

筑波“素人最速決定戦”注目車両と2014ランキング

「OPTION2 5月号」 2014年4月11日発売(毎月1回11日発売) 第23巻第5号 通巻291号 1992年6月2日 第3種郵便物認可

満足感たっぷりのスッキリフェイス

月イチ入門DIY!!

4灯HID化で視界スッキリ

筑波の注目は
FD3Sの大躍進!!

OPTION2

EXCITING
CAR MAGAZINE

定番マシンの最新情報!!

シルビア/180SX×SR20

パワーチェックミーティング
in BLACKLINE



知ってる?
付けてる?
イジってる?

足まわりの
セットアップ
テクニック



R34

スカイラインがいっぱい♡
FES in FUJI SPEEDWAY

オプション2

05

MAY.2014

仙台ハイランド秋に廃止の発表!?

ジャパン・ドラッグレースウェイで 記憶に残る レコードを目指せ!!

2014年は

目指せ
日本一!!

一生ものの記録を残すチャンス



思いきり楽しんで、仙台ハイランドを目指すドラッガーたちが、納

というわけで、春一番のイベント

『ジャパン・ドラッグ・オープニングフェ

スティバル』から始まる、2014年

の、そして最後のシーズンになるか

もしれない『ジャパン・ドラッグレ

スウェイ』。

特に今後、当分の間は、このジャ

パン・ドラッグレースウェイ以上の環

境でドラッグレースやタイムトライ

アルができる見込みがないのだから、

残された半年の間に自己ベス

ト、いや日本記録を更新するくら

いの気持ちで挑んでいる日本のド

ラッガーたちの姿と成果を伝えて

いきたい。

OPT2としても非常に残念な

発表と感じているのは同じだし、で

きることなら何とかしたい。しかし、

決定が覆らないなら、せめて廃止さ

れる9月まで、思いっきり走って永

遠の記憶に残していきたいところ。

そして、仙台ハイランドと言え

ば、国内唯一のドラッグ専用コース

である『ジャパン・ドラッグレースウ

エイ』を抱える施設、このドラッグコ

ースも廃止される予定に含まれて

いるという。

すでに情報を得ている読者も多

いかもしれないが、仙台ハイランド

レースウェイが9月の中旬に廃止

されるという発表がされた。

オープンから28年、多くのレース

が開催され、政令指定都市内にあ

る唯一の本格サーキットとして、東

北地区の走り屋にも身近に親し

まれてきた仙台ハイランドだけに、

残念に感じ、なんとかしたいと思っ

ている人も多いと思う。しかし、残

念なことには現状を聞く限りでは、

廃止の決定は簡単に覆るものでは

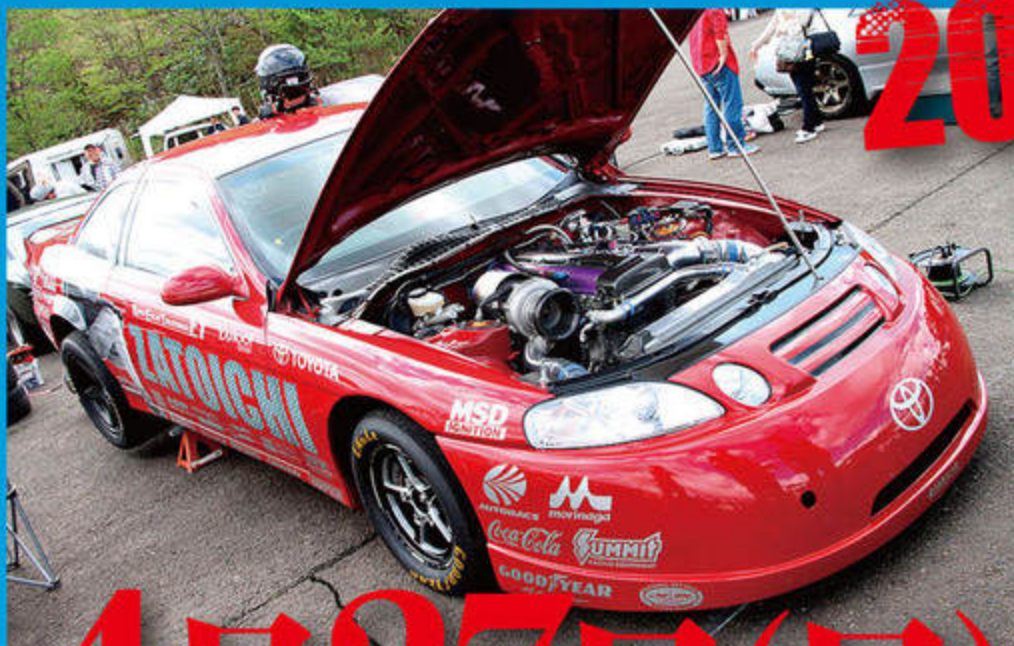
なさそうな状況だ。



仙台ハイランド

JAPAN DRAG RACEWAY

2014 LAST CHALLENGE!!



4月27日(日)
JAPAN DRAG
OPENING FESTIVAL



エントリーはもちろん
オフ会を兼ねた
ギャラリー也大歓迎!!



SSオープニングフェスティバル事務局
<http://dragfan.net>

パーキングスペースでの
オフ会也大歓迎!!



昨年はコースの復活を祝い各種ミーティングを同時開催したことで、仙台ハイランドが空前の大渋滞に見舞われるほどの大入りとなった春のドラッグイベント。今年、2014年も国産車はもちろん、外車やバイクも集めたオールジャンルのドラッグフェスティバルとして大々的に開催される。原稿を書いている現在、エントリー募集中なのはもちろん(OPT2の発売時にはすでに満員御免の可能性高し)、本格的なドラッグマシンも多数出走予定なので、迫力のバトルを見にきてくれるギャラリー也大歓迎。仙台ハイランドの駐車スペースは多数あるので、オフミを兼ねた観戦もOK、ドラッグコース会場内の本部テントでは、取材予定のOPT/OPT2のステッカープレゼントも予定しているぞ!!

2014 JAPAN DRAG RACEWAY

国産チューニングカー向きドラッグイベント&走行会スケジュール

日程	イベント名称	主催及び問い合わせ先
4月27日(日)	仙台ハイランド オープニングフェスティバル	SSオープニングフェスティバル事務局 http://dragfan.net
5月3日(土)	G-ワークスドラッグ	G-ワークス http://www.g-works-web.com
6月1日(日)	アムクレイドドラッグバトル	アムクレイド http://www.amkread.jp
6月8日(日)	JDDA EAST	JDDA http://jdda.main.jp
8月2日(土)	D&S NIGHT	グッドラック http://www.teamgoodluck.com
9月7日(日)	JDDA EAST	JDDA http://jdda.main.jp
9月15日(祝)	アムクレイドドラッグバトル	アムクレイド http://www.amkread.jp



※ドラッグレース及び走行会は雨天の場合中止となります。
主催者WEBサイトなどで開催情報を確認の上ご来場下さい。

得のいく記録を出して締めくく
れるといいな、と思っている。そし
て、新たなドラッグのステージを提
案、模索していくつもりでもある
んで、今秋以降のイベントに期待
してくれ!!



三栄書房

DUNLOP DIREZZA ZII STAR SPEC

リム径	扁平率(%)	タイヤサイズ	リム径	扁平率(%)	タイヤサイズ	リム径	扁平率(%)	タイヤサイズ
19	35	275/35-19	17	40	215/40-17	16	50	225/50-16
	40	245/40-19			235/40-17		55	205/55-16
18	30	285/30-18			245/40-17	15	50	195/50-15
		295/30-18			255/40-17			205/50-15
	35	255/35-18		45	205/45-17		55	195/55-15
		265/35-18			215/45-17	14	55	165/55-14
		275/35-18			225/45-17		60	175/60-14
	40	225/40-18			235/45-17			185/60-14
		235/40-18			245/45-17			
		245/40-18	16	45	205/45-16			
	45	215/45-18			225/45-16			
		225/45-18		50	205/50-16			



スタースペックに進化した 高性能スポーツラジアル

発熱性が向上し最初から高グリップ 定評ある耐久性やウェット性能も踏襲

年明けのセントラルサーキット(OPT2お遊び耐久)での使用タイヤ銘柄調査でも紹介されていた通り、ストリートラジアルに限定された走行会で、装着率が圧倒的に高くなっているディレッツァ。

その評判を聞くと、周回を重ねても安定した性能を高いレベルで発揮してくれること、耐久性の心配なく長時間走り続けることができるなどがあげられる。

そして、年明けのオートサロンではその正常進化版であるZIIスタースペックが発表され、すでにデリバリーも開始された。

というわけで、ZIIからZIIスタースペックへの進化のポイントはというと、第1がトレッド面の発熱性能が高められコースイン後タイヤが暖まるまでの時間が短縮されていることだという。

また、ダンロップの開発テストデータによると、インラップで暖められたタイヤはアタックラップに入った後もタレが発生せず、安定したラップタイムを刻み続けることが可能。これは、構造的にトレッド面の剛性が高められていることも大きく効いているようだ。

ちなみに、公表されているテストの場所はセントラルサーキット、その結果は周回ラップで安定して1%のタイムアップ。

“えっ!? たった1%??”と思う人もいるかもしれないけれど、セントラルサーキットのラジアルタイヤのタイム(1分30~40秒あたりが上位陣)を考えると1周で1秒近いタイムアップが望めるというわけだから、その差は大きい。

もちろん、ウェット性能なども従来通りの安定性、雨の走行会はもちろん、ストリートでの安全性もバッチリだ。

DIREZZA ZII

進化のポイントと 主な特徴

- 『4D NANO DESIGN』の採用により接地面だけを柔らかくすることに成功したという新コンパウンド。路面の凹凸への密着性が高まり、駆動力を効率良く路面に伝えハンドリングも向上させる。低温時の発熱性を高めつつ、高温時のタレを抑制するという相反する要素を両立させ、連続するアタックを可能にする。
- 『ハードトッピングゴム』トレッドを支えるブレーカーを新材料の高硬度なゴム素材で挟み込むことで、トレッド部の内部剛性を向上。ブレーカーのヨレを抑え、ステアリング操作に対する応答性を向上。
- 『真円プロファイル』をトレッド~サイドウォールの断面構造に取り入れることでしなやかさをプラス。コーナー進入からクリッピングまでの全荷重領域でタイヤの挙動を把握しやすくなりコントロール性を向上。
- 『高剛性ショルダーグループ』でショルダー部分の溝を接地面内にとどめ、剛性を向上。ハードに荷重をかけてもヨレが発生せず、安定したコーナリングを実現。また、ショルダーブロックとセカンドブロックの一体化によりさらに高剛性化を実現。
- 『ワイドストレートグループ』により、優れた排水性を確保。ウェットコンディションでの安心感をサポートする。



三栄書房

特集

8

定番マシンの最新情報!!

シルビア/180SX
SR20

40 知ってる? 付けてる? イジってる?

足まわり セットアップ
テクニク

注目企画

65 2014素人最速決定戦

BATTLE in TSUKUBA CIRCUIT

72 RAYS gram LIGHTS 57 GETTER

148 R34
スカイライン祭り
in 富士スピードウェイ
R34 SKYLINE FES. in FSW

SERIES

74 爆走坂東組マサの最速86伝説!

MAKING For CIRCUIT

76 チューニング初心者必見!
月イチ 入門DIY

#3 HIDヘッドランプユニットの取り付け

84 Power Check Meeting2014

パワーチェックミーティング 2014 in ブラックライン

155 走り屋GAL
お宅訪問♡
由奈ちゃん & HR34

もうすぐ開幕!

チューニングカーワールド・ショーダウン2014

4月19日(土)/20日(日)は
ポートメッセ
なごやに集合だ!!OPT2ブースに引換券を持参すれば
オリジナルステッカーをプレゼント!◎ オプションランド国際交流協会 ☎03-6906-7852
http://showdown.tuningcarworld.com

※両日とも準備数を越えた場合ステッカー交換を終了する場合があります、ご了承下さい。

※誌面に掲載する製品の価格はメーカー資料等をもとに税抜きにて表記されていますが、4月1日の消費税変更への対応が遅れているものが含まれている可能性があります。製品の購入にあたっては、メーカー・販売元へ価格変更の有無などを必ずご確認ください。

REGULER CORNER

55 暴走機関車 Daiちゃんの生涯走り屋宣言

57 DFellow アベちゃんの新米シャチョー奮戦記

58 目指せ! 世界最速 アンダー鈴木ものやりすぎDIY講座

60 若手チューナーの月イチ誌上BLOG!? やんコラ

80 カバーマシン GARAGE MAK×SILVIA [S15改]

92 走り屋ガールズコレクション Girl's on!!

94 スピンアウト倶楽部

106 サンデーレースカレンダー

111 NEW PARTS GALLERY 2014

123 NEWS&インフォメーション

128 モニター報告

144 OPT2注目! PRO SHOPガイド

~CAR SERVICE HIRO GGA~

~PIT IN CHIBA GDB~

~KBC AP1~

~POWER SPORTS AE86~

154 モニター募集

158 読者プレゼント

OPTION²

オプション2 5月号

発売: 2013年4月11日
(毎月11日発売)

発行人: 鈴木賢志

発行所: 株式会社オプティム

〒169-8447 東京都新宿区本郷町19

大代表 ☎03-5369-5111

販売部 ☎03-5369-5112

FAX: 03-5369-5116

広告部 ☎03-5369-5120

オーダー ☎03-5357-8802

FAX: 03-5357-8803

企画編集: 株式会社ディーズ・クラブ

〒136-0082

東京都江東区新木場1-14-5

大代表 ☎03-3522-6670

編集部 ☎03-3522-6676

印刷・製本: 凸版印刷株式会社

[スタッフ]

編集長 加地伸康

編集部 太田朗生

鎌田篤史

ライター 渡辺大輔 石川大輔

デザイン デザインスペース・ゼロ

土屋伸一 坂倉康弘

山田裕忠 岡山将也

阿部俊哉

表紙撮影 金子信敏

広告部 廣嶋ケン太郎

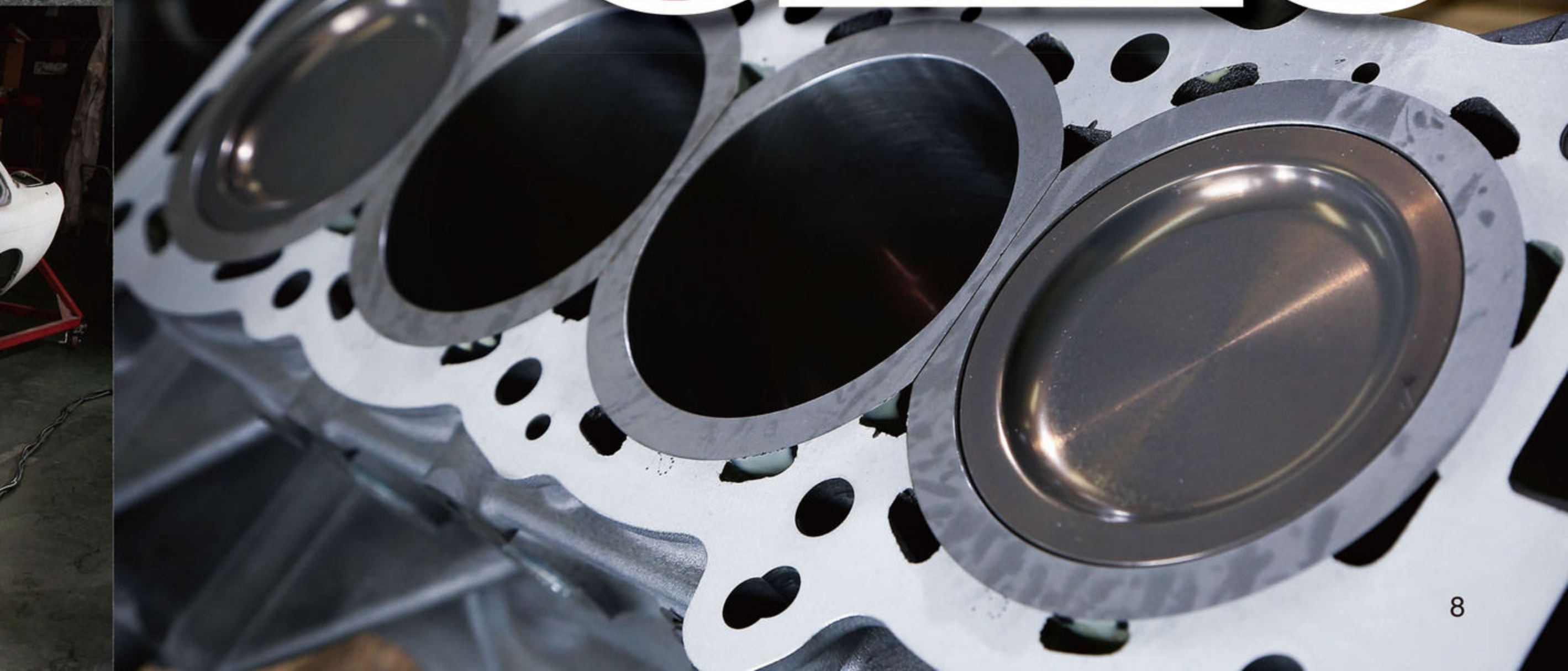
法律で定められた場合を除き本誌からのコピーを禁じます。
お寄せいただきました個人情報は、誌面活性化以外の目的には利用致しません。



S15シルビアが製産終了となって10年以上も経つというのに、
いまだに新しいチューニング旋風が巻き起こるシルビア180SX。
手ごろな2ℓ/FRのパッケージは初心者にも扱いやすく、チューニングに関しては
あらゆるステージに幅広く対応してくれる懐の深さは魅力そのもの。
というわけで、今月号の特集では、SR20エンジン搭載世代の
シルビア/180SXにターゲットを絞って、
そのチューニングの実態と最新事情に迫ってみよう。

定番マシンの最新情報!!

SK×SR20



まだまだ
進化が止まらない!!
身近で懐の深い
チューニングベース



シルビア/180





SR20DET改 RX6仕様

SPECIFICATION

SR20DET改 IHI-RX6タービン(最大ブースト圧1.3kg/cm²) S14用SR20DET換装 トラストサージタンク APEX・エキマニ/パワーFC HKSカムシャフト プリッツ・D-SBC 中置き加工インタークーラー ニスモ6速ミッション KWレーシングコンペティション車高調(F:14kg/mm・R:10kg/mm) S14用ナックル/アーム/リヤメンバー ECR33用キャリパー(F・R) ワークMEISTER・M1Rホイール(F:9.5×18-20・R:11×18-30) ヴェンタスTD(F:265/35-18・R:285/30-18) エンジンルーム&ストラット周辺スポイト増し ロケットバニーボディキット ほか

ENGINE

S14に搭載される可変バルタイ(NVCS)つきエンジンをベースに、RX6タービンなどでポテンシャルを高められたエンジン。ストレートが長くスピードレンジの高い富士スピードウェイでは、エンジン出力がタイムに直結する要素となる。もちろん、レース形式のイベントに参加するため、じゅうぶんなマージンを持ってセッティングされている。ミッションには、ニスモの6速クロスを組み合わせる。

ドハデなピンクのボディカラーに染められ、ロケットバニーのボディキットで固められたピッカピカの180SX。中古車販売などを手がけるステイブルカーズの渡辺さんの愛車で、シヨップの看板的存在だ。

ターゲットとするのは富士スピードウェイで開催されている7時間耐久、レース中の車両入れ換え可能のため各自の愛車を使つての参戦も可能という変則ルールのレースイベントで、想定するライバルは参戦数も多いポルシェ996シリーズだという。

富士仕様としてかなり真剣に製作したという180SXは、ストリッ



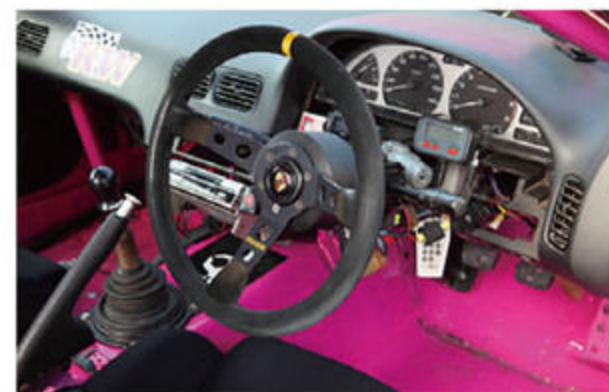
プボディの補強から始めボディ剛性を高め、S14をベースにした足まわりを組み込むことで基本性能を高めている。また、サーキットでキモとなるサスペンションは別タンク式のKW製レース用キットを組み込むなど、パーツも吟味して仕上げられた。

エンジンはIHIのRX6タービンを軸に400psを越えるであろう領域までパワーアップ。インタークーラーは中置レイアウトにされ、レスポンスも高いものに仕上げられている。



EXTERIOR

リヤバンパーレスはロケットバニーの基本スタイル。スタイルを重視し、あえてGTウイングは装着せずダックテールとしている。そのぶん、というわけではないがフロントのアンダーボードとリヤのデフューザーでダウンフォースを稼ぎ出している。リヤのキーシリンダーにはバックカメラが装着され、走行中はモニターでリヤを確認している。



INTERIOR

シンプルにまとめられたインテリア。タコメーターの脇には、周回ラップ確認用のP-LAPはサーキットアタック仕様の証だ。ミッションは強度に優れたニスモの6速をチョイス。



SR20DET改 TD06L2-20G仕様

ENGINE

エンジン本体はガスケット交換程度のライトチューンに、東名パワードのボンカムを組み込みTD06L2-20Gを組みあわせる。大会に出て上位陣と互角に走るためのエンジンは約400psを発揮する。ミッションはS14用純正でファイナルは4.3:1、ミニサーキットにも対応できるギヤ比としている。



SPECIFICATION

SR20DET改400ps TD06L2-20G 東名パワードカムシャフト APEXパワーFC トラスト・タイプRインタークーラー プリッツSBC 自作マフラー コーヨー銅3層ラジエター ニスモスーパーLSD-PRO ファイナル4.3:1 メーガンレーシング車高調(F:8kg/mm・R:6kg/mm) シートベルト/アーム MOZE閉鎖ナックル/ロウアーム ECR33キャリパー+VOING294φローター(F)・S13キャリパー+VOING305φローター+シルクロードブラケット 6666カスタムズ+ロケットバニーエアロパーツ ほか

PRO-SHOP発
チューニング
実例集

VOING/ZERO-1

☎ ボーイング <https://www.voing-sp.com> ☎ 0798-35-0766
ゼロワン <http://www.moze-r.com> ☎ 078-961-7801

ロケットバニーと同じTRA京都がプロデュースした6666エアロのPS13シルビアは、関西のドリフターさん達の愛車だ。そのコンセプトはカッコよく、高レベルなドリフトが可能な戦闘マシン。

というのも、このところの超低車高ブームで、走りをおぼろしくしたドリ車が増えているんだけど、根っからの走り好きの輩さんはそのスタイルにハマりきれないんだという。





BODY BRACE

ボディ同色に塗られた室内にはロールオーバーに加え、ストラットまわりを中心にしたスポット増しが施される。補強に関しては、ボディ製作時にある程度施したが、あとは走らせながらセットアップと平行して必要な部分を追加していく予定だという。



最新スタイルに身を包んだ 富士スピードウェイグリップ仕様

代表

渡邊 史郎

「もともとドリフトをしていましたが、このクルマを作り始めてからグリップに夢中な感じです。最近は軽量化のために、サイドブレーキ取っちゃおうかなって考えるくらいです(笑)。製作時は毎晩夜中まで作業をして苦労しましたが、そんな時、地元の近いTRA京都さんと親しくなり、ロケットパニースタイルにさせていただくことになるなど、この180SXを通しての出会いもありました。今後は、セットアップをすすめて富士で上位を目指せる180SXに仕上げていきたいと思っています」



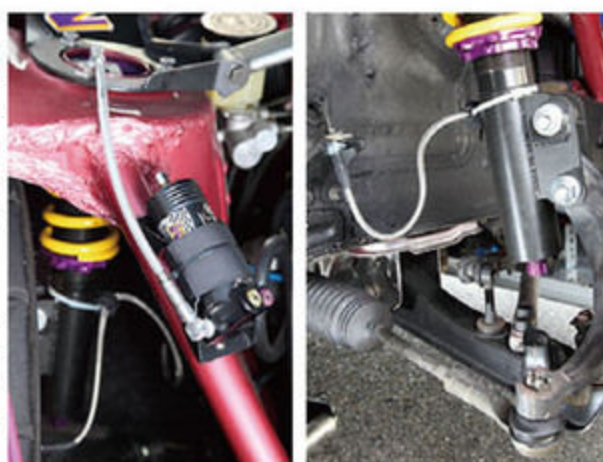
PRO-SHOP発
チューニング
実例集

STABLE CARS

〒607-0001 京都府久世郡久御山町森川端24-3
☎075-201-6584

FOOTWORK

注目なのはドイツのサスペンションブランドKW(カーヴェー)社のレース用別タンク式サスペンションキット。日本でも輸入車を中心に人気を博するブランドだ。また、サスペンションはフロントはアームやナックル、リヤはメンバーごとS14用を流用、剛性アップやジオメトリーの改善、トレッドの拡大などそのメリットは大きい。FSWを走るに当たり、キャスト角を大きく取るアライメントにしているとのこと。



EXTERIOR

180SXの渡邊号と同様、リヤバンパーレスにダックテールとディフューザーで構築されたリヤスタイルは印象的。内巻きのエアロにオーバーフェンダーによるワイド化は戦術的な雰囲気をもたせている。ホイールはTE37Vでフロント9J・リヤ10J、タイヤはナンカン(F)とケンダ(R)を履いているが、本気の際はR1Rをチョイスする。



INTERIOR

純正のデジタルメーターはセンターにタコメーターが配置され見やすくレーシーでお気に入り。シートベルトはメーガンレーシングの新製品でFIA公認の3インチモデルを装備している。



FOOTWORK

フロントブレーキはECR33の4ポッドを移植、ローターはボーイング製。リヤはPS13用のままだが、ブラケットによりキャリパーを外側にオフセット、フロントより大きな305mmローターをセットし、ドリフトのきっかけ作りがしやすくセットアップ。切れ角をアップするナックルとトレッドを広げるロアアームはゼロワンのMOZEブランドのものだ。

機能と見た目を高次元でバランス 高い戦闘力を秘めたドリフト仕様

オーナー

峯 卓志

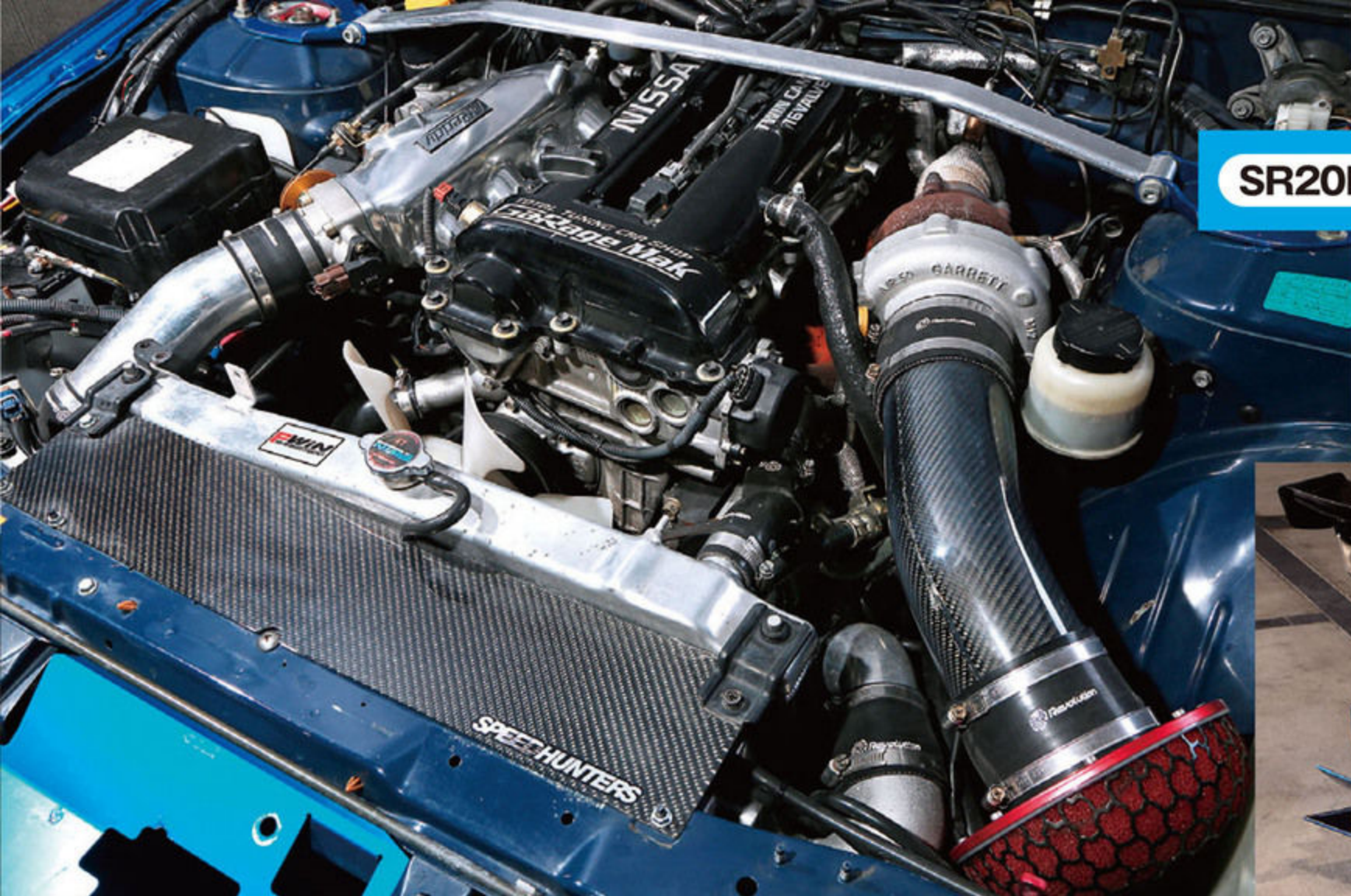
「見た目カッコよく、そして楽しくドリフトができることが大前提、大会に出て上位を目指せる性能も大事です。スタイルをとるなら、もう少し車高を落としたいところですが、機能性と見た目のバランスポイントは難しいですね。ボクのホームコースは名阪スポーツランド、備北サーキット、徳島カートランド、鈴鹿ツインサーキットなど関西圏から遠征できるドリフトコースです。エンジンや足まわり、そして外観は整ってきたので、今後はボディ補強も試していきたいと思います」

「たしかに低いのがカッコいいんですけど、ワダチがキツイからドリフトできない」とか、「2速ホールドで軽く♡」みたいな走り方やスタイルが自分に向いていないんですからねえ、走る時はマジになっちゃいますから。このシルビアも性能を犠牲にしない範囲の車高設定とかに拘っています」とのこと。

また、チューニングに関してはエンジン内部やセッティングなどを除き、基本的な作業は自分でこなしているという。

今年はこのシルビアに乗って、時には楽しく走行会に参加、そして時にはコンテストで上位を目指す、そんなドリフト三昧のシーズンを送ってきたいとのことだ。





SR20DET改 GT2835R仕様

ENGINE

インタークーラーを中置きレイアウトとし、HKSのGT2835Rや、トラストのサージタンクなどでレスポンスとパワーを両立させたSR20DET。最大ブースト圧は1.3kg/cmでピークパワーは480psだという。エンジン本体はガスケット交換とステップ2カムシャフトなどで整えられている。バフ掛けされたアルミパーツや、カーボンサクシオンなどで見た目もシブくまとめられている。



EXTERIOR



フロントはガレージマックのタイプ5、リアは新作のタイプ2バンパーに専用カナードを追加している。ワイドボディキットはサイドステップにカーボンプレートを加え、整流効果を高めるとともに見た目のアクセントにもなっている。カラーリングのブルーメタリックは他車用の純正色だが、カーボンパーツとのマッチングやバランスもよくオーナーの皆さんもお気に入り。



FOOTWORK

車高はかなり下げられているため、フェンダー内のハーネスは移設しトラブルを防止。アッパーマウントはキャスト/キャンバー調整が可能なタイプを使いアライメントの調整幅を広げている。ブレーキはフロントがBCNR33用、リアがBNR34のブレンボを流用。アーム類も一式調整式が使われている。



INTERIOR

昨年大きく仕様変更した際に思いきって内装レスの競技車調に仕上げたというインテリア。アンダーコート剥がしや内装のウレタン塗装などDIYで仕上げた部分も多いとのこと。ダッシュボードやドアパネルなどはカーボン製を使用している。エアコンのコントローラーは配線を延長し、運転席右側に移動している。ちなみに、ヒーターは残っているがエアコンは軽量化のために外してしまったという。



SPECIFICATION

SR20DET改480ps GT2835Rタービン HKS・STEPⅡカムシャフト (IN・EX: 264度)/タイプRインタークーラー(中置き加工) トラストサージタンク パワーフロー APEX・パワーFC メタルガスケット ガレージマック・マフラー(メイン80φ)/カーボンサクシオンパイプ ニスモ6速ミッション HKSハイパーマックスD車高調NOBスベック イケヤフォーミュラテンションロッド クスコアーム類 ガレージマックエアロパーツ/ワイドフェンダー 内装レス ロールケージ カーボンダッシュボード/ドアパネル/ボンネット/トランク ブリッドバケットシート2脚 ほか



DRIVE TRAIN

出力向上に合わせた強度アップと、サーキット走行でのタイムアップを求めてミッションはニスモの6速に変更。センターコンソールはカーボンパネルで作り直し、電子パーツやスイッチなどを集めて設置している。



ガレージMAK[®]

ワンポイント
チューン&メンテ
For SR20

カーボンサクシオン

価格: 3万円(エアクリナーレス) 4万円(エアクリナー付き)
※100φ/30度・60度あり

ドレスアップアイテムとして人気のカーボンサクシオンパイプ。吸い口100φのタービン装着車に向けたもので曲がりは30度と60度の2種類が用意されている。ブラックのシリコンホース類と合わせて、シブいエンジンルームを作るのに最適。



オススメ
オリジナル
PARTS

ゴム類の劣化は年式に比例!!

重整備の時には一式交換のリフレッシュが安心だ

年式の落ちた車両で最も劣化が進みやすいパーツのひとつがゴム類。エンジンまわりのホース類や、開閉部分のウェザーストリップ、ミッションやデフのマウントやサスペンションアームの取り付け部のブッシュなど、クルマには多くのゴムパーツが使われ、経年劣化を防ぐのは難しい。特にエンジンまわりのホースなどに使われるゴム類は、油脂や熱にさらされることで劣化が起こりやすく、10年程度が交換のタイミングと考えておくことで、突然のトラブルを防ぐことができる。とはいえ、エンジンの後ろ側などは、なかなか手を入れることができない部分もあるので重整備の際にはフル交換することをオススメするぞ。



ひと目ぼれしたシルビアをトコトンつきつめる!! スパルタンなストリートGT仕様は FSW走行でのアタックを目標に軽量化



GARAGE MAK

取材協力: ガレージマック 長野県長野市青木島町青木島乙276 ☎026-254-7333 <http://www.garagemak.com>

店長

宮川和範

「まだ学生のオーナーさんですが、シルビアに対する愛情は相当なもの。大きなチューニングはガレージマックで行っていますが、オーナーの椿さんがコツコツと自分で作業をしている部分も多いです。最近サーキット走行に目覚め、昨年、富士スピードウェイでタイムの出る仕様にするとエアコンやオーディオまで外しちゃいました。まだ、富士は初心者でこれからウデを上げていくところかとは思いますが、ガンパって貰いたいですね。速くて綺麗でカッコイイシルビアですからね」

頼しながらも、時間をかければ自分でできる作業などはDIYで行い、気付けばココまでの仕様にたどりつけたという。

現在ではエンジンは480PS、エキステリアはカーボンパーツも多用したガレージマックのフルエアロ、そして室内は軽量化を求めたドンガラのスパルタンな仕上げ……と、もう全身スキのない仕上がりぶり。

そして、最近ではそれほど遠くないエリアということもあり、富士スピードウェイでサーキット走行に開眼「運転技術を磨くのは、まだこれから」といつつ、実はタイムアップを目指してエアコンやオーディオなど軽量化を目的に取り払ってしまったほどだ。

ちなみに、それは去年の夏前のことで「エアコンを取ったことは直後の真夏に後悔しましたけど……、まずは2分切りを目指していきます」と笑いながら話してくれた。

というわけで、今後は社会人として今までより時間が自由にできないかもしれないけれど、シルビアのアップデートとドラテク向上への鍛錬を平行して行っていくということだ。



シリコンラジエーターホース

価格: 1万8000円(S14・15シルビア用)

シリコンホース

価格: 1800円(60φストレート) ~5600円(70-80φ異径)

ガレージマックのオリジナルブランド「REVOLUTION」でラインナップしている、ブラックのシリコンホース。エンジンルームの見た目をシックに整えたいというユーザーから人気のアイテムだ。



オススメ
オリジナル
PARTS

SR20DET改 2.2ℓ+TE06-24V仕様



ENGINE

オリジナルのTE06-24VやサージタンクがセットされたフルチューンのSR20DETには、12.5mmというハイリフトカムが組まれ、低回転からパンチのある加速を見せる。ビッグバルブやフルサークル化などのヘッドチューンはSR20DETの性能を飛躍的に高めてくれるものだ。また、クランクの振動対策としてATIのダンパープーリーを中心にしたナプレックのプーリーキットを装備、トラブルの防止にも余念がない。エンジンマネージメントはパワーFC、コストをおさえてDジェトロ化できることが選択の理由だという。



PRO-SHOP発
チューニング
実例集

COCKPIT TATEBAYASHI

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

サードのGTウイングやボンネット、トランクはカーボン製。フェンダーはD-MAX製で約50mmワイド化され、18インチのSタイヤに対応させている。フロントバンパーはユーラス製だ。

EXTERIOR



EXHAUST

オリジナルタービンキットはウエストゲートタイプだが、そのバイパス流は大気開放せずにフロントパイプへと還流される。スポーツ触媒はヤシオファクトリー製、マフラーは軽量化に大きく貢献するトラスのチタンタイプを選択する。

日産車チューニングに精通するコクピット館林から紹介されたのはS14シルビア。エンジンはコクピット館林のオリジナルタービン(TE06-24V)やサージタンクなどを使った2.2ℓ仕様。ナプレックのハイレスポンスキットによってビッグバルブ化、フルサークル形状の燃焼室加工などによってブースト圧1.5kg/cm時に、460ps以上(ダイナパックによる計測)を発揮しているというから、仕様や出力面ではフルチューンの領域。

それについて、拘ったのは車検がしつかり取れる仕様。チタンの高性能マフラーなどを使いつつ、触媒は高性能な



FOOTWORK

ロールケージやメンバー、アームのブラケットなどで根幹から補強することで、20年を経たシルビアとは思えないシャープなハンドリングを実現。ブレーキにはエンドレス、車高調にはGマスターを選択している。



コクピット館林発

ワンポイント
チューン&メンテ
For SR20



コクピット館林によると、特にトラブル率が高くなってきているのがクランク角センサー。完全にアウトになると始動しなくなるが、初期症状として高回転時に失火するなどの症状が発生することで気付く場合が多いという。



クランク角センサーの異常が頻発 点火系の劣化に要注意!!

普通にメンテナンスを受けていれば、まだまだ現役として通用する性能を保てるSR20エンジン。しかし、初期モデルはすでに20年を大きく経過、センサー類や点火系が原因となる不調が放置されている車両も少なくないという。コクピット館林によると、特に最近多いのがクランク角センサーの異常による高回転で吹けないなどの症状。軽度ならば低回転では症状が出ず、街乗りには支障がない場合もあり「せっかく走行会に来たら調子悪い」というケースも多いとのこと。また、スパークプラグの劣化、時にはイグナイターのトラブルも。機会を作って一式リフレッシュするのが理想的だが、中古のスペアパーツを用意して備えておくのもひとつの対策法といえるぞ。



SPECIFICATION

SR20DET改2.2ℓ(464ps) TE06H-24V(Ver.2) コクピット館林オリジナルエキマニ/サージタンク/スロットル 東名パワード・2.2ℓキット/カムシャフト(IN・EX:270度/12.5mmリフト)・大容量オイルパン ナプレック・ハイレブンスキット(燃焼室フルサークル形状)/ATIブローリーキット トラストインタークーラー/オイルクーラー/チタンマフラー オリジナルフロントパイプ 60・70φウエストゲート戻しタイプ アベックスパワーFC(エアフロレス仕様) ORCメタル・ツインプレートクラッチ HPI・6速MT Gマスター車高調(F:10kg/mm・R:8kg/mm) ニスモロアーム/スタビ イケヤフォーミュラアーム エンドレス6ボッドキャリバー+324φローター(F) NCNR33キャリバー+300mmローター(R) プロドライブGC06Gホイール(F・R:9.5J×18+22) F・Rタイヤサイズ:265/35-18 ほか

オリジナルタービンで450psオーバー!!

筑波1分切りを目指す 無敵の合法チューニング仕様

店長

塚田 学

「RB25チューン専門のように思われることも多いコクピット館林ですが、シルビアやツアラーVなど、身近なベース車のチューニングは幅広く行っております。特にシルビアに関しては、コストパフォーマンスに優れたハイチューンアイテムとして、タービンキット、サージタンクなど自社製品を用意しています。この車両はチューニング度も高いですが、足回りも得意としておりますし、ライトチューン車両のメンテナンスや点検も気軽にご利用下さい」とは、敏腕メカニックとしても知られる店長の塚田さん。

INTERIOR

軽量化のためルーフの内張りまで剥がされたインテリア。サーキットに行く時には、助手席なども取り外している。しかし、ロールケージの追加など重量増要素もあり、車重は1200kg+αとのこと。ドライビングの解析用にゴブローやサーキットカウンターを装備。ちなみに、ミッションはHPIの6速タイプ。



スポーツタイプを装備、ウエストゲートの開放パイプは大気開放せずにフロントパイプへと導かれ、触媒サイレンサーを経由して排出されている。

また、もともとはD1ストリートリールガルへの出場を目的に仕上げてきたマシンなので、エンジン・ミッション・デフともにオイルキャッチタンクが装備されるなど、サーキット仕様としても抜かりない仕上げが施される。

ボディやサスペンションに関しては、新車から20年を経ることで失いつつある剛性などを補うため、サイドバーまで入るロールケージを装備、メンバーにも補強を入れるなど骨格からの補強を施す。さらに、アーム類やブラケットまで補強を加えることで、年式を感じさせないシャープな走りを実現しているという。

最近、筑波の走行会にハマっているというオーナーは、これまでラジアルタイヤで1分2秒台を記録。そして、つい最近Sタイヤにスイッチし、次の目標は筑波サーキット1分切り。

マシンの仕上げは上々のため、走り込めば目標を大きく上回る記録にも期待できそう。



オススメ
オリジナル
PARTS

オリジナル80φスロットル
(N15バルブスロットル対応)
価格: 3万9800円



シルビアチューンに最適な80φの大径スロットル。N15バルブ純正と同等の設計、各部パーツはアルミ削り出し、アルマイト仕上げと高品質ながら、高価化した純正パーツの半額以下の良心価格。SR20チューンで差をつけたいならマストな選択になるアイテムだ。



点火プラグのメンテナンス不足もよく見られる。気がつくと数年交換していないという車両も少なくないが、全開走行やセッティングの前には新品で適切な熱価のものに交換しておきたい。また、写真のように焼けムラが常にあるような場合は、点火系などに不調を抱えている可能性が高い。

SPECIFICATION

SR20DET改(390ps) トラスト・T518Z/カム(IN・EX: 264度) オリジナルエキマニ/チタンマフラー フナツTE CUセッティング RG車高調/クラッチ ATSカーボンLS D ボーイング・スリットローター メーガンレーシング・フルアーム ワークIXA04C(F・R: 9.5J-18+12) アドバン・ネオバ(F・R: 255/35-18) フラッシュ・フルワイドボディキット/フルカーボンパネル/カーボンボンネット/カーボントランク/アローウインカー加工 サイトウロールケージ・ダッシュ貫通8点式ロールケージ スタイルA内装移植 リヤ本革張り替え オリジナルLEDメーター ブリッド・ユーロスターII オリジナルシフトブーツ/サイドブーツ ほか



魅せてヨシ、走ってヨシのGコーポ流! 新作エアロパーツの装着と 独自魅せ技を満載して個性を追求

千葉県のジーコーポレーションが、今年の東京オートサロンに出展した新たなデモカーのS15。従来から発売されていたオリジナルエアロに加え、アンダーパネルやリアディフューザーなど8点の新製品を追加装着し、よりいっそう攻撃的かつ個性的なルックスに仕上げています。また、S15の特別グレード(革張り内装など)であるスタイルAの純正ダッシュボードやドアパネルを移植、同系色のバケットシート装着や本革張り替えなどによって、インテリアの質感を大幅に高めているのもポイントだ。

INTERIOR



限定車両のスタイルAに採用された純正ベージュ内装を移植。同系色のリクライニングバケットを左右で装着し、リヤシートは本革で張り替えた。シフトブーツとサイドブーツも、カラーやデザインをセミオーダーできるオリジナル品(各8000円〜)で統一感を演出している。



FOOTWORK

RG製車高調やメーガンレーシング製フルアームを装着し、IXA04Cの18インチをインストール。純正ブレーキキャリパーにも施されたメッキ加工は、金属はもちろんプラスチックやFRPなどにも施工可能とのこと。見てのとおりカラーリングも自由自在なので、アイデア次第で他人とはひと味違ったマシンに仕上げることも可能じゃないかな。

ジーコーポレーション 発

ワンポイント
チューン&メンテ
For SILVIA

S15LEDエンブレム

価格: 1万5000円

カラー: ホワイト/レッド/ブルー



こちらはボンネットに装着されているS15エンブレムを、LED発光タイプに変更できるアイテム。発光色は3色(※レッドは公道使用不可)、シルバーメッキタイプとブラックメッキタイプから選ぶことができる。



取材車両のサイドミラーには、メルセデス純正アローデザインミラーを加工流用。このように各部を加工してのLEDパーツ埋込みなどもGコーポレーションの得意技だ。

LEDメーターカスタム

価格: 4万5000円

カラー: ホワイト/レッド/ブルー/イエロー/グリーン



各部にLEDを取り入れて 愛車のふんいきを アップデート!!

ヘッドライトの加工や各部照明のLED化など、光り物のカスタムも得意とするGコーポレーション。特に照度の落ちてきたメーターパネルのLED化などは、オーナーが常に目にする部分だけに、リフレッシュ気分も高まるとオススメ。LED照明のカラーバリエーションも豊富なので、各部とコーディネートした色変更をするお客さんも多いとのこと。指針の色変更やワンオフオーダーも可能なので、興味のある人は問い合わせみてね。

ENGINE

T518Z仕様で、最大ブースト圧1.3kg/cm時に390psを発揮。排気効率を高めるための45φ特注エキマニをはじめ、Z32エアフロ、850ccインジェクター、ニスモ燃料ポンプなど、補機類や燃料系もしっかりチューニング済みだ。ストラットタワー周辺を見ればわかるとおり、ボディ各部には徹底的にスポット増しも行われている。また、エンジンルーム内の塗装もキャンディーレッドでツルツルピカピカ。オリジナルメニューのメッキカスタムは、プラグカバーが2万円、ヘッドカバーが4万5000円などとなっている。

PRO-SHOP発
チューニング
実例集

G-CORPORATION

☎ ジーコーポレーション 千葉県船橋市小野田町1509-1 ☎047-457-0001
http://www.g-corporation.co.jp

SR20DET改 T518Z仕様

AERO PARTS

前後フェンダーやリヤスポイラーまでセットになった自社製ワイドボディフルキットを装着。さらに新製品のフロントアンダーディフューザー、アンダーGTカーナード、サイドディフューザー、サイドフィン、リアサイドフィン、リアディフューザー、リアバックフォグも追加装着している。



EXTERIOR

ルノーの純正色シリウスメタリックでオールペン。シルバーカーボンボンネットやウイング、サイドミラーなどはキャンディオレンジで塗り分けている。トランクはブラックカーボンタイプで「ウイングを付けても大丈夫な強度もセールスポイント」とのこと。バイナルグラフィックは東京都大田区のリミットラインで製作&施工したものだ。



LIGHTING CUSTOM

ヘッドライトはアウディ純正インナーパーツを流用し、ウインカー部分にもLEDを埋め込むなどしてカスタム。ダクト内やタイヤハウス内にさりげなくLEDを仕込んでいるのもポイント。

代表

中村 剛

「S15はシリーズ最後のシルビアということもあるのか、S13やS14とはちがひ、NAやATを大切に維持しドレスアップを楽しむユーザーも多い気がします。しかし、そんなS15も生産終了から12年も経っているので、かなりヤレてきているのも事実。今後も乗り続けるには、機関系のオーバーホールはもちろん、外装や内装のリフレッシュを兼ねたドレスアップもオススメしたいですね。オールペンやエアロでイメージチェンするのもいいし、照明類を電球からLEDやHIDに変えるだけでも、クルマがシャキッと見えますよ。そうそう、ゴールデンウィークにS15ミーティングを開催するので、ぜひたくさんのご参加をお待ちしています」と中村さん

ちなみに5月4日には茂原ツインサーキットで『第2回S15シルビアミーティング』を主催するそうだから、このS15の全開走行シーンも見ることができるといいかな。

「うちのデモカーはみんなに『こんなクルマで走るなんてもったいない』と言われるくらいキレイに作るのがコンセプト。だって、せっかく走るなら、キレイでカッコいい方がいいじゃない?」ということだ。

「うちのデモカーはみんなに『こんなクルマで走るなんてもったいない』と言われるくらいキレイに作るのがコンセプト。だって、せっかく走るなら、キレイでカッコいい方がいいじゃない?」ということだ。

そして、エンジンルームを開けると、目に飛び込んでくるのが各部にほどこされたカラーメッキ加工の数々! もちろんヘッドライト加工や各部LEDインスツールなど、得意の光りモノによるドレスアップも抜かりない。ちなみにエンジンは390psを発揮するT518Zタービン仕様で、車高調やアーム類で足まわりもしっかりとチューニング済み。



S15ミーティングを
5月4日に開催するよ!

オススメ
オリジナル
PARTS

キミのヘッドライトは
黄ばんでないかな?



クリアヘッドライトカバー

価格: 2万円
(S15用は価格未定)



S13とS14前期モデル用がラインナップされ、リフレッシュ&ドレスアップアイテムとして大人気のクリアヘッドライトカバー。現在、S15用も開発中。曇ったり変色するなど劣化してしまったヘッドライトのリフレッシュアイテムとして重宝するんじゃないかな。
(※製品写真はS13用)

SR20DET改

2.2ℓコンプリートエンジン+YPタービン仕様



ENGINE

オリジナルの2.2ℓコンプリートエンジンにYPタービンを装着し370psを発揮。ピークパワーよりもレスポンスや扱いやすさ、耐久性を重視した仕様だ。ちなみにNVCS付きのエンジンをそのまま換装すると、エンジン搭載位置があがってタワーバーに接触してしまう。そこでS15フロントメンバーを流用することで、搭載位置を標準まで戻しているという。

PRO-SHOP発
チューニング
実例集

YASHIO FACTORY

問 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



FOOTWORK

フロントはオリジナルの車高調と加工ナックルを装着。ロアアームも延長することで、ステアリングを切った際の回転軸が外側になるため、スペーサーなどで外に出すのとは違ってクイックなハンドリングに繋がるという。リヤはS15用メンバーを流用装着。リヤアッパーマウントはあえてゴムブッシュとすることで、低速域での路面追従性を高め、路面の悪いコースでもしっかりと踏んでいける足まわりを実現している。



さらに、おなじく定番になりつつあるロアアーム延長も、ステアリングを切ったときのレスポンスがクイックになり、振り出しで引くかかることなくしっかりと踏んでいけるようになるのでオススメです。

また、最近トレンドとなっている加工ナックルに関しても「大事なものは左右タイヤの角度差。内輪側が切れすぎるとフロントが転がりすぎるし、切れなすぎても引くかかってしまう。ウチのオリジナルナックルはそのあたりを考慮して、ベストな角度になるように設計しているよ」とのこと。

「ボディはただ固くすればいいというわけじゃなくて、もともとボディ剛性が低いS13、180SX、S14はボディ剛性を高める方向、逆にボディ剛性が高いS15はあまり固めすぎない方向でボディ補強をしていくのがポイントだな」と岡村さん。

ちなみにこの180SXに関しては、パネルボンドやスポット増しによって、ぱっと見ではわからないように、さりげなくボディ全体の剛性を高めているという。逆に、S15ベースの場合はストラットタワーバーすら装着しない場合も多いという。

シルビア&180SXのチューニングに精通するヤシオファクトリー岡村さんが、ドリフトマッスル参戦用に製作した180SX。昨シーズンはシリーズ2位と好成績を収めるなど、おなじ大会に参戦するユーザーはもちろん、ドリフトユーザーのお手本となるメイキングが施されている。

特に重点を置いているのは足まわりセッティングとボディメイク。

ヤシオファクトリー 発

ワンポイント
チューン&メンテ
For SR20

R35など多くの日産車に使われている現行型の高性能エアフロセンサー。定番だったZ32エアフロより安価なうえにリニアな特性、レスポンスも向上するし、吹き返し対策などもされストロークもしくい。汎用化するための専用ハーネスやアダプターなども用意されている。



R35エアフロセンサー

価格：エアフロ1万3000円/
ハーネス&アダプター1万5000円/
専用パワーフロ1万50000円)

遅いことに気付いていない
隠れ不調車両が増加中!?

「最近、セッティングのズレやセンサー類の劣化など、不調を抱えていることに気付かず乗っているユーザーが少なくない」という岡村さん。チューニングが施されてから年数が経過したクルマも多く、各部の劣化などによって本来の性能を出し切れていない状態の車両が多くなってきているということだ。そこで、リセッティングと同時にオススメしているのがR35エアフロへの交換。新品センサーを使うことによる安心感はもちろん、センサーの高性能化によるメリットも大きいという。

SPECIFICATION

SR20DET改2.2L仕様(370ps) NVCS付きSR20DET換装 ヤシオファクトリー・コンプリートエンジン/YPタービン/天下統一/ヤシオスペックグレイトSPL車高調(F:9kg/mm・5kg/mm)/オリジナルナックル/オリジナルエアロ アドバン・RZ(F)/RG-D(R)/ネオバ(F:225/40-18・R:265-35-18) GT-R純正ブレムボ流用(F) エンドレス・ドリフト用リヤキャリバーキット ブリッド・ピオスⅢ ナルディ・ステアリング ニスモ・レーシングハーネス ほか

EXTERIOR

240SX/180SXヤシオロックGTエアロを装着。フロントフェンダーは片側40mm、リヤは片側50mmワイドとなっていて、幅広タイヤにも対応する。また、大きく開けた開口部とオリジナルエアロボンネットの相乗効果により、冷却性も高めている。



INTERIOR

コクピットまわりは岡ちゃんテンブをはじめとする必要最低限の追加メーター類が装着されている程度。安定したドライビングを実現するために欠かせないフルバケットシートはブリッド製、シートベルトはニスモ製をチョイス。ちなみに、シートベルトの有効期限や消化器などの装備品に関するレギュレーションが設けられている場合もあるので、大会やレースに参加する際は注意が必要。



NVCS付きエンジン換装の370ps仕様! さりげなく仕上げた強靱ボディと足まわりにこだわったドリフトSPL



BODYWORK

フロントストラットまわりはパネルボンド、ドア周辺はスポット増しなどによって、ぱっと見ではわからない自然さを意識しながらボディ補強。ハッチバックで剛性が弱いとされるリヤまわりも、左右ストラットをつなぐバーを追加するなどして剛性を高めている。



店長

岡村和義

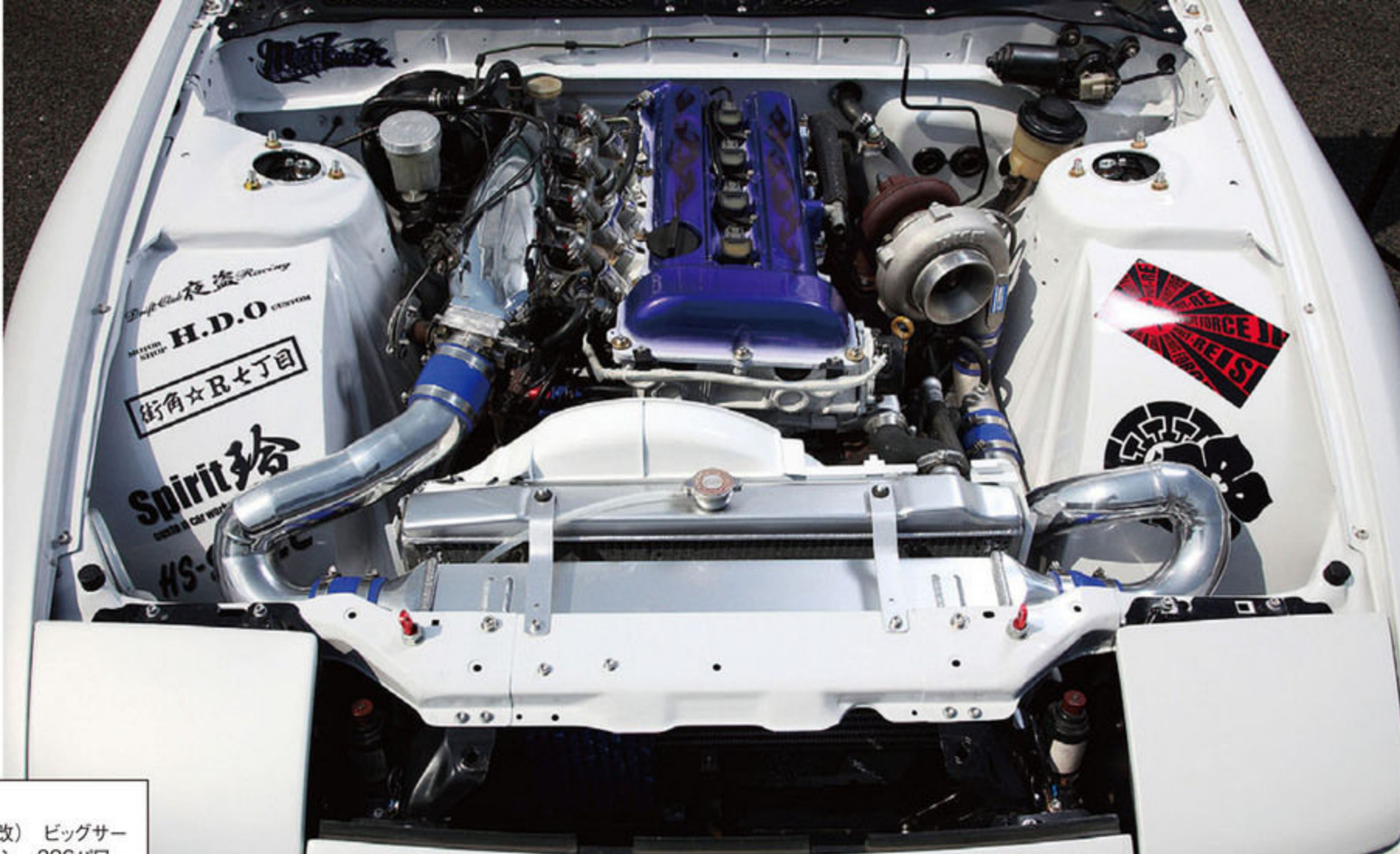
「ドリフト仕様のシルビア&180SXを作るとなると、最近のトレンドは足まわり、特に重要なのはナックルだな。ただ切れればいいってわけじゃなくて、ポイントは左右タイヤの切れ角の差だ。いろんな商品があって特性もさまざまだ。それから、エンジンまわりに関しては、最新のR35エアフロを使うことで、パワーやレスポンスの向上はもちろん、街乗りでの燃費が改善したというユーザーもいるのでオススメだよ」と、シルビア&180SXデモカーを持ち続け、自ら走り続けるチューナーの岡村さん

岡ちゃん天下統一

価格：1万8000円

トラブルを未然に防ぐために、定期的なプラグ交換はもちろん、定番パーツである点火系強化ハーネスの導入も推奨。もともと失火によるトラブルが多いS15はもちろん、経年劣化の進んでいるS14/S13のリフレッシュにも有効。コイルの性能が落ち、失火の原因となっていることも多いので、機会を作って点火系一式のメンテを行うことも推奨。





SPECIFICATION

SR20DET改400ps HKS-GTIIタービン(S14用キット改) ビッグサー
ジタンクバフ仕上げ 256度ハイカム エクストレイルピストン 326パワー
エキゾースト 東名パワード・レイテックECU 中置きインタークーラー コ
ーヨーラジエター トラストオイルクーラー OSツインプレート ニスモLSD
(2WAY) スピリット鈴車高調(F:10kg/mm・R:8kg/mm) 街角ナック
ル/ステアリングラック移動/延長ロアアーム/エンジンメンバー加工/リ
ヤメンバー加工上げ R32キャリバー+VOINGローター(F) R36キャリバ
ー+VOINGローター(R) ワーク極(F・R:18×10.5J+15) スピリット
鈴・雅エアロキット(片側65mmワイド) フロントサイク
ルファンダー スポット増し ロールケージ ほか

ENGINE

軽量で硬度が高く、側面にモリブデンコーティングがなされるなど純正でチューニングパーツ並のクオリティを持つエクストレイル用ピ
ストンを流用。インタークーラーを中置き化したことなどと相まってレスポンスのいいエンジンに仕上がっている。合わせるタービンはHK
SのGTII、後期型SR20(S14・15)用のキットを流用装着している。最大ブースト圧は1.4kg/cm²でおよそ400psを発揮する。

SR20DET改 エクストレイルピストン+GTII仕様



SPIRIT-REI/MACHIKADO-R

① スピリット鈴 鳥取県鳥取市野坂851 ☎0857-54-1570 <http://www.spirit-rei.com>
街角R★7丁目 岡山県津山市沼77-2 ☎0868-22-6978



ロアアームの延長により、ナックルを外に出す
とスペーサー装着に比べタイヤの前後方向
の移動量が少なくなる。ワイドトレッド化はこ
の方法で行うのが理想だ。また、ステアリング
ラックの前方オフセットが施工され、タイロッド
がロアアームとほぼ平行とされている。



ドリフト車の必須チューニング!! 切れ角アップに効果満点の フットワーク加工術

ドリフト仕様においては必須のチューニング項目となっている“切れ角アップ”。手軽なステアリングラックにスペーサーをかませる方法もあるが、大きく切れクイックレシオを実現する、加工ナックルの装着が主流になりつつある。街角R★7丁目も、加工ナックルの製作で有名になったが、そのセットアップのノウハウは、加工ナックルの装着にとどまらない。最近ではステアリングフィーリングを改善するためのラック移動(ナックル短縮ぶんロアアームに寄せる)や、ロアアームの加工を同時に行うケースが多いとのこと。理に
かなった、妥協無きサスチューンで走りに磨きをかけることができるぞ。

街角R★7丁目発

ワンポイント
チューン&メンテ
For SILVIA/180SX



思い入れ深いミサイル仕様をフルリメイク!! 魅せて走って楽しさ2倍!? 街角流“DORIS-UP”仕様

オーナー 芳賀弘路

「新たにボディを探して作り直したほうがいい」というアドバイスを押しきり、これまで連れ添ってきたサーキット仕様の愛車ベースにイチから作りなおした180SXです。手間もお金もかかっていますが、ここまでしっかりリメイクしたことで愛情も倍増。サーキットの相棒として楽しく走れそうです。ちなみに、ここまで仕上げにこだわったのは、最近カーショーにも興味が出てきて、展示できるようなマシンに仕上げたかったこともあります。東京オートサロンにも出展しましたし、地元の備北サーキットで4月27日に開催される『街角R★路地裏SLAMMED SHOW DRIVE』にもエントリー予定です」



INTERIOR

“魅せる”ことにも拘り、室内はダッシュボードまでホワイトに塗り、ドア内張りもワンオフしホワイトに。アクセントカラーにパープルを使い、ガラスをグリーンのフィルムで染め上げることでモノトーン仕上げとは違う躍動感を作り出している。ちなみに、燃料タンクはラゲッジスペースに安全タンク、アルミで綺麗なボックスを構築し、魅せポイントにもなっている。



姿からはまったく以前の姿からはまったく以前の姿は連想できないが、元々はオーナーがサーキット用として乗っていたもので、思い入れこそあったが見た目はいわゆるミサイル仕様だったという。つまりイチから製作したというよりは、完全



FOOTWORK

エクステリアと共に拘りまくっているのが足回り。車高の極低化と切れ角アップが主なテーマとなっている。まず、切れ角アップを最大かつスムーズに行うために行っているのが、街角ナックルの装着、メンバー加工&ラック移動によるタイロッドとロアアームの平行化加工、ロアアームの延長&サイクルフエンダーによるタイヤの移動量縮小と逃げスペースの確保など。また、リヤメンバーは加工によって上方へ移動しアーム角も矯正されている。その他にも加工やノウハウが最大限投入され、低く大きくキャンバーが付いているが、走行性能はじゅうぶん確保されているという。ブレーキはVOINGのローターを使用した純正キャリパーの流用だ。

スピリット玲の新作ワイドボディキットを纏った、街角R☆7丁目の180SX。このクルマは、備北サーキットなどでドリフトを楽しむお客さんの愛車で、東京オートサロンに出展もされたものだ。

その仕上げはまさにショーカーとも言えるほどで、外観はもとより配線処理やスモーキング、サイクルフエンダーなどまで施されたエンジンルームや、ダッシュボードやドアの内側まで仕上げられたインテリアなどまさに“走れるショーカー”という印象、ちなみに街角R☆7丁目の林さんによるとドリフトがしつかりできて、超シャコタンで、カーショーにも自信を持って出せるルックスということから“DORIS-UP仕様”と呼ぶらしい。ところでこの180SX、完成した



EXTERIOR

スピリット玲のボディキットを纏い、フロント6度/リヤ3度のキャンバーを付けられたホイール周辺は迫力満点。また、膨張色のホワイトを引き締めるため、細部にはカーボンのブラックをあしらっているのもポイント。

にマイナスからのスタートといったほうが正しいけど、痛んでヤレた車両だったのだ。マシンのリメイクを相談していた際にも「いいベース車を用意してイチから作ったほうがお金も時間もかからずいいクルマができますよ」と何度もアドバイスしたが、オーナーは、どうしてもこれまで乗ってきた相棒をあきらめきれず、根本的な钣金やボディ修復から製作を開始することになったという。

というわけで、とにかくこれまでの思い出もつまづいて、さらに大変な手間ひま(とお金!?)をかけたことで、その愛情もひとしお。完成をお披露目すべく出展を続けてきた展示系イベントが一段落すること、春から走らせるほうにも力をいれ、180SXライフをエンジョイしていきたいということだ。

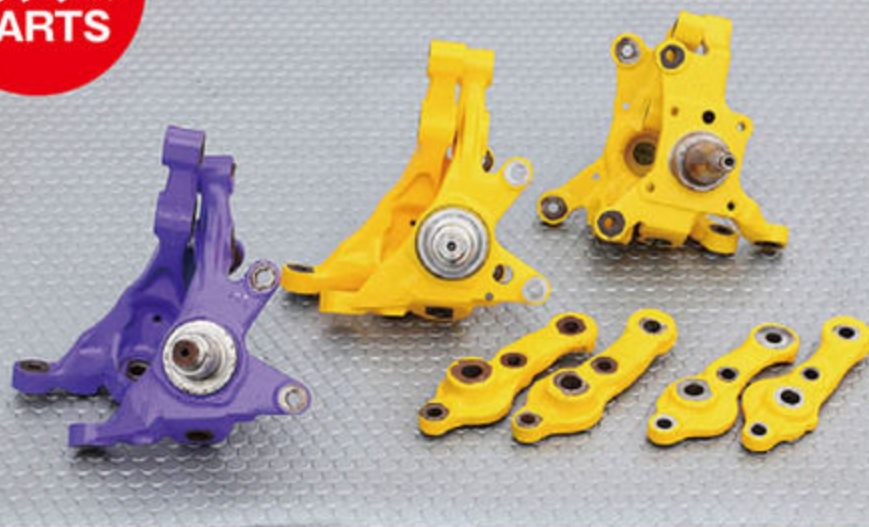


街角ナックル

価格：3万円
(シルビア/180SX用)

※要純正下取り
※多数車種用あり・ワンオフ応談
多くの車種に向けて展開されている街角R☆7丁目の切れ角アップナックル。ドリフト仕様のサスチューンには欠かせないアイテムとなっている。街角Rの製品を購入すれば、合わせて行うと効果的なセットアップや加工など、多くのノウハウをアドバイスとして分けてもらえるハズ。

オススメ
オリジナル
PARTS



直伝

PRO-SHOP

のノウハウ

最新デモカーたちからマシンメイクのトレンドを学んだあとは、プロショップの持つ技術的なノウハウや情報を紹介。デモカーのメイキング同様、これからのシルビア&180SXライフに役立つ内容がギッシリ詰まっているので、ぜひ参考にしてください。



どんなステージでも
まずはボディ作りが基本でしょ!



レーシングサービススタカギ
高木さん

2002年にS13でゼロヨン9秒台を記録、その後はS14や180SXのD1車両製作なども手がけ、最近ではサーキットでのタイムアタックにハマっているという高木さん。「バックオーダーぶんが落ちていたら、補強済みボディの販売なども行ってみようかと考えているので、気になる人はぜひお問い合わせください」とのこと。

この先10年 乗り続ける From RS-TAKAGI

ボディメイク

剛性アップは
軽量かつ頑丈なハコを作り上げよう!
バランス重視

足まわりを固めてスポーツ走行している車両の場合、負荷が集中する部分にしわが寄ったり凹みができたり、さらには溶接が剥がれてきてしまったりと、ボディ自体にトラブルが現れてくることも少なくない。

「S13などは硬めのアシを入れて走っているだけでルーフに応力が集中し凹んでしまうことも多いですね。最近は程度のいいボディが少なくなってきたこともあり、乗り換えではなく、永く乗り続けていくためにボディをしっかり作りたい、というオーナーも増えていきますよ」。

そう教えてくれたのは、ゼロヨン、ドリフト、そして最近では鈴鹿サーキットでのタイムアタックと、さまざまなステージでシルビア&180SXを走らせてきたレーシングサービススタカギの高木さん。

これまでの経験から得たノウハウをつぎ込んで、徹底的なボディメイクを施したデモカーを製作したところ、常連のお客さんを中心に連鎖的な反応が起こればボディ補強を数多くこなすようになったというのだ。

その手法は、車体をいちど完全にストリップ状態にしたうえで、スポルト増しやロールオーバー追加によって剛性を高めていくという、かなりの手間と時間を要するもの。

「弱点部分を補いつつ、ボディ全体の性能をバランスよく底上げするイメージだね。ボクらが目指すのはレーシングカーじゃなくて、あくまでもチューニングカーなので、できるだけベース車のふんいきや特性を壊さないようにすることや、見た目のカッコよさも大切だと考えています」と高木さん。

当然ながらS13、180SX、S14、S15では微妙に異なっている部分もあり、補強の入れ方なども車種ごとに変わっているということだ。

ちなみに今回紹介するのは鈴鹿サーキットでのタイムアタックをターゲットに製作された180SXと、現在製作真っ最中のS14のボディ。

こんなドンガラ状態のボディを見ることができる機会は少ないと思うので、それぞれの共通部分や異なるポイントなども含めて、じっくりチェックしてみたい。



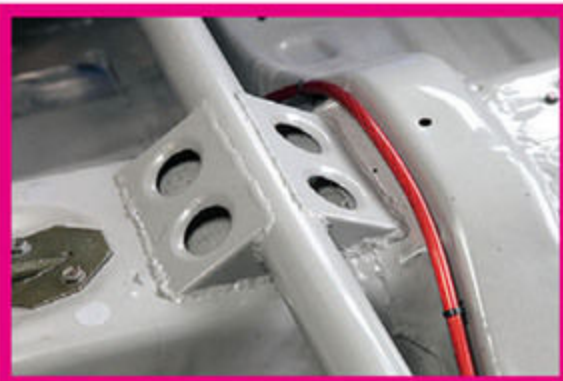
700ps仕様まで想定した サーキットアタックマシン

最初にしっかりとボディを作り込み、オーナーのレベルに合わせてエンジン仕様をステップアップさせていくという計画で製作された、タイムアタック仕様の180SX。

ノーマルエンジンからスタートし、サーキットを走り込んで目標タイムをクリアするごとに、じょじょにパワーアップを実施。現在はRX-6 TCW77を装着して450psオーバーを発揮する状態だ。

最終的には2.2ℓ化して700psほどまでパワーを上げ、記録を狙える仕様に仕上げる予定だという。

FRPドアやアクリルウインドウなどによって1070kgまで軽量化され、コーナウエイトゲージで計測しながら重量物の配置を行うなど、重量バランスも考慮して製作されているぞ。



ダッシュ貫通ロールケージを製作。AピラーやBピラーはガセット留めされ、外から見て「性能面はもちろん、外から見たときのカッコよさも狙っているよ」とのこと。メインアーチを平行につなぐバーは、フロア側にも固定されていた。ちなみにS15のダッシュボードが装着されているのもポイント。

✓ ロックピットまわり

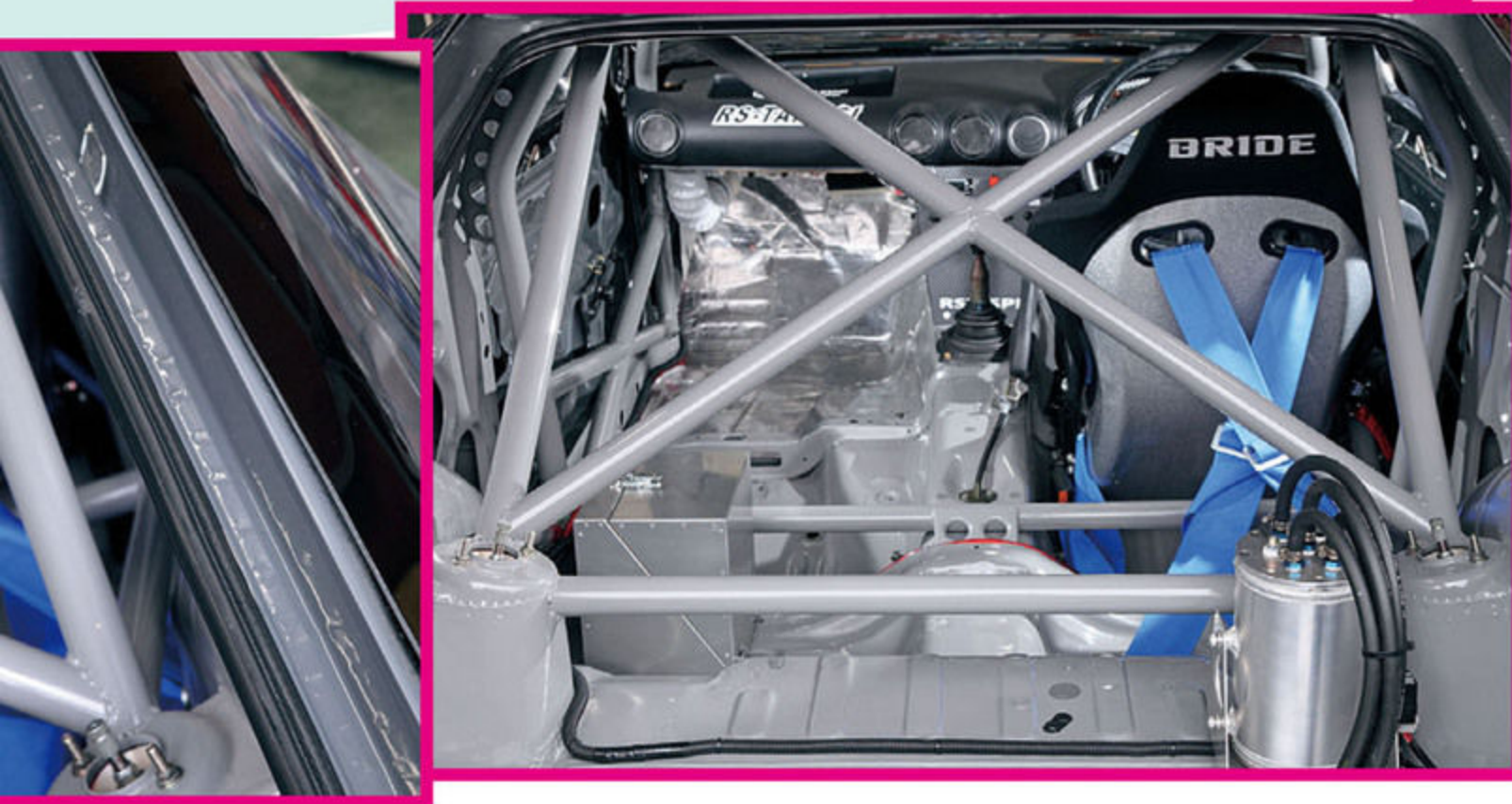
開口部が広いので剛性が低いといわれる180SXのリア周り。メインアーチとリヤストラットタワーをそれぞれバーでつなぎ、さらに斜行バーをクロスさせてつなぎ合わせる。また、形状のロールケージとなっている。また、リヤゲート開口部の外周などには、スポルト増しも施されている。

✓ リヤまわり

開口部が広いので剛性が低いといわれる180SXのリア周り。メインアーチとリヤストラットタワーをそれぞれバーでつなぎ、さらに斜行バーをクロスさせてつなぎ合わせる。また、形状のロールケージとなっている。また、リヤゲート開口部の外周などには、スポルト増しも施されている。

✓ エンジンルーム & フロントまわり

できるだけ太いタイヤ（現在は265/35、18サイズを装着）を収めるためにサイクルフェンダー化を実施。ストラットタワーには縦方向にパイプが追加され、足まわりの剛性を高めている。また、ストラットタワーとバルクヘッドの上部をつなぐ補強プレートが追加されているのもポイント。



ボディメイク

極上のNAボディをベースに 軽量かつ高剛性に仕上げる

現在製作中というこのボディは、S14好きのオーナーが、程度のいいNA車をベース車両として用意したもの。こちらにもサーキットアタック仕様ということで、各部の剛性アップとともに、不要な部分はザックリと切り落とすなど、車重にも気を配りつつ製作が行われている。

ロールケージも重量を増やしすぎぬようパイプの数を抑えつつ、最大の強度を出せるように考えながらレイアウト。パイプの径も部分によって使い分けるなどしながら製作を進めている。

まだエンジンをはじめとする全体のパッケージをどうするかは検討中（妄想中!?）ということだったけど、長く楽しめる自慢のボディに仕上がっていることは間違いなさそうだ。



ボディとフェンダーの付け根あたりをよく見ると、純正では1箇所だけあえてフレームに切れ込みを入れたり「リブ」をなくしたりして強度を落としている部分（おそらく衝突時に潰れて衝撃を逃がす構造）がある。ここはブレーキング時などに大きな力がかかる箇所なので、切れ込みを溶接で埋め、ダッシュ貫通ロールバーによってしっかりと強度を増している。



✓ エンジンルーム & フロントまわり

180SXと同様、現在主流となっている295/35-18サイズのSタイヤを装着できるようにサイクルフエンダー化。タイヤ上部のフレーム部分も、一度切り上げて作り直している。さらによく見ると、重量増と剛性アップのバランスを考慮し、追加溶接はできるだけ点で行い、盛った部分を削り落とすなどの処理も行っていることがわかる。

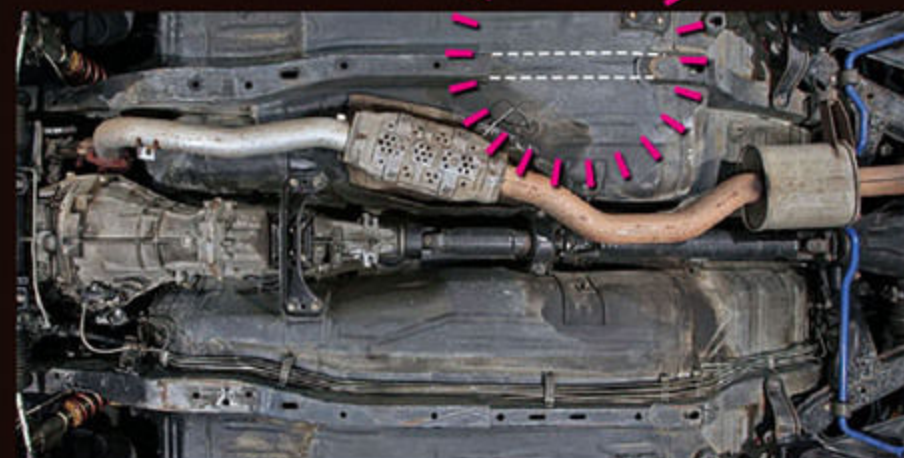


Bピラーとサイドシルの付け根部分にあるパネルの繋ぎ目もしっかり補強。ドア枠全体にスポット増しも施している。ちなみにノーマルボディのままハイパワー化してゼロヨンなどをしていると、このアール部分に負荷が集中してクラックが入ってしまうこともあるとか。



S13&180SXは弱点が多い!?

S13系とS14系を比較すると、フロントストラットタワー周辺のリブ加工や、ストラットとバルクヘッドをつなぐプレートの有無など、剛性向上を目的にした目に見える改良点も少なくないという。S15はというと、フレーム内部の形状や鉄板の種類など、目に見えない部分の改良も加えられ、剛性が飛躍的に高くなっているようだ。



こちらもS13系の泣き所としてよく知られている、助手席側フレームの一部欠如（リヤ側後方）。ここにパイプや当て板などを追加してやるというのも定番メニューだ。





丸ハダカにされたシルビアを じっくり観察してみよう!

✓**コックピットまわり**

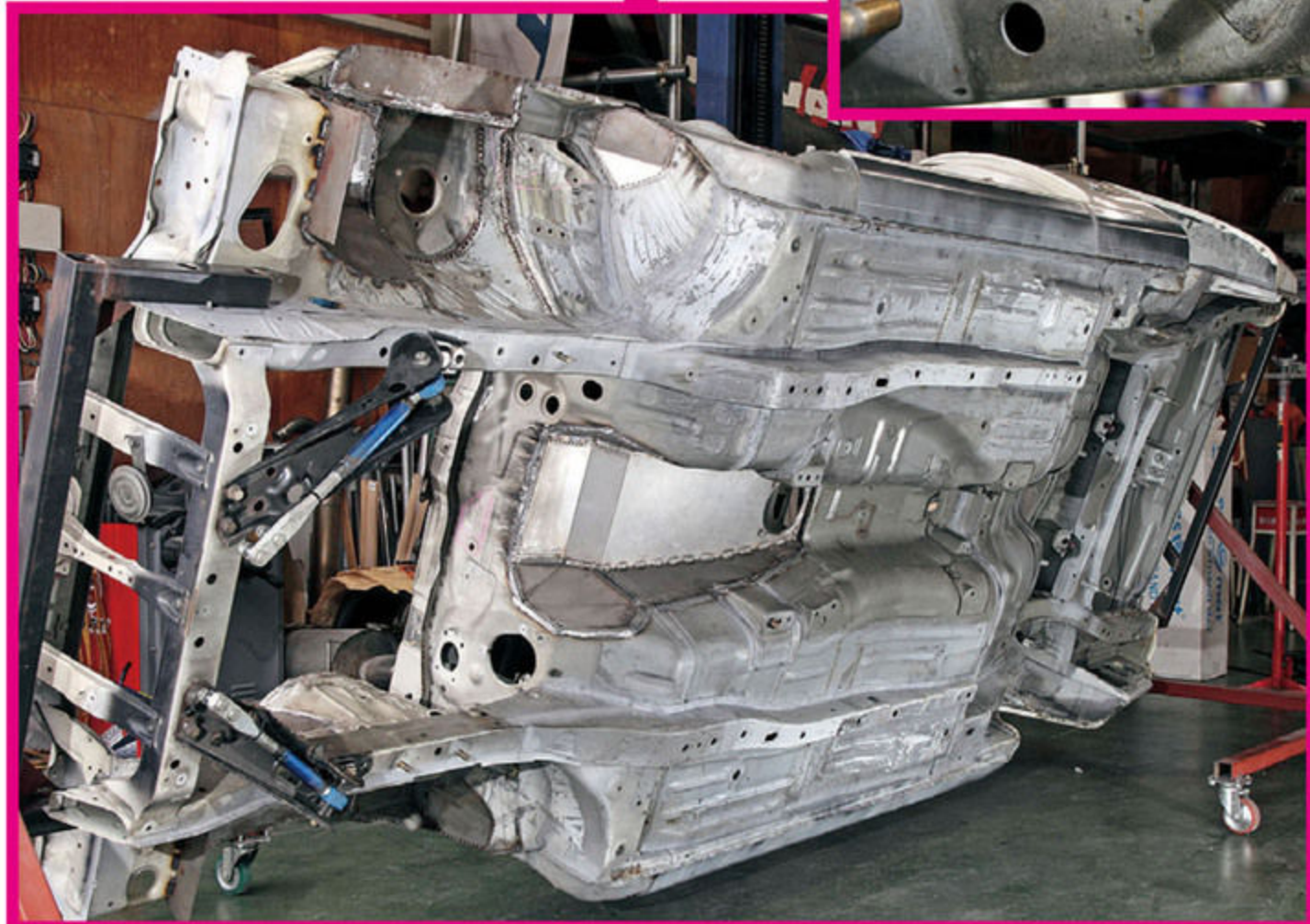
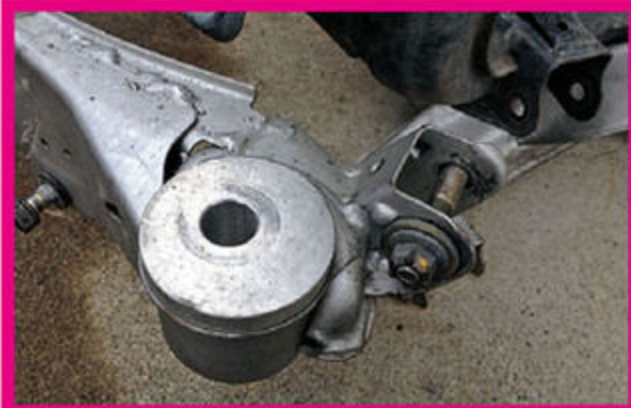
おおまかなレイアウトができあがり、これからガセットプレートなどが追加されていく予定だという室内。ドアはFRP製が装着される予定なので、乗員保護のためのサイドバーなども備えている。また、リヤまわりは180SXと比較すると剛性が高いため、斜行バーのレイアウトが異なっている。

✓**フロア&フレーム**

アンダーコートなどをすべて除去したうえで、さまざまな手法を使い分けながら補強を追加していく。金属板どうしが重ねられ、器具で挟めるミミのような形状になっているフレームなどは、最新のスポット溶接機を使用。純正の1.5〜2倍の数のスポット溶接を等間隔で行っていく。社外ミツシヨン換装予定なので、フロアトンネルも加工済みだ。

✓**リヤまわり**

ストラットタワー周辺にもしっかりとスポット増しを行ったうえで、ロールケージを接続。トランク内部は底を切り落とし、軽量の平板を装着する予定だという。また、リヤメンバーもカラーを溶接してリジッド加工。「ボディにメンバーを直接溶接しちゃうと、もしクラッシュしたときなどに交換できないからね」とのこと。



アルミブロックの剛性向上が 高耐久エンジン作りの必須項目となる！

シルビア&180SXに搭載されているSR20DET。エンジン内部は純正パーツのまま、耐久性の不安のないストリート仕様で400PS、コンドッドやピストンなど主要パーツを強化して500PS、ブロックのスリーブ交換などまでしたフルチューンで600PS、エンジンライフをある程度犠牲にしてパワーを求めるなら700PSとというのが、パワーチューンのひとつの目安だろう。

また、ドラッグや最高速を狙いある程度リスクを受け入れるなら800PSオーバーという仕様も視野に入る。ではさらにパワーを上げようと思うと何が不足か？ その要素のひとつがアルミシリンダーブロックの剛性が不足するという点。

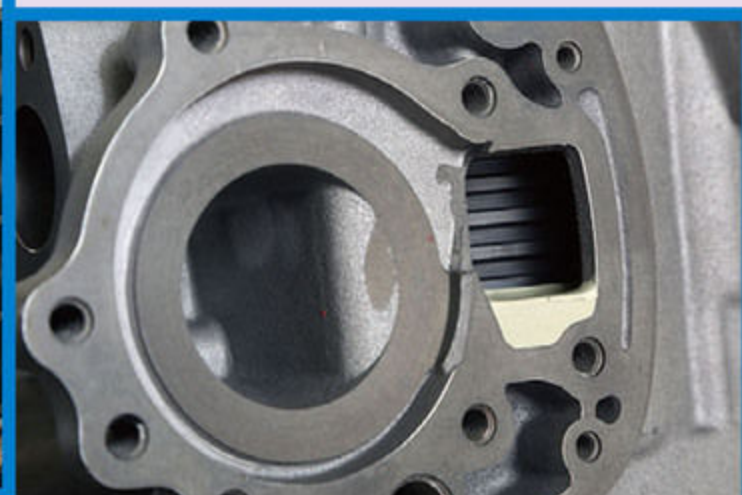
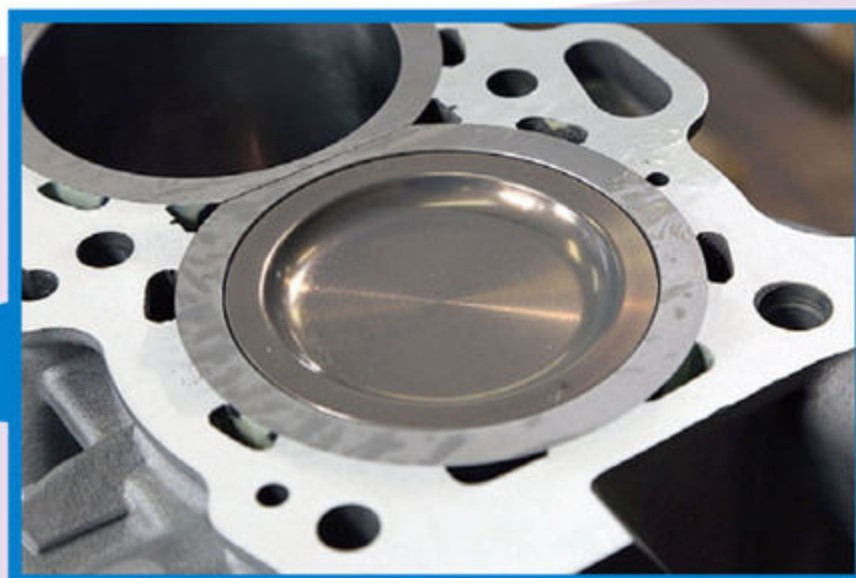
そんな中、ナプレックが目指しているのは1000PSの常用を許容するというSR20のチューニング。

WTACに出場するアンダー鈴木をサポートするようになって、これまでに以上の高出力化と耐久性が求め

最高峰のSR20チューンに
挑み続けていきますよ!!

ナプレック
名古屋さん

チューニングのためのエンジン加工に精通したナプレック。ビッグバルブを軸にしたハイレスポンスキットや燃焼室のマシニング仕上げなど、これまでも最高峰の技術を開発し普及させてきた。また、WTACに挑むアンダー鈴木号のエンジンに関するサポートも行っている。



新設計シリンダーライナー & 排気量アップ

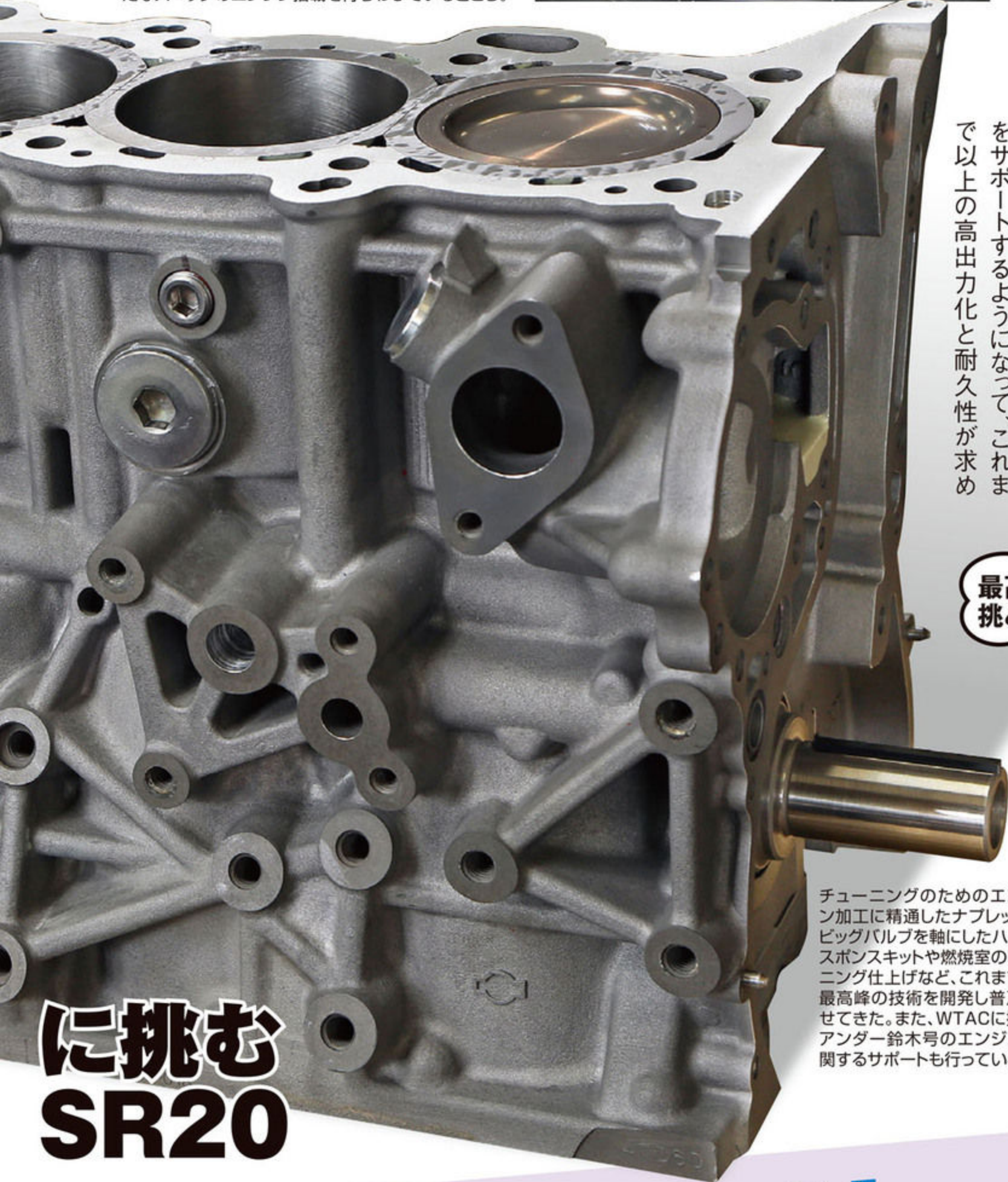
試作の新設計シリンダーライナーにより、フルチューンエンジンの燃焼圧力に負けない強度を確保しつつ限界までボア拡大を可能とする。ピストンは2.35l用の試作品でボア89φ、ボア径拡大によるトルク向上効果も大きいはずだ。

アルミシリンダー ブロックの強化

シリンダーブロックの強化は必須の課題。ナプレックでは特殊な処理を施しベースとなるアルミブロックの硬度を高め、さらに水路には特殊な硬化剤（通称ブロックセメント）を流し込み強度を高め、各部を精密に再加工。しっかりと歪みを取り除いた後にエンジンを組み立てている。



開発を続けてきた2.35lのハイパワーエンジンは、アンダー鈴木号に搭載され世界最高峰のバトルWTACに挑むことを前提としたもの。そのためには、連続走行に対する耐久性を確保する必要がある。ちなみに、アンダー鈴木号は、GTX4088Rタービンを下置きにするなど、エンジン補機類は2014仕様とし大幅なリメイクが完了。新たなスペックのエンジン搭載を待ちわびているところ。



に挑む
SR20

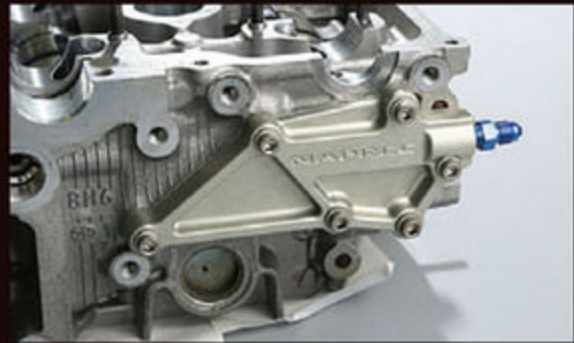
1000psを 実現するための ヘッドチューン

最大限強化された腰下(ブロックなど)から、パワーを引き出す際に重要となるのがヘッドのチューニング。アンダー鈴木をはじめハイエンドチューン車両のエンジンは、安心して高回転が使えるVEヘッドの換装を行うことが定番となりつつある。ナプレックでは、VEヘッドを換装する際に必要なブロックやヘッドの加工を熟知しているだけでなく、スペース的にネックとなるリヤ側の油圧制御用ソレノイドの移設キットも製品化している。



もはや定番となっているハイレスポンスキットを軸にフル機械仕上げの燃焼室精密加工、ビッグバルブ、特殊なタル型バルブスプリング、チタンリテーナー、そしてVEヘッド用のハイカムシャフトなど、出力向上の要となるだけにヘッドチューンには力が注がれている。

VEヘッド換装の際には、オイル穴の加工やフロントカバーの装着ボルトの新設に加え、ヘッドリヤ側に設置されるソレノイドバルブとバルクヘッドの干渉がハードルとなる。そこでナプレックでは、ソレノイドバルブ移設キットを開発、肉抜きされたアダプタープレートは見た目も美しい。



られることとなってきたのだ。そこで試作されつつあるのが、熱処理やブロックセメントにより強度を高めたブロックを使ったSR20改高耐久1000ps仕様のエンジン。

今、そのエンジンは組み立てに入った状態だが、2・35ℓの排気量と、フルチューンのVEヘッド、そして新開発のドライサンプキットを組み合わせることで、出力も耐久性も従来とは比較にならない仕様を目指しているという。

このエンジンは、アンダー鈴木号に搭載し、テストと挑戦を続ける予定だというから期待しよう。

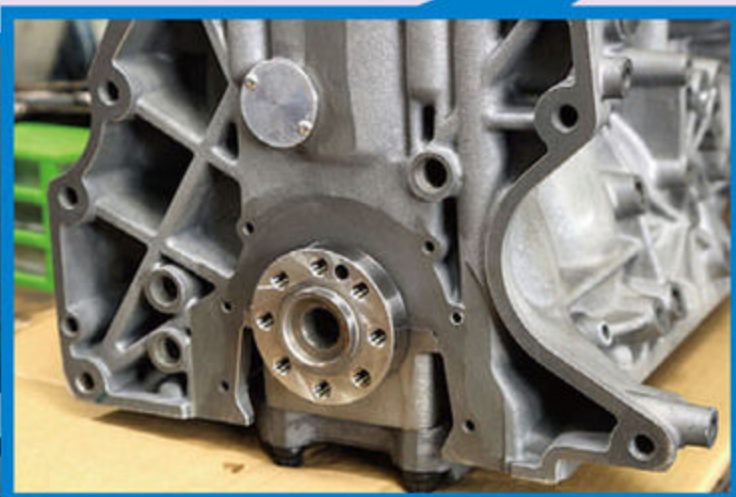
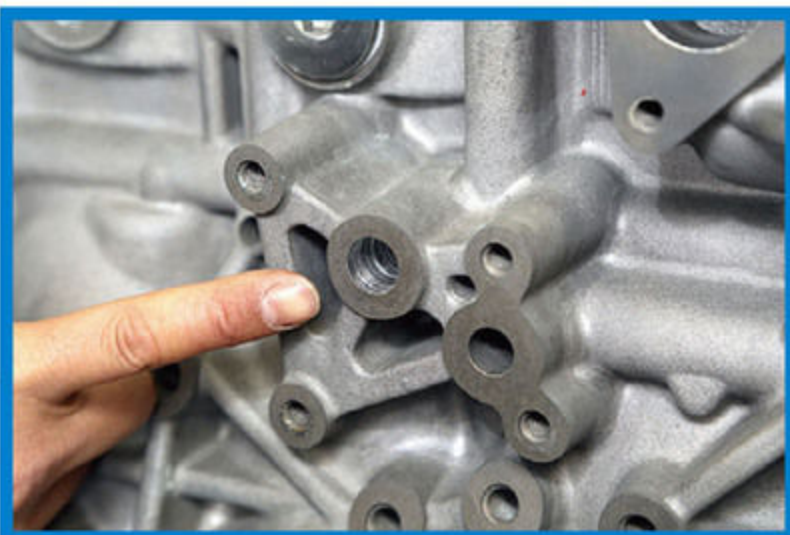
耐久性を約束する ドライサンプシステム

先月号でも紹介した、SR20エンジン(シルビア/180SX用)のドライサンプシステム。ポンプやタンクなどは実績の高い海外製を使いつつ、フィッティングパーツやブリーパーそして純正メンバーにフィッティングするオイルパンなどをナプレックで製作しキット化している。油圧の確保は、エンジンの耐久性確保に直結する重要なポイントだ。



ドライサンプ化の際には、純正オイルポンプをキャンセル、またブロック内が負圧化されるため各部シール類やグロメットの強化も必要となる。

もともとは、純正メンバーにフィッティングできるオイルパンが市販されていなかったことからキット化することになったドライサンプキット。ナプレックのオイルパンはステアリングラックの逃げ形状などが盛り込まれたアルミビレット品でブロック強度向上にも貢献。



1000ps常用

From **NAPREC**



オイル供給量の増量

オイル供給はドライサンプに変更されるエンジンだが、各部を高い油圧(油膜)でフローティングさせ支えるため、主要なオイル経路を拡大。ドライサンプ化の効果を最大限まで高めるよう考慮される。

グロメットやシールの強化

ドライサンプ化によりシリンダーブロック内は強い負圧となるため、ヘッド内部やシリンダー下部などにつながる部分のグロメットやシール類はできるかぎりの強化を行い、トラブルを防止。シリンダー内が負圧となることで、ピストンなどの抵抗が低減しレスポンスとパワーに繋がるのだ。



直伝
PRO-SHOP
のノウハウ

敷地内に常時10台近くのユーストカーを展示しているGコーポレーション。オークション会場などにも頻繁に通って仕入れ車両のチェックを行うため、その選択眼は厳しく適切。今回はその経験を踏まえて、オレたちでもできるようなチェックポイントを教えてもらったぞ。

Gコーポレーション
中村さん

初心者のための失敗しない中古車選び

From G-corporation

✓ チェック ノーマル戻し 作業の形跡

これはシルビアに限った話ではないけれど「ノーマルっぽい方が高く売れる」とか「次のクルマで使いたいから」という理由で、売却時にチューニングパーツが剥ぎ取られたり、純正パーツに交換されたりしていることも少なくない。ここで紹介できる事例はごくいち部だけれど、疑問に感じた箇所があれば、しっかりと確認することが重要だ。

✓ チェック ロッカーカバー 周辺のオイルしみ

走行距離や年式が進むと、ロッカーカバーガスケットが劣化してオイル漏れが発生する。部品代は1500円ほどなので、自分で交換できるひとならそれほど気にする部分ではないかも。逆に、オイル漏れが発見されているのに走行距離が短い場合は、エンジン載せ換えなどの可能性も。しっかりと直されていればもちろん問題ない。



下まわりをのぞき込んでデフケースをチェック! カバーから液体パッキンがハミ出していたりすると開けた可能性が高い、つまりLSDやファイナルなどが交換されている可能性があるってことだ。もちろん欲しいパーツが付いていてラッキーなこともあるし、メンテ不足なんて場合もある。



ぱっと見はノーマルっぽいのに、カーペットをめくるとロールバーが装着された形跡(穴やその周辺のサビ)があるという場合も。また、ブーストコントローラーなどをはずしたうえで、ホース類をそのままにしてあって、圧漏れや燃調不良の原因になっているという困ったケースも!



シートやステアリング、ホイールなどもノーマル戻しが行われている確率が高いパート。ノーマルのまま乗られていたクルマを探している場合はもちろん、メーター周辺をバラした形跡がないか(メーター改ざんの可能性)、シートレールやホイールのボルトナットが適当な交換作業で緩んでいたりと、などを必ずチェックするという。

ハコ換えという 選択肢もアリ!



程度のいいシルビアが欲しいなら、NAエンジン搭載車を購入し、ターボエンジンを換装するという手段もある。また「エンジンはある程度イジってるけどボディがボロボロ」というS13や180SXに乗るオーナーが、S15ボディへのハコ替えをするメニューは人気だという。Gコーポレーションでは下ろしたターボエンジン&補機類一式とNAマシンが用意されていれば載せ換え作業は30万円から、ドナーと移植する車両を用意しての積み換えならおよそ40万円程度だという。適合するならエンジン以外のパーツの移植ももちろん可能。



車種や年式によってはハーネス加工が必要になる。「載せ換え作業はできるけど配線加工ができない」というユーザーのために「ハーネスつなぎ合わせ加工」も5万円から受け付けているそうだ。



定番不調ポイントの確認はもちろん ノーマル戻しの痕跡も見逃すな!

すでに完全なノーマルやコンディショニングのいい車両を探す方が難しくなりつつあるシルビア&180SXのユーザーカー。

とはいえ、定番のチューニングベースなのだからイジられているのは当たり前。走行距離や状態の善し悪しは金額次第だろうし、年式を考えると運が悪ければ購入直後にトラブルが発生しちゃう場合もあるだろう。

そんな中から当たりを引くともではいかなくとも、大ハズレや詐欺まがいの販売車両を避けるために、中古車選びの際に心がけておくべきポイントも、Gコーポレーションで教えてもらった。

「まず基本的なことだけど、オイル漏れや水漏れしやすいポイントや、ボディのダメになりやすい部分などは

ある程度決まっているので、すべて確認したいね。それから、チューニングパーツが装着されていた痕跡があったり、売るときに純正仕様に戻されていたりする場合もあるので、そのあたりもしっかりチェックしよう」と中村さん。

たとえばブーストコントローラーが装着されていた痕跡がある場合、インジェクターやエアフロも交換されていたり、コンピューターがリセッティングされていることも考えられる。マフラーや触媒なども同様だ。

さらに、急いでノーマル戻し作業やパーツはしずしを行った結果、ボルト&ナットの固定が適当だったり、ホースや配線がそのまま放置されていたりすることも珍しくないんだとか。

調子が悪いどころか、そのまま乗り続けたり、間違いなくすぐに故障

してしまうような状態になっていることもあるそうだ。

「チューニングして酷使されていた車両は避けたい」と、安易な気持ちでノーマルっぽいクルマを選んだ先に、こういった落とし穴が待っていることもあるので要注意。

元の状態がわからないので、後々トラブルシューティングで手こずることになってしまう場合があるぞ。

逆に「走行距離に対して状態がいいと感じる場合はい一度修理されている可能性があるし、定番不調ポイントも修復した形跡があればラッキーって感じだね」ということ。

さらに、エンジン始動や試乗などまで行わせてもらえば、不具合が発見できる確率もグンとアップするはずだ。

フロントカバー 周辺のオイル漏れ

カムカバーと同様に、エンジン前面のフロントカバー周辺もオイル漏れによって汚れが溜まり、真つ黒になってくる。ここはエンジンをおろさないと修理できない部分なので、修理代も高い。走行距離や年式に比例する傾向だといえ、できるだけ状態のいいものを選びたいね。

水まわりからの 漏れやしみ

ウォーターアウトレットパイプとラジエターホース接続部からの水漏れは定番。またウォーターポンプ故障もよくある。周囲の液体ガスケットが新しいなど、最近バラした形跡がある場合は、このトラブルを経験して部品交換されているかもしれないのでラッキーかも!?

パワステフルード漏れ

リザーバータンクに繋がるゴムホースが劣化し、フルードが漏れている場合がある。ホース類の交換(部品代約2万円)で済むならいいけれど、ステアリングラックにまでダメージを負っている可能性もある。試乗して異音の有無やフィーリングをチェックしたい。

フレーム先端部の サビや溶接剥がれ

フロントからクラッシュした場合、飛び出している接合しやすいのがフレーム先端部。上から覗き込めばバンパーとのすきまから見える位置にあるので、クラッシュの形跡や、定番トラブルの溶接剥がれなどが起こっていないかを確認しよう。



レギュレーションは
ストリートチューン!!

ドリフトマッスル 参戦車両に学ぶ

最新シルビア180SXメイキング

シルビア&180SXといえば、ドリフトマシンの定番ベース。時代の流れとともに進化を遂げ、マジョリティとして君臨し続けるSR20搭載マシンたちの最新チューニングスタイルは!? 日光サーキットで開催されたドリフトマッスル2014開幕戦で、参戦車両をチェック、シルビア/180SXの各モデルのエントラントにマシンメイクを見せてもらったぞ。



排気量アップ効果は
絶大です!

マッスルクラス参戦

SILVIA [S15]

Driver: 浜田 大



ヴェルテックスのワイドボディキットをまとったS15。一緒にマシンメイクを行っているという藤野鍬金軍団の仲間とともに、今年から新チーム「WISTERIA」として活動し、さまざまなイベントに参戦予定。また、同名のショップもオープンするそうだ。



藤野鍬金タイプR2ナックルを装着し、ロアアーム延長も実施。さらに、逆間接防止のためにステアリングラックの取り付け位置を前方に移動させるなど、トレンドとなっている足まわりチューニングは網羅されている。



リヤメンバーはフルリジット化し、GT-R純正ナックルを装着。アーム類はイケアフォーミュラ製。ブレーキローターを大径タイプに変更して制動力を高め、サイドブレーキによるキック作りなどをしやすくしている。

公道走行可能な程度の改造が許されるレギュレーションで競われるドリフトイベント「ドリフトマッスル」。2013年からはJAF加盟クラブとなり参加車両に対する車検や製作指導も厳格になり、驚くほど整備の行き届いたマシンたちが集まっている。そんな会場の中でも、特に細部までこだわりたいさせるマシンメイクがほどこされていたのがこのS15。

「排気系の製作とセッティングはプロにお願いしましたが、それ以外は自分と仲間たちで製作しました。どうせ作るならキレイにカッコよく仕上げようとがんばったので、製作時間はずいぶんかかっちゃいましたけどね(笑)」と、オーナーでありドライバーでもある浜田さん。

もともと乗っていたS14を横転させてしまったのをきっかけに、S15にマ



エンジンルームからドアまわりまでスポット増しを行ったうえで、バルクヘッド貫通ロールケージをワンオフ製作。もともと剛性の高いリヤは、ロールバーを接続するだけにとどめることで前後ボディバランスを調整しているという。



グローブボックスを撤去したスペースにFコン/Vプロを設置。そのとなりに、本来ストラットタワーに固定されているイグナイターを移設、これは熱害対策のためだ。トランク内にはGDBスベックC純正のインタークーラーウォッシュスプレータンクを搭載。

シンチエンジン(今でも練習機はS14)したそう。「ドリフトしやすいのはS14かな。S15はすごくトラクションがかりやすくて、アクセル操作に対するクルマの挙動が敏感すぎるくらいなんですよね。だから、トラクションの良さを活かしつつ、前後のバランスを調整することを意識してフロントを重点的にボディ補強などを行いました」とのこと。

また昨シーズンは2.2ℓ仕様のエンジンで走っていたんだけど、低回転域のトルク不足を痛感していたために今シーズンは2.2ℓ仕様にアップデート。

その効果は抜群で、追走時に相手に合わせられる余裕が生まれたそう。というわけで、今年は昨シーズン(シリーズ9位)を上回る成績を目指してがんばっていききたいとのことだった。

2.2ℓ+T67-25G仕様

レスポンスアップとクラッシュ対策のためインタークーラーは中置き化。タービンからインタークーラーまでのレイアウトをできるだけまっすぐにしたことから、ナプレック製のブラケットを使ってパワステポンプの位置を下側にスラしているのもポイント。

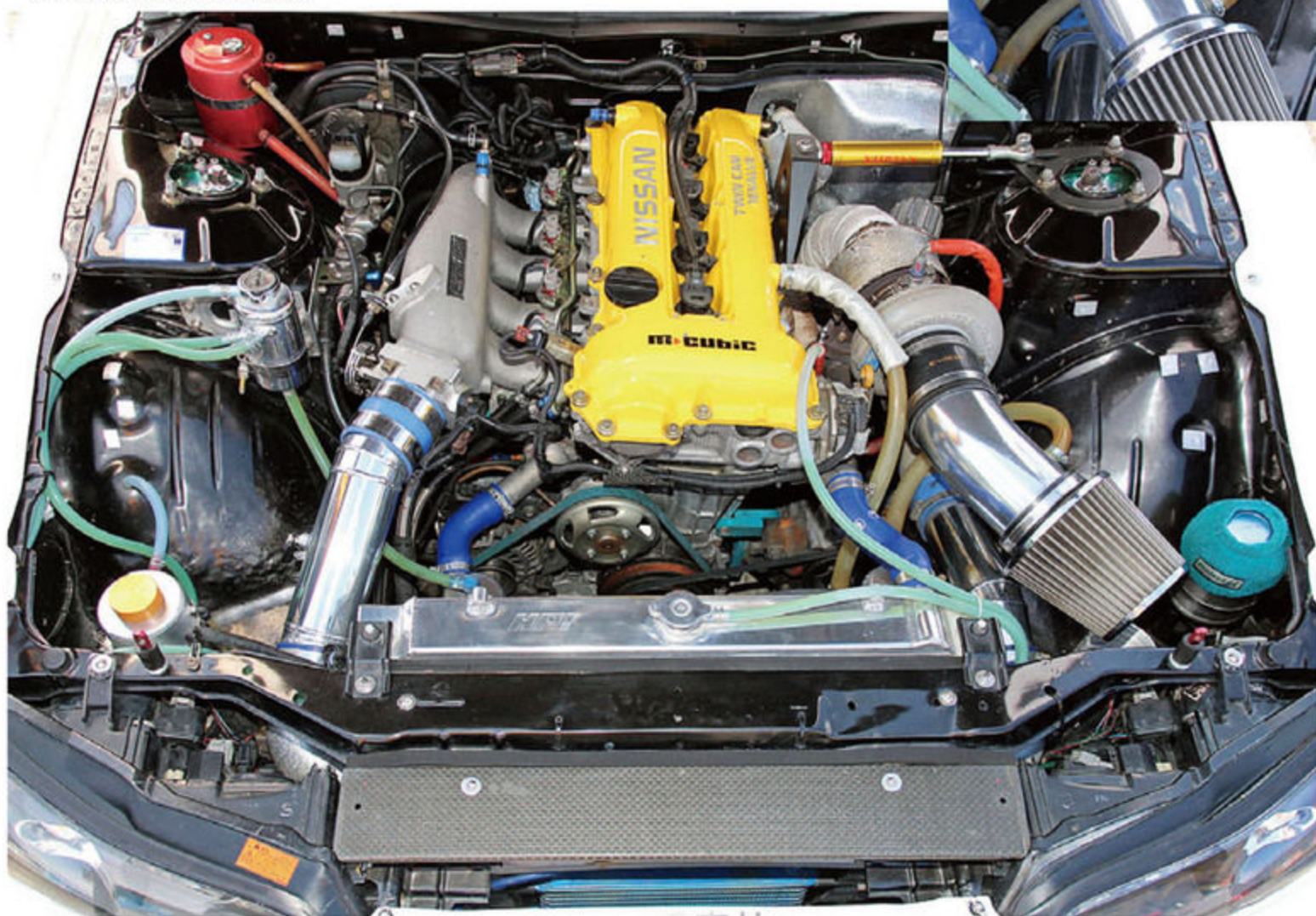


ラジエター出口に増設タンクを設けることで冷却水の容量アップ(約2ℓ)を実現。エア抜き用のプリーザータンクも装着するなど万全の水回トラブル対策を行っている。反対側にはオイルキャッチタンクが装着されている。

バンパーをはずすと、中央部にオイルクーラー、運転席側にミッションクーラー、助手席側にパワステクーラーなどが見える。走行風をしっかりと導くためにカーボンパネルやブラタンで製作した導風板も装着している。



東名パワード製エンジンパーツやナプレックの加工ヘッドなどを使って組み上げられた2.2ℓ仕様のエンジンに、T67-25Gタービンを装着。スコッチレーシングによるセッティングで最大ブースト圧1.8kg/cm時に約530psを発揮する。ただし、タービンサイズや耐久性などにも配慮し、ふだんはブースト圧1.3kg/cmほどで使用しているとのこと。エキマニ、フロントパイプ、メイン80φマフラーなどは、アンダー鈴木S15やMAX織戸D186などの排気系を手がけるiRレーシングで製作されたものだ。



■SPECIFICATION

SR20DET改2.2ℓ(最大ブースト圧1.3kg/cm・約450ps) トラストT67-25G 東名パワード86.5φピストン/コンロッド/クランク/1.5mmガスケット/カム(IN・EX:260度 12mmリフト) ナプレック・ヘッド加工 HKS・FコンVプロ iRフロントパイプ/マフラー ARCインタークーラー HPIラジエター HKS・6速ミッション ORCツインプレート LSD(2WAY・ファイナル3.9:1) 藤野スペシャル車高調(F:8gk/mm・R:5kg/mm)/ナックル リヤビギローター ボルクレーシングTE37SL/GPスポーツ・ガルフレイム(F・R:9.5J-18) プロクセスR1R/ATRスポーツ2(F:255/35-18・R:265/35-18) ヴェルテックス・リジフルエアロ iR特注バルクヘッド貫通8点式ロールケージ レカロ・フルバケ ナルディ・ステアリング デフィー追加メーター ほか



フロントまわり重視のボディ補強とトルクを増やす排気量アップが効く!

TD06-25Gタービン仕様



ノッキング防止のためスキッシュエア加工などを施したエンジンに、ポンカムとTD06-25Gタービンを組み込んで約420psを発揮。R35エアロを押し込み方式で使用しているのもポイントだ。レギュレーション上、触媒を取り付ける必要があるため、排気効率を考慮してマフラー出口の手前に移設している。

■SPECIFICATION

SR20DET改(最大ブースト圧1.3kg/cm²・約420ps) ヘッドスキッシュ加工トラスTD06-25G 8cm/インタークーラー/オイルクーラー 東名パワード1.5mmガスケット/ポンカム(IN・EX:256度 11.5mmリフト) Dマックス・エキマニ JプロデュースECU書き換え ORC・409D クスコLSDタイプRS(2WAY) GマスターブロスDG5(F:10gk/mm・R:6gk/mm) 飯田真司オリジナルナックル R33ブレーキ流用 CSTホイール(F:9.5J-17・R:9.5J-18) イーグルRSスポーツ・ATRスポーツ2(F:215/45-17・R:265/35-18) BNスポーツフルエアロ オリジン1750mmGTウイング セーフティ21・8点式ロールケージ/サイド補強バー ブリッド・ジータIII ベルテックス・ステアリング ほか



3ナンバーボディの安定感と420psを活かして迫力ドリフト!

マッスルクラス参戦

SILVIA [S14]

Driver: 松田博行



以前乗っていたS15からS14に乗り換えたところ、安定感があつてドリフトしやすくなったという松田さん。300ps台のマシンも多い中で、約420psを発揮するTD06-25G仕様のエンジンパワーを活かし、迫力ある走りを披露!

今シーズン初戦となるこの大会でも、みごと予選を勝ち抜き、ベスト8に進出していった。

足まわりはGPスポーツ車高調に加エナックルの組み合わせで、ブレーキはR33純正に変更。ボディに関してはロールケージを装着した程度で、大がかりな加工や補強は特に行っていないとのことだ。

レギュレーションはストリートチューン!!

ドリフトマッスル参戦車両に学ぶ

最新シルビア180SXメイキング

フル補強ボディのS13で群を抜く進入速度を披露!

K3-450Rタービン仕様



栃木県のモーターガレージJUNが製作したS13。可変バルタイなしのSR20エンジンに、ブリッツ製タービンを装着して380psを発揮する。ミッションは強度面で優れるR33純正に換装。ボディは各部をスポット増しによって補強し、ダッシュ貫通タイプのロールケージを装着している。

■SPECIFICATION

SR20DET改(最大ブースト圧1.2kg/cm²・約380ps) ブリッツ・K3-450R・オイルクーラー カム(IN・EX:256度) HPI・インタークーラー・ラジエター H CR33ミッション換装 ニスモLSD GTプロ(2WAY) DG5(F:8gk/mm・R:6gk/mm) MGJオリジナル加工ナックル フェデラル595RS-R(F:255/35-18・R:265/35-18) ラビッド・オリジナルエアロ/ウイング/片側5mmワイドボディ ボディフルスポット増し ほか



スーパーマッスルクラス参戦

SILVIA [PS13]

Driver: 平岡英郎



D1GP参戦歴などもあるベテランドライバーのラビッド平岡さんが乗るS13。「大会で勝つために重要なのは、審査ラインをしっかりとトレースしたうえで、審査員に「おっ!」と思わせる走りをする事」だという。

その言葉通り、1コーナー進入スピードも評価対象となるこの大会で、130km/hオーバーという圧倒的な速度を見せ、クラス3位を獲得した。フルスポット増しされたボディと、400ps弱というほどよいパワー、そしてその性能を生かし切るドライバーのテクニックが好成績につながっているようだ。



定番マシンの最新情報!!

シルビア180SX×SR20

エキスパートクラス参戦

180SX [RPS13]

Driver: 米山和樹



茨城県竜ヶ崎市の『ボディショップ松田』を営んでいる松田さん。BNスポーツフルエアロ&片側50mmワイドフェンダーに加え、リアアンダーディフューザーを追加するなどルックスにもこだわってマシンメイクを行っている。バイナルグラフィックはおなじく茨城県の『ルキア』によるもの。



車高調はGPスポーツとDG-5のコラボモデルで、加工ナックルも装着。ブレーキは前後ともR33を流用して装着している。特にリアブレーキはインドラム式となったことで、効きが格段に向上したという。

カーペットやアンダーコートを除くなどして軽量化を実施。助手席側のダッシュボードには追加メーターを並べて装着している。ロールケージはクスコの市販品にサイド補強バーを追加した11点式だ。



徹底的なボディ補強で トラクションを稼ぐ!

TD06L2-20Gタービン仕様



エキスパートクラスに参加し、上位クラスに負けないスピードと角度で走行していた180SX。その秘密は徹底的に行われたボディ補強にあるという。さらにメンバーのリジッド化や加工ナックル&延長ロアアームの装着なども実施済み。オーナーいわく「トラクションがかかるようになって、クルマが前に進むようになりました」とのことだ。



TD06L2-20Gタービン仕様

車高調はGPスポーツ製で、フロントは切れ角アップナックル、リヤはGT-R純正ナックルに交換済み。リヤメンバー補強なども実施されている。また、ラジエター冷却用ウォーターズプレーの装着や、BNR32純正ブレンボ流用なども行われていた。

■SPECIFICATION

SR20DET改(最大ブースト圧1.0kg/cm²・約400ps) トラストTD06L2-20G/エキマニ/サージタンク HKSカム(IN・EX: 256度)/FコンVプロ OS5速クロス ニスモLSD(ファイナル4.6:1) GPスポーツ・マフラー/Gマスターブロス(F: 10gk/mm・R: 9g/mm)/スーパーナックル/フルエアロ ワークエモーションD9R フェデラル595RS-R(F: 255/40-17・R: 265/35-18) サイトウロールケージ・ロールケージ ほか

マッスルクラス参戦

SILVIA [S15]

Driver: 和智 篤



レスポンス重視で仕上げた ナンバー付き大会仕様



東京都の「プロフェッサーオートサービス」代表でもある和智さんは、GPスポーツのコンプリートマシンをベース車として購入。ストリートも走れる大会仕様として、仕様変更やチューニングを行っているという。

現状ではエンジン本体はノーマルながら、小さめのTD06L2-20Gタービンを装着することで、レスポンス重視の400ps仕様となっている。

ボディはサイトウロールケージのダッシュ貫通6点タイプに、リヤクロスバーとサイドクロスバーが追加装着されていたぞ。

知
得
!!

初心者のための
シルビア/180SX

SR20

ウィーク
ポイント

30

連発!!

& 弱点克服

パーツ
カタログ



エンジンルーム

ENGINE COMPARTMENT



ありがちトラブルを把握して重大なトラブルを未然に防ごう!

今でもチューニングベースとして一線級のポテンシャルと高い人気を誇るシルビア/180SX。だが最終型のS15ですらすでに10年選手以上となり、経年劣化や走行によるダメージから逃れることは難しい。特集の最後にシルビア/180SXで良く目にするトラブルが頻発するポイントを一挙に紹介。これらのポイントを把握しておけば、緊急事態にも慌てず対処できるだろうし、メンテ&リフレッシュの計画にも役立つはずだ。転ばぬ先の杖としてスペアパーツを集めておくのもありかもしれないね!!

タービンガスケットが抜ける



主な
症状

- ・アイドリングが不安定
- ・排気音に異音が混ざる

エンジンルームから濁った異音がしたり、レスポンスが悪化している場合はタービンガスケットが抜けている可能性もある。マフラーを路面にヒットしたことがある車両はその影響で抜けることがあるので要注意。抜けた熱気(排気)が周辺パーツを痛める場合もあるので早急の手当てを。

AACバルブが不調になる



主な
症状

- ・アイドリングが不安定
- ・エンジンがストールする

ブローバイの油分や吸入されるホコリによってAACバルブがつまり、アイドルアップが正常に作動しない車両も多い。エアコンを入れたり、電装フル稼働の時にアイドリングが不安定になる場合、点検・清掃で直ることも多いぞ。同様にエアフロ汚れ・劣化による不調も同様だ。

リザーブタンクが割れる



主な
症状

- ・冷却水が漏れる
- ・水温が上昇する

特にS13系は素材の樹脂がエンジンルームの熱や紫外線で劣化しやすい。冷却水が漏れるようになると水温が上がった時にリザーブタンクに移動する分が減っていくので、エアかみやオーバーヒートの原因となることも。社外アルミ製対策パーツも存在するぞ。

ダイレクトイグニッションが故障する



主な
症状

- ・高回転で失火する
- ・アイドリングが不安定

S15の coils に繋がるダイレクトイグニッションシステムは、熱の影響で不安定になることがある。高回転で吹け上がりが悪くなったりアイドリングが不安定なら、プラグカバーをはずして冷却したりハーネスを交換すると改善する場合もある。

イグナイターが故障する



主な
症状

- ・エンジンがかからない
- ・アイドリングが不安定

エキマニやタービンに近いイグナイターは熱の影響で故障、作動しなくなることが多い。劣化初期はまれに失火する程度だが、完全に故障すると点火が行われなくなり、エンジンがかからなくなってしまう。適切な遮熱加工が劣化防止につながるぞ。

タービンウォーターラインが割れる



主な
症状

- ・冷却水が漏れる
- ・水温が上昇する

純正のステンレス製タービンウォーターラインは振動などで亀裂が入ることが多い。水温が上がる場合はタービンまわりもチェックしてみよう。ステンメッシュホースでできたウォーターラインキットも市販されているので、タービン脱着の際に交換しておく心安だ。オイルラインが破損する場合もあり。

NVCSやラッシュアジャスター機構の異音や故障



主な
症状

- ・アイドリングで異音をする
- ・パワーが落ちる

アイドリング時にエンジンからカチャカチャやガラガラと異音がし、暖気が完了すると音が消えたりパワー感もなくなっている場合はNVCSユニットが疑わしい。交換にはカム脱着作業が必要となるぞ。適切なエンジンオイル管理で不調の予防が可能だ。S13も含め、ラッシュアジャスターの劣化も同様な異音が発生する。

クランク角センサーの故障



主な
症状

- ・回転域による不調
- ・エンジブロー

回転するカムシャフトの角度を監視し点火タイミングを決めるクランク角センサー。経年劣化によって誤作動を起こすとアイドリングの不安定やふけ上がりが悪くなる。点火系不良の症状が出たときはここもチェックしてみよう。

ロッカーアームが脱落する



主な
症状

- ・パワーが落ちる
- ・エンジブロー

シフトダウンミスによるオーバーレブや、バルブスプリングのヘタリによって起こるロッカーアーム飛び。ストップバーパーツ装着のほか、バルブクリアランスの調整や適切なレートバルブスプリングを装着することなどで脱落を防ぐことができる。

オイルパンの損傷



- 主な症状**
- ・オイル漏れ
 - ・エンジブロー

S13系で車高を落とす場合にはオイルパンのヒットに注意。初期SR20のストレーナーはヒットしてオイルパンと密着するとオイルが吸い上げられなくなりブローにつながる。ガード類や社外のオイルパンの装着、ストレーナーの加工などの対策が可能だ。



下まわり UNDERBODY PARTS

パワステホースの亀裂など



- 主な症状**
- ・パワステフルードが漏れる
 - ・ステアリングを切ると異音をする

ゴムホースは熱や経年劣化が避けられないものだが、エキマニやタービンに近いパワステホースは劣化が顕著な部分。フルードが漏れて減るとパワステポンプやラックにまでダメージが及ぶので、漏れを発見したらホースの早期交換が必須だ。フルードの減りがある場合はラックのシールから漏れている場合もあり。

テンションロッドブラケットが変形する



- 主な症状**
- ・ブレーキング時に安定しない
 - ・走行中にふらつく

S13系とS14のテンションロッドブラケットは強度が弱く、走行中に簡単に変形してしまう。また力がかかり続けることや路面とのヒットで裂けるなど破損することもある。補強バーや補強済みの製品も市販されているほか、純正で補強入りのS15ターボ用も流用可能。

リヤメンバーの剛性が低い



- 主な症状**
- ・トラクションがかからない
 - ・走行中にふらつく

リヤメンバーが歪んで走安性能が落ちてしまう。メンバーはS13<S14<S15と強くなっていて、S14とS15は互換性あり、S13系にも取付変換パーツを使用すれば流用も可能。メンバーの異常はなくても、多くの車両のブッシュが切れていて要交換の状態だ。

ストラット周辺にクラックが入る



- 主な症状**
- ・走行安定性が悪化する
 - ・きしみ音が出る

足まわりを交換して路面からの入力が大きくなっている車両はフロントタイヤハウスの内側にクラックが入りやすい。特にS13はストラット周辺の強度が低くこのトラブルは多い。S14やS15も車齢がかさむにつれて同様のクラックが発生が増えている。

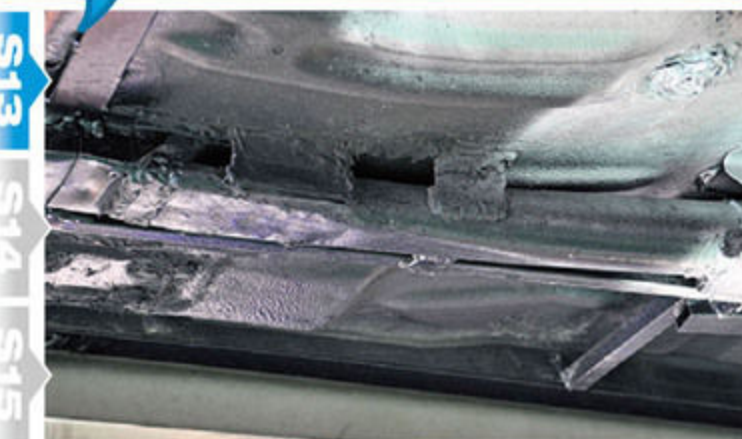
マウント・ブッシュ類の劣化



- 主な症状**
- ・振動が大きい
 - ・操作レスポンスが悪い

純正のゴムマウントやブッシュは交換されていなければヘタっているものがほとんど。足まわりのブッシュ類は走行性能の向上に、エンジンやミッションのマウントは振動を抑えたり操作性向上に繋がる。S13系はステアリングブッシュの交換も定番。

ボディ剛性の低下



- 主な症状**
- ・ボディがよれる
 - ・雨漏りする

S13系の助手席側フレームは途中で分断されており、激しく走った場合のボディが大きくよれる。その影響でルーフが歪むことも多い。また、180SXはリヤゲート付け根にクラックが入り雨漏りするケースも。フレーム増設やボディ補強パーツの装着は効果アリ。

タイロッドが曲がる・折れる



- 主な症状**
- ・アライメントが狂う
 - ・自走できなくなる

シルビア系は全般的にタイロッドが弱く、高速度で縁石に乗り上げたりすると折れたり曲がったりしてしまうことがある。市販されている強化品はトラブル防止となるほか、切れ角アップなどの効果を持った物も多い。

メインハーネスが断線する



- 主な症状**
- ・エンジンがかからない・頻繁にヒューズが切れる
 - ・電装系が誤作動する

車高を下げる場合はフェンダー内を通るメインハーネスをガードしたり、エンジンルームに上げるのは定番かつ鉄則。タイヤと接触したハーネスが断線し、電装系のトラブルを起こし自走不可能となることが多いぞ。

リヤナックルが割れる



- 主な症状**
- ・自走できなくなる

ドリフトマシンではリヤナックルのクラックも日頃からチェックしよう。横方向の入力の負担は大きく、最終的には割れて自走が不可能になってしまう。対策として補強を入れた加工ナックルも存在する。

6速ミッションの強度不足



- 主な症状**
- ・ギヤの入りが悪くなる
 - ・ミッションがブローする

S15スペックRの初期型に搭載されている6速MTは乱暴な扱いや大幅なパワーアップでトラブルが発生する傾向がある。定期的なオイル交換や丁寧なシフトチェンジでダメージを軽減させよう。また、内部部品の強度アップや5速MTへの換装も定番。

ドレンボルト周辺のクラック

S13 S14 S15



主な
症状

・ミッション/デフオイルが漏れる

テーパー形状を採用しているミッションやデフのドレンボルトは、締めすぎに注意。力を入れすぎるとボルトを入れすぎたり、ケース側の挿入部にクラックが入る原因となる。シールテープを巻き付けるなどして適正トルクで締め付けるようにしよう。

ラジエーターのカシメからの冷却水漏れ

S13 S14 S15



主な
症状

・水温上昇

純正の樹脂タンクラジエーターは経年劣化で、カシメ部分からの水漏れが起こることがある。また、社外のアلمラジエーターは帯電による内部腐食が起こることがあるので、アースをボディに取ると防ぐことができる。サーモスタットの不良による循環不良によるオーバーヒートにも注意。

その他のトラブルいろいろ

OTHER TROUBLE



冷却ファン周辺の不備

S13 S14 S15



主な
症状

・水温が上がりやすい

ファンカップリングの劣化により冷却性能が落ちている車両は多い。アイドリング時に水温が高いなら疑うべきポイント。また、大容量ラジエーターに交換するときは、シュラウドが付けにくくなるが、加工をしてでも残すのがベター。シュラウドを外すと冷却効果が大きく下がる。

電機系配線の結線不良

S13 S14 S15



主な
症状

・電装系の誤作動
・頻繁にヒューズが切れる

電装系の配線作業はトラブルに繋がること多い部分。配線の接続部分はギボシやハンダづけでしっかりと結線し、ショートや断線を防止しよう。また、熱や可動部品を避けて余裕を持って取りまわすこと。また、配線はブラブラさせず、周辺に固定すること。

オイルクーラー周辺のトラブル

S13 S14 S15



主な
症状

・ホーストラブルでオイルが漏れる
・センターボルトが折れる

オイルクーラーの取り付けされたS13は、エンジン側のフィルター取付部センターボルトが折れるトラブルが多い。また、オイルクーラーのメッシュホースどうしや周辺との接触でホースが擦りきれられるトラブルは頻発。擦れる部分はコルゲートチューブなどで保護し、揺れ留めの固定も忘れずに。

HPI **Z32エアフロ形状R35エアフロアダプター**
価格：2万円(R35エアフロセンサーは別売)
①エイチ・ピー・アイ ☎03-5663-2551
http://www.hpi.co.jp



最新の高性能エアフロが
手軽に流用可能！

URAS **猿人マウント/いもようかん**
価格：9000円(いもようかん)、1万8000円(猿人マウント)
①ユース ☎092-558-4111
http://www.uras.co.jp



機関係をしつかり固定し
機敏性をアップ

NAPREC **強化タイミングチェーン**
価格：8500円
①ナプレック ☎042-660-1185
http://www.naprec.co.jp



ノーマル比170%の
引っ張り強度を確保

GReedy **大容量オイルパンキット**
価格：3万8000円
①トラスト ☎0479-77-3000
http://www.trust-power.com



オイル容量1.5アップと
安定したオイル吸入を実現

HKS **GT-SSスポーツタービンキット**
価格：13万円(S14/S15)、14万4000円(RPS13/PS13)
①エッチケーエス ☎0544-29-1235
http://www.hks-power.co.jp



純正タービンと同等の価格で
約300psを発揮する

JUN MACHINE SHOP **大容量ウォーターポンプ**
価格：3万9000円(電動ファン仕様)、5万3000円(純正ファン仕様)
①田中工業 ☎03-3920-4165
http://www.junauto.co.jp



冷却水の流量を増やして
増大するエンジン発熱に対応

GReedy **ラジエーター-TWR**
価格：2万9800円
①トラスト ☎0479-77-3000
http://www.trust-power.com



コストパフォーマンス抜群の
オールアルミ製ラジエーター

ADVANCE **ブラックオルタネーター**
価格：4万9800円(90A)、5万6000円(130A)
①アドバンス ☎043-216-2702
http://www.alternator.jp



駆動ロスを抑えながら
大容量の発電を実現

KTC **アルミラジエーターリザーバータンク**
価格：1万2800円
①カインドテクノストラクチャー ☎048-285-8871
http://www.kts-web.com



劣化しない金属製タンクで
エンジンルームの美観もアップ

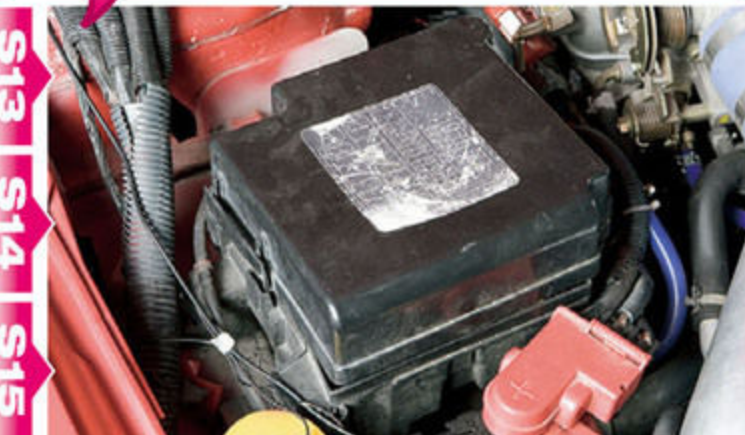
燃料ポンプが壊れる



- 主な症状**
- ・パワーが落ちる
 - ・エンジンプロー

経年劣化によって突然壊れることが多い。また、S13系は強い横Gをかけると空打ち状態となってポンプに負担がかかったり、燃料供給が滞りA/Fが薄くなる危険も。少ないガソリン残量でサーキットや峠を全開走行するのは避けるのが正解。フィルターの目詰まりにも注意。

ヒューズボックスシールの劣化



- 主な症状**
- ・チェックが困難になる

ヒューズが切れたときにいざチェックしようと思っても、劣化によって配置図が読めなくなっていることが多い。この配置図はヒューズボックスのフタごと純正部品として購入できるほか、アフターパーツとして専用のステッカーも販売されているぞ。

EGR&オイルセパレーターの撤去はNG



- 主な症状**
- ・ブローパイガスにオイルが混じりやすい
 - ・車検に適合しない

S13系に社外エキマニを装着する時に邪魔になるEGRやオイルセパレーター。しかし、撤去すると構造上ブローパイにオイルが混入しやすくなるため、リターン付きのキャッチタンクなどの代替策が必須。また、EGRは車検を受ける際に必要不可欠なパーツとなる。

バキュームホース類の劣化、亀裂



- 主な症状**
- ・アイドリングが安定しない
 - ・ブースト圧が上がらない

エンジンルーム内に張り巡らしてあるゴムホースは劣化で柔軟性を失って裂けやすくなり、エア漏れなどの原因となる。脱着の際にホースバンドで締めすぎで亀裂が入ってしまうことも。ホースの接続に使うプラスチックの三つ叉も劣化しやすいので注意。

クラッチペダルブラケットが壊れる



- 主な症状**
- ・クラッチが切れにくい
 - ・クラッチペダルが上がってこない

社外クラッチを装着して大きな踏力が必要となると、クラッチペダルのブラケットが破損することがある。初期症状としてペダルフィーリングの変化があげられるので、違和感を感じたらチェックしよう。補強を施した強化品も市販されている。

メーターが故障する



- 主な症状**
- ・指針の動きが不安定になる
 - ・指針が動かない

スピードメーターやタコメーターの指針の動きがおかしくなった場合は、メーター本体を交換することで解消することが多い。症状が多く聞かれる燃料計指針の動作不安定は、燃料タンク内のフロートの脱落が疑われるのでチェックしよう。

オイルポンプが破損する



- 主な症状**
- ・異音
 - ・エンジンプロー

高回転域を多用するマシンでトラブル多いのがオイルポンプ。破損するとオイルが循環できず油膜が切れ、エンジンプローに繋がる。振動が原因とされる場合が多く対策は難しいが、油圧を監視することで異変を察知することは可能。

インタークーラーパイプのキズ・亀裂



- 主な症状**
- ・アイドリングが安定しない
 - ・パワーが落ちる

前置きインタークーラー装着の際ボディに穴を開けてパイプを通すが、穴の切り口がパイプに近すぎると振動でパイプとボディが接触、穴が開いてしまうことも。ボディ切断面をシリコンホースなどで保護する対策も有効。また、油分によりホースが抜けやすくなるので脱着時は脱脂を。

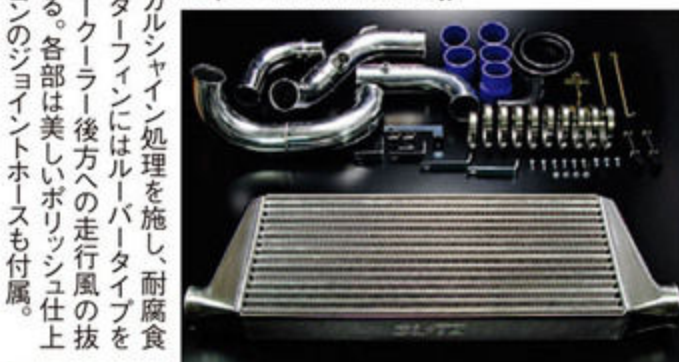
リフレッシュパーツ

プチカタログ

For SILVIA/180SX

へたりやヤレが起きている部分は新たなパーツへとリフレッシュすれば元気な走りを取り戻し、シルビア/180SXライフを長く楽しむことが可能。このカタログではリフレッシュに加え、さらに性能を向上させる『+α』を実現するパーツを厳選して紹介!!

BLITZ **インタークーラーCS**
価格: 6万8000円
⑧ ブリッツ ☎0422-60-2277
<http://www.blitz.co.jp>



特殊処理で高い腐食性を持つ
インタークーラーキット

GP SPORTS **メガテッククーリングファン**
価格: 1万2800円
⑧ GPスポーツ ☎0256-36-7773
<http://www.gpsports.co.jp>



ボルトオン装着で
大容量ラジエーターにも対応

パートごとに徹底解説!

基礎知識から調整方法まで

車高を下げてホイールをツライチにしたり、LSDを組んでスポーツ走行を満喫したりと、見た目にも走行性能にも必須の足まわりチューン。ここではその基本的な名称や役割、そしてパーツセレクトのポイントや、セッティングの方法まで、パーツごとに紹介していくぞ。「なんとなくパーツの名前くらいは知ってるけど…」なんていう初心者はもちろん、これから足まわりチューンに着手予定のひとにもじっくり読んでほしい内容だ!



足まわりセッティングテクニック

知ってる?

付けてる?

イジってる?



アライメント

定期的な計測&調整が必要不可欠!

タイヤ&ホイールが車体に対してどんな状態で装着されているかを、数値で表したものを総称して『ホイールアライメント』と呼ぶ。

直進安定性やステアリングを切った際のレスポンス、タイヤグリップなど走行性能に大きな影響を与える、足まわりチューンの基礎となる数値だ。

足まわりのパーツを交換したりセッティングを変えたりしたときはもちろん、普通に走っているだけでも段差による衝撃などによって狂ってしまうことがあるというから、定期的に

しっかりと計測&調整しておきたい。

ちなみに、身近な道具で簡易的に計測することもできるけれど、パーツ交換など大がかりな作業を行った際には、プロショップのアライメントテスターや専用の計測器でのチェック&調整をオススメするよ。

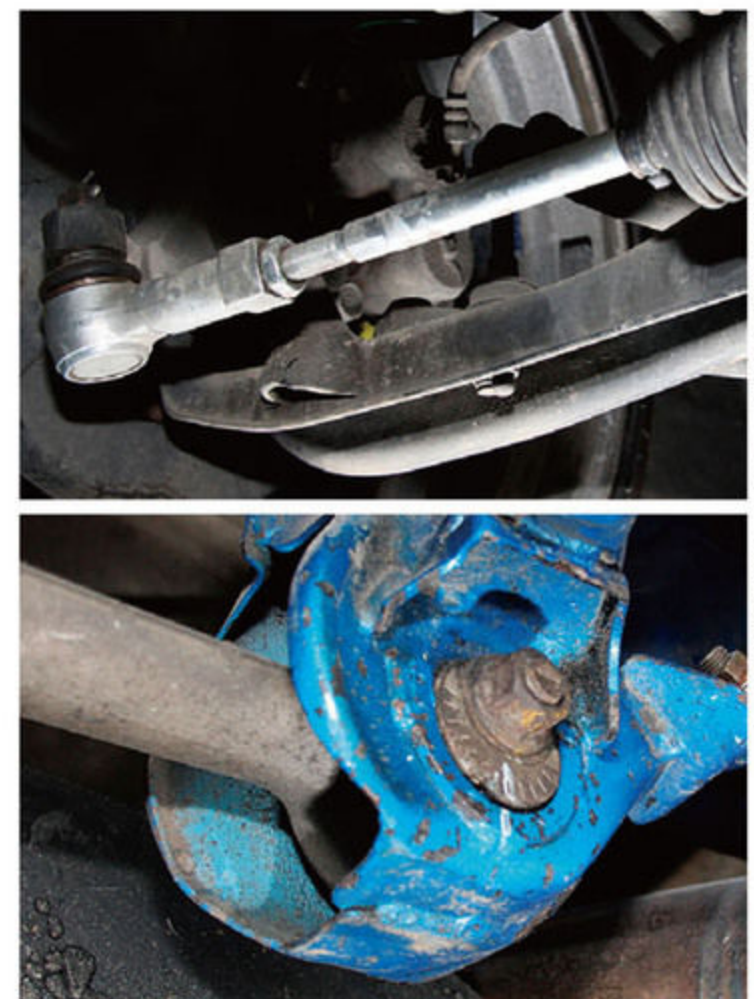
また、ノーマル状態での基準値は定められているけれど、その数値がチューニングカーにとって理想かというところとは言いえない。愛車の使い方やターゲットにするステージによって、その値は変わってくるというわけだ。

そのため、いかに乗り手の理想とする状態に調整できるかは、ショップのノウハウに頼ったり、自分で試行錯誤を繰り返して探し出していくことも必要だぞ。



キャンバー

クルマを正面(または真後)から見たときに、タイヤが『ハの字』になっている場合を『ネガティブキャンバー』(ネガキャン)、その逆を『ポジティブキャンバー』(ポジキャン)と呼ぶ。コーナリング時のタイヤ接地面積を増やすなどの目的でネガキャン方向に調整することが多い。また、車高を下げてツライチを狙う場合も同様だけど、やりすぎると接地力が減りタイヤが偏摩耗しやすくなるなどデメリットが大きいので注意。

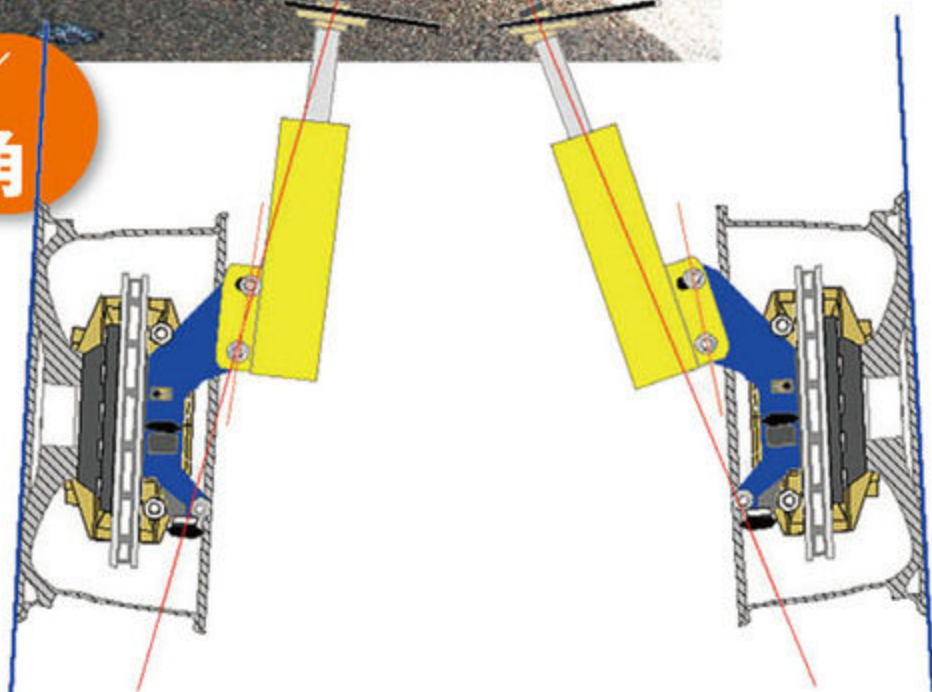


タイロッドのターンバックルやアーム取り付け部の偏心ボルトなどにより、純正でもアライメント調整は可能。でも、車高を下げていった場合などには純正で盛り込まれた構造では適正値まで調整しきれなくなってしまう場合も多い。そのため、社外品の調整式タイプはその調整幅が大きくなるよう設計されている。



キャスター／キングピン角

サスペンションの車体側取り付け部と、ハブとロアアームの取り付け部を結ぶ「キングピン軸」(操舵の回転軸)の角度。クルマを真横から見たときの傾きをキャスター角、クルマを正面から見たときの角度をキングピン角(キャンバー角はタイヤと地面の角度)と呼ぶ。それぞれトレッド幅やホイールベースなどに変化を与え、コーナリング特性(直進性)に影響を及ぼす。純正では調整できない車種が多いが、テンションロッドの交換などで調整可能になる場合も多い。



クルマを上から見たときに、タイヤが進行方向に対して内股になっている場合を「トーイン」、ガニ股になっている場合を「トーアウト」と呼ぶ。ステアリング操作に対しての挙動や直進性に大きく影響する。車高やキャンバーとの兼ね合いもあるけれど、トーの調整により舵角に対する初期反応を変えたり、前後のセッティングでアンダー／オーバーのステアリング特性に変化を付けることができる。

トー

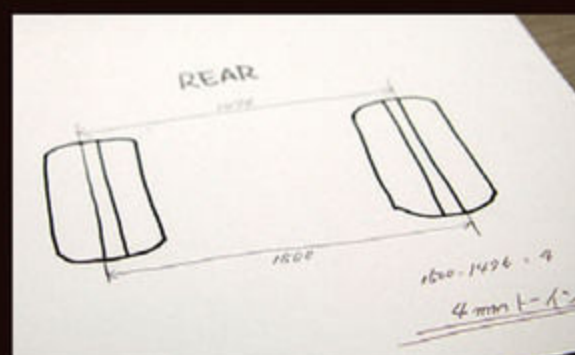


ロールセンター

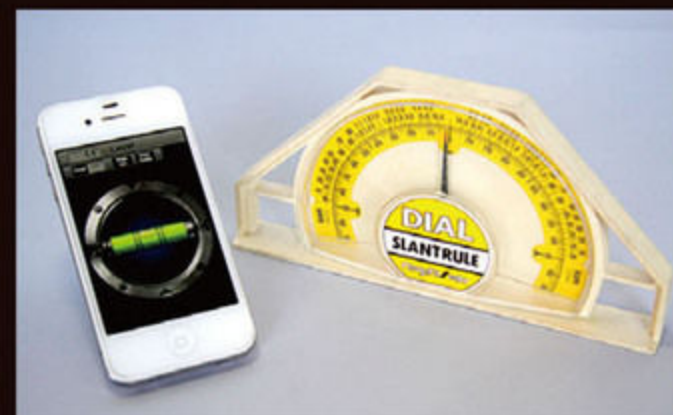
車両がロールする際の軸がロールセンター。車高を下げると重心も下がってコーナリング時の安定感はアップするが、アーム類の角度がバンザイ状態になりロールセンターがズレることのデメリットも発生する。バンプ時のアライメントの変化量が大きくなったり、アーム類の動きが悪くなったり、ロールセンターがずれロール量が大きくなることなどだ。そこで、アダプターなどを使ってアームの状態(ロールセンター)を矯正するのがオススメ。前後のロールセンターをつないだロール軸の角度の変化も走行性能やフィーリングに大きく影響する。



タイヤのセンターグループなど計測の基準位置を決め、タイヤの前側と後ろ側で左右タイヤの距離を計測。その差を比較することで、トーインなのかトーアウトなのかを知ることができる。おなじき缶を2本用意するなどして、計測する高さも合わせてやるのがポイントだ。ただし、この計測でわかるのは、「トーータルトー」(左右タイヤの角度差)であって、左右のトーが均等な角度かは計測できない。また、トーがあっても前後の車軸の平行度のズレ(セッバック)によって発生するステアリング特性や直進性の違和感が発生しているケースもある。



身近な道具でできる簡易アライメント測定



長い定規やまっすぐな棒などをホイールのリム部分に当て、その角度を水準器などで計測することでキャンバー角が計測可能。あらかじめタイヤの空気圧を合わせ、トランクや室内の荷物を普段の走行時とできるだけ同じ状態にして、地面が平らなところで計測することが重要だ。

サスペンション

それぞれの構造や特徴を理解しよう!

路面の凹凸などを吸収するダンパーやスプリングなどの緩衝装置、さらにハブやナックル、アーム類など足まわりを構成するパーツ全体をまとめてサスペンション(懸架装置)と呼ぶ。

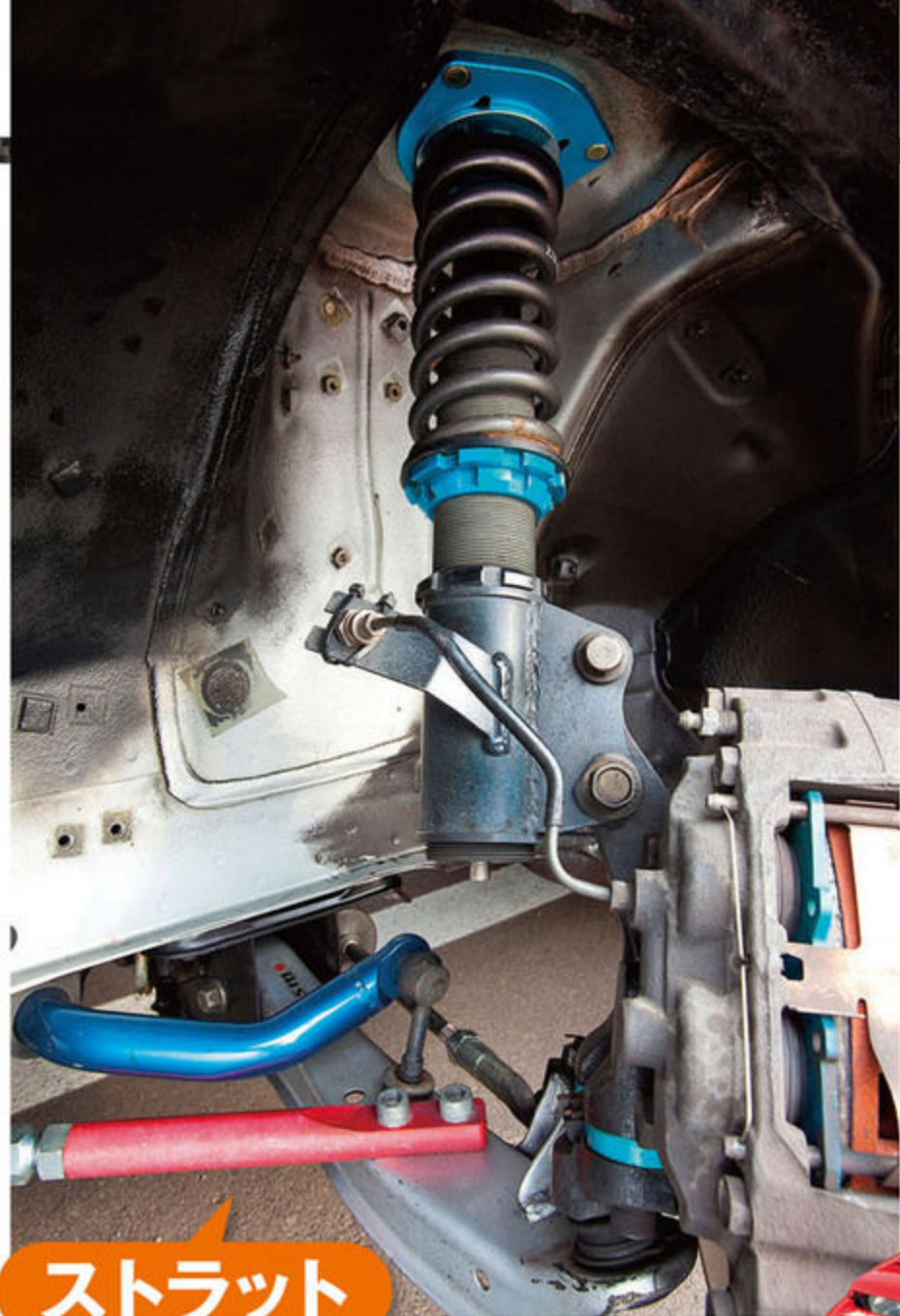
クルマのサスペンションには多くの種類があって、それぞれアームやロッドなどのパーツ構成も異なるし、当然ながら調整できる箇所やその方法も異なってくる。

そして、それぞれのサスペンション構造ごとに善し悪しや特性の違いはあるけれど、サスペンション構造自体を作り変えるなんてことは、大がかりすぎて通常では行うことはできない。

だから、まずは自分の愛車のサスペンション構造やその特性を理解し、それに合わせたセッティング方法を学んでいくことが大切というわけ。

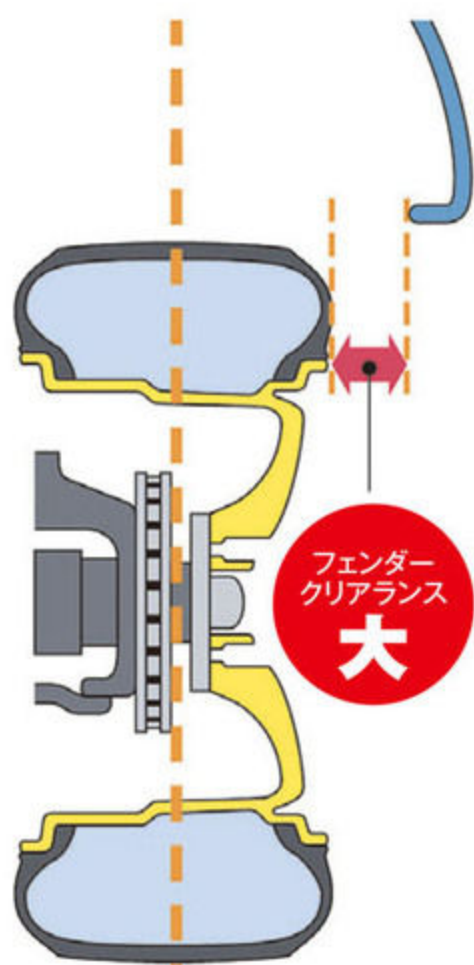
また、ここで紹介する以外にもAE86のリヤなどに採用される『リジッドアックスル』や、コンパクトカーのリヤなどに採用される『トーションビーム』、さらにセミトレーリングアーム式など、メーカー独自の呼び名も含めるとさまざまな種類があるぞ。

メーカー独自の呼び名も含めるとさまざまな種類があるぞ。

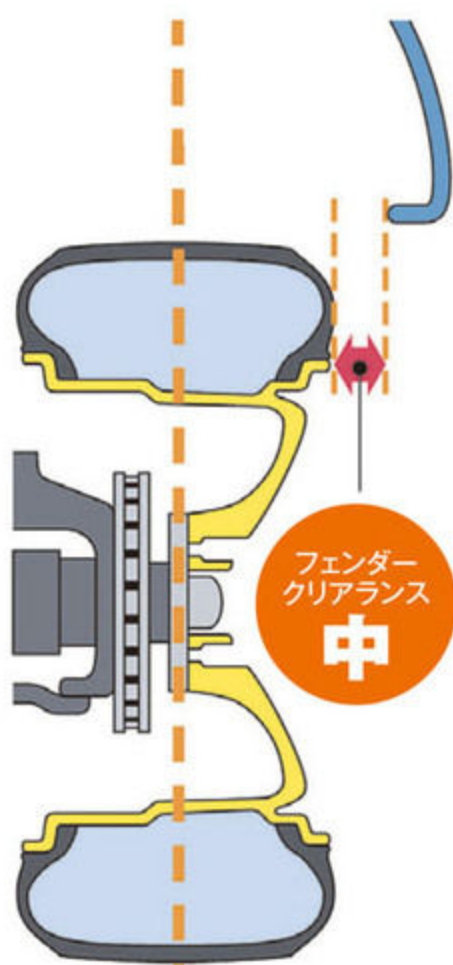


ストラット

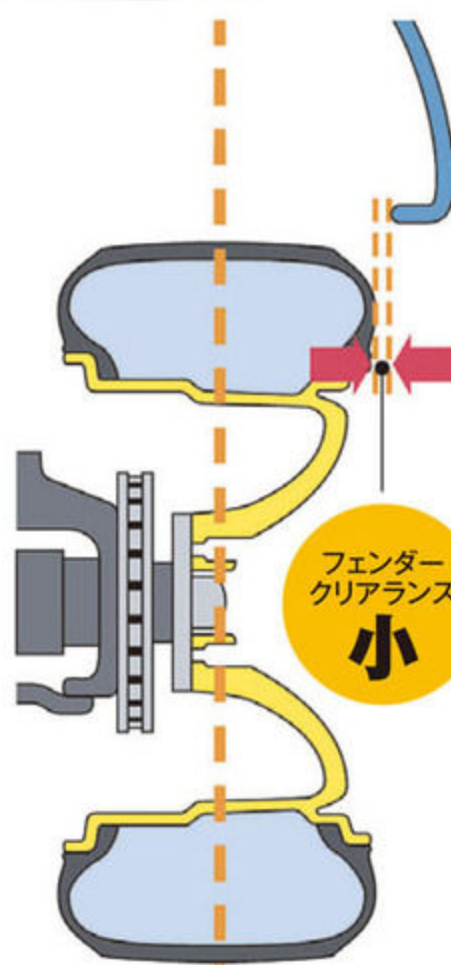
『マクファーソン・ストラット』式とも呼ばれる。基本的に車体をダンパーとロアアームが支えているシンプルな構造で、フロントサスペンションへの採用例が多い。ダンパーがアームの役割も兼ねているため、ダンパー自体の剛性の高さも求められる。パーツ点数が比較的少なく、アッパーマウントでキャンバー調整を行うことができるなど、イジリやすいのがメリット。



プラスインセット



ゼロセット



マイナスインセット

フェンダー
クリアランス
大

フェンダー
クリアランス
中

フェンダー
クリアランス
小



写真はタイムアタックシーンで人気となっているアドバンA050の295/35-18と295/30-18。外径が変わればギヤ比を変えたのと同じ効果があるし、エア圧のセッティングや走り方を変えないといけないうほどエアボリュームも異なる。サーキットなどでギヤ比が合わないといひとは、タイヤ外径を変えてみるのもセッティングのうちなのだ。



ホイール選びの際に、注意しておきたいのがブレーキキャリパーとのクリアランス。大型キャリパーを装着している場合は、サイズやリム形状によっては内側が干渉してしまう恐れもあるので注意したい。



「ホイールを変えたら車高調と干渉しちゃった!」なんてこともある。ストラット式のクルマなら、スパーサーで外に逃がす方法以外にも、車高調ブラケットを長穴加工してキングピン角を起こすことで、問題を解消できる場合もあるぞ。



「インセット」は、ホイールリムの中心線と、ハブに取り付ける締結面の離れ具合を表す数値。図のように締結面がリムの中心線よりもホイールの外側になっている場合はインセット(=プラスオフセット)。逆にリムの中心線より内側になっているものをアウトセット(マイナスインセット=マイナスオフセット)、センターにあるものをゼロセットと呼ぶ。フェンダーとのクリアランスを「ツライチ」にしたいなら、基本的には純正よりインセットが小さい数値のアイテムを選ぶことになるね。従来のオフセットから、2008年に表記が変わり統一されている。

ホイールサイズの見方

8.5J × 16 インセット15

ホイールのリム幅。

ホイールの
リム径。

リム幅の中心線から
ホイール締結面までの距離(mm)。



ハブボルトサークルの直径を表すPCD(ピッチ・サークル・ダイヤメーター)と、ホイール数と同じじゃないとホイールは履けない。国産乗用車の場合はPCDが114.3mmか100mmで、ホイール数は4穴か5穴が一般的だ。さらに、メーカーによってハブセンター径も異なる場合がある。社外ホイールは汎用性を高めるためハブセンターが大きめに作られているものが多いが、純正ホイール流用などの際は要注意だ。



マルチリンク

ダブルウィッシュボーン系の派生で、リンクの数を増やすことでさらに積極的にアライメントを管理できるようになっているのが特徴。その反面、ブッシュの数が多くなっているため、リニアさがスポイルされるとも言われる。ダブルウィッシュボーンの進化とともに区別するのが難しくなっていて、メーカーがどう呼ぶかで決まっているようなもの、というのが実情だ。



ダブルウィッシュボーン

アッパーアームとロアアームという上下2本のアームがハブ&ナックルを支える構造。常にタイヤが路面と垂直に保たれ、サスペンションの動作もスムーズなので、高性能なサスペンション構造とされ、高級車やスポーツカーに多く採用されている。調整箇所も多いのでセッティングの自由度も高いけれど、構成パーツ点数が多いためチューニングする際には費用がかかるのが難点。



ホイール／タイヤサイズ

ドレスアップもチューニングもサイズ選びが肝心!

クルマを買ったらまずホイールを変えるというひとも多いはず。そんなとき、デザインなども大切だけど、ポイントとなってくるのがサイズ選び。

純正と同様のサイズを選ぶ場合はいいけれど「せっかくならインチアップしたいし、もっとツライチにしたい」と考える人が多いだろうからね。

そこで知っておきたいのが、フェンダーとのクリアランスを左右する『インセット』や、タイヤを装着した時の外径の計算方法だ。

インチアップしてもタイヤ外径などが純正同等なら問題は起こらないが、太さなどを変更する場合にはインセットなども考慮して適合させよう。

また、軽くて高剛性なホイールは、チューニングの効果も高いし、最近はエアボリュームなどの差も注目されている。特にバネ下重量を軽くすることは、走行性能アップに大きく貢献してくれるぞ。

もちろん、タイヤの太さや外径なども重要なセッティング要素なので、タイヤ&ホイール選びは奥が深いぞ。

タイヤの側面には、製造時期などを表す「セリアル番号」も記載されている。たとえば後ろの4桁が「0811」だったら2011年の8週目(2月)というわけだ。極端に古いタイヤはゴムが固くなって性能が落ちたり、劣化してヒビ割れやエア漏れなどの危険などもある。中古タイヤ選びの際などの参考にしよう。



サイドウォールに記載されているタイヤサイズ。左の数字から、タイヤの断面幅、扁平率(タイヤハイト)、ホイールのリム径を表す。インチアップしても、純正サイズとタイヤ外径をおおよそあわせておくことがタイヤサイズ選びの基本だ。逆に、外径が異なるとスピードメーターのズレや車高の変化などに繋がるので注意したい。その後の数字はロードインデックスと速度記号。このあたりはタイヤメーカーのホームページなどで詳しく説明されているので、興味がある人は調べてみてね。

タイヤサイズの見方

235 / 40 R18 91 W

タイヤのトレッド幅
(単位はmm)

ホイールのリム径
(単位はインチ。1インチは25.4mm)

ロードインデックス
(タイヤの対荷重性能)

タイヤの扁平率(タイヤ幅に対する比率。単位はパーセント)

速度記号(最高速度への耐久性)

タイヤ外径の算出方法

タイヤ幅 × 扁平率 ÷ 50 + リム径 × 25.4

※235/40R18の場合は…235 × 40 ÷ 50 + 18 × 25.4 = 645.2mm



POINT!!

アッパーマウント

車高調をボディと連結するアッパーマウントは、路面からの入力を受け止める役割を果たしている。ピロボールを使用したアッパーマウントはダンパーの性能を最大限に引き出すことができるが、ボディに振動や衝撃が伝わりやすい。逆にゴムブッシュはボディへ伝わる振動を弱めてくれるけど、ダンパーにかかる力も逃げてしまうのでダンパーの働きが阻害されてしまう。

ストラット式サスペンションのアッパーマウントはキャンバー角やキャスター角を調整できるものが一般的。ネガティブキャンバーをつけることでコーナリング性能を高めたり、幅広のタイヤやホイールをフェンダー内に収めることもできる。



基礎から覚える

車高調の役割と活用術

車高と減衰力の調整で走行性能や挙動をコントロール可能!

足まわり
セットアップ
テクニク

バンブラバー/ダストブーツ

ショックの底付きを防ぐバンブラバーは、力がかかるほど固くなる性質を持つものもあり、ちょうどいいタイミングでバンブタッチさせることで姿勢を変化させて挙動を変えるきっかけにも使用できるし、急激な底突きによるダンパーなどの破損防止にも有効。ダストブーツはない製品もあるが、ロッドやシールをキズから保護してくれるのなど耐久性を高める効果がある。



POINT!!

ブレーキホースの固定



ブレーキホースの固定ブラケットは、一部装着されていないものやブラケットがオプションパーツとなっている車高調も存在。ホースが周囲に接触するとトラブルの原因ともなりかねないので、ブラケットが装着されているものを選ぶと安心。また、最近はブレーキホースが安全に固定されていないと車検に通らないというケースもあるようだ。

POINT!!

さまざまな環境で走ることや、万人向けの乗り心地までを考慮したノーマルのサスペンションは、挙動が大きくスポーティな走りに適しているとは言えないものがほとんど。また、ノーマルの車高の高さも、カッコよくない。

そこで、姿勢変化を適度に抑制したりステアリング操作にリアに反応するなど、純正のサスペンションよりもスポーティな走りに比重をおいて設計され、車高調整機能を盛り込んだのが車高調キットだ。

ロアブラケット

POINT!!

ロアアームやナックルに接続されるロアブラケット。ロアアームとの接続部が可動式のものにはピロボール仕様とブッシュ仕様があり、ピロボール仕様のほうがスムーズでダイレクト、ダンパーの性能をより発揮させることができる。ストラット形式の場合は長穴加工によってキャンバー角が調整できる製品もある。



ローダウンすることでスタイルを引き締められるし、重心を下げることでスプリングレートや減衰力を高めて不要な車体の動きを抑制することで、コーナリング性能や操縦安定性を高めることができる。

様々な用途やステージに合わせた設計の車高調が存在するが、せっかく装着するのなら、市販品をそのまま装着するだけじゃもったいない。さらに、盛り込まれた機能を活用し、車高や減衰力、スプリングレートを調整、自分好みのハンドリングやスタイルを追求して欲しいな。

このページでその基本機能や役割を解説するので、自分の乗り方にマッチしたセットアップを目指してくれ!

POINT!!

ダンパーの構造

スプリングの上下の動きをダンパー内部のオイルによる抵抗力で収束させるのがダンパーの役割。この抵抗力が『減衰力』で、乗り心地や走行中の姿勢変化のスピードを調整することができる。減衰力はダイヤルで調整できるようにになっているものも多く、ハイスベックなダンパーでは伸び側と縮み側を独立調整することもできる。



単筒式と複筒式

単筒式はショックアブソーバーの外筒がそのままシリンダーとなっていて、複筒式は内部にもう1本シリンダーを備えている。単筒式はオイル容量が多いため熱に強く微細な減衰力セッティングが可能で、複筒式は内部のガス圧が低くしなやかなサスペンションを作りやすいという傾向がある。



減衰力調整

ダンパーにはダイヤルで減衰力を調整できるものも多い。内部のバルブを通過するオイルの流量を変化させて抵抗力を強弱させている。減衰力を強くすると姿勢変化は緩やかに、逆に弱くすると急になる方向になる。調整ダイヤルは倒立式ストラットの場合車高調の下側に、それ以外の形式では上側に設置される。

ピストンロッドがシェルケース上側になるのが正立式で、ダンパーのケースが上側になるのが倒立式。ストラット式はダンパーがサスペンションアーム構造の一部となるため、強度が確保でき、バネ下重量も抑えられる倒立式が有利な構造となる。逆に正立式は、ダンパー径やピストン径を大きくし、容量を確保できるメリットがある。



正立式と倒立式



専用設計の
ショートダンパーと
各部形状変更で
走れる低車高を実現!

GP SPORTS G-MASTER SUPER LOW

価格：9万8000円～10万8000円

☎ GPスポーツ ☎0256-36-7773
http://www.gpsports.co.jp

地を這う極低車高スタイルを実現するサスペンションキット。専用設計されたショートダンパーはストローク量もしっかりと確保。ロースタイルのままストリートを軽快に走れるだけでなくサーキット走行にまで対応している。



GPスポーツではGマスタースーパーロー(写真左)のほか5種類の車高調キットを設定。DG-5とコラボしたGマスタープロス(写真右)は、専用レートのスウィフトスプリングと微低速域から減衰力が立ち上がる大径ピストンを採用、サーキットでその真価を発揮するモデルだ。

車高調とは?

- 車高を任意の高さに変更するためのアイテム
- 車高の変化はスタイリングと走行性能に影響を与える
- 車高とプリロードを個別に調整可能な全長調整式がオススメ

スプリング

路面の段差などや路面のうねりなどを吸収するスプリング。多くの車高調には直巻スプリングが使用されているので、自由長やレートなどを変えてストローク量やハンドリング特性を変えることができる。また、一般的なスプリングは80%程度縮むと両端から線間密着が始まり、レートが急激に変化する(高くなる)傾向にある。厳密なサスセッティングではストローク量の考慮も重要。

スプリングの上または下に装着するヘルパースプリング。短いスプリングを装着時の遊びを防ぐほかに、リバウンドストロークを確保し旋回中のイン側やブレーキング中のリヤなどの接地力を高める効果もある。



POINT!!

全長調整式

多くの車高調が全長調整式となっているが、このタイプの車高調はスプリングシートとブラケットを個別に上下させることができるので、スプリングのプリロード量を変えずに(乗り心地を変えずに)車高調整が可能。プリロードと車高を別途調整できることは、セッティングの要素を増やすことにつながる。

車高はダンパーを左右同じ状態で装着し、調整はメジャーやブラケットの回転数巻き数など左右で合わせて行うのが基本。左右差があると荷重の差が生まれて挙動にも変化が出てしまう。また、前後の車高や減衰力、スプリングレートを調整することで挙動を変えることも可能だ。



POINT!!

知れば得する

調整式アーム & ロッド類の 賢い選び方

に高める!

POINT!!

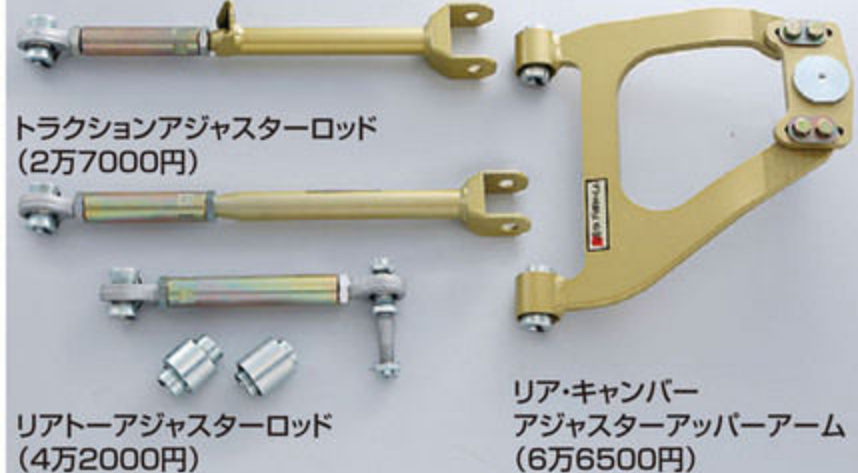
サスペンション形式による
パーツ構成の違い

ダブルウィッシュボーン

ロールセンターアジャスターピロ・ロアアーム
(6万3000円~)



アジャスター・リア・ロアアーム (2万8000円~)



走行中のキャンバー角変化が少ないなどの利点があるダブルウィッシュボーン式サスペンション。ツアラー系などトヨタ車やFD3Sなどに採用され、写真のJZX100用の場合、特にフロントは上下1対のアームとテンションロッドというシンプルな構成だ。純正の調整機構では大きなキャンバー角をつけにくいのが、アームを調整式にすることでサーキット走行にも最適なアライメントが実現できる。

マルチリンク

ロールセンターアジャスター
ロアアームキット (8万9500円)



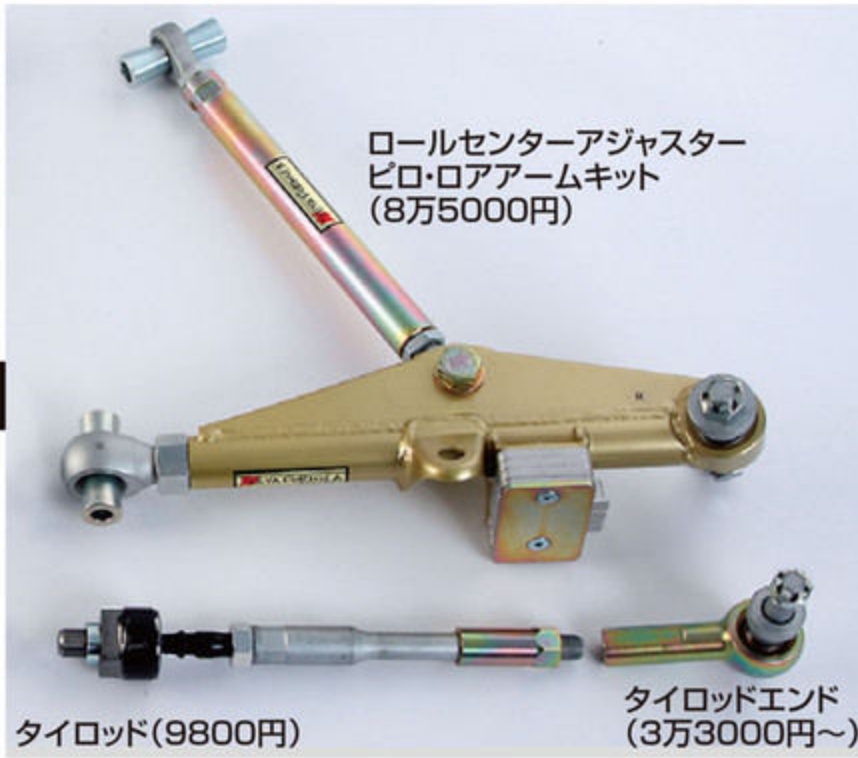
リア・キャンバー
アジャスター
アッパーアーム
(3万1000円~)



第2世代GT-Rなどに採用されるマルチリンク方式(写真はBCN R33用)。ロアアームが複数本のアームで構成され、ジオメトリ変化をしっかりと管理することができるため、接地能力が高い。反面、車高が変わりアーム角に変化が起こるとサスペンションの上下動をアームが規制してしまう場合がある。調整式アームとピロボール化により、適切なアライメントが実現されるだけでなく、すべてのアーム類をスムーズに動かすことが可能となる。

ストラット

シルビアのフロントなどに採用されているマクファーソンストラット用(写真はS15用)。ダンパー自体が構造の一部となる構造のため、部品点数が少ないのが特徴。イケヤフォーミュラのアームセットは、テンションロッドと一体となり、適正なジオメトリを実現する。タイロッドの強度が不足がちなため、取り付け角度を矯正し強度も高められたイケヤフォーミュラ製のタイロッドも合わせて使用することを推奨している。



ダウンサスや車高調を装着して車高を変えた場合、同時にアーム類の角度や長さの適正化によってアライメント調整(適正化)作業も必要となる。ところが、極端に車高を下げたりすると、ノーマルの機構では調整幅が足りなくなってしまうことも少なくない。そういった場合に活躍してくれ

るのが、純正よりも幅広い調整範囲を持つ、調整式のアームやロッドだ。また、純正アームのリンク部分などは、快適性などに配慮して柔軟なゴムブッシュが採用されていることが多い。しかし、攻めた走りをするゴムブッシュがヨレてしまったり、アームの動きが渋かったりして、タイヤのグ

リップ力を最大限活かしたい場面も出てくる。そのため、走行性能を突き詰めた競技系車両の場合、ゴムブッシュからピロボールへの変更なども定番メニューとなっている。ただし、ストリートマシンの場合は、ボディへの負担や普段の乗り心

タイロッド/タイロッドエンド

POINT!!

強度不足が指摘されるシルビアなどのタイロッドを強化品に交換するのは定番。また、ちょっと特殊な例だけど、切れ角アップのための加工ナックル装着車両やロアアーム延長車両などでは、純正タイロッドの長さが足りなくなる事例も少なくないという。対策パーツとして延長パーツなどが販売されている。イケヤフォーミュラ製タイロッドも調整幅が広くこのような場合にも対応可能だという。また、タイロッドエンドは下方にオフセット装着し、ロッド角を矯正しスムーズな動きを実現する。



最適なアライメントを作りハンドリングを向上し駆動力を最大限

ロールセンター補正やトー変化抑制など高機能アーム類を多数ラインナップ!



IKEYA FORMULA フットワークパーツ

☎ イケヤフォーミュラ ☎ 0289-64-5652
http://www.ikeya-f.co.jp

調整機能はもちろん、ロールセンター補正効果を備えるなど、他社製品にはないこだわりの機能を盛り込んだアーム類を多数ラインナップしているイケヤフォーミュラ。自社開発の『軌道ジオメトリー測定装置』で計測し設計したアイテムは、純正に対してパンプ&リパンプ時のアライメント変化を抑制する。



ドリフトユーザーも多いシルビア系を中心に「ロールセンターを補正しすぎるとドリフトしにくくなる」という声が多く届いたという。そのため、現在では補正量の異なる2種類のスペーサーを組み替え、好みに応じてセッティングできる設計も採用している(日産車、S2000、インプレッサ用など)。



足まわりの分解作業を行った際には、アライメント調整もセットで行いたい。そんなユーザーのためにイケヤフォーミュラでは、持ち運びにも便利なアライメントゲージ「メーブルA-1ゲージ」(フルセット3万円~)もラインナップしている。

調整式アーム&ロッド類とは?

- ・ハンドリングや動力性能を左右する基本パーツ
- ・純正以上のアライメント調整幅を持つ
- ・強化ブッシュやピロボール化などで剛性を高め動きをスムーズに

ピロボール/強化ブッシュ

POINT!!



ピロボール化により、細かい振動や異音、乗り心地の悪化に繋がる場合も少なくない。そのため、一部のパーツには純正よりも固い強化ゴムブッシュタイプも用意されている(ピロボールとの選択が可能)。また、純正アームのブッシュのみをピロボールに打ち替える製品もある。



シャシ(メンバー)とアームの接合部などには純正ではゴムが使用されている場合が多い。柔軟なゴムにより路面から伝わる微振動を吸収しつつアームの支点としての役割を果たす構造だ。しかし、反力を持つゴム類に比べピロボールはよりスムーズな動作とリニアなハンドリングを実現、さらにアライメント変化の抑制が可能。

地などを考慮すると、フルピロ化が最適な選択とは言いきれない。純正よりも固い材質のゴムを採用した強化ゴムブッシュや、ウレタンブッシュ

ターンバックル式/スライド式

調整式アームの持つ調整機構には、いくつかの方式が採用されている。例えばタイロッドやテンションロッド、ロアアームなどの長短を調整する部分に採用されるターンバックル方式。左右に切られたネジを回転させることで、全長を伸縮させることができるというものだ。いっぽう、アッパーアームなどには強度に優れる「スライド調整式」を採用。



POINT!!

シユなどを活用してみるというのも、選択肢のひとつ。クルマを使うステータス目的によって選択することが重要というわけだ。



POINT!!

イニシャルトルク

OS技研のスーパーロックLSDは抵抗(ロス)となるイニシャルトルクをなくし、作動レスポンスやロック率の向上を追求したモデルも増えてきた。ストリートマシンにとっても街乗りの交差点での引きずりがいいことや、タイヤの摩耗や異音の低減などの機能はうれしい「クラッチプレート」の減りが遅くなってオーバーホールサイクルが伸びた」というチューナーの声も多い。

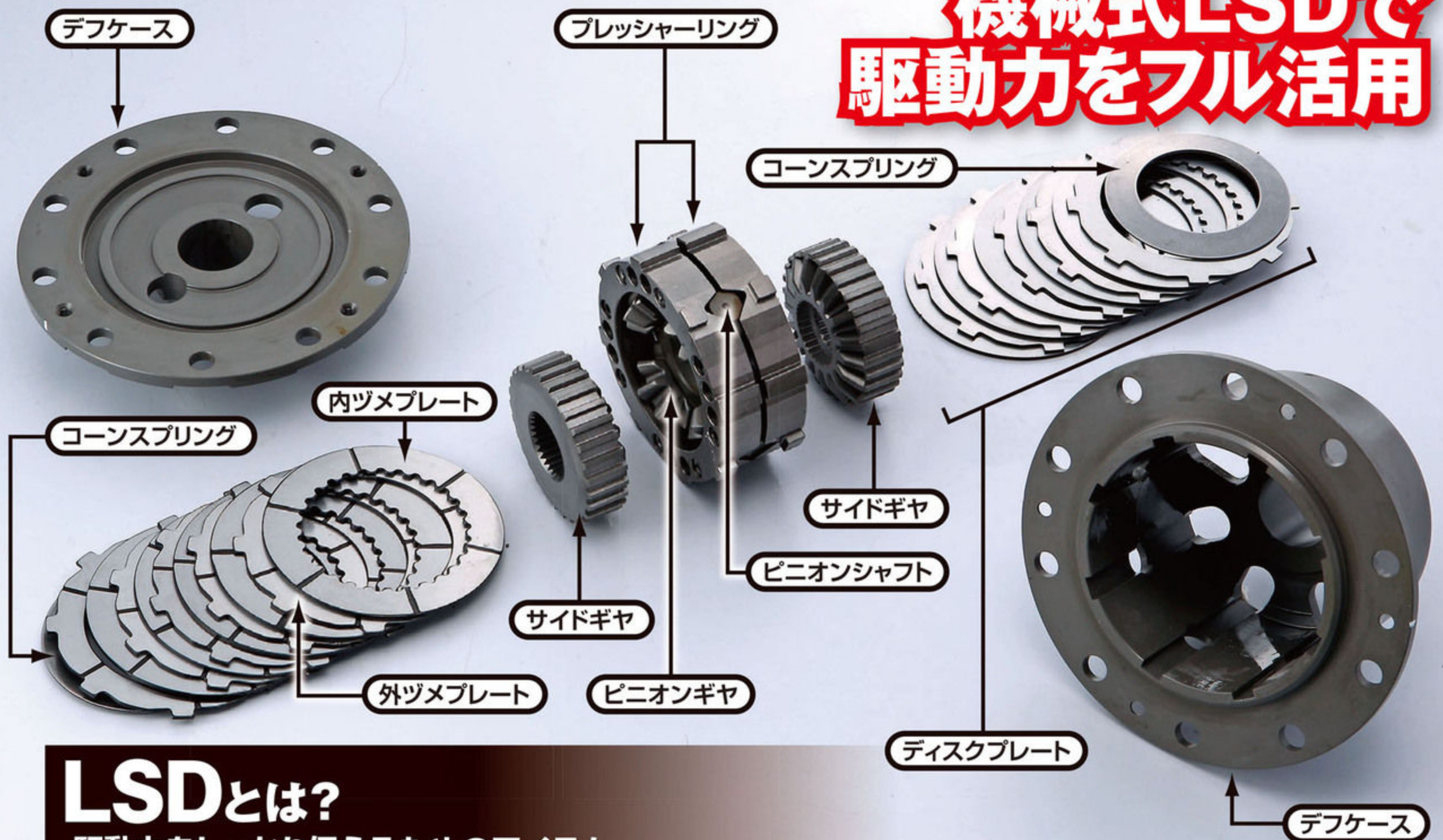


コーンスプリングの枚数によってクラッチプレートの摩擦力が上回るまでの時間を調整するのがイニシャルトルク調整だ。イニシャルトルクを高くするとLSDがロックするまでの時間が短くなる反面、その機能が不要な時にもLSDが効いてしまい、引きずり感やバキバキ音が発生しがち。イニシャルトルクの強弱は、LSDの作動トルクの最大値(ロック率)とは違うので混同しないようにしよう。

構造から理解する

LSDの 種類と使い分け

**スポーツ走行には
欠かせない!
機械式LSDで
駆動力をフル活用**



LSDとは?

- 駆動力をしっかりと伝えるためのアイテム
- スポーツ走行やドリフトには必要不可欠!
- 効きが強く調整可能項目も多い機械式がオススメ

さらに、作動タイミングや効きの強さなど調整できる要素もあるし、各社製品にはそれぞれ独自の特徴が盛り込まれていたりもする。というわけで、自分にピッタリのLSDを装着して、さらにワンランク上のスポーツ走行を楽しんじゃおう!

また、両方のタイヤを空転させることが前提のドリフト走行では、装着していないと話にならない必須アイテムと言える。

さらに、作動タイミングや効きの強さなど調整できる要素もあるし、各社製品にはそれぞれ独自の特徴が盛り込まれていたりもする。というわけで、自分にピッタリのLSDを装着して、さらにワンランク上のスポーツ走行を楽しんじゃおう!

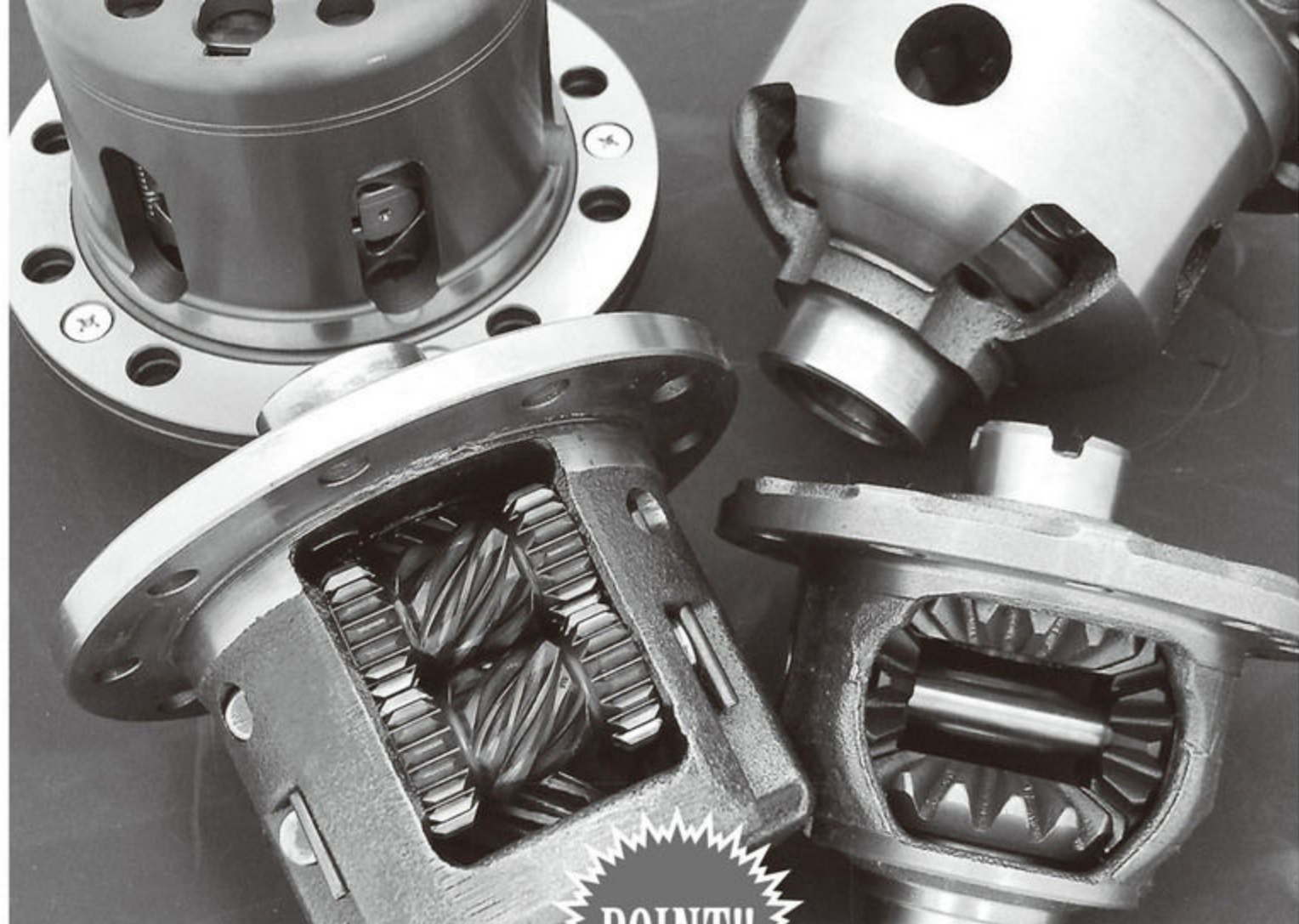
勢いよくコーナーに突っ込んでコーナリング時に車体内側のタイヤが浮いてしまうと、クルマが前に進みにくく(進まなく)なってしまう。

これは片側の荷重が抜けてしまうような状況になると、デフアレンシャルギヤ(デフ)が作動して、荷重の抜けた側(少ないほう)に駆動力を分配していく構造になっているから。

この機構は、交差点などで内輪差を吸収して曲がりやすくなり、その結果タイヤの摩耗を抑制したりするメリットがあるんだけど、完全に浮いた側に駆動力を100%伝えてしまうなど、スポーツ走行時にはデメリットになってしまう場合も少なくない。

そこで導入したいチューニングアイテムが「LSD(リミテッドスリップデフ)」。この機構は左右の駆動輪の回転差をなくし、どちらのタイヤにも均等にトルク配分を行うことを目的にしたものだ。

LSDを装着すれば、コーナリングで片方のタイヤが浮いても、もう片方のタイヤにトルクが伝わるのでクルマがしっかりと前に進むようになるぞ。



POINT!!

LSDの種類

スポーツカーの中には純正でLSDを採用しているものもあり、いくつか種類も存在する。また、FR車やFF車ではデフは1つだけど、4WD車ではセンター、フロント、リヤの3つ。スカイラインGT-RのアテーサーE-TSやランエボのACD、インプレッサのDCCDなど、電子制御を盛り込んだデフもある。

機械式 (多板式) LSD

クラッチプレートの摩擦と圧力によって高いLSD効果を発揮するのが機械式や多板式と呼ばれるLSD。チューニングパーツとしてももっとも一般的。効き方やイニシャルトルクなどが選択、調整できるのもメリット。

トルセン式 LSD

特殊なギヤが複雑に組み合わされた構造を持ち、ケースとの摩擦などによってLSD効果を発揮する。RX-7やツアラーVなどに純正採用。シビックタイプRなどに純正採用されている「ヘリカル式LSD」もこの仲間。

ビスカス式 LSD

高粘度オイルが充填されたケース内に、左右それぞれのタイヤとつながる多板プレートが収められていて、オイルの粘性によってトルクを伝える「ビスカス式」。シルビアなどの純正に採用されているが、スポーツ走行には不向きとされる。

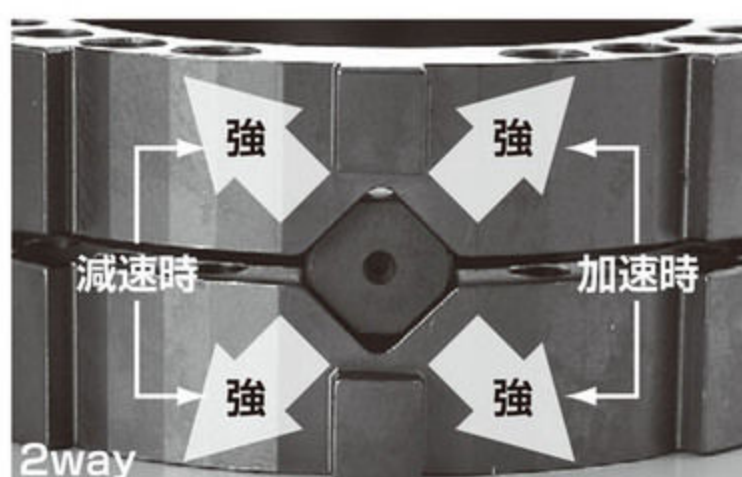
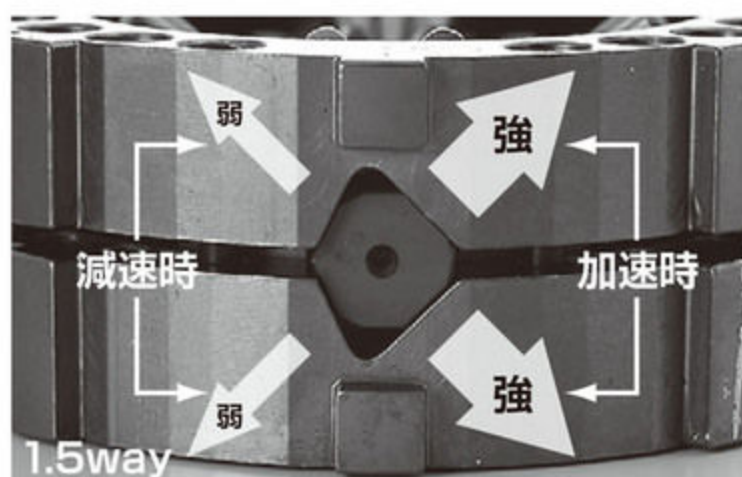
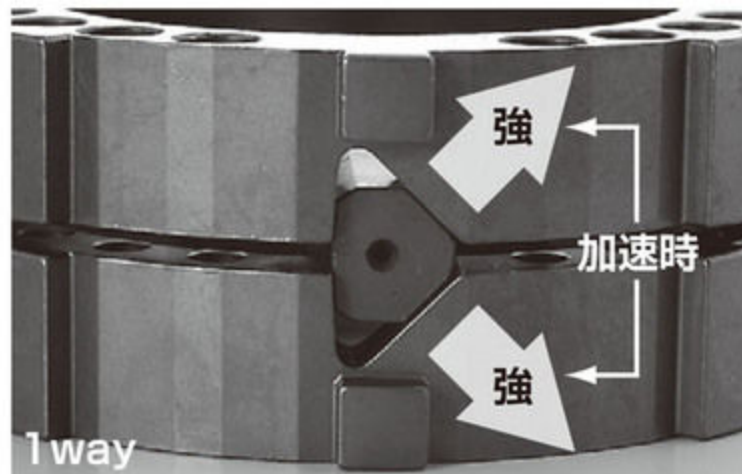


中古車でLSDが組まれているかどうかをカンタンにチェックするには、左右両輪をジャッキアップした状態で片方のタイヤをまわしてみるといい。反対側のタイヤもおなじ方向に回ったらLSD装備、逆方向に回転するならオープンデフの可能性が濃厚だ。バキバキ音やタイヤのチャタリング音も参考になるよ。逆に、LSDが組まれているのに効きが弱いという場合は、オーバーホールするという手もあり。

POINT!!

作動方式

左右輪に回転差が生じると、プレッシャーリング&サイドギヤが回転してピニオンシャフトがV字溝を押し広げる。すると、押し広げられた左右のプレッシャーリングが、クラッチプレートを圧着(=ロック)してデフケースごと回転する(両輪が均等に回る)ようになるという構造。加速時だけ効くのが1way、減速時にも効くのが2way、減速時の効きが弱いモノを1.5wayという。また、カム角を変化させると効きの特性も変わるので、各社の味付けがあり、調整可能なタイプも存在する。



FF車では、ブレーキングからのターンインでLSDが効くとアンダー傾向になってしまうため、アクセルオン時のみ効く1way(もしくは1.5way)を使うのがいいとされる。また、FR車でドリフトするなら、アクセルオン、オフどちらでも効く2wayが安定してドリフトを維持できると言われている。4WDはフロントに1way、リヤに1.5wayを使うとバランスがいいというのが一般的な選択基準となっている。



反応バツグンでロスがない
独自のロックタイミング
コントロール構造を採用!

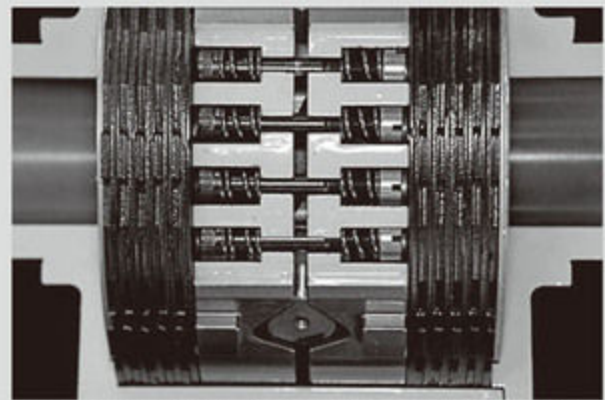


OS技研 スーパーロックLSD

価格: 12万2000円~

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

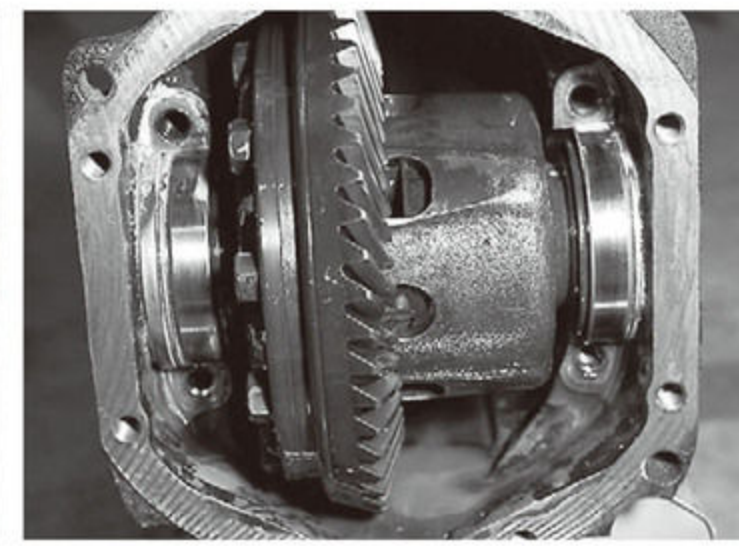
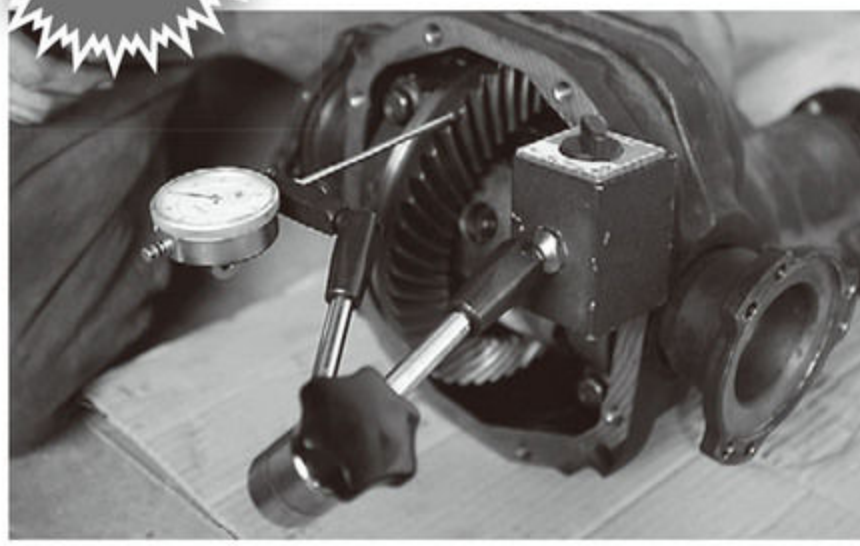
駆動抵抗ともなるイニシャルを排除しながらも、必要なタイミングで瞬時にLSD機能が発生する独自機構を備えたOS技研の「スーパーロックLSD」。さらに左右輪の回転差に対してもロックへと反応する「回転差感応式」の要素も取り入れた新製品「デュアルコアLSD」を、新型86用を皮切りに発売していくそう。



イニシャルトルクを抜く方向にコイルスプリングで力をかけておく「ロックタイミングコントロール機構」が最大の特徴。通常時の不要なひきずりがなく、設定値(スプリングレート)を超える左右トルク差がかかるとLSDがしっかり仕事をする。また、構造上、ディスクプレートの枚数を多数入れることで、ロック力を発生させやすく、それぞれのプレートにかかる負荷も小さくなる。

POINT!!

バックラッシュ調整



噛み合って動く歯車(ギヤ)どうしのあいだに設けられたすきまのことをバックラッシュという。広すぎると振動や騒音につながり、狭すぎても歯あたりが強すぎて摩擦熱が大きくなり異音や焼き付きなどのトラブルの原因となるので、組み付け時には調整が必須。左右に挟み込むシムの厚みを変えてファイナルギヤの位置をズラして調整するタイプや、アジャストスクリューを回して調整するタイプなどがある。ギヤ比があわない場合などは、LSDの交換やオーバーホールと同時にファイナルギヤの変更も行うと工賃節約になってオススメ。

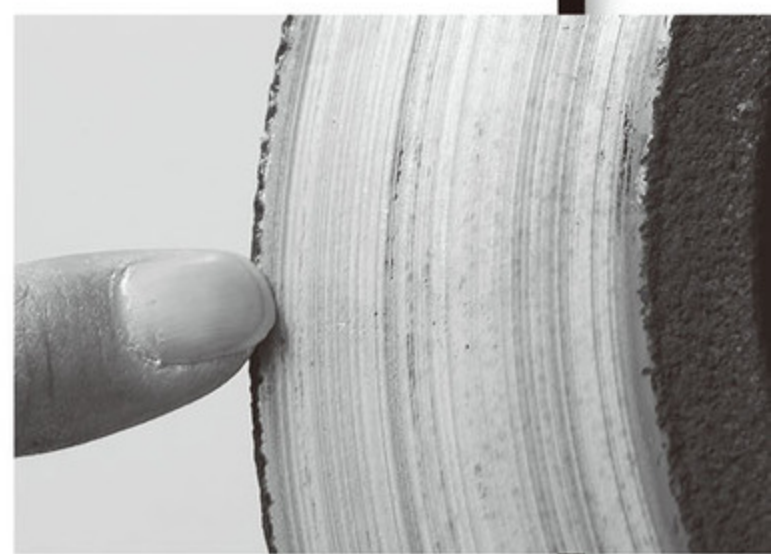
忘れちゃいけない

ブレーキシステム の ステップアップ チューン

POINT!!

ブレーキローター

ハブに装着されて回転、ブレーキキャリアパーがパッドをローターに押し付けることで制動力が発生する。ローターの直径は大きいほど制動力は高くなるので社外ブレーキを選ぶ際にはホイール径に合わせてサイズを選ぶのが常識。また、ローターの縁に爪が引っかかるほど減っていたり、表面がレコード盤のようにガタガタになっていたら交換時期。過酷に使われたローターは小さなクラックが入っている場合もあるので定期点検を心がけよう。偏摩耗を防ぐためにも、ブレーキパッドとセットで交換するのがオススメだ。



2ピース センター部とローターの素材を変えることで軽量化を実現、ディスク部だけを交換できることも特徴の2ピースローター。フローティング構造はハブへの熱伝達を抑えるメリットがある反面、ストリートでの使用時には異音が発生しやすいことや、ライフサイクルが短いなどのデメリットがある場合も。



1ピース 交換時の作業効率はもちろん、コストパフォーマンスといった面でも優れているのが特徴の1ピースローター。1ピースローターに限ったことではないが、純正同様のブレンローターや、ローター面にスリットを加えて放熱やパッド面のリフレッシュ機能を備えたスリットローターなど選択肢もさまざま。



超軽量&高剛性のレーシングスベック!

足まわり
セットアップ
テクニク

機能面に加えて、注目したいのがその軽さ。キャリア単体でわずか2930gと「バネ下重量が増える」という大径ブレーキの泣き所を見事にカバーしているアイテムなのだ。モノブロックシリーズは、このほかにリヤ用4ポット、フロント用4ポットもラインアップされている。

**ENDLESS
Racing MONO 6**

価格：63万8000円～

⑩ エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888
<http://www.endless-sport.co.jp>



特殊アルミ合金を使用した鍛造成型によって、通常の分割タイプでは再現できない軽さと高剛性を実現しているレーシングモノ6。ハードなブレーキングでも力が逃げることなく、安定した高い性能を発揮する。レーシングフィールドにもしっかり対応する最上級のブレーキシステムだ。

チューニングというと、ついパワーアップに興味を引かれちゃう人もいると思うけれど、パワーアップやサス交換でスピード域が上がったら、忘れずにブレーキの強化も行っていきたいところだ。

ちなみに、パッドやローターノーマルのまま、しばらくフルード交換をしないような状態で峠やサーキットをレーシングスピードで走ると、あつという間にフェードやベーパーロックなどのトラブルに見舞われて、怖い思いをすることになるだろう。純正のブレーキシステムは、そのくらいプアなものなのだ。

というわけで、ブレーキは消耗品でもあるだけに、メンテナンスの際にステップするのは常識。

ブレーキパッドの強化品への交換なら比較的手軽だし、同時にスリット入りローターや大径ローターも取り入れれば、制動力はさらに向上する。



ブレーキシステムとは?

- ・クルマの制動を担う重要指定部品のひとつ
- ・パワーアップしたらブレーキも強化すべし!
- ・適材適所のパーツ選びやステップアップが重要

POINT!!

ブレーキ キャリパー

ブレーキペダルを踏むと油圧によってキャリパー内のピストンが押され、ブレーキパッドをローターに押し付けるしくみ。基本的にはピストンの数が多いほど安定した制動力を得ることができる。また「大径ホイールにしたら、内側がスカスカでカッコ悪かったから」という理由でキャリパー&ローターを交換するひともあるなど、ドレスアップアイテムとしても人気だ。



ピストンの数を増やすことで、パッドを均一に押し付け、その力を増加させていることも社外ビッグキャリパーの特徴のひとつ。パッド面積が広がることで制動力も強くなる。ピストンの数が増えるに従って、安定性も高くなっていく。純正ではキャリパーがフローティング(可動式)でピストンが片面にしかない「片持ちキャリパー」なども存在する。

ホイールサイズを変えずに
ブレーキをバリエーションアップ!



純正キャリパーをオーバーホールするのもいいけれど、経年劣化でや酷使によりキャリパー本体が開いてしまっている車両も多い。そこでリーズナブルな最新アイテムに交換するのもオススメ。エンドレスでは軽自動車にも対応する小型キャリパーのスーパーマイクロ6や、旧車にも対応するS4キャリパー(ニッサンMK63と互換)など、多くの製品をラインアップ。リヤ用に最適な2POTキャリパーS2などもあり、純正サイズホイールへの対応が可能な製品も多い。

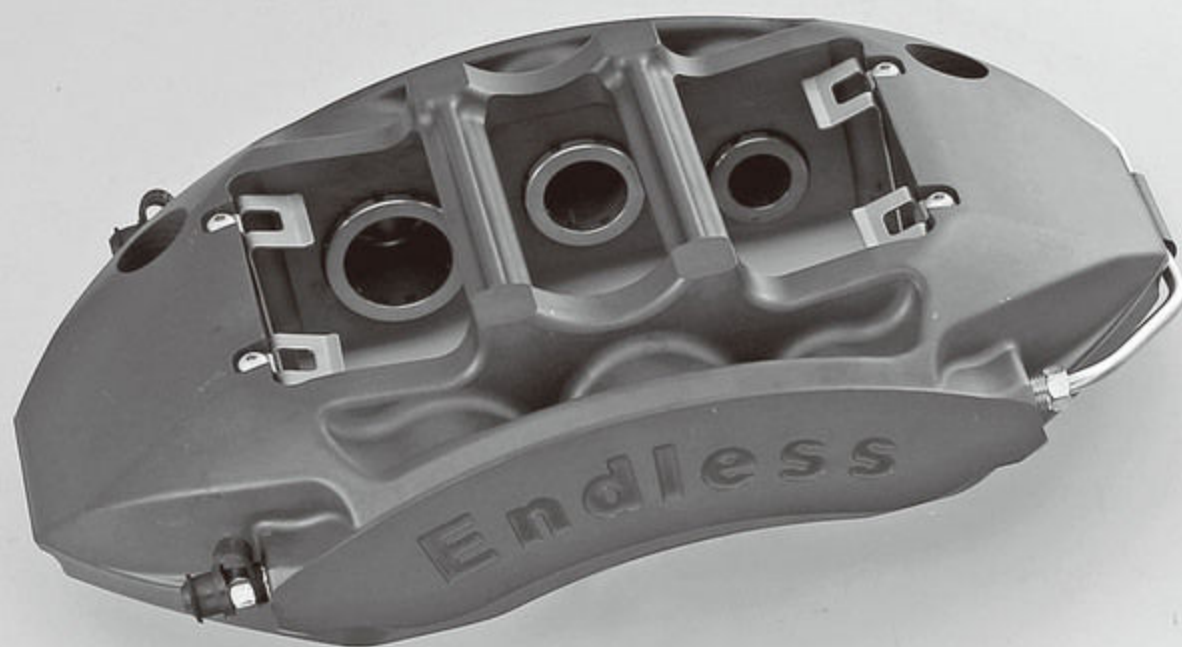
また、他車種の純正大型キャリパーやローターを流用移植する手法も一般的で、車種によっては装着に必要なブラケットなどもキット販売されている。

そして、さらに上を目指すのであれば、ビッグキャリパーキットへの交換が待っているというわけだ。

ただし、ここで注意しておきたいのが、ただハイスペックなパーツを装着すればいいというだけではないってこと。

例えばブレーキパッドひとつでも、街乗りメインなのに適正温度域の高い摩擦材を選んでしまった結果、環境によっては純正より効きが悪くなるなんてことはよくある話だ。また、フロントのキャリパーだけを大きくしたら、バランスが悪くフロントだけがロックしてしまうなんてことも。

各パーツの特性を把握し、愛車のスペックや使用状況とも照らし合わせてうえで、バランス良く最適なブレーキチューンを進めていこう!



パワーアップに対応して 安全確実な制動力も手に入れよう!

POINT!!

その他

ブレーキフルードも定期的に交換しておきたい。使用し続けると沸点降下が起こり、ペーパーロック現象の原因にもなりかねない。また、年式が下がると純正のゴム製ブレーキホースの劣化も発生する。ペダルからキャリパーまでの圧力損失が最小限に抑えられるステンレスメッシュホースへの交換もオススメだ。



POINT!!

ブレーキパッド



意外と忘れがちなサイドブレーキの調整。リヤブレーキと共通のディスクタイプはワイヤーの張り調整などでOK。インドラム式の場合はインナーシューの減りやクリアランス、シリンダーの劣化などを定期的にチェックするよう心がけよう。ドリフト車両の場合は、インナーシューを強化する場合もあるぞ。



ノンアスベスト、セミメタリック、セラミックカーボンメタルなど、さまざまな摩擦材が用意されているブレーキパッド。まずチェックしたいのがローター適正温度域や平均摩擦係数だ。摩擦係数の数値が大きいほどブレーキが効きやすいけれど、適正温度域が高いと街乗りなどではその性能を引き出すことができない。逆に、対応温度が低いパッドでサーキット走行をすると、炭化してボロボロになってしまうこともあるので要注意!

加工ポイント別に見る

切れ角アップ ナックルの 特性と効果

ボールジョイント接続部とタイロッドエンド接続部の距離が短くなっていることがわかる。短縮幅は製品によってさまざまで、短縮幅が少ない物はマイルドな特性となり扱いやすくなる傾向がある。

切れ角の大幅アップをはじめ
ハンドリング特性も
一変させる！



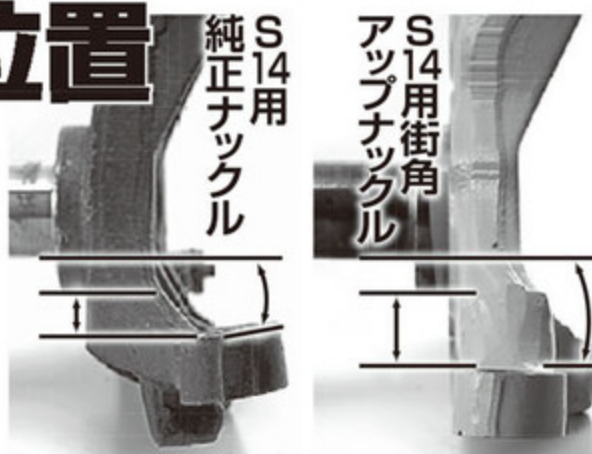
切れ角 アップナックルとは？

- ・ナックルのレバー比を変更し舵角を拡大する
- ・より角度をつけたドリフトを維持することが可能になる
- ・クイックなステアリング特性となる

POINT!!

タイロッドエンドの 取付位置

タイロッドエンドの接続部を下側にオフセットすることで、ロアアームとタイロッドの角度の違いを減らし、バンブ時のアライメント変化を抑えることができる。また、取付部分の角度を調整し、タイロッドエンドのボールジョイントへの負担も軽減されている。



POINT!!

ナックルアームの 短縮加工

ステアリング切れ角の軸となるナックルのボールジョイント接続部から、タイロッドエンド接続部までの距離を短縮、レバー比を変更することで切れ角が増大。大幅にショート化すると切れ角が大幅に増えてステアリング操作に対する舵角もクイックになるが、ステアリングが重くなるなどのデメリットもある。そのため、街角Rアップナックルでは特性の異なるバージョンを複数ラインナップ。



純正ナックル（点線）と切れ角アップナックル（実線）を比較すると切れ角の違いは一目瞭然。タイヤやホイールとボディのマッチングや、ステアリングラックスペーサーとの併用によっては、各部の干渉が発生したり逆関節現象を誘発する可能性もあるため、場合によってはストッパー機構を持たせることが必要。

ナックルアームの オフセット量

ハブの回転軸からみたナックルアームの支点のオフセット量を少なくすることで、フルカウンターのステアリングのひっかかり（や逆間接）が起こりにくくなる。またナックルアームのオフセット量はステアリングを切った時の内外輪の舵角差（アッカーマンアングル）にも影響を与えるセッティングポイントとなる。

POINT!!

純正
S14用
ナックル

S14用街角
アップナックル

今回サンプルとして用意した街角アップナックルはナックルアームのオフセット量を少なくすることで逆間接を防止。さらに、アッカーマンアングルも限りなく0に近づけてカウンターを当てたフロントタイヤを転がりやすく味付けしている。

大会などに参加するハイレベルなドリフトマシンではすでに多く装着されていて、フルカウンター時にはノーマルとは比べものにならない切れ角を実現するのが切れ角アップナックル。
切れ角アップに加え、ステアリング

延長ロアアーム

アライメント改善やトレッド拡大
切れ角アップ時の接触防止など利点は多数!

写真の製品は純正品をいちど切断し、溶接によって延長加工を施したロアアーム。ロアアームを延長することで、よりネガティブキャンバーを大きく設定したり、アッパーマウントも外側に移動させることでハブ面を外側にオフセットし、効率のいいトレッド幅の拡大もできる。

トレッド幅の拡大はスペーサーでも可能だけど、ロアアームを延長するとステアリング操作によるタイヤの旋回半径を小さくできることが大きなメリットだ。

スペーサーでトレッド幅を拡大してステアリングを切った時に、タイヤの前後移動量が大きいと、ボディとの干渉が起こりやすいが、ロアアーム延長でトレッドを拡大した場合には接触を遅らせたり防止できる場合もある。



撮影用サンプルは街角R☆7丁目のシルビア用延長フロントロアアーム。切れ角アップナックルと併用した時に接触するポイントを使って延長加工しており、切れ角をさらに広げることができるようにしている。

マルチリンクスペーサー

脱着不要の
簡単な作業で
メンバーブッシュの
よじれを排除



シルビアやスカイラインなどリヤにマルチリンク式サスペンションを搭載する車種に向けたトラクションアップパーツ、イケヤフォーミュラのマルチリンクスペーサー。ボディとリヤメンバーの固定部分にあるブッシュをカラーで挟みこむことで、ゴムが生み出すよじれを排除してくれる。

リヤメンバーが動くことで生まれるロールやジャダー、アライメント変化を大幅に抑制。トラクション性能の向上やコーナリング時の安定感が増すなどの効果を発揮する。

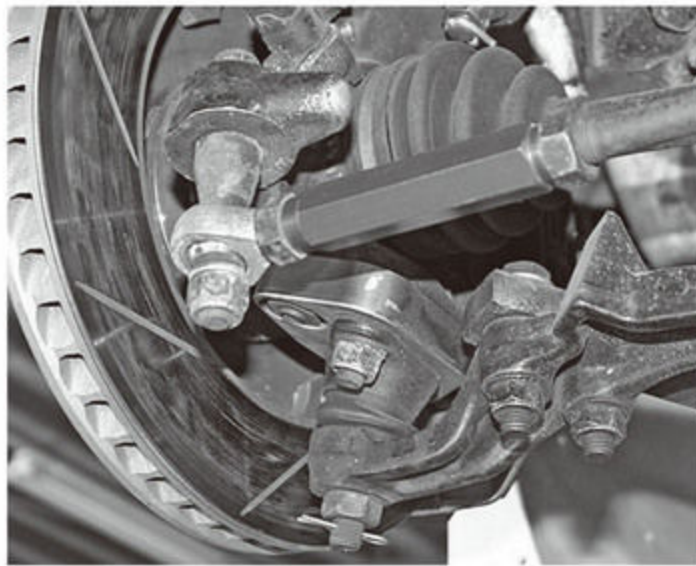
アルミタイプに加えて特殊ウレタンタイプが追加され、性能と乗り心地を両立させることも可能だ。日産のマルチリンク用以外にも、多くの車種用のメンバーカラーが発売されている。

ロールセンターアダプター

ロール増大の原因となる
ロールセンターのズレを補正

ローダウンによって車体の重心が下がると、コーナリング時の安定性も高まる。…はずなんだけど、ロアアームがバンザイ状態となってしまっただけで、ロール量は増えていく。車高調の減衰力やスプリングレートがノーマルより高いため実際のロール量は減るものの、本来の性能は100%発揮できていないということになってしまう。

これはロールしようとする車体の中心(ロールセンター)が下がり、さらに車体の重心との距離が広がることで起こる現象。このロールセンターを適正位置に近づけるためのアイテムがオーテックソカダのロールセンターアダプターだ。



スタビライザー

振れに対する復元力で
乗り心地を変えずにロールを抑える



ボディを中心として左右のサスペンションを連結する棒状のバネがスタビライザー。コーナリング中に発生するロールを、スプリングレートや減衰力を高めることなく抑えることができるアイテムだ。

ロールを抑えるほかに、前後でレートのちがうスタビライザーを装着することで、オーバーステアやアンダーステアなどの挙動の特性を変化させることも可能。

また、イン側のリフトが激しい場合などはあえてスタビライザーを弱くしたりはせずことで、両輪のタイヤも接地させるといったセッティングが行われることもある。



装着可能な車種は限られるが、車載状態でスタビライザーのレートを変えられる製品も販売されている(写真はサード製)。コースや路面状況に応じてセッティングに活用することができるアイテムだ。

リジカラ

メンバー締結ボルトの
すきまを埋めるボディ補強パーツ

メーカーが製造時の効率を上げるために設定したサスペンションメンバー締結ボルトの穴径は、ボルト径よりかなり大きなもの。

リジカラはこの太さのちがいで生まれる固定位置のズレを修正し、最適な位置へとメンバーを移動し固定してくれる。

さらに薄いツバの部分で潰されてボディとメンバー間の密着を強くすることで、締結力が高くなり、設計以上の剛性を引き出すことができる。

メンバーとボディが適正な位置で強固に締結されれば、サスペンションにかかる力が逃げることなく伝わるようになり、乗り心地がよくなったり、加減速時やコーナリング時に優れた操安性が発揮されるようになる。



リジカラはスプーン(☎03-3393-2205)のオリジナルパーツで、幅広い設定車種があるのもポイント。装着には締結ボルトを緩めてきたすきまからリジカラを挿入して締め込めばOKと容易なもの。

ホイールスペーサー

トレッド幅の
手軽な拡大、
ツライチ
セッティングに大活躍!



ハブとホイールの間に挟み込むことによってホイールの出面を細かく調整することができるスペーサー。挟み込むだけのタイプだけでなく、ハブボルトを使って固定するワイドトレッドスペーサーも一般的。

厚さも1mmから販売されているので、ギリギリを攻めたツライチセッティングにも有効に使用できる。また、ホイールディスクとキャリパーが干渉してしまうような場合にも逃げを作り出すことが可能。

ハブセンター径がホイールに合わせられたタイプ(写真はKSP製)もあり、このタイプはホイールのセンター出しがしっかりと行え、ステアリングのブレなどが起きにくくなる。

ほかにもいろいろ!! 足まわりセッティングアップに役立つフットワークチューンアイテム!!

アッকারマンアングルの変更で
ドリフトの飛距離を大幅に伸ばす!



街角R☆7丁目
街角アップナックル
イエロー

価格: 2万5000円~3万円(要純正下取り)
※設定車種 S13・14・15、FC3S、AE86、GX71ほか

☎ 街角R☆7丁目 ☎0868-22-6978

D1GPやD1SLでも多数使用される実績を持つ加工ナックル。切れ角の大幅アップ、タイロッド角度の補正、逆間接防止など多くの機能を盛り込み、さらにフロントの転がりをよくすることで超遠距離ドリフトも実現する。ほかにも特性の違うパープルとピンクバージョンもラインナップされている。

レシオの変更によりクイックなステアリング特性が実現できる。また、車高を落としたことで発生するバンプ時の大きなアライメント変化を抑えたり、アッকারマンアングルの減らすなど、独自の特性を持った製品も多く販売されている。

このように、足まわりのジオメトリを変化させステアリング特性を積極的に変化させることができるアイテムだ。

当然のことながら、装着時には適切なアライメントに合わせることも重要。

また、以前は多かった切れ角アップ時に発生する危険な逆関節状態への移行を防止する設計のものも増えている。

テムだけに、その特性を踏まえた上で装着すればドリフトマシン以外でも効果を期待することができると。



三栄書房

生涯走り屋

暴走機関車
Daiちゃんの



ひとつめは「ラッシュ／プライドと友情」。1976年のF1グランプリを舞台にしたニキ・ラウダとジェームス・ハントとの伝説的実話を映画化したもの。

オレは当時、モータースポーツ誌「オートスポーツ」の記者をやめたばかりで、この衝撃的な逸話は鮮明に覚えている出来事だ。オレはハント派だったけど、この映画を観たらラウダに対するイメージもずいぶん変わったナ。

スクリーンではラウダの炎上クラッシュという劇的なシーンが物語の迫力を出している。どちらも天才的なレーサーでありながら、片や理論派、片や情熱派という個性のぶつかり合いで、過酷な戦いの中に相手を認め合う敬意が芽生えるというような物語だけど、実話に基づくリアルなストーリーだけにオレは感動したね。

レースものとしては「栄光のルマン」を超える映画は出てこないと思っていたから、こいつはお薦めだ。見るものを引き込んでいくストーリー展開や演出は「ダ・ヴィンチコード」

今年はクルマ映画の当たり年!? 面白いクルマ映画を 2連チャンで鑑賞したゾ!!

イラスト：加藤浩哉



なんかを作ってきたロン・ハワードという監督の力量もスゴイのだろう。そしてもうひとつ。まだ公開前の「ロード・フォー・スピード」の試写会にも行ってきた。コイツは全世界で1億5000万本以上を売り上げたレーシングカー・ゲームの映画化だ。

「ラッシュ」はヒューマンドラマとして傑作だったけど、コチラはエンターテインメントとしての傑作。とにかく、その舞台がオレの歩んできたスピードの世界に通じるものがあつてワクワク、これまでのオレの大好きなカームービーのエッセンスが網羅されてるのだ!

みたいにかわいがつていた友を、ライバルが事故死に追い込み、その仇を非法の公道レースで討つというシンプルな展開だが、市街地シーンやSマックイーンの「ブリット」や「ワイルド・スピード×3 TOKYO DRIFT」のドリフト・シーンに負けていないし、主人公の愛車マスタングの強烈なV8サウンドも迫力満点。

最高速テストシーンでは370km/h、これは去年オレがR35 GTI

Rで記録したのと奇しくも同じ速度域だったのもオレ的にはなんか現実的で◎(笑)。ま、370km/hを現実的に感じる人は少ないか...。そして、ニューヨークからサンフランシスコへ向かう道はまんまコメディ「ザ・キャノンボール」で、「オブション」創刊企画で走ったときの事を思い出す。

カーチェイスにはSスピルバーグ監督の「激突」の名場面が出てくる。その走りを応援するのは「バニシング・ポイント」のラジオDJさながらだ。

劇中のキャノンボール・ランの途中にはオレが10年くらいチャレンジした最高速のメッカ、ボンネビルが出てくるのもマニアの気持ちを掴んでいる。ただ雨期に撮影したのか、池みたいだったな。

最後のスーパーカー5台の公道レースシーンは、オレの10回転クラッシュで有名な(?!?)シルバーステイツ・クラッシュ!!

こんなふうによくのストリートレースでの激走がフラッシュバックしてくる。ゴールも「バニシング・ポイント」風のクラッシュで終わるか!? と思ったけど...、後は映画館で楽しんでくれ!

派手に宙を飛ぶクラッシュはさすがにゲーム感覚だけど、スタントマン出身の監督がこだわったCG無しの実車で撮ったシーンも注目値するものだ。

6月7日全国ロードショーってことだけど、コレは絶対面白い!! オススメの痛快カーアクションになっているゾ!!



三栄書房

DFellow
アベちゃんの

新・シャチャョー 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>

えッ!? ボスも買えないの…
新型車の製作つてタイヘンなのを実感
そんな感じでS耐フィットに集中

こんにちは、ディフェロウ阿部ですっ! 何だか急に暖かくなり、すっかり春になっちゃった感じですね。

……ってことは……

いろんなレースがシーズンインとなるわけです。つまり、ワタクシが製作・メンテナンスを請け負わせていただいたスーパー耐久も!! 余裕でマシン製作が終わっているわけもなく、原稿を書いている段階で、本番の前にメチャクチャもがいておりマス。

製作の追い込み ガンバつてマスの巻

シヨングが一新し、全車が新しいマシンになるので、そちらに携わる方々、裏方の方々はさらに大変そう。

S耐フィットの製作を受けおった、ワタクシの会社はというと従業員はシャチャョーでもあるワタクシひとりだけ。専門作業は外の方にも手伝っていただいておりますが、会社的には完全にS耐のフィットに掛かりきり。そして、その他すべてのことが後回し、なんせマシンを完成させてレースに出せなければすべて大なしですから。

といっても短期間で、市販車からレーシングカーに仕上げるのはなかなか大変なこと、しかも車両は出て間もない新型車なので、無い部品もイッパイ。社外のパーツもまだまだ開発途中の物が多く、思い通りにならない事もしばしばです。

たとえば、レギュレーションで決められているステアリングのクイックリリースを付けようと、ステアリングボスを注文しようと思つたら、まだ適合するステアリングボスが存在していないようす。

「えッ!? もしかしてスプラインにあわせて削り物で造るの?」
つてな事になったり。結局、純

イラスト：加藤浩哉

正のステアリングの取り付け部分を加工して取り付けできましたが、とにかくパーツ待ちや、市販品があれば済むパーツのワンオフなど、想定外に時間がとられる作業が多く、開幕戦を半月後に控えて、アセリまくりでいろんな部分を仕上げています。

そしてつい先日、何とか事前の転がしテストまで到達。シェイクダウンの割にはしっかりと動かせ、予想以上に良い感じでした。

足もハズしてなかったし、色々難しいってウワサ(事前情報)を心配していた純正ECUとCAN制御の問題も大し

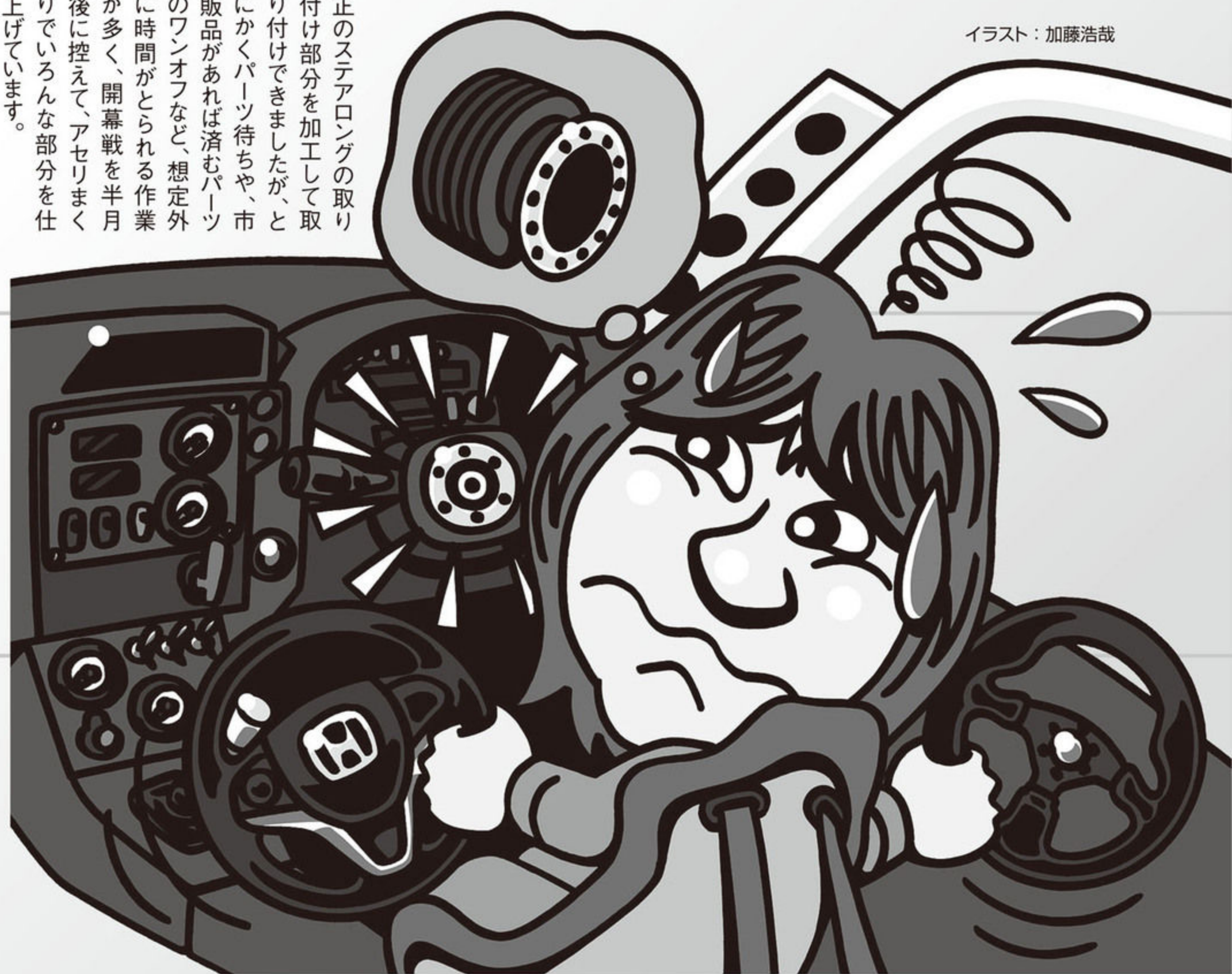
た不具合も無しです。

あとは、セッティングをして実戦投入：まだ油断なりませんが、ひと安心という状況です。

ただ、耐久レースですから、各部の消耗もどの程度起こるか未知数ですし、エンジン&ミッションはどの程度の距離をメ

ンテサイクルとするのかなど、走ってから学ぶことも多いと思います。

というわけで、この号が出る頃には第一戦も終わっています。が：果たして茂木の5時間、完走出来るのでしょうか? 不安でもありますし、楽しみでもあります。



NEWエンジンでは1000psオーバーを狙っているアンダー鈴木くん。当然ながら周辺パーツも強化しなきゃ…ってなわけで、今回は新投入したというORCレーシングクラッチをクローズアップ! 筑波サーキットでのフィーリングも併せて紹介するぞ。

素人最速
アタッカー

アンダー鈴木

やいすぎ DIY 講座

手作りシルビアで

目指せ、世界ナンバー1

ビュンビュン回る
軽量クラッチをゲットです!

いつになったら
完成するんだろう…

アンダー鈴木

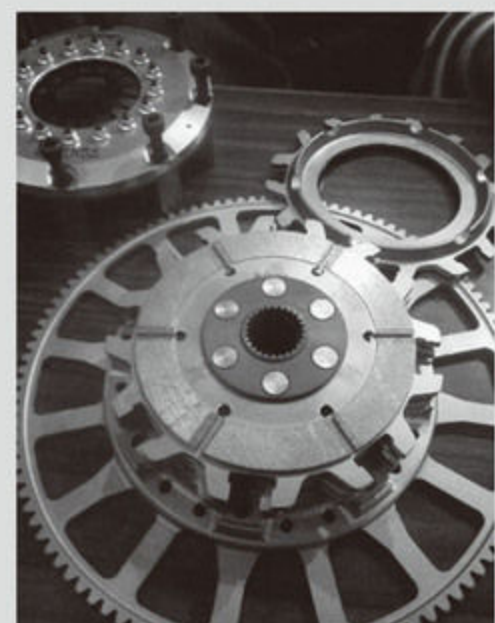
スコッチちゃん



驚きの軽さを実現した、
大トルク対応のORC試作4プレート
新投入のレーシングクラッチを
筑波サーキットで全開チェック!!

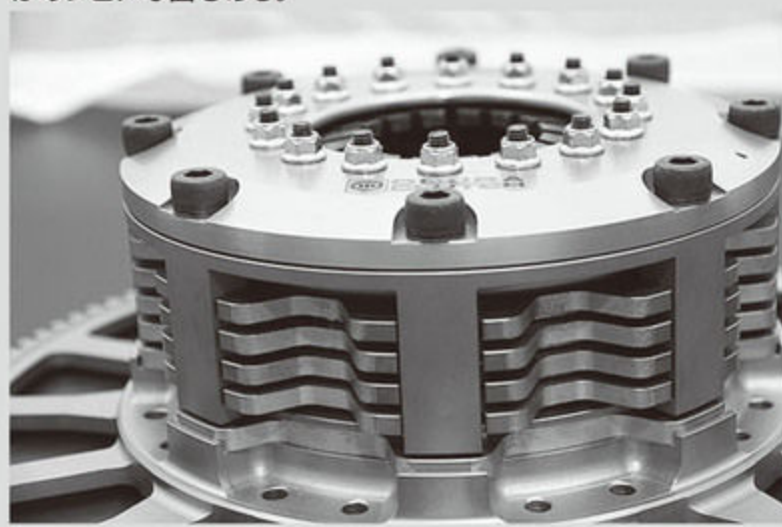


レスポンスアップの秘密兵器! ORC4プレートメタルクラッチ



1000psで酷使するアンダー鈴木さんのシルビアは耐久テストにもってこい!? というわけで、開発されたORCの試作バージョン。メタル系の摩擦材が使用される。

気合いのフォープレートだけあり、心配していた耐トルク性能も問題なさそう。ただし高回転で半クラを多用できない、精度の高い組み付けが必要など、遊びの少ないレース用マルチプレートクラッチならではのシビアな面もある。



ディスクの小径化とフライホイールの徹底した肉抜き加工により、大幅に軽量化。スタートなど半クラッチが必要な操作は多少シビアになるが、タイムアタックではそれほど問題にならない領域。レスポンスのアップは多いに武器になるはず。実際に「フライホイールが軽いから出だしてエンストぎみだけど、ピックアップがよくてギアがスルスル入る!」そういった面で、むしろ運転がラクになった」とのこと。

新投入するクラッチは
純正の半分以下の軽さ

こんにちは! 今年の筑波アタックシーズンもほぼ終了してしまいましたが、結局アップデイト作業でアタックできずに終了してしまいうなアンダー鈴木です。なにせ、タービンのサイズアップをはじめ、インテークの見直しやサイド出しマフラーの製作まで手を出しちゃったものだから、もう大変。2カ月半ほど掛かって、ようやくカタチになってきたって感じです。

そこまでしているのも、サーキットで使える1000psを実現するには、排気量アップはもちろん(↑エンジン本体の製作はナプレックさんをお願いしています)、周辺パーツの強化やアップデイトが必須なのは言うまでもないから。吸排気の取りまわしをイチから見直しているのもそのためですが、もうひとつ手を付けたのがレーシングメタルクラッチ。

実はこれまでS15に使ってきたORCトリプルプレート(1000F)でも対応トルク的には問題ないのですが、どーせならクラッチも軽くしてレスポンスアップを図りたい! そんな思いもあって、実は前から小倉クラッチさんに、自分が愛用している1000Fの軽量バージョンを出してほしいってお願いしていたんですよ。

でも、1000ps対応のハイレスポンスクラッチなんて、レーシングカーでもなかなか必要な領域じゃないし、扱いやメンテナンスがシビアになることも避けられない。そんなクラッチを欲しがらる変わりモノはナカナカないよう、その願いはずっと適わずじまいでした…。

ところが今回は、予想外のミラクル発生。ちょうど小倉クラッチさんのほうでテストしたい摩擦材があるとのこと、なんとレーシングクラッチを試作してもらえることに!

というわけで、できあがってき

目指せ世界ナンバー1!!

WTACランキング



1位 **TILTON INTERIORS**
1分24秒855



2位 **MCA SUSPENSION**
1分27秒367



3位 **AUGER TORQUE/NEMO RACING**
1分27秒708



4位 **SCORCH RACING**
1分27秒958



5位 **TOP FUEL with VOLTEX**
1分28秒866



6位 **RE AMEMIYA RACING**
1分29秒867



7位 **PREP'D MOTORSPORT**
1分30秒139



8位 **ESPRIT** 1分30秒255



9位 **DOMINATOR**
1分30秒323



10位 **PULSE RACING**
1分30秒875

オルガンペダルに
慣れてるッス!

S15シルビアの弱点のひとつ クラッチペダルの付け根も強化



シルビアはクラッチペダルの付け根にあるブラケットが割れるトラブルもありがちというわけで、こちらも鉄板補強。「ホントはオルガンペダルにしたいけど、マスターシリンダーを外したり、ブレーキバランスを見直してる時間がないので、当分はこのままッス」とか。

クラッチペダルブラケットを補強したほか、絶妙なストロークを実現するために、ストッパーを調整タイプに改造した。

NEWタービン&サイド出しマフラーで パワーチェック&筑波走行テスト!



新導入したGTX4088Rのポテンシャルを確認するべく筑波に突撃! 気になるそのフィーリングは...「以前のGTX3582Rよりサイズが大きいので立ち上がりが悪くなるかと思ったけど、全然変わらない。下からビュンビュン回る」とアンダー。ちなみにスコッチのシャーシでは、ブースト2.5kg/cm時に800ps超を記録した。



今後、更なるハイブースト化を実施した際に、どんな性能を発揮してくれるのか楽しみなGTX4088R。風量を稼げるフルブレードや、排気干渉の少ないツインスクロールを採用するギャレットの最新鋭ターボだ。

排気熱は高いほうがタービン効率もいい。だからエキマニにバンテージを巻くけど、従来のステンマニは高温に耐え切れず割れるリスクがあった。「耐熱性の高いSUS374材を採用したハイベックス製エキマニなら大丈夫。だからメタルホイールを巻き付けて、排気熱を逃がさないようにしてます」とか。

意外に汚れるんだよね...



サイド出しマフラーも完成! ...と思いきや、テールを短くしすぎたせいか、排気のスドでボディが汚れるという問題が!?! これに気が入らないので、テールエンドをもっと伸ばすかもしれないとのこと。

むむっ、
焼き芋みたい?

GTX4088Rは、まだまだブーストを上げられる余力があり。最終的には最大ブースト圧は3kgまで上げるつもりです。それにしても、タービンサイズが大きくなったのに、前と変わらないブースト圧で同じパワーが出たのは、ちょっと意外でしたね。GTX4088Rはツインスクロ

ールなので排気干渉が少ないことや、エキマニ形状や素材にこだわったこと、そして軽量クラッチなども効いているんでしょか。そして筑波でシェイクダウン、とりあえずテストをしてきたのですが、タービンはビュンビュン回るし、シフトフィールもピンピン。そしてクラッチの滑りもなしと、なにもトラブルが出なくてホッとひと安心。ちなみに走行後にデーターロガーを確認したら、最高速は238km/hと自己ベストを更新していました。

というわけで、ひさびさのサーキットを満喫したアンダーですが、肝心の走りはどうと、チョイとオーバーステア気味で、まだまだセッティングの余地アリ。逆に言うとそのあたりが決まれば、もっと速くなりそうです。

新タービンで出力測定 気になるその結果は?

そんなうれしい出来事もあり、エンジン周りのアップデート作業も急加速。3月には作業がひと段落したので、スコッチの竹さんにECUセッティング&パワーチェ

ックをお願いしたところ、ブースト圧2.5kg時に800ps超と、いい感じの結果が! 「なんだ、前と変わらないじゃん」と思われちゃうカモですが、以前のGTX3582Rはタービン性能を限界まで使い切って800psだったのに対し、新投入した

やんこら

この時期は入学や進級や就職など、身のまわりの環境がガラリと変わるひとも多いんじゃないかな? そして、免許取得や環境の変化をキッカケにクルマを買うというひともいると思うんだ。そこで今月は、チューナーのみなさんが実践したり、お客さんにオススメしている、クルマ購入時にやっておきたいメニューを聞いてみたぞ。

今月のテーマ

クルマを買ったらまずはコレ!



今月の
ロングコラムニスト

マテリアルオートファクトリー
福助こと
福島直人さん

マテリアル
オートファクトリー
東京都町田市小山ヶ丘3-3-11
☎042-798-1435
定休日: 水曜日

は「クルマの現状
道具一式!
いやいや、まず
それとも洗車
ル? マフラー?
それはホイール
イイよカーラ
イフを楽しむぞ
まずほホイール
それとも洗車
道具一式!
いやいや、まず
は「クルマの現状

引越したり、
子どもが免許を
取って家のクルマ
に乗るようにな
った場合などに
は、しっかり内容
変更を行いまし
ようね。
さて、これで保
険もバッチリ!
いよいよカーラ
イフを楽しむぞ
まずほホイール
それとも洗車
道具一式!
いやいや、まず
は「クルマの現状

ですが、住所や限定条件など
も確認が必要です。
加入した時と現在の住所が
変わっていたり、年齢条件付き
の特約になっていたりと、
いざというときに保険が適応
できないこともあるんです。

「中古車を買ったらまずは健康診断!」
「ドラブルの芽をいっぺん摘み取りまじやう」

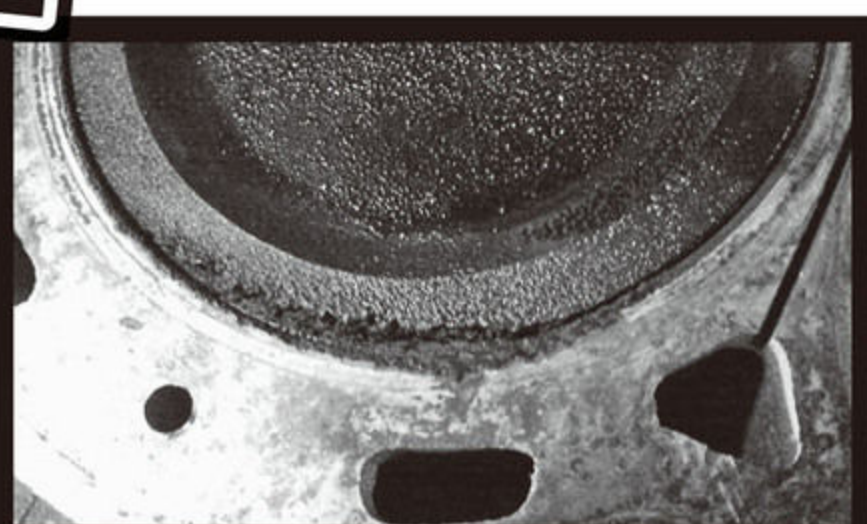
みなさん、こんにちは。花粉
で鼻がムズムズしてきたマテ
リアルオートの福助です。
今月のテーマは「クルマを
買ったらまずはコレ!」。うー
ん、新車はもちろん、中古車だ
ったとしても、まずは友だちに
自慢するでしょ(笑)!

入るだろって?
いやいや、クルマが納車され
る前にしっかり加入していれ
ば問題ないですが「とりあえ
ず1日や2日は大丈夫でしょ
う」と、加入する前に乗りはじ
めてしまうひともいるんです。
でもこの数日こそ、まだ新
しいクルマに慣れていないか
ら大変危険なんです!!
また、盗難や災害などの危
険性だってありますからね。つ

いこの間も、各地で降った大雪
でクルマが被害に遭ってしまっ
たというひとが大勢いたはず
です。このように、自分では防
ぎようがない不測の事態もあ
りますからね。
この先の人生が大きく変わ
ってしまう場合もあるので、自
動車保険にはしっかり加入し
ましょう!
また、保険内容にも注意が
必要ですよ。対物や対人や車
両保険などの条件はもちろ

というわけで、ようやくこ
れからが本題ですよ。新車を
購入されて間もない方や、信
頼できる中古車専門店で購入
された方はあまり心配ないと
思いますが、ネットオークショ
ン(現状渡し)や知人友人先輩
など、個人から中古車を購入
された方は要注意です。
現状では問題なく走ってい
るかもしれませんが、実はエ
ンジンオイルがじよじよに漏
れ出していたり、異音がして
いたり、そもそも壊れていた
りする場合があります。
ところが、そのクルマの正常
な状態を知らなければ、多少
エンジンの音がうるさかろう

を「調子が悪か
ろうが」「このク
ルマはこんな感
じなのか」と思
ってしまうため
、不調に気付く
ことができない
んです。
ですから、ク
ルマを買ったら
まずは近くの自
動車ディーラー
や整備工場、私
たちチューニング
ショップなどで
診断してもら
うのがいいち
ばんです。



「中古で買って1ヵ月くらいしたら調子が悪くなった」と持ち込まれたお客さんのクルマ。エンジンを開けてみると、ピストンとシリンダーがノッキングでボロボロでした。このクルマはタービンやインジェクターなどが交換済みの中古車だったのですが、燃料系トラブルが原因で燃調が狂ってしまっていたようです。こうなる前には点検! 圧縮測定やプラグのチェック、燃圧測定やA/F診断などなど、何でもお任せください。

過去に、当社に車検の依頼
ではじめて来店された方のス
ーブラ(ほぼノーマル)で、現
状を知るために試運転したら
とても遅くてビックリ! っ
ていうことがありました。
点検してみた結果、タービ
ンが壊れていたのですが、オ
ナーさんは「確かに同車種
より少し遅いクルマだな」と
とは思っていただけ、そのま
ま1年以上乗っていました! っ
て言っていました。そう、知ら
ないということとは、とても怖
いことなんです。
買ってすぐに点検して、あ
ちこちが壊れているなんて
言われると、少しイヤな気分
になってしまふというのわか
ります。
けれど、ドライブ先でいき
なりクルマが壊れたり、思わ
ぬ事故につながってしまったら
もったいやですよ。
トラブルを未然に防ぐため
に、まずはしっかり現状チェ
ックをしておきましょう!

が調子が悪か
ろうが」「このク
ルマはこんな感
じなのか」と思
ってしまうため
、不調に気付く
ことができない
んです。
ですから、ク
ルマを買ったら
まずは近くの自
動車ディーラー
や整備工場、私
たちチューニング
ショップなどで
診断してもら
うのがいいち
ばんです。

「まずはおとにかく」 「車高を下げるべし」

ゆうちゃんこと

佐々木裕一さん

ジェットストローク

千葉県鎌ヶ谷市初富178-2
☎047-446-5557
http://www.jetstroke.com
定休日：祝祭日



クルマを買ったらまずはコレ!

まずはやっぱりシャコタンにするでしょ! もちろんカスタムのスタイルや方向性にもよるけど、オシャレは足元から! って言うし、低いクルマは単純にカッコいいよね。とは言っても、車高を落とすための手法にもいろいろある。お手軽に落とすならダウンサス。乗り心地やセッティングも気にするなら車高調だね。それから、高価だけど今ウチでもっとも流行っているのはエアサスです。大きく分けてこの3つが王道シャコタンメイクと言えるんじゃないかな。それから、ホイールとのマッチングも大切だから、このふたつはセットでカスタムするのがオススメ。ジェットストロークではご予算とご要望に応じた、あなただけのシャコタンカーを製作しまっせ〜!

「車高とマフラー」 「どっちにする!?」

中吉こと

中村吉宏さん

CCE

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



クルマを買ったらまずはコレ!

とりあえず手段を問わず車高を落とします。特に、発売間もない新型車で、まだ製品が出そろっていない時期に、定番の(!?)サスカットで落とすと優越感を得られます(笑)。でも、どれくらいの車高にしたらカッコいいかを考えたり、やりすぎたいへんなことになってしまったりと、成功させるのって案外むずかしいんですね。とはいえ、車高が決まらなるとホイールサイズもタイヤサイズも決まらなから、やはりまずは車高を換えることが重要項目です。そしておなじくらいマフラー交換も捨てがたい。いい音がしないと乗ってる感じがしないし、やる気も出ませんよね。車高を落とすか、いい音を出すか、どちらから手を付けるかは永遠のテーマです。

「ブレーキまわりの」 「点検整備ですね!」

王子こと

坂本宏樹さん

サカモトエンジニアリング

栃木県宇都宮市幕田町311-4
☎028-684-1525
http://www.sakaotoengineering.jp
定休日 月曜日



クルマを買ったらまずはコレ!

中古車を買ったら、まずブレーキまわりをフルリフレッシュします。ブレーキローター、ブレーキパッド、ブレーキキャリパー、ブレーキホース、クラッチホース、マスターシリンダーもかかさずチェックして車両の状態によっては交換します。できればオーバーホールではなく、純正ASSY新品に交換するようにしていますね。もともとの状態がわからないだけに不安があるのと、全部変えた状態のタッチ感には安心そのものです。シャキッと感が全然ちがいます! というわけでパッドやホースなどは、最初にグレードアップしてしまいますが、キャリパーなどはバランスの問題もあるので、スタートは純正新品でじゅうぶんですね!

「オイルだけじゃなく」 「冷却水も換えよう!」

修造こと

猪瀬 徹さん

フレンズ

栃木県下都賀郡野木町友沼6602-4
☎0280-54-1650
http://www.friends-power.com
定休日：月曜日



クルマを買ったらまずはコレ!

中古車を買ったら、まずやっておきたいのがクーラント交換です。チューニングベースになるスポーツカーは古い年式の車両が多いからということもありますが、クーラントを何年も変えていないと思われる車両が多いです。エンジンを分解していると、ブロックやラジエターがサビで詰まり気味になってしまっている車両が、想像以上に多いという印象です。しかも、クーラント交換をしようと思ったら、エア抜き用ホールまでサビが詰まっていたエア抜きができない車両もあるほどです。オイルはマメに交換していてもクーラントまでは気を使わないひとも多いんだと思います。というわけで、10年落ち以上のクルマを買ったら要注意ですよ!

「ホイールと車高調を」 「同時交換やね!」

グロケンこと

上島健一さん

グロスファクトリー

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



クルマを買ったらまずはコレ!

まいどー! やっと春が近づいてきた感じがするね。でも今度は花粉症がひどくてタイヘンなグロケンです(汗)。さて、クルマを買ったらまず最初にすることは? ってことやけど、そのクルマをどんな目的で、何をしたいかによって異なる。走ることをメインに考えるなら、まずはLSDでしょ! グリップにせよドリフトにせよ、LSDがないとトラクションがかからんし、話にならんやろ。次にドレスアップ志向なら、ホイールと車高調は同時に換えないとアカンね! ホイールだけ換えるのはダメやで。なんでもかかっていうと、車高を決めてからでないと、ホイールのセットは決まらんからね! ドレスアップならバチッとシャコタンツライチかましたいやん!

「つい修理や点検を」 「してしまいます」

シロこと

城崎真弘さん

STF

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



クルマを買ったらまずはコレ!

自分は普段乗っているフツウのクルマにはまったくこだわりがないので、手をかけることはしません。でも、下取りや買い取りで入ってきたスポーツカーは、頼まれていないのに内装がヒビ割れていたら交換するし、エンジンの調子がイマイチだったら降ろして修理しちゃいます。とはいえ最近はそのようなことをしている時間もなかなかないのが実情です。それでも任せてくれるっていうひとや、常連さんにはキッチリ仕上げて売ったりもしますが、そこまで手をかけたクルマを売るとなると、とても採算がとれません。先日モ税理士さんに「もう少し効率を上げましょう」と言われたばかりです(苦笑)。というわけで、そのあたりの妥協点を模索している今日この頃です。

OPTION 2

サンデーレース情報!!

WEST JAPAN
西日本

募集台数

▶各戦40台

開催サーキット

▶セントラルサーキット
(兵庫県)

その1

年間4戦の耐久レース セントラルお遊び耐久2014

Rd.1 ▶ 4月12日(土)

Rd.2 ▶ 8月17日(日) ※16日(土)と2DAYイベント内で開催

Rd.3 ▶ 10月18日(土)

Rd.4 ▶ 12月6日(土) ※5時間耐久を予定

SPRING CHALLENGE(Rd.1)

4月12日(土)

AUTUMN CHALLENGE(Rd.2)

10月18日(土)

※エントリー多数
の場合クラス分
け等変更となる
場合があります。

その2

HONDAオンリーのスプリント!! ホンダ・エキサイティングチャレンジ

募集台数 ▶ 各戦35台

開催サーキット ▶ セントラルサーキット(兵庫県)

※クラス分けやエントリー方法などの詳細はサイドポンツーンのWEBサイトなどでご確認下さい。 <http://www.sideponton.co.jp>

2014 素人最速 決定戦

BATTLE in TSUKUBA CIRCUIT

2014年
吹き荒れる
ロータリー旋風!



2014年タイムランキングの発表と 注目マシンのメイキングを徹底検証!!



というわけで、今シーズン活躍したマシンのメイキングと、参戦車両のリザルトをまとめて紹介していこう!

そんな中、特に注目したいのがREエンジン搭載のFD3S勢。ベストタイムを大きく更新するマシンが続出していったのは、チューニングに大きな進歩があったのか、競争がドライバーを刺激し覚醒が起ったのか気になるところ。

今シーズンは例年よりもエントリー台数を絞り、アタックの時間帯もよりタイムが狙える朝イチの30分1本勝負とする「スーパー・バトルエポミ」に改編、1月と2月に計4回の開催となった。

毎年、全国からトップクラスのプレイヤーたちが筑波サーキットに集まり、ハイレベルなタイムアタック争いを繰り広げる「素人最速決定戦」とバトルエポミ隊。

FF&NA勢も 躍進!!



Moty's&ワズRX-7 [FD3S]

Driver : 0.1t

SPECIFICATION

13B-REW改サイドポット仕様(最大ブースト圧1.35kg/cm²・約570ps) トラストT88-34D 15cm アベックス・パワ-FC オリジナル・エキマニ ワンオフ・90φチタンマフラー プリッツ・インタークーラー コーヨー・ラジエター改Vマウント化 HKS・5速シーケンシャル ATS機械式LSD(1.5WAY・ファイナル3.9:1) エレメントスポーツ車高調(Φ16kg/mm・Φ18kg/mm) プレンボF50キャリパー Rddローター(Φ340φ・Φ335φ) アドバンRZ-DF(Φ10.5J-18)/A050(Φ295/35-18) RE雨宮フルエアロ改 カーボンエアリヤゲート/ルーフ エスプリGTウイング052 ほか

徹底的な軽量化で 55秒入りを実現! 今シーズンの 総合トップタイムを マーク

目標の55秒台が出て
最高のシーズンでした!

群馬県前橋市の「テクニカルオート ワズ」代表を務める高橋さん。ロータリーマシンのチューニングはもちろん、一般車の点検整備なども幅広く手がけているショップだ。

1位

BEST TIME
@SUPER BATTLE EVOLVE
55秒678

2014
素人最速
決定戦
BATTLE
IN
TSUKUBA
CIRCUIT



タイヤはA050(GS)で、昨年の295/30-18から295/35-18にサイズアップ。ブレーキはフロントがF50ブレンボ&340mmローター、リヤはノーマルキャリパーに335mmローターの組み合わせ、ブレーキバランサーで調節する。マスターバックレス&ABSレス化は軽量化とブレーキのハイレスポンス化に貢献。



メータパネルは中央にアベックスのタコメーター、左側にブースト計とP-LAP、右側に燃料計と電波時計を装着。センターコンソールには水温、油温、油圧、ミッション油温計とブーストコントローラー、A/F計、パワーFCコマンダーなどが並び、ミッションはHKSシーケンシャルに換装されている。



エンジン仕様は昨年のままでサイドポート+T88-34Dの組み合わせ。15cmとちょっと小振りなエキゾーストハウジングでレスポンスの良さを狙っている。また、燃料を「FUEL EVO110」に変更しリセッティングしたことで、550psから570psへとパワーアップを実現したという。



フロントバンパーダクトからムダな空気が入りリフトが起こることを防ぎ、さらにタイヤハウス内の空気を積極的に抜くためにフェンダー上部にダクトを設けている。このあたりもタイムアタックマシンでは主流になりつつある手法だ。



昨年295サイズのタイヤが履けるようにワイド化したボディ。フロントはRE雨宮製フェンダーを広げて片側50mmほど拡張。リヤフェンダーも市販品より約20mmのワイド化を行っている。



車高調はエレメントスポーツ製でアーム類はフルヒョウ化されている。走行前には必ずアライメント調整を行い、仕様変更によるデータも蓄積し続けている。



空力パーツもアップデート。特にフロントまわりは両サイドに大きく張り出すカナードを追加しダウンフォースを大幅に向上させた。また、車体下面もカーボン製パネルでフルフラット化したうえで、整流効果を狙ったゴム製の導風板などを装着している。

リヤディフューザーも、既製品からワンオフの大型タイプへ変更。空力、パワー、ドライビングを総合的に向上させたことで、セクター3だけでも0.5秒以上タイムアップしたということだ。

昨シーズンのタイムは56秒651。FD3S勢の中でトップクラスのタイムで終えた0.1秒と高橋さん。鮮やかなオレンジ色で彩られたRE雨宮フルエアロのマシンは、自身が代表を務める「テクニカルオートワンス」にて製作したものだ。今シーズンはルーフやリヤハッチなどにドライカーボンを導入するなど徹底的な軽量化を実施、タイヤサイズもアップさせ、55秒入りに臨んできた。軽量化やセットアップの効果はしっかりと結果し、みごと昨年のベストタイムを更新、55秒678を記録した。さらに後日開催の別イベントではこれまで素人最速FD3Sとされてきたマル島谷号(55秒533)を抜く55秒237を叩き出し、満面の笑みで今シーズンを終えた。

また、アップデートに加え今シーズンのタイムアップに大きく貢献したと。昨シーズンまでは走行枠中のタイヤ交換などをドライバーの0.1秒すら自らが行ってきたが、今シーズンはアタックに集中するため、それらの作業を仲間任せに託すことに。また、デジスパイス(GPSロガー)を使ったドライビングの分析&改善もタイムアップに繋がったとのこと。「競い合えるライバルたちがいるからこそ燃えるし、タイムも向上しあっているんだと思います。実は今年は2年分が燃えて来年はお休みしようと思っていたんですが、54秒台が見えちゃったので、やっぱり来年もやめられないかな(笑)」という高橋さんの言葉も印象的だった。



昨シーズンまでは走行枠中のタイヤ交換などをドライバーの0.1秒すら自らが行ってきたが、今シーズンはアタックに集中するため、それらの作業を仲間任せに託すことに。また、デジスパイス(GPSロガー)を使ったドライビングの分析&改善もタイムアップに繋がったとのこと。



TFR☆向島R [FD3S]

Driver: 江島清貴

SPECIFICATION

13B-REW改サイドポート仕様(最大ブースト圧 1.3kg/cm²・520ps) T88タービン改 トップフェューエルレーシング・ワ
ンオフマフラー/インタークーラー/ラジエター HKS・FコンV
プロ/EVC5 トラストオイルクーラー AT5トリプルクラッチ
クワイフ6速シーケンシャルミッション OSスーパーロックLSD
ファイナル4.3:1 アクアミスト(アルコールド/ウォーターショット)
アラゴスタ改車高調(⑤⑧16kg/mm) スーパーナウ・フルピロ
APレース用6ポッドキャリパー(⑤⑧355ポーター) アドバンA
050(⑤⑧295/30-18) ボディフル補強 FEEDエアロキ
ット/RE雨宮エアロキット等加工装着 エスプリリヤウイング
レースバックIQ3 ほか

2014
素人最速
決定戦
BATTLE
IN
TSUKUBA
CIRCUIT



2位

BEST TIME
@SUPER BATTLE EVIENE

56秒091

「今シーズンはボディ補強など車体側を中心にアップデートしたので、来シーズンはエンジンパワーを上げてさらにタイムアップを狙う予定です。せめてアンダー鈴木S15のウォームアップのタイム(54秒台)くらいは超えたいよね(笑)」と江島さん。

その結果、今シーズンはスーパーバトルエボミ後のイベントでベストタイムを55秒895まで更新。来シーズンはさらなるパワーアップの計画が待ち構えていると言うことで、その進化が楽しみな1台だ。

トップフェューエルレーシングが製作&メンテナンスをしている江島さんのFD3Sは、タイムアップのためにさまざまなチャレンジを行っている1台。特に注目したいのが、アルコールと水を混ぜた液体をインテークに噴射する「アルコール/ウォーターインジェクション」の導入だ。

また、サスペンションを積極的に動かして走るためのマシンメイクを進めていて、今シーズンにむけてボディ補強の追加も行ってきたと言ったことだ。さらに「安心して走るために不安要素をできるだけ取り除いておきたいので、品質や性能のいいパーツを選ぶようにしています。また、同じパーツの組み合わせでは、差がつかないので情報を収集しながら異なるチューニングにもチャレンジしています」ということ。ミッションには、クワイフ製6速シーケンシャルを選んだり、APレーシング軽量モノブロックキャリパーなどのパーツセレクトもその一環だ。



エアコンやカーナビなど快適装備が残された室内。Hバタミミッションにこだわっているのも、このマシンの特徴だ。内装などははずしているけれど、アンダーコート剥がしは行っていないという。「もっと軽量化することもできますが、ストリートでも乗りたいたいし、快適装備付きストリート仕様で速い!というのがカッコイイでしょ!!」とのこと。



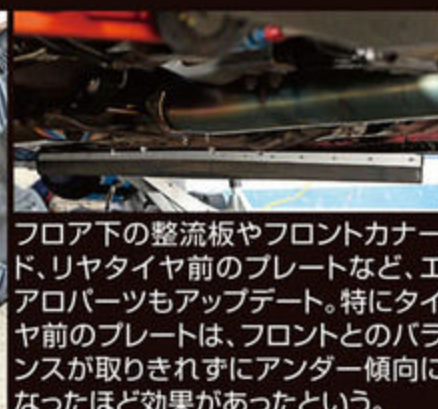
SPECIFICATION

13B-REW改ブリッジポート仕様(最大ブースト圧 1.3kg/cm²・約530ps) 8.5:1 低圧縮ローター トラストT88-34D 22cm² アベックス・パワーFC TFR・エンジンパッフルプレート HPIインタークーラー ナイトスポーツ・ラジエター OS技研・5速クロスミッション AT5カーボンシンクラッチ マツダスピード改LSD(2WAY・ファイナル4.1:1) アラゴスタ車高調 ハイバコ・スプリング(⑤⑧16kg/mm) アドバンTCⅢ(⑤⑧10.5J-18・⑧11J-18)/A050(⑤⑧295/30-18) RE雨宮フルエアロ改 ガレージカゴタニ改アンダーパネル 夢工房FRPリアゲート&アクリルガラス/ドア&アクリルガラス ボルテックス1700mmカーボンウイング ほか

東京都調布市のショップ「カーショップグロウ」代表でもある原さん。輸入車の中古車販売などがメインだけど「輸入車のスポーツカーに乗るお客さんから足まわりの相談などを受けることもあるし、国産スポーツカーのメンテナンスなども行っています」とのこと



昨年のサイドポート+TD07仕様から、ブリッジポート+T88-34D仕様へと変更し約50psアップを実現。エンジンをはじめとするマシンメイクは、埼玉県三郷市のZESTレーシングで行っている。また「2~3回のアタックごとに、4速4000rpmで300km走る「ラッピング」をします。サイドシールのソリが修正されて圧縮が戻るんですよ」と原さん。



フロントガラスは、軽量なスピードグラスを使用。FRPドアやリアゲート、アクリルウインドウなどを装着し、車重は1140kgとなっている。





4位 **57秒371**

AGY☆春道32GT-R [BNR32]

Driver: 春道

**2.8ℓ+T88-34Dで800ps!!
中古削りタイヤでの自己ベスト更新**

ミッション同様、安心感を得るためにGT300マシンなどにも装着されるAPレーシングキャリパーを装着。タイヤはアドバンA050の295/35-18サイズを装着する。



サイドポート+T88改タービンの組み合わせで520psを発揮するエンジン。インマニ手前のパイプに接続されているのがアルコール/ウォーターインジェクションシステムだ。吸気温度を下げ、異常燃焼を防ぐことでエンジンへのダメージを減らす効果を狙っている。

「以前使っていたミッションは、最終コーナー進入時に4速が抜けるトラブルに悩まされていたので、思い切ってクワイフ製ミッションを導入しました」とのこと。また、エアロに頼りすぎず、サスペンション性能を活かし荷重移動を活かしたドライビングが好みということで、オフシーズンの間にボディ剛性アップ作業を実施。ちなみに、車重は1120kgとなっている。



**速さの実現と安定性の両立を目指す
独自のパーツチョイスに注目!!**



**REMS REDTREE
CCFD3S Magic [FD3S]**

Driver: CCキタジョー

5位 **57秒886**

**セントラルサーキット1分19秒台の
T78+NOS仕様で筑波に挑む!**



FD3Sを3台乗り継ぎ、2009年からこのマシンで筑波サーキットを走っているという原さん。純正ベースのHパターン・クロスマシッション、エアコン、ナビ、ABSなども搭載したストリート仕様で56秒台を叩き出す、上位FD3S勢の中でも異質な存在だ。

今シーズンはエンジン仕様変更によるパワーアップと、6型ABSの移植、エアロパーツのアップデートなどを行ってきたという。

特にブレーキまわりの変更は効果が大きく、減速距離を詰めることがタイムに直結したという。

また、ほかのひとの車載動画をじっくりとチェックいいとこどりしていることも、タイムアップに貢献しているそう。

今シーズンは路面状況やアタックのタイミングなどで好条件がかわり、目標としていた55秒台に届かなかったため、来シーズンはまず55秒8を目指していくことだった。

**Hパターンで快適装備も残した
ナンバー付きマシンで55秒台を狙う!**

GLOW★FD3S

@夢工房 [FD3S]

Driver: 原 雪光



3位

56秒463

トトまるエボ [CT9A]
Driver: トトまる

8位

sakamoto-eng RX-7 [FD3S]
Driver: 坂本宏樹

7位

UNLIMI栗坊号エボ6 [CP9A]
Driver: 栗田圭一

6位



賀集☆日光SPL2☆S15 [S15]
Driver: 上沼研也

11位

AGY34GTR [BNR34]
Driver: 横川博志

10位

G.WORK☆Ω☆ATS☆EG6改 [EG6]
Driver: とら

9位



295/3018にサイズアップし
自己ベストタイムを更新!!



車重740kgの軽量化ボディに
210psの通称5.5AGを搭載!

T.S-FACTORY☆WM☆レビン [AE86]
Driver: スワえもん

12位



たつくろFD [FD3S]
Driver: たつくろ

15位

TFHエボ6.5 [CP9A]
Driver: 動くシケン

14位

SK☆EXIGE-S@TiRacing [GH-1117]
Driver: SK

13位



ウチの子分切りしたんです [997GT3RS]
Driver: スーパー☆今

18位

Garage KAGOTANI FD3S [FD3S]
Driver: ドクター和田

17位

WILD HEART FD3S [FD3S]
Driver: TOMMY

16位





吸排気チューンの
265ps仕様に
265/35-18の
A050で1分切り!

多賀製作所S2000 [AP1]

Driver: 奥○



20位

爆走★スーパーナウ FC3S [FC3S]

Driver: スーパー☆今



19位

BUNZOU-S2000 [AP1]

Driver: 中島保典



23位

みのむしセブンFD3S [FD3S]

Driver: みのむしセブン



22位

ゆずEVOかい [CT9A]

Driver: きゅうちゃん



21位

KUNI_S30Z [S30]

Driver: KUNI



24位

2014 素人最速決定戦

SPECIFICATION

B18C改(210ps) 戸田レーシング・カム(タイプA)/強化バルブスプリング マキシムワークス・エキマニ オリジナルマフラー ガレージワーク・スペシャル混合クロスミッション/LSD/テインベース車高調(Φ24kg/mm・Φ20kg/mm) 前後スタビレス フルピロ化スプーンキャリバー(Φ) EK9フロントローターワーク・エモーションR(Φ10.5J-18+22・Φ7J-16+42) ディレツァZIIスターズベック(Φ285/30-18・Φ205/50-16) ウェットカーボンドア/ルーフ/リヤハッチ ほか

G.WORK☆EG6☆25 [EG6]

Driver: コトラ♪



25位

スカイライン [BNR32]

Driver: 鈴木豊



26位

軽さとギヤ比のセットアップを武器に ラジアルタイヤで59秒入りを目指す!



ディレツァZIIスターズベックを履かせたシビックで、1分フラットという好タイムを記録したコトラ♪さん。

いちばんのポイントは、エンジン特性に合わせたギヤ比やタイヤ外径の組み合わせ。ミッションはガレージワークのオリジナルクロス、LSDもクスコRSベースのガレージワークオリジナルセッティング仕様だ。

また、前後ともスタビレス化してスプリングレートが高める足まわりセッティングや、自作フロントディフューザー&翼端板なども、タイムに貢献しているという。

来シーズンはタイヤサイズアップなどを行って、ラジアルタイヤで1分切りを目指していくそうだ。



B18Cエンジンに戸田レーシングのカムを組み込み、エキマニとメインパイプ60φのチタンマフラー(タイコはステンレス)を装着している。走行時にはコレクタータンクに氷のブロックをくりつけて、燃料を冷却していた。



走行に必要なモノ以外は撤去し、ドア、ルーフ、リヤハッチをカーボン製に交換するなどして車重790kgまで軽量化。ちなみに師匠であるコトラ♪さんのEG6は665kgだったという。

FD3S [FD3S]

Driver: 今泉新之介



27位



57GETTER

RAYS | **gram**
LIGHTS
LIGHT WEIGHT CONCEPT

SIZE	H/PCD	INSET	FACE
18×7.5J	5H/100	40、50	1
	5H/114.3	40、50	
18×8.5J	5H/100	45	1
	5H/114.3	33、45、52	
18×9.5J	5H/100	40	2
	5H/114.3	33、45、52	
19×8.5J	5H/100	33、45	1
	5H/114.3	33、45、50	
19×9.5J	5H/100	35	2
	5H/114.3	12、25、35、43	
19×10.5J	5H/100	43	2
	5H/114.3	12、25、35	
19×10.5J	5H/114.3	12、25、35	3

※19インチ：2014年4月発売予定
 ※18インチ：2014年7月発売予定
 ※カラー：サンライトシルバー、マッドグラファイト
 ※18インチはインセット設定などが
 変更になる可能性があります。
 ※価格：5万1000円(19×8.5J)、
 5万3000円(19×9.5J)、
 5万5000円(19×10.5J)／18インチは未定

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

機能の追求やデザイン性の向上はもちろん、新たな工法の投入や斬新なカラーリングなどなど、常に趣向を凝らし、意外性を打ち出しながらユーザー心理をついてくるグラムライツのホイールラインナップ。2014年春の新製品として登場する57GETTER(ゴーナナ・ゲッター)は、高い機能とデザイン性に加え、組み立て式のセンターユニットを使った遊び心で個性を打ち出せる製品になっているのだ。

ユーザーの好みで変えられる 組み立て式センターユニット

“ヴァリアブルレイヤー・センターユニット”と命名された組み立て式のセンターキャップシステムにより、多くの表情を作り出すことができるのがこの57ゲッター最大の特徴。すべてのパーツを基本形状に組み上げればよりドレッシーに、リングやボードをキャンセルすることでレーシーに、またリングとボードを逆にすることでボードが浮き上がるアバンギャルドなスタイルに。ユーザーの思いのままにスタイリングを構築できるのだ。



STANDARD STYLE



FLOATING BOARD STYLE



BOARDLESS STYLE

もともとスポーツホイールとして立ち上げられたグラムライツブランドだが、その知名度と人気が高まることで、ユーザーからのニーズや期待は幅が広くなるばかり。

リーズナブルでありながら、軽量・高剛性であり、なおかつ最先端のスタイリングなど、新作ホイールの開発に求められる要求は高まるいっぽう。しかし、グラムライツの開発陣は、常に新鮮な展開でユーザーの期待に応え続けることで、ブランド力を高めてきたのだ。

そんなグラムライツの新製品、57ゲッターは、コンケイブ形状にシャープで立体的な10本スポークが特徴的。

また、ハイトのあるスポークには必要な部分にリブを持たせ剛性を高めると同時に、ビジュアル的なアクセントとするなどトレンドをリードする造形がなされている。

そして、57ゲッターの一番の特徴が、センターユニットを自在に組み換えでき、ユーザーが好みで個性を表現できること。

このシステムはグラムライツならではの遊び心でもあり、ユーザーへの新たな提案でもある。TPOに合わせてホイールに変化をつける、そんなチューニングライフを楽しませてくれるものだ。



リングのみを活かしたセンターキャップレスのスタイルや、既存のグラムライツシリーズ用のセンターキャップを組み合わせてさらなる個性を持たせることも可能。



ドレッシーでありながら機能美を感じさせるスリムな10本スポークデザインを採用。レイズ独自の解析技術により、高剛性を実現しスポーツ系ユーザーにも自信を持ってオススメできるものに仕上げられている。スポーク部の立体造形は、デザイン上のアクセントであると同時に、必要な部分に対する肉付け、あるいは不要な部分の肉抜きとなっているのだ。



撮影協力：
TOTAL CAR PRODUCE MAGIC
<http://www.tcp-magic.com>



フロント以外のウィンドウはすべてアクリル化。また前後フェンダーやドア、ルーフやトランクに至るまでドライカーボン仕上げで、もはやノーマルな部分は、ピラー位しか残っていないほどの徹底ぶりだ。ホイールはウェッズスポーツTC105Nの18インチで、キャリパーはエンドレス・モノブロックに変更される。

GTのノウハウを盛り込んだドライカーボンボンネットも装着予定。こちらはボンネットに凹みを設けたインナールーバータイプで、エンジンルーム内の熱を積極的に排出する。なお、坂東商会ではオリジナルのドライカーボンボンネットも設定し、そちらは2.9kg(純正は7.5kg)という軽さを実現している。



スコッチ竹さん

爆走坂東組 坂東マサ監督

坂東マサ監督と旧知の仲であり、カーボン86メイクを全面的にバックアップしているのが、スコッチレーシングの竹さん。強力タッグで、筑波サーキット86最速の座を目指す!



爆走坂東組マサのGT直系☆マシンメイク

最速86伝説!

TOYOTA 86 MAKING For CIRCUIT

GT直系の遺伝子を持つリヤフェンダーが完成!

2014年のレースシーズンもいよいよ開幕! 今年もGT500チームを率いるほか、D1GPのスポッターや86&ヴィッツワンメイクレースのサポートなど、まさに大忙しといった感じの坂東マサ監督。

そんな中でもアタックマシンの86メイクも着々と進行中。製作中の思わぬトラブルで冬季のアタックは叶わなかったが、奪われた筑波最速86の称号を奪還すべく、ホリンジャーSG3ミッション導入に踏み切るなど、着実にステップアップを進めている。

というわけで、ワンオフのプロペラシヤフトがネジ切れるアクセシデントがあったのは、以前にもお伝えした通りだけど、転んでもただでは起きないのが爆走坂東組流。プロペラシヤフトが暴れ回ったおかげでスタスタに引き裂けたフロアトンネル周辺部までドライカーボン化するなど、修復ついでのアップデートも実施してきた。

「カーボン86はトラブル続きで、実はホリンジャーMTを投入してから一度も走れていないんだよね。最後に筑波アタックしたのは昨年夏だから、かれこれ半年以上は経つかな。さすがにちょっと焦るよな」とマサ監督。

実際に、デモカーによる86&BRZバトルは激しさを増しており、HKSの86スーパーチャージャー仕様が筑波57秒1というスーパーラップを刻んだほか、ラストイーヤブリッツ、トラストなどのターボ勢も、軒並み57〜58秒台の好タイムを記録してきている。

「オレのカーボン86も、前回走った時から比べると、見た目も中身もかなりバリエーションアップしたからいい勝負ができると思う。だけど、パワー不足は否め

リヤセクションを大幅モディファイ



リヤバンパー(18万円・FRP)やリヤディフューザー(18万円・FRP)もオリジナル。また、ドライカーボントラックの投入により、純正8.1Kgから2.5Kgと軽量化も果たす。「ワイドボディ化によりGTウイングが小さく見えるようになってしまったから、最新のスワンウイングを投入しようかな」とマサ監督。



サイドステップ(2万5000円・FRP)、リヤオーバーフェンダー(13万円・FRP)、リヤセクションサイドフェンダー(4万5000円・FRP)の3分割構成。タイヤハウス内の空気を排出するためのダクトを設けるなど、最新のGTエアロトレンドを取り入れた。なお、マサ86が装着するのはドライカーボンのSPL仕様だ。



ホイールやアンダーリップ、GTミラーはADVANカラーを彷彿させるレッドにペイント。もちろんタイヤはアドバンA050の18インチで、サイズはフロントが265/35-18、リヤに295/30-18をチョイス。

リヤセクションのデザインリニュエアルで ドライカーボンボン スタイル 極まる！

ようやく完成したリヤオーバーフェンダーは、スーパーGTで活躍するデザイナーが手掛けた本格派。片側80mmワイドとすることで、295/35サイズのアドバンA050を収めるほか、ダウンフォースも拡大。また、リヤディフューザーやリアバンパーも新調した。



フロアパネルもドライカーボン化!

まさに前代未聞! フロアパネルまでドライカーボンに張り替えたマサ86。こちらは純正パネルと同様に凹凸を付けることで剛性を確保したワンオフ品で、パネルボンドでフレームと合体される。そのほかアンダーコートや遮熱材も剥がしたこともあり、室内だけで約10kgは軽くなった。



1日も早く
走りたいぜい!

現在は、ホリンジャーSG3ミッションの換装待ち。その際に、ワンオフのカーボンプロペラシャフトも投入されるので、慣性重量の低減も期待できる。また、ECUについても、直噴対応の最新フルコンであるモータックM1を投入予定だ。

そんなわけで、2014年仕様のカーボン86も、いよいよ本格稼働! 気温は暖かくなってきているだけにサーキットで好タイムを狙うにはちよつと厳しい状況だけど、熾烈さを増すチューンド86バトル戦線に、旋風を巻き起こすことは間違いなし。今後の活躍に、乞うご期待だ。

「そうそう、ダクト付きの新型ボンネットも作り直したから、それも装着するつもりだよ。これらのアップデートで、クルマのバランスがどう変わったのか気になるところだね。まずは1日も早く、走らせたい!」と、やる気も満々なようす。

しかも、注目すべきはできたてホヤホヤのリヤセクションで、以前よりフェンダーをワイド化した上に、ディフューザーもセット。ダウンフォースの拡大により、トラクション性能のアップを図っているというから見逃せない。

「そうそう、ダクト付きの新型ボンネットも作り直したから、それも装着するつもりだよ。これらのアップデートで、クルマのバランスがどう変わったのか気になるところだね。まずは1日も早く、走らせたい!」と、やる気も満々なようす。

「これに対して、マサ86の強みといえるのが、徹底したエアロモディファイを実践していること。なにせ、ご覧の通り、前後バンパーからルーフ&ドアまで至るところがドライカーボン仕様。これにより大幅に軽量化を実現しているのはもちろん、空力性能の向上まで果たしているのだ。」



After
BELLOF HIDシステム



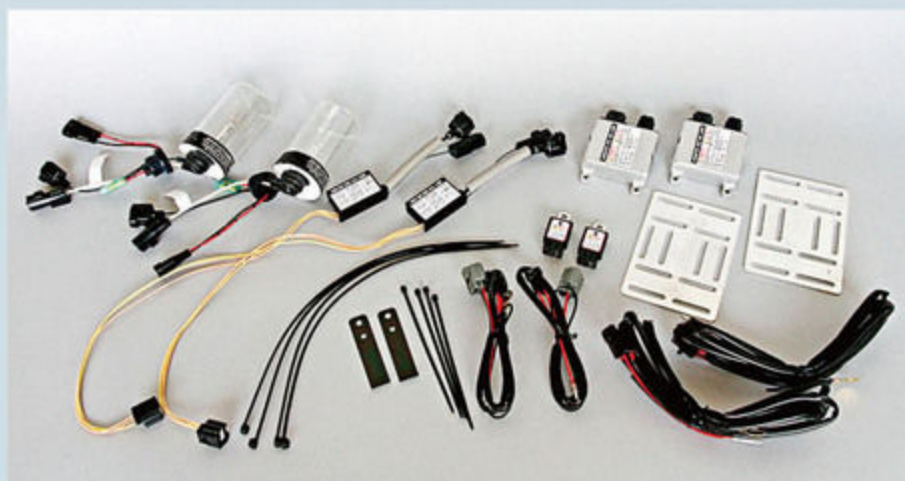
Before
純正ハロゲン

#3

明るく高性能な国産アイテムで
ハイ・ロー4灯HID仕様に挑戦!!

HIDヘッドランプ ユニットの取り付け

■必要な工具
ドライバー、ラチェットレンチ(10mm、12mm)、電工ペンチ、ドリル、ほか



DIY作業監督
カジ編

配線を
キレイに
まとめるのが
ポイント!



4灯HID化で
今どきフェイス♡

DIY労働担当
ライターNABE



サンプル車両
カジ編スープラ [JZA80]

作業難易度
★★★★★
所要時間の目安
約10時間
作業のポイント

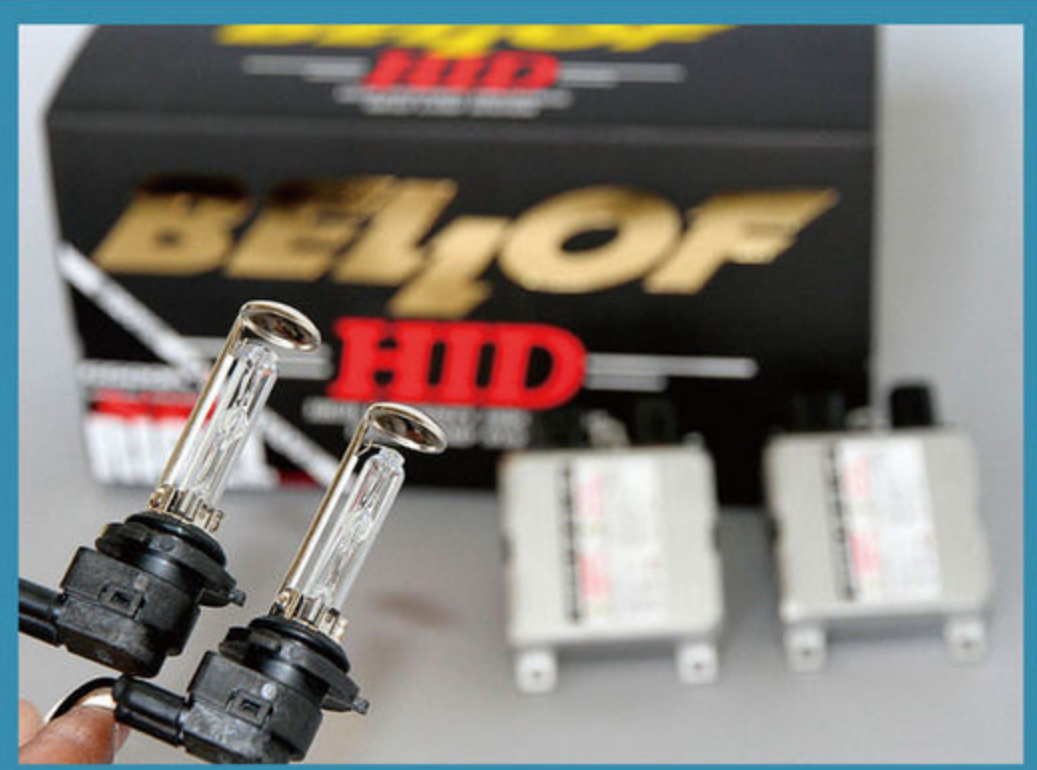
HIDヘッドランプ
ユニットの取り付け

- ✓ 取り扱い説明書をしっかりと確認する
- ✓ ユニット等の固定位置を考えておく
- ✓ ヘッドライトは取り外し確実な作業を行う
- ✓ 適時点灯確認をおこなって作業を進める
- ✓ 配線は邪魔にならない位置にまとめる

イマドキのクルマなら軽トラックにでも純正装着されているHID。ひと昔前のハロゲン仕様のクルマに乗っていて、いつかは欲しい、強烈な白色光♡なんて思っている人も多いだろう。完全な実用アイテムなのに、ドレスアップイメージも強いわけだね。

基本はカプラーオンの簡単作業

配線やパーツ類のレイアウトと固定は
しつかり時間をかけて確実に
行おう!!



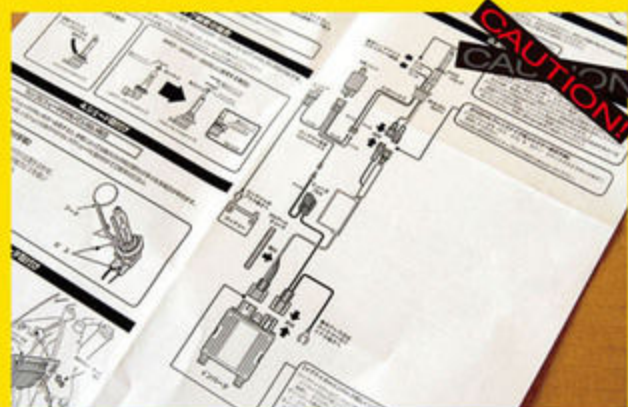
BELLOF
RIGEL X2 H.I.D.SYSTEM (HB3/4)

価格：6万円

◎ ベロフ ☎027-267-1556 <http://www.bellof.co.jp>

HIDユニット黎明期からアフターパーツとしてラインアップするランプメーカーBELLOF(ベロフ)。RIGEL X2はこれまでのノウハウをすべて投入したオールインワンキット。バルブはもちろんバラストやコントロールユニットなどをすべてパッケージングされるため、届いたその瞬間から交換作業を行うことができるというわけだ。車検対応品として精度も高く視認性の高い6600ケルビンの色温度としているのも特徴のひとつ。適応はHL4MVS、HB3/4、H7、H9/11を用意。今回はハイ・ロー4灯交換のため2セット使用した。

注意!! CAUTION! DIY 事故を防ぐ ポイント



作業内容や構成部品を確認

パッケージを開けたらいきなり作業を開始するのではなく、まずは付属の取り扱い説明書をじっくりと読む。この時、キットの付属品や構成部品の数などをしっかりと確認しておこう。万が一部品が足りなかったりすると、作業が完了しないなんてこともある。また、配線の繋ぎ方などもしっかりと確認しておけば、作業がスムーズに進行できるというわけだ。



バルブは開封前に点灯確認する

万全のチェックで出荷されているキットでも、精密部品のため購入時に点灯しないなんてこともある。こういったトラブルを防ぐ意味でもバルブは開封前に点灯確認しておくことが基本。万が一開封してしまった場合、保証の対象外となるケースが多いぞ。もちろん、チェック用の簡易配線法なども取り扱い説明書には記載されている。



バルブのガラス面は絶対に触らない

バルブ交換時などには、つい触ってしまいがちなガラス面。ガラス面に油分が付着することで部分的な加熱が発生、タマ切れなどの要因になりかねないのだ。HIDバルブの場合は断線はないが、細いガラスバルブは破損しやすいこともあり、手で触れるのはNGとなっている。とにかく、バルブは不用意に触らず、慎重に扱うことが基本というわけだ。

HID取り付けチェックポイント

POINT 2

リフレクターの有無を確認

ヘッドライトは対向車への防眩のため、効率よくリフレクターに反射させるため、先端に遮光板が取り付けられているものがある。この集光板の有無はヘッドライトを確認すれば一目瞭然。もしなければ付属の集光板を取り付けることが重要。対向車の迷惑になるだけでなく機能的にも光が弱くなってしまったり、車検時に光軸調整ができないこともある。

POINT 3

バルブ長をチェックする

バルブの規格は台座に関するもので、バルブ自体の長さが製品によって異なるものもある。そのため台座形状は合っている、取り付け時にバルブ先端がレンズや集光板に当たって破損してしまう場合も。また、80スーブラの場合、HB3タイプで装着できるが、台座部分のスペースが狭いため(正確には9005J/9006Jという規格)、Oリングをハロゲンバルブ用(装着していたもの)と交換する必要がある。この辺も車種によっての違いとなるが、取り付け時には無理せず形状や装着性を確認しながらの作業が重要だ。

POINT 5

点灯不良はアースを確認

作業を進めていく上で最も重要なのが点灯確認。組んでいる最中でも常に確認していけば、作業完了後に点灯しないなんてトラブルも防げるはずだ。特にアースの接続は1カ所ですとめると容量が足りないなんてこともある。今回はハイ・ロー4灯をHID化することもあり、アース不良によって点灯が不安定なんて状態もあった。それまで異常なく点灯していた場合は、アースを疑ってみると解決の糸口が掴めるかも!

POINT 6

作業完了後は光軸調整を忘れずに!

無事に点灯が確認できた最後の締めは光軸調整。この作業を怠ると、対向車に迷惑がかかるだけでなく、集光がバラバラになってしまうためハロゲンバルブよりも暗く感じてしまうなんてこともある。光軸調整の方法は壁に向かってライトを照射し、調整用のネジを回して行う。あくまでも簡易的な調整のため、後日専門店などでキッチリと調整しておくことをおすすめする。

POINT 1

バルブの種類を調べておく

車種によって様々な形状があるヘッドライト。また、装着されるライトバルブにはいくつかの規格が存在し、HIDユニットを選ぶ時にはその規格に適合するものを選ぶ必要がある。規格はバルブ台座の大きさやツメの角度、数など複数の要素で分けられる。適合外の製品の場合はつけることができないので購入時には、装着車両のバルブ形状の把握が必要。

POINT 4

ヘッドライトユニットを外して作業する

車種によってはヘッドライトユニットを外さなくても脱着できそうなものもあるが、狭いスペースでバルブを取りまわし破損に繋がる不安がある。また、インバーターやイグナイターを固定する必要があるうえ、配線をキッチリと引くならスペースに余裕を持たせた方が得策。もちろん、バルブの適合を確認する時も、ユニットを外していれば目視しながら確認できるのでオススメだ。あらゆる意味で、作業はヘッドライトユニットを外して行うことを推奨。

ない(スパーク発光)のため、HIDバルブはハロゲンバルブより数段玉切れのリスクも少ないなど、そのメリットは少なくない。

というわけで、定番アイテムであるがために、数多くの製品が存在。海外製の格安品も多く流通しているが、安からう悪からうという製品も少なくないので要注意。

製品によってはバルブの寸法精度が低く光軸がしっかりと出なかったり、昇圧機やバルブの寿命が極端に短いものも存在。また、その程度ならいいが、加熱による車両トラブルも聞こえてきているので要注意。

ひどいと配線やコネクタが焼けて、車両火災の危険性すら抱えているという。安いHIDが原因で愛車が炎上したら、逆に高い買い物になってしまいうからな。

というわけで、今回使用した製品は品質の信頼性を重視、国産メーカーのベロフ製。

純国産品というのはもちろん、厳しい製品管理と万が一の時にはアフターフォローも万全という信頼性。夜間の安全を確保しながら、長く使うものだからこそこだわりたいポイントというわけだ。

取り付けは、サンプル車両のスーブラに合わせたHB3用のキットというところもあり、すべてカプラーオンの簡単さ。

インバーターやイグナイターの設置や配線の取り直しなど、スッキリと見せ、トラブルを誘発しないための作業がメインといえるね。

ただし、このあたりの作業は、取り付けるクルマによって、スペースの有無や取り直し方法などに違いがあるため、愛車の状況をよくチェックして見通しを立ててからから作業を始めてちょうだいネ!!

After



DIY START!

夜間の視認性が大幅アップ!
白色光でイマドキ
スタイリング!

Before

7

ステーターにインバーターを固定する



POINT!!

取り付け位置とステーターの加工が終了したら、ステーターにインバーターを固定する。今回は防振と冷却(ステーターとの間にスキマを開ける)を目的にゴム(ホースの輪切り)をマウントとして挟み込みタイラップで固定した。

8

インバーターを固定する



予定していた位置(スーブラの場合はライト下方のフレーム部分)にインバーターを設置したらひと段落。インバーターは高熱を発生するため、なるべく通気性がよく、かつ雨などがかからない場所に設置することが重要だ。

9

点灯確認用に配線を繋げる

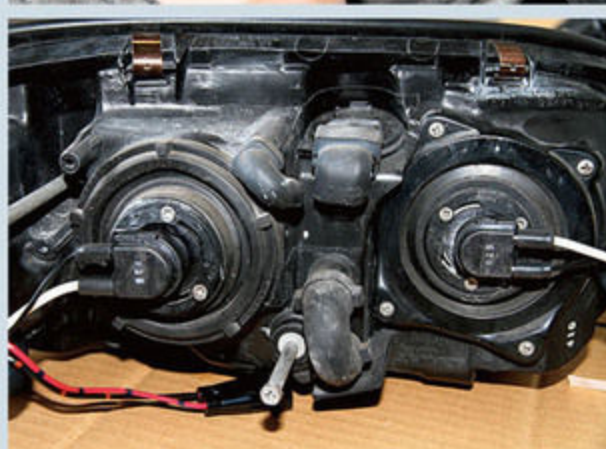


POINT!!

バルブ開封前にもしっかりと点灯確認は行っているが、インバーターを固定したところで改めて点灯確認を行っておく。この時は本番用の配線順に従って接続すれば、配線の通し方などを検討し確認することができる。

5

HIDバルブを取り付ける



HIDバルブはデリケートなパーツのため、できる限りユニットを外した状態で交換したい。もちろん長さなどの適合を目視するといった意味でも、ユニットを外していれば完璧に行うことができる。さらにばね式ではなく、差し込んで捻るタイプのHB3の場合、しっかりとロックできているかも確認できるため、効率と確実性のためにもユニットの取り外しは実践しておきたい。

6

インバーター取り付けステーを加工する



インバーターを固定するためのステーは、付属の汎用ステーをもとに製作。取り付けできる位置を確認しながら、ステーの固定方法やクリアランスなどをしっかりと計測しておくことが失敗しないコツ。取り付け位置も車種によって様々になるため、ベストポジションを探すことが重要といえる。

1

バッテリーを切り離しバルブのカプラーを外す



電装系作業では基本中の基本といえるのがバッテリーのマイナス端子を切り離すこと。通電していると誤作動やショート、破損の危険性もあるため、作業前には徹底しておきたい。端子を切り離したらヘッドライトユニットからカプラー(配線)を切り離す。ここではバルブを取り外してしまったが、バルブの取り外しはライトユニットを外してからの方が簡単。

2

カプラーの劣化に注意!



POINT!!

カプラーはHI/LOW/FOGの3カ所を確実に切り離す。ちなみにカプラーは長年エンジンの熱や電球の発熱などでプラスチックが劣化している場合もある。そのため切り離す時はツメをしっかりと押し、ロックが解除されてからゆっくりと引き抜く。

3

バンパーに養生を施しておく



POINT!!

ヘッドライトを取り外すとき、フェンダーやバンパーなどに接触することもある。そんな時にキズ付きを防止する養生が必須というわけ。マスキングテープなどでも十分なものの、今回は手元にあったガムテープを使用した。

4

ヘッドライトを取り外す



スーブラの場合、ヘッドライトは中央の1カ所にボルト、フェンダー側にナット2本の合計3カ所固定されている。これらを外して前方に引っ張ればスリリと外すことができる。ヘッドライトの固定方法は車種によっても様々なため、整備解説書などを確認してから作業を進めたい。

19

左サイドの配線を取り回す



左側のリレーやヒューズ、アースなどを固定しながら右側からの配線と合わせてエンジンルーム内に電源線を引き込む。合計4灯分の配線はかなりの太さ(量)になるので、スペースの確保はしっかりと行っておきたい。

20

電源線を接続する



ヒューズボックス内のターミナルに電源線を接続すれば電源の確保は完了。追加されたヒューズもヒューズボックス内に収められたため防水対策も万全。

21

ヒューズボックスを加工する



ヒューズボックスの外側から配線を追加するため、フタ部分に配線が通る穴を開けた。配線はコルゲートチューブをつけてまとめておけば、断線などの危険性も減るほか、見た目にも美しく上がるぞ。ちなみにキットの電源線は汎用性を高めるためかなり長めに作られている。配線加工して必要な長さに詰めるほうがいいかもしれないが、まとめて隠せるスペースがあったので妥協!?

22

養生を取り外す



配線作業が終わったら、左側のヘッドライトも装着、配線類を固定し養生テープを剥がせば作業は完了。

23

完成



改めてヘッドライトの点灯を確認すれば作業は完了。最後に光軸調整も行っておけばパーフェクトだ。黄色っぽい光のハロゲンとは違い、純白の光はやっぱりイマドキの印象。HI/LOW4灯ともにHID化したため、夜間の視認性も大幅にアップして安全快適♡

15

まとめた配線を固定する



POINT!!
右サイドから左サイドへ取り回す配線は、宙ぶらりんにするのではなく適度な間隔で固定しておく。純正のボルト穴などを活用すればタイラップで簡単に留めることができるぞ。

16

点灯確認その3



配線の取り回しが完了したら、ヘッドライトを元に戻す前に再度点灯確認を行っておく。このとき点灯不良が起こっていたら、配線の接続をひと通り確認しておく。特にアース不良などはよくあるトラブルのひとつ。1カ所で複数個をまとめるよりも、分散させればアース不良は回避できる。

17

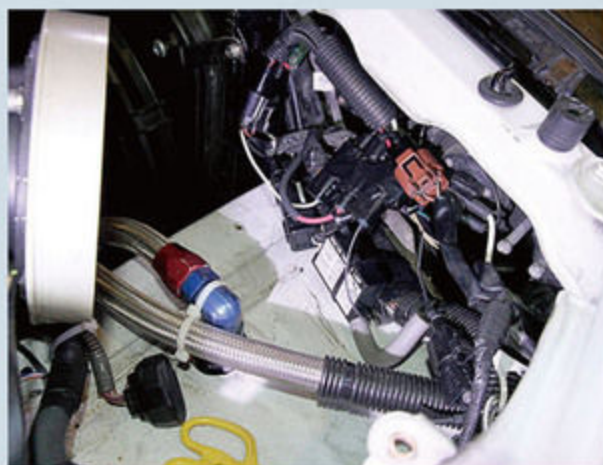
ヘッドライトユニット取り付け



点灯が確認できたらヘッドライトを車体に戻す。位置決めピンに刺さっていることを確認しながら、ボルトやナットの位置をしっかりと合わせることも重要。さらに配線の逃げなどもしっかりと確認しながら取り付け。万が一配線が噛んでしまっていたら配線レイアウトを再考する必要がある。

18

余分な配線をまとめる



ヘッドライトを元に戻すと配線がたるみ乱雑になってしまいがち。そのまま放置するのではなく、ある程度コンパクトにまとめておけば見た目がスッキリするし、不要な配線のトラブルを防ぐことができる。

10

点灯確認その2



配線の接続が終わったらバッテリーのマイナス端子を繋いでライトON。HIビームやLOWを切り替えてタマ切れや、電圧不足による点滅などがおこらないかしっかりと確認しておく。この時点灯しないようであれば、カプラーがしっかりと入っているか、アースポイントが正しいか、ヒューズが切れていないかなどを確認してみる。

11

配線を取り回す



カジ編スーブラの場合、バッテリーがリアに移設されていたが、ヒューズボックスにプラス端子があつたため電源はそこから取ることにし、そのための右のライトから延びる配線はコアサポート裏を通して左側にまとめるレイアウトに決定。

12

イグナイターを固定する



配線をまとめる際にはイグナイターの位置決めも行っておきたい。配線の長さなど、若干の都合があるため、今回は完全に隠すことを諦め、ヘッドライト裏に固定している。スペースがあるクルマの場合、汎用ステーでマウントを作るのもあり。

13

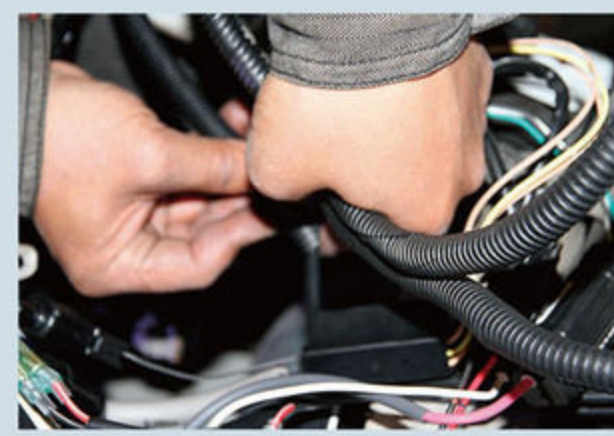
リレーを固定する



バッテリーとスイッチを繋ぐリレーはフロントフードロックの脇に固定。HI/LOWで片側2灯がHID化されるため、必要になるリレーも片側2個。リレー自体に備わっているステーを曲げながら合わせて設置しておく。このほか、リレーとインバーターを繋ぐヒューズなどもまとめて固定しておく。アースの取り付けも忘れずに行う。

14

コルゲートチューブで配線をカバー



片側で2ユニットのHIDキットを装着するため、取り回す配線はかなり大量。これらを用意したコルゲートチューブでまとめることで、見た目もスッキリとした仕上がりになる。もちろん、配線がスれて漏電などのトラブルを防ぐといった意味でも、コルゲートチューブで保護することは有効。

魅せてヨシ走ってヨシのマシンメイク オーナーの理想を形に変えるプロショップ

長野県にあるチューニングショップ、ガレージマック。

ガレージマックの特徴のひとつは

メカニカルなチューニングとボディワークを

両立する技術を備えていること。

ショップを運営するのは宮川兄弟、

チューニング&メカに強い兄と

ボディショップで修業した弟が

約20年前に開業しそれぞれのもつ技術を

1台のクルマに注ぎ込むことで

完成度の高いチューニングカーを

数多く世に送り出してきた。

ガレージマックが手がけてきた車種の中でも

シルビア／180SXは代表的なもので

エアロパーツも多くのバージョンを作り出すなど

その知名度を高めるきっかけともなった。

今号のカバーマシンとなったS15シルビアは

そんなガレージマックを代表するにふさわしい1台。

パワーとビジュアル、そして実用性という

ストリートカーが求めるわがままな要望を

すべて満たした究極の1台ということが出来るだろう。



STREETの真髓

OPTION 2 a portrait of Cover Machine GARAGE MAK×SILVIA[S15] 撮影：金子信敏



GARAGE MAK店長 宮川 和範

「今回撮影してもらった車両は、ノーマルからチューニングを初め、多くの仕様を試しながらステップアップを重ね進化してきたものです。現在と仕様はまったく異なりますが、約500psだったころに筑波で1分切りも果たすなど、サーキットでの速さも求められる性能のひとつ。今ではVEヘッド仕様の740psにシーケンシャルドグミッションとなっています。また、そのイメージを崩すことなくショーカー的なビジュアルも実現すべく、カラーリングや細部の仕上げにも拘っています。さらに、ストリートマシンとして求められる日常性も残されていますよ!!」



機能の追求と日常性を両立する究極のカタチ

GARAGE MAK SILVIA[S15改]

EXTERIOR

シルバーとカーボンのツートン仕上げで、レーシーなイメージを構築するエクステリア。ワイドボディキットはラインナップにない特注のカーボン仕上げとされている。また、ウイングのステーや翼端板はワンオフ、リヤバンパーはガレージマックのニューラインナップ(タイプⅢ)を先日装着したばかり。ホイールはエンケイのRS05RR、撮影時は前後とも295/30-18のSタイヤを装着している。



OPTION²

a portrait of Cover Machine

GARAGE MAK

×
SILVIA[S15]

そのエクステリアは機能美を追求したガレージマックのエアロパーツやワイドフエンダーを、特注のカーボン仕上げで各部に纏い、濃いめのシルバーにオールペンされたボディにマッチさせる。

レーシーなイメージを追求しながらまとめ上げたエクステリアだが、実はドアをガルウイング化するな

トレンドパーツを使いこなす
ストリートチューンの真骨頂

2.2ℓ化したエンジンにVEヘッド

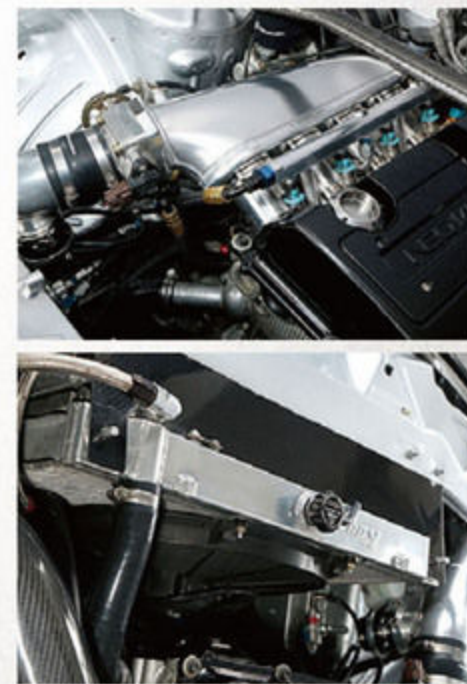
ドを換装、GTX3582Rで武装したというS15シルビア。シーケンシャルドグミッションまでの装備を聞くと、ストイックに記録を求める競技指向かとも感じる。しかしその実は、普段のドライブにも乗れば、サーキット走行会にも、そしてオフ会などのミーティングへの参加やツーリングも楽しんでいるという天下無敵の(?)ストリート仕様。

「時には速さも必要だし、パーキングに駐車している時のカッコ良さも重要、もちろん快適に楽しめなくちゃ意味がない」と、オーナーが理想を追求してアップデートを重ねてきたものだ。



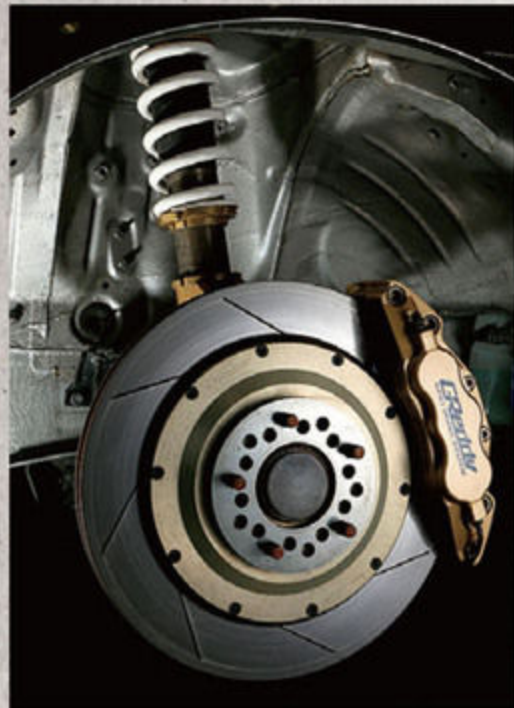
至高のチューンドSR20!!

VEヘッドを搭載し、2.2ℓ化されたSR20エンジン。バルブタイミング&リフト量の可変するVEヘッドは、ハイチューンでも低速域の安定性を保ちトルクを確保できるなど、ストリート仕様としての恩恵も大きい。また、そのメカニズムにより、ハイチューンされた通常のSR20に起こりがちなロッカーアームの脱落や、それに起因するエンジントラブルの不安をぬぐいさることができる。このエンジンに組み合わせられるタービンは、GTX3582R、ブースト圧1.35kg/cm時に740psを発生する。その他、レスポンス向上のため中置き化されたインタークーラーなど、エンジン周辺には細部まで拘りが満載。スモーキング&ワイヤータッグ、色使いなど機能美を引き立てる趣向のさりげないドレスアップ術も見逃せない。



FOOTWORK

HKSのハイパーマックスダンパー(スーパースポーツ)に、前後トラストのアルコン製キャリバーを組み合わせたフットワークパーツ。その性能もさることながら、フットワークパーツまでカラーコーディネートを考え組み立てられている。



INTERIOR

バケットシートやレースバックのロガーメーター(IQ3)などサーキット仕様としての装備品も網羅したインテリア。しかし、内装はすべて装着されているなど、あくまでもストリート仕様として違和感のない仕上がりに拘っている。ダッシュボード周辺にカーボンを多用し、エクステリアとの統一感をもたせた仕上げも美しい。



ど、オーナーが求めるショーカークラスのテイストが盛り込まれるのもポイントだ。

また、VEヘッドが換装されたSR20改2.2ℓエンジンには、ギャレットのGT-X3582Rやハイパーチューンのサージタンクなど、トレンドの先端を行く機能パーツが惜しげもなく投入される。その出力は740psと、アクセルを開ければ加速であることは容易に察しが付く。

しかも、それらのパーツはただ普通に装着されているだけでなく、スプリングやワイヤータグされたエンジンルームを彩るかのよう美しく組み上げられている。

チューニング好きなオーナーとガレージマックが吟味して選んだパーツ、そしてその仕上げのセンスや技術は、説明を受ける

までもなくこのシルビアの機能の高さをアピールしてくれる。

派手すぎることなく、それでいて強い存在感を感じさせてくれる、最高峰の1台というにふさわしいチューンドシルビアだ。

**ストリートのために製作された740psのモンスター!!
2.2ℓ&VEヘッド換装の機能性と
ドレコンでも通用する最高のビジュアル**



Power Check Meeting 2014

in ブラックライン

By
SDS

春の陽気がほかほかと暖かい3月9日に、埼玉県ブラックラインでパワーチェックミーティングを開催。

ミーティング当日は愛車の出力を計測してみたい! というクルマ好きが朝から大勢参加してくれ、ブラックライン開業以来の賑やかな1日となったとのこと。そして「スタッフが少なく余裕がなく、せっかく計測に来てくれた人たちとあまりコミュニケーションがとれなかったり、アドバイスがしきれなくて残念&ごめんなさい。よかったら、また遊びにきて下さいね」とは、鈴木さんからの言葉だ。

測定が始まると自分の愛車の測定風景ははもちろん、ほかの車両がローラーを回している様子やパワーグラフなどを見比べてクルマ談義で大盛り上がり。和やかなムードの中で楽しくも濃い1日となっていたゾ。

ところで、今回は86/BRZのオーナーがオフ会の一環として8台参加! 仕様によって生まれる差を熱心に考察するなんて楽しみ方もされていたようだ。

それでは今回参加してくれたマシンの仕様やパワーをチェック結果をレポートしていこう!

パワーグラフからプロが診断!

測定結果を見ながら「背圧が高そうに見える」「ここはセッティングでもっと伸びそう」など鈴木さんからオーナーへ今後のチューニングのアドバイスが行われた。その様子はリアル「チューニングカーライフ相談室」のよう!



主催&開催 SHOP ブラックライン

☎049-239-6667
埼玉県川越市下広谷690-1
<http://www.blackline-racing.com>

1年前に移転した現在の工場には、サクラダイノのローラー式シャーシダイナモを設置していて、パワーチェックも随時受付しています。愛車の今の健康状態はどうかなど、パワーチェックからわかることもあります。ウチのシャーシダイナモは2WDのみしか計れません、パワー計測やコンディションチェックもお気軽にご相談ください!



※ローラー式シャーシダイナモでの測定のため、一部ハイパワーマシンはスリップなどにより数値が大きく計測されたものを掲載しています。
※オーナーが写真に添えている数値は、計測前の予想/目標出力です。

BLACK LINE

Drag Racing

Z31も新86もコペンも！
 様々なユーザーカーが
 パワーチェックにチャレンジ！



測定は見てでも楽しめる！

全開で加速する排気音やエンジンの音を定点で楽しむことができるのは、パワーチェックならではのもの。見学スペースには絶えずオーナーのほかにもギャラリーがいて、迫力のサウンドを楽しんでいたよ。

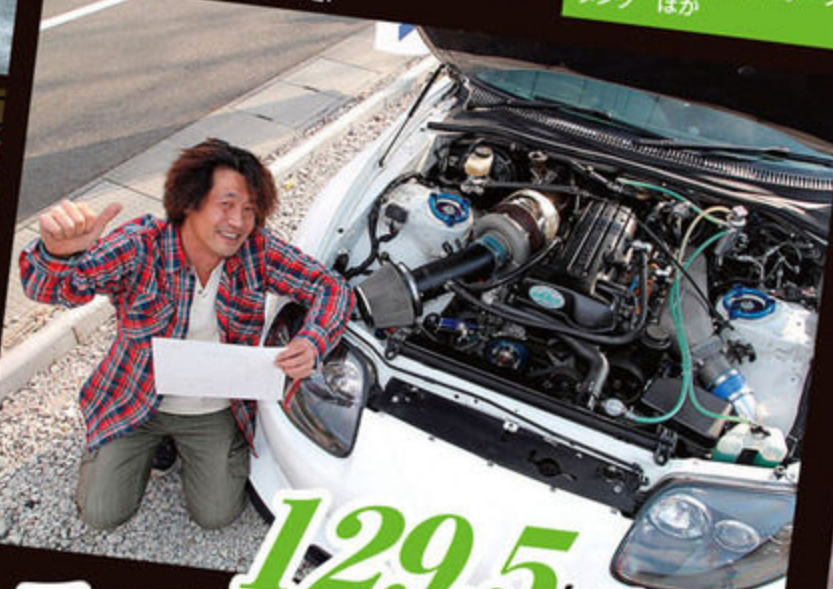


カジ編スーブラも緊急参戦!!



過去のOPT2でその計測結果を掲載しているカジ編スーブラも計測に参加し、今回の計測でも1000psオーバーを記録。その数字には計測を見学していた参加者からもどよめきが起った!

POWER SPEC
 2JZ改3.4L仕様
 BCストローカーキ
 ット T88-33D
 改タービン HKSカムシャ
 フト (IN-EX: 264度) / F
 コンプロ トラスト・サージ
 タンク ほか



お昼のデモンストレーションとして行われたカジ編スーブラのパワーチェック。あっという間にレブリミットまで吹け上がるサウンドや1200psを超えるパワーグラフはみんなに楽しんでもらえたようだったよ。1000ps近辺のハイパワーでフケ上がり速いエンジンだと、計測結果が多少甘くなるのは計測機の特長によるものだけど...、記念計測ってことでよしとしてネ。

129.5 kgf-m (1?)
1220.6 PS (1?)
 by SDS

EK9 シビック
加藤弘之さん



制御にはFコンVプロを使用していて、点火力の強化や点火時期の最適化で吹け上がりのフィーリングが向上している。使用しているコイルは他車種用の純正品だが、詳細はヒミツとのこと。

ディストリビューター撤去で安定した良い点火を実現!

エンジンが発する熱の影響でトラブルが起こりやすいB16の純正ディストリビューター。加藤さんのシビックも不調を抱えており、どうせならということでブラックラインでダイレクトイグニッション化を実施。高回転域でも遅れやロスの少ない「良い点火」を実現している。

POWER SPEC
B16B改
HKS・FコンVプロ
無限エアクリナー
ツインルーブマフラー
フジツボ・スーパーEXエキマニ
サード165ℓ/h燃料ポンプ
DLI化加工
燃料ポンプ引き直し
ほか

185.2 PS
by SDS
16.7 kgf-m

増大した熱量に対応するために、大容量のラジエーターやオイルクーラー、ウォーターバイパスキットなどを装備。トラブルを防止しながら、長い時間走ることができるように、冷却系はしっかりと対策が行われている。



2JZ換装+TD08装着でドリフト楽々のマークII!

街乗りからサーキットでのドリフトまで、マークIIをマルチに使用する木村さん。その心臓部にはTD08タービンを組み合わせた2JZが換装されている。計測時はタイヤのグリップが不足し、6000rpm付近からローラーとタイヤのスリップが発生。計測結果は出せなかったが、鈴木さんによると「セッティングはしっかりしてるし、期待馬力の600ps以上は出てそうだね」とのことだ。



JZX100 マークII
木村幸男さん

POWER SPEC
2JZ-GTE換装(最大ブースト圧1.6kg/cm²)
TD08タービン
HKS・FコンVプロ
エアクリナー
マフラー
トラスト・ブーストコントローラー
インタークーラー
不明ハイカム
インジェクター
レーシングウエストゲート
R33GT-R用燃料ポンプ流用
ほか



1078.1 PS (1?)
by SDS
100.6 kgf-m (1?)

PZ31 フェアレディZ
粕谷典宏さん

ドラッグでは11.4秒を記録し街乗りもこなす快速Z31

RB20DETを搭載するZ31をベースに、RB26を換装しT88タービンで武装。エンジンは内部にまでしっかりと手を入られている。それでいて、エアコンやオーディオ、内装も残されていて街乗りもできる快適性が確保されているのだ。だがひとたびドラッグレースとなると、猛烈なダッシュ力を発揮。これまでのベストタイムは11秒4と、平成世代の車種と互角に渡り合える速さを備えている。計測結果は少々甘いところがあるが、燃料系のキャパシティからいって600ps~700psというのが妥当な推測。



POWER SPEC
RB20DET改RB26DETT換装仕様
トラストT88-33D(最大ブースト圧1.5kg/cm²)
プロフェック
HKS鍛造ピストン
FコンVプロ
エキマニ改
JUNカムシャフト(IN-EX:280度)
HPIエアクリナー
サード720ccインジェクター
ブラックラインオリジナルインタークーラー
フロントパイプ
マフラー
R32GT-R用燃料ポンプ流用ほか



排気系はすべてブラックラインオリジナル仕様。排気をスムーズに抜くための太さとトルクの確保を考慮して、マフラーのメインパイプには80φがチョイスされている。



203.3 PS by SDS **23.2 kgf-m**

エアクリ/排気系フル交換+現車合わせ仕様

高効率化した吸排気系と現車あわせて性能を引き出す

POWER SPEC
FA20改 HKSフラッシュエディター/R SPECエキマニ/SPEC-Lフロントパイプ/スポーツキャタライザー/SPEC-Lマフラー/ブローパ純正交換タイプエアクリナー/オカダプロジェクト・プラスマダイレクト ほか



エアクリ/排気フル交換+現車合わせ仕様

ノーマルのたるさを解消する快適旅行仕様のATマシン!

185.8 PS by SDS **21.0 kgf-m**

POWER SPEC
FA20改 TRDエアクリナー フジツボスーパーEXエキマニ/フロントパイプ/スポーツキャタライザー/オーソライズRタイプS YM S行田純正ECU現車合わせ書換 HKSエアインテークダクト ほか



185.3 PS by SDS **21.8 kgf-m**

エアクリ/フロントパイプ/マフラー交換+サブコン仕様

走ってイジってを繰り返して自分でセッティングを変更中!

POWER SPEC
FA20改 HKSエアクリナー/SPEC-Lフロントパイプ/SPEC-Lマフラー/パワーエンタープライズ・カムコンEX ほか



エアクリ/マフラー交換仕様

STIマフラー装着で軽快なフィーリングと音を実現

183.3 PS by SDS **21.3 kgf-m**

POWER SPEC
FA20改 STIスポーツマフラー ブローパ純正交換タイプエアクリナー/ブリッツ・サクシオンパイプ レイル・軽量ブーリー ほか



179.0 PS by SDS **21.0 kgf-m**

エアクリ/マフラー/ファイナルギヤ交換仕様

トムスパーツで吸排気を整えファイナルギヤで加速力を高める

POWER SPEC
FA20改 トムス・エアフィルター/トムスバレル4テール クスコ・4.5:1ファイナルギヤ ネオプロト・ウォーターポンプブーリー/オルタネーターブーリー/クランクブーリー ほか

86/BRZの測定結果から装着パーツの効果をチェック!

今回のパワーチェックミーティングには合計8台の86/BRZが参加。計測パワー順に並べてみると、FA20チューンの仕様毎の目安パワーが見えてきたぞ!

エアクリ/マフラー交換+セッティングデータ変更仕様

ZN6 86

高木芳樹さん



192.4 PS by SDS **21.9 kgf-m**

POWER SPEC
FA20改 HK Sフラッシュエディター/リリガマックスプレミアムマフラー トムス・エアクリナー ネオプロト・ウォーターポンプブーリー/オルタネーターブーリー/クランクブーリー ほか

DIYで吸排気を交換してデータ書き換えで仕上げる!

ジムカーナを楽しむためにレスポンス向上に挑戦中!

エアクリ/マフラー交換仕様



183.0 PS by SDS **21.3 kgf-m**

POWER SPEC
FA20改 シムス純正形状エアクリナー スポーツコクピット狭山・オーソライズR+TTS-スポーツREIAマフラー ほか

拘りのマフラーチョイスで体感レベルの排気効率向上を達成

POWER SPEC
FA20改 アベックスRSエボリューションエキストラマフラーサード・エアクリナー ほか



181.5 PS by SDS **21.1 kgf-m**

ZN6 86
三木知良さん

チューニングが素直に現れるエンジンだ!



86/BRZのフルノーマル車両はウチのシャシダイナモで180ps弱くらいかな。基本的なマフラーやエアクリナー交換で+3~5ps、触媒やフロントパイプ交換でさらに+約3~5ps、エキマニ交換でも+3~5ps、現車合わせセッティングで+5~10psというFA20チューンのおおまかな目安がこの結果から見て取れるね。

今回はスピードリミッターの有無で計測ギヤがちがうケースもあるけど、86/BZRZのチューニングプランを考えると、この結果を参考にしてもらえば無駄なく自分の理想像に近づけることができるんじゃないかな。



戸田レーシングのハイカムを使用することで、VVT-i機構を残したままリフト量と作用角を拡大。タービンとのマッチングも関係して3500rpmくらいから過給が始まる乗りやすい仕様となっている。

450.5 PS
by SDS
49.2 kgf-m

SXE10●アルテツァ
Amonさん

一万PS

POWER SPEC
3S-GTE改TD06-20G仕様(最大ブースト圧1.5kg/cm²) 戸田レーシング・ローコンピストン/ハイパワープロファイルカムシャフト(IN:264度・EX:266度) HKS-FコンVプロ G T-R用3層インタークーラー 850ccインジェクター サード285ℓ/h燃料ポンプ ワンオフエキマニ/エアクリナー/フロントパイプ/シルビア改スロットル ほか



**ハイカムを導入することが
乗りやすい
トルク特性のポイント!**

以前の仕様でのトラブルを機にブラックラインでエンジン内部の強化やハイカムの導入、TD06-20Gタービン装着を行い大幅にパワーアップ。さらに快適な高速クルージング実現のために、今後はファイナルギヤの変更や2JZへのスワップにも興味をもっているそう。



SW20●MR2
神田行治さん

490.3 PS
by SDS

**大容量インタークーラーは
トランク下に収めて利便性も両立**

POWER SPEC
3S-GTE(最大ブースト圧1.5kg/cm²) トラストTD06-25G HKS-FコンVプロ コスワース・鍛造ピストン ハイカム(IN・EX:264度) ワンオフトランク下マウントインタークーラー/サクショボックス/オイルクーラー ニスモGT-R用燃料ポンプ ほか



リヤをのぞき込んだ位置に地面と水平に設置されているインタークーラー。導風板も設置して走行風をコアに導いている。この位置ならトランクスペースを削ることなく、高い冷却性能を確保することができる。



483.8 PS
by SDS

50.3 kgf-m

SXE10●アルテツァ
岡田吉史さん

**4速でも
ホイールスピンしちゃう
TD06-25Gタービン仕様!**

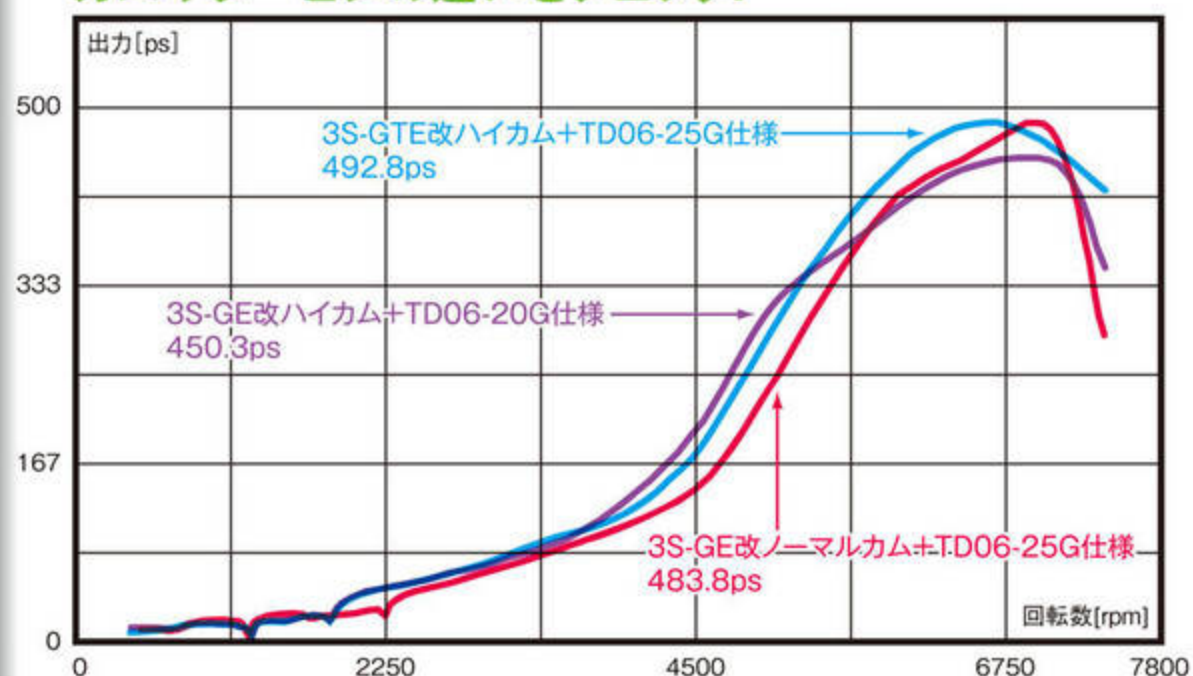
ボルトオンスーパーチャージャー仕様からS13タービン装着仕様、そして現在のTD06-25G仕様とステップアップが行われてきた岡田さんのマシン。タービンサイズの変更に伴い点火系の強化やワンオフサージタンクの装着など補記類の強化もしっかりと行われている。

POWER SPEC
3S-GTE改TD06-25G仕様(最大ブースト圧1.5kg/cm²) 戸田レーシング・ローコンピストン サード・メタルキャタライザー/850ccインジェクター/275ℓ/h燃料ポンプ HKS-FコンVプロ/EVC5 ワンオフスロットル/サージタンク/3層インタークーラー/マフラー/フロントパイプ/エキマニほか



サージタンクに繋がるスロットルもワンオフもの。純正の電子制御スロットルをキャンセルして、内径を拡大することで吸気抵抗の低減やレスポンス向上に効果を発揮。点火コイルはRB26用を加工流用している。

**3Sチューンにおける
カムやタービンの違いをチェック!**



ブラックライン
鈴木さん

純正カムにTD06-25Gを組み合わせた岡田さんのアルテツァは、過激な乗り味を好むオーナーに合わせて約5000rpmで一気にパワーが立ち上がる特性になっています。一方、AmonさんのアルテツァはVVT-i機構をいかしたハイカムを組むことで、中回転域からパワーが立ち上がるものの、タービンが小さいのでトップエンドでは逆に伸び悩んでしまいます。街乗りなどでは乗りやすい仕様なんです、オーナーは現在さらなる刺激もほしがっていますね。そして、神田さんのMR2はカムによって低い回転数から高い排圧を確保してタービンを回すことができ、高回転までキレイにパワーが発揮されています。乗っていてもクセがなく素直な速さを楽しむことができるようになっていますよ。

94.1 PS
by SDS
13.0 kgf-m

POWER SPEC
VQ35改ツインターボ仕様(最大ブースト圧1.1kg/cil) トラストTD06-18G改×2 / プロフェック / ラジエター HKS-FコンVプロ NISMO燃料ポンプ コスワース鍛造ピストン シリンダー補強加工 エンジン搭載位置変更 3層コアインタークーラー×2 ワンオフ80φフルデュアルマフラー ほか



スリップが発生し計測できず!!

Z33●フェアレディZ
荻野直己さん

計測不能 PS
by SDS

Z33を機敏に走らせる
TD06-18G改ツインターボ仕様

L880K●コペン
新井智也さん

POWER SPEC
JB-DET改(最大ブースト圧1.1kg/cil) HKS-DX30タービン・FコンVプロ トラスト2層式インタークーラー 零1000パワーチャージング・パワーゲッター ワンオフフロントパイプ 360ccインジェクター 200ℓ/h燃料ポンプほか



HKSタービン装着で
高速巡航も難なくこなす!

マフラー交換のみで315ps
今後のチューニングにも期待!

BNR32●スカイラインGT-R
川瀬竜也さん



314.9 PS
by SDS
41.9 kgf-m

POWER SPEC
RB26DET改(最大ブースト圧0.8kg/cil) 柿本改マフラー ほか



S14●シルビア
戸田棕介さん

433.8 PS
by SDS
51.9 kgf-m

学生ドリフターの愛車は
東名タービン+カムで430ps!

POWER SPEC
SR20DET改M7960仕様(最大ブースト圧1.2kg/cil) 東名バードM7960 / ボンカム アベックス・パワーFC / エアクリーナー HPIインタークーラー / フロントパイプ アバンチュール50φ×2マフラー サード550ccインジェクター ニスモ燃料ポンプ ほか



S15エンジン換装仕様だが
結果は奮わず
原因究明を決意!?



PS13●シルビア
寺本貴史さん

213.9 PS
by SDS
32.2 kgf-m

POWER SPEC
SR20DET改(最大ブースト圧1.0kg/cil) S15用SR20DET換装 HKSパワーフロー トラスト・プロフェック YMSオリジナル ECU 柿本改Regu.92dB-Z 不明インタークーラー / キャタライザー / フロントパイプ GT-R純正燃料ポンプ流用 ほか



パワーチェックミーティング in ラスティ

エントリーマシン募集中!

関東地区

パワーチェックミーティング in ラスティ
開催日時: 5月11日(日)11:00~
募集台数: 10台~
問い合わせ: ラスティ ☎047-441-6226
千葉県白井市富士51-4
http://www.rasty.tv

次回のパワーチェックミーティングは千葉県のカーメイクラシティで開催。計測機はダイナパック、RWD車のみが計測対象となり、FFや4WD車は計測不可なので注意してね。参加希望のひとは今から愛車の調子を整えておいてほしい!



on!!

採用者には
OPT2ステッカー
プレゼント!!

今月はコメントがタププリ書かれた投稿がいっぱい、うれしいかぎりの担当です!
ストーリーが重要だと思うんだよね〜。
写真も大切だけど、やっぱり愛車やカーライフに関する想いや
というわけで、クルマがノーマルでも、愛車を持っていなくても、
スポーツカーへのアツい気持ちさえあればOKなので、
みんなもぜひ投稿してみたいな☆

MR-Sが
大好きすぎて
3台目です!

静岡県浜松市
かっきーちゃん
愛車: MR-S [ZZW30]

生年月日 H4年9月9日(21才)
身長 163cm
血液型 O型
職業 大学生
趣味・特技 筋トレ、ショッピング、歌、ドラム、バイオリン、
気分転換したい時は愛車で近くのお山にレッツゴー!
チャームポイント ネコ目
出没スポット 天竜のお山、三ヶ日オレンジロード、
浜名バイパス、地元の立駐(笑)

KAKKY
SPEC

TUNING SPEC

トヨタ純正フルエアロ 5zigenマフラー ほかいっぱい

17 オでMR-S(前期)を親から譲り受け、18才になってすぐ免許を取得しました。ところが、その月にMR-Sを空中回転させて廃車に(泣)。

なんと、その日に父がヤマハSR-X400を購入してくれて、一週間後に中免取得。半年ほどバイクに乗りました。しかし、バイクでも地元の峠で滑り落ちてケガをしてしまいました。

そして今度は家にあった母のMR-S(後期)を譲り受け、2年ほど無事故で乗りました。

さらに、MR-Sが好きすぎて3台目MR-S(前期)を購入! これ現在の愛車です。中身は超ノーマルですが、発達時の加速ならターボ車にも負けません!!

ちなみに2台目は部品取りとして家の裏で眠っています。

今年の目標は、ライセンス取得とサーキットデビュー。また、ドリフトも好きですがミッドシップ車でできる自信がないので、FR車も1台欲しいですね♪ 乗るならS13かな☆

ちなみにいっしょに写っているAW11は母の愛車です。とうふ屋のハチロクとよく間違われます(笑)。

★今年の東京オートサロンでアンケートにも答えてくれたかっきーちゃん。大学生で3台目!? どんな状況で横転? もしかしてお母さんもミッドシップ大好き!? などなど、ツツコミどころがありすぎる(笑)! とりあえず…お父さんに突撃インタビューしてみたいと感じた担当でした。



1台目は横転して廃車に(泣)



母はMR2に乗ってます☆

ピンクでコーディネートしてます♡

スポーツカーが大〜好き♡ カッコいいより、かわいいクルマを目指しています♪
気付けばエンブレムや光りモノやホイールナットなどなど、あれこれピンクになっ
てきちゃってま〜す。



和歌山県和歌山市
あやねえちゃん
愛車: BRZ [ZC6]

生年月日 S63年7月25日(25才)
血液型 O型
身長 157cm
職業 OL
趣味・特技 ドライブ、ゴルフ
チャームポイント AT限定(笑)
好きなタイプ カッコいいスポーツカーに乗ってる人♡
出没スポット 高野龍神スカイライン

AYANE
SPEC

TUNING SPEC

ROSSO MODELLOマフラー ブリッツ・車高調 ボルクレーシングCE28 ヴァレンティンバックフォグ ピンクのスパルエンブレム/BRZエンブレム/フォグカバー/サイドフインブレード/ホイールロックナット/エアバルブキャップ/ルームランプ/アンダーネオン ほかいっぱい

★増殖中だというピンクのパーツたちも気になるけれど、さらに気になるのが撮影場所! これってCGじゃないよね?

ショッピングやチームの看板ギャルもヨロシク!!
走り屋&クルマ好きの女のヨの投稿大歓迎

愛車&近況を
添えて送ってねっ♡

読者投稿、大募集!!

チューニングカー乗り
チューニングカー好きの女子

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

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

応募先

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

②郵送の場合
〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5
OPTION2編集部「ガールズオン」係

【写真に添えて欲しい女子SPEC】

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

走り屋 ガールズコレクション Girls

青森県

ちゃんりんちゃん

愛車: スイフトスポーツ[ZC31S]

生年月日 H3年1月27日(23才)

身長 161cm

血液型 A型

趣味・特技 カラオケ(ももクロ推し)

チャームポイント おしり(笑)

出沒スポット 国道4号線、モーターランドSP

CHANRIN
SPEC

DIYやサーキット走行を 満喫してるよ

みなさん、はじめまして。青森で雪に負けじと、スイフトスポーツ(名前はハク様♡)に乗ってます☆

「いかにお金をかけずにカッコよくするか?」がハク様のコンセプトです(写真は冬仕様なのであしからず!!)。

いちばんお気に入りのマッドフラップは、100円ショップの『まな板』でDIYしたものなのですが、ほんとに安くてオススメです!

免許を取ってまだ1年半で、車庫入れも超へたくソだし最近では雪の坂道を登れない日々を過ごしているわたしですが、去年はサーキットデビューしちゃいました。

今年はさらなるタイムアップが目標です! 手はじめに、5月に青森のモーターランドSPで開催される『バラし屋走行会』に参加します。1日中グリップ走行できる走行会なので、今これを見ているあなたもぜひいっしょに走りましょう(煽らないでね)♪

TUNING SPEC

ステッカーチューン 自作100均まな板マッドフラップ 自作スバルタンサイドブレーキ AR ROWZ車高調 サベルト4点式ベルト ほかいっぱい

★マッドフラップは、言われないとまな板だなんて気付かないだろうし、サイドブレーキもずいぶん延長しているようす!? セツかくだから、作り方やこだわりなど、もっと詳しいDIYレポートもお願いしたいところだ。それに現状は冬仕様ということなので、ぜひサーキットを疾走する夏仕様(ちゃんりんちゃんの服装もネ!)の写真も投稿ヨロシク!



リトラが大好きで極上車を購入♡

神奈川県藤沢市

ジュリナちゃん

愛車: 180SX[RPS13]

生年月日 11月10日

血液型 O型

身長 150cm

趣味・特技 ドライブ、クルマのイベントやオフ会を観に行くこと、ショッピング

チャームポイント 小さい、スマイル

好きなタイプ 180SX(笑)

出沒スポット 大黒PA、海ほたる、お台場、みなとみらい

JURINA
SPEC



TUNING SPEC

柿本Regu.06&R ほかいっぱい

ダンナの影響でクルマ好きになり、JZA70スープラに魅了されつつ、リトラクタブルライトの魅力にハマっていききました。

そしていつの間にか180SXが好きになり、好きという気持ちがどんどん大きくなって、とうとう2012年の夏、八王子の日産プリンスにてひと目惚れしたこの180SXを購入しちゃいました。

ミッドナイトパープルパールでNA、ATの後期型。どこもイジってなくキレイな状態で、走行距離は6万7000kmでした。

ペーパードライバー歴約8年と長かったので運転はまだ未熟者で、ダンナに頼ることがほとんど(苦笑)。助手席専門意識が抜けないのですが、ペーパーになるよりは運転できています! 今では走行距離も8万kmを超えました。

ダンナが新たなクルマを手にした時に2台で連なって走るのが夢なので、ヘタレチキンを脱出しないとダメですね。ダンナが乗ってなくても愛娘を乗っけてアチコチ行けるように運転のウデを磨きたいと思います。

元旦から制服コスしたイタイおばたんママですが、見かけたら気軽に声をかけてください(笑)。

★180SXへの愛情が伝わってくる、まるでラブレターのような投稿ありがとう。写真でも程度のよさがわかるくらいピカピカだね! これからも、ドライブやメンテナンスなど、180SXとたくさん思い出を作って報告してくれたらうれしいな(もちろんコスプレも大歓迎です♡)。

みんなは何かやっている!?
走行会での好成績を狙う時の集中術や
事故防止のための『ゲン担ぎ』



イラスト：加藤浩哉

仲間と出会うパーキングエリア



スピンアウト倶楽部

登録無料!! OPT2ケータイ専用メルマガ

mail@option2.jp

スピンアウト倶楽部への
投稿はこちらにヨロシク♡

〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5

オプション2編集部

スピンアウト倶楽部 それぞれの係

Eメール option2@deesclub.co.jp

詳しくは103ページ

※メールに住所氏名が書かれていない場合、ステッカーが送れないよ。

※ステッカーはおたよりが掲載されてから2ヵ月くらいの間にお送りします。

「受験の時にはカツ丼やカツカレー」じゃないけれど「クルマを乗り換えたらまず『走り乃神社』のお守りを貼る」「事故防止をお祈りしながら洗車をする」とか、自分なりのゲン担ぎなんてあるんじゃないかな。というわけで、カーライフに関する『げんかつぎ』とか自分だけの変なクセなど大募集!! ついやっちゃうコトなんかを聞かせてくれ!!

先月は「大阪オートメッセ」へ行く予定でしたが、大雪の予報が出ていたため、予定通りに自宅へ帰ることができたか心配になり、前日に泣く泣くキャンセルしました。

そして、この残念で悔しい思いをぶつけるため、2月22日に宮城県夢メッセみやぎで行われた「仙台モーターショー2014絆」へ、愛車ヒュンダイを往復430km走らせて行ってきました!

東京モーターショーのような大規模なイベントではありませんでした。レクサスLF-LCやBRZ300GT、新型NSXなど、各社の豪華な車両展示は被災地東北に元気を与え、復興をさらに加速させる原動力となるイベントになったと感じています。

大阪に行けなかった、私の悔



しい気持ちも、少しは落ち着けることができました(笑)。

今後も東北で、さまざまな自動車イベントが開催されることを期待しています。

●福島県いわき市 ギャルマーチ

☆大雪の中、大阪オートメッセ取材に行ってきたオートタとしては、事前に諦めた判断は適切だったかも?と感じ。電車やバスや飛行機のダイヤが乱れて大変だったという話をまわりでたくさん聞いたからね。しかもその

読者発! 特派員はキミだ

イベント

特派員ヘルクエスト

- レポートはビジュアル命! 写真を添えてちょーだいネ!
- レポートは鮮度が命! イベントに行ったら即、投稿をヨロシク

豪華な出展車両がたくさん!

『仙台モーターショー2014絆』

@宮城県・夢メッセみやぎ



このたび、愛車AE111カローラレビンが22万2222kmのゾロ目を達成しました！
H18年3月、大学を卒業と同時に中古(走行8万3000km)で購入し、通勤、ドライブ、年に数回のサーキット走行など、日常から遊びまでレビンと一緒に楽しんでいます。
休日になるとどこへ出かけようかと考えつつ走りだして

しまうので、いつのまにかこんな距離になってしまいました。

今回のゾロ目ゲットも、昨年10月に仲間内で福島ドライブへ出かけた際の達成でした。これを書いている2月現在では、すでに23万kmを突破してしまいます。

定期的なメンテナンスは行きつけのディーラーでお願いし、維持プラスアルファ程度のメンテナンスで、特段大きなトラブルなく元気で走ってくれています。

突出した性能はないかもしれませんが、じょうぶで壊れないところは、さすが世界のカローラってところでしょうか(笑)。

このクラスでは貴重な2ドアクーペボディ、8000rpmまで回る4AGエンジン、6速MT、15インチタイヤなど、オールマイティに楽しむ自分にとっては運転する楽しさとランニングコストの安さ、どれをとってもベストな1台だと感じています。

さらに距離が伸びるにつれてメンテナンスが必要になると思いますが、クルマは走ってナンボと思っているので、これからもレビンと共に走り回って楽しいカーライフを送れればと思っています。

ちなみに写真はエビスサーキットの走行会に参加した時に撮影してもらったものを添付します。

●新潟県 ばんず

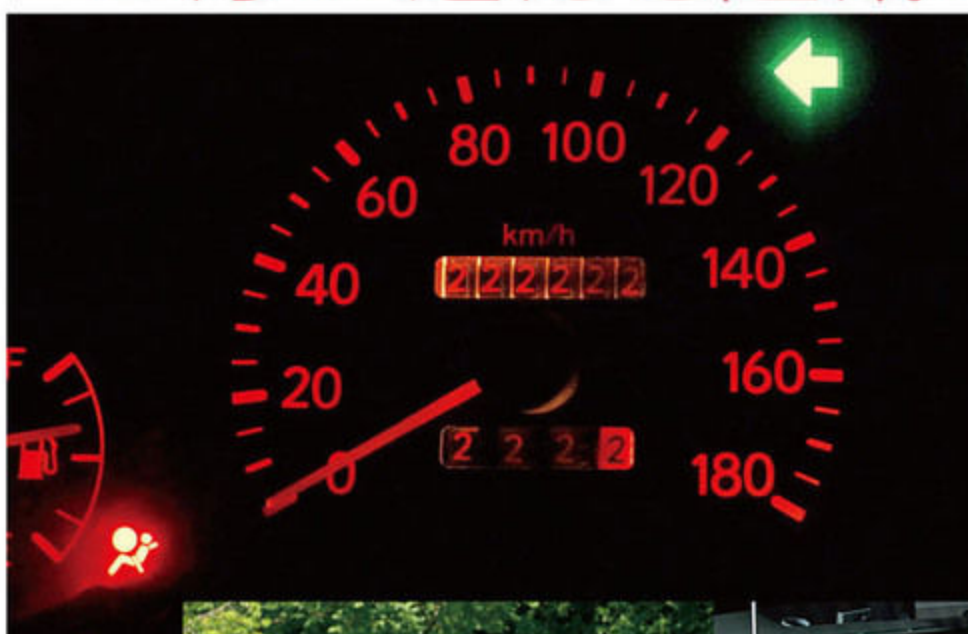
☆ちなみに、編集部のみわりのイチバン走行距離が伸びているのは某Kカメラマンのチェイサー。いちども降ろさずに、50万km走った1JZエンジンは今でも絶好調。タービン変えて、移動の時には結構飛ばします。それでも壊れないのは…すぐメンテナンスがマメだから、としか考えられない。オイル交換は毎月ペース、異常箇所や、その前兆は絶対放置せず。そして、外観もいつも綺麗に保っている。愛車へのこの姿勢、見習うべきところは多いと思うんだよね。もっと走って限界を探して欲しい反面、壊れる前にエンジン開けて詳細に計測とかしてみたいなあ…。(愛車は大切にはしてるんだけど、メンテと洗車と掃除がニガテなカジ編)



- 走行距離が20万kmを超えているクルマ限定!
- メーターや車検証の走行距離などと愛車の外観、これまでのエピソードもタププリ添えて送ってね

ルー!!

AE111が 23万km越えを達成!



みんな集まれ! イベント告知

『フェアレディZ誕生45周年記念
ADVANオールフェアレディZミーティング
in富士スピードウェイ2014』

- 開催日: 2014年5月6日(火)※雨天決行
- 場所: 富士スピードウェイ イベント広場(静岡県)
- エントリーフィー: 2000円/1台
※別途富士スピードウェイ入場料が必要です。
- 問い合わせ: オールフェアレディZミーティングin富士スピードウェイ実行委員会
藤 達也 ☎090-3348-7443
<http://www.s30zcar.jp>



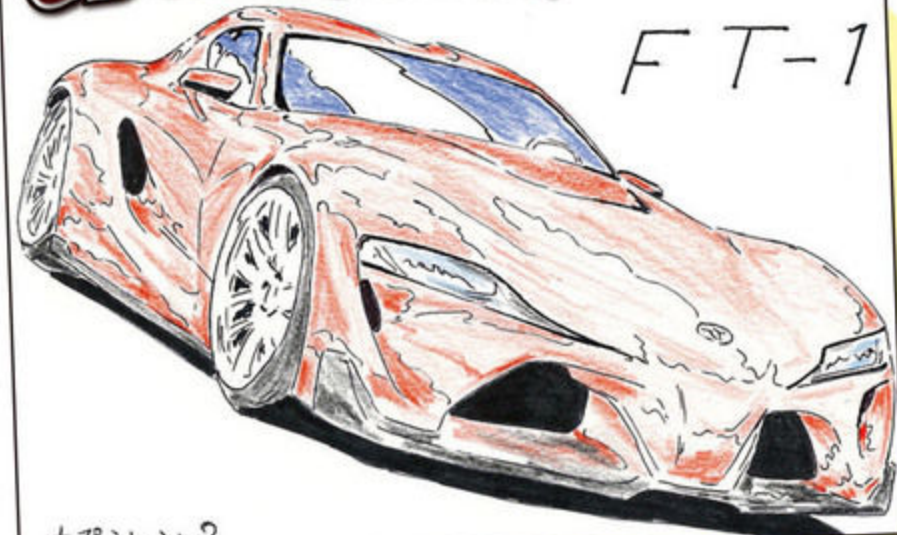
すべてのフェアレディZのオーナーと興味のある方々の情報交換の場所として、恒例の全国ミーティングを開催いたします。

参加資格は、S30からZ34までのすべてのフェアレディZ、および主催者が認めた車両、スワップミート車両、出展ブース車両。さらにフェアレディZに興味があり、購入やレストアなどを考えている方なども、ぜひご参加ください。

7時ゲートオープン後、ローラー式シャシダイによる出張パワーチェック、走行車両点検&キャブセッティング、各ショップ展示車両試乗、体験走行(先着100台、別途走行券2000円)、ゲストトークショー、記念撮影などを予定しています。



おびしょん2ギャラリー



オプション2

佐賀県杵島郡 ともっち
☆発表されて間もないトヨタの最新コンセプトカー。今後の動向が気になるよね!

広島県福山市 ワカ・ダヴィンチ
☆イラストレーターでリアルイラストを勉強中というワカさん。もちろんデジタルイラストの投稿も大歓迎ですよ!



おかげで(?) OPT2が行けなかったイベントのレポートをもらえた
んだから、さらにラッキーだ(笑)。今後もOPT2読者特派員としていろいろなイベントに行つて、レポートしてくれることを期待してるぜ!!(オータ)



第一回3532's Meeting@富士川SA(静岡県) 『3532's』の美月より

はじめての主催イベントは大盛況! オールジャンルの150台が集まりました

JZX81でドリフトをしている美月です! まずは告知させて下さい♡ OPT2発売直後の4月13日10時から『第二回3532's Meeting』を富士川SA(東名高速道上り)で開催します。

続いては、昨年開催した第一回目のミーティングのようすを報告したいと思います。

このミーティングは、昨年2月頃にカメラが趣味のSTAFF村松と会った時に「富士川の河川敷で友だちを集めて撮影会やらない?」って感じの話題になったことがキッカケです。

そして「どーせなら県外の友だちとか、会ったことないマイミクとか、だれでも来れるようなオールジャンルのオフ会やろうよ!」ということになり、仲間で協力して準備をしました。

結果的には参加台数約150台参加人数約200人以上が集まってきて、ミーティングは大成功! 「オールジャンルで募集しているけど、主催者が

ドリ車乗りだと、やっぱりドリ車が多くなっちゃうのでは?」という予想はいい意味でハズレ、本当にムラなくオールジャンルのイベントになったと思います。そこが成功を感じ、うれしかったところです。

『第一回3532's Meeting』に協力協賛していただいたみなさま、参加してくれたみなさま、最高のイベントにしてくれて本当にありがとうございました。

そして今回の目標は150台超え。富士川SAをクルマ好きで埋め尽くせ!? です(笑)。ただし、公共の場所なのでモラルを守って、自己責任で集まってください。ミーティングに関するお問い合わせはメール(luv_100@yahoo.co.jp)でお願いします。

参加者にはクジ券を配布して、クジ引きをやらせてもらう(そうすると、みなが同じところに集まれる)という流れを作りました。「チューニング&カスタムカーで集まって交流するだけでなく、クジというドキドキ感を味わい、なにか景品をGETするという楽しみ」を備えたミーティングにしました。



スタッフ4人が各自1台ずつ好きなクルマを選ぶほか、さらにみんなで1台を選び、計5個の賞を用意してドレコンを開催しました。ゆるい感じのドレコンでしたが、各社からいただいた協賛品に加え、STAFF各自(自腹)で自分の賞の賞品を何かが用意しました。受賞した人が喜んでくれるのはもちろん、いろんなイベントを見ていて「たくさんの賞品を抱えて退場する姿」が、カッコいいし憧れる!って思っていたので、賞品の数にはこだわりました。

●静岡県静岡市 足立美月

☆お宅訪問コーナーにも登場してくれたことがある美月ちゃん。その後もドリフトやミーティング主催など活発にカーライフをエンジョイしているようでなによりだ。ミーティングは企画はもちろん、写真やレポートもバッチリ。第二回のレポートも期待してるよ!(今度はもっと早めにヨロシク! オータより)



STAFF岡部が選んだ
35STYLE賞

CLS
(W219)

「シンプルにまとまっていて、大人なふんいきがただよっていました。オーナーさんもオシャレでカッコよくて、クルマ&オーナー両方に心をひかれてしまった1台でした(笑)」(岡部)



STAFF村松が選んだ
わんわん賞

チェイサー
(JZX100)



「自分もチェイサー乗りなので、以前からインターネットなどで見て気になっていたマシン。コテコテ感とピッカピカのエンジンルームがイイ感じ! イカツイクルマと優しいオーナーのギャップもGOODです」(村松)

STAFF美月が選んだ
32STYLE賞

マークII (JZX100)



「オーナーの中野さんが所属する「ガゼルパンチ」は、県内のチームということもあり有名で、わたしも中学生の時からガゼルパンチの100マ(中野号)が大好きで憧れてた! アウディ顔移植という大改造を行っていたこともあり、32STYLE賞を贈らせていただきました。個人的にいちばん好きなポイントはポルシェのブラウンメタリックだというボディカラーです☆」(美月)



STAFFみんなで選んだ
特別賞

セルシオ(UCF30)

「BBSホイールをはじめ、細かいところに大人なふんいきを醸し出すハイセンスな1台。白と黒で統一された独自のセンスを感じます。しかも、はるばる栃木県から参加してくれました。感謝感激です☆」



STAFF岩本が選んだ
いわけん賞

エスティマ (GSR10)



「シンプルだけどキレイにまとまった外装、今まで見たことなかったムラサキ色のイカリリング、エアサスの操作コントローラーがプレステのコントローラーなど、遊び心満点で楽しく仕上げています(岩本)」

写真&おたよりについてのお願い!

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

自作ホイールキャップを装着して お気に入りホイールを ブラッシュアップ!



スイフトスポーツでDIYライフを満喫している鈴木です。今、スイフトにはダンロップ『ダウンヒル・スペシャル』を履かせているのですが、このホイールにはホイールキャップがないんです。カラーもデザインも好きですが…真ん中の鉄部分が丸見えなところだけが気になっていました。

そこで今回は『ホイールキャップ』をDIYで作ってみました。

いちばん悩んだのは固定方法です。中古のホイールキャップを流用して製作したのですが、ホイール側にはツメを引っ掛ける場所もないし、ボルトで固定するわけにもいきません。

そこで、ホイールとブレーキディスク面で挟み込んで固定する方法を考えました。

しかし、汎用ステーは厚みが3mmぐらいあるので、現在ツライチギリギリに合わせてあるフェンダーにタイヤが当たってしまいます。

厚みがあまりなくて、強度のあるもの…ということで、今回は『アルミ板』を使って固定できるように製作しました。また、ホイールキャップのフタになるキャップ中央部もひとくふうしてみましたよ。

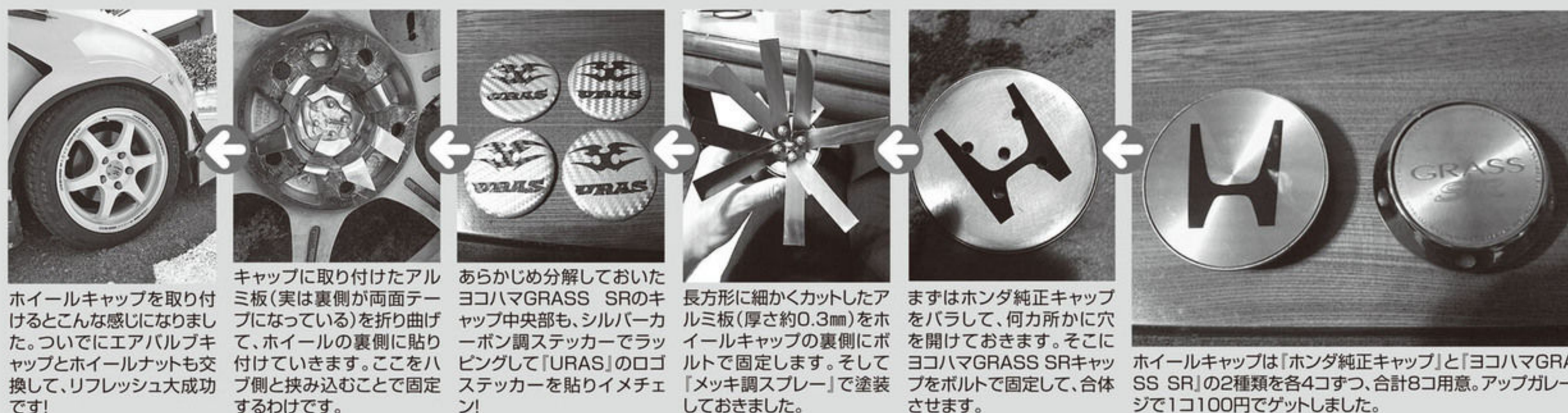
今回の材料費は、純正キャップが1コ100円、アルミ板が400円なので、4コ合計で1200円でした。

●神奈川県秦野市 鈴木昭生

☆ホイールキャップは汚いハブセンターを隠して足もとをすっきりさせてくれるネ。好きなロゴを入れたオリジナルにして、自己満足度アップってのは楽しそ



うだ。そして、いつも通り最低限の費用に遊び心いっぱい挑んでるのはさすが!! そして、うまく加工跡を見せないように仕上げてるのもね。ただ、0.5mm厚のアルミ板は加工性はいいけど耐久性が心配だ。また、ハブ面にハンパに挟み込むことでのバランスの悪化や、両面テープなどの弾力素材が挟まるのも、なんか心配。次回のレポートでは続報も聞かせてくれ!! (自分のホイールのセンターキャップを紛失しちゃったカギパンチ。メッキホイールのセンターキャップがないとカッコ悪いから、マネして自作してみようかな!?)



ホイールキャップを取り付けるとこんな感じになりました。ついでにエアバルブキャップとホイールナットも交換して、リフレッシュ大成功です!

キャップに取り付けたアルミ板(実は裏側に両面テープになっている)を折り曲げて、ホイールの裏側に貼り付けていきます。ここをハブ側と挟み込むことで固定するわけです。

あらかじめ分解しておいたヨコハマGRASS SRのキャップ中央部も、シルバーカーボン調ステッカーでラッピングして『URAS』のロゴステッカーを貼りイメチェン!

長方形に細かくカットしたアルミ板(厚さ約0.3mm)をホイールキャップの裏側にボルトで固定します。そして『メッキ調スプレー』で塗装しておきました。

まずはホンダ純正キャップをバラして、何力所かに穴を開けておきます。そこにヨコハマGRASS SRキャップをボルトで固定して、合体させます。

ホイールキャップは『ホンダ純正キャップ』と『ヨコハマGRASS SR』の2種類を各4コずつ、合計8コ用意。アップガレージで1コ100円でゲットしました。

続いてバイク用エアロミラーを CR-Zに流用装着しました!



2月号の写メール通信に掲載してもらった『IDxとおなじくドアミラーをフェンダーミラー化する予定!』の件ですが、とりあえずノーマルを外した位置にバイク用ミラーを装着してみました。

固定にはノーマル穴を活用し、防水対策としてゴムシートを貼り、使用しないノーマル穴にはナンバー保護ボルトを取り付けておきました。

ちなみにこのミラーは、スーパーフォーミュラのミラーよりも小さいことを知り驚愕しました。常時リアモニターとレーダー探知機が必須な感じですね! 実は現在、補助ミラーも貼ってあります。

それから、先日取り付けたAPP製ビッグキャリパーキットは、良い感じです。たまにカクンとなりますけど、ドカンと踏まなければ、普通に減速できますよ。そして、タイヤのレタリングはBee☆Rでタイヤを買う条件で、やってもらいました!

4月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に行くので、その時にぜひ実車もチェックしてみてくださいね。

●神奈川県鎌倉市 あかりスト

☆先月はたしか…キャリパーの写真だけだったんだよね。バイクのミラー流用はよく見られる手法だけど、ドライバー(ライダー)が近くから狭い範囲をみる想定なんで、ミラーの曲率が低くて見にくいのが難点だ。見た目重視もありだけど、安全なドライブにはじゅうぶん気をつけてくれ!! (続いてのフェンダーミラー化にも期待!? カジ編)



◇フェアレディZとジェンティルドンナの共通点は……ジャジャ馬な貴婦人(笑)。

byMakinen

☆言わずと知れた名車と、史上4頭目の牝馬三冠を獲得した名競走馬。どちらも和訳すると『貴婦人』というトリビアでした。

◇「コンビニにカッコいい180SXが停まったナウ!」と、ツイッターアカウントを持ってないので、OPT2につぶやいてみる。

by住所も名前も不明

☆フォロワーは全国の読者のみんな。掲載記事に関するリプライも大歓迎。住所と名前を書いて投稿してくれたら、ステッカーもプレゼントしちゃうぜ!

つぶやきショートメール

◇ふと気づけば、車内にブースト計が4つに!

by三連単は競艇

☆もしかしてメーカーや取り付け位置による差をテストとか? だとしたら、結果もしっかりレポートよろしく(笑)。

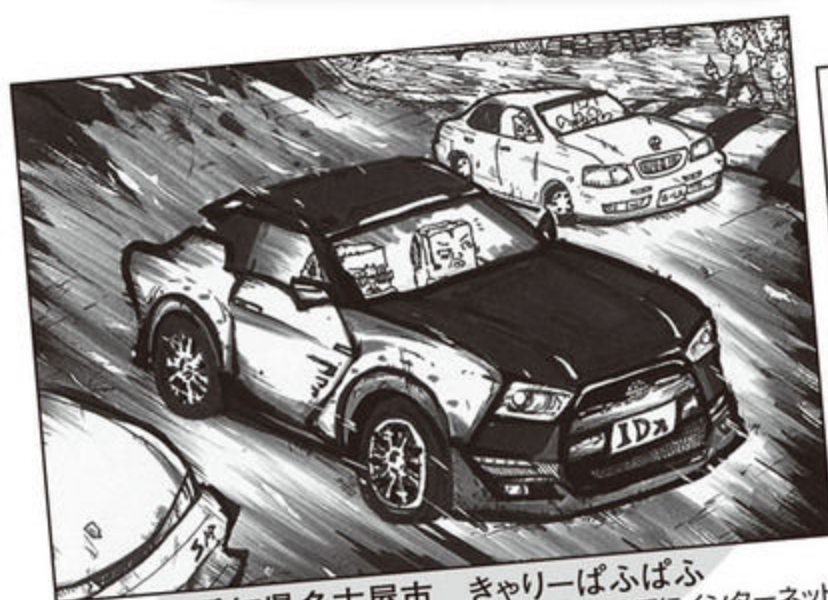
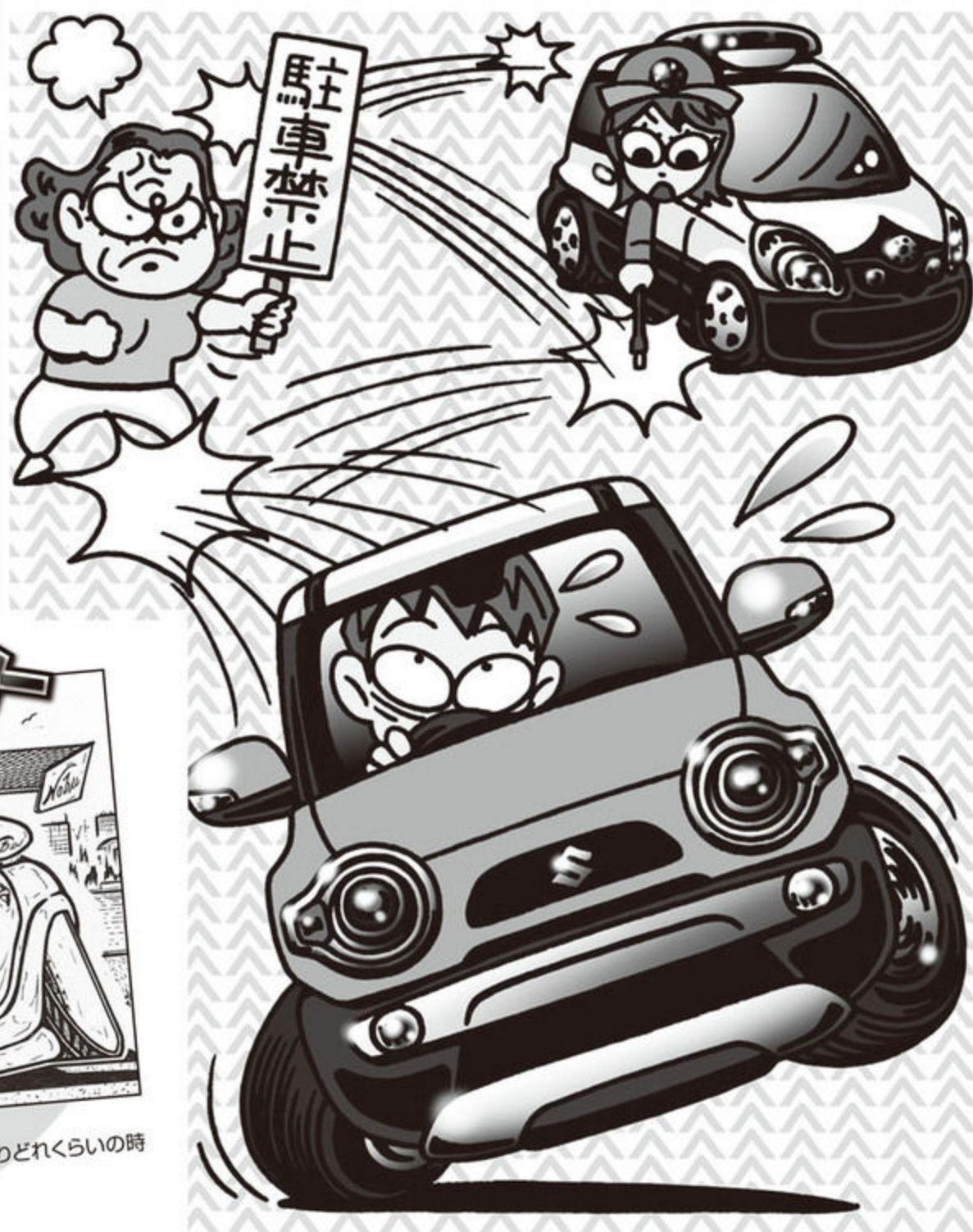
◇うちの道楽息子はドリ車を持ってるが、駐車場もないのにKカーを買った。釜がないのに米を買ったようなもんで、あちこち停めて困ったもんだ。

by匿名の蝶より

☆置き場所がないなら、ドリ車を買ってあげて、自分が乗り回して遊ぶっていうのはいかが?

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

イラスト: 加藤浩哉



愛知県名古屋市 きゃりーぱふふ
☆IDxニスモコンセプトの走行動画が、すでにインターネットで公開されてるね。発売が待ち遠しいぜ。



茨城県笠間市 NOBU
☆毎回カッコいいイラストを送ってくれるけど、1枚あたりどれくらいの時間で仕上がるんだろう?

◇1月号で採用された『お好み焼きにソースでGT-Rロゴ』に続く第2弾! 今回はちゃんとオムライスです。横文字でGT-Rと書いてみました。

byLOVE FUSION SKYLINE35

☆何か書こうとすると、どーしてもケチャップをかけ過ぎちゃうんだよなあ。次回は、チャーハンに紅ショウガでスカイラインを描いてみるとか?



投稿数ダントツNo.1
コーナー! パシャッと

写メール通信

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

◇ひさしぶりの首都高ドライブ。週末の夜だったので、どこのパーキングもスポーツカーでいっぱいでした!

by妄想ランナー

☆こうして賑わっている光景を見るとうれしくなっちゃうね! チーム活動報告や愛車自慢もしてくれると、もっとうれしいゾ。



仲間と出会える
パーキングエリア

スピン アウト 倶楽部

相談はこちらまで!

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

非・日常派
チューナー

アジト長谷川&ブラックライン鈴木の チューニングカーライフ相談室

イラスト: 加藤浩哉

新型シャシダイ
絶好調です♡

新店舗で営業中です!!

(旧店舗からクルマで5分!!)
新住所: 埼玉県川越市下広谷690-1

今月の相談

「度重なるミッションブローで チューニングの手段に 悩んでいます」

TD06-25Gタービン仕様のJZX100に乗っています。サーキットでドリフトをしているのですが、去年2回もミッションブローしてしまいました。1回目は中古ミッションで、2回目は新品ミッションを使いました。

やはり、純正ミッションでは強度が足りないのでしょうか? それともクルマが悪いのか? 乗り方が悪いのか? 今後、どうすべきか悩んでいます。よいアドバイスなどありましたら、ぜひお願いいたします。

●千葉県 モバレンジャー

回答 アジト
長谷川さん

「上を目指すなら
ゲトラグ6速換装かな」

ドリフトしていてミッションが壊れるという場合、まずは壊れ方をチェックして原因を追及することが大事。車両側に原因があるのかテクニックの問題なのか、それとも両方なのか、原因を解析しないと同じことが起きてしまうからね。

たとえばパワーバンドが合わないからといってクラッチ蹴りをするのもミッションブローの原因になる。ギヤ比が合わないなら本来はファイナル変更やタービン交換でパワーバンドを変えないとダメだね。

特に3速ギヤが逝ってしまうというパターンは、パワーバンドとの関係が原因のことが多いです。

また、ノーズを振ってリヤの荷重を横に抜かずに(荷重移動を起こさずに)クラッチを蹴ると、即ブローにつながる人が多いので注意しよう。

実は、負荷のかからない操作がしっかりできているD1選手などは、意外とミッションを壊さないものだよ。

次に車両側に問題がある場合、いちばん可能性が高いのはクラッチかな。

たとえばメタル材は、クラッチを蹴った時に繋がる瞬間の摩擦力がハネ上がるので、メタルツインプレートなどを装着しているなら、それが原因になっている可能性があるかも?

そんな場合は、伝達トルクがメタルより低いカップーミックス素材のクラッチに交換してみるのも選択肢のひとつだ。

ちなみに、ミッションを壊すことを嫌い、クラッチを滑らせてミッションを保護しようという考え方もある。ただし、クラッチ交換サイクルが早くなるデメリットがあるよ。

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

「ペラシャにダンパーを 追加してみては?」

回答 レーシングガレージ ブラックライン
鈴木さん

トヨタのミッションは、歯厚もあるし、ケース剛性が高い丈夫なミッションが多いです。寿命や部品の問題で破損するというより、衝撃で破損をしているパターンが多いという印象だね。

そこで、急激な入力から駆動系を保護するために、ペラシャフトに衝撃吸収ダンパー

ところで、車重もパワーもそこそこあるJZX100にとって、想定外利用のフルパワードリとなると、純正ミッションではベストな選択と言えないかもしれない。

そうすると、ゲトラグ6速ミッション流用がオススメかな。耐久性もあるし6速だからギヤ比もヨシ! 5速MTを何度も飛ばしてそのつど修理代がかかることを考えると、非現実的なコストではないと思います。

大きな大会で追走などをやるようになれば、クラッチを蹴ったりもんだりする機会もさらに増えてくるだろうから、上を目指すなら思い切って導入を考えてみるというんじゃないかな。

を追加する加工はオススメ。

実は、アリストやスープラ、ソアラなんかは純正でダンパーが装着されているのに、JZX100には装着されていないんだよね。

そこでウチでは、デフの前にスープラのダンパーを流用して取り付けたりします。実は約20年前からドラッグマシンなどで行っていた加工で、何度も壊れるという方にオススメです。

次に、ミッション本体の加工について。以前は中古ミッションも安かったのが「壊れたらまた載せ換えればいいや」という人も多かったと思いますが、最近は中古が高いし、玉数も少なくなってきました。

そんな事情もあって、最近は純正ミッションのオーバーホールや強化の依頼も多くなってきました。

ウチではノーマルミッションを強化する場合、焼き入れで「粘り」や「硬度」などを高め、ひっかかりをスムーズに改善して少しでも衝撃を少なくするためにシンクロガイドを研磨して、仕上げにシヨットもかけています。

また、多少なり音が出てもいいという場合は、ベアリングやシムでクリアランスを変えるなど、組み方を調整する場合もありますね。

あと、オイル選びも重要。ウチでオススメしているのは、レッドラインの「SHOCK-PROOF HEAVY」です。衝撃を吸収する能力はバツグンに優れていると思います。

それから「何馬力で壊れる」という話がありますが、大事なのは最大出力ではなくトルク特性とその大きさだと思います。

車両を持ち込んでいただければパワーチェックでトルクカーブの確認などもできますので、続きはぜひ相談にいらしてくださいね。

あつしん2号車



LEGACY B4 RSX
OPTION2 ステッカー
下見!!

兄のB4のリアガラスにステッカーは剥がれて!!
長野県松本市 ノーワール
☆マフラーや吊り革、ルーフアンテナなどが
装着されているってことは、お兄さんの愛車
を模写したのかな?

スペアタイヤ交換ができないという 若者の手助けを しようと思っただけ...

いつもお世話になっているタイヤショップの店員さんです。私がDIYで愛車のオイル交換をしている時に、お客様が来店。なぜ私が応対(?)する流れになり、話を聞いてみると「パンクしたからスペアタイヤに交換して欲しい」とのことでした。「タイヤショップなんだからパンク修理依頼や新品に組み替えをすればいいのでは?」と思いつきながら話をしてみると、持ち合わせが無いのでスペアタイヤに付け替えてほしいとのこと。

いやいや...老人や女性ならまだしも、30代の男性がジャッキやスペアがどこにあるかわからなくてタイヤ交換ができないなんて...しばし言葉を失っていました。

仕方ないのでトランクを開けてもらい、スペアタイヤを探してみると...あれれ、スペアが無い!? スペア非搭載車両でした、トホホ。

最近のクルマは厄介ですね。スペア無しにするならランフラットタイヤにすればいいのに。

●神奈川県茅ヶ崎市 ジャイロX

☆妹の旦那がタイヤ交換作業のやり方を知らないと言ったので「そんなことじゃイカン!」と教えにかかったものの、大苦戦してちよっと恥ずかしい思いをしたことがあるオータです。スペア

アタイヤがトランクではなく床下に取り付けられていたり、車載工具の収納場所がわからなくて説明書を読んでようやく探し出したりと、普段はカンタンな作業でも他人のクルマだと案外手こずるものだったりして。ちなみにこの文章からは読み取れないけれど、お客さんのクルマはスペアタイヤじゃなくてパンク修理キットが搭載されているタイプだったのかな?(このあと結局どうしたのか? 結末も気になるオータ)

パーツ情報ネットワーク

ウォッシャーノズルは装着しやすい汎用品がオススメ!

社外ボンネットにウォッシャーノズルを取り付ける場合、穴が開いていなかったり、サイズがアバウトで取り付けのために穴の加工が必要だったり、苦労した経験はありませんか?



そんな時は、ボンネットの裏側からボルトで締め付けるタイプの汎用ノズルを用意すれば、そういった問題を解消できるはずです。

ついでに、ホースをシリコンホースに交換してしまうのもいいと思います。純正はゴムだから劣化したり妙に継ぎ目が多かったりしてカッコよくないですからね。

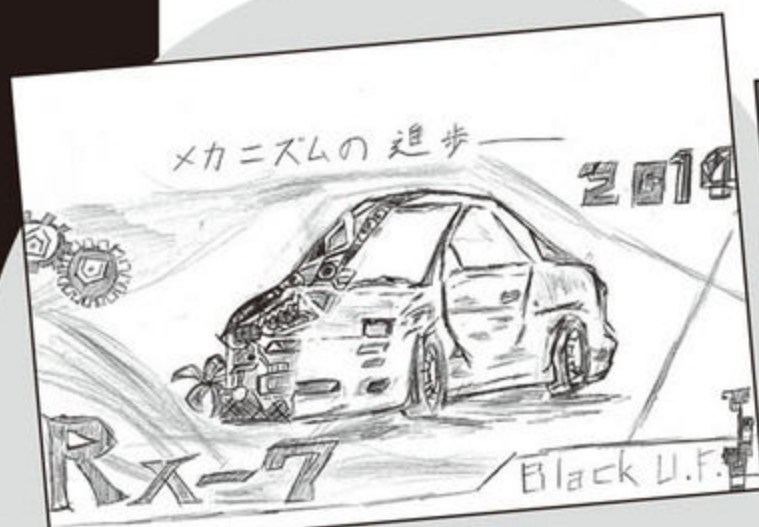
シリコンホースは耐熱性、耐寒性、伸縮性に優れていて、価格も3mで900円程度。T字のジョイントを含めても、ホームセンターで1000円くらいでそろえることができますよ。

●宮城県仙台市 SAB

☆たしかにボルト&ナットで固定するなら、簡素な穴開け作業だけでOKだからラクチンかも!? 純正を流用するために、棒ヤスリでシコシコ加工して穴の形状を整えるのは結構メンドウなんだよね。最初に穴が開いていないボンネットなら、最近の純正ふうワイパー近辺に隠して装着するっていうのもスマートだと思うぞ。(オータ)



イラスト：加藤浩哉



北海道滝川市 Black U.F.O
☆メカメカしくてカッコいい! けど、フロントガラス部分にも中身が詰まっているのが気になる!



千葉県我孫子市 庸欣
☆フェンダーミラーワイパーなど斬新な技術満載の初代レパード。特徴的なリヤガラス周辺も描いて欲しかったなあ。

仲間と出会える
パーキングエリア

スピン アウト 倶楽部

3月号の年賀状『フェラーリの楽焼き』の 編集部コメントについて返答します!



準グランプリ
【ホビー部門】

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

3月号では、私の年賀状を準グランプリとして掲載していただき、ありがとうございます。『フェラーリの楽焼き』の形は自分で作ったのか、最初から用意されているのか? という編集部コメントをいただいたので返答させていただきます。

私が行った神奈川県立あいかわ公園では、もともと用意されているモノに色を塗って製作するスタイルでした。F40以外にも、カウンタック、ミニ、ポルシェ930などがありましたよ。

●神奈川県平塚市 黄金銃を

持たない男
☆いや、粘度から造形してクルマの形を仕上げたならスゴイなと思っただよ。楽焼き教室(?)は絵付けして、仕上げられるシステムってわけね。しかし、その型に国産車が含まれていないのが残念だ。でも、国産車で、見た瞬間だれでも車種がわかる個性的な車両って少ないから仕方ないのかな? 日本人って文化的に個性的なものを好まない性質があるから作りたくても作れないのかなあ? (カジ編)



イラスト：加藤浩哉

紅白の自慢

注意 極度のピンボケ&メーターのみの写真はご遠慮ください。
ルール! 5ケタ未満のゾロ目はダメよん



11111
コペンが
7の
ゾロ目!



岩手県九戸郡 来夢
☆オリジナルデザインのマシンを考えてくれた来夢くん。エンジンスペックや内装なんかも見てみたい!



秋田県北秋田市 べるくら★
☆港にたたずむレクサスLFA。カナーダやGTウイングから察するに「ニルブルクリンクパッケージ」かな?

去年10月に就職してからの通勤にと、コペンを購入しました。納車されるまでは、インテグラ(大本命)に乗りたかったなあと思っていたのですが、いざ納車されるともうメロメロです。チビなわたしにクルマのボディサイズがピッタリと、まわりからも好評です(笑)。

そんなかわいい相棒が7万7777km。中古で購入したので、2000kmほどしか乗っていませんが、とてもうれしくて、しかもちょうど信号で止まったので思わず撮ってしまいました! 「やった、ついにオプション2に投稿できる!」というわたしに対し、FD3S乗りの彼氏は「コペンのゾロ目、需要ある?」と微妙な反応でしたが、メゲずに送っちゃいました。

これから国家試験などで忙しくなるため、なかなかチューニングできないけれど、これからもコペンのためにがんばります(笑)。

●愛知県稲沢市 ゆんてぐら

☆実質の走行距離は多くはないけれど、しっかりゾロ目を撮影し、彼氏の冷たい言葉にもメゲずに投稿をくれてありがとう! 宝くじと一緒に、投稿しなきゃ掲載の可能性もゼロですからね~。というわけでコレを記念にしつつ、これからもチューニングとメンテナンスを両立しながらコペンを大切にしていってね!(試験が終わってチューニングが進んだら愛車自慢やガールズオンへの投稿もお待ちしております! カギパンチ)



とにかくOPT2に 愛車を載せたい



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

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



その1

エンジンチューンの後も 熱対策などコツコツ進化中!

一昨年の11月号に掲載してもらった、3.4ℓ仕様のアリストに乗る尾張の霸王と申します。

あれから、セッティングがバッチリ完成し、新たにレアなドライカーボンボンネットへの交換やエンジンルームの熱対策なども行いました。

さらに最近はオーディオ系も強化しながらカーライフを過ごしております。

このたびボンネット完成記念っていう意味も込めて投稿させていただきます。またぜひ扱っていただけたら幸いです♪

●尾張の霸王

☆取材時は排気量アップ直後で「まだセッティングが完璧ではない状態ながらも大きな満足感」ということだったけれど、その本領を発揮しまくっているかな? 熱対策に励んでいるなど、マシンの進化も続いているようすでなによりです! しかし、モノクロではもったいないほど写真のクオリティが高いのに、肝心のボンネット形状がしっかり見えない写真がないのがちょっと残念。自然な感じのダクト付きっぽいけど…もっとちゃんと見たかった!



■オレのJZS161自慢!
2JZ-GTE改3.4ℓ仕様(最大ブースト圧1.25kg/mm) BCストローカーキット(軽量クランクタイプ) ポート研磨/燃焼室容積合わせ/ヘッド面研など各部加工 ターボショップM・ウィックパワー仕様(メタルブレード+強化アクチュエーター) HKS-FコンVプロ/バルコン SSクレイジー現車合わせセッティング スロットル拡大加工 HKSカムシャフト(IN:264度・EX:272度) トラストインタークーラー トムスノベルII サードオイルクーラー/強化AT オーリンズDFV車高調改 エンドレスキャリパー(F:レーシング6ポッド+355mmローター・R:レーシング4ポッド+330mmローター) ワーク・レザックス20インチホイール プラスティジュエルフルエアロ ウィン・コーポレーションGTウイング ドライカーボンボンネット ほかいっぱい



その2

トミカのプリウスを改造してみたのですが、今までの中で最高傑作なので初投稿します!

トランクを開けるとオーディオがギッシリと詰まっています。今までこういった改造を見たことがなかったので、自分でやっちゃいました!

●千葉県富里市 タコベン

☆初投稿ありがとう! オーディオインストールのほかにも、フロントバンパーやアンダーネオンなど、自作と思われるカスタムポイントが見て取れるね! 次回作ができれば、ぜひまた送ってちょーだい!



みんなのホビーパラダイス!!

【写真についてお願い!】

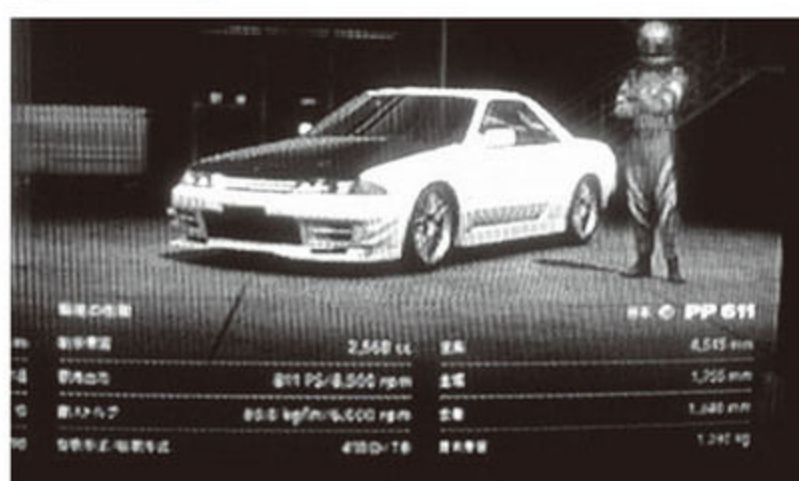
- 愛車全体がフロントから写っている写真1点は必須!!
- そのほかに自慢の細部をアップで写した写真も添えてね
- 写真の解像度が低いと小さくしか掲載できないので要注意

【おたよりについてお願い!】

- 車種名(できれば型式も)を明記してちょうだい
- カテゴリ(プラモ、ラジコンなど)も添えてね
- 製品名と製造メーカー、ゲーム名と機種なども書き添えて

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

その1



GT6でザウルスBNR32風マシンを作ってみました。

ボクはザウルスの林とっくりさんが好きで、そして自分でクルマをカスタマイズできるゲームを使って、いろいろなデモカーなどを作るのも好きでもあります。

そして、FD3Sのプラモデルも徐々に形にはなってきておりますので、そのうちまた投稿したいと思います!

●ミラTR-XX'97で300km/h出してしまった男

☆せっかく作ったんだから、もっとこだわったポイントとか苦労したポイントとかも詳しく教えて欲しいぞ!

放課後 帰宅部

仲間と出会える
パーキングエリア

スピニアウト倶楽部

2014年3月号 プレゼント当選者発表

■TEIN

オリジナルトートバック

静岡県静岡市 濱田薫
滋賀県高島市 小澤博久
兵庫県三木市 保坂豊樹
宮城県柴田郡 佐藤将記
新潟県十日町市 内村竜一
広島県東広島市 井川貴
群馬県高崎市 辻本慶太
岩手県盛岡市 石黒正人
石川県加賀市 神保和宏
大阪府堺市 朝川則明

■CUSCO

オリジナルロゴTシャツ

秋田県大仙市 日野強
東京都練馬区 宇式宏治
愛知県豊田市 小林雄一郎
岐阜県岐阜市 小林健

■CUSCO

高崎くす子スペシャル

ジャケット4/4S、5
宮崎県えびの市 大本浩一
兵庫県神戸市 市川幸男

■CUSCO

高崎くす子

スマートボトルカバー
山梨県都留市 小出文利
群馬県前橋市 櫻井志郎

■BLITZ

BLITZレーシング

プロジェクト
スポーツタオル
山梨県甲府市 平岡雅夫
青森県八戸市 井口光彦
茨城県つくば市 山下寿士

■Porjectμ

Porject μ

ヌキ文字ステッカー
岡山県美作市 瀬戸洋一郎
島根県江津市 菊田陽菜乃
埼玉県富士見市 越智友和
茨城県石岡市 川相静生

■Porjectμ

P.MU

ヌキ文字ステッカー
愛媛県松山市 門田隆輔
鹿児島県鹿児島市 大谷弘之
埼玉県北葛飾郡 佐藤優
京都府船井郡 岡部通男

■N.O.-SYO

SOUND DRIVE

-Dance Rock Mix-
サイン入りCD
北海道滝川市 丸山大樹

■N.O.-SYO

SOUND DRIVE

-DRIFT LUXY V.I.-
サイン入りCD
長野県長野市 片岡憲泰

■ENDLESS

ENDLESS Tシャツ

北海道上川郡 宮坂咲良
千葉県松戸市 飯塚孝治

■ENDLESS

ENDLESSフェイスタオル

青森県弘前市 小館賢庸
栃木県矢板市 山脇寧々
兵庫県神戸市 長谷川京子
長崎県長崎市 深田瑠奈

■ENDLESS

ENDLESSヘルメットバック

茨城県鹿嶋市 馬場悠斗

■EXEDY

オリジナル卓上カレンダー

福島県郡山市 菅原和夫
和歌山県新宮市 藤谷佳彦
奈良県宇陀市 稲村裕史
大阪府富田林市 森征治
北海道札幌市 横山信昭

■DIXCEL

ブレーキメモパッド

香川県観音寺市 猪俣光政
滋賀県彦根市 若林篤紀

■VARIS

VARISステッカー

愛知県高浜市 我妻直樹
香川県三豊市 中沢秀夫
千葉県木更津市 塩沢雄哉
栃木県宇都宮市 益子良治
佐賀県唐津市 竹原美世子
三重県鈴鹿市 栗山正敏
埼玉県所沢市 沖田正二
北海道北広島市 松田清
栃木県大田原市 立川民雄

■RACING PROJECT

BANDO H

BANDO H&

TED MANビニール傘

沖縄県北中城村 宮城安正
岡山県瀬戸内市 水谷敏子
徳島県阿波市 下山謙太

■URAS

URASスポールタオル

茨城県小美玉市 中田夏一
栃木県日光市 坂田宏次
岡山県岡山市 石戸謙太郎

■KTS Turbo Billet X

タービンブレード型ペン立て

兵庫県丹波市 杉野直

その2

輸入車乗りだけど メンテはDIY! OPT2も欠かさず 読んでまーす

自分は国産車も輸入車も両方好きで、いつもオプション2を見ています!

オプション2では輸入車が掲載されている記事はあまり見かけませんが、機会があれば載せていただけたらうれしいです。

愛車はDTMをイメージして作っていて、メンテなどもほとんど自分で作っています!

●住所も名前も不明

☆初投稿ありがとう! メールにはクルマに関する詳細やスペックが書かれていなかったけれど、ボディに貼られているバイナルなどから想像すると、メルセデス・ベンツW201の190Eのエボかな? ワンオフ加工やDIYチューンのにおいがプンプンする写真には、とっても親近感を覚えちゃうぞ(笑)。



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

メール&おたより大募集中!

携帯電話&スマホが大活躍!

つぶやきショートメール▶ふと思いついた何気ないつぶやきを、携帯電話やスマホで即投稿!
パシャッと写メール通信▶日常生活で遭遇したクルマネタを、ケータイカメラで撮って送ってね。

愛車やプラモなどの自慢話はコチラ

読者のDIYレポート▶パーツ取り付けやワンオフアイテム製作など作業ネタはこちらへ。
とにかく愛車をOPT2に載せたい!▶愛車の写真と自慢話、チューニングスペックを送って。
放課後帰宅部▶ラジコン、プラモ、ゲームなど、クルマに関するホビーで盛りあがろう。
おぶしょん2ぎゃらりー▶イラストをハガキに描いて送ってね。カラーでもモノクロでもOK。
幻のゾロ目自慢▶総走行距離がゾロ目になったら、メーターと愛車の写真を送ってね。
OVER♡20万kmクラブ▶走行距離が20万kmを越えたら、証拠写真と苦労話を投稿してね。
涙のメモリーミュージアム▶愛車と別れるときに、その事情や愛車への想いをつづって。

全国のみならず情報共有しよう

読者発イベントREPORT▶レース、ショー、走行会など、イベントをレポートして。
チーム活動こんなカンジでやってます▶オフ会やミーティングなどを写真付きでレポートして。
みんな集まれ! イベント告知▶イベントを主催するときに、掲示板として使ってね。
パーツ情報ネットワーク▶パーツに関するいろんなことを読者どうしで情報交換しよう。
世界の街角から▶海外旅行時に体験したクルマネタや、海外在住の読者からの投稿を大募集。
教えて! チューナーさん▶チューニングに関する質問や疑問、悩みを投稿してね。

※どれにもあてはまらない&よくわからない場合は『フツーのおたより』と書いてくれればOK!

スピニアウト倶楽部へのあて先

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

各コーナーへ投稿する場合

あて先の『○○係』の部分に、投稿するコーナー名を書いて送ってね。

◎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メールでも募集中。メールのタイトルは、掲載を希望するコーナー名(例: パーツ情報ネットワーク)にしといてちょうだい。採用された場合には、オプション2ステッカーをお送りするので、そのための本名と住所(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“?”はカンベンしてね!

Eメールアドレス

option2@deesclub.co.jp

OPTION2 定期購読&バックナンバーガイド

“OPTION2ホームデリバリー”は、オプション2最新号やバックナンバーを、ご希望のお届け先に直送するシステム。“定期購読(送料無料サービス)”と“バックナンバー販売”の2種類のサービスを用意しております。

オプション2は毎月11日発売!



2014年4月号(3月11日発売)
特集:ランエボ×インプレッサ TUNING WORLD/真冬のトラブル防止テクニック 下まわり&サスペンション編/大阪オートメッセ/福岡カスタムカーショー/新世代快走チューン ツインチャージド/危険な外来コピーパーツの真実/月イチ入門DIY ヤーシド/月イチ入門DIY ほか



2014年3月号(2月10日発売)
特集:自分でできる!! 真冬のトラブル防止テクニック エンジン編/東京オートサロン2014/新世代快走チューン ツインチャージド/危険な外来コピーパーツの真実/月イチ入門DIY /お遊び耐久レースRd.4 ほか

●2014年2月号(1月11日発売)
特集:日本全国スーパーアタッカーズセレクション/新春!! 仰天マシンスペシャル/2014年トレンドアイテム博覧会/タイヤ&エアロの速攻セットアップノウハウ/レンズシルビアver.VE/S15ミーティング ほか

●2014年1月号(12月11日発売)
特別付録:スーパーチューンドマシンカレンダー 特集:年末一斉メンテナンス/RB25フンメイクガイド/東京モーターショー/WTA C/パドック&TIDG/サーキットで超効くエアロDIYメイク実践編/パワーチェックミーティング@トライアル ほか

●2013年12月号(11月11日発売)
特別付録:1JZテクニカルハンドブック 特集:ZOOM UP JZエンジンシリーズ/WTACレポート/サーキットで超効くエアロDIYメイク/アムクレイドドラッグ全国大会/スラムドンサエティジャパン/お遊び耐久 ほか

●2013年11月号(10月11日発売)
級付録:全国高速道路オービスガイド2014 特集:HONDA TUNING STYLE/DIY作業ミス撲滅宣言!!/ドラッグレースin伊豆名島/HONDA DAYイベントレポート/WTAC事前情報/エボQ ほか

●2013年10月号(9月11日発売)
特集:トラブルシューティングのポイント満載 その不調即直しまSHOW!!/RB26改 GT-R最速決定戦/WTAC日本チーム参戦マシン情報/D&Sナイト2013/セントラルスーパーアタック/お遊び耐久レース Rd.2 ほか

定期購読 How to Order

お支払い代金
1年間(12冊) 7560円(税込み)

お申し込み方法
電話からのお申込み

☎03-5357-8802
(受付時間 平日10:00~17:30)
※お届け先の住所、氏名、電話番号、開始号、お支払い方法をお伝えください。

インターネットからのお申込み
<http://www.sun-a.com/>

FAXからのお申込み
FAX: 03-5357-8803

※お届け先の住所、氏名、電話番号、開始号、お支払い方法を明記の上ご送信ください。

■お支払い方法・送料

代金引換でのお支払い
1回目の配達時に代金引換の郵便にてお送りしますので、配達員に年間購読料をお支払いください。

クレジットカードでのお支払い
VISA/MASTER/JCB/AMEX/UC/DC

定期購読についてのご注意
ご希望号の発売2週間前までにお申し込みください。

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

・地域によっては、書店の発売日より若干遅くなることをご了承ください。

・海外での定期購読はお問い合わせください。

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

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

詳しくはWEBで! ⇨ <http://www.sun-a.com/>

バックナンバー How to Order

お申し込み方法
バックナンバーをお求めの方は、お近くの書店でご注文ください。送料無料で、お申込みの書店へお届けいたします。

お近くに書店がない場合のご注文方法

電話からのお申込み
☎03-5357-8802
(受付時間 平日10:00~17:30)

インターネットからのお申込み
<http://www.sun-a.com>

FAXからのお申込み
FAX: 03-5357-8803

お届け先の住所、名前、電話番号、希望商品名、お支払い方法を明記の上ご送信ください。

お支払い方法・送料

お支払いは、代金引換またはクレジットカード支払いになります。送料は下記の通りとなります。

	送料	代引手数料	合計
カード払い	200円	-	200円
代金引換	200円	300円	500円

バックナンバーについてのご注意
・品切れになり次第締め切らせていただきます。

・お申込みいただきましてから、3~5営業日後までお手元にお届けいたします。配送状況により、商品の到着が遅れる場合がございます。予め、ご了承ください。

・お客様の都合による返品・商品発送後のキャンセルはできないものといたします。ただし、万が一お届け商品がご注文内容と異なっていた場合や乱丁、落丁、配送中の破損・汚損が発生した場合ございましたら、正規の商品への交換を致します。(なお、お取り替え時の送料は弊社で負担させていただきます。)

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

<お問い合わせ先>
三栄書房 販売部
TEL: 03-5369-5112
(受付時間: 平日10:00~17:30)
〒160-8547
東京都新宿区本塩町19

SR20搭載車オーナーに捧げる
メンテ&チューニングバイブル



●SILVIA/180SX
SR20テクニカルハンドブック&DVD
定価: 2000円(税抜)

豊富な写真でわかりやすい!
自分の手で楽しむための作業ガイド



●チューニングDIY
ハンドブック Vol.4
定価: 933円(税抜)

新発売!!

ハコスカからハチロクまで
名車・昭和車で快適チューン



●エボリューションQ Vol.4
定価: 952円(税抜)

全国書店で
絶賛発売中!!

クルマネタはもちろんイベント告知や
突発プレゼント企画も!?

OPT2編集部ログ

http://blog.livedoor.jp/jdm_option2

ココからアクセス(もちろん無料だよ) ⇨



編集後記 2014 Vol.5

カジ編 以前、オータに「バーストする前にフラフラするとか前兆あるでしょ」なんて大笑いしてやったのに…高速道路でバースト体験。パンッと何か小さな音がして→なんかおかしい? と感じ始め→やっぱりおかしいと確信し路肩に寄ろうとした瞬間、タイヤが外れてコロコロと。ホント、外れたタイヤが事故らなくてヨカッタ。タイヤが完全に分離したのにホイールとボディが軽傷でヨカッタ。回収できたタイヤを検証したところ、やっぱり、「ちょっと切れてるけどエアも入るしいつか!」と思っていたビード部から破裂した模様。中古タイヤ…装着前に要チェック、要注意。エンジンには大枚はたいてるのに、タイヤ代をケチる自分に…ちょっとだけ反省。



オータ ここ最近、あまりクルマいじりをしていなかった。そんなある日、ふとクルマを降りると、フロントのコーナーレンズがはずれて「ブーラン」となっているではありませんか!? 走行中に落ちなかったのは幸いだけど「ネジで留まっているはずなのになんで!」と思いつつ修理。そしたら、2日後に今度は反対側がおなじようにはずれてた!! 「これはきっとシルビアがかまって欲しいとゴネているに違いない!」と思って洗車したら、それ以降は今のところゴキゲンです。

カギボース さて、ついに先日作業を行って、無事にクラッチ交換自体は終了! ところが今もクルマは動きません。動かさずにいた間にバッテリーが上がって、ドライブシャフトを戻す作業ではボールジョイントをうっかりバラバラに…、なんと組み直してもジョイントが可動しません。と、作業ミスの連続で自体は深刻化の一途をたどっております(汗)。でも、バッテリーもドライブシャフトも買ったし、4月はMR2で通勤ができるようになる、…ハズです、…きっと!



POWER



TOMEI POWERED 4G63-23KIT

新設計の
クランクシャフトを採用

4G63エンジンの排気量を2.3ℓ化するキット。低速域からトルクを発生させて、スポーティさと乗りやすさを両立するハイパワーを実現する。クランクシャフトは新設計の鍛造削り出し品で、よりバランスにすぐれた性能にリニューアルしている。

- 対応：ランエボI～IX(4G63搭載車)
- 価格：39万9000円、42万5000円(コンロッドベアリング合わせ済みキット)
- ☎ 東名パワード ☎042-795-8411

SARD マルチホールインジェクター 900ccキット

霧化特性に優れる7ホール型

ハードなチューニングにも対応する900ccインジェクター。大容量タイプだが7ホールの多孔型を採用することで優れた霧化特性を実現。同社のRB26用フューエルデリバリーパイプにボルトオン装着が可能だ。純正のドロップレジスター用キャンセルパーツも付属。

- 対応：スカイラインGT-R(BNR32/BCNR33/BNR34)
- 価格：12万円(1台分セット)、2万円(単品)
- ☎ サード ☎0565-53-1166



TODA RACING ハイストッパーメタルヘッドガスケット エンジンの状態に合わせて選択可能

ボア径や厚さを2種類設定することで、様々なチューニングに対応するヘッドガスケット。ボアアップや修正面研、過給器の装着による圧縮比調整などにも対応。リング形状とビード形状の二重構造でガスシール性も高い。

- 対応：S2000(F20C/F22Cエンジン用)
- 内径：88mm(厚さ0.8mm/1.1mm)、内径90mm(厚さ1.1mm)
- 価格：1万9000円
- ☎ 戸田レーシング ☎0866-83-1202



BLITZ B-EMU

純正ECU書換をパッケージ化

燃料噴射や点火タイミング、バルブタイミング、各補正值などを変更し、エンジン本来の能力を発揮させることができる。純正ECUをベースに必要なデータを書き換える方式のため、純正制御の保護機能などはいかされるメリットがある。購入には純正ECU先送りが必要。

- 対応：スカイライン(V36)、フェアレディZ(Z33/Z34)、GT-R(R35)、ランエボVII～X(CT9A/CZ4A)、インプレッサ(GRB/GRF/GVB/GVF)、レガシィ(BL5/BM9/BP5/BR9)、C R-Z(ZF1)、シビックタイプR(FD2)、S2000(AP2)、スイフトスポーツ(ZC31S/ZC32S)
- 価格：9万8000円～19万8000円
- ☎ ブリッツ ☎0422-60-2277



SARD クーリングサーモ SST14 水温上昇を緩やかに

冷却水の適温までの上昇をすみやかに促す働きを持つサーモスタッド。ノーマルの快弁温度88℃から82℃に変更するローテンプサーモスタットは、純正品より低い水温の状態から冷却水を循環させることで、夏場のスポーツ走行などでの水温の上昇を遅らせることができる。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- 価格：7500円
- ☎ サード ☎0565-53-1166



新製品コーナーでパーツ探しをしている読者へのご連絡。消費税の変更に伴って、今月より価格表記が税抜きへと変化しています。購入の際は、プラス消費税がかかるので要注意ネ。というわけで、今月もイイもの盛りだくさんの新製品コーナーといってみよう!!



TODA RACING 純正厚メタルヘッドガスケット 純正同等の厚みの強化ガスケット

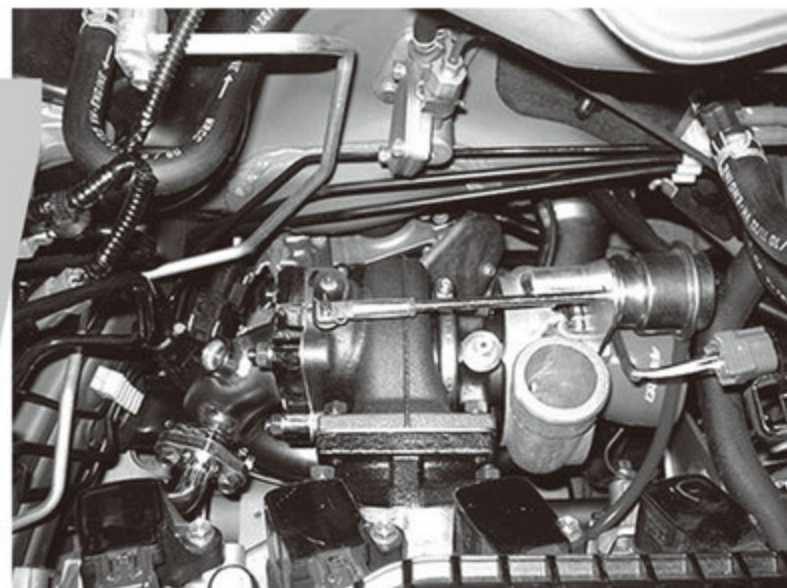
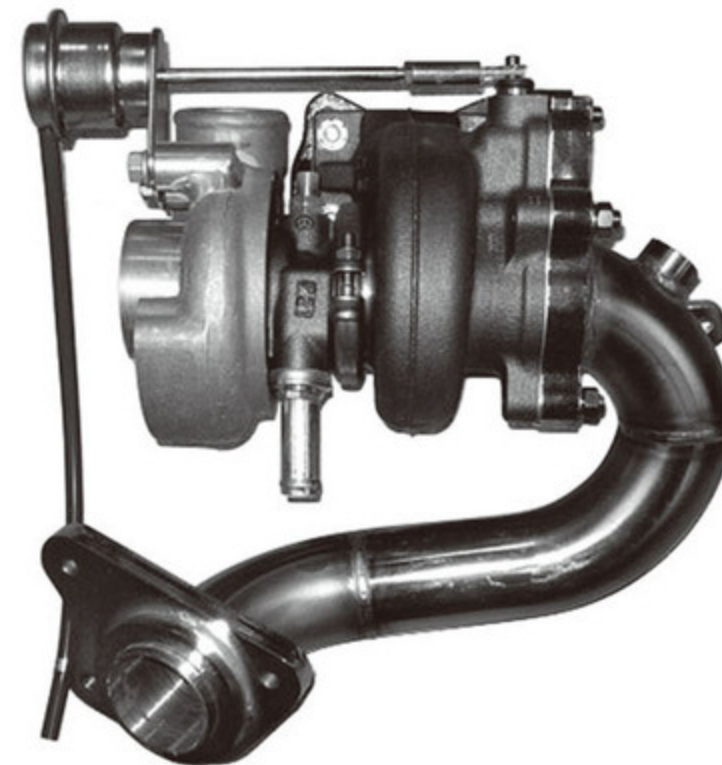
C30A用強化ヘッドガスケットとして一般的なC32B用純正ヘッドガスケット流用は、厚みが異なるため圧縮比が上昇してしまう。戸田レーシングのメタルヘッドガスケットは純正と同じ1mm厚として、手軽にヘッドガスケット強化をできるようにしている。

- 対応：NSX (NA1 C30Aエンジン用)
- 内径：94mm
- 価格：1万9000円 (1枚、1台分に2枚必要)
- ☎ 戸田レーシング ☎0866-83-1202

GReddy ターボキット CR-Z CR-Zを激的パワーアップ

専用エアクリナーやインタークーラー、フロントパイプなどが含まれたタービンキット。タービンはTD04H-15Gとなっていて、鋳鉄製のタービンアダプターが付属。取付にあたっては燃料系の強化やECUリセッティングは別途必要となる。

- 対応：CR-Z (ZF1)
- タービン：TD04H-15G 8.5cm P380
- 価格：32万円
- ☎ トラスト ☎0479-77-3000



GReddy ブリーザータンク

キャビテーションを効果的に除去

クーラント内に発生した気泡を遠心力を利用して取り除くブリーザータンクの汎用バージョンが登場。気泡を取り除くこととハイプレッシャーラジエーターキャップが付属することで、冷却系の効率を高めてエンジンの熱だれを防ぐことができる。

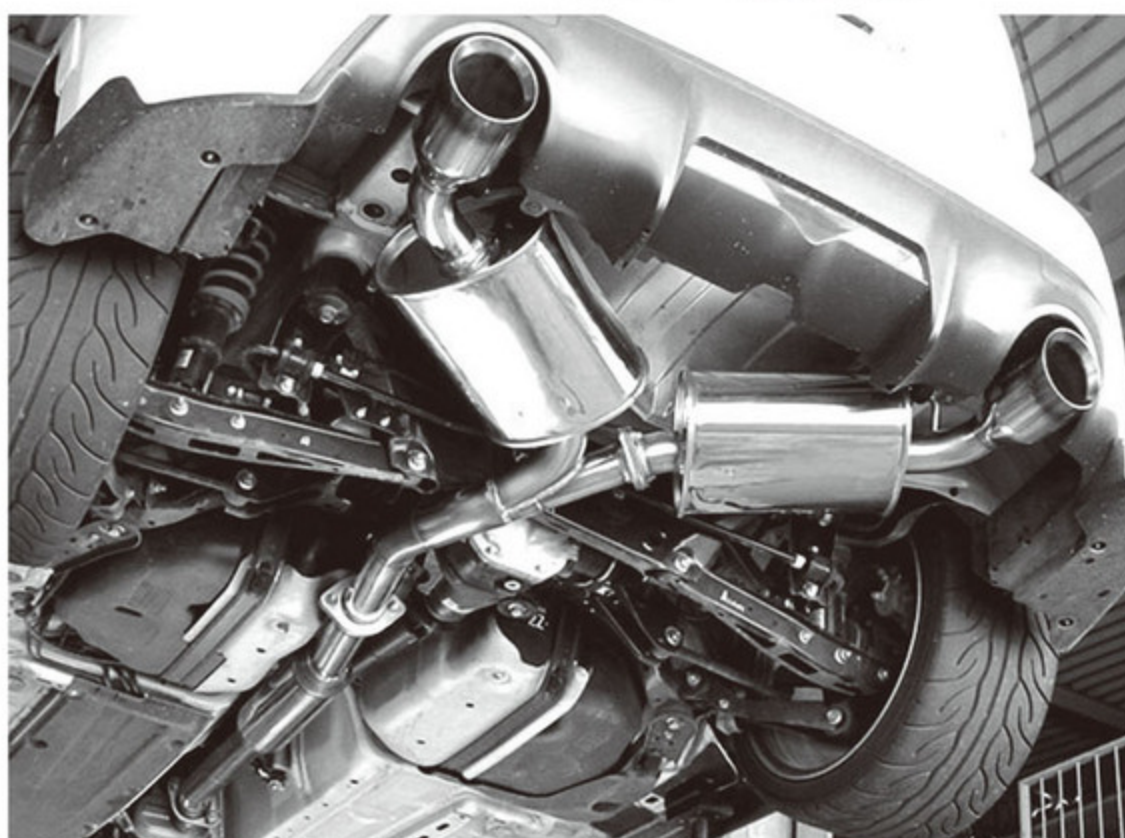
- 対応：汎用
- タイプ：Nタイプ (トヨタ/ホンダ)、Sタイプ (ニッサン/ミツビシ/スバル/マツダ)
- 価格：1万3800円
- ☎ トラスト ☎0479-77-3000

GReddy パワーエクストリームR

車検対応ストレート構造マフラー

絞りやインナーサイレンサーを使わないストレート構造ながら、車検に対応する音量を実現。全域でのパワーアップを実現しながら、サイレンサー容量を大きく確保することで、サウンドはジェントルな仕上げ。メインパイプは60~70φで、テールは115φの左右出し。

- 対応：86 (ZN6)、BRZ (ZC6)
- 価格：13万8000円
- ☎ トラスト ☎0479-77-3000



DRIVE TRAIN



CUSCO
シフトレバーリテーナーブッシュ
確実なシフトチェンジを実現

純正のゴムブッシュから交換することで、よりシフトフィーリングがダイレクトになり確実なシフトチェンジが可能となる。シフトミスを防ぎ、スポーツ走行や街乗りでのフィーリングアップにも貢献。交換はミッション脱着が必要となるため、クラッチ交換など同時施工がオススメだ。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- 価格：3000円
- ☎ キャロッセ ☎027-352-3578

FOOTWORK



KYB
NewSR Special
安定感のある走りを実現

純正形状のスポーツショックアブソーバーで乗り心地を確保、欧州車のような安定感があり高い操縦安定性を実現する。価格もリーズナブルで、経年劣化したショックをリフレッシュする際にリペア品として導入するアイテムにも最適。

- 対応：フォレスター(SJ5/SJG)
- 価格：2万1500円(フロント用1本)、1万500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

CUSCO
touring A

純正形状ショックで減衰力を調整

純正形状のショックアブソーバーに40段の減衰力調整機構を盛り込んだスポーツサスペンション。CPRVを採用しオイル流量を適正化することで、低速での減衰力を補正。乗り心地と操縦安定性を向上させている。スプリングはノーマルや各種ローダウンスプリングを使用可能。

- 対応：86(ZN6)、インプレッサWRX STI(GRB/GRF/GVF)、レガシィ(BM9/BMM/BMG/BR9/BRM/BRG/BRF)、フォレスター(SH5/SH9/SHJ/SJ5/SJG)
- 価格：7万8000円(1台分セット)、4万2000円(フロント左右セット)、3万6000円(リヤ左右セット)
- ☎ キャロッセ ☎027-352-3578



HKS
EVC6-IR
より精密な制御を実現

ECV6の後継モデルで、補正マップ格子点を5×5から10×10に、圧力補正值範囲も-180~180に拡大するなど、より精密な制御を実現する。液晶はカラーパターンを変更することで、より視認性の高い表示となっている。

- 価格：6万5000円
- ☎ エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



McGard
軽自動車用ホイールロック
ホイールを盗難からガード

軽自動車でもインチアップや高級ホイール装着車が増える中、マックガードから軽自動車専用スペックのホイールロックが発売。高い盗難防止性能とクロムメッキによる美しい見た目が特徴となっている。専用キーはIDナンバーでの再発行にも対応。

- 対応：国産軽自動車
- サイズ：M12×1.5、M12×1.25
- 価格：6000円
- ☎ 阿部商会 ☎0880-100-4182



MonsterSport 強化ドライブシャフトtype2 スポーツ走行時の信頼性を高める

ハイグリップタイヤの装着や過給器チューンによる出力アップ、LSDなどの駆動系チューンで負荷が増すドライブシャフトの強化品。ジョイント部の大型化やシャフト部の材質と表面処理の変更によって大幅に強度がアップしている。価格は1台分セット。

- 対応：スワースポーツ(ZC31S)
- 価格：12万円
- ☎ モンスタースポーツ事業部 ☎0538-66-6761



MIC カスタムナット 足下のワンポイントに

メッキ仕上げの袋ナットをベースに、豊富な種類のアクセサリが設定されている。ホイールやボディの色に合わせたカラーコーディネートをしたり、アクセントとして活用すれば足下を引き立てることができる。ナットは1個単位での購入も可能。

- サイズ：汎用テーバー角60度形状(M12×P1.5、M12×P1.25)、ホンダ純正ホイール用12R形状(M12×P1.5)
- 価格：4480円(ベレー仕様 16個入り)、4800円(半球仕様 16個入り)、5120円(中皿仕様 16個入り)、5760円(アクリルストーン仕様、アルミ板仕様 16個入り)
- ☎ ミック ☎0736-66-2330

Buddy club P-1 RACING強化ロワアーム ロードダウン時に最適化

フロントロワアームは純正形状ながら強化ブッシュとエクステンションボールジョイントを装着。リヤはアームやスタビライザー取付位置を変更してロールセンターを補正する効果を持たせている。また、リヤロワアームは全長を調整可能でキャンバー角の調整機構も備える。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- 価格：4万6800円(フロント)、4万3800円(リヤ)
- ☎ モーデックスアルファ ☎082-830-2008



INTERIOR



SAITO ROLLCAGE ロールケージ サンルーフ車用が新登場

ボディ剛性の強化と乗員の安全製を高める効果を持つロールケージ。すでに販売されていたノーマルルーフのJZZ30用に加えて、サンルーフ車用が新たに設定された。素材は3種類設定され、形状や点数、追加で装着できるオプションバーなどを豊富に揃えている。

- 対応：ソアラ(JZZ30 サンルーフ車)
- 素材：スチール、クロモリ、アルミ
- タイプ：4点式(2名乗車タイプ/定員乗車タイプ/フロント)、6点式(2名乗車タイプ/定員乗車タイプ)
- 価格：3万円~10万5000円、追加オプション：1万円(斜行バー/リヤセンターバー/Bピラー止め)、1万5000円(メインセンター)、2万8000円(サイドバー)、3万円(リヤクロスバー)
- ☎ サイトウロールケージ ☎048-728-9831

TEC-ART'S レザーダッシュパネル

新車のような
輝きが復活



FRP製ダッシュボードをベースに純正に近い風合いのレザーを貼り込んでいる。メーターパネルをはずして純正ダッシュの上にハメ込むだけとなっていて、簡単に装着が可能。ステッチの色は赤、青、黄、黒から選択することができる。

- 対応：レビン/トレノ(AE86 前期/後期)
- カラー：ブラウンレザー(前期)、ブラックレザー(後期)
- 価格：6万5000円
- ☎ テックアート ☎048-994-2081



03 AutoExe スポーツステアリングホイール 形状や表面処理でスポーティに

純正エアバッグやステアリングスイッチ、スポークカバーが装着可能なオートエクゼのスポーツステアリング。本体直径は純正と変わらないものの、フラットボトム形状やディンプル加工レザ、楕円形断面グリップで握り心地を向上させている。

- 対応：アクセラ(BM/ BY系)
- 価格：3万8000円
- ◎ オートエクゼ ☎03-3531-8151

04 AutoExe レザーシフトノブ 本革の上質な質感が魅力

直径42mmの小径サイズで手のひらに収まりやすく、握る方向も問わずに操作できる。表面は本革で縫い合わせるステッチも専門の職人によって入れられている。全長の調整が可能でドライビングポジションの最適化にも活用できる。

- 対応：アクセラ(BM/ BY系)
- 価格：8800円
- ◎ オートエクゼ ☎03-3531-8151



05 SARD プレミアムフロアマット 柔らかい絨毯のような感触

ロングスパイラル加工を施した毛足長12mmの生地を採用。見た目の上質さとクッション性に優れた感触となっている。裏地のノンスリップタイプのポリエステル不織布やヒール部分のファブリックなどで滑りを抑え、ドライブ中の快適性も向上できる。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- タイプ：MT車用、AT車用
- 価格：2万7000円
- ◎ サード ☎0565-53-1166

CAR AV



02 MONSTER CABLE スマホ・タブレット用 ケーブル

クリアな音を伝送する

モンスターケーブル独自の2層シールド構造を採用したスマホ用ケーブル。外部からのノイズを防ぐことで、クリアで高音質を伝えることができる。特にステレオミニジャックとRCAプラグの変換ケーブルは様々なヘッドユニットに対応するアイテム。

- タイプ：Lightning-USB、30ピンDock-USB、30ピンDock/microUSB-USB、RCA-ステレオミニジャック
- 価格：4000円(ライトニング、30ピンDock)、5000円(30ピンDock/microUSB、RCA)
- ◎ イース・コーポレーション ☎055-991-5130

03 GROUND ZERO インストールキット パワーケーブル太さを4種類設定

パワーアンプの接続に必要な電源ケーブルやRCAケーブル、ヒューズホルダー&ヒューズ、各種ターミナルを同梱したキット。柔軟性に富んだフレキシブルジャケットを採用した電源ケーブルは4種類の太さを設定し、様々なアンプに対応する。

- タイプ：0/2/4/7ゲージパワーケーブル
- 価格：9000円~2万4000円
- ◎ イース・コーポレーション ☎055-991-5130



GROUND ZERO GZHB 30XBT

パワフルな重低音を手軽に

アルミニウムコーンを採用した30インチサブウーファーGZHB 30Xを、最適なエンクロージャーサイズに設計された専用ボックスに搭載。スピーカーターミナル部の接続方法を切り替えることで1Ωまたは4Ωで駆動させることができる。

- 価格：6万4000円
- ◎ イース・コーポレーション ☎055-991-5130



azur ANX-F614Ch

高い基本性能と拡張性が魅力

ゼンリン地図を採用した充実の検索能力にくわえて、フルセグチューナーや映像の入出力端子、Bluetooth接続などの周辺機能も強化したメモリーナビ。地図データを無料で1回更新することもでき、長く新しいデータで使い続けることができる。

●価格：5万6000円

☎ イエローハット ☎0120-937-894



OTHERS

CARBING

アンダーパネル・アンダーパネル ミッション フロア下の整流と冷却に効果

フロア下を流れる空気を整流して適切なダウンフォースを発生させるアルミ製アンダーカバー。パネル表面にはルーバーを設け冷却性能を高めている。製品はエンジンルーム下部用とミッション部用になっていて、ミッション用は純正アンダーパネル併用設計品も設定。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)

●タイプ：エンジンルーム用、ミッション用(オクヤマ製エンジンルームアンダーパネル用/純正エンジンルームアンダーパネル用)

●価格：4万円(アンダーパネル)、3万8000円(アンダーパネル ミッション)

☎ オクヤマ ☎045-934-5334



SOFT99 コーティング施工車専用 エクストラゴールドシャンプー コーティング皮膜を補強する

環境による劣化やキズなどによって痛んだボディコーティング皮膜を保護、補強する成分を配合。シャンプー洗車するだけで、均一な光沢を持ったスベスベのボディへ修復する。状態のいいコーティング皮膜なら保護し長期間することも可能。専用スポンジ付き。

●容量：750ml

●価格：オープンブライズ

☎ ソフト99 ☎06-6942-2851

SUNOCO AC EFFECTER POE 電動コンプレッサーに最適化

従来とは異なり電気絶縁性の高い冷媒を使用する電動コンプレッサー搭載車に合わせたカーエアコン用添加剤。コンプレッサーのフリクションロスを低減することで、消費電力やノイズ、振動を抑え、耐久性向上を向上させる効果を発揮する。

●容量：30cc

●価格：オープンブライズ

☎ 日本サン石油 ☎03-3238-0236



KURE クレポリメイトDX 車内を清潔に保つ洗剤

特殊洗剤とナノサイズ化した高分子ポリマーを配合し、汚れを落としながら深みのある光沢を引き出すクリーナー。ダッシュボードやドアパネルなどの内装品全般に使用可能で、UV吸収剤が色あせやひび割れも防いでくれる。無香性で除菌効果もあり。

●容量：200ml

●価格：オープンブライズ

☎ 呉工業 ☎03-5773-2391



KTC 12.7sq.ホールナット専用 コードレストルクリミットインパクトレンチ 低トルクの仮締めモード採用

最大トルク500N・mを誇るインパクトレンチに、ホールナット締め付時に締めすぎを防ぐ仮締めモードを採用。フルパワーモードの約15%程度のトルクで仮締めできるので、その後トルクレンチで締め付ければトルク管理を万全に行うことができる。

●最大トルク：500N・m

●価格：7万2000円(チャージングケース/充電器/バッテリーセット)、5万4900円(本体のみ)

☎ 京都機械工具 ☎0774-46-4159



KURE メディゾール DRY 速乾性の 除菌消臭スプレー

カビや細菌、ウイルスを10秒ほどで99.9%を除去して、イヤな臭いも防ぐスプレー。速乾タイプなので乾燥までの時間を気にすることなく使える。ピュアルコールや化粧品にも使用される除菌成分などを使用しており、安心できる配合となっている。

●タイプ：無香性、ミント、ひのき

●容量：260ml

●価格：オープンブライズ

☎ 呉工業 ☎03-5773-2391



01 ORIGIN Labo. +55mmフェンダー 左右セット

最大幅の ワイドフェンダー登場

様々なワイドフェンダーキットを揃えるオリジンから、最大ワイドとなる+55mmフェンダーが発売。切れ角アップと幅広タイヤに対応することで、より大きなトラクションを活かしたハイスピードドリフトにも対応する。製品はFRP製で白ゲル仕上げ。

- 対応：180SX (RPS13)
- 価格：2万3940円(フロント左右 税込)、1万9740円(リヤ左右 税込)
- ☎ エース ☎072-258-9300



02 ORIGIN Labo. +55mmフェンダー 左右セット トップクラスの競技向けサイズ

180SXと同時発売となる純正+55mm幅のワイドフェンダー。D1GPに出場する寺町S15にも装着され、ワイド化による戦闘力アップとビジュアル向上に大きな効果を発揮する。フロントフェンダーには2連のダクトが設けられる。

- 対応：シルビア (S15)
- 価格：2万3940円(フロント左右 税込)、1万9740円(リヤ左右 税込)
- ☎ エース ☎072-258-9300



03 Buddy club P-1 RACING LEDテールランプキット リヤビューの印象を大きく変える

LEDによるシャープな発光を実現しながら、ランボルギーニルックのリヤビューを実現するテールランプ。ウインカーの発光はスイッチで通常点滅と流れる点滅を切り替えることができる。台湾DEPO社との共同開発アイテム。

- 対応：86 (ZN6)、BRZ (ZC6)
- 価格：5万8000円
- ☎ モーデックスアルファ ☎082-830-2008



AutoExe BM-04 for AXELA

ベース車のダイナミックさを引き出す

新型アクセラの立体的なエクステリアをさらに引き出すエアロパーツキット。フロントはグリル一体成形のフロントバンパーと、純正バンパーに合わせられるグリルのみも選択可能。リヤはスポーツとセダンでそれぞれ専用デザインのリヤスポイラーが設定されている。

●対応：アクセラ(BM/BY系)

●フロントバンパー&グリル 11万1000円、フロントグリル 5万円、サイドストレーキセット 6万円、リヤルーフスポイラー(スポーツ用) 4万円、リヤスポイラー(セダン用) 4万円

☎ オートエクゼ ☎03-3531-8151

04



WHEEL



WedsSport SA-10R

コストパフォーマンス抜群

アドバンスメタルフォーミング製法を採用することで、軽さと高い強度を両立したスポーツホイール。スポークサイドへのマシニング加工もポイントを絞って施すことで、15インチサイズは1本2万円以下という日本製ホイールでは破格の価格設定が行われているのも特徴。

●サイズ：15×5.0J+45～18×10.5J+12

●PCD：4/100、5/100、5/114.3

●カラー：ゼブラブラックブライト/ブルーライトクローム

●価格：1万7000円～4万6000円

☎ ウェッズ ☎03-5753-8201

01



LEONIS UC

緻密なデザインで 立体感を演出

センターからリムエンドまでラウンド感を持たせた5本のスポークを配置。ユニコーンの角に見立てたサイドスポークにはスリットデザインを入れることで躍動感と立体感を強調する。リム部にはエッチング加工でロゴが彫り込まれている。

●サイズ：14×4.5J+45～20×8.5J+35

●PCD：4/100、5/100、5/114.3

●カラー：ハイパーシルバークラッシュド、パールブラックミラーカット、BMCミラーカット

●価格：2万3000円～6万7000円

☎ ウェッズ ☎03-5753-8201

02

ENKEI

PerformanceLine PF07

スタイリングに現れる力強さ

タフ&スポーツをコンセプトとしたエンケイのパフォーマンスモデル。フローフォーミングリム成形法を採用した高い強度と、スポーク裏側にまで及ぶ軽量化でフットワークの軽さにも貢献。コンケイブ形状を採用したディスクデザインはブレーキ冷却性能も高めている。

●サイズ：15×5.0J+45～19×10.0J+18

●PCD：4/100、5/100、5/112、5/114.3

●カラー：ダークシルバークラッシュド

●価格：2万7000円～5万円

☎ エンケイ ☎053-522-5245

04



LEONIS NAVIA03

バランスと剛性に優れるツインスポーク

見た目の美しさや高い剛性、さらにバランスも優れる10本ツインスポークデザインを採用。ツインスポークの根本部分には航空機の骨格に用いられるストリンガー構造をイメージした形状を盛り込み、ディテールアップが行われている。

●サイズ：14×4.5J+45～19×8.0J+35

●PCD：5/112、5/114.3、5/120

●カラー：マットガンメタマシニングカット、マットシルバーマシニングカット

●価格：2万4000円～4万9000円

☎ ウェッズ ☎03-5753-8201

03



ついに開催目前!
4月19日/20日はポートメッセなごやで
チューニングカーを楽しもう!!



駐車場に集まった
チューニングカーも
熱い見どころのひとつ!!



Tuning Car World SHOWDOWN

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>

いよいよ開催が迫ってきたチューニングカーワールド・ショーダウン。RE雨宮やトップシークレットなどの有名ショップや、HKSやトラスト、ブリッツなどのメーカー合わせて約50社の出展が決定し、そのデモカーが並ぶ会場は盛り上がり必至となっているぞ。

その他にも会場ではイカしたマシンを決めるコンテスト『THE対決』や、出展ブースによる物販、クイズ&スタンプラリーや大抽選会など、楽しいコンテンツが盛りだくさん。チューニングファンはポートメッセ名古屋に遊びにきてくれよな!

Gマスターキャンペーン

開催期間：5月31日(土)まで
 対象商品：Gマスター/Gマスタープロス/
 Gマスタープレミアム/Gマスタースーパーロー
 内容：期間中は本体価格より2万円(スーパーローは1万円)割引
 商品同梱はがきによる応募で抽選30名に
 SCVブレーキパッド1セットをプレゼント
 〓 GPスポーツ ☎0256-36-7773
<http://www.gpsports.co.jp>

GPスポーツのGマスターサスペンションシリーズを対象としたキャンペーンが展開中。5月末までの期間中はスーパーローは1万円、それ以外のラインアップについて

は2万円割引となる。さらにダブルキャンペーンとして、フロント用ブレーキパッドが当たるチャンスも。ダブルキャンペーンには製品同梱の専用はがきで応募しよう。



足まわりの強化と共に
ブレーキ強化の
チャンスもアリ!

ハイスぺックサスペンションが
今なら最大2万円OFFで購入可能!

来場者プレゼントや限定特価のほかに 今号のOPT2持参で特典も!!

タイヤセレクト北本 春の大商談会

開催期間：4月26日(土)、27日(日) 各10:00~19:00
 〓 タイヤセレクト北本 埼玉県北本市深井5-123
 ☎048-511-7030 http://tyre.dunlop.co.jp/shop/shop_s/c/s/358810.html



足まわりに関して豊富な整備実績を誇るタイヤセレクト北本がおトクなイベントを開催。有名ブランドの車高調やアライメント測定&調整がイベント特価になるほか、来場者全員に割引チ

ケットをプレゼント。さらに今号のOPT2を持参して対象のタイヤを購入すると、タイヤ交換工賃やアライメント調整がすべて無料になる特典も用意されているぞ!

WedsSport Presents 「RACING DRIVER TALK SHOW」

開催日：4月20日(日)10:00～ (トークショーは13:00～)

開催会場：スーパーオートバックスNAGOYA BAY

(愛知県名古屋市港区木場町9-51) ☎052-693-2002

出演ゲスト：坂東正敬(LEXUS TEAM WedsSport BANDOHL総監督)

脇坂寿一(LEXUS TEAM WedsSport BANDOHLレーシングドライバー)

佐野真彩(2014 WedsSports Racing Gals)

愛内ゆかり(2014 WedsSports Racing Gals)

☎ウェッズ ☎03-3753-8201 <http://www.weds.co.jp>

メーカーブースによる展示即売会や来場者プレゼントも用意された豪華なトークイベントが名古屋で開催。MCはOPT2でもおなじみの坂東正敬監督、ゲストには2014年にレクサスチー

ムウェッズスポーツバンドに加入した脇坂寿一選手、そして2014ウェッズスポーツレーシングギャルズも登場。普段聞けない裏話が聞けちゃうかも！



RACING DRIVER TALK SHOW
ドライバー・トークショー開催!!
in スーパーオートバックス名古屋ベイ
4.20 SUN
トークショー: 13時開始予定
スーパーオートバックス名古屋ベイ
トークショーのほかサイン撮影会や豪華景品をかけたジャンケン大会も開催!

坂東正敬監督とタッグを組む脇坂寿一選手が爆笑トークを繰り広げる!

デモカーの86&BRZも登場 オーナー必見のフェアを各地で開催!



HKS 86/BRZ FAIR

開催日：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店舗各店(日程及び開催店舗はウェブサイトにて確認ください)

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

86/BRZ用のHKSパーツがこのイベントだけの特価で販売。中には工賃コミコミの特価となる場合もあるぞ。さらに対商品購入で豪華な景品がプレ

ゼンされるので、オーナーは必見の激アツイベントとなっているのだ。開催店舗や日程についてはHKSのウェブサイトでチェックしてね!

ドリエンの2014年新コスチューム発表! さらに第4回あいどりの開催も決定したぞ!

あいどり

開催日：5月10日(土)

開催場所：富士スピードウェイ ドリフトコース(静岡県駿東郡小山町中日向694)

参加費：男性1万5000円、女性無料

☎あいどり事務局 <http://www.upgarage.com>



富士スピードウェイでクルマ好きのパートナーを見つけてよう!!!

2014ドリフトエンジェルス&いもドリ

ドリフトエンジェルスオフィシャルサイト <http://angels.upgarage.com>



オリジナルCDも発売中!

Drift Angels 「My generation」

価格：1000円

全国のCDショップで発売中

今年もD1GP会場をはじめ、さまざまなイベントやメディアでの活躍が楽しみなドリフトエンジェルス。その冬コスチュームが発表となり、さらにオリジナルソングのCDも発売! イベント会場やファンクラブでドリエンを応援しよう!

これまで合計27組のカップルが誕生したクルマ好きのための企画「あいどり」が、5月10日に開催決定。今回からジャンルを問わずに全てのクルマ好き、さらにバイク好きまでも参加が可能となっているぞ。アップガレージウェブサイトから急いで参加申込みをしよう!



中にはゴールインしたカップルも!

春のドラッグレースお祭りイベント! 参加者もギャラリー也大募集集中!

本格マシンの
走行を見て楽しんだり
自分で走って
楽しむのも大歓迎!



2014 JAPAN DRAG OPENING FESTIVAL

開催日: 4月26日(土)、27日(日)
開催場所: 仙台ハイランド ジャパンドラッグレースウェイ(宮城県仙台市青葉区新川早坂12)
参加費: 2万円(オープンクラス)、2万5000円(プロクラス) / 入場料: 1000円
☎ 仙台ハイランドオープニングフェスティバル事務局 <http://dragfan.net>

ドラッグレース好きが全国から集うお祭りイベントとなるオープニングフェスティバル。上位クラスでは本格的なドラッグマシンに加えて、400mを6秒台で駆け抜けるというハーレーの走行も

決定。大迫力の走行は見るだけでも楽しめるぞ。また、今回初めてドラッグコースを走行するという初心者の参加也大歓迎。ドラッグレースの楽しさを体験しに仙台ハイランドに行ってみよう!

車高調のリフレッシュには 下取りキャンペーンを 活用しよう!

2014年第2弾 車高調下取りキャンペーン

開催期間: 6月30日(月)まで
☎ テイン ☎ 045-810-5501 <http://www.tein.co.jp>

下取りは全メーカーの製品が対象 車高調リフレッシュの大チャンス!

期間中はキャンペーン参加店舗でテイン車高調キットを購入すると、現在装着している車高調を下取りしてもらうことが可能。下取りは全てのメーカーの車高調

キットが対象となり、オーバーホールと同レベルの出費で新品が購入できるかも! キャンペーン詳細はウェブサイトを確認してほしい。



期間限定の1台分セットで愛車のブレーキを リフレッシュしよう!



ブレーキパッド/ブレーキシュー1台分セットキャンペーン

開催期間: 6月16日(月)まで
対象車種: 適合設定のある国産車全車
内容: 対象のブレーキパッド・シューについて期間限定の1台分セットパッケージを設定
☎ プロジェクトムー <http://www.project-mu.co.jp>

1台分の通常価格より 最大5000円もおトクに!

ダストを抑えたストリート用からサーキット走行を許容するハイパフォーマンスモデルまで、対象となるブレーキパッドに通常定価よりもリーズナブルな1台分セットを設

定。期間中は最大で5000円もおトクにブレーキをリフレッシュすることができる。一部車種では純正キャリパー流用車用も設定されているぞ。

未経験でも熱意があればOK! 一緒にチューニング雑誌を作ってみないか!?

募集職種/要項

編集スタッフ募集

- 自動車専門雑誌の企画立案・編集全般
- 21~26歳程度(高卒以上)
- 要普通免許(AT限定不可)
- 月給21.5万円以上(年齢・能力を考慮し決定します)
- 通勤交通費支給(マイカー通勤可/駐車場完備)
- 2ヶ月間程度の試用期間あり

勤務地

東京都江東区新木場1-14-5

応募方法

履歴書(要写真)に志望動機と自己アピールを添えて応募ください。書類選考後、こちらから面接の日程をお知らせいたします。

応募先

〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5
株式会社ディー・クラブ 人事G 担当 戸田
☎03-3522-6670

OPT系のチューニング雑誌を制作しているディー・クラブでは、新規事業と編集部体制強化に向けた若手スタッフを募集している。整備やデザイン経験者などは優遇するけど、チューニングやクルマが大好きで雑誌を作りたいという情熱を持ったひとなら歓迎だ。まずは、その気持ちを担当までぶつけてほしい!



チューニングショップや パーツメーカーが仲間を募集中!! OPT2求人告知板

スタッフ 募集

京都府

▶メカニック、フロントスタッフ、事務スタッフを若干名ずつ、中国北京店のショップマネージャー1名を募集しています。35歳くらいまででやる気に満ちた方、まずはお電話にてお問い合わせください!

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

メカニック 募集

北海道

▶自動車整備士免許および運転免許をお持ちのメカニック経験者を募集しています。チューニングカーが大好きな方、ぜひ私たちと一緒に働きませんか。お電話連絡をいただいた上で履歴書を送付ください。

ガレージライズアップ 人事担当係
☎011-775-1155
北海道札幌市北区篠路町上篠路12番地
<http://www.garage-riseup.co.jp>

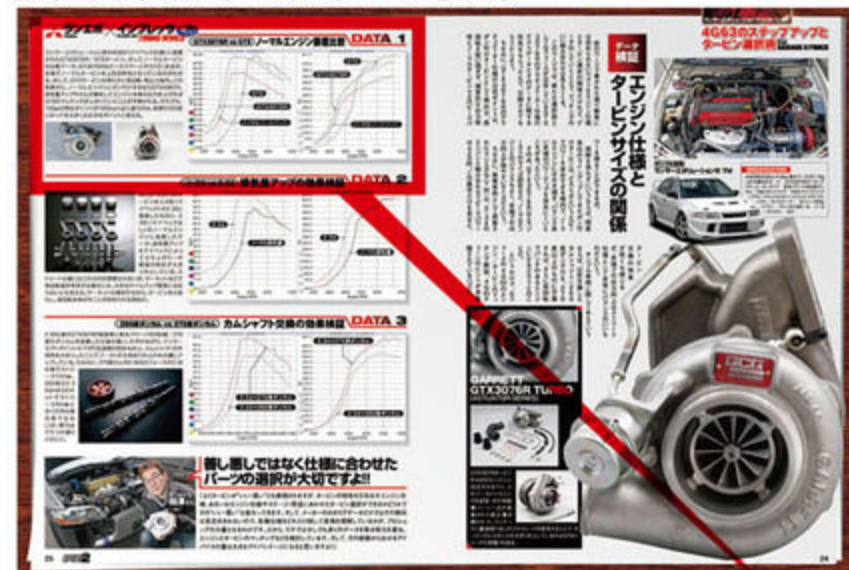
サービススタッフ 募集

大阪府

▶チューニングやメンテナンス作業のお手伝いをしてもらえるスタッフを急募しています。経験者は優遇させていただきます。詳細は担当までお問い合わせください!

オートセレクト 担当 澤
大阪府堺市美原区丹上221-5
☎072-363-0383 <http://www.autoselect.co.jp>

誤) 掲載記事は誤りがあります



4月号P24~25

お詫びと訂正

オプション2・4月号巻頭特集「もっと楽しめランエボ/インプレッサ」内の記事に不備がありました。P24-25(エンジンの仕様とタービンサイズの関係)の記事内、左上の『DATA1 GTX3076R vs GTII ノーマルエンジン装着比較』において、グラフ内のGTIIとGTX3076Rの表記が逆となっています。

また、解説文章内においてもGTX3076RとGTIIの表記も入れ替わっており、マイベックの有無などの表記にも誤りがありました。慎んで関係各所にお詫びを申し上げると同時に、今後取材内容及びデータ等の確認を徹底していくことをお約束いたします。

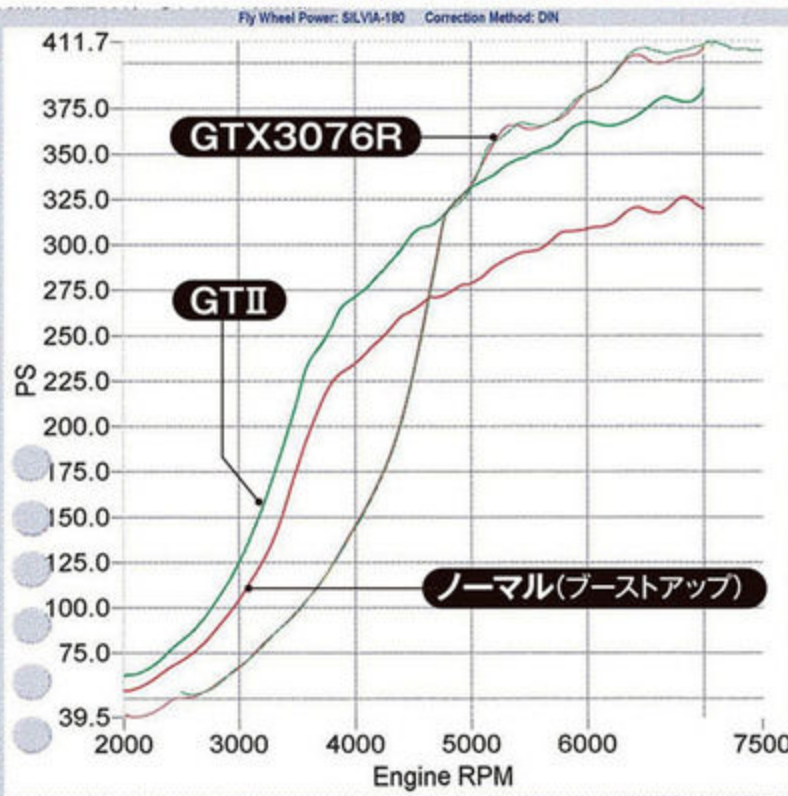
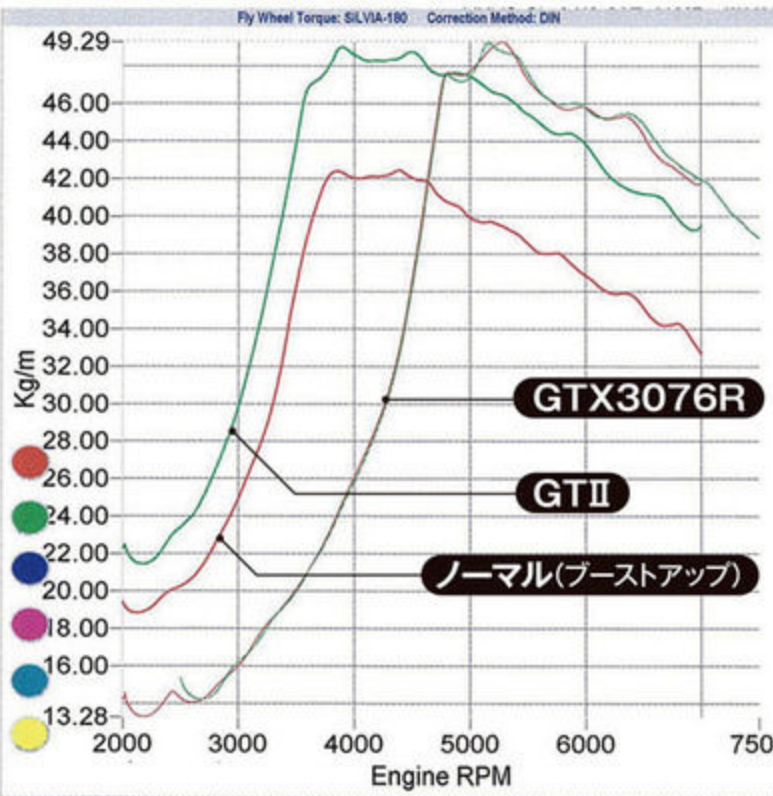
正) 正しい表記

GTX3076R vs GTII

ノーマルエンジン装着比較

解説文の訂正

ランサーエボリューションVIの4G63(マイベックなし仕様)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。GTIIはピークパワーこそGTX3076R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、GTX3076R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GTII、排気量アップやカム交換をしてエンジン本体の出力を上げればGTX3076R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。





三栄書房

読者のホンネを大公開!!

チューニングパーツの
付けて試して

モニター報告

超車高短対応サスペンション編

レポート

愛知県春日井市
筧本泰大サン
アリスト[JZS161]



GP SPORTS

G-MASTER SUPER LOW

問い合わせ：GPスポーツ ☎0256-36-7773 <http://www.gpsports.co.jp>

ベタシヤコから地上高9cm確保まで
車高も乗り心地も
幅広く調整可能です!

僕の愛車は現在ドリフト仕様としてリメイクを行っているJZS161アリストです。VA300という限定車を中古で手に入れ、純正で330psまで高められているパワーを活かすべくMTの換装や足まわりの加工などを行っているところです。

装着作業は
スムーズに終了
1G締めも忘れず実施!

を使って車高を落としていました。しかし、普通の車高で乗るぶんには乗り心地も悪くないのかも知れませんが、ベタシヤコにすると街乗りはちよつと...という状態。

そこで、現在行っているマシンメイクに合わせて車高を落とせる車高調を探していたところにGマスタースーパーローのモニター募集の記事を発見。すぐに応募させてもらいました。

まずモニター商品が届いて箱を開けた瞬間に思ったことは、マットブラックのボディが渋いということ! ハデで鮮やかな色の車高調が多い中、逆に



作業の 仕上げに 1G締め!

装着作業の最後には、しっかりと車高調の性能を引き出せるよう1G締めを行っています。車高は説明書に記載されていたレバー比をもとに計算して従来より2cmダウンに設定。



交換作業はDIYで 行いました

MT換装作業をしているショップにお邪魔して車高調の交換作業を実施。抜けてしまったアドボックスからの交換で走行性能アップにも大いに期待しています!



調整幅がとても広いです!

装着していたトムのアドボックスと並べて比較してみました。より車高を落とすことができるのはもちろんですが、車検も問題ない車高まで上げられる調整幅の広さが魅力ですね。



渋いこの色は個性的な感じがして気に入りました。ただ、キズが目立ちそうなので取付や車高調整など、取扱には注意したいところですね。

Gマスタース

パーローは現在クルマの製作を行ってもらっている『ガレージ雅コンプリート』で、作業の邪魔にならないよう気をつけながら自分で取付を行いました。

まずリヤは、ロワアームに止まっているショックのボルトをはずしてトランク内からアップマウントのボルト3本をはずせば車高調がフリーの状態になります。あとは足でハブを押し下げながら引き上げれば車高調をはずすことができます。

車高をかなり下げている場合は、各アームとメンバーを留めているボルトを緩めてブッシュにかかっている力を抜くことで楽に車高調を抜くことができますよ。

続いてフロントも同様にロワアーム側のボルトとアップマウントのボルトをはずし、車高調をフリーにします。あとはアップアームに繋がるハブをボルト2本をはずして分離させ、片手でハブを持ち上げながら車高調を抜けばOKです。

古い車高調をはずしてから、逆の手順でGマスタースーパーローを組み付けます。今回は2

時間くらいで交換することができましたよ。

僕のアリストはフロントのナックルアームを35mmショート加工しているのはノーマルの状態ですが、車高調の調整幅を一番短い状態にしてセットして組み込むと腹下が着地しそうな状態まで下がりました! 一番伸ばした状態では最低地上高9cmを確保できたので車検も問題なさそうですね。

Gマスタースーパーローはその名前に負けないくらい「下がる車高調」であることと同時に、その調整幅がとても広く設定されていることを確認することができました。

最後に車高調本来の乗り味をしっかりと引き出すために、アーム類を全て1G締めすれば取付作業は全て完了です!

12段の減衰力調整で 乗り心地の違いを 楽しめます!

車高はとりあえず以前のトムスより2cm低くなるようにセット。車高の調整時には説明書に記載のある車種別のレバー比が大いに役立ちました! 好みの高さに車高を調整するためには、こういったデータがあるとうれしいです。

続いて12段の減衰力調整をいろいろ変えてみながら乗り心地をチェックしてみました。

まずは一番減衰を強くして乗ってみると、ゴツゴツとした感覚はありますが跳ねるような感覚ではなく不快感はい印象。サーキットではこのく

らいがちように良いかもしれないですね。

逆に一番弱くしてみると、フロントは22kg/mmというハイレーのスプリングが装着されているにも関わらず、ビックリするくらい乗り心地が良いです!

スプリングレート

が高いことで段差などによるストローク時の緩衝も防ぐことができながら、快適性を保つことができるというのは嬉しいですね。

いろいろテストしてみた結果、一番弱い減衰力では高速道路などでフワフワしてしまうので、前後共に最弱から4段強くしたところで落ち着きました。

一見すると少なく見える12段という調整範囲ですが、1段ごとの変化が大きくてわかりやすく、好みの段数も覚えやすく便利ですね。僕は32段と31段の減衰力の違いなんてわからないと思いますので、少ない段数で変化が大きい方が嬉しいですね(笑)。

また、アリストはトランク内の内装を小加工することで減衰ダイヤルに簡単にアクセスできるの、走るステージによってこまめに調整しても良いですね。

長期レポートでは、職場であるタイヤショップにある最新アライメントテスターを使用してアライメントの変化やセッティングなどを報告したいと思います!



車高を下げて 乗り心地がいい!

前後ともフェンダーにリムが被る車高を実現しながらも、減衰力を弱めれば街乗りでゆとり走るのも苦にならない乗り心地の良さですね。サーキットでのインプレは長期レポートしたいと思います!



After

メーカーからのコメント

とても詳細なレポートありがとうございます。ジーマスタースーパーローは圧倒的なロースタイルだけではなく、車高をTPOに合わせられるような広い調整幅を持たせることや、どのような車高でもしっかりとジーマスターらしい走りができることを重視して開発を行いました。今回はこれらのアピールポイントを算本さんご自身の手でテストしていただけたようで、その内容はほかのアリストオーナーにとっても極めて有益なレポートとなっていますね。タイヤショップにお勤めのようなので、プロの厳しい目から見た長期レポートも楽しみにしております!

by GPスポーツ 三浦さん

CAR SERVICE HIRO

IMPREZA SPORTS WAGON [GGA]

EJ20改 ウエタケエンジニアリング・バランス取り/ポート加工
エ プレジャーレーシングサービス・エキマニ フロー・マフ
ラー/ECU/スロットル/インタークーラー カーサービスヒ
ロ・オリジナルラジエーター/コンベスオリジナルショック ス
ウィフトスプリング(F:12kg/mm・R:6kg/mm) BBS・RE(F・
R:8J-18+35) GDB純正フロントバンパー/フロントフェ
ンダー/サイドステップ/リヤドア/リヤフェンダー カーサ
ビスヒロ・オリジナルリヤゲート ケーエスオートKDXリップス
ホイラー パリス・ボンネット ほか



インテリアはブラックのソフトフィール塗装とイエロー
レザー張り替えてイメチェン。天井部分もスエードに張
り替えている。フロントスピーカーはアウターバッフル
化するなど、オーディオカスタムも施されていた。



スペアタイヤ搭載スペースにボ
ックスを製作してウーファーや
アンプを埋め込み、普段は上蓋
を開けられるようにしている。こ
れなら荷物も問題なく積めるの
で、スポーツワゴンとしての実
用性も損なわない。

フロントバンパー&フェン
ダーはGDBアプライドF純
正に交換、サイドステッ
プもGDBアプライドA&B用
を使用している。当然なが
ら、車検もしっかりと取得、
3ナンバー化して登録され
ている。



もっとも苦労したのはリヤセクション。钣金加工でGDB用フェンダーを装着し、リヤドアは
GDB純正に交換。バンパーもGGAアプライドA&Bのタイプ純正を、フェンダーに
合わせて加工したうえで装着している。カーボン製リヤゲートも、カーサービスヒロでワ
ンオフ製作したものだ。

純正パーツを加工流用し 自然な仕上がりを実現!

巧 みなボディワークや最新
カスタムペイントを駆使し、
注目度の高いカスタムカーを数
多く製作してきた埼玉県のカーサ
ビス・ヒロ。

しかし、ここから生み出されるマ
シンは、コンテスト向けのショーカ
ーばかりというわけではない。あえ
て純正のように自然な仕上がりを
実現することも可能なのだ。

たとえばこのインプレッサスポ
ーツワゴンもそんな1台。フロント
リップやエアロボンネットなどは装
着されているものの、ストリートで
も違和感なく乗りまわすことがで
きる自然なルックスに仕上がって
いる。

しかし、実はとても大がかりな
加工が施されている部分がある。
それはリヤフェンダー。

ベースとなっている『WRX』
は、EJ20ターボエンジンを搭載
し、250psとノーマルでも十分な
パワーを備えた最上級グレード。

しかし、スポーツワゴンにはセダ
ンのようなプリスターフェンダー仕

様の設定がなく、すべて5ナンバ
ーサイズに収められているのだ。

というわけで、セダンモデルとお
なじ迫力満点のボディラインを手
に入れるために、純正リヤフェン
ダーを切り落とし、セダン純正外
板に交換するという大手術が行
われたというわけ。

もちろん、しっかりとプレスライ
ンの調整やチリ合わせを行って
いるので、仕上がりは自然そのも
の! 純正同色ということもあり、
ほとんどのひとは言われないと気
付かないほどだ。

さらに、エンジンオーバーホール
やインテリアカスタムも実施され
ているなど、こだわり満載のスト
リート仕様に仕上がっている。

「パッと見はノーマルっぽいけど、
詳しいひとが見れば“おっ”って思
うはず。誰もが振り向くようなショ
ーカーもいいけど、こういうツウな
カスタムも楽しいよね!」とカーサ
ビス・ヒロの中村代表もオスス
メの1台だ。

セダン純正プリスターフェンダー化で
迫力の3ナンバーボディを手に入れる!

SHOP DATA

カーサービスヒロ

埼玉県志木市中宗岡3-17-58

営業時間▶10:00~21:00

定休日▶水曜日

☎048-473-1720

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



「ドハデなショーカーのイメージが強
いかもしれないけど、一般的な钣金塗
装修理から、エアロパーツ取り付けま
で、何でもおまかせください。また、サ
ーキット走行も好きなので、このイン
プレッサスポーツワゴンのように足まわりやエンジンのチュー
ニングに関する相談も大歓迎ですよ」と代表の中村さん、走りにも
精通したボディビルダーだ。



PIT IN CHIBA

IMPENZA [GDB]

UP↑2倍! PRO SHOPガイド



EJ20改 サードスポーツEX+/インタークーラー AVOハイフローインテークパイプ タバタS2ラジエター フジツボ・メタルキャタライザー/RM01A ビットイン千葉AFS/強化点火コイル HKSオイルクーラー クスコ・カップバーツイン/タイプRS LSD/ストリートゼロA エンドレス・チビ6 ボルクレーシングCE28N(F-R: 8.5J-18+52) ボテンザRE11A(F-R: 235/40-18) シムス・フロントバンパー パリス・クーリングボンネット/ウイング/カーボントランク レカロRS-G ほか



ブレーキはフロントがエンドレスのチビ6に2ピースカービングスリットローター、リヤがノーマルブレンボにベアリングスリットローターの組み合わせ。車高調はストリートゼロAで、ピロアッパーを特注加工して通常よりキャンバー角をネガティブ方向に調整している。



大容量アルミラジエターや、オイルクーラーによって冷却系を強化。夏場のサーキット走行でも水温が100℃を超えることはないという。オイルクーラー追加時に、フロントバンパーもダクトの大きいシムス製に交換した。

セッティングはeマネージアルティメイトとFマネージを組み合わせたビットイン千葉オリジナルの「AFS(オールレンジフィードバックシステム)」で行う。空燃比を監視しつつ、リアルタイムでフィードバック制御を行うので、パーツ交換や環境変化にも自動的に対応する。



最大ブースト圧1.5kg/cm時に約350psを発揮するブーストアップ仕様。「ピークパワーを狙うのではなく、ブースト圧の制御や安定化が目的」と伊藤さん。ブローオフバルブの位置を変更してレスポンスアップを実現する「ハイレスポンスブローオフバルブ」や、点火コイル容量を純正比約3倍に強化する「雷火」など、ビットイン千葉のオリジナルパーツも装着している。



壊さずに楽しく10年乗り続けられる 弱点補完&ステップアップを提案

ス バル車のチューニングを得意とするビットイン千葉で『サーキットで安心して踏めるクルマ』をコンセプトにチューニングを進めているGDB(アプライドG)。

オーナーの根本さんは、当時新車で買える4ドアのハイパワースポーツカーとして、インプレッサを購入。もともとチューニング志向ではなかったけれど、ラジエターのカシメ部分からのクーラント漏れトラブルをキッカケに、ビットイン千葉を訪れてアルミラジエターへ交換を行ったという。

さらに、安心してサーキット走行を楽しむためにオイルクーラー追加など冷却系チューニングを実施。「スポーツランドSUGOを走ったら怖かった」ということで、ブレーキの強化も行った。

また「新車で車体のゆがみがないうちに」ということで、タワーバーやパワーブレース、ロアアームバーなどでボディ剛性もしっかりと高めている。

不調やメンテナンスのタイミングをステップアップの好機ととらえ、弱点を強化しながらマシンをステップアップさせているというわけだ。

ビットイン千葉の伊藤さんいわく「言葉にして羅列すると普通のマシンメイクだけど、重要なのはトータルセットアップとバランスです。お客さんが走るたびに車載動画を一緒に見たりタイヤをチェックしたりしながら、その人に合わせた乗り方やステップアップの提案をしています。また、自分でもサーキットを走るので、プロドライバーではなくユーザーに近い目線からの提案をできるのもメリットだと考えていますよ」ということ。

このようにビットイン千葉では、ただパーツを装着してスペックだけを高めていくのではなく、運転して楽しめるクルマ作りを重視。サーキット走行をスポーツとして楽しみながら長く続けていけるように、不用意にクルマを壊さないマシンメイクを心がけているというぞ。

冷却性能と制動力をしっかりと高め
全開走行を満喫できる安心感を得る!

SHOP DATA

ビットイン千葉

千葉県花見川区朝日ヶ丘1-34-16

営業時間▶10:00~19:30

(日曜・祭日は18:30まで)

定休日▶水曜日

☎043-276-1916

http://www.iacpc.jp



「ウチは初心者いきなりフルチューンマシンを製作するようなことはしません。クルマに慣れる前に、クラッシュしたり心が折れたりする可能性が高いからです。大事なのはクルマとお客さんのバランスであり、それを踏まえてムダのないチューニングを提案していくことが重要だと考えています」と代表の伊藤さん



KBC

S2000 [AP1]

F20C改2.1Lスーパーチャージャー仕様(507ps) ロトレックスC38-92 CP87.5φ鍛造ピストン プライアックローワーH断面コンロッド HKSエアクリーター/FコンVプロ インビディア・マフラー KBCエキマニ/キャタライザー/インタークーラー ATSメタルツインクラッチ クスコ1WAY LS D ジェイズレーシング・フロントバンパー/サイドステップ ボルテックスGTウイング ほか



サーキットでのタイムアタックを見据えた車両のためブレーキも強化。前後ともD2製キャリパーが装着されていてフロントは8ポット、リヤは純正サイドブレーキにも対応する4ポットとなっている。



S2000はデフのオイル容量が少ないため、トラスト製の大容量デフカバーを装着してトラブルを防止。マフラーは大容量デフカバーに合わせて集合部の形状が変更されている。

クランクシャフトから動力を得るダブルプリーはジュラルミンの削り出しでワンオフ製作。エンジン前に設置したスーパーチャージャーには、両面リブベルトを使用してエンジンとは逆方向となる回転力を伝達している。



コンプレッサーの吸気側を車体前方に向けてなど、見た目重視してレイアウトされたスーパーチャージャー。ロトレックスでも最大級のC38-92というタイプだ。エンジン本体も排気量を拡大すると共に各部を強化、500psオーバーを発揮する。

サーキットでのタイムアタックを目指し 現在も進化を続けるS2000

イ モラオレンジでオールペンされたボディが美しいこちらのS2000。サーキットでのタイムアタックを想定して現在もKBCでマシンメイクが行われている車両だ。

もともとKBCのお客さんがライトチューンを施して乗っていたものだったが、クルマの入れ換えを機に現在のオーナーのもとへ渡り本格的なチューニングが始められた。

マシンメイキングの中での注目点は、エンジン前に設置されたスーパーチャージャー。インデュースをフロント側に向けることで、インパクトも満点のエンジンルームへ仕上げられているのがポイント。

使用されているのはロトレックスの遠心式スーパーチャージャーでは最大クラスの大きさを誇るC38-92。1機で約700psまで許容するコンプレッサーを組み合わせることで、500psオーバーという高出力を実現した。

スーパーチャージャーを固定するブラケットなどはもちろんワンオフ。また、エンジンの回転とは逆回転の駆動力をスーパーチャージャーに伝達するために、両面にリブが入れたベルトを使用するなどのノウハウが盛り込まれている。

また、現在ロールケージは装着されていないがサーキットでの走りを楽しむために、前期型ボディの弱点となるアッパーアーム取付部など、ポイントをおさえた補強を施しハンドリング性能を高めている。

ちなみに、現在は次なる試みとしてアルコールウォーターインジェクションシステムを追加、テストが行われている最中だという。

店長の高瀬さんは「吸気温度を下げる効果などを確認できたので、ノッキング防止などセッティングマージンが大きく広がりましたし、パワーアップにもつながれそうですね」と話してくれた。

速くて美しいエンジンルームを構築！
ロトレックスのコンプレッサーで

SHOP DATA

KBC

茨城県古河市高野713-3
営業時間 ▶ 10:00~20:00
定休日 ▶ 水曜日
☎0280-91-1133
<http://www.s-kbc.com>

「現在はNA車のスーパーチャージャー装着を多く手がけていて、スポーツカーはもちろん、ビッグセダンやワゴン車、ピックアップトラックまで装着実績があります。キット製品の装着やセッティングから、ワンオフでの製作もスーパーチャージャー、ターボ問わずにお任せください。アムクレイドなどの走行会にも積極的に参加していますので、一緒にチューニングや走りを楽しみましょう!」と店長の高瀬さん。



POWER SPORTS

COROLLA LEVIN in F20C [AE86]



F20C換装(250ps・車重1050kg) F20C用ミッション換装
パワースポーツ・F20Cエンジン&ミッション換装マウントキット/ワイドラジエター エクセディスパーシングルクラッチ TRD車高調(F:10kg/mm・R:5.5kg/mm) クスコ・ヒロテンションロッド (F)FD3Sキャリパー TE37V(F・R:7.5J-15+6) アドバンネオバD08(F・R:205/50-15) ほか



TE37Vの間にのぞくのは、FD3S用キャリパー。装着ブラケットはパワースポーツでワンオフされたもの。加工機材も充実しているので、多くの作業が自社でこなせるのもパワースポーツの強みだ。



エンジンメンバー高調整ブロックと、エンジン&ミッションのマウントキットは製品化されていて、搭載用にパーツとして購入することも可能。プロベラシャフトの加工なども相談にのってくれるそうだ。



エンジンルームに収まるのは、吸排気チューンが施されたF20Cで約250ps、4A-Gなら耐久性を犠牲にしないと出し難い出力だ。ちなみに、奥のオレンジのマシンもF20Cが換装されたもので、こちらはサーキット仕様。



オリジナルのF20C換装キットを使い AE86の戦闘力と実用性を大幅アップ

大 阪府八尾市にあるパワースポーツ。セントラルサーキットで開催されている“OPT2お遊び耐久”でも、お馴染みのショップで、代表の安木さんはドライバーとしてのウデもさることながら、ハードなチューニングを得意とすることでも知られている。

ここで紹介するAE86は、そんなパワースポーツで機関係を換装された1台で、なんとそのエンジンルームに収まるのはS2000用のF20C、VTECエンジンだというから驚き。

AE86にF20Cを換装するメリットは、なんと言っても耐久性と高出力を同時に手に入れることができること。

もちろん、元々搭載されている4A-Gでもチューニングの手法は多数存在するが、より高性能を求めていくと200psあたりを分岐点に、そのライフは短くなりシビアなメンテナンスが求められるものになってしまう。当然、高出力・高回転型のエンジンを製作するとなると、そ

の製作コストも大きなものになっていく。

対して、ノーマル+α程度のライトチューンのF20Cならば、通常レベルのメンテナンスを行えば、まずトラブルを起こす心配もなく乗り続けることが可能。そして、手に入られる性能は、フルチューンの4A-Gと同等かそれ以上、ライトチューンで250psオーバーとAE86のスポーツ性能を大きく高めてくれる。

ちなみに、紹介する車両はエアコンも搭載したストリート仕様で、パワースポーツで機関係を仕上げた後に、銀金塗装を施し、海外のオーナーの元へ輸出される予定とのこと。

パワースポーツではサーキット仕様のデモカーAE86にもF20Cを搭載していて、さらに換装用メンバーキットを販売するなど、AE86改F20C仕様の製作に精通、自信を持ってオススメできる完成度に仕上げるのが可能ということなので、興味のあるAE86オーナーは問い合わせてみるといいぞ。

S2000用VTECで快適・快走!!
エアコン付きのストリート仕様

SHOP DATA

パワースポーツ

大阪府八尾市空港1-172-4
営業時間▶11:30~23:00
定休日▶日曜、祝日、レース開催日
☎072-924-6010
http://powersports.jp

「パワースポーツは機材も多数揃え、幅広いチューニングに対応できるショップを目指しています。また、イジるばかりでなくサーキットでワイワイと楽しむことも推奨、サポートしています。お客さんが来店しやすいよう、夜も遅くまで営業していますので、お気軽にご来店下さい」とは、代表の安木さん。ハードチューンまで任せられるチューナーとして頼れる存在だ。





会場を埋め尽くす

R34スカイライン!!

開催日: 2014年3月4日(火)
開催地: 富士スピードウェイ
ドリフトコース
主催: R34スカイライン祭り
実行事務局

R34スカイライン祭り

in 富士スピードウェイ

スカイライン祭り

R34 SKYLINE FES. in FSW

その型式にちなんだ3月4日に毎年開催され、今年が5回目となるR34スカイラインのオンリーイベント。

この日はR34スカイライン大好きなオーナーと様々な仕様にカスタム&チューニングされたマシンが、全国各地から約170台も集結し華々しい開催となった。この日集まったR34スカイラインオーナーは、各々の個性や作り込みをじっくりと見比べて歩き、情報交換。愛車メイクのヒントを見つけたひとことも多かったんじゃないかな。

当日は、ドリフト走行会やドレスアップコンテストなどのコンテンツや、トークショー、プレゼント抽選会、さらになんとD1スカイラインの試乗会など1日を通じてプログラムが盛りだくさんのイベントとなっていたよ。

ここでは、そんなイベントの様子や参加マシンをピックアップして紹介していくぞ!

出展ブースではR34用アイテムが特価!

会場にはブリッツやワーク、スナッポンなどクルマ好きにはおなじみのメーカーがブースを展開。R34用パーツが特価となっていて財布のヒモが緩むオーナーも!?

限定ステッカー争奪! わたしの『34』アピールタイム!!

今年の限定ステッカーを手に入れる条件は自分にまつわる『34』をマナビーにアピールすること。そのため『誕生日が3月4日』や『今34歳』、電話番号の末尾が『××34』など、自分にまつわる『34』を見つけた人で長蛇の列ができていた。



試乗の様子を捉えたムービーはOPT2編集部ログで公開!!



暴走MC マナビー

マナビーも初めてD1GPマシンをドライブ!



ホンモノのD1マシンを自分で運転できる!!

なんと、D1GPで実際に使用されていたER34を運転できるというゴージャスな体験試乗会も開催! 抽選で選ばれた5人の参加者はそれぞれのベースでコース上をドライブし、その乗り味を大いに楽しんでいたようだったぞ。



ドレコン投票とドリフト走行で参加者もギャラリーもエンジョイ!

ドリフト走行会は4クラスを設定し、参加者の中から選ばれた5人の審査員が採点を行った。トップクラスの追走ではビタビタの走行が披露されていたぞ。また、ドレコンはギャラリー全員が投票を行い人気の高いマシンを選出した。

R34スカイライン好きが 全国から集結

参加者全員で熱く盛り上がった1日!

も ともとはノムケンに憧れてR34を好きになったというオーナーの望月さん。ところが、好きなホイールの方向性や、チューニングベースとしては非力がいけない2000ccのNA車だということから旧車仕様を目指したカスタムを開始。

旧車らしい14インチのマークIIホイールを装着するために、足まわりにはECR33前期用の4穴ハブとナックルを丸ごと移植するなどの大胆な加工が行われている。

OWNER 望月祐希さん



この懐かしい感じがイイじゃないの!



旧車を意識した インチダウン仕様 マナピーからの 特別賞を受賞!!

そのほかにも、ダミーオイルクーラーや6連ホーンなど旧車仕様のシンボリックなアイテムが多数装着されていて、そのチョイスはとて若者のものとは思えないほど。

ちなみに、現在サフェーサー仕上げとなっているボディはオールペンが当日まで間に合わなかったためとのこと。だが、特別賞に選出したマナピーからは「そのままでもいいじゃん!」という声も!?



マフラーと一緒に作業することも多いというお父さんと自作したオリジナルの50φデュアル出し。排気音まで旧車ようになって大満足とのことだ。



SPECIFICATION

ブリッツ・エアクリナー ワンオフ・マフラー
ECR33用4穴ハブ/ナックル流用 アップ
ゲージECR33用車高調 ニスモLSD
SSR・Mk-II(F: 8.0J×14 -12・R: 9.5J
×14 -31) F: グリッドII(185/55-14)・
R: ポテンザRE-11(185/60-14) ダミー
オイルクーラー トムクラフトバケットシート
ビタローニ・カリフォルニアミラー 6連ミュー
ジックホーン 不明リヤウイング/ローレルタ
イプウインター/アッパーアーム/トーコン
ロールロッド ほか



運転席側シートはトムクラフト(と思われる)の当時物バケットシート。経年劣化によって塗装がペタペタになってしまったセンターコンソールは桜柄の生地を貼ってカバーしている。シフトノブはもちろん水中花。

マナピーが旧車ルックのR34をチェック!!



4穴化がGood!!

ホイールのためにわざわざ流用可能な4穴のハブを探したっていうんだからエライ!! 14インチ化で車高を落とすこともできるし、やっぱり1円玉ホイールのインパクトは大でしょう。



ドアバイザーはいらないでしょ!

ワイパーを立てて止めるなんて細かい部分まで気を使ってるのに、なんでドアバイザーはつけたままなの!? カスタムカーに仕上げるなら、こーゆーいらんものは取っちゃったほうがいいよねえ〜!



排気量アップのRB26を換装し 700psを発揮する4ドアドリフター!



フロントはエンドレスの6ポットキャリパーと365mmローターで制動力を高めている。リヤはノーマルのままとなっているが、ドリフトには問題なくむしろちょうどいいくらいだそう。



OWNER チュンさん



ノーズ部分を延長してシャープなラインを造形したフロントバンパー。リップ部分も合わせて形状を変更、ダクト部分には黒く塗装されたフィンを追加して高級感を加えている。

SPECIFICATION

URASベースワンオフエアロ・フロントバンパー／サイドステップ／リヤバンパー／リヤスポイラー G Tミラー リヤディフューザー タモンデザイン・リヤフォグランプ オリジンベースワンオフフロントフェンダー タナベ車高調キット DIYペイント内装ほか



リヤバンパーもダクトを追加して立体感を演出。ウイングステー形状の変更や、アンダーディフューザーにリヤフォグを埋め込むなど全身至る所に加工が施されている。

R34でオンラインワンスタイルを追求する平嶋さんは、なんと福岡から自走で参加！ 装着するエアロパーツは福岡の和パワーでワンオフ加工が施されていて、ダクトが追加されるなど形状に変更が加えられている。特にフロントバンパーはノーズをとがらせることで大きく印象を変化。独特のフォルムが与えられたフロントフェイスはドレコン審査でも注目を集め、見事3位入賞を果たしている。

オンラインワンスタイルを目指し
全身をワンオフ加工済み
エアロで飾る！



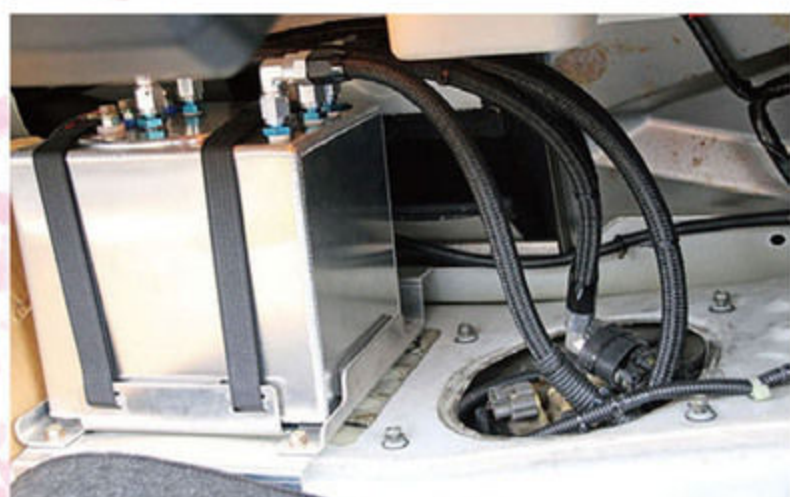
OWNER 平嶋拓矢さん



GT-Rふうのダクトが配置されたバンパーの開口部にはトラストのインタークーラーを設置。そのほかラジエーターやオイルクーラーなど冷却系もしっかり強化してトラブルを未然に防いでいる。

SPECIFICATION

RB26改2.8L換装仕様(700psオーバー) HKS・2.8Lキャバシ
ティアップグレードキット/T51R SPLタービン(最大ブースト圧1.5
kg/cm²) / ハイカム(IN・EX: 264度) / FコンVプロ / オイルクー
ラー / トリプルプレートクラッチ トラストインタークーラー / プロフェ
ック 柿本改マフラー コーヨー・ラジエーター ニスモ燃料ポンプ×
3 680ccインジェクター DG5車高調キット(F: 12kg/mm・R:
10kg/mm) エンドレス・フロント6ボットキャリパー 不明フロントバン
パー / リアアンダースポイラー ユーラス・サイドステップ レイズ
TE37SL(F: 9.5J-18 +20・R: 10.5J-18 +20) ダンロップ
DZ101(F: 225/40-18・R: 255/35-18) ほか



トランクには安定した燃料供給を実現するためのコレクタータンクを設置。燃料ポンプはニスモ製を3基がけするなどハイパワーに見合う強化が行われている。



HKSの排気量アップキットを組み込んだRB26にT51R SPLタービンを装着し最大で700ps以上を発生。2か月ほど前に完成したばかりの現在の仕様は「パワーがありすぎてコワイ」ほど速いという。

T E37SLを装着する足もとや、GT-Rふうフロントバンパー奥に大型インタークーラーを備えるなど、外観からもパフォーマンスの高さを感じさせるチューンさんの4ドアER34。その心臓部には2.8Lまで排気量を拡大したRB26を換装。これにT51R SPLを組み合わせて700ps以上を發揮しているという。この日は走行していなかったものの、チューンさんは富士スピードウェイのドリフトコースをメインに走るドリフターだという。ハイパワーを活かした走りはきっと大迫力に違いない!



OWNER 袴田大貴さん

OWNER 加茂晃平さん

若さを武器にひたすら車高ダウン DIYでスタンススタイル構築中

ク ルマいじりにいつばいお金を使えないので、とにかくカッコよく車高を落として目立ちたいんです!」と笑いながら話してくれた袴田さんと加茂さん。貼られている初心者マークは飾りではなく本物だという若者コンビだ。中古のパーツを活用しながら、試行錯誤を繰り返して現在の車高まで落としたという。今後も新たなホイール投入やオールペンなど、理想のスタイル実現に向けてDIYでの挑戦を続けていくそうだ!



加茂さんの自慢はリヤに装着している10J-46というサイズの15インチミッキンフンホイール。このホイールを収めるためにリヤフェンダーはひたすらハンマーで叩き出したという。

ふたりのクルマに貼られているステッカーはすべてカッティングシートから手切りで製作されたもの。手間を惜まず製作されたステッカーは近くで見ても違和感を感じない完成度だ。



袴田さんのER34のフロントは8J+30の17インチホイールに、35mmのスペーサーを組み合わせで攻めたツライチセッティングを実現。ホイールは前後ともオレンジにDIYで塗装して白いボディのアクセントとしている。



日産×トヨタで
コラボしてます!

OWNER 北原 守さん



エンジンルームに収まるのはVVT-iつきの後期型1JZ。エンジン本体はノーマルだが、ビッグタービンとの組み合わせで出力は約500ps。あまりにも自然な仕上がりのため1JZと気づかず、2度見るギャラリーも多かった。



RBエンジンとJZエンジンでは吸気と排気が逆になるため、タービンがブレーキ配管などに接近。遮熱板が追加されるほか、位置に近い配管や配線などには遮熱シートを貼りつけ熱害防止策が施される。

同じ直列6気筒2.5ℓ!? 脱定番の1JZ換装マシン

SPECIFICATION

1JZ-GTE換装(約500ps) トラストT78タービン/インタークーラー/オイルクーラー HKSエアクリナー/FコンVプロ ORCツインプレートクラッチ ユーラス・車高調キット スウィフト・スプリング(F・R:7kg/mm) オリジン・フロントバンパー/サイドステップ/リヤバンパー デフィ・水温/油温/油圧/ブースト計 ほか

ブレーキは前後ともER34用の対向キャリパーを流用し、安心して走れる制動性能を確保。フロントタイヤはハイグリップのディレツザZ1スタースペックを装着、リヤはフェデラルSS595をチョイス。



「R34スカイラインに1JZ」というパツケーシングは注目の的だったことはいうまでもないね。

実は、もともとR34乗りだった北原さんだが、ユースドカーショップの湖南カーフレンドで1JZ換装車を見てひと目ボレし、購入したばかり。まだ納車から間もないこともあって「これからクルマに慣れていく段階」でもあるという。

T78のシングルタービン仕様は多少高回転よりの特性だが、約500psの出力は「ちょっとしたミスでも、パワーがあるからリカバーできる」のが利点だと言う。

ド リフト走行会にエントリーしていた北原さんのマシンは、2ℓでNAのHR34、しかもAT車をベースに「2.5ℓ化」を施している。当然選ばれるのはRB25…かと思いきや、搭載されたエンジンはなんと1JZ!!

エンジンの制御にはFコンVプロを使用。純正のスピードメーターやタコメーターも問題なく使用できる状態となっている。ミッションはJZX100用の5速MTに換装されている。



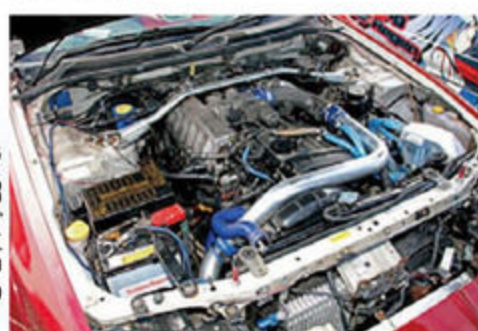


フロントバンパー下部やルーフ、トランクなどはブラックで塗り分け2トーンカラーに。リヤウイングの翼端板はアクリルを切り出して製作したオリジナル仕様だ。

CPの鍛造ピストンやRB26純正クラックなどを使って排気量を拡大したRB25エンジンを搭載。GT-RSタービン装着などチューニングレベルも高い。といっても、ブローしてしまったので…エンジンは積み替えを予定。



センターコンソール上部のメーターフードにはセンタースピーカーを装着。「ちょうどいい場所だと思って」という加工だが、音質の向上や音の定位改善効果があったという。



当 初はドリコンにエントリーしていたが、直前にエンジンがブローしてしまい急遽ドレコンへと鞍替えした(?)熊谷さんのER34。ユーラスのタイプGTフルエアロを装着し、細かな塗りわけや加工でオリジナリティをアピールする。メーターフードのセンタースピーカーや、フロントバンパーのキャデラック用フォグ埋め込みなどDIYでのクルマ作りも楽しんでいるようす。

無念のブローを喫するも
ドレコン参加で
4位入賞!

SPECIFICATION

RB25改2.6L仕様 HKS・GT-RSタービン/ハイパーマックス4
GT ビーフリー・マフラー ユーラス・タイプGTフルエアロ/GTフ
エンダーフルキット/ボンネットリップ/ディフューザー キャデラック
エスカレード用フォグラмп流用 ワーク・エモーション11R(F・
R:9.5J-18 +12) ほか



OWNER 熊谷 聡さん



ER34後期純正バンパーのダクトからフィンを切除することで、左右に繋がる大きな開口部を構築。ブラックのネットを張り込みリップやホイールと色を合わせることで一体感をもたせている。ユーラスGTリップを組み合わせてシンプルかつスポーティな印象に仕上げています。

純正改バンパーで作り出す
シンプルで個性的
フェイスデザイン!

OWNER 小野田裕太さん



OWNER 佐藤卓磨さん



広島からこの車高で自走!
スッキリ外觀のスラムドマシン



クレンツェのウイッシュ18インチをホイールアーチビッターの低さで装着。車高に合わせサイドステップなどはDIYで加工が行われている。

チューニングパーツの 付けて試して

パーツを付けてOPT2のページを作ろう!

モニター募集

今回モニターを募集するのは、切れ角アップを実現する加工ナックルだ。ドリフトに適したハンドリング特性を実現したり、逆間接などのトラブルを防ぐ設計となっているので、切れ角アップに興味シンシンのS14/15シルビアのオーナーは、モニターに応募しない手はないぞ!

1名様

街角R☆7丁目

街角アップナックル イエロー

協力：街角R☆7丁目 ☎0868-22-6978

対応：シルビア(S13/14/15)、180SX(RPS13)、ローレル(C33)、セフィーロ(A31)、RX-7(FC3S)、スカイライン(R32)、レビン/トレノ(AE86)、マークII/チェイサー/クレスト(GX71)

モニター商品：S14/15用イエローナックル 1台分

※純正下取りとなります。



ナックルアームは角度を変更しながらショート加工が施される。タイロッド長が不足するため、ユーラスの製品「つぎたし〜」などの延長アダプター装着が必要。(モニター当選の際にはご自身で用意いただくことになります)



スピンを防ぐだけではなく 飛距離も伸ばせる ドリフトの強い味方!

ナックルアームの
角度と長さ変更で
ハイレベルなドリフトに
最適化!

現在のドリフトマシンでは必須装備になりつつある切れ角アップナックル。
タイヤの回転の中心となるボールジョイント部分からタイロッドエンド接続部までの距離を短くすることで、切れ角をアップさせるという構造のものだ。
あわせてナックルの形状を変更することでステアリング特性やロールセンター、アッカーマンアングル、タイロッドの取付角度などのジオメトリ自体を変更する効果を狙った製品も多くラインアップされているね。
今回モニターを募集する街角

R☆7丁目の街角アップナックル イエローは、深い角度のドリフトに合わせた仕様のもの。切れ角の向上はもちろんのこと、注目ポイントはアッカーマンアングルのほぼ0に合わせられていること。
アッカーマンアングルがなくなることで左右の前輪は同じ角度で切れるようになり、よりドリフトの飛距離を稼いだりスピンせずに姿勢を維持しやすいステアリング特性となっているぞ。
ナックルの切れ角アップ加工の老舗といえる街角R☆7丁目。ハイレベルなドリフトを目指すS14/15シルビアのオーナーさんに、そのちがいをレポートしてもらいたいね!



イエロータイプは切れ角アップに加えてアッカーマンアングルの減衰させることで左右の切れ角を揃える設計。フルカウンター時にイン側の引きずりを防ぎ、より飛距離のあるドリフトが可能となる。



応募締め切りは

4月30日!!

モニター方法

モニターに選ばれたひとには、商品が到着した日から1ヵ月以内に、写真といっしょにレポートを提出していただきます。さらに装着後3ヵ月たった時点で長期使用レポート(高解像度の写真付き)を、それぞれ2000文字程度にまとめてもらいます。その際、装着工程や装着状況、インプレッションを伝えられる写真を7枚以上添付していただくことが条件となります。また、キミがいっしょに写っている写真なども必ず撮影してください。(※装着作業は編集部内ガレージで行うことも可能です。編集部員のスケジュールがあえば夜間の作業も可能。事前にご相談ください。)

応募方法

左記を承諾したうえで、独自のモニター方法や、応募の意気込みをハガキもしくは手紙に書き(その内容が読者モニターを選ぶ際の判断基準となりますので重要です)、右記のアンケートにすべて答えて応募してください。車種と型式、携帯電話番号は、赤いボールペンでハッキリ書いてください。応募券等は不要です。

アンケート

- ①モニター希望商品名
- ②住所・氏名(ふりがな)・年齢・性別・職業
- ③キミの愛車の車名・年式・型式
- ④現在のクルマまでの車歴
- ⑤現在の愛車のチューニングスペックを細かく教えてください
- ⑥切れ角アップなど足まわりのセッティング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

あて先

〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5 オプション2編集部

モニター募集「街角アップナックル」係

■インターネットメールでの応募先

option2@deesclub.co.jp

オプション2編集部 モニター募集「街角ナックル」係

※モニター商品のメールでの応募はケータイ・スマホ・PCから可能です

※モニターの選考結果は、誌面でのレポートに代えさせていただきます

※個人情報保護法に基づき、お寄せいただいたアンケート内容および個人情報は、投稿の掲載、誌面活性化およびモニター商品発送の目的以外には利用致しません

大人気
連載!

好きギャル応援企画!!
スカイラインの娘に突撃取材!!

白の4ドアお宅訪問

ノムケンさんが
大好きなので
探し出しました♡



from 茨城県
新宮由奈ちゃん
スカイライン[HR34]

撮影：藤井元輔

OPT2から質問!

- Q.誕生日は?
A.H3年8月30日(22才)
- Q.血液型は?
A.O型
- Q.身長&スリーサイズは?
A.156cmでB80・W57・H82♡
- Q.チャームポイントは?
A.眠たそうなタレ目(笑)
- Q.職業は?
A.ウェイトレス
- Q.趣味&特技は?
A.カメラ、エンブレピング、お菓子作り
- Q.好きな男性のタイプは?
A.冷たそうに見えて優しいひと♡
ツンデレなひと♡
- Q.彼氏に乗って欲しいクルマは?
A.車種は問わないけど、
スポーツカーならなおよし♡
- Q.いくつで免許を取得しましたか?
A.18才
- Q.これまでの車歴は?
A.1台目がムーブカスタムで、
2台目がスカイライン
- Q.スポーツカーにハマった理由は?
A.免許を取った頃、ドリフトをしている
人たちとよく遊んでいて、
まわりにスポーツカーが
あふれていたのがキッカケかな
- Q.今の愛車を手に入れて何年目?
A.3年目
- Q.購入価格とチューニング費用は?
A.45万円現金一括購入!
チューニング代は…不明!
- Q.お気に入りのポイントは?
A.4ドアでゴツイ感じがするところ☆
- Q.今欲しいパーツは?
A.ターボエンジン(笑)

走り屋ギャル
1問1答

バキバキに割れていたフロントバンパー(自分で割ったわけではないと強調)は、補修が困難との判断で新品に交換。「昨日の夜中にがんばって自分でウィンカーを付けました」ということで、ちょっとした作業は自分でも挑戦しているようだ。



ホイールは18インチのクレンツェ・ケルペロスII。「車高調を購入しようか悩んでいたら、ダウンサスの方が乗り心地も悪くならないし街乗りしやすいよ!ってアドバイスされたので、RS☆Rのダウンサスを組んでみました」とのこと。次の課題はワイドトレッドスペーサーかな!?



実はNA&AT車
なんです(泣)



「R34は4ドアの方がカッコいい!という主観があったし、ボディカラーも白という条件は譲れませんでした。自分でドリフトするわけじゃないからNAでもいいか〜って思って買ったんですが、今ではやっぱりターボの方がよかったとちょっぴり後悔しています」と由奈ちゃん。

フルエアロ&18インチ装着! NA&ATの通勤快速仕様

この顔を見て「おやっ?」と思ったアナタは立派なオプション2マニア! というわけで今回は、3月号の『ガールズオン・東京オートサロン2014 SPL』でアンケートに答えてくれた由奈ちゃんのお宅にお邪魔してきたゾ。

由奈ちゃんの愛車は4ドアのR34スカイライン。見てわかるとおりURASノムケン&ドリフトが大好きで、このクルマを購入したそうだ。「免許を取って1台目はムーブカスタムに乗っていて、車検切れのタイミングでスカイラインに乗り換えることを決意しました。ところが、いざ探してみたら白の4ドアターボがぜんぜん見つからなくて(泣)。でも通勤にはクルマが必須なので、結局妥協してNAのAT車を買いました」とのこと。

それでも、フルエアロを組んで18インチのメッ

キホイールを履かせるなど、徐々にドレスアップしながら愛情を注いできた。さらに今回の撮影のために、バキバキだったフロントエアロを新調、ダウンサスを組んで車高も落としてきたそうだ。

でもやっぱりターボ車への憧れはあるみたいで、欲しいパーツを聞いてみたところ「ターボエンジンに載せ換えたい!」っていうか、最近はいいい物件があったら買い換えちゃおうかな〜とも思ってます(笑)」とのこと。

ちなみに由奈ちゃんは茨城県牛久市のカフェで働いているらしい。また、日光サーキットやSSパークサーキットにもたまに出没するそうなので、特に北関東のスポーツカー乗りなら、見かけたりすれちがったりする機会があるかもしれないね。



白いボディに張り出しデザインのフルエアロを纏い、パツグンの存在感を醸し出すエクステリア。ピカピカ&フワフワでいかにも女のコが乗っているような仕様にはしたくないということで、内装も女のこらしい要素は微塵もなかった。露出度高めなファッションに巻き髪という、女のこらしさ満点のオーナーとは対称的なふんいきに仕上がっていたぞ。

「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ゃうこのコーナーでは、取材希望の女のコを大募集! 条件はチューニング&ドレスアップカーに乗っていて、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。目にとまったコのと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93ページを見てね!) 応募お待ちしております。

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!!
GAL
お宅訪問

パソコンの横にマイクが置いてあるのは「オンラインでゲームをするための道具です。今は『モンスターハンター4』っていうゲームにハマってます」ということだった。ガラスをリユーターで削って絵を描く「ガラスエングレービング」は、ヘッドライトやレンズ類のカスタムなどにも使えそうだね。

けっこう
多趣味
なんですよ〜☆

お仕事の時は
こんな感じです



実家住まいのお部屋にお邪魔してみると、まず目についたのはゴルフバッグ。お父さんたちといっしょに行くそうで、普段はR34のトランクに積んであるとか。さらに、サーキットでの横乗り用ヘルメット、一眼レフカメラ、ネイルアート用エアブラシなどなど、さまざまな趣味を持っているようす。アニメも好きで、飼っている猫は大好きなアニメキャラクターにあやかって「大河」と名付けたそう。

お仕事の制服姿も見てくれた由奈ちゃん。この制服と白いR34スカイラインを頼りにカフェ巡りをすれば、おいしいコーヒーを飲みながら由奈ちゃんとクルマ談義に華を咲かせることができちゃうかも!?

シンプルイズザベストをテーマに
女の子のこっぴどくはない仕様を
目指しています☆



の激レアアイテムまで!?

OPT2 PRESENT CORNER 2014



1

5名様



AMON
よく使うクルマの
配線工具セット

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

**LEDアイテムなどなど
これさえあれば電装チューンも安心!**

電工ペンチや検電テスターのほかに8/10mmのレンチやコネクタ圧着用プライヤー、内張剥がしが含まれる工具セット。配線接続用のコネクタ3種類も含まれていて、手に入れたその日から電装作業をスタートできるぞ。LEDフットライトの取付ガイドも同梱されている。



**迫り来る夏に向けて
かわいらしいタオルはいかが!?**

デザインは超デカオバケを描くちびオバケというかわいらしい場面。幅40cm×長さ110cmと大きなサイズのタオルなので、使い道を問わずに活躍してくれそうだ。ブルー、イエロー、ピンクの3色から希望カラーを明記の上応募してね。

2



各色
1名様

**G corporation
でかOBAKE
スポーツタオル**

カラー：ブルー/イエロー/ピンク
提供 Gコーポレーション ☎047-457-0001
<http://www.g-corporation.co.jp>

3

**2014年の
新作パーカーは
かわいさと
レーシーさを融合**



1名様

**G corporation
オリジナルジップアップパーカー**

サイズ：XL
提供 Gコーポレーション ☎047-457-0001
<http://www.g-corporation.co.jp>

左胸にはタイヤを転がすおぼけとジーコーポレーションロゴを配置。左袖には提携ショップやメーカーのロゴがデザインされてちょっとレーシーな雰囲気になっている。ボディは厚手の裏起毛生地なので質感も高く、タフに着まわせるパーカーとなっているぞ。

魅力的なパーツから非売品



街角R☆7丁目
オリジナル
ステッカーセット

提供 街角R☆7丁目
☎0868-22-6978

CLUB RH9
RH9チタンマグカップ

提供 クラブ・アール・エイチ・ナイン <http://www.rh9.or.jp>

4



シャコタンスタイルのマシンに
貼り付けたくなるステッカー

4月27日(日)に備北サーキットで『街角R☆路地裏スラムド
シヨドライブ』を開催する街角R☆7丁目の林さんからはオリ
ジナルのステッカー2種類をプレゼント! 円形の通常ステッ
カーとロゴの切り文字ステッカーがセットとなっているぞ。

2名様



虹色の皮膜が美しい超軽量マグカップ!

日本産の純チタン素材を使用して作られたオリジナルマグカップ。特殊な表面処理を
施すことで実現した虹色の発色が美しい。また強度の高いチタンのため肉厚も薄く超
軽量仕上げとなっていて、どれだけコーヒーを飲んでも腕が疲れなくなるかも!?

応募の決まり

どちらも締め切りは

4月30日編集部必着!!

インターネット応募の場合

- ①応募サイトはコチラ
http://www.pitnavi.com/opt2_present.html
- ②画面の指示に従って、必要事項を入力。これで応募は完了。
※応募のチャンスはひとり1回限り。
※ハガキでもインターネットでも当選確率は変わりません。
※応募券は必要ありません。
※携帯電話からの応募はできません

ハガキの場合

ハガキの裏側に下記の内容を順番に書いて投函してね。記入漏れや締
め切り後に到着したハガキは抽選の対象外になるよ。

- ① 赤いボールペンで希望の商品番号&商品名を記入
- ② 黒いペンで住所、氏名、年齢、☎、Eメールアドレス、職業を記入
- ③ 愛車名・型式・年式・グレードを記入(正確に!)

アンケート

- 1.愛車でイチパンのチューニングポイントは?
- 2.プレゼントで今後取り扱ってほしいパーツはなに?

《宛先》

〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5
オプション2編集部 『OPT2 5月号プレゼントコーナー』係
当選者はOPT2・2014年7月号のスピニングアウト倶楽部&インターネット応募サイト上
(2014年6月10日~2014年7月9日掲載予定)にて発表!
※応募者多数の場合は抽選により当選者を決定させていただきます。
※個人情報保護法に基づき、お寄せいただいたアンケート内容および個人情報は、
投稿の掲載、誌面活性化およびプレゼント発送の目的以外には利用致しません。

R34スカイライン祭り
限定ステッカー&缶バッジ

提供 R34スカイライン祭り実行委員会

当日限定で配布されていた
超レアグッズのセット!

今年も大好評のうちに幕を閉じたR34スカイ
ライン祭り。その会場で参加者に配布されていた
缶バッジと、マナピーに『わたしの34』を認めら
れたひとがGETしていた限定ステッカーのセッ
ト。当日行けなかったというオーナーは急い
で応募してちょーだい!



6



5名様



5

オプショント

2014年4月11日発売(毎月1回11日発売)第23巻第5号通巻291号 1992年6月22日 第3種郵便物認可 受注センター
発行人・鈴木賢志 発行・株式会社三栄書房 〒160-8547 東京都新宿区本塩町19-5 03-5336-5112
編集人・加地伸康 編集・株式会社アイズクラブ 〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5 03-3522-6670
04-8988-6011

2014年12月15日 星期一

2014年12月15日 星期一

12月15日

OPINION

2014年12月15日 星期一

SILVER 180SN

SR20

2014年12月15日 星期一



2014年12月15日 星期一

R34

2014年12月15日 星期一

FES FUJI SPEEDWAY

2014年12月15日 星期一
05