

激烈熾烈の2JZバトル!! @JAPAN DRAG RACEWAY

「OPTION2 7月号」 2014年6月11日発売(毎月1回11日発売) 第23巻第7号 通巻293号 1992年6月2日 第3種郵便物認可

夏のプチカスタム!!

カンタンDIYで灯火類のフルLED化に挑戦

凄まじい進化の
JZ搭載車に注目!!

EXCITING
CAR MAGAZINE

10年放置のチューンドR復活プロジェクト!!

駐車場は読者が主役!!
パーキングショーダウン

ALL JAPAN
OFFLINE
MEETING

SILVIA
[S15]

入門チューンから
ハイエンドプランまで

1JZ/2JZ

ツアラーV スーブラ
ソアラ アリスト and MORE

新たなステージに突入する!!

オプティム

07

JUL.2014



1JZ/2JZを大特集する7月号の巻頭企画は、4月に仙台ハイランドで開催されたオープニングフェスタから、ハイパーチューンを受けた2JZ搭載のバトルマシンをピックアップ。仙台ハイランドのジャパンドレグレースウェイを訪れる2JZ搭載車は、ストリートマシンでも1000psを越えるものが増え、トップカテゴリーのプロストックの最速マシンは7秒前半、たったの400mでオーバー300km/hの最高速度に到達する。というわけで、日産系中心だったチューニングシーンから完全にそのポジションを奪おうというところまで迫ってきた2JZ搭載車・換装車のメイキングに迫ってみよう!!

TUNED

2JZ

UPER BATTLE!!

SENDAI Hi-LAND OPENING FES 2014
@JAPAN DRAG RACEWAY

チューニングカーの最高峰を目指す!! ハイパー2JZ搭載車のガチバトル



2JZ換装でチェイサーが激変 8秒台&終速260km/hオーバーで プロコンプクラスの頂点に立つ!!

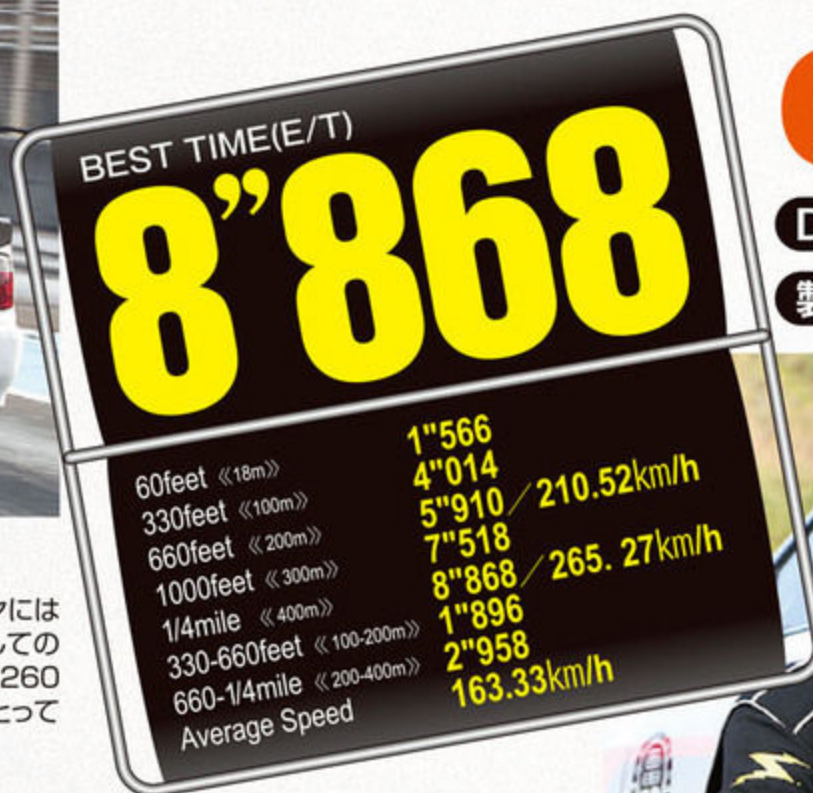


BODYWORK

ボディはFRPパーツやアクリルガラスを多用し軽量化。リアには整流を目的としたドラッグ用のウイングを装着。ブレーキとしてのパラシュート(ドラッグシュート)を備えているのは、400mで260km/hを越えるスピードに達するため。このクラスのマシンにとっては、安定した減速に欠かせない装備だ。

SPECIFICATION

2JZ-GTE改(最大ブースト圧2.6kg/cm²・900ps) トラスト・T88H-38GKタービン/サージタンク/エキマニ/インタークーラー/オイルクーラー HKS・ハイカム(IN・EX:280度)/ピストン/コンロッド/FコンVプロ/EVC サード・ラジエター Gフォース・エアシフター デフロック リヤフルピロ フージャー・ドラッグスリック(R:29.0/12.0-15) ほか



CHASER [JZX100]

Driver 増淵一弘

製作ショップ エスペランサ



2014の優勝は
価値ある勝利ですね!

Deep Street
Racing Equipments

**P-COMP
CLASS**

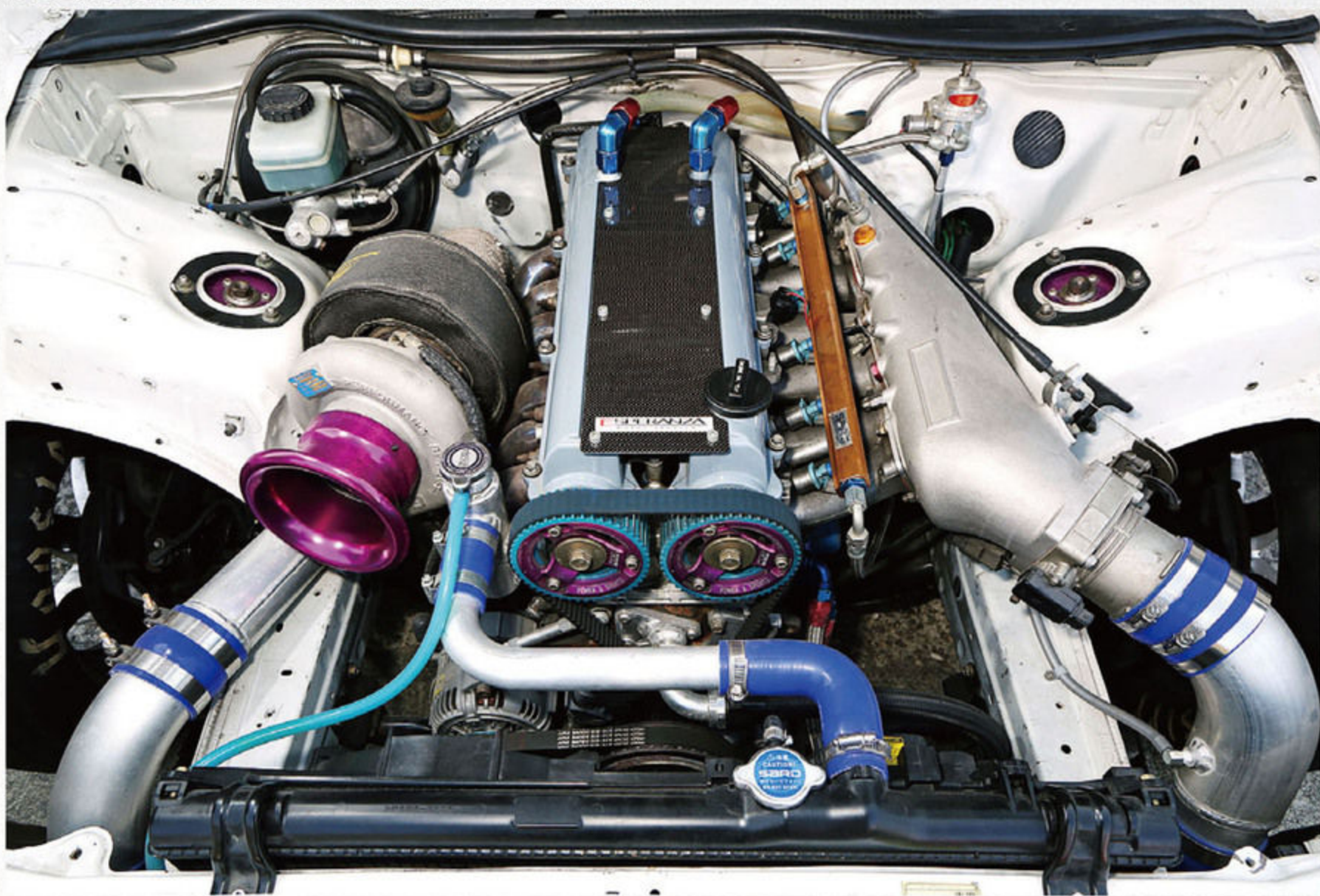




タービンはトラスのT88H-38GKをチョイス。最大ブースト圧は2.6kg/cm²とかなりハイブースト、出力は1000psiに迫るであろうところまで上げられている。レプリミットは8300rpmに設定しているが、満足のいくパワーと特性を得られているという。

ENGINE

もともと1JZにT04Zを組み合わせた仕様から始まったというエンジンは、目標タイムに遠く及ばなかったことからスペックアップ。2JZに載せかえ、HKSのピストンとコンロッドでエンジン内部を強化しハイブーストに備える。



INTERIOR & DRIVE TRAIN

ミッションはGフォースのエアシフターを投入し、ロスのないシフトチェンジを実現。軽量化のためメーター類も不要なものは取り除かれ、センターに大型のタコメーターを配置する。ロールケージはサイドバーにガゼットを入れてボディ強度と安全性を高める設計だ。



トランク内はフロアをカットしフラットなボトム形状に変更。フレームに補強を加えたうえで、コンパクトな安全タンクに変更。軽量化を徹底している。両サイドを見ると、フェンダー内面が大きく加工されていることも確認できる。

もともとストリート仕様のゼロヨン好きから始まり、ドラッグレースを始めた頃は1JZにT04Zの組み合わせだったという増淵さんのJZX100チェイサー。
1JZチューンでの記録したタイム

もちろん、内装などレースに必要なパーツは全て取り去り、FRPパーツやアクリルウインドウを多用、完全なレースカーとしてリニューアルされている。

ボディはフージャーのドラスリ、(外径29インチ・外径744mm)を収めるために、アーチを切り上げながらワイドフェンダー化。

タイヤに合わせた、足まわりはアラゴスタをベースにしたもので、スプリングは前後9kg/mm、フルピロ化といったセッティングだという。

その後、強大なパワーをタイムに換えることのできるドラスリを履いて、P-COMP(プロコンペティション)クラスに参加するようになり、ついにはエアシフター化など大幅にスペックアップ。

当時、街乗りも兼ねていたチェイサーは、あつという間にドラッグ専用マシンへ進化。エンジンを2JZに換装したことをはじめ、T88タービンをはじめとした補機類も完全なパワー指向に組み上げられている。

「ハイランドが最後となるこの年に優勝までたどり着けて、これほど嬉しいことはないですね」とはオーナー兼ドライバの増淵さん。ドライバとしての熟練とマシンの仕上がりのバランスが勝負の決め手となったようだ!!



FOOTWORK

キモとなるリヤの足まわりはアラゴスタをベースにスプリングレートを前後ともに9kg/mmに設定。リヤタイヤは幅12インチ(約300mm)、外径29インチ(約744mm)と巨大なドラッグスリックを履き、高いトラクションを得る。フェンダー内側の逃げ加工に加え、ワイドボディ化も行っている。



そして、今回のオープニングフェスタでは念願のプロコンペクラス優勝を果たし、さらに練習走行では自己ベストの8秒7を記録するなど、パワフルな仕上がりに。

「ハイランドが最後となるこの年に優勝までたどり着けて、これほど嬉しいことはないですね」とはオーナー兼ドライバの増淵さん。ドライバとしての熟練とマシンの仕上がりのバランスが勝負の決め手となったようだ!!



BEST TIME(E/T)

9"887

60feet <<18m>>	1"716
330feet <<100m>>	4"388
660feet <<200m>>	6"519 / 185.69km/h
1000feet <<300m>>	8"341
1/4mile <<400m>>	9"887 / 234.36km/h
330-660feet <<100-200m>>	2"131
660-1/4mile <<200-400m>>	3"368
Average Speed	146.49km/h

**STREET
TUNED**

SUPRA [JZA80]

Driver **岡本伊知郎**

製作ショップ **リミット**

SPECIFICATION

2JZ-GTE改3.4ℓ(最大ブースト圧2.4kg/cm² 1200ps) ギャレット・GTx3582R×2
HKS・3.4ℓキット/エキマニ/ブーストコントローラー/オイルクーラー/FコンVプロ/ドラ
ッグダンパー ナブレック・ヘッド加工/フルバランス オリジナルハイカム(IN: 272度・E
X: 280度) ヴェルサイド・サージタンク インジェクターダイナミクス・2200ccインジェク
ター トラスト・インタークーラー KOYO・ラジエター ホリンジャー・シーケンシャルミッシ
ョン ATS-2WAY LSD イケヤフォーミュラリアアーム等 フージャー・ドラッグラジアル
(315/35-17) ほか

TUNED 2JZ
UPER BATTLE!!
SENDAI HI-LAND OPENING FES 2014
@JAPAN DRAG RACEWAY



GTX3582ツイン&3.4ℓ化!! ストリートマシンで9秒台前半を目指す

レクサスLFAのフロントバンパーは、千葉県のニュータイプオリジナル。アンダーボードをバンパーガードとして製作して追加。サイドステップ/リアバンパーは大阪のトライアル製。



FOOTWORK

特殊なことは行っていないが、アライメントは直線を重視、トラクション性能をあげるため、リヤは1Gの時にほぼキャンバー角ゼロにセット。サスペンションはD2のストリート用だが、柔らかめの設定がドラッグにはちょうどいい感じだ。リヤタイヤは255/50-16のフージャーDOTラジアルだが、275/40-17もテストしたいと考えている。



**VVTi+3.4ℓは
低速域のトルクが
ハンパじゃないヨ!!**



この車両は完全ストリート仕様でまったくの無重量。当日は2本目の走行でデフがブローしてしまったが、カジ編の目標は、生まれてはじめての10秒台入り、製作したザウルの林さんの感触では、「10秒台前半は余裕でしょ!!」とのこと。

その内容は、BCのキットを使った3.4ℓ化と、ザウルの手によるヘッド加工など。そして、タービンはT88改を装備し、シャシダイナモ上では1000psオーバーを記録。燃料系のキャパシティから、実際の出力は800~900ps程度と考えられる。

ご存知!? OPT2のカジ編スーブラ。カジ編のプライベートマシンで、社内一番のパワー番長となるべく、1000psを目指してしまっただけ。



ENGINE

HKSのVカムを組み込み、3.4ℓ化されたエンジンのトルクはおおよそ100kgf-m。3000rpmもあれば街乗りはじゅうぶんこなせるほど、低速からトルクが立ち上がる。タービンはT88改、最大ブースト圧1.8kg/cm²、レプリミットは7500rpmに設定している。



制御はFコンVプロ(ver.4.0)。可変バルタイの設定やプロスタートなどの機能を使っている。ブーストコントロールはEVC VIで、今後スピードと連動したブースト圧設定などを行いタイムを詰めていく予定。

SPECIFICATION

2JZ-GTE改3.4ℓ(最大ブースト圧1.8kg/cm² 1000ps) トラストT88改タービン ザウルスヘッド加工 BC3.4ストローカーキット トラスト・サージタンク/インタークーター インフィニティスロットル HKSカムシャフト(IN・EX: 264度)/FコンVプロ(ver.4.0) ヤシオファクトリーラジエター ブラックオルタネーター OS試作クラッチ クスコLSD D2ストリートサスペンションキット フージャーDOTラジアル(F: 255/50-16) ほか



インテーク側のヘッドライト部にはドライカーボン製のインテークダクトを製作し、タービンに走行風を直接送る。また、もともと両サイドにあったダクトは走行風の抵抗を抑えるためドライカーボン製のパネルで塞いでいる。



INTERIOR

リヤシートや内装パネルなど不要なものは全て取り外して軽量化。リヤゲートのガラスもドライカーボン製のパネルと交換することで、大幅な軽量化を実現している。



FOOTWORK

サスペンションはHKSのドラッグダンパーを組み込み、アーム類をイケアフォーミュラ製に交換。軽量のTE37に、フージャーのドラッグラジアル(315/35-17)を組み合わせる。



最高速仕様を目指した時に製作したエンジンは、HKSのキットで3.4ℓ化されビッグバルブ化やポート加工などフルチューン。ブースト圧は通常1.5kg/cm、最大2.4kg/cmでは1200ps出ている想定。



ナンバーつきでもこんなに速いんです!!



現在装着するタービンはギャレットのGTX3582Rツイン。1機で700ps以上の大型タービンなのに、レスポンスに優れているのはさすが最新設計。



ヴェイルサイド製のサージタンクと100φのスロットルを組み合わせ大量の空気をシリンダーに送り込む。インジェクターは海外製の2200cc、制御はFコンVプロのVer.4.0を使用。

もともと最高速を目指して製作したが、ドラッグレースに向けて仕様変更。以前のGT3037ツインで9秒8までタイムを記録、さらにタイム向上を目指し、タービンをギャレット・GTX3582Rのツインに変更。

最大ブースト圧を2.4kgに設定し、最高出力は1200ps!! 現在のベストタイムは9秒7だが、さらなるタイムアップを予感させられる速さを持つという。

もちろん、ボディの軽量化も抜かりなし。ドアやハッチバックガラス、ドラッグウイングなどはすべてドライカーボンで製作。車内も不要なパーツは全て取り払い、ロールケージも装備。さらに、フルスポット増し補強を加えるなどして、ナンバー付きながらも9秒前半を目指すホンキの仕様だ。

BEST TIME(E/T)

11"265

60feet <<18m>>	1"930
330feet <<100m>>	5"070
660feet <<200m>>	7"420 / 162.08km/h
1000feet <<300m>>	9"485
1/4mile <<400m>>	11"265 / 197.86km/h
330-660feet <<100-200m>>	2"350
660-1/4mile <<200-400m>>	3"845
Average Speed	128.57km/h

STREET TUNED

SUPRA [JZA80]

Driver カジ編
製作ショップ ザウルス



3.4ℓ化+ビッグシングル 目標は無軽量の快適仕様で10秒台前半!!

DRIVE TRAIN & INTERIOR

ミッションは定評のあるシュヴェーレン製強化AT。ミッション操作とアクセルオフを必要としないぶん、加速が続くのが最大の魅力。逆に、耐久性は限界ギリギリでシビアな管理を心にかけている。ダッシュボードにはスタックメーターなどをシンプルに配置。



ENGINE

エンジンには信頼性の高いパーツを使用し、レプリミットは9000rpmに設定。圧縮比もノーマル8.5:1に対して9.5:1に変更し、レスポンスも高めている。2JZチューンを得意とするマテリアルオートが製作したエンジンの最高出力は1100ps!!



タービンはT8834Dをチョイスし、ブーストは通常時2.0kg/cm²、最大で2.2kg/cm²に設定。ブーストはEVCを使用し、エンジンはVプロで制御している。エンジンパワーは、ATの強制的限界とせめぎ合いながらセッティングアップされている。



オートマの限界に挑んできました!!



NOSはオリジナルのセッティングで、約300ps分のアドバンテージ。噴射タイミングは自動にも手動にも切り替えられ、効果的な使い方ができるという。



あくまでハイパワーATマシンに拘る名物ドラッグラー、高田のお父さん。その情熱は10年以上冷めることなく進化を続け、今回もベストを更新、8秒台目前までたどり着いた。1100psのエンジン出力を受け止める強化ATは、シュヴェーレンとタッグを組んで進化させてきたもので、走行データをしっかりと取り、クラッチの滑りや油圧の変動など、完全にデータを取ることで「壊れても



ボンネットやトランクといったボディパーツにはサブライプ製のドライカーボンを使用。1プライの超軽量仕様なため大幅な軽量化を実現している。

8秒台に迫る仕様のためブレーキ用パラシュートを装備、タイヤはプロコンクラスの中では少数派のストリートラジアルを装着。

挑まねばならぬ勝負時「以外は、安定して走らせることができるようになってきたという。1000psオーバーの全開走行を可能とする強化ATとは、これまでの常識を打ち破る耐久性だ。また、ボディの作り込みも見どころ。1プライのサブライプ製ドライカーボンボンネットをはじめ、トランクやドラッグウイングなど超軽量パーツが目白押しとなっている。

P-COMP CLASS

3.1ℓ/980psを搭載する

ストックボディのレコードホルダー!!



SUPRA [JZA70]

Driver 中山和博

製作ショップ エスペランサ

BEST TIME(E/T)

8"906

60feet <<18m>>	1"599	
330feet <<100m>>	4"041	
660feet <<200m>>	5"930	210.52km/h
1000feet <<300m>>	7"538	
1/4mile <<400m>>	8"906	263.34km/h
330-660feet <<100-200m>>	1"889	
660-1/4mile <<200-400m>>	2"976	
Average Speed	162.63km/h	

SPECIFICATION

2JZ-GTE(最大ブースト圧2.5kg/cm² 980ps) HKS-T51R SPL/FコンVプロ/EVC オリジナル・ハイカム(IN・EX:288度) 東名パワード・ピストン キャレロ・コンロッド NOS サード・インジェクター トラスト・インタークーラー OS・クラッチ ジェリコ・エアシフター R200デフロック フージャー・ドラッグラジアル(29×12.0-15) ほか

BEST TIME(E/T)
9"042

60feet <<18m>>	1"538
330feet <<100m>>	3"973
660feet <<200m>>	5"918 / 202.28km/h
1000feet <<300m>>	7"614
1/4mile <<400m>>	9"042 / 252.33km/h
330-660feet <<100-200m>>	1"945
660-1/4mile <<200-400m>>	3"124
Average Speed	160.18km/h

**P-COMP
CLASS**

SPECIFICATION

2JZ-GTE(最大ブースト圧2.2kg/cm² 1100ps) T88-34D
HKS/ハイカム(IN・EX:272度)/ピストン/FコンVプロ/E
VC/インタークーラー/オイルクーラー トラスト・サージタンク/
エキマニ 純正改クラック ナブレック・スロットル デンソー・イ
ンジェクター NOS シェヴェーレン強化AT OS-LSD ワン
オフマフラー オリジナルアラゴスタ車高調 フージャーDOTラ
ジアル(R275/40-17) ほか



MARK II [JZX101]

Driver **高田 哲**

製作ショップ **マテリアルオート**

**常識を覆す1100psの強化AT仕様
セットアップをさらに詰め8秒台突入は目前だ!!**

INTERIOR

ダッシュボードは取り払われ、必要最低限の装備が配置されるインテリアは、ドラッグレーサーそのもの。ジェリコのエアシフターはハンドルに付くスイッチでチェンジされるため、タイムラグが少ない。



センタートンネル上にはサイドブレーキレバーをはじめ、各種計器類やミクスチャーコントローラーなどが取り付けられる。

タービンはT51R SPLを組み合せ、最大ブースト2.5kg/cm²に設定。タービンまわりのセッティングは昨年と同様のため、NOSの追加でタイム更新を狙いたいところだという。



ENGINE

セッティングを煮詰めながら記録更新を狙ってきた3.1ℓエンジンは、IN/OUT:288度に設定されたオリジナルのカムや東名パワー製87.5φピストン、キャレロ製コンロッドなどで構成される。

昨年のD&Sナイトで、国内ストックボディFR車の最高記録となる8秒415を叩き出した中山スープラ。
エスペランサが本格的に仕上げたメニューは、3.1ℓに拡大された排気量に加え、最大ブースト2.5kg/cm²に設定されたT51R SPLタービンの組み合わせで980psを発揮。
さらに、エンジンのパフォーマンスを活かすべく、ジェリコ製エアシフターを組み合わせて、シフトロスをも最小限にとどめている。
また、ハイパワーになるとブローしがちなトヨタのデフはキャンセルし、日産のR200デフを加工装着している。



年内にさらに記録更新したいですネ!



足下は昨年の大記録樹立時に使用していたのと同様にフージャーの29インチドラッグラジアルを装着。サスペンションのセッティングもベストな状態にもっていったという。

ARISTO [JZS161]

Driver 石井康晴

製作ショップ テクニカルショップ・アンフィニ



チューンド2JZは
高トルクで
乗りやすいですよ!!



DRIVE TRAIN

普段から乗っているという車両の室内は、AT仕様で快適そのもの。長年のノウハウを蓄積してきたアンフィニの強化ATは信頼性も高い。アムクレイドなどにも参戦しているが、特に大きなトラブルもなく9秒台まで記録していて理想的な使い勝手だという。



ENGINE



エンジンはHKSの3.4ℓキットを使用。ATの特性に合わせ、レスポンスを優先した吸気系はノーマルサージタンクとバルブスロットルの組み合わせ。主に街乗りで使用するから、エアコンやオーディオといった快適装備はそのままに、パワーユニットの強化とそれに対応した駆動系のキャパシティ向上をメインに行っている。最大ブーストは2.4kg/cmに設定。

SPECIFICATION

2JZ-GTE改3.4ℓ仕様換装(最大ブースト圧2.4kg/cm 1100ps) HKS-T51R SPL-BBタービン/3.4ℓキット/ハイカム(IN・EX: 264度)/FコンVプロ アンフィニ強化AT/ワニオフマフラー NOS フージャー・ドラッグラジアル(275/40R17) ほか



NOSはボンベを2本搭載し容量を確保、ノズルも2系統でセッティングし、低速からブースト圧の立ち上がる1200psを実現。最大トルク130kgmにまでスペックアップを果たしている。

スタート前の停止時にも、温度の低いフレッシュエアーを送り込むためのタービン用の吸気ファン。コンパクトなサイズにも関わらず風量は多い。スタート時の吸気温度を安定させる効果は大きい。

ATの強化とGTX4294Rで 2014は9秒台入りを目指す!!

ARISTO [JZS147]

STREET
TUNED

Driver 秋本直行

製作ショップ テクニカルショップ・アンフィニ

これまでのTO4Zは10秒5前後で頭打ちしていたため、2014年に向けGTX4294Rタービンへと交換した秋本さんのアリスト。エンジンの仕様は変更なく、タービンとセッティング変更で今回がシェイクダウンとなった。しかし、ブーストコントロールの不調により今回は結果が出せず。次回こそ9秒台に突入を目指す。



TIRE & BODY

タイヤはフージャーのドラッグラジアルを使用。幅を315まで拡大したことにより、ノーマルボディでは収まりきらないためオーバーフェンダーを付けて対応した。

SPECIFICATION

2JZ-GTE改900ps(最大ブースト圧2.0kg/cm) ギャレット・GTX4294R HKS・ハイカム(IN・EX: 264度)/FコンVプロ/ピストン/コンロッド/クランク/EVC トラスト・インタークーラー/オイルクーラー サード・インジェクション/ラジエター NOS アンフィニ強化AT/ワニオフ・サージタンク/エキマニ/フロントパイプ/マフラー フージャー・ドラッグラジアル(315/35R17) ほか



原因を見つけて
次こそ9秒台!



ENGINE

エンジン内部までしっかり強化し、過渡特性が緩やかなノーマルサージタンクで強化ATとのマッチングを計る。新たに取り入れたGTX4294Rで最大ブースト圧は2.0kg/cmに設定している。NOSはリヤシートを取り外してボンベを搭載し、ウェットショットをデュアルで装着。ソレノイドバルブなども見栄えのするようにレイアウトすることで、ショーアップ効果も高い。



快適装備はそのままにフルチューン ストリート兼用のATドラッガー!

STREET
TUNED

BEST TIME(E/T)

10"351

60feet <<18m>>	1"758
330feet <<100m>>	4"600
660feet <<200m>>	6"832 / 179.25km/h
1000feet <<300m>>	8"744
1/4mile <<400m>>	10"351 / 226.31km/h
330-660feet <<100-200m>>	2"232
660-1/4mile <<200-400m>>	3"519
Average Speed	139.93km/h

足下はフージャーのドラッグラジアル、
275/40-17をセット。もちろんドラッ
グ出走時のサスペンションのセッティ
ングはドラッグ用に変更している。

完全街乗り700ps仕様!! 普段のラジアルのままドラッグに挑戦

SUPRA [JZA80]

Driver 大橋正欣
製作ショップ ザウルス

10年乗っても
エンジンは絶好調です!!

BEST TIME(E/T)

13"302

60feet <<18m>>	2"725
330feet <<100m>>	6"483
660feet <<200m>>	9"260 / 140.07km/h
1000feet <<300m>>	11"519
1/4mile <<400m>>	13"302 / 206.91km/h
330-660feet <<100-200m>>	2"777
660-1/4mile <<200-400m>>	4"042
Average Speed	108.88km/h

SPECIFICATION

2JZ-GTE改3.1ℓ(最大ブースト圧1.7kg/cmℓ) トラスト・T88-34Dタービンキット/
ピストン/コンロッド/インタークーラー/オイルクーラー HKS・ハイカム(IN・EX:
272度)/FコンVプロ/レーシングマフラー/EVC N15バルサースロットル OR
C・クラッチ TRD・LSD アラゴスタ車高調+ロベルタカップ アドバンスポーツ
(F: 235/35ZR19 R: 275/30ZR19) ほか

完成は10年以上前で、これまで大切にコンディ
ションを維持してきたJZA80。今年で最後になると
いう仙台ハイランドの事情を知り、久々にゼロヨン
のチャレンジとなった。この車両のアタックの特徴
は、普通の街乗りラジアル、アドバンスポーツを履
いての走行というところ。ほとんどの車両が専用
設計のフージャーであることから、対比してタイヤ
性能なども計れるデータだ。

ENGINE

ストリートカーとして使用してきた10年間、メンテナンスはしっかりとしてい
たが、特に仕様変更は行わなかったというエンジン。今でも絶好調を維持、
高い耐久性があるのもJZ系エンジンの大きな特徴だ。トラストの87φ鍛造
ピストンを使用して排気量は3.1ℓに拡大、タービンはトラストのT88-34D
をキットで装着。EVC6を使用し最大ブーストは1.7kg/cmℓに設定している。

ストリート用にロベルタカップが前後に装着された
アラゴスタ車高調。その剛性は高く、ドラッグコース
での走行にもまったく支障なし。インテリアには6点
式のロールオーバーや追加メーターが備わっている。
もちろんエアコン&オーディオなど快適装備は完備
されている。



SUPRA [JZA80]

Driver 山口幸治

製作ショップ ファーストウェイ



燃料系には
拘っていますヨ!!

ウィリーによるトラクション抜けを防ぐため、巨大なインタークーラーとラジエーターの間に燃料タンクを移設。細かい仕様変更ながら効果は抜群。

ENGINE

走るために必要最低限のユニットを組み合わせるスパルタンなエンジン。潤滑系はドライサンプ化されている。3.2ℓ化された高回転仕様の2JZに組み合わされるのは、ギャレットのGTX4718R。レブリミットはなんと9500rpm、最大ブースト圧は2.3kg/cmに設定している。

FOOTWORK

数千psのエンジンにも対応する大型のナローデフ。ショックアブソーバーはコニのドラッグマシン用システムで、走行中に減衰力を変化させることができる。



メカポンプ式のエアロモテック製燃料ポンプはアルコール燃料を大量に送り込むためにセット。ポッシュ製を連ねることを考えると安定した供給を小スペースで行えるという。インジェクターは850ccのデュアルドライブ。



SPECIFICATION

2JZ-GTE改3.2ℓ仕様(最大ブースト圧2.3kg/cm 1300ps) ギャレット・GTX4718Rタービン JUN・クランク/コンロッド CP・ピストン HKS・ハイカム(IN・EX: 272度)/FコンVプロ オリジナルサージタンク/エキマニ/チタンマフラー ドライサンプ インジェクター・ダイナミクス・850ccインジェクター エアロモテック・機械式燃料ポンプ リバティ・エアシフター KONI・エレクトリックエアショック フォーガードラッグスリック(34.5×17.0-16)ほか

最高出力1300ps、ベストタイムは7秒19をマークするファーストウェイ・スーパードラッグクラスで、国産最速記録を競い合うマシンだ。ちなみに、プロストックというのは、シャーシをチューブ(パイプ)で製作し、その上に市販車のボディ(の一部)をカウルとして載せたもので、このマシンは、アメリカで作られたシャーシやカウルが使われている。

今シーズンの課題は、過大なウィリーを抑えトラクション性能を直進力に換えること。そのため、リンクの調整や燃料タンクなどの重量物をフロントのオーバーハングへ移設するなど変更を加えてきた。

エンジンは高回転まで回すため、以前の3.4ℓから3.2ℓへとストロークをダウン。燃料はオクタン価が高く出力を得やすいアルコールを主体にしたものを使用している。

また、サスペンションにはコニ製のデジタル制御式を採用。走行中にダンパーの減衰力を自動で制御し直進性を高めている。

目標はコースがクローズになるまでの間に6秒台入れることだろう。

SPLパーツで組み上げられた 1600psの モンスターエンジン



PRO-STOCK
CLASS



BEST TIME(E/T)	
8"131	
60feet <<18m>>	1"272
330feet <<100m>>	3"465
660feet <<200m>>	5"249 / 216.17km/h
1000feet <<300m>>	6"795
1/4mile <<400m>>	8"131 / 261.44km/h
330-660feet <<100-200m>>	1"784
660-1/4mile <<200-400m>>	2"882
Average Speed	178.13km/h

400mで300km/h越え!! 国内最速の 2JZチューンド搭載マシン

PRO-STOCK
CLASS

BEST TIME(E/T)		
7"380		
60feet <<18m>>	1"165	
330feet <<100m>>	3"134	
660feet <<200m>>	4"765	233.61km/h
1000feet <<300m>>	6"181	
1/4mile <<400m>>	7"380	301.74km/h
330-660feet <<100-200m>>	1"631	
660-1/4mile <<200-400m>>	2"615	196.26km/h
Average Speed		



TUNED 2JZ
UPER BATTLE!!
SENDAI HI-LAND OPENING FES 2014
@JAPAN DRAG RACEWAY



ENGINE

JUNにオーダーメイドしたクランクやコンロッドを使って3.2ℓ化。耐久性を高めるためにブロックの強化処理を行い最終的には、T88ツインで1600ps程度まで出力を高める想定。現在はセットアップ用に組んだT88-34Dで約1000psだ。



EXHAUST

ワンオフで作られるマフラーは45φのサイド出し。輪切りを溶接で張り合わせた作りは、効率的な曲線を描きルクスも美しい。エキマニも専用のワンオフ品。

SPECIFICATION

2JZ-GTE改3.2ℓ仕様(最大ブースト圧2.3kg/cm² 1000ps) トラスト・T88-34D HKS・FコンVプロ ブロックセメント&SUS棒詰め加工 JUN・90mm削り出しクランク/1断面コンロッド/3.2ℓキット コスワース・ピストン オリジナルカム(IN・EX: 264度 12.8mmリフト)/115φスロットル ドライサンプ 電動ウォーターポンプ ワンオフ45φエキマニ・サイド出しマフラー レンコ・5速エアシフター RAM・8インチスライダークラッチ 9インチナロープロギア KONIサスペンション F: ミッキートンブソン・ETフロント(26×4.5-15) / R: ETドラッグ(33×17-15) ほか

データロガーで検証する。



ドライサンプ用のオイルタンクは助手席側エンジンルーム内にレイアウト。安定したオイル循環は、ハイスベックエンジン作りの基本だ。



SC300 [JZZ30]

Driver **鈴木俊文**

製作ショップ **ブラックライン**

まだまだ全開は
これからのクルマです!



本物のドラッグマシン(?!?)に憧れ続け、ついに自分のプロストックを手に入れ、昨年の夏より走り始めたブラックラインのSC300(ソアラ)。
じっくりドライバーがマシンに慣れ、シャシのセットアップを煮詰めることを第一目標にしているため、まだ本当の全開走行まで到達していないが、ようやく7秒台が見え、ライバルと勝負しようというところまでたどり着いた。
搭載される2JZは、ブロックを特殊なセメントなどで補強、スペシャルオーダーのJUN製の削り出しクランクや1断面コンロッド、さらにオリジナルカムなどを使用し3.2ℓ化。まだタービンは暫定のT88-34Dのため1600ps弱程度だが、最終的には1600ps/130kgmを想定している。



三栄書房



イニシャルトルクが強い多板式のLSDは、少し動かすだけでもチャタリング音が生じたり、車庫入れがしにくかったり、タイヤの摩耗が多かったりと、ストリートではネガティブな要素もある。トルセンLSDはイニシャルトルクがゼロなので、こうした街乗り時のデメリットが少ないことが魅力。設定はトヨタの8インチ用で、取り付け確認された対応車種は新型86やクラウン、マークX、レクサスなどとなっている。JZX100用LSDが新型86に流用できるんだから、逆パターンでツアラー系への装着も可能だろう。

「LSDと言えは多板式」の常識を覆す!?
新設計のギヤ形状の採用で
ロック率を大幅アップさせた
トルセンLSDがサードから新登場!

左右輪にトルク差が発生した際に、ギヤの力によってアクセルオン時は内側に、アクセルオフ時は外側にサイドギヤを押しつけることで、もう一方の車輪にトルクを伝えるのが従来のトルセンLSD。タイプレーシングはサイドギヤを2本化することで、加速時も減速時も外側と内側の両方向に押しつける力を発生。この新設計によって、アクセルオン時で133%以上、アクセルオフ時に124%以上のロック率(従来比)を達成しているという。



SaRD

TORSEN Type Racing

価格：18万円

対応車種：ZN6/GRS20#/GRS21#/GRX13#/GSE20/GSE25/GSE30/GSE35/GRL11/ZC6

サード ☎0565-53-1166 <http://www.sard.co.jp>

低イニシャルで街乗りがしやすく しっかりロックする特性は魅力

チューニングパーツに求められる性能や特徴は、クルマの仕様や用途、ユーザーの考え方やセットアップの方向性などによって変わってくるもの。

たとえばLSDなら、マイルドな効きを求める人もいれば、初期からレスポンスよく効くのが好みという人もいる。ストリート仕様なら「しっかり効いて欲しいけど、バキバキ音や引きずりなどが気になる」なんて人も少なくないだろう。

そんななか、サードからトヨタ車に向けて『トルセンタイプレーシング』という新製品が発表された。

トルセンLSDというと、イニシャルトルクがゼロの状態から、ギヤの駆動力によってリニアでスムーズなトルク配分が行われるのが特徴。多板式LSDほどではないけれど、トルク感応式LSDのなかでは効きが強いほうに分類されるアイテムだ。

うに分類されるアイテムだ。

そしてこのトルセンタイプレーシングは『新機構の採用で従来よりも高ロック率を実現したトルセンLSD』だという。

そうすると気になるのは「イニシャルトルクがかかっていないことによる乗りやすさ」に加え、「多板式LSDと比較して、十分なロック力が発揮されるのか?」というところ。

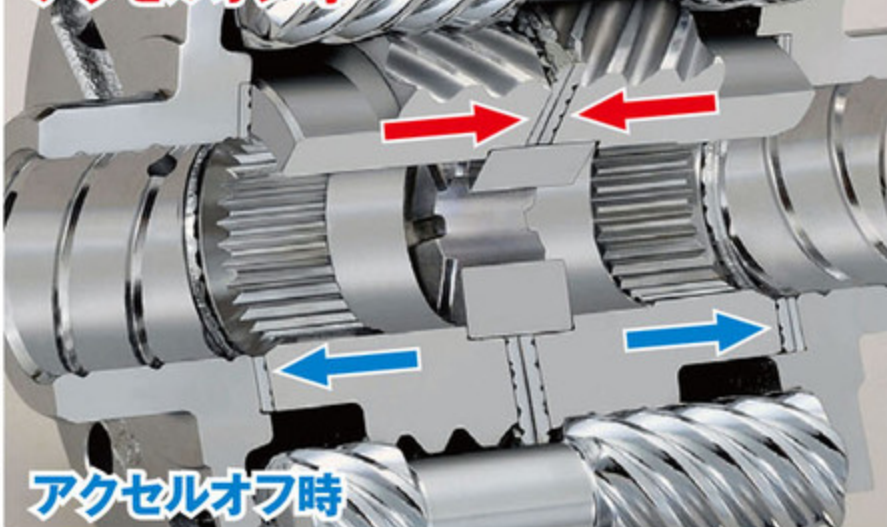
このあたりをサードに聞いてみたところ「街乗りからサーキットまで、スムーズに不快さを出さずに、それでいて十分なロック率を発揮します。特に、質感を求めるチューニングカーにはオススメです」とのこと。

まだ現物による乗り比べはできていないけれど、高イニシャルの多板式のデメリットである低速旋回時の引きずりがなくなれば、街乗りなどがスムーズになるのは明らか。

要チェックの新製品として紹介しておこう。

スタンダードトルセン

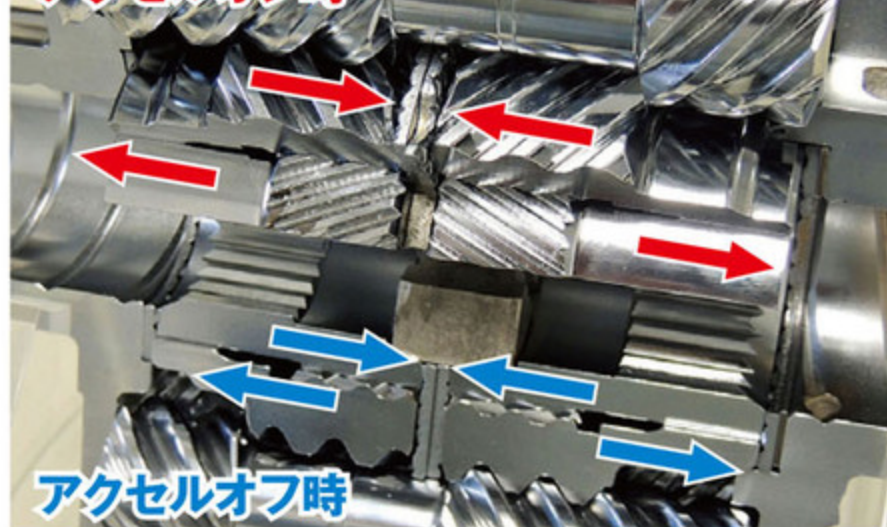
アクセルオン時



アクセルオフ時

トルセン タイプレーシング

アクセルオン時



アクセルオフ時

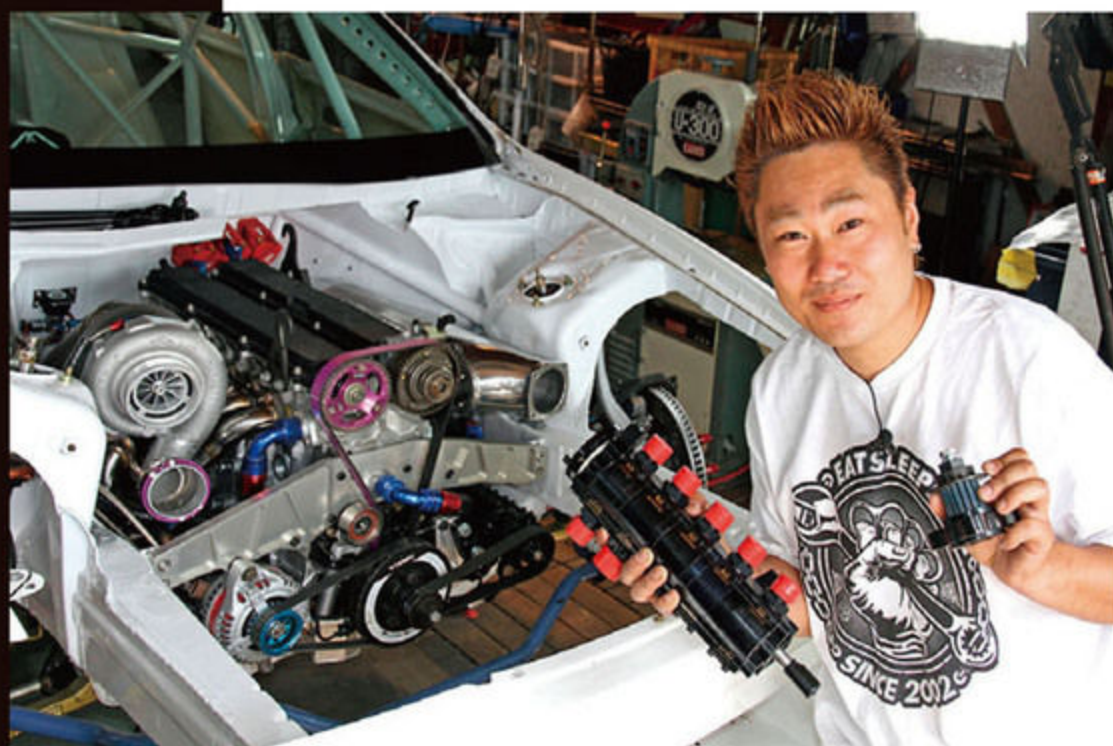


三栄書房

特集

2

TUNED 2JZ SUPER BATTLE!!



18 新ステージ突入!!

入門から
ハイエンドまで

1JZ / 2JZ テクニカルガイド

REGULER CORNER

- 55 暴走機関車Daiちゃんの生涯走り屋宣言
- 57 DFellow アベちゃんの新米シャチョー奮戦記
- 58 目指せ! 世界最速 アンダー鈴木のやりすぎDIY講座
- 60 若手チューナーの月イチ誌上BLOG!? やんコラ
- 80 カバーマシン Bee☆Racing×CROWN[GRS184]
- 92 スピンアウト倶楽部
- 105 サンデーレースカレンダー
- 111 NEW PARTS GALLERY 2014
- 123 NEWS&インフォメーション
- 128 モニター報告
- 143 OPT2注目! PRO SHOPガイド
~AIR DRIVE AP1~
~ZESTY Z16A~
~HS-STYLE HA23~
~ADMIX BNR32~
~TUNING GARAGE Gluck EG6~
- 157 モニター募集
- 158 読者プレゼント

注目企画

- 65 S15が茂原ツインを完全占拠!!
第2回 S15シルビア
オフラインミーティング
- 70 2014 JAPAN DRAG OPENING FESTIVAL
- 84 15インチの限定生産モデル登場!!
Volk Racing TE37V SL
- 150 TUNING CAR WORLD SHOWDOWN 2014
パーキングP

SERIES

- 74 月イチ入門DIY
#4 灯火類のLED化に挑戦!!
- 86 Power Check Meeting2014
パワーチェックミーティング 2014 in ラスティー
- 154 10年放置のチューンドR復活プロジェクト
BNR32 GT-R RESTORATION REPORT



OPTION2

オプション2 7月号

発売: 2013年6月11日
(毎月11日発売)

発行人: 鈴木賢志
発行所: 株式会社三栄書局
〒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

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月下旬 発売予定!!

JZテクニカルハンドブック&DVD (仮題)

役立つDIYなど満載のDVD付きで

鋭意製作中!! 乞うご期待!!

入門パーツ取り付けDIY
最新チューン&マシンチェック
超お役立ちメカニカルガイド
and MORE...



※表紙デザインはイメージです

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。

夏のお祭りイベント情報!!



7月20日
開催!



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(北海道河東郡上士幌町字上士幌基線241)
参加料金: 1万5000円(入場無料)
◎ 上士幌DRAGFESTIVAL実行委員会
<http://hokkaido-drag.com>

オープン
トナメ
ント各
クラス
に
OPTION
2トロ
フィー
を
進
呈
!

北海道DRAG FESTIVAL in Summer

道内各地から直線番長たちが集って開催されるドラッグレースイベント。旧車からインポートカーまでオールジャンルのマシンが集まるのはもちろん、今年は本州からも国内トップクラスの有名マシンが上陸予定。参加者はもちろん、ギャラリーだけでも楽しめること間違いナシだ! ちなみにタイム別で8台(予定)ごとに区切りトーナメントが行われるオープントーナメントの各クラス優勝者にはオプション2トロフィーを進呈の予定、アムクレイドクラスへの参加は、全国大会につながるポイントも付与されるぞ。

D&S Night FINAL with Team GOOD LUCK

開催日時: 8月2日 12:00~
開催場所: 仙台ハイランド ジャパンドラッグレースウェイ(宮城県仙台市青葉区新川早坂12)
走行クラス及び参加費:
▶プロドラッグクラス 3万円
▶プロGTRクラス 3万円
▶OPENトナメントクラス 1万5000円
▶チャレンジクラス 1万円
▶ドレスアップ、痛車、RV、SUVクラス 5000円
◎ チームグッドラック
<http://www.teamgoodluck.com>



日本唯一の本格ドラッグコースで、ストリートゼロヨンのふんいきを彷彿とさせるナイト走行が楽しめちゃうお祭りイベント。本気でタイムを狙うドラッグマシンはもちろん、ナイトシーンが見せ場のドレスアップカーやオーディオマシンの参加也大歓迎!! 初心者向けのチャレンジクラスや体験走行などもあるので未経験者でも安心して参加できる。ケータリングサービスも充実していて、家族連れでも楽しめるイベントとなっているぞ。



8月2日
開催!

ドレスアップ
マシンの
ナイト
走行が
楽しめ
ちゃう
お祭り
イベン
ト!!

MAZDA FESTA in FUJI SPEEDWAY

7月5・6日
MOTOR GAMES
併催!



開催日: 7月5日(土)・6日(日)
開催場所: 富士スピードウェイ(静岡県駿東郡小山町中日向694)
開催カテゴリ: チューニングカータイムアタック(ショートコース)
※上位入賞者はレーシングコースタイムアタック券付(50名予定)
▶MAZDA車限定走行会(ショートコース)
▶ドリフト体験走行会(ドリフトコース)
▶MAZDA車限定ドレスアップコンテスト
▶富士スピードウェイ・レーシングコース パレードラン
▶各有名ショップ出展ブース
参加料金: 3000円(ドライバー1名入場料+展示駐車料 1日につき)
※その他、追加オプション料金でナイトパレード/ショートコースグリップ走行/ドリフトコースドリフト走行などあり
◎ MOTOR GAMES事務局 <http://motorgames.jp>



毎年恒例のMAZDA FESTAは
FSWで2DAY開催!!

RX-7やRX-8、さらにはロードスターやアテンザ、アクセラなどなどマツダ車ユーザーが全国から集まる年に一度の恒例イベント。2014年はフォーミュラDやタイムアタックイベントなどの複合イベント『モーターゲームス』との併催で、ステージを昨年までの筑波サーキットから富士スピードウェイに移しての開催となる。タイムアタックチャレンジやドレスアップコンテスト、レーシングコースでのパレードランなど、盛りだくさんの内容で2日連チャンでも楽しめること間違いナシ!!

今月号は、トヨタが生み出した最高傑作『JZエンジン』搭載車たちの、マシンメイキングや最新チューニング事情を大紹介! また、中古車購入時の注意点やJZマシンのウィークポイント、入門チューニングパーツの効果検証などなど、これからJZ搭載車をチューニングしていこうと考えている初心者や予備軍のみんなにも役立つ情報が満載!! 巻頭の2JZ搭載マシン企画とあわせ40ページオーバーの大・大・大特集、隅々までチェックして参考にしてくれ!

入門からハイエンドまで
新ステージ突入!!

1JZ/2JZ テクニカルガイド

MARKII

CHASER

CRESTA

VEROSSA

SUPRA

SOARER

ARISTO

and more...

パワーと耐久性を備えた
魅力満点の
JZチューンド大特集

パワー
チェックで
検証

実録フルノーマルから始める 1JZ入門チューニング

Gコーポレーション
中村さん

初心者
必見!!

サンプル車両
JZX100

ノーマル状態の
パワーも
みんな気になる
ところだよな!

サンプル車両は走行距離約
15万kmでフルノーマルの
チェイサー。今回はこのマシ
ンにエアクリナー、マフラ
ー、インタークーラーを装
着してその効果を比較検証
する。実際にライトチューン
で乗っているというツアラ
ーオーナーには役立つ結果
になるんじゃないかな!!

何psアップする!?

中古車を購入して、チューニングを施そうってことになるとそのパーツが「どれくらいの効果があるの? パワーがどのくらい出るの?」って気になるよね。というわけで、こ

のコーナーではフルノーマルのJZX100を用意してもらい、実際に入門チューニングパーツを装着しながらパワーチェックを実施。加えて、定番仕様のエンジンチューンも参考値なども交えて紹介していくので参考にしな!

交換
パーツ

GReddy | 価格: 4万4800円 (通信販売限定品)

マフラーTWM

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

チューニング必須項目のスポーツマフラー。ターボ車の場合は特に、ヌケのいいマフラーに交換するだけでタービンの効率が上がりブースト圧がアップ、結果大幅な出力向上につながるものが多い。JZX100は年式的に「中古車購入時から車検対応品が装着されていたのに、経年劣化で消音効果が低下して車検に通らなかった」なんて事例も増えているようす。マフラーも長い目でみれば消耗品ということを理解しておこう。パワー重視なら、サイレンサー内部で絞りのないタイプを選ぶといいぞ。



排気効率のよさを重視したストレート設計の砲弾型マフラー。オールステンレス製で耐久性も高く、軽量性能にも配慮した設計となっていて、リーズナブルな価格設定も魅力だ。競技専用部品となっているが、付属のインナーサイレンサーを装着すれば保安基準に収まるように車種ごとに設計されている(※ノーマル車両の場合)という。

AFTER

BEFORE

交換
パーツ

GReddy | 価格: 1万3800円

エアインクスBタイプ

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

エアクリナーは、もっとも手軽に交換できる入門編チューニングパーツの代表格。吸気効率をアップさせることが主目的で、ブーストアップやタービン交換によって吸入空気量が増える場合は特に吸気の抵抗軽減が重要となっていく。中古車のいつ交換されたかわからないモノは、汚れているようならフィルターだけでも交換しておきたいね。エアクリナーには、純正置き換えタイプもあるけれど、今回はより吸入効率アップが期待できるムキ出しタイプをチョイス。



3次元網状構造&高効率2層フィルターを採用し、高い集塵・濾過性能を発揮する「エアインクスBタイプ」。ファンネルアダプターや取り付けステーなども車種ごとに設計されているため、取り付けもカンタンだ。イエローのほかにブルーとレッドの交換用フィルターが用意されていて、エンジンルームのカラーコーディネートも可能だ。

1JZ/2JZ テクニカルガイド



別冊号にて紹介!! パーツ取り付け手順は

GコーポレーションGOちゃんの チェイサー育成物語!?

鋭意製作中のオプション2特別編集『JZテクニカルハンドブック&DVD』(仮題・7月26日発売予定)では、このチェイサーを題材に入門パーツ取り付け手順をレクチャー。さらに、今回よりさらに一歩進んだポン付けタービン仕様でのパワーチェック比較までお届けする予定だ。また、ドノーマル状態から行うパーツ取り付け行程解説、サーキットでのドリフトシェイクダウンなど、付録DVDにも収録して楽しくわかりやすく紹介していくので乞うご期待!



また、チューニングを進めていくうえで「この仕様ならパワーはだいたいこれくらいかな」という目安を知っておくのも、とても重要なこと。

目安となる数値を知っていれば、パワーチェックの結果から異常に気付くこともできるし、経験を積んでいけば体

ノーマルエンジンの最高出力や最大トルクは新車カタログなどに記載されているから、みんなも自分の愛車の純正値くらいは知っているはずだ。でも、発売から長年が経過して、走行高距離も伸びたクルマでは、実際にどれくらいのパワーやトルクが出ているか分からないよね。

そこで、愛車の健康状態を知るための指針として、チューニングする前後はもちろん、クルマを購入した際などにもパワーチェックをしておくことはオススメだ。

感でパワーを推し量ることもできるようなっていきからな。

逆に、気をつけた方がいい経験が浅いユーザーが素性のわからない中古車に乗ること。明らかに故障ならわかるだろうけれど、ちょっとした不調やその兆候などには気付き難いからね。気になっても「このクルマはこんな感じなのかな」と、そのまま乗り続けてしまう、なんてこともじゅうぶんありえるのだ。

というわけで、ここでは中古で手に入れたフルノーマルのJZX100のパワーチェックを実施。さらに吸排気チューンを行ったらどれくらいの効果があるのかを試してみよう。

出力値に関して、もちろん個体差や計測器による数値の差はあるだろうけれど、ここで紹介する結果を1JZチューンの目安として覚えておいてもらえると、参考になることも多いと思うぞ。



15万km走行のフルノーマルJZX100が 吸排気パーツの交換で

同時交換がオススメ!

GReddy | 価格: 1万3000円

アルミインテーク パイプセット

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

インタークーラーキットを装着した際に、車種によっては純正のゴム製パイピングが一部に残ってしまう場合がある(JZX100もエアクリーナー上部を通過する部分が該当)。高ブースト圧がかかるとゴム製パイピングが変形して吸気効率ダウンの要因になってしまうことも多いし、樹脂・ゴムパーツは劣化による破断も起こりやすいので、トラスでは同時交換を推奨している。



交換 パーツ

GReddy | 価格: 4万8000円

インタークーラーSPEC-LS

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

純正インタークーラーより大きな冷却コアを、フロント開口部など、走行風が当たりやすい位置に設置、吸入空気の温度を下げる目的のパーツが「前置きインタークーラー」。タービンで圧縮されると、吸入温度は大幅に温度が高まり、パワーダウンはもちろん異常燃焼(ノッキングやデトネーション)の原因になりかねない。また、JZX100世代の車両は保護制御によって、出力が自動的に落とされてしまうケースも多い。吸気温度を下げることで酸素量が増えパワーが出やすくなるということも覚えておこう。また、ピカピカのコアやパイピングはドレスアップ効果も高い。



トラスでは3種類のインタークーラーを用意していて、スペックLSはリーズナブルな価格が魅力のアイテム。軽量ストレートホールフィンチューブコアを採用し、冷却性能とレスポンスの良さを両立しているのもポイント。ブーストアップからポン付けタービン程度、400psくらいまでの仕様にマッチングする冷却性能を持つ。

気になるパワーチェック結果は次ページで!!

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

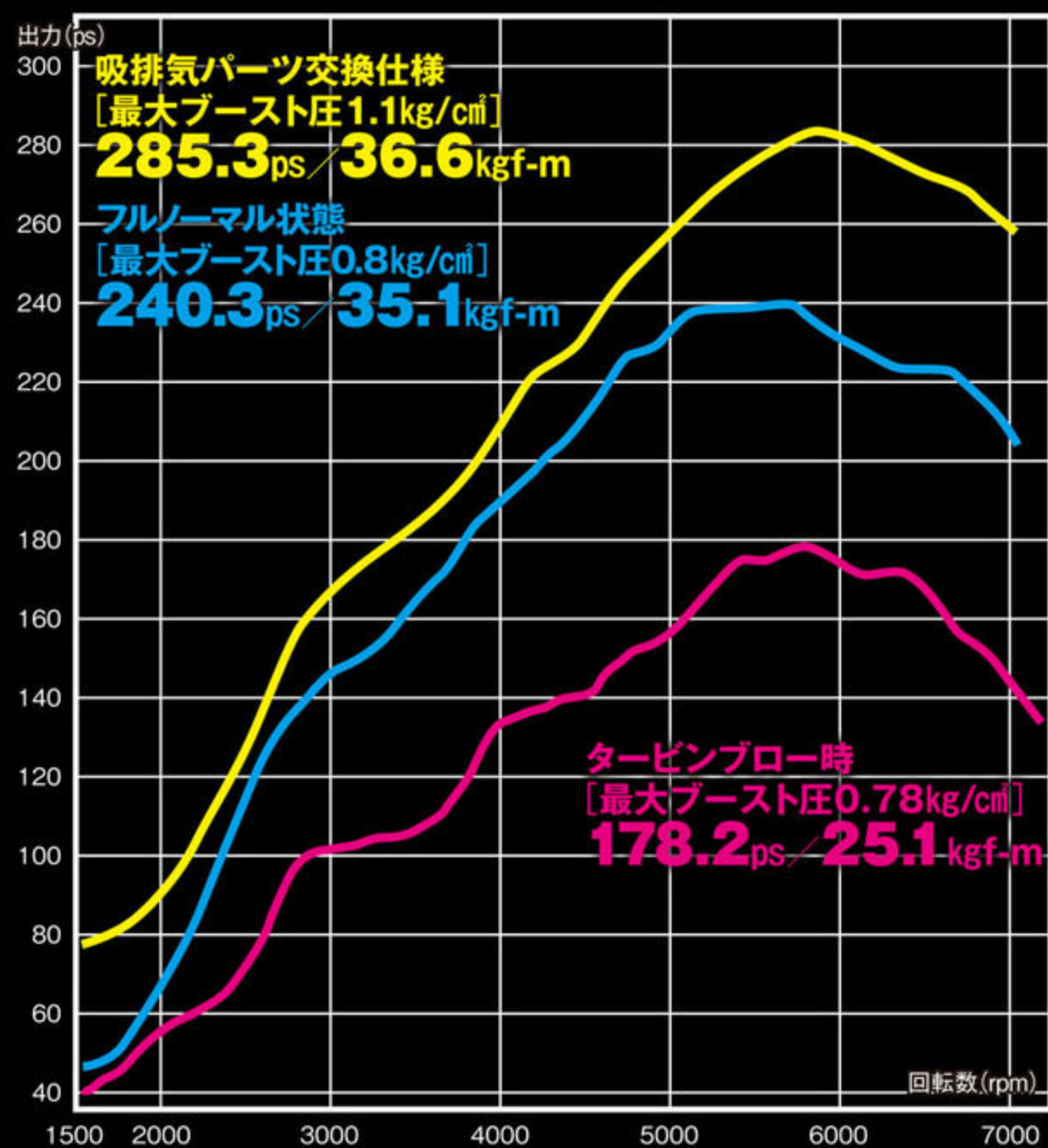
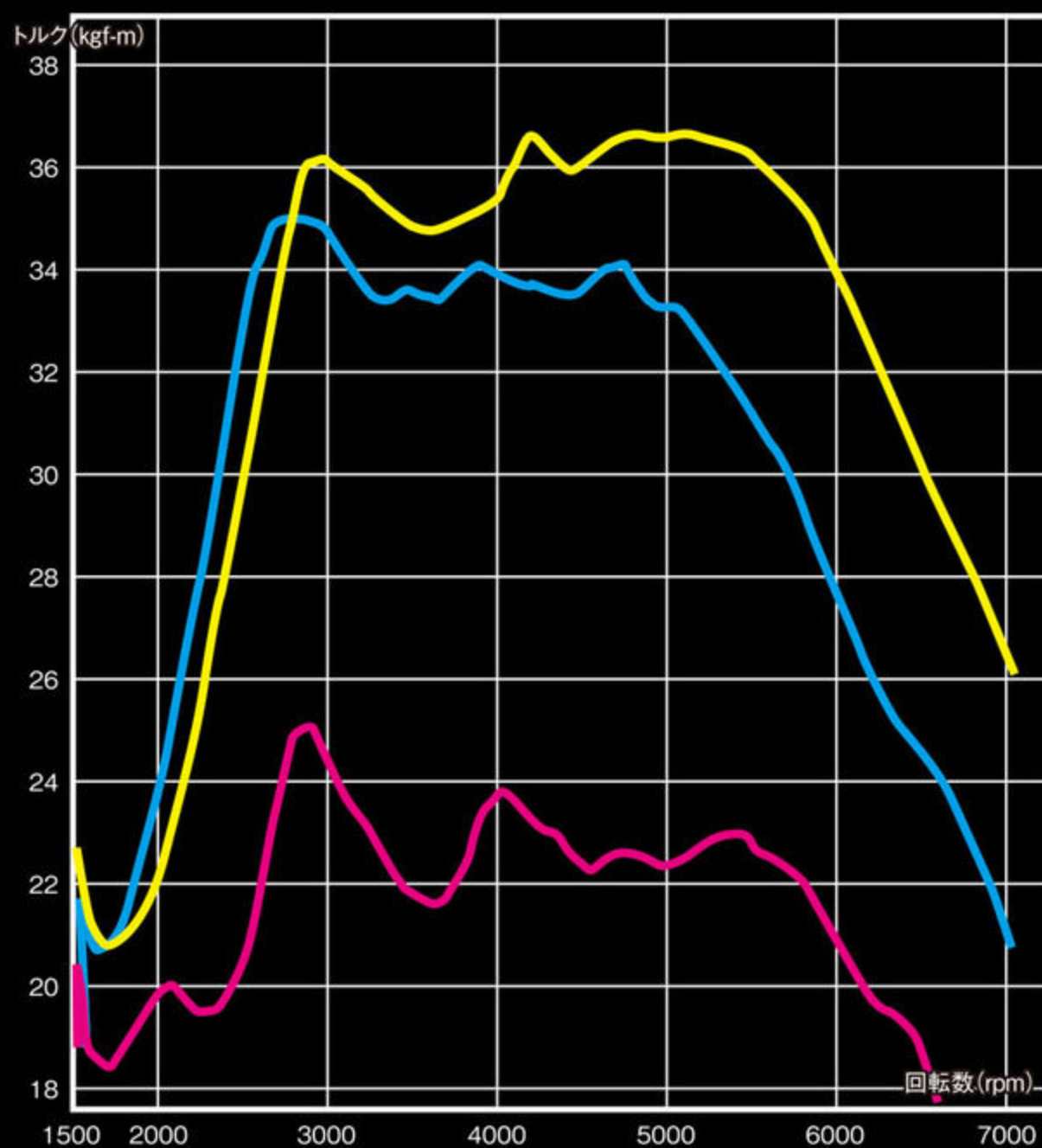
さらに速くなる

パワーチェックで
検証

実録フルノーマルから始める
IJZ入門チューニング

じょうぶで壊れにくい1JZエンジ
ンだけに、しっかりメンテナンスされて
いれば、走行距離約15万kmといっても
コンディションは保たれている場合も
多い。といいつも、用意した車両は
だいじょうぶ？ そもそも過走行の
ノーマルエンジンは何psくらい出ている
のか？というの、かなり興味があ
ったところ。

というわけで、まずはノーマル状態
で計測した結果は、ダイナパックの補
正係数なし(tcf1.0)で240.
3ps。ローラー式のシャシダイとの比
較では、だいたい1.2をかけた数値
に近い値とされているので280ps
近辺が参考値となるだろうか。



パワーチェックで純正タービンのブローが判明!



これが取り外した純
正タービン。タービ
ンブレードを手で回
すと回転がシブく、
少しだけオイルもに
じんでいる。もう少し
症状が進めば白煙
や異音といった発見
しやすい症状が出て
くるという。



ラスティ有田さんによると「ブースト圧が少し低い(最大
ブースト圧約0.76kg/cm²)くらいで、白煙など目に見える症
状は出ていないから、いちばん気付きにくいパターンだね。
排気量がソコソコあるので街乗りくらいは問題なくできちゃ
うんだ。うちのお客さんでも、同じパターンで壊れたまま乗っ
ていて、パワーチェックなどがキッカケで不調(ブロー)が発
覚したひとが何人もいるよ」とのこと。

中村さんも「おなじ車種の中古車を連続して仕入れてい
ると、たまに遅いクルマがあったりするんだよね。乗り比べ
ればさすがにすぐ分かるけど、経験値の少ない人だと気付か
ないと思う。中古車屋さんなどに並んでいる整備済みで保
証のあるクルマなら大丈夫だろうけど、格安車の現状販売、
試乗できない個人売買やオークションだと、同じようなハズ
レ物件をひいちゃう危険も高くなるかも!」とのこと。

中古車購入時は、そんなリスクも理解して購入方法を選ぶ
ようにしよう。



吸排気パーツの装着だけでも45psアップ! ECUのリセツティングで

そして、前のページで紹介した吸排気パーツを装着したただけの状態では計測すると、ダイナミックの計測値は、なんと285.3psを記録!!(ローラー換算すると340ps程度)

最大ブースト圧が0.3kg/cm²上昇するなど、吸排気効率アップの効果がいかに現れた結果となった。

パワーチェックに協力してくれたラスティの有田さんによると「純正タービン仕様でも、さらにブーストコントローラーやコンピューターセッティングによって最高で310psくらいまではパワーアップが可能だよ」とのこと。

というわけで、次のページではラスティが過去に製作したマシンで行ったパワーチェックデー

タを参考にしつつ、一般的な1JZステップアップチューンの目安を紹介していこう。

ところで、ここからは余談なんだけれど、今回の取材車両はフルノーマル状態でパワーチェックを行ったところ、なぜか明らかにパワーが低い!? という事態が発生。

原因を調べてみた結果、タービンがブロー寸前の状態でブースト圧のかけが悪かったことが判明。そこで、急遽中古品を用意し交換したが、まともなパワーチェック中にブローしてしまった。

年式や走行距離を考えると、タービンなどの補機類が壊れてもしかたのないことだし、今までギリギリ耐えていたパーツが、チューニングやパワーチェックによる全負荷・全開によって限界を向かえてしまったことも考えられる。また、素性のわからない中古パーツは、見た目がきれいでもコンディションがいいとは限らない。

「今回は、純正タービンでチューニングの効果を計るのが目的なんで中古タービンに交換したけれど、壊れたからといってアヤシイ純正中古タービンを用意して交換するのはオススメできないね、工賃も結構かかるし」「最近ではリーズナブルなポン付けタービンも発売されているから、そっちをオススメしたいな」と言うのが中村さんと有田さんの共通見解。

というわけで、ユーザーのお手本仕様を目指して、このチェイサーもポン付けタービンやカムなどを導入することに決定!

気になる次のステップの結果やパーツの取り付け方法は、オプシオン2特別編集『JZテクニカルハンドブック&DVD』(仮題・7月26日発売予定)で紹介する予定なので、楽しみにしていね。

レギュラーガソリンを入れるとどうなる!?

『ハイオク仕様のクルマにレギュラーガソリンを入るとどうなるか?』を実証したのがこのグラフ。燃料以外はまったくおなじなのに、40psもパワーダウンしてしまった。

これはレギュラーガソリンのほうがノッキングが発生しやすいため、エンジンが壊れないように自動的にコンピューターが「レギュラーマップ」を読みに行くセーフティ機能が働くからだ。

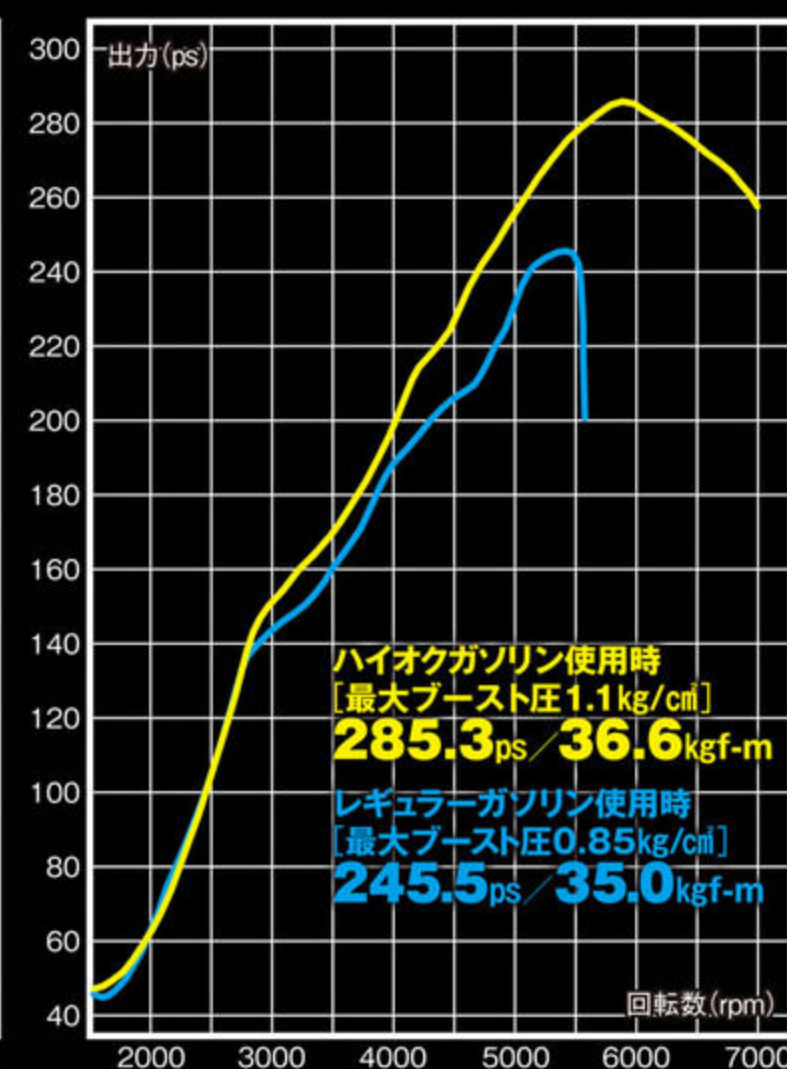
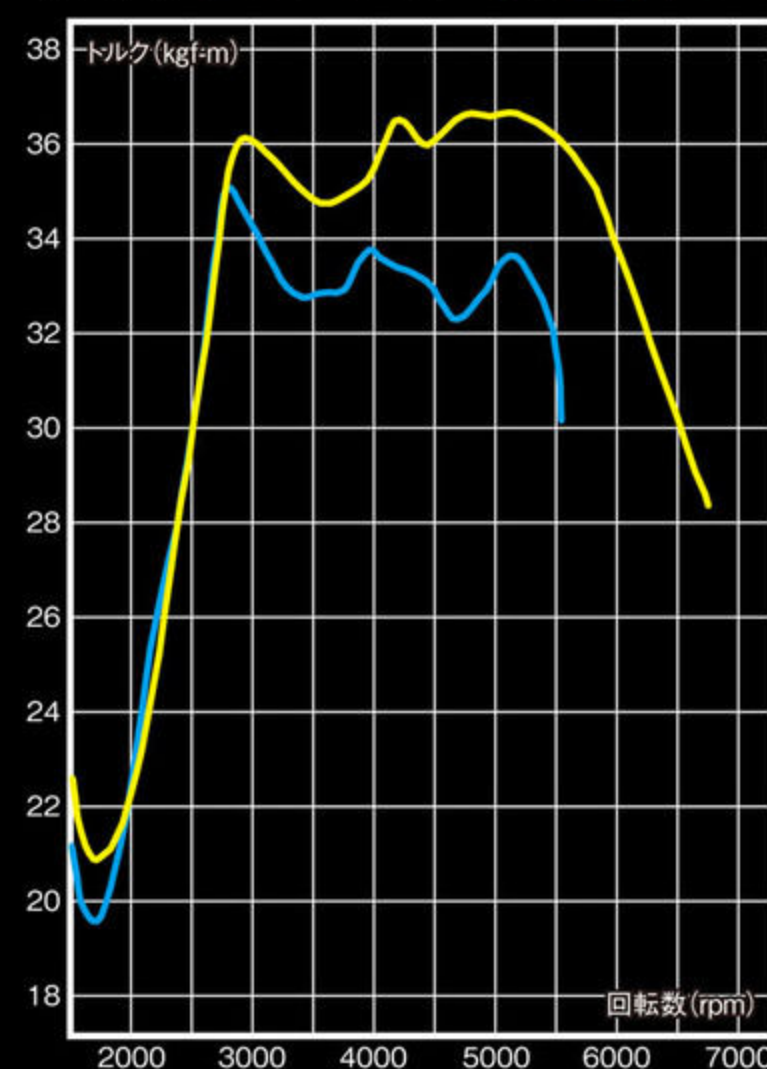
さらに余談だけれど、このレギュラーガソリン計測結果はETCSサブスロットルのカプラーを抜いて計ったときのモノで、カプラーを繋いだ状態だとさらにパワーダウンするという。

ちなみに、ハイオクガソリンをいれた状態でカプラーの抜き差しを試してみたけれど、こちらは計測結果に変化はなかった。「これは「TRC」スイッチをオフにしている、レギュラーガソリンではセーフティ機能としてサブスロットル制御が閉まる方向に働くことを示した結果だね」と有田さん。

というわけで、レギュラーガソリンを入れるとこんなにパワーダウンしてしまうってことをしっかりと覚えておこう。ちなみに、ノーマルの車両ならレギュラーガソリンを使っても致命的なトラブルを起こすことはないが、チューニングされたクルマ、特にコンピューターがハイオク専用でセッティングされた車両は、ノッキングによりブローしてしまう恐れもあるので、レギュラーガソリンを入れて燃料代をケチるのはご法度ぞ!!

ちなみに、質の悪いガソリンが売られている場合もあるので、いつもと違う(遅い)とかノッキングを感じたりしたときは、燃料を疑ってみることも必要だ。

ETCSのサブスロットル制御を手取り早くキャンセルするには、写真のようにスロットル部のカプラーを抜いてやればOK。ただし、メーターにチェックランプが点灯しっぱなしになってしまう。



STEP 3 タービン交換時には燃料系強化が必須メニュー

燃料ポンプ

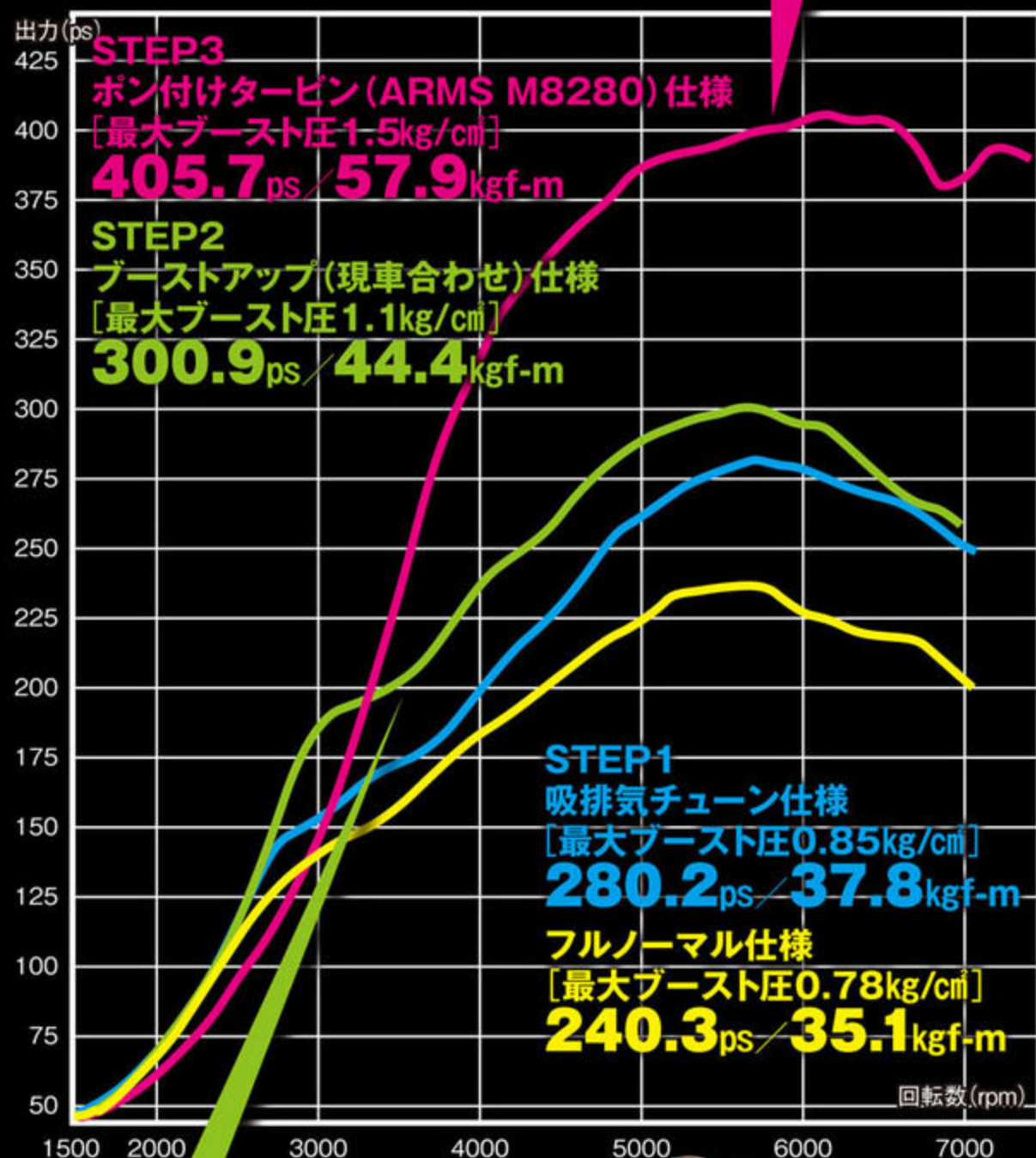
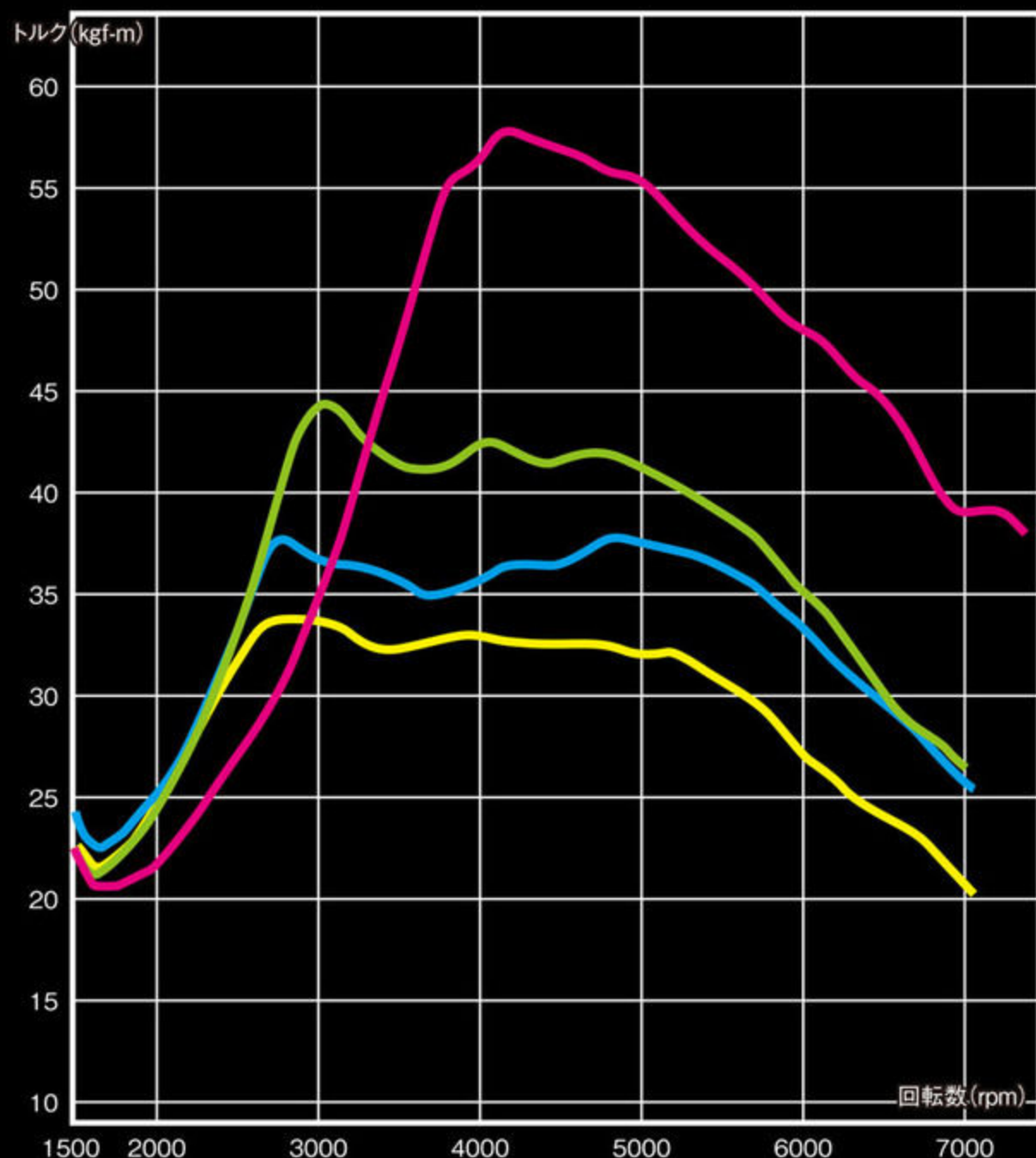
純正ポンプの吐出量は1600ℓ/hほど(これも燃圧や電圧で多少変化)する。3300psくらいが使用限界の目安。タービン交換時にはもちろん、経年劣化による性能低下などを考慮するとブーストアップ仕様でも交換しておくことを推奨したい。

インジェクター

純正インジェクター吐出量は380cc/m。仮にブーストアップで310psを発揮させる場合、燃圧にもよるけど80%の噴射率で360cc/m程度の吐出量が必要になり、容量的にはギリギリ、マージンが不足するといったところ。タービン交換時には確実に容量不足となるので、大容量タイプへの交換が必須だ。

ポン付けタービン

最近純正エキマニのまま装着可能なJZ用ポン付けタービンも選択肢が増えてきた。「ポン付けタービンとあわせてアウトレット&フロントパイプ(スポーツ触媒)、そして次のステップでカムを変えるようなステップでチューニングしたいですね」と有田さん。サンプルデータの東名バワードM8280キットは、450ps+αが狙えてリーズナブルな価格(14万9000円)が魅力。



STEP 2 純正タービンを使い切れれば300psオーバーも射程内!

ブーストコントローラー

純正タービンを使い切るためにはブースト圧制御も欠かせない。ちなみにジーコレーションJZX100は吸排気交換で280ps(ローラー換算参考値約330ps)だったけれど「セッティングなしでここまでパワーが出ている状態は、少し安全マージンに不安がありますね。ブースト圧や燃調をチェックして状態を把握したいのが本音です。燃調が薄すぎたりすると危険ですから」と有田さん。

タービンアウトレット&スポーツ触媒

ワンランク上のブーストアップ仕様を目指すなら、アウトレットとスポーツ触媒の装着がオススメ。タービン直後のパートで背圧を下げることは効果が大きく、マフラー交換など同時に行えば工賃も重複しないのでお得というわけ。

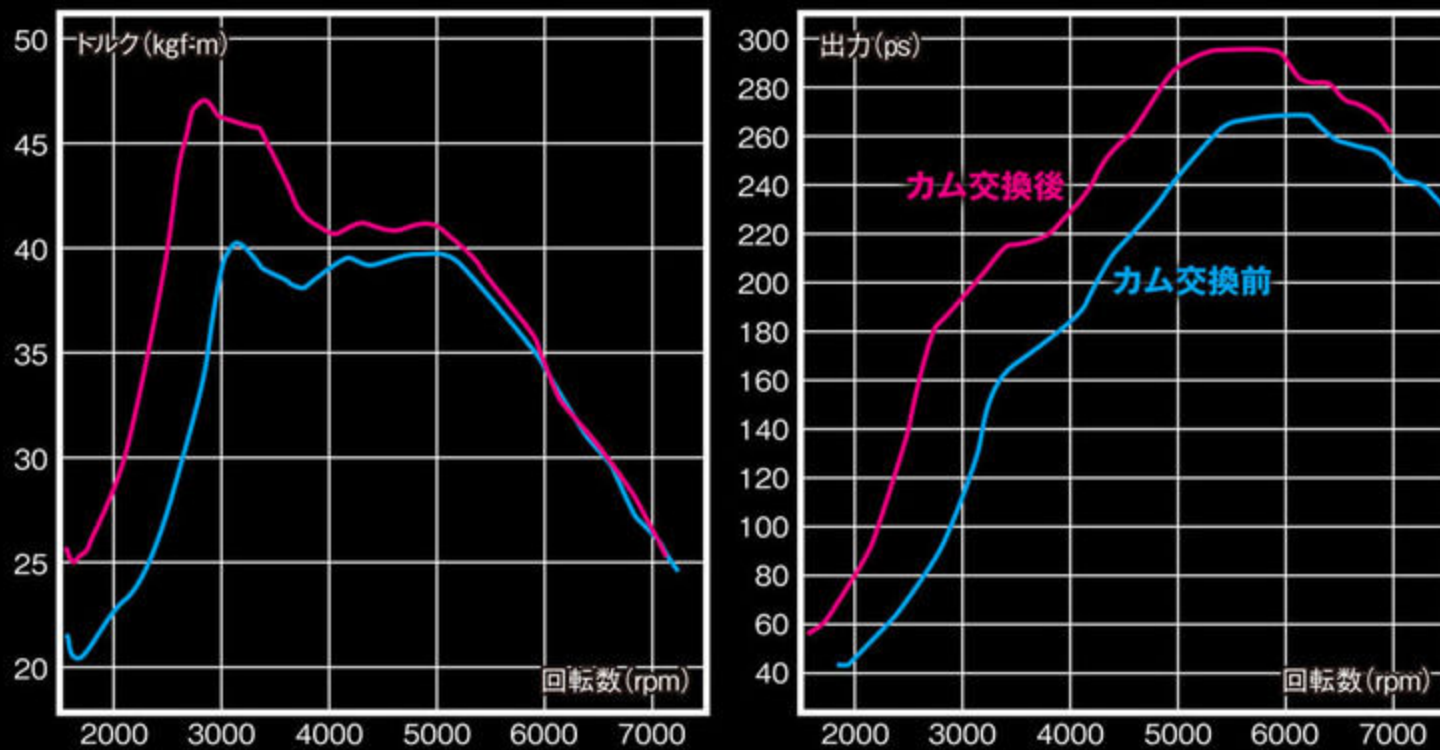


JZステップアップチューンのパワーグラフを大公開!!

コンディションチェックやチューニングの目安として覚えておきましょう!!

ラスティー有田さん

500rpmの差は絶大 カム交換は低中速域で効く!!



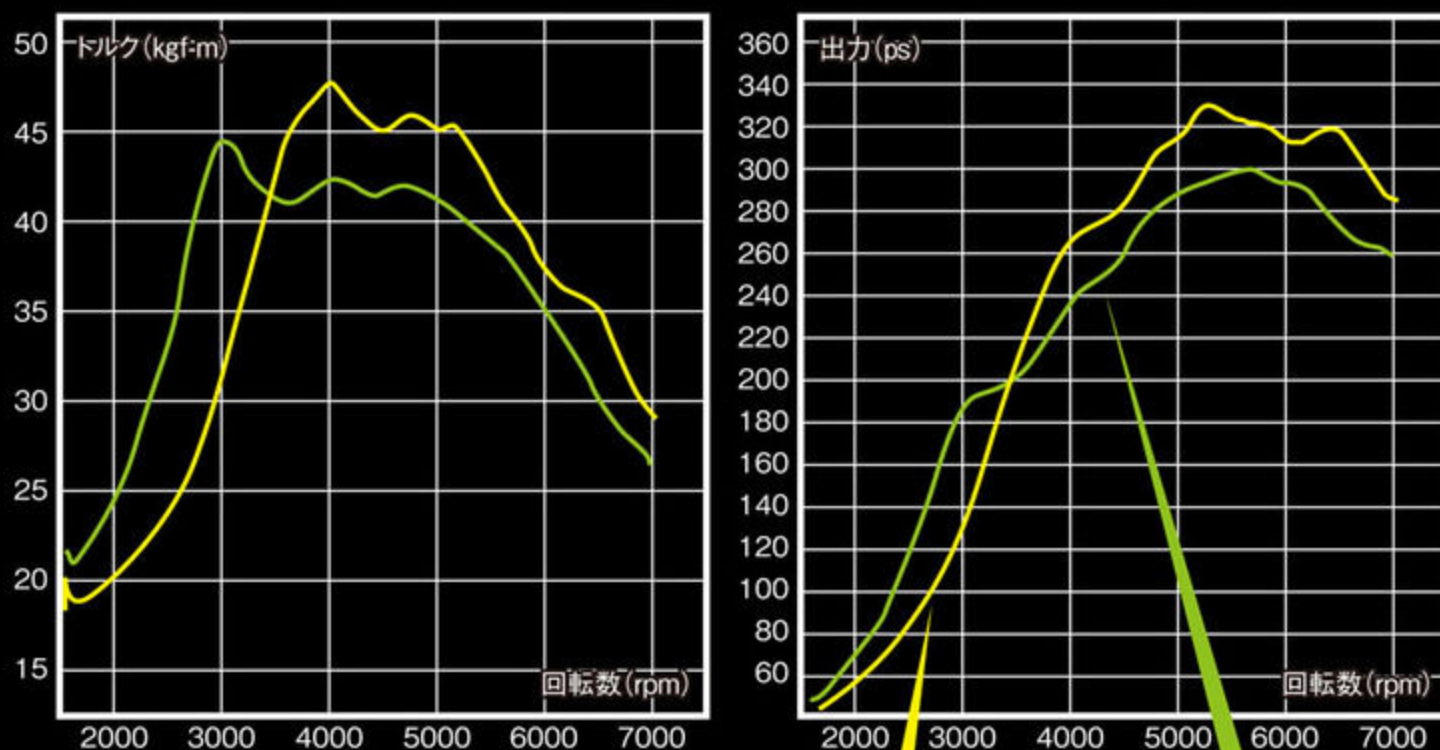
ブーストアップ仕様のマシンでHKS製Vカム(IN-EX:264度)のアリなしを比較したデータを見ると、立ち上がりは500rpmくらい低速側にシフトする傾向で、2500rpmあたりの領域で単純なパワー比較をすると差は約60psにもなっている!

ピークパワーは純正タービンの容量で決まっているため高回転域ではそれほど変わらないけれど、それでも最大トルクも6.7kgf-mアップしている。

カム交換によって低回転域からたくさんの空気をエンジンに送り込むことができるようになるので、タービンを回す力が大きくなり、結果的にブースト圧の立ち上がりが早くなる、という好循環を生むのだ。

ブースト圧の変化を見ると、カム交換前は3000rpm付近でブースト圧1.1kg/cm²に達していたけれど、カム交換後は2500rpm付近でブースト圧1.1kg/cm²まで到達しているぞ!!

VVT-iなしツインターボとの特性差は?



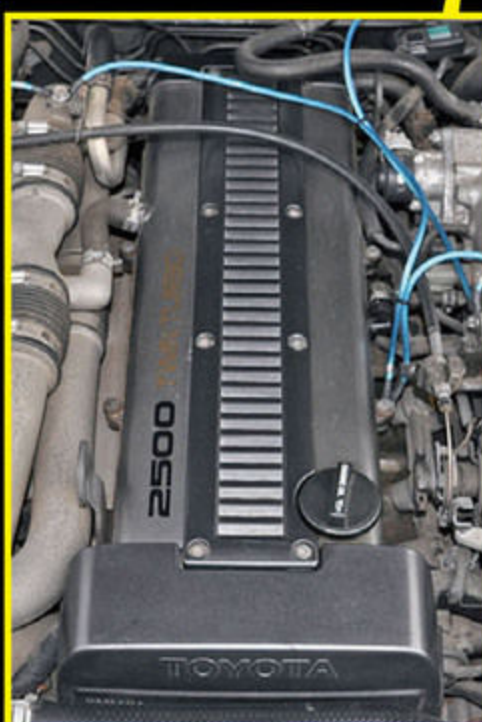
ここまで比較してきたのはJZX100などに搭載される後期型のVVT-i付きシングルターボエンジンのデータ。

そして、おなじ1JZでもJZX90やJZZ30前期などに搭載されるのはVVT-iなしツインターボだ。

純正カタログスペックはどちらも最大280psだけれど、ブーストアップ仕様のグラフを比較すると、それぞれの特徴が一目瞭然!

VVT-iなしツインターボのほうがタービンの最大風量が大きく、最大ブースト圧1.2kg/cm²ほどまでかけられるので、ピークパワーは30psほど高くなる。

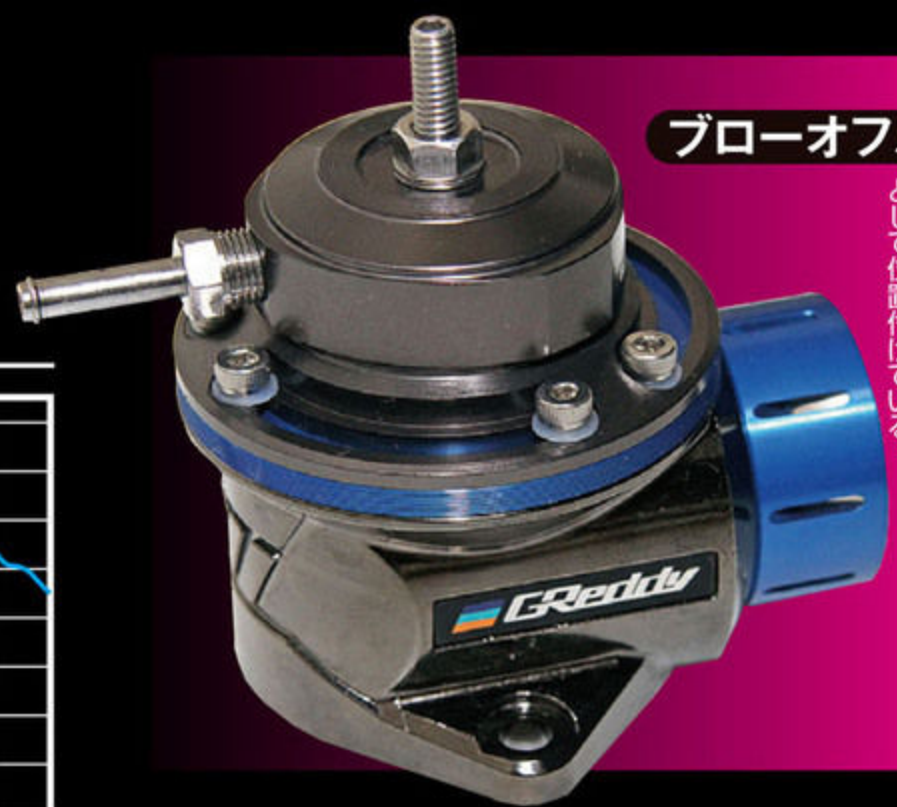
VVT-i付きシングルターボは、タービンサイズこそ小さいが、立ち上がりがいいうえに可変バルタイの効果もあわさり、低回転域からピックアップの良さを発揮する。



前期1JZ-GTE VVT-iなしツインターボ
(最大ブースト圧1.2kg/cm²)



後期1JZ-GTE VVT-iありシングルターボ
(最大ブースト圧1.1kg/cm²)



ブローオフバルブ

最大ブースト圧1.3kg/cm²を越えようと、純正リサキエーションバルブが開いてしまつたという。そのためラスタディーではタービン交換の際にはブローオフバルブ装着も必須メニューとして位置付けている。

1JZ入門チューニングのパワーチェック検証、最後はラスタディーがこれまで蓄積してきた製作車両データを参考に、フルノーマルからポン付けタービン仕様までステップごとに目安となる値を紹介していこう。

まず、フルノーマル車両は240psほど(↑ローラーシャシダイの換算は1.2を掛けた数値を目安にして、以下すべてで、吸排気パーツ交換によって260psくらいになるのが一般的。これは、パーツセレクトによって異なる部分も大きいのであくまで目安。

そして、燃調や点火時期の現車合わせセッティングにより、280ps付近

までパワーアップが見込めるという。さらに、ブーストコントローラーを装着して最大ブースト圧を1.1kg/cm²までかけることで300~310psに到達。このあたりが純正タービンの風量の限界となる。

これ以上パワーを狙う場合はタービン交換が必要となり、インジェクターや燃料ポンプもほぼ同時に許容限界を迎えることとなる。

ちなみに、ポンプ・インジェクターなど燃料系をしっかりと強化しておけば、エンジン本体の許容馬力は500ps~600psとも言われているので大型のタービンにもしっかりと対応できるようになるよ。

コンピューターセッティング

JZX100やJZZ30などは、ROMチューン(純正書き替え)でも追加基盤を装着する必要があり部品代が10万円近くかかってしまう。そのため、パワーFCなどのフルコンの導入も定番となっている。ラスタディーではJZX100用ブーストアップデータ入りパワーFC(10万8000円)を販売しているぞ。



実録フルノーマルから始める
1JZ入門チューニング

パワーチェックで
検証

お手本

VVT-iのオイルコントロールバルブ



可変バルブタイミング機構 VVT-iは油圧によって制御されている。オイル交換を怠っていたりして、オイルコントロールバルブに異物が噛み込むと、作動ができなくなりバルブタイミングの切り替えが働かなくなる。進角側で固着するとアイドルリングが不安定になり、遅角側だと吹け上がりが悪くなるといった症状が表れる。

症状

- アイドルリングが不安定
- スピードダウンでエンスト
- 高回転で吹けない

不調の原因がオイルコントロールバルブの固着であれば、交換することで症状は解消する。まれにバルブへ繋がるオイルライン内のフィルターが詰まってオイルの流量が不足し、VVT-iの動作に異常が生じることも。

耐久性に優れていてパワーアップにもしっかり対応する1JZ。それを表すように、エンジンまわりのトラブルは、エンジン本体よりも補器類に発生するポイントが多いのが特徴だ。加速に違和感があったり、エンジンルームから異音がするような場合はココをチェック!

エンジンまわり

ウォーターポンプ

JZX100のウォーターポンプは劣化によるトラブルが頻発するパート。回転時に異音が発生するような場合や、水が漏れるようならすぐに交換が必要だ。前側ポンプ部のみの交換も可能だが、後ろ側のパイプ付け根から冷却水が漏れていることも多い。交換にはタイミングベルト脱着が必要のため、タイミングベルト交換時には水漏れなどがなくてもウォーターポンプまで交換することをオススメ。



症状

- 冷却水が漏れる
- 水温の異常上昇
- 回転時に異音が発生

異音や違和感を見逃すな!!



オーナー必読!

JZエンジン搭載車

ウィークポイントチェック&中古車バイヤーズガイド

チューニングやカスタムベースとして人気の高いJZエンジン搭載車。今でも現役に思えるJZX100でも、初期型はもうすぐ20年になる車齢で、頑丈と言われながらも、経年劣化や走行距離がかさむことによるトラブルは避けられない時期だ。そこで、ここではトラブルが起こりやすい『弱点』と、それを踏まえた中古車購入時の注意点を紹介。オーナーのメンテナンスはもちろん、これから中古車を購入しようという予備軍なひとにも必見の情報満載だ!

経年劣化や過走行によるダメージ。エンジンや足まわりから始めよう!

クランクプーリー



症状

- オルタネーターが動かなくなる
- パワステが動かなくなる
- ウォーターポンプが動かなくなる

クランクプーリーにはエンジンの振動を吸収するためにダンパーとして硬質ゴムが挟まれている。経年劣化によってゴムがちぎれると、ファンベルトを駆動するプーリーが脱落、ウォーターポンプやオルタネーター、パワステなどが動かなくなる。タイミングベルト交換時に新品に交換するなどの予防が大切だ。

ファンベルトテンショナー



症状

- ベアリングの異音が発生
- ファンベルトが滑る

ファンベルト用のオートテンショナーは内部のベアリングが劣化。カラカラとベアリングの異音が生じたり、回転が重くなることでベルトが滑ってキュルキュルと異音が発生する。基本的にはAssyでの交換となり部品代は高額になるが、ベアリングのみ交換するという裏ワザもあるとの情報。

1JZ/2JZ テクニカルガイド

クランクシャフトオイルシール

クランクシャフトのフロント側に装着されるオイルシールも経年劣化によるオイル漏れが起きることがある。エンジン下側やオイルパンに漏れたオイルが付着しているようなクランクシールの疑いが濃厚。こちらもタイミングベルト交換と同時に交換しておくことでトラブルを防ぐことができる。



- 症状**
- クランクプーリー裏側からオイルが漏れる
 - エンジン下側がオイルで汚れる

純正タービン

エンジン本体の耐久性は高いものの、走行距離がかさんでいたりオイル管理が悪い車両ではタービンブローも少なくない。加速時にマフラーから白煙を吹いたり、異音が出るほどの症状が出るかわかりやすいが、ブロー前の初期症状としてブーストのかけりが微妙に悪いなどの症状もある。



- 症状**
- ブースト圧のかけりが悪い
 - マフラーから白煙が出る
 - 加速時に異音が出る



ヒーターウォーターバルブ

- 症状**
- ホース接続部から水漏れする
 - 冷却水が異常に減る
 - 暖房のききが悪い



純正ラジエターのアッパータンク同様、樹脂製で高温の冷却水の影響を受けやすいパーツ。バルブ本体はボルト2本を外すだけで交換は簡単。ホース接続部が劣化している場合は内部のバルブも同様に劣化している可能性がある。内部のバルブが劣化すると暖房の利きが悪くなるなどの症状も現れる。



バルブ本体の樹脂ケースが茶色く変色している場合は、劣化が進行しているものと推測される。車齢の高い車両では水漏れから冷却水不足、オーバーヒートとなる前にチェックしておきたいポイント。

オイルパン



- 症状**
- オイルパン周辺でオイルが漏れる

フロントメンバーに近いオイルパン。フロアジャッキにかける際、誤ってオイルパンにジャッキをかけてへこみや歪みが発生している車両も多い。歪みにより周辺取り付け部の密着性が弱くなりオイル漏れの原因となることもある。

カムカバーパッキン

- 症状**
- カムカバーからオイルが漏れる

1JZエンジンのオイル漏れ頻発ポイントがカムカバー。シリンダーヘッドとカムカバーに挟まれるパッキンは、熱や圧力などによる劣化で柔軟性を失いシール性が弱まってしまう。漏れたオイルはプラグホール部分に溜まりやすく、点火系のトラブルに繋がるケースもある。



ISCV

- 症状**
- アイドリングが不安定
 - アイドリング回転数が低い



アイドリングの回転数などに不具合がある場合は、まずアイドル回転数を制御するISCVが疑わしい。カーボンやスラッジが内部に蓄積することでバルブが固着していたり、サージタンク側のチェックバルブの作動が悪くなっていることも。

純正ラジエター



- 症状**
- 樹脂タンク部が割れて水漏れする
 - 冷却水が異常に減る

純正ラジエターは樹脂製のアッパータンクから水漏れを起こすことが多い。高温の冷却水が流れ込むために熱による劣化を起こしやすいからだ。アッパーホース接続部などから冷却水がにじんでいるような場合は劣化の進行が疑われるので、ラジエター交換がベター。

イグニッションコイル&カプラー



- 症状**
- 加速中や高回転域で失火する

1JZではダイレクトイグニッションカプラーが熱の影響でモロくなるのは定番の劣化。カプラー脱着の際に破損して接触不良の原因ともなりやすい。カプラーは部品として購入が可能なので、破損したら交換しよう。また、カムカバーから漏れたオイルによってイグニッションコイルに不調が起るケースも。

純正ECUのコンデンサー

- 症状**
- アイドリングが安定しない
 - マフラーから黒煙または白煙を吹く
 - 排気ガスがガソリン臭い
 - エンジンがかからない



基板上の円筒形のもののが電解コンデンサー。内部の電解液の蒸発によって膨張液漏れが起る。程度によって修理が可能なる場合もあり、埼玉県のK&Mでは修理を受け付けている。

純正ECUに使用されているコンデンサーが劣化し、内部の電解液が漏れてECUが故障してしまう。初期はアイドリングや燃調の不調からはじまるが、最終的にはエンジンがかからなくなることも。アイドリング不調でスロットル周辺に異常が見られない場合や始動不良などはECUもチェックしてみよう。

テンションロッド

ロアアームを常に前後方向で支えているテンションロッド。ボディ側の取付部に装着されているブッシュは、早ければ数万kmでゴムにクラックが入るなどの劣化が始まる。ブッシュにガタが出ると走行中にロアアームなどが動いてタイヤの向き(アライメント)が変わってしまう。また、異音の原因ともなる。



症状

- ブレーキ時にクルマがふらつく
- 直進安定性が悪い
- 異音が発生



ナックル加工などで大幅に切れ角をアップした場合、ホイールとテンションロッドなどアーム類などが接触することも。対策としては、JZX100ならば逃げ幅がより大きく確保されているJZX110用テンションロッドの流用が定番。社外パーツでは形状の最適化に加えて、調整式とすることでキャスター調整が可能なものも多い。

ブッシュやボールジョイントなどの可動部が多い足まわりや駆動系は経年劣化によるダメージがあらわれやすいパーツ。ただ、異音や違和感などの追求は困難な場合も少なくないので、走行距離に応じた予防整備が大切だ。そのためにはタイヤ交換などでジャッキアップした時には、トラブルが起きやすいポイントをチェックすることをオススメするぞ!

足まわり・駆動系

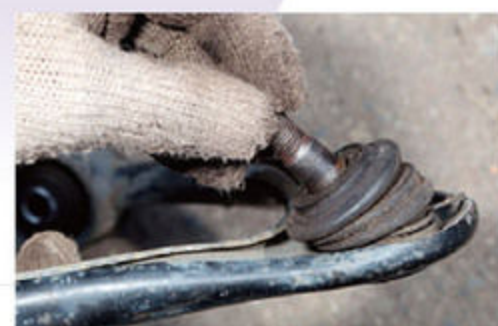
ボールジョイント



症状

- 走行中にゴトゴトと異音が発生
- ブレーキ時に挙動が乱れる
- アライメントが狂う

走らせ方に関係なく走行距離がかさむと劣化が進むのが、アッパーアームとロアアームのボールジョイント。劣化するとアライメントを保持できなくなり、ブレーキや旋回中に挙動が変化する。さらにガタが大きくなると走行中にゴトゴトと異音が発生する。アッパーアームもロアアームも持病のように劣化が激しい部分なので、定期的なチェックが大切だ。



これはアッパーアームのボールジョイント部分だが、手でカンタンに動かせるようだとガタが発生している状態と言える。アッパーアームを社外パーツに交換することで、キャンバー調整の幅を拡大することも可能だ。



ロアアームのボールジョイントは車高を落としていたり、インチアップをしている車両は消耗が早い。消耗が進行したのを放置すると最悪の場合はナックルが脱落し、走行不能になることもある。

ハブベアリング

症状

- 速度に比例した異音が発生
- ブレーキノックバックが起こる
- ハンドリングにふれや違和感がある



ハブベアリングの劣化は街乗り車両やグリップ走行車両ではフロントが、ドリフト車両ではリアの劣化スピードが早い傾向。いずれも初期症状としては速度に比例した唸り音が発生する。

リヤキャリパーのスライドピン

症状

- ブレーキの引きずり
- 車体側のパッドの摩耗が早い



サビが進行したスライドピンは固着して、抜き取ることに苦労する場合も。無理にまわして折れてしまうと、ブラケットの交換が必要になるので注意。



純正の片持ちリヤキャリパーは、動きを支えるブラケットのスライドピンがサビやすい。サビでキャリパーの動きが渋くなると、ブレーキのひきずりや車体側パッドのみ急激に摩耗するなどの症状が発生する。パッド交換時などにキャリパーをはずし、スライドピンのグリスアップを行うことで、スムーズな動きを維持することができる。

オーナー必読!

JZエンジン搭載車

ウィークポイントチェック&中古車バイヤーズガイド

リヤメンバー



症状

- 走行中にアライメントがずれる
- ゴトゴトと異音が発生
- 直進安定性が悪い

街乗りで大きな段差を乗り越えたり、サーキット走行中に縁石に乗り上げたりした時に、アーム類に引っ張られてメンバーに歪みが発生してしまう。継続的に力が加えられることで、特に溶接で接合している部分などにクラックが入っている車両も少なくない。クラックが入るとさらに強度は落ちてアーム類を支えることができなくなるので、挙動がおかしくなったり、左右でアライメントが狂うなどの症状が出てくる。



クラックが入るのは溶接によって接合されている部分がほとんど。社外パーツでは補強バーなどが販売されているほか、補強板の追加などによるメンバー補強メニューを用意しているショップもある。

リヤナックルのブッシュ

症状

- アライメントが狂う
- 直進安定性が悪い
- ゴトゴトと異音が発生する



JZX100などでは、リヤナックルとアームの接続部に純正でピロブッシュが使用されている。しかし、走行距離がかさむことでガタが出やすく、アライメントの変化や異音の原因となりやすい。純正品はナックルAssyでしか購入できず、ピロブッシュ単品での交換ができない。社外パーツではピロブッシュ単体の設定があるものの、脱着工賃はナックル交換以上に必要となる場合が多い。

1JZ/2JZ テクニカルガイド

リヤ側 デフマウント

症状

- アクセルレスポンスが悪化する
- ゴンゴンという異音が発生する
- 発進時などにデフが振動する

こちらも多くJZX100が抱えているデフマウントブッシュの破損。機械式LSDが入っている車両、ハードに走る車両は劣化の進行が早い、普通の街乗り車両でもヒビ割れなどの症状は起こる。クラッチを勢いよくつないだ時にリヤからゴンという音が出る車両は要注意だ。



MT換装車のフロア

症状

- フロア下からの騒音が大きい
- フロア下から熱が伝わってくる

JZX100では定番の加工とも言えるAT/MT換装だが、AT車とMT車ではシフトレバー位置のフロア形状が異なっている。フロア形状を合わせなくても機能や車検上の問題は無いが、純正のMT用フロアカバーを装着することで騒音や熱の流入を抑えることができる。



ステアリングラック

症状

- ラックエンドブーツがフルードで汚れる
- パワステフルードが減る



ステアリングシャフト外側のオイルシールが劣化し、ラックブーツの根本側にフルードがにじんでいる車両が多い。オイルシール単品でも購入でき、オーバーホールも可能だがリビルト品に交換するのが手軽だ。また、切れ角を拡大するスペーサーを大量に入れると、オイルシールが規定の移動量を超えてしまい損傷する可能性が高くなる。



ステアリングラックの固定部に挟み込まれるブッシュもゴム製で劣化が起こるポイント。ステアリングラック自体の動きを抑えきれなくなるとハンドリングのふらつきやレスポンスの悪化に繋がる。

クラッチ マスター シリンダー

症状

- クラッチの切れが悪くなる
- クラッチが切れなくなる
- クラッチフルードが漏れる



クラッチマスターシリンダーでは内部のシール類に損傷が発生するケースがある。内部のシール類はゴムでできており、長期間の使用で変形、損傷する可能性がある。また、ペダル側のシールが破損した場合は、ブッシュロッドを伝って室内にフルードが漏れることも。同様に受け側のオペレーティングシリンダーもシール劣化による作動不良を起こす。



エンジンマウント/ミッションマウント



症状

- エンジンの振動が大きい
- シフトが入りにくい
- クラッチをつなぐ時に振動が出る
- エンジンが傾いている

重たく振動も大きいエンジンやミッションを支えているマウント類は、振動を吸収するためにゴム製となっている。劣化が進行するとゴム部分の変形によって正しい位置へ収めることができなくなってしまう。室内へ伝わる振動が大きくなったり、シフトチェンジがしにくくなるという症状が現れたら、エンジンやミッションのマウントをチェックしたい。



エンジンマウントと同様にミッションマウントもゴム製で、経年劣化が進む。クラッチをつないだ時の振動が大きくなったりギヤ鳴り音が室内に伝わりやすくなる。強化パーツにするとシフトフィールも高まるぞ。

劣化が進みふたつに破断してしまったエンジンマウント。振動を抑えることができなくなるばかりか、この状態にまでなるとボンネットを開けたときのエンジンの傾きがおかしいなど、見てわかる症状も現れてくる。



マニュアルミッション



症状

- シフトフィールが柔らかい
- ニュートラル位置での遊びが大きい
- ギヤがブローする

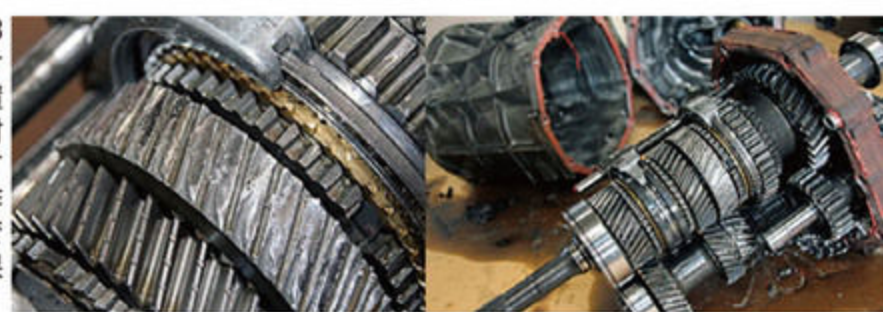
耐久性が比較的高く、タービン交換仕様でもそう簡単にブローすることはないというR154型のマニュアルミッション。JZX100用とJZX110用を比較すると耐久性とシフトフィールが向上している。JZX100にJZX110用ミッションを搭載するとシフトノブが20mmほど前方へ移動するが、それ以外の形状寸法はボルトオンで装着が可能となっている。今回取材を行ったCAR工房ではATからの換装メニューにも基本的にJZX110用ミッションを使用している。

シフトリンケージ部分に仕様されているブッシュも損傷し、さらに破断している車両も少なくない。遊びを制限する力が働かなくなりシフトチェンジではぐにやっとした感触になってしまう。



JZX100用ミッションのシフトフィールが悪化の原因のひとつが、シフトレバーの樹脂製カラー。熱で軟化するほか長期間の使用ですり減り遊びが増えていることも多い。社外パーツの金属製カラーを装着することで、操作感の向上を実現できる。

ミッションのギヤでは2速と3速がダメージを受けやすい。ケースの固定部分の中間に位置しており、エンジンの入力に対してわずかな歪みが生じやすいためだ。丁寧なクラッチ操作やオイル管理を怠らないことでもギヤのブロー防止には効果が高い。



パワーウィンドウスイッチ

- 症状**
- 固定が甘くなる
 - パワーウィンドウの作動が悪くなる
 - 見た目が悪くなる



ウィンドウの動きが不調な場合はスイッチ交換が必要。JZX100系であればマークII、チェイサー、クレスタの車種を問わずに使用可能だ。ツアラー系のカーボン内装パネルも経年劣化による黄ばみなどが表れやすい。うまく分解し接点部のゴミをエアブローしたり、磨くことで機能を回復できる場合も多い。スイッチの新品は結構高価なので、試してみる価値あり。

ウィンドウスイッチによくあるトラブルなのが、内部のスイッチ接点の消耗による作動不良。ウィンドウの開閉ができなくなるケースや運転席側のオート動作がスムーズじゃなくなるケースなどがある。ほとんどの場合、運転席側のスイッチ交換で症状は改善する。脱着時に固定用のツメを割れやすいので要注意!



スイッチパネルをはずす時は、後ろ側にあるツメに注意しよう。マイナスドライバーなどでツメを押し、ロックを外しながら持ち上げるのが正しい方法。ツメ部分が破損している車両も多い。

運転中はつねに触れることになる内装や、クルマの印象を左右する外装の劣化は、愛車に対する愛着を壊してしまいかねない。とはいえ、常に視界に入る部分でもあるので小さな変化を発見することができれば、対策が可能な部分でもある。小さなトラブルを解消しながら、キレイな状態を長く維持しよう。

内外装・その他

ワイヤレスキーリモコン

- 症状**
- トランクオープンボタンがはずれる

キーリモコンはそれほど破損や故障はみられないが、マークII系のトランクオープンボタンがはずれている車両は少なくない。純正品はリモコンユニット一体でしか購入できず、1万円近い費用が必要。車種によっては、社外でケースのみが販売されているものもある。また、破損したボタンの修理にテレビなどの汎用リモコンからサイズの合うボタンを流用したというオーナーもいるようだ。



トランク



- 症状**
- 大型ウイング装着時にトランクが落ちる

大型のGTウイングなどを装着すると、スプリングが持ち上げようとする力が負けてトランクが落ちてきてしまう。そこで、サービスホールに長いボルトを入れて支えとしているなど対策している車両は多い。写真はK&Mの車両のもの。簡単だが実用的な対応策だ。

ダッシュボード



- 症状**
- デフロスター部分が浮く
 - 浮きが進行するとめくれでくる

前期型JZX100で屋外保管の車両に特に多いのが熱や紫外線の影響によるダッシュボードの劣化による変形。後期型は対策がほとんどされ、発生頻度は少ない。新品交換の費用は7万円程度なる。神奈川県ジュリアスからは、この劣化部を隠すためのデフロスター部分を覆うカバーが販売されている。

リヤクォーターパネル

- 症状**
- 細かな出っ張りができる



JZX100はトランクの内張が薄く、中の荷物が左右に暴れてぶつかった時に外板であるクォーターに出っ張りが出てしまう。トランク内の荷物をしっかり固定するか、左右にクッションなどの保護材を入れることで防止できる。

ドアミラーベース



- 症状**
- 塗装が剥がれてくる

走行風が常に剥離するミラーのベース部は、塗装の剥がれが起りやすい。はずして塗装し直したり、タッチペンによる簡易修復でも目立たなくさせることが可能。黒などのダークカラーの車両は塗装はげが目立ってしまうので補修してあげよう。また、同様の原因から樹脂の素材まで劣化している車両もみられる。

ヒーターまわり

ヒーター・エアコンユニットでは、ブローファンモーターからの異音発生が頻発トラブル。経年劣化によりモーターの軸とファンがガタつくことで耳障りな音が出てしまう。交換は室内側だけで作業でき難くないので、音が大きくなったら交換しよう。



- 症状**
- 送風時に異音が発生
 - 室内に冷却水が漏れる
 - スイングレジスターが動かない

送風口がモーターで動くスイングレジスター(マークII系のツアラーVや30モデルなどに装備)は、モーターユニットの破損で作動しなくなってしまう。修理はユニットごと交換となる。



ブローファン以外のトラブルとして、ヒーターコアからの冷却水漏れがあげられる。リザーブタンクの水量が減っているけど、エンジンまわりに漏れた形跡がなかったり、助手席側の足元に濡れた形跡がある場合、室内でクーラント臭がする場合などヒーターコアが疑わしい。交換にはダッシュボード脱着が必要となるのでかなりの重作業となる。



オーナー必読!

JZエンジン搭載車

ウィークポイントチェック&中古車バイヤーズガイド

ヘッドライト

- 症状**
- クリアが劣化してはがれてくる
 - 表面が黄ばむ、曇る



ライト表面のUVカットクリアは経年劣化で剥がれ、クリアが無くなった部分から黄ばんだり曇ったりしてくる。ケミカルを使用して磨けば一時的にキレイになるが、コーティングをしないと再び曇ってしまう。CAR工房では片側3000円で研磨とコーティングを行っている。

1JZ/2JZ テクニカルガイド

中古車価格の 実状 CHECK!

Case.1 **29.0万円** JZX100
マークII
ツアラーV
平成9年式



ユーザーからの買取車両だというお買い得車の一例。走行距離9.9万kmのAT車で基本的に現状渡しとなる車両。マシンメイクも楽しむためのチューニングベースなら、50万円以下でも程度の悪くない車両が購入可能だ。

Case.2 **99.4万円** JZX100
クレスタ ルーランG
平成9年式



MT換装車で車高調とLSDを装着したブーストアップ仕様。T&Eフルエアロを装着して、すぐに街もサーキットも走れる即ドリ車は100万円前後。程度良好のJZX100純正5速車は、ワンランク上の100~150万円前後が相場だという。

Case.3 **289.0万円** JZX110
マークII
iR-V改
平成15年式



こちらはショップデモカーレベルのコンプリートカーの一例。エンジンはTO4Zを装着する2JZを、ミッションはJZA80用ゲトラグ6速を換装。外装にもワンオフ加工やパーツが多数装着されていて、サーキット走行とショー出演を目指して製作されたマシン。仕様や形式(年式)によって異なるものの、素性がはっきりとわかり完成された程度のいいチューニングカーという条件となると、それなりに高価。とは言っても、チューニング内容からすれば決して高くない内容だ。



取材協力SHOP CAR工房

神奈川県相模原市南区下溝3054-1
☎042-777-8133
http://www.carkoubou.co.jp

創業15周年を迎えるスポーツカー専門中古車ショップCAR工房。JZエンジン搭載車も得意車種のひとつで、特にJZX100系はオリジナルパーツも豊富に揃える。自社内に整備工場も備えており、店頭と並ぶ車両は豊富な経験をもとにトラブルポイントを中心に新品パーツへ交換されているのも特徴だ。車両販売のほかミッション換装メニュー(53万円~)などの作業にも対応してくれる。



CAR工房発

JZエンジン搭載車の 中古車重点チェックポイント

「JZエンジン搭載車は発売後年数も経過しているのでも、走行10万km近辺の車両が主流になってきています。基本的にはこの企画で紹介したウィークポイントは全てチェックして妥協点も検討しながら中古車選びをしたいところですよ！」



CAR工房
長谷川さん

足まわりの劣化が多いので
試乗チェックは必須ですね！

前ページまででJZエンジン搭載車の『弱点』を解説してきたけど、ここからはそれらを踏まえたうえで、実際に中古車を選ぶときにチェックしたいポイントを、スポーツカーの中古車を専門に販売するCAR工房の長谷川さんに教えてもらおう。

ただ、購入を決める前に実際に下まわりまで詳細に確認するのは難しいと思いますので、少なくとも試乗して車両の状態を確認することをオススメしますね」とのこと。

というわけで、試乗時はどのようなことに気をつけたいのか、のかも教えてもらおう！

試乗時 ただ乗るだけじゃ意味がない! にチェックしたいポイント!!

POINT ① エンジンまわり

エンジンルームをチェックする時には、エンジンをかけておくことをオススメ。ベルトまわりの回転物による異音や、オイル、冷却水の漏れが無いことを確認しよう。発進後は室内に伝わる振動の大きさ、エンジンの回転フィール、マフラー音に気を配る。キレイに吹け上がるか、アクセルレスポンスに明らかな遅延が無いかなどをチェック。ブースト圧がかかる領域も確認できるとなおよし。



POINT ② 足まわり



走行中は足まわりからの異音や振動を重点的にチェックしよう。発進する瞬間、直進中、旋回中、ブレーキング中とパターンを区切ってチェックすると劣化している部分を判断しやすい。また、試乗で広くて安全な道を走れるのならレーンチェンジャーや強いブレーキングなど、クルマを大きく動かすこともチェックには有効だ。

POINT ③ 運転席まわり



運転席から見える部分では、固定が甘い内装パネルがないかをチェック。そのような場所は、以前電子パーツなどが装着されていた可能性も考えられる。中途半端なノーマル戻し車両は要注意物件なのだ。また、ミッション換装車は全てのギヤに無理なく入れることができるか、走行中にシフトまわりから騒音や熱が入ってこないかもチェック。

Samples of JZ TUNED

ここからは、JZ搭載車を愛するチューナーたちの手によって作り上げられた、チューンドマシンたちを紹介。ライトチューンからタービン交換、フルチューンまで幅広いチューニングの車両を用意してもらったので、エンジン仕様はもちろん、細部の作り込みまでじっくりチェックして、その情報を愛車のメイキングに活かして欲しい!!

峠の走り屋時代からJZ乗りで、D1GPでは初年度からJZZ30ンアラで参戦、近年は2JZ換装のBMWでトップクラスの活躍を続けているT&E代表の上野さん。

このマークIIは、代表の上野さんいわく「ワンオフパーツ満載のスペシャル仕様ではなく、お客さんの手が届く現実的な仕様を意識して製作した」というもの。

エンジンはオリジナルの上置きタービンキットによって500psを発揮。

EXTERIOR

①②フロント40mm、リヤ50mmワイドとなる「リッジ」フルキットを装着。グリルはマットブラックでペイント、ヘッドライトやウインカー、リヤテールランプなどは自社で取り扱うスモークフィルムでブラックアウト化することで、引き締まった印象に仕上がっている。

③サイドミラーは新型86用を流用することで、純正とも社外エアロミラーとも異なる「新しさ」を演出。取付用台座の商品化も検討している。



④ホイールはグラムライツFXXの11J、19インチを納める。カラーはブラック&マシニングで、足もとの印象を引き締めつつ、シルバーのリムで大径ぶりをアピール。「リヤはドラム式サイドブレーキはバッド交換だけでもじゅうぶん効くんですよ。でも、ホイールとの隙間が気になっちゃって...ドレスアップの意味合いが強いかな」と、リヤまでプロジェクトμ製キャリバーをおこる。

SPECIFICATION

1JZ-GTE改(約500ps) ヴェルテックス・タービンキット(試作) HPIインタークーラー/オイルクーラー/ラジエター アベックス・パワーFC サード・インジェクター/燃料ポンプ スーパーオリジナルマフラー グラムライツ・57FXXブラック&マシニング(F・R: 19-11J+18) アドバン・ネオバAD08(F: 265/30-19・R: 275/30-19) スーパーオリジナル車高調(F: 16kg/mm・R: 10kg/mm) ORCツインプレート ATSデフトフォース(2WAY) プロジェクトμキャリバー&ローター フリーダム切れ角アップ&アッカーマン補正プレート/延長ロアアーム/ファイターナックル D-マックス調整式アーム ヴェルテックス・リッジエアロフルキット/ステアリングフォアオーバー/ブリッドコラポレーションシート ほか



⑤⑥純正エキマニにアダプターパイプを噛ませて装着するタービンキットを開発中。性能アップに加え「GT X3076Rタービンをカッコよく上置き装着」というのもコンセプトだ。ターゲットパワーは約500ps、セッティングはパワーFCで行っている。マフラーはフルチタン製のオリジナル。

⑦開発中のGT Xタービンキットは、タービン本体やアダプターに加え、サクシオンやアウトレットまでセットでの販売を予定。ノーマルエンジンでの使用も視野に入れた430ps仕様のタービンキットも同時開発中。

⑧オイルクーラーは運転席側のタイヤ前方に配置。「ツアラーVでドリフトすると水温が上がるので、ラジエターの前はできるだけ塞ぎたくないんです。お客さんのクルマでも、ラジエター前に付いている場合は手直しすることがあるくらいですよ」とのこと。



ENGINE

オリジナルターボキットで500psを発揮!

エレガントなドリフトマシン



ティーアンドイー代表
上野さん

ユーザーのお手本を意識して
作り上げたデモカーです

「1JZエンジンは、パワーを上げていっても水温と油温だけ気を配っていればそうそう壊れることはない丈夫さが魅力です。このマークIIも、タービンキットが完成したら、さらにカムを導入するなどチューニングを楽しみながら走らせていきたいと考えていますよ。それから、改めてJZX100チェイサー用のニューエアロを作ろうと思っているので、楽しみにしてください!」

エクステリアは、リッジフルエアロに独特な黄緑色のボディカラー、ツライチに収められた19インチホイールなどで美しいスタイルを構築している。

さらに「エンジンやミッションが揺れなくなれば、シフトが入りやすくなつて、結果的にミッションブローを防ぐことにつながる」と、エンジン&ミッションマウントを全交換してリフレッシュ。

水温の上昇を防ぐためオイルクーラー装着位置にこだわり、ドリフト仕様なので、ブツけても交換しやすいようにとワイドファンダーはビス留めで装着するなど、随所に実戦的な作り込みが施されている。

サーキットで安心してドリフトを満喫できる走行性能と、周囲の視線を集めるスタイルを両立、魅せて走れるチューニングカーに仕上がっているぞ。



INTERIOR

⑨運転席、助手席ともにブリッドとのコラボモデルのフルバケを装着。ステアリングやシフトブーツ、サイドブレーキブーツなどもオリジナルで、ステッチ色などをあわせてコーディネートを実施。リヤキャリバーを換えたことでサイドブレーキは油圧式に交換されている。

CARMAKE T&E

MARKII [JZX100]

取材協力：ティーアンドイー 神奈川県横浜市都筑区大熊町882 ☎045-944-2221
http://www.t-and-e.co.jp



魅せて走れる

なんと、JZA80スープリに1JZターボを換装してしまったというのがエルドオートサービス。排気量をダウンという珍しいチューニングマシンなのだ。その経緯は、オーナーがフルチューンの1JZを搭載したJZA70スープリを所有していたことが始まり。ボディの限界がきてどうしよう...というところで、偶然ベースとなるJZA80スープリが手に入り、それなら



1 ENGINE

- フルチューンの前期型1JZエンジンは580ps、車重は以前のJZA70スープリより軽いので、かなりのパフォーマンスが期待できる。1JZは2JZより高回転までまわるので、その面での楽しさもあるだろう。
- レスポンスを重視したため、換装前はインフィニティ用だったスロットルをあえて1JZ用に。水平マウントのインタークーラーなどもあわせ、どの程度レスポンスがアップするのか走行が楽しみ。
- 振動によるエンジン破損対策として欠かせないパーツがダンパーブリー。ATI製をチョイス。
- これもレスポンスを高めるべくチャレンジした水平マウント。ノーズが長いスープリだから、レイアウトにも大きな苦労はなかったとのこと。左右のダクト内にはそれぞれ、オイルクーラーが納められる。



SPECIFICATION

1JZ-GTE改換装(約580ps・最大ブースト圧1.5kg/cm²) GT3240タービン×2
 /エルド・ワンオフエキマニ/サージタンク ハイカム(IN:264・EX:272度)
 HKS・鍛造ピストン/FコンVプロ/EVC5/オイルクーラー HKS・GTインター
 クーラー改水平マウント KOYOラジエター(銅3層) ゲトラグ6速 OS
 トリプルプレート クスコLSD フルスポット増しボディ ロールケ
 ージ 補強パーツ試作品多数 TRDスタビライザー オリジ
 ナルエスカレーション車高調(F:20kg/mm・R:22kg/mm
 VOSSENホイール(20インチ) NITTOタイヤ(F:
 235/30-20・R:285/25-20) ほか



ELD AUTO SERVICE

SUPRA [JZA80]

取材協力：エルドオートサービス 八王子市鎌水83-1 ☎0426-78-7325 <http://www.eld-as.jp>



FOOTWORK

⑥⑦別タンク式の試作品を装着したサスペンション、スプリングレートは富士スピードウェイを見越してフロント20kg/mm、リア22kg/mmとやや固め。単体写真は他車種用だが製品版のエスカレーション車高調。

⑧⑨キャリバーはフロントリヤともにプロジェクトμ製。前後のバランスも変わっているので、バランスも装着しサーキット走行に備えている。

⑩ドレスアップ用のホイールは20インチ、レーシーなエアロにドレスシーなVOSSEENは意外にも馴染がいい。



ベースからしっかり作って箱替えしようということになったというわけだ。ちなみに、換装されたエンジンは内部まで手を加えられたもので、その出力は550psオーバーと、2JZのタービン交換と同レベル以上。たしかに、2JZほどのトルクはないかもしれないが、そのぶん高回転までまわる1JZの良さもある。

エントリーしても、誇れるような外観に仕上げていきたいとのこと。この車両の場合、もともとフルチューンの1JZありきで、ボディまでレーシングカーバリエーションに作り込まれたものだけに、スープラのNA車両ならベースとしてリーズナブル。ツアラーVからの手ごろな箱換えのパターンとして選ぶなんてのもありじゃないかな。スープラのボディは剛性も高くバランスにもすぐれているからね。

オキテ破り!? フルチューンの1JZを JZA80スープラに換装した 魅せるサーキット仕様



EXTERIOR

⑪GTウイングはレース用に製作されたというドライカーボン製をワンオフのステーで装備。高く後方に、効率を優先して装着された。エアロパーツはリドックス、今後空力、ドレスアップの両面から外装にプラスαする予定。



BODYBRACE

⑫⑬ストリップ状態からフル補強して仕上げたボディに、ロールケージを組み込み高速サーキットでの走行に対応する剛性を得る。また、脱着可能な補強パーツは市販前提で、今後効果を検証していくという。



「まだベースが仕上がったところ、シェイクダウンはこれからの車両です。外装もベースといったところで、機能・魅せポイントを考え仕上げていきます。サーキットでしっかりと走れることが第一目標、そしてカーショーでもカッコ良く目立たせたいですね!! ちなみに、サーキットではタイヤは18インチのSタイヤを履くことになると思います。NAのスープラならベース車両が安いので1JZを換装して速くする、走りを楽しむなんてのもありじゃないでしょうか。公認を取れば税金も安くなりますしね!!(笑)」



エドオートサービス
伊藤さん

サーキットとカーショーを
両立できるスポーツを
目指して仕上げてます!!

Samples of
JZ TUNED
こだわりのマシンメイク!!



Samples of こだわりのマシンメイク!! **JZ TUNED**

走れる仕様はアシ作りから!! ライトチューンでも楽しめる パワーが1JZの魅力

K&M MARK II [JZX81]

取材協力: K&M 埼玉県さいたま市西区大字水判土198-11
☎048-621-0007 <http://www.missile-k-and-m.co.jp>

■SPECIFICATION■

1JZ-GTE改ブーストアップ(最大ブースト圧1.0kg/cm²・330ps) 1JZ90用エンジン
&ハーネス&ECU換装 1JZ100用ウォーターポンプ化 トラスト・プロフェックB
GT-R用燃料ポンプ K&Mオリジナルカッパーミックスクラッチ TRD・LSD JIC
車高調 6点式ロールオーバー K&M・アブソルートフルエアロ/オーバーフェンダー
/エアロボンネット ほか



1 ENGINE



①②走行3万キロ台と奇跡的に高程度度のJZX90用のエンジン(車両ごと)が手に入り制御とともに換装した前期モデルの1JZ。ブーストアップでも350ps程度が狙えるのが前期の魅力。ECU変換ハーネスの価格は3万9800円(カブラーを使用するため純正ECU下取り)、JZX81やJZA70にJZX90のECUを使用できる。



③④前期モデル1JZのウォーターポンプやクーリングファンは、オイル駆動でトラブルも多くメンテナンス性も悪い。そこで、JZX100のウォーターポンプと電動ファンを使っている。



FOOTWORK & DRIVE TRAIN



サスペンションやデフなどは、一般的な内容だがスタビの取り付け位置をストラットからロアアームに変更するのはポイント。車高調ダウンの弊害を解決しているうえ、取り付け位置でレバー比も変わるのも強化にもなる裏技だ。ミッションは同世代のJZA70スーブラの5速を移植。

ドリフトショップとして知られるK&M、新旧JZ搭載車を得意としている。ここで紹介する2台は、ライトチューンながら、足まわりやルックス等に拘り、見た目ヨシ、走って楽しめるというものにバランス良く仕上げられているものだ。

まずは、前期型の1JZを搭載したJZX81マークII。この車両は、エンジンは程度の良いJZX90の1JZに換装、その際にトラブルの多いECUもJZX90に変更。メンテナンスのポイントであるウォーターポンプはベルト駆動のJZX100用に交換、冷却ファンは新品のカップリングにするとコストが大きく増えてしまうので、電動ファン化するなど、ユーザー目線のチューニングを施している。

もともとATのみの設定のJZX81のため、ミッションもJZA70(スーブラ)用を使いマニュアル化。

1JZ/2JZ テクニカルガイド



ENGINE



JZX100の吸気系とパワーFCを使い、エアフロレスのブーストアップ仕様になったエンジン。パワーは未計測だが、おそらく330ps+α。ドリフト走行会の中級～上級クラスでじゅうぶん通用するレベルだ。とはいえ満足しているわけではなく、次はタービン交換を検討している。



K&M MARK II [JZX110]

■SPECIFICATION■

1JZ-GTE改ブーストアップ(最大ブースト圧1kg/cm²・330ps) パワーFC(JZX100用・Dジェトロ) JZX100用スロットル/サージタンク K&Mマフラー/フロントパイプ トラスト・プロフェックB K&Mオリジナルカップ・ミックスクラッチ KOYOラジエター TRD-LSD RG車高調(F:16kg/mm・R:16kg/mm) 伊藤オートナックル K&M・リヤアーム類(トラクションロッド・コントロールアーム・加工ピロロアアーム)/強化デフマウント/サンルーフ用ロールケージ/ブリッドフロアマット&チャイルドシート&バケットシート/アブソルートフルエアロ&Fフェンダー ほか

EXTERIOR

前後バンパーに加え、サイドステップ・フロントフェンダーなどもK&Mのオリジナル。フロントフェンダーはダクト付きで片側約2cmワイド化できる。リヤフェンダーは軽く叩き出し、メタリックブラウンはオリジナルカラーでシックな印象と評判がいい。



INTERIOR

①②シートに加え、フロアマットもブリッド仕様。さらに、チャイルドシートもブリッドに依頼して張り替えてもらったというもの。家族で走り屋ライフを楽しむ車両というわけだ。

③JZX110用、サンルーフ対応のロールケージはK&Mの新製品。これまでも要望が多かったものがやっと製品化されたとのこと。



FOOTWORK

大会指向もあるユーザーのため、切れ角アップなども行われているが、そのあたりはもはや常識のチューニング。ライバルに差をつけるために、リヤまわりをフルピロ化、デフマウントを強化してシャープなコントロール性を得ている。



EXTERIOR

JZX81用のエアロはK&Mの人気商品のひとつ。代表の宮本さんも思い入れのある車種のひとつなので、ラインナップを長く保っていきたいと考えているようだ。

さらに、フロントフェンダー前方にある旧型のABSは性能が低く、故障も多いため取り外し、より大径なタイヤを納めることを可能にしている。オーナーの好みでもあるという外装は、ハワイの走り屋をイメージ。派手なカラーにバイナルを入れるなど、シヨーカー的に仕上げています。

対してJZX110は、家族と買い物にもいける街乗り&走行会(コンテスト)の両立を目指す仕様。足まわりやボディ補強など、コントロールを左右するポイントにしっかりと手を入れ、エンジンはスロットル系をJZX100化、パワーFCでコントロールするブーストアップ仕様となっている。

外装と足まわりの仕様がほぼ整ったので、次のステップでタービンやカムを交換、より戦闘力のあるエンジンを目指してステップアップしようと考えているようだ。

というわけで、走ってナンボという現場のドリフターの愛車を見れば、より現実的なチューニングプランも見えてくることだろう。

楽しく走ってもらおうのが一番と思ってますよ!!



「紹介される他のショップのクルマよりチューニング度の低い2台かもしれません。しかし、お客さんには、無理してパワーチューンを行うよりも、楽しく走れるクルマに仕上げてもらいたいと思っています。もちろん、タービン交換とかは速いしカッコいいけど、うまくコントロールできてナンボ、それなら先に足まわりにも拘りを投入して欲しい!! それに、JZエンジンはブーストアップでも、ソコソコ速く楽しいですからネ!! あ、OPT2見たっていったら、うちの製品、多少値引きさせていただきますよ(笑)」

Samples of こだわりの マシンメイク!! JZ TUNED

SPECIFICATION

2JZ-GTE改(約430ps) ラインナップカーサービスLP46タービンキット/エキマニ トラストeマネージ 東名255ℓ/h燃料ポンプ HPIエヴォルブインタークーラーキット ボルドワルド・バルファムカップネックスト4カップ Tデマンドサスペンションアーム Kブレイクベース加工フロントバンパー/サイドステップ/リヤバンパー ラインナップ・ワンオフリヤワイドフェンダー フロントフェンダー叩き出し加工 ワーク・エクイップ リム交換仕様(F: 10J×18-3・R: 10J×18-52) フェデラルSS595(F: 215/35R18・R: 225/35R18) ほか



EXTERIOR

①②ラインナップがオリジナルで開発したJZS161(2JZエンジン)用の新作タービンキットをインストール。ターゲットパワーは450psに設定されていて、これはノーマルインジェクターの容量いっぱいを狙った数字だ。ATミッションとの相性を考慮し、トルクは滑らかに立ち上がるような特性に仕上げている。

③エンジン本体はノーマル、補器類も大がかりなチューニングはされていないが、吸気の圧縮による発熱を見込んでインタークーラーは前置化。大型のインタークーラーを見せることも意識してのパーツ装着となっている。

LINE UP CAR SERVICE ARISTO [JZS161]

取材協力: ラインナップカーサービス 兵庫県姫路市砥堀403 ☎079-265-5400
<http://www.lineup-car.co.jp>

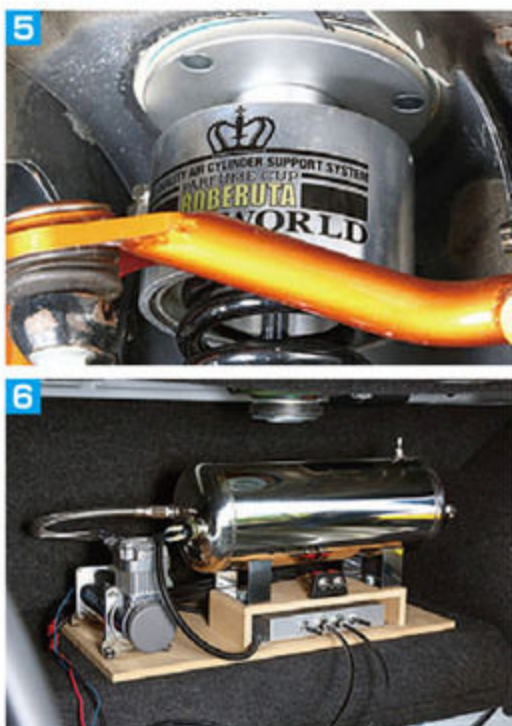


同時追求仕様!

FOOT WORK

④⑤見て楽しい、乗って楽しいマシンというテーマを体現するために採用されているのが、ボルドワールドのハイブリッドサスペンション。エアシリンダーを備えていて、ボタン操作により瞬時に約5cmの車高アップを実現するアイテムだ。また、太いホイールを収めるために、ロワアームの延長、ナックルアーム短縮、調整式アッパーアームの投入なども行われている。

⑥トランクルーム内には、エアシリンダーを作動させるためのプレッシャーユニットやコンプレッサー、タンクなどを備える。タンクは鏡面加工が施されていて、その構造を見ても楽しめる。現状は暫定取り付けのため、操作スイッチはトランクルームに設置されている。



タイムアタックやドラッグレースなど様々なステージのマシンメイクを行い、2013年からはER34スカイラインでD1GPにも参戦するラインナップ。そんなラインナップが手がけたこちらのアリストは、1台でドレスアップもチューニングも楽しむためのマシンメイクが行われている。

まず、見た目。車高を着地寸前まで落とし、極太のタイヤ&ホイールを履き、フェンダーからリムだけをわずかに出す絶妙なアウトリップのスタイルを演出。加工エアロとオリジナルオーバーフェンダーで、重量級セダンボディのポリウム感をさらに強調している。また、エンジンはオリジナルのタービンキットを装着することで430psを発揮。純正よりひとまわりだけ大きな風量のオリジナルタービンキットは、パワーバンドも広く、低回転からレスポンスよく過給するためATとのマッチングも非常にいい。ひとたびアクセルを踏み込めば重たいボディをぐいぐい加速させるパワー特性だ。

EXTERIOR



⑦⑧リヤはオリジナルのプリスターフェンダーを装着。フロントの叩き出しフェンダーからプレスラインなども整え、見た目の前後バランスの改善効果も狙う。ホイールは前後10Jのエキップ18インチで、特注リム仕様。リムがフェンダーからはみ出るアウトリップスタイルを実現している。

⑨装着するエアロはKブレイクをベースにダクト加工などを施したオリジナル。リヤバンパーにはディフューザー形状の構造を取り入れ、トランクエンド部分はダクトテールのように持ち上げるなど、細かなモディファイでスポーティさを演出している。



また、足まわりにはボルドワールドのハイブリッドサスペンションをチョイス。基本はメカサス(通常の機械式車高調)であるため、スポーツ走行にも対応する高い走行性能を確保できるうえ、ハルファムカップによるエアシリンダーが組み込まれることで、手軽に車高を上下させることが可能。たとえば、普段極低な車高にセットしていても、クリアできない段差がある時だけ車高調をあげることが可能というわけだ。



「アリストは迫力のあるビッグセダンボディに、絶好のチューニングベース2JZを搭載していますからね。そのどちらのキャラクターもいかしたチューニングをいかす、見ても乗っても楽しめるマシンを目指しています。今後はMT換装やさらなるパワーアップなど、いろいろやってみたいですね。速く走れて、カッコよく街を流せて、ショーや走行会にだって参加できる…これって、ストリートチューニングカーの理想像だと思うんですよ!」



ラインナップカーサービス代表
 松上さん

カッコ良く、
 そして速くを
 目指していますヨ!!

アリストの2JZ+セダンボディで作る チューニングとドレスアップ

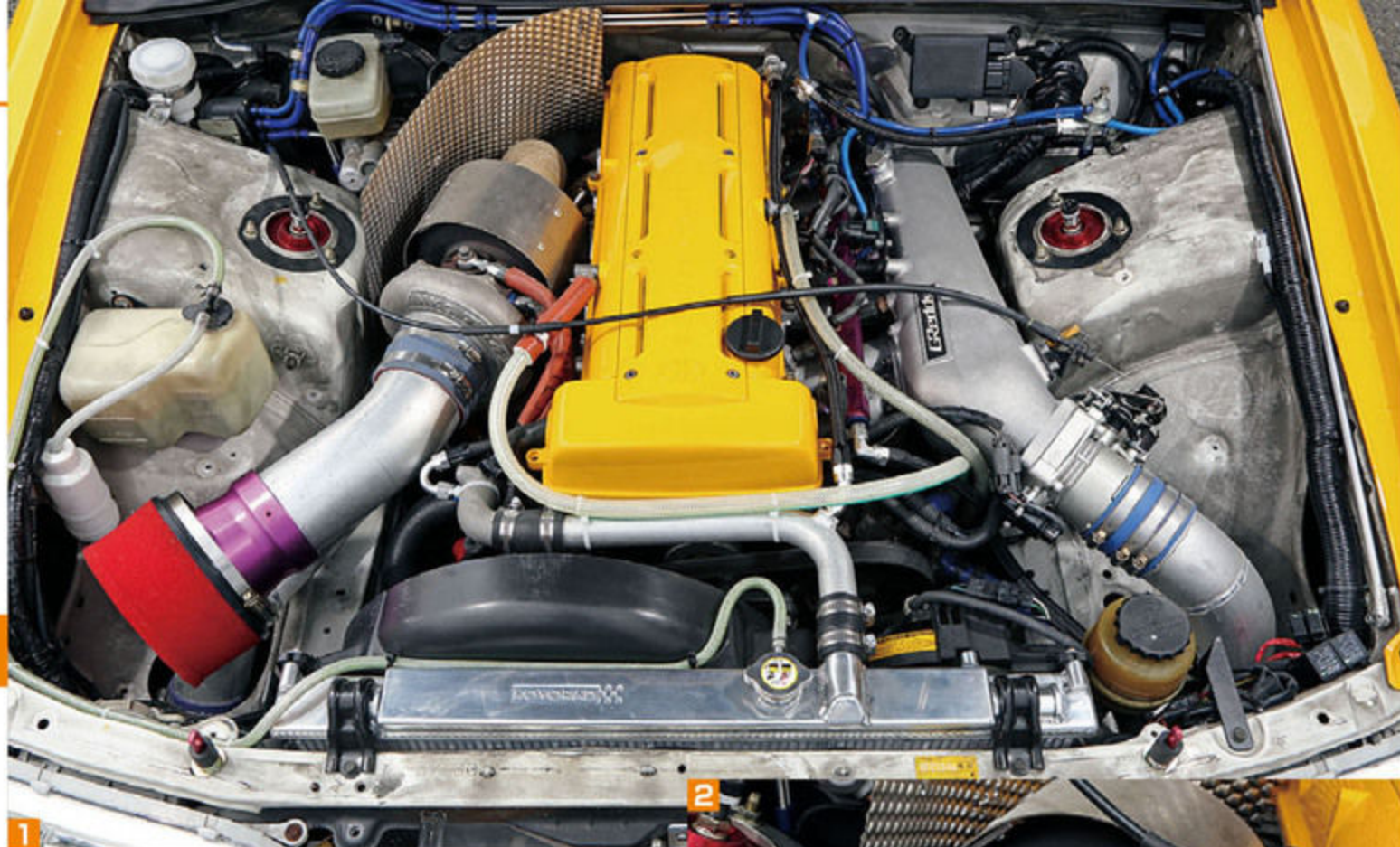
①②③④のエンジンはBCのストローカーキットを組み込んだもの。低速から鬼のようなトルクがあり、フレキシブルであらゆる状況・コースに対応できる特性だという。タービンも低速からの立ち上がりを重視して選んだT04Z。ピークパワーは640ps程度だがとにかくオールマイティさを感じさせる仕上がりのエンジンだ。

③STガレージのマフラーを加工し、排気を下向き化。またテールパイプにはレギュレーションに応じて触媒が仕込まれている。

④ECUはアダプトロニックのフルコンピューター。制御が緻密で、設定機能が多いのはもちろん、日本語のソフトがあるためチューナー側も使いやすいという。セッティングに関しては、ドライバーが慣れるまでの間あえて反応を鈍くするなど、自由な味付けもしやすいという。

⑤ドリフト車両では当然のことになっているが、ハーネスはフェンダー内からエンジンルームへ移設。タイヤ干渉による破断やショートのトラブルを回避する。

ENGINE



Samples of JZ TUNED

用・手塚強のニューマシン!!

SPECIFICATION

2JZ-GTE改3.4ℓ (640ps / 最大ブースト圧1.6kg/cm² 最高回転数7400rpm) HKS-T04Zタービン BC3.4ℓストローカーキット ADAPTRONICフルコン トラストサージタンク / インフィニティスロットル HKS・エキマニ / EVC 東名パワードカムシャフト STガレージマフラー トラストレーシングインタークーラー KOYOラジエター / オイルクーラー ORCトリプルクラッチ ホリンジャーシーケンシャル6速 東名パワードLSD ファイナル3.9 : 1 D-MAX車高調 (F : 22kg/mm・R : 12kg/mm) きっずはあとナックル ロールオーバーボルト留め プロジェクトミューキャリパー (F・R) D-MAXワイドボディワークエモーション極 GYイーグルRSスポーツ (F : 255 / 35-18・R : 265 / 35-18) ほか

FOOTWORK

⑥⑦サスペンションキットやアームはD-MAX製。切れ角アップナックルはドライバーの手塚強の率いるきっずはあと製。スプリングレートはリヤは柔らかく、トラクションがかかる方向にセットされている。

⑧リヤブレーキもプロジェクトMのキャリパーで、油圧サイドも仕込まれたもの。ホイールがワークのエモーション極、タイヤはレギュレーションに合わせリヤ265幅。



てますから」とのこと。
元々はJZX81などに乗り、4ドアドリフターとして知られた手塚選手、ビーレーシングが製作したツアラーVでの走りには期待ができそうだな!!

や写真から読み取ってもらおうとして、シェイクダウンを終えたばかりの手塚選手に、そのインプレを聞いたところ、「とにかくメチャメチャ乗りやすい♡、RB26の時はリカバリできなかったことが、2JZ改3.4ℓのトルクがあれば、なんとかごまかせちゃうんです。そしてトヨタの足まわり、コレ、ボクのスタイルに合ってますね!! スカイラインとの大きな違いというとなんていうか、余裕があるしトルクもあるので豪快なドリフトができそうな気がします。というわけで、今年のD1GP、楽しみにして下さいね!! ボクもワクワクしてますから」とのこと。

黄色いGTRと言えば、ビーレーシング&手塚強。そんなイメージが定着したD1GPだが、NOS禁止のレギュレーション変更などを経て、ビーレーシング&手塚強が選んだのが、マークII&2JZ改3.4ℓというエンジンの組み合わせ。
取材が5月前半だったもので、まだカラーリングが施されていないが、マシンはほぼ完成、シェイクダウンを待つ状態での撮影だ。



ビーレーシング
今井さん

「理想をいえばきりがありませんが、ある程度マルチに
 使え、トラブルを起こさないことが鉄則のD1車両です。
 そのため、エンジン特性は、ピークパワーを追わず、回転
 を上げすぎず、を実践してます。そのぶん低回転域から
 ワイドにハイトルクを出し、ブースト圧を早く立ち上げて
 ワイドバンド化しドライバビリティを高めてるんです。ファイ
 ナル選びも、低速型／高速型どちらでもなんとか使える
 のが3.9：1と考えてセットアップしています」

ハイチューンでもピークを追いつぎすぎない!!
 コレ、ポイントね。

⑨ミッションはホリンジャーのシーケンシャル6
 速、サイドブレーキはコントロール性の高い油圧
 方式。レバーはサイドブレーキの位置を優先して
 いるのがわかる。

⑩⑪あえてスポッ増しなどベースボディの補強
 はせず、ロールケージもボルト留め。ドライバーの
 手塚は、硬すぎるボディを好まないことと、雨のコ
 ロシウム系コースでも乗りやすくするため、剛性
 を調整できるようにしているのだ。



INTERIOR

D1GP参戦

Bee★Racing MARKII [JZX100]

取材協力：ビーレーシング 東京都町田市小川1704-1 ☎042-799-7800
<http://www.bee-r.com>





PHAT FIVE RACING

ドライサンプ
システムの投入

JZマイスターがイチオシ!!

ランクアップ

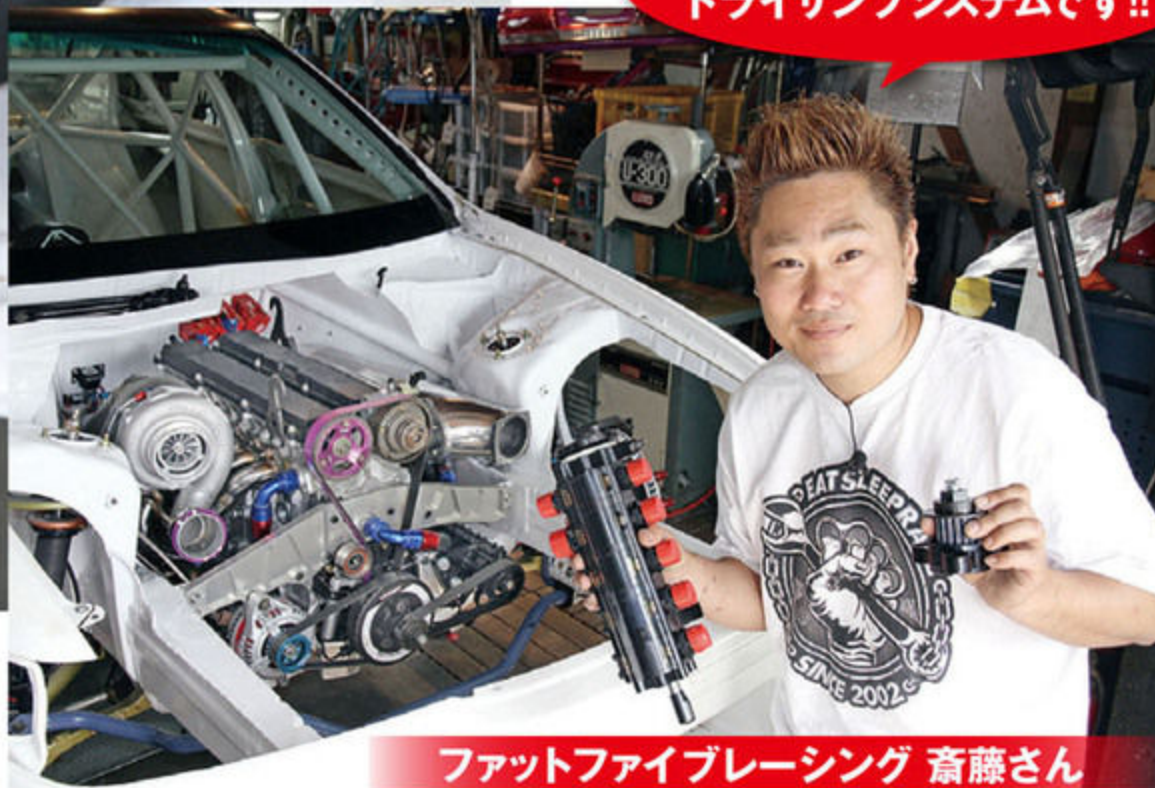
Rank UP

チューニング

M&M

このコーナーは、高きを目指すJZ乗りに向けてのチューニング情報。JZマイスターたちが実践するJZエンジンチューンの最先端情報と、ハイチューンエンジンを活かすためのマシンメイクのツボを紹介していこう。

世界では常識の
ドライサンプシステムです!!



ファットファイブレーシング 斎藤さん

【現】 在の3.4ℓ仕様で8500rpmオーバー、次のマシンに搭載されるエンジンでは常用9000rpm、一発は1万rpmにも耐えてくれるエンジンを作りたいんですよ!!というの、D1GPはもちろん、フォーミュラD（アメリカシリーズ・アジアシリーズ）と、シリーズチャンピオンを獲得、自他共に世界最強のドリフターと認める斎藤ダイゴ選手。

その斎藤ダイゴ選手のすごいところは、ただ“乗り手”だけでなく、マシンメイクも自らこなしているところ。

もちろん要所には、トップチューナーたちの技術を借りているが、どういうパーツを使って、どういうエンジンにしたいか、そのためにはどんなパーツが必要か?なども自ら積極的に研究し、加工や溶接などのためにプロショップを越える機材を揃え、自らのガレージでマシンメイクを実践する。

与えられたマシンに乗るのではなく、乗りたいマシンを自分の手で作り上げているのだ。

ちなみに、昨年よりスポンサーフィーによって世界を転戦することとなり、自らのチーム「ファットファイブレーシング」を立ち上げている。

そんな斎藤ダイゴ選手が、今までの経験から得た全てを投入した究極のマシンとして製作しているのが、製作中のJZX100マークII。その、車重は目標1050kg、換装される2JZは当然1000psオーバー、パワーはもちろんここ一発でも踏み抜けるようにエンジンは超高回転への対応を目指している。

常識ハズレの2JZ改1万rpm仕様のエンジンは、各部の強化と精密な追加工（クランクキャップの強化&ラインボーリングなども行われる）を行いながら組まれていて、その中でも安全率・耐久性を高めるための要となっているのが、アメリカ製のドライサンプシステムなのだ。

オイル潤滑を専用のポンプなどのシステムで行うドライサンプは、最近でこそ、一部のチューニングカーで見られるようになってきたが、日本のチューニングではかなりレアな存在。

しかし、レーシングカーのエンジンメイクでは常識的なメカニズムで、海外には国産エンジン（日本の、ネ!!）に向けた製品キットも多数存在する。

このマシンに装備されるドライサンプも、アメリカでスーパードライサンプとしてキット化されているものだ。

ところで、ドライサンプのメリットとしてまず、専用のオイルタンクとポンプでオイルを循環させることで、走行状態やGに影響されず、常に必要な油圧とオイル循環量が確保されることがあげられる。また、オイルパンのオイルをクランクで掻きあげないため、クランクの抵抗が少なく気泡も立ちにくくなる。

さらに、バキュームポンプでオイルを引き出すため、クランクケース内が負圧に保たれ、ポンピングロスも減る。

また、オイルタンクの容量が大きいので油温の上昇が起これにくく、オイルの粘度管理が安定するなどなどメリットは数多い。

この車両は、夏前に完成させテスト&セッティングが終わり次第D1GPなどの実践に投入予定。

そして、斎藤ダイゴ選手が目指すのはD1GPとフォーミュラDのダブルタイトルの獲得。その目標を確実にするために作られる、完全無欠を目指した次期マシンというわけだ。



次期D1GP 参戦車両製作中!!

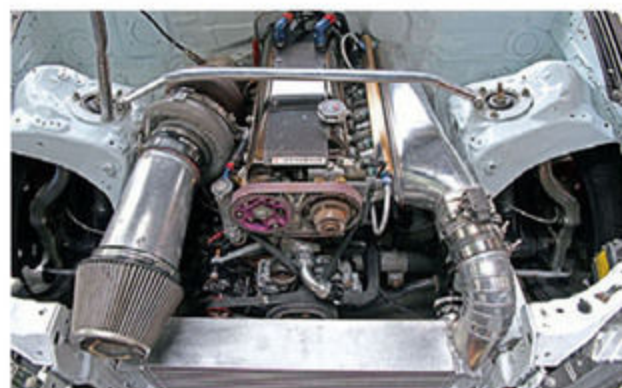
製作中のマークIIには、一切の妥協無く、これまでの経験から得たノウハウを盛り込んでいるという。エンジンは約20cm後方に移設され、完全なフロントミッド搭載。モータープレートによるマウントなど見た目も新鮮でなによりカッコいい。

オイルサンプ方式が変わったことでカムカバー内のパッフル機構なども不要となったため、上面をスライス加工することで約1.5kg軽量化するなど、各部の軽量化も徹底し1050kgの軽量マシンを目指す。

その他、ラジエーターはリヤに移設され、ウォーターポンプも電動としている。その詳細は、完成を待ち、只今製作中の別冊『1&2JZ テクニカルハンドブック&DVD』にて掲載予定。



世界を征した バトルウエポン



マークIIが完成するまでのつなぎとして、2014年のD1GPで使用しているのが、昨年末までフォーミュラDアジアなど海外遠征で活躍してきたレクサスIS。そのエンジンは2JZ改3.4ℓで1000psオーバー、斎藤ダイゴの豪快な走りは海外(特にアメリカ)で2JZ旋風を巻き起こし、フォーミュラDシリーズでは『ターボ(2JZ) vs NA(アメリカンV8)』の対決構図を作り、盛り上げ、そして勝ち抜いてきた。ライバルのV8勢の進化に負けない戦闘力向上を目指したのが、今作っているマークIIというわけだ。

完全・確実な潤滑メカニズムが
最高峰の2JZエンジンチューンを支える!!



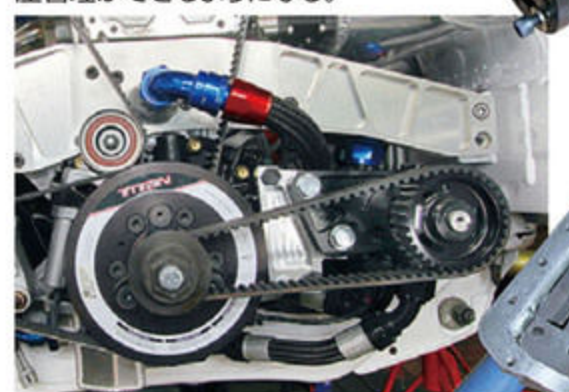
オイルパンに オイルをためない!!

ドライサンプシステムは、エンジン内を循環して降りてきたオイルをクランク出力で回したポンプで強制的に抜きだし、分泡してオイルタンク(トランクスペースに設置)に戻すもの。旋回Gによるオイルの吸い上げ不良や、回転数による油圧の低下、キャビテーションによる潤滑不良などの心配から開放され、エンジンの負担を和らげる。ちなみに、エンジン搭載位置は、メンバー位置をスーパードライ用のオイルパンと合わせたところで決定、約20cmほど後方に移設、フロントミッド化されている。



クランク回転で 大型ポンプを駆動する

写真は、ドライサンプの主要構成部品であるスカベンジポンプとオイルタンク。その駆動にはクランク軸の回転を使い、大量のオイルを自由な設定でエンジンに送り込み、油圧管理ができるようになる。



MATERIAL AUTO FACTORY

JZエンジンの 多連スロットル化

〒114-0044 東京都町田市小山ヶ丘3-3-11 ☎042-798-1435
 ① マテリアルオートファクトリー http://www.facebook.com/MaterialAutoFactory (フェイスブック)

6連スロットル+アンチラグ仕様!! ハイレスポンスを目指す

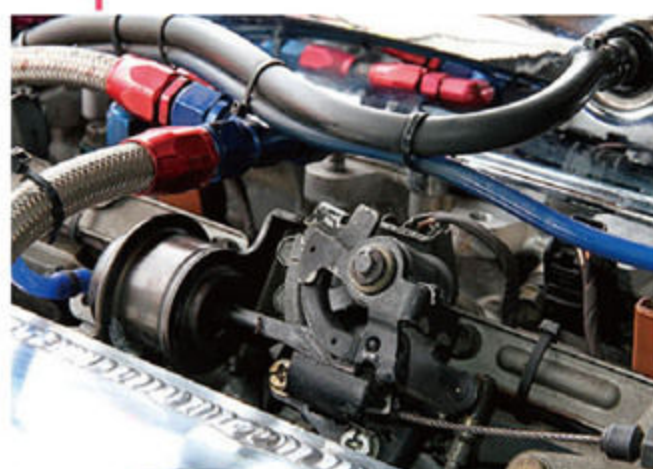


4A-Gのスロットルを
流用した
マルチスロットルです

この車両はシーケンシャルターボ制御用のアクチュエーターをスロットル制御に流用し、アクセルオフ時のスロットル開度や点火制御を盛り込んだアンチラグシステムも導入。常にタービンに予回転を与え、吸気はほぼ常時正圧を維持できる。ただし、負圧の発生域が少ないとブレーキのブースター機能などが働かなくなりがちのため、大型のタンクを作り負圧を多く貯められるようにしている。アンチラグ制御には、もちろんセーフティ機能も盛り込まれる。



マテリアルオート 福島さん



J Zエンジン、特に2JZエンジンはライバルと言える日産RB系エンジンに対し高トルク仕様と表現されることが多い。逆を言えば、レスポンスに関してはRB系エンジンのほうに分があると言っていいだろう。

その特性は当然、それぞれのメーカーが意識的に設計しているところで、特に2JZとRB26の吸気系の構造を比べればわかりやすい。大型のサージタンク、6連スロットル、短い吸気管を採用するRB26に対し、2JZ

は小型のサージタンク、必要最低限のスロットル径、長い吸気管長という構造だ。

「そこで、レスポンスを狙って6連スロットル化するというパターンも何台か製作した例があります。スロットルまわりの構造により、比較するとホントのトップエンドはビッグシングルスロットルのほうが優位な側面もありますが、アクセルに対するエンジンの反応は武器になる場合も多いですからね」というのは、マテリアルオートの福島さん。

サンプルマシンは、6連スロットルに加え、モータックによるスロットル制御を使ったアンチラグ制御を盛り込むことで、アクセルの踏み返しに対する俊敏な反応を狙ったストリート最高速仕様。ハイパワー・ハイレスポンスの両立を目指したチューンドだ。



サンプル車両のスーパーは、RX6(TCW 76)をツインで装着した900ps仕様。見た目は普通のストリートカーだが、モータックによる制御、ドライカーボンの外装パーツなどを投入し、完全無欠を目指して仕上げられている。人知れず!? 深夜のストリートで最高速にトライするタイプだ。





点火時期の
調整幅も広がるので
オススメです

フレンズ 猪瀬さん

J ZX100などいち部の後期型JZ系エンジン搭載車種では、2気筒ずつでひとつのイグニッションコイルを共用する『同時点火(同爆点火)』システムを採用している。

恐らく、コスト削減からの採用と思われる仕様変更だが、このシステムだと高回転域では、ふたつのプラグで点火通電時間が重なってしまうため、高ブースト化したエンジンでは、失火トラブルを引き起こしやすいんだ。

そこで、ハイパワーなJZマシンを数多く手がけてきたフレンズでは、気筒ごとに個別の点火機構を持った『シーケンシャル点火(ダイレクトイグニッション)』方式への変更を推奨しているという。

高ブースト圧化されたハイパワーチューンドはもちろん、高回転までブン回すことが多いドリフトマシンなどでも効果が期待できるメニューだぞ。



各気筒のプラグとイグニッションコイルを結ぶプラグコードも引き直し。導電率の高いコードを使っているし、通電ロスを少なくするため、コードが長くなりすぎないようにコイルの固定位置などにも気を配っている。



FCONVプロによってシーケンシャル点火方式でのセッティングを行う。「失火によるトラブルを防ぐことができるし、点火時期セッティングの自由度も増すのでオススメです。実はこれ、HKSが公開しているFCONVプロの使用例の中にも掲載されている手法です」と猪瀬さん。



JZX100の純正コイル&イグナイター。1番と6番、2番と5番、3番と4番が、それぞれおなじコイルによって点火される仕組みだ。2気筒分の点火をひとつのコイルで行うため、高回転になるにしたがって点火の間隔が短くなっていき、最終的にはスパーク時間が足りなくなるというわけ。ノーマル+α程度なら大きな問題にはならないけれど、高ブースト圧をかけて高回転までまわすようなハイチューン車両の場合、電圧低下が原因で失火の危険性が高くなるのだ。

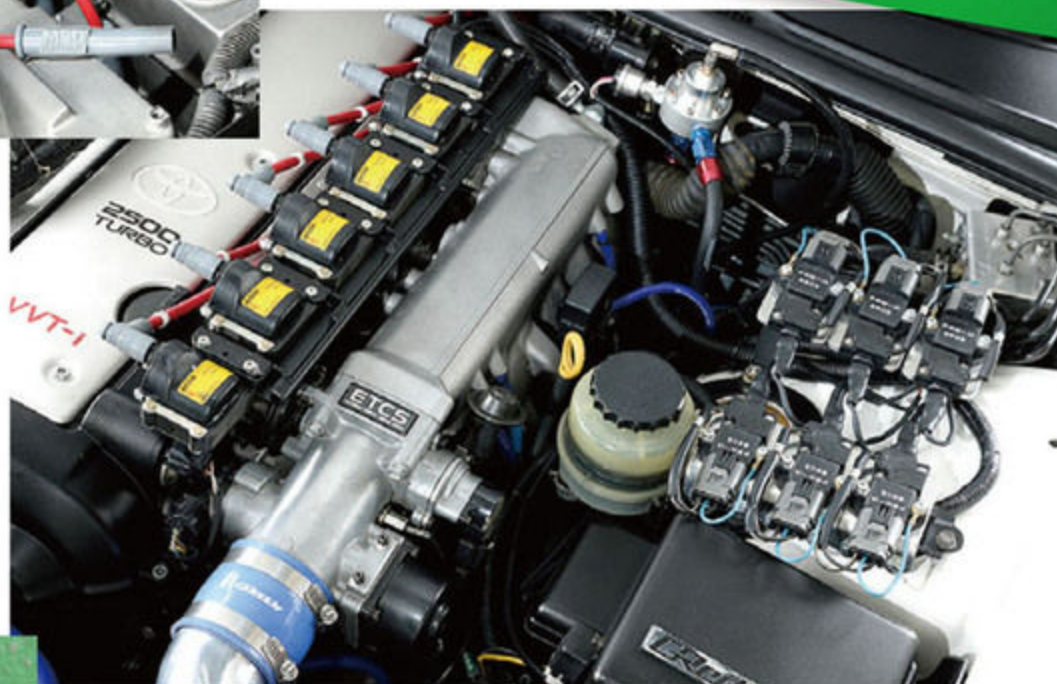
高回転・ハイブーストでの失火を防ぎ セッティング自由度も大幅アップ!



FRIENDS

シーケンシャル
点火方式への変更

フレンズ 栃木県下都賀郡野木町大字友沼6602-4
☎0280-54-1650 <http://www.friends-power.com>



システムにはボッシュ製のイグニッションコイルと、日産の純正イグナイターをそれぞれ6個ずつ使用。それぞれの気筒に個別で点火管理を行うことができるようになるので、点火タイミングも点火通電時間も自由度が大幅にアップするというわけだ。このメリットを活かしてバルタイの設定や点火時期の調整を行えば、パワーアップにも繋がるぞ。



サンプル車両のJZX100は、2JZブロックに1JZのVVT-i付きヘッドをドッキングした1.5J仕様。T88-33Dタービンを装着し、最大ブースト圧1.8kg/cm²時に600ps、80kgf-mを発揮する。1JZヘッドを活かした高回転仕様で、ブースト圧も高めということもあり、このシステムを導入した。





STF

純正ゲートキット

対応車種：1JZ-GTE (VVT-iあり、JZX100/110)

対応タービン：純正/ARMS M8280 (その他タービンは要問い合わせ)

価格：6万9800円(税込)

© STF 神奈川県相模原市緑区田名2254-1 ☎042-705-8275
http://www.tuningshop-stf.com

純 正タービンやアクチュエーター式ポン付けタービンが装着されたマシンを、手軽にウエストゲート仕様へとアップデートできるオリジナルキット。

純正タービンのままで、ウエストゲートサウンドを手に入れることができるのはもちろん、エキマニ上部に装着されるウエストゲート自体もお目立ち度バツグンだ。

もちろん、性能面のメリットも見逃せない。ウエストゲートを使用することで、最大2kg/cm²の高ブースト圧の制御が可能になり、装着したタービンの性能を最大限まで引き出すことができるようになるのだ。

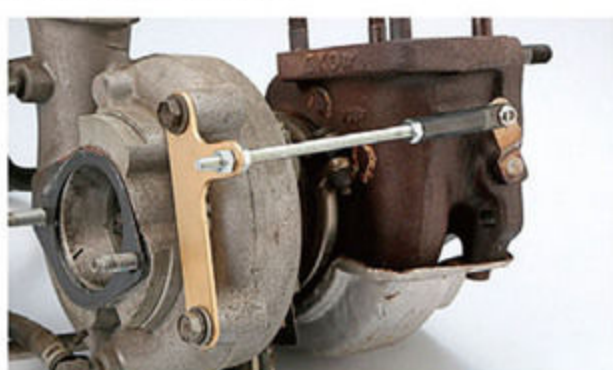
さらに、アクチュエーター式のスイングバルブよりも素早く大量の排気ガスを排出できるようになるので、大きめのポン付けタービンなどと併用すればレスポンスの向上やブースト圧の安定なども体感できるハズだ。



ウエストゲートの性能とサウンドを 純正エキマニ&タービンのまま満喫！



純正エキマニに加工を加え、ウエストゲート取り付けフランジを溶接。ウエストゲート本体や付属パイピングは、ガスケット不要のVバンドによる固定となる。制御用スプリングは3種類が付属し、0.7~2.0kg/cm²のブースト圧に対応する。アルマイト部のカラーは黒、青、紫から選択可能。



アクチュエーターのスイングバルブ機能は、付属のロッドで固定してキャンセル。このように取り付けに必要なパーツはすべて付属しているので、装着はDIYでも可能なレベル。

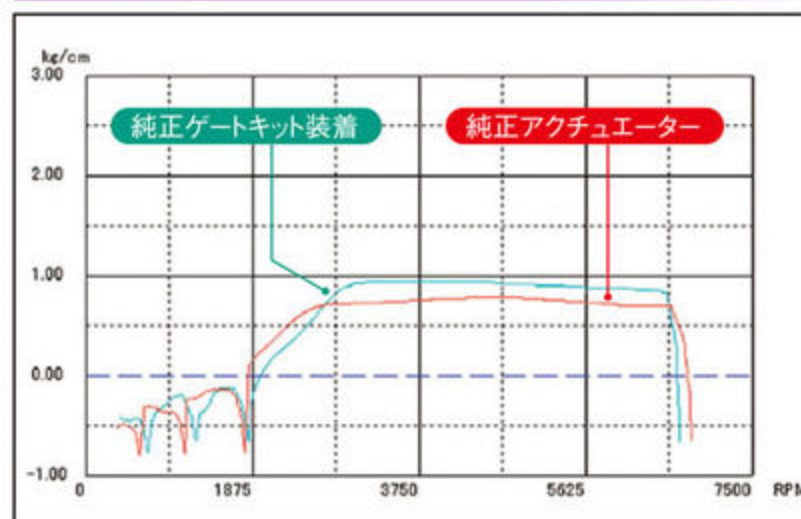


電スロがアクセルペダルと完全連動！ 注目の制御ユニットを 試作テスト中

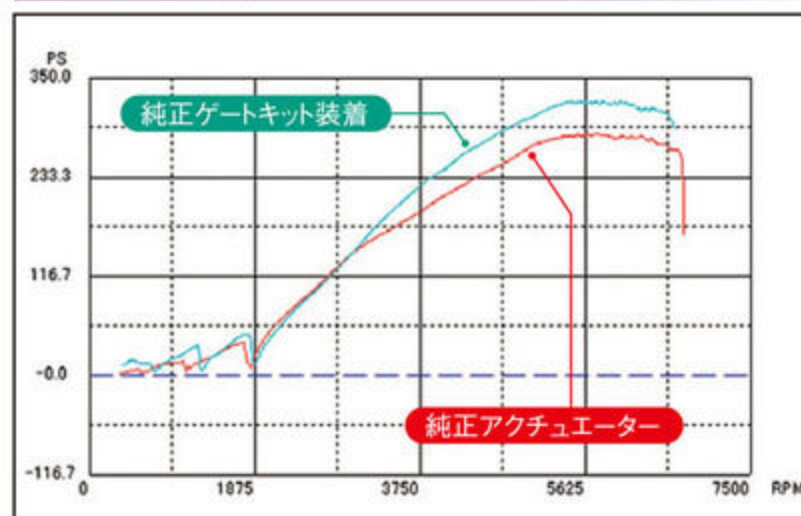
電子スロットル制御の介入をキャンセルし、アクセルペダル操作とスロットル動作を完全連動させることを目的にした注目の電子制御ユニット。パワーFCにカプラーオンで接続でき、アイドリングやエアコン動作、メーター表示などもバッチリとのこと。やっかいな電子スロットルの対策パーツとして、新たな選択肢となりそうなパーツだ。現在は車両に装着してサーキットなどで実走テスト中とのこと。完成次第また改めて紹介するので楽しみに！



ブースト圧



エンジン出力



ブーストアップ仕様のJZX100で、純正タービンと純正アクチュエーターと、純正タービンと純正ゲートキット装着時を比較したグラフ。純正アクチュエーターでは最大ブースト圧0.8kg/cm²ほどで、ブースト圧がじゃわかんないくらいに落ちている。対して純正ゲートキット装着時はブースト圧0.95kg/cm²を付けてもほぼ安定タービン風量が限界なので後半はやや下がり気味になっているのが見てとれる。「もっと風量の多いポン付けタービンと組み合わせれば、さらにウエストゲートの性能が活きてきますよ」と城崎さん。

V1ナックル本体に加え、取り付けに必要なカラーやボルト&ナット類も付属。また、切れ角アップによってタイロッドの長さが足りなくなることを考慮し、JZX100よりも長いJZX110純正タイロッドも付属しているというから至れり尽くせり。別売で切れ角アップ強化タイロッド1万3750円、切れ角アップワッシャー(1260円)加工済みロアボールジョイント(1万5000円)なども用意している。



消耗部品を買い換えれば
ずっと愛用していただけます!

伊藤オート 伊藤さん



ITO AUTO SERVICE
V1ナックル

対応車種: JZX90/JZX100/JZX110
価格: 3万9800円~4万9800円
伊藤オートサービス 埼玉県吉川市川藤887
048-983-0110 <http://www.ito-auto.co.jp>

今 やドリフトマシンでは定番となっている加工ナックル。その特性はマシンスペックやドライバーの考え方によって異なる場合も多く、一概に「これがベスト!」とは言い難いのが現状だ。

伊藤オートでも、ユーザーが好みに合わせて選べるように、切れ角増加量やアッカーマンアングル、レスポンスなどが異なる3タイプを用意している。

そして、V1ナックルの特徴といえるのが、多くの加工ナックルのような溶接加工ではなく、ボルト&ナットによる固定方法を採用しているところ。

「ツアラーのロアボールジョイントは定期的に交換したい部品です。だから、純正ナックルを買って交換してもらえば再使用できるように、ボルト留め方式で設計したんです」と伊藤さん。

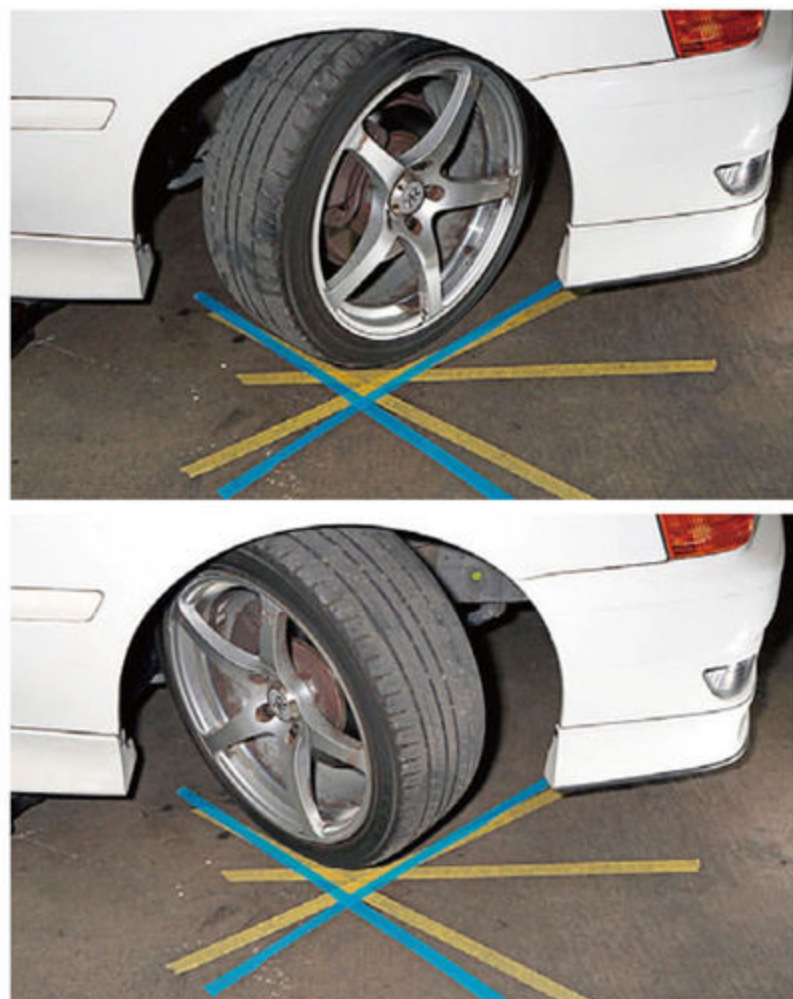
消耗部品のメンテナンスによって、長く愛用できるのも魅力のひとつというわけだ。



JZマイスターがイチオシ!!

Rank UP
チューニング
MECA

ツアラー専門店の拘りがギッシリ! メンテナンスで長く使える加工ナックル



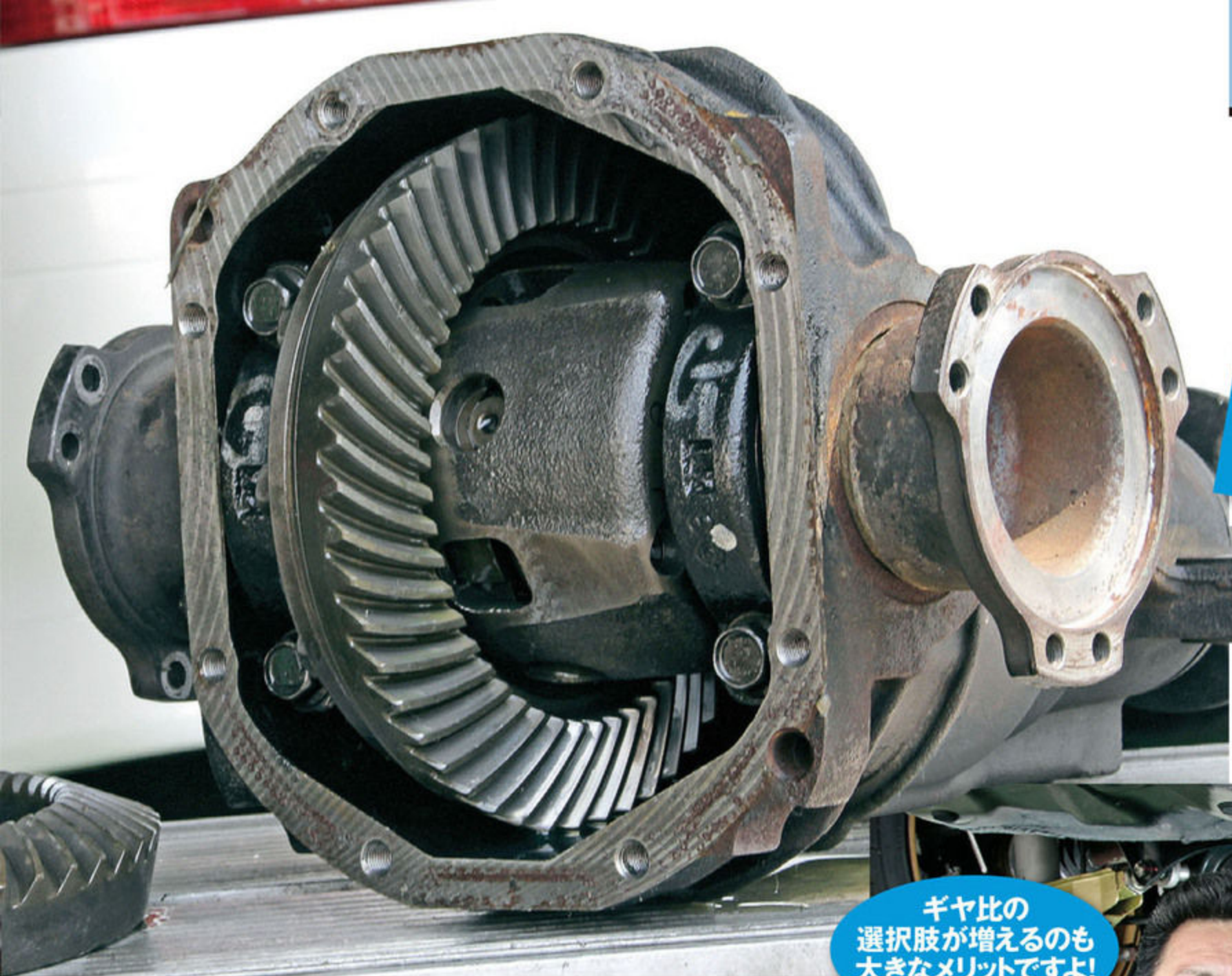
黄色い線がノーマル状態で、水色の線がV1ナックル装着後のもの。角度を計ってみたところ外側内側とも約10度ずつ切れ角がアップしていた。「切れ角アップはもちろん、重要なのがステアリングを切った際に発生する左右タイヤの角度差です。この角度差によってフロントタイヤの転がりやすさが左右されるんですよ」とのこと。3タイプそれぞれ味付けが異なっていて、今回装着したタイプ3は、もっとも左右タイヤの角度差が少なく、フロントが転がりやすい上級者向けのジオメトリ変化が付けられている。



このように純正ナックルの一部を切断して、プレートをボルト&ナットで固定するしくみ。「ハイグリップタイヤ、極端なアライメント、さらに切れ角アップしてのドリフトと、ロアボールジョイントへの負担はどんどん増えているので、定期的に各ジョイント部のガタをチェックすることはもちろん、1~2年に一度は交換することをオススメします」と伊藤さん。



純正と3種類(写真左からタイプ1、タイプ2、タイプ3)を比較すると、タイロッドを取り付ける穴の位置が、それぞれ微妙に異なっているのが分かる。この差がステアリング操作に対してのクイックさや、切れ角の大きさを左右するというわけ。ロールセンター補正効果も備えているぞ。



ギヤ比の
選択肢が増えるのも
大きなメリットですよ!



フレンズ 猪瀬さん

今 回の特集や巻頭コーナーを見ていてもわかるとおり、最近では3.4ℓキットの普及などによって1000psを越える2JZ搭載マシンも多くなってきた。

そこで問題になってくるのが、駆動系のトラブル。中でも特にやっかいなのがデファレンシャルギヤ(デフ)だ。

一瞬の負荷が大きいドラッグレースなどでは、駆動系トラブルによってレースで結果を残せず悔しい思いをするJZオーナーも少なくない。また、ハイパワーなドリフト仕様などでも、クラッチ蹴りなど、瞬間的な強い入力によって、ファイナルギヤを破損する例も見られる。

ちなみに、1JZ/2JZ搭載車の多くの車種に搭載されるデフは8インチといわれるタイプ。その他、NA車両や年式の古い車両などに搭載されているものには、ひとまわりサイズが小さい7.5インチがあるため、NA車両をベースにハイパワーチューンを施す場合は、さらにデフの強度が不安材料となる。また、スープラの前期ターボモデルには8.7インチという、トヨタの乗用車で最大のデフが搭載されるが、デフケースの形状がスープラ、アリストなど同寸法で、マークII系とは異なり共用できないうえ、ファイナルギヤのギヤ比の選択肢が限られる。

そこでフレンズが注目したのが、日産車に搭載されているR200デフの流用。日産系のデフはその数値がリングギヤの外寸をミリメートルで表していて、寸法的にはトヨタ8インチとほぼ同等。しかし、ドラッグレースでトップクラスの速さを誇るRB26搭載車両や、トップクラスのFR車のシルビアなどの実績を見ている限り、強度面ではトヨタの8インチデフに勝ると判断できる。

また、R200の場合ファイナルギヤの選択肢も広く、ステージやミッションのギヤ比に合わせた減速比を選ぶことも可能だ。

そんな判断からR200デフをトヨタ車に流用するチューニングを実践しているのが、フレンズのJZX110。1200psオーバーの2JZを搭載し、最高速アタックで349.8km/hを叩き出したモンスターマシンだ。

流用方法とはいうと、車体側は無加工で、デフケースの

加工やアダプターとなるカラーの製作によってデフを固定、プロペラシャフトはリヤピースを加工、そしてデフとハブを結ぶドライブシャフトは、イケヤフォーミュラで強度の高いシャフトをワンオフ製作。

気になる強度はというと、度重なる最高速アタックとそのためセッティング、その後に何度も挑戦した仙台ハイランドのドラッグレースでも破損することなく走りきることができた。

ちなみに、デフ形状の異なるスープラ系のデフケース車の場合、その固定用ブラケットが大型となるが、やはり同様の手法が可能と思われる。

ちなみに、ドライブシャフトのワンオフではなく、ハブの加工により、純正のドライブシャフトを使用してR200を搭載している例もあるようだ。

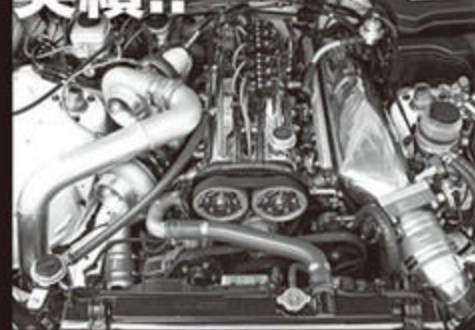
ハイパワーJZマシンは 駆動系が泣き所!?



写真はカジ編スープラの破損したファイナルギヤ。パワーとタイヤグリップに負けて、リングギヤとピニオンギヤがナメるように破損した。また、純正トルセンLSD車の場合、デフケースが割れる破損も見られることから、ケース剛性の不足がギヤ類の負荷につながっているとも考えられる。

イケヤフォーミュラ製強化ドラフシャなどを使い
最小限の加工で日産車用デフをコンバート!

**最高速
349.8km/hの
実績!!**



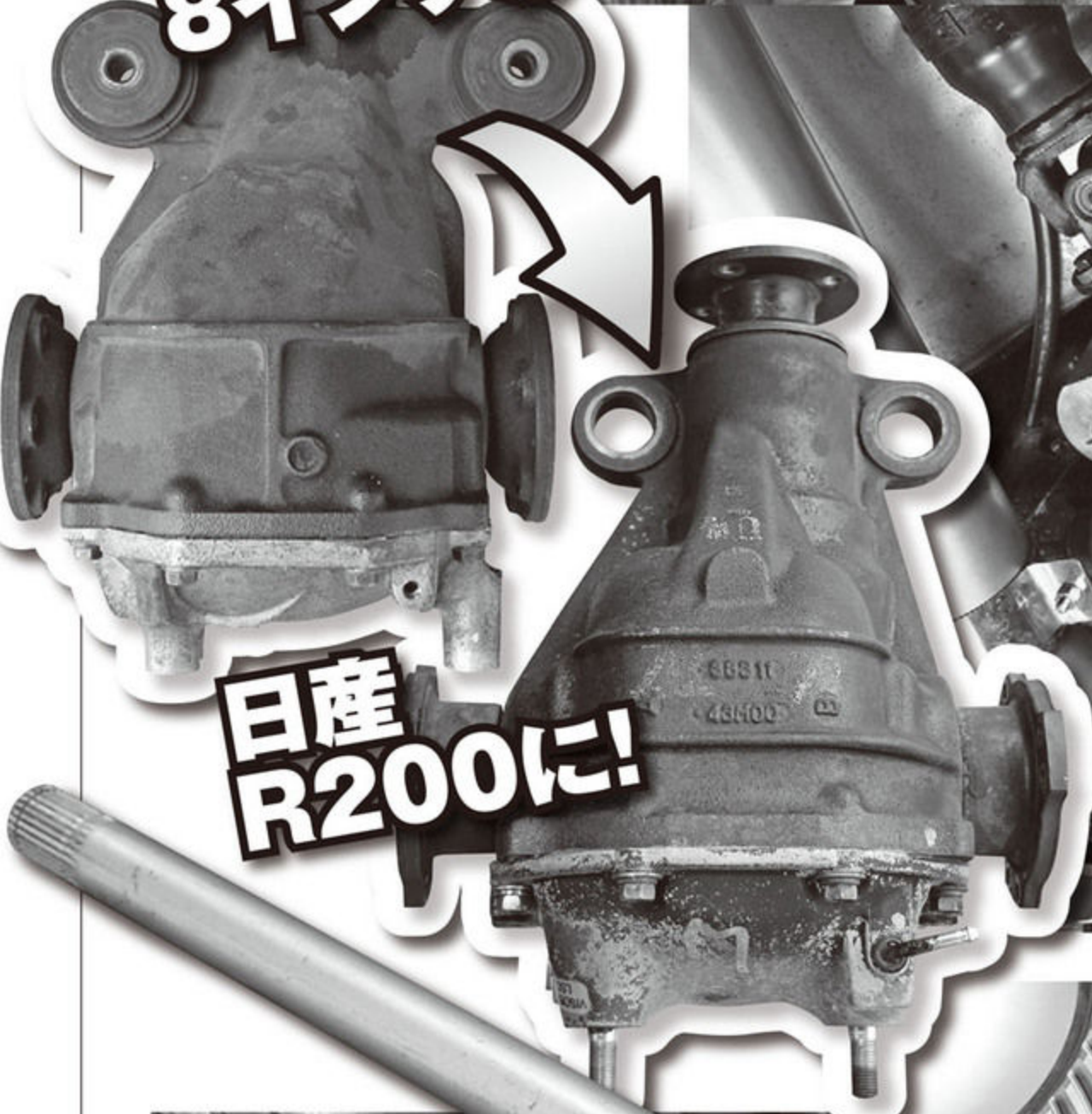
R200化したJZX110マークII。高回転まで回し最高速をのばすため、あえてストロークアップは行わない3.1ℓ仕様とした2JZエンジンを搭載。TD06-25Gをツインで装着して最大ブースト圧は2.8kg/cm²、さらにNOSも追加することで1200psオーバーを発揮させている。JZA80純正ゲトラグ6速ミッションに3.1:1ファイナルを組み合わせて、6速9000rpm時に360km/hオーバーを狙える計算だ。

デフのマウント方法に関しては、前側は金属製カラーで穴位置を合わせ、後ろ側はデフカバーの取り付け部を加工。メンバー側は未加工で装着している。プロペラシャフトはリヤ側の後端を日産R200のものと2コイチ加工している。ちなみに、強度を求めてR200化する場合、サイドフランジ径の太くなったR33以降のGT-R用を使うのが常識。

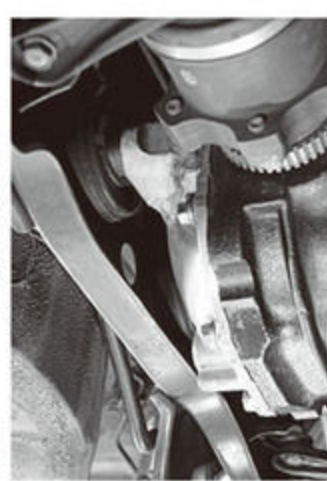


**トヨタ
8インチから**

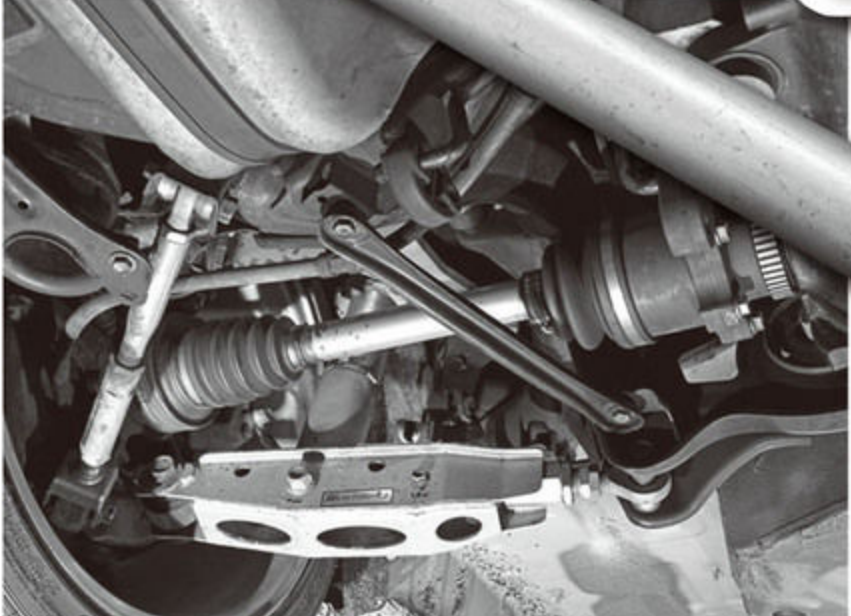
**日産
R200に!**



日産R200デフを換装したJZX110の下まわり。フレنزのJZX110の場合、ドライブシャフトをワンオフ(イケヤフォーミュラ製)してつじつまを合わせているが、ほかに、トヨタのハブに日産のベアリングを装着する方法で移植しているケースもある。また、足まわりやメンバーまですべて日産マルチリンクを総移植したというケースもある。



写真はR200デフ用ファイナルギヤ。3.1:1から4.6:1まで、フレنزが確認しているだけで7種類の選択肢があるとのこと。ちなみに、JZX100系の8インチでも3.7:1から4.6:1の5種類があるが、最高速方向のハイギヤードの選択肢が少ないのが難点。また実績から見ると、日産R200のほうが強度が高いようだ。「実は最高速に向けて、R200だとファイナルギヤの選択肢があるというのも、流用に踏み切った理由のひとつです」と猪瀬さん。



ドライブシャフトは内側(デフ側)を日産の形状(GT-R用)、外側(ナックル側)をトヨタタイプのスプライン(ジョイント)にあわせてワンオフ製作された強化タイプ。イケヤフォーミュラでは、寸法やスプライン形状の見本があれば、ドライブシャフトのワンオフ製作が可能だ。価格は通常左右2本で10万円程度からだという。



写真はそれぞれ上側が4.6:1、下側が3.1:1のリングギヤとピニオンギヤ。猪瀬さんによるとハイギヤードなほうがギヤの作りが大きく当然強度も高い傾向だという。ただし、ギヤ比は走行コースやエンジン特性、ミッションのギヤ比に合わせるものなので、強度だけで選ぶわけにはいかない。



TURBINE CATALOG

1JZ/2JZエンジンの魅力のひとつが
ハイパワーチューニングに耐えるポテンシャルを持っていること。
費用のかかるエンジン本体に手を付けず、タービン交換のみでも
大きなパワーを獲得することができるというわけだ。
ここでは現在販売されている1JZ/2JZ用の
主要なチューニングタービンキットを紹介。
目指すパワーやその特性に応じて、
キミの好みのタービンキットを見つけ出してくれ!

for 1JZ/2JZ

TOMEI POWERED

問 東名パワード ☎042-795-8411 <http://www.tomei-p.co.jp>

for 1JZ ARMS M8280 タービンキット

タービン: ARMS M8280
対応: 1JZ (VVT-i付きエンジン)
ターゲットパワー: 450ps over
価格: 14万9000円

東名パワードのARMズタービンシリーズの1JZ-GTE用。必要なショートパーツなども全てキットに含まれていて、完全ボルトオン装着を実現しながら、大幅なパワーアップを実現。エンジンや補器類がノーマルの状態での装着では350PS程度が目安となるが、燃料系の強化など補器類を整えることで450ps以上も狙えるタービンサイズ。ポンカムやタービンアウトレット、エキマニ、燃料ポンプなど周辺パーツもしっかりとラインナップされている。

純正タービンとの比較。コンプレッサーホイールは純正の65mmから84mmへ、タービンホイールは60mmから67mmへと拡大され送風量がアップされている。また、コンプレッサーホイールのブレード形状を最適に設計することで空気の剥離(サージング)を低減させている。アルミ削り出しボディの強化アクチュエーターが付属し、高過給時でも安定したブースト圧を得ることができる。



後期1JZエンジンに完全ボルトオン
リーズナブルに大パワーを楽しめる

GCG TURBOS

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

純正+αからフルチューンまで
仕様に合わせてタービンをチョイス

キットとしてラインナップされるタービン及びエキマニのフランジはT3とT4ツインスクロールで設定。同じフランジを使うタービンであればそれ以外のタービンも選択が可能だ。ただしフロントパイプとサクシヨンパイプなどは付属しなくなる。



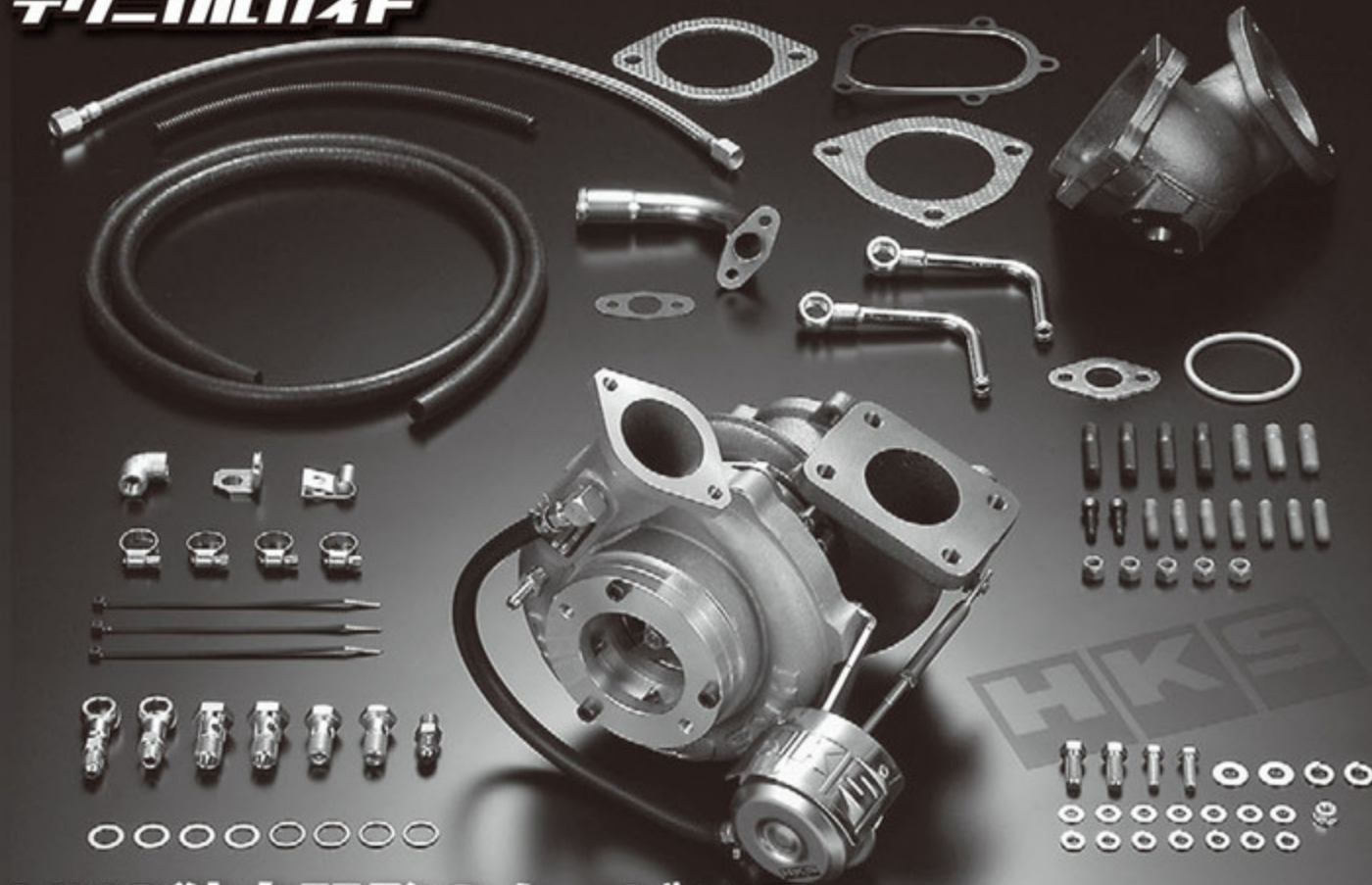
サイズ設定の豊富なGTX-Rシリーズは、高効率形状を採用したコンプレッサーホイールが特徴。ハウジングサイズの変更にしに空気の流れとブースト圧比をともに10%以上高めている。



for 1JZ/2JZ Wastegate series Turbo Kit

タービン: GTX3076R, GTX3576R, GTX3582R, T04Z, GTX4088R, GTX4294R
対応: 1JZ (VVT-iなし)、2JZ (VVT-iなし)
ターゲットパワー: 360~950ps
価格: 45万円~62万円

オリジナルのエキマニとターボスマート製ウエスゲートを含めたキットをベースに、豊富なタービンラインナップを揃えるGCGターボのウエスゲートターボキット。適合は1JZ、2JZともにVVT-i機構を持たない前期型エンジンとなる。タービンサイズは純正からのステップアップに最適なGTX3076Rから、950psというフルチューン仕様に対応するGTX4294Rまでの6種類をキットとして設定済み。設定のないタービンでも、エキマニのフランジ形状が適合すれば装着は可能となっている。

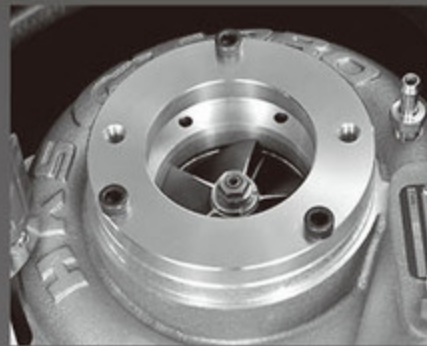


HKS独自開発のタービンで 500ps目前の ピークパワーを実現

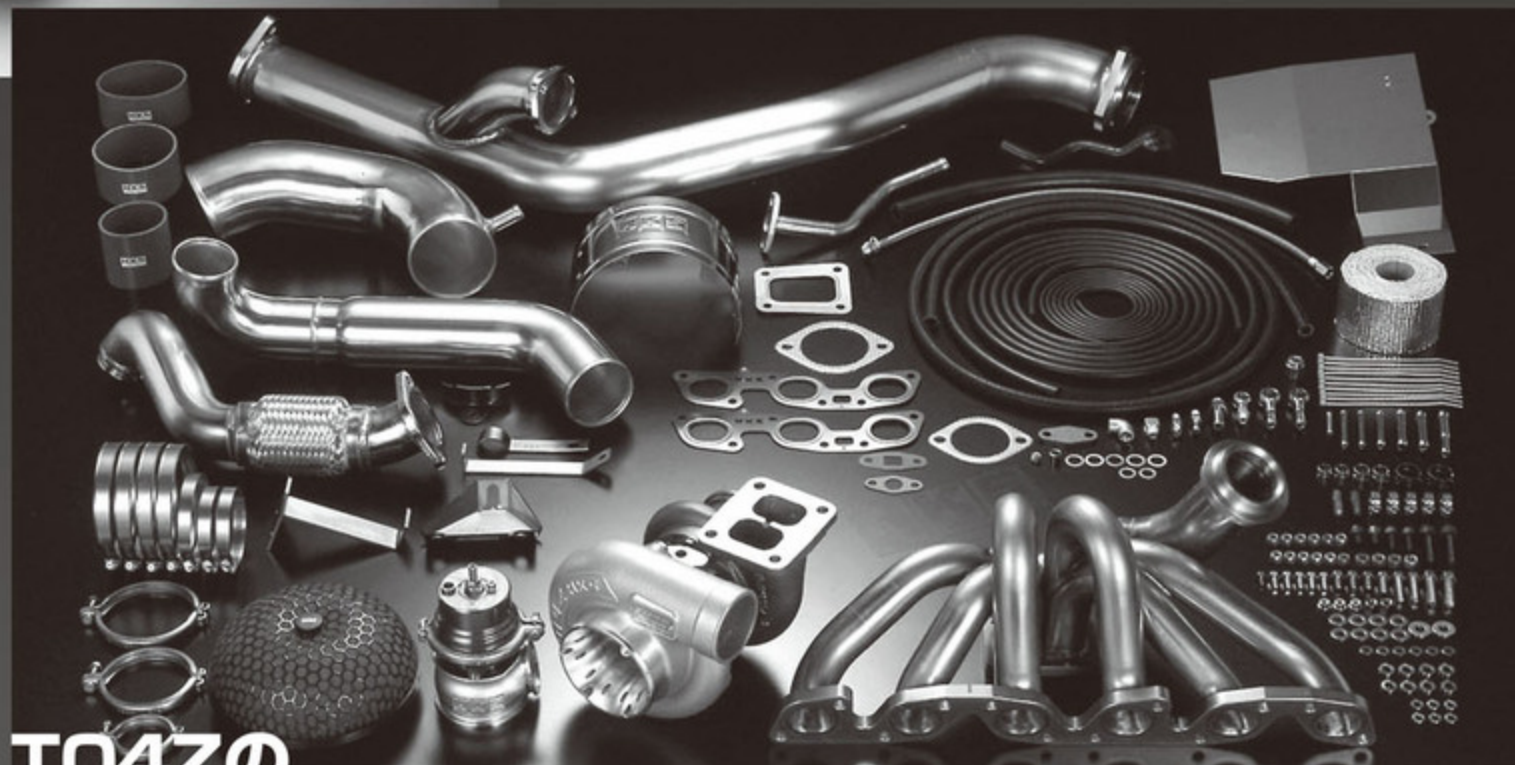
II for 1JZ GTII SPORTS TURBINE KIT

対応：1JZ(JZX100)
ターゲットパワー：480ps
価格：26万円

純正置き換えながら、HKSがテストを繰り返し独自開発したホイールやハウジングによって最大480psをも狙えるGTIIタービンキット。エキゾーストハウジングには耐熱性の高い素材を使用し約2kg/cm²での使用にも耐える耐久性が確保されている。また、サージングを抑制するポータッドシュラウドは通路面積の変更が可能となっており、車両の仕様に合わせたセッティングも可能となっている。



ポータッドシュラウドの空気通路は6箇所を設定。大きな面積を確保することでサージングを抑制することができる。ただし、ポータッドシュラウドは、レスポンス面では不利となるため、閉鎖することも可能となっている。



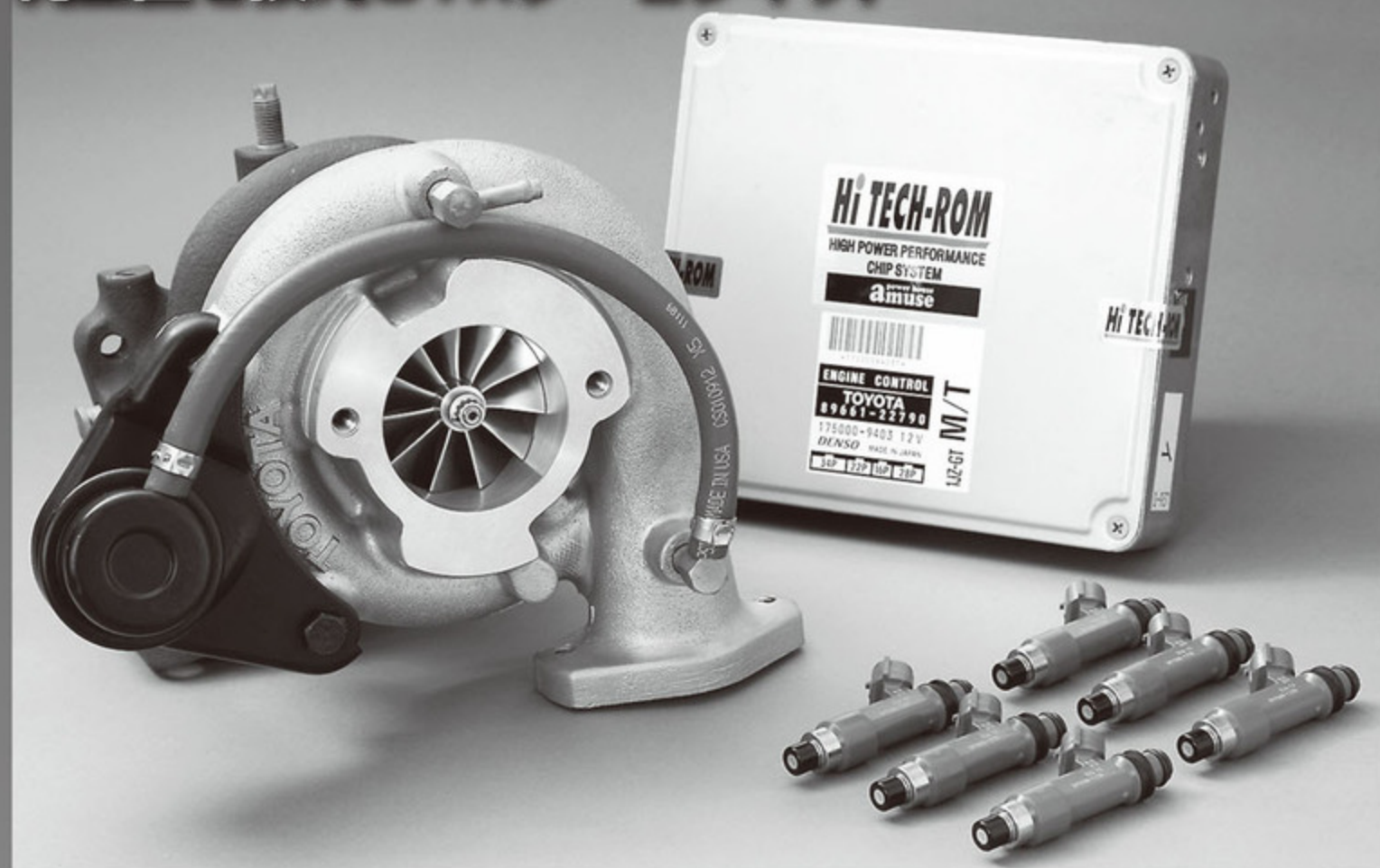
TO4Zの シングルターボ仕様で ビッグパワーを獲得



TO4Zは、高過給、高風量、高出力マシン向けのタービン。ポータッドシュラウドや、低回転時のレスポンスを高めるダブルインレットを採用しレスポンスよくトルクを発揮する。また、水冷センターハウジングを採用することで、過酷な使用環境にも耐えられる耐久性を備えている。

600~700psというビッグパワーを目指す2JZ用に設定されたウエストゲート仕様のターボキット。キット設定されるTO4Zタービンは3ℓの排気量を誇る2JZとのマッチングに優れていて、中低速域でのレスポンスも確保しながら大パワーを引き出すことが可能。タイムアタック、ドリフト、ドラッグレースとステージを問わずにその性能を発揮してくれる。

ECU&インジェクター付の 純正置き換えGTXタービンキット



高効率のブレードに加工を施した純正ハウジングを組み合わせるため、純正タービンの下取りが必要となる。また、キットにはタービンの性能を発揮させるため、セッティング済みのECUとインジェクターも含まれている。

amuse

® パワーハウス・アミューズ
☎0438-30-0151
http://www.webamuse.co.jp

II for 1JZ AMUSE GTX kit

対応：1JZ(VVT-i)
ターゲットパワー：500ps
価格：49万8000円(要純正下取り)



これによって、エキマニやインタークーラー系を変更せずに、最新タービンの性能を手に入れることができる。

GTXタービンの魅力である風量の大きさとレスポンスに優れる過給を、純正タービンハウジングのまま実現してしまおうという欲張り仕様。GTXタービンのセンターコアはそのままだ、純正タービンのコンプレッサーハウジングとエキゾーストハウジングを加工して組み合わせている。

TRUST

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

for 1JZ GReddyタービンキット アクチュエータータイプ

タービン：T620Z
対応：1JZ(JZX100)
ターゲッtpワ-：400ps
価格：26万円

純正エキマニにアダプターを挿入して装着するポン付けターボキット。タービンは純正タービンに近いレスポンスの良さを発揮するT620Z。装着のみセッティングなしの状態でも使用でき、ノーマルタービン+50ps以上を発揮。セッティング&燃料系を整え、ブースト圧を1.5kg/cmまで高めれば400psをオーバーを狙うこともできる。ノーマルからのステップアップや、ブロー時の代替タービンとしても使用可能な特性となっている。

純正パーツとの マッチングに優れ リビルト+αを求める ユーザーに最適

T620Zタービンはブーストアップ仕様では物足りなくなったユーザー向け。1JZに合わせて設計されたホイールとコンプレッサーの組み合わせによって、低回転から高回転までパワーが持ちよく伸びていく特性を発揮する。



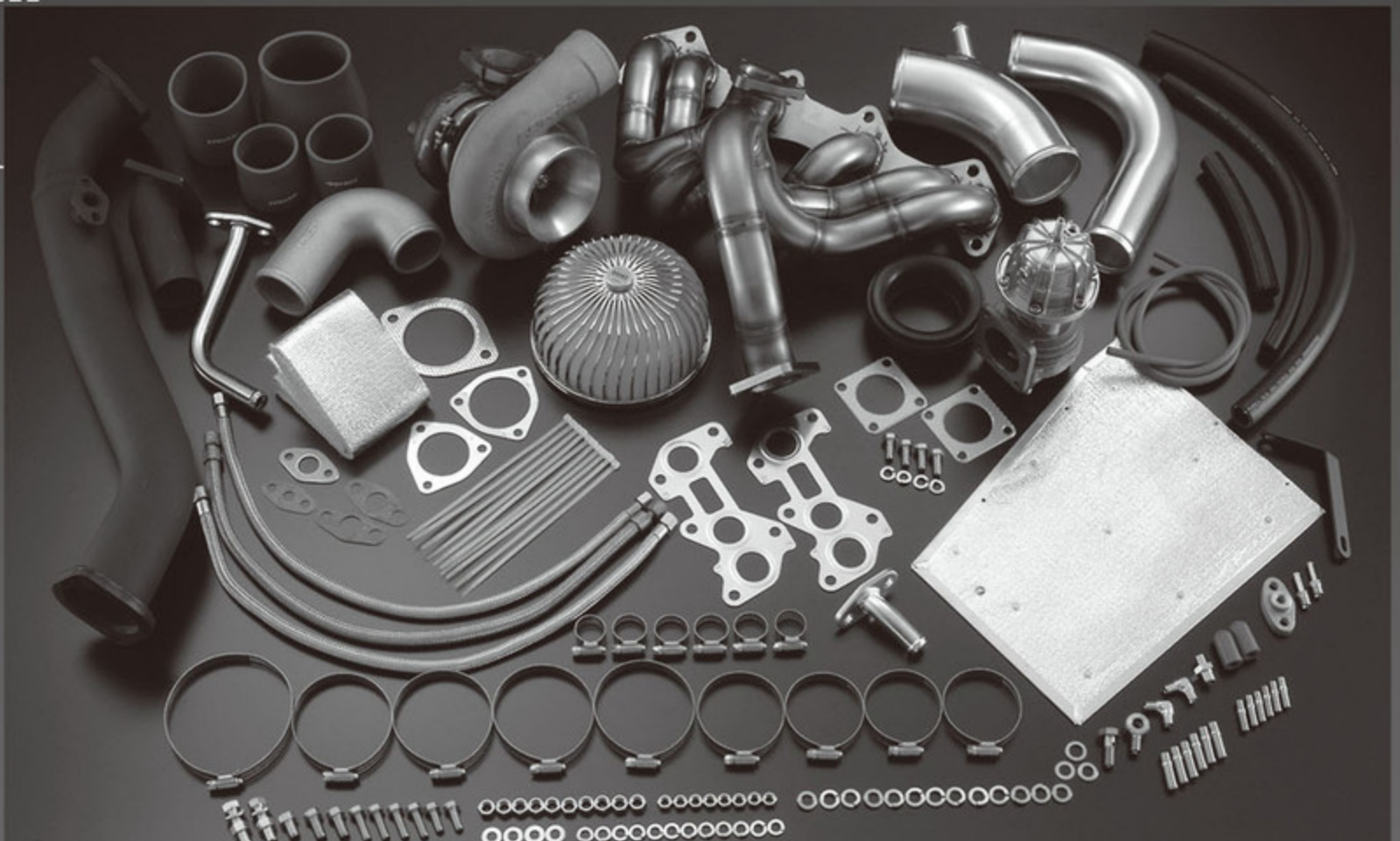
for 1JZ/2JZ GReddyタービンキット ウェストゲートタイプ

タービン：TD06S-20G、TD06SH-25G、T67-25G、T78-29D、T78-33D、T88-33D、T88-34D
対応：1JZ、2JZ
ターゲッtpワ-：350~900ps
価格：49万円~59万円

ウェストゲートキットのステンレス製エキマニやフロントパイプなど装着に必要なパーツをキット化。タービンサイズのラインアップは豊富に取りそろえられており、ポン付けタービン+αの性能から900ps程度まで対応する。キットとして設定されているタービンは、車種やVVT-iの有無によって異なってくる。



エンジンの特性や使用用途、出力目標に応じてタービンが選択可能なターボキット。2JZ搭載車やJZX100では最大900ps程度まで対応するT88-34Dもキットとして設定がある。



モアパワーを目指すマシン向けビッグタービンキット

パワーと高レスポンスを両立 街乗りも楽にこなすフルタービンキット

for 1JZ TE06H-24V TURBO KIT

タービン：TE06H-24V
対応：1JZ(VVT-iあり)
ターゲッtpワ-：500ps
価格：43万8000円

エキゾースト側のホイールサイズを抑えて、低回転域からタービンを回す設計。また、ウェストゲートを使用することで、ブースト圧がレスポンスよく立ち上がるため、ビッグタービンとは思えないほどの扱いやすい特性となっている。

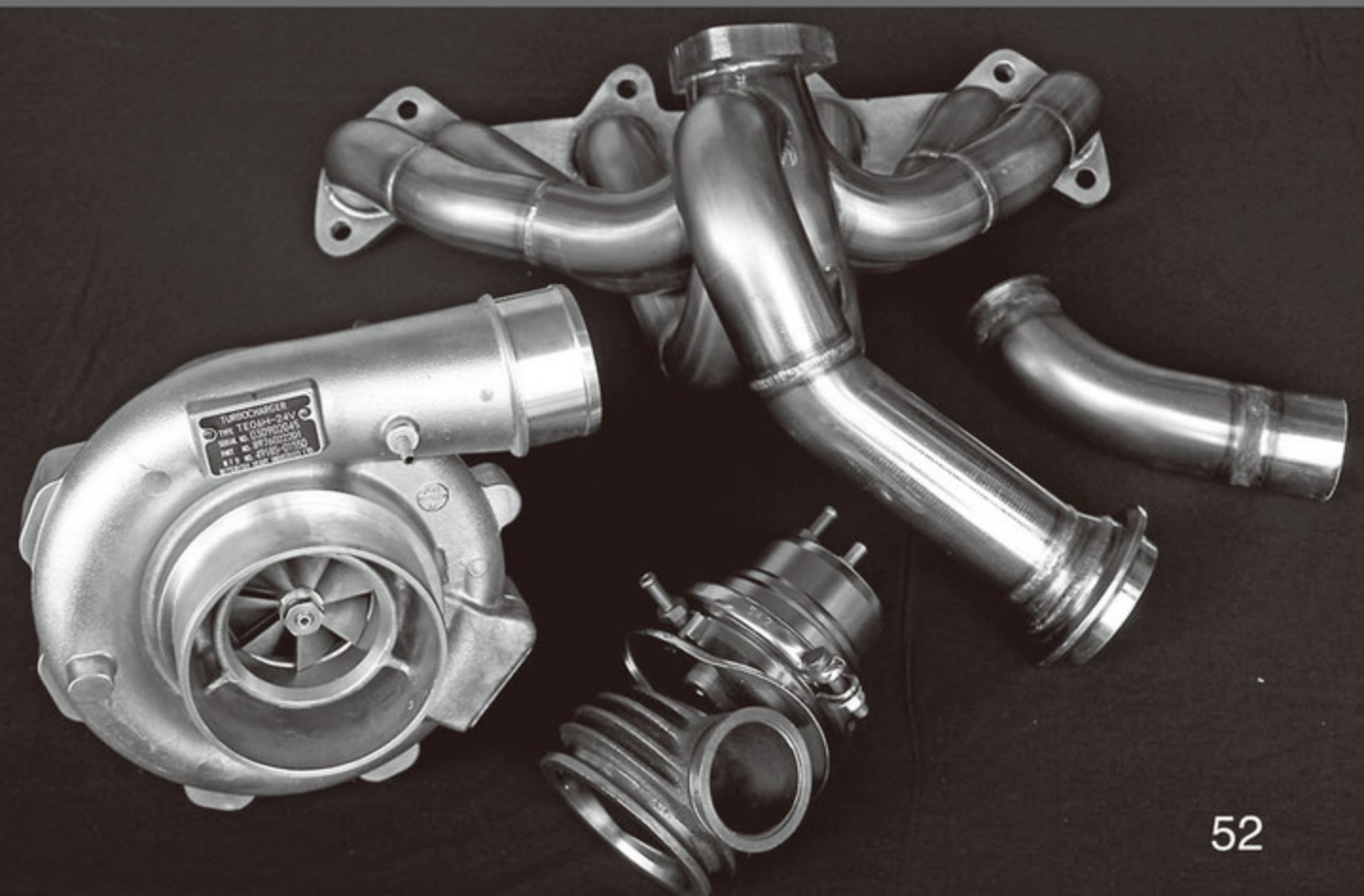


ード、サクシヨンパイプなどが一式キットになりながらも、リーズナブルな価格を実現しているのが特徴。タービンは500psクラスながら、同等クラスのタービンと比較して中間域のトルクが太いのが特徴。乗りやすさを損ねることなく、ピークパワーを大幅に上乗せ。さらに、ウェストゲートによるサウンドも楽しむことができる。

コクピット館林がオリジナルで設定するウェストゲートタイプのフルタービンキット。専用エキマニや60φバルブのウェストゲート、サクシヨンパイプなどが一式キットになりながらも、リーズナブルな価格を実現しているのが特徴。タービンは500psクラスながら、同等クラスのタービンと比較して中間域のトルクが太いのが特徴。乗りやすさを損ねることなく、ピークパワーを大幅に上乗せ。さらに、ウェストゲートによるサウンドも楽しむことができる。

COCKPIT TATEBAYASHI

☎0276-73-5451 http://www.cockpit.gr.jp



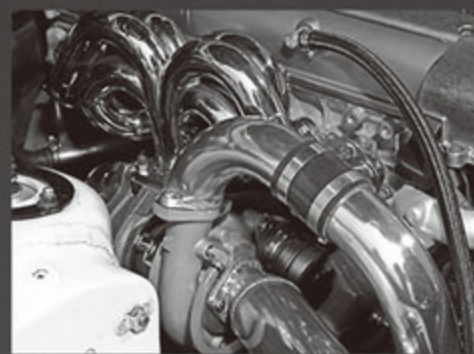
LINE UP CAR SERVICE

☎ ラインナップカーサービス ☎079-265-5400
http://www.lineup-car.co.jp

ATミッションと好相性!
同時に『魅せ』も狙ったキット

II for 2JZ JZS161
タービンKIT

タービン: LP46
対応: 2JZ (JZS161)
ターゲッtpワ-: 450ps
価格: 32万8000円



専用エキマニは排気ポートから上方に向かい左右対称の形状に広がる独自の形状。エキマニ自体もひとつの魅せポイントとするほか、下置きながらタービンもよく見えるように計算されている。

アリストへの装着を前提に開発が行われたラインナップオリジナルのタービンキット。タービンは大幅な風量アップよりレスポンス向上を狙ったLP46。ATミッションとのマッチングに優れる広いトルクバンドを発揮する特性となっている。ターゲッtpワ-は純正インジェクターを使い切る450ps程度に設定。このタービンキットは装着した姿を見せることも意識して設計されており、エキマニも美観を意識した形状で製作されている。



専用エキマニやアウトレットのほか、オイルライン、ウォーターライン、ガスケット類など必要なパーツは一式キットとなっている。ただ、インテーク側は別途車両に合わせて製作が必要となる。

装着コストを抑えられる純正改ハーフロータービン!

GCG TURBOS

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

II for 1JZ High Flow
Turbochargers

対応: 1JZ (JZX100)
ターゲッtpワ-: 450ps
価格: 25万円

アクセルを踏み込んだ時の加速に鋭さを増して、高回転時のピークパワーを追求したGCGのハーフロータービン。最大で450psほどの出力を発揮する。センターカートリッジにはGT3076Rを使用していて、タービンホイールサイズは純正と同等ながら、コンプレッサーハウジングはノ-マルから約12mm大型化。シャフトの保持方式もデュアルボールベアリング方式でフリクションロスも低減される。



タービン交換クラスの出力を狙う
高コストパフォーマンスタービン

RASTY

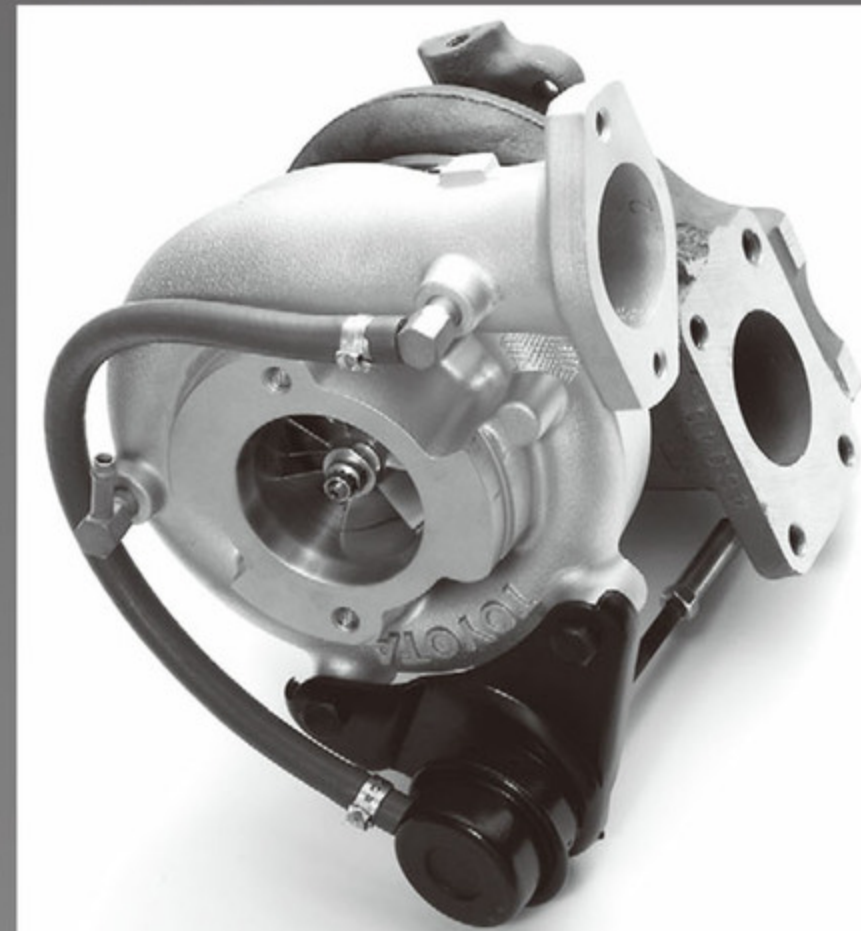
☎ カーメイク・ラストー ☎047-441-6226
http://rasty.tv

II for 1JZ VR Metal
Flow BB

対応: 1JZ (VVT-iあり)
ターゲッtpワ-: 420ps
価格: 19万8000円

1JZチューニングを熟知するラストーが製作するハーフロータービン。センターカートリッジにはギャレットGT3071Rを採用、さらに独自のハウジング加工やカットバック処理を施すことで、中高速域のトルクを増大させている。フルノ-マル車両でも設定ブースト圧が1.0kg/cm²以下であれば、純正ECUのまま使用できるのも特徴だ。補器類やセッティングを整えることで最大420psを発揮する。

センター
カートリッジ交換で
純正タービンのタルさを
払拭する!





三栄書房

暴走機関車
Daiちゃんの



生涯走り屋

宣言!

オレのイメージじゃないかも知れないけど、実は昔からジャガーのシツクなスタイルが好きで、最近再びジャガーを日常の足にしてきたんだ。そんな愛車の1台だったけど、とうとうお別れの時がきてしまった。というのもミッションが逝ってしまったのだ。

もちろん、修理という選択もあるだろうが、15年モノで走行距離は20万キロ超え。ミッションはジャガーの泣き所として知られているし、オレが中古で手にいれる前にも一度ミッションは修理していると聞いていた。

壊れたのは先日、遠出した帰りで、ATが1速・2速に入らなくなった。いや、3速キープで「東京まで帰れるのか!」と冷や汗をかいたヨ。なにしろ途中には、まだまだいくつも峠越え、登りで停車したときに3速で発進できるか不安だよな。というわけで、大事に、大事に、アクセルをソート踏み込みながら、いくつかの峠を無事にクリアした時には、心

の中で「ヤッターッ!」と叫んだくらいだ(笑)。

というわけで修理代に数十万円、同モデルの中古車を買える金額を支払うかと考え、あきらめるという判断。オレが乗っている間何万キロも、エンジンや電気系統の大きなトラブルがなかったことに感謝しよう。

しかし、次の足にまた同じジャガーを探すすなんでも能がない。ドリフト用に持つてる180SX改Z34フェイスの「ストリームZ・GTジュニア」と、LAから持ち帰ってきた左ハンドルの1972年式ダルマ・セリカ(SR20ターボ仕様)と被らない愛車、日常のアシを探さなくちゃナ、ま、この2台とキャラクターが被る心配はないだろうけど(笑)。

ところで、オレのクルマ選びには、自宅マンションの立体駐車場の関係で、クルマのサイズにも制限がある。ストリームZジュニアは幅が収まらないので編集部に置いているし、

2度目のミッション故障で 愛車ジャガーXJと涙のお別れ!?

イラスト：加藤浩哉



次は
何に乗ろう
かなあ〜♪

予車?

国産?

外車?

オレ様?

ダルマ・セリカは入るけどさすがにエアコンレスじゃ普段の足にはキツイ。なんて条件を設定しながら、次のクルマを探すのも意外に楽しい

ナ。経済事情からいうとリーズナブルな中古車、そして個性があって、故障が少なく運転しやすいヤツ。何よりオレが気に入って、楽しく乗れなきゃイヤだし。いや、我ながらわがまま。だけど、アシとは言えクルマ選んでつてホントに楽しいんだナ!!



三栄書房

DFellow
アベちゃんの

新・シャドー 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>

結構いろいろとある
ピット作業を効率化する道具
耐久レースには準備と装備も必要です

みなさんこんにちは、ディフ
エロウの阿部です！

ドタバタで参戦した第1戦
をなんとか戦い終えたと思っ
たら…S耐久2戦目のSUGO
戦が目前。

車両、新型フィットのほうは
フルコンを導入したり、足まわ
りの仕様変更を行って飛躍的
に良くなっています。続いての
SUGOまでに第1戦では借
り物でしのいだピット用の機材
を調えなくては。

ピットの機材と言ってもピン
と来ないと思いますが、耐久レ
ースとなるといろんな物が必
要になるんです。

まず一番の好物!? 大事
はピットレーンでエアツールを
使えるようにするためのプー
ム。ピットレーンに向けてイン
パクトのエアホースを吊り下
げているヤツで、販売されてい
るものではないので手造りしな
くてはなりません。今まで造っ
たこともないので、見よう見

まねです。

約5mの竿を
伸ばし、その根
元を窒素のボン
ベ4本で固定し
て、ワイヤーで
引っ張って倒れ
ないようにする
って言う感じ
で、あまりダサ
いと笑われちゃ
うので、それな
りのカッコつけた物
にしましたヨ。

次に給油する
ための携行缶の
改造。ST5ク
ラスは給油タワ
ーと呼ばれてい
る給油装置(G
Tとかと一緒に
クイックチャージ
のこと)で給油
するのではなく、
ふつうの
(!?)携行缶で
給油をします。
しかも1回の給
油量が20ℓまで
と決められてお
り、こいつをいか
に早くマシンに
入れられるか、
と言う事が非常
に重要になって
くるのです。

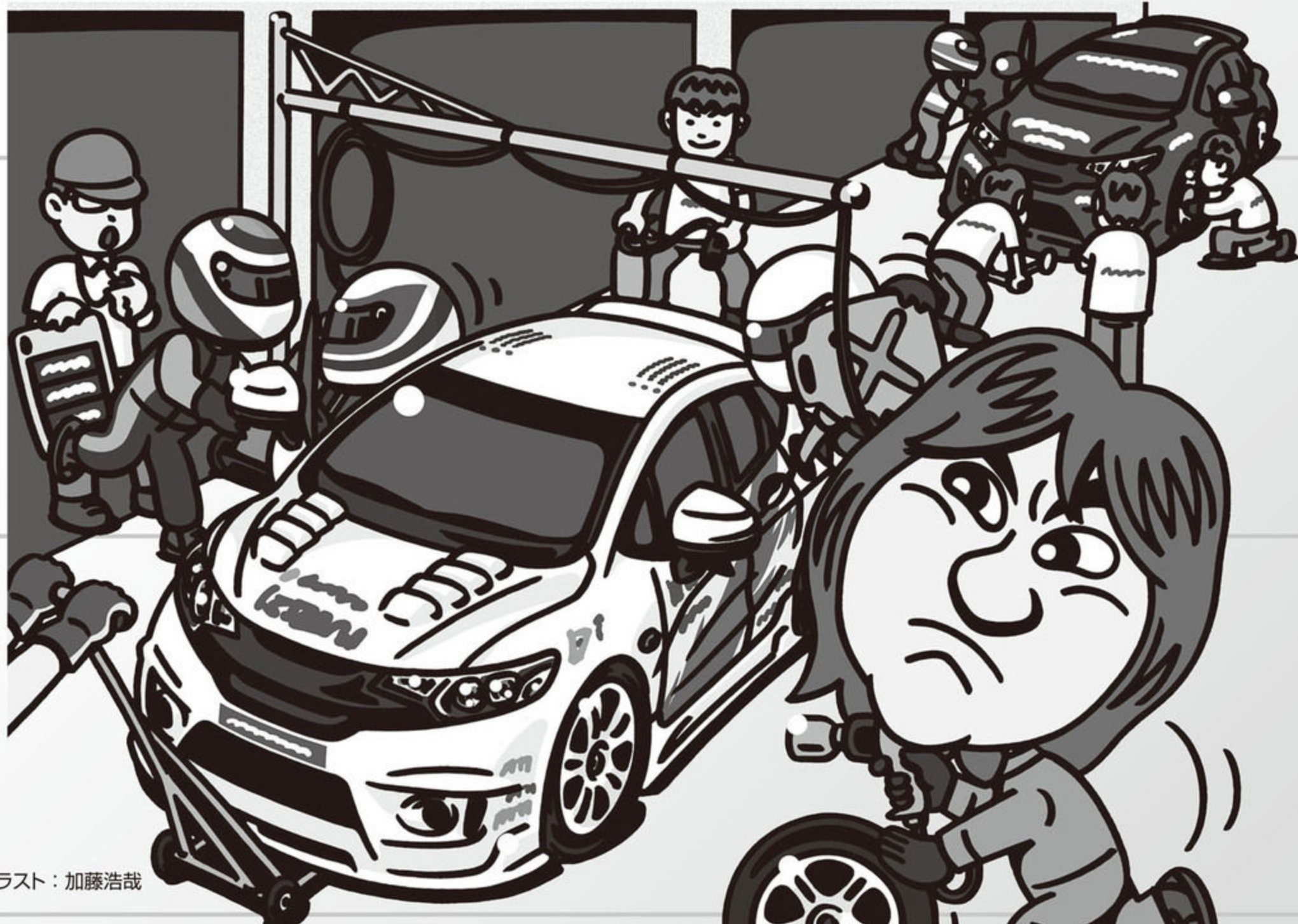
市販のままのタンクではホ
ース径が細く時間が掛かるの
で、規定内ギリギリの38φま

でホース径を広げ、エア抜きバ
ルブを加工すればイッキに燃
料がタンクに落とせるように

なるわけです。

さっそく作ってみると、勢い
が良すぎてガソリンが逆流す
ることが判明!! 給油口と携
行缶の口を密閉するための仕
組みに頭を悩ませました。

そして、テーパのホースで



イラスト：加藤浩哉

給油口に密着させる方法で試
したところ、何とか逆流しな
い
で給油できるようにな
り、約15秒で20ℓを給油
することに成功しま
したヨ!

他にもスベアパーツ
の準備やスベアパーツ
用ラックの製作な
ど、いろんな準備を
ギリギリまでやって
SUGOに出発ッ!

まだまだ立派な
機材達ではありま
せんが、何となくそ
れっぽいのところまでた
どり着きました。

そして、練習走行から色々
なセッティングを試してい
き、チ
ーム体制もクルマもドンドン良
くなっていきましたヨ。予選は
トップとの差0.6秒落ちの2
位、第1戦からは飛躍的に進
歩しました。

決勝では序盤にトップを走
つてレースをリードする所まで
行きましたが、接触があって修
復作業のピットストップが発
生。これにより順位を大幅に
落とす事になってしまいました
が、チーム一丸となって最後ま
で諦めなかった結果、何とか3
位でチェッカーを受けることが
できました。

まだまだやることはたくさ
んありますが、耐久レース、いろ
んなドラマがあって、超おもしろ
いッス!

でも、レースにずっとドップ
リというわけには行きません
ので、本業のほうも全力でこ
なしていかなければと思ってマ
ス!!

S耐の装備も 自分たちで作 つてマスの巻

タイムアタックの世界大会といえるWTAC(ワールドタイムアタックチャレンジ)に、今年も挑戦することが決まっているアンダー鈴木。タービンまわりのアップデートが終わったと思いきや…、また、何やらゴソゴソと、大掛かりな作業を始めたようすですぞ。

素人最速
アタッカー

アンダー鈴木

やいすぎDIY講座

手作りシルビアで

目指せ、世界ナンバー1



タイヤ外径アップ&
車高ダウンに対応するNEWバージョン
ドライカーボン仕様の
超ワイドフエンダーを鋭意製作中!

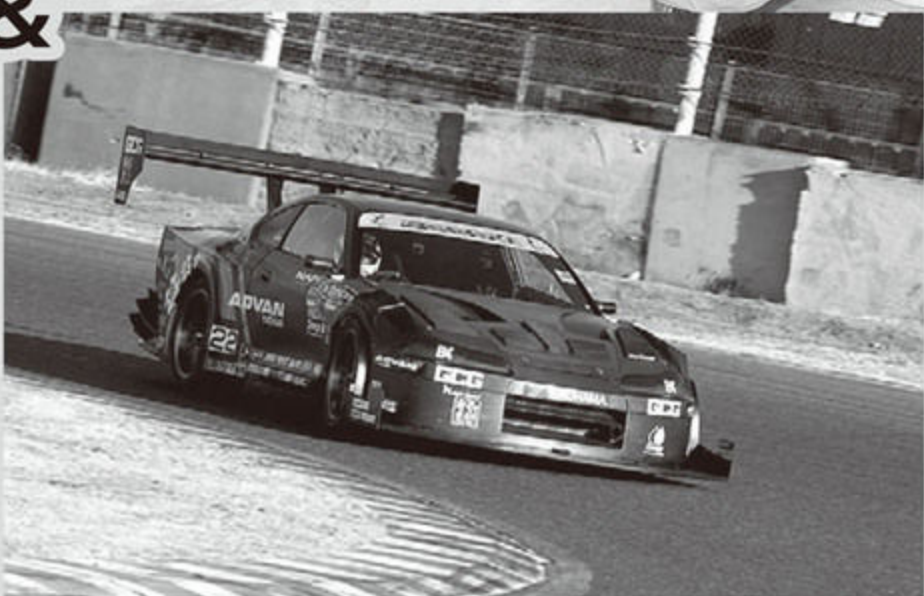


え!?
俺も手伝うの…?

格好いいフェンダーに
仕上げるぞ!

SURVIVE 峰岸さん
(アンダー被害者の会新入会)

アンダー鈴木



タイヤハウス内の空気を抜くために穴ポコを開けたり、空力パーツを追加していたら、ゴテゴテとしてきちゃった今までのフロントフェンダー。NEWタイプでは、見た目も性能もピカイチのフェンダーに仕上げます。

SURVIVEを占拠してDIY作業

板金塗装からエアロワーク、そしてチューニングの相談までお任せのSURVIVE。その一角を占拠して、フェンダー造形を実施中。粉まみれになりながら作業を進めているッス。ちなみに代表の峰岸さんは、ボクの走り仲間の先輩だったらしい!?



頼れる先輩の
お店ッス!



削るの
繰り返し!



パテを
盛っては…

GTマシンも顔負けの迫力!

パテ埋めをしては研磨の繰り返しとなるベース型作り。1作目のバンパー&フェンダーの時には、1ヶ月以上も作業をしましたが、今回は2回目ということもあって、ベース型作りもスムーズ。迫力のワイドルックに仕上がりますぞ!



足まわりも仕様変更で
ロングアーム化を実施

こんにちは! あいかわらず、クルママイジリに没頭する毎日を送っているアンダー鈴木です。なんでも、そんなにバタバタしているかというと、10月に開催されるWTACが、どんどん迫ってきたから。読者の皆さんは「なんだ、まだ先のことじゃない!」って思うかもしれないけど、WTACの開催地であるオーストラリアにクルマを運ぶためには、8月には船積みをしなくちゃならない。しかも、それまでに1度はテスト走行しておきたいって考えると、残された猶予はあと2ヶ月弱…。すでにお尻に火が付いている状況ッス。

ところで、今年で3度目の挑戦となるこのWTAC。もはや、オイラのライフワークになってきたって感じですが、昨年は4位とあと一步のところで表彰台を逃していることもあり、今年はますます気合いが入ってます。

世界の強豪アタッカーと渡り合うために、タービンをGTX4088Rに変更したり、サイド出しマフラーを作るなど、コツコツとアップデートを進めてきたのですが、それにより新たな課題として浮上してきたのが、足まわりの頼りなさ。

さすがに800psオーバーになるとノーマルアームのままではキビシイようで、テスト走行ではコーナリング時の踏ん張りがいマイチ…。そんなこともあり、足まわりのロングアーム化に着手することにしましたよー。

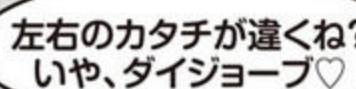
フロントフェンダーを
ワイドワイドにしますー!

というわけで、足まわり系のアップデートをはじめたオイラですが、じつは肝心なことを忘れていたことに気が付きました。それはロングアーム化すると、フロントフェンダーからタイヤがはみ出しちゃうってこと!

WTACランキング



295/35の極太サイズを履いても、思い切りローダウンできるように、タイヤアーチも大きく取ったNEWフエンダーは、その装着により全幅2mオーバーを実現するワイドサイズ。ボディとバラバラで製作しているのでチリが合うかどうか不安ですが、まあ何とかなるでしょ。ワイド化している分だけ、ダウンフォース向上もちょっとは期待できるかも。



遠くからチェックすると、フォルムがおかしくないか？ また左右でカタチが違ってないか？ など、近くでは分からないことが、明らかになってくることもあるんです。



**ドライカーボンフェンダーの
完成まで、あとひと頑張りッス!**

マスターができたところで、いつもドライカーボンパーツの製作でお世話になっている、サイトハウンドの山口さんのところへ移動。メス型作りやカーボン貼り込みを経て、ついにワイドフェンダーができていきます。いまから完成が楽しみで仕方ないっすネ!

3年前に今使っているドライカーボンフエnderを自作した時は、まさか295／35のアドバンA050を履くなんて想像すらしていなかったで、それほどワイドボディ化していなかったんですよねー。しかも、クルマが速くなってくるにつれ、車高はどんどん下がってきている方向なので、タイヤハウス内のスペースはギッチギチだったりするッス。

これを解決するには、もはやフロントフエンダーをイチから作り直すしかない！　そこでオイラが頼ることにしたのは、走り仲間、**鍛金・塗装を手掛けるSURVIVEの峰岸さん**。早速、そのガレージに押しかけ、マスター型作りのお手伝いしてもらうことにしましたよ！

沢山の仲間を巻き込んで
アップデートを実施中！

新しいフエンダーを作るにあたってこだわったのは、なめらかな流線型フォルム。GTマシンが載っている雑誌なんかを参考にしながら、「あーでもない、こーでもない」と、悪戦苦闘しながら力タチにしています。

とはいっても、フロントフェンダーを作るのはこれで2回目。自分

たヨ。
今回のフエンダーは思い切りワイド化するのはもちろん、タイヤアーチでもつかるようデザイン。写真を見てもええぶんかる通り、かなりイケてると思うんですが、どうでしょう？

なーんて、偉そうなこと言っちゃいました。が、じつはそうした作業のほとんどは、SURVIVEの峰岸さんにお任せ。自分は、あーしてくれ、こーしてくれとワガママ言っ、作業の邪魔をしているだけだった。りして!?

いやはや、フツの会社員である自分ひとりでは、いくら時間があっても足りない状態ですから、協力してくれる仲間（↑編集部注：いわゆるアンダー被害者の会ってヤツ）にはホントに頭が上がりません。

そんなわけで何とかNEWフ
ンダーのマスター型も完成し、今
はドライカーボンを張り込むため
の型作りの真っ最中。御殿場の走
り屋仲間たちも手伝ってもらい
ながら、コツコツ作業を進めてい
ます。寝不足の毎日が続いていま
すが、全力で頑張っていますので、
みなさん応援よろしくデス！

やんこら

学年によっては、そろそろ本格的に就職について考えなきゃ!っていうひと出てくる頃かな? というわけで、今回はチューナーさんたちが現在の仕事以外に興味を持っている仕事について聞いてみたぞ。現実的な内容から、経営者目線の仕事に対する考え方まで、いろんな話が聞けて参考になるかも!?

今月のテーマ

もしも違う仕事をするならば?

最近チョット作業が立て込んでいたので、ツナギを来て現場に出て汗を流したゆうちゃんです! ハーレーのカスタムペイント作業などを担当したんだけど、そろそろクルマもバイクもツーリングが楽しい季節ですね!!

さて、今回のお題は『もしも違う仕事をするならば?』です。もし別の仕事をするなら... アメリカに渡ってホットロッドビルダーになる。フリーハンドで描く凄腕アメリカン看板職人になる。親父の後を継いでペンキ屋を地域ナンバーワン店にする。大手企業のサラリーマンになって社長を目指す。教師になって夢を語り、校長になつて教育を変える。イベントプロデューサーになつてエンターテインメントを演出する。経営コンサルタントになつて企業を元気にする。政治家になつて政党を作つて日本を変える。発展途上国に行つて他の国の役に立つ。日本イチ元気になる居酒屋の店主になる。日本イチうまいハンバーガー店として有名になる!

実はこの中にはこれから実現する予定の夢も入っているんだけど、すべてに共通していることは『儲かるかどうか?』ではなく『その仕事に命をかける価値があるか?』に臨むべきハードルが高いかどうか?』ってこと。

今までの基準で仕事を選んできたし、ちがう仕事を選ぶときもそう思うと思う。やっぱり生まれてきた以上、デカイ夢を叶えたい。名前を残したい。社会にインパクトを与えたい。そのための苦労や困難はオールウェルカムって感じた。

私は、人生の中に仕事があるんじゃない、仕事の中に人生があると思ってるから、仕事を通じて人生の成功者になりたい! と思ってるんです。成功者って言うてもお金持ちになったとか、良いオンナを抱いたとかじゃないよ。大事な



今月のロングコラムニスト

ジェットストローク
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

「自分らしさをトコトン発揮して、でっかい夢に挑戦できる仕事がいらない」

のは自分の才能をいじうぶん発揮できたかどうか、自分自身になりたい究極の理想の姿を手に入れることができたかどうか、ってこと。

だから事業戦略を練るときも『その仕事は自分っぽい』『自分らしく夢中になれるか』という価値観をすごく大切にしているんだ。



実は兼業農家をやってます...ではなく、息子の小学校のPTA行事で、運動会前の校内雑草駆除のイベント。昨年からPTA会長を務めさせてもらっているんですが、たくさんの方の推薦状をいただいて今年も会長に選ばれました。どんな仕事でも役割でも、やるからにはとことんやる! スベードマークのTシャツで校内を駆け巡るぜ!!

愛車だつて同じで、選ぶ基準は自分っぽいかどうかってこと。V8エンジンで地面を蹴つてガンガン進むアメ車が好きだし、最近で言うところのケツからトルクが突き上げてくるボルシェも大のお気に入り。やっぱり自分は、乗って目立つクルマや、ぶつ飛んだ個性が街中で映えるクルマが好きなんだよね!

そして、自分が自分らしく人生の高みを目指す上での心得として、自分が取るべき行動の判断基準を『やりたいか、やりたくないか』ではなく『後悔するか、しないか』で選ぶようにしているよ。

常には10年後の自分を描いて、そのために必要なことかどうかをジャッジしているんだ。

どんな時でもこの判断さえ厳格に行っていたら、50%くらいは成功者に近づけることができると思ってるよ。

もちろん情性になつて流されてしまふ時もあるけれど、決断を連続して間違えることだけは絶対にしない! って決めている。これも成功するためのルールのひとつだね。

ってな感じで、ちよつとマジメに語っちゃったけど、実は自分がいちゃんになりたいのは『女子高生の自転車のサドル』(爆)? だって、どんな仕事よりもオレがオレらしくいれそうなのがするから!?

もしこの夢が叶うなら、オレの人生そのものであるジェットストロークだつて辞めてもいい...ナンチャッテ(笑)!

「やられたら倍返しで」 「やり返す!」

王子こと

坂本宏樹さん

サカモトエンジニアリング

栃木県宇都宮市幕田町311-4

☎028-684-1525

http://www.sakaotoengineering.jp

定休日 月曜日



もしも違う仕事をするならば?

『半沢直樹』になりたい! みなさん知ってるかな? やられたらやり返す! 倍返しだ! っていうのが決めゼリフの銀行マンの連ドラです。実はゴールデンウィークの大型連休を利用して一日中DVDを観てました(笑)。そして先日、ウチに来る銀行マンに「現実に近いの?」って聞いてみたら、なんと半沢直樹の名刺を出してきた(驚)! 憧れとかモチベーション上げるためとかでなく、ただのネタだというのがガッカリでしたけど…。正直に言えば、自分も現実的になりたいわけじゃないけど、ドラマの世界ならあーいうのもカッコいいなって憧れちゃいます。そして奥様が上戸彩ってのがまた最高♡ってというか、そこがいちばん重要だったりして!?

「今と正反対の仕事を」 「やってみたい」

福助こと

福島直人さん

マテリアルオートファクトリー

東京都町田市小山ヶ丘3-3-11

☎042-798-1435

定休日: 水曜日



もしも違う仕事をするならば?

オイラの現在の仕事はというと、メンテナンスや修理、チューニングによっていいクルマを作り上げていくことです。だから、転職するならその逆でクルマを分解する仕事、自動車解体屋さんをやってみたいです。要らない部品を豪快に取り外したり、クルマを丸ごと切断機で切り刻んだりプレス機で押しつぶしたり、フォークリフトで横から串刺しにして持ち上げたりしてみたいですね。でも結局、いろんな部品に囲まれているうちにチューナー魂に火がついて「アレとコレを組み合わせればまた復活させられるなあ」なんて言いながら、1台2台とクルマを作っちゃう自分の姿が想像できません(笑)。やっぱりオイラに解体屋さんは無理かも!?

「実は接客業務が」 「苦手なんです…」

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



もしも違う仕事をするならば?

自分が転職するとしたら、クルマ関係だったら間違いなく問屋や卸販売だね。この仕事をしていて言うのもなんだけど、実はあんまりしゃべるのが好きじゃないというか、得意じゃないんだよね。だから、直接お客さんと接する仕事よりも、裏方の仕事に向いていると思うんだ。その反面、自分で何かを作って、ユーザーさんの反応を見たり、意見を聞いたりできる仕事がしたいという気持ちもある。だからクルマ関係以外だったら、飲食店などをやってみたい。とはいえ、接客は苦手なので、やっぱり裏方って感じかな(笑)。ちなみに、フレンズでは自分の代わりに接客してくれる話し上手な営業スタッフ(と即戦力のメカニック)を募集中です!

「お客さんを」 「笑顔にできる仕事!」

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



もしも違う仕事をするならば?

まいど!! グロケンっす!! さて、今回は『もしも違う仕事をするならば?』ってことなんやけど、オレなら飲食店かなー。なんでか? って言ったら、飲食店にはたくさんお客さんくるし、ホールに出ればお客さんの意見なんかも直接聞けるし、料理のほうだって技術が必要で職人要素もタップリやん♪ すごくやりがいがあると思うねん。接客もかなり好きやしね。自分には流れ作業的な仕事よりも、何かを考えて物を生み出したり、お客さんの笑顔を見られたりする仕事に向いていると思ってるんや。ただ、この世界でもそんなにカンタンに成功するわけじゃないから、何事もやるからには死にもの狂いでがんばらんとあかんのは間違いないね!

「開発裏話が聞けるなんて」 「最高でじよ」

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



もしも違う仕事をするならば?

ボクは記事を書くライターになりたいです。いろんなメーカーさんに取材に行って、なんでそうなっているのか? どうしてそういう発想になったのか? など造った本人にしか分からないような開発の話聞けるって、すごくおもしろいと思うんですよね。新型車にも発売前に試乗会で乗ったりできるし、うーん最高♡って、これじゃいいところしか見てない(笑)? 実際は取材までの段取りがタイヘンだろうし、取材後には記事も書かなきゃいけないもんね。それに、専門職としての知識や技術、経験が問われるだろうから、すぐには転職できないだろうなあ。そもそも文才がないから無理!? あとは…ラーメン屋とかも毎日おいしそうでいいなあ(笑)。

「ビッグイベントを」 「主催したい!」

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



もしも違う仕事をするならば?

子供のころは野球選手になりたかったし、学生時代は「公務員になれば定時に帰れるから、クルマをイじる時間がたくさん作れる!」と真剣に考えていた時期もありました(笑)。もちろん、チューニングショップをやるのも夢でしたよ。そして今やってみたい別の仕事というと、クルマ関係のイベント会社です。今でもサーキット走行会を主催することはありますが、どうしても片手間になってしまうので、もっとイロイロやりたことがあるのに実現できないのが現状です。だから、イベント企画や運営だけをメインにした仕事をやってみたいです。まあ、これは今からでもチャレンジできることなので、いつか自分が主催して大きなイベントを成功させたいな!



三栄書房

S15 SILVIA

Offline Meeting

完全占拠!!

S15シルビアオーナーが茂原ツインを

第2回 S15シルビア オフラインミーティング

開催日：2014年5月4日(日)
開催地：茂原ツインサーキット東コース
(千葉県)
主催：ジーコーポレーション
☎047-457-0001
<http://www.g-corporation.co.jp>



**走ってヨシ!!
ダベツてヨシ!!の**

サーキットミーティング



全員参加のS15大行列!!

お昼休みには、来場したS15が全車コースインしてホームストレートに整列。記念撮影とコース逆走パレードランが行われた。また、今回は行われなかったけれど、次回はナイトパレードランも開催予定なので、光りモノ自慢は気合いを入れて準備しておくべし!?



定期的に行われる走行会を開催しているのがハイペリアルなドラテックを持つ常連さんも多く、ギャラリから歓声が上がるような団体ドリフト走行なども披露された。また、来場したマシンたちが隊列を組んで走行する『コース逆走パレードラン』も壮観。高速パーキングや駐車場などで行うミ

ちなみにこのイベントを主催するジーコーポレーションは、第1回目と同様に、ドリフト&グリップ走行会に加えてドレスアップコンテストやパレードランなども実施。当日はゴールデンウィークだった中で天候にも恵まれたということもあって、家族連れのギャラリなども来場して楽しんでいただ。定期的に行われる走行会を開催しているのがハイペリアルなドラテックを持つ常連さんも多く、ギャラリから歓声が上がるような団体ドリフト走行なども披露された。また、来場したマシンたちが隊列を組んで走行する『コース逆走パレードラン』も壮観。高速パーキングや駐車場などで行うミ



S15シルビアオンリーのサーキットオフから

注目マシンをPICK UP!!

5月4日に千葉県茂原ツインサーキットで開催された車種限定イベント『第2回 S15シルビア オフラインミーティング』。第1回目と同様に、ドリフト&グリップ走行会に加えてドレスアップコンテストやパレードランなども実施。当日はゴールデンウィークだった中で天候にも恵まれたということもあって、家族連れのギャラリなども来場して楽しんでいただ。定期的に行われる走行会を開催しているのがハイペリアルなドラテックを持つ常連さんも多く、ギャラリから歓声が上がるような団体ドリフト走行なども披露された。また、来場したマシンたちが隊列を組んで走行する『コース逆走パレードラン』も壮観。高速パーキングや駐車場などで行うミ



豪華な賞品がズラリ!

来年はイチゴの日に第3回目を開催するのでお楽しみに!!

閉会式で開催されたじゃんけん大会では、エアロパーツやロールケージ、タイヤ4本セットに現車セッティング権など豪華景品を大放出。「こんなに豪華なモノがもらえるなら来年もゼッタイ来る!」という参加者もいたほどだったぞ。

S15SILVIA

Offline Meeting

第2回 S15シルビア オフラインミーティング



各クラスの入賞者と特別賞



ドリフト
初中級クラス
優勝

ハイスピード進入で
高得点をゲット!

RTTさん



ドリフト
上級クラス
優勝

角度も煙もバツグンの
2.2ℓ仕様

ジャイアンさん



速くから
来たで賞

連休渋滞の中を
片道237km移動!

そのいちごさん



ドレスアップ
コンテスト
優勝

内外装ともに
ぬかりなくカスタム

ポターージュさん



参加者みんなに
表彰の可能性あり!?

ドリフト、ドレスアップコンテストに加え「速くからきたで賞」と、ラップタイムの下3桁が「015」にもっとも近いひとに「015アタック賞」を用意。ドリフトやタイムアタックが得意じゃなくても、サーキット慣れしていない人のために、参加すれば表彰の可能性があるような配慮がされているのうれしいね。



015
アタック
優勝

わずか
0.002秒差を記録!!

でちょさん

極低車高に拘った NAチューンのドリフトスタイル

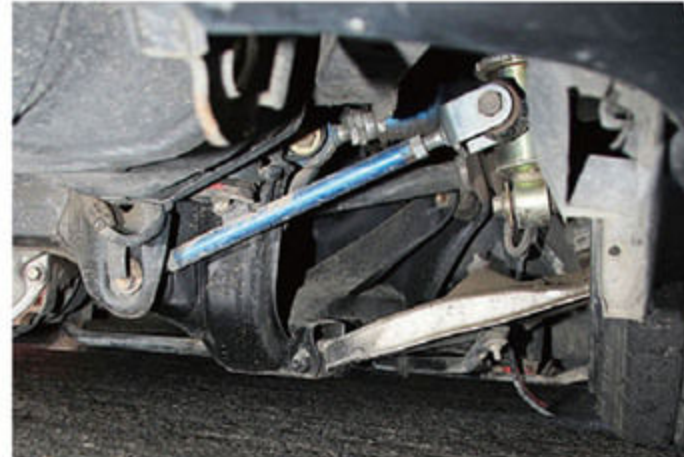


OWNER 渡辺哲史さん



「たまたまターボ車用のインタークーラーパイピングが手に入ったので作ってみた」というインテークシステム。運転席側のフェンダー内にボックスを製作して、そこから走行風を取り入れる形状となっている。

リヤ車高調は、ケース長がS15より短いS13用を流用して装着。また「車高を下げたまま走るとドライブシャフトのブーツがすぐ切れてしまうので、これから他車種用でS15用よりも長いドライブシャフト流用を試す予定です」とのことだった。



これだけたくさんの同型車が集まる中で目立つためには、エアロパーツやカラーリングなどがポイントになってくるのは当然の話。

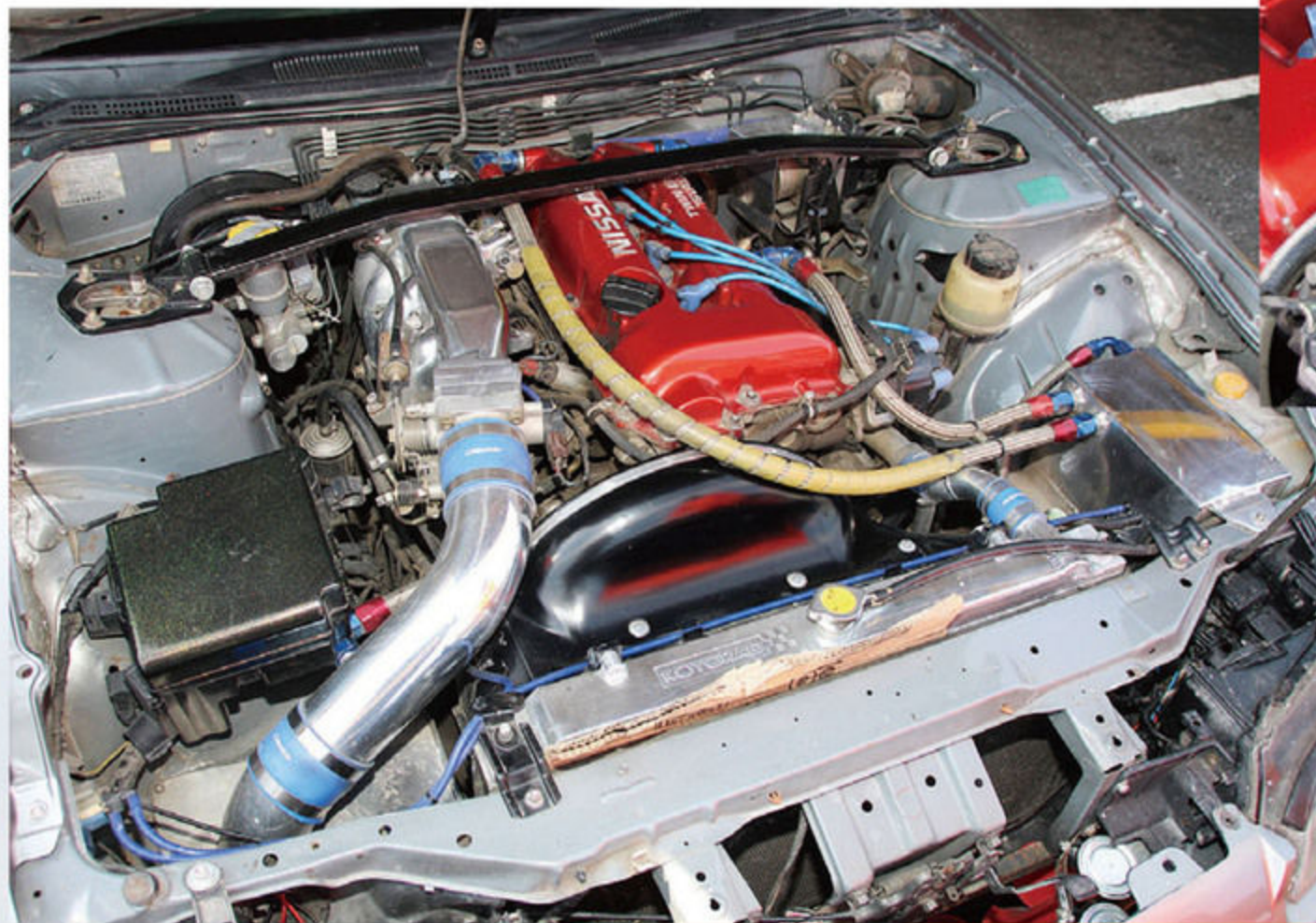
しかし、純正エアロに純正シルバーという外観にもかかわらず、群を抜く車高の低さで、ほかの参加者からも注目を浴びていたのが渡辺さんのS15。

しかも、ドレスアップクラスではなくバリバリのドリフトマシンということで、このままの車

高でガンガン走っているんだからスゴイ！

タイヤの干渉も多いフェンダーは「消耗品です」と言い切り、S15用よりも短いS13用リヤ車高調を流用するなど、この車高で走行性能や耐久性を高めるためのくふうにも余念がない。

NA車でのドリフトにこだわりの、あえてスペックSを選んでいくというのもポイントということだ。



ハイカムが組み込まれたエンジンは、コクピット館林によるセッティングによって160psを発揮。ニスモ製エンジンマウントを装着することで、エンジンの搭載位置を1.5cmほど上げ、オイルパンヒートを防いでいるという。エキマニ遮熱バンテージや大容量アルミラジエターなど、連続走行するための熱対策もバッチリ。

■SPECIFICATIONS

SR20DE改(160ps) 社外ハイカム(IN・EX: 272度) / エキマニ / マフラー(メイン60φ) コクピット館林ECUセッティング コーヨー・アルミラジエター トラスト車高調(F) クスコ車高調(R) TRDスプリング(F: 15kg/mm・R: 10kg/mm) R33フロントキャリバー流用 調整式アーム P1レーシング インテグラ純正リップ流用 フェンダー加工 ほか

前後とも9JのP1レーシングに205/40-17タイヤの組み合わせ。フェンダーは前後とも純正を加工してワイド化。特にフロントフェンダーは、タイヤ後方のフェンダーアーチプレスラインをスモーキングして、スッキリ魅せるように製作したという。



S15 SILVIA

Offline Meeting

第2回 S15シルビア オフラインミーティング



他社種用LEDミラーを流用装着することで、シャープな印象を手に入れているのもポイント。また、ヘッドライトは内部のリフレクターをメッキ加工、テールも純正改クリアレンズ化するなど、細かい部分までワンオフ加工が施されていた。



Z34純正19インチホイールを、運転席側はホワイト、助手席側はブラックにペイントして装着。ブレーキもV36純正のアクペノ製キャリパー&ビッグローターを流用。ホイールと同様に左右で異なるカラーリングに塗装して装着している。

SPECIFICATIONS

SR20DET改 HKSサイレントハイパーマフラー ブリッツ・インタークーラー テイン・ストリートフレックス V36ブレーキキャリパー流用 Z34純正ホイール流用 ヴェルテックス・エッジフルエアロ 内装張り替え BNR34純正シート張り替え流用 ほか



OWNER ポターージュさん



人気ブランドのフルエアロ仕様は、ルックスがバッチリ仕上がる反面、他のオーナーと見た目がカブリやすいのも事実。そんな中で、ホイールやボディカラーや小物パーツなどで『いかに他人とは違う自分らし

さを演出するか?』が、ドレスアップの醍醐味だ。そんなドレスアップの楽しさを体現していたのが、ヴェルテックス・エッジフルエアロ仕様でキメたこの3台。

まずは、Z34ホイールやBNR34シートなど、各所に他車種純正パーツを取り入れたポターージュさんのS15。

左右ホイール&キャリパーの塗り分けや、レザー張り替えなど、流用パーツにもひと手間加えたこだわり満載のメイキングが来場者からも好評で、ドレスアップコンテスト優勝に輝いた。

他車種純正パーツ流用チューンでオリジナルリティあふれる1台に!

ブレーキキャリパーはR32用を流用した上でブルーメタリックでペイントし、ステッカーを貼ることで社外ビックキャリパールックに仕上げた。ローターも、2ピースっぽく見える飾りボルト付きワンピースローターを、塗り分けて装着している。

エッジにはラインアップされていないトランクスポイラーを、ワンオフ加工によって装着することで、他車との違いを演出している大矢根さん。「大きなサイズのエッジロゴバイナルは市販されていないので、東京オートサロンのT&Eブースで直談判して作ってもらっちゃいました」というロゴバイナルを、リヤガラスに貼っているのもポイント。



SPECIFICATIONS

SR20DE改 ARCエアクリナー 柿本改マフラー テイン車高調 R32キャリパー流用 ワークエモーションCR極(F・R: 10.5J×19) ヴェルテックス・エッジフルエアロ/ラング・ルーフスポイラー ブリッド・シート デフイー追加メーター ほか

OWNER 大矢根一貴さん



ワンオフパーツで個性を演出!



フラッシュエアロの ドリフトマシン

OWNER ももんがさん

■SPECIFICATIONS

SR20DET改(最大ブースト圧1.3kg/cm² 約370ps) H
KS-GT-RSタービン/カム/エアクリナー ワークXSA・
XS1(F:17インチ・R:18インチ)フラッシュ・タイプ2フル
エアロ/マフラー ほか



フロント40mm、リア50mmワイドとなるフラッシュ製フルコンプリートエアロ。シルバーカーボンボンネットや、ツインスクエア形状が特徴的なマフラーも、シーコーポレーションのオリジナルアイテム。

ドリフト上級クラスにエントリーし、持ってきたタイヤを午前中で使い切ってしまうほど楽しんでいたS15。シルビア系ポン付けの定番、GT-RSタービン仕様だ。エキステリアはGコーポレーション製フルエアロ&ワイドボディキットを装着し、ボディ上部をブラウン系ゴールドで塗り分けている。



OWNER ニーヤンさん

ちびっ子に大人気のマックイーンルック

ピnstがオシャレなサンルーフ付きマシン



OWNER
ノクレヨケ
BOYさん



クラウン純正ピンクで お目立ち度満点!

OWNER
HKさん



OWNER 煌黒のシルビアさん



■SPECIFICATIONS

SR20DE改 社外車高調 ボルクレーシング
G25(19インチ) ヴェルテックス・エッジフルエ
アロ パールマン・ボンネットゴールドメッキイ
カリング バックフォグ埋め込み加工 ほか



リヤバンパーの中央下側に、F1ランプをワンオフ加工で埋め込んでリヤビューをイメチェン。ヘッドライトにもLEDイカリングを取り入れることで目ヂカラをアップさせるなど、光り物を活用してアピール! ホイールは、流行のコンケイブデザインを取り入れたボルクレーシングG25をチョイス。

ヘッドライトには、ゴールドメッキ仕様のイカリングを片側に2コずつ装着。ライトオン時だけでなく、消灯時でもフロントフェイスの印象が強調されるのでお気に入りだということだ。



光り物チューンがポイント☆

2014 JAPAN DRAG OPENING FESTIVAL



今年の仙台は
さらに
アツイぜ!!



アメ車の迫力はハンパない!!

大きなボディに巨大なV8エンジンを搭載したアメ車は迫りも満点。練習走行で、思わぬウィリーを披露したのは1968年のバラクーダ、ベストタイム9秒271、トップスピード227km/hと、巨大なボディからは想像できない俊足ぶり。オールスタイルのドラッグマシン(車種はあるのかな??)も10秒123の好タイムを叩き出した。

KiLLer Cuda 1968

BEST E/T

9"791



Blue Panther TopFuel Harley

世界でトップに立つハーレーライダーのクレイジーTAKこと重松氏。当日はエキジビションながら7"658、トップスピード307km/hという走りを披露。バイクはハーレーのナイトロ仕様のトップフューエルで3200cc、850psというモンスター(らしい)。コース環境のいいアメリカで持つ記録は6秒135、トップスピードは390km/hというから驚いてしまう。

世界最速!!
CRAZY TAK
エキジビションの

BEST E/T

7"658



ジャパンドラッグのオープンニングイベント オールジャンルのDRAG FANが 聖地仙台に結集!!

2013年にコースが普及し、にわかに勢いづいたのが全国のドラッグファン。国内唯一の専用コースは2014年も絶好のコンディションの中、このオープニングフェスティバルからイベント&レースのスタートだ。

このオープニングフェスティバルは、昨年のコース復活祭を引き継ぎ開催されたもの。ここ数年、勢いのなかったドラッグレースを盛り上げるべく、アメ車やバイク、そして国産チューニングカーなどのイベントを繰り広げている団体やショップ、そして個人がジャンルを越えてのお祭りイベントを開催しようというのが趣旨で、今年も早々にエントリーの受け付けが締め切られるなど、事前から盛り上がりを与えられた。

そして当日は天候にも恵まれ、コースコンディションも上々。仙台の春とは思えないほど、少し暑いぐらいの天候の中で賑やかしくイベントが行われ多くの記録が排出された。

ところで、仙台ハイランド(ドラッグコース含)が、秋で閉鎖される予定になっているのは、これまでも伝えてきた通り。とても残念な状況ではあるけれど、その分「最後の年に記録を残すぞ」という気迫のドラッグや、地方の猛者の遠征(今回も、北海道や沖縄からのエントリーも多数)も多く、秋までは華々しいドラッグシーンが展開されることだろう。

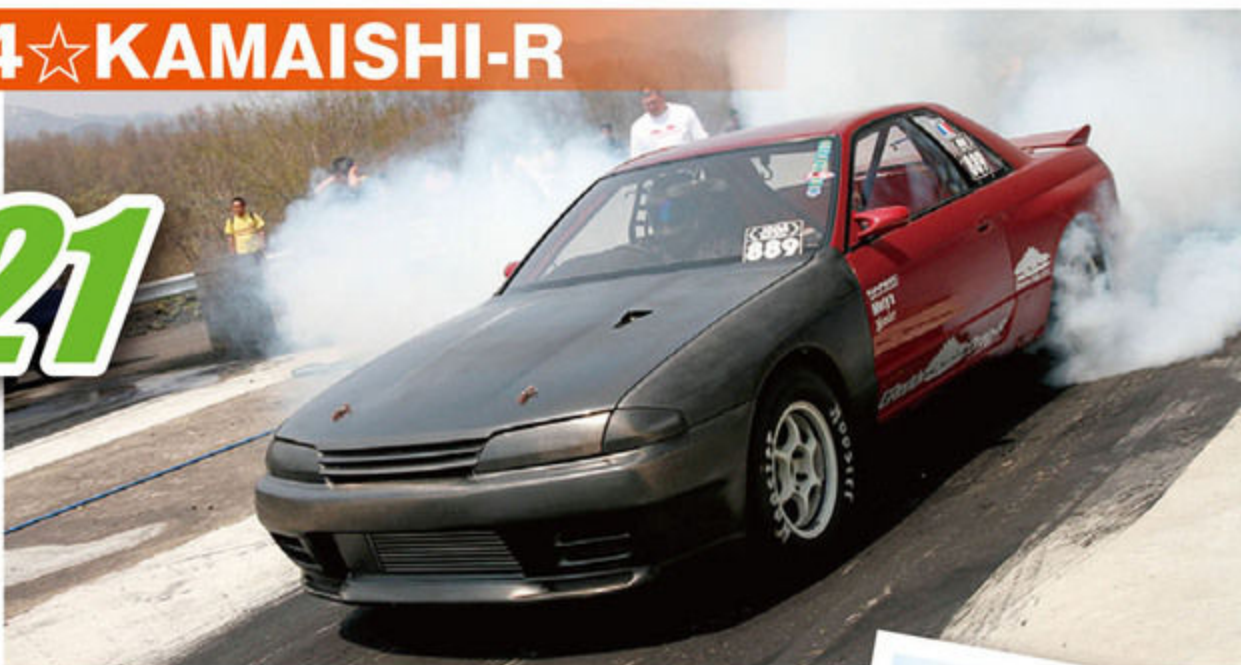
というわけで、仙台ハイランド(JA PAN DRAG RACEWAY)に集まったドラッガーたちの走りや記録と、当日の雰囲気をお伝えしていこう!!

TEAM884☆KAMAISHI-R

BEST E/T

8"521

塩川GT-Rと全く同じ、自己ベスト8秒267というタイムを持つ釜石GT-R。搭載されるRB26は高回転型の2.7ℓ仕様でTD06-25Gツイン、約950psというスペックだ。走るたびにタイムの伸びている状態で、まずは目標8秒00とのこと!!



ラウンドエンジニアリングZⅡ

BEST E/T

8"952

L型ターボで、ストックボディチューンドの最上位に位置する板橋S30Z。当日は震わなかったが自己ベストは8秒52。L型エンジンは2.9ℓ仕様でトヨタのレース用CT26Rタービン、FコンVプロで制御している。ミッションはジェリコのエアシフター、タイヤはフージャーのドラッグスリックその走りは完全に旧車の域を超えている。



九州から遠征の塩川GT-Rは、前日の練習走行ではベストタイム8秒267と、P-GTRクラスの中でのトップクラスの実力を持つマシン。当日のタイムはふるわなかったが、それでも8秒半ば。エンジンは2.7ℓ+GT3240ツイン、ミッションはリバティのエアシフターでタイヤは当然ドラッグスリック。

BEST E/T

8"634



DECIDE.SALT.R ドリーム2号

ストリートチューンドから チューブフレームの専用マシンまで それぞれのスタイルで限界に挑む!!

オープンングフェスティバルは、お祭りイベントとして、タイムトライアル形式での走行が繰り広げられたんだけど、ジョイントし運営を請け負ったJDDAは、前日の土曜日に予選を行い、イベント当日(日曜日)には、トーナメント方式の決勝バトルが繰り広げられた。

スタートの駆け引きやリアクションタイムまでが勝敗に大きく影響する、緊迫のトーナメントバトルは、エントリー車両の質も高く、ギャラリーもその勝負にくぎ付け状態。

また、パドックでは普段会えない地域のドラッグカーが交流し、ショップ&メーカーブースでは、ギャラリーサービスなども繰り広げられていた。

というわけで、最後の年となる(かもしれない...)とつけておこう(仙台ハイルランド、ジャパンドラグレースウェイで開催される国産チューニングカー向けの次のお祭りイベントは8月2日(土)にナイター開催されるD&Sナイト。

いちど走ってみたいという人はどうかな? またレースイベント前日の土曜日などには、フリー走行も開催されているので(参加時は要確認)愛車に乗って体験走行に行くのも楽しいと思うよ。



ドラッグするなら フージャーのタイヤ

ここ数年のドラッグ仕様のマシンは、ほぼ全車といっていいほどフージャーの各種ドラッグ用タイヤが装備されている。ストリートOKのDOTタイヤ(ラジアル・バイアス)、競技用のドラッグスリックなど各種揃えて販売しているのは千葉県のディーブステージ。



メーカー&ショップ ブースも多数

お祭りイベントに欠かせないメーカーブースなども多数出展され、賑やかムードの中開催されたオープンングフェスタ。渋谷スーパをスポンサーするブリッツもブースを出展。



純正パーツの強度不足による、たび重なるデフトラブルを解消すべく、海外製ホーシングに変更して2014年シーズンに挑んだ渋谷スーパ。仕様変更後の初走行でベストタイム更新となる8秒583(終速258km/h)を記録、今年はP-CMPクラスの最速記録更新を目指す。エンジンは2JZ改3.4ℓ、タービンはGT3582ツイン。水冷インタークーラーなど、独自のアプローチで製作されている部分も多い。

BLITZ SUPRA

BEST E/T

8"583

2014 JAPAN
DRAG
OPENING
FESTIVAL



カラフルなモノグラム模様の佐々木スーブラ。2JZは3.3ℓ化、巨大なタービンはGTX4508でベストの終速252km/hだ。ジェリコのエアシフターやフージャーのドラッグスリックを装備し、昨年のJDDA最終戦では8秒台を記録している。

BEST E/T

9"077

アートエンジンスーブラ



ギャラリーも多数!!

プロストッククラスの走行やエキジビション、そしてアトラクションタイムになると、ギャラリーがスタンドに集まり始める。昨年から続くドラッグレースの盛り上がりムードの中、エントラントのテンションも高まるばかりだ。



BEST E/T

10"048



ピストン中島セフィーロ

RB26を換装しT88-34Dを装着した中島セフィーロ。ベストタイム10秒048でターボクラス/JDDAトーナメント2クラス優勝、終速は216km/h。ナンバー付きのストリートマシンで、アジトで製作&メンテナンスされた車両だ。



カジ編スーブラ...撃沈!!

「めざせ10秒台!!」ということで、仙台ハイランドにやってきたカジ編スーブラ。しかし...というか、案の定!? 純正の8インチデフがブローしてしまいオープニングフェスタは1本の走行のみで撃沈。ちなみに、記録は巻頭の記事で紹介した通り11秒265(終速197km/h・カジ編ドライブ)。カジ編の目標は10秒台入りだが、製作担当のザウルス林さんの計算では「10秒前半はバッチリ狙えるはず」とのこと。只今、デフの強化とファイナル変更に取り組み中で、近日リベンジに挑む予定。



カジ編

デフを強化して出直してくるヨ!!

きくりん@GTO Ver.3MIU



BEST E/T

10"917

排気量を3.4ℓまで高め、TD06-25Gをセットしたという菊一GTO。当日のベストタイムは10秒917、終速214km/h。ゼスティのワイドボディにイエローのボディカラーが印象的。もともとサーキット用に作っていたマシンだが、今ではドラッグにハマっているとのこと。

BEST E/T

8"915

TD06-25Gツイン+2.7ℓ仕様のR33 GT-Rで、車重は約1300kgを少し下回るあたり。ミッションはホリンジャーのシーケンシャルでベストの終速は257km/hだ。九州のGT-R専門店、ガレージアクティブデモカーで只今、エアシフターの2号車の最終仕上げ中。



アクティブリキテックドラッグ33GT-R

告知 夏のナイター DRAG フェスティバル D&S ナイト

8月2日(土)開催!! 近日エントリー受け付け開始

申し込みはチームGOOD LUCK加盟店まで

<http://www.teamgoodluck.com>





通販品の
ノーブランドLEDで
手軽にイケるかな??

DIY作業監督
カジ編

#4

灯火類のLED化に挑戦!!

格安バルク品を購入テスト
LEDバルブを駆使して
イマドキな灯火系チューンにチャレンジ

DIY労働担当
ライターNABE

手軽でカンタンに
シャープな輝きをGET!!



極性や光の指向性、
バルブの種類など
選び方や使用時の
注意点は多数あり!

前回の入門DIYで、カジ編スー
ブラのライトをHID化したところ、
どうもその他の灯火・電球類の
クスマが気になってしかたがない。
実は、スペースの都合で紹介して
いなかったんだけど、前回の撮影
の中でも一部LED球に変更した
り、色温度の違うバルブを装着し
たりと、見た目を整えてみたりも
したんだ。

たくなるのが、人の心!? とは言っ
ても、一流メーカーのLED製品を
車両1台分揃えると、大きな出費
となってしまうので、今回はネット
通販(ほぼすべてアマゾンで購入)で
販売されている格安LEDバルブ、パ
ッケージレスのいわゆるバルク品など
を購入してテスト&装着。

また、予想してはいたが、点灯テス
トと同時に内部でショート、煙があ
がる不良品もみられた。これじゃ、最
悪の場合車両火災につながりかね
ないし、ハーネスやテールランプに熱
でダメージを与える可能性を考え
ると、安モノを買って、高い代償を
払うことになる、なんてこともあり
そう。よく言われるように、安易
に格安な海外製を選択すると危
険という、いい例なのかもしれない。

ところで、手元に届いた製品を
確認すると、格安品だけあってか作
りの粗い製品もかなり多いのにまず
驚き。LED素子の配置がバラバラ
だったり、基盤同士の組み合わせが雑
なため、いたる所に隙間が空いてい

交換箇所によつて難易度が変わって
くるので、自分のクルマの作業手順
や、使われているバルブの種類は事前
にしらべておいてちょうだいね。灯火
類は定期的なメンテナンスが必要な
パーツなので、多くの車両の場合難
易度はそれほど高くないはずだ。



サンプル車両
カジ編スーブラ [JZA80]

たり、見た目から潔癖なひとには
向かないものが多そうな格安パー
ツたちだ。
まあ、レンズ内に収めることを考
えると、多少作りがラフでも関係
ない部分がほとんどだろう。
装着作業を通して気になったの
が光量が絶対的に足りていない製
品もあったこと。特に、テールラン
プに装着したW球は、スモール時
にはかなり暗く、ブレーキランプ
時と通常のスモール球程度の光量
にアップする感じで、使用すること
自体に危険があると判断したほど。

LEDバルブの
取り付け

作業難易度

★★★★★

所要時間の目安

2時間(トータル)

作業のポイント

- 極性のあるタイプが存在する
- バルク品は不良率も高いのを念頭におく
- レンズ内部のクリアランスに合わせて選択する
- 十分な明るさがあるか光量を確認する
- ウインカーはハイフラッシャー対策を行う
- LEDが適さない部分は断念する

■必要な工具

ドライバー、ラチェットレンチほか

LEDバルブの種類をチェック!

とにかくタイプが多く 価格帯も幅広いLEDバルブ

CHECK 1



高級品は発光性能も高い!!

光量を高め5面を発光させるタイプ。ヒートシンクを採用するため、発熱による不具合や耐久性の低下を解消でき、見た目にもタフなイメージ。写真は、過去に撮影で使用したもので、T20タイプ2コセット6000円ほどの高級アイテム。コネクター部の色は多くの製品同様発光色を示している(ホワイトとアンバー)。

CHECK 3



スパイダー形状など 工夫された製品も存在する

テールランプなどを広面積で、リフレクターに頼らず直接発光させたい時に使用するスパイダータイプ。中心部はもちろん広げた羽にもLEDが仕込まれているため、通常のバルブよりも広範囲で光らせることができる。ただし、レンズユニット内にスペースがあることなど、装着には制約もあり。編集部で過去に撮影したもので、価格不明だがけっこう高級品。

CHECK 2



素子の数や配置で 光の強さや拡散が変化する

同じT20バルブでも素子の数や配列を変えることで照射角を広げるなど、製品によって光の拡散状態は異なる。素子のサイズによっては光量がダウンするため、サイズとともに配置される素子の数なども考慮したい。左側の55連タイプが2個1940円、右の13連タイプは2個1000円、(どちらも送料無料)の製品だ。この2種類の製品、発光させてみた感じでは、大きな差は感じられなかった。



用途にあわせて 多くの形状が用意されている!!

今やLEDバルブはルームランプやメーターなど用途に応じて様々なタイプがラインアップされるため、インテリアなども気軽にLED化を楽しむことができる。写真はすべてT10タイプで左から平形1個130円、フラワー形状4個1221円、平面タイプ10個560円(ナンバー灯やメーターパネルなど)とかなりリーズナブル(すべて送料無料)。

CHECK 4

ひと昔前のLEDといえば砲弾型が主流だったが、最近ではより省スペース&高光量化が進んだ面発光チップを複数配列したタイプが主流になりつつある。

しかし、同じバルブ形状でも素子の配置方法や性能などで光量や光の指向性などが異なり、選ぶ製品によってはイメージが変化する。

さらに指向性が強いLEDは、レンズやリフレクターへの照射角によって、機能性&見た目が大きく変わってしまう。せっかくLED化して光量のダウンじゃ意味がないよね。

CHECK 7



発光色を選べば ドレスアップの幅も広がる

ウェッジ球と違いLEDは単体でオレンジやレッド、ブルーなど様々な発光色を選択することができる(素子のレンズに着色されているものもあり)。そのためクリアレンズを使用したウインカーやテールランプなどに組み合わせられるほか、インテリアなどに活用すればドレスアップにも活用できる。イエローとホワイトは編集部在庫品でそれぞれ、2個6000円(T20)。カラードタイプの比較はT10で、色により若干価格が異なるが2個179円~500円。左からレッド、ピンク、ブルー、グリーン。

光量や発光色が選べるのもLED化のメリット



白色LEDと ノーマルウェッジ球の光を比較

標準的なウェッジ球(右)はフィラメントへの通電でオレンジ色がかった発光色。対し白色LEDは、その名の通り純白色に発光することができるため、HIDの発光色に合わせるにはベストな組み合わせ。左側の白色LEDはT10の5連チップタイプで4個209円、送料無料。

同じT20サイズでも発光素子のサイズや数、配置、設計などによって光量は変わってくる。また白色系でも製品が異なると使用する素子の種類によっては純白や青みなど色合いが変わる傾向。特に、廉価タイプはロットによる製品差も大きい。ため、左右など対になるパーツはなるべく同時に購入して交換したい。写真左は編集部在庫(2個6000円)と、55連タイプ(2個1940円)。高級なタイプのほうが多少明るい55連タイプも使用に支障はないレベル。どちらも規格はT20。

CHECK 5



CHECK 6



素子や形状による 発光パターンの違い

従来のウェッジ球などの場合、ランプのガラスにカバーをかけたり、色付きにすることで発光色を変更する必要があった。

しかしLEDの場合は素子自体の発光色が豊富に選ぶことができるのは大きな特徴。

特にHIDなどに合わせた白色光へのニーズや、インテリアやドレスアップ用のカラーLEDなど既に多くの製品がラインアップされているため、使用する場所によって選ぶことも可能だ。

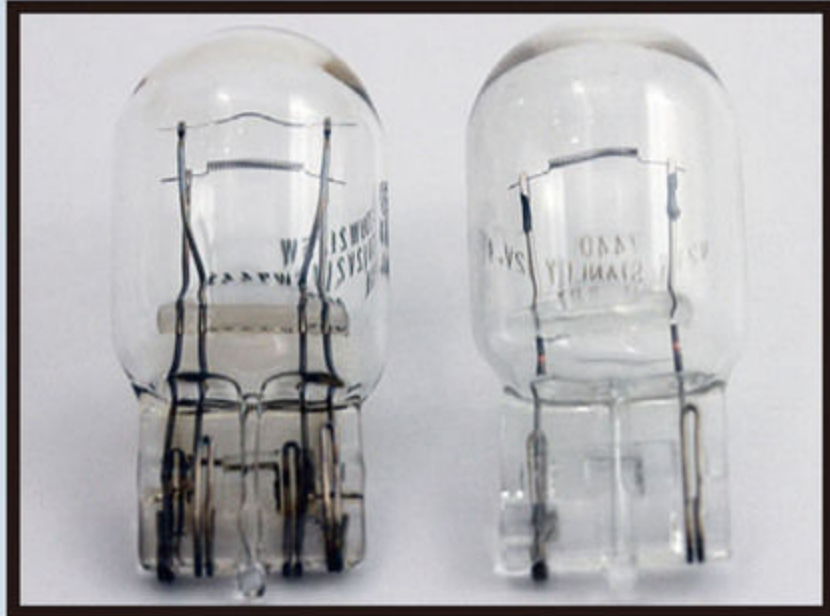
また、組み込まれる抵抗によっても輝度が変わるので、同型の製品であっても明るさが異なる場合があるので注意が必要。

注意!!

CAUTION! LEDバルブ選びの 注意ポイント

ストップランプはW球タイプ

テールランプの中でもスモール／ブレーキランプなどに使用するのがW球。ウエッジ球の場合はフィラメントが2段にレイアウトされ、それぞれ電源や光量を変えることによってスモールとブレーキの光量を変化させる。LEDバルブの場合は抵抗によって光量を変化させるものが多いようだ。写真は左がW球、右がシングル球。



バルブのサイズ規格を知る

クルマに使用されているバルブはソケットの形状やサイズなどで規格化されている。それぞれに使用できる場所や光量などに違いがあり、ウエッジ球からLEDに交換する際は規定の明るさに当てはまるかなどにも気を使いたい。スーブラの場合はウインカーやポジションはほとんどがT10とT20という規格のもの。



LEDの極性は点灯確認する



LEDバルブに交換する場合、レンズにバルブを装着する前に発光を確認する必要がある。というのも特に廉価製品のLEDバルブには極性がある場合が多く、プラスとマイナスを逆に差し込むと発光しないんだ。テストで発光しない場合は、製品不良を疑う前に電極の左右を入れ替えてみよう。

LED化の時は灯火部のサイズを確認

ウエッジ球の場合は社外品でも基本的にバルブの長さが変わることはないものの、LEDバルブの場合は製品によって全長もバラバラ。ランプユニット内部のスペースや形状によってはバルブが接触して入らないなんて場合もある。事前にランプの奥行きなどもチェックしておくことが必要というわけだ。スペースが許すかぎり灯火部を大きくしたほうが、均一に明るく発光させることが可能。



マルチリフレクターには見た目のいい製品選びも重要



レンズ表面にカットのないマルチリフレクタータイプにLEDバルブを組み合わせる時は、LEDバルブが丸見えになってしまうため、バルブの見た目も重要となってくる。作りの粗いアイテムじゃチープに見えてしまうぞ。また、周辺のリフレクターに対しての発光方向などによって、ランプ全体が光るかなども考慮して製品を選ぼう。

色つきカットレンズはLED化の効果半減?

レンズ面にカットが入り透過率の低いテールランプなどではLED化してもレンズに光が遮られ、光り方にLEDっぽさがなくなってしまう。また、場合によっては純正バルブのほうが均一に光が拡散し見た目がいい場合も少なくない。光り方が想像していたLEDのイメージと異なるなんてことも起こりがちだ。



安価な海外製には
危険も隠れている!

今回テストしたアイテムの中にも点灯確認時に内部の抵抗が焼けてしまい、煙が上がったものもある。抵抗が焼けて発光しないだけならまだしも、電気系のショートは配線やカプラー、ランプユニットなどに被害が及ぶこともあるため、装着前後の発光確認などを確実にしてから使用する必要があるそう。ちなみに、ショートしてしまったLEDバルブは煙が上がると同時にさわれないほど発熱…、焼けたニオイも強烈だった! 同時に買った4本すべて同様に使用できなかった!!(怒)



フォグランプは、その名の通り霧などで視界が悪い時に使用する補助灯。
純正の発光色はLED化したヘッドライトの見た目のマッチングが悪すぎるので、色を合わせる方向でLED化。
しかし、装着してみたところ、



ノーマルハロゲンバルブ



フ Fog ランプ



LEDバルブ

想像以上に発光量が低下してビックリ!!
廉価LEDとプロジェクターとの相性はNG!!
採用はまさかの白色発光ハロゲンに

ろ、正直言って最悪。暗くなればば
んやり光っていることは認識できる
ものの、とても「灯火」とはいえない
レベル。明るい場所では発光している
ことすらわからない。
発光量の少ないLEDが悪いの
か、プロジェクターレンズの透過性能
が低いのかはわからないけれど、とて
もランプと言える点灯状態ではな
いのだ。
そこで発光時の色温度がホワイ
トに近づくようブルーに色付けされ
たハロゲンバルブを購入、装着する
ことで妥協。
使用したバルブはLEDが9チッ
プタイプ1680円、白色ハロゲンが
797円、どちらもノーブランド品
で送料無料。



白色ハロゲンバルブ

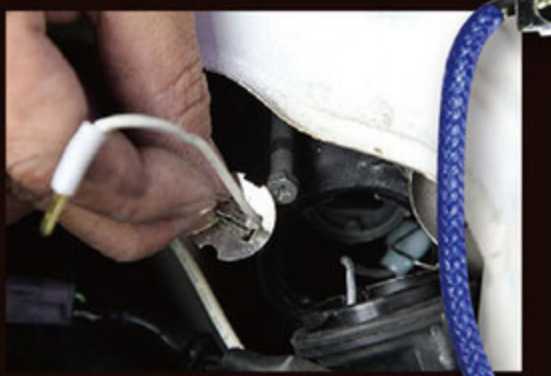
交換作業ダイジェスト



1. キャップを開ける
ヘッドライトユニット裏側にあるフォグランプのサービスホールを回して開ける。装着部品によっては装着部分にアクセスしにくいので、ヘッドライトを取り外したほうが作業性が高い車種もあり。

2. バルブを差し替える

キャップを外したら内側でバルブをおさえるスプリングを外し、純正バルブを抜き取る。キャップ側にはバルブと繋がる端子があるため、その端子部分をLEDバルブと差し替え、切り欠きの方向を確認しながらLEDバルブを差し込む。



ウインカー



ノーマルバルブ



LEDバルブ (ホワイト発光+純正オレンジカバー)

LEDバルブの投入で違いがわかりやすいのがウインカー。パワーッと点灯・消灯するノーマルと比較して、点滅のキレが良くデジタルイメージを実現できる。

ただし、そのままウインカーをLEDに変更すると、ノーマルウエッジ球の抵抗値の違いによりリレーの点滅スピードが倍近くなってしまう。そこで、LEDに抵抗を追加するか、ウインカーリレーをLED対応のものに変更する必要がある。

簡単装着&視覚効果も上々 ハイフラ対策もカプラーオンで解決

ハイフラ防止に LED用ICリレーが必須!

クルマの純正機能のひとつがハイフラッシャー。球切れをドライバーに伝えるため、回路に使用する電力が低下した場合、通常よりも速い速度で点滅を行うというものだ。

そこでLED化の際、必要なのがICリレー。ICにリレーを変更することで、使用電力に関わらず一定の点滅を行ってくれるぞ。

ちなみに、LEDバルブに抵抗を追加してハイフラ化を防止する場合もある。LED用ICリレーの購入価格650円、送料160円。



サイドウインカーは レンズ一体の 汎用品も豊富!

車種によってはボディサイドにも小型のサイドウインカーが備わっている。このウインカーはバルブ交換によるLED化も可能だが、LEDが組み込まれたASSY交換タイプも多く存在するので好みの形状のものを選ぶのもあり。プチメチェンに有効だ。



バルブの 全長に注意!!

スーブラのウインカー(フロント)は、内部が浅く純正バルブ同等の全長のバルブを選ぶ必要があった。写真のタイプは使用NGだったというわけだ。装着時に無理をしてレンズユニットやLEDバルブを破損しないように注意しよう。

また、スーブラはオレンジのウインカーケースのためホワイトバルブを使用したところ、元々のオレンジより黄色に近い発光色となった。法規上問題はないと思うが、色あせた印象を与えるかもしれない。ウインカーレンズが着色されたタイプでもアンバー色のLEDを選ぶのが賢明かもしれない。装着したバルブは55連のT20タイプ、2個1940円で送料無料。

照射角をしっかりと見極めて リフレクター全体に 光が広がるのが理想

スモール



ノーマルウエッジバルブ装着状態



LEDバルブ装着状態

光が拡散しないと点でしか光って見えないように見えるからね。

試したのは、ケースにギリギリ収まるタイプの2種類で、高価なほうが多少明るいけど、大きな差ではなかった。

写真のLEDバルブはT10タイプで左側が22連で4個980円(送料無料)、右側は10連+ヒートシンク付き2個1980円+送料500円。

ノーマルのウエッジ球は黄色がかった色になってしまったため、ヘッドライトの色とまったく合わず、古ぼけた印象を与えてしまう。

また、LEDバルブ交換の時、パーツ調達時に気をつけてほしいのが照射角の広さ。

SMALL



LEDバルブ

ノーマル

最初に書いてしまうと、残念な結果に終わったテールランプ。光量が低くスモール点灯時は発光が弱く、日中だと点いているか判断できないほど。

W球のためストップランプ点灯時には若干光量がアップするが、それでもノーマルウエッジ球のスモール点灯時程度。安全性を考えたならこの選択はないと思う。バルブ要因が確認するため、さらに、別のバルブを装着したがテスト点灯の時に煙が上がる始末でLED化断念。

写真のバルブはT20タイプ、68連ホワイト発光のLED、ダブル球で4個2280円、送料無料。

テールランプ

光量不足は安全性に問題アリ!
しっかりと確認してからの購入は必須!!

交換作業ダイジェスト

テールランプASSYを外す

スープラの場合、テールランプのバルブ交換にはASSYを取り外してからバルブを抜き取る必要がある。バルブ交換の方法は車種によって大きく違いがあるため、作業を進める前に確認して欲しい。



LEDバルブ

ノーマル

STOP

色&明るさ共に申し分なし!
バックランプのLED化は実用度もアップ



バックランプ

一連のLED化の中で、期待を上回るほど効果的だったのがバックランプ。ウエッジ球と比較して純白の光の印象はもちろん、光量が圧倒的にアップしたことから、バック時の後方視認性が大幅にアップ。

スポットライト的な使い方と考えれば、光量が大いことは安全性のメリットにも繋がるはず。なるべく高輝度かつ信頼性の高いバルブを使用することをオススメ!

使用したのは編集部に資料用在庫としてあったメーカー不明品、2個で6000円の高級LED。



LEDバルブ

ノーマル

エクステリアのリメイクで心機一転!?
多くのファンを楽しませ
D1GPを戦い続ける時田クラウン

サーキット、ドラッグ、そしてドリフト。

チューニングカーがバトルを繰り広げる

あらゆるステージで技術を磨き、

最前線での活躍を続けてきたビーレーシング。

近年はコンペティションの場としてD1GPを選び

2台のマシンを常に走らせている。

そのメイキングはチューニングを知り尽くした

トップチューナーならではのもの。

単純に高価なパーツに頼るばかりでなく、

車両の性格やコースの特性、

そしてドライバーのスタイルに合わせ

最適な仕上がりを実現する。

今回カバーマシンとなったクラウンは

2008年からチームを組んで煮詰めてきた

時田ゼロクラウンをリニューアルしたもの。

2014年の戦いは新たな気持ちで挑む

そんな意思を表しているに違いない。

ビーレーシングと時田の遊び心も盛り込まれた

ちよつとだけピンクなクラウンだ!!



ちょっとだけピンクな D1GP-SPL

OPTION 2 a portrait of Cover Machine Bee★Racing×CROWN[GSR184] 撮影：D1コーポレーション



GOOD YEAR ZERO CROWN with Bee★R[GSR184]

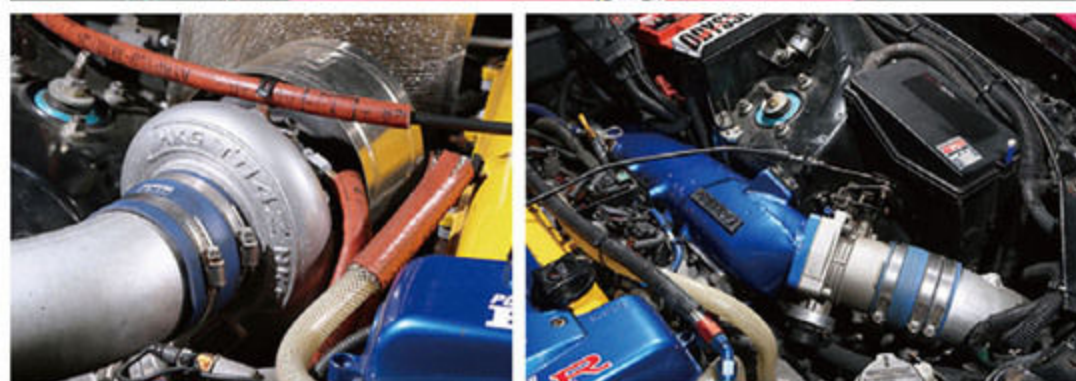


Bee☆R代表
今井清則

「メカニカルな部分も真剣に作り込んでますが、たくさんファンをかかえショー的要素も大きなD1 GPに出るなら、見た目や話題性も大事にしないかな。というわけで、正月のキックオフデモランのあとにできること...として選んだメニューが外装を中心としたリニューアル。新型クラウンのピンクのフェイスで、新鮮なマシンに進化したでしょ(笑)。話はかわって、各社、各車種のコンピューターチューンに力を入れているビーレーシングですが、新型車の対応をどんどん増やしています。リミッターカットや電子デバイスの制御変更、そしてフーリングの向上や、チューニングへの対応などできることは多いので、いちどWEBサイトをのぞいてみて下さいね。チューニング&セッティングの相談も大歓迎です!!」



組み合わせられるパーツを見ていくと、手堅い定番仕様にも見えるが、ベルト飛び対策など、ビーレーシング独自のノウハウも多数盛り込まれる。



ENGINE

3.4ℓ化した2JZを換装!!

エンジン、制御は大きく進化してこの10年、新型車/新型エンジンのチューニングも多く試されたが、現時点では、耐久性/信頼性/パフォーマンスどれを取っても、旧型のJZエンジンのほうが可能性に満ちている。そんな理由から、元々D1 GP出場のために作られたこのクラウンも、V6エンジン(このモデルはV6・2.5ℓの4GRエンジン搭載)を撤去、HKSのパーツで3.4ℓ化された2JZエンジンを搭載することとなった。タービンは、ピークパワーよりもレスポンスとトルクバンドの広さ、立ち上がりの良さを重視したT04Z。特設ショートコースから、ハイスピードサーキットまで、大きな仕様変更なしでマルチに使える、ワイドバンドが特徴のハイパフォーマンス仕様だ。

国産最強の2JZが換装され 想定越えの 戦闘力を手に入れた 重量級戦士



見せ場は
クラウンならではの
大柄ボディを活かす
豪快な走り!!

D1GP車両の中では、個性派として注目を集めてきた時田雅義とクラウンアスリート。ビーレーシングとタッグを組んでこのクラウンがデビューしたのが2008年のこと、今ではD1GPに欠かせない存在となっているのはいうまでもない。

そして、2014年は前のページでも書いた通り、新型クラウンのフェイスをすげ替えリニューアル、完成したのがこのちょっとだけピンクのクラウンだ。

実はこのゼロクラウン、マシンは熟成が進み安定した走行が可能となっている。しかし、長年同じ見た目での参戦を続けてきたことで、チームもファンもマンネリを迎え始めたところでもある。ファンあってこそそのD1競技、そんなことも考えシーズンオフの期間にエクステリアを大幅にリフレッシュしたというわけだ。

マシンの内容は、以前からの2JZ改3.4仕様で、重量級のクラウンをグイグイと走らせるもの。マシンメイクやメカニズムには、あらゆるステージで技術を極めたきたビーレーシングのノウハウが惜しげもなく注がれているぞ。

というわけで、2014年のシーズンは今まで以上に派手な走りをお披露目しファンを楽しませ、そして上位を目指していくとのことなので、ビーレーシングと時田雅義のクラウンの活躍に期待していこう。

INTERIOR



ハードで飾り気のないインテリアは、シビアな戦いを続けてきた歴戦の勇士の姿を思わせるもの。ワンオフのパネルにセットされているのはAIMのログメーター(MXL)、ミッションは定番のホルンジャー6速シーケンシャル、サイドブレーキは油圧作動に変更。4ドア車両のためリヤまわりのロールケージは支持点数を多くし、剛性を確保している。

EXHAUST SYSTEM



ワンオフのマフラーは、音量を抑えるために下向き、いわゆるドルフィン形状に仕上げられる。また、タールピースにはレース用の触媒が仕込まれ、レギュレーションに適合する。競技車両であっても、エキゾーストに関しては、排気効率だけでなく騒音や浄化などクリーン性能が求められる時代になっている。



FOOTWORK



切れ角の拡大など、D1GPを戦うための必須装備は当然のこと。また、新型車の弱点である電子制御のパワーステアリングは油圧作動に変更、安定した操作を可能にしている。新型車をベースにした競技車両を製作する場合、柔軟な発想で装備や制御を選ばないと期待した戦闘力を得られず苦戦するケースが多いのだ。メカニズム、電子系ともににらけているビーレーシングでは、ケースに合わせて最適な手段を使い、マシンを仕上げるのが可能だ。使用しているサスペンションキットはDG5製。

EXTERIOR

ルーフ、ドア、トランクなど当然ながら軽量化は随所に盛り込まれる。ドライバーの時田によると、クラウンはボディ形状からか、ハイスピードサーキットでは空気に難があり、超速度域でコントロール性が下がることがあるので、今後エアロチューンなども課題としていきたいそうだ。2014年はカラーリングだけでなく、フェイスも新型クラウンに変更。このイメージチェンジは大成功で、ファンからの反応もすこぶるいいとのこと。



ビーレーシングが製作、メンテナンスを受け持つこのクラウンをドライブするのは、時田雅義。暴走族イメージのヤンチャな素人(千葉県民)としてキャラ付けされているが、気さくで明るい性格は現場を盛り上げ慕っているファンも多い。ドライビングに関してはイケイケに見えて、実は緻密なタイプ。2014年はリフレッシュしたクラウンで、上位入賞を目指していく。

DRIVER
時田雅義
Masayoshi TOKITA



価格据え置きで特典も付属!! TE37Vのリミテッドエディション

レイズの鍛造1ピースホイールを代表するモデルTE37。そのTE37を旧車向けにリメイクしたのがTE37Vシリーズだ。

『ボルクレーシングで最も深い』というディープリムの設定や、4穴の14インチから17インチというサイズラインアップ(17インチのみ5穴にも対応)により、昨今の旧車ブームの中で、ヴィンテージホイールにも引けを取らない人気モデルとなっている。

しかし、他人とカブらないスタイルを意識するユーザーにとっては、人気が集中するほど、魅力的なんだけども手を出しがたいアイテムになつてしまつのも事実だ。

そんな個性重視派にとって要注目ホイールが、新発売の限定モデル『TE37V SL』。

本家TE37 SLと同じく、ひと目

でそれとわかる特徴的な専用カラー&デザインを採用してアピール度はバグン!

さらに、サイズラインアップはTE37Vユーザーの中でも特に人気があるというAE86とロードスターにジャストフィットの4種類のみ。生産数はそれぞれ100台分(各400本)とのことだ。

さらに、販売価格は従来モデルと据え置きで、限定ステッカーなどの特典まで付属しているぞ。

もちろん『SL』の名前を冠していることからわかるとおり、従来モデルよりもさらに軽量化されているという点も見逃せない。

定番路線から脱線せず、なおかつ他人とカブらないスタイルを実現してくれること必至の最新作なのだ。

レッドラベルは 軽量モデルの証!



専用カラー『プレストグラファイト(PG)』と、停止時はもちろん走行中でもひと目見て『SLだ!』とわかるスポーク部分の『スポークステッカー』が特徴的。センター部分とリム外周部のムダをそぎ落とし、さらなる軽量性能を追求しているという。

復刻版限定ステッカーも付属



深リムデザインはTE37Vから継承。リムの深さはAE86専用PCD114.3モデルが56mm、ロードスター専用PCD100モデルが46mm。フェイス(スポーク形状)もそれぞれ異なる。往年のレーシングホイールに貼られていた『COMPETITION USE ONLY!』リムステッカー(復刻版)も付属。もちろん、実際はJWL規格に基づき保安基準に適合する車検対応のストリートホイールだ。



ハチロク&ロードスター用の 限定生産モデル

Volk Racing **NEW!!** TE37 **V**SL

⑩ レイズユーザーダイヤル ☎06-6787-0019 <http://www.rayswheels.co.jp>



For LEVIN & TRUENO (AE86・PCD114.3)

15×7.5J+6 (PCD4/114.3) 5万1000円

15×8.0J+0 (PCD4/114.3) 5万2000円

For ROADSTER (NA6/8 & NB6/8・PCD100)

15×7.5J+25 (PCD4/100) 5万1000円

15×8.0J+25 (PCD4/100) 5万2000円



15インチ



Power Check Meeting 2014

in ラスティー

by Dynapack
(tcf1.0)

今回のパワーチェックミーティングは、千葉県のカーメイクラスティーで開催。

参加車種にはカーメイクラスティーが得意とする1JZ/2JZエンジン搭載車に加え、積極的にタイムアタック仕様のデモカーの開発を続ける86/BRZが大集合。

また、2階のショールームではHKSパーツの即売会も実施。この日限りの限定特価が設定されていたこともあって、さらなるパワーアップをめざして新しいタービンを購入しちゃったひともしいたとか!

ちなみに、当日は18台がパワーチェックを行ったのだけど、計測時に配管抜けなどによって計測をしきれなかったマシンもちろほら…。計測作業が忙しく、その場で修理ができる状況じゃなかったんだよね。

「街乗りでは普通に走ることができるようなマシンでも、高負荷領域に不具合がある場合もあって、パワーチェック時などに不具合やその前兆を発見できることも少なくないんだ。定期的にチェックすれば深刻な不具合を未然に防ぐことができるし、常に全開できるコンディションをキープして欲しいネ」とは、ラスティーの代表有田さんの言葉だ。

今回は同型式のエンジンを搭載する車両が多く参加してくれたので、仕様による出力特性の違いなどを詳しく見ていくことにしよう!

ちなみに、今回の計測ではダイナパックのtcf(補正係数)は1.0に設定しているよ。

HKSパーツの即売会を実施

2階スペースでは当日だけの特別プライスを設定したHKSパーツを豊富に展示。パワーチェック後にはメンテナンス用にプラグやエアフィルターを購入する人も多く、中にはタービンをオーダーした人も!!



参加!!
に注目だ!



主催&開催
SHOP

カーメイクラスティー

千葉県白井市富士51-4 ☎047-441-6226
<http://www.rasty.tv>

工場内の防音室には800ps対応のダイナパックを設置しており、普段、パワーチェックは8000円のメニューとして設定しています。愛車のコンディションチェックを兼ねた計測はもちろん、現車合わせのセッティングなどもおまかせください。また、JZ系エンジン搭載車はもちろん、他の車種でも豊富な実績を持つAT-MT換装作業も得意としております。そして、筑波でデモカーを走らせている新型の86/BRZも多くの仕様を試しノウハウを蓄えているのでお任せください!

ラスティー
有田さん



次回

パワーチェックミーティング

in TMワークス

エントリーマシン募集中!

北陸地区

開催日時: 7月19日(土)10:00~

募集台数: 10台~

参加費: 4000円

問い合わせ: TMワークス

☎0761-75-3338

石川県加賀市伊切町乙38-1

http://tm-works.ico.bz



今回のパワーチェックミーティングは石川県のTMワークスで開催。通常メニューだと8000円のところ、当日は4000円でOK。4WD対応のローラー式のシャシーダイナモなので駆動方式は問わないけれど、車高の低いクルマは事前に調整のうえ参加してね!

オーナー同士の考察も白熱!

同じ車種が多く集まったことで、パワーチェック前後ではその数字やグラフをもとにしたオーナー同士の考察も熱心に行われていた。また、有田さんによる解説にはより多くの人が集まり耳を傾けていた。



1JZ/2JZ&FA20搭載車が多数 仕様による出力特性のちがい



サーキットを本気で走るためにフロントバンパーにダクトを設け、オイルクーラーを設置。ダクト製作はボディショップニュータイプのニーヤンこと淡路さんによるものだ。

マフラーのレイアウト変更も 期待のパワーアップは達成ならず



USE20●IS-F
小田部修蔵さん

365.3 PS
50.6 kgf-m
by Dynapack (tcf1.0)

POWER SPEC 2UR-GSE改 サードCUVU EVO LUTION ECU/エアクリーナー TRD-CCSチタンマフラー ほか

マフラーはTRDのチタンモデルをベースにラスティでレイアウトを変更。中間サイレンサーをはすすなどで排気効率向上を狙うも、大きな効果は発揮できなかったようだ。

小田部さんのIS-Fは、吸排気の高効率化とサードの純正書き換えECUによるセッティングが施されたライトチューン。オーナードライブでFSW1分59秒を記録するという快速マシンだ。パワーチェック前にマフラーレイアウトをストレート形状にリメイクしてパワーアップを狙ったものの、結果は奮わず。有田さんによると「熟成されたNA車両のパワーアップは難しいよ。社外マフラーに交換しても軽量化や排気音の音質向上効果しか出ないこともあるからね」とのこと。



278.6 PS
38.3 kgf-m
by Dynapack (tcf1.0)



POWER SPEC
1JZ-GTE改(最大ブースト圧1.0kg/cil) HKS-EVC5 / エアクリナー アベック ス・パワーFC トラスト・インタークーラー サード・スポーツキャタライザー ラスティVRマフラー ほか



JZX100 ● チェイサー
かめきちさん

**10万km走行越えの1JZは
目標馬力には届かない約280ps!**

**強化ATで街乗りもイージー
ARMSタービンポン付け仕様**

JZX100 ● チェイサー
田中信也さん

340.8 PS
47.0 kgf-m
by Dynapack (tcf1.0)



POWER SPEC
1JZ-GTE改(最大ブースト圧1.4kg/cil) T OMEI-ARMS M 8280タービン シュベレン強化AT HKS-ブーストコントローラー アベックス・パワーFC プリッツ・エアクリナー トラスト・インタークーラー サード・スポーツキャタライザー / インジェクター / 燃料ポンプ ラスティマフラー ほか

パワーアップとAT強化によって増える熱量をカバーするために、フロントバンパー内にはATフルードクーラーを設置。ATの強化は今後のさらなるパワーアップも見越して実施しているそう。

**ハーネスにトラブル発生も
30化とGT3040の実力発揮!**

JZX100 ● クレスタ
クリリンさん

POWER SPEC
1JZ-GTE改1.5J仕様(最大ブースト圧1.67kg/cil) HKS-GT3040タービン / ハイカム / エアクリナー / インタークーラー アベックス・パワーFC ラスティマフラー / エキマニ ほか



500PS
+ 馬力

487.5 PS
76.4 kgf-m
by Dynapack (tcf1.0)



パワーチェック中にブーストが安定しない症状が発生。原因を調べてみるとブーストコントローラーの配線が動物(ネズミ?)に噛みちぎられていることが判明! 応急処置で繋ぎ直してしのいだものの、こんなトラブルがあるの!? とクリリンさんもびっくり。



JZX110W ● マークII プリット
イガティーさん

**Vカム仕様の
ブーストアップ
より低回転から
トルクを引き出す**



POWER SPEC
1JZ-GTE改(最大ブースト圧1.2kg/cil) HKS-Vカム(IN: 264度/EX: 256度) / FコンVプロ トラスト・プロフェックBスペックII / インタークーラー サード・スポーツキャタライザー / 265ℓ/h燃料ポンプ ラスティVRマフラー / ハイパワーアウトレット ほか

321.7 PS
47.7 kgf-m
by Dynapack (tcf1.0)



381.4 PS
48.3 kgf-m
by Dynapack (tcf1.0)

JZX110 ● マークII
播磨 淳さん

**1.5J+Vカム+
T88を搭載
高速クルージングも
ラクチン**



POWER SPEC
1JZ-GTE改(最大ブースト圧1.1kg/cil) HKS-GT3037ProSタービン / FコンVプロ / エアクリナー / インタークーラー プリッツ・ブーストコントローラー リアルドリーム・マフラー / エキマニ サード・スポーツキャタライザー / フロントバイパス燃料ポンプ ほか

**1JZにベストマッチのタービン
GT3037プロSで約380ps**



JZX100 ● チェイサー
さくぞうさん

POWER SPEC
1JZ-GTE改1.5J仕様(最大ブースト圧1.5kg/cil) トラストT78-29Dタービン HKS-Vカム(IN/EX: 268度) / FコンVプロ / エアクリナー / Rタイプインタークーラー プリッツ・デュアルSBC サード・スポーツキャタライザー / 550ccインジェクター GT-R用燃料ポンプ流用 ラスティマフラー ほか



490.1 PS
69.8 kgf-m
by Dynapack (tcf1.0)

407.9 PS

57.5 kgf-m

by Dynapack (tcf1.0)

JZS161 ● アリスト
梶浦敬生さん

扱いやすい
パワーを手に入れ
サーキットを
走り込むアリスト

POWER SPEC
2JZ-GTE改(最大ブースト圧1.3kg/cm²) HKS-EVC5
レーシングサクション トラストインタークーラー スパークプラグ/オイルクーラー サードスポーツ触媒 フジッポレガリス スーパーR ラスティラジエーター ほか



ブーストアップにとどめてパワーアップに伴う発熱量の増加を抑制。さらに入念な冷却チューンを行うことで、ドリフトでもグリップでも連続周回が可能なタフなマシン作りが行われている。

エンジン? タービン?
トラブルを予感させる計測結果



JZS161 ● アリスト
アリモさん

POWER SPEC
2JZ-GTE改(最大ブースト圧0.9kg/cm²) トラストeマネージ HKSレーシングサクション/インタークーラー ユニオンサイドマフラー ほか

エンジン本体はノーマルながら
ブーストアップで約350psを記録!

JZZ30 ● ツアラー
東郷房男さん



POWER SPEC
1JZ-GTE改(最大ブースト圧1.3kg/cm²) トラストプロフェックBスペック HPIエアクリナー/インタークーラー JICフロントパイプ GPスポーツマフラー パワーエンタープライズ255ℓ/h燃料ポンプ 不明書換ECU ほか



296.1 PS

40.2 kgf-m

by Dynapack (tcf1.0)

347.7 PS

51.0 kgf-m

by Dynapack (tcf1.0)

1JZ/2JZチューンの仕様別出力特性チェック!

まず、グラフ⑨と⑤は1JZのブーストアップ仕様ですが、前期型ツインターボ(VVTiなし)と後期型ツインターボ(VVTiあり)の違い、そして設定ブースト圧やタービン容量の違いがピークパワーの違いとなって表れています。低回転域の立ち上がりは、JZの特性が表れた結果になって

①さくぞうJZX100

1.5J Vカム+T78-29D仕様 490.1ps

②クリリンJZX100

1.5J ハイカム+GT3040仕様 487.5ps

③梶浦JZS161

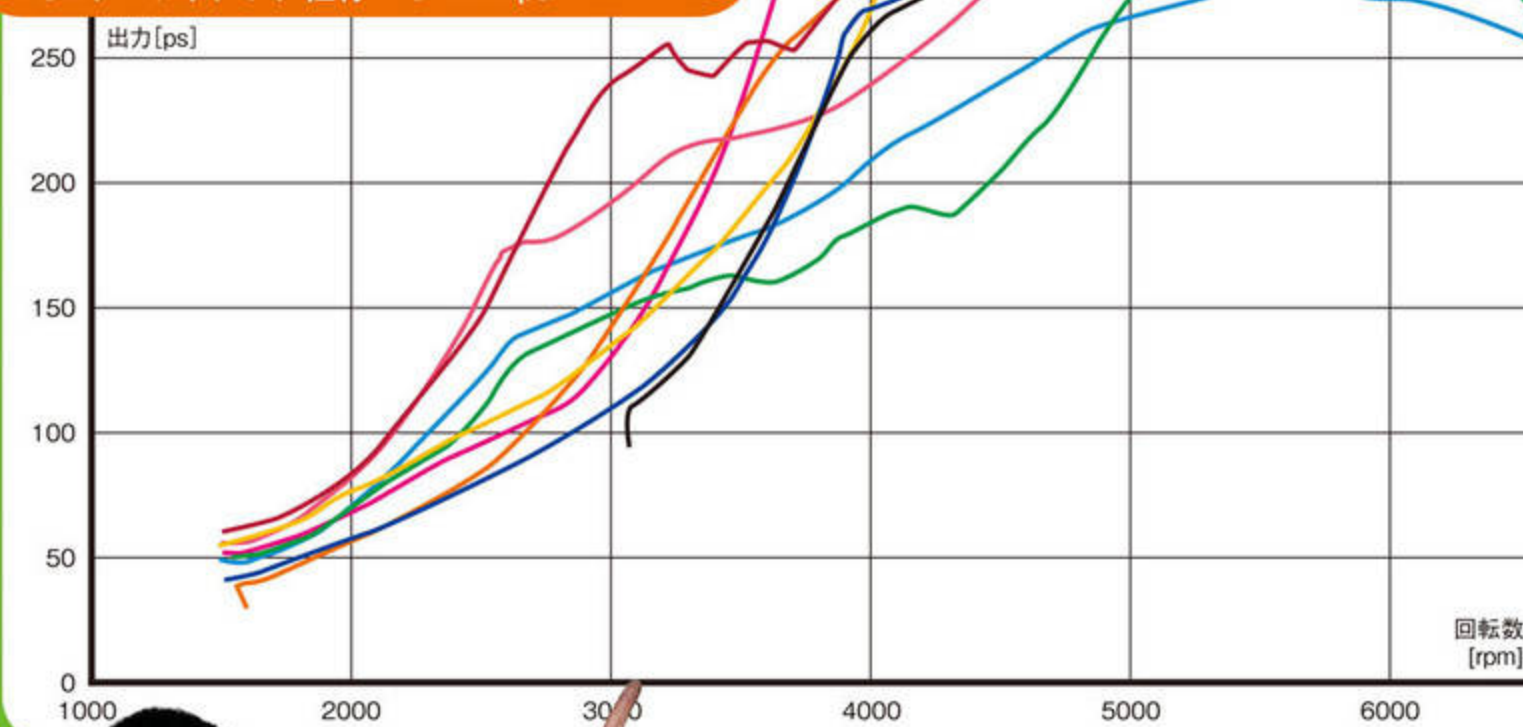
2JZブーストアップ仕様 407.9ps

④播磨JZX110

1JZ+GT3037プロS仕様 381.4ps

⑤東郷JZZ30

1JZブーストアップ仕様 347.7ps



⑥田中JZX100

1JZ+アームズM8280仕様 340.8ps

⑦イガティーJZX110W

1JZ Vカム+ブーストアップ仕様 321.7ps

⑧アリモJZS161

2JZブーストアップ仕様 296.1ps

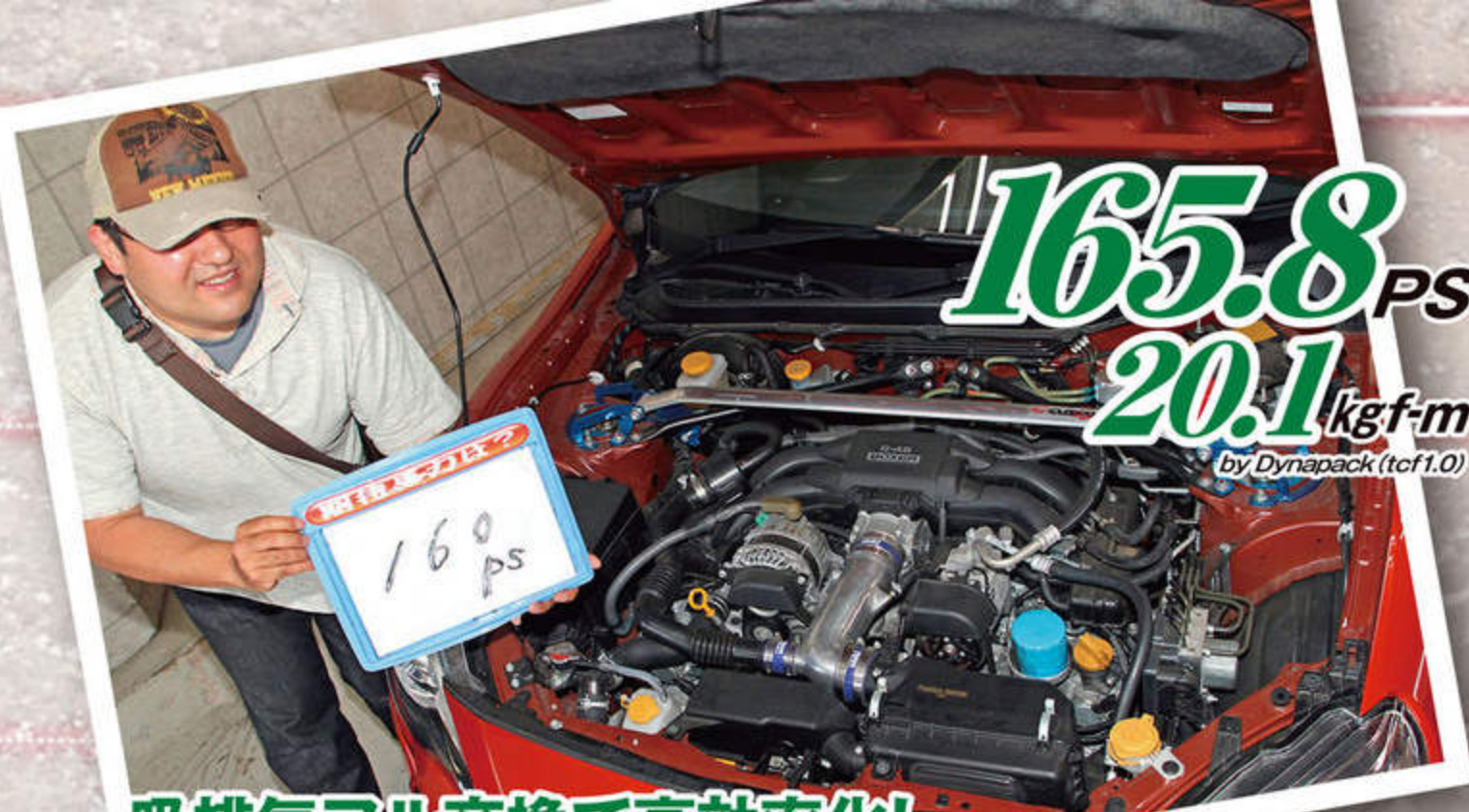
⑨かめきちJZX100

1JZブーストアップ仕様 278.6ps

ラスティー
有田さん

いると考えられますね。グラフ⑦も同じVVTiつき1JZのブーストアップですが、エンジンにはVカムを組み込んでいます。低回転トルクに優れたフラットな加速フィールは、とても乗りやすく、1JZでブーストアップ+カム交換というメニューはオススメのひとつです。そして、2JZのブーストアップ仕様はグラフ⑧と③です。低回転域を見ると、5000cc排気量が大きくなることで、1JZのカム交換仕様と同じ回転数からトルクが立ち上がるようになっています。ただし、本来4000psを越えるであろう⑧のアリモさんのJZS161は3000ps程度で高回転域が伸びていない。ツインターボのひとつがブローしている可能性などもあるため、一度じっくりと点検をして不調の原因を探る必要があります。低速度域のトルクは出ているので、街乗りでは気付きにくいトラブルと言えそうです。1JZでタービンを交換したのがグラフ④と⑥、1.5J仕様にしてタービンを交換したのがグラフ①と②です。排気量を拡大したことで、大きなタービンを装着してもトルクの立ち上がる回転数はより低くなっています。グラフ④と⑥の車両はカムがノーマルのままなので、ハイカムを導入することでより低回転からトルクを引き出せるようになるでしょう。今回のパワーチェックでは、ピークパワーを求めるならタービン交換、中低速のトルクを求めるならカム交換や排気量アップなどのエンジン本体のチューニング、という基本がしっかりと見ることができ





165.8 PS
20.1 kgf-m
by Dynapack (tcf1.0)

吸排気フル交換で高効率化し
現車合わせECUで完成度を高める

ZN6●86
市川さん

POWER SPEC
FA20改 HKSプレミアム
サクシオン/純正交換フィル
ター サードスポートキ
ャタライザー/エキマニ ラスティー
VRマフラー/純正書換ECU ほか



市川さん自慢のアイテムがラス
ティーのVRマフラー。高い排気
効率に加えて、クリアな排気音は
ドライブ中の楽しさを引き立てて
くれているようだ。



164.6 PS
19.7 kgf-m
by Dynapack (tcf1.0)

ピンポイントのパーツ交換で
エンジンのポテンシャルを
高める

ZN6●86
仲村 命さん

POWER SPEC
FA20改 TRDエアクリ
ーナー/マフラー フジツ
ボ/エキマニ ほか



154.3 PS
18.9 kgf-m
by Dynapack (tcf1.0)

HKSパーツで固めた86は
ドレコンでの受賞歴もアリ!

ZN6●86
寺山 武さん

POWER SPEC
FA20改 HKSフラッ
ッシュエディター(フェ
ーズII)/レーシングサク
シオン/リアガマックスプレミアム/エ
キマニ アイコセプト触媒 ほか



378.7 PS
45.7 kgf-m
by Dynapack (tcf1.0)

エンジン内部まで
しっかり強化
GT-RS装着で約380ps発揮!

ZN6●86
田口 晶一さん

POWER SPEC
FA20改ターボ仕様(最大
ブースト圧1.2kg/cm) H
KS-GT-RSタービン トラ
ストエアクリーナー/インタークー
ラー/ブーストコントローラー サード
スポートキャタライザー/燃料ポンプ
デューワックス440ccインジェクタ
ー ラスティー現車合わせセッティ
ング/鍛造ピストン/フロントパイプ/
VRマフラー バルブコントロール付
レガシコンロッド流用 ほか



トラストのボルトオンターボキットを
ベースに、タービンをT518ZからGT
-RSへサイズアップ。エンジン、ター
ビン共に以前のラスティーデモカーと
同じ仕様で仕上げられている。



158.8 PS
19.0 kgf-m
by Dynapack (tcf1.0)

足まわりのカスタムの次は
パワーアップチューンも
計画中!?

ZN6●86
飯塚亮平さん

POWER SPEC
FA20改 HKS
エアフィルター/フラッ
ッシュエディター フェ
ーズ1 前後PC
D114.3化加工
ほか



ZC6●BRZ
越川和之さん

POWER SPEC
FA20改 HKSフラッ
ッシュエディ
ター/レーシングサク
シオン/ボクサーベ
ックエキマニ トラス
トコンフォートスポ
ーツGTSII ほか



154.6 PS
18.4 kgf-m
by Dynapack (tcf1.0)

ドライビングが楽しめる
パワーと上質サウンドを目指す!

サウンドクリエーター移設など
独自のワザが光るマシンメイク



170.9 PS
19.8 kgf-m
by Dynapack (tcf1.0)

ZC6●BRZ
けんじさん

POWER SPEC
FA20改 HKSフラ
ッシュエ
ディター/GTスベ
ックエキマニ トライ
アルダブルサウ
ンドマフラー 不明
触媒ストレート ほか



176.4 PS
20.0 kgf-m
by Dynapack (tcf1.0)



ZC6 ● FR-S

ラスティーNAデモカー

POWER SPEC
FA20改 ラスティー-エキマニ/フロントパイプ/触媒/マフラー ほか



167.1 PS
19.4 kgf-m
by Dynapack (tcf1.0)

DIY製作のダクトと遮熱板が
吸気温度低下に効果を発揮!

ZN6 ● 86

小森孝廣さん

POWER SPEC
FA20改 HKSレーシングサクシオン トラスト・コンフォートスポーツGTSII
純正書換ECU ほか



排気系をオリジナルパーツで固め
吸気系は純正ながら176ps!

バンパーのダクトに設置したファンネルから、自作の遮熱ボックスにダクトを引き込み走行風を取り込む。走行後に手で触った時の温度の低下を実感するなど、効果はしっかり発揮されているようだ。

FA20チューンの仕様による 違いをチェック!

①田口ZN6

FA20+GT-RSタービン ターボ仕様 378.7ps

②けんじZC6

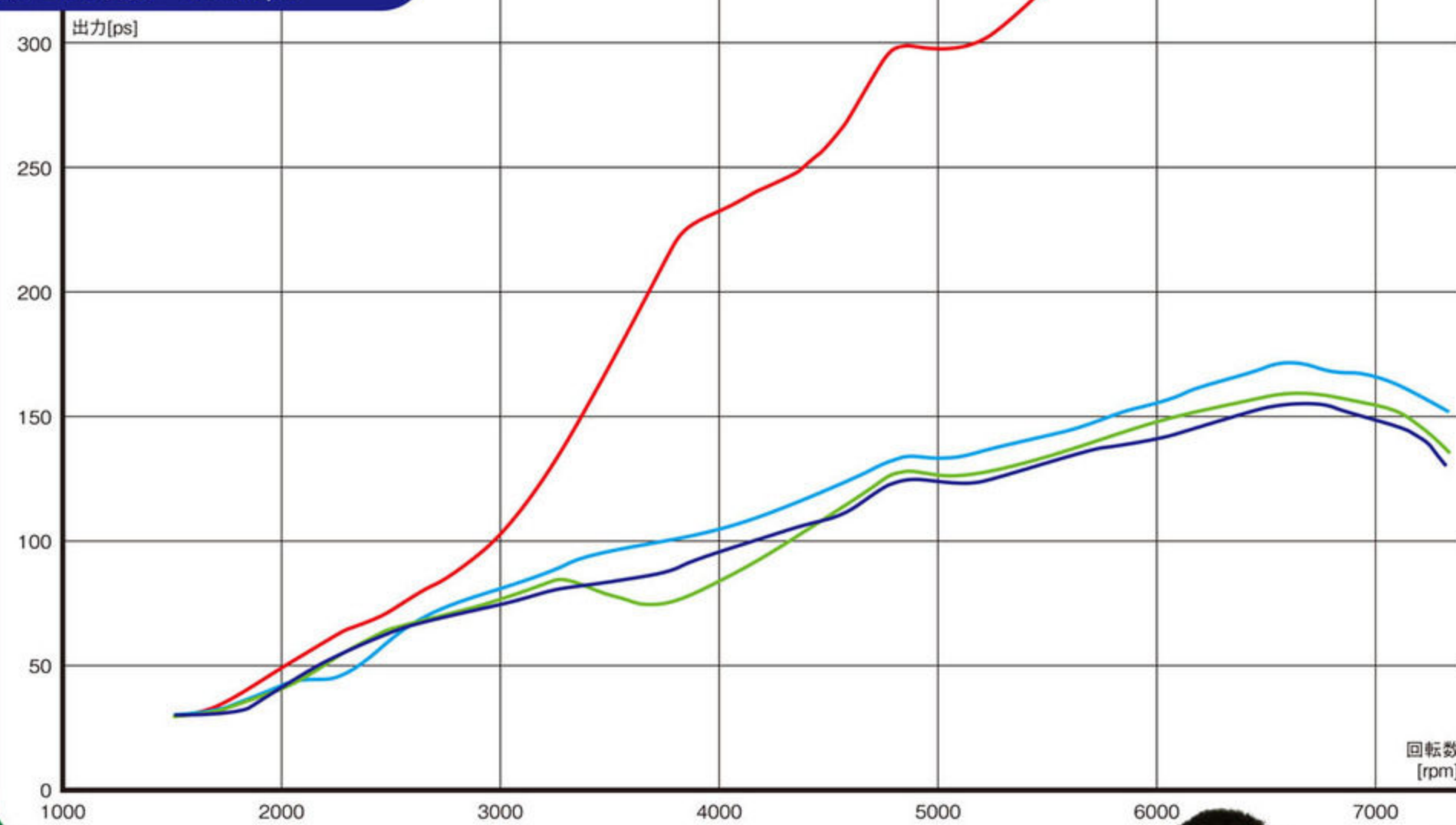
エキマニ/マフラー交換+触媒ストレート+ECU書換 170.9ps

③飯塚ZN6

フィルター交換+ECU書換 158.8ps

④越川ZC6

エアクリ/エキマニ/マフラー交換+ECU書換 154.6ps



86/BRZは吸排気のパーツを交換することで、その効果が数字にも表れやすいマシンです。ただ、そのパーツチョイスやそれに合わせたセッティングなど難しいポイントもあるんですよ。そこで、ここでは4台をピックアップして見てみたいと思います。参考までに、ウチのダイノバックで86/BRZのフルノーマル車両を計測すると

150ps程度の数値が平均的です。まずグラフ③の飯塚さんのマシンは3500rpm付近のパワースピークが大きい例ですね。排気系はほぼノーマルで排気効率が低く、触媒もノーマルのままとなっているため、この谷が大きく現れてしまっています。特に86/BRZの排気系で大切なポイントが、触媒です。エキマニ

最後にグラフ①はターボを装着した仕様です。エンジン内部は当社デモカーと同様の強化を行い、タービンもGTRRSを装着しています。エンジンを強化することで、圧倒的なパワーアップが続いていくことも可能ですが、次に心配になるのは、3500psを超えてくると、ミッションの破損が多くなり、強化も検討する必要があると思いますよ。

今回チェックしたNA車両の中で最も良い結果となったのがグラフ②のけんじさんのZC6です。パワーグラフもキレイなラインを描き、ピークパワーもしっかりと出ています。パーツチョイスとセッティングデータのバランスが取れたいい例と言えるのではないのでしょうか。

まずひとつ考えられる原因は触媒がノーマルであること。そしてもうひとつは交換した排気効率がHKSのセッティングデータとマッチングが甘いことも考えられます。エキマニや触媒をもっと高効率化するなどでセッティングデータとのマッチングもよくなるかもしれないですし、現車あわせて改善するかもしれません。

次にグラフ④の越川さんBRZですが、吸排気系を交換しフラッシュエディターのフェーズIIデータを使用していますが、ピークパワーの伸びに欠けています。まずひとつ考えられる原因は触媒がノーマルであること。そしてもうひとつは交換した排気効率がHKSのセッティングデータとマッチングが甘いことも考えられます。エキマニや触媒をもっと高効率化するなどでセッティングデータとのマッチングもよくなるかもしれないですし、現車あわせて改善するかもしれません。



ラスティー
有田さん



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



ガラス撥水剤やコーティング
タイヤやワイパー選びまで
大事な愛車の雨対策を教えて!

イラスト：加藤浩哉

毎年、梅雨時期になるとあれこれ気になるのが雨対策グッズ。コーティング剤なら『撥水』派と『親水』派に分かれるだろうし「雨が降るから洗車しない」「いやいや雨が降るからこそよく洗車する」なんて意見の違いも出てくるよね。ほかにもワイパーやタイヤ銘柄、車内の湿気対策などなど、こだわりはじめたらキリがない!? というわけで、みんなはどんな雨対策してますか〜?

貸し切り走行会@ドライビングパレット那須
『TEAM PHANTOM-∞-』より

仲間ばかりで気軽に走れる恒例行事で
ドリフトもグリップも楽しみました!

こんにちは、栃木の走るイベントチームTEAM PHANTOM-∞-です。今回は毎年恒例のドライビングパレット那須貸し切り走行会の模様をレポートします。
今年は3月に開催予定でしたが、まさかの大雪で中止に（涙）。しかし、1ヵ月後に延期して開催することができました。
当日は参加台数25台オーバー、ギャラリ35人オーバーと過去最





多。栃木県だけでなく、茨城県や福島県からもたくさんのメンバーが集まりました。

そして当日はゲストとしてCLRのタクローさんがランエボでエントリしてくれました。

午前中はクラス毎に走行。軽いクラッシュや、コンロッドがエンジンから飛び出ちゃったエンジンブローなど、いくつかアクシデントがありました。なんとかみんなどで処理してお昼休みに。

お昼ご飯は友人の蕎麦屋さんが作ってくれた豚カツに、女性陣が作ってくれたカレーをかけて激ウマカツカレー&コンソメスープを食べました。

そして元気が出たところで午後の部開始。パイロンを並べてジムカーナや、クラス無視の完全フリー走行などを行いました。

途中、自分のスーパードライのミッションが入らなくなるトラブルも発生しましたが、仲間のクルマを借りてドリドリして楽しみました。

そして最後はじゃんけん大会。協賛の常夏ファクトリーさんからいただいたオリジナルTシャツやステッカーの争奪戦をした後に、記念撮影をして解散となりました。

今回もグリップ、ドリフト、初心

おびしょん2ギャラリー



愛知県名古屋市の「きやりーぱふ」さん。赤い3Dメガネで見て書いてあるけど、あんなに上手に無い...と、うっすらと見える。

者、上級者問わず楽しむことができる走行会になったと思います。

また、走行会の他にもツーリングやBBQなどのイベントを毎月のようにやっているの、興味がある方はmixiで「八方マイスター」と検索してみてください。

●栃木県宇都宮市 八方マイスター

☆イベント報告常連の八方マイスターさん。食事にはあったかなスーパも添えるなど、いつもながら準備万端のミーティング運営だね。今回は、いちどは雪で延期になっちゃったみたいだけれど、1ヶ月ぶん暖かくなつてからイベントが開催できたと思えばそれもまたラッキーってことでいいんじゃない。ところで、写真を見る限りでは、結構チューニング度の高いクルマもいるのかな? 次回はぜひ個別のメンバーやその愛車のレポートも書き添えてもらいたいな。(東北地区のメンバーも多いなら、今年はみんなで仙台ハイランドに行ってみることもオススメしたいカジ編、占有がなければ体験走行などもあるハズなんで、それぞれのレベル別に楽しめるんじゃないかな!!)



スバル車合同オフ会@新潟県『インプレッサクラブ新潟』より



チーム創設時から乗り続けた愛車の引退と新しい相棒GDBのお披露目をしたよ!

歴代インプレッサを世代順に整列!



昨年のスラムドナエティ特集で掲載してもらった新潟の赤インプレッサです。私はmixi(SNS)にて、インプレッサクラブ新潟の管理人をしています。このクラブは6年くらい前に創設され、初期メンバー(5~6人)の中では私がいちばん年下でした。

しかし、今では年下のメンバーもたくさん増えて、20代オーナーを中心に30人ほどでツーリング、改造、BBQ、スノー、雪ドリなど、いろんな活動をしています。

そして最近、ゴールデンウィークとお盆に、新潟県の『道の駅国上』にて新潟スバルオーナーズクラブ

なつたのはナイスです。

ちなみに次の相棒もインプレッサ(青のGDB)です。4月に納車されて、この引退ミーティングにあわせて作り込みました。これから私の色にどんどん染めていきます!

最後に、インプレッサクラブ新潟は、結構ゆるーくながーく活動していますので、まずはオフ会からでも参加してもらえたらいいです。興味がある方はぜひよろしく願います!

●新潟県 赤インプレッサ乗り

☆こんなにたくさん仲間が引退とお披露目を祝ってもらえるなんて、チームメンバーの絆が強い証拠だね。メンバーとの記念写真や新旧愛車を並べた写真など、いろ

ブさんと合同オフ会なんかも行っています。

そして今回は、創設時から乗り続けてきた私のインプレッサの寿命が近く、原形があるうちにということで「引退ミーティング」を開催しました。

ゴールデンウィークだったこともあって約30台が参加。いつもは、記念撮影は到着順に並べてやってきましたが、今回は歴代順に変えて並べてみました。

実は以前からガールウイングのダンパーがダメになっていたので、最後の記念撮影のタイミングでは上がって、インプレッサも喜んでいたので「ああ」と思うと、少し寂しい気持ちになつた。

左から右のインプレッサに乗り換えます



んな写真を撮ってくれているのも、投稿としてのポイント高いです! ただ、これだけの台数を横1列に並べて撮影すると、1台ずつが小さくなっちゃうし、フレーム内に収めるのも難しいよね。次回はぜひメンバーそれぞれの愛車1台ずつに寄った写真や自慢ポイントなども撮って、スベックやコメントなどといったように送って欲しいな(イベント会場などでiPhoneのカメラ撮影機能を試してみようと思いつく、いつも撮り忘れてしまうオタ。こんな場面なら活用できそうかも!!)

おびしょん2ギャラリー



佐賀県杵臼郡 ともっち ☆LS4600のクルールとFT-1のエアインテークを86に! このまま市販してほしい!!

スピンアウト特選

イベント FLASH



街角R★7丁目のハヤシ発

街角R★路地裏SLAMMED SHOW DRIVE

開催日：4月27日(日)

開催地：備北ハイランドサーキット(岡山県)



会場でプロの
「貼りワザ」披露!

備北に400台のカスタムマシンが集結!!
路地裏スラムドショーは
アメ車も旧車もなんでもゴジャレの
オールジャンルで超盛り上がりました!!

街角R★7丁目のハヤシです。昨年初めて開催し、予想を上回る反響をいただきました「路地裏スラムドショードライブ」の第2回を開催しましたあッ!



コースアウトも続出!?!
ドリコンで熱い走りを堪能!



説明すると「イカしたローダウンマシンが備北サーキットにたくさん集まるお祭りカーショー」です。
サーキットでのイベントなのでもちろん走りもアリ。コースではドリコンを開催、D1GPに参戦する板倉選手のスターレットや岩井選手のシャルマンなども参加し、大迫力のドリフトを見せてくれましたヨ。
そして、パドックエリアのドリコンには、国産スポーツはもろろ、ミニバンやKカー、旧車、輸入車などジャンルを問わずにローダウンマシンが集合。それぞれが個性的な仕上がりとあって、パドックエリアを見て歩くだけでもお腹がいっぱいになってしまうようなボリュームです。

また、今回はドリコン出展車両がコースを走る時間も新たに設定、ギャラリーは着地寸前のローダウン車両が走る姿も楽しむことができましたよ。中にはコースを走っている内にアツくなってきた、かなり本気になってアタックをし



OPTION 2

スピンアウト特選

イベント FLASH



FSWで繰り広げられるガチ合コン! クルマ好きの彼氏彼女や 友だちに出会えます!!



こんにちは、アップガレージの広報担当のコヤマです。先日行われた「第4回あいどり」のレポートをさせていただきます! 思いま〜す!

今回で4回目の開催となるあいどりは、クルマやバイクが好きな人たちが集まる「サーキット版合コン」です。これまでにカップルが27組誕生し、その中で2組はすでに結婚までさ



あいどり名物のアピールタイム「ラブラブ♥ドライブスルー」。ナンパのようにクルマから女性に話しかけるのですが、その時間はひとりあたり1分間! 短い時間で女性の気を引くスキルが問われます。また、クルマにトラブルが発生した場合は自転車でアピールしていただくこととなるんですヨ!

UP GARAGE 広報コヤマ発

第4回 あいどり

開催日: 5月10日

開催地: 富士スピードウェイ ドリフトコース(静岡県)

今回から新たに車両閲覧タイムを設定。女性から気になるクルマをチェックしたり、男性と話しに行くことができる時間です。ここでより親密になることで告白の成功率もアップするかもしれません!



当日は雄大な富士山が暖かく見守ってくれる中合計61名の男女が富士スピードウェイに集合しました。

また、今回からはドリフトマシンだけでなく、グリップマシンやショーカー、Kカーなどでの参加もOKとなり、より幅広い

い車種の参加が集まったのも特徴です!

女性たちが到着する前には1台のクルマにトラブルが発生し、その後のイベントを「アップガレージ特製自転車」で過ごすことになってしまいました。逆になんか注目集める結果になったかも(?)。

男性によるアピール走行やラブラブ♥ドライブスルー、仲良くお弁当を食べるフリータイムとイベントを過ごし、ドキドキの告白タイムを迎えます。

今回の成立カップルは全部で15組! 女性は約80%の参加者がステキな彼氏を見つけたことができました。

今後様々な楽しい企画を開催していきたいと思えますので、ぜひぜひみなさん参加してくださいね!

残念ながら告白がNGだった場合は女性がドアを思いっきり閉めます! 告白がNGだったことに加えて、「バンッ」と響くドアの音が切なさ際立たせます。ただ、カップル成立とはいかなかったひとたちもアドレスを交換するなど、新しい友達作りには繋がったようです。



告白タイムでは、女性が助手席に座ってくればOKのサイン! 東京オートサロンに愛車を展示した佐藤くんもガチ参加で見事カップル成立となりました。この喜びようが本気さを表していますね(笑)。



千葉県我孫子市 庸欣
☆初代バードスポーツCR-Xだね。ホイールは前期型の純正かな?

仲間と出会える
パーキングエリア

スピンド アウト 倶楽部



お昼休みに開催されるカート大会は、ギャラリーの人など、だれでも参加できます。



こんにちは、5月号「ガールズオン」に掲載していただいた、白いスイフトスポーツ乗りの「ちゃんりん」です☆
前回の自己PRに書いた「バラし屋走行会」に参加してきたので、走行会のようなすべを勝手にレポートします！

青森では最近ドリフト人口が

まるいち日 グリップ走行を満喫！

だんだん増えて、その反面、グリップ人口が激減しています。グリップの走行会なども少なくなつてしまいました。そんな中「青森のグリップを盛り上げたい！」という思いから主催者のバラし屋さんが開催しているのが「バラし屋走行会」です。

この走行会は、バラし屋さんの意向により、クラス分けなしのオールフリー走行会となつていて、Kカーやミニバンなどもゴチャ混ぜで走ります(笑)。

午前はフルコース走行、午後はフルコース走行&Mチャレコース走行です。タイムアタックするもよし、ライバルと追走するもよし、マイペースで走るもよし。とにかく自由に、走りたい時に

読者発! 特派員はキミだ

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

『バラし屋走行会』

@青森県・モーターランドSP



走りたいだけ走れます!

また、初心者向けにコースを覚えるための先導車付きの慣熟走行もあります。そしてサーキット初心者には、目印としてナンバープレートに赤いテープを貼ります。こうやって他の参加者たちにも分かるようにすることで、煽られないようにしているんです。

おかげで、サーキット走行が初めての方も安心して参加できると思えます。ヘタクソなわたしでもなんとか走ることができました(笑)。

また、ギャラリーも楽しめるようにという意味合いも込めて、お昼休みには誰でも参加できるカート走行会もあります。そしてわたしが店長になって、屋台みたいなものもやっています(笑)。小腹が空いたらぜひ屋台へお越しください☆

長くなりましたが、バラし屋走行会はこんな感じなんです。これからみんなで作り上げて、みんな楽しんでいきましょう! 特に女のこの参加をお待ちしております。わたしと一緒に楽しく走りましょつ。

●青森県青森市 ちゃんりん
☆いろいろな車種が混走してい



主催者のバラし屋さんは、青いGA2シティに乗っていて、モーターランドSPでは最速というすごい人です!



れば、自然とタイムの近い人との競争になって、おたがいのドラテク向上にも効果があらうだろう!! ところで、次の開催のときは、イベントの内容に加えて、車両メンテナンスや持ち物など走行会に備えてみんながどんな準備をしてきたか、なんて話も聞かせてもらえれば初心者が参加しやすくなるんじゃないかな。(そして、屋台の店長モードのちゃんりんちゃんも見てみたいゾの力ギパンチ)



タイム計測も行っていて、閉会式では各クラス1位が発表されます。ライバル意識を持つことで次の走行会の目標ができるし、刺激にもなっています。ちゃんりんも、周りのみんなの速さに追いつこうとがんばった結果、前回よりかなりタイムが縮みました!

『第4回シルビア&180SX全国オフ会』

■開催日: 2014年6月15日(日) 15:00~18:00
■開催場所: 東名高速浜名湖SA上り(静岡県浜松市)
■問い合わせ: 「15日はシルビアオフ会の日」
http://mixi.jp/view_community.pl?id=3115459&guid=ON

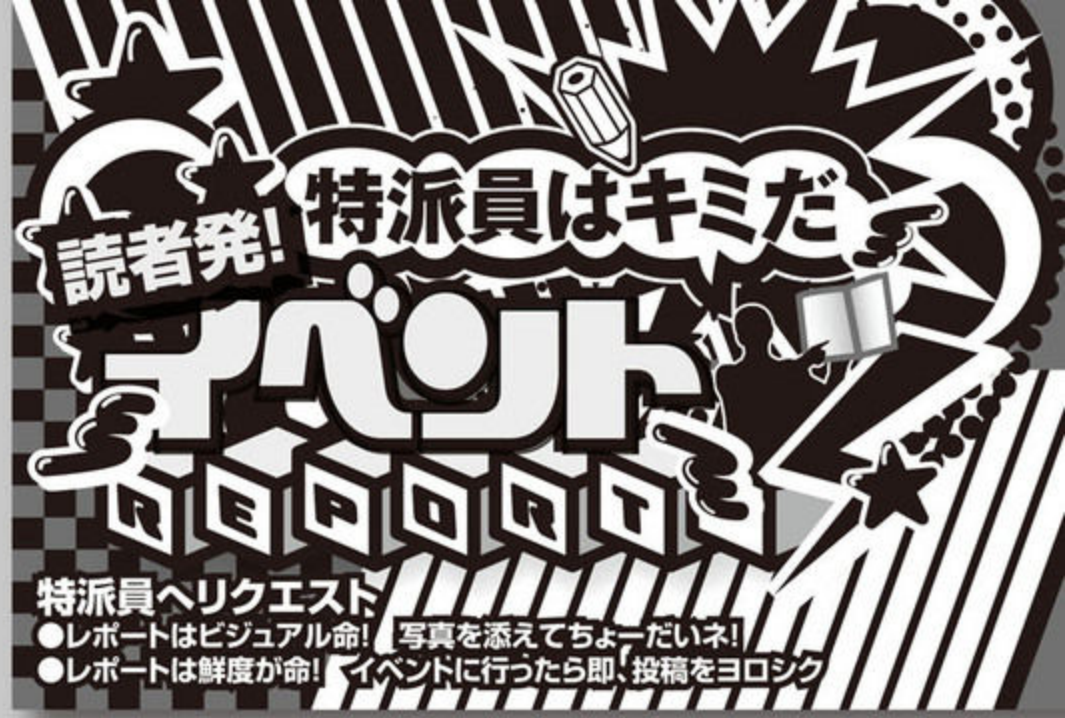
関東を中心に活動しているシルビア&180SXが好きな人のためのmixi交流オフ会コミュニティ「15日はシルビアオフ会の日」管理人のZEROです。

関西を中心に活動する「S15の集い」コミュニティと合同で、6月15日(日)に「静岡県浜名湖SA第4回全国オフ会」を開催します。

詳細情報はmixiコミュニティのイベントページでご確認ください。参加申請をお待ちしています!!

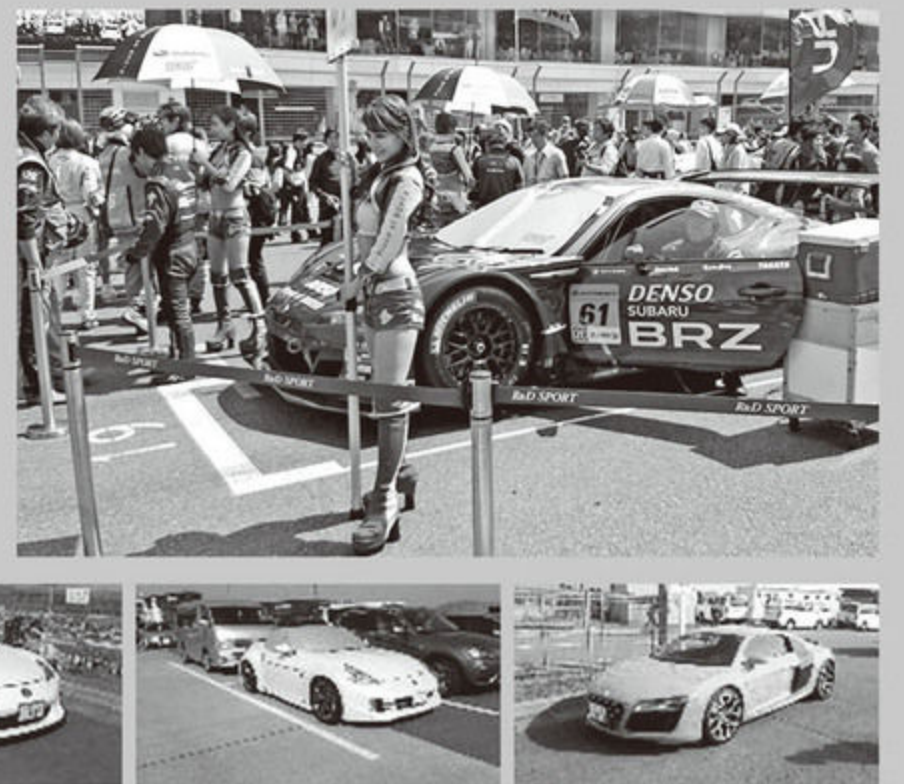


みんな集まれ!
イベント告知



『スーパーGT 第2戦 富士500kmレース』

@静岡県・富士スピードウェイ



レース関係者の愛車なども チェックしてきました!

富士スピードウェイで開催された「スーパーGT第2戦富士500kmレース」を観戦しに行ってきたので報告します。

5月3日に予選が行われ、4日の決勝はゴールデンウィークということもあり来場者は約6万人と発表され、実際すごい盛り上がりでした。

決勝レースは序盤に度重なるクラッシュで2度もセーフティカーがコースイン。せっかくトップがリードを広げても、チャラになつてしまう状態でした。

でも、100周のロングレースなので、ミスをしなければどのチームも上位に食い込めるという、観戦している我々からするととても楽しめるレース展開となりました。

結果は、GT500クラスは「カルソニックMPUL」GT「R」、GT300クラスは「グッド

スマイル 初音ミクZ4」が優勝して幕を閉じました。

また、レース以外で楽しめたのが、パドック駐車場です。ドライバーの愛車がたくさん停まつており、なかでもGT300「エスロッドMOLA Z」に乗っている柳田選手とのZ34がカッコよかったです。

そのほかにも、関係者車両はLFAやアウディR8など、普段あまり目にする事ができないクルマばかりでした。それから、セーフティカーのレクサスLSFが左ハンドルだったことにもビックリでした。

8月にもまた富士スピードウェイでスーパーGTが開催されるので、また観戦に行つて報告したいと思っています。

●神奈川県茅ヶ崎市 ジャイロX ☆レースはもちろん、パドック駐車場やセーフティカーなども



で独自の視点でチェックして報告してくれたジャイロXさん。ぜひこの勢いで次回はGTマシンの最新エアロチューンやレース関係者の愛車チューニングポイントなど、さらにマニアックなレポートを期待します!(オータ)

ドライバ―や監督との記念撮影もバッチリ!

5月4日に富士スピードウェイで開催されたスーパーGT第2戦富士500kmレースに行ってきたので、お土産話を投稿します。

今回のレースは、GT500クラスの「カルソニックMPUL GT-R」が予選でコースレコードをマークしてポールポジションを獲得。決勝も優勝を確信していました。

しかし、決勝レースではセーフティカーが2度も入ったり、タイヤ交換で20秒もロスしてしまったり、タイヤのピックアップが発生したりと、いろいろなハプニングがありました。

しかし、そんな状況乗り越え、最後は「ZENTセルモRC-F」に25秒近い差を付けて、みごと前年のセパン以来の優勝を上げることができました。

今回のレースは、ボクが今まで見てきたニッサンワークス勢の優勝のなかでも、もっとも印象に残ったレースでした。



イスとなりました。もちろん、今回優勝したカルソニックの星野一義監督をはじめ、いろいろなチーム監督やドライバーさんにサインをもらったり写真を撮らせてもらったりしました。

●千葉県木更津市 三代目日本一速い男

☆いろんなレースやイベントに参加して、有名人との記念写真やサインをゲットしまくっている三代目日本一速い男さん。これだけ参加すれば顔を覚えてもらつて会話ができたつたりするところもあるんじゃない? どんな話をしているのか、ゲットしたサインや写真のコレクションの管理はどうしているのかなんか気になる!(オータ)

『TDCF』

■開催日: 2014年9月7日(日)
■集合場所: 丹後あじわいの郷 駐車場(京都府京丹後市)
■問い合わせ: 坪倉大貴(イベント代表)
eメール: yondaime.wakadaisyoun@ezweb.ne.jp

9月7日に京都府で第2回『TDCF(タンゴドレスアップカーフェスティバル)-東北応援チャリティイベント-』を開催します。オールジャンルのドレスアップイベントで、トロフィーや豪華景品ビンゴゲーム、おもしろイベントやフードブースも用意しています。エントリー台数は最大200台、事前エントリー5000円(当日は6000円)で、エントリー期間は8月1日(金)まで。たくさんのご参加をお待ちしています!

みんな集まれ! イベント告知



沖縄県那覇市 浩弥
☆日野のRR車コンテッサのドラッグ仕様。よく見るとボディには「OPTION2」ロゴが!



茨城県笠間市 NOBU
☆こんなにオリジナリティ満点のイラストを描くNOBUさんが、実在マシンを描くとうなるんだろう?

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

相談はこちらまで!

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

非・日常派
チューナー

アジト長谷川&ブラックライン鈴木の チューニングカーライフ相談室

イラスト：加藤浩哉

新型シャシダイ
絶好調です♡

新店舗で営業中です!!

(旧店舗からクルマで5分!!)
新住所：埼玉県川越市下広谷690-1

今月の相談

「ストリート仕様に最適な エアクリナーが知りたい!」

エアクリナーは、純正交換タイプとムキ出しタイプでは、どちらがいいのでしょうか?

また、ムキ出し型にした場合、コンピューターセッティングもしたほうがよいのでしょうか?

愛車はアルテツァで、極端なパワーアップではなく、街乗りや峠で気持ちよく走れることを重視してチューニングしていきたいと考えています。アドバイスよろしくお願いします。

●宮城県東松島市 アルテ2号乗り

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

「仕様や環境で 選び分けましょう」

回答 アジト
長谷川さん

まず、ノーマルのエアクリナーをじっくりチェックしてみしてほしい。フレッシュエアーを効率よく吸い込めるようにとか、エンジンルームの熱を吸い込まないように、かなり考えて作り込まれていることがわかるはずだ。「見た目がカッコ悪いからノーマルを取っ払ってムキ出しタイプに交換しちゃおう!」とか「音がカッコいいからムキ出しにしたい!」なんていう選択もナシではないけど、勢いで交換する前にいち度よく考えてみてほしいな。

アジトではお客さんのクルマの使い方や、求める出力に応じてタイプを選び分けているよ。

まず、ノーマル+αで乗り続けるつもりだとしたら、ノーマル交換タイプがオススメ。「ノーマル交換タイプは吸入

効率がイマイチ」というイメージを持っている人もいるかもしれないけれど、最近の車両は純正のシステムも、ノーマル交換タイプのクリナーも性能が上がっているの、ライトチューンならぜんぜん問題ない場合も多いですよ。

それから、畑道など粉塵が多いような地域を日常的に走るひとにもノーマル形状のエアクリナーをオススメしたい。

ファンネル仕様でエアクリナーレスのクルマなどは、ホコリや雨水、さらには硬い砂など異物を吸い込んでエンジンに大きなダメージを与えてしまう危険性もあるからね。

でも、パワーを求めるとムキ出しタイプのエアクリナーが有利というか必要になってくる。

以前、600psくらいのGT-Rを手がけるときに、ノーマル形状のエアクリナー仕様も試してみたんだけど、500psくらいが、GT-Rの純正吸気系の限界と感じられた経験があるよ。

回答 レーシングガレージ ブラックライン
鈴木さん

エアクリナーは、手軽に交換できるポピュラーなチューニングパーツのひとつだ。でも、ひとことでエアクリナーって言うても、クリナー部のみを交換するタイプから、パイプ類まで交換したり作り直す場合までいろんな種類やケースがあるよね。実は、クリナー部が純正

交換タイプかムキ出しタイプかっていう違いに加えて、エアクリナーからタービンやエンジンまでのサクシオンパイプが、曲がったり、径が変わったり、ジャバラのようになっていることで、吸気効率に悪影響を与えている場合も多いんだ。

吸気効率やパワーを考慮するなら、クリナーからスロットルまでを総合的に考えてみてほしいな。また、吸気効率アップにあわせて燃調リセッティングをしっかりと行うことで、さらに効果を引き出すことができるということもお忘れなく!

それから、ムキ出しタイプは吸気効率がいい反面、エンジンルーム内の熱気も吸いやすくなってしまふデメリットもあるよ。

仕切り板を入れたり、エアクリナーのまわりをボックス形状にして囲んでしまったりと、対策方法もいろいろあるね。この時、重要なのは温度を安定させるっていうこと。というのも、吸入空気の温度は暑すぎてもダメなんで遮熱する効果も期待できるけれど、条件が安定しないとセッティングもキメられないからね。吸気温度の条件が安定すれば、それにあわせてセッティングをつめて、パワーを引き出したり安全性を高めることができるぞ。

というわけで、うちのホームページにもさまざまな製作例の写真を掲載しているので、興味があるひとはチェックしてみしてほしいな。

最後になっちゃうけれど、チューニングの満足度って、人によって違うものだから、交換して見た目が変わっただけ満足できちゃうっていう人は、それでOKだと思うぞ。能書タレるよりカッコ優先ってのもアリだよ。

というわけで、特にノーマル+αのライトチューンなら性能面にそこまでこだわらずに、サウンドやルックス重視で好きなアイテムを選んで、まったく問題ないと思うよ!

「ライトチューンなら 好きなモノを選んでOK!」

回答

レーシングガレージ ブラックライン
鈴木さん

交換タイプかムキ出しタイプかっていう違いに加えて、エアクリナーからタービンやエンジンまでのサクシオンパイプが、曲がったり、径が変わったり、ジャバラのようになっていることで、吸気効率に悪影響を与えている場合も多いんだ。

吸気効率やパワーを考慮するなら、クリナーからスロットルまでを総合的に考えてみてほしいな。また、吸気効率アップにあわせて燃調リセッティングをしっかりと行うことで、さらに効果を引き出すことができるということもお忘れなく!

それから、ムキ出しタイプは吸気効率がいい反面、エンジンルーム内の熱気も吸いやすくなってしまふデメリットもあるよ。

仕切り板を入れたり、エアクリナーのまわりをボックス形状にして囲んでしまったりと、対策方法もいろいろあるね。この時、重要なのは温度を安定させるっていうこと。というのも、吸入空気の温度は暑すぎてもダメなんで遮熱する効果も期待できるけれど、条件が安定しないとセッティングもキメられないからね。吸気温度の条件が安定すれば、それにあわせてセッティングをつめて、パワーを引き出したり安全性を高めることができるぞ。

というわけで、うちのホームページにもさまざまな製作例の写真を掲載しているので、興味があるひとはチェックしてみしてほしいな。

最後になっちゃうけれど、チューニングの満足度って、人によって違うものだから、交換して見た目が変わっただけ満足できちゃうっていう人は、それでOKだと思うぞ。能書タレるよりカッコ優先ってのもアリだよ。

というわけで、特にノーマル+αのライトチューンなら性能面にそこまでこだわらずに、サウンドやルックス重視で好きなアイテムを選んで、まったく問題ないと思うよ!

岩手県九戸郡
●男
☆ノートに描いたイラストを切り抜いてハガキにベタリ。ちょっと立体的に感じるのは気のせい!?



マニュアル車のレンタカーを借りてドライブに行ってみました！

初めてレンタカーを借りてドライブに行ってきたので、そのときの話を投稿します。

今回は、ホンダカーズ東京中央店で先代フィットRSの6MTをレンタルし、津久井湖、相模湖周辺をドライブしてきました。

実は、以前マニュアルミッションのクルマを運転したのは8カ月前に行ったメガウェブ以来で、路上でのドライブとなると教習所の卒検以来なので10カ月ぶりです(笑)。

実は神奈川県で運転歴不問でMT車をレンタルしてくれるところを見つけたことができず、わざわざ電車で2時間以上かけて東京まで行ってレンタルしました。



そして、いざMT車を借りて乗りこむと…ひさしぶりのMT車ということもあって、案の定ギアチェンジはかなりギクシャク。エンストも数回しちゃったし、坂道発進の手順を間違えたり、サイドブレーキを引いたまま発進してしまったりとミス連発…(涙)。

正直、クルマにはかなり負担をかけてしまったと反省しています。これも、MTレンタカーが無くなる理由のひとつなのかもしれません(汗)。

でも、事前に通る予定の道をストリートビューで調べ、知らない道でも知っている道と同じように走ることができるようになっておき、さらにカーナビも併用したので、道を間違えることはいっさいありませんでした。

フィットRSは自分が運転したことのあるクルマの中ではいい経験になると思うんだよね。あ、スピード違反を助長しようっていうわけじゃないんで、あくまでも自己責任で、ヨロシク!! (明け方でありクルマが走ってない時間帯の第3京浜とか、神奈川県初心者にはオススメ!! カジ編)

ちばん小さいクルマでしたが、エンジンが力強く、足まわりもしっかりしていて、楽しく運転できました。

他にも、アイドリングスタートや、バイパスでギアを6速まで入れるという新体験(路上教習では4速までしか入れられなかった)もできました。

今回のドライブが楽しめたので、自分のクルマを持つまで何回かレンタルするかもしれません。他にも現行フィットRSやCR-Z、S2000などのMT車や、上級グレードのホンダ車もレンタルできるそうなので、次は別のクルマを試してみようかな?

●神奈川県平塚市 黄金銃を持たない男

☆レンタカーでのんびりドライブつてのでもいいけれど、せっかくだから全開走行も楽しんできてもらいたいな。つてことで、借りる時間を24時間以上にして、夜は湾岸エリアや高速道路をぶつ飛ばすのはどうだろう??

初心者にとっては、リミッター効くまでアクセルを踏むのもいい経験になると思うんだよね。あ、スピード違反を助長しようっていうわけじゃないんで、あくまでも自己責任で、ヨロシク!! (明け方でありクルマが走ってない時間帯の第3京浜とか、神奈川県初心者にはオススメ!! カジ編)

はじめまして。愛車のS15シルビア(Lパッケージ)が大台の20万km走行を達成したので、うれしくて投稿しました!

このクルマに出会うまでは、正直クルマの知識はほとんどなく、自動車メーカーはホンダしか知らなかったし、クルマを見ても乗用車なのか軽自動車なのかわからないというほど酷いレベルでした(笑)。

しかし、親戚の180SXに乗せてもらってから急激にクルマにハマって猛勉強、気が付くとシルビアが我が家に居ました。

10万km過ぎのドノーマルでしたが、前オーナーがとても大切に乘っていたのが伝わってくるクルマでした。

あれから3年、通勤からドライブ、オフ会など乗らない日はほぼなかったと思いますが、納車した時から感動は変わりません。

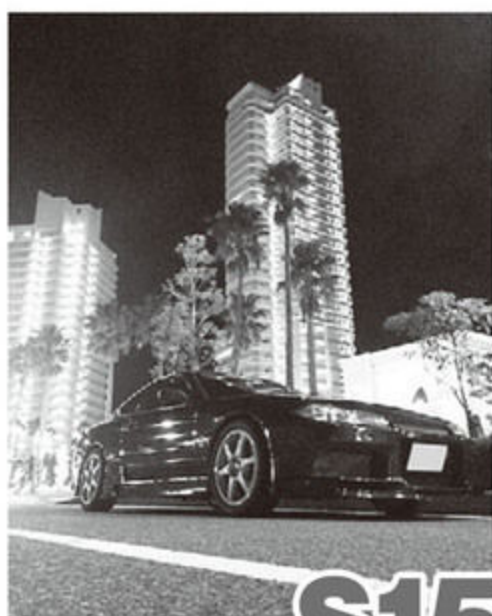
普段のメンテナンスからマフラー、車高調、クラッチ交換などの作業すべてを自分で行い、当然失敗も深夜にかかる作業も多々ありました(笑)。それでも懲りずに次は何をしようかとばかり考えています。

決してパワーがあるとは言えないNAかもしれませんが、ボクにとってはどーでもいいことで、乗って楽しい!これがすべてです。

距離はこれからもどんどん増えていくと思うので、次は22万2222kmのゾロ目を投稿したいと思います。この場を借りて雨の日も、風の日も、根を上げずに一緒に走ってくれる愛車に感謝したいと思います。ありがとう!

●和歌山県日高郡 朋也@S15

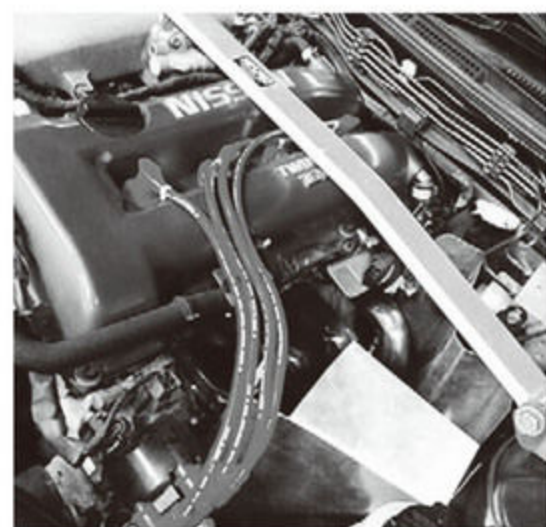
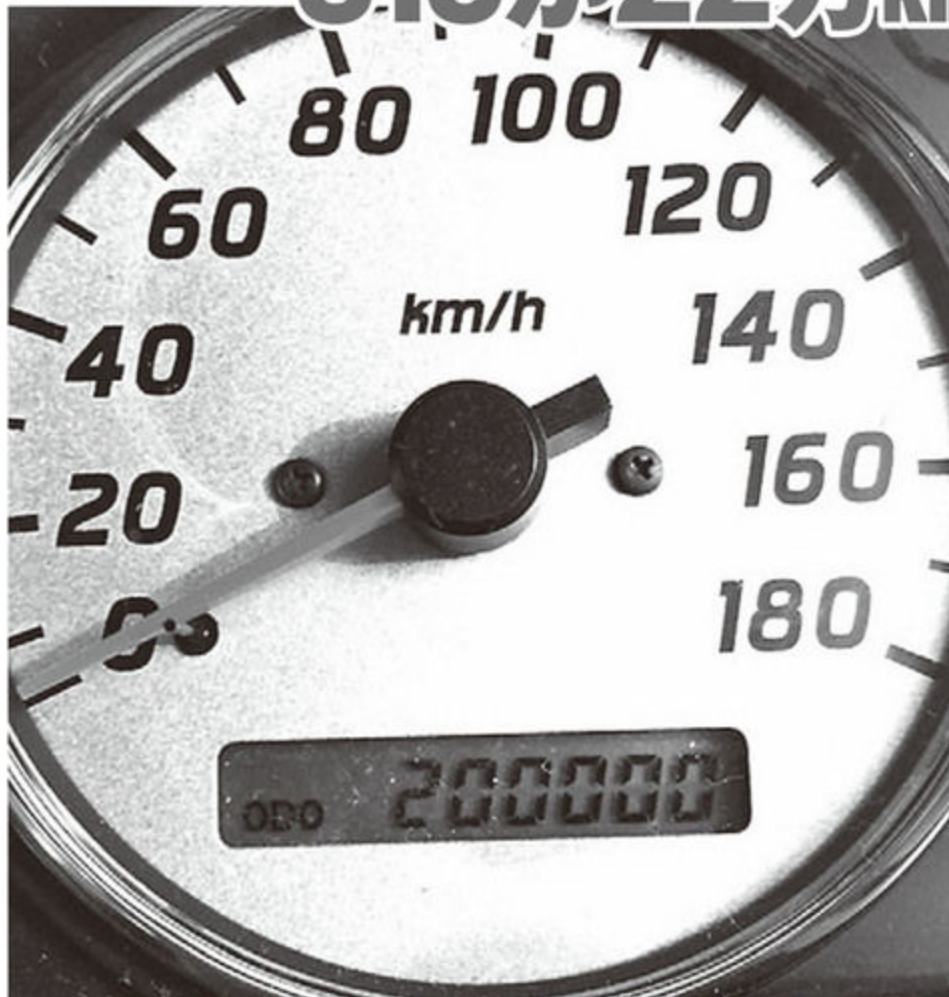
☆20万kmピッタリのメーター写真と、思い出などもタプタプ書いて投稿してくれた朋也@S15さん。エンジンルームや外装、内装など、いろんな写真を送ってくれてうれしい限りなんだけど、エアロとか吊り下げ追加メーターホルダーとかエンジンルームの全体像とか、じっくりチェックしたいポイントが見えないのが惜しい(泣)。というわけで、DIY報告や愛車自慢などでリベンジに期待!(オータ)



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

ルール!

S15が22万km越えを達成!



仲間と出会える
パーキングエリア

スピ アウト 倶楽部

昨年11月号に『愛車のルーフにカーボンシートを貼ってみた』という投稿を掲載していただいた、練馬のヴァリエッタ乗りの澤田です。

2月の下旬に、車道の真ん中を走ってきた無謀運転の対向車を、衝突直前にステアリングをきって避けたところ、歩道の縁石に直行。左フロントホイールが削れる、とってもステキな感触がありました(泣)。

ミニバンを追跡して責任とってもらおうと考えたものの、即座にUターンできるだけの道幅

アクシデントでホイールがガリッ(泣) 増税前にホイール& タイヤを新調したよ



がないっ! そのミニバンは左折してどこかへと消えていきました。無念!

アライメントも狂ってしまったが(今は修正済)、ボディに傷がつかなかったのが、せめてもの救いでした。

しかし、増税直前という事もあり『いい機会だ』と気持ちを切り替え、ネットでいろいろ検索。シンプルさが潔いエンケイ『PF01』と、ポテンザ『SOO1』という組み合わせで新調しました。

アドバンネオバなども気になっていましたが、日頃お世話になっているショップがブリヂストン系列なので、その関係もあってポテンザを選びました。

●東京都練馬区 澤田

☆ホイールは気をつけて運転していても気を抜いた瞬間に『ガリッ』とやりがちなトコロだけ、このパターンはなんとも悔しすぎるっ! そんな不運な事件にメゲずにニューホイールを買ってリフレッシュ、投稿してく

イラスト: 加藤浩哉



れる前向きな姿勢に感激っす! ところで、PF01は軽さもウリのモデルだけど、以前と比べて走り心地の変化はあったかな? というわけで、インプレッションもお待ちしています!! (大きな段差に突っ込んで、ホイールリムを曲げたことがある力ギパンチ。その後、ホイール修正に出してバランスもバッチリ出るようになり感動しました!)

学校行事にスーパー スポーツがズラリ! 憧れのクルマの運転席にも座っちゃった!!

GTRが大好きなDKTKです。ボクの通っている高校は、去年にNHK大河ドラマ『八重の桜』で題材にされた新島八重さんの旦那さんが建てた同志社大学の系列校です。

その学校で、去年の11月に卒業生の方々が母校に帰ってこられる『大同窓祭』というイベントがありました。

在校生も参加できるイベントだったので行ってみたら、いきなりスーパーカーたちにお出迎えされてしまい、ボクはすごく興奮してしまいました!

そのスーパーカーたちとは、1億円はするエンツォ・フェラーリと458イタリア、日本の至宝レクサスLFA、さらにスーパーGTで去年からデビューしたマクラーレンMP4 12Cでした。

ボクは、レクサスLFAのV10サウンドがとても好きなの



で、いちどナマで聞いてみたいなどと心の底から思っているLFAをずっと見ていたら、オーナーさんに「乗ってみる?」と聞かれました。



●大阪府柏原市 DKTK



ボクには断る理由があるはずもないので、早速乗って感動していると「なんならエンジンかけて、吹かしてみるか?」と言われ、ボクはパーンク状態に陥りました(笑)。

「免許も持っていないヤツに4500万円のクルマを扱わせていいのか?」と思いつつも、アクセルを踏み込んで8000rpmまでフカしたとたん、まわりにいた50人ほどのひとたち全員と目が合いました。ここまで目立つと正直、気持ちよかったです(笑)

LFAに乗せてくださった卒業生の方、夢を与えていただき本当にありがとうございました。ボクも大人になったら、スーパーカーを手に入れるように

おしゃん2キヤラー



北海道滝川市 Black U.F.O
☆フロントダクト形状からするとJZA80前期かな? なんだか眠そうに見えるのはオレだけ?

その1

半年でここまで成長! さらにリメイク予定です!!

V35スカイラインのセダンに乗っています。このクルマを手にして半年、数少ない部品を組んでここまで仕上がったので投稿しました。

改造点はまだまだ少なめですが、この夏に足まわりをすべて326パワー製にリメイクする予定です。また、現在ワンオフでデュアルステンマフラーも製作中です。

●群馬県 名前不明

☆低車高&ツライチでカッコいい! ワンオフマフラーや足まわりのリメイクは、さらに車高を下げるためのチューニングだったりするのかな? リメイク後のようすやこだわりポイントなども、さらに詳しく教えて欲しいな。



■オレのV35自慢!
メーカー不明全長調整式車高調 ワーク18インチホイール(F:9J・R:10J) 触媒ストレート
各アーム加工 ほかいっぱい



北海道北見市 K・M
☆向かって右が86で、左がBRZだね。みんなはもう見分けられるようになったかな?



■わたしのGDB自慢!
STIスポーツマフラー
テイン車高調 BBSホイール(純正オプション) 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

このコーナーで愛車を全国の人に自慢しよう! 採用されたら、もれなくOPT2ステッカーを進呈しちゃうよ。応募の際には愛車の写真にチューニングポイントを添えて、OPT2編集部へ送ってちょーだい。もちろんメールでの投稿也大歓迎。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。

その2

オリジナリティあふれる愛車メイクを目指しています

初心者マーク時代にこの涙目GDBをフルノーマルで購入してから1年ちょっとが経ち、クルマも少しずつイジれるようになってきました。

STIメーターのカラーが気に入っていて、ライトや追加メーターなどの照明類を赤にそろえているところもポイントで、走っていてわたしのクルマだとすぐ分かるようなクルマに仕上げていくのが目標です。

街乗りや遠征メインのクルマですが、自分の好みに近づけていくうちに見た目が「いかにも走ってる」ふんいき満点になってしまったので、今年は地元のクルマ仲間に混じってグリップ走行をしようかと考えているところです。

冬には昨シーズンに初めてやった雪ドリもしたい! クルマを通してたくさんの思い出が作れるように、これからもカーライフを楽しんで行きたいと思います。

●新潟県上越市 みー

☆ロケーションやアングルにこだわった写真がステキ! でもこの写真を見て「こっちを振り向いて〜」と念を送ったのは担当だけじゃないはず(笑)。というわけでみーちゃんの写真も添えて「ガールズゾン」への投稿も待ってま〜す♡

このたび愛車のインテグラタイプRが6万6666kmのゾロ目になったので投稿します。滅多にない投稿のチャンスだと思い、山道の途中でなんとか撮影しました!

免許取得から5年ほど母のお下がりのオンボロライフに乗っていましたが、今からちょうど1年前に就職したのを機にエンジン良好(5万6000kmほど)でキズひとつ無い極上車だったこのインテRを購入しました。

まだ自分では1万kmほどしか走ってませんが、すでに一度雪山に突っ込んでしまいました(笑)。

少しお堅い職場というのもあって、現在は給排気系と点火系をイジっただけのライトチューンで、見た目もほぼノーマルですが、これからのんびり少しずつ手を加えていこうと思っています。

また、仕事にもインテRにもだいぶ慣れてきたので、今年はクルマ好きの仲間を増やしたり、走行会に行ってみたり、オプション2にいろいろ投稿してみたり、ついでにクルマ好きの彼女探しをしてみたりと、積極的に活動していきたいと思います!

●北海道函館市 ベガサス☆中村

☆手に入れてからの実走行距離は少ないけれど、写真のクオリティと文章(特に『オプション2にいろいろ投稿』というところ!)が高得点なので採用! クルマがどんどんカッコよくなっていき、カワイイ彼女までゲットできちゃうという、サクセスストーリーの定期レポートを待ってるぜ!!



注意 極度のピンボケ&メーターのみの写真はご遠慮ください。

ルール! 5ケタ未満のゾロ目はダメよん

66666

DC2が
6の
ゾロ目!



仲間と出会える
パーキングエリア

スピニアウト倶楽部



みんなのホビーパラダイス!!



その1

放課後 帰宅部

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

いつもオプション2を通学の電車の中で読んでるレッダーといいます。今回は『グランツーリスモ5』で撮影したボクらの愛車の写真を投稿します!

GT6も持ってるんですが、この『京都・青蓮院』という情景はGT5にしかないの、GT5で特にお気に入りの角度から撮りました!

今回はランエボXで撮りましたが、ボクはランエボVIIが大好きなので、ランエボVIIがカッコよく撮影できたら、また投稿したいと思います。

●愛知県津島市 レッダー

☆レースゲームなのにサーキット以外の場所でも撮影ができちゃうなんて、おもしろい機能だね! ほかのみんなも、愛車をいろんな場所で撮影して投稿してみたいな。『OPT2誌面の写真を再現してみた!』なんていうのもおもしろいかも!?

【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

2014年5月号

プレゼント当選者発表

■AMON

よく使うクルマの配線工具セット

北海道札幌市 横田和也
新潟県村上市 伊藤洸太郎
千葉県流山市 木下敏明
神奈川県相模原市 吉岡智紀
愛知県稲沢市 荒川賢一

■G corporation

でかOBAKE スポーツタオル

茨城県笠間市 白田将士
栃木県小山市 百瀬由春
三重県松阪市 倉田亜弥

■G corporation

オリジナルジップ

アップパーカー

岡山県津山市 横山征一

■CLUB RH9

RH9チタンマグカップ

新潟県燕市 岸本宏明
山梨県都留市 佐々木努

■街角R☆7丁目

オリジナルステッカーセット

東京都八王子市 池野将樹
栃木県日光市 江口正俊
徳島県阿南市 坂本哲也

■R34スカイライン祭り

限定ステッカー&缶バッジ

熊本県天草市 早川邦男
富山県富山市 児島美奈
千葉県香取郡 猪俣滋
愛知県安城市 日紫喜悠
埼玉県志木市 北野義明

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、投稿するコーナーのなまえを書いて送ってね。

◎読者のDIYレポートの場合

『スピニアウト倶楽部 読者のDIYレポート係』

※ステッカー発送のための本名/住所も忘れずに!

Eメールで投稿する場合

おたよりはEメールでも募集中。メールのタイトルは、掲載を希望するコーナー名(例: パーツ情報ネットワーク)にしといてちょうだい。採用された場合には、オプション2ステッカーをお送りするので、そのための本名と住所も忘れずに書き添えてね。なお、下記アドレスでは、スピ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。

全国の人々と情報共有しよう

読者発イベントREPORT▶レース、ショー、走行会など、イベントをレポートして。

チーム活動こんなカンジでやってます▶オフ会やミーティングなどを写真付きでレポートして。

みんな集まれ! イベント告知▶イベントを主催するときに、掲示板として使ってね。

パーツ情報ネットワーク▶パーツに関するいろんなことを読者どうしで情報交換しよう。

世界の街角から▶海外旅行時に体験したクルマネタや、海外在住の読者からの投稿を大募集。

教えて! チューナーさん▶チューニングに関する質問や疑問、悩みを投稿してね。

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



三栄書房

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 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

学生
アルバイト
応募

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、ご指定のお届け先に直送するシステム。“定期購読(送料無料でサービス)”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6月号(5月10日発売)
特集:すべて魅せます!! 極低車高の秘密/セントラル最速の称号を競う Attack関西/チューニングカーワールドショーダウン/厳流塾Rd.1/セントラル耐久Rd.1/カギパンチMR2@クラッチ異常報告 ほか



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/足まわりセッティング/2014素人最速決定戦/R34スカイライン祭り/パワーエックミーティング@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×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/危険な外來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/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/フレンズシルビアver.VE/S15ミーティング ほか

●2014年1月号(12月11日発売)
特別付録:スーパーチューンドマシンカレンダー 特集:年末一斉メンテナンス/RB25ワンメイクガイド/東京モーターショー/WTACパドック&TDC/サーキットで超効くエアロDIYメイク実践編/パワーエックミーティング@トライアル ほか

●2013年12月号(11月11日発売)
特別付録:1JZテクニカルハンドブック 特集:ZOOM UP JZエンジンシリーズ/WTACレポート/サーキットで超効くエアロDIYメイク/アムクレイドラッグ全国大会/スラムノサエティジャン/お遊び耐久 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、送料済み分の代金を精算し、返金手数料(実費)を差し引いた金額をお返しいたします。

・地域によっては、書店の発売日より若干遅くなることをご了承ください。

・海外での定期購読はお問い合わせください。

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

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

詳しくはWEBで! <http://www.sun-a.com/>

バックナンバー How to Order

お申し込み方法

バックナンバーをお求めの方は、お近くの書店でご注文ください。送料無料で、お申込みの書店へお届けいたします。

お近くに書店がない場合のご注文方法

電話からのお申込み

☎03-5357-8802

(受付時間 平日10:00~17:30)

インターネットからのお申込み

<http://www.sun-a.com>

FAXからのお申込み

FAX: 03-5357-8803

お届け先の住所、名前、電話番号、希望商品名、お支払い方法を明記の上ご送信ください。

お支払い方法・送料

お支払いは、代金引換またはクレジットカード支払いになります。送料は下記の通りとなります。

	送料	代引手数料	合計
カード払い	200円	-	200円
代金引換	200円	300円	500円

バックナンバーについてのご注意
・品切れになり次第締め切らせていただきます。

・お申込みいただきましてから、3~5営業日後までお手元にお届けいたします。配送状況により、商品の到着が遅れる場合がございます。予め、ご了承ください。

・お客様の都合による返品・商品発送後のキャンセルはできないものといたします。ただし、万が一お届け商品がご注文内容と異なっていた場合や乱丁、落丁、配送中の破損・汚損が発生した場合ございましたら、正規の商品への交換を致します。(なお、お取り替え時の送料は弊社で負担させていただきます。)

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

<お問い合わせ先>

三栄書房 販売部

TEL: 03-5369-5112

(受付時間: 平日10:00~17:30)

〒160-8547

東京都新宿区本塩町19

SR20搭載車オーナーに捧げる
メンテ&チューニングバイブル



●SILVIA/180SX
SR20テクニカルハンドブック&DVD
定価: 2000円(税抜)

豊富な写真でわかりやすい!
自分の手で楽しむための作業ガイド



●チューニング
DIYハンドブック Vol.4
定価: 933円(税抜)

新発売!!

ハコスカからハチロクまで
名車・昭和車で快適チューン



●エボリューションQ Vol.4
定価: 952円(税抜)

全国書店で
絶賛発売中!!

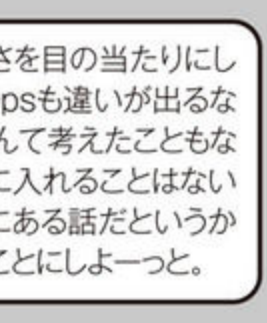
編集後記 2014 Vol.7

カジ編 運動不足からくる、おなかのブヨブヨ、10年前は自分にこんな事態が訪れるとは“ゼツタイにない!!”と信じてた…。だがしかし!! というわけで1念奮起、といってもやや他力本願、運動しようってわけでもなく、ポケスリムなる電気ショックマシンをアマゾンで購入。ビリビリしながら原稿を書いているんだけど効果あるんだろか? というわけで、ネット通販、楽しくて無駄遣いが止まらない。あ、節煙目指して電子タバコも買ってみたんだけど、やっぱりタバコはやめられないネ!!



オータ 今月の取材の中で、ハイオクガソリンのすごさを目の当たりにした。まちがってレギュラーを入れるだけで、40psも違いが出るなんてビックリ! 今まで愛車にレギュラーガソリンを入れようなんて考えたこともなかったけど、この数字を知ってしまった以上、今後もゼツタイに入れることはないだろうな(笑)。でも、入れ間違いや粗悪ガソリンなども現実にある話だというから、これからはちゃんと給油時のレシートを確認・保管しておくことにしよう。

カギパンチ14 買い物に行った時、つい余計なモノまで買っちゃうこと、あるでしょ。カー用品量販店はもちろん、ホームセンター、ツールショップ、本屋、CDショップ、電気店、服屋などなど。視界に入ったモノに興味をそそられ、欲しくなるのはいつものこと…とはいえ、こないだついウツカリクルマを買いそうに!? いや、でも、ついこないだハイスベックなパソコン、無理して買ったばかりだし、難しいかあ…(でも欲しいっ!!)



クルマネタはもちろんイベント告知や
突発プレゼント企画も!?

OPT2編集部ログ

http://blog.livedoor.jp/jdm_option2

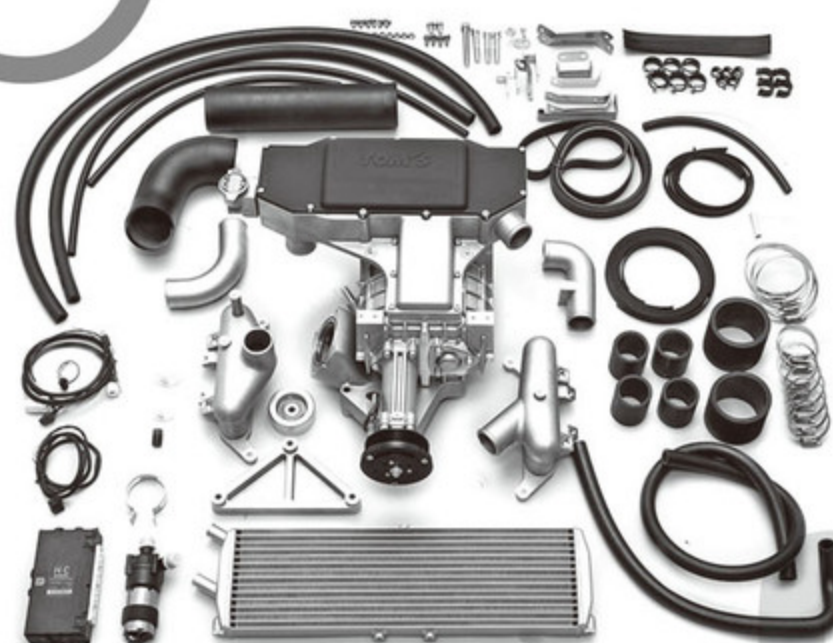
ココからアクセス(もちろん無料だよ♡) →



広告関係のお問い合わせ: (株)三栄書房 ☎03-5369-5120

夏は絶対調な愛車でドライブやスポーツドライビングを楽しみたいものだよね。そこで今月もニューパーツコーナーでは注目のアイテムをたっぷりお届け！チューニングや快適な室内空間づくり、そしてガレージの快適な作業環境づくりにも役立ててほしいな。

POWER



TOM'S ハイパーコンプレッサーキット 実用多様域をトルクアップ

約3600rpmで最大トルクを発揮する特性として、低回転からアクセルワークに反応する力強い加速を実現。ピークパワーは約32psアップとなる。必要なショートパーツがキット化されており、ほぼ無加工で取付けができるようになっている。

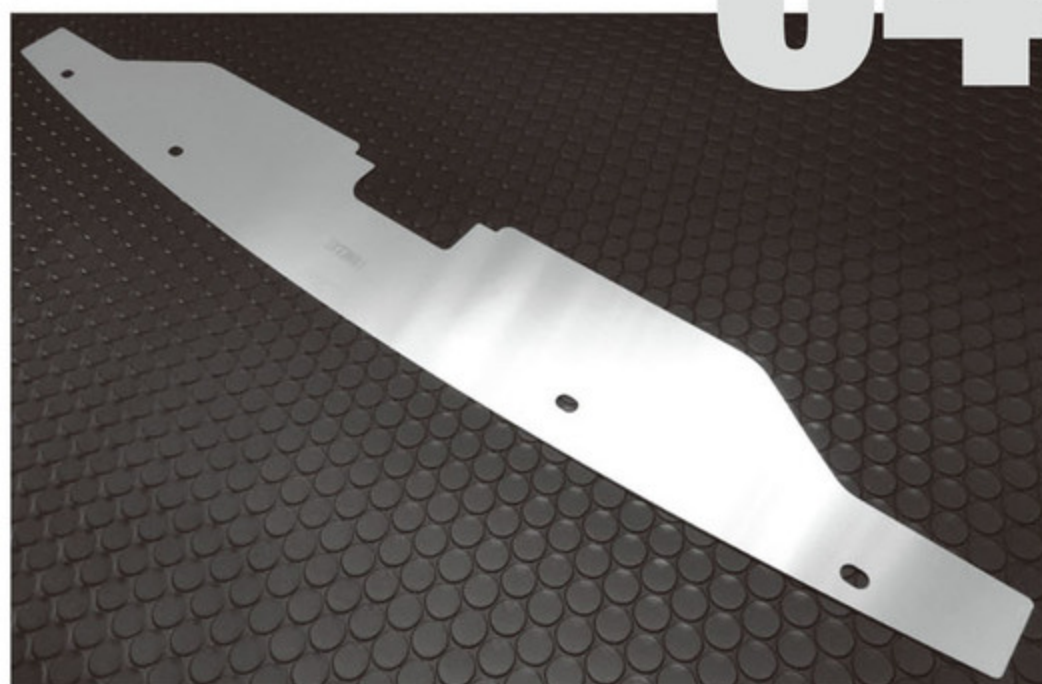
- 対応：86(ZN6)
- 価格：68万円
- ☎ トムス ☎0120-846-036



BTM1 アルミクーリングパネル 自作よりも手軽でキレイ

純正の樹脂パネルと同形状で作成されたアルミ製のクーリングパネル。価格を低く抑えているので、アルミ板を買って自作するよりも時間や手間を大きく節約することができる。素材がアルミなので、エンジンルームのドレスアップにも最適。

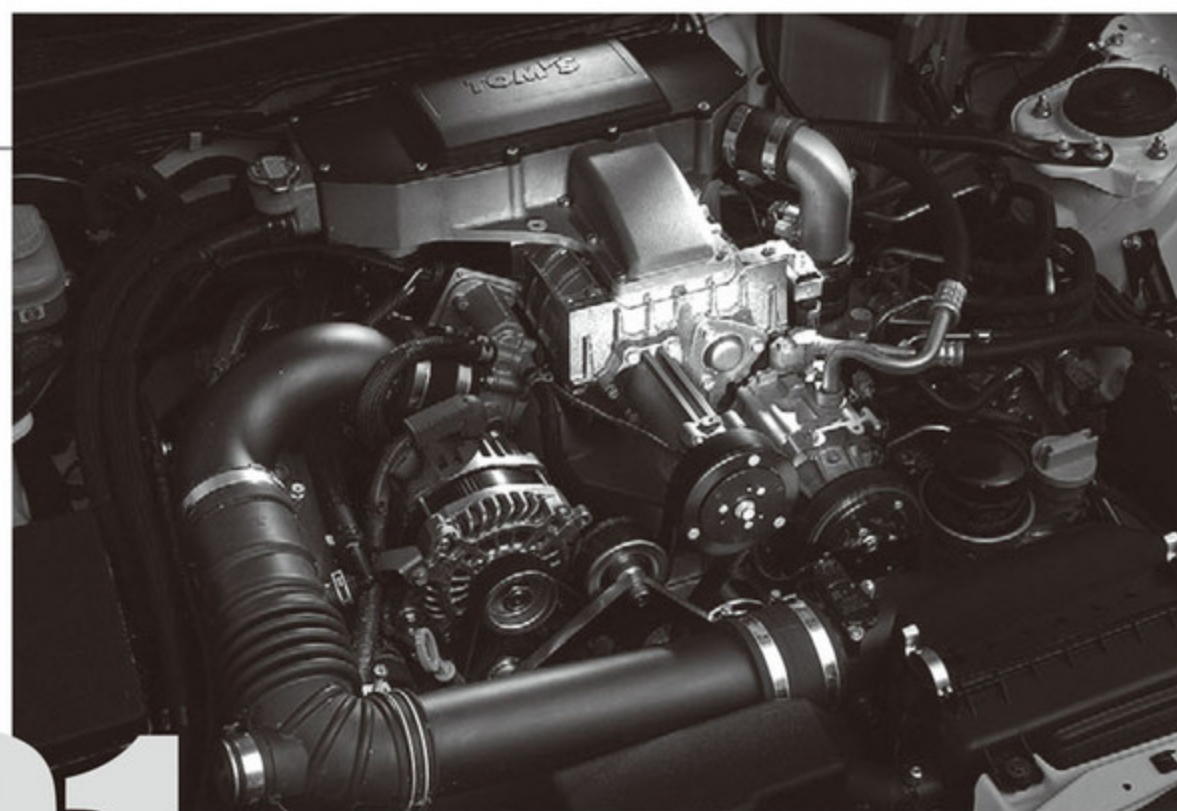
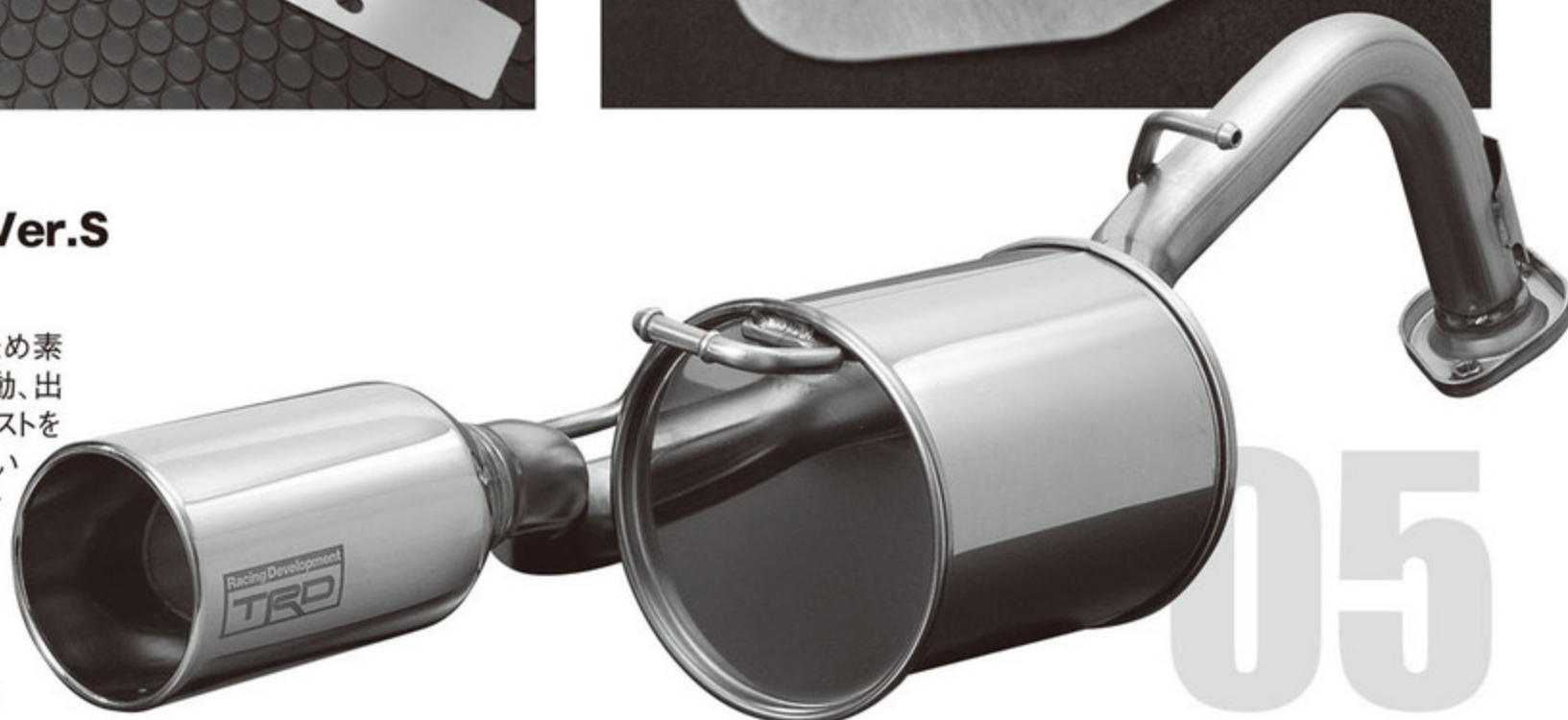
- 対応：ロードスター(NA8C)
- 価格：2800円
- ☎ ボトムワン ☎042-727-4941



TRD ハイレスポンスマフラーVer.S 純正同等以上の信頼性

高い防錆性や防錆製を確保するため素材はオールステンレス製。音響や振動、出力アップなど数々の項目に対してテストを繰り返して最適化。高い性能と美しいルックスやサウンド、そして純正マフラーと同等以上という高い信頼性を実現している。

- 対応：ヴィッツRS(NCP131)
- 価格：5万8000円
- ☎ トヨタテクノクラフト ☎045-540-2121



HKS Hi Power SPEC L リーズナブルな 超軽量マフラー

最薄部では0.5mmという極薄のSUS304材を使用することでステンレスマフラーながら、チタンマフラーに匹敵する軽さを実現。排気効率向上によるレスポンスアップはもちろん、マフラー自体による軽量化で運動性能アップも期待することができる。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)、S2000(AP1/2)、フィット(GE8、GP4)、ランサーエボリューション(CZ4A)、インプレッサ(GRF、GRB)
- 価格：6万円(フィット用)、12万円(その他車種用)
- ☎ エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



A.C.E+ オイルパンバップルプレート オイルの偏りを防止

サーキット走行など高速コーナー旋回中のエンジンオイルの偏りを防止し、オイルの空吸いによる油圧の低下を防いでくれる。装着はオイルパンをはずしてオイルストレーナーの組付けボルトと共締めで、車載状態でもカンタンに装着が可能。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- 価格：8000円
- ☎ オートクラフト ☎0774-64-6466





A.C.E+ GTスポーツマフラーTi

チタンカラーのテールが美しい

アイドリング時の静音性と中高回転域での排気効率を両立。パイプ径は60.5φで、テールは100φの左右出しとなる。装着テストではノーマルから約7.4psの出力アップ効果を発揮。リヤピースを同社のサーキットスペックマフラーと交換することも可能だ。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- 価格：12万5000円
- 📞 オートクラフト ☎0774-64-6466



ZERO SPORTS ラジエターキャップ

定番冷却アイテムがリニューアル

冷却水路内の圧力を適正に調整することで、冷却水の沸点を引き上げるハイレッシャーラジエターキャップ。沸騰しにくくなることでキャビテーションを防ぎ冷却効率アップに効果を発揮する。ラベル面にはエッチング加工が施されドレスアップ効果も高い。

- タイプ：1.1kg/cm²、1.3kg/cm²
- 対応：スバル車全般(※BRZは適合外)
- 価格：3000円
- 📞 ゼロスポーツ ☎058-380-2828



HKS GTサククション

吸気経路を切り替え可能

内部にバキュームアクチュエーターで開閉するバタフライを仕込み、純正エアクリーナーボックスとレーシングサククションの2系統を使い分けることができる。バルブはコントローラーで1000～5500rpmまで開閉コントロールが可能で、純正の静音と高回転での伸びを両立させる。

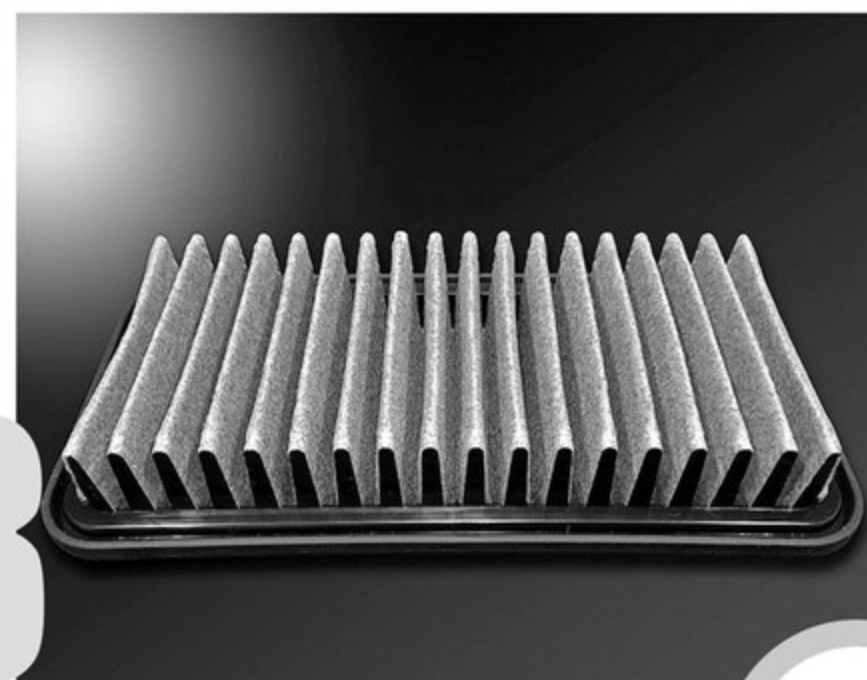
- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- 価格：8万6000円
- 📞 エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

FT STYLE スポーツエアフィルター

不織布フィルターで高性能

フィルターには集塵性能を低下させることなく濾過効率をアップする不織布を使用。マフラー交換などで排気効率が上がった車両などにおける吸気効率のバランス取りにも最適なアイテムだ。純正交換タイプのフィルターなので交換作業もワンタッチ。

- 対応：86(ZN6)
- 価格：3900円
- 📞 SPK カスタマイズパーツ部 ☎03-3472-5015



純正品約12kgに対して半分以下の5.5kgという軽さを実現するプロペラシャフト。1ピース構造のカーボン製となっている。MT車とAT車用を設定しており、フライホイールなどで駆動系の軽量化ができないAT車には特に効果大。競技専用パーツとなる。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- 価格：25万円
- 📞 レボリューション ☎048-222-4690



Revolution カーボン プロペラシャフト

駆動系の軽量化を実現



SHOWA TUNING SPORTS Evolution -極-

サーキット走行にも対応

ノーマル形状を維持しながら、ストリート走行にも対応するハイエンドモデル。路面からの入力などによるダンパー作動周波数によって減衰力を連続的に変化させる「SFRD」を搭載。様々な状況下において乗り心地と操縦安定性の両立を実現している。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- 価格：12万8600円
- 📞 SPK カスタマイズパーツ部 ☎03-3472-5015

DRIVE TRAIN

FOOTWORK



TEIN MONO SPORT ラインアップぞくぞく追加

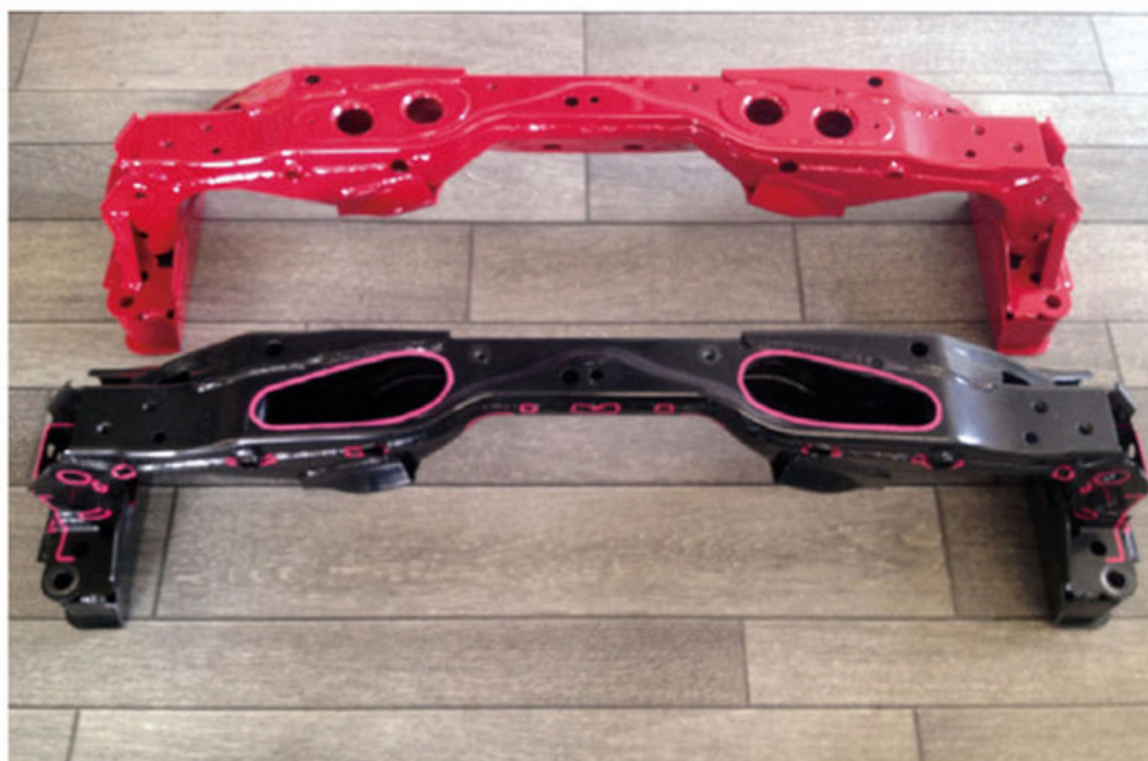
車種ごとに精密なセッティングを施し、サーキットでのスポーツ走行にも対応する高い性能を持つ車高調サスペンション。全長調整式を採用し、減衰力は16段調整。EDFCシリーズの取付や、オーバーホール&仕様変更にも対応している。

- 対応：ロードスター(NCEC)、シビックタイプR(FD2)、GT-R(R35)
- 価格：14万8000円(NCEC用)、17万8000円(FD2用)、19万8000円(R35用)
- ☎ テイン ☎045-810-5501

Revolution 強化フロントサスペンダー シャシーの補強パーツとして機能

純正メンバーをベースに10点のガセット追加と溶接補強で飛躍的に剛性を向上。サスペンションの動きをスムーズにするほか、シャシー左右をつなぐ補強パーツとしても機能し、ターンイン時の応答性を高めることができる。装着時は同社のフロントメンバーセンターリングボルトとの併用が強く推奨される。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- 価格：12万円
- ☎ レボリューション ☎048-222-4690



BTM1 ブレーキパッドシム シムのみの交換が手軽に

純正シムはパッドセットを購入しないと手に入らないNA8C用に、シムのみで入手できるというパーツ。ステンレスを使用することで熱伝導を抑えてキャリパーの熱負担を低減させるほか、焼けによる独特の変色も楽しむことができる。

- 対応：ロードスター(NA8C)
- 価格：2400円(フロント4枚セット)、2200円(リア4枚セット)
- ☎ ボトムワン ☎042-727-4941



Auto Exe スポーツダンパー 上質な乗り味を追求

伸び側の減衰力は微低速域から立ち上げることで、ロールやノーズダイブの発生スピードをコントロール。ダルな感触を解消した安定感のあるハンドリングを実現する。車高の変化ではなく、乗り心地やハンドリングを必要とするユーザーにピッタリ。

- 対応：ロードスター(NCEC)、アテンザ(GJ系)
- 価格：7万2000円
- ☎ オートエクゼ ☎03-3531-8151

DUNLOP DIREZZA ZII★β ドライグリップ性能 さらに向上

ディレZZαから、さらにドライグリップ性能を向上したディレZZαIIスタースペックβが登場。ドライ路面でのグリップ性能を追求するべく、トレッドパターンやタイヤプロファイルを新しく改良している。86/BRZレース適合サイズ。

- サイズ：205/55R16
- 価格：オープンブライズ
- ☎ 横浜ゴム タイヤお客様相談室 ☎0120-39-2788



BLITZ フレキシブルアダプター 減衰力調整ダイヤルを延長

ブリッツのダンパーZZ-Rシリーズに対応する延長ケーブル。減衰力調整ダイヤルを延長することで、アクセスが困難な車種で減衰力調整をしやすいことができる。シャフトのネジ径に合わせてM10とM12の2種類を設定。リヤにも使用可能だ。

- タイプ：M10/M12
- 対応：ダンパーZZ-Rシリーズ
- 価格：8000円(2本セット)
- ☎ブリッツ ☎0422-60-2277



KIDS HEART ファイターナックル SW20の切れ角をアップ

セルフステアはフルカウンター状態からでもしっかり利くよう乗りやすさを重視した味付けの加工ナックル。切れ角の拡大幅やクイックさは抑え目に設定されている。加工品のためノーマルの下取りが必要となる。

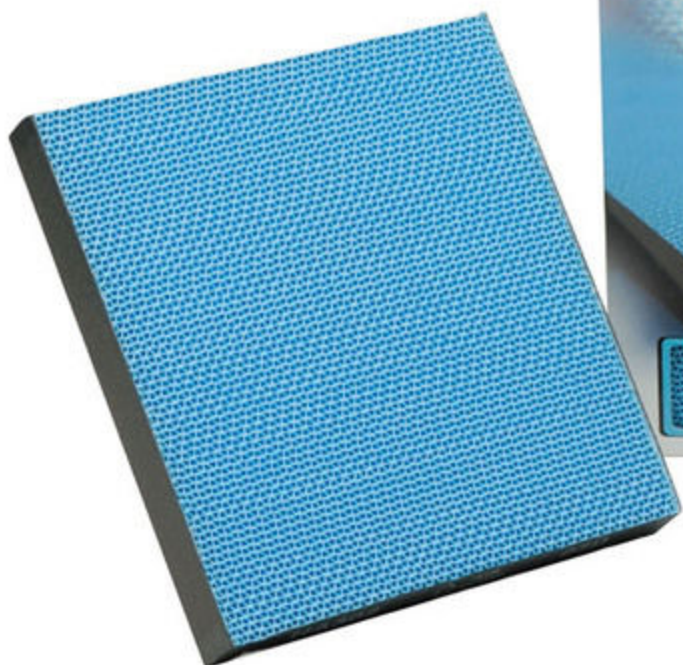
- 対応：MR2(SW20)
- 価格：3万4800円
- ☎きっずはあと ☎0568-24-1222



BLITZ HYBRID A/C FILTER エアコンシーズン前に要交換!

光触媒を使用して有害物質や悪臭、汚れなどを落としエアコンフィルター。室内の空気をきれいにするための必需品といえる。シーズン毎に水洗いと天日干しを行うことで洗浄作用を維持することができる。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)、スカイライン(R34)、GT-R(R35)、CR-Z(ZF1)、RX-8(SE3P)、ランエボX(CZ4A)、レガシィ(BE#、BH#、BL#、BP#、BM#、BR#)
- 価格：3200円~5800円
- ☎ブリッツ ☎0422-60-2277



GReddy
RIDE-WELL DAMPER
ローフォルムと快適性を両立

ストリートをローダウンしたまま快適に走るための専用設計が施されたサスペンションキット。32段の減衰力調整は1クリックでの変化幅を持たせて、好みのセッティングがしやすくなっている。スプリングレートはフロント8kg/mm、リヤ6kg/mm。

- 対応：インプレッサ(GVB/GVF)
- 価格：17万8000円
- ☎トラスト ☎0479-77-3000

INTERIOR



pivot
POWER MONITOR
0-100km/h加速タイムを自動計測

故障診断コネクタへ装着することで、水温、電圧に加えて0スタート加速のタイムを計測することができるデバイス。測定速度は40、60、100km/hの3種類で設定が可能。最高水温と最低電圧を表示するピークホールド機能も搭載する。

- 表示項目：加速タイム、水温、電圧
- 価格：1万4800円
- ☎ピボット ☎0263-46-5901



ACRE ギアシフトパネル 室内を華やかに演出

モノクロになりがちな86/BRZの室内をに鮮やかな色を追加するドレスアップアイテム。素材はアルミとなっていて、装着は両面テープでつけるだけとカンタン。アルマイト加工によるカラーは赤/青/オレンジ/シルバーの4色を設定。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)

●価格：2万3800円

☎ アクレ

☎042-516-9600



ACRE エアコンダイヤルリング ローレット加工で質感アップ

エアコンのダイヤルにかぶせるだけで装着可能なドレスアップパーツ。ローレット加工を施したアルミ製で、室内の雰囲気を明るくしながら、しっかりとしたつかみ心地を出してくれる。ギヤシフトパネルと同じ4色を設定。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)

●価格：8600円(オートエアコン用)、9800円(マニュアルエアコン用)

☎ アクレ ☎042-516-9600



BRIDE リヤシートカバー リヤもブリッドで統一

ブリッド初となるリヤ用のシートカバー。高級感あふれるブラックレザーにブリッドロゴをエンボス加工を施している。フロントにユーロスターIIプレミアムを装着することでフルブリッド仕様にして、内装の統一感を演出することができる。

●対応：プリウス(ZVW30)

●価格：6万円

☎ ブリッド ☎052-689-2611



CAR AV



azur ANX-F714Ch オーディオ機能も 充実のナビ

8GBぶんの2014年春版ゼンリン地図データを搭載するメモリーナビ。フルセグチューナーやブルー투스4.0、映像の外部入出力端子を備え、快適なドライブに必須のマルチメディア機能が強化されている。映像は地図と映像を2分割表示も可能。

●価格：5万5000円

☎ イエローハット ☎0120-937-894



Data System TV-NAVI KIT

純正ナビを走行中も活用

走行中でもナビ操作やテレビ視聴が可能となるキット。ナビ操作後は設定時間が経過するとノーマル制御に復帰。自車位置などに与える影響が少なくなるようになっている。本体ユニットはコンパクトで、専用コネクタで取付作業もカンタン。

●対応：フィット(GK3/4/5/6)、フィットハイブリッド(GP5)

●価格：オープンブライズ

☎ データシステム ☎086-445-1617

Rockford Fosgate POWER T4

美しい中域再生を実現

超軽量&高反発なハイブリッドコーンや不要な電磁場を抑制する「IDHS」を採用するミッドレンジと、アルミダイキャスト製トリムリングを備えるドームツイーターのキット。高品位なパッシブネットワークも付属し、クリアで艶やかな中高域サウンドを実現する。

●タイプ：16.5cm 2wayコンポーネントスピーカー

●価格：17万円

☎ イース・コーポレーション

☎055-991-5130



MTX MTX35シリーズサブウーファー コスバに優れるサブウーファー

カーオーディオ入門者にも最適なベーシックサブウーファー。広いコーン面積、振幅効果を高めるサラウンド部分の2重構造、コーンとサラウンドを直接縫い合わせるスティッチコーンなど、上級機譲りの構造を採用。重厚な重低音を再生する。

●タイプ：10インチサブウーファー (MTX-3510-04)、12インチサブウーファー (MTX-3512-04)

●価格：2万5000円 (MTX-3510-04)、2万9000円 (MTX-3512-04)

☎ イース・コーポレーション

☎055-991-5130



ALPINE リヤビジョンPCH-RM4500B 空気をきれいにするリヤモニター

本体は11.4型高照度LED液晶ディスプレイを搭載。HDMI接続でスマホの動画なども楽しむことができる。また、ターボモードも搭載するプラズマクラスター技術を備え、室内の空気浄化や脱臭などの効果も発揮してくれる。

●ディスプレイ：LED WSVGA液晶

●サイズ：11.4型 (RM4500)

●ボディカラー：ガンメタリックブラック

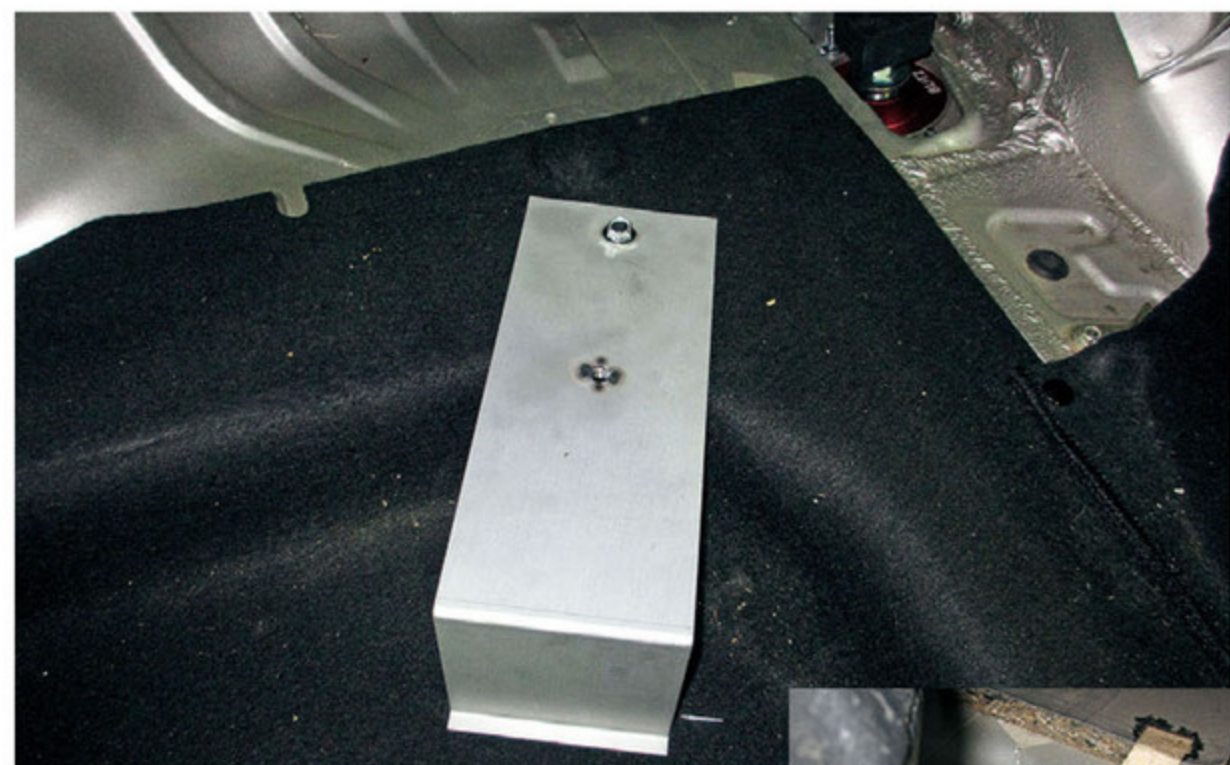
●価格：オープンプライス

☎ アルパイン ☎0570-006636



BLITZ スペアタイヤ移設キット

減衰調整ダイヤルの空間を確保



トランクルーム内にスペアタイヤが装備されるロードスター。車高調装着時に減衰力調整ダイヤルへのアクセスに邪魔となるスペアタイヤ装着位置をずらすステーがコチラ。減衰力調整が楽になることに加えて、スペックDSCのモーターを装着する空間も確保できる。

●対応：ロードスター (NA6CE、NA8C)

●価格：6000円

☎ ブリッツ ☎0422-60-2277



01

OTHER

KTC アルミトレイシリーズ 作業環境をオシャレに整備

大小3種類のサイズを揃えるアルミトレイシリーズに、ブラックとゴールドの新色が登場。それぞれ底面にはレーザー刻印されたイメージロゴが入られており、仕上がりはオシャレ。パーツや工具の紛失を防ぐためにも、ガレージに揃えておきたいアイテムだ。

●カラー：ゴールド/ブラック

●価格：650円 (アルミコースター)、1300円 (メンテナンストレイ小)、2000円 (メンテナンストレイ大)

☎ 京都機械工具

☎0774-46-4159





SDESIGN

塗って剥がせる!! ラバースプレー

塗りやすさ、剥がしやすさ抜群

メッキパーツやメッキホイールなど、足付けをしたくない部分に最適な塗って剥がせるゴム塗料のスプレー。脱脂のみで吹き付けられ、塗料の細かさが増すことで塗りやすさや剥がしやすさを高めている。ノズルによる塗料の拡散が広く垂れにくいのもポイントだ。

●カラー：マットホワイト、マットイエロー、蛍光イエロー、マットレッド、蛍光レッド、マットオレンジ、蛍光オレンジ、マットパープル、マットピンク、蛍光ピンク、マットスカイブルー、マットグリーン、蛍光グリーン、マットブラック、マットクリア、グロスクリア

●価格：3980円(税込)

問 ドウオール

☎03-3794-1689



PROSTAFF

CCワックス

塗り込むだけでOK

塗り込み後の乾燥と拭き取りが不要な固形タイプの缶ワックス。高純度カルナバロウと有機ガラス系ワックスのダブル配合で、上質なツヤを実現する。CCワックスプラスは高いキズ消し効果を、CCワックスロータスは高い撥水効果を付加している。

●タイプ：CCワックス／CCワックスプラス／CCワックスロータス

●価格：2400円

問 プロスタッフ ☎0586-72-0051

EXTERIOR

NISMO

カーボンピラーガーニッシュ サイドビューを引き締める

高品質なドライカーボン素材を使用したドレスアップアイテム。専用設計となっているので、装着は両面テープで貼り付けるだけのカンタンさで、フィッティングも抜群。UVカットクリア仕上げで劣化防止もされている。

●対応：フェアレディZ(Z33/34)

●価格：2万8000円

問 ニスモお客様相談室 ☎0120-846-423



KTC

コネクタハウジングプライヤ コネクタはずしに最適化

コネクタのロック解除と引き抜き用に設計されたプライヤ。奥まった場所にあるコネクタにも届きやすい長めのクローは、曲げ角度と先端形状の異なる3種類を付属。適度になることでコネクタを壊さずに、ロックを解除することができる。

●価格：9800円(コネクタハウジングプライヤ)、7300円(ハウジングクローセット)

問 京都機械工具 ☎0774-46-4159



IPF

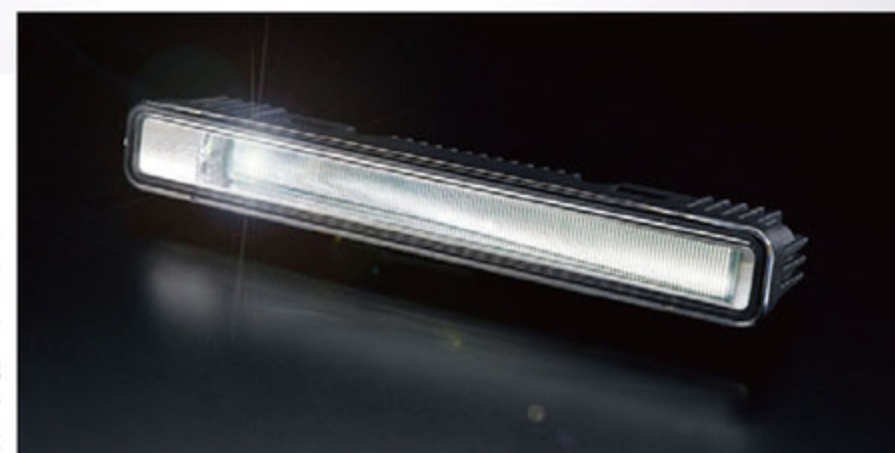
FLAT LES for DRL 面発光するLEDデイライト

導光技術を採用することで、光源にLEDを使用しながら全体が均一に光る面発光を実現。本体も極限まで薄く、奥行きをなくすことで装着時の車体とのマッチングも向上させて、純正品のような一体感を実現している。明るさは配線方法によって2種類を設定。

●明るさ：100cd(国内モード)／400cd(海外モード)

●価格：1万4720円

問 IPF ☎027-346-3316



CHARGE SPEED LEDウインカー付ドアミラー デイルイト&ウェルカムライト付き

サイドレンズにはガードフィニッシャーを装着して、シャープな形状に仕上げる。ウインカー、デイルイト部分にはデュアルチューブLEDを採用して均一でクリアな発光を実現。純正色8色に対応した塗装済みの製品となる。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)

●価格：2万9800円

📞 アドバンススタッフ ☎06-6848-6488



Revolution フラットサイドマーカー オレンジ フロントのプチメチェンに

フロントサイドに装着されるマーカーだが、レンズ面がフラットに仕上げられているのが特徴。バンパーやフェンダーにスムーズにつながるルックスで、スマートな印象へと変化する。装着はボルトオンで、バルブもそのまま使用することが可能だ。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)

●価格：1万円

📞 レボリューション ☎048-222-4690



J'S RACING フロントスポーツグリル タイプS 非対称デザインで吸気効率アップ

純正ではほとんど塞がっているグリルを開き、専用のヘキサゴンダクトを設置することでグリル助手席側にある吸気ダクトにフレッシュエアを導く。ラジエーターやエンジンルーム内を走行風で冷やしながら、吸気効率の向上を実現する。

●対応：フィットRS(GK5)

●価格：3万円(未塗装)、4万2000円(カラードタイプ)

📞 ジェイズレーシング ☎072-645-3500

J'S RACING フロントウイングスポイラー タイプS シャープさが際立つ形状

純正バンパーのラインは崩さずに整流効果を発揮する、3D形状のスポイラー。最低地上高もストリートでの使いやすさやサーキットでの縁石通過を考慮して設計。カラード仕様はホンダ純正色に対応する。

●対応：フィットRS(GK5)

●価格：3万6000円(黒ゲルコート仕上げ)、5万1000円(ツートンカラードタイプ)

📞 ジェイズレーシング ☎072-645-3500



WHEEL

WORK MEISTER M1R 17インチが新登場!

レーシングフィールドでも多くの実績を持つメッシュデザインを採用。深いリムはアルマイトリムとツヤ消しブロンズアルマイトリムの2種類を設定。ディスクカラーと合わせて様々な表情に足元を飾ることができる。17インチが登場して装着可能車種がさらに広がった。

●サイズ：17×6.0J +42〜17×9.5J-15

●PCD：5/114.3

●カラー：ファインハイトシルバーⅡ、マットブラック、マットブロンズ

●価格：5万6000円〜7万9000円

📞 ワーク ☎06-6746-1133



ケンブロックが名古屋で大暴れ! セントレアの特設会場で ジムカーナ&ドリフトショー開催!

KEN BLOCK's NAGOYA EXPERIENCE with D1GP

開催日時: 7月6日(日)

開催場所: 中部国際空港セントレア内駐車場・特設会場(愛知県常滑市セントレア1-1)

料金: 指定席券 5500円(前売)/6000円(当日)

立ち見券 2000円(前売)/2500円(当日)

TEL KEN BLOCK's NAGOYA EXPERIENCE実行委員会

http://kenblockjapan.monsterenergy.com



白煙を巻き上げる
迫力の走行をサマで見よ!!



昨年初来日を果たし、お台
場で迫力の走行を披露した
ケンブロックが帰ってくる!
次なる舞台は名古屋の中
部国際空港セントレアの特
設会場だ。当日は
ケンブロックのほ
か、D1GPのトッ
プドライバーやF
MXライダーによ
る走行、ゲストア
ーティストによる
ライブ、グルメコ
ーナーの設置など盛
りだくさんのイベ
ントが予定されて
いる。チケットは口
ーケで絶賛販
売中!

ジェームス浜松天王店を舞台に レーシングドライバーが 爆笑トークを展開!

WedsSport Presen 「RACING DRIVERS TALK SHOW in Jms浜松天王店」

開催日: 6月15日(日) 10:00~(トークショーは13:00から)

開催場所: ジェームス浜松天王店(静岡県浜松市東区中田町754番地2)

TEL 053-467-3380

出演ゲスト: 坂東正敬(LEXUS TEAM WedsSport BANDOHL総監督)

脇坂寿一(LEXUS TEAM WedsSport BANDOHLレーシングドライバー)

佐野真彩(2014WedsSport Racing Gals)

愛内ゆかり(2014WedsSport Racing Gals)

TEL ウェッズ TEL 03-3753-8201 http://www.weds.co.jp

OPT2では86メイキングでおなじ
みの坂東マサ監督がMCを務
め、毎回レースの裏話などが飛
び出すウェッズスポーツのレー
シングドライバートークショー。次回
のゲストは脇坂寿一選手、そして
ウェッズスポーツレースクイーン
の佐野真彩ちゃんと愛内ゆかり
ちゃん。6月15日はジェームス浜
松天王店に集合だ!

パーツメーカーブースや
来場者限定のプレゼントもあり!



メンテナンスもチューニングも Kカーなら今がおトク!



対象商品購入でもれなくプレゼントGET!

D-SPORT サマーキャンペーン

内容: エンジンオイル「D-Blood」購入でオイルフィルタープレゼント

コペン用「スポーツECU」購入でブラインドシェードプレゼント

TEL Dスポーツ TEL 03-5460-4560 http://www.dsport-web.com

Dスポーツが8月末までキャンペ
ーンを開催中だ。期間中はエン
ジンオイル「D-Blood」とコペン
用「スポーツECU」の購入でも
れなくプレゼントがもらえるぞ!

オイル購入時にもらえるフィルタ
ーは同時交換したいパーツだし、
ECUについてくるブラインドシェ
ードは夏にピッタリのアイテムと
なっているぞ。



2014年シリーズからR35GT-RでD1GPに参戦しているトラストが、参戦を記念して大規模なキャンペーンを展開。排気系や足まわり、冷却パーツを購入すると、ステッカーに加えてポロシャツかマ

フラータオルをプレゼント。さらに所定の方法で応募すれば抽選でD1GPチケットなどが当たるかも! キャンペーン情報はウェブサイトをチェック。

マフラーやサスペンションを買って豪華なプレゼントを手に入れよう!

D1グランプリ参戦記念キャンペーン

期間: 8月10日(日)まで

対象商品: マフラーシリーズ、インタークーラーキット、エンジンオイルクーラーキット、パフォーマンスダンパー、ライドウェルダンパーなど

賞品内容: オリジナルステッカー+オリジナルポロシャツまたはマフラータオルをもらえなくプレゼント

応募者に抽選でD1観戦チケット、ディズニー1DAYペアパスポートなどをプレゼント

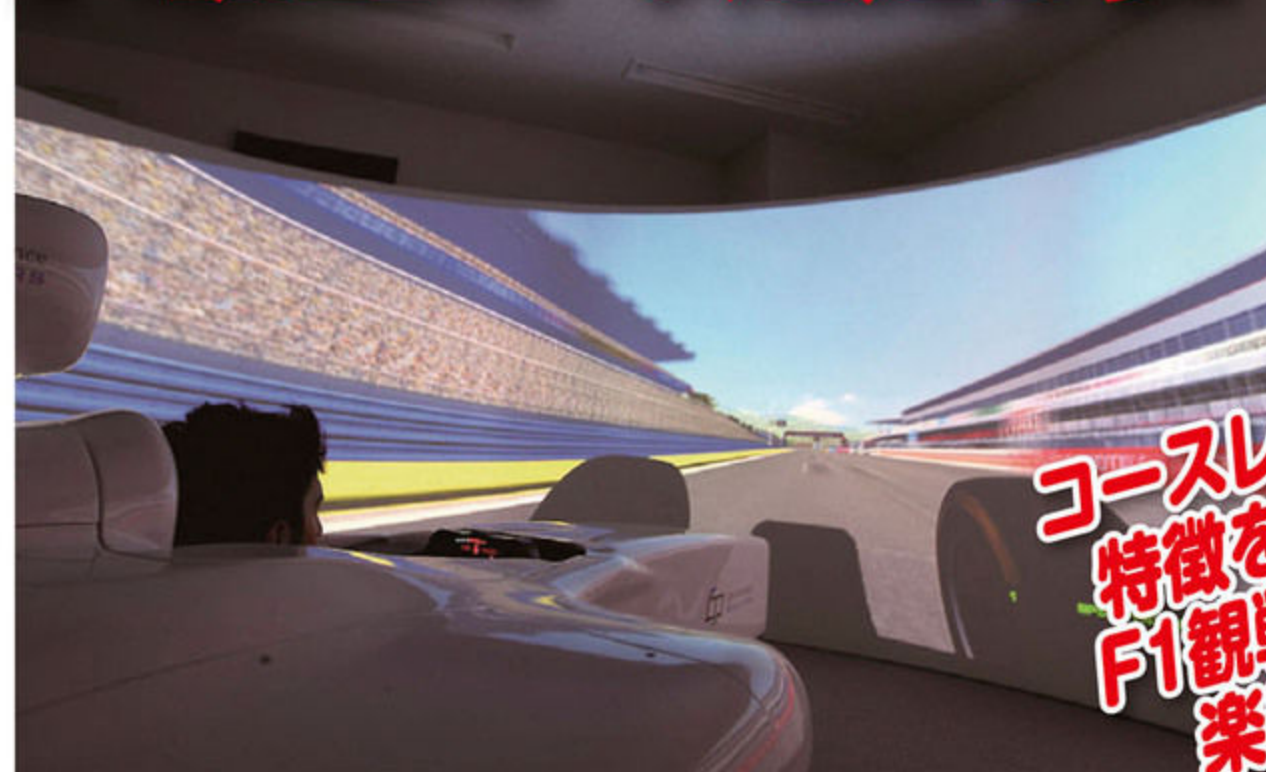
☎トラスト ☎0479-77-3000 <http://www.trust-power.com>

オリジナル
グッズは
もれなく

D1観戦
チケットなどは
抽選で!!



超リアルなレーシングシミュレーターでF1開催コースを走ろう!



コースレイアウトや
特徴を体感して
F1観戦をもっと
楽しもう!

F1オーストリアGPキャンペーン

開催日: 6月16日(月)~22日(日)

開催場所: 東京バーチャルサーキット本店(東京都港区赤坂6-6-19メゾンド・ヴィレ1F)

東京バーチャルサーキット大阪店(兵庫県西宮市室川町4-26)

内容: TVCチャレンジ F1オーストリアキャンペーン 2000円(計測5周)

レッドブルリンクトレーニング 8000円(30分)

☎東京バーチャルサーキット ☎03-6277-6354(本店) ☎0798-70-6666(大阪店)

<http://tokyovirtualcircuit.jp>

F1オーストリアGP開催に合わせて、タイムアタックを楽しむ『TVCチャレンジ』のコースをF1と同じレッドブルリンクに変更。インストラクターによるドライビング解析なども含まれるトレーニングメニューは、レッドブルリンクに限り割引価格となる。また、2014年中はF1開催に合わせて同様のキャンペーンを展開予定とのことなので、最新情報はウェブサイト参照してほしい。

ブレーキパッドを購入してスーパー耐久観戦へGO!

Super耐久ご招待キャンペーン

開催期間: 7月10日(木)まで

内容: 期間中、対象商品を購入すると抽選で15名をスーパー耐久Rd.3 in 富士スピードウェイへ招待

対象商品: SSS、NS97、SSM、MX72、CCRg、TYPE-R、W003、サーキットコンパウンドなど

商品内容: スーパー耐久Rd.3 ゲストパス

日時: 2014年7月27日(日)

場所: 富士スピードウェイ(静岡県)

☎エンドレスアドバンス スポーツ事業部 ☎0267-68-6888

<http://endless-sport.co.jp>

BMW Z4と86でスーパー耐久に参戦中のエンドレスが、第3戦のゲストパスプレゼントの応募を受付中! 対象となるブレーキパッドと、購入時の領収書やレシー

トと一緒に写った写真を撮ってメールで応募しよう。対象商品にはストリート向けからサーキット専用パッドまで含まれるので、ブレーキリフレッシュは今がチャンスだ。



ストリートから走行会ユーザー向け
MX72までキャンペーン対象だ!

パーツの性能をより高めるプレゼントアイテムが盛りだくさん!



HKSが開催中のビッグパワーキャンペーンは、ステップアップチューンを検討しているひとに最適! タービンキット、GTスーパージョイント、GTスーパージョイントキットなどの対象商品を購入すると、それぞれEVCSやフラッシュエディターなどのおすすめアイテムがもらえるぞ。対象商品やもらえるアイテム、開催店舗などはウェブサイトで確認してね。

ビッグパワーキャンペーン2014

開催期間：8月30日(土)まで 開催場所：HKSプロショップ各店
内容：キャンペーン対象商品を購入で、おすすめアイテムをもらえなくプレゼント
☎ エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235 <http://www.hks-power.co.jp>



**大幅パワーアップを狙うなら
おすすめアイテムがもらえる今だ!**

サードのレーシングラジエターで夏を乗り切る冷却チューン!

クーリングキャンペーン

開催期間：7月31日(木)まで
内容：レーシングラジエターが5000円OFF、またはレーシングサーモ1個プレゼント
☎ サード ☎0565-53-1166 <http://www.sard.co.jp/>



軽量のオールアルミラジエターに お得な特典を2種類設定中!

サードのクーリングキャンペーンは、オールアルミ製で冷却性能に優れるレーシングラジエターが対象。期間中は購入時の特典を2種類設定していて、少しでも

安くしたいひと向けの『5000円OFF』か、徹底的な冷却チューンをしたい人向けの『クーリングサーモプレゼント』を選択可能となっている。

平日先着1台限定 激安キャンペーン

開催期間：8月31日(日)まで
内容：平日先着1名に限り、日帰り施工を最大4万6000円OFF
☎ 日本カーフィルムセンター ☎0120-592-596
<http://www.car-film.jp>



日帰りで愛車がピッカピカに!
お得なボディ磨き&
コーティングプラン!

**外装だけのお手軽プランを
大幅プライスオフで提供!**

リーズナブルに愛車の外装を磨き上げてくれる日本カーフィルムセンター。今なら日帰りボディ磨き&コーティングプランがさらにおトクになっている。平日の先着1台限定となるが、施工価格が2万5000円〜3万5000円の限定特価となっているぞ。さらに、輝きを持続させるメンテナンス剤もプレゼントされる。エクステリアのくすみや気になる人はこのチャンスにぜひ!!



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

VSCキャンセラー編

姿勢制御を
ボタンひとつで完全カット
機能拡張もされて
便利さ大幅アップです!



レポート

埼玉県春日部市

日向寺俊輔さん

86 [ZN6]

Battle Bee Racing Vehicle Stability Control Canceller

問い合わせ：スズキアリーナ宏有皆野 ☎0494-62-3488
<http://www.arena-koyu.com>

こんにちは。86でミニサーキットや山での走りを楽しんでいる日向寺といいます。
今回は86 / BRZに搭載されているスタビリティコントロール(VSC)やトラクションコントロール(TRC)、ブレーキLSDをカットするというアイテムのモニターをさせていただきます!

整備モード使用時は
設定し忘れるなど
不便でしたが
これで解決!!

まず、僕の愛車86のVSC制御についてですが、室内の『VSC OFF』ボタン長押しでVSCとTRCはカットすることが出来ます。ただ、ブレーキLSDの制御は残ってしまふんです。サーキット走行などで「自分の操作でクルマをコントロールしたい」と思ったときに

は、この制御も切ってしまいたいですね。
そこで、ブレーキペダルやサイドブレーキで所定の操作を行うことで実現する「整備モード」を使っているひともいるかと思ひます。僕も当初はサーキット走行などで、この整備モードに切り替えて走っていました。

ただ、この整備モードはエンジンを切ってしまうと解除されてしまう上に、エンジンスタート直後に操作を行わないと移行しないという条件があるんです。となると、走行直前に整備モードの入れ忘れに気が付き、慌てて操作をしたりと慌ただしいんです。それに操作方法を覚え、エンジンを入れるたびに毎回設定する手間も必要。

しかし、今回装着をさせていただくバトルビーレーシングさんの『VSCC』は整備モードへの移行がスイッチを押すだけでOK! さらに整備モード中にエンジンを切れば、次にエンジンを掛けたときには自動で整備モードに移行してくれます。

ということで、このVSCCを装着すれば走行直前に大慌てをすることはなくなりそうです!

作業自体は
とてもカンタン
リーマーがあれば
仕上がりもアップ!

早速取付の作業を行います
が、基本的にはOBDIIコネクターと本体を接続して、スイ



配線を接続すれば完成です!

本体は内装パネルの裏に強力両面テープでしっかりと固定。あとは配線2本を本体に接続すれば作業は終了です。スイッチ用の穴開けに少し時間がかかりましたが、1時間くらいで作業は終わりました。



内装をはずせば作業はカンタン!

内装パネルをはずして作業をしたほうが、本体の固定や配線の処理は楽に確実にできると思っています。86の場合、ステアリング下の内装パネルはボルト2本をはずせばカンタンにはずせますしね。



クラフトリーマが大活躍!



スイッチを設置する穴はクラフトリーマを使って開けています。スイッチにピッタリの大きさでカンタンに穴開けができるので、美しく仕上げる事ができたと思います!

スイッチ操作でVSC解除!

装着後にスイッチ操作してみると、メーター内にVSC/TRCオフの表示が出ました! 今まで行っていた整備モード用の操作と比べたらその手軽さは段違いですね。



ツチを設置するだけなので、作業は簡単です。まず作業をはじめると、あたって、僕はステアリングコラム下の内装パネルを取りはずしました。スイッチを装着する予定のパネルを取りはずす必要がありますし、ハーネスを束ねるなどの処理もしやすくなりますからね。

内装をはずす時にはボルトで固定されている部分もあるので、事前にしっかりと分解方法をチェックしておくのがいいと思います。今回取りはずしたパネルはツメで止まっているほか、2箇所ボルトで固定されている部分がありました。

次に、VSCCの本体ユニットを内装パネルの裏側に両面テープで取り付けます。あとは、OBDIIコネクタへのハーネスとスイッチ用ハーネスをつなげば接続自体はこれで完了です!

86/BRZのVSC解除操作



センターコンソールのボタン操作ではVSCとTRCはカットできますが、ブレーキLSDの制御が残ってしまいます。この状態だと旋回中に不自然な挙動が出てしまうこともあるんですね。



通常は整備モードに入れるためにはフットブレーキとサイドブレーキで規定の操作をする必要があります。VSCCと比べると手間がかかりますし、エンジンを切ると整備モードは解除されてしまいます。



VSC制御がオフになるとメーターには写真のような表示がされます。ただ、ブレーキLSDについての表示は用意されていないので、センターコンソールのボタン操作でも、所定の操作による整備モードでも同じ表示になってしまうのが気になりました。

メーカーからのコメント

とてもキレイにスイッチをつけていただきましたね。スイッチは位置選びが難しいのですが、日向寺さんが選んだ場所が操作性にも優れているベストな位置だと思います。弊社デモカーも同じ位置にスイッチを装着していますからね。また、ブレーキLSDのカット表示が分かりづらいという点は、開発中にも検討を行った部分なんです。今後インジケータの増設など、改めて検討をさせていただきたいと思います。VSCCの状態記憶機能はサーキットでその本領を発揮すると思いますので、次回の使用感レポートを楽しみにしていますね!

by バトルビーレーシング 遠藤さん

と解除できないのですが、VSCC装着後はエンジンをかけたままでもスイッチ操作で整備モードを解除することができました。さらに一度走った後でもそのまま整備モードの切り替えをすることもできます。

このVSCCはワンタッチで整備モードへ入れてくれるだけでなく、状態記憶や自由な整備モードを切り替え可能

になるなど、機能を拡張してくれるアイテムだということが分かりました。これはスポーツ走行を行うオーナーにとってはとても便利ですね!

ということで、長期レポートではこのアイテムを装着して走行前の慌ただしさや走行タイムにどれだけの違いが出るか、サーキットに行き報告したいと思います!



三栄書房

AIR DRIVE & ECO DRIVE

S2000 [AP1]



F20C改 オリジナルワンオフマフラー プリッドZETAⅢ
T-DEMANDプロダンパー(F:14kg/mm R:12kg/mm) BBS
-LMリバースマウント加工(F:9J×18 R:10J×18) ニ
ットー(215/35-18) ダンロップDZ101(225/40-18)
ほか



Tディメンズ製のプロダンパーを使い、車高やストローク量をキッチリと計算してセットアップ。フロントはアーム交換も行われている。アライメント変化も考慮して走りとルックスを両立させている。



数多くのパーツメーカーと密接な関係を築いているが、必要とあればオリジナルパーツの製作も行っている。間もなく発売となるBL系レガシイ用の調整式アームにも注目だ。



同じタイヤサイズでもブランドによって実際の幅やサイドウォール形状が違っていることも考慮している。入念な寸法探りを行うことでスペーサーに頼らずライチを実現するのも自慢のワザ。

セダンからクーペまで こだわりのセットアップが自慢

群 馬県太田市にあるエアドライブとエコドライブは足まわり&エアロメイクなどを中心としたチューニングを得意としているショップ。

特に足まわりに関してはTディメンズを始めとしたパーツブランドと密接な関係を築いており、それらのパーツを使いつつ独自のノウハウをフル投入したセットアップが大好評。

代表の尾内さんによると「カッコよくて走れるクルマ作りは単にパーツを組み込んだだけじゃダメ。フルタッグ車高調はブラケットとスプリングシート位置をどういったバランスにセットするかで同じ車高でも乗り味が変わってくる。アーム交換もそのパーツが狙っているところを理解したうえで、セットアップしてやらないとダメなんですよ」と、あくまでセットアップにこだわる。

ちなみに、今回紹介するS2000

はビシッと下げられた車高とフェンダーいっぱいに入るBBS製18インチホイールがキマっている1台。

Tディメンズ製のプロダンパーはここまで下げてもちゃんとストロークが確保できるようセットアップされており、フロントは調整式アームを導入してアライメントも適正化。さらに、ホイールはディスク面をリムの裏側に組み直すリバースマウント加工を行っており、深リム感をアップさせているのもポイント。タイヤもブランドによって実際の幅やサイドウォールの形状が違っているところまで計算しているのだ。

これまで数多くのクルマを仕上げてきた経験から、カッコよくて走れる足まわり実現してくれるエアドライブ&エコドライブ。日常のメンテナンスも大得意なので、気軽に来店してほしいということだったぞ。

SHOP DATA

エアドライブ&エコドライブ

群馬県太田市鳥山上町1551-6
営業時間▶10:00~19:30
定休日▶月曜日
☎0276-55-8992
<http://www.ecodrive-airdrive.com/>

「日常のメンテナンスからドレスアップまで何でも気軽に相談して下さい。車種を問わずいろいろな提案をさせていただきます。また、オリジナルパーツも数多く取りそろえていますしワンオフ製作もOKです。なかなかパーツがなくて困っているなんてひとと相談しにきて下さい」とスタッフのみなさん。現在改装中のエアドライブも間もなく新装オープンする予定になっているそうだ。



豊富なノウハウと高い技術で
理想のスタイルを実現する!

ZESTY

GTO[Z16A]

6G72改404ps(最大ブースト圧1.2kg/cm²) TD04Mタービン×2 セスティカムシャフト/92φ鍛造ピストン ビットロードMマフラー/フロントパイプ HKS-Fコン/プロ プロフェックB OSツインプレート アラゴスタ車高調(ゼスティオリジナル) エンドレスブレーキキャリパー(F) ワークエモーション11R タイヤサイズ265/35-18(F-R) ビットロードMエアロ(F-R/バンパー/サイドステップ) サードウイング ゼスティフロントワイドフェンダー リヤ叩き出し ほか



フロントワイドフェンダーはゼスティのオリジナル。車高調もゼスティのオリジナル設定アラゴスタ、またサーキットでも通用するエンドレスのブレーキキャリパーを装着している。



メーターパネルをカスタムし、デフィのオールインワンメーターDSSCを装備。インテリアからチューニング度の高さを想像させる。



リヤフェンダーは叩き出し、バンパーと両出しデュアルマフラーはビットロードMの製品。サードのGTウイングプロやボンネットなど、カーボンパーツは、ビジュアル的なアクセントにもなっている。



92φの鍛造ピストンやハイカムを組み込んだエンジンは、以前ゼスティのデモカーに搭載されていたもの。特に、高回転を伸ばしドライビングを楽しむための高いハイカムハイロータービンはオスズのチューニングとこだわった。

車重対策とエンジンフィール改善でサーキットを楽しめるGTOに!!

GTOといえば4WDの重量級ストリートクルーザー。

ターボモデルはパワーやトルクもしっかりあり、装備面も充実しているため、高速道路の移動など、快適に、楽しく、そして速くというオーナーの期待に応えてくれる。

しかし、もともとコンペティション向きのコンセプトではないため、サーキットを走るとなるといくつか手を入れたくなる部分が発生する。

まずはブレーキ。サーキットに行き、レーシングスピードでの走行を行うには純正のブレーキはプアすぎるのが現実。なんせ、車重が1800kgもあるので、ブレーキの強化は必須項目だ。ブレーキパッドの強化でも、エントリーユーザーが短時間走るなら対応してくれるが、できればキャリパーやローターの大型化など、根本的なチューニングを行うのが理想的。この車両は、特に負担の大きなフロントには、エンドレスの大型キャリパー&355φのローターをセットすること

で、サーキット走行に備える。

また、ノーマルのエンジン(ターボ仕様)はトルクフルではあるが、高回転がつまるフィーリング。そこで、この車両はハイカムとハイロータービンを投入し、高回転までスツキリまわるよう仕上げられている。ちなみに、実はこのエンジン本体、以前筑波で1分切りを達成したゼスティのデモカーに搭載されていたものを移植したもので、ピストンまで強化されており現状の400ps程度ならば高い耐久性が望めるという。

そんな感じで各部が作りこまれたGTOは、これまでストリートオンリーで長く乗ってきたものだが、エンジン&タービンチューンを行ったことで、今年はサーキット走行にも挑んでみようというものだという。

その他、クーリング関係を充実させれば、GTOも楽しくサーキットを走れるマシンに変身してくれるというわけだ。

カムとハイロータービンで
高回転までスツキリまわる6G72

SHOP DATA

ゼスティ

宮城県宮城郡利府町神谷沢字塚元63-1

営業時間 ▶ 9:00~20:00

定休日 ▶ 月曜日

☎022-396-0411

<http://www.zesty-racing.com>

「レシプロ、ローター、基本どんな車種のどんな仕様にでも対応しますが、開業当初デモカーにしていたGTOは、多くのチューニングを試したこともあり思い入れの深い車種のひとつ、チューニングの依頼も大歓迎です。ところで、ゼスティが事務局を務める東北地区のショップ連合グッドラックでは、初心者の方にも楽しんでもらえる走行会やゼロヨン大会も開催しておりますので、よかったらいちど参加してみてください。安心して全開できるステージとしてサーキットはとっても楽しいところですよ」と代表の岩崎さん。



HS-STYLE

ALTO [HA23]



K6A改 HT07タービン ジムニー用ステンレスエキマニ流用/3層ラジエター加工流用 ワンオフインタークーラー レオン車高調 ワークエクイップ(F-R:15×7.5J) ハンコックタイヤ(F-R:165/45-15) フロント/リアアーチ上げ&インナー加工 エンジンルームワイヤータッグ&スミージング リヤアクスル&ブレーキライン加工 ホンダ車用サンルーフ移植 純正加工バンパー MRワゴン用サイドステップ加工装着 ほか



拘りのひとつというのが、他車種より移植したというサンルーフ。ホンダの軽自動車用のものだという。



車高ダウンに関しては、アーチ上げ&インナーフェンダーの加工を前後に施しているのはもちろん、リヤはドア後下方部なども完全に作り直されている。また、キャンバーをつけ、タイヤ&ホイールをこの位置で転がせるようセットするため、リヤアクスルやブレーキラインまで加工されている。



不要なパーツは一切が取り除かれ、サービスマニュアルのスムージングなども行ったエンジンルームに、ハイルネスを見せないように仕上げられたカスタムエンジン搭載。小さいながらも、しっかりターボまわりのチューニングも施されている。



SHOP DATA

HSスタイル

岡山県岡山市北区御津野々口1188-1

営業時間▶10:00~20:00

定休日▶不定休

☎022-724-1118

<http://minkara.carview.co.jp/en/userid/1288774/blog>

「先月号で紹介してもらったシルビアもそうなんですが、さり気ないドレスアップとしてアーチ上げの依頼が増えています。サスペンション&タイヤの動きを見極めて、アーチのトップ位置やインナーフェンダーの形状を決めるなど、質の高い仕上がりにはいろいろとノウハウが必要な加工なので、これからやろうって人は、依頼するショップとしっかり打ち合わせてからやるのが後悔しない仕上げのポイントです。その他、ボディカスタム全般、拘りと技術には自信がありますのでHSスタイルをよろしくお願いたします」とはスタッフの藤本さん。



エキスパートのワザ満載 ボディカスタムを極めたアルト

なんども作り直して、やっと納得のいく形状になってきたというフロントバンパーはノーマル改。まるさの中に適度なエッジを効かせているのがポイントだ。

好きだからココまでやりたくなる 激低車高のHSスタイル流カーメイク

V IP、外車、ドリフトなどジャンルを問わずボディカスタムを手がけている、岡山県のHSスタイル。

そんなHSスタイルのデモカーはなんとアルト。小さなボディには、拘りのカスタムが満載、実は代表の日野さんが、隠れ(!?)アルトマニアなのだという。

まずは、拘りの極低車高。これは、インナーフェンダーの加工や、アーチの切り上げで実現。リヤは程よいキャンバー角をつけ、タイヤの上部をフェンダー内に納めるため、アクスルやブレーキホースの取り回し変更など、大掛かりな作

業を行っている。また、リヤはタイヤとの干渉を避けるため、ステップやドア形状まで作り直されているが、仕上げが完璧なため言わないと気がつかないほどだ。

また、ターボチューンされたK6Aエンジンはワイヤータッグ、スミージングされたエンジンルームになんともスッキリ納められている。

さらに、前後バンパーは車高や車両のイメージに合わせノーマルを加工してワンオフ、元々なかったサンルーフも他の車両の純正品を移植したという。

現在、あまりの車高の低さにステアリングを切ると、フェンダーと干渉してしまうため、大きく切上げたフェンダーをもう1種類製作しようかと思案中。

というのも“どうせならサーキット走行も楽しみたいな”なんてことを、最近考えているからのことだ。



ADMIX

SKYLINE GT-R [BNR32]

RB26DETT改(最大ブースト圧1.15kg/cm² 420ps) トラスト・インタークーラー・パイピングキット HKS/パワーフロー/タービンアウトレット クスコ・アッパーアーム ATSカーボンシングルクラッチ/カーボンLSD サード・メタルキャタライザー アドミクス・チタン90°ストレートマフラー/エンドレススーパーファンクションベースオリジナルサスペンションキット ほか



アドミクスオリジナルの車高調は、スーパーファンクションをベースに独自の減衰力セッティングを実施。デモカーはフロント13kg/mm、リア11kg/mmのスプリングを装着している。

足まわりはロールセンターアダプターやタイロッドエンドなどのオリジナルパーツで、ジオメトリを最適化。フロントバンパー下のアンダーボードにはストレーキを追加してフロア下を流れる空気を整流している。



ノーマルインジェクターを最大限使うためにニスモ製の燃圧レギュレーターで燃圧をアップ。安定した吐出量を確保するために燃料ポンプもニスモ製に交換されている。



エンジンもタービンも純正品のまま420psを発揮。エアフロがあえてふたつ残されているのは、吸入空気量を正確に測定することで、より精密なセッティングを行うためだという。

エンジン&タービンはノーマルのまま“調律”によって420psを叩き出す!

数 々のチューンドカーを世に送り出してきたアドミクス。そんなアドミクス初となるデモカーがこのBNR32。

さぞかし強烈なチューニング行われているのだと思うけど、意外にもエンジンもタービンもノーマル。エンジンルームを覗いてもクラントのブリーザータンクとオイルキャッチタンク、パイピングが変わっている程度という印象だ。

しかし、その組み付けには拘り満載。ノーマルカムを使用しているものの、リフト量と作用角を最大限に引き出すべくバルブクリアランスが極限まで詰められている。これによってリフト量はIN側で0.3mm、EX側で0.2mm増大、作用角も若干増大する。

また、バルブはシートの当たり幅を狭めたうえで、外当たりにすることで空気の流路を広げ、ビッグバルブ導入に近い効果を狙う。

そのほか、メタルやピストンリングには新品を使用し、各部の徹底的なバリ取りやポートの段付き

修正など丁寧な加工が行われている。

組み合わせるタービンも純正品。ブースト圧が1.2kg/cm²を超えるとトラブルの確率が上がるという経験から、限界値は1.15kg/cm²に設定。

細部にまでわたる加工とブーストアップにより、全開時には純正インジェクターをほぼ使い切り、420psというピークパワーを発揮。トルクバンドも拡大して、乗りやすさも兼ね備えたスムーズなエンジンに仕上がっている。

もちろん拘りはエンジンまわりのみではなく、オリジナル車高調をはじめとして足まわりにもオリジナルパーツが多数装着されていて、クセのない素直なハンドリング特性を実現している。

過去の筑波サーキット走行では1分3秒というタイムを記録。だが全く満足はしておらず、大幅な仕様変更は行わずに記録向上を果たすべく、更なる“調律”が行われていくとのことだ。

N1仕様のようないややすく速いBNR32を構築する!

SHOP DATA

アドミクス

埼玉県比企郡川島町上大屋敷403
営業時間 ▶ 10:00~19:00
定休日 ▶ 不定休(イベント開催日)
☎049-299-1771
<http://www.admix-racing.com>



「ウチはピークパワーよりはトルクバンドを重視して『乗りやすく壊れにくい。けど速い!』、そんなクルマ作りを心がけています。クルマ作りだけでなく、走るのも大好きなのでサーキットにも一緒に走りに行きましょう! また、本店の近隣に第2ファクトリーができました。こちらにはエンジン室も設置予定なので、今まで以上に素敵なチューニングカー製作のお力になれたらと思っています!」と、代表の本嶋さん。



TUNING GARAGE Gluck

Gluck civic [EG6]

UP↑2注目! PRO SHOPガイド



B20B改1.9ℓ換装仕様(236ps) B18用コンロッド/クランクシャフト/B20用シリンダーブロック流用 TODAキラーカム/鍛造ピストン マキシムワークス・エキマニ 不明インジェクションキット エクセディ・メタルクラッチ クラックス車高調(F:22kg/mm・R:18kg/mm) FD3S用キャリバー流用 ノーマル加工50mmワイドフロントフェンダー アドバンA050(225/40-17)/A048(205/55-15) ほか



サスペンションアームには無限の強化ブッシュやクスコのピロブッシュを組み込み、よく動いてナチュラルな特性のハンドリングに仕上げる。キャリバーはFD3S用を流用。



B20BのブロックにB18Cクランクシャフトとコンロッドを組み込んだ1.9ℓ仕様。ショートストロークのままボアを拡大し、4連スロットルとの組み合わせによってレスポンスに優れる特性に仕上げている。



レースで安定した周回を重ねるために、タイヤサイズは15インチから17インチに拡大。純正フェンダーを広げて装着することで対応しているが、今後はワイドフェンダーも予定。



今後の課題のひとつとして上げられたのが空力性能の強化。オーナーはT1チューニングフェスタで目の当たりにしたエスプリNSXなど、WTAC参戦マシンのようなハイダウンフォースエアロに興味を引かれた。

SHOP DATA

チューニングガレージ グラック

大阪府東大阪市菱江3-16-17
営業時間▶10:00~21:00
定休日▶木曜、レース参戦日
☎0729-63-8838



「エンジンスワップやMT載せ換えなどのメニューが得意ですが、ドレスアップや日常のメンテナンスも大歓迎ですよ。理想のクルマ作りはもちろん、サーキットでのレースやタイムアタックなどで走りを楽しむお客さんも多いので、一緒にクルマ遊びをしてみたいというひとはぜひ遊びに来てくださいね。私自身もドライバーとして運転するほか、サーキットでのサポートなども積極的に行っていますよ。」と、代表の村田さん。



ショートストローク化したB20B改でトルク感が高回転まで続く特性を実現!

10年間たゆまぬ進化を続け岡山国際サーキットで1分43秒を記録!

のEG6のオーナードライバーである宮木さんは、かつてマンガ『ナニワタモアレ』の世界のように大阪環状線や近隣の峠に繰り出しては、仲間と走りを楽しんでいたという。

そして、約10年前に『また走りたい』という熱が再燃。当時親交のあったグラック代表の村田さんと相談して購入したのがこのEG6だった。

マシン製作開始当初から『リーズナブルにサーキットでの走りを楽しむためのチューニング』というモットーが一貫され、今の仕様は10年かけてステップアップを重ねられたものだ。

エンジンは走るステージがセントラルサーキットから岡山国際サーキットへとスケールアップしたことに合わせ、ノーマルのB16Aのメカチューン仕様からB18C換装仕様、そしてB20B改1.9ℓ仕様へと進化を遂げた。

現在搭載されているエンジンは、B20B純正シリンダーブロック

にB18C純正クランクシャフトとコンロッドを組み込むことで、排気量拡大によるトルクの増大とショートストロークによる高回転型の特性を両立。ラップタイム短縮にも貢献している。

そして、次なるステップアップとして現在計画されているのが、主にボディまわりのチューニング。「ポルシェなどのレース車両を製作した経験を活かしてフロア下のフラット化によるリフトの低減や、最近のタイムアタックマシンのトレンドを盛り込んだアンダーボードによるダウンフォース増大を計画中です。ただ、レースが目的の車両だからアンダーボードはそこまで張り出させないで、フロア下の整流を主目的とした形状になるでしょうね」と、村田さん。

これまでの岡山国際サーキットでの記録はB18C仕様で1分44秒台で、1.9ℓ化が行われた現在のベストは1分43秒台。今後もマシンメイクは続けられ、さらなる記録更新が目指される。

リアルユーザーカーCHECK!!

Tuning Car World

パーキングSHOWDOWN2014!!



日本を代表するトップチューナーたちの手がけるマシンが集まったチューニングカーワールドショーダウ2014。先月号では出展車両の中から注目マシンを紹介したけど、今月号はステージをポートメッセなごやの駐車場にチェンジ! 会場へ遊びにきたギャラリーの愛車から、OPT2が気になったマシンをピックアップして紹介していくぞ。オーナーの思い出がタプタプ詰まった車両、じっくりと見せてもらおう!



イケてるマシンからオモシロ小ネタまで ショーダウン駐車場のユーザーカーウォッチ!!



RX-7 FC3S
OWNER 水谷拓哉さん



高橋涼介のFCよりも
カッコよくないですか!?

ローダウン&
ガルウイングで魅せる
400psでクルージングも
快適なFC!



プリメーラ P12

OWNER 樋渡崇人さん



エンジンは
ノーマル204psの
SR20VE
なんですヨッ!!

**専用パーツの少なさにも負けず
プリメーラでやりたいことを追求!**

スペック

SR20VE (204ps) ワンオフ60.5φフロントパイプ インバル・プラスマフラー改 NPG車高調 ギャルソン・ディープレーシング (F: 8.5J×18+22・R: 9.5J×18 +28) マランゴニ・ミスト (F・R: 215/35-18) 純正OPフロントバンパー/サイドステップ ZZT231用リヤウイング流用 ほか

P

12プリメーラセダンをベースにカスタムライフを楽しむのは、樋渡さん。

免許を取得してから初めての愛車がこのプリメーラで、車種専用パーツは少ないため、他車種用パーツを流用したり、同じプリメーラ乗りの仲間と情報を共有し、パーツを融通しあったりして、コツコツとイジってきたものだという。

ローダウンしたボディはボンネットやフロントバンパーの一部をブラックアウトすることでアクセントをつけ、セリカ用を加工流用しているリヤウイングで全体のフォルムをスポーティーに演出。

今後は、エキマニ交換などもっとエンジンフィールを高めるチューニングをしてみたいそうだ。



各部のデカールにはよく見てみるとキャラクターが折り込まれている。ひとめでソレとわかる痛車は卒業したという。ボディサイドのピンストライプふうステッカーにも実はゲーム『東方プロジェクト』のキャラクターが描かれている。

プリメーラのボディによくマッチしているリヤウイングは、ZZTセリカの純正オプション品を流用。マフラーはインバル製をベースに砲弾デールを組み合わせている。



車高調の選択肢も多くないというP12プリメーラ。現在はプリチストンのNPG車高調で車高を落としている。ただ劣化も気になるところで、現在は次なる車高調キット選定を行っているそうだ。

エンジン本体はオーバホール時にサイドポート加工を実施。FDS用のインテークなどとポートはストリート中心のオーナーに合わせて、中間域のトルクを重視した形状に設定されている。組み合わせるタービンはT04Sで、これもFDS用のキットが加工して装着されているそう。



リヤウイングは高橋涼介FC3Sも装着するフリースタイル製のGTウイング。テールライトのクリア化やLED化、バンパー下にはFタイプのリヤフォグを装着するなど、FC3Sの古いイメージを払拭している。



ガ

ルウイング化されたドアを高く上げて止まっている姿がキマっていたFC3S。低く構えたスタイルや、18インチのクレンツェのケルベロスホイールなど、ドレスアップ志向のマシンかと思いきや、ボンネットを開けてみるとキッチリとチューニングされた400psオーバーのエンジンも!!!

オーナーの水谷さんは、もともマンガ『頭文字D』の高橋涼介が好きだったことから、FC3Sを愛車にチョイス。マンガのように峠でドリフトする...というウケではないけど、気持ちよく高速クルージングを楽しむためにエンジンのサイドポート化やT04Sタービンの装着などが行われている。

水谷さんが求める速さ、カッコよさが、高橋涼介FC3S並のオーラを...なんていったらホメすぎかな(笑)。



ロールケージやオートメーターの巨大なタコメーター&シフトライトを装着、各部にカーボン柄を配置。ドレスアップイメージの強いエクステリアと比べると、インテリアはチューニングカーらしい作りとなっている。

スペック

13B-T改サイドポート仕様(最大ブースト圧0.9kg/cm²・400ps) HKS・T04Sタービン/インマニ/ EVC5 エクセディ・クラッチ KTS車高調 (F: 12kg/mm・R: 14kg/mm) クレンツェ・ケルベロス (F: 9.5J/R: 11J) フォーサイト・フロントバンパー/前後ワイドフェンダー (F: 30mm/R: 35mm) RE 両宮サイドステップ Rマジックリヤバンパー フリースタイルGTウイング ガルウイングキット ほか



ラゲッジルームにはサブウーファーを搭載。さらにその周辺にはアンプなどが魅せる形でインストールされている。ボックス内部にはサブバッテリーなども搭載されている。

スペック

柿本改マフラー シルクロード車高調 S14純正キャリバー ワーク・シュバートSC2(F:9J×19・R:10J×19) オリジン・フロントバンパー改/サイドステップ/リヤバンパー/ワイドフェンダー スーパーメイト・リヤスポイラー トランクオーディオ加工 ドアスピーカー・アウターバッフル加工 ツイーター埋め込み加工 ほか



180SX RPS13

OWNER 畑 一磨さん

**3年間でオーディオが大進化
ラゲッジルーム満点の180SX!**

2

011のパーキング取材でも紹介した畑さんの180SXは、この3年でオーディオシステムを強化。ラゲッジルームにはアンプなどがキレイにインストールされており、カスタムムードも満点だ。魅せることも考えながら製作されているが、あくまでも高音質での音楽再生を狙ったシステムで、デイトも楽しいチューニングカーに進化しているというぞ!

ドアスピーカーをアウターバッフル化しツイーターの埋め込み加工が行われている。夜はスピーカー周囲がオレンジのLEDでライトアップされるようになっているそうだ。



**リム交換+キャンディピンク塗装で
インパクト抜群の足元を演出!**



シルビア S15

OWNER 仲井さん

オーナーの仲井さんはJホイールズのスタッフ。交換用アルミリムを使ったカスタムホイールの製作も得意だ。インパクトのあるカラードディープリムは今注目のカスタム手法になっているぞ。



スペック

パイパー・フルデュアルマフラー YSR車高調 フロントロアアーム20mm延長加工 DC2純正フロントリップ スポイラー流用 O.Zレーシング・フットーラ アルミリム交換仕様(F:9J×17+15・R:10J×17+3) ほか



イエロースピードレーシングのショートシリンドター車高調を使用して車高を大幅ダウン。フロントは9J+15のホイールに5mmのスペーサーを入れて205/40R17タイヤを装着。リヤは10J+3のホイールに5mmスペーサー、215/40R17タイヤを組み合わせている。

フロントリップが着地スレスレになるまでローダウンされたS15シルビア。目を惹くホイールはOZのフツッラをベースにリム交換を実施。Jホイールズのアルミリムキットをキャンディピンクに塗装して実現したもの。分解が可能な3ピースホイールならではのカスタムによって前後共にツラツラの仕様を実現している。

マフラーネタ2連発!!

窓出し祭り仕様!?

BOSAZOKUスタイルのカリーナのマフラーは室内を通過して窓から排気!? フロア下から立ち上がり、室内にステーを使ってしっかり固定されているところを見るとダミーじゃなくて、マジモノの様子。

脱着簡単インナーサイレンサー!?

シルビアはインナーサイレンサー用のボルトにメガネレンチを溶接! ナットはサイレンサー側に溶接されているので、ツールレスで脱着できるっほい!? 便利な気がするけど...??



スポーツカーに乗る3姉妹♡

先月号のガールズズオンコーナーで紹介した美和ちゃんにはふたりのお姉さんがいて、全員がスポーツカー乗りなのだ!

駐車場に木下大サーカスが!

今年は駐車場内にサーカステントが設置され、その来場者の往来も多かった。多くのチューニングカーが集まる駐車場を興味深げに見ていたひととたくさんいたぞ。





フロントに326パワー製アーム、リヤはニスモ製アームを装着するなど、足まわりもしっかりチューニング。ブレーキはフロントがエンドレス製6ポット、リヤはGT-R純正ブレンボを流用して強化。

程度良好の S15 N/Aボディに チューンドターボ エンジンを換装

シルビア S15

OWNER 吉井健太さん

スペック

SR20DET改2.1仕様(最大
ブースト圧1.5kg/cm²・430ps)
コスワース87φピストン JUN
ハイカム(F・R: 264度) / ラ
イナー打ち替え アームズ
M8270タービン GPスポー
ツ・マフラー アベックス・パワ
ーFC HPI・6速ミッション
アベックスN1ダンパー(F:
10kg/mm・R: 9kg/mm) 326
パワー・アーム類 エンドレス
6POTキャリパー ほか

NVCSなしのSR20DETを、パワー
F/Cとともに移植。ライナー打ち替え
やWPC処理、ピストンやカムなどエン
ジン内部までチューニング済み。コア類
は中置きにリアウトされ、東名パワ
ード製タービンを装着して約430psを
発揮。



も とも180SXに乗っ
ていて、エンジンチューニ
ングに力を入れていたという吉
井さん。ボディの劣化が気にな
っていたところに程度の良いS
15スペックSが手に入ったため、
ハコ替えしたという。「180SX
は走ることを最優先してイ
ジってきたけど、S15はドレスア
ップも意識して仕上げていきた
い」ということだった。

ロケットバニー改エアロと モニターでリヤビューに自信アリ!



180SX用のリヤディフューザーは、デュアルテールマフラー
に合わせて取付位置を変更。中央部を持ち上げることで立体的
な形状へと変更されている。

スペック

不明フルデュアルマフラー ファントムリミテッド車高調
ワークエモーションCR極(F: 9.5J×18・R: 10.5J×18)
ナンカンNS2(F: 215/35-18・R: 245/40-18) ワンダ
ー・フロントバンパー/サイドステップ オリジン・ワイドフェン
ダー ロケットバニー・リヤディフューザー改 ほか



シルビア PS13

OWNER 香川利幸さん



リヤバルクヘッド部にベースを製作して市販のヘッドレ
ストモニターをリヤに装着。自然な装着ながら、後続車
やギャラリへのアピール用にピッタリの位置にマウン
トできて大満足。

こ ちらはリヤビューがとて
も特徴的な仕上がりにな
っているワンピエ。ロケットバ
ニーの180SX用リヤディフ
ューザーを加工して装着。さら
に、サイド部分をピンクに塗装
することでより特徴的なルック
スに仕上げています。さらに、リヤ
シート上部にヘッドレストモニ
ターを外向きに装着、魅せるリ
ヤビューを演出している。

全身作り込まれたスイフト!

ホイールもボディに合わせて黄×黒×赤でカラーリン
グ。左右のサイドステップ下には2本ずつマフラー出口
があるけど、これは…ダミーかな??



ラゲッジにはウーファーやモニタ
ーをインストール。室内も黄×黒
×赤で統一されている。



大きなワークスフェンダーやチンスポ、小径ホ
イールに引っ張りタイヤなどで仕立てら
れたラバン。アイラインで目つきもキリッとし
て変化している。リヤのワークスフェン
ダーはクォーターからドアまで達していてリヤ
ドアは開けない!!

街道レーサー軍団にラバン!?





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

よもやの事態に
意気消沈!?
そのまま搭載予定だった

エンジンが...



まさかのコレ、
問題未解決でした...



深大寺自動車
アベちゃん

問題点を放置したツケ!?
ヘッドの修正&加工に加え
“ブロックだいじょうぶ?”
という新たな疑念が発生!!

ボディも戻ってきて作業再会のアベちゃんのR復活プロジェクト、勢いのつてさぞかし進んだらうなと思ったら...何にも進んでない!?
というわけで、撮影当日、これまで進んでいなかったエンジンの問題点と向き合うことに。

エンジンに関しては、オイルパンをはぐって、メタルの類のチェック+αをしてOK、化粧直しで再搭載の予定だったんだ。

というのも、オーナー野瀬さんの記憶によると、エンジンは放置する前に組み直したばかりで、酷使もしていな

い。当初から始動時にカブリやすかったんで、その調整をしなくちゃなと思っていたが、そのまま車検が切れ10年放置という流れらしい。

というわけで、別段トラブルはないという前提で、各部を綺麗に化粧直しする中で問題勃発。

連載初期にも紹介したプラグ周辺の腐食を掃除しながら、プラグを外していったところ、3番シリンドラーのプラグがどうしても緩まず、最後は“ポキリ”。

そこでちよつと心が折れたアベちゃん、あとでどうにかしよう”と放置し、フロントまわりの新品パーツ(タイミングベルトやウォーターポンプ、アイドラーなどを調達しているうちに、プラグ問題の記憶は消去され、エンジン単体完成まで組み上げてしまった。

そして思い出した: “ヤベツ、プラグ問題解決してなかった”というわけで、その顛末が今回というわけ。

折れたプラグを抜くべく、上からタガネで回そうとしたら、悪あがきはしたんだけど結局ムリ。そこで、泣く泣く(予算がない中)ヘッドを外して燃焼室側から作業しようということに。

折れたプラグ問題を解決するッ!!

ヘッド上部から通常に緩めようとしても、緩む気配がまったくなかったという3番シリンダーのプラグ。試しに他のシリンダーにプラグを装着してプラグの先端面の高さを比較したところ、どうも傾斜し取り付けが浅いようす。つまり、プラグ装着時にナナメに無理やり締め込んだ可能性が高い。放置中の真冬にプラグ交換した時にやってしまったのか!? あれこれ悩んだが、最終的に加工屋さん(ナブレック)に依頼し、削り取ったプラグホルの補修などを行うことに。



硬くてまわらないのはなぜ??



センター削り打ち抜き!!



断念!!

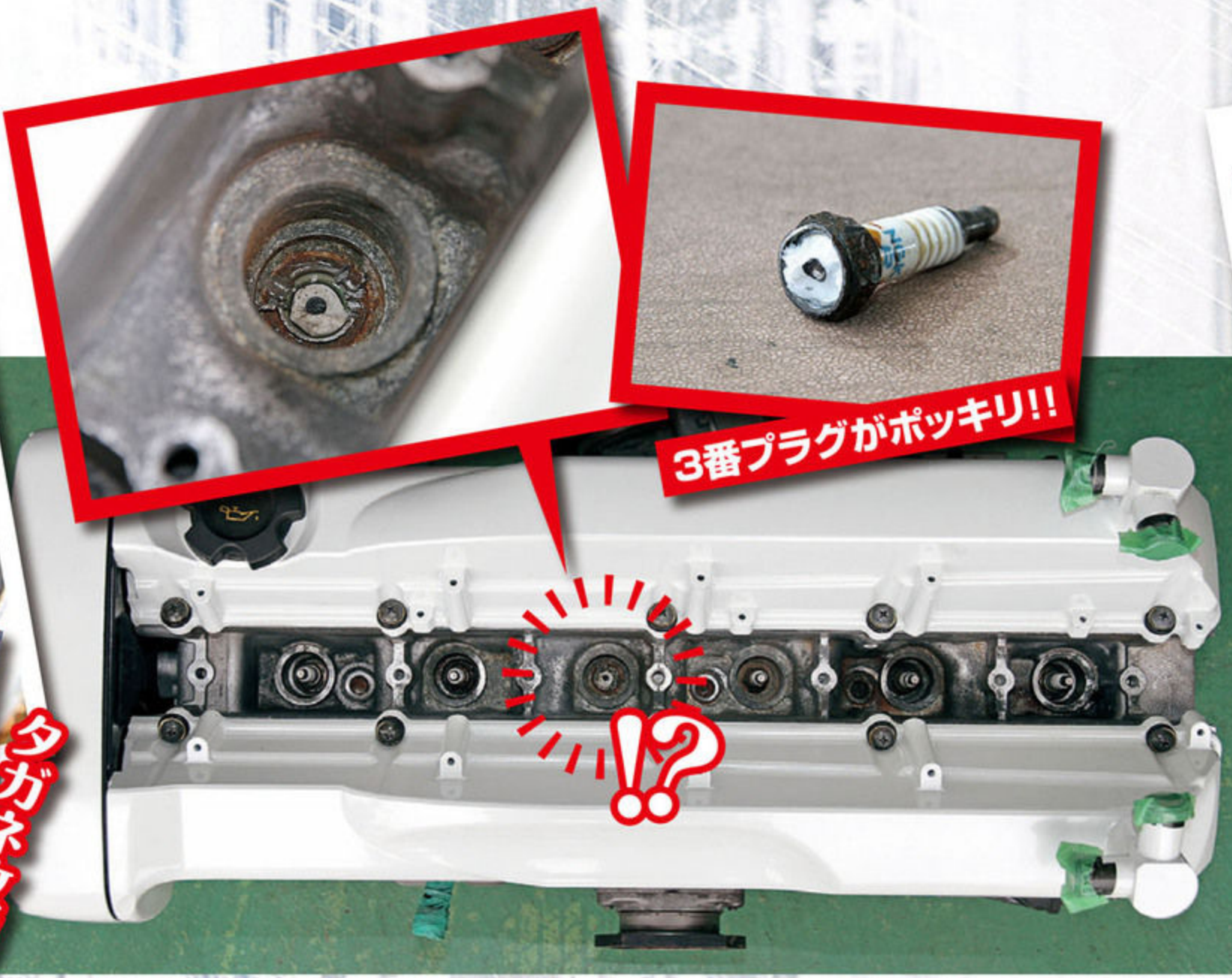
内燃機屋さん(涙)に依頼!!

タガネ攻撃!!



またイヤな発見!!

ヘッドボルトを抜いた瞬間、アベちゃん(?!?)の目が曇った。「本来、水にもオイルにも接触しないハズのヘッドボルトに、オイルと冷却水の混合ヘドロがついてマスう〜」と。まだ検証中だけど、よくあるブロックのクラック!? オーバーホールレベルなら問題ないというショップもある症状だが、このエンジンは600ps程度を発揮するT78仕様チューニングエンジン、目をつぶしてしまうわけにはいかないだろう…(と思いつつ今回は方針を保留)。

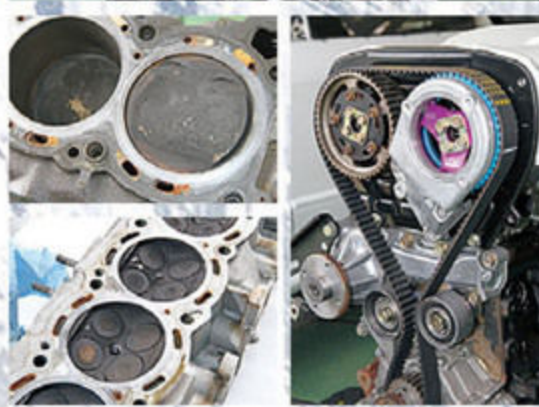


3番プラグがポッキリ!!

!!?

チェックしながらヘッドを分割!!

新品を組み付けたフロントまわりのパーツをバラし、これまで見てなかったカムや燃焼室の状態をチェック。しかし、その前、分解の行程でいかなものを見つけてしまった…気にせず信じて組むか、新規でエンジンを作るか? それとも中古エンジンをもう1機用意するか、只今オーナーと予算感まで含めて協議中



オマケ

その頃横にあるボディのほうは…

エンジンルームと室内もガラスコーティングス!!



後輩の磨き屋フジタくんが呼び出され(!?)、エンジンルームと室内、つまりパーツを装着すると手が入らなくなる場所の磨き作業。ピッカピカに仕上げたいという野瀬さんのオーダーに応じて、エンジンルーム・室内共にガラスコーティング仕上げにするという。コッチのほうはモチ、作業順調!!



あ〜あッ!!
こういう挫折心がキズついちゃうね。

アベちゃん

しょうがナイス!!
レストアに想定外はつきものですからね。

オーナー野瀬さん

To be continued...

でもタガネでまわそうとし…NG、ドリルでボルトナットを貫通させて上下からプラグを締め込んで回す作戦も…NG、最後はプラグ外周部の金属を削り落としてしまう作戦も試みたがまたまたNG。途中、エンジン加工屋さんに相談しながらいろいろ試したけれど、最終的には断念。

結局最終手段、ヘッドのダメージを最低限にしてドリルなどでプラグの残骸をヌキ落とすことに。この後、内燃機屋さんに依頼し、カラーを入れたりコイルを使ったりして修正することになる。

まあ、分解してみたところヘッドには組み直し時に面研をうけた形跡もなかったため、出費は増えちゃったけど結果オーライ、とオーナーの野瀬さんとも自分たちを納得させ、次の行程に進める決断だ。

しかしッ!! 実はブロック側にも不安を感じさせるポイントがあったことを、プラグ外しの作業が一段落して忘れていた二人なのでした…。

完全復活に向けてガンバレッ、アベちゃん&オーナー野瀬さん!!



三栄書房

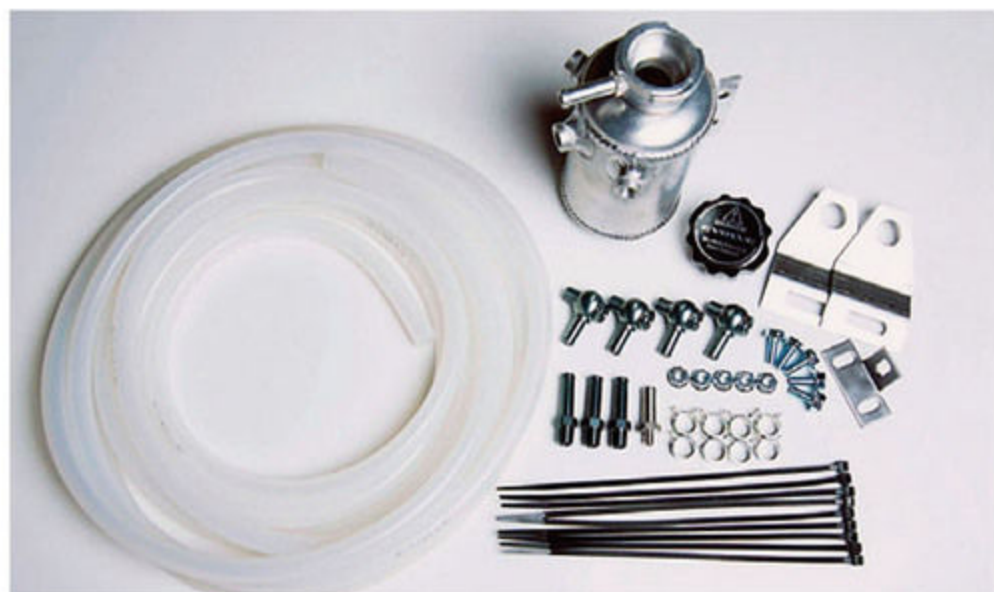
チューニングパーツの 付けて試して

パーツを付けてOPT2のページを作ろう!

モニター募集

サイドフロー式で冷却性能アップ!

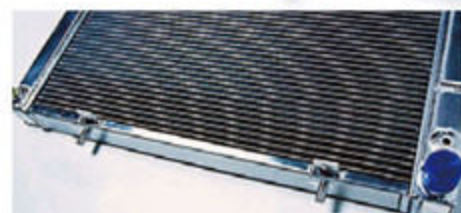
街乗りからレースまで対応するラジエター



シルビア用のラジエターエヴォルブ マルチフローシリーズにはエア抜き用のスワールタンクが付属する。冷却水内で発生した気泡が除去されるので冷却性能を高く維持することができる。

1名様

今回モニターを募集するのは、高い冷却性能を誇る、サイドフロー式のアルミラジエター。街乗りや渋滞中でも確実な冷却効果を発揮し、長時間のレースにも対応している。水温に不安を抱えているというユーザーは必見だ!



取付には多少の加工が必要となる車種も。シルビア用の場合は、ラジエターシュラウドの切削加工と、アッパーサポートへの穴開け加工が必要となる。



フルアルミ製のサイドフロー式コアを採用して冷却水の熱交換効率をアップ。厚みは40mmと薄くオーバーハングの軽量化にも効果を発揮する。シルビア用はダブルターン水流方式となる。

HPI

ラジエター EVOLVE Multi Flow Series

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

対応：86(ZN6)、シルビア/180SX(#PS13、S14/15)、スカイラインGT-R(BNR32、BCNR33、BNR34)

モニター商品：シルビア(#PS13、S14/15)用ラジエターエヴォルブ マルチフローシリーズ 1台分

軽さと冷えを
バランスさせた
ハイスpekラジエター!!

今年もいよいよ過酷な夏が目前に迫ってきている。夏が辛いのは人間だけではなくクルマも同じで、気温の上昇に合わせて冷却水温は上がってしまいがちだ。そこで、熱交換効率に優れる高性能ラジエターに交換する。とは、水温を適切に保ちオーバーヒートなどエンジンのトラブルを防ぐのに大きな効果を発揮してくれる。

今回のモニター商品は数多くのクーリングパーツを手がけるHPIのラジエターエヴォルブマルチフローシリーズだ。

冷却水をコアの横方向に流すマルチターン構造を採用することで、冷却水がラジエターを通過する時間を長く確保。同じコア面積でもより高い冷却性能を実現したモデルとなっている。

また、トップフロータイプと比べて長い熱交換時間が確保できる。省スペース性に優れた40mm厚のコアを採用しながらも、長時間全開走行を行うレースコースにも対応。

さらに、停車時でもカップリングファンで確実な冷却効果を発揮。街乗りでの渋滞やサーキット走行時のピットストップ中などでも、水温の上昇を防いでくれる。

今回はシルビア(#PS13、S14/15)オーナーのモニターを大募集。普段の通勤通学や高速を使った長距離移動、サーキットでのスポーツ走行など、様々な場面での効果をレポートしてほしいな!

応募締め切りは

6月30日!!

モニター方法

モニターに選ばれたひとには、商品が到着した日から1ヵ月以内に、写真といっしょにレポートを提出していただきます。さらに装着後3ヵ月たった時点で長期使用レポート(高解像度の写真付き)を、それぞれ2000文字程度にまとめてもらいます。その際、装着工程や装着状況、インプレッションを伝えられる写真を7枚以上添付していただくことが条件となります。また、キミがいっしょに写っている写真なども必ず撮影してください。(※装着作業は編集部内ガレージで行うことも可能です。編集部員のスケジュールがあえば夜間の作業も可能。事前にご相談ください。)

応募方法

左記を承諾したうえで、独自のモニター方法や、応募の意気込みをハガキもしくは手紙に書き(その内容が読者モニターを選ぶ際の判断基準となりますので重要です)、右記のアンケートにすべて答えて応募してください。車種と型式、携帯電話番号は、赤いボールペンでハッキリ書いてください。応募券等は不要です。

アンケート

- ①モニター希望商品名
- ②住所・氏名(ふりがな)・年齢・性別・職業
- ③キミの愛車の車名・年式・型式
- ④現在のクルマまでの車歴
- ⑤現在の愛車のチューニングスペックを細かく教えてください
- ⑥特に冷却系の仕様や、水温油温に関する悩みなどがあれば教えてください
- ⑦モニターに選出された場合の「キミ独自のチェック方法や意気込み」をなるべくたくさん書いてください

あて先

〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5 オプション2編集部
モニター募集「ラジエターエヴォルブ」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「ラジエターエヴォルブ」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

5組
10
名様

超高額スーパーカーによる
リアルカーアクションを見よ!



現在全国の映画館で大好評上
映中のニード・フォー・スピード
の鑑賞券を5組10名様にプレ
ゼント。ゲームの世界観と同じ
ように、ハイスピードでストリ
ートレースを繰り広げるスー
パーカーは大迫力! CGに頼
らずに製作されたというアク
ションシーンも必見だ!

※上映期間の都合上当選者が決まり
次第、9月号での当選者発表より前に
賞品を発送させていただきます。



映画ニード・フォー・スピード
全国共通特別鑑賞券

提供 ウォルト・ディズニー・ジャパン
<http://www.disney.jp>

JAPAN DRAG OPENING FESTIVAL
開催記念特製ステッカー

提供 ジャパンドラッグオープニングフェスティバル事務局 <http://dragfan.net>

ジャパンドラッグレースウェイ
お祭りイベントの熱気を
キミに!

5名様



ジャンルを超えたドラッガーや
ドラッグレースファンが集まり、
熱気にあふれるイベントとな
ったオープニングフェスティ
バルの特製ステッカー。スタ
ート信号をモチーフとしたデ
ザインは、クルマに貼ってお
けばドラッグファンなことを
強烈にアピールできるぞ!



Drift Angels
My generation
サイン入りCD

提供 ドリフトエンジェルス
<http://angels.upgarage.com>

2014年の
新曲CDを
直筆サイン入りで
プレゼント!

1名様

ドライブをもっと
楽しんでね♡

私たちの
新曲で

ドリエン
キャプテン
れいちゃん

ドリエン
副キャプテン
うーなん



D1GP会場など
などで大活躍中
のドリフトエン
ジェルスから、最新
楽曲『My gene
ration』の直筆
サイン入りCDを
プレゼント。さら
にかわいく、力強
く進化したドリ
エンのオリジナ
ル曲は、ドライブ
でのヘビロテま
ちがいナシ!

魅力的なパーツから非売品



Attack 関西DVD

提供 Attack <http://attack.smack-one.com>



セントラルサーキットを駆ける アタックマシンの勇姿と インカー映像!

3名様

遠征組とそれを迎え撃つ地元関西勢が激しいタイムアタックバトルを展開したアタック関西。参加マシンのインカー映像や走行風景、ドライバーへのインタビューなどが収録されたDVDを3名様にプレゼント。大迫力のインカー映像は見ているだけで手に汗を握るし、コース攻略のヒントになる!

会場で参加者のみに配られた
レアものタオル&ステッカー!



G-corporation 第2回S15ミーティング 限定スポーツタオル&ステッカーセット

タオルカラー: ピンク/ブルー/イエロー/グリーン/ホワイト
提供 ジーコーポレーション ☎047-457-0001 <http://www.g-corporation.co.jp>

5名様

第2回S15ミーティングの会場で、参加者に1枚ずつ配布された限定スポーツタオルとステッカーのセット。当日の現地でしか手に入れることができなかったアイテムなので、レア度はかなり高い!? タオルは5色をそれぞれ1名様ずつにプレゼント!



ウィズ G SLOT スロットカーズジャパン GT500シリーズ

種類: 宝山トムスSC430/ZENTセルモSC430

提供 レーシングパラダイス ☎042-788-3900 <http://www.racingparadise.jp>

各2名様

OPT2とともに持参すれば レーシングパラダイスで 走行サービスも!

専用の溝がついたコース上を走らせるモデルカーが「スロットカー」。こちらのシリーズは1/32スケールでGT500マシンを精密に再現、観賞用モデルカーとしても通用するクオリティとなっている。さらにOPT2と当選したマシンをレーシングパラダイスに持参すると、無料の体験走行などサービスを提供してくれるぞ!



レーシングパラダイス
東京都町田市小川1704-1
レーシングパラダイスでは、1/32用、1/24用のほかに本格的なドラッグコースも設置。初心者でも1時間1500円でレンタカーを借りてスロットカーを体験することができる!

応募の決まり

どちらも締め切りは

6月30日編集部必着!!

インターネット応募の場合

- ① 応募サイトはコチラ
http://www.pitnavi.com/opt2_present.html
- ② 画面の指示に従って、必要事項を入力。これで応募は完了。
※応募のチャンスはひとり1回限り。
※ハガキでもインターネットでも当選確率は変わりません。
※応募券は必要ありません。
※携帯電話からの応募はできません

ハガキの場合

ハガキの裏側に下記の内容を順番に書いて投函してね。記入漏れや締め切り後に到着したハガキは抽選の対象外になるよ。

- ① 赤いボールペンで希望の商品番号&商品名を記入
- ② 黒いペンで住所、氏名、年齢、☎、Eメールアドレス、職業を記入
- ③ 愛車名・型式・年式・グレードを記入(正確に!)

アンケート

1. 愛車でイチパンのチューニングポイントは?
2. プレゼントで今後取り扱ってほしいパーツはなに?

《宛先》

〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5
オプション2編集部 『OPT2 7月号プレゼントコーナー』係
当選者はOPT2・2014年9月号のスパイアウト倶楽部&インターネット応募サイト上(2014年8月10日~2014年9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。



7 オプショント

2014年6月11日発売(毎月1回11日発売) 第23巻第7号通巻293号 1992年6月2日 第3種郵便物認可 受注センター
発行人 鈴木賢志 発行 株式会社三栄書房 〒160-8547 東京都新宿区本塩町19-5 03-5336-9511
編集人 加地伸康 編集 株式会社アイズクラブ 〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5 03-3522-6670
04-8988-6011

2012.12.12(木) 14時 JAPAN DRIVE RACING

12/12

12/12

12/12

OPENING



SILVIA
S15

12.12

12/12

