

一挙掲載!! 独自情報で集めた**注目**の**NEWパーツ** 2014

「OPTION2 2月号」 2014年1月11日発売(毎月1回11日発売) 第23巻第2号 通巻288号 1992年6月2日 第3種郵便物認可

プロペラシャフト炸裂で大惨事!!

最速86伝説

限界を
越える強者たち!!

今、マシンメイクが凄いことに!!

激烈タイムアタッカー

30

傑!!

ALL JAPAN
TIME ATTACKERS
SELECTION

The Drift Muscle
champions

シルビア最新事情

S15MEETING
in MOBARA

セリカオーナー大集合

オプション2

02

FEB.2014

初夢!? 正夢!?

新春仰天マシン図鑑

おめでとう!!

新春!!

仰天

MACHINESスペシャル

新年明けましておめでとう!!
なかなか景気向上の実感もなく、
実用性のあるチューニングが求められがちな昨今だけれど、
本来のチューニングっていうのは、遊びの世界。
非現実的で、夢のようなものがなくつちや意味がないはず。
というわけで、新年、第一発目の企画は夢イッパイの
『仰天マシーンズSP』ってみるとしちやおう!!

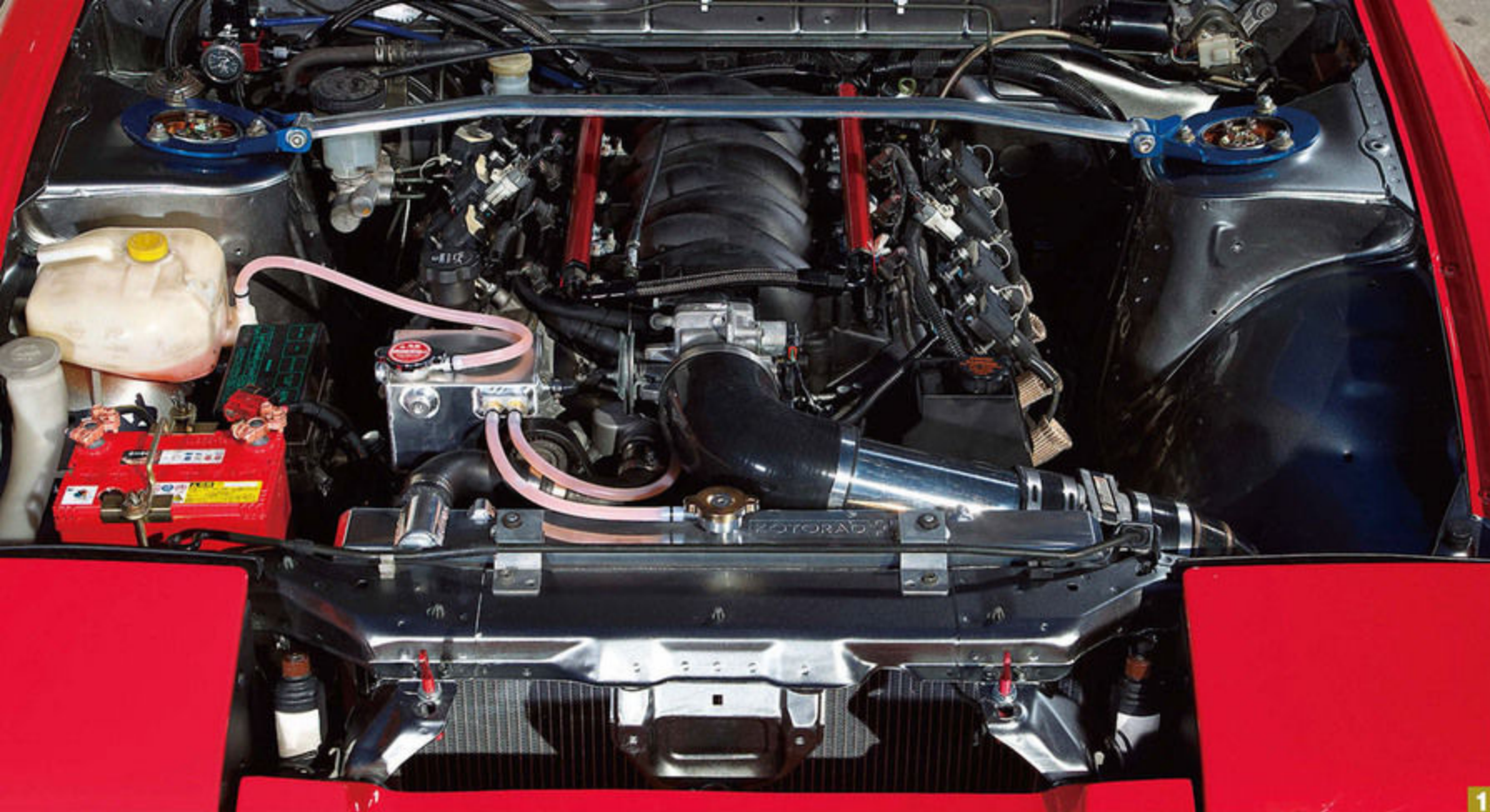
ロケットバーニーのフルエアロだけで
も迫力満点なのに、エンジンをかけ
ると「バオォン! ドルドルドルド!!」
という聞き慣れないサウンド。明ら
かにSRエンジンとは違う低いエキ
ゾーストノートを轟かせ、さらにアク
セルを踏み込むと荒々しいV8サウ
ンドを奏でてくれるのは杉本さんの
180SX。

「きつかけはものすごく程度の良い
180SXが手に入ったので、キッチリ
と仕上げたドリ車を作りたいかなん
です。で、ガワはフルロケットバーニー
で組みたかったんですけど、この迫力に
見合ったエンジンの仕様がなかなか思
いつかなくて…。どうしようか悩んで
いるときに、ロケットバーニーのエアロを
京都へ見に行ったんです。その時にス
タンスジャパンをやっている知り合いの
高取さんのお店も近かったんで顔を
出したら、たまたまV8を積んだクル



仰天

V8エンジンを180SXに!!



マがあつて……。キーを捻ってエキゾーストノートを聞いた瞬間に『コレだっ!!』
 つて思いましたね」とは、杉本さん。
 その場でこのV8サウンドにノックアウトさせられてしまい、換装を決定してしまつたのだ。
 そうと決まると話は早い。その場でスタンス高取さんとアメリカから程度の良い中古のV8エンジンを運んでくる段取りに着手。運良く2002年式のカマロの6速ミッション付きLS1エンジンが見つかり、並行してアメリカで販売されているS13系へのLS1換装キットも入手。まずはエン

ジン換装からスタンスジャパンで作業を行つていったのだそう。
 この作業が終わると、地元の山梨県にクルマを移送、馴染みのショップ「ヌーベルバーグ」で、エアロや内装などの総合的なチューニングを行った。「ルックスといい、エンジンのサウンドといい、理想のクルマの完成まであと一歩です。堂々と公道で乗るために、きちんと公認を取りたいんですよ」とは、杉本さん。
 というわけで、今、最終的なセッティングと公認車検の準備を進めている真つ最中だ!!

キッチリ公認取って
 堂々と乗りたいですネ!

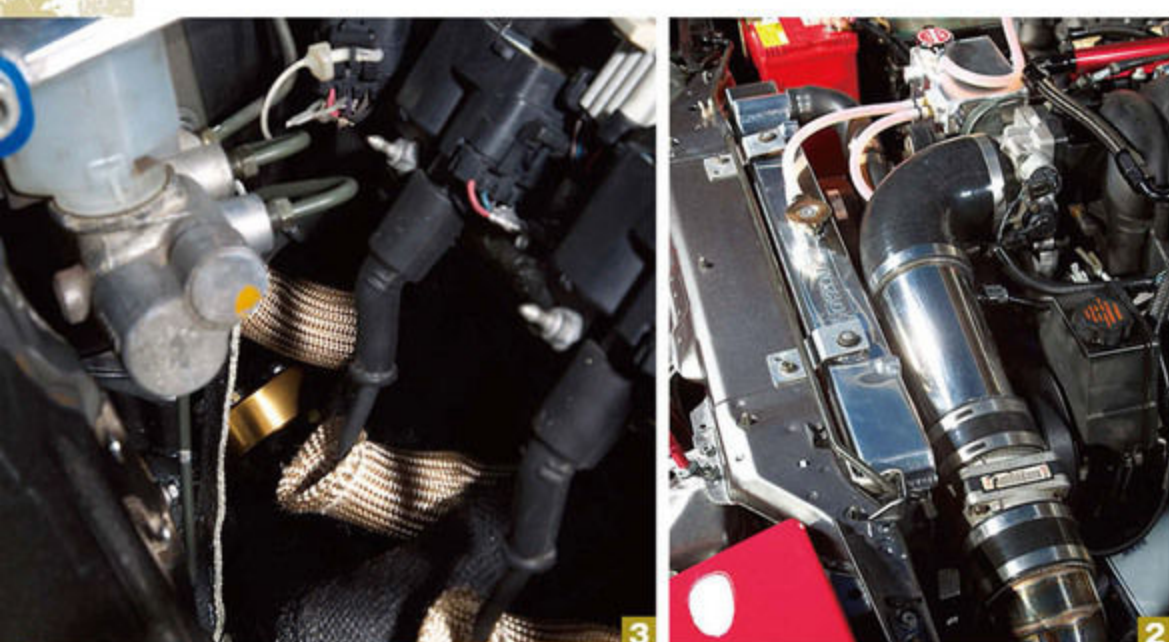


オーナー
 杉本さん

SPECIFICATION

カマロ純正V8エンジンLS1換装(フレッド製換装キット) COMPCAMSハイカム(IN/EX: 280度15mmリフト) フレッド強化バルブスプリング/強化プッシュロッド/チタンリテーナー/強化コンロッドボルト/強化オイルポンプ/強化タイミングチェーン/エキマニ/アルミドライブシャフト カマロコンピューター改 オリジンマフラー改 コーヨーラジエター ACTシングルメタルクラッチ カーツ2ウェイLSD カマロ純正6速ミッション換装 スタンス車高調(F: 8kg/mm・R: 6kg/mm) イケヤフォーミュラピロアアーム BCNR33プレンボキャリパー(FR) アドバンRSⅢ(F: R: 10.5J-18) アドバンネオ08R(F: R: 265/35-18) サイトウロールゲージ11点式 ロケットバニーフルエアロ JURANフルバケットシート ほか

フルロケットバニー仕様の180SXは アイドリングからトルク50kg-mを発生!?



① 元々は6000回転がレブリミットのLS1を7000回転までまわせるように動弁系の強化とハイカムを導入。アイドリング付近から約50kg-mのトルクを発生する400psのメカチューンエンジンに仕上がっている。

② LS1は発熱量が大きいので、コーヨーのアルミラジエターを装着。サクシヨンパイプなどのスペースもギリギリで納められた。

③ S13系へのLS1換装キットがアメリカでは販売されているとはいえ、左ハンドル用なので右ハンドルにするにはステアリングラックの取り付けなどの加工が必要。この点が苦労したポイントだ。

④ フロントサスペンションメンバーとスタビライザーを逃げるように加工されたオイルパン。写真では見えないけど、エンジンマウントが絶妙な形状で設計されていて、このクリアランスに収まるようになっているという。

⑤ LS1とカマロ純正6速ミッションとの長さの辻褄合わせをしているのがアルミ製のプロペラシャフト。これでS13系のR200デフにドッキングする仕組みだ。

GYO-TEN MACHINES SPL 2014

STANCE JAPAN × NOUVELLE VAGUE

ヌーベルバーグ
 山梨県笛吹市石和町東高橋261-1
 ☎055-261-7581

スタンスジャパン
 京都府八幡市下奈良宮ノ道6-2
 ☎075-874-3282

⑥ 写真のようにLS1の搭載位置をギリギリにしていると、カマロ純正6速ミッションのシフトレバー位置はS13系よりほんのわずかに前になるくらい。ほとんど違和感なく運転できるそうだ。

⑦ タコメーターはすでに正常に動くようになっているそうだけど、車検を取る上でネックになっているのがスピードメーター。カマロミッションからどうやってスピード信号を取り出すかを考えている最中だという。

⑧ サスペンションは減衰力15段階調整式のスタンス車高調。アーム類などはピロポル化されてダイレクトな足まわりに仕上がっている。

⑨ 片側80mmワイド化されるロケットバニーのオーバフェンダー。265/35-18のタイヤが普通に収まる様は圧巻だ。

⑩⑪ リヤディフューザーやリヤウイングなども、フルロケットバニー仕様。バンパーを外した部分にはカーボンパネルを貼ってレーシーに仕上げている。



カマロの



カモりそうなGT-Rもどき!?



オーナー
矢野さん

ネタのようできて
実は真剣なチューニングカー
そんなギャップもオリジナル!?

SPECIFICATION

B18C改(500ps) GT3037プロスタービン(最大
ブースト圧1.5kg/cm²) マーレー鍛造ピストン APEX
パワーFC ブリッツインタークーラー トラストオイル
クーラー コーヨーラジエター 柿本改・ワンオフエ
キマニ/マフラー エクセディクラッチ エンドレスキ
ャリバー(F:6ポット・R:4ポット+油圧式サイドブレ
ーキ) ボディフルスポンジ増し ロックフォードオーデ
ィオ フルデッドニング 内装カスタム トップシーク
レット製BNR34用バンパー改 ワンオフプリスターフ
エンダー/リアスポイラー ほか

そして、そのクルマに近づいていく
と「待つてました!!」とばかりに、ニコ
ニコと微笑む、完全に場違いなオーナー
が待ちかまえていた。
実は、仲間の応援&手伝いと、自
らが店長を務めるショップの展示用
に、徹夜で仕上げた愛車
をちよつと持ち込んだ
ところだったという。
そしてカメラを持つ

トだけに、完全に頭の中は????モ
ードだ。

トップアッタカーたちの勝負
の場。緊迫しまくってる状態のピッ

縮尺の違うRの顔が。

なんせシチュエーションが

されたような、あきらかに

「???」

立ち並ぶGT-R勢を見

まわしているとき

は、取材対象となるRを

いた。OPT2編集部で

豪GT-Rが多数集まっ

リアには西日本地区の強

開催されたチューニングフ

エスタの練習日、ピットエ

岡山国際サーキットで

ネタに満ちた
新巻!
仰天

MACHINESスペシャル



た取材班を見て、目的がちがうのは良くわかっていながらも、完全に「キターッ!!」状態だったという。

ちなみに、取材に行っていたカジ編も、最初は車種がわからず...でも、とにかくSUVをGT-Rルックに仕上げていくことは明らか。そして、ものすごくバランス良く造形され、全体の完成度も高い。

というわけで、ここで紹介するのはリアルスピード・ニアの矢野さんの愛車CR-V。なんでも、高校を卒業した時(約16年前)に、GT-Rが欲しかったけど諸事情で買うことができず、それでガンバって新車で購入したの

がこのCR-V。その後ずっとGT-Rへのあこがれも抱き続けつつCR-Vへの愛情も高めて乗り続けてきた。

そしてある時、いつそのことGT-RのSUV版を作っちゃおうという発想がわいて、ついにこの日完成したところだという。

そういえば、ここまで一言も触れていないけれどそのエクステリアはもちろん、エンジンはフルチューン+GT3037プロスタービンで約500PS弱、そしてボディはフルスポット増し!! もちろん4WDなので、速いだけでなく走破性もすごく高いとのこと。

18の時新車で買った思い出のクルマを、あこがれ続けてきたGT-RのSUV版に!!



- ① エンジン内部まで手を入れ、装着されたタービンはボルトオンというには大きすぎるGT3037プロS。ピークパワーは500ps、マニュアルミッションなので加速性能などもすさまじい。ただし、荒っぽく乗るとミッションが持たない!!
- ② 排気系は柿本レーシングに持ち込みエキマニからワンオフ。左シングル出し、バンパースレスレのテール位置などの拘りを実現してもらったお気に入りポイントだという。
- ③ エンジンルームの周囲を見ると、全周にスポット増しがされているというのが確認できる。スタイリングだけのドレスアップカーを作ったかったのではなく、GT-RのSUV版としてはこれだけの性能を盛り込みたかったのだ。
- ④ カラーリングはキャンディブルーをベースにエンドレスバンサーなどをミューラルペイント。カラーリングにあたっては、エンドレスの承諾もとった公認仕様(?)だという。サイドやリヤから見ればボディ形状でCR-Vであることがわかるね。
- ⑤ ワイドボディも当然ワンオフ製作されたもの。ホイール&タイヤは20インチの迫力。
- ⑥⑦ ブレーキもこだわりの前後エンドレス。重量級ボディをおさえるために、フロントに6ポット、リヤに油圧サイド付き4ポットを投入した。
- ⑧ 内装もフルカスタム、シートはブリッドのリクライニングバケットが2脚納められている。オーディオはロックフォードの製品を軸に組み立てている。
- ⑨ サイドやリヤから見た位置にも拘り、リヤスポイラーもワンオフ。あえてリヤゲートに残されたホンダのエンブレム(赤バッチ)にも少し違和感を覚えてしまうほど完成度の高いGT-Rスタイリングだ。

GYO-TEN MACHINES SPL 2014

REAL SPEED NEAR

リアルスピード・ニア
大阪府豊中市庄内宝町3-11-18
☎06-7505-4836



IKEYA FORMULA

イケヤフォーミュラ
 栃木県鹿沼市横山町427-1
 ☎0289-64-5652
<http://www.ikeya-f.co.jp>

SPECIFICATION

車名: IF-02RDS
 駆動方式: MR
 運転席位置: 右
 色: 赤
 全長・全幅・全高: 4605・1072・1067 (mm)
 ホールベース: 2750 (mm)
 トレッド前/後: 1650/1648 (mm)
 最低地上高: 90 (mm)
 車両重量: 940 (kg)
 定員: 2 (名)
 エンジン形式: K20A (ターボ)
 トランスミッション: オリジナルシームレスミッション
 サスペンション: ダブルウィッシュボーン (前・後)
 操舵装置: ラック&ピニオン方式
 備考: 保安基準適合 (予定) / エアコン装備 / パワステ装備

① エンジンまでオリジナルというわけにいかないため、市販で最もスポーティといえるK20Aを選択しターボ化。フレーム設計時にはV6ターボやV8NAも検討したがエンジン自重があり寸法も大きいこと、時代の流れが4気筒ターボに向かっていることを考慮した。ミッションは市販のレース用のケーシングにオリジナルのシームレスミッションを組み込む。

②③④ 縦置きされたエンジンはドライサンプ&ターボ化。ターボを使うことで十分な出力を得ることができる。ちなみに、エンジン&ミッションがフレームの一部を兼ねる構造。

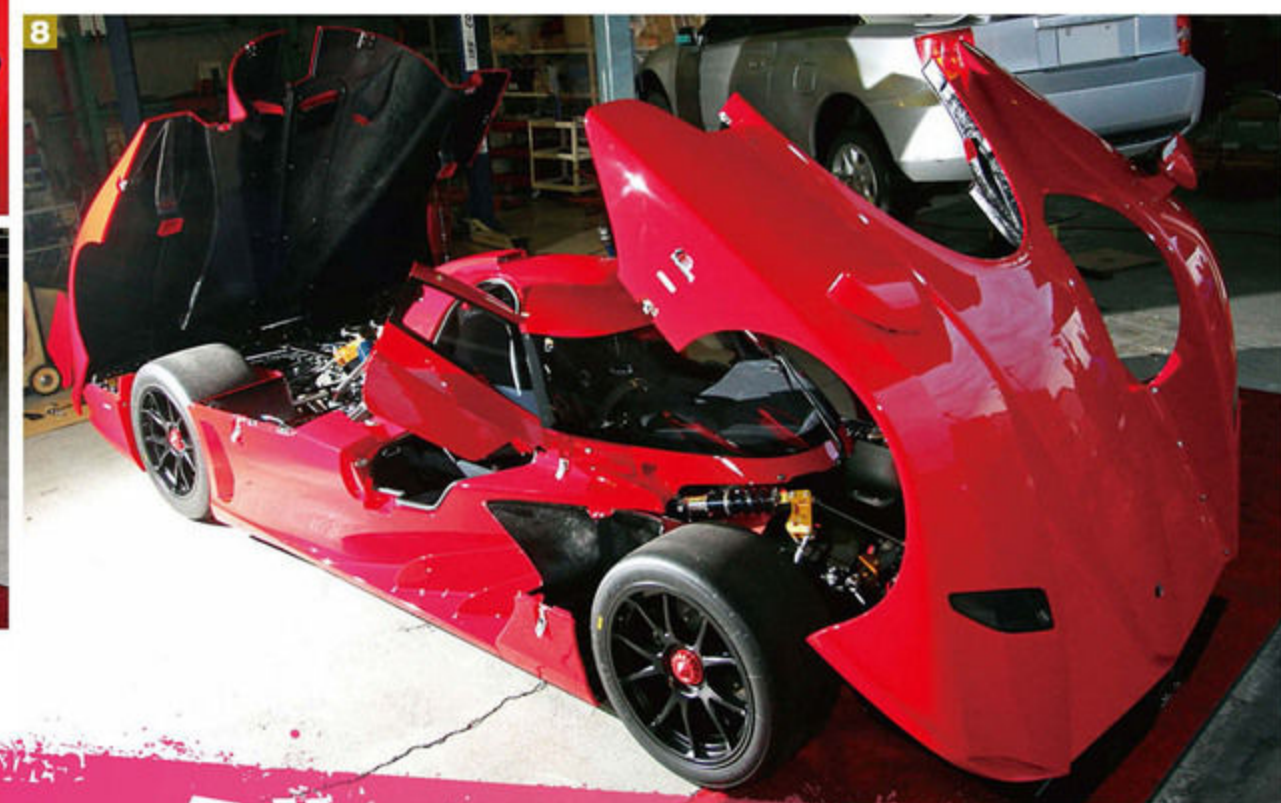
⑤ フロントセクションにはサスペンションと燃料タンク。展示用にスリックタイヤを履かせているが、当然、将来的にはストリート用ラジアルタイヤに置き換えられる。

⑥ コックピットは規格に沿って、ギリギリ2名の定員が乗りこめるサイズで設計。エアコン、パワステを装備するのである程度、イージードライブが可能になるだろう。

⑦ ナンバー付きのストリートカーを意識してデザインしたというのがヘッドライト。LEDを多用しファッション製も高いものになっている。

⑧ 池谷さんが拘った、前後カウルのチルトアップスタイル。レーシングカーであれば脱着式カウルとなるところだが、ストリート車両はひとりで開閉できるシステムが重要。また、池谷さんの脳裏にあるスーパーカーにとって、この開閉スタイルとガルウイングはマストなデザイン。

⑨⑩ 撮影時、フロントのダミーナンバーは外されていたが封印で位置が決められるリヤナンバーは、デザイン上も重要な要素となるためすでにスペースが確保されている。



チューニングオヤジが製作する ナンバー付の高性能な スポーツモデル

ロードゴーイングプロトカー

実は少し前からウワサの聞こえていたイケヤフォーミュラのマシンメイク。あまり外向きなアナウンスなしに進められていたのが、完全にノーマークだったものが、先日、東京モーターショー2013でお披露目され、実車として展示された。

実はノーマークだった理由は、もうひとつ。聞いていたウワサが「レーシングカーを設計、製造するみたい」というものだったから。

東京モーターショーで久しぶりに会った池谷さんに展示しているゴージャスなレーシングカーのことを尋ねると……

「いえ、レーシングカーなんて作ってませんよ!? どこをどう見てもストリートカーでしょ(笑)」ときた。

「え、ナニ……ッ!! コレ、レーシングカーじゃないの!!」

たしかに前後には展示用のダミーナンバーが装着され、保安部品もついているようだ。

というわけで、池谷さんの狙いはこれまで培った技術を余すことなく盛り込んだロードゴーイングプロトカーを製作すること。

そのパッケージはスペースフレーム構造のシャーシにミッドシップ。前後サスペンションはオンボードタイプで、ル・マンに出るスポーツプロトタイプのようなもの。レーシングカーのよう表現するとナンバーレスの競技車両のようだが、純粋に性能を追求したレーシングカーと大差ないスポーツカーといっているのかな。

ちなみに、搭載されるエンジンは直列4気筒のK20+ターボ。これはレーシングカー、量産車ともにトレンド

仰天



注目の直4ターボを搭載する

おめでた満点
新春!!
仰天
MACHINESスペシャル



イケヤフォーミュラ代表
池谷さん

目的は市販のスポーツカー製作
エンジニアの夢を実現します

となるパッケージングを意識した結果の選択だという。また、メリットとしてエンジンの重量を抑えたマシンメイクが可能となることもある。
現状は、まず1号車が完成し登録に必要な各種資料を調えているところ。車両が車両だけに大量生産というわけにはいかないが、少なくとも数十台規模の市販車として世に送り出すことを夢見て、池谷さんは日夜準備を進めているということだ。



三栄書房

フラワーオート H,I,P (High Insulation Paint)

内容量：420mℓ
購入価格：7800円(耐熱温度600℃スプレータイプ)
※6800円(耐熱温度150℃タイプ)／
6800円(耐熱温度600℃リキッドタイプ)／
1万3000円(耐熱温度600℃／150℃スプレータイプ2本セット)あり
問い合わせ：フラワーオート ☎0466-81-5550
<http://www.flowerauto.com>



熱害対策キッチリできてる?



作業はいたって簡単、パーツを脱脂して足付けし塗るだけ。熱を封じ込めたい部分にも、伝えたくない部分にも効果を期待できるぞ。ちなみに、この遮熱塗装の原点は宇宙工学から始まっているらしい…、なんて聞くと効果に期待が持てちゃいそうだし!!

H,I,P

DIYで簡単にできちゃう 手軽なセラミック系遮熱スプレー!!

排気の断熱・遮熱はクルマに優しく エンジン効率を高めパワーに繋がる

なんでこんな真冬に熱害対策アイテム?と思う人、いるでしょ。しかし、冬こそサーキットアタックシーズン。エンジンの全開率が高くなるユーザーが激増する時期なんだ。そして、夏場に比べてオーバーヒートの心配がないぶん、長時間連続走行し、エキマニ周辺部など、高熱にさらされるパーツは増えている時期なんだぞ。

ちなみに、ターボ車が全開走行しているときはエキマニやターボハウジングは赤く色づくほ

ど加熱しているもの。その温度は700～800度は普通と言われている。

実は、こんなこと言い出したのには理由があって、サーキット走行テストを繰り返したオータシルビアのエンジンルームを見たら、接触しているわけでもないエキマニ後方の樹脂パーツが黒焦げになっていたというのを目の当たりにしたからだ。

“ああ、遮熱処理って大切だな”と実感していたところに、偶然届けられたのが、ここで紹介するHIPという特殊な遮熱塗料。

この塗料はセラミック粒子によって、大きな断熱性能を発揮。マフラーレベルなら、走行

後でも軍手でつかめるほどに熱を封じ込めてくれるというんだ。

エキゾーストの熱を封じ込めることは、熱害を防止するだけでなく、排気流の勢いを保ちエンジン性能まで引き上げてくれるからその効果はあなどれないね。

また、従来特殊施工が必要だったセラミック塗装がDIYでできちゃうのもポイント。スプレー(またはハケ塗り)で遮熱できちゃうなんて、簡単でうれしいと思わない!! というわけで、次号でさっそくチャレンジして見ようかなと思っている遮熱作業、HIPを購入して、みんなも一緒にやってみない??



三栄書房

18才免許取り立てで筑波1分切り 驚異のタイムアタック少年現る!!

サーキット経験はまだ約10回
驚異の吸収力と
生まれつきのセンスが光る

12月8日に開催されたATTACK走行会で、ミラクルなタイムを出したアタッカーがいた。その名は今泉新之介、なんと免許を取って運転を覚えてから半年足らずという18才の少年が、多くのアタッカーが目標とする1分切りをあっさりと達成してしまったのだ。

しかも、車両はFD3Sのブーストアップ仕様、タイヤは流行りの295…なんてサイズは高くても買えないので、255の17インチ。この仕様で、

免許取り立てで分切りを果たしてしまうとは!!

筑波マニアならFD3Sの今泉??と聞いてピンときた人もいるかも知れない。

実は新之介くん、筑波アタッカーとしても知られる“スーパー今”ことスーパーナウ代表、今泉さんの長男なのだ。

と言っても、免許取得前から英才教育を受けたわけでもない。あえて言えば、オヤジさんの影響もあって、クルマは好きだったしバイクにも乗るので、自然な流れで“サーキット走ってみるか?”となり、親子で日光サーキットなどで何度か練習を重ね、筑波に挑戦し始めたという。とは言っても、サーキット経験は合計でも約10

回ほどのことだ。

「いやあ、最初のサーキットではクラッシュもしやがったけど、オレが言うのもなんだけどスジはいんだよなあ。おせえな、なってねえな、と思ってオレの横に乗せたらすぐに吸収していきなり速くなりやがる!! 今回も、もしかしたらやるんじゃないかと期待もしてたんだけど、前々日に練習に来て大クラッシュしやがった。それ乗り越えて、やりやがった(笑)。分切りだぜ、すげえだろ、オレのムスコ…うれしいよ、オレ」と親バカ丸だし。

というわけで、筑波アタッカーのDNAをしっかりと引き継いでいることを見事に証明した新之介に拍手!!



愛車はブーストアップのFD3S
今泉新之介



普段あまり感情を出して喜ぶことがないという新之介くんも、この日はニッコニコ。ちなみに、向かって右がオヤジのスーパー今、左は次男坊の七瀬くん。七瀬くんはメカ好きで、免許取得まであと1年ちょっと。





三栄書房



頂点を極める!!

日本全国

SUPER ATTACKERS SELECTION

特集

14



注目企画

めでたさ満点
新春!!
仰天
**MACHINES
スペシャル**

49 現役アタッカー直伝!!
意外と知らない・今さら聞けない
タイヤ&エアロの速攻セットアップノウハウ大公開

62 セントラル・ラジアルチャレンジRd.4

65 Tuning & Maintenance
トレンドアイテム

博覧会

2014年は
コレだ!!



90 巖流塾 2013 Rd.4 IMPACT走行会×AUTO POLIS

146 S15ミーティング
@茂原ツインサーキット



158 セリカミーティング
@トリアル

SERIES

76 EXEDY CUP OPTION2 ENJOY
ENDURANCE RACE 2013

お遊び耐久レース
Rd.4 in CENTRAL CIRCUIT



78 爆走坂東組マサの最速86伝説!

MAKING For CIRCUIT

84 フレンズシルビア ver.VE
[TC2000でエアロテストに着手]

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ヨー奮戦記

58 目指せ! 世界最速 アンダー鈴木木のやりすぎDIY講座

60 サンデーレースカレンダー

80 カバーマシン Bee☆Racing × 180SX[RPS13]

88 走り屋ガールズコレクション Girl's on!!

94 スピニアウト倶楽部

104 若手チューナーの月イチ誌上BLOG!? やんコラ

109 NEW PARTS GALLERY 2014

121 NEWS&インフォメーション

124 モニター報告

143 OPT2注目! PRO SHOPガイド
~SEEKER FD2~
~T.G.S JZX100~
~AUTOFACTORY ZN6~

155 モニター募集

156 読者プレゼント

4/19(土)&
20(日)
開催決定!!

OPTION2 TWO

オプション2 2月号

発売: 2014年1月11日
(毎月11日発売)
特別定価: 630円[本体600円]
発行人: 西ヶ谷周二
発行所: 株式会社エッジ
〒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 正松本 宏 石川大輔
高橋陽介 渡辺大輔
デザイン デザインスペース・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 金子信敏
広告部 廣嶋ケン太郎

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。

出展者募集まもなくスタート!

熱走! エキサイティングカーショーダウン改め

チューニングカーワールドショーダウン
in ポートメッセなごや [詳しくは公式ウェブサイトにて!]

→ <http://www.showdown.jp>





CKERS

30台オーバーのスピード大収録
今、激アツの走り屋ステーション!!
サリキットアタックマシンに
全国各地の注目だ!!

頂点を極めろ!! **日本全国** SUPER ATTA SELECTION



UP-and-COMING CIRCUIT BATTLE & TIME ATTACK

ここ数年、徐々に盛り上がりを見せ、
今最高潮に達してきたと感じられるサーキットでのバトルシーン。
これまでの流れと大きく異なるのは、レースとしてドライバーがぶつかり合うばかりでなく、
チューニング&マシンメイクを競いあい、単独のアタックでドコまでタイムを詰められるか?
に拘るチューナーやアタッカーが増えてきていることだ。その流れの中で、
サーキットに集まるマシンのチューニング度はますます高くなるばかり。
さらに、結果を出すためには、エアロやサスペンションの
セッティングノウハウも欠かせないものとなってきている。
というわけで、今月号の大特集は全国各地の猛者、
サーキットアタッカーのマシンメイクに大注目。
30台オーバーのマシン情報を比較していけば、最新のトレンドや
マシンメイクのポイントもバッチリ見えてくるハズだ!!



岡山チューニングフェスタ
九州男児 (PRACTICE & ATTACK!!)
アミューズ走行会
ATTACK2013
巖流塾・インパクト走行会



Mr.TIME ATTACKER

絶対王者

Course Record
52"513
@TSUKUBA TC2000

暴走
アンダー鈴木の
S15シルビアを



アンダー鈴木

クルマ作りと
筑波の走りへの情熱は
誰にも負けないよ!!

筑波サーキットで驚異の52秒513、WTACでは3年連続日本チーム最高位に付けているアンダー鈴木。常にどん欲に記録更新に立ち向かっている。

そんなアンダー鈴木の中は、開けてもくれない愛車のアップデートのコトばかり。そして、日中の仕事が終われば作業場所を借りているスコッチに駆けつけ、毎夜更けまで、時には朝方まで、アタックの日となれば出発寸前までマシンに手をかけ続ける。

タイムアタッカー絶対王者と言っても過言でないポジションに有りながら、常に前進を続けるアンダー鈴木のマシンメイクは、常に目標を上げながらアップデートを重ね続けることなのだ。

というわけで、これまでも何度も紹介されているけれど、ここで改めて、そしていつもより大きなスペースを取って、アンダー鈴木のS15シルビアの最新の仕様をチェックしていこう。

アンダー鈴木のマシンメイクを研究すれば、タイムアップに繋がるヒントが山ほど隠されているハズだからね。

頂点を極める!!

日本全国 SUPER ATTACKERS SELECTION

ENGINE

エンジン 700ps+aをほこるアンダー鈴木シルビアのエンジンは、すでに3シーズン以上使用しているもの。ナプレックとBCのパーツを中心にしたパーツセレクトで、排気量は2.2ℓ化、ヘッドにはP12ブリメーラ用のSR20VEヘッドを使用している。VEヘッドを流用しているのは、高回転時のロッカーアーム飛びなどのリスクがないからだ。また、特筆すべきポイントとしてはWTACで大型サーキットを走る際に、強いGを受けても油圧を安定させるためにドライサンプ化したこと。また、今後の大幅なタイム更新にはモアパワーが必要不可欠ということで、今ナプレックの協力を得て、排気量を大幅にアップした次期エンジンを製作中、想定出力は1000psオーバーだという。



INTERIOR インテリア

当初、重量増を嫌って装着していなかったダッシュパネルだが、WTACのレギュレーションに応じてドライカーボン製でワンオフ。運転席右側には、走行時間(枠)を確認するための大型デジタルウォッチと、カーボン化され失ったリヤガラスからの視界を確保するためのモニターが設置されている。メーターのレースバックIQ3には、各種情報を集約し、データロガーとして活躍している。ステアリングは長年使いなれたナルディのバックスキン35φにグリップを巻いて握りを太くしている。

TURBO

ターボ 上置きレイアウトのiR製エキマニを介し、ギャレットのGT3582Rタービンを使用。何度か他のタービンを試したが、いまひとついい結果が得られず、エンジンとともに2012-2013仕様に戻してアタックを続けている。次期タービンは新たに設定されたGTX4088Rを想定しているが、低速トルクをキープするのは排気量アップが不可欠と考えている。



大解剖!!

UNDER SUZUKI'S SILVIA

SERGE TANK



サージタンク サージタンクはオーストラリアのハイパーチューン製。シーズンオフ中にハイフローポート仕様も試したが、今のエンジンのままではフィーリングが上がらないので、やはり昨年仕様の通常バージョンに戻している。スロットルもハイパーチューン製を使用している。

Mr. TAKEsan

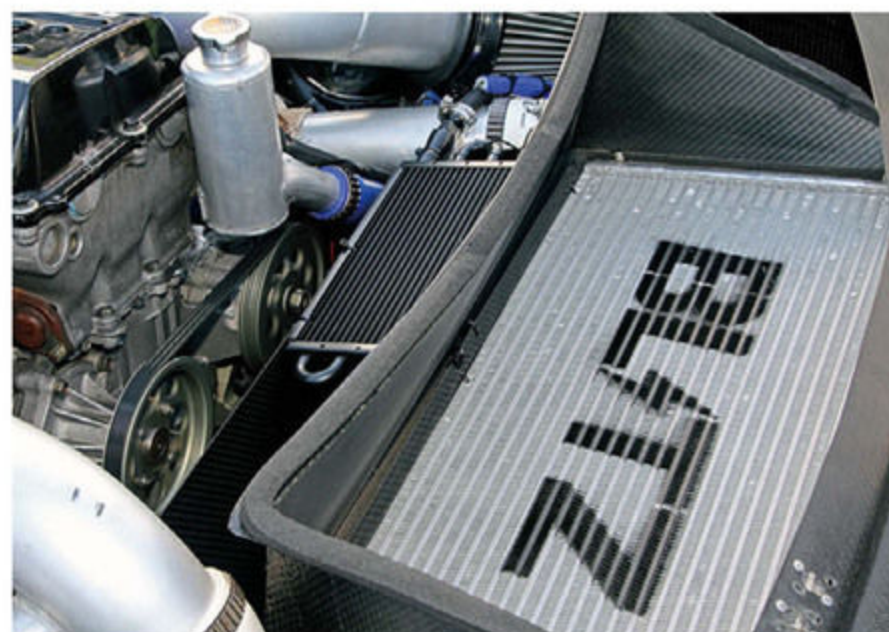
アンダー鈴木師匠、竹さんことスコッチコーポレーション代表の竹村さん。マシンメイクに関して基本作業はすべてアンダー鈴木自らが行うが、エンジンセッティングや走行データの解析などは竹さんに依頼する。



ナイショだよ!!

COOLING

クーリング ラジエーターとインタークーラーはV字マウントされ、走行風はバンパー前半からセパレートしてそれぞれに振り分けられている。抜けたエアはすべてボンネットから上方に抜かれ、ノーズリフトの発生を抑える。また、WTACでは大きなダウンフォースのため、ステアリング機構の負担が増大、オーバーヒートからパワーステアリングが焼き付くトラブルを起こしたため、急きょオーストラリアで入手したコアを使いクーリング対策を行った。



DRIVE TRAIN ドライブトレイン

ミッションはホリンジャーの6速シーケンシャルRD6を使用している。筑波仕様時のファイナルは4.1:1、クラッチはORCのトリプルプレート、1000Fを使用。

今の最大関心事はエアロチューンの克服 続くページではアンダー鈴木のエアロメイク等に迫ってみよう!!

AERO & BODY (FRONT)

エアロ&ボディ(フロント)

エアの排出によるリフト防止

コーナリング、特にターンイン時のレスポンスや高速加速中の安定性を確保するために大切なのがフロントタイヤの接地圧を確保すること。そのためにはサスペンションのセットやエアロパーツによるダウンフォースを得るだけでなく、揚力(リフト)を徹底的に取り除くことが重要になる。要因はいくつもあるが、フロントより入り込んだ走行風が、フロントセクションを持ち上げる力になる場合が多いので、入り込んだエアを積極的に排出することが、フロントの接地圧確保に直結する。フロントフェンダー周辺を見れば、タイヤに向かう走行風が入るノーズ下面、両脇の前方はアップスイープしながら、タイヤハウスに向かい後方へと流れ出る構造になっているのがわかる。フェンダー上方にもエア抜きダクトが付けられている。

ココがイチバン重要なポイントかも!!

Mr. TIME ATTACKER

絶対王者

暴走 15シルビアを

アンダー鈴木



FENDER FLAP

フェンダーフラップ

タイヤハウスの前側外周にフラップを付けるのは、アタック系エアロのトレンド。これは、フラップ後方に負圧を派生させ、フロントバンパー内に流れ込んだ走行風を積極的に抜き出してやるためのもの。一見抵抗になりそうに見えるが、タイヤ側面の乱流を納める効果もある。



走坂東組

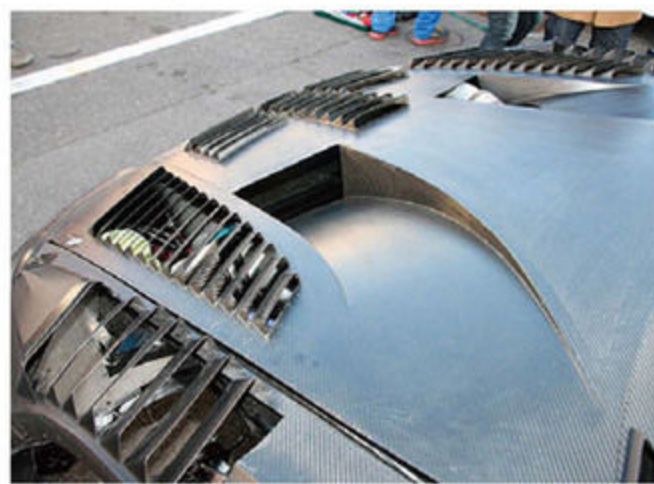


UNDER BOARD

アンダーボード

フロントスプリッター、アンダーパネルなどさまざまな呼び方をされるリップ&バンパー下面のエアロ。水平より前傾させ、前方に延ばしフロントの荷重増大に繋げる。また、流速の高いエリアとしてバンパー側面にまで延長し、空力向上を狙うマシンも増えている。いずれの方向への延長も、地面との接触が起こるので寸法的な見極めが重要。また、バンパーの開口部は必要最低限とするのが常識。写真の状態から、さらにカナードを追加するケースも多い。

ENGINE FOOD



エンジンフード

冷却のためにエンジンルームに導かれた走行風は、通常のクルマではミッション近辺のフロアに抜き出される。しかし、フロアにアンダーボードなどが装着されると行き場を失い、エンジンルームに蓄積、フロントをリフトする要因になってしまう。アンダー鈴木シルビアはボンネット上面に多くのダクトを作り、走行風による負圧発生も利用しながらエア溜まりが起これぬよう内部の圧力を抜く。その際、後方(ルーフ)に排出が向けられるとリヤウイングの効率が落ちてしまうので、左右側面に流れを導いているのもポイント。

大解剖!! UNDER SUZUKI'S SILVIA



TIRE タイヤ

現在アタック用として使用しているのは横浜ゴムのSタイヤ、アドバンA050の最大サイズ、295/35-18。基本的にはタイヤのキャパシティが駆動の限界を決めるので、サイズは大きいほど、トレッドが広いほど、エアボリュームが多いほどいい傾向だという。アンダー鈴木がアタックする際の空気圧は1.4~1.6kg/cm²、スタート時の温度は50度前後にセットしているという。



REARVIEW リヤビュー

サイドミラーはクラフトスクエアのカーボンミラーで、走行抵抗も少なく軽量だが、単独アタックの時にはその抵抗と重量も嫌ってミラーを外したり、室内にバイク用ミラーを装着したりもしている。また、リヤガラスは重いのでカーボンパネル化、当然視界を失うので、カメラ&モニターを設置し後方確認用としている。



頂点を極める!!

日本全国 SUPER ATTACKERS SELECTION

■ SPECIFICATION ■

SR20DET改700ps(最大ブースト圧 2.3kg/cm²) 車重1020kg SR20V Eヘッド換装 P12プリメーラカム キャレットGTX3582R改 ナブレック/ハイレスポンスキット/各部加工バランス BCクランク&コンロッド ハイパーチューンサージタンク ドライサンプ HKS-FコンVプロ 自作メガホンマフラー/自作ドライカーボンパーツ(ルーフ・前後フェンダー・Fバンパー・リヤウインドウ・ダッシュボードほか多数)/自作ロールケージ ホリンジャーシーケンシャルドグミッション エナベタル車高調 プレンボ鍛造モノブロックキャリパー エンドレスパッド アドバンA050(F・R: 295/35-18) ほか



FOOT WORK フットワーク

ブレーキはフロントにプレンのモノブロック、リヤにGT-R用プレンボを使用。ローターは特注のガーランド製ローターで重量を重視したセレクトとなっている。サスペンションはエナベタルのアンダー鈴木オリジナルセッティング。アーム類は社外も多数試したが、ほとんどのアーム類を純正に直し一部ナックルの加工によりワイドボディ化などに対応させている。

Course Record

52"513 @TSUKUBA TC2000

WING STAY

ウイングステー

ウイングステーは、抵抗になりにくいセンターに寄せている。外側にステーをレイアウトすることはエアの流れが速いため抵抗が大きくなり、多少ながらウイングの効果を下げてしまう。また、ステー後方はナイフエッジ構造。合流点のエアをスムーズに合わせることで乱流が防止され、後方からの引っ張り抵抗を低減できる。



AERO & BODY (REAR)

エアロ&ボディ(リヤ)

ドラッグを低減する2段ウイング

リヤのエアロの要となるのは、昨年より投入している2段ウイング。前後方向にウイングを大きくし、さらにダウンフォースを得るため迎角を強く付けると走行抵抗が増えたり、ウイング下面のエアの流れが剥離ポイントに達する場合がある。そこで、後方に薄いウイングを追加しそこでエアの流れを作り、メインウイング下面のエアを引き抜くイメージ。もちろん、左右前後に面積が広いほうが有効。また、トランク上面の後方に延ばしはね上げる形状にすることで、ボディ後方のエアの流れを安定させるとともに、ウイングの効力を高めている。



REAR UNDER AERO

リヤアンダーエアロ

ボディ下面が完全なフラットでなく、ストロークも比較的多く取っているアンダー鈴木シルビアのような車両は、リヤにアップスweep(はね上げ形状)のディフューザーを装着しても、安定した空力は得にくい。そのため、アンダー鈴木シルビアはトランク下面をフラットにし、走行抵抗となる空気だまりを作らない程度の下面処理。両サイドに関しては、フロント同様タイヤハウス内のエアを積極的に抜き、後方に向けてエアを流し出すことを目的に造形している。



END PLATE

翼端板

ウイングの両端などにつくエンドプレートなど、縦方向の板は装着位置を進行方向に向け安定させようという作用を持つ。たとえば、リヤウイングのエンドプレート(翼単板)は大きくすると、オーバーステア防止方向にクルマを向けようと働いてくれる。



1発のタイムを競い合うアタックシーンでは、マシンメイクにも高いチューニング度が求められ、もちろんセットアップのノウハウも重要となる。

そんな理由もあり、パーツやノウハウの蓄積のあるひと世代前のマシンが上位の座を占める傾向。手探りでセットアップを行わなくてはならない新型の車両での参戦は、不利に働

く要素も多いというわけだ。

しかし、それに挑まねば進歩もない。特に、チューニングパーツメーカーやショップのデモンストレーションとしては、新しいことに挑戦し、そして結果を叩き出すことが重要になってくるのだ。

そんな使命を持ってステージに立つホンダツインカムが、新たなアタック

東京都

FEEI'S CR-Z

TARGET COURSE

TSUKUBA CIRCUIT

BEST TIME

1分01秒109

筑波サーキットTC2000

ホンダツインカム工場長 飯島さん



1,2. メンバーを製作し換装されたK24エンジンは、内部まで手が入れられた290ps仕様。ミッションも同時にK型用とされ、純正ギヤの組み合わせでクロス化されている。スロットルなどエンジンパーツは戸田レーシングの製品を中心に選



頂点を極める!!

日本全国
SUPER
ATTACKERS
SELECTION

Driver
菊池 靖

■SPECIFICATION■

K24A換装(290ps) 戸田レーシング4連
スロットル/カムシャフト/ピストン 加工ヘ
ッド(ポート研磨など) 各部フルバランス取
り FEEL'S ECU/エキマニ/マフラー/
ラジエーター/カッパーミックスクラッチ 純正
加工コンロッド ホンダ純正流用クロスミッ
ション ATS-LSD FEEL'S車高調(F:
12・R:10kg/mm) APP4ポッドキャリパー
(F・320φローター) 11Pロールケージ
各部スポット増し FEEL'Sエアロパーツ/
FRPルーフ/ワイドボディ ほか

CR-Z

[ZF1]

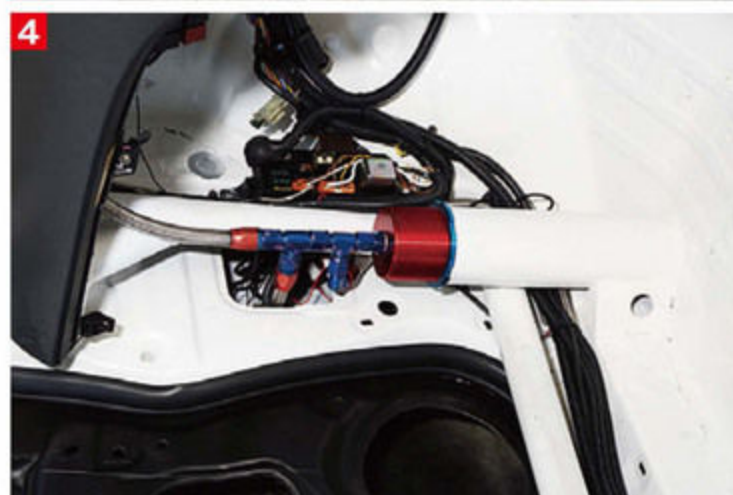


11.12. リアゲートはカーボン化されているためリヤの視界がない。そこで、バックモニターを設置。その他インテリアは必要なもののみを残し再構築されている。



6.7.8. ルーフはFRP、ガラス類はフロント以外をアクリル化、ボンネットはカーボン製にするなど、各部の軽量化は徹底している。外板はワイドフェンダーなどを含め、ホンダツインカムのオリジナルパーツで仕上げられている。

9.10. リップやウイング、そしてリアディフューザーなど、空力パーツの向上を目指したモディファイポイントも多数。ただし、パワーが大きくないため走行抵抗になりすぎぬよう、サイズ的には多少控えめ。



3. オリジナルの車高調キットと、APPのキャリパーを中心に構築されたサスペンション。大きな役割のないリヤキャリパーは現状ノーマルのまま。

4. 短時間で複数回のアタックを行うケースも多いため、重量増となるエアジャッキを装備。メンテナンス性は高い。

5. サスペンションの取り付け位置となるストラット周辺は前後とも重点的に補強が入られている。

軽量ボディにチューンドK24を換装
現行マシンの本気チューンドで筑波に挑む!!

2013年末に何度かシェイクダウンテストを行い、最初の本番として挑戦したレバアタックでの記録は1分1秒1。

第一目標とする1分切りには一歩及ばなかったが、まだマシンは完成したばかり。セッティングが進んでいくことで、さらにポテンシャルが引き出されていくことだろう。

マシンとして選んだCR-Z。もちろん、1500ccのハイブリットエンジンで上位を目指すのは難しいため、当初よりアコードやオデッセイに搭載されたK24Aエンジンをチューニングして換装することを前提にマシンを製作、ついにアタックを開始したのだ。



1,2.エンジン前方に過給器をレイアウトしたボルトオンターボ仕様。1.6kg/cm²の高過給で520psをオーバーする実力を持つ。セッティングやパイピングなど作り物作業もラスティの得意とするところ。
3.GCGが取り扱うGTX3076R、低速からレスポンス良く過給してくれるミディアムクラスのタービンを採用。インタークーラーは開口部に対して最大サイズではなく、ラジエター等にフレッシュエアを流せるサイズ。
4.マフラーはターボ用にワンオフしたオリジナル。ズ太い低音系サウンドがターボらしい。



5.タイムを出すポイントとなるのが、ラスティのオリジナルクロスミッション。高強度である上に、3-4速間のギヤ比がしっかりと詰められているので、加速が常に途絶えない。もちろん、NAマシンにもオススメ。
6.インテリアは、ラスティのコンセプトに従いごく普通のストリート系。エアコン・オーディオも付いているし、無理なチューニングは行っていないので、自走でストリートを往復してサーキットを走ることも可能。



Driver
86 MAX ORIDO
 [ZN6]

7,8.ステアリングのインフォメーションが増える(=接地性が高い)と、ドライバーからも評価を受けたフロントのアンダーボードはワンオフ。リヤウイングは市販品で、もう少しダウンフォースを高めてもいいと感じているそうだ。



頂点を極める!!

日本全国 SUPER ATTACKERS SELECTION



ラスティ代表 有田さん

発売当初からのサーキットアタックと、エンジンチューンに積極的に取り組み、新型ハチロク&FA20チューンをリードしてきたラスティ。そんなラスティが、チューニングパーツメーカーのワークスマシンや、発売もとのトヨタや関連するTRDなどのワークス系までをも含めて、ハチロクチューンの頂点にたった。

その記録は筑波サーキットで57秒972というもの。

チューニングカーの性能を表す指針として「筑波1分切り」をターゲットとする車両は多いが、そこから3秒のタイム向上は、並大抵のものではなく、さらにこの記録樹立はハチロクが車種問わずでタイムアタッカーの最上位に食い込めるものだと言明したと言つて過言ではない。

ところでラスティのハチロクのチューニングのポイントはいったい。まずひとつ目はいうまでもなく、エンジン内部が強化され、GTX3076Rタービンによって520psまで出力が引き上げられたエンジン性能。

RASTY 86 TURBO

千葉県

TARGET COURSE

✓ TSUKUBA CIRCUIT

✓ FUJI SPEEDWAY

BEST TIME

57秒972

筑波サーキットTC2000

SPECIFICATION

FA20改520ps GTX3076R ラスティピストン/マフラー/フラッシュEVO (ECU書き替え) レガシー用コンロッド 750ccインジェクター トラストプロフェックB プリッツインタークーラー/ラジエーター/オイルクーラー ORCクラッチキット 東名パワードLSD ラスティbyアクレ車高調 (F:12-R:10kg/mm) エンドレスキャリパー (F:6-R:4ボット) RAYS-TE37RT (F-R:9.5J) ADVAN-A050 (F-R:265/35-18) TRDバンパー ラスティGTウイング ワンオフアンダーボード ほか

そしてもうひとつは、エアコン&オーディオ付き、車高や触媒など一部保安基準に適合させればそのままストリートに乗り出せる仕様で車重が1225kgもあるということ。

筑波などサーキットの上位タイムを目指す多くのハチロクがレース車両並に大幅な軽量化で、日常使用する自動車としての実用性を犠牲にしているにも関わらず、このハチロクはお世辞にも軽くない状態でアタックを行っているのだ。

また、使用するタイヤもノーマルフェンダーでなんとか吸収できる265幅。この事実を照らし合わせると、ラスティのハチロクのチューニングは、最大のバランスで整えられていること、そして、まだまだ無限の可能性を秘めていることがわかるはずだ。



9. ブレーキは前後ともエンドレス製のキャリパーを装備しキャパシティを上げる。サスペンションはアクレとのコラボモデルで、まだ煮詰めることができるのでは? とセオリーに捕らわれることなくいろいろとテストを重ねている。



10. ハチロクのアタッカーでポイントとなるのがブレーキマスター。ラスティのハチロクは他車からの流用品を使っている。目的はブレーキングに対する信頼性向上。

11. TE37RTに組み合わされるタイヤは265/35-18。295幅にすればさらなるタイム向上もあるかもしれないが、ノーマルフェンダーに収まらないこともあり、まだテストを行っていないとのこと。また、トレッド幅のコントロールにも秘密がある様子。

12. 足まわりのセットの前に、必ずメンバー類の補強を行うのがラスティ流。安定した走行がタイムに繋がっていくということだ。



57秒台達成の
最速ストリート仕様!!
最速ハチロクチューンの
進化から目が離せない





福岡県

九州最速NSX☆富吉R



1.2.エンジンは圧縮比12.5:1、6連スロットルを装備したC32B改。セッティングは富吉レーシングが得意とするアメリカ製のフルコンAEMを使用する。レプリミットは8500rpm、最大出力は380psだ。只今、次期エンジンも製作中。

TARGET COURSE

- ✓ AUTO POLIS
- ✓ TSUKUBA CIRCUIT

BEST TIME

1分51秒974

オートポリス

56秒402

筑波サーキットTC2000



頂点を極める!!

日本全国 SUPER ATTACKERS SELECTION

筑波56秒台を記録する 2014年は空力の改善と 排気量アップで更なる躍進!!

■SPECIFICATION■

C32B改(約380ps・車重1080kg) 富吉レーシング・6連スロットル/ハイカム/フルバランス取り 戸田レーシングピストン/コンロッド AE Mフルコン フジツボ・エキマニ エクセディ・カーボンクラッチ ATS・LSD 富吉レーシング車高調 アイバックス・スプリング(F:20kg/mm・R:20kg/mm) 強化スタビ 九州男児商会ap キャリバー アドバンA050(F265/35・R295/35) VOLTEX・Rウイング改/アンダーウイング ワンオフディフューザー/フラットボトム ルートKS改ボディキット ワンオフサイドステップ ワンオフ・ロールケージ ほか

3.4.白いボディは昨年の姿。これまでリヤのトレッド拡大などを課題としてきたが、今年は空力向上とともに、フロントまでさらなるワイド化を敢行。

5.スピード域の向上に伴いリップはより張り出させるなど、フロントの接地性を高めるエアロを成型。カナードなどを使って、コースに合わせたセットアップも煮詰めていくところだ。

6.2014仕様では、フロントのトレッドも大きく拡大。これが功を奏し、大幅なタイムアップを実現した。



7.リヤディフューザーも大型化しその効果を検証中。フロアまでフラット化されている。

8.9.ウイングはダウンフォースが高く、ドラッグが少ない大型の2段タイプに。VOLTEXがトップフューエルS2000に装備したのと同じモデルに、ステーウイング、トランクフラップなどを追加している。

10.各部にカーボンパーツやアクリルウインドウなどを採用し、車重は1080kgまで絞り込んでいる。



NSX [NA2]



オートポリスをホームステージとする素人最速系アタック集団である、九州男児グループ。アタックシーズンには筑波サーキットへの遠征なども行い、毎年その実力と存在感を全国に示している。

その中でも中心的な車両と言えるのが、富吉レーシングで製作・メンテナンスされているNSX。昨年度の筑波遠征では、なんと56秒台、NAとは思えないタイムを記録、さらに空力やサスペンション(トレッドなど)の改善を行っている最中である今シーズン、すでにオートポリスでの記録を更新、1分51秒台に突入している。

これらのタイムは、中規模以上のサーキットで有利とされる4WDターボ車やGTRのトップアタッカーと競い合っても、まず負けることのないであろうものだ。

ちなみに、昨年・一昨年と遠征して出場した素人最速決定戦(バトルエボミ隊走行会)の過去ラッキンク(筑波)では、車種問わずのオールオーバーで5位のポジションに付けていることからその実力がわかるもの。ちなみに、富吉レーシングで製作されたエンジンは3.2ℓ仕様のC32Bで約380ps。このパワーで、バグゲンの速さを誇るの、コーナリング性能が高いか



11.12.フロントにはAPの4ポッドキャリバー(350φローター)を組み込む。リヤは極圧のスペーサーを挟み込み、トレッドを最大限まで広げている。



さらに、2014年初頭には、エンジンを3.5ℓ化する計画も進行中。となると、今年の記録更新がどこまで進むのか? 目が離せない究極のNAチューンドだ。



Driver
T.hannita

GROBAL AUTO-R34



TARGET COURSE

- ✓ OKAYAMA INTERNATIONAL CIRCUIT
- ✓ SUZUKA CIRCUIT

BEST TIME

1分37秒410

岡山国際サーキット

2分12秒410

鈴鹿サーキット・フルコース

1. 2014シーズンに向けてシャーシ等を大幅にリメイク。モノコックはロールオーバーで完全に固められ、トランクフロアなどの駄肉は切り落とした。

2. カーボン製のダッシュボードには、スタックのメーターを軸に必要な計器類や電子パーツを機能的に配置。

3. 駆動系はホリンジャーのシーケンシャルにファイナルギヤは4.1:1。鈴鹿と岡山でギヤ比を共用するのは難しく、レプリミットを変更することで対応しているという。



4. HKSのステップⅢによる2.8ℓ化を軸に、Vカムシステムを組み込み、低回転からのトルク向上を達成するRB26改エンジン。その出力は、最大で940ps、トルク90kgf-mと最高峰のもの。ヘッド細部まで手をいれ、耐久性向上。フリクション低減を実現するべく、各部にDLCやWPCによる表面加工がなされている。エンジンの製作はオートセレクトによるものだ。

5. タービンはTF08とTD08のハイブリッド加工タービン。さらに、17cmの排気ハウジングを合わせ、高風量ハイレスポンスを実現する。サクシオンパイプなどは軽量化を目指しチタンで作成。

6. トラストのサージタンクと大口径スロットルでハイパワー化に対応。

7. レースも行う車両のため、連続周回に備えウォータースプレーも装備。これら重量物はすべて室内の重心近くに納める。



また、HKSのステップⅢキットが組み込まれたエンジンも同時にオーバールール。このエンジンは各部にDLC加工やWPC加工を施し、バッフルなどの構造を見直すなど油圧確保やフリクション低減にも配慮した内容だ。

さらに組み合わせられるオリジナルのタービンにも注目。ミツビシ系のTF08タービンとTD08タービンをハイブリッド化、さらにエキゾーストに17cmのT78用を加工装着というハイレスポンス、高風量タービンを採用。排気量アップ、Vカムシステムと合わせて、低回転域から大幅なトルクとレスポンスを発揮する。

岡山国際サーキットでの目標としてきた1分36秒台を実現すべく、すでにフルチューンのサーキット仕様であった車両を骨格から見直し。いちどボディをハダカにし、ルーフのドライバーボンなど各部を軽量化、そして補強の見直しなどを行い戦闘力に磨きをかけている。ちなみに、最新の仕様では従来より140kg近く軽量化され、車重は1300kg台に納められているという。

岡山国際サーキットで開催されるマイスターカップ、チューニングフェスタなどで、常に最上位に食い込むサーキットアタッカーとして知られるグロバルオートのR34GTR。



Driver
GA YASUI

頂点を極める!!

日本
全国
SUPER
ATTACKERS
SELECTION



SKYLINE GT-R [BNR34]

■SPECIFICATION■

RB26改2.8ℓ (940ps/90kgf-m) TF08/TD08ハイブリッドタービン トラスト改サージタンク/45φエキマニ スロットル径拡大 HKS・ステップⅢ2・8ℓキット/Vカムプロ/FコンVプロ/EVC-V オリジナルチタンマフラー ARCインタークーラー/ラジエター ホリンジャーシーケンシャルMT カーボンプロペラシャフト メンバーフルリジッド溶接 アーム延長 オートセレクト湾岸サスキット エンドレスモノブロックキャリパー ハンコックVENTUS TD 溶接ロールケージ 各部スポット増し ニスモフロントバンパー ドライカーボンウイング/ドア/ルーフ アクリルウインド ほか



9

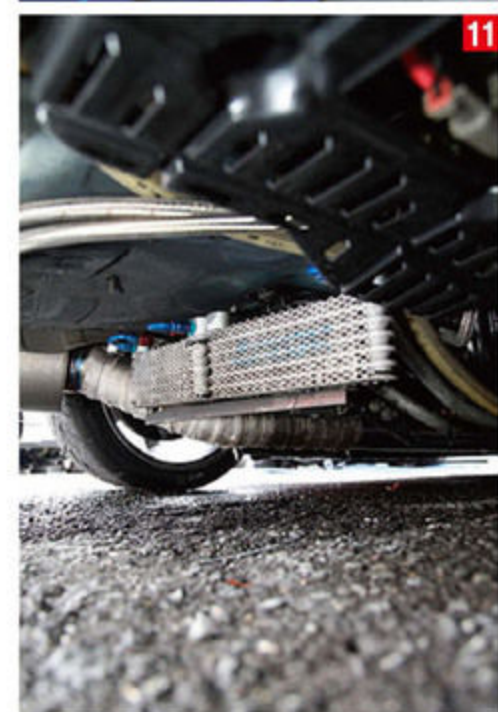


8

8.9. ボンネット・トランクやアクリルウインドウ(フロント以外)上部重量物であるルーフまで各部素材変更による軽量化も徹底。

10. エンドレスのモノブロックキャリパーは剛性が高く、従来のブレンボ6ポッドよりさらにブレーキングが安定したという。

11. ミッション、デフもオーバーヒート防止に向けオイルクーラーを装備するなど、全身抜かりのないチューニングが施される。



11



10

オーナーの安居さんによると現仕様の実質的なデビュー戦だった先日の岡山国際(チューニングフェスタ)では、まだセッティングが煮詰まっていなかったことが悔やまれるとのこと。というのも、非常にフィーリングはいいが、軽く強いボディはごまかしが効かず、サスセッティングと共に乗り方まで変えていかなくてはいけないことを実感するほどだったというのだ。

今後の目標は、岡山でのアタックに加え、鈴鹿サーキットでの2分10秒切り。そのために、2014年は積極的に走り込みたいと考えているそうだ。

シャーシのリメイクで
さらに140kgの軽量化!!
ハイパワーと機敏な
ハンドリングで頂点を目指す

TFR★向島R

TARGET COURSE

TSUKUBA CIRCUIT

BEST TIME

56秒580

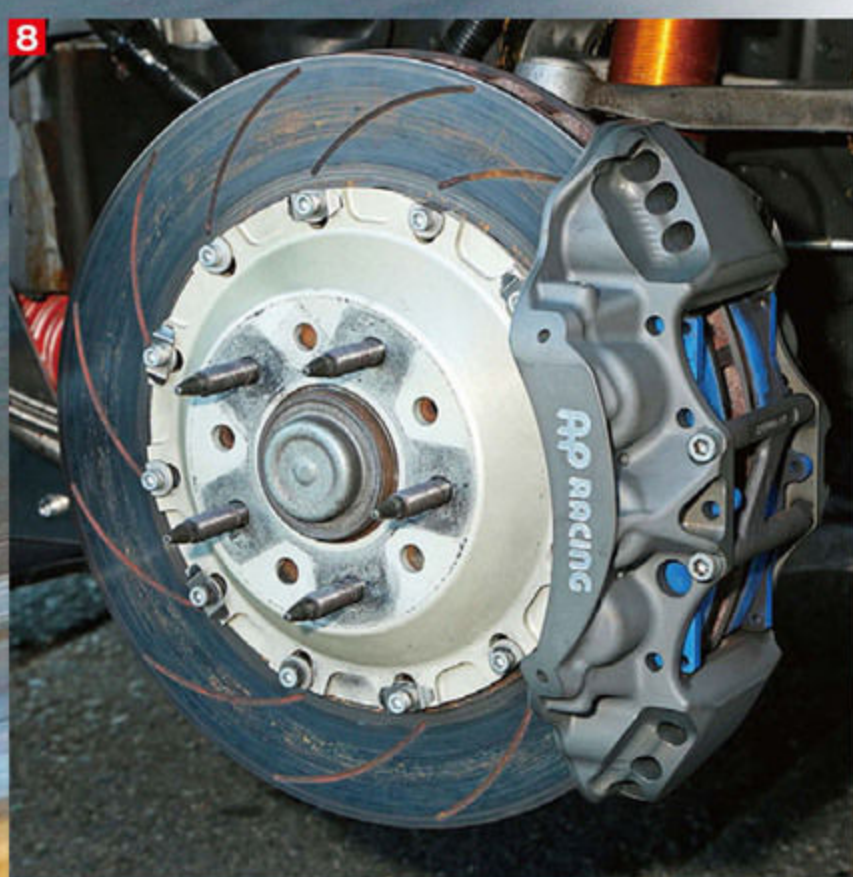
筑波サーキットTC2000



1,2.サイドポート仕様の13B-REWには、T88タービンが組み合わされ、最大出力は520ps程度。EVC5により、ブースト圧は1.1~1.3kg/cm²の間でコントロールされている。

3.失火対策としては定番のMSDを装備。エンジンマネージメントはFコンVプロによって行っている。

4.サージタンク前のパイピングに装着されているのがアルコールウォーターインジェクション。エンジンの安全マージンを高めることが目的だが、結果的には出力向上に寄与する。今、最大効率を探りながらセットアップを進めているところだ。

Driver
江島清貴

5.ミッションは以前のHKS製6速シーケンシャルからクワイフ製に変更。シフトレバーの横にあるのはブレーキのバランス。

6,7.重量減より剛性を優先したとのオーナーコメント通り、室内はもとよりエンジンルームなどオーバーハングまで多くの補強が入られる。これにより、タイヤの均一な接地が促されコーナリング性能が高められる。とはいえ、ルーフまでカーボン化し車重は約1100kgに抑えられている。

8.フロントのブレーキはAPレーシングの軽量モノブロック。スーパーGTマシンやフォーミュラで使われているもの。リヤはローターのみ2ピースに交換。

RX-7
[FD3S]

頂点を極める!!

日本全国
SUPER
ATTACKERS
SELECTION

T88改タービンへとステッ

このシステムを投入し、
レース燃料やアルコール系燃料を使うことと似てもいるが、そのメリットはランニングに関するコストパフォーマンスの良さやにもある。

も繋がっていくのだ。

レートネーションなどの異常燃焼による、燃焼室温度上昇防止は、シールなど各部品のトラブルを防止する上、点火時期を進めることで燃焼効率をアップ、結果的には出力向上にも繋がっていくのだ。

そのメリットは、インテークに対してアルコールと水の混合液を条件噴射し、気化熱やアルコールの働きで吸気温度を大幅に下げたり、アンチノック性を高めることにある。

向島Rは比較的小さいマシンメイクの中で、注目したいのが、アルコール／ウォーターインジェクションシステム。これは、海外のレース／チューニングで多用されているシステムだが、日本ではまだ普及していないもの。

向島Rは比較的小さいマシンメイクの中で、注目したいのが、アルコール／ウォーターインジェクションシステム。これは、海外のレース／チューニングで多用されているシステムだが、日本ではまだ普及していないもの。

筑波で56秒台という超トップアタッカーでありながら、そのタイムには全く満足せず、毎年各部をモディファイしながら飽くなきチャレンジを重ねている。

「チューニングやセットアップは手堅く行わなくてはいけないが、それだけでは頂点は狙えない」そんなポリシーの中、新たなシステムを積極的に取り入れ、結果に結びつけているトップフューエルレーシングが、手がけている向島R・RX7。

9.10.前後タイヤの前にはフラップが立てられ、フェンダーアーチ内の空気を積極的に引き出す。これにより、ボディのリフトが抑制される。

11.フロントの接地性能向上はタイムアタックの重要項目。多くのアタッカー同様リップ、カナードなどは年々拡大する傾向でリメイクが続けられる。

12.ウイングはエスプリ製の大型タイプ、後方に高く、効率を求めた位置にマウント。



■SPECIFICATION■

13B-REW改520ps(最大ブースト圧 1.3kg/cm²) T88タービン改 サイドポート加工 トップフューエルレーシングワンオフマフラー／インタークーラー／ラジエター HKS-FコンVプロ／EVC-5 トラストオイルクーラー ATSTリブルクラッチ クワイフ6速シーケンシャルミッション OSスーパーロックLSD ファイナル4.3:1 アクアミスト(アルコール／ウォーターショット) アラゴスタ改車高調(F/R:16kg/mm) スーパーナウ・フルピロ APレース用6ボッドキャリバー(F/355φローター) ボディフル補強 FEEDエアロキット／RE雨宮エアロキット等加工装着 エスプリリヤウイング レースバックIQ3 ほか

アルコー
ルウォー
ーター
インジェ
クタ
ーで
新たな
ステ
ージ
メ
イク
に
向
け
た

プアアップしたサイドポート仕様のエンジンにより効率的に・安全に使うことを目指しているという。

その他にも、他車での装着事例が見られないクワイフ製の6速シーケンシャルミッションや、徹底したボディ補強など、ベストタイム更新に向けたアップデートとチャレンジを常に繰り返す。頂点を狙うための積極的なマシンメイクが気になるFD3Sだ。



茨城県

TARGET COURSE

TSUKUBA CIRCUIT

BEST TIME

57秒429

筑波サーキットTC2000

AutoBahn Omega JZZ30



1.エンジンは排気量を3100ccまで拡大した、通称1.5JZ仕様。これにHKS-T51Rタービンをドッキングし、最高出力750psをマークする。

2.14点式のロールケージを組み込んだボディに、安全タンクやコレクタータンクをセット。ウィンドウはアクリルガラス化され、ルーフもドライカーボンに張り替えた。

3.4.メーターパネルもドライカーボン仕様。大トルクに対応すべく、ミッションはホリンジャーのH6Sを投入する。



SPECIFICATION

1JZ改1.5JZ仕様(最大ブースト圧1.5kg/cm²・約750ps) HKS-T51Rタービン/カムシャフト(264度)/3層インタークーラー/FコンVプロ 80φチタンマフラー ホリンジャー・シーケンシャルMT OS技研・2ウェイLSD(ファイナル3.5:1) SPIRIT車高調(F:24kg-mm R:20kg-mm) プレンボF50用フロントキャリパー JZA80用リヤキャリパー Rdd355φローター PFCパッド イケヤフォーミュラ調整式アーム フルピロ化 アドバンA050(F/R:295/35-18) サイトハウンドドライカーボンバンパー/ルーフ/リヤガラス/ドア サードGTウイング ほか

タイムアタックには不向きとされる重量級ボディ。そんなハンデをモロともせず、筑波サーキット57秒4という驚愕のラップタイムを刻むのが、アウトバーンの坂東ソアラ。

その速さの秘密は、ドライカーボン化により約1200kgまで絞り込んだボディ。しかも、ルーフからフロントカウル、そしてフェンダーやリヤガラスに至るまで、オーナー自身がドライカーボンショップに入門しDIY製作で仕上げたというからオドロキ。

「軽量化が大幅に進んでクルマの挙動がシャープになりました。ノーズの入りとかの初期レスポンスが全然違いますね」とは、オーナーの坂東さん。

同時に装着したアンダーパネルの恩恵も侮れず、ダウンフォースによりステアリングが重くなるほどの効果があったとか。

なお、エンジンは約750psをマークする1.5J仕様だが、モアパワーを求めて近いうちにGCC・GT-X4294Rタービンを投入する予定。

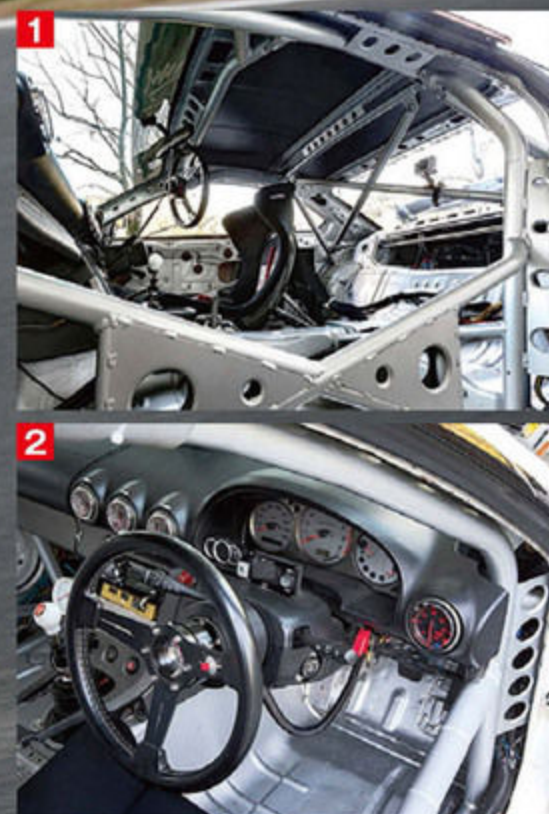
目指すは、ズバリ筑波55秒台。モンスタースオアラの大躍進はまだまだ続きそうだ。

拘りのマシンを貫くために
ドライカーボン多用で超軽量化!!

福岡県

MARUTA GOYA SILVIA

3.2.2ℓ化されたエンジンに合わせるのには、GT3240Rタービン。今期はGT3582Rなどサイズアップすることを検討、タイムアップを目論んでいる。レスポンス向上のためインタークーラーは中置きとしている。



1.2.以前D1GPIに参加した際に製作した車両がベースとなるため、補強は通常のアタックマシンを凌ぐレベル。コクピットに残されているのは最低限の計器類、ミッションはHKSのシーケンシャルだ。



頂点を極める!!

日本全国 SUPER ATTACKERS SELECTION



SOARER

[JZZ30] Driver 坂東邦彦

5.6.茨城県から御殿場にあるドライカーボン工房であるサイトハウンドまで往復300kmを、約半年も通い詰めてDIY製作したワンオフのエアロパーツ。フロントスポイラーはひとが乗っても大丈夫なほどの強度で作られる。

7.8.フロア下の前後もフラット化し、通るエアを活用する。GTウイングもフレームに直付けして、強烈なダウンフォースに備える。

9.ブレーキはブレンド4ポットでRddスリットローターも装着。タイヤは前後とも、アドバンA050の295/35-18サイズをセット。

オートポリスの
王座奪還を目指す
地元のシルビアマイスター



■SPECIFICATION■
SR20DET改(約500ps・最大ブースト圧1.6kg/cm²) HKS・GT 3240タービン 2.2ℓキット/ピストン87φ(圧縮比8.5:1)/カムシャフト(IN/EX:272度)/クランクシャフト/FコンVプロ/インタークーラー 東名パワードチタンマフラー オートスタッフ・ビッグスロットル NISMO強化クラッチ ARCラジエーター HKS・6速シーケンシャルミッション/ハイパーMAX-III改サスペンションキット/オリジナルGTウイング/ワイドボディキット アクリルウインドウ+スピードグラス ほか

SILVIA

[S15] Driver 丸田敏正

TARGET COURSE

✓AUTO POLIS

BEST TIME

1分52秒760

オートポリス

4.5.昨年、トレッド幅と同時にタイヤアーチを拡大し、いち早く295/35-18のタイヤを徹底テスト。その使い方を見切り、シルビアでオートポリスの頂点にたった。その際に、エアロも大きく進化させている。

6.重心を下げ、重量を落とすためルーフもカーボン化。フロント以外のウインドウ類もアクリル製としている。

7.8.AP製6ポッドキャリパーを使い、強力な制動力を発揮。アーム類が適切になるよう、メンバー取り付け位置にも変更がなされている。



その仕様は、エンジンパワーはソコソコ(と言っても500psオーバー)、ボディ・エアロ・サスペンションを高い次元でバランスさせることを大切にしているのがポイント。
中でもボディメイクに関しては積極的で、いち早く大型のリップと295幅のタイヤを取り入れるなどして、コーナーリングスピードを稼ぐ走りを実現してきた。
今期は、富士レーシングNSXに奪われたオートポリス最速の称号奪還に向け、新たなチャレンジを計画中。

九州男児グループの中において、つい先日まで、オートポリス・素人最速“のポジションにあった丸田シルビア。
全国区のドリフター時代からシルビア乗りとして名をはせ、現在はショップを運営、グリップ/ドリフトをと問わないドライビングスキル、そしてマシンメイクとセッティング能力を併わせ持つチューナーとして知られるようになっていく。
愛車であるS15は、チューニングシヨップ丸田小屋のプライドを賭けて製作が続けられているものだ。
その仕様は、エンジンパワーはソコソコ(と言っても500psオーバー)、ボディ・エアロ・サスペンションを高い次元でバランスさせることを大切にしているのがポイント。
中でもボディメイクに関しては積極的で、いち早く大型のリップと295幅のタイヤを取り入れるなどして、コーナーリングスピードを稼ぐ走りを実現してきた。
今期は、富士レーシングNSXに奪われたオートポリス最速の称号奪還に向け、新たなチャレンジを計画中。

SKYLINE GT-R

[BNR34]

Driver
阿蘇の大魔神

唯一の弱点である
重さを改善
更なる速さを手にした最強R!!

1. T88-34Dの装着により、最大ブースト圧2kg/cm²時に750psを発揮するエンジンは、2.8ℓフルチューン。
2. 3. Vカムシステムの導入により、4000rpmほどでフルブーストに達する。筑波バックストレートの計測ポイントでは230km/hをオーバーする。

■SPECIFICATION■

RB26改2.8ℓ (最大ブースト圧2kg/cm²時・約750ps) HKS2.8ℓキット/Vカムシステム/FコンVプロトラストT88-34D 15cm² ニスモ・サージタンク A RCラジエター/オイルクーラー エクセディ・カーボンクラッチ ファイナル4.1:1 クスコ・フロント2ウェイLSD ATS・リヤLSD クァンタムRS車高調 スウィフト・スプリング apキャリパー 大径ローター(F:355mm・R:330mm) ボディショップ OGATA・ワンオフロールケージ ボルクレーシング TE37SL アドバンA050(F・R:295/35-18) MCRフロントバンパー ニスモ・サイドステップ/リヤバンパー/Z-TUNEフロントフェンダー ドライカーボン・ボンネット/ルーフ ボルクテックス・アンダーウイング 純正改ディフューザー ほか



TARGET COURSE

✓ TSUKUBA CIRCUIT
✓ AUTO POLIS

BEST TIME

56秒103

筑波サーキット・コース2000

1分52秒124

オートポリス



4. アクリルガラス化はもちろん、ルーフまでドライカーボン化した室内は、スパルタンな雰囲気。ロールケージは重心を下げることを考慮して組み込んだ。

5. 6. MR-2用電動油圧のバウステポンプを流用。運転席後ろにユニットを設置するなど、重量バランスにも配慮。更にパネットバン用の手動ウインドウレギュレーターを流用するなど、軽量化を徹底した。

7. 8. ボルクテックスのアンダーウイングやエスプリのドライカーボンウイングなど、空力系の強化も抜かりなし。高速コーナーが多いオートポリスでも安定した走りをみせる。

9. 約1.3トンの車重を受け止めるのは、apのビックキャリパー。車高調はクァンタムで、スウィフトのスプリングを組み合わせる。



地元オートポリスを本拠地としながらも、アタックシーズンには積極的に筑波サーキットへの遠征も繰り返す、阿蘇の大魔神34R。その目的は、自身が持つ筑波のGT-R素人最速タイムの更新、今シーズンに向けては55秒中盤をターゲットに、マシンのアップグレードに励んでいた。

中でも注目したいのは、徹底した軽量化。エアコンプレスのドンガラ状態でも1430kgに及ぶウェイトのハンデを克服すべく、ルーフをはじめとする車体上面のドライカーボン化を実施し、ボンネットの裏骨やトランク下のフロアまでぶった切り!

更にはウインドウレギュレーターを廃して手動ハンドル化し、MR2用の電動バウステを導入するなど、細かい軽量化も進めることで、すでにドンガラ状態だった昨年より約100kgものシェイプアップに成功しているのだ。

これにより、ブレーキングからコーナー立ち上がりまで、すべてにおいて運動性能の向上を実現できたという阿蘇の大魔神34R。今期、すでにオートポリスでのベストタイムを更新、筑波への遠征も予定し、最速GT-Rの記録をどこまで伸ばせるかチャレンジしたいという。

熊本県

阿蘇の大魔神 DKOS GT-R

頂点を極める!!

日本全国
**SUPER
ATTACKERS
SELECTION**

1.2.JUNのパーツで強化されたエンジンに組み合わされるタービンは定番のHI製RH6。ブースト圧1.6kg/cm²で約500psを発揮する。今後、より大型なEFRタービンへとステップアップを検討している。

3.サージタンクはワンオフ、70φのスロットルが組み合わされる。



エアコンオーディオ付きのまま
上位陣に食い込む注目ストリートマシン

福岡県

ランエボやんちゃ号

TARGET COURSE

AUTO POLIS

BEST TIME

1分53秒970

オートポリス

用機と決意が固まっています、軽量化や

さらに、すでにサーキットアタック専

が、今年295/35-18サイズが入る

ようにエアロやフェンダーを変更した

ため、ポテンシャルはまだ残され

ているだろうとのこと。

しかし、サーキットに通ううちに、タ

イムアタック指向が強くなり、エンジ

や機関系に加え、タイムを出すのには

欠かせないエアロチューンも少しずつ本

格的に...というのが、今の姿。

内装付きのまま、軽量化はほとん

どしていない状態で、オートポリス1

分53秒台とオートポリスのアタッカー

たちの最上位に食い込むタイムを叩

き出している。ちなみに、このタイムは

295/30-18とそれに合わせた仕様の

のサスペンションで達成したタイムだ

が、今年295/35-18サイズが入る

ようにエアロやフェンダーを変更した

ため、ポテンシャルはまだ残され

ているだろうとのこと。

もともとは(今でも一応)ナンバー

付きのストリートカーで、快適装備を

残したままサンデレーサーでのバトル

を楽しんでいたというランエボやん

ちゃ号。

しかし、サーキットに通ううちに、タ

イムアタック指向が強くなり、エンジ

や機関系に加え、タイムを出すのには

欠かせないエアロチューンも少しずつ本

格的に...というのが、今の姿。

内装付きのまま、軽量化はほとん

どしていない状態で、オートポリス1

分53秒台とオートポリスのアタッカー

たちの最上位に食い込むタイムを叩

き出している。ちなみに、このタイムは

295/30-18とそれに合わせた仕様の

のサスペンションで達成したタイムだ

が、今年295/35-18サイズが入る

ようにエアロやフェンダーを変更した

ため、ポテンシャルはまだ残され

ているだろうとのこと。



この先の進化が気になる1台だ。

基本的にはオートポリス最速を目

指しているが、クルマの完成度を上げ

て、筑波で何秒出せるのか? そんな

チャレンジを敢行してみたいとのこと。

ミッションのドグ&クロス化、そして今

アップデイト進行中のエアロ、さらにパ

ワーアップなどなど、最上位を目指し

ての計画はもうたくさん。

4.5.ブレーキはアルコン製のキャリパーを前後に投入。軽量化さ

れていないぶん、車重をしっかり受け止めるブレーキが組み込まれる。

サスペンションは、アッパーマウントの取り付け角度を変更し、キ

ャスター角を大きくしている。

6.今期、295/35-18サイズのタイヤに合わせ、フェンダーやエ

アロを加工してきたが、昨年のセットのサスペンションでは、30扁

平のほうがバランス良く走れたという。今後、35扁平のタイヤに合

わせたセッティングを探っていきたいという。



7.ボルテックスのエアロパーツをベースに、さらにダウンフォースを拡大する方向で加工や追加パーツを製作。高い空力ボディを目指している。

8.街乗りを兼ねた車両としてチューニングをしてきたため、基本的には内装もすべて装着され、軽量化はほとんどされていない。今後は、軽量化やミッションのチューニングも行い最上位を目指すつもりという。



LANCER EVOLUTION VIII [CT9A]

Driver

MOTOっち

SPECIFICATION

4G63改500ps(最大ブースト圧1.6kg/cm²・車重1350kg) RX6タービン ワンオフサージタンク 70φスロットル JUN鍛造ピストン/コンロッド/クランク アンリミテッドワークス・マフラー アベックス・パワーFC ARCインタークーラー/ラジエーター HKSオイルクーラー エクセディクラッチ アルコンキャリパー(F:6・R:4ポット) アドバンA050(295/30-18) ワンオフロールケージ VOLTEX改MOTOっちVer.エアロ ほか

CIVIC [EG6]

Driver とら♪

■SPECIFICATION■
B18C換装240ps TODA鍛造ピストン/バルブスプリング/Cカム/4連スロットル JUNコンロッド チタンエキマニ/サクション/ストレートマフラー(メイン60φ) ATL安全タンク(18ℓ) 筑波SPLクロスMT ATSカーボンラッチ/2ウェイLSD オリジナル車高調(F:22kg-mm・R:18kg-mm) ワンオフアルミリヤビーム/リヤアーム TE37(F:9J×17+40・R:7J+42) F:アドバンA050(255/40-17) R:アドバンA048(195/50-16) カーボンボンネット/ルーフトop/リヤゲート フロントカウル アクリルウインド ほか

千葉県

G.WORK☆Ω☆ATS☆EG6改

TARGET COURSE

- ✓ TSUKUBA CIRCUIT
- ✓ SODEGAURA FOREST RACEWAY

BEST TIME

58秒680

筑波サーキットTC2000

1分08秒790

日光サーキット



1,2. 戸田レーシングの4連スロで武装したB18Cユニットは、軽快なレスポンスをみせる。エキマニもチタンでワンオフしたオリジナルだ。軽量化のためにコアサポートまでも切り落とした。



佐賀県

1. キレイに取まったB18ユニット。インダクションボックスはワンオフだという。

2. 助手席、リアシートは外されているが内張りも残る車内。ロールケージのみで剛性を上げている。

3. リア/ゲート部のウインドウはアクリルに変更。スポイラーは当時の無限仕様を意識したワンオフ品。

4. オーバーフェンダーを装着し、フロントに215/50-15サイズのアドバン050を広いトレッドで履く。



eガレ☆ワコーズ☆CR-X

シンプルなスタイリングが新鮮
街乗りOKのタイムアタックマシン

CR-X [EF8]

Driver 江口慎也

TARGET COURSE

- ✓ AUTO POLIS

BEST TIME

2分05秒789

オートポリス

オートポリスで2分05秒台と、NAのFF車としては驚異的なタイムを叩き出すCR-X。ナンバー付き、日常使用もするため派手な空力エアロは装着しないシンプルなルックスが逆に新鮮なほどだ。しかし、エンジンをB18Cに換装する他、アタックシーズンはエアコンまで外してしまう(時期によって脱着している)など手間を惜しまぬアタック精神を注ぎ込んでいる。

■SPECIFICATION■
B18改エンジン換装 戸田レーシング鍛造ピストン/ハイカム 無限エキゾーストマニホールド ロールケージ アベックスN1ダンパー EG6用純正ブレーキ フジツボマフラー F:アドバンA050(215/50-15)・R:ハンコックベンタSTD(195/55-15) ほか



頂点を極める!!

日本全国 SUPER ATTACKERS SELECTION



3. アルミ削り出しのリアトレーリングアームもワンオフ品。サイドブレーキも存在しない。

4.5. フロントに目を移すと、リヤビームもアルミで製作されているのが確認できる。足まわりはティンペースのワークオリジナル。スプーンのフロントキャリパーも装着する。



6.7. リベット補強された室内に残るのは、シートやハンドル、メーターのみ(現在はワンオフに変更)。軽量化のためウェザーストリップすらスポンジに交換したという徹底ぶり。シートレールすらも駄肉を許さない。ルーフやドアもカーボン化され、燃料タンクはATL18安全タンクに変更。



8. 巨大なフロントスポイラーは効果テキメンで、クルマの挙動がガラリと変化する。サスセッティングの見直しを迫られたほど。

9.10. フロントヘビーの前後バランス改善のためにリヤウイングやディフューザーも装着する。タイヤもF: 255/40-17、R: 195/50-16の前後異径サイズ。

まさに、クルマがカッ飛んでくるといっても過言ではない。ゼロカウンターのコーナーを立ち上がってくる姿は、見ているだけでゾクゾクしてしまう。そんな走りやギャラリを魅了するのが、筑波で58秒6を叩き出したEG6シビック。

その速さの源は、尋常ではないほど軽量化されたボディ。なにせ、外装パーツのカーボン&FRP化はもちろん、アルミ削り出しでリアアーム&リヤビームまでワンオフ製作。更にはサイドブレーキや1速ギアまで撤去するほどの徹底ぶり。車重698kgという軽さを実現してきている。

今シーズンには、さらに巨大なフロントスポイラーを新投入。強烈なダウンフォースによりオーバーステア傾向が顕著となったが、それでも高速コーナーでは確実にアクセルを踏んでいけるようになったという。

その仕上がりは、まだ完璧でなく、すべてのバランスが完璧にまとまった時、このタイムアタック専用機がどれだけの数字を刻んでくるのか、いまから楽しみでしうがない。

CIVIC [EG6]

Driver YF☆RK

BEST TIME

59秒329

筑波サーキットTC2000

TARGET COURSE

TSUKUBA CIRCUIT
NIKKO CIRCUIT



1. 出力は不明だが、B18C改エンジンは戸田レーシングのピストンやJUNのカムシャフトで高回転型に仕上げている。

2.3. フロントリップの延長や、フェンダー内のエア排出、アンダーフロアの整流など空力チューンも本格的。格上のアタックマシンをものともしない走りを見せつける。

4. ロールケージは最低限の4点式、ルーフはカーボン化するなど軽量化は徹底。

シビックに295幅タイヤを導入!!
軽量化とコーナリングフォース増強で勝負

派手なランボルギーニ用イエローでボディを染めたEG6シビックも、筑波で1分切りを達成している激速マシン。今期は、なんとフロントに295/30-18のタイヤが収まるようモディファイを加えてきた。超軽量ボディと、大容量のタイヤによってコーナリングフォースを高めることで、パワーに頼らずタイムアップを目指している。また、軽量化に加え各種エアロメイクも積極的に行っている。

SPECIFICATION

D18C改換装(最高回転数1万500rpm/車重805kg) 戸田レーシング鍛造ピストン(82φ圧縮比12.5:1) FRSコンロッド JUNカムシャフト(IN/EX: 302度) マキシマワークスエキマニ KENT W ORKSエキゾースト 濱田SPL・ECU 黄色工房オイルクーラー AT Sクラッチ/LSD KEWミッション 戸田SPL車高調(F: 18kg/mm・R: 13kg/mm) Mワークスアーム類 アドバンA050(F: 295/30-18・R: 225/45-16) アルミサスペンダー カーボンルーフ/ドア その他カーボン/FRPパーツ多数 48 GARAGEフロントバンパー ほか

東京都

YF☆戸辺しびく☆48G

PRIME☆Pro-μ☆C35

意外なベース車で奮闘する
オートポリスの名物グリッパー

1.バルクヘッド寄りに搭載されたSR20。エンジンルーム内のスペース的な余裕も生まれ、インテークや冷却系など理想的なパイピングの取り回しも可能となった。

2.タービンは大型サイズのIH1-RHX6。最大ブースト圧は1.7kg/cm²。効率的な理由が一番だが、見た目のインパクトも抜群の場所にセットされている。

3.純正のウッドパネルが残されたインパネ周り。ミッションはHKSのHパターン6速。クラッチはOSのツインプレートを採用。

4.テストのつもりで試したオーバーフェンダー化だが、フィーリングは上々。よりロスのないトラクションを得られるようになった。

■SPECIFICATION■

SR20DE換装 IH1-RHX6(最大ブースト圧1.7kg/cm²) 東名鍛造ピストン イーグルH断面コンロッド 強化バルブスプリング ポート研磨
アルトラックエキゾーストマニホールド OSツインプレートクラッチ ニスモカーボンLSD エリアスポーツ車高調 プロジェクトμフロント6ポット・リア2ポットブレーキ ハンコックベンタスTD(F・R: 265/35-18) ほか

サーキットやタイムアタックには不向きとも思えるマシン、C35ローレルでオートポリスを走るのはプライムガレージの殿川さん。エンジンは、ノーズ部の軽量化による旋回性能の向上を狙い、SR20DETに換装されているのが特徴だ。そのエンジンは東名ピストンなどで強化、2.1ℓ化されRX6を組み合わせることで580psを発揮する。サスペンションは3013年中盤からワイドトレッド化を行い、コンスタントに2分切りのタイムをマークするようになっている。



TARGET COURSE

AUTO POLIS

BEST TIME

1分58秒712

オートポリス

新エンジン投入と
車重低減で
筑波54秒入りと
最速GT-Rの座を
目指す!!

WACKY MATE
masa32-R

1.搭載されるのは以前と同様に排気量拡大とVカムシステムによる可変バルブタイミング機構を導入したRB26改2.8ℓ仕様。使用燃料がこれまでのハイオクからレースガスへと変更されている。

2.取材時はエンジン完成後の初走行と言うことでブースト圧を1.5kg/cm²に抑えてのアタック。そのフィーリングは良く「このままでも以前よりじゅうぶん速く乗りやすい」という。

3.4.ハイパワーを受け止めるためにガセットプレートなどで、ロールケージをしっかりとボディと連結。フルスポット増しも施すことで強靱なボディへと仕上げている。



頂点を極める!!

日本全国 SUPER ATTACKERS SELECTION

宮崎県

九州男児商会EVO7

鋭い加速と高速旋回を実現する WTAC直系エアロボディ



1.2.2.2L化されたエンジンは290度のプロカムとIHのRX6の組み合わせで低回転から鋭く吹け上がる。今期、JENVYのサージタンク&80φスロットルのテスト中で、ポート長の延長効果などを確認している。

3.ボディと一体化されたロールケージは深紅に染められる。このカラーは精神的な高揚をもたらすためでもある。

4.サイドスプリッターなどフロントのエアロは特に重視、4WDマシンをスムーズに曲げる決め手となる。



Driver 速の貴公子

TARGET COURSE

AUTO POLIS

TSUKUBA CIRCUIT

BEST TIME

1分54秒934

オートポリス

56秒937

筑波サーキットTC2000

LANCER EVOLUTION VII [CT9A]

派手なカラーリングだ印象に残る“九州男児商会”のランサーエボリューションVII。エンジン、ボディ、エアロパーツなど完成度の高い作り込みで、ターゲットとするサーキットでは最上位のポジションをキープする。他車同様にタイヤサイズを295/35-18に上げるなど、常に最新のパーツを投入する姿勢がタイムの更新に直結している。

SPECIFICATION

4G63改2.2L (最大ブースト圧2kg/cm² 550ps・車重1250kg)
APEX・RX6タービン 東名カムシャフト(290度) コスワースMIV
ECヘッド JENVYサージタンク+80φスロットル ARCインタークーラー
コーヨー・ラジエター トラスト13段オイルクーラー AEMフルコン トミヨシレーシング車高調(オーリンズ別タンク式) ジールワイドトレッドアーム apレーシングキャリバー(F:6ボット・R4:ボット)
アドバンA050(295/35-18) ボルテックスエアロパーツ/ワイドボディ改 12点式ロールケージ スポット増し ほか



仕様変更後のシエイクダウンとなった今シーズン初の筑波では、ブリスト圧を抑えた状態ながら自己ベストを約0.5秒更新する56秒148を記録。

また、ボディはルーフとレインホースなどにドライカーボン製を投入。その効果は「クルマの動きが軽くなった」と感じられる「ほど大きなもので大満足しているという。

エンジン仕様は基本的に以前搭載されていたものを踏襲。2.8L化にVカムシステムを組み合わせて、大型なT88・34Dを組み合わせても、全域でトルクフルな特性が実現されている。

鈴鹿サーキットをホームコースとする遠征組ながら、2013年春には筑波サーキットでのR32GT-R最速となる56秒5のタイムを記録していたワッキーメイトmasa32R。

2014年は極限に挑むべく燃料をレースガスへ変更、そのタイミングに合わせ、エンジンをリフレッシュするほどの力の入りようだ。また、ボディに關してもさらにシエイプを加え、軽量化を進めている。

SKYLINE GT-R [BNR32]

Driver masa55

TARGET COURSE

TSUKUBA CIRCUIT

SUZUKA CIRCUIT

BEST TIME

56秒148

筑波サーキットTC2000

2分09秒989

鈴鹿サーキット



8.車体で最も高い位置にあるルーフと、オーバーハング部にあるフロントレインフォースを新たにドライカーボン製に交換。その恩恵は回頭性の向上などで実感できたという。

9.フロントにはアンダーパネルではなく、アブブラッグのアンダーディフューザーを装着。スマートな見た目と高いダウンフォースを両立するチョイスとなっている。

5.6.データロガーはレースバックiQ3、ミッションはホリンジャーのシーケンシャルMTへ換装など、タイムアタックマシンのトレンドを取り入れながら信頼性の高いマシン作りが行われている。

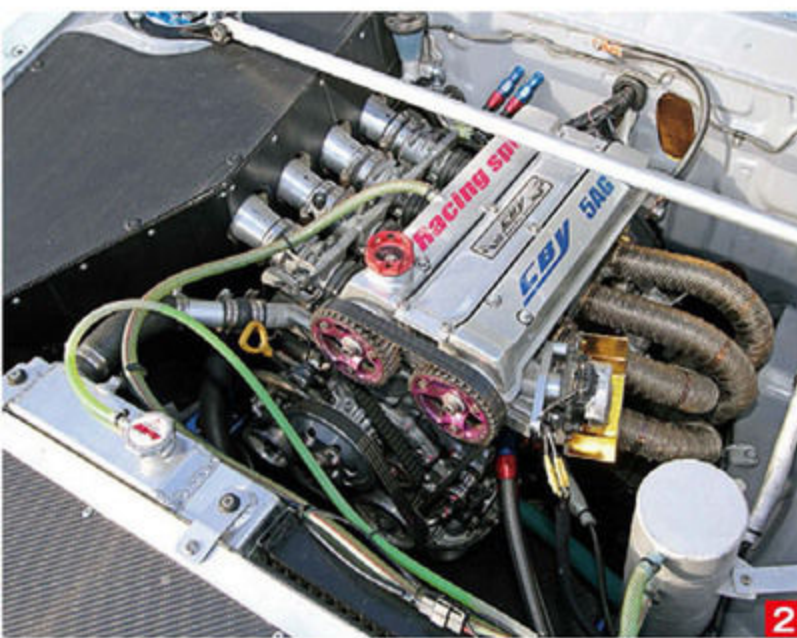
7.タイヤはA050の295/30R18を装着。軽量化をすすめてもお重たいGT-Rをしっかり制動するため、フロントには6ボットのプロジェクム製キャリバーを投入している。



SPECIFICATION

RB26DETT改2.8L T88-34D 22cm²/インタークーラー/オイルクーラー HKS・2.8Lキット/Vカム/FコンVプロ ホリンジャー・シーケンシャルMT ティン車高調 ハイバコ・スプリング(F:12kg/mm R:10kg/mm) マナティ調整式アーム プロジェクム6ボットキャリバー/2ピースローター アドバンA050(295/30R18) クスコLSD(F:1.5ウェイ・R:2ウェイ) レースバックiQ3 ドライカーボンボンネット/ドア/トランク/ルーフ/レインフォース エスブリグTウイング アクリルウインドウ フルスポット増し ほか

T.S FACTORY☆レビン 東京都



■SPECIFICATION■

4A-GE改5.5A-G(210ps) TRD改ハイカム(IN:312度・EX296度) ナブレック・ハイレブスポンスキット CBY 83φピストン/コンロッド/ハヤブサスロットル流用キット/エキマニ KMS60φマフラー アラゴスタ車高調(F:11kg/mm・R:8kg/mm) CBYキャンバーホーシング R32キャリバー ウィンマックスAC1パッド アルテツァ用MT換装 CBYクロスギヤ ファイナル4.5:1 フルスロット増し 7点式ロールケージ N2フェンダー改 CBYバンパー/サイドステップ改/リアゲート カーボンドアノーフ アクリルウインド化 アドバンA050(225/45-16) レイズTE37V(8.5Jx16-6) ほか

**強者揃いの筑波で大暴れ!!
58秒前半入りで元祖ハチロクの
底力を誇示**

1.ハヤブサスロットルは、アクセルを開けた際のバタ付きもなく、扱いやすい。レプリミットは8800rpmに設定する。

2.92後期エンジンをベースにボアを83φに拡大。ロングストローク化することで排気量を200ccほど上げた通称5.5A-G仕様。

TARGET COURSE

✓TSUKUBA CIRCUIT

✓NIKKO CIRCUIT

BEST TIME

58秒340

筑波サーキットTC2000

37秒661

日光サーキット



**リメイクにより295幅タイヤと
グリップを活かす強靱なボディに変身!!**

**シューBOSS 岡山県
へボ6.5DR00-P**

岡山国際サーキットで1分34秒台を目指し、長年アタックを重ねてきた三上エボ。平成10年から使い続けてきたボディの劣化に悩まされ、ついにハコ換えを断行。このボディはドルーピーの手によって、徹底した軽量化と剛性確保が図られたものだ。搭載されるエンジンは2.2ℓ+RX6タービンで構成し、中高回転域を強調してセットアップ。ミッションはノーマルだが、ナイトロシステムを導入し、瞬発力のある加速を実現する。そして、タイヤも295幅18インチを前後にインストール。フェンダーのワイド化と大幅な加工が必要だが、目標タイムは目前に迫ってきている。

■SPECIFICATION■

4G63改600ps IHI・RX6改タービン JUN・2.2ℓカスタムキット HKS・ハイカム/FコンVプロ/EVCⅢ/オイルクーラー BOSS・エキマニ/マフラー エクセディトリプルカーボンクラッチ OS技研・LSD トラスト・NOSシステム DG-5・車高調キット パリス・ワイドフェンダーキット アドバンA050(F・R:295/30-18) ほか

LANCER EVOLUTION VI

[CP9A] Driver 三上信悟

TARGET COURSE

✓OKAYAMA INTERNATIONAL CIRCUIT

BEST TIME

1分35秒394

岡山国際サーキット



1. JUNの2.2ℓカスタムキットを組み込み、タービンはRX6を選択。数周のタイムアタックと割り切り、ラジエターはノーマル。

2. NOSはトラストのスイッチングシステムによってコントロール。回転数とアクセル開度をリンクしてセットアップ。

3. ハイグリップを活かすため、フルスロット増したボディには剛性アップを強く意識したロールケージも構築。

4. 車高調はDG-5。キャリバーは純正ブレンボが使われるが、ローターはフロントにRDD、リヤにプロジェクトムを導入。

頂点を極める!!

日本全国 SUPER ATTACKERS SELECTION

6.7.カーボンドアにアクリルウインドをハメ殺し。足まわりは等長リンク化せずにセットアップする。なお、今回のタイムアタック時にはアドバンA050を削り、タイヤウォーマーまでも使用した。

8.9.ハニカム構造で十分な強度を備えるアンダーパネルはDIYで製作したもの。その効果もあってか、最終コーナーを含む第3セクターは確実なタイムアップを果たしている。



LEVIN [AE86] Driver スワえもん♪

10年以上掛けて、コソコソと仕上げてきたというAE86。まさに熟成のスペックとも言えそうなのこのチューンドが、Sタイヤで元祖ハチロクでは前人未踏の筑波58秒3をマーク!

早速、気になる詳細を見てみると、5.5AG化されたエンジンは、AE92後期ベースにCBY83mmストローククランクやCP83φピストン、H断面コンロッドを組み込んだもの。ヘッドはナプレックのハイレスポンスキットでビックバルブ化され、これにハヤブサスロトルを組み合わせる。

もちろんボディメイクも抜かりなく、アクリルウインドウ化はもちろん、カーボンルーフ&ドアの投入により車重は740kgまで削ぎ落とす。ロールケージひとつ取ってみても、クロモリ材をできる限り低くマウントするなど、慣性重量まで考慮した作りに仕上げているのも見てごらな。

そんな甲斐もあって、強者揃いの筑波、Attack走行会で、みごとNAクラス制覇。

「これまでのサーキット人生のなかで、一番の勲章!」とのコメントが、その喜びをモノ語っているね。

3.CBYクロスギアを組み込んだ、アルテッツァ用6MTを流用。210psほどのパワーをムダなく使い切る。

4.ルーフのカーボン化など慣性重量の軽減により、高い縁石に乗った際も、クルマが振られなくなり、素早くアクセルを踏んでいけるようになった。

5.配線の間引きや不要な鉄板の除去など、地道な軽量化も抜かりなし。バッテリーもリチウムイオンに変更され、車重は740kgを達成。

FAIRLADY Z

[S30] Driver KUNI



TARGET COURSE
TSUKUBA CIRCUIT
BEST TIME
59秒674
筑波サーキットTC2000

KUNI S30Z

群馬県

旧車でもまだまだやれる!!
L型エンジンで戦うプライベーター

筑波でタイムアタックを競い合う通称“素人最速組”の中でも、ひときわ目立つ存在であるS30Z。その内容は、極限までチューニングされたL型エンジンに、ドグミッションや最新のエアロカスタムが加えられたものだ。そしてその軽量なボディを武器に、熟練のドライブですでに1分切りを達成、ハイチューンの最新マシンとまったく遜色のないポテンシャルを見せつける。マシンメイクまで、完全にオーナーが行っていることにも驚き。



1.370psまでパワーを引き出されるエンジンは、キャブレターで燃調が取られる。排気量が3.1ℓあるため、低回転からトルクフルなことはL型エンジンの強みだ。

2.フロントのフレームまで大幅な加工を施し、295/30-18のタイヤを入れることに成功。タイヤのキャパシティはタイムの上限を決める大きな要因だ。

3.4.エアロパーツは最新のスタイル。たとえ旧車であっても、タイヤの進化やエアロチューン無くてタイムアタックを語ることは不可能と言える。

■SPECIFICATION■
L28改3.1ℓ(370ps) フル加工ヘッド ビッグバルブ
チタンリテーナー N42ブロック改 AS渡辺ピストン/H
断面コンロッド/フルカウンタークランク 6-1エキマニ(テ
スト) HKS-5速シーケンシャルミッション ZEAL車高
調 APフロントキャリパー(F) GRB用キャリパー(R)
BNR34用ブレーキマスター(マスターバックレス) 23点
式ロールケージ ATL安全タンク アクリルガラス 各
部FRPパーツ エスブリッドライカーボンウイング(自作ステ
ー) アドバンA050(F・R:295/30-18) ほか





M3 CSL

[E46] Driver naonao

SPECIFICATION

S54改(380ps) 社外ピストン/コンロッド/カムシャフト モータックM800 セトラブ・オイルクーラー クワイフ・6速シーケンシャルドグ ATSカーボンLSD(ファイナル4.1) アラゴスタ3WAY車高調(F:16kg/mm・R:18kg/mm) APビッグキャリパー(F:380mm・R:365mm) ボルクレーシングTE37SL(F・R:11J-18) アドバン A050(F・R:295/35-18) ワンオフロールケージ フロスマンオートデザイン・ワイドボディキット ほか

TARGET COURSE

- ✓ TSUKUBA CIRCUIT
- ✓ FUJI SPEEDWAY

BEST TIME

58秒696

筑波サーキット・コース2000

1分50秒641

富士スピードウェイ

1分54秒693

仙台ハイランド

1分34秒039

スポーツランドSUGO



1. 295/35-18サイズのタイヤを履くために、フロスマンオートデザインのワイドボディキットを輸入して装着。「自走でサーキットに行けなくなると、なにかと面倒だから」とフル公認で車検も取得している。

2. ワークスチューンによって純正で360psを発揮するS54エンジンに、さらに社外ピストンやコンロッドなどを組み込み、380psまでパワーアップ。ヘッドライトをはずしたところ、最高速が6km/hアップ、ベストタイムも更新して58秒台に入ったという。

5. 「9万kmくらいサーキットを走っているけどボディがダメにならないのはさすがBMW。でも純正部品が高いのが難点。ミッションは毎年のように交換していたけど、最終的にクワイフ製に交換しちゃいました」とのこと。

3. 4. 内装はほぼ取り払われ、ドアはフルカーボン製の社外品に交換。ワンオフロールケージを装着している。車重は1270kgと見た目の印象より軽量。

千葉県

SUNBEAM M3 CSL

6. 7. 車高調はアラゴスタ製で、ブレーキはAPレーシング製。コンピューターはフルコンのM800を使用しているが、純正ABSの効きがいいため、ブレーキシステムを動作させるため純正ECUも併用している。

8. タイヤはA050の295/35-18。「先にこのサイズが発売されたハンコック製、ブリヂストン製も使ってきたけれど、A050の剛性感がもっともバランスがよくて、グリップ性能も高く感じる」ということ。

9. トランク内も内装などは撤去され、燃料の偏りによるトラブルを防ぐためにコレクタータンクが装着されている。



今シーズンはライバルたちに先駆けて筑波サーキットで58秒台を記録、その後の走行会でさらにベストタイムを更新する58秒696を記録しているというからNAマシンとはいえ侮れない!!

BMWのスポーツモデルM3を、さらにエンジンチューン&軽量化したCSL。日本での新車販売価格1150万円というこの車両を、タイムアタックマシンとして進化させ「素人NA最速」の座を争っているのが、オーナーのnaonaoさんだ。

「もともとBMWカップなどのレースがメインだったけど、タイムアタックでも1番を狙うため、いろいろ試してみます。このあいだはフレッシュエアを取り込めるかな?って思ってたヘッドライトを外してみたら、想像以上の効果があつてベストラップを更新できましたよ」と、マシンのイジリ方はほかの国産車アタッカーたちと同じノリがそれ以上!

頂点を極める!!

日本全国 SUPER ATTACKERS SELECTION

千葉県

コンパクト超軽量な快速マシン
筑波分切り目指し17インチ化

maxi号

■SPECIFICATION■

D15B改換装(約200ps) TD05タービン トラスト・オイルクーラー ランエボ用インタークーラー ロードスター用ラジエター HKS-FコンVプロ/EV C デフィ・スーパースポーツクラスター 自作エアロ/プリスターフェンダー インプレッサ用GTウイング RE雨宮改ディフューザー ADVAN/A050 (245/40-17) ほか

TARGET COURSE

TSUKUBA CIRCUIT

BEST TIME

1分01秒079

筑波サーキットTC2000

1.D15BエンジンにTD05タービンを組み合わせ、最高出力は200ps+α。非力な部類だが軽量のボディを活かし1分1秒台を記録。

2.今シーズン投入した17インチのA050。ブレーキはプロジェクトμの小型4ポット。

3.4.ワイドボディ、前後の空力エアロともにコンパクトながら本格的に作り込まれたもの。また、ロールケージがピラー留めされるなど剛性もバツグンのボディに仕上げられている。



CITY [GA1]

Driver デザインぶちよお

軽量でパーツの選択肢も多いシティに、ターボチューンのD15VTECエンジンを搭載するmaxi号。ボディは軽量化&補強に加え、ワイドボディ化&エアロパーツの装着で、想像を絶する加速とコーナリングを実現する。昨年、1分1秒079を記録し、今年はさらなるタイムの更新を目指し、フロントタイヤを17インチ化してアタックに挑んでいる。ちなみに、車重はおおよそ750kg程度だろうとのこと。

兵庫県

VENTILER GOLF 5

2.0ターボのGTIでFF最速を目指し、進化を重ねているヴェンチャーのゴルフV。岡山国際では、代表の浜崎サンのドライブで1分41秒7をマークしている。駿足の源泉は大胆すぎる軽量化。フロント重量軽減のため、フレームをバッサリカットしパイプフレーム化。その他、アルミ板で製作したドアパネルやダッシュボードなど、「削れるところは全て削ってきた」と自負するほど。岡山国際で1分40秒を切り、筑波で58秒台への突入を果たしたいそうだ。



1.エンジンはバランス取りを行い、タービンはAPRキットへと置き換える。最高出力は380psに達する。フロントストラットタワーよりも前のフレームは深く切断。軽量のアルミパイプで再構築している。

2.ストロークを稼ぐため、ストラットタワー部を延長してきたが、ロールセンターやジオメトリーが狂ってしまったという。

3.ロールバーは重量増を最小限に抑えるため、アルミパイプで構築。不要なものを徹底的に排除した結果、1010kgにまで軽量化されている。

4.軽量化を追求し、ウインドウはポリカーボネイト化。普段は地元に近い岡山国際を走るが、筑波にも遠征したいと目標を定めている。



TARGET COURSE

OKAYAMA INTERNATIONAL CIRCUIT

BEST TIME

1分41秒700

岡山国際サーキット

■SPECIFICATION■

APR・タービン/コンピュータ/インジェクター/燃料ポンプ/ブーストコントローラー ヴェンチャー・チタンマフラー/インタークーラー/オイルクーラー クワイフ・LSD ビルシュタイン・特注車高調 VOING・4ポットキャリパー クムホ・エクスタV710(F: 245/40-18) アドバンA050(R: 235/45-17) ほか

フレームまで大胆にカット
軽量化を軸にタイム短縮を探る

VW GOLF V

Driver 浜崎 大



Revolution FT86LW

パワーに依存しないサーキットSPL 8Beatのレギュレーションの限界に挑む!

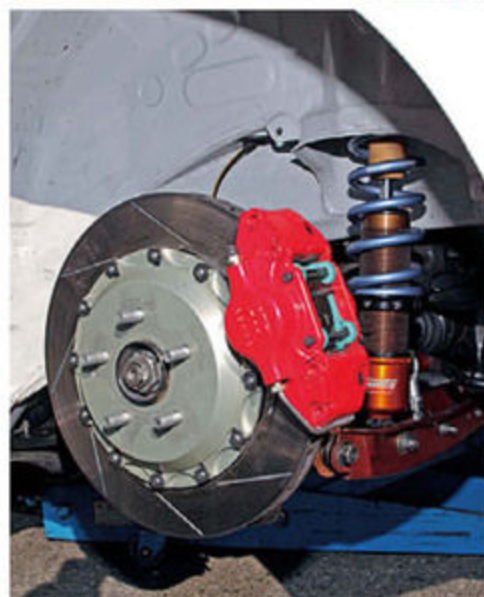
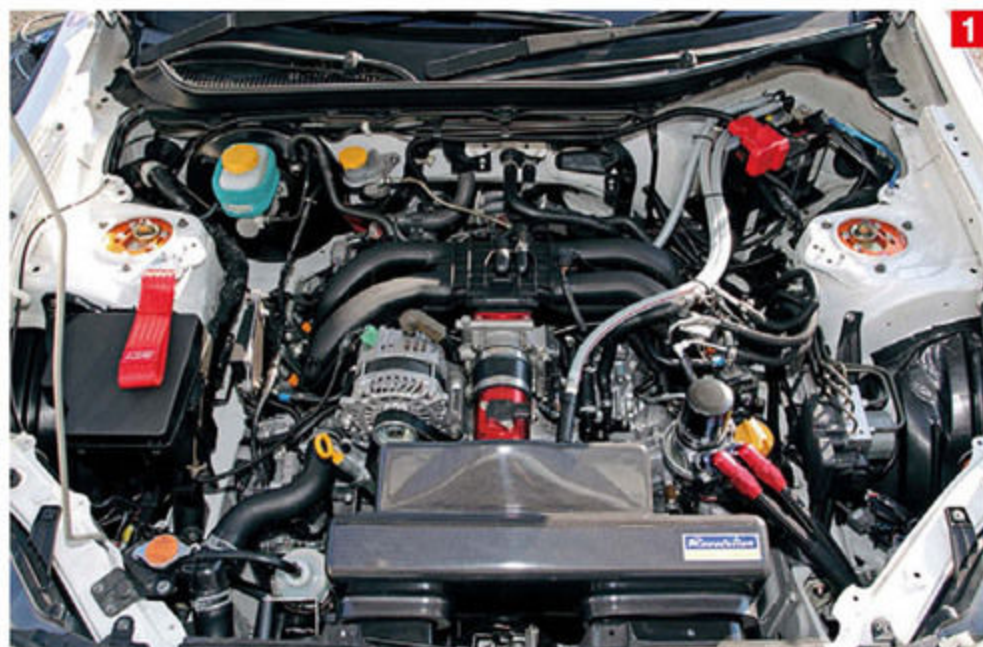
埼玉県

86[ZN6]

Driver YAS菊地

SPECIFICATION

FA20改(約220ps)キャリロI断面コンロッド レボリューション・カーボンインダクションボックス/ビッグスロットル70キット/エキゾーストマニホールド/Tiコンボジットチャンバーマフラー/Vマウントオイルクーラーキット/アラゴスタサスキットSPLスベック/ピロサスアーム/クロスギヤ6速KIT/4.8:1ファイナルギヤ/APブレーキキット(F:4R:2POT)/フロントバンパー/ドライカーボンルーフ/カーボンドア/カーボントランク/VMGUウイング ECUTEKスポーツECU ATS・カーボンLSD ほか



車名につけられた「LW」はライトウエイトの略で、その名の通り軽量化を突き詰めることでその速さを引きだそうというのがコンセプトのマシン。

ただ、筑波サーキットでのタイムアタックに挑むと同時に、厳しいレギュレーションが定められたFSWの「8Beat」レースにも参戦しているため、小変更でレース規定に復帰できる範囲内での軽量化が進められている。

エンジン仕様もレース規定に合わせて2LN Aのままではあるが、ポートや燃焼室形状の修正やI断面コンロッドの投入などで約220psまで出力が高められている。

また12月の筑波サーキット走行直前には、更なる軽量化とブレーキバランス向上による旋回時の姿勢安定を狙って、ブレーキまわりをモディファイ。

狙い通りの効果を発揮してすでに昨シーズンを上回る1分33秒354を記録している。

今後は1分2秒台突入を目指して、更なるアタックが行われる予定だ。

当時、1年落ちのNSXを購入し、ボディ補強をはじめできるところはDIYでマシンメイクをしてきたというセナミノさん。10年以上活動していなかった期間もマシンを保有し続け、昨年からタイムアタックの場にカムバック。今シーズンは、初めてA050のG/Sコンパウンドを履き、1ヒート目でベストタイム更新し1分切りを達成! まだまだ人もクルマも煮詰められる部分があるので、さらなるタイム更新を狙ってきたいということだ。

アイルトンセナ号 NSX

茨城県

TARGET COURSE

TSUKUBA CIRCUIT

BEST TIME

59秒477

筑波サーキットTC2000



4スロ仕様様のワイドボディマシンで
ブランクを乗り越え分切り達成!

SPECIFICATION

C30A改(340ps) 純正加工ピストン/コンロッド/カムシャフト 無限エキマニ HKS・FコンVプロ ブローバエンジンアリング・チタンマフラー/オリジナルラジエーター レボリューション・6連スロットル オイルクーラー Xトラック・シーケンシャルミッション クwantum車高調(F:18kg/mm・R:16kg/mm) プレンボキャリバー&355mmローター アドバンA050(F:295/30-18・R:295/35-18) オートソニック改ワンオフワイドボディ 自作ロールケージ ほか

1.6連スロットルを装着し、DIYで導風ボックスを製作。ミッションはXトラックのシーケンシャルに換装。

2.3.ロールケージや室内マジョーラ塗装、スイッチが整然と並ぶコクピットなどもDIYによるもの。カーボン製ドアなども装着し、車重は約1150kg。

4.車高調はブローバエンジンアリングオリジナルセッティングのクwantum。タイヤは前後サイズ違いのA050を履く。復活前と比較すると、ワイドボディ化、エンジン仕様変更、タイヤ変更を行ったとのこと。

頂点を極める!!

日本全国 SUPER ATTACKERS SELECTION

5. レース参戦時に装着されるロールケージは、タイムアタック時は取り払われている。カーペットやアンダーコートは除去されているものの、ダッシュボードなどはノーマル。

6,7. 軽量化に大きな効果を発揮しているオリジナルのカーボンドア。レース規定に合わせるため、車検も記載変更によって取得できるよう開発されている。ドアミラーは片側360gという軽さを誇るクラフトスクエア製。

8. オリジナルのカーボントランクにパチカルマウントウイングを組み合わせ。補強が入られたトランクはダウンフォースを受け止めながらも軽量化に貢献している。

9. フェンダーは純正のまま装着位置を外にずらすことで対応。265/35-18のディレツツァZIIに軽量のTE37SLの組み合わせだ。



TARGET COURSE

- ✓ TSUKUBA CIRCUIT
- ✓ FUJI SPEED WAY

BEST TIME

1分03秒354

筑波サーキットTC2000

2分03秒537

FUJI SPEED WAY

LEVIN [AE86] Driver 林 拓美

TARGET COURSE

- ✓ TSUKUBA CIRCUIT

BEST TIME

1分00秒970

筑波サーキットTC2000

1,2. DIY製作したドライカーボンエアロは、空力まで考え抜かれたデザインになっており、強力なダウンフォースが期待できる。

3. リヤハッチをドライカーボン化したため後方視界はゼロ。そのためバックカメラを追加し、モニターにて確認する。メーターはレースパックだ。ミッションはTRD3速クロスに内堀自動車の3.5速を組み合わせる。

4. 4連スロットル化により鋭いレスポンスをみせる4A-Gは、モテックで制御。車高を落すためにサイクルフェンダー化も実施。



DIYでコツコツ作り上げたフルドライカーボンボディの86



レーシングカーばりのエアロに巨大なGTウイング。その真骨頂はドライカーボンボディにある。なにせ、フロントカウル(実はライトやグリルはラミネート転写したダミー)からボンネットやルーフ、そしてリヤハッチに至るまで、ほとんど全身がドライカーボンで構築されているのだ。また、バンパーから取り入れた空気はボンネットダクトから逃がし、フロントのリフトを抑えるなど、その作り込みは徹底的。実質シェイクダウンで1分0秒台を記録したこの86が、どこまでタイムを縮めるか楽しみだ!

SPECIFICATION

4A-G改 RICOH・SPLカム(IN288度/EX296度)/インマニ A E101改4連スロットル MOTEC TRDクロスMT KMS車高調 (F:12kg/mm・R:10kg/mm) 等長リンク FD3S用キャリパー ワーク・マイスター-S1 (F:9J-23・R:10J-25) 12点式ロールケージ スポット増し アクリルウインド ドライカーボン自作エアロ/ボンネット/前後フェンダー/リヤゲート/GTウイング/アンダーパネル/ディフューザー ほか

CARBON JUNKIE 静岡県

タービン変更と幅広タイヤの装着で シェイクダウンから順調に58秒台へ!

86 [ZN6]

Driver ターザン山田

トラストはFA20にターボ装着して出力を高めた。筑波アタックに向けては鍛造ピストンとコンロッドを組み込むことでエンジンの耐久性を向上。市販ターボキットに採用されるT518Zから、より風量の大きなTD06SL2へとタービンを大型化。さらにNOSを組み合わせて排気量は2ℓのまま、約450psまで出力を高めている。また、ハイパワーを無駄なく路面に伝えるためリヤに295/30-18のアドバンA050を投入。見事58秒740という記録を達成している。

TARGET COURSE

TSUKUBA CIRCUIT

BEST TIME

58秒740

筑波サーキットTC2000

1,2.エンジン本体にもキッチリと手を入れて450psというパワーを実現。エキマニ、フロントパイプもワンオフで製作され、ウエストゲートを併用することで市販キットよりも風量の大きなTD06SL2タービンが装着されている。

3.エアロによるワイド化や幅広タイヤの装着に合わせ、フロントのロウアームを延長。リヤは調整式に変更してトラクション性能を向上させる。

4.室内にはストレートで使用されるNOSのタンクを設置。純正タンクの燃料偏りを解消するためのコレクタータンクや、前後の制動力を調整するブレーキバランサーも装着されている。



千葉県

GReddy FR-Sターボ



SPECIFICATION

FA20改ターボ仕様(450ps)
トラスト・TD06S L2タービン
ウエストゲート/エキマニ/筑波S
PLマフラー/TYPE28HGイン
タークーラー/13段オイルクー
ラー/パフォーマンスダンパーT
YPE-S/ロケットバニーフルエ
アロ/カナード/アンダーディ
フューザー 強化MT OSクラ
ッチ/スーパーロックLSD エ
ンドレスMONO4キャリバー/ロ
ーター アドバンA050(F:
265/35-18・R:295/
30-18) NOS ほか

BRZ [zc6]

Driver 佐々木孝太

筑波サーキットでの最速86/BRZの座を目指し、そしてラジアルタイヤを装着して1分切りを達成することを目標に掲げテスト&メイクが続けられるブリッツBRZ。2012年のアタック終了後には、ナイトロ装着による大幅なパワーアップや、ドライカーボンパーツの導入による軽量化とエアロ追加によるダウンフォースの強化に加え、車速に基づいたブースト圧の制御なども搭載。迎えた2013年末の筑波走行では、過去ベストを2秒以上も短縮する58秒886を記録した。

1.エンジンは試作の強化ピストン、コンロッドを組み込み耐久性を向上。オリジナルのタービンキットを組合せ、新たにNOSも投入することで550psを発揮。

2,3.サスペンションはダンパーZZ-RスペックCをベースにした筑波アタックスペシャル。ブレーキは絶大な制動力を発揮しながら軽さも追求されたアルミ製キャリバーのキット。

4.リヤのトラクション不足を解決するひとつの方法として搭載されたのが、SBC i-Colorによる車速を使ったブースト圧制御。トラクションコントロールに活用している。

TARGET COURSE

TSUKUBA CIRCUIT

BEST TIME

58秒884

筑波サーキットTC2000



SPECIFICATION

FA20改ターボ仕様(550ps) 試作タービン ブリッツ・レーシングエンジンキット/ボルトオンターボキット/ニュルスペックF-Ti/エキマニダンパーZZ-RスペックC筑波SPL/レーシングブレーキシステム/エアロスピーDRコンセプト/ドライカーボンボンネット/ドア/ルーフ/リヤゲート ナイトロシステム シーケンシャルMT ORC・ツインプレートクラッチ ATSカーボンLSD ディレツツァ03G(265/35-18) ロールケージ フルスロットル増し ほか

ナイトロの追加装備と軽量化で
ついに念願の58秒台に突入

東京都

BLITZ RACING PROJECT BRZ



頂点を極める!!

日本全国 SUPER ATTACKERS SELECTION



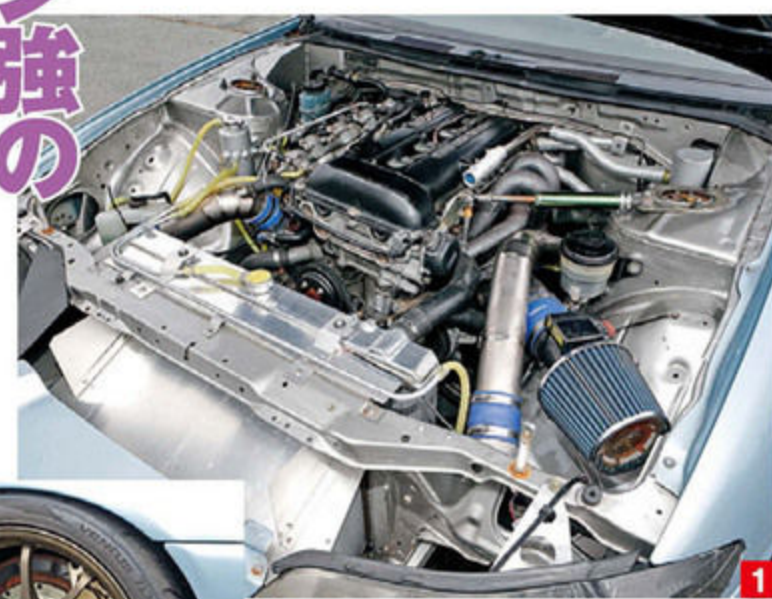
敵の多い シルビ@root

福岡県

オートポリスの走行会イベントではおなじみの快速マシン。搭載されるエンジンは、排気量はそのままカムシャフトをHKS製に、タービンをトラストT518Zに変更した程度で、昨今のアタッカーにしては非力な部類。しかし、各部の軽量化を徹底することで、オートポリス2分切りの実力を持つ。軽量化のメニューはドンガラボディにカーボンドアやFRPルーフ、またバッテリーは小型なリチウム、サクションにはチタン製を使うなどなど。ワイド化されたリアフェンダー内部もバッサリカット、文字通りグラム単位で軽さを追求している。

1トン強の
軽量ボディで
しなやかな速さを
追求する!!

SILVIA
[S15] Driver グローニャン



1.フル補強が施されたボディに収まるのは約300ps+αのSR20。パイピングは軽量のチタンでワンオフ製作されている。

2.ブレーキはトラスト(アルコン)の6ポットとV36スカイライン用ディスクローターを組み合わせる。足回りはアベックスN1ダンパーを装着。

3.トラクションとグリップ性を高めるべく、リア側はワイドフェンダーでトレッドを拡大。FRPのアウターパネル内部はスカスカ。

4.必要最小限の装備だけが残された車内。ロールケージはピラー/フロア直付け。助手席側フロア部にはリチウムバッテリーを装備。



TARGET COURSE

AUTOPOLIS

BEST TIME

1分59秒179

オートポリス

SPECIFICATION

SR20DET改 T518タービン HKSカムシャフト(IN・EX: 264度) トラストインタークーラー APEX・パワーFC ルートオリジナルチタンサクションパイプ&マフラー 2JZ用燃料ポンプ サード550ccインジェクター APEX・N1ダンパー GRex 6ポットブレーキキャリパー ハンコックペンタスTD(F・R: 265/35-18) ほか

N2バトルのスリックから 17インチSタイヤへのシフトが成功!!

LEVIN [AE86]

Driver 下山久寿男

N2スタイルを進化させたスタイリングのAE86は、ボディーワークス下山のターボ仕様。10年以上ターボ仕様に乗りに続けることによって、今ではオートポリスで1分55秒台と、完全にトップクラスのタイムが出せるようになっている。ちなみに、以前はN2系のレースと共用でスリックタイヤを履いていたが、テストすると17インチのSタイヤのほうがタイムにつながるなどメリットが大きいという。ただしタイヤの外径が大きく異なるため、フェンダーのスペース調整やギヤ比の変更がポイントになるという。



BODYWORKS下山
AE86

福岡県

TARGET COURSE

AUTOPOLIS

OKAYAMA INTERNATIONAL CIRCUIT

BEST TIME

1分55秒750

オートポリス

1分40秒182

岡山国際サーキット

SPECIFICATION

4A-G改(330ps/車重865kg) T518タービンボルトオン AE92後期エンジン改 82φ鍛造ローンピストン(圧縮比9.0:1) 70φスロットル HKSエキマニ メイン76φマフラー AP EX・パワーFC ランサーエボリューション用インタークーラー HKSシーケンシャルミッション アラゴスタサスキット(F: 18kg/mm・R: 14kg/mm) FD3S+BCNR33キャリパー ボディフル軽量・フル補強 FRP/アクリルパーツ多数 ADVAN・A050(255/40-17) ほか

1.エンジンはAE92後期4A-Gをベースにターボ化されたもの。330psと聞くと非力にも感じるが、865kgのボディは侮れない運動性能を実現する。

2.ブレーキはFD3S+BCNR33、インタークーラーはランエボなど、上位車種の純正パーツをうまくチューニングに流用している。

3.スリックでレースも行うため、ロールケージなど補強は徹底。センタートンネルに収まるミッションはHKSのシーケンシャル。

4.各部外板パーツはFRP化、ウインドウもアクリル製とし軽量化を推し進める。ロア部にはリチウムバッテリーを装備。



積極的に
チャレンジし続ける
ディサイドの走る実験室!!



福岡県

本町皮膚科 ディサイド33GTR

TARGET COURSE

✓AUTOPOLIS

BEST TIME

1分52秒674

オートポリス



1. ルーフはFRPで成型し軽量化。重心が下がることで、コーナリング時の挙動が安定する。
2.3. アンダーフロアはフラットボトム化され、今シーズンはリップ周辺も大型化しダウンフォースの増大を狙っている。タイヤとエアロの変更で、多くのバランスが変わったため、サスペンションセッティングを新たに取らねばならないと確認したという。

RB26改3.1ℓにEFRタービン搭載 全身スキナシの完全チューンド!!

SKYLINE GT-R

[BNR34] Driver 98っち

ホームとするオートポリスでのベストタイムは1分53秒台を記録する98っち34GT-R。最高出力800ps、トルク90kgf-mをほこる3.1ℓ仕様のRB26には、HKSのVカムシステムと最新鋭のEFR9180タービンを搭載、モータックのM800で制御が行われる。フル補強が行われたシャーシには、多くのドライカーボンパーツが投入され、全身スキのないチューニングがなされている。



福岡県

98っち34GT-R

TARGET COURSE

✓AUTOPOLIS

BEST TIME

1分53秒318

オートポリス



1. 最新タービンのEFR9180を装着したRB26エンジンは3.1ℓ+可変バルタイ仕様。低速からズバリトルクを発生する。

2.3. ルーフ、ドア、ボンネット、トランクなど軽量のドライカーボンパーツをふんだんに使用し軽量化をはかる。

4. ミッションは定番のホリンジャーシーケンシャル。ファイナルは3.9:1としている。



■SPECIFICATION■

RB26改3.1ℓ EFR9180タービン OS技研RB30改 49φ6連スロットル HKS-Vカムシステム/ステッププロカムシャフト モータックM800-ECU ワンオフ90φエキゾースト ARCインタークーラー ホリンジャーシーケンシャルMT APキャリパー(F: 6ポット+380φ ローター・R: 4ポット+355φローター) アドバンA050(295/35-18) フルスロットル補強+ロールオーバー防止ドライカーボンルーフ・ドア・ボンネット・トランク オートセレクト改ワイドボディ カゴタニエアロ改 ほか

頂点を極める!!

日本全国 SUPER ATTACKERS SELECTION



SKYLINE GT-R [BCNR33]

Driver SHARK IIRI

SPECIFICATION

RB26改2.8ℓ(最大ブースト圧2.2kg/cm²)
GT-Rスタービン×2 HKS・2.8ℓキット(ステップII)/Vカムシステム/FコンVプロ 東名カムシャフト(EX) ARCインタークーラー/ラジエーター ワンオフチタンストレートマフラー ホリンジャーシーケンシャル6速 コニ車高調(フロント) パディクラブ車高調(リヤ) AP6ポットキャリパー+378mmローター(フロント) リヤBNR34キャリパー改 FRPルーフパネル フルフラットボトム ほか



4.5.2.8ℓ化しGT-Rスタービンをツイン装着。低速域のレスポンスを追求したサーキット型のエンジンメイク。Vカムシステムも搭載し、低速トルクを大幅にアップ。

6.冷却性能を確保するため、インタークーラーは小型にし、ラジエーターに直接走行風を当てる。レスポンスの向上と冷却性能の安定化、そしてオーバーハングの軽量化など多くのメリットのある選択だ。

7.フロントには6ポッド+378φの大型ブレーキシステム、リヤはBNR34キャリパーと350φローターを組み合わせる。

8.9.ダッシュボードもFRP&カーボンで際成型され軽量化。ミッションはホリンジャーのシーケンシャルを投入する。



見事にベストタイムを更新したが、その実はサスペンションのセットが出し切れず、また、フロントのダウンフォース不足なども実感。あらたなアップデートへの課題を持ち帰ることができたという。

今シーズンの課題は新たなエアロチューニングブームや、タイヤの進化などに対するノウハウの蓄積。タイヤを295/35-18に変更し、フロントセクションのエアロを変更。

きたものだ。

北九州地区のGT-Rチューナーとして知られるディサイド。GT-Rが現行車両だった頃から積極的にRB26のパワーチューンを重ね、通常のアタックでの耐久性はまず心配ないというハイパワーエンジンをユーザーに供給することができるといふ。

そんなディサイドが、サーキットアタックの実験車両として、シャーシや駆動系、エアロにサスペンションなどをユーザーと試してきたのがこのBCNR33。アテッサを手動の固定式にしたり、一時期はリヤラジエーターをテストしたり。また、いち早くフラットボトムを装着し、その効果を検証したりと、多くのチューニングを実際に手がけてきたものだ。

これまで、日常使用できるタイムアタッカーとして、筑波に挑んできた朝霞の種馬BNR32。今シーズンは、飛躍を目指しマシンを大幅にアップデート。ボディはストラット周辺を中心に徹底補強し、ボンネットやルーフなど車体上部のドライカーボン化も実施。約70kgの軽量化に成功した。また、タービン変更やモノブロックキャリパーの導入も実施。一気にアップデートを進めたため、まだ本領発揮には至っていないが、近い将来、目標の55秒台に到達することを目指している。

SPECIFICATION

RB26改2.8ℓ SanaitF08タービン 東名パワード/クランク HKS272度ハイカム HKS・鍛造ピストン/コンロッド/FコンVプロ エレメントスポーツ車高調 プロジェクトμモノブロックキャリパー ショーリン・前後ワイドフェンダー/サイドステップ カーボンルーフ ワンオフフロントアンダースポイラー/GTウイング オートギャラリー横浜・ゲトラグMT改 アドバンA050(295/35-18) ほか



1.T518Zツインだった2.8ℓエンジンはビッグシングル化。900ps程度まで許容するTF08タービンを投入した。懸念していたレスポンス悪化も感じず、最高速も伸びている。

2.ゲトラグMTをテストしたがファイナル選択も含め、ギア比が合わずに大苦戦。熟慮の結果、ホリンジャー・シーケンシャルの投入を決意。

3.4.295/35サイズのアドバンA050を収めるべく、前後フェンダーをワイド化。モノブロックキャリパー導入やルーフカーボン化の効果と相まって、TC1000は38秒137の好タイムをマークした。



種ちゃんR 埼玉県

SKYLINE GT-R [BNR32]

Driver 朝霞の種馬

TARGET COURSE

TSUKUBA CIRCUIT

BEST TIME

57秒346

筑波サーキットTC2000

GT-R勢の頂点を目指しフルアップデートを実施する!!



三栄書房



ここまで紹介してきた
全国のタイムアタックマシンたちを見て、
タイムアタック魂に
火がついちやった人も少なくないはず。
そこでここからは、
現役トップランカーたちから伝授してもらった、
タイムアップに即役立つ
Sタイヤ&エアロパーツに関するノウハウを大公開!
これを参考にマシンをアップデートして、
ベストタイム更新を狙っちゃおう!!

現役
アタッカー
直伝!!

大公開

意外と知らない・今さら聞けない タイヤ&エアロの 速攻セットアップノウハウ

青木さんによると「タイヤの暖めと中古タイヤの削りはあたりまえ。やらない人はソンしてますよー!」とのこと。
特に中古のSタイヤは通常だと新品から1秒落ち以下の性能になってしまふけれど、表面を削ることによってコンマ4〜5秒落ちくらいまで回復するという(筑波サーキットを想定)。
また、エア圧に関しては、剛性やタイヤの暖まり具合を考慮した上で、できるだけ限界まで落とし接地面の拡大とトラクションの向上を目指すという。

Sタイヤの究極使いこなし術

「当然、タイヤメーカーからは、安全のため削ったりエア圧落としたりするのはやめてくださいって言われちゃうこともあるけど、それでタイムが出るなら当然やるでしょ!? もちろん、経験的な安全域は守っているし、すべて自己責任ネ!!」と青木さん。
ちなみに、タイムを出すことがコスト度外視の最優先ならば、アタック時は常に新品、しかも鮮度の高いタイヤを使うこと。
新品のタイヤはそれだけ性能が高いものなのだ。また、常にイコールコンディションのタイヤを使うことは、データ蓄積にも繋がる。データの精度が

アップすることで、環境に合わせたセットアップの変更も正しく行えるようになるのだ。ちなみに、上位のアタッカーの多くは、環境とタイヤの情報をデータ化して記録しているぞ。
とはいっても、毎回新品のSタイヤを使える人なんてそう多くはないハズ。
だからこそ、中古タイヤを少しでも上手に使い、新品使用時はさらに気合を入れてアタックに望みたいね。
というわけで、アタックを行うときには、できる限りの準備を尽くしておくこと。ミラクルタイムは偶然だせるものじゃないというわけだね!!

これをやらないひとは
1秒以上ソンしてます!

非推奨!!

D1GPでは末永正雄選手とのタッグで活躍中の敏腕メカニックであり筑波のタイムアタッカー。その実力はブーストアップ仕様のマイカーFD3Sで、筑波サーキットを56秒690で駆け抜ける。また、ラジアルタイヤでも1分切りを達成するなど、タイヤの性能を最大限引き出すテクニックやセッティング術には一目置かれる存在だ。

RE雨宮
タイヤ削りマイスター
青木メカ

- その1: お祈りしながら削るべし!
- その2: エア圧は限界まで落とせ!
- その3: 中までしっかり暖めろ!

中古タイヤを復活させる タイヤの正しい 削り方とは? ①

最近にはサーキットに電動カンナを持ち込んで、走行枠の合間に削る人も増加中。トレッドパターンのエッジが鋭角になるように考慮して削る(写真の場合は手前から奥にカンナを動かす)のが正しい(!?)方法だ。また、いびつに削れることを嫌って、タイヤを駆動輪に履かせるなどして回しながら削るひともいた。電動カンナを使う時には、引っかけからめよう石鹸水などを噴霧するアタッカーもいる。



全体的に表面をさらうだけの人、いちばん減っている部分にあわせて削るひとなど、削り方や量も人それぞれ。ちなみに青木さんは「急げば1本30分、気合いを入れたときは“タイム出る”って急じながら1本を1時間くらいかけて削ります」とのこと。



新品タイヤの表面には、製造時に付く離型剤(ワックス成分)が残っている。このワックスによる滑りを気にして、表面を中性洗剤で洗ったり、脱脂材で拭きまくるという人や、新品タイヤの表面を少しだけ削るという人もいます。



「タイヤのエア圧はパンパンよりも低めの方が、接地面積が増えてグリップします。だから問題のない範囲で限界までエア圧を落として使っています」と青木さん。

ただしエア圧は、グリップ力はもちろん、ドライビングフィールにも大きく響いていく要素。

エア圧を低くしていくと、当然ステアリングを切ったときのレスポンスが落ちる。そのため、レスポンスを重視して、ややエア圧を高めに設定するドライバーもいるという。

1100kg前後のマシンなら、温間で1.3kg/cm²~1.6kg/cm²くらいが標準的。車重の重いランエボやGT-Rなどでは、もう少しエア圧を高めて使っている人もいます。

Sタイヤの究極使いこなし術

非推奨!!
×
アタッカー

走行後のタイヤには多くのタイヤカスの塊が付着しているハズ。これがついたまま走ると、路面とタイヤがしっかりと接地できず、グリップ力が大きく落ちるので、必ず取り除いておきたい。

さらに、トレッドパターンの角を復活させることで、グリップ性能アップも狙っているという。

もちろん、新品タイヤを削る場合もあるが、その目的はブロックのヨレを減らし、タイヤの応答性をアップさせることにある。新品タイヤの削りは、ブロック剛性の低いラジアルタイヤで1発アタックを行う場合に特に有効な手段となるぞ。

車重などによっても変化する 最適なエア圧を探し出す ②



コンパウンドの性能を引き出す 温度管理も超重要!

コンパウンドがベストな状態になる温度は、当然タイヤによってさまざま。現在トップランカーたちの間で主流となっているアドバンA050のG/Sコンパウンドでは、装着前に50〜70℃くらいまで暖めておいて使うという人が多かった。



常連組にとってタイヤ暖めはもはや常識。タイヤウォーマーというレーシングチームばりの装備を持ち込む人から、専用ボックス&ジェットヒーターを製作しているチーム、サポートカーの中に入れて暖房を全開にしておくなど、方法はさまざま。ちなみに、新品タイヤを何セットも無駄にすることを考えれば、タイヤウォーマーを買うほうが安いという意見もあり。



タイヤの温度管理は、暖めた状態からタイヤを装着してコースインするまでの温度低下なども考慮しつつ、アタックラップに「コンパウンドの性能が最も発揮される温度」になるように調節するのがキモ。

「タイヤが冷えた状態でコースインしてタイヤを暖めようとなると、路面温度の低さやエア圧の低さなどもあって、暖まる前にタイヤ表面が痛んでしまいます。また、いい温度でスタートしても、クリアラップがとれずにモタモタしていたらアウトですよ」と青木さん。



筑波サーキットのベストタイムが57秒5のサカモトエンジニアリングFD3Sに、タイヤにマーキングをしてアタックしてもらった。すると、走行後にタイヤとホイールが最大で3mmほどズレていることを確認。ズレがいちばん大きかったのは左リヤタイヤで、方向から推測すると加速時にズレているようす。タイヤがズレるってことは、精密なバランス調整はやらなくてもOKとも言える。もちろん、精度のあるホイールを使っていることが前提。

アタック用タイヤは
バランス取り不要!?

Check



A050の295/30-18は、ステアリング操作に対するレスポンスがよく、コーナリングでも粘れる。それに対して295/35-18はトータルグリップ性能は高いけれど、偏平率やエアボリュームの関係で295/30-18より「ボヨンボヨン」するイメージ。コーナーに対して真っ直ぐブレーキングして、旋回してまっすぐ立ち上がる「V字乗り」が必要になるという。295/30-18の「U字乗り」からの切り替えが重要だということ。

295/30-18と
295/35-18の違い

Check

ラジアルからSタイヤへの
ステップアップ



かつてはGT-Rで素人最速トップ争いをしていた、たじまーさん。現在はZ33に乗っていて、この日はじめてSタイヤでのアタックをしたとのこと。ラジアルタイヤからSタイヤに履き替える際のセッティング変更について聞いてみると「今まで柔らかなめの段数で使っていた減衰力を、限界まで硬くする方向に変更しました」とのこと。グリップ力やタイヤ剛性がアップするため、サスペンションを固めて車体のロールなどを抑制する方向でセットアップが必要になるということだ。

Check

駆動方式による
使い方のちがいは?



FFシビック乗り「とら」さんは「リヤはグリップがありすぎてもなさすぎてもダメ。コーナーをゼロカウンタで立ち上がれるのがベストです」ということで、フロント255/40-17、リヤ195/50-16の組み合わせで走行。後輪駆動と4WDでは4WDのほうがV字乗り傾向が強いみたいだけれど、タイヤセレクトやセッティングの基準はドライバーの好みや車重のほうが大きく影響しているようだ。

Check

パートごとに解説!

- その1: 余計な空気を入れてはいけない!
- その2: リヤは大型ウイングで押さえつける
- その3: フロントの出っ歯はとにかく伸ばす!



フロントバンパー後端などにタイヤを隠すように装着されるフラップ状のパーツは、背後に負圧を作り、バンパー内に流れ込んだ空気を強制的に外側に排出する目的。これにより、タイヤハウス内に流れ込むのを防ぐ効果を狙っている。また、回転しているタイヤに空気が流れ乱流となるのを防ぎ、ボディ側面の空気抵抗を減らす効果を狙う。

筑波サーキットでチューニングカー最速を誇るアンダー鈴木。ドライバー兼エアロパーツもDIYで製作するなど、独自の研究にもとづく空力チューンでマシンアップグレードを続けている。いっぽう、2013年のWTACでチャンピオンに輝いたチルトンインテリアCT9Aのエアロメイクを担当したのがボルテックス中嶋さん。風洞実験による検証なども行いながら、常にエアロパーツの進化を模索している。



ボルテックス
中嶋さん



アンダー
鈴木センパイ

ムダなダクトは塞ぐべし!

フロントバンパー

その1



ムダなダクトを埋めたうえで、インタークーラーやラジエーターコアなど、空気を当てる部分にしっかりと空気を導くために、導風板を設けることも必要不可欠。エンジンルームに入った空気をしっかりと抜くために、ボンネットも大きなダクト付きのアイテムを使うのがベター。バンパー内にオイルクーラーなどがある場合は、フロントバンパーの側面にダクトを設けるなどして排出したい。

アンダー鈴木いわく、フロントバンパーの開閉部は最小限にとどめるのが理想的。冷却に支障がある部分以外を徹底的に塞ぐことで、開口部からフロントバンパー内部やエンジンルームに余計な風が流れ込むのを防ぐことが重要だという。

「フロントアンダーウイングなどが装着されていると、フロントタイヤの前に大きな箱のような空間ができることになるでしょ? そこに空気がどんどん流れ込んでくると、車体が持ち上げられる(リフト)方向に力が働いてしまふんですよ。入った空気を抜く努力はもちろんですけど、まずはできるだけムダな空気を入れないことを意識したいですね」とのこと。

2枚羽の大型タイプが効く!!

リヤウイング

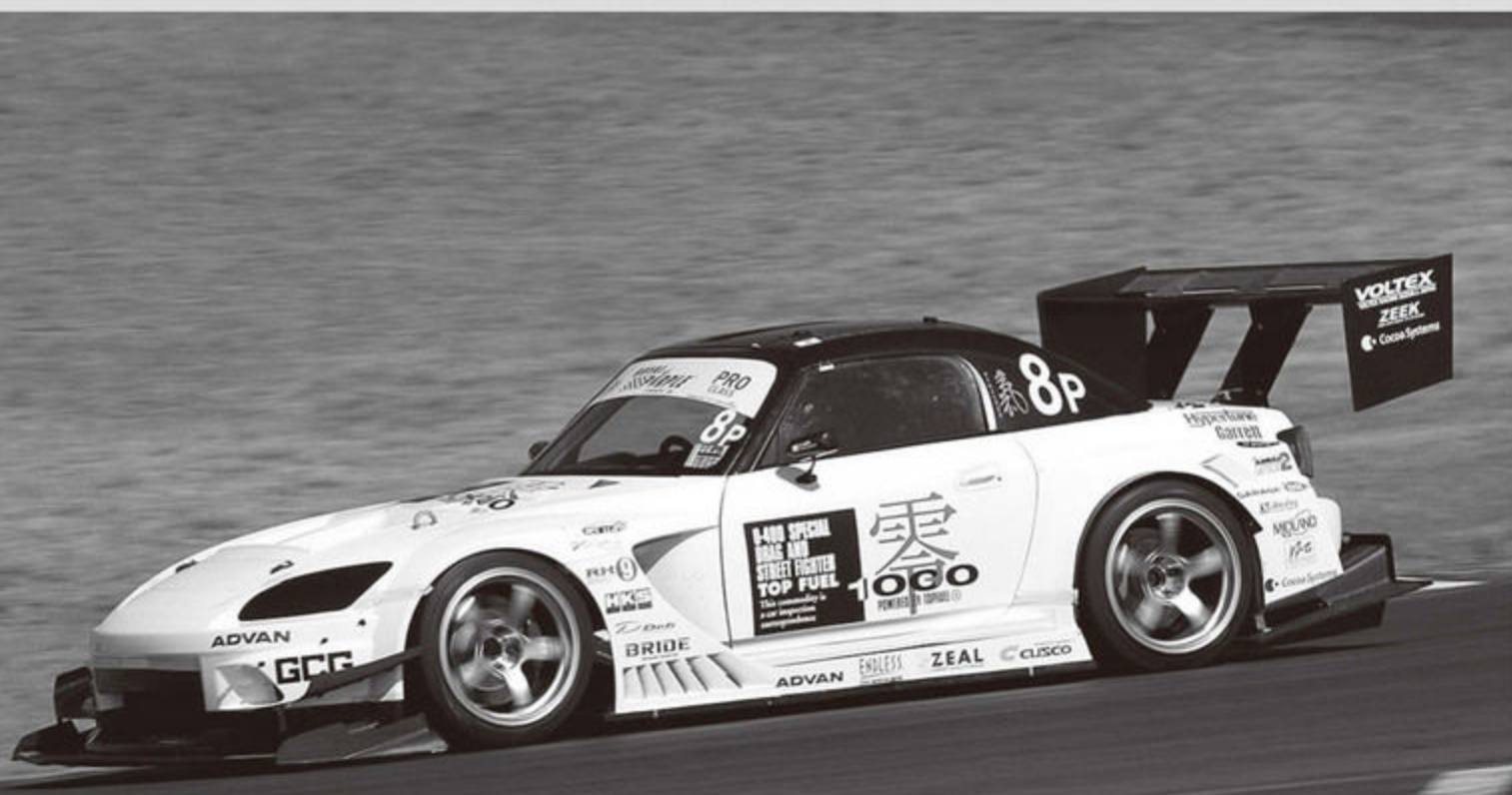
その2

フロントアンダーボードや下面フラット化などの空力チューンを進めていくほど、車体は最低でも水平、できればややフロント下がり状態が理想となってくる。

しかしその反面、フロント下がりの姿勢はオーバーステア傾向を生み出してしまいがち。

「レギュレーションのないチューニングカーの世界で、この問題をもっともカンタンに解決する方法が、リヤウイングを大きくすることです。今年のWTACでは、大きなダウンフォースを生み出す2枚羽タイプの新型GTウイングを実戦投入しましたよ」とボルテックス中嶋さん。アンダー鈴木もち早く、大きく四角い2枚ウイングを投入している。

角度の変更やガーニーフラップの追加で効きぐあいを調整しつつ、ベストな状態を探すのがセオリーだが、ウイングを立てることも、ガーニーフラップを追加することも走行抵抗の大きな増加につながる。多段(2段)ウイングは、走行抵抗の増加を最低限に抑えながらダウンフォースを拡大できる。また、アンダー鈴木いわく翼端板の形状も効果の出るセッティング要素のひとつ。大きくすると直進安定性が向上し、小さいと回頭性がよくなる傾向だ。



路面と水平にガッチリ装着 フロント アンダーボード

その2

最近、装着車両が増えてきたのが、翼端版の外側に装着される「サイドスプリッター」と呼ばれる追加パーツ。ボディ外側に沿って流れる流速の高い空気を利用し、アンダーボードの下面に通ってきた風がタイヤハウス内に入らないように、外側に引き抜く役割などを持つという。



強力な力がかかる部分なので、人が乗っても大丈夫なくらいの強度が必要。また、ワイヤーを使って吊ると、見た目も悪いしドラッグ(抵抗)になるので、フレームにアングルを設けて固定するなど、バンパー内部だけでの取り付けが理想。



フロントのダウンフォースをアップさせるために、通称「出っ歯」と呼ばれるフロントアンダーボード(パネルとかウイング、スプリッターと呼ばれる場合も)を装着するのは、もはや常識。出っ張りが増えるほど効果は大きくなるけれど、取り付け強度や地面との接触なども考慮する必要がある。適度な長さを模索したい。ちなみにアンダー鈴木S15は、バンパー先端から21cm出っ張っている。もっとも注意したいのは取り付け角度。ボディ仮面に流れ込んだ空気が圧縮されリフト方向に働かないよう、最低でも水平、理想はややフロント下りの状態で取り付けたい。後方に向かって上がっている場合、圧力が下がりダウンフォースにつながるぞ。また、さらに可能であれば排出口に向け後ろ側を高くする「アップスライプ」構造にすることで、より大きなダウンフォースを生み出す効果を狙えるぞ。

カナード



Check

もちろん、角度や曲率によってその効果が変わるが、フロントカナードは、基本的には正面から見たときの面積が効果に比例する。アンダーボードにプラスしてフロントのダウンフォースの調整などに使うパーツ。注意したいのが翼端板を付ける場合だが、翼端板とバンパーの距離が近く後端が袋状に挟まっている例。ここで空気の経路が狭められたり塞がれたりすると空気がたまりができて、リフト方向の力がはたらいってしまう。意外によくあるので要注意。

サイドステップ



Check

風洞実験も頻繁に行っているエアロパーツのプロ、ポルテックス中嶋さんによると「フロントフェンダーの後ろからサイドステップにかけては、下手に触るくらいなら手をつけない方がいい部分。ウチでもサイドステップの外側に垂直に取り付ける「サイドバーチボード」などを試しはじめていますが、まだ完璧な正解まではたどりついていないというのが現状です」とのこと。実はアンダー鈴木S15もサイドステップは装着していないんだよね。

フロントフェンダー



Check

フロントバンパーから流れ込んだ空気を、タイヤハウス内に溜め込まずにスムーズに排出することも重要。そのためフロントフェンダーもできるだけタイヤの後ろなどから空気が抜ける形状のアイテムを選びたい。ちなみに、アンダー鈴木S15のフロントフェンダー上部に設けられたダクトや、フロントフロアまで製作して大きくくえったフェンダー後方の形状などは、タイヤハウス内の空気を抜くのが主目的。

リヤディフューザー



Check

「下面をしっかりと処理したマシンじゃなければ、ただの空気抵抗になるだけだから不要だよ!」と言い切るアンダー鈴木。「フロントからしっかり下面をフラットにしてくたうえで、立ち上げは始めるポイントができるだけ前側に持っていきたいですね。路面に対して後ろ下りの姿勢にならないように、車高を調整することも重要です。また、車体中央部よりも外側のほうが空気の流れが速いので、バチカルフィンで仕切って分流、整流するのいいと思いますよ」とポルテックス中嶋さん。



三栄書房

生涯走り屋

暴走機関車
Daiちゃんの



宣言!

口が多い。このセフィロで驚いたのがスポーツカーへの憧れからか、2ドアスポーツの最新型R35 GT-R仕様ボディキットが市販されていたことだ!

改造スピリッツならだれにも負けな
いと思ってるオレでもビックリもん
だぜ!!

ドリフトマッスル初の海外大会、フィリピンSPL大会でマニラへ。巨大台風の影響を心配していたけど首都マニラにその影響はほとんどなく大会は盛況だった。

そして国が変わればクルマは変わる、お国柄が出ていて参加しているクルマの内容も面白い。というわけで、今回はフィリピンのクルマ事情を報告するゾ。

フィリピンでは歴史的に日本車はトヨタが強い。街中にはカローラやヴィッツ系のアジア仕様が溢れている。ニッサンではサニー系、ホンダはフィット系で、いわゆる小型大衆車が主流だ。

ところが、これがチューニングカーとなると様相が異なる。やはり、スポーツカーでないイメージが出ないのか、ニッサンの180SXやシルビア、もちろん左ハンドルだからアメリカからの輸入車や、ステアリング位置の改造(変更)を受けたクルマだ。

特にフィリピンはアメリカンナイズされているので、シビック系のFFドラッグが多い。

アメリカンレースとしては、来年から「クラシック・インターナショナル・スプリントウェイ」でNASCAR ARレースが開催されるくらい盛んなのだ。そうなる
と、ミドルクラスのサルーン・チューンが流行るかも。

また、HIN(ホット・イン・ポト・ナイツ)アメリカで有名なカーショーも開催されているためか、ローライダーやミニバンのオーディオカスタムも盛況だ。

もちろん、本格的なチューニングを楽しむのはアジアではお金持ちの趣味という感じで、彼らは新車のフェラーリやメルセデス、BMWも持っているような人が多い。でも、改造するのは古いクルマというイメージが浸透している印象を受けたな。

そして、日本車以外では韓国のヒュンダイがチーニングベースになりそうな気配がある。

マニラでは「ベース車なんか、なんでもオッケイ。そこにある手ごろなクルマを利用して改造を楽しむ」という、たくましい熱気もムンムンしていたよ。

そういうトコには、チューニングの原点を改めて考えさせられちゃったゾ。

スワップにも
お国柄が
出ているネ♪



35GT-R
ルックの
セフィロ
!!

常夏フィリピンで見えてきた 熱いチューニングカー事情をレポート!

イラスト：加藤浩哉



三栄書房

DFellow
アベちゃんの

新・シャドー 奮戦記

ディフェロウ(深大寺自動車)のWEBサイト
<http://www.dfellow.co.jp>

気がつけば立体駐車場まで!?
時間がないのにDIYで仕上げるコトに

こんにちは、ディフェロウ阿部です!! 油断していると極寒が訪れそうな時期なので、体調崩したりしないように気をつけなきゃですヨ。

さてさて、ワタクシの生活は相変わらずでして...、追い立てられる事務仕事地獄からも脱出できてなく、作業に費やせる時間が少しづつしかとれないという日々でございます。

正直、こうなっていると焦っちゃうばかりで、さらに何も片付かない状況が続く反省しき

り(そして涙!?)。

ちなみに、いろいろ自分でやるようにしてはいますが、何でもかんでも全部自分でやらなきゃ気がすまない! って言うわけではありません。

ホントは本業のクルマ作りに専念したいです。だから、雑作業は専門業者に依頼する方向に切り替えてつづけるのですが、それでも先日ハマっちゃいました。

ことの始まりは、仕事の効率向上とクルマの保管場所を

確保するために立体駐車場を増設したこと。

経費節約のために入手したのは、仲間の紹介による中古の立体駐車場。実は仲間が先日手に入れたという話を聞き「まだあるみたい」というので、速攻で確認してもらおうと「もう一個あるよ」との返事、ラッキーです。

そして届いた立体駐車場は当然バラバラの状態!!(↑考えればあたりまえなのですが)で...鉄の塊だけあって各パーツともかなり重い。もちろん、組み立ては専門の人に依頼しました。

ちなみに、組み立て法はまず寸法出して、アンカー打って、柱が4本建ったらチェーンとかセンサーとか組み立てていくというもの。

簡単なことなんだけど、やっぱり基礎はシッカリやらないと不安なので、プロにお任せしたんです。

そして頼んだ先が、ケミカルアンカーっていう方法(接着剤でアンカーボルトを固定する方法)で施工。しかし、完成後ナットを締めるとボルトが抜けてきちゃった!!

どうやら接着剤の種類がイマイチだったのと、充填量が少なかったことが判明。

結局「自分でやるか!!」って

ことになり、イケてる接着剤を自分で購入して全部やり直し。2度手間になっちゃいました。

2度目のアンカー打ち込みは、ドキドキしましたが大成功。

あとはお仲間に来てもらい、チェーンとかベアリングとかを組んで配線などなどDIYで。

と言う訳で、立体駐車場1台分は完成しましたが、また雑務に時間を割いてしまい、やる事が積み重なってしまってます。お待たせしているみなさん、ホント、ゴメンなさい。

いまだに体制変更の 余波に追われてまっスの巻

ちなみに、ワタクシのスキル、

立体駐車場の組み立てについては、もうラクシヨ♡でも、こんなこと覚えてどうすんの!?

とりあえず手伝ってくれた仲間の皆さん、本当にありが

とうございましたあッ!

さあ、年末に向けてもっと仕事頑張らなくちゃ。この号が出る頃には、無事年が越えているといいんだけど!! というわけで、2014年もよろしくお願いたします。

イラスト：加藤浩哉



素人最速
アタッカー

アンダー鈴木の

やいすぎ DIY 講座!

手作りシルビアで

目指せ、世界ナンバー1

タイムアタックの聖地、筑波サーキット。昨シーズンは、この舞台でチューニングカーのコースレコードとなる52秒5を樹立したアンダー鈴木。今年の目標は、前人未踏の51秒台入り。いったい、どこまでタイムを短縮してくるのでしょうか?



ローターも新調して
タイム更新に挑むッス

Byアンダー鈴木

GT500が記録した
筑波51秒台を目指す!

こんにちは! 1年中シルビアを速くすることは考えているアンダー鈴木です。最近、よく「ホントに仕事しているの?」とかよく聞かれますが、もちろんオイラはフツの会社員。昼は仕事して、夜はクルマイジリの毎日を送っているッス。

とはいえ、基本はひとり作業だから、S15チューンはなかなかかどらない。1000PS仕様のN E Wエンジンの搭載や、モータックでのECUコントロールなど、やりたいことは山ほどあるんですけどね。

さて、そんなアンダーのシルビアですが、昨シーズンからの変更点をざっとおさらいしておく、タイヤハウス内の空気を抜くためのドライカーボンドア&フェンダー

装着や、アンダーパネルの延長。そして2枚ウイングのステー位置変更など、空力系を中心にアップデート。

それからブレーキまわりは、以前から愛用しているガーランドのスリットローターを仕様変更。溝の入れ方や表面処理の方法を変えてもらい、より

今シーズンの筑波アタックから 実践投入したパーツはこちら!

その1

ガーランド スリットローター

オーダーメイドで自分好みの特性にできる、ガーランドローター。自分のはギリギリまで軽くした軽量仕様ですが、今回はスリットの入れ方などを相談して、よりコントロールに仕上げてもらったッス。熱処理の仕方も変更し、ライフも長くなっているの、金欠気味のアンダーにはうれしい限り。ちなみにローター径は34.3φの2ピース。パッドはエンドレスのNA-Rを使っています。



その2

オデッセイ ドライバッテリー

こちら以前から使っているオデッセイのドライバッテリー(LB925)。じつは左のは、アンダー専用外側のカバーをなくした軽量Ver.だったりします。そんな積み重ねで、車重は1018kgまで落ちました!



空力系のアップデートで
クルマの挙動が変化!?

そんなわけで、約1年振りの筑波アタックとなるアンダーのS15。まずは、12月初旬に実施された、筑波スーパーバトルにエントリー。

空力系をアップデートしてから、筑波では初走行となるだけに、あまりムチャしたくないというのがホンネですが、朝イチのコンディショニングがいい時じゃないとタイム更新は狙えません。

そこで、まだ身体も温まっていないうちから、いきなり新品のアドバンAO50を投入。おっかなびっくりの状態、いざタイムアタ

あとコンマ1秒が縮まらない!?!
クッタの筑波で気合い十分でしたが:
タイム寸止めでレコード更新ならず!?!



オートチニー
オートチニー

ダウンフォースが向上したので バランスを調整し直すのが大変!?

うーん、イマイチ
セッティングが
キマらない...



変更ポイント 車高バランス

ダウンフォースが増したせいか、クルマが曲がらない感じがするので、車高をいろいろいじってみた。でもってフェンダーと当たってないか? アシがどんな動きをしているか知りたくて、フェンダーにビデオ(GoPro)をくくり付けて撮影してみました!



今回もチーム・アンダー(編集部注: アンダー被害者の会とも言う)の仲間に駆け付けてもらい、タイヤ交換などをお願いしました。いつも手伝ってくれているみんなには、ホント感謝してもしきれねーッス。

ツク開始です!

でも、やっぱ行き当たりばったりのアタックだと、ナカナカうまくまとまねーッスね。タイムは52秒6と、自己ベストまであと一歩及ばず。意地になって2セット目の新品タイヤも投入して、再びアタックに挑みましたが、52秒7と撃沈しました...

決してフィードバックは悪くないんですけど、いまい曲がらないというか、スウィートスポットが狭くて、コントロールするのが難しいん

変更ポイント 空力バランス



アンダーパネルに付けるカナードは数タイプを用意し、いろいろ試してみた。効きの違いは...、わかんねーってのが正直なところ。タイムなどにとらめっこしながら、あーでもない、こーでもないって相談しながらやっています。そんな甲斐もあって、ようやくバランスが取れてきたかも? あとはウデだけ!?

集中力を欠いた運転で レコード更新ならず!?

でもって、今度こそはと気合いを入れて望んだ「Attack 1208」。前回より気温は低い

ですよ。

そこで、この日のタイムアップは諦めて、カナードを脱着したり、車高のバランスをいじったりして、できるだけ乗りやすくなるよう、いろんなセッティングを試してみましたよ。



あれれ、ワイヤーがゆるゆるだぞ!?

お約束の トラブルも!?

Team	Best Lap	Lap
777・竹本	52.626	4
黒崎真央	53.516	6
0・アイ・ダグ		

ちゃんと
留まったら
レコード
出てたんじゃない?

最近はエンジンがお疲れ気味なんですけど、どうも吹け上がりがイマイチだな~と思ったら...、なんとスロットルワイヤーの留め金が緩んでいました。オイラが締め忘れた...のかな? タイムには影響してないと思うんですけど、きっと...、たぶん...



し、セットアップもうまくまとまってきたので、レコード更新を狙えると思ったのですが...、今度は自分が意気込みすぎ!?

運転がハチャメチャになってしまい、ベストタイムは52秒565。スッゲー惜しいんですけど...、そーです、レコード更新まで0.05秒ほど及びませんでした...

まさにタイムは寸止め状態。オイラのブログのタイトルの「あと0.1秒が縮まらない!」どころか、あと0.05秒なんて、まさに

「どんだけ」って感じ。昨シーズンよりクルマは速くなっていることは間違いないだけに、悔しくてしょうがねーッス。

とはいえ、まだ筑波アタックシリーズにはじまったばかり。1月には、毎年恒例のバトルエポミ隊の走行会(スーパー・バトルエポミに进化したそうです)もあるし、こうなったら焦らずジックリとクルマを進化させていこうと思えます。ガンバりますので、温かい応援ヨロシクお願いします!

OPT2 EVENT Report

KUMHO ECSTA CUP CENTRAL RADIAL CHALLENGE 2013



2013シーズンもこれにて終了! 5名のラジアルマイスターシリーズチャンピオンが誕生いたしました! また、チャンピオン5名には副賞としてクムホスポーツタイヤ総販売元のロジテック様より「エクスタV700」1台分がそれぞれに贈られました!!

クラス分け& シリーズチャンピオン

【ストリートコンパクト】

安田 究/デミオ [DE5F]

総排気量が1500cc以下のストリートラジアルタイヤを装着しているナンバー付き車検付き車両のクラス
(※過給器付き車両[後付けも含む]は、総排気量×1.6で換算)

【アンダー16(インチ)ストリートクラス】

西田拓矢/シビック [EK9]

15インチ以下(15インチを含む)ストリートラジアルタイヤを装着しているナンバー付き車検付き車両のクラス

【オーバー16(インチ)ストリートNAクラス】

藤田博久/シビック [FD2]

1本以上16インチ以上(16インチを含む)のタイヤを装着しているナンバー付き車検付きNA車両のクラス

【オーバー16(インチ)ストリートターボクラス】

上村和生/ランエボ [CT9A]

1本以上16インチ以上(16インチを含む)のタイヤを装着しているナンバー付き車検付きの過給器付き(後付けも含む)車両のクラス

【オープンクラス】

斎藤正樹/シビック [EG6]

ストリートラジアルタイヤを装着して他の4クラスの車両規定に合致しない、またはナンバー・車検無し車両のクラス

ラジチャレ担当
松本さん

来年も開催予定なので
ぜひ参加してくださいね!



み なさんこんにちは。セントラルサーキットのラジチャレ担当の松本です。
さつそく、KUMHO ECSTA CUPセントラル・ラジアルチャレンジ最終戦のリザルト&レポートです。
当日は朝からあいにくの雨模様となつてしまい、決勝レースでは赤旗中断などの場面もありました。しかし、なんとか無事にイベントを終えることができ、各クラスの年間シリーズチャンピオンも決定しましたよ。

また、今回はクムホタイヤ開発ドライバーの1人でもあるレーシングドライバー河村直樹選手がゲストとして参加。同乗走行などもしていただき、充実したイベントになったと思います。
2014シリーズも開催内容が決まり次第、セントラルサーキットのホームページなどでお知らせしますので、ぜひチェックしてみてくださいね。

KUMHO ECSTA CUP Rd.4 セントラル・ラジアルチャレンジ 2013

開催日: 2013年11月10日(日)

開催場所: セントラルサーキット(兵庫県)

主催: セントラルサーキット ☎0795-32-3766

<http://www.central-circuit.jp>

シリーズランキングも決定! ウェット路面の中で 最終戦を開催



雨が降ったり止んだりする天候で、路面は常にウェット。オーバー16ストリートNAクラス、オーバー16ストリートターボクラス、オープンクラスが混走した決勝レースでは、6周目に赤旗中断。再スタートして4周レースを行いました。

スーパー耐久やヴィッツレースなどで数々のチャンピオンを獲得しているレーシングドライバー河村直樹選手が参加。予選前と決勝レース前に開催した「同乗走行ワンポイントレッスン」で、参加者の方々にアドバイスなどをさせていただきました。



クラス上位マシンを
写真付きで紹介!

ストリート コンパクトクラス



ECSTA V700 DXL COPEN
岡田幸一 ●コペン[L880K]

アンダー15 ストリートクラス



ハイスベック シビック
岩倉利孝 ●シビッククーペ[EJ1]

オーバー16 ストリートNAクラス



TRACE シビック FD2
藤田博久 ●シビック[FD2]

オーバー16 ストリートターボクラス



mae-mo9 RS-NUTEC
上村和生 ●ランエボX[CT9A]

オープンクラス



白い暴走特急
小川輝尚 ●GT-R[R35]



FAやずだMクリニックDXL不惑デミオ
安田 究 ●デミオ[DE5F]



ゼロファイター Moty's DXL
西田拓矢 ●シビック[EK9]



IMPERIAL #4
芦田大輔 ●ボルシェカレラ4S[997]



あぶら屋
西村知之 ●ランエボX[CZ4A]



東野R ガレージサイトウ
斎藤正樹 ●シビック[EG6]



オレンジ フィットRS
長山明広 ●フィット[GE8]



IRC・C☆C☆B・快適仕様CRX
池本和弘 ●CR-X[EF8]



東野Rアルテッツァ
坂田真一郎 ●アルテッツァ[SXE10]



IMPERIAL #2
阪本康二 ●スカイラインGT-R[BNR32]



Y.F.R 谷やん♡ EG6
森谷友博 ●シビック[EG6]



三栄書房



三栄書房

2014年は
コレだ!!

Tuning &
Maintenance
**トレンド
アイテム
博覧会**

各メーカーが東京オートサロンで新製品や開発中の新技術などを発表することもあり、年末年始は目新しいアイテムが数多く登場するシーズン。そして、ここでは2014年最初の号として、OPT2が『これは流行りそう!』と注目した最新チューニングパーツや便利グッズなど大紹介! ひと足先にこれらのアイテムをゲットできれば、まわりに自慢できちゃうこと間違いナシだぜ!

TURBO

CHARGER

TRANSMISSION

WHEEL

ELECTRIC PARTS

GADGET

and MORE...

**OPT2の
最注目アイテムを
ピックアップ!!**

Garrett GTX4088R

価格：39万7950円

☎ GCGターボ ☎ 043-216-4921 <http://www.gcgturbo.co.jp>

軽量アルミ削り出しインペラー!

インペラーはサージングをおさえる「ポーテッドシュラウド」形状を採用し、高出力に対応。そして、GTXシリーズ最大の特徴となるのが、次世代エアロダイナミクスを徹底追及して開発されたという「アルミ削り出しインペラー」。軽量で高効率な削り出しフルブレード(GT28は10枚、GT30以上は11枚)によって、通常のGTシリーズコンプレッサーよりも空気の流れが約10%アップし、効率の良い過給ができるという。



★注目すべきPOINTは?

高出力対応&ハイレスポンスで人気を集めるGTXシリーズの最新作。従来のGTX35シリーズとGTX42シリーズの間を埋めるサイズは、2.5ℓ~3ℓクラスのチューニングカーに最適。しかも、まだ市場にほとんど出回っていないレアアイテムというのもポイント!!

**ターゲットは450ps~850ps
待望の中間サイズが日本初上陸!!**

最近では、すっかり知名度が高くなってきたギャレットのGTXシリーズ。「GTXタービン仕様です!」と誇らしげにボンネットを開けるオーナーも多く、タービン交換した車両オーナーの間ではステータスにまでなっているといっても過言ではない人気

TURBO CHARGER



タービン。

しかし、従来の

のラインナップでは「GTX35シリーズじゃ小さすぎるけど、GTX42シリーズではちょっと大きい」という声も少なくなかったという。特に、RB25&26、そして1JZ&2JZなどではその傾向が強く、欲しくても選べないユーザーが多かった。

そんなリクエストに答えて、ギャレ

ットが、従来のラインナップの中間サイズとなるGTX40シリーズを製作!

なんでも、初期生産ロットが30基で、そのうち6基が日本に輸入されたという情報をキャッチ。もちろん、今後、生産数は増えていくだろうけれど、とにかく、今ならめっちゃレアというプレミアム付き!?

ちなみに、GTXシリーズの魅力は復習すると、ビレットインペラーやポーテッドシュラウドなど。今回の、最大の魅力はその大きすぎないビッグシングルを実現できるサイズ設定と

2014年は
コレだ!!

Tuning &
Maintenance
トレンド
アイテム
博覧会



デュアルボールベアリング式の油・水冷式ターボチャージャー。ターゲット馬力は450psから850psまでと幅広い。従来のGT4088Rが400~725ps対応というところからも、GTXシリーズの高性能さがうかがえる。写真ではサイズ感が伝わりにくいかもしれないけれど、コンプレッサーハウジングの入口の直径(インデュース径)が約100mmとなっている。

大きすぎないハイパワーサイズ!! 人気のGTXシリーズに 新たなモデルが登場

車種別ターボキットもあり

GCGターボでは、ターボチャージャー本体に加え、オリジナルのエキマニ、ターボスマート製45mmウエストゲート、取り付けに必要なフィッティングやホース類などをセットにしたターボキットも発売。GTX4088Rの場合、RB26DETT、2JZ-GTE、1JZ-GTE(VVT-iなし)用が、それぞれ60万9000円となっている。

※写真はGTX352R/2JZ用キット



ステンレスエキマニは単品でも購入可能でRB26DETT、2JZ-GTE、1JZ-GTE(VVT-iなし)用がそれぞれ14万5900円。また、ターボスマート製のブローオフバルブやウエストゲートも、各サイズを取り揃えている。



エキゾーストは ツインスクロール

排気ガスの流路をふたつに分けて排気干渉を低減させ、低回転域でのレスポンスやパワーを向上させる「ツインスクロール」構造のエキゾーストハウジング。出口はVバンドタイプとなっていて、A/Rは0.85、0.95、1.06、1.19のいずれかから選択可能。



もちろん、GTXタービンの正規代理店でもあるGCGターボでは、オリジナルエキマニを用意し、海外製タービンやウエストゲートを組み合わせた車種別タービンキットも用意しているぞ。

その他、GCGターボではボルグワナーなどのターボチャージャー、ターボスマートやハルテックなど、海外製チューニングパーツを豊富に取り扱っていて、海外の高品質パーツの普及に努めている。

★注目すべきPOINTは？

ニュートラル時のロックを排除し、駆動輪の回転差に対しては強力に作用する、独自機構を備えたOS技研のLSD。新製品のハイトラクションLSDは、さらに新機構をプラスすることで、オールマイティなLSDへと発展した。

2014年はコレだ!!

Tuning & Maintenance
トレンド
アイテム
博覧会

OS技研のLSDは、イニシャルトルクを極限まで排除し不要な駆動抵抗を無くすことを目的に開発された。それでいて、ロック率が高いため、競技/ストリート双方からそれぞれの理由で求められる。

OS技研

ハイトラクションLSD

予価：未定

(仮名称)

OS技研 ☎086-277-6609 <http://www.osgiken.co.jp>

この機構がどんな時に効果を発揮するかというと、イニシャルトルクを持たない、あるいは低く設定したいストリート用LSD(注：通常時はイニシャルトルクなどによる差動が発生せず、左右の駆動輪が完全にフリーなことが駆動上ロスを無くし、スムーズに走る上での理想とされる場合が多い)の場合、たとえば駆動中に縁石で片輪が浮いた場合は、入力トルクに反

応式要素を取り入れたという画期的なもの。

ハイチューン、レースシーンに向けたエンジンパーツ、駆動系パーツなどを専門に開発し続けてきたOS技研。2014年も新開発のパーツが続々と世の中に送り出される予定だ。

そんな新開発情報の中で、OPT

2が最も注目したいのが、評判の高いスーパーロックLSDをさらに進化させたというハイトラクションLSD。

このLSDは従来の一般的なスポーツ用機械式LSD(スーパーロックLSD含)のトルク感応型(エンジンからの出力によって、ロック状況へと機能する)にプラスし、左右輪の回転差に対してもロックへと反応する、回転差感

応式の要素を取り入れたという画期的なもの。

このLSDは従来の一般的なスポーツ用機械式LSD(スーパーロックLSD含)のトルク感応型(エンジンからの出力によって、ロック状況へと機能する)にプラスし、左右輪の回転差に対してもロックへと反応する、回転差感

応式の要素を取り入れたという画期的なもの。

このLSDは従来の一般的なスポーツ用機械式LSD(スーパーロックLSD含)のトルク感応型(エンジンからの出力によって、ロック状況へと機能する)にプラスし、左右輪の回転差に対してもロックへと反応する、回転差感

応式の要素を取り入れたという画期的なもの。

このLSDは従来の一般的なスポーツ用機械式LSD(スーパーロックLSD含)のトルク感応型(エンジンからの出力によって、ロック状況へと機能する)にプラスし、左右輪の回転差に対してもロックへと反応する、回転差感

応式の要素を取り入れたという画期的なもの。

このLSDは従来の一般的なスポーツ用機械式LSD(スーパーロックLSD含)のトルク感応型(エンジンからの出力によって、ロック状況へと機能する)にプラスし、左右輪の回転差に対してもロックへと反応する、回転差感

応式の要素を取り入れたという画期的なもの。

このLSDは従来の一般的なスポーツ用機械式LSD(スーパーロックLSD含)のトルク感応型(エンジンからの出力によって、ロック状況へと機能する)にプラスし、左右輪の回転差に対してもロックへと反応する、回転差感

応式の要素を取り入れたという画期的なもの。

このLSDは従来の一般的なスポーツ用機械式LSD(スーパーロックLSD含)のトルク感応型(エンジンからの出力によって、ロック状況へと機能する)にプラスし、左右輪の回転差に対してもロックへと反応する、回転差感

応式の要素を取り入れたという画期的なもの。

このLSDは従来の一般的なスポーツ用機械式LSD(スーパーロックLSD含)のトルク感応型(エンジンからの出力によって、ロック状況へと機能する)にプラスし、左右輪の回転差に対してもロックへと反応する、回転差感

応式の要素を取り入れたという画期的なもの。

このLSDは従来の一般的なスポーツ用機械式LSD(スーパーロックLSD含)のトルク感応型(エンジンからの出力によって、ロック状況へと機能する)にプラスし、左右輪の回転差に対してもロックへと反応する、回転差感

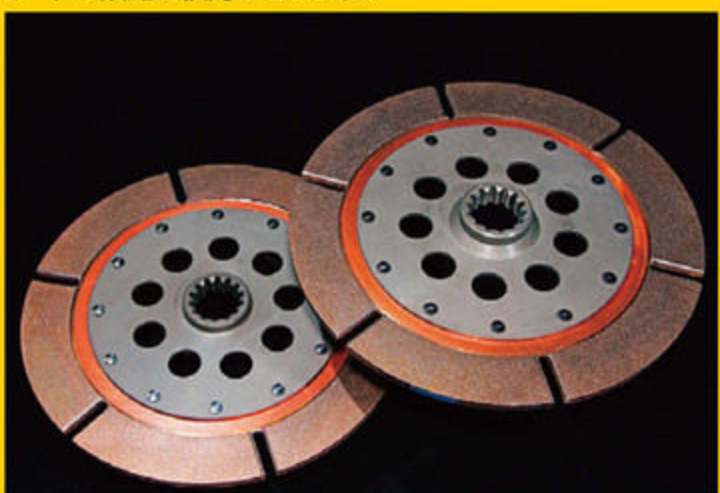
応式の要素を取り入れたという画期的なもの。



OS技研
初!!

リーズナブルで高トルクに対応する プル式クラッチが発売目前

800ps対応の2JZ用からの発売を予定している新型クラッチキット。プレートは大径225φタイプをツインで使用。ニーズがあればトリプルプレートの設定も検討するという。



2JZ用から
スタート予定

これまで、基本的にはプッシュモデルオンリー、プル式の車両に対しては作動変換パーツを用意することで対応してきたOS技研のスポーツクラッチ。今年は普及品、リーズナブルな新製品としてOS技研初のプル式マルチプレートクラッチを発売予定、現在は最終テストの段階だ。設定は、ニーズの多い2JZ用から開始、その後、順次ラインナップ拡大となるだろう。



L型エンジンの オリジナルツインカムヘッド仕様

**最新技術で
設計を見直し
400psに迫る
出力を達成!!**

約30年前、L型エンジン全盛期にOS技研が設計、市販化したL型エンジンのツインカムヘッドモデルがTC24-B1。当時画期的だったこのエンジンだが、高価で生産台数が少なく今では幻の存在となっている。そして、発売から30幾年の年月を経た今、動弁系を完全に見直し最新の技術も盛り込み復活を果たす。発売を前にした開発テストは順調で、少なくとも300ps後半、うまくすると400psに迫る性能を引き出すことができそうだという。というわけで、次号では、ついに本格稼働となったTC24-B1Zの開発状況のレポートをお伝えするのでお楽しみに!!



トルク感応の機械式に 回転感応式の要素を追加 あらゆる条件で 確実に差動してくる 力強いメカニズム

応し即座にデフがロック、着地しているほうの車輪に駆動力が100%分配される。

ところが、駆動力の掛からない状態で縁石

に乗り上げ、その状態から駆動を入れたら、差動開始の条件が整わず駆動は抵抗の少ない空転輪（浮いているほうのタイヤ）に伝えられてしまう場合がある。もちろん、タイヤが着地するなど駆動が伝わる状況になれば正常に作用するので、その時間は通常ごくわずかではあるが、接戦の競技の場合など、そのわずかな差が勝敗を決する要素にもなりかねないのだ。

そこで、ハイトラクションLSDでは、サイドギヤのプレート固定用の内詰め部にヘリカル形状を採用。

このナメに切られた内爪用の溝によって、駆動トルクが伝わらない状態でも、左右輪の回転差によってわずかにプレートを押し付けられる。

そして、内部のプレート機構にわずかでも差動開始方向の力が発生すれば、そこからはしっかりとロックへとLSDが働いてくれるという仕組みだ。

OS技研が発案したこの機構、す



独自のロックタイミングコントロール機構

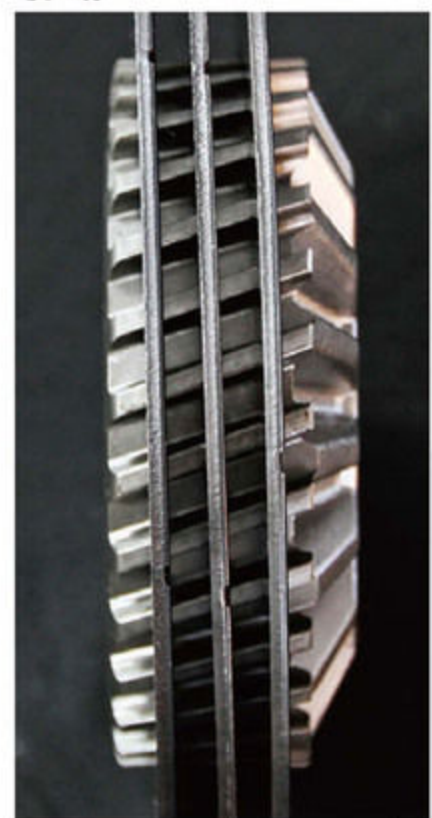
OS技研のLSDの一番の特徴であるロックタイミングコントロール機構。この機構は、コイルスプリングでイニシャルトルクを抜く方に力をかけ、通常時はフリーとすることを目的に導入された。引きずりのないLSDは非常にスムーズで扱いやすい。また、差動までの時間も短く、プレート面積が広いのでロック率が高く滑りが発生しにくい。

でロングランテストを重ね、2013年はジムカーナチャンピオンの山野哲也氏が駆るBRZ（PN-3クラス）に装着、高い評価を得ると同時にシリーズチャンピオンの座にも輝いている。

すでに、製品化可能な開発段階にあるが、現在OS技研ではギヤの角度とロックスピードの関係など、ステージ・シチュエーションに合わせたセッティング的な要素について検証中とのこと。

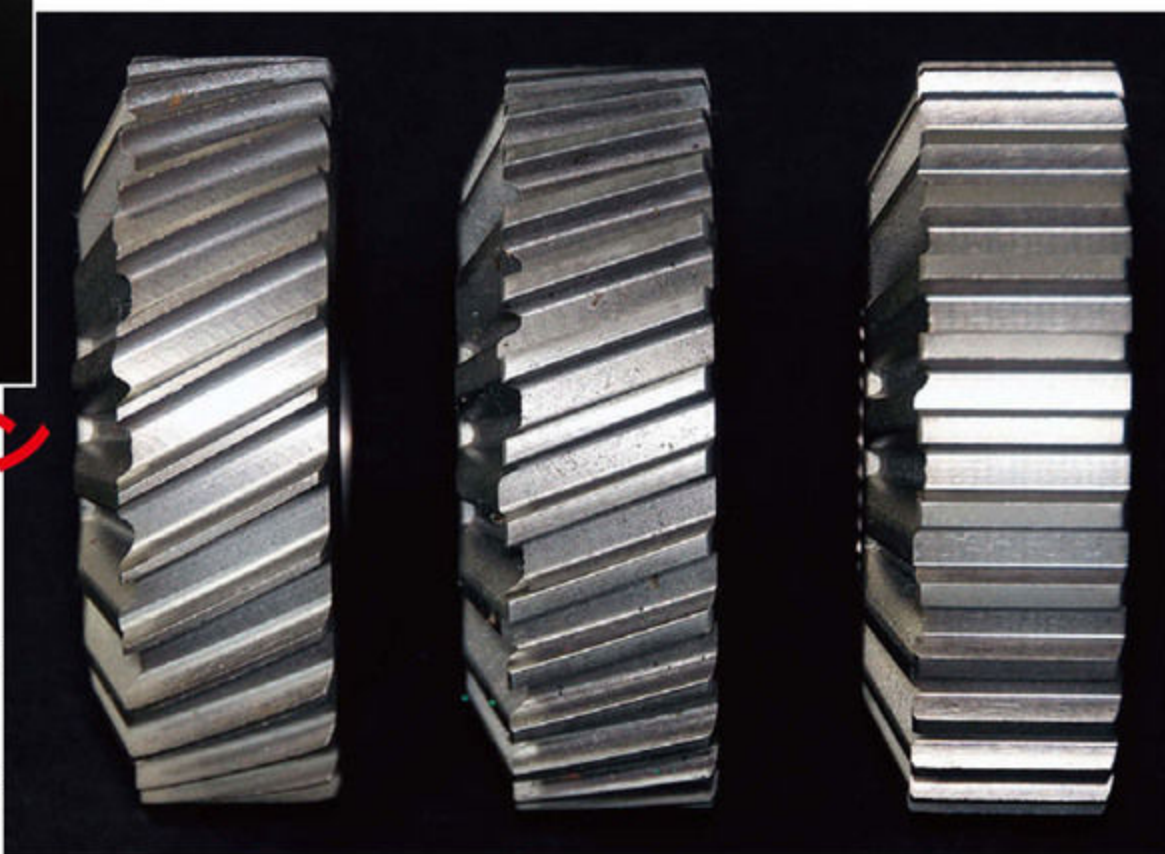
発売時期は遠くないということなのでこれからLSDを投入したいという人は、OS技研の動きに注目だ。

本来、クリアランスはごくわずかなのであくまでイメージだが、このように組み合わせると、サイドギヤが回転方向に動くことで、プレートに圧力がかかってロックへと向かっていく。

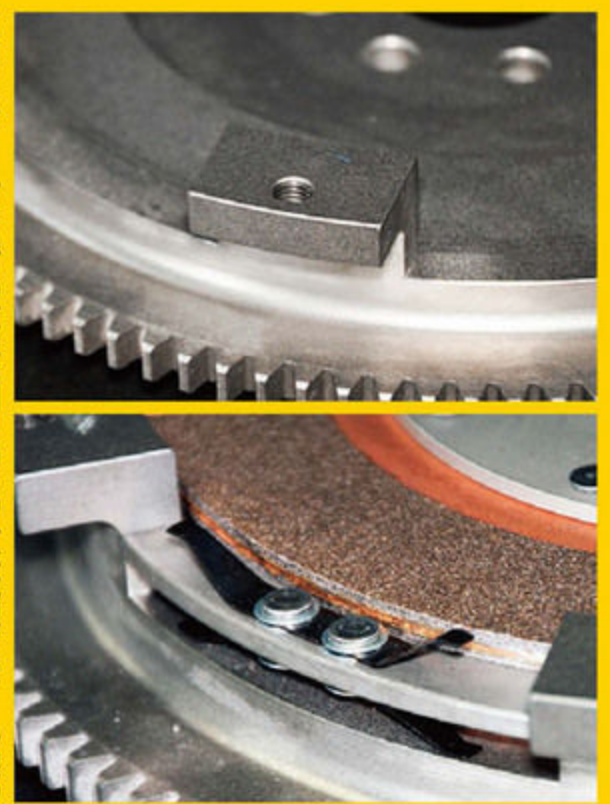


ハイトラクション LSDの 主要パーツ

一番右が従来のLSDに組み込まれたサイドギヤ。外周のギヤ（爪）で、ディスクを支えている。このギヤを斜めにすることで、ほんのわずかな回転差の発生でも、機構をロック方向へと向かわせることができる。



フライホイールとハブの支柱は削り出しの一体成型。スチール製のディスクカバーと相まって、高強度な仕上がりとなっている。また、フリクションプレートにはスラスト方向に作用するプレートスプリングを装備、切れが良く作動音の低減にも働く。



2014年は
コレだ!!

Tuning & Maintenance
トレンド
アイテム
博覧会

ATS

フルカーボン クラッチ

予価：ドラッグ用トリプル 105万円
ドラッグ用ツイン 73万5000円
競技レース用ツイン 64万5000円
競技レース用シングル 45万1500円

※受注生産のため変動する可能性があります

TEL ATS ☎086-286-9331 <http://www.a-t-s.co.jp>



プレートはすべて カーボン製!

通常のクラッチは摩擦材が取り付けられたクラッチプレートと、間に挟まれる鉄製のセンタープレートで構成される。それに対してATSのフルカーボンクラッチは、カーボン製の内爪プレートと外爪プレートで構成される。また、プレッシャープレートも金属製ではなく、クラッチカバーのとなりの外爪プレートに取り付けられた鉄ピンが、ダイヤフラムからの圧着力を受ける構造だ。



外爪を40山に増やす(旧タイプは10山)ことでプレートとケーシングへの衝撃を緩和させつつ、応力を分散させてプレートどうしの均等な圧着を促す。さらに、ドラッグ用は内爪プレート1枚に対して外爪プレートを2枚挟むことで衝撃を和らげている。



通常のカーボンクラッチは、センタープレートやプレッシャープレートは鉄製が使用される。そのため、特にハイパワーエンジンが高回転でクラッチをつなぐドラッグマシンなどでは、金属部分が熱に耐えきれず歪んでしまうなど

2008年にテスト発売されたものの、製造上の問題で市場にはごくわずかししか流通しなかったATSのフルカーボンクラッチ。そんな幻のアイテムが、当時よりも伝達性能を向上させたニューモデルとして、まもなく市販開始される予定だという。

ちなみに「フルカーボン」とは、使用する摩擦材をすべてカーボン製にしていることを表したネーミング。

トリプルプレートが最大2000ps、ツインプレートが1500ps、シングルプレートが800psまで対応。「今どきこんな商品をだれが買うの?」という声は承知の上。ドラッグレース人気の高い海外はもちろん、国内のドラッグレース愛好家を驚かせるような製品を作りたいかったです」とATSの森さん。

フルカーボンクラッチがリニューアル 性能アップで最大2000ps対応に!!

★注目すべきPOINTは?

高い駆動伝達能力が魅力のフルカーボンクラッチ。そのリニューアル版が3月に発売予定。ドラッグマシンをはじめとするハイパワーチューンドたちを中心に、新たな選択肢のひとつになること間違いなし!



CLUTCH

TRANSMISSION

只今
開発中!!

継ぎ目無き加速を 実現する 理想的マニュアル ミッション

KEYA FORMULA

シームレス トランスミッション

予価：未定

☎ イケアフォーミュラ
0289-85-8040
http://www.ikeya-fc.co.jp

★注目すべきPOINTは?

シフト操作時の駆動力の抜けは、各種トリアル走行での大きなロス。イケアフォーミュラのシームレスミッションはその名の通り、機械式のトランスミッションにおいて、継ぎ目のない加速を実現するものとなっている。



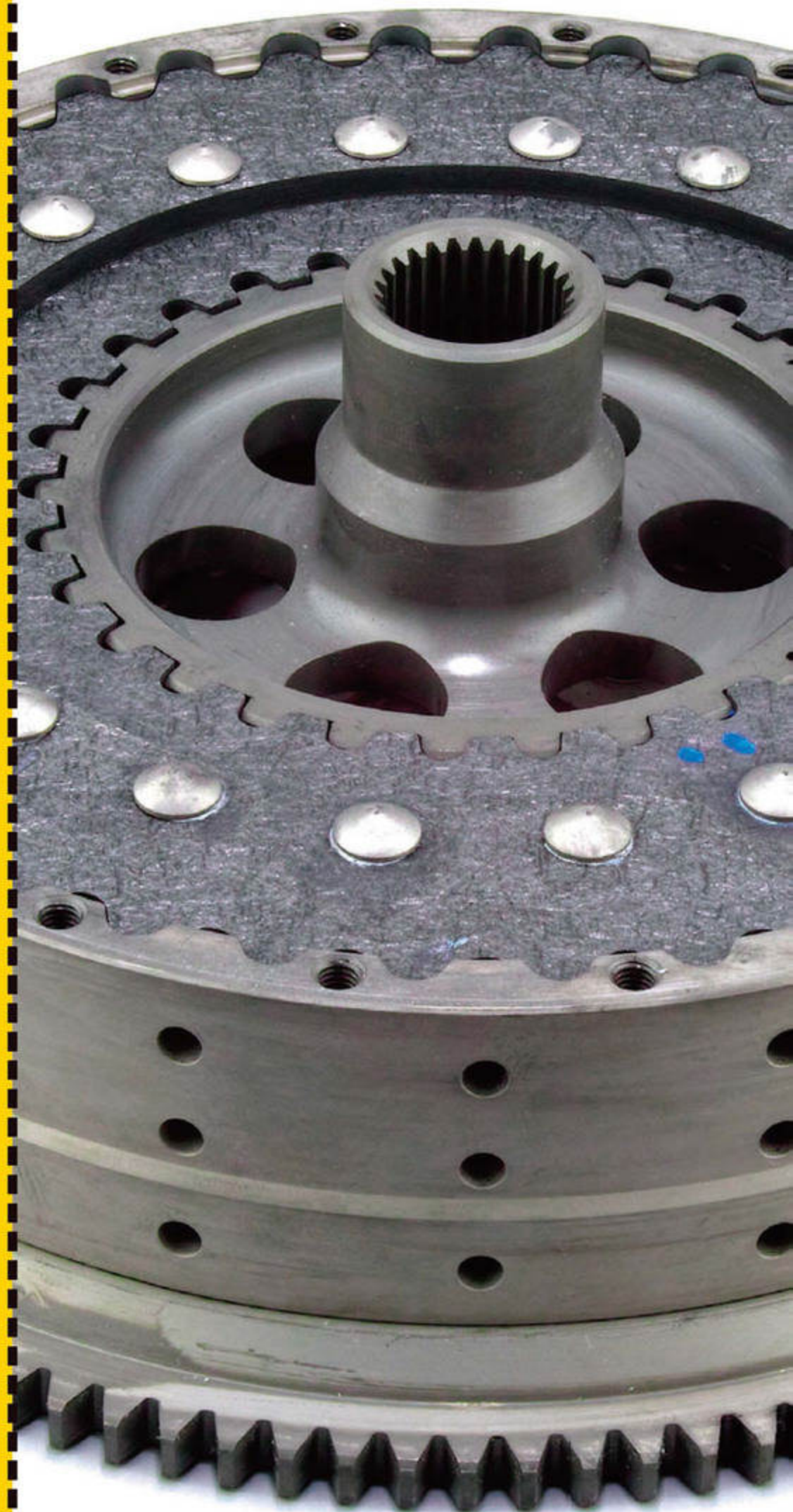
次のギヤに入るとそのトルクによって前のギヤが抜ける、そんな仕組みによってトルク抜けのない変速を可能にする。また、シンクロを廃止し、ドグミッションとしたのもポイント。その形状は従来のドグ歯から改良され、独自の2段構造の8枚式を採用し入りやすさやバックラッシュの問題を解決している。さらに、電子制御とすることで、変速ショックなども実用レベル、ドグ歯の負担もなく耐久性を高められるという。ドラム機構を盛り込んだ変速用ロッドを動かすアクチュエーターは、シーケンシフターの概念から進化したもので、このアクチュエーターと電子制御の組み合わせもシフトワークを完成させるポイントとなる。

メカニズム的にはミッションに組み込まれた新機能(次のギヤに入ることで前のギヤが抜ける)、改良&新発想が盛り込まれたドグミッション、機械式クラッチの電子操作(制御&メカニズム)、などが統合すること

で継ぎ目無き加速を続けられる機構を備えたもの。
機能は新型車に多く採用されるDCTに似たものだが、その特徴は仕組みが単純で、機構が小さく軽いこと。これは「軽量」ということが自動車運動性能に直結することはもちろん、単純な仕組みはメンテナンス性やコスト面での優位にも繋がるものとなる。また、既存の純正のミッションケース内に機構を盛り込む設計も可能だ。

実は、東京モーターショー出展をきっかけに、大手メーカーからも視察・テストの引き合いも多くあり、某開発機関の関係者も「目から

完成するもの。スポーツユースとしては、任意のマニュアル操作でも性能を発揮できることだ。
すでに試作を終了し、現在は開発車両に搭載され実証実験中というこのミッション。あとは強度や耐久性などを試し、より高精度な制御を追求しながら実用化を目指している。



のトラブルが起こりやすかったんだ。
そこで、すべてのプレートとカーボンを製にすることで、長い半クラッチ操作や、ドリフト走行時のクラッチ蹴りやモミなどにも耐えられる性能を実現したのが、このフルカーボンクラッチというわけ。
今回の新製品はカーボン素材の高性能化に加え、カバー圧着力を高めたことで、理論上の伝達可能駆動力はなんと3000PS! 各部の強度や形状を考慮した実際の許容値も、トリプルプレートでは最大2000PSとのこと。今後、ハイパーマシンの新定番アイテムとなるかもしれない製品だ。

ケーシングは厚さを増し、フライホイールとの固定ボルトもM6からM8に変更して強度アップ。ちなみにフルカーボンとはいっても、クラッチカバーはアルミ合金、フライホイールやセンターハブは鋼材を使用しているぞ。

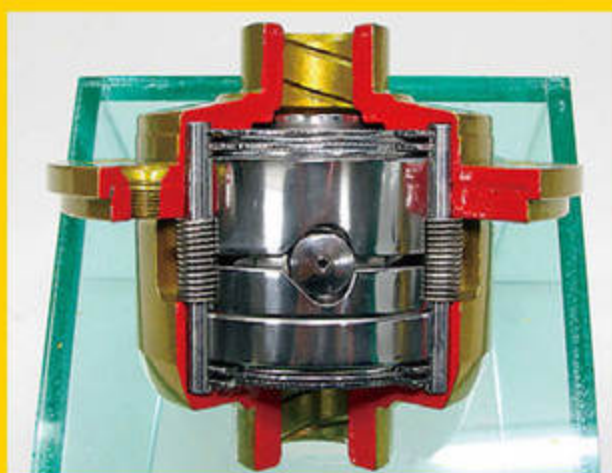


KEYA FORMULA

LSD

設定車種：ロータス(エリーゼ/エキシージ)、スウィフト(ZC31S)ほか
価格：11万9700円~

イケアフォーミュラ独自のノウハウを組み込んだLSD。作動機構のオン/オフ時におけるヒス効果(各種環境変化による抵抗のようなもの)を極限まで取り除き、スムーズな作動を実現したもの。その機構は、機械式LSDのクラッチ板を高強度・低フリクションのロッドで受け止めることで実現、また特殊プレートの採用により、プレートの枚数を減らしてもロック率を保つことができる。実はプレートの枚数(面積)も、ヒス効果の大きな要因となっているのだ。



ウロコと大絶賛のシステム。
このまあいくと...オレたちのチューニングアイテムとならずに、純正パーツになっちゃう!? そんな可能性も秘めた注目のミッションなのだ。

2014年は
コレだ!!

Tuning & Maintenance
トレンド
アイテム
博覧会

GPSでラップタイムを計測&表示 さらに記録したデータは 高度な分析も可能!



**データを
見やすく表示**

車両に装着するときには付属の吸盤式マウントを使用。搭載するディスプレイは、明るいバックライトや色使いでデータを見やすく表示してくれる。大きな操作スイッチはグローブをしていても操作がしやすいための設計だ。



QSTARZ LT-Q6000

予価：4万8800円

問 キュースターズ <http://www.qstarz.com/> モーリー morry.co@mopera.net (メール)

GADGET

★注目すべきPOINTは?

GPS信号を使い精密な記録が取れるラップタイムロガー。カラー液晶を搭載しているので走行中でもラップタイムを確認しやすいのも特徴だ。PC用アプリを使えばより細かくデータを解析することも可能。



自分の走行を 徹底的に分析

付属するソフトウェア「QRacing」を使用すれば走行データの比較が可能。走行ラインのほか、スピードやG、設定したセクション毎のタイムなどを比較したり、撮影した動画に同期させてデータを表示させることもできる。

充電やデータの取り込みには付属のミニUSBケーブルを使用。本体には2GBのメモリーが内蔵されているので、数百時間分のデータが保存可能。1回の充電で7時間駆動するという省電力設計となっている。



長時間のデータ収集が可能

GPSを使ったラップタイマーの特徴は、サーキット等に備え付けられた設備を問わずに、またサーキット外のステージでもラップタイムを計測できること。
さらに、このLT-Q6000は大型のカラー液晶を搭載することで、走行中でもラップタイムを見やすく確認することも特徴のひとつ。
搭載されるタイム計測のモードは

3種類あり、サーキットなどの周回路、スタートとゴールが別の地点となるジムカーナなど、100、200、400、1000mの距離計測に対応するドラッグレース方式の計測が可能となっている。
また、日本国内の主要なサーキットのデータは収録済みとなっていて、走るコースを選択するだけでラップタイムの計測ができるのも嬉しいポイントだ。

さらに、本体には3軸の加速度センサーが搭載されていて、車体にかかるGを記録することができただけでなく、Gの変動をトリガーにしてタイム計測を開始することもできる。
本体に記録されたデータはパソコンに取り込んで、付属の「QRacing」というソフトウェアで解析することが可能。

最大3ラップ分の走行軌跡や速度を同時に表示できるので、走りの違いを分析するのにも役立つ。
配線が不要で簡単に移動させることもできるので、自分より速いドライバーやマシンに装着してもらい、自分の走行データと比較するなんて使い方もできてしまうぞ!

**本体内に
全44コースを
収録**

筑波サーキット	コース2000/1000
富士スピードウェイ	レーシング/ショートコース
鈴鹿サーキット	レーシング/西/東/南コース
茂原ツインサーキット	西/東コース
ツインリングもてぎ	ロードコース
日本海間瀬サーキット	
セントラルサーキット	
エビスサーキット東コース	
袖ヶ浦フォレストレースウェイ	
岡山国際サーキット	
ほか合計44のコースを収録	

iPhoneの動画撮影機能を活用 ログデータ入りムービーを 単体で作れるアプリにも注目!!

このXDシリーズはiPhoneを使ってインカムムービーを撮影するのに便利な広角レンズ付きのケースキット。

ポリカーボネートで作られたケースは、iPhone 4/4S用と5/5S用の2種類があり、どちらも約8mからの落下に耐える耐衝撃性を備えていて、万が一運転中に落下してもしっかりとiPhoneを保護することが可能だ。

また標準で対角175度の撮影を可能とする広角レンズが付属するので、iPhoneのHDビデオを高性能な車載カメラとして強化してくれる。

さらに同時に使用することでインカム動画により多くの情報を載せることができるのが、オプションとして用意されている『データロガープラグ』と、別売りの『ビデオPRO』アプリ。

このアプリはiPhone本体に搭載されているGPSや加速度計の情報や、データロガープラグから送信される情報を撮影動画に重ねることが出来るものだ。

Optrix XDシリーズは、単純にインカム動画撮影用だけでなく、iPhoneをドライビング解析ツールに変身させてくれるアイテムなのだ。

Optrix

Optrix XDシリーズ

予価：XD5アクションスポーツカメラキット 1万7850円
XD4アクションスポーツカメラキット 1万3440円
OBDIIレースロガープラグ 2万790円
VIDEO PROアプリ 1000円

© ジェイズレーシング ☎072-645-3500 <http://www.jsracing.co.jp>



本体の操作は装着後も可能

XDシリーズは本体を完全に覆うケースだが、タッチパネルが使用できるので録画スタートの操作もラクラク。XD5はケースに入れた状態で充電コネクタを接続することも可能となっている。



広角レンズで全視界を撮影

ケースには広角レンズが標準で付属。助手席の窓からでも、ドライバーの全身と進行方向までを画面に収めることができる。車内の狭いクルマでは非常に便利だ。



車体情報を同時に記録

データロガープラグはOBDIIコネクタに接続後、iPhoneに無線接続して車両データを転送する。ビデオPROアプリを使えばそのデータを撮影動画に重ねて保存することもできる。

★注目すべきPOINTは？

約10mからの落下にも耐える強固なケースに対角175度の超広角レンズを標準装備。別売りのOBDIIプラグとアプリを使えば、車両情報入りの動画をiPhoneのみで製作することができるぞ!!



GADGET

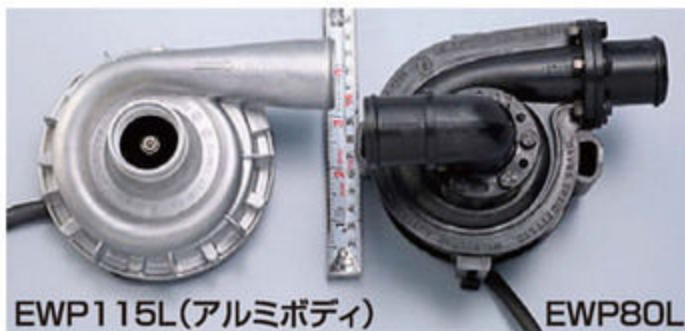


ELECTRIC PARTS

EW P 電動ウォーターポンプ

価格: EWP80L 3万3000円
EWP115L 3万7000円
EWP115L(アルミボディ) 4万1000円

© ニコルレーシング・ジャパン http://www.nicole.co.jp/company/racing_japan.html



サイズは80ℓと115ℓの2種類があり、115ℓにはアルミボディ仕様も用意されている。「通常だと3ℓクラスのV6エンジンまでは80ℓでじゅうぶんだと思いますよ」とニコル広報の児玉さん。

注目すべきPOINTは?

エンジンの駆動ロスを無くすことは、出力向上にも燃費向上にも有効な技術。プリウスなどから純正採用も始まった電動式ウォーターポンプは、レーシングカーでは常識のアイテム。もちろん、チューニングカーにも有効な手段となる!!

エンジンの駆動ロスを減らしてレスポンス&パワーアップ!

通常はクランク回転から駆動力を得ているウォーターポンプを電動化することで、エンジンの駆動ロスを軽減するアイテム。

実は、ウォーターポンプの駆動には3~5PS程度のエンジン出力のロスがある。とされ、エアコンなどと同様に車両性能に影響を及ぼす要素となっているのだ。非力なマシンなどでは、電動化の効果はてきめんで、新型86車種別キットなども発売されている(オートファクトリーP145参照)。

また、エンジン回転数と関係なく

クーラントの流量をコントロールできるというのもメリット。ピットレーンでのエンジン停止を余儀なくされる耐久レースマシンや「スタートまでの待機時間が長くて水温があがっちゃう」なんていう大会系ドリフトマシンなどにも、導入してみる価値があるかも?



設定温度に自動コントロールしてくれる「EWPデジタルコントローラー」(3万7000円)も併用したい。作動不良を感知するワーニング機能付きなので、故障に気付かずオーバーヒート、なんて心配もなくなるぞ。

RESCUE ITEM

大容量で信頼性の高いリチウム式バッテリー上がりの救助からケータイ充電まで非常時に大活躍♡

88HOUSE マルチファンクション ジャンプスターター

価格: 2万4150円

© ハチハチハウス ☎048-489-1888 <http://www.88house.net>

注目すべきPOINTは?

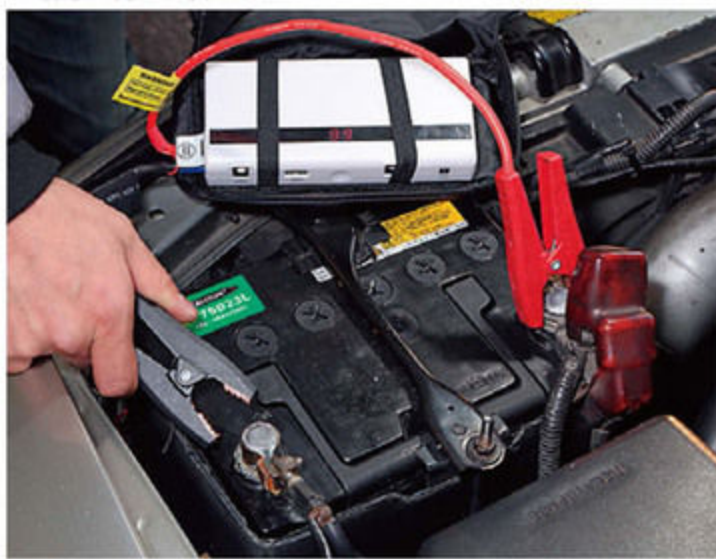
USB端子を持ち、パソコンやスマホの充電まで可能な多機能&小型ジャンプスターター。これなら常に持ち歩けるから、いざという時も安心!

出張や旅行などでも、カバンに忍ばせたくなっちゃうアイテムだ。

寸法16cm×7.7cm×3.2cmで重量453gという、常にクルマに積んでおいても邪魔にならないサイズの超小型バッテリージャンプスターター。充電残量も表示されるので「いざというときに充電が切れていて使えない!」なんていう事態も防げるはず。

しかも、携帯電話やデジカメ、パソコンなどの充電まで行えるので「使用頻度の低いレスキューアイテムなんて、もったいないよ」というひとにもオススメだ。

12V/4.3Ahで3ℓまでのガソリン車の始動をサポート。iPhoneなら7回充電できるという。充電残量表示が減ってきたら12Vカーアクセサリソケットか家庭用コンセントで充電(約4時間で満充電)しよう。



USB(5V/2A)ポート、ノートパソコン対応の19V/3.5A、車載冷蔵庫などが使える12V/2Aの出力ポートを持つ。変換ジャックも多数付属しているのうれしい。懐中電灯としても使用可能だ。

WHEEL

glamLIGHTS

57FXX-PRO

カラー：ダークガンメタ+ブラッシュド
ドリム (GH) / ブラック&マシニング
+ブラッシュドリム (BM)
価格：9万300円~10万800円

問 レイズ ユーザーダイヤル ☎06-6787-0019
http://www.rayswheels.co.jp



カラーバリエーションは、ダークガンメ
タと、ブラック&マシニングの2種類。
リムとディスクの接する面を接触させ
ず空間を設けたり、ピアスボルト風の
穴開け加工を行うなど、デザインと軽
量化を高次元でバランスさせるため
の発想も多数盛り込まれている。

レイズ独自の強度基準「JWL+R
スペック1」をクリアしているのは
もちろんのこと、「TPMS」(タイ
ヤ空気圧監視システム)も使用可
能な構造で、海外需要にも対応。



待望の2ピースモデルが 東京オートサロンでデビュー!!

グラムライツの注目ホイール57FXX
に、2ピースモデルが新登場!!
FXXの5組のY字スポークで構成
される深く鋭いディスクデザインに加
え、輝きのあるリムが鮮烈なインパ
クトを与えてくれるのが特徴だ。
ちなみに、このリムはアルミの質感
を引き立てるヘアライン仕上げとし
た「ブラッシュドリム」仕上げとなっ
て、フランジまで伸びるスポークに
よって、ディスクがより大径に見える
視覚効果も盛り込まれているぞ。
ラインナップは20インチモデルから
で、今後は19インチモデルのライン
ナップも検討されているとのことだ。

★注目すべきPOINTは?

2ピース構造を活かした深リムと、流行のコンケイブデザ
インが見事に融合! 東京オートサロン2014でお披露目とな
ったグラムライツの最新作。

SIZE	FACE	INSET	H/PCD	PRICE
20x8.5J	FACE1	38, 45	5/114.3	9万300円 (GH) / 9万6600円 (BM)
	FACE2	12, 25	5/114.3	
20x9.5J	FACE1	38, 45	5/114.3	9万2400円 (GH) / 9万8700円 (BM)
	FACE2	12, 25, 35	5/114.3	
20x10.5J	FACE2	20, 30, 40	5/114.3	9万4500円 (GH) / 10万800円 (BM)

ブラック&マシニング+ブラッシュドリム (BM)



ダークガンメタ+ブラッシュドリム (GH)

monster SPORT

メンテナンス フェンダープロテクター

価格:1万6800円 (CT9A用)

問 モンスタースポーツ http://monster-sport.com

MAINTENANCE ITEM

★注目すべきPOINTは?

作業中に大事な愛車を傷付けないために、しっかり
としたガードアイテムが欲しい! DIY好きのOPT2
読者にオススメしたい作業用品のひとつだ。

ボディ側にはソフトタッチの生地を
あしらひ、ウレタンを中間に挟み込
んだ3層構造のマットを使用。樹脂
クリップやベルクロ、ゴムバンドで固
定されているから脱着もラクチン!



作業時のうっかり傷から
愛車をカンペキにガード!

DIY作業中に、工具をボ
ディに「ゴッソ」とぶつけてしま
ったり、着ている服のボタンや
ベルトが当たって知らぬ間に
傷や汚れがついてしまったら
したという経験、ない?
このアイテムはそんな作業
時の傷から愛車を守ってく
れる便利アイテム。しかも、
現場作業でも使えるようオ
ーバーヒート防止のメッシュダ
クトがつけられ、ミラーにかかるゴム
バンドも装備されている。
モンスタースポーツ広報の水谷さ
んいわく「ランエボ用ですが、もし
したらほかの車種でも使えるかもし
れませんよ」とのことだ。
OPT2としては、車種別専用パ
ーツとしての展開を希望!!





EXEDY OPTION2 お遊び耐久レース 2013

EXEDY CUP

Rd.4

OPTION2 ENJOY ENDURANCE RACE

2013.12.14[SAT]

主催・問い合わせ：サイドポンツーン ☎079-235-3790 <http://www.sidepontoon.co.jp>

CENTRAL CIRCUIT



多彩な顔ぶれ!!

新規参入も
多かった1年間

全体としては、シビックなどのホンダ車でのエントリーが多いが、エントリー車両のラインナップは多彩な顔ぶれ、上位車種も毎戦入れ替わる様相で、車種問わず総合での上位が目指せるレギュレーションが魅力だ。



気軽に楽しめるための
レギュレーション変更で
エントリー層の幅が広がった1年

セントラルサーキットで開催されてきたお遊び耐久レースのリニューアルとして「もっと気軽に耐久レースを楽しんで欲しい」とのコンセプトのもと、クラス分けやレギュレーションの大幅見直しを行ったのは昨シーズンのこと。そして今シーズンは新レギュレーションに合わせて車両を製作してきた、新規参入チームが続出。

特にコンパクトカーが対象となるクラス1やVTEC以外のNAがターゲットとなるクラス2は、ベース車両が比較的な安価なこともあり、一気に参加台数が増えた。

また、強制的に4分以上のピットストップを行う「義務ピットイン」の回数をクラスごとにコントロールすることで、どのクラスの車両にも総合優勝をする可能性が出てきた。マイペースで完走を目指し、その結果としてクラス上位を狙うビギナーチームもあれば、常連チームには車種に関係なくシリーズランキングの対象となる総合順位争いをする楽しみも増えたのだ。

そんなお遊び耐久の魅力がすっかり浸透し、決勝を5時間に延長して行われた最終戦には、フルグリッドとなる38台がエントリー。

第4戦の総合順位は1位がトライアルのS13、2位がテストランのヴィッツ、3位はシグナルオート千里の86が入り、今シーズンを象徴するようなバラエティに富んだ顔ぶれとなった。

スペースの都合により、リザルトなど詳細は次号で掲載!! 2014年度の開催予定(現在調整中)も次号では発表できると思うので楽しみに!!

2014年はより充実したイベントとしての開催を予定!!
体験走行やパドックイベントのコラボ希望も受け付け中

撮影：吉見 幸夫/OPT2
レポート：正松本 宏

泉門天@TRIAL[S13]

- ▶ベストタイム: **1分29秒886**
- ▶決勝周回数: **154LAPS**

安全タンク搭載車両ということで5回の義務ピットインを課せられながら、終始ハイペースを保ち、総合優勝を勝ち取ったトライアルのS13。「タイヤチョイスが正解でした。一発の速さは国産ラジアルが勝るけど、フェデラルはドライなら国産と遜色ないタイムで安定して走れました。それに格段に安いのも魅力ですね」と、勝因を自己分析していた。

NIWA RACING [GD3]

- ▶ベストタイム: **1分34秒764**
- ▶決勝周回数: **153LAPS**

シリーズ
チャンピオン



シリーズチャンピオンは前半の2レースを連覇し、大きなアドバンテージを築いていたニワレーシングのフィットが獲得。最終戦は参加台数も多く、荒れたレースとなったが、辛抱強くトップ集団に食らいつき、トップと1LAP差の総合6位でフィニッシュした。



冠スポンサーは
エクセディ!!

初開催からタグを組んできた冠スポンサーはクラッチメーカーのエクセディ。地元関西地区の盛り上げに尽力しようと、編集部以外の関係者(カメラマンやライターも!!)や関西地区のスポンサーなどが集まり盛り上げてきた大会だ。

エキジビション開催のホンダワンメイクレースも好評 2014年度は春・秋の2戦を予定!!

今回、エキジビションとして初開催されたのが関西地区の走り屋シーンを象徴する「ホンダ」のワンメイクレース。来年度は「ホンダエキサイティングチャレンジ」というタイトルで春と秋の2回開催を予定。ウデ自慢の参加者も大募集!!



総合優勝



速報レポート

2013年・最終戦は
怒濤の5時間!!

エンジンブレイクを埋め尽くす
グリッド数で大盛況

あわや大事故!!
万全の備えのはずが
思わぬ落とし穴が!?

いよいよ冬のアタックシーズン到来! 爆走坂東組のマサ監督が、今シーズン1発目のアタックの舞台として選んだのは、各地から86&BRZが集まる筑波スーパーバトルだ。

この来るべき決戦の日に備え、ホリンジャーSG3ミッドシヨンの導入や、リヤセクシヨンのドライカーボン化など、着々と準備を進めてきた。狙いはズバリ「筑波最速86」の栄冠だ。

しかし、とんでもない事態が発生した! 筑波アタックまであと3日。ようやくホリンジャー換装の作業が終わり、ECUセッティングのため、シャーシダイナモに掛けていた時のこと...

スコータ
スケさん

ドラシヤが
ポツキリ
折れちゃったよ

自慢のマフラーも
グニャグニャだあ...

爆走坂東組
マサ監督

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



筑波サーキットで一番になるために、ドライカーボンパーツによる軽量化と、駆動系の強化を進めていたカーボン86。タイヤもA050の295サイズを準備するなど気合いも十分だったが、シャーシダイナモ上で、まさかの大事件が...

なんと、プロペラシャフトがねじ切れてしまったのだ。しかも、フロアトンネル内で暴れまわった揚げ句、自慢のチタンマフラーに巻き付いて、ようやくその勢いが止まったとか。

「まさに大惨事だよ。1本モノで作ってもらった加工プロペラシャフトはバラバラになっちゃったし。下まわりもベツコベコ。室内まで貫通して亀裂ができちゃったし...トホホ」と、さすがに意気消沈な様子のマサ監督。

それにしても、1000psクラスのゼロヨン仕様ならいざしらず、400

PSちよつとの86でプロペラシャフトがねじ切れるなんて、イマイチ原因が想像しにくいんだけど...

「ホリンジャーSG3のケース長は純正ミッドシヨンの短く、プロペラシャフトを延長加工して、帳尻を合わせていたんだよね。しかもスペースなどの問題もあって1本ものにした。これがきっかけみたい」とマサ。

というのも、シャフトは長くなるほど負担が大きくなる傾向。その対策としてジョイントを入れて2分割にしたり、シャフトを太くするものだけど、400~500psで、まさかこま

で大きい負荷が掛かるとは予想できなかったというわけだ。今どきのターボは、それだけ急激なトルク変動がある(低速から一気にトルクが立ち上がる)証拠と、言えるのかもしれない。

何はともあれ、今回のトラブルにより、予定していたアタックはキャンセル。フロア修復のため、钣金行きを余儀なくされたカーボン86。

「いずれにせよ、新しく作ったリヤフェンダーを付けたかったし、そうだった意味では、いいタイミング。なによりケガ人がでなくてよかったよ」と、前向きに考えている様子。来年早々には復活ののろしをあげるつもりと言

タイムアタックシーズン直前に

緊急事態発生!?

プロペラシャフト
破断で大惨事!



ボコボコだな...

あーあ、
亀裂が入っちゃったよ

検証1 プロペラシャフト(加工品)

ホリンジャーSG3を搭載するために延長加工したプロペラシャフトだけど、ターボ仕様ならではのトルクに耐え切れず、シャフト中央からねじ切れた。その要因として考えられるのは、シャフトの長さ? それとも、シャフト素材の材質的不良? 1本モノだけに、ねじられる力も大きく掛かるが、通常なら問題ない強度のハズなんだけど...

折れたプロペラシャフトは慣性で回り続け、フロアトンネル内で暴れ回った。その勢いはさすがに、ボディのいち部は裂けてしまったほど。今度はプロペラシャフトを太くするか、ジョイントを入れて2分割にするなど、対策を練る予定。

カーボン86の破損状況を 現場検証

ひさしぶりのアタックということで、筑波で取材&撮影する段取りを整えていたOPT2としても、まさかのハプニング。トラブルの報告を受け、現場に急行したスタッフが、そこで見たものは?

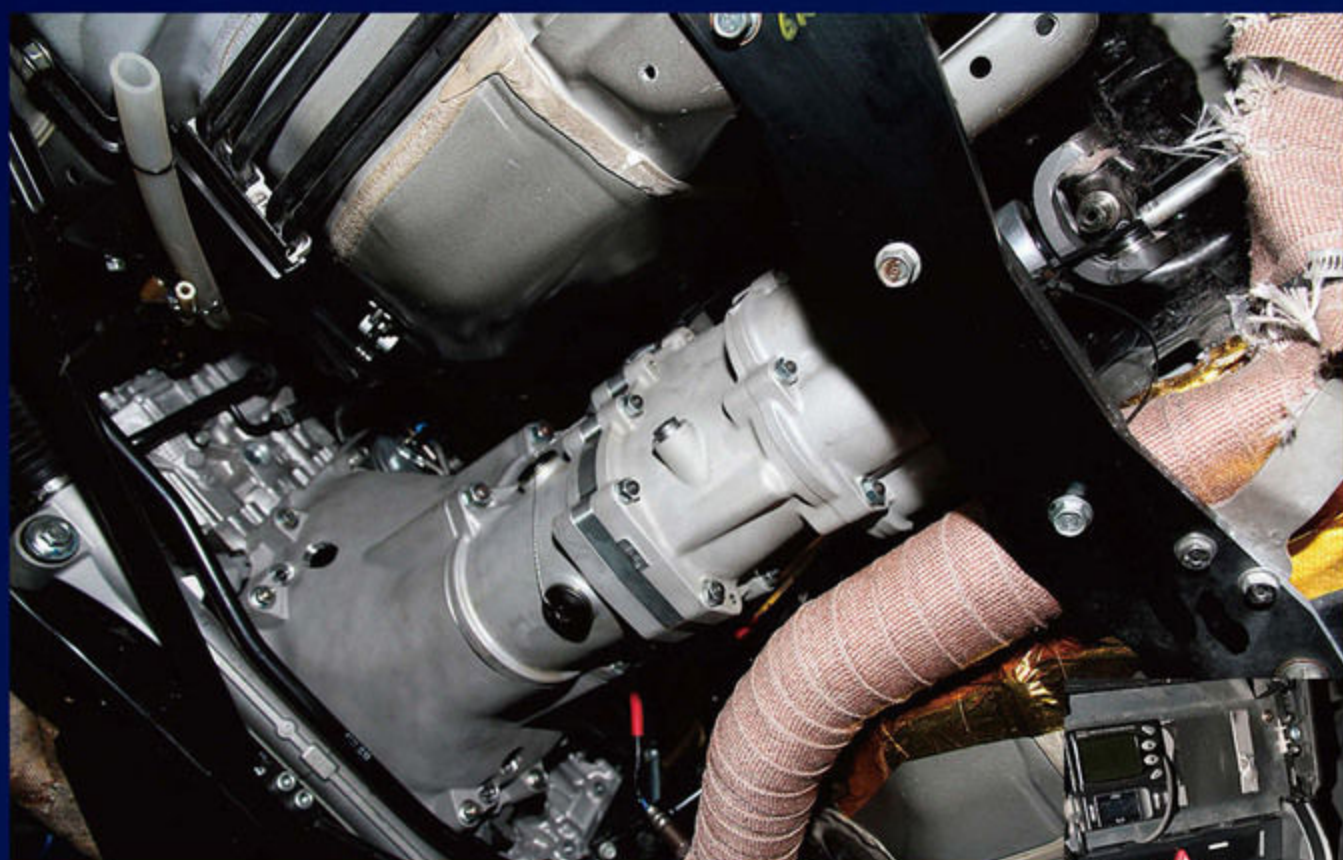
検証2 フロアトンネル

フロアトンネル内はご覧の状態で、パネル張り替えなどの钣金修理は必須。実は、プロペラシャフトが折れると、室内へと突き破ってくるケースもある。更に、折れたプロペラシャフトが地面に当たった勢いで、クルマを横転させることもある。実は、セーフティループの製作が間に合っていなかったのも、事態を悪化させる要因になったと反省中。



フロントパイプもご覧の状態。ちなみに海外では、万が一、プロペラシャフトが折れた時の対策パーツとして「セーフティループ」の装着を義務付けている競技も多い。安全を買う意味でも装着したいところ。

検証3 ホリンジャーSG3ミッション



一大決心で奮発したホリンジャーだけに、今回のトラブルの影響が心配だったけど、ジョイント部の破損のみで済んだ様子。ただし、この補修部品は海外から取り寄せる必要があるため、修理には時間が掛かりそう。

フロアを切った貼ったで、ようやく収まったホリンジャーSG3。ギア比を筑波仕様へと合わせ込んだマサ86の秘密兵器は、次回のアタックまで温存されることに。

検証4 チタンマフラー

シャフトが折れた勢いでマフラーを巻き込んだ結果、メインパイプはご覧の状態で...。「元々、新しいデザインにするつもりだったから問題ないよ」と負け惜しむマサ監督!? 今度はディフューザー一体デザインのセンター出しになるとか。



マフラーのパイピングが、シャフトの回転を止めるストッパーとしての役目を果たしたと考えられる。それにしても、マフラーがちぎれなかったのは奇跡的。さすがはチタン!

異端の王道

OPTION 2 a portrait of Cover Machine Bee☆Racing × 180SX [RPS13]



180SXをベースにした本気の仰天チューンド!!

Bee☆Racing B80R [RPS13]

撮影：金子信敏

思いつきのようできて真剣勝負の作り込み!! 3年間の地道な作業で完成したウルトラ級仰天マシン

「遊びだつてマジでやらなきゃ受け入れて貰えないでしょ、

それにコレに乗って、大会で活躍したいし

ボクの作品としてみんなに見てもらうためのクルマからさッ!」

ニヤニヤしながら語るのはビーレーシング代表の今井さん。

製作中のエンジンルームの写真がメールで届き、

「コレ、な〜んだ?」と言われた時には

新たなD1マシンの製作に取り組んでいるのかと理解していた。

そして「完成い〜」と見せられた車両はなんと2JZ搭載のR35 GTR??

結局、最初の写真の答えは180SXに2JZを搭載して

GTRルックに仕上げた戦闘系ストリートマシン(↑やや長い!?)。

パッケージを言葉にするとかなりネタに振ったデモカーだなと感じたが

その作り込みはチューニングカーとしても最上位に位置するものなのは、

写真をみた時点でハッキリと理解できるものだった。

「チューニング遊びを追求したい」をモットーにする今井さんらしいスタイル

一言でネタ車と言って終わらせるにはもったいない、細部をよく見て欲しい内容だ。

B80R(ビーエイティR)と命名された車両が

想定するステージは自らが参戦するドリフトマッスル。

異端を極めて王道に挑む、そんなオーラも感じられるマジなチューニングカーだ。





仕事の合間にコツコツと作り込んだハデハデマシン シャーシの補強から作り込みに手抜きなし!! シェイクダウンでは期待通りの手応えをゲット

強くて速い2JZと
ノウハウのある日産シャーシ
最新を思わせる
スタイルの組み合わせ!!

相当なマニアが見ない限り「派手やかなGT-R、レーシングカーかな?」そんな印象を抱いてしまうスパルタンなビーレーシングのB80R(ビーエイティR)。実はなんと、180SXだというから驚き。

このマシン製作の目的は、ビーレーシング今井さん自身が競技に出場するための車両としての出発だった。車両の製作に手をつけたのが約3年前、構想からいうとそれ以上の期間、コツコツと仕事の合間を見て仕上げてきたものだ。

当初、頭の中にあったことは、まず、ノウハウのある日産のボディ&サスペンションの車両であること。そして、時代にあわせて最低限のコストで最大の性能を引き出せるパフォーマンスマシンに仕上げること。

結果、選ばれた車両はリーズナブルな180SX。競技車両としての戦闘力を持たせるため、当然フレームから見直したボディワーク(補強中心)から作業は始められた。

その頃、搭載するエンジンはVVT-i付きの後期型2JZターボと決めた。その理由は、コスト、性能ともにパフォーマンスに優れたエンジンであることや、スเปアエンジンを手に入れやすいことなどから。

想定出力は450~500ps程度

だが、この出力、SR20DETベースで達成するには、費用がかさむばかりではなく、耐久性などの問題も発生し始めるポイントだが、2JZではライトチューンの範疇。

そして製作が進行していくと、デモカーとして外観的な要素も考え始め、その時、ふと思いついたのが、ルックスのR35化。

シャーシメイクの作業と平行し寸法的な見込みをつけ、R35GT-R化を決意したのが約2年前のこと。その後、シャーシやエンジンを仕上げるながら、R35用パーツをかき集めた。

見た目のハデさとは裏腹に、あくまでも、空き時間を使ってコツコツと費用を抑えて仕上げてきた車両なのだ。

D1GP車両のメンテナンスを2台行っている上、チューニングショップの日常作業も多数、コンピューター解析等々、多忙な日常があるためあつという間に時間が過ぎていき、製作には最終的に3年ほど掛かってしまった理由だという。ちなみに、このクラスのチューニングカーをコツコツ作るのは、精神的にも大変なことで、常に挫折感との戦いだったという。

と言いつつも、見事に完成したB80Rは、フロア下に追加フレームまで入れた超強靱ボディ、パワフルで壊れないエンジン、最強のルックスと3拍子揃えた「究極のお遊びクルマを、本気で作った」という今井さんの魂が込められ、ただもんじゃないオーラが満点。

ちなみに、先日シェイクダウンを終え、手応えも満点。今後は第2幕として、各部のセットアップを煮詰めオンラインのドリ車を目指すとのこと。

そして将来的には各部を保安基準に適合させ、合法チューニングカーに仕上げたいと考えているそう。

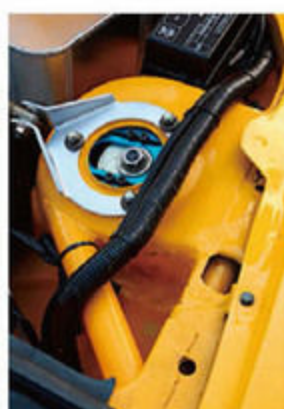
おバカだなんて言われて本望!!
チューニング好きとして
思いっきりやりましたヨ!!

Bee☆R 今井ちゃん



「パッケージだけを聞くとおバカだなんて感じるかもしれないですけど、それも本望。でもこのクルマ、実はボディ補強から持てるノウハウを注ぎ込んで仕上げたマシンなんです。この時代ですから、お金かけ放題・パーツ使いたい放題というわけではなく、コツコツと手間をいとわず、楽しみながら作ったのもポイント。もちろん、作って終わりじゃなくてココから実践編、バリッとセットアップを進めていきますヨ。今、まさにB80Rの、第二章が始まったってイメージかな!! 最終的には公認もあって自走でサーキットに行けるマシンにしたいと思ってるんだよね!!」

D1本番車を越えるボディメイク



ロールオーバーの支点はしっかりとメンバー取り付け位置に繋がれているのは当然、フロア下面の前後方向やフェンダーフレーム内にまでチューブが取り回される。ストックボディのチューニングカーでありながら、チューブフレームのレーシングカー並の剛性をもつシャシとなっているのだ。今井さん曰く、その作り込みはD1GPの本番車以上になっているという。

レーシーにまとめられたインテリア



あえてアナログメーターを並べレーシーにまとめられたコックピット。ステアリングの左右には、各種電源供給用の独立スイッチが並べられるなど、雰囲気満点。基本はドリフト仕様のためサイドブレーキも扱いやすいよう加工されているのがポイント。



エンジンビルダーとしても名の通ったビーレーシングだが、グリップレースからドラッグ、ドリフトと万能に走りこなす今井さんは、サスペンションメイクも得意。このB80Rも、詳細は「秘密♡」ながら、各種ジオメトリの変更など、走りや耐久性を向上させる秘策が盛り込まれている。写真を見て気付いたトコ、あるかな?

ジオメトリにも拘ったアシン作り



連続したドリフト走行会でもクーリングを入れずに走れるよう、冷却系には注意を払う。エンジン換装をしたにもかかわらず、ファンシユラウドは純正を使用、ウォーターズプレーなども装備する。

最新ECUで制御されたVVTiの2JZ



エンジン本体は、圧縮もカムもノーマルのままという後期型2JZを搭載、ミッションは、スーブラ純正ゲトラグの6速だ。ポイントは後期型のVVTi付きを選択しているところで、低速からトルクがあり扱いやすさ満点とのこと。制御はアダプトロニク社のフルコンで、可変バルタイの制御なども可能なものとなっている。装着するタービンはGCGの取り扱うGTX3580Rのキット、シェイクダウン時の出力はブースト圧1.4kg/cmで450ps程度、それでも充分な手応えを感じたという。

OPTION 2
a portrait of Cover Machine
Bee☆Racing
X
180SX[RPS13]

チルトボンネット&ガルウイングも導入。これは、ショーカーとしてイベント展示も意識し、見た人に楽しんでもらおうというサービス精神から。ガルウイングとボンネットの干渉が起これぬヒンジ位置の調整をすることなど、結構な苦労があったようだ。また、ストリートドリフターの定番アイテムとして社外のサンルーフも装備。



フレンズ猪瀬の シルビア 製作記 バージョン

FRIENDS
S15 SILVIA VERSION VE
Making Story

タイムアタックシーズンに突入し、活気づきはじめた筑波サーキット。そこに『フレンズ グレディシルビア バージョンVE』の姿が。しかも、よく見るとエアロパーツがずいぶん様変わりしている!? というわけで、新たなステップへと進んだサーキットテストの現場に密着!



テストピースを装着して試走!

ンメイクに続くステップ
のエアロメイクに挑む!!

フロント、リヤセクションともに試作の大型エアロパーツを装着！

シェイクダウン前後に悩まされたいくつかの初期トラブルも落ち着き、夏場にも幾度かサーキットテストを行ってきた「フレンズ グレディ シルビア バージョンVE」。

そんなサーキットテストの中で、猪瀬さんが想像以上の効果を感じたのがエアロパーツだったという。「これまでドリフト、ゼロヨン、最高速と挑戦してきたけれど、タイムアタックというステージに本気で挑戦するのはこれが初めてです。だから正直、これまでエアロパーツの重要さを経験したことがありませんでした。で、クルマがマトモに動くようになってサーキットを走り比べるようになると、フロントアンダーディフューザーやカナード、リヤディフューザーなど、装着するたびに違いを体感するほど影響してくるんですね。だからこの機会に、もっといろいろ試してみようと思っています。今振り返れば、D1参戦当時も高速コースなどではエアロパーツをしっかり付けてお

けばよかったと感じるほどですよ」と猪瀬さん。

というわけで、今回はベニヤ板で製作し大きく前方まで伸ばしたフロントアンダーディフューザーと、リヤアンダーディフューザーを装着してテスト走行を実施。

ブレーキングやコーナリング時に地面と接触しないか、取り付け強度は問題ないか、などのチェックを行った。「冬季に合わせた冷却系で、気温が高い時期には連続周回が厳しかったけれど、この冬の間にイッキに仕上げたいと思っていますよ。年明けから3月くらいまでは、できるだけこのマシンの作業を優先して進めるつもりだし、近いうちに富士スピードウェイにもテスト走行に持ち込みたいですね。今回はそのための事前テストです」ということだった。

今後はこのテストピースをベースに、FRPやカーボン繊維などを使ってエアロパーツを製作していく予定。次回はそういったエアロメイクのようすや、富士スピードウェイでのテストなどをお届けしたいと思っています。



エンジン タイムアタック仕様

ハイダウンフォースを得るための エアロパーツ製作をスタート!

それぞれの効果を検証するため
まずはベニヤ板の試作品でテスト

今回のサーキットテストに向けて
新たに製作してきたのは、フロントと
リアのアンダーディフューザー。

フロントはもともとカーボンパネル
で製作していたけれど、さらにフロン

トを延長するなど大型化し、強度も
増したものに変更。同時にカナード
も大型なものに作り変えてきた。

また、リアアンダーディフューザー
も、前回まで装着していた市販の汎
用品から、より大型な試作ワンオフパ
ーツへと変更されている。

「エビスサーキットのテストなどで、リ

ヤのエアロパーツの形状を変えると想
像以上の違いが体験できました。た
だ、どんなモノがよくてどんなモノだ
とダメなのかまではわからないので、
まずは大きめに作って、そのあとにい
ろいろ形状を試していこうと考えて
います」と猪瀬さん。

今回の状態はまだアタックなどを

行うレベルま
で達しておら
ず、あくまで
も立て付けの
確認+αだった
ので、その効
果の詳細につ
いてはノーコメ

今回のテストでは、走行中
とにコース走行とピットでの
作業を繰り返しつつ、トータ
ルで40周ほど走行。初期の
マイナートラブルはほぼ出尽
くし、クルマの完成度も確実
に高まってきているようだ。



フロントアンダーディフューザーは前方への張り出しを大幅にアップ。リヤはバンパーを大胆にカットしたうえで、後方にせり出した形状のディフューザーを製作してきた。形状はまだ暫定で、とりあえずベニヤ板で大きめに製作し、効果をみながら形状などを決めていくという。形状が確定したら、最終的にはFRPやカーボンで作り直す予定だ。



猪瀬さん自身がステアリングを握ってマシンを走らせ、ピットに戻るとデータロガーに記憶されたログをチェック。こうして走行時のマシンの状態を確認、把握していく。蓄積されたセッティングノウハウは、このデモカーはもちろん、フレンズでチューニングを行うお客さんのマシンにも反映されていく。





テストは1発アタックではなく周回数を重ねることが重要なので、テスト走行用に中古のA050を多数用意。サイズは295-35-18。

幅1900mmのGTウイングを装着しているけれど、もっと効きが強くていいと感じていたため、試しにステーを製作して高さを上げてきたという。車重やパワーが市販車とはかけはなれているため、市販パーツでは性能が追いつかない部分が出てきてしまうのも当然だ。



「クラッシュなどでクルマを壊すわけにいかないから、限界までのアタックをしているんじゃないからね。それにエアロ初心者だからねえ(笑)。とにかく、いろんな意味で評価がキッチリできる段階まで至ってないんで、コメントはさせないで…」と猪瀬さん。とはいえ、変更前のテストと同様に、ダンロップ下から80Rなどの高速コーナー区間での安定感などは、体で違いを感じていたようす。

ント。
とはいえ、ダンロップ先の高速コーナーなどではクルマの挙動が大きく変わるなどのデータと体感を得ていたようだ。
超軽量マシンということもあり、大きなパワーを確実に路面に伝え、タイムに変えていくには高性能なエアロパーツが必要不可欠となるのは間違いない。今後は、エアロアップデートを重ねながら、足まわりとの関連などを探り、総合的なセッティングを行っていかなくてはいけないということだった。

これからいろいろ
試していくよ!



前回のサーキットテスト時に、高速域でスピードメーターが誤作動するというトラブルが発覚。車速はドライブシャフトに設けられた歯車の凹凸をセンサーが検出する仕組みになっているんだけど、回転が速くなりすぎると車速センサーが凹凸を読み取れなくなってしまうことが原因だったという。歯車の数を間引いて信号数を減らすことで、メーターが正常に表示されるように対策を行っていた。



スピードレンジが高くなってきて、気がなりはじめてのが制動力不足。富士スピードウェイでのテストまでには、フロントブレーキのサイズ変更など対策を行ってくる予定とのこと。

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>

ハイパワーチューンやコンピューターセッティングを得意とするフレンズ。1100ps仕様のS14でドラッグレースに挑戦し、2年で国内レコードタイム8秒997(ラジアルドラッグ装着のFR車)を樹立。最高速アタックでも1200ps仕様のJZX110で349.8km/hという記録を打ち立てている。

on!!

採用者には
OPT2ステッカー
プレゼント!!

新年イッパツ目は気合いの入った女のコたちからの投稿でスタート!
スポーツカー2台持ちや直管マフラーなどなど、
まずは成人式の振り袖姿で愛車とのツーショット、
なんていう投稿がきてくれたらうれしいな♡



長野県長野市
藤原園恵ちゃん
愛車: シルビア[S13]

生年月日 H3年12月26日
身長 156cm
血液型 A型
チャームポイント 強いて言うならば鎖骨
職業 サービス業
趣味・特技 美容、ドリフト練習!
彼氏の有無 募集中(笑)!!
好きなタイプ 男らしくて、甘えさせてくれる人♪
出没スポット 長野市のお山!

SONOE
SPEC



**エクステリアを
フルリメイクしたよ♡**

約5年ぶりにS13のフルエアロ、ウイング、
フェンダーを一新して、オールペンまでしちゃ
いました。

ショップから帰ってきたばかりで、まだ車高
も高いしビシッと決まってないのですが、とっ
てもうれしいので投稿しちゃいます♪

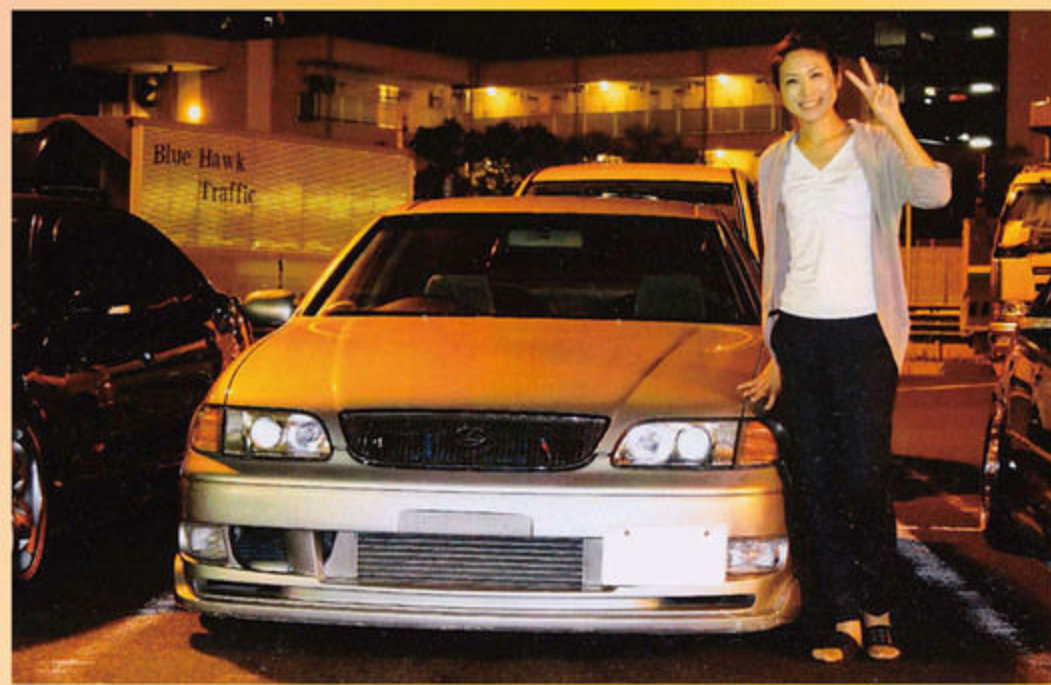
でも、キレイにしすぎてしまったので、お山で
ぶつけるのが怖くなってしまい、最近ではセカ
ンドカーのワンピ(いわゆるミサイル)に乗っ
ています(笑)。



※こんなにピッカピカに仕上がったら、自
慢したくなるのは当然! キレイなうちに写
真を撮って投稿しておく、あとあと記念
になるのでマジでオススメ。でも、新調
したという外装パーツのメーカーやカラー
の情報が何もなく、チョッパリ残念!!

TUNING SPEC

トラストT518Zタービン GABブロッソゼロ
車高調 エクセディカーボンツイン ほかいっ
ぱい



TUNING SPEC

HKSハイパワーマフラー/インターク
ーラー/ハイカム(IN・EX: 264度)/
EVC トラストオイルクーラー/ATF
クーラー J&K現車合わせセッティング
ウルトラ・シーケンシャルコントローラー
アラゴスター車高調 ワーク・エクイップ
(F: 8.5J-19・R: 9.5J-19) アン
フィニ・LPC クエストパワー・フロントバ
ンパー/リアバンパー/リアサイドマー
カー 社外サイドステップ インターセ
プター・リヤウイング ほかいっぱい!!

※フロントバンパーに隠れた前置き
インタークーラーから「ただものじゃ
ない感じ」が伝わってくるね! アリ
ストなら、結婚して家族が増えても
乗り続けられるだろうから、大切にイ
ジリ続けてほしいな。

千葉県我孫子市
細田綾乃ちゃん
愛車: アリスト[JZS147]

生年月日 9月8日
身長 171cm
血液型 B型
チャームポイント 笑顔と足☆
職業 サービス業
趣味・特技 絵を描くこと♪
彼氏の有無 なし
好きなタイプ いやしてくれる人
出没スポット 首都高湾岸線など

AYANO
SPEC



アリストをチューニングしてます!

免許を取ってからアリスト一筋で、以前はピンクのアリストに乗っていました。
もともと見た目のカスタムしか興味がなかったのですが、気がついたら走りがおもしろくなって今
に至ります。

どうすれば今の愛車に長く仲良く乗り続けられるのかいつも考えています。
でも、いまだに運転がヘタケソなので、バンパーの修理が得意になってしまいました。
メンテナンスに手がかかるのも可愛いですよね。友だちからはクルマばかり触っていて彼氏がいない
ので心配されていますけど(笑)。

ショップやチームの看板ギャルもヨロシク!!
走り屋&クルマ好きの女のコの投稿大歓迎

愛車&近況を
添えて送ってね♡

読者投稿、大募集!!

チューニングカー乗り
チューニングカー好きの女子

走り屋の女のコや助手席専門の女のコ、はたまた予備軍ギャル、チームの看板娘……などなど、クルマ好きの女子なら自薦他薦問わず、大募集!

投稿はEメールやケータイメール、もちろん郵送でも大歓迎。ケータイやデジカメで撮影する場合は、高画質モードで撮影して、大きいサイズのデータで送ってね。走り屋ギャルが集まるときは、カメラでみんなの集合写真や愛車の写真を撮ってちょうだい。よろしくお願ひしま〜す。

応募先

①パソコンやケータイからメールの場合
option2@deesclub.co.jp

②郵送の場合

〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5
OPTION2編集部「ガールズオン」係

【写真に添えて欲しい女子SPEC】

- 住所/氏名(よみがな)/年齢/携帯電話番号
- ニックネーム
- 愛車のデータ(チューニングスペックなど)
- 生年月日/星座/血液型
- 身長/スリーサイズ
- 職業
- 趣味/特技
- 好きなタイプ
- 出沒スポット
- チャームポイント
- コメントたっぷり♡

走り屋 ガールズコレクション Girls

★直管マフラーやバックタービン音など、サウンドに敏感なのは、やっぱり音楽好きだからかな? ところで、綾耶ちゃんといひシルビアの園恵ちゃんといひ、最近女のこのあいだでスポーツカーの2台持ちが流行してるのか?!

TUNING SPEC

クニーズ・FAMマフラー
HKSレーシングサクション
リローデッド/インター
クーラー JIC車高調
ブリッド・セミバケ 強化
クラッチ トラスト追加メ
ーター ウェッズスポー
ツ・17インチホイール
ほかいっぱい!

直管マフラーのサウンドが最高♪



貴重な純正ブルーマイカにひと目ボレして買ったチェイサーアラーV後期。以前からの愛車の180SXとマニュアル車2台持ちです。

1JZエンジンの音って、すごくカッコよくて大好き♡クニーズさんにいろいろ相談してタイコなしスペシャル直管マフラーに換えてもらったら、マフラー音が最高にカッコよい音になりました♪

ついでにエアクリナーもHKSにして、

微かなバックタービン音も楽しんでます☆

青チェイサーででかけると「カッコよいねえ!」「いいクルマに乗ってるね!」と声を掛けてもらったり、近くのバイクがウィリー発進したりします(笑)。

京都に月イチで帰る時は、チェイサーで音楽を聴きながら長距離ドライブ楽しんでいますよ♪



神奈川県横浜市

星野綾耶ちゃん

愛車: チェイサー [JZX100]

生年月日 7月23日

血液型 O型

身長 156cm

職業 保育士さん

趣味・特技 クルマいじり&ドライブ&ドリ練習復活。

3才からピアノを習っていて、クラシックもJポップも弾くのが大好きです

チャームポイント 薄い泣きボクロ

好きなタイプ ドリフトが上手な人

出沒スポット 南千葉サーキット&みなとみらい&京都



山形県山形市

鈴木夕貴ちゃん

愛車: インプレッサ [GDB]

生年月日 H4年10月13日(21才)

職業 飲食店従業員

スリーサイズ B83・W57・H88

趣味・特技 ドライブ、ダーツ、温泉



AT限定解除 しちゃいました!

スポーツカーが好きすぎて、お金の準備もできていないのに、AT限定解除の申し込みに行っちゃいました!

無事に合格したけれど、公道で走るのはまだ怖いんです(笑)。

ドリフトを見るのが大好きで、雪ドリも好き♡

次に乗りたいクルマはチェイサー、BCNR33、スイフトスポーツです。

★積雪地方の冬季限定ステージ「雪ドリ」、ぜひ走行シーンもカッコよく撮って投稿してほしいな。それにしても、インテリアの写真って、はじめてカノジョの部屋に入る感じでちょっとドキドキするのは担当だけ!?



TUNING SPEC

ゼロスポーツGTウイング エンドレス・ブレーキパッド ブリッツ・マフラー
オートメーター追加メーター カーボンボンネット ほかいっぱい!

IMPACT走行会 × AUTO POLIS

開催日：12月1日(日)
開催場所：オートポリス
主催：巖流塾 <http://www.impact-r.net>

巖流塾

2013 Rd.4

撮影：中山幸二
レポート：高橋陽介

2005年のスタート以来、年間4回のペースで行なわれて来た“大人のための草レース”巖流塾・インパクト走行会。2013年を締めくくる第33回大会も、参加台数は120台オーバーと、大盛況&大成功だったゾ!



タイムアタックシーズン到来!! 120台オーバーのマシンが オートポリスに大集結



雪、雨、霧と、高地にあるオートポリスは気候変化の影響をモロに受け易い。しかしこの日は気温6度という寒さながら、ドライコンディションが保たれた。

昨年は降雪に泣いた、年度末の最終ラウンド。今年もイベント開催直前に一時的な冷え込みがあり、標高の高いオートポリスのコンディションへの影響が心配された。

しかし、当日はまずまずのコンディション、気温が低いことは逆にアタックでのタイムに繋がつくれそうにも感じられるほどだ。そして、アタックシーズン突入という時期でもあり、パドックは最多に迫るイベントラントのマシンで溢れ返っていた。

前述のように路面温度が低く、空気も冷え冷えというところから、超本気のラップタイムアタッカーの数が倍増。毎度盛り上がっている初心者メインのフリークラスを大きく上回る台数を集めるなど、ピット周辺は和やかムードの中にもさりげない緊張感が漂っている。

本気組が盛り上がっているもう一つの理由は、これまで7週一発勝負だったグリッドスタートのレースが5周となり、準決勝、決勝と2度に分けられたため。ハイレベルなバトルが2度(ターボ/NAで行なわれるので、計4レース)も見られるのは、ギャラリイ的にも嬉しいハナシだ。

そのレースだが、NAクラスでは植尾さん、本武さん、江口さんら、オートポリスの名手がグリッド前半を固め、VTEC搭載のロータスエリーゼを駆る曜日師匠さんや、ワゴンRウィド用1000CCエンジンを搭載するひろしさんのカプチーノも善戦。

結果、盤石のレース運びを



腕磨きはフリークラス、腕自慢はレースクラスと、自身の力量に合わせてクラスが選べるのも、このイベントの魅力だ。



バトルは過激だが、パドックの雰囲気はリラックスモード。家族連れでの参加も多く、表彰式後のジャンケン大会也大賑わい!



当初はサイドポットからスタートしたが、現在はブリッジポートに進化。冷却についてはラジエーター、インタークーラーのVマウント化で対応。90度のサクションパイプは長さを詰め、効率とレスポンスを追求している。

熟成を重ね1分57秒前半に突入 名車FC3Sの潜在能力を 100%引き出す!

SPANKING FC

●スパンキング BEST TIME 1分57秒472

前回、まさかのボディパーツ系のトラブルで不完全燃焼に終わったスパンキングさんだが、今回はそのリベンジとばかりに、気合十分の走りで終始好タイムを連発。決勝レースでも最後までトップを譲らない、アツ〜い走りを見せてくれた。

長年連れ添って来た愛機FC3Sはブリッジポート+T04Zタービンという仕様。ミッションはHKSシーケンシャル、足回りはアラゴスタを装着。

RE雨宮のワイドボディキットでスタイリッシュにモディファイされたボディはFRPドアやハッチゲート、アクリルウインドウなど軽量化が行なわれ、車重は1100kg弱までシェイプアップされている。

チューニングは福岡の敏腕ショップ、ブレインによるものだ。



こだわりの前期テール下にはRE雨宮製ディフューザーを装着。さらにその両サイドにはデフ、ミッションクーラーをセット。見た目はもはや、レーシングカーの領域!!

タービンはHKSのT04Zで、過給圧は1.15kg/cmに設定。コンピュータはブレインのセッティングによるFコンVプロ。最高出力は500psオーバー。

TUNING SPEC

13B-REW改ブリッジポート T04Z テクニカルファクトリーブレインコンピュータ/ワンオフパイピング/チタン90度マフラー ポッシュ燃料ポンプ 安全タンク ARCインタークーラー HPIオイルクーラー HKSシーケンシャルミッション ATS-LSD アラゴスタ車高調 F40用ブレインボレーキ ADVAN-A050(295/35-18) FRPドア/ルーフ/リアハッチゲート ほか

タイヤはMコンパウンドのアドバンA050。プロファイルはこれまでの30から35に変更。ハイトが上がったようにも思えるが、リアの接地感が格段に向上したという。



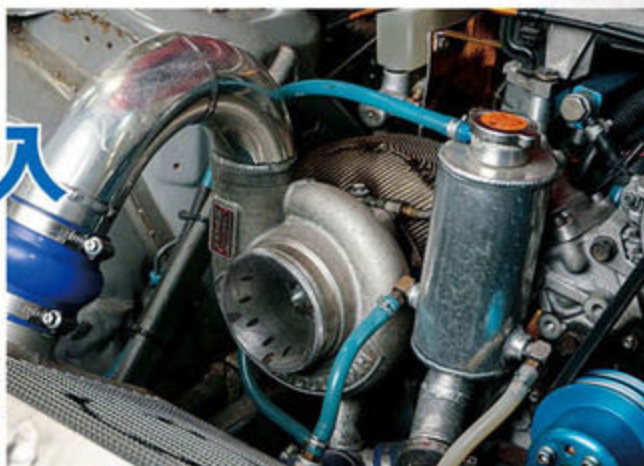
ボディはフルスポット加工が行なわれた他、ロールオーバーでガッチリ補強。見た目と機能が両立されたダッシュボードもGOOD。センターのモニターはバックカメラ用。



コース上での激しいドライビングとは対照的に、ピットではいつも穏やかなスパンキングさん。「パワーは現状でも十分。あとはいかにタイヤのおいしい部分を引き出すかだね」と、今シーズンはさらなるタイムアップを狙っている!!

IMPACT走行会を支える地元ショップたち

● エスポワールスポーツ	☎093-692-1747	www.esp-sport.co.jp
● プライムガレージ	☎093-473-2338	www.prime-garage.com
● 新田自動車	☎0832-51-5063	www.garage-n.net
● モービルストーリー	☎093-791-7878	www.mobilestory.jp
● ルート	☎093-772-0080	www.root-jpn.com
● Tセレクト	☎083-248-2624	www.geocities.jp/daitairacing/t-select
● プライベートモータースポーツ	☎083-251-4820	



巖流塾インパクト走行会 注目マシンPick Up!



空力パーツの重要性がよく分かるアングル。形状や角度などは、常に微調整が行なわれている。



見せた植尾さんがトップでチェッカーを受けた。
続いて行なわれたターボクラスはスパンキングさん、殿川さんという上位常連に加え、久々にサーキット復帰を果たした河内さんが3番グリッドに。これに対し、OPT2でも何度か取り上げた軽量S15のグロ

ニヤンさんはまさかの後方グリッドでのスタートとなった。
NAも迫力満点だが、MAXパワーで上まわるターボクラスのパトルはそれ以上の迫力。結果はテールtoノーズで迫るローレルの追撃を振り切ったスパンキングさんが勝利をゲットした。

巖流塾インパクト走行会 注目マシンPick Up!



見た目より、中身とウデで勝負!
最新マシンを凌駕するいぶし銀仕様

ドリーム赤シル

本武義浩さん BEST TIME 2分06秒442

戦闘的なエアロを纏ったマシンが多い中、シンプルな外観ながら、ターボクラスでもトップ10に入るほどのタイムを叩き出すS13シルビアQ's。もともとあったサンルーフはアルミパネルで塞ぎ、エンジンもSR16-VE用ピストン&ハイカムなどチューニングのセオリーに従いつつ、独自のモディファイが加えられる。さらに、本武さんによると、NAマシンを速く走らせる秘訣は「エアロやブレーキに頼らず、しっかりメカニカルグリップを高めること」。ぜひ、参考にしてみよう。



MコンパウンドのアドバンA050。ブレーキはS13K's用純正で、パッドを強化タイプに変更。逆にリア側はローターをオフセットしてサイズを上げている。



S13新車当時のGT-R純正オプションのリアスポイラー。「GTウイングはかえって抵抗になるよ。ちなみに、フロントも純正オプションのエアロバンパーです」とのこと。



「20年もののボディですが、まだまだ走れますヨ。オートポリスを速く走らせるにはリア側のブレーキをしっかり効かせることが大事ですね。このジムカーナでも活躍した経歴を持つ本武さん。」



サージタンクはワンオフ。スロットルボディもSR16用を装着。サクションはクリーナーから100φで、スロットル手前で80φに絞り、ベンチューリ効果を狙う。



バルサーVZ-R用SR16ピストンとカムシャフトを組み込み、ハイコンプ化されたSR20。インダクションボックスを作って冷風の取り込みに徹したエアクリナー部も、通っぽい。

TUNING SPEC

SR20DE改 SR16用ピストン 強化バルブスプリング カムシャフト R35用エアフロ ワンオフサクションパイプ クスコ1.5ウェイLSD S13K's用ブレーキ OS 3速クロスミッション ビルシュタイン車高調 ADVAN-A050 (245/40-17) ポリカーボネイトリア/サイドウィンドウ ほか

まだ余力を感じる余裕の走り!!
実戦復帰からいきなり2分01秒台

プライベートセブン

河内雅喜さん BEST TIME 2分01秒240

以前は、MINEサーキットで走っていたという河内さん。久々に引っ張り出したマシンで、これまた久々のオートポリスという条件下で2分フラット手前のタイム、そして決勝レースでも3位のポジションをガッチリキープ。タービンはウエストゲート仕様のTD07-25Gに変更。エアロはRE雨宮、ドアはカーボンで軽量化。足まわりはクアンタム車高調でブレーキはF50用サイズのブレンボを装着。チューニングは、山口的プライベートモータースポーツ。

TUNING SPEC

13B-REW改 TD07-25G HKSインタークーラー改 ワンオフサクションパイプ プライベートオリジナルマフラー F50用ブレンボブレーキ クアンタム車高調 ハンコック・ペントスTD(255/40-17)、カーボンドア RE雨宮エアロ ほか



「なかなか、オートポリスのカンが戻らず苦労しました」と、河内さん。ターボクラスの新たな伏兵として、2014年の活躍が注目される。

レイズのCE37ホイールに、255/40-17サイズのハンコック・ペントスTDを組み合わせる。ブレーキの強化も抜かりなし。



ダクト開口部にぴったりくっつけたオイルクーラーや、シュラウドを設けたラジエター部など、サーキットランを意識した仕上がり。バンパーの塗装の削れ具合も、歴戦の成果を物語る。



タービンはTD07-25G。インタークーラーはHKSのGTコアをベースとしてリジエターとVマウント化。久々に引っ張り出したという言葉通り、若干ホコリっぽいのはご愛嬌。

ホンダエンジンで武装した スーパーハンドリングマシン

曜日師匠エリーゼ

曜日師匠 BEST TIME 2分06秒539

国産スポーツ勢の中で孤軍奮闘、そして善戦していた曜日師匠さんのエリーゼ。元々のローバーKシリーズエンジンから、同じ「K」でもDC5インテグラタイプR用のK20エンジンに換装されている。さらにハイカムやハイコンピピストンなども組み込み、高いパフォーマンスを得ている。ウインカーをヘッドライト内に収めた現行モデル風のカウルデザインもカッコイイ。



「トヨタエンジンを搭載するにはトレッドの関係上オーバーフェンダーが必要になって来るので、ナローボディを生かすためホンダVTECにしました」と、曜日師匠さん。



TUNING SPEC

ホンダK20エンジン換装 TODAピストン/ハイカム AEM-ECU TKスポーツワンオフマフラー AP4ポットキャリパー ADVAN-A050 (F 225/40-17 R255/40-17) ほか

クイックリリースのステアリングやスタックの液晶メーターが、スパルタンな雰囲気を出している。チラリと見えるシフトノブはインテグラR用6速パターン。



イギリスから取り寄せたアンダーディフューザーの上部からはTKスポーツのワンオフマフラーが顔を出す。

ブルーに塗られたヘッドカバーが目玉を引くエンジンルーム。本体にはピストンやカムなど、戸田レーシングのK20用パーツをふんだんに組み込む。コンピュータはオリジナルセッティングのAEM製を使用。



エス2000vsエス2000 師弟バトル勃発?

レース、ドリフトでおなじみ、植尾さんも今回はガッツリレースクラスに参加。キレッキレの走りですタイヤ勢を振り切り、クラス優勝を飾った。左のシルバー車は一番弟子としてオートボリスのS2000レースを戦った山口さん。こちらはテスト中のスーパーチャージャーが追加されていたため、過給器クラスに出走。2位入賞を果たした。



山P S2000

山口博子さん BEST TIME 2分10秒252



HKSのスーパーチャージャーキットを装着した山口さんのマシン。パワフルな余裕はあるが、N/Aで慣れた身体には、レスポンスのリズムがちょっと合わなかった様子。



このイベントのために、はるばる京都から駆けつけた山口さん。彼女はS2000カップの上位常連なのだ。



「Sタイヤの皆さんがグリップの作動温度領域に入る前に逃げ切る作戦でした(笑)」と植尾さん。他車とは異なるラインを走るなど、オートボリスのツボを知り尽くしている。

SIFT&ブレイン S2000

リーサル植ポン BEST TIME 2分05秒176



レース車両のためレギュレーションに基づきエンジンはノーマル。今回はリアウィングの角度を抑え、ダウンフォースを減らして走らせたという。

独断と偏見のPick Up!!

フリー走行で頑張ってたマシン

インパクト走行会は、ビギナーも腹一杯楽しんで欲しい名物イベント。というワケで最後はフリークラスの中で頑張ってたマシンをランダムに選んでみたゾ。

▶SG9Eフォレスター

BESTTIME: 2分18秒754
Driver: 岩本 浩



▶47年式ダルマセリカ

BESTTIME: 2分24秒990
Driver: 木下達夫



▶アルト

BESTTIME: 2分26秒815
Driver: 長瀬 修



▶Y'zBAHN FD3S

BESTTIME: 2分21秒258
Driver: 高山博至



▶Y'zBAHN A45-AMG

BESTTIME: 2分14秒866
Driver: 阿部孝生



▶プライム・シグナルワンミニ

BESTTIME: 2分23秒379
Driver: 高本修帆



▶エネオス行橋: 紺ミリカブチ

BESTTIME: 2分27秒712
Driver: 手塚久



▶かめきちEVO-X

BESTTIME: 2分25秒875
Driver: かめきちX



▶MSR-R32タイプM

BESTTIME: 2分15秒390
Driver: 藤原一雄



▶Hellsingぜっちゃん隊長

BESTTIME: 2分22秒368
Driver: 塚 研人



DIY自慢やイベントレポート
日々のクルマ関連ネタなどなど
今年もカーライフ投稿で繋がろう♡



イラスト：加藤浩哉

仲間と出会うパーキングエリア

SPINアウト倶楽部

登録無料!! OPT2ケータイ専用メルマガ

✉ mail@option2.jp

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

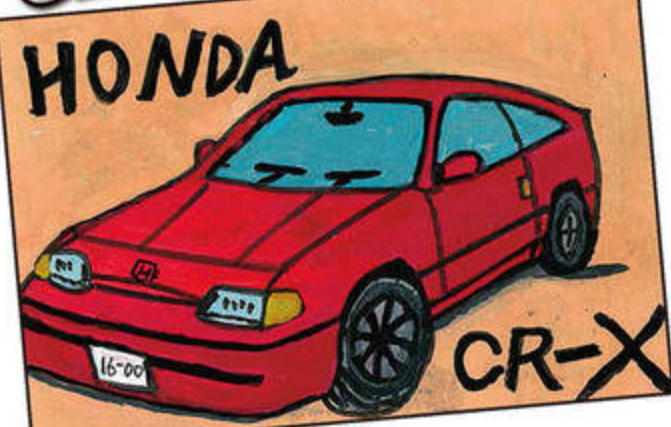
詳しくは103ページ

※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。

あけましておめでとう☆OPT2は2014年もみんなといっしょにカーライフを楽しんでいきたいと思っているのでヨロシクね!! というわけで、今年から『読者のDIYレポート』コーナーを正式に新設! さらに、昨年立ち上げた『OVER♡20万kmクラブ』や、気軽に送れるおなじみ『つぶやきショートメール』『写メール通信』などなど、今年もたくさんの方のみなから、いろいろな投稿が届くのを楽しみに待ってま〜す!

自分が特にオススメしたいDIYは『タイヤの組み換え』ですね。この作業を覚えると、裏組みなどを気軽にできるようになるので、タイヤの寿命も伸びます。また、工賃も節約できるので、そのぶんワンランク上のタイヤを買うこともできますよね。

おびしょん2ギャラリー



千葉県我孫子市 庸欣
☆ボンネットのプレスラインやドアノブ形状から察するに、初代バードスポーツの後期モデルかな?

編集部のみなさんこんにちは。毎月、みなさんのDIYネタを楽しみにしつつ、勉強させてもらっています。

ところでDIYって、アイデア満載の自作系チューニングと、メーカーが作ったパーツをショッブなどの手を借りずに自分で装着するのと、おまかに2つのパターンがあると思います。

自分は後者で、タイヤショップを経営している知り合いがいるため、リフトやタイヤチェンジャー、バランス、アライメント、スターなどを借りて、よほどの重作業でない限り自分で作業しています。

深夜までピットを借りて迷惑をかけてしまったことも何度かありますが、車高調やマフラー、電装品はもちろん、タイヤの組み換えもDIYでやります。

でも、最近では自宅にもコンプレッサーを装備したし、フロアジャッキも2台あるので、タイヤの脱着などは自宅ですぐできるようになりました。

「あとは钣金塗装も自分でできるようになったらいいなあ」なんて考えている今日この頃です(笑)。

神奈川県茅ヶ崎市 ジャイロX

☆DIY作業自体をエンターテイメント的に楽しんでもらいたいというのがOPT2の想い。作業が終わった時の爽快感だっただけじゃないものがあるもんね。だから、ジャイロXさんのような楽しみ方は大歓迎。さらに作業が好きになれば、工具を揃えることまで楽しみになっちゃうしね。ぜひウデを上げて、钣金にも挑戦してくれ。今発売中の『DIYハンドブック』には、我流钣金の記事も入っているので参考にしな!! でも、ベイントに関しては慎重に、仕上げが悪くてクルマがイヤになっちゃうこともあるからさ!!(学生時代は毎日がクルマいじりの日だったカジ編、あのころは失敗もまた楽しだったな!!)

DIYが装着&メンテは基本です

写真&おたよりについてお願い!

- ・作業前と作業後の状態や、作業工程の写真を撮影して送ってね!
- ・自分なりのくふう、がんばったところなどのアピールも忘れずに



少しずつ形を削り出して整えていきました。ついでに表面も磨いておいたのがピカピカです! 穴もピッタリに開けておきました。



今回使用したカーボンボンネットの端材です。普通ならゴミ扱いですが、自分にとっては立派な資材なのであります!



カーボンプレートを製作して ホーンボタンを移設しました!!

スワフトスポーツでDIYライフを満喫している鈴木です。今回は「ステアリングのホーンボタン移設」の作業レポートを投稿します。

ステアリング交換後のホーンボタンの感度があんまりよくなかったことをキッカケに「自作ついでにボタンを移設してみよう」と思い立ちました。

製作にあたり、ベースとして使ったのは、以前にカーボンボンネットを切り取った際に出た廃材です。これをステアリング中央部に合わせて削りだし、汎用ボタンスイッチを装着しました。

ナイトロのスイッチみたいな感じにカッコよく仕上がったと思います。また、ゴミとなるはずだったボンネットの切れ端をリサイクルしたものなの

で、製作費もとってもリーズナブルです!

●神奈川県秦野市 鈴木昭生

☆加工のクオリティが高そうなだけに、表面を磨いた道具や、削ったり穴をあけたりした工具が気になる! カーボンの端材は形から察するに、ボンピンを取り付けた時に切り取った物かな!? なんてよいけいな推測はさておき、作業時にあまった材料って、捨てずに取っておくといふことがあるもんだね。今度から意識しようっと。(FRP補修時に、カップに残った樹脂を捨てずにとっておくと硬化の目安になるっていうプチネタを教わったときに感動したオータ。それまでは直接触って確かめていました)



カーボンプレートを固定して、さらにスイッチを取り付けたら完成です。真ん中にポッカリ穴が開いているのも寂しいので、もとのホーンボタンを取り付けておきました。



使用したのはエーモン工業から出ている汎用ボタンスイッチです。当前ですが、押しているときだけONになるタイプを選びました。



- 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

父の愛車は平成13年式のGDBです。通勤でこのクルマを使っているため、年間2万km以上の距離を走っています。

ボクが18才になって免許を取ったらこのGDBを運転したいのですが、年間走行距離が多いので、ボクが運転できるようになるまで大丈夫かな?って今から心配しています。

だから、それまでにOPT2をたくさん読んで勉強しておこうと思うのですが、ここで問題発生! ボクは中学3年生なので、受験勉強の真っ最中なんです。しかも母はクルマにあまり興味がないため「あんたはクルマより勉強でしよ!」と怒るんです。

でも、それに負けず勉強はほどほどに、クルマの勉強もがんばります。そして、33万kmのソロ目のときには、父もエピソードを書いて送るそうなので、ぜひまたよろしく願います!

●静岡県掛川市 慶悟(15才)

☆トミーカイラのエアロにロゴバイナルってことは、コンプリートカーの「M20b 2.2」かな? これはかなりレアなクルマだからまだまだ大切に乘ってほしいぞ! そのためにまずは受験を乗り切って、22万kmを走破したお父さんと話をしながらメンテナンスを一緒にやってみるのはどう? このGDBへの理解や愛着も深まっていくハズだし、作業した内容やドライブのレポートなんかは慶悟くんが写真付きでまとめて投稿してくれるとOPT2もうれしいぞ!(カギポーズ)



**GDBが
22万km越えを達成!**



スピンアウト特選

イベント FLASH

山口、福岡、大分、熊本、鹿児島、さらには滋賀など遠方からもお客さんが参加。R32が9台、R33が10台、R34が13台、R35が4台でした。国際公認コースのメインストレートをRで埋め尽くしてやりましたよ。

オートポリスをGT-Rで埋め尽くす! R専門店の貸し切り走行会イベント



初めての方が多かったため、皆さん真剣にフリーフィングに参加。注意事項など詳しく説明して、計測器を配ってスタンバイです。



ガレージアクティブ・坂本発

ワイワイゆるゆる運動会

開催日：2013年11月2日(土)
開催地：オートポリス(大分県)

福岡県のGT-R専門店、ガレージアクティブの坂本です。11月2日に、オートポリスで「ワイワイゆるゆる運動会」を開催しました。

「サーキットには行ってみたいけど敷居が高そう」とか「知らない人と走るのが怖い」というお客さんの要望に答えて、オートポリスの走行枠を90分貸し切っちゃいましたよ!

チームはタイムアタック目的ではなく「楽しむ事」なので、初心者の方やサーキット走行が初めての方々に積極的に参加してもらえようと呼びかけました。

当日は事前集合場所からみんなですーリングを楽しみつつ、お昼すぎにサーキットに到着。フリーフィングを行ったあと、コースインして同乗OKの慣熟走行。メインストレートにみんなのクルマを並べて記念撮影しました。

そしていよいよ90分間のサーキット走行! よか音を奏でながら元氣よく周回を重ねる方、途中でバテた方、元氣よくコースアウトした方もいましたが、大

勢いよく90分間のサーキット走行! よか音を奏でながら元氣よく周回を重ねる方、途中でバテた方、元氣よくコースアウトした方もいましたが、大



だれにも気兼ねすることなく楽しめる貸し切りサーキット走行は、ホントに最高でした! しかも今回はプロのカメラマンをお願いして撮影&DVDまで製作してもらいました。みなさん、いい思い出になったことでしょう。



タイム表を配ったあとは、LED液晶TVなどの豪華景品があたる表彰式&ジャンケン大会! みなさん、大盛り上がりでした。



第2部の会場であるホテルに着くと、あまりのRの数にホテルの方もビックリ!? 軽く温泉に入ってTHE宴会の開幕です。まあまあよく飲んで思いきり騒ぎました。お客さんどうし仲が良かったことは本当に最高です!

来年も開催してほしいという声が多いので、次回は今回よりももっと楽しかったと言ってもらえるようにがんばります! また、仲間に入りたいという方も、ぜひお店に遊びにきてみてくださいね。

おびしょん2ギャラリー

鳥取県西伯郡 3年B組17番
☆まだ走っていないコンセプトモデルだからこそ、ぜひ背景まで描いた走行シーンに仕上げて欲しいね!

NSX
concept

仲間と出える
パーキングエリア

スピン アウト 倶楽部



オフ会&ミーティングエリアも大盛況! ドレスアップコンテストも行いました。ステージエリアでは、よさこいやステージライブ、アクロバットパフォーマンスなど、クルマ以外のイベントも開催したので、家族みんなで楽しんでもらえたと思います。



ジェットストローク・ゆうちゃん発

JET☆FESTA

開催日: 2013年11月24日(日)

開催地: 鎌ヶ谷ファイターズスタジアム
(千葉県)

入場者なんと700人オーバー! オールジャンルの コミュニティイベント



どうも!! いつもハイパー
ゲンキキーンなジェットストロ
ークのゆうちゃんです!
ウチの年イチ恒例イベント
『ジェット☆フェスタ』を開催し
たので、ちよぷり紹介させても
らっちゃいます。
例年はショップ敷地内で開催
していたのですが、2013年
は規模を大幅に拡大して、なん
とスタジアムの駐車場を貸し切
っちゃいました!

そこに、スポーツカーはもち
ろん、スーパーカーからミニバ
ンまで、多数の『個性的カスタム
カー』が集結! さらに有名シ
ョップ&メーカーさんたちのブ

ースも20社以上出展し
ていただきました。
さらには飲食ブース
やステージイベントな
どなど、なんでもありの
お祭りのなカンジで、大
盛り上がりとなりました
よ!
ここでは紹介しきれ
ない内容は、ホームペ
ジやブログに掲載して
いるので、ぜひ見てみて
ください。そして、20
14年もゼットタイ開催
しようと思ってるの
で、次回はぜひアナタも参加し
てちょ♡



おぶしょん2キラー

RX-8



茨城県古河市 尚美
☆ミラーとホイールが変わっているっぽいけど、マツダスピ
ードバージョンかな?



みんな集まれ! イベント告知

『ポール・ウォーカー追悼オフ』

- 開催日: 2014年1月17日(金)
- 集合場所: 大黒パーキング(神奈川県)
- 主催: SCO(スポーツカーオフ)
- 問い合わせ: SCO

http://mixi.jp/view_bbs.pl?comm_id=4633638&id=75394149

カスタムカー好きの為のイベントサークル『SCO』です。

2014年1月17日に、故ポール・ウォーカー氏の49日追悼集会を開催します。

事前にmixiのイベント告知ページなどに参加表明をいただけると
うれしいです。また、追悼イベントなのでマナー厳守をお願いします。

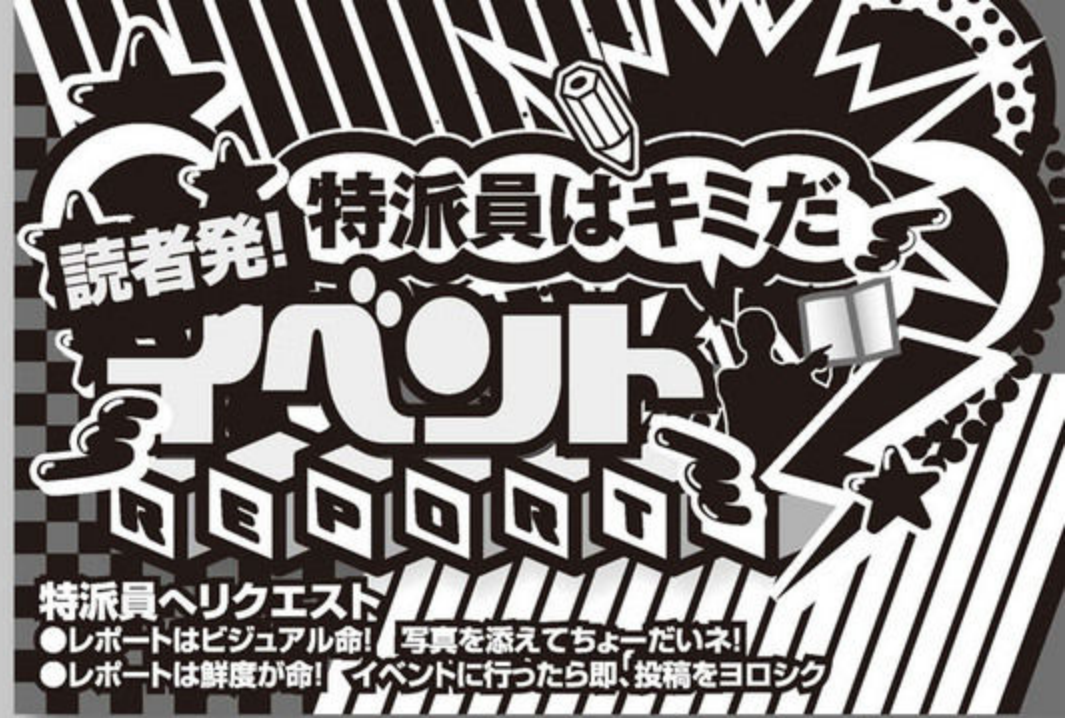
●SCO HIRO



メーカーさんやショップさんのブース出展&デモカー
展示も多数! 写真は桜デザインのホイールでおなじ
み『和道』のデモカー。東京オートサロン2012のカス
タムカーコンテスト最優秀賞マシンで、ジェットストロ
ークが外装ペイントなどを担当しました。



私の愛車コレクションの中の1台、フォードF100(通
称『パンブキン』)へのメッセージ書き込みも大人気!



特派員ヘリクエスト

●レポートはビジュアル命! 写真を添えてちょーだいネ!
●レポートは鮮度が命! イベントに行ったら即、投稿をヨロシク

11月23日は、東京モーターショーの一般公開初日ということ、朝5時起きして会場へ向かいました。

今回は高速バスと電車で会場に向かったのですが、予想外の首都高渋滞で、到着が昼近くになってしまいました。

そして、ようやく辿り着いて会場の中に入ってみると：こんなに人の多さを感じたモーターショーは初めてです！ 今までの中で一番の窮屈さを感じました。これもアベノミクスの恩恵でしょうか？

人に酔いそうになりながら、ホンダS660&NSX、ダイハツコペンなど目的の注目車両をカメラにおさめていきました。どれも素晴らしく、見るたびに疲れが吹き飛びました！

しかし、会場をひとまわりしたところで体力に限界を感じ、楽しみにしていたトミカ博も仕方なく諦めて、メガウエブで行われていた「お台場モーターフェス」に向かいました。



注目の新型車を一眼レフで撮りまくり! 『東京モーターショー2013』

@東京都・東京ビッグサイト

お台場の同時開催イベントもハシゴ!



こちらはモーターショーのような混雑もあまりなく、ゆったりとしたふんいきで会場を見てまわることができました！

2013年のギャルマーチのイベント出勤回数は過去最高の6回で、北は仙台から、南は大阪まで足を運び、よい思い出ばかりになりました。

●福島県いわき市 ギャルマーチ ☆前回よりも多くの人が訪れたという東京モーターショー。一般公開日初日ということで、その人手もすごかったんだろーね！残念ながら今年はプレスデーだ

けで一般公開日には行けなかったんだけど、プレスデーの混雑ぶりもなかなかのものだったよ。今回はNSXやコペンなどに注目したんだけど、個人的に一番気に入ったクルマはどれだったかな？ ぜひ次のオートサロンレポートでは、ギャルマーチさんの個人的な意見もバリバリ織り交ぜたレポートを送ってほしいと思いますーす！(カギボーズ)

『北米野郎』

@栃木県・みずほの自然の森公園



自然あふれる公園に スタンス&USDMが集結!

☆エンジンルームやインテリアなど、じっくり観察したいマシン

11月23日に、栃木県で行われた「北米野郎」に行ってきました。イベント名の通り北米仕様マニアが集まる濃い内容で、カスタム系からノーマル、チューニングカーやUS化けたクルマまで300台以上集まっていました。やっぱりこのジャンルはホンダ系の人気が高いようで、シビックやインテグラはいろんなカスタムが並んでいましたね。そのほか、日産やトヨタ勢はエンジンまでキッチリ手が入ったクルマが多く、バラエティに富んでいて楽しいイベントでしたよ。

●住所も名前も不明



バンパーからのぞくインタークーラーがヤル気を感じさせるアリスト。チューニングカーなのにルーフラックにトライクル載せという脱力感も絶妙です。

がいつぱい！ ぜひもつとたくさん写真を撮って送ってほしいかなあ。個人的にはS14のUS仕様ヘッドライトが気になるオータ。たしか調整用の水平器が付いているんだよね



USDM系でも人気のAE86は左ハンドルの逆輸入モデル。ボンネットフルオープンしたクルマはシェイプドベイから4連スロットル+FCRキャブと見た目もこだわったハイレース仕様。



ドリ車からスタンスカスタムにコンバートしたというS14。言われてもわからないUSヘッドライトがウリ。エンジンルームもキッチリと手が加えられていました。



茨城県笠間市 NOBU
☆オリジナルワイドフェンダーで武装した86。インタークーラーが見えるからターボ仕様!?

仲間と出会う
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: 埼玉県川口市下広谷690-1

今月の相談

「雑にイジってきたドリフト仕様を キッチリ仕上げてゼロヨンをしたい!!」

こんにちは、自分はS15に乗っている31才です。去年までドリフトをしていましたが、サーキットでの事故をきっかけにドリフト走行を卒業しようと思っています。

クルマが痛むし、なにより雑なチューニングを行ってきたため、クルマがもったいない、もっとちゃんとしたチューニングカーに乗りたい、と考えるようになってきました。

現在の仕様はTOMEIポンカム、HPIエキマニ&インタークーラー、GT-Rスタービン、550ccインジェクター、GT-Rポンプ、ショップオリジナルECU、オグラツインプレートクラッチ、フジツボマフラー(ボコボコ)というかんじです。

もちろん今の状態でも走れるのですが、いかんせん遅いと感じます。また、走行距離も9万kmを超えているので、思い切って500psくらいまでステップアップしたいとも考えています。

ドラッグレースなどにも参加してみたいと思っているのですが、どのような仕様がオススメでしょうか?

●埼玉県 鈴木さん

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

「排気のヌケを 良くすることが重要だね」

回答 レーシングガレージ ブラックライン 鈴木さん

SR20エンジンで500ps仕様という、乗りやすくてライトチューンの範囲でギリギリいける感じだと思います。ただし、SR20はとにかくノック限界が低い。ここを回避しないと、とても乗りにくくてモッサリと

したフィールになりがちなんだ。だから自分の場合は、とにかく排圧を落としてノック限界を上げる方向でチューニングを進めていくよ。

まずヌケのいいマフラーを製作して、タービンもアクチュエーターから排圧をコントロールしやすいウエストゲート仕様に変更するね。

それから、加圧されたエアをしっかり貯めつつ、極端に流速があがらないようにするために、3層タイプのインタークーラーと、なめらかなパイピングもオススメです。

それから、カムシャフトは264度以上のモノを使いたい。エキゾースト側のバルブタイミングを進めてヌケのいい排気系に仕上げてやると、かなりパンチのあるセットアップができるから楽しいヨ。

コンロッドとブロックは500psくらいなら、ギリギリ純正でもOKかな?ってかん

じだけど、オーバーホールついでであれば、ピストンは鍛造品に交換しておきたいところ。

それから、セッティングの媒体はもちろん純正ECUでもOKだけど、高回転に弱いヘッドだからレプリミットを点火制御で入れられるFコンVプロなどがオススメだね。逆に、サブコンはオススメしません。

ほかにもアドバイスしたいことがいろいろあるけど、ぜんぶ説明していると10ページあっても足りないです(笑)。というわけで、もっと突っ込んだ回答が必要になったら、ブラックラインまで相談してくださいね。

ただし、チューニングに関してはスペックや能書きだけに目を奪われずに、トータルでのプランニングにこそ重点をおいて考えて下さいね。

「まず足まわり& タイヤ変更して 走ってみては?」

回答 アジト 長谷川さん

アジトでもD1マシンやリーガル車輛を手がけていたので、ドリフト走行がどれだけ車輛に負担をかけるかは身にしています。通常走行では考えられないところが壊れて、さんざん苦労した覚えがありますよ(苦笑)。

しかも、壊れてもしっかりと修理するのは上位の競技車輛くらいで、一般ユーザーの多くは程度の良し悪しに関係なく中古パーツを使って修理して、また壊れるといったことの繰り返しをしている場合が多いと感じます。まァ、そういう文化っていうかスタイルみたいなので、それはそれでOKなんだけだね。

さて、現在の仕様はドリフト車両としてはスタンダードなパッケージだね。ドリフト

しやすい感じでパワー的には350psくらいかな。

ここから安心して乗れる500psクラスにするには、ほとんどのパーツを交換しないといけないよ。エンジンのオーバーホールはもちろん、鍛造ピストン、H断面コンロッド、ブロックライナーなどなど、強化しないといけないところが満載だ。かかるコストも300万円から400万円くらい平気でいってしまうかも。ミッションも強度が不足してくるから、ホントにイチから作るイメージだね。

もちろん、キッチリと仕上げるのはいいけれど、経済的な無理はきかな? そこまでは...と思うなら、まずは

そのままの状態ドラッグレースに参加してみるっていうのもアリだよと思う。堅苦しく考えずに、足まわりを少し見直してタイヤをドラッグ用にすることでOKだ。これなら金額も30~50万円くらいでスタートできる。

それでドラッグレースが楽しい!ってなったら、さらに思い切ってお金かけてもいいと思う。実際、アジトにもS13のGT-Rスタービン仕様でドラッグレースを楽しんでいるお客さんがいるんだ。その人も、ドリフトから転向してドラッグレースにハマった感じで、現在は11秒クラスでがんばっているよ。

おひしょん2キャラー



北海道滝川市 Black U.F.O(12才)
★セリカダブルエックスの後姿! タイヤの細さが、なんだか旧車っぽくてリアルだ。

つぶやき✉️ショートメール

◇毎年恒例となった東京オートサロンの検問。うちのクルマ、セーフに見えますかね？捕まったら恥ずかしいかも(笑)。

by青いジェミニ乗り
☆ヤバいかも?って思ったら対策しては!! いや、オトコらしくそのまま突き進み、お巡りさんの洗礼を受けてみるのもいいか!! で、実際どうだったかな? 結果報告よろしくッ!!

◇学校行事で東京モーターショーに行った学校はウチだけですか? 1980万円のクルマを目の前で見えてきましたよ♪
by自動車科の成績はとつぶ
☆「オレも学校(または仕事)で行った!」というひとがいたら御一報を。とこで見てきたクルマっていうのは何だったの?

◇フロント左側から『キー』って音がしたので、アンダーカバーが外れたと思いきや、木の枝を引きずっていた。

by三連単は競艇
☆アンダーカバーを引きずったなら『ザザッ』とかじゃない?って思ったけど、よく読んだらダジャレか!?

◇ああ、ヨダレが出るほどスポーツカーが欲しい!!

byMakinen
☆何かに夢中になると自然に口が半開きになってヨダレが出てくる。サーキット走行時のインカー動画とか、マジで気をつけないと。

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…。



イラスト：加藤浩哉



◇MAZDAディーラーに行ったらFD3Sのプラモデルが売っていたので買いました。完成したら放課後帰宅部に投稿しますね。ちなみにほかにもマツダスピードNCEC、RE兩宮SE3P、AZ-1やヤン車風RX-3のミニッツや、トラックのミニカー、ロータリーエンジンのストラップ&ベルト&Tシャツなどなど、いろいろありましたよ。

byFD&GC8大好き
☆お、そんな掘り出し物があるんだ? チューニングショップばかりじゃなく、たまにはディーラーにも行ってみるもんだな!



◇2013年9月号の付録『ツールポーチ』。詰め込み過ぎたらチャックが壊れました。中身は30cmものさし、関数電卓、財布×2、眼鏡ケース、家の鍵、メモ帳、ケース付ホチキスです。

by黄金銃を持たない男
☆明らかに入れ過ぎですな。それにしても、これだけいろいろ入れているのに、ボールペンなどが入っていないのが逆に不思議。

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ぷちぷち送ってちょーだい。

◇1月号のニッサンIDxの記事を読みました。このクルマ、フェンダーミラーなんですね!? そんなことは知らずに私の愛機もフェンダーミラー化検討中でした。使用するのはピタローニのカルフォルニアンです。リヤモニターなどと併用しないとヤバそうですが、完成させるつもりです。

byあかりスト
☆ぜひ作業行程の写真もたくさん撮って、新コーナー『読者のDIYレポート』に投稿よろしく!



◇屋外でハロゲンヒーターを使いながら作業していたら、コードリールが焼けました。伸ばすのを忘れるという凡ミスが原因です。これからの時期は注意が必要です。せっかくの楽しいDIYで火事は笑えません。

byともあむ
☆編集部でも夜間作業中に照明とヒーターを使っていたおなじミスをやりました。みんなも気をつけよう!

仲間と出会える
パーキングエリア

スピン アウト 倶楽部

2013年11月23日の夜に、関越道高坂SA下り線にてローレル限定オフ会を開催しました。

毎年11月の下旬に開催していて、今回で4回目となる集まりです。今回はC35とC33が25台ほど集まりました。その時に集合写真を撮ったので添付しますね。

ちなみに今回は宣伝不足でC34とC32以前が1台も集まりませんでした。来年も開催予定なので、案内を見かけましたら是非ともご参加ください。日産のローレルであれば、型式は問いませんし、ジャンルも特に気にしませんよ!

●住所不明 技術のにつ

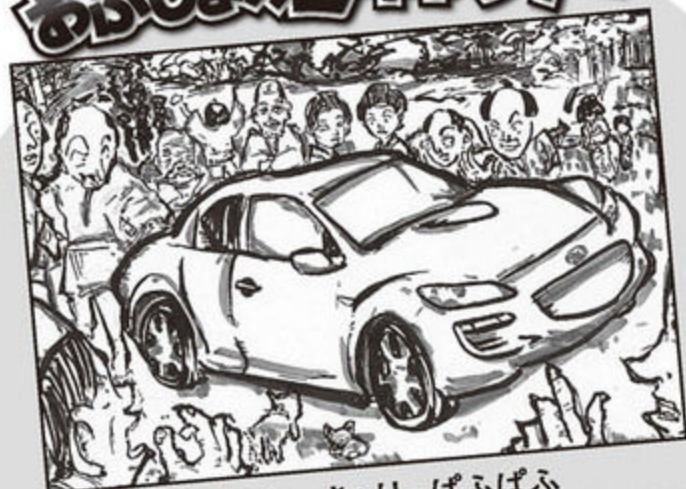
チーム活動
こんな感じで
やっています

☆集合写真はバッチリ!
手前のC33の締め縄飾りも、
もしや新年号に掲載されることを意識
してるのかな!? でも、せっかくだから、
それぞれのクルマがよく見える写真も欲し
かったなあ。それから、オフ会やミーティング、
チーム主催の走行会などイベントの参加者
募集は「イベント告知」コーナーも利用してほし
い。毎月11日以前に届いた投稿なら翌月発売
号に掲載(2月11日以前に届けば3月11日発
売号ってことね)できる場合が多いので、早
めに予定を決めて、ガンガン告知してね!
(おもしろそうなイベント告知がきた
ら、取材にお邪魔しちゃうかも
!? オータ)

第肆会ローレル限定オフ会@埼玉県
ローレル乗りの『技術のにつ』より

約25台がパーキングに集まって
毎年恒例の限定オフ会を開催!

おぶしん2キヤラー



愛知県名古屋市 きゃりーばふふ
☆クルマごとタイムスリップしちゃったら、まさかソリンスタン
ドがなくて困るだろうな(笑)。

こんにちは、R33好きの中3
です。さて、我が家ではボクが
OPT、弟がOPT2と、役割分
担(?)しながら雑誌を買ってい
ます。
そして先日、OPTを読ん
でいたら職業体験に行った中学3
年生の話が載っていたのを読ん
で、ボクもつい先日行った職業
体験の話を投稿したいと思いま
した。
ボクが行ったのは地元のイエ
ローハットさんで、優しい店員さ
んたちにいるいろいろ仕事を教え
てもらいました。
そして、イチバン印象に残っ
たものは、整備工場での作業見
学です。まるでOPT2のDIY
コーナーのようでした。あえて
OPT2に投稿したのも、それ
が理由です。

予備軍からの 体験報告

カー用品店の職業体験学習で
自分がクルマの好きだと
再確認しました

ボクの親はクルマ屋ではありません。なので、工場で作業のよ
うすを見せてもらい、一日中タ
イヤやカー用品の香りの中で学
習できたことは、とてもうれし
く思っています。

そして「やっぱり、自分はクル
マが好きなんだ」ということを
再確認できました。

みなさんは職業体験の思い出
ってありますか?

●北海道滝川市 626R

☆整備作業がイチバン印象に
残ってクルマ好きと思えたって
ことは、DIYチューニングにハ
マる素質はじゅうぶんかも!?
北海道なら季節ごとのタイヤ
やワイパー、冷却水などの交換
準備は必須だし、将来は見学し
たような作業をDIYでしなが
ら、愛車で行うことが楽し
めるようなカーライフを送れ
るようになるというね。そ
の日はOPT2で知
識をいっぱい蓄えてい
ってちょうだい!
(工場見学とかはあ
ったけど職業体験
学習にいったコト
はないカギボー
ズ。もし当時あつた
ら、きっと同じよう
にクルマ関係のお店
に行ってただろうな)



その1

運転の楽しさに目覚め スープラを購入しました

9月に納車したばかりのJZA80です。以前はカローラフィールダーに乗っていましたが、運転の楽しさに気付いたのをきっかけにクルマにも興味を持ち始め、念願のスーパカーオーナーとなりました。これからはドレスアップに力を入れていきたいです。

それから、先日ガズレーシングフェスティバルの帰路で走行距離7万7777kmを迎えました。高速道路で走行中だったので、助手席にいた友だちに写真を撮ってもらいました(笑)。

●静岡県袋井市 Supraかとー

☆『幻のソロ目自慢』コーナー宛の投稿だったけれど、まだ納車直後ってことで愛車自慢として掲載！ JZエンジンはじょうぶだから、大切に乗りこえて10万km以上のソロ目や20万km越えを目指してちょーだい！



とにかくOPT2に
愛車を載せたい



- 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

注意



■オレのJZA80自慢!
社外エアロ ホイール ほかいっぱい

このコーナーで愛車を全国の人に自慢しよう! 採用されたら、もれなくOPT2ステッカーを進呈しちゃおうよ。応募の際には愛車の写真にチューニングポイントを添えて、OPT2編集部へ送ってちょーだい。もちろんメールでの投稿も大歓迎。愛車の写真は解像度が低いと掲載される写真も小さくなってしまいますので注意してね。

その1

FD3Sを手放して半年 デミオを手に入れました!

今年の夏にFD3Sを手放し、9月号の『涙のメモリーミュージアム』に載った圭佑です。

やっと新しい愛車に出会えました。親から譲ってもらったマツダのデミオです。今年、介護福祉士の試験に受かったらもう1台買う予定なので、デミオはしばらくノーマルのまま乗るつもりです。

ちなみに購入予定のクルマは昭和52年式のスカイラインジャパン(4枚ドア)です。

●北海道士別市 圭佑

☆次の愛車を手に入れるまでのツナギのつもりでも、乗っているとついイジリたくなっちゃうよね! はやく試験に合格してジャパンをゲットできることを祈っているよ。



■オレのDIY自慢!
ノーマル

幻のソロ目自慢

注意 極度のピンボケ&メーターのみの写真はご遠慮ください。

ルール! 5ヶ月前のソロ目はダメよん



コルトラリアート
バージョンRが
5の
ソロ目!

■TUNING SPEC■
トミカイル・フロントバンパー
リアディフューザー ワン
オフサイドステップ&自作サイ
ドステッププレート 4色塗り
分け ラリアート純正オプ
ションサスキット/マフラー
3連メーター 自作インター
クチャンパー ほかいっぱい!

55555



新車から乗り続けてきた愛車のZ27AGが、仕事帰りにめでたく5万5555kmを達成しました! やっとローンを4年返したので、あと3年がんばるぞ!!

昨年、鉄工場から旧車レストアなどをやっているクルマ屋さんに転職。ハコスカやフェアレディZ、スカイラインRSやカリーナGT-TRなど、他の工場ではめっきり見なくなった旧車が入庫してきます。

いろいろ大変ですが、前の職場と比べたら好きな職業なので楽しいし、収入も増えました。通勤距離が今までの5倍遠くなってしまったため燃料代は増えましたが、生活は楽になりました。

そして、2013年8月に4年半付き合っていたランエボⅦの彼女と入籍しました!!

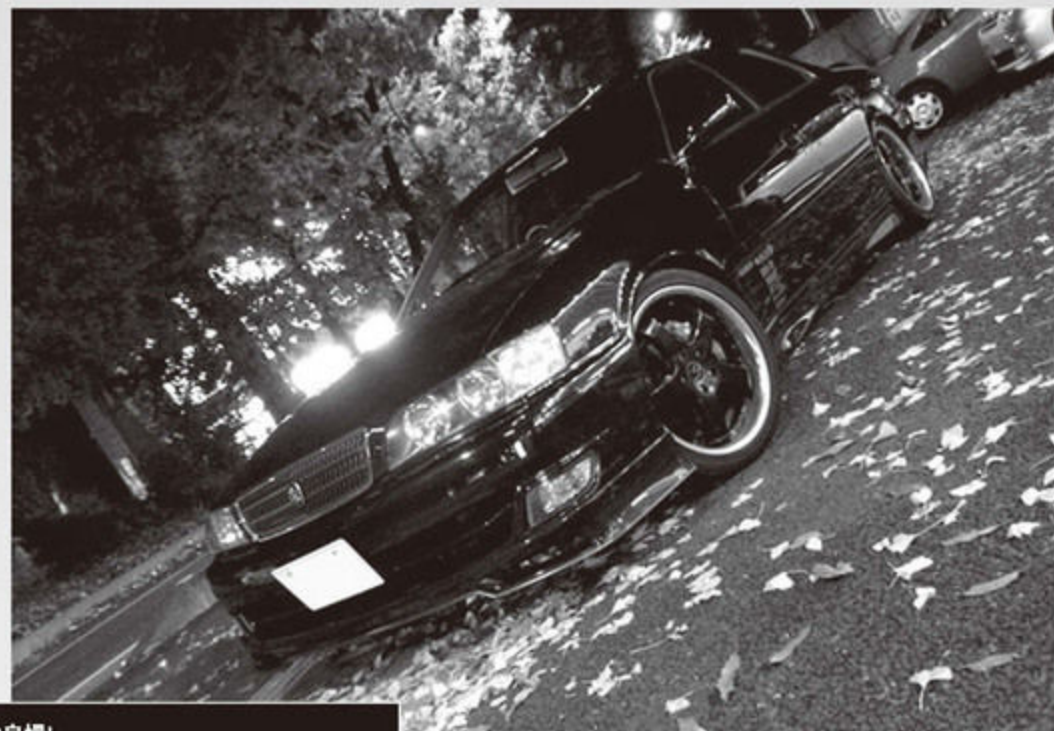
早くもクルマの維持費が問題となっていますが、お互いにクルマが好きで、集まりやイベントがあればいつも2人でいきます。私が仕事の時は彼女1人でも集まりやイベントへ行ったりしているので、クルマから離れることはないと思います。

●静岡県焼津市 Uchan

☆もう限界…って、鉄クズ寸前の車両を新車同然まで復活させちゃうレストアって、すごく根気のいる仕事。依頼主の思い入れが詰まってるクルマが多いだけに、1台1台が真剣勝負なんだろうな。そんな職場でUchanはどんなことから仕事を始めたんだろう? 機会があったら、レストアの世界のこともレポートしてね!! (結婚おめでとっ!! 旧車もおもいっきり守備範囲のカジ編より)

仲間と出会える
パーキングエリア

スピントアウト 倶楽部



■オレのJZX100自慢!
純正フルエアロ クスコ車高調 社外5スポークアルミ
ホイール アベックス・エボリューションマフラー プレン
ボ風キャリパーカバー オートメーター 社外ステアリング
電圧計埋め込み加工 TRCスイッチ ほかいっぱい

その1

免許取得から1カ月で 愛車ゲット& 速攻チューン!



先月チェイサー(後期ツアラーS)が納車されたばかりの高校3年生です。
幼い頃からクルマが好きで、免許を取ってすぐに親を説得し、レンタカーを借りて現車確認をし
に行き、購入手続きを進めました。その結果、免許取得後1カ月で納車までこぎ着けることができ
ましたよ。

納車時は車高調以外すべて純正でしたが、マフラー以外すべてDIYで仕上げました。ヤフオク
や中古パーツを多用したため、改造費は10万円前後です。

●東京都八王子市 祥吾

☆まずは愛車ゲットおめでとう! 高校生ってことは、きっとバイトなどでお金を貯めて購入したん
だろうね。せっかくだから、このチェイサーとの出会いや、購入した決め手をもっと詳しく教えてく
れると、他の読者の中古車選びの参考になるかも? 小さいころからクルマ好きってことは間違え
たワケじゃないと思うので、ツアラーVじゃなくてツアラーSを選んだ理由も聞いてみたい。とい
うわけで、次回の投稿も待ってるよ!

2013年12月号

プレゼント 当選者発表

■キノクニエンタープライズ
マスコットUSBメモリー

山梨県笛吹市 池谷晴久
愛媛県大洲市 野原竜一
宮城県名取市 今野翔

■YOKOHAMA
トレッドパターン消しゴム

群馬県邑楽郡 櫻井直人
北海道釧路市 服部勲

■Drift Syndicate
MAX織戸サイン入りポスター

岩手県奥州市 西尾光

■エステー
クリアフォレスト クルマ
エアコンルーバー用/
シート下・サイドポケット用

広島県広島市 寺本健太郎
東京都板橋区 岩谷哲靖
福岡県田川市 武田喜一
群馬県太田市 黒木宏光
愛知県海部郡 滝本友一

■ai
オリジナルTシャツ

静岡県浜松市 三室智也
大阪府岸和田市 成田昭彦

■Drift Syndicate
ベットボトルホルダー

千葉県君津市 高橋大輔
東京都豊島区 古川祐三

スピントアウト倶楽部への 応募要項

スピントアウト倶楽部の
おもなコーナー名

メール&おたより大募集中!

スピント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
『スピントアウト倶楽部 ○○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。

◎読者のDIYレポートの場合
『スピントアウト倶楽部 読者のDIYレポート係』
※ステッカー発送のための本名/住所も忘れずに!

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)
にしといてちょうだい。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
ント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
いので許してちょうだいね。また、質問コーナーではない
ので、クルマに関する“?”はカンベンしてね!

Eメールアドレス

option2@deesclub.co.jp

携帯電話&スマホが大活躍!

つぶやきショートメール▶ふと思いついた何気ないつぶやきを、携帯電話やスマホで即投稿!
パシャッと写メール通信▶日常生活で遭遇したクルマネタを、ケータイカメラで撮って送ってね。

愛車やプラモなどの自慢話はコチラ

読者のDIYレポート▶パーツ取り付けやワンオフアイテム製作など作業ネタはこちらへ。
とにかく愛車をOPT2に載せたい!▶愛車の写真と自慢話、チューニングスベックを送って。
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。
おぶしょん2ぎゃらリー▶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。
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。
OVER♡20万kmクラブ▶走行距離が20万kmを越えたら、証拠写真と苦労話を投稿してね。
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。

全国のみならず情報共有しよう

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。
チーム活動こんなカンジでやってます▶オフ会やミーティングなどを写真付きでレポートして。
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よう。
世界の街角から▶海外旅行時に体験したクルマネタや、海外在住の読者からの投稿を大募集。
教えて! チューナーさん▶チューニングに関する質問や疑問、悩みを投稿してね。

※どれにもあてはまらない&よくわからない場合は『フツーのおたより』と書いてくれればOK!

やんこら

みんなは今年の目標、もう決めたかな? 「1年の計は元旦にあり」なんていうことわざもあるけれど、年初めにしっかりと目標や計画を立てて、その目標に向かって着実に進んでいきたいよね!! というわけで、今回は毎年恒例の『今年の抱負』をみなさんに聞いてみましょう。

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

今月のテーマ **2014年の抱負**

「ニューデモカーを製作して、豪州にリベンジに行くぞ!!」

今月の
ロングコラムニスト

CCE
中吉こと
中村吉宏さん

みなさん、あけましておめでとございます。2014年の目標は『体重を減らすこと!!』のCCE中村です。クルマの軽量化にはちよつとうるさいんですけど、そのぶん人間が重たくなっているんじゃないかと本末転倒! 目指せ自分の軽量化!! という超個人的な話はさておき、今年最大の目標は「タイムアタックマシンを製作して、またオーストラリアに行きたい!!」これに尽きますね。

実は2013年11月にオーストラリアで開催されたタイムアタックイベント「WTAC」に、友人であるFD3S乗りの「島谷まるくん」のお手伝いとして参加してきました。今回はボクとまるくん、そして昔からFD3Sでタイムアタックをしている「CCキタジョー」という、FD3Sへの思い入れが強いオーナー3人体制で行ってきたこともあって、本当におもしろかった!!

しかも、なんと同じピットを共有したのも現地のFD3Sチーム。当然ながら、中学生以下レベルの英語力で会話するしかないし、むこうのチームも「どこで覚えたの?」っていう片言の日本語を駆使してくるんです。あやしい英語と日本語が飛び交う適当なふんいきが、これまた楽しかったなあ。

でも、不思議とクルマの話は通じちゃうんです。ふつうの買い物でモタついちゃうコンビンより、壊れた部品をサーキ

ットで探して貸りる方がカンタンだったくらいなので(笑)。これ、本当にすごいと思った!! だって、会話は成り立ってないのに、身振り手振りや状況をお互いに理解して「こういう事かな?」って考えると、それがだいたい当たっているんです。

言葉がなくても意思疎通ができるという貴重な体験でした。まあ、会話ができた方がもつとももしろいのかもしいないですけど。そして、友だちができたという、がぜん「また行きたい」というヤル気が出てくるし、向こうのクルマをタイムで撃沈しないと悔しくて仕方がないという気持ちもあります。

というわけで、オーストラリアで戦えるようなタイムアタックマシンを新たに製作したい!! クルマはもちろんFD3Sです。思い入れだけなら、ほかのひとに負けないと自負していますからね。

とはいっても、現実的にはそうそうすぐに作れるものじゃないし、カンタンに作れるレベルで仕上げたマシンじゃ太刀打ちできるほど甘くありません。でも、「コソコソと作って、いつかオーストラリアで走らせよう!」と覚悟を決めました。テスト中のパーツが数点あるので、そのあたりのテストも地道に行っていきたいですね。

失敗しながら作っていくのもおもしろいし、経験値が増えればいいかなと思っています。というわけで、2013年を振り返ると、かなりいろいろな刺激を受けた年でもあったかな? それが目標設定に影響して、やるべきことがどんどんと雪だるま式に増えている気がします。

そもそも、この「コラム」が掲載される2月号が発売されるのは年明けですが、書いてるのは12月なんです。実はこの時点で今年(2013年)の「愛車をベストコンディションにして、富士スピードウェイの自己ベストタイムを更新する」という目標すら達成できていないんですよ(汗)。というわけで、まずは何となくでも、年末までに富士スピードウェイに行かないと、年を越せません!!



ピットがいったんあったうえに、壊れた部品の借り物競走などで仲良くなった現地チームのFD3S。オーナーカーで、GCGのデカイタービンにシングルスロットルで600ps程度という仕様でした。このほかにも、FD3Sのチームとはだいたい仲良くなってきたので、また再会できるのが楽しみです!

「デッペン狙って」 「いきますよ!!」

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



2014年の抱負

最近はずっかりデモカーFD3Sでのタイムアタックにハマっています。タイムアタックシーンは、車両はもちろん、タイヤの進化なども著しく、レコード争いが楽しい今日この頃です。というわけで今年は何かしらの記録を出せるように、さらに走り込んでデモカーを進化させていきたいです。ちなみに、ボクは速さを求めるにあたって、内装付きとかエアコン付きとかカテゴリー分けされた中での順位はどうでもよくて、とにかく速いのは誰か!という勝負が好き。だから、自分もそういう場所に参加して、戦って、盛り上げていけたらと思っています。そして、納得できる結果が残せたら、次は新型車のデモカー製作やテストにも挑戦したいですね。

「シルビアの製作を」 「イツキに進めるよ」

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



2014年の抱負

昨年は忙しくてなかなか思うように作業を進められなかった連載企画の「フレンズ グレディ シルビア バージョンVE」。でも、今月号でも紹介されている通り、1月から3月までのアタックシーズン中は、シルビアの作業を最優先する気持ちで、マシンメイクに集中したいと思っています。ぜひ楽しみにしていてください。ちなみにこのコラムを書いている現在は、アンダーディフューザー製作の真っ最中。ベニヤ板で作った試作品をベースに、FRPで成型しているところです。それから、そんなシルビアメイクを進めるためにも、フレンズでは一緒に作業するメカニックと営業スタッフを募集しています。興味のある方はご連絡ください!

「GTスタイルの」 「ドリ車を作るで!」

グロケンこと

上島健一さん

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



2014年の抱負

2013年は、マジであっという間に1年が過ぎ去ったわー。で、2014年の抱負なんやけど、デモカー製作に力を入れようと思ってるでー! 去年はGTカーをお手本に自分のS15のエクステリアを作り上げたんやけど、これがまたかなりウケがよかったんや。だから次は内装やろ!?ってことで、すでにダッシュボードとかをレーシーな感じに作り直してみたよ。さらにこのあとはエンジンをVEヘッド仕様にして700psくらいを狙おうと思ってるでー! 実はもうすでにヘッドやサージタンクなどの部品は手元に揃ってるから、早く組んでサーキットをガンガン走りたいね! というわけで、2014年もみんなでサーキットに行きまくるよー!!

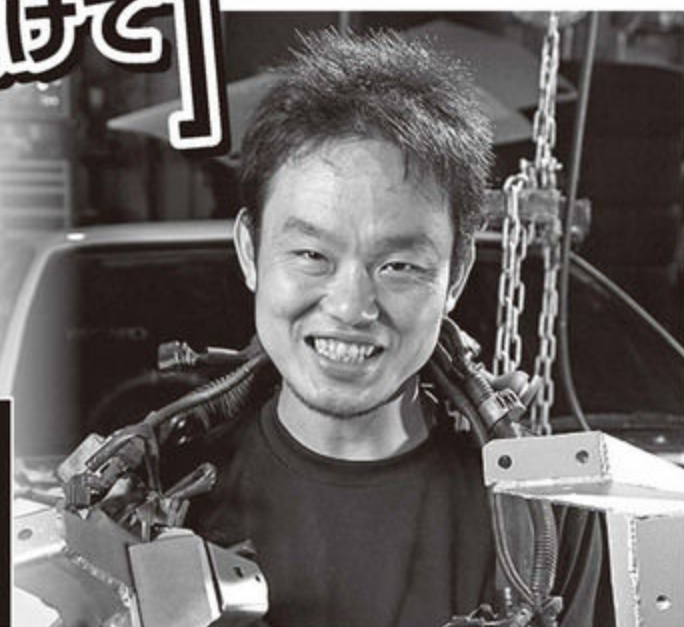
「海外進出に向けて」 「計画進行中」

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



2014年の抱負

今年はまず、4月19日&20日に開催されるエキサイティングカーショーダウンまでに、1JZエンジン換装仕様のシルビアをキッチリ完全な形に完成させます(まだ完成していなかったのかよ!?ってツッコミも聞こえてきそうですが...)。年々ハイレベルなお仕事が多くなってきているのはありがたいことですが、デモカー製作が後回しになってしまいがちなんですね。でも、すでにいろいろなドリフトイベントで走らせる予定が決まっていますのでがんばります(汗)。そしてもうひとつ「フォーミュラーDアジア」でマシンを走らせる計画が進行中です。OPT2でも紹介されるくらい、むこうで大活躍できるように、がんばっていきますネ!!

「参加者側から」 「主催者側になります」

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



2014年の抱負

今年も元気にいろんなクルマ作りをして行きたいマテリアルの福助です。あつ! 初めの2行で、すでに今年の抱負を書いちゃったよ(笑)。というわけで、お店全体の抱負としては、今年もガンガンいろんな事をしていきますので楽しみにしてね、って感じです。ただしオイラ自身の2014年はちょっと違いますヨ。なんと今年からドラッグレースでおなじみのJDDAの「オフィシャルスタッフ」をやることになりました! 今まで参加者側だったんですが、本年からは参加側兼運営主催者側になっちゃうわけ。今まで以上にクルマ業界全体の活性化に繋がる動きが取れるように、初心に返った気持ちでがんばっていきます!

「ヒミツの新兵器を」 「導入予定なのだ」

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



2014年の抱負

みなさんアケオメです! OPT2が発売される11日は東京オートサロンまっただ中ですね。でも、このコラムを書いている今は、まさにオートサロン準備のまっただ中です!! さて、JETの2013年はというと、このコラムのおかげもあって、スポーツ系の入庫が増えました。2014年はもっとスポーツカーを増やしたいなあ。それと注目しているのはEVのカスタム&チューニングです。そのために2014年は大規模設備投資からスタートしまっせ! まだ何をやるかは秘密だけど、これによって作業効率や品質が格段にアップすること間違いナシです。これを皮切りに攻めの戦略で突き進んでいくので、これからもよろしくお願ひMAX!

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!



2014年1月号(12月11日発売)
特別付録: スーパーチューンドマシンカレンダー 特集: 年末一斉メンテナンス/RB25ワンメイクガイド/東京モーターショー/WTAC/パドック&TID C/サーキットで超効くエアロDIYメイク実践編 ほか 730円



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/アムクレイドラッグ全国大会/スラムソサエティジャパン/遊び耐久 ほか 680円

●2013年11月号(10月11日発売)
総付録: 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: トラブルシュートのポイント満載 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 チョイ技クレーン術/STEPUP的エンジン換装実例集/マツダチューニングフェスタ/札幌カススタムカーショー/バンコクオートサロン/DIY ECU SET UP/ワイズピオマージュOFF ほか 630円

●2013年8月号(7月11日発売)
特別付録: ツールボーイ 特集: DIYの達人 突撃プライベートガレージ/Viva!! RX-7/戦艦系DIY工作教室/ケンブロックお台場/激流塾/ドラッグin上土堤/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R復活プロジェクト/CR-Z GTi 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ください。

中途解約の場合は、送付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

お支払い方法は、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

豊富な写真でわかりやすい!
自分の手で楽しむための作業ガイド



●チューニングDIYハンドブック Vol.4
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.2

カジ編 毎年そのように告知されているけれど(笑)、今年のオートサロンは史上最大。今年は北ホールまでステージなどでごまかさず!? ホントに幕張メッセすべてを埋め尽くす出展者数だ。その中で少し楽しみなことになっているのが、小さな技術系展示メーカーの1コマ展示ブース。きらびやかなクルマも好きだけど、付いたら速くなるような、目新しいパーツを見て想像を膨らませるのがやっぱり楽しみなのだ。ともあれ、発売日にはすでに開幕してる東京オートサロン、たくさんの読者とコミュニケーションが取れることを楽しみにして2013年の編集作業を終わらせよう。編集部ブースは北ホールネ!!



オータ 昨年末に購入して引っ越したマイホーム。1年前の2月号を読み返してみると、駐車場スペースの改造計画に夢を膨らませていたようすだ。しかし、当時妄想していたことの中で実行に移せたのは、照明をセンサー付きLEDに交換したことくらいだ(汗)。それどころか、せっかく洗車用ホースやバケツなども買い揃えたのに、それを使ったのはたった2回だけ! 今年こそは、もう少しガレージライフを充実させることができればいい!!

カギボーズ 髪が伸びすぎた! OPT2編集部ログをごらん頂いているひとはわかると思いますが、過去最高に髪が伸び放題です。これじゃ全然カギ「ボーズ」じゃなくてむしろカギ「ロング」じゃないか!? つつてことで新年はすっきりとした感じで迎えたいと思っています。ただ、このままだと通りにバリカンで刈り取ってしまうのでは面白くない…。せっかくなので伸びた髪を使ってちょっと遊んでからいつものボーズ姿に戻ってみようかな?



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!)



》POWER
 》DRIVE TRAIN
 》FOOTWORK
 》INTERIOR
 》CAR AV
 》OTHERS
 》EXTERIOR
 》WHEEL

2014年イッパツ目の新製品コーナーは、マフラーなどのエキゾーストパーツやホイールまでが盛りだくさん。また、走行会にピッタリのレーシングアイテムや、快適なドライブに必須のオーディオアイテムがたくさん集まったので、冬をアクティブに楽しむ力スタムのチャンス！

POWER

ACRE VOLCON MUFFLER II 音量を抑えた良音質に拘り

オールステンレス製の2本出しマフラー。車検に対応する音量の中で可能な限り音質に拘って設計し、加速時には乾いた高い音を奏でる。テール部は焼け色が美しいチタン製になっており、出口の突き出し量が調整できるようになっている。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- 価格：13万4400円
- ☎ アクレ ☎042-516-9600



TOMEI POWERED TITANIUM CAT STRAIGHT PIPE 出力向上と軽量化にも効果大

過給器装着にも対応する排気効率を確保する触媒ストレートパイプを、フルチタン製とすることで約75%の軽量化にもつなげる。本体は作業性も考慮した差込式の2分割レイアウトで、A/F計装着時に便利なセンサーボスも装備している。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- 価格：4万950円
- ☎ 東名パワード ☎042-795-8411



現在Z32エアフロを装着している車両に大容量、高精度、安価という特徴を持つR35エアフロを手軽に流用するためのアダプター。Z32エアフロと同形状とすることで、サクシオンパイプなどを生かすことができる。アダプター本体はアルミの削り出しで、変換用ハーネスが付属する。

- 対応：R35エアフロ
- カラー：シルバー/ブラックアルマイト
- 価格：2万1000円(シルバー)、2万3100円(ブラックアルマイト)
- ☎ エイチ・ピー・アイ ☎03-5663-2551

HPI Z32エアフロ形状 R35エアフロアダプターパイプ &ハーネスセット 最新のエアフロを手軽に流用

TRUST コンフォート スポーツマフラー オーバルテール

テールエンドでデザインを引き立てる

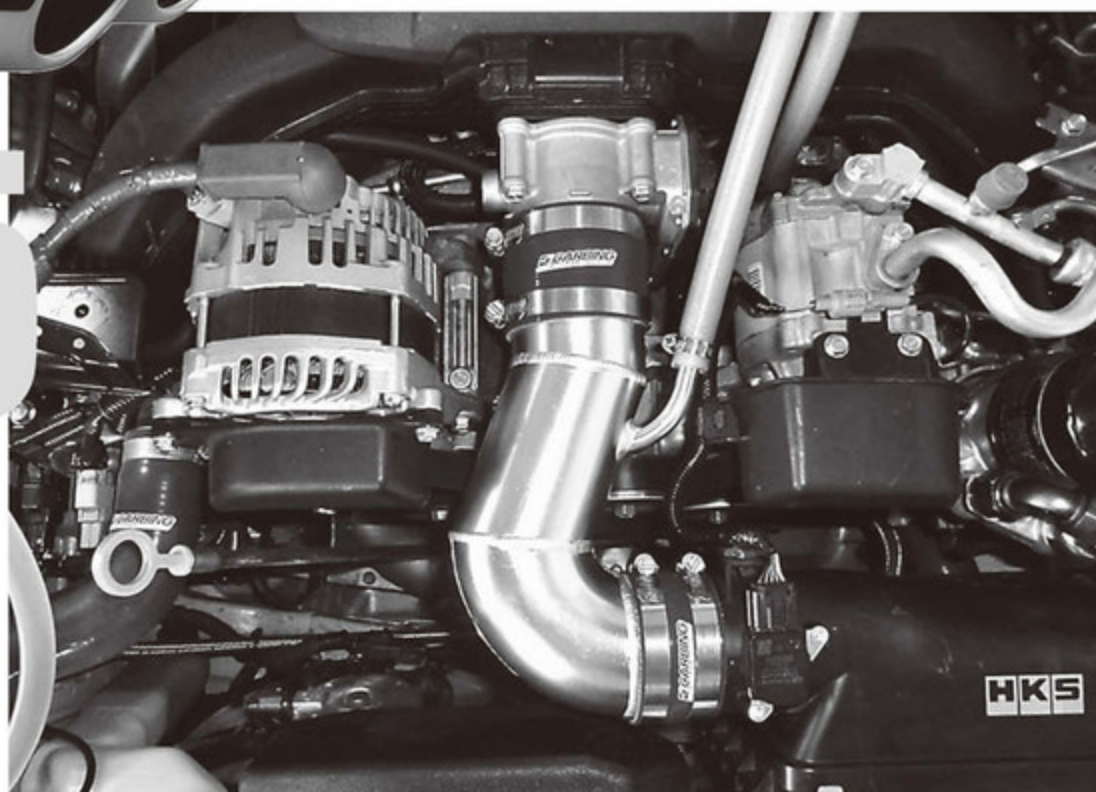
快適なドライブを支えるパフォーマンスアップと、心地よいサウンドを確保するオールステンレス製マフラー。テールはバフ仕上げとされスタイリッシュなりやフォルムを演出。また、大型のサイレンサーを採用することで快適性を損なわない静粛性も確保している。

- 対応：CR-Z(ZF1)
- 価格：5万3550円
- ☎ トラスト ☎0479-77-3000

CARBING サクシオンキット エンジンレスポンスを引き出す

純正のゴム製から置き換えるアルミ製のインテークパイプ。負圧による膨張や収縮を抑制してリニアなアクセルレスポンスを実現する。サウンドクリエーターはキャンセルされるので、純粋なエンジン音やエキゾーストサウンドを楽しみたいというひとにオススメだ。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- 価格：2万7300円
- ☎ オクヤマ ☎045-934-5334

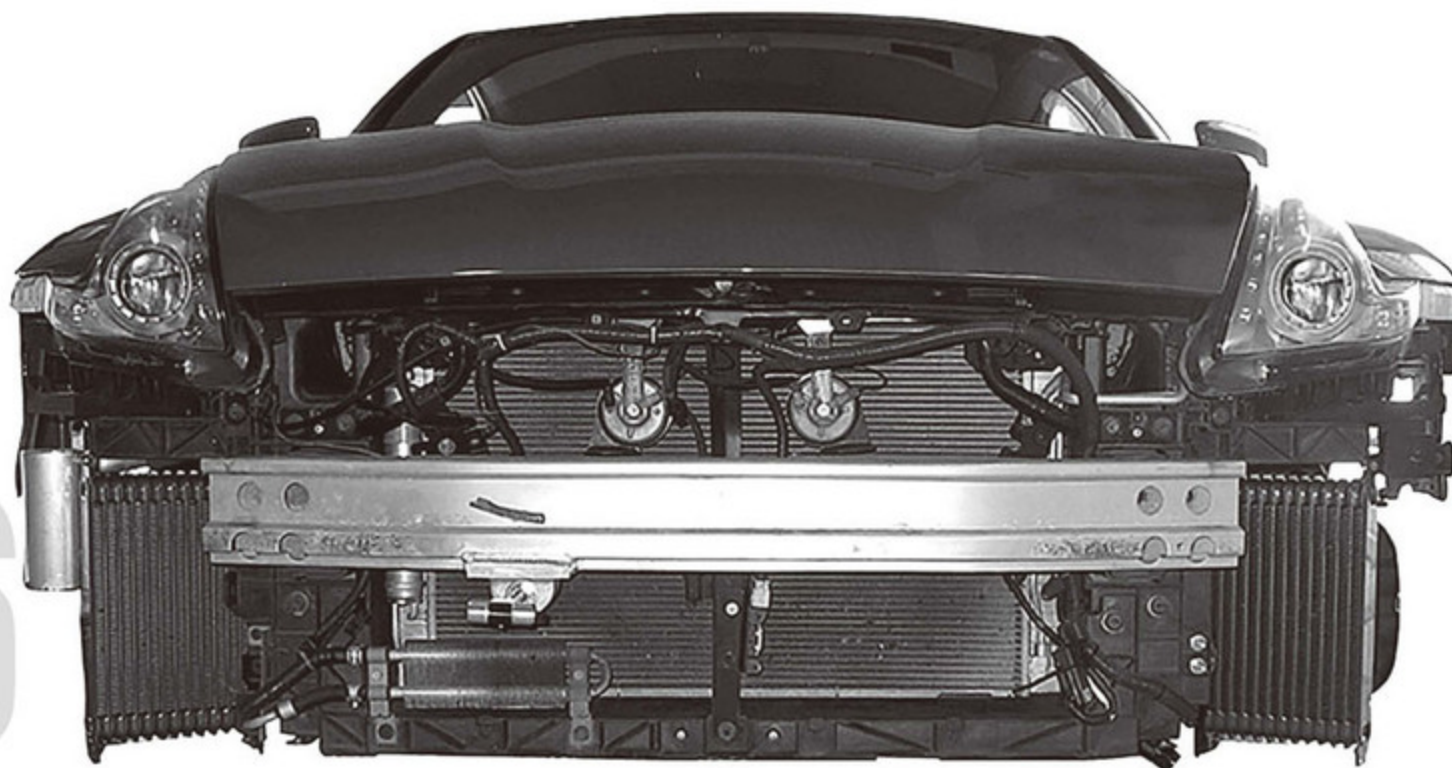


TRUST GReddyオイルクーラーキット 13段

冷却性を優先したツインコア仕様

厳しい油温を抑えながら水温への悪影響を防ぐためにツインコア仕様を採用。コアは左右のフェンダーに装着される。コアは13段となり、サーモスタットが内蔵され過冷却を防いでいる。サーキットスベックはコアに直接走行風を当てるための導風板が付属する。

- 対応：フェアレディZ(Z34)
- 価格：13万4400円(スタンダード)、17万6400円(サーキットスベック)
- ☎トラスト ☎0479-77-3000

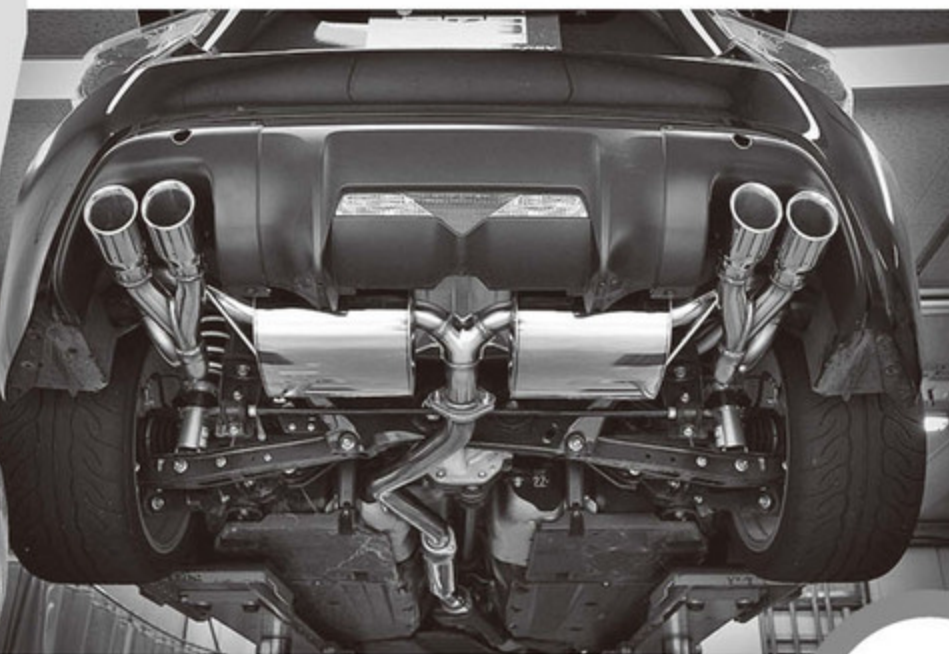


HKS LEGAMAX Sports

BRZ専用の4本出しマフラー

専用バンパーガーニッシュとセットになったスタイリッシュな4本出しマフラー。低回転域では純正マフラーと同等の静粛性を確保しながら、アクセルを踏み込んだ時には乾いたスポーツサウンドを奏でる。絞りなしのストレート構造は排圧を抑え、350psまでを許容する。

- 対応：BRZ(ZC6)
- 価格：19万7400円
- ☎エッチケーエス ☎0544-29-1235



DRIVE TRAIN

Rasty 強化クロスミッション

NAチューンにも効果大

3速、4速、5速のクロス化とともに材質の変更や焼き入れ処理によって強度を向上させたギヤセット。コースに合わせたギヤ比のセットアップが可能。ほか、ターボマシンではより大きなタービンを組み合わせてパワーアップさせることができる。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- 価格：52万5000円
- ☎ラスティ ☎047-441-6226

D-SPORT ストリートマスタークラッチキット

2倍以上の高出力化に対応

メタルのクラッチディスクを採用し、排気量拡大やタービン交換などの大幅なパワーアップにも対応するクラッチキット。従来のスーパーシングルクラッチキットに比べて半クラッチの操作性やコントロール性を向上。新機構によりシャリシャリ音が低減されている。

- 対応：コペン(L880K)
- 価格：10万2900円
- ☎Dスポーツ ☎03-5460-4560

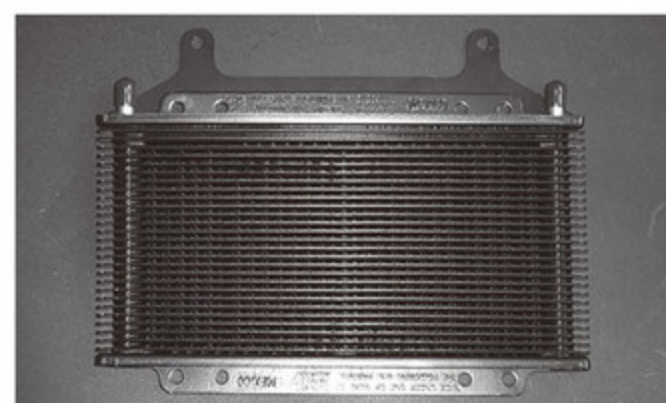


SARD ATクーラーキット

油温を抑えてATを保護

車体側には無加工で装着が可能なATFクーラー。コア本体は仕様や空きスペースに合わせて2サイズから選択することができる。装着に必要な耐圧耐油ホースやフィッティングも付属。AT車両でのスポーツ走行には必須のアイテムといえる。

- 対応：86(ZN6)
- 価格：3万450円(Sサイズ)、3万3600円(Mサイズ)
- ☎サード ☎0565-53-1166



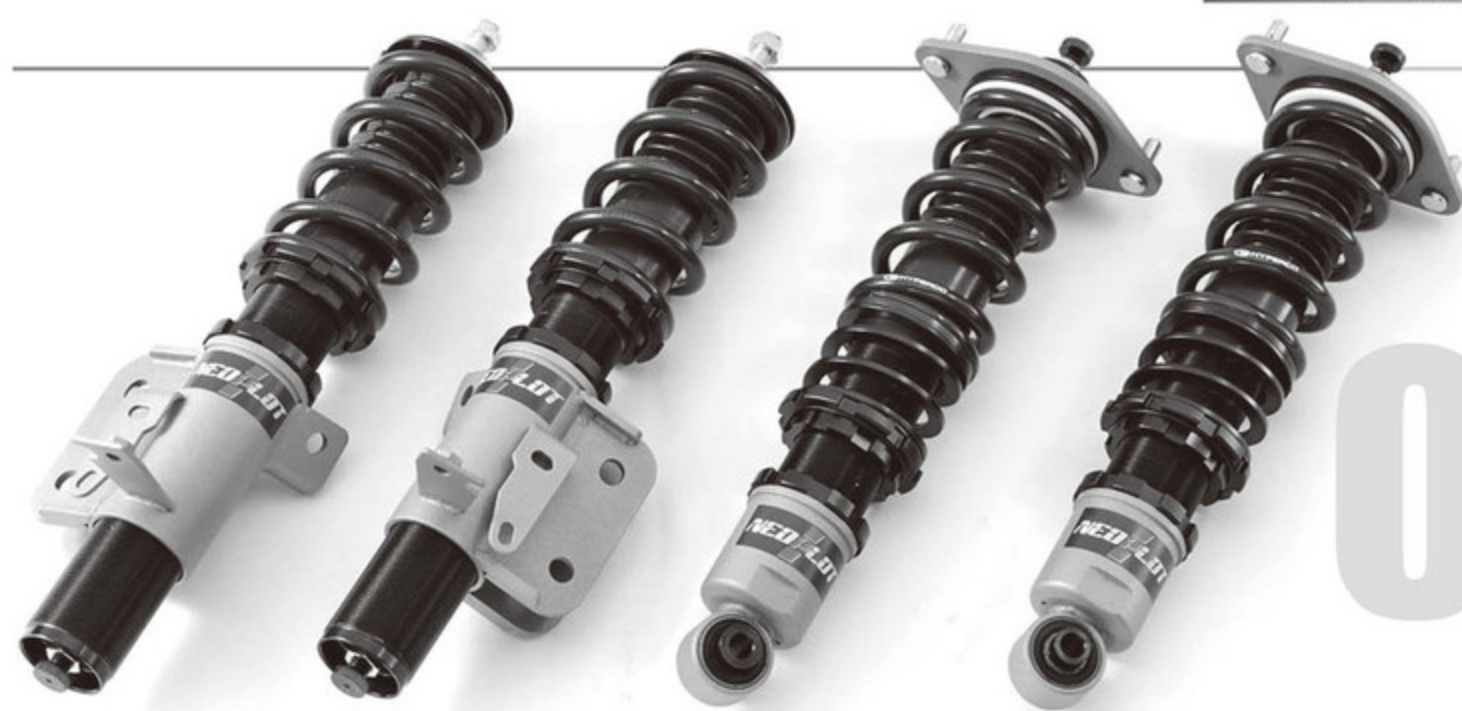
FOOTWORK

NEO PLOT DDPサスペンションNEO

ハンドリング特性を使い分け可能

前後に同寸ながら異なるスプリングレートのハイパコ製スプリングを採用。前後を入れ替えることで弱アンダーステア特性と弱オーバーステア特性を実現する。30段階の減衰力調整機構を搭載し、標準スプリングレートはフロント10kg/mm、リヤ8kg/mm。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- 価格：31万5000円(キット)、3万1500円(フロント用ピロアッパーマウントセット)、2万6250円(リヤ用ピロアッパーマウントセット)
- ☎プロト ☎0566-36-0456





BLITZ Racing Brake System

軽さと高剛性を両立

抜群の制動能力とコントロール性を兼ね備えた86/BRZ専用のブレーキキット。キャリパーはアルミ製で軽さと高い剛性を両立。ローターは2ピースのフローティングローターで冷却効率を高め、熱による歪みを低減している。専用のステンメッシュブレーキホースも付属。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)

●価格：31万2900円(フロントセット)、26万400円(リヤセット)

☎ ブリッツ ☎0422-60-2277



BLITZ DAMPER ZZ-R SpecDSC

スペックDSCの適合を拡充

車内から減衰力調整が可能なサスペンションキット、ダンパーZZ-RスペックDSCのラインアップが充実し、アリストやCR-Z用が追加となった。車速などに応じて自動で減衰力を切り替えるモードなども搭載してより高い走行性能を発揮してくれる。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)、アリスト(JZS160/161)、アルテッツァ(GXE10、SXE10)、コルト(Z27A)、コルトラリーアートバージョンR(Z27AG)、レガシーツーリングワゴン(BRG、GRM、BR9) CR-Z(ZF1/2)

●価格：21万5250円～23万4150円

☎ ブリッツ ☎0422-60-2277



Rasty リヤピロトロード

トーの調整幅を広げる

車高を落としてキャンバーを付けると、純正のトーロッドでは調整幅が不足してしまう。ラスティのトーロッドは調整幅を拡大して、アライメントを適正化できるほか、支点部をピロ化することで剛性をアップ。ショックの性能を100%発揮することができる。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)

●価格：3万5700円

☎ ラスティ ☎047-441-6226

TEIN MONO SPORT

新機構を搭載した
プレミアムモデル



調整の幅を広く確保しながら微低速領域でもしっかりと減衰力を発揮する「ADVANCE M.S.V」や、ストラット式にはサスペンションにはラリーシーンからフィードバックした「ストロングチューブ正立式」などの新構造を搭載。スポーツドライビングにおいて高い性能を発揮する。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)、マークX(GRX120/130)、スカイラインGT-R(BNR32、BCNR33、BNR34)、S2000(AP1/2)、インテグラタイプR(DC2、DB8)、シビック(EG6)、RX-7(FD3S)

●価格：15万5400円～

☎ テイン ☎045-810-5501

SARD アジャスタブルスタビライザー

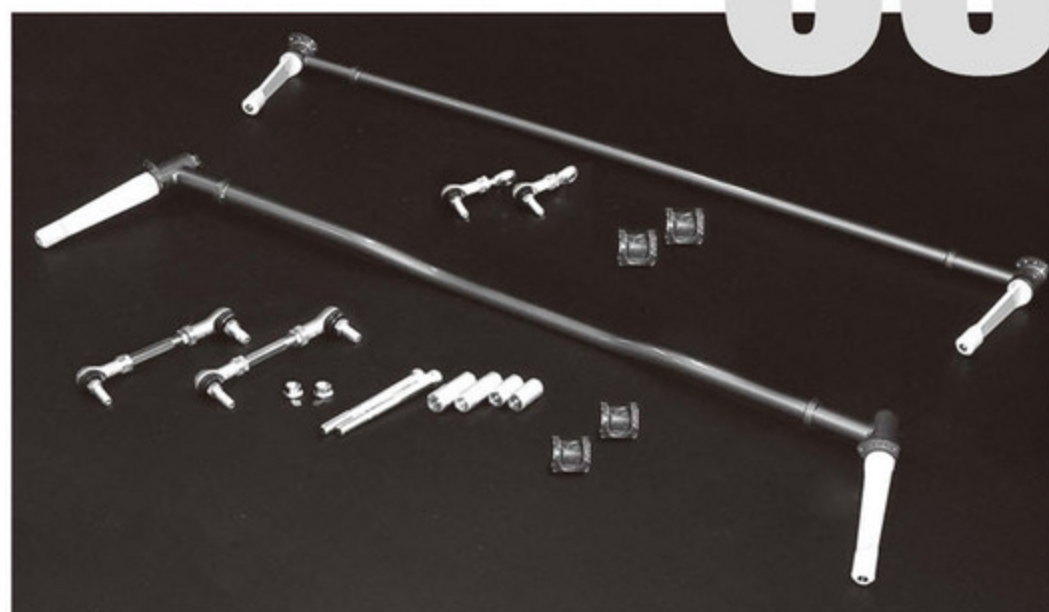
レート装着状態で調整可能

GTマシンと同じ可変式ブレードを使用した調整式のスタビライザー。装着は完全ボルトオンでいて、装着状態でのレート調整が可能。スプリングレートはフロントが純正比115%～195%、リヤが115%～150%。それぞれ7段階でのレート調整となる。

●対応：86(ZN6)

●価格：11万3400円(フロント用)、10万2900円(リア用)、19万7400円(前後セット)

☎ サード ☎0565-53-1166



HPI ロールバー

高い剛性と質感が特徴

クロモリの40φパイプ製で剛性を重視した独自形状のロールバー。ピアノブラックで塗装された本体は車体色を問わずにマッチ。フロント部のサイドバーや、レーシングハーネスを巻き付け可能なハンスバーが標準装備されている。

- 対応：フェアレディZ(Z33)
- 価格：17万6400円
- Ⓜ エイチ・ピー・アイ
- ☎03-5663-2551

edirb edirb 061

ドライバーを 包み込む形状

エディルブ第4弾モデルとなる061は、スーパーアラミド製シェルに心地よい肌触りのプロテインレザー表皮をまとったフルバケットシート。バックレストの深みを増してホールド性をより向上。ハイスピードの横Gでも不安を感じることなくドライブが可能だ。

- モデル：シルバーモデル／レッドモデル
- 価格：18万7425円
- Ⓜ ブリッド
- ☎052-689-2611



FINAL KONNEXION ステアリング Type-1 / ドリステFLAT01

ドラボジに合わせて選べる

タイプ1は90mmディープタイプで33φの本革巻きでパープルの刺繍ロゴがワンポイントとなっている。ドリステは合皮のフラットタイプでグリップは33φと35φが、ステッチは黒と赤から選択可能だ。日章旗をモチーフとしたホーンボタンが付属する。

- 価格：3万5700円(Type-1)、9345円(FLAT01)
- Ⓜ ファイナルコネクション ☎042-550-4533

INTERIOR

VIBE Audio BD6C-V1

高い音圧と明瞭なサウンドが特徴

ウーファー部にはアルミダイキャスト製バスケットにベースレスポンスに優れたハニカムペーパーコーンを採用し、キレのある低音を再生。25mm口径のツイーターはスィーベル機構を備え、設置の自由度も高い。スピーカーグリルを装着すれば外向き用途にもピッタリ。

- タイプ：16.5cm 2way コアキシャルスピーカー
- 価格：3万9900円
- Ⓜ イースコーポレーション ☎055-991-5130



Yupiteru Lei Navi

霧島レイモデル第3弾登場!

表情豊かな3Dモデルと約3000パターン収録のボイスで、霧島レイと一緒に楽しくドライブが楽しめるナビ。音声認識搭載で、声を合図にレイが行き先を設定したりナビを開始したりしてくれる。ナビ機能はユピテルのモデルをベースにしているので、基本機能も充実。

- 価格：4万2000円
- Ⓜ ユピテルお客様相談センター webmaster@lei-kirishima.jp



Yupiteru YPF7300

高性能と低価格をバランス

見やすい地図とわかりやすいナビゲーションという基本機能に拘ったポータブルナビゲーション。まっぶるのガイド情報が詰まった新機能も搭載しており、快適なドライブ旅行をサポートしてくれる。高輝度のアンチグレア液晶を採用し昼間の視認性も高い。

- 価格：オープンプライス
- Ⓜ ユピテルお客様相談センター
- ☎0120-998-036



JL Audio
XDv2シリーズパワーアンプ
立体感や再現力あふれる
サウンド



ノウルトラハイスピードNexDスイッチングテクノロジーによって高い電力効率と豊かな音調を実現。サブウーファー専用のハイスピークモノラルアンプから多彩なシステムに利用可能な8chアンプまで、合計6種10モデルをラインアップする。

- タイプ：8chパワーアンプ(XD800/8v2)、5chパワーアンプ(XD1000/5v2)、1chパワーアンプ(XD1000/1v2)
- 価格：13万200円(XD1000/1v2)、15万1200円(XD800/8v2)、17万2200円(XD1000/1v2)

◎ イースコーポレーション ☎055-991-5130



DIATONE
SOUND.NAVI NR-MZ80PREMI

技術の粋を集結した高性能モデル

32bitのD/Aコンバーターや、64bit演算コアDSPを搭載し、音源を限りなく忠実に再現。さらに液晶テレビの映像技術を採用することで、映像の美しさにも拘っている。車内で高音質&高画質を楽しみたいオーナーにピッタリのヘッドユニットだ。

●価格：オープン

◎ 三菱電機 ☎0120-182-710

OTHER

THRUSTMASTER
T500 RS GT RACING WHEEL

リアルなレーシング体験を実現

グランツーリスモ6に最適化されたレーシングコントローラー。ハイパワーなモーターとバックラッシュのない滑らかなアクションなどの高い精度で、よりリアルなドライビングを楽しめる。ステアリングは1080度回転、6万5536値の解像度を誇る。

●対応：プレイステーション

●価格：6万8040円

◎ MSY ☎03-6379-6101



02

KTS
フルハーネス 3インチシートベルト4点式
新色を2種類追加で発売

スポーツドライビングにおいてしっかりと身体をホールドさせることができる4点式ハーネス。新たにイエローとグリーンの2色がラインアップに加わって、車体色や内装色とコーディネートすることができる。

●カラー：シルバー/ブラック/ブルー/レッド/イエロー/グリーン

●価格：1万290円

◎ カインドテクノストラクチャー ☎048-285-8871



WINS
A-FORCE GT
カーボン×
ハチプロデザイン

躍動感あふれるコラボデザイン

カーボンとケブラーを独自のプレス技術で1つに形成し、フルフェイスヘルメットで最軽量クラスの1250gを実現。新SG企画をクリアする高い性能を持っている。またハチプロデザインとコラボして、躍動感あふれるラインを加えたデザインを施している。

●カラー：カーボン×ゴールド、ホワイト×シルバー

●価格：3万6750円

◎ ウィンズジャパン ☎076-259-6560

FIA基準を満たした耐火炎性能を持つ高性能レーシングシューズ。分割されたソール形状は機敏なフットワークを実現。表皮は柔軟性に優れていて足にフィットして疲れにくい履き心地となっている。細身なので通常のサイズよりも1cm程度大きめを選ぶ。

●カラー：グリーン/ブラック

●サイズ：25~29cm

●価格：3万3600円

◎ SPK ☎03-3472-5015



PUMA MOTORSPORT
EVOSPEED Mid Pro
オシャレながらFIA公認



FLOWER AUTO H,I,P 塗るだけで高い断熱効果

中空の球体セラミックを配合することで、簡単な施工ながら高い断熱効果を発揮する特殊塗料。マフラーやエキマニ、ボンネット裏などエンジン周辺に塗れば熱害防止に効果あり。リキッドタイプはハケやサンドペーパーなど施工用具がセットになっていて、スプレータイプより強い塗膜と密着性を得ることができる。

●タイプ：スプレータイプ(耐熱温度150℃/600℃)、リキッドタイプ(耐熱温度600℃)
●容量：420ml(スプレータイプ)、300ml(リキッドタイプ)

●価格：6800円(耐熱温度150℃スプレータイプ、耐熱温度600℃リキッドセット)、7800円(耐熱温度600℃スプレータイプ)、1万3000円(耐熱温度150℃+600℃スプレータイプ2本セット)

☎ フラワーオート ☎0466-81-5550



LUBROID SUPER HYBRID METAL CONDITIONER

ゴム類にも優しい極圧潤滑剤

独自に開発されたルブロイド成分が含まれていて、一定の温度に達することで金属表面に分子結合皮膜を形成。高い面強度と自己潤滑性を発揮する。テフロンや塩素を含んでいないため、ゴム樹脂やパッキン類への攻撃性が少ないのが特徴。

●容量：240cc

●価格：6930円

☎ アーステック ☎0551-38-1438



ASTRO PRODUCTS AP 12Vシガーソケット用 充電ケーブル USB出力付 USBポート×2付き

最大2.1Aを出力可能なシガーソケット用コネクタ。iPhone4/4S用と5用の端子とマイクロUSB端子のほかに本体にUSBポートを2つ備える。USBポートを2つ同時に使用した場合の出力は1.0Aとなる。

●価格：750円

☎ ワールドツール ☎048-501-7873



EXTERIOR



PIAA LEDフォグライト用バルブ 配光性能に拘ったハイスpekバルブ

精度の高い配光で対向車によって眩しさを与えずにしっかりと路面を照射してくれるLEDバルブ。高照度タイプのホワイトバルブでは2400ルーメンという明るさを確保。またLEDの熱劣化を抑えるために放熱性を高める構造を採用している。

●タイプ：高照度タイプ/中照度タイプ
●サイズ：HB4/H8/H11/H16
●カラー：ホワイト(高照度タイプ/中照度タイプ)、イエロー(高照度タイプ)
●価格：オープン

☎ PIAA

☎0570-050-555



TOM'S トローイングフック

純正穴利用で 簡単脱着

86でのサーキット走行をサポートするスチール製のトローイングフック。取付には純正の牽引フック用のボルトを使用するので、サーキット到着後に簡単に装着することができる。競技専用部品となるので、公道走行時には取りはずしが必要だ。

●対応：86(ZN6)

●価格：2万1000円

☎ トムス

☎03-3704-6191



ACRE リヤフェンダー ガーニッシュ

ワイドタイヤでも車検に対応

車検時にはタイヤの中心角から前方30度、後方50度の範囲がフェンダー内に収まっている必要がある。アクレのフェンダーガーニッシュはワイドタイヤ装着時でもファッショナブルにこの問題を解消。取付はクリップとビスでの固定となる。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)

●価格：2万3100円

☎ アクレ ☎042-516-9600



TOM'S LEDテールランプ・クリア クリアレンズ化でよりシャープに

すでに販売中のLEDテールランプに、クリアレンズを装着したニューモデルが登場。クリア化によってLEDチューブによる特徴的なデザインがより引き立てられている。また、消灯時はレッドのシングルトーンで落ち着いた印象を与える。

●対応：86(ZN6)

●価格：3万9900円

☎ トムス ☎03-3704-6191

SUPERGRID ボンネットダンパー

重さを感じさせないスムーズさ

ガス圧を3段階に変化させることで、重さをほとんど感じさせないスムーズな開閉を実現するボンネットダンパー。オープン状態で支えることができるため、メンテナンスの作業性アップにも貢献。ダンパー本体にはスタビラス製の高性能ガスダンパーを使用している。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- 価格：1万4490円
- ☎ CUSPA R&D ☎03-3472-5015



WHEEL



RAYS BLACK FLEET V940 見る角度によって表情が変化

2×5の細身のスポークがスポーティさを表現し、サブスポークのヒネリがドレスシーさを引き立てる。サイドブラックカラーを選択することで5本のサブスポークはブラックアウトされ、光の当たり方によってサブスポークが見え隠れして豊かな表情を作り出す。

- カラー：マットダイヤモンドカット/サイドブラック、レイズブラックメタルコート/ダイヤモンドカット
- サイズ：8.0J×19+50～10.5J×20-4
- PCD：5/100、5/114.3
- 価格：7万6650円～10万7100円(チタンコーティンググリムは+2万1000円)
- ☎ レイズ ☎06-6787-0019

Prodrive GC-05N リムと一体化するスポークが特徴

プロドライブシリーズの特徴とも言える5本スポークにアクセントを加えるのは、リムエンドに配されるP-linkerというエクステンション。スポークがリムエンドに繋がっているような印象を与え、2ピースのような奥行き感を演出。カラー設定には新設のブラッシュドフィニッシュが追加された。

- カラー：ブリティッシュブラック、ブリティッシュホワイト、フラットブラック、マイスターブラック/リム切削、ブリティッシュシルバー/リム切削、ブラッシュドフィニッシュ
- サイズ：6.5J×15+43～11J×20+15
- PCD：4/100、5/100、5/114.3、5/112、5/120
- 価格：4万9350円～15万2250円
- ☎ プリダストニリテールジャパン ☎0120-03-6710

軽さが魅力の1ピースホイールながら、立体感豊かなディープコンケイブ形状の10本スポークを採用。9J～10Jといった太いサイズを展開するため、迫力あるスタイリングを構築することが可能だ。なおホイールには、センターキャップとオーナメントが付属する。

- カラー：マットブロンズ、フラットブラック
- サイズ：18×9.0J+30、18×9.5J+12/+23、19×9.0+30、19×9.5J+12/+28、19×10.0J+12
- PCD：5H/114.3 ●価格：3万3600円～4万425円
- ☎ CST ☎03-5725-3637

ZERO SPORTS クリスタル LEDフォグランプバルブ シャープな光が HIDにもマッチ

最新設計の米国CREE社製LEDチップを搭載し、プロジェクターレンズを組み合わせたフォグランプ専用LEDバルブ。純正バルブと交換するだけの簡単装着で、HIDヘッドライトにもマッチする6000Kの純白光を実現する。

- タイプ：HB4/H16/PSX
- 価格：1万5750円
- ☎ ゼロスポーツ ☎058-380-2828



WORK WORKEMOTION D9R 深さが引き出すインパクト

XD9譲りの9本スポークホイールに、さらに深さを増したディープリムを設定したD9Rが登場。シャープに引き締められたスポークと深いリムが強い立体感を生み出している。17～19インチでサイズが豊富に揃えられているのもうれしい。

- カラー：グリミットシルバーダイヤモンドカットリム、アッシュドチタン、ブラック、ホワイト
- サイズ：7.0J×17+53～10.5J×19+15
- PCD：4/100、5/100、5/114.3
- 価格：4万950円～5万2500円(グリミットシルバーダイヤモンドカットリムは+3150円)
- ☎ ワーク ☎06-6746-1133

CST ZERO-1 HYPER X 軽量かつ迫力のコンケイブ



Sharp Spokes & Deep Concavesで魅せる!

RAYS

gram LIGHTS 57FXX

カラー：サンライトシルバー、ブラック&マシニング

サイズ：18インチ 7.5J+50~10.5J+20

19インチ 8J+50~11J+18

20インチ 8.5J+45~11J+18

17インチ 7.0J+28~+50(2014年発売)

PCD：5/100、5/114.3

センターキャップ：レッドまたはシルバー

価格：4万4100円~6万8250円(ブラック&マシニングは+6300円)

☎ レイズ ☎ 06-6787-0019



軽快なフットワークを実現するためにスポークの裏など各部にえぐりを入れて軽さを追求している。特に一番ストレスがかかるY字スポークの股部分は、最新の解析技術を用いて最適な断面積を算出、高い剛性も両立している。



深いコンケイブデザインによってカギ爪のような印象を与える5組のY字スポーク。コンケイブの深さが異なる2種類のフェイスデザインを用意しており、18インチの9.0J、19/20インチの9.5Jでは同じリム幅で2種類のフェイスを選択可能。

スポーティーな足もとを彩る
最先端スポーツキャストに注目!!



スポークサイドに入れられたえぐりは斜めから見たときにエッジの効いた印象を与える。また、センター部のマシニング加工は軽量化だけではなく、デザインを引き締めてホイールをより大きく見せる効果も発揮している。



センターキャップとエアバルブが標準装備として付属している。センターキャップのカラーリングはレッドとシルバーから選択が可能だ。



**57FXXに待望の
17インチが追加発売決定!**

2014年
最新
NEWS!!

2013年の東京オートサロンでデビューを飾り、その細身のスポークと深いコンケイブ形状が織りなす繊細なデザインで衝撃を与えたグラムライツのフラッグシップホイール57FXX。その特徴的なデザインはもちろん、軽量かつ高剛性を誇る性能の高さや、2種類のフェイスを設定したことによるサイズラインアップの豊富さも57FXXの魅力。

8月に18インチと19インチが追加発売されたことは記憶に新しいが、2014年にはさらに装着車種の幅を広げる17インチサイズがラインアップに加わることが決定された。

足下のオシャレに拘るスポーツカーオーナーをはじめ、ホイールのリニューアルを検討中のコンパクトカーユーザーも注目のホイールとなっているぞ。



三栄書房

2014 HAPPY NEW YEAR

待望の
デモカー
購入!



祝☆3代目襲名
ドリ天シルビア



毎月16日発売

ドリフト天国

DRIFT TENGOKU



DRIFT TENGOKU
公式ブログ

ケータイからアクセスOK!



1月号
550円

WELCOME
D-WORLD!

2014年1月10日~12日
東京オートサロン2014にブース出展

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。

2014限定ステッカー引き換え券

氏名	年令	才
住所	県	市在住
愛車	(型式)	
●改造のコンセプト		
●ドリフト天国を		
毎月買ってます	たまに買ってます	立ち読みしてます
		買いません



体感試乗やカーショーも開催 FSWでチューニングカーを満喫しよう!

HKSプレミアムデイ 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>

1月26日は富士スピードウェイで「HKSプレミアムデイ」が開催。当日は、HKSのデモカーや製品の展示&デモ、ショップデモカーによるスーパーラップ、スーパーチャージャー車両による公開パワーチェック、各種ステージイベントなどが目白押しだ。

そして、今年は新たにカスタマイズカーコンテストの開催も決定。厳正な審査を勝ち抜いた300台のシャコタンマシンがイベント広場に



に集合して、ギャラリーの目を楽しませてくれるぞ。

また、毎回好評を得ているHKSを装着したデモカーの体感試乗会もあるのでお楽しみに!!



**レースやショーを見るだけでなく
デモカー同乗の体感もできちゃう!**

UP GARAGEなら 不要なパーツを 自宅にしながら売却可能!!

アップガレージ
買取ホットライン

☎0120-417-182

<http://www.upgarage.com>

家の近くに中古パーツを買い取ってくれるお店がなくて悩んでいる人は、アップガレージの『通信買取』のシステムを要チェック! 電話かウェブサイトから申し込んで、必要な書類と一緒にパーツを送ればOKという手軽さで、不要なパ

ーツを高額買取してもらえるかもしれないのだ。さらに、ナビやオーディオなどの小さなものを売却する場合は『通信買取発送キット』の使用がオススメ! 不要パーツが眠っているという人はウェブサイトですぐ詳しい情報を見てみてね。



通信買取 発送キットの中身

キットには段ボールや緩衝材、申込書のほかに梱包の方法などが書かれたガイドや着払い伝票までも同梱。発送に必要なものが全て揃えられている。

しっかり 梱包して発送

付属の緩衝材でパーツをしっかりと梱包して、同意書や必要書類を同封したら、あとはアップガレージに発送するだけ! 3営業日ほどで査定金額の連絡がもらえるぞ。



NEWエンジンオイル「PERFORMANCE」 発売記念キャンペーン

期間：3月31日まで

☎ トヨタテクノクラフト ☎045-540-2121 <http://trdparts.jp>



新オイルの発売を記念して
オリジナルモデルカーを
プレゼント!

86名に2013年オートサロン展示の 86 TRD Customize Conceptが当たる!!

TRDが数々のレースシーンで鍛え上げた技術をもとにした新オイル「PERFORMANCE」を発売。これを記念して1/64スケールのオリジナルモデルカーをプレ

ゼントするキャンペーンを実施中。応募はオイル缶についているシール裏側のQRコードからサイトへアクセスすればOKだ。

九州エリア最大のイベント 福岡カスタムカーショーが今年も開催!

福岡カスタムカーショー in ヤフオクドーム

会場：福岡ヤフオクドーム(福岡市中央区地行浜2丁目2番2号)
日程：2月15日 10:00~18:00
16日 9:00~17:00
入場料：大人1200円(当日)/中学生以下無料 (前売り券：1000円)
福岡カスタムカーショー事務局 ☎092-844-8837
<http://fukuokacustom.com>



**チューニング&カスタムカーから
バイクまでオールジャンルで展示!**

九州エリアのチューニング&カスタムカーが一堂に会するビッグイベント「福岡カスタムカーショー」。今年は2月15日、16日の2日間の日程で、ヤフオクドームを舞台に開催される。各メーカーやショップが提案する旬のカスタムや最新チューニング情報を間近で見られる絶好の機会。九州のカーシーンをアツくする一大イベントだけに見逃す手はないぞ。



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

海外営業・営業職
生産管理・購買
開発・設計部門 募集

神奈川県

▶設計開発から販売職まで幅広くクルマ好きの方を募集しています。詳細はウェブサイト内の各募集ページに記載しています。エントリーフォームよりご応募ください。

株式会社ティン 採用担当
横浜市戸塚区上矢町995-1
☎045-810-5511 <http://www.tein.co.jp>

メカニック 募集

埼玉県

▶ゼロヨンからサーキット、ストリートなどあらゆるステージのマシンメイクに意欲的に取り組んでくれるメカニックを募集します。ガッツ&やる気のある23歳から29歳くらいまでの方歓迎!

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

メカニック・営業スタッフ 募集

栃木県

▶クルマが大好きでチューニングやレースなどに興味のあるメカニックと営業スタッフ各1名ずつを募集中。ショップやディーラー勤務経験者は優遇します。

フレンズ 担当：猪瀬
栃木県下都賀郡野木町大字友沼6602-4
☎0280-54-1650 <http://friends-power.com>

パワーチェックミーティング 参加者募集中

2月9日(日)に
埼玉県ブラックラインで開催!!

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) 10:00~
開催場所：ブラックライン
募集台数：最大20台
参加費用：3000円
☎ 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>



CAUTION!!

- ▶測定はローラー式のため、車高が低いクルマは計測ができない場合があります。
- ▶4WD車は測定できません。

迫力の走行シーンが盛りだくさん! RCファンならずとも必見の3時間!!

極めるためのRCドリフト!!



VIDEO RC Vol.12

価格：2000円
☎ D-LINK ☎048-718-0070
<http://www.d-link.jp>

実車以上の迫力を楽しめるRCドリフトの映像を詰め込んだ大人気VIDEO RCシリーズの最新刊が発売。イベントの走行映像からノウハウ満載のボディスクラッチメイキングなど見どころも満載。3時間オーバーの濃すぎる内容は必見だ。

ODAIBA MOTOR FES

お台場モーターフェス

in MEGA WEB



お台場モーターフェスは、11月16日の往年の名車レーシングカー、レーサーによるパレードランで開幕。30台を超えるレジェンドマシンがお台場の街中をパレードした。



クルマ好きが震えた熱き3週間に密着!!

具体的には、アメ車メーカービッグ3（フォード、GM、クライスラー）が参加したアメリカンフェス。トヨタ社長豊田章男氏も飛び入り参加したラリーデイ。三菱&モ

を主催したのだ。自動車雑誌連合（三栄書房、講談社ビシー、交通タイムス、モーターマガジン社、芸文社）は、メガウェブの協力のもと、このイベントの企画・運営に参加。メガウェブ館内はもろのここと、実走可能な付属のライドワンコース、隣接パレットタウン、そして周辺プロムナードを使って、さまざまなジャンルのクルマやバイクのイベントを開催したのだ。

11月23日から12月1日まで、東京ビッグサイトで開催された第43回東京モーターショー。これと併せて、開催1週間前から開催期間中の3週にわたり「お台場エリアをクルマとバイク一色で染めてしまおう」という目的で実施されたのが、お台場モーターフェスだ。

第43回東京モーターショーと連動して開催された『お台場モーターフェス』。これは、自動車雑誌連合が舵を取り、“お台場エリアをクルマとバイク一色で染めてしまおう”という目的で実施されたものだ。ここでは、大盛況のうちに幕を閉じたイベントの様態をお届けする。



アメリカンフェスでは、米国大使館も協力。フォード、GM、フィアットクライスラー、デスラ、ハーレーが参加した。またパレットタウンには現在も実走するカスタマイズされたアメ車の展示も行われた。



11月23日のラリーデイには、全日本ラリーに自ら参加する「モリゾー」こと豊田章男社長も参加。来場者向けに行われた同乗走行のドライバーを務めた。



インスターのバイクスピークデモラン。往年のレジェンドマシン、ハマーF1で知られるホンダRA301と二輪RC164の共演。メガウェブ初のD1GPデモラン。パリタカ参戦パジェロのジャンプ体験、そしてインプレッサとLFA揃い踏みのニルマシンドモ走行&同乗走行などなど。ド派手なメニューが盛りだくさんの内容となったのだ。

また、来場者自らが体験できる走行会も開催。Kカー燃費競争コンテストをはじめ、スバル、スズキ、ダイハツによる止まれるクルマ体験会などがその一例だ。

そして、お台場モーターフェス開催期間中、メガウェブに隣接するセンタープロムナードでは、東京オートサロンで、大盛況のうちに幕を閉じたお台場モーターフェス。この盛り上がりは、来年早々に開かれる東京オートサロンへの、良い足がかりとなることは間違いない。

カスタムカーの他、アメ車、痛車、スーパーカーが日替わりで展示された。東京レポート駅前というところもあり、お台場を訪れた多くの親子連れ、カップルが、副都心の真ん中に集結したマシン達を眺めて楽しんだのだ。



センタープロムナードでは、週変わり痛車、スーパーカー、カスタム&チューニングカーが展示された。突然のクルマの展示にプロムナードを行き交う歩行者はびっくりしていたが、それでも派手なカスタマイズ車にクギづけだった。



お台場モーターフェスで体験会を開催! 無煙タバコ『ゼロスタイル・STIX』

喫煙者にとって、イベントでの悩みごとは喫煙所が年々減っていること。そんな人に朗報なのが、火ゼロ、煙ゼロの吸う嗅ぎタバコであるSTIX（スティックス）だ。4つの味と香りが楽しめるって、こちらの体験会も好評だった。



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

風切り音低減パーツ編 Part2

整流による静音効果はそのままに
ボディ色に塗装してルックスを向上!



レポート

埼玉県川口市
結城颯太さん
シルビア [S15]

静音計画
整流シリーズ
風切り音低減フィンセット
風切り音低減モール
ボンネット用

問い合わせ：エーモン ☎0790-22-6262 <http://www.amon.co.jp>



チューニングが進んでしまったので
ボディパーツとして
活用を目指します!?

前回エーモンさんの「静音計画 風切り音低減フィンセット」や「風切り音低減モール ボンネット用」を装着した時には、静かで快適な車内でのドライブを楽しみとしていたので、これらのアイテムの効果を耳で実感することができました。

その後はしばらく少し静かになった車内でロードノイズなどの静音化を考えながらドライブなどを楽しんでいたのですが、今年の夏にちょっとした事件がありました。

実はエンジントラブルが発生してしまい、その修理ついでにと、つつい吸排気系のチューニングを進めてしまいました!

エキマニ交換やスポーツ触媒の装着に加えて、マフラーもHKSのサイレントハイパワーマフラーに交換したので、ずいぶんと排気音量は大きくなってしまったんです。また、タイヤも以前はコンフォートタイヤを履いていましたが、今はスポーツタイヤに履き替えてロードノイズも大きくなっていると思います。

ということ、現在は風切り音が気にならないくらいにぎやかな車内になってしまいました。が、装着時には風切り音低減を実感できたので、現在装着しているフィンセットやモールをはずすという選択はありえません!

そこで今回はフィンセットやモールをボディ同色に塗装してよりボディと一体化させるという作業を行ったので、長期レポートとして報告をさせていただきます。

初挑戦の
塗装作業は
同色化の効果は
想像以上でした!

今回の塗装作業は装着作業と同様に編集部にお邪魔させてもらって行うことにしました。

塗装にあたって用意したのは、バンパープライマーと缶スプレーの塗料です。僕のシルビアのボディ色はライトニングイエローで通常のラインアップにはない色のため、調色サービスを使って缶スプレーを2本作ってもらいました。これが1本2600円と意外と高くてもちゃんとビックリ!

バンパープライマーを用意したのは、ボンネット用のモールの素材が「オレフィン系熱可塑性エラストマー」というものだったからです。調べてみるとPPとゴムの中間のような性質を持っているようなので、プライマーで塗料の密着性を高めるのが狙いです!



缶スプレー塗装に初挑戦しました!

塗装の密着性を高めるバンパープライマー、下地となるプラサフを塗り、耐水ペーパーで表面を整えます。そして特注のライトニングイエローで塗装。初めてなので緊張しましたがなかなかキレイに仕上げられました!



塗装の下地処理は入念に!

塗装に下地処理が大切なのは過去のOPT2で勉強済みです! 足付けには編集部のスコッチブライトをお借りして実施、シリコンオフによる脱脂も丁寧に行いました。

塗装作業は過去にOPT2で見た記事などを参考にしながら、足付けと脱脂などの下地処理を入念に実施。その後バンパープライマーを塗りはじめたのですが、ここでプライマーが透明なものだと発覚!! 黒いパーツに下色をつけるために、急いでプラサフを買いに行くことになってしまいました。プラサフの塗装は最初スプレーの位置が遠く、動かしがた



もとの位置に戻せば完成です!

以前装着していた部分に残った跡へピッタリと戻せば装着作業はOKです。柔らかいボンネット用モールは、先にボンネットに両面テープを貼り付けることで、塗装が割れることなく装着できましたよ。



ボディと同色化は効果大ですね!

ボディと同じ色にしたことで、サイドミラーのフィンパーツは目立たなくなり、ボンネットのモールはちょっとしたボディパーツにも見えるかも!?むしろミラーの退色のほうが気になってしまいますね…。



風切り音低減モール ボンネット用



風切り音低減フィンシリーズ

が速すぎたためザラザラした表面になっていました。でも作業中に通りがかったカジ編に塗装のコツを教えてもらい位置と動かす速さを修正。ムラなくキレイな表面に塗装できました!

そしてライトニングイエローの缶スプレーでモールとフィンを塗装していきますが、垂れないようにムラにならないように、慎重に何度も塗り重ねていきました。塗り上がった状態を見ると、やはりきちんと調色してもらったのでボディの色にもマッチしていて、表面の状態も初挑戦にしてはキレイに仕上がっています!

最後に外装パーツ用の強力両面テープを使って、クルマに各パーツを戻していきます。サ

イドミラーに装着するフィンパーツは固く小さいパーツなので裏側に両面テープを貼り付けてミラーに戻すことができました。

ただ、ボンネット用のモールは曲がりやすく形を大きく変えると塗装が割れてしまいうです。なるべく変形させずに装着するために、先にボンネット側に両面テープを貼り付けることにしました。以前貼っていた跡を参考にすると位置の見当はつけやすいですね。

一緒に作業をしていた友人に手伝ってもらいながら慎重にモールの位置を合わせ、上から優しく圧着させればモールの装着も完了!

以前は黄色いボディに黒いパ

ーツがついていたので目立ちやすかったですが、ボディと同色になったことで一体感が生まれました! もともとボンネット用モールの形状はお気に入ったので、ボディ同色になったことでさらにカッコよく仕上がったと思います。

その後のテスト走行でも特に風切り音が大きくなったという感じはせず、塗装による効果の減少はないようなので安心しました。

今回モニターさせてもらった静音計画の『整流シリーズ』ですが、初回に感じ取れた風切り音の軽減効果に加えて、僕のように塗装することによってボディのワンポイントとしても使うことができるのではないのでしょうか!

メーカーからのコメント

この静音計画 整流シリーズは汎用アイテムとしてどんなボディ色にも使えるように本体色が黒になっています。ですが、特にボンネットやボディ同色のミラー周辺は黒いパーツのまま装着しては気になってしまうこともありますよね。そこで、結城さんのようにひと手間を加えていただき、ボディと同色化して整流シリーズを装飾アイテムのようにアレンジして活用してもらえるとというのも大変嬉しいのです。風切り音を低減することによる車内の静音化と見た目のカッコよさを両立は、効果が倍増する理想的なカスタマイズと言えそうですね。

by エーモン 中塚さん



三栄書房

SEEKER

CIVIC TYPE R [FD2]

OPT2注目! PRO SHOPガイド



K20A改2.2L (280ps) K-TECH-K215SLコンプリートエンジン SEEKER×K-TECHエキゾーストマニホールド SE EKERエアクリナーKIT/S.E.Sマフラー/強化クラッチ/S.A.SダンパーKIT/TYPER-Cブレーキパッド/ultimateワイドボディーKIT/リヤスポイラー SPOONカーボンボンネット/ルーフ/トランク RAYS-TE37SLシーカースペシャルほか

足周りはオリジナルダンパーキットを装着するものの、ワイドタイヤに合わせたセッティングはこれから熟成を進める段階。また純正キャリパーを使用しているブレーキもタイヤ性能の向上に合わせて、強化を課題にしている。



エンジンはK-TECHの2.2Lハイコンプ仕様のエンジンを搭載。吸排気系はシーカースのオリジナルパーツで整え高効率化を図る。エアクリナーはバンパーの開口部から直接走行風を取り入れるボックス形状を採用している。



ワイド化されたフロントに対してリヤのボディ形状はノーマルを維持。空力性能の向上は純正のウイング部分を交換するオリジナルスポイラーのみ。さらなるダウンフォース向上に向けた開発が今後進められていくという。



フロントのフェンダーは片側約35mmワイドとなり、295/30R18のSタイヤが収められるのが最大の武器となる。フロントバンパーにはカナードやアンダーフラップが設けられ、高速域で強力なダウンフォースを発生させている。

SHOP DATA

シーカー

東京都杉並区宮前1-19-7
営業時間▶10:00~19:00
定休日▶木曜、サーキット出張日
☎03-5336-7025
<http://www.seeker.co.jp>

「愛車で日常の街乗りやサーキットでの非日常も楽しむためのクルマ作りのお手伝いをモットーとしています。オイルやタイヤの交換といったメンテナンスから速く走るためのチューニングやセッティングまで、ホンダ車を専門とする経験豊かなスタッフにお任せください。まずはこんな感じにしたいという愛車のイメージをぜひお話しにきてほしいですね。」と、代表の寺岡さん。



新作のワイドボディキットで
幅広タイヤを収め空力性能も向上!

内装を残したユーザー視点のマシンで 筑波1分切りを目指して熟成が進行中!

1 台のチューニングカーで街乗りからサーキット走行まで楽しむユーザーが増えてきている。そんな状況に合わせて、ユーザーと同じように内装を残したままサーキットでの速さも両立することを目指して作られているのがシーカースのFD2シビックタイプRだ。

デモカーとして導入して以来、筑波サーキットなどでタイムアタックを行ってきたが、2013年には最小限のモディファイで最大の効果を狙ったフロントのワイド化が敢行された。

片側約35mmワイド化されたフェンダーによってタイムアタック時には295mm幅のSタイヤの装着も可能となり、大幅なグリップ力の向上を実現した。

さらにフロントバンパーはワイド化に加えて空力性能に優れた形状を採用。両サイドに設けられたトンネル状のカナードや、中央下部に装着されるウイング形状のアンダーフラップは高速走行中に大きなダウンフォースを発生さ

せ、コーナリング性能とトラクション性能の向上に大きな効果を発揮する。

これらのアップデートを施した2013年冬の筑波サーキット走行では、ラジアルタイヤを装着してベストタイムを約0.7秒更新する1分3秒フラット、Sタイヤを装着した走行では1分1秒5を記録した。

ただ幅広のSタイヤに合わせた足まわりセットアップの必要性はもちろんのこと、スピードレンジが上がったことによる制動力の不安やフロントと比較したリヤのダウンフォース不足など、新たな課題も見つかったという。

代表の寺岡さんは「1分1秒5というタイムを記録したので、少し欲が出てきましたね。簡単に達成できる目標とは思いますが、次は内装付き仕様で筑波1分切り達成を目指すつもりです。」と語ってくれた。

今後は素材置換による軽量化や新たなエアロ開発も含めて、熟成を進めていくとのことだ。

T.G.S

MARKII [JZX100]

1JZ改(500ps) トラストT67-25Gタービン(最大ブースト圧1.5kg/cf) / エアクリナー / インタークーラー HKS・Fコン・Vプロ リンク・デュアルマフラー 東名ボンカム (IN:250度・EX:260度) / LSD HPIラジエーター ORCクラッチ TGSオリジナルサスペンション(F:22kg/mm・R:12kg/mm) / DTMマウント / DMTマウント / フルエアロ トラフィックスターST R ほか

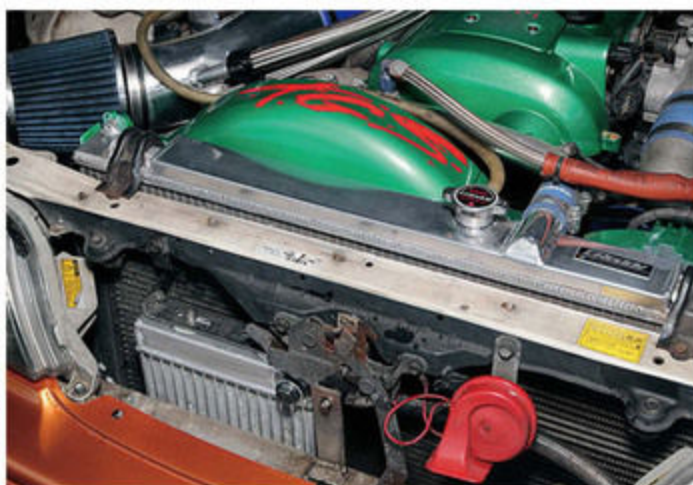


ストリートマシンでもあるのでオーディオやエアコン、内装などの快適装備は全て装着。マシンのコンディションはコラム上に設置したデフイのアド/インスZDで集中表示して確認できるようにしている。



デモカー同様のグラデーション塗装が施されているのは新作のエアロパーツ。ストリートマシンへの装着を想定して、フロントバンパーはあえて張り出し量を抑えてエアロの高さを短く設計。地上高をしっかりと確保してエアロが破損しにくいよう配慮されている。

大容量ラジエーターやオイルクーラー、冷却水バイパスキットなどの装着で冷却性能を強化。それでもドリフト走行中にはすぐに水温や油温が上昇してしまうという。開口部を大きく確保したエアロも多くの走行風を取り入れて厳しい熱環境を改善させるための方策だ。



東名のボンカムを組み込んだ1JZにT67-25Gタービンキットを装着、ブースト圧1.5kg/cf時には約500psを発揮する。重量級のボディをものともしないパワーと優れたレスポンスはドリテク向上の一因ともなっている。

新作エアロ+グラデーション塗装による目立ち度アップでドリコン上位入賞を狙う!

このJZX100マークIIのオーナーは日光サーキットを中心にドリフトを楽しみながら腕を磨いている若手のドリフターだ。

以前は兄弟から譲り受けたR33スカイラインに乗っていたそうだが、日光サーキットでクラッシュしてしまいそのまま廃車になってしまった。

そこでスカイラインのチューニングを行っていたテクニカルガレージスドウで販売されていたこのマークIIへ乗り換えることになったのだそう。

ただ、こちらのマークIIはただ中古車として店頭で並んでいたわけではなく、代表の須藤さんがオリジナルサスペンションキットの「トリックダンパー」の開発車両として使用していたマシン。熟成が重ねられた足まわりは街乗りのしやすさとアクセルを踏み込んだ時のトラクションのかかりやすさを高い次元で両立する特性となっている。

また、東名パワードのボンカム

を組み込んだ1JZにT67-25Gという組み合わせは、日光サーキットでのドリフトにもマッチする仕様。レスポンスに優れた約500psという出力は楽しみながらドリフトするのにピッタリだという。

さらにストリートでの扱いやすさに配慮して設計された新作のエアロを纏い、デモカー同様にグラデーション塗装を施したピカピカの状態へと進化を遂げたばかり。

このマークIIに乗り換えたことでオーナーの走りに磨きがかかり、中級クラスから上級クラスの常連へとステップアップを果たしているという。

いろいろな走行会へ一緒に参加してその走りを近くで見ている須藤さんは「まあオレの作ったクルマがイイからだよね(笑)。アクセルを踏める時間が増えているから楽しくドリフトできてるハズ。楽しいからドリテクもどんどん向上しているんじゃないかな」と、その成長を喜ぶように話していた。

乗りやすさを重視した仕上げはドライバーのテクニク向上にも貢献!

SHOP DATA

テクニカルガレージ・スドウ

栃木県那須烏山市志鳥2562

営業時間 ▶ 10:00~20:00

定休日 ▶ 水曜・イベント開催日

☎0287-88-0802

http://www.tgs-ltd.com

「私自身がドリフトを楽しんでいることもあって、ドリ車の製作や販売は得意分野ですね。日光サーキットの音量規制に対応するためのオリジナルマフラーも先日開発して発売中です。また、工場には最新の塗装ブースも導入してオールペンやパーツ単位の塗装などをリーズナブルに提供しています。お子様連れのかたでも気軽に遊びに来てもらえるよう施設内にキッズパークを設けているのも自慢です!」と、代表の須藤さん。



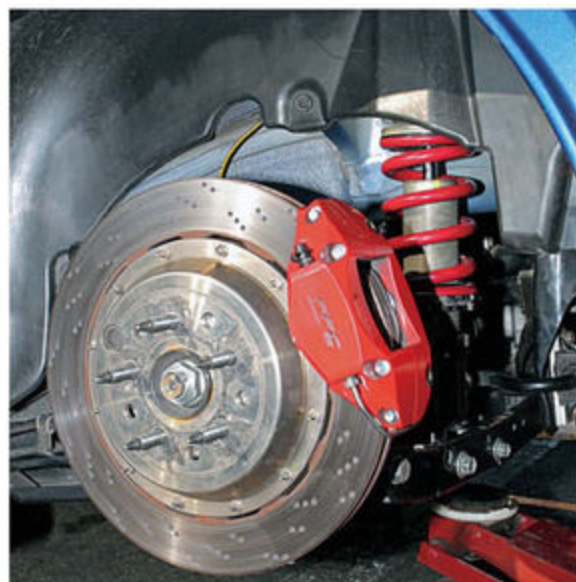
AUTO FACTORY

AUTO FACTORY DL86 [ZN6]

OPT2注目! PRO SHOPガイド



FA20改(215ps) オートファクトリーECU/エキマニ/マフラー/キャタライザー/電動ウォーターポンプキット/クーラー/冷却インダクションボックス/PCRダンパー/ピロスタビリンク ORCレーシングコンセプトクラッチ クスコ1.5WAY LSD PFCキャリバー/ローター エンケイRS05RR(F・R:9.5J×18) ダンロップ・ディレッツァZII(F・R:265/35-18) セーフティ21ロールケージ ほか



足まわりは田代さんがサーキットを走り込むことで熟成を重ねたオリジナルダンパーにアイバックスプリングの組み合わせ。クイックな回頭性やトラクション性能を高めることで、エンジン出力に頼らない速さを実現している。



吸排気の高効率化やECUの書換などが行われているがエンジン本体はフルノーマルのまま215psを発揮する。限られたパワーをロスなく使うためにベルト駆動のウォーターポンプは電動化されている。



オリジナルのクーラー/冷却インダクションボックスは、内部にエアコン用エバポレーターを搭載して吸気を強制冷却する。夏場でも吸気温度は10℃前後まで下がるという。コンプレッサーを制御するコントローラーと合わせてキット化を目指して開発が進行中だ。



FSWで行われている「8Beatレース」参戦に合わせ、保安基準に必要な内装が残されており、ロールバーも追加で装着される。車体重量は約1200kgで本格的な軽量化マシンよりも100kg程度重いだろうとのこと。

SHOP DATA

オートファクトリー

静岡県御殿場市萩原1440-1
営業時間▶9:00~19:00
定休日▶月曜・第2日曜日
☎0550-84-3035
<http://www.autofactory.jp>

「ドライバーとしての経験をいかしてサーキットでのスポーツ走行を見据えたパーツ開発や車両製作を得意としています。クルマ作り以外にも走行会をたくさん開催して、サーキットドライビングやセッティングのアドバイスなども行っていますよ。サーキット走行やレースに興味のあるひとはぜひ一度遊びに来てみてください。2月16日にはFSWまる一日走行会も開催しますよ!」と、代表の田代さん。



足まわりを徹底的に鍛え上げて
コーナーで速さを発揮する新型86

オリジナル形状のリヤウイングは サーキットを問わず旋回性向上に貢献

富 士スピードウェイからも近い静岡県御殿場市に店舗を構えるオートファクトリーは、代表の田代さんがドライバーとして培った経験をもとにレースマシンの製作やセッティングを得意とするショップ。

新型86発売後は、チューニングカーレース『8Beat』への参戦を見据えたマシンメイクをスタート。その一環として筑波サーキットでのタイムアタックへも挑戦している。

マシンメイクはまず徹底的に足まわりを煮詰めるところからスタート。ハチロクの出力を最大限に発揮すべく、速く曲がるマシン作りを進めてきた。

マシン製作の第2弾として2013年に着手したのがエアロパーツのセットアップ。

特にリヤウイングは車検完全対応でありながら、86で富士スピードウェイを走る際に求められる高速コーナーでの強い効きと、低速コーナーではダウンフォースの

発生量を抑えて曲がりやすくするという特性を両立した独自の形状を採用。セットを変更することで筑波サーキットなどスピードレンジの異なるステージにも対応させている。

ここまでのマシンメイクによって筑波サーキットでは1分3秒7、富士スピードウェイでは1分59秒台前半というタイムを記録。パワーチューンが行われたマシンとも互角の勝負を繰り広げている。

さらに、今年は「あくまでも8Beatレースの中で可能な範囲内」でのパワーチューンにも取り組むことを決意。2014年冬にさらなるタイムアップを果たすべく、マシンメイクが続けられていくそう。

また、新たにATの86をベースとしたデモカーも製作中で「こちらは軽量化を一切行わず、なるべく低コストで仕上げてユーザーに近い仕様にする予定です。手軽にレースを楽しむためのモデルとしたいですね」と田代さん。

1115

いいイチゴー

Offline Meeting

第1回 S15ミーティング

開催日：2013年11月15日(金)

開催地：茂原ツインサーキット東コース(千葉県)

主催：ジーコーポレーション ☎047-457-0001

<http://www.g-corporation.co.jp>

大逆走モードでパレード!!

開会式後には、参加全車をホームストレートに並べて記念撮影! さらに、そのままコース逆走パレードランに突入!! サーキットコースを逆走できるなんて貴重な体験だね。



ドリフト・グリップ・ドレスアップetc. 幅広いジャンルのオーナーが集まった S15シルビアだらけの サーキットミーティング!!

11月15日のいいイチゴーの日、千葉県の茂原ツインサーキットで開催された、S15シルビア限定イベント「S15ミーティング」。

主催したのは、自社で走行会などを頻繁に開催するいっぽうで、ヘッドライトカスタムを中心に光りモノドレスアップなども得意としているジーコーポレーションだ。

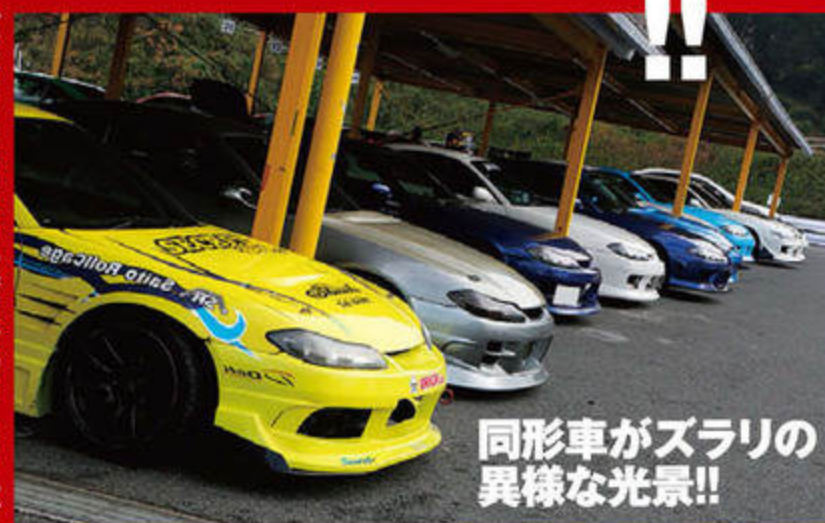
当然、集まったマシンもサーキット仕様からドレスアップ仕様まで多種多様! 初イベントで平日開催、しかも雨が降ったり止んだりの天候と、好条

件ではなかったにもかかわらず60台を超えるエントラントが参加した。

内容はというと通常の走行会要素に加え、ホームストレートでの集合写真撮影&パレードラン、参加者投票によるドレスアップコンテスト、さらには日が落ちてからのナイトパレードなどなど。D1マシンやショッブデモカーも参加するなど、内容盛りだくさんのイベントとなっていた。

このイベントは、たくさんの同型車が集まるイベントだからこそ、内外装やエンジンルーパーなどのラストに行われたのはナイトパレードラン。ヘッドライト、アンダーネオン、ホイールインLEDなど、光りモノ自慢たちの魅せど、コロがちゃんと用意されているというのもうれしい!

光り物アピールタイム!!



同型車がズラリの異様な光景!!

パドックにももちろん参加者のS15シルビアがズラリ。さらにメーカーやショップのブース出展やデモカー展示等もあつて、にぎやかな雰囲気となっていた。

ムなど、各部の作り込みを見比べながらまわるのも楽しみのひとつ。

パーツチョイスはもちろん、追加メーターの配置や配線の取り回しなど、細かい部分のくふうや細工が直接参考になることはかなりだね。

今回、大好評だったことでさつそく、第2回の開催を決定、次回は多くのユーザーが集まりやすいよう、ゴールデンウィークに開催されるといふことなので、興味があるS15乗りやS15好きは、ジーコーポレーションのホームページなどをチェックしてみてほしい!

というわけで、参加車両の中からピックアップした注目マシンたちを紹介していくぞ。

第2回を5月4日(日)に開催するよ!

ジーコーポレーション 中村さん

「今回は第1回ということで、どうしても「1115」という日程にこだわったため、平日開催となってしまいました。第2回はゴールデンウィークの休日、5月4日(日)に開催決定したので、今回参加できなかった方も、ぜひ参加してくださいね!」



遠方からの参加は優遇!

ドリフト、グリップ、ドレスアップコンテストに加え「遠くからきたで賞」もトロフィー&賞品をゲット。表彰式後の抽選会やジャンケン大会も、エアロパーツやLEDテール、ステアリング、オイルなどなど、豪華景品が次々登場していた。

ドリコンははでやかに!! グリップは末尾タイムで勝負!?

ドリフトはレベルごとに3クラスにわかれて12分×4回の走行と、クラスごとにドリコンを実施。グリップは2クラスにわかれて12分×5回の走行を実施し、ラップタイムの下3桁が「015」にもっとも近い人が表彰されていたぞ。



OWNER» **アメさん**

SPECIFICATIONS

SR20DET改2.2化(最大ブースト圧2.2kg/cm² 740ps) SR20VEヘッド換装 GCG-GTX3582R HK S-FコンVプロ/6速シーケンシャル/ハイパーマックス・スーパースポーツ(FR:12kg/mm) ボルクレーシングTE37SL ディレツァZ2(F:255/35-18-R:285/30-18) ガレージマック・フロントバンパータイプ4/サイドステップタイプ1/リヤバンパータイプ1/ワイドボディキット/GTウイング2011 レースバックIQ3 ほか

エクステリアはガレージマックのエアロパーツで完全武装。随所に用いられたカーボン製パーツや、1800mm幅のGTウイング、左右ガルウイングなどでバグンのアビリティをほこっていた。

740psを発揮するVEヘッド仕様がドレスアップコンテスト優勝をゲット!



ガレージマックのカーボン製サクセッションパイプや、GCGターボのエキゾーストハウジングカバー、ハイパーチューンのアルミサージタンクなどを装備。補機類までこだわりの感じられる、美しいエンジンルームに仕上げられていた。



カーボン製ダッシュボードカバーにレースバックのデータロガー、ブリッドロゴ入りフロアマットなど、インテリアもレーシー! もともとはAT車だったけれど、現在はHKSの6速シーケンシャルミッションに換装済み。

前後ともグレッディのビッグキャリバーを装着して制動力を強化。サスペンションはHKSのハイパーマックスで、ホイールはTE37SLの18インチを履く。



もともとエンジンルームにあったヒューズボックスは、助手席足もとに移設。エンジンルームをシンプルに魅せるための常套手段だ。一緒に置かれているのはMDIのユニット。

シルビア系のチューニングを得意とする長野県のカレーマックで、「サーキットとストリートの両立」をテーマに新車から14年かけてステップアップしてきたというS15。ブリストアップ、T517Z、GT3240、NOSなどさまざまな仕様を経て、現在はVEヘッド化した2.2LエンジンにGTX3582Rタービンという、現在のSR20チューン最先端といえる仕様に到達。エクステリアもガレージマック

クのフルエアロなどでスキなしの仕上がりになっている。その完成度の高さはパドックでの注目度もバグンで、みごと来場者投票によるドレスアップコンテストでの優勝に輝いたぞ。ここまでやったら、もう不満なところなんてないかと思いきや「次はフロントにも285サイズのタイヤが履けるようにワイド化を行いつつオールペンしたい!」と、まだまだ進化の勢いは止まらないようだ。

スワップマシンが増殖中!?



「1JZサウンド」にあこがれて、JZX100ツアラーVを部品取りとして丸ごと1台購入し、エンジン&ミッション換装を行ったというsilvichさん。
換装にあたっては、特にエアコンなどがしっかり機能することなどにもこだわってくれるシヨップを選んだという。もちろん、載せ換え後に公認車検も取得しているそうだ。
そうして仕上がったマシンは、街乗りからドリフトまで、段違いのトルクにより高い性能を発揮。高回転まで回した時の1JZサウンドにも大満足しているというぞ。

SPECIFICATIONS

1JZ-GTE換装(最大ブースト圧1.4kg/cm² 430ps) 東名パワード・M8280 アベックス・パワーFC JZX100純正ミッション換装 KB車高調(F:16kg/mm・R:8kg/mm) ヴァリアンツァTIS(F:9J-18+20・R:10J-18+20) 326パワー・フロントバンパー ヴェルテックスラング・サイドステップ/リヤバンパー ヴェルテックスエッジ・ボンネット スーパーメイト・リヤスポイラー ワンオフフロントフェンダー リヤフェンダー叩き出し ほか



インテリアもブラック&レッドでコーディネート。現状純正タコメーターが正常に動かないため、デフィーの80φタコメーターを装着。エアコン吹き出し口などに埋め込んだ追加メーターもすべてデフィー製で統一。

「値段を調べていたら、程度のいい1JZ用マニュアルミッションの値段が高いうえにタマ数も少なかったの、部品取り車をまるごと買っちゃいました」とのこと。助手席テーブルにはパワーFCコマンダーが吊り下げられていた。

理想のサウンドを求めて
1JZエンジンを換装!

OWNER» silvichさん

外装はレクサス純正色の「ホワイトパールクリスタルシャイン」にオールペン。部分的な塗り分けやホイールなどを赤色で統一しているのもポイント。ヘッドライトはレッドメッキの社外品をブラックで塗り分け、イカリング、LEDなどを追加。テールランプも、LED&チューブのワンオフ加工が施されている。



部品取りの為にチェイサーを購入し、エンジンやメインハーネスなどをゴッソリ移植。コンピューターも1JZ用のパワーFCを使っている。エンジンを降ろした際にはエンジンルーム内をオールペンしているのもポイント。



エンジン



GT-RS仕様のRB25DETエンジンを換装。細かいステーや遮熱板はもちろん、エキマニやパイピングなどもワンオフで製作。ヒューズボックスが室内に移設されるなど、スッキリしたエンジンルームに仕上がっている。

アフターパーツも充実していて安価なRB25DETをスワップ!

OWNER» ゆうちゃんさん



純正フェンダーの下側を切断して、ステーで外側に広げて固定することでワイドフェンダー化。ボンネットは冷却効果アップを狙い、カラーを追加してリヤ側を持ち上げている。

インテリアはAピラーの純正ブースト計がアベックス製に交換され、ラップタイマーも装着。水温や油温などはパワーFCとデフイのDINゲージでチェックしている。

SPECIFICATIONS

RB25DET換装(最大ブースト圧1.4kg/cm² 400ps)
HKS・GT-RS 社外ハイカム(IN:264度・EX:272度) アベックス・パワーFC
チタンマフラー RB25純正ミッション換装 社外車高調(F:10kg/mm・R:8kg/mm)
CSTゼロワンハイパー 社外フロントバンパー オリジナルレーシングラインサイドステップ/リヤバンパー ほか

インタークーラーやオイルクーラーは、コアサポート内に収め、クラッシュ時の破損などを防いでくれるように装着。よく見るとメンバー開口部にプレートを追加溶接して塞いでいたり、補強バーを追加したりと、ポイントをおさえた加工が盛りだくさん。



SRエンジンは程度のいい中古が少なく、なってきたこともあり、エンジンブローを機にエンジンスワップを決意したというゆうちゃんさん。

「RB25エンジンなら程度のいいモノが安く手に入るし、ミッションも載せやすいですね。それでいて、仲間内でほかにもだいたい仕様だつというのも、換装に選んだ理由になるかな」とのこと。

換装作業は市原軍団の仲間である「ガレージヤマザキ」で実施。金をかけずに手間をかけるをモットーに、細部までこだわった美しいエンジンルームに仕上げられていた。

SPECIFICATIONS

RB26DET換装(最大ブースト圧1.6kg/cm² 520ps) IHI・RHE6 アベックス・カムシャフト(IN・EX:280度) HKS・FコンVプロ RB20純正ミッション換装 ほか

R33タイプMなどのフロントメンバーに交換することで、RB26DETエンジンがボン載せ可能になるという。ミッションはRB20用を換装しているけれど、500psオーバーだと限界値に近いので、RB25ミッションもスタンバイ済みだ。

ジーコーポレーションのフラッシュエアロをまとったエクステリア。当然ながらエンジンルームを覗かなければいって普通のS15シルビア、でもエンジンサウンドを聞くと「あれ? 6発?」と違和感を覚えるはず。



OWNER» 出津ヒロキさん



ハイカムを組み込んだエンジンに、IHIのRHE6タービンを組み合わせ、最大ブースト圧1.6kg/cm²時に520psを発生。



4気筒エンジンと6気筒エンジンでは発生バルスが異なるため、タコメーターが狂ってしまう。このS15はFコンVプロで回転バルス信号を作ることで、純正タコメーターも問題なく動作させているという。



RB26エンジン換装で余裕の500psを手に入れる

千葉県のチューニングショップTEPSのスタッフ出津さんが製作した、RB26エンジン換装のドリフト仕様。

「SR20のままで500psという、エンジン内部までしっかりと手を入れないと厳しくコストも高くなりますよ。ハイパーを狙うなら、SR20のままがんばるよりも、載せ換えてしまおう方が手取り早いと思います。RB26の500psは完全な安全仕様でいけますし」とのこと。

シルビアで壊れにくさ重視のハイパワー仕様を製作するのなら、エンジンスワップというのも選択肢のひとつに入ってくるという好例と言えそう。



エントラントマシン **CHECK!!**

1115
Offline Meeting

OWNER»

ニチエイレーシングプロジェクト

ヴェルテックスのエアロを纏い、大型GTウイングも装備。ちなみに、センター出しマフラーはダミーで、ホンモノのマフラーは通常のS15とおなじ左側にあり、音量対策のためにやや下向きで排出されていた。

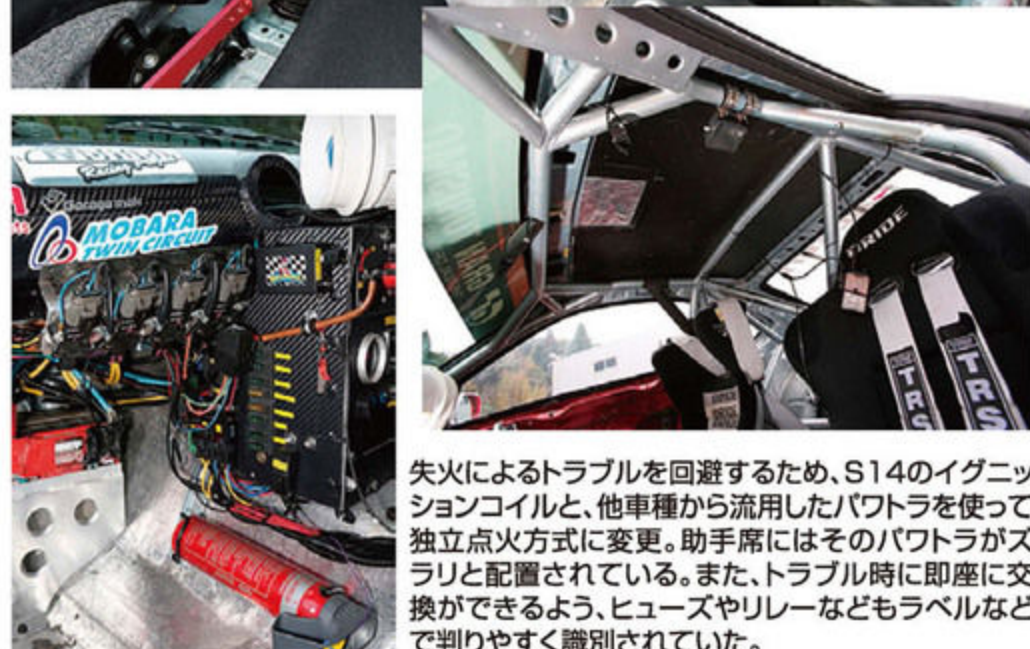


2.2ℓ+TD07で700psを発揮 今村陽一選手が駆るD1GPマシン!

SPECIFICATIONS

SR20DET改2.2ℓ化(最大ブースト圧1.9kg/cm² 700ps) 東名パワード・ピストン/クランク/コンロッド/カム(IN・EX:264度) トラストTD07-25G NOS HKS-FコンVプロ/6速シーケンシャルミッション nichieiオリジナル車高調 エンドレス・ブレーキキャリパー グラムライツ57エクストリーム ファルケンRT615K ヴェルテックス・エッジエアロ ブリッドフルバケ デファイ追加メーター ほか

2.2ℓエンジンにTD07-25GとNOSで700ps、85kgf-mを発揮。ワンオフパイピングや冷却系導風板などの製作はもちろん、切れ角アップに対応するためのサイクルフェンダー化なども行われているのがわかる。



失火によるトラブルを回避するため、S14のイグニッションコイルと、他車種から流用したパワトラを使って独立点火方式に変更。助手席にはそのパワトラがズラリと配置されている。また、トラブル時に即座に交換ができるよう、ヒューズやリレーなどもラベルなどで判りやすく識別されていた。



トランク内には安タンとNOSポンペを配置。奥にちらっと見えている冷却コアでガソリンの温度を下げることで、パーコレーションを防いでいる。



リヤフェンダーにはオーバークラフエンダーも追加することでフロント40mmリヤ60mmワイド化。ホイールは57エクストリームのヴェルベット・カーマインで、タイヤはファルケンのRT615Kだ。

失火対策や燃調セッティングの改善など、細かい部分の見直しによって、マシンの戦闘力がドンドン向上してきているということだったよ。

そんな競技系S15のパワーユニットはというと、2.2ℓ化されたエンジンにTD07-25Gタービンを組み合わせ、さらにNOSも追加することで700psを発揮する仕様。

2012年から今村陽一選手をドライバーとして迎え、D1グランプリに参戦しているニチエイレーシングプロジェクトのS15。

ニューマシンでの参戦となった1年目はマシントラブルやセッティング不足でなかなか好成績を残せなかったけれど、参戦2年目となる2013年は追走トナメントにも多数進出し、シリーズ総合12位という成績を残した。



OWNER» 椿さん

リヤオーディオボード撤去で インテリアをスッキリ!



天板を取っ払っちゃいました!

本来はスピーカーなどが装着される天板があるはずの部分が、切断されて撤去されているのわかる。外からリヤガラスを覗いたときのスッキリ感もすごかった!!



ボンネットを開けると、480psを発揮するGT28 35Rタービン仕様のエンジンや中置きインタークーラーなど、見た目だけでなくチューニング度も高いのがカッコいい! 「次は228仕様にしたいです」とオーナー。

SPECIFICATIONS

SR20DET改(最大ブースト圧1.36 kg/cm² 480ps) HKS-GT2835 R/カム アベックス・パワーFC ガレージマック・レヴォ管 ニスモ・6速ミッション HKSハイパーマックス D NOBスペック エンゲイRPF1 ガレージマック・フロントバンパータイプ5/サイドステップタイプ2/リヤバンパータイプ2/フロント&リヤブリスター化/カーボンダッシュボード/ドアパネル ほか

ダッシュボードはカーボン製に交換され、ワンオフパネルに計器類を集約する。空調コントロールユニットは、ステアリングコラムの右側に移設されていた。

内装フル装備の快適ストリート仕様から、内装ドンガラのスバルタン仕様にイメチェンしたばかりだという椿さんのS15。全面ホワイトで塗り染められたばかりのインテリアは、アンダーコートなども剥がされていてピカピカ! さらに、よりいっそうスッキリ見せるために、なんとリヤのオーディオボード部分を撤去したというから驚きだ。また、それと同時に外装も純正ブルーからコンパクトカーなどに使用される「ブリリアントブルー」にオールペン。ガレージマックエアロとの組み合わせで、ド派手なスタイルを構築していた。



リーガル系ドリフターの 街乗り両立マシンメイク

エアコンやカーナビ等も装備された「どこでも自走快適仕様」。エクステリアはカーモディファイワンドアのフルエアロで、新発売のサイドフィンなども装着されていた。



SPECIFICATIONS

SR20DET改(最大ブースト圧1.4kg/cm² 400ps) ヤシオフクトリーYPタービン/現車合わせセッティング 東名パワード・ボンカム GPスポーツ・Gマスター(F: 9kg/mm・R: 6kg/mm) グラムライツ57DR グレーア・フロントバンパー/サイドステップ/リヤバンパー 風間オート・リヤスポイラー コグチパワー・ワイドフエンダー ブリッド・ジータIII サイトウロールケージ8点式ダッシュ貫通ロールバー ほか

ボンカムを組み込んだエンジンにYPタービンを組み合わせること約400psを発揮。セッティングはヤシオフクトリーによる純正コンピューター書き換えた。



OWNER» 中村大介さん



日光サーキットをホームコースとして、D1ストリートリーガルやドリフトマッスルなどで活躍する中村さん。その愛車はというとナンバ一付きなのはもちろん、内装などもフル装備のストリート仕様。リーガル系ドリフトマシンメイクのオススメを聞いてみると「ロールケージはダッシュ貫通のほうで断然使い勝手がいいのでオススメですね。あと、最近R35エアフロに交換したら、エンジンレスポンスはもちろん、燃費もよくなった気がします」とのこと。



ワイヤータック(配線隠し)などを駆使してスッキリ美しく仕上げられたエンジンルーム。各部のカラーメッシュ処理はジーコーポレーションで施工したもので、通常はヘッドライト加工などに活用している技術だとか。

カーベットなどが取り払われ、12点式ロールケージが組まれたインテリア。よく見るとコラムまわりのウインカーレバーなどがなくなっている。操作のスイッチはセンターパネル周辺などに設けられていた。



イベントを主催したGコーポレーションからは、2台のデモカーが参加。グリーン/ブラックのツートンカラーのS15は、2013年の東京オートサロンに出展したマシン。オールストリップ状態からボディメイクを行い、ドリフト競技やタイムアタックなどで上位を狙えるレーシング仕様を目指して製作されている。

そしてオレンジ色の方は、今年の東京オートサロンに向けて、取

SPECIFICATIONS

SR20DET改(最大ブースト圧1.5kg/cm² 392ps) HKS・GT-RS 東名/パワード87.5φ鍛造ピストン/H断面コンロッド/フルカウンタークランク/カムシャフト(IN・EX:260度) ポート加工 オリジナルECUセッティング/大容量オイルパン/中置インタークーラー 各部メッキ加工 ニスモ6速ミッション クアンタム車高調 イケヤフォーミュラフルアーム ワークCR極ホイール フラッシュ・エアロ/ワイドボディキット サード・カーボンGTウイング ほか

スパルタンなレーシングスタイルと革張り内装のラグジュアリー仕様



OWNER» **Gコーポレーションさん**



東京オートサロン2014に向けて、ジーコーポレーション製エアロに追加取り付け可能な小物エアロパーツを多数開発中。写真でも装着しているリヤディフューザーをはじめ、フロントカナードやサイドスカートなど、それぞれ2万円前後での販売を予定しているとのことだったよ。

外装もさらに新発売のエアロパーツが追加されるといふことだったので、この号の発売日に開催されているオートサロン会場でお披露目となりそつだ。

SPECIFICATIONS

SR20DET改(最大ブースト圧1.3kg/cm² 380ps) トラストT518Z 東名/パワード・カムシャフト(IN・EX:260度) オリジナルECUセッティング ニスモ6速ミッション RG車高調(F:10kg/mm・R:8kg/mm) シュバートSC5(F:9J-19+5・R:10J-19+5) フラッシュ・エアロ/ワイドボディキット ほか

ほかにもこんな限定内装が!



スタイルAのほかにも、写真のブルーシート&内装が採用された「bパッケージ」、黒皮シートのパッケージなど、特別仕様の内装がいくつか存在する。また、メーカーオプションとして選択可能だった「インテリアパッケージ」は、オレンジスエードシート&内装を採用していたぞ。

インテリアは「スタイルA」という限定モデルに採用されたベージュの革張りシートや内装パネルを移植。リヤシートはそれに合わせて同系のレザーに張り替えを行っていた。オートサロンまでには、さらに進化させる予定と



D1東日本シリーズなどに参戦している雨谷さんのS15。東名2.2ℓエンジンにGTX3076Rタービンを装着して480psと戦闘力バツグン! ジーコーポレーションでオーディR8純正ライトを埋め込んだというヘッドライトも印象的だ。



SPECIFICATIONS

SR20DET改2.2ℓ(最大ブースト圧1.4kg/cm² 480ps) ギャレットGTX3076R 東名パワード・2.2ℓエンジン/カムシャフト(IN・EX:256度) フナツ・ECUセッティング HPI6速ミッション エンドレスジール車高調(F:16kg/mm・R:12kg/mm) ワンダー・フロントバンパー/サイドステップ ユーラス・リヤバンパー ジーコーポレーション・ワイドフェンダー ほか

オーディR8純正ライトを埋め込んだというヘッドライトも印象的だ。



OWNER 雨谷雄一さん

OWNER 飯島大輔さん

フェンダーアーチにあわせて思いっきりローダウン!

SPECIFICATIONS

SR20DET改 東名パワード・カムシャフト HKS・FコンVプロ エグザス・エボチューンマフラー アベックスNAダンパー(F:10kg/mm・R:9kg/mm) イクス02C Cウエスト・フロントバンパー/サイドステップ/ワイドフェンダー オリジン・リヤスポイラー ほか



会場内でもっとも車高が低かったS15。「Cウエストのワイドフェンダーを装着したら、フェンダーアーチがすごく大きいデザインで、それにあわせて車高を下げたらこうなりました」とオーナー。この状態で普段から自走しているというからすごい!

OWNER ガレージマックさん



会場唯一のヴァリエッタはターボエンジン換装仕様!

SPECIFICATIONS

SR20DET換装(最大ブースト圧1.2kg/cm² 340ps) HKS・GT-SS ガレージマック・ECUセッティング HKS・ハイパーマックス4 BBS・LMチャンピオンエディション ガレージマック・フロントバンパータイプ2/サイドステップタイプ2/リヤバンパータイプ2/ワイドボディキット/汎用カーボンウイング/カーボンダッシュボード ほか

会場内で1台だけだったS15ヴァリエッタは、ガレージマックのデモカー。本来はNAモデルしか存在しないんだけど、このマシンにはターボエンジンが換装されていた。また、完成したばかりの新型リヤバンパーも装着するなど、ルックスもパワーも文句なしの1台に仕上げられていたぞ。



もともと金/茶のツートンカラーだった中古車を購入して痛車化。フルオーダーの車高調やサイドステップの短縮加工など、シャコタンのまま走るために試行錯誤を重ねているという。「次はMAXドリフトのリヤドロップナックルが気になっています」とオーナー。

ドリフト中級クラスを制したブーイストアップ仕様の走る痛車

SPECIFICATIONS

SR20DET改 ショーリン・スベリオリティダンパーCS(F:16kg/mm・R:14kg/mm) SSRエグイルストラッセ CS Tゼロワンハイパー インテグラ純正リップ流用スーパーメイト・サイドステップ 326パワールーフスポイラー D-MA Xトランクスポイラー ほか



OWNER いのく〜さん





三栄書房

チューニングパーツの 付けて試してモニター募集

パーツを付けてOPT2のページを作ろう!

寺本自動車商会

T-REV α ビルトインキャッチタンク

※大阪府大東市の寺本自動車商会店舗にて取付、調整作業が行えるかた

対応：汎用(車種別ステー86/BRZ用ほかラインアップ拡大中)

モニター商品：汎用品+寺本自動車商会での取付、調整作業

協力：寺本自動車商会 ☎072-875-8088 <http://www.teramoto.biz>

今回モニターを募集するのはインテークマニホールドの負圧を利用してクランクケース内を減圧するというシステムに、オイルキャッチタンクを組み合わせたもの。パワーロス低減やエンジンレスポンス向上、さらに燃費の向上にまで効果を発揮するという注目のニューアイテムだ。

パウダーコーティングが施されるオイルキャッチタンクの本体部は、マットブラック仕上げとなりエンジンルームにも自然に溶け込む。オイル蓄積量を確認できるレベルホースや底面のドレンボルトも装着されている。



外気を取り入れることで過度な減圧を防ぎ、クランクケース内の圧力を一定に保つαシステム用バルブ部。内部に仕込まれたスプリングによってエンジン特性に合わせた圧力の調整が行われている。



クランクケース内のブローバイガスを引き抜く役割を果たすのがT-REV独自の三角錐型リードバルブ。シム板が微細な負圧の変化に追従することでしっかりと負圧状態を維持することが可能となっている。

1名様



クランクケース内を減圧することで スムーズなエンジンフィールを実現!

たい!

今回モニター募集の車種を限定せず広く応募を受付。ただし、取付作業や搭載エンジンに合わせた圧力の調整を行うため、大阪府大東市にある寺本自動車商会の店舗まで行くことができることに限定させていただきます。

クランクケース内の減圧によって過度な負圧状態となることによりエンジン動作に対する抵抗が減少。アクセルレスポンスや全域における吹け上がりの向上などの効果が発揮され、オイルキャッチタンクの効果によってインテークへのブローバイオイルの流入量が減ってエンジンの燃焼効率を高めることも可能だ。

さらに、この減圧メカニズムにブローバイガスに含まれるオイルを分離するオイルキャッチタンクを一体化したアイテムが「T-REV α ビルトインキャッチタンク」となっている。

寺本自動車商会のT-REV α システムはインテークマニホールドの負圧を利用して、PCVバルブ経路からブローバイガスを吸い出しクランクケース内を減圧するパーツだ。

燃焼室からクランクケース内にブローバイガスが吹き込むことにより高まるクランクケース内の圧力は、ポンピングロスとなってエンジンの動きの抵抗となってしまう。

オイルキャッチタンクの一体化でパワーロスの低減効果をさらに高める

締め切りは **1月31日!!** 大阪府の店舗で装着可能なひとを募集!

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。(※装着時にはステーやクランクケース内圧力の調整作業が必要となるため、大阪府大東市の寺本自動車商会店舗のみでの作業受付となります。)

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エンジンフィーリング向上への拘りを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「T-REV αビルトインキャッチタンク」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「T-REV αビルトインキャッチタンク」係
※モニター商品のメールでの応募はケータイ・スマホ・PCから可能です

※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

大放出スペシャル!!

OPT2 PRESENT CORNER 2014

ドリフトエンジェルス
サイン入り『2013 Drift Angels』DVD
&『make own』CDセット
提供 ドリフトエンジェルス <http://angels.upgarage.com>

見て聞いて楽しいDVD&CDは
ファン必見の豪華サイン入り!

編集部遊びにきてくれたドリフトエンジェルスから、サイン入りのDVDとCDをセットで1名様にプレゼント! ノリノリサウンドはドライブのお供にもピッタリだけど、DVDは夢中になりすぎてワキ見に要注意!?

私たちと一緒に

ドライブに行こ♡

ドリエン
副キャプテン
うーなん

いもドリ
かなちゃそ

1名様



COMTEC
RADARPHONE S02

対応: iPhone (iOS4.3以降) / Android (2.3 / 4.0 / 4.1 / 4.2 / 4.3)
提供 コムテック ☎0561-36-5654 <http://www.e-comtec.co.jp>

手持ちのスマホがレーダーに変身
OBDII接続でさらにパワーアップ!

安心安全なドライブにレーダーは必須のアイテム。RADARPHONE S02は単体動作も可能なレーダーで、スマホと連動させることで機能を大幅にアップさせることが可能だ。OBDII接続で車速を取得すれば自車位置の精度がアップするぞ!

1名様

OPTRIX
XD5 iPhone5 / 5S用 アクションスポーツカメラキット

提供 ジェイズレーシング ☎072-645-3500 <http://www.jsracing.co.jp>

車載映像をより手軽に撮影できる
iPhoneユーザー必見アイテム

サーキット走行などで今や欠かすことのできない車載映像を、手持ちのiPhone5 / 5Sを活用して撮影できる耐衝撃ケース。ケースには対角175度の広角レンズが付属しているので、設置場所の自由度が広がるぞ。

2名様



MonotaRO
2014年MonotaRO卓上カレンダー

提供 モノタロウ ☎0120-443-509 <http://www.monotaro.com>

日替わり特価情報も満載
DIYのスケジュール管理にも!

DIYユーザー御用達の工具&消耗品通販サイト、MonotaROから手軽に使える卓上カレンダーを5名様に。カレンダーにはクーポンなどのおトク情報も掲載されているので、特価情報に合わせて作業計画を立てちゃう!?



5名様

2014年のカレンダーを
まだ用意していないって人に!

MUGEN
MUGEN CALENDER 2014

提供 Mテック ☎048-462-3131
<http://www.mugen-power.com>

表裏で使い方も自由自在
HONDAファンならコレでしょ!

無限のレーシングカーが毎月楽しめる卓上カレンダーは、豪華な写真で飾るのはもちろん裏面にはスケジュール管理ができる実用性も完備。可動式スタンドを使えば手軽に写真とスケジュールを切り替えられる優れモノだ!



5名様

2014年のお年玉プレゼント

年初めのメンテナンスに
豪華油脂類プレゼント5連発!



ENDLESS
RF-650 Racing Super Fluid (500ml)
S-FOUR Brake Fluid (1ℓ)
提供 エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
<http://www.endless-sport.co.jp>

ハイスベックフルードで安心感アップ!
タイムアタックシーズン真っただ中の今、サーキットを走るならブレーキフルードの交換は必須。ハイスベックフルードならハードブレーキングも安心だ。

**あらゆる負荷から
ギヤを完全ガード**

耐水、耐熱、極圧性能を高めることで油膜切れや摩耗を防いでくれる高粘度ギヤオイル。チューンドマシンの熱害からもしっかりと保護してくれるぞ。



3名様

Omega
690ホワイトラベル (1ℓ)
粘度: 80W90
提供 アクト・トレーディング ☎03-5689-4341
<http://www.omegaoil.co.jp>



HKS
Super Racing (4ℓ)
粘度: 10W-45 (3名様) / 10W-55 (2名様)
(※希望粘度を明記の上応募してください)
提供 エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235
<http://www.hks-power.co.jp>

エンジンの性能を引き出そう!
HKSがチューニングカーのためにブレンドした100%化学合成オイル。エンジンをしっかり保護しながらもその性能を最大限引き出してくれる。

HPI
EVOLVE PPC (4ℓ)
提供 エッチ・ピー・アイ ☎03-5663-2551
<http://www.hpi.co.jp>



**高性能冷却水で
エンジンを冷やそう**

熱交換率を高めてエンジンをしっかり冷却するのはもちろん、マイナス40℃まで凍結しない寒冷性能があるのも安心。冬だからこそクーラントも拘ろう!

1名様

応募の決まり

どちらも締め切りは
1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 2月号プレゼントコーナー」係
当選者はOPT2・2014年4月号のスピニングアウト倶楽部&インターネット応募サイト上(2014年3月10日~2014年4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。



1名様

**使用箇所に
合わせた
性能を強化!**

デフのみに使われるFR用とミッションが共存するFF用、それぞれの特性に合わせたミッション&LSDオイル。チャタリング低減にも効果が高い。

CUSCO
L.S.D OIL 80W-140 (1ℓ)
MISSION OIL 75W-85 (1ℓ)
提供 キャロッセ ☎027-352-3578 <http://www.cusco.co.jp>

DENSO
モータースポーツ2014カレンダー
提供 デンソー <https://www.denso.co.jp>

5名様

**GTから
モーターサイクルまで
DENSO
モータースポーツが凝縮**

スパークプラグでおなじみのDENSOから、レーシングマシンのカッコイイ写真満載の2014年卓上カレンダーを5名様にプレゼント。モータースポーツファン必見のベストショットで、自分の部屋でサーキット気分を味わおう!



ZZTセリカ オーナーズミーティング

in TRIAL

開催日程：2013年11月17日(日)

主催：じいー (http://minkara.carview.co.jp/userid/448565)

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

今でも色あせることのないエクステリアデザインでオーナーから根強く愛されているZZT系セリカ。そんなセリカを得意車種のひとつとする大阪のトライアルでオーナーミーティングが3年振りに開催され、30台のセリカが集合。同じクルマのオーナー同士でゆったりとしつつも濃い情報交換をしながら1日を楽しんでいた様子だったぞ!

3年振りの
復活開催!

ZZTセリカが集まって ドレコンとパワーチェックで エンジョイ!!

トライアル製品も
大特価で販売!

トライアルのセリカ用パーツも最大20%OFFのイベント特価で大放。遠方からトライアルへやってきたオーナーはこのチャンスを逃さずチューニングに着手していたぞ!

オーナー同士の投票による
ドレコンが大白熱!?

今回のミーティングに集まったオーナー同士が投票を行うドレスアップコンテストを開催。同じクルマに乗っているだけに投票車両を選ぶ目もシビア!? 車両全体の及ぶ作り込みが評価されたドレコンBEST3マシンを紹介しよう!

パワーチェックに参加者殺到!!

パワーチェックに通常よりもおトクなミーティング特別価格が設定されて希望者が殺到! はじめて愛車の出力を計測したというひともちいて、シャシダイスペース周辺には参加者の姿がたえず見られたよ。



ドレスアップ
コンテスト
★★★★★
1位
★★★★★

フロントバンパーの6連ダクトやリヤの3連F1ライトなど、個性的な作り込みが特徴的なセリカさんのマシン。見た目の完成度は高いが、その作業の大半はDIYだという。フロントの6連ダクトには家庭用のコンセントカバーが流用されるなどアイデアチューンも満載の1台となっているぞ。

Owner: セリカさん

From: 愛知県

通勤快速を目指し
アイデア満載のDIYメイク!



リヤビューの特徴は3連で装着されたF1ライト。D-マックスの180SX用というリヤウイングも自然なマッチングを見せている。



エンジンルームカバーにも穴開け加工を施してフロントバンパーからのつながりを意識。グループMのカーボンエアクリナーがルックス向上に一役買っている。

■SPECIFICATIONS

ZZZ改 OBXエキマニ GruppeMエアクリナー アベックス・パワーFC ラルグス・サスキット XYZブレーキキャリパー(F: 6pot・R: 4Pot) バラクーダ・ホイール(F・R: 8.0Jx19 +35) トライアル・ドライブスプロケット・フロントバンパー改 ヴェイルサイド・サイドステップ JPSスポーツ・リヤハーフ 180SXリヤウイング流用 純正MT換装 ガルウイング ほか

ドレスアップ
コンテスト
★★★★★
3位
★★★★★

ステッカーと大量のLEDで作る
インパクトを重視した外装メイク

Owner: ひさば〜ZZT-CL600さん

From: 奈良県

■SPECIFICATIONS

ZZZ改 ブリッツ・エアクリ/マフラー ワークXD9(F/R: 8.5Jx17+25) ボメックス・フロントバンパー ガルウイング LED装着 ほか



リヤ周りもステッカーとLEDでどハデに仕上げられる。イベント時はラゲッジスペースに専用の台を設置して展示スペースとして活用する。

ど派手なカラーリングが施されたひさば〜さんのマシンは、ボディのいたるところに張り巡らされたLEDも特徴のひとつ。ナイトシーンでのインパクトはそうとうなものと想像できるよね。ダクトにはフォグラмпとして12Vで駆動するHIDの作業灯が流用されていた。



エアサス装着によって17インチのホイールでも完全にリヤフェンダーがかぶるほどの低車高を実現。サイドステップは接地スレスレになっている。

■SPECIFICATIONS

ZZZ改 ACCエアランナー ワークエモーションCR Kai(前後17インチ) ヴェイルサイド・フロントバンパー改/サイドステップ/リヤバンパー改/ワイドフェンダー改 ケンウッド・アンプx3/スピーカーx10/ウーファーx2 ほか

Owner: ちか@痛車引退?さん

From: 愛知県

スラムドスタイルが自慢
室内の作り込みでムードを演出

ヴェイルサイドエアロをベースに各部に加工を施した独自のボディを構築。さらにエアサス装着による低車高は会場でもギャラリーの注目の的だった。リヤラゲッジルームにはアルミのブリッジを製作してオーディオコンポーネンツを配置。エアサスのタンクには痛車だったころの面影が残っている。



オーディオシステムが美しくインストールされたラゲッジルーム。外向けモニターにサンバイザーモニターを利用するなど細かなくふうもこらされている。

ドレスアップ
コンテスト
★★★★★
2位
★★★★★

参加マシンを一挙掲載!! カスタムセリカの現状をCHECK!

ドレコン好きなスポコン仕様
レアなムーンルーフが自慢!

Owner: モンチ☆カリセさん

和歌山県



Owner: かめさん

埼玉県

パリスの軽量ボンネットは
クーリングに効果大!

カーボンバンパーブレイドが
ボディのアクセント!

Owner: ミチ☆さん

神奈川県



Owner: みいネエさん

福岡県

Z32純正の
パールホワイトで全塗装

エアロミックスで
イカツさと上品さを演出

Owner: 櫻井さん

大阪府



極上の純白ボディに
グロスブラックのホイール!

Owner: 朱鳥さん

愛知県



Owner: NARUさん

神奈川県

ノーマル状態でも美しく
エアロ装着も計画中!?

ウイングは大阪のPPチューン
で製作したアクリルステー
を介して装着。遠目にはウ
イングが浮いて見えるインパ
クトは大!



Owner: しいさん

滋賀県

海外製ワイドボディで
ワイド&ローの迫力!

スーパーチャージャー仕様の
サーキットマシン!

Owner: Massaさん

京都府



純正OPパーフェンや
アイラインでスタイルを演出

Owner: G@ZZT231さん

静岡県



Owner: しおたんさん

兵庫県

マットブラックボディに
マットグレーリップ!

寒冷地仕様チョイスは
防錆性強化などの恩恵アリ!

Owner: TERUさん

愛知県



Owner: 紅色之桜さん

神奈川県

アクセントカラーを入れ
シャープなルックスを追求

サーキットも走る
ガールズセリカ!

Owner: ゆりかさん

静岡県



ボルテックスのウイングで
ドライブも快適に!

Owner: じいじいさん

愛知県



Owner: ハリスンさん

大阪府

ダルマセリカ用の
エンブレムがポイント!

大胆に延長されたノーズに加
えて、ダクト位置の変更や垂直な
フィン形状を追加して、世界に
1台だけのフェイスを実現!



Owner: ブルック♪さん

佐賀県

ヴェイルサイドバンパーを
ノーズ延長でオリジナル化

ホイールとミラーは
ブラックアウト!!

Owner: AWAYOKUBA∞駿さん

愛知県



MTブローを乗り越えて
サーキットを走り込む!

Owner: Ka_Zuさん

愛知県



Owner: ナオグルさん

愛知県

白黒ツートンに拘り
ヘッドライトカバーも製作!

純正OPバンパーで
まとまり感のあるルックス

Owner: 赤せり@ちくわさん

愛知県



Owner: だっちさん

愛知県

外見はノーマルふうで
室内はモー娘仕様!

ワイド化+丸目6灯
スーパーチャージャーも装着!

Owner: がんぶるさん

静岡県



トラストのスーパーチャ
ージャーに加えトライアルのエキ
マニやキャタライザーを装
着。約235psの出力でドラ
イブも快適!



Owner: まっつーさん

兵庫県

TRDの限定車を
スーパーチャージャーで武装!

イエローボディにブルーの
57アルティメイトが映える

Owner: 紅月華麟さん

愛知県



Owner: でびねこさん

高知県

トライアルバンパーと
パリスSステップの相性が◎

ボメックスエアロを装着し
適度なボリュームアップ

Owner: 桜麟さん

大阪府





2

オプション

2014年1月11日発売(毎月1回11日発売)第23巻第2号通巻2888号 1992年6月22日 第3種郵便物認可 受注センター ☎048899886011
発行人・西ヶ谷周二 発行・三栄株式会社 三栄書房 〒160-8547 東京都新宿区本塩町19 ☎03-5369-5112
編集人・加地伸康 編集株式会社 デイ・スクラブ 〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5 ☎03-3552-6670

1999

強烈タイムアタッカー

30

STANDARD TIME

02

100

附錄四 王雲五題詞