

西日本のチューニングに注目!! 大阪&福岡 カスタムカーショー行脚

「OPTION2 4月号」 2014年3月11日発売(毎月1回11日発売) 第23巻第4号 通巻290号 1992年6月2日 第3種郵便物認可

純正スピーカーは消耗品だった!?

月イチ入門DIY!! カンタン音質向上プラン

VIVA!!
4WD SPORTS

OPTION2

EXCITING
CAR MAGAZINE

最強AWDを目指せ!!

ランエボ × インプレッサ
4G63 EJ20/25

TUNING WORLD

夜遊びシーズン到来!!



STREET LIVE
2014



装着マシン公開計測!!
スーパーチャージャー
MAXパワーチェック

オプションⅡ

04

APR.2014

真冬のトラブル防止

下まわり&サスペンション編

テクニック



全開!
大黒パーキング



とある週末の夜、カラフルなボディカラーや光りモノで飾られたマシンたちが続々と集まり、大黒パーキングを埋め尽くしていった。その数は、瞬く間に数百台となり、シヨブモノカーや有名シンの姿も見える。

その後、いくつかの集団にかけられながら湾岸線をミッドナイトレーシング、およそ100台程度がお台場エリアの駐車場へと移動するなど、その盛り上がりは深夜まで続いた。というわけで、2004年イッパツ目のストリート取材としては大収穫の大黒パーキング&首都高湾岸線ナイト。お祭り騒ぎの情報を聞きつけたチューニングカーが続々と集まり続け、大黒パーキングエリアがごった返しになったことから、湾岸高速を移動したりしたため話を聞けず、詳細不明のクルマが多かたのが心残りだけれど、ここでは話を聞けたチューニング&カスタムマシンたちを中心に紹介していこう。

そして、オフショーン2では今年もストリートミーティングやイベントを積極的に対応していくんで、盛り上がりつつあるステージの情報や、観客からのレポートなど、待ってるヨ!!



結集!
お台場エリア

深夜のパークキングを
埋め尽くす!!



エアロパーツはBSK製で、ホイールは19インチのワークXSAボデイカラーと同じクリーンのまおんカラーも装着している。エンジンはHKSのGT-RSタービン仕様。



リヤクォーターガラス部分やバックフログ部、さらにドア内張りなどには無限ホールが埋め込まれている。外から見える部分に取り付けばインパクトバックタン、インデリアに取り付けると車内が広く見えるなどの視覚効果も狙えるね。助手席ダッシュボードにはミラーモニターが埋め込まれていた。

各部に仕込んだ光りモノで
内外装ともスキ無く
ドレスアップ!

鮮やかなライトグリーンにオールペンしたボディに、ネオン管やLEDイカリングなどの光りモノ、さらにはガルウイングと、ト定番のスポコンルックに仕上げられたスカイライン。

東京都あきる野市でドレスアップ
やオーディオ取り付けなどを手がけ
る『RD-VISION』の代表、田辺さん
の愛車兼デモカーだ。

この日集まったマシンたちの中でも、ひときわ完成度が高く、注目の的となっていた。

アクリル棒を曲げ、切り込みを入れて作ったイカリ
ンクを装着。いちばん外側の部分は無限ホール化され
ている。さらに、ペゼルの側面はボディ同色にペイン
トするなど、細部までこだわって作り込まれている。



FAIRLADY Z Z33

おしゃれなスーパーカースタイル



独特な顔立ちのエアロ（おそらくアップフラッグ製）を備った深紅のZ33ロードスター。ヘッドライトやテールランプはブラックアウト、ホイールもブラックをベースに部分的にレッドで塗り分けるなど、カラーコーディネートもバッチリ。



SKYLINE ECR33

本格バイナルでドレスアップ!

イエローのボディにドハデなバイナルを貼り込んだスカイライン。海外のフォーミュラDなどで活躍するレクサス（斎藤太吾選手のマシン）のバイナル施工なども手がけているという、Kフロンティアのデモカーだ。



CIVIC COUPE EJ1

EK顔スワップやワイド化など
DIYで大胆モディファイ!

フェイススワップやフェンダー加工などを行い、シビッククーペをUSスタイルに仕上げているKAZさん。「ハワイの走り屋をイメージして、現地の小物を使ったり、BMXを積んだりしてふんいきを演出しています。エンジンやミッションもVTECを換装してあるので、走りのほうもバッチリですよ!」とのこと。

エンジンや外装など、必要な部分は公認を取得してるので、ストリートも堂々とお出かけ可能だ。



コアサポートを交換し、US仕様のEK用ヘッドライトなどを移植することで、EGフェイスからの流れを再現している。フロントバンパーとサイドステップもEK6用。正統なエンジンは、シングルカムのD16AからツインカムのB16Aに換装。

リヤテールもUS仕様。ルーフキャリアやリヤサタランク梅バイクラックはBMXを模倣しているんだけど、これはミューティングやイベント会場にいった時にも重宝しているとか?



フェイススワップのついでに自分で製作したという片側40mmワイドのフロントフェンダー。助手席側はあえてサフェーサーカラーで仕上げていた。ホイールはアメリカ製のXR613を履かせている。



IMPREZA GDB

カラーリング&
ガルで魅せる!

プロドライブ製エアロ&社外リップに純正ホイールのインプレッサ。ボディカラーレーシングストライプ。さらにはガルウイングで個性を際立たせているね。

FAIRLADY Z Z33

さりげない
ワンオフ加工で
オリジナリティを
追求!!

神奈川県のパートワークスが製作したというウェーバースポーツ製フルエアロのZ33。

フロントバンパーはダクト部分のフィンを取り払い、サイドダクトもスモージングするなど、ワンオフ加工でオリジナリティをもたせている。

ドアノブもスモージングしてリモコンで開閉できるようにするなど、大がかりなギミックも取り入れている。



今回のミーティングは、mixiを中心に活動するチーム「SC O (スポーツカー・オフ)」が呼びかけ、映画ワイルドスピードの主演俳優ポール・ウォーカー氏を偲ぶ趣旨で企画されたという。映画に登場するスープラのレプリカ (ボメックスのデモカー) なども登場し、ふんいきを盛り上げていた。また、参加者にはKプロンティアが製作した限定ステッカーがプレゼントされ、慈善が立ち上げた慈善団体「Reach Out World」への募金活動なども行われていた。



MR-S ZZW30

ヘッドライトカバーでイメチェン

ボディカラーがブラックで周りが暗かったこともあり、ヘッドライトカバー効果でバツッと見お洒落っぽいふんいきに仕上がっていたMR-S。カバーはダムド製かな?





1000ps常用の SR20メイクに備える

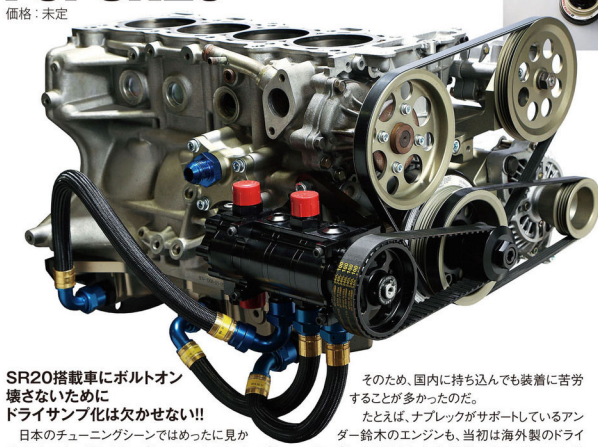
NAPREC DRY SUMP SYSTEM For SR20

価格：未定

キット内容はポンプやオイルパンなどの主要部品に加え、オルタネーター移設用ブラケットなどエンジンまわりの装着パーツが一式含まれる。オイルポンプとオイルダンプの位置関係は車両によって変わるため、その部分のホース類はユーザー側で用意が必要がある。



高出力
エンジンを支える
給油システム!!



SR20搭載車にボルトオン
壊さないために
ドライサンプ化は欠かせない!!

日本のチューニングシーンではめったに見かけることのないドライサンプシステム。しかし、トップカテゴリーのレーシングカーを見ると、多くのマシンがドライサンプ化されていることに気付くハズ。

そして、良く考えてみると…エンジンの出力はチューニングカーの方が上、というケースも少なくない。多くのマシンが800〜1000psに迫るというエンジンを搭載しているのが日本のチューニングシーンなのだ。

そんな高出力エンジンのロングライフ化に欠かせないのが、絶対的なオイルの供給システム。たとえば、オイルパンの傾りや、ヘッドからオイル戻り遅れによって油圧低下が起こったりすると、高出力エンジンであるほど、瞬間的にブローに繋がってしまうからだ。

そこで効果的なのがドライサンプ化による給油システム。海外ではダブルレベルのチューニング（タービン交換+α）から、採用されることが多いドライサンプだけれど、日本国内でドライサンプのチューニングカーというに数えるほどしか存在しないのが現実。

実は海外製の日本製エンジン向けドライサンプキットも多く存在するが、その多くがレーシングカーなどフレームに加工があったり、特殊なレイアウトを持つ車両で型取りしたもの。

そのため、国内に持ち込んでも装着に苦労することが多かったのだ。

たとえば、ナブレックがサポートしているアンダー鈴木エンジンも、当初は海外製のドライサンプキットを購入したが、装着のための加工で、装着への苦労はハンパでなかったとのこと。

というわけで、アンダー鈴木エンジンを新たに製作（常用1000psが目標）するのを機会に、ナブレックでドライサンプシステムをキット化しようということになったんだ。

そしてついに完成したのが写真のシステム。そのメ리트や仕組みは…すでに、このページの文字数を大幅にオーバーしてしまったので、次号のSR20特集で詳しく紹介しよう!!

ナブレック代表 名古屋 稔

「ドライサンプ化は、ハイチューエンジン保護と効率向上に大きなメリットがあります。キット化にあたっては、ポンプやオイルタンクを自社製、あるいは国産品にできないかとかなり頭を悩ましたのですが、海外製のほうが、価格面でのユーザーメリットも大きく、技術的にも安定しており、ブリーザーやブラケット、オイルパンなどの部分をナブレックで製作したフィッティングキットにしました。また、ブロック強度の向上メニューやVEヘッド換装用のソレノイド移設キットなど、SR20チューンに向けたパーツの開発が進んでいますので、結果を楽しみにして下さいね!!」





サーキットアタックも!!
ドレスアップも!!
ストリートも!!

マルチな
ステージで速くて楽しい
手軽なAWDターボチューンの世界!!



MITSUBISHI LANCER EVOLUTION 4G63



大特集
もっと楽しめ!!

インプレッサ

EJ20/25 

TUNING WORLD



カスタムベースとしての
人気だっって高いんだぜ!!

カーサービスヒロ
中村さん

冬の雪上走行もお任せ!!

SUBARU
IMPREZA
EJ20/25



卒業シーズンも迫ってきた3月、免許の取得や新たな生活のスタートに合わせて、愛車を選んでいる人も多いんじゃないかな。走り屋マシンを探しているなら、ミドルクラスのAWD(4WD)として人気のランサーエボリューション&インプレッサなんてどうだろう。この2車種なら、対応するステージは幅広く、チューニングの可能性も無限大。サーキットでのトップランカーもいれば、カスタムにハマりこんでいるオーナーも多数あり、北国は冬季の雪上走行会まで通年で走りを楽しむこともできちゃうんだ。また、新旧含めてモデルは幅広く、手ごろなベース車から新車同様の極上まで、選択肢が幅広いのも嬉しいところ。というわけで今月の巻頭特集は、魅力満載のAWDターボの2台巨頭、ランエボ&インプレッサの大特集としてみよう!!

ランエボ

4G63





北海道発!! 氷上走行会のエボ&インプ

ランエボ&インプレッサの特徴でもあるAWD(4WD)の高い駆動力。その駆動力は、冬季の雪上走行にもってこい、というわけで、お邪魔したのは、冬季の北海道の氷上走行会。なんと特設ステージはマイナス気温の中で50cm以上の分厚い氷が張った沼だという。エントリー車両のタイヤはスタッドレスはもちろん、競技用スパイクでもOK。競技用のスパイクタイヤであれば氷上と言っても高い駆動力が発生し、スリリングな高速スライド走行が楽しめるというところだ。ちなみに、BSKの氷上走行会は北海道では人気の高いイベントで、実際のエントリー車種は幅広いものとなっているぞ。



**IMPREZA
WRX STi [GDB]**
OWNER: 吉田真吾さん



競技用スパイクは超楽しい!!

タイヤは氷上走行会の必需品とも見える。海外製スパイク・ミシュランNAO。北海道のウインターモータースポーツの定番タイヤだ。サイズは155、80-16と細めだがどっしりグリップ力はバツグン! 雪の舗装路面を走っている様な感覚で氷上走行を楽しめる。



16インチのスパイクタイヤを装着するため、ブレーキを純正プランボからスバル純正4ポットに変更、ローターもサイズダウンし組みあわせているホイールは、実はFD35用テンパーホイール。車高調の減衰は最弱、スプリングはフロント6・リヤ4kg/cmと柔らかいのが氷上自在のセッティング。もちろん車高は低めにセッティング。

まだ駆動系中心のライトチューンだが、CPUは自身の手で現車セッティングされたもの。



**氷上で全開走行を楽しむには
ケツ進入からの横移動がポイント**

以前はバルサー-GTI-Rで氷上走行を楽しんでいた吉田さんは、今シーズンからインプレッサにマシンチェンジ。購入してまだ間もないため、スペック的には足まわりや吸排気系&自身で現車セッティングしたROMチューンというライトな仕様だが、16インチの外製スパイクタイヤを履かせるためにブレーキを小径化したリ、足回りの減衰&バネレートを柔らかめに設定したりと、冬の氷上&雪上専用機と呼ぶにふさわしいセッティングになっているぞ。

ブーストアップや現車合わせROMチューンにより、380psというパワーを絞り出すエンジン。氷上でもスパイクタイヤを装着すれば、この位のパワーは使いこなせるという。



LANCER EVOLUTION V [CP9A]

OWNER: 浅井康児さん

**氷上を遊び尽くすのは
デフ・足・パワーがポイント!**

ウインターシーズン遊び尽くすために製作されたエボで、氷上&雪上走行を楽しんでいる浅井さん。タイヤは、バツグンのグリップ性能が魅力のBFグッドリッチ製WRXスパイクを装着。しなやかに動くD2レーシングの足まわり、イニシャル調整が施されたLSDによって、滑りやすい氷上で高いパフォーマンスを誇る。





気分はWRCドライバー!! 駆動力を活かして雪上走行も思いのまま



IMPENZA WRX STi [GDB]

OWNER: 水村昌史さん

前後のトルク配分を変えることでFRのように自然な挙動を楽しむ

氷上走行会では数少ないスタッドレスタイヤ派の水村さん。このインプレッサ、普段はファミリーカーとしても使用しており、純正の乗りやすさを損なうことなく氷上走行も楽しめる様なチューニングが施されている。ポイントは前後のトルク配分が変更されるDCCD。普段はオートに設定しているが、氷上走行の際にはリヤ寄り設定する事でFRっぽい動きになり、全開域でのドリフト走行が楽しめる。またDCCDのおかげでスタッドレスタイヤでも十分楽しめるそうだ。



このように、氷上走行の際には前後のトルク配分がリヤ寄りになり、FRっぽい動きを楽しむことができる。またDCCDのおかげでスタッドレスタイヤでも十分楽しめるそうだ。



本人曰く、アメリカなどの事だ。吸排気系やメタルワレなど、走りの楽しさを追求する。氷上走行会では、冬はスタッドレスタイヤを履き、夏は氷上専用タイヤに履き替える。氷上専用タイヤは、氷上走行会では、冬はスタッドレスタイヤを履き、夏は氷上専用タイヤに履き替える。氷上専用タイヤは、氷上走行会では、冬はスタッドレスタイヤを履き、夏は氷上専用タイヤに履き替える。



タイヤのグリップ力に負けないよう、エンジンもパワーアップ。バルタイまで高回転指向にする徹底ぶり。天井や内装は軽量化のために撤去され、ボディ剛性の確保と乗員保護のためロールオーバーが抑制されている。



LANCER EVOLUTION V [CP9A]

OWNER: 大波慎司さん

タイヤ性能を活かすべくチューンされた氷上&雪上専用戦闘機!



純正タイヤは氷上専用タイヤを装着する。ADVANのWRCスリックタイヤを装着する。氷上専用タイヤは、氷上走行会では、冬はスタッドレスタイヤを履き、夏は氷上専用タイヤに履き替える。氷上専用タイヤは、氷上走行会では、冬はスタッドレスタイヤを履き、夏は氷上専用タイヤに履き替える。

GNR札幌の手にて製作された。氷上専用のエボを駆る大波さん。ADVANのWRCスリックを装着しているが、ノーマルだとパワーが足りずタイヤに負けてしまふんだとか。そこで東名ボンカムや吸排気系・クルーズの現車セッティングROMでパワーアップ。またバルタイを高回転向けに設定し、より踏んでいる仕様に、機械式LSDのイニシャル調整や、純正よりも柔らかいレートのバネが組み込まれた別タンク式車高調により、氷上の路面でバグンの効果を発揮する。



SPECIFICATION

4G63改(約600ps) EFR-7670
タービン パワカ(M: JUN272
度 EX: 東名(ワンド280度) ワン
オフ・エキマニ・インマニ・90°スワ
ッチ HK5Fコンロッド トラストイ
ンタークーラー タバ(ラジエター)
クランク車高調 ZELAスプリング
(F: 22kg/mm-R: 14kg/mm)/延長
長ロアアーム改 ムバーナウタイ
ロッドエンド アニミミッドワークス
リヤード・コンアーム フルビロヒ RD
D7プロトローター クスロールケ
ンシヤ(RC-T4(10x18) Mチ
クニツディバンパー/ダンネット Cウ
エストGTウイング 自作アンダーハ
ール&アダーフィン ホルテックスカ
ード ほか

室内はダッシュボード
やドア内側の吸音を撤
去して軽量化し、4点
ローラーゲージとサイ
ドバーを装着している。
メーターはサードのR
D-1を使用、ミッション
は純正HJ(パターン)
のままで。



「2.8に1でドラッグを
使えばさらにパワーが
出せるかもしれませんが、
ミッションが保たない
ので、あえて2.8仕様
のままで最大トルクを
セーブしています」との
こと。今シーズンはEFR
7670タービンを600
psを発揮する仕様だっ
たけれど、来シーズンは
GTX3582Rタービンを
装着して700psを狙
う予定だという。



チューニングの可能性は無限大
コンマ1秒を争う頂上バトルにも対応する
ポテンシャルを秘める!



様のエボ&インプ

タービン交換とタイヤサイズアップで
54秒入りを狙う素人最速ランエボ

UNLIMI栗坊号エボ6 [CP9A]

Driver: 栗田圭一さん



栗田さんは「CP9AはCP9Aよ
りホイールベースが115mm長ん
です。4WDはRがNに比べて旋回性
能が劣るので、少しでも曲がり易
いと考え、あえてCP9Aを愛車とし
て選んでいます」ことが、実はコ
替えを続けてきてこのCP9Aは3
台目の愛車だといふ。

ところで、加熱する筑波サーキット
において、記録を狙うには295/35
19のイスのトパン050が欠かせ
ないというのが定説となりつつある。
そんな中、昨シーズンあえて295
/35 18のR/E11Sを使い続け、従来
のランエボ6というトップア
イムを同条件でクリアすることを目
指し、なんと56秒41というタイム



コース2000のタイムアタックシ
ンにおいて、記録を狙うには295/35
19のイスのトパン050が欠かせ
ないというのが定説となりつつある。
そんな中、昨シーズンあえて295
/35 18のR/E11Sを使い続け、従来
のランエボ6というトップア
イムを同条件でクリアすることを目
指し、なんと56秒41というタイム

を叩き出したのが、栗田さんのラン
エボ6。
みこと、素人最速グループのラン
エボ6の中で歴代トップタイムを叩き
出した栗田さんは、次なる目標であ
る54秒台に向け、295/35 18のA
OOO投入やタービン交換によるパワ
ー上昇計画を行ってきた。

今シーズンは、エンジントランス
ももあり、目標とするタイムをリア
ードできないが、コナラのボトムピ
ーが向上する、など、仕様変更によ
るパワースタイルやタイヤサイズア
ップの手応えは、もう感じることがで
きたというところで、記録更新への準備
は着々と整いつつある。



今シーズンに向けて
行ったアップグレード
の心づかりがプロシ
ヤードの追加、しか
し、残念ながら効果
を体感する前にトラ
ブルに見舞われてし
まったため、インジ
クションは来シーズ
ンにおまかせ。



間瀬戦隊ゴキゲンジャー「GC8」

Driver: 太郎さん



筑波サーキットで活発に行われているタイムアタック。OP T2が把握する中で、現役で走っているインプレッサの最速タイムを持っているのはなんと初代GC8の57秒299。太郎さんのGC8インプレッサだ。

GC8の軽さを武器にさらに磨きをかけようと、太郎さん自ら加工を施したタイは150kgを下回る軽さ。実はこれでも、ハイパワーに耐えられるGDB純正6速ミッションなどの流用を狙ったラインよりは多少重たくなっているのが現状だという。

エンジンはオートプロデュースBOSSで製作したEJ25改で400psと自己申告のバツは合わせや控えめ。

現在のベストタイムは2013年春に記録されたもので、装着していたタイヤはフナダ内に収まる255

／4017と295幅が標準になりつつある現在のアタックシーの中ではナローサイズのタイヤで出している。そしてシーズンにはさらなるタイムアップを目指しマシンをリメイク中。今やタイムアップに欠かせない要素となっている95／35 18サイズを装着するためのボディの加工や足まわりのセッティング変更を行っている最



エンジンはオートプロデュースBOSSで製作されたEJ25改をベース、コースワース製のピストンと前面コンロッドで耐久性を高め、ヘッドチェーンとタイロッド化されたRX-6タービンを組み合わせることで約440ps、52.6kgf-mのパワーを発揮する。

サーキット発!! タイムアタック仕様のエボ&インプ

2.5L+GTX3582Rで実現する
ワイドなパワーバンドで58秒切り達成!



マシンメンテナンス
ガレージカゴタニ 龍谷さん

室内は不要なものは取り除かれ、エアロパーツの白点式ロールオーバーを装着。ガセットでピラーに接続することでボディ剛性を高めている。シートはハンス対応のレカロプロレーサーで、レースにも簡単に参加しているため助手席もベアーズには消火器を常備。



長年GDBインプレッサで筑波サーキットをはじめ様々なサーキットのタイムアタックや草レースを楽しんでいるマルキンさん。

筑波サーキットコース2000では2008年に1分切りを達成し、今年2月には目標としていた58秒を切り、57秒470を記録するなどマシンは年々熟成されてきている。



EJ25換装のサーキットSPLインプは 筑波55秒台を目指してアップグレード中!

SPECIFICATION

EJ25換装 (最大ブースト圧1.8kg/cm² 約440psi) HX-6過タービン コスワーク
マニファOLD・バルブ・コンロッド・クランク HKSフタークラック・オイルケー
ラー・フロンプロ ロ・アジノホ・エキマニ 100φデールチタマフラー エボセデ
イコンベRラッチャ GDB用6速ミッション流用 オーリンズ車高調 (F-R: 14kg
/mm) アロドリプフロントキャリパー/330mmローター アドバンA050 (F-R:
255/40-17) 22B改バンパー アポリアガス ほか



サスペンション・オリジナルコンロッドのレ
キはフロント・リア4か所、キャリパーと大抵
ローターで制動力強化。タイヤは225/35
15mm、16mmと履いて、更なるグリップ
アップを図っている。



フロントには汎用アタッカーの名称ともなりつつある大きな張り出しのアンダーボードとカナード
を装着。フロントバンパーにあっては不要なタクトは埋めリフトを削いでいる。リアウイングは
ファイバー・ガラスKオリジナルの製品をハイマウント化している。

ガレージカゴタニ GDB-C [GDB]

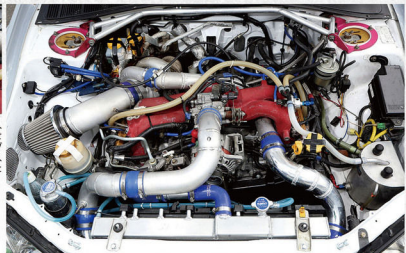
Driver: マルキンさん

SPECIFICATION

EJ25換装 (最大ブースト圧1.7kg/cm²
450psi) GCG-GTX3582R HKS-F
コンVプロ・EVC・バルコン/HKSハイ
パーマックスプロサスペンション (F: 14
kg/mm-R: 12kg/mm) HPIインタークー
ラー・ラジエター STIアーム ATSカ
ーボンツインクラッシュ クスコローケー
ジ スポット増し加工 グレージカゴタニ
オリジナル4か所エキマニ GTウイング
ブレンボ・フロントF40キャリパー/34
0mmローター アドバンA050 (F-R: 29
5/30-18) ほか



EJ25のブロックを使用して2.5Lの排気量を手に入
れたエンジンに、GTX3582Rタービンを組み合わ
せて450psを発揮。排気量の拡大によってピッキングシ
ャルタービン仕様でも4000rpmからトルクバンドに入
るといふ、幅広いサーキットを走るオーナーに合わせた
仕様となっている。



インマニは純正を前後反対につける逆
転インマニ仕様。フロントのインタークー
ラーへのパイピングを最適化してエン
ジンレスポンスを向上。ガレージカゴ
タニオリジナルの63φスロットルも装
着して吸気抵抗を低減させている。



フロントにはアンダーボードを装着
し、ガレージカゴタニのオリジナルの
ウイングを装着。そのほかマルキン
さんは少しでもダウンフォースを稼
ごうと、ガニー・フラッシュのような形
状のL字型ゴムモールをアンダーバ
ナリヤールに装着している。



以前はEJ20のGT3030S
という仕様だったエンジンは、EJ25
ブロックを流用し、排気量を拡大し、
組み合わせているタービンはGT-X3
582Rを選ぶなど進化している。
サスペンションは、コナリングク
ォースを高めるワイドロータリ化に
加え、29.5幅のタイヤを納めるため
にフロントは前後とも片側約50mm
と拡大。各種アーム類の交換やフレ
ィキの強化なども、タイヤアタックマ
シとして求められるスペックを満たし
ている。
実は、先日までシフトタイムを短
縮するために海外製のシークシヤ
ルミッションも搭載していたのだが、
年末のイベントでプロとしてしま
ったこと。しかし、純正の6速シ
ョニングに載せ変えて挑んだアタックで
58秒切りを達成したということは、
さらなるタイムアップの余地が残って
いると言えるだろう。

カスタムショップ発!! 超絶ボディメイクの インプレッサ& ランサーエボリューション





ドレスタップイベントのアワード獲得を狙って、大胆なカスタムが施されたインプレッサランエボ。

意外性のあるベースマシンで オンリーワンを追求する 魅せ系オーナーも多数!!

手がけたのは、ボタニークやカ
スタムペイントを得意とする埼
玉県のカーサービスヒロ代表の
中村さんは、スパー耐久参戦
経験を持ち、今でも愛車のイン
プレッサで走行会に参加するな
ど、走りやチューニングにも精通
している人物だ。

「ランエボもインプレッサも、その
生い立ちもあってハードなチューニ
ングや競技のイメージが強いけど、
実はカスタムベースとしてもすこ
く人気があるんだよね。オイル
を換えて車高を下げるだけで、コ
コよくなるし、マフラーを交換し
てブーストアップすれば、けっこう
速さまで手に入る。それくらいで
乗っければ壊れないから、若いオ

ーナーでも維持しやすいオスメのベ
ース車だと思っよ」と中村さん。

ノールカロでも、けっこうな走行
性能を得ることができるぶん、個性
を表現するためのドレスタップに力
を注ぐ余裕も生まれやすいというわ
けだ。

そして、そんな楽しみ方を体現し
ていると言えるのが、カーサービス
ヒロで仕上げたインプレッサ&エボを代
表する2台。どちらも、ガッツリ仕上
げられているけれど、コンプレの買い
物など音響乗りにもハバリ使用して
いるという実用性のあるストリート仕
様なのだ。

速いクルマを自分好みのルックスに
仕上げて日常的に乗りまわす。イン
プレッサ&エボにはそんな楽しみ方
があるというわけで、カーサービス
ヒロにはそんなお客さんが多く、尋ねてき
ているというところだ。





IMPREZA WRX STi [GDB]



LANCER EVOLUTION IX MR [CT9A]

**ワンオフワイドボディのキャンバスを
豪華絢爛カスタムペイントで彩る!**

ヴァルドのマフラーカッターを利用してワンオフ製作された、左右4本出しマフラーがレーシーなサウンドを奏でる。ヴェルサイド製リヤウイングには、格字状の凹凸が特徴的な「ダイヤブロックペイント」が施される。



ワイドボディ化のキッカケとなったワークのマイスター-S1。サイズはフロント、リヤとも19インチの10.5Jオフセットは+12。運転席側は「パフインテック」、助手席側はボディ同色にペイントされている。左右で異なる表情を見せるのもポイント。
エキシジュード・ド・ブ(ブラックパール)とキャンディタイムゴールドのツートンカラーをベースに、ピストライプやヤシルバーリヤードなどカスタムペイントテクニックが多数盛り込まれたエキステリア。ヒコ部分にもシルバーを基調としたラップペイントが施されている。

その時々の最新トレンドを取り入れる方向で外装リメイクをう画策中だという。
現在製作中のトランクオーディオとともに、ペイントシースンに向けたエポリーションはさらに続く!!

深リムホイールにひと目ホレ、そのホイールを履かせたいという心で、片側40mmワイドボディ化という大加工に踏み切った山内さんのランエボIX MR。
この一歩をキッカケに、ドレスアップコンテストでの入賞を目指して、エアロパーツのモディファイやカスタムペイントの追加などを行い、ついに進化を遂げてきた。

ボディ同色のキャンディライムゴールドや、ツヤ消しっぽい見た目で触ると柔かい「ソフトフィール」などで一部を塗り分け、スピーカーとツィーターの外周にはLEDを仕込むなど、ガルウイングを開けたときに見える内装もズバリカスタム済みだ。ダッシュボードにブラックとシルバーを追加、メーターもスポーツツーカーの特殊スタイル、

ランサーエボリューションマイスターに聞く

4G63のステップアップとタービン選択術

From GARAGE G FORCE

ガレージGフォース(横浜店) 神奈川県横浜市鶴見区獅子ヶ谷2-39-68
☎045-716-8013 http://www.gf-eng.co.jp

ランサーエボリューションの中でも、エボXまで搭載された4G63搭載車は数多く、オーバーホール時期をきっかりにして、エンジン内部やタービン交換まで検討するというユーザーが増えている。しかし、チューニングの選択肢や組み合わせは意外に幅広く、またそれぞれに特徴があり、絶対定番といえる仕様を決めるのは難しい。というわけで、国産はもとより、海外から入ってくる最新鋭パーツまで、あらゆるエンジン仕様やタービンのテストを重ね、データを蓄積しているというGフォースで、4G63のチューニングの傾向や、タービン選択のヒントについて話を聞いてきたぞ!!

多くの仕様を試してきたからこそわかることがあるんです!!

Gフォース
田澤さん



パワーは出たほうかいでしようし、費用はかかる方がいい。もちろん下から使った方がいいし、上は伸びた方がいい。全てのチューニングの要望を叶えることが難しいのは、4G63に限ったことじゃないですけど、少なくとも4G63チューンに関しては選択肢が多いという嬉しい悩みがあることは確かですが、だからいいエントストして、お客さんにオススメできるベストなプランを日々探求しています。というのが、Gフォースの田澤さん。

たとえば、HKSの製品でいうとG IIタービンを使用するスポックタービンキットとGT3037Sを使用するフルタービンキット。

手軽なポン付け系のGT IIタービン

270度ポンカムを推奨することから、エンジンキットは22万6800円で、エキマニやウエストゲートが付属するGT3037Sキットの価格は59万8500円に倍し、取り付けの手間も大きく異なるので、実際にはその差はさらに広がる。

しかし、ノーマルサイズのエンジンに装着して期待できるポテンシャルはいうと、GT IIタービンで最大4500PS程度、同レベルのエンジンにGT3037Sを組み込むと5000PS程度と実は50PS程度の差にからならない。

もちろん、エンジンをフルチューンすれば6000PSオーバーも狙えるGT3037Sタービンだけれど、タービン交換の相談くるお客さんが予算は倍以上に跳ね上がるエンジンチューンを選定していることはまれ。仕様を提案するショップ側としても実に悩ましいこととなる。

ウエストゲートは様々のフルタービンを希望するお客さんにポン付け系タービンを勧めるのも気を使うが、実際にはパワー差50PSという結果なら、低速トルクが確保されるポン付け系がいいのでは? とオススメするケースも多々あるという。

この場合、将来スラップアップしてモアパワーを求めるときが来たら、という意思やその実現性もタービン選択のひとりのポイント。

また、Gフォースでタービン選択の際にポイントとして重視しているのがカムシャフトとどのノーマルボア付けの2600度クラスまで、それ以上のかみではエンジンの持つバチカプラーの立ち上がり方向などに大きく差がつく。タービンで1ランク程の差はすぐわかるのだ。

そのため、Gフォースではコストパフォーマンスも考え、東名パワートフ

270度ポンカムを推奨することから、エンジンキットは22万6800円で、エキマニやウエストゲートが付属するGT3037Sキットの価格は59万8500円に倍し、取り付けの手間も大きく異なるので、実際にはその差はさらに広がる。

しかし、ノーマルサイズのエンジンに装着して期待できるポテンシャルはいうと、GT IIタービンで最大4500PS程度、同レベルのエンジンにGT3037Sを組み込むと5000PS程度と実は50PS程度の差にからならない。

もちろん、エンジンをフルチューンすれば6000PSオーバーも狙えるGT3037Sタービンだけれど、タービン交換の相談くるお客さんが予算は倍以上に跳ね上がるエンジンチューンを選定していることはまれ。仕様を提案するショップ側としても実に悩ましいこととなる。

ウエストゲートは様々のフルタービンを希望するお客さんにポン付け系タービンを勧めるのも気を使うが、実際にはパワー差50PSという結果なら、低速トルクが確保されるポン付け系がいいのでは? とオススメするケースも多々あるという。

この場合、将来スラップアップしてモアパワーを求めるときが来たら、という意思やその実現性もタービン選択のひとりのポイント。

また、Gフォースでタービン選択の際にポイントとして重視しているのがカムシャフトとどのノーマルボア付けの2600度クラスまで、それ以上のかみではエンジンの持つバチカプラーの立ち上がり方向などに大きく差がつく。タービンで1ランク程の差はすぐわかるのだ。

そのため、Gフォースではコストパフォーマンスも考え、東名パワートフ

多いということだ。

また、続くスラップアップやエンジンオーバーホールのついでにということでも選択となるのがエンジンの排気量アップ。

一般的には排気量が大きいほどチューニング度が上がりやすいと感じられるが、特にランエボ4、4G63の場合、それとうまい具合にないというのがGフォースの考え方。

5000PSを大きく越えるフルタービン&イバワのサーキット指向などでは、高回転まで使える2272仕様に向いていて、5000PS程度まで下からトルクの欲しいストリート仕様にと23や24というより排気量アップの恩恵が大きいという。

「トロロクを大きく増やさない2

HKS GT3037Sタービン



HKS GT IIタービン



例えば、GT IIタービンとGT3037S、ポン付けとフルタービンと大きな差がありそうに感じるが、エンジンのチューニング度が高いとピーンワウの差は50PS程度にしかならず、それだけで低速域はポン付けのほうが優れている場合が多い。要はエンジン仕様との組み合わせだ。

フルタービンキットを装着する際におすすめしたいのが、3mm以上の厚みをもったエキマニ。というものは一般的に2mm厚のパイプで作られたエキマニは、タービンの重量に耐えられず、長期的使用でクラックが入る割合が懸念されている。Gフォースでは、補修用にHK5のタービンキットのエキマニと入れ替える3mm厚のパイプで作られたエキマニを製造している。



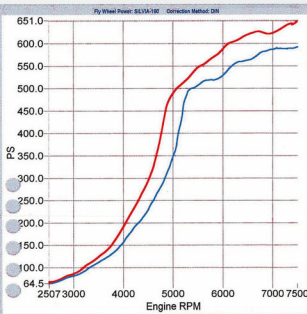
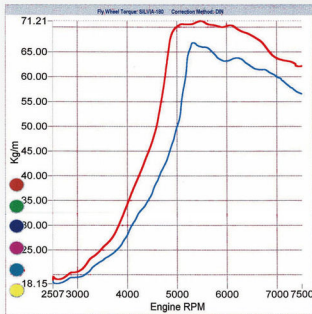
同様に、ランエボVII/VIIIに人気のランエボIX用のマベック換装だが、低い

回転数でも感じる数百回転程度のレブリミットの違いだが、車両のポテンシャルに直結する大切なポイントなのだ。

また、ランエボVII/VIIIに人気のランエボIX用のマベック換装だが、低い回転数でも感じる数百回転程度のレブリミットの違いだが、車両のポテンシャルに直結する大切なポイントなのだ。

2.5までのキットなら、高回転を有効に活用することによってさらに大きなタービンを効果的に活用することができま

たとえばGTIIタービンとGT3037Sキット
 その50ps差をどう選び分けるかが難しいポイント



データ検証
 カムシャフトによる
 エンジン特性の違い

データはTO4Zと、4G63に対しては大きなタービンのものだが「カム」の作用角を大きくすると低速がなくなっていく」と思っている人に、そうではないということを知ってもらいたいためデータグラフの上側になるのが、280度のソリッドカム、下側になるのが270度のボンカムでグラフは同じエンジンで計測されたもの。カムの作用角・リフトを上げたことでピークパワーが50ps近く向上しただけでなく、パワーバンドも500rpm以上も下にシフトしているのがわかる。ボン付けタービンにノーマルのカムと270度付近のボン付けカムを入れたので同様の違いが発生、その差は乗ると歴然だ。



200マイルオーバーを目指す!! 最高峰の4G63チューニング



2.2LのエンジンにGTX4294Rタービンを装着、700psを目指しているというGフォースチューニングのランエボワゴン。PP Gのクワッドを装備することで駆動系の強化を万全とし、現在エンジンまわりのステップアップを終えセッティングを待っているところだ。これまで、空力のかべによってトップエンドの伸びが悪かったものを、一気に200mile (320km/h)まで加速できる出力を得られる見込みだ。



タービンを格納するため、ラジエターの縦を詰め、スペースを確保したというほど大きなコンプレッサーハウスのシグマ130Qのインテークに導かれるドライカーボンのサクションパイプはワゴン専用。最高峰の4G63チューニングはもちろん、世界最速のワゴンを目指している。

速トルクの向上やアイドリング安定などストリート仕様には非常に有効に、ギヤ比まで整ったサマキット仕様では、ミッドレンジのリカバリー時以外はあまりメリットはないかものことだ。



左からHK5のGT2、ギヤレートのGTX3076R、EFR7670R。その組み合わせはタービンの組み合わせというよりも、エンジン仕様のマッチングに左右される。今、Gフォースでは、より高圧が低いエンジンにも対応するGTX3076Rをファーストステップのボン付けタービンとして注目しているという。EFRタービンはまだテスト中。期待しながらデータ収集していきたいとのこと。

4G63のステップアップとタービン選択術 from GARAGE G FORCE

データ検証

エンジン仕様とタービンサイズの関係

前のページで書かれた通り簡単に決まれないベストなエンジン仕様とタービン選択の関係だけれど、データ化していくことで、マッチングの組み合わせは見えてくる。

このページでは、新たな選択肢としてアオージが注目しているGTX3076Rのアクチュエーターとタービンに関する所見をもらって、公開させてもらおう。

ちなみに、GTX3076Rのアクチュエーター仕様の注目ポイントは、ポン付けタービンとして高出力、高回転を狙い過ぎず、現実的な出力特性とノーマルタービンのピークパ

ワイを得ることができると。

誤解を恐れずいうならば、国産各社のランエブに付いたポン付けタービンは、どちらかというと低トルクを求めず、高回転、ハイマールエンジンには大過ぎ、バランス良い全域のパワーストレスを求めにくく、そこがあったという。

その点、GTX3076Rはハイギンジのサイズ設定など、ノーマルエンジンとのバランスよく、全域での出力向上が得やすいサイズだ。

ちなみに、装着車両として用意されたランエブTMは、2.3Lのエンジンと組み合わせてピークパワーは420ps。この数字だけを見ると、

タービン交換の効果
が低くも感じる
が、全域での出力向上はストリート仕様として非常にバランスのいいものだ。

ランサー車両に関しては、以前交換したカムシャフト(260度ポンカ)を、270度以上のものに交換すればさらに高回転でパンチのあるエンジンになるだろうとのことだ。

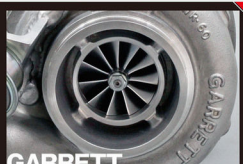
というわけで、Gフォースの4G63のエンジン/タービンのマッチング解説、4G63チューンのヒントが多数隠されているハズだ。



ランサー車両
ランサーエボリューションVII TM

SPECIFICATION

4G63改2230cc(418ps)最大ブースト圧1.7kg/cm² 圧縮比8.9:1 GTX3076Rタービン
アクチュエータータイプ 変速バード260度ポンカ
カム706フロントバンプ HKSキャビリティアップ
グレートキット(ピストン・コンロッド・クランクシャフト)
オイルクーラー Gフォース80φマフラー プリッパD-SBC ID コー
ーラジエーター ほか



GARRETT
GTX3076R TURBO
[ACTUATOR SERIES]

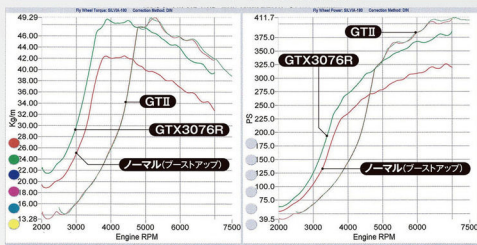


GTX3076タービンを4G63エンジンに対応させるべく、エキゾーストハウジングを成型、その他装着パーツ一式が用意された純正置き換えキット。インテークに鍛造削り出しのフルブレードを採用することで、タービンのレスポンスが大きく向上しているのはGTXシリーズの特徴でもある。



GTX3076R vs GTII ノーマルエンジン装着比較 DATA 1

ランエボリビジョンⅩの4G63(マイベック仕様)に装着されたGTX3076R/GTIIタービン、そしてノーマルタービンの比較データ。GT3076RはピークパワーこそGT2に劣るが、全域でノーマルタービンを上回る特性となっているのがわかる。対して、GT2タービンは明らかに高回転・高出力指向。この結果から、ノーマルエンジンにポン付けするならGTX3076R、排気量アップ&カム交換をしてエンジン本体の出力を上げればGTIIのマッチングが上がっていくことが予想される。それでも、100psの発生ポイントが1000rpm近く違うのは、街乗りでの使いかたを大きく左右するポイントと言える。

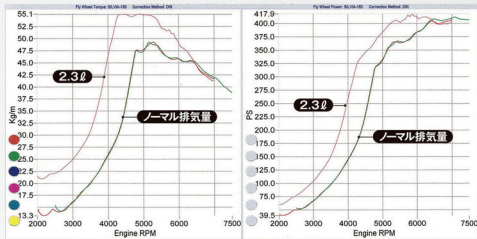


ノーマル vs 2.3ℓ 排気量アップの効果検証 DATA 2



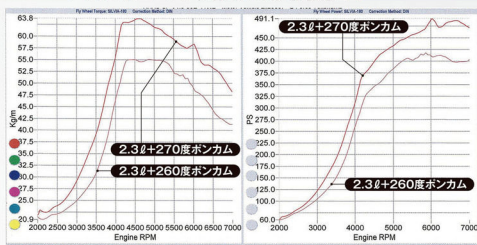
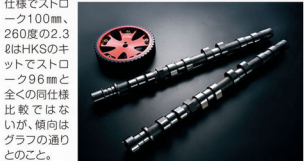
同じGTX3076RタービンをエボⅩ(マイベック)の2.3ℓに装着したものと、エボ6(マイベックなし)のノーマルエンジンに装着したデータ。排気量アップ&マイベックによって立ち上がり〜中間域の特性が大きく向上している。スト

リート仕様にはこの方向の悪影響は大きいですが、サーキットなどで高回転域を常用する場合には、大きなタイムアップ要素にはならないとも言える。サーキット仕様を作るなら、タービンを大型化し、高回転を伸ばすことが求められ理由だ。



260度ボンカム vs 270度ボンカム カムシャフト交換の効果検証 DATA 3

2.3ℓ仕様のGTX3076R装着車に東名パワードの260°/270°度のボンカムを装着した仕様の違い。わずかながら、インターセプトポイントも下がり低速側の特性も向上、カムシャフトの作用角を大きくしたことでブースト圧も高められ出力も大幅にアップしている。ちなみに、270度カムの2.3ℓはGフォースの2.3ℓ仕様でスト



善し悪しではなく仕様に合わせたパーツの選択が大切です!!

「よくタービンが『いい』『悪い』とも表現されますが、タービンの特性を引き出すエンジン仕様、あるいはエンジン仕様やステージ・用途にあわせたタービン選択ができるかどうかでその『いい』『悪い』は変わってきます。そして、メーカーのカタログデータだけではその傾向は見定めきれないので、各種仕様をどれだけ試して実情を理解しているかが、プロショップの力量となるわけです。だから、うちでは少しでも多くのデータを取る努力を重ね、エンジンとタービンのマッチングなどを検討しています。そして、その経験から出せるアドバイスの量は大きなアドバンテージになると思いますよ!!」

インプレッサ マイスターに聞く

燃料供給の安定化が EJチューンのポイント

旋回性能を高めるなら燃料の偏り防止策は必須
搭載燃料の軽量効果はタイムにも必ず現れる!!

左右に別れた
鞍型のタンクが
厄介なガス欠症状の
要因です!!

DISP600

マルシェ
桑原さん

From **CAR STATION MARCHE**

カーステーションマルシェ 群馬県前橋市亀里町1224番地 ☎027-265-6789 <http://cs-marche.com>

「サーキットに行くなら燃料は少なくとも半分以上、できれば満タンで走るのが無難だね!!」といわれるほど、燃料の偏りによるガス欠症状を引き起こしやすいインプレッサ。しかし、燃料の満タンとカラでは車重も大きくことなり、当然狙えるラップタイムにも差がついてしまう。そこで、マルシェでは手軽に装備できるインタンク燃料コレクターシステム“ステルスコレクター点滴くん”を開発。その経緯と性能、その他EJ20/25チューンの現状を、インプレッサマイスターのカーステーションマルシェ桑原さんに解説してもらおう!!

GDBスベックCの純正燃料ポンプユニットと“ステルスコレクター点滴くん”のパーツ構成比較。見てわかる通り、スベックCの燃料吸い上げ部分も、燃料の偏りに対応すべくU字形状に進化しているが、今どきのチューニングカーがサーキットを走るには役不足。

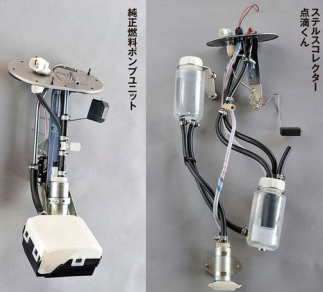
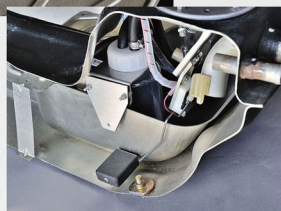


ステルスコレクター 点滴くん

価格：6万8800円

※340ℓ燃料ポンプ/取り付けパーツ一式

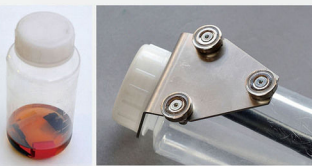
これは燃料タンクのカットモデル内での組み立て状態を再現。左右からみたところ、汲み上げ用の燃料ポンプ（ノーマル位置）からNO.1タンクに汲み上げられた燃料は自重で圧送用ポンプのついたNO.2タンクに流れ込む。その際、オーバーフローした燃料は、純正タンク内に戻される。汲み上げポンプと圧送ポンプのバランスが正しければ、エンヂリタンプが付くレベルまで燃料を減らしても10数分程度の1ヒート走りせりるほど効果が高いという。



純正燃料ポンプユニット

ステルスコレクター
点滴くん

樹脂製の高圧タンクと、圧力配管を固定することで、燃料タンク内圧に相応して設置されるバルブの位置により、耐圧も高圧に耐え、燃費も向上し、燃費をしながら燃費の確保も可能とされた。

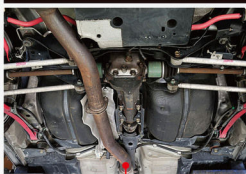


「インプレッサの燃料タンク位置は、現行車種の中では決して異質ではありませんが、プロペラシャフトを避けるための鞍型の変形は、他車種より大きく、長く旋回Gの続くサーキットでは燃料偏り（原因となるガスクラック）を起しやすいです」というのは、インプレッサチームに精通するマルシの奏原さん。

現行GVFなどの燃料タンクは、インタンク式の簡易コレクターが搭載されるなどモデルチェンジごとに改良はされているが、リタナー燃焼の圧力を利用して偏った燃料を組み上げるシステムなど、現在の高性能なタイヤの強い旋回Gやハイパー化による燃料消費量の増大など、上位陣の走りには対応しきれないのが現実。

もちろん、未対策のGCBなどはさらに厳しい状況、というわけで力

GDBインプレッサ (通常モデル)



GDBインプレッサ (スペックC)



GDBインプレッサの中ではスペックCのみが左側の底が高くなり偏りに対応した燃料タンクを採用している。他のモデルは燃料の消費確保などの事情もあるのか、左右ほぼ対称の鞍型で、燃料ポンプの歪（左側）に旋回Gでたまえる燃料は、リタナー燃料の圧力を使用し、燃料ポンプ（右側）を偏り（右側）に汲み上げる仕組みだというが、あくまで全周にわたる長い旋回Gが伴うステージでは、大抵の燃料ポンプ（リタナー）車を廻り、タンク内の燃料ポンプによる偏り（左側）に汲み上げる能力を高めないと、エンジンに送る燃料の汲み上げ量が確保できない状態だ。

「サーキットに頻繁に通いタイアップ

このタンクインコレクタータンクのズレスレクター、点検口はGDBの中でも、燃料タンクの片側が浅く、なっているスペックCを前提に設計したものだ。その他のGDBでも効果を出せるという。ただしスペックC以外のGDBに搭載する場合は燃料の偏り（吸い上げ不能）対策として、ポンプに余裕を持たせ、エンジンからタンクをコレクターとして、汲み上げポンプとエンジンへの送りポンプの容量バランスやリタナー配管の戻し位置、そして燃料や燃料の室内への揮発防止策など、安易に行われがちな燃料系のチューニングや強化策は、燃費系も多いうので気を配って作業をし、楽しく走れるようにしたい。」



上からGDB初期から中盤、GDBスペックC、DRBの燃料タンク内にあるポンプシステム。世代を追うにつれ「燃料の偏り」への対策が進んでいることがわかる。以前のサーキット仕様では、燃料タンクの左半分をカットして「半タンク加工」という手法も流行したが、燃料が半分しか入らないことによる航続距離不足や、燃料タンク加工が車体に適合せずにくいの問題もあり広く普及してはいない。

を望むユーザーには、エンジンラッパ防止のためにも、タイアップのためにも燃料の偏り対策は必須項目と考えて欲しい。GDBの後期モデルやGDB以降のインプレッサなら、燃料ポンプを大型化して戻り容量を確保するだけでも安全率かなり向上し、それは奏原さん。

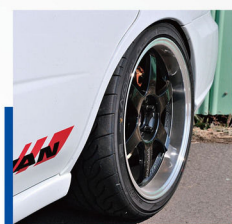
その他、燃料まわりのワットアップとして、汲み上げポンプとエンジンへの送りポンプの容量バランスやリタナー配管の戻し位置、そして燃料や燃料の室内への揮発防止策など、安易に行われがちな燃料系のチューニングや強化策は、燃費系も多いうので気を配って作業をし、楽しく走れるようにしたい。」

ガス欠症状対策& 燃料系の加工だけでも 奥が深いんだよね!!

カーステーションマルシェ
 桑原さん



「燃料満タンとエンブレムランプ点灯で、ハイオクガソリンの比重を0.8と考えても40〜50kg以上あるでしょう。車重を50kg減らすことってかなり大変ですし、その差はあきらかにタイムに影響するレベルです。だから、ガソリンを最低限にしてもガス欠症状が出ないってことが大切なんですよ。というわけで、燃料コレクタータンクにタイムに直結する立派なチューニングと言えるんですよ!! もちろん、ストリートオンリーっていう人は、旋回Gによるガス欠症状を気にするシチュエーションはほとんどないのでご安心下さい、というわけで、プロの意見も耳に入れないが目的にの応じたチューニングを心がけて下さいね!!」



取材車両の1台、白いインプレッサのホイールに注目!! S耐レプリカというが、この車高調の最大の特徴のひとつが、太く幅広いホイールをノーマルボディに組み込めること。9.5J+38のホイールに285/40J18のタイヤサイズだが、フアンダーサイドレールに10J+20程度のホイールに295幅の18インチホイールが収まる設計だという(アライメントによる)。また、ストラットとスプリング関連を速がため、積極的なジオメトリ変更が行われ、従来の車高調とは比べられないくらいのアシとなっている。基本構造は、S耐仕様にするのが開発力などはSタイに合わせたものと。



場合もあるという。また、気を使っているというのがコレクタータンクの設置位置。マルシェでは、トランク内でもできるだけ内側、ストラットとの間を理想としている。これは、追突時などの二次災害を防ぐことが目的だ。二次災害の防止という意味では、ホース類の取りまわし余給持たせること、そしてホースの選択も重要な。内側がテフロ加工された加圧ガソリン対応のホースでない場合、ホースを通して燃料の揮発が発生、室内が燃焼臭くなるって言ううちに、揮発分が室内に漂うという。その濃度によっては引火の危険性もいわけでは無いので気をつけた。

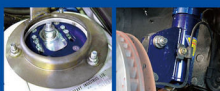


長さは余給をもたせるというのは振動や荷物の接触でのタンクの動きにも対応させるための。そして、燃料ホフのカタロウスベツを綺麗にしている。というのは、通常の燃料ホフの吐出量表記は、通常13V以上の電圧がホフに無負荷



SUPER FUNCTION GDB S耐レプリカ

価格: 36万1500円〜40万2150円



ブラケットを見ても思えるように、ストラットを内側にオフセットできる構造にキックアップ機構を大きく削いでいる。また、専用アッパーマウントは、ヒコ取り付け位置を下げ、従来の以上のキャンバー角調整を可能としている。スプリングロアシートも高い位置にセットし、ホイールの干渉を防止。

でかけられた時のものだから。例えば、最近の車高は電圧が一般的には12VをMAXに可変コントロールされ、高めたブーストに对应するため燃圧はゆるめ傾向として経年劣化という条件が重なって、そしてカタロク容量の80%も燃料を送ることができれば御の字だ。ちなみに、燃圧の確保だが、これまで最新の車高は燃料タンク内ポンプ配管にリリーフバルブが組み込まれていて、エンジン周辺に可変式のレギュレーターを組み込んで加圧して、タンク内で一定圧以上はリリーフしてしまふことが多い。そして、その他、実は配線を通じて燃料が揮発して来る場合もあるので、カシメなどで防止する。など、燃料系のチューニングポイントだけを取っても、そのノウハウは多岐に渡る。

そして、燃料系にかぎらず多くのノウハウの集合体で、質の高いチューニングが完成していかうことを知ってもらいたい。

マルシェ発の注目アイテム!!



スベアタイヤスペース ドライバッテリー移設キット

価格未定(開発中)

インプレッサの欠点として、オーバーハングが重く、それが旋回性能に大きく影響しているのはよく知られていること。フロントに重量が集中された、バッテリーもその一因で、10kgを越えている。そして、そのバッテリーをリヤに移設し、ドライバッテリー(最近流行のリチウムイオンバッテリー)に置き換えるというのがキックアップのベアタイヤスペースに小形のリチウムイオンバッテリーを2個設置できるスペースが用意されたこととなる予定だ。サーキットユースならバッテリーは1個でも問題ないが、ストリート仕様なら安定した容量を確保するために2個設置することが理想という。



PRO-SHOP発
チューニング実例集

IMPREZA GVF & GRB WINDING ROAD



FOOTWORK

オリジナルの車高調はフロントキャスター角が大きく付くようピロのセンターをオフセットしているのがポイント。また、ロアアームをすべてピロ化してサスの動きをリニアにし、スプリングはトラクション制御で柔らかめにセッティングしている。タイヤは幅数は245/35-19のアドバンスポーツ、気合を入れて走るときは265/35-18のアドルネオに使い分ける。加工によって片側10mmほどフェンダーをワイドにしているのもポイント。



ENGINE

ブースト圧1.3kg/cf程度でのブーストアップだが、EJ25の排気量の悪悪もありトルクは50kgf-mを越え、大柄になったインプレッサ (GVF) をしっかりと駆動してくれる。ブーストコントロールまでECU書き換えによる厳正制御を使うことで、走行切り替えモードを活用できるのもポイントだという。



INTERIOR

シートはホールド性の高いガイアスに代えてある他はシンプルにインテリジェントブリッツのタックブラインを追加メーターとして装備し、必要な情報を表示する。



ライトチューンでパワーは十分 ワインディングを楽しむなら アシを重視してイジリたい!!

「ハイパワーを求めたらきりがなし、やれることはいくらでもある。でもね、ストリートを基本に考えてい

るユーザーなら、ブーストアップ+10の3000s近辺は、速さと扱いやすさのバランスポイントとして悪くないと思

うんだよね。オレは個人的に、アシを徹底的にやって、ワインディングやサーキットを楽しむ走れるクルマに仕上

SPECIFICATION

EJ255ボースブーストアップ(最大ブースト圧1.3kg/cf・340ps / 52kgf-m) HKS エキマニ / オイルクーラー C-SER・マフラー(メイン80φ左右デュアルテール) / ECU 第3電圧センサー C-SER車高調(F: 9kg/mm-R: 5kg/mm) ロアアームピロ化 エンドレスキャリパー(F: 6ボット+345mmローター-R: 4ボット+320mmローター) アドバンGTホイール(9.5J-19+30) アンバンススポーツ(F-R: 245-35-19) フェンダーワイド加工(片側10mmワイド) C-SER・ウィング / カナード フロントガイアス はか

EXTERIOR

ヤシロファクトリーオリジナルブランドC-SERのカードレスウィングを装着。マフラーは左右にデュアルで出された4本出しタイプ、メイン80φで出力向上にも大きく貢献する。チタン製で超軽量。



SPECIFICATION

EJ20改ブーストアップ(最大ブースト圧1.7kg/cm²、3600ps・47kgf-m) プリマツインタークーラーキット C-SER-ECU / マフラー(メイン80φ右出しデュアルターボ)・第3層ラジエーター HKS-EVC6 / オイルクーラー GRBインジェクタプレートクラッチ C-SER車高調(F:10kg/mm・R:10kg/mm) アドバンTCRホイール(F-R:10J-18+35) / ネオバA08(F-R:265/35-18) アドバン フェンダーワイド加工(片側10mmワイド) プリントビオスほか



ENGINE

EJ20搭載のGRBは6速MT、インタークーラーなど細部まで手を入れ、ブースト圧を1.7kg/cm²までアップし360psを得ている。トルクは約47kgf-mとEJ25のGVFに比べると低いが、8000rpmまで使えることはメリットとなっている。

FOOTWORK

ワイドなタイヤ&ホイールを納めるため、フェンダーはツメ折りだけで約10mmワイドにした。リヤの車高調は両側駆動のストラットを確保するためのインダースプリングをセッティングしている。その他、メンバ/リジッドブラやスタビスタビキヤップ、調整式ワームなど、曲がる性能を極めるセッティングに必要なパーツを投入した足まわりとなっている。



OTHER

C-SERオリジナルのイエローサイドミラー(ガラス)は、ドレスアップパーツとしても人気の一品。大きく丸く広い視野を確保している。



MUFFLER

GRBのマフラーはフルチタンの80φデュアル出し。こちらもメインパイプは80φで軽量、高効率なうえ、見た目も美しいと好評。



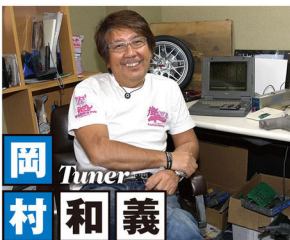
げるのが、インプレッサには向いてるような気がするな。もちろん、ナンバリ付きの街乗り兼用趣味クルマって意味でねというのには、ヤンチャクラリーの岡村さん。
 自らGRBインプレッサをデモカーとして投入することで、スバルチームに傾倒し、EJ25換装による25&化やレビン交換など積極的なパフォーマンスチューニングを行った結果を踏まえての発言だ。
 そして、スバルの2代目デモカーとして購入したのはGVFの5ATモデル。この車両は、ストリートチューニングの方向性を提案すべく、あえてパワリ系のチューニングを封印し、足回りをしかりと煮詰め、もともとやサリ

キットを楽しむことをユーザーにアピールできるものに仕上げてきたという。
 実際、5ATの制御はかなりよ、従来のATとは違いフリッピングしながらのシフトダウンでシッパリエンブレも使える。足まわりをしかりと煮詰めてれば「楽しく走ると言うレベルでは、オーソドックスな走行に不向きという概念を崩しにされるほどだという。ちなみに、ATのGVFでも最高速100.0で42秒台、100→200で1分5秒台とシグナルタイヤのストリート仕様では悪くないタイムを記録している。
 ところで、GRB/GVFにモデルチェンジしてからインプレッサを意の

ままに動かすためのポイントは、キャスター角とキャンバール角だと岡村さんはいう。「特にステアリングのセンタリ付近でフラツプするのは、純正のキャスター角が足りないから、セッティングで車高調はピロでオフセットしてハイクラスターにするようにした。また、ロアアームを変更してキャンバール角を強めにする、と峠でホイイグイ曲がって超気持ちいいアンビに変化するね」と、走り屋チユナリレアドバイス。
 以上、このように、エッジングを程々に曲がることを優先して作られたのが、ヤンチャクラリーが紹介してくれた2台のインプレッサというわけだ。



シルビアチューンで全国区の知名度を得たヤシオファクトリー代表の岡村さんだが、GRBの発売以来すっかり水平対向の魅力にとりつかれ、その後インプレッサ専門のC-SERブランドを立ち上げ、セダンのGVFもデモカーとして投入。写真のGVFはATだが、制御システム(Siシステム)のモードセレクトによりワインディングやサーキットを十分楽しめるのに感心しているそうだ。ブーストアップ仕様でのボテシタルチュエックは十分行いデータも取れたため、今年はタービン交換など出力向上を行い、ラジアルタイヤ(ネオバ)を展開し筑波1分2秒程度を目標にセッティングしたいと考えている。



岡村 和義
 Tuner

YASHIO FACTORY

ヤシオファクトリー 埼玉県草加市青柳2-4-5 ☎048-948-7140 <http://www.yashiofactory.co.jp>

2.4L化+ マイベックヘッド換装 ストリートで楽しい ハイトルク仕様!!



FOOTWORK

オリジナルの車高調はオリジナルのDRVがベース。スタビライザーロッドエンドなど細部まで手を入れ、ストリートからサーキットまでマルチなサスペンションをひける。タイヤはディレツタZII。フロントリヤ共に255/40-18を使用。

PRO-SHOP 発
チューニング実例集

LANCER EVOLUTION VII CT9A

STREET & CIRCUIT

MORE TUNING EVOLUTION FROM UNLTD
UNLIMITED WORKS



ランサーエボリューションに搭載される4G63に可変バルタイのマイベックモデルが搭載されたのは、第3世代の最終型ランエボIXから。可変バルタイの搭載で大きく変わったのは、低速トルクの増大。またチューニングで

アンリミテッドワークス 発 メンテナンスのススメ

まだまだ現役のランサーエボリューションの第3世代(VII~IX)だが、初期モデルのエボVIIのデビューは2001年とすでに車齢が15年に迫ろうという時期。基本的には各部の作りが良く耐久性も高い車種だが、ゴム類・樹脂類や稼働部を中心に経年や過走行による劣化の著しい個体も目に付き始めているという。というわけで、通常メンテに加え、コンディションチェック&重整備の備えを持ってランエボを楽しみ続けて欲しいとのことだ。

車齢を重ねたCTシリーズは細部の劣化が始まっている!!



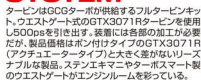
ラジエターからのクーラント漏み
冷却性能も高くチューニングショップでかせ(??)の純正ラジエターだが、樹脂タンクのカンシメ周辺からのクーラント漏みが増えてきている。最近では社外品のほうが耐久がースもあり、不安を感じたタイミングで交換することを推奨。



関田メカ

リフレッシュでエボがさらに良くなるゾ!!

GT-X3071Rには
アクチュエータータイプの
ポン付けもあり!!



ブライアックローワーの2.4Lキット(ボア86mm・ストローク102mm)を組み込み排気量は約2369ccとなった4G63エンジン。可変バルタイのマイベックヘッドを組み合わせたことにより、アイドリングから安定し、低回転域からトルクフルで街乗りも楽しいフィーリングをもたらす。



アンリミテッドワークス 神奈川県横浜市瀬谷区北町44-8 ☎045-719-2116 <http://www.green.dti.ne.jp/unlimitedworks>



SPECIFICATION

4G63改2.4ℓ(500ps・最大ブースト圧1.5kg/cm)
 GTX3071ターボインターゲートセットアップキット 燃
 空・ポート修正加工 EC2.4ℓキット ハイパーチェ
 ーシステム 純正626スロトル 東名パワ
 ーカムシャフト(IN・EX: 270度) オリジナルタ
 プラ(中心80φ) フロントバイブ(75φ) ハル
 クラチラチナムPRO・ECU HKS-EGVC6 HPIIN
 ークラー タバタジエター ORCタマツインク
 ー 12kg/mm オリジナルシフターDFV車高調(F: 14k
 mm R: 12kg/mm) オリジナルタイロイドエンド
 タロブZII(F: 255/40-17) バリスロトルバン
 ー/ウイング ボルツシステムサイドスプ リンク



エアロはオーナーの好みでポルテックスやパリスの製品等をミックス。マフラーはアンリミテッドワークスの軽量チタンモデル。大きめのサイレンサーを使用し、ジェントルなサウンドと高出力を両立している。

り下を使う時間の長いストリートで、ダラッと気を抜いて走るときほど、トルクフルなエンジンの実用性を感じ、し、高回転まで踏み込むわけではなく、高速道路での加速などでも、トル

というのも、常にパワーバンドをキープすべく高回転を多用するサーキットで低速トルクの弱さを実感するのは、パワーバンドを外した瞬間だけだが、全回転域、むしろパワーバンドより

この車両はストリーを中心にして、時々サーキット走行を楽しむというが、ストリートでの日常使用や遠乗りが多い人ほど、排気量アップ＋マイベツクヘッドという組み合わせはオススメ。

上で、マイベック搭載ヘッドを換装。太型のGT-X3071Rタービンのウエストゲート仕様を装備しても、しっかりとした低速トルクを発揮するものになっている。

作用角の大きなハイカムを投入した際などには、アイドリングの安定と高回転域の効率を両立したバルタイ設定が可能となるメリットをもたらした。

切れると走行が不能になってしまうベルト類は、メーカー指定より少し早く6~7万kmを目安に交換してあげば安心。ちなみに、一般の整備工場にベルト交換を安く頼むとバランスシャフトの交換がそのままなったり、周辺の消耗パーツがそのまま使われたりするので要注意。アンリミテッドワークスでは、不要なトラブルや工賃の2度負担を避けるため、周辺の消耗パーツまで全て一新する方針だ。



写真は、17万km走行したという4G63のエンジン内部パーツだが、メンテナンスが悪かったのか、使っているオイルの質が悪かったのか、スラッジが過剰ですべてのシリンダーの圧縮が基準値からはずれていたという。ちなみに、それでも車両は正常に走っていたというから、4G63の耐久性は高く長く乗る価値のあるものだとはいえる。

アームのブッシュ類と エンジン&駆動系マウントの劣化・損傷

走行中、振動と重量を常に受け続けるマウントブッシュ類も10年を越えた頃から劣化を過ぎ、損傷レベルに痛んでいる車両が増えている。サスペンションのブッシュと合わせて全交換するとパーツ代、工賃を含め20万円ほどかかってしまうが、体感度も高いため満足度の高いメニューになるという。





可変バルタイや新世代ECUが魅力の GDBエンジンをGC8に換装!



伊藤 彰人
Turner

インプレッサはもちろん、かつてはEJ207エンジンを換装したB5レガシのデモカーで筑波サーキットアタックを行うなど、スバル車のチューニングを得意とするピットイン千葉。『ほかのショップがやっていないことに独自にチャレンジして探求する』というコンセプトのもと、オリジナルアイテムの研究・開発なども積極的に行っている。



INTERIOR



Pit in Chiba

アイエーコンセプト 千葉市花見川区朝日ヶ丘1-34-16 ☎043-276-1916 <http://www.iacpc.jp>

また、パワを3000psをそここに抑えてGC8純正シシヨをそのまま使用するなど、最低限のコストで載せ換えをすすめるのもポイントだ。お疲れモードのGC8を魅力的なクルマにして再生し、さらに長く乗り続けるための、現実的な気持ちのひきつとるような感じがする。そしてウチでは効果が得られないパーツや不要なパーツは付けられないお客さんにもオススメしません。逆にアメリカがコストパフォーマンスなどの

初代インプレッサWRXアッパイドDをベースに製作された、ピットイン千葉のデモカー。いはんの特徴は、もともと搭載されているオーブンエンジン、ECUのEJ207Kエンジンから、GDBなどと搭載されるセクンドエンジンEJ207エンジンに換装されている点だ。もちろんクランク以外にも、全回転域で理想的なタイミングが可能となる連続可変バルブタイミングシステムや、レバウトが4.1〜1.1から4.1に調整された等長インテークシステム、フルフラッシュ書き換え可能で処理速度もファミコンとレスポンスが違ってくる新世代ECUなど、と換装によって得られるメリットは多い。

理由で実現できなかった点を探し、本来求めているポテンシャルを最大限引き出すために、オリジナルパーツ開発なども行っている。また、代表者の伊藤さん。

このGC8は、そういったオリジナルパーツの開発、実験車間という役割も担っていて、現在は試作品と装着し、サージタック開発テストを行っている真つ最中とのこと。

また、おなじEJ207搭載のレガシやインプレッサの廉価モデルのチューニングも積極的に手がけるなど、スバル車で楽しむための提案を日々提案しているといふことだ。



ENGINE MANAGEMENT

GC8純正コンピュータは追加基板とEPROMによって書き換えを行う旧世代タイプ。GDBはOBDIIポートから書き換え可能な新世代のフラッシュROMタイプ。セッティング作業のお手軽さはもちろんのこと、処理速度なども向上しているためチューニングする上でのメリットも大きい。このGC8は、eマネージャリアルタイムモニターを組み合わせたオリジナルシステム（AFS）によって、フルバック制御による自動リアルタイム設定を行っている。



ENGINE

GDBに搭載されている連続可変バルブタイミング付きの「EJ207」を換装。タービンはGC8のWRX純正を流用し、最大ブースト圧1.1kg/cm²に310psを発揮する。純正ブローオフバルブの位置に設置されているのは現在試作テスト中のアイテム。「過給圧を貯めておくことで、アクセルを踏み出した瞬間などのレスポンスアップを狙っています」とのこと。

SPECIFICATION

EJ20換装仕様310ps GC8純正タービン(常用ブースト圧11kg/cm²) シムス・エキマニ/ラジエター ビットイン千葉 AFS フリッツボスーパーTiハーブタンク/フューエル クスコ/カッパミックス/フライング/ESD/ストリートゼロA エンドレス・チビ6 エンケイESターマック ボテンザRE11 ST11ロアアーム ほか

イヤ
&
ショッブです
ーニング



ピットイン千葉発

ORIGINAL PARTS カタログ

高性能センサーキット

価格：4万2000円(工賃・税込)
 GC8などに使われている旧タイプのO₂センサーを、最新の高性能センサーに交換することで性能アップを実現するパーツ。センサーが壊れていても信号がコンピュータに伝わっていると、エラーが起ころうと走れなくなってしまいます。逆にやっかいなものです。燃費がすごく悪いクルマなのは、センサーが壊れている可能性がありますよ」と伊藤さん。



雷火(ライカ)

価格：12万5000円(工賃込)

純正と比べてコイル容量が3倍、イグナイター能力は約10倍となる点火システム。ボア径の大きいEJ203強力な火花を必要とするため、点火系強化の効果が大きい。また、点火コイルの位置が変更されることでプラグ交換などの整備性もアップする。「OPT2見た」で割り引きあり!!



EL15用スーパーチャージャーキット

価格：60万円～(車種により)

車体性能は上位モデルのインプレッサと遜色ないため「もう少しパワーがあればなぁ」と思わせてくれるという1.5tのGH2。ボルトオン・ボルトオン交換なども検討した結果、ピットイン千葉がとりまいたのが費用対効果の高いスーパーチャージャー化だったという。ロレックス製C8を装着し、ブースト圧0.8kg/cm²をかけて180psを引き出すことで実用面で納得できる加速性能を手に入れることが可能。装着車両のフロントバンパー内には、水冷インタークーラーやスーパーチャージャー用オイルクーラーなども見える。装着はピットイン千葉への車両持ち込みが前提。キットは数量限定となっている。



2.2ℓエンジンにRX6の超定番 筑波1分切りを難なくこなす快速マシン！



INTERIOR

サーキット専用マシンとなっているので、室内はとってもシンプル。メクスコ製のロールオーバーをガードして各ヒールに固定することでボディ剛性を高めてリッパリ確保している。トランク内は安全タンクに加えてコレクタータンクが装着されておりハードな横Gが掛かっていても安定した燃料供給が行えるようになっているのだ。ドアパネルはFPR製、内張もカーボンを使って軽量化されている。



全域トルクが向上し、タービンの立ち

走り距離が延びた車両が多い現在
となつては、各部の劣化をリフレッシュ
する意味を兼ねて行う排気量アップ
が、フレッシュな特性でオススメ。

走り距離が延びた車両が多い現在
となつては、各部の劣化をリフレッシュ
する意味を兼ねて行う排気量アップ
が、フレッシュな特性でオススメ。

そのエンジンは可変バルタイM1
V E C ナシの4 G 63を東名パワード
のバットで2.2ℓ化、製作時、鉄板の
選択であったというHのH X 6 タ
ービを組み合わせ、ブース圧は常
用1.5 kg / cm²で500PSオーバー、
最大は2 kg / cm²までアップするこ
とが可能。

ところで、こんなタタタ仕様を紹
介しながらんだが、勘違いしないで
欲しいのはランエボでサーキット走行
を、楽しみたいというレベルならパワ
ーチューンはブーストアップあたりでも
十分。また、ハイフロータービンあたり
と組み合わせた400PSオーバーなん
ていうのも乗りやすくオススメ。こ
で、紹介する車両は、最上位グループ
に食い込める仕様として紹介する
し、タイムを狙うためにフルパワーを
目指した仕様となったのだ。



MUFLER

マフラーはオリジナルの80φでフロントパイプは60φから70φ、そして80φへと段階的に太くなっていく。カラーコタニはワンオフ製作も得意なのだ。

SPECIFICATION

4G63改2.2仕様500ps iHt RX6タービン(常用ブースト圧1.5kg/cm²) ノーマル加工サージタンク 東名パワードカムシャフト(IN-EX:270度) APEXIIワードン 東名パワード2.2&キット(ピストン/コンロッド/駆動クラウン) オリジナルバリエーシング HPIインテークロー SARADラジエター オリオン車高調 クスコRS-LSD オリジナルカーボンボンネットランク-GTウイング FRPドア はか



ENGINE MANAGEMENT

エンジン制御はアベックス製のワードンで行われている。「最初にブーストアップした時に使っていたワードンFCを置き換えて使っています。ECUメモリに変更しやすくなったこともあったんだとどこかまで不満足はないかというところだった。インジェクターは1000ccにされているが、それもパワーでそのまますべてOK。」

Garage Kagotani

ガレージコタニ 埼玉県北葛飾郡松伏町大川1578 ☎048-991-9789 <http://www.kagotani.net>

上がりも良くなるぞ。
 ちなみに、この車両はチューニングしてから10年以上たつが、チューニング初期にエンジン内部を強化したことが、10年近く経った今でも、大きなトラブルは皆無だという。
 ところで、パワーアップに対応する各部の強化に加え、油温上昇の対策も必須項目。冬場の1発スタックに絞るなら、軽量化のために最低限という考えもあるが、季節を問わずサーキットを連続周回するなどの対策も長く乗れるチューニングカー作りの大きなポイントになるといえることだ。
 極限のタイムを極める車両のため、エンジンチューンの話が中心になてしまっただけ、実際にはサージットを速く楽しく走るには、LSDの特性やAVCのコントロールなど、駆動系足まわりのチューニングとセットアジャストでは書ききれない。べきポイントでは書ききれない。べきポイントのセッティングポイントなどは、サーキットインストラクターに精通したカotaニさんに直接相談してみよう。
 乗り手を迷わせない戦闘力バグワン。のマンメイクのノウハウをわけてもらえるかもしれないぞ。



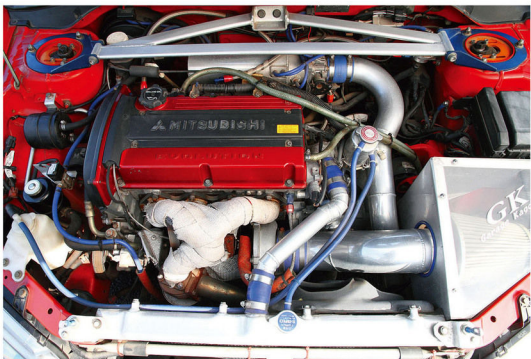
籠 Tuner

谷実由樹

車種を問わず幅広いチューニングを手がけるガレージコタニ。日常のメンテナンスからエンジンチューニング、本格的な市販メイクとサスペンションセッティングなどジャンルを問わず数多くのマシンを手がけている。特にタイムアタックマシン製作のノウハウは豊富で、ドライバーのスキルに合わせたチューニングを提案してくれる。筑波アタッカーを中心に多くのファンが訪れるショップとして有名だ。

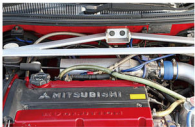


耐久性を確保するため油温を安定させることは必須。このランエボ編は、フロント左右にオイルクーラーを設置している。



ENGINE

東名パワードのパーツを使って2.2&化された4G63にRX6タービンを装着。ブースト圧を2kg/cm²以上上げて600ps近くも可能なベックだが、爆のやすさなども考えてここ1発という時には500psくらいに抑えているという。それでもリミットの8000rpmまでキックリとワードンが伸びている。最速ギヤに入りのRX6タービンは、パワーも出るレスポンスにも優れているうえ、耐久性がバグワンというのが見逃せないということだ。



エアクリーナーまわは、覆装を設けエンジンの熱を吸収しないようになっている。サージタンクはノーマルの加工によって大容量化。



OTHER

軽量化のため不要なインテリアはほとんど取り除かれている。ミッションはGDB純正の6速。GCB用に比べ大幅に強度アップしているが、アウトストラダーの経験ではエンジン特性にもよるが、500psを超える4速が負けて降けるトラブルも発生し始めるとのことだ。

PRO-SHOP発
チューニング実例集

IMPREZA GCB TIME ATTACK



シンプルな外装からもわかるように、エアロチューンに依存しすぎることなく、58秒135と筑波サーキット上位陣に食い込む走りを達成している滝頭GCBインプレッサ。

エンジンはアウトストラダーで製作されたEJ20改2.3ℓを軸にGT3037改ビレットブレッド仕様のハイチューンながらレスポンスに優れた5500rpm仕様というものだ。

エンジンに関しては、EJ25を換装したり、EJ20改2.5や2.6で排気量をアップすれば、さらにタイムアップにつながりそうだが、ユーザーカーとしての耐久性の確保まで考えた佐々木さんはや



EXTERIOR

ボディはAVISのワイドボディキットで片側約35mm広げられ、265/35-18のスタイヤが装着された9.5J+30のホイールをフィットさせる。また、ルーフはドライカーボン製となり軽量化・低重心化を目指している。見た目にはシンプルだが、要となる部分はしっかりと手を入れているのだ。



アウトストラダー 発 サークिटSPLの排気量アップ論

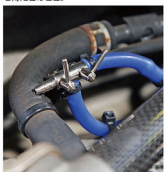
エンジンブロックの剛性と耐久性を確保できるのがオススメの2.3ℓ仕様!!

まだEJ20/25は世代と車種により多くのブロック形状が存在、それぞれ強度(耐久性)が異なるが、純正を含めた2.5ℓ(ボア径99.5φ前後)は、ウォータージャケットを確保したり、ボアの拡大によりスリーブ厚が薄く強度的な不安を抱えるものも多いという。連続的な高負荷の少ないストリートチューンなら許容範囲だが、高ブーストを連続的にかけ続けるタイムアタック仕様などには、耐久性の面で不安を感じるという。そこでアウトストラダーでハイチューンを行う場合はEJ20ベースにオーバーサイズレベルのピストン(92.5φ程度)におさえたチューニングを推奨するという。写真はGCBのEJ20Kとフォレストラー用EJ25、各部の寸法を比較すればその意味合いは一目瞭然だ。



ENGINE

エンジンルームに装着されたいバルブに
“?”と問い尋ねたところ、ホームセンター
で売られている水槽用などの配管バルブを、
ウエストゲートの配管に組み込みベ
ースのブースト圧を若干高める調整してい
るのだという。実はこの車高、EVCイージ
ーを使っているためバルブ容量やコント
ロール幅がやや不足気味。そこで思いつい
た手法、その昔流行った“金魚鉢VVC”に
ヒントを得たとのこと。



JUNのクランク、ヴォスナーのピストンなどを使用した2.3ℓ仕様のEJ20改。4500rpmあたりからがパワーバンドでピークパワーは550ps超、最大トルクも60kgf・mに及ぶ。筑波でのハードユースを前提にしつつ、それなりのエンジンライフを確保したい場合、EJ20改2.3ℓ仕様が最適とアウトストラードでは推奨している。

AUTOSTRADA

アウトストラダ 神奈川県相模原市田名3090-6 ☎042-712-9744 <http://members.icom.home.ne.jp/autostrada-hp>

SPECIFICATION

EJ20改2.34(560ps) GT3037改レギュラードレド仕様(最大
 プースト1.7kg/台) 名車バドEJ25用等長等々
 ソートマニール(424-24.1) JUNカムシャフト(IN-EX :
 272度/10.3mm/バツ) クラッシュシャフト ヴォスナ 公道ヒスト
 リン(92.5g) HKS-FVコンジョ / ハイパーカボリミッド
 プラマ(フィ-80g) インタークーラー トラストオイルクー
 ラーモキ GDBミツバ換装 クスLSD(FIN) AVIS/イ
 デイ カボリール パネルボルト補強 ビンシュイン改
 車高調(F:14kg/バド:12kg/台) エンドレスRacing6+
 PFC3240mmアクロ(プロト) ワークモーション・CRkai(9.5J
 +3.30) アドインA050(F:265-35.1R) ほか

TURBINE

タービンはHKSのGT3037Sに、アルミ合金削り出しのピレットブレードを組み込んだもの。基本のブレード形状は同じだが、その軽量メリットは大きく体感するほどブースト圧の立ち上がりが良くなるという。



サスペンションはヒルシュタインの車高調をベースにオリジナルのセッティングを施したサーキット仕様。ブレーキはフロントにエンドレスの6ポッド+324φのローター、リヤにGDB純正の対向キャリパーを使いスタイヤの性能にパランスさせている。



SUSPENSION

否定的。

というのも、ドライバーのスキルが高
い場合、タービンサイズやギヤ比があつ
ていれば多少低速トルクを増やしたと
ころで、大幅なタイムアップは望めな
いから。逆に、エンジンのボア径を極
限まで広げ、蓄熱性能が下がりトルク
を起こしやすくなることの不安の
ほうが大きくなるとの考えだ。

話は変わるがこのインブレッサのエンジンまわりで注目なのが、アウトストラーダでアルミ削りだしのビレット

純正同形状のブレードだが、削り込みのぶん翼面積が広がっていることと、軽量化されることでブリストルの立ち上がりがスタンダードなGT3037より明らかに優れているといふのだ。

アクセルを踏み返す際のレスポンス向上は、タイムアップに大きく繋がる要素だから侮れないぞ。

このように、アウトストラダではリスクとリターションのバランスを真剣に考えたチューニングを、ユーザごとに提案する形でEJチューンを展開。安心して乗れ、そして速いチューニングマニメイクを目指しているぞ。



佐々

Tuner

木 真 二 郎

お客さんの気持ちのわかる気さくな走り屋であると同時に、EJ、E20.15はもちろん、多くのエンジン・カニズム、ユニオンに精通した職人気質のチューナー、インプット・サチュンに関して多く多くの仕様を試した経験を持ち、スポーツ仕様、サーキットアタック仕様、どっちも捨てるような仕様など、その車両の使い道やステージに最適なプランを提案してくれる。タイムアタックやドラッグレースなど頂上を目指す車両の作り込みにも多くのノウハウを持って対応する。



写真はちょうどオーバーホールを行っていたGDB用ミッション。エンジンチェーンはもちろんだが、しっかりとした駆動系のメンテナンスやセットアップもタイムアップや乗りやすさの秘訣。アウトストラダーは、機関系各部の作業をトータルで受け付け可能だ。

駆動系の
メンテナンスもお任せ!!

今後組み付ける予定で用意されていた2.38用のエンジンパーツ。クランクはコスワース製で軽量ハイレスポンスなハーフカウンタタイプ、コンロッドはイーグルのH断面、ピストンはヨーロッパのレースブランドオメガの鍛造。





チェック&メンテナンスで
不調をシャットアウト!!

ブル防止 テクニク

**エアロやフロアを襲う障害物や
足まわりのトラブルから愛車を守れ!**

ストリートでもサーキットでも、常に路面からの影響を直に受け続けている下まわりや足まわりは、トラブルを引き起こしやすい部分。特に足まわりチューンをほどこしたマシンやシャコタンフルエアロ仕様のスポーツカーならなおさらだ。というわけで、先月のエンジン編に続いて、今月号では下まわり&サスペンションのトラブル予防テクニクを徹底レクチャーするぞ。まずは、2JZ換装仕様のFD3Sに乗ってアグレッシブなドリフトを披露するニーマンことボディーショップ・ニュータイプの淡路さんに、トラブル対策&メンテナンス方法をレクチャーしてもらおう!



段差の餌食を防ぐ
ボディーワークも

大助!!

自分でできる!!

真冬のトラ

PART 2

下まわり&サスペンション編

カッコよく走るためにも
対策と予防は欠かせないぜ!

ボディーショップニュータイプ
淡路さん

このFD3Sにストリート時代からも含めて1年間も乗り続けてきたという淡路さん。

当然、さまざまなトラブルも経験して「FD3Sの泣き所」といえば、なんといってもスタビライザーのブラケット。これは何回ブツけて曲げたかわからない笑。そういう経験を何度もしてきたから、下まわりでリサイクルしたくない部分は、もしもの時にさもない対策しておくようにしたよとのこと。

また、トラブルを未然に防ぐためには、当然ながら日頃の状態チェックやメンテナンスも必要不可欠という。「激しい走りをするひとは、クルマへの負荷が大きくて消耗が激しいのはもちろん、ボルトなどが緩むトラブルも多い傾向だね。走っているときにフロントナックルのボルトがはずれちゃった、なんていうひとも見たことがあるよ」というから恐ろしい。

そんな事件(?)を防ぐために、タイヤ交換時などジャッキアップした際には、ついでにボルトの緩みや各部のガタなどを確認するように心がけているそうだ。

不要なトラブルを未然に防ぐための秘訣は「頻繁に状態をチェックして、ダメな部分は事前にしっかり対策しておくこと」というわけだね！



トラブル対策

もしもの時を想定して保護しておくべし！

長年の経験の積み重ねから、さまざまなトラブル対策が施されたFD3S。言われてみれば当然という部分も多いけれど、その基本的な対策ができていないクルマも意外と少なくないんだよね。というわけで、改めて自分の愛車もチェックしてみしてほしい。



下まわりをアンダーパネルなどで覆うことで、エンジンや燃料タンクまわりを保護。さらに、Vマウント化によってラジエーターホースが路面に近い位置になってしまうため、金属製カバーを追加しているという。スタビブラケットは強化したショート化された対策品「FREI」高スタビブリッジバー」に交換済み。



タイヤが干渉する部分などは、叩いて凹ませるなどして対策。特にミミの部分などはタイヤが擦れやすくて切れたり雨れたりし、剥離やバーストを招く危険性があるので、しっかり折り曲げている。

マフラーやウエストゲートパイプは、プロアやほかのパーツの近くを通る部分には遮熱パンチングを巻いて周囲への熱害を防止。プロア側には純正の遮熱板も残されている。



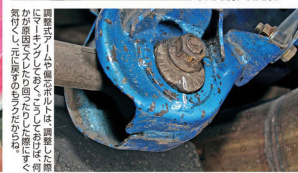
ブレーキホースはブラブラしないように車高調にしっかり固定。さらに、スタビリンクを切ったときに動いて干渉する部分には、急のためシリコンホースを巻いて保護。



もともと燃料配管が通っていた部分(エンジン換装時に引き直した)で現在は各線のみにはアルミ製ステーが装着されている。純正でプラスチックカバーが付いているんだけど、コストが割に付いたらずっとサビ部分だから保護したと淡路さん。

メンバ補強やアーム類の交換も実施。さらに「直動」でボルトが緩んできちゃうから、根本はスプリングワッシャーを挟み込むようにしているよ。もちろんフルリフトアップするときに必ず確認しているしねとのこと。

ねじ山が滑らかに磨かれ、内部の腐食も防止される。また、ねじの締め付けも、このようにして行うと、より確実に行える。



ニヤンのFD3Sに学ぶ!!
数々のトラブル経験から得た
愛車の不調を防ぐための備え!



点検&メンテナンス

緩みが原因のトラブルが意外に多いよ!

トラブルのない愛車を作り上げるためには、定期的なメンテナンスや消耗品交換はもちろん、不調の芽を早期発見し、しっかりと摘み取ることも重要だ。こまめにチェックするクセを付けることで、トラブルの予兆に気付く力もどんどんアップしていくぞ。

アンダーガード パネル製作!!



使用した材料は5mm厚のウエットカーボン製パネルとアルミ複合板。市販の板材は、たいてい最大サイズが182cm×91cmという規格サイズだが、車種やリバー形状によっては幅が足りない場合もある。そのためニュータイプで使うカーボンパネルは特注サイズを使用している。アルミ複合材は、プラスチックを薄いアルミ板で挟んだ板材。軽量で加工しやすい。ホームセンターでも比較的安価で手に入れることができる。合板(ベニヤ板)などで製作することもできるが、強度面にあることや長期使用すると湿気によって腐食してしまうのがウエットポイント。アルミ複合材は、屋外の看板にも使用される材料で耐腐性に優れている。



**フロント下まわりの保護と
ドレスアップを両立する
定番カスタム!**



カーボンファイバーパネル

ーアルミ複合材

**DIY
スタート!**



トラブル防止とドレスアップ効果を二石二鳥で実現する。ニュータイプのオスプレイアイテム「アダーガードパネル」。

フロントバンパーの先端からチラリと見えるカーボンパネルがボトムを引き締め、レーシなふんきを演出。オーナーの好みで張り出し量は調整しているけれど、リップから少し張り出させることで、路面や縁石にヒットした時の直接的なダメージを防いだり、和らげたりする効果を狙っている。

さらにフロント下まわりを全体的に覆い隠す形状にするので、オイルパンなどをガード。ドレーンエンジンルーム内の異物や水しぶきの混入なども防いでくれるのだ。

(空力効果もあるというが、基本的には下まわりを保護することが目的で、ウチでテロチューンしたシヤコン車の定番のアイテムなんだ。純正アンダーカバーがボロボロになっている、無くなってしまっている



バンパー固定ボルトやクリップをはずす

「アダーガード」カバーをタグラップで固定するのは簡単だし、アンダーパネルやガードを取り付けると走行で落ちるなどトラブルの元になることもあるよ。必ずボルト用のナットを使うことと強調された。



マスキングテープでライン引き

カーボンパネルは書き直すたびに線が太くなってどの線で切るのかわからなくなってしまうので、淡路さんは修正しながら貼っているマスキングテープを使い、マーキングした点をずたずに切った。



カーボンパネルにマーキング

このクルマでは見た目スマートを狙い、バンパー先端からの飛び出し幅は2cmに設定。バンパーをカーボンパネルの上に置き、まずはマーカークンを使って30cm間隔くらいでマーキングしていく。



フロントバンパーをはずす

フロントバンパーを車体から取りはずす時は、地面に大きな段ボールなどを敷くなどして、バンパーを傷つけないように注意。かしたバンパー側やボディ側などにどうパネルを固定するかも考えておく。



後方のカットラインも決める

カーボンパネルは先端部分だけ全面使うと高価なので、後方は強度を確保するアルミ複合板を使用する。そのため、固定30cmも残してカットしていく。バンパー下面と重なる部分なども考慮し、先端から約20cmを基準にラインを引いていく。



カーボンパネルをカットする

カッターラインに沿って、カーボンパネルを慎重にカットしていく。カーボンとはとても堅いので、エアーソーやジグソーなどを使うのがオススメ。最近ではカーボンファイバー切断用の鋸刃も市販されている。



POINT カットラインはこんな感じ!

バンパーの前方は2cm飛び出させているけれど、サイド部分はバンパーの端ヒット状に収束させるデザインにした。このあたりは好みの形状に仕上げればいいんじゃないかな。ちなみに、最終的に切断面をキレイにするために研磨するので、全体的に数mm余裕をもたせてマーキングしておくのもポイントだ。

ような車両も多いから、そんなことが気になるのなら、特にオスメシといねと淡路さん。ユタイプでは、先端部分（見える部分）を見たい重視のカーボン素材、後方部分を耐久性が高くコストも抑えられるアルミ複合板の「カーボンアンダーパネル」をワンオフ製作（税別3万2000円）している。で、興味がある人は問い合わせみてね。もちろん、PART2で公開してもらうのも大歓迎!



切断面をキレイに整える

全体の切り出し作業が終わったら、サンドペーパーなどで切断面を整える。角の部分は少し丸みを持たせておくだけで完成度も高く見える。引っかけケガをしつたりする危険性も減らせる。



切断面を黒く塗ると引き締まる!

ウェットカーボンの切断面は、白っぽいファイバーが見える状態になってしまう。そこで淡路さんが取り出したのが油性マジック。ここを黒く塗っておくだけで、完成したときの見た目がすごく引き締まって見えるようになるんだよね」このこと。

POINT

アンダーガードパネル製作!!

POINT

**ボルト&
ナットで
確実に固定すべし**

「ナットサートを埋め込んでおけば脱着する時などはラクチンだけど、バンパーがFRP製の場合はナットサートの固定強度に不安があるので、できるだけボルト&ナットで固定しておきたい」と淡路さん。ちなみに最近では写真の低圧タイプで回り止めが付いたボルトを使用しているそうだ。

特注のボルト&ナットは、アンダーガードパネルを固定する場合はボルト穴の裏側に開口部が設けられており、作業自体は通常のボルト&ナットと同様です。ただし、低圧タイプの場合は、回り止めが付いたボルトを使用する必要があります。



**固定用の
ボルト穴を開ける**

切り出したカーボンパネルを、フロントバンパーに固定する。まずは位置をしっかりと含めた状態でテープングなどによって仮止しめし、電動ドリルなどを使ってボルト固定用の穴を開けていく。



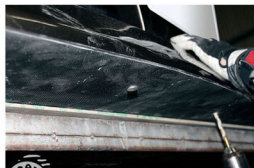
**複合板を
カットする**

お手持ちの形状のマーキングが完了したら、カーボンパネルとおなじサイズで、アルミ複合板をエアーなどでカットしていく。カーボンパネルより断然加工しやすいので、切斷にかかる時間も短かった。



**アルミ複合板に
マーキング**

カーボンとカーボンパネルを固定したら、それをアルミ複合板の上に置いて、ボルト&ナットで固定するための部分を考慮しつつマーキング。さらに定まわりに干渉しないように、逃げ部分なども書き込んでいく。



**カーボンパネルを
固定する**

固定用のボルト穴を開けたら、バンパーとカーボンパネルをボルト&ナットで固定していく。しっかりと位置決めして、最初に1カ所にボルト&ナットを通して仮固定しておけば、それ以降の穴開けもスムーズになる。



**固定用の
穴を開けていく**

カーボンパネルの余白部分と、アルミ複合板を重ねあわせて、ボルト&ナットで固定するための穴を開けていく。作業自体は、フロントバンパーとカーボンパネルを固定するときとおなじ要領だ。



**固定前の
位置あわせ**

写真を見たとわかるように、アルミ複合板は、バンパー内側のラインに合わせてカットされている。バンパー後方側にハミ出させておいたカーボンパネルの余白部分とは、10cmくらいずつ重なることで強度と張りを保っている。



**アルミ複合材の
カットが完了**

継ぎ目の逃げ加工などは、車種やクルマの仕様によっても変わってくる。DIYで製作する場合は、あらかじめ緩衝ボールなどで型模を製作し、干渉などをチェックしながら形状を決めていくといいぞ。



ボディ側との 固定用ステーを製作

フロント側はバンパーに固定されているけれど、リヤ側もボディのどこかに固定する必要がある。ボディとの固定部分はカーボンパネル製のブレーキをステーとして製作して固定した。ペニアで作る場合は特に固定部の補強に気を配ろう。



アンダーガードパネルが完成!

バンパーとカーボンパネルは9か所、カーボンパネルとアルミ複合板は7か所をボルト&ナットで固定した。「走行時の風圧や振動などは意外と侮れないので、最低でもこれくらいは固定しておこう! 固定が強いことにこそたことはないぞ」と淡路さん。



固定用ステーの 穴位置を決める

バンパーを固定したら、アンダーガードパネルと固定用ステーが重なっている部分にボルト穴を開ける。当然ながら塗装時にボルトが接触しない位置を選び、ドリルで穴を開ける際も注意して作業しよう。



バンパーを 仮止めする

ボディ側固定用ステーとアンダーガードパネルを固定するボルト&ナットの穴位置を決めるため、バンパーを一旦仮固定する。仮と書いても、位置がズレてしまったら意味がないので、しっかりと取り付けておこう。



固定用ステーを ボディ側に装着

4つ出した固定用ステーをボディに取り付けられる。リヤ側はフロントメンバーのサービホールとの位置を合わせて固定することを決めておいたので、サービホールに合わせて固定用ステーに穴を開け、ボルト&ナットで固定。



クルマに 装着したら作業完了!

アンダーガードパネルが装着されたフロントバンパーも、ボディ側にしっかりと固定したら完成! 製作にかかった時間は約3時間。DIYで試行錯誤しながら作業しても1日あれば立派なアイテムを作ることができるはずだ。ただし、ペニア板を使用する場合は防水の塗装も必要。乾燥時間が必要になるので、そのあたりも考慮して作業には余裕を持って欲しい。



固定用ステーを 取り付ける

ボルト穴を開けたら、もういちどバンパーを取り外して、アンダーガードパネルに固定用ステーを取り付ける。そのほか、各部のボルト&ナットも、もういちど本締めチェックしておこう。



オイル交換用の 穴を開ける

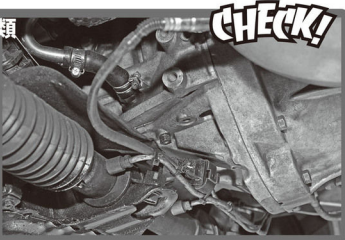
下まわりを完全に覆ってしまうと、オイル交換の際に不便。そこで、仮固定した際にドレンボルトの位置をマーキングしておいて、その周辺に穴を開けた。これでパネルをはずさなくてもオイル交換ができるので便利。

接触跡やサビはトラブルの前兆 チェックと早期対策で深刻化を防ぐ!

クルマの下まわりは路面や道路上の障害物などとの接触や、雨などの水分、走行時の風圧など厳しい環境におかれている。特にサーキットで縁石を乗り越えたりコースアウトすることもあるチューニングカーやシャコタンマシンはノーマル車と比べて損傷する危険性が非常に高いし、軽度のダメージをすでに負っているかも!? というわけで、ダメージを受けにくいクルマ作りと蓄積させないメンテナンスでトラブルを予防しよう。

追加した配線類

メーターや室外に設置する電子パーツの配線などを下まわりに通す場合は固定方法に注意したい。可動部分を選んで取りまわすのはもちろん。走行中にブラブラするような甘い固定だと路面や周囲に接触して断線、なんてことにもなりかねない。また、排気系など熱源となるものに接触したり近づいたりしないようにも注意しよう。



CHECK!

タイヤハウス内の配線



タイヤハウス内に配線やウインドウウォッシャーの配管などが通っている車種の場合、車高を落としていくとタイヤと接触してしまうことがある。インナーフェンダー上部が擦れて穴が開くような車高の場合は、配線や配管がタイヤに接触しないようガードを入れるか配線の取りまわしを変更しよう。



エンジンルームに配線を迂回させる配線上げは、異物接触は避けないけど、場合によっては接続しているケーブルを全て外す必要があるなど大変な作業。だが、シャコタンマシンには必須の対策だ。配線の長さが短く、延長加工が必要な車種もある。

冷却系パーツのコア



前置きインタークーラーやVマウントしたラジエターなど路面に近い冷却パーツのコアは、接触によって大きなダメージを受けるとトラブルの原因となる。接触跡がある場合は取付位置を高く調整するか、金属製のガードを取り付ける、車高を上げるなどの対策が必要だ。

車高が低くても
高くても
要チェック!

トラブル防止
要チェックポイント

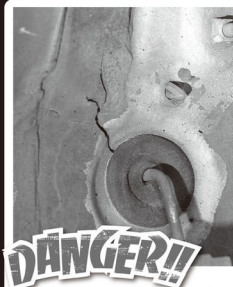
下まわり

CHECK!



アンダーカバー

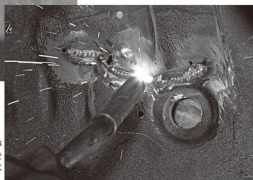
フロア下の走行風を整流することで冷却や排熱効果を高めたり、空力性能を向上させる狙いを持つアンダーカバー。純正で装着されているものは耐久性が低いPP製などが多く、固定部分がちぎれることが多い。固定が甘くなると風圧によってめくれたり脱落して、周囲のパーツに影響を及ぼすこともあるので、固定穴を新設するか、交換が望ましい。



ボディのクラック

小さなクラックは溶接で埋めることで補修することができる。またクラック周辺のパネル形状を再現した鉄板を強力なパネルボンドで圧着して補修と補強を同時に行うといったケースも。

特にシルビア系では定番のトラブルにもなっているが、シャーシのストラットタワー周辺など大きな力のかかる部分のクラックは多くの車種で発生する可能性のあるトラブル。アンダーコートが塗ってある部分だと小さなクラックは見えにくいことも。ただ、放置したまま走っているとどんどん大きくなっていくので、発見次第早めに対策を打つのがベターだ。



CHECK!

フロアまわりのサビ

フロアなどの鉄板部分に発生したサビは、即時対策を行わないとより広く、より深く広くサビが進行してしまう。深刻化した部分は強度が落ちて穴が開いてしまうこともあるので、発見したら早めにサビを落とす、サビ止め剤を使用するなどの対策が必要。特に積雪地方のクルマは融雪剤の影響で下まわりがサビやすい。雪道走行後は融雪剤の塩分を落とす下回り洗車も効果的。



作業ミスによってサビが発生しやすいのがシャッキポイントのミミ。この部分が濡れてしまえばサビはじめてしまう。ミミを必ずセシヤッキがけられろアグプラなどを使用しよう。

CHECK!



マフラーまわり

フロア下に配置されているサイレンサーやフランチ部分は、ロードクリアランスが狭くなっていることが多く、路面と接触する可能性の高い場所。路面との接触は穴が開いて排気漏れを起こす原因となるので、接触跡を見つけたら高さを調整しよう。また、マフラーの揺れによってテールエンドとバンパーが接触、異音やバンパー破損に繋がる場合もあるぞ。



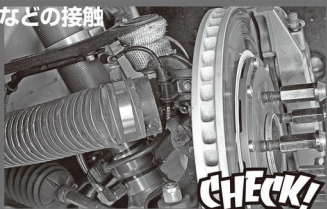
マフラー中間部のステーを取りはずすと、全体の大きな振動による負荷がフロントパイプやタービンにかかる。エキマニ割れやタービンガスケット抜けにまで波及してしまうこともある。

マフラーの高さを上げるには、市販の強化ゴムを使用しただけではマフラー吊り下げゴムに交換する方法のほか、タイヤアップやホースバンドなどで周囲をきつめ締め上げるといいだろう。



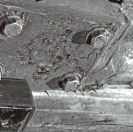
冷却ダクトなどの接触

フロント側はステアリングとともにブレーキも動くため、追加で装着した冷却ダクトなどはキャリパーやローターに接触しないよう注意が必要。またステアリングを切った時にブレーキホースが周辺と接触することによって起こるトラブルも多いので注意。



CHECK!

CHECK!



一般的なボルト穴や穴にコーキングを打つ方法。特に雨水がかかるようなフロアまわりやタイヤハウス内など加工を施したときには必ず水分の侵入をシャットアウトしよう。

ボディに空けたボルト穴

ローケージや補強パーツなどを装着する際に、ボディに穴を開けたら水漏れ防止加工は必須。水分の侵入はサビの原因となるほか、室内に水がたまるとカーペットなどにカビが発生してイヤな臭いの原因となってしまいます。

ブレーキホースをはずしたあとは、必ずブレーキフルードのエア抜きをしよう。ブレーキラインにエアが噛んだままだとパッドに圧力が伝わらず、ブレーキの効きが悪くなって弱くなってしまふ。しつこくエアを抜き、安全な場所でブレーキが効くか確かめてから走りだそう。また、ブレーキパッドを交換したあとは、必ず何度かブレーキを踏んでピストンをローターに接触させてから走り出すこと。ピストンが定位置に収まらないと、ブレーキが効かないから危険だぞ。



DANGER!!

スポーツカーの
走りを引き出す

CHECK!



車高調のシェルケース

車高調のシェルケースは、常にキレイな状態を維持しておきたい。サビや汚れが固着した状態ではブラケットなどを回すのが困難なばかりか、砂利などがカギと調整が不可能になってしまうこともある。サビや汚れがある場合は調整前にしっかりと清掃し、防錆効果のあるケミカルを塗布しよう。

足まわり トラブル防止 要チェックポイント

気持ちいい走りを阻害する
緩みやガタを徹底防止しよう!

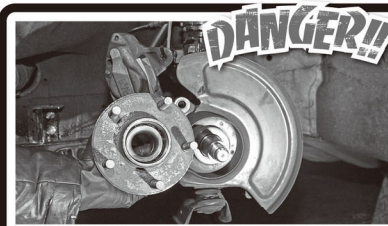
ショックのダストブーツ

ピストンのロッドにゴミが付くのを防いでいるダストブーツ。破けているとピストンロッドにゴミが付着したりキスが入って、ショックからオイルが漏れる原因となる。ショックケース側にもシールがあるがダストブーツがないと必ずオイル漏れにつながるということはないが、トラブルの可能性を低くするためにあるにこしたことはないパーツだ。



CHECK!

稼働部や調整部が多く存在する足まわりは、走ることや環境の影響から引き起こされる劣化を防いでフレッシュな状態をキープすることが大切だ。せっかくのチューニングパーツもつけばなしではその性能を発揮させることができない。オイルやタイヤ交換など頻繁に行うメンテナンス時に、ここで紹介するポイントなどをついでにチェックする習慣を身に付けるといいぞ。



ハブベアリングのガタ

走行によって劣化が進んでいくハブベアリングは、ガタが出ると異音が発生したりハンドリングが不安定になったり、ブレーキロックバックの原因となる。劣化を早期発見できるようにジャッキアップの際はタイヤをゆすって異常がないかチェックしよう。最悪はタイヤの脱落にまで繋がるので要注意。



車高調のブラケット

振動などの影響で緩んでいることが少なくない車高調のブラケット。ゆるゆるの状態では走行すると異音の原因となるので、定期的に増し締めするようにしよう。特にフロントがストラット式の車種は緩みやすい傾向にある。

調整式アーム

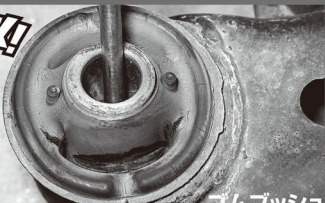


新たに調整式アームを装着するときは、まず純正アームと同じ長さに調整してから装着すればアライメントの変化を少なく抑えることができる。また調整部のネジにはスレッドコンパウンドなどの塩化添加剤を塗布しておくとカサリや焼き付きを予防することができる。



ダストブーツが装着されているピロアームの場合は、ブーツが内部への異物進入による摩擦を防止してくれる。増し締めや販売されているのを、緩れなどに気付いたらガタのチェックをして早めに交換しよう。ちなみに、ピロアームで簡単に動かせる硬さだとすぐにガタが出てくる状態だ。

CHECK!



ゴムブッシュ

長期間使用されているゴムブッシュは、潰れていたり変形していたり破断していることもある。ステアリングのフラツキや挙動変化時の異音などの症状があれば疑うべきポイント。また、劣化により弾力がなくなると動き全般的にダルになるので、新品に入れ替えればシャキッとリフレッシュが体感できるぞ。

ゴムブッシュの性能を引き出し、劣化を防ぐためには1G締めも大切。タイヤの接地状態でアームの角度を求め本締めすることでブッシュにかかるストレスを取り除くのだ。ストレスがからまないことで、長期的には破断などのトラブル予防にもつながる。



CHECK!

アーム支持部

サーキットなどでハードに走るマシンや走行距離が伸びているクルマはサスペンションアームの支持部も要チェック。アーム類に力がかかると動くこと、振動などによるストレスが蓄積した結果、クラックや歪みが起こることもあるぞ。補強メニューも効果的なので取り入れる価値ありだ。



CHECK!

ゴムブーツ類

足まわりに多く使われているゴムブーツは、内部のグリスを保持したりゴミなどの異物の侵入を防ぐ役割がある。破けているとグリスが切れて潤滑が悪くなるうえ、異物が侵入して一気に寿命を縮めてしまう。これらのブーツ類からのグリス漏れも要チェックポイントだ。

サスペンションアームやドライブシャフトのブーツは破けると内部からグリスが漏れ出しにくるので、チェックすれば異常を発見するのは容易。タイロッドエンド、ドライブシャフト、ステアリングラックなどが主なポイントだ。

DANGER!!



ホイールの損傷

ホイールを路肩に強くヒットしたり、低扁平タイヤで大きな段差を勢いよく乗り越えた時などはホイールのダメージを確認しよう。割れてしまうともちろん走行は不可能だけど、一見リムが曲がっただけに見えてもビードの密着が弱まり徐々に空気が抜けていくケースもある。

タイヤの劣化

ジャッキアップした時などにはタイヤの状態もチェックしておきたいポイント。接地状態では見にくい偏摩耗やボディ側のサイドウォールの異常などもカンタンにチェックできるからね。特にリヤタイヤの内側は要チェック!

DANGER!!



割りピン

稼働部や低トルクである必要のあるボルトに使用される割りピンは緩み予防のための必需品。割りピンが使われているボルトを脱着する作業をした時には、必ず新品の割りピンを使って固定しよう。

CHECK!



テンパータイヤ

パンクなどの際に使用する応急用タイヤ(テンパータイヤ)は、空気圧のチェックを忘れずに、いざ使おうと思ったときに空気が抜けていて使えないなんてことも少なくないぞ。またプレーキを大型化している場合はテンパータイヤのサイズもチェックが必要だ。

CHECK!





生涯走り屋

暴走機関車
Daiちゃん



4月になると、オレ自身が毎年の楽しみにしている名古屋のイベント「Daiちゃん」が開催される。
2006年に始めたこのイベントは機能面でのチューニングに拘ったカーショーで、単なるデモドライブだけのドレスアップカーなどの参加を目指していない。

エンジンから足回りまで「リアル・チューン」されていて、さらにグリッドとドリフト、ゼロヨン仕様のストイックなマシンばかりが並ぶのは他のショーにはないオラがあるんだぞ。

さらに、クルマが主役なのだからモーター専用のキヤリヤルは奉じてきた。なまきという、カメラ小僧（最近はおヤジか!?）がモターの前に陣取って、肝心のクルマがじっくり見れなくなるのはいやだから、そんな感じで続けてきたショー

だけど、それが今年から変わる。選ばれるメーカとプロシヨンプン身のデモカーは100台に絞って展示。さらに、その展示車両が全てに決着する日本初のトーナメント方式のカーコンテストに挑戦。

今年から「エキサイティングカー・ショー・ダウン」は春の「SHOWDOWN」と秋の「EXCITING」にリニューアルして開催するぜ!

イラスト：加藤浩哉

春

まずは
4月19-20日の
SHOWDOWNで
待ってぜ

秋
EXCITING



元々「HOWDOWN」っていうのは対決を意味する言葉だからリアルにやっちゃうわけなんだ。

勝敗はどう決めるのか? ジャンクは違うし実際に走らせるわけじゃない。そうでないとチューナー

ない。諸元と見た目で評価するので、ジャ

がむずかしい。審査員は相当チューニングカーに熟知してないからじゃない、そうでないとチューナー

それと、イベント名称も「チューニングカーワールド・ショー・ダウン」にしたら覚えにくくないよな! 4月19日(土曜)・20日(日曜)展示スペースの都合で出展台数は減るけど、チューニングカーの世界をもっとマニアックに攻めるのじゃ! 華やかでオナリウムのショーにしたいと思ってるぞ。それと、もう一つ。今までのエキスポカーも取り込んだショーを秋に同じ名古屋で開催する! ところは昨年までと同様に展示台数も多くなるんだからイベントターも集まるチューニングカー祭り「チューニングカーワールド・エキサイティング」だ。国産外車、カテゴリーを問わないチューニングの楽しさを面白がってるのじゃ! を目指せ!

それが、オレ自身も楽しみたいから、その対抗策には可愛いオナリチャンを連れてきたいというチューナーもいることだしね(笑)。
それと、イベント名称も「チューニングカーワールド・ショー・ダウン」にしたら覚えにくくないよな! 4月19日(土曜)・20日(日曜)展示スペースの都合で出展台数は減るけど、チューニングカーの世界をもっとマニアックに攻めるのじゃ! 華やかでオナリウムのショーにしたいと思ってるぞ。それと、もう一つ。今までのエキスポカーも取り込んだショーを秋に同じ名古屋で開催する! ところは昨年までと同様に展示台数も多くなるんだからイベントターも集まるチューニングカー祭り「チューニングカーワールド・エキサイティング」だ。国産外車、カテゴリーを問わないチューニングの楽しさを面白がってるのじゃ! を目指せ!



DFellow アベちゃんの新 シロチー 奮戦記

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

あつというまの20年!!
 これまでの多くの経験と
 次のチューニングに活かします♡

こんにちは「ディフェロウ」岡部です!! この前の誕生日でついに40歳になつてしまいました。ホント、あつという間にトンを取つていろいろ気づけは、今までの人生のちょうど半分をチューニング業界で過ごしていることになるのです。

ワタシがこの道に入つてからのこの20年もチューニングの技術や手法、本当に進化しましたよ。そんな中で、前職からいろいろな事を経験させて頂けたことに改めて嬉しく思っております。ハイ。

ちなみに、前職で一番最初に分が携わったクルマは、谷田部で熱くバトルが繰り返されてたO3300km/hトライ用の車両。あれは、たしか23歳の時でこ

ジ、シルバーステイククラッシュチャレンジ、D1グランプリなど、普通じゃできない経験をさせていただきました。でも、ホントに駆けアゲの20年開たんだ気がします。

そして、去年は足場のために専念したため外回きな活動は控えていたが、今年からはまたチャレンジ系のお仕事を増やしていかようと思つてます。

そんな矢先に先月号にも書いたF1TでのS耐久参戦のマシンのメンテナンスのお仕事もいただきましたし、超有名なタイムアタック車両をお預かりして作戦を立てていくつもりです。

しかし、こういったチャレンジ系はいつも時間も時間と戦ひでして、今もその真只中。F1Tのレーシングカーを造るのに没頭しているというが、時間に追われる毎日です。

ちなみにレーシングカーを造るのつて、F1Tでもボルシェでもその手間は一緒ですからね。小さくてもけっこう大変なんですよ笑。

当然、自分ひとりではできないこともあるので、その部分では先輩方のお力添えをいただつつ、勝てるマシンを目指しています。

今回のF1Tは全ラにして、ボディをフル補強。アンダーコートやシール材を全て剥がして、要らないフラケットやボルトの頭を撤去して軽量化した後、ス

ポット増し、溶接跡の削り、ローラーゲージの溶接、塗装前

自分も40代のオトコになりました!!の巻



イラスト：加藤浩哉

タイムアタックシーズン真っただ中。N
EWタービン導入に向けて作業を進め
ているアンダー鈴木だけど、「今月も、
ツクバに走りに行けそうにねーッス」
と、ドタバタムード。いったい何をし
ているのでしょうか？

素人最速
アタッカー

アンダー鈴木

やいすぎDIY講座

1000ps対応の
エキゾーストにします！
Byアンダー鈴木

ええーっ!!
また手伝うのー

手作りシルビアで

目指せ、世界ナンバー1

IRT伊倉さん
(元24時間耐久レースの会 幹部)



サイド出しマフラーも いよいよカタチになってきた！ 新タービン導入に向けて エキゾーストまわりを一新



バルブヘッドをフチ抜き
エキゾーストを通します

こんにちは。NEWタービン投
入に向けて、シルビアのエキゾ
ーストを進めているものの、なかなか
思うように作業が進まず、焦り
まくっているアンダー鈴木です。
せっかくGT-X4088タービ
ンを新調するんだから、と欲を
出したのが悪事の始まり、頭子
に乗って、マフラーのサイド出し

化まではじめちゃったので、なか
な作業が終わらねーッス。

というわけで、今月はその続
報。サイド出しにするために自
慢のドライカボンドアをぶった
切ったのは先月号でお伝えした
通りですが、じつは勢い余って
、排気管を通すためにバルブヘッ
ドまでフチ抜きました!!

その理由は、軽量化のためにエ
キゾーストを少しでも短くした
かったから。WTCCのレジェリ
シオンでマフラーを通すためのフ
レム加工はOKとなっていたの
で、思い立ちました。

とはいえ、バルブヘッドに穴を開
けたらハイエアーに穴を開け
ます。チンチンに熱くなった
エキゾーストを室内に通すこと
になるので、遮熱対策もシカリ
しておかなー!

そこでドフカーボンやアルミ
を駆使して、助手席にボクスカ
の隔壁を製作。その中のパイプが
通るように仕上げました。これな
ら、排気管の熱で室内の温度が上
がりすぎず走り集中できる!
…なんて、どこまでいっていい

小型のウェストゲートを
ツイン装着しました!

そして肝心のエキゾーストも
1000ps対応のスーパーフルメ
イク!。まず、パイプの要となる
エマは、3mmのSU374
材の41タイプに変更。これは海
外ではメジャーになってきている
ステンレス材で、耐熱性が高いた
め熱膨張しない。クラックが入
りけりません。

また、エマは太いほど高回

サイド出しマフラーにするため バルブヘッドぶち抜きの大加工!



ドアを突き抜ける形で設置されるサイド出
しマフラー。ドアの前方にはドライカボ
ンのルーバーを設置する予定だ。1枚板のみで
仕上げた遮熱用のアルミプレートも自慢。

サイド出しマフラーは非常に難しいとい
う理由がいくつかある。まず、V1とい
うのレギュレーションは厳格なため、いかに
穴を開けて取り除くか、という点に注
意が必要だ。



室内にマフラーを通すとなると、熱対策が必要
になってくる。そこでアンダーはドライカ
ボンを駆使してフェニックスシートを製作。内部に
断熱布を張り込み、熱をシャットアウトする。

室内から
筒抜けっす!

転で受けがよくなる」とい
うわけで、パイプは極太サイズとの48
ゆに、さらに、重心を下げるべ
くタービンはあえて下置きにな
るよう仕様変更したス。
そう、過給圧がガンガン掛
かっている状態で、タービンを
たいて、ウェストゲートもど
けましたヨ。日本で走るとは
大きい、過給圧が高いとはい
エキゾーストはラクするってイ

メジャーもありますが、海外でピ
ックアップとインポートはバ
ルブ径が大きいウェストゲートを
付けるのが常識とされています。
特にブースト圧が2kg、3kgを越
えるハイチューではその傾向が
顕著らしいので、GT-X4088
を25×38mmのハイブース
トで使う自分の15では、タボス
マート社の11.1インチの40HP

Option CARAVAN オプションキャラバン2014

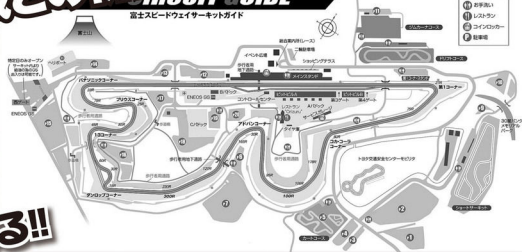
最新情報

⑨1GP開幕戦との併催が決定した今年一発目のオプションキャラバン。大まかなイベント概要は下記の通りだけど、定番のレーシングコース体験走行はもちろん、キャラバンを満喫しながら世界最高峰のドリフトを観戦できるスペシャルチケットも用意! チューニングファンにとっては夢のような1日になること間違いナシだから、当日は自慢の愛車と一緒に富士スピードウェイに駆けつけてくれ!



第1回は関東エリア
3月30日(日)・富士スピードウェイ
DIGP開幕戦との併催だ!!

富士スピードウェイサーキットガイド



キャラバンを
満喫しながら
DIGPも楽しめる!!

イベント概要

開催場所 富士スピードウェイ (グラウンドスタンド裏)
静岡県駿東郡
小山町中向日694

入場場所 西ゲート

開催時間 10:00~16:00 (予定)

入場料

	前売	当日
A 入場券	5000円 (1名1台)	1500円 (1台)
B D1観戦券	※同乗者も同額の5000円となります	3500円 (1名)
C 体験走行券		ドライバー 1500円 同乗者 1000円 (1名)

①入場券 オプションキャラバンに参加するための券。
②D1観戦券 オプションキャラバン参加者で、12時に隣にD1を観戦できる券。
③体験走行券 オプションキャラバン参加者で、レーシングコースの体験走行 (先導車付き) に参加できる券。

各種チケットの購入はローチケから!

<http://l-tike.com/sports/option/>

※ローションミニストップ店頭Loppiにて発売 (画面コード: 32344) ※電話予約: 0570-084-003 (1コード必妥)
※前売券は、インターネット予約が終了している場合でも、ローションミニストップ店内設置のロビーでは開催日前日の2時59分までご購入いただけます。

当日券に関して 西ゲートのオプションキャラバン専用レーンで「入場券」が購入可能。
「D1観戦券」&「体験走行券」はオプションキャラバン開催場所 (グラウンドスタンド裏) にて購入可能。

ACCESS

東名
高速道路

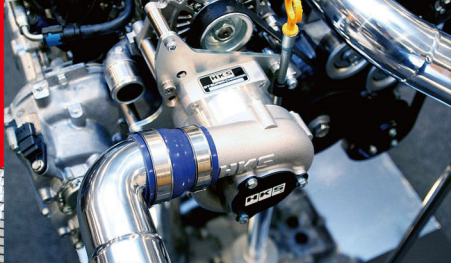
御殿場ICより
約15分

中央
高速道路

東富士五湖道路
須走ICより約10分



HKS
PREMIUM DAY 2014
in FUJI SPEEDWAY



遠心式GTスーパーチャージャーの
圧倒的パフォーマンスを公開計測!



GT SUPERCHARGER MAX POWER!!



年始の恒例行事「HKSプレミアムデー」が今年も富士スピードウェイで開催! 本コースでのスーパーラップをはじめ、今年はカスタマイズドカーニバルと題したカーショーも開催し、例年にも増した賑わいをみせていた。そんなHKSプレミアムデーの名物となっているのが、GTスーパーチャージャー装着車の公開パワーチェック計測。GTスーパーチャージャーを搭載のチューニングカーが、ギャラリーの目の前でそのスペックを計測するというアトラクションだ。今年も話題の86を筆頭に、先月号でも紹介したツインチャージ仕様のR34やクラウンアスリートなど、多彩なチューニングカーの実測データを紹介するぞ!

GTスーパーチャージャーで装着で 86&BRZの真の楽しさが目覚める!



前置きインタークーラーに合わせたオリジナルバンパーは開口部を広くすることで冷却性能をアップルックスと機能性を併せ持ったデザインを開立している。



HKSのキットをベースとしながらも、オリジナルスロットルなどで、より効率的なバイピンクレアウトに仕上げられている。バイピンク罗斯を極限まで低減して、セッティングを楽にすることでノーマルとは別次元のパワーを表現する。

■SPECIFICATIONS■

HKS-GTS7040 / エアクリナー / エキマ / キャタライザー / プロオフバル / インタークーラー / オイルクーラー / トライアルオリジナルサクションパイプ / ビッグスロットル / ECU / バイピンク / ダブルサウンドマフラー ほか



GT SUPERCHARGER
**MAX
POWER!!**

実測

341.9ps!!

TRIAAL
86 [ZN6]

※トライアル ☎072-369-3539
<http://www.trial.co.jp>

実測データ (GTS7040装着) **341.9ps / 37.4kgf-m**

カタログデータ (ノーマル) **200ps / 20.9kgf-m**

GTS7040キットを使いながら、燃料系の強化やサクションパイプなどを高効率レイアウトに見直したというトライアル86。よりセッティングを凝縮めたオリジナルのトライフォースECUによって、今回エントリーした86&BRZの中でもトップとなる341.9psを記録。低回転から高回転までパワフルでストリートでの扱いやすさを狙ったこの仕様は、トライアルでオリジナルパッケージとしてユーザーにも提供されている。



豊富なS/C装着経験が叩き出した
本日の86トップパフォーマンスマシニング!

BUCKS PREMIUM DAY 2014 in FULL SPEEDWAY



t-get
86 [ZN6]
☎ ティーゲット ☎ 048-554-1345
<http://www.t-get.com>

ハイビークなどの周辺部品はGTS7040キットをそのまま使用。コンプレッサフリーを小径化することでフリーストロを高め、フラッシュエディターとEコンスを併用した精密なセッティングが施されている。

A close-up photograph of the front of a white car. The image shows the lower portion of the front grille, which has a black honeycomb pattern. A white license plate is mounted in the center, but the text on it is not legible. To the right of the license plate, there is a small blue and white emblem. The car's body is white and appears to be in good condition.



311.0ps!!

実測データ (GTS7040装着) **311.0ps / 34.0kgf-m**
 カタログデータ (ノーマル) **200ps / 20.9kgf-m**

街乗りでの楽しさを重視した
手軽かつハイパワー仕様Z34

Fujimura Auto

FAIRLADY Z [Z34]

⑧ フジムラオート ⑨ 075-661-9393
http://www.fujimura-auto.co.jp

■SPECIFICATIONS■

HKS-GTS7040/スーパーチャージャー/ブローオフバルブ/ジュラルミンオリジナルサクションパイプ/ECU/デュラルセンターパイプ/ロケットタンサマフラー/オイルクーラー アルタック/エキマニ/フロントパイプ ARCインタークーラー はか

マフラーは昨年のUSフェアリーマフラーからジェントルサウンドマフラーに変更。音質を抑えてより大人な乗り味へと進化している。今年はフロントパイプからルーフ、ダックテール周の4カ所をパイプをすべてブラックアウトしてブラックのインパクトが増している。



実測

443.4ps!!

実測データ(GTS7040装着)

443.4ps / 54.3kgf-m

カタログデータ(ノーマル)

306ps / 35.6kgf-m

昨年もGTスーパーチャージャーマックスパワーにエントリーしたフジムラオートのZ34は、エンジンなどの仕様はそのままだがマフラーを変更、またエクステリアのディテールをアップデートしている。パワーチェックの結果は目標として設定していた450psまであと一歩といったところだった。



GT SUPERCHARGER

MAX POWER!!

モアパワーで走りを楽しむ!



実測

28のSS-GEにはGTS7040をチョイス。レイアウトのスペース上、コンプレッサーの配置やパイピングの取組は実車特有のボイント。固定ブラケットは市販化を考えた形状で製作されている。

248.0ps!!

実測データ(GTS7040装着)

248.0ps / 27.7kgf-m

カタログデータ(ノーマル)

200ps / 21.0kgf-m



NAベースであるため、インタークーラーの効率的かつ装着コストのかからない設置も原価の低くなった。最終的には、SW20ターボ用純正インタークーラーをむき出しエキマニの上に設置した。

パッケージ販売を目指す スーパーチャージャー仕様MR2

ELD AUTOSERVICE MR2 [SW20]

⑧ エルドオートサービス ⑨ 0426-78-7325
http://www.eld-as.jp

■SPECIFICATIONS■

HKS-GTS7040/ブローオフバルブ/スパークプラグ/FCM-IS エルドオートサービスオリジナルサクションパイプ/エアクリーナー/センターパイプ/マフラー/インタークーラー/パイピング/SW20ターボ改インタークーラー はか

今も根強いファンが多いSW20に向けて、GTスーパーチャージャーキットを製作しているエルドオートサービス。狭いエンジンルームに合わせるためインタークーラーはSW20ターボ用純正を装着位置を変更しながら流用。可変バルブ機構ピストンを搭載するNA最終型をベースにすることで、低回転のトルクに優れた扱いやすい特性となっている。



HKS PREMIUM DAY 2014 in FUJI SPEEDWAY



分厚いトルクで加速力アップ! 低回転での高燃費もうれしい RS・PANTERA ALTEZZA [SXE10]

◎ 佐藤商会 ☎0544-58-4837
http://www.rspantera.com/

GTS7040を装着し軽快な走りを手に入れたRS・パンテラのアルテツァ。サーキット形状が複雑なのでハイキングには苦勞の跡が見えるが、計測結果はノーマルエンジンながら+60ps以上、低回転域では燃費のいい走りができる。エンジン内部を強化すれば350psを狙えるとのことだ。

■SPECIFICATIONS■

HKS-GTS7040/スーパーパワーフロー/スパークプラグ/LFコン/S/スーパーヘッダータイルII RS/Panteraオリジナルサクションパイプ/サーキットセンターパイプ/燃費ポンプ/550ccインジェクター/キヤタラウー/ターボシステムクーラー改 ほか



実測 272.7ps!!

実測データ (GTS7040装着) **272.7ps / 29.5kgf-m**
カタログデータ (ノーマル) **210ps / 22kgf-m**

NAマシンに+αの余裕

流用したのは4GR用の電子スロットル。アクセルペダルとの連動にくわえて、可変リストリクターのような作用を行わせる計画だ。電子スロットル流用に合わせてアクセルペダルもアプス用を流用している。



電子スロットルの制御も行うためにコンパチプロセッサAOを導入。ゆくゆくは3S-GEに搭載される可変リブ機構VVT-iの制御も行っていきたいという狙いだ。

電スロ流用&FコンVプロ制御で 新たな可能性に挑む試作マシン

パワー未計測



ELD AUTOSERVICE MR2 [SW20]

◎ エルドオートサービス ☎0426-78-7325
http://www.eld-as.jp

■SPECIFICATIONS■

HKS/GTS7040/フローエアーリブ/スーパープラグ/コンプレッサー0.0/F/フックアップ エンドノートサービスマシナリオリジナルパイプ/エアリーナ/エキマニ/JZX100用インジェクター/オイルクーラー 4GR用電子スロットル流用 ほか

昨年は試作のパタライク可変リストリクターが装着されていたMR2だが、今年にはそれに変わって電子スロットルが加工流用されていた。現在はこの電子スロットルとFコンVプロ4.0を利用してブースト圧を制御するというテストが行われている。将来的にはこの電子スロットル流用技術の他車種への展開も計画しているそうだ。



排気系はHKSのエキマニやサードのエキマニやエキマニなどを装着して抜けを確保。排気効率を高めることはGTSスーパーチャージャーの性能を引き出すことにもつながっている。

J&K SKYLINE GT-R [BNR34]

© J&K ☎0475-76-2714 <http://www.jk-power.jp>

低速トルクとピークパワーを両立 新定番を目指すツインチャージ仕様!



実測

455.0ps!!

実測データ(GTS8555装着) **455.4ps / 53.4kgf-m**
カタログデータ(ノーマル) **280ps / 40.0kgf-m**

重たいGT-Rを
軽快に走らせる
高トルク&
ハイレスポンス
仕上げ

■SPECIFICATIONS■

HKS-GTS8555/GT-SS2
ービン/バルシステム/鍛造
ピストン/コンロッド/ドコンパ
D4.0/EVC/インタークー
ラー/マフラー/キャタライ
ザー/オイルクーラー J&Kオリジ
ナルプロ-オフバルブ/エア
クリーナー-オート燃料ポン
プ ほか



オートサロンのOPT2ブースにも展示され、注目を集めたJ&KのR34GT-R。搭載するRB26はGT-SSツインにGTS8555を装着、ピークパワーと低回転から立ち上がるトルク特性を両立。気温や気圧の影響が計測結果は奮わなかったが、迫力のサウンドでオートサロンとはまた違った魅力をアピールしていたぞ。



J&K RX-7 [FD3S]

© J&K ☎0475-76-2714 <http://www.jk-power.jp>

REの低速トルクを増して
ストリートでの乗りやすさを獲得!



実測

359.0ps!!

実測データ(GTS8550装着) **359.0ps / 44.4kgf-m**
カタログデータ(ノーマル) **255ps / 30.0kgf-m**

■SPECIFICATIONS■

HKS-GTS8550/スパークプラグ
F/コンVプロ/EVC トラストD
07-25G J&Kオリジナルプロ
オフバルブ/マフラー/エア
クリーナー/インタークーラー/セ
ンターバイパス/マフラー/キャタ
ライザー ほか

低速トルクの薄いロータリーエンジンにはツインチャージ仕様が効果絶大。定番のTD07-25GタービンとGTS8550の組み合わせは、ピークパワーやキレいなけが上がりトルクアップによる乗りやすさや高回転。GT-R同様、気圧補正の影響が、測定結果は想定出力に及ばず。



実測

369.9ps!!

実測データ(GTS7040装着) **369.9ps / 52.8kgf-m**
カタログデータ(ノーマル) **280ps / 38.5kgf-m**

排気量を超える低速トルクで
通勤快速チューニングを実現

rasty CROWN ESTATE [JZS171W]

© ラスティ ☎047-441-6226 <http://www.rasty.tv>

■SPECIFICATIONS■

HKS-GTS7040/FコンVプロ
D/EVC/オイルクーラー
東名/パワードM8280ター
ビン/ボクカ、ラストイオリ
ナルアクションバイパス/エア
クリーナー/マフラー ほか

すでにタービンを交換している1JZマシンにもう少しトルクをプラスしたいという時におすすめできるメニューとして、ラストイオリが提案しているツインチャージ仕様。1JZでは物足りないオートサロンの一手は、ローコストで2JZ並のトルクを手に入れられるのが魅力だ。



n Charge!!

新世代 快走チューン



昨年の半ばから製作ラッシュの続くツインチャージ仕様のチューニングカー。今回紹介するのは、またまたJ&Kが製作したFD3Sのツインチャージ仕様だ。ちなみに、J&Kがここまでツインチャージ仕様を作り続けているのは、すでに装着したお客様の評判がよく、しかも神保さん自体が新しいチューニングの可能性を強く感じているから。製作にあたってはふたつの異なる過給システム（ブースト圧）のコントロールや、キャパシティのバランスを取るなど、多くのノウハウも必要となるが、HKSの高風量・遠心式スーパーチャージャーの出現は、それだけチューニングの可能性を広げる効果があったというわけだ。というわけで、ハイチューンREのウィークポイントでもあった低回転域のトルク不足を完全に克服できたというのが、ここで紹介するツインチャージのFD3Sというわけだ。

ツインチャージド



TD07S-25Gタービン+GTS8550遠心式スーパーチャージャー

ロータリーの低速トルク不足は スーパーチャージャー追加で 解決できる!!

FD3S



ツインチャージマイスター J&K代表 神保さん

「13B-REWの定番TD07S-25G仕様ですが、どうしても低速トルクがなくなってしまうのが常識であり、悩ましいところでした。高回転の伸びは素晴らしいけど、街乗りが全然いって感じでした。しかし、このところでお縁を付けてきたツインチャージシステムによって、その解決策が見えてきました。実際、パワーバンドが2000rpmも下に広がったのですから、まったく別物のフィーリングになっているのはいまでもありませんよ!! このツインチャージの特性は、コスト的にもいい選択だと感じていますよ」



最大ブースト圧は1.0kg/cm²近辺。2500rpmあたりから過給がはじまり、3000rpmでは30kgf-mのトルクを発生する。低回転側にパワーブーストを広げることによって、全域での加速が可能となる。

「チューンドロータリーエンジン」は低速トルクがない。これは、チューニングを知る人にとっては常識的に言われること。バルブ機構をもたないRエンジンは、構造的に高回転時の吸入効率を追求すると、低速域での吸気の吹き抜け量が多くなり、トルクが出なくなってしまうんだ。

逆に高回転域に向けて伸びていく傾向はNA並かそれ以上。これは構造的なメリットといえるんだけどね。ここで悩んでしまうのが、普段は街乗りが中心で高速では激パワーを楽しみたいというストリート中心のチューニングカーのプラン。

結果的には、妥協的にミッドクラスのタービンを選ぶが、乗り難さも覚

悟して大型のタービンを選択するかな。ちなみに、今回取材したFD3Sは後者で、FD3S 13B H&Wとのマッティングが良く、パワーチューンを行う多くの車種が選んでいるTD07S 25Gを選択。エンジンはオーバーホールも施され、コンデションも万全だ。

ちなみに、低速域を犠牲にしないため、エンジンのポット形状などは変えていないが、それでもパワーバンドは4500rpm~7500rpm。パワーバンドの下でも街乗りができないほど非力なわけではないが、その領域での街乗りには感じ難いだろう。

そこで、これまでJZやSR20な

**2000rpm下から
ブースト圧が立ち上がる!!
ブーストアップのような
乗りやすさを持つ500ps仕様**



どで試して、好感をつかんでいるツインチャージ機構を投入しようというところになった。

ちなみに、J&KではRB26のツインチャージャー仕様も製作している

が、このFD3Sのほうが先に製作された車間のこと。

そして完成した13B-REW改ツインチャージ仕様は、その狙い通りにドビンシャとほまたースト庄の立ち

エンジン前方のタービン前にレイアウトされたスーパージャージシステム。写真では見えないがエンジン側面にTD07S-25Gがマウントされている。名車の車輪は、特性が異なるためそのアンバランスを調整する過給制御（バイパスによる過給循環など）が、セットアップのキーとなる。

**Greddy
TURBOCHARGER
TD07S-25G**

POWER RANGE
350-550ps

RX-7 [FD3S] J&K 13B-REW改 TWINCHARGER

店 J&K 千葉県山武郡九十九里町真竜629 ☎0475-76-2714

**HKS
SUPERCHARGER
GTS8550**

POWER RANGE
250-500ps



**新世代快走チューン
TwinCharger**



REの場合は背圧上昇に悩む場合のほうが多いので、質量コントロールに使用しているが、低速域背圧を上げて高めるためにECVを使用することもあるという。ただし、組み付け時は、イニシャルでバルブが閉く方向に加工するのがポイントだ。方が一全開時にバルブが全開することを防ぐためだ。



ウエストゲートの開放バルブにもサイレンサーを付けることで、全開時の音量を下けている。メインバルブに換すより効率的なブーストコントロールが可能。質量もかなりマイルドになったとのこと。マフラーはHKSの市販品。



上りポイントでは2000rpmも下に広がり、街乗りでも多用する3000rpm付近ですでに30kg/m以上のトルクを発生し、しつかりとした加速力とトルクが得られるなど、ドライバリティが大幅に向上している。

ちなみに、過給方式は直列のためピークパワーはツインチャージ化前と変わらぬ500ps。REエンジン

の耐久性を考えると、ピークパワーもベストな領域と考えている。

遠心式スーパージャージャーを使うツインチャージャーの醍醐味は、低速からトルクとレスポンスがあり、しつかり高回転までパワーが伸びてくれることと、とにかく一乗って楽しいクルマに仕上がっている。

ただし、その乗り味はメカニカルなレイアウトに加え、過給コントロールやスーパージャージャーのブリー比などセットアップのノウハウが重要なファクターとなるのだ。

SPECIFICATION

13B-REW改500ps Greddy-TD07S-25Gタービン HKS-GTS8550スーパージャージャー エンジンオーバーホール HKS-Fコンレプロ/エキゾーストマニホールドマフラー イーチューン/フー/ガイル/タービン/ブレイク/トラスト/プロセック/コヨー/ラジエター HKSインバーマックススポン Rマシク/フロントバンパー フンタエンジンリングサイドステップ RE用/宮フェイチャーキット/リアディフューザー ほか



10年越えの純正スピーカーは
すでに劣化の域を超えている!!

#2

スピーカー交換& サブウーファー 取り付け



カシノ自動車 カジ編スーパー [JZA80]

カスタムスピーカーで
立体的な音場を作り出そう!!



中古のスピーカーだけで
いい音出てくれるかな?



DIY作業監督 カジ編 DIY労働担当 ライターNABE



チューニングカーといっても普段から移動に使うなら、オーディオくらいはしっかりさせたいところ。特にスピーカーは純正品の場合、経年劣化のためバザーコーナーにウレタン素材のダンパーといった極スタンダード

作業のポイントには内装脱着ツメや隠しネジを整備書で確認してから作業に着手しよう!



carrozzeria
TS-C017A (フロント2ウェイ)
TS-J1700A (リヤコアキシャル)
TS-WX110A (サブウーファー)

今回交換したスピーカー6ウーファーはカロッツェリアのTシリーズ。前後フル交換とサブウーファーを追加すること。中古の車、数年前の車両購入時にハイエンドモデルを中古で入手(スピーカー: 約3万円 サブウーファーは新品で約1万4000円)。このほか、フロントスピーカーを固定するためには必要不可欠なバッフルスターやスピーカー用のネジと端子、ツイーター固定用の金属ベースなど揃えたものを揃えて作業開始!

低音が弱いとか高音がこもりとかいうレベルではなかった。社外オーディオのようには主要パーツに高級素材を使用しているわけではないため、経年劣化している場合が多いんだ。「オレのスピーカー、なんか音がクリアじゃない...」なんて、中古のスピーカーを集めた始めたカジ編スーパーも、開けてびっくり、コーンを支えるウレタンが崩れてボロボロの状態。OPTの経験的にも、10年を経過したチューニングカーの多くが実はこんな状態なんだ。ちなみにこんな状態でも、音は出ているんだから、気にしなければ気が付かない。ただし、ここまでの状態になると低音が弱いとか高音がこもりとかいうレベルではなかった。

交換作業はスリパーカーへアクセスするため、内装パネルを片端から剥がすのみ。といっても車種によってスピーカーの取り付け位置が違うほか、内装パネルの固定方法も別モノ。クリップを使用しているようなリングを使ったりと様々なので、いろいろ取りかかると整備解説書をしかりとチェックすることが重要。内装の脱着で隠しネジに気がつかず、張って損壊させるなんてことはよくある話なのだ。ちなみに、スピーカーにアクセスさせるためにはあとにはギボシとネジを使って配線と固定するのみ。これで、サウンドが一変してドライブも楽しくなる。ついでに、ラジオに乗り、音楽をガンガンにかけちゃって、エンジンや足回りの異音を聞き逃すこともあるから、走行中の音量は程々にね。

注意!!

CAUTION!

DIY 事故を防ぐポイント



外したネジはトレードなどで管理する

スピーカー交換に限ったことではないけど、取り外したネジやクリップはトレードに入れてしっかりと管理するのが基本。ネジ自体を無くさないのはもちろん、パネルの固定忘れなどを防ぐことができる。確実に実行しておきたいポイントだ。内装パネルの固定不良は、走行中の異音の原因になり愉快無里ないからね。



作業に合わせて工具を使い分ける

例えばクリップリムーバーひとつとでも、樹脂製と金属製の2種類がある。外すクリップの種類はもちろん、工具を当てる箇所の素材などを考慮して、工具の材質を使い分ければ破損などのトラブルは防げるというもの。ドライバーも長さや頭サイズを複数用意しておくもネジを振るなんて心配もなくなるはずだ。電装系の作業では、端差長統用の電工ペンチと端子セットも欠かせない。



整備解説書をしっかり読んで理解する!

内装パネルは車種によっても固定箇所などが異なるため、作業を始めるまえにしっかりと固定箇所を確認しておくのがベスト。特にパネルはインナーハンドル内などに隠しネジが使用されるため、それらをしっかりと外しておかないと後部の応酬性もある。作業中に使用する工具の利便性も確認するため、車種の予習は必ずおこなっておきたい。同様に、装着するパールの説明書も目を通しておくのは当然。

スピーカー交換チェックポイント

POINT 1

スピーカーのサイズ

純正のスピーカーマウントを利用するのならスピーカーサイズのチェックは必須。スピーカーサイズは規格で分かれていて、10cm、16cm、17cmが主流。純正スピーカーの中には楕円形のものもあるから注意が必要だ。市販のインナーバッフルなどを利用して製作すればサイズ違いのスピーカーも装着できる場合もあるため、事前に適合も調べておくことベスト。ちなみに、写真の純正…すて、コーンを支えるウレタン部が破れている。完全な経年劣化現象による不良だ。



スピーカー交換チェックポイント

POINT 2

ユニットの構成部品

スピーカーにはトロードインタイプのコアモシヤのほかに、ツイーターが別体になった2ウェイタイプなど(バリエーションが存在)。スピーカーの音域を振り分けるクロスポーザーネットワークなどが付属する場合もあるため、これらの構成を理解したり、装着時に収めるスペースを確保することも忘れず。



スピーカー交換チェックポイント

POINT 4

インナーバッフルの用意



音質の向上だけでなく、純正スピーカーマウントが独特の形状をしているモデルもある。さらにスピーカーとマウントが接着されて切り離せないなど、車種によって取り付け方が違うこともある。そんな場合に必要となるのがインナーバッフル。車種用に展開しているものならスピーカーマウントとしての機能も果たしてくれるため、揃えておけば交換時の固定に悩む心配もない!

スピーカー交換チェックポイント

POINT 5

デッドニングなどオーディオチューンが奥が深い!!

スピーカー交換だけでなく音質は向上するもの、さらに上のサウンドを望むならデッドニングもオススメ。ドア内部の密閉性と防振処理を行うことで、スピーカーの性能をフルに発揮させることができるため、同じスピーカーを使っている、音質は劇的に向上する。その他、配線のシールドや向上、接点の高品質化、アンプユニットの増設など、オーディオチューンも奥が深いぞ。



作業難易度

所要時間の目安

約10時間

作業のポイント

- 内装パネルの取り外しは整備解説書を確認
- ツメ固定などもあるため、強引に作業を進めない
- ギボシやタッピングなどは多めに用意しておく
- 配線を追加する場合は移動部を避けて固定する
- 内装を戻す前に音出し確認は必ず行う

必要工具

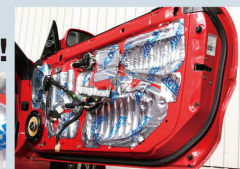
クリップリムーバー、ピックツール、ドライバー、ラチェットレンチ(10mm、12mm)、電工ペンチ、ドリル、配線通し ほか

スピーカー交換チェックポイント

POINT 3

スピーカー用ギボシ端子

スピーカー端子に使用する平端子はプラス極とマイナス極でサイズが変えられている。さらに一般的な平端子よりも小さい専用サイズのことが多いため、あらかじめ専用の平端子を揃えておくことが基本。



8 インナーパッフルを固定する



先ほど組み付けたインナーパッフルを車体に取り付ける。車種専用設計されているため、取り付けに関しては純正のネジが利用できるが、純正ネジでは短すぎたため新たにネジが必要となった。こうした取り付け用品を事前に用意しておけば作業がスムーズに進むぞ。

9 ツイーターを固定する



フロント用はツイーター本体の2ウェイ方式のため、ドア内張りにツイーターを取り付ける。専用マウントを固定しながら、配線を通すための穴を開けると、多少の加工が必要になってくる。

10 防水ビニールを貼付ける



ドア内張りの中に防水ビニールは、固定しているフチが劣化して割れていることもある。ドアパネルの脱着をおこなってから再度固定しておくとしピーカーの劣化からドアパネルの両面が対策できるぞ。

11 ドアパネルを戻してフロントは完成



念のため音出して確認をおこなったら新たに追加したツイーターの配線や外していたカプラーを繋いでドアパネルを戻す。外したスナッククリップをすべて固定したらフロントの作業は完了!

12 リヤ内張りを外す



リヤスピーカーにアクセスするため、スピーカー周辺のパネルを取り外す。JZA800スーパーの車台、ツメで固定されるスピーカークラップを外せば純正スピーカーは見えるものの、完全に取り外すために内張りパネルを外さなければならぬ。

4 パッフルを組み立てる



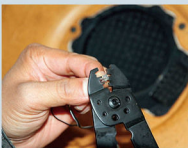
スーパーの場合、フロントスピーカーがエンクロージャー形式になっているため、ユニットを取り外すスピーカーが固定できなくなってしまう。そのためマウントを兼ねたパッフルが必要になってくる。このパッフルはネットオークションで購入した組み立て式だ。MDF製の為事前にクリアで防水塗装をした。

5 クロスオーバーネットワークを固定する



セレレートスピーカー付属の1/4バスユニット(クロスオーバー)はインナーパッフルにあるフラットなスペースに固定することに。両面テープでもネットショップで縛ると、位置決めをしてパッフルにタイラップ用の穴を開ける。

6 平端子を取り付ける



スピーカーのプラス極とマイナス極に合わせケーブルに平端子を取り付ける。極性はもちろん、端子の圧着に不備があるとノイズが入ったり、配線不良で音が晴らなくなったりするので注意!

7 配線を接続する



純正のスピーカークラップはクロスオーバーネットワークに純正コネクタで接続する。クロスオーバーネットワークからはスピーカー用とツイーター用2系統の配線が出ていたため、それぞれに接続するように。同時にスピーカーも固定して配線処理もおこなえばパーフェクト。

室内空間が快適になる 前後スピーカーの交換!!

1 内装パネルを取り外す



まずは電装作業の基本でもあろう。バツリーのマイナス端子を切り離しておく。端子をはずしたらドアパネルを取り外していく。スーパーの場合は目に刺さるクリップやボルトのほか、ドアオープンのカバー裏にもボルトが隠れているため、こうした隠しネジもしっかりと取り外しておく。ちなみに、ドアパネルの脱着時は意を降ろしておくがないと、パネルが外れないぞ。

2 ドアパネルの配線に注意!!



ドアパネルにはパワーウィンドウなどの配線が接続されているため、ネジなどがすべて外れたからといって不用意に引く強さや断線の恐れがある。カプラーからしっかりと切り離してから取り外す。この際、ドアパネルからパワーウィンドウスイッチを取り外す。コネクタに付けておくのがポイント。スピーカー交換時に意を降ろさないで場合もあるため、あらかじめスイッチを組み付けておけば作業ははかどるというわけだ。

3 スピーカーユニットを取り外す



ドアパネルを外せばスピーカーユニットが目視できる。基本的には固定しているボルトやスピーカー配線のコネクタを抜き取れば、ユニットを取り外すことができる。車種によってはドアに直接タッピングで固定されているものもあるため、形状に応じて取り外しをおこなう。



サブウーファーの 装着

5 インパネを取り外す



ヘッドユニット裏に配線を接続するため、インパネを取り外す。取り外し手順は車種によって異なるため、こちらも整備解説書で確認しておくことが必要。

6 配線を接続する



サブウーファーとヘッドユニットを繋ぐにはRCAのピンケーブルとコントロール線の2系統。社外のヘッドユニットならそれぞれが接続されているため、表示に合わせて接続すればOK。配線はスピーカーから分岐する場合もある。

7 電源 アース線を接続する



サブウーファーはバッテリー直結の電源線とアース線が必要になる。これらを直結にあるバッテリーに接続してよく、ユニットの配線はミニバッドなどを考慮してかなり長めの間にしているため、距離に合わせて短縮しておく見栄えもよい。エンジンルームにバッテリーがある場合は、バッテリーのクロモリ端子などに配線を通す。

8 コネクターを接続する



すべての配線が接続し終わったところで、サブウーファー本体に配線のコネクターを接続。あとは付属のマウントを使って、ベースの木材に固定すれば完了。

9 完成



あとはサブウーファーの出しを確認を行えば完了。ヘッドユニットのスピーカー出力調整機能とサブウーファー付属のリモコンを利用すれば、自分好みのサウンドを作るとも可能。

1 固定用ベースを製作する



サブウーファーはしっかりと土台を作っておくと固定しやすいうえ、ビビリ音なども解消できる。今回は木材(破材を利用)を使って土台を作った。

2 設置位置を決める



サブウーファーを固定する位置を決める。リヤシートとリヤデリアースの間の隙間がベストサイズだったため、この位置に固定することに決定。

3 配線を取り回す



サブウーファーの入力線はヘッドユニットの裏にある出力線と繋げる。そのため配線をダググジからヘッドユニット裏まで通さなければならぬ。あらかじめ配線をまとめておけば取り回し作業も簡略化できる。

4 カーベット下に配線を通す



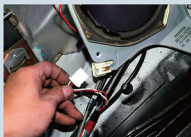
新たに追加した配線などはカーベット下などに通しておく。乗り降り時に引っ掛けて切断する心配はなくなる。もちろん、見栄えを重視した取り付けなら景観な配線を見せないのが基本だが、ちなみに作業性をよくするためにシートはあらかじめ取り外している。

13 リヤスピーカーを外す



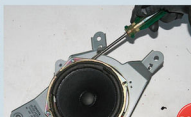
内装パネルを外すといってもスーブラの場合は簡単な作業ではなかった。というのも、リヤゲート側から順番に外さなければスピーカー部分まで到達しない。このあたりも車種によって違いがあるため、整備解説書をしっかりとチェックすることをオススメ!

14 コネクターを切り離す



スピーカーブラケットに取り付けられたコネクターからスピーカーケーブルを切り離す。ちなみにこのブラケットからスピーカー本体までの配線は、スピーカーの端子部分でハンダ付けされている。

15 スピーカーを外す



取り外しに悩んだリヤの純正スピーカーはブラケットに接着されていたためマイナスドライバーなどを使って取れた。そのためブラケット式を取り外す必要があり内装パネルとなったわけだ。

16 スピーカーを取り付ける



純正スピーカーブラケットにインナーパッドを貼り付けながらスピーカーを固定する。配線は純正スピーカーケーブルを切断して再接続して、それぞれの端子に接続しておく。

17 完成



ブラケットを元々の位置に戻し、クロスオーバーネットワークを固定して内装を戻せば完成。ちなみにインナーパッドの一部分を半割して内装が固定できなかったため、パッドを一部削るなど加工を施した。これで、前後のスピーカー交換は完了。

エポチューンの可能性を追求し続ける トップチューナーのチャレンジジメイク

ランエボマイスターとして知られるGフォース。

ショップは元々青森県で創設され、

現在は神奈川県と青森県の2店舗で

日本のランエボチューンを牽引する。

代表の田澤さんはチャレンジ精神旺盛で

チューニングの手法は定番に拘らず

多くのテストを重ねデータを蓄積している。

また、得意とするステージも幅広く

ゼロヨン・最高速サーキットアタックなど

あらゆるジャンルで多くのレコードを残してきた。

今月のカバーマシンは2014年のオートサロンで

お披露目されたツインチャージ仕様。

4B11のターボチューンエンジンをベースに

HKSのスーパーチャージャーを追加装着することで

排気量アップのような低速トルクの増大、

また、これまで使い切れなかった大型タービンの

効率的な稼働などを試していきたいという。

この仕様を走らせるのはこれからだが

注目のツインチャージ仕様を自ら実践体感、

田澤代表自らが納得のいく結果を残し、

Gフォースの技術力を高めるための挑戦だ。



CZ4A改

脱定番への挑戦!!

SPOT2 a portrait of Cover Machine G FORCE×LANCER EVOLUTION X[CZ4A]



ランエボマイスターが作るハイトルクスペシャル!!

G FORCE SUNBEAM VARIS EVO-X

低速域の実用性を高め
より大きなタービンを
使いこなす!!

筑波56秒台を叩き出し、ラエボX最速であったGフォースのタイアタックマシン。これまでのチューニングはタービンを大型化し、排気量を上げ、ワイドボディで29.5幅のワイドタイヤ、そしてできる限りの軽量化といわばセオリー通りのステップを踏み、その進化を重ね熟成の域に達しているかと思われている。

しかしリニューアルして今年のオートサロンでお披露目されたエボには、なんと4B11スーパーチャージャーが装備されている。しかもよく見

るとタービンに残されたインチャージ仕様だ。

一見、奇抜なチューニングにも感じるエボXのインチャージ仕様だが、Gフォースの取り組みはしっかりとヒジンをもらったもの。

新たなチューニングの方向性を試し、プロシヨップとしてのノウハウを高めることももちろん、2.3秒まで高められた排気量によるトルクをさらに上回るものに、ストリートからサーキットまで万能性のあるチューニングエンジンを作るというものだ。

これまでの仕様でも、過去のハイパーチューニングに比べれば、マイベックや排気量アップの思惑により大幅



INTERIOR



タイムアタックをするために作られたマシンは機能を最優先し、インテリアは完全に取り払われる。メーターはレースバックのIQ3。メーター機能はもちろん、各種データをロギングできるなど、タイムアタックマシンの必須装備にならざるを得ない。また、GPS信号によって、サーキットコース上での走行ラインや加速減速情報などもタイムライン上に記録でき、マシンの状態やドライバーの挙動を最新の状態で把握できる。また、データのコントロールスイッチを移動し、コースコンディショニングに合わせて早い切り替えを可能としている。

に使い勝手はよくなっているけれど、それでもブーストアップやボンベはタービンと比較するとトルクバンドが高回転によってしまふ。今回のツイーター化は、排気量を大幅にアップしたかのような低回転域から自在にマシンの進めにくるパワー特性を作り出そうというわけだ。

また、その先のステップでは、これまで実用できなかった大型タービンを装着し、4B11チューンの限界値を高めることも目指している。

とはいえ現状は、レイアウトが終わりセッティングを開始しようというところ。4B11チューンの新たな境地を開拓すべく、突き進んでいるGフォースのファンエボXだ。

295に対応するワイド&軽量ボディ!! LANCER EVOLUTION X WIDE BODY Ver.



ワイドボディによって幅広タイヤを適合させることで、サーキットでの戦力向上は大きく向上。このランエボXは、一昨年の暮れに56秒784というランエボX最速タイムを記録している。ワイドボディキットや各部カーボン素材のエアロパーツはバリス製、内装レースなど各部の軽量化で車重は約1350kgとなっている。

GT3240とGTS8550のコラボパワー!!



テストを兼ね、多くの仕様変更を受けてきたエンジンは2.3升仕様。そこにHKSのGT3240タービンを装着している。スーパーチャージャーシステムでも600ps+α、トルク75kg-m以上のピークを実現する仕様だ。しかし、小型のタービンに比べると、どうしてもトルクゾーンは高回転からになってしまう。そこで、同じくHKSの速心式スーパーチャージャー-GTS8550を追加装着。ボルトオンタイプやポストアップ仕様並みの低速トルクとレスポンスを引き出すことを狙っている。将来的にはさらに大きなタービンを組み合わせつつ、レギュラとタービンを使い、さらにタービン仕様を目標にテストを重ねていく。

OPTION 2
a portrait of Cover Machine

G FORCE
X
LANCER EVOLUTION X
[CZ4A改]

筑波56"784の最速エボXのチャレンジ 排気量の限界をカバーする 4B11のツインチャージ化!!

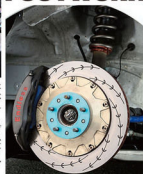


G FORCE代表 田澤 尚久

「排気量を増やしたような低速トルク増大ができれば、ストリートユーザーに向けたチューニングの前進になります。より大きなタービンを効率的に回すことができれば、タイムアタックユーザーにフィードバックができます。今、注目度の高いツインチャージャーがエンジンとタービンとがマッチングしてくるが、セッティングを度々変えていくのが楽しみです。タービンは、まずはGT3240で始めましたが、データを蓄積したらもっと大きなタービンも試しているんじゃないかと思っていますよ!」



FOOTWORK



295/35-18のSタイヤは、トラクション性能はバツグンだが、ブレーキへの負担もそれに伴って大きくなる。そこで、エンバシスのキャリパー(F-Bポッド・モノブロック/R4ポッド)を装着し、高い制動力を手に入れる。車軸を安定させブレーキングで理想の姿勢を作り出すため、前後の制動力はバランサーで整えられている。ホイールはサーキットの定番、レイズのポルケリングTE37(RT)を装着。

大阪オートメッセ2014 OSAKA AUTOMESSE 2014

**ドリ車から新型86&BRZまで
関西流チューンドをPICK UP!!**

開催日：2月14日(金)～16日(日)
開催場所：インテックス大阪(大阪府大阪市)
※ 大阪オートメッセ事務局
☎06-6458-0300 <http://www.automesse.jp>

西日本を中心とするショップやメーカーがカスタマイズした国産・輸入車などが多数出展される毎年恒例のイベント。初日は記録的な大雪に見舞われたが、600台近い出展の会場には20万人以上が来場したというから、今年の盛り上がりはハンパじゃないことが伺えるネ!! というわけで、大阪オートメッセ2014から、地元、関西のチューニングショップのマシンを中心にチェックしていこう!



ZIEK 86-SR20

※ ジーケーエンタープライズ ☎0748-22-2003
<http://www.ziek-power.com>

ミッションはHKS06速シケンシャルドッグで、コンピュータはレイテック。メーターはリードマウントメーターを使用している。エンジンマウントやミッションマウント、プロペラシャフトなどはワンオフ製作したという。



ブレーキはトラスト製ビッグキャリパーとプロジェクトM製ビッグローターを組み合わせて加工装着。オリジナルのワイドボディキットを装着し、295サイズのSタイヤを履かせている。

滋賀県のジーケーが製作したSR20DEエンジン換装仕様の新型86。EJ20/25エンジンやV8エンジン、Jエンジンなど多くのスワップ仕様も製作されている86だけれど、SRエンジン換装仕様というは編集部が知る限り初めてじゃないかな?製作したジーケーの一柳さんによると「ステアリングラックの位置変更やマウントのワンオフ製作など手間は結構かかっただけと、頭を悩ませてしまふような難関は無かったよ」とのこと。

鈴鹿サーキットや筑波サーキットでタイムアタックを行っていくというから、その結果も気になるところだ。

D1マシン初のVEヘッド仕様に挑戦! エクステリアも一新した唄180SX





ジークの2.2LオリジナルコンプリートエンジンにGT35 Rターボを装着、最大ブースト圧1.3kg/cm時に最高出力550ps、最大トルク60kgf・cmを発揮する。8.6Lものもとでフルエリクターレース方式なので、リターンパイプ追加や燃料漏れ防止もかねて、コックウオータックを取り付けているとのこと。

SR20DET改2.4仕様 (550ps)
・コンプリート2.2Lオリジナルエンジン
・GT35Rターボ、変名VW・ドレインバック 柿本ダウンオフアフ
・180SX用リターンパイプ、スリット
・スタンスGR+車高調整
・TE37(FR: 10.5J-18+17)
・プロセッサR88(FR: 8.9J-30-18) オリジナルレーシングライエ
・プロキット GTウイング ルーパ
・LEDウオータック レッドRS-G
・FRD-1 はが



ありそうでなかった定番スワップ仕様!? SR20DETを搭載した新型86



フロント、リヤとも新デザインのワイドフェンダーを装着、さらにフルード・トラウリングシルバークーパーのパネルを貼り付けることで、全身シルバーカーボンルックに仕上げている。「価格は未定やけど、このパネルを市販しようと思うてるで、フルタイムと同等かそれ以下の価格でフルカーボンルックにできた魅力的やろ〜?」と覗さん。

トヨタ86の定番スワップエンジンとして知られるSR20DETを、GT35Rターボと組み合わせ、最大ブースト圧1.3kg/cm時に最高出力550ps、最大トルク60kgf・cmを発揮する。8.6Lものもとでフルエリクターレース方式なので、リターンパイプ追加や燃料漏れ防止もかねて、コックウオータックを取り付けているとのこと。



ORIGIN Labo

2014年D1グランプリ180SX

© オリジナルラボ 02-258-9300 <http://origin-labo.jp>

SR20DET改2.4仕様 (650ps) SR20DETヘッド
・コンプリート2.2Lオリジナルエンジン
・GT35Rターボ、変名VW・ドレインバック 柿本
・スタンスGR+車高調整
・プロセッサR88(FR: 8.9J-30-18) オリジナルレーシングライエ
・プロキット GTウイング ルーパ
・LEDウオータック レッドRS-G
・FRD-1 はが



「関西オースタードリフトTOP」を主催するなど、関西圏でトックラの知名度を誇るビークラフトの唄ハニ選手。今シーズンは180SXエンジン仕様とスウェーデンを一新! 特にエンジンにD1でNOS禁止のレギュレーション変更が行われたことにもなつて、より高回転まで使えるハイパワを狙うことができるV Eヘッド仕様へと変更したのでポイント。

フエンダー・ホイールも流行のスタンス仕様を意識した新作に変更している。でも、「アアの内側を大胆に切ったから、ボディはがなり軽く仕上がってるで!」と唄選手。



見た目だけのマシンだと思ったら大間違い。サイドポート仕様のエンジンにT88-34Dを装着し、550psを発揮し、ラインロックなども装備したドラッグレース仕様のマシンだ。トリアリヤードではFR製で、ウィンドウはアルミ製に交換されている。

KRC modified

KRC RX-7 絶影

©KRC modified

072-805-0629 http://www.kind-red.com



独創的デザインで
注目を浴びまくる

550psドラッグ仕様FD3S

1380REV(約550ps) サイドポート加工 HKS-TS1R Kaito
エンジン ブリッポート仕様のエンジンにT88-34Dを装着し、550psを発揮し、ラインロックなども装備したドラッグレース仕様のマシンだ。トリアリヤードではFR製で、ウィンドウはアルミ製に交換されている。

絶影に装着されているフロントバンパーは、6月頃に発売予定とのこと。ちなみに左から2番目が、エアロのデザインなども行っているKRC代表の関井さん。



フロント、リヤともにフェンダーの後方が大きく開き、どこかスポーツカーを感じさせるオリジナルボディ。ちなみにリヤサドルシートのエアロパーツは、リヤサドルシートのエアロパーツを分解して取り付けたモノだという。サイドミラーのかわりに、Aピラーに取り付けられたカメラで後方視界を確認できるようにになっているのもポイント。

FD3Sをベースに、オリジナルのデザインをあふれるスタイルのデモカーを製作し続けているKRC。もともとデバルやジュエリーのデザインを手がける会社の車庫部門というところで、そのセンスは超絶的！

今年度の東京オートサロンで披露目された3代目デモカーのデバルも、このように、大幅なイメージチェンジを遂げたのが、2代目デモカーの絶影だ。悪魔を連想させるそのルックは、もちろんファンも製作されたものだけれど、なんと近々このフロントバンパーをはじめとする各種エアロパーツの市販化をスタートする予定とのこと。

他人ひとと味違うFD3Sに仕上げたというオーナーは、KRCのホームページなどを要チェックだ。



東京オートサロンでお披露目された「帝」は、代表の関井さんが「自分で乗りたいうるマを具現化した」という。こちらもブリッポート仕様のエンジンにT88-34Dを装着し700psを発揮するチューンドマシンだ。FRS用のツインインタークーラーなどが特徴的。(※写真は東京オートサロン出展時のもの)

SMTモジュールが存在しない。ダイハツエンジンなど、さまざまなパーツを豊富でユニークな思考のユーザーも少なくない。エッセイ「ショアアップシグナリング」京都でも車高調やS/Dを装着し、内装を撤去して軽量化するなどのサスペンションキットは仕上げる生手生手に展開している。

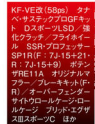
特に注目なのがオリジナルの16インチ用P-9キット。このキットには、16インチ用とはほぼ同等の大きさだが、そのまですばやくカスタマイズできるという。オーナーは「おもしろい」と喜ぶ。15インチにタイヤ代などとお財布にも優しいというのに笑。リヤブレーキはそのままのままでいいからと変更したという方もポイント式に変更する方が多いと話す。「従来の岩崎さん



走り重視の軽量マシンメイク
15インチ用ブレーキキットにも注目!



⑤ ショーアップシグナル京都
☎075-963-3708
<http://www.1010customs.com>



進化を続けるセントラル耐久マシン

ヘッドライトやテールランプユニットをLED製に交換して軽量化を狙うなど、細かい仕様変更を行ってきた耐久レース参戦マシン。ホイールはSSRから新発売となった名作の復刻モデル『フォーミュラメッシュ』だ。



☆ **ピットロードM** ☆ **NOS青86** Z6



④ シグナルオート千里 ☎06-6876-6112 <http://www.signal-senri.com>



兵庫県のビットロードMはNOS仕様の新型86を出展。純正では不足気味の制動力を、D2ジャパンのビッグキャリパー(チタンフィニッシュ仕様)で補うなど、攻めた走りを意識したチューニングを行っているという。

オリジンのニューエアロをまとった 1.5J仕様のドリフトマシン



前後ともに片側50mmワイドフェンダーを装着。リアフェンダーはドア内側部分まで覆い隠す形状になっていて、リアドアに貼り付けるパネルもセットになっているので、自然な仕上がりを手軽に手に入れることが可能だ。



エンジンルームや室内はまだ未完成だけど、エクステリアはほぼ完成。エアロパーツはサポートを受けるオリジンのニューエアロをまとっている。ホイールもオリジナル製で、リムの内側をボディ同色に塗り分けていた。

ORIGIN
Labo.GT

**ORIGIN Labo.Racing
M-BROSチーサー**

※ オリジンラボ ☎072-258-9300 <http://origin-labo.jp>

ピンク色のS15でドリフトリーガルに参戦していたM-BROS車井選手が、2014年シーズンに向けて製作中のニューマシン。

「エンジンシフト変更にあわせて排気量の大きいJ2搭載マシンに乗り換えることにしました。ブロックはJ2で、ヘッドはレスポンスのよさと高回転仕様を狙ってJ1用を選択しました」と黒井選手。

もともとシルビアメンのチューニングショップを営んでいるけれど、マシンチェンジを機会にこのマシン走りながら蓄積したノウハウをツアラー乗りとお客様にも提供していきたいと考えていたんです。

2.2Z換装 (650mm) 1.2Z
ブレイクヘッド HKS
1.046kgマシン バイカム
ドラゴプロ コーポレー
ターボチューン オイルクー
ラーターをまとった
純正ボディに、オー
レンジ系高調 オリジン
J2用ヘッド (18×15) イーグルS
スポーツ オリジン車体
J2用ボディ (18×15) カ
ボンネットタイプ2 「イ
グランド」 (18×15) プ
ラチナ アルミ ナット
アルミ ナット
HP (18×15) ベルト 18×



まだまだあるぞ! 注目のマシン&パーツたち



注目度バツグンの
マツピンク



グラムライツ新作
57ゲッターは
好みの仕様に着せ替え可能!

ハートビートの
ロードスター用
ボディキット

ユーラスの
新作Z33エアロ





大人気
連載!

スポーツカー好きギャル応援企画!!
カワイイあの娘に突撃取材!!

表の巻 **GAL**
お宅訪問

まだ免許は
持っていないけど
ドリ車を
買っちゃい
ました♡



from 大阪府

初村恵菜ちゃん
シルビア [S14]





タイヤやパーツの
収集も始めたよ☆

免許取得前に愛車をゲット♡



ます予定しているのはステアリングすでにステアリングは入手済み… テアリングボスの存在は知らなかった。もう少しクルマやDIYに関する必要かな(笑)? ちなみにヘルメットについていたバイク用のものらしい

メタリックパープルで塗装されたロールケージがお気に入りポイント。運転席にはフルバケ&4点式シートベルトが装着されていて、車高調やLSDなどもパッチリ装備された、まさに「即ドリ仕様」だ。



A woman with long brown hair, wearing a white jacket and red shoes, and a man with short black hair, wearing a black jacket and blue jeans, are kneeling on a paved surface. They are holding a large, bright red car bumper in front of them. In the background, the front of a dark-colored car is visible.

よくいっしょに遊んでいるという、クルマ好きな従兄弟の竜太くん(小学6年生)。この日の取材でもいろいろとお手伝いしてくれた。小学生でバンパー交換ができちゃう、将来有望な走り屋予備軍だ。





車高調やLSDも装着済み! ターボ仕様の即ドリ車を購入

今回登場してくれたのは、ただいま免許取得に挑戦中だという18才の恵菜(えな)ちゃん。
バイク好きなお父さんの影響もあり、小学校の頃からカッコいいクルマやバイクが大好きだったそう
で「いはい好きなのは180SXだけど、シルビア、シビック、ハチロク、ランエボとか、メジャーなスポーツ
カーはぜんぶ好きです♡」とのこと。

撮影時にはすでに仮免許取得済みだったので、順調に進めばこの号が発売されるころには免許を取得
しているんじゃないかな?

というわけで取材時には走り屋GALと言うより、正確にはまだ「走り屋準備軍GAL」だった恵菜ちゃん
だけど、なんと愛車はすでに購入済みだというからビックリ!!

「ガソリンスタンドで働いているのでクルマ好きの知り合いも多いんですけど、そんな繋がりから、格安
で即ドリ車を買ってもらえたという話になったんです。タイミングを逃しちゃいけないと思って、免許は持
てないけど買っちゃいました(笑)」とのこと。

気になる愛車はというと、NA改ターボエンジン換装仕様で、ロールケージやフルバケ、車高調やLSD
も装着されたS14だ。

このまですぐに走りに行けそうな状態だけど、すでにフロントバンパーやステアリングなど交換し
たいパーツを入手しはじめていて、ドリフト練習用のタイヤ集めもスタート。クルマ好きの従兄弟といっ
しょにクルマいじりを楽しんでいるという。

また駐車場まで前後させるくらいしか運転しないことがないシルビアで、ドリフトしたりドライブしたりで
きる日がもうすぐやってくるんだから、免許取得が待ち遠しくしょうがないね!



お姉ちゃんと
2人部屋で〜す

「お宅訪問に来てほしい」って 走り屋ギャル大募集!!

走り屋&スポーツカー乗りのギャルのお宅にお邪魔しちやうこのコーナーでは、取材希望の女の子を大募集! 条件は
チューニング&ドレスアップカーに乗りていて、お部屋や仕
事などプライベートな部分の撮影が可能ってこと。写真と自己
PRを付けて、まずはガールズオンコーナー宛に投稿し
てちょうだい。目にとまったこのころには取材に伺っちゃ
います。応募はメール(option2@deesclub.co.jp)か
郵送で写真を添えて編集部まで!!(住所などは103ページ
を見てね!) 応募お待ちしております。



ここは
見ちゃダメ!

OPT2から質問!

Q.誕生日は?
A.H7年5月15日(18才)

Q.血液型は?

A.AB型

Q.身長は?

A.157cm

Q.チャームポイントは?

A.アゴ

Q.職業は?

A.ガソリンスタンド

Q.趣味&特技は?

A.ゲーム、お買い物、お出かけ

Q.好きな男性のタイプは?

A.太陽みたいな人

Q.いつまで免許を取得しましたか?

A.もうすぐ!

Q.これまでの車歴は?

A.このシルビアが1台目です

Q.スポーツカーにハマった理由は?

A.昔からカッコいいクルマと
バイクが大好き♡
バイク好きなお父さんの影響も!

Q.今の愛車を手にして何年目?

A.9か月くらいです

Q.購入価格とチューニング費用は?

A.購入価格は15万円、
チューニングはこれからです

Q.この車を選んだ理由は?

A.知り合いに紹介してもらって、
気に入ったので♡

Q.お気に入りのポイントは?

A.ロールバー

Q.今欲しいパーツは?

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

A.ホイール

若葉マーク増殖の季節到来!
最初の愛車に関するエピソードや
初心者時代の思い出を教えてください!!



イラスト：加藤浩哉

仲間と出会えるパーキングエリア

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

卒業シーズン到来とともに増えるのが、運転免許取り立ての新入りドライバーたち。というわけで、そんな若葉マークを眺めつつ、自分が初めて運転したクルマ、初めて手にした愛車、初ドライブ、初サーキットなどなど、みんなが初心者だった頃の思い出話を大募集! もちろん、現役若葉マーク諸君からの現状報告も大歓迎だよ。

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@desclub.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。

同僚からのサプライズプレゼント! 愛車S15のケーキを もらいました



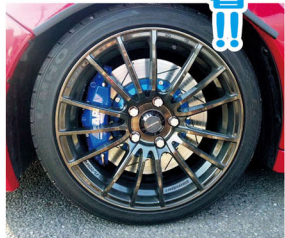
会社の同僚との新年会として、愛車シルビアをイメージした立体的なケーキをサプライズでプレゼントしてもらいました!!
こんなお祝いをしてもらえたのは、23年の人生で初めての事です。感謝の気持ちでいっぱいです!!
感動しまくって、一生の思い出になりました。(泣)この場を借りてありがとう!!
そして、もうたいたと思いつつ、愛車のケーキを自分だけカットするのになら、B等分として新年会に参加したみんなで美味しくいただきました。自分は運転席まわりを食べましたが、食べやすい甘さでとても美味しかったです。

ちなみにこのケーキは、立体ケーキなどを製作して通信販売なども行っているケーキ屋に頼み、一応注文して取り寄せたそうです。
※福島県南相馬市 加茂
☆ケーキのはりまやさんのWE Bサイトを見ると、クルマだけではないようなケーキを作っているみたい。クルマやバイクに関して、ホイールやエアロなどの細かい部分まで再現してくれるので、贈り物にいかにも、投稿をくれた加茂さんは運転席まわりを食べたというだけ、オムライスとクルマの顔にあたるフロントまわりから食卓、ちゃいたいた(笑)30を過ぎて、誕生日を向かえるのがバニラ気分になてきたカネバン(汗)

愛機にAPRの ビッグキャリパーを装着!!

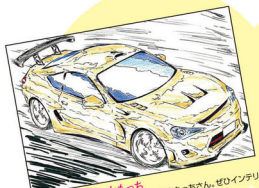
愛機F-1のフロントブレーキを、APR製ビッグキャリパー＆ローターに交換しました。同月号に掲載されていたホンダF1チームのタイムアタック写真（F1のF1と同じものですね！）

●神奈川県鎌倉市 あかりスト
☆もろろん、ドレスアップパーツとしてキャリパー交換の記念交換しは、大歓迎なんでしょうね。交換して、ブレーキはどうか？ 車の性能は気になるところ、それに、車中の外観写真や交換に至るまでのエピソードなんかは添えたいと嬉しいんだね。ビッグキャリパーが欲しいカシ（編）



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

GDAが23万km 越えを達成!



佐賀県杵築市 ともっち
☆キレいなカラー（ラストでおなじみのともっちさん、ゼロインパルスを握っていて欲しいです）



千葉県我孫子市 廣秋
☆カラーリングはもろろん、ナンバープレートまでバッチリ（サードの壁を再現!）

関東を襲った記録的な大雪で 愛車がボロボロになった(泣)

みなさん、こんにちは。今年の大雪にはホントに困りましたね。前日からの天気予報で降雪は覚悟していましたが、まさかあんなに降るなんて完全に想定外で…

私は会社に出勤していたため、方々に豪雪の中を走行して帰宅しました。愛車はサーキット仕様(?)のウィッシュなんです。スリップレスは装着していたものの、シャコタンなのでワダチでカメになる寸前!? エアロもキズだらけになってしまっ

て、すごくブルーな気分です。身動きが取れなくなって乗り捨てられた乗用車やトラックの多さにもビックリでした。横を快走して行った4WD車がとて

もうらやまかったです。

また雪の予報が出ているみたいで

が、もうコリコリですね!

●神奈川県茅ヶ崎市 ジャイロX

☆「カーポートが壊れて、下敷きになった愛車のルーフが凹んじやいました」なんて話を聞いたり「工場の屋根が…」なんてシヨップさんがあったり、大雪で災難にあった人も多みたいで、そんな皆さまにはお見舞い申し上げます。しかし、想定外の大雪で楽しんじゃった走り屋もいるハズ、そんな楽しい系の大雪関連レポートは大歓迎でお待ちしていますヨ! ただし、季節感がなくなっちゃうので速攻でよろしくです!! (北海道では雪でエアロを割らないように秋から春まで、車高を上げて純正エアロをつけた「冬仕様」にしてたのを思い出したオータ)



はじめまして! 愛車GDAが走行距離23万4567kmのカウントアップを迎えたので記念に投稿します!

昨年から上京してきて、自動車ディーラーに就職してGT-Rに目覚め、今ではラリー全盛期の丸目インプレッサを、ラダンススポーツさんと写真の姿にカスタマイズして乗っています。インプレッサではいちばんマイナーと言われる(?)モデルですが、こつこつチューニングしてきて、まだまだやりたいことがいっぱいです!

今年の3月で6回目の車検を迎えますが、エコカー全盛ムードに負けず、30万kmを目指しつつ、子どもが振り向くカッコいい愛車にしていきたいです!

●千葉県市川市 ウナギネコ

☆上段のトリップメーターまで使って「01234567」のカウントアップを撮影してくれたウナギネコさんのインプレッサ、20万km越えを達成するまでにいろいろな苦労があったと思うんだけど、いちばん印象に残っているできごとは? また、ぜひ長持ちの秘訣も教えてほしいです!(2月でシルビアに乗り始めてちょうど10年が経つオータ。約10万km走って現在17万km、このペースだと20万km越えは3年後くらいかな?)

写真&おたよりについてのおお願い

- ・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

テープLEDで作業効率アップ! カーボンボンネット用照明を自作

カーボン(FRP)ボンネットを装着しているクルマにオススメなDIYネタを紹介しよう。

暗い場所でエンジンルーム内の作業をする場合、金属製ボンネットと違ってマグネット付きの照明などをくっつけることができませんよね?

そこで、自分の場合はテープLEDをボンネットの裏側に貼り付けちゃいました。常時電源に繋いで、エーモンのワイヤレススイッチでON/OFFできるようにしています。

また、テープLEDを点灯させたままボンネットを開けると、光がまったく外に漏れてこないで、消し忘れを防止するために、グリル付近にLEDテープと連動して点滅するLEDも埋めています。

さらにトランクもカーボン製なので、テープLEDを取り付けて、トランクランプと連動で光らせています。広範囲を照らせるので重宝しています。

それから余談ですが、電装品の取り付けなどを頻度に行う場合は、バッテリーのマイナス端子にキルスイッチを装着するのがオススメです。

●宮城県仙台市 SAB

☆以前、オータシルビアのトランクにテープLEDを使って照明を作ったけど、夜間トランクヤボン

ネットが明るいので、すごく便利なんだよね。消し忘れ防止用のインジケータ&ワイヤレススイッチってのも便利そう。(開閉に連動させるならエーモンのマグネットスイッチが便利かな...と思ったら生産終了だった...カギバンチ)



たくさんの有名人と記念撮影しました!

『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面! 写真を添えてご一献ください!
- レポートは数量が命! イベントに行ったら速に投稿をお願いします!

1月10日(金)から12日(日)の3日間、幕張メッセで開催された東京オートサロン2014の見学レポートを投稿します。

今年のオートサロンでいちばん印象に残ったのは、日産ファーストのトクジョーですね。普段ではなかなか聞かないので、きいてほしい。トクジョーのマーチニッソの開発話やスーパーGTの裏話などが聞けて、とても勉強になりました。

また、星野義典さん、関谷正徳さん、D&Aさん、スズキ永田さんなど、いろいろな有名人にサインをいただき、記念写真も撮らせていただきました。

97

◆同僚がゴルフをはじめました。「サンドウェッジ」「アプローチウェッジ」を、かたくなに「エスタブ」「エーダブ」と省略して呼んでいます。

by EAのアルテッチョ
☆なんでも自分勝手に略すると、みんながわからなくなっちゃうからやめてくれーっ!!

◆2年ぶりにまた同じクルマを買いました。

byアルテ2号乗り
☆「キューブアルテ」にならなくてヨカッタ、ヨカッタ。

つぶやき✉️ショートメール

◆ドリ天みたいにオプション2のステッカーも切り文字にならないかな。

byザッツ太郎
☆OPT2ロゴは切り文字にするの、大変なんだぞ!! (しかも切り文字ステッカーは手作業が入るので高価なのだ…涙)

◆シャア専用オーリスが走ってました。しかし、ドライバーはシャア似ではなくブライト似でした(笑)

byシャイロX
☆それは、日本人の人が乗ってたってコトが!?

起承転結のないハマつぶしメールを、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…。

◆今年の初夢でミニバトちゃんにナンパされた♡ ところが、乗っていたのは筋肉ムツキムキで海パン姿のマッショメン2人組だった。ギョオチワリイイツ!!
byMakinen
☆ミニバトに停止を求められる時点で気分はサイアクだと思うけど…。



イラスト：加藤浩哉

パーツ情報ネットワーク

セナがデザインしたF-1関連アイテム? この腕時計に関する情報求む!

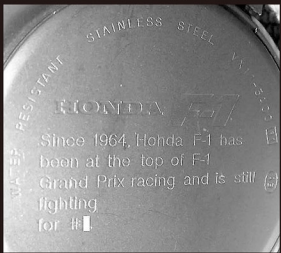
1月24日のOPT2ブログで話題になっていた「密かに持っているパーツコレクション」で思い出したのですが、どなたか添付写真の腕時計に関する情報をお持ちでないでしょうか?

セイコーエプソン関係者から入手したモノで、裏に「HONDA F-1」[Since 1964]などの刻印が刻まれています。

アイルトンセナがデザインしたとか、F1レーサーがこの時計を探していたとかいう噂もあるのですが、インターネットで検索しても情報がぜんぜん出てこないです。

●Batayan

☆最近ではインターネットによる情報検索があたりまえになったけれど、ネット普及以前の情報で、意外に出てこない場合も多いんだよね。そんな場合は、こういうアナログな方法の探し方に挑戦してみるのもアリかも!



仲間と出合える
バーギンクエリア

スピニング 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 スピニング倶楽部
「チューニングカーライフ相談室」係
option2@deesclub.co.jp

非・日常派
チューナー

アジト長谷川&ブラックライン鈴木の チューニングカーライフ相談室

イラスト:加藤浩哉

新型シャシダイ
絶好調です♡

新店舗で営業中です!!
(旧店舗からクルマで5分!!)
新住所: 埼玉県川口市下広谷690-1

今月の相談

「パワーチェックの結果が 3年前より大幅ダウン!」

3年ほど前にブーストアップしてセッティングをしていたときに、一緒にパワーチェックしてもらいました。そして先日、別のショップでパワーチェックをしてもらった、なんと50psもダウンしていました!

セッティング時からマフラーを交換したくらいなのですが、それが悪かったんでしょうか? それともクルマの故障? はまだショップが違うから? 気温のせい? などなど、いろいろ考えてしまいます。

パワーチェックの結果ってそんなに変わるモノですか? ちなみに車種はS15です。よろしくお願いします。

●東京都 青雫

「シャシダイの違い かもしれないよ!」

回答 アジト 長谷川さん

いきなり50psダウンというのは尋常じゃないですね。ましてやSR20のブーストアップ仕様となると、キッチャッぽても最大300psくらいだから、その比率はかなりものもの。

それだけパワーダウンとすると、乗っていてすぐにわかると思うけど、どうだったかな?

もし気付かない程度だったとしたら、クルマでは全くシャシダイナモの方に原因があるかもしれないよ。

シャシダイナモはメーカーや形式によって計測結果が異なるのは常識。さらに、2WDなのか4WDなのか、ミッションがMTかATかなどでも計測値が違ったりするが現状です。

また、より正確なパワーを

測定するために補正係数を設定できるタイプもあるんだけど、その補正係数の入力方法によって今回のケースのようにこんなことが起きるんだ。中には意図的に計測値が大きく出る設定にして「うちの仕事はスゴいんだぜ!」なんていうショップもあったりして(笑)。

というわけで、同じシャシダイナモ、同じ環境で計測たのであれば単純に比較できないと理解してね。

でも、明らかに以前より遅くなったと感じたり、同じ仕様の仲間より遅いと感じるなら、車輛側のパワーダウンを疑う必要もあり、どういうメニューでブーストアップしたかはわからないけど、詳しくいえないけど、エンジン、タービン、各センサー系をきちんと点検すべきかな。

きちんとしたショップな

アドバイス担当

アジト
長谷川さん
☎0480-48-7157
http://ajito-r.com/

レーシングガレージ ブラックライン
鈴木さん
☎049-239-6667
http://www.blackline-racing.com

「まずは車両を しっかり点検してみよう」

回答 レーシングガレージ ブラックライン 鈴木さん

毎日乗っているクルマが少しずつ調子を崩していった場合、案外気が付かないなんて場合もあるヨ。いざ計ってみてはじめて「あれ?」なんてネ。
3年の間、ちゃんとしたメ

ンテナンスをしないで乗っていたとすれば、それが原因で疑う必要もあるかな。
パワーダウンが疑われるなら、燃圧は設定通りあるか? フューエルフィルターは汚れていないか? 配管やリサイクルーションバルブなどからのエア漏れはないか? ブースト圧設定の誤差は? エンジンの圧縮比は? なんてところをチェックしていく必要があるネ。

また、S15シルビアならN VCS (可変バルブタイミング機構) が正常に動いているなんて最近では多くなっているネ。もし、自分で判断できないなら、プロを頼って点検して欲しいな。
ちなみに、マフラーはみん

なが思っているよりも性能に大きく影響するんで、音を小さくするために絞りのあるタイプに変えたんじゃないかなってことも疑わしいネ。

参考までに、S15でインジェクターがノーマルの場合は300ps前後が一般的に限界値とされている。計測値がそれよりも高く出る場合は、そのシャシダイナモの設定が正しいと思っていかな。

ちなみに、我々プロにとってシャシダイナモの数値というのは、あくまで目安。しかも、毎回、同じシャシダイナモで計測して比較しないて正しい判断はしないてい。

だから、他店のものや形式が違うタイプのものでの計測結果を並べても、計測器の違いが車両の不良かの判断はつかないことも多いネ。

ユーザーにとっては、派手な数字を出している機材のほうが嬉しい…そんな気持ちもわかるけどネ。



愛知県名古屋市 アイラフタモリさん
この特徴的な顔つきのスリム「レヴォーグ」(とみだ)は
次回はゼカワでよろしく!!



群馬県伊勢崎市 カートドライバー1年生
この軽トラにスカーのエンジンを取り付けているとのこと。
肝心のエンジンが見えないのが残念。

写メール通信

◇クラウダ優勝戦のシーンで泣きました。
そして、イラストを描きました!

by 黄金鼓を持たない男
☆投稿日が公開日になってからは、先行上映に行ったのかな? みんなはもう観た?

◇この号から原に並べるのは大変でした。

by 住所も名前も不明
☆今年の年末には300号記念、創刊号から積み上げた2階くらいの高さくらいになるかな。

◇愛車(チャリンコ)のカギのナンバーがまさかのソロ目(笑)!

by しみちゃん
☆もっとアップで撮ってほしかった! そんなことより、イマドキのチャリのカギでリッパだな。

ショップのデモカーを見かけたらバシャッ。ギョウカイ系有名人を見つけたらバシャッ。今日付けたパーツを自慢げにバシャッ。おもしろいステッカーを見つけたらバシャッ...などなど、カメラ付きケータイが活躍できるコーナーです。つぶやきショートメール感覚でぶちぶち送ってちょーだい。

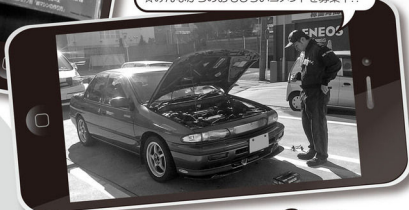
◇さて、この整備士はいったい何を考えているでしょうか?

by 青いジェミニ乗リ
☆みんなからのおもしろいコメントを募集中!



和歌山県和歌山市
旧東とテック大好きTKO
旧東とテックに免許取得後は、最高のプレゼントじゃん!
次は来年のイブまで必死にバインドして、自分に車をプレゼントしたな。

茨城県空閑市 NOBU
☆未発表のニューモデルにためらうことなくGTウイングを
装着しチャンスのガスガシ(笑)。



はじめまして。横浜のスーパー乗りFatboy supraです。愛車のスーパーが1万1111kmのソロ目を達成したので投稿します。

小学生の時から憧れだったスーパーを、去年やっと手に入れることができました! 購入した時は9万km台だったのですが、連日の首〇高の夜景観察(?)などで、気がついた時にはもう11万km。最近では修理との戦いですが、これからも少しずつ手をいれたいと思っています。

話は変わりますが、JZエンジンのチューニングに関する情報って、RBやSR20、4G63などに比べると少ない気がします。もっとオプション2でも取りあげてもらえたらうれしいです。自分はそれを読んでもっともっとスーパーについての知識を身につけて、これからも大切に乗り続けたいと思います!

●神奈川県横浜市 Fatboy supra

☆小学校のころから憧れてきたクルマを手に入れてチューニングするなんてスゴイ!! でも、そのころから存在してることとは...アチコチ直さなくちゃいけない車齢になってるってコトでもあるんだよね。カジ編スーパーも、細い部分では直したいところいろいろあるもん。とこで、最近ではJZ系への反響も大きいし、別冊作っちゃおうかなと計画中なんで、その時にはヨロシク!!(首都高観測のレポートや、愛車の詳しい仕様のほうもヨロシク!! カジ編)



注意
ルール! 極度のピンボケ&メーターのみの写真はこの遠慮ください。5枚未満のソロ目はダメよん



スーパーが
1の
ソロ目!

仲間と出会える
バーキンシア

スピン アウト 倶楽部

新型WRXにBRZなど 水平対向の時代が やってくる!?

イラスト：加藤浩哉



最近、水平対向エンジ
ンについて気になったこ
とがあったので、投稿し
てみました。最高速や
タイムアタックなどで
名をあげるのは、ロー
タリーエンジンやR
B26エンジンを搭載
したマシンが多く、
水平対向エンジンは
搭載車の活躍はないよ
うに感じます。

でも、たとえばスーパード
の代表的存在であるボルセー
水平対向エンジンだし、エー
リアにも水平対向エンジン搭載車
がありますよね。

インテッサも世界的に有名
なWRXで優秀な成績を収めて
いる。今後FRスポーツカー
の中心的存在となるであろうB
RZや86もそうです。

そう考えるとこれから先、水

平対向エンジンがもっと活躍す
る日がやってくるかもしれない
と思うのですが、どうでしょう
か?

●北海道滝川市 BLACK
U.F.O

☆水平対向エンジンを搭載した
マシンは、国内外のラリーやD
1GPなど、大活躍してい
ると言えるんじゃないかな? た
だ、最高速はアイナルミヤの
設定の問題とかあるからちょ
っとハードル高いかな? (過去
にはJUNインテッサなどの
例もあるけど、これまでのツ
ブレッサやレガシイの4WDと
違ってFRの86やインテッサ
気になったことで水平対向エ
ンジンの新しい時代がきてのも
間違いないね。実は昔インテ
ッサに乗ってたカキパン、当時
はWRX気分が林道に通ってま
した)



オーストラリアのカローラ軍団を観て チューニング魂に火が付いた!

3月号の「エポニーショ
ンQ」で紹介されていた、オース
トラリアのチューンアップカローラ
愛好車団を眺め、思わずサメル
しました。

エンジンスワップはもちろん
ですが、白色のKE90は車体の
状態がすばらしい!

また、その隣のオレンジ色のK
E26(ベークレド)2005
Rの4AGE搭載モデルは、

エンジンルーム内のスモールシン
グ化なども行っているんです
ね。

オーストラリアでカローララ
イフの新風が巻き起こっている
ことを知り、自分も日本には
AE86だけでは足りないという言
う仕様を密かに作成したい病
を発症しちました。

例えば、自分のAE100を
ベースにレクサスLF-Aのラ
ジーン&ミシヨンやブレーキを
スワップするとか、妄想し始め
ると止まりません!

いつかは外観はカローラの
ままだけど中身はすごい!と
ていうチューニングカーを作
って、スーパーカーを煽りま
りたいです。

●長野県埴科郡 歴代カローラ
Gセレーマ

☆オーストラリアのRADRO
LANZは、世界中のカローラ
マニアの中でも異色の存在に言
えるんじゃないかな。しつかり
と根本からレスポンスして、あそ
こまでカスタムされたカローラ
は、カシヨーでもモッチャ自立
していたもんだ。歴代カローラ
GTセレーマやカムスパー
カーを煽れるチューニングカ
ーを目指して欲しいけど、キ
ミの場合にはこだわりの4AGE
じゃなく、いいのフルマ作
りのエンジンはもちろん、実は彼
らのエンジンはもう伝えたかった
カジ編)



※その1 学生だけでS14を購入! こつこつイジっていきま〜す

福岡県在住の19才の学生です! 初めて買ったクルマがこのS14S14Bに後期です。調子がいいとは言えないけれど、大事に大事に乗っています。調子いいとは言えないけれど、大事に大事に乗っています。

まだほとんどノーマルみたいな状態なので、これからもっとイジってきたいと思っています!

●福岡県太宰府市 侍也
☆フルエロやホイールなど、すでにけっこうイジってあるじゃない? しかし、写真はスズキみで、詳細スペックも記載ナシと、まだまだ「愛車」を自慢する心意気!が足りないようす!? どんだけイジって愛着を増し、また投稿してほしいな。

■車名:GT814B自
社外エロ、ホイール、ステアリング、シフトボ、追加メーター ほかいろいろ

※その2 ファミリーカーとして 活躍中のランエボです!

結婚して1児のパパになり、今のところなんとか維持している状態の愛車ランエボです。

独身のごとき違い、ぶらぶらとドライブすることはなくなりましたが、休日に奥さんと息子と3人でドライブするのが最近の楽しみです。

次回は奥さんが嫁入り道具として持ってきたランエボWを投稿したいと思っています(お許しができればですが)。

●奈良県山門郡 工本
☆モクロッドと伝わりくいけど、シルバーのボディに部分的にブラックのパーツをあわせてシンプルにまとめているね。それ 외에도、ランエボを完全所有しているなんてすごい! ぜひ次回への投稿も待っています!!

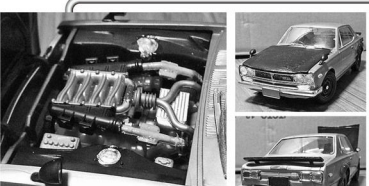


■車名:GT814B自
社外エロ、ホイール、ステアリング、シフトボ、追加メーター ほかいろいろ

とにかくOPT2に 愛車を載せたい

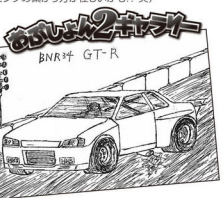
●愛車全体がフロントから写っている
写真1点は必須!!
●そのほかにも自慢の細部を
アップで写した写真も添えてね
●写真の解像度が低いと小さくしか
掲載できないので要注意

このコーナーで愛車を全国のみんなに自慢しよう! 採用されたら、もちろんOPT2ステッカーを進呈しちゃうよ。応募の際には愛車の写真にチューニングポイントを添えて、OPT2編集部に送ってちょうだい。もちろんメールでの投稿も大歓迎。愛車の写真は解像度が低いと掲載される写真も小さくなってしまいますので注意してね。



その2

このプラモデルは、ばつと見れば定番スタイルのノコスカですが、心臓がそんなじよそのノコスカとはクワが違います。なんと、エーラーF40のV8-3Rツインターボエンジンを搭載しているんです!!
推定480ps、最高時速400kmのバケモンです。まさに羊の皮を被った狼ですね。
名前は「スカーHAKO40」ど、どうでしょうか(笑)?
●兵庫県姫路市 みやしき
☆ハコスカのエンジンルームにV8エンジンが違和感なく収まっている! (うー、うー、よく見ると、インタークーラーやサージタンクなど吸気系/バインディングの類の方が怪しいかも? 笑)



みんなのホビーパラダイス!!

【写真についてお願い!】
●愛車全体がフロントから写っている写真1点は必須!!
●そのほかにも自慢の細部をアップで写した写真も添えてね
●写真の解像度が低いと小さくしか掲載できないので要注意
【おたよりにしてお願い!】
●車種名(できれば型式)を明記してちょうだい
●カテゴリ(プラモ、ラジオコンなど)も添えてね
●製品名と製造メーカー、ゲーム名と機種なども書き添えて

このコーナーはみんなのホビーを発表するステージ。走り屋準備車はもちろん、もう免許を持っているキミの投稿も大歓迎だ。ラジオコンやミニカー、プラモデル、ゲームなど、みんなの自慢の作品やコレクションをバチリと撮って編集部まで送ってね。写真のほかに、それがプラモかラジオコンなのか? 車種や特徴は? 自作のものならガンバったところや自慢のポイントなど、説明のおたよりを添えてちょうだい。

その1

新年あけましておめでとうございませう!
グランツーリスモ6のドリフト写真を投稿します。
今回はキャラウェイのC12というマシンでドリフトをしました。コースはGT8に初収録された「グランツーリスモアリーナ」です。
このコースはカートレースがメインですが、私にとっては最高にドリフトしやすいコースです(笑)。

またGT8をはめはばかりなのでヘタですが、これからがんばってウデを磨きたいと思っています。ちなみにベータチームがプレイステーションネットワークのIDです。GT6でもGT5でも同じIDを使っていますので、見かたたら気軽に声をかけてください。
●静岡県菊川市 ryohuhekko
☆GT8はクルマの挙動がより実車に近くなっているというし、グラフィックも格段によくなっていると思うんだけど...編集部の方ももっていない...というわけで、ぜひ読者のみんなからの感想を募集したいな、とところで、なんでクルマ遊び放浪のグランツーリスモで、このキャラウェイを選んだの?



放課後 帰宅部

仲間と出合える
パーキングエリア

スピニアウト 倶楽部

2014年2月号 プレゼント当選者発表

■DRIFTエンジェルス

「2013 Drift Angels」
DVD&「make own」
CDセット
福島県福島市 遠辺啓子

■COMTEC

RADARPHONE S02
大阪府大阪市 櫻台舞男

■OPTRIX

XD5 iPhone5/5S用
アクションスポーツカメラ
キット
山梨県甲府市 児玉悦夫

■MonotaRO

2014年
MonotaRO卓上カレンダー
千葉県千葉市 青木佳紀
滋賀県大津市 長谷川大樹
福岡県北九州市 松島茂雄
埼玉県川越市 遠藤守彦
静岡県浜松市 田村一博

■DENSO

モータースポーツ
2014カレンダー
京都府京都市 近原泰典
和歌山県伊都郡 門 紀旭
秋田県横手市 同本泰之
福島県三春町 内田吹希
北海道札幌市 奥田 忍

■MUGEN

MUGEN CALENDAR
2014
茨城県つくば市 小原真奈美
香川県坂井市 杉山正広
愛知県半田市 渡多野雄太
石川県金沢市 斎藤 崇
埼玉県越谷市 松浦進也

■HKS

SuperRacing
群馬県高崎市 河合康平
岐阜県高山市 岐阜真由美
神奈川県横浜市 豊原史郎
北海道函館市 高津久志
山形県米沢市 沢村俊二

■Omega

690ホワイトラベル
新潟県新潟市 岩手果花香市
岩手県花巻市 三重義四日市市
黒川真文

■CUSCO

L.S.D OIL
MISSION OIL
長野県長野市 土橋 慎
長野県長野市 三輪 忠

■HPI

EVOLVE PPC
富山県滑川市 山口友和

■ENDLESS

RF-650/
S-FOUR Brake Bluid
愛媛県東温市 相原孝利
栃木県日光市 坂田宏次



東京オートサロン2014 募金に関するご報告

東京オートサロンのオプション2編集部ブースに設置した募金箱には、3日間で2万6957円が集まりました。この募金は一時的に編集部でプールし、使途は改めて誌面などで報告させていただきますと思います。募金にご協力いただいたみなさま、ありがとうございました。



長野県伊那市 光祐(12才)
今年初めての車はカブ4ノです。今年から19歳までバイクに乗りたいです。

スピニアウト倶楽部への 応募要項

スピニアウト倶楽部の
おもなコーナー名

携帯電話&スマホが大活躍!

つばやきショートメール▶ふと思いついた何気ないつばやきを、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ャ

読者のDIYレポート▶パーツ取り付けやワゴンアイテム製作など作業ネタはこちらへ。
とにかく愛車をOPT2に載せたい▶愛車の写真と自慢話、チューニングスベックを送って。
放課後帰宅部▶ドラコン、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。
おふしょん2ぎやらり▶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、証写真と苦勞話を投稿してね。
源のメモリミュージアム▶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ね。

全国のみんなと情報共有しよう

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います▶オファ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いろなことを読者とどうして情報交換しよう。
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。

※どれもあてはまらないもしくはわからない場合は「フツーのおたり!」と書いてくれたらOK!

メール&おたより大募集中!

スピニアウト倶楽部のあて先

〒136-0082
東京都江東区新木場 1-14-5
オプション2編集部
「スピニアウト倶楽部 ○○係」

各コーナーへ投稿する場合

あて先の「○○係」の部分に、投稿するコーナーのなまえを書いて送ってね。

◎読者のDIYレポートの場合
「スピニアウト倶楽部 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

投稿はEメールでも募集。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)にしたい。ちょーだい。採用された場合には、オプション2ステッカーをお送りするので、そのための本名と住所(アパートやマンションの場合は部屋番号まで正確に!)も忘れずに書き添えてね。なお、下記アドレスでは、スピニアウト倶楽部への投稿以外のEメールも受け付けます。編集部では、みなさんからいただいたすべてのEメールに目を通していますが、全部にお返事できるわけではないので許してちょうだいね。また、質問コーナーではないので、クルマに関する「ア」はカンペンしてね!

Eメールアドレス

option2@deesclub.co.jp

やんこら

全国各地のサーキットで開催されている走行会。その内容は愛車の状態をチェックするために欠かせないのが各種メーター。スラッと並べるのが好きな人もいれば、シンプルにまとめたいたいという人もいるし、ドレスアップパーツとしてとらえている人もいろいろ。というわけで今回は、チューナーのみなさんにメーターに関する意見を聞いてみたぞ。

今月のテーマ

いちばん重要だと思うメーターは?

今月の

ロングコラムニスト

サカモトエンジニアリング

王子こと

坂本宏樹さん

「ライトチューンのクルマでも水温・油温と圧力は管理したいわ」

みなさんこんにちは。デモカーのF1500でタイタックシースンを満喫しまくっている今月のお題は「いちばん重要だと思うメーターは?」についてですが、正直、順位は付け難いです。

だってノーマル車でもタコメーターがないとアイドリング回転すらわからないしスピードメーターがないと何km/hで走っているかわからないからさ。とくにヒート違反で捕まえることもよくある追加メーターだって、よく装着するモノだけでもブースト計、水温計、油温計、油圧計、ブースト計の4種類は付けておいて

欲しいです。そもそもなぜ追加メーターを装着するのかわからないと考えると、エンジンの保護につながるからというのがいちばんの理由です。たとえば、純正の水温メーターは水温が100℃を超えたらピクリとも動かないくらいです。敏感に動きすぎるに、一般ユーザーが不安に感じってしまうなど

サカモトエンジニアリング

板本県宇都宮市黒田町311-4

☎028-684-1525

http://www.sakaotengineering.jp

定休日 月曜日

の理由があるからなんです。がとにかく純正メーターの数値は大抵把握するんではないですか。特サーキットを走ったり、エンジンチューニングをしたときには水温や油温が上昇してしまうのはとても厄介な状況です。でも、純正メーターよりも細かい数値が確認できて、反応が早い高性能な追加メーターの装着が必要になるというわけです。また、よくチェックしたいもの、ボスらの車載で漏れなどが絶対にないとは言い切れないので、圧力計によるチェックも重要です。よくなってきた車間ではミッションオイル温度やフویل温度もチェックしてみても、かなり高温になっていることに気が付かれますよ。

だからといってミッションオイルやデフクリーを付けるには莫大な費用がかかります。まして、温度をチェックしつつオイル交換などのメンテナンスの目安にして欲しいですね。それからいろいろチューニングする前に追加メーターを取り付けておくことで、アフターパーツの効果を確認することとできますよ。最近のクルマは純正パーツのクオリティが高いので、あまりにもチューニングしてもあまり効果がなかったり、逆に純正のほうが優れていたという場合もあるんです。追加メーターを装着しておくことで、効果と比較チェックができるというメリットのひとえですね。とはいっても、たとえば同じエンジンに水温計を2個つけたとしても、センサーの取り出し位置や、メーターの種類によっても表示される数値は異なります。ですから、あくまでもおなじメーターを使うことで比較し、目安程度としてとらえることをオススメします。というわけでみなさんも、追加メーターを手元に活用して、愛車の健康管理に役立ててみてください!



個人的にはダッシュボードにたくさん追加メーターを並べるのは好きじゃないので、最近は一ひとつの画面に複数の数値を表示できるマルチメーターが人気に入ります。デモカーにはモータースポーツのダッシュボードCDL3を装着しています。

「空燃比計の装着率が急上昇中!!」

修繕こと

猪瀬 徹さん

フレンズ

栃木県下野宮野木町友沼6602-4
☎0280-54-1650
http://www.friends-power.com
定休日：月曜日



いちばん重要だと思うメーターは？

最低でも水温計は付けておきたいし、ターボ車ならブースト計も欲しいところだね。でも、最近のクルマは純正ブースト計の目盛りがチューニング領域まで降られているモノもあるし、ブースト圧が表示されるブーストコントローラーなども多いので、ブースト計の需要は昔より減ってきたかもしれないな。代わりというわけではないけど、最近空燃比計が低価格になってきたので、付けるお客さんもちょうど増えてきたし、ちなみに自分が全開走行する時は、たまに水温計を見るくらいで、タコメーターは見ないですね。クルマには絶対よくないと思いますが、メーターを見ている余裕がないからしょうがないよね(笑)?

「油圧計があれば異常を察知できるで!」

グロケンこと

上島健一さん

グロスファクトリー

奈良県奈良市橋本93-1
☎0744-42-2707
http://www.gloss-factory.com
定休日：月曜日、イベント開催日



いちばん重要だと思うメーターは？

水温計が重要なのはみんなよく知っていると思うけど、油圧計もおなじくらい大事なやつで、というのも、油圧は人間に例えたら血圧みたいなもので、心臓(エンジン)が健康かどうかをチェックすることができるメーターなんや。油圧が一気に低くなったら、どこからオイルが漏れている可能性大! すぐにエンジンを止めないと、オイル切れによる焼付ききかなくて一瞬のうちにエンジンブローしている様子で、ドリ車はラッシュがつきものやから、オイル漏れに気が付かずエンジンを壊してしまうクルマもたまに見かけるよ。というわけで、エンジンの命にかかわる重要な数値を示している油圧計も、しっかりとチェックして走りましょう!

「走るときに見るのは!」

シロこと

城崎真弘さん

STF

神奈川県横浜市緑区田名2254-1
☎042-705-8275
http://www.tuningshop-stf.com
定休日：イベントなど開催日



いちばん重要だと思うメーターは？

ひとつだけ付けるとしたら水温計かな。油圧や油温も大切ですが、走っている時にそんなにたくさん見るメーターをいっぱいにも確認することなんてできないですね。まあ、たぶんまだ並んでいるほうが多いし、というお客さんには付けますけど(笑)。でもシフトアップでセッティングする時や、組んだエンジンの様子を見るときなどは話が別です。セッティングをするときは、ブースト計や空燃比計はもちろんです。燃圧計なども取り付けて数値を確認しながら行います。場合によっては燃圧などもチェックしますね。何もメーターが付いていないクルマをセッティングするのは、かなり怖いです。というわけで、メーターの重要度は場合によるといった感じでしょうか。

「よく見るメーターは!」

補助こと

福島直人さん

マテリアル

オートファクトリー
東京都町田市小山丘5-3-11
☎042-798-1435
定休日：水曜日



いちばん重要だと思うメーターは？

メーターの種類も重要ですが、運転中にしつり目視できる場所に取り付けられることも大事です。首を曲げないといえないような位置にメーターが付いているクルマをときどき見かけますが、目線移動だけで見える範囲の場所に取り付けられるのが理想ですね。もちろん、見た目重視で付けているという場合はそれでもいいんです! とりあえず付けていればタコメーターというメーターなら、取り付けやすさを優先するという手もあります。装着位置にこだわってステーを製作したり配線を取り回したりすると、取り付け作業にかかるコストも大きく変わってきますからね。当然ですが、必要なメーターを必要な場所に付けることが重要ってことです!

「機能だけじゃなく!」

ゆうちゃんこと

佐々木裕一さん

ジェットストローク

千葉県鎌倉市市町178-2
☎047-446-5557
http://www.jetstroke.com
定休日：祝祭日



いちばん重要だと思うメーターは？

運転席に座している間、常に目合うメーターは、ドレスアップの視点から見ても欠かせないパーツです! 一般的なカスタム手法としては、電球からLEDへの交換や、発光色の変更ですね。旧型車ならバルブ交換の要領で比較のカンタンに作業できるし、新型車でも基盤に埋め込まれたLEDを高輝度タイプに打ち替えることが可能です。ウチでも毎月たいていのオーダーをいただいていますよ。ほかにも、メーターパネルのデザイン変更や、クリアカバーをウチのオリジナル商品「めちヤスケ」で塗装してブラックフェイスメーターのように仕上げるカスタムも人気です。メーターカスタムの満足感、いちど味わったら病みつきになることも多いですね!

「メーターいらずの!」

中吉こと

中村吉宏さん

CCE

埼玉県三郷市花田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



いちばん重要だと思うメーターは？

私は基本的に油圧計だけあればオッケーで、他はあまり気にしません。逆に、メーターを注視していなくても大丈夫なクルマ作りが重要だと考えています。常に水温計を気にしてはならないというクルマは、どこかが壊れているか、冷却系の容量が足りていないので、メーターを取り付ける以前にクルマの改善をする必要がありそうです。クルマのコンディションを確認するために暖機運転をするひとなら、水温計を付けておくのもアリだと思いますが、目安程度なら純正水温計でも問題ないですね。そうそう、忘れがちですがメーターには誤差や反応速度の速さの違いなどがあるので、性能と信頼性に優れたメーターを選ぶのも大事ですね。





世代交代を狙う 新世代旧車

これまで旧車といえば1960~70年代前半までを指された車種が中心だった。しかし、ここ最近、80年代のクルマまでその注目を集める。最近では強い注目を浴びるようになってきている。



Nostalgic 2days

80年代の車両も加わり 新たな旧車世代の人気も上昇中!!

OS技研のL4ツインカム復活宣言!!



現在開発最終段階に達し掛かっているL型用ツインカムヘッド「TC24-B1 Z」は、すでに旧車場で展示され、今回は総じて開発に着手されている「TC16」のパーツも展示。世界的な人気を誇るL4気筒ツインカムヘッドも、その開発状況に注目だ。



こちらは、先月号の巻頭でも紹介した6気筒3.2LのL型直ツインカム「TC24-B1 Z」搭載車。取材時からエキマニがアップグレードされ、過酷なテストはクライマックスに達している。実測で400psを目標にパーツの熟成が進められているそう。



バンフィコ横浜で毎年2月に開催されている旧車イベント「フスタルジック2days」のイベントは旧車のイベントとしては後発にあたるが、チーンダ色を積極的に取り入れたリ、旧車展を80年代まで広げて捕らえるなどの積極的な展開、あらたなマデラを生み出しているのも特徴のひとつだ。

出展台数は約60社、出展台数は150台程度と規模はそれと大きくないが、歴史を刻んだ競技車両や、現存数が極めて限られた希少車両の展示も多く、旧車ニとは異なる内容、日曜日は、スウェーデンにも開催され、マツダの絶版パーツを採集する旧車オナーたちも多く集まっていた。



エボQスタイルも注目

旧車に最新のメカニズムや先進性を持たせるハイテクメイクもすっかり定着。コンモンスナッパーの510ブルーバードはS2000の機関系に、新型GT-Rのシートなどを内装をフルリメイク。ロッキードのS30ZはQ368気筒エンジンとフロントミッドに搭載している。



歴史を刻んだ競技車両にも注目!!

1970年代のモンテカルロラリーに出場したフェアレディZ、その少し前の時期にアラバカワラリーに出場したブルーバード、1980年代のサファリラリーで活躍したハイオットなどの競技車両は数多く現在も保存されている車両が特別展示。旧車人気の裏付けとなる歴史を紹介していた。



POWER



CUSCO リザーバータンク

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ータンク。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



FUJITSUBO AUTHORIZE V

GPSでサウンドをコントロール

スロットルバルブを採用したマフラーで、低速時はサイレンサー経路を通過、高速時にはストレート経路に排気を通して音量をコントロール。バルブの制御にはGPSで取得した車速を使用しており、コントロールユニットの配線が最小で済むようになっている。車検対応品。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)、レガシマフーリングワゴン

(BRZ)、スイフトスポーツ(ZC32S)

●価格：11万3400円(スイフトスポーツ用)、16万3800円

(86、BRZ用)、19万3300円(レガシマ用)

◎藤巻技研工業 ☎055-998-0130



BLITZ RACING RADIATOR HOSE KIT シリコンで耐久性アップ

耐食性と耐圧性に優れた3層成型のシリコン製ラジエーターホース。耐熱温度は180℃、400KPaの圧力に耐えるなど、ハードに走るマシンでも安心して使用できる性能が持たされている。取付に必要なステンレスホースバンドも付属。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)

●価格：1万3440円

◎ブリック ☎0422-60-2277

AutoExe プレミアムマフラー ジェントルサウンドを実現

細めのメインパイプと内部構造を念入りにチューニングした大容量ストレート構造サイレンサーによって、実用域のアクセルレスポンス向上や室内へのコもり音を抑えたサウンドを実現している。テールはオーバルの左右2本出しとなる。

●対応：アクセラ(BMA系)

●価格：10万7100円

◎オートエグゼ ☎03-3531-8151

KAKIMOTO RACING Class KR

排気音質と性能向上を追求

アイドリング時の音量と加速時の音量を基準内に抑えながら、美しく澄んだ排気音に持つ設計されたクラスKRは、結果として全域でのパワーアップを実現する。テールは二重ディフューザー構造としてゴージャスな見た目を演出。一部車種はリヤブースのみの構成となる。

●対応：マークX(G's)：G

RX130(133)、ランエボX

(CZ4A)、レガシマフーリング

ワゴン(BR9、BRG)、エボ

ラガ(YAS/YAM)、フォ

スター(SJS)

●価格：6万7200円～

18万9000円

◎カキモトレーシング

☎072-265-5050

- ▶ POWER
- ▶ DRIVE TRAIN
- ▶ FOOTWORK
- ▶ INTERIOR
- ▶ OTHERS
- ▶ EXTERIOR
- ▶ WHEEL

オートサロンを始めとするカーイベントで発表されたアイテムがほとんどリリースされるはじめてきた。走りの性能向上に繋がる機能パーツから、ユニークなドレスアップアイテムやレーシングギアまで、しっかりとチェックし、マイメイクに投資してくれ！



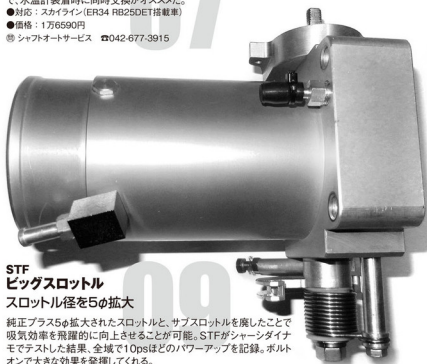
SHAFT AUTO SERVICE
アルミラジエター
アッパーホース
水温センサー装着の
スカイライン用

純正ホースと交換するアルミ製のラジエターアッパーホース。本体はアルミ製で表面はブライト仕上げとなっているので、エンジンルームのドレスアップ効果も発揮。また、水温センサー装着用のボスも設けられているので、水温計装着時に同時交換がオススメだ。
●対応：スカイライン(ER34 RB25DET搭載車)
●価格：1万6590円
※ シャフトオートサービス ☎042-677-3915



KAKIMOTO RACING
KR noble Ellisse
上質なリヤビューを構築

肉厚のステンレスが使われた120mm×80mmのオーバルテールを左右に配置。リヤビューの高級感を演出しながら、心地よい排気音でワンランク上のドライブを楽しむことができる。音量は90dBに抑えられていて、オトナなエキゾーストチューンにもマッチ。
●対応：スカイライン(V36)
●価格：10万2900円
※ カキモトレーシング ☎072-265-5050



STF
ビッグスロットル
スロットル径を5φ拡大

純正プラス5φ拡大されたスロットルと、サブスロットルを廃したことで吸気効率を飛躍的に向上させることが可能。STFがシャヤーダイナモでテストした結果、全域で10Opsほどのパワーアップを記録。ポルタンで大きな効果も発揮してくれる。
●対応：マークII/チェイサー/レスタ(JZX100)
●価格：6万9800円
※ STF ☎042-705-8275

nismo
Sports Resetting
中低速域のトルクを向上

2014年モデルのエンジン特性に合わせた専用ECMとトランスミッションを制御する専用TCMのセット。ECMと協調制御しているTCMをチューニングすることで中低速域のトルクを向上。GT-R NISMO用はリミッターの変更のみとなる。
●対応：GT-R(R35)
●価格：31万5000円(MY14通常モデル)、27万3000円(NISMO)
※ ニスモ ☎0120-846-423



GP SPORTS
EXAS EVO Tune
性能向上と静音性をバランス

排気効率を向上させて全域でのパワーやトルクを向上させながら、厳しい新基準にも対応するエグザスエチューンに、スカイクティブ車用が登場。ほどよく低音を強調させることで、サウンドの迫りも演出。オプションのインナーサイレンで音量調整も可能だ。
●対応：アクセラススポーツ(BLFFW、スカイクティブ車)
●価格：7万8750円
※ GPスポーツ ☎0256-36-7773



Kansai SERVICE カーボンエアダクト&クーリングパネル

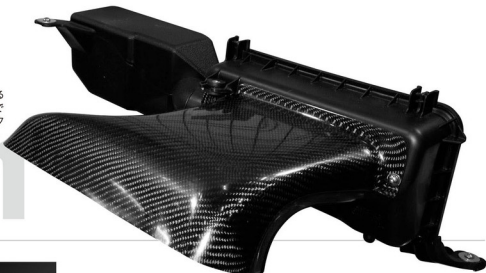
86/BRZにフレッシュエアを活用

バンパー開口部から入った走行風を冷却と吸気を活用するためのパネルとダクトのキット。左右方向へ逃げることを防いで冷却性能を引き出し、ノーマル比11倍の開口面積を持つダクトがエアクリナーにより多くのフレッシュエアを導いてくれる。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)

●価格：5万76700円

※ Kansaiサービス ☎0743-84-0126



DRIVE TRAIN



CUSCO 超軽量クロモリ・フライホイール

慣性モーメント低減を重視

エンジンのレスポンスを左右する慣性モーメント低減を重視。外周部を中心に最適な穴径と穴数で肉抜きを施すことで、強度は保ったまま慣性モーメントを純正から約58%低減させている。クラッチは純正品にも対応する。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)

●価格：5万7750円

※ キャロッセ ☎027-352-3578

CUSCO ステアリング ラックブッシュ

ハンドリング レスポンスを向上



ステアリングラックを固定しているゴムブッシュから交換するウレタンブッシュ。強固に固定されることでハンドリングのレスポンスやインフォメーション伝達が向上。走行中のアライメント変化も抑えられることで、軽快なドライビングが可能となる。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)

●価格：9450円

※ キャロッセ ☎027-352-3578

DRIVE TRAIN



CARBING ストラットタワーバー フロント タイプI

チタン特有の色合いが魅力

シャフトもブラケット部も全てポリッシュ仕上げのチタンとされたストラットタワーバー。チタン特有の焼き色付きでエンジンルームでもよく目立つアイテムだ。パイプ部は肉厚1mm、31.8φとなっていて、ボディのねじれを抑えてフロントスタビリティを向上する。

●対応：スバルスポーツ(ZC32S)

●価格：5万400円

※ オクヤマ ☎045-934-5334

AutoExe アルティメットスポーツサス・キット

スポーツ走行に特化した仕様

ショックアブソーバーには低速度域で強い減衰力を発生させる46φピストンを採用。ストロートの乗り心地ではなくステアリングの繊細な操作に瞬時に反応する鋭いハンドリングを重視したモデルとなっている。スプリングはラナ製が付属し、減衰力は固定式。

●対応：RX-8(SE3P)

●価格：33万6000円

※ オートエクゼ ☎03-3531-8152





KTS
フロントアッパーアーム
キャンバーを無段階で調整

ボールジョイント部をスライドさせることで、キャンバー角を無段階に調整することができるアッパーアーム。調整範囲はおおよそ4度〜1度で、コーナリング性能の向上ややうたいタイヤホイールを収める際にも役してくれる。

- 対応：マークII/クレスター/チェイサー(JZX90/100)
- 価格：2万7900円

※ カインドテクノストラクチャー ☎048-285-8871



KTS
調整式強化アーム
調整式アームで自由度拡大

調整部にはターンバックル方式を採用し、装着したままで長さの調整が可能。取付部はピロホール化されていて、挙動変化の安定にも効果を発揮。アライメントの調整幅が広がることで、走行シーンに合わせて適切なセッティングを行うことが可能となる。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- 価格：1万5540円(リヤアジャスタブルロアール)、1万6590円(リヤアッパーアーム)、2万6040円(リヤロアアーム)

※ カインドテクノストラクチャー ☎048-285-8871



D2 JAPAN
デュアル
オイルライン
キャリバー
油圧式サイドブリーキ
専用キャリバー

ひとつのキャリバーでフットブレーキと油圧式サイドブリーキの独立制動が可能。サイドブリーキに高い制動力を要するドリフトやラリーマシンに最適なキャリバー。キットにはマスターシリンダーや型式のブリーキレバーなども含まれる。

- タイプ：4POT(330mm×32mm、356mm×32mm)
- 価格：38万6400円(330mm×32mm)、40万7400円(356mm×32mm)

※ D2ジャパン
☎022-779-6512



MARCHE
SUPER FUNCTION
GDB S耐レフリカ
設計見直しでワイドタイヤに対応

S耐マシンの足回りをラジアルやSタイヤに向けてリメイクしたサスペンション。ロールセンター位置やアッパーマウント形状の変更などによってサスペンションジオメトリを改善。ワイドタイヤが装着可能となると相まってコーナリング性能を向上させている。

- 対応：インプレッサ(GDB)
- 価格：36万150円(通常スプリングシート仕様)、40万2150円(ロッドスプリングシート仕様)

※ カースデザイン・マルシェ ☎027-265-6789

DIXCEL
Speccom-a
レース用に開発されたブレーキパッド

スーパーGTで実績投入されたスペシャルコンパウンドを採用。サーキット走行では高い効力を発揮する。ブレーキ初期の高い制動力と、ブレーキ後半のコントロール性を両立している。

- 対応：スカイラインGT-R(R32〜R34)、インプレッサ(GCB/GDB/GRB)、ロードスター(NC5C)などの純正キャリバー、APレーシング/ブレンボ/アルコンなどのレーシングキャリバー

●価格：2万8400円〜5万6700円
※ ディクセル ☎072-654-0121



KYB LowerSports KIT 手軽な純正形状サスキット

ローダウン専用の純正形状ショックアブソーバーとセットで開発されたスプリングがセットになったキット。スプリングレートに合わせて最適化された減衰力設定は、路面のうねりなどもしなやかに受け止めるロードウンスタイルを実現する。

- 対応: 86 (ZN6), BRZ (ZC6)
- 価格: 7万9800円
- ※ KYBエンジニアリングアンドサービス ☎0120-707-513



CUSCO street ZERO A シリーズ一新で新登場

クスコの新しいサスペンションシリーズの中で最もセッティングの自由度が高いストリートゼロA。減衰力40段調整機構を搭載した全長調整式で、車種に合わせてローダウン時にバンプストロークを確保するよう設計されている。快適性を損なわない強化ゴム製のアッパーマウントとなっている。

- 対応: 主要スポーツカー44車種
- 価格: 15万7500円～
- ※ キャロッセ ☎027-352-3578



KYB NewSR Special ノーマル+αのハンドリング

純正よりも適度に減衰力を高めたダンパーが、乗り心地を維持しながらハンドリング性を向上。ステアリングの応答性や段差を乗り越え時の収縮性など、街乗りからその速い走りを楽しむことができる足まわりとなる。

- 対応: 86 (ZN6), BRZ (ZC6)
- 価格: 2万2575円 (フロント用1本), 1万1025円 (リヤ用1本)
- ※ KYBエンジニアリングアンドサービス ☎0120-707-513



TEIN MONO SPORT ラインアップ続々拡大

テインの2014年新作サスペンションキットに、新たな適合車種が追加発売された。モノスポーツ専用に開発されたアババンスM.S.V.を搭載し、高い路面追従性を誇る減衰力特性を実現。スポーツ走行の楽しさを引き出す特性となっている。

- 対応: MR2 (SW20), シルビア (180SX (#S13)), スカライン (V35/36), フェアレディZ (Z33/34), ランエボ N-EX (CN9A/CP9A/CT9A),
- 価格: 16万5900円～20万7900円
- ※ テイン ☎045-810-5501

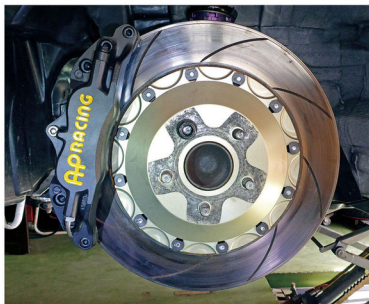


HKS HYPER MAX MAXIV SP リヤの安定性を向上

サーキットユーザーに人気のハイパーマックスIIIスポーツ09の進化版。サーキットでもテストを行いロール剛性やリヤタイヤの接地性能を向上。よりハイスピードでのドライビングが楽しめるようになっている。減衰力は前後30段調整。

- 対応: GT-R (R35)
- 価格: 38万8500円
- ※ エッチワークス ☎0544-29-1235





Revolution 86/BRZ用 ブレーキキット

目的別にキットを複数設定

サーキットでのタイムアタックテストなどを経て熟成されたブレーキキット。フロントは3種類で、それぞれキャリパーとローターのサイズが異なる。リヤキットは特に制動特性に優れた、ブレーキ時の姿勢を安定させる効果を発揮する。

●対応: 86 (ZN6), BRZ (ZC6)

●価格: 31万5000円 (フロントストリート)

●価格: 33万6000円 (フロントスポーツ)

●価格: 7万7000円 (フロントレーシング)

●価格: 4万7250円 (リヤスポーツ)

※ レビューション ☎048-222-4690

ITO AUTO SERVICE V1ロワーム

理想のキャンバーを実現する

純正ロワームを切断してボルトで装着するロワーム延長パーツ。延長幅は25mmと35mmの2種類を設定。キャンバーはそれぞれ4度半、5度半となる。タイロッド延長アダプターや改造申請に必要な書類も付属。素材はジュラルミンで純正の3倍の厚さを持たせることで強度も確保している。

●対応: マークII (JZX90 / 100 / 110)

●対応: チェイサー/クワット (JZX90 / 100)

●価格: 4万7250円

※ 伊藤オートサービス ☎048-983-0110



AutoExe フロアクロスバー

ボディ左右をつないで剛性アップ

フロアの左右を連結することで的確にボディ強度を高めるボルトオンパーツ。サスペンション取付部などを使用することでボディへの負担を減らし、室内空間への影響もないのが特徴。ハンドリングのレスポンスが向上するなどの効果を期待することができる。

●対応: アクセラ (BM系)

●価格: 1万6800円

※ オートエグゼ ☎03-3531-8151



TODA RACING FIGHTEX DAMPER

レースフィールドの技術を活用

全長調整式のスポーツサスペンション。フロントはボトムブラケットにキャンバー調整機構を備える。タイプD Aはストリート用、タイプD A-Gはジムカーナ用セッティングでスプリングレートが高くなっている。

●対応: 86 (ZN6), BRZ (ZC6), スイフトスポーツ (ZC32S)

●対応: TYPE DA-TYPE DA-G

●価格: 25万8300円～32万1300円

※ 戸田レーシング ☎0866-83-1202



REAL EMOTION

ドレスリブルーレンズルームミラー
ファッション性と実用性を向上

純正ルームミラーのレンズに両面テープで貼り付けるだけで、高級感あるブルーレンズに変更することができる。レンズには防眩機能も持たされており、後続車のヘッドライトの光をカットして、快適なドライブを実現。86、BRZはブルーレンズ有リミラーに対応する。

●対応: 86 (ZN6), BRZ (ZC6)、フォアレディZ (Z33)

●価格: 3780円

※ リアルエモーション info@realemotion.coonk.net



EXTERIOR



TOM'S リクライニング スポーツシート ドライビングに より集中できる

スポーツ走行時でもドライビングに集中できる優れたホールド性と、高い乗降性を両立。リクライニング機能で快適なポジション設定や、リヤシートのユーティリティも確保される。スエード調の生地をベースに、座面と背中面はメッシュ織地として耐久性も確保。

- 対応: 86(ZN6)
- 価格: 7万5600円(スポーツシート)、2万5200円(シートレール)
- ◎トムス ☎0120-846-036

EXTERIOR



REAL EMOTION リュースシートスタンド 純正シートを室内で活用

シート交換後の純正シートをリビングなどで使用可能となる専用スタンド。タイプReには移動に便利なキャスターが標準装備されていて、タイプReにもオプションとして設定。それぞれ運転席用と助手席用が専用設計となっている。

- タイプ: TYPE-Re / TYPE-Lo
- 対応: 86(ZN6)、BRZ(Z06)、スイフトスポーツ(ZC32S)
- 価格: 2万3100円(TYPE-Lo)、2万3940円(TYPE-Re)
- ◎リアルエモーション info@realemotion.coonk.net

REAL EMOTION スポート ロータイプアルミスロープ 軽量で持ち運びがしやすい

オールアルミ製で1つの重量が690gと軽く、取っ手も付いていて持ち運びが簡単なのがポイント。アルミ製だが裏側に補強を入れるなどして強度もじゅうぶんに確保。走行会などでジャッキアップに活躍してくれる。2個で1セットとなっている。

- 価格: 9975円
- ◎リアルエモーション info@realemotion.coonk.net



FT STYLE 3連メーターパネル with iPhoneホルダー ロゴ型でiPhoneを掴む

油温、水温、油圧の3つのメーターを配列したパネルに、86エンブレムと同じデザインを使用したiPhoneホルダーを配置。パネル表面とメーター文字盤には専用の「Tメッシュ」デザインを採用。1DINのオーディオ装置にも対応している。

- 対応: 86(ZN6)
- 価格: 12万7500円
- ◎SPK ☎03-3472-5015



Alpinestars GP START SUIT FIA公認仕様をリーズナブルに

2レイヤー構造やアラミドアウトレイヤーによる高い耐熱性を持ちFIA規格をクリアしたリーズナブルなレーシングスーツ。カラダにフィットしつつも圧迫感を低減させることで、快適なドライビングも実現。安全にモータースポーツを楽しむことができる。

- サイズ: 44-60(全9サイズ)
- カラー: シルバー/ブルー、ブラック/イエロー、レッド/ブラック、ブラック/オレンジ
- 価格: 6万2895円
- ◎SPKカスタマイズスポーツ部 ☎03-3472-5015



OTHER

Alpinestars
TECH 1-Z GLOVE

グリップ性と快適性を両立

立体裁断やビタードレザー、指先部のシリコンプリントによってしっかりとステアリングをグリップ。なおかつ圧迫感や体温との違和感を低減させることで快適な操作性も実現している。袖口部のカトや手首部に伸縮性素材を使うことで着脱性も向上させている。

- サイズ：S-2XL(全5サイズ)
- 価格：1万8690円
- ◎SPKカスタマイズパーツ部
- ☎03-3472-5015

04

Alpinestars
SP SHOES
カジュアルな2014年新色が登場

F1スタイルのラバーコンパウンドを採用するなど高いペダル操作性と、スウェードレザーの最適配置で抜群の履きやすさを実現。新たに追加された新色はブラック/イエローなどカラフルなカラーリングで、足下をオシャレに飾ってくれる。

- サイズ：5-13(USサイズ、全13サイズ)
- カラー：ブルー、レッド、ブラック/イエロー、ブラック/ホワイト
- 価格：3万1290円
- ◎SPKカスタマイズパーツ部
- ☎03-3472-5015

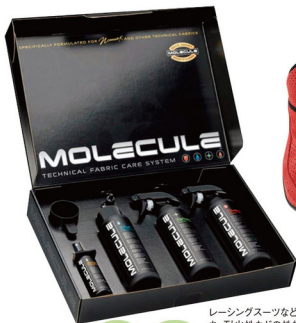
05

MOLECULE
ノーマックスケアキット
レーシングスーツの
性能を保つ

レーシングスーツなどに使用される化学繊維を清潔に保ち、耐火性などの性能を高く維持するケミカルセツ。ウォッシュとスポットクリーナーは頑固な汚れを落とす。プロテクターは耐火性のある保護コーティングを形成。リフレッシュャーは抗菌物質を配合して汚れにおいにくくする。

- 内容：ウォッシュ、スポットクリーナー、プロテクター、リフレッシュャー
- 価格：1万5750円
- ◎TMR
- ☎06-6335-4399

06

HASEPRO
マジカルアートシート レーシングライン
2ラインデザインを手軽に

ハセ・プロ独自の特殊アプリケーションフィルムを使用していて、ふたつのラインの間隔や平行を均等に保った施工がカンタンにできる。カーボンリアルに再現した本体シートは、伸びる素材で曲面にもなじませることが可能だ。

- タイプ：Sサイズ(長さ650mm)、Mサイズ(長さ1350mm)
- カラー：ブラック、シルバー、ガンメタ
- 価格：4725円(Sサイズ)、6930円(Mサイズ)
- ◎ハセプロ
- ☎0120-277-907

CATZ
LED FOGコンバージョンキット REFLEX
2色の発光色を選ぶ

優れた配光特性と左右合計2500ルーメンという大光量特徴となるフログランプ用の新世代コンバージョンLEDキット。色温度は通常で6000Kの蒼白光で、付属のアダプターを装着することで3200Kに変化させることが可能だ。

- タイプ：H8、H11、H4専用、PSX24用
- 価格(税別)：1万9950円
- ◎エフイーティー
- ☎027-280-8001

01

EXTERIOR



BODY SHOP Newtype 80LFAバンパー スーブラをLFAフェイスに

レクサスLFAのデザインを踏襲したスーブラ用フロントバンパー。フロントウインカーはJZA80後期用。サイドウインカーはレクサスLSやIS-F用に対応する。ダクトネットが付属。オプションでカーボンアンダーパネルの設定もあり。

- 対応：スーブラ(JZA80)
- 価格：6万2790円
- ※ボディショップニュータイプ
- ☎043-238-0757

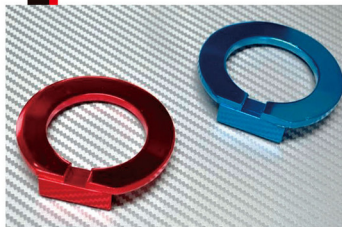
JUN MACHINE SHOP

JUNカーボンフロントリップ / サイドディフューザー / リヤサイドディフューザー 機能性とシャープな外観を両立

純正バンパーに追加で装着するエアロパーツ。フラットな面を多用したデザインとなっていて、走行風の整流によるエアロ効果を発揮。リフトを防止してタイヤの接地感を向上させる。素材は全てウェットカーボン製となっている。

- 対応：86 (ZN6)、BRZ (ZC6)
- 価格：7万1400円(Fリップ)、9万4500円(Sディフューザー)、5万400円(Rディフューザー)

※ ジュンマシンショップ ☎03-3920-4165



REAL EMOTION スポルト 汎用タイプ 牽引ダミーフック レーシーなムードを 手軽に演出

付属の両面テープで貼り付けるだけのダミー牽引フック。素材はアルミで重量は39gと超軽量。アルマイト塗装仕上げで本物そっくりの質感を再現している。取付場所を選ばずに手軽に走行会仕様のルックスを手に入れることが可能だ。

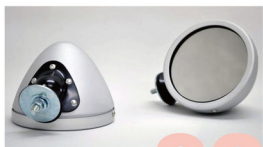
- カラー：レッド / ブルー
- 価格：5250円
- ※リアルエモーション
- info@realemotion.ocnk.net



Revolution 汎用サイド ジェネレーター サイドステップに ワンポイント

サイドステップ前方に装着する汎用のエアロパーツ。材質はFRPで、サイズは縦約24cm、横が上側約21cmで下側が約30cm、厚みが約2.4cmとなる。FRPなので加工もしやすく様々な車種でサイドステップのワンポイントとして装着が可能だ。

- 価格：2万6250円
- ※ ガレージマック
- ☎026-254-7333



REAL EMOTION スポルト クラッシュミラー タイプアボロ レトロふうボディがカワイイ

軽量アルミ製の三角形クラッシュミラー。汎用タイプなので、取付部の角度さえ合えば装着が可能。レトロふうデザインは愛車のイメージを一新してくれるので、アイディア次第で大きなイメージチェンジを果たすことができる。重量は片側約180gで、2個1セットとなっている。

- 対応：汎用
- 価格：1万5000円
- ※リアルエモーション info@realemotion.ocnk.net

REAL MOTION

ドレッシーブル・レンズドアミラー

防眩ミラーで安全性向上

ドアミラーを手軽にオシレをブルーレンズ仕様に変更できる貼り付け型のレンズ。太陽光やヘッドライトの光を50〜60%吸収することで、ミラーの眩しさをカット。付属の両面テープで純正レンズの上面に貼り付けるだけなので、装着もカンタンだ。

- 対応：ランエボⅧ〜X (CT9A / CZ4A)、アテンザ (GJ系)
- 価格：8400円 (ランエボ用) / 9450円 (アテンザ用)
- ※ リアルエモーション info@realemotion.co.kr.net



FT STYLE

LEDサイドマーカーランプ

フロントにキレのある光を追加

純正パーツを置かえて装着するLEDサイドマーカーランプ。カラーは車両やボディカラーと合わせて選べるアンバーとクリアの2色を設定。LED化することでキレのある光を手に入れることができ、ヘッドライトなどのマッチングも向上する。

- 対応：86 (Z(N6))
- 価格：8400円
- ※ SPK カスタマイズパーツ部 ☎03-3472-5015

BRIDGESTONE

ECO FORME CRS 12

環境に優しいエコホイール

製造時の省資源化や本体の軽量化によって環境への負担を減らしながら、強度やデザイン性を両立したホイール。デザインはリムとスポークの塗装後に表面切削加工を施すことでシャープな印象を演出。サイズ設定が豊富なので様々な車種へインストールできる。

- サイズ：14x4.5J+45-18x7.5J+53
- PCD：4 / 100.5 / 100.5 / 114.3
- カラー：LS / N.G.M. / N
- 価格：1万4175円〜2万5725円
- ※ ブリヂストンディールジャパン ☎03-3563-6926



WHEEL

CST
ZERO-1
HYPER X

繊細かつ強いスポークデザイン

細身にも見えるスポークは、サイドに段を設けて肉厚を確保することで強度を高め、ゆるやかなコンケイブデザインによって優雅さを演出している。低圧鋳造製法により、強度と軽さを高次元でバランス。全サイズが自動車やオフロード、インフラなどのビックキャリパーに対応。

- サイズ：18x9J+30-19x10J+12
- PCD：5 / 114.3
- カラー：フラットブラック、マットブロンズ
- 価格：3万3600円〜4万425円
- ※ ドッペル ☎03-3794-1689

Kranze
Acuerdo

豊かな立体感で華麗さを演出

ヒネリを加えたスポークをコンケイブ形状に落とし込むことで、センター部に立体感を持たせている。これによって様々な角度の面を持ちあゆむ角度からの光を受けてキラキラと波のような輝きを放つのが特徴。ホイールカラー5色、センターキャップ4色、ピアスポルト3色とバリエーションも豊富。

- サイズ：19x7.5J+51-22x13J+24
- PCD：5 / 112.5 / 114.3 / 5 / 120
- カラー：ミラーワフフィニッシュ、SB C / オリジナル、ハイバーニタム、ゴリッシュ、ヴィルバー / オリジナル、ブラック / オリジナル、フロンティア
- 価格：10万2900円〜22万4175円
- ※ ウェッズ ☎03-5753-8201

MAVERICK
605S

力強さと繊細さを併せ持つ

エッジの効いたY字スポークには、複雑に絡み合うラインを配置。ホイール全体ではダイナミックな力強いフォルムながら、細部は美しく繊細な仕上げとなり、独自の美しさを発揮している。タイヤ空気圧監視システムTPMSにも対応。

- サイズ：18x7.5J+52-20x10.5J+1
- PCD：5 / 100.5 / 112.5 / 114.3 / 5 / 120
- カラー：シャイニングブロンズ、ポリッシュ、マッドガンメタリック
- 価格：6万3000円〜9万3000円
- ※ ウェッズ ☎03-5753-8201



まだノーマルだから
209馬力なんです!

毎月16日発売

★DRIFT 天国

4月号
550円

連載絶好調!
つづきは4月号にて!

S15乗りの常識!?

Defiのメーターをエアコン吹き出し口にビルトイン!

いきなり
ダッシュボード
脱着!?

バラすの
得意だもんね〜
カワサキ編集長

ドリ天編集部ログ ケータイからアクセスOK!

S15シルビアなんです!
ドリフト天国編集部の新4代目デモカーは



最もカッコいいマシンを決める
「SHOWDOWN -THE 対決-」

Tuning Car World SHOWDOWN

で開催!



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(中高生) 小学生以下無料
※ オプションランド国際交流協会 ☎03-6906-7852
http://showdown.tuningcarworld.com

審査委員長はDaiちゃん!
最強マシンはどれだ!?



4月19日、20日に名古屋で開催される「チューニングカーワールド・ショーダウン」の注目コンテンツは、トーナメントによるガチンコ対決で最高にカッコいいマシンを決めるコンテスト「THE対決」だ。製作したチューナーから語られるマシン自慢のアピール合戦は、D

1GPやビデオオプションでおなじみマナビーのMCで盛り上がりは必至。会場内のメーカーやショップブースでは、イベント特価でアイテム販売が行われるうえ、会場内の買い物には抽選券がついていて、豪華景品を手に入れるチャンスも!

オイル交換で豪華景品をGETしよう! キャンペーン

開催期間：3月31日(月)まで
内容：①ウェブサイトからクイズに答えてノートPCなどを抽選でプレゼント
②対象のオイル購入のうえ専用応募はがき投函で応募。
JTB旅行券などを抽選でプレゼント
対象商品：「スウェルト」、「エアー」、
「ワルトシニセチックATF、CVTF」シリーズ
※ 日本サン石油 ☎03-3238-0231 http://www.sunoco.co.jp

スウェルトなどのモーターオイル販売20周年を記念して最新の家電や旅行券などを当たるキャンペーンを展開中。ウェブサイトからだれでも応募可能なクイズキャンペーン



スウェルトなどのオイルを入れて豪華賞品GETを目指そう!

オイル購入やクイズの解答で最新家電や旅行券が当たる!

最高級本革やアルカンターラ使用の室内パーツ購入でクオカードGET!

ステアリング/シフトノブ&インテリアキット新春キャンペーン
開催期間：3月31日(月)まで
対象商品：ステアリング(完成品/オーダーメイド)、シフトノブ、インテリアキット
開催内容：オンラインショップから対象商品を購入で、500円分のクオカードプレゼント
※ データシステム ☎086-445-1617 http://www.datasystem.co.jp/

操作性や握り心地に優れた本革やアルカンターラの素材感が魅力



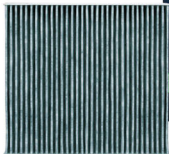
データシステムが手になじみ握り心地の最高級本革や、見た目も美しいアルカンターラを使用したインテリアパーツを対象としたキ

ャンペーンを実施中。ウェブサイトからの注文で、もれなくクオカードがついてくるぞ。この機会にインテリアメイクを進めよう!

春を前にフィルターを交換して 快適なドライブを楽しもう!

ドライブが楽しい春を前に
エアクリナーのメンテナ
スと、花粉症への対応が同
時にできる特別セットをゼ
ロスポーツが発売。エアー
用カーボンフィルターは花
粉を99.9%除去して脱臭
効果やPM2.5を除去す
る効果も発揮。N1エアーク

リナーは純正交換式で吸
気抵抗を低減させ、アクセ
ルレスポンス向上に効果を
発揮する。



Wフィルターキャンペーン

開催期間：3月31日(月)まで
対象商品：カーエアコン用カーボンフィルター+N1エアークリーナー
価格：¥8400円(通常1万5000円)
ゼロスポーツ ☎058-380-2828 www.zerosports.co.jp



**フィルターのメンテナンスで
ドライバーもエンジンも元気に!**

**ミシュランの自信があらわれた
超太っ腹キャンペーン継続決定!**

満足保証プログラム

対象商品：ミシュランパイロツスポーツ3、ミシュランプレマシー3、
ミシュランパイロツスポーツ、
応募方法：対象商品と新品1台分購入後、応募用紙を添付(シート添付)
返金対象：保証書有効期間(購入後60日以内)にタイヤをはきかえた場合、
購入代金と作業工賃を返金
ゼロスポーツ プログラム事務局
☎03-3678-3864
<http://www.michelin.co.jp>

ミシュランタイヤを60日間
試してダメならタイヤ代を返金!



2013年から実施されて
いるミシュランの「満足保
証プログラム」は、ミシュラ
ンタイヤの性能に満足できな
かった場合、タイヤ代を返金す
るというキャンペーン。保証期
間は60日間設定されている
ので、ミシュラ

ンタイヤの履きごちを試すこ
とができる。詳しい応募要項
などはウェブサイトから確認
してほしい。

キャッシュバックやプレゼントなど チューニングをおトクに進める チャンス!



HKSプレミアムキャンペーン

開催期間：3月31日(月)まで
対象商品：エンジンパーツ、V-CAMキット、GTスーパーチャージャー車種別キット、
F-CON V-Pro4.0など
☎エッチケー・エス ☎0544-29-1235 <http://www.hks-power.co.jp>



3月末まで開催されている
HKSプレミアムキャンペーン
はF-CON V-Pro4.0購入
で、本来は別売りの付属品
一式がもれなくプレゼントさ
れるなど、チューニングを進
める上で役立つアイテムのプ
レゼントが盛りだくさん。開
催シヨブ限定のキャンペー
ンなので、詳細はウェブサ
イトでチェックしててね。

もれなくプレゼント!!
パーツ装着に役立つ周辺パーツを

消費増税前に足まわり強化 キャンペーン特価でさらにおトク!

フットワークキャンペーン

開催期間：4月30日(水)まで
内容：ZXダンパー、ストリートライドダンパー 10%OFF
ローフォルムサスペンション 1500~2000円引き
※ 辰巳屋興業用品部 ☎03-3696-0620
http://www.racinggear.co.jp

軽快でレスポンスに優れる走り
を楽しむストリートスポーツモ
デルZXダンパーをはじめ、リ
ズナブルなストリート用ダンパー
やダウンサスなど、足まわりパー

ツの特価キャンペーン。期間は
4月30日までと長く残されている
けど、消費増税前におトクに
サスペンションのアップグレード
をはかろう!

車高調キットが10%OFF!
このチャンスを見逃すな!



BLITZ

POWER GRAND PRIX 30

DAMPER ZZ-R FAIR 2014 Spring



最新のBLITZデモカーで
DAMPERや人気商品を
体感して購入できる!

記念すべき30回目もイベントだけの特典が満載!

ダンパーZZ-RスペックDSCなど
最新アイテム装着のデモカーを試乗可能!

**イベントだけの特価設定や
チケット持参でグッズプレゼントも!**

BLITZ POWER GRAND PRIX 30

開催日時：3月15日(土)・16日(日)、4月12日(土)・13日(日)、19日(土)・20日(日)、
26日(土)・27日(日)

開催場所：スーパーオートバックスほか、ウェブサイトにてご確認ください

☎ プリッ ☎0422-60-2277 http://www.blitz.co.jp/

ダンパーZZ-Rシリーズなどブリッツの各製品を装着したデモカー ばオリジナルグッズをGETできるぞ!

試乗で、その魅力を体験できるパワーグランプリの日程が決定。全国のスーパーオートバックス店などで開催されるので、日程と会場はウェブサイトからチェックしてほしい。サイトに用意されているチケットを持参すべ



ハイパーシングルフVもお買い得 期間、数量限定キャンペーン終了間近!

最大60%OFFキャンペーン

開催期間：3月28日(金)まで
対象：エクセディーシングルクラッチ設定車種全種
※ エクセディー ☎072-824-7138
http://www.exedy-racing.com

エクセディーシングルクラッチを最大で60%OFFとするキャンペーンを実施。最新モデルのハイパーシングルフVや、カーボンデイスクを採用したカーボンR高トルクに耐えるハイパーアルチシリーズもキャンペーン対象クラッチの交換を考えているひとにはビッグチャンスとなるぞ!

**一部数量限定品は
品薄状態
急いで詳細を
チェックしよう!**





チューニングパーツの
付けて試して

読者のホンネを大公開!!

モニター報告

ブレーキホース編 Part2

レポート

千葉県香取郡

常田悠貴サン

インテグラType-R [DC2]

ブレーキタッチがダイレクトになって
コントローलする楽しさを味わっています！

タッチの変化と
リニアな効きに
手応えを感じました！

第一回目の報告ではモニターとしてスウェッジラインさんのメッシュブレーキホースを装着させていただきました。そしてその後、サーキットやストリートで使用した感想を2回目のレポートとして報告するこ

とになっていたのですが、装着後にトラブルや軽い事故などが重なってしまい、走りに行く機会も作れず、遅くなったしまったことをおわびいたします。

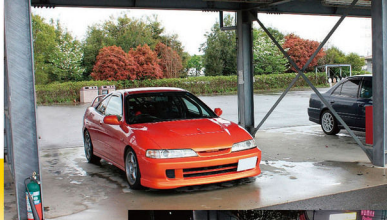
愛車、インテグラの修理が終わったことで、その使用感を確かめることができたので、スウェッジラインさんのブレーキホースのモニターレポートの第2回目をお届けさせていただきます。

SWAGE-LINE
ブレーキホース

問い合わせ：プロト ☎0566-36-0456
<http://www.plotonline.com>

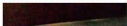


SWAGE-LINE
PLOT Brake Line Systems



ストリートやサーキットでテスト!

ストリートは公道と一緒走りながらテスト。同じインテグラですが、ブレーキはボクスのクルマの方がよく回っている!? また、ホームコースの東海サーキットコース1000でもブレーキタッチの改善効果を確認しました。



ブレーキングが上達したような!?

一番大きな効果として感じたのが、急ぐ踏みこんだところのあるブレーキタッチに変わったこと。直前からのコントロールも、しやすくなったので、いっせいに止まることも強力な制動力を一気に立ち上げることもできるようになっています。



もちろん、街乗りでもこのリアなブレーキタッチは実感することができ、友達を乗せて

まず、交換前との大きな違いはブレーキペダルのタッチが明らかに変わったということです。ブレーキ踏みはじめの感覚が、純正だと柔らかかったのが、固く踏みこんだところのあるものになりました。

さらに踏み込んでいくと、ブレーキペダルを踏んだ量に対して、ブレーキの効きが変わっていくのが、はっきりとわかります。純正だとペダルストローク1mm刻みくらいで変化していくのを感じたブレーキの効きが、0.8mmづつでも変化していくのが感じられるようなイメージです。

そして、サーキットを走っての感想ですが、制動力を強くかけたいスロットエンドなどのポイントで安心を感じました。足にしっかりと力を感じ、持ちながらペダルを、一気に踏む、という操作感には、もう慣れ入っています。

この日は、久しぶりで走ったサーキットなので、ベストタイム更新とはなりませんでした。ですが、ブレーキからコーナリングに移行する時のコントロール性の向上を感じたので、次に走る時には、ベストタイムを更新できるだろうという手応えを感じていますヨ!

安心なトラブルは皆無、安全に使用できています!

続いて、長期レポートを書くタイミングで現在のブレーキホースの状況をチェックしてみました。

ステアリングホースに交換後、ジョイント部分からフルドにじんわり漏れたりますことがあったという話も聞きましたが、チェックしてみた結果、当然ながら全く問題ありません。メッシュホースには特にキズや擦れ、錆などもなく、駐車場が砂利なので汚れがすごかったですが、取り付け状態は良好なようです。

ブレーキのトラブルは危険な事故の原因なので、定期的なチェックが必要なのはもちろんですが、スウェッジラインのように高い耐久性を持った製品なら安心して使えますね!

また、サーキットを走る人にとってブレーキはタイムを詰める重要なポイントなので、まだブレーキホースが純正だとして、いっひとはスウェッジラインへの交換、マジでオススメですね!

実は今、ひょっとしたらクルマを乗り換えるかも、と迷っているトコなのですが、間違いない次のクルマのブレーキホースもスウェッジラインにしたいと思います。

ブレーキフィードリングの向上は、それくらい楽しく、クルマを運転するうえでブレーキチューンは大変重要なポイントだと実感しています。

最後に、スウェッジラインのモーターに選んでいただき、貴重な内見ができました。本当にありがとうございました!



漏れやトラブルの予兆はナシ!

ジョイント部分やホースのメッシュ部分などをチェックしましたが、汚れはあっても劣化している様子は全くナシ。フルードの漏れやしみなどはまったくありません。



メーカーからのコメント

プロトスウェッジラインで、走りを楽しんでいただけているようで嬉しいです。スウェッジラインは、独自のスカート&ダンパー構造によってカシメ部を保護して高い耐久性を実現しています。その耐久性は厳しい規格やカシメ部の耐久性を評価する試験もクリアしていて、ダイレクト感のあるブレーキフィードリングを長く楽しんでいただける自信のある製品です。とはいえ、使用状況に寿命が左右される場合がありますので、今回していただいたような定期的なチェックやメンテナンスはこれからも継続的に行って、安心して楽しめる状態を維持してくださいね。

by プロト 青木さん



NSX [NA1]

OP12注目! PRO SHOPガイド



戸田レーシングの92φピストンを使ったエンジンオーバーホール+排気量アッププランはリーズナブルにビッグパワーを手に入れることができる。このエンジンはヘッドチューンまで施してFコンプロで制御している350cc仕様だ。



フロントサスペンションの一部、コンプライアンスビョットを“GTダイレクトレスポンスアダプター”で固定。これによってフルブレーキング時でもタイヤがバタつくことなく減速することが可能になる。



メーターパネル周りはオーナーさん作。Defiのスマートアダプターを使って、カーボンパネルに埋め込んだ6インチタブレットに情報を表示させている。

アドバンス製のフラットアウトGTチタンマフラーで軽量化しつつパワーアップ。その乾いた高周波サウンドはスーパーカーを思わせるもの。フラットアンダーパネルも、オーナーが自作し空力性能向上に大きく貢献している。

普段の街乗りも気兼ねなく
FSWでは2分を切る万能マシン

オナーがこのクルマを手
にしてから17年。10万km
走行時にエンジンをオーバー
ホールしたが、そこからさらに10万km
を走破。20万kmを超えたところで
2度目のエンジンオーバーホールの
検討を始めたところだが、純正
のオーバーサイズピストンがす
でに座席に。

NSXでは同じように走行距離が増した車両が多くなってきており、アドバンスでは戸田レーシングの92φ鍛造ピストンを使った“オーバーホールついで”の3.1ℓ化を推奨している。

ボーリングによってボア径が92φに広げられるシリンダーブロックは、ピン打ち加工で補強。耐久性は既にデモカーで実証済みだという。この3.1ℓ化でパワーは320psに迫り、トルク増大による乗りやすさも手に入れることができる。

そしてこのマシンは、さらに上を狙ったヘッドチューンも施工されている。圧縮比を11.3まで高め

ことで、ハイカムとの相性もよく、トルクフルで元気にまわるエンジン特性、350psへとパワーアップ。レブリミットの8000rpmまで胸のすくような加速を披露する。

また、富士スピードウェイのサーキット走行も頻繁にしているこのマシンは、フルブレーキング時の挙動不安定の原因となるフロントのコンプライアンスピボットを“GTダイレクトレスポンスアダプター”でキャンセル。ストレートエンドなどでも安心して減速することができるようにしている。

「アドバンス主催で年間5回ほど開催している富士スピードウェイ走行会には非参加でみて下さい。チューニングやセッティングの成果を実感するには最適なステージですからね。ちなみにこのクルマは、3.1ℓ仕様のベストタイムが1分59秒2なのて、3.1ℓ化した今、うちのデモカーのタイムを上まわる1分55秒台を目標にしています」とWEB担当の新堀さん。

**C30Aエンジンオーバーホールの新定番
3ile仕様で余裕のパワーをゲット!**

SHOP DATA

アドバンス

神奈川県横浜市都筑区池辺町3947-1
営業時間▶10:00~19:00
定休日▶火曜／第2・第3水曜日
☎045-932-0656
<http://www.advance-jp.com>



15年以上上続けている富士スピードウェイの走行会は、今年も5回ほど開催を予定しています。一般公道では体験できない速度域でのマシンコントロールと一緒に楽しみましょう。ハイブリッドカーでもスポーツカーでも大歓迎ですので、一度遊びにきてくださいな。またスポーツ走行に最適な700ps対応5W45粘度のエンジンオイルも開発・販売しておりますのでご利用下さい。]]友より柳嶋美々、金井チメツカ、WEB担当新堀雄二



S.K.R

IBM SILVIA [S15]

SR20DET(2000cc)横水プースト(1.7kg/100) S144E正
 ービ 車名名カムIN / EX2000(10) レイテック トラス
 インタークーラー/オイルクーラー ニスモカバールMX
 GT ESDP(10) シート兼座席 イヤクサーニラ性能化サ
 ヴド Rアクサターム オリジナルバンパー/サイドステップ
 黒のグリーンダクトTE37SL(10.5kg/17+12) ハンコク
 HPS-3050-4017R20



ダッシュボード以外の部分は全部取り払い、レースのレ
 ーシヨーションに適合するサイドバー付きのダッシュ
 兼シートを装着。ダッシュボードは車庫の耐久レ
 ースでは必需品、室内温度を下げドライバーの安全性を
 高める。



フロントブレーキは1インチのディスク、リアは12インチの
 スリットディスクを採用。サスペンションは、フロントはダブル
 アーム、リアはトーションバールを採用。ハバースは、フロントはダブル
 アーム、リアはトーションバールを採用。



ボクシングミッドをベースに、レース仕様のサ
 ービスを施す。フロントには、1インチのディスク
 を採用。リアには、12インチのディスクを採用。
 ハバースは、フロントはダブルアーム、リアは
 トーションバールを採用。



レース時は最大プースト(0.8kg/100)で約250psと出力を抑えているが、タイムアタック
 時は1.2kg/100に引き上げて約300psを発生。インタークーラー(バイピング)のシート化
 やエアプレッス仕様でレスポンスアップを担う。

ドリフトからグリップに転向した お客さんたちとレースを楽しむ

ここ数年、東北方面ではタ
 イムアタックが人気を高め
 つつある。その理由は仙台ハイ
 ランドやスポーツランドSUGOなど
 が、平日に1周数百円の低価格
 でタイム計測できるサービスをし
 ている、身近で気軽に走れる環
 境があるという要因が大きい。

岩手県にあるイワブチモータ
 ーズで、最近はグリップ人気が高
 まっているという。社長の岩渕
 さんは、もともとはドリフターで、お店
 もドリフトマシンメイカが中心だ
 った。ところが、最近はドリフトの大
 会より耐久レースにハマっている
 ようだ。

「ドリフトで自分の作った車が壊れ
 るのがとても悲しく、ドリフトの向
 上も求めてグリップ走行を始めま
 した。でも今はこっちが楽しくなっ
 てメインかも」と岩渕さんは語る。

このデモカーS15は、お客さん
 と作ったチームで参戦するための
 耐久レース仕様。そのコンセプト
 にはコストパフォーマンスの追求
 も上げられる。

マシンの制作費用を抑えるた
 めタービンはストックのS14ター
 ビンを選択。レース時はプースト
 を0.8kg/cilに抑え、壊れにくく省
 燃費という耐久マシン向きの特
 性を得ている。

しかしただコストを抑えるだけ
 でなく、冷却系の効率を高める導
 風板や、空力性能を高めるアン
 ダーパネルやディフューザーの加
 工など、効率や性能向上のための
 手間は惜しんでいない。

こうした工夫の積み重ねで、エ
 ンジン仕様のレベルを超えた速さ
 を獲得。タイムアタック用にはプ
 ースト圧を高めた時には、ラジアル
 タイヤで仙台ハイランド2分1秒
 台も記録している。

また「耐久性が高くギヤ比も耐
 久レース向き」という、NA用の
 5速ミッションを換装するなど、耐
 久レーススペシャルとも言えるパ
 ーツチョイスも見える。これまでに
 「作戦ミスでガス欠した以外、トラ
 ブルでのリタイヤはない」という自
 慢のデモカーだ。

低予算で空力&冷却効率を強化 トラブルフリーの耐久レース仕様

SHOP DATA イワブチモータース

岩手県北上市村崎野8地割152番地
 営業時間 ▶ 9:00~18:00
 定休日 ▶ 日曜・イベント日
 ☎ 0197-72-5955



「看板には「ドリフトショップ」と書いて
 ありますが、グリップやレース仕様の
 競技マシン製作もまかせてください。
 お客さんもドリフトユーザーから一緒
 に走っているグリップやレースのお客
 さんも多くなっています。チー
 ムグッドラックのメンバーショップで、東北チャレンジカップや練習
 走行会などに積極的に参加していますので、一緒に楽しく走りた
 いという方はぜひ遊びに来てくださいな」と、代表の岩渕さん。



COCKPIT OIZUMI

CARBON SILVIA [PS13]

OPTION! PRO SHOPガイド



SR20DET 2400cc (450hp) トラスト T518Z (最大ブースト圧 1.5kg/cm²) インタークーラー、6マッティングアルティメットサービスタック 最もワイドにキマる 100%フロントバイパスエアシステム、40mmのホッケー、ホッケー、ホッケー、115 (前後: 265 - 35R18) フロントラック-G50N (重量: 10.0/16/15) ニュース、前後タイプGT/ハンバー ボックススイング 12



ドア内張りをフロアベットの板などは軽量化のために撤去。メーターボードやコンソール(セルはエクステリアと合わせてカーボンファイバー)が付けられている。ミッションはHP100の速いクロスミッションで強度を高める。



タイヤはポテンザのRE-11 50の265mm幅をデフレスプレキにはエンドレスの新作製造キャリパーであるM4と265mm幅を装着して安定した高い制動力を発揮する。



エンジンは東名(ワード)のパーツを使用して排気量を2.2Lにまで拡大、低油圧をかせぐ。ヘッドにはジャンの272度カムやベグ(リブ)を組み込みT518Zとの組み合わせでレスポンスにも優れる仕様。



ユウスのタイプGT/ハンバーを前後で装着して、ボディとともにフルカーボンラッピングが施す。アップは特注の組立用モルグ T1.02を装着している。

コックピット大泉

東京都練馬区南大泉5-20-8
営業時間 ▶ 10:00~20:00
定休日 ▶ 水曜日・第2木曜日
☎03-3924-1351
http://www.cockpit-wako.com

「コックピットと光グループのコックピット大泉は、タイヤやホイールのご相談からチューニングやメンテナンス、ドレスアップまでなんでもご相談いただけるお店です。デモカーに使用しているハセプロのマジカルカーボンシート施工も、グループ全店で施工受付中です。また、私と同じようにシルビアを大切にされている方はぜひ当店へ遊びに来てください。まだまだ現役で走り続けるためのお手伝いをさせていただきますよ!と森平さん。



2.2Lのパワフルなトルクで
現行車にも負けない速さを追求!

ユーザーでも制作可能な仕様で 楽しく走れる450psを実現

コックピット大泉が筑波サーキットをメインターゲットとしたタイムアタックマシンとして製作を進め、東京オートサロン2014にも展示されたデモカーのS13シルビア。

そのコンセプトは手頃な価格で手に入れられるベースマシンでタイムアタックを楽しみたいというひとへのお手本となるマシンメイク。また「ちょっと古いマシンでも、ランエボやGT-Rなどの新しいクルマと対等な勝負ができたらいじやないですか?」と、このS13のオーナーでもあるコックピット大泉の森平さんは話してくれた。

以前はT517タービンを装着した360ps程度の仕様で、森平さん自身がステアリングを握って筑波サーキットで1分3秒台、本庄サーキットでは44秒台を記録していた。

そこで、リメイク時には次なる目標を筑波1分切りを設定し、エンジンの仕様変更によるパワーアップやエクステリアの大規模なリメ

イクを実施。

エンジンは2.2Lに排気量を拡大して、組み合わせるタービンもT518Zへとアップグレード。ワゴン加工が盛り込まれたスペシャル仕様ではなく、市販パーツの組み合わせながら、丁寧な組み付けとセッティングで450psというピークパワーと低回転域からでも鋭い加速を見せるトルク特性を実現している。

足まわりにはジールのサスペンションにフロント9kg/cm、リヤ7kg/cmのスプリングを組み合わせてニュートラルから弱アンダーステアの素直な特性に仕上げている。これは積極的のアクセルを踏みながらコーナリングを楽しむための味付けだといふ。

エクステリアはハセプロのカーボンシートでボディ全面をラッピング。複雑な形状のパンパーなどに苦戦したものの、フルカーボン仕様のルックスは、東京オートサロン会場でも高い注目を集める仕上がりとなった。

SHOW 2014

九州男児の カスタムカーメイク!

盛りアリ!!

九州地域のチューニングカーが集結する福岡カスタムカーショーは、スポーツカーからコンパクトカー、セダン、ワゴンとバラエティに富んだマシンが集まる賑やかなイベント。毎年募集開始当日には出展が確定するというこの激アツイベントから、OPT2になじみの深いスポーツカーをベースにしたカスタムマシンを中心に、出展車両を紹介していくぞ。

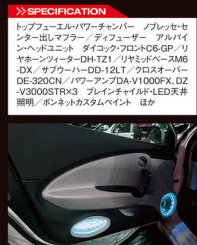


外向きのスピーカーはリヤシートからラゲッジルーム部分に搭載されたボックスに装着。ラゲッジルーム内には3台のアンプがアクリル越しに見えるよう配置され、LEDによってライトアップされている。ボックスの室内側にも同様のライトアップが施され、中央にはフロントスピーカーを駆動するアンプが収められている。

限られたスペースを最大限活用した
外向けオーディオ仕様CR-Z

DIECOCK × BRAIN CHILD CR-Z[ZF1]

ヘルテックインターナショナル ☎048-526-7299 <http://www.diecock.com>
ブレインチャイルド ☎093-592-8089 <http://www.brainchild-net.com>



フロントには2ウェイコンパネットスピーカーのC6-GPをアンプアッパブル化して装着。パッパブル部分の照明やロゴをエッチング加工したアクリルプレート埋込みでビジュアルアップも図られている。



エクステリアのドレスアップは控えめ(?)な走り屋ルック。ボンネットはフラットブラックをベースに両側にダイナミックなカスタムペイントを実施して立体感を演出している。

リヤシート部分にボックスを新設し、ハイパワーサブウーハーを駆動させる。強烈な大音量と音圧を実現する外向きオーディオマシンは、ラゲッジルーム容の大きなハッチバックスタイルのミハシなどが主流。だが北九州市のブレインチャイルドがベースとして選んだのはCR-Zだ。限られたスペースにハイパワーサブウーハーなどを駆動するためにリヤシート部分に大音量のスピーカーボックスを兼ねた壁を形成。それでもミハシと比べるとスピーカーの口や装着可能な数値の自由度は狭いので、外向きオーディオ部分用に100Wクラスのハイパワーアンプを3台投入するなど再生能力を強化。使用するスピーカーやアンプには、外向き再生に強いダイコック製のハイエンドアイテムが惜しみなく投入されている。

会場ではその能力を活かして大音量でのデモ演奏も実施。アクリルやLEDを使用したラゲッジルームの美しさ、激しいサウンドで多くのギャラリーの注目を集めていた。

FUKUOKA CUSTOMCAR

軽さとハイパワーを
追求した本気仕様の
ドラッグBCNR33!



GARAGE Active

ACTIVE LIQTEK DRAG-R II(BCNR33)

● ガレージアクティブ ● 0930-25-4488 <http://www.g-active.co.jp>

ボディはスポーツ用鋼線やロールケージによる強化と、ドライカーボンへの素材変更による軽量化を突き詰めて進行。内装はもちろん全て取り除かれ、タックシボードまでドライカーボン製に置き換えられている。



ミッションは圧縮空気の圧力を使用してギヤチェンジを行うエアアシスターを搭載。ギヤチェンジに必要な操作はステアリングに設置されたスイッチを押すだけ。また、メーターは車載データの表示とロギング機能を備えるレースリグのIQ3を使用。



● SPECIFICATION

RB26DET 改2.7仕様 HK
S-876鍛造ピストン / H新直
コンロッド / フルカウンスラック
シャフト / カムシャフト (IN : 300
mm / EX : 295mm) / EVCV / F
コンプロ RX-6タービン×2
(最大ブースト圧2.5kg/cm²) ナ
プレックドラッグヘッドキット / ハ
イスバーストーションズエンジン
/ スロットル リパレイアスシタ
ー / ATSリプルプレートクラ
ップ / ACPTカーブシロペラシ
ャフト / ガスナードタイマー
バンパー / フォンダー / ルーフ
ボンネット / ドア ほか



また、エンジンまわりも改めて製作されたR26改2.7仕様のRX-6タービンをソケットで装着するエンジンは搬入の目前に搭載されたばかりで、これからセッティングが行われるが1100PS程度の出力が得られる予定だといふ。

さらに、タイムアップの秘密兵器としてリパレイのエアアシスターを投入すると、プロダクトRクラス制覇に向けて、目標として坂本さんが設定したタイムは8秒フラット、4月末の仙台ハイラムは8秒フラットイベントで初走行を迎える予定だ。

また、エンジンまわりも改めて製作されたR26改2.7仕様のRX-6タービンをソケットで装着するエンジンは搬入の目前に搭載されたばかりで、これからセッティングが行われるが1100PS程度の出力が得られる予定だといふ。

さらに、タイムアップの秘密兵器としてリパレイのエアアシスターを投入すると、プロダクトRクラス制覇に向けて、目標として坂本さんが設定したタイムは8秒フラット、4月末の仙台ハイラムは8秒フラットイベントで初走行を迎える予定だ。

エアアシスターを新たに導入して目標タイムは8秒フラットに設定!

ドラッグR用にも新たに投入されたアイテムのひとつがドライカーボン製のドラッグウィング、車体後方の空気の流れを整えることで直進安定性の向上や、進行抵抗の低減効果を持っている。また、独特のリップスはギャラリーアールにもなっていたようだ。

コンプリート販売を目指す 86フェイスのスーパー改

86のフェイスを自然に移したJZ A80スーパー、その名はハチマツ(ヘッドライトの位置関係も86に合わせると純正フロントハッチが可能な仕上がりとなっている。これはコンプリート販売後にユーザーが自由に個性を持たせるための配慮だ。フェイスの移植はフェイスダーとボンネットのニッチ加工でしつまと合わせていて、ボディ側の加工は最低限だというのが驚き。

フロントが完璧なフェイススワップとなっているため、リヤに変わってより多くスペースがとれる。キャタリも多数。リヤウィングはオリジナルのステーでマウント位置を後方に伸ばしバデスを備えている。



GARAGE D-Like

8pra [JZA80]

☎ ガレージデーライク ☎096-340-2133
http://www.d-like.jp

》SPECIFICATION

2JZ-GE改 86用純正ヘッドライト、純正フロントバンパー移植 モタリス86用フロントリップ フロントフェンダー、ボンネットニッチ加工 サードGTウィング020改オリジナルステー仕様 ウェスSA-15R フェテラル695 RS-Rほか



NEO PROJECT SILVIA[S15]

☎ ネオプロジェクト ☎092-834-9492 http://www.neo-pro.net

ドリフトと
グリップと
両対応する
S15シルビア
の仕様は
30分くらいあれば
着せ替えが
完了ですよ!

エンジンなどの仕様はグリップ仕様から大きな変更はなく、TD06タービンを組み合わせた2.18仕様で約450psを発揮。



フロント用エアロを装着した車両の横には、グリップ仕様のフェンダーも展示。ドリフト仕様でフロントのクリップを移すためアンダーボードを製作して装着。



30分くらいあれば
着せ替えが
完了ですよ!



ネオプロジェクト
毛利さん



》SPECIFICATION

SR20DET改2.18仕様 トラス
TD06-25G / エキマニ / オイ
ルクーラー 車名:W20-11キ
ホ / ボンカムタイプR ナップ
クハイルボンスキッド ニス6
速MT セレ用ファイナルギヤ
変速機 / イーストペーパーブ
レンパー Cクレストワイドフェ
ンダー オリジナルエアロボン
ネット アンダーボードほか



≫SPECIFICATION

トラスティスベンチシート NRE
サステナブル / リアウイング / 3バル
ウイングキット ニューズワンオフマ
ラー / ワンオフフロントバンパー
リヤバンパー / 室内フル張替 /
カスタムヘッドライト カロジストリ
ア・サイバーナビ ロックフォードフ
ロントP165X3 / センターT142
サブウーハーP3SD2-10 / リア
FM-180、P165-T / アンブP400
4、P400X4 ワークシッター
HSC1 はか

ドアにはロックフォードのP165X3を3連装、シート後部にはアンブとサブウーハーが設置されている。エッチング加工を施したアクリルプレートが各部に埋め込まれたインテリアは近未来的なイメージ。シート中央部の植形フレームはインパクトを担ったもの。



ニューズでカスタマイズされたヘッドライトは、プロジェクターとLEDの組み合わせで光の演出を可能にしている。エッチング加工を施したアクリルプレートが各部に埋め込まれたインテリアは近未来的なイメージ。シート中央部の植形フレームはインパクトを担ったもの。

リヤの外向きスピーカーや
ワンオフエアロが目立ちまくり！

NEW'S
コペにゃん号
[L880K]

新 ニューズ 092-663-8185
http://www.new-s.co.jp



NEW'S
山口さん

リメイクの効果で
人気投票でも入賞しました！

オーナー
ケイにゃんさん

今後のサイロステップやフエンダーのワンオフ制作も計画中、エクステリアはよりオリジナル色を濃く発揮するよう進化する予定だ。

外向きスピーカーの特徴となつていて、またリヤビューボックスもF1Pで制作されたオリジナルファニチャーでミッドレンジスピーカーとボイスツイーターをそれぞれ発音する格納。こちらはあくまでもショー展示用で、走行時には取りはずしてフルパワーを引き出すこともできるよう着脱式が採用された。

レンドのアアルシラーで統一されたインテリアも、アクリルウークやLEDによるライトアップで魅せる仕様に仕上げられている。

今後はサイロステップやフエンダーのワンオフ制作も計画中、エクステリアはよりオリジナル色を濃く発揮するよう進化する予定だ。

オンスリーワン仕様を目指して
スポコ仕様の
ラグ要素をプラス！

福岡のタムカシショーに何度も展示されているこのペンは、よりオリジナリティをアピールするため毎年かけて内装を大規模にリメイク。

フロアとリヤのクーパーはオーナーのフィニッシュアップを元にユースでワンオフ制作、細かな塗り分けや光りモノの追加でスポココミッションのような雰囲気になつてくる。



COCKPIT 910

LUXUS LS[USF40]

●コクピット910 ●0930-25-6336 <http://cockpit910.com>

フロントのシートにはしっかりとカラダがホールドしなから快適なクルージングが楽しめるレカロのSRHを選択。ドアトリムと合わせ黒×赤のレザーに張り替え、統一感のあるインテリアを作り上げている。



>>>SPECIFICATION

1UR-FSE改スーパーチャージャー+ナイトロ仕様 HKS-GTSB550スーパーチャージャーキット/エコービル プリントインジェクター NOS 純正エアサス オリジナルフロントバンパー/リアバンパー/ボンネット/フェンダー アーティンラン改サイドステップ/フェラロ SRH SSR エグゼクティブーCV03 ほか

軽快な走りを支える秘密は
スーパーチャージャー+ナイトロ!

レクサスのビッグセタンLS460。搭載するエンジンにはタロク値で3500PS以上を発揮するV8エンジン1URだが、大きなボテテは約2トンもありその走りをスポーティカーと比較すると軽快に言いにくいもの。そこでその動力性能を引き上げるためHKS選定式スーパーチャージャーを装着。さらにシンプルな機構のNOSシステムを追加した。コンプレッサーには大型のGTSB550をチョイス。約150PSを上乗せすることで高速クルージングも楽しめる。さらに追い越し時などはNOSを噴射して強烈な加速を楽しむことができる。できる急速セタンに仕上げられている。



86
走りの性能を強化した
86
台限定コンプリート86

トヨタ製のスーパーチャージャーやサスベンションを装着したスーパーテイナ走心地を実現した限定コンプリート86。単品のパーツ販売はしないという専用フロントバンパリのデザインも発売!

トヨタ製のスーパーチャージャーはルーツ式を採用。ピークパワーよりも全回転域でのトルクを増す特性となっていて、低中回転域では最大で約10kgf・mの向上となっている。



>>>SPECIFICATION

FA20改スーパーチャージャー仕様(232PS) トムススーパーチャージャー/専用マフラー/サスベンション/ブレーキパッド/フロントバンパー/サイドステップ/後部アンダーボウラー ほか



TEAM Netz with TOM'S

86 Supercharger [ZN6]

●チームネット加盟店(ネットヨタ福島/高崎/千葉/多摩/神奈川/東名古屋/富山/兵庫/福岡/熊本)
<http://netz.jp>

>> SPECIFICATION

R25DET改 K6-550Rタービン ユーラスタイプGT
フロントシバー タイムスライプ/リヤシバー/クイ
ンダーキット/ドラッグウイング/ポータビリティ
ほか

URAS
のむけん



一流ドライバーの練習マシンは
カッコよかいですよ!

URASではR160に出場してい
る86とのむけんの練習マシンとい
うURASスカイラインを展示。
装着されているエアロは4ド用の
タイプGTエアロマウントホワイトマ
ットブラックイベント立体的なパ
ーツを作り上げています。
ER34 86にも人気投票で入賞し
トロフィーを獲得していた。

のむけんの練習用マシンは
やっぱりR34スカイライン

URAS
URAS ER34
TYPE-GT
[ER34]

☎ ユーラス ☎092-558-4111
http://www.uras.co.jp

ボディはエアロを固定するリベットがより自立マウントホワイトとし、ルーフやドラッグなどボディ上部をマ
ットブラックに塗り分けることで引き締める。ドラッグウイングはエッジの立ったR34のレビューへのマッ
キングが良好。



九州ドリフトリーグ
参戦マシンも大量展示!



強靱なボディを
作り込んで
500psをロス無く活かす

市販パーツで構成された
現実的な
ドリフト仕様!



MOTOR HOUSE
和POWER

180SX[RPS13]
☎ モーターハウス和パワー
☎0942-23-2033
http://kazupower.com



Zero Gravity
RX-7(FD3S)

☎ セログラビティ
http://www.rotarylegends.jp/



エンジンはサイドポット仕様の13B-REWにT04
S9-センを装着。Vマウントのラジエター(下側)
は垂直位置を高くレイアウトし、ロードクリアランス
を確保している。

ART GARAGE 1030

180SX[RPS13]
☎ アート Garage 1030
☎0942-60-3970



前後フェンダーやウイングステーはGTマシンをイ
ミレートしたオリジナル。ウイングステーはレインフォ
ースで補強されている。

GT-RSタービンで
扱いやすさを
重視した出力特性





チューニングパーツの 付けて試して

モニター募集

**テインの最新スポーツダンパーを
精密な減衰力自動制御で
乗りこなそう!**

今回モニターを募集するのは、テインの2014年新作スポーツダンパー『モノスポーツ』と、減衰力コントローラー『EDFCアクティブプロ』のセット。走行状況に依り減衰力制御でフラットな走り心地を実現できる魅力的な組み合わせとなっているぞ。



1名様

TEIN MONO SPORT+EDFC ACTIVE PRO

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

対応：86(ZN6)、MR-S(ZZW30)、MR2(W50)、アルティマ(SXE10/GXE10)、マークII/Gエロックス(JZX110)、シルビア(180SX(S/PS/RPS13)、スカイライン(GT-R(BNR32/BCNR33/BNR34)、スカイライン(EPR34、V35/36)、フェアレディZ(Z33/34)、S2000(ZP1/2)、NSX(NA1/2)、アコード(CL9)、アコードユーロ(CL7)、インテグラタイプR(DC2/5、DB8)、シビック(E6G、EK2/3/4)、シビックタイプR(EK8)、ラジェールR-X(CN9A、CP9A、CT9A、CZ4A)、ランエボワン(C9W)、BRZ(ZC6)、イプスレッサ(GDA、GDB、GDB9、GRB、GRF/GVB/GVP)、RX-7(FD3S)

モニター商品：MONO SPORT+EDFC ACTIVE PRO 1台分セット



モノスポーツはダンパーとブラケットなど各部の強度を高く確保。路面からの強い入力にもしっかりと耐え、高い操縦安定性を発揮してくれる。

EDFCアクティブプロはモニターユニットと専用で接続するため、バルクヘッドを経る配線が不要。室内の配線も最低限度で済ませる事ができる。



グレスポンスを向上。また、減衰力の調整範囲を拡大することで、乗り味の变化を大きくさせているほか、EDFCを使用することで最大64段階まで調整単位を細分化することが可能。また、ストラット方式サスペンションの車種では新機構のストロークアップ正立式を採用し、高い強度と減衰力調整ダイヤルの簡単なアクセスを両立している。さらに走行中に、手元のスイッチから乗り心地やハンドリングを変えられるのがEDFCの醍醐味。中でも今回モノスポーツとセ

ットでモニター対象となっているEDFCアクティブプロは、減衰力や旋回によるGと車速に応じた減衰力自動制御モードが追加されている。これにより、たとえば急変化するクルマの状況に合わせて最適な減衰力を調整されるので、あらゆるステータスでの車性能や乗り味を向上させることができる。モニターには、自分好みの合わせて減衰力制御を追求し、モノスポーツの性能を最大に発揮させてほしい。

応募締め切りは
3月31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ヶ月以内に、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か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、キミが気持ちよく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。編集部員のスケジュールがあえば夜間の作業も可能。事前に相談ください。)

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)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・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・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ベックを細かく教えてください
- ⑥定まらぬスペックや現在の乗り味などを教えてください
- 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

あと先

〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5 オプションの車庫
モニター募集「TEIN MONO SPORT」係
■インターネットでの応募先
option2@deesclub.co.jp
※モニター商品名・モニター募集員「TEIN MONO SPORT」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

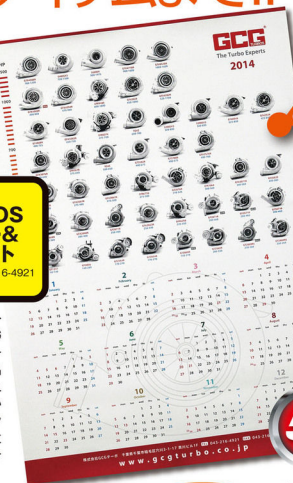
の激レアアイテムまで!!

チューンドを
アピールする
ステッカーと
メカ好きには
たまらない
カレンダー!

GCG TURBOS
GCG TURBOS
ロゴステッカー&
カレンダーセット

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

海外製タービンやウエスト
ゲートなどを販売するGCG
から、2色のロゴステッカー
とカレンダーをセットで5名
様に。このステッカーを貼れ
ば+50psな気分になれるか
も!? カレンダーは取扱ター
ビンのパワーチャートに
もなっている、見ていただけ
で楽しめそう。



OPT2 PRESENT CORNER 2014

1

GCG TURBOS
GCG TURBOS

5名様

FINAL KONNEXION
自動車パーツ専用
さび止めスプレー

提供 ファイナルコネクション ☎042-550-4533
http://www.finalkonnexion.co.jp

ロックリングなどの固着と
シェルケースのサビを
強力に防ぐ

車高調などのサビが心配な自動車パーツに使える
強力な潤滑防錆スプレー。水分と防錆成分が置き換
わるので濡れたままでも塗布できる。北国の融雪剤
や潮風、屋外駐車に雨にさらされている車高調など
は、春を迎える前にメンテナンスとして掃除と防錆
がオススメ。



4名様

3

GCG TURBOS
TURBO BY Garrett
ステッカーセット

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

2

10名様

TURBO BY
Garrett®



タービン交換車はもちろん
純正タービン車両にも!

純正タービンはもちろん、GTxシリーズなどの社外タービンも揃えるタ
ーボブランドギャレットのロゴステッカーを2枚セットでプレゼント。クル
マの左右や室内外にわたって貼ったり、身のまわりのアイテムに貼り付け
たり...とどこに貼るかは半三次第!

魅力的なパーツから非売品



**KRCmodified
RX-7帝ミニダイキャストモデル**
提供 KRCモディファイ ☎072-805-0829
http://www.krc-red.com/

昨年大好評だった閃に続いて 最新モデルもダイキャスト化!

東京オートサロン、大阪オートメッセと2つのショーで注目を集め話題を呼んだKRCの最新マシン「帝」のダイキャストモデル。複雑な形状をもったエアロも精密に再現されている。大阪オートメッセの会場で数量限定で配布されたレアアイテムだ!



3名様

4



**PIT ROAD M
オリジナルステッカー&
カレンダーセット**
提供 ビットロードM ☎0790-66-3359
http://www.pitroadm.com

イエローの
ロゴステッカーは
大阪オートメッセ
限定品や!

便利な年度タイプカレンダーと 大小2種類の ステッカーをセットで!

大阪オートメッセでも4台のデモカーを展示したビットロードMのブルース森下からオリジナルグッズが到着。ステッカーは大ききやデザインが異なる2枚で、どこに貼るか考えるのが楽しいセット。カレンダーは2014年4月~2015年3月までの年度表示が便利!



お手伝いギャル
あおいちゃん
ビットロードM
ブルース森下

応募の決まり

どちらも締め切りは
3月31日編集部必着!!
インターネット応募の場合

- ① 応募サイトはコチラ
http://www.pitnavi.com/opt2_present.html
② 画面の指示に従って、必要事項を入力。これで応募は完了。
※応募のチャンスは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原語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と商品名を記入
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.愛車でイチバンのチューニングポイントは?
2.プレゼントで今後取り扱ってほしいパーツにはなに?

【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 4月号プレゼントコーナー】係
当選者はOPT2・2014年6月号のスピリットアウト東海部&インターネット応募サイト上(2014年5月10日~2014年6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。
※個人情報を保護するために、お問い合わせいただいたアンケート内容および個人情報、投稿の掲載、記事の活用およびプレゼント発送の目的以外には利用致しません。

**SUNOCO
2014 SUNOCO
MOTOR SPORTSカレンダー**

提供 日本サン石油 ☎03-3238-0236
http://www.sunoco.jp

スノコがサポートしている モータースポーツの 熱さがたつぷり



スーパーGTやD1GP、インディカーなど、スノコがサポートするモータースポーツから、その迫力あふれるシーンを厳選して収録したカレンダー。壁に貼るもよし、車上に飾るもよしのA4サイズとなっている。ロゴステッカーのおまけつきだ。



6

長期インプレッション&テスト



ディスクに関しては従来のマルチプレートクラッチの最大径(215mm)から10mm拡大した225mm径へと大型化。熱による歪みに対応するため、ディスクのフレンジング材は狭めに設定されている。設計時の計算では800ps/80kgf-mのエンジン出力にはじょうぶに対応するものになっている。

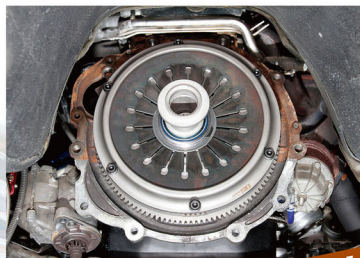


フライホイールは強度を保つためにハブまてー一体成型とされている。コスト割で初期高と出るがこれの強度が耐久性や強度に強く影響するのだ。

OS技研で開発中の製品 2JZゲトラグ用 ハイパフォーマンスクラッチ

仮称

価格未定：20万円前後を予定



パーツ点数をおさえた低価格設定と
高トルク/ハイパワーに耐えるメタル式ツインプレート



試作モデルをカジ番号で先行テスト!!



FIRST IMPRESSION
カジ編

ペダルは重いけどその安心感はさすがOS製品

「テスト品ということで圧力値は公開されていないけれど、クラッチの威力は思い重めでしっかりとした感じ。カギ編世代にとってはこれこそスポーツクラッチの味で印像だ。対して、デイスのつながりはマイルド。これは素材の特性と、ハートスプリングの働きが大きいものかもしれない。乗りやめのもたれはないけど、カギ編は初期がコツとあたった感じのデイスが実は好きだ。どてどと騒がり始めるのが判別しやすいからね。あえていうと、断続のスロークロックも多少大いさほうが、ゼロ発進のコントロール性はよさそう。フライングイールはもう少し軽くて、レスポンスがいいのが好きだけど、ここは好みの別れるところかもしれない」



外ラックミッションのクラッチ操作方はプル式。この方式は、動力伝達効果などの効果があるが、従来はパテントの制約やメーカーでは従来のプッシュ式クラッチとのパワンの共通化(コスト削減)などの理由から、市販変換キットを装着するのがハイチューンエンジン向けマルチプレーウラッチの一般的な手法だった。(写真のプッシュ式への作動変換キットは他社製)

「テスト品ということで圧力値は公開されていないけれど、クラッチの威力は思い重めでしっかりとした感じ。カギ編世代にとってはこれこそスポーツクラッチの味で印像だ。対して、デイスのつながりはマイルド。これは素材の特性と、ハートスプリングの働きが大きいものかもしれない。乗りやめのもたれはないけど、カギ編は初期がコツとあたった感じのデイスが実は好きだ。どてどと騒がり始めるのが判別しやすいからね。あえていうと、断続のスロークロックも多少大いさほうが、ゼロ発進のコントロール性はよさそう。フライングイールはもう少し軽くて、レスポンスがいいのが好きだけど、ここは好みの別れるところかもしれない」

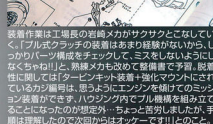
「ペダルは重いけどその安心感はさすがOS製品」
「テスト品ということで圧力値は公開されていないけれど、クラッチの威力は思い重めでしっかりとした感じ。カギ編世代にとってはこれこそスポーツクラッチの味で印像だ。対して、デイスのつながりはマイルド。これは素材の特性と、ハートスプリングの働きが大きいものかもしれない。乗りやめのもたれはないけど、カギ編は初期がコツとあたった感じのデイスが実は好きだ。どてどと騒がり始めるのが判別しやすいからね。あえていうと、断続のスロークロックも多少大いさほうが、ゼロ発進のコントロール性はよさそう。フライングイールはもう少し軽くて、レスポンスがいいのが好きだけど、ここは好みの別れるところかもしれない」

2月号で紹介したOS技研初のプル式クラッチ。その目的は、ユーザーの導入コストの削減とハイチューン化が著しい2JZチューンドエンジンへの対応。純正パーツがそのまま使えるプル式クラッチを開発し、そのクラッチには従来よりも外径の大きなデイスを組み合わせたことで、3枚4枚とデイスを増やせずに、2枚のメタルクラッチで800PS以上のハイチューンマシンに対応させようという狙いの

製品だ。今年の2月号、昨年12月の取材の時点では、試作が完了したところでの紹介となったが、実はその時点で、装着テストを行うマスタースト車両を探して、まだまだ完成しただったカギ編(800PS以上)にも白羽の矢が立てられた! というわけだ。

「ペダルは重いけどその安心感はさすがOS製品」
「テスト品ということで圧力値は公開されていないけれど、クラッチの威力は思い重めでしっかりとした感じ。カギ編世代にとってはこれこそスポーツクラッチの味で印像だ。対して、デイスのつながりはマイルド。これは素材の特性と、ハートスプリングの働きが大きいものかもしれない。乗りやめのもたれはないけど、カギ編は初期がコツとあたった感じのデイスが実は好きだ。どてどと騒がり始めるのが判別しやすいからね。あえていうと、断続のスロークロックも多少大いさほうが、ゼロ発進のコントロール性はよさそう。フライングイールはもう少し軽くて、レスポンスがいいのが好きだけど、ここは好みの別れるところかもしれない」

プル式の採用で



装着作業は工場長の岩崎メカがサクサクとこなしていく。「プル式クラッチの装着はあまり経験がないから、しつかりのパーツ構成をチェックして、ミスがないようにはやくやめたい」と、無難メカに改めて整備員で手際、臨機性に関しては「タービンキット装着+強化マウントにされているカギ編号は、思うようにエンジンに響けてのミッション直撃ができます。ハワングレインでフル機構を組んで立てることもあったのが想像が、ちょっと苦労しましたが、手間は理解したので余裕がたつてます!」とのこと。

まずは想定800ps近辺でクラッチをイジめてみたよ!!

FIRST IMPRESSION
カギとつくり

「今個は、ファーストインプレッションで、ブースト圧は全開より低い1.5kg/cm²、おそろ800PS近辺かというところを全開テスト。抑え気味は入って、一般的なインジェクションでキャブじゃないの? というワケも無効だ。さき、高速道路に乗って2速、3速、シフトアップしながら徐々に加速につなぐ。クラッチを思い切り握りてみた。イジゲてみた。結果は、クラッチが重くてからは、全開走行、そして慣れやほみでも、体感するようなスベリはなく、いい仕事をしていく。インジェクションで、カギ編がスタート(給油)しては半クラを多用した時(超過熱時)の戻り(超過熱時)の程度に起こるかなどと興味ある。動力がちょっと重いの、カギ編の指針にしている2JZユーザーは、ここは対応出力が少し落ちたパフォーマンスを得意で、ユーザーの選択に任せていいんじゃないかと思う。600PS程度をターゲットにしている2JZユーザーは多いから、そこで圧力値を落とせば今どき感のある味になりそうだな!!」

走り屋
ガールズコレクション

Girls on!!

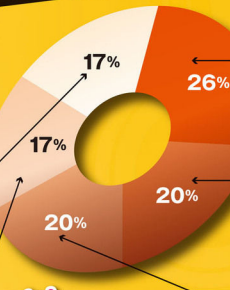
東京オートサロン2014編

2号連続
掲載!!



カジ編スーブラ(JZA80) 5人

JAPBUL(FD33S) 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



和製コルベト(RPS13) 6人

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?」

今月は東京オートサロン
来場者アンケートの第2
弾。先月に引き続き、来場
者の女のこたち30人に
「OPT2ブースに展示さ
れていた5台の中でいち
ばんカッコいいと思った
クルマ」を選んでもらい、
その理由とともに紹介し
ていくぞ。男子諸君は女
のこ目線のチェックポ
イントをしっかりと研究し
て、これらのマシンメイ
クの参考にしちゃおう!
そして、スポーツカー好
きの女のこは、イベントや
走行会などで好きなクルマ
を見つけたら、こんな感じ
で写真を撮って、コメント
と一緒に投稿してね♡

★選んだクルマ

ツインチャージャー
スカイラインGT-R(BNR34)

やっぱりGT-Rって
速そう☆

栃木県
鈴木亜矢ちゃん
愛車: エクリプス

AYA SPEC

生年月日▶6月12日
血液型▶B型
職業▶専業主婦
趣味・特技▶音楽
好きなタイプ▶優しい人
走っているスポーツ▶テニス
オートサロン来場は何回目?▶
1回目
会場内で気に入ったクルマは?▶
R34

▶段々愛する愛車はエクリプススパイダーだといふ亜矢さんのお気に入り、ツインチャージャー仕様のBNR34。チューニング内容よりも「GT-R」というクルマ自体に興味シンチンしたよう。エクリプスとBNR34は、どちらも映画「ワイルドスピード2」に登場したマシンという共通点も、興味を引いたポイント?

★選んだクルマ
和製コルベト
(RPS13)

東京都
石川加奈ちゃん
KANA SPEC

生年月日▶H1年5月6日(25才)
血液型▶B型
身長▶160cm
スリーサイズ▶なししよ
職業▶会社員
趣味・特技▶ウツター・料理
オートサロン来場は何回目?▶1回目
会場内で気に入ったクルマは?▶BRZ

クルマのことはまだよくわからないので勉強中だという加奈ちゃん。オートサロンに来たのはじめてで、イロイロなクルマをチェックしながら会場をまわっていたそう。OPT2ブースでは「もともとエンジンや、積んであるエンジンとかはよく分かんないけど、なんだかスゴそう!!」とV8エンジン換装の180SXにひと目ぼれ。

ちなみにオートサロン全体では、いろいろな仕様が見られたBRZ&86が人気になったというところだった。また愛車は持っていないということだったけど、今回のオートサロンで「もし自分で運転するならコレ!」という理想のクルマには出会えたかな?

ワイドフェンダーがカッコいい!



★選んだクルマ

カジ編スーブラ
[JZA80]

このスーブラが
イケメン過ぎる♡

静岡県

恒賀愛実ちゃん
愛車: MR-S(ZZW30)

AIMI SPEC

生年月日: 14年7月29日 (22才)

血液型: O型

身長: 163cm

職業: 学生

趣味・特技: ボクマイじり、神を攻める、スタムカーの鑑賞、箱トレ

走っているスポーツ: オレンジロード、大砲、香科

オートサロン会場は何回目? 初回

会場内で気になったクルマは? スーブラ!

★大学生なのににもかかわらず、すでにMR-Sを3台も乗り継いでいるというミッドシップ大好きっこの愛実ちゃん。

ちなみにお母さんはAW11に乗っているというから、由緒あるスポーツカー好きの血統のよう。

そんな彼女が選んだのは、1000ccオーバーのストリート&ドレッジス仕様・カジ編スーブラ。

「深リーホイールと、全体的にコチャコチャし過ぎている感じがカッコいい!」と大絶賛だったそう。

ちなみに愛車のMR-Sは吸排気と車高調をいじっている程度。まだまだチューニングしていく予定というから、ぜひ愛車自慢やチューニングレポートなども投稿してほしいな。

ピンク好きだから
コレに決まり!

緑のコスプレ用オース
服はピンクが基本
という梅香ちゃん。昨年に引き続き、このガールズオン・オートサロンスペシャルに登場した。選んでくれたのはお約束通り(?)「ピンクだから」という理由でアラカシの本格トラッグマシンSC300。やっぱりボディカラーは重要なのか?

★選んだクルマ

blackline-
drag-SC300
[SC300]

静岡県

大石絢香ちゃん
愛車: ライフディーノ(JB5)

AYAKA SPEC

生年月日: 12年7月2日 (24才)

血液型: AB型

身長: 160cm

職業: 音楽家

趣味・特技: 音楽、コスプレ、マイク演奏、好きなライブ・家を巡視してくれるひと

出演スポット: 地元のみ

チャームポイント: ぽっぴち

オートサロン会場は何回目? 2回目

会場内で気になったクルマは? ソアラ

自分で乗るならジャガー・XJがコレ!

★選んだクルマ

カジ編スーブラ [JZA80]

埼玉県

若本菜夏ちゃん
愛車: ママチャリ!

NANA SPEC

生年月日: 8月23日

血液型: B型

身長: 152cm

職業: 会社員

趣味・特技: 日光浴

好きなタイプ: まじめな人

オートサロン会場は何回目? 1回目

好きなクルマは? スーブラ!

★入車好きだけ、カジ編スーブラを見て「スーブラに乗りたい!」って思ったという最夏ちゃん。もともと好きだったというジャガー・XJシリーズはまったく刑モノ! だけど「カッコいいクルマに乗りた!」って思うのは、男だけじゃなく女のこもいっしょでことかな。

★選んだクルマ

JAPBUL [FD3S]

東京都

田島 優ちゃん

YUU SPEC

生年月日: 17年1月2日 (19才)

血液型: A型

身長: 152cm

職業: 大学生

好きなタイプ: 優しい人

チャームポイント: 八重歯

オートサロン会場は何回目? はじめて

好きなクルマは? FC3S, FD3S

★FC3Sが大好きという優ちゃん

が選んだのは、当然のようにJAPBUL。マジック川戸さんの計らって運転席に座らせてもらったんだ。デモン

ションMAXに! ぜひ今度はこのマシンが走るイベントに行って、40ター

エンジンジのサウンドを堪能してほしい!

FC3Sも好きだけど

FD3Sもいいね!

★FC3Sが大好きという優ちゃん

が選んだのは、当然のようにJAPBUL。マジック川戸さんの計らって運転席に座らせてもらったんだ。デモン

ションMAXに! ぜひ今度はこのマシンが走るイベントに行って、40ター

エンジンジのサウンドを堪能してほしい!

埼玉県

鈴木紫陽花ちゃん
愛車: (お父さんの) SC300

SHIOKA SPEC

生年月日: 11年7月18日 (15才)

血液型: O型

職業: 中学生

趣味・特技: 音楽を聴くこと

好きなタイプ: お父さん

チャームポイント: 目?

オートサロン会場は何回目? 何回も

好きなクルマ: ドラッグマシン

★お父さんのクルマもいけど、GT-Rはカッコいいから好き!

と、中学生にしたら大人好み。さすがチューニングジョーさんだけあって、目が覚めているわ!!

★お父さんのクルマもいけど、GT-Rはカッコいいから好き!

と、中学生にしたら大人好み。さすがチューニングジョーさんだけあって、目が覚めているわ!!

★お父さんのクルマもいけど、GT-Rはカッコいいから好き!

と、中学生にしたら大人好み。さすがチューニングジョーさんだけあって、目が覚めているわ!!

★お父さんのクルマもいけど、GT-Rはカッコいいから好き!

と、中学生にしたら大人好み。さすがチューニングジョーさんだけあって、目が覚めているわ!!

★お父さんのクルマもいけど、GT-Rはカッコいいから好き!

と、中学生にしたら大人好み。さすがチューニングジョーさんだけあって、目が覚めているわ!!

★お父さんのクルマもいけど、GT-Rはカッコいいから好き!

と、中学生にしたら大人好み。さすがチューニングジョーさんだけあって、目が覚めているわ!!

★お父さんのクルマもいけど、GT-Rはカッコいいから好き!

と、中学生にしたら大人好み。さすがチューニングジョーさんだけあって、目が覚めているわ!!

★お父さんのクルマもいけど、GT-Rはカッコいいから好き!

と、中学生にしたら大人好み。さすがチューニングジョーさんだけあって、目が覚めているわ!!

★お父さんのクルマもいけど、GT-Rはカッコいいから好き!

と、中学生にしたら大人好み。さすがチューニングジョーさんだけあって、目が覚めているわ!!

★お父さんのクルマもいけど、GT-Rはカッコいいから好き!

と、中学生にしたら大人好み。さすがチューニングジョーさんだけあって、目が覚めているわ!!

★お父さんのクルマもいけど、GT-Rはカッコいいから好き!

と、中学生にしたら大人好み。さすがチューニングジョーさんだけあって、目が覚めているわ!!

SC300より
カッコイイかも!?

★選んだクルマ

ツインチャージャー スカイラインGT-R

[BNR34]



千葉県
市原有加里ちゃん
愛車：BB(NCP30)

YUKARI SPEC

生年月日▶10月19日
血液型▶O型
身長▶162cm
職業▶フリーター
趣味/特技▶クルマをいぢるコト♪
好きなタイプ▶クルマ好きな人
チャームポイント▶目
オートサロン会場は何回目?▶4回目

BBSホイールが ポイントね

今回で4回目のオートサロン見学という有加里ちゃんは、趣味がクルママイジとのこと。そんな彼女が選んだ1台はBNR34、「GT-RにBBSホイールを履いているっていうのがシブいよね〜と、クルマ好きらしいツウなコメントが印象的だった。



高木菜々ちゃん
愛車：クラウンジェスタ(JZS17)

NANA SPEC

生年月日▶H3年10月12日(23才)
血液型▶O型
身長▶163cm
職業▶主婦
趣味/特技▶ドリフト見ること
好きなタイプ▶おもしろい人
オートサロン会場は何回目?▶3回目
好きなクルマは?▶シルビア、GT-R

ドリフトとVIPカーが好きだという菜々ちゃんは、はじめて乗ったスポーツカーがBNR34だったという理由で、J&Kのツインチャージャー仕様GT-Rに1票。「ドリフトも好きだから180SXと悩んだけど、やっぱり昔から好きなGT-Rがいちばなかな」とのこと。

★選んだクルマ

ツインチャージャー スカイラインGT-R

[BNR34]

R34は思い出の
クルマです

クルマ好きな彼氏と、そのまじに連れられて、はじめてのオートサロンを満喫していたまいほんちゃん。基本的には大好きな彼女のクルマ(ツアラーだったかな?)がイチバンのお気に入り、カリカリのチューニングカーよりもスポコンやUSDMMなどのカスタム系マシンが好みとのこと。とはいっても、GT-Rの純正リアワイドエンターを見て「この膨らみ加速がセクシーですね」と、目がハートマーク状態に。こうやって、普段は接する機会がない車種や仕様のクルマを間近でじっくりと見ることができるのも、オートサロンの醍醐味のひとつだね。

セクシー♡
ワイデンターが

茨城県
まいほんちゃん
MAIPON SPEC

生年月日▶H4年4月8日(22才)
血液型▶A型
身長▶165cm
好きなタイプ▶クルマが大好きな彼氏♪
オートサロン会場は何回目?▶はじめて
好きなクルマ▶DC2、RX-8、S15

★選んだクルマ

和製コルベット

[RPS13]

東京都
塚越佑夏ちゃん
愛車：カワサキ・バリ奥斯

YUKA SPEC

生年月日▶H5年8月10日(21才)
血液型▶O型
身長▶160cm
スリーサイズ▶Bカップ
職業▶学生
趣味・特技▶バイク、料理、ドリフトを見てニヤニヤ♪
好きなタイプ▶目つきが鋭い(クルマも人も)
チャームポイント▶えくぼ
出足スポット▶357号線、首都高
オートサロン会場は何回目?▶2回目
好きなクルマは?▶スポーツカー、ドリ車

昨年にも今年もOPT2ブースへ遊びにきてくれた佑夏ちゃん。ドリフトデビューを独っているというだけあって、お気に入りのクルマは和製コルベットに1票!「もし自分が乗ったらずっとドヤ顔しててう(笑)」と妄想を膨らませていたぞ。

こんなクルマで
ドリフトデビューしたい!



★選んだクルマ

ツインチャージャー スカイラインGT-R

[BNR34]

ドラッグマシンなのに かわいい♡

ピンクの ボディカラーが いい☆

東京都
ちい助ちゃん
愛車：ジムニーと、もうすぐS15

CHII-SUKE SPEC
生年月日▶▶14年8月19日(22才)
血液型▶▶O型
身長▶▶163cm
スリーサイズ▶▶B85/W65/H88(E
カップ)
職業▶▶自動車整備士
趣味/特技▶▶クルマいじり、ドライブ、カ
ラオケ、ウェイクボード、スノーボード
好きなタイプ▶▶日比野選手と松山選手
を足して×4÷2みたいな(笑)
チャームポイント▶▶若い!
オートサロン会場は何回目?▶▶6回目
好きなクルマは?▶▶S15とB6

いっしょに来ていたちい助ちゃんと
あやちちゃんが、満場一致で
ピックアップしたのは、ハイブプレ
ムの本格ドラッグマシン(blackline-
drag-SC300)。
やはりピンクのカラーリングが目
をひたらし、コメントには終始「ピンク
の～」という言葉が添えられていた。
ちなみに、ちい助ちゃんはS15の納
車持ちで、あやちちゃんも「以前乗
っていたS14にもういちど乗りたい」
と、ふふりともシルビア好きようす。
ハバハバのドラッグマシンは見て素
直なもの、自分が乗って楽しむなら
シルビアってこらしい。

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

★選んだクルマ
**blackline-
drag-SC300**
[SC300]

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

走り屋の女の子や助手席専門の女の子、はた
また予備軍キル、チームの看板娘……などど、
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
データを送ってね。走り屋キルが集まるとき
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ハバコヤ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1-1-145
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(ふりがな)/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
- 最近のスポト
- チャームポイント
- コメントにのり♡

★選んだクルマ
**blackline-
drag-SC300**
[SC300]

速いクルマって
やっぱり最高!

福島県
大石真美ちゃん
愛車：シビツ(EK9)

MAMI SPEC
生年月日▶▶12月3日
血液型▶▶A型
職業▶▶町工場
趣味/特技▶▶サーキット、乗換
好きなタイプ▶▶速い人
走っているスポト▶▶リンクサーキット
オートサロン会場は何回目?▶▶3回目
好きなクルマは?▶▶速いクルマ!

昨年オートサロンではOPT2
ブースでステッカー配布などを
手伝ってくれたお宅訪問ギル、シビ
ツ乗りの真美ちゃんが選んだのは、
ブラックラインのSC300。「やっぱり
速いクルマってカッコいい!」と、ドラ
ッグレースにも興味があった様子。



静岡県
あやちちゃん
愛車：ウィッツ

AYACHI SPEC
生年月日▶▶11月16日
血液型▶▶AB型
身長▶▶155cm
職業▶▶学生(クラリネット)
趣味/特技▶▶福山雅治
好きなタイプ▶▶福山雅治
チャームポイント▶▶笑顔、目!
オートサロン会場は何回目?▶▶7回目
好きなクルマは?▶▶S14、FD3S



★選んだクルマ
JAPBUL [FD3S]

静岡県
小山莉佳ちゃん
愛車：ユース・ロードスター(NABG)

RIKA SPEC
生年月日▶▶4月22日
血液型▶▶B型
身長▶▶154cm
スリーサイズ▶▶B80/W58/H80
職業▶▶学生
趣味/特技▶▶サバゲー
好きなタイプ▶▶好きな人
チャームポイント▶▶笑顔、元気
走っているスポト▶▶日本平、52号線
オートサロン会場は何回目?▶▶2回目
好きなクルマは?▶▶RX-7、ロードスター、カ
ブナー

PT2ブースでお手伝いをしてくれ
た、ロードスター乗りの莉佳ちゃん、もも
とFD3S好きということもあり、選んだのは
もちろんJAPBUL。迷彩のボディカラーから
GTクワインのカタチ、さらに青のニオイ
まですべてが気に入ったそう。「愛車のロ
ードスターもこんなふうにチューニングし
たい」と大絶賛。

車内のニオイがたまらないです♡

2014年3月11日発売 毎月1回11日発売 第23巻第4号通巻260号 1992年6月2日 第3種郵便物認可 受注センター 03-89886011
 発行人 西久富 一 発行 株式会社 三栄書房
 編集人 加地伸康 編集株式会社 ディスカフ
 〒160-9547 東京都新宿区本郷1-14-5 03-53695112
 〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5 03-35522670



AWD SPORTS

最新車のチューニングに注目! 大注目車両 カスガのカーショップ

最新S10-00-12の最新モデル

カシタのカーショップ カンタン車質向上プラン

OPTION 2

EXTENDING
CAR MAGAZINE

最強AWDを目指せ!!

ランエボ × インプレッサ

4663

120 25

TUNING WORLD



最新車のチューニングに注目!

04

真冬のトラブル防止

下まわりとサスペンション

テクニック