

ポン付けターボにスーパーチャージャー追加が最新のトレンド!!

「OPTION2 3月号」 2014年2月10日発売(毎月1回11日発売) 第23巻第3号 通巻289号 1992年6月2日 第3種郵便物認可

旧車から先鋭的モディファイまで

もっと見せたい!!

史上最大のオートサロン

JZにも!!
RBにも!!

車検もOKの
ツインチャージャー!!

OPTION2

EXCITING
CAR MAGAZINE

自分でできる!!

真冬のトラブル防止 テクニック

エンジン編



新連載 初心者歓迎!!

月イチ入門DIY

ラジアル戦線に動きアリ!!

セントラル耐久タイヤ調査

エキサイティングHONDAチャレンジ

禁断の分解検証!?

不良・激安

危険な外来コピーパーツの真実

オプションII

03

MAR.2014

ツインチャージド

J&KのBNR34 GT-RとラスティのJZS171クラウンエステート、偶然にもまったく同じコンセプトで、同時期にツインチャージャーとして仕上げられたものだ。

この2台はボン付けタービン仕様からのステップアップを考えた時、

タービンを大きくしてピークパワーを追求するのはなく、

低回転域のトルクを高め実用パワーを大きくし

フレキシブルに進化させることを狙ったのだ。

というわけで、2台の車両はボン付けタービンに

HKSの遠心式スーパーチャージャーを

プラスしたストリート快走仕様。

2014年の新たなトレンドを感じる

高質なチューンドだ。

新世代 快走 チューン

inCharged!!



めている!!

NEW



小型ボルトオンターボ+遠心式スーパーチャージャー

ストリートクルーザーは 全域のビッグトルクを求

RB26DETT **改**

Turbo : HKS/GT-SS TWIN
Supercharger : HKS/GTS8550

**トルクバンドが広がることで
質感が高く街乗りも楽な
パワーチューンを提供できます!!**

まず、GT-R (RB26DETT) のボン付けタービン車をベースに、ツインチャージャー化したのがJ&Kの神保さん、そして1JZターボのボン付けタービン車をツインチャージャー化したのはラスティの有田さんだ。

ふたりのチューナーが口を揃えているのは「今の時代、ピークパワーを高めることは簡単なこと。もっと大きなタービンを装着しても、耐久性などが問題になることはないでしょう。しかし、ターボを大

きくすると低速域が犠牲になっていき、ストリート仕様として、ネガティブ要素も発生してくるのが問題なんです」というようなこと。

パワー捻出と低速トルク拡大という相反する要素を両立するのは非常に難しいのだ。そして、ユーザのニーズは明らかにパワーは欲しいけど、低速トルクの確保や拡大はマスト、という方向に向かっている。

そこで、ターボ仕様に送風容量に柔軟性のある遠心式スーパージャーを組み合わせれば、従来

J&K 神保さん

1JZ-GTE **改**

Turbo : TOMEI/ARMS M8280
Supercharger : HKS/GTS7040

**1.5J仕様に対抗できる!!
手ごろなトルクアップ策として
キット化する予定ですよ!!**

のターボチューンのネガティブ要素であった低回転域のトルク拡大や、ターボラグの解消という道が開けると考え実行にうつしたというわけだ。

ちなみに、遠心式でない従来型のスーパーチャージャーでもツインチャージャー化はできるし、その事例も数多くあるが、ターボチャージャーとスーパーチャージャーの容

ていた。それでもスムーズな出力特性を得ることは難しかったんだ。

もちろん、この2台のようなタービン+遠心式スーパーチャージャーでも過給制御などのノウハウは必要になるが、2種類の過給の風量のバランスをうまく組み合わせれば、メカニズム的にも単純な直列過給を実現できるという。

というわけで、実用的パワーチューンとしての選択肢、ポン付けタービン+遠心式スーパーチャージャーという2台をチエックさせてもらおう。

ラスト有田さん

新世代快走チューン
TwinCharged!!

HKSのツインチャージャーが発売され、実際にその性能特性を知ることによって「低回転域の底上げに使える」と直感したJ&Kの神保さん。これまで2JZや13B、SR20エンジンなど、多くのツインチャージャー仕様を製作、ユーザーに納車し、その感触が確かであることを実感してきた。

その方向性は、ピークパワーはターボチューンされた状態のまま、トルクバンドを下方に大きく広げていくもの。ピークパワーが同等であっても、中間域のパワーは大きく向上し、軽く1000rpm以上加速領域が増えることで、実用域で体感性能は著しく向上する。

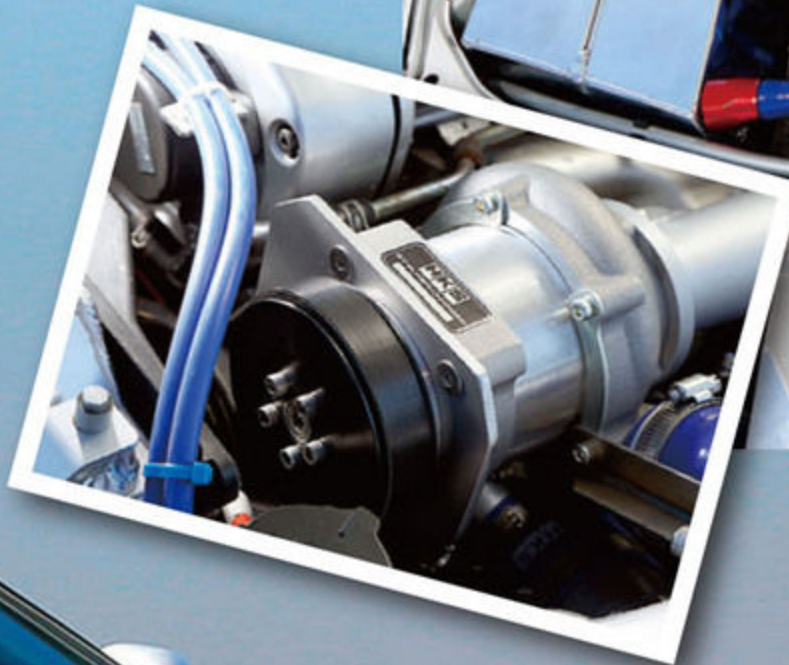
そんなコンセプトに沿って作られたこのGTRオーナーも、GT-SSタービンでパワーを上げ、Vカムで低回転域のトルクアップを目指してきたが、まだ低回転域のトルク不足を感じていた。

当初は次に2.8L化を考えていたが、その効果をお客さんどうしの口コミでも確認、ツインチャージャー化を選ぶことになったという。

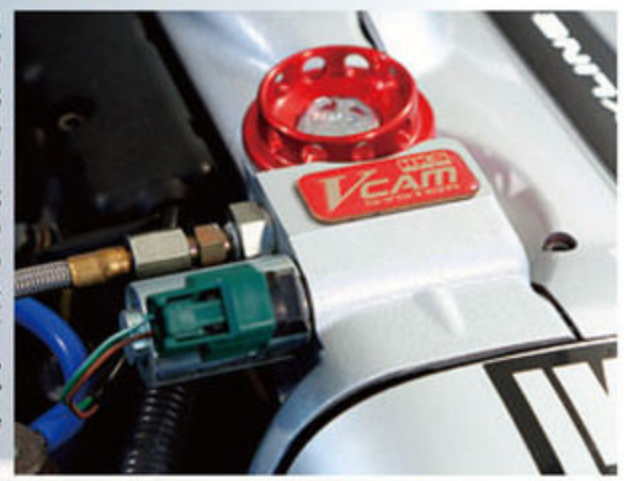
というわけで、可変バルタイ+GT-SSツインというパワーユニットとのバランスを考慮し

Turbo: HKS/GT-SS TWIN
Supercharger: HKS/GTS8550

軽量化に制限のあるストリート快適仕様には、低回転からの圧倒的なトルクが効く!!



ツインチャージャー化する以前に装着した可変バルタイのVカムシステム。もちろん、低速トルクが向上が目的でしっかりと効果があるが、ツインチャージャー化による低回転域の向上はそんなものではない。当初、この車両のステップアップとして排気量アップを検討していたが、すでにツインチャージャー化した車両オーナーからのインプレを聞いて、ツインチャージャー化を選択したという。



エンジン左前方にレイアウトされたスーパーチャージャーはGTS8550。2種類の過給器のバランスから最大出力は欲張りず5000rpm以上に目標設定。低回転から異次元とも言えるトルクを発生させると同時に、各部のバイパス、エキゾーストの容量、加圧リリーフなどを組み合わせバランスを取り2種類の過給器の特性差によるトルク変動を安定化させる。2500rpmから完全加速体制に入る感覚は従来のRB26チューンでは達成できなかったものだという。



オーナーが普段乗れるようにと、シンプルに仕上げているGT-Rだが、レカロSR7&ワンオフ張り替えされた純正ステアリングなどでレッドのアクセント色が入られている。ホイールはBBSのLM、タイヤは275/30-19のアドバンネオバ。



ハイエンドチューンばかりでなく、車重が重くエンジンのトルクとレスポンスが速さに直結する街乗りマシンにもピッタリというわけだ。

ピークを狙う
このように、スーパーチャージャーによる低速からの過給効果に加え、ターボラグ解消の効果が狙えるのもツインチャージャー仕様の魅力。

また、エンジンの状況によってはふたつの過給で送られる吸気の圧力が高まりすぎる領域も発生するため、余圧は吸気パイピングからリリーフ、吸気管内を過給状態で循環させることでエンジンレスポンスの向上につながっている。



エンジンの制御はVカムシステムまで含め新型のFコンVプロ。ブーストコントロールはツインチャージャー化される以前から装着されていたEVC-Sだ。制御面では、スーパーチャージャーの過給特性とターボの過給特性の差となる部分を考慮し、2つのシステム間のバランスをセットアップすることがポイントになる。



これまで製作したツインチャージャー仕様の中で最もレイアウトに苦労したのがRB26だという。完成状態を見るとスッキリと装着されているように見えるが、実はブリーやオルタネーター、カップリングファンのオフセット変更など狭いスペースでのつじつま合わせに苦慮したそうだ。



マフラーは東名パワードのエキスパイプTi₆メインパイプ89φのマフラーだが、2次背圧のコントロールと音量調整を兼ねECVバルブで一部径を絞る。保安基準に適合させるため、HKSのスポーツキャタライザーを装備している。

新世代快走チューン
TwinCharged!!



SKYLINE GT-R [BNR34]

J&K RB26DETT 改 TWINCHARGER

⑤ J&K 千葉県山武郡九十九里町真亀629 ☎0475-76-2714

SPECIFICATION

RB26DETT改530ps HKS・GT-SSタービン×2/GTS8550過心式スーパーチャージャー/Vカムシステム/鍛造ピストン/コンロッド/FコンVプロIV/インタークーラー/EVC-S/オイルクーラー フローオフバルブ 280ℓ/h燃料ポンプ HPIラジエーター HKS・LAクラッチ/ハイパーMAXダンパー アドバンNEOVA(F・R: 275/30-19) ほか





レイアウトはスーパーチャージャーが上流にある直列過給。低回転域からエンジンに送られる空気量が多いため(=トルク増大)、一次背圧が極く低回転から確保され、タービンは常に過給状態にある。低速から立ち上がるトルクは1.5JZや2JZを思わせるほど、さらにレスポンスがいいなど大排気量のチューンドNAのようでもある。



Turbo: TOMEI POWERD/M8280
Supercharger: HKS/GTS7040



ツアラーVを始め1JZチューンを得意としてきたラストイは1JZをベースにポン付けタービンのツインチャージャー仕様を製作。車両は1JZ搭載のクラウン・エステートで、純正形状タービン用ツインチャージャーキットとして製品化を前提にした開発車両だ。

開発のきっかけは、1JZユーザー、特にストリート系ユーザーの中にポン付けタービン仕様にして長らくたち、重メンテを兼ねて次のステップに進もうという意向をもっている人が多いこと。

しかし、タービンをウエストゲート式の大容量タイプにすると、1JZの魅力である低速トルクがスポイルされてしまう。

定番の2JZや1.5JZにするとコストがかさむ上に、車検の問題や場合によってはエンジンハイトによるボンネット干渉の問題なども発生する、など思いとどまってしまう理由もある。

そこで思いついたのが、現状のポン付けタービンを活かしたままのツインチャージャー化。この手法であれば、ECUを買い替える必要はない。また、スーパーチャージャーの追加装着は容易なので半日程度の作業メニューにすることが可能、もちろん工賃をおさえられるしお客さんからも長期車両を預かる必要もない。

また、中間領域はパワーアップするが、ピークパワーを上げないことでエンジンの負担増も少なく、インジェクター交換も不要など、安全性・コスト面でユーザーにとって非常にメリットが大きい。

さらに、過給器の追加装着は保安



エンジンネーミングはオリジナルのハーネスを使う
てJZX100用のパワーFC、エアフロレス仕様を使っ
ている。同時にサブスロットルをキャンセルしたJZX1
00用のスロットルを使い、不要なスロットル系フェー
ル制御などを完全にキャンセルしている。



エンジン効率が高まるぶん、常にエキマニ内
のフローは飽和状態になってしまう。そこで
純正エキマニを加工してウエストゲートを装
着し一次背圧を調整。また、2次背圧と1次
背圧の差もバランスさせなくてはタービン
が過回転となってしまうので、ECVバルブの
口径で音量だけでなく背圧もコントロール。

吸気は圧縮を繰り返されるため温度
上昇が激しい。そのためインタ
ークーラーの冷却キャパシティは、
エンジン性能に直結するという。



フェンダーは加工して
拡大され、ホイールは
オリジナルのTE37S
L RASTY LIMITED
を装着。また、ミッシ
ョンはJZX110用の5
速マニュアルに積み
換えられている。

CROWN ESTATE [JZS171] RASTY 1JZ-GTE 改 TWINCHARGER

📍 ラスティ 千葉県白井市富士51-4 ☎ 047-441-6226

SPECIFICATION

1JZ改410ps 最大トルク55kgf-m 東名パワードM8280タービン HKS-GTS7040遠心式スーパーチャージャー/EVC5 東名パワードボンカム/LSD APEXパワーFC(JZX100用/エアフロレス) トラストインタークーラー
— ラスティVRマフラー/カッパーカーボンクラッチ オリジナルホイール フェンダー加工 社外グリル ほか

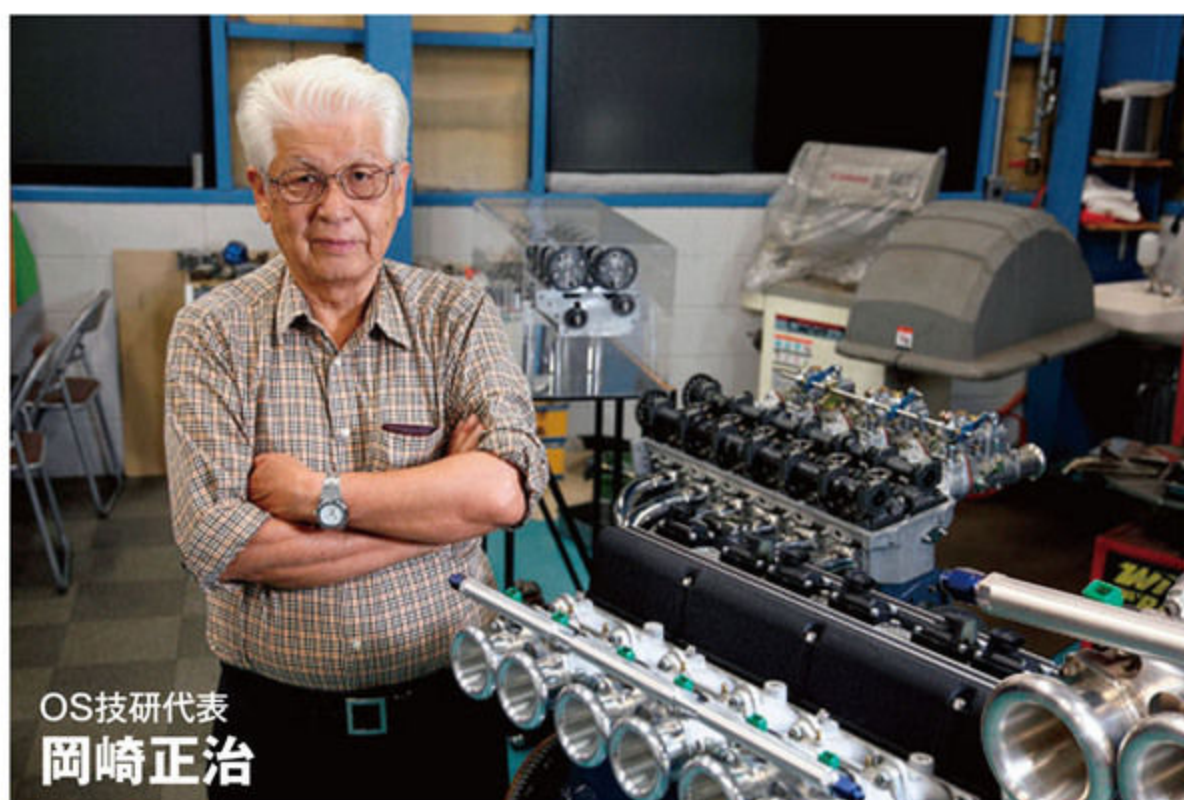
TwinCharged!! 新世代快走チューン

基準に抵触しない内容なので、車検
の問題もクリアできる。
そんな理想を描いて製作したテス
ト仕様は想定以上の仕上がり、低速
からレスポンスビンビン、トルクモリモ
リ。今後はもう少しセッティングを煮
詰め、キットメニューにすべく開発を
続けるとのこと。
ちなみに、まだ試されていないが、パ
イピングの追加製作でNA車両のス
ーパーチャージャー化にも使えそうと
のことなので、ツアラーユーザーも
要注目かも!!





三栄書房



OS技研代表
岡崎正治



30年前、技術屋としての腕だめしとして最高峰のチューニングエンジンを実現すべく、私財をなげうってL型のツインカムヘッドを設計・市販したOS技研の岡崎社長。外注の製産技術が伴わず、紆余曲折の末、世に放たれたオリジナルのツインカムヘッド(TC24-B1)はわずか9機。幻のツインカムヘッドと呼ばれるゆえんだ。今回、改めて各部の設計を見直し、L型で400ps超を目指すヘッド(コンプリートエンジン)としてリリースを見込んでいる。

400ps越えが見えてきた L型改3.2ℓNA仕様

TC24-B1Z



幻のエンジンが 最新の技術で蘇る!!

ついにテストも最終段階!! 技術屋社長のこだわりが世に放たれる

若いOPT2読者にとっては、なじみが薄いかもしれない日産のL型エンジン。ハコスカやS30Zなど、昭和時代の日産の主力エンジンで、今でもそのチューニングは進化を続けている名機だ。

とは言ってもメカニズム的には、シングルカム、前時代の設計といえるもの。まだ、ツインカム機構自体が珍しかった30年も前にOS技研の岡崎代表が挑戦したのが、L型エンジンに向けたチューニング用アフターパーツとしてのツインカムヘッドの設計・生産。

当時、アフターパーツの製産技術の限界もあり、多くの引き合いがあったにもかかわらず、世に放たれたそのヘッドの数はわずかに9機のみ。マニアからは幻の

ツインカムヘッドと呼ばれてきたものだ。

それから約30年、OS技研では幻のヘッドTC24-B1の再生産を決定。再生産と言っても、ギヤトレインや給油システム、剛性の向上など、完全な新設計と言えるほど各部のメカニズムは見直され、TC24-B1Zとして新たに世に送り出されることとなった。

現在、車両に搭載してのテストも順調に進み、ほぼ製品版といえる状態にまでこぎつけているという。

幻と言われたTC24の新たな仕様は3.2ℓ仕様の腰下と組み合わされて400psオーバー。現行のスポーツエンジンと比較しても、まったく遜色ないスペシャルヘッドに仕上げられる見込みだ。



OS技研認定工場 PRO SHOP ナカガワ 079-272-3883

組み付けノウハウの確立やサポートなど、TC24-B1Zの販売にあたっては、西日本・東日本にそれぞれのサポートショップを設置しての展開となる。そのうち、西日本地区に関してはTC24-B1Zの開発段階から協力体制をとった兵庫県のプロショップナカガワが担当。L型エンジンの現状までのチューニングの進化も知り尽くし、TC24-B1Zの開発にあたってはその名に恥じぬ性能が盛り込まれるよう、多くの要望をOS技研に投げ掛けテストを重ねてきた。

エンジン音を初公開!! TC24-B1Zのテスト風景はYou-TubeのOPT2チャンネルで!!



三栄書房



特集

自分でできる!! 真冬のトラブル防止 テクニク エンジン編

14

TOKYO AUTOSALON with NAPAC 2014

TUNED & CUSTOMS

pick up!!

28



注目企画

2 新世代快走チューン

Twin Charged!!

ツインチャージド

49 不良? 激安?

危険な外来コピーパーツの真実

74 東京オートサロン2014

最新注目パーツ

SELECTION!!

83

HONDA

Exciting Challenge



144 EXEDY CUP OPTION2 ENJOY ENDURANCE RACE 2013

お遊び耐久レース Rd.4

158 第7回 茂原de痛車!
in茂原ツインサーキット

SERIES

65 チューニング初心者必見!

月イチ 入門DIY

新連載!!



70 エボリューションQ

EVOLUTION Q SPECIAL

150 爆走坂東組マサの最速86伝説新連載!!

MAKING For CIRCUIT

REGULER CORNER

55 暴走機関車 Daiちゃんの生涯走り屋宣言

57 DFellow アべちゃんの新米シャチョー奮戦記

58 目指せ! 世界最速 アンダー鈴木のやりすぎDIY講座

60 サンデーレースカレンダー

86 カバーマシン gram LIGHTS RYO Z33[Z33改]

90 走り屋ガールズコレクション Girl's on!!
東京オートサロン2014編

94 スピンアウト倶楽部

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

126 モニター報告

141 OPT2注目! PRO SHOPガイド

~ROUND ENGINEERING SXE10~

~GARAGE TSR RPS13~

~D-life C35~

153 モニター募集

154 読者プレゼント

OPTION2

オプション2 3月号

発売: 2013年2月10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 東京都新宿区本塩町19

大代表: ☎03-5369-5111

販売部: ☎03-5369-5112

FAX: 03-5369-5116

広告部: ☎03-5369-5120

オーダー: ☎03-5357-8802

FAX: 03-5357-8803

企画編集: 株式会社ディーズ・クラブ
〒136-0082

東京都江東区新木場1-14-5

大代表: ☎03-3522-6670

編集部: ☎03-3522-6676

印刷&製本: 凸版印刷株式会社

[スタッフ]

編集長: 加地伸康

編集部: 太田朗生

鍵市篤史

ライター: 渡辺大輔 正松本 宏

石川大輔 堀 芳仁

加藤敬二

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: 稲田浩章

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。

仙台ハイランド ジャパンドラッグレースウェイ開幕!

4月26日(土) / 27日(日)

初心者のお参加大歓迎
オープニングフェスティバル開催!!◎ 仙台ハイランドオープニングフェスティバル事務局 <http://dragfan.net>詳細は
続報を待て!

劣化を放置すると
悲惨な結末が.....

冬場の走行会で多い
熱害トラブル!?

真冬のエンジンは負担が大きい!!
安易なチューニング作業やメンテ不足が
愛車のトラブルを誘発する!

トラブル防止 テクニク



走っていたら
オイルホースが
抜けちゃった(泣)

たぶんこんなモンで
ヘーキでしょ

めんどくさいから
テキトーでいいや

とりあえずこれで♡
後でやりなおそう

故障につながる
間違いだらけの
DIY作業に

喝!!

自分でできる!!

真冬のトラブル

エンジン編



エンジン関連のトラブルの大半は、安易なチューニングやメンテナンス不足によるパーツの劣化を原因に起こるもの。また、DIYによる「やっつけ作業」や「とりあえず作業」が放置され、気がついた時には手遅れになっちゃうなんて場合も多い。だから、大切な愛車のトラブルを防止するためにも、自分でイじる時には、しっかりと準備をして時間をかけ、正しく完璧な作業を行って欲しい。とは言っても、想定外のトラブルや経験を積んでこそわかる要因ってのもあるもんだ。そこでこの特集では、エンジン周辺を中心に、トラブルの事例や防止のためのテクニック、チェックポイントを伝授しちゃおう。

→ AFTER

エンジンルームのパーツや配線を
熱害から徹底的にガードしよう！



全開時はこうなっている!!

エンジンベンチテストでは、ごらんのとおりエキマニやタービン、アウトレット、マフラーのいち部までが真っ赤に！これはかなり高負荷をかけた状態のテスト風景だけれど、東名パワードでは排気系パーツ開発時に最大1000℃くらいまでの排気温度を想定して耐久テストなどを行うという。ちなみにオータシルビアでエキマニ表面温度を測ってみたところ、アイドリング時でも約300℃もあったのだ!!



その状態でサーキットを走ったりした結果（直接の原因は昨年11月のサーキットでのエアロパーツテスト企画）、バルクヘッド側のヒーター関連のパーツが焦げてしまうなど、目に見える被害が発生！あわてて遮熱対策に乗り出したというわけ。ちなみに、社外品のエキマニやタービンに交換した場合、純正遮熱板が装着できなくなってしまうことも少なくない。だからといって、ノーガードのままにしておくのは禁物。社外の遮熱布やチューブ類、バンテージや塗装材、金属板などで

トラブルを未然に防ぐ

遮熱対策

エンジン本体やエキマニなどから発生する熱が、周辺パーツに与えるダメージは想像以上に大きい。チューニングしてパワーアップするほど熱量も増え、全開走行時には排気温度が1000℃近くまであがる場合もあると聞けば、その危険

性も想像しやすいよね。直接触れていなくても、周辺パーツは常に数1000℃の空気にさらされるんだから、遮熱対策は必須と言える。特に配線類や電子パーツなどは、しっかりと熱からガードしておきたい。

ちなみにサンプル車両のオータシルビアは、以前は純正のタービン遮熱板に加え、ワンオフのハーネス保護用の遮熱板が装着されていたはず...!? 実はたび重なるDIY作業の際に取り外し「あとから付け直そう」と思い、そのままずっと放置された状態。



DANGER!!

樹脂製パーツが黒焦げに!!

今回の企画のキッカケのひとつがコレ。エキマニ後方のバルクヘッドに取り付けられている、ヒーター配管の樹脂製ジョイント部分が熱害によって焦げてしまった…。純正ではまず問題ない部分のハズだから、社外エキマニに交換しているうえに遮熱板を装着していなかったことが原因の『人災』であることは間違いない。



遮熱作業のついでに、周囲のホースも含めて新品を用意して交換。焦げたジョイント部分だけでも約7000円、ぜんぶで約1万4000円という痛〜い勉強代を支払うことになってしまった。



BEFORE



DANGER!!

電子パーツは熱に弱い!!

シルビアの排気側ストラットに固定されているパワートランジスタなどの電子パーツも、基本的には熱に弱いので遮熱対策や別の場所への移設を行うのは定番。ちなみにオータシルビアのパワートランジスタは、かなり熱にさらされたようで、樹脂性のケースが少し溶けている恐ろしい状態だった。



DANGER!!

耐油ホースもガードが甘いと…

オイルキャッチタンク用の耐油ホースも、熱源付近のいち部が焦げて(溶けて)いる。長年使用していた遮熱チューブ自体が劣化していて、ホースを覆い隠せていない部分が被害を受けてしまった。表面を遮材などで覆っている場合は、内部の劣化に気付かないこともあるので、定期的に状態をチェックするように心がけたい。

CHECK!

排気系の上空は危険ゾーン

JZエンジン搭載車など、排気まわりの上側をスロットルワイヤーが通過するレイアウトになっている車種もある。こういった位置関係の場合、しっかりと熱対策しておかないと、急にアクセル操作不能という恐ろしい状態に陥ってしまう危険性もあるぞ。



CHECK!

純正対策済みの部分こそ要注意

タービンのオイルリターンホースなど、熱源に近い部分のパーツには、純正で遮熱布が巻かれていることもある。それだけ、熱の影響が起こりやすい部分というわけだ。経年劣化やなどでボロボロになっている場合は、交換しておくのはもちろん、熱量が増えるチューニングカーなら純正以上にキッチリ対策しておこう。



CHECK!

位置変更や追加の際は慎重に!

写真はSR20を換装した左ハン仕様ダルマセリカのエンジンルーム(Daiの愛車)。排気系とブレーキマスターシリンダーの距離が近すぎるため、もっとしっかり遮熱しないと危険だ。これは極端な例だけど、パーツの装着位置を純正状態から変更する場合や、追加パーツを取り付ける際は、熱源との位置関係を考慮し、できるだけ熱害を受けないレイアウトを選ぶことが重要。また、その上で必要に応じた遮熱対策を行おう。



CHECK!

社外ボンネットは装着前に対策を

社外のカーボンボンネットやFRP製ボンネットは、裏側の耐熱カバーが装着されていないものがほとんど。そのまま使うと排気側の周辺が熱で劣化したり変色したり、変形することもある。せめてエキマニの上側になる部分にだけでも遮熱布などを貼って保護しておきたい。

対策するのは常識だ。というわけで、インターネッ ト通販などで販売されている遮熱用アイテムをアレコレ購入。熱害を防ぐためのチェックポイントを学びつつ、遮熱板製作をはじめとする徹底的な熱害対策DIYを行ってみることにしたぞ。

遮熱

トラブルを未然に防ぐ

対策

あらもしょーかい

アルミサーモパネル

購入価格：3700円(500×500mm)

☎ あらもしょーかい ☎045-545-6389
http://www.alamo.co.jp/alamo-d21

インターネットオークションで購入した、加工しやすい0.35mmの薄いアルミ素材。ディンプル加工によって凹凸がつけられていて、剛性が保たれる上、自由な形状に折り曲げて使うこともできるなど加工性も高い。通常のアルミ板やステンレス板よりも、手軽に遮熱板を製作することができるオススメ素材だ。見た目もなんだか外車の純正遮熱板のようで高級感がありカッコいい!!

熱をさえぎる 遮熱板で 広範囲をまとめてガード

必要な形状にアルミサーモパネルを 段ボールで型紙を製作する
折り曲げる 切り出す

手の力だけでも簡単に曲げることができる。必要なアルミと角やボールなどに押し当ててやると、キレイに曲げることができるぞ。

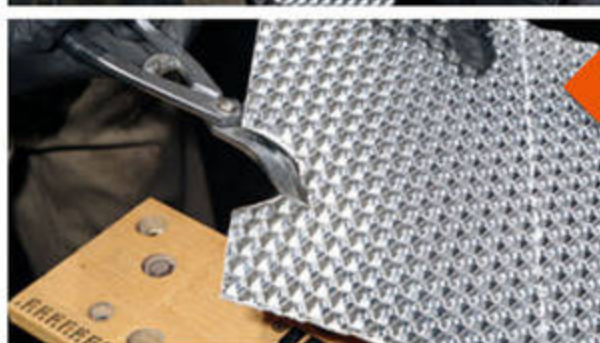
この段階で形状や固定方法などをしっかり決めておけば、あとから修正が不要で失敗も少なくて済む。エンジンは揺れ動くので、エンジン側か車体側どちらかに決めて固定する必要があるけれど、今回は車体側の既存のステーなどを使って取り付けることにした。

DIY
スタート!

ストラット部とバルクヘッド側に最初から装着されていたステーをそれぞれ利用し、合計3カ所をボルト&ナットで固定した。固定には両ボルトタイプの防振ゴム(1個200~300円くらい)を使用すると、振動を抑制してくれるぞ。



防振ゴムで
固定したら完成!



形状が決まったらアルミサーモパネルに書き写してカットしていく。直線をカットする場合はめくれあがらないように板などで押さえながら、グラインダーでカット。細かい部分は万能バサミを使用した。



遮熱布&遮熱チューブで 細かい部分を個別に保護

広範囲は貼るタイプが便利!

広い部分を覆いたい場合は、粘着タイプになっている遮熱布を貼り付けるのがラクチン。必要な配線やカプラーは、切り込みを入れて引き出しておこう。また、端切れを利用してイグナイターにも貼ってみた。



DIY
スタート!

太いホースもしっかり 配線はチューブで
ガード 覆い隠す



オイルキャッチタンクホースなど、太いホースもしっかりとガード。切り込みが入っているタイプを使用する場合は、切れ目が熱源と反対側にくるように取り付け、針金などで数カ所を固定しよう。ワイヤーツイスターを使うと、カンタンだしキレイに仕上がるよ。

チューブに通せないサイズのカプラーが付いている場合は、精密ドライバーなどを使ってカプラーと配線をバラしてし、カプラーを付け直せばOK。ただし、熱害や経年劣化でカプラーがもろくなっている場合もあるので、作業時は要注意だ。

Kijima
アルミガラス
クロスシート
(耐熱100~120℃)
購入価格：1716円
(300×390mm)

エフ・サービス
超高耐熱ヒートチューブ(耐熱300℃)
購入価格：2000円(36φ×500mm) /
1300円(21φ×500mm)



ノーブランド
ヒートシールド

購入価格：1100円(13φ×500mm)×2

遮熱板で覆いきれない部分や、さらにしっかり熱をシャットアウトしたい部分には、遮熱布や遮熱チューブを追加施工していく。どちらも熱源に接触するような部分には使えない耐熱温度のアイテムだけれど、周辺パーツを保護するにはじゅうぶん。必要に応じてサイズや内径を使い分ければ、より完璧で美しい遮熱を実施することができるぞ。

排気管からの放熱量自体を減らすことで、周囲への影響を少なくするという手段もある。

そこでまず思い浮かぶのはサーモバンテージを巻き付けるという手法だけれど、キレイに巻くのは難しい。

そこで、今回は断熱効果を得られるセラミック塗装を、ハケやスプレーで塗ることができるという『H.I.P』を施工してみることにした。

セラミック粒子による断熱効果で、マフラーくらいなら走行後でも軍手でつかめるレベルまで熱を封じ込めてくれるというアイテムだ。

今回は、白色のハケ塗りタイプ(600℃対応)を使って、最新のレースカーっぽいスタイルを狙ってみたぞ。

ターボ車のエキマニは、H.I.Pの耐熱温度より高温にもなると思われるので、その耐久性もあわせてテストしていこうと思う。



フラワーオート

H.I.P (High Insulation Paint)

購入価格：6800円(耐熱温度600℃リキッドタイプ)
※7800円(耐熱温度600℃スプレータイプ)／6800円(耐熱温度150℃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

◎ フラワーオート ☎0466-81-5550 <http://www.flowerauto.com>

排気管からの放熱を断熱塗料で封じ込める

DIYスタート!



数回に分けて重ね塗り

原液のまま塗るとダマやムラができやすかったので、溶剤で少し薄めたら塗りやすくなった。乾燥させて塗り重ねる作業を3回ほど続け、12時間換装させたら作業完了だ。

塗料を少し薄める

説明書によると、ハケ塗りタイプは原液のまま塗装すると書いてあるけれど、少量のシンナーで薄めてもOKとのこと。1缶でエキマニとアウトレットくらいはじゅうぶん塗ることができそう。白色以外に、黒色も用意されている。



足付け&脱脂はしっかりと!

まずは表面をサンドペーパーで足付け&脱脂。今回は仕上がりの良さを重視してエキマニを外して塗ったけれど、周囲をしっかりマスキングしてから作業すれば、装着したままでも塗装は可能はず。

断熱と遮熱のダブル効果で周辺パーツを熱から守る!

「大事な部分を遮熱板や遮熱布でしっかりと保護したうえで、エキマニからの放射熱自体も抑制したので、これで熱害トラブルとはオサラバっす! いざ作業をはじめると、ここもやっておいたほうがいいのか? こっちも熱くなりそうだなって、ついエスカレートしちゃったよ(笑)。遮熱板のシルバーに加えて、白色の断熱塗装を選んだことで、エンジンルームのふんいきが明るく、そしてカッコよかったのにも大満足!!」

見た目もカッコよく仕上がったよ!!
OPT2オータ



完成!!

周囲との クリアランス確保や しっかりした固定で トラブル防止!

振動対策

少しずつ
ダメージが
蓄積する

ステーの 強度を 確保しよう

ペラペラのステーでゆらゆらと留められているオイルキャッチタンク。これでは走行中に周囲と接触したり、振動によるクラックによって脱落に繋がる危険もある。



特に重量のあるパーツの場合は、クルマの動きに合わせて大きく動く可能性が高いので、固定するステーは強度の高いものが必要となるぞ。ホームセンターで販売されているステーを選ぶ時は、材料に厚みがあり必要な強度のあるものを選ぼう。相当短く振動のないところでないかぎり、手で曲げられるようなステーはNGだ。



DANGER!!

周囲側にも接触予防策が必要



ボディの穴などにホースや配線を通す時には、周囲に接触しないように要注意。クリアランスを確保できるよう穴を拡大したり、ボディ側にU字型のゴムホースを巻き付けるなどして、接触による破損が起こらないよう対策しておこう。穴開けの際にはエンジンの振動による部品の動きなども考慮した余裕をとるようにしたい。

メッシュホースは 接触厳禁!

どうしても狭い空間を取りまわす必要がある場合は、ゴムシートやホースの切れ端、スパイラルチューブなどを巻き付けて緩衝材にするのも有効な対策法だ。特に金属部分と接触する可能性がある場所はしっかりと予防を施しておこう。



ステンメッシュホースは接触によってダメージを受けて、内部のホースにまで穴が開いてしまうことも。エンジンオイルや燃料の配管などに使用することが多いだけに、穴が開いて漏れてしまうと重大な被害が起こりかねない。2本のホースが近い場合はタイラップを組み合わせるスキ間を確保するのがベター。ボディなどと干渉する場合は、擦れ合わないよう固定してしまうこと。

CHECK!

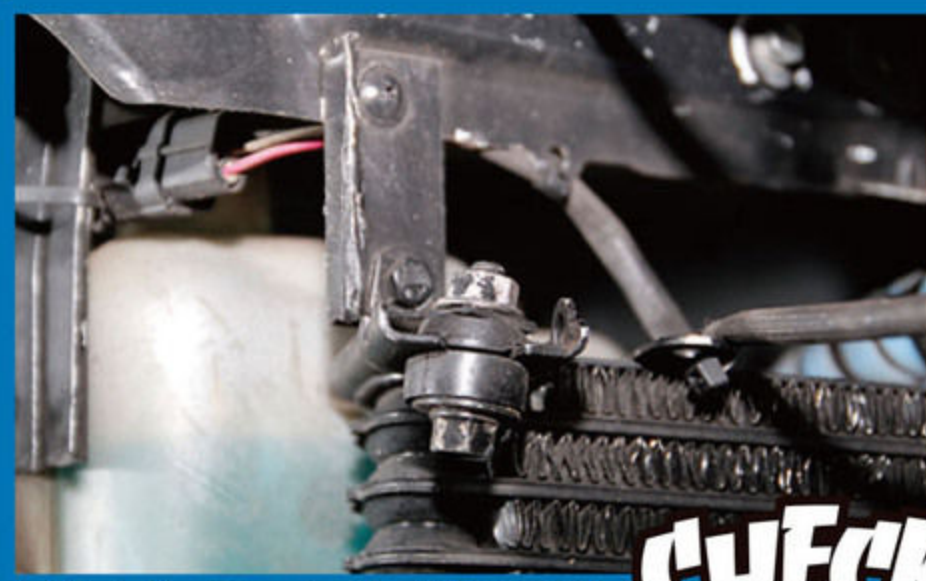
走行中はもちろんだけど、停止時でもエンジンのアイドリングによる振動でクルマは常に動いている。そこで新たにパーツを装着するときには、大きな力がかかったとしてもほかの部品と接触しないようにしっかりと固定をする必要があるぞ。固定が甘いとせっかくの新しいパーツも性能が発揮できないばかりか、新たなトラブルを引き起こす原因となってしまう可能性もあるんだ。

CHECK!



3点以上の固定で動きを抑える

パーツを固定するステーは強度と共に点数も大切な要素となる。大きなパーツの場合は2点の固定では動きを抑えづらいので、3点以上のステーでしっかりと固定することでトラブル発生を予防することができる。



ゴムブッシュで振動を吸収

エンジンの細かな振動や走行風による圧力をモロに受けるような場所は、金属のステーに力がかかり続けることで疲労し、いつかぽっきりと折れてしまうということも。そんな場所にはゴムのブッシュなどを挟み込むのがベター。細かな振動を吸収することで、金属へのダメージの蓄積を抑制することができる。

CHECK!

圧力や
テンションに
負けない

抜 け 対 策

高圧力に耐えるパイピングで
安心して全開できるマシニング作り!

CHECK!

ビードですっぽ抜けを防止!

ホースバンドがかかる部分にビードというリブを作ること、負荷がかかったときでもホースバンドが抜けにくくすることができる。市販のパイピングキットなどならビードが設けられているものがほとんどだけど、ビードがない場合は圧力の高い部分での使用は極力避けたいところ。



パイプを挟んで握ることでビードを作ることができるビードブライヤーという便利なツールもあるぞ。比較的柔らかいアルミパイプなどにDIYで抜け止め加工を施すことも可能だ。

ホース 接続部分は 洗浄しよう

インテークパイプの場合は内部にブローバイによる汚れが蓄積、潤滑剤のようになって抜けやすくなっていることも。脱着を行う場合はホース内部までチェックして、汚れている場合はしっかり洗浄してあげよう。



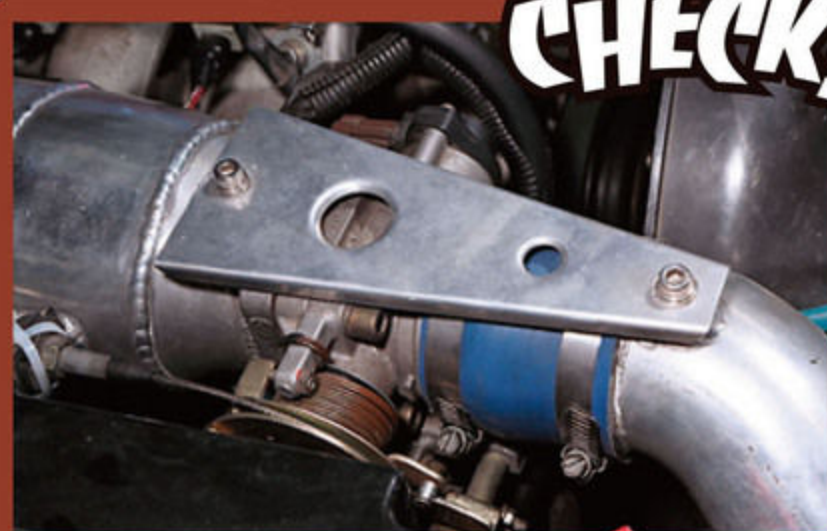
金属のパイプやジョイントと、ゴムやシリコンのホースを接続する部分をパーツクリーナーなどで洗浄することも抜け防止の有効策。抜けグセがついてしまっている場所などはホース内部に油分が付着していないかチェックしてみよう。

DANGER!!



交換したサクションやターボ車のインタークーラーなど吸気系のパイピング、オイルクーラーやラジエターなど冷却系の配管などは、正しく装着されていないと圧力やテンションがかかった時に抜けてしまうことがある。走行に支障を生じるばかりか、最悪の場合は車両火災の引き金にもなりかねないパイピングの抜け。しっかりとホースバンドを装着することに加えて、さらに「抜けにくく」仕上げるためのポイントを紹介していくよ。

CHECK!



ステー追加で抜けを撃退

タービンやスロットル周辺など高い圧力がかかる部分にはパイピング同士を固定するステーを装着するケースも。溶接などが必要となる加工だけど、ボルト止めのステーを追加することで、パイプ抜けの可能性を限りなく低く抑えることができる加工だ。

膨張を抑えて 破裂を予防

パイプとパイプの間にあるホース部分は、高い圧力がかかると膨張、さらには破裂してパワーダウンの原因になってしまう。このホース部分の破裂を防止するには、外側からホースバンドを巻くという方法が有効。単純だけど高い効果を発揮してくれる。



CHECK!

DANGER!!



オイルレベルゲージ 抜けを防ぐ

高回転域を常用する場面で発生することがあるのが、オイルレベルゲージの抜け。栓となっているレベルゲージが抜けるとその部分からエンジンオイルが噴出する可能性もあるぞ。ストッパーパーツも市販されているし、パネを装着して押さえてしまうというのも有効だ。

CHECK!



劣化の具合を見極めよう

ベルトの劣化はゴムが硬化することによるヒビ割れや山の剥がれから始まり、そのまま使用すると裂けたりちぎれたりしてしまう。ヒビ割れの状態ならまだ使用可能な範囲内だけど、近いうちに交換をしてトラブルを予防しよう。

ファンベルト

確実に
進行していく

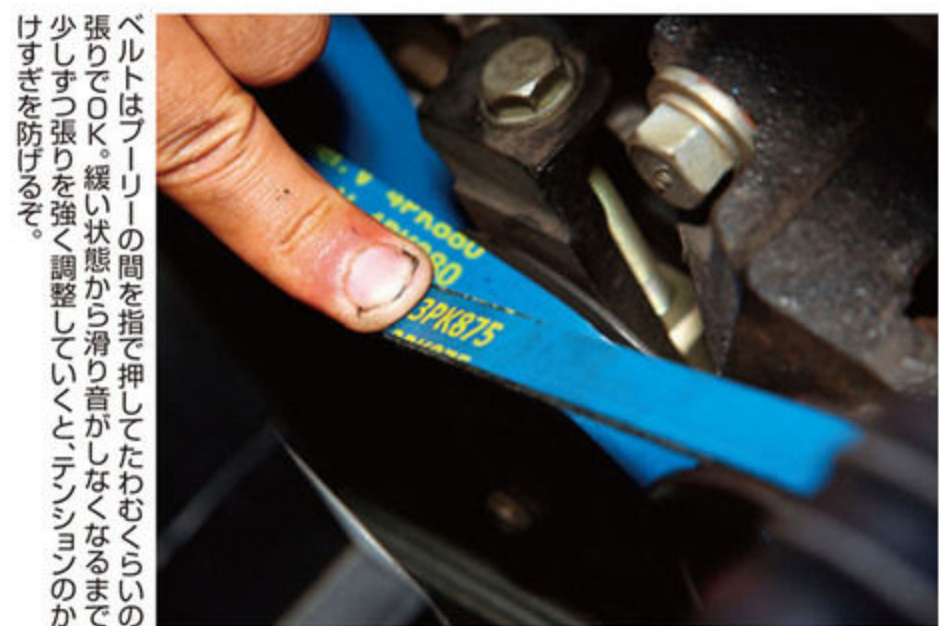
ベルト鳴きは劣化の兆候!

エンジンルームの熱気や抵抗のあるプーリーをまわし続けることで劣化が進んでいくファンベルト。劣化が進むと「キュルキュル」という異音が発生するので、張りを調整したりひどいようならベルトを交換する必要があるぞ。劣化を放置すると最終的にはベルトが断裂、エアコンやオルタネーターが作動しなくなりそのまま不動車となる可能性も。



ベルトの張りすぎに注意!

滑り音が発生したらテンションを強める方向にテンショナーで調整するけど、強すぎるとプーリーを支えているベアリングが損傷してしまうことも。ベルトを指で押してパンパンの状態でも滑り音がする場合は、使用をやめて交換しよう。



ベルトはプーリーの間を指で押してたわむくらいの張りでOK。緩い状態から滑り音がしなくなるまで少しずつ張りを強く調整していくと、テンションのかけすぎを防げるぞ。

CHECK!

山をしっかりと合わせよう

ベルトにはプーリーのミゾに合うように山が作られている。ベルトとプーリーの凹凸が一致していないとベルトが脱落するほか、ベルトが削れてしまうと負荷に耐えられなくなり切れてしまうことも。



無残にもちぎれてしまったファンベルト。交換後まもなくのことだったので、装着時に山がずれていたことでベルトが剥がれて削られ、あっという間に断裂に至ったものと思われる。

劣化対策

初期症状を見抜くのはもちろん、**トラブルを予見した予防策も重要!**

年式が落ちてきていたり走行距離が伸びてきたクルマは経年劣化によるトラブルから逃れることはできない。ただ、パーツの装着やメンテナンス作業をしている中で、劣化によるトラブル頻発ポイントを点検できれば、致命的なトラブルとなる前に対処をすることも可能だぞ。作業をする目的の場所だけでなく、目を光らせてほしい場所を紹介していこう。

カプラー

熱でカプラーが溶ける!

本来あるべき遮熱板がとりはずされている熱源に近い場合は、熱の影響でデロデロに溶けてしまうことも。このような場合見た目では配線が繋がっていても、内部で焦げて断線しかけている可能性も。



DANGER!!



ツメが折れてしまう!

熱によってプラスチックの柔軟性が失われたカプラーは、脱着作業でツメが折れやすくなっている。固定が甘い状態では導通も確保できないので、カプラーを交換するかギボシなどを使って接続し直そう。

割れると導通不良の原因に

配線同士をつなぐカプラーのプラスチックも、高温にさらされる環境では劣化が進んでどんどん脆くなっていく。作業時にツメなどが割れてしまったカプラーは、振動によってゆるみ導通不良を引き起こしてしまう。また、あまりに熱源にさらされていると溶けてしまうこともある。

汚れの蓄積が
水漏れの原因に



DANGER!!

ウォーターラインをはずす作業をするときには、パイプとホースの接続部をチェック。水アカや白サビが大量たまとホースとの密着性が悪くなり、そこから水漏れが起きることも少なくない。

CHECK!



エア抜きで
冷却性能を引き出す

冷却水の交換や補充作業のあとにはエア抜きを忘れずに行おう。エアが残ったままだとクーラントの循環不良を引き起こしてオーバーヒートの原因となることもある。また交換後数日はリザーバータンクの水量をチェックするようにしよう。

パッキンは
再使用しない

ドレン部分についているパッキンや銅ワッシャーなどは毎回新品に交換するのが基本。一度潰れてしまった銅ワッシャーや、変形してしまったパッキンはシール性が落ちていて水漏れの原因となりやすい。

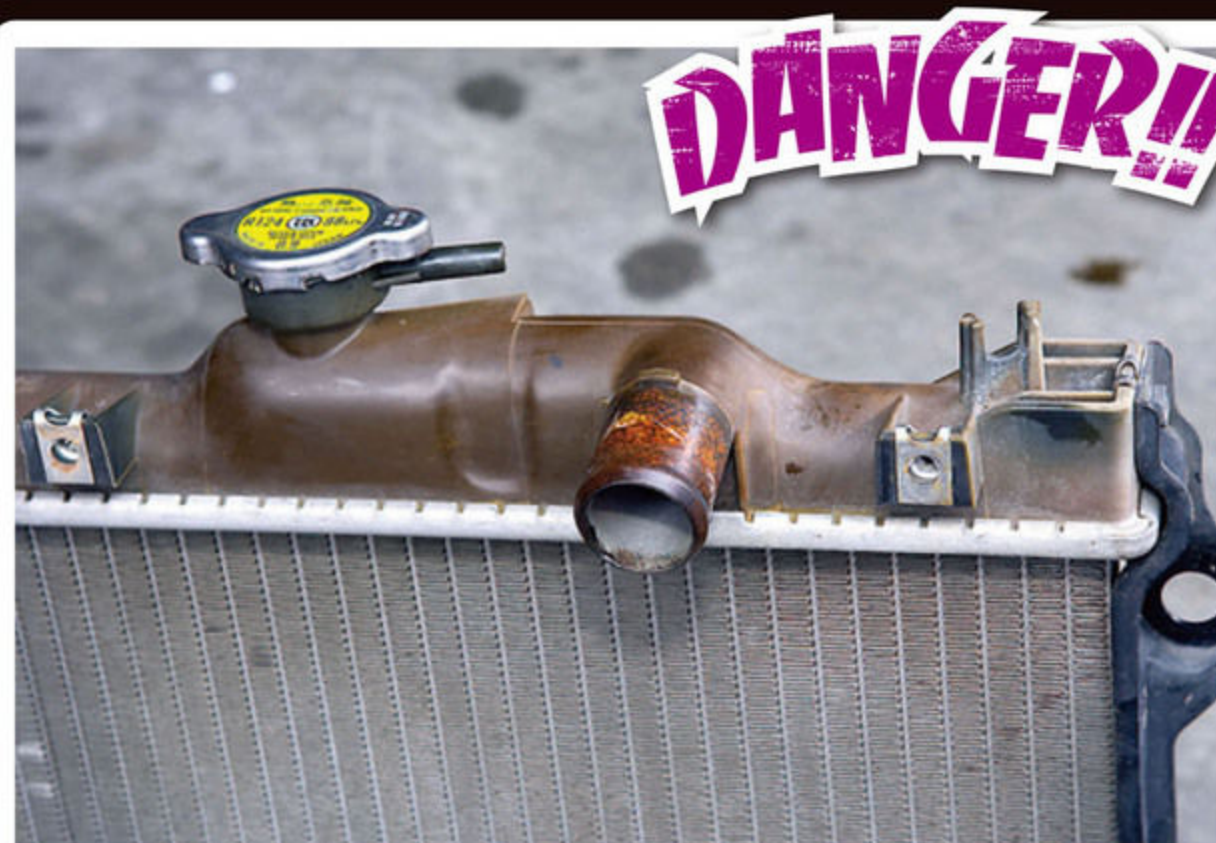


CHECK!

冷却水まわり

水漏れはオーバーヒートにつながる

エンジンやタービンなどを冷やして、エンジンルーム内を循環している冷却水は、劣化によるわずかな亀裂やスキ間から漏れ出してきてしまう。にじむ程度なら対処もカンタンだけど、走行中に圧力が高まりホースが抜けると、走行できないばかりかオーバーヒートしてエンジンに大ダメージを与えてしまいかねない。



DANGER!!

劣化した
樹脂タンクは
脆い!



劣化した樹脂タンクに金属製のパイプを接続していて、エンジンの振動などで力が加わり樹脂タンク側が折れてしまったというケースも。走行中にタンクが折れたら応急処置はかなり難しくなってしまう。

純正ラジエターの樹脂タンクは経年劣化によって割れたり、カシメ部分からクーラントが漏れるケースが多い。タンク部分が茶色く変色しているのは、新品ラジエターに交換することが推奨される状態だ。

エアクリナー

DANGER!!



劣化はタービンや
エンジンにも影響!

パーツ装着やメンテナンス作業をするならボンネットはほぼ必ず開けるはず。そんな時にはすぐに見えるエアクリナーのフィルターや、支える骨の部分にヒビ割れがないかなどのチェックを推奨。ここが折れるとタービンやエンジンに大ダメージを与えてしまう危険性があるんだ。



フィルターを支える骨が折れてコンプレッサーホイールの羽が削られてしまっているタービン。このようなダメージを防ぐためにも、ボンネットを開けたときにはエアクリナーはチェックしておきたいもの。

ゴムホース

DANGER!!

見た目普通でも
内部は劣化



純正でも使用されているゴムホースも熱や長く同じカタチで締め付けられることで劣化が進んでいることが多い部分。液体のにじみを見つけたら一度ホースをはずしてみよう。ホースバンドがついていた部分に亀裂が入っていたり、柔軟性がなくなって密着力がなくなっていることもあるぞ。



外から見て普通の状態だったホースも、外してみると内側から外側に向かってヒビ割れているような状態。にじみのあるホースはまずははずしてチェックが正解。

ワイヤ調整のルール

調整

CHECK!

ブラケット前後についているナットを緩めて位置を変えることでスロットルワイヤーの遊び量が変化する。エンジンルームの温度変化によって遊びの量も変化する。過度の調整は禁物。

遊びの調整はナットで行う

スロットルワイヤーの遊びは指で押すことで確認ができ、ブラケット前後にあるナットの位置を変えることで遊びの量を調整できる。少なくともペダルを踏み込んだときのレスポンスがよくなるが、引きすぎには注意。

過度の調整は負担増につながる

アクセルペダルとスロットルのバタフライを結んでいるスロットルワイヤーは、遊びの量を調整することでペダルを踏んだ瞬間のレスポンスを変えることができる。ただ、適切な調整範囲を超えてしまうと、スロットルが全開しなくなったり、引きすぎて破損したりすることがあるので注意が必要。

DANGER!!

ワイヤーが脱落すると走れない!

スロットルワイヤーはブラケット部分を固定された状態ではじめてスロットルを動作させることができる。固定部分がブラケットから脱落すると、どんなにアクセルペダルを踏んでもスロットルは開かず、アイドル回転数以上にふけなくなってしまう。

ワイヤーが脱落する要因には、振動によるナットのゆるみや、過度に遊びを減らしたことによってアクセルペダル全開時に必要以上にテンションがかかることなどが考えられる。調整後はしっかりとナットを締め付けよう。

CHECK!

脱落を予防する方法

ブラケットからスロットルワイヤーが脱落しないようにするには、タイラップでブラケット部に固定してしまうという方法も。ただし、スロットルワイヤーに適度な遊びを持たせるよう調整が必要なのは言うまでもない。

電気配線のトラブル

様々なパーツの装着に伴う電気配線も、適当な作業が行われていることが多い部分だ。アース不良程度なら電装品の誤作動で済むけど、万がどこかでショートすると、他の電装品まで壊れたり、最悪の場合は車両火災の原因になることもある。また、配線も経年劣化によって導通が悪くなる可能性もあるぞ。

配線はギボシなどを使った確実な結線と絶縁、純正ハーネスに沿わせて取りまわすのが基本だ。ゴチャゴチャした配線は予想外のテンションがかかったり、それによって配線が抜けたりというトラブルの元になるぞ。

キレイに整理してトラブルを予防

CHECK!

CHECK!

配線も経年劣化する



特にプラグコードなど大電流が流れる配線は、経年劣化もトラブルの原因になりうる。劣化した配線は抵抗が増えて発熱したり、熱や雨の影響で皮膜が破けてショートするという危険性もある。作業時は配線のチェックもしておくと安心だ。

DANGER!!

行き先不明の配線は危険!

作業が終わった段階で太いアース線をつなぎ忘れているという状況も危険。細いアース線が過電流となって発熱、発火する可能性もある。また、アース不良が起因して電装系の不良や点火系の不調になっていることも多い。

最も危険なのは中途半端なプラス配線と思われる赤い配線がフロアなどの鉄板の上に置いてある状況。電装品の追加や取り外しを繰り返しが原因と思われるけど、ボディはマイナスの電極と繋がっているの、接触したら即ショートだ。

電気のトラブルは火災の原因にも!

DANGER!!

ダクト付きボンネット



プラグホールとプラグコード



ヒューズボックス



エアクリナー



ディストリビューター

濡れさせたくない部品も浸水!

じゃばじゃば水をかけてエンジンルームを見てみると、当然エンジンルームは全体的に濡れている状態。特にヒューズボックスやプラグホール、プラグコード、ディストリビューターなどは、水の侵入によって漏電が起こり、電装品の不安定や点火不良も起こりかねない。また、エアクリナーにも水がかかっていたので、ここからエンジンに水を吸い込んでしまう可能性も多いにあるね。



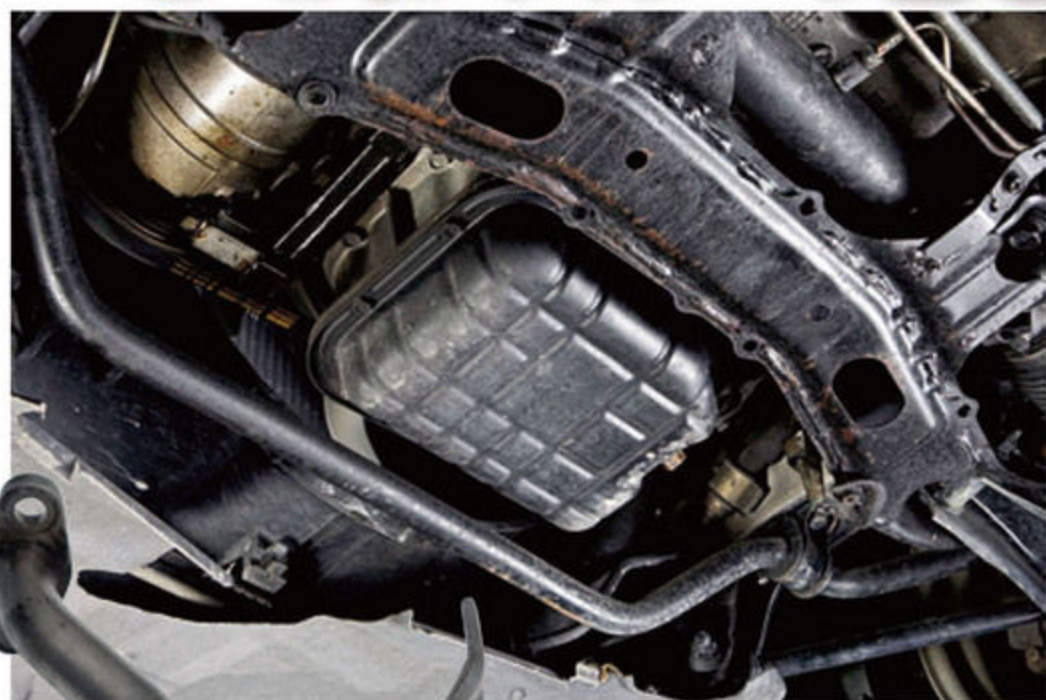
雨よけカバーははずさないが◎

エンジンルーム内から熱気を排出して温度を下げる効果があるダクト付きボンネット。ただ、排熱を優先して雨よけ用のカバーを取りはずしてしまうと、雨がエンジンルームを直撃! 様々なトラブルの原因となってしまう。

実験は純正でダクトが多く開いていて、雨よけカバーもとりはずせるSW20のエンジンフードで実施。雨を再現するべくカバーをはずしたエンジンフードにホースで水をジャバジャバかけてみた。

オイルパンの損傷

車高短マシンは要注意!



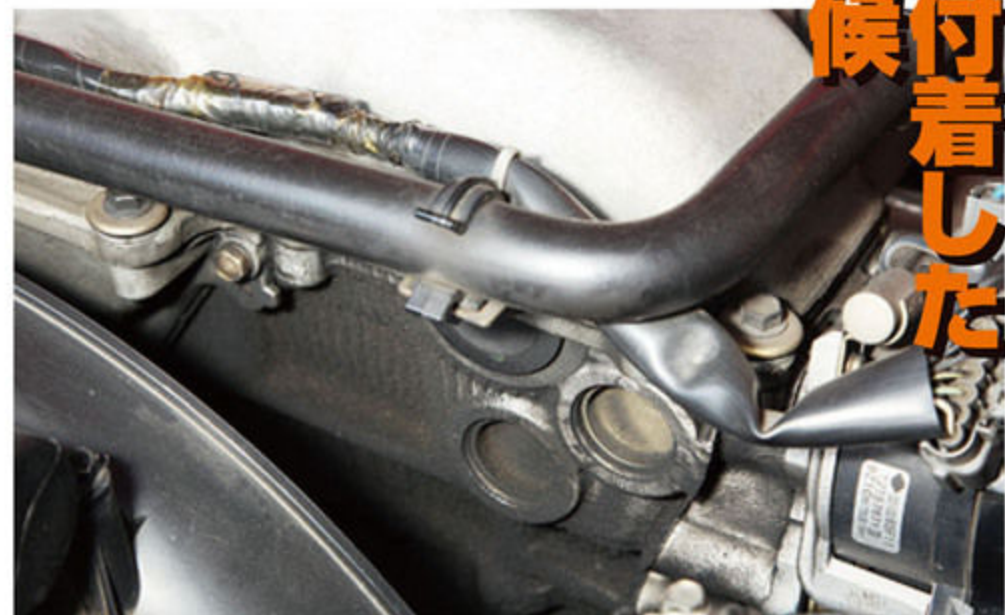
車高を落としたクルマで下まわりをぶつけた時に、オイルパンが割れたりへこんだりする場合がある。そうするとオイル漏れや油膜切れなどの原因となってしまうことも。車高を落とした場合はアンダーガードを装着するなど、対策を施しておくのが安全だ。

特にS13系はオイルパンとストレーナーの距離が近く、へこんだオイルパンからオイルが吸えなくなることも。他の車種でもゆがみによる密着性の低下でオイル漏れを引き起こす原因となる。

漏れるオイルの量はシール性の悪化によって少しずつ増えていく。車種によっては漏れやすい部分の下に排気系が位置する場合もあるので、車両火災にも繋がりがかねない。



ホコリが付着した汚れが兆候



車種を問わず走行距離が伸びてきたクルマはガスケットやパッキンの経年劣化によるエンジンからのオイル漏れが見られることも多い。漏れ出たオイルにはホコリが付着しやすいので、点検すればその兆候は発見しやすいはず。経年劣化は避けられないのでオイル漏れによる汚れを発見したら早めにガスケットを交換しよう。

オイル漏れによる汚れ

TOKYO AUTOSALON with NAPAC 2014

TUNED & CUSTOMS

Pick Up!!

有名ショップの最新デモカーや自動車メーカーのコンセプトモデル、さらにはトップカテゴリのレース車両まで、全国各地から840台の出展車両が集まった東京オートサロン。チューニングカー好きなら、業界最大のこのイベントに出展したマシンくらいチェックしておきたいよね。というわけで、ここでは史上最大のオートサロンからOPT2編集部が厳選した要注目マシンと各カテゴリのグランプリ受賞車を紹介していこう!!

本格チューンドからおもしろメイクまで!? 最新のカスタムシーンを幕張メッセに大凝縮!



エクステリアはフロント40mm、リア50mmワイドとなる「リッジ」フルキットで迫力を増し、11Jの19インチホイールを納める。よく見るとサイドミラーは新型86用に交換され、グリルやヘッドライトがブラックアウト化されているなど、さりげないこだわりによって全体の完成度が引き上げられている。

■SPECIFICATION

ヴェルテックスXGCGターボ・コラボレーションタービン HPIインタークーラー／オイルクーラー スーパーオールステンマフラー グラムライツ・57FXXブラック&マシニング(F・R: 19-11J+18) アドバン・ネオバAD08(F: 265/30-19・R: 275/30-19) ヴェルテックス車高調整キット／リッジエアロフルキット／ステアリングフォーエバー／ブリッドコラボレーションシート フリーダム切れ角アップ&アッカーマン補正プレート／延長ロアアーム／ファイターナックル D-マックス調整式アーム ほか

T&E VERTEX/CAR工房

VERTEX RIDGE MARKII [JZX100]

TEL ティーアンドイー ☎045-944-2221 <http://www.t-and-e.co.jp>



純正マニのまます置き化を実現! 要注目のオリジナルタービンキット
壊れにくさに定評のある1JZエンジンを搭載したJZX100で「ユーザーの手が届くマシンメイク」を提案するT&Eのニューデモカー。
ヴェルテックスのワイドボディキットが装着された迫力満点の外装はもちろん、要注目なの

アップガレージのクルマ大好きスタッフがノーマルから仕上げたオンリーワンスタイル

■SPECIFICATION

GPスポーツXアップガレージ・オリジナルコラボマフラー クスコ・コンプ2 グノーシスHS202(F: 19-9J+31・R: 19-10J+33) ファイナルコネクション・エアロパーツ改 フロント20mmワイドフェンダー ネットワークZ33用ガルウイングキット ヘッドライト加工 ほか

インテリアはオレンジ色のシートを貼り込んでイメージアップ。Aトレイからリヤトレイまで、とにかくスペースのあるところに埋め込んだというモニターはなんと15枚! しかもインテリアに関する作業はすべてDIYで行っているそうだ。



T&E 上野さん

発売開始を
お楽しみに!



純正エキマニにアダプターを装着することで、ギャレットGTX3076Rタービンをカッコよく上置き装着。サクションパイプやアウトレットパイプ、さらにR35エアフロ用アダプターなどまでセットにしたオリジナルキット。ターゲット馬力は約500psで、発売は春頃を予定。価格はまだ未定ながら「なんとか30万円台に納めたいんだけど…」と上野さん。また、性能を引き出すためにカム交換などが必須となるこのキットのほかに、エンジンノーマルでの使用も視野に入れた430ps仕様のタービンキットも同時開発中とのこと。



上置きタービンキットで500psを発揮! T&Eが提案するツアラーVの新定番仕様



がGCGターボとコラボレーションして開発中だというオリジナルタービンキットだ。
約500psを狙えるというこのタービンキットによって、手軽にステップアップすることができるようになれば、ストリートからサーキットまでさらに楽しく走れるようになること間違いなし!
価格はまだ未定ということだけれど、近日発売予定ということなので、今後の動向から目が離せないね。
近頃は中古車相場が手頃になり、ボンカムやタービンキットなどステップアップパーツも出そろってきたこともあり、1JZエンジン搭載車ブームが加速する予感!? OPT2でも今年にはさらに積極的に取り上げていこうと思っているのでお楽しみに!

UP GARAGE

俺のJZX100チェイサー [JZX100]

アッパゲレージ ☎045-989-2345 <http://www.upgarage.com>



マツダの純正色「アサヒレッド」にグリーンメタリックでオールペン。ボンネットは中央と左右でそれぞれ模様の異なるクラインタータウ加工が施されている。フロントバンパーはファイナルコネクション製とステージ21製シーマ用をコイチ加工したもの。

ワンオフ加工のオンパレードでオリジナル리티を徹底追求!
中古パーツ売買でおなじみのアッパゲレージブースでは、スタッフの愛車の中から「俺の愛車道」というコンセプトにあわせて選出した、千葉中央店スタッフ佐藤さんのチェイサーを展示。
「自分は学生の頃に東京オートサロンですごいデモカーたちを見たことがきっかけでクルマ好きになりました。だから自分も、誰かの目にとまって心に残るようなクルマ作りを目指しています!」と佐藤さん。
その言葉通り、街中で目立つことを最優先に考えてグリーン

メタリックでオールペン、ガルウイングやBMWグリル&ベンツフォグ流用、グラインタータウワー仕様のボンネットなど、個性あふれるスタイルに仕上げている。
市販パーツも「そのままでは誰かとカブるから」と、加工や塗装など、なにかひと手間加えることでオンリーワンを追求しているというぞ。
フルノーマル状態で購入して2年弱でここまで変身させたそうだけれど、すでに次のメニユーとしてリヤバンパーの加工とワンオフマフラー製作が決定済みとのこと。どうやらその進化の勢いはまだまだ止まらない様子だ。



チルトアップされたトランク内にはアンブラスピーカー、モーターがぎっしりと埋め込まれている。フロントグリルはBMW純正を加工装着、リヤテールレンズもワンオフカバーをかぶせることで車種不明感を増している。



TRUST
川島さん

TRUST

GReddy 35RX spec-D

[R35]

☎トラス 0479-77-3000
http://www.trust-power.com



東京国際カスタムカー
コンテスト2014
コンセプトカー部門
最優秀賞

1000ps超の
フルチューンR35GT-R
トラスがワークス体制でD1GPに復帰!!

WTAC2014を目指し
アップグレードを進める!!

世界屈指のタイムアタックマシンたちが集いオーストラリアで開催されているWTAC(ワールドタイムアタックチャレンジ)。

世界中が注目するステージで最速の座を手にするためにトップフューエルが製作、アップグレードを続けているのがこのS2000だ。

2013年はエンジンの大幅パワーアップ、ホリシジャーミッショント投入、さらにはエアロアッブデットやドライサンプ化など大幅に仕様変更。先日のHKSプレミアムデーでは富士スピードウェイのチューニングカーレコ



フルカウンタークランクや鍛造ローコンプレッションが組み込まれた2.35リッターのF20Cに、GTX3582タービンの組み合わせ。昨年よりもタービンのエキゾーストハウジングサイズを小さくしたことで、最高出力は若干ダウンしたものの、低回転域からバックグランドの立ち上がりを見せるトルク特性を手に入れている。

VTECターボとエアロメイクで
世界最速のアタックマシンを目指す!



無駄なモノは徹底的に撤去され、ダッシュボードも軽量なカーボン製に交換、シーケンシャルミッションやオルガンペダル、スタビ調整レバーなどが装備されたレーシーなコクピット。助手席足もとには、油圧安定化を実現するドライサンプシステムのタンクも見える。

ードを更新する1分40秒195を記録した。

しかし10月に開催されたWTAC2013では、アタック前に本命エンジンが痛恨のブロー! 予備エンジンに積み替えてなんとか総合5位に食い込んだものの、後悔の残る結果となってしまった。

というわけで今年も再挑戦に向け、すでにニューエンジンへの換装や、サイズアップしたタイヤに対応するためのニューフェンダー製作など着々と準備を開始。東京オートサロン後には鈴鹿サーキットや富士スピードウェイでのテストも控えているという。

オートサロンでも見事チューニングカー部門の最優秀賞をゲットするなど、早くも勢いに乗るこのマシンから、今年も目が離せそうにない!



風洞実験などを積極的に行って空力パーツの進化を模索しているボルテックスがエアロパーツを担当。昨年はより効率よく大きなダウンフォースを得られる2枚羽ウイングなどへと仕様変更が行われた。また、オートサロンに向けて、295/35-18が無理なくおさまるリヤフェンダーを新規製作してきた。



ロケットバニー製エアロでフロント片側55mm、リヤ片側70mmワイド化。左右ドア、ルーフ、ボンネットはドライカーボン製に交換されている。エンジンは40仕様のVR38DETTにRX1200タービンが組み合わされる予定だ。トラストでは4.30キットもリリースしているが、エンジンの耐久性面で有利なストロークアップのみの40仕様で開発を進めるといふ。「トルクがありすぎてシャシで全開時のセッティングをできないのが悩みですね」とのこと。



今年からタイヤサイズに関するレギュレーションも新設されるけれど、純正で極太タイヤを装着しているR35にとってはこれも有利な内容。さらに、ブレーキローター&キャリパーを純正よりもサイズダウンすることで軽量化も実現している。切れ角もナックル加工などである程度までは確保できそうとのこと。



■SPECIFICATION

VR38DETT改4.0L仕様(1000ps)
OSシーケンシャル6速 R200デフ流用
ボルクレイシングTE37ウルトラ
(FR: 20-11J±0) プロセスT1ス
ポーツ (FR: 285/35-20) DG5車
高調 エンドレス・レーシングモノ6
(F)ノドリフトキャリパー(R) プリ
ド・ジョータⅢ ロールケージ ロケット
バニー・フルエアロ ほか



ガッチリとロールケージが組まれたインテリア。ミッションはOS技研のシーケンシャル6速、リヤデフはリヤメンバーを大幅加工してR200デフを装着している。「外装パーツのほか、ミッションの変更とフロントデフの撤去、そしてブレーキの小型化が軽量化に貢献していますね」と川島さん。最終的に車重は1300kgほどまで落とす予定だという。

TOKYO AUTOSALON with NAPAC 2014

TUNED & CUSTOMS pick up!!



WTACでも
テッペンを狙うで〜!

TOP FUEL
平野さん

TOP FUEL&零1000

S2000タイプRR

[AP1]

☎トップフューエル ☎0598-56-5880
<http://www.topfuel.info>

■SPECIFICATION

F20C改2.35L(800ps) ギャレットGT3582Rタービン HKS・GTIIウエ
ストゲート/FコンVプロ シリンダースリーブ加工 鍛造ローコンピストン
ドライサンプ チタンストレートマフラー ホリンジャー・6速シーケンシャルミ
ッション FD3S用デフキャリヤー クスコLSD ジール・サスペンション エ
ンドレスモノブロックキャリパー ボルテックススタイムアタック用フルエアロ
/フラットボトム形状アンダーパネル/ドライカーボン製GTウイング・ドライ
カーボンドア アドバンTCⅢ(FR:11J-18)/A050(295/35-18) ほか



東京国際カスタムカー
コンテスト2014

**チューニングカー部門
最優秀賞**

Garage G-ORCE

ランタボMR

[A175A]

☎ ガレージGフォース ☎ 045-716-8013
http://www.gf-eng.co.jp

点火系はデスビ加工やSR20用カンク角センサー装着によってマルチポイント化を実施。RB20DEのAACバルブを追加してアイドリングの安定性を高めるなど、新世代の制御を多数盛り込んで製作されている。



1800cc SOHCターボのG82エンジンに、リンエボの純正ピストンやコンロッドを組み込んで2リッターまで排気量アップ。さらにシングルポートインジェクションから各シリンダーに燃料を噴射するマルチポートインジェクション方式に変更。点火系もマルチポイント化するなど、エンジンマネージメントを一新しているのがポイント。

精密な補機制御で
大幅なレスポンス向上を実現！
ランエボをはじめ三菱車のチューニングを得意とするガレージGフォースのブースに展示されていたのは、懐かしのランタボ。
しかも、ただキレイに維持されているだけの旧車ではなく、排気量アップに加えて燃料系や点火系を大幅仕様変更、FコンVプロによってマネージメントが行われているという。
新世代のパーツを用いたチューニングによって、レスポンスやパワーの向上を実現しているというわけだ。
また、エンドレスで特注製作したという車高調やブレーキや、レイスのホイールなどで足まわりのチューニングもバッチリ！
キビキビと走るようになったマシンに、オーナーも大満足しているということだ。

30年選手とは思えないほど程度良好なインテリア。そんな中に、エンジンマネージメントを行うFコンVプロをはじめ、EVC6、デフイーの追加メーターなどが装着されている。



■SPECIFICATION

HKS-GT-IIタービン レイテックECU
ニスモLSD OSツインプレートクラッチ
スピリット鈴・オリジナル車高調
/"雅"フルエアロ3点キット/前後ワイ
ドフェンダー/ボンネット/汎用ディ
フューザー 街角ナックル ワーク
エモーションCR極(F・R:10.5J-15)
サイクルフェンダー加工 ほか

サイクルフェンダーやワイヤータックなどで美しく仕上げられたエンジン周辺。オーバーホール+GT-IIタービンで400psオーバーを発揮する。室内は割れたダッシュボードの補修などを行ったうえで、染めQでホワイトに塗装されていた。



切れ角ナックルなどで知られる岡山県の街角Rが製作した180SX。ナックルを装着してもスムーズにステアリングが動くようにメンバ加工などを実施。シヤコタンツライチのままガツリ走れるように作り込まれている。
ボディメイクは広島県のH.D.O.が担当。鉄板を2重にするなどで内側から叩いたり干渉したりしてもエンジンルーム側の美しさを保てるサイクルフェンダーなど、くふうをこらした作りにも注目だ。
さらに外装は鳥取県のスピリット鈴のエアロをセレクト。ドアのプレスラインをパテ成型で作り変えるなど、ここでは書ききれないほど細かい部分にまでこだわって仕上げられている。

細部までこだわって製作した 魅せて走れるドリフトマシン！

Spirit鈴・街角☆R

180SX"雅"街角☆R edition

[RPS13]

☎ 街角R☆7丁目 ☎ 0868-22-6978

ランエボXパーツや最新制御で 完全アップデートされたランタボ



■SPECIFICATION

G62改2.0仕様(220ps) ランエボX純正ピストン
／コンロッド ワンオフサージタンク・チタンマフラー(70φ) HKS・FコンVプロ ジール車高調 エンドレス・S4ブレーキキャリパー／ローター ボルクレーシングTE37V(F・R:7.5J-16+6) アドバン・ネオバ(F・R:205/45-016) ほか

TOKYO AUTOSALON with NAPAC 2014

TUNED & CUSTOMS *pick up!!*

ブリッツとシャフトオートサービスがタッグを組み、スコッチレーシングが製作&メンテナンスを行っているこのスープラ。昨シーズンはJDDAにフル参戦し、みごとシリーズ優勝。しかし、駆動系をいたわる走り強いられパワーが活かしきれなかった結果、ほかのマシンに国内最速タイムを更新されてしまった。

そこで「今シーズンスタートまでに仕様変更して、シリーズ連覇はもちろん、プロストッククラスの国内最速タイム更新を狙っていきます」とドライバーであり車両オーナーでもあるシャフトオートサービス渋谷さんは意気込んでいる。

記録更新を実現するための

ストックボディ国内最速を狙う 1000psオーバーのドラッグSPL

BLITZ

BLITZ DRAG SUPRA [JZA80]

TEL 0422-60-2277 <http://www.blitz.co.jp>

■SPECIFICATION

2JZ-GTE改3.4仕様 BC・3.4ストローカーキット ギャレットGT3582x2 ブリッツ・エンジンマネジメントユニット／ニルスベックレーシングスペシャルマフラー／ZZ-Rドラッグスペシャル ウィルウッド・ブレーキ NOS ジェリコ・エアシフター ORCクラッチ ブリッド・バケットシート ウエルド・15インチホイール フージャー・スタンダードスリック ほか

東京国際カスタムカー
コンテスト2014

チューニングカー部門
優秀賞



「昨年は駆動系がパワーに耐えきれなかったため全開走行ができない状態でした。そこでウィークポイントを解消するためにオーロトラリアで製作したフォード9インチナローテフを移植します渋谷さん。今年もブリッツとタッグを組み記録に挑戦していきますよ」とのことだ。



今年もトップを狙って
がんばります!

ブリッツ
小林さん

シャフトオートサービス
渋谷さん





クールレーシングのVer.1キットに加え、最近流行の吊り下げデザインを採用した「スワンネックGTウイング」を装着。また、芸術品のような曲線を持たせたマフラーは、クールレーシングがワンオフ製作したもの。スラッシュ4本出しスタイルが、リヤバンパーともベストマッチ!

■SPECIFICATION

ブリッツ試作タービン クールレーシング・ワンオフパイピング/エンジンカバー/スラッシュ4テールマフラー トラスト・エキマニ/オイルクーラー ブリッツ・ラジエター/ZZ-R車高調DSCキット/ブレーキキャリパー&ローターキット クスコ強化クラッチ/LSDタイプRSスペックF/4.556ファイナル/リアピロラテラルリンク クールレーシング・エアロキットVer.1 HGグレード5点セット ARTISカスタムペイント ワーク試作鍛造2ピースホイール(19インチ) プリッド・バケットシート ほか



ブリッツの試作タービンを装着したエンジン。本格的なセッティングはまだこれからだけれど、エクステックによるECU書き換えによって、2800PSを超える出力を発揮するマシンに仕上がる予定だという。

豪華なカスタムペイントに身を包んだ ボルトオンターボ仕様のチューンド86

しかし、自身もドリフト走行を楽しむクールレーシングの片岡代表が手がけているだけに、ただのドレスアップカーでは終わらない!!

ブリッツの試作タービンやDSC付き車高調などにより、走行性能もしっかりと向上させているのだ。

「当然、走らせることを前提に製作しているので、来年のオートサロンではこのマシンが白煙モクモクのドリフトをしている動画を流したいと思っていますよ」という片岡さんの言葉に期待したい。

全身に施された3Dダイヤブロックペイントが、スポットライトを浴びて渋い輝きを放っていた86。

クールレーシングのフルエアロをまとい、ワークの試作鍛造2ピースホイールを装着するなど『匠の技を集結させ世界に誇れる86カスタムカーを作り上げる』というコンセプトどおり、見た目だけでもじゅうぶん完成度の高いシヨーカーとして仕上がっている。

オリジナルエアロやワンオフマフラー試作ホイールなど見どころ満載!



このマシンのために製作され、世界に1セットしか存在しないというワークの鍛造2ピースホイールを装着。その奥に見えるブリッツのブレーキキャリパーは、ボディにあわせてシルバーにペイントされていた。

TOKYO AUTOSALON with NAPAC 2014

TUNED & CUSTOMS *pick up!!*

OBAYASHI FACTORY・オーエフカスタムズ

Miyada Base V8 SUPRA

[JZA80]

(調) オーエフカスタムズ
☎042-568-1414



ウーファーやスピーカー、モニターが埋め込まれているほか、2段階みの電動アンブロッカーや、ギターが納められたショーケースなどラゲッジルームも見どころ満載。実車を見る機会があれば、ぜひそのギミックもじっくりと堪能してほしい。





LOVELAERK&KUHLRACING

ARTIS&KUHL RACING 86ジャパンプロジェクト[ZN6]

TEL 052-693-9805 <http://kuhl-racing.com>



着々と
エボリューションを続ける
オンラインワンの
カスタムマシン

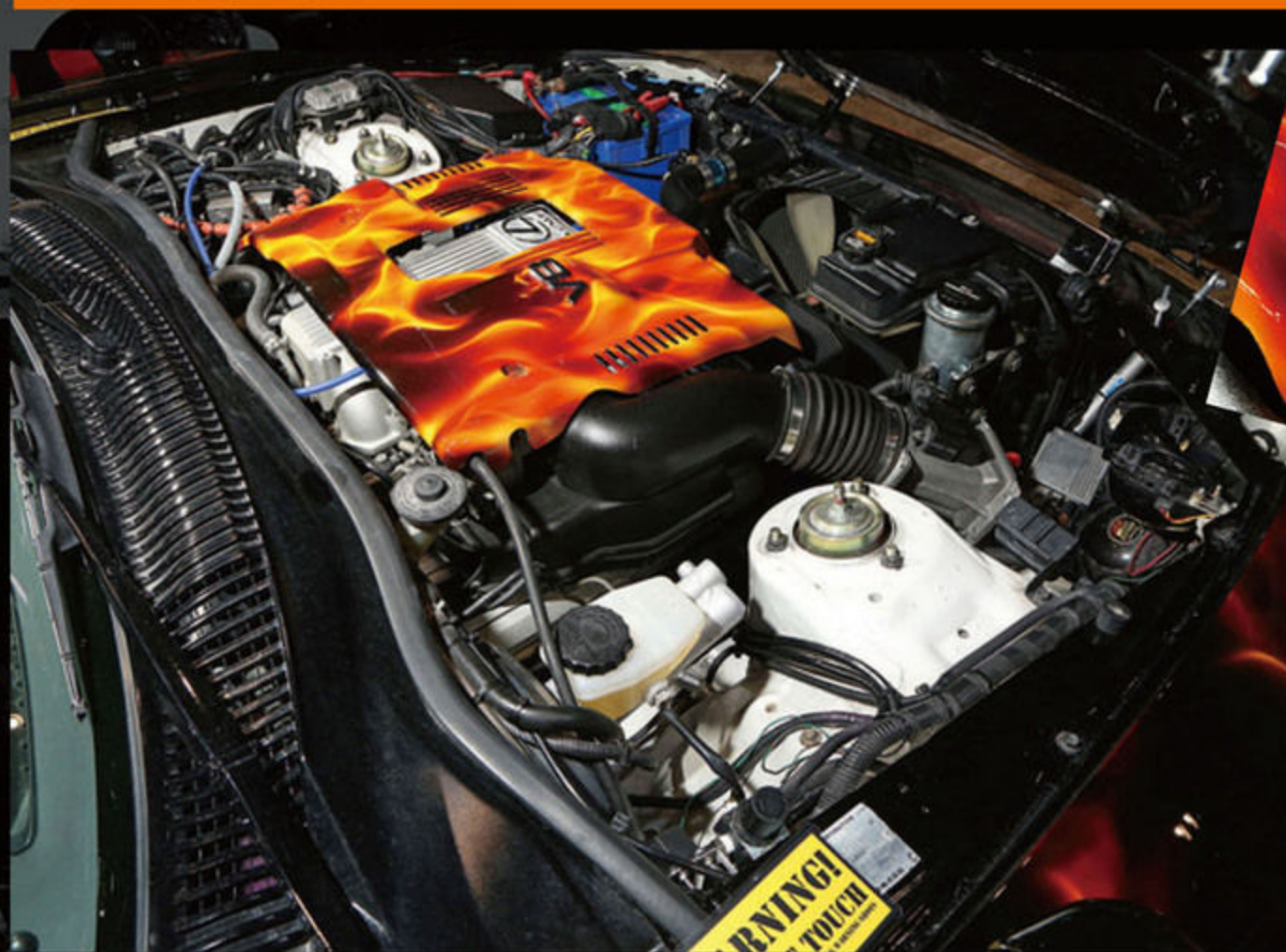
BMWヘッドライトをスワップし、リアルフレイムスを施したインパクト満点のエクステリ

レクサスSC400に搭載されるV8 4.8の1UZ-FEを換装。エンジンが見えるようにと、ボンネットも逆開きの電動オープン仕様にカスタムしてきた。ちなみにミッションはスーパースポーツ純正5速のまま、アタプターをワンオフ製作してドッキングさせているとのこと。

ア。さらに純正の面影がない状態までインテリアもワンオフ製作されたこのマシン。
OPT2でも何度か紹介したことがあるので、ベースはスーパースポーツ、尾林ファクトリーの手によってカスタムされた車両だということを知っているというひとでもあるだろう。

と今回はレクサスのV8エンジンに換装してきたというのだ。「こういうマシンにはやっぱりV8でしよって思ったので、思い切って載せ替えちゃいました。いざV8エンジンが載ると、スーパースポーツ仕様とかにも懂れますよね」とオーナーの清水さん。

ドレスアップだけではなく、チューニングにも手を染め始めたこのマシン。どうやらその進化はまだ止まることなく続いていきそう。



■SPECIFICATION

1UZ換装 ヴェイルサイドZ33用フロントバンパー+ドゥーラックJZA80用フロントバンパー タモンデザイン・ワイドボディーキット改サイドステップ/リヤバンパー BMW635ciヘッドライトスワップ スキッパー・ガルウイング改 リアルフレイムス ACCエアサス プレンボキャリバー フォーシフト・20インチホイール ワンオフダッシュボード/センターコンソール/ラゲッジルーム ダコタデジタルメーター ワンオフステアリング ロックフォード&アルパイン・オーディオ プリッド・バケットシート ほか

ダッシュボードの中央にはタコタデジタルのメーターが配置され、センターコンソールにはiPadが埋め込まれるなど、インテリアも徹底的にモディファイ済み。戦闘機のようなカーボン製ステアリングもワンオフ品だ。



ドレスアップだけでは終わらない!? 今年はレクサスのV8エンジンに載せ換え!

■SPECIFICATION

RB30換装(NA) RB26DETTヘッド移植 オリジナル車高調・ピロテンションロッド ボルクレーシングTE37V(F:8.5J-15・R:10J-16) KPGC110ボディ製作 ほか



TOKYO AUTOSALON with NAPAC 2014

TUNED & CUSTOMS pick up!!



ロッキーオート

スカイライン2HT R32ケンメリバージョン[R32]

ロッキーオート ☎0564-58-7080 <http://www.rockyauto.co.jp>

外装のほぼ全てがFRPで製作され、モールやガラスは純正新品やリプロダクト品が使用されている。強度検討をはじめとする車検取得に関する準備にもほぼメドがついていて、春には公道走行可能な試乗車も用意できる予定とのこと。オリジナルのケンメリと2台並べて比較しても、難易度の高い間違い探し状態!?



フロントの足まわりはカプチーノ用を流用し、ダブルウィッシュボーンを改造したフラッシュロッドリンク式に変更。これにより抜群のコーナリング特性を得ている。ステアリングクックはトゥーティ純正を流用している。



ベースとなったR2はフロアがサビで穴だらけだったため、レストアついでにシャーシ自体をパイプフレーム化。また、重量配分を考慮して1名乗車のセンターシート仕様に変更されている。ワンオフダッシュボードには追加メーターやスイッチ類が並べられていて「配線などを加工して純正スイッチを使えるようにしているのもポイントです」とのこと。

1名乗車
センターシート仕様の
本格マシンでK4GPに参戦!
「学生の作ったマシンで耐久レースに参戦する」というコンセプトのもと、ボロボロだった昭和46年式のスバルR2をベースに、レストアも含めて約2年がかりで製作。
3年目に携わった学生たちが、昨年夏に富士スピードウェイで開催されたK4GP500kmレースに出走させたというマシンだ。
ボディはノーマルのスタイルを活かしつつも、大きく張り出したプリスターフェンダーやボディカラーなど「ヒストリック

クレーシングカー」を意識したスタイリングに仕上げられている。
ところで、ハデな外装にはカリ目が行きがちだけど、実は中身もすごい! なんと骨格はスペースフレーム化されていて、シートはセンターレイアウトの1名乗車。
さらに、パワー/ドライブシャフトはヴィヴィオのスーパーチャージャー仕様のエンジン&ミッションを換装して大幅なパワーアップを実現!
フロントサスペンションもブッシュロッド式に変更されているなど、随所に大掛かりなモディファイが施されているのだ。

フレーム製作からエンジン換装まで 2年掛かりで製作した Kカー耐久マシン



ムーブのフロントフレームや足まわりをリヤに移植し、ヴィヴィオ用の660ccスーパーチャージャーエンジンとミッションを搭載したミッドシップエンジン・リヤドライブ仕様。ECUや配線もヴィヴィオ用を使い、純正配線を利用しているという。



搭載しているエンジンはRB30ブロックにRB26DETヘッドを載せ、6連スロットル化されたNA仕様。もちろん基本はR32なので、ターボ仕様も選べるし、さまざまなRBチューンを楽しむことも可能。純正部品やチューニングパーツの選択肢も増える。



FRP製のケンメリ外装をR32にまるとドッキング!

RBエンジン搭載のハコスカやV8エンジン搭載のフェアレディZなど、現代のパーツや技術を旧車に投入した「エポリューションQ」マシンを数多く製作・販売してきたロッキーオート。

そんなロッキーオートが、今回オートサロンに持ち込んだのは2台のケンメリ。と思ったから、なんと1台はR32をベースに、外装をまるごとケンメリリックに作り換えた車両だということからオドロキ!

2台が並んでいても、どちらが本物でどちらがR32か区別がつかないほど完璧な仕上がりがた。

「旧車を現代車のレベルまでレストア＆チューニングするのは逆転の発想だよね。R32ベースだからエアコンもパワステもマルチリンクサスペンションも標準装備。しかもターボもNAも、MTもATも自由に選べちゃうよ!」と渡辺代表。

ちなみに、かかげられたプライスリストはケンメリが598



モノコックフレームのフロア側や内装はR32そのまま。ドアの内張りやウインドウの形状などを意識しなければ、運転中は外装がケンメリリックだなんてことを忘れてしまうだろう。当然だけど、パワステやエアコンも標準装備。真夏に熱くて熱中症ということも、冬にカブってエンジン始動できないなんて心配も無用だ。



これぞ旧車現代化チューンの究極型!? ケンメリの皮を被ったR32スカイライン!!

万円で、R32ベースが798万円。普段からコンディショニングに捕らわれず気楽にケンメリに乗りたいてひとや、長く乗ることを前提に、今後のメンテナンス性などまで考慮すると、ひとつの選択肢として現実味を帯びてくるのかも!?

■SPECIFICATION

EN07換装 R-2オリジナルボディ2/3カット加工+FRP加工 NACオリジナル鋼管製スペースフレーム センターシート化 カプチャー用ダブルウィッシュボーン改ブッシュロッド・リンク式サスペンション(フロント) ムーヴ用マクファーソン・ストラット型サスペンション(リヤ) ブラックレーシングホイール(6J-14) ほか

東京国際カスタムカー
コンテスト2014

コンセプトカー部門
優秀賞



中日本自動車短期大学

スバルR-2レーシング [K12]

© 中日本自動車短期大学 ☎052-971-6161 <http://www.jinno.ac.jp>



SUPER GT LEXUS Racing RCF

レクサスのGT500マシンは、デトロイトモーターショーで発表された新型車「レクサスRC F」にスイッチ。ちなみに市販モデルのRC Fには新型V8・5.0エンジンと8速ATが搭載されるという。



NISSAN GT-R NISMO GT500

他の2チームがベース車両をチェンジするっぽう、2013年と同様のGT-Rで参戦するニッサン。レギュレーションが大きく変わっているとはいえ、ほかの2台よりもマシンの完成度が高いように感じられた。



Honda NSX CONCEPT-GT

次期NSXのコンセプトモデルで参戦するホンダ。FRのライバル勢に対して、唯一ミッドシップレイアウトとなる。共通モノコックという制限の中で製作されるため、ほかの2車種との相違点にも注目したい。

GT500マシンの車両サイズは全長4650mm×全高1150mm×全幅1950mmで統一。またモノコック以外にも、フロントスポイラー、アンダーフロア、リヤディフューザー、リヤウイングは共通部品を使用する。さらに、フレームが共通なため必然的にルーフも似た形状になる。

D'station ADVAN GT-R



GT500クラス

2013年のGT500クラスで
チャンピオンに輝いたレクサス!

ZENT CERUMO SC430

2013年シーズン全8戦中4勝をあげ、シリーズトップに輝いたGT500マシン「ZENT CERUMO SC430」。年間を通して他チームより仕様変更が少なく、流行となったスワンネックGTウイングも先駆けて採用するなど、エアロメイクが他車より先行していたことも勝利のポイントか!? 特にタイヤ後方のダクト、ミラー、ウイング、マフラー出口などは、シーズン中に変更するマシンも多いので要チェックポイントだ。

GT300クラス

ハイブリッドマシンが
GT300クラス初制覇!

MUGEN CR-Z GT

市販車のホモロゲモデル「グループGT 3」と、改造範囲の広い「JAF-GT300」という、ふたつの車両規格のマシンが混走するGT300クラス。V6・2.8ℓツインターボエンジンとハイブリッドシステム(IMA)をリヤミッドシップに搭載した「MUGEN CR-Z GT」が、ハイブリッド車で初となるGTタイトルを手に入れた。クラス2位はグループGT3マシンの「GAINER DIXCEL SLS」。



スーパーGT2013年シリーズを 戦ったマシンたち



トムススピリットの スーパー耐久参戦マシン Gazoo Racing SPIRIT 86



パイクスピークに挑む 4モーターEV! MiEV Evolution II

新レギュレーションで 生まれ変わった 3台のGT500 マシンに注目!

2014年シリーズからDTM(ドイツツーリングカー選手権)とレギュレーションの共通化などが計られるスーパーGTのGT500クラス。

そのため、モノコックの共通化が計られ、エンジンも2013年まではV8 3.4ℓNAだったものが、2014年より直列4気筒・2ℓ直噴ターボに使用が変更、統一される。

この大幅なレギュレーション変更により、各メーカーワークスはニューマシンを投入、そのマシンたちが東京オートサロンでお披露目されていた。

というわけで、このページではレクサス、ホンダ、ニッサンのニューGT500マシンを中心に、さまざまなレースカーをまとめて紹介していこう。

機能を追求して製作されたレーシングカーには、チューニングカーメイクの参考になる部分も多いはずだ。



TOKYO AUTOSALON with NAPAC 2014
TUNED & CUSTOMS *pick up!!*

新型WRX STIの ニュル24耐マシンが 初お披露目!



SUBARU NBR CHALLENGE 2014

新型WRX STIが一般ユーザーに公式にお披露目されたのは、今回の東京オートサロンが初! しかも、ニュルブルクリンク24時間耐久レース参戦車両ということもあり、注目度はバツグンだったぞ。

デイトナ24時間レースに挑む クリーンディーゼル 搭載マシン



Grand-Am GX Mazda6 SKYACTIV-D Racing

北米マツダが製作したマツダ6(日本名アテンザ)。世界三大耐久レース『デイトナ24時間耐久』の中でも、ターボ付きやディーゼルなど多様なパワートレインが使用可能な『グランダムGXクラス』に参戦するマシンだ。

RAYBRIG HSV-010



GAINER DIXCEL SLS

「車体前端から取り入れた空気は、リアフェンダー前端のラインより後方の車体内に流れてはいけない」というレギュレーションもある。そのため、フロントから取り入れた空気の多くは、フロントフェンダー後端からリアフェンダー前端の間のサイドなどに排出される構造になっているようです。

WiZ国際情報工科大学校

WiZ CONCEPT VIII “ROD” [NA8C]

WiZ国際情報工科大学校 ☎0120-45-4443 <http://www.wiz.ac.jp>



授業で学んだカスタム技術で
ロードスターをホットロッドスタイルに!

4連スロに
ハス切りエキマニなど
エンジンにも
こだわりの満点!
昨年はEV化したVWビートルでカスタムカーコンテスト優秀賞を受賞したWiZ国際情報工科大学校。今年も期待を裏切らず、ロードスターをストーリーロッドスタイル(1940年代までのアメ車をベースにしたカスタムスタイルのひとつ)に変身させるという、予想外の作品をエントリー!



特徴となるテールフィンはもちろん、リアフェンダーなどの造形もこだわって作り込まれている。しかも、外装はFRPを使わずに、鋳金加工のみで作り上げているという。独特な形状のテールレンズはインバラの純正品を使用しているとのこと。ボンネットのミューラルペイントも学生の手によるものだ。

純正ステアリングラックを裏返して使うことで左ハンドル化を実施。とは言っても補機類の移設などは必要のため、想像以上にハードな作業だったとか。それに合わせてインパネもワンオフ。センターメーターはベース車がビートルと分る数少ないポイントのひとつだ。ベンチシートや内装はレザーとスエードで仕上げられていた。



日本の道路事情に ジャストフィット!? ビートルベースの 和製チビッコローライダー!

ベースの名残があるのは
ピラーとメーターのみ!!
ローライダーの中でも人気車種の60年式インバラをモチーフに、ホンダのビートルをモチーフとして製作したという埼玉自動車大学の「ビーパラ」。

特徴的なテールフィンデザインはもちろん、左ハンドル化まで行うなど、マニア心をくすぐる仕上がりだ。
また、ベンチシートもフレームから新規製作するなど、インテリアのモディファイも徹底。

フロントのピラーまわりとメーターだけはベース車となったホンダ・ビートルの面影を残しているものの、それ以外の部分はすべてワンオフ製作されている。と言っても過言ではない。
そのカスタムワークはもちろんのこと、日本で乗るには大きすぎるフルサイズアメリカンを、Kカーベースでコンパクトにリサイズして製作するというアイデアにも拍手を送りたい1台だ。



エンジン搭載位置は変更せず、トランク以降を延長することでインバラのふんいきを再現。幌下からエンジンにアクセスできるため、メンテナンスも可能ということだ。

1800ccのBPエンジンは、きっちりオーバーホールしたうえで4連スロットルを装着。配線類も可能な限り隠すことで、魅せる前提のエンジンを製作している。もちろんイメージ重視のエキゾーストもワンオフ製作。



特に注目したいのが、ロードスターの面影を皆無な状態まで作り変えフロントエンドだ。フエンダーやボンネット、純正フレームなどをすべて撤去し、新たにパイプフレームを製作。全体のバランスをとりながらホイールベースを延長、リンク式サスペンションまでワンオフ製作しているというからオドロキ。

また、丸見えとなるエンジンも、4スロ化や直管ハス切りエキゾーストなどで、ホットロッドっぽさを演出。さらにリヤセクションも、オープンホイール化するためにボディパネルを切り貼り。18インチのディープリムを際立たせる造形によって、ロードスターの印象を完全に払拭している。

授業で学んだメタルワークのスキルを存分に活かした、製作実習の集大成と言えるマシンに仕上がっていたぞ。

パイプフレーム化による延長はもちろん、リンク式サスペンションに変更するなど、大がかりな加工によって完全に作り変えられたフロントセクション。必要に応じてガゼットを仕込むなど、強度面も考慮して製作されている。

オープンフェンダー化が必須ということもあり、リヤはボディパネルを大幅にカット。メタルで成型するだけでなく、トランクリッドまでしっかりと作り変えられている。ちなみにハードトップも装着できるように製作されているけれど「装着していない姿が完成形です」とのこと。

いっしょに展示していたショッピングカートも、セバハン&サス付きで、車軸にカムシャフトを使うなど遊び心を演出。



インテリアは完全ストリップしたうえでダッシュボードを新設。アルミ調のシートはFRPで造形したもの。必要最低限の装備をセットしたシンプルな作りは、戦闘機のコクピットをイメージしたという。

■SPECIFICATION

OER4連スロットルスポーツインジェクション WIZカスタムビルダー・オリジナルエキゾースト/リンク式フロントサスペンション マツダスピード車高調(R) ワーク・シーカーDX(F: 7.5J-18-R: 11.5J-18) グッドイヤーイーグルF1(F: 225/40R18-R: 255/45R18) 各部メッキ処理 ムーンアイズ・シート スプレnder・ステアリング ほか

TOKYO AUTOSALON with NAPAC 2014

TUNED & CUSTOMS *pick up!!*



埼玉自動車大学校

BeePala [PP1]

〒埼玉自動車大学校 ☎048-723-5522
http://www.saijidai.ac.jp



往年の名車がEVカーとして蘇る!

専門学校 トヨタ東京自動車大学校

トヨタ2000GT EVII [MF10]

◎ 専門学校 トヨタ東京自動車大学校 ☎042-663-3211 <http://www.toyota-jaec.ac.jp>

オリジナルの状態をキープしながら、中身は最新の技術でEV化! エンジンルームに搭載されたリチウムイオンバッテリーは、約5分で容量の80%まで充電され、1回の充電で約120km走行可能。今後、車検を取得して公道走行する予定だというから楽しみ。



■SPECIFICATION

UMG製3層交流モーター(AC) リチウムイオンバッテリー(13kw) ハヤシストリートホイール(15インチ) ほか

MR2で世界最速マシンを再現!

GAUS 群馬自動車大学校

GAUS Bucacco Deiyon [SW20]

◎ GAUS 群馬自動車大学校 ☎0270-62-0167 <http://www.gaus.ac.jp>

SW20をベースにFRPでボディを成形し、他車種用の純正部品を組み合わせることで、2億円オーバーのスーパーカー、ブガッティ・ヴェイロンふうにしたマシン。ナンバー取得を前提にしているため、灯火類などもしっかり備えているという。



■SPECIFICATION

GAUSオリジナルカスタムボディ/カスタムエキゾースト ブリッツZZ-Rダンパー WA LTZ FORGED・S7(F: 8J-18・R: 9J-18) プレンボ製ブレーキキャリパー ホンダN-BOX純正ヘッドライト アウディTTクーペ純正ドアミラー スズキ・ラバン純正テールランプ マツダ・ピアンテ純正リヤリフレクタ&ハイマウント トヨタ・クラウンマジェスタ純正マフラーカッター ほか



ピュアスポーツを現代風にアレンジ

NATS 日本自動車大学校

NATS REvolution [FD3S]

◎ NATS 日本自動車大学校 ☎0476-73-5507 <http://www.nats.ac.jp>

エコカー指向が進む現代に、再びスポーツカーブームを起こすべく、学生たちがアレンジしたFD3S。S2000純正ヘッドライトや社外LEDランプを使ってフェイスラインやリヤまわりを徹底的にモデルファイし『理想の新型RX-7』に仕上げている。

■SPECIFICATION

NATSオリジナルボディキット/オリジナルデザインエアロパーツ S2000純正ヘッドライト アベックス・パワーFC/エアクリナー 機械式LSD IPF・LEDテールランプキット ほか



TOKYO AUTOSALON with NAPAC 2014

TUNED & CUSTOMS pick up!!



スープラをダウンサイジング

NATS 日本自動車大学校

NATS CHILD SPEED 660GT [EA11R]

◎ NATS 日本自動車大学校 ☎0476-73-5507 <http://www.nats.ac.jp>

カプチーノをベースにしながら、映画『ワイルドスピード2』に登場したスープラをイメージしつつダウンサイジング。ヘッドライト&テールランプをJZA80用に変更しハッチバック仕様のリヤゲートを製作したりと、随所に大技&小技が盛り込まれる!

■SPECIFICATION

NATS・TRD3000GTふうエアロパーツ アンダーLED ランサーエボリューションⅢ純正ウイング加工 CSTフルタップサスペンションキット ほか



最高速度160km/hを誇る センターシート仕様の EVマシン

専門学校 トヨタ東京自動車大学校

MD-S³ [ZZW30]

Ⓔ 専門学校 トヨタ東京自動車大学校
☎042-663-3211
http://www.toyota-jaec.ac.jp



センターシート化されたコックピットの左右にはドライバタリーを片側12個ずつ搭載。ステアリングラックはフォーミュラ用を使用、メーター類やペダルもすべてセンターに配置している。走行テストでの操作性も良好で、乗りやすく理想的なポジションを手に入れることができたという。



MR-S純正ミツシヨンとモーターをドッキングするために必要となるアダプターも、設計製作・装着まですべて学生の手によって製作されたものだという。

■SPECIFICATION

DCブラシモーター アドバンスドDCコントローラー 鉛密閉式バッテリー×24 センターコックピット フルエアロ MKW全長調整式車高調 ほか

1ZZエンジンからDCブラシモーターへとコンバートされたEV仕様のMR-S。最高速度は160km/hをマークし、鉛ナツテリーながら速度を落とせば30〜40kmの航続距離を実現。鉛密閉式のバッテリーは重量バランスを考慮し、車体左右に均等に配置するため、運転席をセンターシート化する大加工を実施している。



人気キャラをモチーフに実車化!

NATS 日本自動車大学校

Lightning NATSeen [RPS13]

Ⓔ NATS 日本自動車大学校 ☎0476-73-5507 http://www.nats.ac.jp

RX-8純正ヘッドライト流用をはじめ、大掛かりなボディメイクで人気キャラを再現。ライトとグリルの笑い顔をイメージさせる造形バランスも良好だ。ベース車は450psまでファインチューンされた180SXで走っても激速!!



■SPECIFICATION

SR20DET 社外タービン オリジナルVマウントレイアウト ワンオフパイピング 社外上置きタービン ライトニングナツティーンSPLボディカスタム ティン車高調 オリジナルカラーリングキャリバー/アーム レカロSR-3 アメリカンレーシングAR767(8J-16+20) イーグルナンバーワン・ナスカー(225/65R16) ほか

マーチがベースの双頭リムジン!?

TIST 筑波研究学園専門学校

MARCHCRAM [K11]

Ⓔ TIST 筑波研究学園専門学校 ☎029-822-2452 http://www.tist.ac.jp

実習車だったマーチ2台のフロント同士を接合して製作されたマーチリムジン。リヤ側はワイドフェンダー化してトレッド幅を拡大、ヘッドライトだった部分は内部をくりぬきリヤコンビネーションランプ化されている。室内は勉強机も備えたお座敷仕様!?



■SPECIFICATION

リムジンボディ加工 ボディオールペン(パープル) 内装パープル加工 フロアフラット化 リヤ勉強部屋仕様 ほか



ハイブリッドカーで再現する 新世代大阪環状仕様!

ブレイントレーディング

CRYSTALEYE アケア改 [NHP10]

☎ブレイントレーディング ☎046-807-6672
http://www.braintrading.co.jp

クローム処理されたロールケージは、室内のイメージをガラッと変えるポイント。シートはスポーティかつオールドスタイルな印象を与えるステッチやリングなど、コンフォートなふんいきに張り替えられたS2000純正に交換。ホールドリット性と乗り心地のバランスを考えたセレクトだ。



■SPECIFICATION

ハイブリットシステム出力アップ ボディショップ
ブキクタ・ワンオフマフラー／前後フェンダー叩
き出し クリスタルアイ車高調／クロームスプ
リング S2000純正シート張り替え移植 ワン
オフロールケージ VIPMODULAR(8.5J-17)
ほか



優等生なハイブリッドカーの代表といえるアケアを、ワイドフェンダー化してシャコタン＆ツライチセッティングで仕上げてきた、カスタム界の奇才ボディショップキクタ。

環状仕様を銘打っているだけに、リヤには飛び出しまくりの直管マフラーを装着。さらに、ハイブリッド用バッテリーを2個搭載することでパワーアップも実現しているという。

また、インテリアもワンオフロールケージやバケットシートなどで走り屋スタイルを演出しているのだ。

見た目も走りも一新したアケアは、これからのハイブリッドチューニングのお手本になり得る!?

新素材で美しい 面発光を実現!! 昭和車をLEDで フルカスタム

ごんた屋

GONTA-YA てんちょう号 [R31]

☎ごんた屋 ☎0774-73-2397
http://gontaya.jp

アンダーパネルやカナードは、アクリルなどよりも均一で美しい面発光を実現可能だという「雷雅」で製作。ボンネットに埋め込まれたメタル調の雷雅は、LED点灯時はオリジナルユニットで7色に点滅、消灯時はミラーふうという、2つのルクスを演出していた。



LED入門スターターセットを
通販で販売するなど、ユーザ
ーのDIYドレスアップを応援
するごんた屋。

ロータス・エヴォーラの純正色
でオールペンされたデモカーの
R31には、最新素材と加工技術
を投入した光りモノをフル装
備!

特に独自素材「雷雅」を使用
したカナードやテールランプ

は、均一で美しい面発光を実現
していたぞ。

ほかにも、ガラス製レンズを
内側から磨いてクリヤ化し、V
36用プロジェクターを仕込んだ
ヘッドライトなど、見どころ満
点の仕上がりだ。

■SPECIFICATION

R31ハウス・コンプリートチューン ジール車
高調 プレンボキャリバー ボルクレーシング
TE37SL(F: 8.5J-17・R: 9.5J-17) ごんた
屋LEDマジック 勝神オリジナル雷雅カナ
ード リヤバンパーオリジナル加工 イースト
ペアー・カーボンボンネット ヘッドライトクリ
加工&プロジェクター仕様 ほか





昨年の東京オートサロンに出展し、みごとチューニングカー部門最優秀賞をゲットしたRE雨宮のロータスヨーロッパ。
超軽量ミッドシップスポーツカーに3ローターの20Bエンジンを搭載したこのマシンは大人気となり、同じ仕様を求めるお客さんがバックオーダー待ちをしている状態だという。
というわけで今回は、そんなマシンの構造がわかりやくとチェックできるよう、フレーム側とボディ側を分離した状態で展示。まじまじとチェックするお客さんが後を絶たなかったぞ。

RE雨宮

ロータスヨーロッパ -3ROTOR 20B-

TEL RE雨宮 ☎0476-90-0007 <http://www.re-amemiya.co.jp>



ロードスターやRX-8の純正パーツを流用した足まわりや、レガシイ用ミッションを使ったミッドシップレイアウト化など、なかなかお目にかかれない部分の作りが丸見え状態! こんな展示の仕方ができるのは雨さんが各部の作りに絶対的な自信を持っている証拠だ。

3ローター搭載の名車カスタムをじっくり見えるようにディスプレイ!

■SPECIFICATION

20B換装 ヴィーベックV88 RE雨宮スペシャルエキマニ/マフラー
スバル純正ミッション ORCクラッチ クwantumRE雨宮スペシャル
FD3S用 エンケイRPF1 アドバン・ネオバAD08(F:215/40-17・
R:235/40-17) クスコLSDタイプRS RE雨宮スペシャルエアロ
ブリッド・バケットシート ほか



プリウスのパワーユニットを MR-Sに積んだコンセプトモデル

TOYOTA/GAZOO Racing

TE-Spyder 800

[ZZW30]

TEL ガズレーシング ☎0077-78-1520
<http://gazoo.com>

■SPECIFICATION

1NZ-FE換装 CFRP製ロングインテークマニホールド 等長デュアルエキゾースト 専用プロファイル中空カムシャフト CFRP/GFRPアウターボデーアルミアンダーフロア パーテーションパネル リアサブフレーム オールLEDフロント&リアランプ 車体ロゴレーザー加飾処理 ポリカーボネイト製サイドガラス レイズ・ホイール ほか

プリウスのシステムを換装したMR-S改プラグインハイブリッド。
「大衆車パブリカからトヨタスポーツ800が生まれた時の感動を、今を生きるボクたちが味わいたい」というコンセプトのもと、トヨタ技術会がプリウスのユニットを使ってスポーツスターリングを製作したという。
その製作では軽量化のために旧型の1500ccエンジンを使用しつつ、インマニ変更などファイナチューンを実施。さらにモーター電圧をノーマルの650Vから715Vにアップするなど、将来やってくるであろうハイブリッドチューン時代の先駆けとなるマシンに仕上がっている。



エクステリアは近未来的なオリジナルデザイン。バッテリーをセンターコンソールに縦長に配置し、モーター制御用インバーターやコントロールユニットをフロントに搭載するなど、重量バランスも考慮されているという。ちなみに0-100km/h加速は5.8秒と、新型86(公称6.8秒)より速いという。





TOKYO AUTOSALON with NAPAC 2014

東京国際カスタムカー コンテスト2014

読者投票によるグランプリ決定!!

NAのまま筑波1分切りを狙い
TRDが製作したタイムアタックマシン



ボディカラーによってカモフラージュされているものの、フロントバンパーは前方に延長され、開口部はかなり小型化されている。両サイドのダクトは黒く塗られたダミーだ。リアディフューザーは後端が跳ね上げられた形状で、バンパーとの間にマフラー出口が挟まるように配置されていた。



インテリアも、ダッシュボードをはじめカーボンパーツがふんだんに使用されている。追加メーターやクイックシフトなど、すでに市販化されているパーツも少なくない。

■SPECIFICATION

FA20改(230ps) TRD試作ピストン/コンロッド/カムシャフト/ECU/クロスミッションセット/強化メタルクラッチ/4.8ファイナル/モノプレーキセット&オリジナルブレーキパッド/CFRP製エアロ&ドア&ルーフ&トランクフード&ダッシュボード kW製サスペンションセット レイズZE409(F・R: 9.5J-18+45) アドバンレーシングスリックタイヤ(F・R: 250/640R18) ほか



コンセプトカー部門 優秀賞

TRD

86 TRD Griffon Concept 014 [ZN6]

トヨタテクノクラフト ☎045-540-2121
<http://www.trdparts.jp/>

TRDの手によってチューニングが行われ、NA車にもかかわらず筑波サーキットコース2000で1分0秒748を記録した新型86。

モノコックボディ全体にスポット溶接を追加して剛性アップを図り、カーボン製パーツを使用して軽量化を実施、試作パーツやワンオフパーツもテンコ盛りだ。

特に注目したいのが、風洞試験やレースマシン製作の経験がふんだんに投入されているというエアロデバイス。

タイムアタック仕様のマシンメイクに有益なヒントが、数多く隠されていること間違いなしだ。



エンジンルームの前側を見ると、冷却に必要な最低限の走行風のみをフロントダクトから取り込んで、ボンネットから上側に排出する設計であることがわかる。エンジン内部も、試作パーツが組み込まれ、約30psアップを実現している。

チューニングカー部門 優秀賞

weds co.,ltd

MAVERICK SCION FR-S [ZC6]

ウェッズ ☎03-5753-8210 <http://www.weds.co.jp>



チューニングカー部門で優秀賞を獲得したウェッズのFR-S。GTマシンを彷彿とさせるワイドボディ&エアロをまとい、足もとには新作ホイールのマーヴェリック605Sを装着している。

■SPECIFICATION

エイムゲインLF-SPORTエアロ/フロントワイドフェンダー(30mmワイド)/リアワイドフェンダー(50mmワイド) RE-classマフラーカッター マーヴェリック605S(F・R: 10J-19+28) ニットーINVO(F・R: 235/35-19) ほか

迫力満点のワイドボディに
新作ホイールでキメツ!!



コンセプトカー部門 最優秀賞

TRUST
GReddy 35RX spec-D

☎ トラスト ☎ 0479-77-3000
<http://www.trust-power.com>



チューニングカー部門 最優秀賞

TOP FUEL&零1000
S2000タイプRR

☎ トップフューエル ☎ 0598-56-5880
<http://www.topfuel.info>



セダン部門 最優秀賞

AIMGAIN
AIMGAIN 純VIP GT LS460

☎ エイムゲイン ☎ 0824-23-2334
<http://www.aimgain.net>



SUV部門 最優秀賞

Universal Air
5せんと

☎ ユニバーサルエアー ☎ 072-279-8878
<http://www.universalair-jp.com>



ミニバン/ワゴン部門 最優秀賞

SIXTH SENSE
JOULE VELLFIRE

☎ シックスセンス ☎ 0721-23-0707
<http://www.sixth-sense.jp/>



Kカー/コンパクト部門 最優秀賞

RoenXTreasure One
RoenXTreasure One N-BOX Custom

☎ トレジャーワン・カンパニー ☎ 045-590-0278
<http://www.treasure-one.co.jp>



インポートカー部門 最優秀賞

Liberty Walk
LB☆WORKS 458

☎ リバティウォーク ☎ 0561-51-0001
<http://www.libertywalk.co.jp>



ステアリングやメーターパネルはフルオリジナル品で、エコカーとして重要な基本性能を損なうことなく、近未来的でカッコいいデザインを具現化。サイドミラーはバイク用を加工して装着している。

**シャーシからボディまで
すべてをワンオフ製作!**

特徴的なボディ形状とカラーリング、そして前後2人乗りのレイアウトで注目を集めたEVカー。

NATS (日本自動車大学校) カスタマイズ科の学生が中心となり、新規設計のフレームは自動車研究科、駆動系はモータースポーツ科が協力しながら、総勢20名以上の学生が1年掛かりで仕上げた渾身の1台だ。

その発想と努力が身を結び、カスタムカーコンテストのエコカー部門で最優秀賞を獲得。さらに各部門の最優秀賞を獲得した8台の中からインターネットを通じた投票によって選ばれる『カスタムカーグランプリ』に輝いた。



最大の特徴と言えるのが前後2人乗りのレイアウト。大人2人が普通に乗れる居住性も確保されている。もちろん実際に走行することも可能で、NATSのキャンパス内にある専用コースでテスト走行も実施済みだ。



**学生たちがイチから作り上げた
新感覚の超小型モビリティ**



**CONGRATULATION!!
GRAND PRIZE**



ボディはFRPで形成されたワンオフのオリジナルデザイン。ボディカラーであるキラキラピンクは、下地からメタリックピンク・ラメ入りクリア・キャンディを重ね塗りしたもの。ヘッドライトやテールランプはIPF製、ホイールはレイズ製をチョイスしている。

ECOカー部門 最優秀賞

NATS 日本自動車大学校
**NATS EV-sports
Prototype 02**

☎ NATS 日本自動車大学校 ☎ 0476-73-5507
<http://www.nats.ac.jp>

■SPECIFICATION

NATSオリジナルFRPボディ/キラキラピンク塗装 Motenergy motor社製ACモーター SEVCON GEN4モーターコントローラー IPFヘッドライトキット/LEDテールランプキット Hachimarruno Venty9系シートワンオフ加工 ワンオフメーターパネル バイク用サスペンション流用 ユーノスロードスター用ブレーキ移植 ボルクレーシングCE28 KCR(F・R: 5.5J-16) ほか



三栄書房

コピー!?
イミテーション!?

燃える!?
壊れる!?

TURBOCHARGER
MODEL NO. TD06-20G
SERIAL NO. 49179-00128
ASSY. NO. 130513057

激安

不良

危険な 外來コピーパーツの 真実

チューニング業界に限らず、コピー商品というのはメーカー／ブランドの大きな問題。チューニング関連で言えば、以前のコピーパーツと言えはエアロなどが中心で、使ったからといって大きなトラブルに繋がるものはほとんどなかった。しかし、最近は機能系パーツや電子パーツまでコピー品が溢れ、粗悪品が多く出まわっているからたちが悪い。

しかも、最初から機能が發揮されない程度ならまだしも、周辺パーツを壊す恐れがあったり、車両火災の原因になっているケースまであるというから恐ろしい。

というわけで、ここでは激安で販売されている、謎のタービンを分解検証、その他格安で販売されている、粗悪パーツ・コピーパーツの実態に迫ってみよう。

ちなみに、外來パーツの全てがコピー品や粗悪品というわけではない。しっかりしたメーカーの高性能な海外製パーツも多数あるのは編集部も分かっているのだから!!

【商品法による罰則規定(抜粋)】

①模倣品を製造または販売した場合の罰則

第78条

商標権又は専用使用権を侵害した者は、10年以下の懲役若しくは1000万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

②模倣品と知りながら購入し使用した場合の罰則

第78条の2

商標権又は専用使用権を侵害する行為とみなされる行為を行つた者は、5年以下の懲役若しくは500万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

外来ノーブランドの激安TD06-20Gと トラストの正規品TD06-20Gを分解して 比べてみた!!

分解

真贋比較

TD06-20G

検証

このところ、一部業界関係者の中で話題になっている激安タービン。TD06-20Gという型番で販売されていて、メーカー名などの表記はないため厳密にニセ物というのかはわからない。しかし、論議がまじり枚で届けられちゃうタービンって一体どんなものなの?? 倫理観の問題は別にしても気になるところじゃないだろうか。というわけで、思いきって編集経費を使い(と言ってもフランス料理より安い!!) 現品を入手して、全バラ。タービンに関わる識者に匿名を条件にその見解を聞いてみた!!

このページで分解したタービンは、チューニング用タービンの代名詞とも言えるメジャーな存在『TD06-20G』(と同じ型番?)を呼称にして国内でも流通しているもの。

ただし「トラスト」とも「ミツビシ」とも、どこにも書かれていないし、販売時にも表記されていないため、この場で「ニセ物」と表現していいのかわからない。しかし、トラストが取り扱う三菱製のタービンに、外観が酷似していることは確か。

まずは、トラストのTD06-20Gを取り寄せて、編集部内の素人目線で外観比較。

ぱっと見での違いは…、まずはコンプレッサーのインデュース。トラストの正規品は、インデュース系が大きく内側がファンネル形状になっているいわゆる「S」形状であるのに対して、激安販売品はそうではない。もちろん、ミツビシのタービンにも、そういった形状のタイプはあるが(19Cなど)、トラストがチューニング用に設定しているTD06-20Gには、通常このハウジングを使用しているモデルは存在しないとのこと。

また、ブレードの形状も違うようです。TD06-20Gの最後のGの文字は、実はハーフブレードタイプを意味するが、激安品はフルブレード。後ほど、分解してもらった識者に尋ねたところ、恐らく他のタービンのブレードをコピーしたものを使用しているのではない

インデュースが違う!!



正規品



激安タービン

ふたつのタービンを比べると、インデュースの形状などからして「20G」ではないことがわかる。日ごろからタービンを扱っているプロが見ると、少なくともTD06-20Gでないことは一目瞭然。現在はほとんど使われていないが「19Cかな?」ってところだ。ちなみに、激安タービンのハウジングに鋳込まれた数字は似たものだが、ミツビシのマークは入れられていない。

エキゾーストハウジング

加工寸法のズレがある上に、形状の異なるブレードを納めるために切削が大きく、フランジの当たり面の幅が狭すぎる。これでは、面圧が確保できずハイブーストで即排気漏れとなるだろう。



正規品



激安タービン

識者の声
コレ、コピー品じゃなくて
イミテーションと呼ぼう!!

識者の声
タービンにエンジン壊されたら
シャレにならないでしょう!!

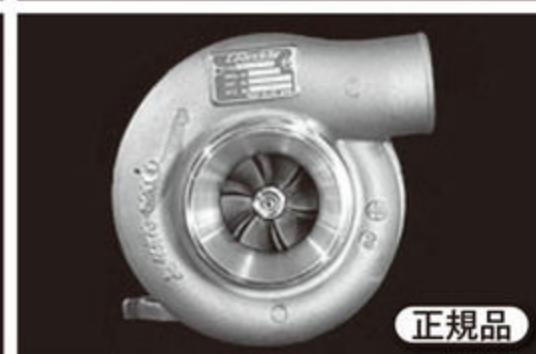
識者の声
この品質の製品が蔓延したら…
怖いヨ、将来ないヨ!!

識者の声
しかし、材料と寸法、仕上げ加工、
ドコとつても酷いなあ…

識者の声
ちょっと高いけどオブジェに
じとくがいいんじゃない!?

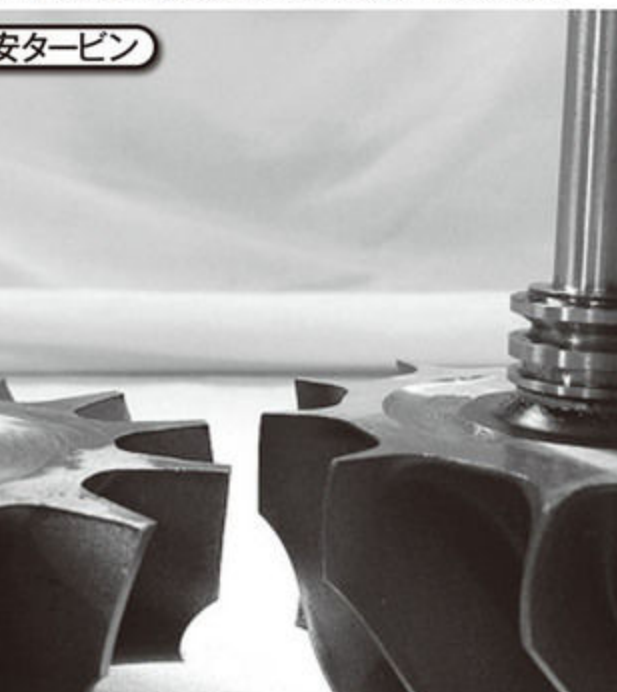
ターボまわりの 粗悪外来 パーツ事情

もともと、重機用の補修品として始まったコピータービン。中〇(国名ネ!!)を中心に、10数社のタービン製造工場が存在すると言われている。重機の補修品(業者間価格)に対し、チューニング用タービンの販売価格(市販価格)が高いことから、そういった工場でチューニング用タービンまで製造されるようになったようだ。中には、オリジナル品として最低限のクオリティを保つ良心的なものもあるが、技術やノウハウなしに見ただけを再現したコピー品も多数存在する。コピー品ってことも問題だが、熱やオイルに対する各部素材(金属・ゴム類・仕上げ加工)の悪さや、各部のクリアランス&寸法のいい加減さなどが目に付く。使用に耐えるクオリティが無いことを、業界の信用問題と懸念している関係者も多い。ウエストゲートやエキマニ、燃料系パーツなども同様の流れの中にある。



シャフトとブレード

激安タービンは技術的に簡単な摩擦接合、正規品は高価な加工機材が必要になる電子ビーム接合でブレードが接合されている。また、正規品は加工後高周波焼き入れで接合品質を高めるが、激安タービンのシャフトにはその跡が認められない。バランスは、全く取れていないに等しいレベルで高回転に耐えうるとは考えにくいそうだ。重機用としてならごまかせるかも!?



外観から正規品とD06・20Gとは異なるけど
そのクオリティはいったいどうなの?

か? とのこと。

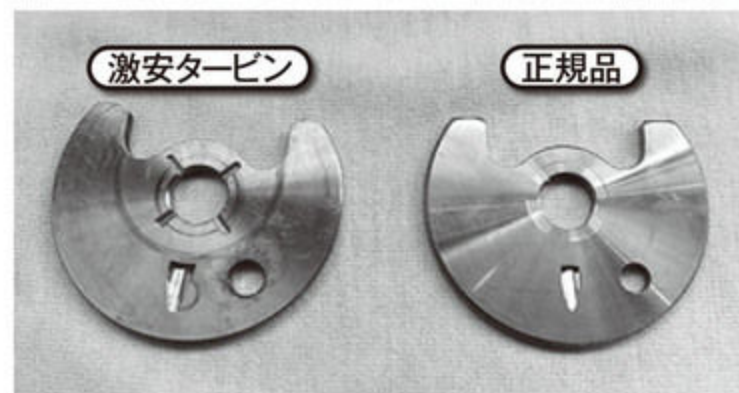
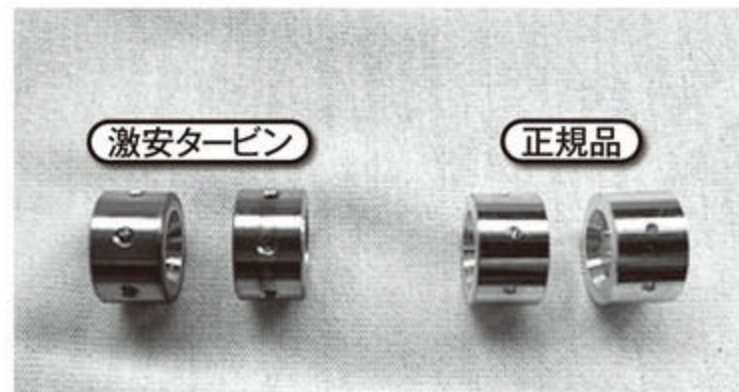
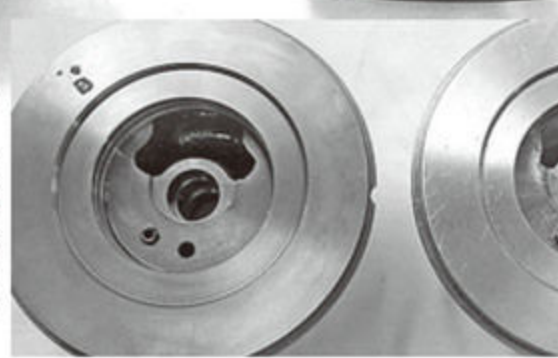
その後、識者のラボに送付し分解、各部のクオリティや、正規品のパーツとの違いを検証してもらったもの(の一部)が細部の写真だ。

その品定めを結論からいうと: 「寄せ集めの実寸計測で作ったランク品と言った印象。精度も材質も、これはちよつと...、ですね。この製品を実装したわけじゃないですけど、最初からNGが装着後すぐNGになるっていう、過去に見聞きしたパターンに当てはまりそう。ご存知かと思いますが、運悪くブレードまわりが逝った場合、タービンだけで済まず、エンジン本体にダメージが及んでしまうこともありますから、手出ししないのが無難かなあ? ま、シッペン返しなんてあとは自己責任ですね」とのこと。



センターコア

素材グレードが低く加工寸法に5/100クラスの狂いがある激安タービン。水穴の形状が違うのも気になるが、事情・理由はわからない。同形状の他のタービンから型を取ったものの流用かもしれない。

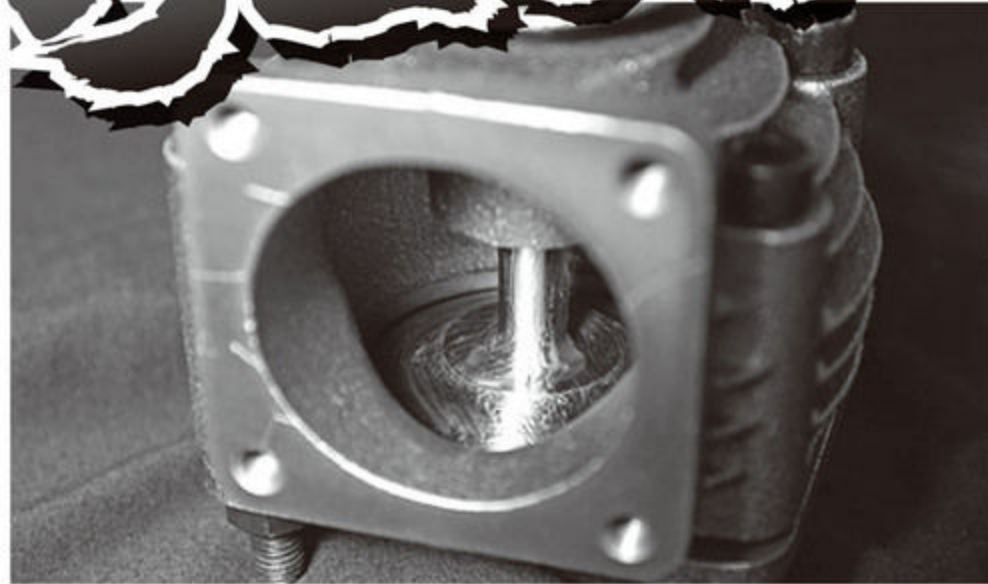


メタル/プレートなど

フローティングメタルは材質/オイル穴形状ともに正規品と異なる。スラストメタルは材質が違う上、形状に関してはギャレットやKKKの形状に準じたものが使われている。プレートに関しては素材が違い、恐らく2グレード以上品質が劣ると思われる。左の激安タービンはスチール+メッキ、正規品はステンレスを使用。少なくとも全体に耐久性は低いであろうと思われる。

外来コピー品

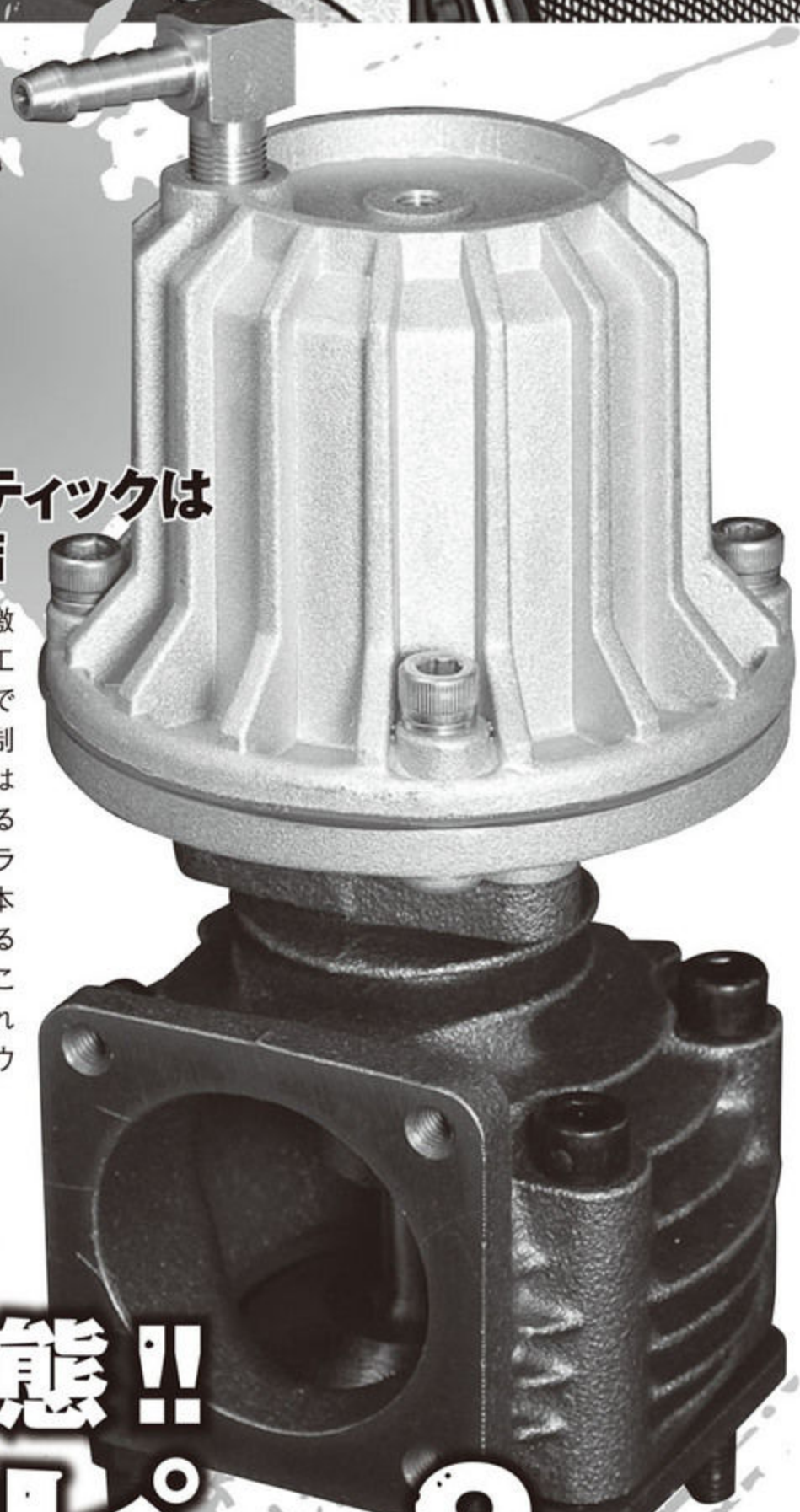
ウエストゲート



**ダイヤフラムの
耐久性に要注意
過給状態でのスティックは
フルブローに直結**

写真は旧型HKSタイプ(!?)の外来激安ウエストゲート。各部の材質と加工精度の低さはタービン同様(値段までも!)だが、ブロー直結のブースト圧制御パーツだけに信頼性で選ぶことは絶対条件。多方面の声を集めてみると、短期的には機能するが、ダイヤフラムの耐久性(耐熱性)が正規品(本物)に比べて圧倒的に弱く、酷使するとごく短期間で破れなどの破損が起こる。バルブガイド部の焼き付きも見られるようだ。形状が違ってもコピー系ウエストゲートは共通した傾向。

ちなみに、正規品のダイヤフラムも装着できるが、耐熱・耐油のダイヤフラムは特殊でかなり高価。激安のウエストゲートより補修部品のほうが高い。



まだまだ聞こえる怖い実態!! これが外来コピー& バッタパーツの真実だ

低品質ながら見た目は完全コピー!!

本物を並べて比べると加工の荒さや色合いなど、多少の違いはわかるが、ロゴからパッケージまでほぼ完全にコピーされたニセモノ。これは、法的にも完全アウトな製品だが、海外での流通はおさえ難いのが現状だという(国内は捕捉しだい差し止め、訴訟が可能)。メーカーにとって、激安コピーによる利益減少も問題だが、品質が悪く故障も多いため、信用問題も深刻だとか。トラストには修理依頼で送られてくるケースもあるが、当然、保証や修理の対象外。



外来コピー品

ブローオフバルブ

危険な
外来コピー品の
真実

外来コピー品

エキシマニホーバル

外来バッテリーアイテム

Z32
エアフロメーター

出力電圧が
バラバラで信頼できず!?

格安のZ32互換エアフロメーター。出所に関する情報が得られなかったのも、もしかすると国内の製造ラインでの不良品が裏ルートで流通しているのでは?とも言われている。その理由は前後のアミに歪みが見られたり、センサーがナナメの物が見つかるから。その他では、形状は純正と見分けがつかず、製品管理用のシールが貼られている。情報収集中に、面白いから買ってみようといったチューナー(実は数名あり)の情報では、イニシャルから電圧が安定していない(通常1.1V程度、格安品は1.2Vと2Vだった)ので、使わずにやめたとのこと。比較的高度な電子パーツで金型も必要なため、精度の低いコピーはしにくいと思われるため、海外生産の純正品の規格外の横流し、という可能性あり。



外来バッテリーアイテム

牽引フック

取り付けに苦勞し固定ができず!?

ネットオークションで激安プライスだった牽引フック。実際に使おうとしたところ、ネジが規格外の超特殊タイプ。調べてみると、中国の一部車種にこのネジピッチを使っているものがあるとのこと。そのために作られたのはしかたない(売るときに明記して欲しい)が、リング部の固定ができない構造であることも判明。また、接合ジョイント部のガタが大きくリングのアルミ系素材もかなり柔らかいため、牽引に耐えられるかも不安。牽引中にリングが破損すると、牽引側の車両にキズをつけたり、周辺に飛んで大怪我の要因になることがあるので、牽引フックは信頼のできる頑丈なものを選ぶ。

クズアルミは溶接に苦勞する!!

チューナーに海外製の格安パーツでのエピソードを聞くと多く戻ってくるのが素材の話。というのも、特に中〇(国名)の金属素材は、規格が国際規格に準拠していない上に、証明書がついていてもあてにならないという。特にインタークーラーや配管など、溶接作業を伴うアルミ製品の素材品質が悪く、巣穴や不純物により、溶接がハジかれて綺麗につけられないことも多いようだ。ちなみに、信頼できるショップではあやしいパーツの使用経験がないということがほとんどで、おもしろいエピソードを聞いたのはごく少数。

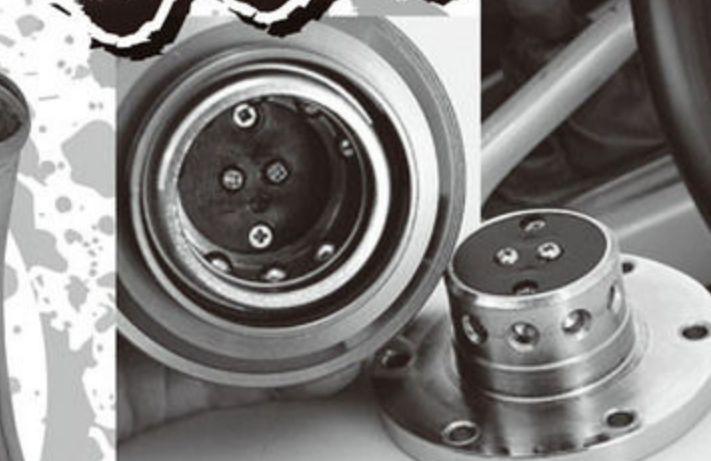
海外製バッテリーアイテム

アルミ素材



外来コピー品

脱着式ボス
アダプター



走行中に
ハンドル取れたら
怖いよ!!

見ればわかるであろう、ステアリング脱着アダプターのコピー品。ちなみに、コピー元とちがう某ブランドのロゴ入りの製品も出回っているが、その某ブランドのラインアップ製品でもないようだ。写真の製品はロックスプリングが弱く、ステアリングを装着したまま力をかけると、なんとステアリングが取れてしまう!! この性能じゃ走行中に外れたら大事故確定の恐怖となることを保証!? 元ネタの某社製品は慎重な品質管理が行われている。

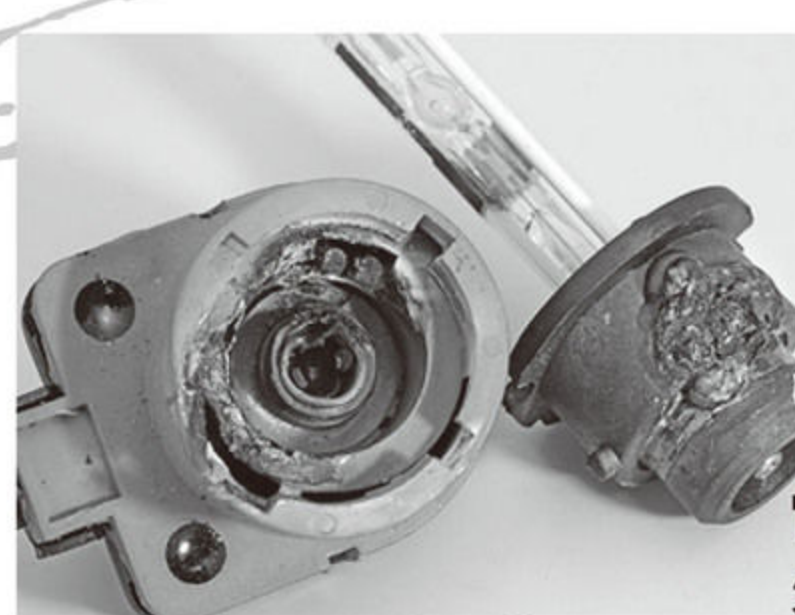
単純な
機構なのに
落とし穴...

SR20用ボン付けエキマニなどは、同形状のものが多数販売されていて、価格の差も激しい。コピー品もあれば、コピーのコピーもあり、粗悪品は実際に装着確認なんてされずに量産されているようす。ちなみに写真のエキマニは、以前、一番安いものを実際に入手してみたもの。バリがすごく仕上げが雑なことはもちろん、見た目でもわかるほどフランジが反っていた。仕上げのチェックすらされていないことがわかる。ちなみに、フランジ位置がズレていて、大修正しないと付けられないなんてケースもあり。ネットオークション製品は、保証1週間などと書いてあるものもあるが、そのスパンで装着するなんてムリ!!

外来バッテリーアイテム

HID
システム

電気系パーツは
火災に注意!!



“保証されればいいや!!”っていうわけじゃないけれど、ノーブランドの激安電気パーツは注意。電気系パーツのトラブルはヒューズ飛びによる不能はもちろん、不良が火災にまで繋がる場合もある。写真はなんかケムリが上がったと思ってら、HIDの球が切れたというものだが、修理のため外してみるとカプラーが焦げ付いていたというもの。特にHIDはバラストより電球側の電圧が高いため注意が必要...と言っても、注意のしかたがわからない!!?



三栄書房

生涯走り屋

暴走機関車
Daiちゃんの



宣言!

今年の東京オートサロンの規模は凄かった。去年から道を隔てた北ホールを使っているのは同じだけど、今年は国際会議場まですべて借り切って幕張メッセを完全占拠だ。なんとたつて出展台数800台以上、来場者総数が金曜、土曜、日曜日の3日間で29万人オーバーというから世界最大規模のカーショーといえるだろう。

では中身はどうか。全体的にはスーパーカーが目立つ外国車中心の東ホールが派手だった。しかし、トヨタ86&スバルBRZを徹底的に集めた北ホールも異様な熱気だった。

86&BRZの発売をきつかけに、カスタムの趣向として小型スポーツのチューニングが復権したみたいで、オレとしてはすごくうれしいね。そういえば、昨年は久しぶりにチ

ューニングカーの最高速テストをやった記憶も蘇ってきた。オプシヨンのイタリア・ナルドでの35GTRチャレンジだ。記録的にはトップシークレッツの永田ちゃんが377km/h、オレがアミューズ373km/h、フェニックスパワースポーツが373km/hだったね。やはり限界ベースで実走行した35GTRはこの会場でも特別なオーラを放っていたぞ。

オレの個人的な好みで評価してみると、恐れ多くも世界一のスーパースポーツカー、フェラーリを日本的なワークスフェンダーでレトロチックなワイドボディに仕立てたりバティ・ウオークにシビれたね。昔、オレが出たばかりの日本初のスーパーカー、ホンダNSXをフェラーリに負けないワイドボディにしたのを思い出すね。

フェラーリに手を加えているのを見ると、日本でのカスタム浸透度の高さも感じて感動した。このリバティ・ウオークの対極が中日本自動車大学の軽カスタムだ。スバルR2ベースのアウトビアン

キ風。コイツは会場で一番可愛かったネ!

単純に驚いたのは、バットマンカーという巨大なパニング。数年前に映画版のバット・モビルがアメリカから来場したけど、こっちのほうが日本的な「族」ぽくて大迫力、オレ好み。

昨年の東京モーターショーには次期ホンダNSXやS550のほかニッサンの旧ブルーバード510風シヨーカーも出ていたし、この先のチューニング&カスタムシーンはずっと盛り上がるかも!!

環境一点張りだったココ数年の流れと、ここから始まるスポーツチューニングの時代がどう交わるのか? その予兆を感じさせる2014年オートサロンだった。

カスタムの楽しさを満喫した3日間だったよ



イラスト：加藤浩哉

スーパーカーの和風カスタムに感動!?

今年の東京オートサロンの勢いは嬉しいぜ!!



三栄書房

DFellow
アベちゃん

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>

まずはレギュレーションの理解と 最新システムへの対応から始めマッス!!

こんにちは、ディフェロウ阿部です!! 昨年末ドタバタで行った会社の体制変更や、工場内の整理などがようやくひと段落、やっと作業に専念できるようになってきたかな? って感じの今日このごろです。というわけで、今年はウチも新しいチャレンジ! 実はスーパー耐久に参戦する車両の製作とメンテナンスをやることにしました。

去年一年間はレース活動もしなかったんですが、自分のレベルアップのためにはコンペティションに挑んだり、新しいことをやるのが大事ってつくづく感じたんです。

そんなトコに、スーパー耐久の声をかけていただきました。コンパクトが中心のST-5ク

今年は一歩 スーパー耐久の メンテに挑戦の巻

ラスにエントリーする新型フィットRSです。そして、そのお誘いに答えてからワタクシ、大変なことに気がつきました。なんと...、あんまりホンダ車サワツタコトナイ!? しかも出たばかりの新型車なので、情報も少なければ、

イラスト: 加藤浩哉

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという

なんで一般的なフルコンで

直噴が動かせないのかという



まだ、
製作中だから
見ちゃダメ〜!!
Byアンダー鈴木

なんだかヘんな
穴ボコが開いてます!
Byスコーチ竹サン

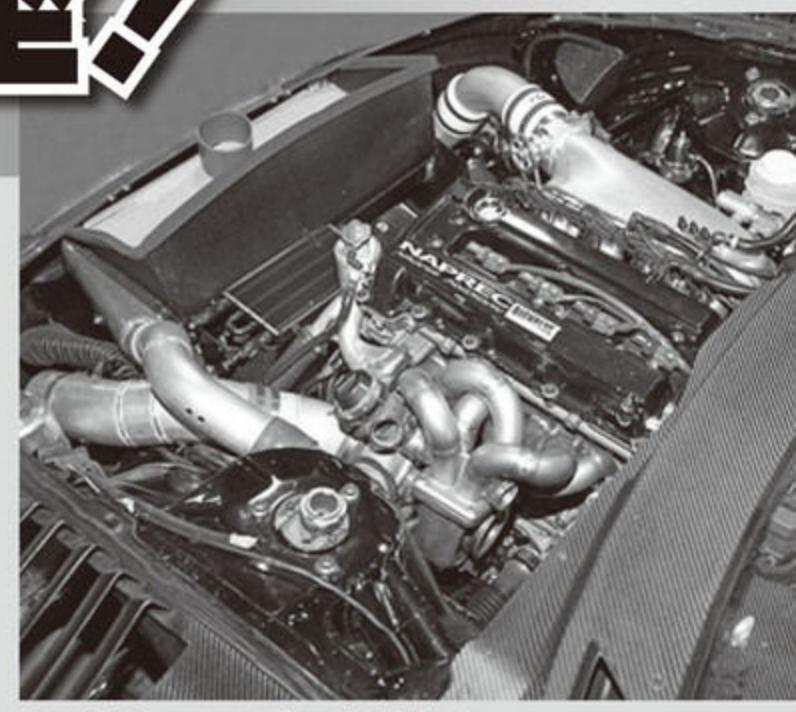
素人最速
アタッカー

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

タイムアタックシーズンまっただ中。自己ベストの更新はもちろん、あわよくば前人未到の筑波51秒台に入りたいと気合い十分のアンダー鈴木。ただし、アタックシーズンに突入しているというのに肝心のマシンメイクのほうで、チョイ遅れ気味のようす…!?

4シーズン目のSRは
ちよっとお疲れ気味!?



まずはエンジン以外の
周辺パーツをアップデート

約800ps仕様のエンジンは、3シーズン以上酷使しているだけにチョットお疲れ気味。そこでエンジンスペシャリストのナブレックに、新スペックのSRエンジン製作をお願いしているアンダー鈴木。それと並行して、周辺パーツの強化にも乗り出したというワケ。

作ったばかりのカーボンドアもぶった切り!?
新タービンやサイド出しマフラーで
更なるタイムアップを目指します!!

こんちは! 今シーズン1発目の筑波アタックでは自己ベストに一步届かず、ちよっぴりガツカリしているアンダー鈴木です。

アンダーパネル延長やフェンダー&ドアの形状変更など、それなりにマシンをアップデートしているものの、ベストタイムは52秒565と、1年前とほぼ変わらず。決してフィーリングは悪くないんだけど、自分が意気込み過ぎたりして、ナカナカうまくまとまらない感じがします。

また、タイムがイマイチ伸びない原因のひとつとしてあげられるのが、組み上げてから4シーズン目に突入しているエンジン。冬は筑波アタック、夏はオーストラリアのWTACと、サーキットで酷使しまくっているからな。

そんなこともあり、以前から着手していた1000ps仕様のエンジン搭載に向けての準備も進行中なのですが、そちらは加工のスペシャリストであるナブレックさんに製作をお願いしているので、自分分は周辺パーツの仕様変更に取り掛かることにしましたよ。

モアパワーを目指して
タービンをサイズアップ

まずはパワーアップの要ともしえるタービン。今まで使っていたGT-X3582Rよりワンサイズ大きい、ギャレットの最新鋭ターボ、GT-X4088Rを奮発しちゃいました!

このタービンで注目したいのは、排気干渉が少ないインスクロールモデルってこと。これにより、ブーストの立ち上がりがよくなっているというからうれしい限り。サーキットでタイムを狙うには、ピークパワーはもちろん、低中速域でのピックアップのよさも欠かせませんからね。

また、今回は吸・排気の取りまわしもイチから見直すことに。

インタークーラーのパイピングがスムーズになるよう作り変えたほか、



ガツツリと落ち込む
アンダー鈴木だったけど...

今のラップ
何秒スか?

渾身のアタックに
挑むも、撃沈!

惜しい!
レコード更新まで
あと0.05秒!

順位	名前	チーム	Best Lap	Lap	Gap	Last Lap
1	アグー鈴木	22-ガク・ガク	52.565	4		52.565
2	阿部の太神	阿部の太神DK	57.247	2	4.682	67.04.682
3	G.WORK	G.WORK	58.680	2	6.115	59.059
4	ラズル	ラズル	59.828	2	7.263	59.828



今年もやってきました
筑波アタックシーズン!

新投入パーツ その1

GCG・GTX4088Rタービン

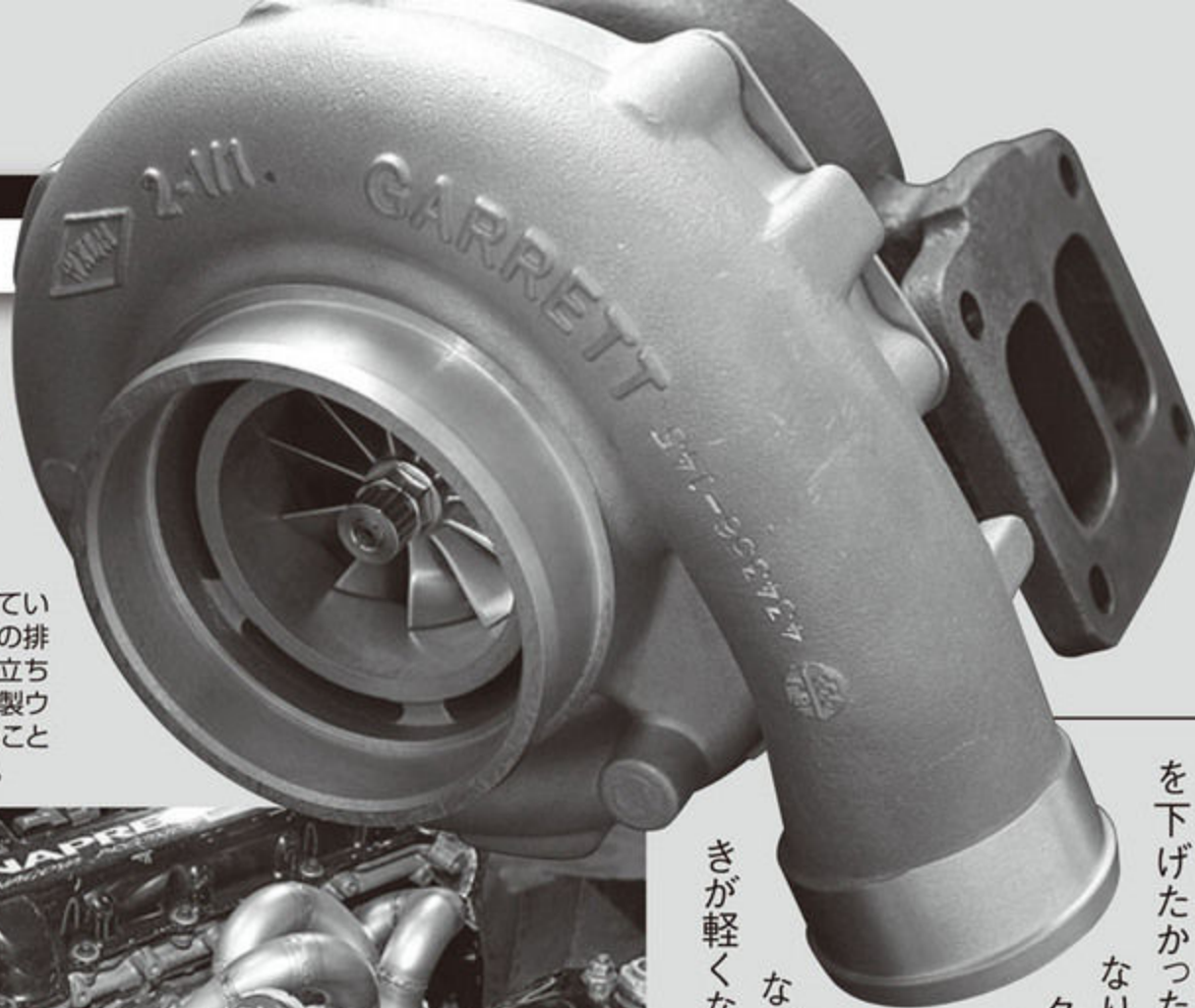
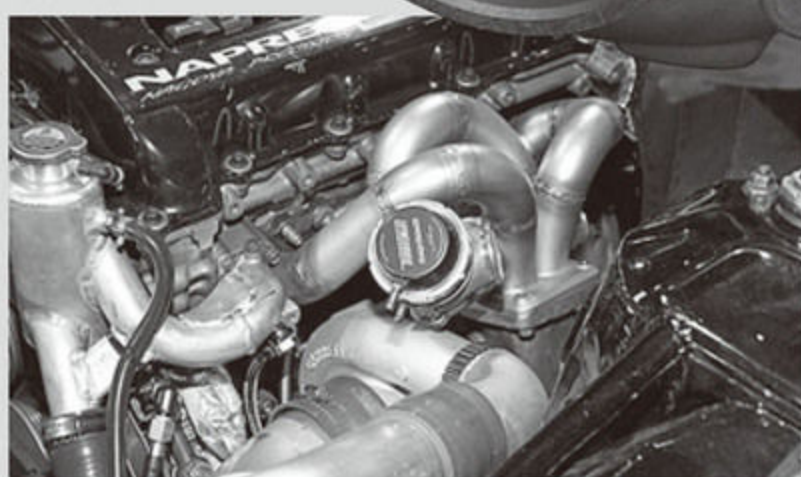
ギャレットの最新鋭ターボとなるGCG・GTX4088R。その特徴は、850psオーバーに対応するサイズと、鋭いブースト圧の立ち上がり両立していること。そのため排気干渉の少ないツインスクロールを採用したほか、軸受けにはデュアルボールベアリングを使用。ポータビリティでサージングしにくいのも魅力だ。

スペースが
キツすぎて
知恵の輪
みたいッス



排気経路がふたつに分岐されているツインスクロールは、気筒間の排気干渉が抑えられ、ブーストの立ち上がりもいい。ターボスマート製ウエストゲートをツイン装着することで、緻密なブースト制御をう。

タービンを下付きに変更したのは、できるだけ重心を下に持っていきたいという思いがあったから。ただし、スペースが限られるためパイプの取り回しなどには、かなりの苦労が伴った。



エアクリーナーもブリッツさんにムリを言って、ジャンボサイズのSUSパワーをオーダー。内部にはファンネルを組み込み、1000ps仕様でもストレスなく空気を取り込めるよう仕上げました。

そうそう、タービンのレイアウトにもこだわりましたよ。以前はタービンを上置きにしていたのを、今回は下置きにしてぶら下げるよう、エキマニを作り変えてみたッス。

その理由は、少しでも重心を下げたかったから！ それなりに重さのあるタービンを低くマウントすれば、慣性モーメントによる影響も少なくなつて、クルマの動きが軽くなるハズ。

そんな感じで、タービン交換に着手したら、ついでにやりたことが山ほど出てきてしまいい、今年も正月返上でDIYを進めるハメになったアンダー鈴木ですが、実はほかにも改造ポイントがあるのデス!!

フルフラット化を見据えマフラーをサイド出しに

限られたスペースに、タービンやウエストゲートを押し込むのは至難の業で、もはや知恵の輪みたいな作業でしたが、なんとか収まりそうなメドが付いてホッとひと安心です。

これはズバリ、排気系の見直し。そーです、勢い余つてマフラーをサイド出しにする作業まで始めてしまいました。というの、ゆくゆくは下まわりをフラットボトム化したいし、ディフューザーも装着したいから!

これを実現するにはマフラーが邪魔になってくるのですが、サイド出しにすれば、スペースが確保できてフルフラット化しやすくなるし、パイピングも短くなり軽量化もできると、まさに二石二鳥。

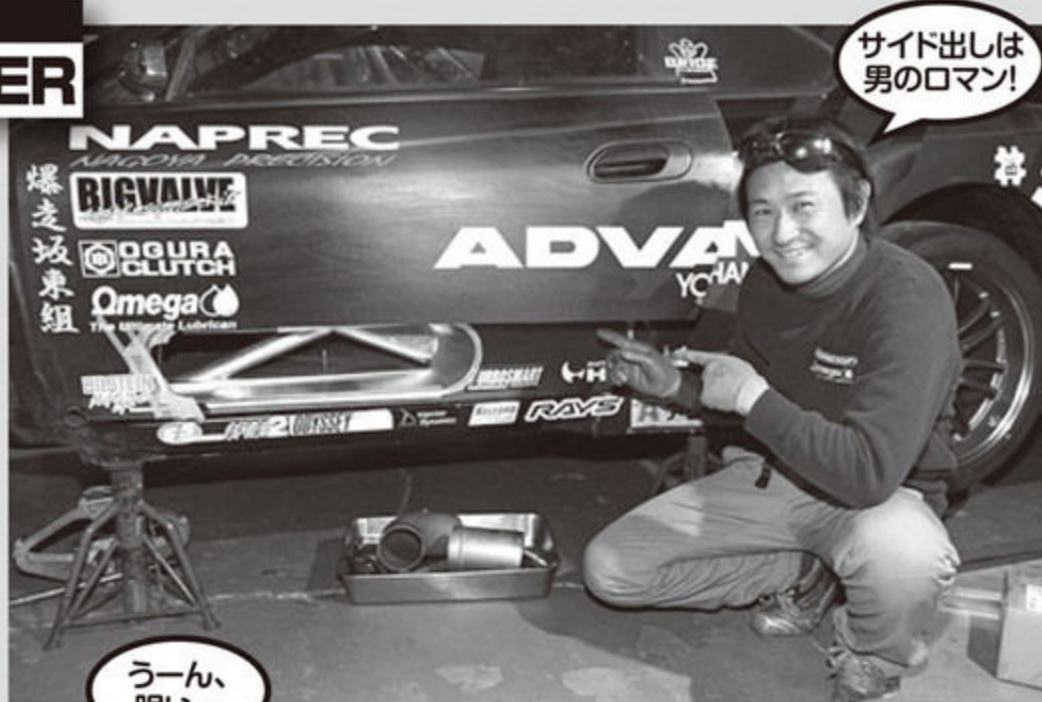
そんなわけで、いまは室内にマフラーのパイプを通すための遮熱ボックスを作ったり、自慢のカーボンドアにガッツリ穴を開けたりと、作業を進めている真ん中あたりです。

おかげで、2014年に入ってからまだ一度も筑波を走れていませんが、なんとかアタックシーズンに間に合わせようとコツコツとガンバってますので、皆さん応援よろしくデス!

新投入パーツ その3

SIDE MUFLER

実は以前から構想を練っていたサイド出しマフラー。これを実現すべく、昨シーズンに作ったばかりのカーボンドアをぶった切り! もはや後戻りできない状態に…。マフラーをサイド出しにすることでパイピングが短くなり軽量化の効果が期待できるほか、フロア下にマフラーが通らないので、フラットボトム化をするのがラクになる。そして何よりカッコいい!



サイド出しは男のロマン!

うーん、眠い…

高温のマフラーを車内に引き込むため、遮熱処理もシッカリ行なう。パルトにもドライカーボンやアルミを使い分けて、ボックス状に作り込んでいく。



WTACのレギュレーションに合わせ、テールエンドは車体の中央付近に設けられる予定。なお、サイド出しマフラー製作はこれからなので、完成までにはもう少し時間がかかりそう。



新投入パーツ その2

BLITZ・SUS POWER (BIG SIZE)

1000psを狙うには、より多くのフレッシュエアーを取り込むことが重要。そこでアンダー鈴木がチョイスしたのは、ステンメッシュ素材のSUSパワー。通常サイズの100φ用より、ひと回り以上もでかいビッグサイズをオーダーした。



こんなデカイの見たことねー!



エアクリーナー内部に組み込まれるファンネルは、スコッチのオリジナル。吸気効率によりスムーズになる優れものだ。また、インタークーラーパイプなども、よりスムーズに空気が流れるよう仕様変更。

目指すは、1000ps仕様の最強SRエンジン!?



つか、全然できないし…

この人単純…

そうしてスコッチの終わらない夜が過ぎていくのであった

イェー! NEWエンジンで一等賞だぜ!

クラッチも強化しなきゃ♡

フイ〜ッ!

立ち直りも、思い切り早い!!

もともとノーマルなだけに

そっかーじゃあタービン変えちゃおう♡

ウキウキ



三栄書房



デカすぎる純正はポイツ!!
カジ編は小径ステアリングが好き♡

新連載!!



サンプル車両
カジ編スープラ[JZA80]



ステアリング交換& 脱着式ステアリング #1 ボスの装着

『OPT2のDIY企画は難易度が高すぎる!!』入門読者からの声に応じて、初心者のためのDIYコーナーを新たにスタート。というわけで、第一回目はDIYでチューニングするなら、誰でも一度は経験するであろうステアリングの交換から。その発展系として、脱着式ステアリングボスも付けちゃおう。交換して初めて気がつくことだけど、自分のポジションに合わせたステアリング交換の効果や体感度は思いのほか大きく満足度も高いハズ。というわけで、さっそくカジ編スープラを題材にステアリング交換とってみよう!!





作業難易度

★★★★★

所要時間の目安

約1.5時間

作業のポイント

- ✓ エアバッグの取り扱いには注意する
- ✓ 作業前にハンドルセンターを合わせる
- ✓ 作業中にステアリングを大きく回転させない
- ✓ ステアリングの取り外しはセンターボルトを残した状態で行う
- ✓ ホーンなど各機能の確認をしっかりと行いながら進める

ステアリング交換＆ボスの装着

WORKS BELL

ステアリングボスラフィックスⅡ

☎ ワークスベル ☎ 0266-70-1477
http://www.worksbell.co.jp

ステアリング交換で必要となるステアリングボスとは、ステアリングと車両を結びつけるアダプターパーツ。操舵の要となるパーツで強度や信頼性が大切。車種ごとに設定が異なるため、ステアリング交換時は愛車に対応するボスを選ばなければならない。今回選んだのは、ラフィックスⅡを装着するための薄型タイプだ。ステアリング脱着機構であるラフィックスⅡは、フルバケットシート装着時など乗降が楽になり、コクピットまわりの整備性も高めてくれる。また、盗難防止にも役立つ。参考までにカジ編が装着したステアリングは、モモのティーム(28φタイプ)とかなり小径のもの。

■必要な工具

クロスレンチ メガネレンチ(12mm) ピックツール トルクスレンチ(T30) 六角レンチ(3mm/ボス付属品) ほか



サンプル車両
カジ編スーパ [JZA80]

ステアリングの選び方

POINT 1

ステアリングのサイズ

ステアリング選びポイントがサイズ選び。直径が小さくなれば小さくなるほどハンドル操作によるタイヤの動きが機敏になるため、よりダイレクトな反応を求めるなら小径の方が優れている面も多い。さらに体格の大きな人の場合、足もととのクリアランスも広がるため、フルバケット装着時でもポジションがきつくならないなどのメリットも大きい。デメリットとしては小径になるとステアリング操作が安定しにくいこと。市販品は35~36φのタイプが圧倒的に多い。



ステアリングの選び方

POINT 2

モモタイプ or ナルディタイプ

モモタイプとナルディタイプの2種類が現在の主流となるため、ほとんどの場合はこのどちらかから選ぶことになる。この違いはボスと接合するセンター部のピッチサークル。サイズに若干の違いがあるため、ボスによっては取り付けできないこともあるので、事前に確認が必要なポイントでもある。使用したワークスベルのボスは両方が使えるようにマルチホール化されている。



ポイントをおさえれば作業も単純

ステアリング交換で ポジションと操作性をアップ!



自分にあつたドライビングポジションを作ることは、チューニングの第一歩。特にステアリングの交換は径やグリップ部の太さなどのサイズや、前後のポジションを調整することで操作性が大幅アップする。

さらにグリップの形状により、運転にかかる疲労感も大きく変わってくる。もちろん、スタイリング面で純正のヤボったイメージから脱却できるというのも重大なメリットだ。

ところで、ステアリング交換をするには、まず装着するステアリングを選ばなければいけない。径やグリップは好みも大きく反映されるので、自分はコレ!というのがなければ、一般的な製品を見た目で選んでもいいと思う。ただし、大きくオフセットしているタイプは、ウインカーレバーが遠くなるなどのデメリットが出る可能性がある。

また、体が大きな人は小径でオフセットのあるものを選ぶと、ヒザのまわりのスペースが広がりポジションが楽になるかも。

また、ドライビング面でベストポジションを探す場合は、肩幅が広いひとはやや大きめ、狭い人はやや小径のものを選ぶといいともいわれている。

さらにステアリングの径が小さくなればグリップの移動量に対するタイヤの角度変化が大きくなるた

め、よりクイックなハンドル操作が可能となる。さらにオフセットの違いはシートポジションの調整に役立ってくれるぞ。

ところで、製品の取り付け形状としては、モモ系とナルディ系の2種類が多い。この違いはステアリングセンターのピッチサークルのサイズ。要するにボスとの接合ボルトの間隔などが違うというわけだ。市販されるボスに設定されているのは、この2種類が基本となっているので、特殊な輸入品を使う場合などは要注意。

これらの要素を参考にすれば、自分にぴったりのステアリングを手に入れることができるというわけだ。

ステアリングの選び方

POINT 3

オフセット調整

サイズやデザインといった選択肢の他に、ステアリングのオフセット(深さ)も選択基準やポジションセッティングのひとつ。ハンドルを体に寄せたいならディープコーンなどの形状を選ぶといい。気に入ったステアリングがディープコーンでない場合は、写真のようなスペーサーでオフセットを調整することもできる。



ステアリングの選び方

POINT 4

ネジ形状の確認

ステアリングによってはボスとの接合に使用するボルトの頭部がテーパ状と平頭の2種類が存在する。ステアリングに付属するネジを使用すれば間違いはないが、中古のステアリングを利用する際はこのネジ形状を合わせておかないとしっかりと固定することができない。ステアリングのネジ穴を確認して、適合する形状のボルトを使用すること。



注意!!

CAUTION! DIY 事故を防ぐ ポイント



ステアリング取り外し時は センターボルトを残しておく!

ステアリングは軸になるコラムシャフトにセレーションで勘合しているため、固着している場合が多い。固着したステアリングを引き抜く時は、ネジのように左右にテンションを掛けて思いっきり引っ張る。この時、勢い余ってステアリングが顔面を直撃することが多いため、ステアリングをロックするナットは取り外さず、緩める程度にして作業を進める。こうすることでステアリングが抜けてもナットで止まるというわけだ。



エアバッグの 取り扱いに注意!

純正ステアリングの場合はエアバッグを取り外す必要がある。エアバッグは火薬が仕込まれているので誤爆せぬよう正しい取り扱いと処分をしなければケガの元だ。処分に関してはディーラーなどに問い合わせ、指定の方法をとるのがベスト。メーカー指定の爆発処理方法も用意されているが、手違いは大けがの元になるぞ。もちろん、絶対に分解しないこと!



取扱説明書は しっかり読んで理解する!

簡単と思われる作業でも必ず商品に同梱される取扱説明書を読むこと。手順が分かっているつもりでも、見落とししているポイントがあったりするものだ。また、説明書に目を通し必要工具を把握しておけば作業はスムーズに行えるはずだ。

ステアリングチューンで見た目も操作性も格段にアップ!



Before



After

DIY START!

5 エアバッグモジュールを取り外す



配線を切り離したらエアバッグモジュールを取り外すことができる。エアバッグは通電しない限り暴発することはないものの、万が一に備えて衝撃を与えないように注意することは必要だ。

6 ホーンコネクタを切り離す



エアバッグモジュールを取り外すとステアリング本体とコラムを接続するコネクタを確認できる。このコネクタはホーンやオーディオの操作系を繋いでいるため、強引に引きちぎってしまうとホーンが鳴らなくなるといったトラブルの原因になる。

7 センターナットを緩める



付属物をすべて切り離したところで純正ステアリングの取り外しを行う。センターにある19mmナットはクロスレンチを使用すれば緩めることができる。あらかじめハンドルロックを掛けておけばトルクを掛けてもハンドルがズれる心配はないため、ロックはしっかりとかけておこう。

8 ステアリングを取り外す



POINT!!

ステアリングはコラムシャフトに固着している場合がほとんど。そのため取り外すには左右にゆすりながら引っ張るといった作業が必要になる。この時、勢い余って外れたステアリングが顔面に当たらないように(ステアリングが完全に外れてこないように)、センターナットは緩めた状態で残しておく。

3 エアバッグ固定ボルトを外す



純正ステアリングの場合、ステアリング裏側などにエアバッグモジュールを固定するボルトが隠れている。ほとんどの場合は樹脂カバーを外せばトルクスを確認することができるため、T30トルクスレンチを使用して取り外すことができる。

4 コネクタを抜き取る



エアバッグを固定するボルトが外れればエアバッグモジュールを手前側に引き出すことができる。この時、強引に引っ張ってしまうと配線をちぎってしまう可能性があるため、ゆっくりと引き出して、配線をコネクタから切り離す。

1 ステアリングを直進状態に合わせる



作業を始める前に必ず行っておきたいのが、ステアリングを直進状態に合わせること。ハンドルのセンターを合わせるだけでなく、タイヤもしっかりと直進状態になっていないと、装着するステアリングがズレてしまう場合がある。センターが出たところでハンドルロックを掛けておけば以後の作業でズれる心配もないし、ホーンのスパイラルケーブル(ロールコネクタ)を損傷してしまう心配もなし!

2 バッテリーを切り離す



POINT!!

エアバッグの誤作動を防ぐため、作業前にはバッテリーのマイナス端子を切り離しておく。この時、切り離してすぐ作業を開始するのではなく、完全に放電させるために時間をおいて作業を行う必要がある。メーカーによって時間が異なるものの、おおそ3分程度放置すればOKだ。



3 プラグ部を固定する

車体に取り付けたボスとラフィックス2のプラグ部を付属のテーパーボルトを使用して組み合わせる。この時、ボスに刻印されているトップマークとプラグの上方向をしっかりと合わせておく。



2 ホーンを配線する

ラフィックス2はボス側に固定するプラグとステアリング側に固定するソケットで構成されているためそれぞれの配線を繋げておく。装着時、本体どうしは接点で接続される。



1 ステアリングにアダプターを取り付ける

脱着式ボスのアダプターをステアリングに取り付ける。ラフィックス2はモモタイプとナルディタイプの2種類に対応するため、穴位置を確認しながらボスに付属の六角レンチを使用してしっかりと固定する。

16

ホーンプレートを取り付け付ける



付属のカブラーにはプラスとマイナス線が出ているものの、車種によってはシャフトがアースとなっていてこの配線でホーン用のアースが落とせないものもある。そんな時は付属しているホーンプレートにボスとステアリングの間に取り付けアースを落とすようにする。

17

ホーンボタンを配線する



ホーンボタンはカブラーから出ているプラス線を繋げればOK。完全に組み付けてしまう前に一度バッテリーを繋げてみて、ホーンが鳴るかどうかが、さらにエアバッグ警告灯が点灯していないかをチェックしておくことを忘れずに!

18

完成



ホーンが鳴ることを確認したらホーンボタンを取り付けて完成。純正の野暮ったいステアリングから変更することで、インテリアの雰囲気は断然スポーティに変更。構造を理解すれば1時間弱の作業でできるため、DIY初心者も気軽に楽しめるぞ。

13

キャンセラーをカバーに隠す



先ほど接続したエアバッグ警告灯キャンセラーはボスの外側を覆うカバーで隠す。ボス本体には配線を通すための穴が開けられているため、この穴からボス本体に隠せるようならこちらがベスト。カブラーサイズによっては今回のようにカバーの内側に収めることになる。

14

ボスを取り付ける



ステアリングと組み合わせたボスを、センターに合わせながら取り付ける。この時ホーン配線などはボスにある穴を通して内側に引き込んでおくことを忘れずに。

15

センターボルトを取り付ける



ステアリングセンターの位置出しが済んだところでセンターナットを取り付ける。このナットがボス&ステアリングを固定するのでしっかりとトルクをかけること。緩むとステアリングの脱落に繋がるので注意。

9

付属のコネクターを取り付ける



純正ステアリングが外れたら、ボスケットに付属のコネクターを取り付ける。この時、コラム側にあるプレートは動かさないのが必須。というのもステアリングを切った時でも通電するように、内部に余裕を持たせた配線が仕込まれているクルマも多い。不用意に動かしてしまうとこの余裕分がズレて、全切りした時に切断してしまうのだ。

10

警告灯キャンセラーを取り付ける



エアバッグモジュールを取り外すとインパネ上に警告灯が点灯してしまう。警告灯が点灯したままだと車検が受からなくなってしまうため、付属の警告灯キャンセラーを繋げることが必須というわけ。

11

キャンセラーをテープで固定する



キャンセラーはカブラーに端子を差し込むだけの簡単な構造。キャンセラーが脱落しないようにテープを利用して固定した。

12

ボスとステアリングを接合



あらかじめボスとステアリングを組み合わせておくとセンターを合わせやすくなる。ボスにはトップ方向を示す矢印が刻印されているため、この刻印に合わせてステアリングを組んでおくことが重要。もちろんホーンリングなどもこの時しっかりと組み付けておく。



RAPFIX II
脱着式
ステアリング
ボスの装着



6

完成



すべての機能が正常に作動することが確認できれば作業は完了。ちなみにラフィックスIIを取り付けた分だけステアリング位置は手前にオフセットされるため、組み合わせるボスはショートタイプを選んでおきたい。

5

ステアリングを取り付ける



ソケットと組み合わせたステアリングをプラグに取り付ける。ガタやハンドルセンターなどをしっかり確認したうえで、バッテリーのマイナス端子を取り付けホーンが鳴るかも確認しておく。

4

プラグ固定完了



ラフィックス2はトップ位置のみでしかステアリングが接合されないため、プラグの位置がズレているとステアリングセンターが出なくなってしまう。そのため固定時にはしっかりとトップ方向を確認しておく必要がある。

蘇る旧車 名車 絶版車

エボリューションQ

SPECIAL

EVOLUTION Q

オーストラリアの
超クレイジーなカローラ愛好家軍団!!



1966年に大衆車としてデビューしたトヨタのカローラ。
歴代モデル、派生モデルは約50年に渡って作り続けられ
累計4000万台が世界中に販売された。
販売促進策として、トヨタが積極的にレースに参戦したり
トレノ・レビン他スポーツモデル&グレードも多数用意されたためマニアも世界中に存在するクルマだ。
オーストラリアのRADROLLAZも、そんなマニアックなカローラ愛好家集団のひとつ。
そのチーム名は恐らくRADICAL(=過激な、先鋭的な)とCOROLLA(カローラ)を合わせた造語。
その意味合い通り、過激なカスタムカローラの一団は、日本のマニアも脱帽ってなほどの作り込みだ。

初期型カローラに



VTECも!!



SRターボも!!



ロータリーも!!



RADROLLAZ



完璧なショーカークオリティ!! ビビッドなインテリアは当然 名機4A-Gもスモーキング仕上げ

エンジンルームのパネルはもちろん、カムカバーやフロントカバー、サージタンクまでスモーキング仕上げされた4A-Gを換装。ラジエターまでボディと同色にペイントし、その他の部分はメッキ&シルバーでシンプルにまとめあげる。走らせるのがもったいないほど美しい仕上がりのエンジンルームだ。



クラシカルなアナログメーターをアルミのパネルにセット。ステアリングやシフト、ペダルまわりまでコーディネートされたインテリアメイクはハイレベル、ハイセンス。トランクルームもインテリア同様のパープルに張り替えているが、地紋を立体的なエンボス仕上げるなど見せ所を盛り込んでいる。

オージー流の高度なカスタム術に注目!! 過激なオールドカローラを PICK UP



S2000用F20Cは 軽量ボディと絶好のマッチング!!



隠し配線(ワイヤーバック)の技術を駆使し、スッキリと積み込まれたホンダのF20C VTECエンジン、9000rpm仕様の高回転型ユニットは、カローラに旧車のイメージを覆すポテンシャルをもたらす。



初代カローラがデビューしたその年には、オーストラリアへの輸出が開始されたというカローラ。小型で使いかたのいい日本車は、それまで北米の自動車を中心だったオーストラリアで重宝され、瞬く間に普及していった。その後、時代は流れても多くの車体が残され、現在では軽量コンパクトなボディを活かし、走って楽しい旧車をカスタムするマニアたちがベース車として好むようになっていく。

また細部までのフルレストアはもちろん内装やオーディオのカスタムメイト、エンジンまわりのワイヤータックなどなど、ショーカー的な要素を意識して作り上げていることもオージー流。ここでは、今回集まっていた2世代目、3世代目のカローラ仲間達の中から4台のマシンをピックアップして紹介しよう。

17インチのホイールをセット。タイヤにはオレンジのラインを入れボディとのマッチングを高めている。



換装された12Aロータリーエンジンはファインチューンされ、ダウンドラフトキャブを装着。不要なものは取り除かれスモーキング&ボディ同色ペイントされたエンジンルームは美しい輝きを放つ。



**内装&オーディオも抜かりナシ!!
ダンドラキャブ仕様の
12Aロータリーを搭載!!**



ベージュのファブリックで室内はもちろん、トランクルームまで張り替えられる。トランクルームにはウーファーとアンプをセットし魅せるスペースに変身。



2代目カローラらしくない超扁平タイヤ仕様(リヤ:205・40・17)。1トン弱の車重に500psクラスのエンジンとなれば、タイヤの性能は重要となるのはいうまでもない。

**ビッグタービンを組んだ
SR20DET搭載のモンスター**



換装されたSR20DETにはGT35シリーズと思われるビッグタービンをセット。詳細は不明だが、エンジン内部まで手の入ったものようだ。狭いエンジンルームに合わせたパイピングレイアウトにも感心。



東京オートサロン2014

最新注目パーツ SELECTION!!

最新のメカニズムやデザインが満載
2014年のトレンドはココでつかめ!

色とりどりのカスタムカーとともにオートサロン会場でお披露目となるのが、今後発売が予定されている最新のチューニングアイテムだ。新たな機構やデザインを盛り込んだパーツを眺めながら、愛車に装着した姿を想像するのも楽しいよね。ここでは会場で見つけた要注目のニューパーツを選びすぐって紹介していくぞ!



片手で持てる軽さと
パイパワーが魅力です!

Lithium-ion Battery Spec Li-Fe

対応 汎用
発売時期 東京オートサロン2014より発売
価格 7万3500円

BLITZ

① ブリッツ ☎0422-60-2277
http://www.blitz.co.jp



驚異の軽さと安全機能で
信頼性も高い
高性能バッテリー

ボルトオン装着で
車検も対応
注目のターボキットは
開発進行中!

BOLT ON TURBO SYSTEM

対応 86(ZN6)、BRZ(ZC6)
発売時期 2014年春頃
予価 50万円前後

かねてから開発が続けられてきている86/BRZ用の完全ボルトオンターボキット。車検対応ながらノーマル+60~70psのパワーアップを実現。2014年春の発売に向けて開発が続けられていくそうだ。



OS Giken

① OS技研 ☎086-277-6609
http://www.osgiken.co.jp



冷間時にも性能を発揮する
フルカーボンの軽量クラッチ

RACING FULL CARBON CLUTCH

対応 スカイラインGT-R(BNR34)ほか
発売時期 2014年
予価 45万1500円

カーボンディスクの軽さによって、回転慣性力を低減しスムーズなギヤチェンジを実現。また、熱による変形特性を考慮してセンタープレートまでもがカーボン製として耐久性を確保。今後は適合車種を拡大していく予定とのことだ。

車両情報表示+レーダー機能
スマホを活用するマルチデバイス



Smart-B.R.A.I.N

対応 汎用
発売時期 2014年夏頃
予価 5万円程度

OBDIIコネクタから得た車両情報を、無線接続したスマホで表示させるメーター機能に加えて、レーダー探知機能を搭載。従来であれば2つのデバイスが必要となるものを統合することで、1つしかないOBDIIコネクタを有効に活用することを狙った製品となっている。



レーダー機能は本体のみでも使用可能だが、スマホとの接続で詳細データの表示や情報更新などが利用できる。GPSとOBDIIからの車速情報で安心ドライブをサポートしてくれるぞ。

Defi

Defiお客様相談電話 ☎03-3835-3639
http://www.nippon-seiki.co.jp/defi



アドバンスユニット対応で
よりスマートな接続が可能に！

ADVANCE SC

対応 汎用
発売時期 2015年
予価 15万円以下

従来のDSSCから発展させて、アドバンスユニットによる接続が可能となるオールインワンメーター。現在アドバンスユニット対応メーターを使用している場合は、センサーなどをそのまま使用しながらマルチメーターが導入できるようになるぞ。

ステルスコレクター点滴くん

対応 インプレッサ (GDB)
発売時期 発売中
価格 1万5750円

燃料ポンプ強化と
同時に偏り防止と
純正ポンプも活用した
アイデア製品



専用の強化ポンプとタンクなどをキット化、純正タンク内にコレクターシステムを導入することができる。ドリップタンクとコレクタータンクを組み合わせることで、横Gのかかる状況でも安定した燃料供給を実現。固定は強力磁石を使用するので純正タンクへの加工は不要だ。

MARCHE

カーステーション・マルシェ ☎027-265-6789
http://cs-marche.com



プライマリーポンプには純正ポンプを流用、ドリップタンクとコレクタータンクは合計1000ccの容量を確保して、コーナリング中も燃料を安定して送り続けることができる。

FUJITSUBO

藤壺技研工業 ☎055-998-0130
http://www.fujitsubo.co.jp



GPSから車速を取得して
排気音量を自動でコントロール！

AUTHORIZE V

対応 86 (ZN6)、BRZ (ZC6)、
レガシイDIT (BRG)、
スワフトスポーツ (ZC32S)
発売時期 発売中
価格 11万3400円~19万5300円

オーソライズVは静音性と排気効率を両立するバルブ付きマフラーで、コントロールユニットにGPSを利用しているのが特徴。GPSのデータから車速を検知してバルブの開閉を制御。全閉時には純正マフラー同等の静粛性を、全開時にはスポーツマフラーらしいサウンドと高い排気効率を実現する。

GPS採用で車速取得用の配線作業などが不要となるのがポイント。街乗りでの静音性と高速走行時のマフラーの抜け性能の両立はチューニングカーの課題だ。



BRIDE

ブリッド ☎052-689-2611
http://www.bride-jp.com

EURO STERII

発売時期 2014年2月
予価 7万9800円~13万5450円

EURO STERII CRUZ

発売時期 2014年2月
予価 8万2950円~13万8600円

優れた乗降性とほどよいホールド感でストレスのないロングドライブを実現するユーロスターシリーズがリニューアル。純正シートと同じように操作時にロックが解除される『スーパーリクライナー』の採用によってシートの角度調整がワンタッチ化。シート表皮にはスウェード調ファブリックを採用することで高級感もアップ。アームレスト付きのクルーズシリーズも同様にリニューアルされる。



新たなリクライニング機構と
表面生地で快適性を高めたニューモデル

DIGOII

発売時期 2014年春頃
予価 7万1400円~7万4550円

DIGOII type-R

発売時期 2014年春頃
予価 7万4550円~7万7700円

ショルダーサポートを大型化してよりスポーツドライビングへの対応力を高めたディーゴシリーズにもスーパーリクライナーを投入。表面生地にはバックスキン調の素材を採用して、室内を上質に仕上げることができそう。

HPI

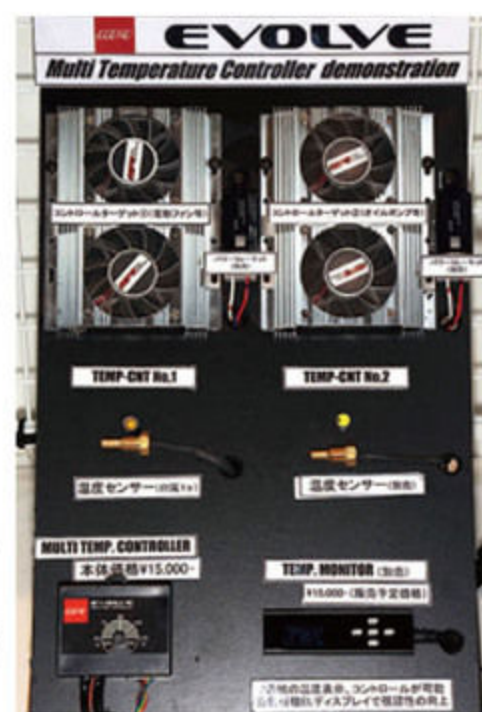
エイチ・ピー・アイ ☎03-5663-2551
http://www.hpi.co.jp/

センサーの温度表示に加えて
制御システムを1系統追加できる

MULTI TEMP.CONTROLLER用 TEMP.MONITOR

対応 汎用
発売時期 2014年2月
予価 1万5750円

温度をトリガーとして電装品を制御するマルチテンプコントローラーに追加するモニターユニット。このユニットの追加で温度センサーや電源出力などの制御システムを新たにひとつ追加することも可能となっている。水温と油温を監視して、それぞれのファンを制御するなどといった使い方が可能だ。



高性能キャリパーが続々登場 2POTのS2はリヤ用に最適

S2

対応 汎用
発売時期 発売中
価格 20万7900円～(リヤ用キット価格)

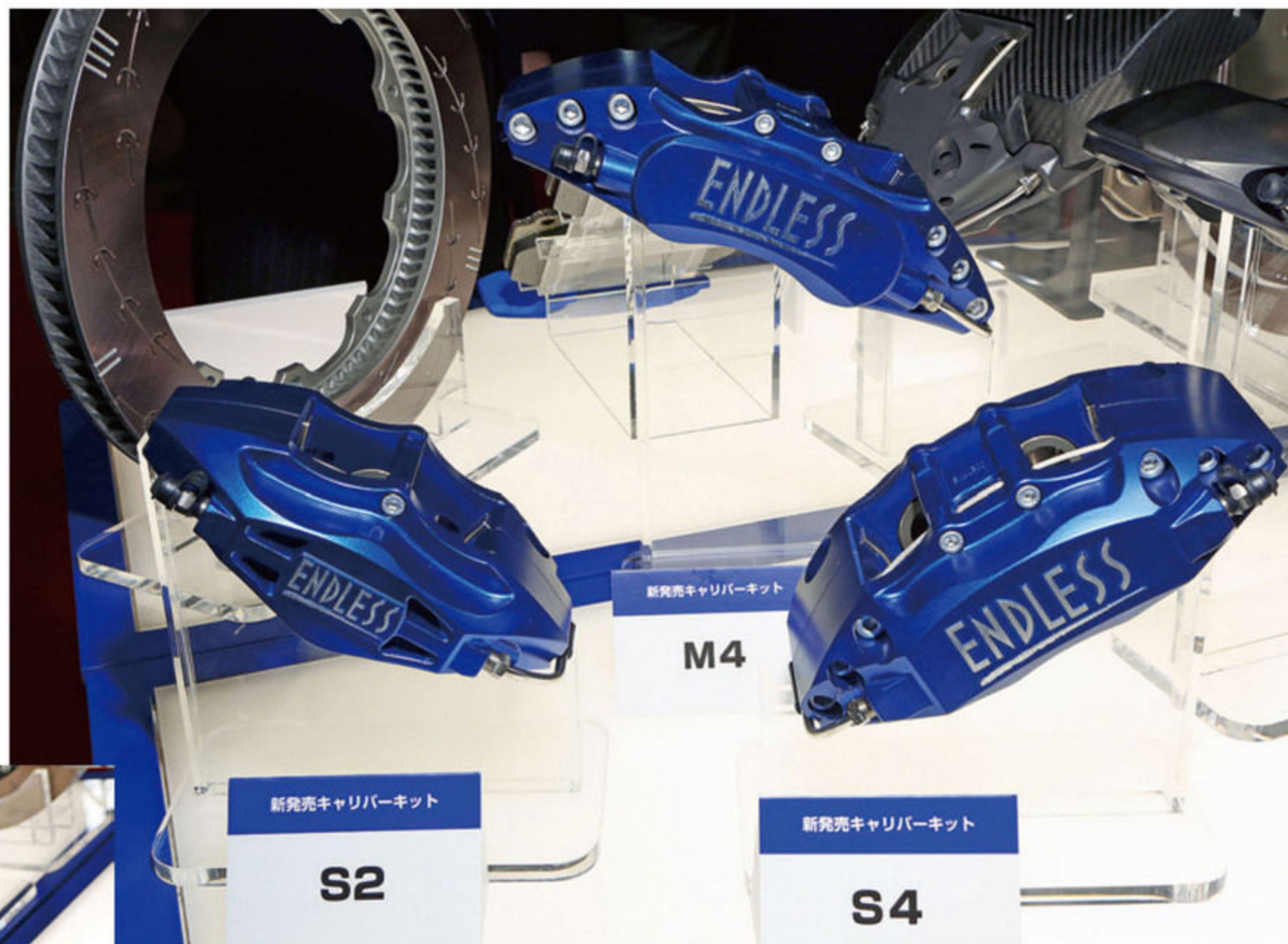
M4

対応 汎用
発売時期 発売中
価格 22万8900円～(フロント用キット価格)

S4

対応 汎用
発売時期 2014年春
予価 18万6900円～

エンドレスの2014年新作キャリパーは4ポットキャリパーのM4、S4と初の2ポットキャリパーS2。M4はリーズナブルに制動力のアップグレードを図れるモデルで、S4はコンパクトサイズでハコスカなどの旧車に向けたモデル。S2はリヤブレーキ用に開発された軽量な2ポットモデルでフロントブレーキとのバランス調整に最適となっているぞ。



M4、S2モデルはすでに販売が開始されており、フロントにM4、リヤにS2を装着するキットの設定も16車種用が揃えられている。S4は旧車の定番、日産のMK63キャリパーと互換使用が可能。

ENDLESS

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



東京オートサロン2014 最新注目パーツ SELECTION!!

熱とガスを逃がすことで
軽さと耐フェード性能を両立
メッシュバックプレート
(参考展示品)

これまでにバックプレートの研究開発を重ねて、過去にはドライカーボン製バックプレートなどを提案してきたが、今年はステンレスワイヤーのメッシュによるバックプレート製造技術を紹介。中空構造となることによる軽さはもちろん、表面積が大きいことによる放熱性能の高さと摩擦材から発生するガスを排出する働きでフェード対策に高い効果があることが確認されているようだ。

D2 JAPAN

☎ D2ジャパン ☎022-779-6512
http://d2japan.com

本気でサーキットを
走るための
3wayサスペンションキット



SUPER RACING

対応 全136車種
発売時期 発売中
価格 41万7900円

別タンク式のサスペンションキットで、減衰力調整は伸び側36段、縮み側ハイスピード／ロースピードがそれぞれ18段の3way調整式となっている。高速コーナーと低速コーナーで異なる減衰力特性を設定することができ、1万通り以上のセッティングが可能となっている。キャンバー角とカスター角を調整可能なピロアッパーマウントが付属する。



別タンクに備えられたふたつの減衰力調整ダイヤルは、縮み側のハイスピード／ロースピード用。スイフトや86／BRZ、インプレッサ、S2000用などが設定されている。



スーパーGTマシンに投入される
軽量仕様のモノブロックキャリパー



Racing MONO6 GT (参考展示品)

LEXUS TEAM Wedssport BANDOHのSC430に装着されたレース仕様のモノブロックキャリパー。高い剛性を確保しながら、軽量化と放熱性向上のために本体各所に肉抜き加工が施されているのが特徴だ。

Aragosta

問 トップラインプロダクト
☎04-7190-1391 <http://www.tpl.co.jp>

**調整後の走行にも対応する
油圧式の
後付け車高変動システム**

EPAシステム

対応 全てのアラゴスタ車高調キット
発売時期 2014年5月頃
予価 10万円前後

スプリングプリロードアジャスターを強力モーターで発生させた油圧によって伸縮させることで、車高の調整が可能となるシステム。車高を変化させた状態での連続走行も可能で、走行ステージに合わせた車高調整を実現する。スマホアプリでは車両の重心位置を自由に設定、それに合わせて車高を調整する機能も搭載している。



車高の調整幅はユニットによって異なり、まず最初に「車高調整量30mmキット」の発売を予定。車高の変化スピードは秒間1mm程度となる。



TEIN

問 テイン ☎045-810-5501
<http://www.tein.co.jp>

**3軸Gセンサーを
フル活用して
減衰力の統合制御を実現**

EDFC ACTIVE PRO

対応 汎用
発売時期 発売中
価格 7万875円～

車速や3軸Gセンサーから読み取ったクルマの動きに基づいて減衰力を自動的に制御、クルマの姿勢を安定させることができるEDFCアクティブプロ。従来モデルから旋回Gでの制御を新たに追加して、さらに精密な減衰力調整が可能となった。



DUNLOP

問 ダンロップ タイヤお客様相談室 ☎0120-39-2788
<http://tyre.dunlop.co.jp>



新コンパウンドの採用で
ドライグリップ性能をさらに向上

DIREZZA ZII★ (STARSPEC)

サイズ 全32サイズ
発売時期 2月発売
予価 オープンプライス

ダンロップの最強ラジアルタイヤ「ディレツザZII」の後継モデルが登場。新たに開発されたコンパウンドはインラップから素早く熱が入り高いグリップ力を発揮。さらに高温時の性能変化を抑制することで、連続アタックでも安定したLAPタイムを実現する。セントラルサーキットでのテストでは1%のラップタイム短縮という効果が確認されているという。

**高い性能を予感させる
近日発売予定のアジアンタイヤ!**

KUMHO

問 クムホタイヤジャパン ☎03-3553-4060
<http://www.kumho.co.jp>

**V700ゆずりのグリップ力と
ウェット路面での性能をバランス**

ECSTA V720

発売時期 2014年中
予価 未定

エクスタV700の高いドライグリップ性能で人気を集めるクムホが、新たに開発中なのがエクスタV720。排水性も重視したトレッドパターンでウェットグリップ性能を高めて、V700よりも幅広い路面状況で使用することができる。



KENDA

問 ケンダラバー
<http://www.kendatire.com>

**サーキットにも対応する高性能ラジアル
トレッドパターンのカッコよさも◎**

KAISER KR20A

発売時期 2014年夏頃
予価 未定

ドリフトマシンに多く装着されているカイザーKR20の進化バージョン。ひとつのブロック面積を拡大することで剛性を高めたトレッドパターンは、ドリフトだけではなくグリップ走行にも対応する高い性能と耐久性を兼ね備えているという。



VOLK RACING ZE40

サイズ 15×5.0J~18×10.5J
発売時期 発売中
価格 1万7850円~4万8300円

高性能化するタイヤによって増大し続けるホイールへの負荷に打ち勝つために開発されたのがZE40。最も負荷のかかるナットホールを起点に5×2スポークを配置。マシニング加工による削り込みはナットホールにかからない部分にだけ施すことで、特徴的なルックスを作り上げている。



ホイールへかかる力を分散させる合理的な5×2スポークデザイン



速く走るための
20インチホイール
全てが新しい史上最強のTE37

VOLK RACING TE37 Ultra

サイズ 20×8.5J~20×12J
発売時期 発売中
価格 10万3950円~12万750円



スポーク裏側を削り込むことで、強度は高く保ちながら軽量化を図る。軽さはハンドリングの機敏さを、高い剛性は操舵時の安定性を引き出してくれる。



TE37を象徴する6本スポークデザインは踏襲しながら、全く0から設計が行われた新作ホイール。従来モデルから軽量化と高剛性への拘りは継承され、スポーク裏側には強度を保ちながら軽量化するために大胆な削り込みが行われている。また、表面のスポークとリムフランジ全周にはマシニングでラインとロゴを彫り込むなど、上質さも兼ね備えたホイールに仕上げられている。



市販を目指して開発が進むウェッズのドライカーボンホイール

DRY CARBON WHEEL PROJECT (参考展示品)

開発が日々続けられている高強度かつ超軽量のウェッズのカーボンホイール。2014年はディスク部にブレーキローターなどに使用されるC/Cコンポジットを使った3ピースモデルと、カーボンリムにクレンツェ「アクエルド」のディスクを組み合わせたモデルを展示。立体的なディスクにカーボン模様が移り込む姿が美しい。



側面を削った細身のスポークは
様々なマシンの足もとにベストマッチ

WedsSport SA-10R

サイズ 15×5J~18×10.5J
発売時期 発売中
価格 1万7850円~4万8300円

より細さと長さを増してスタイリッシュになったスポークをリムエンドまで配置した新作スポーツホイール。15インチで1本2万円を切る価格設定というリーズナブルさも特徴。コンケイブの深さが異なる4種類のフェイスデザインが設定されている。



東京オートサロン2014 最新注目パーツ SELECTION!!



Kinokuni

☎ キノクニエンタープライズ
0736-62-6355
<http://www.kinokuni-e.com>

内側に接着剤がついていて
異径パイプもカンタンに接続

**ラン・マックス
アッデシーブ (接着)
ヒートシュリンクチューブ**

サイズ 全8サイズ (8~40mm)
発売時期 発売中
価格 735円~2650円

加熱することでパーツに密着する熱収縮チューブの内面に接着剤を追加したアイテム。同径のパーツはもちろん異径パーツも簡単かつ強固に接続することが可能だ。また、収縮後は気密、防水、絶縁の効果を発揮する。

TRUST

☎ トラスト
0479-77-3000 <http://www.trust-power.com>

トラスト独自の
高い排気効率を
超軽量のチタンで
美しく仕上げる

GReddy SUPER STREET TITAN

対応 シルビア (S15)、
スカイラインGT-R
(BNR32~34)、
RX-7 (FD3S)、イン
プレッサ (GDB/
GRB/GVB)、ラン
エボⅦ~Ⅹ (CT9A、
CA4A) ほか

発売時期 2014年3月以降
順次拡大

予価 20~30万円前後

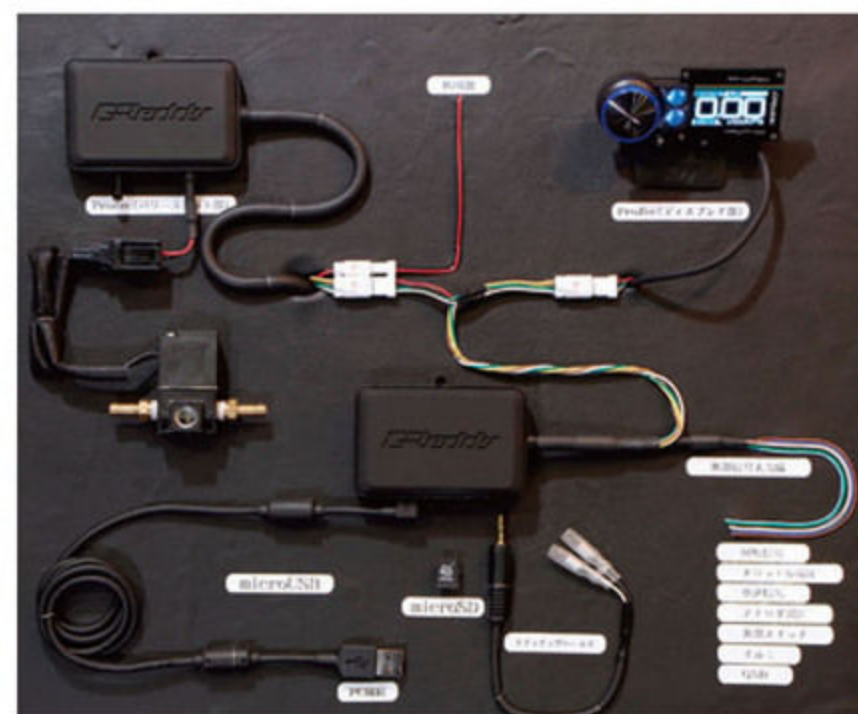
排気効率を高めてエンジン出力を向上させるストレート構造の新たなマフラーシリーズ。素材はフルチタンで軽さと高い強度を両立。全て日本製として高い品質と信頼性を保証する。発売は3月からを予定していて、対応車種は順次拡大していく予定だ。

プロフェックの機能を拡張して
状況に応じたブースト制御を実現

GReddy Profec MAP

発売時期 2014年夏

予価 1万5000円前後



プロフェックに追加で接続する拡張ユニットで、10×10のマップによるブースト圧の補正や、車速やエンジン回転などの外部信号に応じた制御が可能となる。ほかにもPCによるマップ編集、走行データの保存、外部スイッチを接続してスクランブルモードへの切り替えなど様々な機能を付加することができる。

配線の結束と保護に最適
長期間使用も安心の
不織布テープ

ハーネス結束&保護テープ

発売時期 2014年2月

予価 650円前後

電装品を追加するたびに増えていく配線類はしっかりと結束と保護してまとめておかないとトラブルの原因となってしまうことも。エーモンの新しい結束テープは不織布を採用。薄くて柔軟性が高く、配線をまとめやすいことに加えて適度なクッション性を持っているので配線保護にもピッタリなのだ。



クッション性と耐久性に優れながら、手で切ることができるので使いやすさもバツグン。ノリは残りにくいタイプを使用して、剥がしたあとがベタベタになるのを防止している。

エーモン

☎ エーモン工業
0790-22-6262
<http://www.amon.co.jp>



ステッカーや小物贴りに活躍!
使いかってバツグンの
アイディアテープ

目盛りの入ったマスキングテープ

発売時期 発売中

価格 オープンブライズ (実売価格600円前後)

ステッカーの位置を決めたり、小さなボディパーツ取付するときなどは、ボディにメジャーを貼って行った経験があるひともしらねないかな。そんな時に活躍するのが、その名も『目盛りの入ったマスキングテープ』。位置決めや直角や平行を出す時に便利なアイテムだ。



2014

ロク

ブラックライン
鈴木さん

マジック
川戸さん

ホーリー

カギパンチ

ナベ

オプション2
2月号 発売中
¥630

オータ

J&K
神保さん

カジ編

莉佳ちゃん

CITING CAR MAGAZINE

OPTION 2

集まった読者とパシヤリッ!!

満員御礼!!! 東京オートサ



2014年も面白くて新しい チューニング情報をお届けするゾ!!

編集部ブースでは今年も静岡の莉佳ちゃんなど走り屋ギャルがお手伝いに来てくれた。そして、毎年同様に多くの読者が訪れあっという間に3日間が過ぎていった。編集部員は取材で館内を放浪(!?)している場合も多く、せっかく探してもらったのに会えないケースもあったと思うけど、この場を借りて来場のお礼をさせていただきます。ちなみに、ステッカー交換のアンケートで得られた情報を見ると10代から60代まで、読者の層は、ホントに幅広い!! 今年もより多くの読者に向けた企画展開を考えていくのでOPT2をよろしくお願いいたします!!

編集部ブースに



三栄書房

CENTRAL CIRCUIT

発進!!

ホンダ車オンリーの 新しいサーキットバトル

初開催となる今回、スプーンのデモカー新型フィットRS (GK1)でシャーク井入も参戦。賞典外ながらコンパクトクラス(クラス1)で群を抜く速さを見せつけた。2014年はセントラルサーキットのタイムアタックやスプリントレースにも要注目!!



スプリントレースも
E.I.んとちゃう!!

シャーク井入



HONDA Exciting Challenge

HONDA Exciting Challenge

2013年のオブション2お遊び耐久最終戦でエキジビションとして開催された『ホンダ・エキサイティングチャレンジ』。これは、関西地区に多いホンダユーザーとホンダを得意とするショップを対象に新たなイベント&レースを立ち上げて盛り上げて行こうという提案。将来的には、パドックの展示イベント(ミーティング)なども含めた独立イベントに育てて

いきたいんだけど、まずは2014年に2回のスプリントレースを行うことを前提にした、エキジビション開催となったわけだ。初開催となった昨年12月のレースは、告知期間が少なかつた中で多くの問い合わせもあり、当日は15台のエントリーでレースを開催。

として盛り上がりつついきそうな予感だ。2014年はお遊び耐久との併催で2戦の開催を予定。エントリー数が増えれば、クラスごとの独立したレースも検討していくし、ゆくゆくは“シビック最速決定戦”のような、上位クラスのレースも行いたいので、まずは関西地区のホンダユーザーの参戦、お待ちしております!!

エキジビションに参加した 15台のエントリー全車紹介!!

&GコーポレーションNSX[NA1]

Driver **サモハン中島**

Best Time **1'32"246**

総合
優勝
クラス3
優勝



ハイスペックシビック和歌山[EJ1]

Driver **岩倉利孝**

Best Time **1'32"010**

総合
準優勝
クラス2
優勝



総合
3位
クラス3
準優勝

PRINCE☆オーヂ☆S2000[AP1]

Driver **仙波王仁**

Best Time **1'32"492**

開催クラスは3クラス(コンパクト/FF/F R&MR)で、各上位3台が表彰の対象。ウデ自慢のホンダユーザーのチャレンジが楽しみだ。



Driver シャーク井入

Best Time 1'36"124

総合
6位
—
賞典外

Driver **稲継敏之**

Best Time **1'32"707**

総合
5位
クラス2
3位

総合
4位
クラス2
準優勝

Driver うめはらだいご
Best Time 1'32"932

Driver **M'sAUTOゆうや**

Best Time **1'38"027**

総合
9位

Driver **波谷敏孝**

Best Time **1'34"243**

総合
8位

総合
7位

Driver **白い扉**

Best Time **1'36"317**

総合
12位
クラス1
2位

Driver **すてグマ**
Best Time **1'39"485**

Driver **柴田鉄也**
Best Time **1'40"437**

総合
11位
クラス1
優勝

総合
10位

Driver **池村 敦**

Best Time **1'31"002**

Driver **岩崎翔太**
Best Time **1'36"078**

リタイヤ

総合
14位
—
—

Driver **池本駿也**
Best Time **1'42"526**

Driver **potato-chips**
Best Time **1'41"795**

総合
13位
クラス1
3位

ちよつと大人の

OPTION 2 a portrait of Cover Machine RYO×FAIRLADY Z[Z33]

走り屋に!!



質感の高さを連想させるストリートスタイル!!

gram LIGHTS RYO Z33 [Z33改]

ヤンチャ感とシツクさの共存 若い走り屋が次に選ぶスタイルを提案!!

ドリフト競技車両のイメージが強い広島のRYOが
2014年のイメージカーとして

熟考した上で製作に取りかかったというZ33。

シンプルながらもひと目見てそれとわかる

ベンソープラのボディキット一式を纏い、

しっかりとレーシーなストリート仕様を思わせる。

ポイントは質感を高めるため、

やや濃色に調合されたキャンディレッドで染め

セミマッドのブラックをアクセントカラーに添えたこと。

大人の走り屋を目指す世代に向けて

こんなチューニングカーをという提案だ。



RYO代表 吉永 亮

「2014年は競技参戦なども含めて、海外と触れ合うことが多くなる予定です。そんな環境の中で、言葉の通じない外国勢にも一目置かれるようなショップであるため、上質でインパクトのあるマシンメイクを目指していきたいですね!!」





新作エアロキット!! ベンソープラZ33 コンプリートスタイル

海外でのイベント参戦をきっかけにつき合いが始まったというベンソープラと企画段階から密に連携、独特のベンソープラスタイルをZ33に落とし込んだ新作エアロをいち早く投入した。ボディ幅が約100mm拡大され、大型のGTウイングを投入したスタイルはまさに圧巻。しかし、ボディカラーをおさえ目のツートンにしたことで、ストリートマシンとしても違和感のない仕上がりを実現した。ベンソープラのZ33エアロキットに関しては近日発売予定、価格などはWEBサイトを参照。(ベンソープラ: <http://bensopra.com> エアロキット価格49万円(単品設定あり) / カナード・GTウイング別途)



**手の届くベース車を思いきりイジる!!
磨けば光るスタイリングと
走って楽しい素性を持つZ33に注目**

「これまで、シルビア系やRX-7をベースにしたデモカー、愛車を作ることが多かったRYOですが、今年は新しい車両やスタイルにも積極的にチャレンジしようと思って。新しいと言ってもZ33ですが、今、車両価格も下がってきたし、マニュアル車も存在するし、大排気量車の質感の高い乗り味は「大人にならなきゃ」と思っている走り屋が選びやすいと思ったんですよ」とは、RYOの吉永さんだ。

実は、ボディキットを纏っているベンソープラとコラボで、新たなチューニングベースを掘り起こそうという構想はあったものの、車両が確定した

排気量を武器にした走りは
質感も高く新たな
世界を見せてくれる!!



インテリアはシンプルにまとめているが、シートはブリッドのガイアスII。ビジュアル的アピールとして、ボディカラーとコーディネートしたレッドを選択している。

のは昨年の秋。
それからベンソープラでエアロの造形が行われ、東京オートサロンに向けて何とか外観を整えたところというのがこのZ33の現状で、機能系に関





マフラーやアーム類はアメリカのメーガンレーシング製を採用。今年、アメリカへの遠征・進出を目指すRYOが熱意にしているブランドで、日本車に向けたパーツを多数ラインナップしている。



OPTION² a portrait of Cover Machine RYO × FAIRLADY Z[Z33改]

するチューニングはこれから手をつけるという。
しかし、デモカーを製作するに当たって少し乗って見た感触からすると、これまで走り屋マシンのベースにされてきたようなシルビアなどの2ドターボクラスとはちがひ、高いトルクから生み出される余裕のようなものもあり、”ちよつとオトナ”を気取りたい走り屋にピッタリな乗り味を感じたという。
そして、なんとかスタイリングを完

成し、レイズブースにグラムライツZ33として展示したところ、想像以上に反響が大きいことにも驚いたという。
というわけでベース車としての素性は良く、中古車としての流通価格にお買い得感のあるZ33。
RYOではこのZ33をベースに、街乗りと遊びでサーキットや峠にいくようなストリートマシンに仕上げていくというから、その進化に注目していきたい。



新作ホイール!! gram LIGHTS 57FXX-PRO

一昨年発表され、大評判となったグラムライツ57FXXの進化モデル。従来の1ピース構造から、より複雑で質感の高い2ピースモデルとなり、分割構造とされたことでスポーク周辺部のデザインはさらにブラッシュアップが進められた。もはや定番となっている切削仕上げに加え、スポークとリムの接合面に空間を設けるなど、さらに一歩進んだデザインと、スポーツ走行をしっかりこなす高剛性は、サーキット走行まで想定される街乗りチューニングカーに最適なスペックだ。第1段として、20インチが発布されたが、今後19・18インチの展開も検討されているようだ。装着されているホイールはフロントが9.5J-20(インセット12+30mmスパーサー)、リヤが10.5J-20(インセット12+30mmスパーサー)。サスペンションには、日栄のBLACK車高調、アーム類はアメリカのメーガンレーシングを使用。



走り屋 ガールズコレクション Girls on!! 東京オートサロン2014編

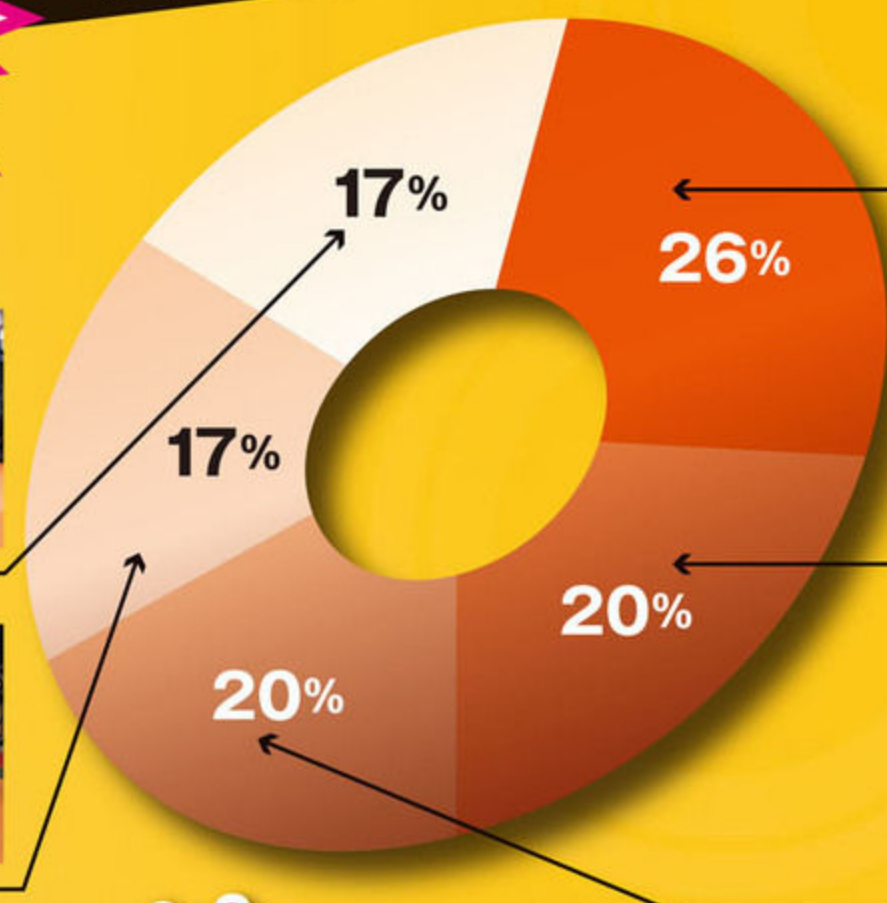
2号連続
掲載!!



JAPBUL[FD3S] 5人



カジ編スーブラ[JZA80] 5人



ツインチャージャー スカイラインGT-R[BNR34] 8人



blackline-drag-SC300 [SC300] 6人



和製コルベット[RPS13] 6人

今年も東京オートサロンのOPT2ブースでキャッチした来場者の女のコは、予定を大幅に上回る30人!! 彼女たちにOPT2ブースに展示されていた5台(クルマの詳細はP152)の中から「いちばんカッコいいと思ったクルマ」を選んでもらったぞ。というわけで、人数が多くて掲載スペースが足りないんで今月と来月の2回に分けて紹介させてもらうネ!! そして…特に女子ウケを気にする男子諸君は、コメントをしっかりとチェックして、マシンメイクの参考にしてちょーだい!

OPT2ブースにきた
女のコ30人に聞きました!!
「いちばんカッコいいと思ったクルマは?」

↓選んだクルマ

JAPBUL[FD3S]

スポーツカーといえば
ロータリーってカンジ♡

栃木県
ねこちゃん

NEKO SPEC

生年月日▶H3年8月27日(23才)

血液型▶AB型

身長▶153cm

スリーサイズ▶ヒミツ♡

オートサロン来場は何回目?▶2回目

会場内で気になったクルマは?▶

シルビア、RX-8

スポーツカーが大好きというねこちゃんは、今回でオートサロン2回目の来場。クルマのことはよく分からないけど、彼氏がRX-8に乗っているってこともあって、お気に入りにはJAPBULをチョイス。「ロータリーってことはもちろんだけど、この色とか内装とかもカッコよすぎ!」と興味シンシンのようす。「世界的に有名なドライバーのマシンだっていう説明より、やっぱり色とかふんいきが重要だね」とのコメントも、女のコならではの視点か!?



イラストの車体と
ピンクのボディと
ビビッときた!

↓選んだクルマ

blackline-drag-SC300 [SC300]



このタイヤ
太すぎだよ~♡

↓選んだクルマ

blackline-drag-SC300 [SC300]

神奈川県
にやがたちゃん
愛車：シルビア[S15]

NYAGATA SPEC

生年月日▶H3年6月8日(23才)

身長▶157cm

職業▶OL

趣味・特技▶運転♪

オートサロン来場は何回目?▶4回目

好きなクルマは?▶シルビア!

オートサロンは今回で4度目というにやがたちゃん。オートサロンはクルマがいっぱい見れて毎回楽しいんだとか。中でも注目していたのがブラックラインのSC300。「なにこのタイヤ!! 太すぎだよ~」と愛車のS15とはまったくちがうサイズにビックリ。

↓選んだクルマ

**ツインチャージャー
スカイラインGT-R**
[BNR34]

女のこっぽくはないクルマがいい!

埼玉県
柳楽彩乃ちゃん

AYANO SPEC

血液型▶A型

身長▶168cm

職業▶フリーター

好きなタイプ▶イケメン♡

チャームポイント▶笑顔

オートサロン来場は何回目?▶1回目

好きなクルマは?▶18クラウン

クラウンに乗っている彼氏の影響もあって、18クラウンが大好きという彩乃ちゃんは、GT-Rがお気に入り。「自分で乗るならハマーとかランボルギーニとか、このクルマから女のこが!?!というギャップがあるクルマがいいな♡」



茨城県

新宮由奈ちゃん

愛車：スカイライン[ER34]

YUNA SPEC

生年月日▶H3年8月30日(23才)

身長▶156cm

スリーサイズ▶B80/W57/H82

職業▶フリーター

趣味・特技▶クルマ

チャームポイント▶まつげ

好きなタイプ▶ツンデレ

出没スポット▶日光サーキット

オートサロン来場は何回目?▶はじめて♡

会場内で気になったクルマは?▶スカイライン(R32)

ド リフト大好きで、愛車のER34で日光サーキットなどを走っているという由奈ちゃん。

OPT2ブースで気に入ったクルマは?という質問には「全部カッコいい! でもピンクと黒の配色にビビッときたからSC300がイチバンかな。ドラッグマシンなのにトランクのイラストがちょっとかわいいし(笑)」と、クルマのチャームポイントもしっかりチェックしていたぞ。

ドリフトはもちろんドラッグレースにも興味が湧いてきちゃったりして!?



埼玉県

吉澤奈津紀ちゃん

愛車：ロータスカー

NATSUKI SPEC

生年月日▶H3年7月17日(23才)

血液型▶A型

職業▶フリーター

趣味・特技▶カート

好きなタイプ▶思いやりがある人

出没スポット▶榛名MSL

オートサロン来場は何回目?▶2回目

会場内で気になったクルマは?▶尾林ファクトリーのマーク2ワゴン

エンジン音にシビれました!!

↓選んだクルマ

和製コルベット [RPS13]

レーシングカートにドブプリの奈津紀ちゃんは、スーパーカーから流されていた和製コルベットのV8サウンドがお気に入り。「ボディのワイド感とかもレーシングカーっぽくて、ドリフトしてるところを見たい!!」とのこと。



GT-Rの後ろ姿って
カッコいい!

見るだけで
テンションがあがる♡

↓選んだクルマ

JAPBUL [FD3S]

千葉県

大木舞子ちゃん

愛車: bB

MAIKO SPEC

生年月日▶H6年1月31日(20才)

血液型▶B型

身長▶152cm

職業▶会社員

趣味・特技▶ショッピング

好きなタイプ▶車高短車に乗ってる人!

チャームポイント▶全体的にちっちゃいコ

オートサロン来場は何回目?▶1回目

好きなクルマは?▶クラウン、アルファード

友 だち同士でオートサロンにやってきた舞子ちゃんと由衣ちゃん。ドレスアップ大好き舞子ちゃんは「カッコいい!」ってことでGT-R1択だったものの、チューニングカーに興味がある由衣ちゃんは最後までスーブラとGT-Rで悩んでいたようす。「ヘッドライトがかわいいスーブラか、後ろ姿がカッコいいGT-Rか…」と決めかねていたけれど、最終的には舞子ちゃんに合せてGT-Rに1票!

やっぱり「普通に街乗りできて大人っぽくてカッコいいクルマ」に憧れちゃうそうだ。

↓選んだクルマ

ツインチャージャー
スカイラインGT-R [BNR34]



大阪府

優紀*yu-ki*ちゃん

YU-KI SPEC

生年月日▶H7年11月26日(18才)

血液型▶B型

職業▶高校生

趣味・特技▶クルマの絵を描くこと

オートサロン来場は何回目?▶初!

会場内で気になったクルマは?▶FD3Sらぶっ♡

ス ピンアウト俱樂部によくイラストを投稿してくれている優紀ちゃんは「FD3Sのボディを見ているだけでテンションがあがっちゃう!」とJAPBULに1票。いろんなクルマのイラストを描いているけど、特にFD3Sは実車を見るとそのデザインの美しさに引き込まれちゃうんだとか。

スーパースポーツカー
じゃラインが
悩ましい

千葉県

菅澤由衣ちゃん

愛車: ムーヴコンテ

YUI SPEC

生年月日▶H5年7月28日(20才)

血液型▶A型

身長▶158cm

職業▶薬局助手

チャームポイント▶泣きぼくろ

オートサロン来場は何回目?▶2回目

好きなクルマは?▶インプレッサ、BRZ

ワンエイティにV8って
組み合わせに
ビックリ!

↓選んだクルマ

和製コルベット [RPS13]

栃木県

太田文乃ちゃん

愛車: ライフ

FUMINO SPEC

生年月日▶H5年11月10日(21才)

血液型▶O型

身長▶156cm

スリーサイズ▶B80/W56/H80

職業▶自動車関連

趣味・特技▶スノボ

チャームポイント▶目

好きなタイプ▶イケメン

出没スポット▶いろは坂

オートサロン来場は何回目?▶1回目

ド リフト好きで「いつかシルビアを買ってブイブイいわしてやる!」と心に秘めているという文乃ちゃんは、今年がオートサロン初来場。「180SXにV8って組み合わせが意外すぎ! しかもマフラーの出っ張り具合が超好み!」と、将来の愛車をイメージしながらディテールまでしっかりとチェック。

将来はシルビアにアメリカンV8なんて選択肢もアリ? もちろんシルビアに乗り換えたら、ガールズオンに投稿よろしくね!

↓選んだクルマ

JAPBUL [FD3S]

茨木

酒寄真希子ちゃん

愛車: GT-R[R35]/プリウス

MAKIKO SPEC

生年月日▶1月15日

血液型▶A型

身長▶164cm

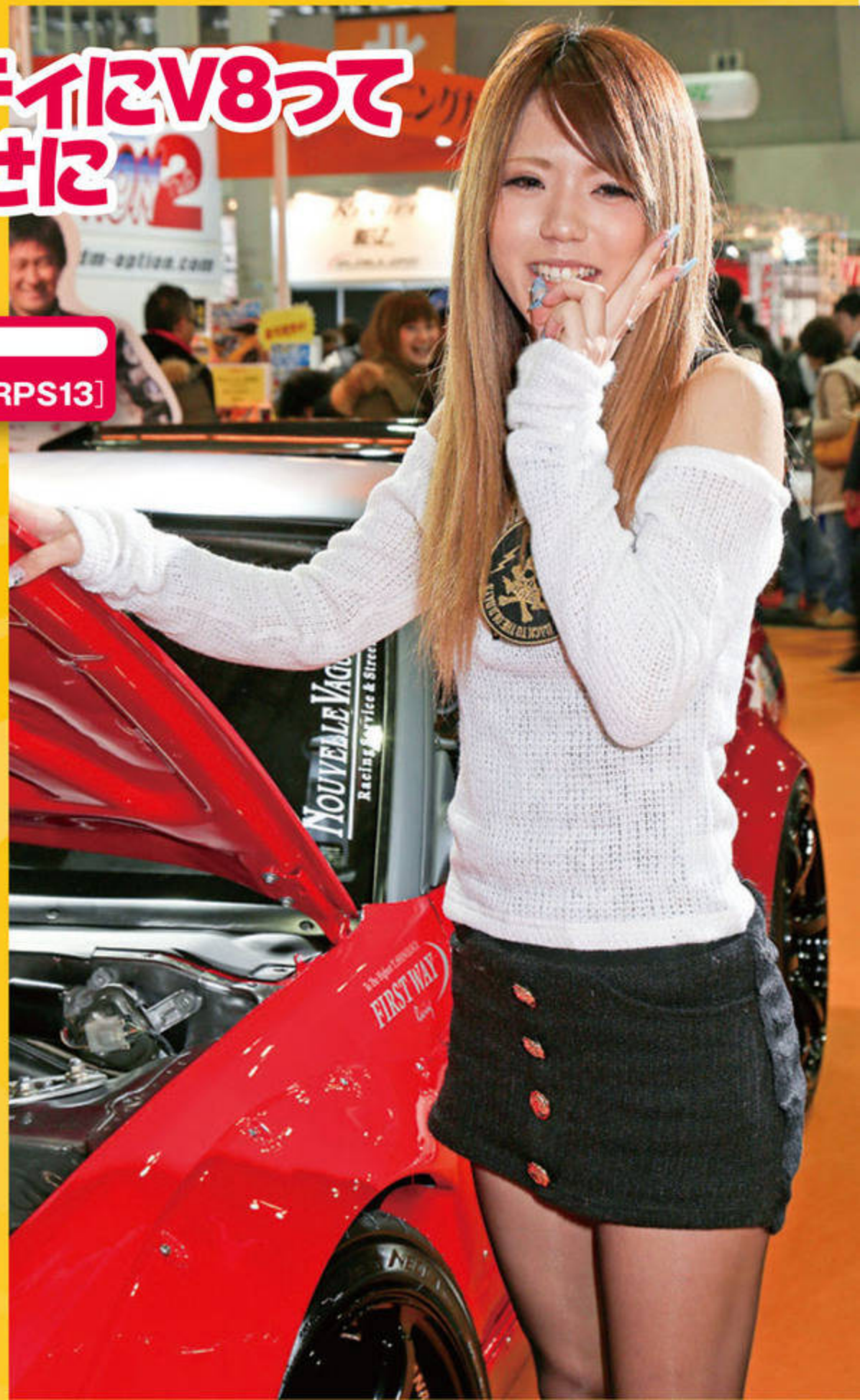
職業▶会社員

趣味・特技▶映画鑑賞

オートサロン来場は何回目?▶ほぼ毎年

迷彩柄って
だ〜い好き♡

迷 彩柄が好きで、昔からFDに憧れていたということで、JAPBULに1票を入れてくれた真希子ちゃん。R35を愛車にしているチューニングカー好きだけに、オートサロンでドリフトを見て、ひさしぶりにドキドキしちゃったそう。



1000psって
すごいですよね!?

走り屋
ガールズコレクション
Girls on!!
東京オートサロン2014
Special

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
- 出没スポット
- チャームポイント
- コメントたっぷり♡

↓選んだクルマ カジ編スープラ [JZA80]

岩手県
熊谷希望ちゃん
愛車:インプレッサSTi

NOZOMI SPEC

生年月日▶H3年7月15日(23才)
血液型▶A型
職業▶求職中
趣味・特技▶ドライブ
チャームポイント▶エクボ
オートサロン来場は何回目?▶1回目
好きなクルマは?▶インプレッサSTi

スベック表のパワー欄を見てカジ編スープラに釘付けだったのは希望ちゃん。スポコンやドリフトが好きということもあり、愛車のインプレッサSTiには自作LEDテールを装着するなどしながら楽しんでいるとか。

オートサロン初来場でいろんなクルマを見て楽しめたうえに、愛車チューニングのアイデアも浮かんで大満足のような様子だ。

自作LEDテールも気になるから、ぜひ希望ちゃんと愛車が一緒に写った写真もガールズオンコーナー宛に送ってほしいな!

群馬県
山谷瑛子ちゃん
愛車:ノートライダー

EIKO SPEC

生年月日▶12月27日
血液型▶B型
職業▶主婦
趣味・特技▶ダーツ、スノーボード
好きなタイプ▶思いやりがある人
出没スポット▶赤城
オートサロン来場は何回目?▶2回目
好きなクルマは?▶フェアレディZ

昨年は妊婦さんだった瑛子ちゃんは、子どもを連れて今年も来場。自分で乗るのはもちろん、息子に乗ってもらうなら?という視点で選んだのが和製コルベット。「去年はフレンズのS15がカッコよかったけど、今年は180SXかな。やっぱり赤いクルマを選んじゃいますね(笑)」。

息子の将来の愛車は
こんな感じがいいな♡

↓選んだクルマ 和製コルベット [RPS13]

福島県
くみつちゃん
愛車:CR-X[EF8]

NOZOMI SPEC

職業▶会社員
趣味・特技▶ふなっしー
好きなタイプ▶ふなっしー
チャームポイント▶おバカさん♡
走っているスポット▶
エビス西、菅生、ハイランド
オートサロン来場は何回目?▶ちよいちよい
好きなクルマは?▶R34

「若いころはR34に乗っていた」というくみつちゃん(さん!?)。息子が18才になったから「何かクルマを買いなさい!」ということでオートサロンに連れてきたものの、肝心の息子をさしおいて自分が楽しすぎています(笑)。「やっぱりスープラってカッコいい!」と、自分の愛車選びに夢中でした。

↓選んだクルマ カジ編スープラ [JZA80]

またチューニングカーに乗りたくなっちゃった!

↓選んだクルマ 和製コルベット [RPS13]

埼玉県
青木真美ちゃん
愛車:180SX[RPS13]

MAMI SPEC

血液型▶B型
職業▶OL
趣味・特技▶ドリフト
好きなタイプ▶優しい人
出没スポット▶日光サーキット
オートサロン来場は何回目?▶6回目
会場内で気になったクルマは?▶
326パワーのクラウン

以前お宅訪問コーナーに登場してくれたこともある真美ちゃんは、愛車とおなじ180SXをチョイス。「エンジンがすごくて色もいいし、エアロもカッコいい!」とパーフェクトな採点結果。「まだまだドリフトをがんばっています!」ってことだったぞ。

速くてカッコいいGT-Rがイチバン

↓選んだクルマ ツインチャージャー スカイラインGT-R [BNR34]

富山県
乗定真優ちゃん
愛車:スワフトスポーツ[ZC31S]

MAYU SPEC

生年月日▶H4年2月15日(21才)
血液型▶A型
身長▶157cm
職業▶会社員
好きなタイプ▶クルマ関係♡、スポーツ
チャームポイント▶目
出没スポット▶新湊大橋
オートサロン来場は何回目?▶2回目
好きなクルマは?▶フェアレディZ、スワフトスポーツ

去年に引き続き今年もOT2ブースに遊びに来てくれた真優ちゃん。昨年の宣言通りスワフトスポーツを購入してチューニングもスタートしたそう。「自分のスワフトもこんなふうにはチューニングしたい!」とGT-Rをチョイスしてくれたぞ。自慢の愛車とのツーショット、待ってるよ!

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
自慢の愛車画像を披露しあおう!



イラスト：加藤浩哉

仲間と出会うパーキングエリア

スピンアウト倶楽部

登録無料!! OPT2ケータイ専用メルマガ

✉ mail@option2.jp

今月号は、年賀状や2013年のDIY統括レポート、成人式ネタなど年末年始の報告が盛りだくさん! ところで、携帯電話の待ち受け画面や、SNSのプロフィール画像などに愛車の写真を使っているひとって少なくないよね? 年始めなど節目ごとに変わるひともいるし、ずっとおなじ1枚を使い続けているというひともいるんじゃないかな。というわけで、愛車の写真を使ったこだわりの画像を大募集! その画像に関する説明や思い入れ、交換タイミングなども書き添えて投稿してくれるとうれしいな。

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。

**今年もたくさん
の年賀状ありがとう!**



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ぶちぶち送ってちょーだい。

◇東京オートサロンに向かう途中で、検問にひっかかりました。大人しい仕様のはずなんだけどもなあ?

by青いジェミニ乗り
☆OPT2スタッフは今年だれも検問を見ていないんだよなー。来年のためにも検問ポイントや時間帯、引っかかった内容などを教えてくれたらうれしいな。

◇乙4種の危険物受かった〜♪

byしみちゃん
☆やったね、ガソリンスタンドのバイトなら時給アップじゃん!

◇大分県のイオン三光にて、シャコタンの自販機を発見しました!

by三連単は競艇
☆自販機は高さ183cmタイプが一般的なんだけど、この『ローハイトベンダー』は131cmらしい。でも、大事なのは全高よりも地面とのクリアランス!?

◇1月号83ページに出ている詳細不明のクルマですけど、お父さんに聞いてみたところ、日産のバイオレットだそうです。

by北海道士別市 圭佑
☆知りたかったのは車種じゃなくて、製作の経緯とその参戦カテゴリーなんだよな〜。もう1回聞いてみてもらえる(笑)!?

◇成人式に、青苺と袴色を揃えて決めてやりました! そして成人式後にみんなでパシャリ! 今年成人のメンバーしかいません! ドリフトはハタチからでしょ(笑)。

by住所も名前も不明
☆愛車自慢コーナーとチーム活動報告コーナーへの投稿だけど、愛車のスペックやチーム名がまったく書かれていない…でも季節ネタだし、お祝い事なのでおまけ採用! ぜひ詳細をしっかりと書いてリベンジ求む。

つぶやきショートメール

起承転結のないヒマつぶしメールを、携帯orパソコン経由でお寄せください! 採用されれば、ひとことつぶやいただけで、オプション2ステッカーが手に入ります。でも、はみだし採用者には、ハングリー精神を発揮してもらうため、名誉だけを送ります…。

◇正月早々アウディR8に遭遇しました。しかし、よく見るとドライバーの鼻の穴がティッシュでパンパン! 鼻血か!? 鼻水か!? 初笑いです。

byフラ
☆元旦から笑えるつぶやきをありがとう! この調子でたくさんの投稿ネタに遭遇する1年になることを願っているよ。

神奈川県平塚市 黄金銃を持たない男さん



謹賀新年

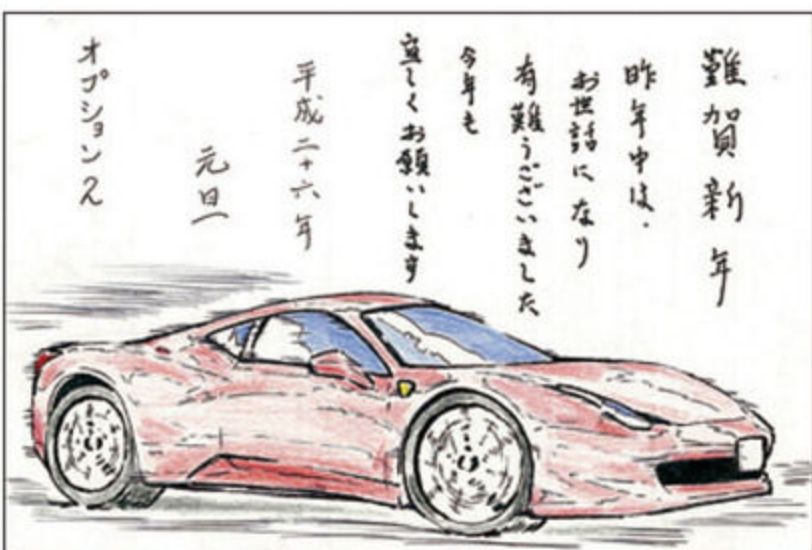
1/3に、県立公園で撮影した黄金銃(フェラーリF40)です。自分で撮影した黄金銃(フェラーリF40)です。

準グランプリ
[ホビー部門]

☆県立公園の工芸教室で製作したというフェラーリの楽(らく)焼き。「絵付けをした」って書いてあるけれど、形は自分で作ったの? もともと用意されているモノに色を塗ったの? 気になるぜー。

準グランプリ
[イラスト部門]

誤字へのツッコミはさておき『午年』にひっかけて疾走感満点のフェラーリ・458イタリアを描いてくれたともっちさん。ということは来年の年賀状はダッジ・バイパー!? 気の早い予想をしてみたけど当たるかなあ。



佐賀県杵島郡 ともっちさん



グランプリ
[愛車部門]

北海道石狩市 大輔さん

☆愛車のルックス、撮影ロケーションや写真のキレイさなどが完璧にそろった1枚! クルマの上側にスペースをあけて撮っているなど、年賀状用にわざわざ撮影した写真なのか? この撮影テクニックを活かしてもっとクルマのいろいろな部分を撮って、愛車自慢なども投稿してください!

スピンアウト特選

イベント FLASH



写真は当日の上位車両を中心とした記念写真。クリアラップが取れるように参加車両は走行枠に対して少なめ、上位クラスは持ちタイムを優先した12台、一般クラス(といっても、激速マシン揃い)は20台程度の台数でアタックバトルを繰り広げる。



OPT2・カジ編発

車道楽・九州男児

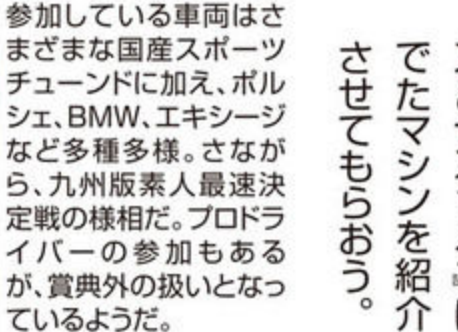
『Kyusyu-danji PRACTICE & ATTACK!!』

開催日：2013年12月15日(日) 開催地：オートポリス(熊本県)

サーキットを占有して一発タイムを競い合う プライド高き九州のサーキットアタッカーたち



走行時間の合間になると、パドック中が建築現場のようなノイズに包まれる...その理由は、アタックしたタイヤの接地面を電動カンナで一斉にメンテナンス。トレッド面を整えることが、大きくタイムに影響するという。多くのエントラントが新品のマキタ製電動カンナを持参...九州地区で突然売れ出してメーカーの人も“??”状態だというウワサも(笑)



先月号のタイムアタッカー特集で、上位の注目マシンを何台か紹介させてもらった『車道楽・九州男児』。

このグループはその名の通り、九州地区のオートポリスをホームコースとし、最速を競い合うタイムアタッカーたちが集まった仲間たち。

その情熱はハンパじゃなくて、個別にサーキットに通うばかりでなく、時折仲間同士でサーキットを占有し、走行台数の少ない環境を作りアタックバトルを繰り広げている。

また、タイムアタッカーにとってはオフシーズンになる夏にも『夏練』と題して、練習&テスト

の場を設け、シーズンインとなる12月に開催された『ブラクティス&アタック』で、シーズンインのスイッチを入れる。そして、3月にはシーズンの集大成として『エクストリームドライビング』と題したアタック大会を開催する。

また、上位のメンバーは、毎年筑波まで遠征し『九州男児ココにあり!!』とばかりに、トップクラスのタイムを叩き出しているんで、知っている読者も多いかもしれないね。

というわけで、先月号ではごく一部の参加者しか紹介できなかったんで、ここでスペースを取って、2013年の『ブラクティス&アタック』にでたマシンを紹介させてもらおう。

参加している車両はさまざまな国産スポーツチューンドに加え、ボルシェ、BMW、エキシージなど多種多様。さながら九州版素人最速決定戦の様相だ。プロドライバーの参加もあるが、賞典外の扱いとなっているようだ。

仲間と出会える
パーキングエリア

スピン アウト 倶楽部

相談はこちらまで!

〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5
オプション2編集部 スピアウト倶楽部
『チューニングカーライフ相談室』係
option2@deesclub.co.jp

非・日常派
チューナー

アジト長谷川&ブラックライン鈴木の チューニングカーライフ相談室

イラスト: 加藤浩哉

新型シャシダイ
絶好調です♡

新店舗で営業中です!!

(旧店舗からクルマで5分!!)
新住所: 埼玉県川越市下広谷690-1

今月の相談

「ノーマルのアルテツツアを 格安でドリフト仕様に 仕上げたい」

諸事情で愛車のECR33を手放し、新たにアルテツツアを譲ってもらうことになりました。後期RSの6速ミッションで、フルノーマルです。

そこで質問なのですが、エンジンを1JZに載せ換える場合、ミッションも換装しないとダメでしょうか?

また、NAのまま排気量アップをして4連スロットル化する手法や、ボルトオンターボ化も気になっています。

自分はストリートかドリフトをしたいと思っています。また、費用が安く済めばそれに越したことはないのですが…。

というわけで、上記の質問に加え、アルテツツアをチューニングするうえで気を付けることなどもありましたら、ぜひご教授お願いします。

●千葉県白井市 キリト神

「スーパーチャージャー 仕様がオススメ!」

回答 アジト
長谷川さん

ノーマルのアルテツツアでドリフトとなると、電スロ制御の問題や、車重に対するパワー不足、ミッションの耐久性不足など、問題が山積みです。

はじめに気合を入れてイジっていく決心をして、方向性をしっかり見据えたチューニングプランを練る必要があるでしょう。

というわけで、まず1JZ換装という方法はアリだと思います。それなりにコストがかかるけど、パワー系の悩みがスパッと解決するハズで

す。その後のステップアップメニューも豊富にあるしね。

ただし、エンジン換装とミッション換装はセットで考えるべき。ノーマルミッションのままでは、1JZのトルクやパワーに耐えられずに壊れてしまうことが目に見えているからね。

次に4スロ仕様について。たしかにサウンドやフィーリングなどはある程度満足できるだろうけど、エンジンノーマルの状態からだコストパフォーマンスはイマイチかな。

それに、ドリフトとなると車重とパワーとのバランスがよくないので、どうしても

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>

「まずはムダにならない フルコンを導入しよう」

回答 レーシングガレージ ブラックライン
鈴木さん

アルテツツアは補機類を中心に経年劣化トラブルが増えてきているよ。クルマを安く購入できたとしても、トラブルが頻発してイヤに

4スロ仕様にこだわるっていうなら、徹底的に軽量化する必要が出てくるでしょう。それでも、速度やパワーに対する限界は高いとはいえないだろうね。楽しさはあると思うけどね。

次にターボ化。重量増になることと熱対策が懸念事項かな。でも、コストパフォーマンスはますますだし、低速トルクが増すので、重量増は相殺されドリフトしやすくなるのは間違いない。

そして最後に、ボクがオススメしたいのはスーパーチャージャー仕様。

コスト、性能、熱問題など、トータルパフォーマンスに優れているので、ぜひ候補に入れて検討してみてください。遠心式なら、NAのようなフィーリングを残したままのハイパワー化も可能です。

なってしまうという事例もあるから注意してね。

長く乗りたいのか、どのくらいのパワーを希望するのかななどをよく考えて最初にしっかりプランを練りましょう。

ちなみに自分がオススメするのは、まずフルコンを導入すること。NAのままでもターボ化してもエンジン換装しても使用可能だし、クルマを乗り換えたとしても使えるからね。

次に質問項目への回答だけど、まず1JZ換装はなかなかいい選択だ。ファイナルは、JZA80純正ゲトラグ6速ミッションを使う場合以外はとてあえずそのままでもいいと思う。ミッションは1JZ純正を使用するのがいちばんカンタンで現実的かな。

ちなみにベルハウジングを製作すればアルテツツア純正ミッ

ションも使えるけれど、強度不安で壊れるのがほぼ確実な純正ミッションをわざわざ装着するのはナンセンスだ。

ボルトオンターボ仕様は、高い圧縮比のままではノック限界が低く、点火時期もほとんど進められない。ローコンプ化した場合と比べると低速トルクが劣ってしまうので、できればエンジン内部にまで手を入れたい。また、妥協無く仕上げるにはマフラーやインタークーラー配管の製作、燃料まわりの変更などが必要になるので費用もけっこうかかります。

ではNAチューンはどうか?っていうと、過給器チューンよりも費用対効果が低いというに、本格的なNAチューンはターボ以上に費用がかかってしまうことを覚悟しましょう。

OPT2お年賀イラスト



北海道札幌市 陽司
☆迫力満点の4WDドリフト! 北海道の冬の楽しいクルマ遊びを収めた1枚だね。



写真&おたよりについてのお願い!

- ・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



2013年イチバンの大規模DIYはリヤワイドフェンダー貼り付けでした!

2013年に行ったDIYの中でイチバンの大物は、リヤのドア&フェンダーパネル取り付け(貼り付け?)でした。塗装は業者をお願いしましたが、施工作业はいつもお世話になっているガレージで、DIYで行いました。

上から被せるタイプだったので、超強力な自動車ガラス用ボンドをドアに盛って、3人でドアパネルを押さえつけました。数分後、手を放してもまったく剥がれません。ガラス用ボンドは1時間弱で硬化するらしいです。

そして、貼り付け部分の隙間が目立ったので、コーキング材を使って隙間を埋めてみました。

要領は隙間の周囲をマスキングして、ヘラでコーキングを平らに盛っていくだけです。コーキング材がマスキングテープからハミ出たりボディに付着したりした場合は、完全に固まってからの方が除去しやすいようです。コーキング材によっては塗

装を上塗りできるタイプもあるようですが、自分のクルマは黒い(ダークグリーン)ので、ブラックのコーキングをそのまま使いました。

一体化とはいきませんが、何もしないよりは良くなったと思います。材料はコーキングガン、マスキングテープ、ヘラなど、ホームセンターで1000円もあれば購入できますよ。

それから、エアロミラー&リヤのワイド化で狭い駐車場でのバックが怖かったので、バックカメラを導入してみました。カメラ本体は両面テープで貼り付けただけなのでカンタンだったのですが、カメラの配線を車内に引き込むための穴開けや、トランクの内張り剥がし、後部座席の取り外し、ピラーの取り外しなどで半日くらいかかってしまいました。

自分のチェイサーはバイザーとヘッドレストにモニターを付けているのですが、バックカメラの

映像線は運転席のバイザーモニターに繋がりました。手動切り替えですが、バックカメラの映像を映したまま走行することも可能ですよ。

今年も地道に自分色の愛車に仕上げていこうと思います! 早く春にならないかな〜。

●宮城県仙台市 SAB

☆たくさんのDIYネタを報告してくれたSABさん。1回で紹介するには長すぎるので、何度かに分けて掲載させてもらおうね! というわけで、まずはリヤフェンダーのワイド化と、視界確保のためのバックカメラ装着だ。リヤフェンダーは、パネルボンドを使って貼り付けたという話はたまに聞くけれど、ガラス用の接着剤を使うというのは初耳。金額やその後の耐久性なども気になるところだ。(バックカメラは常時使用可能にしたうえで、ズームが使えるように改良できたら、もっと後方確認がしやすくなるのでは? なんて妄想しているオータ)



自作アクリル翼端板の詳細レポート&経過報告!

12月号で『アクリル板でDIY製作した翼端板』が掲載された際に「情報が少ない!」という指摘を受けたので、さっそく再報告させていただきます。

まず、アクリル板は、300×450mmの大きさで、厚さは3mmのモノを使いました。値段は1枚1650円でした。

最初にデザインをマーキングして、サンダーで切り出し、やすりでひたすら切断面を整えました。

苦労したのは、翼端板自体の成型より、GTウイングにつけるボルトの穴開け作業です。

以前の投稿にも書きましたが、両端のステーは本棚を固定するための棒(1本440円)です。ボルトの穴にあうように先をちょっと曲げましたが、ほとんど加工ナシでそのまま使いました。

半年ほど使用したのですが、最近になって翼端板がGTウイングから取れるハブニングが発

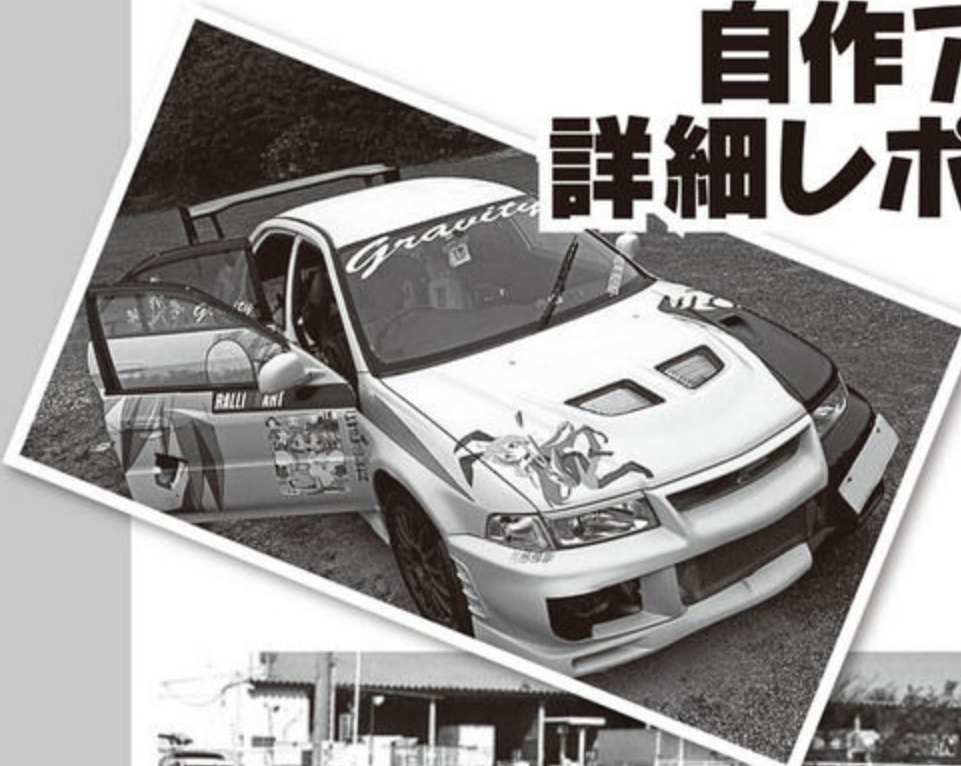
生! ステーを固定するために翼端板に開けたボルト穴の位置がちょっとズレていて、少し外側に引っ張った状態になっていたのが原因でした。翼端板の穴をあけ直してからはまだトラブルありません! やはり、気がついたところはすぐ直さないといけませんね。

ちなみに、最近また全塗装をし直しました。前はピンク色の缶スプレー(3000円ほど)で自家塗装したのですが、スプレーがまずかったのか、クリアが甘かったのか、夏の日照りのせいか、1年で色褪せてしまいました。

今回も懲りずに総額5000円の自家塗装に挑戦。色はもちろんピンクです! 残念ながら、環境に恵まれてないので、作業場所は山奥の空き地ですが、スプレーもクリアもちょっと変えたので今回はどれくらい保つか楽しみです。

●広島県 有志エボ

☆翼端板の厚みは3mmもあったんだね。それなら強度はじゅうぶん確保できそう。無理な力がかからないように綿密に設計をすることで、ウイングから翼端板が脱落するというトラブルも防げそうだし、塗装せずに光りモノと組み合わせてみるなんてのも、アクリルならではのカッコいい仕上がりになりそうだね。それにしても、クリア込みで総額5000円のオールペンってすごく安くない!? 次は自家塗装についてのレポートも送ってほしいぞ!(同じく格安缶スプレーで塗装したボディの劣化が最近気になるカギボース。やっぱりクリアは必須だったか...)

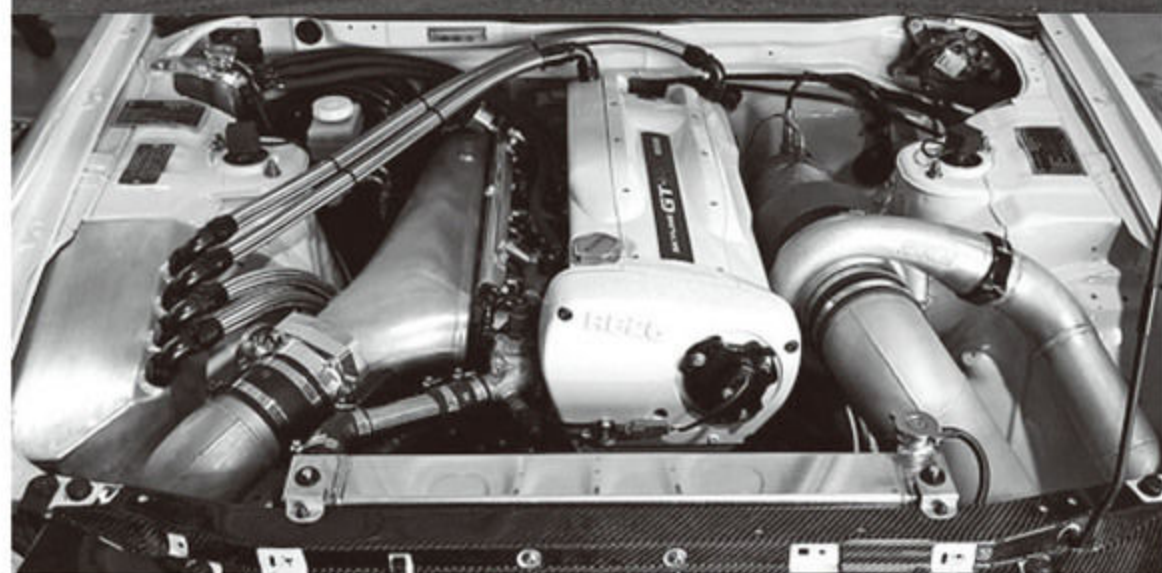


仲間と出会える
パーキングエリア

スピン アウト 倶楽部

■SPECIFICATIONS

RB30ブロック NITTOパフォーマンスエ
ンジンアリング3.28ストローカーキット ハイカム Precision7675ボールベアリン
グターボ トラストインタークーラー マ
ーキュリーモータースポーツ・エキゾーストシ
ステム ハルテック・プレミアムプロECU
OS6速シーケンシャルミッション NPCツ
インプレートクラッチ ニスモフロントLSD
クワイ・リヤLSD ティン・モノフレックス
Varrstoen・2.0(17×9.5J) Z-Tuneカ
ーボンフロントディフューザー/リヤポッド&
サイドスカート ハウスオブカラー・ライト
ニングイエロー ブリッド・ブリックスII ハル
テック・デジタルダッシュロガー ほか



世界の車窓から Australia

愛車自慢レポート from

Letters to the Magazine

via E-mail option2@deesclub.co.jp

via air mail OPTION2

1-14-5, Shinkiba, Koto-ku, Tokyo
136-0082 JAPAN

このコーナーではキミの海外旅行記や、海外在住の読者からの投稿、海外特派員によるレポートなど、海外のチューニングカーネタを広く扱っていくよ。みんなからののおたより待ってます。

WTACの記事に仲間のGT-Rが! ぜひわたしの愛車も載せてくださ〜イ♡

I would LOVE to have it featured in your Option2 Magazine in Japan! Please note that the engine bay looks a lot better than in this feature & some profile parts have changed - it has a bigger turbo now! And, makes that power. It also is a low 9-second 1/4 mile car, full heavy weight as well. Thank you!

●Tessa Whyte

☆英語のままの掲載ですんませんけど、「わたしのクルマもOPT2に載せて〜♡」ってことも含まれてる海外からの

メール。クルマはWTACのアトラクションにも参加してたオーストラリア最速のストリートチューンドR、モチ覚えてますヨ!! その内容はRB30ブロックを使った1000psオーバーのマシンで9秒台、今も進化中。ドラッグ仕様だけどストリート用なので車重が重いのが弱点だとか。オーナーは手紙をくれた女性らしい(2年前ターザン山田ドライブでWTACに参加したR35 GT-Rなど夫婦で何台もチューニングカーを持ってるっぽい!!)、ウラヤマシ〜!! (いつか、オーストラリアのドラッグ取材したい、見に行きたいカジ編)

OVER♡20万kmクラブ



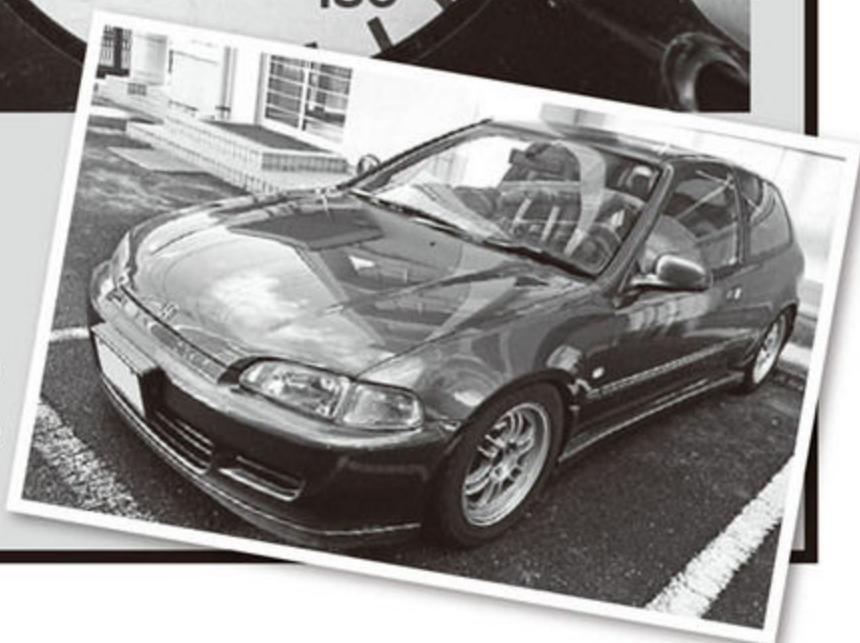
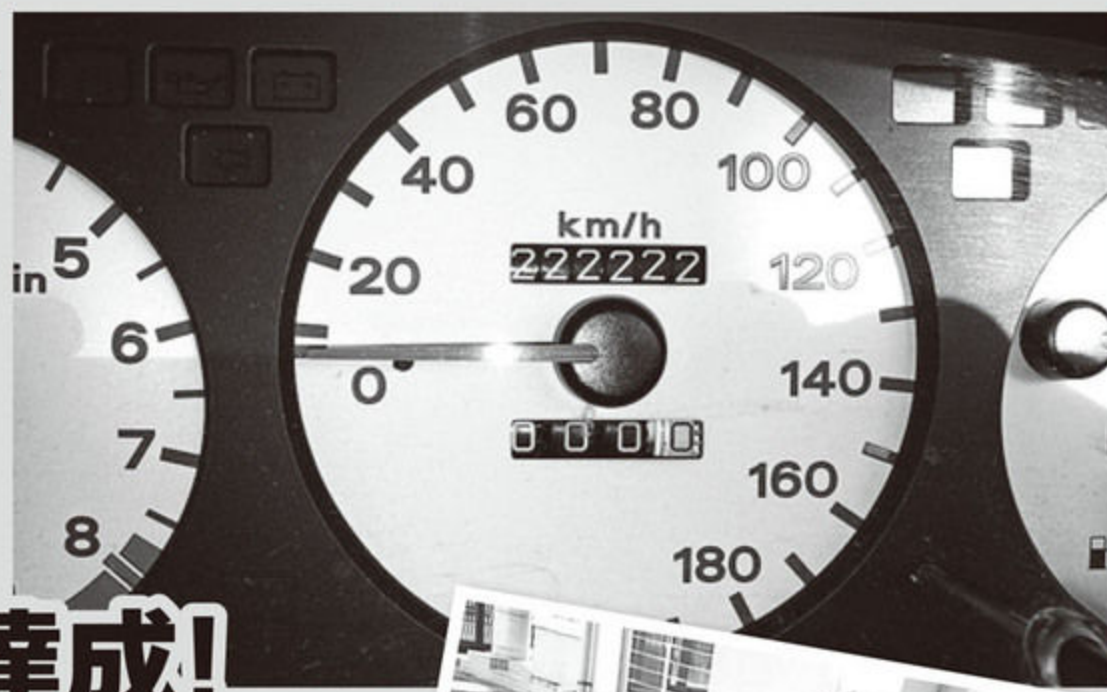
- 走行距離が20万kmを超えているクルマ限定!
- 証拠写真と愛車の外観、これまでのエピソードもタププリ添えて送ってね

EG6が22万km越えを達成!

はじめまして。このたび、愛車のEG6が22万kmのソロ目を迎えたので投稿させていただきます。もとはAT車でしたが、MT換装して乗っています。ついにこの距離になってしまいました。仕事柄(教職)あまりおおっぴらにはイジれない環境ですが、これからもがんばり続けます。ではでは。

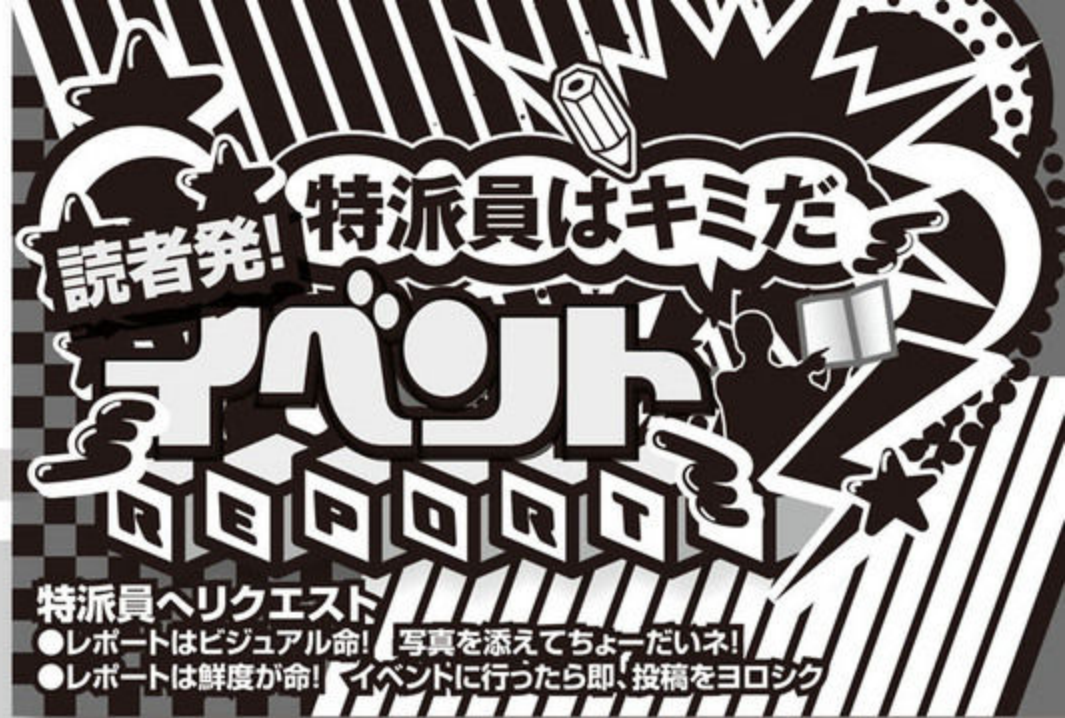
●佐賀県佐賀市 ICEMAN

☆仕事柄チューニングの自慢もしにくいのかもしないけど…、せめて愛車に関する22万キロのエピソードは欲しかったなあ。とはいえEG6はいいクルマなんで、ぜひ30万kmオーバーを目指して大事に、激しく乗り続けて欲しいと思う。その時はエピソードやメンテ記録などヨロシクです!! カジ編



『東京オートサロン2014 with NAPAC』

@千葉県・幕張メッセ



特派員ヘリクエスト

●レポートはビジュアル命! 写真を添えてちょうだいネ!
●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

試乗からトークショーまで
イベントを満喫!



あけましておめでとうござい
す。今年は5年ぶりに東京オート
サロンに行ってきたのですが、5年
前と比べるとだいぶ変わったなと
思いました。なんといっても会場が
広い! 会場のクルマを観るのに
精いっぱい、D1のデモランに行
きそびれました...

特に、メルセデスベンツが日本
車メーカーと同じくらいの大ささ
のブースを出すとは思っていま
せんでした。

自動車メーカーのブースでは、
いち部のクルマの運転席に座るこ
とができたので、レヴォーグからス
ーパーグレードまで、いろいろなク
ルマの運転席に座ってみました。

中でも印象に残ったのは、GRMN
のマークXです。なぜならクラッチ
が重い! はじめて強化クラッチを
経験しました。これに普段から乗っ
ているチューニングカー乗りたちの
根性はすごいですね(笑)。

また、ブリックハウスで鈴木学さ
んと野村謙さんのトークショーを
いちばん前で観ました。さらに、少

しの時間だけでしたが、鈴木学さ
ん、カルソニックレディの山吹香織
さん、ルノー・ジャポンのフレデリッ
ク・ラレンさんなどと話すことがで
きました。

ステッカーをもらった時にオブシ
ョン2編集部の方々にも声をかけ
てみればよかったと、あとから少し
後悔。またこのようなイベントに行
く機会があったら、編集部のみなさ
んとも話したいです。

●神奈川県平塚市 黄金銃を持た
ない男

☆メルセデス(AMG)のブース、
華やかだったね。OPT2の取り
扱ってる車種じゃないけど、マジマ
ジと見てきちゃいました。色使い
や作り込みのギミックなど、日本
のメーカー系ブランドとは違う
自由で本格的な作り込み、ちよっ
とつらやましく、そして欲しくな
った。つたけどお値段を聞くと...
そこのほうも、やっぱり凄いのね。メ
ルセデスって感じ(笑。重いクラッ
チも慣れれば平気よと思ってるカ
ジ編)

クルマもキャンギャルも
撮りまくったよ!

年明けの大イベント、東京オートサロン。私は日曜日の方に参加
しました。去年は仕事の都合で行けなかったの、今年は去年の分
を挽回するくらいの勢いで全ホールを歩き回りましたよ~!

たくさんのカスタムカーを見て触れて、写真を撮りまくりました
(クルマだけでなく女の子のこともね)。

もちろん、OPT2ブースにも限定ステッカー交換でお邪魔させ
ていただきましたよ!

カジ編さん、カギボーズさん、一緒に写真を撮っていただいてあ
りがとうございます!

集合写真にも合流できて、めっちゃ楽しかったです。また、来年の
オートサロンにもぜひお邪魔しますね。

●岩手県北上市 オデ乗りヤス
☆ブース前では声をかけてくれてありがとう! ちょうど集合写真
くらいのところだったから、いいタイミングでブースに来てくれた
ようだったね。ただ、なんでいっぱい撮ったという写真(特におねー
さんの!)を送ってこないのかなあ!? せっかくいっぱい撮った
のなら、自慢の写真はぜひ見せてもらいたいぞ!(もちろんチュ
ーニングカーも見てまわって欲しいゾ、のカギパンチ)



で「独自の視点でイベントレポー
トよろしくね」ってお願いしてい
たら、想像の斜め上をいく投稿が
届いてビックリ!? ま、同じ敷地内
でこんなイベントが開催されてい
ることなんて意識してないチュ
ーニングカー雑誌編集部では、参加
料いくらなの?? なんて盛り上
がっちゃったぜい! たしかに編集
部だけでは紹介しきれない独自の
レポートだけど...やっぱり、クルマ
のネタにオマケでキャンギャルつ
て比率が好き、かな!? (編集部が行
けない地元密着のイベントレポー
トも大歓迎、のスパインアウト担当
オータ)



●福島県いわき市
ギャルマーチ

☆オートサロン会場

そして、例年であれば展示車両
のレポートを行うところですが、
今年は2日目終了後に幕張メッセ
敷地内の「国際会議場」で行われた
「レースクイーン新年会」に初参戦
してきたので、そちら
について報告します。

レースクイーンを
紹介する雑誌「ギャ
ルズ・パラダイス」主
催のイベントで、オート
サロンイメージガ
ル「A-class」をは
じめ、展示車両に華
を添える存在の人気
レースクイーン20名
のみなさんとふれあ
える企画でした。

まずは乾杯から始
まり、テーブルを囲ん
で立食しながらの懇
親会。チーム対抗のゲ
ーム大会、撮影タイ
ム、などなど。あつと
いう間に時間が過ぎ
ていきました。

レースクイーンの
皆さん、本当にお疲れ
様でした!

オートサロンに華を添える
レースクイーン撮影会に初参戦!

今年のオートサロンは一泊二日
にして正解でした! 展示車両も
イベントも盛りだくさんで、2日間
でもすべてを見ることはできま
せんでした。

仲間と出会う
パーキングエリア

スピン アウト 倶楽部

イラスト：加藤浩哉



沖縄の公道を
GTマシンが初走行!

『OKINAWA-IMPフェスティバル』

@沖縄県・豊崎美らSUNビーチ

2015年には沖縄での公道を使ったスーパーGTを計画しており、地元住民としてはぜひとも開催してもらいたいのですね。これからOKINAWA-IMPを応援していきたいと思っています。ガンバレっ!!

●沖縄県石垣市 とまびーや
☆リゾート沖縄でスーパーGT開催なんてことになったら楽しそうだね。アチコチの地域で計画を立てて自治体と協議している話を聞くけど、交通量の多い都心の計画より実現性もありそうだしね。(公道レースってスリリングなイメージでワクワクしちゃったカジ編)

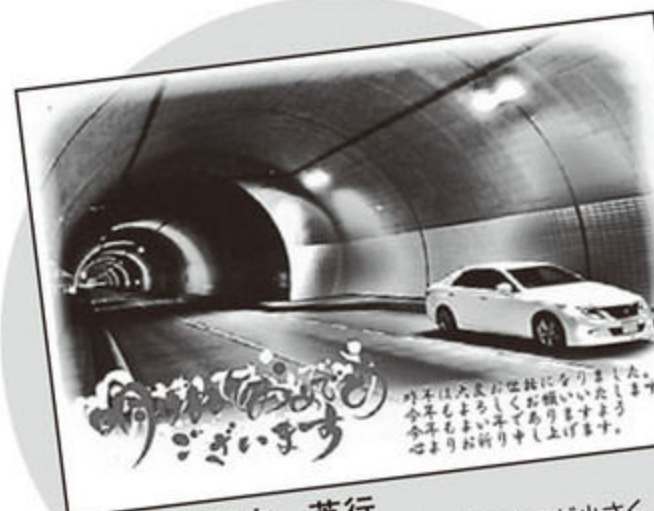
このイベントは2013年シーズンからスーパーGTのGT300クラスに参戦していた「OKINAWA-IMP RACING」がシリーズ5位になったことを祝して行われました。

イベント会場には主役の「OKINAWA-IMP SLS AMG GT3」をはじめ、数多くのチューニングカーが展示されていました。

また、ドライバーの竹内浩典選手と土屋武士選手によるトークショーや、地元アーティストのミニライブ、お笑いショー、そして今回の目玉でもある会場の公園内と周辺の公道を使ったSLSの凱旋パレードなどが行われました。

SLSの走行をサーキットよりも間近で見ることができました。すごい迫力でとてもカッコよかったです。

こんにちは、OPTION2を愛読している石垣島の高校2年生です。昨年末の12月15日に沖縄県豊見城市で行われた「OKINAWA-IMPフェスティバル」に、ボランティアとして参加してきたので報告します。



愛知県小牧市 英行
☆ロケーションはグランプリ級だけど、クルマが小さくて見えにくいのが惜しい!



埼玉県さいたま市 洋陽
☆ぜひカッコいい愛車を手に入れて、この年賀状みたいな写真を撮って投稿してくれ。

高校生主催の大黒パーキングオフに AE86が20台も集まってくれました!

ツイッターを中心に活動している「86同盟」のMARUです。12月22日に筑波サーキットで国内A級ライセンスを取得いたしました!

そして、その日の夜に大黒パーキングでオフ会を開催したので、そのようすをレポートいたします。

もともと5~6人で集まる予定でしたが、ひとがひとを呼び、なんとAE86だけで20台、全部で50台以上も集まりました!

はじめての関東オフで、しかも高校生の自分が企画したオフ会に、こんなにたくさんの方に集まって頂いたことに感謝を表すきれません! あらためてクルマの楽しさを感じました。この場を借りて、ありがとうございました。

また来年、関東に繰り出したいと思います!

●新潟県上越市 「86同盟」のMARU

☆高校生でAライ取得...続いたら公認レース出場か!? なんてね。ライセンス取得おめでとう。ところで、オフ会にたくさんの参加者が集まるってことは、きっと何かほかにはない魅力的な要素があるに違いない!? 告知方法や普段の活動など、どんなかんじで行っているのかレポートも欲しいゾ。(ゲームの中ではA級ライセンスを取得したことがあるオータ)



はじめての関東オフ@神奈川県
『86同盟』より



チーム
活動
こんな感じで
やっています

テレビの年末特番にLFAが登場
脇坂選手のドラテクに

あけましておめでとーござい

ます。年末に放送されたテレビ番組『ダウンタウンのガキの使いやあらへんで』大晦日スペシャルを見ていたら、なんと舞台が富士スピードウェイで、プロドライバー 脇阪選手がレクサスLFAに乗って登場してきたのでビックリ！

「脇阪選手の助手席に乗れるなんて羨ましい！」と家族全員で声を張り上げてしまいました。特に娘が大ファンなんです。自

分もいち度でいいから協阪選手のドライブで富士スピードウェイを走ってみたいです。

また、LF Aがピットロードから加速していくようすもすばらしかったです！ あの車両はノーマルだったんでしょうか？ スピンターン前のフルブレー

キで、ローターが真っ赤になったところなども、スピードが出ていることが伝わってきてよかったです。

●神奈川県茅ヶ崎市 ジャイロX☆いやー、LFAイイ音してたね！ プロドライバーの運転するLFAで富士を走るなんて多分なかなか巡り会えない機会。テレビを見ながら変わってほしいうてオレも思ったぞ。ちなみに、登場していたLFAについては調べてみても残念ながら詳しくはわからず…。ネット上では『TRDが所有している試験車両では』とも言われてるみたいだけど、その車両は左ハンドルなので多分ちがうと思うんだよねあ。(でもトヨタが協力して用意された車両なのは間違いないだろうね、カギパンチ)

イラスト：加藤浩哉



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けた未満のゾロ目はダメよん



וורו וורו וורו

アコードユーロRが
7の
ゾロ目!



アコードに出会い、ひと目ぼしてオーナーとなり10年！ アコードへの愛は冷めるどころか、日々高まり続けています！ これからも一日でも長く乗れるように大切に乗り続けます。

●岩手県二戸市 yoshi-001

☆フロントバンパーはLSスポーツ改かな？ ボディカラーに合わせて白く塗られたホイールとイカついフロントバンパーで、スポーティなイメージのアコードに変身しているね。日々高まっているという愛車への愛着で、次に目指すは10万kmだ！（カギパンチ）

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



静岡県浜松市 健朗
☆おめでたい富士山とのツーショット。新車カタログみたいな写真だ。

バイクのユーザー車検に初挑戦！
次回はクルマでもチャレンジします

先日ユーザー車検に行ってきた。クルマは自信がなかった。まずバイクで試してみたいのですが、整備記録簿の記入に関してわかりにくい所が何カ所あり、けっこう面倒でした。

そしていよいよ検査ラインへ。ブレーキランプが点灯せず、ヘッドライトの光量も不足して不合格でした。

事前点検ナシで乗っていたまま検査に挑んだのは、さすがに無謀でした。

落ちた後の対応がわからず困りますが、何とか終了時間ギリギリまで待たせてくれた。

2014年1月号 プレゼント当選者発表

■COMTEC RADARPHONE A01/i01

広島県東広島市 大石峰暉
神奈川県座間市 遠藤麻未

■TEIN 2014年カレンダー

三重県伊賀市 勝島恵美
福島県相馬市 渡邊幸也
静岡県磐田市 八木昭治

■NGK モータースポーツカレンダー

福島県郡山市 柳沼真一
北海道河西郡 野原幸仁

■RE雨宮 WTACハリケーン7 限定Tシャツ& NOB谷口サイン入り WTACポスター

京都府京都市 塩崎結奈
千葉県いすみ市 梅村聡
福井県越前市 小野寺淳一
福岡県福岡市 上妻秀平

■PULSE PERFORMANCE RACE ENGINEERING 6ローターRX4ポスター

埼玉県日高市 長浜義久
茨城県東茨城郡 国文悠斗
東京都板橋区 三浦拓実

■アンダー鈴木 直筆サイン入りファンカード

静岡県掛川市 後藤慶悟
秋田県秋田市 星英司
佐賀県神埼市 及川利明
神奈川県大和市 千葉崇道
大阪府大阪市 西口愛香
滋賀県長浜市 関本嘉之
鹿児島県鹿児島市 平田啓祐
千葉県市川市 松下義和
岩手県北上市 早坂慎二
埼玉県羽生市 倉沢友一

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

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、チューニングスペックを送って。
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!

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ありますが、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

全国各地のサーキットで開催されている走行会。その内容はさまざまだし、サーキットではつい張り切りすぎてクラッシュしてしまうなど、思い出に残るような事件も起こりやすい!?ってことで、今月はチューナーさんたちの走行会にまつわるお話です。

やんこら

今月のテーマ

走行会にまつわるエトセトラ

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

「ボロボロのドリ車で車中泊! 極寒のサーキットで死にかけました」

今月の ロングコラムニスト

STF
シロこと
城崎真弘さん

ボクがよく走行会に参加していたころ(10年以上前)の話です。当時は関東地方でドリフトが自由にできるサーキットという日光サーキットくらいしかありませんでした。必然的に参加者が集中してあまりたくさん走れないので、ボクたちはもう一歩先、福島県のエビスサーキットまでよく遠征していったんです。

ETCもまだ普及していなかったし、高速道路料金も高かったんで、若くてお金がないボクたちは、月1回くらいのペースで東京と福島を下道(一般道)で往復していました。

そんな中で、特に印象に残っているのが「エビスドリフト祭り」です。昼も夜も丸2日間走

れるお祭りイベントで、春・夏・秋と年3回開催されているんですが、その中の秋祭りにはじめて行った時のことです。

秋といっても11月に開催されるのですが、ボクたちは東京とおなじ感覚のまま軽装で参加したうえに「昼間たくさん走って疲れたら、夜はクルマで寝ればいーじゃん」と安易に考えていたんです。

ところが、いざ夜になると寒すぎて眠れません!! 福島の山の上の気温を完全に侮っていました。もちろん、エンジンをかければ温かいのですが、クルマがボロボロすぎて車中まで排気ガスが入ってきてしまうんです。

結局「このままでは死んじゃう!」と、夜通し走り続けたのが、走行会に関するいちばん苦い思い出ですね。また、レーシングカーに強い

憧れを持っていて、エアコンも暖房も内装もすべて取っ払った180SXを作って乗っている時期もありました。

このクルマに乗って祭りに参加したときも「エンジンが動いていれば熱でクルマの中も暖かくなるだろう」なんて思っていたのですが、これまた大間違い! 走行風が入ってきて寒い寒い(泣)。結局、靴下を2枚重ねて履き、フードを頭から被って走り続けました。

というわけで今なら、エビスの秋祭りに行くときは、ちゃんと宿をとって、防寒具もしっかり準備して行きますね、オトナになったでしょ(笑)。

ちなみにその180SXに乗っていた時は、オーディオもないのでヘッドフォンで音楽を聴きながらサーキットまで行っていました。今考えるとまわりの音が何も聞こえないの

で、とても危ないですよ。みなさんはぜったいマネしないようにしてください(って誰もしないと思いますけど)。

さて、話は変わりますが、STFでは毎年2カ月に1回くらいのペースで走行会を主催しています。

去年は富士スピードウェイのショートコースで冬に1回、ドリフトパークで3回、それから千葉県の茂原ツインサーキットで2回の走行会を主催しました。

また、今月号が出るころには終わっていますが、2月2日にも富士スピードウェイのショートコースで走行会を開催する予定です。

自分は「初心者から上級者まで、いかにたくさん走らせて楽しめるか?」を考えて走行会を行っています。だから参加者が多いときにはサーキットに追加料金を払って時間を延長してもらったり、昼休みを少なくしてもらったりすることもあります。

クラスごとの走行台数も、初心者はなるべく少ない台数にしています。逆に上級者は台数が多くてもある程度まわりを見ながら走れるので、ちょっと多めに入れちゃうこともありますね。

また、参加したひとがいかに楽しめているか?っていうのは毎回すごく気になっているので、ウチの走行会に参加してくれた人は、ぜひ遠慮な



走行会主催にあたっては毎回、前日まで「事故がないといいな」とか「天候が悪かったらどうしよう」など不安ばかりで、もう走行会を主催するのはやめよう!って思うんです。でも走行会が終わると、喜んでくれたお客さんの顔や、みんなと一緒に走れた楽しい思い出のおかげで「ぜったいにまた開催しよう!」という気持ちになるから不思議です。

く意見や要望を聞かせてほしいです。

まだ走行会に参加したことがないけれど、いつかは参加してみたい!という人も、初心者だからと遠慮しないでぜひ来てみてくださいね。

ちなみにボクは、今でも大会に参加する前などには練習のために走行会に参加することがあるのですが、走行本数はもちろんのこと「その大会とおなじコースで走れますか?」って主催者さんに事前に質問して、参加する走行会を決めます。

みなさんも、せっかく時間とお金を使うんだから、どうせなら自分にぴったりの楽しい走行会を探すことから始めてみるのもいいんじゃないでしょうか?

もちろん、ウチの走行会へのエントリーもお待ちしています! 運がよければドリマシが参加していて、同乗走行も楽しめちゃうことがあるかも!?

「200km/h進入って」 「すごく速いね!!」

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



走行会にまつわるエトセトラ

フレンズではおなじ栃木県のサカモトエンジニアリングさんとの合同走行会を年2〜3回開催しています。とはいえ、ここ8年くらいは自分で走ることにはなかったんです。しかし、最近S15ヴァージョンVE号のテストのために、自分でステアリングを握ってサーキットを走ることが多くなってきました。何年もブランクがあったので、最初のころは何かすごく不思議な感じがしましたね。D1GPIに参戦していたころは200km/hからドリフトしていたのに、直線の200km/hが怖いんですから(笑)。他のひとが乗るのならばブーストをガンガンかけてパワーをどんどんあげて走らせますが、自分が運転するときはブースト圧を低めから始めてたりして(笑)。

「史上最悪の」 「クリスマスやったね」

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



走行会にまつわるエトセトラ

やっぱり事故したときのことはよく覚えてるよな(笑)。特に記憶に残っているのが、クリスマスに行った名阪スポーツランドの走行会や。その日はミサイルの180SXで壁擦りとか団体ドリとか結構ムチャして遊んでたんだけど、なんとラジエターがパンクしたうえに、自分が出したラジエター液に乗ってしまい、そのままアンダーで壁に一直線! あれは強烈に痛かった(泣)。しかも、走行会後に「痛い痛い」って言いながら隣に乗せていた男子と晩飯食に行き、翌日に病院に行ったら肋骨を2本骨折していることが判明! しかも、大阪オートメッセが近い時期やったから、正月も痛い痛いって言いつつマフラーを作っていましたわ(笑)。

「ドライバーの」 「装備も大事ですよ!!」

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



走行会にまつわるエトセトラ

走行会って言われてオイラが思い浮かべるのは、ドライバーの装備です。昔はオイラも普通の靴にデニムパンツ、Tシャツに長袖のパーカー、2輪用ヘルメットなんていうテキトーな装備で走行会に参加していました。お金もなかったし、たいしたタイムでもないのに装備だけ一丁前なんてカッコ悪いって思っていたしね。だけど、走りに行く回数が増えるにつれて、クラッシュや事故でケガをするひとを見かけることも増えてきました。そこで「自分の身は自分で守らなくちゃ」と思い直し、今ではFIA公認の装備一式で走行するようにしています。みなさんにも、今後の人生に保険をかけるつもりで、少しずつでも装備を整えていくことをオススメしたいですね。

「ギャラリーは」 「抱腹絶倒間違いなし!?!」

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



走行会にまつわるエトセトラ

いちばん思い出に残っている走行会は、千葉県の某ショップさんがきまぐれで開催(!?)しているバトルロワイヤル方式のレース『GTCC』ですね。コースで横転しているクルマなんて日常茶飯事。タイヤが外れたクルマが火花を散らしながらコースを走っている姿は圧巻です! しかもヨソ見していると前から後ろから横からいろんなクルマがすごいスピードで襲ってくるんだから恐ろしいったらありやしない。はじめて参加した時なんて、アタックされた衝撃でバッテリーの端子がはずれて身動きが取れなくなり、そのままボコボコにされるというスゲー悔しい思いをしました。まあ、やられたぶんは、あとでやり返してやったけど(笑)。

「オールフリー走行会を」 「主催しています」

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



走行会にまつわるエトセトラ

走行本数やクラス分け、お楽しみイベントなど、走行会ごとに特徴がありますよね。どんな走行会に参加しやすいか?っていうのは人それぞれだと思いますが、自分はオールフリーで走れるスタイルの走行会が好きです。つい走りすぎて体力の消耗が激しいこともあります(笑)。仲間とワイワイしたり、うまいひとの後ろを追いかけて走ってみたりと、まるで峠のような感覚で走れるのも魅力だと思います。いろいろな仕様を試してセッティングを煮詰めたいという方にもオススメです。実はそんなフリースタイルの走行会を、フレンズさんと合同で毎年開催しています。今年も開催予定なので、興味のある方はホームページなどでチェックしてくださいね。

「ドノーマルの」 「ソアラで初走行!!」

中吉こと

中村吉宏さん

CCE

埼玉県三郷市花和田100-1
☎048-953-7597
http://www.cce-web.com
定休日：火曜日、祝祭日、イベント・レース・走行会開催日



走行会にまつわるエトセトラ

私が初めて参加したのは日光サーキットの走行会で、当時の愛車はJZZ30ソアラでした。あのころはソアラでサーキットを走っているひとなんてほかに見かけなかったし、私のソアラは完全ドノーマルでした。走行会という、ブレーキパッドは変えたか?とか、サスセッティングがどうしたとか、タイヤの空気圧が…とか、準備が大変だというイメージがありますが、そんなことは何も考えずに行ってもじゅうぶん楽しく走れたことを覚えています。もちろん事前メンテナンスや準備は大切ですが、気構えすぎずに参加してみるってことも大事だと思います。ちなみに今は、タイムばかりを狙うのではなく、ストレス発散の場として活用しています。



三栄書房

OPTION2

サンデーレース情報!!

WEST JAPAN
西日本

募集台数

▶各戦40台

開催サーキット

▶セントラルサーキット(兵庫県)

その1

年間4戦の耐久レース セントラルお遊び耐久2014

Rd.1 ▶ 4月12日(土)

Rd.2 ▶ 8月10(日) ※9日(土)と2DAYイベント内で開催

Rd.3 ▶ 10月18日(土)

Rd.4 ▶ 12月6日(土) ※5時間耐久を予定

SPRING CHALLENGE(Rd.1)

4月12日(土)

AUTUMN CHALLENGE(Rd.2)

10月18日(土)

※エントリー多数
の場合クラス分
け等変更となる
場合があります。

その2

HONDAオンリーのスプリント!! ホンダ・エキサイティングチャレンジ

募集台数 ▶ 各戦35台

開催サーキット ▶ セントラルサーキット(兵庫県)

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2月号(1月11日発売)
特集:日本全国スーパーアタッカーズ
セレクション/新春!! 仰天マシンベ
ンサル/2014年トレンドアイテム博
覧会/タイヤ&エアロの速攻セットア
ップ/ノハウ/フレンズシルビアver.VE/
S15ミーティング ほか 630円



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/スラムドソサエティジャ
パン/お遊び耐久 ほか 680円

●2013年11月号(10月11日発売)
綴込付録:全国高速道路サービスガイド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
ポQ ほか 680円

●2013年10月号(9月11日発売)
特集:トラブルシューのポイント満載 その不調即直しま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/お遊び耐久
レース Rd.2 ほか 630円

●2013年9月号(8月10日発売)
特集:自分でできる チョイ技クーリング術/STEPUPのエン
ジン換装実例集/マツダチューニングフェスタ/札幌カスタムカーシ
ョー/バンコクオートサロン/DIY ECU SET UP/ワイズビ
オマージュオフ ほか 630円

●2013年8月号(7月11日発売)
特別付録:ツールボーチ 特集:DIYの達人 突撃プライベートガ
レージ/Viva!! RX-7/戦闘系DIY工作教室/ケンブロックお台
場/蔵流塾/ドラッグin上土幌/エルドSW20 NA改スーチャー
/100万円のR ほか 880円

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
電話からのお申し込み
☎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し込み
<http://www.sun-a.com/>

FAXからのお申し込み
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
・ご希望号の発売2週間前までに
お申し込みください。

・中途解約の場合は、送料済み分
の代金を精算し、返金手数料(実
費)を差し引いた金額をお返し
いたします。

・地域によっては、書店の発売日より
若干遅くなることをご了承ください。

・海外での定期購読はお問い合わせ
ください。

・増刊、別冊等のレギュラー号以外の
号は定期購読に含まれません。特
別定価時の差額はいただきません。

・お客様の個人情報は当該商品の
発送、及び弊社商品の案内送付に
のみ使用させていただきます。

詳しくはWEBで! <http://www.sun-a.com/>

バックナンバー How to Order

お申し込み方法

バックナンバーをお求めの方は、お
近くの書店でご注文ください。送料
無料にて、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

電話からのお申し込み
☎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し込み
<http://www.sun-a.com>

FAXからのお申し込み
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
場合や乱丁、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
。)お手数ですが、三栄書房販売
部までご連絡ください。

・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.3

カジ編 初めて自分の愛車をショーに展示した。しかも、世界最大(級)の
カスタムカーイベント、オートサロンだ。最初はナメかかってた
んで何も準備してなかったんだけど、年末の締め切りが終わってから“やっば綺麗
にかざり立てねば!!”とアセリだし、磨きに出したり、大判のデカール(バイナル
!?)の製作を頼んだり、ドラッグ用タイヤを買ってみたり...と年明けは超ドタバ
タ。おかげさまで、ブースに展示したカジ編スーブラは大好評で、なんだかちょ
っと嬉しかった。というわけで、年末年始にお騒がせした皆さま、どうもありが
うございました!!



オータ 新年早々、会社で使っているパソコンを新品に入れ替えた。まずはデ
スクトップピクチャを愛車の写真に変更して(笑)、必要なソフトやドラ
イバをインストールして、メールやサーバーの接続設定をして、だいたい初期作業は
完了。しかし、大変なのはここから。なにしろ、文字変換がダメダメすぎる! 単語登録な
どを駆使して、思い通りの変換をしてくれるようになるまで調教するのは、まるで愛車
のチューニングと一緒だよな(笑)。

カギボーズ 先月号の編集後記に書いたとおり、髪型をガラッとイメ
チェン。カギボーズはカギ「パンチ」に進化しました!
オートサロンでいろんなひとに聞くと、おおむねイイ:ダメが3:7くらいなようで
した。「ダメ」というひとからの意見としては、「巻きが足りない」「ゆるすぎておも
しろくない」「それじゃカギ「アイバー」じゃねーか」「もっとギッチギチにしてこ
い」などなど...と、ゆることではむしろギッチギチにします!



クルマネタはもちろんイベント告知や
突発プレゼント企画も!?

OPT2編集部ログ

http://blog.livedoor.jp/jdm_option2

ココからアクセス(もちろん無料だよ♡)➡



広告関係のお問い合わせ: (株)三栄書房 ☎03-5369-5120

POWER

01 HKS LEGAMAX Sports 低排圧と静粛性を両立

80φのテールを左右に2本ずつ配置するBRZ専用の4本出しマフラー。街乗りで頻繁に使う低回転域は純正レベルの静かさに抑えながらも、純正比マイナス85%の低排圧設計として過給器などのフルチューンに対応。専用のバンパーガーニッシュが付属する。

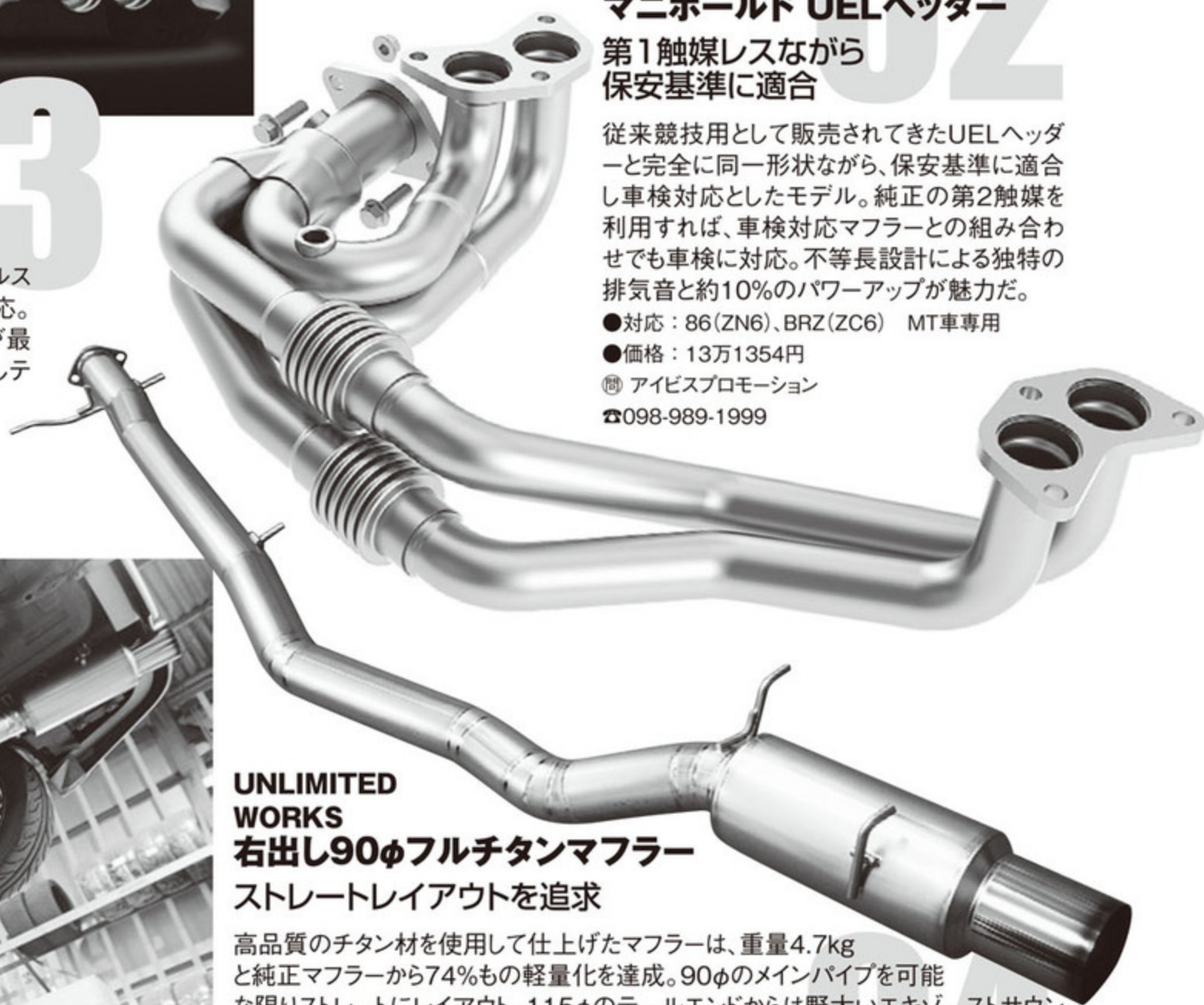
- 対応：BRZ(ZC6)
- 価格：19万7400円
- ☎ エッチケーエス ☎0544-29-1235



02 Borla 不等長エキゾースト マニホールド UELヘッダー 第1触媒レスながら 保安基準に適合

従来競技用として販売されてきたUELヘッダーと完全に同一形状ながら、保安基準に適合し車検対応としたモデル。純正の第2触媒を利用すれば、車検対応マフラーとの組み合わせでも車検に対応。不等長設計による独特の排気音と約10%のパワーアップが魅力だ。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6) MT車専用
- 価格：13万1354円
- ☎ アイビスプロモーション ☎098-989-1999



03 BLITZ NUR-SPEC C-Ti Quad TRDバンパー形状に対応

4本出しのテールデザインが迫力を演出するニュルスペックC-Tiクアッドが、TRDのリヤバンパーに対応。テール部分はTRDバンパーに合わせて出口径が最適化されている。チタンの焼き色が美しい4本出しテールはリヤビューのアクセントにピッタリだ。

- 対応：86(ZN6 TRDリヤバンパー装着車)
- 価格：16万5900円
- ☎ ブリッツ ☎0422-60-2277



高品質のチタン材を使用して仕上げたマフラーは、重量4.7kgと純正マフラーから74%もの軽量化を達成。90φのメインパイプを可能な限りストレートにレイアウト。115φのテールエンドからは野太いエキゾーストサウンドを奏でる。排気音量が大きい競技専用部品となる。

- 対応：ランエボIV~VI(CN9A/CP9A)
- 価格：20万8000円
- ☎ アンリミテッドワークス ☎045-719-2116

04 MUGEN ハイパフォーマンスエアフィルター レース用と同等のフィルター採用

新開発となるハイパフォーマンスエアフィルターは、スーパーGTやスーパーフォーミュラ車両と同じフィルター素材を使用。純正品に対して吸気抵抗を約10%低減し、エンジンレスポンスの向上を実現する。別売りのメンテナンスキットによる洗浄で繰り返し使用可能。

- 対応：フィット(GK#)、フィットハイブリッド(GP#)
- 価格：1万5750円(フィルターメンテナンスキット3150円)
- ☎ Mテック ☎048-462-3131



» POWER
» DRIVE TRAIN
» FOOTWORK
» INTERIOR
» CAR AV
» OTHERS
» EXTERIOR
» WHEEL

オートサロンも終わったこの季節はニューパーツのリリースラッシュ！ 今月もドライブを楽しくするアイテムから、本格的な競技用マシンメイクに役立つパーツまでが登場。さまざまな車種に向けた新製品が揃っているからミニピタリなパーツを探し出そう！



CUSCO リザーバタンク

キャビテーションを除去

冷却水内に発生した気泡を除去する効果を発揮するリザーバタンク。気泡をスムーズに分離することで放熱性の低減を防止してエンジンを保護してくれる。またウォーターライン最上部にジョイントで接合するため、冷却水交換時などのエア抜き効率も向上する。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)

●価格：2万8350円

☎ キャロッセ ☎027-352-3578

J'S RACING FX-PROフルチタンマフラー

全域での性能向上を実現

メインパイプは排気量に合わせて50φに設定。ストレート構造によるパワーアップと、1mm厚のチタンパイプを使用した軽さが特徴となっている。センターパイプはサイレンサーを追加した50CT

とサイレンサーレスの50Cの2種類を用意、静音性を兼ね備えたパワーアップも可能となっている。

●タイプ：リヤテール50R、センターパイプ50C、センターパイプ50CT

●対応：フィットRS(GK5)

●価格：7万8750円(リヤテール50R/センターパイプ50C)、12万750円(センターパイプ50CT)

☎ ジェイズレーシング

☎072-645-3500



TOMEI POWERED EXHAUST SYSTEM for LF-VE NCECロードスター

排気効率を高めつつ車検対応も可能

エキマニとセンターマフラーがセットになったシステム。第1触媒を排除することで高効率化と軽量化を実現しながら、センターパイプにメタル触媒を設けて車検に対応。競技車両用にはフルストレートバージョンも設定する。フランジは純正と同等の位置に配置している。

●対応：ロードスター(NCEC)

●価格：11万4450円(ストレートパイプバージョン)、20万8950円(メタルキャタライザーバージョン)

☎ 東名パワード ☎042-795-8411



GP SPORTS EXAS Silent Sonic 静音性を重視した マフラー

排気効率向上による性能向上と同時に、ドライブを楽しむやすいほどよい排気音量にこだわって製作されたモデル。容量を確保したメインサイレンサーに加えてサブサイレンサーも備えることで近接排気騒音は90dbに抑えられている。保安基準適合品。

●対応：シルビア(PS13/S15)、180SX(RPS13)

●価格：7万2450円

☎ GPスポーツ ☎0256-36-7773

MIDORI SEIBI CENTER MIDORI SARD スポーツキャタライザー

オリジナルの90φ仕様

排気効率向上を図ってフロントパイプやメインパイプに90φを採用するマシンに向けて、内径を90φ拡大したスポーツキャタライザー。同社のエキゾーストパーツと組み合わせることで最高のパフォーマンスを発揮する。車検取得に必要な書類も付属。

●対応：スカイラインGT-R(BNR32/BCNR33/BNR34)

●価格：7万8750円

☎ 緑整備センター ☎045-933-1101





SARD Su-Z MUFFLER 100φ4本出しの 大迫力

同社のGT1リヤバンパーのほか、TRDリヤバンパーやマフラーガーニッシュに対応する4本出しマフラー。オールステンレス製マフラーながらテール部にはチタンコーティングを施して青く輝く彩りをプラス。エアロパーツに合わせて長さも調整可能となっている。保安基準適合品。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)

●価格：13万4400円

☎ サード ☎0565-53-1166

J-TEC レーシングオイルパンバップルプレート

前方へのオイル偏りを防止

船舶や航空機でも使われる特種パンチングメタルプレートを採用し、ブレーキング時にオイルが前方クランクケース内に入り込むことを防ぐ。MID LANDとの共同製作により形状を最適化、サーキットでもフリクションロスの少ないオイルを使用可能になる。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)

●価格：2万790円

☎ オートファクトリー ☎0550-84-3035



SAMCO SPORT クーラントホースキット

純正形状を忠実に再現

フラットな内壁によってストレスのないウォーターラインを確保できるサムコ・クーラントホースキット。純正と同じ形状を再現することで手軽に装着できるのも魅力のひとつ。カラーは標準カラーを8色、オプションカラーを4色ラインアップしている。

●対応：N-ONE(JG1/2 ターボ車用)

●価格：1万5750円(標準カラー)、1万7850円(オプションカラー)、2100円(バンドキット)

☎ トップラインプロダクト ☎04-7190-1391



J-TEC 直噴強化 インジェクターシール

シール性と耐久性を向上

サーキット走行などの高負荷高速走行時に破損してしまうことのある直噴インジェクターシールの強化品。シール材質の調合を変更しシール性と耐久性を飛躍的に向上させている。冷間時にインテーク付近から吹き返し音がしたりパワーダウンを感じられたら交換したい。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)

●価格：6300円

☎ オートファクトリー ☎0550-84-3035



DRIVE TRAIN

PIT ROAD M M-SPL カーボンプロペラシャフト 700psまで対応!

純正の半分以下の5kgという軽さを誇るカーボン製プロペラシャフト。700psまでの出力に対応するので、過給器チューンマシンでも安心して使用可能だ。破壊試験強度申請書や車検用の公認書類が付属するので、装着したままで車検を取得することができる。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)

●価格：39万9000円(車検用書類無しは36万7500円)

☎ ビットロードM

☎0790-66-3359

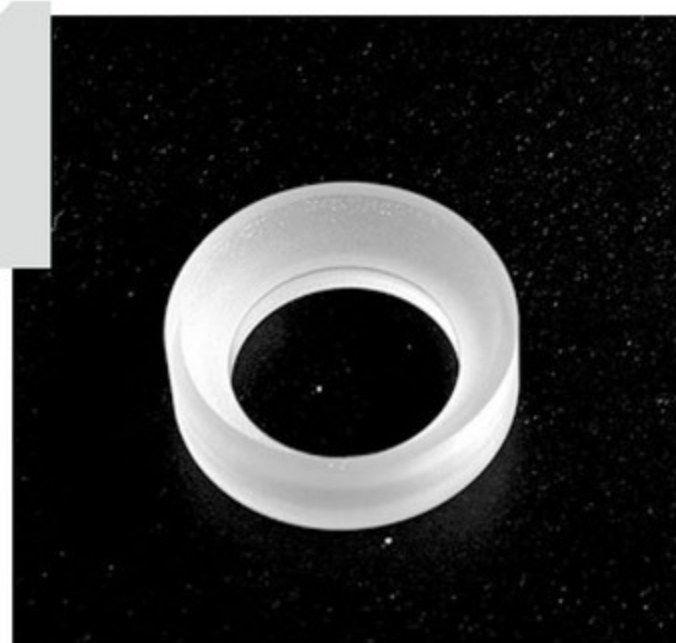
TEC-ART'S ウレタンボールシート シフトレバーの ガタツキ防止

シフトレバーの支点部分に装着するウレタン製のボールシート。純正品は2分割となっていて、下側が脱落してシフトレバーの遊びの原因となるが、1ピース構造とすることで脱落を防止。経年劣化によるやせも防ぐことで、しっかりしたシフトフィーリングをもたらす。

●対応：レビン/トレノ(AE86)

●価格：3150円

☎ テックアート ☎048-994-2081





MEGAN RACING Street / Street-R Series

ステージに合わせた2種類を設定

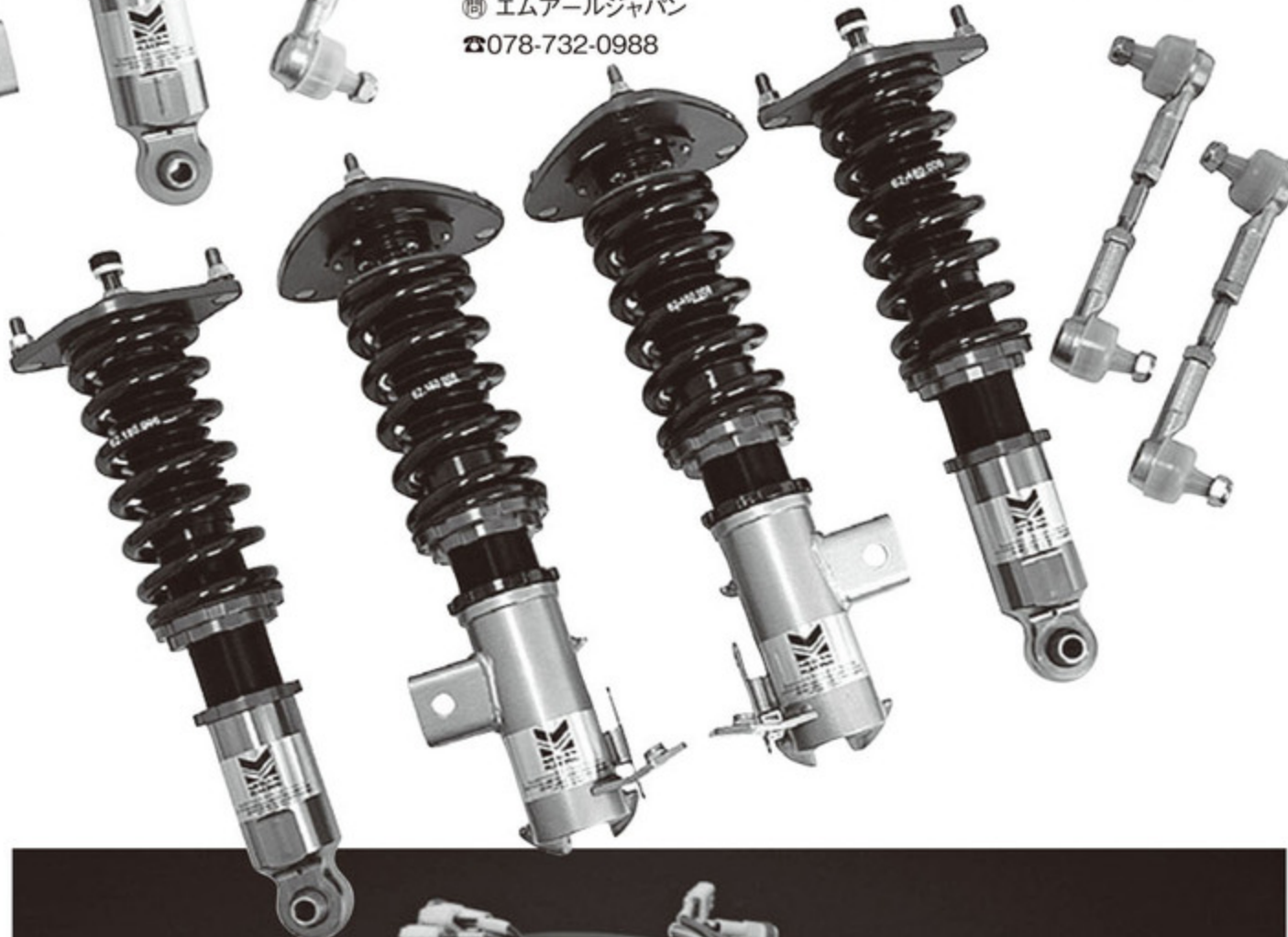
ストリートシリーズはストリートからサーキット走行までを見据え、ストリート-Rシリーズはサーキットでのハードな走行への対応力を高めたモデル。スプリングレートはストリートシリーズが前後8kg/mm・6kg/mm、ストリート-Rシリーズが前後10kg/mm・8kg/mmとなる。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)

●価格：10万2900円(Street Series)、12万3900円(Street-R Series)

☎ エムアールジャパン

☎ 078-732-0988



J-TEC リアショートスタビリンク+プラス

スタビライザーの性能を引き出す

ローダウン時にスタビライザーを適正な位置で接続するためのショートスタビリンク。全体の長さを短くすることに加えて、カラー長の適正化も行うことで、スタビライザーに不必要な力が加わることを防いで本来の性能を発揮させることができる。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)

●価格：1万8900円

☎ オートファクトリー ☎ 0550-84-3035



TEIN EDFC ACTIVE PRO

旋回Gによる自動制御が可能に

車速や加減速Gによって自動で減衰力を調整するEDFCアクティブに、旋回Gによる制御を加えたEDFCアクティブプロが登場。さらに車速信号をGPSに加えて車両から取得可能になっていたり、モード変更に使用できる2系統の外部信号入力機能を搭載するなどのアップデートが行われている。

●対応：汎用

●価格：5万4600円(コントローラキット)、1万6275円(モーターキット)、6930円(GPSキット)

☎ テイン ☎ 045-810-5501

室内から減衰力を調整するという機能はそのままに、ディスプレイ部に白色LEDを採用するなどのブラッシュアップを実施。よりリーズナブルな価格設定となって新登場した。走行シーンに合わせた減衰力設定で、どんな場面でも快適に走行することが可能となる。

●対応：汎用

●価格：1万4700円(コントローラキット)、1万6275円(モーターキット)

☎ テイン ☎ 045-810-5501

TEIN EDFC II

マイナーチェンジで新登場



DUNLOP DIREZZA DZ102

全性能を向上した
スポーツタイヤ

ドライグリップ性能だけでなく、ウェットグリップ性能や耐摩耗性能、静音性能などを高次元で両立したスポーツタイヤ。専用コンパウンドや新トレッドパターンでグリップ性能を高め、ナイロンフルバンド&エッジバンドを搭載した新たな構造はノイズ低減に効果を発揮する。

●サイズ：185/60R14
~275/30R19(全43サイズ)

●価格：オープンプライス

☎ ダンロップ

タイヤお客様相談室

☎ 0120-39-2788



MEGAN RACING サスペンションアーム

リヤ足まわりの調整幅を拡大

支持部のピロ化による動きのスムーズ化や高剛性化による走行性能の向上と、調整幅を広げることでアライメントの自由度も高めるサスペンションアーム。純正アームよりもキャンバーとトーの調整幅が広がることで走行ステージに合わせたセッティングが可能だ。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- ラインアップ：リヤラテラルアーム(フロント側)、リヤラテラルアーム(リヤ側)、リヤトレーリングアーム
- 価格：2万1000円(リヤトレーリングアーム)、2万3100円(リヤラテラルアーム フロント側)、4万4100円(リヤラテラルアーム リヤ側)

☎ エムアールジャパン ☎078-732-0988

IKEYA FORMULA SHOCKABSORBER Roll Onward Control System[ROCS]

独自開発による高性能サスペンション

独自の50φピストンのほか全ての部品を内製化して製作されるオリジナルサスペンション。大口径ピストンの採用でハードな環境でも安定したパフォーマンスを発揮する。スプリングはハイバコ製を採用し減衰力は16段または30段調整。細かな仕様はオーダーによって変更が可能。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- 価格：80万円～

☎ イケアフォーミュラ ☎2089-64-5652

INTERIOR



TRD ニーパッド

室内の雰囲気をもたない仕上げ

左右の膝が当たる部分にパッドを設けることで、コーナリング中に踏ん張りをきかせて体勢を安定させることが可能となる。表面はインテリアにマッチする仕上げとなっていて、体型に合わせて別売のスペーサーによる調整も可能だ。装着には穴あけ加工が必要。

- 対応：86(ZN6)
- 価格：1万8900円

☎ トヨタテクノクラフト ☎045-540-2121

PIVOT CYBER GAUGE 2種類の接続方法を設定

従来のセンサーを使用した接続のほかに、故障診断コネクタを利用したワンタッチ装着モデルも設定するメーター。各ユニットからメーターへの配線はリンクケーブルを使用した配線も可能で、メーター裏をすっきり仕上げる事が可能。イルミは文字盤、指針ともに白となる。

- タイプ：OBDタイプ(ブースト計、水温計、タコメーター、電圧計、OBDユニット)、センサータイプ(ブースト計、水温計、電圧計、油温計、油圧計、センサーユニット)

- 価格：1万5750円(ブースト計OBDタイプ、水温計OBDタイプ、電圧計、タコメーターOBDタイプ)、1万6800円(水温計センサータイプ、油温計センサータイプ)、2万1000円(ブースト計センサータイプ)、3万1500円(油圧計センサータイプ)、8400円(OBDユニット、センサーユニット)、1575円(リンクケーブル)

☎ ピボット ☎0263-46-5901



M&M HONDA トランクルームガセットプレート

4ドアボディの弱点をカバー

2mm厚のアルミ板をトランクまわりの開口部に装着することでボディ剛性を高めるパーツ。補強リブを設けたプレートは、ボディのねじれを効果的に抑えながら室内をレーシーに彩ってくれる。プレートを装着した上からでもリヤシートが装着可能となっている。

- 対応：アコード(CL1)

- 価格：3万450円

☎ M&Mホンダ ☎092-923-1955





SEIWA PXN100S

厚さ19mmのコンパクト設計

薄型のフラットパネルを採用した高精細ワンセグポータブルナビ。最新のゼンリンマップを採用したナビは、タッチパネルでスムーズに操作が可能。録画機能も搭載したワンセグやSDカードに入れた音楽や動画をナビ画面と同時に表示して楽しむこともできる。

●価格：オープンブライズ(参考実勢価格1万9800円前後)

◎セワ ☎03-3877-5546

空研 KW-E190pro

40台分のホイールナットを脱着可能

最大580Nmの締付トルクを発揮する充電式の電動インパクトレンチ。モーターパワーを効率よくインパクト打撃に変換するEプロクラッチ機構を搭載し、4.2Ahバッテリーを備えることで最大1000本のホイールナットを緩めることができるロングライフを実現している。

●価格：オープンブライズ(実勢価格8万円前後)

◎空研 ☎072-953-0601

Yupiteru DRY-FV93WG

レンズ部可動式で角度調整が容易

フルHD録画対応のドライブレコーダー。対角140度のワイドレンズを搭載して、万が一の瞬間を鮮明な映像で記録可能。本体には液晶ディスプレイと角度を変えられるレンズ部を使用しており、ほとんどの車種でカントンに最適な撮影角度へと調整することができる。

●価格：オープンブライズ(参考市場価格2万5000円前後)

◎ユピテルお客様相談センター ☎0120-998-036



エーモン よく使うクルマの 配線工具セット

配線作業初心者にもピッタリ

LEDアイテムの取付やその他の配線作業によく使う工具をパッケージ化。専用ハードケースには工具5点と3種類のコネクタが含まれているので、これを手に入ればその日から配線作業をミス無く進めることができる。はじめてのクルマいじりマニュアル付属。

●内容物：電工ペンチ、検電テスター、内張りはがし、コネクタ圧着専用プライヤー、スパナ、接続コネクタ、配線コネクタ、異径径配線コネクタ

●価格：オープンブライズ(参考価格2300円前後)

◎エーモン工業お客様相談センター ☎0790-22-6262



エーモン 電球→LED交換工具セット 電球交換のサポートアイテム

純正電球をLEDへ交換する作業などに便利なアイテムの3点セット。レンズリムーバーは室内灯などのレンズをはずす際に使用。バルブクリップはT10、T10ウェッジタイプ、T6.3の3種類のバルブをしっかりとグリップする。ポイントをまとめたマニュアル付き。

●内容物：レンズリムーバー、バルブクリップ、台座スプーサー

●価格：オープンブライズ(参考価格470円前後)

◎エーモン工業お客様相談センター

☎0790-22-6262



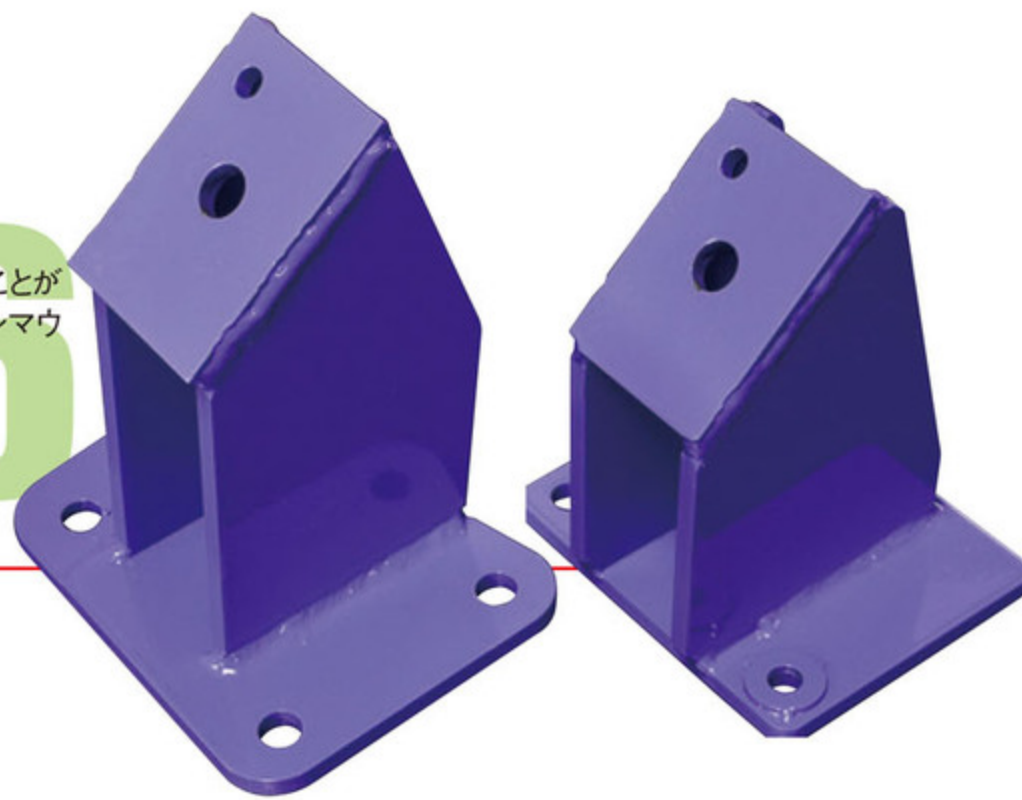
EXTERIOR

TEC ART'S エンジンマウントブラケット エンジン搭載位置を15mmダウン

エンジンマウントをブラケットごと交換することで、エンジンの搭載位置を15mm下げることができる。低重心化によって旋回性能の向上を期待することができるパーツだ。エンジンマウントやミッションマウントも同時に強化品に交換するのが推奨される。

- 対応：レビン/トレノ(AE86)
- 価格：2万6250円
- ◎ テックアート ☎048-994-2081

00



grow フロントリップスポイラー、フロントグリル 高級感を加えるデザイン

フィン形状を採用したフロントグリルと前方へ伸びたアンダーボードを兼ね備えたフロントリップスポイラー。フロントグリルはボディカラーを取り入れた塗り分けを行うことで高級感が演出される。フロントリップスポイラーは純正バンパーへボルトナットで固定。

- 対応：スィフトスポーツ(ZC32S)
- 価格：フロントリップスポイラー 3万3390円/塗装 2万1000円 フロントグリル 3万6750円/塗装 1万8900円/塗り分け塗装 3万1500円
- ◎ e-LINK ☎046-244-3102

FT STYLE LEDウインカー コンビネーションキット フロントマスクを スタイリッシュに

純正のウインカーユニットをまるごと交換するユニット。ウインカーのLED化とイルミネーションランプがフロントマスクの印象を一新する。ウインカーの高さが上方に移動しているので、車高を落とした際の保安基準抵触対策にも使用可能だ。

- 対応：86(ZN6)
- 価格：4万1790円(GT/GT Ltd純正フォグランプ装着車用)、4万5990円(G/RC純正フォグランプ非装着車用)
- ◎ SPK ☎03-3472-5015



MUGEN AERODYNAMICS for Front Aero Bumper Style スポーティなイメージを強調

シャープなグリル形状やアンダーボード形状のリップスポイラー追加でよりスポーティなデザインを採用。SパッケージとRSにはカーボンアッパーウイングを設定して空力性能の向上と他グレードとの差別化も図られている。リヤフォグライトなどのオプション品も多数用意されている。

- 対応：フィット(GK3/4/5/6)、フィットハイブリッド(GP5/6)
- 価格：フロントエアロバンパー 9万9750円(2トーンカラー仕上げ)/9万2400円(未塗装) サイドスポイラー 6万900円(2トーンカラー仕上げ、クリスタルブラックパール)/5万2500円(未塗装) リヤアンダースポイラー 4万8400円(2トーンカラー仕上げ)/4万2000円(未塗装) カーボンアッパーウイング 6万3000円(Sパッケージ/RS専用) フロントスポーツグリル 3万9900円(ツヤ有りブラック)
- ◎ Mテック ☎048-462-3131

04





D-SPORT エアバルブキャップ/ ナンバープレートボルト

さりげない部分をロゴで飾ろう

ナンバープレートやホイールなどでさりげなくDスポーツチューンをアピールできるアイテム2種が登場。ナンバープレートボルトはロックボルト形状になっており、専用のキーアダプター付き。ナンバーを盗難から守る防犯効果も発揮してくれる。

●価格：3360円(ナンバープレートボルト)、3675円(エアバルブキャップ)

問 Dスポーツ ☎03-5460-4560



TRD リヤウインドウルーバー

独自のリヤスタイリングが完成

リヤウインドウ部に装着することで、後方視界への影響は最小限ながら直射日光の侵入を防ぐルーバー。特徴的なリヤビューも魅力のひとつだ。リヤウインドウに装着する専用ブラケットを使用して、本体をボルトで固定される。

●対応：86(ZN6)

●価格：9万4500円

問 トヨタテクノクラフト ☎045-540-2121

KAZAMA AUTO SERVICE TRYVAL エアロボンネット

ダクト装備で冷却性もアップ

リーズナブルな価格でキレイなスタイルを手に入れられると好評のトライバルシリーズにFRP製エアロボンネットが登場。デザインのアクセントとしてダクトが追加されていて、エンジンルームの熱気を放出する冷却効果も期待することができる。

●対応：シルビア(S13~15)、180SX(RPS13)、マークII(JZX90/100)、チェイサー(JZX100)、RX-7(FD3S)

●価格：5万2290円(シルビア、180SX、RX-7用)、6万2790円(マークII、チェイサー用)

問 風間オートサービス ☎048-745-2026



TRD ルーフフィン

ルーフ面の整流にも効果アリ

純正のアンテナ部分へ装着するフィン形状のアンテナパーツ。電波受信機能はもちろん、ルーフ面を流れる走行風を整流して直進安定性を向上させる効果も発揮する。製品はホワイトパール、ブラック、レッドは純正色塗装済みを設定、その他のボディ色は未塗装品での対応となる。

●対応：86(ZN6)

●価格：1万4700円(未塗装)、1万8900円(37J、D4S、C7P塗装済み)

問 トヨタテクノクラフト ☎045-540-2121

08

WHEEL



WORK MEISTER CR01

16インチが新たに登場

長く引き継がれる3ピース、5スポークデザインを採用したレーシングホイールに16インチのラインアップが追加。16インチモデルには従来の4穴に加えて5穴の選択肢も用意された。3ピースならではの豊富なサイズ設定でより多くの車種へと装着が可能となっている。

●カラー：マットカーボン/バフフィニッシュ
●サイズ：5.0J×16+20~11.0J×16-41
●PCD：4/100.5/100.4/114.3.5/114.3

●価格：5万1450円~6万4050円
(バフフィニッシュは1万5750円アップ)

問 ワーク ☎06-6746-1133



WORK MEISTER M1

最大16Jにまで対応

トラディショナルなメッシュデザインのディスクを採用した3ピースホイール。18インチ限定ながら、リム幅は8Jから16Jにまで対応し、ディスク形状もスタンダードからビッグキャリパー対応型までの3種類を設定。愛車に合わせたサイズを吟味して履きこなしたい。

●カラー：シルバー/ブラック/マットカーボン
●サイズ：8.0J×18+38~16.0J×18-40
●PCD：5/114.3.5/130ほか

●価格：8万1900円~9万8700円

問 ワーク ☎06-6746-1133

01



三栄書房

大会系サーキット派も!
街乗り兼用ストリート派も!

内装美学 実戦的インテリアメイキング

内装を徹底的にバラして清掃
4点式シートベルトの完璧な装着方法
ヘタったフルバケの復活術
ハンドルプチリメで个性的に
ペダル&レールにこだわる など

2月15日発売

ドリフト天国

DRIFT TENGOKU

3月号
550円

ドリ天だけが知っている(秘)裏事情
東京オートサロン2014
プレイバック

ドリ天編集部ログ ケータイからアクセスOK!



ホールの移動に合わせてリニューアル!
日本を代表するメーカー&ショップが結集

Tuning Car World SHOWDOWN

を
4月に
開催!!



チューニングカーワールド・ショーダウン2014

日時: 2014年4月19日(土)・20日(日) 10:00~17:00
会場: ポートメッセなごや 第2展示館(愛知県名古屋市港区金城ふ頭2丁目2)
入場料: 2000円(大人) / 1200円(高校生) / 800円(小中学生)
◎ オプションランド国際交流協会 ☎03-6906-7852
<http://showdown.tuningcarworld.com>

カッコいいマシン決定トーナメント
『THE対決』を連日開催!



『エキサイティングカーショーダウン』が『チューニングカーワールド・ショーダウン』となって4月19日、20日に開催される。会場はポートメッセなごやの第2展示館となり、日本全国から選りすぐりのチューニングカーが一同に展示される。

また、今回より新たにトーナメント形式のコンテスト『THE対決』を開催。参加マシンの中から最高にカッコいいマシンが選出される。もちろん各メーカーやショップが展開するブースでは、イベント特価のアイテム販売もあり!!

春特キャンペーン

期間: 3月31日(月)まで
応募条件: 対象ショックアブソーバシリーズから4本を購入
賞品: JTBたびもの選科終コース、QUOカード1万2000円分ほか
◎ KYBエンジニアリングアンドサービス 春キャンペーン係
☎03-6895-1267 <http://www.kybclub.com>



KYBショックを導入して
快適で楽しいドライブへ
出かけよう!

サーキットやグラベル走行に向けた スポーツショックもキャンペーン対象!

乗り心地と安定した走行性能を両立するストリート向けダンパーから、本格的なスポーツ走行向けのダンパーも対象に含まれるKYBのキャンペーン。抽選でロン

グドライブにピッタリな旅行プランやQUOカードなどがプレゼントされるぞ。この春は足まわりを一新して快適なドライブを楽しもう!

ディクセルのスカラシップ制度は 対象イベントの豊富さが魅力!

2014モータースポーツ スカラシップ

対象: JAF/JMRC公認レース、ジムカーナ、ダートトライアル、ラリー、サーキットトライアル及び年間3戦以上開催されるシリーズイベント
応募方法: ブレーキパッドを購入後、必要書類に記入して応募
◎ ディクセル ☎072-654-0121
<http://www.dixcel.co.jp>

サーキットを走ってポイントを獲得
ブレーキパッドなどをGETしよう!



JAF 戦以外でも、スカラシップ対象レース・イベントが豊富。お気軽にご参加していただけるのがDIXCEL スカラシップです。

対象レース・イベントが幅広い!!

JAF/JMRC 公認レース、ジムカーナ、ダートトライアル、ラリー、サーキットトライアルだけでなく、「年間3戦以上開催されるシリーズイベント」も対象!
詳細は P-02 の「JAF/JMRC 公認レース以外のスカラシップ対象イベント」をご覧ください。

スカラシップのエントリー方法は簡単!!

- 1 ブレーキパッドを購入して申込み
DIXCEL 872-654-0262
P-08 の「2014 モータースポーツ スカラシップ申込書」に必要事項を記入して FAX でお申し込みください。
- 2 レースイベントに出場してポイントを獲得
入賞ポイントだけでなく、販売ポイントもあつち!!
詳細は P-03 の「入賞ポイントと販売ポイント」をご覧ください。
- 3 ポイントを貯めて豪華商品 GET!!
ブレーキパッド / ローター以外の商品とも交換可能です。
詳細は P-04 の「交換可能な商品一覧」をご覧ください。

レースなどのイベントの成績に応じて付与されるポイントを貯めて、豪華アイテムと交換が可能なディクセルのスカラシップ。ポイントの対象となるイベントの幅が広

く、多くのサーキットユーザーに魅力的なシステムとなっているのがポイントだ。参戦予定のイベントが対象となっているなら、ポイント獲得を目指して応募してみよう!

ドラッグレースシーズン開幕を告げる 春のお祭りイベント開催が決定!

仙台ハイランドのドラッグコース開きを記念したオープニングイベントが、大々的に開催されることが決定したぞ! 昨年の復活祭同様、様々なジャンルのマシンが参戦するとともに、パドックイベントの開催も計画。ギャラリイはもちろんドラッグレース初心者デビューにもピッタリのイベントだ。詳細は決定したいOPT2でもお知らせしていくので、まずは愛車の調子を整えて続報を待つて欲しい!

仙台ハイランド オープニングフェスティバル

開催日: 4月26日(土)、27日(日)
開催場所: 仙台ハイランド ジャパンドラッグレースウェイ(宮城県仙台市青葉区新川早坂12)
仙台ハイランドオープニングフェスティバル事務局 <http://dragfan.net>



盛り上がり必至 マシンの準備を急げッ!!



6の倍数日は 送料無料キャンペーン

開催期間: 2月中の6の倍数日(0:00~23:59注文分)
開催場所: クルーバーサイト内(<http://www.crocoober.com>)
アップガレージ ☎045-989-2345
<http://www.upgarage.com>

対象商品は日によって変動
残り3回のチャンスを見逃すな!



6の倍数日は
クルーバーを
チェック
GETできるかも!?
欲しいパーツが
送料無料で

アップガレージがコミュニティサイト「クルーバー」内でキャンペーンを実施中。キャンペーン対象となるパーツを6の倍数日の0時~23時59分までに注文する

と、送料が無料になるというものだ。狙っているパーツを少しでもおトクに手を入れたいというひとは、クルーバーのチェックを忘れずに!

トップワン9周年記念セール開催 高性能オイルが限定の大特価に!

トップワン9周年記念セール

開催期間: 3月31日(月)まで
内容: 先着30名ワコーズ4CT-S 1200円/ℓ(通常2520円)
エンジンオイル交換でDr.カーボンが8400円(通常1万5750円)
2月5日(水)のドリフト走行会(FSWドリフトコース)参加費が8400円(通常1万1000円)
☎トップワン ☎0463-37-4417 神奈川県平塚市西真土1-4-43
<http://www.topone1021.jp>



2月5日に
FSWで行われる
ドリフト走行会
参加費もおトク!!

トップワンが行っている9周年記念セールの目玉はオイル交換! ワコーズの全合成油4CT-Sが特価となるほか、交換工賃も無料に。さらにエンジン内部のカーボン除去システムDr.カーボンもセール価格が設定される。2月5日にFSWドリフトコースで行われるドリフト走行会も特価となるぞ!

R34祭り

会場：富士スピードウェイ ドリフトコース(静岡県駿東郡小山町中日向694)
 日程：3月4日(火) 8:30~
 参加料金：1000円(入場料・富士スピードウェイ入場料別途必要)
 5000円(ドレスアップコンテスト)
 1万円(ドリフト初級・中級・上級 保険料込)
 1万5000円(ドリフトコンテストクラス 保険料込)
 〓 シャフトオートサービス ☎042-677-3915 <http://www.shaft-autoservice.co.jp>

色とりどりにカスタム&チューニングされたR34スカイラインが集まって、ドリフト走行やドレスアップコンテストなどが行われるR34祭りが今年も開催決定! スペシャルゲストによるトークショーなども予定されているので、R34オーナーはスケジュールの調整をヨロシク!! 今年は特に晴れ男晴れ女の参加者を大募集中とのこと!?

ドリフトは走行会3クラスと単走、追走のドリコンクラスもアリ!

3月4日は毎年恒例『R34の日』

ターボもNAもGT-RもR34は集合だ!



備北ハイランドにシャコタンマシン集結

内容をパワーアップした第2回開催!

街角R☆路地裏SLAMMED SHOW DRIVE

開催日時：4月27日(日)8:00~17:00(ゲートオープン7:00)
 開催場所：備北ハイランド(岡山県新見市豊永佐伏字焼見堂3190)
 参加費用：5000円(ドレコン参加車両)、1万円(ドリコンエントリーフィー)
 (備北ハイランド入場料1000円が別途必要)
 〓 街角R☆7丁目 ☎090-3175-4356
 夜盗レーシング ☎090-1683-6521

ドレコンとドリコンも現在募集中!!



初開催の昨年はなんと、350台のシャコタンマシン、1200名以上のギャラリを集めて地元を騒がせたお祭りイベントを4月に再び開催! Aコースでカスタムマシ

ンのドレスアップコンテストを、Bコースではドリフトコンテストを実施。そのほか協力ショップによる物販や飲食ブース、アメリカン雑貨の販売なども行われる予定だ。

オリジナルレジャーシートやTシャツが店頭で、抽選で当たる!!

「ワイルドスピードEURO MISSION×REV SPEC」オリジナルグッズプレゼントキャンペーン

開催期間：3月31日(月)まで
 対象商品：レブスベック PRIMES/TC/RC
 〓 ウェッズキャンペーン事務局 ☎03-6908-9700
<http://www.weds.co.jp>



ワイルドスピードファン必見の限定アイテムを手に入れよう!!

映画『ワイルドスピードEURO MISSION』のブルーレイ/DVD発売を記念したキャンペーン。レブスベックブレーキパッドを購入すると、先着順でオリジナルレジャー

シートがもらえ、品番シールを同封の上応募すれば抽選でDVDやオリジナルTシャツGETのチャンス! ワイルドスピードファン必見のキャンペーンとなっているぞ。

静岡県にタイヤ&ホイール館フジの スペシャルブランド店が初オープン!

タイヤ&ホイール館フジ スペシャルブランド静岡店
2014年2月14日(金)オープン

所在地: 静岡県静岡市駿河区中野新田341-5
☎ 054-280-1122

広々とした店内に数多くのホイールをディスプレイし、自分好みのデザインを見つけることができるタイヤ&ホイール館フジ スペシャルブランド静岡店が14日に

オープンするぞ。オープニングセールの実施も予定されているので、この機会に足下のオシャレを進めてみよう!

店舗では愛車とホイールの
マッチングもチェック可能だぞ!

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

営業スタッフ 募集

東京都

▶チューニングパーツのセールスを中心としたフロント対応などの営業スタッフを募集。経験やスキルは問わず、35歳までのクルマが好きでたまらないというひと大歓迎です。

東名パワード 採用担当 木村
東京都町田市鶴間1737-3
☎042-795-8411 <http://www.tomei-p.co.jp>

フロントスタッフ 募集

千葉県

▶お客様の理想とするクルマ像を引き出し、そのお手伝いをしてくれるフロントスタッフ募集。独創的なアイデアでイカしたカスタムマシンを作りましょう!

ジェットストローク 担当 中西
☎047-446-5557
千葉県鎌ヶ谷市初富178-2
<http://www.jetstroke.com>

エアロパーツ製造 & 開発スタッフ 募集

三重県

▶ユーザーに喜んでもらえるような優れた製品を開発、製造していただけるスタッフ募集。钣金塗装経験者は優遇、要普通自動車免許。面接時にカンタンな実務試験を行います。

ボルテックス 採用担当
三重県鈴鹿市住吉町6729-9
☎059-375-7792 <http://www.voltex.ne.jp>

懐かしのクルマが集結した 釜石がプチ博物館になる!

第2回オールドカーミーティング 「釜石に集まれ旧車達!」

開催日時: 3月23日(日)8:00~15:00
開催場所: 岩手県釜石市片岸町1-14-1
参加費用: 500円(当日受付で支払い、事前エントリー不要)、見学無料
参加資格車両: 車検適合車両で1950~80年代車
☎ ビープロジェクトジャパン(事務局) ☎0596-28-6923
<http://www.risebike.com/pro>

震災で被害を受けた東北への熱い思いを持った旧車オーナーが釜石でミーティングを開催。気軽に参加できるよう事前エントリーではなく、当日参加受付形式で、部品交換会やフリーマーケット、現地特産品の物販やミニライブなどが行われる予定となっているぞ。

オールドカーミーティング 釜石に集まれ旧車達!

2014年3月23日(日) 2nd. OLD CAR MEETING IN KAMAISHI.
場所: 釜石市片岸町1-14-1
内容: 自由展示・車両販売・部品交換会
時間: 8時~15時(各会場別) 入場無料
参加費用: 見学者無料/参加 500円
参加資格車両: 車検適合車両で50~80年代車
(出費・竹やり・保管不可)
(オイル漏れがある場合は駐車スペースを汚さないよう注意)
(現地集合・現地解散、ゴミ持ち帰り・必ずゴミ持ち帰り)
(エントリー不要・当日参加受付可)

クルマのチカラで東北に笑顔を フリー参加の旧車ミーティング開催

情熱あふれるクルマ好き募集!

オレたちと一緒に
チューニング雑誌を
作ろうぜ!!

Option OPTION2 DRIFT 6-Work

【募集職種/要項】

編集スタッフ募集

- ・自動車専門雑誌の企画立案・編集全般
- ・21~26歳程度(高卒以上)
- ・要普通免許(AT限定不可)
- ・月給21.5万円以上(年齢・能力を考慮し決定します)
- ・通勤交通費支給(マイカー通勤可/駐車場完備)
- ・2ヶ月間程度の試用期間あり

【勤務地】

東京都江東区新木場1-14-5

【応募方法】

履歴書(要写真)に希望動機を添えて応募ください。
書類選考後、こちらから面接の日程をお知らせいたします。

【応募先】

〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5
株式会社ディーズ・クラブ 人事G 担当 戸田
☎03-3522-6670

OPT系のチューニング雑誌を制作している我々ディーズ・クラブでは、新規事業や編集部体制強化のため若手スタッフを募集中。クルマが大好きでチューニングに精通している人や、整備スキルやデザインスキルのあるひとなど大歓迎! 熱意があれば未経験者でも問題なし!!



三栄書房

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

アルミリザーバータンク編 Part2

装着後クーラントの吹き出しは0!
定期的なメンテナンスで輝きも保てます!



レポート

茨城県竜ヶ崎市
齋藤 航さん
シルビア [S13]

安心感は
ドリテク向上に
直結!?



僕のシルビアの車内には水温計がふたつ装着されていて、走行中も水温が気になっていました。でも、今は漏れもなくなり水温への不安は解消。集中してドリフトができるようになって、失敗も減りましたよ。

KTS
**アルミラジエーター
リザーバータンク**

協力：カインドテクノストラクチャー ☎048-285-8871
<http://www.kts-web.com>



冷却系の不安がなくなつて走行時の集中力も大幅アップ!

KTSさんのアルミラジエーターリザーバータンクのモニターとして装着をさせてもらってから3カ月間。その間にもいろいろな走行会に参加して、ドリフトしまくってきましたので、まずはその報告からさせてもらいたいと思います。

前回の装着作業報告にもあったとおり、僕のS13シルビアについていた純正のリザーバータンクは、まさに『経年劣化のお手本』つくくらいにボロボロ

の状態。そこにコーキングやビニールテープで間に合わせの補修を行っただけで、走行枠が終わるたびに吹き出したクーラントを拭き取る必要があるような状態でした。

アルミラジエーターリザーバータンク装着後はどうかというと、これは当然のことですがどんなにハードに走ってもリザーバータンクからクーラントが吹き出すことは全く無くなりました!

これは僕にとってはとてもうれしいことで、走行後にエンジンルームを拭いたりクーラントを補充するという手間が無くなったことに加えて、走行中はしっかりとドライビングに



ピカールで ピカピカ表面に!

最初は台所用洗剤を使って擦っていましたが、いくらやってもあまりキレイにならず…。途中でセンパイに磨きやツヤ出し、表面の保護効果もある金属クリーナー「ピカール」を借りたところ、あっという間に新品同様の輝きを取り戻すことができましたよ!



気がつけば タンクに 汚れが…

装着してから3か月。クーラントが吹き出すこともなくなったハズなのに、タンクには手あかなどで汚れが蓄積…。今回はこの汚れを金属クリーナーで落としてみました!



集中できるようになっているんです。
以前のクーラント漏れ漏れ状態の時には、「補充もしたし大丈夫」と頭では思いながらも、「水温上がりすぎてないかな?」と心配になって水温計をついつい見ることも多かったんです。そのちょっとしたワキ見がドライビングのリズムを崩

まして、一度装着してしまえば基本的にはあまり取りはずすことのないリザーバータンクなので、長期レポートでどんな報告をしようかと迷っていたの

タンク表面の汚れには 金属クリーナーが 効果大です!

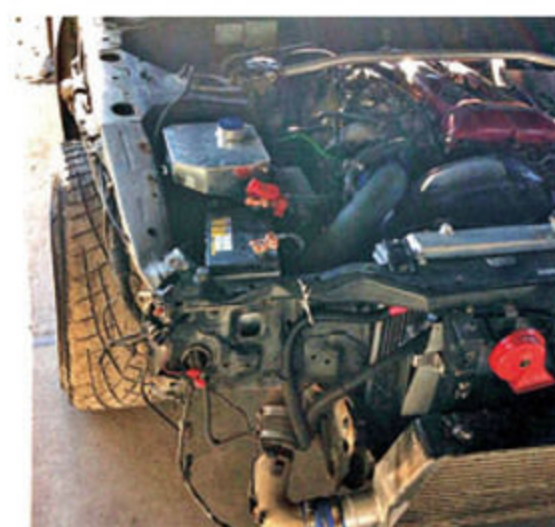
してしまい、何度失敗したとか…。
リザーバータンクから吹き出す程度の量では重大な問題が起ることはないとは周りのひとからも言われていました。でも、やっぱり冷却系に不安要素がある状態はよくなかったんだと、安心して走れるようになってから実感しましたね。
今リザーバータンクが劣化していてクーラントが噴き出しているというひとには、「今すぐアルミラジエターリザーバータンクを装着したほうがいいよ」と強くアドバイスしたいです!

ですが、よく見るともうすでにタンクが汚れて輝きが失われているではありませんか! ということで今回は、リザーバータンクをキレイにするというメンテナンスの様子も報告したいと思います。
ただ、現在シルビアはセンパイの钣金屋さんでリメイク作業中となっています。そこでお店にお邪魔してセンパイが一生懸命钣金作業をしてくれている横で、僕はリザーバータンクだけをキレイにさせてもらうことにしました(笑)
タンクの素材はアルミですが、どんな洗剤を使ったらいいのかもわからなかったもので、とりあえず自宅からなんにでも効きそうで値段も安い台所用洗剤を持っていくことにしました。あとはウエスと元氣なカラダと気合いを持って、いざ挑戦!

せっかくのキレイなアルミ表面が傷だらけになつてはいやなので、まずは濡らしたウエスで優しく砂やホコリを落としてあげます。その下に出てくる白いこびりついたような汚れ、これを落として装着した日のような輝きを取り戻したいと思います!

まずは家から持参した台所用洗剤を使ってタンクを洗浄。ところがこの白い汚れはかなりしぶといらしく、なかなか落ちてくれません…。
そこでセンパイに借りた金属クリーナーを使ってみるとこちらは効果テキメン! ウエスで磨き込むことで白いこびりつき汚れも落とすことができ、

キレイな状態に復活させることができました。これでタンクはまた美しい輝きを見せてくれるようになります!
今後はちゃんと自分で金属クリーナーを用意して、定期的なメンテナンスを実施、長く美しい状態を維持できるようにしたいですね。
ちなみに、現在センパイの钣金屋さんでは、これまでのクラッシュで曲がってしまったフレームなどの修復と、オールペンをしています。実は今年からドリフトマッスルシリーズに参戦することになり、以前のボロボロ状態を脱却するべく作業を行っているんです。
もちろん、今



今年はドリフトマッスルに 参戦します!

現在リメイク中のシルビアは、今年ドリフトマッスルシーズンに参戦する予定です。特にフロントまわりはキレイに作りなおすので、お気に入りのアルミラジエターリザーバータンクも常にキレイにしておきたいです!

装着させてもらっているアルミラジエターリザーバータンクはそのまま、これからもハードな走りでも熱くなったクーラントをしっかりと受け止めてもらいたいと思っています。
それに、いつか僕のシルビアが取材を受けて紹介されるようなことがあった時には、エンジンルームで鋭い輝きを放っているアルミラジエターリザーバータンクを探してもらいたいです(笑)。

メーカーからのコメント

今回いただいた長期レポートを読んで、齋藤さんが弊社の製品を大事に使用していただけていることがよく伝わってきました。今回メンテナンスに使用されていたピカールは、使いやすさや使用後の輝きを両立したとても使いやすいクリーナーだと思います。ぜひ定期的にメンテナンスを行って、新品同様のキレイのある輝きを末永く維持してくださいね。また、冷却系の不安要素払拭のお手伝いとなったという報告もとても嬉しいです。これからもアルミラジエターリザーバータンクを愛用していただきながら、思う存分ドリフトライフを楽しんでください!

by KTS 花木さんさん



三栄書房

ROUND ENGINEERING

ALTEZZA [SXE10]



2JZ換装TD06H-25G仕様(最大ブースト2kg/cm²・650ps)
トラス・アルテツァ用インタークーラー/13段オイルクーラ
ー 8インチキャリア TRD-LSD TEINサスペンションキット
/EDFC ブリッツDUAL-SBC JZA80用ブレーキキャリパ
ー&ブレーキローター/JZS161用ATミッション流用 RAYS
CE28 ほか

エンジンのパワーアップに伴ってブレーキも強化。JZA80用の対向4ポットキャリパー&ローターを移植することで、コストを抑えながらも制動力をしっかりと確保。



Aピラーに追加メーターが設置されている以外は、シンプルなインテリア。JZS161用ATミッションを選択したことでイーゼードライブも楽しめる。



NAの2JZ-GE搭載車が設定されているため、エンジンの換装は比較的容易。3Sエンジンをフルチューンし、駆動系を強化することと比較しても、2JZに換装してしまう方がコストパフォーマンス性に優れるとのこと。



代表の河上さんイチオシのTD06H-25Gタービン。2JZとの相性がよく、エンジン本体がノーマルのままでもNAさながらのレスポンスと、鋭い加速を実現する。



大排気量化と適切なタービン選択で
NAのようなハイレスポンスを実現!

アクセルONで驚異の加速を見せる
一見ノーマル然としたアルテツァ!

元々3Sエンジンにボルトオンターボ仕様で乗っていたアルテツァ。走行距離を重ねたところでエンジンオーバーホールを行ったところ、元気を取り戻したエンジンのパワーに耐えきれずATミッションが根を上げてしまう。そこでMTミッションに積み替えるが、今度はタービンの寿命が…。

こんな、不具合が連鎖的に発生するような状態では、思いきり愛車を楽しむことができないと判断したオーナーは、JZS161アリスト用の2JZターボとATミッションの移植へと踏みきった。

ハイパワーチューニングに長ける2JZは、T88等のビッグタービンを組み合わせることで800psオーバーを狙うことも可能だ。しかし、装着するタービンにはあえてTD06H-25Gをチョイス。ターボラグを感じさせないレスポンスに優れた仕様をコンセプトとしたマシンメイクが行われている。

普段の街乗り状態ではブースト圧を抑えて乗っているものの、ひとたび最大ブースト圧2kg/cm²をかけると、即座にトルクが立ち上がる俊敏なエンジンレスポンスに加え、ホイールスピンによるブラックマークを200m以上も残せるほどの強烈な加速をみせる。

しかし、それはそれで「ジャジャ馬」すぎて、手なずけるのにも苦労するというので、ファイナルギヤを4.1:1から3.7:1へ変更。加速特性をマイルドな方向へ変更するとともに、トップスピードも伸びて300km/hオーバーを狙うことができる仕様となった。

「ブーストのかかり方がジワジワではなく、一気に“パキョ!”って上がるTD06H-25Gの特性が好きなんですよ。とくに大排気量エンジンとの組み合わせだとターボラグなんて気にならなくなりますからね。NA感覚でハイパワーを操れるのは楽しいですよ!」と代表の河上さんは話してくれた。

ラウンド・エンジニアリング

神奈川県大和市柳橋5-6-1
営業時間▶10:00~20:00
定休日▶水曜日/レース・イベント開催日
☎046-269-9370

「今回のアルテツァのようなチューニングだけでなく、昭和40~50年代の旧車に現代のエンジンをスワップしたり、パワステ&エアコンなどの快適装備を付けて『ラクに旧車を楽しむ』といったクルマ作りも行っています。またコンペティションならばドラッグマシンの製作も得意です。ちなみにS31Zで8秒596のタイムを記録、将来的には8秒フラットまで持っていきたいと思っていますよ」と代表の河上さん。



GARAGE TSR

GAKUDORI CHAMP 180SX [RPS13]

SR20DET改(最大ブースト圧1.1kg/cm² 350ps) S14
タービン/エキストラストレイクGTピストン流用 東名ボンカム(IN
/EX:256度)/燃料ポンプ/アウトレット HPIフロントパイプ
/インタークーラー トラスト・オイルクーラー アベックス・パワ
ーFC/N1ダンパー(F:8kg/mm・R:6kg/mm) ニスモLSD
GT1クラッチ 3UPナックルタイプ2 ほか



車高調はアベックスのN1ダンパーをチョイス。切れ角アップには加工ナックルや強化タイロッド、オフセットカラー付きのピロテンションロッドなどが使用されていて、市販パーツを中心としたメイキングとなっている。



リアはニスモの強化ブッシュやGRスポーツのトラクションメンバースポーツを装着してトラクションを稼いでいる。オレンジ色のアッパーアームやトルロッドは、学ドリの賞品としてGETしたセンキージャパン製。



ダッシュボードには水温・油温・油圧・ブースト計が並び、高橋さんがセッティングする機会も多いためA/F計も常備される。助手席側に貼ってあるゼッケンは、統一王者に輝いた2013年の学ドリ参戦時のものだ。



エンジン内部パーツのバランス取り、ポート研磨作業などはすべて高橋さんの指導のもとDIYで行われている。タービンにはS14純正を組み合わせており300ps程度が見込まれていたが、現車合わせセッティングによって予想以上の350psを発揮するに至った。

エンジンの性能を引き出すため 実走を重ねた現車合わせセッティング!

ドリフト天国が毎年夏に開催している学生のみのもドリフト大会「全日本学生ドリフト選手権」。通称学ドリと呼ばれるこの大会、2013年は東西合わせて223名のドリフト好きな学生たちが青春をぶつけあい、激しく戦った。

山形県米沢市のガレージTSRで製作されたこのピンクの180SXは、東西大会の上位4人によって行われた東西統一戦でみごと優勝した米内くんの愛車だ。

TSRで製作とはいっても、店長の高橋さんは「クルマを作ったのは米内くん本人で、ボクは作り方をレクチャーして、セッティングを取ってあげただけだよ」と笑う。

もともと自動車部に所属する米内くんは、DIYでマシンメイクを実施。TSRにはエンジンセッティングを依頼していたというが、走りがハードなせいかエンジンがブローすることも多かった。

この状態を見て高橋さんは「クルマをもっと理解すれば大事に

乗れるようになる」と考え、ガレージを自由に任せながらノウハウをマンツーマンで指導。オーバーホールがてらにDIYで組み直したエンジンは、現在でも好調を維持しているという。

そして仕上げとなったのは高橋さんが得意とする現車合わせセッティング。しっかりと組まれたエンジンはS14純正タービンを使い切り350psを発揮するまでに仕上がった。

「そりゃあ商売で言ったら大赤字。でも学生はお金がないし、ボクもビンボー学生だった頃にお世話になったショップがあったんですよ。そのときの恩返しみたいなものですね」と、学生たちのカーライフを応援しているのだ。

このような支えのもとに製作された180SXのポテンシャルは、学ドリでの大活躍の原動力ともなった。そして最高の結果を残したことで、高橋さんへの恩返しも達成できたのだ。

プロの指導のもとDIYで製作した
学ドリ東西統一戦の優勝マシン!

SHOP DATA

ガレージTSR

山形県米沢市花沢新屋敷2-700-5
営業時間▶10:00~19:00
定休日▶木曜
☎050-7350-0792/0238-22-0792
http://www.g-tsr.com

「フルコン、サブコンを問わずECUセッティングを得意としています。性能を引き出すだけでなく、乗り方に合わせたセッティングはシルビアの高速巡航で14km/ℓほどまで燃費を改善することもできますよ。そしてチューニングはもちろん、オーディオも大好きなので、走りも移動も楽しいクルマ作りのお手伝いをしています」と、店長の高橋さん(写真左)。写真右の米内くんが持っているのは、学ドリ東西統一王者の証。



D-life

LAUREL [C35]



RB25DET改2.6ℓ仕様(最大ブースト圧1.5kg/cm²・450ps)
トラスTD06-20G/インタークーラー/オイルクーラー/サー
ジタンク 東名ポンカム(1IN/EX256度) ニスモ燃料ポンプ
/555ccインジェクター HKSツインプレートクラッチ カーツ
LSD DG-5車高調 GPスポーツナックル イケヤフォーミュ
ラ・タイロッド F:リーガマスター/R:アドバンRGII(F9.5J-
18+35/R10J-18+15)ほか



シルビア用のDG-5車高調とGPスポーツナックルを流用して切れ角をアップ。「転がしやすさ」重視のキャンバ
ー角はフロント-5.3度、リヤ-0.15度。ブレーキはECR
33用を使用している。



RB25DETは内部にRB26純正ピストン、クランク、コンロッドを組み込み2.6ℓに排気量
を拡大。TD06-20G装着で約450psを発揮する。RB25の可変バルタイによる低速ト
ルクの太さがポイントだ。

ボディのキャンディレッドはパート毎に異なるパターンをベースにしているのが
ポイント。ボンネットの文字は「ただの雰囲気、意味はとくにないですよ」との
こと。塗装はすべてナイスボディに依頼している。



ロールバーは装着するもののダッシュボードやドア内張は
残された室内。ミッションはECR33用で、サイドブレーキ
レバーは操作しやすいようオフセットして装着している。

SHOP DATA

D-life

宮城県仙台市宮城野区田子字西158-6
営業時間▶10:00~19:00
定休日▶不定休
☎022-786-5351

「7年ほどまえに中古車屋からはじめたショップです。自分がドリフトをやっていることもあり、お客さんはドリフトユーザーが中心ですね。中古パーツ販売も行っているの、リーズナブルなチューニングを求める方もご相談ください。ガレージスペースではDIYでパーツを装着してクルマイジリを学びつつ作業工賃を浮かせる…なんてのも大歓迎なので、一度お店に遊びにきてくださいね!」と小野寺さん。



豊富な他車種用パーツを活用して
大会でも勝負可能な戦闘力をGET!

シルビアやスカイラインのパーツ流用で リーズナブルにローレルを作り込む!

ドリフトの人気車種といえ
ば、シルビア系とツアラー
V系だが、仙台ハイランドとサザ
ンサーキットという仙台周辺でドリ
フト可能なサーキットでは、4ドア
マシンはローレルの存在も忘れら
れない。

その理由を地元仙台のドリフト系ショップDライフ店長の小野寺さんは「ローレルはシルビア系やスカイライン系との共通パーツが多く、比較的安くチューニングできるからじゃないかな」と分析する。

実際のところ、人気の高いツアラーVは中古車市場では車体価格が高く、以前入庫したチェイサーはまったく売れなかったんだとか。逆にローレルはMTミッション換装済みの中古車でも価格が手頃で、流用できるパーツも多いため中古車が入庫してもすぐに売約となるケースがほとんど。

ここで紹介するC35ローレルはDライフのデモカーで、エンジン

&駆動系にはR33スカイラインのタイプM用を、足まわりにはシルビア用を流用し、リーズナブルに仕上げています。

また、注目のポイントとなるのはRB26の純正パーツを組み込んで排気量を拡大したエンジン。メインコースの仙台ハイランドは起伏が激しく低速トルクも確保したため、ネオ6世代のRB25ヘッドに搭載される可変バルタイを残し低速トルクを確保、さらに排気量拡大によるトルク増大を果たしているというわけだ。

また、RB26エンジンでは上昇を抑えるのが大変だった水温と油温も、現在の仕様では適温でしっかり安定しているという。「RBエンジンでドリフトするならこの組み合わせがベスト!」と、小野寺さんが太鼓判を押すのがRB25改2.6ℓ仕様なのだ。

なお、Dライフはこのローレルで2014年のドリフトマッスル参戦も計画しているとのことだ。

セントラルお遊び耐久最終戦発!! ラジアル限定レースのタイヤ勢力分布



inCENTRAL CIRCUIT

EXEDY OPTION2 お遊び耐久2013 EXEDY CUP OPTION2 ENJOY ENDURANCE RACE Rd.4

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

2013.12.14[SAT]



花井るい
ちゃん

河原さゆり
ちゃん

グリップ性能とコントロール性
さらには耐久性や天候との相性も選択条件!!
フルグリッドでの開催となった、セントラルお遊び耐久の最終戦(5時間)では、各チームの使用タイヤを調査。
タイムや勝敗を大きく左右するタイヤ選びは、銘柄にはじまり、ホイール径やトレッド幅、さらには設定する空気圧によってもキャラクターは激変してしまう。
耐久レースでもスプリントレースや



ピットインのタイミング選び(給油、ドライバーチェンジなど)、そしてペース&燃費の算出など、耐久の上位に登るには頭脳戦も必須となる。お遊び耐久は、性能調整(義務ピット回数)があるため、車格による有利・不利はさほど大きくはない。

2014年シリーズ暫定スケジュール

Rd.1	4月12日(土)	※ホンダ・エキサイティングチャレンジ	同日開催
Rd.2	8月10日(日)	※9日(土)と2DAYイベント内で開催	
Rd.3	10月18日(土)	※ホンダ・エキサイティングチャレンジ	同日開催
Rd.4	12月6日(土)	※5時間耐久を予定	

※詳細はサイドポンツーンのWEBサイトなどでご確認ください。



最終戦は日没とほぼ同時にゴール時刻となったため、恒例の集合写真は高感度撮影が必要なほど。写りはイマイチだけど、5時間を戦い抜いた参加者たちのスッキリした笑顔が印象的だった。

タイムアタックと同じく、グリップ性能が高いタイヤが求められるけど、ドライビングスキルの異なるドライバーが交代で運転するため、扱いやすく、コントロール性の高いタイヤを選ぶチームが多いようだ。
また、いくら予選アタックで突出したタイムを叩き出しても、その速さを持続させることができれば、



装着タイヤの銘柄&サイズつき 全出走マシンアルバム



総合優勝
クラス4.優勝



泉門天@TRIAL [S13]

▶周回数：154Laps

▶決勝ベストタイム：1分29秒886

F FD-RS-R 255/40-17
R FD-RS-R 255/40-17



事前にテストを行い、一発の速さよりも安定性に注目してフェデラル595RS-Rを選ぶ。これが見事にハマリ、決勝でもハイペースを維持したまま5時間を走破。安全タンクの装着ハンデを含む計5回の義務ピットイン回数を消化しながらも、2位に1周の大差をつけての総合優勝となった。



Runner☆Vitz [NCP13]

▶周回数：153Laps

▶決勝ベストタイム：1分34秒576

F YH-AD08R 205/50-15
R DL-ZII 195/50-15



ドライ/ウェットを問わず、安定した性能を発揮できるタイヤとしてフロントのみアドバンネオバAD08Rをセレクト。さらにサイズをこれまでの195/50-15から205/50-15へと変更。タイヤの負担が分散され、終盤でもタイヤ性能の落ち込みが少なく、最後まで攻めのレースを貫いた。

シグナルオート 千里SSR86 [ZN6]

▶周回数：153Laps

▶決勝ベストタイム：1分33秒427

F DL-ZII 245/40-17
R DL-ZII 245/40-17

これまでに数種類のタイヤを試してきたが、価格も手頃なハイパフォーマンスタイヤとしてディレツツアZIIを初めて投入。ストリートでは18インチを使っているが、消耗の激しいサーキット走行ではリーズナブルな17インチを選択しているのがポイント。



総合3位
クラス2.優勝

耐久レースで上位に進出することは難しい。そのため、事前にテストを行い、タレてからのフィーリングと性能の変化が少ないタイヤを厳選してチームも少なくない。

さらに長丁場の耐久ではレース中にコンディションがガラリと変化することも珍しくない。ウェットでも安定した性能を発揮するタイヤにするのか、ドライに絞った選択でバクチをするのかなど、戦略に応じたタイヤ選びが有効なのも、耐久レースの醍醐味と言えるよね。

調査結果

フェデラル (FD)
595RS-R 5.3%

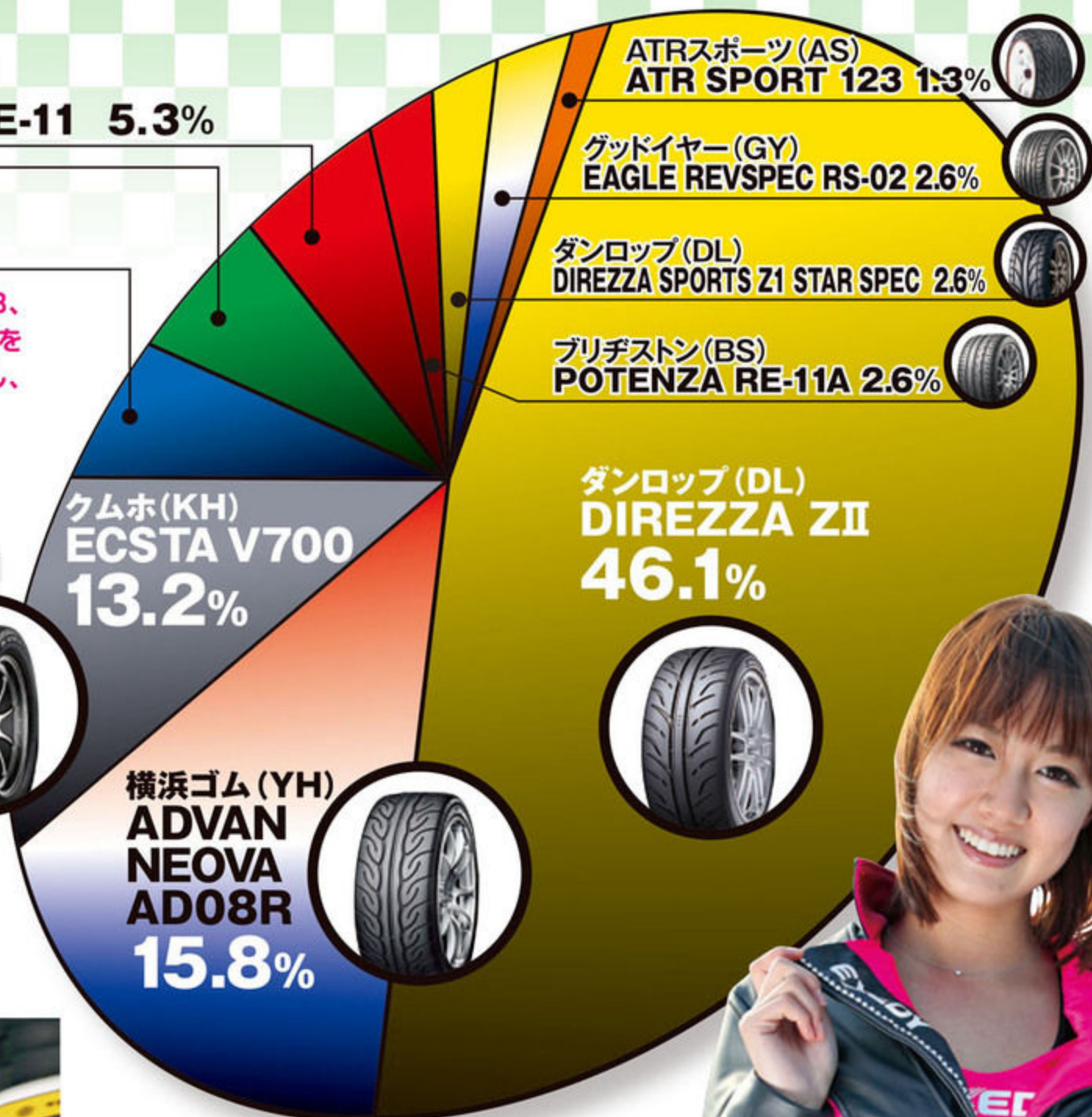
トーヨータイヤ (TY)
PROXES R1R 5.3%

ブリヂストン (BS)
POTENZA RE-11 5.3%

2年前に行った同様の調査では、シェアトップが36.1%のネオバAD08、Z1スタースペックは30.6%で2位だったが、それぞれモデルチェンジを行い、その勢力図は大きく変化した。今年はZ1スタースペックが登場し、タイヤのトレンドがどのように変化していくのかも興味深い。

銘柄表記一覧

DL・ZII	ダンロップ[DIREZZA ZII]
DL・Z1☆	ダンロップ[DIREZZA SPORTS Z1 STAR SPEC]
YH・AD08R	横浜ゴム[ADVAN NEOVA AD08R]
KH・V700	クムホ[ECSTA V700]
TY・R1R	トーヨータイヤ[PROXES R1R]
FD・RS-R	フェデラル[595RS-R]
BS・RE-11	ブリヂストン[POTENZA RE-11]
BS・RE-11A	ブリヂストン[POTENZA RE-11A]
GY・RS-02	グッドイヤー[EAGLE REVSPEC RS-02]
AS・123	ATRスポーツ[ATR SPORT 123]



※全エントリーのフロント/リヤを別個にカウントした76セットを集計

装着タイヤの銘柄&サイズつき

全出走マシンアルバム



NIWA RACING [GD3]

▶周回数: 153Laps
▶決勝ベストタイム: 1分34秒862

F YH・AD08R 225/45-16
R YH・AD08R 195/55-15

総合5位
クラス1 3位
シリーズ優勝



ボディショップアクア☆ トライアル [NCP13]

▶周回数: 153Laps
▶決勝ベストタイム: 1分36秒426

F YH・AD08R 195/50-15
R YH・AD08R 195/50-15

総合4位
クラス1 2位



St. Andrew's☆JOKER [EK9]

▶周回数: 151Laps
▶決勝ベストタイム: 1分33秒343

F DL・ZII 195/55-15
R DL・ZII 195/55-15

総合8位
クラス3 2位



Twoorks制動屋NUTECH [GA2]

▶周回数: 152Laps
▶決勝ベストタイム: 1分34秒128

F TY・R1R 205/50-15
R TY・R1R 195/50-15

総合7位
クラス1 4位



ヤマモト・ARS・萬雲塾DC5 [DC5]

▶周回数: 152Laps
▶決勝ベストタイム: 1分30秒729

F DL・ZII 245/40-17
R DL・ZII 215/45-17

総合6位
クラス3 優勝



BRP☆J'S☆DXLシビック[EK9]

▶周回数：148Laps

▶決勝ベストタイム：1分33秒902

F DL-ZII 205/50-15 総合14位
R DL-ZII 195/55-15 クラス3 8位



AQUAロードスター[NB8C]

▶周回数：148Laps

▶決勝ベストタイム：1分36秒802

F DL-ZII 205/50-15 総合15位
R DL-ZII 205/50-15 クラス2 2位



T'S Garage耐久レビン[AE111]

▶周回数：147Laps

▶決勝ベストタイム：1分35秒964

F DL-ZII 205/50-15 総合16位
R DL-ZII 195/55-15 クラス2 3位



ハーフウェイNUTECデミオ[DE5FS]

▶周回数：147Laps

▶決勝ベストタイム：1分33秒311

F YH-AD08R 205/50-15 総合17位
R YH-AD08R 195/50-15 クラス1 5位



アギトレーシングパーツ 竹田オート[EG6]

▶周回数：150Laps

▶決勝ベストタイム：1分32秒029

F DL-ZII 225/45-16 総合10位
R DL-ZII 195/55-15 クラス3 4位



イツ☆IRC☆ ゼロファイターEG6[EG6]

▶周回数：149Laps

▶決勝ベストタイム：1分33秒679

F YH-AD08R 195/55-15 初出場 総合11位
R YH-AD08R 195/55-15 クラス3 5位

お遊び耐久に参戦するため、走行会仕様のEG6を購入。各ショップやメーカーの助けも受けながら、「やれるところは自分たちでやる」というスタンスで挑む。今回は1.6Lだったが、1.8L化なども視野に入れている。

N.A.CRUE/HideFool/ Takeju[Z33]

▶周回数：148Laps

▶決勝ベストタイム：1分34秒398

F FD-RS-R 235/40-18 総合13位
R FD-RS-R 265/35-18 クラス3 7位



Moty's W.S.ENGINEERING S2000[AP1]

▶周回数：150Laps

▶決勝ベストタイム：1分31秒128

F DL-ZII 255/40-17 総合9位
R DL-ZII 255/40-17 クラス3 3位



テツヤシビック・ アドビックス[EK9]

▶周回数：148Laps

▶決勝ベストタイム：1分32秒602

F DL-ZII 225/45-16 総合12位
R DL-ZII 225/45-16 クラス3 6位



C.S.B竹口自動車[EF2]

▶周回数：145Laps

▶決勝ベストタイム：1分37秒650

F YH-AD08R 195/50-15 初出場 総合18位
R AS-123 195/50-15 クラス1 6位



廃車予定だった1.5Lシングルカムのキャブ車を譲り受け、格安部品や中古パーツを駆使してローコストにチューン。タイヤもネット通販で激安のATRスポーツを手に入れたが、さすがにいきなり5時間耐久で駆動輪に履くのは不安になり、リヤにのみ装着している。



初出場
総合23位
クラス26位

ぴよぴよ@

中山スチールワークス[SE3P]

▶周回数：142Laps

▶決勝ベストタイム：1分35秒559

F DL-Z1☆ 225/45-18
R DL-Z1☆ 245/40-18

居酒屋で知り合ったクルマ好きでチームを結成し、参戦を決意。共同で専用車両を購入する案もあったが、結局は走行会仕様として仕上がっているメンバーの車両で参戦することに。急な決定だったので、とりあえずメンテだけは急入りに行ってきたそうだ。



インパルスハチロク会[AE86]

▶周回数：140Laps

▶決勝ベストタイム：1分36秒264

F DL-ZII 185/60-14
R DL-ZII 185/60-14

総合24位
クラス27位

人気タイヤをチューナーが解説!

ディレッツァ ZII

▶シグナルオート千里 木田さん

参加車両◎86 [ZN6]

タイヤサイズ○F・R：245/40-17

コントロールしやすく
安定したラップが刻める



「ZIIを使うのは今回が初めてだけど、唐突な印象が少ないタイヤで、ドライバーは挙動の変化を予測しやすく、コントロール性が非常に高い。熱の入りも早く、コースインしてすぐにタイムが狙える。その一方で、3時間を経過した時点でも予選の1秒半落ちで走ることができ、5時間を走り終えてもブロックの欠けもなく、練習走行ぐらいならまだまだ使えそうなレベル。価格も含めて、トータルバランスに優れたいいタイヤだね!!」



関西トチキレーシング[CJ4A]

▶周回数：139Laps

▶決勝ベストタイム：1分36秒488

F YH-AD08R 195/55-15
R YH-AD08R 195/55-15

1.6ℓMIVECのミラージュにランサー1.8ℓターボのエンジンを移植。ブレーキもランエボ純正を流用するなど、各部のアップグレードが行われている。今回は「改造制限が緩く、しかも大人数で参加できる」と、お遊び5時間への参加を決めた。



初出場
総合25位
クラス42位



team revolution [EG6]

▶周回数：136Laps

▶決勝ベストタイム：1分33秒279

F YH-AD08R 225/45-16
R BS-RE-11 205/45-16

総合26位
クラス31位



オートプラネット シビックR [EG6]

▶周回数：145Laps

▶決勝ベストタイム：1分34秒929

F BS-RE-11 225/45-16
R DL-ZII 205/45-16

総合19位
クラス39位



M-style&Sulotion [S14]

▶周回数：144Laps

▶決勝ベストタイム：1分36秒881

F KH-V700 225/50-15
R KH-V700 225/50-15

総合20位
クラス24位



初出場
総合21位
クラス310位

JMC.ac.jp Racing [EG6]

▶周回数：143Laps

▶決勝ベストタイム：1分33秒720

F DL-ZII 195/55-15
R DL-ZII 195/55-15

2年間のカリキュラムの集大成として参戦してきたJMC(日本モータースポーツ専門学校大阪校)。耐久性を意識したN1に近い仕様で、7800rpmシフトの厳守を徹底し、マシンをいたわった走りでも5時間完走を成し遂げた。



初出場
総合22位
クラス25位

ピットロードMモティーズBRZ [ZC6]

▶周回数：142Laps

▶決勝ベストタイム：1分33秒681

F KH-V700 245/40-17
R KH-V700 255/40-17

峠の走り屋仲間とチームを結成し、参戦車両のBRZはエキマニ、ワンオフマフラー、フラッシュエディターなどでチューニングが施される。特にセントラルでは4.5へと変更してきたファイナルがドンピシャだったようだ。



人気タイヤをチューナーが解説!

エクスタV700

▶ グラック 村田さん

参加車両◎S2000 [AP1]

タイヤサイズ◎F・R: 255/40-17

乗り方にコツはいるけど
一発の速さと安定性を併せ持つ



「減りの早いハイグリップというイメージが強く、耐久では敬遠しているチームもいるみたいだけど、うちのクルマでは5時間でもギリギリ走れそうだった。一度タレてからはすごく安定しているのが特徴で、決勝でもベストの1~1秒半落ちでコンスタントにタイムを刻むことができた。ただし、ハマると安定したグリップ性能を発揮するけど、タデ方向をしっかりと使う乗り方をしてやらないと、すぐにトレッドにダメージを与えてしまう傾向なので注意が必要だ」



TeamWR&Z-SPEC制動屋 [GA2]

▶ 周回数: 133Laps

▶ 決勝ベストタイム: 1分34秒257

F DL-ZII 205/50-15

R DL-ZII 195/50-15

最大の懸念材料であったミッションにトラブルは発生しなかったものの、痛恨のコースアウトで大幅に順位を落としてしまった。しかし、堅実なレースを続けてきた前レースまでの貯金に助けられ、なんとかシリーズ2位を死守した。



総合27位
クラス17位
シリーズ2位



Moty's W.S.Eお遊びS2000 [AP1]

▶ 周回数: 118Laps

▶ 決勝ベストタイム: 1分34秒349

F DL-ZII 235/45-17

R DL-ZII 255/40-17

総合31位
クラス312位



EASTデルソルパワースポーツ [EG2]

▶ 周回数: 100Laps

▶ 決勝ベストタイム: 1分35秒945

F DL-ZII 205/55-15

R DL-ZII 205/55-15

総合32位
クラス313位



KJB・笑福○天満橋店・グラック [AP1]

▶ 周回数: 133Laps

▶ 決勝ベストタイム: 1分29秒495

F KH-V700 255/40-17

R KH-V700 255/40-17

リタイヤ



Z-SPEC RACING EXPRESS999 [DC2]

▶ 周回数: 72Laps

▶ 決勝ベストタイム: 1分30秒546

F KH-V700 225/45-16

R KH-V700 205/50-16

リタイヤ



ゼロファイター☆西英Moty's [EK9]

▶ 周回数: 44Laps

▶ 決勝ベストタイム: 1分31秒099

F KH-V700 225/50-15

R KH-V700 195/55-15

リタイヤ



すつとこどっこい [PS13]

▶ 周回数: 9Laps

▶ 決勝ベストタイム: 2分3秒504

F GY-RS-02 225/45-17

R GY-RS-02 225/45-17

リタイヤ



オートプラネット インテR [DC2]

▶ 周回数: 3Laps

▶ 決勝ベストタイム: 5分19秒362

F BS-RE-11 225/45-16

R DL-ZII 205/45-16

リタイヤ



パワースポーツSUCCESSエボⅧ [CT9A]

▶ 周回数: 0Laps

▶ 決勝ベストタイム: —

F DL-ZII 255/40-17

R DL-ZII 255/40-17

リタイヤ



侍魂 (SAMURAI SOUL) [NA8C]

▶ 周回数: 132Laps

▶ 決勝ベストタイム: 1分41秒595

F TY-R1R 195/50-15

R TY-R1R 195/50-15

総合28位
クラス28位



スプーン・ちびっこチーム関西 [JZ1]

▶ 周回数: 126Laps

▶ 決勝ベストタイム: 1分53秒754

F BS-RE-11A 165/50-15

R BS-RE-11A 165/50-15

走り好きの関係者が集結し、スプーンのデモカーで参戦。N-ONEをベースにアシ、マフラー、ロールバー、シート、ステアリングなどが組み込まれ、「最小限のコストでモータースポーツが楽しめる仕様」に仕上げられている。



初出場
総合29位
クラス18位

team PRINCE [GE8]

▶ 周回数: 125Laps

▶ 決勝ベストタイム: 1分37秒221

F DL-ZII 205/50-15

R DL-ZII 205/50-15

総合30位
クラス19位



人気タイヤをチューナーが解説!

アドバンネオバAD08R

▶ ハーフウェイ 林さん

参加車両◎デミオ [DE5FS]

タイヤサイズ◎F: 205/50-15 R: 195/50-15

グリップ性能が高く
フィーリングの変化も少ない



「国産ラジアルの中で、グリップ性能が際立っています。熱が完全に入りきる前から、しっかりとグリップを感じるので、予選や決勝のスタートダッシュでは心強いです。剛性とグリップのバランスも良く、コントロールしやすくて安定性も高いですよ。また、周回を重ねてもフィーリングの変化が少なく、同じ感覚でドライビングが続けられるのは有り難いですね。ただ、セントラルで5時間走ると、左フロントのダメージが少し気になりました」



フロアパネルもぶった切りで
ドライカーボン化するぜい!

by 爆走坂東組
坂東マサ監督



フロアパネルからプロペラシャフトまで
補修ついでにさらに
カーボンアップグレード!

以前の加工品と比べても、明らかに軽いというカーボンプロペラシャフト。慣性モーメントの低減を図れるのも見逃せないメリットで、シャフトのねじれが抑えられることで、アクセルレスポンス向上も期待できる。

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

注目メニューその1

カーボンドライブシャフト

カーボン巻きで
軽さと強度を
両立!

昨年末、ホリンジャーSG3搭載のために延長加工したプロペラシャフトは、低速域から一気に立ち上がる大トルクに耐え切れず、ねじ切れる事態に…。そこで、新投入することにしたのがカーボン巻きのプロペラシャフト。こちらはアルミシャフトにカーボン繊維を巻き付けることで、軽さとねじり強度を両立した逸品。純正MT対応品も用意され、25万円(予価)でリリースされる予定だ。



カーボン繊維が巻き付けられているので、強度が高いのはもちろん、いざシャフトが折れてしまった際も、完全に破断しにくい。継ぎ目のない1軸タイプなのが懸念材料だが、万が一の事態に備え、今回はセーフティループも装着する。



純正フロアパネル 撤去の大工事中

注目メニューその2

フロアのドライカーボン化

大ダメージをおったフロアトンネル周辺の補修のために、フロア交換を余儀なくされたマサ86。ダッシュボードやフロアパネルは撤去され、地面が丸見えの状態に！ドライカーボンのフロアパネルは、いま製作している真っ最中だが、5kgは軽くなりそうとか。なお、ドライカーボン化されるのは、運転席&助手席のフロアとフロアトンネル部となる。



パネル撤去に伴い、ダッシュボードやミッションも撤去したため、室内はドンガラ状態に。なお、ドライカーボンの特注フロアパネルはパネルボンドにて接着される予定。

意外に
軽いな—
(汗)

純正パネルは面強度を上げるためエンボス加工を施すなど、さすがは新型車といった設計。パネル自体の重さも意外に軽いそうだけど、マサ86ではドライカーボンパネル化で更なる軽量化&強度アップを図る。



カーボン化を進めるため フロアぶち抜きの大加工

昨年末は、ホリンジャーのSG3シリーズケンシヤルMTも投入し、「いよいよ日本一の86奪還に向けて本格稼働するぜい」と、息を巻いていた爆走坂東組のマサ監督。

ところが、シャーシダイナモでECUセッティング中に、ワゴンオフのプロペラシャフトがねじ切れるという、まさかのトラブルが発生。ポッキリと折れたプロペラシャフトはフロア下で暴れ回り、チタンマフラーに巻き付くこととで、ようやくその勢いを留めたのは、先月号でもお伝えした通り。

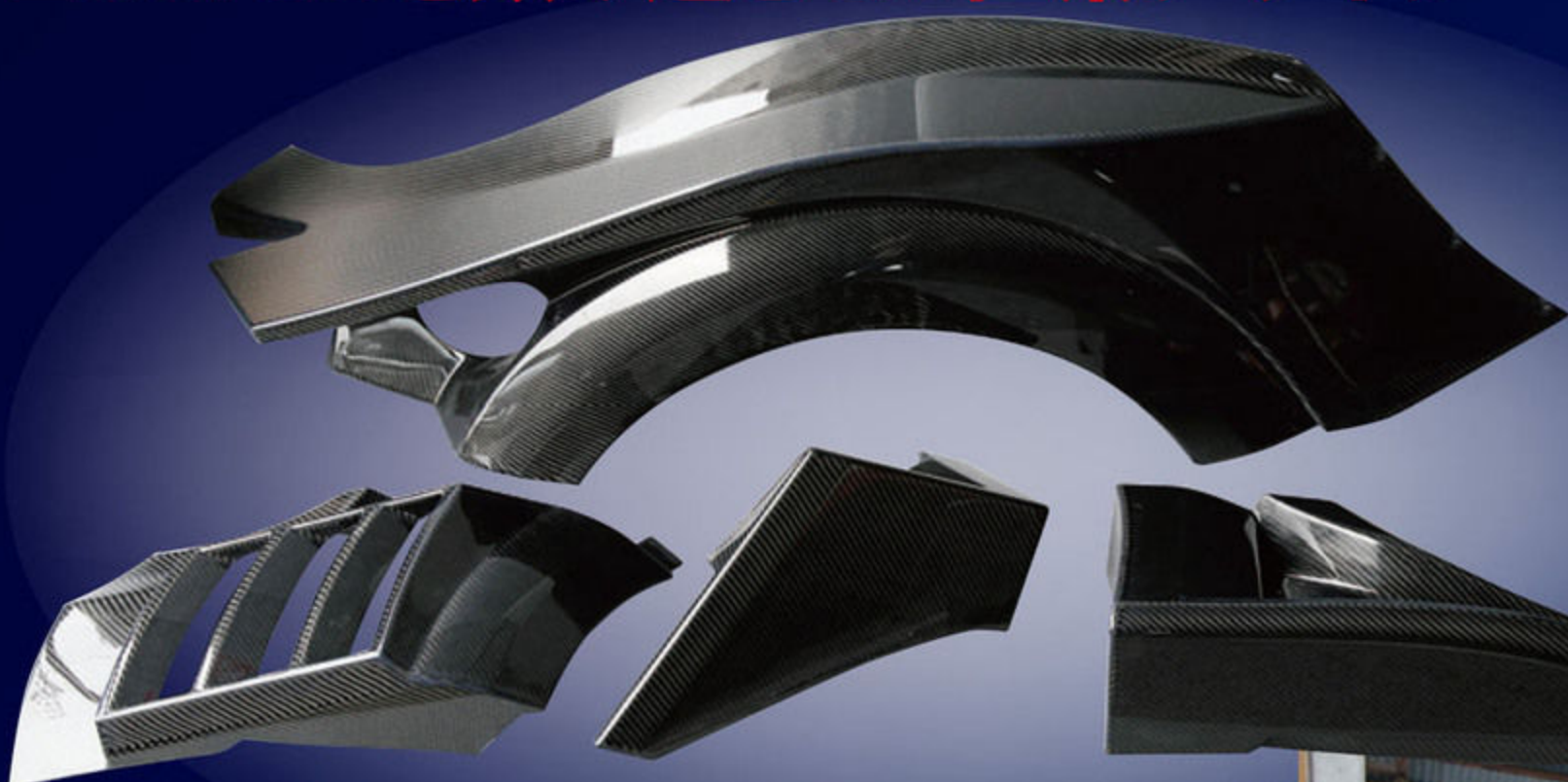
このアクシデントにより、当面のタイムアタックは断念。修理に時間を費やすハメになったわけだけど、転んでもただでは起きないのが爆走坂東組流！ズタズタに切り裂けたフロアの補修ついでに、更なるマシンのアップグレードを計ることにしたとか。

「フロアまわりの修理ついでに、ドライカーボンのパネルに張り替えようと思ってる。そう、セミカーボンモノコックフレームみたいなイメージかな。軽量化にもなるし、フロアのねじれも予防できるから一石二鳥でしょ」と、ごきげんなマサ監督。

まさに常人離れした発想だけど、確かにフロアのドライカーボン化による剛性アップ効果はありそうだし、軽量化の効果もありそう。ちなみに、ボディ上部同様、ハブセンターより下に位置する部分(フロアまわりなどネ!!)の軽量化は、運動性能の向上にもつながる期待ができる。

また、ターボ化による大トルクに耐え切れずにポッキリ折れてしまった加工プロペラシャフトも、カーボン巻きの強化品へと変更される予定。こちら、強度アップはもちろん、慣性重

295/35を飲み込むGT直系デザイン



量の低減やねじれ防止も期待でき、その効果は侮れない。
さらに、以前から造形作業に着手していたリアワイドフェンダーも仕上がってくるなど、こう見えても急ピッチでマシン復活への作業が進んでいるのだ。
競合するライバルたちが筑波で57.58秒台にひしめくなど、86&BRZ最速バトルは激しさを増しているけど、それを指をくわえて見ているだけのマサ監督ではない。3月にはアップグレードしたカーボン86で、筑波最速の奪還に挑むというから楽しみだ。

GTデザイナーに
依頼した本格派!

注目メニューその2

カーボンリアフェンダー

今シーズンはレクサスRCFを投入。GT500クラスで闘うことが決まっているレーシングプロジェクト坂東。その遺伝子を受け継ぐ、GT直系エアロといえるのが、こちらのオーバーフェンダーだ。空力効果もバツチリと期待できる本格派で、片側80mmの超ワイドタイプ。マサ86にはカーボン仕様が装着される。

サイドステップ(2万5000円)、リアオーバーフェンダー(13万円)、リヤセクションサイドフェンダー(4万5000円)の3ピース構造となるこのエアロ(いずれもFRP製&左右セット)。これにより295サイズのアドバンA050も入れることが可能となる。





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!



100万画素のカメラ部はHDサイズでの録画に対応。対角170度のワイドレンズとあわせて、広い範囲の映像を鮮明に録画可能。広い画角はインカー映像撮影時には設置場所の自由度にも繋がる。

COMTEC HDR-101

対応：汎用

モニター商品：HDR-101一式
協力：コムテック ☎0561-36-5654
<http://www.e-comtec.co.jp>

今回モニターを募集するのは広角・高画質のドライブレコーダー。日本製という高い信頼性と基本性能、周辺機器への影響を抑えた設計が特徴となっているぞ。さらにGセンサー情報を数値で確認できるというサーキット派に嬉しい機能も注目だ。



本体には4GBのマイクロSDカードが付属。4GBで設定により30分～6時間程度の録画が可能だ。また、専用のビューワソフトも付属している。

ステーの角度調整は付属の六角レンチを使って行う。がっちり固定することで車体の振動を受けにくくなり、安定した映像の撮影が可能だ。



本体の固定はステーと両面テープで行う。上下はどちらにも取付が可能で、撮影映像や裏面の液晶画面は向きに合わせて自動で反転が行われるようになっている。



1名様

万が一の瞬間を高画質で記録

走行動画の信頼性はスーパーGTのインカー収録でも実証!

その信頼性の高さはスーパーGTのインカー映像収録採用されるほどで、厳しい環境下でもデータ不良などを起こさずに映像を記録することが可能だ。ノイズ対策は地デジやGPS、ワイヤレスドアロックなどの電波の妨害を抑制。クルマに装備されている電波を使用する機器に悪影響を及ぼさないようになっている。

また、パソコンでは専用のビューソフトを使用することで、撮影した映像と同時に、Gセンサーが記録した情報を表示することもできる。サーキット走行中の加速・減速・旋回Gを数値で確認するといった使い方も可能なアイテムというわけだ。

ドライブレコーダーは、運転中に起こった万が一の瞬間を映像として記録することで、事故原因の解明や事故処理に活用するアイテムだ。

鮮明な画質と
3軸G情報の記録で
サーキットユースにも
応用可能

締め切りは **2月28日!!**

モニター方法

モニターに選ばれた方には、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。(※装着作業は編集部内ガレージで行うことも可能です。編集部員のスケジュールがあれば夜間の作業も可能。事前にご相談ください。)

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ドライブレコーダーやインカー映像などの撮影経験があれば教えてください
- 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「COMTEC HDR-101」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「COMTEC HDR-101」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

プレゼントを大放出!

OPT2 PRESENT CORNER 2014

オリジナルロゴTシャツ

サイズ: M/L

合計
4
名様



高崎くす子スペシャルジャケット4/4S、5

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

くす子ちゃんが入った
かわいいグッズをどうぞ♡



高崎くす子
スマートボトルカバー

2
名様



提供: テイン ☎045-810-5501 <http://www.tein.co.jp>

ワンポイントのロゴが主張する
コットン製のタフなトートバッグ
オリジナルトートバック

10
名様

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

走行シーンのプリントが大迫力
ワイドサイズで実用性もバツグン!

BLITZレーシングプロジェクト
スポーツタオル



3
名様

提供: プロジェクトミュー ☎04-2934-5177 <http://www.project-mu.co.jp>

高性能ブレーキ装着を
ステッカーでアピールしよう!

Project μ スキ文字ステッカー

カラー: グリーン/ホワイト/ブラック/シルバー

Project μ

Project μ

Project μ

Project μ

P.MU

P.MU

P.MU

P.MU

各色
1
名様

P.MU スキ文字ステッカー

カラー: グリーン/ホワイト/ブラック/シルバー

各色
1
名様

2
名様

わかる人にはわかるカタチ
さりげなくクルマ好きをアピール!

ブレーキメモパッド

提供: ディクセル ☎072-654-0121 <http://www.dixcel.co.jp>



提供: N.O.-SYO <http://www.no-syo.com>

クラブロック×トランスサウンドで
ノリノリのドライブを楽しんでくれ!



1
名様

SOUND DRIVE -Dance Rock Mix-
サイン入りCD



1
名様

SOUND DRIVE -DRIFT LUXY V.I.P.-
サイン入りCD





各色
3
名様

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

シックなカラーのステッカーは
ボディのどこにでもマッチする!

VARIISステッカー

カラー：ブラック/シルバー/ホワイト



ENDLESSヘルメットバック

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

エンドレスグッズを身につけて
私たちに応援しにきてください!



1
名様

各色
2
名様



ENDLESS Tシャツ

サイズ：L



カラー：ホワイト/ネイビー

ENDLESSフェイスタオル



2
名様

自慢の34スカイラインが
アートの的に描かれとるバイ!!

3
名様



提供：ユラス ☎092-558-4111 <http://www.uras.co.jp>

URASスポールタオル

応募の決まり

どちらも締め切りは

2月28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何?
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 3月号プレゼントコーナー」係
当選者はOPT2・2014年5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4月10日~2014年5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。

提供：エクセディ ☎072-824-7138 <http://www.exedy-racing.com/>

サーキットを駆け抜ける
レーシングマシンの勇姿を収録!

オリジナル卓上カレンダー



1
名様

提供：KTS Turbo Billet X
<http://ktsturbobilletx.com>

ビレッドタービンブレードを
卓上型ペンホルダーに!!

タービンブレード型ペン立て



5
名様

提供：レーシングプロジェクトBANDOH
<http://www.bandohracing.com>

強力タッグのロゴが
プリントされて
サーキットの
応援にもピッタリ!

BANDOH&TED
MANビニール傘

3
名様

OPT2ブースに 展示した5台のマシン!!

東京オートサロン
チューニングカーギャラリー

OPT2編集部ブースでは、今年もフルチューンから仰天チューンド、本格競技仕様まで、チューニング好きのみんなにぜひナマでじっくり見てほしいと感じたマシンを5台厳選して展示! オートサロン会場全体を見回してもディープさはトップクラスだったと自負しているぞ。というわけで会場に来られなかったひと、ここでまとめてチェックしてね!

SPECIFICATION

2JZ-GTE改3.2ℓ仕様

1600ps

ブロック・セメント&SUS棒詰め加工 JUN90mm削り出しクランク/断面コンロッド コスワース・ピストン オリジナルカム(IN・EX: 264度 12.8mmリフト) ドライサンプ 電動ウォーターポンプ ワンオフ45φエキマニ・サイド出しマフラー レンコ5速エアシフター RAM-8インチスライダークラッチ 9インチナロープロギア koniサスペンション ウェルドレッシングホイール(F: 4.5J-15・R: 17J-15) ミッキートンゾン・ETフロント(F: 26×4.5-15)/ETドラッグ(R: 33×17-15) フルパイプフレーム ドラッグシュート ウィリーバー ワンオフフルカウル ほか



エンジンのすぐ横に排出されるサイド出しマフラー、フルパイプフレームボディやレーシーなコクピット、極太ドラッグ用タイヤなど、普段はなかなか見る機会のない本格ドラッグマシンの作り込みを、じっくりチェックしているお客さんが多かった。ピンク色のボディカラーは女子ウケもバツグン!



フルパイプフレームに2JZを搭載 6秒台を目指すドラッグマシン!

市販車のボディをベースにするのではなく、パイプフレームをイチから製作し、そのうえから市販車の外装をかぶせた『プロストック』と呼ばれるカテゴリのドラッグレース専用マシン。

搭載されるエンジンは、ブロックの中にセメントを流し込むなどして補強された3.2ℓ仕様の2JZ。

昨年シェイクダウンし、現状はまだセットアップ段階の暫定仕様だけれど、いずれはアルコール燃料などに切り替え最高出力1600ps、最大トルク130kgf-mというモンスターマシンに仕上がる予定だ。

ブースではフロントカウルやドアをはずした展示で、ひととき注目を集めていた。



BLACK LINE
blackline-drag-SC300
問 ブラックライン ☎049-239-6667
http://www.blackline-racing.com

180SXにV8エンジンを換装!!

先月号で紹介したV8・5.4ℓエンジン換装のギョーテンチューンド180SX。自慢のサウンドをスピーカーで流すなど、お客さんへのアピールもバッチリ! ロケットパニーのフルエアロをまとった迫力満点のルックスも大好評だったぞ。



SPECIFICATION

カマロ純正V8エンジンLS1換装

400ps

COMPCAMSハイカム(IN・EX: 280度 15mmリフト) フレッド製換装キット/フレッド強化バルブスプリング/ブッシュロッド/チタンリテーナー/コンロッドボルト/オイルポンプ/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改 オリジナルマフラー改 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 スタンズ車高調 イケヤフォーミュラ・ヒロロアーム BC NR33ブレンボキャリパー(FR) アドバンRSIII(F・R: 10.5J-18) アドバンネオバAD08R(F・R: 265/35-18) サイトウロールゲージ11点式 ロケットパニーフルエアロ ほか



STANCE JAPAN x NOUVELLE VAGUE

和製コルベット[RPS13]

問 ヌーベルバグ 山梨県笛吹市石和町東高橋261-1 ☎055-261-7581
→ スタンズジャパン 京都府八幡市下奈良宮ノ道6-2 ☎075-874-3282

MAGIC
JAPBUL[FD3S]
 ① トータルカープロデュースマジック ☎078-903-3422
<http://www.tcp-magic.com>

SPECIFICATION
R26B改ペリフェラルポート仕様

600ps

マジック・オリジナルアベックスシール/ワンオフエキマニ/G-FACEデュアルG
 Mマフラー HKS-FコンVプロ NOS オデッセイドライバッテリー アドバ
 ンス・ブラックオルタネーター DG-5雨宮スベック プロジェクトμブレーキ
 グラムライツ57エクストリーム(F: 9.5J-18-R: 10.5J-18) ハンコックRS-
 3(F: 235/40R18-R: 265/35R18) ほか



4ローターペリポート仕様+NOS! 官能的サウンドのドリフトマシン

4連スロットル仕様のエンジンや、レーシーなカーボン製リヤハッチ&ドアなど見どころ満載。マシンの後ろには、これから製作するニューマシンに搭載予定の4ローター>-X3017Rツインターボ仕様エンジンもディスプレイされ、注目を集めていた。



ペリフェラルポートに加工されたオリジナルの4ローターエンジンを搭載し、NOSを追加することで約600psを発生させるマジックのFD3S。

海外で開催されるD1やフォーミュラDなどで活躍する有名ドリフター、マッド・マイク(ニュージーランド)が乗り、独特なエキゾーストノートを響かせながら迫力満点のドリフトパフォーマンスを披露している。

自慢の4ローターエンジンと、オリジナルワイドボディキットに迷彩&レッドブルカラーが施されたドハデなルックスで、マシンのまわりには人だかりが絶えなかった。

魅惑のツインチャージャー化を実施

J&K
ツインチャージャー スカイラインGTR[BNR34]
 ① J&K ☎0475-76-2714 <http://www.jk-power.jp>



GT-SSツインターボ仕様のRB26にスーパーチャージャーを追加したツインチャージャー仕様! 気になる詳細は巻頭企画でチェックしてもらおうとして、シンプルかつ堅実なルックスのBNR34は、OPT2ブースを訪れた女の心にも大人気だった。

SPECIFICATION
RB26DET改ツインチャージャー仕様

530ps

HKS-GT-SSタービンx2/GTS8550/Vカムシステム/鍛造ピストン/コンロッド/FコンVプロN/インタークーラー/EVC-S/オイルクーラー プロ
 オフバルブ 280ℓ/h燃料ポンプ HPIラジエーター HKS-LAクラッチ
 /ハイパーMAXダンパー アドバン・ネオバ(F-R: 275/30-19) ほか



3.4ℓのストリート ドラッグ仕様

OPTION2
カジ編スープラ[JZA80]

SPECIFICATION
2JZ-GTE改3.4ℓ仕様

1000ps

BCストローカーキット ポート&燃
 焼室加工 トラストT88-33D改ター
 ビン/大容量サージタンク HKS
 カムシャフト(IN-EX: 264度)・EV
 C6 Q45スロットル 柿本改カキ
 モトRマフラー D2サスペンション
 キット(ストリートスペック) トライ
 アルトライフォースエアロ ボディショ
 ュップニュータイプ・オリジナルアン
 ダーボード ブリッド・セミバケ デフィ
 追加メーター フージャー・ドラッグ
 ラジアル(R: 255/50-15) ほか



2JZ改3.4ℓエンジンにT88-33D改タービンで1000psを発揮するOPT2カジ編の愛車がようやく完成&お披露目! 付録DVDなどで製作経緯を紹介していたこともあり「ようやくできあがったんですね!」なんて声をかけてくれる読者が多かった。



第7回

茂原 de 痛車!

in茂原ツインサーキット

開催日: 2013年12月8日(日)

開催地: 茂原ツインサーキット東コース(千葉県)

主催: 茂原ツインサーキット 茂原de痛車実行委員会

☎0475-25-4433

<http://www.mobara-tc.com>



珍フェスティバル!? コスプレイヤーが集合!!



見た目とは裏腹!?

走りはチヨ〜過激!

DJステージはアニソン限定!?

レストラン内に設置された音楽DJブースでは、千葉県各地で開催されているアニメソングDJイベント「絶対あにめ領域」が出張開催! 迫力ある音圧とナマDJプレイを披露していたぞ。

スポーツ走行部門では、通常のフリー走行だけでなく「ドリフトコンテスト」と「タイムアタック」も実施。この日のために事前に走行会に参加して練習するほど気合いが入っているひともあるそうだ。





コスプレプレイヤーがサーキットに降臨

参加者およびギャラリイは10代~20代の若い世代が多く、東北や関西など遠方からの参加者も見られる。「モータースポーツ業界で『若者のクルマ離れ』が叫ばれる中、痛車マニアはフレッシュな走り屋が多く感じられます」と茂原ツインサーキット好地さん。



コスプレコンテストやドレスアップコンテストは、ギャラリイにも投票券が配布され、来場者みんなが参加するスタイル。お昼休みに行われたコスプレアピールタイムでは、お子様コスプレイヤーも参加するなど、年齢層も幅広い。5月開催時の写真も混ざっているんだけど、やはり12月よりも暖かいぶん露出度が高め!?



茂原ツインサーキットで開催されている、痛車オンリーのお祭りイベントが「茂原de痛車」。

開催のたびにマニアを集め、知名度を高めていき、今では年2回の恒例イベントとしてすっかり定着。7度目の開催となる今回はサーキット走行部門109台(ドリフト/グリップ/バイク)、ドレスアップ部門23台で、痛車といえども走り好き中心のエントリーで、来場者数も茂原ツインサーキットでは最大級、600人を軽く超えていたというから驚き。

ちなみにメルによる事前募集では、走行枠105台に対して、その倍近い申し込みがあったというから、またまた驚きだ。

ちなみに、エントリーが多いのは「グリップ初級」クラス。痛車を通してサーキットに興味を持ったひとや、

走りを堪能する痛車オンリーの130台超のマシンと



オリジナルデザインでフルラッピングされた車両から、出光MOTIONシビックやカストロールセリカのレプリカ+キャラ仕様まで、さまざまなマシンたちがパドックを埋め尽くす。アニメやキャラクターの元ネタを知らなくても見て飽きない派手やかさ!!

ドリ車も
エコカーも
ミニバンも
旧車も



外車にも容赦なく貼る!!



これからスポーツ走行を始めたというひと、さらに「前回」はドレスアップクラスに参加したので今回は走行してみよう」というリピーターも多い。

ドレコンでも、イベントの締めくくりとしてエントリー車両によるパレードランを開催。サーキットに親しんでもらうことで、走りに興味をもってもらえるよう趣向を凝らしている。モチ、多種多様な痛車の隊列走行は、派手なんてもんじゃなく、ギャラリイがカメラのシャッターをきりまくりだ。

そのほか、コスプレコンテストなども行われていたぞ。サーキットスタッフの好地さんによると「親子連れのギャラリイが前回よりもたくさん来ていたのが印象的でした」とのこと。

次回は5月11日(日)に開催予定となっているそうなので、興味のあるひととは参加してみるといいんじゃないかな。



3

オプション

2014年2月10日発売(毎月1回11日発売)第23巻第3号通巻289号1992年6月22日第3種郵便物認可 受注センター
発行人・西ヶ谷周二 発行・株式会社三栄書房 〒160-8547東京都新宿区本塩町19-5 ☎03-5336-9511
編集人・加地伸康 編集株式会社アイズクラブ 〒136-0082東京都江東区新木場1-14-5 ☎03-3552-7670
04-8988-6011

【2016年10月】史上最大のオーストラリア

WED 10:00

OPTIONAL

470

自分でもできる!!
真夏のトランプル防止

テクニク

1



不但灌溉

地址: <http://www.10000.org>

