

Attack関西 地元勢と遠征組の全面対決!!

「OPTION2 6月号」 2014年5月10日発売(毎月1回11日発売) 第23巻第6号 通巻292号 1992年6月2日 第3種郵便物認可

新ステージに突入!!

フレックスシルビアバージョンVE『富士テスト』

**激速なNA勢の
進化とチューン!!**

EXCITING
CAR MAGAZINE

本気なヤツらはココが違う!!

**魅せる!!
走る!!**

極低車高の秘密

これで解決!! エキスパートのスーパーノウハウ

10年放置のチューンドR
復活プロジェクト!!



OPT2お遊び耐久 Rd.1

**チューニングカーワールド
SHOWDOWN**

オプションII

06

JUN.2014

タイムアタック西の聖地に!?
セントラルサーキットで
新たな歴史が生み出される!!

メチャクチャ盛り上がった
遠征組とのアタックバトル
4月6日の日曜日、タイムアタック
にはギリギリ遅れたシーズンだが、セ
ントラルサーキットには地元勢／遠
征組あわせて約30台、名だたるタイ
ムアタックマシンとそのオーナーたち
が集まっていた。



Attack 西勢 本気な バトル マシヤツの 勃発!!

VS
遠征組

ことの始まりは数力月前、筑波を
中心にタイムアタックイベントを開
催している連中が「関西のヤツらも
もっと筑波にきてもらいたい!!」い
や、それじゃ呼び出してるみたいで
申しわけないから、オレたちの中か
ら行けるヤツが交流戦として乗りこ
んで勝負に挑んでこよう」というよ
うなことになるらしい(聞く話から





想像)。
 そして開催の場所として選ばれたのが、セントラルサーキットというわけだ。ちなみに、セントラルサーキットのコース全長は筑波サーキットTC2000よりやや長い2804m、大きく違うのは地形を利用したアップダウンがあり、細かなコーナーが続く峠のようなセクションや立体交差、そして長いストレートが2本あること。
 中堅クラスのコースの中では、マシンの総合力とドライバーの技量・根性がとわれるレイアウトといえるわけだ。
 ”上位陣”の基準となるタイムは、車格にもよるけれど、ラジアルタイヤで90秒、Sタイヤで85秒あたりじゃないかな。
 というわけで、各地のタイムアタック

クイイベントが終了した4月初頭、地元関西のトップ連中と遠征組、そうそうたるメンツが揃って初の交流戦が行われ、多に盛り上がったというわけだ。
 実は当日は朝まで雨が残り午前中はハーフウェット、コンディションも最高とは言いいにくい状況ではあったけど、テンションが上がったアタッカーたちによって、セントラルサーキットのランキングは大きく塗り替えられる1日となった。
 この感じだと次シーズン、セントラルサーキットでのタイムアタックシーンが大きく動き出すのは間違いないと確信。そして、この日のできごとはセントラルサーキットの歴史に刻まれておかしくないものだったと言えるんじゃないかな。



Attack 全車写真つき総合リザルト

順位	クラス	NAME	Machine	BestTime
優勝	ターボ	コニQ	[CT9A]	1:20.852
2位	ターボ	しげる	[BNR34]	1:21.301
3位	ターボ	雅やん	[FD3S]	1:22.375
4位	ターボ	コマッチャン	[RPS13]	1:22.474
5位	ターボ	masa55	[BNR32]	1:22.812
6位	ターボ	102太郎	[FD3S]	1:22.968
7位	ターボ	叶岡隆吉	[FD3S]	1:22.978
8位	NA	とら♪	[EG6]	1:23.032
9位	ターボ	井上寛之	[FD3S]	1:23.344
10位	NA	TON	[EG6]	1:23.525
11位	ターボ	まあくんV	[FD3S]	1:23.683
12位	ターボ	芳本昌彦	[GD8]	1:23.874
13位	ターボ	♪速の貴公子	[CT9A]	1:23.968
14位	ターボ	NJ川	[FD3S]	1:24.237
15位	NA	naonao	[E46 CSL]	1:24.407
16位	NA	谷 美孝	[DC2]	1:24.579
17位	ターボ	seyama	[BNR32]	1:25.060
18位	NA	走悟	[DC5]	1:25.220
19位	NA	稲継敏之	[EG6]	1:25.901
20位	NA	マリオ北村	[EF9]	1:25.953
21位	NA	Rじゃないよ♪	[EK4]	1:25.983
22位	NA	YF☆RK	[VEG6]	1:26.657
23位	ターボ	Shimoda Mario	[BNR32]	1:26.705
24位	NA	OSAKA JDM	[AT]	1:26.953
25位	ターボ	うらしまたろう	[FD3S]	1:27.082
26位	NA	山初 崇	[EG6]	1:28.288
27位	ターボ	つよぼん	[HCR32]	1:29.895
出走せず	ターボ	CCキタジョー	[FD3S]	DNS





三栄書房

TOMEI POWERED 4G63-23KIT

価格：39万9000円

(コンロッドベアリング合わせ済みキットは42万5000円)

東名パワード ☎042-795-8411 www.tomei-p.co.jp

オーバーホールのついでに
排気量アップするユーザーさんも
増えていますよ

東名パワード 里井さん



加熱する4G63チューン事情に合わせ クランクシャフトの仕様変更を実施

先日『三菱がランサーエボリューションの生産を終了する』というショッキングなニュースが報道された。しかし、販売終了となるとプレミアムがついたりして、最終型となるランエボXはもちろんのこと、4G63搭載世代のマシンたちも人気が再燃していくことは間違いないだろう。

とはいえ4G63世代となると多くの車両がオーバーホール時期をむかえているハズ。最終型のランエボIXMRですらまもなく10年選手だからね。

そんなタイミングを狙っていたかのように(!?)、4G63用エンジンパーツをリニューアルし、販売開始したのが東名パワード。

「ストロークアップはどうしても高回転域の性能がスポイルされるので、ランエボではバリバリのサーキット派よりもストリート仕様のお客さんが多かったんです。でも最近は補機類やコンピューターの性能もあがってきて、全

体的にハイパワーなマシンが増えてきました。そこで、これまで価格優先だったクランクシャフトを、よりハイパワーに対応できる仕様に変更したというわけです」と、東名パワードの里井さん。

また、コストアップも最低限に抑え、国内メーカーの中では断然安く、海外製のリーズナブルなストロークアップキットと比較しても同等レベルの価格に設定しているという。

排気量アップによる低中回転域のトルクアップは、一度味わったらやめられないほど効果が大きいメニュー。今後も長くランエボに長く乗り続けていくにあたり、オーバーホールのついでにリーズナブルなストロークアップキットを組み込むというオーナーが増えていくのは間違いなさそうだ。



新製品は、コストのかかる鍛造削り出し製法を採用。100mmストロークのフルカウンタークランクシャフト(単品19万9000円)となっていて、85.5φピストンを組み合わせると2295cc、86φピストンなら2323ccとなる。排気量アップ仕様のコンプリートエンジン(179万円)や、コンプリートショートブロック(79万円)も用意されている。



85.5φと86φの鍛造ピストンキット(12万8000円)や、鍛造H断面コンロッド(7万2000円)も用意。2.2ℓキット(39万9000円)はリニューアルによってプライスダウンとなっているぞ。

ランエボの販売終了になんて負けるな!?

強度アップでハイパワーに対応!!

東名パワードの新4G63用2.3ℓ化キット



三栄書房

特集 すべて魅せます!!

8

極低車高
の秘密

注目企画

48 最新チューンドが名古屋に集結!

Tuning Car
World
SHOWDOWN

84

DUNLOP
DIREZZA ZP
STAR SPEC
試乗インプレッション
@佐々木コータ

107

カギパンチMR2の
脱ポンコツDIYチャレンジ
クラッチの超異常報告

142

巖流塾 2014 Rd.1
IMPACT走行会 × AUTO POLIS

SERIES

72

10年放置のチューンドR復活プロジェクト
BNR32 GT-R RESTORATION REPORT

74

爆走坂東組マサの最速86伝説!
MAKING For CIRCUIT

76

フレンズシルビア ver.VE
[富士スピードウェイ・テストラン]

86

EXEDY CUP OPTION2
ENJOY ENDURANCE RACE 2014
お遊び耐久レース
Rd.1 in
セントラルサーキット

65 セントラル最速の称号を競う!

Attack 関西

REGULER CORNER

55 暴走機関車 Daiちゃんの生涯走り屋宣言

57 DFellow アべちゃんの新米シャチョー奮戦記

58 目指せ! 世界最速 アンダー鈴木木のやりすぎDIY講座

60 サンデーレースカレンダー

80 カバーマシン GLOW×RX-7 [FD3S]

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

104 若手チューナーの月イチ誌上BLOG!? やんコラ

111 NEW PARTS GALLERY 2014

123 NEWS&インフォメーション

128 モニター報告

151 OPT2注目! PRO SHOPガイド
~DRIDE S15~
~CarShop LEAD FD3S~
~RGF S15~

157 モニター募集

158 読者プレゼント

参加者・ギャラリー
大募集!!

OPTION2

オプション2 6月号

発売: 2013年5月10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

東京都新宿区本塩町19

大代表: ☎03-5369-5111

販売部: ☎03-5369-5112

FAX: 03-5369-5116

広告部: ☎03-5369-5120

オーダー: ☎03-5357-8802

FAX: 03-5357-8803

企画編集: 株式会社ディーズ・クラブ
〒136-0082

東京都江東区新木場1-14-5

大代表: ☎03-3522-6670

編集部: ☎03-3522-6676

印刷&製本: 凸版印刷株式会社

[スタッフ]

編集長: 加地伸康

編集部: 太田朗生

鍵市篤史

ライター: 渡辺大輔 石川大輔

正松本 宏 高橋洋介

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: 廣島ケン太郎

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

7月20日(日)開催!

北海道 DRAG FESTIVAL in Summer
北の大地 上士幌でゼロヨンイベント本州からも
有名マシンが
上陸予定!!

開催日: 7月20日(日) ※19日(土)は練習走行日

開催場所: 上士幌航空公園 飛行場

主催: 上士幌DRAGFESTIVAL実行委員会

<http://hokkaido-drag.com>※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。



路面スレスレの 極低マシンメイクから 専用パーツ&プロのテクまで大公開!!

スポーティーにカッコよく、そして走りの性能を高めるためにも欠かせない要素のひとつが車高の低さ。今月号は他人が「おっ、スゲー!」と思わず唸る一線を越えたシャコタンスタイルを実現するための大特集! 低さを極めた達人たちのマシンメイクはもちろんのこと、プロショップのマル秘テクニックや、シャコタニスト御用達のアイテム群まで実用情報も満載して紹介していこう! というわけで、まずは気になるシャコタンメイクの実例集からいってみよう!!



走る!! 魅せる!!
問答無用のカッコ良さ

最強の





STARLET EP91

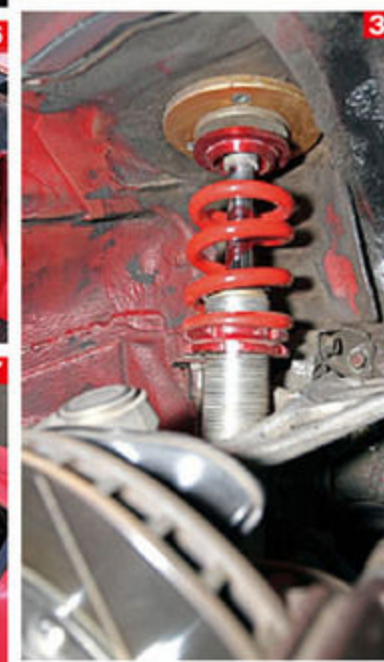
SPECIFICATIONS

NOS ステンレスエキマニ ARCチタンマフラー SPOONコンピュータ JIC車高調改(F: 30kg/mm・R: 25kg/mm) KITEビッグローター(F: 330φ R: 340φ) バドニック・チズル(F: 18×9.0J・R: 19×10.0J) ナンカン・NS2(F: 205/35-18・R: 225/35-19) ボディスムージング NA1+NA2純正バンパー ダウンフォース・サイドステップ 02 Rリアアンダー タイプRフロントリップ SPOONフルスケールメーター バドニック・ステアリング インテリア張り替え ビレットルームミラー ほか

理想の走行姿勢を貫くため 車高調にこだわった セットアップ



1 リアホイールはツラ合わせでなくフェンダーに被らせる。ドアのキーシリンダーなどすべてシェイプしたスムーズボディも合わせ、ホットロッドのボディワークを参考にしているのもポイント。NSX定番のアクアラテールはレンズカットが古めかしいので、殺割りを行って内部のリフレクターを除去。フロントバンパーは前期+後期の二コイチに02Rのリップスポイラーを合体。
2 4 フロントローター径は390φ。ブレーキキャリパーとのクリアランスまでこだわったホイールは、ホットロッドの定番バドニック製のビレットをチョイス。フロント18インチ、リア19インチの異径サイズを組み合わせる。足まわりはエアサスではなく、JICの車高調改。他車専用のアッパーなどを組み合せ、低さと乗り心地を追求。
3 4 5 USメーカー「ダウンフォース」製のサイドステップは低さを際立たせるために内巻き加工。低さを演出しやすいサイドステップはストレートラインを重視している。ハイマウントストップランプを、バンパー下部に移設することで、視覚的なローダウン効果を狙っている。
6 シートやドアトリムなどをバンチングレザーとエクセーヌで張り替えて上品なイメージに。ステアリングはホイールに合わせたバドニック製、ミラーなどにもビレットパーツを組み合わせている。
7 カーボン製エアクリナーやビレットパーツで彩られたエンジンルームも魅せポイント。SPOON NのコンピュータとNOSでパフォーマンスアップ。



そのスタイリングに惚れ込んで、かつ理想とする極低スタイリングを実現したのが唐木さん。
「薄いボディをさらに低くして走ったらカッコいいでしょ!!」との思いから、市販の各種車高調のパーツを組み合わせて超ショートなサスペンションを構築。ストロークを規制するため、スプリングレートも超ハードなものをセレクト、ボディシヨップの強みを活かしてエアロも内巻きに加工、極限の走行ハイトを実現している。
極低を際立たせる足もとには、ホットロッド御用達のビレットホイールを組み合せ、そこらにいる普通の(?!)NSXとは一線を画した、超豪華SP LシャコタンNSXを完成させている。

新車からリメイクを重ねる ハワイアンストリートレーサー

NSXと同じく、オートサロンカラーキが手がけたスターレット。パイパーなハッチバックが好きという阿部さんが、最終型を新車で購入し、峠からサーキット遊び、スポコンメイクと様々な変遷を経て、現在のハワイアンストリートレーサースタイルに至っているという。

もちろん基本はシャコタン&ツライチ。見た目だけでなくJAMレーシングのコンプリートエンジンやブリッツ製K1タービンなどチューニング面も抜かりなし！



通勤から遊びまで
この車高で走ってマス！

オーナー
阿部さん

- 1 バンパーとフェンダーの接合部はアルミプレートとリベットで補強。海外のカスタムカーをヒントに強度より見た目のアクセントとして取り入れた。ボディカラーのマイアミブルーに合わせウインドウにイエローのフィルムを貼り、ハワイアンなイメージを作り上げている。
- 2 8J±0のサイズに合わせてフェンダーは前後ともワンオフで叩き出し、やり過ぎない自然なラインを目指した形状。165/50タイヤで引っ張ることで、ストローク時にもフェンダーと接触しないギリギリを狙っている。
- 3 シャコタンに合わせてマフラーをはじめとした下まわりも気を使う。地面との接触面はなるべく平らになるよう加工している。
- 4 パワーユニットはJAMレーシングのコンプリートエンジンを載せ210psまでパワーアップ。見た目はナンパなクルマに見えて、その実は硬派なホットハッチというわけだ。
- 5 スペアタイヤもディスプレイこだわり、ディスクやキャリバーを組み合わせたレイアウト。しかも、スペアタイヤラックはウーファーボックスも兼ねるなど、ギミックにも事欠かない。美しく見せるために、むき出しのパネルを塗装し配線類はすべてボディパネルの内側に隠している。
- 6



SPECIFICATIONS

4E改 JAM-インマニ/エキマニ/コンピュータ/サイドステップ/リヤバンパー パーディークラブマフラー ブリッツK1-200V/ブーストコントローラー/インタークーラー トラストオイルクーラー TRDクラッチ/LSD クスコZERO1改 (F: 20kg/mm・R: 8kg/mm) XXR-522(8Jx15 ±0) ナンカン・NS2(165/50-15) パリス・フロントバンパー改 ライプスポーツリヤスポイラー F/Rフェンダーワイド加工 5点式ロールケージ デフィ追加メーター ナルディステアリング カーボンバケットシート インテリア張り替え ほか

Example of Super Lowdowners ロードクリアランスを削り取れ!



オートサロンカラキ代表
唐木さん



この車高で走るのが
理想のNSX像なんです！

NSX [NA1]

取材協力：オートサロンカラキ 千葉県八街市四木373 ☎043-445-0358

インテリアはサーキットを楽しんでいた時のままでクスコ製の6Pロールケージにバケットシートというスポーティな仕上がりとなっている。こちらもしっかりと美しく仕上げられている。



そして、何よりも特徴的なのが付属しているピロアッパーで、なんと13mmという極厚のプレートを採用。これによってキャンバーをロックするためのボルトがプレートから出っぱらないので、ストラットタワーの開口部いっぱい

この車高調はシエルケース部分とブラケット部分の長さやダンパーのロッド長などがすべて大幅な車高ダウンにすることを前提で設計されているのが特徴。減衰力もかなり余裕ある設計となっていて、超ハードなスプリングにも対応できるようになっているということ。

まずはすでに装着していた某有名メーカー製の車高調のスプリングシートを下げてみたんだけど、ぜんぜん車高が下がらない。「やっぱり4WDだと、これくらいが限界なのかなあ」と思っていた時に、たまたま知ったのが群馬県太田市にあるエアドライブというショップの風切りダンパーだった。

以前はこのインプレッサで定期的にサーキット走行を楽しんでいたという山崎さんだが、会社の同僚に誘われて行ったドレスアップ系イベントで衝撃を受けてしまった。展示されているマシンはすべてベッタベタで、そのスタイリングに惚れた山崎さんは愛車のチューニング方針をガラッと大転換することになったのだ。

IMPREZA [GDB1]



4WDだってココまでイける ワザあり車高調で極低&極キャン!

SPECIFICATIONS

コクピット館林ブースト
アップメニュー クスコ
6Pロールケージ エア
ドライブオリジナル車高調(F: 24kg/mm・R: 18kg/mm) 3SDM 0.01(F
R: 18×9.5J) トーヨーDRB(FR: 225/40-18)トヨタ86純正オレンジ塗
装 パリス(フロントハーフスポイラー/サイドステップ/ボンネット/トランク) FM
エアロ(リヤディフューザー) タモンデザインF1ランプ ほか

キャンバー角はフロントが約7度、リヤにいたっては約9度というからハンパじゃない。ここまでキャンバーがついていればタイヤが内減りするなんてのは当たり前だけど、この迫力を手に入れるためにはそんなヤバなことをやってちゃダメ。





レーシーなイメージのバリ系エアロに、スタンススタイルのドレスアップの融合。4WDのインプレッサとしては極限ともいえるシャコタン化はお目立ち度バツグンなのだ。

までダンパーを倒すことができるというのだ。
コレだ！と思った山崎さんはこの車高調を即購入。車高ダウンに関して豊富なノウハウを持っているエアドライブでセットアップしてもらったこととなった。
”車高ダウンの限界が低い”とされている4WDだからってあきらめず、スポーツティながらも先端スタイルの極低車高を実現したインプレッサ。ドレスアップ界ではあまり見かけることがない車種だけに完成後はお目立ち度バツグンと、オーナーの山崎さんも大満足の様子だったぞ。



エアドライブ代表
尾内さん

オーナー
山崎さん

シャコタンの
セットアップなら
お任せ！

大満足の
仕上がりです！

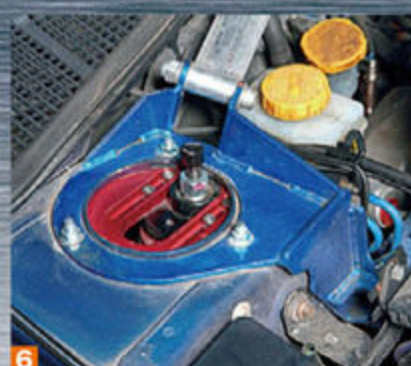
Example of Super Lowdowners ロードクリアランスを削り取れ！



前後225/40-18タイヤがカブるまで下げているけど、まだここからもストロークがあるので街乗りにも適用する。エアドライブオリジナル車高調はこれくらい下げたうえでも、実用性を保てるように設計されているとのことだ。



7



6



5



4



3



1



2

1 2 ホイールは3SDMの0.01というモデル。4本とも9.5J×18のオフセット+35mmだけど、スペーサーを使ってフロントはオフセット+10mm相当、リヤにいたってはオフセット0mm相当となっているぞ。
3 4 エアドライブの尾内さんによると「うちの車高調は低くすることを前提に開発しているけど、カッコよく仕上げるにはスプリングシートとブラケット位置やスプリングの自由長などをどういふふうに着せようか」とのこと。フロント24kg/mmものハードレートながらダンパーの減衰力に余裕があるので、意外とハネたりしないそうだ。
5 フロントのドライブシャフトに負担が掛かるのも事実だけど、今のところ大きな問題にはなっていないということ。ドライブシャフトが突っ張らない、ダンパーの動きが悪くならないセットアップはノウハウが必要な部分だという。
6 7 アッパーシートを13mm厚とすることで、キャンバーをロックするボルトの頭がプレート内に沈むようになっているのがキモ。これによってストラットの開口部ギリギリまでダンパーを倒すことができるのだ。



Example of
Super Lowdowners
ロードクリアランスを削り取れ!



1 あえて7Jの16インチというサイズのホイールを選び、めいっばいフェンダー内に飲み込ませているのは、オーナーのこだわり。エアサス車両の定番スタイルのひとつでもある。
2 4トラスト製車高調にユニバーサルエアアライナーを組み合わせる。エアバッグとタイヤ&ホイールの干渉を防ぎつつ、できるだけネガティブキャンバーをつけるために、フロントストラット上部をザックリと切り込んでサスペンション取り付け位置を変更している。
3 エアサスコントロールのオプションパーツとして用意されているコントローラーキット。ゲーム用の流用で車高の上げ下げを行えるのだ。センターコンソールにはエアタンク内の圧力をチェックするためのエアゲージも装着されていた。
4 エアバッグ4個、コンプレッサー、4ガロンエアタンク、プレッシャースイッチなどがセットになった「エアロスポーツキット」(25万5000円)。ジェットストロークの場合は取り付け工賃が別途10万円からで、さらに年1回程度の点検&メンテナンス(1万円〜)を推奨しているという。



ジェットストロークが製作したマシンの施工例。普通なら隠れておくエアタンクを、あえて塗装して魅せるようにレイアウトするなど、あの手の手の魅せ技も提案している。また、ユニバーサルエアのほか、ポルシェワールドなどの製品なども扱っているようだ。

低車高を追求していくと、同時に犠牲になっていくのが普段乗りの実用性。段差や轍、坂道やスロープ、さらには道路に落ちているちよつとしたゴミなど、車高を下げるほど敵は増えていくばかりだ。
イベント専用のドレコンマシンならまだしも、ストリートで使用する愛車なら、自宅駐車場や通勤路の環境など、どこかで車高を妥協しなければいけない限界ラインがやってくる。
そんなジレンマを解決する手段のひとつが「エアサスペンション」。サスペンションにスプリングの代わりとなるエアバッグなどを組み込み、エアの出し入れにより車高を自在に調整できるアイテムだ。
このS15は、ユニバーサルエア製のエアサスキットを導入することで、普段乗りの利便性と着地寸前の魅せスタイルを両立した1台。
「ひと昔前はフワフワした乗り味がスポ



ガレージマック製フルエアロに加え、パリス製カーボンボンネットやチャージスピード製カーボンボンネットなど外装カスタムも抜かりなし。適度な車高の状態なら、いい意味で「普通のスポーツカー」に見える。車高を落としたときのギャップの大きさも、エアサスチューンの魅力なのだ。

チューンの魅力!

SILVIA [S15]



サイドステップと地面の距離を測ってみたところ、いちばん上げた状態が12.5cmだったのに対し、いちばん下げた状態は5cm!! この上下差はエアバックのサイズに比例するため、スプリングと併用する「ハイブリッドタイプ」よりもエアバックのみのほうが、稼働幅(=下げたときのオドロキ)を大きくすることができる。

トラスト製車高調にエアバックをプラス 実用性と着陸スタイルを両立するエアサス



アイテム選びや組み込みノウハウも重要です!

ジェットストローク代表 佐々木さん

「ツーカーには敬遠されがちで、VIPカーやミニバンのユーザーが圧倒的に多かったです。でも、最近のエアサスは剛性が高くなり、ストリートがメインならスポーツカーでもじゅうぶん満足できる性能になっています。実際、装着例も増えてきましたよ」と、ジェットストロークの佐々木さん。

ちなみにこのS15は、スプリングをキャンセルしエアバッグと入れ替えるタイプが装着されているが、スプリングと併用するタイプなら、さらにスポーツカー向きのハードな特性を手に入れることも可能だという。

また、基本セットに加えワンウェイバルブ(ロールカットバルブ)を組み込むことで、エアの移動によるコーナリング時のロールや意図しない車高変化を抑制することができるなど、組み込みに関するノウハウも充実している。

エアサスに関しては、メーカーやアイテムの違いによる特徴もあるため、装着実績の豊富なショップに相談することで、より理想的な仕上がりを追求していけるということだ。

15インチで低さを強調 CIVIC[EK9]



**Example of
Super Lowdowners**
ロードクリアランスを削り取れ!

過去には、走り系とカスタム系、車種による棲み分け感の強かったホンダ車のチューニングカーだが、今注目されているのはイジる方向性に関係なく、スポーツ系をベースにするもの。

そもそも、街乗り+αの峠レベルのステージであれば、パワー系のチューニングを必要と感じさせないほど完成度の高い機関系を搭載するシビック・インテグラだけに、分散するとハンパになつてしまう予算を、スタイル作りに注力しても、走ることはじゅうぶん楽しめちゃう性能だ。

ところで、ここで紹介する2台のローダウンVTECのオーナーは、どちらも21才という若さ。新たな世代が、直感的にカッコいいと思い、ホンダのVTECスポーツを選び、ひとまず速さはじゅうぶんだから、メッチャカッコいいスタイルから作り上げようという道を選んだという。

そして出会ったのが、地元にあるカスタムショップのCOMMONSNAPPER。このショップの特徴は、国産、アメ車、ヨーロッパンスーパースポーツなどベース車の国籍や車格を選ばず、幅広いカスタムの視点から、最旬なセンスを盛り込む力を持っていること。

ちなみに、今回の特集にはかかせないホイールに関しては、以前のアメ鍛ブームの火付け役でもあったし、実はアメ鍛は流通事情が悪く、お客さんに安定的な供給ができないと感じてからは、个性的でカッコいいものを!!と、自らがホイールをプロデュースし、バランディというブランドを立ち上げホイールメーカーとなつてしまった。

ここで紹介する2台は同じホンダ、同じバランディを履きこなしているが、ボディがコンパクトなシビックタイプR(EK9)は、あえて車高の低さを強調できる15インチを、多少大

新世代ユーザーが選んだ 魅せるローダウンVTECの 作り方!!

17インチでタイヤにかぶせる

INTEGRA[DC5]



柄なインテグラタイプR(DC5)には、17インチホイールをセットして、アーチ内でホイールの存在感を際立たせるセットアップを行っている。

もちろん、この2台が見た目でこだわっているのは、ゴテゴテせずあくまでスリキリとしたスポーティーな外観であることなのはいうまでもない。

シンプルながらもことなくカッコいい、車高のセットとホイール選びで勝負するローダウンVTEC。

いかにも街を走っているような、ちょっとヤンチャな印象を強調したスポーツカスタムの雰囲気、強烈に伝わってくるんじゃないかな。



**Example of
Super Lowdowners**
ロードクリアランスを削り取れ!

INTEGRA DC5

深リムを強調できる
小径ホイールをあえて選ぶ!!

SPECIFICATIONS

B16B改 エナベタル車高調(F・R: 24kg/mm) ナックル加工 キャンバーアーム20mm短縮 アルミロ
ワアーム ノーマル調整式ウイングステー パラマンディDoradoホイール(F: 9.5J×15+22・R: 10J
×15+3) TOYO T1R(F: 195/45-15・R: 205/45-15)フルバケットシート ほか



1 派手さはないのに存在感のあるスタイルは、超ローダウンと見慣れぬ深リムホイールの取り合わせて作り出されたもの。正統派の雰囲気すら感じられる。
2 リヤウイングは純正だが、ステーはアメリカ製の調整式。存在をアピールするため立て目のセットアップを行っている。
3 もともとサーキットや峠を走ることも目的に購入したタイプRだが、エンジン性能はノーマルで十分速さと楽しさを感じられた(のでノーマルのまま)。そのぶん、スタイルに費用をかけることができ、ホンダ車はその面でもお得な感じ。
4 限界のホイールセットを実現するため、アーム長の変更やフェンダーの加工は欠かせないポイント。
5 リヤホイールは10J+3のパラマンディDorado。小径なだけあって、リムの深さもハンパなく強調されている。



もともと峠やサーキットなど、走ることも目指してシビックタイプRを購入したという大屋さん。ペッタペタに下げた車高に組みあわされるのはパラマンディのDoradoの15インチ、フロント9J、リヤ10Jという組み合わせ。
小径ホイールを選ぶことで、車高を低くセットでき、また見た目的にはリム深が強調されるのもスタイリング上のメリット。
リヤホイールの見た目なんか、それだけで他のカスタムユーザーを圧倒できるほどの深いリムがセットされているぞ。



オーナー
大屋さん

ローダウンVTECで
シンプルかつ
レーシーに!!

シブ目のポルシェカラーと USDMスタイルでシンプルに!!

SPEC
IFICATIONS

K20Aノーマル ワンオフマフラー(左右出し) トパーズ・ブラウンオールペン ワンオフ車高調(F: 18kg/mm・R: 32kg/mm) フェンダー加工 バラマンディRaycodホイール(F: 10.5J×17+10・R: 10.5J×17+27) タイヤ(F: 215/40-17・R: 235/40-17) カナード パンパー加工 ほか



1 段付き深リムがFFのホンダVTECのスタイルを引き締めるポイント。10Jを超えるホイールをさらに履きこなせるDC5は世の中にもそれほど多くは存在しないだろう。

2 ホイールは、バラマンディのRaycod、写真(フロント)は10.5Jでオフセットはプラス10。切削仕上げとすることでセンターディスクがメカニカルな印象を高める。

3 アーム類を多数組み込み、キャンバー角まで調整しながらタイヤ&ホイールをフェンダーアーチ内に納めている。また、車高ダウンに伴い縮み側のストロークを最低限とするため、スプリングはかなりハードレート。

4 左右ともフルバケットを装着するなど、基本とするのはストリートレーサー的なスタイル。エンジンはノーマルだが、今後魅せることも考えたパーツ選びでチューニングをしていきたいという。

5 マフラーは左右出しでワンオフし、パンパー下端を加工し、テール位置をパンパーに被らせている。リヤスポイラーは純正だ。さりげなく付けられた小ぶりなカナードと社外ライトユニットで強めの表情を作り出している。

17インチのバラマンディ「Raycod」を履きこなすインテグラタイプR。さらに履いているホイールはなんと前後とも10.5Jという厚さ。段付きのリムがさらにリムの深さを強調し、切削仕上げのディスクがシャープな印象を作り上げる。

車高調を思いきり下げているため、スプリングのレートは高めで、ストロークを規制している。

シックなブラウン系メタリックのポルシェカラーは、ポルシェの純正色でトパーズ・ブラウン、他のインテグラとちよつと違って見えるフェイス、実は社外製(アメリカで流通しているもの)のプロジェクトタイプヘッドライトを組み込んでいる。

スタイルがある程度理想的にまとまってきたので、今後は4連スロットルを中心に、エンジンルームも魅せるチューニングを計画している最中だという。



CIVIC [EK9]



SUPER LOWDOWNNER

大公開!!

エキスパートのローダウンへの道 SUPERテクニック

STEP

1

から始めるフェンダー加工

From BODY SHOP NEW TYPE

ボディショップニュータイプ
千葉県千葉市美浜区新港140
☎043-238-0757 <http://ameblo.jp/bs-newtype>



ご存知、走り屋板金師のニヤンこと淡路さん。走り屋マシンが求めるボディワークに関するノウハウは豊富で、OPT2読者の気持ちもわかってくれるアニキ的存在だ。

ボディショップ
ニュータイプ代表
淡路さん



車高を落とし、スタイリングの向上やワイドトレッド化による走行性能向上を狙うなら、絶対に必要となってくるのがフェンダーの加工。ノーマルのボディに一切手を加えない状態では、ツライチのスタイルさえ実現できなからぬ。

というわけで、日常的にフェンダー加工を行っているのがボディショップニュータイプ。お馴染みのボディワーカー代表の淡路さん(ニヤン)に、ツメ折りやフェンダーワイド加工のノウ



サンプルマシン
スープラ[JZA80]

ご存知カジ編スープラ。実は先月のバースト体験によりフェンダーにキズがついてしまったタイミングで今回の企画が持ち上がったため、以前から計画していたフェンダーベタ折りを依頼。その他、タイヤの接触しそうなポイント(サイドステップとリアバンパーのフェンダー取り付け部加工)、ついでに板金塗装(ドアのエクボ)などを行ったところ、施工に加えほぼオールペンとなってしまった。参考までにその費用は約30万円、想定外の出費ではあったけれどやれた塗装をオールペンしたと思えば安いもの!!

ハウや手順、費用について教えてもらおう。

まず、いちばん手軽なステップとなるのが、ベンディングツールによるツメ折り。この方法のメリットは、あくまで運がよければ再塗装が不要で費用がおさえられること。施工は、ファンダアーチのツメ(リブ)を、45度程度上側に押し曲げるんだけど、これではかなりツライチに迫るタイヤセットが可能となる。

ただし、年式が落ちて塗装が完全に硬化してしまっている場合や、過去に板金歴があつてパテが使われている場合は、ツメ折りでも再塗装が必要となるぞ。

そして次のステップはハンマーワークによるツメのベタ折り。これは、ボディの形状を変えずにツメをしっかりと折り込むことでボディ限界サイズ of タイヤを入れ込むための加工。その延長線上にあるのが、さらにワイドなタイヤ&ホイールを押し込むた

BODY SHOP NEW TYPE

ベンディングツールによる
ツメ折り

●5000円～

1ヶ所／45度程度の折り込み／塗装別途
※フェンダーや塗装の状況により再塗装が必要になる場合
があります。

ハンマーワークによる
ペタ折り

●2万円～

1ヶ所／塗装別途
※裏側面だし含む

フェンダーたたき出し

●3万円～

1ヶ所／塗装別途
※片側15～20mmワイド化までが目安

メタルピースつぎ足し
ワイド加工

●9万8000円～

フロント左右／塗装別途

●14万8000円～

リヤ左右／塗装別途

フェンダー再塗装料金

●3万5000円～

フロント左右／ソリッドカラーの場合

●8万円～

リヤ左右ルーフまで／ソリッドカラーの場合
※パール・メタリックなどの塗装料金は別途見積もりが必
要。

※料金は車種、難易度により追加になる場合があるので
事前にご相談下さい。

※4ドア車のリヤに関しては、別途見積もり／相談となりま
す。

※FRPフェンダー加工／オーバーフェンダー装着なども可
能なのでご相談下さい。



ハンマーワークによるペタ折り ベンディングツールによるツメ折り



フェンダーたたき出し



メタルピースつぎ足しワイド加工



塗装

公開!! NEW TYPEのノウハウ

その1 ペタ折りは 内側もツルツルに



ツライチのフェンダーを見ると、裏側(ツメ)の状態をチェックしたくなる人が多い。そこで、叩きの跡はできるだけ平面に仕上げ、さらに薄くパテを入れてツルツルに処理するのがニーヤン流。「だって、触ったときモチいいでしょ!!(笑)」とのこと。

その2 タイヤの接触ポイントは 多数存在する!!



Bfore



After



薄くしたい取り付け位置周辺部
をクサビ型に切り取り、余計な部
分を取り除いた後に再接合する。

今回のサンプル車両は、サ
イドステップとリヤバンパー
の取り付け位置が厚く、車高
を下げた際にタイヤと接触
するおそれがあるため、取り
付け部の形状を加工。作業
前にこういったポイントのア
ドバイスをもらえるのは、走
り屋が経営するボディショッ
プだからこそ。

その4 こだわるなら 塗装は オールペンの 感覚で!!

ボカシ塗装で仕上げると色によっ
ては新たな塗装が馴染まず、補修跡が
見破られてしまう。そこでニーヤン
は、フロントの場合は少なくともフェ
ンダー全体、リヤに関してはパネル
の続く屋根まで塗装して綺麗に見え
るよう塗ることが多い。前後やるな
らドアも含めてオールペンに近い塗
装を施すのが理想。カジ編スー
プラはリヤゲートとボンネット以外す
べてを塗って仕上げることとなった。



その3 いびつな アーチ形状を 修正板金

サイドプロテク
ターが装着さ
れることが前
提となっている
スープラの場
合、前後ともア
ーチ部後方に
いびつな形状
の部分がある。
フェンダー加
工の際にそのア
ーチ部の形状
も修正した。



ちなみに、フェンダー
の加工に関しては、ス
テアリングを切りなが
らバンブした時にも接
触ポイントが発生しな
いよう、サスのセット
アップとフェンダー形
状のバランスも検討す
ることが必要になるぞ。

チヨイ折りペタ折り叩き出し!!
フェンダー加工が基本となる
本格LOWスタイル

めの、叩き出した。
さらにワイド化するならつぎ足し
メタルワークによるワイドフェンダー
化。これらの加工は、
装着したいタイヤ&ホ
イルを用意し、でき
ればキャンバー角など
アライメントも決めて
から、ボディワークに
取りかかるのが理想
だ。FRPフェンダーな
どと比べて割れたりし
にくいこと、プレスラ
インが綺麗に出ること
がメリットになる。

ラーの釣り上げ加工&製作

From **GLOSS FACTORY**

〒600-0001 奈良県桜井市橋本93-1 ☎0744-42-2707
http://www.gloss-factory.com

各部のトラベルに繋がる エキゾーストの ヒットは無くすが得策!!

ローダウンした時、ロードクリアランスをどれだけ確保できるかは重要な問題。ストリートでの移動なら、スピードを落としたり、凹凸のある場所を避けて通ることも可能。また、低速走行であれば、擦る程度ですみ大きな破損には繋がらずに助かる場合も少なくない。

しかし、サーキットをレーシングスピードで走り、縁石をまたいだり、さらにコースアウトのリスクも高いドリフト走行となると、各部のロードクリアランスの過小は重要な問題。
路面や縁石との強烈なヒットは、その部分だけでなく、その周辺部分

SUPERLOWDOWNNER 大公開!!
エキスパートのローダウン
SUPERテクニック



グロスファクトリー代表
上島さん



関西のドリフターとしても知られるグロスファクトリーのグロケンこと上島さん。本業はボディワークだが、ハードなチューニング作業もこなすマルチな一面を持つ。実は、マフラーの製作依頼も多いという。

サンプルマシン
スカイライン[ER34]

ドリフトコンテストをターゲットにしているスカイライン。派手に走ることによってコースアウトも多く、マフラーをヒットしないよう、フロアに沿うようにレイアウト、サブタイコレスとして仕立てている。

公開!! GLOSS FACTORYのノウハウ

その1 中間フランジはできるだけつけない!!

多くの市販マフラーは、運送時のスペース効率などを考慮し2分割され、途中にフランジが装着されるが、マフラー径より大きなフランジはヒットポイントになりやすい。そのため、車高の低い



クルマに対してはフランジによる接続はできるだけ行わず、1本もののマフラーを製作することが多いとのこと。ちなみに、このマフラーはデフに熱を伝えないために、一番高さを稼げる位置よりも少しだけ外側を通してある。



その3 周辺への熱の影響を考慮する!!

各部にギリギリのクリアランスでマフラーを製作すると、助手席の足下やデフなど周辺への排気熱の影響もあなだれない。そこで、遮熱したい部分にはバンテージを巻いたり、ボディに遮熱シートを張るなどの対策を行う。



その2 触媒は小径なスポーツタイプ!!

触媒装着が義務化されている大会にも対応するためスポーツ触媒を装備。装着しているのは市販品だが、ヤシオファクトリーの触媒は本体が上方にオフセットしロードクリアランスが保ちやすい設計になっているので好んで使っている。

エキゾースト加工・製作費用の目安

BY **GLOSS FACTORY**

マフラー加工工賃

●1万円～

マフラー製作工賃

●5万円～

フロントパイプ製作工賃

●2万円～

※材料費は別途必要

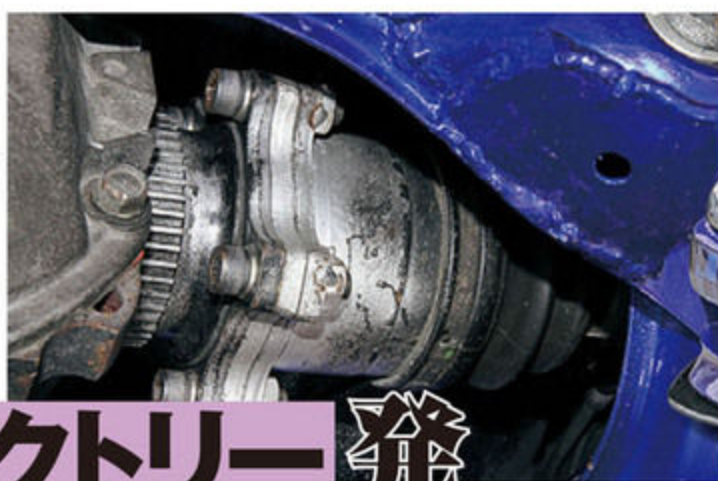
※工賃はSR20搭載シルビア/RB搭載スカイラインなどの車種の目安



バンパーのマフラーの切り欠きに合わせるためデフはデフアルに見た目のバランスや排気ガスの塗装への悪影響(シミなどがついてしまう)が少なくなるよう、バンパーエンドより多少後方にテールエンド位置を設定した。触媒以降を製作したこのマフラーで製作費用は7万円弱とのこと。

ドラシャ抜けを防ぐ 延長アダプター

車高を下げるとドライブシャフトに角度がつき、引っぱられる力が働き走行中に脱落することがある。その対策として、サイドフランジとシャフトの間にスペーサーを挟み込み延長するのが定番のトラブル防止策となっている。



マフ

やはりドリフト仕様のグロスファクトリーのデモカー（スタッフ車両）。S14シルビア改のS15フェイスで、GT-X3582Rなどを使い600psをオーバーするハイパードリフト仕様となっている。

グロスファクトリー 飛 デモカーシルビアのローダウン対策



メンバーは 上方に移設

これも定番の加工だが、リヤメンバーは補強してリジッドマウントとすることで、15mm程度高さを稼ぐことができる。これにより、アームの角度が適正化されるうえ、ロードクリアランスも広がるなどのメリットがある。ただし、リジッド化することにより振動が室内に伝わりやすくなるため、街乗り車両には向いていない。



牽引フックは エンジンルームに

車高が下がると、低い位置に牽引フックが装着できない上、フック位置によっては牽引時にバンパーに負担をかけてしまうことがある。そこで、牽引用に布製のフック（トーループ）をエンジンルーム内に装備している。



バンパーを ガードする アンダーリップ

アンダーリップを装着することで、最初のヒットポイントがバンパーではなく、アンダーリップになる。バンパー破損の防止に繋がる。もちろん、車高を低く見せるなどドレスアップ効果も高い。

の負担となっていくからね。
そんな中でも最もヒットしやすいポイントのひとつが、フロントパイプからのエキゾースト系。特に、フロントパイプの前側がフレームより低い位置にある場合は定番のヒットポイントとなり、その衝撃はタービンやエキマニの破損にまでつながりかねないなど侮れない。
また、構造的に低くなる中間タイコや、リヤ側のリヤサスペンションの下を通る位置もヒットしやすいポイントとなる。

イブやマフラーを製作することが多いという。
市販品でもロードクリアランスを広く取っているというタイプがあるが、個体差に対応するためにまだレイアウトに余裕があるものも多いため、車体にあわせてワンオフするのがベストとのこと。
ちなみに、シルビアやスカイラインに関しては製作実績も多く、手慣れているため製作費はかなりのバリエーションプライス。
サンプルとして用意してもらった車両のような、サイレンサー無し競技用マフラーなら6〜7万円、フロントパイプは3万円前後で製作してくれるということだ。



ルを実現する切り上げ加工

From **HS-STYLE**

HSスタイル 岡山県岡山市北区御津野々口1188-1
☎086-724-1118
<http://minkara.carview.co.jp/en/userid/1288774/blog/>



HSスタイル
藤本さん

岡山空港からほど近いエリアにあるHSスタイルは軽自動車やワゴンから、ドリ車、VIPカーなどオールジャンルのカスタムを手がけるボディショップ。その発想力や仕上がりは、地元や近県のカスタムファンから高い評価を得ている。



外観はエアロやカラーリングを純正のまま、低さを際立たせる作り込みがなされたドリフト仕様。エンジンはS14タービンが装着され約300ps、各部にレッドの差し色を入れてカスタムムードを感じさせる仕上げとなっている。

サンプルマシン
シルビア[PS13]



岡山県のボディショップ、HSスタイルが今回の取材のサンプル車両として用意してくれたのは、エアロレス（純正）でノーマル然としたPS13シルビア。前後とも絶妙なツライチにセットされたホイールはZ34のりや用（18×9J+15）で、車高はかなり低くされている。

実は、このシルビアのキモとなるのは、リヤホイールアーチの切り上げ加工。完璧な仕上げとなっているため、気がつきにくいですが、このシルビアのリヤのホイールアーチは、通常より約3cmほど高い位置に作りなおされているというのだ。

さらにタイヤがアーチに被っているというところを見ればわかるように、インナーも加工、タイヤがしっかりと内側に収まるようになっているのだ。

このように、最近、HSスタイルへの依頼が多いというのがフエンダーの切り上げ加工。

さり気ないけどスタイリッシュなフエンダーアーチの位置換えで印象激変!!

SUPERLOWDOWNNER 大公開!!
エキスパートのローダウン
SUPERテクニック



その1 切り上げのラインはさりげなく



インナーフェンダーの形状など物理的な制約もあるが、切り上げはさりげなく行いたいので、プレスラインとの兼ね合いが大切。写真を比較するとわかるが、このシルビアは約3cmほどアーチを切り上げているがプレスラインに掛からない位置にとどめている。



シンプルなスタイ

その2 フェンダーメイクはタイヤ&ホイールとアライメントを決めてから



ベストラインとなるフェンダーを製作するには、ホイールのリム位置、タイヤショルダーの形状(引っ張りぐあい)、タイヤ径、そして取り付け角度などが決まっていることが望ましい。見込みや未定の状態で造形だけを行っても、タイヤ&ホイールとの形状がマッチしないと興ざめの結果となってしまうからね。



公開!! HS-STYLE のノウハウ

その4 新型スイフトに10Jが入る!!

敷地内に駐車されていたスイフトのリアホイール、なんと18×10J+20というスペック。しかも、ボディ形状はノーマルのまま納められている。実は、オーナーの希望でボディ外観は変えぬまま、リアビームやブレーキまわりの移設加工などでなんとか納めたものだという。さり気なすぎて恐れ入ってしまう仕上がりがだ。



HSスタイルアルト [HA23]

ドアがからむ 切り上げだってOK!!



HSスタイルのデモカーとして製作されたアルトは、前後アーチ上げ、フロントバンパーは純正ベースの超加工、他車用サンルーフ移植など、隅々までカスタムされた1台。やり過ぎ感を出さないように、ホワイトのボディ色にとどめているところもポイントだ。ちなみに、このアルトのリアフェンダーはドアのラインやインナーパネルまで作り直されたアーチ上げ。普通に見えるが実は、驚くほど手のかけられたカスタムマシンなのだ。



その3 超ペタなローダウン仕様はスタビレスが乗り心地を高める

車高を大幅に下げると縮み側のストロークを確保するのが難しい。そのため、乗り心地を確保し走行性能を高めるには、逆側のタイヤの伸びストロークをうまく利用し路面への追従性を高めることが有効となる。スタビの機能がそれを防止してしまうため、スタビをキャンセルするとのことだ。



これまで、大径、そしてワイドなタイヤホイールを装着する際、オーバーフェンダーやワイドフェンダーなどフェンダー形状を横に広げる手法が主流だった。しかし、トレンドは動き始め、最近はボディ形状の変化は最小限でさり気なく、さうと大径&ワイドタイヤに交換し、超ローダウンというスタイルを作ることが注目されているという。

このシルビアも、大幅に車高を落とした上で、Z34ホイールのリムとフェンダー下端の位置を合わせて履きたいというオーダーによる製作。完全にホイール&タイヤありきで、それに合わせてフェンダーの加工が行われた結果、ここまでのマッチングに仕上がっているという。

シャープでクールな最新のスタイルリングを目指すならボディ幅を変えずに、アーチの切り上げを取り入れてみるのが正解じゃないかな。

のローダウンアゲゲ術

STEP

4

From DADDY MOTOR WORKS

④ ダディモーターワークス
愛知県豊明市沓掛町荒井4-2 B号
☎0562-85-9911 http://daddymotorworks.com

サンプルマシン
マジェスタ[JZS171]
元々はフルエアロに普通のシャコタン(!?)仕様だったというが、超低車高調のセルシオに乗る先輩に感銘を受け、低車高の追求にハマりこんだという。見た目は完全に着地しているように見えるが、これで自走移動が可能だという。

ダディモーターワークスは、旧車に新型のエンジンを換装するなどのマニアックなマシンメイクが好きなカスタムショップ。メタルワークなどのワンオフカスタムも大得意とし、市販パーツの装着とは質感の違う作業を心がけている。

そんなダディモーターワークスの技術を信頼して集まってきたというのが、VIP系セダンの極低車高対策ともいえる加工作業。

とにかく彼らの低車高への拘りはハンパではなく、その執念的な取り組みは求道者といっても過言ではないほど。

サンプルマシン

マジェスタ[JZS171]

元々はフルエアロに普通のシャコタン(!?)仕様だったというが、超低車高調のセルシオに乗る先輩に感銘を受け、低車高の追求にハマりこんだという。見た目は完全に着地しているように見えるが、これで自走移動が可能だという。



サイドステップの下面に装着されている樹脂製パネルはもはや消耗品の世界。驚くべき低車高だ。

ちなみに、そんな彼らはメカサス派で手軽に車高を調整できるエアサスを良しとしない硬派な軍団だ。

ここでサンプルとして用意してもらった車両は、その中でも究極的な車高を誇るマジェスタ。なんせ、現在車高ダウンの妨げとなっているのは、サイドステップの下側にあるリブだというのだから、これ以上車高を下げるには、ボディをスライズしていくしかない状態。それでも各部をすり減らしながら各地のイベントやミーティングに自走で出かけていくというから恐れ入ってしまう。

ちなみに、このマジェスタの究極部

ダディモーターワークス代表
尾頭さん



元々エンジンスワップとゼロヨン、アメリカンカスタムそして旧車とサニトラが大好きという尾頭さん。エキマニ作りなども得意で、見た目も綺麗なワンオフパーツ作りが好きなチューナーだ。

飽くなき低さへの追求
燃料タンクはトランクに移設、
フロアパネルは底上げを実施

WORKS & M.OGATA のノウハウ

その2 メンバーの釣り上げ加工

もともと15mm程度上方に上げる加工を施したフロントサスメンバーを装着していたが、対策として不十分でさらに15mmほど装着位置をアップ。さらに、アームの付け根も約15mm偏芯して上方に移設している。メンバー取り付け用のスタッドボルトを見れば、装着位置が大幅に高められているのがわかるハズだ。



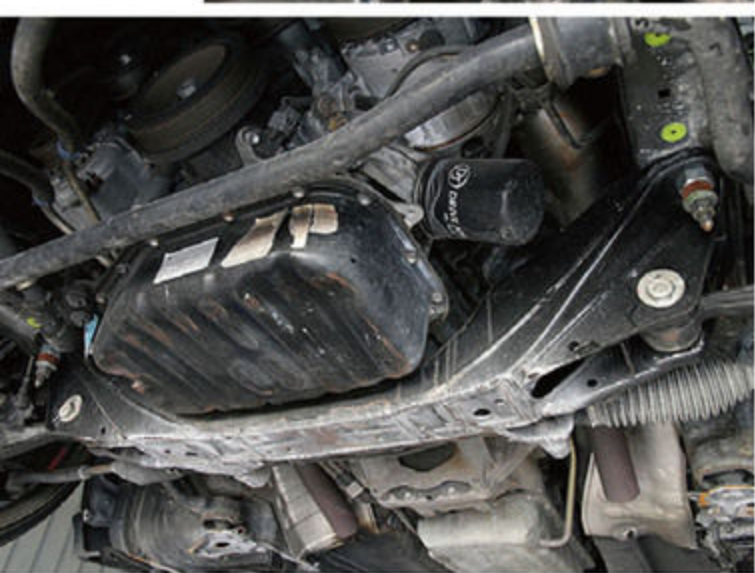
その1 フロアとフレームは作り直して上に上げる!!



とにかく対策しては車高を下げてと繰り返していくうちに、車高ダウンの障害となっていたのがキャビンのフロアとボディ下面のフレーム。特にマジェスタはリヤシートの足下スペースを増やすため、フロアが少し下げた状態だ。そこで究極の対策としてフレームの移設と約30mmのフロアのかさ上げを刊行。パイプフレームマシンの構造などをモチーフに仕上げたという。

その3 エンジン・ミッション・デフの上方移動

メンバーなどと同時に、エンジン～ミッション～デフも通しで約15mm高い位置に。また、ミッションマウントが形状的に低くなってヒットポイントとなったため、アルミプレートで平坦なタイプに作り直した。ATのオイルパンも低い位置で心配だが、フロントメンバーより高い位置なので現状は未対策。





分は、路面に近づきすぎたフロアパネルを切除し、新たに高い位置にフレームを移植、そこにパネルを製作してフロアを作り直しているというところ。「ここまでやる人は、めったにいないものじゃないですけど、車高を落とす際の注意ポイントなど、彼らの車両への対策を通して逆に多くのことを学びました」とは、ダディモーターワ

ークスの尾頭（おとし）さん。ちなみに、このマジエスタに関してはオーナーが自らDIYで仕上げている部分も多く、できないところをダディモーターワークスが協力している感覚だという。というわけで、VIPメイクが生み出した究極の車高ダウンテクニックをオレたちも学ばせてもらおう。

その6 アーム類の加工と干渉部の対策

極端に落とした車高でアライメントを整えるため、アーム類は調整式の社外品が多数盛り込まれている。そして、ドライブシャフトまで含め、干渉部分には逃げが作られている。フロントはアッパーアームの上方への干渉（アームロック）を避けるため、ナックルアームの短縮加工もされている。サスペンションはケッヘルというブランドのショートストロークタイプ。スプリングはフロントが24kg/mm・リヤが22kg/mmとかなりのハードレートになっている。なお、アーム類の溶接加工に関しては実績がないためダディモーターワークスでは行っていないとのこと。



Owner 尾形将樹

日本一低いマジエスタを目指し、自らも手をかけながらカスタムチューンを追求しているのが若千26才の尾形さん。美威麗心（B-Racing）というチームに所属し、各地のイベントなどに積極的に参加している。



SUPERLOWDOWNNER 大公開!! エキスパートのローダウン SUPERテクニック

公開!! DADDY MOTOR

その4 燃料タンクをトランクに移設

トヨタ車を極端な低車高にするとリヤシート下に設置されている燃料タンクがヒットポイントとなり、固定バンドが切れてしまうだけでなく燃料漏れのリスクが発生する。そこで、純正の燃料タンクを取り外し、トランクにレース用安全タンクを設置。



その5 インナーフェンダーの加工

車高を下げると相対的にタイヤの位置があがっていく。最終的には、フェンダー内部の上面や前方（ジオメトリーによる）と接触してしまう。そこで、当たる部分はかわす形状に作り直されている。ちなみにホイールのサイズはF：18×8.5J+35・R：18×9.5J+22、タイヤはF：205/35-18・R：215/35-18となっている。



サスペンション換装の裏技

From MACHIKADO-R

◎ 街角R★7丁目
岡山県津山市沼77-2
☎0868-22-6978

現在構想中のプロジェクトがメインフレームを室内に移設しての、さらなる車高ダウン。サスペンションキットとしてボディの強度が保てるのか? 気になりながら完璧な方法を考えているところだという。



エアロパーツはロケットバーニ改。オーバーフェンダーは240Zタイプを2枚張り合わせ、アーチの全周に回り込むよう延長されている。



サンプルマシン
シルビア [JPS13]

まるでデフォルメイラストから抜け出してきたかのようないでたちのPS13シルビアは林さんの愛車。着地寸前の車高調にキャンバー角20度と聞くと、完全に見ただけを追いかけてなんちゃって仕様かと思えるが、このスタイルでしっかり走行会やコンテストに出る性能を持たせるのがコンセプト。足まわりの拘りはこのページで伝えきれないほどのノウハウが投入されている。



スモーキング&ワイヤータグされたボンネット内にはハヤブサ用4連スロットルを装着したエンジンが搭載されるなど、チューニング度も高く独創的な内容。

走れる超ペタマシン作りに 旧型サスの流用が 有効だった!!

異色のサスペンションチューナーとして知られる街角Rの林さん。切れ角アップナックルの製作者としての実績が高いが、その実績は研究熱心なところから発生したもの。

デモカーでもある愛車のPS13は異色な作り込みではあるが、走れる超ペタマシンとして、現在でもテストや改良がくり返され、熟成が進められている。

ちなみに、現在シルビアに装着されているサスペンションは同じ日産車で

はあるが、PS13よりも前の世代のスピンドルタイプのストラットをベースにしたもの。具体的にDR30のものだという。

これを選んだ理由は、ナックルの旋回軸とホイールの取り付け面が近く、深いリムのホイールを装着したり、あるいはワイドトレッド化してステアリングを切った際に、タイヤの前後移動量を抑制したりできそうと感じたから。

さっそく、ストラットを全長調整式



街角R★7丁目代表
林さん

元々は峠の走り屋でサラリーマンだったが、ひょんなことから街角R★7丁目を立ち上げ独立。現在では加工ナックルの老舗として知られるようになる。また、地元岡山を盛り上げるべく、備北ハイランドでオールジャンルのイベント「街角R★街角路地裏スラムドショウドライブ」を開催し大成功させるなど、幅広く活動が続いている。

車高調に加工し装着してみたところもくろみ通り、タイヤの軌跡は小さくなり前後移動量は抑えることができた。しかし、キャスター角が少なく、セルフステアが効きにくくなったため、当初はドライビング面ではマイナスも小さくなかった。

しかし、原因がキャスター角とわかったために、アッパーの取り付け位置を変更、キャンバーキヤスター共に付けてみたところ、当初のネガな特性が解消されたという。

また、車高を大幅にダウンしたことで動きが悪くなったリヤのサスペンションは、ナックルとストラットの取り付け角度を変更することで改善。その方法は、ストラットの下側ブラケットを緩やかに曲げるという手法、常識にとられない発想と行動力で常に愛車は進化を続けている。

その他、車高ダウンでドライブシャフト(デフのサイドフランジ)が抜けやすくなったことの対策として、長さの違う他車種用ドライブシャフトを探し出すなど、愛車と林さんの見込みからは想像できないほど(!?)、ノウハウが凝縮されたPS13に仕上げられているぞ。

公開!! MACHIKADO-R のノウハウ

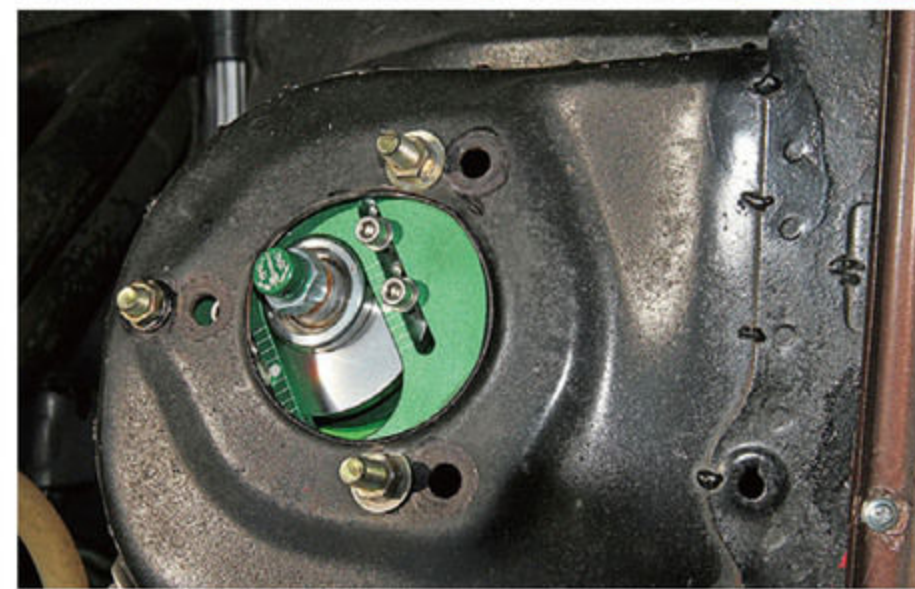
その2 4穴／5穴ホイールを使い分ける

ホイールは16インチ・5穴のSSRメッシュと、14インチ・4穴のSSRマークIIを使い分ける。フロントはハブに穴開け加工をしてボルトのウチ換えで対応、リヤは変換スペーサーを使用している。ホイールナットは、オリジナルの深リム用の超ロングタイプ。



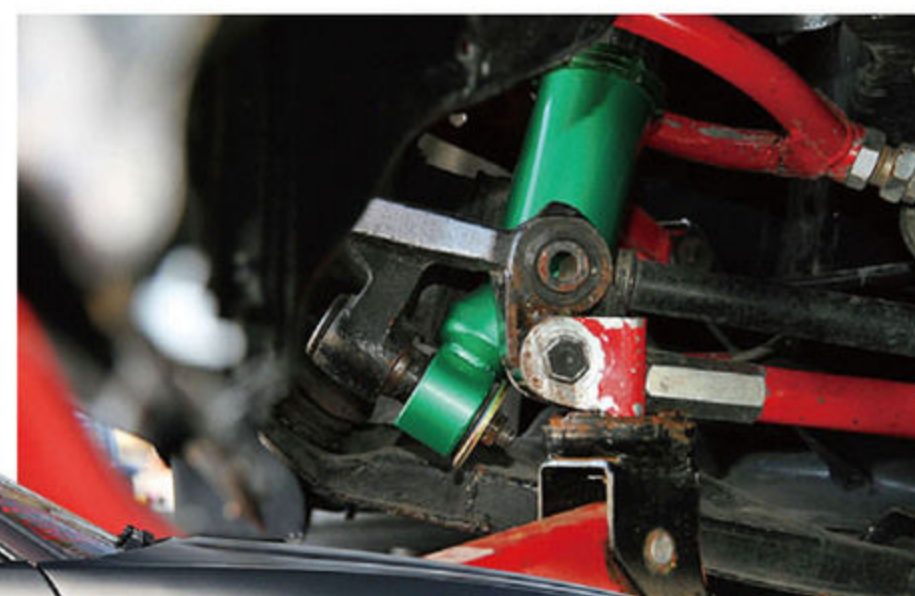
その1 旧車用ストラットの移植!!

旧車に新型車のサスペンションを移植する例は少なくないが、旧世代のサスペンションの移植例は前代未聞!? しかし、ストラットの軸とハブの取り付け面が近くなることでのメリットは少なくないという。ただし、ジオメトリーやアライメントをしっかり考えないとデメリットもあるとのこと。あれこれテストを重ねセッティングをしたことで、現在では問題はほぼ解決。キャンバー角・カスター角を強くつけるため、アッパーは取り付け位置も方向も変更、写真は下が前方向、サスキットは326パワーのチャクリキダンパー改。



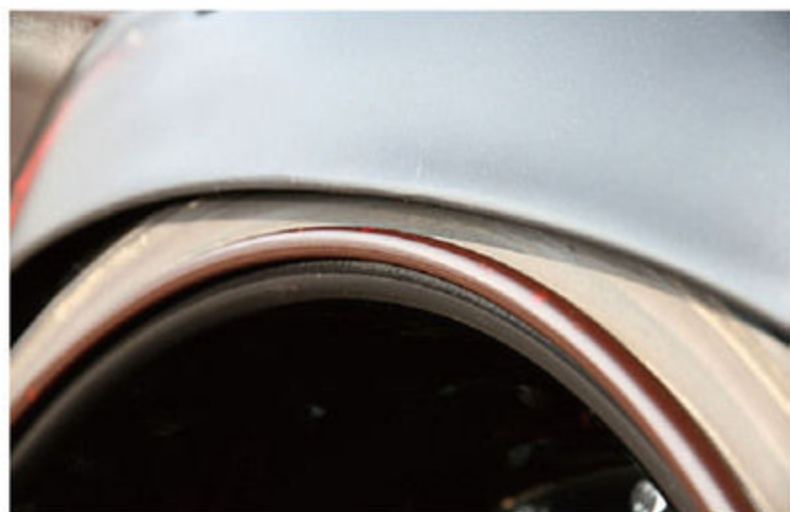
その4 アーム類の逃げと加工

自社製品のナックルはもちろん、延長&調整式のアーム類を多数使って組み上げられたサスペンション。アーム接触の各ポイントには逃げが作られていて、取り付けポイントを変更している部分も多数。



その3 裏組み・裏リムのホイール加工

よりリム深なホイールを求めて、SSRメッシュホイールのフロントはディスクを分解してリムを裏がえす『裏組み』。リヤはディスクをリムの後ろから組み付ける『裏リム』仕様となっている。また、フェンダーとギリギリでキズつきやすいリムにはガードとして厚手のカラーシートが巻かれている。メッシュをマスキングしてのツートン塗装は、板金屋さんの苦勞のたまもので完成したという。



その5 バンパー幅詰め加工

ロケットバニー(6666customs)の製品に似ていると思ったら、実はその通り。ただし、落とされた車高ではロードクリアランスが確保しきれないため、バンパーはロケットバニー用を幅(厚さ)を詰めて薄くして使用している。その他のエアロパーツも多くがロケットバニー。



SUPERLOWDOWNNER 大公開!!
エキスパートのローダウン
SUPERテクニック



アシをイジったら
必須のメンテ

アライメント調整

プロショップ流セットアップ術



プロショップやオーナーのこだわりが満載の低車高マシンに魅せられて、さっそく車高調のネジを回したい衝動にかられている人も多いはず。そこでここからは、足まわりパーツの交換や車高の変更など、サス関連をイジった後には必ずやっておきたい『アライメント調整』に関して、プロのノウハウとカンタン計測方法を紹介していこう。

アライメント調整が必要な時は？

- 足まわり交換をした時
- 路肩にホイールをヒットした時
- クルマがまっすぐ走らない時
- タイヤの偏摩耗がひどい時

などなど



サンプル車両：シルビア[S13]

足まわりチューンの最終仕上げは 4輪アライメント調整でキマリ!

また、パーツの交換は

アライメント調整は足まわりチューニングとセットで考えるのが当然なほど大切なもの。アライメントとは、車体に対してタイヤがどんな角度で装着されているかということで、トーやキャンバー、キャスターなんて言葉を聞いたことがあるはずだ。

アライメントが狂っているとタイヤを有効に使えず、クルマがまっすぐ走らなかつたり、ステアリングが取られてしまつて危険だつたりもする。そんなアライメントを調整するために最もポピュラーなのがプロショップに設置されている4輪アライメントテスト台を利用する方法だ。

この4輪アライメントテスト台という機械は前後左右のホイールに特殊なセンサーを装着し、各輪のアライメントを精密に測定できるもの。モニター上に表示される各数値を見ながらアーム類の長さを調整してやることで、アライメントをより正確に計測、精密に設定できるようになる。

取材に伺ったコクピット大泉は、走るステージを見越したセットアップなど、走り屋のためのアライメント調整も得意とするショップ。

店長の金築さんによると、車高調の装着や調整など、車高の変化が発生する場合は、アライメントが大幅にズレてしまつのが通常のこと。

「4輪のアライメントを適正値に調整してやらないと、せっかくの性能をフルに味わうことができなくなつちゃうので要注意ですよ」とのアドバイス。

また、さまざまな各種メンテナンスのためにサスペンションまわりをバラした後は間違いなくアライメントが狂うし、路肩にホイールをヒットしたり、サーキット走行で縁石に激しく乗ってしまったときなどもアライメントが狂う可能性が高い。これらに心当たりがあるひとは、アライメント調整を行うことをオススメしているそう。

作業時間は車種や調整ポイントの数によっても変わってくるけど、1時間から3時間といったところ。価格は測定が1万2000円、調整は1カ所2000円となっている。

またコクピット大泉での作業時には、サスペンション取り付け部のガタなどもチェックしてもらえるぞ。

ちなみに、大幅に車高を変化させた場合、純正の調整幅ではベストなアライメントが取りきれない場合も多いので、そんな時には調整式のアーム類を投入してやることをオススメするぞ。



SHOP DATA コクピット大泉

東京都練馬区南大泉5-20-8
営業時間 11:00~20:00
定休日 水曜日/毎月第2木曜日
☎03-3924-1351
<http://www.cockpit-wako.com>

埼玉県和光市、東京都練馬区/板橋区/江戸川区に店舗を持つウィズコーポレーショングループはタイヤ&ホイールのスペシャリストであると同時に数多くのオリジナルパーツもリリースしているカスタマイズのプロショップとしても有名。デモカーをはじめとしたマシン製作で得たノウハウを活かしたセットアップ術が自慢だ。また、走行会なども積極的に開催しており、次回は6月18日に本庄サーキットで行なわれるということなので、そちらにも注目だ。

アライメント調整作業の流れ



④センサーを装着

車両のチェックが終わったらモニターに映し出される指示に従って微調整を行いながら4輪にセンサーを装着する。センサーはアライメントテスターの種類によって違っているけど、基本的にリムに装着されるもの。とても繊細な作業が必要な部分だ。すべてのセンサーが正しく装着されたら、いよいよアライメントの測定が開始されることになる。



⑤測定開始

実際にアライメントを測定する時には、モニターに映し出される指示に従って途中でステアリングを左右に切ってやる作業なども発生する。ステアリングを切るとどのくらいタイヤが寝ていくのかなどを調べてやることで、キャスター角などがわかったり、ステアリングのセンターを正確に把握できるようになるということだ。

作業スタート!!



①車高をチェック

アライメントは車高によって大幅に変わってしまう。アライメント調整後に車高を変えようと、再度調整しなくちゃいけないので、作業前にはまず4輪の車高が狙ったものになっているかをチェックしておく。同じ理由でトランクや室内の荷物も、できるだけ普段と同じ状態にしておきたい。実際に走る状態で調整を行わないと意味がないのだ。



②エア圧を調整する

4輪アライメントテスターはとても精密な測定器なので、エア圧によるタイヤ外径の変化も数値に表れてしまう。そこで、アライメント測定前に4輪とも正しいエア圧に設定されているかをチェックしてやる必要がある。また、アライメントをチェックするのは新品タイヤがベスト。偏摩耗しているタイヤでは正しい数値にならないので覚えておこう。



⑥測定結果を確認

測定が終わると数値がモニターに表示される。アライメントテスターには数多くの車両データが記憶されていて、各数値が基準値からズレているのか許容範囲に収まっているかなどがひと目でわかるようになっている。ただし、メーカー基準値はあくまで基本であって、走るステージや仕様にあわせて微妙に味付けするなんてことも多いぞ。



③各部のガタをチェック

「アライメント測定前にチェックしてみると、ハブベアリングにガタが出ているクルマが意外と多い」と金築さん。そんな状態でアライメントを調整しても、ハブベアリングを新品に交換するとアライメントが変わってしまうので、先に修理しておくべき。ピロを使ったアームもガタが出やすいので、測定前にチェックして必要ならメンテすべき。



⑦アライメントを調整する

モニターに映し出された数値を見ながら、狙った数値になるように各ポイントを調整していく。サスペンションの形式にもよるけど、1カ所だけでなく複数のポイントのバランスを取りながらやらないと狙った数値にならないなど、調整には経験や知識が必要。車種によっては調整できるポイントや調整できる範囲も違ってたりもするのだ。



基準値はあくまで基本 走りに合わせてアジャストしますよ!

単純に基準値に合わせるというだけでなく、アライメント調整を積極的に使って愛車を好みに味付けしたいなんて方も気軽に相談ください。

まずは基準値で乗ってもらってからアンダーを消したいとかトラクションを稼ぎたいなど、ユーザーの希望に合うようにこれまでの経験に基づいてアライメントを調整。タイムがグッと上がったなんてひとことも数多くいらっしゃいます。

チューニングカーはタイヤをサイズアップしてたりするので、ウチではユーザーと相談のうえでタイヤをより有効に使えるようにあえて基準値からちょっと外したセッティングをするなんてこともありますよ。

アライメント調整の基本はメーカーの基準値に合わせるということですが、それはあくまで基本でしかありません。



コクピット大泉 金築さん



サンプル車両
セリカ [ZZT231]

アシをイジったら
必須のメンテ

アライメント調整

カンタンDIY測定に挑戦!

編集部員
オータが挑戦!!



実はこの測定方法は、WTACなど海外のパッドでよく見る風景をヒントにしたもの。金属製アングルなどを使って計測機を自作しようと考えていたんだけど、誰でも気軽に、簡単にというコンセプトから、ガムテープなど身近で手軽な材料を使うこととなったぞ。ちなみに海外では専用アイテムが市販されているようだ。

身近なモノの活用で アライメントを 簡単・正確に 計測するワザ!!



用意
したもの

リジッドラック(4個) 車幅より長い棒(2本) 糸メジャール しゃがね ガムテープ マーカーペン など

プロショップでしっかりアライメント調整を行うことが理想っていうのはよくわかってる。だけど『足まわりをイジるたびに調整費用を捻出しろ』と言われてもキビしい」というのが本音の読者は多いことだろう。

そこで、DIYで手軽に、そして高い精度でアライメント測定ができる方法を紹介!

ここで紹介するのは、海外のイベントでよく見る調整用アイテムをヒントに、特に大切なトー調整を行えるようにしようというものだ。

さっそくOPT2オータが愛車シルビアでDIY...の予定だったんだけど、諸事情により当分愛車が使えるない状況となってしまったため、急きょOPTのサイトRの愛車、セリカを借りての挑戦だ!!

ここで紹介する方法では、計測ツールをガムテープで簡易的に固定する方法で作業しているけれど、定期的に計測を行うならばサービスホールなどを利用して、ステアなどで固定できるように計測治具を作ってしまうのもいいかもしれないね。

ここで紹介する方法でしっかり作業すれば走行性能をスポイルしないレベルの調整(計測)は十分達成できるはず。理想的には、アライメントテスターで計測、調整した時にこの方法で計測し、基準となる数値データを残しておくのがいいのはいうまでもないゾ。

というわけで、みんなも使いかってのいいアライメント測定ツールを自作して、DIYでのアライメント測定に挑戦してみてほしいな!

作業スタート!!



① 平らな場所を探す

車高やタイヤの空気圧を調整し、平らな場所に停めてステアリングをセンターに合わせる。工具や荷物などの積載物もできるだけ普段の状態にしておく。

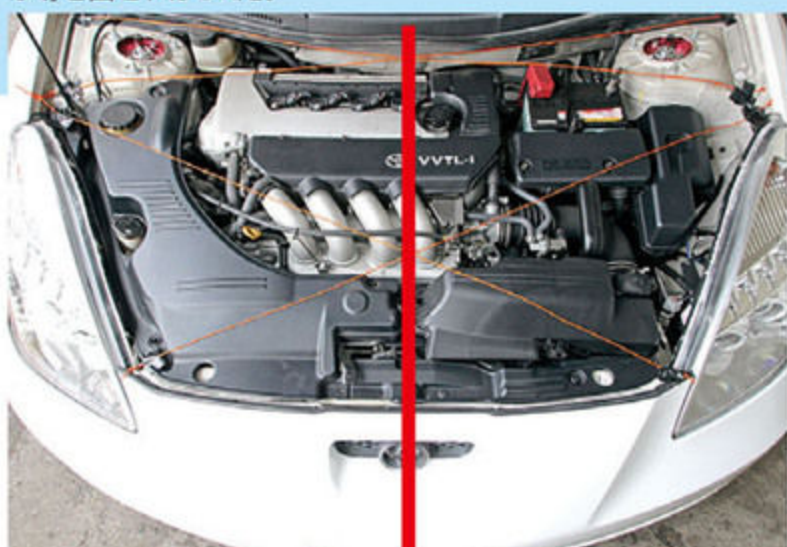
③ 中心線をマーキング

車体の中心線を探し出すことができれば、ハブの中心の高さと同じくらいの位置にマーキングをしておく。フロント側が終わったら、リヤ側も同様に車体の中心線を探し出してマーキングをしておく。



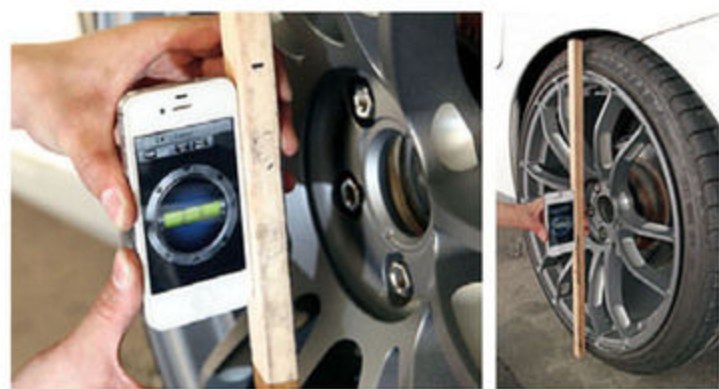
② 車体の中心線を出す

エンジンルーム周辺で左右均等に配置されているサービスホールやボルトを探す。そして、それらをつなぐバツ印を2個作り、その交点をつなぐことで車体の中心線を探り出した。ほかの方法でも中心が導き出せればOKだ。



トー測定DIYに チャレンジ!

キャンバー角の計測法は？

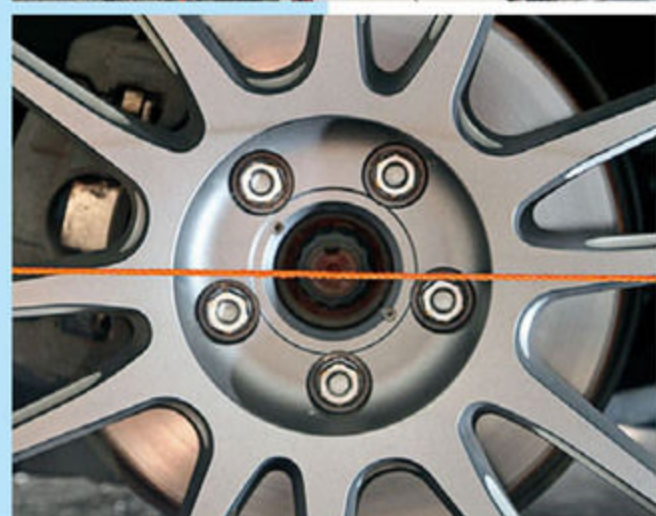


長い定規やまっすぐな棒などをホイールのリム部分に当て、その角度を計測することでキャンバー角を知ることができる。ちゃんとした水準器は高価だけど、スマートフォンのアプリなどでも代用可能。細かい数値がチェックできるデジタルタイプがオススメ。



⑦糸を張る

糸がピンと張っていること、それぞれ棒の中心(=車体の中心)から均等な距離に張られていること、ハブの中心の高さに合っていることを確認。今回は写真で見やすいように太めの糸を使っているけれど、細い糸でOK。



④ハブ中心の高さに合わせる

棒を載せたときに、棒とハブの中心が同じ高さになるように、リジッドラックの高さを調整しておく。もちろん、高さを固定して棒を支えておくことができるモノなら、リジッドラック以外でもかまわないよ。



⑤棒の位置と高さを調整

車体の中心線と、棒の中心をあわせる。また、ハブの中心と棒の高さが同じになっていることも確認。さらに、車体(中心線)に対して直角に、地面に対して平行になるようにしておくことも重要だ。



⑥棒を車体に固定する

先ほど調整した状態(ハブセンターの高さ・前後で水平など)を崩さないように、棒を車体に固定する(ガムテープを使用)。ここまでの作業の精度の高さが、計測結果に直接影響してくるので、ズレが発生しないように注意!



⑩動かしたあと再チェック

この測定方法は、途中で調整用にジャッキアップした時など、タイヤの位置を安定させるために車両を前後に動かしたい時にも、機材を脱着することなくクルマを動かすことができるのも利点。また、車体中心線からホイールリムまでの距離が左右でズレていないか? ホイールベースは左右で揃っているか? などもチェックできる。

作業完了!



⑨トーを調整する

測定結果は、フロント左トーイン4mm(約0.47度)/右イン3mm、リヤ左イン4mm/右アウト2mmというかなりメチャクチャな状態だった。車高調交換後にアライメント調整を行っていなかったということだ。特に、右リヤの数値の狂いが大きかった。



⑧トーを測定する

差し金を糸と垂直にして、ホイールのリム(タイヤ側面だと正確に計測しにくい)にあてて距離を測定。前側と後側の差し引きで、トーインやトーアウトの数値が計測できる。三角関数を使えば角度を求めることも可能だ。



ローダウンの決め手 DIYホイールリペアに挑戦!



軽いガリキズならチヨチヨイで可能!?
リムの欠損部を肉盛り溶接で復元

ちなみに、バースト後タイヤが脱落したがサイドウォールの大部分がリムに残ったため、内側のリムの一部が最大で4~5ミリ程度すり減っただけの破損状況。"このままタイヤをはめてもギリギリいけるかな? いや、ダメかな?"と悩むくらい状況だ。ボディのほうも写真のような状態で、サイドステップが一部欠け、フェンダー周辺に少しキズついた程度。こちらも、板金補修に出そうかどうか悩ましいレベルだった。

■ 準備した道具
ダイヤモンド砥石 / ナイロンタワシ
ほかやすり類いろいろ

作業難易度

★★★★☆

所要時間の目安

約3時間+ショップのヘルプ

作業のポイント

- ▶ 溶接はプロにお願いしてやってもらった
- ▶ 車両に装着してのヤスリがけは怪我のないよう慎重に。
- ▶ エア漏れの確認は数日の時間をかけて行う。

ホイールリム欠損部の修正

カジ編が挑戦

先 月号の編集後記に書いたように、約1月前に高速道路でバースト体験をしてしまったカジ編。幸いにも事故にも至らず、愛車スーブラの損傷も最低限で済んでくれた。とは言っても、やはり板金補修は必要だったし(ついでにミミ折りなどをしたのがP20の記事になってるわけネ!!)、お気に入りのホイールも一部路面との接触で欠損(摩耗)してしまい、そのままではビミョーに使えなそうな所見。そこで、削れて無くなった一部、数ミリ×150mmくらいのリムをアルミ溶接で肉盛りしてヤスリで再成型して補修を試みたというわけなのだ!!



バーストの原因はビード部の傷ついた中古タイヤを使ったこと!?

バーストした時に原因として思い浮かんだのが、編集部在庫していた中古タイヤのビードにあった数ヶ所のキズ。サイドウォールはホイールに残り、トレッドも回収できたため細部を見るとやはり怪しい切れや欠落が数カ所…。実はどれもタイヤを組み込む時にすでにあったキズなのだ。しかし、組み込んでエアを入れたところ普通に空気が入ったため、問題なしと判断して使用していた。タイヤは命を預けるものだけに不安要素のあるものは使わないようにしたいネ!!(と反省したカジ編)

01

DIYスタート

POINT!
肉盛り溶接とエアサンダーでここまで復活!!
欠損していた外周のミニ部分をアルミ溶接で復元。エアサンダーによる粗削りでも、取りあえず使えそうなレベルまで復活。



綺麗に形をだすために、ジャッキアップ(ここではリフトを使用)したスーブラの駆動輪(リヤ)のハブにホイールをセット。エンジンをかけ、ギヤを2速に入れアイドリング、ホイールを回転させながらヤスリをかけて形状を修正していく。これは以前ガリキズを削り落として修正する企画で試したことがある方法で実績的にも問題なし。



03 ジャッキアップした駆動輪に装着
2速に入れて回転させながら形状修正



企画でも頻繁にやりとりのあるブラックラインの鈴木さんに頼んで「何が起ころうと保証しないヨ!!」という条件で肉盛り溶接をしてもらう。最大で5mm程度アルミを盛り付けた後、ベルトサンダーである程度形状を整えてくれた。ちなみに欠損部は内側なので、見た目はあまり気にしないで作業ができそう。
※一般の方の依頼は受けられないとのこと

02 ショップに持ち込みアルミ溶接による肉盛りを依頼

編集部で精密な検査はできないが、タイヤチェンジャーに設置して、リング状に残ったサイドウォールを外し、回転させてアルミのクリアランスなどから変形がないかどうかを確認。致命的な歪みはなさそう。

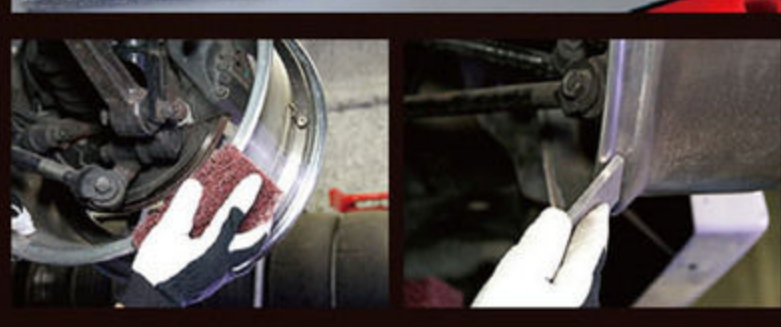


01 残っていたサイドウォールを外しリムの歪みがないか確認



POINT!
使ったヤスリは2種類!!

ホイール外周の形状修正のため、いろんなタイプのヤスリを用意したんだけど、使いやすいのはこの2種類。ダイヤモンド砥石とナイロントワシの荒目(120番)。作業する手が回転に巻き込まれないように注意しながら、少しずつ削っていく。



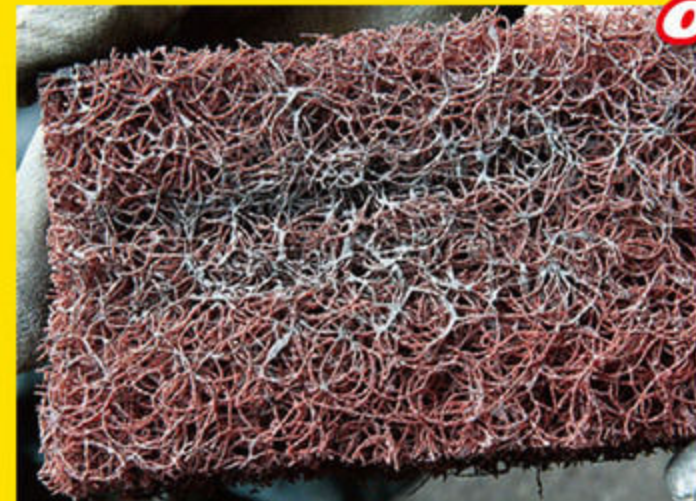
完成

部分写真の右奥、明るく光が当たっている内側のリム部が修正した場所。見た目的には問題なさそうなので、タイヤをセットした後エア漏れのチェックなどをして、修理が完全かどうか試していくことにした。修正作業としてはここで完了だ。



POINT!
エアを入れてしばらく放置!!

新たに用意したタイヤを装着した後、石鹸水を噴霧しエア漏れがないことをまず確認。その後、エアを入れて数日放置、エア圧に変化がなかったことから、車両に装着して実走行。少なくとも、この号の締め切り前に1週間ほど使っている時点では問題なし。しかし、遠出には使用せず、慎重に試していこうと考えているよ。



これはリムに押し当てていたナイロントワシ。ガンガンってほどじゃないけれど、徐々に形状が整っていくのがわかる程度は削れていく。じっくりと30分くらい作業を続けたところで、妥協レベルまで修正が進んだ。見える部分ではないので問題ないレベルの仕上げでOK。

04 ナイロントワシが意外にいける!!



形状修正が済んだところで、車両からホイールを外し、アルミの削り粉を綺麗に清掃。

05 削り粉をよく清掃する

あと一歩で完成だよ〜んツ!!

別々に手に入れたホイールは再塗装してカラーコーディネートネイト!!

リーズナブルさが魅力の中古ホイールだけど、色違いの格安品を2本ずつ購入しちゃったなんてことも多いはず。今回は、カギパンチが編集部にあった2本ずつ(しかもキズだらけ)の2セットの色違いホイールをセットとして使うべく、お得意の缶スプレーでDIY塗装。4本ともシルバーに統一すれば銘柄が違ってても統一感のある足元にできると思うんだよね!!

まずはマッチングを見ようと愛車MR2の横にホイールを当ててみたけど、赤いボディにブロンズと白のホイールじゃイマイチまとまり感がない! ということで、今回は4本ともシルバーに塗装することにしたよ。



色ちがいホイールの塗装

作業難易度

★★★★☆

所要時間の目安

約6時間

作業のポイント

- ▶ スポークの入り組んだ部分までしっかり足付けをする
- ▶ 塗装は垂れないくらいの厚さで何度も塗り重ねる

■ 準備した道具

ナイロンタワシ/シリコンオフ/マスキングテープ/缶スプレー ほか

DIYスタート



03 全体に足付けをする

足付けには荒めのナイロンタワシを使用。目詰まりしにくいように、スポークの付け根やナットホールなどの細かい部分も作業がしやすい。プレーキダストなどが残っている場合は同時に削り落としてしまおう。



02 ステッカーを剥がす

スポークやリム外周部などに貼り付けられているステッカー類はスクレーパーを使用して取り除いてしまおう。サンドペーパーで削り落とせなくてもいいけど、全てを落そうと思うと時間がかかってしまう。



01 エアバルブをはずす

足付けの邪魔になるうえ、塗装してしまうわけにもいかないのでエアバルブは先にとりはずしておく。このホイールのバルブは14mmのダブルナットで固定されていたので、レンチを使えばカンタンにはずすことができた。



06 缶スプレーで塗装する

あとはホイールを塗装するだけ! 缶スプレーはガス圧が低くミストが荒いので、垂れない程度に厚めに、何度も重ね塗りを行った。今回は全部で8本の缶スプレーを使用したので、ホイール1本につき2本程度が目安かな。



05 シリコンオフで脱脂する

ホイール全体をシリコンオフで念入りに脱脂する。塗装をする面に油分が残っていると塗料をハジいてしまったり、塗れているように見えても密着性が悪く、後々塗料が剥がれてしまう可能性がある。



04 塗らない部分をマスキングする

塗装したくない部分はこの段階でマスキングする。バルブの装着穴は塗料が入り込んでパッキンの密着が悪くなりエア漏れを起こしかねないので、マスキングテープを使ってきっちりとマスキングを行っている。

完成



塗装が完成したホイールを最初と同じようにクルマの横に置いてみると、前後の色が揃ったことでのちがいはぐく感を払拭でき、赤いボディとのマッチングも良好な印象! ハイグリップタイヤを組んでおけばいつでも走りに出撃できるぞ!!



POINT!

ハブ取付面も忘れずカバー

ホイール裏側の中でも車体側ハブと接触する面もマスキングを行おう。この部分がしっかりハブに密着しないと、走行中にホイールがブレたり、ハブボルトに負担がかかってしまうからね。

03/ 分解できれば綺麗にできる！
必要な道具と根気を準備して挑んでみよう



マルチピースホイールの分解清掃

カギパンチが挑戦



組 みたて式のホイールの中には、ピアスポルトを外すだけで分解できる構造のものも多い。ということは、分解しちゃえば奥まったところの汚れを落とすこともやりやすそうだ!! とひらめいたカジ編に命じられ、汚れの染みついた中古ホイールの分解清掃にチャレンジしてみたぞ。固着したブレーキダストと腐食による白い汚れをどこまで落とせるかな!?(メーカーは絶対推奨しない方法なのであくまでも自己責任でネ!!)

作業前のホイールはブレーキダストによる黒い汚れのほかに、全体にわたって腐食と思われる白い汚れが広がっている。指で触ると白い腐食部分はザラザラしているので、汚れを落とすだけでなく磨きで一度むく必要があると判断。



作業難易度

★★★★☆

所要時間の目安

1本につき約15時間

作業のポイント

- ▶ 分解できる構造かをしっかりチェックする
- ▶ 使用前にエア漏れがないかチェックを忘れずに

■ 準備した道具

12角メガネレンチ(8mm、10mm) / パーブルマジック / ブラシ / 電動ドリル / フレキシブルシャフト / フェルトホイール各種 / コンパウンド / フランジナット ほか

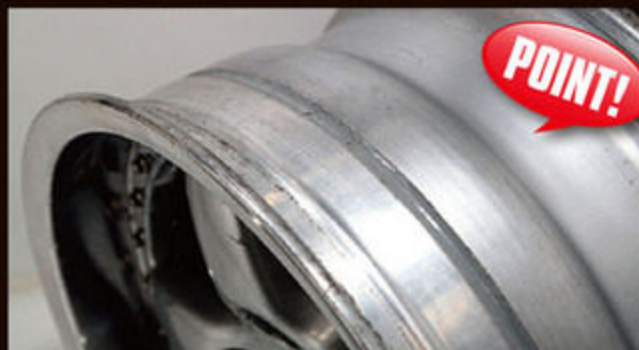
DIYスタート



まずはパーブルマジックを全体にスプレーしてブラシでゴシゴシと全体を擦洗し。一度の洗浄では落ちきらず、スプレーして放置→擦洗というサイクルを3回繰り返して、ようやくブレーキダストを落とすことができた。

02 ブレーキダストを洗浄する

構造によって分解難易度が変わる
サンプルのセンターラインホイールは2ピースではなく3ピースホイールで、分解すると改めてコーキングを行う必要があることが判明。分解ではなくピアスポルトをはずした状態で清掃と磨きを行うことにした。



POINT!



事前に浸透潤滑剤を塗布しておいたピアスポルトを12角のメガネレンチで緩める。今回はホイール1本につき29本のピアスポルトを手作業ではずした。12角のソケットとエアラチェットなどがあると作業スピードが上がりそう!!

01 ピアスポルトをはずす



最後に新品のフランジナットを使用してピアスポルトを締めれば完成だ。表面の白い腐食はほぼ除去することができて、リムはかなり綺麗にツヤを取り戻すことができた。ただし、1本磨くの約15時間もかかったのもっと効率のいい方法を探し出したい。

05 ピアスポルトを締めて完成



フェルトホイールで磨き込む中で、一部劣化によってボロボロになっていたディスク部の塗装が剥がれてしまった。ここは塗装にも使用したシルバーの缶スプレーの塗料を筆で塗って簡易的に対応した。

04 塗装がはげた部分を筆塗りする



しかし、表面の腐食部は落ちなかったため、荒めのコンパウンドとフェルトホイールで表面を磨いていく。磨く部分によって形のちがうフェルトホイールを使いわけよう。奥の部分などはフェルトホイールが届かず、ウエスを使って手で磨き込む必要もあった。

03 コンパウンドで磨きこむ

分解できれば可能性はぐっと広がる!

ディスクとリムの分解ができたなら、今回のような磨き作業ももっと細部までできるし、リムとディスクを別の色で塗装したりするカスタムもカンタンにできる。また、ディスクを裏側に組むことで超深リムホイールを作るなんて荒技も可能になるぞ。



こちらは街角R林さんのS13シルビアに装着しているSSRメッシュ改。ディスクを表裏逆に組んでいるので、装着状態では本来見えないリム側の取付台座が見える。インセットはフロントが9J-14から9J-45程度に、リヤは10J-1から10J-55程度に変化しているそうだ。



覚えておきたい

ローダウン時の マメ知識&テクニック集

今すぐできるゼロ円チューンから
プロお墨付きのマル秘テクまで!!



ここからは、車高ダウン時に発生するトラブルや不具合を回避するための、注意ポイントや対策法をまとめて紹介! せっかくローダウンしても、あちこちから異音が発生していたり、壊れてばかりじゃカッコ悪いよね。お金をかけずにできちゃうネタも多いから、どんどん実践してカッコいいローダウンマシンを作り上げようぜ!!



タイヤや
ホイールはもちろん
アーム類の動きも
要チェック!

インナーフェンダー



多くのクルマでローダウン時の最初の壁となるのがコレ。スリ切れて走行時にバタついたりするなら、危険なので取り払ってしまいたい。ただし、静粛性に貢献する部分なので、干渉しない部分は極力残すというひともある。



渉注意ポイント

エア口取り付け部

フロントバンパー取り付け部の折り返しやサイドステップなども、ステアリングを切ったときなどに干渉しやすいポイント。ただし、ここを削ってしまうとバンパーやモールなどがしっかり固定できなくなる場合もある。



フェンダー内部



タイヤが当たる部分やパネルの合わせ目のミミはハンマーで叩いて凹ませたり、プロなら形状の違う鉄板を張り合わせて“逃げ”を作る。ただし、やり過ぎると鉄板が裂けてしまったり、裏側にあるアクセルペダルやエンジンルーム内のパーツに影響が出たりする場合もあるので注意!



フェンダー内の突起物

フェンダー内に飛び出しているボルトや、鉄板の『ミミ』と呼ばれる部分も、干渉してタイヤをキズ付ける要因となる。ミミは叩いて折り潰し、不要なボルトは除去したり突出部分を削り落とすなどして対策しているクルマが多い。



フェンダーのツメ

ツライチを狙いながら車高を下げていくと、邪魔になるのがフェンダーのツメ。ジャマなだけでなく、サイドウォールを傷つけたりすることもあるので注意。ふだん大丈夫でも、旋回Gが強くなった時に干渉して、めくれ上がってしまうこともあるので注意。



車高を下げたときに、どこかが干渉していると感じたら、まず目視でしっかりチェック。干渉部分を特定できない場合は、怪しい部分にガムテープを貼っておきて、剥がれたりキズが着いたりしないかチェック。確認がしやすくなるぞ。

車高調とホイール

ホイールの太さやオフセット、車高やキャンバーの関係で、ホイールと車高調(スプリング)が干渉してしまうこともある。停車時は問題なくてもバンブ時などに当たってしまう場合もあるので、しっかりチェックしたい。



ハーネス

ハーネス(配線の束)がフェンダーの上部を通っている車種は、干渉してキズ付けてしまうと電気系の大トラブルの元になるので対策が必須。ウィンドウウォッシャー配管やボンネットオープナーのワイヤーなども同様だ。



アッパーアーム

ダブルウィッシュボーン車やマルチリンク車の場合、車高を下げていくとバンブ時にアッパーアームがストラット上部に当たってしまう。そのため、対策済み社外アーム導入や、ストラット上部の穴開け、干渉部のたたき上げなどで接触を回避する。



ボディとアーム類



意外と気付きにくいけれど、アーム類とフレームやメンバーなどが干渉している場合もある。干渉する部分を削ったり折り曲げたりするほか、対策済みの形状を採用したアーム類を導入することで回避できるぞ。ホイールとアーム類が干渉するケースもあり。



ツボをおさえてトラブル回避!

車高ダウン時の干

突出部分を極力なくしてロードクリアランスを稼げ!



マフラー/フロントパイプ

マフラーの中間タイコやフランジは、もっとも低い位置になりやすい部分。ヒットすると排気漏れの原因になるばかりでなく、その振動がアウトレットパイプやエキマニなどに伝わってクラックやガスケット抜けの原因となることもある。



オイルパン

オイルパンをヒットして割ってしまうということもある。シルビアなど凹ませると、オイルが偏ったりストレーナーがオイルを吸いにくくなったりする車種も。特に、オイルパンがフレームより低い位置にある車種は、ガードの装着などでトラブルを回避したい。



メンバー/フレーム

各部の車高ダウン対策をしながら、極限までの車高ダウンを追求していくと、ついにはボディ自体が地面と干渉する領域までたどりつく。これ以上はチャネリングなどの大加工が必要になってくるぞ。ちなみに写真は冒頭に登場した赤いNSXの下まわりの接触跡だ。



スタビリンク

ロアアーム下側に飛び出した形状のスタビリンクも、路面と干渉しやすい部分。FD 3Sなどの車種はスタビライザーのブラケットが地面と接触して曲がる事例が多く、ショートタイプの対策品なども市販されている。



常に消耗チエックを怠るな!

シャコタン乗りの心得

「車高を下けたクルマは通常よりさまざまな部分への負担が大きい」ということを意識する。そして、タイヤの偏摩耗、ハブベアリングやピロロールのガタ、ブーツやブッシュの劣化と破損などには常に気を配っておこう。



ツメ折りテクニック①

ハンマーで叩く!



ツメ折りのもっともスタンダードな方法。ドライヤーなどで暖めてから叩くと塗装が割れにくい。また、1ヵ所を集中的に叩くのではなく、全体をまんべんなく、少しずつ押し倒していくイメージで作業すると成功しやすい。

ツメ折りテクニック②

パイプを挟んで転がす

フェンダーとタイヤの間に鉄パイプを挟んで、ツメを折る方向に力をかけながらクルマを動かして曲げていく方法。ハンマーよりも凸凹にならずキレイに折り曲げることができる。



ツメ折りテクニック③

専用ツールを使う

ハブに固定して、アーム先端に付いているローラーでツメを折り曲げていく専用ツール。作業性に優れ、根気よくテンションをかけていけば、ある程度キレイにフェンダーをふくらませることもできる。1万円弱で購入可能。フェンダー形状によっては使用できないケースもあり。



キャンバー角を付ける



ネガティブ方向にキャンバー角を付けることで、フェンダーとの干渉を回避することができる。ストラット車ならアッパーマウントで調整可能な車高調が多いけど、その他の足まわりではアーム長の変更などが必要となる。

バンパーやオイルパン、アーム類の付け根などを手取り早く保護できるのが「アンダーカバー」。金属製の既製品はもちろん、ベニヤ板やアルコア材(アルミと樹脂の複合材)などで自作しちゃうのもアリ。



アンダーカバー

スプリング長の変更

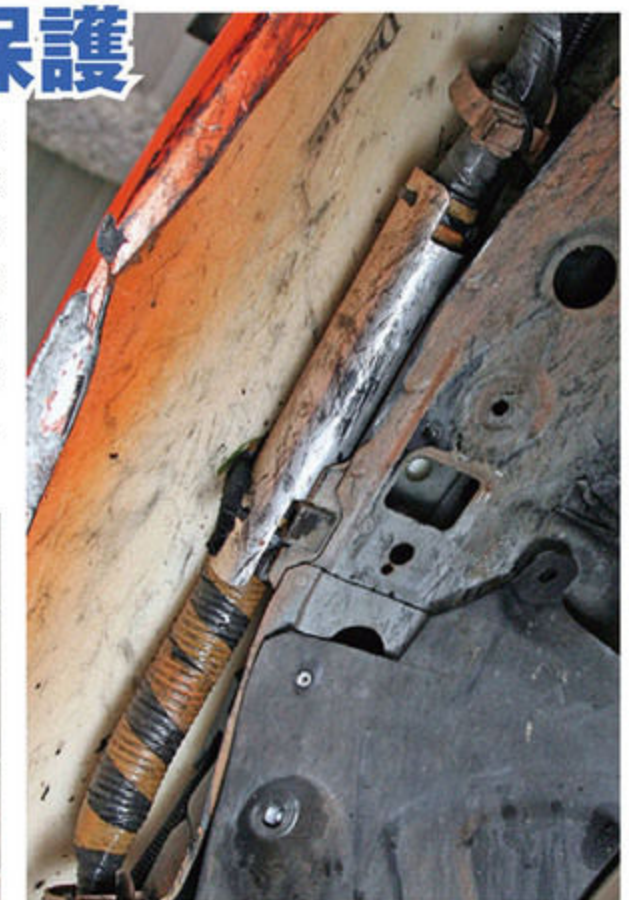
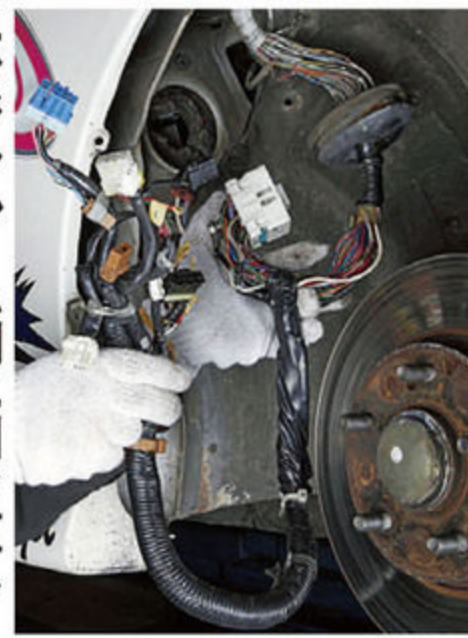
多くの車高調に採用されている直巻きスプリングは内径(ID)が同じなら交換可能。自由長の短いモノに交換すればさらに車高を下げるができる。スプリングの遊びがイヤならヘルパースプリングも併用しよう。



ハーネスの保護

メインハーネスの損傷や断線は、ウインカーや窓が動かなくなったり、ホーンが鳴りっぱなしになったりと、さまざまなトラブルを招く。ハーネスをフレームの上側まで引き上げて固定する簡易的な方法から、一度カプラーなどをバラしてエンジンルーム側に通し直す方法まで、何かしらの対策を行っておこう。

エンジンルーム側に引き直し



鉄板などで配線ガードを製作



フレーム上部に逃がして固定

ルーフを黒く塗り分ける



Aピラーから上側をブラックアウトすることでルーフを低く魅せる、目の錯覚を利用した定番テクニック。フロントガラスにハチマキを貼るのも効果的。さらに、ドアバイザーをボディ同色に塗る、灯火類を低い位置に配置するなどというテクニックもあるぞ。



車高調整時にアライメント調整とともにやっておきたいのが、着地状態でボルト類を緩めて締め直す「1G締め」。車高を落とすほどアーム類の角度も変化するの、ブッシュにかかっているテンションを抜いてやる。アームやローターにジャッキなどをかけて、車重をかけてやれば車高の低いクルマでも1G締めができるぞ。

1G締めをやりなす!



シャコタン乗りの心得
常にスロープを常備する

ジャッキアップの際はもちろん、輪留めが高い駐車場やコインパーキングに入れるときなどにも活躍してくれるスロープや木っ端。下まわりやマフラーが引っかかってカメになるのを防いでくれるお助けアイテムだ。



マフラー上げ加工

サブタイコレス化やレイアウト変更など、マフラーを加工することで路面とのクリアランスを広げる方法。ヘタったマフラーゴムを新品や強化タイプのマフラーゴムに交換するだけでも、多少は持ち上がる場合がある。



マフラーのレイアウト変更などを行うと、ブッシュやゴムブーツ、フロアなどに極端に近くなるので、そこもある。そんな場合はしっかりと熱対策を行うことも、トラブル防止のポイントだ。



小径ホイール&タイヤ

車高調の調整機構を限界まで使っても下げたりないときなどには、タイヤ外径を小さくしてみるのもひとつの手段。小径タイヤが似合うスタイルもあるのだ。



フロントリップを装着

フロントバンパーをヒットすると、FRP製なら割れてしまうし、フェンダーにまでダメージを与えてしまう場合もある。接触する前提で柔らかい素材のリップを装着しておけば、低く見えるし、バンパーがあたる前の緩衝材や気付くためのセンサーにもなってくれる。



引っ張りタイヤ

太いホイールに細いタイヤを履かせることで、タイヤのサイドウォールが丸く引っ張られる『引っ張りタイヤ』。角がないぶんだけフェンダーとのクリアランスを確保できるので、車高を下げつつツラを攻めることができる。



リジッド化の



メンバーブッシュを削ったり、リジッド化したりすると、メンバーの位置が数cm高くなる車種もある。車高ダウン時のジオメトリ矯正などを目的とする場合も多いけど、最低地上高をかせぐ目的で施工する場合もある。

車高を下げて太いタイヤを履かせたり、切れ角をアップした場合に、タイヤハウス内の干渉を防ぐために行われる『サイクルフェンダー化』。トラブル予防効果はもちろん、見た目もカッコイイよね。

サイクルフェンダー加工



スタビライザーを撤去

車高を極端に下げていくと、縮み側のストロークはほとんどなくなる。その場合、乗り心地や接地力の確保に、前後左右それぞれの伸び側のストロークを活用したいが、スタビライザーが効いてしまうと、片側でのサスペンションの伸びを阻害してしまう。そこでスタビをはずしてしまい、それぞれの足まわりを動きやすくする。





大きく車高をダウンさせた時に問題となるのが、歩道の入り口やちょっとしたスロープなどの段差。普通のクルマならなんてこともない路面の凹凸まで、ローダウンに取っては文字通り大きなハードルとなってくるのだ。

シヨーカーやサーキット専用マシンは別としても、

街乗りを前提とした超低車高車は、移動経路や行動範囲まで制限されてしまうことも多い。

そこで注目したいアイテムが、車高調にアドオンできるというアルミエアシリンダー。ボルドワールドから発売されるアドオンエアシリンダーシステムは、アルミのエアシリンダーを単体購入し、手持ちの車高調に組み込めるというアイテム。

お気に入りの、サーキット走行もこなす高性能車高調にエアシリンダーを組み込みハイブリッド化することも可能なのだ。

その利便性の向上は説明する必要もないもの。スイッチを操作すればシリンダーが作動し、1秒ほどの時

間で最大約9cm程度車高を持ち上げてくれるので、これまで入ることを諦めていた駐車場にもスムーズに入ることができる。まちがいないし、非作動時にはリジット状態とな

るので、元々の車高調の性能に变化を起こさないのも嬉しいところ。

ちなみに、ボルドワールドでは自社製の通常の車高調にPMカップを組み合わせたキットもラインアップしているぞ。

というわけで、スイッチひとつで車高が変化するという便利さは、一度味わえばもう手放せなくなる。間違いナシというほどのものだ！

ローダウンを極める 特選パーツ SELECTION!

BOLD WORLD Hybrid SYSTEM
 ① ボルドワールド事業部 ☎0868-74-1221
<http://www.boldworld.co.jp>

ラインアップ	ADD ON AIR CYLINDER SYSTEM	2CUP	26万3000円~
		4CUP	43万3000円~
	LEGGERO CUP	2CUP	56万5000円~
		4CUP	70万3000円~
	PERFUME CUP	2CUP	46万3000円~
		4CUP	60万3000円~

現在装着している車高調に、エアによる車高調アップ要素を追加できるボルドワールドの「アドオンエアシリンダーシステム」。エアコンプレッサーやタンクなどが含まれるキットになっている。機械式の車高調キット「レジェロカップ」や「パルファムカップネクスト」など、PMカップが組み合わされたハイブリッド車高調もラインアップしている。

コワ~い段差も車高を上げて楽々クリア!!
手持ちの車高調にも追加装着できる

1秒で車高を変化させる アルミエアシリンダー



単筒式
ショックアブソーバー

全長調整式を採用するストラットに組み込まれたショックアブソーバーは、単筒式で32段階の減衰力調整機構を備える。ダンパーケースには高強度アルミを採用、バネ下重量の低減や放熱性向上にも貢献する。

BOLD WORLDの
パルファムカップネクスト
S15シルビア用



アッパーマウント

車種(サスペンション形式)によってアッパーマウントはピロボールと強化ブッシュを設定。マウント本体はアルミ製で、ピロと一部の強化ブッシュアッパーマウントにはキャンバー調整機構が搭載されている。

ロアブラケット

ストラット式のロアブラケットのナックル接続部には、長穴加工によるキャンバー調整機構も搭載。また、アッパーマウントの調整機構と併用することで、より太いホイールをフェンダー内に収めることにも活用できる。



PMカップ 高耐久性 アルミシリンダー

3年間保証の

ジュラルミン製のエアシリンダー型のPMカップは最大で約9cmの車高(シリンダー長)の伸縮を実現する。気密性を高める内部のパッキン類は強度に優れる特殊素材を使用するほか、潤滑剤も特殊な配合を行うことで劣化を防止。走行距離無制限の3年間保証が付属しているので安心感も高い。

パルファムカップ
ネクスト装着車で

車高の上下量を実測チェック!!



DOWN状態

フロント地上高 約3.4cm
リヤ地上高 約5.1cm



サンプル車
アリスト[JZS161]

UP状態

フロント地上高 約7.4cm
リヤ地上高 約9.8cm



スイッチひとつで前後とも4cm以上車高アップ!

サンプル車両のアリストの場合は、フロントバンパー後端部で約4cm、リヤバンパー先端部で約4.7cmのアップ。車高の上下幅はサスペンションのレバー比や伸び側のストローク残量、車重などによって変化する。

エアタンクやコンプレッサー、コントロールユニットはトランクルームにマウントを介して設置。タンクは10ℓの容量を確保しながらもコンパクトな設計で、ラゲージスペースへの影響も少ない。



サンプル車両は、パルファムカップネクストの4カップモデルを装着して着地寸前の車高を実現したJZS161アリスト。サスペンション形式は前後ダブルウィッシュボーンでレバー比は約1.6。



CAR工房

80φシャコタンマフラー

対応：チェイサー/クレスター/マークII (JZX100)
価格：3万9900円(チタンテール仕様6万6000円)
☎ CAR工房 ☎042-777-8133
http://www.carkoubou.co.jp

メインパイプに80φの太さを確保しながら、可能な限りフロアに沿ったレイアウトを採用。中間の接続部分はフランジ式ではなく、フラットな差込式とすることでロードクリアランスを大きく確保している。テールは115φで社外エアロにも対応する出面に設定されている。オプションとして焼き色が美しいチタンテール仕様も選択可能。

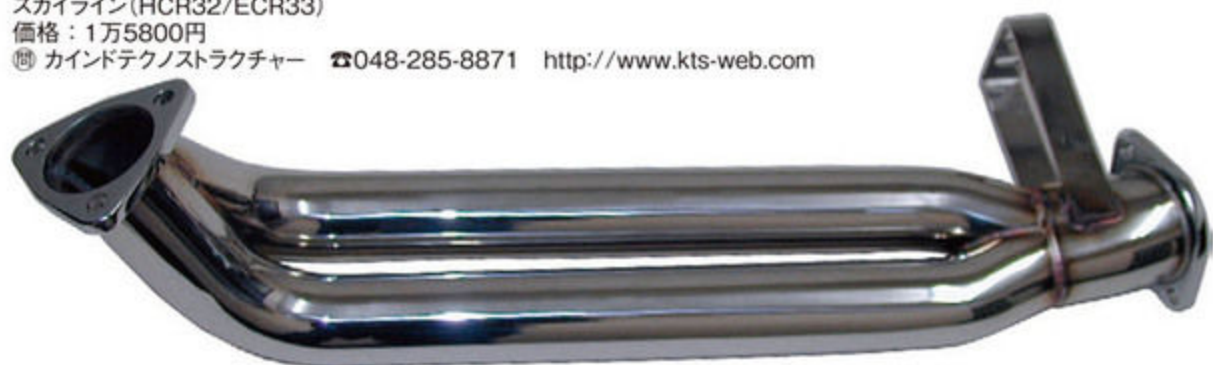


**フロアに沿ったレイアウトで
ローダウン車でも安心の設計**

KTS

60φWオールステン フロントパイプ

対応：シルビア/180SX(#S13/S14/S15)、
スカイライン(HCR32/ECR33)
価格：1万5800円
☎ カインドテクノストラクチャー ☎048-285-8871 http://www.kts-web.com



**60φパイプのダブル仕様で
排気効率と取付位置の高さを両立**

外径の細い60φパイプを左右に2本レイアウトすることで、75φシングルのフロントパイプよりも高い排気効率と、フレームよりも高い位置での取りまわしが可能となっている。車高を落としても路面にヒットする危険性を軽減させることができるので、エキマニやタービンへ強い衝撃が加わるアクシデントを防ぐことができる。

EXHAUST 排気系



柿本改

Muffler Bush

価格：1500円
☎ カキモレーシング ☎072-265-8411
http://www.kakimotoracing.co.jp

本体には4つの穴が空けられており、マフラーの位置を4段階で調節することができる。位置は純正位置のほかに15mmアップ、20mmダウン、45mmダウンが選択可能。また、ゴムの硬度を15%高めることで、マフラーの揺れを抑えて路面や車体との接触を防ぐ効果を発揮。穴径は10φとなっており、10~12φのステーを採用するマフラーに使用することができる。



**硬度アップでマフラーの揺れを抑え
位置調整機能で地上高確保も**

GT-1 Motor Sports

シャコタンサイレンサー

対応：シルビア/180SX(#S13/S14/S15)、ス
カイライン(HCR32/ECR33)、スカイラインGT-R
(BNR32/BCNR33)、セフィア(A31)、ローレ
ル(C33)
価格：1万9800円
☎ GT-1モータースポーツ ☎042-520-3550
http://www.gt-1.com

排気系の中でも地上高が低くなる触媒サイレンサー部分を、前後のフランジと同じ高さに引き上げることができるサイレンサー。メインパイプは76.5φ、タイコ内部には絞りのないストレート構造なので、高い排気効率を発揮させることができる。サーキットで緑石を乗り越えながら走るようなオーナーにピッタリのアイテムだ。



**サイレンサー底面の高さを
フランジと同じ高さにオフセット**



ローダウンを極める
特選パーツ
SELECTION!

低車高スタイルを楽しむための

お役立ちアイテムを紹介!!

FOOT WORK 足まわり

リアテンションアーム

価格：5万5000円

幅広い調整幅によってローダウンを行った状態でのジオメトリ変化を最適化することができるように設計されている。ブラケット部分には防錆塗装を施して耐久性も高く確保するなど、高品質なものも特徴となっているのだ。

リアロアアーム

価格：10万円

ナックル取付穴を2つ備えており、20/40mmダウンと、40/60mmダウン用の2タイプを設定。ダストカバー付きのピロボールを採用した車体側取付部分のターンバックル調整機構で幅広いキャンバーが可能となっている。またダンパー取付穴やスタビ取付穴を複数設定することで、ローダウン時にもリヤサスの動きをスポイルしない設計となっているのだ。



**ナックル取り付け位置を変更して
超ローダウン時のアーム角度を適性化**

AIR DRIVE
T-DEMAND『PRO ARM』
プロショップオリジナルカラーバージョン

対応：アルテッツァ(SXE10)/マークII(JZX110)/クラウン(JZS17#) ほか
☎ エアドライブ ☎0277-32-5586 http://airdrive2008.com

リアトーコンアーム

価格：5万円

ターンバックル式のピロボールを採用し、精密で正確なトー調整を可能とする。また、ピロ化によってサスペンションの動きにたいするフリクションを低減し、ダイレクトな動きをひきだす。ダストカバー付きピロボールを採用。





326 POWER 車高短ナックルSPL

対応：チェイサー/クレスト/マークII (JZX90/100)、マークII/ヴェロッサ (JZX110)、アルテッツァ (SXE10)、アリスト (JZS14#/16#) ほか
価格：4万7500円～(要純正ナックル先送り)
☎ 326パワー ☎082-426-3260
http://www.326power.co.jp

ダブルウィッシュボーン式サスペンションでローダウンした時にアッパーアームのロックを回避する加工ナックル。短縮加工幅は30mmをベースに60mmまでをメニュー化。アッパーアーム接続部の角度を調整することで、キャンパー角も加工前と同等から-6度まで対応。加工位置を最適化することで、ホイールも加工前のものがそのまま履けるようになっている。

**アッパーアーム接続部を短縮して
アームロックを回避する**

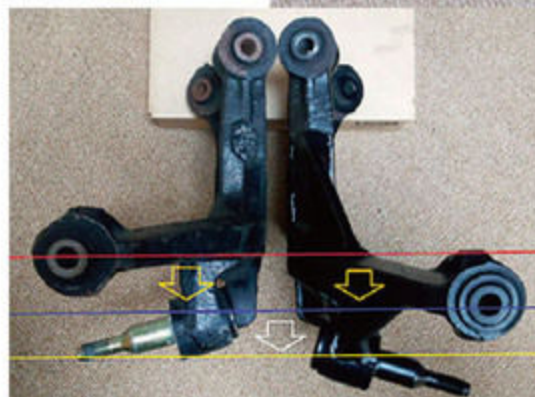
マルチリンクシステムを採用する日産車用の加工リヤナックル。ダンパーとトーロッドの取付位置を下げることで、車高アップと同じ効果を発揮。パンプストロークを増やし、トーアームのパンザイを解消することでトラクションアップにつなげる。また、ドリフト時になどに割れやすい部分には9mm厚鉄板を追加して補強が行われている。下げ幅は25mmと35mmを設定。



**ダンパーとトーロッド取付位置を
ローダウン時のトラクションを高める**

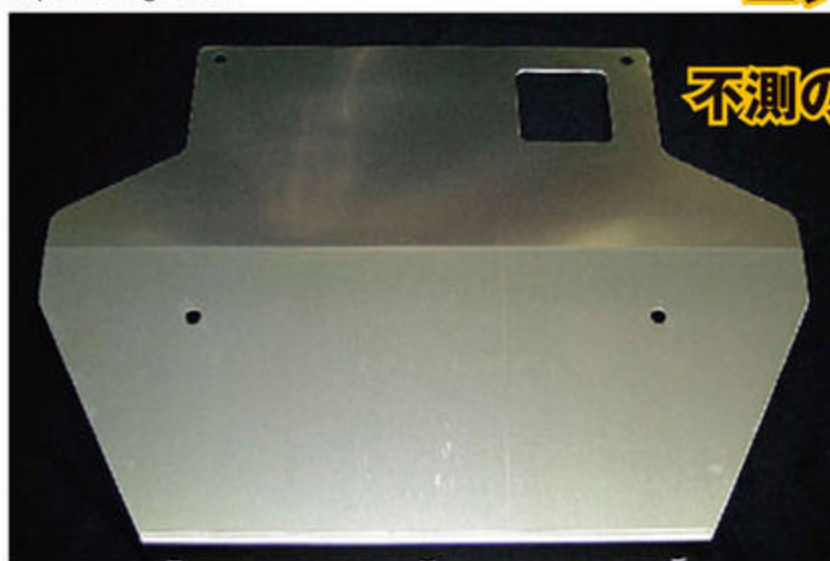
YURA-MODE YURAリアナックル REVOLUTION25/35

対応：シルビア/180SX (#S13/S14/S15)、ローレル (C33/34/35)、セフィーロ (A31)、ステージア (WC34) ほか
価格：3万6800 (REVOLUTION25)、3万9800円 (REVOLUTION35) (要純正ナックル先送り)
☎ ユラモード ☎072-220-7439
http://www.yura-mode.net



GT-1 Motor Sports アンダーガード

対応：チェイサー/クレスト/マークII (JZX90/100)、シルビア/180SX (#S13/S14/S15)、スカイライン (HCR32)、セフィーロ (A31)、ローレル (C33)
価格：9200円
☎ GT-1モータースポーツ ☎042-520-3550
http://www.gt-1.com



**エンジンルームの
下まわりを
不測の接触から守る**

ストリートの歩道の段差やサーキットの縁石などをまたいだときに、オイルパンやメンバー、スタビライザーなどをガードする。素材には3mm厚の高強度アルミ材を使用しており、高い強度を持ちながらも軽量となっている。オイルドレン周辺には穴があけられているので、オイル交換時などの脱着は不要だ。JZX90/100は純正インタークーラー車両には装着不可。

足まわりのセッティングが突き詰められたアタックマシンなどで、フロア下へ流れる走行風を調整可能な2ピース式のフロントバンパー。バンパーとアンダーウイングの間のスぺーサーで高さを変更することができる。車高を落としても空力性能を独立して変更できることは、ダウンフォースを必要とするマシンには大きな武器となる。



**車高に合わせて微調整可能な
2ピース式フロントエアロ**

VOLTEX タイムアタックバージョンフロントバンパー

対応：ランエボ7～9 (CT9A)
価格：71万4000円
☎ ボルテックス ☎059-375-7792 http://www.voltex.ne.jp



ローダウンやリヤロワアーム延長で 不足したドライブシャフト長を補正

YURA-MODE YURASAND

対応：シルビア/180SX (#S13/S14/S15)、スカイライン (R32/R33/R34)、ローレル (C34/35)、ステージア (WC34) ほか日産車
価格：5800円 (1個)、1万1000円 (2個セット)
☎ ユラモード ☎072-220-7439
http://www.yura-mode.net



車高を落として角度がつくことや、ロワアームの延長加工など、長さが足りなくなることで起こるドライブシャフトのブローを軽減するアイテム。装着はドライブシャフトとハブの間に挟み込むだけ。両面にセンター補正構造を設けるほか、接合面は精密加工で密着度を高めて強度を確保している。厚さは10mm、15mm、20mmから選択可能。厚さに応じた専用ナットが付属する。

SUPER LAP アジャスタブルスタビリンク

対応：チェイサー/クレスト/マークII (JZX90/100)、マークII (JZX110)、アルテッツァ (SXE10)、スカイライン (ECR33/ER34/V35/V36)、スカイラインGT-R (BNR32/BCNR33/BNR34)、ランエボIV～X (CN9A/CP9A/CT9A/CZ4A) ほか
価格：2万6000円～3万5600円
☎ ムーンフェイス ☎0566-75-4455
http://www.superlap.jp

ローダウンによってスタビライザーが上に跳ね上がった状態となることが多いが、この状態ではロールを抑える性能が発揮されないばかりか、突き上げ感の原因ともなりかねない。そこで長さの調整機構を備えたリンクを装着することで、スタビライザーと車体側の取付部分の角度が適正になり、ロールを抑えた安定した走行性能を発揮できるようになる。



**リンクの全長を調整して
ロール抑制性能を復活させる**

FEED フロントスタビライザー ショートブラケット

対応：RX-7 (FD3S) ほか
価格：1万9800円
☎ 藤田エンジニアリング ☎072-258-1313
http://www.fujita-eng.com



**ボディに近づける
路面との
接触を防止**



FD3Sのフロアで最も低い位置になるフロントのスタビライザーの取付位置を高め、路面とのクリアランスを確保するブラケット。FD3Sでローダウンスタイルを追求するには必須のアイテムと言える。同時にスタビライザーの取付剛性も高まるので、ロール抑制力が高まるという効果も発揮する。

J'S RACING ロールセンターアジャスター

対応：シビック (EG6/EK9/EP3/FD2)、インテグラ (DC5)、フィット (GD/GE)、S2000 (AP1/2) ほか
価格：1万9440円～3万240円
☎ ジェイズレーシング ☎072-645-3500 http://www.jsracing.co.jp

車高を落とすことでロワアーム角度が逆ハの字になり、車体重心とロールセンター位置に開きが生まれ、コーナリング性能が低下してしまう。ロールセンターアジャスター装着によりローダウン時のサスペンションジオメトリの改善が可能。ストリート、サーキットを問わず気持ちよく走れる旋回性能を実現することができる。



**ロールセンター位置を補正して
コーナリング性能を高める**



Tuning Car World SHOWDOWN 2014

チューニングカーワールド ショーダウン2014

カッコかわいいエクステリアが目を引く
ドリフト大会仕様の
ニューデモカー



▶ SPECIFICATION

SR20DET改2.1ℓ仕様(450ps) Z32ピストン流用 ボンカム(IN・EX:256度) HKS-GT2835タービン/Fコン Vプロ ニスモ1.5mmメタルガスケット/6速クロスミッション/GT LSD ORC・SEクラッチ サード・スポーツキャタライザー NAUGHTYオリジナルマフラー/サスペンションキット NRD Pro/フルエアロ オリジン・フロントフェンダー ワークエモーションD9R(F:17×9.5J+17・R:18×10.5J+15)ブリッド・ジータIII サイトウロールケージ・ロールケージ Nステージ・ボディ補強 プロジェクトμ・ブレーキパッド ほか

『THE対決』で盛り上がる!

2日を通じて行われていたメインコンテンツTHE対決。出展車両の中で1対1の対決を繰り返し、トーナメント戦にして一番内容の濃い、カッコいいマシンを決めてみようというものだ。MCマナビと審査委員長のDaiちゃん、そしてマシンを製作したチューナーによるアピールトークには、1日中途切れることなくギャラリーが集まっていたぞ。



チューナーとの距離が近い!

マシンをじっくり観察するギャラリーとチューナーの距離が近く、話しやすいのもチューニングカーワールド・ショーダウンの特徴。展示車両を見ながら製作秘話を聞くこともできるし、あこがれのマシンの運転席に座らせてもらえることだってあるかも!



パーキングの様子は来月号で!



会場内に負けないくらい熱いチューニングカーが集まったポートメッセなごやの駐車場。おもしろそうなマシンはしっかりとチェックしてきたので、その紹介は来月号でお届けする予定です!



全国から厳選されたマシンが集結! チューニングカー好きのための 見逃せない濃厚イベント

春の恒例イベント『エキサイティングカーショーダウン』が、今年は春の『チューニングカーワールド・ショーダウン』と、秋の『チューニングカーワールド・エキサイティング』の2本立てイベントへリニューアル。今回開催されたチューニングカーワールド・ショーダウンは、日本全国から選りすぐりのデモカーを呼び集め、間近でその細部にまでわたる作り込みを楽しんでもらおうというもの。今年は、チューニングやカスタムの内容や仕上がりを競う“ザ・対決”というトーナメント戦が行われたが、新たな試みは大盛況だったぞ。さて、ここではそんなポートメッセなごやに展示された車両の中から、OPT2の注目マシンを紹介していこう!

使用しているリチウムイオンバッテリーは、アメリカ製「ブラッセル」バッテリー。お値段は約30万円と高額だけど、軽量化と安定した電力供給を行ってくれるので、電圧変化に敏感なECUやプロにも最適とのこと。



フェンダー内を叩いて広がっているのは、サイクルフェンダー化などを行うとレギュレーション違反となってしまう大会があるため。



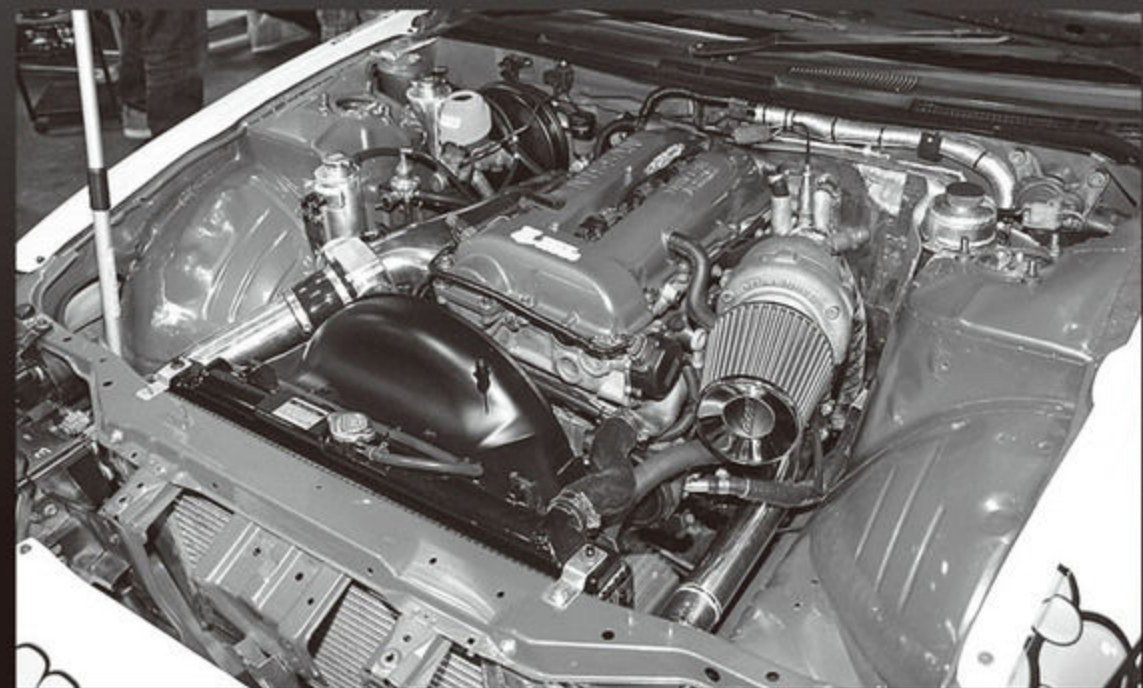
エクステリアはオリジナルブランド「ナーティー」のフルエアロ。これまで大会仕様として使ってきたピンク色のS14とは一転、白と黒のモノトーンをベースとしたカラーリングに仕上げられている。



GARAGE LFW / Muc-Off

わんぱくMuc-Off [S15]

問 ガレージLFW ☎042-342-3203 <http://www.garage-lfw.com>



「フロントからクラッシュしても被害が少ないように、できるだけパーツをバルクヘッド側に配置しました」と、マシンメイキングを担当したNステージの渡邊さん。Z32純正ピストン流用による2.0L仕様は、リーズナブルな価格でお客様にオーバーホールを勧めるための試みのひとつ。このマシンで耐久性などのテストを重ねていく予定とのこと。



ドリフト大会の安全装備に関するレギュレーションは年々厳しくなっている。さまざまな大会に参戦予定なので、JAFのレギュレーションに合わせた角度で4点式シートベルトを取り付けるために、リヤにバーを追加するなど、くふうして製作されている。

自社で取り扱っている洗車グッズブランド「マックオフ」をアピールしつつ「アメリカンテイストを取り入れて、走っているも停まっても目立つようにデザインしました」という新たなマシンを展示していたのが、ガレージLFWデザイン担当のマリさん。

かわいらしい外装デザインにばかり注目しちゃうところだけれど、実は中身はD1ストリートリーガルやMSCなどのドリフト競技に参戦することを目的に作られた戦闘系のデモカーだ。

製作を担当したのは神奈川県横浜市にショップをオープンしたばかりの「Nstage」。代表の渡邊さんいわく「最近の大会のレギュレーションにあわせて、ドライバーであるわんぱくさんのドライビングも研究、さらにクラッシュ時のダメージ軽減などを考慮して作りました」とのこと。

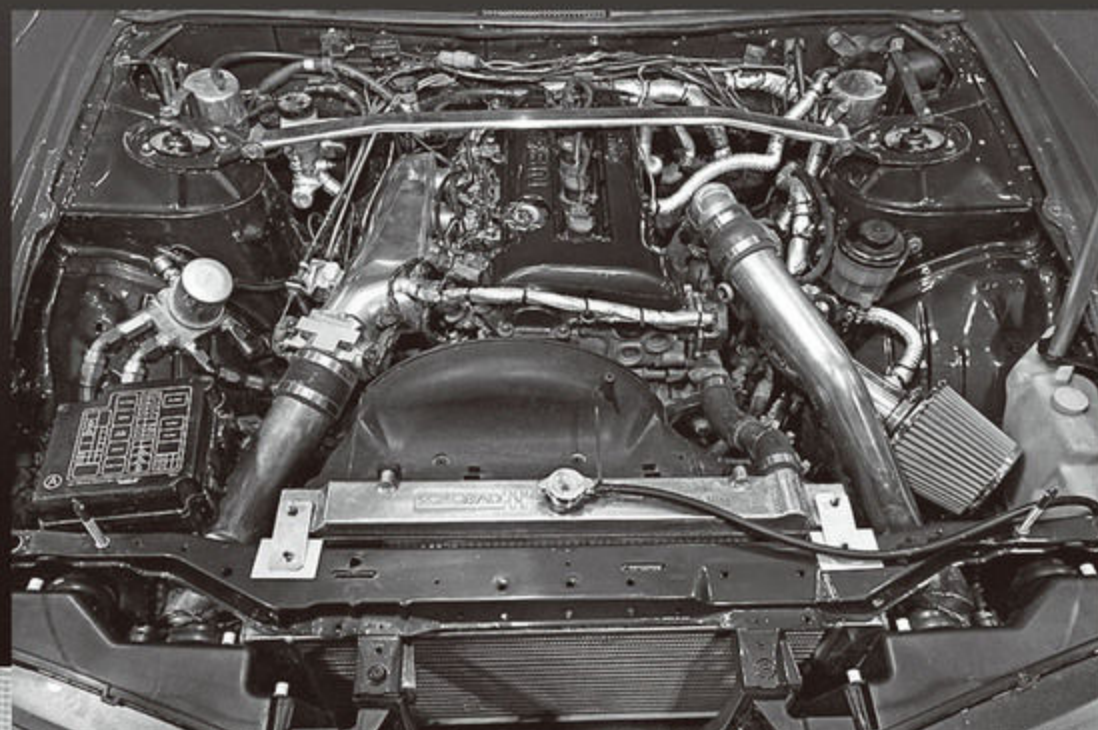
お客さんにチューニングの提案をしていくためのノウハウも、このマシンでさらに蓄積していきたいということだったぞ。

MOZE BOLD WORLD

MOZEシルビア [S14]

☎ 078-961-7801 <http://www.moze-r.com>

エンジンは2.0の排気量のままHKSステップ2カムなどを組み込みポテンシャルアップ。「SR200のノーマルブロックなら大会などでトラブルが起きても替えを見つけやすい」という理由から腰下はノーマル仕様となっている。



バンパーのディフューザーふうデザインとフェンダーから見えるタイヤがインパクトを演出するリヤビュー。サイドステップは取付部を立ち上げないことで大径タイヤ装着時でも接触しないよう配慮されている。

Tuning Car World SHOWDOWN 2014

チューニングカーワールドショーダウン2014

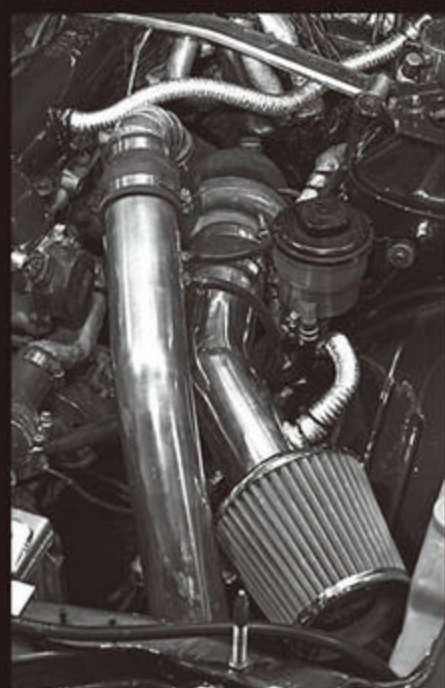


SPECIFICATION

SR20DET改(500ps) HKSステップ2カム(IN/EX: 264度)・FコンVプロ/ドグミッション トラストTD06-23G(TD06改) オートスタッフ・スロットルボディ/サージタンク ボルドワールド・サスペンション エンドレス・ブレーキキャリパー ワークエモーション極(F/R: 10.5J-18 +12) ナンカンNS-2R(F: 255/35-18, R: 265/35-18) MOZEフルエアロ/前後+60mmワイドフェンダー/オリジナルナックル/延長ロワアーム 前後ブレーキバランサー ほか



D1SLのレギュレーションに従い運転席まわりの内装やダッシュボードは完備。センターコンソールには前後のブレーキそれぞれに装着したPバルブを設置し、走るコースに合わせて前後の効きを調整している。



タービンはTD06-20Gをベースにコンプレッサーホイールやエキゾーストハウジングなどに拡大加工を施したTD06-「23G」仕様。低回転域でのトルクと、ワンサイズ上のタービンクラスのピークパワーを両立している。

イカつくも攻めすぎないエアロがステージを問わずに映えるリーガル仕様の後期S14

なお、こちらのエアロは製品としての販売もスタート。今後は同じデザインコンセプトのエアロキットシリーズをS14前期やS15用などにも展開していく予定ということだ。

組み合わせる前後60mmワイドフェンダーは、「フロントに255/35-18サイズのタイヤを収めること」を想定して設計されており、高いスピードでのドリフトにも対応するフロントグリップを稼ぐことが可能な機能パーツという性質も併せ持っている。

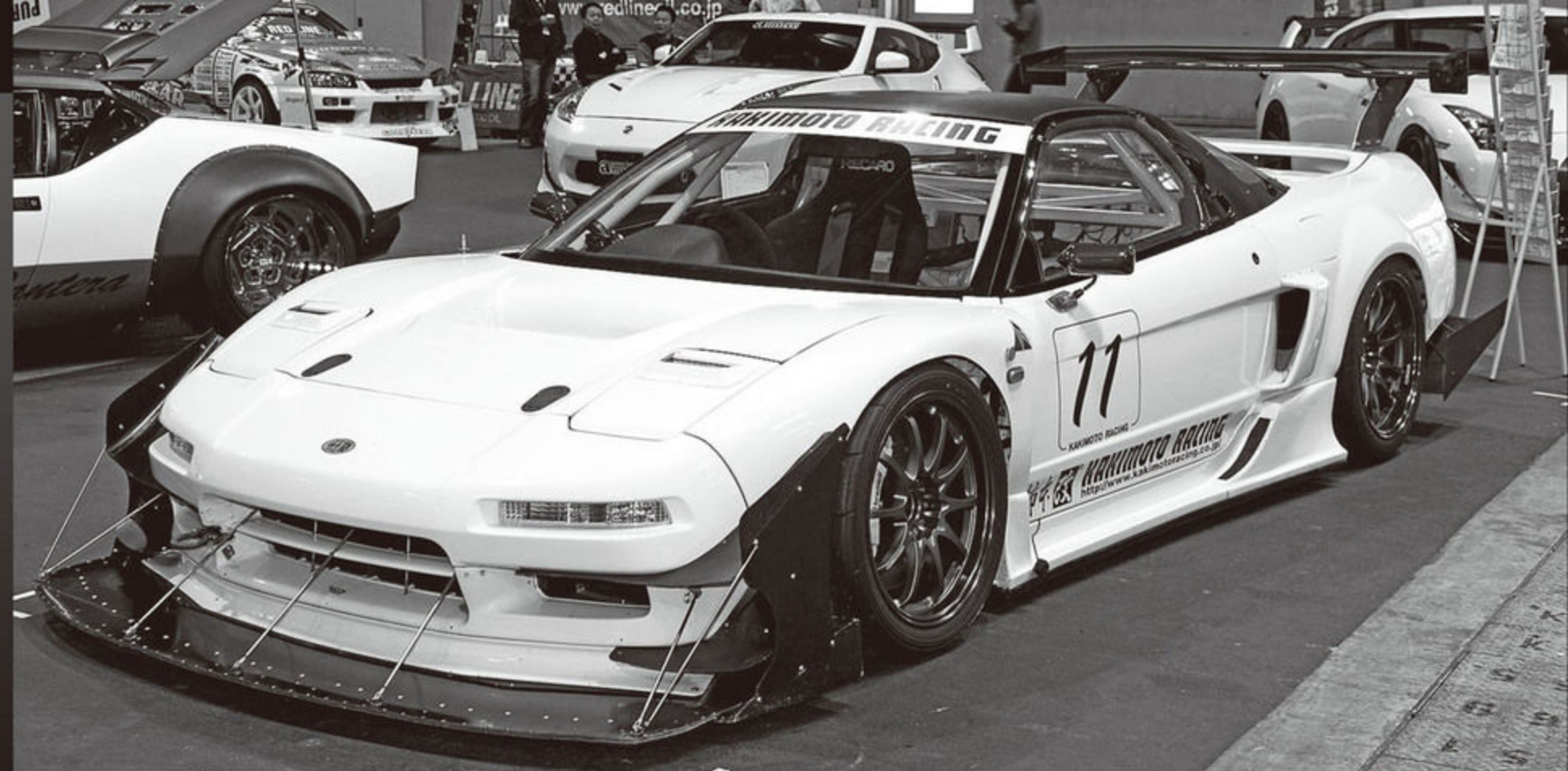
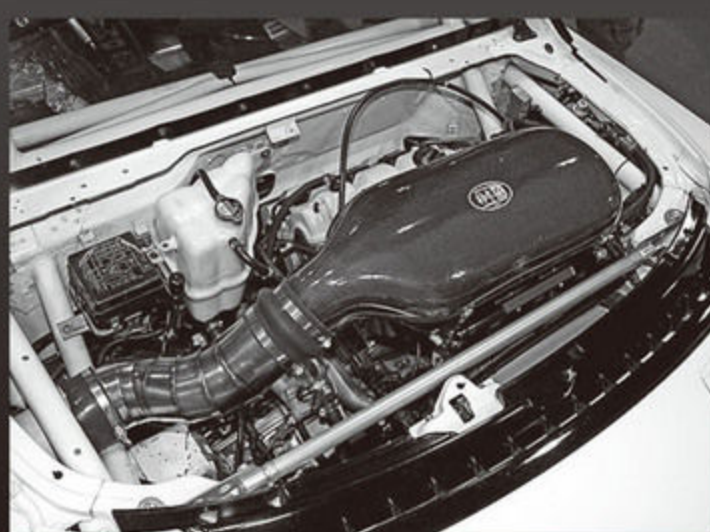
前方に大きく張り出すグリルを中心としたフロントフェイスマスク、前後からタイヤがよく見えることを優先したというワイドフェンダーの形状などは、立体的なラインを多用しながらも「ゴテゴテさせすぎないこと」が狙い。

今回新たにMOZEブランドのシルビア用エアロキットを製作し、会場でお披露目したゼロワン。

カキモレーシング

柿本改 Racing NSX [NA1]

問 カキモレーシング スーパーファクトリー&ワークス
☎072-265-5050
http://www.kakimotoracing.co.jp



新たにハイコンプ化とVTECの撤去が行われたエンジン。VTEC機構を取り払うことで、カム山とロッカーアーム分の軽量化にも貢献する。オイルポンプ新設に合わせてクランクプリーはアルミのダブルプリー化されている。

エンジンのハイコンプ化や軽量化など 戦闘力向上の進化は止まらない!



▶SPECIFICATION

C30A改3.1ℓ仕様(375.5ps) 柿本改オリジナル6連スロットル/インダクションボックス/オリジナルカム/エキマニ/60φデュアルマフラー/燃焼室加工/オリジナルフレーム/サスペンションシステム エクセディ・ツインプレートクラッチ ATS-1.5WAY LSD ほか

今後はエアロなどのボディパーツのリニューアルも検討中。フェンダーやアンダーボードなど、より空力性能に優れた形状へ変更し挙動の安定化を図りたいという。

2013年のチューニングフェスタではNAクラスで2位入賞を果たすなど、マシンメイクが今でも続けられている柿本改レーシングNSX。エンジンはさらにハイコンプ化されパワーとレスポンスが向上している。また、これまで使用してきた2基のオイルクーラー用電磁ポンプをベルト駆動のポンプへ変更したり、VTEC機構を排除したカムを投入するなど、エンジンまわりでの細かな仕様変更や軽量化も着々と進められている。

流行のフェンダー上部ダクト採用! 後期用フェンダーキットを 初お披露目



LEG MOTOR SPORT

青8マンLEGSPORT RX-8 [SE3P]

問 レッグモータースポーツ ☎082-823-5888
http://www.leg-sport.com

新作の後期用クラブスポーツフェンダーキット(前後セット15万円)をまとめて登場したレッグモータースポーツのRX-8。「これでようやく後期ユーザーのみなさんにもフルエアロで完璧なスタイルを楽しんでもらえるようになったよ!」とレッグ倉迫さん。フェンダーに合わせてサイドステップもバージョン2に進化したということだ。



純正の丸みを帯びた形状からイメチェンを図るシャープなラインが特徴的。特にフロントフェンダーは、トップ部にダクトを設け、後方下部も内側にえぐった形状とすることで、フェンダー内の空気を積極的に排出するデザインを採用している。

▶SPECIFICATION

13B-MSP改サイドポート加工 K&Nエアクリナー レッグ・ハイパーインテークEVOフラッシュ/セミリジッドエンジン&デフマウント/カーボンクラッチディスク/ウルトラライトホイール4.2/トラクションLSD/ハイスベックカップダンパーPLUS Eibach エンドレスMONO04フロントキャリパー BiotリヤローターウェッズスポーツSA-15R(F・R: 18×9.5J+25 イーグルRSスポーツ レッグ・GT-Aクラブスポーツエアロ レカロ・RS-G ほか



ド迫力の片側100mmワイドボディで コーナリングスピードの 向上を狙う

Tifaria

Tifaria 35型GT-R [R35]

問 ナカムラレーシングファクトリー
☎0745-83-2125
http://www.team-nrf.com

サーキットでのタイムアタックに挑む予定というこのR35GT-Rは、高い旋回性能を実現するためにワイドトレッド化を想定、そのためのワイドボディキットが装着されている。今後はボディに合わせて足まわりのジオメトリ変更も行い、超ワイドトレッドを活かしたコーナリングマシンへ進化していくそうだ。



完全オリジナルのボディキットはデザインのみではなく空力性能も考慮。タイヤハウスから空気を抜くダクトのほか、アンダーボード一体型のフロントバンパーや後端部を跳ね上げる形状のフェンダーなど、サーキット走行を念頭に開発されている。

▶SPECIFICATION

VR38DETT改 Tifariaオリジナルワイドボディ(開発中)

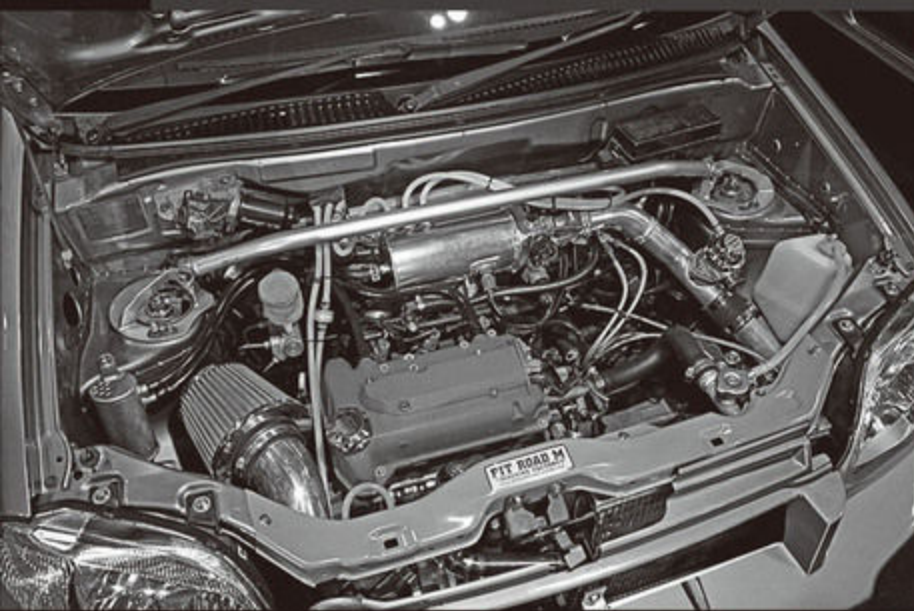
ピットロードMマシンファクトリー

☆イケイケ池ちゃんR34GTKei 300ps-NOS 3号機☆[HN22S]

☎ピットロードM ☎0790-66-3359 <http://www.pitroadm.com>

Tuning Car World SHOWDOWN2014

チューニングカーワールドショーダウン2014



JUNの鍛造ローコン
プピストンとフルカウ
ンタークランクシャフト
を組み込むことで排気
量を830ccまで拡大。
TF05タービンを最大
ブースト圧1.8kg/cmで
まわしきり、NOSを追
加することで300ps
を絞り出している。



ワイドボディ化と排気量拡大で 300psを発揮するモンスターKei



リヤスペースにはロールオーバーが導入され、Bピラーに
ガセット留められている。また、運転席まわりでは視認
性の高い大径タコメーターやイケイケフォーミュラのシ
ーケンシフターが装着されるなど、ドライビングに集中
できる環境作りが行われている。



Kカーをベースに約280ps
を発揮するまでにチューニング
され、ど派手なカラーリングと
ワイドボディで強烈なインパク
トを放っていたイケイケ池ちゃん
号。クラッシュによって大破
してしまった1号機にかわっ
て、ついに完成した新しいマシ
ンがこちら。排気量がさらに拡
大され、TF05タービンとの組
み合わせで300psを発揮す
るモンスターKeiとなった。ワ
イドトレッド化を実現するフェ
ンダーは、鉄板を溶接して製
作されたワンオフ品。BNR34
フェイスのバンパーを装着し、ミ
レニアムジェイドで塗装された
姿には威圧感すら漂う。

▶ SPECIFICATION

K6A改830cc仕様(300ps) トラストTF035HL14GK6タービン/ウエストゲート HKS・FコンVプロ・EVC ピットロー
ドM・M-SPLエンジン/ワンオフサクション&サージタンク/インタークーラー/ビッグスロットル/アラゴスタTYPE-SS改サ
スペンション/ロールオーバー/ワンオフフェンダー/ディフューザー&カナード ハロースペシャル(F・R: 8J×14±0) アド
バンA050(F・R: 185/55-14) ほか

THE対決を勝ち進んだ 4台の入賞マシンを紹介!

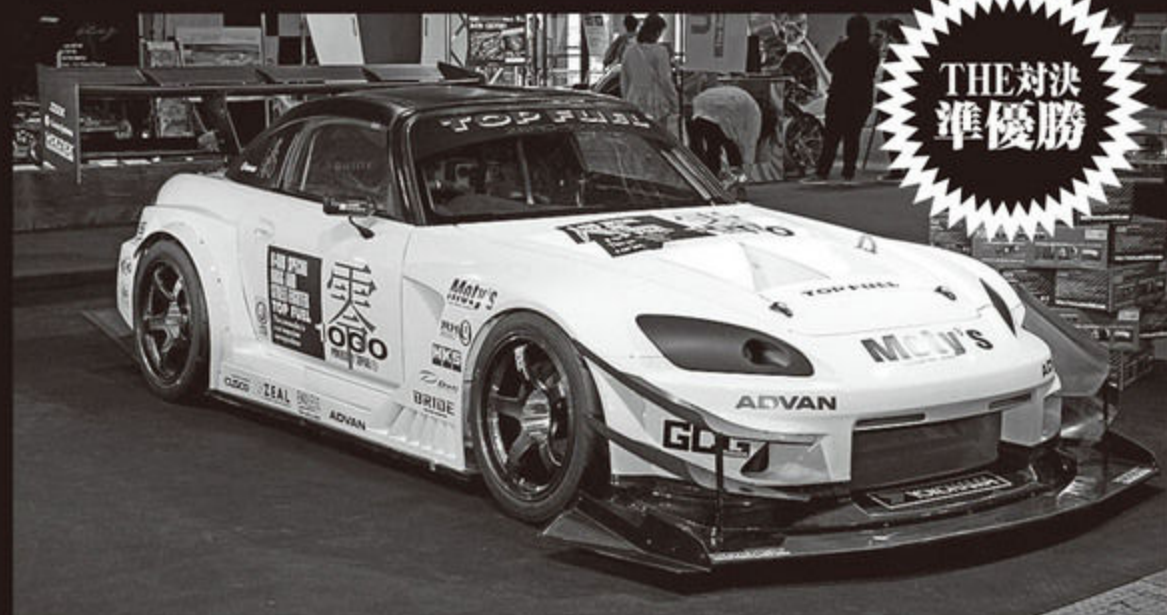
世界の舞台で戦うための 戦闘系エアロが 大迫力!

Top Fuel & ZREO-1000 S2000 TYPE-RR

2014年のWTACに向けて新たに二
段ウイングが装着されるなど、現在も
進化を続けている。



THE対決
準優勝

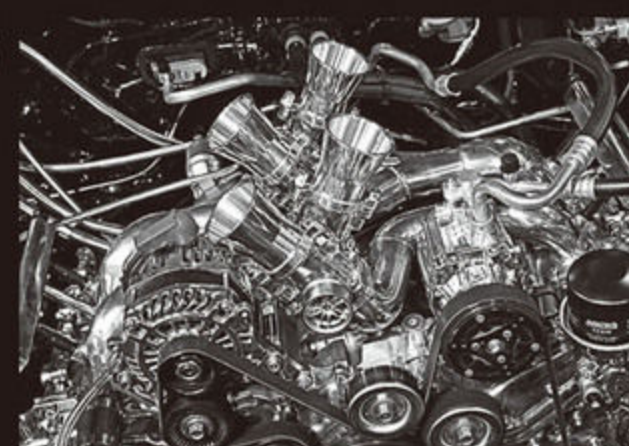


THE対決
優勝

魅せるボディワークと エンジンで THE対決を制覇!!

WELD Techniques Factory WELD×FR-S

4連スロットルが装着されとフルポリッ
シュ加工が施されたエンジンルームの
輝きは文句ナシの美しさを誇る。



ボディ加工によって存在感を増した オンリーワンスタイルパンテラ

Risky Business

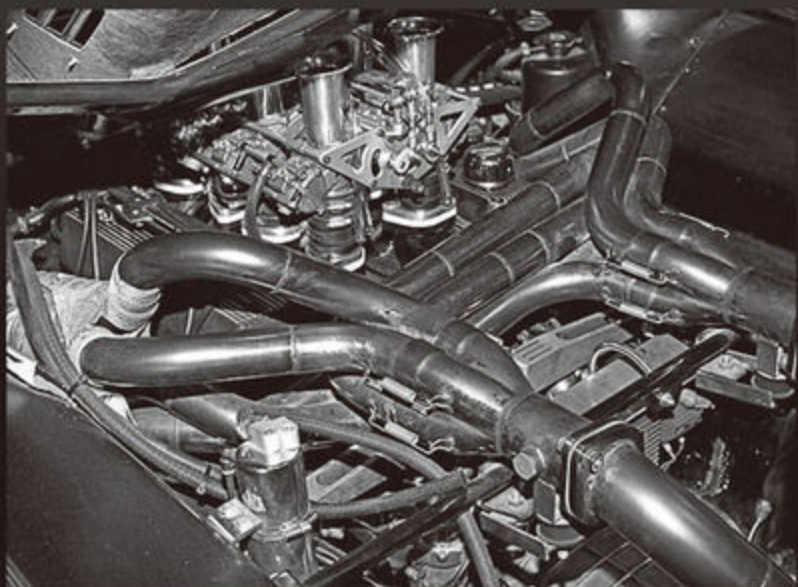
Detomaso Pantra

Ⓜ リスキービジネス ☎052-355-4339 http://rb1998.com

▶SPECIFICATION

フォード351c改 ウェーバー用インマニ&ケイヒンFCRダウンドラフト41φ
8連 リスキービジネス・オリジナルフルタップ車高調/フロント8ポットキャリ
パー+355φローター/リヤ6ポットキャリパー+328φローター/オリジナル
ビレットホイール(F:10J-18インチ・R:15J-19インチ)/オリジナルカー
ボンフェンダー/エアインテーク/オリジナルロールケージ ニット-INVO
(F:235/40-18・R:345/30-19) ほか

エンジン直上にはFCRキャブレターのダウンドラフトタイプを装着。エキマニは左右それぞれのバンクから2本ずつ集合させることで排気の干渉を抑えて高効率化と同時に美しいエキゾーストサウンドを実現している。

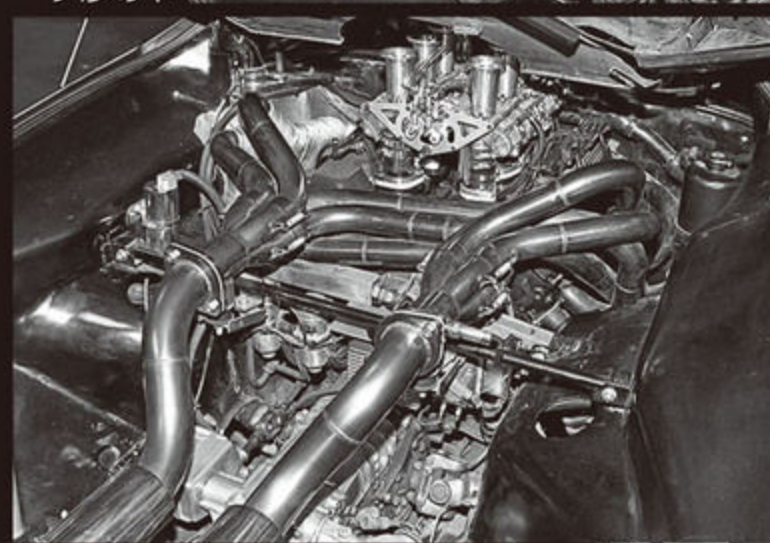


スポーツ走行も楽しむため、シートはスパルコのバケットシートをチョイス。カーボン製のダッシュボードやセンターコンソールにはオートメーターを埋め込んでいる。



ワイド&ロースタイルを具現化したイタリアのデ・トマソ製ボディに、フォード製5.8ℓV8エンジンを搭載するデ・トマソパンテラ。リスキービジネスのパンテラは、ヘッドライトの埋め込みやオリジナルのオーバーエンダー、フロントトリップの短縮加工、そしてオリジナルホイールのデザインを踏襲しながら

18インチと19インチで製作したホイールなどで大幅にスタイルアップ。エンジンや足まわりにもオリジナルパーツを使っている。リスキービジネス岡田さんはこのパンテラで美浜サーキットをはじめとした各地のサーキットでのスポーツ走行も楽しんでいるというぞ。



パンテラのノーマルホイールデザインをそのまま大径化した、リスキービジネスのオリジナルホイール。リヤは15Jのホイールに345幅のタイヤという極太サイズ。



タイプGTワイドボディキットで 速さとカッコよさを両立する

J'S RACING

J'S RACING S2000 TYPE-GT ST

ロングノーズ化やワイド化によって美しいスタイリングを実現し、高い空力性能でコーナリング性能も大幅に高められている。



THE対決
BEST4



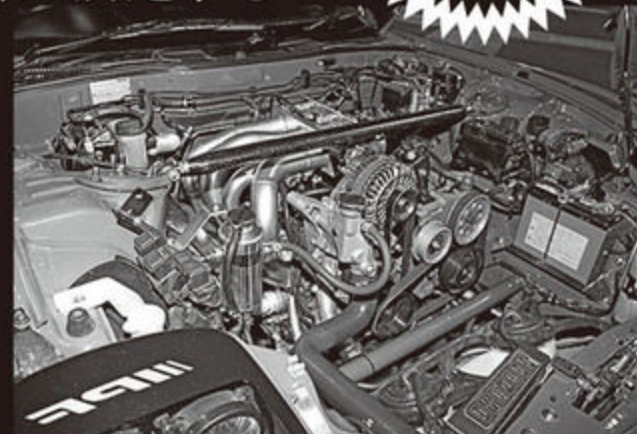
THE対決
BEST4

魅心地よい排気音と共に疾走する 3ローターNA搭載 FD3S!

RE雨宮

ストリート7 -3ROTAR 20B-

NAながら330psを発揮する20Bを搭載。ワインディングや高速クルージングに最適なマシンとなっている。





三栄書房

生涯走り屋

暴走機関車
Daiちゃんの



宣言!

ある程度、審査員の主観や好みが入るのも前提の勝負といえる。でも変なジャッジをしたら恨まれそうだからね、真剣だゾ。
こんなだれもやらないコンテストができるのは、やはり、チューニングカーにこだわってきたシヨウダウンだからだし、幅広いジャンルでチューニングを見てきたオレたちだからできることなんじゃないかな?

毎年恒例、春にポートメッセなごやで開催してきた「エキサイティンググカー・シヨウダウン」、今年からその内容は大幅にリニューアル、春秋と2回、内容に色分けをして行っていくこととなった。
春のイベントは「チューニングカーワールド・シヨウダウン」という名称に変え、トーナメント方式のカーコンテスト「THE対決」をメインに行う。展示車両はプロシヨップ渾身のデモカーに厳選した。ま、春の選抜甲子園みたいなもんかな。
このカーシヨウのメインイベント「THE対決」は、出展車両を2台づつ並べて評価していく。走らないけど、ドラッグレースやドリフト追走トーナメントみたいな勝ち抜いていく方式だ。しかも、クラス分けはナシ!!常に相手が変わり、まったくジャンルの違うクルマともその作りを比べ対戦していく。
評価はとても困難だ。カスタムスタイルがそれぞれ違い、同列に比べられない車両を評価していくんだからね。ジャッジを公正にと言っても比較要素が同じじゃない。

イラスト：加藤浩哉



日本初のトーナメント方式コンテスト “THE対決”は熱かった!

対戦シヨップの代表2名にも審査を手伝ってもらったけど、オレは内心、負けたシヨップに恨まれないかハラハラ...。
案の定、1組目から難しい対決。ザ・アメリカンなフォードGT40と日本の旧車の代表格S30フェアレディZが対戦ステージに上がった。
GT40は1960年代のル・マン24時間レースでフェラーリP4を倒すために開発されたマシンの版復刻モデルで、700ps、実測340km/hというモンスター。
S30Zは、1970年代の車両ながら現代のテクノロジーでフルレストアされ、L型3リッターは300ps以上、エアコンもつけながら走れるモダンな造り。
そして価格にすると...どちらも2000万円クラス!!
ちなみにオレのジャッジは、シヨウダウンでは珍しいアメリカン・マッスルに軍配を上げた。ほかの審査員も同じような評価だったようだ。
しかし、負け

たほうのS30Zだって、相手が少々速い程度のR35GT-Rだったら、勝ち進んだらうな。そのくらい完成度は高いマシンだったんだ。
というわけで、このトーナメント方式は相手しだいでは評価が変わるところが面白いし、ジャッジする側の難しさでもあった。
でも、見るほうには楽しかったんじゃないかな。
ちなみに、映画「ワイルドスピード」で超人気だったウェイルサイドのフォーチューンRX7は、レース仕様のチキチキマシンみたい軽自動車のアルトに負けた。この対決は単純にファンキーな軽のおもしろさ勝ちだったね。

中にはD1GP仕様のスカイラインと180SXによる対決もあったけど、これは意見が分かれ判定がつかず、最終的にシリーズチャンプの180SXに軍配があがったんだ。
そして、優勝したのはウェイルドのストリートFRS。パーツ選びひとつから塗装まで変態的ともいえる作り込みとコダワリで、東京オートサロンやカスタム雑誌で人気があっただけのことはある。
製作者のウェルド伊藤くんが「観客のいる目の前で審査してくれて、とてもうれしかった」と涙ぐんでいたのも印象的だった。

負けて納得いかないチューナーもいただろうけど、このトーナメントは意外と真剣さと遊び心があって、楽しめそう。
9月にはもっとジャンルを広げた「チューニングカーワールド・エキサイティング」を広いホールでやる予定だ。
その時にも、さらに新しいイベントを企画するから楽しみにしてくれよナ!



三栄書房

DFellow
アベちゃんの

新・シャチョー 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>

レースウィークから通常業務へ
高校生になった息子から
溜まった作業を手伝うとの申し出!

みなさんこんにちは、ディフ
エロウの阿部です!

さてさて、先月号で「何とか
完成までこぎ着けました」と
ご報告していたスーパー耐久参
戦車両のフィット。まずは、3
月の最終週にツインリンクも
てぎで開催された開幕戦の結
果報告からです。

新型車のフィット、しかもワ
タクシ自身はじめての耐久レ
ースへの参加! ことで、初
日からマジで何をしたらいいか

わからず、現場でも終始アタフ
タしておりました。

そんな状況下でしたが、ギ
リギリでできたクルマが、何と
か完走できたうえに、クラス3
位の表彰台ゲット! うれし
い結果でレースを終えることが
できました。

それもこれも、チームの皆さ
んや製作に関わった皆さん、そ
してなんと言ってもドライバー
の山下さん、ターザン山田さ
ん、森田さんの3名の、すばら

しい走りがあったこそなし得た
なんともウレシイ結果です。

実はワタクシったら、初めて

イラスト：加藤浩哉



のS耐で当日の現場では知ら
ないことばかり。いろんな想定
や作戦：プランニングも必要
なのね。製作期間を含め本
当に大変な日々でした。

でも、やっぱりオトコとして
生まれてきたから(なのかな?)

の仲間たちにも手伝ってもらっ
ているのですが、なかなか思う
ようにはかたつきません。

そんな中、ここへきて少しだ
けですが力になってくれている
のが、先日無事に都立の工業
高校に入学した長男だったり
します。

なんと、ウチのムスコったら
「オレ、やっと高校生になった
し、他でバイトするくらいなら

”勝負”となると、
体がウズウズ、勝
ちたくて、さらに
上に行きたくて!!
いろいろと限ら
れた状況の中でも
最高のパフォーマンス
を発揮できる
ように、日々研究
しマシンの完成度
を高めていかな
くはないと感
じております。そ
んなS耐初参戦の
ワタクシなのであ
ります。

しかし、現実
はそんなS耐マシ
ンの製作漬けの数
月間のシワ寄せが
やってきています
(汗)。

実は通常業務
が溜まりに溜まっ
てしまい、どれも
これも納期が迫っ
たお仕事ばかり。
簡単にいえば、か
なりイッパイイッ
パイでテンパって
いる状況。時間が足
らないぶんは、昔から

休みの日に仕事を手伝うよ
”と云って、仲間を連れて深大
寺自動車に来てくれるように
なったのです。なんて感動的
な、なんてウレシイお話なん
でしょう♡ ムスコの成長に目
がウルウルです。

とは言え、若干17才の未経
験の高校生に、お客様から預か
ったクルマの作業を任せるなん
て、そんなわけにはいきません。
任せられることと言えば、工
場の掃除、片付け、外した部品
& ネジの洗浄、そして洗車く
らいしかないですすねえ。

それでも、猫の手も借りたい
今の状況では大助かりです。
なんせ、ライトな作業でも、自
分ひとりだけでやると意外に
効率が悪く時間がかかっちゃう
場合も多いですからね。

ちなみに、ムスコには小さい
頃から「不安定で先行きもわ
からないから、オレと同じ仕事
だけはやるな」と、口が酸っぱ
くなるほど言っていたいました
が、クルマが好きに育ててしま
ったこともあり、なんかコチラ
を目標にしている予感がします。
しかもヤロウ、何だか楽しそう
なんですヨ!!

というわけで、シャチョー一人
でやっている深大寺自動車で
実地訓練を重ね、チヨッピリ成
長した暁には、レースにでも連
れて行ってやろうかなあ...なん
て妄想を抱いています。

そして、溜まった仕事を片
づけながら、次のS耐(第2
戦・5月末にスポーツランドS
UGOで開催)に向け、気合を
入れ直している今日この頃で
あります。

頼むぜ息子よ、 父ちゃんはウレシイぜの巻

結局まともに走れなかったけれど、今年の筑波アタックシーズンも終わり、なんとなくホッとひと息付いているアンダー鈴木。かといって連夜のマシンメイクで寝不足気味の毎日はまだまだ続いている。なんせ「WTACまで、あと半年しかねーッス」と、いうわけだからね、やりたいことは山ほどあるんだよね!!

素人最速
アタッカー

アンダー鈴木

やりすぎDIY講座

手作りシルビアで

目指せ、世界ナンバー1

クルマイジリと仕事で
アタマが痛くなってくる!!

昼間は普通のサラリーマンなアンダー鈴木



もつと踏ん張るように
ロングアーム化に着手

こんにちは! 1年が過ぎるのはホントに早いって痛感しているアンダー鈴木です。なにせ、この前、オーストラリアのWTACから帰ってきてリメイクを始めたアツと言っ間に筑波アタックシーズンに突入!

そして、走らせてみたものの、自己ベストの52秒513に届かず。そんな悔しさもあって正月休み返上でタービンのアップグレード作業を始めたのはいいけど、サイド出しマフラーの製作なんかまで

手を出しちゃったものだから、まったく終わらず。

寝不足の毎日を過ごしてなんとかカタチになったのは3月のこと。なんとか新投入したGTX 4088タービンのテストはしましたが、タイムが出るおいしい時期は、完全に逃してしまっただけという印象ス。

そんな言い訳はさておき、その際に感じたのが、ちよつとオーバーステア気味で、まだまだセッティングの余地があるなということ。なんせ、2枚ウイングを全開に起こしてバランスを取っていたから

逆に言えば、GTX 4088 Rを入れて、それほどパワフルになったってこと!? これから1000PS仕様の2.4Lエンジンを積むことなんかも考えると、これはなんとかせねば...

な〜んて考えていたら、ひらめきました。そうです、オイラのS15は思い切りワイドボディ化しているのに、アームとかはノーマルのままだったことを。そのあたりを改善してやれば、もつと走り

ら、アシもロングアームにしても、もつと踏ん張るように仕立てあげようって魂胆です。

ロングアームやデフションロッドを延長するのはもちろん、ジオメトリを考えると、アッパーマウントも思い切り外側にオフセットしたい! なんて思ってます。

最新のCADデザインで
アッパーマウントを製作

そこでオイラが相談したのが、3DCADの機械設計を手掛けている「ブループリント」の森元さん。このお方、なにがスゴいって、オイラが頭のなかで妄想してい

フロントサスのロングアーム化を実現するべく ワンオフのアッパーマウントを 3DCADでデザイン設計!

最新鋭の3D-CAD設計は
ハンパじゃない凄さッス!

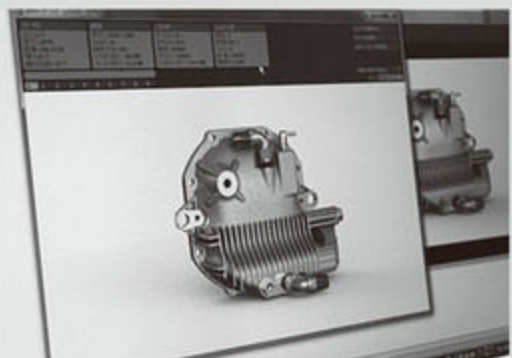
ブループリント
森元さん

こうやってカタチに
していくんです!

リアルすぎる...

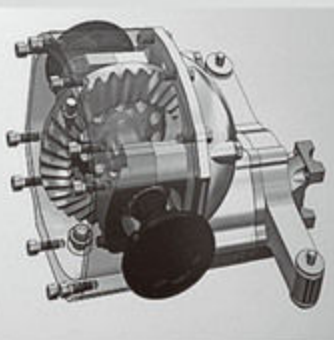


メーカー系の機械設計などを請け負っているブループリントの森元さん。実は、裏方として多くのチューニングパーツの設計を手掛けてきた人。「それなりに費用は掛かりますが、ワンオフのデザイン設計〜加工も承りますよ」というから、作りたいモノがあるひとはお問い合わせを。



まるで写真のように見えるけど、じつはCADデータから起こしたCG。今どきの高性能CADではこんなことも朝飯前。よりリアルな完成予定デザインをデータ上で見ることも可能なのだ。

鋳物の型は非常に高価なので、失敗は許されな世界。そこで便利なのが業務用の3Dプリンター。写真のZ33用デフカバーはナイロン素材から削りだした試作品だが、まるでモノホンの精巧さ!



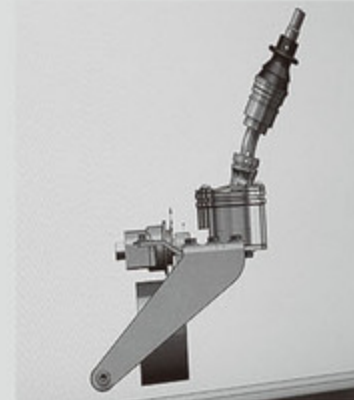
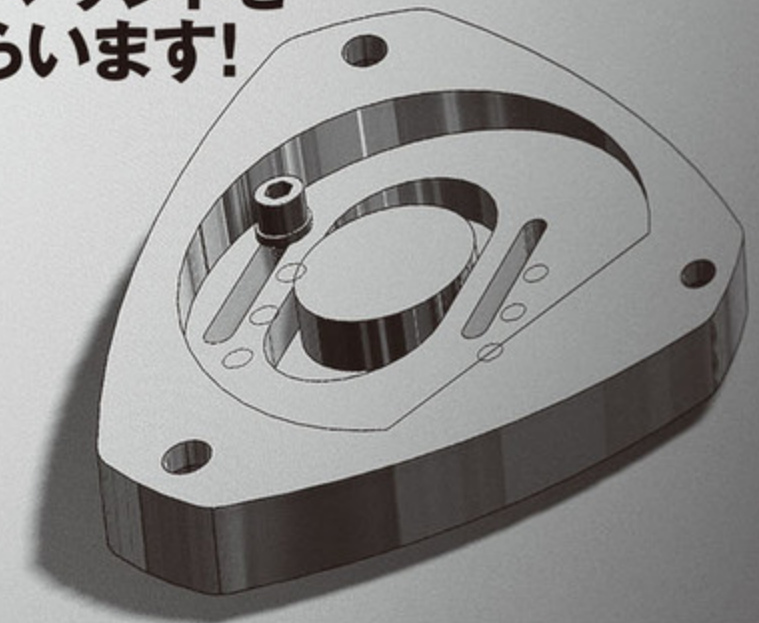
なんと透視図を作れることもできる。こうしたソフトを使えば、たとえばデフオイル容量の算出なども、机上でできてしまうという。



ワンオフのアップーマウントを CADで設計してもらいます!

ここで紹介するのは、どれも3次元CADでデザインしたもの。アンダー鈴木もウイングやアンダーパネルのデザインなど、いろいろと協力してもらっている。今回はピロアッパーをどんな設計にするか? 森本さんと打ち合わせを重ねていたぞ。

他車種ナックルとハブを合わせて流用したいとか、外車の大型デフを国産車にボルトオン装着するためのブラケットを作りたい! など、マニアックなニーズにもシッカリ応える



パーツのイメージを伝えるだけで、CADデータとして起こしてくれるんです。

しかも、森本さんは某チューニングメーカーで製品開発の仕事をしていただけあって、クルマにスゲー詳しくて、何でも話が通じちゃう。イメージや使い道を伝えるだけで、使う素材や設計まで考えて、カタチにしてくれちゃうのだから本当にありがたいッス。

そんなこんなで、ワンオフアッパーマウントを作る相談をしていた時、ブループリントの森本さんがこっそりと見せてくれたのが、3Dプリンターで作ったというZ33用デフケース。

ナイロンを削り出して作った試作品とのことですが、これがハンパじゃなく精巧にできているじゃないありませんか。しかもコレ、熱の影響の少ないサクションパイプなんかだと、そのままシャシダイキャストに掛けて性能評価までできちゃうとか。

こいつはスゲーなと、まじまじと観察していると、これを流用できたらトラブル対策にもなりそ

うだなって、またしてもひらめいちゃいました!

というのも、Z33用のデフケースって、おなじR200系でもシルビア用のよりデカくて、強度があるらしいんですよ。しかもドライブレビオンまで太くなっているとか!?

(↑スミマセン、ホントかはまだ未確認です)

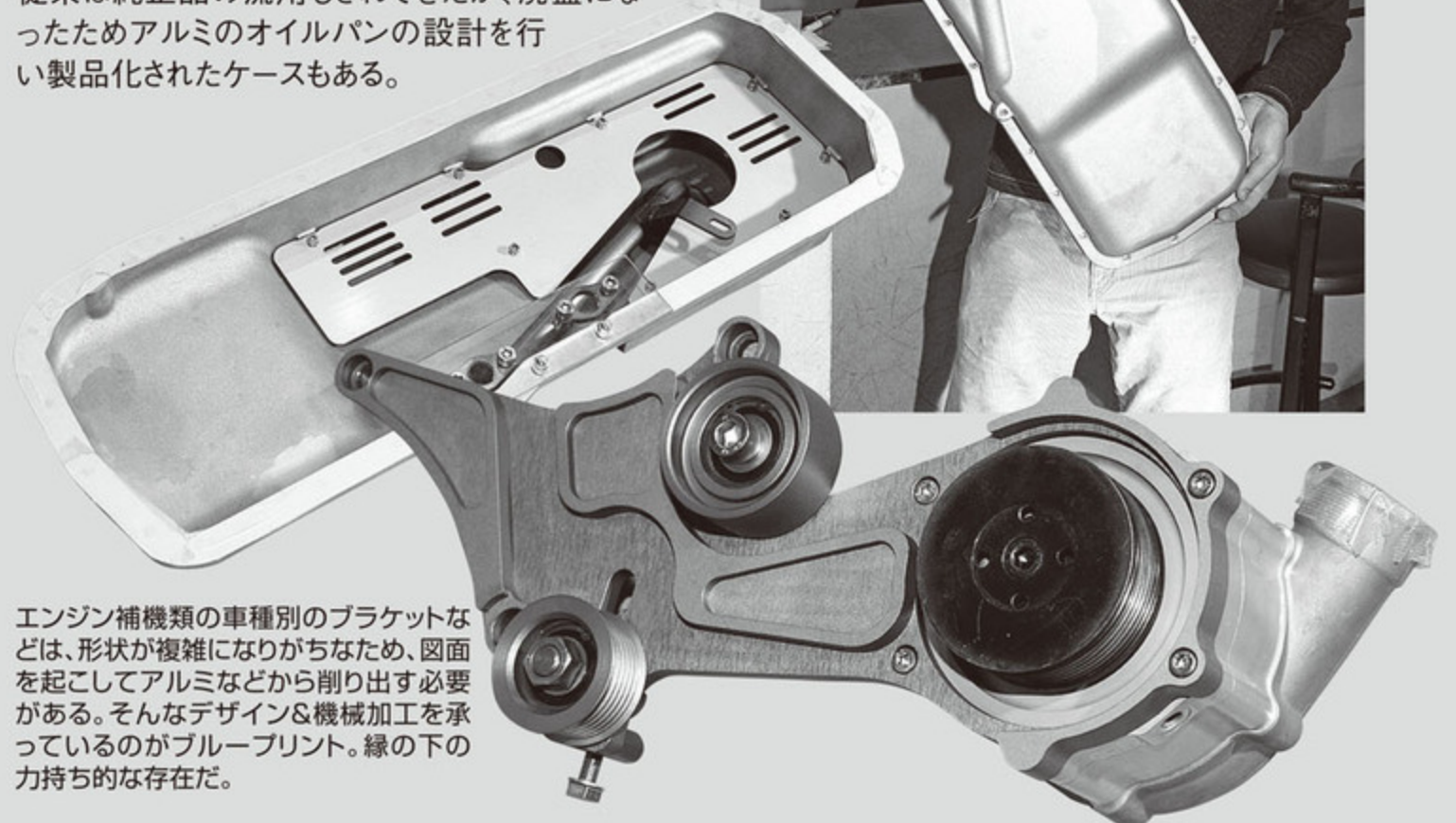
今年のWTAACでは最後の最後でデフをぶっ飛ばして苦い思いをしているので、これでうまく対策できたらいいな~と思い、ピロアッパーの設計をお願いするついでに(?)、こちらもおねだりしちゃいました。

そんなわけで、いろんな人に協力してもらいながら(↑迷惑を掛けている毎日。世界最速を目指して全力で頑張ってますので、皆さん応援よろしくデス。

ない部品を作るのが
ボクの仕事です!

CADでデザインしたものが こんな風にできあがる!

旧車に新型のエンジンを換装する際、オイルパンのたまり場が逆で、メンバーに干渉するケースも多い。そのため従来は純正品の流用もされてきたが、廃盤になったためアルミのオイルパンの設計を行い製品化されたケースもある。



エンジン補機類の車種別のブラケットなどは、形状が複雑になりがちなので、図面を起こしてアルミなどから削り出す必要がある。そんなデザイン&機械加工を承っているのがブループリント。縁の下の力持的な存在だ。

一緒にチューニング雑誌を作ろうぜ!! 編集者候補 大募集!!

スポーツカー&チューニングが大好きな
『知りたがり&教えたがり』を待ってます!

オプション2、オプション、ドリフト天国、Gワークスなど、チューニング雑誌を制作しているディーゼ・クラブでは、新規事業や編集部体制強化のため若手スタッフを大募集中。

イベント会場などで『どうしたら編集部員になれますか?』なんて質問をされることがあるけれど、まさに今がそのチャンスだ!!

編集部員に向いているタイプは、「見たがり・知りたがり・教えたがり」な人。ディーゼ・クラブの編集部員になれば、誰よりも早くチューニングの最前線情報に触れられる可能性があるし、自分たちで新しいチューニングの世界をつくり出していけるかも。

編集部が求める人材は、チューニングが大好きなことが大前提。さらに、整備スキルやデザインスキル、編集スキルなどを持つ関連業務経験者も大歓迎。

熱意があれば未経験者でも問題ナシだけど、みんなが遊んでいるときに仕事をすることになるから、ハンパな気持ちの人は続かないよ!!

Option OPTION2 Two DRIFT G-works

5個以上あてはまったら素質アリ!!

- ☐ スポーツカーやチューニングに興味がある
- ☐ 知りたがりである
- ☐ 他人とおしゃべりするのが好き
- ☐ 人見知りしない性格だ
- ☐ 自慢話が得意である
- ☐ チャレンジ精神にあふれている
- ☐ 写真や動画を見たり撮ったりするのが好き
- ☐ 読書やネットサーフィンが趣味
- ☐ 他人に説明するのが得意

興味のある人は左記まで問い合わせを。
応募判断のための説明依頼も歓迎します!!



【募集職種/要項】

編集スタッフ募集

- ・自動車専門雑誌の企画立案・編集全般
- ・21~26歳程度(高卒以上)
- ・要普通免許(AT限定不可)
- ・月給21.5万円以上(年齢・能力を考慮し決定します)
- ・通勤交通費支給(マイカー通勤可/駐車場完備)
- ・2ヶ月間程度の試用期間あり

【勤務地】

東京都江東区新木場1-14-5

【応募方法】

履歴書(要写真)に希望動機を添えて応募ください。
書類選考後、こちらから面接の日程をお知らせいたします。

【応募先】

〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5
株式会社ディーゼ・クラブ 人事G 担当 戸田
☎03-3522-6670

Attack

CENTRAL CIRCUIT

因縁の対決!?

関西勢
VS
遠征組

最速の称号を賭けた セントラルサーキットでの大激戦!!

今、関西で盛り上がりつつあるタイムアタックムードに共鳴した全国のトップランカーたちが、関西勢との交流戦を行って過去の記録を塗り替えてやろう(←という意図だとOPT2は解釈)という、熱い闘志をもって開催されたのがAttack関西。これまで、筑波で2年に渡って開催されてきたタイムアタックバトルの関西編というわけだ。当日は朝まで雨が残り、決してベストな路面状況でのアタックとはならなかったが、集まったアタッカーのメンツを賭けたバトルは交流戦というよりは、因縁の対決ってカンジ。というわけで、Attack関西に出場した、地元トップランカーの中から注目の車両をピックアップして紹介していこう!!

関西

BATTLE IN KANSAI



①②③ビッグシングルのT88-34Dで高回転域のパワーを稼ぎ、NOSはパワーの上乗せではなく、低中回転域のフォローに使う。その結果、600psを発揮するハイパワーユニットながら3300~7300rpmというかなりワイドなパワーバンドを確保している。



REMS REDTREE CCFD3S magic

RX-7 [FD3S]

■SPECIFICATION■

13B-REW改(約600ps・車重1130kg) REMS・ブリッジポート加工 トラスト・T88-34タービン NOS HKS・FコンVプロ/EVC/シーケンシャル6速 カーツ・LSD オリジナル車高調(FR: 25kg/mm) SEI・プロトタイプキャリパー アドバンA050(F: 295/30-18・R: 295/35-18) TWS・T66-F(F: 10.5J×18・R: 11J×18) magic・Gフェイスフルエアロ ワンオフ14点式ロールケージ ほか

Attack
関西
BATTLE IN KANSAI

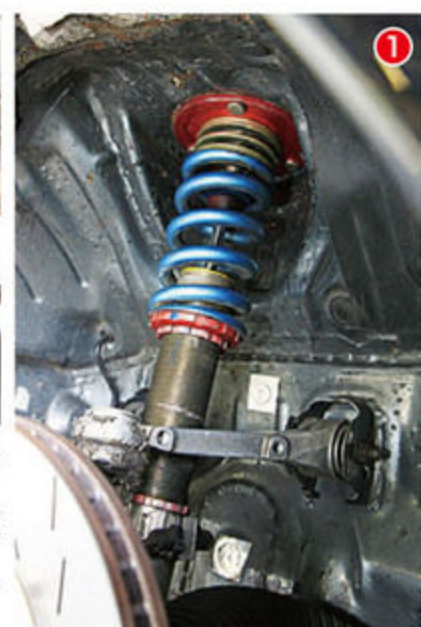


Driver
CCキタジョー

ここ数年、関東に頻繁に出向き、筑波サーキットのタイムアタックイベントでも常連化するつあるCCキタジョー。古株のトップアタッカーとして関西では知名度も高いが、ココ数年はウデを試し、名を高める意気込みで、聖地筑波でのチャレンジを続けてきた。

しかし、2013~2014年のタイムアタックシーズンは、セントラルサーキットに通い詰めるCCキタジョーの姿が度々目撃されていた。

並々ならぬ執念で彼が挑んだのは、1分20秒の壁をこじ開けること。これまでにこの難業を成し遂げたのは、シヨップのデモカーでわずかに数台。アマチュアであるドライバーは未到達の領域で、関西を代表するアタッカーとしては誰よりも先に到達したい通過ポイントでもあり、実際それが見えてきていたのだ。



①N1ダンパーベースのオリジナル車高調は、ハイレートでリバンプのストロークが多めの設定。ブレーキを残さず、ていねいに乗る仕様だ。
②FD3Sはリヤ純正アームのタワミが大きいので、強度確保を目的に、ロワアームをはじめとするアーム類をスーパーナウ製に変更。調整幅も格段に広がった。
③ブレーキは国産モノブロックキャリパーとクラフトカンパニーのローターを組み合わせる。パッドはアドヴィックスの試作RSモデル。

そのため、エンジン、アシ、デフを中心に車両のすべてをリンクさせるべく、イチから緻密に作り込んでいった。

特にアシはフロント荷重を載せずとも、最小限のステアリング入力でも曲がついていくセッティングを模索。

LSDもアシの特性に合わせ、毎回自分で組み直す。色々と試した結果、今は滑らない程度に効かせる方向で落ち着いているという。

「唐突な動きをなくし、タイヤへの負

BEST TIME

1分19秒864

セントラルサーキット

57秒077

筑波サーキットTC2000

Attack関西当日のリザルト

Did Not Start



セントラル最速のプライベーター 現状に満足せずターゲットは1分17秒台!!

①マジックのフロントディフューザーに、自作のカーボンアンダーボードを追加。強大なダウンフォースでワイドタイヤを徹底的に押えつける。

②③ドアやハッチにもカーボン製が用いられ、総重量は1130kg。それでもこの領域のアタック号としては、まだ重いそうだ。

④マジックのワイドボディを導入し、さらにインナーフェンダーの一部をカットして前後とも295幅の18インチをインストール。フロントは干渉のリスクがあったため、30扁平としている。



①各ボタンがステアリングに集約された機能的なコックピット。ただし、軽量化を追求する上では、ダッシュボードなども見直す必要がありそうだ。

②長く走り続けることを見据え、ボディはスポット増しとワンオフロールケージを駆使して、頑強に作り込まれる。

③パワーを上乗せしていくと、純正の強度不足が一気に露呈してしまうミッション。この車両ではHKSのシーケンシャル6速を選択している。



担を減す」のがタイムに繋がるとの結論に達したのだ。

エンジン特性のセレクトも基本的な考え方は同じ。高回転でパワーを狙っていくよりも、幅広いパワーバンドとフラットな出力特性を優先。唐突な出力特性はホイールスピンを誘発し、結局タイヤに負担を与えチャンスを逃がしてしまう。

「約20年の走り屋人生で最大の転機だった」という大規模な変更を乗り越え、ベストな路面コンディションと気候が重なった時、ついに大台を突破し、1分19秒864を樹立、目標をひとつ達成した。

しかし、アタック関西の開催日前に、エンジンの圧縮が落ち当日は流す程度の走行となってしまうタイム更新はならなかった。

だが「セントラルではまだまだイケますよ。17秒台には到達させたいですね。今から来シーズンが楽しみです」と、かなり手応えを得ているようす。

ただし、現状の1130kgというウエイトはトップランカーとしてはかなり重い部類に入る。当面はマイナス100kgを目標に、シェイプアップに取り組むそう。

**K20A&4連スロットルに295のSタイヤ
NAながらターボチューンドを凌駕する
1分22秒台!!**

**Attack
関西**
BATTLE IN KANSAI



①② ハスポーツ社の換装用エンジンマウントを用いてDC5のK20Aをスワップ。FD2純正ピストンを組み込んで圧縮比アップを図り、ハイカムや4連スロットルも追加。ホンデータで現車合わせを行い、6000rpm以上を常用域として調教されている。

TON-CIVIC SiR 改K20A EG6

CIVIC[EG6]

■SPECIFICATION■

K20A改換装(243ps・車重890kg) 戸田レーシング・A3カム/4連スロットル F D2純正・ピストン/ファイナル/マスターシリンダー K-TUNED・エキマニ ホンデータ現車合わせ DC5純正・ラジエーター トライボックス・チタンマフラー/強化サスペンションブッシュ スピリットダンパー スプーン・フロントキャリパー DC2純正リヤキャリパー アドバンA050(F:295/30-18・R:255/40-18) ワンオフフロントフェンダー クスコ・ロールケージ改 ほか

①③ パイプ長を稼いだ設計となるKチューンのエキマニを装着するため、マスターバックスレスにしてスペースを生み出した。ただし、そのままだとダイレクト過ぎるので、FD2純正マスターシリンダーを流用。それに合わせてアクレに特注パッドをオーダー。マフラーは軽量化を兼ねてトライボックスオリジナルのチタンを選ぶ。薄板材で心地よいNAサウンドを奏でるのも特徴。



BEST TIME

1分22秒959

セントラルサーキット

Attack関西当日のリザルト

1分23秒683



①フロント荷重でステアリングを切ったときの反応が鈍いと感じ、タイヤハウスの補強に加え、フロントオーバーハング部にパイプを追加。応答性を向上させている。
②クスコのクロモリ6点式をベースに、さらにパイプが多数追加されたロールケージ。下部をカットして装着することで、低重心化も図られている。



関西ではタイムアタックよりもレース形式の走行会が主流となっていることもあり、もともとは周回レースでターボ勢を駆逐する目的で製作されたTONのEG6。

周回レースではバトル中の接触もあり得るので、EG6の弱点であるボディ剛性不足を補うためにはもちろん、乗員をしっかりガードするためキッチリとしたロールケージを取り入れている。

そのため、車重は関東勢の超軽量マシンと比べるとやや不利ともいえる(と言っても890kg!!)状況。

しかし、それを言い訳にはしたくないと、2013のK20Aを4連スロットル化して換装、さらにボディをワイド化し295幅18インチのSタイヤをフロントに履きこなし、圧倒的なコーナリングスピードを実現している。

ターゲットはセントラルサーキットに絞り込み、2年の歳月を費やして



①フロントはFRPフェンダーをワンオフ製作して片側50mmのワイド化を敢行。さらに7度のキャンバール角を与えて、295/30-18をタイヤハウス内に収めている。
②スピリットの車高調は、走るたびに仕様変更を行い、進化を重ねてきた。現在は可能な限りストロークを確保し、積極的に前後の荷重移動を活用する仕様となっている。
③フロントブレーキはスプーン製キャリパーを導入。ハブやローターはDC2の98スペック純正を流用し、リヤはキャリパーもDC2純正に置き換えられている。
④リヤのロワアームには延長加工を実施。叩き出しとワンオフオーバーフェンダーによって、リヤにも255幅タイヤを装着する。



細かな仕様変更を重ねた結果、昨シーズンには1分23秒5だった自己ベストが、2013-2014シーズンには1分22秒9にまで刻み込む大躍進。当初の目的どおり、セントラルサーキットのタイムランキングでも超上位入り、たとえチューンドターボ車であっても、まったく問題なく凌駕できる領域に達している。

その一方で、関東勢との交流戦になった今回のアタック関西では、かなりの刺激を受けたようす。「筑波もいずれば行ってみたい。でも、行くならやっぱり58秒台は出したい」と、遠征してきたライバルたちに負けない新たな闘志を見せてくれた。

遠征組に聞く!!

セントラルサーキットの感想は?

「初セントラルだけど、もうサイコー!! このコースレイアウトの感じは、関東には存在しないから楽しいヨ。セントラル対策として、仕様についてはバネレートは筑波よりも4kg/mmずつ下げて、フロント24kg/mm、リヤ20kg/mmにできたんだ。それでも全体的に路面のμが低いので、縮み側の減衰力を4段階マイルドにしました。まだ克服しきれてないから次があれば、もちろんまた来ますけど、その時は3速のギヤをもう少しロングにして、リバンプのストロークを増やそうと思う。狙うのは1分22秒5!」



G.WORK☆Ω☆ATS☆EG6

CIVIC[EG6]

BEST TIME

58秒680

筑波サーキットTC2000

Attack関西当日のリザルト

1分23秒032

600kg台の超軽量化されたボディなど、独自のノウハウを積み重ね、筑波で58秒台を奪取する号EG6。異色・激速シビック乗りとしてタイムアタッカーの中でも一目置かれる存在だ。従来から積み重ねてきた軽量化やエンジン・駆動系のチューニングに加え、2013-2014シーズンは、フロントセクションを中心にエアロメイクにも注力している。



スリリングなレイアウト
サイコーに
攻めがいのある
コースだね!!

STILLWAY@ Fuel EVO IX

LANCER EVOLUTION IX [CT9A]

■SPECIFICATION■

4G63改(約650ps・車重1350kg) HKS・GT3540ハイフ
ロー/ピストン/クランク/コンロッド/FコンVプロ/EVC
NOS トラスト・カム/オイルクーラー Kansai・インマニ ス
ティルウェイ・マフラー ARC・インタークーラー/ラジエター
エクセディ・クラッチ スティルウェイ・車高調(F:14kg/
mm・R:12kg/mm) アドバンA050(F:265/35-18
R:295/30-18) VOLTEX・ホイドボディ/アンダーボ
ード スポット溶接 ロールケージ ほか



①②エクステリアはボルテックスのワイドボディで武装し、アンダーボードもボルテックス製を導入。岡山国際のように、それなりにスピードレンジが高いコースでは、心強い武器となるはずだ。
③軽量ドアなどのパーツも積極的に導入し、重量は1350kgにまで削減する。

①2年前にアタックを行った際は前後とも265幅だったが、今回はリヤを295幅へと拡大してきた。
②車高調はスティルウェイオリジナル。フロントを軸に、アクセルを踏んだ瞬間にリヤも機能するセッティングとしている。



自身が保持していたセントラルサーキットの素人最速タイムをCCキタジヨウが塗り替え、さらに1分19秒台に突入したのを受け、休止していたサーキットアタックを再開したコニQ。
タイトなセントラルサーキットを攻略するため、排気量の拡大とタービ

ンセレクトによって、ドロップした瞬間でも素早くトルクが発生し、幅広いパワーバンドを備えたエンジン特性に仕立てられている。
現在持つ1分20秒106を記録した2年前から大きく変わったのはタイヤサイズ。ワイド化のトレンドを取り入れ、リヤタイヤを265幅から295幅へと拡大。
今回はトップタイムを記録してその貴録を見せつけたものの、レコードの更新はならず。
しかし「ミッションの耐久性に不安を抱えるものの、クリアさえ取れば、1分18秒もイケる!」と、強い手応えを感じている。



①タイトコーナーが多いセントラルで重要なのは立ち上がり。HKSの2.3ℓでぶ厚いトルクを確保し、瞬発力を強化する。
②タービンはGT3240を選び、2.3ℓ化した4G63との組み合わせで650ps前後を発生。セントラルには2本の長いストレートが存在するため、ハイフロー加工を施して伸び感を稼ぐ。
③タービンの立ち上がりを補うツールとしてNOSを導入。エンジン回転数やアクセル開度とリンクして、FコンVプロでコントロールを行う。

カムバックでレコード奪還に挑む!! Attack関西制覇でその実力を見せつける

BEST TIME

1分20秒106

セントラルサーキット

Attack関西当日のリザルト

1分20秒852

Attack
関西
BATTLE IN KANSAI



重量バランスにもこだわり、隔壁を製作した上で、助手席があったスペースに安全タンクとフューエルクーラーを搭載。水を使った冷却にも対応している。

トップ差0.5秒で2番手 GT-R&4WDの強さを証明!!

2本の長いストレートと起伏のあるコースレイアウトを誇るセントラルサーキットでは、大きなパワーとトラクション性能を兼ね備えたマシンには適したコースのひとつ。

現在のランキングには含まれていないが、一説によると過去に1分18秒台をだしたGT-Rが、チューニングカーによるコースレコードではないか

とわれている。

そんな中で、オートセレクトで作られたしげるR34 GT-Rは、最もレコードに近い位置にいるマシンの1台、普段は岡山国際サーキットをホームとし、周回レースなどに参加しているという。

BEST TIME
不明

Attack関西当日のリザルト

1分21秒301

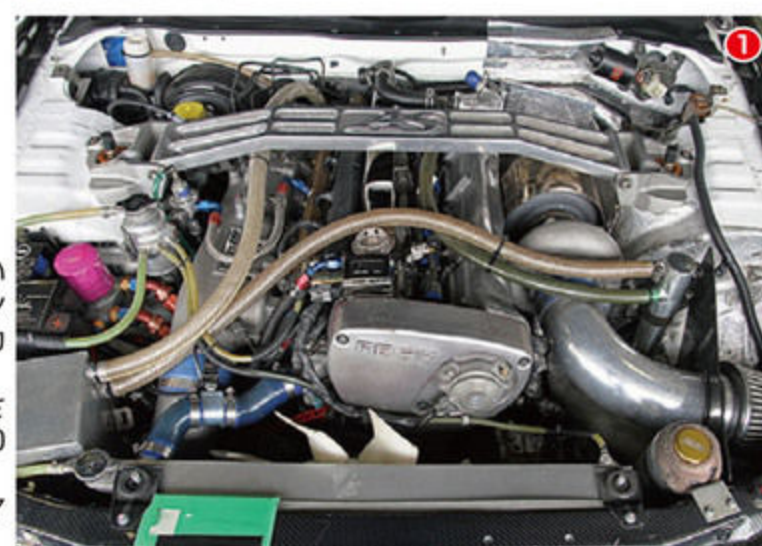
AUTOSELECT R34

SKYLINE GT-R [BNR34]

■SPECIFICATION■

RB26DET改800ps ミツビシT88改カスタムタービン(最大ブースト圧 1.7kg/cm²) OS技研:ピストン/コンロッド HKSカムシャフト(IN:260度・EX270度)/Vカムシステム/FコンVプロ/EVC オートセレクト車高調(F:16kg/cm²・R:15kg/cm²) エンドレスブレーキキャリパー ほか

①OS技研のピストンとコンロッドを使い内部まで強化されたRB26DET。タービンはT88改、可変バルタイであるHKSのVカムも装備し、低速トルクを向上させている。
③タービンは独自のハイフロー加工がなされたT88、ブースト圧1.7kg/cm²時に約800psを発揮するという。
④マフラーはチタンのセンター出し、軽量マフラーによる機能向上は計り知れない。



①②ミッションは純正の6速ゲトラグ。ボディ補強をしっかり行うことで、オリジナルの湾岸サスキットの機能がますます発揮される。ブレーキキャリパーはエンドレスの6ポット、レース主体だけにダクトなど、ブレーキ冷却のギミックも充実している。

遠征組に聞く!!

セントラルサーキットの感想は?

「バックストレート以降の上りセクションはかなりテクニカルだね。でも、ボクは筑波も鈴鹿も同じセッティングで走っているの、このセントラルでも特別に仕様やセッティングを変更することはなかったよ。今回は午前中がウェットだったこともあり、時間が足りなくてGSコンパウンドでのアタックができなかったのが心残り。もし次回があるのなら、やっぱり1分20秒は切りたいですね。」



Wacky mate masa32R

SKYLINE GT-R [BNR32]

BEST TIME

55秒856

筑波サーキットTC2000

2分9秒989

鈴鹿サーキットフルコース

Attack関西当日のリザルト

1分22秒812

**昇りセクションがテクニカル
GSコンパウンドで走りたかったヨ!!**

鈴鹿をホームコースとするタイムアタッカーながら、遠征先の筑波サーキットでは55秒台とチューニングカーの中でも超上位につけているmasa55さん。目標はとどまるところを知らず、まずは54秒台入りを狙っている。タービンはT88-34Dをセレクト、エンジンは2.8ℓ化などでトルクフルなエンジンを作り上げ、ホリゾンタルのシーケンシャルミッションとSタイヤで路面に駆動を伝えていく。Attack関西当日は、電装系のトラブルに泣いたが、それでも、トップクラスといえる1分22秒台を記録している。





大切にしていたRに
もう一度乗りたい!!

10年放置の チューン 復活 プロジェクト

BNR32 GT-R RESTORATION REPORT

復活の日が
近づいてきた感じ♡

オーナー
野瀬さん

お待たせしました
できましたよ〜ッ!!



ナチュラル9
YUTAさん

すでにフルレストアの領域?
塗り立てのピカピカボディは
見るだけでもワクワクだ!!

板金にボディを持ち込んだのが昨
年の秋...ってことは、あつというまに
半年間の休載があつて、ついに目覚め
たチューンドR復活プロジェクト。

ボディを預けたナチュラル9さん
も、チヨッピリわがままな板金依頼だ
けど本業の合間を見ながらコツコツ
と仕上げてくれたというわけだ。

できたボディは、オーナーの野瀬さ
んの要望通り不要なサービホール
は板金で埋められ、各部のヘコミやサ
ビも綺麗に修復されている。

結局全身板金&オールペン!!

当初、板金作業も最低限でと思っていたけれど、放置中の当て逃げ部分の
板金や、紫外線で痛んでしまった塗装のことを考えると、部分補修で良好
な仕上がりになるわけがなかった。そこで、不要なサービホールのスム
ージングなども含め、シャシは完全に塗り直されることとなったわけだ。ア
ベちゃんの工場に戻ってきたGT-Rを前にしたオーナーの野瀬さんったら
愛情をこめて超フキフキ♡



ツルピカになってポディが戻ってきた!! 新車気分で組み立て作業に突入するゾ

というわけで、この32GT-R、当初は「ちょっと整備して復活!!」なんてつもりだったけど、ここまでくるともうフルレストアといってもいいほど大作戦に。

オーナーの野瀬さんもいろんな意味で腹は決まっています、せっかくだからクたびれたダッシュボードは新品にしちゃうとか、いろいろとさらなるリフレッシュに必要なパーツの手配が続けているようだ。

なかなか作業の行程に密着して取材を進めることができなかったのですが、今月号では仕上がってきたボディをチェックしてみよう。

そして、来月あたりはエンジンの積み込み：そんなスケジュールでいけるよね?? アベちゃんツ!!



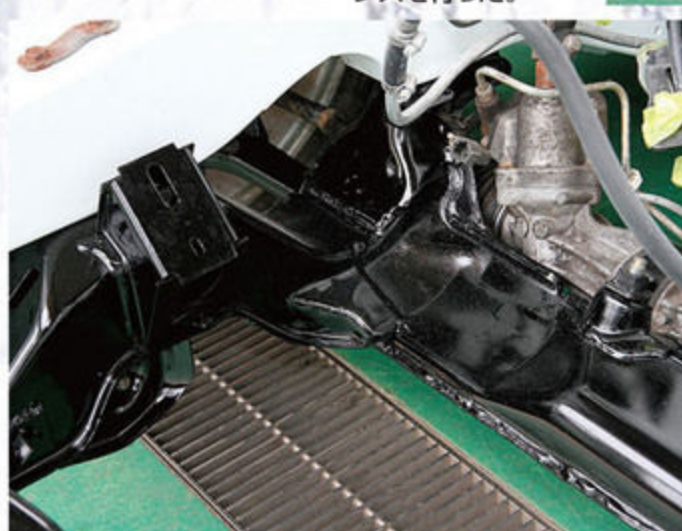
エンジンルーム

いらないサービスホールを埋めちゃうことで、見た目もさっぱりとしたエンジンルーム。ここまで綺麗に仕上げたんだからエンジンや補機類も完璧に磨き上げないとバランスが取れないかも。



室内&外装

当然室内もホワイトで塗り直され、ガラスはモールまで交換。こうなると、長年紫外線を浴びて痛んでいるのが目立ってしまうのがダッシュボード。そこで新品を手配して交換する予定となっている。リヤトレーは野瀬さんの趣味でオーディオボードをカスタムしよっかなと考えているそうだ。



サスペンション

エンジンメンバー類は洗浄してサビや油分を落としてブラックで再ペイント。車高調はブリッツ製の新品を装着した。さらに、ハブまわりは分解整備、サンドブラスターで綺麗に仕上げベアリングなどを新品にするメンテナンスを行った。



ハブの痛みは激しかった!!

ボディを補修板金に出している間、サスペンションやエンジンなどのリフレッシュ。特にハブはベアリングのサビも激しいだろうと開けてみたところ、写真のようなサビついたありさまだった。ナックルはベアリングを抜いて、サンドブラスターで表面を仕上げたら元通りシルバーのピカピカ状態に復活。ブラスト作業などは、オーナーの野瀬さんも参加して行われたゾ。



To be continued...

86&BRZにプラグインでき
その発展性は無限大!!



MoTeC
M150
86/BRZ
パッケージ

M150でこんなことができる!

- 直噴やポート噴射コントロールも自由自在
- ポートインジェクターの交換に対応
- 電子スロットルや可変バルタイの制御
- シフトチェンジ点火カット(アクセル全開シフト)
- トラクション/ローンチコントロール
- ブースト圧コントロール
- ウォータースプレー/電動ファンコントロール
- バンク別ロックコントロール
- ラムダコントロール
- 250MBデータロガー

直噴や可変バルタイ制御など最新制御にも完全対応するモータックM150は、パワステやABS、VSCなどのノーマル制御はそのままに、フルコンならではの多彩な機能が使えるようになるのがポイント。データロガー機能も充実しており、耐久レースでも使用できるほどの容量を備える。

高性能フルコンの代名詞とされてきたM800と比べても、段違いの進化を遂げているというM150。核となる演算プロセッサからして違い、コネクタのピン数だけで見ても約2倍になっている。



プラグイン用の86/BRZ専用ハーネス(別売り)を使えば、プラグイン装着も可能。吸排気チューン程度なら対応できる基本データ入りなので、エンジン始動までのハードルも高くない。ノーマルに装着するだけでも出足のよさやレスポンスの鋭さが体感できるそうだ。



究極の86レーシングモディファイを目指し 最新モータックM150を 導入!

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



オリジナル・リヤフェンダーの装着により、いっそうスバルタンに仕上がったカーボン86は、ボンネットやGTウイングも近日中にリニューアルされる予定。王座奪還に向け、まだまだ進化は止まらない!!



フレンズ猪瀬の

FRIENDS
S15 SILVIA VERSION VE
Making Story

S15シルビアバージョンVE製作記

テスト走行と分解チェックを交互に行いつつ、地道なアップデートを続けている『フレンズ グレディ シルビア バージョンVE』。今回は2度目となる富士スピードウェイでの走行に挑戦! はたして、その結末は…!?



レースガスによるパワーアップやエアロパーツの見直しを実施!

まだ富士山麓の半分ほどが雪で白く覆われている4月中旬、静岡県富士スピードウェイに持ち込まれた『フレンズ グレディ シルビア バージョンVE』。

筑波サーキットやエビスサーキットでのテスト走行と、フレンズのピットに戻っての各部分分解チェック&データ検証を繰り返し、ある程度マシンが安定してきたことから、2度目となる富士スピードウェイでのテスト走行を行うことになったのだ。

前回マシンを目にしたときにはベニヤ板による暫定仕様だったリヤアンダーディフューザーはFRPで再製

作。さらにノーズリフトの要因となっていた不要なバンパーダクトの目張りや、逆に抜けが足りないと感じたボンネットダクトの拡張など、ボディワークに関しても細かい部分の手直しや変更が行われてきた。

そして、特に目立っていたのが、超大型のGTウイング。実はコレ、おなじくS15シルビアでタイムアタックマシン製作を続けているアンダー鈴木から、以前使っていたウイングを譲ってもらったモノだという。これまで使っていた市販品では、アタック仕様としての絶対的なダウンフォースが足りていなかったという。

そして、エンジンに関してはこれまでの仕様のままギリギリまでパワーを絞り出すために、レース用ガソリン(100%)を使用するためのセッテ

マシンアップデートの効果はどうかな?

大型GTウイングに交換!

これまで市販のウイングを外板に固定していたが、今回のリメイクでトランク内に土台を製作しリヤメンバーにしっかりとダウンフォースが伝わるように装着方法も変更。ウイング本体やステーはアンダー鈴木シルビアが以前装着していたモノを譲ってくれ、そのまま使用している。また、前回はベニヤ板で暫定的に製作した状態だったリヤアンダーディフューザーも、FRPで作り直された。



フロントセクションも、フロントアンダーボードの効果をさらに引き出すために、左右のバンパーダクトをカバーで塞いだ。また、ボンネットダクトを拡張してエンジンルームの空気を上側に効率的に抜くことによって、揚力を抑える効果を狙っている。



じよよにベースをあげて走行できるように工夫してきたことで、容量不足を感じていたフロントブレーキ、F50用ブレンド4POTキャリバー&370mmローターの組み合わせから、エンドレスの最上級モデル「レーシングMONO6キット」へと変更した。



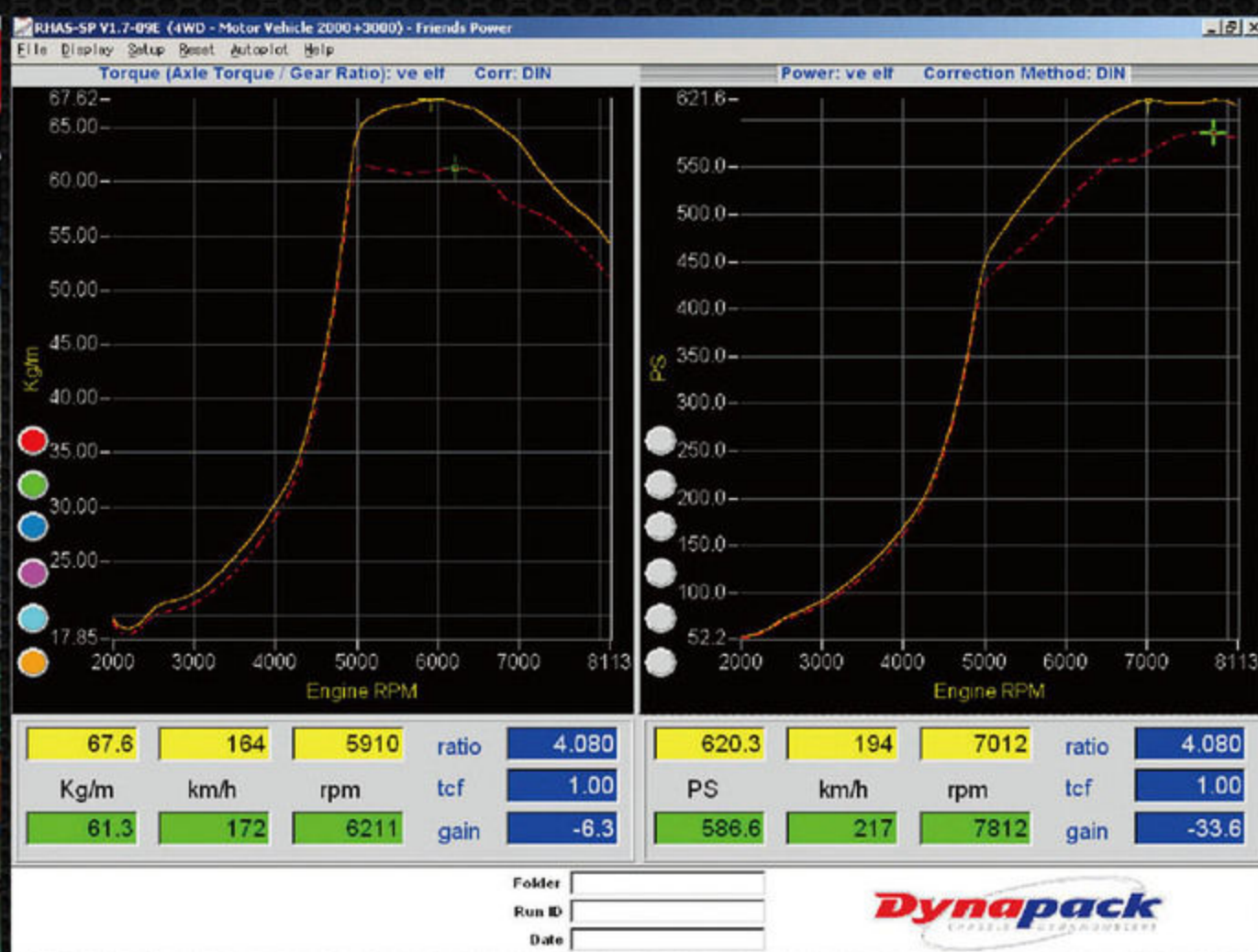
イング変更も実施。わずかながら馬力の上乗せにも成功した。
じよよに気温が高くなってきた、記録を狙うタイムアタックには厳しい時期ではあるけれど、現状チェックや今後のアップデートのための有益なデータ収集を行うことはできるのか? その結果は次ページにて!!

エアロパーツのアップデートを行い
実測620ps仕様で富士スピードウェイへ!
シーズラストとなるテスト走行の結果は!?

レース用ガソリンによるパワーアップに挑戦!



現在はVEヘッド仕様のSR20改2.2Lエンジンに、トラストTD07S-25Gタービンの組み合わせ。タービン風量が限界のため、レース用ガソリン仕様ではピークパワーが7000rpm以上ではほぼ横ばいとなっているのがわかる。とはいえ、ピークパワー向上はもちろん、最大出力の発生回転数も下がっているなど、燃料変更による出力差は歴然だ。



— エルフPERFO105
620.3ps(7012rpm)
67.6kgf-m(5910rpm)

— 市販ハイオクガソリン
586.6ps(7812rpm)
61.3kgf-m(6211rpm)

ハイオクガソリンと、エルフのレース用ガソリン「PERFO105」を使ってパワー比較。「レースガスは市販ガソリンよりオクタン価が低く、ノッキングがでにくくなるぶん点火時期を進めたりできるのでパワーアップを狙えます」という猪瀬さん。今回はすでにハイオクの段階でタービン風量の限界に近いパワーを引き出していたが、それでも燃料の変更で約35psアップ。レース用ガソリンに関しては、エンジンやタービン風量に余裕があれば、おなじ仕様のまま燃調などのセッティングを変えただけで約100psアップする場合もあるという。

不完全燃焼のバージョンVE

コースイン直後に最高速280km/hを記録するもまさかのエンジントラブル発生でアタックまで至らず

脱着比較テストによってGTウイングの重要さも実感
タイムアタック専用マシンとして、できるかぎりの軽量化も施しながら製作された「フレンズ グレディ シル

ビアバージョンVE」。以前にも紹介した通り、気温の低いタイムアタックシーズンでの走行を前提としているため、オイルクーラーなど重量増に繋がるパーツも最低限度まで排除されている。

しかし、アタック当日の外気温はすでに15℃ほどとなっていて、富士スピードウェイ・レーシングコースを1周続けて全開アタックすると、油温や水温が危険な領域まで上昇してしまう可能性もある。

というわけで、今回のテスト走行にあたって事前に掲げた目標は①ホームストレートでの最高速アタック②GTウイングのありなしによる最高速の比較③可能であれば全周タイムアタック、というものだった。



水温が上昇し、リザーバータンクから冷却水が吹き出してしまうトラブルに見舞われ、まともなアタックをすることなくテスト終了となってしまった。「ほかのサーキットでのテスト走行では出ていなかったトラブルなので、これから原因を追及してみるよ」と、VI-PECのロギングデータをチェックしながら首を傾げる。記録を狙うチューニングカーにとって、こういった苦難はつきもの!? と前向きに対策を考えていくしかない。

GTウイングが装着された状態では、ストレートで姿勢がリヤ下がりになるほど強いダウンフォースが発生しているのわかる。この状態で、エンジン回転数にも余裕を残したままホームストレートで最高速280.82km/hを記録(GPSロガー「ドリフトボックス」にて計測)。現在のTDO 7S-25G仕様でマシンの熟成を進めた後、T88-33D仕様で750pslほどまでパワーアップする予定なので、目標のひとつである最高速300km/hオーバーは達成できそうな予感だ。



GTウイングをはずした状態で走行したところ「ストレートで200km/hを越えたあたりから、どこかが壊れたんじゃないか!?」って思うほど強い振動が発生してビックリした」と猪瀬さん。GTウイングを再装着したら症状が消えたということなので、走行姿勢が変わったことにより、エアロパーツのバランスが崩れたことによって発生した症状だったと推測される。

ブレーキングが少し早めだったものの、いきなり最高速280km/hを記録。まだ余力を残しているの、目標である300km/hに届くかも...と期待が高まったのもつかの間、連続周回することなくピットへと戻ってくる。軽量化のために最低限としてきた冷却系が災いしてきたのか、これまでのテスト走行では出ていなかった冷却系に起因したトラブルが発生したようだ。

2本目の走行枠までに応急処置を施し、テスト走行をホームストレートのセクションに限定、1本目の最高速や加速データとの比較をするため、GTウイングをはずしてコースイン。ところが、ホームストレートでアクセル全開することなく、またもやピットイン。ステアリングを握る猪瀬さんいわく「200km/h程度の領域でも、マシンにバイブレーションが発生し、ぜんぜんアクセルを踏める状態じゃない。とりあえずGTウイングを戻して、原因がウイングを外したことにあるのか様子を見てみる」とのこと。そして、ウイングを取り付けて3回目のコースインをしたところ、またしても1本目と同様に水温が上昇、結局、エンジンブローなどに至ってしまっ前に、この日の走行は断念となつてしまった。

かなり不完全燃焼のまま終わった

オイルポンプを比較CHECK!!

フレンズではさっそくSR20DET用(右)と、SR20VET(左)用の純正オイルポンプを比較。すると、DET用ギヤの厚さが約10.2mmなのに対して、VET用ギヤは約12mmと送り出すオイル量が多いことが判明。さらにリリーフバルブもVET用のほうがリリーフしにくく設定されていた。「VET用オイルポンプを流用したいところだけど、ダンパーブリーが使いなくなってしまうので振動が怖いよね。やはりドライサンプ化するのが正解かな」と猪瀬さん。

今回のテストだったけれど、猪瀬さんいわく「マシンのバランスは格段に良くなっているし、GTウイングの重要性も体感できたよ。それから、冷却系トラブル以外にも、重大なトラブルに繋がりがかねないオイル系の問題点も発見できたので、これも対策しないとね」と、収穫は多かったようす。

もともと、夏場の走行を想定していない作りだったこともあるが、しばらくはマシンの手直しと、さらなるアップデートに時間を費やすことになるそう。

というわけで、次のアタックシーズンが近づき、マシンが再び動き始めたころに、またOPT2でもその様子をお伝えしていきたいと考えているぞ。このS15がさらに進化して、富士スピードウェイに戻ってくる日を、期待して待っていてもらえるとうれしいな。



水温上昇とは別に、走行ログデータから油圧トラブルも確認された。グラフ最下段のエンジン油温(黒線)があがっていくにつれて、油圧(ピンク線)が低下していくのが見てとれる。油温115℃で5速6500rpm時に油圧が約2kg/cmというの、かなり危険な状態だ。「アイドリングならまだしも、高回転時にこれだけ油圧が落ちると、油膜切れを起こしてメタルが焼き付いてしまうかも」とのこと。



フレンズ

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

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

プライベートマシンだからナンバー付き
ひとりの走り屋として
最速に拘り挑み続ける!!

素人最速を目指すプライベーターが愛車を駆って
筑波最速を競うガチンコタイムアタック。

すでに走り屋の世界では冬の風物詩と言えるものだ。

GLOW★RX-7オーナー原さんもまた

この素人最速のバトルに魅せられたひとり。

本業は輸入車のカスタムを行うGLOWを経営、

しばらく走りとは離れての生活を送っていたが

人生3台目となるFD3Sを手に入れたことから

チューニング熱が再発してしまったという。

当初、峠、サーキットと若き日のイメージで走ってみたところ

予想以上にタイムが伸びない、思い通りの走りができない。

そのジレンマからチューニングの深みにハマって

気づけばタイムアタック仕様を作り上げていた。

とはいっても、サーキット専用マシンではなく

エアコンやナビも完備したナンバー付きに拘る。

サーキットでタイムを出すのと同様に、

原さんにとってストリートでもFD3Sで走ることが

最もプライオリティの高い事柄なのだ。

プライベーターだからこそそのナンバー付き、

ナンバー付きだからこそその快適仕様で、

来シーズンは55秒を目指すという

拘りのアタッカーなのだ。



GLOW★RX-7 [FD3S]



RE最速への挑戦

OPTION 2 a portrait of Cover Machine GLOW×RX-7 [FD3S] 撮影：金子信敏

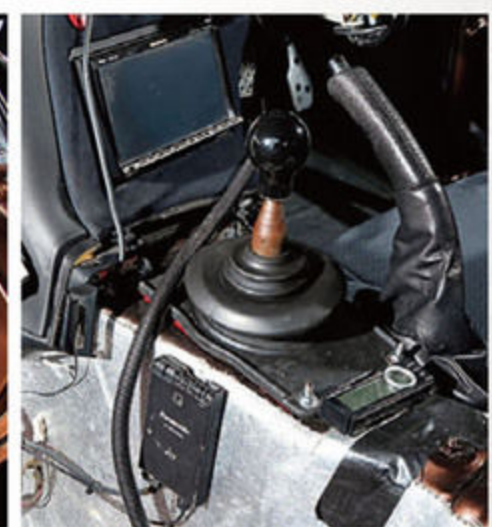


ブリッジポートの 13B-REW!!

今シーズンから変更したエンジンはZESTレーシングで組まれたブリッジポート+T88-34Dのシングルタービン仕様。ヘッドライトをくり抜いてダクトを引き込んだラムエアも効率的に機能しているとか。組み合わせるミッションはOS技研のクロスを使用していたものの、ミッションブローによって、撮影時にはとてあらず純正5速に変更。来シーズンに向けてミッションの選択が課題となっている。オレンジアルマイトがかけられたアルミプーリーはスーパーナウ製、軽量なうえにストリートマシンとしての見栄えにも貢献している。



エアコン・パワステ・ナビ装備!! 常にFDに乗りたい欲求を満たす 完全ストリートスペックの筑波快速マシン



INTERIOR

補強はロールケージのみながらガゼットによって強度をアップ。とはいってもガゼットも見栄え重視でオーダーした結果でもあるという。シートもタイムアタックマシンで定番のSP-Gではなく、アルカンターラ素材を採用するTS-Gを選択するあたりも、原さんのこだわり。ナビやエアコン、ETCといった装備もしっかりと装備し、時には助手席を取り付けて奥さんとドライブにも活用することもあるのだとか。



筑波56秒463の街乗りSPL 街乗りを楽しめるサーキット仕様

「もともとはサーキットを走るために購入したのではなく、単純にもう一度FD3Sに乗りたいたって思っただけなんです」と語るのはオーナーの原さん。毎年冬に行われる素人最速決定戦などにエントリー、56秒463というタイムを叩き出しトップランカーの一角に食い込んでいる。

それでいて、ナンバー付きでマシンの目的の半分は、ストリートユースと考えた作りになっている。

その言葉通り、軽量化のためにエアコンやオーディオなどの快適装備を削り落とすことなく、アンダーコートすら剥がしていないのだからオドロキだ。

また、これまでシンク口付きのHパターンミッションにこだわってきたが、シーズン最後の走行でクロスミッションがパワーに音をあげてしまったため、今

後どうするか悩んでいるところだという。

そんなストリート指向を残したマシンである反面、ボディはドアやリヤゲートはFRP化、サイド／リヤガラスはアクリル製に変更。フロントウインドウも絶版のスピードグラスに変更するなど、ストリートの快適性に影響のない部分は軽量化を図って1140kgの車重を達成。さらにカナードなどの空力パーツは脱着式にすることで、簡単にリール仕様に变身することもできるように仕上げている。

エンジンに関しては昨シーズンまでのサイドポート+TD07仕様からブリッジポート+T88-34Dに変更、ブースト圧1.4kg/cm²で530psを達成。ZESTレーシングで組んだエンジンのファイリングは、アタックでのパ



FOOTWORK



サスペンションはアラゴスタをツルシの状態で使用。アーム類とピロはスーパーナウ製を使用。ピロ化によって足の動きがリニアになったため、メリハリがあって思い通りのドライビングができるようになったという。ブレーキは2ピースの大径ローターを組み込みつつ6型純正のABSを移植することで、これまでよりもクルマ1台分ほどブレーキングの距離を詰めることができた。このアップデートもタイムを縮めることに効果的だったポイント。

OPTION2

a portrait of Cover Machine

GLOW × RX-7 [FD3S]

フォーマンスとストリートでの安定感を兼ね備えているという。「エンジンや足まわりはかなり自分のイメージに近付いていますね。あとは路面状況やアタックのタイミング次第で次こそは55秒台に入れるんじゃないかな」ストリートマシンで最速の称号を手に入れる。そんな壮大な夢を描いた原さんのFD3Sは、次のアタックシーズンまでの間、峠からイベントまでストリートマシンとしてフル活用されることだろう。



「5年ほど前に手に入れたときは、BBSの17インチやフルエアロといった、ひと昔前のチューニングカーといった状態でした。その時にある程度のタイムが出せると思って筑波サーキットに行ったところ、結果は散々なもので…。それがきっかけになって、タイムアタックにハマりましたね。それからワイドボディ化したりエンジンを作ったりと、タイムを縮めることを目標にチューニングしていますが、今のところ56秒463がベストタイムといったところです。今の仕様で何となく手応えはありますから、来シーズンには55秒台を目標にがんばって行きたいと思います」

GLOW 代表
原 雪光



EXTERIOR

RE雨宮のフルキットをベースにさらにワイド化加工。ガレージカゴタニのGT-R用アンダーパネルを組み込みダウンフォースを稼ぐ。左右に延びたカナードは昨年まで10cm程度だったものを、今シーズンでは倍の20cmに拡大。WTACを見てもっと巨大にしようと思ったものの、現状ではこれくらいで十分な効きだとか。ボルテックスのリヤウイングはステーの高さを変更。ステーは見た目と整流効果を狙ってカーボンパネルを貼付ける。ヨーロッパ車風デザインで一新したLEDテールはGLOWの自社製品、FD3Sのリヤビューを最新にリニューアルする効果絶大のストリートアイテム。

走り屋レーシングドライバーの佐々木コータが試す!!

DUNLOP 進化したスポーツラジアル DIREZZA ZII STAR SPEC

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

年明けのオートサロンで発表されたディレツツァZIIスタースペック。これまでも、スポーツ走行派から圧倒的な支持を得てきたZIIのアップデートだけに、その進化が気になっている読者も多いことだろう。というわけで、そのマッチングの一例としてカジ編のスーブラ(←通勤超快速仕様)にZIIスタースペックを装着、レーシングドライバーの佐々木コータさんにインプレしてもらうことに。ちなみに、今回のインプレのステージは峠ということで、ブースト圧を落とした状態ではあるものの、それでも約600ps!! 重量級ハイパーチューンドとZIIスタースペックのマッチングはいかに?

IMPRESSION by 佐々木コータ

重量級ターボ車との相性もバッチリ
ZIIスタースペックのマルチな性能ぶりにニマリだ!!

カジ編号JZA80スーブラに乗って、まず感じたのが走り出しの良さ。アクセルを踏み込んだ瞬間から、タイヤが地面をつかみ取るのを感じ、そのまま走り出すと、路面のインフォメーションがしっかりと伝わってくる。ソリッドな感じというより、どちらかというとシットリと高級感がある走り出しって印象だ。

なんだ。
そして、アクセル全開でフルパワーをかけてみると、600psという強大なパワーも確実に受け止め、高いトラクション性能を体感させてくれる。パワーに負けないトラクションの感じは、トレッド面のグリップに頼って走っているのではなく、サイドウォールがうまく荷重を吸収しながらメカニカルグリップを高めているようで安心感がとても高い。
パワーに体が馴染んできたところで、今度はコーナーを攻め始めると、タテ・ヨコのグリップの絶妙なバランスに驚く。減速でタテ方向に掛かった荷重が、旋回開始とともにヨコ方向に移行していく時、その変化が滑らかでドライバーが狙いを定めやすい。とてもスムーズ



独自の4Dナノデザイン技術により、トレッド剛性を下げることなく接地面のみを柔らかく、短時間で温まる性能が盛り込まれた。MAXグリップも向上してサーキットであれば1周目から確実にタイムが出せる性能アップだ。また、佐々木ドライバーが感じていたサイドウォールの構造は、高剛性なショルダーグループと真円プロファイルなど、高い技術によって生み出されたものだ。





IMPRESSION by カジ編

これまで、旧モデルのZIIスタースペックを履いていたんだけど、今回ZIIスタースペックに交換してその大きな進化に驚き。

走り出しからしっかりといてアクセルをこれまで以上に安心して踏み込める。

出だしなんてタイヤが路面に吸い付いてくれるような感触だ。また、移動の際の高速巡航も滑らか。ただグリップするだけじゃなくて、乗り心地までいいんだ。

それでいて、フル加速の時にもしっかりとトラクションが掛かってくれるし、ブレーキングもこれまで以上に安定している。

ディレッツァZIIスタースペックは、チューニングカーにこそ最適なスペック。この性能を読者のみんなにも体感してもらいたいな!!

ディレッツァ ZII STARSPEC フルパワーのカジ編80スープラ



DIREZZA
ZII STARSPEC



SIZE LINEUP

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



なコーナリングができ、修正舵をあてるような慌ただしい状況がまったく発生しない。攻め込んでも、まさにオンザレール感覚で裏切られないネ。

ここまでハイパワーなチューニングカーとZIIスタースペックの組み合わせは初めて体感したけれど、箱根の峠でまったく不安感なくドライブを楽しませてくれる性能は、さすがディレッツァZIIスタースペックと関心させられちゃった!!

ZIIスタースペックはマルチなステージに対応するのはもちろん、装着車種を選ばないのを実感できたぞ。



スムーズなコーナリングが、すごくいいネ!!

シットリと粘る感じは安心感がありますよネ!!

峠やサーキットでのハイスピードコーナリングステージでも、ZIIスタースペックを投入すれば、車両のポテンシャルをしっかりと引き出せる。もちろん、排水性能も高いので、雨天時も安心してドライブすることが可能。



作戦型のエコラン派VS
走りを楽しむ全開派
レース終盤までギリギリの
駆け引きが炸裂！
セントラルサーキットを舞台に開
催を重ねてきた「エクセディカップ・
OPT2お遊び耐久」が、ついに10年
目に突入。当初は関西の走行会では
圧倒的なシェアを誇るシビック勢の
エントリーが多数派を占めて、その
後はハードなチューニングカーが上位

EXEDY OPTION2 お遊び耐久レース 2014

Rd. 1

2014.4.12 [SAT]

EXEDY CUP OPTION2 ENJOY ENDURANCE RACE in CENTRAL CIRCUIT

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

10周年のメモリアルシーズン開幕 新規参入チームも多数エントリー！



開催10周年を記念して、今回から全車バイザー
ステッカー（通称ハチマキ）を装着。レーシ
ーなバイザーステッカーは、エントリーの評
判も良好。ステッカーは毎回、新品が配られ
るので、自走車両は現地で貼れば安心だ。

撮影：伊藤浩行
レポート：小松本宏





CLASS1

Team WR&Z-SPEC制動屋[GA2]

▶ベストタイム：1分34秒177(予選)

▶決勝周回数：106LAPS

総合優勝

シリーズ制覇の第二歩
大量ポイントを獲得!



ドライバー交代までも徹底したチームプレーでロスタイムを削減。省燃費走行に活用する予定だった5速ギヤを前半40分で失うが、粘りの走り残り時間を走破。悲願のシリーズチャンプ獲得に向けた1勝を手に入れた。



総合2位

CLASS3

KJB・笑福天満橋グラック[AP1]

▶ベストタイム：1分29秒452(予選)

▶決勝周回数：106LAPS

18位から驚異の
ジャンプアップ



予選では唯一の1分30秒切りを果たし、ポールポジションをゲットするが、1周目のバックストレートエンドでまさかのスピン。18位まで順位を落とすが、そこからは猛烈な追い上げを見せ、総合2位でフィニッシュした。

第1戦の総合表彰台はこの3台がゲット~!!

次回、第2戦は
8月17日(日)の
開催で~す!!

※2DAYイベントの中の1コンテンツとしてお遊び耐久レースを開催します。



ガス欠寸前に陥りながら、
エコランで走破

手堅いレースが信条ながら、レース中盤でマフラーが破損してからは燃費が急激に悪化。パワーもトルクも低下する中、残り20分でエンブレが点灯。エコランに徹して大幅にペースを落とし、なんとか3位表彰台に滑り込んだ。

CLASS1

Runner☆Vitz[NCP13]

▶ベストタイム：1分33秒990(予選)

▶決勝周回数：106LAPS

総合3位



ここ数戦コンパクトクラスの活躍が目立つが、レースの内容・結果を検証するとコンパクトで参戦しているチームの作戦と運営が買っているという印象。同一周回で車格が上の車両がいたり、前半に立て続けにセーフティカーが入り、大排気量ターボが有利になるハズがターボ勢が自滅したりということも多いのだ。もちろん、トラブル率が少なく、コンスタントに走りやすいということと、ランニングコストが抑えられることなどコンパクトが優位な点もある。

を占める時期があったり、幾度かのレギュレーション変更を経ることで成長・変遷、現在でも、バラエティに富んだ車種がエントリーし、車格の違うマ



シンが拮抗する結果を残せる異色のアマチュア耐久レースとなっている。
4月12日に開催された今シーズンの第1戦にも6つの新規チームがエントリー。その内容も最新のGKフィットをはじめ、スイスポ、シルビア、スカイライン、インプレッサ、アルトなどなど、個性派揃い。
さらにはライトチューンだけでなく、エンジンスワップ車や元々ドリフト仕様だったのを手直したなんてチームも参加するなど、チューニングのアプローチも様々だ。
ちなみに遊び耐久では、4分以上のピットストップを強制する「義務ピットイン」の回数をクラスごとに設定し、どのクラスの車両でも総合優勝が狙えるようにコントロールしている。そのため、速さだけでなく、ピットインのタイミングの見極めとミスのないコンスタントな走りが勝利への近道となる。
ところで、毎戦何度がコースにセーフティカーが入ることが多いのだが、今年の第1戦ではピットインのタイミングのひとつとなるセーフティカーが1回しか導入されなかったため、給油のタイミングを見誤り、ガス欠の危機に陥るチームも続出。
終盤に激しく順位が入れ替わり、最後まで各チームハラハラドキドキのレース展開になった。



製品化は未定だが、狭いエンジンルームの中でパイプ長を最大限まで確保したインターパイプの試作品を装備。ホイールは大阪JDMレーブ5MUKUをセレクトし、スパーサーも駆使して極限までトレッドを拡大。ド新車のGKフィットのフェンダーを叩きまくってインストール!!

常連だった コールマンが 新型GKフィットで 復活!!

一昨年の最終戦に転倒&大クラッシュを喫して以来、しばらくレース活動を休止していたコールマンがお遊び耐久に帰ってきた! 車両は最新型のGKフィットにスイッチし、車高調やインタークシステムといった開発中のオリジナルパーツのテストを兼ねてのエントリー。「まだほとんどノーマルだけどボディ剛性は高いし、エンジンも伸びのある加速を発揮してくれるよ」とは、代表の植野さん。



CLASS1

クラス4位/総合5位

コールマンREPSOL246[GK5]

▶Driver: 谷川/モトツ/オオサカJDM/池田

▶ベストタイム: 1分35秒740(予選)

▶決勝周回数: 103LAPS

▶タイヤ: クムホ・エクスタV700(F: 225/50-15 R: 195/55-15)



フレッシュな顔ぶれも多数参戦!! 初エントリーチームを総チェック

新シーズンの幕開けということもあってか、新規参入チームのエントリーが目立ったRd.1。ショップチーム、プライベートチームなどその顔ぶれはさまざまだが、シリーズ参戦を前提に、過酷な耐久レースを戦うため、準備をしっかりと行っているチームが多いのが印象的だった初参戦チームをピックアップ!!。



M16A1にはモンスターのハイコンピストンを組み込み、圧縮比アップを図る。CPUもモンスターで、マフラーはオリジナルワンオフ。トレッドの拡大を目的に装着されたオーバーフェンダーが、ベビーギャングな雰囲気を醸し出している。

CLASS2

クラス1位/総合11位

TES@チョコボ[ZC31S]

▶Driver: 阪本/阪本/溝口/西弘

▶ベストタイム: 1分37秒275(予選)

▶決勝周回数: 96LAPS

▶タイヤ: アドバンAD08(F: 205/50-15)、ディレツツァZIIスタースペック(R: 225/45-16)

大阪のチューニングショップ「TES」は、走行会仕様仕立てたデモカーのスイスポを持ち込み、初挑戦。もともとハイコンピストンとハイカムを組み込み、高回転域でのパンチを強調したスポーツメイクが与えられていたが、今回はブレーキダクトを新たに構築。ブレーキの安定性向上に大きく貢献していたようだ。



NAスポーツ中心のクラス2で 初エントリー初優勝を達成!!

CLASS4

クラス1位/総合6位

165レーシング[HCR32]

▶Driver: 柴崎/野中/神谷/鈴木

▶ベストタイム: 1分33秒939(予選)

▶決勝周回数: 100LAPS

▶タイヤ: TOYOプロセッサーR1R(F: 245/40-18 R: 255/35-18)



RB26換装HCR32のドリフト車改で シリーズ上位を狙うプライベーター

「ドリフト以外のジャンルに挑戦してみよう」と、ドリフト仲間が集まって165レーシングを結成。チューニングの自由度が高く、ほぼドリフト仕様のままでエントリーできるお遊び耐久に参戦。RB26換装のHCR32には、フロントの接地性を高めるため、カナードをDIY製作。YZサーキットで事前テスト走行も行い、初出場でクラス優勝を果たした。実は秘かにシリーズ上位も狙っている!?



HKSのハイカムを組み込んだRB26には、R6タービンが搭載され、15kg/cmのブースト圧で3500rpmを発生。車内は運転席以外のシートを急ぎはすしてきたぐらいたが、少しでもドライバーの安全性を高めるため、クラスコの口ルバーが装着されている。





CLASS4

クラス2位/総合16位

寅吉レーシング&RF-M[S13]

▶Driver: 野岸/森/小北/谷/佐々木/小松

▶ベストタイム: 1分35秒801(決勝)

▶決勝周回数: 83LAPS

▶タイヤ: フェデラル595RS-R(F: 235/40-17)、ディレッツァZ1スターズベック(R: 235/45-17)



長期間放置されていた車両なので、タービンがS14純正に交換されているということ以外、詳細なスペックすらわかっていない。ホイールやタワーバーなどはリアルファクトリーMにあったものをとあえず装着してきた。

九州料理の寅吉がリアルファクトリーMとタッグを組んで参戦。「お店に集う若いクルマ好きを応援したくて、参戦車両を用意してバックアップしています」と話すのは、寅吉の野岸さん。今回は長期間放置されていたS13の整備に思いのほか時間を費やし、レース当日にようやくエンジンがかかったという状態だったが、平均年齢が若いチームだけに、これから長く根気強く参戦し続けて欲しい。



若いクルマ好きを応援!!
飲食店常連のチームを結成

CLASS2

クラス2位/総合13位

ドリフトフェスタ[PS13]

▶Driver: 吉田/岩岸/為西/北尾/廣野

▶ベストタイム: 1分37秒593(予選)

▶決勝周回数: 94LAPS

▶タイヤ: TOYOプロクセスR1R(FR: 225/50)



異色のドリフト風メイクで
3時間の長丁場を激走!

ドリフトフェスタを開催するショップが合同で結成したチーム。参戦車両のPS13は、リスクを減らすべくNAをチョイス。さらにラジエターやオイルパンの容量アップも図り、万全の対策を施してきた。もちろん、スーパーメードのフルエアロをはじめ、ポリウムたっぷりのトランクスポイラーや迫力のVIPタイプマフラーなどでドリフトスタイルを構築することも忘れていない。

お遊び耐久レース2014

Rd.1 2014.4.12/SAT

EXEDY CUP OPTION2 ENJOY ENDURANCE RACE in CENTRAL CIRCUIT



CLASS5

クラス2位/総合15位

Garage YamaoもっくんGC[GC8]

▶Driver: もっくん/おふいすやまお/アイルトン・ジョージ/塚本君/藤井君

▶ベストタイム: 1分34秒939(予選)

▶決勝周回数: 91LAPS

▶タイヤ: DANLOPディレッツァZIIスターズベック(FR: 205/50-16)

通勤快速のGC8をベースに
即席サーキット仕様へと
アレンジ



準備期間が短かったこともあり、エキマニ、マフラー、車高調、ブレーキパッドなど、最低限のパーツで構成。ちなみに、事前に行った練習走行でブレーキがフェードしてしまったため、ブレーキを冷却するためのダクトも新設。



メンバーのひとりが通勤にも使っているという車両をベースに、オイルキャッチタンクの搭載、ラジエターの補修&容量アップ、ブレーキパッドの強化など、必要な最小限の仕様変更を行ってきた。特に純正ラジエターは経年劣化が進んだ樹脂製タンクが熱害で破損する可能性もあるので、急速アルミ2層式へ。長時間の耐久レースを安定したラップで走り抜く努力を施してきた。



優勝
CSOオハラ
S2000

準優勝
サモハン中島
NSX

3位
神戸 真
S2000

HONDA

Exciting Challenge

ストリートラジアル限定!!

年2回開催のオンリーホンダバトル



関西といえばホンダ、という声に
応えて2回目の開催となったホンダ
エキサイティングチャレンジ。
参加者が気軽に参加できるよう、
タイヤはストリートラジアルに限定
しているが、安全装備さえしっかりし
ていれば、チューニングに関しての制
限は基本的になし。もちろん、サー
キット走行に支障がなければ、足ま
わり&ブレーキチューンレベルのライ
トチューンマシンも大歓迎だ。
ということ、コンパクトからNS
Xまで、オールホンダでグリッドをイ
ツパイにすることが目標だったんだ
けど…。
ちなみに、春一番の開催の201
4年第1戦はエントリーが少なく決
勝レースはキャンセル、タイムアタック
によって賞典を決定することとなっ
てしまった。
というわけで、次戦は10月18日
(土)の開催を予定。ホンダ車オーナ
ーの参加をお待ちしてます!!



レース中のライトオン
で空力的に不利となる
リトラクタブルライトは
キャンセル。後期型の
フェイスになっている。
ワイドボディ化や大型の
ウイングなど、空力向上
と足まわり性能を高め
るための外装チューンが
行われている。

ミッドシップ乗りとして知られるサモハン中島。
昨年、NSXを手に入れ、ライトチューンのサー
キット仕様としてセッティングを模索しているところ
だ。エアロの交換&追加、補強&サスペンション、
空力パーツなどエアロの装備が済み、今はタイ
ヤ径のテストをしてみたいと思っているそう
だ。ちなみに、エンジンはフルノーマル。

SPECIFICATION

C30A & Gオリジナルエキゾースト OS技研クラッチキット
オリジナルビルシュタイン車高調(F・R: 16kg/mm) NA2流
用ブレーキ フェルケンRT615(F: 235/40-17・R: 275
/35-18) ワイドボディキット(片側50mmワイド) 後期ライ
ト スタックメーター ほか



今悩んでいるのがタイヤサ
イズ。セオリー通り前後異径
にしているが、同径で通しに
したほうが走り良くなりそ
うな気がするのだ。しか
し、NSXのラゲッジではタイ
ヤを2本積み重ねるので、自
走だと履き替えテストがで
きないのが難点だという。

ラジアルタイヤで 楽しく遊べる アタックカー!!

CSOのデモカーではあるが、あくまでライトチュ
ーン、街乗りもこなせる範囲でサーキットを楽しめ
るクルマを目指している。後期型S2000の2.2ℓ
エンジンは、高回転が使えないが乗りやすく万人
向けだという。ラジアルタイヤを履いて1分31秒
台というから侮れない性能だ。

タイヤは前後通して255/40-18。
ダンロップのディレツツァIIを使っ
て



無理のない軽量化ということでボン
ネットはカーボン製をチョイス。

基本的にノーマルのエンジンだが、オイルキ
ャッチタンクなどサーキット走行用の装備は
調えられている。eマネージでECUセッテ
ィングを行っているそうだ。



SPECIFICATION

F22C CSO試作エキマニ/マフラー トラスト・eマネージ ス
プーンラジエター/クラッチキット OS技研スーパーロックLSD
CSO車高調(F・R: 16kg/mm) ローターキット(F・R: 330φ)
ピロ+強化ブッシュ各部 リヤフレームバー(補強) ディレツツァ
II(F・R: 255/40-17) ほか

CSO@AP2 [AP2]

Driver: CSOオハラ

Best time: 1分31秒122



気軽な17インチで ボディの負担を減らす!!

RFY.50才No2号車[AP1]

Driver: 神戸 真

Best time: 1分32秒830

ノーマルエンジンのAP1に、価格も安くボディへの負担も多くないであろう17インチタイヤ&ホイールをセットしていた神戸S2000。ロールケージの装着し、ハードトップを装備しているが、あくまでもストリートでの日常使用がメインのクルマだ。たまに走行会というのが目的なので、楽しく走れることを目標にセットアップしているそうだ。



SPECIFICATION

F20C 無限エキマニ/クラッチ
RFY・エキゾースト・ECU/車高調(F: 16kg/mm・R: 14kg/mm)
/ビッグローター トラスト・オイルクーラー ATSクラッチ ファイナル4.3:1 7点式ロールケージ ハードトップほか



eマネージで制御されるF20Cエンジンの内部はノーマル。正直、もう少しだけパワーが欲しいとのこと。



ロールケージでボディを補強することでサスペンションの動きもよくなってくる。またハードトップにより、整流効果が高まりウイングの効きもアップするハズだ。



ホンダ
エキサイティング
チャレンジ

次回の開催は
10月18日(土)
たくさんの参加
お待ちしております!!

EXEDY お遊び耐久レース2014

Rd. 1

2014.4.12 SAT

EXEDY CUP OPTION2 ENJOY ENDURANCE RACE in CENTRAL CIRCUIT



夏場も連続周回ができる 耐久性の高い仕様を模索中!!

&GコーポレーションNSX [NA1]

Driver: サモハン中島

Best time: 1分31秒913

スタックのメーターやバケットシートなど、やる気にさせる装備の整っているインテリア。連続周回可能なサーキット&ストリート両立仕様にしたいという。



on!!

採用者には
OPT2ステッカー
プレゼント!!

今月は若葉マークが初々しい新米走り屋ギャルをはじめ、
愛車を手に入れたばかり&現在製作中というフレッシュな話題が連続。
同じように春からスポーツカーデビューしたコも少なくないんじゃない!?
というわけで、みんなも納車や初ドライブのようすを投稿して、
OPT2誌面に記念を残しちゃおう!



広島県福山市

中倉 滯緒奈ちゃん

愛車：シルビア[S15]

生年月日 H5年10月26日(21才)

血液型 A型

職業 営業

趣味・特技 V系大好き

好きなタイプ 「頭文字D」の
高橋啓介

REONA
SPEC

❶ ち度シルビアを降りたけど、また愛しくなって
S15のスペックRを買っちゃいました。
給料のほとんどを毎ちゃんに買いじゃってます。
特にテールがお気に入り♪ 次はカーボンボンネ
ットを手に入れたいな。
でも、FR車なので冬が恐いです(泣)。早く春にな
れ~!



**2台目のシルビアを
育成中だよ☆**

★投稿してくれたのは2月だった(掲
載が遅くなってゴメン!)けど、無事に
冬を越すことはできたかな? 今ごろ
はもうカーボンボンネット仕様に
なっていたりして!? 引き続き、S15の成
長報告を待ってまーす。

TUNING SPEC

メーカー不明車高調 SSRタイプC(17
インチ) 社外フルエアロ/トランクスポ
イラー/テールランプ レカロシート プ
リッツ・ブーストメーター 35Φステアリン
グ ターボタイマー ほかいっぱい



生年月日 H3年2月16日(23才)

身長 160cm

血液型 A型

職業 美容師

趣味・特技 レーシングカート、食べる、
走る、寝る

好きなタイプ ヒゲが似合う人

出没スポット 鈴鹿ツインサーキット

MIZUKI
SPEC

**注目されるのが
カikanです♡**

三重県度会郡

松田みづきちゃん

愛車：シルビア[S15]

❶ 田が日産車に乗ってます☆ やっぱFR最
高です!! シルビアを運転してる時の、周り
からの視線もたまらないです(笑)。
クルマ大好き!! マツダ車&日産車LOVE♡

★去年9月号にロードスターで投稿してくれ
たみづきちゃん!? シルビアに乗り換えたの?
それとも2台所有!? くわしい経緯が書かれ
ていないうに、クルマやオーナーがしっかり
見える写真もないのが残念(泣)。



TUNING SPEC

C-WESTエアロ クスコ車高調/LSD
SSRホイール ほかいっぱい



ショップやチームの看板ギャルの紹介も歓迎!!
走り屋&クルマ好きの女のヨの投稿お待ちしてマッス

愛車&近況を
添えて送ってね♡

読者投稿、大募集!!

チューニングカー乗り
チューニングカー好きの女子

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

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

応募先

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

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

【写真に添えて欲しい女子SPEC】

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

走り屋 ガールズコレクション Girls

愛知県知多郡

上籠美和ちゃん

愛車:RX-7[FD3S]

生年月日 H8年2月16日(18才)

身長 150cm

血液型 A型

職業 専門学生

趣味・特技 特技 愛車とドライブ、テニス

チャームポイント 笑顔

好きなタイプ 身長が高い人

出沒スポット ミネ、湾スカ

MIWA
SPEC



TUNING SPEC

トラストVレイアウトキット アベックス・パワーFC ワークエモーションCR極 キャリバー塗装 ボルテックスGTウイング ワンオフテール ほかいっぱい



ワンオフLEDテールが ポイント☆



スポーツカー乗り三姉妹の三女です。5年間あこがれ続けたこのクルマ(H13年式のタイプRバサーストR)に、ようやく乗ることができました!

ワンオフ製作してもらったLEDテールがお気に入りです♡

初心者ですが楽しく乗っていて、チーム「Extra Bracing」に所属しています。

★おもわず免許の点数が心配になっちゃうほどハデな美和ちゃんのセブン。特別専用色サンバーストイエローが特徴的な限定500台生産モデルだ。ぜひこれからも大事に乗り続けてね!!

ソアラ乗りのキャンギャルで〜す



兵庫県

EriEriちゃん

愛車:ソアラ[JZZ30]

生年月日 平成2年8月22日(23才)

身長 163cm

血液型 A型

職業 キャンギャル

趣味・特技 妄想カスタム♡

チャームポイント 笑顔

彼氏に乗って欲しいクルマ シブ〜いクーペ♡

ERIERI
SPEC



★今年からキャンギャル解禁となったショーダウン会場で、デモカーに華を添えていたEriEriちゃん。自身もスポーツカー乗りってことだったので、愛車が完成したらぜひ記念写真を投稿して欲しいところっす!

【チ】ューニングカーワールドショーダウンの『MOZE BOLD WORLD』ブースでキャンギャルやってました♡

このイベントでの相方はS14だったけど、わたしはソアラのブサかわいい顔が大好きで、現在2台目のソアラを製作中なんです。

シブいクルマに乗るイケてる女子がもっと増えますように! 女の子も男に負けないくらいカスタムしましょうっ☆



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



免許&愛車取得の投稿がいっぱい!
みんなのチューニングカーライフも
ガンガン報告してちょーだいね!!

イラスト：加藤浩哉

今月は「運転免許を取りました」とか「念願の愛車をゲットしたよ」なんていう投稿がたくさん! この調子で初カーライフをエンジョイしつつ、その喜びをOPT2読者のみんなで共有して欲しいと感じてるんだ。もちろん、ベテランスポーツカー乗りのイベント参戦記や、走り屋予備軍からの「クラス替えてクルマ好きの友だちができたよ」なんて報告もお待ちしております!!

スピンアウト倶楽部への
投稿はこちらにヨロシク♡

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

Eメール option2@deesclub.co.jp

詳しくは**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。

**AE86が
22万km越えを達成!**



**OVER
200,000km**



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

ルール!

個人売買で売ってもらったときに、すでに21万kmだったスプリンタートレノ。峠で2回も事故を起こしちゃいましたが、修理しつつチューニングもして、大切に乗り継ぎました。

22万2200kmまでできていたので、せっかくならゾロ目の写真を撮影しようと思い、峠を何往復もしてそろえました。

● 静岡県静岡市 スーさん

☆2度も钣金修理してとは思えないキレイな外装、トレノへの愛情が伝わってくるね。ところで、走行距離21万kmのクルマを買おうと決意した時の心境なんかも聞いてみたいな。せっかくなら峠を往復して揃えたのなら、トリップメーターも2のゾロ目を狙ってほしかった! というわけで、30万kmとカンペキな3のゾロ目を狙ってちょーだいね。(リトラを上げている姿に心がはずむカギバンチ)

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

バンパーを
はずして
位置決め

ベニヤ板を
カットして

装着
L字
アングル
を

OPT2・12月号の
記事を読んで

ひとが乗っても落ちない フロントアンダーボードを自作!

ピンクにペイントして
ステーも追加しました!

このたび愛車のランエボVIが1のゾロ目を達成しました。2013年9月号の『上半期敗者復活SPL』で「11万1111kmのリベンジ投稿に期待!!」とコメントをもらいましたので、気合いを入れて投稿します!

このランエボVIは納車からちょうど2年経ちますが、その当時の走行距離は7万6000kmでした。

前回「整備代にお金を回す」って書いておきながら、半年経ってもまだタイミングベルトすら換えてない始末…ちょっとずつでもメンテナンス代を貯めようと、相変わらず自作やDIYでチューニング費用を節約しようがんばっています。

ということで今回は、2013年12月号に掲載されていた『ひとが乗っても壊れないフロントアンダーボード』のDIYに挑戦してみました。

購入したのは厚さ11mmのベニヤ板(1100円)とL字アングルやボルト類、それとステーです。すべてホームセンターで購入し、材料費は全部で4000円弱でした。(試行錯誤しながらやったので、実際はもっとかかっていますが…)

製作にあたって、いちばん難しかったのはベニヤ板を水平に取り付けることでした。ランエボVI純正バンパーは真ん中に隙間があるので、そこだけは隙間ができてしまいました。

また、L字ステーでフレームに固定しましたが、不安だったので念のために前も吊っておくことにしました。

最初は「フロント中心部から12cmの張り出し形状にしよう」と計画していたのですが、パネルをカットするなどしているうちに、予定より短くなりました。とりあえず無事に装着できたのでひと安心です。相変わらず低品質で、乗るのには躊躇しますが、これも練習ということで(苦笑)。

念入りに塗装はしましたが、やはり心配なのは雨です。寿命はそう長くないかと思えます。

そして、肝心の効果ですが「路面に張り付いてる!」っていう気はします(←気のせい?)。

最近暖かくなってきたので、そろそろ峠にも出撃予定です。耐久性や効果の経過報告も含めて、また投稿したいと思います!

●広島県広島市 有志エボ

☆ほんとに『幻のゾロ目自慢』コーナーへの投稿だったけど、DIYに関する内容で写真もたくさん付けてくれた(桜とのツーショットもGOOD!)ので、こっこのコーナーで採用! カラーページに大きなスペースで載ったから結果オーライってことで(笑)!? それにしても、缶スプレーのオールペンにはじまって、このあいだはGTウイングの翼端板、今回はフロントアンダーボードと、DIYチューンを着々と進めている有志エボさん。アンダーボードの経過報告はもちろん、次回のDIYネタ投稿にも期待してまーす(そういえばFRPでフルフラット化DIYを目指してた「しるにゃんガレージ」さんは、音沙汰がないけど完成したかなあ? DIY派のライバルとして動向が気になるオータ)

完成

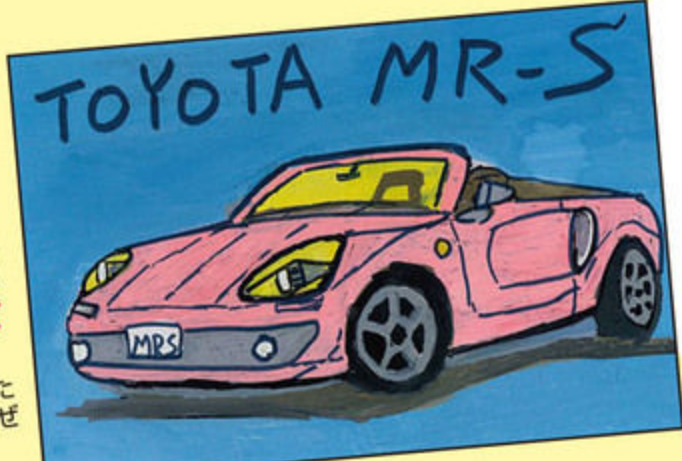
おびしょん2ギャラリー



愛知県名古屋市 きゃりーぽ
ふばふ
☆クルマ関係ないじゃん! って、よく見たら車高調やタービンやホイールが…。ぜひ全身を見てみたい!



佐賀県杵島郡 ともっち
☆やはり、カラーで背景まで描かれているイラストは、臨場感があっていいね!



千葉県我孫子市 庸欣
☆独特な色使いで描かれたMR-S。なんだか笑っているように見えるのはオレだけ!?

■オレのSE3P自慢!
FD3S純正マフラー加工
流用 Rマジック・エキマニ
／フロントバンパー RE雨
宮リヤバンパー オールペ
ン ほかいっぱい



とにかく愛車を載せたい



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

注意

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、もちろんOPT2ステッカーを進呈しちゃうよ。応募の際には愛車の写真にチューニングポイントを添えて、OPT2編集部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ふので注意してね。

他人とカブらないボディカラーが自慢です!

リキッドグリーンにオールペンをしたRX-8です! このボディカラーのエイトはほかに見かけないし、かなりイカツイと思います!

エアロはフロントがRマジック、リヤがRE雨宮製で、マフラーはFD3S純正を加工して取り付けしています。この仕様はきっと世界に1台しかありません!

●長野県中野市 エイエイ

☆たしかにキレイでお目立ち度満点のボディカラーだ! ボンネットやルーフの、ブラック塗り分けがアクセントにキマってるネ!!!



『R34祭り』

@静岡県・富士スピードウェイ



積載車に愛車を積んで参加!

●福島県いわき市 熊谷

福島から積載車で愛車を会場まで運んできた情熱は、本場に入ると思ったよ! DIY製作したというこだわり満載の内外装も、きっとほかの参加者のクルマに比べ、かなりの個性が光る。このクルマ、プロのエンジニアは修理することだっただけ、もう復活したかな? イベントで走れなかったぶん、カッコいい走りの写真などを添えて修理レポートで掲載を狙うっていうのはどう!? (カギパンチ)



読者発! 特派員はキミだ

REPORT

特派員ヘリクエスト

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

3月4日に富士スピードウェイで開催された『R34祭り』のドレスアップコンテストに、赤いR34でエントリーしていた熊谷です☆

今年はドリフト上級クラスにエントリーしていましたが、直前にエンジンブローしてしまったため、参加を断念しようと思っていました。

しかし、全国の仲間からの後押しもあり、ドレスアップコンテストだけでも参加して祭りを楽しもうと思ひ、積載車に載せて持ち込みました☆

楽しみにしていたこのイベントで走れなかったことは悔いが残りましたが、普段会うことのできない仲間と楽しむことができ、さらに新たな出会いもありました☆

R34祭りの醍醐味は、毎年新たな出会いがあり、さらにその仲間と次の年に盛り上がることもできるところだと思います。

そういう楽しさがあるから、こつとして大きくなってきたイベントだと思ひ、次回はさらに大きなイベントになるのでは? と思うと、今から来年の3月4日が楽しみです☆

仲間と出会える
パーキングエリア

スピ ア ア 倶 楽 部



■オレのJZX100自慢!
ブリッツ・マフラー メーカー不明車高調 ボルクレーシングF-ZERO
ウィニング(18インチ) フルエアロ ほかいっぱい

高校卒業してから1年間 お金を貯めてツアラーVを購入!

はじめまして、3月に納車されたばかりのJZX100チェイサーを自慢させてください。
いきなりですが、自分は高校卒業までずっとEK9シビックに憧れていました。しかし、3つの理由により、チェイサーに強いあこがれを抱くようになりました!

その理由とは、まずEK9にはいい状態の中古車が少ないということ。それから、父が以前チェイサーに乗っていたということ。そして、1JZエンジンはとてもじょうぶだという知識を得たことです。

そんなわけで、高校を卒業したあとに1年間お金を貯めて、ようやく購入&納車にいたりしました!

状態はとてもキレイで、前のオーナーさんが大切に乘っていたのが、ひしひしと伝わってきました!

まだ納車されたばかりですが、これからたくさん思い出を作っていきたいと思います。

●秋田県秋田市 慶樹

☆もちろんシビックにはシビックのよさがあると思うけど、1JZエンジンの耐久性の強さは定評があるし、ライトチューンでもかなりのパワーが楽しめるから、懐にも優しくて初心者にもオススメの車種といえるんじゃないかな! すでに外装はバッチリみたいだから、次のステップはエンジンチューン? それとも内装ドレスアップかな!?

ずっとあこがれたった RX-7を買っちゃった♡

はじめまして、ハタチのひろよと申します☆

3月21日に、あこがれのFD3Sオーナーになりました!

2月のはじめにセンパイから「走行距離19万kmのFD3Sが10万円で買える」という話をもらい、貯めていた貯金で買いました♪

センパイには「距離が距離だからトラブルやメンテに金がかかるし、ガソリン代も税金もかかるけど、ほんとにいいのか?」と言われましたが「大丈夫です!」と言い切りました。

この子とD1グランプリに出場するのが夢です。週末の首都高などに出没すると思いますので、見かけたらよろしくをお願いします♪

●東京都 ひろよ

☆D1出場が夢ってことは、これからドリフトの練習やチューニングも積極的に進めていくってことだね!? 19万km走行ってことはメンテナンスや修理なども投稿ネタにも事欠かないと思うので、ぜひこれからもFD3Sとのカーライフを報告して欲しいな!



■わたしのFD3S自慢!
ナイトスポーツ・メタリットスーパーキャタライザー オートエクゼ・ステンレスマフラー オーリンズ車高調 エンケイRPF01 マツダスピード・リヤウイング 社外HID デフュー追加メーター ほかいっぱい



はじめまして、ハタチのひろよと申します☆
3月21日に、あこがれのFD3Sオーナーになりました!
2月のはじめにセンパイから「走行距離19万kmのFD3Sが10万円で買える」という話をもらい、貯めていた貯金で買いました♪
センパイには「距離が距離だからトラブルやメンテに金がかかるし、ガソリン代も税金もかかるけど、ほんとにいいのか?」と言われましたが「大丈夫です!」と言い切りました。
この子とD1グランプリに出場するのが夢です。週末の首都高などに出没すると思いますので、見かけたらよろしくをお願いします♪
●東京都 ひろよ
☆D1出場が夢ってことは、これからドリフトの練習やチューニングも積極的に進めていくってことだね!? 19万km走行ってことはメンテナンスや修理なども投稿ネタにも事欠かないと思うので、ぜひこれからもFD3Sとのカーライフを報告して欲しいな!

4月号のスピアアウトクラブで話題にあがっていたテーマ「初心者の頃の思い出」について、自分の当時を振り返ってみました。
ギャルマーチが免許を取ったのは13年前、はじめての愛車はマニュアルのK11マーチ(ペンネームの由来でもある)です。
「運転がヘタクソだ」「オートマ限定にした方がいいんじゃないか?」と、教習所で暴言を吐かれ、登校拒否ぎみになりながらも「いやいや、マニュアル車を買ったんだからそんなわけにはいかないのよ!」と心の中で反論しつつ、なんとか免許を手に入れました。
マーチに乗って最初に戸惑ったのが、教習車とちがってクラッチの遊びがほとんどなかったこと! このおかげで、エンストした経験は数知れず、行き付けだった日産ディーラーのスタッフさんにもエンストしていたほどでした。
また、ガソリンスタンドでは初心者マークが力モの目印なのか、水抜剤のセールスや強引なタイヤ販売にも遭遇し「自動車に関する知識をもっと身につけていかないとなあ」と思うこともたびたびありました。

4月号『初心者の頃の思い出』について ユーザー車検から レンタルガレージまで 励みまじった!

みんな集まれ!
イベント告知

『静岡セブンデー』

■開催日: 2014年7月13日(日)
■開催場所: ドライブインもちや(静岡県富士宮市)
■入場料: 500円/台
■主催: 静岡セブンデー実行委員会
<http://minkara.carview.co.jp/userid/2170441/profile/>

今年で6回目の開催となるイベントで、テーマは「マツダRX-7が主役のオーナーズミーティング」です。

ロータリーエンジンを搭載する歴代RX-7が各地から集まり、オーナー同士の情報交換や親睦をはかることを主な目的としています。

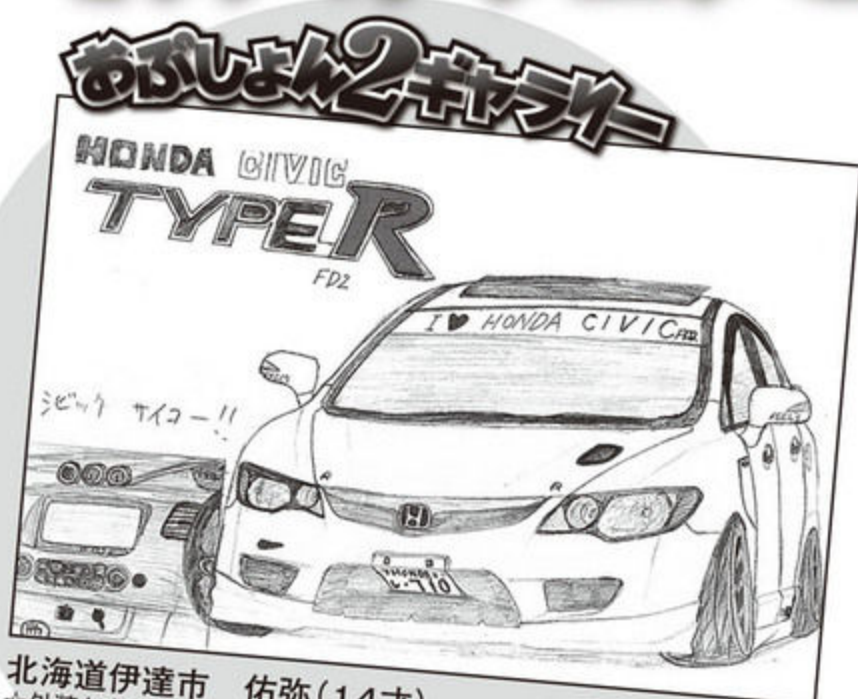
10時から16時までの開催予定で、全体記念写真や記念品プレゼント(先着順)なども用意しています。

詳細は、みんなカラやmixiなどのSNSでもご確認いただけますので、ぜひご参加ください。

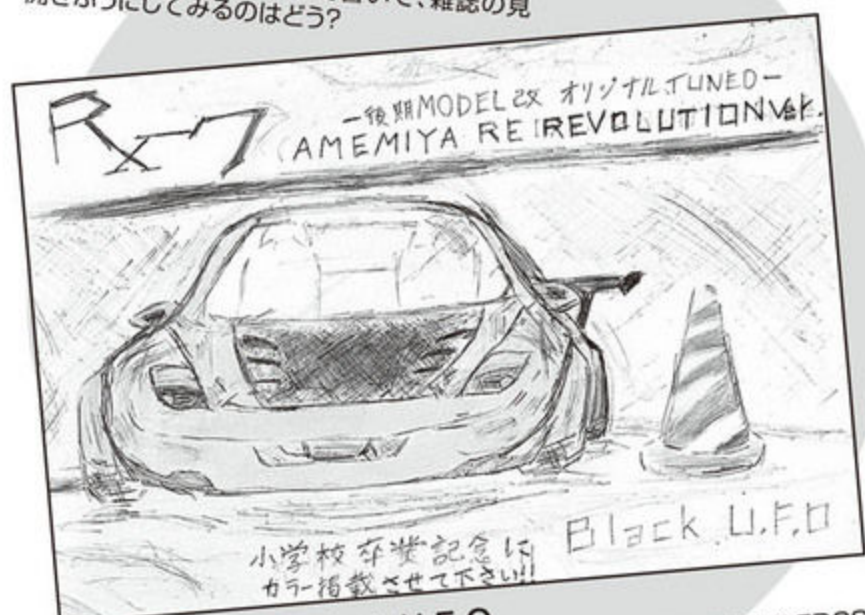
当時は大学生だったので、維持するのがやっとでしたが、安いパーツを見つけてはコッソリとイジったりもしていましたね。
結局、18才から社会人になって23才までマーチに乗っていたのですが、ユーザー車検を経験したり、レンタルガレージに通って技術を自分のモノにできた(最終的には自分でオールペンまでしました)ことは今でも役に立っています!

最後に、はじめての愛車がマーチでよかったことは、故障をひとつもしなかったことです。お金のない持ち主ということを知りました。
理解してくれていたようで、大きな出費はブレーキパッドとタイミングベルト交換くらいでした。
●福島県いわき市 ギャルマーチ
☆学生時代にすべて自分持ちでクルマ持ったって、税金や車検そして任意保険など、かなり負担が大きいよね。親の反対を押し切ってクルマを買った、カジ編の学生時代の思い出なんて、その大半がアルバイトで感じ(笑)。とにかく、稼いでイジって走りに行つて壊して…負けずに復活!! チューニングにかけた費用も情熱も今以上かも。おかげで、当時の仲間と云えば、バイトつながりからクルマつながり。同じ学校行つた連中…どうしてるのかな? (通学に使用した2号車、サスカットでベタベタ、ハラ下直管のセリカが楽しかったのも、今では昔話になりつつあるカジ編)

消費税がアップする前にへたった サスペンションを交換!



北海道伊達市 佑弥(14才)
☆外装と内装を描いてくれた佑弥くん。次回はほかの部分カットや文章まで書いて、雑誌の見開きふうに見てみるのはどう?



北海道滝川市 Black U.F.O
☆小学校卒業おめでとう! RE雨宮エアロ改オリジナルバージョンのFD3Sだそうす。



親父のカリーナGTセダン(AT210)はリヤのショックアブソーバーがへたってきていました。

3年前に走行距離7万kmで購入して、現在は17万6000kmを超えてますが、エンジンが丈夫な4AGE(ブラックヘッド)なので、乗り換えるといって考えはありませんでした。

また、ECT・S(電子制御式4速フルオートマチック)ミッションも、滑りなどなく好調です。というわけで「消費税が8%に増税されるのなら、その前にASSY交換してもらおう」と、増税2日前に馴染みのトヨタディーラーに預けて作業をしてもらいました。

走ってみると、ハードブレーキング時の姿勢が乱れず、ステアリング操作にダイレクトにリヤタイヤが反応して、まるでセリカ系のようなコーナーの安定と線蛇性になりました。カリーナのキャッチコピー『足のいいやつ』はダテやシャレじゃないということを実感しました。消費税増税前に整備に出してよかったです。

●長野県埴科郡 歴代カローラGTセダンマニア

☆クルマのパーツは単価が高いモノも多いから、増税前に大きな買い物をしたというひと多いんじゃないかな!? 純正ショックアブソーバーASSY交換がいくらだったかにも気になるし「それならいっそのこと車高調に」とならなかった心境も聞いてみたいところ。というわけで「オレは増税前にコレを買ったぜ」というみんなの投稿も募集中です!(ところで『足のいいやつ』って、FR世代のキャッチコピーじゃなかったっけ? 元TA45カリーナ乗りのオータより)

アアアアア



シルビアが
7の
ゾロ目!

はじめまして、まだ初心者マークの19才です。去年の5月から自分の相棒になった愛車のS15シルビアが、7万7777kmのゾロ目を迎えましたので報告したいと思います。

ちなみに納車日はなんと15日! ナンバー15のS15が納車されて感動的な1日でした。

そして初の冬道も経験しましたが、機械式LSDが入っていたおかげで(!?),1年目はなんとか無事に春を迎えることができました。

まわりにスポーツカー乗りの知り合いがほとんどいないので、早く走りの仲間が欲しいです。

紅の四角自慢

注意 極度のピンボケ&メーターのみの写真はご遠慮ください。

ルール! 5ヶタ未満のゾロ目はダメよん



今年の目標はナルディのステアリングとレカロのセミバケ入れることです。大好きなシルビアを大切に乗り続けたいと思います。

●秋田県秋田市 しるびあ暴威

☆今月号を手にとった頃にはフロントウィンドウの初心者マークも取れて、晴れて一般ドライバーデビューしている頃かな。無事に冬道を乗り越えられたなら、これからも末永くシルビアライフを送れる素質はじゅうぶんじゃない!? というわけで、スポーツカー仲間を見つけるためにも、オフ会やサーキット走行会などに参加してみるのも楽しいと思うぞ!(北海道で冬の峠道をMR2で走り回っていたカギパンチ。FR車もコワイけど、MR車もかなりコワイです)

仲間と出会える
パーキングエリア

スピン アウト 倶楽部

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

相談はこちらまで!

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

新型シャシダイ
絶好調です♡

新店舗で営業中です!!

(旧店舗からクルマで5分!!)
新住所：埼玉県川口市下広谷690-1

今月の相談

「走行距離15万kmの ランエボを サーキット仕様に 仕上げていくには？」

ほぼノーマルで走行距離15万kmのランエボⅥを購入しました。今のところ特に調子が悪いところはありません。

これからサーキットでのタイムアタック走行をメインにしていきたいのですが、どんなところから手を付けていくべきでしょうか？

また、メンテナンスの注意点なども、ぜひアドバイスお願いします。

●岩手県 トマホーク

「駆動系に配慮しつつ エンジンチューン！」

回答 アジト
長谷川さん

走行距離からすると、いろいろな部分が気になるところだけど、やっぱりいちばん心配なのはエンジンとタービンかな。

オイルが汚れやすかったり、ブローバイが多く出ていたりするなら要注意だよ。

4G63は2.1ℓ仕様から2.4ℓ仕様まで、エンジンチューンのバリエーションも豊富なので、不安があるなら思い切ってエンジンを作っちゃうのもアリじゃないかな!

もともとロングストローク設計のエンジンなので、排気量アップして回転に

あまり頼らない仕様に仕上げるのが、ボクのオススメです。

また、ストローカーキットを使えば、クランク、ピストン、コンロッドをはじめとする重要な部分も新品になるというメリットもあるよ。

次にタービンなんだけど、サーキット仕様ってことだからピークパワーは400psプラスαで、低回転からトルクがモリモリ立ち上がるような選択がいいと思います。

それから、エキマニを社外品に交換する人が多いけど、このくらいのパワーならボクはあえて交換をオススメしません。

その理由は、FFベース

の4WD車は、エンジンの振動によってエキマニが割れるトラブルが多いから。そのたびにタービンをはずして修理していると、工賃も結構かかってしまうよ。

あとはセンターデフトラブルも定番です。オイル量が少なかったり、交換頻度が少なかったりと、オイル管理が悪いクルマはすぐにダメになってしまうので要チェック。AYCに関しては、パワーをあげていくとネックになるから、いさぎよく取っ払ってしまおう。

というわけで、おやみにパワーをあげると駆動系にも負担がかかるので、ポイントを決めてイジりながら、腕も磨いていくことをオススメしますよ。

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

「補機類のチューニングから 進めていこう」

回答 レーシングガレージ ブラックライン
鈴木さん

古いクルマはチューニングだけ進めると危険だし、修理ばかりしてたんじゃモチベーションが下がっちゃうよね。

だから、次につながるように補修しつつ、そのつど変化も体感できるような方法で、楽しみながらステップアップしていくことをオススメするよ。

たとえば今回の相談のように走行距離が多いクルマは、まずオーバーホールや修理という話が出てくるよね。

特にお金がかかるのがエンジン系で、チューニングまでしたいとなると、費用もさらにふくらんでしまう。

だから、コンプレッションを確認して大丈夫だったらという前提で、エンジン本体は後回しにしちゃいましょう。

ただし、エンジンがかからなくなるなどの重大トラブルを未然に防ぐために、燃料ポンプとフューエルレギュレーター、燃料フィルターを交換!

この際、社外強化ポンプ

やレギュレーターを選んでおけば、あとでチューニングしてステップアップする際にも生きてくるよ。インジェクターも純正のままだったらそろそろ寿命なので要交換だ。

それからランエボⅥならば、思い切ってフルコンを入れてしまうというのもアリだと思う。オススメはFコンVプロ。値段は高いけど、性能からすれば割安だと思ってもらっていいよ。ほかの車種に乗り換えるっていうときにも、ハーネスを交換すれば使えるという汎用性の高さも魅力だ。

こうして燃料系のリフレッシュとリセッティングを終えて、さらにモアパワーを求める場合、クラッチなどの駆動系や、冷却系にも目を向ける必要が出てくる。

だからエンジンがまだ大丈夫なら、さらに後回し! ラジエターやオイルクーラー、できればマフラーやインタークーラーなどにも手を加えておくことをオススメしたいね。というわけで、まずはエンジンのコンディションをチェックしようぜ!!

つぶやき✉️ショートメール

おぶしん2カラー



オリジナルマシンです。大抵のレースで勝つので30m/sで走ります。
沖縄県那覇市 浩弥
☆オリジナルマシンをデザインして、名前まで考えてくれたんだね! 内装やエンジンルームはどんなかんじ?



北海道北見市 K・M
☆猫や犬って、ラジコンとかを楽しく追いかけるよねー! でもオジさんの顔に目が奪われちゃう(笑)。



茨城県笠間市 NOBU
☆シャコタン特集の今月号にピッタリな低車高チエイサー! まさか特集内容の情報が漏れている!?

◇なんでヤフーメールからオプション2に投稿できないんだろう?って思ったら、メールアドレスを「ontion2@deesclub.co.jp」と登録してた(笑)。
by 黄金銃を持たない男
☆OPT2編集部のブログに投稿用メールアドレスのリンクがあるから、そこからメールしてくれたら間違いないぜ!

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

◇どーも、tmk.です。OPT2おもしろいです。
by tmk. (12才)
☆ありがとう! でも、文字数制限があるわけじゃないので、どーせならもっと具体的にホメて欲しいなあ(笑)。

◇愛車が70km/hから全然加速しなくなった(泣)。エンジンが壊れた!? 名古屋のイベントに行けるかな?
by 青いジェミニ乗り
☆チューニングカーワールドショーダウンの1ヵ月前にこのメールが届いて以降、音沙汰ナシ。その後どうなった?

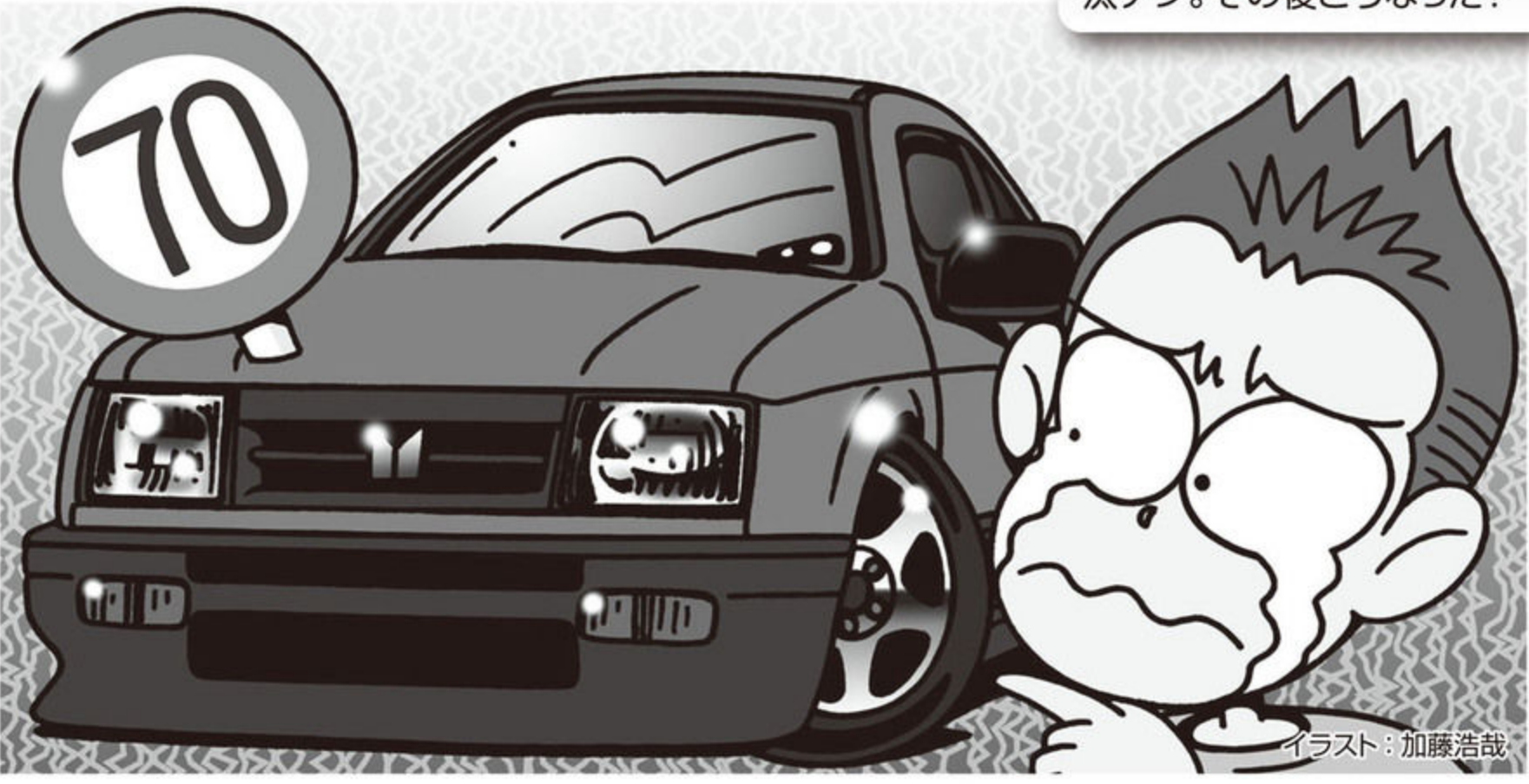


イラスト: 加藤浩哉

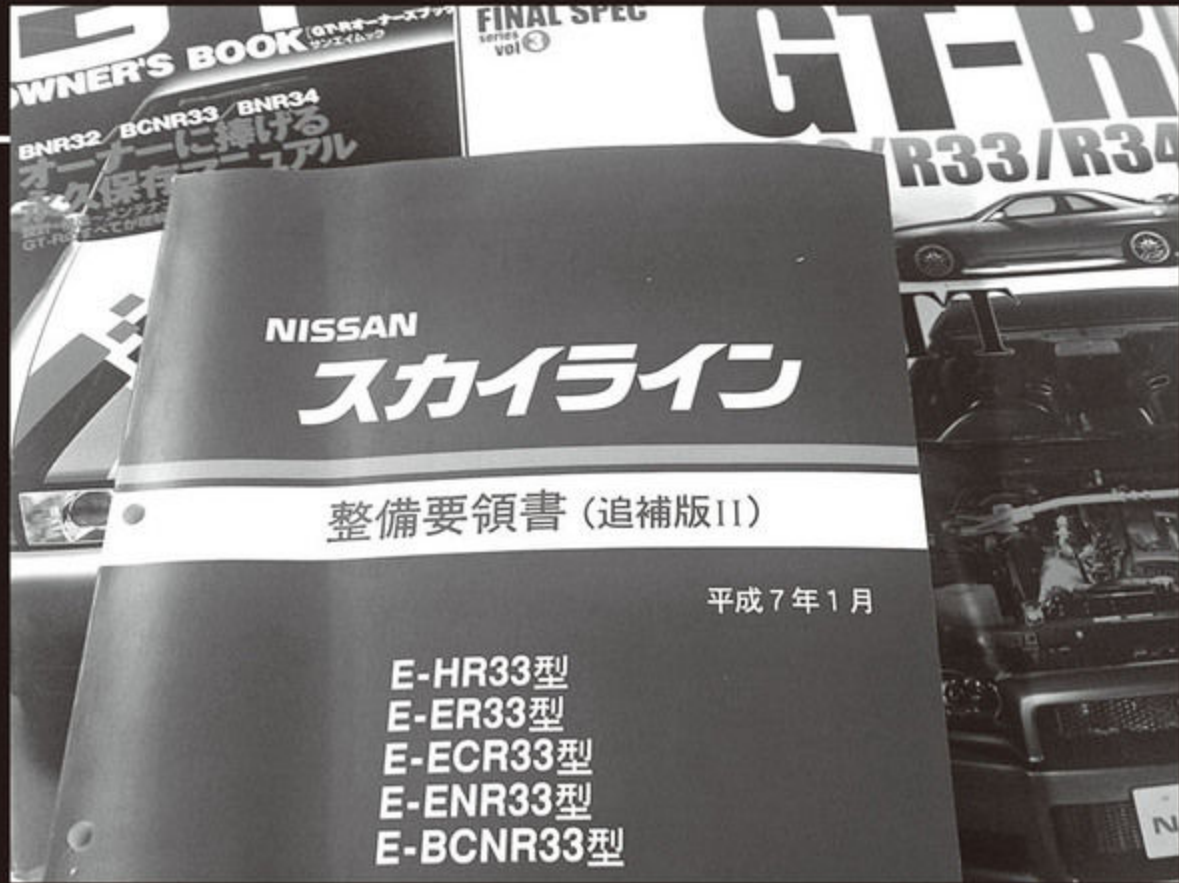
パーツ情報ネットワーク

BCNR33チューンを勉強する参考書を探しています!

私は今後、BCNR33のVスペックを購入して、大切に乗り回そうと決意を固め、その計画をいろいろ考えています。
最終的には800psほどまでエンジンチューンして、街乗りからサーキットまで使える仕様に仕上げたいと思っています。
しかし、まだまだ知識のない初心者なので、必要になるパーツやメンテナンス方法、R33の弱点などを雑誌で調べながら、ノートに書き留めて勉強しています。
そこで、R33のことがもっとわかる本やカタログ、ビデオなどがあれば教えていただきたいと思います。手紙を書きました。
R32やR35などは車種別の本などもあるようですが、R33のみを取り上げてまとめた本などは見つけれませんでした。もし「これがオススメ!」っていうものがあれば、ぜひ知りたいです。

●長野県諏訪市 拓也

☆車種専門誌はもちろんのこと、整備要領書やパーツカタログなどを手に入れておきたいところ。メンテナンス方法から分解手順まで載っているの、DIY作業の際には欠かせないからね。あとはこうしてOPT2誌面を活



用したり、インターネットを使ったりして、おなじ車種の友だちや知り合いを作って情報交換することじゃないかな? というわけで、全国のBCNR33オーナーのみなさん、いいアドバイスや情報をお待ちしてます!

仲間と出会える
パーキングエリア

スピント アウト 倶楽部

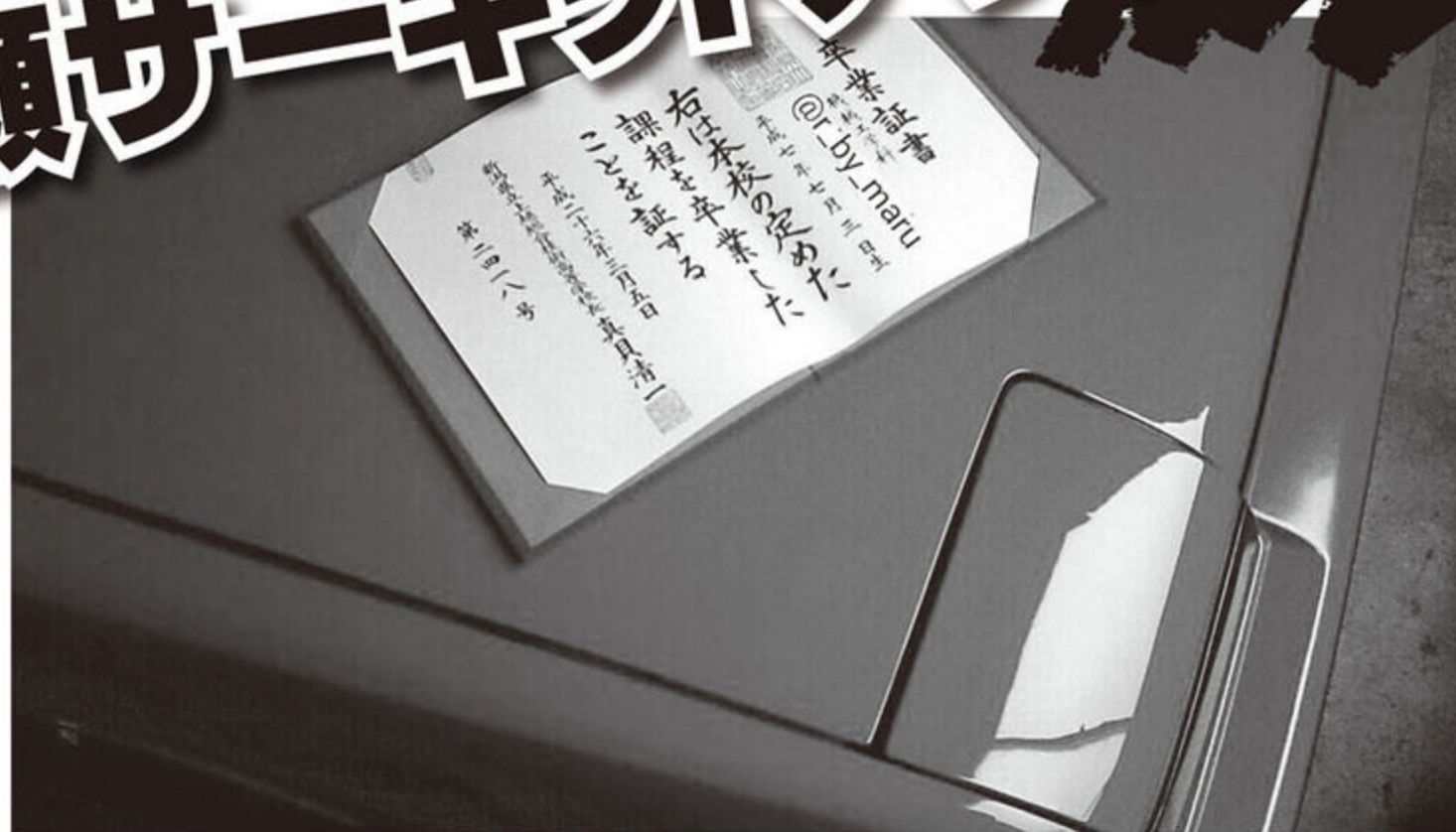
高校卒業記念に 間瀬サーキットアタック!

AE86乗りのMARUです。ついに高校卒業しました! そんなでもって、機会ができたので、間瀬サーキットに走りに行ってきました!

天気は快晴、気温7℃と絶好のアタック日和。にも関わらずあれ? タイヤが温まらない!?

最後にこのタイヤを使ったのが筑波に行った昨年12月22日。というわけで、みごとにカチコチに固まっていたとさ...

でも、これも勉強のうちってことで、まったく温まらないタイヤで周回を重ね、自己ベスト更新の1分13秒297を記録しました。



高校生での記録はこれまで。次回12秒台突入を狙っていきますので、ご期待ください!

それと、4月から専門学校に通うのですが、もしかしたらほかの読者さんと同じ学校って可能性もあるかもしれません。もしそうだったときは、よろしくお願いします。

●新潟県 MARU

☆高校卒業&専門学校入学おめでとう! 特に書かれていないけど、OPT2読者とカブるかもってことは、自動車関係の専門学校かな? だとしたら、今までのサーキットやオフ会のレポートに加えて、クルマいじりに関する投稿も期待したいところ。学校のクルマ好きな友だちとの話題なんかも学生時代ならではのネタだと思うので、楽しみに待ってるよ!(ボクの自己ベストを抜かれる前に間瀬サーキットに走りに行かなきゃ! オータ)



こんにちは、オブション2を読みはじめて9年目となる今年、無事に高3へと進級できました! そして、3月末に行われた「三級自動車シヤシ整備士」試験にも合格しました!

1年生の時から授業で習っていたんですが、毎月11日発売の雑誌を授業中に読んでいたため、内容をほとんど覚えていま



イラスト: 加藤浩哉

せんでした...

でも、ウチの学校の自動車科には、恒例行事として、本番1週間前になると合宿があるんです! 朝から晩まで1日の半分は勉強という大変な合宿でしたが、ここでみっちり勉強することができました!

そして本番は緊張もありましたが、過去問題集で何度も練習

●青森県弘前市 自動車科の成績落ちたwww

☆高校3年生で9年目ってことは、小学校の中学年からOPT2を読んでいるってこと! っていうことは、チューニングの知識はバツシってわけだね。でも、整備もチューニングも知識だけじゃなかなかうまいこと行かないのも現実。免許を取って卒業したら、速いクルマ、チューニングしたクルマに乗って、サーキットや峠で走ったり、実際にクルマをイジってみたり経験を高めていって欲しいな。そして、仲間や後輩を巻き込んで、チューニングの楽しさを広めてくれると嬉しいぞ!! (何事も、実際に体感することがイチバン大事と思ってるカジ編)

授業や
一週間の
合宿を経て

整備士試験に 合格しました!

習していたため、ある程度気持ちに余裕をもって取り組むことができ、なんとか合格できたというかんじです。

この勢いで10月にはジーゼルとガソリンも取りたいと思っています。カンタンではありませんが自分の夢に向けてがんばりたいと思います。

それと、最近フォークリフトの資格を取りましたが、普通運転免許がないため乗れないことを聞いてちよびりショックな私でした(笑)。



その1

人生初のプラモデルを作ったので記念に投稿させていただきます。今回はUCF31セルシオの後期を作ってみました。しかも、エアロ自作にまで挑戦しました。エアロはパテを盛って削るの繰り返しで、形ができるまで2週間くらいかかりました。

マフラーは純正でもよかったのですが、車高が低すぎてタイヤが接地してしまうので自作することになりました。

ホイールのランナーを必要な長さに切断して、ドライバーで暖めながら曲げて、最後にボールペンのキャップを加工した物にパテを詰めて、切断したランナーを差し込めば完成です。

トヨタ車なのに左出しマフラーなのは自分が日産好きだからです。はじめて作って、いろいろと勉強になったけど、期末テストでは赤点でした。

●愛知県安城市 八坂栞

☆とても初作品とは思えない完成度の高さにビックリ! 作業手順や加工方法などを事前にしっかり下調べしたんだろうなあ。その勤勉さをテスト勉強に活かせば、きっと次回は赤点を回避できるハズ(笑)!?

みんなのホビーパラダイス!!

【写真についてお願い!】

- 愛車全体がフロントから写っている写真1点は必須!!
- そのほかに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
- カテゴリー(プラモ、ラジコンなど)も添えてね
- 製品名と製造メーカー、ゲーム名と機種なども書き添えて

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、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うだい。

その2

1	0'52.510	2014
2	0'52.677	2014
3	0'52.719	2014
4	0'52.741	2014
5	0'52.784	2014
6	0'53.038	2014
7	0'53.093	2014

アンダー鈴木さんの筑波サーキット・コース2000のタイム52秒513に挑戦しました! そして、ついに自分のR35スペックVで、52秒510を記録することができました!!

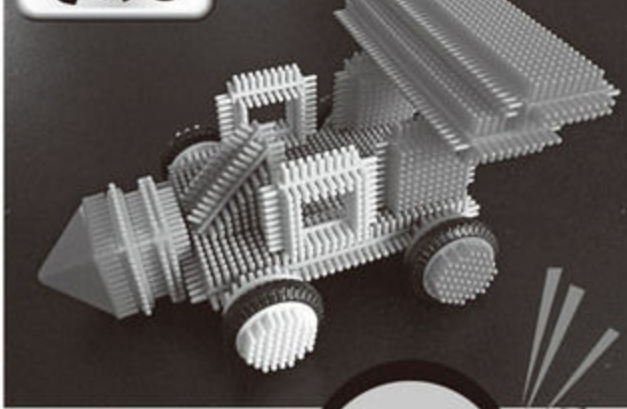
このタイムが出た瞬間は、とてもビックリしました。

●岩手県九戸郡 ライム

☆記録達成おめでとう!ってゲームの話ね(笑…詳しく書かれてないんだけど、グランツーリスモかな?) どれくらいのチューニング内容で、どれだけ走り込んだのかな? ところで、このGT-Rでアンダー鈴木がアタックしたら何秒出るのか気になるネ。



その3



3才の息子といっしょに、ブロックでフォーミュラカーを作りました!

見本の冊子を見ながら、ウイングやタイヤを組み立てていく息子を見て「将来が楽しみだ!」と感じているバカ親です(笑)。

この調子で、ミニ四駆やプラモデル、ラジコン、そして実車で、しっかり英才教育していきたいと思います!!

●東京都 ガンバリスト(3才)

☆最近では難易度が高い大人向けブロックなど、お父さんやお母さんもいっしょに楽しめるおもちゃも多いよね! 小さい頃からイジってれば、DIYも得意になること間違いナシ!? でも、フォーミュラというより、機関車に見えちゃったのはオレだけか!?

ありがとうございます



てれてます…

イラスト：加藤浩哉

走り屋予備軍から
企画提案!!

マオ
ンが
連
載
い
て
ほ
う
い
ー

こんにちは、R33 GT-R好きの中学3年生です。今回は提案したいことがあつて投稿しました。

現在、姉妹紙「オプシオン」では「RPM」というR30スカイラインが主役のマンガが連載されていますよね?

そこで、オプシオン2でも何かしらのマンガ作品などを連載して欲しいと考え、思い切つて提案してみます。

この「スピンアウト倶楽部」をはじめ、オプシオン2のイラストを担当している加藤浩哉さんの絵をはじめ見たときから「クルマが生きているような描写をマンガにしたら、ゼッタイおもしろい!」と思っていました。

4コママンガなどでもいいので、加藤さんが描くマンガ連載を見てみたいです!

●北海道滝川市 626R

☆加藤さんのデフォルメイラストの躍動感や、擬人化したパースのイラストは独特の世界観と勢いがあつてすごくいいよね。カジ編が編集部に入ってから20年、仕上げてもらったイラストに感動したことは数知れないけれど、がっかりさせられたことはいちどもないもんね。というわけで、加藤さんの4コマ漫画、検討させてもらわなくっちゃネ!! (でも4コマで走り屋のツボを突けるのか…編集部のお笑い発想能力が問われそうであつて不安…カジ編)

仲間と出会える
パーキングエリア

スピニアウト倶楽部

■GCG TRRBOS
GCG TURBOS
ロゴステッカー&
カレンダーセット

茨城県東茨城郡 井田薫
兵庫県朝来市 内村和馬
鳥取県鳥取市 重松毅雄
静岡県浜松市 塚原里歩
福井県小浜市 磯部正義

■GCG TURBOS
TURBO BY Garrett
ステッカーセット

群馬県安中市 村井猛
京都府八幡市 平塚浩二
大阪府茨木市 稲村良夫
石川県金沢市 黒木満
千葉県山武郡 秋本忍
北海道釧路市 嶋田常隆
埼玉県日高市 小川芳久
群馬県太田市 新村信雅
神奈川県相模原市 小林智也
新潟県上越市 鹿島真澄

■SUNOCO
2014 SUNOCO
MOTOR SPORTS
カレンダー

群馬県高崎市 杉浦秀光
三重県三重郡 日高洋平

2014年4月号 プレゼント 当選者発表

■FINAL KONNEXION
自動車パーツ専用
さび止めスプレー

長崎県島原市 細野秋雄
岡山県赤磐市 勝田勇一
愛媛県松山市 大城宣親
埼玉県深谷市 森川勉

■PIT ROAD M
オリジナルステッカー&
カレンダーセット

栃木県佐野市 手塚利明
大阪府八尾市 川越浩平
広島県廿日市市 長田哲也

■KRC modified
RX-7帝
ミニダイキャストモデル

愛知県豊橋市 坂本郁実
山形県鶴岡市 金丸重孝
和歌山県和歌山市 伊藤美桜
宮城県仙台市 相原恭徳
大分県佐伯市 米沢貴史



クラッチディスクを
予防交換したよ!

みなさんはクラッチディスクを何万kmで交換していますか? 滑りは始めるまで我慢ですか?
自分の場合は、前オーナーがいつ交換したのかわからなかったため、買ってから8万km走行で交換しましたよ。
ちなみに愛車はS15スペックRで、走行距離は19万5000kmを突破しました。
●千葉県市原市 三連単は競艇
☆運転のしかたやチューニング内容によっても寿命が左右されるけど、8万kmも無交換で走ったのなら、劣化は進んでいたかな。交換前後でフィーリングや加速感の変化など、体感できる変化があったかも気になるところだね。(いつも致命的なトラブルに至ってからようやく交換作業にとりかかるカギパンチ。先日交換したクラッチも、とてもいいネタとして今月号で報告してるよ)

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!

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

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っ▶オフ会やミーティングなどを写真付きでレポートして。
みんな集まれ! イベント告知▶イベントを主催するときに、掲示板として使ってね。
パーツ情報ネットワーク▶パーツに関するいろんなことを読者どうしで情報交換しよう。
世界の街角から▶海外旅行時に体験したクルマネタや、海外在住の読者からの投稿を大募集。
教えて!チューナーさん▶チューニングに関する質問や疑問、悩みを投稿してね。

※どれにもあてはまらない&よくわからない場合は『フツーのおたより』と書いてくれればOK!

やんこら

今月は中古スポーツカーやチューニングカーを購入する際に注意すべきポイントや、教訓にしたい失敗談などを教えてもらったぞ。現在クルマ探しの真っ最中というひとはもちろん、いつか乗り換えるときに備えて、覚えておきたい話が満載なので要チェックだ!

今月のテーマ 中古車購入時のポイント



今月の ロングコラムニスト

フレンズ
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

「ライトチューニング車を買って育てるのが、長くチューニングを楽しむ秘訣かも!?」

最近ではエンジン内部までガッツリとチューニングするハードな作業の依頼が続いて、エンジン室が満杯状態! 本気でスタッフ募集中のフレンズです。興味とやる気がある方は、猪瀬までご連絡ください!!

さて、今月のお題は「中古車購入時のポイント」ということですが、この時期は免許を取ったばかりのフレッシュマンや、生活環境が変わったのを機にクルマを買い換えるというひとも多いんじゃないかな?

やチューニングカーを購入する場合のポイントを紹介していきたいと思います。

まず、パツと見はお買い得に見える「チューニング済み車両」に関してですが、本当にお得なのか? をしっかり見極める必要があると思います。

たとえば新品のホイールやエアロ、冷却系パーツなどが付いている場合は、お買い得なことが多いです。

特に同車種の中古スポーツカーを大量に扱うようなショップでは、パーツをまとめて仕入れて在庫車に装着することで、仕入れ価格を抑えることができるから、お買い得な販売価格を実現しやすいんです(こんな内情をおおっぴらに書いたら怒られちゃうか?)。

逆に、装着されていてもいつ装着されたかわからないよう

なパーツは?。例えば、中古の車高調などは、すでにショックが抜けてしまっている場合も多いからね。

車両を買ったばかりで予算がなく、そのまま乗り続けるという方も多いですが、これでは本来のクルマの性能を引き出せないし、楽しさより不快さのほうが多くなってしまうことも。

これは、マフラーや調整式アーム類、バケットシートなどにも同様のことが言えますね。

また、ウチではチューニングカーの点検作業メニューも用意していて、車体全体からエンジン点検、そしてシャーシダイナモによるパワーチェックなどまで行っています。

そして、このメニューを利用するお客さんには「買ったばかりのクルマの現状チェックをしてみたらトラブルを抱えていた」というパターンがすごく多いというのも現状です。

特に、タービン交換などされているチューニングカーの中には、きちんとセッティングされていなかったり、エンジントラブルやガスケット抜けなどの症状を抱えていたりする車両も多く見られます。経緯や履歴の不明なチューニングカーにはリスクが多いんですよ。

それから、最近のチューニング済み中古車を買うお客さんの傾向として、今までまったくチューニングを経験したことのないお客さんが、いきなりチューニング済みの車両を買ってきて乗りはじめるというパターンも増えてきた気がします。

しかし、そういうお客さんは当然、チューニングに関する知識が浅いんですね。ハイカムが組み込まれているのに「アイドリングが不安定でおかしい」とか、「前に乗っていたクルマ(ノーマルのミニバン)と比較して始動性や燃費が悪い」といった相談をけっこう受けます。

しかも、修理費や消耗品費もまったくかけようとしていないんです。クルマを買って予算がないとか事情もあるでしょうが、自分で少しずつチューニングしたわけでもなく、割安感だけで飛びついているので、そのクルマに対する愛着は薄いんですよ。

こういう場合、調子がいい

状態でも長く乗り続けるのは難しいし、壊れてしまった時点で次のクルマに乗り換えて、不調なチューニングカーはそのまま流通してしまうこともあるわけです。

これでは、スポーツカーやチューニングの楽しさを経験することができないばかりか「改造したクルマは壊れやすい」という悪いイメージだけを残してクルマから離れていってしまうことにもなりかねません。

というわけで、スポーツカー初心者や、程度のいいチューニングカーに乗りたいう方には、なるべくノーマルっぽい車両を買い、時間をかけてでも自分で仕上げていくことをオススメしたいです。

そして、チューニングやメンテナンスに関する知識をつけながら、「次はアレを付けたい」「コレとコレなら、どっちがマッチングいいかな?」など、楽しみながら少しずつチューニングを進めていくのがいいと思いますよ。



他店でチューニングした中古車の修理やトラブルシューティングは、装着されているパーツや管理状態がわからないので、一筋縄ではいかないことが多いです。点検で持ち込まれた場合も、フルチューニング車に関してはお店の情報や、チューニング内容の明細がないものは、お断りさせていただく場合も実は多いです。

「探していたターボ車」 「かと思ったら…」

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



中古車購入時のポイント

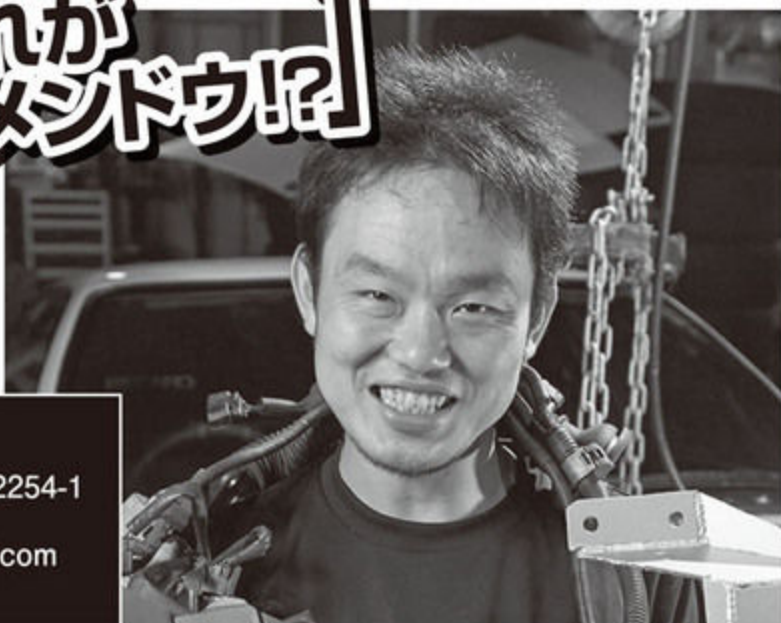
あれはオレが大学生やった21歳の時の話や。S14シルビアを買ったんやけど、その時は「K'sがターボで、Q'sがNA」ってことくらいしか知らなかったんよね。もちろん、欲しかったのはターボ車や。で、あちこち探して自分の予算にあったS14ターボが見つかって購入したワケ。ところが、そのクルマは実はNA車ベースのターボエンジン換装車やったんよ。NA車はデフがR180やし、リアメンバーも違うし、ブレーキも片押しキャリパーやし、ホンモノのターボ車とはいろいろ違うんよね。やっぱりクルマを買うときはグレードとかで何が違うのか？ってなことをしっかり調べておかないとダメなんやなあって、そのとき勉強したわ(笑)。

「内装の汚れが いちばんメンドウ呢」

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



中古車購入時のポイント

最近よくお客さんのクルマを仕入れにオークション会場に行くのですが、その時に注意して確認するのは内装です。というのも、外装は傷や凹みがあればそのぶん安く買えるし、あとからオールペンなどもできます。また、エンジンなどの機関系トラブルも、それを直すのが仕事なので、よっぽどお金がかかりそうな場合以外はあまり気にしません。でも、変な臭いがしたり、ダッシュボードがボロボロだったりして、お客さんから内装交換を指示されてしまい、すごく手間がかかった苦い思い出があるんです。また、トランクやリヤシートにタイヤを無造作に積むなどして、傷だらけになっているクルマも、キレイにするのは意外に手間とお金がかかりますね。

「予備知識不足が」 「招いた悲劇」

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



中古車購入時のポイント

「友だちに内緒でクルマを買って驚かせよう」と、予備知識もない状態で中古車屋さんにとりて突撃！すると、あこがれだった車種、しかもピカピカで、なんとなく知っている相場価格より安い車両を発見!! もちろん即購入して、まわりを驚かせることに成功しました。と、ここまではよかったけど「カッコいいなー。エンジンも見せてよ」とボンネットを開けてみると「何でこっちのエンジンのほうを買ったの!？」と驚くみんな…。当時ゲームに登場するマシンは280psエンジン搭載車だったので、小排気量ターボモデルが存在するなんて知らなかった、トホホ…。というお客さんの実話でした。ちなみにその方は後に当社でエンジン換装しました(笑)。

「購入するお店選びも」 「重要だと痛感」

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



中古車購入時のポイント

自分がまだガキのころ、カスタムされた中古車の中古車雑誌で見つけてそのままひと目ぼして買ったんだ。そして納車後も引き続きその店でクルマをカスタムしようと思ったら「ウチに出入りしないで欲しい」と言われたの。「え、なんで?」と思って理由を聞いてみたら、オレが買ったクルマはお客さんの下取り車をたまたま店頭で並べていただけで「ウチは普通の中古車屋だからカスタムはもちろん、若者のたまり場にされるのは困るんだよ」と、買った後に宣告されたというわけ。これにはさすがにビックリしたな。中古車は「どんなクルマを買うか?」ってことも大事だけど「どんな店で買うか?」も大切だと痛感したエピソードでした〜!

「グレード構成や 年式を事前に勉強!」

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



中古車購入時のポイント

ボクの場合は、まず欲しいクルマについて事前にしっかり調べるようにしています。例えばS14シルビアが欲しいとすると、まずターボモデルとNAモデルがあり、さらにそれぞれハイキャス付きとナシがありますよね。さらに、マイナーチェンジ前後で内外装デザインが異なり、最終年式付近ではS15用補強パーツの取り付け用ネジが標準装備されている車体も存在します。ほかにも追加&限定グレード、さらにメーカーコンプリートカーが発売されている車両などもありますよね。チューニングベースとして選ぶのか? それほどイジらないで乗るのか? などによっても、選択肢は変わってきます。うまく選べば予算を抑えることができますよ。

「まずは相場価格を」 「調べまじよう」

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



中古車購入時のポイント

走行距離や車体の状態と、相場価格の関係性をよくチェックしてから購入するようにしています。相場から大きくはずれているクルマは信頼できないので手を出しませんね。ちなみに、自分のはじめての愛車(FC3S)は「免許を取ったらすぐクルマに乗りた!」というアセリに任せて、近所の中古車屋さんで約200万円のローンを組んで購入しました。親やセンパイから「もっといろいろ調べてから買え」とアドバイスされましたが、まったく耳に入りませんでしたね。案の定、なんとたった3ヵ月でエンジンブローしちゃいました(泣)。車両のコンディションが悪かったのか、もしくは乗り方が悪かったのか? 今となってはわかりません。



三栄書房

なんじゃあー
こりゃあー??-??-??-??

不定期
連載企画

当たって
砕ける!?

カギパンチ
MR2の

脱パンコッ DIYチャレンジ

クラッチの 超異常報告

ミッション交換、クラッチ交換など
なんとか自分でこなししてきたカギパ
ンチだけど、その作業はやや強引って
いうか、かなり大ざっぱ。
クラッチの切れが多少悪くなっ
ても、まどくからいっかーヤベッなん
かおかしいし、異音がした↓そして
ついにはエンジンの回転に連動した
『キー』という断末魔…の後、その
機能を失ってしまった。トラブルの兆
候ではなく、完全な故障というかブ

完全にブローケンした クラッチを大公開!

不調を放置しちゃ
ダメっすヨ??
(↑あッ、オレか…)

ブローケンだ。

しかも、その症状に関して、そう
なった心当たりまであるという。ま
た、まだ動かせる状態の時にチェッ
クして、クラッチ周辺が赤くなるほど
加熱しているのが見えたのに、そのう
ち…なんて、乗り続けていたという。
というわけで、写真の通りダイヤ

ベアリングは完全摩耗
フォークまで激減りで
操作不能!



トラブルの元凶はリリースシリンダーを 破損して放置したこと!

実は、リリースシリンダーの2ヶ所の固定ボルト穴のうち、ひとつを破損しフォークを正しい方向に押せない状態となっていた。ナナメにシフトフォークを押し続けたことが、ブローケンなクラッチにしまった要因。以前の作業で見えない位置のボルトを力ずくで固定しようとして壊したものだという…なんとか作動していたものが、限界を超えさらに放置された結果というわけだ。つまり、半分は人災。いくら自分のクルマとはいえ、読者のみなさんには正確で慎重な作業を心がけてもらいたい。

フレームが摩耗して、そこにベアリング
がハマってしまうという、世にも珍し
い壊れ方としてしまったカギパンチの
クラッチ。
またもや自分で載せ換え、修理す
るっていうから、何が起こってこうな
ったのかその検証とDIY修理の様
子をレポートさせてみよう。



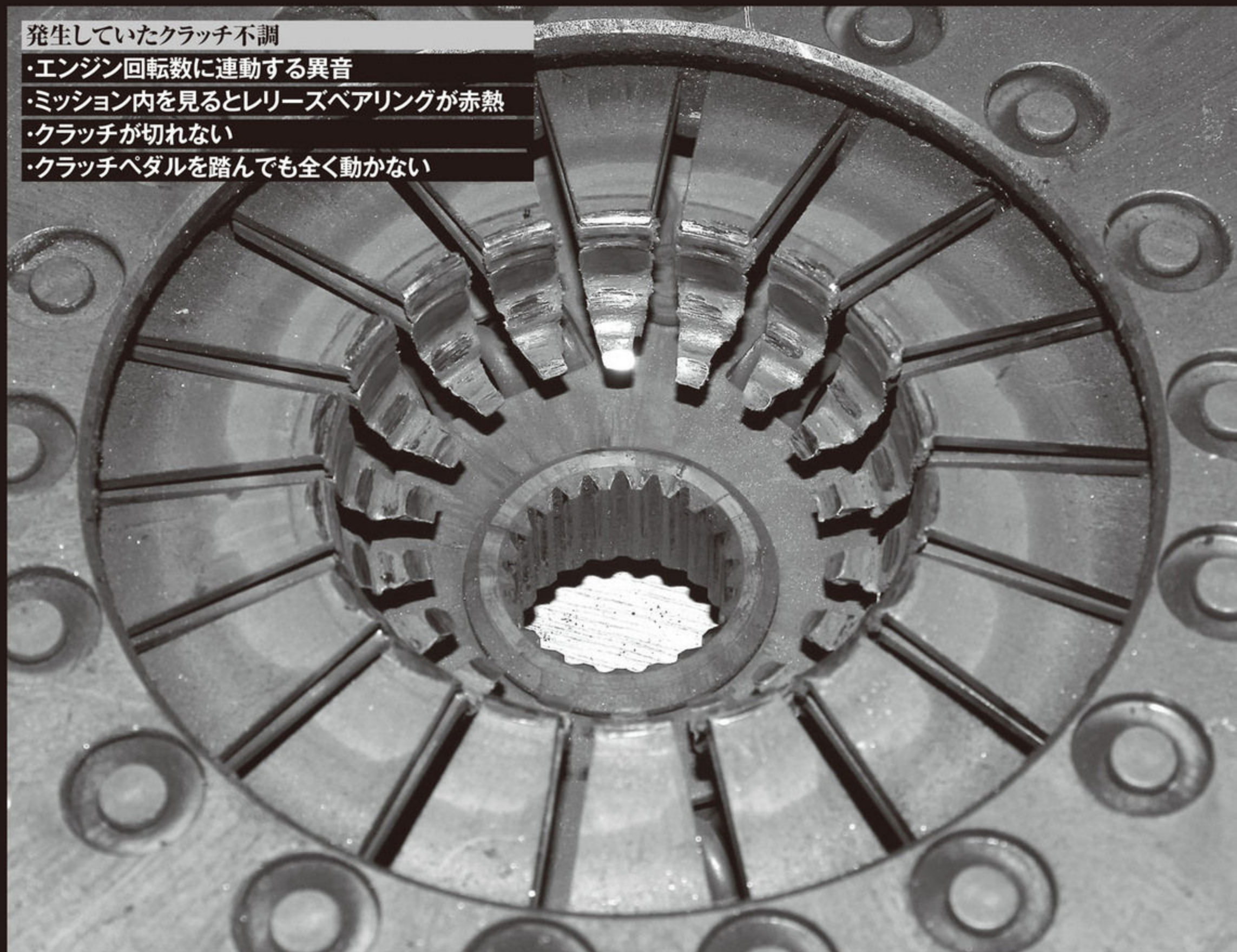
リリースシリンダーの取り付け不良がクラッチの大きなダメージに繋がった!

ミッションを下ろして初めてわかったクラッチまわりの悲惨な状態。なんとなく理由はわかっているんだけど、分解してクラッチまわりの各部に現れたキズや変形などのダメージの状況から、その原因とどのような不具合を発生させていたかを推測してみた。極めて人災に近い『悪すぎる事例』だけど、イジリ壊すならプロに依頼したほうがマシ、そして異常は軽度な症状のうちに対処したほうが余計な出費も防げるということも反面教師として読者に伝えたいぞ!

当たって砕ける!? カキパンチ MR2の 脱ポンコツ DIYチャレンジ クラッチの超異常報告

発生していたクラッチ不調

- ・エンジン回転数に連動する異音
- ・ミッション内を見るとリリースベアリングが赤熱
- ・クラッチが切れない
- ・クラッチペダルを踏んでも全く動かない



☑️ ダイヤフラムの変形

ミッションを下ろしたときには、リリースベアリングがハマリ混むほど入り込んで、焼き付き固着していたクラッチカバーのダイヤフラム。回転が渋くなったリリースベアリングがロックし、さらには焼き付いたベアリングとダイヤフラムが擦れ加熱、最後にはベアリングが埋まってしまうほどダイヤフラムが摩耗し変形してしまったようだ。ダイヤフラムが変形して押せなくなったら、クラッチが切れなくなるのも当然だ。

☑️ リテーナー部分のキズ

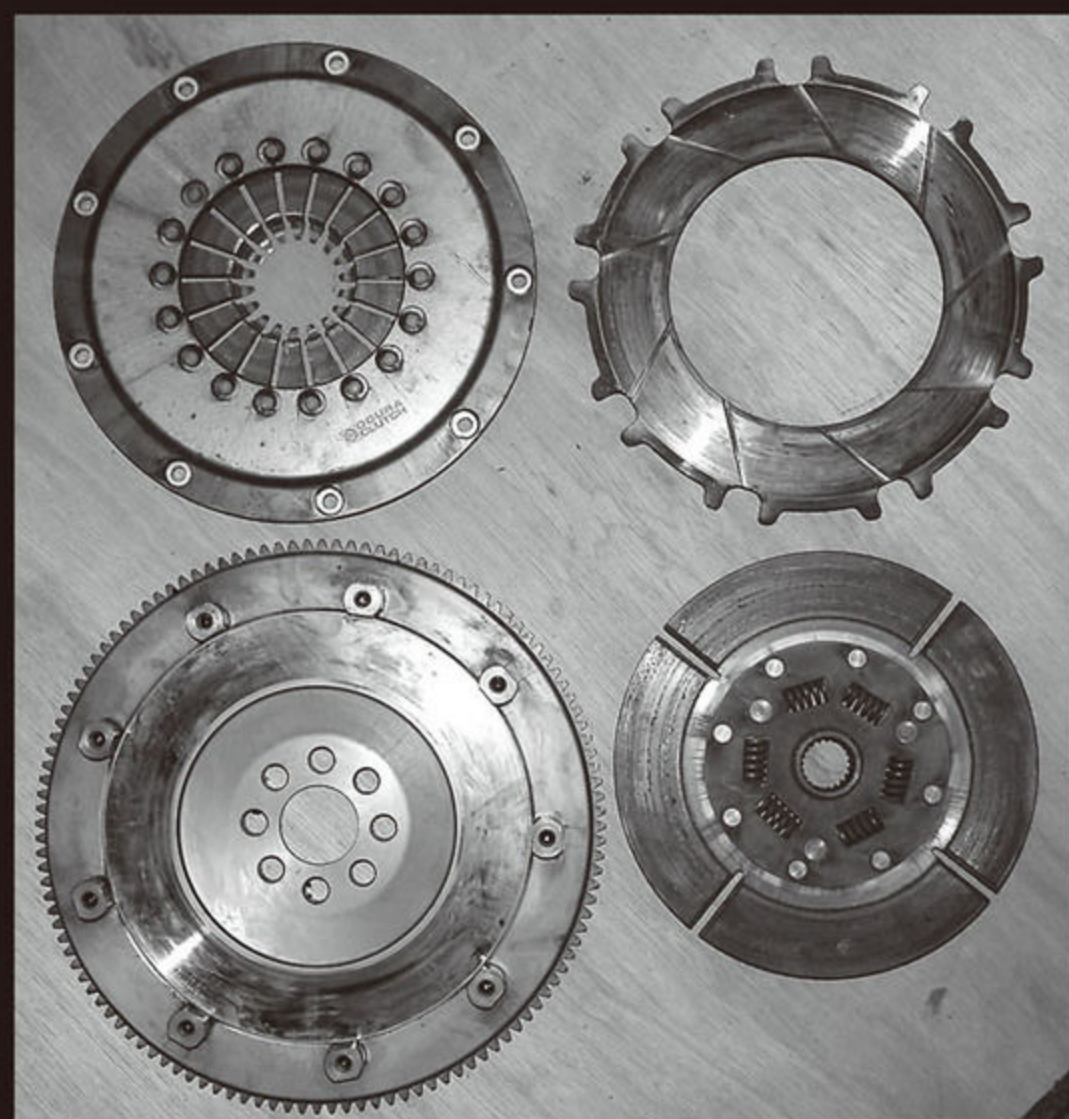


ミッション側ではリリースベアリングがハマるリテーナーと呼ばれる部分に、表面の荒れや摩耗があった。MR2の場合はここを交換しようと思うとミッションケースごと交換となってしまうので、荒れた表面をサンドペーパーで表面を整えて再使用することにした。



クラッチディスクとフライホイール、プレッシャープレートの接触面は、内周部に摩耗が進んでいる様子や強い接触跡が残っている。リリースベアリングの動きが悪くなり、停止時などでもクラッチが切りきれず一部が当たった状態になっていたことでこのような跡が残ったものと推測。

☑️ クラッチディスクなどの摩耗



✓リリースフォークのキズ



リリースベアリングと接触するY時部分に大きくえぐられたような摩耗がある(下側のアーム部)。また本来ベアリングと接する部分の脇だけが大きく偏摩耗。ベアリングに対してアームが完全にナナメになり異常な位置で押し続けていたと思われる。ちなみに、フォークとベアリングの固定ピンも折損。これによりベアリングを押し引きできなくなったフォークが何かに引っかかり、クラッチペダルが踏めないほど硬くなってしまったようだ。

✓リリースピボット

リリースフォークの動きの支点となるリリースピボットには、摩耗やキズは見られず、今回交換した部品の中では唯一無事だった(写真左)。ミッションを下ろす機会はないので、念のため新品に交換し念入りにグリスアップを行った。



✓リリースベアリングの破損



固定の甘いリリースシリンダーから、正しくない方向への力を受け続けたリリースベアリングは、初期には回転が渋くなって異音を発生。その症状が進行しベアリング機能を喪失、ベアリングが存在しなくなったことで、ダイヤフラムとの摩擦による熱を発生させ、ダイヤフラムは摩耗変形し、最終的には分解してしまったようだ。ダイヤフラムやミッション側のリテーナーと接触していた部分は表面がひどく荒れている。

ドライブシャフトのジョイントが分解...



こんな不具合が起こるかも

- ・ジョイント部分の焼き付き、摩耗
- ・ドライブシャフト破損

ミッション脱着時に運転席側ドライブシャフトはジョイント部分で分割して、ナックルなどははずさずに作業をしていた。だが、いざドライブシャフトを結合させようというところで、ジョイント部のボールが落下。実は、トヨタ車などのドライブシャフト交換で、いちばん気をつけなくてはならない事象だ。しょうがないので、洗浄の後にボールを組み付けてみたが、方法をまちがえたのか、異物が噛みこんだのか、動くはずのジョイント部が動かなくなってしまった。何時間もかけて、何度も組み直したが正しく組み付けられず。あきらめてリビルトドライブシャフトを購入して交換することで対処した。



ジョイント部が動かないとドライブシャフトの長さの調整もできなくなり接続すら不可能。無理に使用して、ドライブシャフトが折れたりすると重大事故にも繋がりがかねないので、きちんとしたリビルト品を使用することにした。想定外の大きな出費となってしまった。

復元作業でまたもや... 次なるトラブルを誘発しちゃいそうな作業ミス



リリースシリンダーのピストンが飛び出してロック...

こんな不具合が起こるかも

- ・クラッチフルードの漏れ、エア噛み
- ・クラッチの切れ不良

リリースシリンダーがフリーの状態、クラッチペダルを踏んでしまったため、ピストンが本体から飛び出してクラッチフルードがダダ漏れ状態になり、中にエアが噛みこんでしまった。しかも斜めになった状態でシリンダーとカジって固着、カワザでなんとか掴んで戻せたがシリンダー側面やシールに傷をつけてしまったかもしれない。とは言え、交換部品を用意するまで作業を止められないので、再使用(そもそも新品だし)、経過観察ののち、異常があるようならオーバーホールか交換しようと思う。

教訓

自分でやって壊すのが正しいのか?

重作業はプロに任せるのが無難か良く考えてDIY作業に取り組もう!!

もちろん、失敗から学べることだってあるヨ!!

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5月号(4月11日発売)
特集：定番マシンの最新情報!! シルビア&180SX x SR20 / 足まわりセットアップテクニック / 2014素人最速決定戦 / R34スカイライン祭り / パワーチェックミーティング@ブラックライン / 月イチ入門DIY ほか



2014年4月号(3月11日発売)
特集：ランエボ x 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 / 月イチ入門DIY ほか

●2014年3月号(2月10日発売)
特集：自分でする!! 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 / 危険な外車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!! 仰天マシンズベッセル / 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 / フレッシュシルビア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ワニメックガイド / 東京モーターショー / WTACパドック&TIDC / サーキットで超効くエアロDIY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メイト / 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)
綴込付録：全国高速道路サービスガイド2014 特集：HONDA TUNING STYLE / DIY作業ミス撲滅宣言!! / ドラッグレースin伊豆半島 / HONDA DAYイベントレポート / WTAC事前情報 / エボQ 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週間前までに申し込みください。

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

・地域によっては、書店の発売日より若干遅くなることをご了承ください。

・海外での定期購読はお問い合わせください。

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

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

詳しくはWEBで! ⇨ <http://www.sun-a.com/>

バックナンバー How to Order

お申し込み方法
バックナンバーをお求めの方は、お近くの書店でご注文ください。送料無料で、お申込みの書店へお届けいたします。

お近くに書店がない場合のご注文方法

電話からのお申込み
☎03-5357-8802
(受付時間 平日10:00~17:30)

インターネットからのお申込み
<http://www.sun-a.com>

FAXからのお申込み
FAX: 03-5357-8803

お届け先の住所、名前、電話番号、希望商品名、お支払い方法を明記の上ご送信ください。

お支払い方法・送料

お支払いは、代金引換またはクレジットカード支払いになります。送料は下記の通りとなります。

	送料	代引手数料	合計
カード払い	200円	-	200円
代金引換	200円	300円	500円

バックナンバーについてのご注意
・品切れになり次第締め切らせていただきます。

・お申込みいただきましてから、3~5営業日前後でお手元にお届けいたします。配送状況により、商品の到着が遅れる場合がございます。予め、ご了承ください。

・お客様の都合による返品・商品発送後のキャンセルはできないものといたします。ただし、万が一お届け商品がご注文内容と異なっていた場合や乱丁、落丁、配送中の破損・汚損が発生した場合ございましたら、正規の商品への交換を致します。(なお、お取り替え時の送料は弊社で負担させていただきます。)

・お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!!

編集後記 2014 Vol.6

カジ編 4月の27日に仙台のドラッグコースでオープニングフェスタが開催された。締め切り前でヤバい時期だけど、どうしても行きたい、走りたてんで眠い目を擦りながらスーパで仙台まで。結果は練習走行はボロボロ、1本目の走行は11秒2でボチボチ。残り2本で10秒台にいれちゃうよ♡なんて楽しくなってきた2本目の走行で…痛恨のデフブロー。これまで散々見てきた10秒台突入あたりでデフが壊れるトヨタ車のウィークポイント、やっぱりカジ編もやられちゃいましたヨ。そして先月のバーストからのどうせなら板金、今回のチョイと対策がてら強度のあるデフの加工装着…思わぬ大型出費にこの夏の懐事情が非常に心配な今日この頃。でもなんかとっても楽しいんだよね!!



オータ ある日の朝、いつも通りシルビアで通勤中に、キョーレツな衝撃とガラスのシャワーに突然襲われた。不覚にもあぜんとしてしまい、何が起ったのかまったく理解できずキョロキョロ、数秒経ってからようやく助手席に他車からTボーンアタックを食らったことが理解できました。というわけでオータシルビアは長期入院、自分自身も仕事の合間をぬって通院中。先日のカジ編&カメラマンのもらい事故(4月号参照)からのもらい事故の連鎖、カギパンチに続かないことを祈ります…。いえ、ホントは折ってません(笑)

カギボース MR2が直りました! 3か月にも及ぼうかという不動期間を経て、ようやくMR2で通勤ができるようになりましたよ。久しぶりに自分のクルマを満喫しているのですが、久しぶりすぎてブレーキまわりに違和感を感じました。ってか、復活後10日くらいで早くも次の魔の手!! サイドブレーキのワイヤーがちぎれちゃいました…。クラッチ交換作業ではリヤブレーキのピストンが固着気味なのも見つけたので、これを機にリヤブレーキのオーバーホールでもしましょうか!?



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!)





TODA RACING スポーツインジェクションキット 3Sエンジン用4スロキット

各気筒ごとに独立したスロットルを備え、レスポンスの大幅な向上や吸入空気量の増大による全域でのパワーアップを実現する。スロットルボディは50φのバタフライ式で、インジェクターノズルやセッティング、配線、センサー装着などが別途必要となる。

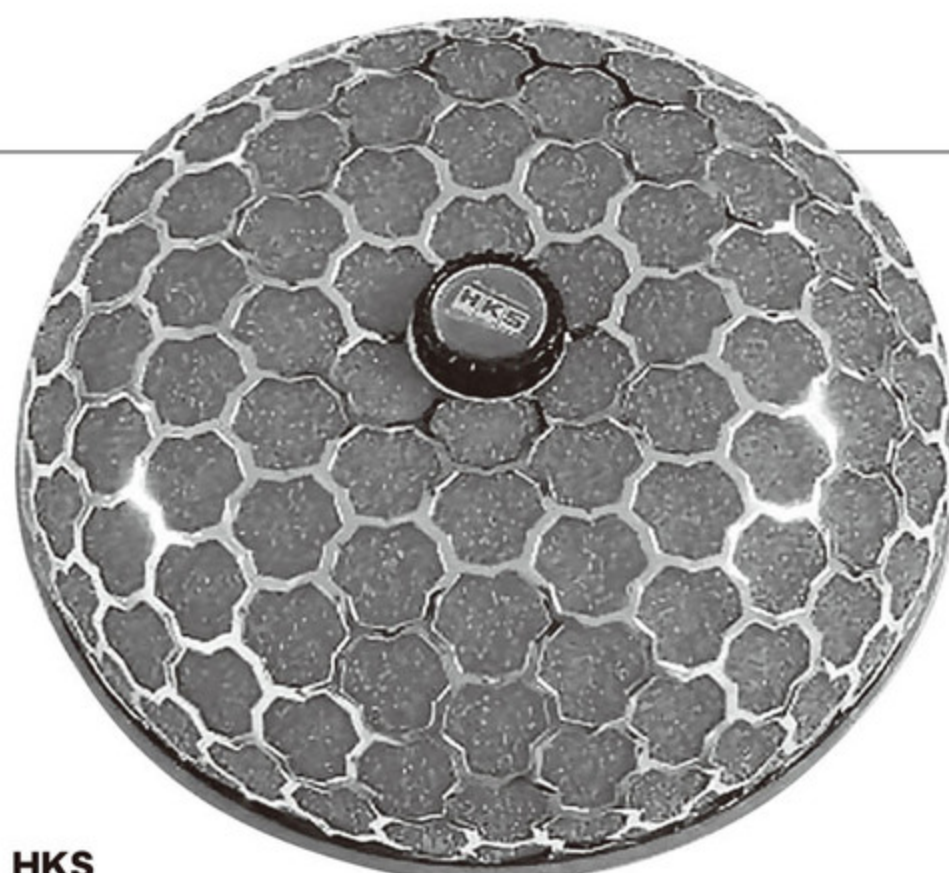
- 対応：アルテッツァ(SXE10)
- ファンネル長：33mm/63mm/88mm
- 価格：30万円
- ☎ 戸田レーシング ☎0866-83-1202



APEX スーパーキャタライザー with エキゾーストマニホールド 排気効率を極限まで高める

低回転から高回転域まで吹け上がる4-2-1レイアウトのエキゾーストマニホールドに、130cpsiのスーパーキャタライザーを組み合わせ、全域でのパワーアップを実現。中間トルクの谷も解消できる。保安基準には純正マフラーとの組み合わせで適合する。

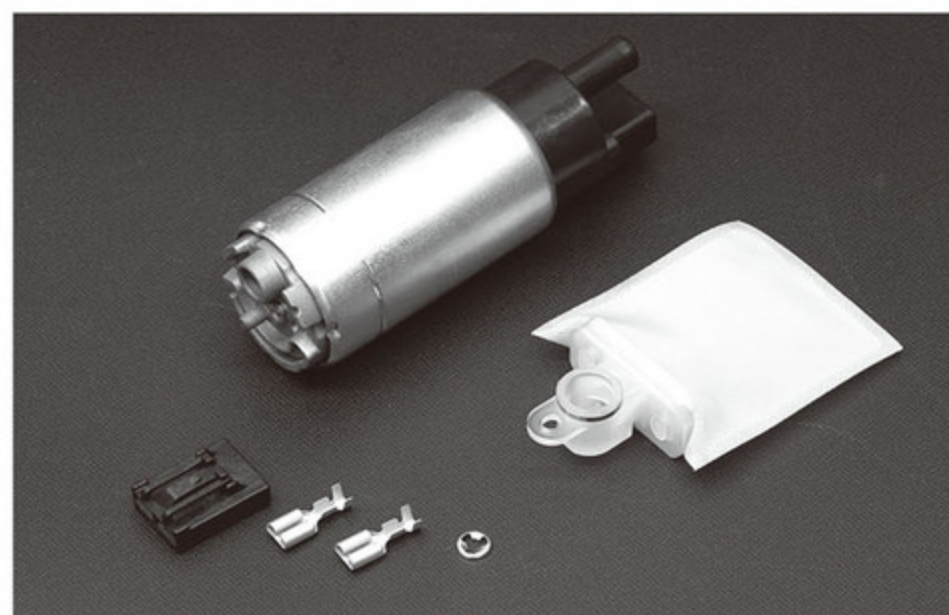
- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- 価格：25万8000円
- ☎ アベックス ☎0544-65-5061



HKS スーパーパワーフローフィルター 数量限定の鮮やかなミントブルー

6~12か月、もしくは走行6000km~1万kmごとの交換が推奨されるスーパーパワーフローのフィルター。現在は数量限定でミントブルーがラインアップに加わっている。これまでとは異なるカラーでエンジンルームを飾ろう。

- サイズ：150φ、200φ
- 価格：2000円(150φ)、2500円(200φ)
- ☎ エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



SARD FUEL PUMP 295L 大容量の小型インタンクポンプ

チューンドマシンに対応する軽量コンパクトな燃料ポンプ。燃圧5kg/cm²時にも吐出量220L/hを確保するなど高い安定性を誇る。ポンプはトラブルの少ない日本製で、車種別キットは専用フィルターやカブラーなどが付属。114mm×38φサイズの汎用品も設定。

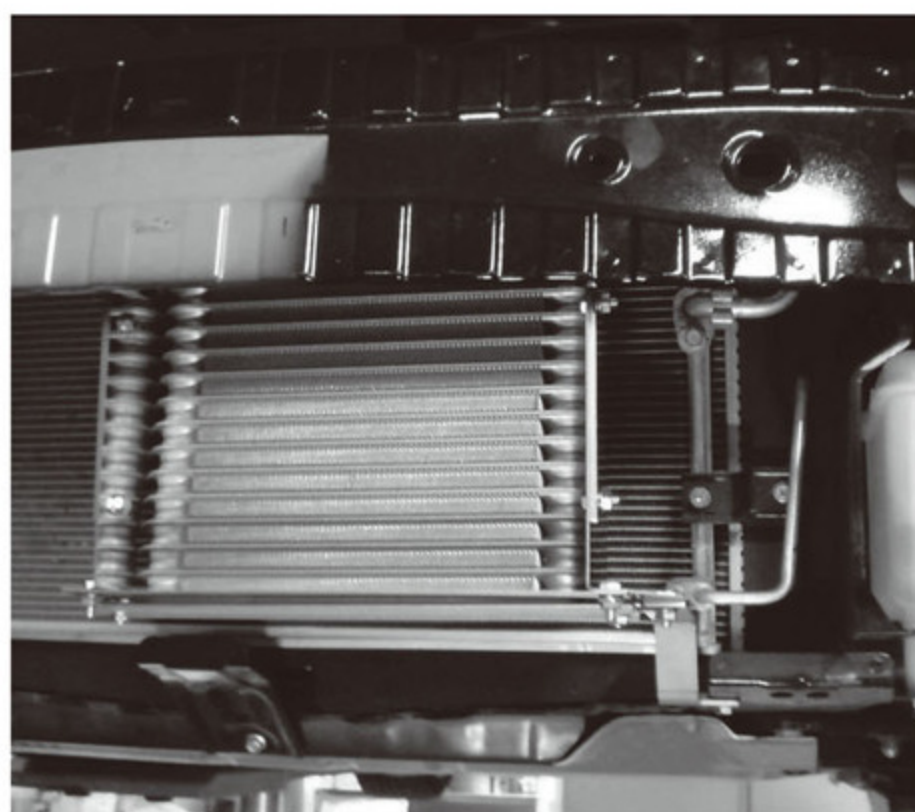
- 対応：アリスト(JZS161)、マークII(JZX110)、ランエボVII~X(CT9A/CZ4A)、GT-R(R35)、インプレッサ(GRB/GVB)、汎用
- 価格：3万1000円~6万2000円(車種別専用用品)、3万2000円(汎用品)
- ☎ サード ☎0565-53-1166



HKS オイルクーラーキット NA車両専用レイアウト

薄型コンパクトなコアを採用し、冷却性と取付の簡単さを両立したNAの86/B RZ専用キット。最大油圧12kg/cm²以上ともなるFA20に向けて高油圧対応の新設計フィッティングを採用している。ブラケットやエアガイドもキットに付属する。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- 価格：7万8000円
- ☎ エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



今月も注目のニューアイテムをどーんとお届け。ドライブが気持ちいい季節だからこそ、愛車のコンディションを維持するために新たなパーツは要チェックだぞ。また、消費税が8%へと変更になったことを受けて、新製品コーナーの価格は特別な記載がない限りは税抜価格となっているので注意してね！

BLITZ NUR-OVAL Ti

4本出しテールも実現可能

ステンレス製のメインパイプにチタン製の108φオーバル2本出しテールが特徴。マフラー本体は運転席側のみとなるが、助手席側に別売のダミーテールを装着することで4本出しのリアビューも実現可能。純正バンパーと無限のリアアンダースポイラーに対応する。

- 対応：フィットRS(GK5 6MT車)
- 価格：6万円(オプションダミーテールセット3万8000円)
- ☎ プリッツ
- ☎ 0422-60-0033

DRIVE TRAIN

純正の4WDシステムに入力されるGセンサーの値に補正を加えることで、前後のトルク配分を任意に変更可能なデバイス。サーキット用とストリート用の2種類のプリセットに加えて、好みに合わせて自由に調整できるモードも搭載している。

- 対応：ランサーエボリューションX(CZ4A)、GT-R(R35)
- 価格：7万8000円
- ☎ ドゥーラック ☎ 045-471-0500

Do-Luck DTM II Do-Luck Torque Manager II

可変4WDシステムを制御



FOOTWORK

MICHELIN Pilot Sport Cup 2

サーキット往復もタイヤ交換不要

ハイパフォーマンスカーに向けてサーキットでのタイムアップと一般公道の走行に必要な性能を両立。イン側とアウト側で異なるコンパウンドを採用、従来よりも23%深い溝で耐ハイドロブレーキング性能を高めるなど、耐久レースで培った技術が投入されている。

- サイズ：235/35R19～325/30R21(全11サイズ)
- 価格：オープンプライス
- ☎ ミシュランタイヤ お客様相談室
- ☎ 0276-25-4411

NEO PLOT マスターシリンダーストッパーNEO

動きを抑えてタッチ改善

ブレーキを踏んだ際の圧力によるバルクヘッドのたわみを抑えて、ダイレクトなブレーキタッチを実現する。カラーはピンク、シルバー、ブルーの3色で、アルミ削り出しのパーツにアルマイト処理仕上げでドレスアップ効果も期待できる。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- 価格：1万5000円
- ☎ プロト ☎ 0566-36-0456



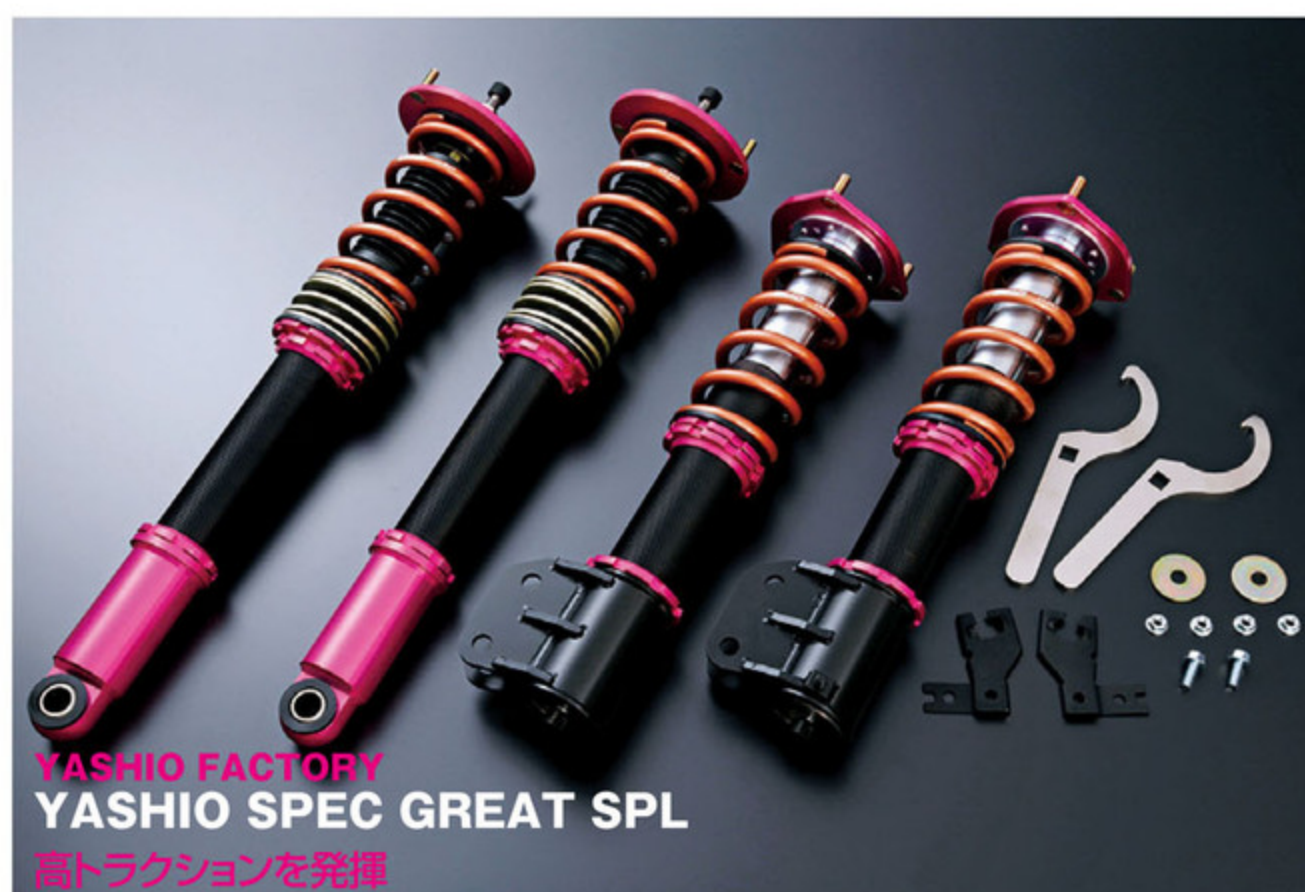
BLITZ ダンパーZZ-R スペックDSC 減衰力をモーターで自動調整

単筒式の全長調整式ダンパーにステッピングモーターを使用した減衰力調整機能を搭載。車内のコントローラーから最大96段階の細かなセットアップが可能で、別売のタッチブレインなどから車速を入力することで、車速で減衰力モードを切り替えることも可能だ。

●対応：フェアレディZ(Z33)、RX-8(SE3P)、スワースポーツ(ZC31S)、レガシィB4(BM9/BMG/BMM)

●価格：20万5000円～22万3000円

☎ブリッツ ☎0422-60-2277



YASHIO FACTORY YASHIO SPEC GREAT SPL 高トラクションを発揮

ドリフトではリヤを簡単に振り出せながら高いトラクション性能を発揮、グリップ走行でもコーナリングスピードを高めることができる。アッパーマウントはフロントをピロに、リヤはゴムブッシュにして路面追従性を高めている。スプリングレートはフロント8/9kg/mmの2種類を設定、リヤは5kg/mm。

●対応：シルビア/180SX(RPS13/S14/S15)

●価格：26万8000円

☎ヤシオファクトリー ☎048-948-7140

SWAGE-LINE リアホースキット

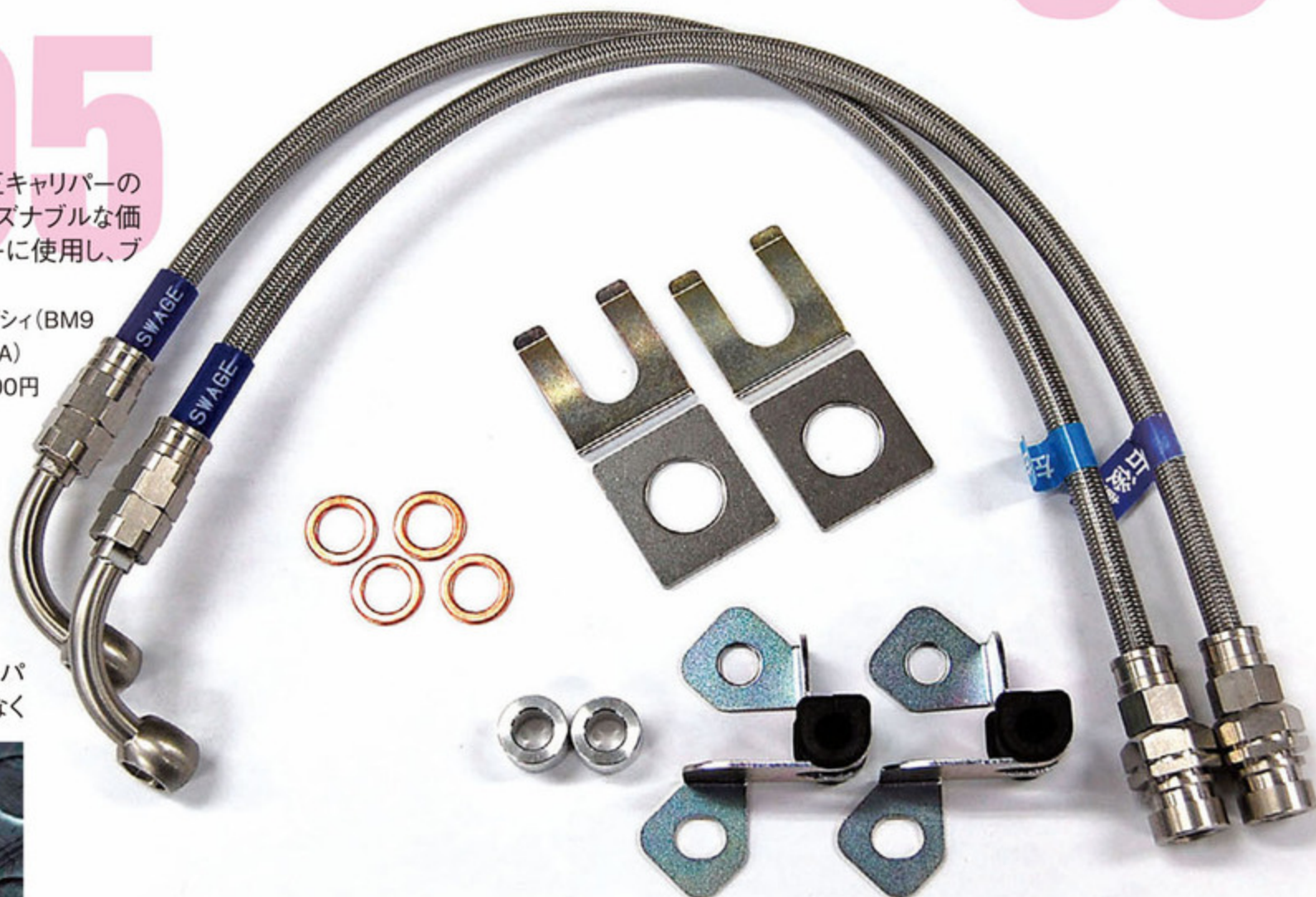
ブレーキバランス向上に貢献

フロント側はビッグキャリパーを装着したものの、リヤは純正キャリパーのままという車両用のホースキット。リヤ用のみの設定でリーズナブルな価格を実現している。デュポン社製テフロンホースをインナーに使用し、ブレーキタッチを改善することができる。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)、インプレッサ(GRF/RVF)、レガシィ(BM9/BR9)、エクシーガ(YA5)、シビックタイプR(FD2)、ランエボX(CZ4A)

●価格：1万円～1万4000円(スチール製フィッティング)、1万5000円～1万8000円(ステンレス製フィッティング)

☎プロト ☎0566-36-0456



A.C.E+ MSプロテクトホルダー

シリンダーの逃げを完全抑制

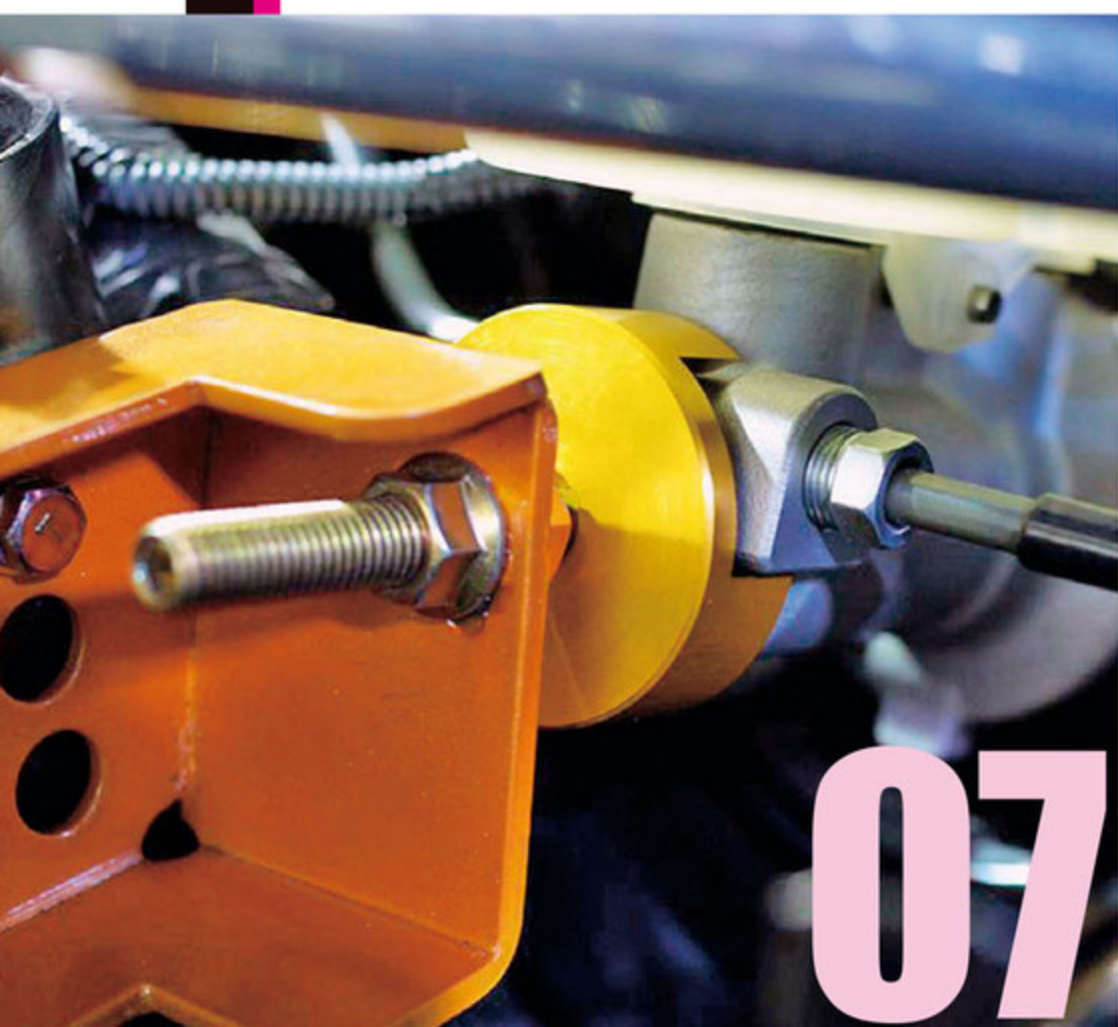
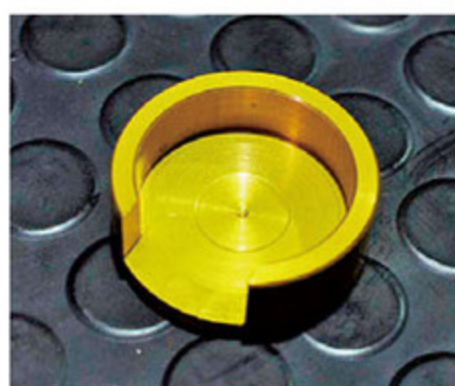
同社のブレーキマスターシリンダーストッパーのオプションパーツ。シリンダーの受け部を筒状とすることで、前後だけでなく上下左右の逃げも抑えることが可能となり、ブレーキペダルの踏力を実感なく制動力に変換することができる。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)

●価格：7500円

☎オートクラフト

☎0774-64-6466



TEIN MONO SPORT

走るよろこびを足まわりで追求

テインの2014年最新サスペンションキットであるモノスポーツ。大幅に拡大した減衰力調整範囲とストロングチューブ正立式構造で優れたステアリングレスポンスと路面追従性を実現する。全てのEDFCシリーズにも対応する。

●対応：スーブラ(JZA80)、ソアラ(JZZ30)、RX-8(SE3P)、スワースポーツ(ZC32S)

●価格：14万8000円(JZA80、JZZ30、SE3P用)、16万8000円(ZC32S)

☎テイン ☎045-810-5510



MUGEN Pro Spec. Suspension 別タンク式で性能を高める

サーキット走行に主眼を置きながらもストリートでの乗り心地も両立した3段階減衰力調整つき車高調。専用ダンパーオイルや大径ピストンでステアリング切り始めのレスポンスやギャップ通過時のフィーリングを向上。別体式リザーバータンクで過酷な走行時も熱ダレを防いでいる。

●対応：S2000(AP1/2)

●価格：38万円

☎ Mテック ☎048-462-3131

MUGEN スポーツサスペンション 付属ポジションライトで車高短OK

RS、ハイブリッド、13G/15Xとそれぞれのタイプに合わせて無限が専用チューニングを施したサスペンションキット。特にRS用はリニアなハンドリング特性と高速安定性が魅力。また、車高ダウン時にも保安基準に適合するため、専用のLEDポジションライトが付属する。

●対応：フィットRS(GK5)、フィット/フィットハイブリッド(GK3/5、GP5)

●価格：12万5000円～15万円

☎ Mテック ☎048-462-3131



DUNLOP DIREZZA ZII★α 86/BRZ専用に 性能を向上

ディレッザZII★スペック86に使われている86/BRZ専用構造などの技術を継承しながら、サーキットでのラップタイム短縮のために専用コンパウンドを採用。グリップ力をさらに追求している。86/BRZレースにも適合する。

●サイズ：205/55R16

●価格：オープンプライス

☎ 横浜ゴム タイヤお客様相談室

☎0120-39-2788



YOKOHAMA ADVAN A08B フラッグシップ タイヤの 技術を集結

86/BRZレースに対応するストリートラジアルタイヤ。アドバンスポーツV105やアドバンネオバAD08Rといったスポーツモデルのテクノロジーを応用。高速域での安定性に加え、ドライ・ウェット問わず高いグリップ力を発揮する。

●サイズ：205/55R16

●価格：オープンプライス

☎ 横浜ゴム タイヤお客様相談室

☎0120-667-520



IPF EFFECTER インテリアバルブ 純正互換で青白光を実現

6700Kの青白光を放つ交換用LEDバルブ。光源には国産の高輝度LEDを採用し品質と信頼性が高いのも特徴だ。ルームランプは拡散角180度のワイド配光で純正レンズの効果を最大限に発揮させることが可能。明るさは純正球比で約18.5倍となる。

●タイプ：室内灯(T10×31/TB×29互換)、足元灯/グローブボックス(特殊形状)、パニティ(T6.3×30)

●価格：1620円(室内灯、足元灯/グローブボックス)、2100円(パニティ)

☎ IPF ☎027-346-3316

INTERIOR

CHARGE SPEED ダッシュボードカバー 保護と ドレスアップを両立

純正ダッシュボードにかぶせるタイプのカバー。キズ、汚れや経年劣化による割れなどもカバーしながらリフレッシュすることができる。カーボン仕様は編み目の美しい綾織素材を使用、FRPはペイントすることでカスタムムードを高めることも可能だ。

- 対応：ロードスター (NA6CE/NA8C)
- 価格：1万3500円 (FRP黒ゲル)、2万6000円 (綾織カーボン)
- ◎ アドバンススタッフ ☎06-6848-6488



IPF ウォームホワイトシリーズLED 暖かみのある光

電球色に近い色温度3200K光を採用し、明るくも落ち着いた室内空間を演出。LEDの発光素子は信頼性の高い日本製となっている。ハーネス付きのプレートタイプでT10×31、G14、T10形状に全て対応する。

- タイプ：T10×31 / G14 / T10全対応 (6LEDモデル、15LEDモデル)
- 価格：3200円 (6LED)、4200円 (15LED)
- ◎ IPF ☎027-346-3316



D-SPORT シフトノブ

人間工学に基づき疲労を低減

上方向からの握りやすさはそのままに、人間工学に基づいて横方向から握ったときの疲労感の低減も重視した形状を採用。素材は肌触りに優れ温度変化も少ないジュラコンとなっている。高級感のあるレッドメタリック×シルバーのオーナメントが付属する。

- タイプ：MT汎用、スポーツAT汎用
- カラー：白、黒
- 価格：4200円 (MT汎用)、4500円 (スポーツAT汎用)
- ◎ SPK ☎03-5460-4560



Mine's レザーステアリング 高級素材を惜しみなく使用

グリップ部はアルカンターラを使用し、良好なグリップ感を演出。その他はナッパレザーで質感を高め、インテリアの雰囲気も運転フィールも大きく変えてくれる。レッドステッチは前期型に、グレーステッチは後期型の内装とのマッチングが良好だ。

- 対応：スカイラインGT-R (BNR34)
- カラー：グレー、レッド
- 価格：9万5000円
- ◎ マインズ ☎046-857-3313



BRIDE DIGOII

リクライニングがよりカンタンに

座面とバックレストに高張力ネットを採用して包み込むようなホールド性を実現するディーゴII。新たにスーパーリクライナーを搭載することで、ワンタッチでリクライニング角度を自由に調整できるようになった。シートの前倒しもワンタッチで可能。

- カラー：ブラックBE、グラデーションロゴBE
- 価格：6万8000円 (ブラックBE)、7万1000円 (グラデーションロゴBE)
- ◎ ブリッド ☎052-689-2611



BRIDE DIGOII type-R ホールド性をさらに高めたモデル

大きな横G発生時やドリフト中などにも安定した操作ができるよう、ショルダーサポートとニーサポート形状を変更し、ホールド性を高めている。表皮にはディーゴII同様高級感あふれるバックスキン調生地を使用。スーパーリクライナーも搭載する。

- カラー：ブラックBE、グラデーションロゴBE
- 価格：7万1000円 (ブラックBE)、7万4000円 (グラデーションロゴBE)
- ◎ ブリッド ☎052-689-2611



YUPITERU YPF7500-P

スマホ感覚で使える
ポータブルテレビ

フルフラットの7インチディスプレイは静電式タッチパネルを採用。スマホと同じような感覚でフリックなどの操作が可能。地図データは2014年春版のマップを採用し、抜け道マップにも対応している。また、別売のOBDIIアダプター装着で車両情報も表示可能。

●価格：オープンプライス(参考市場価格4万7000円)

☎ ユピテルお客様相談センター

☎ 0120-998-036



Audio Control DQ-61

スピーカー出力を
デジタルに変換

スピーカーへ接続するためのハイレベル信号を、外部パワーアンプなどへ入力するローレベル信号へ変換するデジタルプロセッサ。信号変換以外にも低音情報を復元する機能や13バンドイコライザー、前後や左右のタイミングを調整するディレイ機能なども搭載。

●価格：8万円

☎ イース・コーポレーション ☎ 055-991-5130



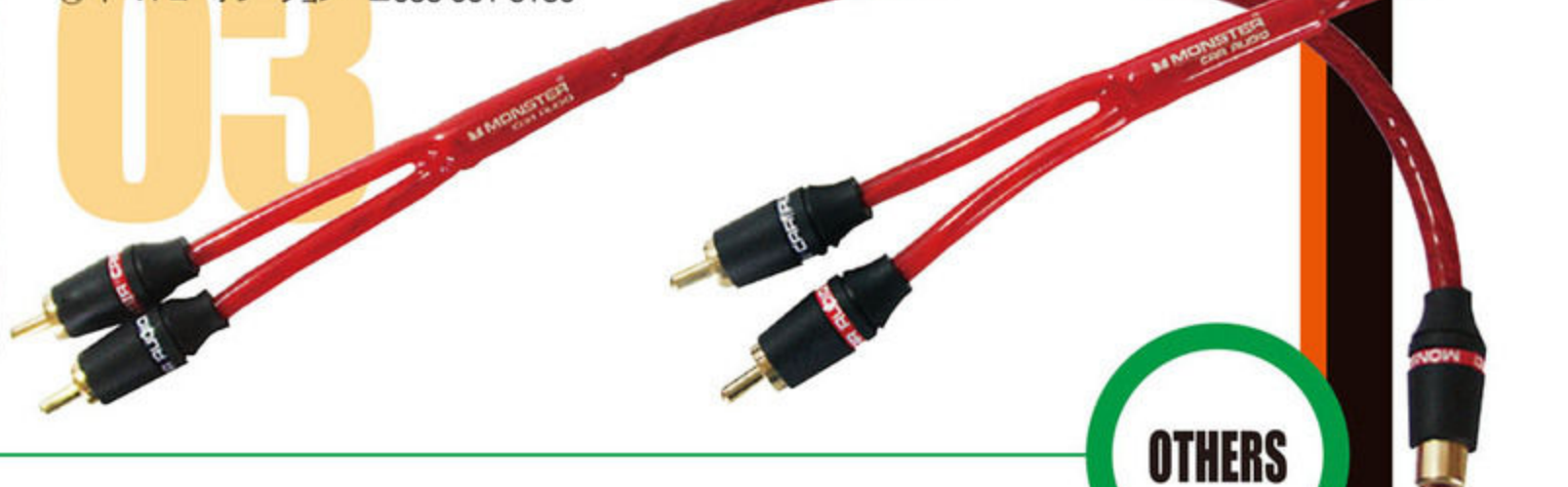
MONSTER CAR AUDIO インターリンク100iシリーズケーブル 耐ノイズ性能に優れたケーブル

外来ノイズの混入を防ぐ高純度アルミホイルシールドを採用するなど、一般的なケーブルに比べて大幅にノイズを低減させるLN構造を採用。通常のRCAケーブルと、RCAの分岐、合流に役立つYアダプターの2種類をラインアップする。

●タイプ：RCAケーブル(0.5/1/2/3/4/5/6m)、Yアダプター(2メス・1オス、1メス・2オス)

●価格：1800円～3500円(RCAケーブル)、2000円(Yアダプター)

☎ イース・コーポレーション ☎ 055-991-5130



OTHERS

RS-TAKAGI GTアンダーパネル

強度に優れたアンダーパネル

先端部の綾織りカーボンは継ぎ目なしで美しく仕上げ、6プライ構造で硬度も確保。裏面はアップスイープ形状を採用することで、フロア下の空気の流速を高めてダウンフォースを発生させる。取付ステーなどは別途準備が必要となる。

●対応：汎用

●タイプ：表カーボン+裏カーボン、表カーボン+裏FRP

●価格：9万8000円(カーボン+FRP)、12万8000円(カーボン+カーボン)

☎ レーシングサービスタカギ ☎ 0584-34-0020



CUSCO ベルトカバー ドレスアップ効果も高い

アルミ素材を使用したベルトカバー。純正カバーと交換するだけのボルトオン装着で、アルマイト仕上げのカバーがエンジンルームをドレスアップ。86用はオルタネーターとエアコンコンプレッサー用が左右で分割され、インプレッサ用は一体型となる。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)、インプレッサ(GR#、GV#、GH#)

●価格：9800円

☎ キャロッセ ☎ 027-352-3578



AUTOBACS PRO ウェットシートシリーズ

拭くだけでカンタンキレイ

掃除をする部分に最適な成分を配合することで、車内から足まわりまで手軽にお手入れが可能。枚数は各10枚入りで、手頃な価格設定となっているので、クルマに常備しておけば、洗車の際に一拭きでより美しい仕上がりを狙うことができる。

●タイプ：タイヤ艶ふき、ホイールふき、布シートふき

●価格：248円(税込)

☎ オートバックスお客様相談センター

☎ 0120-454-771





YASHIO FACTORY YASHIOエンジントルクダンパー エンジンの揺れを抑制

エンジン上部とストラットタワーを結ぶことでエンジンの傾きや揺れを抑制。タービン交換車両にも装着可能なダンパーとブラケットの設計となっている。強化エンジンマウントやミッションマウントとの併用で、パワーロスの低減やシフトミス防止に効果アリ。

●価格：2万800円
◎ ヤシオファクトリー ☎048-948-7140



D-SPORT オイルフィルターキャップⅡ ゴールドでエンジンルームを飾る

アルミ製のボディにシャンパンゴールドのアルマイト加工が美しいオイルフィルターキャップ。エンジンルームを華やかに演出することができる。サイズは2種類設定されているので、愛車のサイズを確認した上で適合サイズを判断してほしい。

●サイズ：M30mm×P3.0mm (Mサイズ)、M37mm×P3.0mm (Lサイズ)
●価格：6800円
◎ SPK ☎03-5460-4560

RS PANTERA ハイスピードセルモーター 回転数アップで始動性改善

純正では13歯となっているドライブギヤを14歯へ変更、さらにモーターの出力を高めることで、最大で約50%ほど回転力を向上させている。始動性が大幅に良くなるのはもちろん、セルモーターのサウンドが高くなるという効果も。

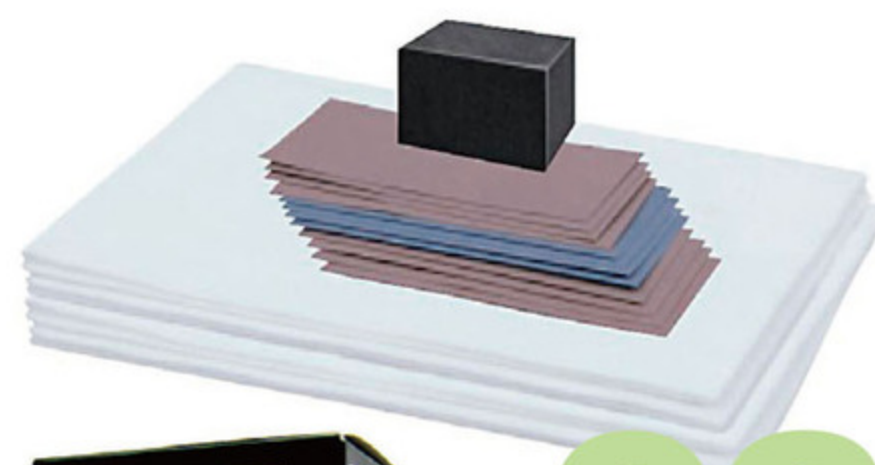
●対応：RX-7 (FC3S、FD3S)、RX-8 (SE3P前期)
●価格：2万9000円 (SE3P用、要下取り)、4万8000円 (FC3S、FD3S用)
◎ 佐藤商会 ☎0544-58-4837



SOFT99 スムーズエッグ マイクロホイップ 水ナシ洗車でコーティングまで

ホイップクリームのような泡で優しく洗いあげながら、濃縮コーティング成分が美しい皮膜を形成。また、プロ施工のコーティングのクルマでも、皮膜表面を補修しながら撥水効果を付与する。水のない環境でも洗車ができるうれしいアイテムだ。

●容量：150ml
●価格：オープンプライス
◎ ソフト99 ☎06-6942-2851



QUIXX ヘッドライト用 レストアキット アクリルなどの 表面をキレイに

アクリルや高硬度ポリカーボネートの表面を塑性変形させる働きを持つポリッシュ剤で、キズついた箇所を平らに変形させ、黄ばみやくすみのない状態を取り戻すことができる。キットには専用クロスなどの施工アイテムが含まれている。

●内容：ヘッドライトレンズポリッシュ剤50g、専用クロス2枚、耐水サンドペーパー12枚、サンディングブロック1個
●価格：2000円
◎ スマートビジョン ☎03-3221-0320

EXTERIOR

CUSCO アクリルウィンドー 1台分で7.1kg軽量化

純正ガラスと同じ厚さで製作されたアクリル樹脂製のウィンドウパーツ。フロントガラス以外の全7枚が用意され、一部には透過率20%としたスモーク仕様も設定される。形状は完全に純正同等ではなく、アクリルの特性を考慮した形状に調整済みだ。



●対応：86 (ZN6)、BRZ (ZC6)
●タイプ：クリア仕様 (三角窓、ドア、クォーター、リヤ)、スモーク仕様 (クォーター、リヤ)
●価格：9000円 (三角窓単品)、1万3500円 (クォーター単品 クリア)、1万5000円 (クォーター単品 スモーク)、2万5000円 (ドア単品)、3万5000円 (リヤ単品 クリア)、3万8000円 (ドア単品 スモーク)、13万円 (1台分セット クリア)
◎ キャロッセ ☎027-352-3578

6月号
特別定価
850円

ドリフト天国

5月16日発売

超車進化論



実装!

実走!

今月の推しネタ!

最新車高調5アイテム
「勝てる足」と評判



「スポ&ドレ」の新定番
最新10本スポーク6アイテム

ドリ天編集部ログ ケータイからアクセスOK!



特別付録
カワサキ編集長の
DIY天国

ドリフト天国DVD
人気レギュラーコーナー抜粋
豪華7コンテンツ収録!



株式会社三栄書房

〒160-8547 東京都新宿区本塩町19 受注センターTEL: 03-5357-8802(受付時間/平日10:00~17:30)
http://www.sun-a.com/ 全国のコンビニエンスストア・書店にてお求めください(一部取り扱いのない店舗もございます)

熱いチューニングカーが集結! 札幌カスタムカーショー2014が 7月19日、20日に開催決定!!



札幌カスタムカーショー2014

開催日時：2014年7月19日(土)、20日(日)10:00~17:00

開催場所：アクセスサッポロ

(札幌市白石区流通センター4丁目3-55)

入場料：1000円(大人前売) / 1500円(大人当日)

※中学生以下無料

◎ 札幌カスタムカーショー事務局 ☎03-5718-5805

<http://www.customcar-show.com>



最新のカスタムカーを
生でじっくりチェックしよう!



東京オートサロンの流れを汲むイベントとして、アクセスサッポロで行われる『札幌カスタムカーショー』。今年は7月19日、20日という日程で開催されることが決定したぞ。

地元北海道の名だたるカスタムショップが自慢のマシンを展示するだけでなく、本州から参加する有名マシンも。日本最高峰のチューニングカー&カスタムカーを間近で見れば、最新のトレンドをチェックできるぞ。

初心者からベテランまで楽しめる トラスト主催の走行会が参加受付中!

トラストサーキットラン

【東日本エリア】 6月14日(土) 本庄サーキット

参加費：1万2000円(グリップクラス)、1万4000円(ドリフトクラス)

(1か月前までのエントリーで1000円割引!)

【西日本エリア】 6月7日(日) 岡山国際サーキット

参加費：2万7000円(5月26日までエントリー分は2万5000円)

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

早期
参加
割引
も
あり!



トラストが開催するサーキット走行会が現在エントリーを受付中。タイムやレベル毎のクラス分けが設定されているので、初心者でも気軽に参加することができる

ぞ。また、本庄サーキットではドリフトクラス、岡山国際サーキットでは表彰つきの模擬レースありのクラスもそれぞれ設定あり。詳細はウェブサイトでチェックしてね!



エンジン
オイルの
調子は
大丈夫?
圧縮
点検が
サービス!

お店でオイル交換を依頼すれば
交換工賃もサービス!

ロータリー専用エンジンオイル 限定サービス

内容：来店者限定 エンジンオイル5ℓ缶を9530円で販売

エンジンオイル5ℓ缶購入でコンプレッションチェックが無料 ほか

◎ ファムスピード 神奈川県平塚市田村8-18-10 富士見ビル1F ☎0463-55-0688

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

ロータリーエンジンのスペシャリスト「ファムスピード」が、オリジナルのロータリー専用エンジンオイルのキャンペーンを開催中。お店で5ℓ缶を購入すると、通常価

格4000円のコンプレッションチェックがなんと無料で! 厳しい夏を前にコンディションチェックを検討しているなら、このチャンスを逃す手はない!

ECU+吸排気パーツセットで
パフォーマンスアップを目指そう！

問 モンスター静岡磐田 ☎0538-66-3325 <http://www.monster-sport.com>



愛車で走るリレー方式の耐久レース
仲間を3人集めてレースデビューしよう！



お得なキャンペーン続々!
APPのパーツで
スペックアップ!!

割引期間中に
ストック分まで
おトクに
GETしちゃおう!?

⑩ インギング APP事業部 ☎042-513-3307 <http://www.app-top.jp>

ブレーキフルードがそれぞれプレゼントされるぞ。さらにパッドは前後セットをスペシャルプライスとなるなど、ブレーキまわりのアップデートを考えているオーナーは必見!

ハイレベルなドリフトを生で観戦! ドリフトマッスル第3戦&第4戦が近日開催

フェデラルタイヤプレゼンツ ドリフトマッスル第3戦SUGO大会

開催場所：スポーツランドSUGO・西コース
(宮城県柴田郡村田町菅生6-1)
開催日時：5月17日(土)、18日(日)
入場料金：1500円(5月17日)
2500円(5月18日、前売り券2000円)
駐車料金：4輪1000円 2輪500円

プロジェクトミュープレゼンツ 2014年ドリフトマッスル チャンピオンシップシリーズ第4戦

開催場所：本庄サーキット (埼玉県本庄市児玉町高柳883)
開催日時：6月21日(土)、22日(日)
入場料金：1000円(6月21日)
2000円(6月22日、前売り券1500円)
駐車料金：4輪1000円 2輪500円
☎ ドリフトマッスル運営事務局 ☎0480-65-2350
<http://www.drift-mc.com/>



**轟音と熱気を体感
ドリフトを見るならライブに限る!!**



今年で4年目を迎えるドリフトマッスル。全8戦を戦うシリーズのうち第3戦、第4戦が、今月、来月と立て続けに開催だ。トップカテゴリーの「スーパーマッスルクラス」をはじめ、スピード感溢れる迫力のドリフトシーンを生で見るのがいっばん楽しい! シリーズの折り返し地点となるだけに、ドリフトファンは要チェックだ。

夏直前の今だからこそ クーリングキャンペーンを要チェック!

ゼロスポーツクーリングキャンペーン

開催期間：7月31日(木)まで
内容：クールLLCパック(4L×2本) 9500円
クールLLCセット(4L×2本+クールサーモ) 1万3600円
☎ ゼロスポーツ ☎058-380-2828
<http://www.zerosports.co.jp>

夏直前のこのタイミングに合わせて開催されるゼロスポーツクーリングキャンペーン。期間中は水平対向エンジン専用開発したロングライフクーラント「クールLLC」

と開弁温度をEJエンジンに最適化したクールサーモのセットが最大7000円もお得なプライスとなっているぞ。夏の暑さに負けないクルマ作りに役立ててほしいな!

クーラントと
サーモスタット交換で
暑い夏をクールに走ろう!



プロドライバーのアドバイスで サーキット走行のコツも掴める!

第18回NAPAC走行会 in 富士

開催日時：6月4日(水) 13:00~15:00
開催会場：富士スピードウェイ レーシングコース(静岡県駿東郡小山町中日向694)
募集台数：100台
参加費用：1万8000円(1時間 早割料金)、3万5000円(2時間 早割料金)
2万円(1時間 通常料金)、3万8000円(2時間 通常料金)
☎ NAPAC ASEA事業部 ☎03-5487-8188
<http://www.napac.jp>

NAPACが主催する恒例のサーキット走行会が6月4日に開催決定。ドラミではプロドライバーによるコースの攻略ポイントが説明され、さらに同乗体験走行も実施

予定。初心者でも安心して走行できるし、会員メーカーによるアウトレットセールや豪華景品の当たる抽選会などのイベントも楽しむことができるぞ。



**FSWのレーシングコースで
プロドライバーの運転を体験できるかも!**

Rd.1は現在参加者募集中
7月5日のRd.2も
近日受付開始!

ワークスデモカーのレースも開催! 家族で楽しめるサーキット走行会イベント



ワークスチューニング・サーキットデイ2014

スケジュール: Rd.1/6月21日 筑波サーキットコース1000

Rd.2/7月5日 美浜サーキット

Rd.3/9月20日 富士スピードウェイショートコース

参加費用: 3000円(エンジョイクラス)、8000円(ベーシッククラス)

1万2000円(チャレンジクラス)

☎ プロクルーズ ☎0493-61-1185 <http://www.procrews.co.jp/>

NISMO、TRD、無限、STIといったワークスチューナーによる走行会が全3ラウンドで開催されるぞ。自分で走るのはもちろん、各ワークスブースではチューニングアドバイスも行われるし、

各社のデモカーによる模擬レースも開催。キッズコーナーやフードコーナーも設置されるので、家族揃ってサーキットに遊びにしてみよう!

愛媛の実力派ショップフィーストが 3店舗を統合した大型の新社屋でオープン!!

フィースト

住所: 愛媛県伊予郡松前町昌農内26

営業時間: 9:00~19:00

定休日: 年中無休

☎ フィースト ☎089-985-0504

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

広々ショールームには
カフェコーナーも設置!

愛媛県で展開するレーシングサービスマーケット、フィーストスポーツ&インポート、ディスプレイセンターの3店舗が集結して装いも新たに新店舗としてグラインドオープン。10のピットスペースと9基のリフトを設置するなど、広大な敷地には充実した設備とキレイなショールームも。さらにパワーアップしたフィーストはクルマに関するあらゆる悩みを解決してくれるぞ!



リニューアルに合わせて
スタッフも募集!
フィーストでは元気でやる気があるメカニックを募集中。ウェブサイトで詳細をチェックして問い合わせよう!



元気なカラダで
クルマ遊びを楽しもう♡

男の青汁イメージガール
中村 葵ちゃん

DIYは健康な体から!

元気成分配合の青汁で 作業にも精が出る!!

男の青汁

定期1箱コース 3980円(税込)

定期3箱コース 9980円(税込)

☎ ティーアップ ☎03-5825-4131 <http://www.otokonoaojiru.com>

男の青汁は国産ケール100%の青汁に、高麗人参やマカ、アルギニンなどの6つの成分を配合した健康と滋養強壮に効果的な健康食品。食物繊維やビタ

ミン、ミネラル類をバランスよく摂取できるうえ、元気成分の効果で活力があふれてくるぞ。健康で元気な体でクルマいじりも走りも全開でエンジョイしよう!

急募!

多事業を展開中のジェットストロークでは板金/塗装/整備などのサービススタッフやフロントマンなど全ての業務で一緒に働いてくれる仲間を募集しています。詳細は採用担当佐々木までお問い合わせください。

●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>



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

GTウイング編

レポート

奈良県宇陀市

森本大蔵さん

インプレッサ

WRX [GDA]

高性能を予感させるサイズと
ボディにマッチする形状に
惚れちゃいました!



VOLTEX
GT WING TYPE 1S

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

これまでに
様々な形状の
ウイングを
装着してきました

今回ボルテックスさんのGTウイングのモニターに選んでいただいた森本です。

愛車はGDAインプレッサで、STIではないWRXモデルです。以前はGC8インプレッサに乗ってサーキット走行などを楽しんでいましたが、エンジンがブローしてしまい、現在の愛車へと乗り継いでいます。私のこれまでのウイング歴は、GC8の頃に純正ウイング

とトミカイラ製の2段ウイング、そしてGTウイングとひと通り経験してきました。純正からトミカイラウイングに変更してサーキット

トを走行したときには大きなちがいを実感することができなかつたと記憶しています。あまりレビューはともかくよかったんですね…。

その後はルックスの変化を求めてショップオリジナル品GTウイングを装着しました。これはGC8の頃から

現在のGDAにも受け継いで使用しています。

このGTウイングを装着した後のサーキット走行では、その空力効果の高さを実感!

トミカイラ製ウイング装着時にはテールを流しながらゼロカウンタで立ち上がっていたのですが、GTウイング装着後はテールが流れる気配すらなくなりました。

その後ウイングの角度を変えられることで、ダウンフォースの強弱が体感レベルで変化することや、ウイングを立てすぎるとコントロールが難しくなるということも学ぶことができました。

ただ、現在装着しているウイングは、GC8で車検に適合する幅に短縮加工をしているため、GDAでは少し幅が狭すぎるといった欠点ももっていました。そんな私が、実績たつぷりのボルテックス製の高性能ウイングをモニターさせてもらうというところで緊張しきりなのですが、今回は取付作業編ということでレポートをしたいと思えます。

専用ベースで
ボルトオン装着
リヤビューの迫力が
増えました!

家に到着したボルテックスウイングを見た時には、まずその仕上げるキレイさにビックリ! 以前FRP工作をしたことがあるので、成型や離型作業の難しさは知っているつもりな



トランクベースとブラケットを装着

ボルテックスウイングにキズなどがつかないように、先にトランクベースとブラケットを装着してしまいます。もちろん、ウイング装着時に位置を調整できるよう、ボルトは全て仮止めとしておきます。

いよいよウイング本体を合体!
キレイな表面がキズつかないように細心の注意を払いながら、ウイング本体をブラケットにドッキング。このときウイングを運んだり、角度を確認するための仲間がいてくれると作業がスムーズに進みますよ。



角度の微調整は次回レポートで!

とりあえずウイング角度はエンドプレート下端が地面と水平になるようセット。長期レポートではサーキットを走った際の挙動に応じて角度を調整し、その変化もレポートします!

メーカーからのコメント

無事に装着作業が終わったようで良かったです。今後はサーキットなどでテストを予定しているそうですが、その際により高い効果を発揮するのは、ハイマウントブラケットを使用した場合です。ウイングが車検対応サイズなので、『激的な変化』とはならないかもしれませんが、整流による効果の一端は味わえるのではないのでしょうか。また、今回はリヤウイングのレポートですが、走行中の挙動に違和感を感じた時には、フロントまわりの整流なども検討してみてください。『車両全体のバランスを取ることも大事なセッティングのひとつなんですよ。』

by ボルテックス 中嶋さん



小ぶりなウイングにサヨナラ!

GC8から引き継いで装着していたウイングは、幅が短くてGDAボディには少し迫力不足!? このウイングも純正穴を利用して装着できるよう加工していたので、トランクに穴が残ることもないですね。



というのも、これまで装着していたウイングは寸法的に小さなものであり、左右や前後方向の幅はもちろん、ウイング部の厚さも大きくなるので考えてみればあたり前ですね。このサイズも含めて大きなダウンフォースを生みだしているわけですね。

んですが、さすがは一流メーカーの製品、その美しさにしばらく見惚れてしまいました。そして、その姿を見た嫁さんにはバカにされてしまいました(笑)。次に箱から取り出すために持ってみました。『結構ずっしりとした重量感』というのが率直な感想でした。

取付作業にあたっては、まず事前に作業工程を設定。どこかにぶつけてキズがついてしまわないように、先にトランクベースやブラケットを固定してからウイング本体を装着することにしました。安全で確実な作業するには、2名以上の作業が望ましいと思いますよ。

必要な工具も一般的なレンチやラチェットなどがあればじゅうぶんで、DIY初心者でも慎重に作業すれば大きなミスは少ないと思いますよ。ささっと装着作業を終えてリヤビューを眺めてみると、今までよりも大きくなったウイングはかなり迫力があります! ウイングと翼端板が一体となったデザインも、直線と曲線が折り混ざったGDAのリヤによくマッチしています。なんというか、「スポーツカーらしい感じ!」です!

装着後には家の近所で試乗も行いましたが、さすがに公道で制限速度を守っている状況ではダウンフォースの変化を体感することはできません。今回は、まだ走りに行けていませんが、近日モーターランド鈴鹿などのサーキットでテストをしてみます。ちょっと気になったのは後方視界。大きさが厚みが拡大したことで、バックミラーの中を占めるウイングの割合が増え、少し邪魔になりました。大きなダウンフォースと引き換えと思えば、私は気にせずに装着できますが、気になる方もいらっしゃるかもしれません。



走って楽しい、そして走った後も楽しいのが巖流塾。ジャンケン大会では毎回いろんな賞品がドッサリ。そして、いつも一番人気なのがラーメン! やっぱり九州やねエ〜!



巖流塾

2014 Rd.1

IMPACT走行会 in AUTOPOLIS

巖流塾インパクト走行会 サポートショップ

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

開催日: 4月6日(日)

開催場所: オートポリス(大分県日田市上津江町上野田1112-8)

主催: 巖流塾 <http://www.impact-r.net>

開催場所はオートポリス!



スーパーGTやスーパー耐久といったレースに加え、参加型のシリーズレース「ゴールドカップ」、さらにはママチャリ耐久(ココが元祖!)など、様々なイベントが開催されるオートポリス。ヘルメット不要のファミリー体験走行も行なわれているので、阿蘇方面へのドライブ時など、いちど立ち寄ってみて欲しい。

オートポリス ☎0973-55-1111
<http://www.autopolis.jp>

ルールやマナーをしつかり重んじつつも、熱いバトルを気軽に楽しむことができる「大人ののための草レース」、巖流塾・インパクト走行会。
バリバリのエキスパートだけでなく、サーキット走行は初めてというビギナーや女性ドライバーも楽しめるイベントとして、高い人気を集めるサンデーレースイベントとなっている。
通算で34回目、2014年シーズンの初ラウンドとなる当日は気温こそやや低めだったものの、朝から太陽の光りが降り注ぐ絶好のコンディション。パドックは新旧国産車から輸入車までと、様々なマシン達で溢れ返っていた。
走行区分は大きく分けて2つ。予選のタイムを基準に割り当てられたグリッドからスタートする迫力満点のレースクラスと、初級者が自身のスキルアップを目指すのに

より楽しく進化する厳流塾！ クラス区分の変更でより熱く

待望の2014年ラウンドが開幕!!

新クラスも設定！
厳流塾・インパクト走行会

クラス区分

- SPL TB** 申告タイム2分4秒999以下のターボ車
- STB** 申告タイム2分5秒000以上のターボ車
- RTB** ラジアルタイヤ装着のターボ車
- SPL NA** 申告タイム2分11秒999以下のNA車
- SNA** 申告タイム2分12秒000以上のNA車
- RNA** ラジアルタイヤ装着のNA車
- RS** ラジアルタイヤ装着のマツダ(ユーノス)ロードスター限定
- TS** 昭和63年以前に製造された車両
- フリー走行** 申告タイム2分20秒000以上の車両または初心者ドライバー



フリー走行はクラス分けなしの全車混走。レースクラスはターボ、NAのほかサーキット走行の熟練度や申告タイムによりクラスを分類。より実力の近い相手と白熱したバトルを楽しむことができるぞ!



根強い人気を誇り参加台数も多いロードスターのワンメイッククラスを新設。今後、ますますレースがヒートアップすること必至だ!

最適なフリー走行クラス。
レースクラスはさらにタイヤの仕様や過給器の有無などによって8つのグループに分類され、イコルコンディションに近い中での争いができるよう、工夫がなされている。

さらに今回は近年のエントリー動向を踏まえ、クラス分けに一部変更が行なわれ、NA、ターボ共にSPLクラスが新設。これはエントリー時に自己申告するタイムに基づいて区分けされたもので、いわばエキスパートの中のエキスパートと呼べるもの。この他、オートボリスで行なわれているツーリングカーレースの影響もあり、未だに高い人気を誇るロードスターのためのワンメイッククラスも設けられた。

また、走ることはかなりでなく「万」の時の支援体制が整っているのも、このイベントの特徴。エントリー代には1人500円の共済金が含まれており、コースアウトやクラッシュなどでサーキットの設備を破損した際は、この積立金の中から支払いが行なわれるシステムとなっている。これは、少ない負担でより多くの人に、挫折することなくスポーツ走行を堪能してほしいという主催サイドの姿勢の表れ。こんな細やかな気配りがあるからこそ、イベントが長きに渡り支持され続けているのかもしれない。

次戦の開催は6月8日。自身の腕試しに、ストレス発散に、ぜひ一度参加してみたい。

エントラントに聞きました

タイムアップの秘策パーツ 教えて下さい!!

「タイムの秘訣はクルマじゃなく、ウデよ」な～んてストイックな意見もあるけど、エンジン、足まわり、ボディなど、様々なパーツを試しながら、愛車のセットアップに試行錯誤するのも走行会の楽しみ方のひとつ。さてさて、エントラントのみんなはどんな秘策を投入したのかな?

プライム★チェイサー

Driver: 山崎 大 BEST TIME 2分23秒780

限定モデルとして発売された専用エアロ装備のTRDスポーツをベースに、2JZへの換装が行なわれた山崎さんのチェイサー。さらにタービンはTO4Zに変更され、ストレートでのスピードは270kmをオーバーするという。このハイパフォーマンスをしっかりと受け止めるべく、ブレーキはアルコンを採用。マシンの製作はプライムガレージが担当している。激流塾への参加は今回で8回目だが、レースクラスへのエントリーは初めて。なみいる猛者たちに混じり、アグレッシブな走りを見せていた。

2JZ+TO4Z!! 大型サーキットではパワーが有効



秘策パーツはコレ!
カナード

今回は新たにバンパーサイドに2枚のカナードを追加したという山崎さん。「気のせいかもしれないけれど、ノーズが入りやすくなったような気がするヨ!!」とのことだ。



エンジンは戸田レーシングのピストン&コンロッドなど、本体にも手が加えられた2JZを換装。カーボンプロペラシャフトを投入するなどレスポンスアップにも力を注いでいる。



グローブボックス内にはFコンプロやブーストコントローラーなどの電子パーツ類をきっちりと収納。



タイヤは18インチのハンコックR.S3をチョイス。フロントにも255/35/18を装着してグリップ力を高める。

ライトチューンで2分18秒台! 86の高いポテンシャルを実証



imitation86号..

Driver: 結城辰輝

BEST TIME 2分18秒931

長年、GA2シティでオートポリスを走り込んできた結城さん。FRでの走行は今回が初めてにも関わらず、2分18秒台のタイムで見事クラス優勝! 福岡のテクニカルファクトリーブレインによるセッティングが行われているほか、HKSのハイパーマックス車高調の装着やGDBインプレッサ用ブレンボ流用などが行われている。



秘策パーツはコレ!
ハイグリップ
ラジアル

今回は手ごろなハイグリップラジアルタイヤとして人気のあるフェデラル595RS-Rを投入。クラス優勝はタイヤのおかげ?

ワンオフのインタークーラーやタコメーターのタワーバーを装着。ECUセッティングによってレスポンスとトルクの向上を果たしている。

コックピットとチューニングを加え ラップタイムも着実に更新中!



312BRZ

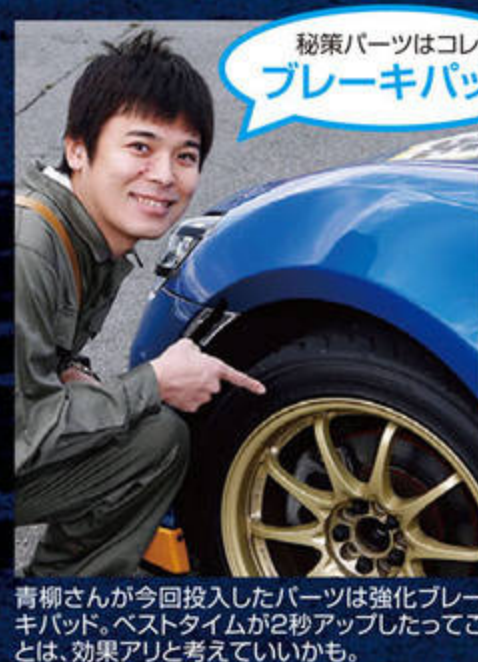
Driver: 青柳浩太郎

BEST TIME 2分33秒792

ブルーのボディにホワイトのストライプを入れ、エアロは差し色としてイエローに塗装するなどサーキットで映えるスタイリッシュなカラーリングに彩られた青柳さんのBRZ。激流塾への参加は今回で4回目。タイヤは高いグリップ力を誇る最新モデル、17インチのディレツツァIIスターズペックを装着している。コストパフォーマンスに優れるのもポイントだ。



STのタワーバー以外はノーマルだが、エキマニとECUがセットとなったHKSのGTスベックECUはバックが組み込まれている。



秘策パーツはコレ!
ブレーキパッド

青柳さんが今回投入したパーツは強化ブレーキパッド。ベストタイムが2秒アップしたことは、効果アリと考えていいかも。

ぴちょんくん@SSファクトリー...

Driver: ボノ BEST TIME 2分9秒836

Kカーながら、FRスポーツとしてのトータルバランスの高さで、今でも人気の高いカプチーノ。ボノさんのクルマはF4タービンやAE101用インタークーラー、R32GT-R用を流用(半分の3気筒分の制御域を使っている)したパワーFC、ダイレクトイグニッション化など、660ccというエンジンのポテンシャルをギリギリまで絞り出している。各部の軽量化やオーバーフェンダーによるワイドトレッド化などボディや足まわりも煮詰められ、自身初の10秒切りを達成!

660ccのKカーで10秒切り! 大排気量車をカモる赤い弾丸



AE101用インタークーラーとアルミラジエーターをVマウント化。これらはすべてひろしさんのDIYガレージチューニングによるもの。



秘策パーツはコレ!
エンジン
リフレッシュ



相棒のひろしさんのマシンがこちら。エンジンがワゴン用の1000ccターボに換装し、カプチーノの車体で2分7秒台のタイムを叩き出したのは見事!



このイベントのため相棒のひろしさんが精魂込めてセミオートマ化を行なったエンジン。友情パワーの成果はタイムアップにも大きく貢献!

eガレ★ぐらたんDC5

Driver: 栗原紗希

BEST TIME 2分28秒627

クルマから降りるなり「楽しかった〜!」という言葉を送っていた紗希ちゃん。昨年、参加した時はエコタイヤを履いた素人同然(失礼!)の仕様だったが、今回はフェデラル595に履き替えチャレンジ。見事2分30秒切りを成し遂げた。



紗希ちゃんいわく、お守りとしてつれてきたマスコット、カービー君...とのことだけど、エンジンオイルを消費しがちなVTECだけに「オイルを多めに入れて対策してきました」とのコメント。初心者、たくさん走ることがタイムアップ&安定化へのポイント。

秘策パーツはコレ!
エンジンオイル



楽しく経験を積む
若干ハタチの
走り屋女子!!

ほぼノーマルながら戦闘力は一級 个性的スタイルのフレンチスポーツ



てペメガネ@ELC

Driver: てっぺいちゃん BEST TIME 2分26秒655

以前はロータスエリゼを所有していたが、家族が増えたためメガーヌ・ルノースポールを購入したというてっぺいさん。このクルマは265馬力を発生する4気筒ターボを搭載するホットモデル。その実力はメーカーによるテストで筑波サーキット1分6秒を記録するほど。利便性と快適な走りを両立するよばりなマシンとなっている。



無段階可変バルブタイヤやナトリウム封入バルブなどが採用された、最高出力265馬力のターボエンジン。ブローオフバルブを装着することでレスポンスを向上させ、スポーティなサウンドも獲得。



秘策パーツはコレ!
ブレーキパッド

ブレーキパッドをエンドレスに交換して制動力をアップ。減速にかかる時間を短くすることは、ラップタイムを詰めることにも繋がってくる。

プライベートエボ5

Driver: 池田潤 BEST TIME 2分8秒897

東名の2.1Lキットや福岡のプロショップ、ドリームファクトリーオリジナルのハイフロータービンなどでパフォーマンスアップが図られた池田さんのランサー。この日は、クーリング面でちょっと苦労していた様子だが、予選ラップで2分08秒をマーク。この勢いを保って、次回さらなるタイムアップに期待しています!!



機能に徹したボディワークがスパルタンな魅力を醸し出す

ざっくりカットされたリアバンパーやアンダーディフューザーなど、空力性能の向上を意識したリヤまわり。



秘策パーツはコレ!
アンダーボード

コーナリング時の安定感向上を狙って投入された、大型のアンダーボード。フロントのダウンフォース向上は体感レベルの効果があったというぞ。

エントラントに聞きました タイムアップの秘策パーツ 教えて下さい!!



秘策パーツはコレ!
ローポジションシート



低重心化を図るべく、シートポジションを低く設定。ステアリングもチャイルドの最も低い位置からさらに下に落としてポジションを合わせ、アルミのシフトノブもオリジナル品。



今や絶版となっている、スズキスポーツのカーボンエアインテーク。エンジンルーム内もめりなく痛車化が行われている。

手持ちのパワーを活かす
イマドキの痛車は走りも上等!

白蓮スイフト

Driver: 森 康祐 BEST TIME 2分33秒416

東方プロジェクトというゲーム内のキャラクター、聖白蓮のグラフィックがボディ全面に描かれた森さんのスイフト。痛車と言えば、今やスーパーGTのレーシングカーも存在する時代。モトーンでバランス良くデザインされた外観はサーキットの雰囲気にも意外とマッチ!

ST205を2台乗り継ぐ 熱狂的セリカファン!



LIMITセリカ

Driver: 野村亮太 BEST TIME 2分19秒110

今年、富山から転勤で九州に引っ越して来たという野村さん。富山でもミニサーキットを走り込んでいただけあって、オートポリス初走行ながら2分20秒を切る好タイムをマーク。見事フリー走行総合で2位のポジションをGETしている。積極的にスポーツ走行を楽しみつつ、しっかり美観が保たれた外観にもこのクルマに対する愛情の深さが伝わってくる。

今回初めてなので、オートポリス対策は特に無い。というところからスタート。コンプレッションの低いエンジンとGT1タービンの組み合わせで得られるレスポンスとパワーは大きな性能向上要素。ちなみに、ツルツルピカピカのボタは自慢のポイント。



秘策パーツはコレ!
エンジン&タービン

エンジンは同じ3Sながら圧縮比の高いST215カルティナ用に換装し、排気量を2.1ℓに拡大。タービンはHKSのGTIIを装着する。

NAらしさにこだわった
オシャレ&スポーティ仕様

青いセリカ

Driver: @tomo BEST TIME 2分26秒835



秘策パーツはコレ!
軽量クラッチ



今回の走行会参加にむけて新たに投入したのがATSのカーボンクラッチ。軽量のフライホイールはレスポンスの向上に貢献してくれる。30秒切りが目標だっただけに、効果は十分だったという。

NCP131改★ターボ

Driver: 原田賢治 BEST TIME 2分49秒229

67歳にして初めてサーキット走行にチャレンジしたという原田さん。とはいっても、若かりし時代にはTE47トレンでラリーに参加していた経験も持つ、ウデに覚えがあるベテランなのだ。このヴィッツGRMNは200台限定発売で、最初は順番漏れだったものの、キャンセルが出たことでめでたく購入できたそうだ。

ヴィッツGRMNターボの特徴となる152馬力を発生する1NZのターボ付きパワーユニット。ちなみに、ブレーキも対向4ポットキャリパーに強化されている。



秘策パーツはコレ!
ターボ仕様の1NZ

ベテランドライバーが選んだ 限定200台の稀少マシン!



いぶし銀の走りを見せる原田さん。このヴィッツのほかにボルシェッポやAMGメルセデスも所有するエンズー・ジャスト。





Y'zBAHN AMG A45

Driver: 阿部幸生 BEST TIME 2分14秒05

外観は完全にノーマルの状態。バンパー両サイドのカナードも標準装備と聞いてビックリ! AMGがいかにか空力性能を重視しているかがわかるね。



阿部さんが指差しているフェンダー内にはスプリットの車高調が装着されている。乗り心地やハンドリング性能などがなかなかの好感触だった様子だ。

秘策パーツはコレ!
車高調
サスキット



以前はレガシィB4のオーナーだった阿部さん。「同じ4駆ターボつながりで…」とやや強引な理由(!?)で選んだというAMG A45。搭載されるエンジンは2リッターながら360psを発生。ミッションは7速DCTが組み合わされ、コンスタントに2分13〜14秒台をマーク。レース本戦でもランエボ勢に果敢に食らいついていた。

ノーマルでもホンキで速い!
メルセデスはサーキットも得意!

Hellsing withシルビ

Driver: 猿本和之

BEST TIME 2分25秒410

LFWやURASのエアロを装着しサーキットアタックを楽しんでいるという猿本さん。日頃から学校の自動車部仲間たちと練習に励んでいるそうだ。エンジンはHKSステップ2カム、TD06タービンなどでまとめられ、足まわりはGPスポーツ車高調を装着するなど、チューニングの内容も濃いものになっているぞ。

タイヤはグリップ力を重視した17インチのネオバAD08をチョイス。1本の走行に対し、2本目は約3秒のタイムアップを果たすなどトラクションも素晴らしい。



S15タービンからTD06へ パワーチューンの効果を体感中!!

秘策パーツはコレ!
ウェストゲート
仕様のTD06



以前までのS15タービン仕様に対し、別物のレスポンスとシフト適いのパワーを発生するウェストゲート仕様のTD06タービン。ブースト圧は1.35kg/cm²のこの...

巖流塾・インパクト走行会レースクラス 各クラス優勝車

SPL-NAクラス 優勝

▶ S2000

Driver: リーサル種ホン
BEST TIME: 2分5秒310



RTBクラス 優勝

▶ CSおぎBPダンロップエボ4

Driver: 浅香隼人
BEST TIME: 2分10秒835



STBクラス 優勝

▶ フジレーシングFC

Driver: 山下哲也
BEST TIME: 2分7秒405



SPL TBクラス 優勝

▶ プライム★プロムC35

Driver: 殿川和弘
BEST TIME: 1分59秒614



TSクラス 優勝

▶ ハンマー長岡★イケイケ86

Driver: 長岡 正
BEST TIME: 2分12秒653



RSクラス 優勝

▶ プライベートころころNA

Driver: 野間清貴
BEST TIME: 2分15秒173



RNAクラス 優勝

▶ imitation86号

Driver: 結城辰輝
BEST TIME: 2分18秒931



SNAクラス 優勝

▶ 九州製氷LOCK-ON EK9

Driver: 平尾康之
BEST TIME: 2分13秒012



フリー走行クラス ベスト8

▶ メタルお兄千号

Driver: 大塚寛昭
BEST TIME: 2分19秒683



4位



▶ エボ9羽根無
Driver: 湯越 惇
BEST TIME: 2分19秒126

▶ LIMITセリカ

Driver: 野村亮太
BEST TIME: 2分19秒110



2位

1位



▶ Tセレクト純正R33
Driver: 上野辰弥
BEST TIME: 2分18秒203

▶ プライム★シグナルワンみに

Driver: 高本修帆
BEST TIME: 2分22秒677



8位



▶ CSおぎ超インチキナFC!
Driver: 荒井宏之
BEST TIME: 2分21秒969



▶ DAIFUKU宮田★クレスタ
Driver: ryo kun
BEST TIME: 2分20秒574

6位



▶ ゼカまし★インテグラ
Driver: ショウ
BEST TIME: 2分20秒183

5位

7位

巖流塾・インパクト走行会 次回開催は6月8日(日)

詳しくは公式サイト <http://www.impact-r.net> まで



三栄書房

DRIDE

SILVIA [S15]

OPT2注目! PRO SHOPガイド



SR20DET改450ps(最大ブースト圧1.4kg/cm²) TD06-20
Gタービン HKSカムシャフト(IN/EX:264度) ワンオフ
マフラー R35エアフロ+純正書き換えECU トラストプロ
フェックB HPIオイルクーラー ブリッツ改インタークーラー
ORCスーパーシングル S14用5速ミッション ニスモGT
LSD GPスポーツ車高調 スウィフトスプリング(F:10kg/
mm・R:8kg/mm) DRIDEオリジナルナックル イケヤフォーミ
ュラアーム フロアアーム延長&オフセット加工 ロケットパニ
ー180用ワイドボディ改 T&Eフロントバンパー ほか



アイラインはディライドのオリジナル品でカーボンバージョン。リッ
プスボイラーはロケットパニーのもの。T&Eのバンパースポイラ
ーにフィッティング。



TD06-20Gを組みあわせ、約450psまで出力を高められたエンジン。メカニックの西村
さんが手がけるだけに、遮熱など細部まで気配りの行き届いた仕上がりとなっている。



ワイドボディ化にあわせ、ロアアームタイロ
ッドなどを延長。ロアアームは延長に加え、上方
にオフセットすることでロールセンターの矯
正も行われる。切れ角アップナックルは、ディラ
イドのオリジナルパーツだ。



ウイングやディフューザーもロケットパニーのもの。機
能だけでなく、見た目にも拘った設計がポイントとなっ
ている。

公認車検の取得も視野に入れ 理想のストリート仕様を作り上げる!!

今 最も注目されているボディ
キットのひとつロケットパ
ニースタイルのS15シルビア。
「アレ? S15用があったかな?」と
思ったら、実はTRA京都でもS15
用を作る構想はあるが、まだ製品
化が決まっているわけではない(ら
しい)。

それなら、180SX用を加工し
てでも装着しようと考え実行に
移したのが、島根県でショップを
営むドリフターの西村さんという
わけだ。

実は西村さん、自らの営むショ
ップが忙しく長らく自分用のチュ
ーニングカーも、ドリフトもガマンし
ていたんだ。しかし、2年ほど前に
そのガマンも限界を向かえ(!?)ど
うせ作るなら、機能もスタイルも最
高のヤツを!! と、約1年間をかけて
コツコツと仕上げてきたものだ
という。

というわけで、スタイルはもちろん、
定番のTD06-20Gを中心に
約450psまで出力向上したエン
ジンなど機関係も妥協のない作

り込み。

サスペンションも、アーム類まで
しっかり手を入れ、切れ角アップ
ナックルや、延長&オフセットロア
アームまで投入。まさに、走れる・
魅せれる自慢の愛車に仕上がった
ところだ。

すでに、カーショーやドリフト走
行会などに参加を始め、今年は自
らも運営に携わる『備北いち決定
戦』に参加したいなんてことも考
えているそう。大きな大会でい
い結果を残すため、クロスミッシ
ョンの投入などブラッシュアップを
重ね、公認車検の取得もして、さ
らに完成度を高めていきたいとの
ことだ。

ちなみに、このクルマを作って
の感想は「昔は走ること一辺倒だ
ったけど、カーショーに出展して、
見られたり、ギャラリーに話しかけ
られるのも楽しいことを知りました
あ〜!!」とは西村さんの弁。

この先は走りに磨きをかけつ
つ、カーショーにも積極的に参加
していきたいと言っていたぞ。

魅せれる・走れるクルマを目指し
180SX用ボディキットを加工装着

ディライド

島根県松江市東津田町810
営業時間▶10:00~19:00
定休日▶水曜日/イベント開催日
☎0852-60-1414

「久しぶりに作る愛機なので、見た目
も機能も妥協なく作り込みました。
ディライドでは、チューニングカーの
製作も、ベース車の販売も得意とし
ていきますので、ご用命よろしくお願
いいたします。今年も夏〜秋の時期に備北いち決定戦を開催
したいと思っています。コンテストもちろんですが、新旧ドリ
フターが集まって交流を深められる場として盛り上げていき
たいので、みなさんの参加お待ちしております」とディライド代
表の西村さん。最近では、走行会を主宰・運営すること多い
が、元々は地元でも名の知れたドリフターのひとりだ。



SHOP DATA

CarShop LEAD

RX-7 [FD3S]

13B-REW改 HKS-T04Z/エアクリナー アベックス・パワーFC リード・エキマニ/マフラー HPIインタークーラー/ラジエター ORCクラッチ クスコLSD (RS) オリジナル車高調(試作) プロジェクトムー・リヤローター/キャリパー ワークエモーションCR極 ブロックスR1R (F) ハンコックRS-3 (R) BNスポーツ・フルエアロ フリッド・シート サイトウロールケージ・ロールケージ デファイ追加メーター ほか



サトルワークス製ナックルで切れ角アップ。フロントロアアームにスーパーナウ製カラーを挟み込んで、キャスト角を変更すると同時にホイールベースを伸ばすことで安定性を高めている。



独自のノウハウをつぎ込んで製作したオリジナル車高調を夏頃に発売予定。強化PPF(1万9800円)や強化エンジンマウント(1万2000円)、アーム類などのオリジナルパーツも販売中。



ワイドトレッド化を実現するため、BNスポーツ製ワイドボディキットを装着。フロントに245/40-18、リヤに265/35-18サイズのタイヤを履かせている。



最大ブースト圧1.1kg/cm時に約420psを発揮するT04Zタービン仕様。HPI製のインタークーラーとラジエターをVマウントのレイアウトで装着している。最近では作業依頼も増えてきたため、今後はエンジンチューンやコンプリートエンジン販売なども積極的にやっていく予定とのこと。

オリジナルパーツ開発から 走行会まで活躍する代表の愛機

中 古車販売を中心に、パーツ取り付けやエンジンチューンまで幅広く手がける、埼玉県のカーショップリード。

最近では『チームマッドフェイス』として、国内外のドリフトイベントや大会などに積極的に参加し、そのためのマシンの製作にも力を注いでいる。

そんなリードの北川代表の愛車でもあり、走行会からパーツ開発にまで使用されているのが、このマットブラックのFD3Sだ。

メイキングのポイントを聞いてみると「FD3Sを扱いやすいドリフト仕様に仕上げるために、もともと持っているグリップ走行性能の高さを、いちど完璧に壊しています」と北川さん。

FD3Sはアンダーにもオーバーにもなりやすいピーキーな特性のため、ドリフトマシンとしては扱いにくいと感じる場面がある。

そこで、ワイドトレッド化やロングホイールベース化などによってマイルドな特性に仕上げ、ドリフト時の安定感をアップさせているということだ。

リードでは、このマシン(1号機)のほかに、ドリフト侍こと今村選手が乗りドリフトマッスルなどに参戦している2号機、タイのイベントで活躍する3号機と、3台のFD3Sが活動中。

どのマシンも足まわりの仕様はほぼ同様に仕上げられ、さらに現在はこれらのマシンで蓄積したノウハウを凝縮したデモカー4号機も製作中だという。

もちろん、これらのマシンで得たノウハウをつぎ込んだ車両製作やアドバイスも大歓迎とのこと。

ベース車選りからチューニングまで、FD3Sでドリフトを楽しみたいユーザーの心強い味方になってくれるはずだ。

ドリフト時のコントロール性を重視した
ワイド&ロングホイールベース仕様!

SHOP DATA

カーショップ リード

埼玉県上尾市原市325-5

営業時間 ▶ 10:00~20:00

定休日 ▶ 月曜日/毎月第2火曜日

☎048-724-0770

<http://www.leadcars.com>

「自分がFD3S好きということもありロータリー車のお客さんが多いですが、最近はシルビアやツアラー、スカイラインなどの取り扱いも増えてきました。店舗2階ではホイールやバケットシートなど中古パーツの格安販売も行っているの、気軽に来店してみてくださいね」と代表の北川さん。



OPT2注目! PRO SHOPガイド

RGF

SILVIA [S15]

UPに注意! PRO SHOPガイド



SR20DET改2.1ℓ仕様(最大ブースト圧1.4kg/cm² 480ps)
 ギャレットGT3028Rタービン 東名86.5φピストン/H断面
 コンロッド/ボンカムタイプR ニスモGTプロLSD HKS-F
 コンVプロ/インタークーラー/5速シーケンシャルミッション
 トリプルクラッチ/EVC6 VERTEX RIDGEエアロ RG
 F-1.2mmメタルヘッドガスケット/カーボンボンネット レース
 バックIQ3 ほか

エンケイRS05RRのF10.5J/R11Jホイールには、前後とも295/30-18サイズのペンタスTDを装着。キャリアーはBNR34用のプレンプが流用されている。



サーキット走行に必要なものはすべて撤去されたシンプルなコックピットまわり。計器類はレースバックのデータロガーIQ3に全て集約されている。



エンジンは2.1ℓへの排気量拡大とポート形状の最適化で低回転からトルクフルな特性に仕上げる。前後重量バランス改善のため、不要なエアコンが撤去されるほか、バッテリーも室内に移動されている。

タービンはギャレットのGT3028Rをチョイス。サクションパイプは緩やかな形状の100φで、吸気抵抗の低減によるレスポンスアップが図られている。



SHOP DATA

RGF

福島県二本松市槻木81-1
 営業時間▶9:00~19:00
 定休日▶火曜日
 ☎0243-62-3177

「市販パーツを使用すること多いのですが、丁寧に組み付けることでそのポテンシャルをしっかりと発揮させられるよう仕上げるのがRGFのウリです。スポーツランドSUGOでの走行会も年に4回ほど開催していますので、気軽に参加してくださいね。また、最近ではスポーツカーの他にもプリウスのドレスアップにも力を入れています。一般車両の整備も大歓迎なので、ぜひ遊びに来てください!」と、店長の酒井さん。



純正クランクシャフトのまま
 480psを絞り出すグリップ仕様!

完成直後のシェイクダウン走行で 軽々と筑波サーキット1分切り達成!

S 15シルビアのブーストアップから一歩進んだ次のステップとして、RGFが推奨するのが『コストパフォーマンスに優れたハイパワー仕様』だ。

SR20DETをフルチューンすれば、600psや700psにすることも可能ではある。しかし、それを実現するには、エンジン各部の強度限界や燃料系の容量を見極めた加工が必要不可欠となる。当然、それに伴って相応の費用も必要になるというわけだ。

「うちではSR20DETチューニングのひとつの節目を『480ps』で考えています。これ以上のパワーを目指すとなると純正クランクシャフトでは強度が足りなくなってしまうんですよ。このS15はバランス取りをしたノーマルクランクシャフトで480psを発揮しているので、これ以上のパワーを目指すのであれば強化クランクシャフトが必須となりますね。また、出力特性を左右するシリンダーヘッドのポート形状にも拘りがつまっています。ポ

ート研磨時に最適な形状に加工することで、エンジンレスポンスが向上したり、有効トルクを発揮する回転域が広がっていくので、同じピークパワーであっても好タイムを記録できるクルマになるんですよ!」と店長の酒井さん。

実際、このクルマが筑波サーキットでシェイクダウン走行をしたところ、いきなり59秒台をマーク。スポーツランドSUGOでも1分31秒という好タイムを記録する実力を見せている。

中古のSタイヤを装着して好記録を残したため、今後はさらに足周りやギヤ比などのセッティングが詰め、その先には『筑波サーキット58秒切り』という目標が見据えられている。

ひとまずエンジンは現在の仕様でしばらくアタックが行われる予定だが、さらに次のステップでは強化クランクシャフトの導入と2.2ℓ化やタービンのサイズアップなど、本格的なパワーアップも計画しているという。



三栄書房

チューニングパーツの 付けて試してモニター募集

パーツを付けてOPT2のページを作ろう!



DIXCEL

ブレーキパッド Ztype

協力：ディクセル ☎072-654-0121 <http://dixcel.co.jp>

対応：国産スポーツカー全般

モニター商品：適合車種のブレーキパッド Ztype 前後1台分

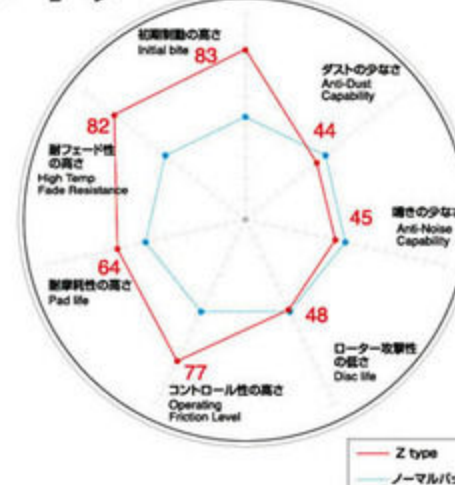
1名様

ディクセルのブレーキパーツへの適合は、QRコードからジャンプした「車名ダイレクト検索」でカンタンにチェックが可能だぞ!



キミのクルマは対応してる?!

Zタイプ



ノーマルパッドの性能値を「50」として各性能を100段階評価。純正品と比べるとダスト量や鳴きは多少増えるものの、初期制動の高さやコントロール性の高さは歴然。

レースフィールドのノウハウを活かした オールラウンドパフォーマンスパッド!

今回モニターを募集するのは、ストリートからサーキットまでをこなす守備範囲の広さが魅力のブレーキパッド。どんな走り方にも対応してくれる懐の深さと温度域を問わない優れたコントロール性は、街乗りがメインでたまにサーキット走行も楽しみたいというユーザーにピッタリ!



レースでのデータ収集のほかに、ランエボやインプレッサなどのチューニングカーを使用したサーキットテストも実施。最適な摩材の混合比率は数多くのテストから導き出されている。



今回のモニターを募集する『ブレーキパッド Ztype』は、ストリートでの性能とサーキットでの性能を高い次元でバランスさせたブレーキパッド。低温状態でも不安を感じさせないリニアな制動力を実現しているほか、ブレーキ鳴きやローター攻撃性を低く抑えている。スポーツ走行時の性能については、スーパーGTやフォーミュラなどのトップカテゴリーレースで得たデータをフィードバック、高い耐フェード性を備えている。

サーキットに出かける前のパッド交換も必要なく、街乗りからスポーツ走行までをカバーしてくれる、欲張りな性能のブレーキパッドを体感し、レポートしてくれるモニターを大募集だ!

街乗りとスポーツ走行ではパッドが置かれる環境や求められる性能も異なってくる。そのため、スポーツ走行時を重視した性能を持ったパッドを装着すると、街乗りなどの低温域ではブレーキの効きが悪かったり、過度にローターを消耗させてしまうことにもつながりかねない。

そこで大切なのは、安全に減速するためのブレーキパッドの選択だ。街乗りとスポーツ走行ではパッドが置かれる環境や求められる性能も異なってくる。そのため、スポーツ走行時を重視した性能を持ったパッドを装着すると、街乗りなどの低温域ではブレーキの効きが悪かったり、過度にローターを消耗させてしまうことにもつながりかねない。

応募締め切りは **5月31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ブレーキまわりのチューニングや過去のブレーキパッド使用歴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「ブレーキパッド Ztype」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「ブレーキパッド Ztype」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

の激レアアイテムまで!!

OPT2 PRESENT CORNER 2014



QUIXX ヘッドライト用レストアキット

提供 スマートビジョン ☎03-3221-0320 <http://quixx.seesaa.net>

**黄ばみやくすみを除去して
効果を半永久的に持続する!**

アクリルやポリカーボネイトなどの表面のキズを塑性変形させることで平滑にするヘッドライト磨き剤。さらに施工に便利なサンドペーパーやクロスまでがセットになっているので、届いたその日にヘッドライトをキレイに磨くことができちゃうぞ!

3名様



5名様

MonotaRO モノタロウオリジナルTシャツ2014

提供 モノタロウ ☎0120-443-509 <http://www.monotaro.com>

**モノタロウで扱うツールを
ポップなイラストでプリント!**

DIYでも大活躍のドライバーのほか、モノタロウで取り扱う脚立やスコップ、電球を可愛いイラストにして前面に配置。電球の中には楽しそうなモノタロウ侍も! ワークウェアとしても普段着としても、気軽に使える1枚となっているぞ。



GarageLFW/N-STAGE オリジナルステッカーセット

提供 Nステージ ☎045-548-8776

**かわいいわんぱくさんを
キミの車にぺたっと貼ろう!**

新しくマックオフカラーのデモカーを製作したわんぱくさんからは、ガレージLFWオリジナルステッカーと、マシン製作を行うNステージのステッカーをセットで! カラフルでかわいいステッカーは注目度もバツグンだ。

魅力的なパーツから非売品



※チケット画像はイメージです

ドリフトマッスル ドリフトマッスル第4戦 本庄大会 観戦チケット

提供 ドリフトマッスル運営事務局 ☎0480-65-2350
<http://www.drift-mc.com/>

10組
20
名様

腕自慢のドライバーによる 大迫力のドリフトを体感しよう!

審査区間の通過タイムや進入スピードなど、独自の観点が盛り込まれた審査が行われるドリフトマッスル。その第4戦本庄大会(6月22日)のチケットをプレゼント。白煙を巻き上げながら滑走するマシンを間近で楽しんでほしい!



ZERO SPORTS クールLLCII / クールサーモセット

提供 ゼロスポーツ ☎058-380-2828 <http://www.zerosports.co.jp/>

2
名様

水平対向エンジンに最適化した 冷却アイテムのコンビ!

ハイパワーを発揮する水平対向エンジンはアルミブロックを採用するため、高い冷却性能確保は必須。熱交換率の高いクールLLCIIと開弁温度を純正よりも7℃下げたクールサーモで大切なエンジンを保護してね!

応募の決まり

どちらも締め切りは

5月31日編集部必着!!

インターネット応募の場合

- ① 応募サイトはコチラ
http://www.pitnavi.com/opt2_present.html
- ② 画面の指示に従って、必要事項を入力。これで応募は完了。
※応募のチャンスはひとり1回限り。
※ハガキでもインターネットでも当選確率は変わりません。
※応募券は必要ありません。
※携帯電話からの応募はできません

ハガキの場合

ハガキの裏側に下記の内容を順番に書いて投函してね。記入漏れや締め切り後に到着したハガキは抽選の対象外になるよ。

- ① 赤いボールペンで希望の商品番号&商品名を記入
- ② 黒いペンで住所、氏名、年齢、☎、Eメールアドレス、職業を記入
- ③ 愛車名・型式・年式・グレードを記入(正確に!)

アンケート

1. 愛車でイチパンのチューニングポイントは?
2. プレゼントで今後取り扱ってほしいパーツはなに?

《宛先》

〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5
オプション2編集部 『OPT2 6月号プレゼントコーナー』係
当選者はOPT2・2014年8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7月10日~2014年8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。



VP RACING FUELS オリジナルタオル

提供 日本レッドラインオイル ☎0475-53-6858 <http://www.redlineoil.co.jp>

3
名様

注目のレーシングフューエルの ロゴがデザインされた限定アイテム!

パワーを引き出せることはもちろん、アンチノック性が高く、バトルフィールドでエンジンの安全性を高めてくれる『VPレーシングフューエル』。マニアックなタオルは、これからの汗ばむ季節に活躍してくれるハズ。



6

オプショナル

2014年5月10日発売(毎月1回11日発売) 第23巻第6号通巻292号 1992年6月22日 第3種郵便物認可 受注センター ☎04889886011
発行人・鈴木賢志 発行・三栄書房 〒160-8547 東京都新宿区本塩町19 ☎03-5369-5112
編集人・加地伸康 編集・株式会社アイズクラブ 〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5 ☎03-3522-6670

2011年10月号

自動車雑誌

2011年10月号

2011年10月号

2011年10月号

STATION

本気なヤツらはココが違う!

魅せる! 走る!

極低車高の秘密

2011年10月号



2011年10月号
SHOWDOWN

06