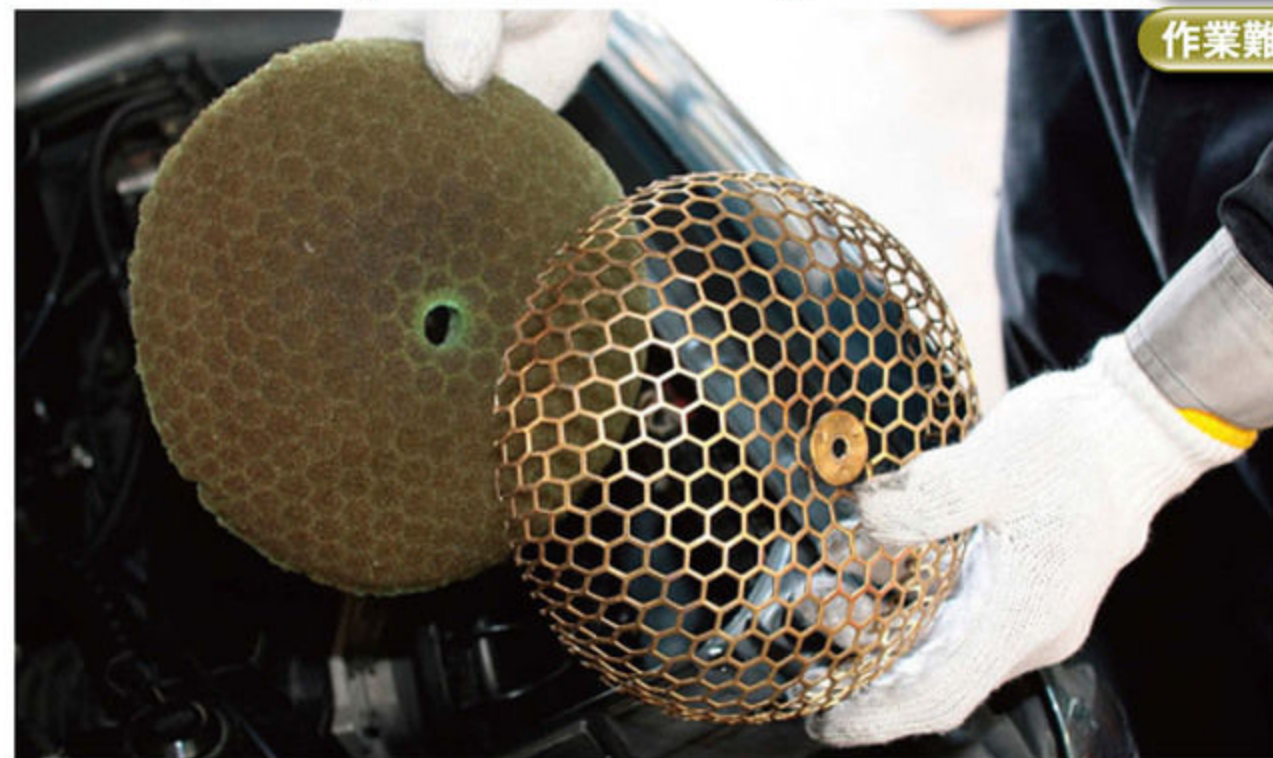
作業難易度 ★★★★★

エアクリナー

交換サイクル 1年ごと

作業時間目安 30分

作業難易度 ★☆☆☆☆



汚れが激しくなると吸気効率が低下して出力や燃費の悪化などを引き起こすため、定期的な点検と交換は必須。乾式フィルターは交換が基本だけど、湿式フィルターは洗浄すれば再利用できるものもあるぞ。



汚れによる吸気効率低下は大幅パワーダウンを招く

ゴ ミなどの異物を吸い込まないようにするために装着されているエアクリナー(エアフィルター)。ムキ出しタイプのエアクリナーは吸気口率が高いだけでなく、純正と比べるとカバーがないぶん汚れも拾いやすい。そのため最低でも1年または1万km走行ごとなど、純正クリナーより短いサイクルでの交換や清掃をオススメするぞ。また、劣化したフィルターをそのまま使い続けると、スポンジが崩れてタービンやエンジンに吸い込まれ、ダメージを与えてしまうこともあるので要注意!



クラッチフルード／パワステフルード

圧力伝達に使われるフルード類は、基本的に交換不要。逆に、汚れたり減ったりする場合は摩耗やトラブルが発生していると思われるので、原因究明が必要だ。クラッチフルード交換作業はブレーキフルード交換と同様で、リザーブタンク内が空にならないよう注意しながら、オペレーションシリンダーなどのブリーダーバルブから古いフルードを排出する。使用するのはブレーキフルードでOKだ。パワステフルード交換時は、リザーバータンクの液を補充しつつ、エンジン停止状態でステアリングを左右いっぱいに切り返す作業を繰り返し、その後エンジンを始動して同様の作業を気泡が出なくなるまで繰り返せば完了だ。



減りや汚れは異常発生サイン

やっておきたい追加作業!

ゴムホース／シリコンホース硬化やヒビ割れに注意!

油脂類が通るゴムホースやシリコンホースも時には劣化具合をチェックし、車齢が10年を越えるような車両交換しておきたい。参考までにシルビアや180SXでは、フューエルホースやブレーキホースの交換目安は4年ごとと整備書に記載されている。熱量の増えるチューンドエンジンや、激しいブレーキングを繰り返すサーキットマシンなら、さらに早いタイミングでの交換がオススメだ。また、エア関連の配管は漏れが目に見えないのでトラブルを起こすとやっかい。触ってみて硬化が始まっているようなら、ヒビ割れの危険があるので早い段階で交換すべし。



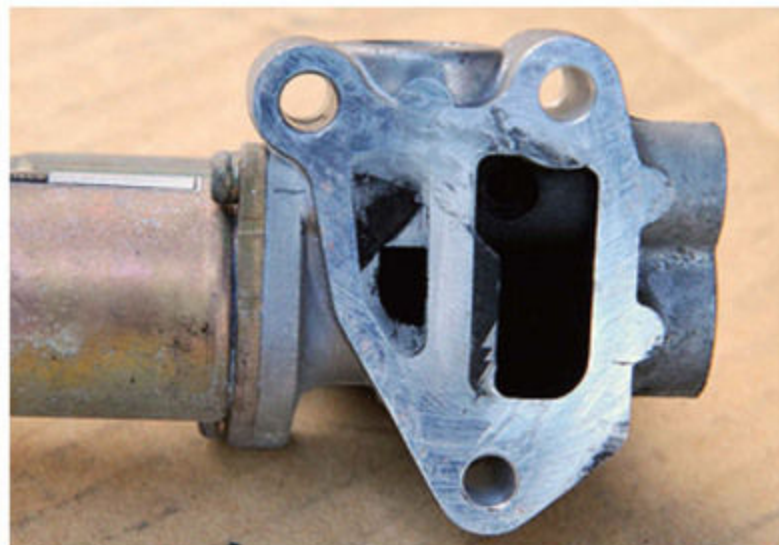
アイドル コントロールバルブ

アイドリング不調時の 原因筆頭はココの汚れた!

交換サイクル 2年ごとまたは不調時

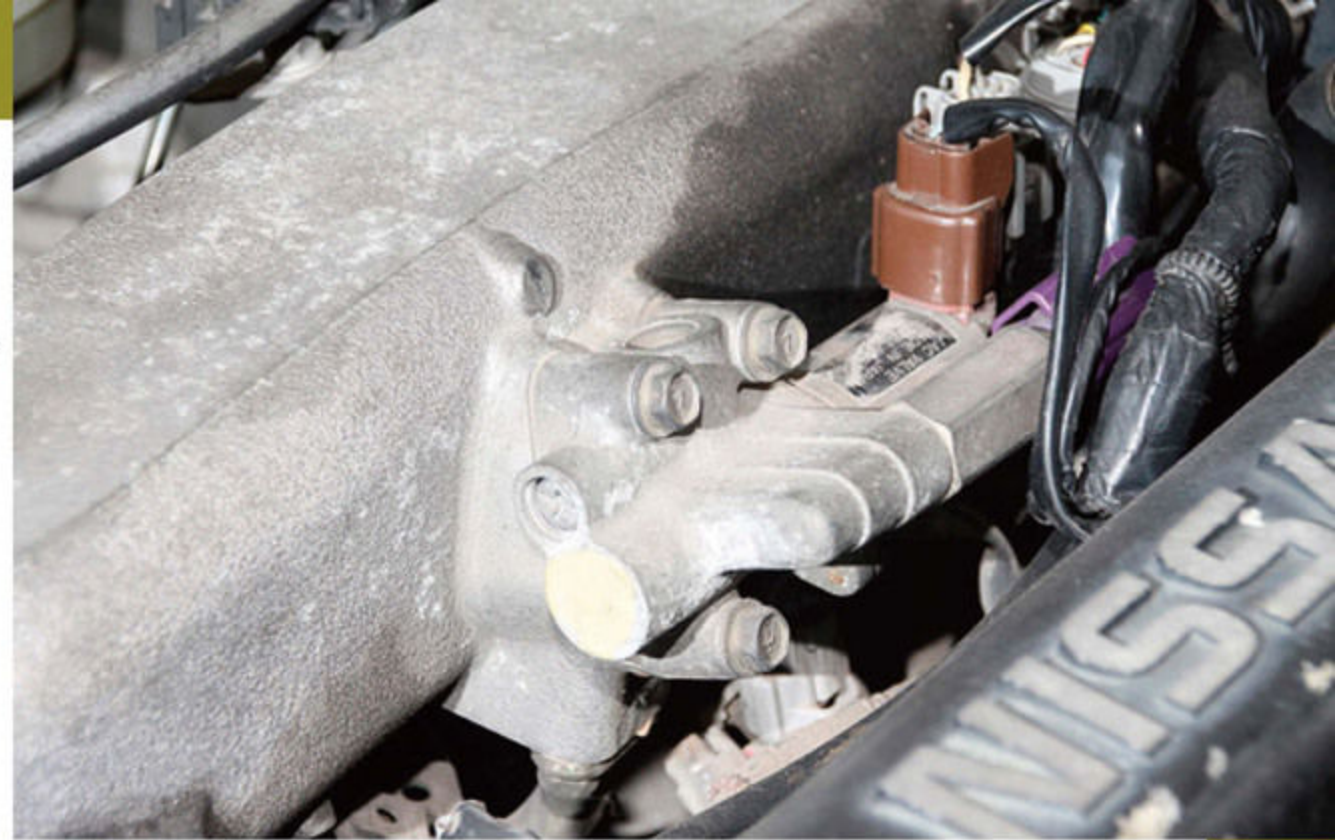
作業時間目安 1時間

作業難易度 ★★☆☆☆



信号待ちでストールが頻発したり、エアコン作動時にアイドリングが安定しないような場合は、ココを疑ってみよう。また、快適な状態を保つために、車検ごとなどのタイミングでメンテナンスしておくといいぞ。

エンジン始動時や、エアコン操作時、パワステ使用時などアクセルOFF時にエンジン負荷が掛かった際に、バイパス経路より吸気量を増やしてアイドルアップすることでエンストを防ぐための機構。AACバルブやISCVバルブなど、メーカーによって名称が異なる。このバルブはブローバイなどで汚れが付着しやすく、使用環境によっては弁の作動不良を起こし、悪化するとアイドリング不調などの症状が発生する。清掃はキャブクリーナーなどを使用して、バルブに溜まったカーボンを除去すればOKだ。



カーボン汚れやスラッジなどを溶かして落とすには、パーツクリーナーよりもキャブクリーナーがオススメ。また、交換作業時にはガスケットが必要になる車種もあるので、あらかじめ確認して用意しておこう。

**パート別
メンテナンス**
虎の巻

スロットルバルブ

ブローバイなどによって蓄積した カーボンやスラッジを除去

アクセル開度に合わせて開閉を行うスロットルは、ブローバイなどの汚れが付着してバタフライの動作が鈍くなることがある。ひどくなると、アクセルのレスポンスが悪くなったり、引っかかって開閉動作がシブくなってしまいうこともあり得るぞ。そのため稼働部のカーボン汚れはしっかり清掃したい。また、スロットルワイヤーが伸びていて、アクセルペダルを目一杯踏んでいるのにスロットルが全開まで開かない状態になっている場合もあるし、脱着履歴のある場合はその逆も。いちど点検してみるといいよ。

交換サイクル 不調時

作業時間目安 2時間

作業難易度 ★★☆☆☆

フォーム状のキャブクリーナーを使用すると、こびり付いたカーボン汚れなどもよく落ちる。バタフライとスロットルボディの当り面は、気密性に影響する部分なので、歯ブラシなどで念入りに磨いて汚れを落とそう。



清掃後はバタフライの当り面にスロットルコート(東名パワード: 3570円)などを塗布しておけばカンペキ。脱着時には新品のガスケットを使用し、同時にワイヤーの張りぐあいなども調整しておくといい。



年末一斉メンテナンス

エアフロメーターが汚れると、アイドル不調や息継ぎ、高回転域でフケなくなるなど、さまざまなトラブルを引き起こす。汚れの原因はエアクリーナーを通過した微細な汚れのほか、ブローパイなどによるものがほとんど。

自分で清掃する際にはセンサーを慎重に扱うべし

流 入エアの温度や量を計測し、コンピュータに信号を送っているエアフロメーター。この信号によってガソリンの吐出量や点火時期が決定されるため、汚れが付着することでエンジン不調を引き起こすことがある。高価な精密部品のため、細心の注意を払って作業しよう。清掃できない種類のモノもあるし、清掃可能なモノでも、走行直後の熱くなっている状態でブレーキクリーナーなどを吹き付けると断線しやすいので注意が必要だ。



交換サイクル 不調時

作業時間目安 30分

作業難易度 ★☆☆☆☆

エアフロメーター



アライメント

交換サイクル 足まわり作業ごと

作業時間目安 2時間

作業難易度 ★★☆☆☆

ア ライメントが狂っていると直進時に修正舵を加えなくてはならないほか、轍でステアリングをとられたり、曲がった時にステアリングが勝手に戻ってくるセルフステアが効かなかったりと、安全&快適性に大きく影響を及ぼす。また、過度なキャンバーを付けていたり、トーが狂っていたりすると、街乗りでもタイヤが偏摩耗しやすくなるぞ。アーム類の作業はもちろん、車高を変えただけでもトーやキャンバーは簡単に変化してしまうため、足まわり作業時には調整が必須だ。

ズレを修正することで
フラつきや偏摩耗を防ごう

簡易的なアライメント計測なら、水平な路面で、分度器やタコ糸などを使って行うことも可能。ただし、極端に車高を落としている場合などは純正の調整しろでは補正しきれないため、調整式アームなどを導入したい。



エンジンルーム清掃

常に隅々までキレイにしておこう

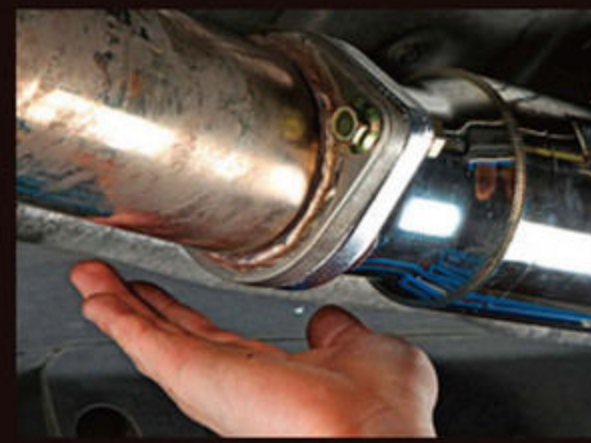
定期的にエンジンルーム内をキレイにする習慣を身につけておけば、ちょっとしたオイル漏れなど、不具合も初期段階で見つけることができるぞ。もちろん、外装や内装も同様だ。愛車を快適に保つためには、何よりも日頃からクルマの隅々まで目を配っておく習慣を身につけることが重要ってことだね。



やっておきたい追加作業!

下まわり点検

何かの作業でジャッキアップをした際には、ついでにマフラーやフランジからの排気漏れや、各部のオイル漏れ、ボルトの緩み、ブッシュの劣化など、下まわりもひととおりチェックしておきたい。普段はなかなか目が届かない部分だけに、思わぬトラブルが潜んでいる場合もあるぞ。



ジャッキアップ作業のついでに!

作業性&
確実性UP!

オスメツール for MAINTENANCE カタログ

取材協力
メーカー

ストレート

☎0120-34-1159
http://www.straight.co.jp



ストレートはネット通販を中心に、全国28店舗の直営店舗でもバリエーション豊富なオリジナル工具を販売しているぞ。店舗には1日中いても飽きないほどの工具が在庫されているので、家の近くのお店を探して遊びにいてみよう!

前ページまでを読んでメンテナンスの必要性や大切さ、消耗品選びのポイントなんかを理解したキミは、きっと自分の愛車を今すぐメンテナンスしたくなっているハズ。

でも作業をする場所によっては専用の工具が必要となる場合もあるし、お役立ちツールを持っていれば作業の正確性やスピードがアップすることも少なくないんだ。

そこで、ここでは低価格かつ良品質を誇るストレートのオリジナル工具から、メンテナンス作業にオスメの工具を紹介! 自分の作業計画と合わせて工具箱に追加してみよう。

03 ジャッキアップ関連のツール

油脂類の交換はもちろん、どんな作業をするのにも必須となるのがジャッキアップ。スムーズでスピーディに作業が行えるのはもちろん、しっかりしたツールを揃えることで安全性も確保できるぞ。車載ジャッキのみで作業をするなんて厳禁だ!

02
ジャッキスタンド低床3t
ラバーブロック付き

▶価格: 2380円

低い位置に掛けられるよう、最低高さを305mmに設定したリジッドラック。ストッパーにはじょうぶな強度を持った極太ピンを採用。スリット入りのラバーブロック付きでジャッキポイントを傷つけない。

01
ガレージジャッキ
低床ロングタイプ 1.8t

▶価格: 2万2000円

01



車高の低いクルマにも対応する低床設計のガレージジャッキ。アーム全体を低くして長さを確保することで奥まったジャッキポイントにもアクセスしやすくなっている。作動範囲は8cm~63cmで対応重量は1.8tまで。

03
カースロープ PEタイプ 700mm

▶価格: 3800円

シャコタンマシンにジャッキを入れる隙間を作るためのスロープ。全長700mmのゆるやかなスロープ設計でバンパーなどの干渉を防いでいる。樹脂製のため軽く持ち運びも楽チン。2脚1セットでの価格となる。

04
タイヤ止め 2ピース

▶価格: 580円

ジャッキアップの際にタイヤの前後にかませてクルマを固定するアイテム。特に後輪をジャッキアップする時には前輪を固定して安全に作業をしよう。

04



07
寝板 プラスチックタイプ
レッド

▶価格: 3900円



ジャッキアップしたクルマに潜って行う作業を助ける寝板。キャスター付きなのでスムーズに移動でき、最低地上高が54mmと低いので作業スペースを広く確保できる。ビスなどが入る窪み付き。

07

05
ジャッキパッド

▶価格: 560円

ガレージジャッキ低床ロングタイプ1.8t用のラバークッション。車体底部やジャッキポイントにキズがつくのを防ぐことができる。クッションとジャッキ皿部の形状がちがうとジャッキがはずれる原因となるので、専用品を使おう。



05

06
パンタグラフジャッキ 油圧式

▶価格: 3980円

サイドシル下のジャッキアップポイントを使って、スピーディかつ楽チンなジャッキアップを行える油圧式のパンタグラフジャッキ。ガレージでのメンテナンスはもちろん、キャリアケース付きなので車載用にもピッタリだ。



06

好調をキープしよう!

03
自在じょうご

▶価格：1480円

アルミ板をニトリルゴムでコーティングした特殊構造を採用し、繰り返し何度でも変形させることが可能。オイルの注入や排出、そのほか油脂類の取り扱い時に使うと便利なアイテムだ。



03

04
じょうご 多機能タイプ

▶価格：200円

長いホースが接続可能で奥まった場所へのオイル補給に便利なじょうご。ホースをはずせば一般的なじょうごとしても使用可能だ。



04

02
オイルじょうご M37×P3.0 トヨタ、ミツビシ用

▶価格：1350円

オイルじょうご M32×P3.5 ニッサン、ホンダ、スズキ用

▶価格：1050円

エンジンオイルのフィルターに直接接続可能なじょうご。軸部が透明になっているので、流入状況が一目でわかるようになっている。トヨタ/ミツビシ用とニッサン/ホンダ/スズキ用をラインアップ。



02

01
オイルジョッキ 5ℓ

▶価格：1030円

オイル交換や水の補給などに使えるジョッキ。缶や容器から直接フィルターに注ぐとこぼしてしまうことが多いので、ジョッキを使うのがベター。容量は5ℓでサイドには目盛りがついているので、量を把握することもできる。



01

05
オイルフィルターブライヤー

▶価格：1200円

素早い作業が可能なオイルフィルター用のブライヤー。先端部の内側には突起がついていて、滑らずにフィルターをがっちりとかわえることができる。

06
ラジエーターエア抜き 吊り下げ式

▶価格：4680円

ラジエーターのクーラント液注入とエア抜き作業に便利なタンク。ボンネットキャッチなどにぶら下げ、アダプターとタンクの間を柔軟なホースで結びつけ使用する。



05

08

08
オイルフィルターレンチ アジャスタブルタイプ

▶価格：1180円

63～120mmまでサイズが変わるオイルフィルターレンチ。ツメがフィルターの角の部分にかかることで緩め作業にも締め作業にも使うことができる。3/8 DRまたは1/2DRのラチェットまたは21mmのレンチで回すことができる。



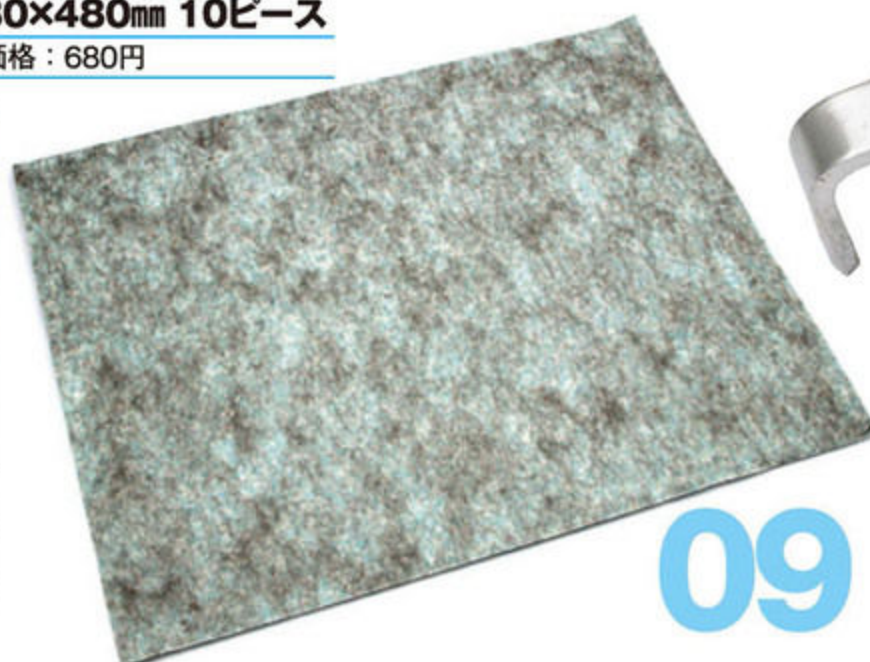
09

09
オイル/水吸収マット 380×480mm 10ピース

▶価格：680円



セルロース繊維を配合して1枚で約1ℓの水やオイルを吸収する能力を持ったマット。床にこぼれたオイルの拭き取りはもちろん、作業マットとして敷いておけば床の汚れを防いでくれる。



07

07
廃油処理箱 5ℓ

▶価格：380円

内部に吸収剤が入っていて、廃オイルを可燃ゴミとして処理することができる。エンジンオイル交換に便利な使い捨て手袋や紙ウェス、紙じょうごが付属している。



いいメンテナンスはいいツール集めから
作業のクオリティを高めて愛車の

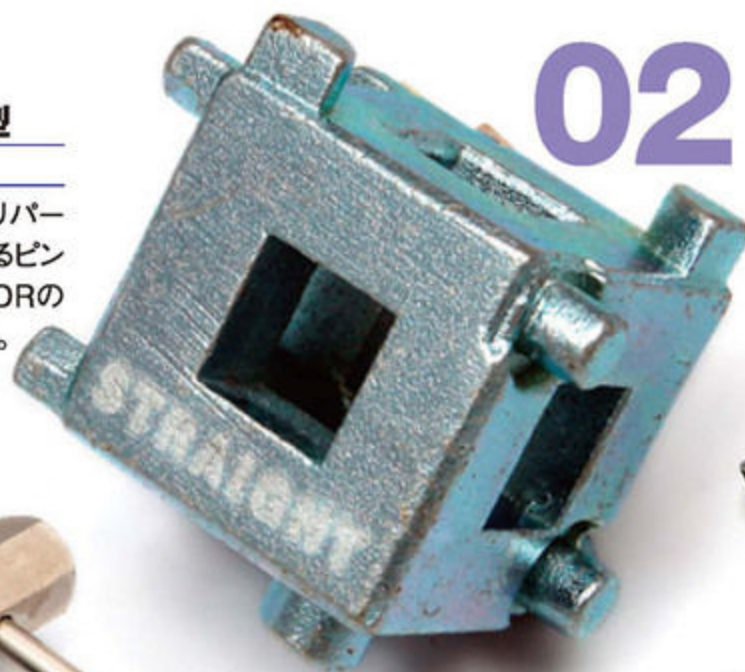
ブレーキ関連のツール

不確実な作業が生命の危険に直結するブレーキまわりは、しっかりとしたツールを用意しておきたい。専用のツールが必要となるのはキャリパーやブレーキホースまわりとなる。一人で作業を行うならフルードのエア抜き用ツールも準備するのがベターだよ。

02 ディスクブレーキピストンツール キューブ型

▶価格：800円

サイドブレーキが兼用となっているリヤブレーキキャリパーのピストンを回して戻すツール。6面にそれぞれことなるピン配置になっていて様々なピストンに対応する。3/8DRのTハンドルやエクステンションバーとあわせて使用する。



02



05 ディスクブレーキセパレーター

▶価格：1980円

ブレーキパッド交換時などにピストンを押し広げるツール。本体のハンドルのほかに1/2DRのソケットハンドルや21mmのレンチを使うことも可能となっている。

05

04 フレアナットレンチ 12x14

▶価格：500円

ブレーキ系統などに使用されるフレアナットを締めたり緩めたりする作業に必須のレンチ。スパナなどではなめてしまう可能性が高いので、作業時には必ずフレアナットレンチを用意しよう。



03 クローフットレンチセット 10~22mm

▶価格：2100円

フレアナットにしっかりとトルクをかけることができるクローフットレンチ。状況に応じてエクステンションバーを組み合わせて使えるのが魅力だ。セットで用意しておく様々なサイズに対応できるぞ。



03

04

06 大型スポイト 300mm

▶価格：780円

古いブレーキやクラッチのフルードを吸い取る作業に必要となるスポイト。ノズルの長さが300mmと長いので、奥まった場所にもアクセスがしやすくなっている。



06

07 ブレーキブリーダーボトル

▶価格：1780円

ブレーキフルード交換を一人で行うことができる。ボトルとホース、ワンウェイバルブがセットになったアイテム。フックがついているのでまわりに掛けて使うことができる。ホースの先端はニップルに差し込めるアダプターになっている。



07

プラグ交換の必携ツール!!

プラグレンチセット 4ピース 差込角3/8"

▶価格：2430円

16mmのプラグレンチに45mmと75mmのエクステンションバーとラチェットハンドルが付属するお得なセット。プラグレンチにはラバーストッパーがついていて、プラグをしっかり保持してくれる。



作業を助けるお役立ちツール

最後は特定の作業に必須の工具というわけではないけど、工具箱に入っているとある場面で役に立つ、そんなツールを紹介するよ。効率よく作業しやすい環境作りのためのツールから、ちょっと困ったときに役立つものまで、要チェックのアイテムなのだ!

04
ピカエモン ホワイト 1LED
▶価格：480円

ハンドツールやピックアップツールの先端に装着できる小型のLEDライト。暗く奥まった場所でも視界を確保しながら工具を差し込むことができる。



05
パートレー 10ℓ
▶価格：1580円

外したパーツやボルトナットなどを入れておくためのパートレー。左右に取っ手がついて持ち運びに便利。大容量タイプで大型の部品も入れることができる。スチール製なので排出したオイルを入れることも可能だ。



06
ピックアップツール 強力マグネットタイプ 3.6kg
▶価格：940円

手の届かない所に落ちた金属部品を取り出すのに活躍するピックアップツール。先端には磁気を遮断するカバーがついていて、目的物までスムーズに到達することができるぞ。



08
ピックアップツール フレキシブルタイプ
▶価格：1450円

先端が3本のツメになったタイプのピックアップツール。シャフトはジャバラになっているので、自由な形に変形させて目的物にアクセスすることが可能だ。

09
プラスチック磨きクロス
▶価格：180円

10
金属磨きクロス
▶価格：180円



微粒子の研磨剤とワックスを含んだクロスで、手軽に小キズとりや表面のツヤ出しをすることができる。金属用は8000番相当、プラスチック用は15000番相当となっている。ツヤ消し処理された箇所は使用不可。

01
ロングリーチホースクランププライヤー φ8mm
▶価格：1280円

01

バキュームホースやフューエルホースなどが掴みやすいように、先端がリング形状になったプライヤー。柄が長いので、手の届きにくい場所のホース脱着に便利だ。内側には滑り止め加工が施されている。



02

02
作業用手袋 M
▶価格：980円

手の汚れやキズを防止するために作業時にはグローブを装着したい。こちらの作業用グローブは手のひら側には耐久性に優れた合成皮革を使用し、手の甲側は伸縮性のとんだ素材を使用することでフィット感に優れている。

03
ショップタオルロール
▶価格：380円

ケバ立ちが少なく濡れても破れにくい使い捨ての紙ウエス。ミシン目で簡単に切り取ることができ、1ロールで64枚使うことができる。整備作業時には気軽に使えるウエスは必ず用意しておきたいね。

03



07
LEDライト 48灯 コードレス 防水タイプ
▶価格：4980円

LEDの明るさはそのままに、蛍光灯のように発光させることで眩しさを低減させている。フレキシブルマグネットホルダーで金属面に吸着させたり自由な角度で固定することができる。防水タイプなので雨天時の使用もOKだ。

07



TUNING

MITESTYLE

快感!!

過給でグイグイ走る!!
ターボ装着車

by **HALFWAY**



軽量でコンパクトなボディを活かした軽快なハンドリングには定評のあるデミオ。スポーツグレードの“スポーツ”には1.5ℓ+5速MTモデルも存在するが、フィットRSやスイフトスポーツといったライバルと比べてしまうと、どうしても非力さは否めない。そこでパワー不足を補うため、ターボ化と2.0ℓエンジンへの換装という異なるアプローチを選んだ2台のチューンドをピックアップ。ホットハッチとしての刺激っぷりをシャーク井入がレポートする!!

軽くて速いの、
おもしろそうやん!!

IMPRESSION
シャーク井入



デミオ **Demio DYNA**

コンパクトボディに
ハイトルクエンジンで超走る、

トルクモリモリの2000cc換装車

by **AUTO CRAFT**



NCロードスターやアクセラなどのFF車にも設定されている、同じマツダの2ℓエンジン、LF-VEに注目、デミオへの換装を決意。

「どうせ載せ換えるなら、6速MTも載せてしまえ」と、ミッションもマツダスピードアクセラから移植したトルクモリモリ仕様。

換装時、各部の干渉を回避するためにエキマニ、メンバール、フレームなどへの大幅な加工が必要で、ドライブシャフトもアクセラ用を加工するなど、想定外の苦労もあったというのが無事完成。

その性能はZY-VEでは実測81.9psだった出力が、LF-VE換装によって148.7psへと大幅に向上。トルクも大きくなって、ストリート仕様としても余裕の走りを楽しめるものになっているという!!

デミオ用マフラーは片出しと両出しの2タイプを製品化しているが、デモカーの2ℓデミオでは軽量化とパワーを追求するため、片出しのSpecマフラーを選択。メインパイプ径は50φ、テールパイプ径は80φだ。



エンジンマネージメントはデミオの純正ECUとeマネージアルティメイトを組み合わせて行う。デミオとアクセラでは可変吸気の制御システムが異なるため、ノーマルで制御できない部分をeマネージアルティメイトで補っているのだ。

1.5ℓのZY-VEから、アクセラに搭載されていた2.0ℓのLF-VEへとスワップ。搭載には多くの加工を必要としたが、特にエキマニは電動パワステやギヤボックスと干渉するため、大幅な形状変更を行った。



車高調はリーズナブルな価格設定が魅力のストリートスペックダンパー。デモカーではロワブラケットを上級モデルのサーキットスペックダンパーのものに変更し、キャンバー調整幅を拡大している。



マツダスピードアクセラの6速MTを換装するが、搭載スペースを確保するためにフレームを大胆にカット。ドライブシャフトはアクセラ純正を使うが、デミオのアウトタージョイントに適合させるため、スプライン加工を施した。



スポーツ派へのイチ押しは、ブッシュのヨレを抑制し、ハンドリングのダイレクト感を高めるトラクションアーム。ハッチバックのデミオはリヤに大きな開口部が存在するだけに、リヤまわりの補強も効果が大きい。

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

Demio改 2ℓNA仕様

■SPECIFICATION

LF-VE改換装148ps トラスト・eマネージアルティメイト/エアインクス 6速MT換装 クスコ・LSD A.C.E+・マフラー/センターパイプ/シリコンラジエターホース/アルミラジエター/オイルクーラーキット/ストリートスペックダンパーキット/ショートスタビリンカー/ジョッド/リヤモノコックバー/リヤビラバー/フロアバー/センターモノコックバー/フロントディフューザー ほか

軽量かつコンパクトなボディに
ワンランク上の
2ℓNAエンジンを換装



ローコンプ化+ターボチューンで 怒濤の264psを発生する極悪デミオ



HALFWAY

ハーフウェイ 兵庫県神戸市西区見津が丘4-9-6 ☎078-998-2223
http://www.halfway.co.jp

タービンは2ℓクラスにも対応する風量のTD04Hを搭載。たまたまピット内のパーツストックにあったものから使えそうなものを選んだというのが特性は決して悪くないという。



ZY-VEIはZC31Sスwisボ純正ピストンを加工流用してローコンプ化。ターボ化に対応できる強度を確保するため、他車種用のH断面コンロッドとフルカウンタークランクを寄る。上置きインタークーラーも三菱純正の流用だ。

Demio改 TD04Hターボ仕様

■SPECIFICATION

ZY-VE改+ターボ264ps TD04Hタービン ZC31S純正ピストン改 他車種用H断面コンロッド/フルカウンタークランク/強化バルブスプリング
モータック・M400 ワンオフインターパイプ/エキマニ/フロントパイプ/センターパイプ/ラジエター/オイルクーラー フライホイール軽量化 エクセディ・クラッチ ATS-LSD ハーフウェイ・キャットウォークタイプR車高調ほか



セットアップはモータックM400で展開。オプションプログラムを追加し、バルタイや電子スロットルのコントロールもモータックで行っている。

ターボ化が図られているものの、メインパイプ径が60φのマフラーではトルクが細く感じられたため、50φのマフラーをワンオフ製作した。



OPT2お遊び耐久に参戦する際はシートやリヤの内装など、外せるものは全て外して軽量化が図られる。しかし、エアコンなどの快適装備は備えていて、普段は林代表の通勤車として活躍している。



車高調はターボ化に合わせて仕様変更された専用セッティング。アクセルオンでのリフトを防ぐため、フロントの減衰特性はハードな設定。リヤはショートストローク化を進め、スライドさせやすい仕様としている。

「300psを狙える快速通勤車があったらおもしろい」と、林代表の通勤車をターボ化。TD04Hタービンをはじめ、スwisボ純正ピストンや他車種用のコンロッド/クランクなど、工場の片隅に眠っていたパーツを寄せ集め、モータックM400でセットアップ。

「増大したパワーに耐えられるクラッチが用意できず、セーブするしかなかった」と言いながら、ダイナパックで実測264psをマークする。

特性も良く、5000rpmで35kg・mのピークトルクを発生し、どこからでも強烈な加速を生み出せるのが強みだ。12月14日のOPT2お遊び耐久最終戦にも参戦する予定で「燃費が劣悪なので上位進出は難しいですが、ストレートではコンパクトらしからぬ速さを見せつけてやりますよ!!」と、鼻息は荒い。



Demio DYNAMITE TUNING STYLE



力自慢のデミオの走りは
どちらにも想像以上に
刺激的やったわ

IMPRESSION by シャーク井入

パワーがあると
走りに余裕も出るし
アクセルでの挙動コントロールも
しやすいですよ!!

今回は力自慢のデミオを乗
り比べたんですけど、直感的な速
さを感じるのには、やっぱりローコ
ンブ化をしてタービンを追加し
たハーフウェイのマシン。4500
rpmくらいからターボらしい強
烈な加速が加わって、7000
rpmまで力強いトルクとパワー
がしっかりとついてくる。

ラジアルタイヤでFFやし、低
いギヤやと簡単にホイールスピン
してしまうくらいやったわ。

ブーストがかかっている領域
域では非力さを感じるけど、い
ざブーストがかかるレスポンス
もええし、扱いやすい。デミオ
本来の軽快感も健在で、ホット
ハッチらしさがかなり強調され

た一台やな。

これに対して、トルクの太さ
を感じるのがオートクラフトの
2ℓ仕様。当日は本調子やな
かったみたいやけど、それでも
全域でパワーとトルクが底上げ
されているのはつきりとわか
る。ターボ仕様ほどの過激さは
ないけど、排気量が大きいエン
ジンへの換装は、NAスポーツと
しては王道のチューニングやし、
違和感が少ないアプローチや
な。マツダスピードアクセラの6
速MT換装もええアイデアや
と思うで。

どちらにも超個性的なチューニ
ング内容はたまらん魅力やった
けど、まだまだ完成度が高める
余地もある開発途上のチューニ
ングカー、コレからもっと細部を
煮詰め、速さを極めて、また乗
らせてもらいたいワ!!



オートクラフト
白髭さん

デミオの上級&ホットモデルとしては
2ℓ+6速MT搭載車が存在しても
違和感ないですよ



ハーフウェイ
林さん

パワーがあると走りに余裕も出るし
アクセルでの挙動コントロールも
しやすいですよ!!



脱★ブラックBOX宣言!!

DIY ECU SET UP

最終回 集大成のパワーチェック!



DIYセッティングの結果は!!?
シャシダイでパワーチェック!!

およそ4か月間にわたって『脱ブラックボックス化』をテーマにECUセッティングを基礎から学んできたこのコーナー。

前回行った点火時期セッティングまでで「自分でセッティングしてクルマを普通に動かせるようにする」という目標はなんとか達成。今回は締めくくりとして、セッティングの成果をパワーチェックで検証してみることにしたぞ。

果たして、どんな結果が待っているのか? そもそも、全開でパワーチェックして壊れてしまったりしないか...!? 不安と期待が入り交じる計測結果と考察は次ページで!



プロのアドバイスで30psアップ！ セッティングの奥深さを実体験！！



**燃調セッティングだけの状態と
点火時期調整前後の
差はたったの3psしかない！**

コンピューターについての基礎知識を学ぶところからスタートし、追加基板の装着、セッティング用フリースoftwareでの初期設定、燃料セッティング、点火時期調整と、一歩ずつ進めてきたECUセッティング。

必要最低限の道具を揃え「壊さないこと」「無理しないこと」を意識しつつ、OPT2オータが通勤時などにメーター類とニラメッコしながらセッティングを続けてきた。

その甲斐あって、街乗りなどは問題なくできる状態になったし、前回の点火時期調整によって「ちよつとパワーがアップしたかも!?」なんて感じる領域も出てくるなど、セッティングの楽しさにすっかりハマってしまった。

そうなる「オレのセッティングはイケてるのか?」と気になってくるのは当然の流れ。そこで、DIYコンピューターセッティングの集大成として、シャシダイによるパワーチェックを実施してみることにした。

クルマを持ち込んだのは、サクラダイノシステムのローラー式シャシダイを備える埼玉県のパワーチューン。コンピューターセッティングを得意とし、オータシルビアの主治医でもあるブラックライン鈴木さんに協力していただき、結果の考察やア

ドバイスもお願いすることにした。

そしていよいよパワーチェック開始。自分でセッティングしたパワーグラフがどんな状態か楽しみな反面、ノッキングなどのトラブルが発生しないか!? 全開でブローなんてことはないか? といった不安も交錯する。

気になる結果はというと、燃調だけをあわせた状態のセッティングデータで206.6ps、点火時期まで調整したデータでは209.4psと、わずかながらパワーアップを記録した。しかし、この数値はあまりにも低すぎる!?

**点火時期の見直しだけで
驚きの大幅パワーアップ!**

「やはりシロートセッティングはイケてないのか? それともクルマのどこかがトラブっているのか?」と悩むオータに、データを比較しながら様子を見ていたブラックライン鈴木さんからアドバイスが。

それに従ってほんの一部のセッティングを書き換えて、再度パワーチェックを行ってみたところ……なんといきなり30psもアップ!

気になる鈴木さんのアドバイスという「高回転域の点火時期をもう少し進め

てみよう」というもの。

パワーチェック時のエンジン音を聞き、パワーチェックグラフとセッティング画面を見た鈴木さんは「高回転域のセッティングが合っていない感じがしたんだよね。これを燃調が濃いととらえるか、もっと点火時期を進角できるととらえるかはチューナーの考え方にもよるだろうけれど、結果的に点火時期を進めたことで燃焼時間が増えて、そのぶんパワーアップしたと言う感じがな」とのこと。

さらに「ちなみに今回は大丈夫だったけど、本来なら排圧計で詰まり具合をチェックしたり、ノックセンサーを付けてノッキングを確認したりと、もう少しセッティング環境を整えてやれば正確な判断ができるようになるし、安全にもなるぜ」と、セッティング作業に関するアドバイスも。

とはいえ「DIYでもパワーチェ





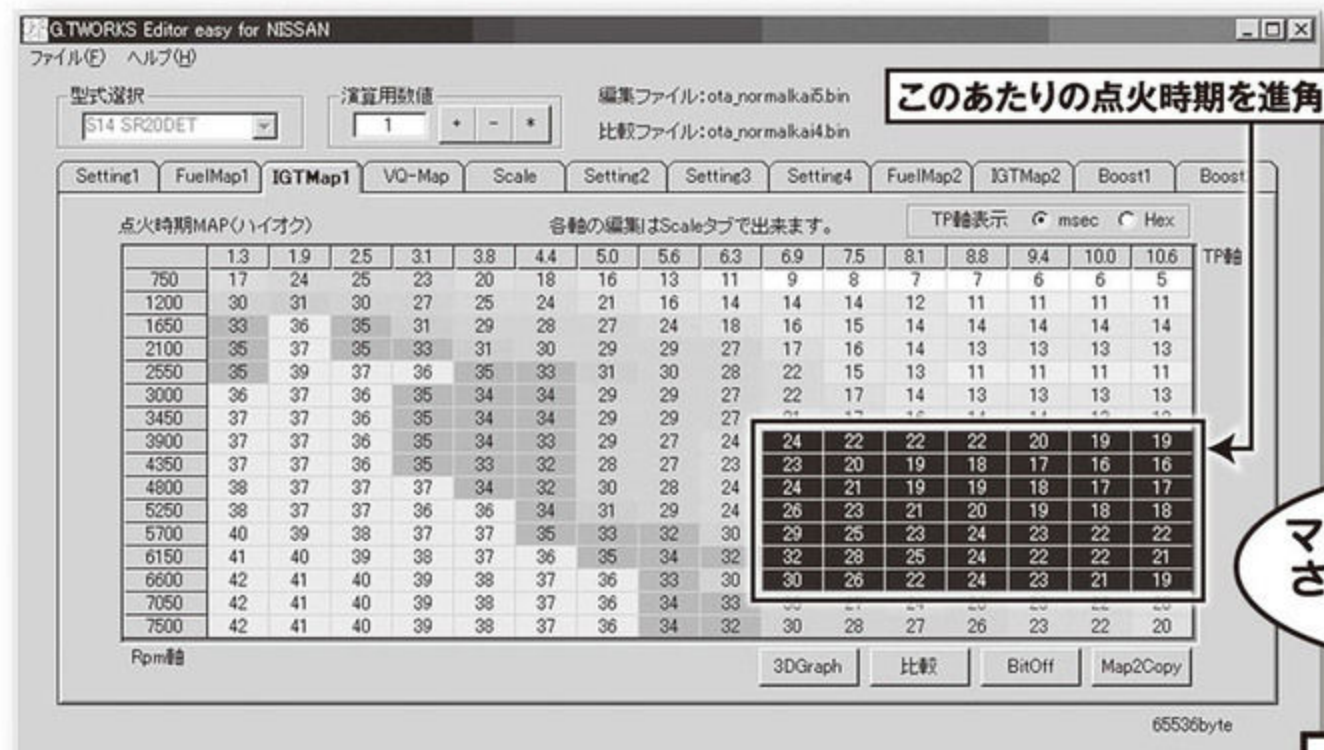
パワーチェックの結果とセッティングの数値を見た鈴木さんのアドバイスで、点火時期マップの4000rpm以上の高負荷時に読むエリアの数値を進角方向に2度〜5度変更した。



点火時期を書き換えてみようぜ



ぜんぜんパワーないんですけど (泣)



せっかくの機会なので①純正データをベースに燃調セッティングを行った状態②さらに点火時期を自分なりに調整してみた状態のふたつのセッティングデータで、それぞれパワーチェック。パワーアップを狙って点火時期を進角させた中高回転域を中心に、最大約3psとわずかながらパワーアップを記録した。

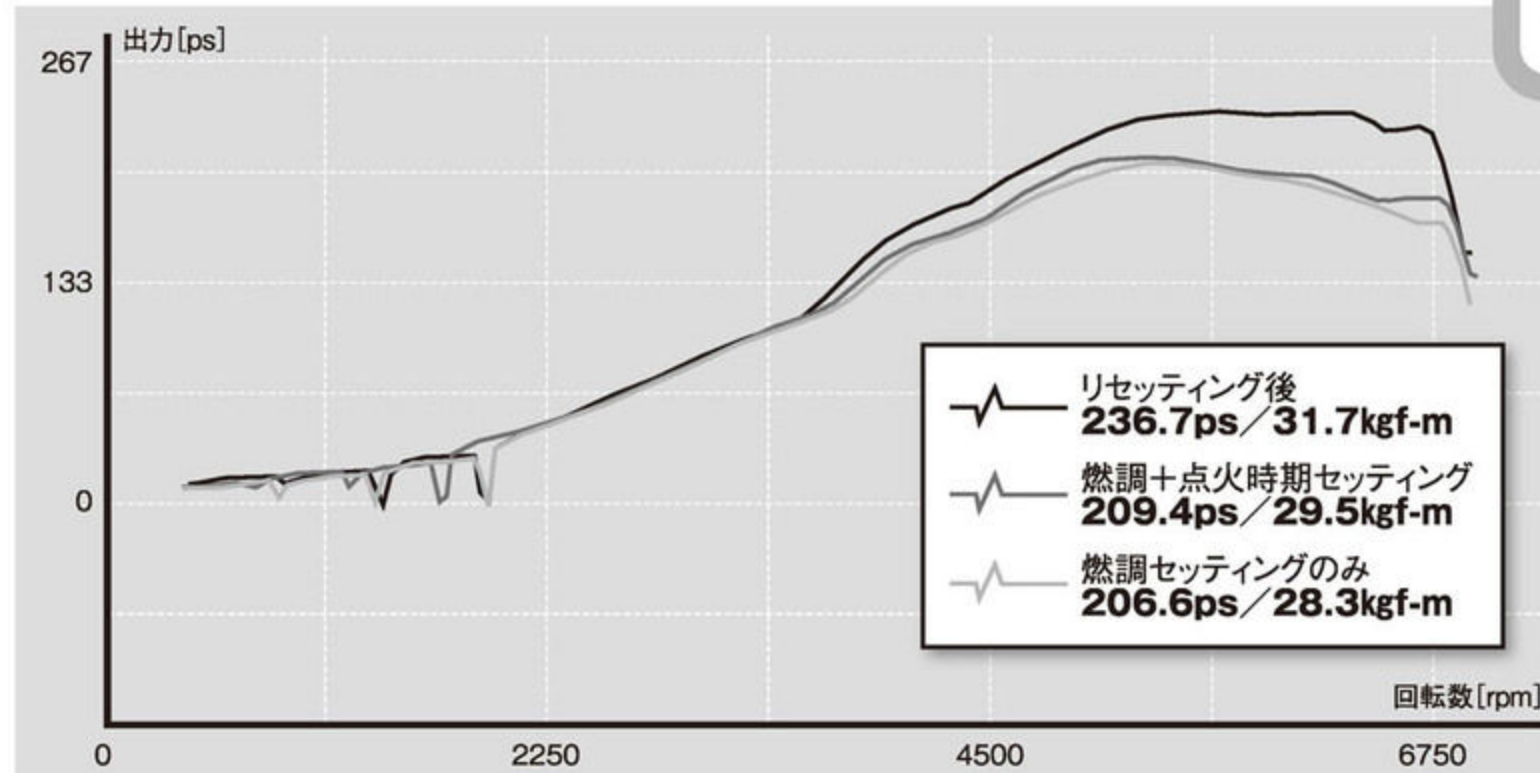
マフラーを換えればさらにパワーアップするはず!

やっぱりプロはスゴいっす!

総評

「かなり安パイなイジリかたをしたんだろうけど、最初はそのくらいでいいんじゃないの。普通に走らせるまでってところまでは到達してるわけだし。でも、このクルマ相当遅いでしょ(笑)。というわけで、パワーアップさせていくには、効率よくたくさんのガソリンを燃やせるようにしてやるのが大切。できるだけたくさんの燃料を送り込んで、燃焼時間を長くとしてしっかり燃やせるようにエンジンや補機類を作り込み、それに合わせてセッティングしてやるんだ。クルマ作りの中でも重要なポイントとなるのが、排気効率の改善。排気がうまくされないことには空気も燃料も入らないし、点火時期を進めて燃焼時間を多くとることもできない。エンジンの性能向上には排圧の管理がすごく大事なんだよね。オータシルビアの場合は、もっとヌケのいいマフラーに交換してやれば、もっと攻めたセッティングができるようになって、パワーアップも狙えると思うぜ。あ、いいセッティングを決めるには、いいクルマの状態を体験しておくことも大事だぜ、いい状態が分からねけりゃ、いいものは目指せないからね!!」

現在装着しているマフラーは街乗り用に消音性能を求めたもの。サブタイコと絞りのあるメインタイコがあるうえに、オータがDIYで改造した2本出しテールとなっていて、排気効率はお世辞にもいいとは言えなさそう。ちなみに以前、砲弾型で絞りのないマフラーを装着した状態で鈴木さんにセッティングしてもらった際は、ダイナパック(係数ナシ)でブースト圧1.1kg/cm時に308ps、38.1kgf-mを記録していた。排気系のパワーへの影響は侮れないってことかもしれない。その他、パワーの低い可能性としては、最近、水温が上がり気味なのでもしかするとガスケット抜けの初期症状なのかもしれない。



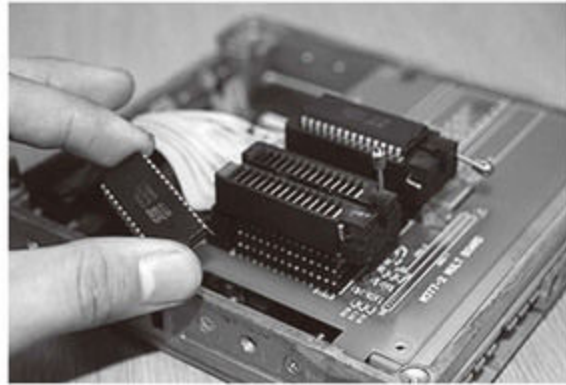
「慣れないセッティングツールの画面と、パワーチェックのエンジン音だけで状況を把握し、ちょっとした変更だけで30psもアップさせることができるんだから、やっぱりプロのチューナーさんはスゴいっす! パワーグラフを比較すると、リセッティングした高回転域の差は歴然ですね。自分ではけっこうがんばったつもりでも、まだまだ最適値には遠くて、安全マージンも削れるってことがわかりました。もっといろいろ勉強して、実際に試しながら、今後もセッティングを楽しんでいきたいと思います。プロと違っていくらでも時間をかけて試せるのが、自分の愛車を自分でイジるメリットですからね」

ツクで壊れない状態にセッティングが行えていた」というのはうれしい事実。
さらに今後も調整作業を繰り返して、経験を積んでいけば、もう少しセッティングを煮詰めることもできそうだしね。
というわけで、この連載はブローもなく無事終了。次ページでは今回の連載の復習として、ECUセッティングに必要なツールなどをまとめておくので、ぜひDIY・ECUチューンの世界に足を踏み入れて欲しいな!!

OPT2オータが使用した
パーツと機材を復習

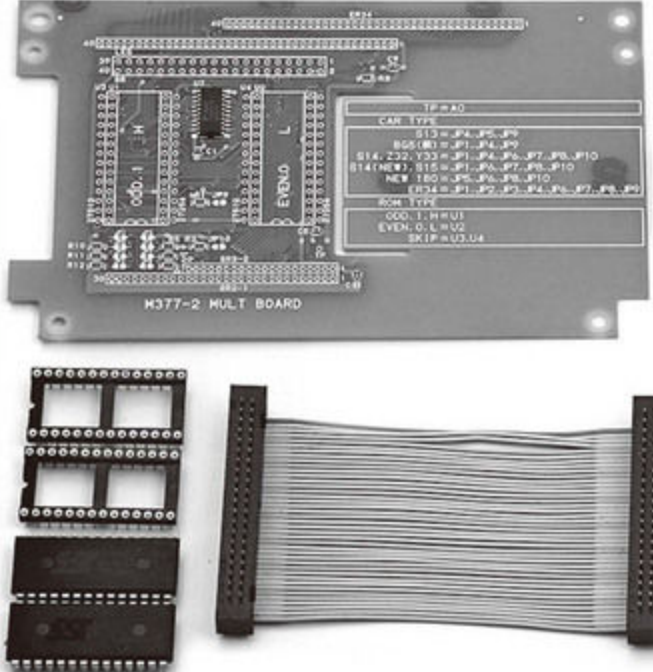
揃えて挑戦♡

純正ECUセットアップDIY!



追加基板

『M377マルチボード』(9450円)という製品をベースに、フラットケーブル(1785円)や28ピンROMソケット(1個168円)など必要なパーツを組み合わせて追加基板を装着。純正ECUとケーブルで接続することで、データ書き換えが可能になる。なお、これらの部品はすべてGTワークスで購入可能(※在庫が無くなり次第、販売終了の可能性あり)だ。



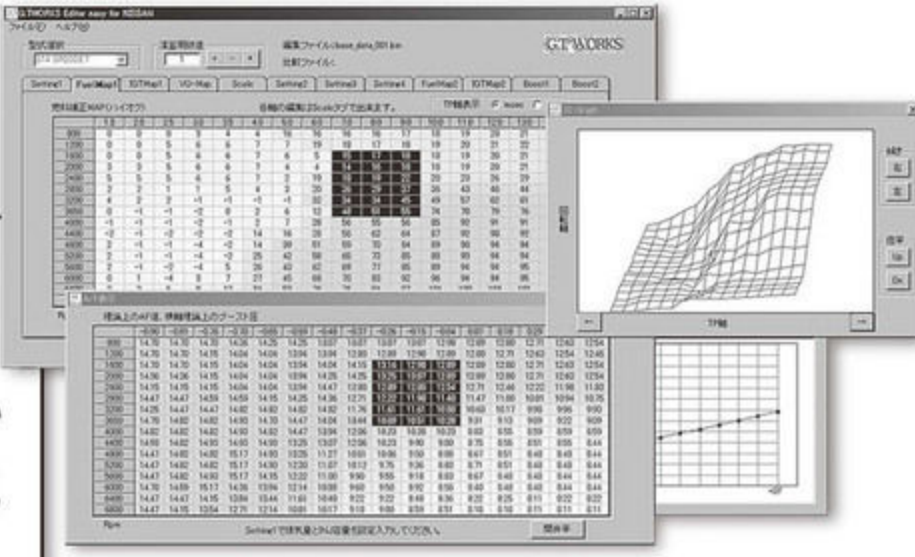
写真右がEPROMで、左が今回使用したフラッシュROM(1個1260円)。紫外線を当てるなどの作業をしないと書き込んだデータが消えないEPROM(写真右)に対し、フラッシュROM(左)はパソコンで即座にデータ書き換え可能。フラッシュROMでセッティングを行い、仕様が決まったらEPROMにデータを書き込んで使用するのがオススメ。フラッシュROMは車上での使用環境に対して万全とはいえないのだ。

フラッシュROM



セッティングソフト

ウィンドウズパソコン(OSはXP対応)に、GTワークスのホームページからフリーセッティングソフト『Editor easy for NISSAN!』をダウンロード。おなじくGTワークスのホームページからダウンロードできる純正セッティングデータや、エンジン排気量、使用するエアフロ、インジェクター等のベースデータを入力して使用する。



ROMライター&ソフト

フラッシュROMへのデータ書き込みは、フラッシュROMライターと書き込み用ソフトが必要。フラッシュROMライターはGTワークスが販売している海外製のUSB接続タイプ(1万2750円・EPROMには非対応)を使用。ROM書き込み用フリーソフト『Flash&Burn』も海外のサイトからダウンロードしてインストール。

セッティングサポートツール



最低限用意したい空燃比計はリーズナブルなPLX製(2万7825円)などがオススメ。ブーストコントローラーや車速や回転数なども写るようにスマートフォンなどで動画を撮影し、あとで回転数などからマップの読んでいる位置を予想してセッティングを重ねていく。ネココーポレーション製『LCD640』などのマップトレーサーがあれば、マップのどのあたりを読んでいるかを正確に把握することができるので、作業がはかどるぞ。

イニシャルの点火時期を合わせるためのタイミングライトや、しっかり燃料が送られているかを確認する燃圧計などで、車両コンディションをあらかじめしっかりとチェックしておくことも重要。また、排圧計やノックセンサーなどを活用すれば、より突っ込んだセッティングも可能になる。



ヤル気があれば
挑戦できちゃうぜ!



GTワークス
寺崎さん

「手が出せる範囲の金額で始められるので、コンピューターチューンを自分でやってみたいというひとは、ぜひチャレンジしてみたいですね。GTワークスではヤルキのあるひとを応援するために、追加基板やフラッシュROMなども取り扱っていますし、フリーソフトではイジれない部分をセッティングするためのプロ向けソフトなども用意していますよ!」

生涯走り屋

暴走機関車
Daiちゃんの



宣言!

11月の半ば、好対象なイベントを観たり、参加したりしての思いを書いてみようかな。

ひとつは隔年開催の東京モーターショーだ。一昨年から千葉の幕張から東京のお台場ビックサイトに会場を移しての2回目で、交通の便が良くなり、これまででは新車にあまり関心のなかったオレまで、出かける気にさせてくれる。

新車界は環境時代とあって、モーターカーやハイブリッドが現実になり、これに燃料電池なんかが加わっていきそうだけど、最近表面的にはエコがひと段落、安全のための自動運転技術の実用化が軽自動車から高級車まで大流行りといったところだ。

どちらの技術も頑張っただけで、環境保全、省資源に寄与してもらいたいと思う。

て、もちろん、交通事故も減らしてもらいたいと思う。

そんな中で開かれた東京モーターショーでオレが気に入ったクルマは...というとは実はかなり少ない。軽自動車の2台くらいかな。

ホンダが展示した軽スポーツカーのコンセプトモデル、ホンダS660とダイハツの次期型コペン。

S660はビートの再来みたいだけど、スタイルもインテリアも高級スーパーカーみたいな豪華な造りでド肝を抜かれた。軽の安っぽいイメージがないのがいい!!

コペンのほうはボディ外装を自由に切り外して、組み換えできる新機構で、身近に楽しめそうなところが気に入った。

もちろん、ホンダNSXのほか、夢のようなコンセプトカーはたくさん展示されているけど、省資源かつ手頃な価格帯で本格的なスポーツ性を実現してくれそうで、この2台は最高だと思った。

それにしても、会場のムードはやはり、各メーカーもお金かけてないのか、全盛期の豪華絢爛さはないね。たぶん、新車のショーならクルマの売れる中国や中東のほうが入っているだろうし、カスタムカーの祭典、東京オートサロンのほうがきらびやかかも。

そして、モーターショーの後にしかけたのが、なんとブラジル人達のドリフト大会。愛知県のモーターランド三河で開催された「セブンバンク・カップ」シリーズのファイナルラウンドだった。70台くらいの参加車だけど、ほとんどが在日ブラジル人だ。愛知近辺は自動車メーカーの関連工場が多くて、そこで働いたり、関連ビジネスの従事者も多いからだ。

主催してるのは、マルコム石津進くん。南米サービスという小さいイベント会社で、クルマやミュージシャンのイベントを開催している。このドリフト大会は5年前くらいに、ストリートで暴走?するブラジリアンが目立つたため、安全なサーキットでドリフトを楽しめるように企画したらしい。

会場で感じたのは家族連れが多く、南米ノリでみんな陽気な性格なので、ホントに今を楽しんでいるってこと。走りも元気いっぱいホント楽しそう。

オレも初めてのサーキットなのでストリームZ GT-Jrを自走して、半年ぶりにドリフトしたよ。まだ

環境や安全も大事だけど楽しくないかな

楽しいが一番だよ

イラスト：加藤浩哉

SMART MOBILITY CITY 2013

The 43rd TOKYO MOTOR SHOW 2013

SEVEN BANK CUP



感覚が掴めないままにコースインして...土手に乗り上げ、フロントスポイラーをやっちゃいました(笑)。

それにしても、陽気なラテン文化の彼らを見ていたら、なんだかクルマの未来は? 将来の日本は? 地球の未来? なんて難しいことはどうでもいい感じさえしてきて、気がつく自分の走りに夢中になっていたヨ。

彼らの、走りをクルマを今を楽しむ純粹な姿に、大きなエネルギーをもらってきたぜ!!

先端技術の東京モーターショーとノリノリのブラジリアン・ドリフト大会



三栄書房

DFellow
アベちゃん

新お台場モーターショー 奮戦記

イラスト：加藤浩哉

ディフェロウのWEBサイト

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

往年のレジェンドカーや
レーシングカーの
公道での実走行に超感動

どうもどうも、ディフェロウ
の阿部ですっ！ ワタクシの
会社、先日より「深大寺自動
車」へと社名などを変更させ
ていただきましたが…、これま
での「DFellow」のほうも
ブランドとして大切に残留し
ていきますので…、両方ともよ
ろしくお願いいたします！
というわけで、今月のワタ
クシは、会社の登録書類の変
更や、取引先様への挨拶と登
録の変更のお願い…

とにかく、
ろんな事務
仕事に追
われて、完
全にグッタ
リの1カ月で
した。
体制変更もあり、
気持ちの切り替えの
ためにも、思いきって
社名を変更しよ
うと考えたの
ですが、会社名の

お台場モーターショー
お手伝いは楽しかった
ツスの巻



変更って、戸籍
を変更するみた
いなもんで、事務手
続き系の仕事がハ
ンパじゃない…っ
てことを知りま
した。ちなみに、
公的な登
録だけで
なく、銀
行口座の
名義も、
税務署
も、市役所も電
話も…とにかく、
申請書類だらけ。
というわけで、ワ
タクシ全然クルマサ
ワレティナイ…状
態。まだ、これから
やることはいっぱい、工
場の看板の変更や脇に建
てる駐車リフトの段取り、ウェ
ブサイトの作成…、目がまわ
るっ。

そんな今月でしたが、ち
よっぴり楽しいお手伝い系
仕事もありました。それ
は、東京モーターショー
のプレイベントとして
行われた「お台場モ
ーターフェス2013」の
現場。

このイベントは、より
多くの若者やファミリ
ー層に、クルマ・バイクに
触れ、その魅力を感じて
もらおうのがテーマで、
素晴らしいイベントでした。

東京モーターショー
と関連して行われたこ
のイベントの中で、往
年のレジェンドカー(マ

ジで博物館モノのスッゲー名
車達)や、古今のバリバリのレ
ーシングカー達が封鎖された
お台場の公道をパレード。ま
た一方では、チームオレンジの
「シルク・ド・モビー」(クルマとバ
イクが融合したサーカス)も
開催され、鳥肌モンの演舞
(?!?)が披露目されました。
で、ワタクシのお仕事はとい
うと、往年のレジェンドカーや
レーシングカーの搬入出のフ
ォローや、パレード車両の誘導
アシスタント、トラブル対策用
フォロワー要員。

なれないイベントごとに、当
日は超緊張してましたがスッ
ゲークルマたちが実際に走って
行く姿にマジ感動、仕事を忘
れ、大コーフンの一日を過ごせ
ましたヨ。

というわけで、みなさんは、
どんな目で東京モーターショ
ーを見ましたか？ ここでは
返事を貰えないので、皆さん
の意見や感想はスピンアウト
クラブまで(笑)、行けなかつた
人の声も大歓迎ですよ!!

ディフェロウの
新しい社名と所在地

〒182-0011
東京都調布市深大寺北町6-59-13
(株)深大寺自動車
(ジンダイジ・ジドウシャ)
☎042-446-1734
※DFellowの名前はブランドとして残します。



ドライサンプの
オイルパンも新調っす!
Byアンダー鈴木

素人最速
アタッカー

アンダー鈴木

やりすぎDIY講座!

手作りシルビアで
目指せ、世界ナンバー1

いやはや、月日が経つのは早いもの。オーストラリアで開催されたタイムアタックの世界大会“WTAC”が終わったかと思えば、お次は筑波アタックシーズンが到来! まさに、1年中休むヒマなしといった感じのアンダー鈴木だけど…、肝心のNEWエンジン製作はどうなっているのでしょうか?



相変わらずムチャ言うな〜

このブラケットも一ちよっと軽く仕上げて一っす!

ドライサンプキットもオリジナルで製作!? 筑波アタックシーズンに向けて NEWエンジン製作が本格稼働!

3シーズン目のSRは
ちよとくたびれ気味

こんにちは! 今年もオーストラリアのWTAC遠征では、あと一歩のところまで表彰台を逃してしまい、クヤシー思いをしているアンダー鈴木です。なにせ2年連続の第4位。やれるだけやったつもりだけど、不完全燃焼つてのが正直なところなんです。

でも、WTACで走ったことで、筑波アタックに向けての課題も見えてきましたよ。まずエンジン。以前からもっとハイクワーにしたいって思っていたのですが、その思いがいつそう強くなりました。

というのも、実は「最近、なんだか遅いな」と思ってパワーチェックしてみたら、なんと700PS弱しか出ていないことが判明したから。以前は、800PS位はあったのだから、それはパワー不足を感じるのも当然のこと。

その原因は、各部の摩耗によるものかな? 1年中タイムアタックで酷使しまくってきた上に、いよいよ3シーズン目に突入、そろそろ限界が直前にきてるんじゃないかね〜。

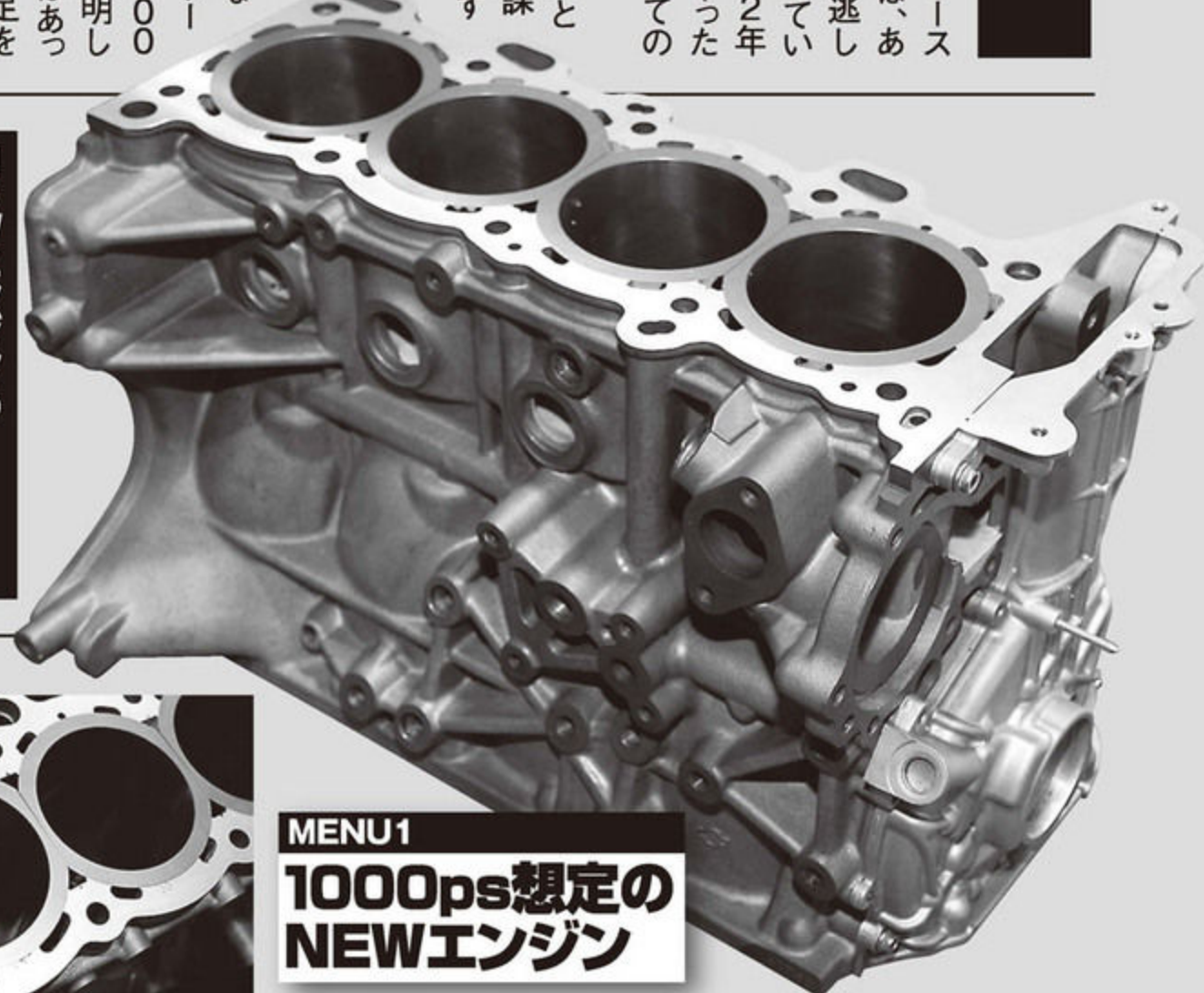
ちなみに、約100psもパワーダウンしていることは、筑波サーキットで1秒くらい遅くなっているだけでもおかしくない…。このままの状態では、いくら空力や足まわりをアップグレードしても、大幅なタイムアップは望めそうにない(涙)。

NEWエンジンも
いよいよ完成間近?

そんなわけで、少しでも早く完成させたいと思っているのが、このコラムでもたびたび紹介してきた1000ps狙いのNEWエンジン。

エンジンメイクのスペシャリストであるナブレックさんに製作をお願いしているのですが、なにせ仕事の合間をみて開発してもらっているだけに、そう簡単には仕上がらない。

当然ながら、お客さんのエンジン加工が最優先となるため、アンダーのは後回しになっていて、いま



MENU1
1000ps想定の
NEWエンジン

アンダーのNEWエンジンは、1000psでの使用を想定したハイスベック仕様。ナブレックがこれまで採用してきたスリーブタイプを更に発展させたもので、排気量は2.3~2.4ℓまで高められる。また、高出力化に対応するためにブロックには特殊な硬化処理も施される。

メタルが収まるハウジング部には溝を設けることで、オイルが均等に行き渡るよう設計。RB26では純正でも同様な処理が行なわれているようだ。



冷却のための溝が入ったスリーブ(筒)がブロックに圧入される。まずは89φピストンにてテストを行ない、のちにサイズアップしていく予定。

MENU2

ドライサンプキット



だ未完成だったりします。
とはいえ、この前、ナプレックさんの工場にお邪魔したところ、表面硬化処理を実施されたエンジンブロックにスリーブが圧入され

るなど、その製作は着実に進んでいるようす。

そこで、あらためてスペックをおさらいしておくと、排気量は2.3〜2.4ℓのビックボア仕様で、可変バルタイのVEヘッドもこれまで以上にビックバルブ化。こ



写真はオイルパン内部。オイルの流れがよりスムーズになるよう設計したほか、オイルラインの取り回しにもこだわった。ピレット削り出しの逸品だ。



最新のマシニングセンターで削り出すことで、肉厚が最小限になるように設計。なお、キットにはオイルタンクやオイルポンプも付属される。

油圧の安定供給を図れるドライサンプシステムは、クランクケース内を負圧にして、エンジン抵抗を減らせるメリットも期待できる。また、高出力&高回転時に不安が出てくるオイルポンプトラブルの不安も一掃できるのも魅力。ナプレックが開発中のSR用ドライサンプキットは、更にポンプ付けできる手軽さまで備えたモデルに仕上げる予定。

パワステ移動用ブラケットなど、取り付けに必要なものはすべて同梱し、舶来品にありがちな加工の手間がないのも大きなメリット。ドライサンプ用のオイルブロックも付属され、ノーマルSR&VEヘッドのいずれにも対応する。



れにギャレットの最新鋭タービンである、GTX3582Rを組み合わせて使います！
1000PSでの使用を想定しているだけに、エンジン本体のベアリング部にはメタル焼き付きを予防する溝切り加工を施すなど、耐久

性にも配慮しているのもポイント。

とはいえ、中間域からパワーが立ち上がる1000PS仕様を目指しているだけに、エンジンへの負担も相当なもの。正直なところ、壊れるリスクも覚悟の挑戦といえますが、なにはともあれ走ってみたいことには始まらない。筑波アタックシーズンも迫っていることだし、一刻も早くNEWエンジン

新ドライサンプで 安定したオイル供給

それから忘れちゃいけないのが、NEWエンジン製作と並行して開発を進めているSR用のドライサンプキット。

みなさんも知っている通り、アンダーのシルビアはすでにドライサンプ化されていますが、それとは別に、実はナプレックさんと市販化を睨んだ

最新鋭の マシニングセンターで加工！



ガンガン
削っちゃうよ

ナプレックが導入した最新鋭のマシニングセンターにより、オイルパンやブラケットを削り出す。より精度の高い金属加工が可能になっているのだ。

アルミの無垢材(右)から削り出されるブラケット(左)。複雑な3次元形状にするのも思いのままだが、プログラミングが大変だとのこと。

NEWバージョンのドライサンプキット製作にも着手しているんです。こちらは、オイル循環効率をはじめとする性能面はもちろん、取り付けやすさにもこだわったのもミソ。設計から開発まで、自分もいろいろとお手伝いをさせてもらっています。

も、アルミ削り出しのオイルパンやブラケットが仕上ってくるなど、ようやく形になってきました。もちろん自分のNEWエンジンに投入する予定です。

そんなわけで、待望のNEWエンジン搭載に向けて、本格稼働してきたアンダーのS15シルビアメイク。

冷却用の水を噴射しながらアルミを削り落していく。実は高価な素材のほとんどが金属粉になってしまう…もったいない!?



三栄書房



TUNING FESTA 2013



200台オーバー!! 西日本の頂点を目指す強者が大結集

開催日：2013年11月16日(土)／17日(日)

開催コース：岡山国際サーキット

主催：チューニングフェスタ実行委員会

運営：サイドポンツーン

西日本最大のチューニングカーによるサーキットバトル、チューニングフェスタ2013。今年のチューナースバトルには、タイムアタックによる賞典が加えられたことでエントラントはさらに活性化、また関西&西日本地区の名だたる走り屋の参戦するマイスターカップでは、毎年にも増して熾烈なバトルが繰り広げられた。



2日間の タイムアタックと天候激変の決勝レース 西日本チューニングカー 最速バトル!!

波乱だらけの

毎年、スーパーチューナーズバトルとも負けず及ばず過激なバトルが繰り広げられるマイスターカップ。写真はマイスタープロ/マイスター4WDクラスの決勝の模様で、突如降り出した雨の中激しく上位が争われた。



R35 GT-Rが勢力を拡大中

チューニング度も高まり、エントリー数が増えてきたのがR35GT-R。マッチするタイヤが存在しないなどの問題が残るが、その問題さえ解決すれば、第2世代のハイチューンRと互角の勝負が見られそうな予感。今後が楽しみだ。



特にタイムアタックは2日間に渡って行われ、その間に各チームともマシンのセッティングが進むため、好タイムが続出。周回バトルでもテール・トゥ・ノーズの接近戦が繰り広げられ、会場の盛り上がりは最高潮に達したのだ。

同時に敷地内の広大なスペースを利用して、スカイラインのオーナーズ

レースでは有名ショップの意地とプライドが激突する『スーパーチューナーズバトル』を筆頭に、西日本の激速ユーザーが集う『マイスターカップ』、RX-8/ロードスター/86&BRZによるタイムアタックイベント、ポルシェワンメイクレースなどが目白押し。

2DAY開催への移行にあたり、大きく進化したのがスーパーチューナーズバトル。昨年まではフリー走行/予選/決勝で展開される周回バトルだったが、今年からはタイムアタックと周回バトルを実施し、獲得したポイントによって順位を争う複合レースへと生まれ変わった。



エントリー総数200台!!

ショップ中心のスーパーチューナーズバトル2クラス、マイスターカップが12クラス、車種別のマイスターチャレンジクラスなど20以上のカテゴリで2日間争われるチューニングフェスタ。今年は、オフショウ・キャラバン・スカイライン・オーナーズターなどのイベントも併催され、名実共に西日本一のチューニングカーイベントとなっている。



WTACから戻ってきたばかりの車両をそのまま持ち込んできたのは三重県のエスプリ。予選時のタービントラブルを乗り越え、決勝レースに挑んだがまさかの雨で戦線離脱。

西日本で最大規模のチューニングカーフェスティバルとして、岡山国際サーキットを舞台に毎年開催されている『チューニングフェスタ』。景気の減退や震災の影響もあり、来場者や参加者が伸び悩んだ年もあったが、今年は近年では間違いなく一番の大盛況となった。

というのも、今年から2DAY開催となり、期間中は様々なイベント・ミーティング、レースなどが行われ、来場者を飽きさせることはない。

エンジンは13B-REWをベースにハイパワーを発揮しながらも耐久性も考慮したFEEDオリジナルのサイドポートスペックV化を実施。T04Rを組み合わせてブースト1.6kg/cm時に557ps、70kg-mオーバーのトルクを引き出し、軽いとはいえないボディをもっともしない動力性能を発揮する。



フロントはアフラックスバンパーとカナードをベースに巨大なアンダーボードを追加している。リアウイングは形状は従来と同一のままステーを後傾させることでキャビンとの距離を離し、より強力な空力性能を発揮しタイヤグリップを引き出している。



サスペンションは熟成を重ねたオリジナルのPRO-F09 2012スペックを装着し、ハイグリップを誇る295/30-18サイズのアドバンA050の性能を引き出している。前後とも足まわりはフルピロ化してシャープなハンドリングと高いトラクション性能を実現。

13B-REW改 (557ps) HKS-T04Rターボトラスト-T88-34Dタービン/EVC5 FEEDサイドポートspec8 / エキマニ / マフラー / インタークーラー / ラジエター / LSD / サスペンションキット (F・R : 18kg/mm) アベックス・パワーFC エクセディッククラッチキット OS技研3速クロスミッション アフラックス・フロントバンパーVer.2 / サイドステップ / GTウイング / カナード ほか



最新スペックのストリート兼用マシンが終始安定した速さを発揮し総合優勝!



同様に雨の中の決勝レースでマイスターFRクラスを勝ち上がったのは、この道20年のAE86ターボ乗り、道堂晃。シルビアやFD3Sを寄せ付けぬいぶし銀の走りを見せた。

1分35秒755

BEST TIME DRIVER 和田Q

SUPER TUNER'S BATTLE (Pickup)

TURBO CLASS 決勝スプリントレース 優勝/タイムアタック 優勝

FUJITA ENGINEERING

FEED ADVAN レーシングチーム RX-7 [FD3S]

藤田エンジニアリング 大阪府堺市東区八下町1-82-1 ☎072-258-1313



優勝は嬉しいですがあくまでもタイム更新が目標ですね!!

藤田エンジニアリング 藤田さん

新品タイヤでアタックをすれば33秒台は確実に出せると思っていたのですが...。タイヤ、コース、ドライビングなど全ての条件をクリアする難しさを改めて味わった感じがですね。正直言ってこの結果は悔しいので、必ずリベンジしますよ!

一度ホワイトボディ状態にまでストリッピし、スポット増しでボディ剛性を高めている。そのためストリートでの利便性を損なうロールバーは装着せずに、必要な部分にはピンポイントな補強を実施。リヤのストラット間には斜行バーが溶接によって追加されている。



ストリートも兼用しているマシンであるため、内装パネルはもちろんエアコンやオーディオまでもが残されている。また追加メーターも必要最低限としてドライビングに集中できる環境を整えている。温度計が必要なのはエンジンや冷却系が熟成されたマシンという証でもある。

かねてからストリートとサーキットアタックを両立するチューニングカー作りに拘る藤田エンジニアリングが、最新スペックとしてリメイクしたFD3S。

その目標は様々なコースでのロータリー最速タイム樹立に設定され、過去に岡山国際サーキットで走行した時にはユーズドタイヤながら1分34秒5というタイムを記録している。

エアコンや内装などを残してあり車体重量では不利な面もあるが、オリジナルのサイドポートエンジンにT04Rタービンを組み合わせた心臓部と、それを活かす高いグリップ性能で軽量化が進んだマシンとも対等に戦うことができる速さを備えている。

今回も当然、ベストタイム更新を目指し参戦。マシンの調子は絶好調だったものの、いざ新品タイヤを投入してのアタック、というタイミングでコース状況の悪化やドライビングの乱れなどが重なってしまう。

タイムアタック、雨の決勝レース共に優勝したものの、ベスト更新は叶わずじまいとなってしまう、藤田代表は人知れずリベンジへの意欲を固めたようだ。

4WD CLASS 決勝スプリントレース 優勝/タイムアタック 優勝

AUTO SELECT

セレクトレーシング・イエローシャーク [BNR34]

- ①排気量を3.15ℓまで拡大し、HKSのVカムでインテークを可変バルタイ化、ワイドバンドなチューンドRBに仕上がっている。
- ②ATSの大型キャリバーは6ポッド、サスペンションはオートセレクトの湾岸サスキットがベースとなる。
- ③しっかりと補強が入られたシャーシ。デジタルロガーメーターなども装備している。
- ④ボンネット、トランクなどに加えルーフもカーボン化、全身戦うためのチューニングが施される。

富士・鈴鹿との共用仕様を目指し
純正3.4ファイナルで最速戦に挑む!

SPECIFICATION
RB26DETT改850ps(最大ブースト圧1.8kg/cm) T88改SPL OS
技研・RB315キット/LSD HKS・エキマニ/VカムシステムステップPr
o/FコンVプロ オートセレクト・マフ
ラー/湾岸サスキット/タワーバー
チタンサクションパイプ エクセディ・
カーボントリプルクラッチ アルコン・
ブレーキキャリバー&ローター ほか



岡山最速、西日本最速マシンとして知られるオートセレクトのイエローシャーク号。最近では、鈴鹿・富士を走る機会も多いため、今回はギャ比の共用をテストするため、ワイドバンド化を目指したスペシャルタービンを装備(T88ベース)、ファイナルを純正の3.4:1ファイナルで岡山国際サーキットに挑んできた。

タイムアタックが賞典に加えられた今年、ベストの更新を目指すには若干厳しい側面もあったが、ワイドバンド化されたエンジンは好感触。ヘビーウェットの決勝レースでは、プロドライバーの匠さに一歩及ばなかったが、結果的には4WDクラスで2つのタイトルを奪取。王者の貫録を見せつけた。

SUPER PICKUP TUNERS BATTLE

ドリフト仕様だったアシを一新
岡山トップランカーへと大躍進!

1分36秒064を叩き出したのはD2の180SX。躍進の原動力となった足まわりは、市販のドリフト用車高調から、HKS改サーキットアタック用にと大幅な仕様変更を行った。

また、フェンダーはワンオフ、ロワブラケットの加工などで各部の干渉を回避した上で、295幅の18インチを投入した。

トラクションを増大させる方向でセットアップを進めた結果、ようやくワイドタイヤのグリップ性能が活かせるようになりベストも2秒以上更新に至ったのだ。

TURBO CLASS 決勝スプリントレース 5位/タイムアタック 準優勝

D2 MOTOR WORKS

D2・180SX☆Moty's [RPS13]



- ①重量増を抑えるため、ボディ補強は最小限のロールバーと部分的なスポット増しを施す。ウエイトは1130kgまで削減。
- ②アンダーカバーを兼ねているフロントディフューザーはワンオフ。強烈なダウンフォースに耐えるべく、これまでに何度も取り付け方法を見直してきた。
- ③SR20はHKSの2.2ℓキットを組み込み、VEヘッドを移植。タービ
- ④ンはGT3240をセレクトし、700psをマークする。ミッションはHKSの5速シーケンシャル。

SPECIFICATION
SR20VE改換装2.2ℓ・700ps HKS・GT3240/エキマニ/ピストン/コン
ロッド/クランク/FコンVプロ/1000ccインジェクター/燃料ポンプ/E
VC/オイルクーラー/5速シーケンシャルミッション/車高調 ハイパーチュ
ーン・インマニ D2モーターワークス・マフラー/ラジエター 12点式ロール
バー ボルクレーシングTE37SL(11J×18) アドバンA050(295/
30-18) ほか



3ローターNAの高周波サウンドは 初期GT300の先行開発マシン改!!

現在、セントラルサーキットの代表を務めるシャーク井入が当時、RE雨宮から譲り受けたGT300の先行開発用車両。初期GT選手権と同仕様のフル補強ボディに、高耐久仕様の3ローターエンジンが換装され、出力は約400ps、最高回転数は8700rpmに設定されている。

その後、サスペンションなど若干の仕様変更を受けながら車両は維持され、今回は初の295/30-18装着となったが、マッチングも良くセットアップ次第でさらにタイムを積めることもできそうだという。

今回はシャーク井入の仲間でもあるB-feelがメンテナンスを行った。



TURBO CLASS 決勝スプリントレース 8位/タイムアタック 4位

JUDAS Judas-RIDGE 赤箱7JK [FD3S]

13B-REW改500psサイドポート加工 T78-34D WPC加工ローター
アベックス・パワーFC/N1ダンパー ATS・カーボンクラッチ 4.1
ファイナル OS3速クロス A050(F: 265/35-18, R: 295/30-18) ほか

オリジナルVマウントシステムを構築し、走行風をスムーズに排出するための導風板も製作。パワステの耐久性を保持するためのオイルクーラーも備える。



モアパワーのNEWエンジンを投入

サイドポート+T78で構成するNEWエンジンを投入してきたジューダス。ミッションの強度アップを兼ねたクロス化や空力システムの再構築など、他のパートもイチから見直し、1分37秒台へと突入。ワイドタイヤの導入といった切り札も残っており、目標は1分35秒台に設定している。

NA CLASS 決勝スプリントレース 優勝/タイムアタック 優勝

CENTRAL CIRCUIT

シェルト制動屋ADVAN鯨7 [FD3S]

- ①エンジンは燃費と耐久性を重視した400ps仕様のペリフェラルポート。当時のGT選手権用そのものだという。
- ②インパネなどが装着されているがスイッチまわりなどレースカーそのもの。ミッションはヒューランド、ECUはモータック。
- ③今回初装着だというA050の295はオーバーキャパかと思ったがマッチングも良かったとのこと。
- ④メンテナンス用にエアジャッキも搭載。当時、レース車両と同等のテストが行えるよう装備されたものだ。

20B改NAペリフェラルポート換装(400ps) ワンオフスロットル 輸出用9.7:1ローター FD3S用アベックスシール モータックM48 ヒューランドHバタレンミッション フル補強ボディ OSスーパーロックデフ A050(F-R: 295/30-18) ほか

BEST TIME DRIVER シャーク井入

1分37秒508



NA CLASS 決勝スプリントレース 6位/タイムアタック 4位

C&Y SPORTS

C&Y-2J-NA180SX改 [RPS13]

BEST TIME DRIVER 知念良邦

1分45秒872

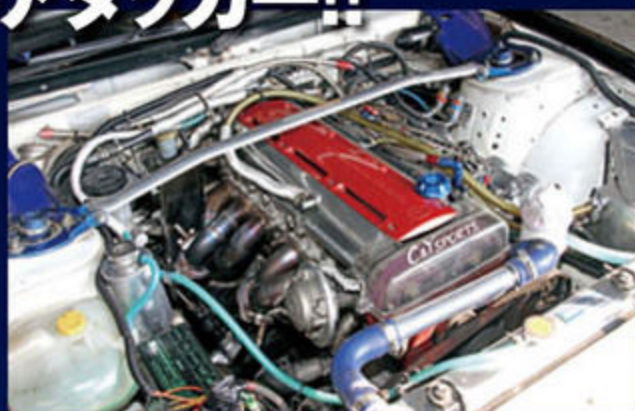


異色のサーキットアタッカー!!

2JZ改3.4LのNAエンジンを搭載するC&Yスポーツの180SX。今回のバトルに備え、エキマニの大径化やスロットル見直しなどを行ってきた。NOSを約130ps分噴射することで、バックストレートでは220km/hのトップスピードを記録している。

2JZ改3.4LNA換装330ps(+NOS 130ps)
ナブレックビッグバルブ ポート拡大 AE111ス
ロットル拡大加工 50φエキマニ HKSカムシャ
フト(IN)/オリジナルカムシャフト(EX) ゲトラグ
6速 エナベタル車高調 ヴェンタスTD(F:
265/35-18-R: 295/35-18) ほか

スロットルはAE111用を2mm拡大、エキマニは50φで新たに製作してきたもの。NAでパワーが不足するストレートではNOSで出力を補っている。





の老 流儀舗 SUPER NSX Making

By KAKIMOTO
SUPER FACTORY

スタッフのスキル向上と、
柿本代表のノウハウの継承を目指してメイク&トライを続けているスーパーNSX。
毎年、その晴れ舞台として選んでいるのが、岡山国際サーキットで開催されている、
西日本地区最大のチューニングカーバトル『TUNING FESTA』だ。
この一年も、通常業務の合間を見てスタッフがリメイクをしてきたNSX。
その目標はもちろん、昨年、一昨年のマシントラブルへのリベンジ。
決戦の場に赴いたスタッフとNSX、そして柿本代表は…、
またもや発生した原因不明の不調を徹夜で克服、遂にひとつの結果にたどり付いた、
NAクラスでシャーク井入に続く2位入賞を果たしたのだ。

岡山チューニングフェスタで2度目のリベンジ

柿本イズムの 継承を目指すスーパーNSX トラブルを克服し念願の完走… そして悲願の入賞!!



チューニングフェスタ2013
スーパーチューナーズ
NAクラス **総合2位**
2013. 11. 17 in岡山国際サーキット
贈: 岡山国際サーキット
サイドポンツーン





.....
老舗
 の流儀
 SUPER NSX Making
 By KAKIMOTO
 SUPER FACTORY



現場で必要なのは技術作業だけちやうで

冷静な判断力と想像力が必要なんや。

今回は原因追求に時間がかかりすぎたわ。

.....
柿本由行

初日の悪夢と意外な要因

チューニングフェスタ参戦3年目となる柿本スーパーNSX。昨年、一昨年とまさかのエンジントラブルでリタイア。2度ともセントラルサーキットでのテストでは現れない油圧低下のトラブルに見舞われ、その原因追求と対策に多くの時間を使ってきた。

実は、2013年にはようやく原因を特定、バツフルによるオイルリタインの阻害対策、吸い上げられたオイルが早くオイルパンに戻されるようにエンジン内部の改善が行われた。また、オイルクーラーに関しては通常の油圧ラインとは別に、電磁ポンプでの圧送ラインを設けた。

直前に岡山国際サーキットで何度かテストを行い、レーシングスピード

で連続走行しても問題ないことを確認、機関系の不安もぬぐい去り、セッティングも定まり始めてきた。

そして向かえたチューニングフェスタ初日、この日はタイムアタック日和。走行時間にコースイン、ところがドライバーの下島さんはウォームアップも進まぬうちに、予定外のピットイン。

理由を聞くと、テスト時には無かった大きなバイブレーションが発生し、アタックできる状況ではないとのコメント。原因を特定すべく何度かコースを出入りしたが、そのバイブレーションは走行ごとに大きくなっているという。

ホイール&タイヤまわり、ドライブシャフトや足回り、駆動系のカタなどなど、後ろのほうに感じるという、ド

ライバーからのインフォメーションを元に各部を点検するが一向に、改善が見られない。もしかすると、見えない部分のシャーシトラブル? などと、想像をしながらさらにチェックを繰り返す。タイム計測も始まっているが、まともにアタックへ入る見込みが立たない。

そして夕方、最終の走行枠でその症状が最大に達した時、コースサイドから見えるストレートで、フロントボードがバイブレーションを起こしながら、地面に接地を繰り返しているのが確認された。

“まさかフロント?” “まさかエアロ?” “と思いつつ、祈る思いでアンダーボードを外してみると、まる1日悩まされたバイブレーションが、ウソのように収まった。



コースサイドで走行状態もチェックしながらバイブレーションの要因を探るスタッフと柿本代表。そのチェック作業は初日の最後まで続いた。

結局その原因は、今回前方に延ばしてきたアンダーボードの強度が不足→風圧による振動が発生→地面へのタッチを繰り返す→空力的な不安定がリヤのアンダーフロアで起こりリヤで接地圧向上と低下が小刻みに繰り返される…という状況が発生、大きなバイブレーションにつながっていたようす。

初日は満足のいくアタックはできないまま、対策を施すために岡山から大阪のファクトリーまで車両を持ち帰ることを決断。2日目の走行に望みを託すこととなった。

2日目のアタックは好調
しかし天候の悪化で雨の決勝に…

そして翌朝、スタッフの徹夜の往復と作業でマシンの対策は完了。練習走行からマシンの調子も悪くない。しかし、前日変更してきたエアロやサスペンションのセットアップは思うように進めることができず、煮詰めた状況。

それでも、朝のセット走行からできる範囲でのセッティングを行い、アタックにはNEWタイヤも投入。

結局、当日タイムの更新はならず、1分40秒511がタイムアタックのベストとなった。目標としていた1分38秒台には及ばなかったが、結果的にはシャーク井入の3ローターRX-7に続き、NAクラス2位の入賞を果たすことができた。

そして最終的に見つけれられたのが、今回リメイクしてきたアンダーボード(リップ部)の強度不足。テスト走行後の仕様変更部でありながら、ドライバーから「リヤ」という印象を伝えられていたために着目されていなかった。



「スタッフに任せている」と言いつつも、ドライバーが戻ると真っ先にコメントを聞きに行くのは柿本代表。ドライバー経験も深いエンジニアであることから、ドライバーのコメントへの対応も適切。しかし、今回はその原因の特定まで大きな時間を費やしてしまった。



今回タイヤ、ホイールの入れ替えもあったためまず疑ったのがホイールなどのアンバランス。その後、アーム類やシャフト類、各部の緩みなどでチェックを繰り返した。

**初日のタイムアタックで
またもや悪夢の展開か…**

直前のテスト走行で好調だった車体に 大きなバイブレーションの発生で万事休す!?

KAKIMOTO SUPER FACTORY & WORKS

カキモトスーパーファクトリー&ワークス

☎ 072-265-5050

http://www.kakimotoracing.co.jp



柿本改 SUPER FACTORY & WORKS のブログ
http://ameblo.jp/kakimoto-shop-blog



チェックを繰り返したことにより、計らずも活躍したのが、追加装備したエアジャッキ。メンテナンス性は大幅に向上した。

隣のピットはWTA Cにも参戦してきたエスプリのNSX。柿本代表と前川代表は、RRCや谷田部時代のライバルで、実は20年ぶりの再会。情報交換だけでなく、懐かしさからの会話も弾む。



リップの延長、リヤディフューザーのリメイク、アンダーフロアのフラット化などエアロ性能向上も目指してきた。リヤディフューザーの効きを安定させるには、縦方向のフラップが欠かせないが、まだセッティングが定まっていなかったため、高さ調整をスライドできるようにしてきている。



筑波チューニングカー
最速男
アンダー鈴木

オイラが走って
試しちゃうヨン

世界最速ブランドの
車検対応GTウイング

アンダー鈴木直伝!
フロントアンダーボード

検
証

企
画

サーキットで超効く!

エアロ
ロ
メイク

フロントアンダーボードを装着

エアロパーツレス状態

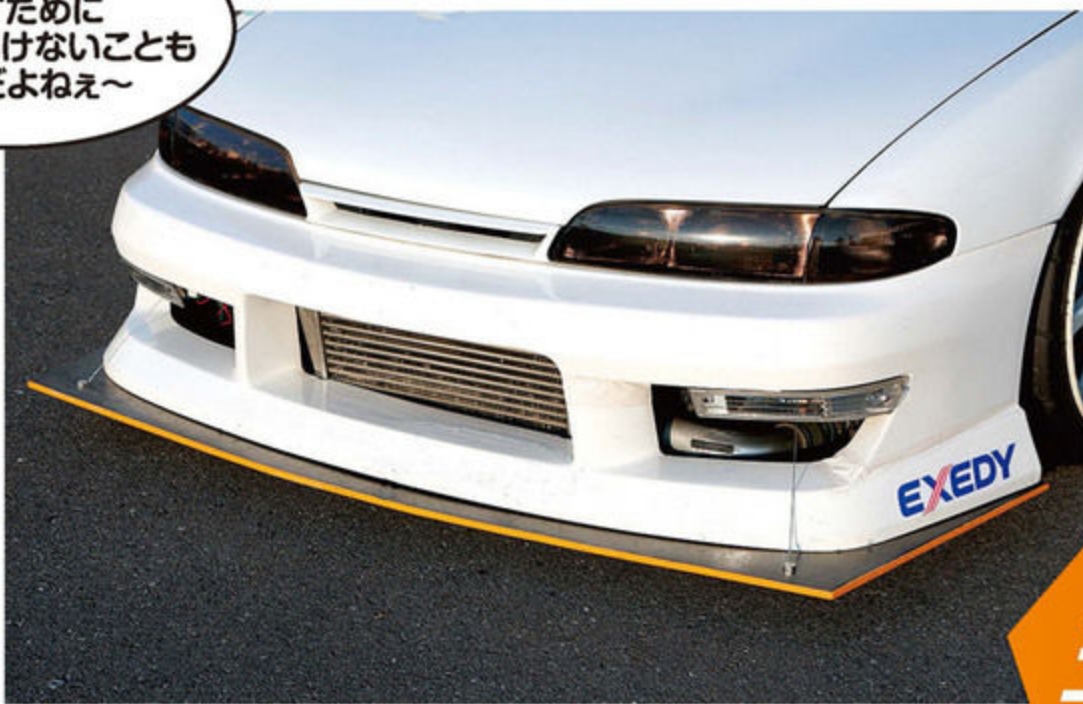
「オイラも自分のS15で散々ハマったからすぐに気付くことができたんだけど、フロントタイヤ周辺の空気をいかに抜くかは、フロントのダウンフォースを稼ぐ上ですごく大事なので、ぜひ覚えておいて欲しいな。それから、ボードは10cmくらい突出させるのが筑波スタンダードだから(オイラのスタンダードは13cm)、もっと大きい方がいいよ。あと、フロントの気流が乱れるし、何より見た目がダサイからワイヤーで吊るのはヤメてフレームにしっかり固定しようぜ!」

「効いてないわけじゃないんだけど、バンパー内部に入り込んだ空気が行き場を失ってリフト方向の力を発生させていて、そのマイナス効果が低速コーナーでは大きいかも!」と指摘。フロントダクトをガムテープで塞ぐことで、空気が流れ込みリフトするのを抑えると同時に、風圧によってアンダーボードを押し付ける力も増加したという。



アンダーボードを
効かすために
しなくちゃいけないこと
あるんだよねえ〜

ウイングを外し、フロントバンパーダクトを塞いだ状態でコースインしたら、第1ヘアピンの立ち上りで姿勢を崩してコースアウト! フロントダウンフォースがアップし、リヤはリフトしたためリヤの荷重が完全に抜けてしまったらしい。このあと、GTウイングを装着するために、すぐに再度ピットイン。



まずはエアロなしの状態。「普段乗りのままの車高だと低すぎてフロントのアシが沈みきらない。アライメントなども再調整しないと、クルマが全然曲がらないよ。とりあえずもっと車高をあげたい」とアンダー鈴木。タイムは1分8秒3を記録。

クルマが
ダメすぎるよ〜!



アンダー鈴木
の
エアロパーツIMPRESSSION

エアロパーツの効果を実走チエック!

先月号でフロントアンダーボードを自作、VOLTEX製GTウイングも装着したオータS14。

今月はこれらのアイテムを装着した状態でタイムアタックの聖地・筑波サーキットに出撃! エアロパーツの効果を検証してみることにした。

テストにあたっては、WTA C2013チャンピオン・シルトンインテリアエボやトップフュールエルS2000のエアロ開発に関わるなど、空力データ検証などを得意とするコアシステムズの赤池さんに協力を依頼。

トップフュールエルS2000などでも使用している『測距センサー』で地面との距離を計測し、エアロパーツのダウンフォースをはじめとする効果を数値化してみることに。

また、より正確なデータをとるために、筑波サーキットのタイムアタックを知り尽くすアンダー鈴木をテストドライバーとして招集したぞ。

というわけで、さっそく実験開始! ...ところが、エアロパーツなし、アンダーボードのみ、GTウイング装着などいろいろテストしていったのに、タイムはさほど変わらないうえに、エアロなし状態がベストラップ!?

「車高が低すぎてアシが動いてないし、アライメントも調整しないといけない曲がらないです!」

「これじゃエアロパーツの効果を試す以前の問題だよ」とアンダー鈴木。とはいえ、途中でアライメントなどを変えてしまおうとデータの比較ができなくなるので、まずはひととおりテストデータを収集。

その後、アンダー鈴木のアドバイスによってセッティング変更などを行い、エアロの効果を引き出すタイムアタックに挑戦も行った。

その結果、最終的には朝イチで出したベストタイムをコン

マ1秒上まわる1分8秒22を記録。路面温度や外気温、タイヤの摩耗などを考慮すると、明らかにタイムアップ方向に向かつて好転していると考えていいだろう。

というわけで、エアロチューンの効果検証に加えてアンダー鈴木流セッティングのデータも収集することができたので、そのすべてを公開するぞ。

ちよつとむずかしい部分もあるけれど、走行シーンを思い浮かべながら、データを読み解き、愛車のセッティングに活かしてもらいたいな。

GTウイングを装着

GTウイング&足まわりセット変更でベストタイムを更新!

総評

コーナリングスピードが上がつてくるとエアロパーツが活きてくるね!!



「エンジンパワーやゴツイエアロパーツが目がいきがちだけれど、タイムアタックマシンのセットアップっていうのは、トータルバランスが大事なんだよね。せっかく効果のあるエアロパーツを付けても、今回みたいにもとのクルマの状態がダメダメじゃ、本来の性能を発揮しきれないよ。足まわりのセットアップなどを含めて、マシン全体のバランスを整えていって初めて、エアロパーツが必要になったり、その恩恵を得ることができたりするってワケです!」



フロントキャンバーを-3度から-5度に変更し、トーもほぼゼロの状態に調整。これによってコーナーに突っ込むスピードが上がり、GTウイングの恩恵を受けることができるようになったという。ここまで40周以上走ってタイヤも消耗し、路面温度や気温も高かったけれど、当日ベストとなる1分8秒22を記録した。



VOLTEX GT WING TYPE3

価格: 17万8500円(ウェットカーボン)

© ボルテックス ☎059-375-7792 <http://www.voltex.ne.jp>

「もちろんあった方が走りやすいけれど、こんなにクルマが曲がらない(サスペンションが機能しない)状態ではGTウイングの効果が活かせる走りがないよ」とアンダー鈴木。ノーズが入らない→曲がれるスピードまでステアリングを切らずに減速、この状況ではウイングの効果が発揮されにくい。足まわりのセッティングを良くしてコーナリングしながらブレーキができるようになると、リヤの挙動を抑えるウイングの効果が大きく発揮されコーナリングスピードがあがるなどリヤウイングの効果が大きく発揮されるのだ。コーナー進入時にリヤのトラクションが不足してフラつくレベルになってはじめて、ウイングの効果がタイムに現れるようになるというのが分かったかな? 実際、キャンバーを付けトーを調整するとコーナリングスピードが上がり、ウイング角度を起す方向に再調整を希望していた。



テストではこのウイングの効果の最大値を計測するために、もっともウイング角度を立てた状態からスタート。ボルテックス中嶋さんからユーザーへのアドバイスとしては「まずは翼端板が水平になる角度からスタートして、効きぐあいを調整してってください」とのことだ。

エアロパーツの効果をデータ検証!



赤外線によって対象物との距離を計ることができる『測距センサー』(1個400円)を、フロントタイヤの前側とリヤタイヤの後ろ側の計4カ所に装着。ココアシステムズの専用データロガーを使って走行データを記録し、空力による車高変化や、走行時の姿勢変化などをチェックした。

おおむね想定通りの結果が出ましたね

ココアシステムズ
赤池さん



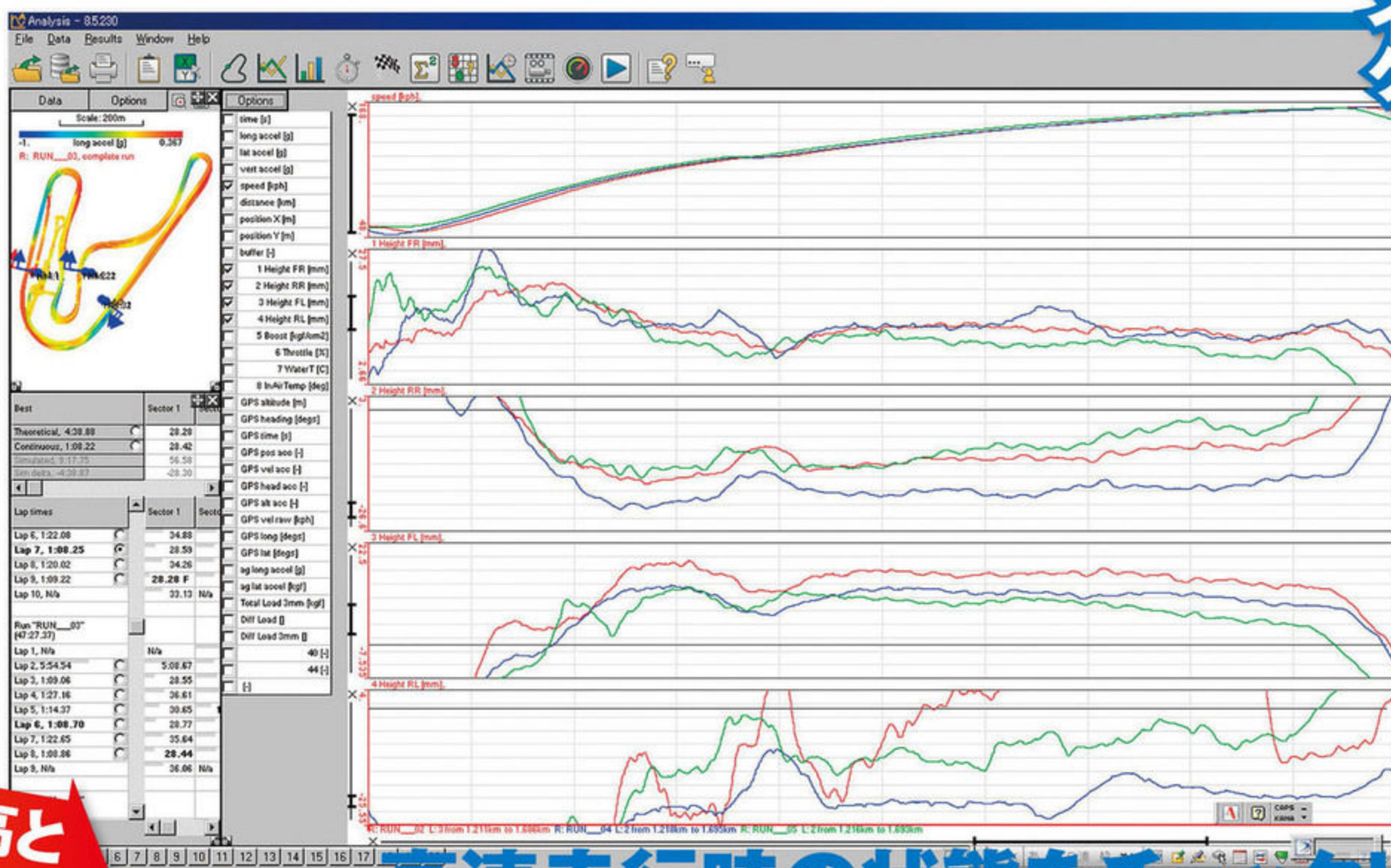
「GTウイングやフロントアンダーボードを装着すると、コーナリング時には安定性がアップする反面、最高速はダウンするという、セオリー通りの結果が出ましたね。ちなみに使用している測距センサーは外光や路面の違いなどに弱いので、たまに値が多すぎてしまう場合があります。グラフが唐突にハネているようなところは無視して、大まかなラインで見てもらうイメージしやすいと思います。今回は特に、左リヤタイヤの数値のバラツキが大きいようです」

第2ヘアピン



サーキットで超効く!
検証企画
エアロシミュ

これはバックストレッチの走行データを抜き出したもので、上段から車速、右フロント、右リヤ、左フロント、左リヤ。たとえば、アンダーボードとGTウイングを装着している場合だと、リヤが約5mm沈んでいる。リヤ車高調のスプリングレートは8kg/mmなので、レバール比が1:1だと仮定すると、単純計算で約80kgぶんのダウンフォースがかかっていることになる。車検対応GTウイングでも、高速道路などではオーナー人ほどの力で押さえつけられているというわけだ。フロントアンダーボードも、ダウンフォースとまではいかないけれど、リフト量を抑える方向の力が働いているのが確認できるね。



高速走行時の状態をチェック!!

155km/h時の車高と最高速の変化は?

エアロパーツレス(赤線)

最高速 **165.8 km/h**

左フロント: 静止時+14.5mm 右フロント: 静止時+12.3mm
左リヤ: 静止時+4.5mm 右リヤ: 静止時+3.9mm

この状態を基準にリフト量の変化を見て!!



アンダーボードのみ(緑線)

最高速 **163.1 km/h**

左フロント: 静止時+6.2mm 右フロント: 静止時+9.9mm
左リヤ: 静止時+8.0mm 右リヤ: 静止時+9.5mm

フロントのリフトが抑えられ、リヤがやや上がる!



アンダーボード>ウイング(青線) 最高速 **160.9 km/h**

左フロント: 静止時+10.0mm 右フロント: 静止時+11.9mm
左リヤ: 静止時-2.5mm 右リヤ: 静止時-4.8mm

フロントのリフトがやや抑えられ、リヤが下がる!



エアロパーツレス

参考タイム

1分8秒25



エアロパーツ装着

参考タイム

1分8秒22



ホームストレート

第1コーナー

S字コーナー

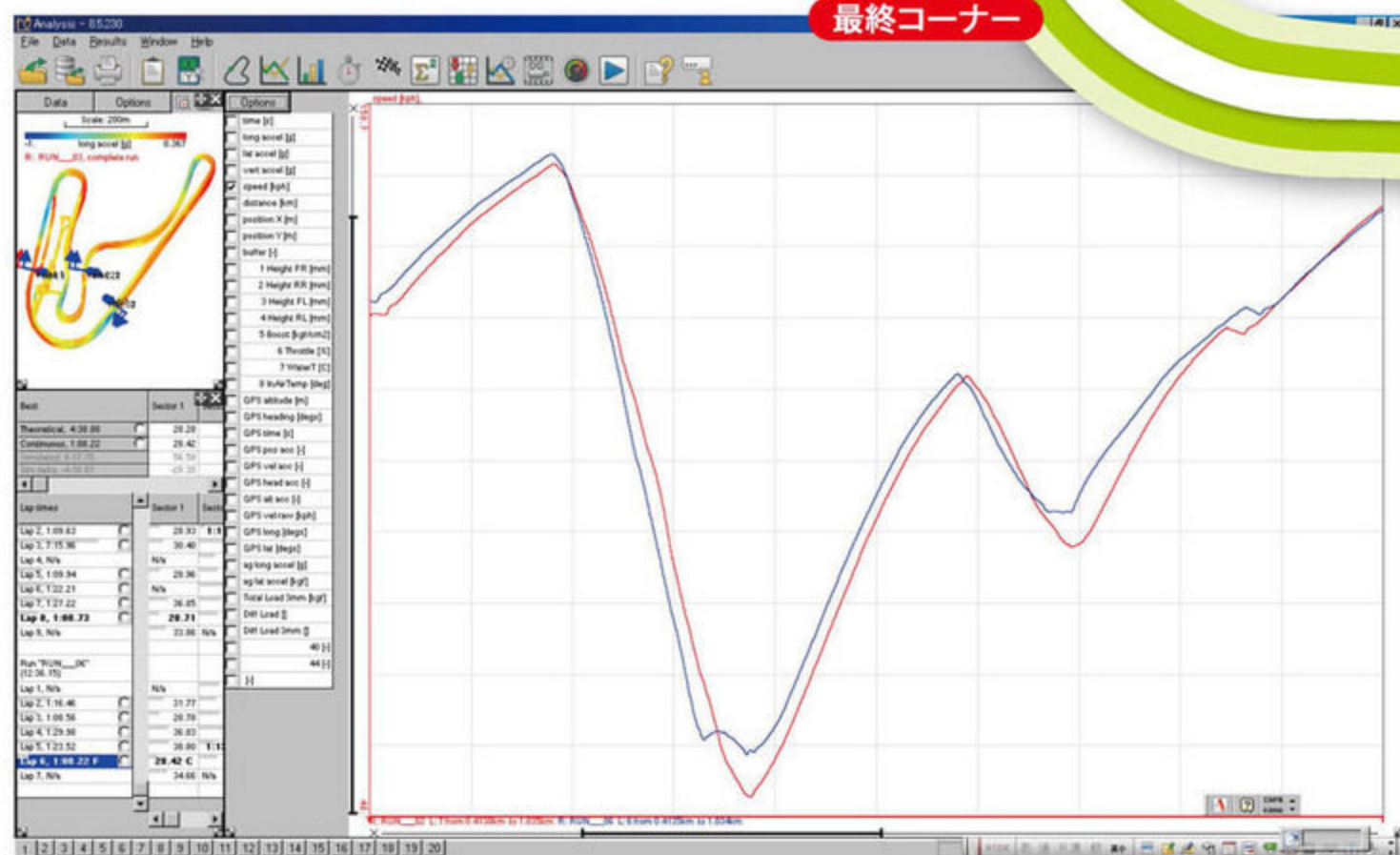
ダンロップコーナー

80Rコーナー

第1ヘアピン

最終コーナー

バックストレッチ



第1ヘアピンのボトムスピードは?

アンダーボード>ウイング装着時 57km/h
エアロパーツレス時 50km/h

ダンロップコーナーのボトムスピードは?

アンダーボード>ウイング装着時 92km/h
エアロパーツレス時 87km/h

第1ヘアピンへの飛び込みからダンロップ下を通過するあたりまでの車速を比較すると、エアロパーツ装着状態の方が明らかにボトムスピードが速い。その差はおよそ5km/h。

エアロパーツ未装着時、第2ヘアピン進入時のイン側ショックの伸び量(右リヤタイヤ)は、最大で約5cmほど! それに対してエアロパーツ装着時は区間全体で伸び量が抑えられている傾向。また、フロントはGTウイングなしの時の方が沈み気味、リヤはGTウイング装着時の方が沈みきみという傾向が見られる。

コーナリング時の状態をチェック!!



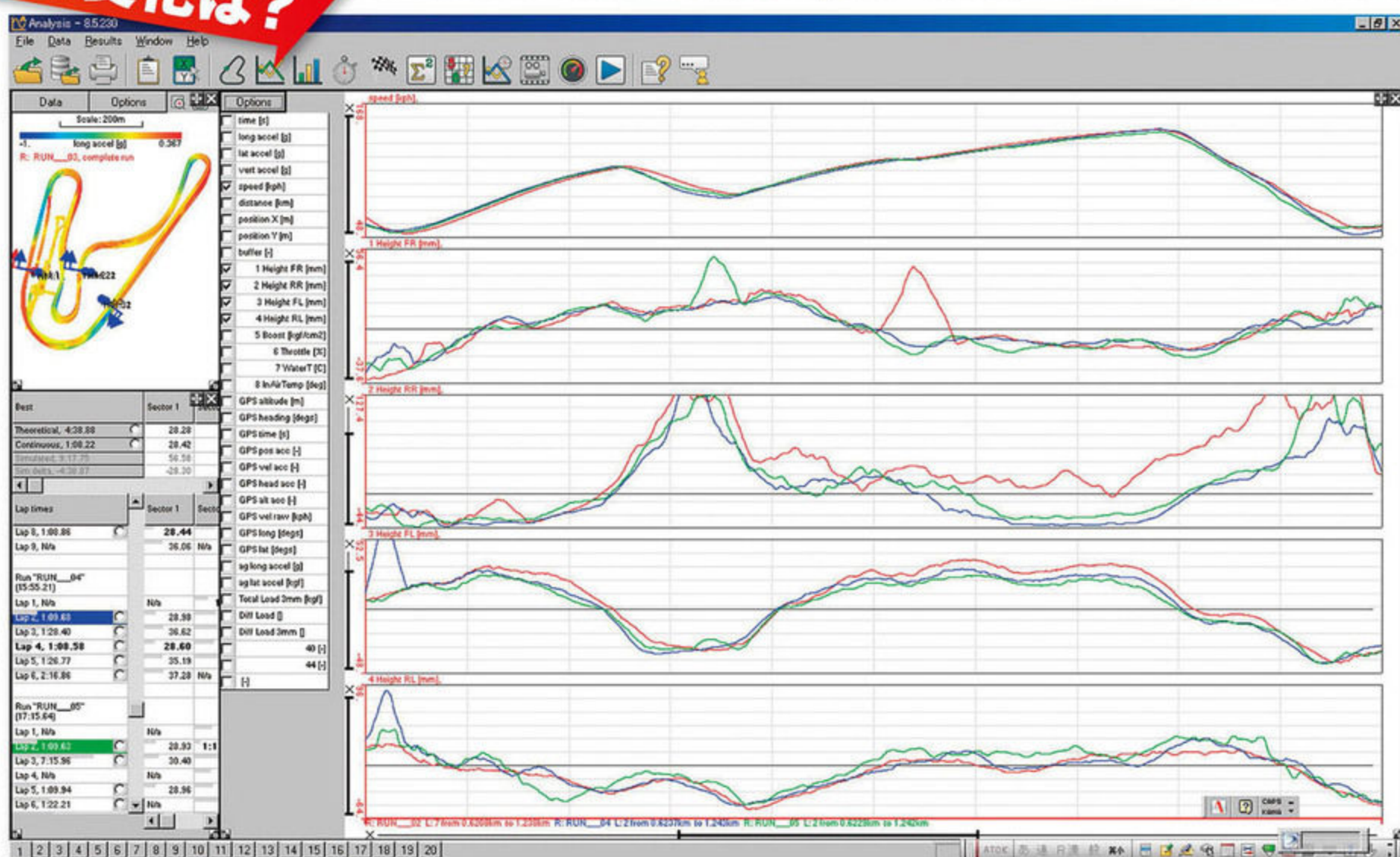
第1ヘアピンから第2ヘアピンまでの姿勢変化は?

街乗りでも効果を体感!

OPT2オータ



「サーキットテストで最高速が5km/h変わったと言われてもピンと来ないひともいると思う。けれど、GTウイングを装着したら高速走行時の車線変更などで安定感がアップした気がするなど、エアロパーツの効果はストリートでも体感できるものだったよ。もちろん、普段から乗り馴れた愛車だからこそ感じられる変化かもしれないけど。また、こういったパーツは装着時には体感できなくても、外したときにわかる、とも言われているよ。いちど装着したら付けっぱなしになってしまいがちだけど、たまに外したり調整したりしてみると、エアロチューンをよりいっそう楽しめるんじゃないかな?」





オーストラリアでは日本の旧車人気も高く、多くの車両が残され、今でもチューニングベース、カスタムベースにされている。また、レーシングカーの動態保存率が高いそうだ。ちなみに、最近では日本の暴走族スタイルが海外で注目されているようで…そのあたりは見ててビミョーな気分？

PADDOCK

EVENT & ATTRACTION in THE WTTAC

**パドックでは巨大な
オナーズミューティン
イベントの目玉はレジェンドな
レーシングカーの展示と走行!!**

日本でもすっかりお馴染みのイベントとなったWTTAC。多数の日本チームも参加し、熾烈なタイムアタックが繰り広げられているのは、読者のみんなが想像する通り。

しかし、WTTACのイベントとしての魅力はコース上でタイムアタックバトルが繰り広げられていることだけではない。

会期中のパドックには、地元オーストラリアのレース、チューニング関連メーカやショップなどのブースがズラリ立ち並び、多くのパーツやチューニングカー、レーシングカーが展示される。

その内容はまるで屋外のオートサロン、キャンギャルまで含め、華やかな雰囲気と、質の高い製品群やカスタムマシンの数々、そして熱気はチューニング好きにはたまらないムードとなっている。特に、オーストラリアには日本でもお馴染みのチューニングブランドが多数存在。日本ではじっくり見ることもできないパーツを、実際に手に取って見るのは、日本から取材に赴いたカジ編にとってもたまらない刺激だ。

また、最終日には隣接の巨大なイベントスペースで、地元シドニーのチューニングマニアを集める巨大なミーティングイベントも開催。

そこには、オーストラリアでチューニングを受けた日本車がわんさか集まり、そのレベルの高さには驚かされるものがあったぞ。

また、アトラクションとしてオーストラリアに現存するレジェンドなレーシングカー（の中でもチューニング色の強いグループAやグループBなどの車両）の展示やデモ走行もあって、マニア



ハイクオリティな
オージーブランド!!

2万人の観衆が楽しむ

WTA Cの
魅力はパドックにも!!

ミッションメーカーのホリンジャーや、ECUのモータックなど日本でも知られた一流ブランドが揃うオーストラリア。他にも多くのブランド、メーカーが集まり製品展示を行っていた。

最終日のカーミーティングは車種ごと、メーカーごとにエリア分けされたJDMなチューニングカーがズラリ。本格的なチューニングを受けた車両は仕上がりが美しい。

集まる車両、エントリー車両共に日本車が大部分をしめるが、中にはBMWやホルデン、ビートルなどもあり国際色も豊かな。

往年の
レーシングカーも
展示だけでなく
コースを爆走!!

パドックではギャラリーの間をWTACやアトラクション、そしてTIDC(ドリフト)の車両が往来、その移動自体にショー性があり、エンジン音が轟くたびにギャラリーが集まり始める。

オーストラリアの
チューニング
ハンパなく凄くて
楽しいぜ!!

と2万人とも言われる来場者を感じさせていた。
というわけで、毎年いくらページがあっても伝えきれないWTACの魅力、今月はコースを離れてパドックからダイジェストでお伝えしよう!!

NOB谷口

オーストラリアではL型エンジン時代からスカイラインが販売されていた(おそらくGC110・ケンメリから)。そして、R30時代からのその後R32GT-Rまで続くグループAレースが開催され大人気だったこともあり、スカイラインは今だ高い人気を誇っているクルマだ。

また、販売されたスカイライン(R31など)や、現地生産のホールデンなどには、RB30ターボなどの設定があったためRBエンジンの人気とチューニングが盛ん...と思っていたら、世の趨勢なのかこの車両には2JZが綺麗に換装されていた。

フロントウインドウのバナーを見る限りでは、ドラッグレースをターゲットに製作された車両のようで、エンジン仕様はわからないが、おそらく800ps~1000psを発揮するものと思われる。



自然な作り込みがカッコいい!! 2JZ搭載のR34スカイライン

燃料ポンプとコレクタータンクを一体化した製品を展示している(ARTE MARKET - INDUSTRIES)というブランドのブースに展示されていた。



まるで違和感なく搭載された2JZ-GTE。タービンは恐らくGT42系、ということは800~1000psあたりをターゲットにしていると思われる。コアサポートがパイプで作り直されている所など、欧米系のチューニングスタイルが見受けられる。



パドック展示も見逃せない!! 注目のマシンをピックアップ

チューブフレームで構築された SR20DET搭載のハイラックス



エンジンはS13系のもんと思われるSR20DET、チューニング度も高そう。オイルフィルターキャップをスモーキングするなど、カスタムカーとしての魅せ技もさえた作り込みだ。

チューブフレームは未塗装のように見えるが、クリアで仕上げられている。リヤサスはワンオフのダブルウィッシュボーンのような。



昨年・昨年と製作過程のフレームが展示されていたハイラックス改のカスタムチューンド。キャビンを残し前後セクションは完全に作り直され、リヤサスは独立懸架のダブルウィッシュボーン化、エンジンはチューンドSR20DETを搭載。NOB谷口がその作り込みの美しさをしきりに感動していた車両だ。



大型のインダクションボックスをエンジン上部に乗せ、ビジュアル的にも整えられた4ローターエンジン。インマニのパイプ部はカーボン、接続部はアルミ削り出しの組み立て式となっていて、見た目もメカニカルな印象だ。配管などを見て分かるように全体はまだ未完成。



ダッシュボードはカーボンで造形され、メーターパネルはモーター式のダッシュユニットが組み込まれる。シフトレバーはシフトが見えるなど、その装備はレーシングカー並。



ステアリングシャフトのステーまでアルミの機械加工削り出しで、どこまでも機能美を演出していることを感じられる。



サクシオン系やインマニまでカーボンで作り上げられた4ローターベリィのNAエンジンを搭載したRX-8。

オーストラリアでは、古くからREビルダーも多く、削り出しのローターやローターハウジングも販売されている土地柄だ。

このRX-8はタイムアタックを連想させるグラマラスなエアロボディはもちろん、室内のロールケージやカーボンダッシュボード、そして細部のステーまでも、見られることを意識した作り込みで、戦闘系チューニングカーと、魅せ系ショーカー、両方の要素を満たしたものだ。

カーボンワークや各部の造形にも注目 4ローターRE搭載のRX-8

V8ターボで4000ps!?! オーストラリア最速の ドラッグマシン!!



完成は来年のWTACか!?! フルカーボンボディのランエボ

WTACで毎年トップに輝いているランサーエボリューションは、勝つための車両として寵愛される。この車両は製作過程のものを展示していたが、ロールケージが縦横無尽に張り巡らされ、全身カーボン製、さらにフロントはカウル化されている。恐らくWTACへの参戦を見越して製作されている車両の1台だろう。



Welcome
for
the WTAC ♡

ターボブランドのプレジジョンブースに展示されていたのはV8ターボのプロストックマシン。オーストラリアはドラッグレースも盛んで、この車両はツインターボで4000ps(おそらくナイトロメタン燃料)を発揮するという。ベストタイムは5秒9というから、400m地点のトップスピードも最高速は400km/hをオーバーしているだろう。独自のレギュレーションがあるのか、リヤにはNHRAなどでは禁止されるウイングが追加装備されている。



温故知新のテクノロジー
旧車の存在がイベントの
幅を広げる!!



世界が注目する
6ローターチューンド
その走りと感動のサウンドは
OPT2ブログから動画を見て!!



スロットルがズラリと並ぶ6ローターエンジン。エキセンは5分割されハウジングとローターが組み上げられていくとのこと。そのサウンドは、V12エンジンなんて目じゃない高周波サウンド…。発売日近辺のOPT2ブログにアップするから動画もチェックしてネ!!



ニュージーランドのチューンドREエンジンサプライヤー、PPREが製作した6ローターエンジン。

PPREは、マッドマイクの4ローターFD3Sのエンジンを担当している他、4ローターエンジンやパーツを世界に供給している名門だ。

そして、4ローターの上を行く物として世界を驚かせるべく!? 製作したのがこのRX-4 (ルーチェ) に搭載される6ローターエンジン。

車両がRX4というのもシブイが、その作りは旧車と言うよりはドラッグマシン。最終目標はレース参戦&記録樹立のようだが、現在は開発を続けながら、アトラクションとしてサーキットイベント等へも積極的に参加している様子だ。

WTACのアトラクションとしても、マッドマイクのドライブでコースを疾走、驚異のREサウンドをWTAC会場に轟かせていた。



輸出名RX4は日本でもルーチェとして販売されていたRE車両。その雰囲気はまさに温故知新であり、旧車に最新のチャレンスを盛り込むところがおもしろい。



リヤサスをのぞいて見ると、4リンクのナローデフにサイクルフエンダー&ワイドタイヤ。つまり、リヤセクションを作り直したドラッグマシンのような作り。ハイトルクを路面に伝えるためか、最終目標はドラッグでの記録か?? 言葉が通じないんで詳細は確認できず。



PPREはニュージーランドを拠点にREチューンを展開するコンストラクター。その技術は超一流で、世界に先駆け市販の4ローターエンジンを製作、マッドマイクのFD3Sにも搭載しメンテナンスを行っている。





日産ワークスの グループBマシンが!? LZ20Bターボを 助手席に積むモンスター

これまた、言葉が通じず正体不明のレジェンドなレーシングカー。ベース車両はおそらくP10系パイオレットの3ドアで、搭載されているエンジンは日産ワークスがシルエットフォーミュラなどに搭載した4気筒ツインカムのLZ20Bターボエンジン。

しかも、そのエンジンはフロントミッドどころか、助手席位置に搭載され、駆動系はリヤにミッションを配置したトランスアクスル構造となっている。

そしてシャーシはキャビンを残しチューブフレームで構成される。使われているパーツからしても、日産ワークス系が関わった車両、カテゴリーはグループBか、アンリミテッドなもので、装備からしてサーキットカトライアル競技をターゲットに製作されたものだろう。詳細がまったく分からなくて恐縮なんだけれど、間違いなく見る価値アリのレジェンドレーシングだ。(詳細ご存知の読者がいたら、編集部までメールしてね♡)



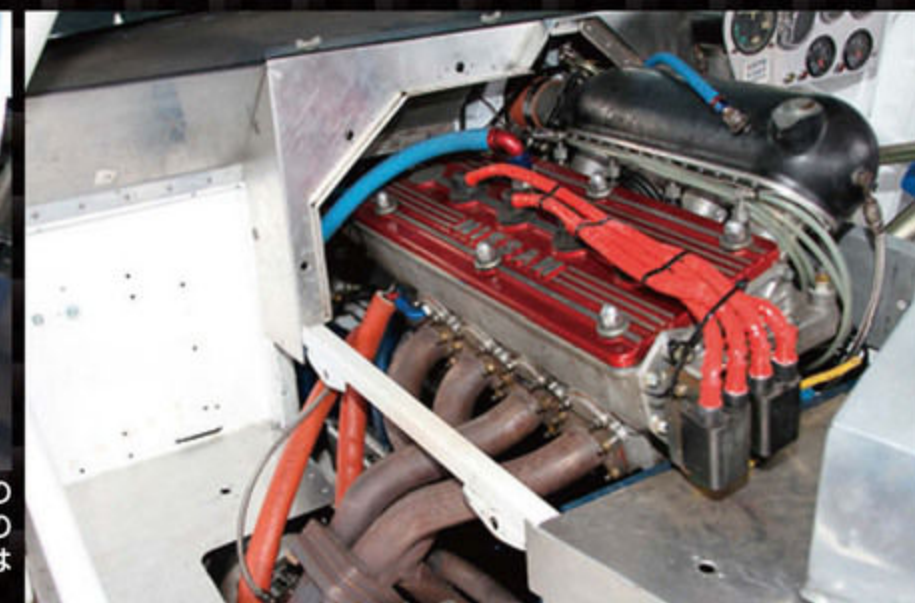
これが(元々)エンジンルームだったところ。先端にはラジエターが配置され、センターにはドライサンプのオイルタンクが鎮座している。フロントのサスペンションはアップアームが見えるのでダブルウィッシュボーンのようなのだ。



エンジンルームに設置されていた日産マークのついたCDI。当時日立グループだった国産電気製のようだ。旧車チューンのマニアなら、エンジンと共にヨダレもののレアパーツ(だと思われる)。



エンジン搭載位置はドライバーの横、センター寄りの助手席位置先方といったところ。搭載されているのは、日産のレース用エンジンLZ20Bターボ、日本ではシルエットフォーミュラなどで使われた名機だ。



空力解析の進んでいなかった当時に設計されたエアダムスポイラー。現在のWTAC参戦マシンのエアロに比べるとかなり控えめな形状!? ライトはレーシングジャケットによりフラット化、これも空力対策のひとつだ。ホイールは、センターロックのようだが、センターボルトはスピンドルマウントのように細く小さい。

WTACオープンクラスで 最新型と戦う旧車



オーストラリアで(というか世界中で)人気の旧車といえばS30系のフェアレディZ。オーストラリアでも240/260/280Zとして多数販売された。この車両は、WTACのタイムアタックに参戦していたS30Z、エンジンはRB30ターボに換装され、最新のチューンド相手に奮闘していた。車重が軽いので、トコトン作り込めば現行車より有利なマシンに仕上げることも可能だろう。

BOUSOUZOKU-LOOKが 注目のカスタムスタイルとして 浸透の兆し!?

最近、海外のJDM系イベントでよく耳にするのが「BOUSOUZOKU」という言葉とスタイル。板ツパネにオーバーフェンダー、そしてマークIIなどのホイールはその象徴でどんなクルマにもマッチしてしまう!? 写真はミーティングエリアにいたマツダの929(コスモ)。パイオニアのスピーカー(TS-X)や、アンダーのスリットスポイラーなど、ツボを抑えているけど…竹やりデッパに移行しないことを祈るばかり!?



750psのナンバー付きゼロヨンファイター!!

KAI-OYAJI DRAG32R

[BNR32]



BLACK LINE × SKYLINE GT-R [BNR32]

無類のドラッグレース好きなチューナーが手がけた ゼロヨン10秒台で走れ、ストリートでも使える万能GT-R

プロショップでメカニックとして修行を積み25才の時に独立、レーシングガレージブラックラインをオープンさせた鈴木さん。若い頃は自ら組んだA15改ターボエンジンを載せたサニトラで府中や館林のストリートゼロヨンに夜な夜な繰り出すなど、昔からドラッグレース=ゼロヨンが大好きな少年だった。また、当時はまだセオリーが確立していなかったコンピューターチューンを独学でトコトン調べたり伸び特性を知るためにボルトを折り続け計測を続けたりコダワリ症の性格で、何事も自分で調べて試すのが信条だ。また、パワーチューンを追求したことによって必要に迫られて行うようになったミッションのギヤ修正加工は全国から依頼が殺到するブラックラインの看板技術になっている。しかし、今でも心の中は『ドラッグレース命!』の状態。数年かけて仕上げてきたデモカーはパイプフレームのレクサスSC300。2013年についにシェイクダウンを果たし、記録を目指してセットアップとチャレンジをスタートしたところだ。そんなドラッグレース大好きチューナーのもとに集うユーザーの中で今、もっとも勢いに乗っているマシンの1台がこのBNR32。50代のお客さん、通称『全開オヤジ』が所有するストリート&ドラッグレース仕様だ。

ZEN



ブラックライン
鈴木俊文



OPTION2 a portrait of Cover Machine.

OPTION2 a portrait of Cover Machine

ノーマルミッションで 10秒5を記録したのを機に 大幅なステップアップを敢行!

あこがれだったBNR32を手に入れ、ドライブやサーキット走行を楽しんでいたオーナーの樋口さん。あるとき知り合いのBNR34にらせてもらってその速さに驚愕し、その知り合いが通っていたブラックラインを紹介してもらったという。

ほぼノーマルだったこのマシンが、わずか3年たらずで750psを発揮するまで変貌を遂げるようになったキッカケは、ブラックライン鈴木さんやまわりのお客さんに誘われてドラッグレースに参加したことだ。

「勝ち負けがハッキリ出るし、ドライビングの上手さとか駆け引きも結果に影響するから燃えるんだよね。サーキット走行だと数周で疲れちゃうけど、集中している時間が短くてすむから年寄りにも優しい競技だよ(笑)」と樋口さん。

そして、昨年までは仙台ハイランドが被災していた影響で0-200mしか走ったことが無く、今シーズンはじめて1/4マイルを走ったところ、いきなり10秒5を記録!

「運転がうまいこともあってここまでトントン拍子できたものの、この仕様のまま10秒前半を狙うのは難しい。勝ち負けを楽しむなら11秒クラスに落とすという手もあったけれど、後ろに下がるという選択はありえないというオーナーの意志で、シーケンシャルドグミッションにステップアップしました」と鈴木さん。

一方で「9秒台を狙うならもっと大胆な仕様変更もありですが、普段も乗りまわしたいというオーナーの希望は、ボクも共感するところなので、エアコンなどは残しました」とのこと。

行き過ぎたチューニングは、乗りにくくなったり費用がかさんだりと、オーナーの負担になることも多く、結果的に長く乗り続けられない状況を作ってしまう場合も少なくない。

むしろ、普段から乗り馴れたマシンのほうが操作などに余裕が生まれ、好結果につながりやすかったりもするのだという。

ブラックラインではこれまでの経験や反省をふまえて、あえてオーナーの暴走的なチューニングのストッパー役になるなど、トータルマネージメントやステップアップ順序の提案などにも力を入れているそう。

そういった観点からもこのBNR32は、レースで勝負できて普段も乗れるという、多くのスポーツカーオーナーが理想とする仕様を、高次元で具現化させ続けて行くことが課題のひとつ。今のところ、その課題はうまくこなせているといえるんじゃないかな。



機関系はブラックラインにおまかせだけれど、カーボンボンネットやリヤスポイラーの交換、ステッカー施工などは自分で行うなど、オーナーもクルママイジリを楽しんでいる。ちなみにこのフージャーDOTドラッグラジアルはレース用で、普段履きはBBS-LMの10J-18インチにポテンザRE11。



BLACK LINE × SKYLINE GT-R [BNR32]

機能美を感じさせるインテリア

オートメーター製タコメーターのほか、ブラックラインで人気の吊り下げメーターホルダーにブースト、排気温、燃圧計をセット。DINスペースには水温、油温、油圧計を納めている。運転席の上側には、ラインロックや燃料ポンプのスイッチが並ぶ。「中古品をオーバーホールしてもけっこうな値段になるから、どうせなら新品で買えるモノを使おうと思った」と、OS技研のシーケンシャルドグミッションを導入。ドライブなどにも使うため、内装は少しなどの軽量化は行っていない。



タイヤサイズアップに合わせさりげなくボディをワイド化

駆動系のアップデートとともに、タイヤサイズも245/45-17から275/40-17にサイズアップ。ホイールはウエルドレーシングRT-Sの9J-17インチ。タイヤを収めるためにフロントフェンダーは社外FRPフェンダーで片側20mm、リヤは叩き出しで片側30mmのワイド化を行った。車高調はオーリンズの別タンク式で、スプリングレートはフロント10kg/mm、リヤ8kg/mm。

インパクトバツグンのサイド管!!

ふだんは街乗りできる音量の砲弾マフラーを装備しているが、ドラッグレース参戦用にサイド出しマフラーを製作。「スタートで他のクルマと並んだ時に自分のクルマの音が聞こえないのイヤでしょ!!」とのこと。もちろん、マフラー出口までの距離を短くすることによって排圧を下げる効果も狙っている。



N1ブロック+T88-33Dのパワーユニット



トランクルーム内にはコレクタータンクを設置。燃料タンク内からニスモ大容量ポンプ1基で汲み上げ、ボッシュ製ポンプ2基でエンジンへとガソリンを送る。インジェクターは1000ccだ。



ナブレック製100φスロットルでシングルスロットル化。サージタンクはワンオフ製作したもので、内部のファンネル形状を気筒ごとに変え、各気筒の吸入空気量が均等になるように作り上げられている。



N1ブロックにコスワース製87φピストンとキャレロ製コンロッドを組み込んだ2627cc仕様。ロングストローク化による排気量アップはメタルへの負荷が大きく耐久性が落ちる場合も多いことから、クランクはあえてノーマルのままとしている。タービンはT88-33Dで、最大ブースト圧1.8kg/cm²時に最高出力750ps、最大トルク100kgf-mを発揮する。オリジナルのハイカム(IN/EX:280度10.9mmリフト)を組み込み、バルブとピストンのクリアランスを狭く設定することで、フィーリングの良さを追求している。

エンジンマネージメントはFコンVプロ。ニューボルトのスペック07で電圧を16Vまで昇圧、他車種用イグナイターを各気筒に装着するなど、点火強化策も万全だ。



ストリートと競技の両立ポイントは?
ゼロヨン10秒に照準を合わせ
いきすぎないフルチューンを模索



寺本自動車商会

T-REV α ビルトイン キャッチタンク

価格：5万5650円 ※車種別ステーキット 3150円
 対応：汎用(86/BRZ他、車種別ステーラインナップ拡大中)
 問い合わせ：寺本自動車商会 ☎072-875-8088 <http://www.teramoto.biz>

クランクケースの内圧低減は、エンジン効率を高め、ライフを伸ばすための隠されたポイント。これまでチューニングシーンではあまり注目されてこなかったこの要素に注目して開発された製品、T-REV αを通してそのメリットを検証してみよう!!

クランクケース内部を減圧するメリットは多数
 パワーロスを解消しエンジンライフを伸ばす注目パーツ!!

レースで実体験してきた優良技術を市販エンジン向けに応用し製品化

サクシヨン負圧を利用し、独自のバルブを組み合わせることでクランクケース(シリンダーブロック)内を適切な負圧に保つ、という製品が寺本自動車商会からリリースされる「T-REV α」シリーズ。今回紹介する製品は、その経路にオイルキャッチタンクを組み込んだ新製品、ビルトインキャッチタンクタイプだ。

この製品は、サクシヨン負圧と機敏に反応する独自のリードバルブ方式のワンウェイバルブによって、吸気&クランク回転(ピストン変移)の圧力の脈動までも利用し効率良くシリ

サクシヨン負圧を利用し、独自のバルブを組み合わせることでクランクケース(シリンダーブロック)内を適切な負圧に保つ、という製品が寺本自動車商会からリリースされる「T-REV α」シリーズ。今回紹介する製品は、その経路にオイルキャッチタンクを組み込んだ新製品、ビルトインキャッチタンクタイプだ。

ンダーブロックの圧力を引き下げられる。ただし、市販エンジンの場合、クランクケース内の完全な(極度な)真空化は油圧系統や、シール類への悪影響があるため、適切なレベルに負圧化することが重要となる。その対策としてT-REV αでは、大気圧との間でシリンドー圧力調整が行われるよう負圧調整バルブも組み込まれているのがポイントだ。

これらの仕組みなどは、開発者である寺本さんが、ロードバイク選手権のドライバーを行い、また、メーカーのレーシングマシン開発に携わることで得たノウハウを市販車のストリート&スポーツ走行用に展開したもので、その効果は自らロードバイクレースを戦う上で必要不可欠なものと体感してきたものだという。

これらの仕組みなどは、開発者である寺本さんが、ロードバイク選手権のドライバーを行い、また、メーカーのレーシングマシン開発に携わることで得たノウハウを市販車のストリート&スポーツ走行用に展開したもので、その効果は自らロードバイクレースを戦う上で必要不可欠なものと体感してきたものだという。

これは、シリンドーブロック内の圧力が高まることで起こる症状。エンジンのコンディションなどによっても、その量は増減するが、エンジン燃焼室内の爆発圧力は、ピストンリング間やバルブ系統のわずかなスキマを通して漏れ出し、クランクケース内の圧力を高めることとなり、場合によっては驚

クランクケース内部の圧力上昇と減圧によって起こること

クランクケース内の減圧と聞いてピンとくる読者は多くないかもしれないが「サーキットでブローバイガスが大量に吹く」なんて症状や、その延長線上でオイルレベルゲージが吹き抜ける、なんて症状を聞いたことがあるひとは少なくないだろう。



寺本自動車商会 寺本さん

ドライブフィールにも燃費向上にも効果を発揮します!!

「クランクケース内の圧力上昇によるポンピングロス3~5psとされています。大きくはありませんが無駄にはしたくない部分です。そこで、圧力を下げることで確実に効果を発揮します。パワーロス向上、アクセルオフ時のスムーズな回転落ち、燃費向上、エンジンライフの延長などがT-REV α装着のメリットで、私が関わってきた2輪のレースマシンでは、特にシフトダウンフィールの向上→コーナリングのコントロール性向上という効果は侮れませんでした。激的な変化を催すパーツではないですが、確実な効果があり、自信を持ってオススメいたしますよ」とは、2輪のレーシングドライバーであり、メーカーの開発レーサーの経験も豊富な寺本さん。

ノーマル		T-REVα装着
-0.09kPa	アイドリング	-11.11kPa
-0.06kPa	2000rpm	-9.57kPa
-0.05kPa	3000rpm	-8.67kPa
-0.04kPa	4000rpm	-8.52kPa



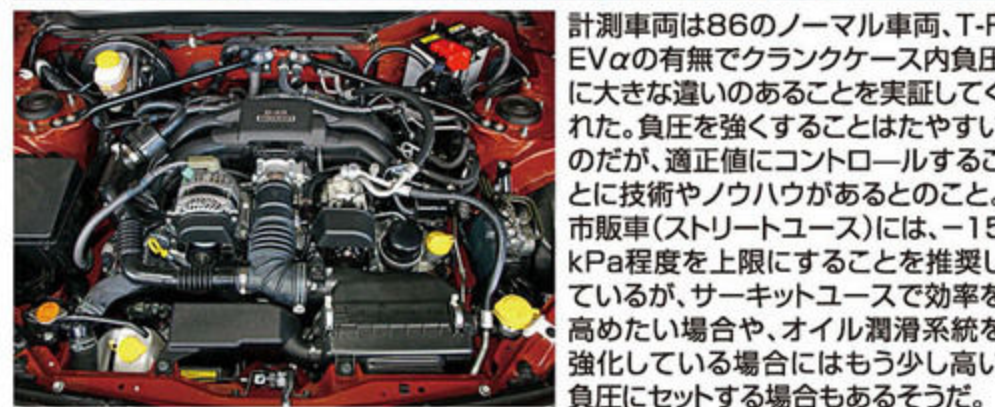
機敏で繊細に反応する
独自のリードバルブ方式

T-REV αではサクシオン負圧を利用してクラシオンケースの減圧を行うが、安定的に適切な負圧を保つには、容量が大きく、なおかつ機敏に脈動にも反応する1ウェイバルブが必要不可欠。そこで、独自の3角錐型リードバルブが開発され、機構の内部に組み込まれている。繊細な負圧コントロールが、この製品の技術の中で重要なポイントとなる。



検証!! クランクケース内圧力の計測

シリンダー内の圧力(負圧)を適正值にすべく、多くの車両でセットアップデータを蓄積しているという寺本自動車商会。取材日にも86を用意し、装着によるシリンダー負圧の変化を検証していた。ちなみに、安全マージンを考慮し、市販車の場合は最大15kPaを目安にシリンダー内圧を調整しているとのことだ。数値は、エンジンオイル注入口に装着されたセンサーで計測したクランクケース圧(負圧)を4000rpmまで計測し、T-REV αのありなしで比較したもの。



計測車両は86のノーマル車両、T-REV αの有無でクランクケース内負圧に大きな違いのあることを実証してくれた。負圧を強くすることはたやすいのだが、適正值にコントロールすることに技術やノウハウがあるとのこと。市販車(ストリートユース)には、-15kPa程度を上限にすることを推奨しているが、サーキットユースで効率を高めたい場合や、オイル潤滑システムを強化している場合にはもう少し高い負圧にセットする場合もあるそうだ。

T-REVα装着車両が セントラルお遊び耐久に参戦!!

T-REV αのアピール、開発、実証テストを兼ね、セントラルお遊び耐久には装着車両がエントリー中。車両はB18C換装などのチューニングを行ったEK9シビックだ。ドライバー代表の小林さんによると、装着によってシフトダウン時のレスポンスの向上などが体感できたという。また、耐久レース用でロングランを重ねる車両のため、エンジンの負担を減らす効果にも期待を寄せているとのことだ。



TEAM Japan
Tec☆T-REV
CIVIC [EK9]



くほど高圧になってしまいう場合もあり、エンジンの効率などに多大な悪影響を与える場合がある。また、適正值内であつてもクランクケース圧力の向上は、上下するピストンのポンピングロスにつながり、エンジンの出力を低下させる。同じくポンピングに奪われるエネルギーが、アクセルオフ時のエンジンブレーキ過多、燃費の悪化に繋がるなど、クランクケース内の減圧は効率を重要視するレースシーンでは見逃すことのできないものとなってくるのだ。また、消耗の進んだエンジンの場合、さらにクランクケース内の圧力が過上昇しがち。この圧力上昇は、潤滑するオイルのクランクケース(オイルパン)へのリターンを妨げることに

なかつたり、潤滑起因のエンジントラブルとなる場合もある。オイルの戻りが悪くなると、瞬間的な油圧ダウンを起こしたり、ブローバイガスに多量のオイルがまぎったまま、エンジン外に放出され、オイル不足で走行が続けられなくなるなどの弊害が起こりうるのだ。ちなみに、これらの仕組みは2輪のレーシングマシンでは勝つために常識的なものになって

いるだけでなく、開発データではエンジンライフを大きく伸ばすという実証データも得られているとのことだ。また、爆発圧力の高いターボ車などでは、さらにクランクケース圧力は上昇しがちで、その圧力はタービン潤滑のオイルリターンに悪影響を与えるケースも起こりうる。圧力上昇を抑えてやるのが重要となるのだ。

一定の負圧に保つ もうひとつの仕組み

単にサクシオン負圧でクランクケース圧力を抜き続けると、クランクケース内の負圧が強くなりすぎ、オイル循環やシール類に悪影響を与えてしまう。シールやオイル供給経路の強化を行っていない市販車では、一定の負圧を保つこともポイントになる。そのため、大気圧との間で調整される調整用バルブも組み込まれている。



オイルキャッチタンク付き



新製品のビルトインオイルキャッチタンクタイプはその名の通りオイルキャッチタンクが一体化されたもの。オイルセパレーターとしての機能が追加されることで、サクシオンへのフローバイオイル流入は最低限で済み、エンジンの効率向上に繋がる。ちなみに、製品の各部は硬質アルミ、パウダーコートなどで美しく仕上げられ、レーザー切削など精度とシリアル共に妥協のないクオリティを目指している。

試して納得!!
**テスト&
チェック
2**



COMTEC HDR-201G

価格：オープン価格
(実勢価格：2万4900円)
問い合わせ：コムテック
☎0561-36-5654
<http://www.e-comtec.co.jp>

レーダー探知機などを取り扱うコムテックから、GPS付きドライブレコーダーが新発売! スーパーGTのオフィシャルインカームービー撮影にも使用されているというこの新製品を、サーキットやストリートで実際に使って試してみたぞ。



本体サイズは102×50×20(mm・突起部を除く)で、ステアを含めた重量は107g。取り付けステー&両面テープ、シガー電源、4GBのmicroSDHCカードとアダプターが付属しているので、購入したら即使用可能だ。地デジやカーナビなどに影響を及ぼしにくいノイズ対策や、microSDHCカードの破損チェック機能、衝撃を検出した場合の録画データ保存など、ドライブレコーダーとしても高い機能を備えている。

約100万画素のHDモードで撮影!

約100万画素(1280×720)のCMOSカメラを搭載。画角は対角170度(水平105度/垂直80度)。フレームレートは30/15/10/5fpsから選択可能で、もっともキレイなHDモードの30fpsで使用すると、4GB×メモリーで30分、32GBメモリーを使えば4時間の連続録画が可能。

小型デジタルビデオカメラの普及によって、サーキットでの運転シーンを撮影しドラテック研究に役立てる『インカームービー撮影』も手軽に行えるようになってきた。画質の向上や、画角の広さ、振動時の映像荒れ、車内と車外の明るさへの対応力など、撮影機材にこだわり、いろいろ使っていてという声も良く聞くようになってきたしね。そんな中、GT300マシン全車に搭載され車載ムービー撮影用としても使われている

スーパーGTで採用されている低価格のGPS付きドライブレコーダー!!



インカームービー撮影にもバッチリ使える!
GPS&Gセンサー搭載
ドライブレコーダー

廉価モデル HDR-101もどうぞ!



コムテック
八木さん

「コムテックのドラレコHDRシリーズはスーパーGTでも採用されるなど、車載ムービー撮影用としての適性もバッチリです。車内の熱、振動、Gなどへの耐性も実証済みです。また、GPSは使えませんが、廉価モデルのHDR-101なら実勢価格2万円以下とお手頃なので、目的に合わせて選んでいただきたいと思います!」

自由な角度で取り付けできるマウント

水平、垂直方向にそれぞれ無段階で首振り可能な形状のマウントを採用。上下反転機能も搭載しているので、ルームミラーの裏側に吊り下げたり、ダッシュボード上に貼り付けたりと、取り付け自由度が高いのも魅力。2.5インチTFT液晶付きなので、取り付け時に画角を目視チェックできるのもうれしい。



AV出力ポートも装備!

取り付け位置によっては、液晶画面で画角の確認をしにくい場合も出てくる。そんな時に便利なのが、AV出力ポート。オプションのRCAケーブルなどを使って外部モニターと接続すれば、リアルタイムで画面確認ができちゃうのだ。



OPT2オータのお試しIMPRESSION!!



走りをチェックできる 専用ソフトがいいね!



今回はリヤシート上部あたりにつかえ棒を取り付けて、そこからHDR-201Gを吊り下げる形で装着。筑波サーキットを走行してみたんだけど、画角はバッチリ。ただし、今回の取り付け位置だとGPSによる位置情報が正確に受信できていない場面もあった。フロントガラスやダッシュボードなど遮蔽物が無いところなら問題なく受信できたので、取り付け位置は事前のチェックとくふうが必要かもしれないね。

「ムービー撮影と走行データロガーとしての機能を備え、データと撮影動画をそのまま同時再生できるっていうのがうれしいね! カメラで撮影した動画とデータロガーで取ったデータを重ね合わせて表示するソフトなども存在するけれど、別々なデータのタイミングを合わせて編集するのって、意外にめんどろな感じだね。HD画質(100万画素)での録画なら映像もじゅうぶんキレイだし、画角もバッチリ。なんせ、価格はデジカムとデータロガーを揃えることを考えたら格安だからね。ちなみに、普段ドラレコとして使用するときには画質をおとしおけば、メモリーが大きくなっても長時間撮影が可能。ムダが無くてナイスなアイテムだと思うよ!」

OPT2編集部ブログで撮影ムービーをCHECK!!
http://blog.livedoor.jp/jdm_option2



車速、垂直方向G、左右方向G、上下方向Gも表示される。専用データロガーのように数周分をまとめて比較することなどはできないけれど、走行動画とついでに確認することで、ブレーキングの強さやコーナリング時の安定性などを確認、検証することが可能。自動測光センサー固定システム搭載なので、画角のセンサーを窓の外にするのが設置時のセオリー。撮影の明度は周囲の明るさにあわせて自動調整してくれる。

アイテムが市販モデルとして発売されたというんで、さっそくチェックしてみることにした。そのアイテムとはコムテックのドライブレコーダー「HDR 201G」。

ドライブレコーダーとは、もしもの事故やトラブルの際の記録用として、走行動画を記録するという一般車にも普及しはじめた便利アイテム。衝突時のショックなどを検知するという理由もあってGセンサーが搭載されている場合も多く、このHDR-201Gも当然Gセンサーを内蔵している。

このGセンサーの活用により、動画にブレーキングやコーナリング時のGを重ねて記録することができるようになった。トユースに活用できるポイントのひとつだ。

さらに、位置情報を記録するGPSも装備。加えて『グロナス』『みちびき』という3つの衛星測位システムに対応しているの、車速やコースレイアウトまで正確な記録が可能だという。

もちろん、専用ソフトを使えば撮影した動画に加え、車両の加減速(コーナリング)のGや、GPSで計測した位置情報(走行軌跡)なども同時再生できるのもうれしいポイント。まるで、ゲームの画面を見るかのように走行情報を表示し、自らの走りを検証できちゃうというわけだ。

というわけで、機能的には文句なしのこのアイテムを、実際にサーキット&ストリートで試してみたぞ。



GReddy

ボルトオンターボキット

価格：52万2900円

対応：ZC32S

問い合わせ：トラスト ☎0479-77-3000

<http://www.trust-power.com>

スワフトスポーツチューンの牽引役となっているトラストから新発売となったZC32S用ターボキット。ストリートユーザー向けに開発されたオールインワンキットで、コストパフォーマンスも抜群。速さが激変するターボキットを、さっそくチェックしてみよう!



装着部のクリアランスや排気量とのバランスなどを考慮して選択されたのは、三菱のアクチュエーター式TD04H-15Gタービン。これまで多くのボルトオンターボキットに使用されてきたタービンで、信頼性も抜群だ。

純正可変吸気機能を活かしたキットでストリートでの乗りやすさも十分!

トラストが新たにリリースしたZC32S用ボルトオンターボキットは、インタークーラーからキャタライザー、エキマニ、セッティングツールと、その名の通りNAのノーマルエンジンをターボ化する際に必要なアイテムがすべて揃えられたターボ化キット。

トラストでは、先代モデルのZC31Sではスーパーチャージヤークットを設定していたが、新型のZC32Sに対しての過給器としてはTD04H-15Gを

使用したターボキットを開発。スーパーチャージャーとターボキットの違いに関しては、当然両者にメリット・デメリットがあるが、シャシなど各部の性能も高くなった新型に対しては、パワー面でも発展性の高いターボキットのほうがユーザーに対するメリットが大きいという判断もあったようだ。

また、リーズナブルなキットながらインタークーラーもセッットとすることで、エンジンに対する安全率を高め、より効率的なセッティングができるようになってくるのもポイント。セッティングに関して、データ入りのeマネージを付属としたのは、装着を容易にすることは



eマネージには基本データもセット済み!

制御ツールとしてeマネージアルティメイトも付属。ノーマルエンジンをベースにしたセッティングデータがインストールされているため、キットを取り付けただけでターボのパフォーマンスを体感することができる。

エキマニやインタークーラーもセット

前置きインタークーラーをキットに盛り込むことで、吸気温度が下がりエンジンの安全率が高まるのと同時に、性能も大きく向上。また、ターボ化の満足感を演出する上でも、こだわったポイントのひとつだ。また保安基準に適合し、排気性能を向上させるスポーツキャタライザー付きフロントパイプも付属している。



200ps越えのキヤパを持つターボキットで200クラスを追いまわせるコンパクトに大変身!

OPT2オータの チョイ乗りIMPRESSION!!

「以前乗せてもらったNAとは比較するまでもなく、そのパワーは圧倒的! スイフトスポーツとは思えないほどグイグイと加速するし、低速ギヤで全開したらホイールスピンしまくり。ブースト圧の立ち上がりも早く、3000rpmあたりからトルクがモリモリ立ち上がる感じた。」

ワインディングやショートサーキットならボディの軽さとの合わせ技で、格上のマシンを力もることもじゅうぶん可能だろうね。

また、登り坂のワインディングでも3速ホールドのまま力強く加速してくれるので、こまめなシフトチェンジが不要など、街乗りが楽になる要素も実感。

パワーアップは普段乗りの扱いやすさにも繋がる、ということも読者に伝えていきたい。とにかく、装着した満足感が高いキットだと思うよ。

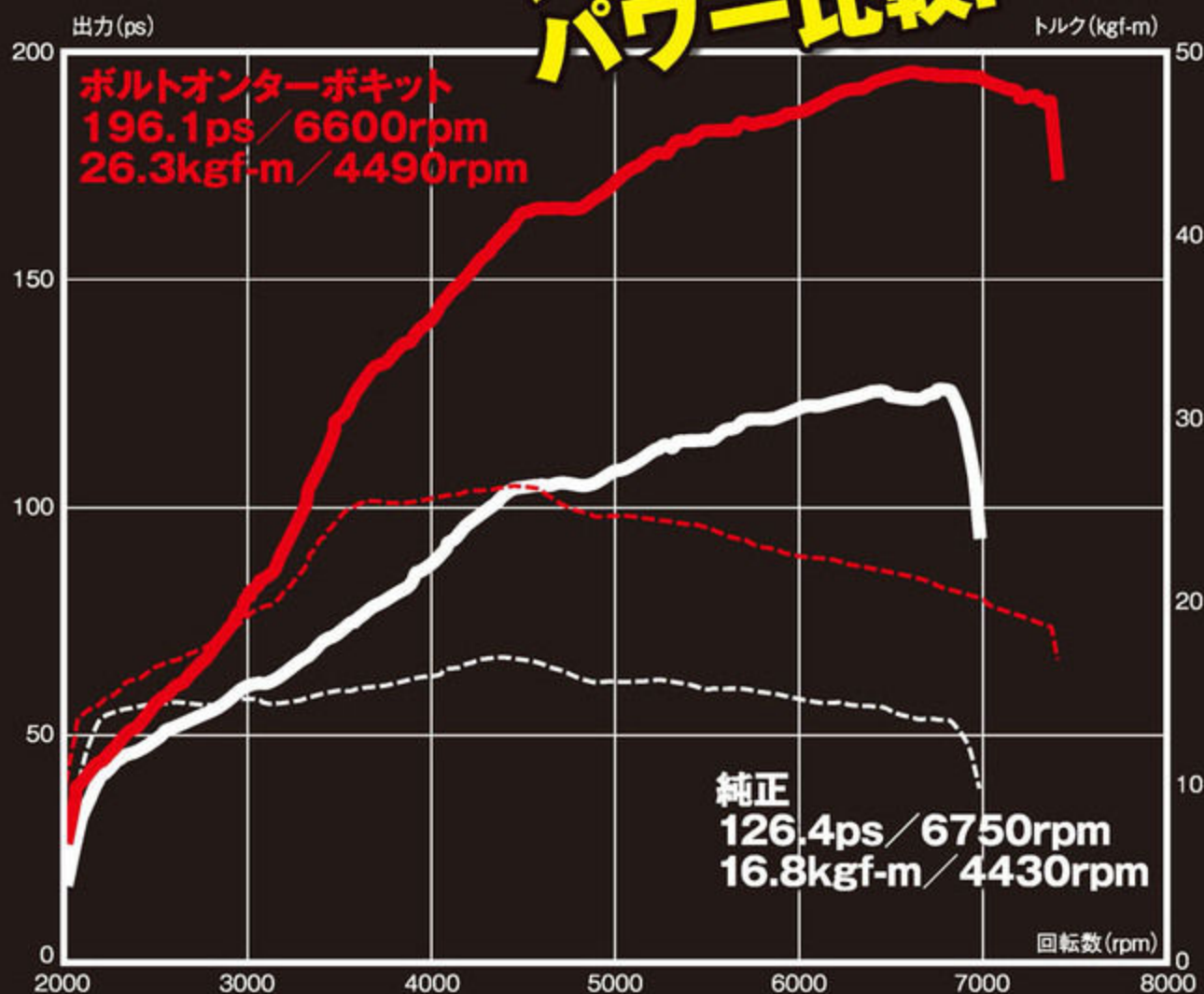
街乗りから攻めた走りまで
パワフルで超楽しいっす!



純正カタログ値から約60psアップ 常用域のトルク向上にも注目!

トラストのデモカーを使って行われた社内テストのデータ。ノーマルジェクターのままターボキットを装着し、ブースト圧0.45kg/cm²時に196ps、26.3kgf-mを記録している。高回転域での大幅な出力の底上げはもちろん、常用する3000~4500rpmでのパワー&トルクアップも注目したいポイント。ストリートでの使用を考えた場合、常用域でのピックアップやレスポンスのよさは、乗りやすさに直結する重要な要素だからね。このグラフを見ても、パワーを求めるサーキット派はもちろん、ストリートユーザーにこそ試してもらいたい仕様と言えるんじゃないかな。

シャシーダイナモで
パワー比較!



トラスト 渡部さん

「ZC32Sオーナーのみなさん、お待たせしました! い

よいよ本格的パワーアップを実現できるアイテムが発売開始となりました。装着にはタービンからのリターンを設けるためオイルパンの加工が必要ですが、オプションとしてリターン取り入れ口が装着済みのオイルパン (2万790円) もラインアップされています。セッティング済みのeマネージも付属していますので、作業が得意なユーザーさんなら自分で取り付けることも可能なキットになっていますよ」

もちろん、すべてのユーザーに一律の性能を提供するための配慮からだ。
完成したキットは、付属するスポーツキャタライザーが付いた車検適合の状態、ブースト圧0.45kg/cm²時に196ps。この数字はカタログスペックから約60psアップ(トラストの実測値では約70psアップ)というデータが得られていて、インジェクター交換や圧縮比の調整を行えば、200psオーバーは容易に狙えるスペックとなっている。
というわけで、このターボキットの装着車をOPT2のオーナーが試乗チェックしてきたぞ。



三栄書房

Power Check Meeting 2014

By Bosch

in トライアル

今回のパワーチェックミーティングは、幅広い車種のチューニングを展開する大阪府のトライアルで開催。特別価格でパワーチェックが行えるということで、この日は遠方から参加してくれた人も多かったようだ。また参加マシンも、トライアルが得意とするMR-Sや86/BRZなどから、チューニングレベルの高いターボマシンまで様々。他のマシンの計測の様子を見学したり情報交換をしたりと、賑わいを見せた1日となったよ。

キミのクルマの調子はどうかな!?

おなじみ
トライアルギャル
ちひろちゃん

みんな
ファイトだよ♡

2014年
オートメッセギャル
マユミちゃん

主催&開催 SHOP トライアル

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

広いショールームに豊富なパーツ展示や喫茶コーナーも備えるトライアルは、メーカーや車種を問わず、どんなチューニングにも応えてくれる心強いショップ。ピットにはボッシュのローラー式シャーシダイナモを備え、2WDは5250円、4WDは10500円でパワーチェックが可能となっている。



コンパクトNAから チューンドターボまで ユーザーマシンの 体力をガチ測定!!

高速巡航ではすぐに水温が120℃を越えてしまう状態だったために、ラジエターはアルミ3層に交換。どんな状況でも水温を低く保つことで安心して走れるマシンメイクが行われている。



CN9A●ランサーエボリューションVIII 幸田 清さん

POWER SPEC
4G63改
(最大ブースト圧1.4
kg/cm²) HKS・F
コンSZ/EVC/
パワーフロー/マ
フラー/エキマニ
/フロントパイプ
ARCインタークー
ラー サードスポ
ーツキャタライザー
ほか



ブースト制御にはEVCを、エンジンの制御にはFコンSZを使用している。現車合わせセッティングにより、高回転域でタレがちな純正タービンでも安定して高ブーストを維持し100%のポテンシャルを発揮する。



310.2 PS
by Bosch



安定した冷却を実現して ブーストアップの実力を引き出す

ランサーエボリューションというクルマに惚れ込み、目指したのはひとたびアクセルを踏み込んだ時には気持ちよい加速を実現する仕様。タービンはノーマルのままEVCとFコンSZを使ったセッティングで安定して1.4kg/cm²のブースト圧がかかるようにしている。また、高速クルージングを快適にこなすために冷却性能を重点的に高めている。

※オーナーが写真に添えている数値は、計測前の予想/目標出力です。



6速シーケンシャルMT搭載車のため定番ECUのパワーFCが装着不可。そこでハーネスに加工を施した上で、FコンISが装着されている。今後チューニングが進んで過給器が装着されても十分に対応が可能だ。

POWER SPEC
1ZZ-FE改1.9ℓハイコン仕様
戸田レーシング・ハイコンピストン
ブリッツ・エアクリーナー トライアル・ビッグスロットル/エキゾーストマニホールド/マフラー ほか



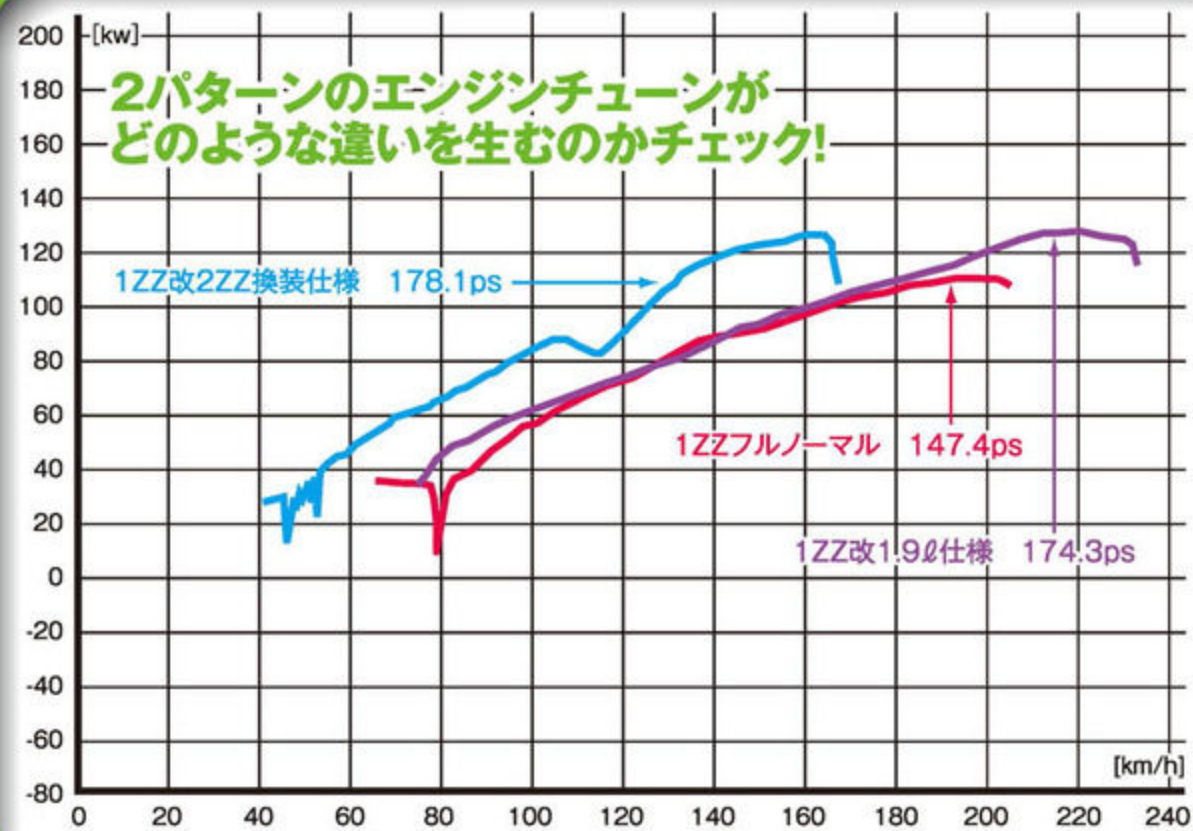
174.3 PS
by Bosch



ZZW30●MR-S
木村憲正さん

**オーバーホールと同時にチューン
1.9ℓ化でトルクを大幅アップ**

木村さんはエンジンブローによるオーバーホールをきっかけに戸田レーシングの鍛造ピストンを使った排気量アップとハイコン仕様を実施。ほぼ期待馬力どおりとなる174psを発揮、つい先日には念願のサーキットデビューを果たしてそのパワーを体感したそうだ。



今でもMR-Sのお客さんは多くいますが、ノーマルマシンは140ps程度が目安ですね。仲西さんの147psという記録は日頃のメンテナンスのたまものと言えるでしょう。また、今回は1ZZで排気量の拡大した木村さんと、2ZZへ換装した梶田さんが参加してくれました。1ZZの排気量拡大やハイコン仕様はオーバーホール時に同時に行うのがオススメで、180ps程度を得られます。一方2ZZはサーキット走行など高回転をよく使うマシンにピッタリで、185ps程度が狙えますね。木村さんはほぼ期待通りの結果ですが、梶田さんはより詰めたセッティングでさらなるパワーアップとカム切り替え時のトルクの谷を低減させることができるといいますよ。



トライアル
山下さん



ZZW30●MR-S
仲西大輔さん

POWER SPEC
1ZZ-FEフルノーマル

147.4 PS
by Bosch

メンテナンスに手間をかけたフルノーマルMR-Sをチェック!

このクルマで2台目のMR-Sだという仲西さん。以前のMR-Sがエンジンブローしてしまったことから、現在はメンテナンスを中心に手をかけているという。期待馬力はカタログスペックの140psに設定し147psを記録。今後もメンテナンスを進めていく決心がついたようだ。



インテリアもノーマル状態をキープしており、唯一装着されているパーツがピボットのシフトランプ。オーバーレブを防ぐことでエンジンをいたわりながら走るコができるのだ。



ZZW30●MR-S
梶田憲司さん

178.1 PS
by Bosch

ハイパワーNAユニットの2ZZを換装したサーキット仕様

鈴鹿ツインサーキットなどでのスポーツ走行を楽しんでいるという梶田さんのMR-Sは、エンジンを2ZZに換装している。この日は仲間内でセッティングを行っているというパワーFCの調子がイマイチで、目標の215psには大きく届かない結果となった。

POWER SPEC
2ZZ-GE換装 TRD鍛造ピストン/キャタライザー アベックス・パワーFC ブリッツ・エアクリーナー アミューズ・マフラー ワンオフエキマニ ポート研磨/コンロッドバランス取り加工 ほか



2ZZ換装に伴いワンオフで製作したエキマニは、同じエンジンを搭載するロータスエリゼでパワーがよく発揮される4-2-1形状を参考に、自らオーダーしたワンオフ品だ。



スポーツ走行中でもわかりやすく情報を把握するため、メーターパネル内にはデフィのVSD Xを埋め込み。通常は回転数とセンサーを接続した油温を表示しているようだ。

クルマ好き熱が
再燃して購入!
手軽なサイズを
楽しむカプチーン

EA11R●カプチーン
仲西和也さん



69.9 PS
by Bosch

POWER SPEC F6A改(最大ブースト圧1.5kg/cm²) モンスター
スポーツ・パワーフィルター トラスト・MXマ
フラー パルススポーツ・インテークパイプ ほか

購入直後の
パワーをチェック!
今後は
ジムカーナにも
挑戦したい!?

119.9 PS
by Bosch



POWER SPEC L15A改 無限エアクリー
ナー ジェイズレーシング
ハイパーECU ほか

GE8●フィットRS
北辻陽平さん



436.1 PS
by Bosch

JZX90●マークII
池下 亨さん&坂野健二さん

DIYチューニング満載
K27タービン仕様のマークII!



POWER SPEC 1JZ-GTE改(最大ブースト圧1.6kg/cm²)
K27タービン フリッツ・デュアルSBC/エ
アクリーナー トラスト・インタークーラー エ
ード800ccインジェクター/280ℓ/h燃料ポンプ 自
作フロントパイプ/マフラー 不明エキマニ ほか



吸排気系のパイピングも池下さんと坂野さん
が製作しているといい、K27タービン装着時
に製作したというタービンアウトレットはDIYと
は思えない仕上がり。

無限パーツで
吸排気をチューン
目標の無限RR
純正值越えを
達成!

FD2●シビック タイプR
堀田一志さん



242.0 PS
by Bosch

POWER SPEC K20A改 無限ハイパフォーマンスエアクリーナー&ボ
ックス/スポーツエキゾーストシステム/エキゾーストマ
ニホールド ジェイズレーシング・ハイパーECU ほか

476.4 PS
by Bosch

ECR33●スカイライン
山口 彦さん

10年前に自分で製作した
RB26腰下流用の
RX6仕様!



POWER SPEC RB25DET改RB26DETTブロック
仕様(最大ブースト圧1.7kg/cm²)
RX-6タービン HKSカムシャフト
フリッツ・インタークーラー アベックス・エキ
マニ/フロントパイプ ニスモ燃料ポンプ 純
正書換ECU 自作マフラー ほか



学生時代にRB26エンジンのブロックを移植して排気
量を拡大。RX-6タービンを組み合わせてマルチに使
える大パワーを獲得している。エンジン制御に使われ
る純正書換ECUも自らセッティングしたものだそう。

310.8 PS
by Bosch

POWER SPEC EJ20改(最
大ブースト圧
1.5kg/cm²)
HKSエアフィルタ
ー/メタルキャタ
ライザー/フラッシュエ
イター ほか

GVB●WRX STI
山里拓也さん



310psの
ライトチューン仕様
目指すは
サーキット初走行だ!





アルテツァのエンジンルームにぎりぎりで収まるRB26エンジンとT04Sタービン。助手席側バルクヘッドそばには大容量のオイルキャッチタンクが装着されており、バッテリーはトランクに移動されている。

T04S装着のRB26を換装! 490ps発揮も設定に 間違いアリ!?

POWER SPEC RB26DETT改換装(最大ブースト圧1.2kg/cml) HKS-T04Sタービン/フコンVプロ/インジェクター/燃料ポンプ トラストプロフェック プリッツェア クリーナー/インタークーラー サードスポーツキャタライザー ワンオフエキマニ/フロントパイプ R33GT-R用MT換装 ほか



SXE10●アルテツァ 中根俊樹さん



490.4 PS
by Bosch

2014年キャンギャルのマユミちゃんも マイカーで参加!!

E90●BMW 320i マユミさん

POWER SPEC フルノーマル♡



176.6 PS
by Bosch

GF8●インプレッサワゴン ローリーさん

POWER SPEC EJ20フルノーマル(最大ブースト圧1.0kg/cml)



マルチに使う快速ワゴンはフルノーマルで計測に挑戦!!

256.4 PS
by Bosch



GDB●インプレッサ 渡辺裕樹さん

ブーストアップで300ps越え! 次なる課題は駆動系のメンテ!

マットブラックで独特の存在感を発揮する渡辺さんのインプレッサ。純正書換ECUとブーストコントローラーを使用したブーストアップ仕様だが、ノーマル+20ps以上を発揮する約304psを記録した。現在走行12万kmを越えている状況だが、クラッチが未交換ということで今後は駆動系のメンテナンスを行っていくということだ。



マフラーはC35ローレル用テールピースを流用したワンオフ。メインには60φと細めのメインパイプを使用することで、街乗り領域などで使う中低速トルクを稼ぐように製作されている。

POWER SPEC EJ20改(最大ブースト圧1.2kg/cml) トラストプロフェックBスペックII HKSエキマニ 純正書換ECU ワンオフマフラー ほか

304.5 PS
by Bosch



JZA80●スープラ 船木 淳さん

ハイカム導入とVプロ制御で純正タービンで約440psを発揮!

438.1 PS
by Bosch

POWER SPEC 2JZ-GTE改(最大ブースト圧1.3kg/cml) HKS/ハイカム(IN/EX:264度)/フコンVプロ/エアクリーナー/スーパードラッガーマーク2マフラー プリッツェア/ブーストコントローラー/インタークーラー サードスポーツキャタライザー/インジェクター/燃料ポンプ ほか



計測不能

PS
by Bosch



POWER SPEC FA20改 HKS-スーパーマニホールドGTスペック/フラッシュエディター 特本改レグ06R改マフラー ゼロ1000パワーチャンバー ほか

ZN6●86
清水弘貴さん

200 PS!!

シャコタン自慢の86は低すぎが災いして測定できず!



POWER SPEC FA20改 HKS-プレミアムサクシジョンレボリューション70φビッグスロットルパワークラフト・エキゾーストマニホールド サード・スポーツキャタライザー TRDハイレスポンスマフラー ほか

ルックスに合った
パワーを追求
エキマニ交換で
200psをオーバー!

202.9 PS
by Bosch

ZN6●86
木下大雅さん

200ps

パワーチェックミーティング in ブラックライン

エントリーマシン募集中!

関東地区

パワーチェックミーティング in ブラックライン

開催日時: 2014年2月9日(日)

開催場所: ブラックライン 募集台数: 20台~

問い合わせ: ブラックライン ☎049-239-6667

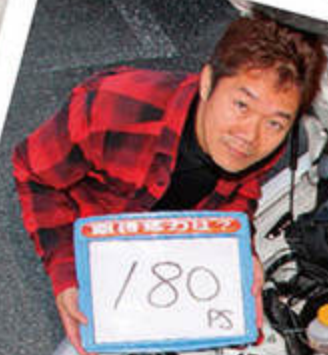
埼玉県川越市下広谷690-1

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

次回のパワーチェックミーティングは2月で移転1周年を迎えるブラックラインで開催! ローラー式サクラダイノでの計測で、計測料金は特別プライスの1台3000円に設定。4WD車は不可で、車高の低いクルマは調整して参加してね!



スーパーチャージャー
装着前に
吸排気チューンで
パワーチェック!!



ZN6●86
保井政則さん

185.0 PS
by Bosch

POWER SPEC FA20改 プリッツ・アドバンスパワーエアクリナー/ニュースベックC-Ti/B-EMU ほか



203.0 PS
by Bosch

ZN6●BRZ
松村明彦さん

205 PS

フルチタンマフラー装着で
軽さとパワーと
快音をGET!

POWER SPEC FA20改 HKSエキゾーストマニホールドGTスペックプリッツ・アドバンスパワーエアクリナー アミューズR1チタンSTTi ほか



252.0 PS
by Bosch



ZN6●86
奥田俊幸さん

POWER SPEC FA20改スーパーチャージャー仕様(最大ブースト圧0.5kg/cm²) HKS-GTS7040スーパーチャージャーキット トミーカイラ・プレミアム01Sマフラー ほか

快適でカッコいい86を目指した
AT+スーパーチャージャー仕様!



雪ドリなどの冬季限定遊びから
帰省ドライブや初日の出オフなど
冬ならではのカーライフを満喫しちゃおう!



イラスト：加藤浩哉

仲間と出会うパーキングエリア

スピンアウト倶楽部

登録無料!! OPT2ケータイ専用メルマガ

mail@option2.jp

イッキに寒くなってきて、つい家にこもりがちになっちゃうこの季節。でも、冬の澄んだ空気でキレイに見える夜景を見ながらのドライブや、雪ドリなどなど、この時期だからこそ楽しめることもあるはず! 初日の出ミーティングや、年末年始の長期休暇を利用した大規模DIYなんていうのもアリじゃない? というわけで、寒さに負けずにガンガン活動して、そのようすをOPT2に投稿してね! もちろん、愛車のカッコいいで作った年賀状やあけおめメールもお待ちしてまーす!

スピンアウト倶楽部への
投稿はこちらにヨロシク♡

〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5
オプション2編集部
スピンアウト倶楽部 それぞれの係

Eメール option2@deesclub.co.jp

詳しくは111ページ

※メールに住所氏名が書かれていない場合、ステッカーが送れないよ〜。
※ステッカーはおたよりが掲載されてから2ヵ月くらいの間にお送りします。

SSパーク合同走行会@福島県 『Break Speed's&Project』より

こんにちは「Break Speed's&Project」のみしゅらんです。昨年に引き続き、今年もチームでのサーキット貸し切り走行会を開催しました!

昨年、なんやかんやでチーム解散ということになりましたが、チームを再結成することができたうえに、年イチの恒例イベントであったサーキット走行会も開催できることになり、その日を楽しみにしていました。

去年は土砂降りだったのですが、今年は天候に恵まれたのがうれしかったです。また、今年は友人のチームやその友だちなどと合同で開催ということで、参加人数も多くなり、とても楽しい日になりました!



去年とクルマが変わったひと、降りてしまったひとなど、チームにも色々ありました。しかし、こうしてクルマが好きなのとたちが集まって何かをやるというのは本当に楽しいです! この気持ちを忘れず、これからも楽しく走って行けたらと思います。

●福島県大沼郡 みしゅらん

チーム員や友だちの総勢17台で
貸し切り走行会を開催したよ!

☆スーブラやRX-7からスイフト、そしてみしゅらんさんがFTOから乗りかえたミニまで、いろんなクルマが集まったね! ミニサーキットだからマシンの違いを越えて楽しいバトルが繰り広げられそう。クルマ好きの仲間が集まって走ってタイムを競ったり、仲間とコース攻略を進めたり、他の人の走りを見て次のチューニングプランを相談したりと楽しみ方はいっぱい。せっかく走りやすいクルマになっているんだから今後も定期的で開催して、次回はランキングやマシンの詳細などもあわせてレポートしてちょーだい!! (最近めっきり走りに行けていないカギボーズ。クルマを直して走りに行こうと決心したよ!)

オプション2キャラ



大阪府阪南市 優妃*yu-ki*
☆スカイプを通じて知り合ったRX-8をイラスト化! 富士山のバックのロケーションがカッコいいぞ。



往年の名車や
レースマシンが勢ぞろい!

『TOYOTA GAZOO Racing FESTIVAL 2013』

①静岡県・富士スピードウェイ

富士スピードウェイで開催された「TOYOTA GAZOO Racing FESTIVAL 2013」に行ってきたので報告します。

朝6時にゲート到着。まずはソッコーで「レーシングカー同乗体験」に申し込みをしました。GT500、ニルブルクリンクLFA、86、インプレッサ、インタープロトなどの助手席に乗ってしまおうかも? という期待に胸を膨らませていたのですが、残念ながら抽選でハズレてしまいました。他にもドリフト同乗やスパーカー同乗、ラリー同乗などがあつた。どれも申し込みに長蛇の列ができていましたよ。

ランがあり、我々の目はコースに釘付け状態!! LFAや86のエキシビジョンレースなども開催されていました。あつた。新型のGT500レクサスはなかなかカッコよかったです。

実は我が愛車もコンテストに参加しており、パレードランでレーシングコースを快走させてもらいました。

また、今回はサーキットサファリにも乗車し、各ドライバーのサービスを目の当たりにした感じでした。1日で終わってしまったのはもったいない内容のイベントで、ぜひ来年も参加したいと思いました!

●神奈川県茅ヶ崎市 ジャイロX

☆いいなあ、行けなかったんだよね。来年モデルのGTカー見たかったんだよね。とこで、スピンアウトクラブでチューニング相談を担当してるブラックラインさんも、自慢のレクサス(のドラッグマシン)をもって富士に行ってきた。多くの読者に会えて有意義だったって言うてたな。といつも、こちらは、併催ミーティングのオフションキヤバ(ガズーレーシングとコラボ開催)。そして、多くのユーザーに声をかけてもらえて時間があつたという間に過ぎて「TOYOTA GAZOO Racing FESTIVAL 2013」を見学する余裕がなかったのが残念だったとか。(今年は「スモフェス」デバルも復活したんで、そちらの方



愛車でパレードランにも参加!



ツーリングオフ会@兵庫県
『☆兵庫工ボ軍団☆』より

10台のランエボが集まって ドライブやランチを楽しみました!

GREEをメインにmixi、みんなカラなどでも活動している「☆兵庫工ボ軍団☆」管理人のえぼよんしんちゃんです。前回の投稿の後、年末に忘年会、春には花見をしました。メンバーの都合などにより台数があまり集まらず、今回はひさびさに台数が集まったので投稿しました!

今回は神戸のサンシャインワーフ→ポートアイランドへのツーリングを織り込んだオフ会にしました。

朝11時にサンシャインワーフの駐車場に合計10台のランエボが集結。全員そろったところで自己紹介をしました。今回は新メンバーが3名もいたので新鮮でした。しかもその中の1人は女性ですよ! この調子で女性メンバーもどんどん増えてほしいです。

自己紹介後はそのままサンシャインワーフで腹ごしらえ。おしゃれなパスタ屋さんだったので、2つのテーブルに別れることになってしまい、ボクは古株メンバーといっしょに食べたので、新メンバーと話せず残念でした。

腹ごしらえが終わったら駐車場に戻ってエボ談義を開始。ボンネットを開けて「このパーツはこんな効果がある」「ココを社外品に換えてもあまり効果はない」など、マニアックなエボの話をして1時間ほど楽しめました。

そしてメインイベント、ポートアイランドへのツーリングです。港島トンネルを通りポートアイランドに渡り、駐車場の広いコンビニの休憩コーナーでお茶しながら雑談を楽しみました。

また、いち部のひとたちはそれぞれの愛車の乗り比べをしていました。他のクルマの性能を体感して、自分の愛車との違いや第2世代と第3世代の違いなどの話で盛り上がり

ていましたよ。

こういった情報交換や体験ができるのも、車種限定のオフ会ならではの醍醐味だと思います。今後どこから優先的に手を入れていくべきかを考える有意義な時間になったと思います。

そうこうしているうちに日は傾きだし、最後に全車を並べて記念撮影! 夕日に照らされるエボたちは一段とカッコよく、みんな撮影に熱が入っていましたよ。もちろん主催者のボクが一番気合を入れて撮影しました(笑)。

さて、☆兵庫工ボ軍団☆ではまだまだメンバーを募集しています! ランエボ乗りなら老若男女、ノーマル、チューンドを問わず大歓迎です!

ボクたちと和気藹々としたミーティングやツーリングを楽しみませんか?

「兵庫」と銘打っていますが、岡山や大阪の方でも大歓迎です! 気になる方はGREE、mixi、みんなカラとも「えぼよんしんちゃん」にメッセージをください。

●「☆兵庫工ボ軍団☆」管理人 えぼよんしんちゃん

☆約1年ぶりのオフ会! ポートアイランド! 愛車もオーナーもいっぱい集合写真を撮っているあたりは、さすが数多くのオフ会を開催してきた管理人さんだね! でもこれだけの台数が集まると、それぞれのクルマが小さくなってしまっていて、ちょっともったいない。というわけで、台数が集まらないときは、それぞれの愛車を細かく撮影して愛車自慢コーナーに投稿してみるっていうのはどう? みんなでDIYに挑戦してみるっていうのも楽しいと思うぞ(ひとりだと寂しくて長時間の作業ができないオータ。やっぱクルママイジリは仲間とワイワイやるのが最高だよ!)



佐賀県杵築郡 愛はナイフ
☆R35のバトカー。こんなに追いかけられたら絶対勝てる気がする!



スピンアウト特選

FLASH

お台場旧車天国

開催日：10月6日(日)
開催地：お台場特設会場

当時ものパーツも純正部品も
スワップミートで宝探し!!



生産台数約550台の
超レアな初代シルビア!!



RRレイアウト採用
優雅なスタイルの
コンテッサ!



ガチャピンルックがカワイイ
ポーターキャブが大集合!!



1/1ガンダムが人気スポットともなっているお台場ダイバーシティ前の特設会場に、全国から旧車乗りが愛車で大集結! 昭和60年以前に生産された個性的な国産車や外車、さらにヒストリックな2輪車や3輪車など合計500台以上のビンテージマシンをじっくりと見ることができたぞ。

会場内ではショップやメーカーのブースに加えて、愛車を出展しているオーナーが持ち寄ったアイテムが並ぶスワップミートスペースもあり、またマニアックな働くクルマや戦車まで(!)が並ぶ展示スペースあり、トークショーや、いかにもって感じで解体ショーまで行われたステージありと見どころタップリなイベントだったぞ!

ガンダム
スワップミート
の眼前に旧車が500台!の発見も!?

SHOW-UP ドレスアップ コンテスト2013

開催日：10月6日
開催地：お台場特設会場



大胆な造形でカマロ顔がスワップされたマシン。ベースはJZX110マークIIだ!



トロフィー獲得を目指してオーナー渾身のカスタムカーが集まるSHOW UPドレスアップコンテスト。

そのカスタム手法はまさに十人十色で、中には大幅な造形によってベース車がわからなくなっているマシンも。

オーナーに話を聞いていると、ショップ製作のマシンだけでなくDIYで製作のマシンの参加も見られたので、キミもアワードを目指してDIYカスタムを進めてみてはいかが!?

オーナーの個性が光るポイント多数!
多彩なカスタムカーが
ベイエリアに集合!



内外装は天然木の板を張り付けて製作し、動力はモーターに転換されたEVマシン。その名も「電木自動車」!!



サイドシルとドア内装を加工してスピーカーを増設。シートはフルバケから表皮を除いてFRPで表面処理をしている。



仲間と出える
パーキングエリア

スピ アウト 倶楽部



街角R★7丁目のハヤシ発

街角☆R路地裏 スポーツフェスティバル

開催日：9月23日

開催地：備北ハイランドサーキット(岡山県)

D1GPに参戦しているドライバーやD1SLマシンのデモランも行いました。激しく白煙の上がる走りは迫力満点で、3人のドライバーによるトリプルランはハラハラする展開も!?



Bコースで開催されたドリコンは単走も追走も熱い走りが連続!! クラス毎にトロフィーをかけて激しいバトルが繰り広げられ、ギャラリー也大盛り上がりでしたよ。



ジャンル不問のスポーツカーが集合 見て走って1日楽しめる走行会イベント!



展示マシンの中からちょっと変わったジムニーを紹介します。2ストエンジンを搭載するSJ20でシャコタンにカスタム、さらにFR化されています。しかもコレ、DIY製作とのこと、スゴイ!

展示マシンにはUSカスタムが施されたホンダマシンも。FFマシンでも楽しんでもらえるようにグリップ走行枠も設け、展示マシンが元気に走る姿も見ることができました!



街角R★7丁目のハヤシです。先日「街角☆R路地裏スポーツフェスティバル」というイベントを開催しましたのでレポートします!

6月に開催した「路地裏スラムド・ショー・ドライブ」は大変好評をいただき大満足だったのですが、やっぱり「スポーツカー」や「カッコよく走れるクルマ」が集まるイベントもやりたいなあってことで、今回のスポーツフェスティバルを開催しました。



シンプルだけど奥の深いバトルが展開した8の字ドリコン。決勝戦は終始超接近戦を展開! やっぱ走り回っているスポーツカーはカッコいいですね。

はイカしたシャコタンマシンやちょっと変わったクルマなどを展示。

さらにAコースでは「8の字ドリコン」というイベントも開催! これは文字通りコース上に設定した8の字ステージを使ったドリコンなのですが、エントリーは当日も受付!

難易度が低いため多くのエントリーが集まった上に、パドック展示で来ていたマシンもエントリーするなど、コース上のドリコンとはまた違った盛り上がりを見せていましたよ。

そして、4月27日には「路地裏スラムド・ショー・ドライブ」を再び開催することになりました! ぜひ遊びに来てくださーいね!!



塩ビ管を利用してガッチリ固定! フロントスピーカー増設DIYレポート



固定用ナットを塩ビ管に取り付けるために使用したの
は「ロックタイト多用途補修パテ」です。粘土タイプのパ
テで、使いやすいので重宝します。



土台に使用する塩ビ管を、適切な形、サイズにカット。
切れ込みが入っている部分にはスピーカーを固定する
ためのナットを埋め込みます。ちなみに使用するスピー
カーは100円サイズで、グリルカバーが付いて1580
円で手に入れました。



まずはAピラーのパネルを取りはずします。もともと装
着されていたツイーターは、あとでまた使うので、バラ
しておいておきます。



全体的に「厚盛りパテ」を盛った後に、仕上げの「薄付け
パテ」を盛って、更にヤスリで整えていきます。根気と努
力の作業ですね(笑)。形状が整ったところで、つや消し
ブラックに塗装しました。



あるていど形状ができてきたら、最初にはずしておいた
ツイーターも取り付けます。さきほどとおなじく、ツイ
ーターサイズの塩ビ管を利用しました。



ここからは、しばらくパテ盛り作業です。まずはフチ部
分からスタートし、中央部へ背面までのパテを盛りま
す。さらにパネルとドッキングさせて、パテ盛り一生懸
命、ヤスリで削っていきます。



作成した土台をはめ込み、スピー
カーとツイーターの配線を接続
し、スピーカーをボルトで固定し
たら完成です! ピラーなどとの隙間
もギリギリに仕上げることで
きました!



車体への取り付け作業に入ります。ツイーターの配線は
もともとあるので、スピーカー用配線をフロントスピー
カーから分岐させて伸ばしていきます。

スイフトスポーツでDIYライフを満喫
している鈴木です。今回はフロントスピー
カーの増設に挑戦してみたので投稿
します。

今回スピーカーを増設する場所は、サ
イドミラー裏の三角パネル部です。そこ
に、ホームセンターなどで手に入る「塩
ビ管」をベースにして、パテで成型して
マウントを製作しました。

完成後に音楽を流してみたら、以前よ
りも音のダイレクト感がアップしていて
大満足です! よく遠出とかロングドラ
イブをするので、車内で音楽を聞く時間
が長いんです。長旅に音楽はかかせない
し、どうせなら良い音で聞きたいです
もんね。

今回の作業のポイントは、ドアパネル
やAピラーとのクリアランスです! この
スペースって狭くてギリギリなので、うま
く角度を調節して取り付けないと干渉し
てしまうんです。

完成形をイメージしつつ計算しながら
取り付けの結果、ドアを閉めた状態のピ
ラーとの隙間は5mmぐらいという絶妙な
クリアランスで設置できました。

狭いスペースをギリギリまで有効に使
い切ることができて、音質もアップ。ワン
オフ品だし、自分なりに成功です!

●神奈川県秦野市 鈴木昭生

☆毎回アイデアたっぷりのDIYを披露
してくれる鈴木さん。今回も身近で加工
しやすい塩ビ管という素材を使ってい
るので、参考になるユーザーも多いの
では? さて、そこで気になるのがサウン
ド。塩ビ管がエンクロージャーの役割を
果たすんだらうけど、どんな音がするの
かな? イベントで遭遇する機会も多い
から、今度試聴させてもらわなきゃ!(多
用途補修パテの強度にも興味シンシン
のオータ)

仲間と出会える
パーキングエリア

スピン アウト 倶楽部

残り少なくなった
高校生活、なんとして
も高校生のうちに10
分13秒855を記録！
こだわりのノーマルエンジン
で15秒を切れたので、まあよく
がんばったと思います。
す。今後は目標の「ノ
ーマルエンジンで10秒
切り」へ向け、足まわ
りのセッティングを煮
詰めていきたいと思
います。



路面がようやく乾き始めたの
が残り1時間頃。最後のアタッ
クに挑みました。そしてついに
1分13秒855を記録！
こだわりのノーマルエンジン
で15秒を切れたので、まあよく
がんばったと思います。
す。今後は目標の「ノ
ーマルエンジンで10秒
切り」へ向け、足まわ
りのセッティングを煮
詰めていきたいと思
います。

お久しぶりのハチロク乗りM
ARUです。「2号機」ことAE
86レビンで、日本海間瀬サーキ
ットを走ってきたので報告いた
します。

吸排気チューンのAE86で タイムアタックをじてきまじた！

秒切りをしたいと思います！
がんばるじええええええええ！
●新潟県上越市 MARU
☆10代は残り1年ちよつとかな？
目標を達成するにはまずは走り
込みが必須だね。ドラテク向上
が必要だし、走り込んだ上で足
まわりのセッアップが決まれ
ば10秒切りも夢じゃない！仲
間と一緒に走るのも楽しいし、
新たな改善点を見つけないこと
ができるかもしれないよ！（間瀬
サーキットはまだ走ったことが
ないカギボーズ。ちなみにオー
タシルビアは、昔1分12秒3で
走ったことだ）

おびしょん2キラー



千葉県野田市 CTS
☆H30かな？ わざわざ「GTR」って書いて
ることは、もしやH26換装仕様？



180SXが 20万km越えを達成！

OVER♡20万kmクラブ



- 走行距離が20万kmを超えているクルマ限定！
- 証拠写真と愛車の外観、これまでのエピソードも
タップリ添えて送ってね

はじめまして！ 愛機180SXの走行距離
がついに20万kmを迎えたので投稿しちゃい
ました！

ドノーマルNAからコツコツチューニング
をして、最近やっと落ち着きました。いつもお
世話になっているショップのみなさんのおか
げです。

最近関東に引っ越したので車高を上げて
走っていたのですが、ガマンできずに徐々に
自分で車高を下げはじめちゃいました(笑)。

クルマが好き過ぎて工具専門店で働いて

いて、彼氏の380RSと夜な夜なドライブを
楽しんだりしています。

これからも一生この180SXに乗り続ける
つもりです。

●神奈川県綾瀬市 ともち

☆工具屋の店員さんということは、やっぱり
マイ工具セットを持っていて普段から自分で
メンテナンスしたりもするのかな？ ぜひそ
んなカーライフや愛車の仕様などを添えて、
ガールズオンコーナーへの投稿もお待ちし
ております！(20万キロまでの過程でエンジ



ンや各部を修理したり、交換したりしたのか
も知りたいSR20オーナーのオータ)

◇12月号の1JZ特集&付録
ありがとうございます! でき
ればシルビアみたいに別冊に
してDVDも付けて欲しかっ
たなあ。もしよければ来月や
再来月号でもいいのでDVD
付録できませんか? あと愛
車をデジカメでカッコよく撮
る方法とか設定とかを雑誌に
載せてほしいです!

byリョウチン

☆こーゆーウレシイ反響が
編集部や三栄書房にたくさ
ん寄せられるほど、実現する
可能性がアップすること間違
いナシ! というわけで、
ほかのみんなからのご意見
ご感想もドシドシください!



つぶやき ショートメール

起承転結のないヒマつぶしメールを、携帯orパソコン経由でお寄せください! 採用
されれば、ひとことつぶやいただけで、オプション2ステッカーが手に入ります。でも、は
みだし採用者には、ハングリー精神を発揮してもらうため、名誉だけを送ります…。

◇12月号のJZ特集に感動し
ました。今度はぜひ4バルブ&
5バルブの4A-GE特集を組ん
でください。

by歴代カローラセダンGTマ
ニア

☆新しい情報がありそうな
エンジンから順に扱っていっ
てるから、そのうち辿り着く
かもね。実はリクエストの多
いエンジンだよ!!

◇8月に納車されたばかりの
ギャランフォルティスのフロ
ントバンパーが、ホームセン
ターで買い物中に当て逃げ
されて割れました。当て逃げ
犯には男塾名物『油風呂』の
刑が妥当ですよな?

byガラム3

☆なぜ1980年代のマンガの
話が出てくるのかはナゾで
すが、とりあえずキミのとな
りには駐車しないように心
がけときます!!

◇S15スペックRのリアテール
ランプを左右非対称にした
ら車検に通るかな?

by三連単は競艇

☆保安基準によると、灯火類
は左右対称じゃないといけ
ないから、アウトじゃない
か?

◇今朝『信号でストップして
いる時にストップランプが点
灯してなかった』とパトカー
に止められた。オレの愛車は
オートマじゃないから、停止
している時にいちいちブレー
キは踏まないの! ストップラ
ンプの球は切れてません
(怒)。

by智

☆たしかに停車時にブレー
キを踏んでおく義務はない
よね。でも、右折待ちでステ
アリングを真っ直ぐにしてお
くのおなじで、もしもの時の
備えとして踏んでおく方が
無難じゃない? ついで
に言うと、クラッチ踏みっぱ
なしはよくないらしいぞ。

◇チューニングショップの店
長に「今時マニュアル車なん
て珍しいですね」って言われ
た。この世でいちばんMT車
乗りに接する機会が多い職業
のひとつだと思っていたか
ら、何かショックだ。

byフラ

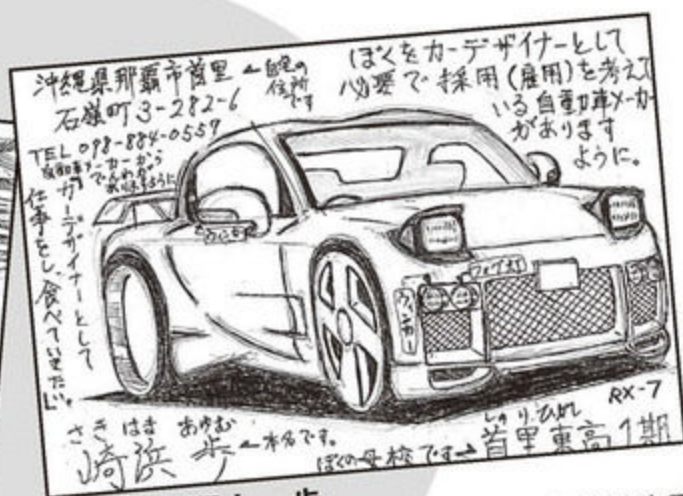
☆いつか「今時ガソリン車に
乗っているなんて珍しいで
すね」なんて言われる時代
がやってくるのかなあ。



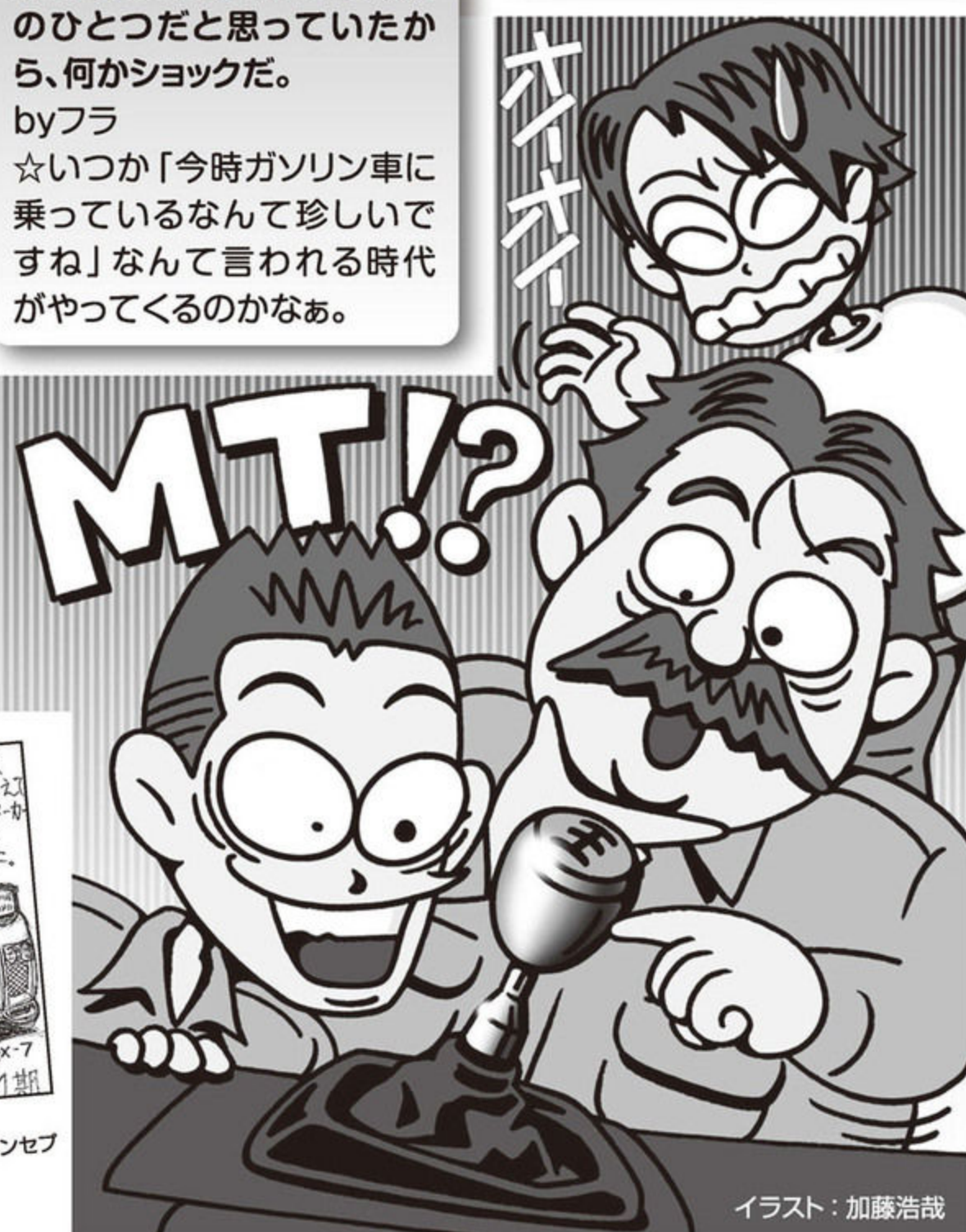
愛知県名古屋市 きゃりーぱふふ
☆マジックで描いているところを表現した、アイデアたつぷ
りな構図のイラストだね!



北海道滝川市 Black U.F.O
☆オリジナルエアロのZ33。よく見るとメーターにブースト
計が付いているからターボ仕様かな?



沖縄県那覇市 歩
☆カーデザイナーを目指すなら、ぜひオリジナルのコンセプ
トカーを描いてほしいぞ。



仲間と出会える
パーキングエリア

スピン アウト 倶楽部

相談はこちらまで!

〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5
オプション2編集部 スピアウト倶楽部
『チューニングカーライフ相談室』係
option2@deesclub.co.jp

非・日常派
チューナー

アジト長谷川&ブラックライン鈴木の チューニングカーライフ相談室

イラスト: 加藤浩哉

新型シャシダイ
絶好調です♡

新店舗で営業中です!!

(旧店舗からクルマで5分!!)

新住所: 埼玉県川越市下広谷690-1

今月の相談

「アルテツァで 500psを狙うには?」

SXE10を購入したのですが、古いクルマだしスロットルなんか調子がよくありません。そこで電子制御スロットルを機械式スロットルに変更するには、どれくらいの費用がかかるのか、気になっています。

また、最終的には500psくらいにしたいので、ターボかスーパーチャージャーの装着も考えています。

まだ就職したばかりなので現金ではなくローンが前提なので、トータルで金額がどのくらいかかるのか? を知りたいです。一度にまとめた金額がかかるようならば、何度かに分けて順番にチューンしていくことも検討したいので、どのようにしたらいいかアドバイスなどをお願いいたします。

●埼玉県 匿名希望

「ハイブーストに耐える 補器類チューンも重要!」

回答 アジト 長谷川さん

NA車をターボ化する場合、ローコストで仕上げようと思うとエンジン内部まで手を入れることができないので、大幅なパワーアップは望めないよ。NAエンジンは圧縮比が高いので、耐久性を求めるとブースト圧をあまり高くできないからね。それでいて、制御系まで手を入れる必要があるからコストがかさんでしまうんだ。

だから、ターボ化してハイパワーを狙うなら、中途半端なことをせず、思い切ってイッキにチューニングするほうがいいと思う。そこで、軽いオーバーホールを前提としつつ、高ブースト圧に耐えら

れるように仕様変更やチューニングすることをオススメするよ。

まず最低限ヘッドガスケットは交換、さらに耐久性をアップさせつつある程度のチューニングを行うなら3S-GT純正ピストン流用、メタル類の交換、オイルポンプの容量アップなどですね。

タイミングベルトやプラグの交換、スロットル清掃やエアフロ交換などリフレッシュメンテナンスも同時に行うのが理想です。ハイパワーを狙うなら、燃料ポンプ容量やインジェクター容量のアップなどまで含めて行うといいでしょう。

というわけで、タービン本体やエキマニなどターボ化に必要なパーツ以外に、メン

テナンス費として20万~30万円くらいは余分にみておいた方がいいでしょうね。

補足になるけど、キットそのものの仕様で大人しく乗ってられるのか、そうじゃないのか? 自分の満足がどこにあるかを見分けることが大切だと思うよ。

ちなみに価値観の問題もありますが、個人的にはNAのクルマはNAのまま乗るといいですよ。NAのままメンテナンス費とタコアシ、軽量フライホイールなどを中心にチューニングし、4連スロットル化でNAを楽しむのもありじゃないかな?

アドバイス担当

アジト
長谷川さん
☎0480-48-7157
http://ajito-r.com/

レーシングガレージ ブラックライン
鈴木さん
☎049-239-6667
http://www.blackline-racing.com

「先を見据えて段階的に イジっていきましょう!」

回答 レーシングガレージ ブラックライン 鈴木さん

アルテツァに搭載されている3S-GEのフライバイワイヤーは、まだ新車だったころから不具合の多い箇所でした。いろいろな回避方法もあると思うけど、ウチでは取っ払ってシルビア用などの機械式スロットルに変更してしまう、という方法が多いな。

ちなみに電子制御スロットルはアイドリングなどもコントロールしているので、機械式スロットルに変更する場合はエアバルブを装着する必要などがあり、フルコンでコントロールするのが前提になるよ。

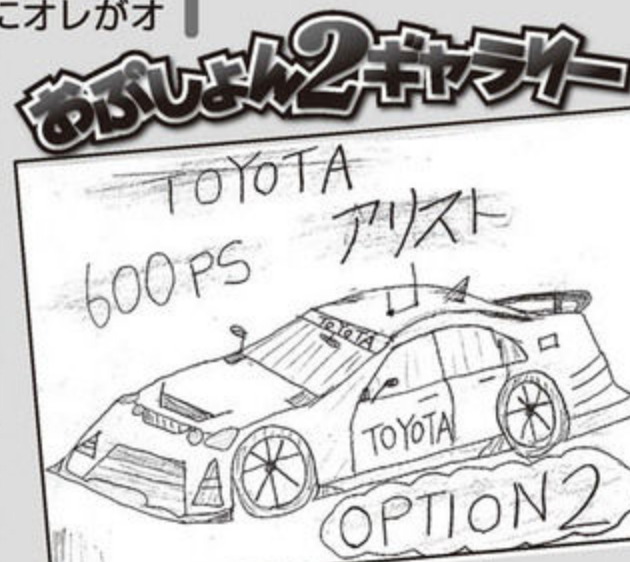
そして、500psくらいを狙う場合に必須となるのが燃料系のチューニングだ。まず、燃料配管のリターンがないクルマなので追加製作。フューエルレギュレーターも追加して、燃料ポンプとインジェクターも要交換だ。

ここからさらにオレがオススメするのは圧縮比の変更。最近では社外ピストンも安いから、ブーストをかけるようにローコンプ仕様に変えてしまおうぜ。さらに、ノーマルコンロッドも弱くて350psくらいまでしかもたないの、450ps

までなら純正流用、それ以上を狙うならH断面コンロッドなどの社外品に交換するべし!

もし、ローンで行うような場合、例えば最初に150万円で燃料やフルコンを含めてスロットル変更を行い、そのローンが終わったらエンジンか補器類をステップアップする、など自分のライフスタイルにあわせたプランニングも大事になってくるよ。

いち度にすべてやってしまったほうがトータルではかなり割安にはなるけれど、やはり毎月の支払いが厳しいとつまらなくなっちゃうからね。また、ステップアップの順番を間違えると、次のステップアップまで全開で踏めない、なんてことにもなりかねないので、しっかり時間をかけて相談し、後悔しないプランを実行してくれヨ!!



神奈川県大和市 崇道(12才)
☆GTマシンルックのアリスト。ホイールのスポークがめちゃくちゃ細くて軽そう!!

仲間と出会える
パーキングエリア

スピンド アウト 倶楽部



イラスト：加藤浩哉

クルマのアニキーズメント施設で うれしいできごととに遭遇した1日!

ていました。すると、ヒストリー
ガレージの方から、1台クルマ
が走ってきました。「何だろう
?」と思ってカメラを構えてい
たら、なんとC2コルベットが走
っているではありませんか!
急いで写真を撮りました。ダブ
ルクラッチで、アメ車らしいサ
ウンドを響かせながら走ってい
ましたね。

先日、お台
場にあるメ
ガウェブに
行ったので
すが、その
ときに偶然
出会ったも
のについて
投稿します。
元々、オ
ーリスRS
に試乗する
ために行っ
たので、私
は開店前に
外で試乗コ
ースを眺め

なと思ってるよ。あといまだに
慣れないのが、ウインカーレバ
ーが左右国産と逆なこと。国産
車と乗り換えるたびに、ウイン
カーとワイパーを間違ったりし
て。しかし、これからは納車さ
れたスーブラに愛を注がなく
ては!!(というわけで、2台のニ
ューマイカーを前にして、やり
たいことだけが増え続けている
カジ編)

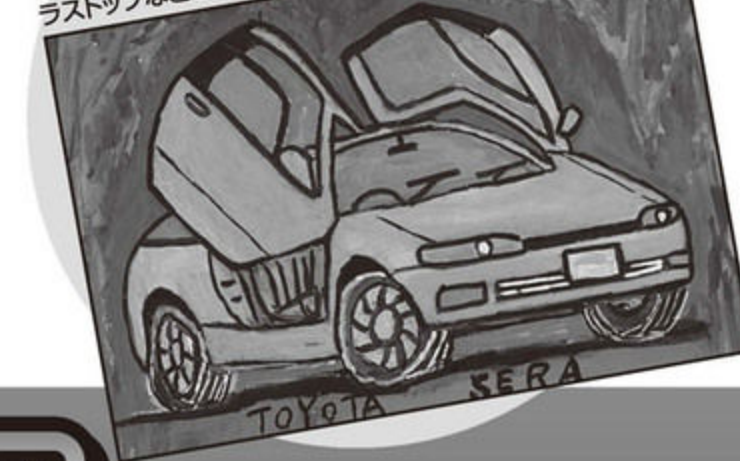
その後、オーリスに試乗し、
86(MT)の試乗予約をして、グ
ランツーリスモをやったり、周り
のクルマを見たりしていたら、
なにやらステージで記者会見を
やっているではありませんか!?
近付いてみると、なんと「シャ
ア専用オーリス」の発表会でし
た! このような新型車お披露
目の瞬間を間近で見るのは
初めてです!
2ヶ月ぶりのMTはあまり上
手く乗れませ
んでしたが、1日の
うちにクラシッ
カーの走行シー
ンと新車の発表
会を見ることが
できたのは貴重
な体験でした。
●神奈川県平塚
市 黄金銃を持
たない男
☆メガウェブに
は、トヨタ関連の
クラシックカーの
レストアガレ



ジがあつて、トヨタ車意外にも
名車やレーシングカーのレスト
アが行われているんだよね。こ
れは、シニアな職人さんの技術
を継承していくための事業で
もあるらしいね。きつとC2コ
ルベットの鼓動、建物に囲まれ
た試乗コースに響くV8サウン
ドはそうとう大迫力だっただろ
うなあ。さらに、偶然新車の発
表会も見学できるなんてラッキ
ー!! 生でシャアの声を聞けた
んだとしたらちよつとウラやま
しいぞ。(メガウェブではトヨタ
86に試乗したことがあるカジ
ボーズ)

おひしょん2キヤラー

千葉県我孫子市 庸欣
☆力強いタッチで描かれたトヨタのセラ。ガルウィングにグ
ラストップなどが特徴的だよ。



変車よさらば 戻りの大モリミュージアム



カルディナからBRZへ!
乗り換え前の記念に
載せてください

初めまして、mazinと申します。このたび、カルディ
ナからBRZに乗り替えることになり、初めての2ド
アクーペにワクワクしています。
このカルディナにも相当愛着があったのですが、
10万kmオーバーだし、電装系の不調や車検のタイ

最初は「本当はS15がよかったのに…」なんて思
っていましたが、いざカルディナに乗りはじめてみる
と、パワーもあるし足まわりもしっかりしていてピッ
クリしました。調べてみるとレガシィの対向車とい
うような位置づけの車種だったんですね。納得です。

ミングなども重なったた
め、買い替えることにしま
した。
カルディナを買う時、実
はS15を買う予定だった
のですが、当時学生だっ
たため、維持費の問題と
親に買ってもらうとのこ
とで、ワガママも言えず隣
にあったこのカルディナ
になりました(笑)。

このクルマのおかげで、クルマは乗ってみたいと
わからないということ思い知らされました。「地味か
っこよく」をテーマにかわいがってきたので、よろし
ければ記念に載せてやってください。BRZに乗り替
えたら、またチョコチョコ投稿させてもらいますね!
●群馬県佐波郡 mazin
☆カルディナって、確かに走りを意識したワゴンって
イメージ。総合的な運動性能は、スポーツモデルの
シルビアにはかなわないだろうけど、GT-FOURの
4WDターボはかなり速いハズだし、これベースに
チューニングしてる人は意外に多かったもんね。ま
手放したカルディナのことは思い出にかえて、これ
からはBRZのチューニングにハマってちょうだいね
!!(できれば、ターボを目指して速さを楽しんでもら
いたいカジ編、総合性能よりとんがった性能をどこ
かにもったチューニングカーが好きなんだよね!!)



その1

はじめまして、改造歴1年のアクタ君です！
タカラトミーのトミカ『日産シーマ(Y50)』をイ
ジったので投稿します。

ジャンルのにはVIPですが、ボディをコバルト
ブルーで塗り、ボンネットを黒く塗ってカーボン
っぽく魅せるなど、走り屋要素も入れたセダンに
仕上げました。ボクのシーマは、どうでしょうか!?

●住所不明 アクタ君

☆カラーリングだけでなく、おそらく自作したと
思われるエアロパーツや、リヤタイヤの鬼キャン
ンっぷりなど、細部までいじっているみたいだ
ね。車高も低くてカッコいいぞ。後ろの方に並
んでいるマシンたちも気になるなあ。



みんなのホビーパラダイス!!

このコーナーはみんなのホビーを発表するステ
ージ。走り屋予備軍はもちろん、もう免許を持っ
ているキミの投稿も大歓迎だ。ラジコンやミニ
カー、プラモデル、カーゲームなど、みんなの自
慢の作品やコレクションをパチリと撮って編集
部まで送ってね。写真のほかにも、それがプラモ
かラジコンなのか？ 車種や特徴は？ 自作の
ものならガンバったところや自慢のポイントな
ど、説明のおたよりを添えてちょーだいな。

【写真についてお願い!】

- 愛車全体がフロントから写っている写真1点は必須!!
- そのほかに自慢の細部をアップで写した写真も添えてね
- 写真の解像度が低いと小さくしか掲載できないので要注意

【おたよりについてお願い!】

- 車種名(できれば型式も)を明記してちょうだいな
- カテゴリー(プラモ、ラジコンなど)も添えてね
- 製品名と製造メーカー、ゲーム名と機種なども書き添えて

放課後 帰宅部



その2

こんにちは、高校1年の空線です。1
年くらい前からミニカーの改造をやっ
ています!

今回はトミカのフェアレディZ(Z32)
をベースに西部警察のスーパーZを作
ってみました。

●神奈川県川崎市 空線

☆本来はS130がベースのスーパーZ
だけど、特徴的なゴールド/ブラックの
ツートンカラーでそれっぽく見えるも
んだね(モノクロでごめん)。当然、ガル
ウイングも装備してるんだよね(笑)?

私のチャリは4年ほど前に買ったもので、チャリドリ練習の影響でリヤタイヤを2回も交換しています。

そして、数か月前にまた自転車屋に持って行ってタイヤ交換をしてもらったのですが、終わったら自転車屋さんのおじさんが「もうこいつはリヤタイヤのリム部分に亀裂が入ってホイールとして繋がってないし、チェーンも伸びてしまっているから、走れなくなってしまうよ。でも、ちゃんと走ってやれば長持ちするかもしれんから、大切にしとけ」って言われてしまいました。

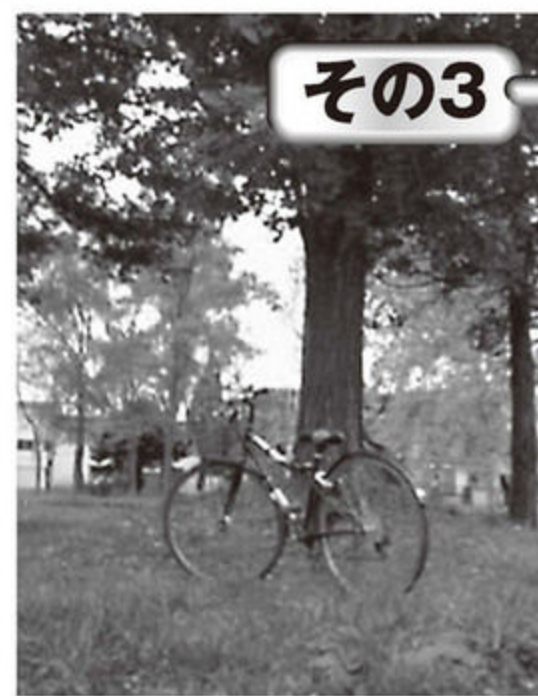
でも今のところ、チャリドリもちゃんとできるしスピードも結構出
ていい状態です。来年のいいとこまで乗って新車に変えます。

●北海道滝川市 チャリドリ大好き

☆草地で木の下、しかも縦長の写真という、たぶん撮影スポットやア
ングルにこだわって撮ったと思われる1枚。クルマといっしょで、チャ
リやミニカーなんかも、こうして写真の撮り方にもこだわってくれた
ら最高だね。ちょっとピンぼけなのが残念だけど(笑)。新しいチャリ
に乗り換えたら、またリベンジで投稿してくれよな!



その3



おびしょん2号



茨城県笠間市 NOBUJ
☆お、エンジンルームがチラッと見える新しい描写!
2014年版デザインにイメチェン!?



その4

グランツーリスモ5で、CT230Rが
筑波サーキットコース2000で記録し
た53秒589に挑戦してみました。

自分で改造したランサーエボリュ
ーションで走ってみたら、53秒555
が出ました。自分でもビックリしてい
ます。

●神奈川県大和市 崇道

☆次はアンダー鈴木S15のコース
レコード52秒513に挑戦だな。グラ
ンツーリスモと言えば、最新版では実
車で走ったコースがゲームで再現で
きる機能が盛り込まれているとい
うから、気になるぜー。

仲間と出会う
パーキングエリア

スピニアウト 倶楽部

◇だれかうちのクルマに磁石を貼り付けたな!? イタズラはやめましょう!
by青いジェミニ乗り
☆直接じゃなくてビニールテープっぽいのが巻かれているのが、せめてもの救いだな。

投稿数ダントツNo.1
コーナー! パシャッと

写メール 通信

ショップのデモカーを見かけたらパシャッ。ギョーカイ系有名人を見つけたらパシャッ。今日付けたパーツを自慢げにパシャッ。おもしろいステッカーを見つけたらパシャッ...などなど、カメラ付きケータイが活躍できるコーナーです。つぶやきショートメール感覚でぶちぶち送ってちょーだい。

◇テレビで『オムライスに絵を書いてくれるサービス』というのを見て、自分もやってみようと思って、お好み焼きにソースでGT-Rロゴを書いてみました。皆さんもやってみてはいかがでしょう?
byLOVE FUSION SKYLINE35
☆メイドカフェで『クルマを描いて』とお願いして、スポーツカーっぽいシルエットで描いてくれる確率ってどれくらいだろう?

2013年11月号

プレゼント 当選者発表

■稲継エンジニアリング
オリジナルボックスティッシュ

奈良県天理市 中西寛
群馬県沼田市 坂田純菜
三重県四日市市 菅沼毅

HONDA DAY ネックストラップ

東京都江東区 前田恭平
香川県坂出市 相馬末治
兵庫県神戸市 矢島敏行

■SPOON SPORTS
オリジナルTシャツ

神奈川県横浜市 小菅由美
用語圏堀保郡 糸山尚紀
大分県佐伯市 中尾宗男

■From With
フロムシートSサイズ

神奈川県川崎市 小畑孝史
奈良県宇陀市 森本大蔵
広島県尾道市 赤松則明
新潟県上越市 村上正文

■D-SPORT
10th Anniversary
ステッカーセット

新潟県新潟市 石塚俊亮
長崎県西海市 泉義夫
千葉県長生郡 仲村正行
静岡県焼津市 竹内祥二
埼玉県児玉郡 浅野遙

■PIT ROAD M
ブルース森下謙信公印
ステッカー

秋田県秋田市 佐藤慶樹
和歌山県西牟婁郡 水田雅春

スピニアウト倶楽部への 応募要項です!!

おたより
じゃんじゃん
募集中!

●スピニアウト倶楽部へのあて先

〒136-0082東京都江東区新木場1-14-5

オプション2編集部『スピニアウト倶楽部 ○○係』

☆各コーナーへ投稿する場合

あて先の『○○係』の部分に、投稿するコーナーのなまえを書いて送ってね。

●おぶしょん2ぎやらりーの場合
『スピニアウト倶楽部 おぶしょん2ぎやらりー係』

【スピニアウト倶楽部のおもなコーナー名】

フツーのおたより/ギャルズエクスプレス フツーのおたよりはこちらどうぞ

おぶしょん2ぎやらりー イラストをハガキに描いて送ってね。カラーでもモノクロでもOK。

チーム活動こんなカンジでやってますっ ミーティングなどを写真付きでレポートして。

読者発イベントREPORT レース、ショー、走行会など、イベントをレポートして。

みんな集まれ! イベント告知 イベントを主催するときに、掲示板として使ってね。

パーツ情報ネットワーク パーツに関するいろんなことを読者どうしで情報交換して。

HPインフォメーション クルマに関するホームページを紹介していきます。

つぶやきショートメール 起承転結のないつぶやきを送って。Eメールのみ受けつけ。

愛の告白コーナー 直接コケれないひと、スピニアウトを利用して想いを伝えてちょーだい。

放課後帰宅部 ラジコン、プラモ、ゲームなど、クルマに関するホビーで盛りあがろう。

涙のメモリーミュージアム 愛車と別れるときに、その事情や愛車への想いをつづって。

幻のゾロ目自慢 総走行距離がゾロ目になったら、メーターと愛車の写真を送ってね。

とにかく愛車をOPT2に載せたい! 愛車の写真と自慢話、チューニングスペックを送って。

パシャッと写メール通信 付けたパーツ、街で見かけた有名マシンなど、ケータイカメラで撮って送って。

世界の街角から 海外旅行に出かけたり、海外に住んでる読者から、チューンドカーネタ大募集。



Eメールで投稿する場合

おたよりはEメールでも募集中。メールのタイトルは、掲載を希望するコーナー名(例: パーツ情報ネットワーク)にしといてちょーだい。採用された場合には、オプション2ステッカーをお送りするので、そのための本名と住所も忘れずに書き添えてね。なお、下記アドレスでは、スピニアウト倶楽部への投稿以外のEメールも受けつけます。編集部では、みなさんからいただいたすべてのEメールに目を通していますが、全部にお返事できるわけではないので許してちょーだいね。また、質問コーナーではないので、クルマに関する“?”はカンペンしてね!

Eメールアドレス

option2@deesclub.co.jp

やんこら

みんなが愛車を選ぶときに重視するのは、ルックス? それともパワー? ほかにも燃費や使い勝手、そして駆動方式っていうひとも少なくないんじゃないかな。というわけで今月のテーマは、クルマの特性を語る上では欠かせない駆動方式について。若手チューナーのみなさんは、どんな駆動方式がお好み!?

今月のテーマ

オレの好きな駆動方式はコレ!

まいどー、グロケンですー!! いやあ、今年の奈良は「秋はないんかった?」っていうくらい急に寒くなったよ。ちょっと前まではエアコンが必須というカンジだったのに、それから1週間たったらもうストーブ出動!? みたいな感じですよ。このコラムが掲載されるのは1月号っていうことやし、ホントにもう年末って感じがしますねー。

というのなかなか難しいな。でもやっぱり、自分がドリフトやっているのもあるし、どれかひとつって言われたらFRかな。FR車って、すごく「クルマを操ってるぜ!」っていう感じがするでしょ? 特に大パワ―での走行はたまらんね。グリップなら、その大パワ―をいかにトラクションにかえて立ち上がるか、ドリフトならその大パワ―を活かしてどれだけ迫力のある走りができるか、っていうのがウデの見せどころやね。

それは、エンジンが載っているフロントが重たいイメージがあるけど、ミツシヨンはクルマの中心あたりに位置しているし、リヤにもデファレンシャルなんかがあるから、重量バランスがいいんよね。FD3Sなんかはフロントとリヤの重量配分が50:50で、理想に近いバランスを実現しているものな。

フロントにドライブシャフトとかがなくて、構造が単純なものもポイントや。ドリフトマシンなら、ナックル加工してアホほど切れ角を増やすこともできるからね!



重たいミッションがリヤに搭載されることで、トラクション性能や重量配分がさらに向上するという「トランスアクスル」方式。4WD車ならR35とかがメジャーやけど、FRとなるとLFAなどの超高級車しかないんよね。いつかシルビアに移植してみたいわ(笑)。

グロスファクトリー
奈良県桜井市橋本93-1
☎0744-42-2707
http://www.gloss-factory.com
定休日:月曜日、イベント開催日

今月の
ロングコラムニスト

グロスファクトリー
グロケンこと
上島健一さん

「ドリフトがいつぱいのFRが大好き!」
トランスアクスルも気に入ってるでよ

それから、エンジンが縦に搭載されていて、エンジンルーム内のスペースの自由度が高いというのも魅力や。横置きエンジンだとタービン装着などに一苦労するけど、縦置きエンジンのFR車なら、ぜんぜんちがう車種のエンジンと積んだりバカデカイタービンを装着したりと、チューニングするにも比較的ラクやもんね。

でも残念なことに、最近ではFRスポーツカーの新車が少なくなってること。こんな素晴らしいレイアウトなんやから、FR車をもっと作ってほしい! ってメーカーさんをお願いしたいとあかんよなあ。そうそう新車といえば、ミッションとデフが一体化したものが駆動輪付近に配置される「トランスアクスル」にはすごく興味があるんや。シルビアをトランスアクスル化してドリフトしたら、マジで注目の的やろうから、いつか実現してみたいね!

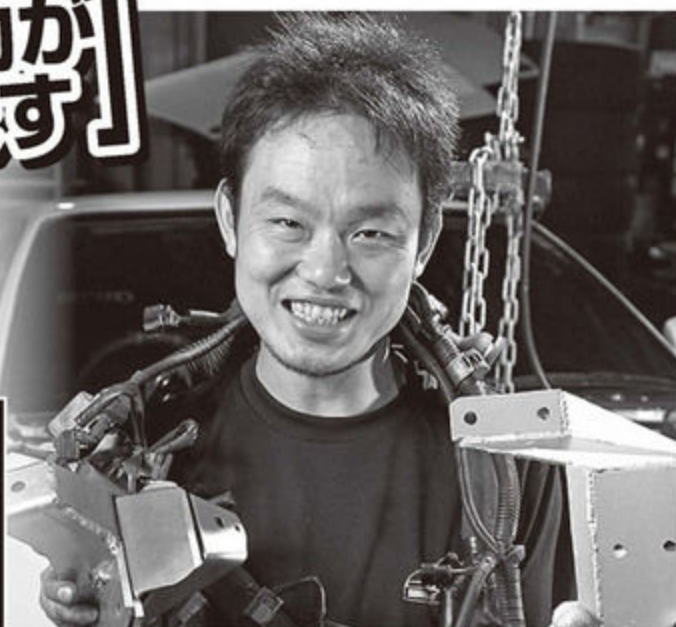
『4輪独立、 モーター駆動が 気になってます』

シロこと

城崎真弘さん

STF

神奈川県相模原市緑区田名2254-1
☎042-705-8275
http://www.tuningshop-stf.com
定休日：イベントなど開催日



オレの好きな駆動方式はコレ!

ボクはこれまで自分の愛車としてはFR車にしか乗ったことがないので、他の駆動方式のよさはあまり良くわかってないってのが、正直なところ。でも、FR車に不満を感じたことはないし、好きだから乗っているんでしょうね。というか、自分はドリフトが好きだし、ドリフトを楽しむならやっぱりFR車だと思っています。でも、ゆくゆくは電気自動車が主流になって、モーター駆動になれば4輪独立でモーターが付くようなクルマも出てきたりするでしょうし、そうなったらまた新しい走らせ方や制御もできるのではないかな? という期待も!! 時代の変化に柔軟に対応するためにも、日々色々なことにチャレンジしていきたいと思ってるよ。

『どれかひとつには 決められないっす!!!』

福助こと

福島直人さん

マテリアル
オートファクトリー

東京都町田市小山ヶ丘3-3-11
☎042-798-1435
定休日：水曜日



オレの好きな駆動方式はコレ!

4WD(というかGT-R)に乗っていた時は「もう少し軽くて下からパンチの効いたクルマだったらいいのに」と思ったし、FF車のヴィッツ1.5RSに乗っているときはAT車だったので「MTだったら、あーして、こうして、こうできるのかな?」なんて考えたりしたなあ。FR車のスーブラも「28サイズの車重だったらどう動くかな?」などなど、それぞれのいい部分や不得意な部分を感じながら乗り継いできました。でも結局、駆動方式が同じだったとしても、排気量や車重の違いなどでガラリと乗り味が違って来ますよね。だから、どの駆動方式が好きかって聞かれても、カンタンには決められないな〜。

『RRの加速感に ゾッコンです♡』

ゆうちゃんこと

佐々木裕一さん

ジェットストローク

千葉県鎌ヶ谷市初富178-2
☎047-446-5557
http://www.jetstroke.com
定休日：祝祭日



オレの好きな駆動方式はコレ!

私が好きな駆動方式はRRです。その理由としては、駆動輪の上にエンジンがあり、駆動輪の荷重がじゅうぶん確保できるため加速時などに優れたトラクション性能を発揮できること。また、後方にエンジンがあるため重量バランスがリヤ寄りとなり、ブレーキ時の安定感もバツグンなこと。さらに、フロントが軽いため回頭性がよくハンドリング性能に優れていること…なんて、ウンチクを語ってみたものの、ぶっちゃけそんなことはどうでもよくて、つまりはボルシェが好きってことです(笑)。アクセルを踏んだ時のリヤから突き上げるような加速感は、いち度味わうと病みつきになっちゃいますよ! それに見た目もカッコいいし、なによりモチそうでしょ!

『アクセルでクルマを 操るのが快感!』

中吉こと

中村吉宏さん

CCE

埼玉県三郷市花和田100-1
☎048-953-7597
http://www.cce-web.com
定休日：火曜日、祝祭日、イベント・レース・走行会開催日



オレの好きな駆動方式はコレ!

リヤが駆動輪なら、エンジンはどこに積んであってもいいです! なぜかと言うと、ボクは基本的にアクセルでクルマの姿勢を作るクルマが好きなんです。そして、リヤ駆動のクルマなら、だいたいどのクルマでもアクセルコントロールが楽しめるんですよ。と言っても、他の駆動方式でも例えばEK9とかはたまに乗ると最高におもしろいし、GT-Rやランエボなどの4WDも速くて楽しいし…って、あれ? 意外となんでもいいのかも(笑)。まあ、フロント駆動でもクルマの作りによっては積極的にアクセルコントロールできるし、4WDでもやろうと思えばできるわけで。つまり、ハズレがないのがリヤ駆動ってことですね。

『楽しくアタック するならFRでしょ!』

王子こと

坂本宏樹さん

サカモトエンジニアリング

栃木県宇都宮市幕田町311-4
☎028-684-1525
http://www.sakaotoengineering.jp
定休日：月曜日



オレの好きな駆動方式はコレ!

楽しくドライブしたり、チューニングしたりという使い方なら、どの駆動方式を選んでもそれぞれのおもしろさがありますよね。また、タイムを狙うようなサーキット用マシンも、FR、FF、四輪駆動、ミッドシップ、どの方式も好きです。それぞれセッティングやチューニングをする際の特性は全然ちがうけれど、ドライバーとして「いかに限界を引き出してあげるかに挑戦する」という面では、どの方式も一緒ですから。では「限界付近まで攻める走行をコントロールして楽しむ」場合はというと、やはりFRがイチバンだと思います。おしりがスッと出て、カウンターを当ててコントロールする、あの感覚が大好きなんですよね!

『最近4WD車が 気になっているよ!』

修造こと

猪瀬 徹さん

フレンズ

栃木県下都賀郡野木町友沼6602-4
☎0280-54-1650
http://www.friends-power.com
定休日：月曜日



オレの好きな駆動方式はコレ!

ドリフトをやっていた頃は、当然FR車以外の選択肢は考えてすらいませんでした。でも、仕事柄いろいろなクルマを作業している中で、最近は4WD車が好きになってきたんですよ。お客さんも増えてきて、作業も多くなってきているので、実は4WD用シャーシダイナモを購入しようかと検討中だったりします。それから、もっとイジって研究したいという気持ちもあるので、次のデモカーとしてランエボXを買おうか、なんて真剣に考えてたりします。まあ、その前にS15を完成させてタイムアタックしないといけなし、BNR34で最高速アタックなどもやりたいので、時間もお金もなく迷っている最中なんですけどね。



三栄書房

OPTION2 定期購読&バックナンバーガイド

“OPTION2ホームデリバリー”は、オプション2最新号やバックナンバーを、ご希望のお届け先に直送するシステム。“定期購読(送料無料でサービス)”と“バックナンバー販売”の2種類のサービスを用意しております。

オプション2は毎月11日発売!



2013年12月号(11月11日発売)
特別付録: 1JZテクニカルハンドブック 特集: ZOOM UP JZエンジンシリーズ/WTACレポート/サーキットで超効くエアロDIYメイク/アムクレイドドラッグ大会/スラムドノサエティジャパン/遊び耐久 ほか 680円



2013年11月号(10月11日発売)
特別付録: 全国高速道路オービスガイド2014 特集: HONDA TUNING STYLE/DIY作業ミス撲滅宣言!!/ドラッグレースin伊豆名島/HONDA DAYイベントレポート/WTAC事前情報/エボQ ほか 680円

●2013年10月号(9月11日発売)
特集: トラブルシューティングのポイント満載 その不調即直しSHOW!! /RB26改 GT-R最速決定戦/WTAC日本チーム参戦マシン情報 /D&Sナイト2013/セントラルスーパーアタック/遊び耐久レース Rd.2 ほか 630円

●2013年9月号(8月10日発売)
特集: 自分でできる チョイ技クーリング術/STEPUP的エンジン換装実例集/マツダチューニングフェスタ/札幌カスタムカーショー/バンコクオートサロン/DIY ECU SET UP/ワイスピオマージュほか 630円

●2013年8月号(7月11日発売)
特別付録: ツールボーチ 特集: DIYの達人 突撃プライベートガレージ/Viva!! RX-7/戦国系DIY工作教室/ケンブロックお台場/炭流塾/ドラッグin上土幌/エルドSW20 NA改スーチャー/100万円のR ほか 880円

●2013年7月号(6月11日発売)
特集: 激安チューニングライフのススメ! 中古パーツリフレッシュ活用術/RB26&JZエンジン搭載マシンピックアップ from 仙台ハイランド復活祭/10年放置のチューンド復活プロジェクト/CR-Z GTi ほか 630円

●2013年6月号(5月11日発売)
特集: 初心者歓迎!! お手軽☆通販パーツ取り付けGUIDE/VTEC SUPERチューンド烈伝/遊び耐久レース Rd.1/エボQ/お役立ち空力講座 第2回/エキサイティングカーショーダウ2013 ほか 630円

定期購読 How to Order

お支払い代金
1年間(12冊) 7560円(税込み)

お申し込み方法
電話からのお申込み
☎03-5357-8802
(受付時間 平日10:00~17:30)
※お届け先の住所、氏名、電話番号、開始号、お支払い方法をお伝えください。

インターネットからのお申込み
<http://www.sun-a.com/>

FAXからのお申込み
FAX: 03-5357-8803
※お届け先の住所、氏名、電話番号、開始号、お支払い方法を明記の上ご送信ください。

■お支払い方法・送料

代金引換でのお支払い
1回目の配達時に代金引換の郵便にてお送りしますので、配達員に年間購読料をお支払いください。

クレジットカードでのお支払い
VISA/MASTER/JCB/AMEX/UC/DC

定期購読についてのご注意
ご希望の発売2週間前までに申し込みにください。

中途解約の場合は、送料済み分の代金を精算し、返金手数料(実費)を差し引いた金額をお返しいたします。

地域によっては、書店の発売日より若干遅くなることをご了承ください。

海外での定期購読はお問い合わせください。

増刊、別冊等のレギュラー号以外の号は定期購読に含まれません。特別定価時の差額はいただきません。

お客様の個人情報は当該商品の発送、及び弊社商品の案内送付にのみ使用させていただきます。

詳しくはWEBで! ⇨ <http://www.sun-a.com/>

バックナンバー How to Order

お申し込み方法
バックナンバーをお求めの方は、お近くの書店でご注文ください。送料無料で、お申込みの書店へお届けいたします。

お近くに書店がない場合のご注文方法

電話からのお申込み
☎03-5357-8802
(受付時間 平日10:00~17:30)

インターネットからのお申込み
<http://www.sun-a.com>

FAXからのお申込み
FAX: 03-5357-8803

お届け先の住所、名前、電話番号、希望商品名、お支払い方法を明記の上ご送信ください。

お支払い方法・送料

お支払いは、代金引換またはクレジットカード支払いになります。送料は下記の通りとなります。

	送料	代引手数料	合計
カード払い	200円	-	200円
代金引換	200円	300円	500円

バックナンバーについてのご注意
品切れになり次第締め切らせていただきます。

お申込みいただきましてから、3~5営業日前後でお手元にお届けいたします。配送状況により、商品の到着が遅れる場合がございます。予め、ご了承ください。

お客様の都合による返品・商品発送後のキャンセルはできないものといたします。ただし、万が一お届け商品がご注文内容と異なっていた場合や、落丁、配送中の破損・汚損が発生した場合ございましたら、正規の商品への交換を致します。(なお、お取り替え時の送料は弊社で負担させていただきます。)

お客様の個人情報は当該商品の発送、及び弊社商品の案内送付にのみ使用させていただきます。

お問い合わせ先
三栄書房 販売部
TEL: 03-5369-5112
(受付時間: 平日10:00~17:30)

〒160-8547
東京都新宿区本塩町19

SR20搭載車オーナーに捧げるメンテ&チューニングバイブル



●SILVIA/180SX SR20
テクニカルハンドブック&DVD
定価: 2100円

初心者でも安心してできる! クルマいじりマニュアル



●チューニングDIYハンドブック
Vol.3
定価: 980円

ハコスカからハチロクまで名車・昭和車で快適チューン



●エボリューションQ Vol.4
定価: 1000円

全国書店で絶賛発売中!!

編集後記 2014 Vol.1

カジ編 先月のテスト企画の後、登録・納車になったNEWカジ編スーブラ、FBにも書いたので承知の人も多いと思いますが...納車当日にバンパーを割り、翌日にはボディショップ“ニーヤン”のところへ。新木場~浦安近辺の道路はまだ液状化の影響でうねりと工事だらけなの忘れてたヨ(笑) 無理言ってソコで直してもらったんだけど、その頃から繁忙期となり、結局放置プレイ。乗りたい、けどまだ仕上がってないというかやりたいことだらけ...、強制的に乗るようになるには、やっぱりアシングルマの処分を考えるべきかなあ?? コッチも買い替えたばかりなんだよな。



オータ 映画『ワイルド・スピード』の主演俳優、ポール・ウォーカーが事故で亡くなったというニュースが飛び込んできた。ボクが免許を取った2001年公開の映画で、同年スタートのD1GPと並んで、スポーツカーに興味を持つきっかけになったというひとと少なくないと思う。奇しくも新作DVDが発売されたばかりで「次回作の舞台はまた日本か!」と思わせる演出もあっただけに残念。ご冥福をお祈りするとともに、事故を起こさないとと帯を締めなおしました。

カギボーズ 恥ずかしい話になりますが度々やってしまう失敗として、何度も紹介したバンパー破損のほかにフロントタイヤのパンクがあります。釘を踏んだりという不運もありますが、今回は摩耗の放置が原因。メンテ不足を反省します...。でも、今回はたまたま現状復帰するのではなくワンサイズ上のタイヤに挑戦。フェンダーをちょっとワイドにした効果もあって過去にはだめだったサイズも収まった! 少しだけ走行性能がアップしていい気分です!



クルマネタはもちろんイベント告知や突発プレゼント企画も!

OPT2編集部ログ

http://blog.livedoor.jp/jdm_option2

ココからアクセス(もちろん無料だよ!)





三栄書房

今月はマフラーやインテークパーツ、車高調など走りや磨くパーツが続々登場。新たな技術を盛り込んだパーツは、愛車の性能をアップさせてくれること間違いナシ！さらに新たなエアロパーツやホイールでルックスまで一新すれば新しい年を迎える準備はバッチリだ！

POWER



ZERO SPORTS ワールドリーガー-tW for GVF

ジェントルなインプレッサを演出
 センターパイプは純正より細い50.8φ×2としてトルクとパワーを両立。大小異径のカッターを採用したテールは、純正バンパーとのマッチングや排気効率の向上に貢献。高回転時のパワーの伸びと心地よい排気音を実現している。

対応：WRX STI (GVF)

価格：18万9000円

〓 ゼロスポーツ 〓058-380-2828



JUN カーボンエアインテークボックス

熱害を抑えながら効率も高める

純正エアクリナーケースと置き換えるカーボン製のボックス。むき出し型エアクリナーを内部に収め、ラジエターを通過した熱風を吸うことを防ぎながら効率よく吸気することができる。エアフロは大径アダプターで出力電圧を最適化するためECUのリセッティングが必須となる。

対応：86 (ZN6)、BRZ (ZC6)

価格：10万5000円 (本体のみ)、15万7500円 (ECUセット)

〓 ジュン・マシンショップ 〓03-3920-4165



HKS エアインテークダクト

開口部拡大で吸入量アップ

純正のエアクリナーボックスに接続するインテークダクトの開口面積を拡大。その大きさは純正の10倍にもなり、フレッシュエアの取入能力を大きく向上させる。また内部をフラットに仕上げたり形状のゆがみを抑えることで、吸気抵抗を低減させている。

対応：86 (ZN6)、BRZ (ZC6)

価格：1万8900円

〓 エッチケーエス 〓0544-29-1235

TM SQUARE サイレンサー by SACLAM

サクラムとのコラボで快音を実現
 すでにZC31S用が販売されていたサクラムとのコラボによるリヤサイレンサーに、ZC32S用が登場。快音を生み出す基本構造はZC31S用を引き継ぎながら、センターパイプなどの違いを受けてテールパイプの長さ調整やサイレンサーの内部構造の変更などが行われている。



対応：スィフトスポーツ (ZC32S・MT車)

価格：17万5000円

〓 ミノルインターナショナル 〓03-5706-1888



Auto Exe インテークサクション

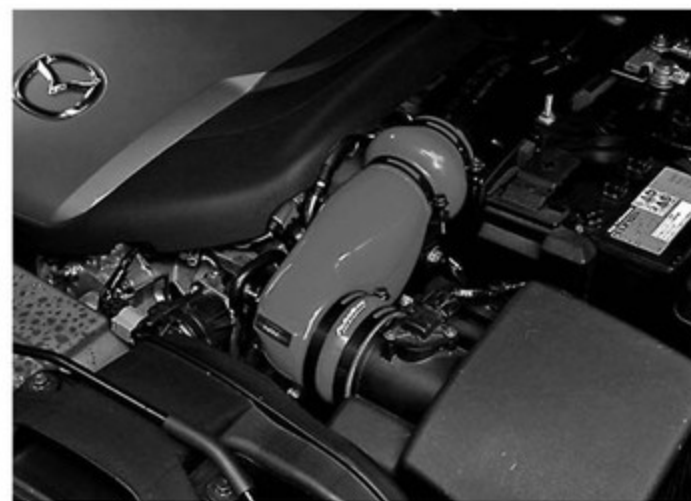
負圧による変形を防ぐ

素材には硬質FRPを採用し、負圧による変形を排除。純正インテークホースにある振動対策のジャバラも排することで乱流の発生を抑えて吸気の有効流路面積を最大限確保して吸気抵抗を低減する。シリコンホースやホースバンドなどのショートパーツも付属。

対応：アクセラ (BLFFW/BLFFP)、ピアンテ (CCFFW)、アテンザ (GJ2FP/GJ2FW)、CX-5 (KE2FW/KE2AW)

価格：2万3100円 (アクセラ/ピアンテ用)、2万5200円 (アテンザ/CX-5用)

〓 オートエクゼ 〓03-3531-8151



Artist ショートサクションKIT

アクセルレスポンスをアップする

インテークの経路を短縮することで吸気効率を大幅に向上させ、パワーアップとともにアクセル操作にリニアに反応するレスポンスも実現する。サクション交換によるストール対策として、純正のブローオフバルブが装着可能となっている。

対応：マークII (JZX110)

価格：6万2790円

〓 アーティスト

〓0263-71-5670



DRIVE TRAIN

TECHNICAL SHOP INFINITI
L.P.C

ATのライン油圧をアップさせる

アクセル開度で負荷を判定し、高負荷時にATにかかるライン油圧を15~20%アップさせるモジュール。油圧を強化することでATの滑りを減らして駆動力をしっかりと伝達することができる。高負荷時のシフトフィーリングが向上する効果もあり。

対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)

価格：2万3100円

☎ アンフィニディベロップメント ☎048-294-6161



TM SQUARE

クラッチカバー&ディスク

快適性も兼ね備える強化クラッチ

チューニングが進むにつれて過酷な環境に置かれるクラッチ。TMスクエアは圧着力を純正比120%としてECU&吸排気チューニングに完全対応しながら、渋滞でも気にならないほどの扱いやすさを確保した強化クラッチを開発。スベリの低減はライフ向上にも寄与する。

対応：スワフトスポーツ(ZC31S)

価格：3万9800円(ベアリングセットは4万3200円)

☎ ミノルインターナショナル ☎03-5706-1888

TOMEI POWERED
TECHNICAL
TRAX ADVANCEスライドコントロールを
自由自在に

アクセルON/OFFの両方で強力にロックする2ウェイ方式を採用したLSD。大面積のフリクションディスク『アドバンスディスク』を採用し、作動音は少ないながら安定した効きを得ることができる。装着には純正サイドフランジをそのまま使用可能。製品には専用オイルが2ℓ付属する。

対応：ロードスター(NCEC)

価格：10万3950円

☎ 東名パワード ☎042-795-8411

CUSCO
超軽量
クロモリ・フライホイール最適な肉抜きで
強度と軽さを両立

極力外周部に肉抜きを施して重量の低減と慣性モーメントの軽減を図った軽量フライホイール。重量は純正から約48%軽量化され慣性モーメントは約58%軽減、アクセル操作に対するレスポンスを大幅に向上させている。クスコのクラッチシリーズとのセットも設定。

対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)

価格：5万7750円

☎ キャロッセ ☎027-352-3578



FOOTWORK

GP SPORTS
R.E.D.

フロントリジットメンバーボルト

フロントメンバーの位置を最適化

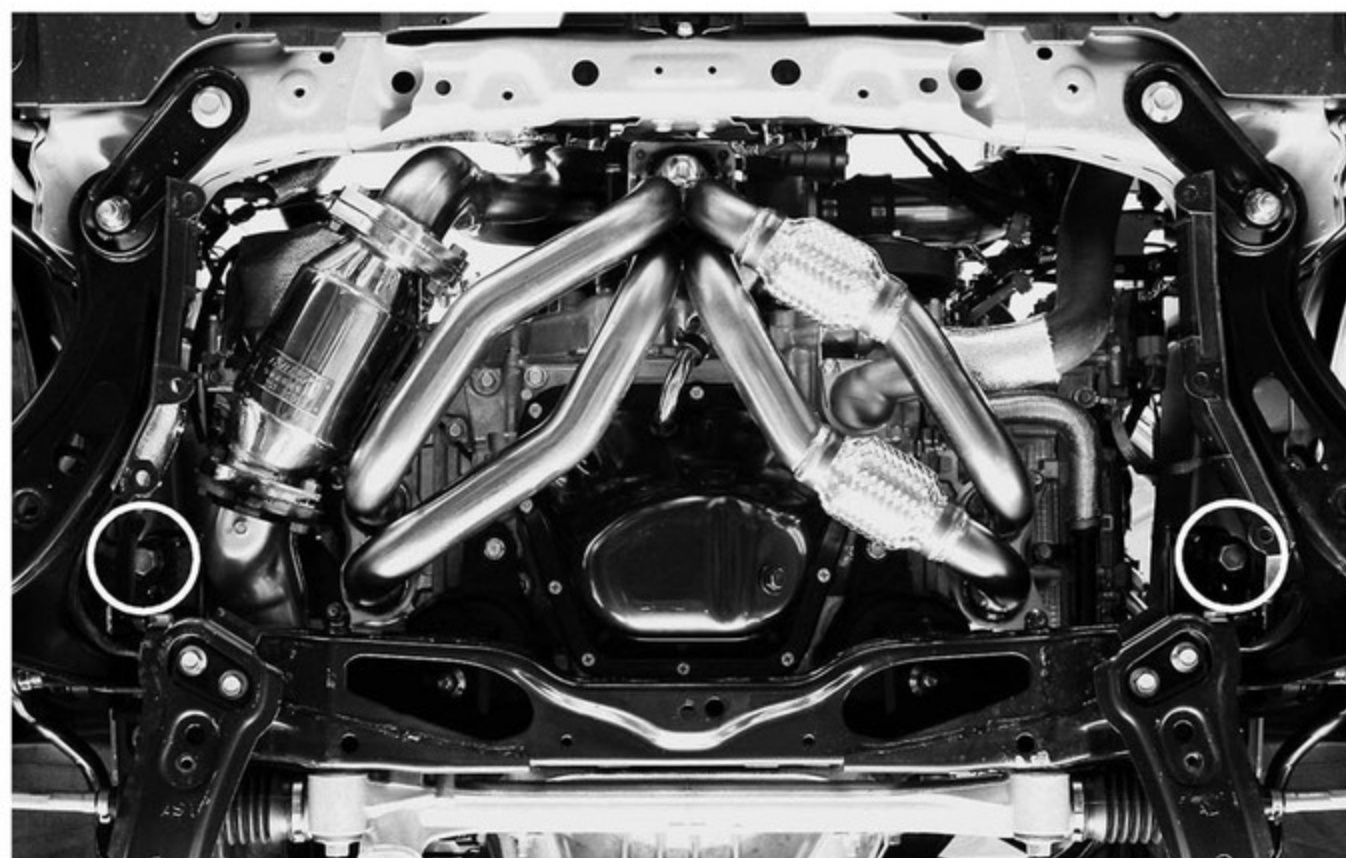
86/BRZはフロントクロスメンバーの固定用ボルト穴が大きく、位置がずれてしまい正確なアライメントが出せないことがある。フロントリジットメンバーボルトはボルト穴とのクリアランスを減らし、設計上の適正位置に固定することが可能となる。

対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)

価格：7140円

☎ GPスポーツ

☎0256-36-7773



HKS HIPERMAX MAXIV SP

ワインディングを
気持ちよく走る

高い走行性能を確保する単筒式ダンパーを採用し、30段階の減衰力調整機構で街乗りからワインディングまでステージや乗車人数に合わせたセットが可能。アルミ部材を利用してバネ下重量を軽減するなど、走りの気持ちよさを追求したモデル。

対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)、シルビア(S14/15)、スカイラインGT-R(BNR32、BCNR33、BNR34)、ランエボVII〜X(CT9A、CZ4A)、インプレッサ(GRB/GRF、GVF/GVB)、RX-7(FD3S)

価格：19万7400円〜21万8400円

☎ エッチケーエス ☎0544-29-1235



J'S RACING SHOWA スポーツ サスペンションキット

重量バランスに合わせた
専用設定

ジェイズレーシングが蓄積したノウハウをフィードバックし、ストリートからサーキットでのスポーツ走行までをカバー。ロールやピッチングを適度に抑えた軽快なハンドリングを実現する。ノーマル形状でアッパーマウントは純正を利用する。

対応：フィットハイブリッドRS(GP4)

価格：11万5500円

☎ ジェイズレーシング ☎072-645-3500



KYB NEW SR SPECIAL

リフレッシュにもピッタリ!

純正形状ながら減衰力を強化したストリート用のショックアブソーバー。ゴツゴツした突き上げは抑えながら、コーナリングやレーンチェンジ時などのロールを抑制してスムーズな乗り味を実現。ブレーキング時の姿勢も安定するので、制動効果向上にもつながる。

対応：インプレッサスポーツ(GP2/3/6/7)、インプレッサG4(GJ2/3/7/8)

価格：2万2575円(フロント用/1本)、1万1025円(リヤ用/1本)

☎ KYBエンジニアリングアンドサービス ☎0120-707-513



TEIN MONO FLEX

マシンを自在に操れる

スポーティな走りを実現するダイレクト感とコントロールがしなやかなさを両立したスポーツ走行向けの車高調キット。単筒式ダンパーに新機構のM.S.Vを採用して微低速領域から周囲を重ねた状況まで安定してリニアな減衰力性能を発揮する。

対応：CR-Z(ZF2)

価格：20万7900円

☎ テイン ☎045-810-5501



BLITZ DAMPER ZZ-R SpecDSC

減衰力を車内からコントロール

単筒式ダンパーを採用した全長調整式サスペンションキットというダンパーZZ-Rのパッケージに、ステッピングモーターを利用した減衰力調整機構を搭載した新モデル。減衰力は最大で96段の細かな調整が可能で、4輪を独立して制御する。コントローラーでの調整のほか、車速信号を使った自動制御も可能で、タッチブレインと連携させることもできる。

対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)、チェイサー/マークII/クレスト(JZX100)、シルビア(S13/14/15)、スカイライン(ER34)、インプレッサ(GDA/GDB/GRB/GRF/GVB/GVF)、ランエボX(CZ4A)ほか

価格：21万5250円〜

☎ ブリッツ ☎0422-60-2277





**CUSCO
STREET ZERO A**

ストリートユースを見据えた高性能サス

インチアップや低扁平タイヤの装着も想定してスプリングレートをフロント6kg/mm、リヤ5kg/mmに設定。前後40段の減衰力調整機構を搭載し、街乗りではノーマル以上に快適な乗り心地を発揮しながら、ワインディングなどのスポーツドライビングにも対応する。

●対応：フォレスター（SJG、ターボ車）

●価格：15万5400円

☎ キャロッセ ☎027-352-3578

FINAL KONNEXION サビ止めスプレー

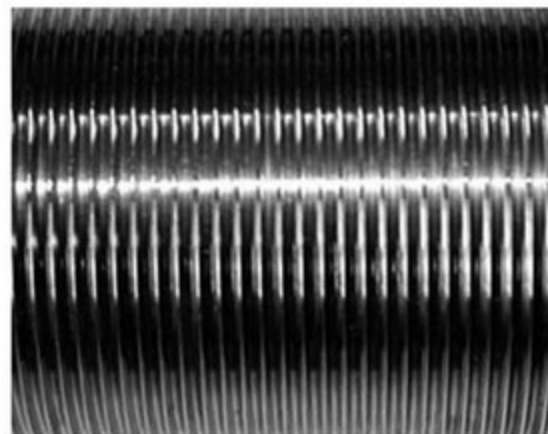
車高調の腐食を手軽に防ぐ

雨や潮風、凍結防止剤などによって車高調が腐食すると車高の調整が困難になってしまう。このサビ止めスプレーは強力な腐食防止効果と潤滑性能を持っており、ロックリングなどの固着防止に効果的。水置換性なので濡れたままスプレーしてもOKだ。

●容量：50ml

●価格：1260円

☎ ファイナルコネクション ☎042-550-4533



Biot フロント2ピースブレーキ オフセットキット

制動力を手軽に強化

キャリパーを純正位置よりも外側に移動させて大径のローターを装着して制動力をアップさせることができる。キットにはブロックナットタイプの2ピースローターが付属し、サイズは純正の320φから342φへと拡大される。

●対応：シビック タイプR (FD2)

●価格：16万8000円

☎ ビオ ☎042-568-0717

INTERIOR

Auto Exe スポーツステアリングホイール

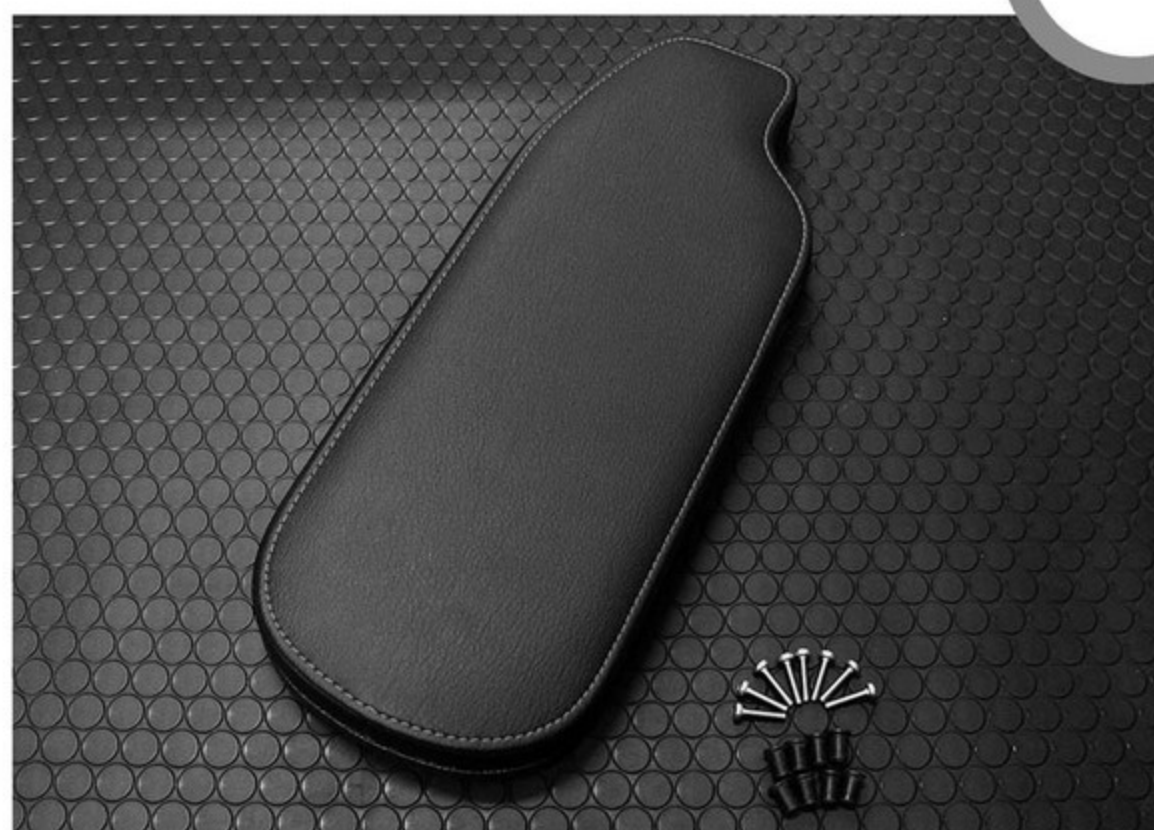
利便性とスポーティさを両立

太すぎず握りやすい楕円形断面のグリップや、ディンプル加工レザーなどスポーツドライビングに最適化したステアリング。直径はメーター視認性を重視してノーマルと同じ37φに設定。ステアリングスイッチにも対応し利便性も高い。

●対応：デミオ (DE系)

●価格：3万9900円

☎ オートエクゼ ☎03-3531-8151



HB SPORTS センターコンソール アームレスト 純正ならではのクオリティ

輸出仕様の86に装着されているトヨタ純正のアームレスト。インテリアとのマッチングや完成度は純正ならではの高さを誇っている。装着にはドリルなどで内装に穴を開ける必要があるが、装着用ボルトなどはキットに同梱される。

●対応：86 (ZN6)

●価格：3万1290円

☎ ブームエンタープライズ ☎045-590-2280





NEO PLOT フットレストバー-NEO

左足のポジションを適正化

従来のフットレストとは異なり、ポジションを調整可能なバーで左足を受けることで、安定したドライビングポジションを実現。スポーツ走行時の「踏ん張り」を効かせることができ、ロングドライブ時には疲労の軽減効果も期待できる。

- 対応：86(ZN6)/BRZ(ZC6)AT車、スワフトスポーツ(ZC32S)
- 価格：1万2600円(スワフトスポーツ用)、1万4490円(86/BRZ用)
- プロト ☎0566-36-0456



Defi DIN-Gauge

フェイスカラーをリニューアル

1DINオーディオスペースにピッタリ収まる3連メーターが、現行車のメーター照明に合わせて文字盤や照明色を一新。メーター文字と指針はそれぞれ白と赤から選択可能だ。メーターは温度計×2と圧力計×1で、温度センサー2個と圧力センサー1個も付属。

- カラー：白/赤(メーター色、指針色各)
- 価格：5万7750円
- 日本精機 ☎03-3835-3639



CAR AV



Panasonic CN-R300D/R300WD

使いやすさを重視した充実モデル

タッチモニターを搭載して、慣れる前から使いこなせる操作性が特徴。またルートや地図表示などは自由にカスタマイズが可能で、好みを反映させることができる。スマホとの連携やフロントインフォディスプレイとの接続も可能で、拡張性も大きく用意されている。

- 価格：オープンブライス
- パナソニックお客様相談センター ☎0120-50-8729

Clarion NX713

グーグルの膨大なデータを音声で検索

ワイド7型のタッチパネルを搭載したNX713はスマホアプリを通じたネット接続が特徴。クラウドサーバにアクセスすることで、リアルタイムの情報を取得。さらにグーグルと連携した音声認識や膨大なプレイス情報検索で、話しかけるだけで目的地を検索できる。

- 価格：オープンブライス
- クラリオンお客様相談室 ☎0120-112-140



TRUST Import Carbon Item

ドライカーボンで室内を飾る

両面テープと接着剤で装着するドライカーボン製のカスタムパネル。上からかぶせるカバータイプだが、肉薄のドライカーボンパーツはフィッティングも良好。お手軽作業で室内にレーシーなアクセントを加えることができる。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- 価格：1万6800円(ARTカーボンギアノブフレーム)、2万9400円(ARTカーボンハンドルカバー)、3万9900円(ARTカーボンダッシュボードパネル)
- トラスト ☎0479-77-3000



VIBE Audio BlackAirシリーズ

高級感あふれるリングが魅力

リーズナブルかつ高音質を楽しめるヴァイブオーディオのエントリーモデル。ウーファーコーンはレモンイエローのファイバー製。アルミダイキャスト製のトリムリングはメッシュネットの取り外しが可能で、メッシュの有無で異なる表情を演出することができる。

- タイプ：13cmwayコアキシャル(5-V1)、16.5cmwayコアキシャル(6-V1)
- 価格：1万3650円(5-V1)、1万4700円(6-V1)
- イスコーポレーション ☎055-991-5130



キャリックス ブライツフォーム 1本3役の樹脂クリーナー

ツヤがなくなったプラスチック製ヘッドライトのつや出しなどに効果テキメンのクリーナー。フッ素コーティング成分も含まれており、洗浄と同時にツヤ出しとコーティングが可能。液剤が泡状なので、垂直面でも液ダレせずに施工が可能だ。

●価格：2625円
☎ キャリックス
0120-857-666



J'S RACING OPTRIX

iPhoneを車載カメラとして活用



ホームボタンやタッチパネルの操作も可能な強固なポリカーボネート製のケースを中心に、広角レンズやマウント類を豊富に揃える。また、専用のOBDプラグと有料アプリを組み合わせることで、データロガー入りムービーをiPhoneだけで作ることも可能だ。

●種類：XD5 (iPhone5/5S用)、XD4 (iPhone4/4S用)

●価格：1万3440円 (XD4アクションスポーツカメラキット)、1万7640円～1万9635円 (XD5キット)

☎ ジェイズレーシング 072-645-3500



KTC ネプロス 漆ラチェットハンドル

伝統的な技法で彩りを加える

90枚のギヤを搭載したネプロスのラチェットハンドルに京漆器の伝統技法を駆使した美しい装飾を施した観賞用美術工具。1本1本手作りによる完全受注生産で、絵柄は7種類をラインアップ。京都に拠点を置くKTCならではの作品といえる。

●タイプ：柳、流紋唐草、市松、老亀、瑞雲、源氏車、瀧

●価格：23万1000円 (柳、市松、瑞雲)、24万1500円 (流紋唐草)、28万3500円 (老亀)、47万2500円 (源氏車)、49万3500円 (瀧)

☎ 京都機械工具 0744-46-4159



IPF MG BULB

蓄光リングが消灯時に光る

ライト消灯時に光る蓄光リングで人気を博した『MGバルブ』が復刻発売。蓄光リングはより発光性の高い素材が採用され、バルブが5000Kのブルータイプになるなどの変更が加えられている。バルブが見えるリフレクターヘッドライトではドレスアップ効果も高い。

●サイズ：H4

●カラー：グリーン、ブルー (リング発光色)

●価格：オープン (実勢価格2980円)

☎ IPF 027-346-3316



ORIGIN Labo Racing Line

機能美を体現したデザイン

GTマシンを彷彿とさせるアグレッシブなデザインを採用。エアロとカナードやディフューザー部を塗り分けることでよりレーシーな印象を与えることもできる。また片側50mmワイドとなる前後フェンダーも同時にリリース。よりワイドなタイヤを収めることが可能となる。

●対応：チェイサー (JZX100)

●価格：フロントバンパー 2万7090円、サイドステップ 2万4990円、リヤバンパー 2万7900円、3点セット 7万3290円、フロントフェンダー 1万1970円 (片側)、2万3940円 (左右セット)、リヤフェンダー 2万6145円 (片側)、5万2290円 (左右セット)、ルーフウイング Ver.2 1万3440円 (FRP)、2万4990円 (カーボン)

☎ サクセスカンサイ 072-248-9300





ELD AUTO SERVICE escalationエアロパーツ

小ぶりなパーツをアクセントに

近年のトレンドを取り入れたデザインのエアロパーツをカーボン素材で製作。フロント/リヤ共にシンプルでパーツ形状ながら、アリストのデザインをシャープかつアグレッシブに演出し、欧州車のような雰囲気を与えることができる。

●対応：アリスト(JZS16#)

●価格：フロントスポイラー 7万1400円、リヤアンダーパネル 4万2000円、トランクスポイラー 3万7800円

☎ エルドオートサービス ☎0426-78-7325



03



FT STYLE ボンネットダンパー

ガス圧を最適化して スムーズに開閉

ドイツのスタビラス製高性能ガスダンパーを使用したボルトオンボンネットダンパー。ガス圧を3段階に変化させることで、重さを感じずに開閉が可能となっている。純正ボンネットの重さに最適化しているため、純正品以外には適合しない。

●対応：86(ZN6)

●価格：1万3125円

☎ AREA86カスタマイズ事務局

☎03-3472-5015

04



MISSILE ABSOLUTEシリーズ

ボリュームアップで迫力を演出

シンプルかつボリューム感を持たせたデザインがボディの迫力を引き立てるミサイルの新作エアロキット。セダンボディならではの車格を活かし、ワイド&ローな印象を与えることでスライド時のアピール度を引き立てることができる。

●対応：チェイサー(JZX100)

●価格：5万9850円(フロントバンパーT-1、サイドステップ、リヤバンパー各)

☎ ケーアンドエム ☎048-621-0007



05



IPF DPL POSITION KIT

LEDポジションライトを常時点灯化

純正のLEDポジションライトを常時点灯させて、欧州車ふうのルックスを手に入れることができるキット。ポジションは点灯するが、尾灯やナンバー灯は点灯せず、ナビ画面などが暗くなることもない。86/BRZは専用ハーネスも用意されており、配線加工は不要だ。

●ラインアップ：XW-03(汎用DPLキット)、XH-4(86/BRZ用車種別ハーネスキット)

●価格：オープン(実勢価格4980円)

☎ IPF ☎027-346-3316



06

EXTERIOR

07

GARAGE MAK
リヤバンパー タイプ2

バックフォグでイマドキ感をプラス

すでに販売されていたS15用リヤバンパーに、Z34用バックフォグとリフレクターLEDをプラスした新タイプが登場。さらに追加された計4本のダクトは、空気の抜け効果とリヤビューのアクセントとなっている。

●対応：シルビア(S15)

●価格：7万2450円(バンパー本体)、1万5750円(リフレクターLED)、2万9400円(センターバックフォグLED)

☎ ガレージマック ☎026-254-7333

TRIAL

TRY-FORCE リアGTスポイラー

航空機のデザインがモチーフ

造形に拘り抜いて製作が続けられていたトライアルのウイングがいよいよ発売。航空機をヒントにGTウイング形状をアレンジしたデザインとなっている。センターウイングのみ角度が2段階で調整可能で、取付はトランクに穴開け加工が必要となる。

●対応：86(ZN6)

●価格：19万5300円(未塗装)、25万8300円(塗装、取付工賃込み)

☎ トライアル ☎072-369-3539

08

Yellow Hat

ワイドレンジLED(車検対応)

特殊レンズで電球同等の配光を実現

車検に対応する6500Kの発光色と、300°の広い配光が特徴となるLEDバルブ。LEDの特徴である直進光は確保しつつ、ランプユニットへの反射光を最適化してユニット全体を明るく照射する。YL-02はライセンスランプにも対応する。

●対応：YL-01(20ルーメン)、YL-02(35ルーメン)

●価格：1980円(YL-01)、2980円(YL-02)

☎ イエローハット ☎0120-937-894

09

YL-02
ワイドレンジLED全方向に明るい
電球同等の光の広がり!カラー
ホワイト色温度
6500K形状
T10タイプWIDE
RANGE
LED

点灯イメージ



WIDE RANGE LED

あらゆるランプユニットにベストマッチ

35lm
明るさ

ポジションランプ

ルームランプ

ライセンスランプ

車検対応

MADE IN JAPAN



WHEEL

01

YOKOHAMA

ADVAN Racing RGⅢ

スポークにサイドカットを採用

特徴的な6本スポークデザインを持つ「RG」シリーズに、軽量化に貢献するサイドカットを施したRGⅢ。スポークをロング化してコンケイブデザインを採用することで、立体的かつメカニカルなイメージを演出。各インチでセンター部の沈み込みが異なるデザインを設定している。

●カラー：レーシンググロスブラック、レーシングハイパーブラック、レーシングゴールドメタリック

●サイズ：7.0J×17+47～10.5J×19+15

●PCD：4/100.5/100.5/114.3

●価格：5万925円～7万1400円(レーシングハイパーブラックは+4200円)

☎ YFC ☎03-3431-9981

MUGEN
MFZ

CR-Z専用設計

リムの板厚を薄く仕上げられるスピニング工法や裏面の肉抜きを徹底し、標準装備のアルミホイールに比べ、約2kgの軽量化を実現。CR-Z専用にデザインされており、ノーマルからカスタムが進んだマシンまで全ての車両にマッチする。

●カラー：フォーミュラーシルバー、マテリアルシルバー

●サイズ：17×7J+48

●PCD：5H/114.3

●価格：6万6150円(フォーミュラーシルバー)、6万3000円(マテリアルシルバー)

☎ Mテック ☎048-462-3131

02

はじめてのワンメイティ D1GPを制した



川畑 180SX

徹底
解剖

180SXというクルマは希少な存在だ。これだけ長く走り屋に愛されている車種でユーザーも多いのに、いままでモータースポーツのベースに選ばれることもなく、ワンメイクレースも存在しなかった。

「ドリフト」こそが180SXの晴れ舞台と言える。

しかし、近年、ドリフトがモータースポーツのいちカテゴリーとして市民権を得るようになり、その頂点たるD1グランプリが発足して15年が経過したというのに、これまで180SXが頂点に立つことはなかった。

ゆえに、今年、川畑が180SXでシリーズチャンプに輝いたことはドリフト史における金字塔。

「最強の180SX」が、ついに決定した!



D1グランプリ2013
シリーズチャンピオン

川畑真人

Team TOYO TIRES DRIFT
with GP SPORTS



プライベートカーも
180SX



ドリフト天国

DRIFT TENGOKU

1月号
550円

12月16日
発売

DRIFT TENGOKU
公式ブログ

ケータイからアクセスOK!



三栄書房

〒160-8547 東京都新宿区本塩町19 ☎03-5369-5112 <http://www.sun-a.com>

※書店に品切れの際は送料を添えて上記販売部宛に直接ご注文下さい。※内容は予告なく変更する場合があります。

読者のホンネを大公開!!

チューニングパーツの
付けて試して

モニター報告

大容量オルタネーター編 **Part2**

抵抗の低減と電圧の安定を体感
燃費など数字に表れる効果もありました!

レポート

愛知県豊橋市
濱田美咲さん
RX-8 [SE3P]



**ADVANCE
BLACK
Alternator**

協力：アドバンス <http://www.alternator.jp>



街乗りにも
スポーツ走行にも効果アリ!
愛車で走るのが
楽しくなりました!!

前回装着作業をレポートさせてもらってから早くも半年。ちよつと遅くなつてしまいましたが、装着後の長期レポートをしたいと思います!

まず前回のレポートで装着直後に体感することができた低速トルクの向上ですが、これは今でもそのままの状態を維持できていると思います。体感的には激的な変化で

はないので意識せずに乗っているとつかり忘れてしまいがちになってしまいましたが、確実に数字に表れている変化もあります。それは燃費です!

休みの日にはドライブへ行ったりすることも多いですが、なにしる私のRX-8は走行距離約11万kmのご老体。以前は7km/ℓを越えることはまれで、お財布に厳しい愛車でした。

でも、ブラックオルタネーターに交換した後は7km/ℓ台



走りがさらに 気持ちよくなりました!

ロータリーエンジンの味でもある高回転域での吹け上がりは、さらに鋭くなったように感じます。サーキットや峠で走っていても、今までよりクルマが軽くなったような気がしますね!



オーディオがちゃんと 動くように!

主にCDの読み込みに不安定さがあったオーディオですが、ブラックオルタネーターに交換してからは、きちんと音楽が聴けるようになりました。ドライブも快適になりましたよ。



電圧は今でも高い数値です!

エンジンルームのスロットルを少し開いて回転を高めてあげると、バッテリー電圧は14.3V以上が確認されました。まだ装着してから半年くらいなので、まだまだブラックオルタネーターは元気でですね♡

低回転も高回転も フィーリングアップ!

ブラックオルタネーターに交換してすぐにわかったのが低速トルクの向上です。そしてトルクが増したおかげで、走行距離11万km越えですが燃費もアップしちゃいました。走ってる時のメーターは振れなかったのも、アイドリング時の写真で済みません…。



に乗ることが増え、少々しではありますがガソリン代の節約にもつながっています! 小さなながいではあります、ガソリン代が浮けばそのぶんたくさん走りに行くことができるので、とても大切なことですね!!

また、交換後には数回サーキットにも走りに行っています。高回転域での回転の上がりかたやアクセルを踏み返した時のレスポンスもよくなっているように感じました。

これがオルタネーターの抵抗が低減されたことの効果なのか、電圧が高く安定するようになったことでのいい点火ができていたのか…。詳しい原理などはわかりませんが、とにかく走りが元気になるようにした。ひょっとしたらサーキットの

オーディオの動作が安定すれば
ドライブも快適に
楽しめますね♡

ベストタイム更新も狙えるかもしれませんね。

また、レポート用の写真撮影をするためによく遊びにいつている峠にも行きましたが、高回転域の伸びがよくなるので走るのが気持ちいいんです!

低回転のトルク感と高回転の吹け上がりがよくなって、さらに燃費まで向上するなんて、オルタネーターが走行性能に与える影響の大きさがよくわかりました。

トに影響を受けるであろう電装系にも変化がありました。

最もわかりやすい変化があったのは、オーディオですね。私のRX-8には純正のオーディオデッキが装着されているのですが、ブラックオルタネーター装着前はCDの読み込みが飛び飛びになったり、電源が切れたりといった動きが不安定になっていたことがありました。

ドライブ中に音楽を楽しめないのはちょっとしたストレスにもなっていたのですが、ブラックオルタネーター装着後にはCDの読み込みもすごく安定しています。

後から聞いた話ですが、オーディオの読み込み不良などは電圧が落ちている時に起こることもある症状ということなので、電気的な負荷がかかった時には純正オルタネーターでは発電が追いついていなかったのかもしれないですね…。

また、インターネットで調べてみるとヘッドライトの光量がアップしたという話も聞きます。うですが、こちらはあまり変化を感じとれませんでした。これはもともとHIDに交換している、じゅうぶん明るさが確保できていたからですかね?

エンジンルームでよく目立つレッドアルマイトのプリー存在感も健在です。ただ撮影した写真を見てちょっと汚れてきているかな? という気もしたので、こまめに掃除してあげようと思いましたが…。

ということで見た目はカッコよく、電装系は安定して、走

メーカーからのコメント

細かいところまでレポートしていただきありがとうございます。RX-8に現れた燃費向上やトルクアップ、高回転域の伸びなどは、純正のオルタネーターで発生していた抵抗によるロスが低減されたことがよくわかる現象ですね。また、ドライブを楽しむためのオーディオ不調の改善につながるなど、発電が安定することによるメリットは街乗りでも大きいのです。またサーキット走行などでは高回転域での点火が安定するので、トラブルを予防する効果もあるんですよ。定期的にファンベルトの状態をチェックしていい発電状態を維持してください!

by アドバンス 太田さん



レッドアルマイトがワンポイントに!

ブラックオルタネーターの赤いプリーはエンジンルームのいいアクセントになっています! ちょっと汚れてきているので、こまめに掃除してあげてください(汗)

行性能とおまけに燃費まで向上と、いろいろな効果を体感することができたブラックオルタネーター装着レポートとなりました!

ドライブにサーキットでのスポーツ走行にと、今後もブラックオルタネーターを装着したRX-8でいろいろな思い出を作っていきたいと思っております♡

幕張メッセを完全ジャック!



2014年の東京オートサロンはさらに規模を拡大してイベントも濃密に!

東京オートサロン2014 with NAPAC

日程: 2014年1月10(金)~12(日)

会場: 幕張メッセ ホール1~11・イベントホール(千葉県千葉市美浜区中瀬2-1)

入場料: 一般特別公開日(1月10日13:00~)3000円(当日)/2500円(前売)

一般公開日(1月11日/12日)2000円(大人・当日)/1500円(中高校生・当日)/1700円(前売)

東京オートサロン事務局 <http://www.tokyoautosalon.jp>

2014年は幕張メッセ
全ホールが舞台!
様々なカスタムカーを
たっぷり楽しもう!!

1年のスタートを飾るビッグなカーイベント「東京オートサロン2014」が、1月10日~12日に千葉県の幕張メッセで開催されるぞ。

32回目の開催となる2014年は、昨年同様となる幕張メッセの1~11ホールに加え、イベントホールまでを展示会場として使用することで、過去最大規模にして世界最大級のカスタムカーイベントとして開催!

展示面積が拡大したことで、展示車両を見て回るだけでもそのボリュームは満点! さらにレーシングマシンのデモンストラージュイベントなどの開催も予定されているので、じっくり見て回るには2日以上が必要になっちゃうかも!?

もちろんOPT2もブースを構えてどこよりも濃いチューニングカーをズラッと並べる予定だし、読者のみんなと会えるのも楽しみにしているから、P9の限定ステッカー引換券を持って遊びにきてほしい!



DAMPER ZZ-Rユーザーに大チャンス! 最新版へのバージョンアップキャンペーン開催!!

SpecDSCバージョンアップキャンペーン

対象: ダンパーZZ-R使用中でカスタマー登録済みユーザー

費用: 6万3000円~(あずかりバージョンアップ)、11万5500円(先出しバージョンアップ)

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

ブリッツの新作サスペンションキット「ダンパーZZR-RスペックDSC」に搭載される、遠隔減衰力調整機能をリーズナブルに手に入れるチャンス! スペックDSCの適合に含まれている車種の場合は、現在装着中のダンパーZZ-Rをカスタマー登録していれば仕様変更とパーツの追加を有償で行うことが可能だ。バージョンアップ作業の進め

方で費用も異なるので、詳細はウェブサイトで確認してみね!



先出しバージョンアップを使えば
脱着作業が最小限で済むメリットも!!

e's イース・コーポレーション「期間限定」キャンペーン

いい音♪保証付き☆

低音増強! **GRADE UP!**

第一弾!!

グレードアップキャンペーン開催中

Cool&スタイリッシュな
VOLTメーターが
付いてくる!!

2014年1月末日まで!

ダイナミックな低音が
手軽に獲得できる、高性能な
パワードサブウーファーに注目!

【キャンペーン対象品】

パワードサブウーファー	パワードサブウーファー	パワードサブウーファー
パワードサブウーファー	パワードサブウーファー	パワードサブウーファー
パワードサブウーファー	パワードサブウーファー	パワードサブウーファー

低音を引き立てる サブウーファー購入 で クールな電圧メーターが もれなくもらえる!!

低音増強! グレードアップキャンペーン

期間: 2014年1月31日(金)まで

内容: 対象のパワードサブウーファー購入で、ミュージメンションのボルトメータープレゼント

© イースコーポレーション <http://www.escorp.jp>

車内で手軽にダイナミックな低音を楽しむことができる高性能パワードサブウーファー。期間中に対象となる4機のパワードサブウーファーのいずれかを購入すると、電装系

のコンディション把握に最適な電圧計をGET可能! 低音域の増強を考えている人は今が大チャンスとなっているぞ!

**サイズを超えた重低音を奏でる4機種が対象
詳細はウェブサイトをチェックだ!**

トップフューエル2013年最後のイベントで 86&BRZの過給器チューンを乗り比べ!

トップフューエル86&BRZ祭り

日程: 12月21日(土)~23日(月・祝)

会場: トップフューエル(三重県松阪市中道町500-1)

☎ トップフューエル ☎ 0598-56-5880

<http://www.topfuel.info>

期間中のトップフューエルにはボルトオンターボを装着したトラストデモカーと、スーパーチャージャーを装着したHKSデモカーが登場。2パターンの過給器チューン86を乗り比べることができる体感試乗会を開催! さらにイベント限定の取付工賃込みの大特価設定や、



新製品の展示なども予定されているぞ!



**ハイパワーな走りを楽しめる
過給器チューンで夢の乗り比べが実現!**



気になるホイールを
クルマの横に合わせる。
リアルフィッティングも
大・好・評!!

**専門店ならではの
豊富な在庫量で
お気に入りの
タイヤ・ホイールが見つかる!**

店名: タイヤ&ホイール館フジ 一関店

所在地: 岩手県一関市山目字中野151-1

電話番号: 0191-33-2020

© フジコーポレーション <http://www.fujicorporation.jp>

岩手県で2店舗目となるタイヤとホイールの専門店、タイヤ&ホイール館フジ一関店がオープン。降雪シーズンに合わせてウィンタータイヤ

を豊富に揃えているので、古いタイヤで不安な冬をスタートしたひと、知識豊富なスタッフに相談に行ってみよう!

チューンドマシンが富士に集合! レース観戦やお得な買い物で楽しもう!!

HKSプレミアムデー in 富士スピードウェイ

日時：2014年1月26日(日)9:00~16:00

会場：富士スピードウェイ(静岡県駿東郡小山町中日向694)

入場料：2500円(当日)/2000円(前売)

※中学生以下無料 ※別途駐車料金(500円)が必要

☎ エッチケーエス ☎0544-29-1235

http://www.hks-power.co.jp



ジャンケンに勝ち残る幸運があれば D1マシンや1000ps R35に乗れるかも!!

毎年1月に富士スピードウェイで開催されるHKSプレミアムデーが、2014年は1月26日に開催決定! ショップデモカーによるレースや新製品展示会などのほか、デ

モカーの助手席に乗れる体感試乗会も開催。ジャンケンに勝ち残ればHKSのD1マシン86や1000psを発揮するR35GT-Rに乗ることができちゃうかも!?

ブレーキまわりの メンテナンスに必須の パッドやローターを おトクにGET!



ウェブサイトのリニューアルを記念して

ブレーキパーツを 割引価格で販売中!

ホームページフルリニューアルキャンペーン

期間：12月31日(火)まで

内容：注文フォームからの購入で、対象商品が10%オフ+送料無料

☎ ビオ ☎042-568-0717 http://www.biot.co.jp

よりわかりやすく便利に利用できるウェブサイトリニューアルしたビオが、これを記念したキャンペーンを開始。対象となるブレーキパッド前後セット、ブレーキライ

ン、2/3ピースローターが12月31日まで購入分に限って10%オフ、さらに送料も無料に。ブレーキメンテナンスを考えている人は要チェック!

KTS 冬のボーナスキャンペーン

期間：2014年1月10日(金)まで

☎ カインドテクノストラクチャー ☎048-285-8871

http://www.kts-web.com



劣化知らずのキレイな
リザーバータンクが
今なら1万290円で
購入できるぞ!

KTSが1月10日まで冬のキャンペーンを実施中。車高調やクラッチ、LSDなどの交換工賃が期間限定の特価となるほか、ニスモ製LSDやクラッチの取付までを含めたセットメニューも割引価格に! また見た目も耐久性も向上するアルミラジエターリザーバータンクが1万290円で販売されているぞ。

KTSがおトクなキャンペーンを展開中!
駆動系や足まわりの
チューニングに活用しよう!!

車種専用設計の
キャタライザーで
環境に優しい
チューニングを
実現できる!



サードのビッグキャンペーンも終了迫る!
**排気効率を高めるなら
今がチャンス!**

スポーツキャタライザー クリーンキャンペーン

期間：12月31日(火)まで
対象：スポーツキャタライザー設定全車種
内容：商品価格に応じて最大2万円OFF
◎ サード ☎0565-53-1166 <http://www.sard.co.jp>

純正パーツの中でも排気効率をガクッと落としている触媒部分で、排気ガス浄化性能はそのままだに効率を高めるのがサードのスポーツキャタライザー。12月末まで開催されているキャンペーン期間中なら、商品価格に応じて最大2万円割引となるぞ。ハイパワーと環境性能を両立したいというひとは今すぐウェブサイトをチェックだ!

ワンオフマフラー製作も得意とする 新たなマフラーメーカーが 神奈川に誕生

EXART (エクサアート)

所在地：神奈川県足柄上郡中井町久所210-2 ☎0465-46-8531
営業時間：9:00~18:00
定休日：日曜/祝日

のべ1500台以上のワンオフマフラーを製作してきたという伊藤代表が新たなマフラーメーカーとしてエクサアートをスタート。ワンオフ製作はもちろん、オリジナルマフラーの開発も進行中で、現

在は第1弾として『iVSCエキゾーストシステム』を発売。86/BRZ用も開発中だ。

重低音を排除し高音サウンドを響かせる
バルブ付きマフラーの製品開発も進行中!



チューニングショップや カスタムショップが仲間を募集中!! OPT2求人告知板

営業/開発サポートスタッフ 募集

東京都

▶ 営業職と開発サポートスタッフをそれぞれ募集中。35歳までのクルマが好きで好きでしょうがない明るく前向きな方、未経験者も歓迎します。

東名パワード 採用担当
東京都町田市鶴間1737-3 ☎042-795-8411
<http://www.tomei-p.co.jp>

2014年オートメッセキャンギャル 募集

大阪府

▶ 2014年のオートメッセでブースに花を添えていただける方を募集中です。16歳以上でアマチュア/プロを問わず、1度も経験したことのない方も歓迎します。写真同封の上履歴書を送付してください。

トライアル キャンギャル募集係
大阪府堺市美原区丹上87-1 ☎072-369-3539
<http://www.trial.co.jp>

マフラー/キャタライザー 開発車両募集

新潟県

▶ 排気系パーツ開発にご協力頂ける車両を募集。お車を県内まで持ち込んでいただき、開発期間の3週間~1ヶ月程度お預かりします。開発した製品の完成品を謝礼として提供。その他詳細はウェブサイトよりご確認ください。
募集車両の一例：86(ZN6)、RX-7(FD3S)、ランエボX(CZ4A)、スイフトスポーツ(ZC32S)など

GPスポーツ
新潟県三条市須頃3-161 ☎0256-36-7773
<http://www.gpsports.co.jp>

FETスペシャルグローブ キャサリンSPL

カラー：蛍光グリーン×ブラック
価格：8500円
◎ 久保川澄花 <http://ameblo.jp/sumikawith180sx-11>

オリジナルカラーで目立ち度UP!
FETのスペシャル
グローブに注目!!
D1レディースリ
ーグなどで活躍
する久保川澄
花選手がプロデ
ュースしたオリジ
ナルカラーのFETグ
ローブ情報が到着。エナジー
ドリンクを彷彿とさせる蛍
光グリーンをメインに
採用しているので、目
立ち度は満点! 詳細
は久保川選手のプログ
からチェックしよう。



限定生産につき
残数わずか!!

特選 WORLD & GOODS 専科

File 009

W.I.T

**3/8dr
ショートスイベル
ヘッドラチェット
ハンドル**

▶購入価格：1900円

◎ ワールドインポートツールズ ☎03-5965-6285
http://www.worldimporttools.com

狭いところに届く小ささと
早まわしが作業効率を高める
スイベルヘッドラチェットハンドル



OPT2 カギボース

「タービンやミッションの脱着みたいな大作業をする時、メガネレンチや普通のラチェットハンドル+ソケットではアクセスしにくい場所が出てくるんですね。手持ちの工具でどうにか工夫してみても、かかりが甘くてボルトがナメてしまったことも…。そんな時には小ささと力のかけやすさを両立したスイベルラチェットハンドルがあると便利。早回しにも使えるので、コレで作業時間短縮を目指します!」



狭い場所の
ボルトにも
しっかりと力を
加えられる!

差込角3/8DRがうれしい

ヘッドには最も一般的なサイズの3/8DRを採用しているので、ほかのラチェットハンドルなどとソケットを共用できるのがうれしい。



垂直に立てれば早まわしも可能

ハンドルを垂直に立てるとラチェットドライバーのように早まわしをすることもできる。緩んだボルトはスピーディにまわして作業時間を短縮させよう!



狭い場所でもハンドルを振れる

全長が110mmと非常にコンパクトな上に72歯のギヤを採用しているので、少ない振り角でしっかりとボルトをまわすことができるのが最大の特徴だ。

また、コンパクトなハンドルには差込角が1/4DRのものが多いけど、すでに持っているボックスが活用できると言う点で、3/8DRタイプのほうが万人向けといえるんじゃないかな。

クルマのDIYチューニングやメンテナンス作業に必須とも言えるのが、ボルトやナットをまわすためのラチェットハンドル。ホームセンターなどで販売されている安価な工具セットにも入っているから、作業初心者でも持っていない人のほうが少ないかもしれないね。

ラチェット機構でボルトを素早くまわすことができるのが魅力だけど、作業スキルが上がっていると、ベアリングをイジるようになってくると、ベアリングなラチェットハンドルだけではアクセスしにくい場所があることにも気付くハズ。

そんな時に便利だろうと購入したのがコンパクトなスイベルラチェットハンドルだ。

全長110mmのコンパクトなハンドルは、奥まった部分にもアクセスがしやすく、72枚の細かなギヤを搭載しているため振り幅の少ない場所のボルトもまわしやすい。

さらにスイベルヘッドはハンドルがボルトやナットに対して垂直な位置でも使用できるので、ある程度緩んで抵抗がなくなったらドライバーのように使って早回し、作業効率をさらに高めることができるんだ。



三栄書房



好評発売中!!

開催日: 2013年10月26日(土)
開催場所 美浜サーキット(愛知県)
問 プロクルーズ
☎0493-62-1485
http://www.procrews.co.jp



D-SPORT CUP

2013 with Club-K Rd.4

プロドライバーの熱烈指導が大好評!

Rd.4のドライビングアドバイザーには鈴鹿ラウンドでも講師を務め好評を博したレインボーカラーズの山本選手が登場。美浜サーキットを得意とする山本選手からはブレーキのかけ方、リリースの仕方によるフロント荷重のかけ方についてのアドバイスが行われた。丁寧なコース攻略解説と同乗走行、そして参加者の走りをじっくり見た上で行われるドライビングレッスンで、初めて美浜サーキットを走るドライバーでも、めきめきドラテクを向上させることができたようだ。

同乗走行や参加者それぞれの走りをもとに行われるドライビングレッスンは、自分の走りの弱点やマシンメイクの参考になると大人気。山本選手もアドバイスも受ける参加者の表情も真剣そのものだ。



ツイスティな美浜はブレーキが重要! 荷重移動をしっかりと意識しましょう



レインボーカラーズ 山本選手



Dスポーツブースでは魅力的なパーツが特価で販売中!!

「Dスポーツでは新しいデザインを採用したコンペ用のシフトノブをAT用4500円、MT用4200円で近日常売します! また、圧着力が高いシングルクラッチ「ストリートマスター」もリリース予定なのでお楽しみに!」



ただ、午後からは天候が好転し路面状況も回復。Dスポーツカップの魅力のひとつともなっている、プロドライバーのアドバイスをともに、熱いスポート走行を楽しんでいた。また、同じKカーのオーナーどうしが集まることでの情報交換も、盛んに行われていた様子で、走行後にはすっかり和みムード、表彰式のじゃんけん大会まで大盛り上がりの中、2013年のDスポーツカップが幕を閉じた。

当日の天候は台風が接近していた影響から午前中はヘビーウェット。水がたまりやすい場所がある美浜サーキットでは、コース状況に応じたライン取りが要求される難しい環境となっていた。



変化する路面コンディションも楽しむ!!
美浜サーキットで
Kカーが全開バトル!!



注目の参加マシンをピックアップ!!

ワイズファクトリーから チューンドカプチーノ軍団が参戦!!

カプチーノチューニングを得意とする愛知県小牧市のワイズファクトリーからは、デモカーとユーザーカー合わせて7台がエントリー。Kカーターボクラスで熱いバトルを繰り広げていたぞ!



パワーアップは純正パーツを流用した排気量拡大とタービン交換によって行われ、合わせてS14用インジェクターを流用して燃料系も強化。コアの厚みを増したインタークーラーとアルミ製のサイドタンク式ラジエーターはワイズファクトリーオリジナル品。



ポン付けタービンによる ハイパワーを DIYエアロチューンで活かす!

カプチーノ [EA11R]

柘榴さん

Kカーターボ
class

タービンやインジェクター、ECUはモンスターのキットパーツを使用。加給した空気を冷やすためのインタークーラーはZ32用を流用して容量をアップしている。



幅広タイヤをしっかりグリップさせるためにアンダーディフューザーをDIYで製作。狙い通りのダウンフォースを発揮するだけでなく、スポーティーなリヤビュー構築にも大きく貢献しているぞ。



7台のカプチーノで争われたKカーターボクラスで最速タイムを記録した柘榴さんのマシンは、モンスタースポーツのF100Mタービンキットを装着。

ワンオフエキマニやマフラーで排気効率を高め、最大ブースト圧は1.2kg/cm²に設定。ピークパワーは123psを発揮する。大パワーを受け止めるためにタイヤは185/55R14のRE11Sを押し込み、フロントキャリパーはウィルウッド製に交換して制動力の強化も図っている。

DIYでCVTミッションを換装し FコンIS使用で120psを発揮!



新車から16万kmを走るムーブに思い入れを持ちつつも、マニュアルモード搭載のCVTに魅力を感じていたというZEROさん。ネットオークションでソニカ用のCVTミッションとメインハーネスなどを揃え、1日かけてDIYで換装作業を行ったと言うから驚きだ。

またEVC5を使って最大ブースト圧は1.2kg/cm²に設定、最大出力は120psまで高められている。

AT/CVTターボ
class

ムーブ [L175S]
ZEROさん



リヤサスペンションはカプチーノ用のダブルウィッシュボーンサスを換装。メンバーを装着するためにフレームはパイプフレーム化。デフやブレーキもカプチーノ用に変更されているので、プロペラシャフトもワンオフ品だ。



見やすい位置に追加メーターが埋め込んで作り上げられた運転席。スピードメーターはデフの変更に伴って表示が狂ってしまうのでメーターパネルをオリジナルで印刷して製作している。また、上を向きすぎているステアリングはコラム取付部に長ナットを挟んで角度を調整している。



Kカーターボ
class

カプチーノ [EA11R]
ぐっさんさん

ワイド化と排気量アップで走りを磨く ワイズファクトリーのデモカー!

カプチーノで走りもドレスアップも両立するワイズファクトリー代表山口さん自慢のデモカー。

オーバーフェンダー装着によって185/55R14タイヤを装着してコーナリング性能を向上。

合わせて動力性能を高めるためにF6Aエンジンよりも3mmボアが大きいK6A純正ピストンを使って排気量を720ccに拡大している。

さらにワゴンRワイド用タービンを組み合わせることで約105psを発揮しながらも、高い耐久性を持たせるためのトータルチューンが施されているぞ。

タイヤは185/55R14のディレッツァ03Gで、片側50mmワイドのオーバーフェンダーでトレッドを拡大してコーナリング性能を高めている。ホイールはフロントに7J、リヤに8Jのワタナベをチョイス。



ミゼット [K100P]
ネコまんまさん

ターボビギナー
class

エンジンと リヤサスを換装して 異色のタイムアタックマシンが完成!

狭い駐車場のスペースに合わせてKカー規格よりもさらに小さいミゼットを購入したところ、その軽快なハンドリングにハマってしまい、こつこつイジるうちに今の仕様になったという。

ミニ用のオーバーフェンダーやGTウイングが目立っているが、中身も他車種用パーツをうまく流用して走行性能を高めている。

エンジンはコペン用のターボエンジンを、ミゼットの狭いスペースに合わせて傾斜させて換装。ピストンはストーリーX4用を組み込んでいる。

リヤサスペンションはトラクションを稼ぐために一部をパイプフレーム化した上で、ノーマルのリーフリジット形式からカプチーノ用のダブルウィッシュボーン形式に変更。パイプフレーム化によって剛性が向上するという効果もあったそうだ。

このような大改造を行った結果、ほかのKカーとも同等に戦えるスーパーミゼットへと進化したのだ。



運転席真下に搭載されているのはコペン用のJBエンジン。スペースに合わせてほぼ真横に近いくらいまで傾けて搭載しているため、サージタンクやエキマニをはじめオイルパンやストレーナーもワンオフ。スワップ作業はC&Yスポーツで行っている。



参戦マシンを全台紹介!!



5位
Kカー ターボ class
カブチーノ [EA11R]
ぐっさんさん
ベストタイム ▶ 52秒672



4位
Kカー ターボ class
カブチーノ [EA21R]
たいがーさん
ベストタイム ▶ 51秒080



3位
Kカー ターボ class
カブチーノ [EA11R]
ヒロ7さん
ベストタイム ▶ 50秒523



2位
Kカー ターボ class
カブチーノ [EA11R]
あらコさん
ベストタイム ▶ 50秒505



優勝
Kカー ターボ class
カブチーノ [EA11R]
柘榴さん
ベストタイム ▶ 49秒630



優勝
Kカー NA class
ビート [PP1]
なおやさん
ベストタイム ▶ 53秒719



2位
AT/CVT ターボ class
ムーブ [L175S]
ZEROさん
ベストタイム ▶ 56秒350



優勝
AT/CVT ターボ class
コペン [L880K]
乙さん
ベストタイム ▶ 50秒808



7位
Kカー ターボ class
カブチーノ [EA11R]
シナモンさん
ベストタイム ▶ 53秒858



6位
Kカー ターボ class
カブチーノ [EA11R]
やっちゃんさん
ベストタイム ▶ 53秒261



4位
NA ビギナー class
エッセ [L235S]
ものさしひろったさん
ベストタイム ▶ 57秒010



3位
NA ビギナー class
ミラおじの [L700V]
りくやさん
ベストタイム ▶ 56秒541



2位
NA ビギナー class
ミラバン [L275V]
RIDさん
ベストタイム ▶ 55秒575



優勝
NA ビギナー class
ABARTHエッセ [L235S]
りらくりさん
ベストタイム ▶ 54秒643



2位
Kカー NA class
アルト [HA23V]
若山義郎さん
りらくり ▶ 54秒207



2位
コペン エキスパート class
コペン [L880K]
柴犬。さん
ベストタイム ▶ 52秒573



優勝
コペン エキスパート class
コペン [L880K]
五味基樹さん
ベストタイム ▶ 50秒475



優勝
ターボ ビギナー class
ミゼット [K100P]
ネコまんまさん
ベストタイム ▶ 55秒200



2位
NA エキスパート class
エッセ [L235S]
モアイ主義さん
ベストタイム ▶ 53秒442



優勝
NA エキスパート class
エッセ [L235S]
chopperさん
ベストタイム ▶ 52秒774



3位
レディース class
ミラおじの [L235]
モニカさん
ベストタイム ▶ 1分0秒525



2位
レディース class
コペン [L880K]
Panda@さん
ベストタイム ▶ 59秒866



優勝
レディース class
コペン [L880K]
美羽さん
ベストタイム ▶ 53秒227



2位
コペン ビギナー class
コペン [L880K]
獅子怒さん
ベストタイム ▶ 55秒477



優勝
コペン ビギナー class
ZummyRFにゃも [L880K]
たなか たかひろさん
ベストタイム ▶ 51秒292

D-SPORT CUP 2013 with Club-K Rd.4 RESULT

Kカー ターボ クラス

優勝	柘榴	カブチーノ [EA11R]	49秒630
2位	あらコ	カブチーノ [EA11R]	50秒505
3位	ヒロ7	カブチーノ [EA11R]	50秒523
4位	たいがー	カブチーノ [EA21R]	51秒080
5位	ぐっさん	カブチーノ [EA11R]	52秒672
6位	やっちゃん	カブチーノ [EA11R]	53秒261
7位	シナモン	カブチーノ [EA11R]	53秒858

AT/CVT ターボクラス

優勝	乙	コペン [L880S]	50秒808
2位	ZERO	ムーブ [L175S]	56秒350

Kカー NA クラス

優勝	なおや	ビート [PP1]	53秒719
2位	若山義郎	アルト [HA23V]	54秒207

NA ビギナー クラス

優勝	りらくり	ABARTHエッセ [L235S]	54秒643
2位	RID	ミラバン [L275V]	55秒575
3位	りくや	ミラおじの [L700V]	56秒541
4位	ものさしひろった	エッセ [L235V]	57秒010

NA エキスパート クラス

優勝	chopper	エッセ [L235S]	52秒774
優勝	モアイ主義	エッセ [L235S]	53秒442

ターボ ビギナー クラス

優勝	ネコまんま	ミゼット [K100P]	55秒200
----	-------	--------------	--------

コペン エキスパート クラス

優勝	五味基樹	コペン [L880K]	50秒475
2位	柴犬。	コペン [L880K]	52秒573

コペン ビギナー クラス

優勝	たなか たかひろ	コペン [L880K]	51秒292
2位	獅子怒	コペン [L880K]	55秒477

レディースクラス

優勝	美羽	コペン [L880K]	53秒227
2位	Panda@	コペン [L880K]	59秒866
3位	モニカ	ミラおじの [L235]	1分0秒525



三栄書房

S.K.R

FAIRLADY Z [Z33]

MCR-SWAT ROM ARCラジエター/オイルクーラー HPI
デフオイルクーラー/MTクーラー トラスト大容量オイルパン
ニスモカップミックスクラッチ/GT LSDプロカーボン サ
ードスポーツ触媒 マインズ・センターパイプ S.K.Rワンオ
フマフラー オーリンズ車高調(F:11kg/mm・R:12kg/mm)
クスコ・サスペンションアーム レイズTE37SL(F:10.5J-
19+22/R11J-19+23)ほか



運転席にはシートXIII、助手席にはストラディア2ローマツクスの、それぞれカーボンアラミド製シェルをチョイス。ステアリングやシフトブーツなどと合わせて、室内は黒×赤にコーディネートしているのがポイント。



ハードなサーキット走行を見越して、フロア下にはデフオイル&ミッションオイルクーラーを装着し、デフューザー内にはクーラー用のポンプも仕込んでいます。なお、デフオイルクーラー装着のため、左右出しのマフラーを左出しデュアルに加工している。

セッティング幅が広いオーリンズ車高調は、サーキット走行も考えて選択したもの。今後、仕様変更を含めて熟成させていくとのこと。キャリバーは純正ブレンボだが、エンドレスの大径スリットローターで制動力アップを図る。



カーボンカナードやデフューザーが目玉のレーシーなルックスだが、見た目だけではなく機能性も兼ね備える。「あまりゴテゴテするのは好きじゃないけど、とくにカナードは付け方で性能が大きく変わる」と宇野さんは語る。

走ることを楽しむためのモットーは “壊れない&壊さない”パーツチョイス

このZ33のオーナーは、もともとドレスアップ志向の街乗りユーザーだった。しかし、カーボン素材やGTルックのエアロパーツに凝っていくうちに「サーキットを走りたい!」という気持ちが芽生え、走りを重視したマシンメイクへとシフトしたという。

そこでS.K.R代表の宇野さんが重視したのが、パワーアップではなく耐久性を向上させるチューニングで、「そのためにオススメなのが冷却パーツです!」と語る。

このZ33の場合はチューニングの初期段階から入れるひとはめずらしいデフオイルクーラーやミッションオイルクーラーを装着している。

これはZ33のデフオイルの容量が少なくハードに走るとすぐに油温が上昇、デフブローしやすい車種だから。ミッションも同様にハードな走行では負担が大きく、冷却系を先行させるというのは「いずれブローして強化ミッションを入れるより、冷却パーツの先行投資

は比較的安上がりな手段」という宇野さんの経験からくるオススメのメニューとなっている。

コア類は取り付けにもこだわり、マフラーを片側出しにワンオフして取り付けスペースを確保。走行風がキレイに当たるように、アルミの導風板も製作して装着している。

また、MCRのスワットロムが装着されているが、これは電動ファン始動ポイントの変更が主な目的となっている。結果としてトルクアップも果たしているが、まずはあらゆる耐久性アップを優先してチューニングが進められているのだ。

もちろん、今後オーナーがサーキット走行に慣れてパワー面で物足りなくなってくれば、あらためてパワー系チューニングも実施予定。「Z33後期のVQ35HRエンジンを換装したら、イジリがいがあって楽しそうかも!」と、大がかりなメニューも計画中とか。

ドレスアップ指向のカーボンパーツ選びが
サーキット走行にハマるきっかけに!!

SHOP DATA

スキル

山形県山形市あかねヶ丘3丁目20-17
営業時間▶10:00~19:00
定休日▶水曜日
☎023-646-6588

「開業10年目のチューニングショップで、山形ではドリフトショップとして定着していますが、タイムアタックをはじめチューニングからドレスアップまでなんでもやっていますよ。とはいえグリップもドリフトもクルマ作りの基本は同じ。なによりモットーは“壊れない、壊れにくいクルマ作り”で、どんなクルマも走るステージはその先にあると考えてます」と、代表の宇野さん。



J'S RACING

INTEGRA TYPE R [DC2]

OPT2注目! PRO SHOPガイド



B18C改(210ps) J'S RACING・エンジンコンプリートメニュー(B16B純正ピストン流用/重量及びメタル合わせ/ポート加工/バルブシートカット)/フロントネガティブアッパーアーム/リヤキャンバーアーム/SPLダンパーキットCRUXバージョン/フロントロールセンターアジャスター キャロッセ改・ロールケージ ボディスポット増し サブフレーム補強 ほか



サーキットで安定した姿勢を構築するには、大型のGTウイングは不可欠。さらにリヤゲートもJ'S RACINGのカーボン製に取り換え、大幅な軽量化を図る。



オーナーは程度の良好なボディに“ハコ替え”を実施。エアコンやオーディオといった快適装備は残しながら、軽量化とボディ補強を行っている。

街乗りではアドバンネオバを履くが、サーキットを走る際にはSタイヤのA050に履き換える。サイズはいずれも、フロントが225/45-16、リヤは195/55-15を選ぶ。



B16B純正ピストンを流用してハイコンプ化が図られたコンプリートエンジン。純正部品を中心とした精密組み上げなので、ローコスト&ローリスクであるのが特徴。また、走行風をダクトによりインテークに導くことで、高速走行・高回転走行時のひと伸びに差がついてくる。



SHOP DATA

ジェイズレーシング

大阪府茨木市畑田町10-17

営業時間▶10:00~19:00

定休日▶年中無休

☎072-645-3500

http://www.jsracing.co.jp

「最近ではエンジンのリフレッシュを兼ね、B型エンジンのチューニングに着手するユーザーさんが増えています」と話す、ジェイズレーシングの梅原さん。「オススメは純正部品を中心に構成するハイコンプ仕様ですね。耐久性が高く、なおかつ手頃な価格設定も好評です。210psの最高出力を発生しますが、それでもカムはノーマルなので、さらに発展させる余地を残しているのも魅力です」と、フロントの梅原さん。



純正部品を中心に組み上げる
B18C改ハイコンプ仕様が好評

オーバーホール+αのライトチューンで210psを発生する実力は侮れない

ジェイズレーシングのB18Cコンプリートエンジンは、メリハリを与えながらも、リスクとコストを最小限に抑えられるエンジンプランとして注目を集めている。走行会仕様として長年に渡って酷使され続けてきたこのDC2も、リフレッシュを兼ねて、コンプリートエンジンへと発展させた一台だ。

このメニューは耐久性を維持し、なおかつローコストで組み上げるため、基本的には純正パーツを中心に構成。B16B純正ピストン流用によるハイコンプ化を実施し、パンチのある加速感を演出する。

ストレスのないスムーズな吹け上がりには、ピストンやコンロッドの重量合わせのほか、メタルのクリアランス調整も大きく貢献。純正規定値ではなく、熱膨張なども考慮し、経験に基づいた数値に設定される。

ヘッドはフローベンチテスターで収集した流速データを基に、ポートやバルブシートの形状を適正

化、最小限の仕様ながら210psを発揮するに至る。

シャーシに関しては、これからも長く乗り続けていくべく、開口部を中心にスポット溶接を追加、ヤレが目立つボディのリフレッシュを敢行。さらにロールバーはピラー留めを駆使してボディとの一体化を図り、強靱なボディ剛性を生み出している。

また、増大したパワーとワイドタイヤのメリットを活かすため、プレート溶接やスポット溶接を巧みに使い分け、サブフレームの補強にも着手。フロントの接地性が格段に高まり、ステアリングの操作にもダイレクトになった。

足まわりはクラックス製車高調のほか、フロントネガティブアッパーアームやリヤキャンバーアームなど、調整式アームを積極的に導入。オーナーが得意としているミニサーキットはもちろん、鈴鹿のようなハイスピードコースにも対応できるだけのポテンシャルを与えている。

ELD AUTO SERVICE

ARISTO [JZS161]

HKS-ECV V/FコンIS/レーシングサクション/インタークーラー フジツボ・レガリスR エルドオートサービス・エスカレーション車高調(F:18kg/mm・R:12kg/mm)/フロントスポイラー/リアアンダーパネル/トランクスポイラー/ECV-インフォタッチ埋め込み加工 レーベンハートLG1(F:9J+28-20・R:9.5J-19-20) ファルケンFK452(F:245/30-20・R:255/30-20) ほか



シフトゲート前方にはワンオフパネルを製作してインフォタッチとEVCを埋め込んでいる。後付けパーツは極力目立たないように自然に装着することは、大人でも乗れるシックなインテリア作りには必須といえる。



サスペンションはローダウンしてもゴツゴツした突き上げ感を抑えるオリジナルのエスカレーション車高調を装着。フェンダーは若干広げられ、ホイールは20インチでフロントに9J+28、リアは9.5J+19サイズを収めながら、荒れた道を走っても干渉させないようセットされている。

FコンISでセッティングしたブーストアップ仕様の2JZは400psを発揮、快適な高速クルージングまで実現する。また、ヒューズボックスなどのカバーやプラグカバーには転写技術であるテクニカルカーボンに施したオリジナルパーツを装着。エンジンルームをスポーティに飾っている。



フロントのリップスポイラーは左右をカナードふうにしち上げてスポーティに演出。リアアンダーパネルとトランクスポイラーはリヤビューのポリウレタンを自然なラインで補いながらカーボンの質感でシャープさも与える拘りのデザインだ。

ほどよいパワーと熟考された足まわりで街乗りから高速クルーズまで快適にこなす

このJZS161アリストはハデ過ぎずに大人な雰囲気を持たせつつ、街乗りを中心にしたクルージングセダンをテーマに製作されたエルドオートサービスのデモカー。

このデモカーにこめられたエルドオートサービスの拘りは絶対的な走行性能ではなく、さりげなく他のひととはちがったカッコよさを手に入れるためのフォルムの構築だ。

エクステリアにはエルドオートサービスのオリジナルエアロパーツを装着して、丸みを帯びたアリストのボディにシャープなアクセントラインを加えている。さらに、フロントリップスポイラーは純正アンダーカバーとのつながりも考慮し、走行風をアンダーカバー下へ抜いてリフトの発生を抑えるなど、空力効果も狙った形状を採用している。

素材にはカーボンを使用しており、小さなパーツながら高級感とスポーティさを引き立てる効果

は大きい。

また、足もとには『シャコタン、ツライチ』というシンプルなカッコよさと、街乗りで遭遇する段差もストレス無くクリアできるクリアランスを両立するセットアップを実施。大柄のセダンボディをほどよくローダウンすることで、どっしりと低く構えたフォルムに仕上がっている。

そして、このデモカーに与えられた最大の役割は今後アリストの購入を考えているひとが実際に見て、試乗することができるマシンであるということ。エルドオートサービスの會川さんによると「クルマが持つ雰囲気や乗り味は、外観だけではありません。だからデモカーはいつでも見学や試乗をできるようにしていますよ」とのことだ。

重量級のボディをストレス無く動かすために、ブーストアップによって出力も約400psまで高められている。パワーを追求したマシンではないが、快適なドライブは楽しみたいからね。

控えめなエアロとローフォルムでハデ過ぎないチューンドらしさを表現！

SHOP DATA

エルドオートサービス

東京都八王子市鎌水83-1
営業時間▶10:00~20:00
定休日▶なし
☎042-678-7325
<http://www.eld-as.jp>

「愛車に関する全ての事柄のお手伝いができる場所としてスタートしたエルドオートサービスは2013年11月で10周年を迎えました。今後もジャンルを問わずにベース車両の販売からカスタマイズ、オリジナルパーツの開発など進めていきますよ。今後はSW20用のスーパーチャージャーキットやレクサスGS/LS用のエアロパーツなどの販売を予定しています!」と、チューニング系を担当する會川さん。





三栄書房

DRIFT PADDOCK WATCHING



先月号でお伝えした通り、コンペティションを征してチャンピオンとなったのは斎藤ダイゴ。地元ローカルの大会とは違うトップスターが大量来襲することで、深夜まで大勢のファンがフェンス際で見守っていた。



TECTALOGY INTERNATIONAL DRIFT CHALLENGE 2013



見どころだらけナッ!!

SR20搭載のFD3S発見!!



鮮やかなライムグリーンに塗られたFD3Sは、ギャラリーコーナーに出展されていた展示車両。配管など、まだ完成していないようだけど、エンジンルームにはSR20 DETが納められている。搭載位置も低く、後方にとこだわっていて、レイアウトも完璧、カーボンが張り込まれたヘッドカバーもナイス!! 来年は出走しているかな!?

先月号のレポートでは、入賞者と日本からの遠征組を紹介したらスペースがイッパイになってしまった、オーストラリアの国際ドリフトイベントTIDC。

そのパドックには、日本と欧米のスタイルがミックスされた印象の、ハイレベルなチューンドドリフトマシンが多数集まり、華やか賑やかなナイトシーンが繰り広げられていたぞ。

というわけで、先月伝えきれなかったパドックの雰囲気や、エントラントやマシンの情報を、少ないスペースだけのお伝えしていこう!!





V8ツインターボの
ホールデンに乗るキャサリンちゃん



DRIVER: CATHERINE COLERIO
MACHINE: HOLDEN COMMODORE VK



キャサリンは、オーストラリア初の女性プロドリフター。その愛車は、ツインターボ化されたV8(LS1)エンジンを搭載する1980年代のホールデン・コモドアVK。ドリフト歴は約10年で、タイヤの焼ける匂いがたまらなく好き♡。走るたびに新しい発見があってドリフトはいつも新鮮とのこと。それにしても600psのV8ターボを乗りこなすんだからハンパない!!



セフィーロに乗るケリーちゃん♡



DRIVER: KELLY WONG
MACHINE: NISSAN CEFIRO

某インターネットメディアでは世界で最もドリフトがうまい女性と紹介されたケリー。愛車はセフィーロで、RB25など機関系はR33スカイラインのものをベースに、GT3071タービンなどでチューニングがされている。イベント中も練習走行からその走りは確かにオトコ勝り、ドンドン・ガンガンいくタイプ。オーストラリアの最上位ドリフトイベント、G1シリーズでも活躍しているようだ。

国際大会に出走するスゴ腕のドリギヤル♡



ギャラリーに取り囲まれた特設の審査員席は、イベント用マイクロバスの屋根の上にあるテラス。審査員席に行ってみると、ソコには見覚えのあるガイジンさん、そう日本で走り屋ライターをやっている「ノリヤロウ」ことアレクシ(右)、シドニーでは知られた顔らしい。



3ローターの
ドリフト王

DRIVER: DANIEL KRSTIC
MACHINE: MAZDA RX-7



派手なオレンジ色で目立っていたダニエル。愛車を見せてもらうと、しっかりと手の入れられたシャーシに、エンジンは3ローターの20Bに換装されている。インタークーラーはVマント化され、タービンは…何だったか聞き忘れちゃったけどギャレット製で大きめ。イベント中の忙しい作業中にも関わらず陽気な対応は、世界中のドリフター共通だ。

シドニーモータースポーツパークのドリフトナイト 入賞車や遠征組以外も

DRIVER: LEVI CLARKE
MACHINE: NISSAN SILVIA S15

現地エクセディのフルスポンサーで参戦しているシルビア。エンジンはアメリカンV8のLS3がフルチューンで搭載されている。実はOPT2が気に入ったのは、パドック脇に停められたいたキャリアカーのほうで…、荷台の昇降ができないのは搭載時に不便そうだけれど、みんなで乗れるダブルキャブにレース車両と同じカラーリングは、日本のローダーとは違いすぎる…カッコよすぎだ!!



キャリアカーまで
カラーリングを合わせてる!!

ターボ仕様の86メイクで分かった 駆動系パーツの 限界とその対策術



ホリンジャーSG3
載せ替えの真つ最中だぜい

爆走坂東組
マサ監督

けっこう
大変なのよ...

86の下で作業中の
スコーチ竹さん

爆走坂東組マサの
GT直系☆マシンメイク

最速86伝説!

TOYOTA 86 MAKING For CIRCUIT



筑波アタックに備えて
ホリンジャーMTを投入

筑波サーキットで速いクルマの指針となる1分切り。登場して間もない86で、誰よりも速くそのハードルをクリアしようと、過給器チューンを施した爆走坂東組のマサ監督。その甲斐もあって、シエイクダウンではいきなり59秒台をマーク。最速86の座を奪って周囲をアツと驚かせたのは記憶に新しい。

あれから約1年…。HKS&NOB谷口のゴールデンコンビに奪われた、筑波最速86の称号を取り返すべく、ドライカーボンパーツによる軽量化や足まわりのフルピロ化、そしてECUリセッティングによる出力向上など、着実なポテンシャルアップを図ってきた。

そして、今シーズンの目玉と言えるのがホリンジャー・シケンシャルMTの導入！ターボ化によりノーマルの

クラッチ



過給器付きで シングルはキツイ

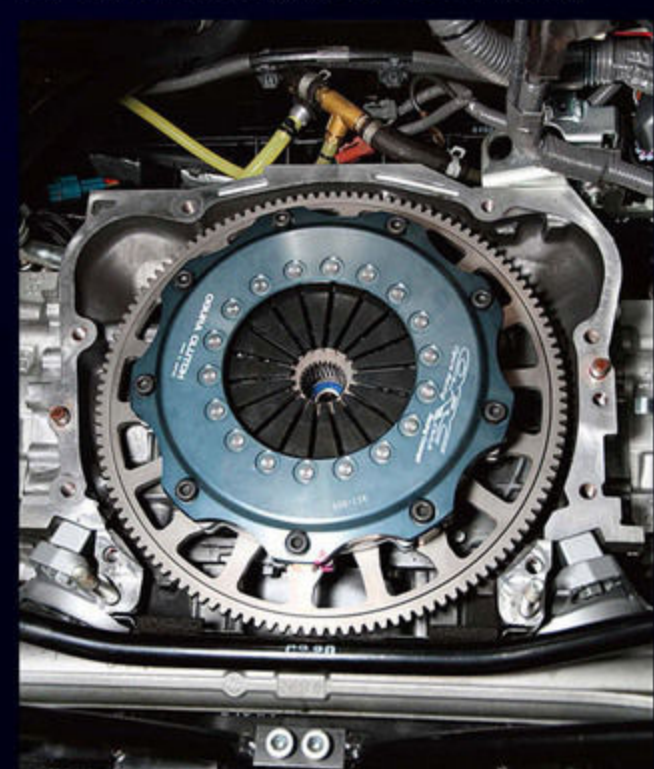
純正MTを保護する狙いもあり、あえて対応トルクが低めのメタルシングルクラッチを使っていたマサ86。若干、滑らせ気味に使用していたが、さすがにターボ仕様&サーキットでは限界と判断。ホリンジャーMTに載せ替えるタイミングでORCメタルツインプレート(レーシングコンセプト)の導入に踏み切ることに。コチラは対応トルク65kg-mと、十分な容量を備えているので安心。

ハブまわり

意外にトラブルが少ないハブまわり

PCD100の5穴ということで、発売当初は耐久性への不安も囁かれたハブまわり。ドリフトなどで酷使しているユーザーが少ないからか、はたまた走行距離が伸びていないからか、大きなトラブルは聞かないってのが現状。実際にマサ86はPCDチェンジャーでピッチを114.3に変更。リヤ295mmのSタイヤを履いているが、特にガタや異常は出ていない。

撮影&レポート：石川大輔



ミッション

400psまでなら純正MTでOK

その中身はS15やアルテツァと同じアイシン製の6速MT。S15の場合、ブーストアップでも壊れるケースがあることから察するに、純正MTの対応馬力は400ps程度と考えられる(使用環境にもよる)。つまり、ポン付けできるレベルの過給器チューンならギリギリセーフ。マサ86のように、エンジン内部まで手を入れて、モアパワーを狙っていくと厳しくなる…といった感じ。そこでマサ86はホリンジャーのSG3への換装を実施した。

86用純正ミッション



ホリンジャーSG3 シーケンシャルドグミッション



インプットシャフトを比較

エンジン出力を伝達するインプットシャフトの太さを比較してみると、その違いは歴然。ホリンジャーは独自の給油システムを採用しており、高い耐久性を誇るのも魅力。



2倍以上となる約440psまで引き上げられたパワーに対応するべく、純正MTの載せ換えを決定したのだ。というわけで、マサ86に投入されたのは、ホリンジャーのなかでも小型なSG3型。ギヤが薄いためレスポンスアップも期待できるほか、シーケンシャル式なのでシフトミスも減らせる、更に筑波に合わせてギヤ比をピタリ合わせることも可能とのこと。そして、「駆動系が壊れるとクルマは動けなくなっちゃうからね。だから高出力化したら、それに耐えられるように対策するのは基本。実際に、この86でもクラッチはツインプレート化したし、プロペラシャフトも強化した。86ワンメイ

クレースですらトラブルの兆候が見られるドライブシャフトも、キッチリと対策を練っているぜ」と、マサ監督。なんでも、ドライブシャフトは分解・研磨した上にWPC加工を施したスペシャル品に変更。レース用のグリスを注入することで、耐久性をアップしたとか。そうした積み重ねにより、最速86の座の奪還に向けて、盤石の態勢を整えるマサ86。12月頭に予定している今シーズン1発目の筑波アタックでは「57秒台前半を目指す」と、鼻息も荒い。ワイドボディ化されたカーボン86の進化に、ますます目が放せないそうだ。

ドライブシャフト



ジョイント内の部品を研磨することで抵抗を少なくする。そうすることで発熱を抑える効果も期待できる。ただ、手作業で仕上げるので、非常に手間が掛かる。

高負荷で ジョイント部が破損する

高出力化した過給器チューンで頻発している、ドライブシャフトのトラブル。高い負荷が掛かるとジョイント部分が破損する。ノーマルエンジンの86ワンメイクレース車両でもブローした事例が報告されているから、強度不足は否めない。そこでマサ86では、ジョイント部分を全バラにして、内部パーツを研磨した上でWPC加工を実施。抵抗を抑えた上でレース用グリスを封入することで、耐久性を引き上げる。



耐熱性が高く、優れた性能を発揮するオメガのレース用グリスを封入することで、焼き付きなどのトラブルを予防。こうした対策はレース界では常識となっている。

今回は念には念を入れて、内部パーツにWPC加工も施した。狙いはもちろん抵抗を減らすためだ。これでもダメなら、根本的な解決策を練る必要が出てくる。



デファレンシャル

100系ツアラーと同じ 8インチ

86&BRZのデフキャリアは100系ツアラーなどと同じ8インチ。ターボ化しても十分な容量を備えるので、デフブローなどのトラブルの心配はないそうだ。なお、マサ86では坂東商会オリジナルの2ウェイLSDを組み込み、トラクション性能のアップを図っている。





三栄書房

チューニングパーツの
付けて試して

パーツを付けてOPT2のページを作ろう!

モニター募集

**冷却性能を高めながら圧力損失は低減
相反する性能を両立する
インタークーラー**

今回のモニター募集は、冷却性能と圧力損失低減を高次元でバランスしたARCのインタークーラー。高い性能を有するだけでなく全てがアルミで製作されていることによる軽さも特徴のひとつで、ハンドリング性能にも好影響を与えてくれるパーツとなっているぞ。

1名様

ARC Brazing

ARCインタークーラー M073

対応：シルビア(S15)、スカイラインGT-R(BNR32、BCNR33、BNR34)、GT-R(R35)、ランエボⅧ/Ⅸ/ワゴン(CT9A)、ランエボX(CZ4A)、インプレッサ(GDB)、レガシィ(BH5/BH5、BP5/BL5、BR9/BM9)、コペン(L880K)、カプチーノ(EA11R/EA21R)、ワゴンR(MC12S/22S、MH21S/22S)、Kei(HN12S/22S)、MRワゴン(MF21S/22S)

モニター商品：ランサーエボリューションX(CZ4A)用 1台分

協力：ARCブレイジング ☎0545-32-0525 <http://www.arc-brazing.co.jp>

インナーチューブは入り口をテーパ形状にしてエアフローを向上、内部のフィンにはたがいちがいになったオフセットフィンを採用することで表面積を大きくしながら吸気の流れも確保してターボラグを低減する。



装着はもちろんボルトオンとなっていて、必要なステーなどはインタークーラーに装備されているので、加工は不要。ステーもアルミ製となっているので、本体重量は純正よりも大幅に軽くなっている。

装着はもちろんボルトオンとなっていて、必要なステーなどはインタークーラーに装備されているので、加工は不要。ステーもアルミ製となっているので、本体重量は純正よりも大幅に軽くなっている。

装着はもちろんボルトオンとなっていて、必要なステーなどはインタークーラーに装備されているので、加工は不要。ステーもアルミ製となっているので、本体重量は純正よりも大幅に軽くなっている。

装着はもちろんボルトオンとなっていて、必要なステーなどはインタークーラーに装備されているので、加工は不要。ステーもアルミ製となっているので、本体重量は純正よりも大幅に軽くなっている。

装着はもちろんボルトオンとなっていて、必要なステーなどはインタークーラーに装備されているので、加工は不要。ステーもアルミ製となっているので、本体重量は純正よりも大幅に軽くなっている。

装着はもちろんボルトオンとなっていて、必要なステーなどはインタークーラーに装備されているので、加工は不要。ステーもアルミ製となっているので、本体重量は純正よりも大幅に軽くなっている。

装着はもちろんボルトオンとなっていて、必要なステーなどはインタークーラーに装備されているので、加工は不要。ステーもアルミ製となっているので、本体重量は純正よりも大幅に軽くなっている。

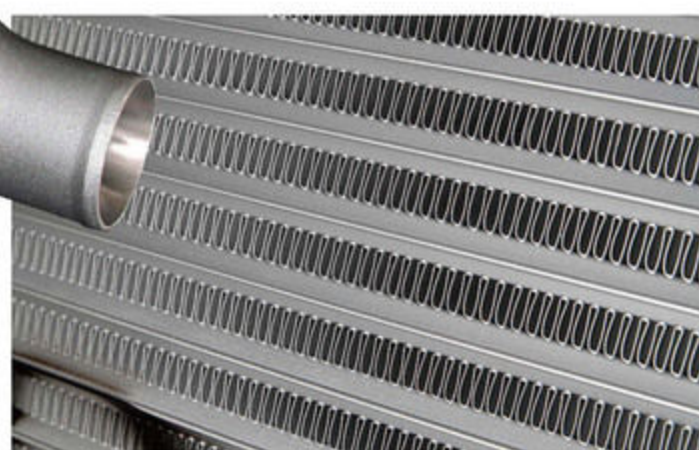
装着はもちろんボルトオンとなっていて、必要なステーなどはインタークーラーに装備されているので、加工は不要。ステーもアルミ製となっているので、本体重量は純正よりも大幅に軽くなっている。

装着はもちろんボルトオンとなっていて、必要なステーなどはインタークーラーに装備されているので、加工は不要。ステーもアルミ製となっているので、本体重量は純正よりも大幅に軽くなっている。

装着はもちろんボルトオンとなっていて、必要なステーなどはインタークーラーに装備されているので、加工は不要。ステーもアルミ製となっているので、本体重量は純正よりも大幅に軽くなっている。

装着はもちろんボルトオンとなっていて、必要なステーなどはインタークーラーに装備されているので、加工は不要。ステーもアルミ製となっているので、本体重量は純正よりも大幅に軽くなっている。

前置きタイプのランエボX用のアウターフィンは、走行風の通過速度が高いストレートフィン。純正品からARCインタークーラーに交換することで、ラジエーターに当たる走行風の速度が高まり、水温の低下にもつながるぞ。



**フィンやチューブ形状に拘ることで
体感レベルの性能向上を実現**

インタークーラーはターボ車において吸気温度を下げることで出力の向上とトラブル防止の役割を担う重要なパーツ。そこで、インタークーラーに求められる性能は吸気を冷やすということに加えて、スムーズに空気が通過することによってタービンで加えた圧力のロスを抑えることにある。

ARCインタークーラーは、圧力損失を最低限に抑えながらも、高い冷却性能を持たせて

められる性能は吸気を冷やすという

ことに加えて、スムーズに空気が通過

することによってタービンで加えた

圧力のロスを抑えることにある。

ARCインタークーラーは、圧力損失を最低限に抑えながらも、高い冷却性能を持たせて

められる性能は吸気を冷やすという

ことに加えて、スムーズに空気が通過

することによってタービンで加えた

圧力のロスを抑えることにある。

今回モニターを募集するのはランエボXだ。ブーストアップ仕様からタービン交換マシンまで、インタークーラー交換によってアクセルレスポンスがどう変化するか、様々な場面で試してみたい。

今回モニターを募集するのはランエボXだ。ブーストアップ仕様からタービン交換マシンまで、インタークーラー交換によってアクセルレスポンスがどう変化するか、様々な場面で試してみたい。

今回モニターを募集するのはランエボXだ。ブーストアップ仕様からタービン交換マシンまで、インタークーラー交換によってアクセルレスポンスがどう変化するか、様々な場面で試してみたい。

今回モニターを募集するのはランエボXだ。ブーストアップ仕様からタービン交換マシンまで、インタークーラー交換によってアクセルレスポンスがどう変化するか、様々な場面で試してみたい。

今回モニターを募集するのはランエボXだ。ブーストアップ仕様からタービン交換マシンまで、インタークーラー交換によってアクセルレスポンスがどう変化するか、様々な場面で試してみたい。

今回モニターを募集するのはランエボXだ。ブーストアップ仕様からタービン交換マシンまで、インタークーラー交換によってアクセルレスポンスがどう変化するか、様々な場面で試してみたい。

今回モニターを募集するのはランエボXだ。ブーストアップ仕様からタービン交換マシンまで、インタークーラー交換によってアクセルレスポンスがどう変化するか、様々な場面で試してみたい。

今回モニターを募集するのはランエボXだ。ブーストアップ仕様からタービン交換マシンまで、インタークーラー交換によってアクセルレスポンスがどう変化するか、様々な場面で試してみたい。

今回モニターを募集するのはランエボXだ。ブーストアップ仕様からタービン交換マシンまで、インタークーラー交換によってアクセルレスポンスがどう変化するか、様々な場面で試してみたい。

今回モニターを募集するのはランエボXだ。ブーストアップ仕様からタービン交換マシンまで、インタークーラー交換によってアクセルレスポンスがどう変化するか、様々な場面で試してみたい。

今回モニターを募集するのはランエボXだ。ブーストアップ仕様からタービン交換マシンまで、インタークーラー交換によってアクセルレスポンスがどう変化するか、様々な場面で試してみたい。

締め切りは

12月31日!! 編集部ピットでの装着作業も歓迎するぞ

モニター方法

モニターに選ばれたひとには、商品が到着した日から1ヵ月以内に、写真といっしょにレポートを提出していただきます。さらに装着後3ヵ月たった時点で長期使用レポート(高解像度の写真付き)を、それぞれ2000文字程度にまとめてもらいます。その際、装着工程や装着状況、インプレッションを伝えられる**写真を7枚以上添付**していただくことが条件となります。また、**キミがいっしょに写っている写真**なども必ず撮影してください。(※編集部のガレージで装着作業をすることも可能です。日程などは事前にご相談ください。編集部員のスケジュールがあえば夜間の作業も可能)

応募方法

左記を承諾したうえで、独自のモニター方法や、応募の意気込みをハガキもしくは手紙に書き(その内容が読者モニターを選ぶ際の判断基準となりますので重要です)、右記のアンケートにすべて答えて応募してください。車種と型式、携帯電話番号は、赤いボールペンでハッキリ書いてください。応募券等は不要です。

アンケート

- ①モニター希望商品名
- ②住所・氏名(ふりがな)・年齢・性別・職業
- ③キミの愛車の車名・年式・型式
- ④現在のクルマまでの車歴
- ⑤現在の愛車のチューニングスペックを細かく教えてください
- ⑥特に冷却系のセットアップについて詳しく教えてください
- ⑦モニターに選出された場合の**「キミ独自のチェック方法や意気込み」**をなるべくたくさん書いてください

あて先

〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5 オプション2編集部
モニター募集「ARCインタークーラー」係
■インターネットメールでの応募先
option2@deesclub.co.jp
オプション2編集部 モニター募集「ARCインタークーラー」係
※モニター商品のメールでの応募はパソコンからの送信のみ有効

※モニターの選考結果は、誌面でのレポートに代えさせていただきます

※個人情報保護法に基づき、お寄せいただいたアンケート内容および個人情報は、投稿の掲載、誌面活性化およびモニター商品発送の目的以外には利用致しません

の激レアアイテムまで!?

OPT2 PRESENT CORNER 2014

**COMTEC
RADARPHONE A01 / i01**
iPhone (iOS4.3以降) / Android (2.2 / 2.3 / 4.0 / 4.1)
提供 コムテック ☎0561-36-5654 <http://www.e-comtec.co.jp>

**超高感度のレーダー受信機能に
スマホのリアルタイム情報を連動**

1

各**1**名様



本体に17バンドに対応した超高感度レーダー受信機能を搭載。単体でも使用可能だが、スマホアプリと接続することで公開取締情報など最新の情報を利用可能。わかりやすい画面表示も魅力だ。iPhone用のi01とアンドロイド用のA01を選んでね!



**定番デザインで
表現するのは
高性能な日本車への
親しみかな!?**

**I ♥ RICE
Tシャツ**
サイズ: M

**RE雨宮
WTACハリケーン7
限定Tシャツ&
NOB谷口サイン入り
WTACポスター**

Tシャツサイズ: L
Tシャツカラー: 黒、白
提供 RE雨宮 ☎0476-90-0007
<http://www.re-amemiya.co.jp>

**WTAC参戦記念Tシャツと
サイン入りのレアポスターをセットで!**

2013年仕様のハリケーン7と、ロゴをデザインしたプリントを前面に配置した限定Tシャツと、NOB谷口のサインが入ったWTACポスターをセットでプレゼント。RE雨宮ファン必見のアイテムだ。



各色
2名様



**SLINC / JDMM
オリジナルTシャツ**

提供 Japanese Domestic Market Mods

オーストラリアで日本車や日本製パーツの輸入を行うJDMMからOPT2読者へのプレゼントとして貰ったもの。デザインはシドニーのSLINCというデザインチームが行ったようだ。言葉が通じなかったんで詳細は謎…。



各**1**名様

**カジ編が現地でもらったアイテムも!
WTACグッズ
プレゼント第2弾!!**

**地元のデザインチームとコラボした
シンプルかつオシャレなTシャツ!**

魅力的なパーツから非売品

2名様

TEIN 2014年カレンダー

提供 テイン ☎045-810-5501
http://www.tein.co.jp

ラリーや
スーパー耐久など
過酷なレースを
大サイズで!

様々なモータースポーツのマシンを足もとで支えるテインの新作カレンダーは、86やインプレッサ、ランエボなどなじみ深い車種のレースマシンによる大迫力の走行シーンが収録されているぞ!

3名様

2

NGK モータースポーツカレンダー

提供 NGK http://www.ngk-sparkplugs.jp

NGKがサポートする
トップカテゴリーマシン続々!

NGKのモータースポーツカレンダーは4輪のF1やWRCにスーパーGT、2輪のモトGPなどトップカテゴリーのマシンが満載。その走りを部屋にしながら楽しめるのだ!

2014年も
部屋をクルマ色に!
メーカーカレンダー
プレゼント!!

応募の決まり

どちらも締め切りは

12月31日編集部必着!!

インターネット応募の場合

- ① 応募サイトはコチラ
http://www.pitnavi.com/opt2_present.html
- ② 画面の指示に従って、必要事項を入力。これで応募は完了。
※応募のチャンスはひとり1回限り。
※ハガキでもインターネットでも当選確率は変わりません。
※応募券は必要ありません。
※携帯電話からの応募はできません

ハガキの場合

ハガキの裏側に下記の内容を順番に書いて投函してね。記入漏れや締め切り後に到着したハガキは抽選の対象外になるよ。

- ① 赤いボールペンで希望の商品番号&商品名を記入
- ② 黒いペンで住所、氏名、年齢、☎、Eメールアドレス、職業を記入
- ③ 愛車名・型式・年式・グレードを記入(正確に!)

アンケート

1. 愛車でイチパンのチューニングポイントは?
2. プレゼントで今後取り扱ってほしいパーツはなに?

《宛先》

〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5
オプション2編集部 「OPT2 1月号プレゼントコーナー」係
当選者はOPT2・2014年2月号のスピニング倶楽部&インターネット応募サイト上(2014年2月10日~2014年3月9日掲載予定)にて発表!
※応募者多数の場合は抽選により当選者を決定させていただきます。
※個人情報保護法に基づき、お寄せいただいたアンケート内容および個人情報は、投稿の掲載、誌面活性化およびプレゼント発送の目的以外には利用致しません。

PULSE PERFORMANCE RACE ENGINEERING 6ローターRX4ポスター

提供 パルスパフォーマンスレースエンジニアリング
http://www.pulseperformance.co.nz

驚異の6ローターエンジンを搭載
スーパールーチェを
お部屋にどうぞ!

WTACのパドックに展示され、デモ走行も行った6ローターエンジンを搭載したRX-4(ルーチェ)。ポスターにはエンジンが大きくプリントされているので、その造形を隅々まで楽しむことができるぞ!

アンダー鈴木 直筆サイン入りファンカード

提供 アンダー鈴木
http://blog.livedoor.jp/jdm_suzuki

WTAC2013参戦記念の
ファンカードにサイン入りで!!

冬は筑波サーキットで、夏はシドニーで0.1秒を削る挑戦を続けるアンダー鈴木が、WTAC2013の会場で配布したレアもののファンカードが到着。直筆サイン入りでレア度がさらに高い逸品!?

3名様

10名様

3





1 オプション2

2013年12月11日発売(毎月1回11日発売) 第23巻第1号通巻287号 1992年6月22日 第3種郵便物認可 受注センター
発行人・西ヶ谷周二 発行・株式会社三栄書房 〒160-8547 東京都新宿区本塩町19-3 03-5369-5112
編集人・加地伸康 編集株式会社デイズ・クラブ 〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5 03-3552-6670



2014 SPECIAL TUNED MACHINE CALENDAR

オプション2 2014年1月号 特別付録



December 12 月 2013 平成25年

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11 OPTION2 OPT2発売日	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23 天皇誕生日	24	25	26	27	28
29	30	31	1	2	3	4

memo

January 1 月 2014 平成26年

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
29	30	31	1 元日	2	3	4
5	6	7	8	9	10 東京オートサロン	11 OPTION2 OPT2発売日 東京オートサロン
12 東京オートサロン	13 成人の日	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	1

memo

OPTION 2



BLITZ SUPRA[JZA80]

11

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
3	4	5	6	7	1	2
10	11	12	13	14	8	9
17	18	19	20	21	15	16
24	25	26	27	28	22	23

2

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	

SAT	FRI	THU	WED	TUE	MON
1					
8					
15					
22					

February 2月 2014 平成26年

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
26	27	28	29	30	31	1
2	3	4	5	6	7	8
9	10 OPTION2 OPT2発売日	11 建国記念日	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	1

memo

March 3月 2014 平成26年

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
23	24	25	26	27	28	1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11 OPTION2 OPT2発売日	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21 春分の日	22
23	24	25	26	27	28	29

memo

OPTION 2



FRIENDS SILVIA [S15]

◀														▶						
1							4													
SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
5	6	7	1	2	3	4	6	7	8	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
12	13	14	8	9	10	11	13	14	15	15	16	17	18	13	14	15	16	17	18	19
19	20	21	22	23	24	25	20	21	22	22	23	24	25	20	21	22	23	24	25	26
26	27	28	29	30	31		27	28	29					27	28	29				

April 4月 2014 (平成26年)

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
30	31	1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	1	2	3
昭和の日						

memo

May 5月 2014 (平成26年)

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
27	28	29	30	1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
みどりの日	こどもの日	振替休日				
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31
憲法記念日						
OPTION2						
OPT2発売日						

memo

OPTION 2



ABFLUG SCHWARZER [JZA80]

◀

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
3						

2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

June 6 月 2014 (平成26年)

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11 OPTION2 OPT2発売日	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	1	2	3	4	5

memo

July 7 月 2014 (平成26年)

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
29	30	1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11 OPTION2 OPT2発売日	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21 海の日	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31	1	2

memo



TOPFUEL × VOLTEX S2000 [AP1]

5

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
4	5	6	7	8	9	3
11	12	13	14	15	16	10
18	19	20	21	22	23	17
25	26	27	28	29	30	24
						31

8

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
3	4	5	6	7	1	2
10	11	12	13	14	8	9
17	18	19	20	21	15	16
24	25	26	27	28	22	23
31					29	30

August 8月 2014 平成26年

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
27	28	29	30	31	1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11 OPTION2 OPT2発売日	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31		memo				

September 9月 2014 平成26年

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
31	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11 OPTION2 OPT2発売日	12	13
14	15 敬老の日	16	17	18	19	20
21	22 秋分の日	23	24	25	26	27
28	29	30	1	2	3	4
memo						



BLACKLINE LEXUS SC300 [JZZ30]

7

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
6	7	1	2	3	4	5
13	14	8	9	10	11	12
20	21	15	16	17	18	19
27	28	22	23	24	25	26

10

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
5	6	7	1	2	3	4
12	13	14	8	9	10	11
19	20	21	15	16	17	18
26	27	28	22	23	24	25



October 10月 2014 平成26年

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
28	29	30	1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11 OPTION2
12	13 体育の日	14	15	16	17	18 OPT2発売日
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	1

memo

November 11月 2014 平成26年

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
26	27	28	29	30	31	1
2	3 文化の日	4	5	6	7	8
9	10	11 OPTION2	12	13	14	15
16	17	18 OPT2発売日	19	20	21	22
23	24 勤労感謝の日	25	26	27	28	29
30	振替休日					

memo

OPTION 2



ZESTY RX-7 [FD3S]

9

SUN 7 14 15 21 28

MON 1 8 15 22 29

TUE 2 9 16 23 30

WED 3 10 17 24

THU 4 11 18 25

FRI 5 12 19 26

SAT 6 13 20 27

12

SUN 7 14 21 28

MON 1 8 15 22 29

TUE 2 9 16 23 30

WED 3 10 17 24 31

THU 4 11 18 25

FRI 5 12 19 26

SAT 6 13 20 27

December 12月 2014 平成26年

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
30	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11 OPTION2 OPT2発売日	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23 天皇誕生日	24	25	26	27
28	29	30	31	1	2	3

memo

January 1月 2015 平成27年

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
28	29	30	31	1 元旦	2	3
4	5	6	7	8	9	10 OPTION2 OPT2発売日
11	12 成人の日	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

memo

OPTION 2 TWO



FNATZ CHASER [JZX100]

11							2						
SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
2	3	4	5	6	7	1	1	2	3	4	5	6	7
9	10	11	12	13	14	8	8	9	10	11	12	13	14
16	17	18	19	20	21	15	15	16	17	18	19	20	21
23	24	25	26	27	28	22	22	23	24	25	26	27	28
30						29							



自動車文化の発展を促す

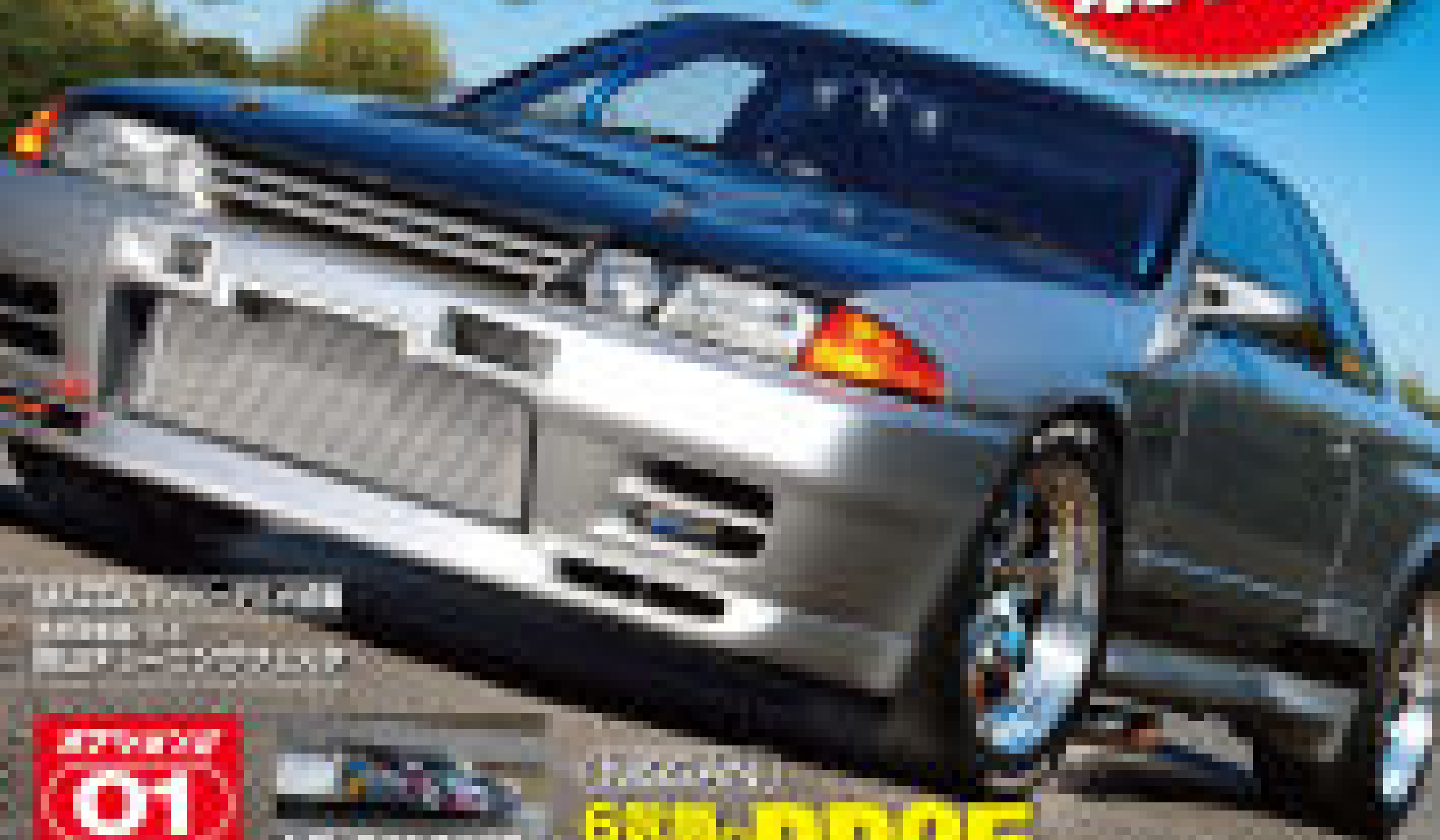
最新技術 ココが動く 自動車工場の

OPUS

100例に超絶技術と作家の解説

年表

特別付録
**SUPER TUNED
MACHINE**
カレシター



01

1/4リフト

680馬力 RB25

2000cc 1/4リフト