

最新装備投入の旧車ワールド・エボリューションQ スペシャル!!

「OPTION2 8月号」 2014年7月11日発売(毎月1回11日発売) 第23巻第8号 通巻294号 1992年6月2日 第3種郵便物認可

公認取得でついに完結!?

SCOOTの4ローターRX-7

ハコスカもZも  
快走・快通!!

# OPTION2

EXCITING  
CAR MAGAZINE



シルビアに注目  
巖流塾  
IMPACT走行会!!

若手チューナーの本音  
やんこら

MACHINE CHECK!!

なにわの  
HONDA改

歴代モデルの  
最新チューンドから  
最強メンテ術まで!!

ロータリー

# RE-tune

## 最前線

オプティム

08

AUG.2014





このイベントで感じたのが「女のコが多い! しかも美女揃い!!!」ってこと。やはり「速いクルマに乗ってる男はモテる」のか!?



「タイムを競う」というよりも「いっしょに走ってるヤツに負けない!」という空気がヒシヒシと伝わってきたフリー走行。このほか、ベストタイムや車種によってクラス分けして模擬レースなども開催された。そんなイベントのようすを集約したダイジェストムービーをOPT2ブログにアップする(予定)。掲載は、OPT2の発売よりちょっと遅れちゃうかもしれないのでご了承を!!



“負けてられない!!!”  
漢の本気バトルで  
VTECサウンドが鳴り響く!!



関西の走り屋文化を象徴するもののひとつが、大阪環状チームの存在。走り屋の黎明期から多くのチームが作られ競い合っていたが、この日、モーターランド鈴鹿に集まったチーム『ローブレイク』は、老舗チームのひとつに数えられる集団で、なんと今年で結成30周年をむかえ、それを記念した走行会を開催することになったのだという。



# LAW BREAK 30<sup>th</sup> ANNIVERSARY MEETING

速さを極めるべく仕上げた本格的なチューニングカーまで、多種多様なVTEC搭載マシンを中心にパドックが埋め尽くされた。

環状チームとは言っても、時代の流れもあって今や走るステージをサーキットに移しているメンバーも多く、今回の30周年イベントも大人の走り屋として、正々堂々とバトルできるサーキットが選ばれたというわけだ。

とはいっても、大阪環状や周辺の峠をホームコースに育った走り屋たちもまだまだ多く、その走りは気合が入りまくり。とにかく踏みつぷりやコーナーへのツッコミはハンパない!

しかも、狭いコースの中で抜きつ抜かれつを繰り返し、走行会の内容は火花バッチバチのガチバトル状態で目が離せない!!

当日は、暑いぐらいの1日だったに





環状チーム結成30周年記念走行会!!

# これがナニワの走り屋のサーキットミニデイングじゃ!!

もかわらず、上位陣のタイムはクラス別レコードタイムにあと一步まで迫るなど、気合いだけでなく、その腕前もダテではないことを証明する結果となっていたぞ。

そのほかにも、ドリフトデモランやバイクパフォーマンス走行、Kトラパレードランなど、終始エンジンサウンドやスキル音が鳴り響く、賑やかな記念イベントだった。

というわけで、参加車両の注目マシンの紹介は149ページからのコーナーに続くんで合わせて見てちょうだいネ!!



歴代シビック、CR-X、インテグラ、S2000など環状出身チームらしく会場内はホンダ車のオンパレード! 駐車場もバドックに入りきらなかったマシンやギャラリーの愛車などで埋め尽くされていた。



## 旧車もバイクもドリ車もKトラも! 貸し切りサーキットで大規模集会



今年からD1ストリートリーガルに復帰した中村直樹選手も、チーム「Pinkstyle」を率いてドリフトデモランを披露。ビタビタの団体ドリフトなどでエントラントの視線を釘付けにしていた。

コールを切り、ウィリーやタンデム走行をしながらサーキットコースを流す単車集団。その多くはローブレイクと交流の深い「ノーグッドレーシング」のメンバーやOBだ。レース終了後にはカート大会も開催された。

ワークスフェンダー仕様のフェアレディZや、レーシングスタイルのインポートカーなど、ホンダ車以外のクルマもチラホラ。Kカーカスタムで有名な京都府の「ハロースペシャル」などもブース出展。パレードランのほか、みごとなKトラドリフトを披露していた。





# 2冠達成の 国内最速チューニングカー 最高の状態で 世界に挑む!!



マシンを製作、メンテナンスしているトップフューエルのスタッフ。今年こそはという思いに燃えている!!

チーム一丸で  
目指すは  
世界の頂点やで!!

チューニングカー世界最速を決定する祭典、WTACに昨年、一昨年と参戦したトップフューエルのS2000 RR号。舞台となるオーストラリアのイースタンクリークでのベストタイムは1分28秒866、頂点に最も近いFRと期待されながらも、初年度はミツシヨ、2年目は制御系が原因の工

ンジンブローと、トラブルに見舞われ続け2年連続で5位のポジションに甘んじた。

2年連続で屈辱を味わった理由のひとつは、走り込みの不足。毎年、アップデート作業に追われ、シェイクダウン程度のテストしか行うことができず、初期トラブルやNGポイントを出し切れず本番に向かうこととなっていたからだ。

しかし、昨年の帰還後の13・14シーズンは積極的にテストやイベントでのテスト、アタックを重ねた。

「世界最速を狙うには、日本最速であることが最低条件」と、平野代表とスタッフは、自らに厳しい課題と目標を課してのリベンジを帰国と同時に開始したのだ。

そして、その結果は富士で1分40秒195、鈴鹿で2分2秒865というチューニングカー最速タイムを樹立した。

また、走行を重ねたことで各部の煮詰めも一気に進み、現在ではまったく不安要素無くアタックが重ねられるマシンに仕上がっているという。

そして今、WTACに向かう前に最後の全バラチェックと、仕上げのアップデートを行っているところ。

最後の改良ポイントは、アタックを

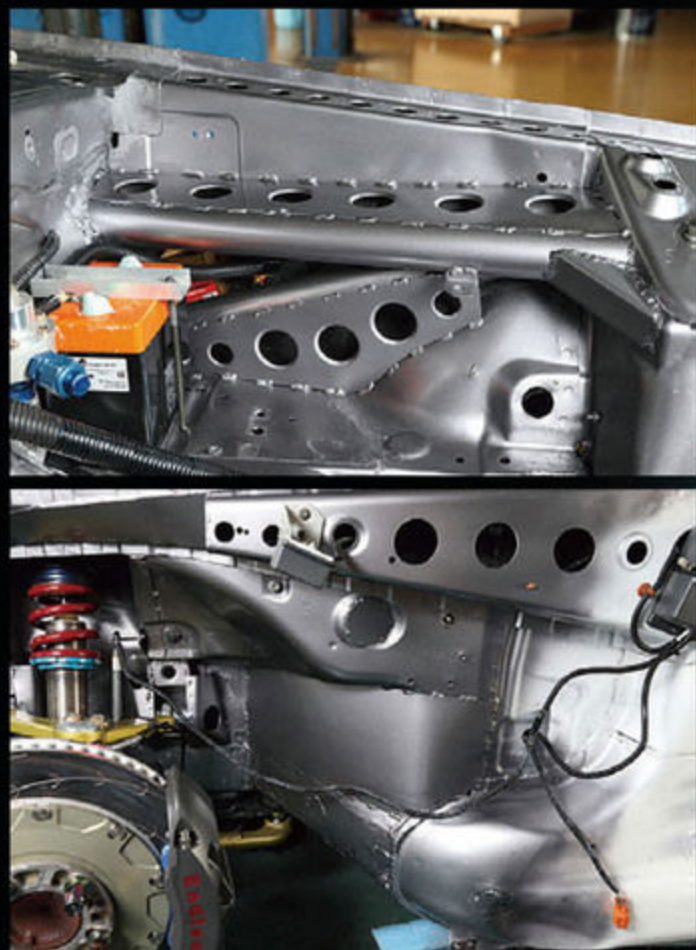


トップフューエル  
平野代表



# WTAC 2014

## フロントセクションの 剛性アップ

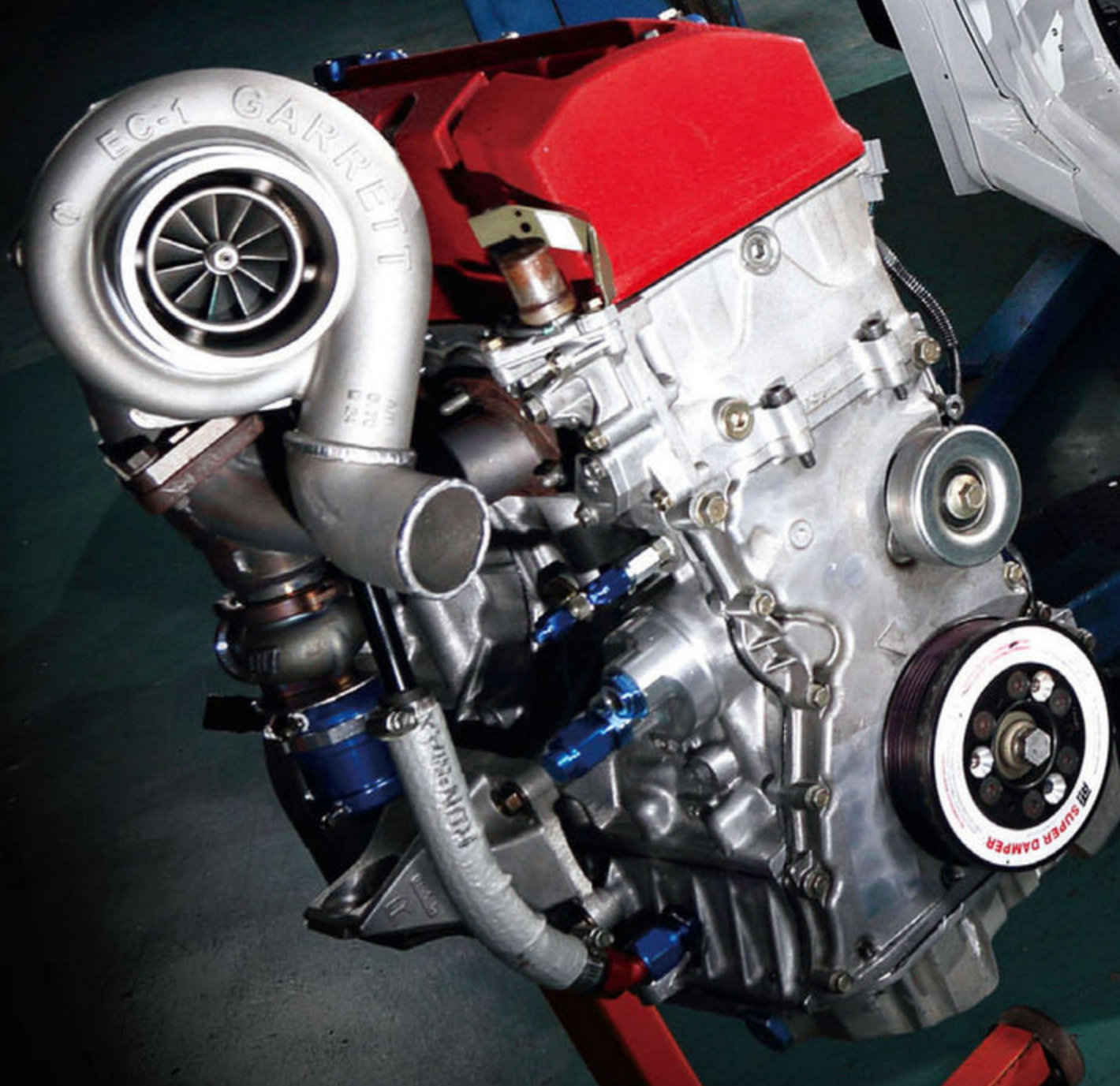


極限域でのフロントのヨレを解消するべく、バルクヘッドを貫通させている2本のパイプにそれぞれガセットプレートを溶接。タイヤハウス後方の開口部にもボディ剛性を引き上げるため、スチールプレートを追加。このプレートは、タイヤハウス内の内圧をスムーズに抜き、フロントリフトを抑制する空力的な役割も担っている



## 超大な ダウンフォースに 対応するスプリング

前後とも自由長が100mmという、超ショートスプリングを使用。スプリングレートはフロント26kg/mm、リア32kg/mm。強大なダウンフォースで地面に押さえつけるため、ハイレート化が進んでいる。アンダーフロアの空気を安定させるため、ピッチングやロールも抑え、最低限の姿勢変化で走らせることが重要となる。



## 執念の 軽量化も進める

ただでさえ軽い無限のドライカーボン製ハードトップを容赦なく切り刻む。接着剤の重量が結構あったため、実は1.5kgの軽量化に貢献。さらにポリカーボネートのウインドウをカーボンパネルに置き換え、ヒンジの軽量加工なども実施し、15kgだったハードトップが8kgにまでウェイトダウンされた。

## 本番用エンジンは2機用意



最速タイムを樹立したものとほぼ同スペックのスペアエンジンをスペアとして製作中。CP社のピストン、クロー社のクランク&コンロッドを組み込み、ボア87.5mm×ストローク97.0mmとした2.35ℓ仕様だ。組み合わせるタービンは、ギャレットのGTX3582R。パワーはもちろんだが、トルク志向を強めたタービンチョイスで、775.3ps、81.1kgmを絞り出す。

担当しているNOB谷口からの「フロントに少しタワミを感じる」との指摘に応じたもの。  
超大なダウンフォースでタイヤの耐荷重が限界に達していることも一因と考えられるが、ボディ側の剛性向上で補うこともできそうとの見解からだ。補強による重量増を嫌い、軽量化も並行して進めている。  
もちろん、昨年の教訓を活かし、今年は本番用と同仕様のスペアエンジンをイースタンクリークに持ち込む予定。ターゲットタイムはFR最速となる1分26秒台、ホントの気持ちは、駆動方式などに捕らわれず世界最速の称号を手中に収めることだ!!





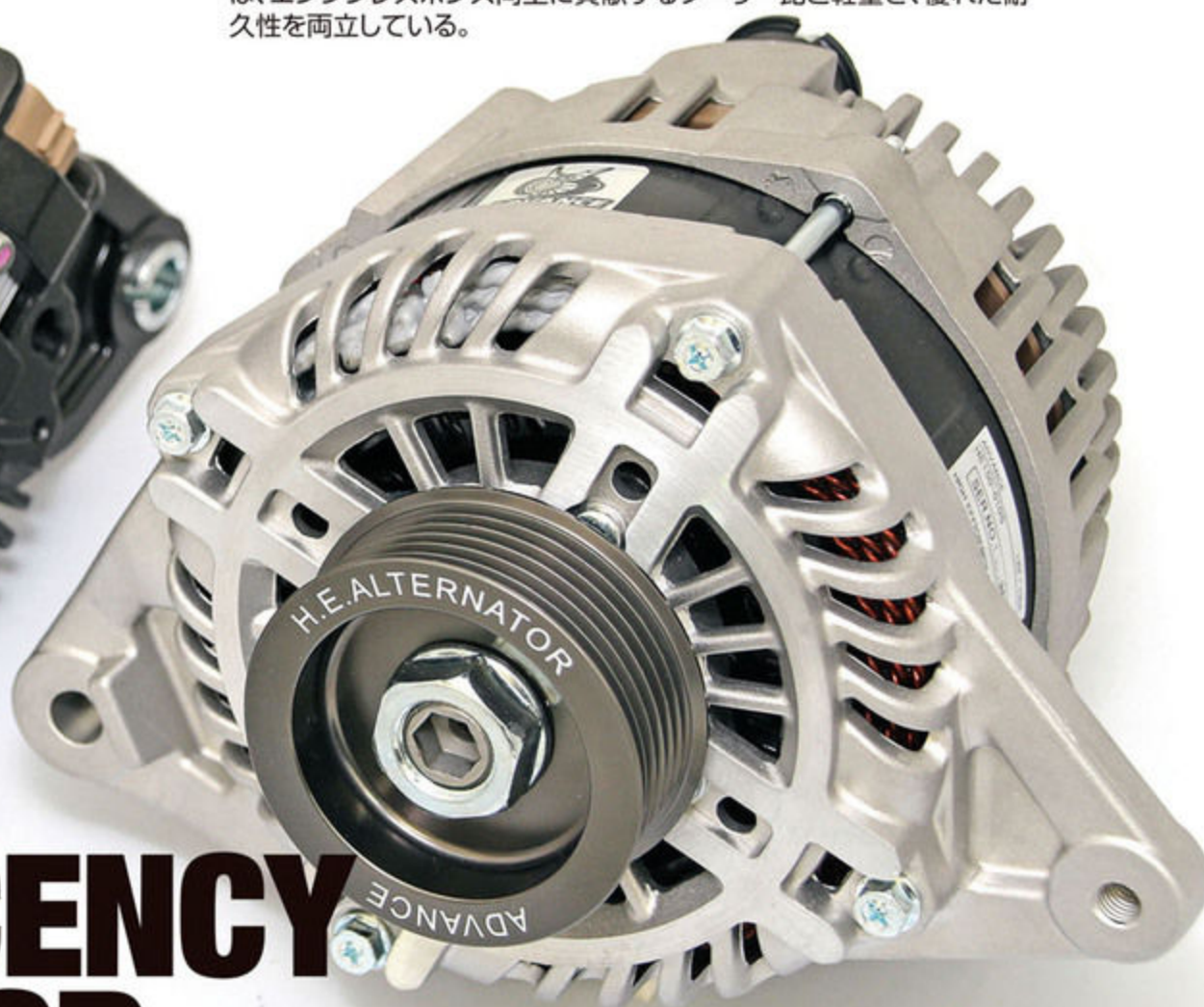
三栄書房



高効率・高出力・低抵抗  
最新ステーターコイル採用で  
さらに進化したオルタネーターが新登場！



新型86などに採用されている純正オルタネーターの最新技術を、オリジナルの車種専用設計ケースに組み込んだ『ハイエフェンシーオルタネーター』。130Aタイプと150Aタイプが用意されていて、ケースの色もシルバーとブラックから選択可能。超超ジュラルミン製プーリーは、エンジンレスポンス向上に貢献するプーリー比と軽量化、優れた耐久性を両立している。



## ADVANCE HIGH EFFICIENCY ALTERNATOR

価格：150A(シルバー)9万円/150A(ブラック)9万3000円  
130A(シルバー)7万2500円/130A(ブラック)7万5500円

対応車種：CN9A/CP9A/CT9A/CT9W/R33/R34/WC34/GC#/GF#/GD#/GG#/GE#/GH#/GR#/GV#/BD#/BG#/BE#/BH#/BL#/BP#/SF#/SG# ほか

問 アドバンス ☎043-216-2702 <http://www.alternator.jp>

### 品質への自信の現れ!! 安心の3年/6万km保証

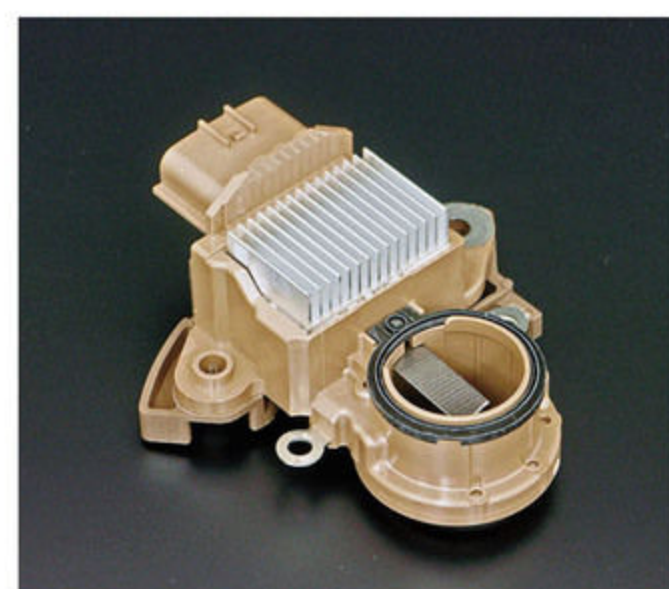
数年前に登場し、爆発的ヒット商品となった『ブラックオルタネーター』。高効率化によってパワーアップや燃費向上に貢献し、地味な存在のオルタネーターにスポットライトを当てた画期的アイテムだ。

そのブラックオルタネーターを生み出したアドバンスから、さらに効率アップや品質向上を実現した新製品が登場。それが『ハイエフェンシーオルタネーター』だ。『エフェンシー』は『能率』『効率』という意味で、名前の通りその効率はさらに約15%アップを実現しているという。

効率が高いということは少ない駆動力で発電ができる、つまりエンジンパワーのロスが減らし、出力や燃費の向上につながるというわけだ。

「ブラックオルタネーターは、いち部車種で部品の耐熱性に関するトラブルが発生し、お客

美しく3層に整列した三菱製の新型コイル「9G」。低抵抗、高効率が特徴で低速時から安定した出力を確保することが可能。ちなみに純正オルタネーターと効率を比較すると、ブラックオルタネーターが約10%アップ、ハイエフェンシーオルタネーターは15%アップするという。



現行の三菱、スバル、日産車などで純正採用されている三菱製「Cレギュレーター」を使用。ヒートシンクを大型化するなど冷却性能も向上させているという。耐熱性や耐久性を向上させたことで、これまでの2年保証から、3年もしくは6万kmへと保証期間も延長された。

様にご迷惑をおかけしてしまいました。製品回収や該当部品の無償交換は現在も行っています。この経験を踏まえて開発したハイエフェンシーオルタネーターは、ケースとプーリー以外は純正同等部品を使用することで、品質をさらに向上、不安を払拭しました」とアドバンス代表の尾崎さん。

重量や価格面などブラックオルタネーターのほうが優れている点もあるため、しばらくは併売予定とのことだけど、効率はハイエフェンシーオルタネーターのほうが上で絶対の自信を持っているという。

現在はランエボやスカイライン、インプレッサやレガシィなどに対応していて、今後はRX-7用やRX-8用などラインアップも順次追加していく予定だという。

消耗部品のひとつでもあるオルタネーター。メンテナンス時に交換するなら、効率アップや軽量化をもたらしてくれるチューニングパーツを使ってみるのがオススメだ。





三栄書房



## OPTION2 特別編集 1JZ/2JZ テクニカルハンドブック&DVD 鋭意製作中!! 7月26日発売(予定)



普段はなかなか目にするのでできないエンジンベンチテストの様子をはじめ、パーツメーカーの開発現場に完全密着。また、この本のためにノーマルから製作した車両や、ハイチューンなマシンのドリフト、ドラッグ、タイムアタックシーンなども披露。文字だけでは伝えられないサウンドや動きを、付録DVDでタップリと味わってもらいたい。



入門チューン&メンテナンスから最新マシンメイクまで完全網羅!!

ツアラーV、スープラ、ソアラand MORE!!  
作業手順からマシンサンプルまで  
資料要素も満載の完全永久保存版

手頃でしようぶな1JZと、国内はもとより海外でも大人気のチューニングベース2JZ。

そんなトヨタが生み出した最高傑JZエンジンの魅力を、タップリ濃縮してお届けする『1JZ/2JZテクニカルハンドブック&DVD』。

その内容はというと、フルチューンの2JZを搭載した各カテゴリのトップランカー&マシンをはじめ、最旬チューニング情報を完全網羅。

また、メンテナンス術やウィークポイント解説、チューニングパーツ装着手順の紹介など初心者・中級者のための記事も充実。

ツアラーVなどの1JZエンジン搭載車に乗っていて、DIYやチューニングに興味を持ち始めたというひとたちに、ぜひ読んで欲しい内容が盛りだくさんとなっている。

さらに、付録DVDも『おまけ』の領域を完全に逸脱。数年単位で撮り貯めてきた未公開ネタをズチ込むなど、ほかではゼッタイにマネできないと自負する内容の濃さ!!

ちなみに自慢じゃないけど、1年ほど前に発売した同シリーズ『シルビア/180SX テクニカルハンドブック&DVD』はすでに完全売り切れ状態

ドリフト、ドラッグレース、タイムアタックの各カテゴリで活躍する3人のドライバーとそのマシンメイクに注目。また、1.5J仕様やAT改MT換装などの人気メニューについても詳しく紹介するぞ!!

で、中古品が超プレミア価格で取引されているほどの人気っぷり。今回もそれに負けないOPT2編集部製作ならではの内容の濃さ、製作予算を完全にブッチぎる勢いで全力製作中なので、本屋さんで見かけたら、ぜひ手にとってレジに向かってちょうだいね!!

主なコンテンツ(予定) ▶▶▶

### BOOK

入門チューニングパーツ取り付けDIYガイド  
JZメンテナンス&ウィークポイントチェック  
チューニング解説&パーツ開発の裏側@東名パワード  
定番仕様のパワーをシャシダイで徹底比較!  
超マニアック! 1JZ&2JZ構成部品図鑑  
匠の技!! 1.5JZエンジンの組み立て行程  
最高峰2JZ改3.4Lエンジンの実力  
スーパーチャージャー化の魅力に迫る  
最旬チューン&パーツセレクション  
プロショップ発JZチューニングバリエーション

### DVD

エンジンベンチ、シャシダイ...パーツ開発の現場に迫る  
JZマシンを駆るトップドライバー3傑の愛車  
湾岸349km/h!! フレンズJZX110分解チェック  
Gコーポレーション発ノーマルからのチェイサー育成日記  
いよいよ完結!? カジ編スープラ製作記

などなど100分オーバーを予定!!



マフラー、エアクリーナー、ラジエター、車高調などの入門チューニングパーツ取り付け作業手順も詳しく紹介。また、メンテナンスに役立つウィークポイント紹介や、定番チューンのパワーチェック比較などもあり。これを参考にしながらDIYに挑戦するもよし、整備やチューニングの計画を練るもよしと、役に立つこと間違いナシ!





三栄書房



## 特集

12 最新チューンド&amp;最強メンテ術を一挙公開!!

RE-tune  
最前線

65 最新技術で蘇った絶版名車たち

## EVOLUTION Q

48 公認取得でついに完結!? 注目企画  
SCOOT作4ローターRX-778 セントラル  
ラジアルチャレンジ2014 Rd.1&2149 関西流HONDA改  
@LAW BREAK 30th ANNIVERSARY MEETING

## SERIES

62 10年放置の  
チューンドR  
復活プロジェクトBNR32 GT-R  
RESTORATION  
REPORT

84 OPT2 HOBBY FLASH!!

@レーシングパラダイス町田

86 厳流塾 2014 Rd.2

IMPACT走行会 × AUTO POLIS

## 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ヨー奮戦記

58 目指せ! 世界最速 アンダー鈴木木のやりすぎDIY講座

60 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 RE AMEMIYA×RX-7 [FD3S]

92 スピニアウト倶楽部

105 サンデーレースカレンダー

111 NEW PARTS GALLERY 2014

123 NEWS&amp;インフォメーション

128 モニター報告

142 OPT2注目! PRO SHOPガイド

~ZESTY BNR34~

~GARAGE D-LIKE JZA80~

~CAR KOUBOU JZX100~

~Garage VANNA JZX110W~

~HI-TEQ PERFORMANCE BNR32~

~KAZAMA AUTO SERVICE JZX100~

157 モニター募集

158 読者プレゼント

## EXEDY CUP OPT2セントラルお遊び耐久Rd.2

優勝賞金30万円の  
お祭りイベント併催!!エントリー  
受付中♡

OPT2お遊び耐久Rd.2は真夏の3時間耐久レース! また、子供から大人まで、カップルからファミリーまで一緒に楽しめる巨大イベント『鉄人耐久2014』を併催。『原チャリ90分耐久レース』や『ママチャリ100マイル耐久レース』などの総合ポイント制で、優勝チームには賞金プレゼント! OPT2耐久レースは8月17日(日)に開催、鉄人耐久2014参加者には8月16日(土)に追加で予選と練習走行枠が用意されるぞ。

8月17日(日)  
開催!!① サイドポンツーン ☎079-235-3790 <http://www.sidepontoon.co.jp>OPTION<sup>2</sup>

オプション2 8月号

発売: 2014年7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&amp;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 石川大輔

正松本 宏

堀 芳仁

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

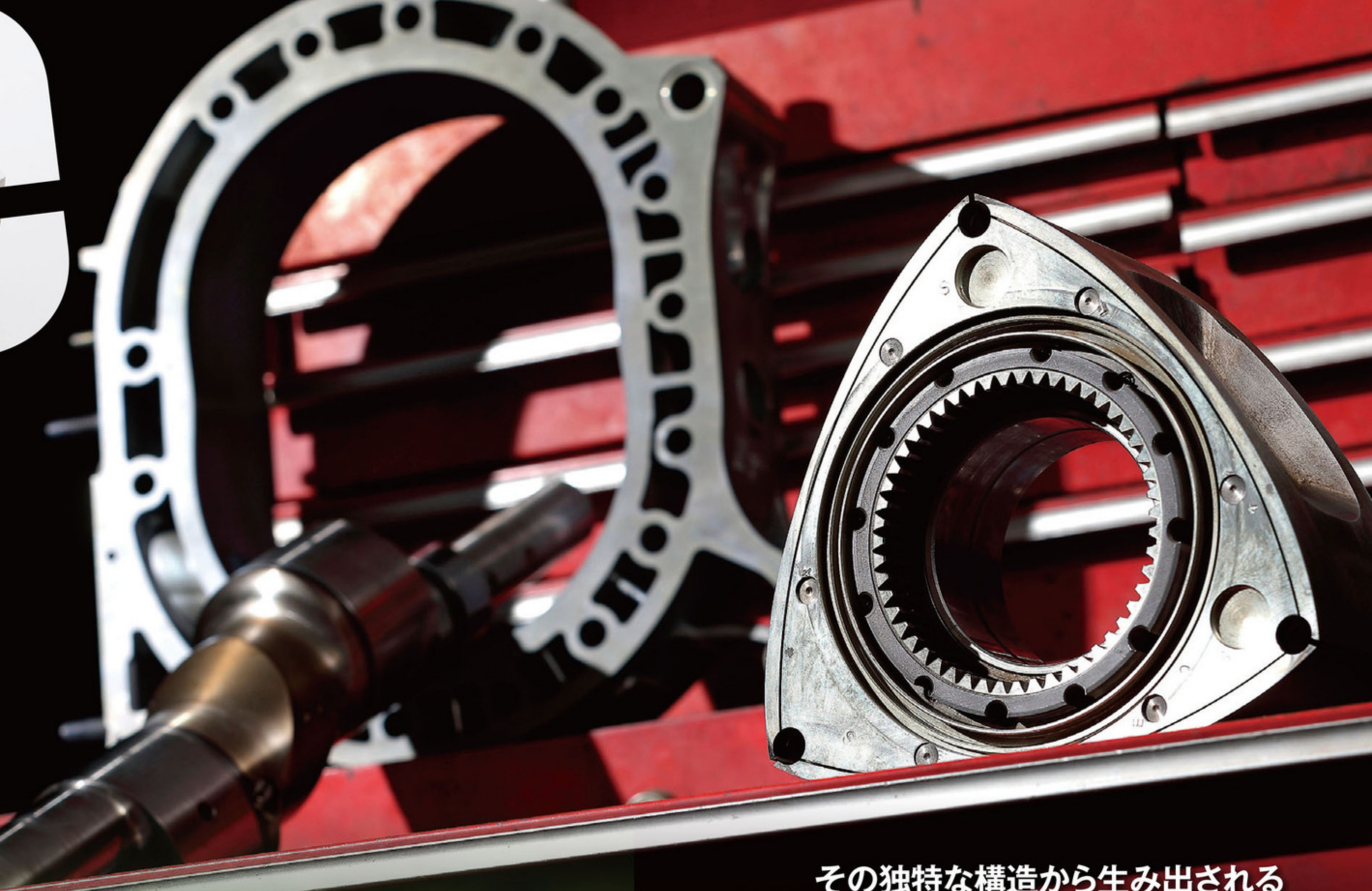
表紙撮影 金子信敏

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。

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。





その独特な構造から生み出される  
スムーズな回転力や官能的なサウンドで、  
多くのファンを魅了してきたロータリーエンジン。  
2012年にRX-8の発売終了にともない系譜が途絶えた後も、  
その魅力にとりつかれたチューナーやファンたちの手によって、  
チューニング技術はしっかりと進化を続けている。

今月号では、そんなロータリーエンジンの  
最新チューニング事情からメンテナンス方法、  
あらゆるステージで活躍する  
最先端のマシンメイクなどを大特集!!

# ロータリー 最新のチューニング

そして、メカニズムとその搭載マシンに迫る!!





ロータリー

# 取前線

WE LOVE  
ROTARY  
ENGINE!!







#### SPECIFICATION

13B-REW改(約420ps) HKS-TO  
4Z/エアクリナー アベックス・パワ  
ーFC リード・エキマニ/マフラー H  
PIインタークーラー/ラジエター ORC  
クラッチ クスコLSD(RS) オリジナ  
ル車高調(試作) プロジェクトミュー  
リヤローター/キャリパー ワークエモ  
ーションCR極 プロセスR1R(F)  
ハンコックRS-3(R) BNスポーツ・フ  
ルエアロ プリッド・シート サイトウロ  
ールケージ・ロールケージ デフィー追加  
メーター ほか

代表の北川さんの愛機である1号機は「学ドリ」の賞典としてドライバ  
ー&参戦権を手に入れた大金選手がドライブ。最大ブースト圧1.1kg/  
cm<sup>2</sup>時に約420psを発揮するTO4Zタービン仕様で、今村号よりも高  
回転域でパワーを発揮するエンジン特性となっている。

# 魅惑の ロータリー チューンド

スタイル&  
ステージ自由自在!!

ストリートやサーキットでの競技など、それぞれのカテ  
ゴリーで活躍、注目されるロータリーマシンたちを紹介。  
エンジンからシャシーにいたるまで、作り手や乗り  
手の拘りがギッシリ詰まったマシンにはキミのチューニ  
ング計画へのヒントも満載だ。



リードのオリジナル車高調を装着し、サトルワ  
ークス製ナックルで切れ角アップ。キャスター  
角変更やワイドトレッド化など、今村号と同様  
の足まわりセッティングが施される。トラクシ  
ョンアップのためフロント側フレームに当て板  
補強なども実施。先日開催された本庄大会で  
単走2位と好成績を収めている。

ベース車販売から  
セッティングまで  
お任せください!

ロータリー好きが高じて、中古車販売からチュ  
ーニングまで手がけるようになった北川さん。  
海外出店やチューニングエンジンの販売など、  
今後の計画ももりだくさん。先日導入したダイ  
ナパックが稼働し始めたので、パワーチェック  
やセッティングの依頼も大歓迎とのことだ。



カーショップ  
リード  
北川さん

For  
DRIFT  
COMPETITION

## CarShop LEAD RX-8[FD3S]

〒 048-724-0770 http://www.leadcars.com

高回転志向の  
TO4Zタービン仕様と  
低回転から使える  
クロスポート+TD07仕様  
『チームマッドフェイス』として、積極  
的に国内外のドリフトイベントや大  
会に参加、好成績を収め続けている  
埼玉県のカーショップリード。

代表の北川さんがFD3S乗りと  
いうこともあって、お客さんはロータ  
リー車の比率が高く、大会参戦車両  
にもFD3Sを選択している。

しかし、低速トルクが少ないロータ  
リーエンジンを搭載し、フロントタイ  
ヤの切れ角も少ないFD3Sは、決し  
てドリフトマシンとして素性が良いと  
は言えない。

だからこそ、ハイレベルなドリフトマ  
シンに仕上げるために、多くの技術  
を投入しているという。

北川さんにメイキングのポイント  
を聞いてみると「いちばん重要なのは  
足まわりですね。トレッド幅を広げ、  
さらにキャスター角も付けるなどし  
ながら、グリップ性能を崩して多少  
ダルい特性に変更することがポイン  
トです」とのこと。

実際、ドリフトマッスルで走らせてい  
る2台の足まわりセッティングは、ほ  
んど共通。オリジナル車高調やア  
ーム類も完成して販売を開始するな  
ど、そのノウハウはすでに確立されつ  
つあるという。

そして現在は、あえて異なる特性  
のエンジンを搭載し、セッティングの  
煮詰め方を試している  
んだとか。

こうして実戦の場で  
鍛え上げられた技術  
やノウハウは、当然な  
がらユーザーのマシンに  
もフィードバックされて  
いるぞ。

# 積する





ウエストゲート大気解放はレギュレーションによりNGなので、排気管へと戻している。また、触媒の装着も義務付けられているので、マフラー出口付近に装着する。デフやドライブシャフト、燃料タンクに近い部分は熱対策としてハンデージを巻いている。



オーバーラップを広めにとったクロスポート仕様のハウジングに、高圧縮ローター(9.7:1)や3ピースアベックスシールを組み込み、低回転域のレスポンスを重視したエンジンに仕上げられている。TD07-25Gタービンを装着。最大ブースト圧1.0kg/cm時に480psを発揮、HPI製ニューボルトで失火対策もバッチリ、セッティングはパワーFCで実施する。



スーパーナウ製カラーを挟み込んでフロントロアアームを前方にズラし、キャスト角を変更。ホイールベースを伸ばすことで走行安定性をアップさせている。リヤメンバーは補強され、オリジナルアイテムの強化PPF(1万9800円)やフルピロ仕様のアーム類も装着。

パワーに対して純正5速ミッションは限界ギリギリのラインだという。コンソールの横にあるバルブは、前後の効きを調整するプレーキバランサーだ。



#### SPECIFICATION

13B-REW改クロスポート仕様(約480ps) 高圧縮ローター トラストTD07-25G/エアクリナー アベックス・パワーFC リード・エキマニ/マフラー HPIインタークーラー/ラジエーター OR Cクラッチ クスコLSD(RS) リード・オリジナル車高調 ワークXSA04C プロセスR1R(F:245/40-18) ハンコックRS-3(R:265/35-18) BNスポーツ・フルエアロ ブリッドシート サイトウロールケージ・ロールケージ デフイー追加メーター ほか



スーパーマッスルクラスでシリーズランキング上位をキープするドリフト侍こと今村選手のFD3S。BNスポーツ製ワイドボディキットを装着し、トレッド幅を拡大、フロント245/40-18、リヤ265/30-18のタイヤを履かせる。フロントバンパーの左右ダクト内にはコーヨー製オイルクーラーを装着。



# 仕様違いの2台で大会に参戦! ドリフトメイクのノウハウを蓄





フロントはブレンボのキャリパーで強化し、リヤはローター系のみ大型化している。サーキット走行を前提としているため、可動部はフルピロ化されている。

## 公認取得を前提にした製作は RX-8ユーザーへの 新たな提案

NAの13B-MSP、ロータリーエンジンを搭載するRX-7。ボディ剛性やバランスはRX-7を凌ぐといってもいいほど、チューニングベースとしての素性も悪くない。

しかし、NAの2ローターエンジンは、ハイパワースポーツに慣れ親しんだユーザーには多少物足りなさを感じることは否めないだろう。

「ターボにするという選択もありま  
すし、ウチでもデモカーでは悪くない  
実績を残していますが、やはり元々N  
Aのクルマだけに、NAの持ち味を残  
して性能を高めたってお客さんも  
多いんですよ。かといって、NA2ロ  
ーターのまま、ポート加工によるチュ  
ーニングではさらに低速トルクを削る

ことになってしまいますし…」とは、E  
RC代表の大矢さん。

そこで白羽の矢がたつたのが20B。  
ハイトルクな3ローターエンジンに、ハ  
イコンプレッサーを組み込みNA化す  
るプランなら、RX-8にピッタリ。エン  
ジン搭載位置もかなり後方になって  
いるので、タービンのない3ローターを  
搭載するならまだ余裕もある。

しかし、そこには大きなハードルが  
存在した。排気ガス規制の世代が異  
なるため、公認車検を取るためには  
10・15モードの排気ガス試験を受け、  
基準値をクリアしなくてはならない  
のだ。

「今、車両が完成して公認車検の取  
得に向けた準備をしています。実際  
に試験を受けて車検が取れるようにな  
れば、新たな定番メニューにしたい  
なと思うくらい3ローターNAのRX  
8は乗りやすく、フィーリングもいい

### SPECIFICATION

20B改(360ps) サイドポート加工 FC3S輸出用9.7:1ロ  
ーター 3mm2分割強化アベックスシール ワンオフエキマニ  
HKS・FコンVプロ サード280ℓ/h燃料ポンプ コーヨーアル  
ミラジエター HPI・オイルクーラー2機 デフオイルクーラー  
エクセディ・メタルツインプレートクラッチ クルコLSD JIC車  
高調(F:16kg/mm・R:10kg/mm) フルピロ プレンボ6ポッ  
トキャリパー+355φローター(F) 純正キャリパー+355φロー  
ター(R) 油圧パワーステアリング(FD3S用) ほか



## ERC RX-8[SE3P]

ERC 埼玉県朝霞市上内間木310-5(ファクトリー) ☎048-456-3627  
<http://www.erc-rotary.com>

ですよ」とはやはり大  
矢さんの言葉だ。

というわけで、サーキット

ト走行はもちろん、往復の  
ドライブまで快適に楽しめ  
たいというコンセプトで作られ  
たのが、ERCの20B・NA搭載の  
RX-8だ。

スタイル&  
ステージ自由自在!!  
魅惑の  
ロータリー  
チューンド







ミッション位置で3ローターエンジン(20B)を合わせても、しっかりフロントミッドとなり、車両全体のバランス悪化もほとんどない。



搭載された20Bはサイドポート加工とハイコンブローターでファインチューン。NAらしいフィールと、サーキットを楽しむのにちょうどいい程度の出力感だという。

# RX-8の良さを引き立てる 20B改NAのハイコンプ 3ローター仕様



オイル容量が多くないので、サーキットで連続周回を重ねるならデフクーラーを装備することを推奨。エンジンオイルに対しても2機のオイルクーラーを装備している。



点火系も当然20Bのシステムを換装し、FコンVプロで制御。ロータリーエンジンは失火により重大なダメージを負うケースもあるためトランスや劣化には注意したい。

NAの良さを感じられる  
そんなRX-8に  
なっていますヨ!!



ERC  
大矢さん

古くからREチューンのチューニングに取り組み、特にレース系REチューナーとしても知られる大矢さん。今回のRX-8の仕上がりには大満足の様子だ。ちなみに、デモカーとしてターボチューンの13Bを搭載したRX-8(サーキット専用車)を所有する。



CAN通信による制御の問題で、ノーマルメーターが動かなくなってしまうので、メーターパネルには社外のメーターが組み込まれる。



インテリアはステアリングが交換されている程度できわめて普通のストリートカー。車検を取得しサーキット走行に行けるようになった時にはバケットシートの装備なども検討することになるだろう。





最大風量が1300ps以上という超特大サイズのギャレットGT4718Rタービン。重量およそ25kgの大物に当初は「大きすぎて回せないのでは?」と不安だったが、装着してみたところこれが大正解。来シーズンは、さらに大きいサイズのタービンを試す計画だ。



インマニはこのマシン専用のフルオリジナルで、流速や容積を計算した上でワンオフ製作された。インジェクターは、ボッシュのインディーブルー(1650cc)を12本使用。



エンジンは、13B-REWがベースのブリッジポート。850ps以上のパワーを発生させるアルコール燃料も速さの秘訣だ。



スタイル&ステージ自由自在!!  
**魅惑のロータリーチューンド**



**KJM**  
RX-7 [FC3S]



ECUはモータックのM800。アルコール燃料の使用を前提としたセッティングが施されている。近所に音や排気臭いで迷惑をかけないため、自宅ガレージでエンジンをかけないことにしているという。そのため、いつも大会当日にぶっつけ本番のセッティングとなってしまうのが悩みの種。

#### SPECIFICATION

13B-REW改(最大ブースト圧2.5kg/cm<sup>2</sup>・850ps以上) アルコール燃料仕様 ブリッジポート ギャレット・GT4718Rタービン(風量1300ps以上) ワンオフ・インマニ/サイド出しマフラー/アルミリヤウイング 33Racing・ワンオフエキマニ エアロモータップ・機械式燃料ポンプ レンコ・CS3エアシフター OS・R3CTリプルクラッチ モータックM800 RJレースカース・デフケース MOOSER・デフ ストレンジ・F: 250ポンド/R: 100ポンド ストラウト・パラシュート FRPボンネット/フェンダー/バンパー/ドア ポリカーボネートウィンドウ(フロント/リヤ/左右ドア) アメリカンレーシング・F: 3.5J-15/R: 14J-15 フージャー・ドラッグスリック(R: 33.0/15.0-15) ほか

デフは本体がモーター製、ケースはRJレースカース製を使用。足回りはストレージ製の100ポンド(1.8kg/mm)をチョイス。フレーム下面の形状にも注目。



**独自のノウハウでゼロヨン7秒台!!  
き激速プライベーターマシン**



# ロータリー RE-tune 最前線

アメリカで販売されているチューブフレームキットがベ

北海道のプライベーターで、仙台ハ  
イランドで7秒台の記録を打ち立て  
た渡辺さんのKJMRX7。地元北  
海道内の大会では2012年から負  
け無しの5連勝中、RE勢の中で今、  
最も勢いを感じるマシンの1台だ。

7秒台のDRAGスヘシャルは  
苦悩の積み重ねで熟成した  
アルコール燃料仕様



ウィリーバーとパラシュートが装備され、これぞドラッグマシン! というリヤビュー。タイヤは、フージャーのドラッグスリック。超大径タイヤを納めるためのフェンダーの造形にも注目。



フレームは、プロストックカーでも使用されたキャバリエのクロモリ製パイプフレームキットがベース。高いボディ剛性と軽さを誇る。



運転席の頭上には、コントロールスイッチを配置。イグニッションやポンプ系の起動スイッチなどがここに集約されている。



エアシフターのシフトアップスイッチを、ステアリング裏側に装着してパドル式に変更。運転中に親指でスイッチを押すより、パドル式にした方が操作性がいいそうだ。



レース用FRP製ダッシュパネルを装着した左ハンドルのコクピット。ペダルはブレーキとクラッチがオルガン式に変更されている。メーターは、オートメーター製品が整然と並べられナイトイベント用にライトも点灯可能。

ース。高剛性と軽量化の両立と、安全性の確保ができるフレームだ。  
搭載されるエンジンは、FD3S用の13BREWがベース。仕様変更やオーバーホールは頻繁に行われているが、ハウジング等の部品は廉価で手に入るFC3S用を使用する場合が多い。ポード形状はブリッジポードで、「エンジンを組むたびに毎回形状が変わります」との事。というのも、毎回同じ形状だと変化が無く、おもしろみがない。常に変化を求め、試す。テストは渡辺さんの楽しみでもあるという。そして、注目なのが燃料。ひそかに試されつつあるアルコール燃料を、何年も前から使いこなす。その特性はオクタン価が高くノッキングやデトネ

れるとのこと。  
モータックのM800によるセッティングも渡辺さん本人が行っている。フロントカウルの作りも注目すべきポイント。チューブフレームであれば、一体式のカウルが一般的だが、ボンネット・フエンダー・バンパー・ライトカバーが全て別体パーツとして装着される。フルカウル化しないことで、1人でのメンテナンスが容易になるメリットがあるのだという。  
このKJMRX7、まだまだ完成型ではなく、今後も納得のいくまで進化し続けるというから楽しみだ。



エンジンから直接、右フェンダーをぶち抜く形で出されたマフラー。127φのワンオフで、ブリッジポードのロータリー特有ともいえるエキゾーストノートを奏でる。

BEST TIME(E/T)

7"851

|                          |                    |
|--------------------------|--------------------|
| 60feet <<18m>>           | 1"203              |
| 330feet <<100m>>         | 3"284              |
| 660feet <<200m>>         | 5"029 / 224.90km/h |
| 1000feet <<300m>>        | 6"552              |
| 1/4mile <<400m>>         | 7"851 / 278.53km/h |
| 330-660feet <<100-200m>> | 1"745              |
| 660-1/4mile <<200-400m>> | 2"822              |
| Average Speed            | 184.48km/h         |

渡辺さん

約8年を掛けてFC3Sをここまで仕上げてきた渡辺さん。ドラッグレース歴28年という超ベテランで、エンジンからボディまでチューニングは全て自分の手で行うというプライベーター。現在の仕様は、本人の中では「第一段」とのことで、次のステップに向けて日々研究&チューニングを重ねている。

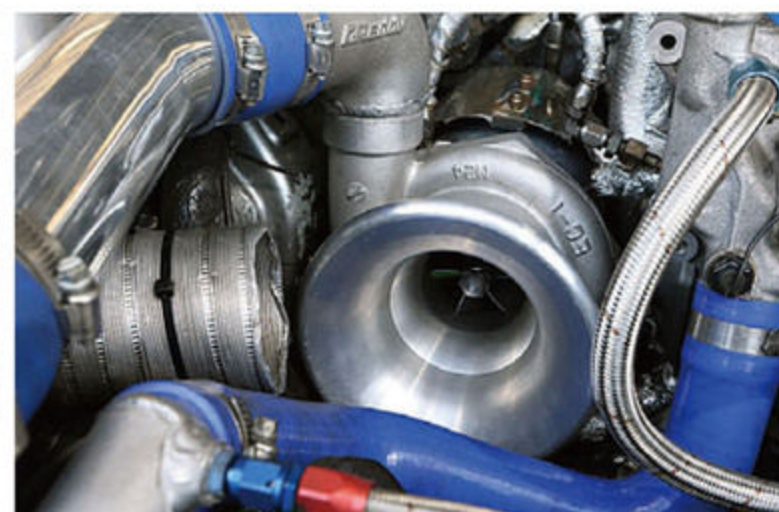
注目すべ



地道にウエイトカットを積み重ね、少しでも重量を削減しようとして、マフラーも軽量のオリジナルのチタン製。Sonicブランドからは、材質やテール形状の異なる数タイプのオリジナルマフラーがリリースされている。



オリジナルのエキマニをリニールし、60φ、50φ×2で構成。T4フランジを採用しているため、幅広いタービンチョイスに対応できるぞ。



ハイパワーに対応しながら、レスポンスも期待できるタービンとしてT04Rをチョイス。スペック8エンジンとの組み合わせにより、6500rpmでピークパワーを発生した後も、8500rpmあたりまでパワー感が持続するという。



バッテリーは小型軽量なリチウムイオンを導入。フロントオーバーハングが軽くなることはもちろんのこと、電力的にもパワフルなのが魅力だということ。

#### SPECIFICATION

13B-REW改(624ps) HKS・T04Rタービン/EVC5 FEE Dサイドポートspec8/エキマニ/マフラー/インタークーラー/ラジエーター/LSD/サスペンションキット(F・R: 18kg/mm) アベックス・パワーFC エクセディ・クラッチキット OS技研3速クロスミッション アフラックス・フロントバンパーVer.2/サイドステップ/GTウイング/カナード アドバンA050(F・R: 295/30-18) アドバンレーシングGT ほか

# セントラル1分20秒切りを達成した 最速のストリートチューンド!!

自慢のハイパワーエンジンで  
脅威のタイムを叩き出す

常にストリートスペックであることをデモカー製作のポリシーに掲げる藤田エンジニアリング。ボディこそいちどドンガラの状態にして、妥協のない補強と軽量化が施されているが、内張りやカーペットはフルに搭載。エアコンやカーナビといった快適装備を備え、さらにABSも付いているし、ミッションは純正Hパターンのまま。

その他にも細かな軽量化も重ねてはいるものの、基本的にはフル装備のストリートマシンだけにそのウエイトはジャスト1200kgとロータリー最速を狙う車両の重量としては、決して軽い部類ではない。そんなウエイトハンデを跳ね返すべく、特に力を入れたのがパワフルなエンジンの製作だ。

このエンジンは各部のクリアランス設定をイチから見直してハイブーストに対応し、インテーク側のポートを最大限まで拡大したパワー志向のサイドポート仕様。タービンはHKSのT04Rを選び、1.7kg/cmのブースト圧で624ps、68kgf/mのパフォーマンスを発揮しているのだ。

さらに、大幅なパワーアップと並行して、タイムアップに繋がっているのがタイヤのワイド化。リトラクタブルヘッ

ドライートを固定している骨組みを加工し、タイヤハウス内にスペースを確保することでフロントにも295幅の18インチをセットアップ。ワイドタイヤのグリップ性能を最大限に引き出すため、サスセッティングの熟成や前後空力パーツの変更などを行っている。その甲斐あって、セントラルサーキットでは1分19秒627の激速タイムをマーク。岡山国際でも1分34秒480の自己ベストを樹立している。

しかも、藤田さんは「細部の手直しでまだまだタイムは伸びる」と感じている。セントラルで1分18秒台、岡山国際は1分32秒台を次の目標に設定。もちろん、ナンバー付き、快適装備を残したストリート仕様のままで行く、というから驚きだ。



追加メーターは最小限に抑え、さらにはエアコンやカーナビも備えるなど、驚愕タイムを叩き出すタイムアタック仕様とは思えないコクピット。HJパターンの純正ミッションでのアタックもフジタの強いこだわり。内部にはOS技研の3速クロスギヤが組み込まれる。



ロータリー  
**RE-tune**  
**最前線**

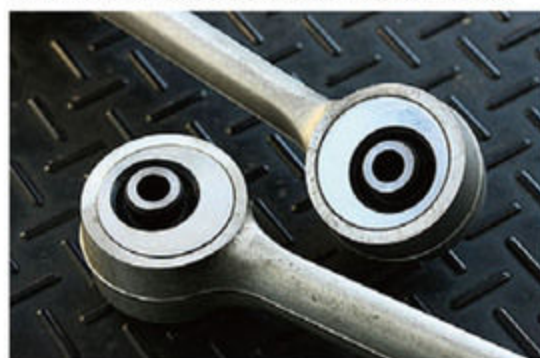


藤田さん  
フジタエンジニアリング

街乗りからサーキットまで  
1台でこなせるマシンです

「エアコンだって、カーナビだってフル  
装備がうちのレギュレーション。あくま  
でストリートチューンドとしての究極形を  
求めて開発を続けています。今シーズ  
ンの初めにはセントラルサーキット1分  
19秒台を達成しましたが、このまま普  
段の街乗りだって楽勝というのが自慢  
の1台です」とは藤田さん。関西地区を  
代表するREチューナーのひとりだ。

藤田エンジニアリングはアライメントに関しても豊富なノウハウを誇っており、ピロブッシュと偏心カラーのセットで販売されている偏心ピロブッシュキット(2万4800円)も理想のアライメントを求めて開発された人気商品だ。



オリジナルの魔王スペックLSD(9万9800円)はベースとなっているカー  
ツ製の1.5ウェイから2ウェイに変更  
されており、内部プレート枚数も増や  
されているのが特徴。



ストリートからサーキットまで数多くのテストを  
経て完成したFEED-PRO-F014魔王スペック  
(29万8000円)。スポーツラジアルからSタイ  
ヤまで幅広く対応できる自信作となっている。



スタイル&  
ステージ自由自在!!  
**魅惑の  
ロータリー  
チューンド**

**FUJITA  
ENGINEERING**

**RX-7 [FD3S]**



© 藤田エンジニアリング 大阪府堺市東区八下町1丁82-1 ☎072-258-1313 <http://www.fujita-eng.com>



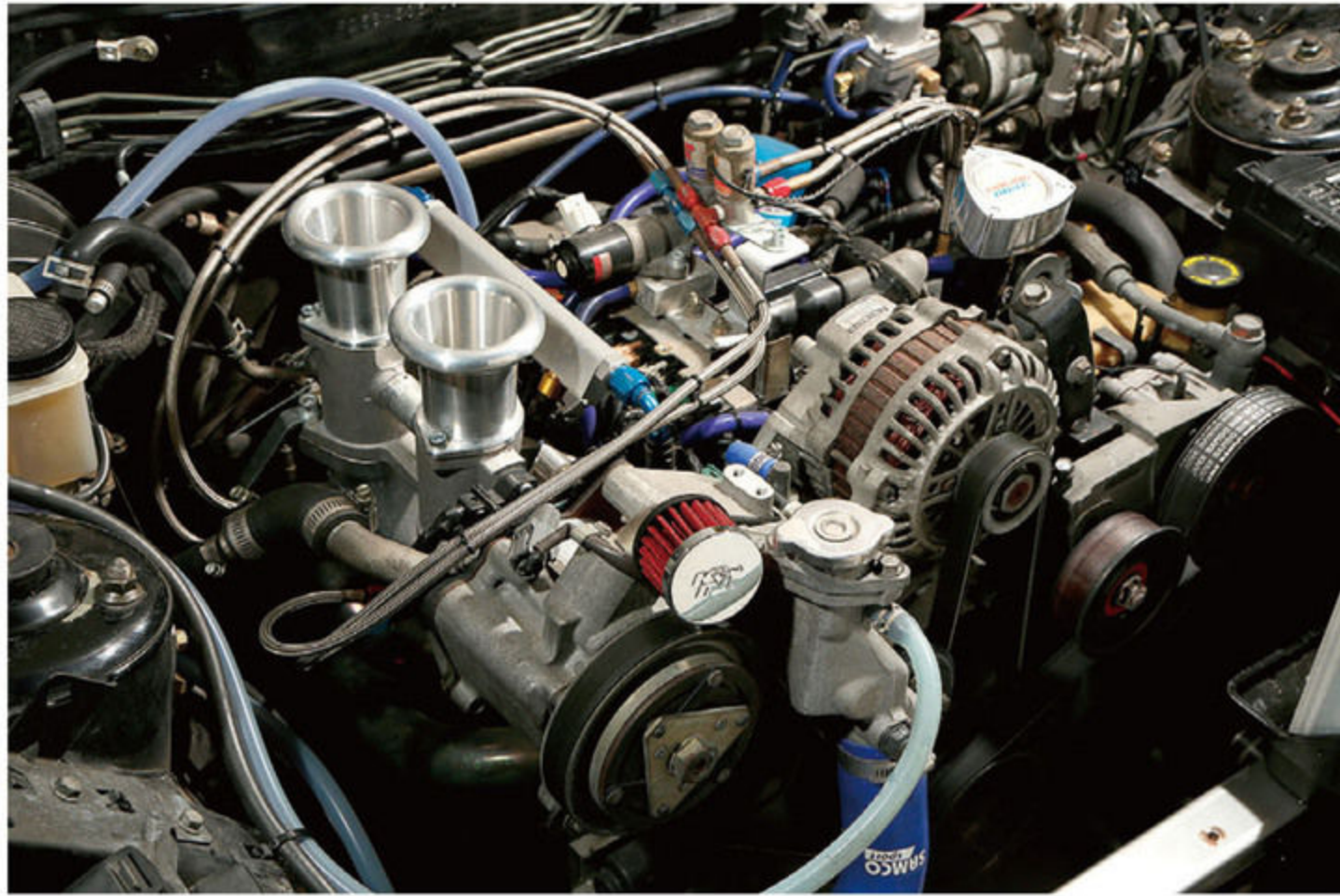
高回転化にも余裕ができ  
熱害による劣化も大幅に低減

意外な発想ながらも、しっかり定番として根付いているのがアニバーサリーの定番メニョーのひとつでもある13BエンジンのNA化。ユーザーの選択理由は、パワーの追求に拘らないとか、タービンが壊れたことがきっかけとか、ロータリーらしい高回転NAチューンを楽しみたいなどさまざまだが、代表の加藤さんがNAのREが好きだから広まったというのが真実だろう。

ところで、従来はFC3Sユーザーが多かったNA化だが、最近では年式的にリフレッシュが必要になったFD3Sユーザーからの問い合わせも多くなっているという。

ステップとしてはノーマルの吸気系や制御のままという、リーズナブルなところからメニョーが存在するが、チューニング感は低い。そこでオススメしたいというのが、TWMやレーシングビート製のパーツを使用した多連スロットル仕様。

いわば昔のキャブ仕様に変わるものだが、スロットルの変更は高回転でのフューリングが大きく改善されるとい



テスト用に用意されているデモカーのエンジンは、ノーマル(走行約6万5000キロ)をそのままNA化したというもの。TWMスロットルなど吸排気+ECUセッティングで約200ps。NOSを追加して250psにセットされている。エンジン本体のチューニング度を上げていけばNOSなし300ps、1万rpmレブまではポテンシャルを引き出せるだろう。

う。そして、当時の憧れ『ダウンドラフトキヤブ』そのものの見た目も大きな魅力だ。  
ノーマルポートのエンジンでの出力は200ps程度だが、オーバールを兼ねてポートチューンをしたり高圧縮ローターを組み込めば1万rpm、3000ps程度までのNAチューンが可能。また、せめてカタログスペック程度のパワーは欲しいというユーザーには、使いたいときだけ使用できるNOSの装着も推奨、各種テストを繰り返しノウハウを蓄積している。

スタイル&ステージ自由自在!!  
**魅惑のロータリーチューンド**

# 憧れのダンドラ風ツインスロットル RX-7のNA化は 楽しく経済的に!!



## A-RF

### RX-7 [FD3S]

〒 安比サーキット 埼玉県所沢市城955-4  
☎ 04-2946-0916 <http://a-rf.com>





# ロータリー RE-tune 最前線

エンジン本体のオーバーホールを前提にするなら、高圧縮ローターの投入で大きくフィーリングが向上する。オススメは輸出モデルのFC3S-NA用ローターを軽量化しバランス取りしたもの。RX-8用高圧縮ローターよりも軽く、完成したエンジンはレスポンスに優れるものになる。



これは、レーシングビート製のNA用エキマニ（FC3S用、FD3S用もあり）前後の燃焼室からの排気は触媒直前まで合流させないことで、トルクを向上させる設計。



NOS噴射時の出力に関しては、ミニマム数十psから、ジェット変更やノズルを増やすなど、システムの充実で100ps以上の向上も可能だ。  
その他、熱害が少なくなる、過給による負担がない、タービン補修の費用がかからない、燃費が向上するなど、経済的なメリットも多数。  
意外な定番ともいえるアニバーサリーのNA化メニュー、気になる人も多いんじゃないかな？

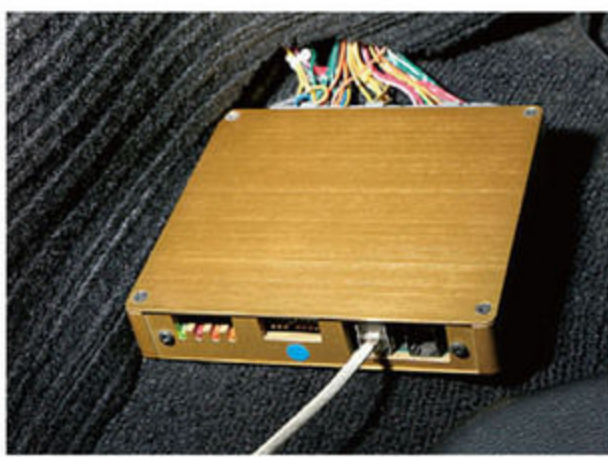


これは、ウエーバーのダウンドラフトキャブレター。アニバーサリーのデモカーでは、テスト用に簡単に交換可能な状態にされている。キャブのフィールも味があり、点火系をECUでコントロールすることで、昔のキャブ仕様とはちがって違うフィーリングを得られるという。

高回転化を目指すなら、ノーマルタコメーターを改造してスケールアップすることも可能だ。「1万rpmフルスケールタコメーター」この響きにひかれる人も多いハズ。



アニバーサリーではNOSの取り付け、セッティングも得意で、デモカーにも当然装着されている。ターボエンジンとNOSもマッチングはいいとのこと。



フィーリングを向上させるため、ECUセッティングは大切にしたい。特にNAの場合は点火の強化とタイミング設定が完成度の善し悪しを左右するという。



TWMのスロットルはダウンドラフトキャブのようにレイアウトされる。見た目や性能に関してはエアクリナーレスのファンネル仕様が理想的だが、ストリート仕様ならK&Nのエアクリナーなどで防塵してやるのが望ましい。

ロータリーはNAチューンも楽しいんですね!!



A-RF  
加藤さん

もともとキャブチューンから入ったというアニバーサリー(A-RF)代表の加藤さん。ずいぶん昔のことだがNAのロータリーフィールが好きで、FC3SをNA化。それが評判を呼び、定番メニュー化するに至ったという。ショップにはシャーシダイナモも装備し、現車あわせのセッティングも可能だ。



## 吸気系ノーマルでリーズナブルに仕上げるのもアリ!!



FC3Sの場合、エキマニ&タービンを取り外しNA用のエキマニを装着するだけでNAとして成立してしまう。燃調は、エアフロによる吸気量測定で調整されるからだ。理想はECUをセッティングしてフィーリングをあげることだが、タービンを交換・リビルトするよりもリーズナブルなので、速さはいらないというオーナーがこのパターンを選択するケースもあるという。FD3Sの場合も、普通に走るレベルなら問題ないという。

A-RF ANNIVERSARY  
Racing Factory

Tel 04-2946-0916

<http://a-rf.com/>

### SPECIFICATION

13B-REW改(200ps) レーシングビート・NA化用エキマニ/インマニ TW Mスロットル ナイトロ(ウェットショット) HKS・FコンVプロ アズニューインジェクター 永井電子・MDI-D 1万rpm スケールタコメーター コーヨーアルミラジエター マツダスピードホイール オリジナルオーリンズ車高調 ほか





当時からレアだったSEリミテッド純正の2トーンカラーは、現在では台数も少なく貴重なためオールペンは考えていないという。ERC製FRPボンネットは、エアアウトレットから熱気を放出し、水温安定化に貢献。

当時としては高級感溢れるカラーを採用していたSEリミテッドの内装。センターコンソール周辺の追加メーター以外は、当時のふんいきをそのまま残しているという。



エンジンルームにバッテリーを配置するスペースがなくなってしまうことからトランクに移植。リアの重量が軽いため、少しでも重量物を乗せてトラクションを稼いだという思いもあるとか。



オーナー自ら製作したステーに大型タコメーターを装着。油温、油圧、水温メーターなど以外に、ストリートマシンには欠かせないカーナビも装着される。



フロントストラットはR31スカイライン用を使用してブレーキはR32用キャリパーとローターも移植。ホイールはRSワタナベ製で、キャリパーに接触しないようにスペーサーをセット。



# RS PANTERA

## RX-7 [SA22C]

RSバンテラ(佐藤商会) 静岡県富士宮市北山5220-2 ☎0544-58-4837  
http://www.rspantera.com

パワーウェイトレシオ  
約2.3kg/ps!  
現行車に負けない  
高速巡航も可能

軽量ボディに12Aロータリーエンジンを搭載し、スポーツカーとしての確固たる地位を築いたSA22C・サブアンRX-7。

現在でもその人気は根強いけれど、問題なのは搭載される12Aの純正パーツがすでに生産中止となっていて、入手が困難だということ。

そのためRSバンテラでは、現在でも純正パーツが入手可能なFC3S用の13Bターボエンジン換装を提案。これまで数台を製作していて、この車両もその中の1台だという。

13Bエンジン換装は、パーツ供給の安定化以外にも、12Aの573cc×2から654cc×2とローターサイズがアップすることにより、1トンほどのSA22Cには十分すぎる低速トルクを得られるというメリットももたらしてくれる。

さらにこの車両の場合は、ポートサイズとタイミングを変更することで、ブリストルを抑えて耐久性を高めながらも、442psというハイパワーを得ているという。

また、ミッションに関してもSA22C純正より強度に優れるFC3S用を搭載。

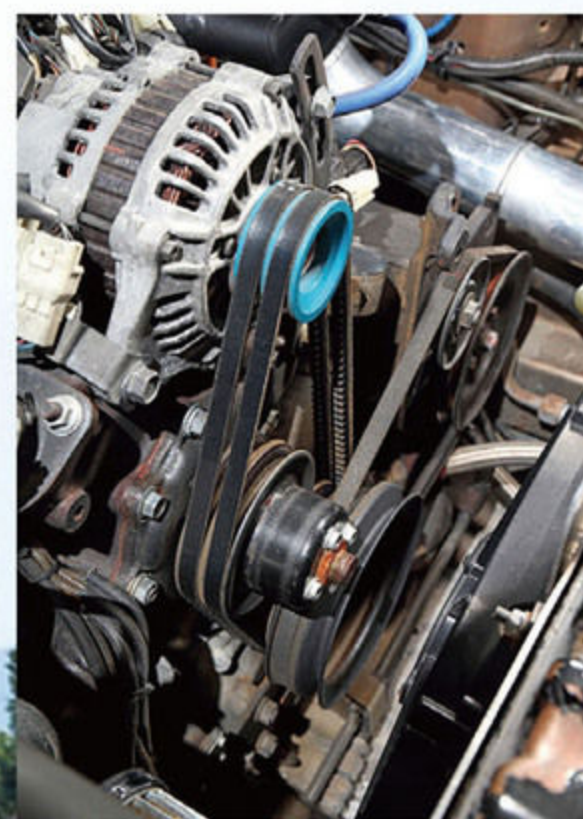
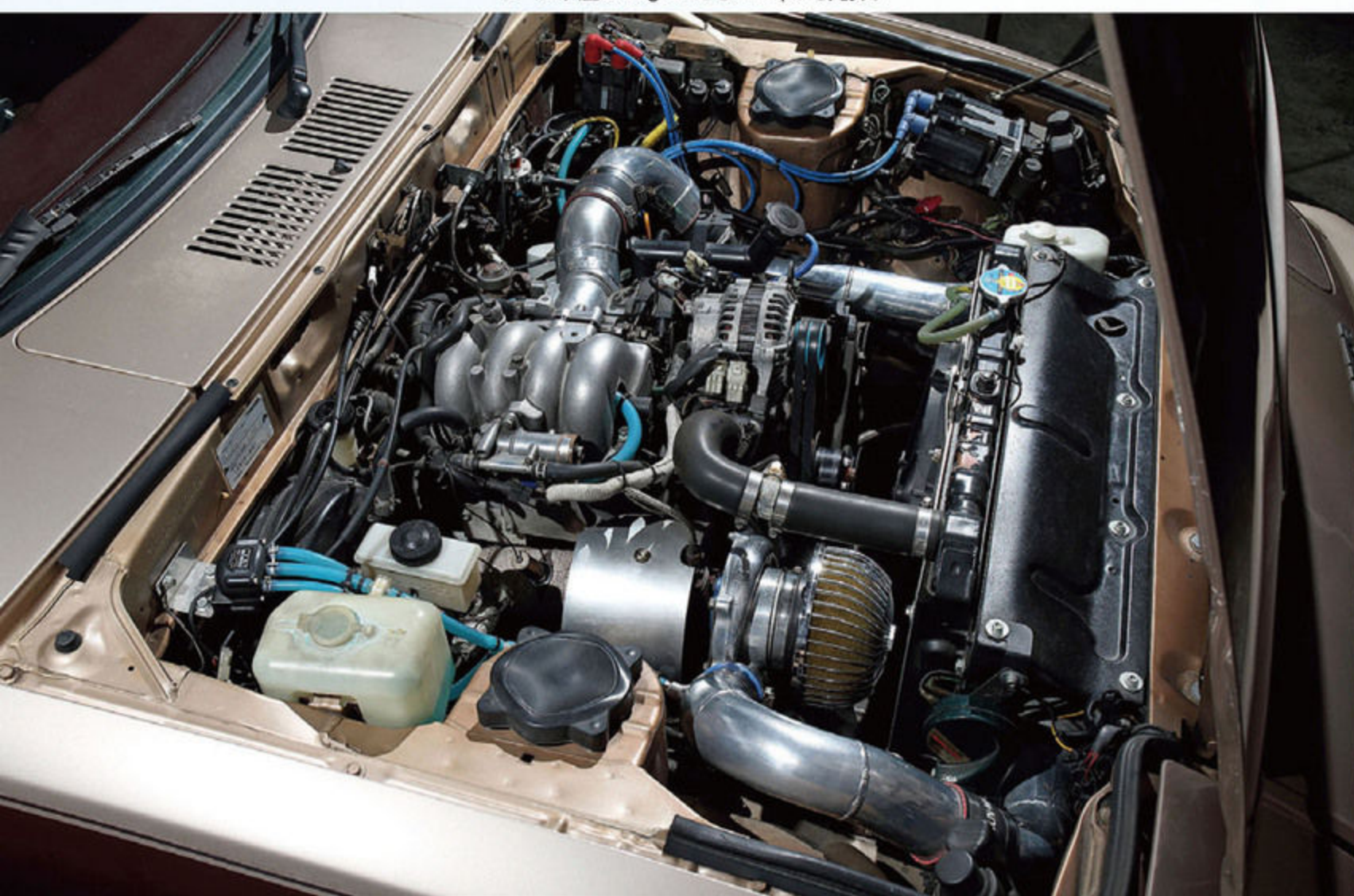
もちろん、そのまま載せるとシフトレバーの位置が異なってしまうため、ミッション側を加工し、違和感なくシフト操作ができるように調整しているとのこと。

こうして完成したマシンは、走行中でもアクセルを強く踏み込めばリアタイヤを簡単にホイールスピンさせることができるほどのじゃじゃ馬に変身。30年前のクルマとは思えない、現役バリバリの走行性能を手に入れている。



オーバーホールと同時にポートタイミングやサイズも変更。重量バランスを揃えた低圧縮ローターが組み込まれる。600psほどまで発生可能だというターボネティックス製タービンは、ブースト圧0.8kg/cmでも442psを発揮。

12A用のフロントカバー内部を加工して13Bエンジンと組み合わせることで、マウントを変更することなく搭載。電動ファンはFコンVプロで制御して水温を安定させる。



スタイル&ステージ自由自在!!  
**魅惑のロータリーチューンド**

ボディが軽いから乗ると楽しいですよ!

オーナー  
安藤さん



RSバンテラ  
佐藤さん



サクシオンパイプはアルミ板を曲げて2枚合わせて製作することで、太さが一定になり、圧損を減らせるという。コイルやイグナイターなどの点火系もFC3S用を移植。

独自のテストや解析を繰り返し、ロータリーチューンの進化を模索し続けている佐藤さん。このSA22C以外にもスーパーチャージャー仕様のRX-8など、定番にとられないチューニングも得意としている。またチューニング済みエンジンの販売なども人気とのこと。

#### SPECIFICATION

13B-T換装(442ps) ポートタイミング変更 前後ローターバランス合わせ RSバンテラ・スーパーブラックコーナーシール/オリジナルステンレスエキマニ/フロントパイプ/マフラー/ワンオフインタークーラー ターボネティックス製タービン HKSウエストゲート/FコンVプロ 750ccインジェクター×4 ボッシュ・大容量燃料ポンプ FC3S純正ミッション改 OS技研ツインプレート TRDショック(AE86用) R31ストラット R32用ブレーキキャリパー&ローター流用 RSワタナベ・RS8(F: 6.5J×15・R: 7J×15) ディレツァ・Z1スタースペック(F: 195/50-15・R: 205/50-15) ほか

# FC3S用13Bターボ換装で オーバー440psの 強心臓を手に入れる!



エキマニやフロントパイプ、マフラーもワンオフ製作。音量を抑えながらも、パワーに見合った排気効率を確保している。





スタイル&  
ステージ自由自在!!  
**魅惑の  
ロータリー  
チューンド**

の



ノーマルポートのままオーバーホールされたエンジンにTD07-25Gと、GTS8550遠心式スーパーチャージャーを直列過給。ピークパワーは約500psと最大値を比較すると一般的なターボチューンと変わらないが、最大過給到達点が2000rpmも下がり、3000rpm時には30kgf-m程度のトルクを発揮する。



過給圧は最大で1kg/cm<sup>2</sup>、その制御は過給特性の違いを加味して行わなくてはならないのでノウハウが必要となる。ベースとなる過給圧はタービンはフロアエックで、スーパーチャージャーはフリー比で決められる。セッティングさえ整えば、低速トルクが倍増するため、街乗りは大排気量のエンジンに乗っているような安定感だ。



スーパーチャージャーの過給特性は、回転数が上昇するにつけて高まっていき、ターボの特性は一定の排気圧力に達したポイントから過給が急激に立ち上がる。直列に過給する場合、そのバランスを取るための制御が必要不可欠。J&Kでは、多数のツインチャージャー仕様を製作し、ノウハウを蓄積してきた。

#### SPECIFICATION

13B-REW改500ps GReddy・TD07S-25Gタービン HKS-GTS 8550スーパーチャージャー エンジンオーバーホール HKS-FコンVプロ/エキゾーストマニホールド/マフラー/インタークーラー/オイルクーラー/ツインプレートクラッチ トラストプロフェック コーヨーラジエター HKSハイパーマックスダンパー Rマジックフロントバンパー フジタエンジニアリングワイドステップ RE雨宮フェイスヤード/リヤディフューザー ほか





# J&K RX-7 [FD3S]

問 J&K  
千葉県山武郡九十九里町真亀629  
☎0475-76-2714  
http://www.jk-power.jp

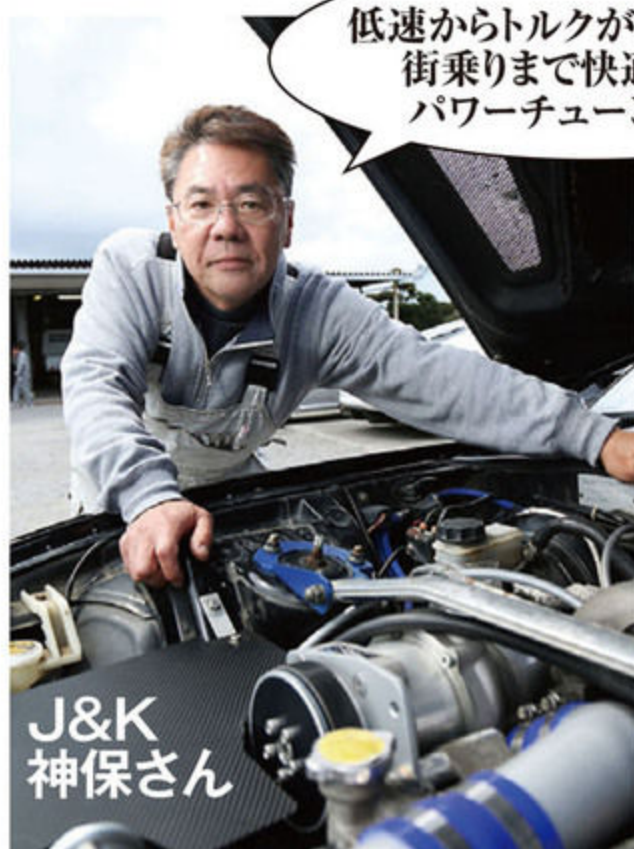


エンジンマネージメントはECU  
ンVプロによるもので、過給機  
間の圧力制御にリリーフバル  
プなどを活用する。タービンの  
制御はトラルトのプロフェック  
によるものだ。



ウエストゲートをマフラーに戻すと背圧が上がる傾向にあり、ロータリーエンジンには過酷な負担となるため、ウエストゲートは大気解放。ただし、解放パイプにはバイク用のサイレンサーを装着し音量を落とし、快適性を向上させている。また、消音のためのECVバルブを装着しているが、J&Kでは装着時にバルブに逆転改造を施し、全閉状態でのスロットルロックが発生しないようにしている。

## パワーと低速トルクを両立する ビッグタービン+遠心式S/C ツインチャージ仕様



J&K  
神保さん

低速からトルクが立ち上がり  
街乗りまで快適になる  
パワーチューンです!!

3000rpmで30kgf・m  
20Bにも負けない高トルク仕様

ツインチャージャーというと、ピーク  
パワーを狙ったハイチューンとも受け  
取られがちだけれど、J&Kが積極的  
に製作してきた直列過給は、ピークパ  
ワーを伸ばすのではなく、トルクバン  
ドを広げることが一番の目的。

実際、過圧された吸気は二つの過  
給器を通過してエンジンへと送りこ  
まれるため、どちらかの過給器が最  
大風量に達したポイント（もしくは  
任意に設定したポイント）が出力上  
のピークということになる。

ここで紹介するFD3Sの13BR  
EWには、ほぼ同等の最大風量とな  
るTD07-25GとGTS8550が装  
着されていて、ツインチャージャー化の  
前後（タービンは変わらず）、どちら  
も約500psとピークパワーはほとん  
ど変化はしていない。

しかし、日常使用の多い低回転域  
はまったくの別物。TD07タービンの  
みの過給だった時代には、5000rp  
m付近から本領発揮という高回転  
型だったものが、ツインチャージャー化  
してからは2000rpmでの  
街乗りも楽々、3000rpm  
でフルブーストに達するよう  
な特性へと激変している。



これはもう、フィーリングが違うと  
うレベルではなく、別物のエンジンに  
なったと言えるほどだ。

感覚的には、2ローターを3ロータ  
ーにしたかのようなもので、高回転  
型の13Bが、トルク型の20Bになっ  
たかのようなイメージだ。

もちろん、レブリミットが8000  
rpmレベルであれば高回転が犠牲に  
なることもない。街乗りから高速をカ  
ッ飛ばす時まで、いつでも楽しく乗れる、  
そんな13BREWの楽しみ方を広げ  
てくれるチューニングプランだ。

古くからパワーチューンには定評があり、SR20、2JZ、RB26などなど評判を聞いてツインチャージャー化を依頼してくるユーザーがたえないJ&K。代表の神保さんはメカニズムなどに関してもわかりやすく、客観的に説明をしてくれる温厚なチューナー。最近では、外車のECUセッティングも積極的に行っている。

各種追加メーターを装着し、メーターパネルなどはカーボンシートでドレスアップ。インテリアのコンディショニングの良さは、オーナーの車両への愛情が感じられるものだ。



## トップフューエル レーシングの手で メンテ&手直しを経て シェイクダウン

ロータリーマニアが多数存在し、過激なドラッグレースが開催されていることで知られるのが、カリブ海に位置するプエルトリコ。アメリカの東海岸地区で盛んに行われるインポートカー（主に日本車）のドラッグレースでは、400m（1/4）マイルで6秒台を達成しているロータリーマシン（2ローター）が彼らを中心に10台以上存在するというから、そのレベルの高さには驚いてしまう。

そんな、海外製作のロータリーチューンドに興味と憧れを持ち、ついには数年前に7秒1のタイムでタイトルホルダーであったマシンを手に入れてしまったのは、ここで紹介するRX-3

のオーナーKEN。そしてその情熱に賛同してメンテナンスなどを請け負ったのがトップフューエルレーシングというわけだ。

このマシンの内容は、プロストックと同様のチューブフレームにクロスボートのエンジンを搭載。ボルグワーナー製のEFRがベースという大型のタービン（マイクターボ）を使い、最大出力は軽く1000psを越えるもの。燃料は注目のアルコール、ブースト圧は最大で3kg/cm以上だという。

昨年日本に持ち込まれ、現在は各部のチェックと把握、そしてメンテナンスを経て、先日やっとシェイクダウンできたという状態。シビアなレーシングカーのため、最初から全開でタイム計測できるわけもなく、トライ&エラーの繰り返し。海外からレーシングカーを持ち込み、エンジンやミッションなど車両の状態を完全に把



FC3S用の13B-Tをベースにクロスポート化された2ローターエンジン。アンチノック性の高いアルコールを燃料としているためインタークーラーは装備していない。ピークでは1000psを越えることが可能なスペックだが、まずは600ps近辺でセットアップを進めていきたいという。



タービンはボルグワーナー製をベースとしたマイクターボ製。風量的には1300ps程度を狙えるものだという。スロットルやインマニはクロスポート&4バレルスロットルに合わせた専用部品で、ハイパワー車両では定番となる組み合わせ。



元々はマイクロテックのMT124というECUで制御されていたが、トップフューエルレーシングで使い慣れたモータックのM800に変更。これでアイドリングの制御なども可能となり、今後のセットアップのスピードも高めることができそうだ。点火系には定番のMSD製品が使われている。

## スタイル&ステージ自由自在!! 魅惑の ロータリー チューンド

まだまだこれからですが  
マシンのポテンシャルを  
引き出していきたいデス!!

チューンドロータリー、そしてドラッグレースを愛する沖縄県民で、その情熱が高じて本場のマシンを手に入れることとなった。まだマシンにも慣れない状態だが、少しずつセットアップを重ね、タイムを詰めていきたいという。仙台ハイランド最後の年となる今年中に、アタックできるところまでリメイクとセットアップを進めていきたいと闘志を燃やしている。



ドライバー  
KENさん

### SPECIFICATION

13B-T改(最大出力1000psオーバー/車重700kg) MIKE・TU0B0 クロスポート4バレルスロットル/チャンバー/クロスポート用インマニ モータックM800 MSD・DIS-2/コイル 1600ccインジェクター×4 機械式燃料ポンプ Gフォース・GF2000Vゲートミッション オリジナルシャーシ(チューブフレーム)/カウル 9インチナードーフ ドラッグスリック コニドラッグ用サスペンションシステム ドラッグシュート ウィリーバー ほか





大径タイヤがホイールまで被るのがいかにもドラッグマシン風のルックス。実は外観はルーフまでフルにFRPで作られたもので、オリジナルのRX-3のパーツはテールランプとエンブレム程度ではないかと推測される。

ミッションはGフォースのVゲートが搭載されていたが、今後、ジェリコのエアシフターにアップデートする予定。リアアクスルはドラッグ用ナローホーシングに大径のドラッグスリックを装着する。



ウィリーバーはこのマシンが作られたころトレンドだった1本足タイプ。ドラッグウイングやブレーキ用シューなど、激速レースマシンならではの専用装備が盛り込まれる。

ライトはエアブラシで描かれたもの。車重は約700kgとレースマシンだけに各部の軽量化は徹底されている。



# 世界最高レベルのREを日本に!! プエルトリコからやってきた チューブフレームのドラッグSPL



## TOP FUEL RACING

### SAVANNA RX-3[S124A]

〒048-935-1913 <http://www.topfuel.jp>



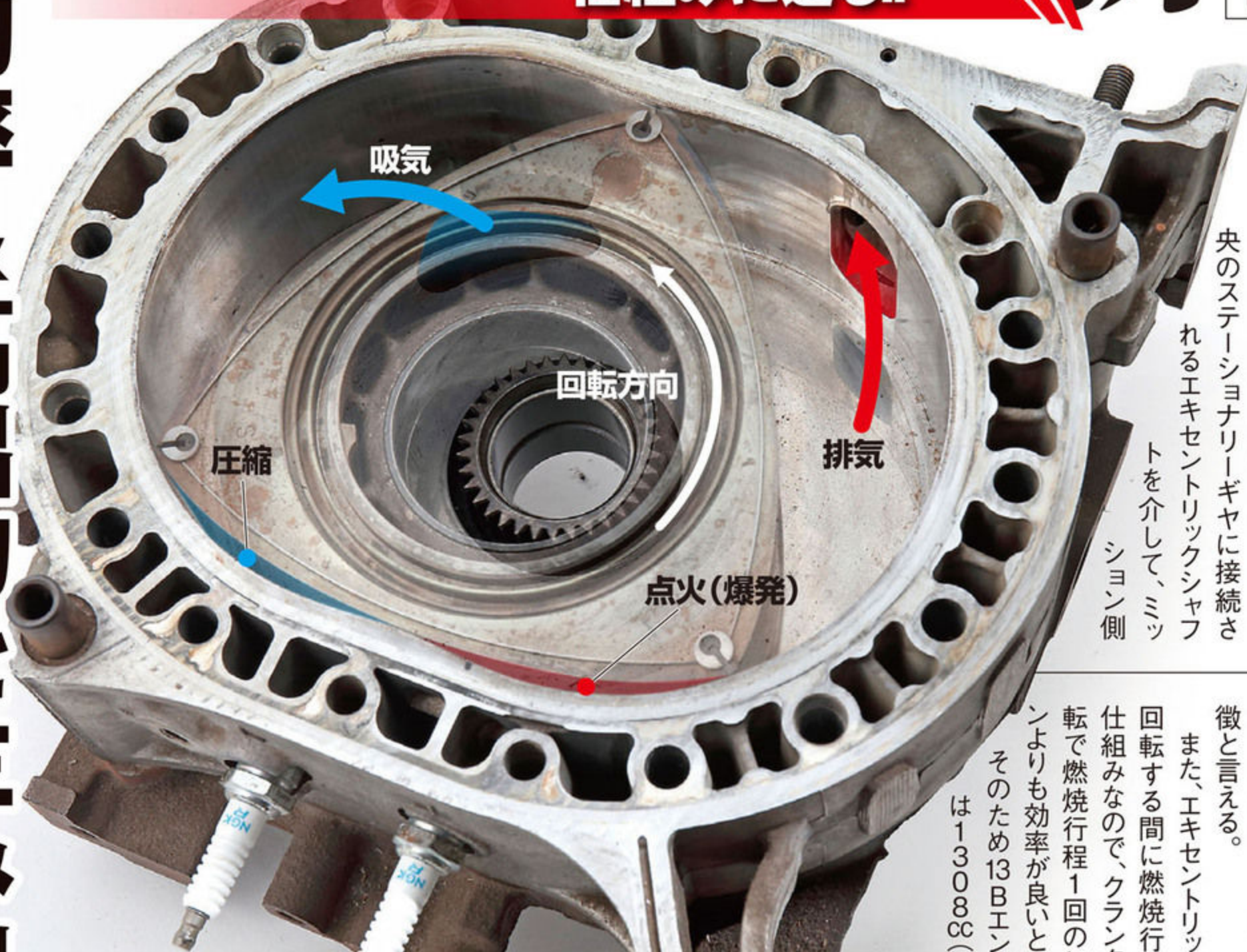


ロータリーエンジンは、レシプロエンジンと違って、おにぎりみたいな形の部品がクルクル回っている…というくらいの漠然としたイメージしか持っていないひともし少なくないはず。ここでは13Bエンジンの構成パーツやメカニズム、さらにはチューニングポイントなどを解説していくので、その仕組みを理解するために役立ててほしい。

# 13B 解体新書

ロータリーエンジンの仕組みに迫る!!

高効率&高出力を生み出す  
軽量コンパクトな内燃機



ロータリーエンジンは、ハウジングと呼ばれる囲いの中で、三角形のローターが回転しながら吸気、圧縮、爆発、排気の4つの行程を行う。そしてその回転力を、ローター中央のステーションナリギヤに接続されるエキセントリックシャフトを介して、ミツシオン側

へと伝達(出力)する仕組みだ。上下方向のピストン運動をクランクシャフトで回転力に変換するレシプロエンジンより、ロスが少なくスムーズに高回転まで吹けあがるのが特徴と言える。

また、エキセントリックシャフトが1回転する間に燃焼行程を1回行う仕組みなので、クランクシャフト2回転で燃焼行程1回のレシプロエンジンよりも効率が良くとされている。

そのため13Bエンジンの排気量は1308cc(654cc×2ローター)だけ

ど、レシプロエンジンと出力比較する際には2倍の2600ccに相当、あるいは1.7倍では1.7倍換算、車検では2000cc相当(約1.5倍)などとして扱われている。

さらに、構造が単純かつコンパクトで、エンジンが低重心となることもメリットと言えるだろう。

## シール類

三角形のローターの頂点に収まるのが「アベックスシール」。それを両側で支えるように装着される丸い部分が「コーナースील」、ローター側面に収められている長いシールが「サイドシール」。それぞれのシールの下には密着させるためのシールスプリングも組み込まれる。実際に組み上げるときは輪ゴムなどで全周から支えながら組み付けることとなる。それぞれのシールは燃焼室の高い圧力を外に逃がさないための役割を果たす。







ローターには、側面の3カ所にそれぞれ、バスタブとも呼ばれる凹んだ燃焼室が設けられている。

ローターはハウジングの中をトロコイド回転と呼ばれる独特な軌道で回転しながら移動し、吸気ポートから吸入し、ハウジングとローターの隙間が狭くなるにつれて燃焼室内で混合気を圧縮、そこにプラグによって点火して爆発させ、さらに回転方向にある排気ポートに燃焼室が達することで排気ガスが放出される。

燃焼室が固定されているレシプロエンジンとは違い、吸入された混合気が移動しながら圧縮、燃焼、排気されるというわけだ。

チューニングを進めて行く時など、圧縮比は大切な



大きな燃焼圧力を受けるローターの頂点には、アベックスシールが収まる。この部分は熱の影響を受けやすく蓄積もしやすいため、強度を高めるために高周波焼入れが行われている。そのため角の部分だけ色が異なっていることがわかる。カサリ防止のランド加工によりこの部分を削り落とすと、強度が落ちてトラブルに繋がることもあるそうだ。

要素だが、レシプロエンジンのように、ピストンやガスケットなどで自由に圧縮比を調整することができないのは難点と言える。通常は、純正ローターの流用などで対応するか、燃焼室を精密に加工することで対応する。

純正ローター圧縮比一覧 (13B)

| 圧縮比      | 車種           |
|----------|--------------|
| 8.5 : 1  | FC3S前期       |
| 9.0 : 1  | FD3S/FC3S    |
| 9.7 : 1  | FC3S (輸出用NA) |
| 10.0 : 1 | SE3P         |



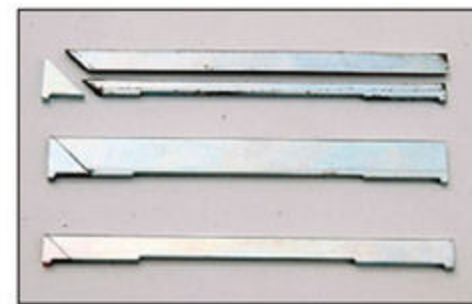
丸いところは、アベックスシールを両側から支える「コーナースील」が収まる部分。RSバンテラでは、SE3Pに過吸気チューンを行う場合、ターボ車用のハイトが高いアベックスシールを使うように、溝の深さを変えるといった加工も行なっている。写真はどちらもSE3P用だが左側はアベックスシールの溝部が深く加工されている。



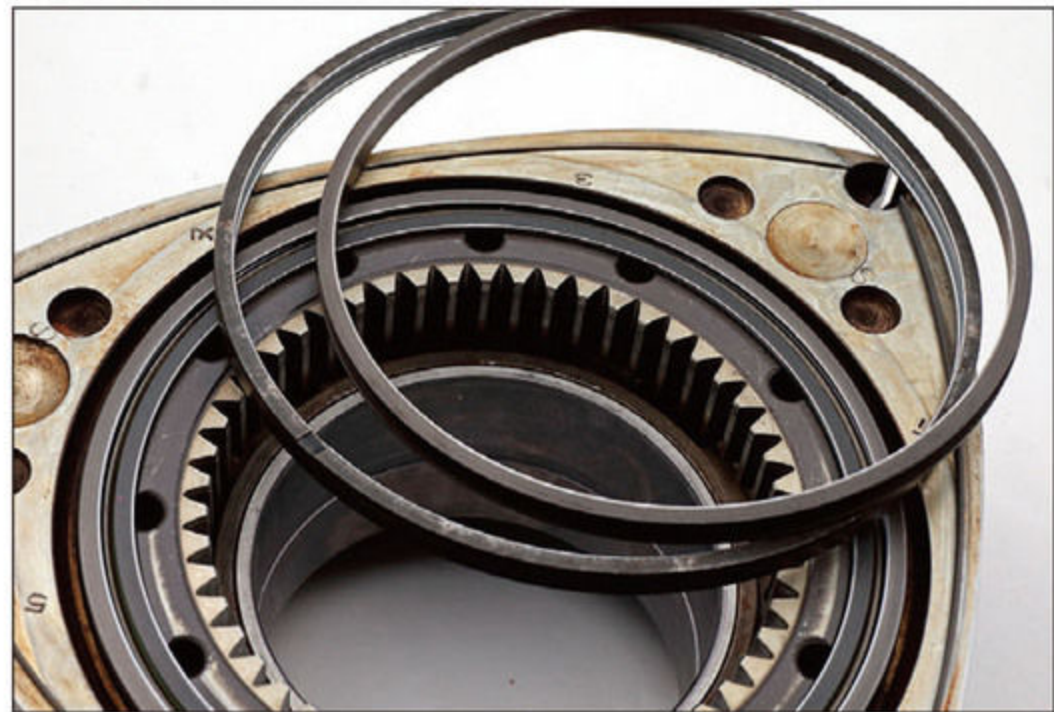
凹み(燃焼室)の形状(容積)によって圧縮比が決定される。写真は左から10:1 (SE3P)、9.0:1 (FC3S後期/FD3S)、8.5:1 (FC3S前期)のローター。そしていちばん右はRSバンテラのオリジナル(加工)8.1:1ローターだ。3室の容積合わせや軽量化なども行われていて、このローターを組み込んで最大720psを発揮した実績もあるという。

ローターハウジングの中央部分は、ステーションリーギヤを潤滑するためにオイルで満たされる。これが燃焼室側に漏れないためのオイルシールもローターに設けられている。磨耗すれば余分なオイルが燃焼されて白煙を吹き要メンテナンスとなる。

RSバンテラでも純正2ピース改3ピースをはじめ、インコネルやカーボンなど、費用と時間をかけてさまざまな材質や形状のアベックスシールを試作してきた。しかし、材質に応じてクリアランスや摺動性の違いなどがあり、硬くしすぎても衝撃で割れやすくなってしまうなど、最適な状態を作ることが難しいという。現在は写真いちばん上の「RSスーパーアベックスシール」(3ピース・12万8000円)を発売中。



FD3S (13B-REW) 時代には、衝撃を吸収して破損を防ぐ3ピースアベックスシール(写真上)が純正採用されていた。しかし、SE3P (13B-MSP) になってから2ピースとなり、メンテナンス用純正部品も2ピースで統一された。



もちろん、アベックスを支えるコーナースीलや、横方向の圧縮漏れを抑えるサイドシールなども、それぞれに適切なクリアランスがあり、組み上げ時に正確に揃えることがいいエンジンを作るポイントとなる。

ローターは常にハウジングに支えられて稼働しているが、すべての面にシールを収めることで機密性を保つように設計されている。

そのためロータリーエンジンが調子よく動作するためには、このシール類がとても重要な存在となる。

特に燃焼の圧力をダイレクトに受けるアベックスシールは、ローターハウジングと常に密着した状態を維持していないと、圧縮漏れを起こしてパワーダウンに直結してしまう。

また、その構造上、レシプロに比べて点火トラブルによる衝撃やノッキングなどにも弱い。



# ハウジング

サイドハウジング(リヤ)

インターミディエイト  
ハウジング(センター)

サイドハウジング(フロント)

ローター  
ハウジング

ローター  
ハウジング

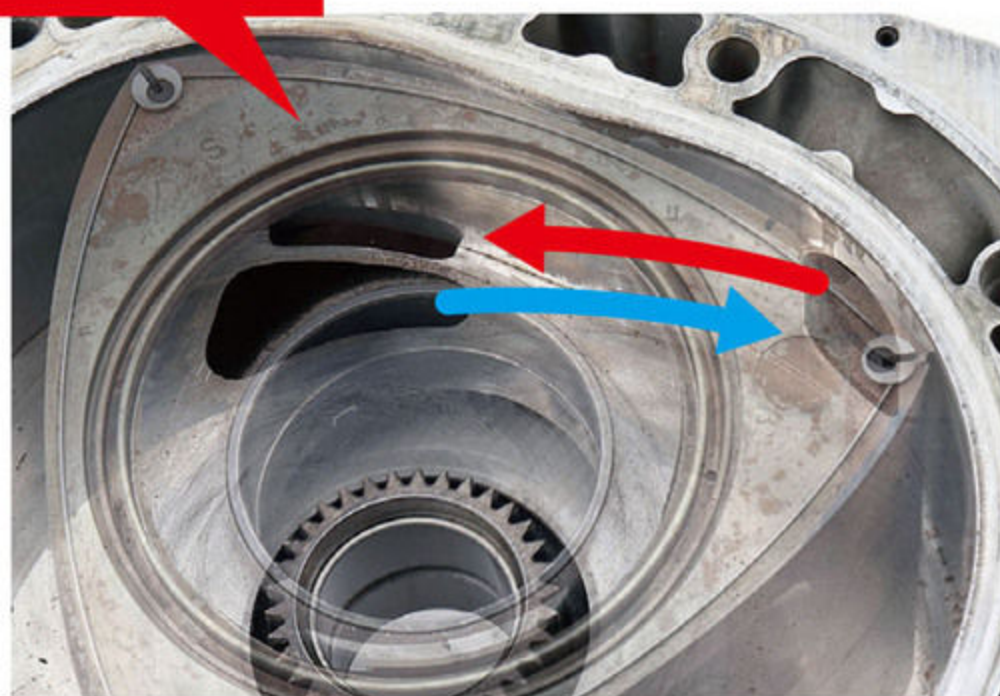
## ロータリーエンジンの特性を 左右するポートチューン

**13B** 解体新書  
ロータリーエンジンの  
仕組みに迫る!!

レシプロエンジンでも同様だけれど、作用角やバルタイを考慮しておかないと、吸気行程と排気行程が重なってしまい、燃焼室からそれぞれのポートに吹き抜けを起してしまう。スムーズな排気を促すためにあえてオーバーラップさせる場合もあるけれど、アイドリングが乱れるなどの問題も発生する。むやみにポートを拡大すればいいというわけではないのだ。

## サイドポート加工(インテーク側)を 4サイクルエンジンチューンに例えると?

13Bなどの2ローターエンジンは、前後に「サイドハウジング」、真ん中に「インターミディエイトハウジング」、そしてそれぞれの間にローターが収まる「ローターハウジング」がふたつ挟まれている構成となっている。これらのハウジングによって、ローターの回転を上下、左右で支えている



ロータリーエンジンのポート加工の中で、もっともポピュラーなのが、サイドポート拡大加工。ポートの始点や終点を拡大していくと吸気の始まりや終わりのタイミングが変わるのでレシプロエンジンで言うところのバルブタイミング変更に相当する。おなじくポートの幅を広げるとそのぶん吸気量が増えるのでカムリフト量に相当。開口部の長さは作用角に相当するといえる。



### ブリッジポート加工 (インテーク側)



サイドポート加工の中でも、出力を最大限まで引き出そうというのがブリッジポート。ローターハウジングギリギリまでポートの大きさを拡大していくとコーナーシールが落ちてしまうため、その通り道だけを残す手法だ。その形状が橋みたいに見えることから、この名前では呼ばれている。

### サイドポート加工 (インテーク側)



サイドポートの大きさや形状を変更する手法。RSバンテラでもポート形状はこれまでにいろいろと試してきたけれど、最近ではローターが最後に通過するポイントの形状にこだわっているようだ。これは13B-MSPの純正ポートにも採用されている手法で、わざと空気の流れを乱して渦を発生させることで、吸気効率や燃焼効率アップを狙っているという。写真は加工中のローターのものだ。



# 13B-REW

**吸気** サイドポート  
**排気** ペリフェラルポート

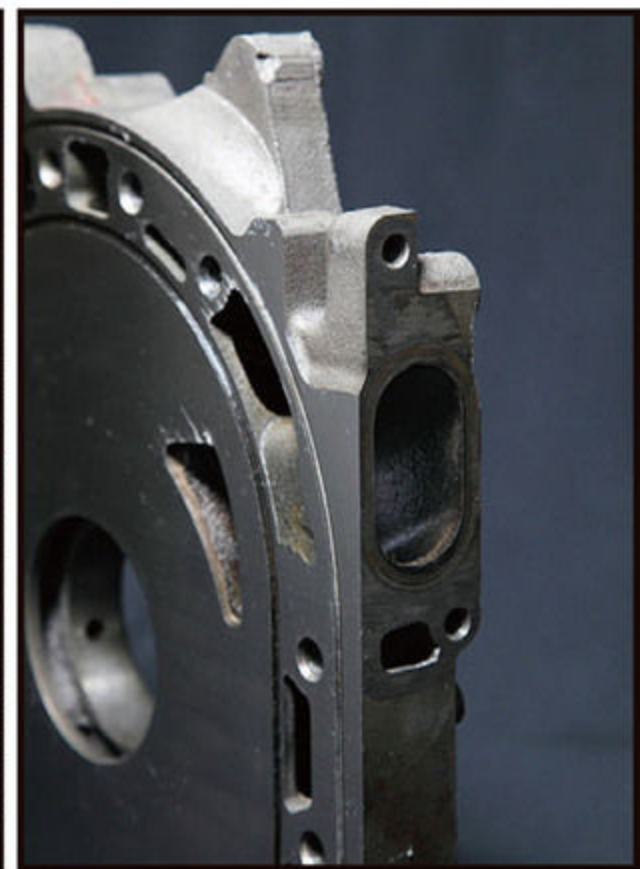
FC3SやFD3Sなどに搭載される13Bターボ用の2ローターでは、サイドハウジングとインターミディエイトハウジングの側面上側に設けられた楕円形の穴「サイドポート」(合計4カ所)から吸入空気を取り入れる。また、排気はローターハウジングの側面下側に設けられた丸い穴「ペリフェラルポート」から行う。

# 13B-MSP

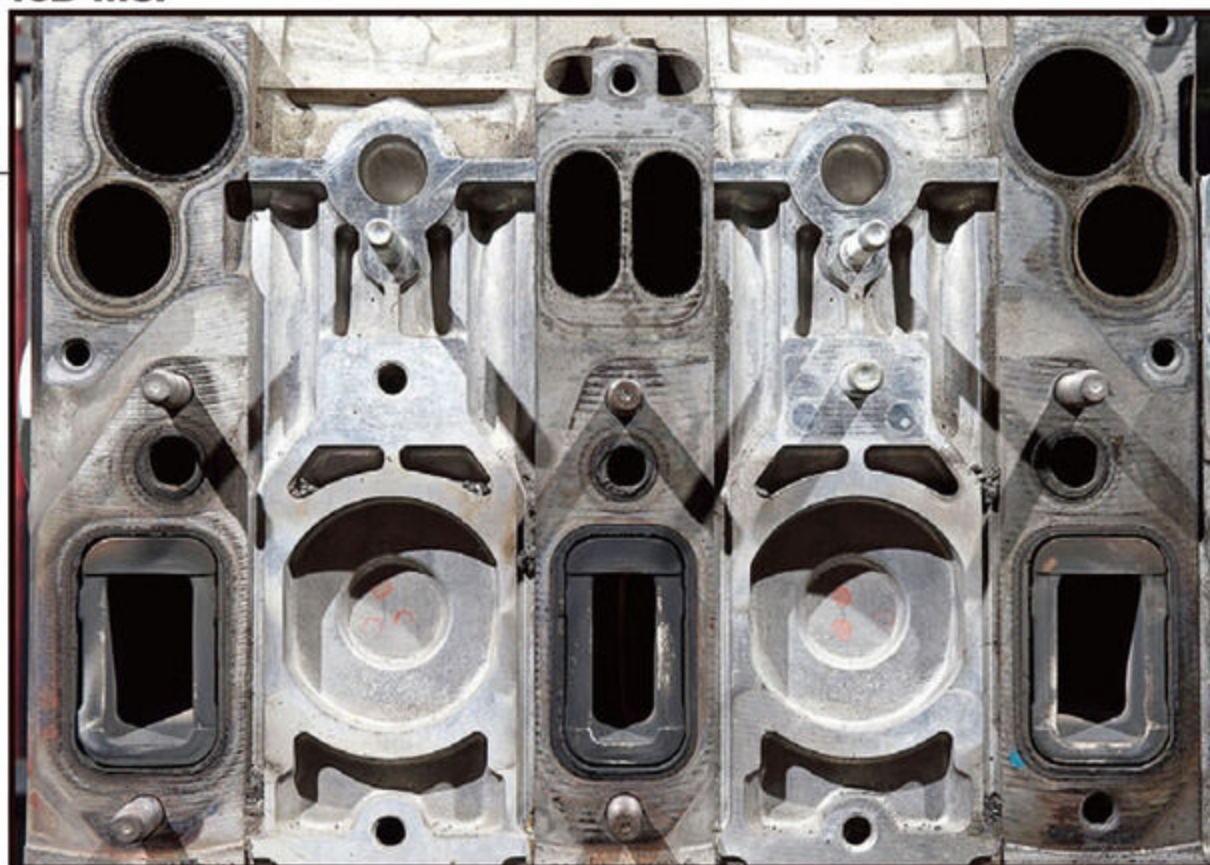
**吸気** サイドポート  
(オグジュアリーポート)  
**排気** サイドポート

SE3PIに搭載される13B-MSP。吸気側は合計6カ所のサイドポートで、そのうちサイドハウジングの上側の大きいポートを「オグジュアリーポート」と呼ぶ。このオグジュアリーポートにはバルブが設けられていて、低回転域では小さい方のプライマリーポートだけで吸気して流速を稼ぎ、高回転域でオグジュアリーポートも開いて吸気量を増大させる仕組みとなっている。また排気も合計3カ所のサイドポートに変更されているのが特徴。

13B-REW



13B-MSP



ローターハウジングに設けられたふたつのプラグ穴。最初に点火するリーディング側(写真左)は点火性能を重視して大きめの穴となっている。逆にトレーディング側は、燃焼圧力に負けたりアベックスシールとの隙間から吹き抜けたりしないように、穴が小さく設計されている。



プラグ穴周辺は燃焼が行われる場所でもあるため熱が溜りやすい。そのため少し手も水の流れを増やすための追加加工が行われたローターハウジング。出力を高めたエンジンには効果的だとRSバンテラでは考えている。



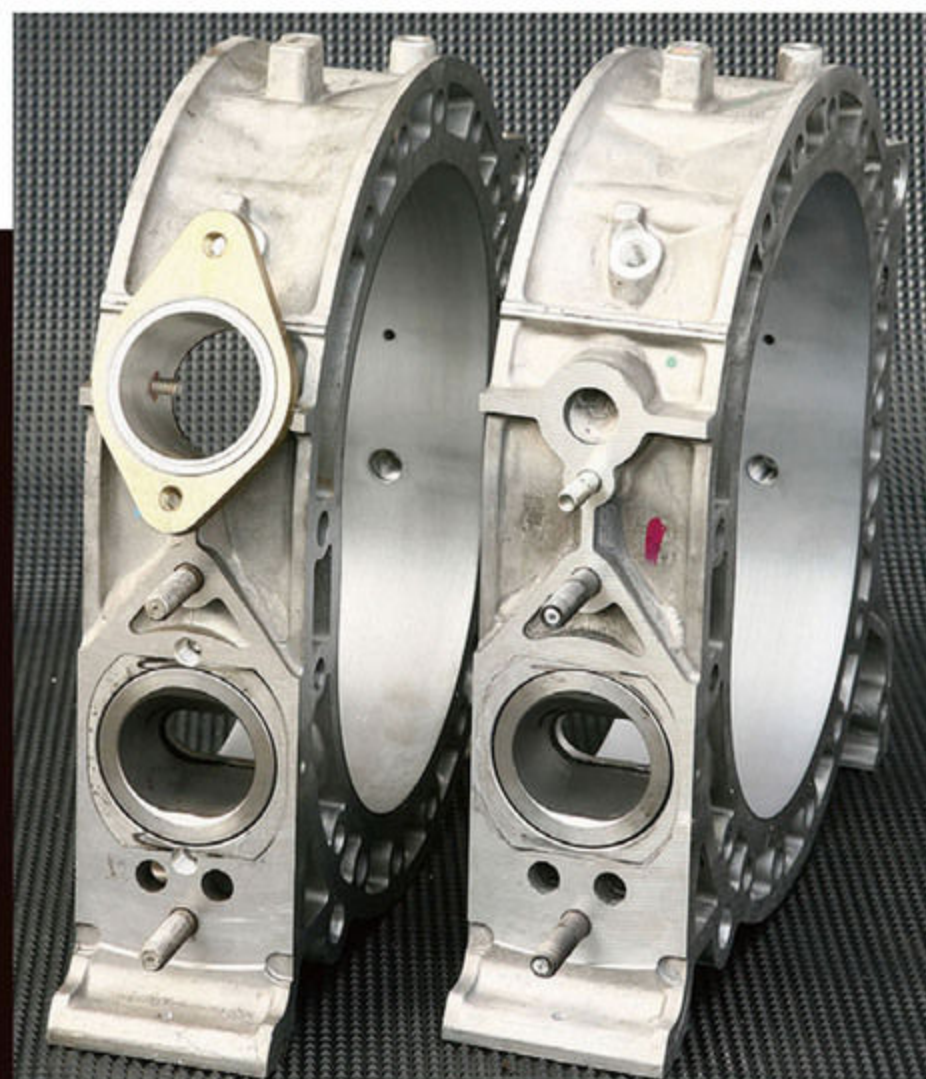
サイドハウジングも、トロコイド曲線に沿って磨耗するのはもちろん、サイドハウジングの変形やシールの破損、オーバーヒートなどによってローター内にオイルや冷却水が混入してトラブルの原因となる場合もある。このエンジンはシールが抜けて冷却水が混入した形跡が見られるものだ。

また、燃焼室が大きいうえにローターごと移動することから、ロータリーエンジンは2本のプラグによって点火を行っている。この2つの点火タイミングをどのように入らすか?といったこともセッティングのポイントとなっているぞ。

また、燃焼室が大きいうえにローターごと移動することから、ロータリーエンジンは2本のプラグによって点火を行っている。この2つの点火タイミングをどのように入らすか?といったこともセッティングのポイントとなっているぞ。

また、燃焼室が大きいうえにローターごと移動することから、ロータリーエンジンは2本のプラグによって点火を行っている。この2つの点火タイミングをどのように入らすか?といったこともセッティングのポイントとなっているぞ。

また、燃焼室が大きいうえにローターごと移動することから、ロータリーエンジンは2本のプラグによって点火を行っている。この2つの点火タイミングをどのように入らすか?といったこともセッティングのポイントとなっているぞ。



## ペリフェラルポート加工 (インテーク側)



吸気側のサイドポートを廃止して、ローターハウジングにポートを開ける。吸気側のペリフェラルポートチューン。サイドポートより吸気量が増えるので高回転では優れたパフォーマンスを発揮する反面、低速トルクは大きく失われる傾向。写真のように、吸気側のサイドポートやハウジングの水路を埋めて、新たにペリフェラルポートを追加するため、かなりハイレベルなチューニングといえる。



# エキセントリックシャフト

**13B 解体新書**  
ロータリーエンジンの仕組みに迫る!!



エキセントリックシャフトの前後方向のクリアランスを調整する、スラスト調整用シム。厚みが数種類用意されていて、スラスト方向のクリアランス調整のために厚みを合わせて交換するが、ここが磨耗してガタが出ることも多い。



ローターの回転バランスのズレを打ち消す役割を持っているのがカウンターウェイト。特にNA仕様のREエンジンでアイドルリング時に「バラッバラ」と特徴的な排気音を奏でるのはカウンターウェイトによるところも大きい。

ふたつのローターが交互に燃焼行程を行い、エキセントリックシャフトを回転させることで、軸出力を得ている13Bエンジン。  
エキセントリックシャフトは、レシプロエンジンでいうクランクシャフトと同じ役割を持っている部品だ。



エキセントリックシャフトは、サイドハウジング部分のメタルによって支えられている。エキセントリックシャフトのゆがみや、ローターバランスの乱れなどによって、このメタルが極端に磨耗することもある。また、オーバーレブやオイル管理の悪さもメタルトラブルの要因となりうる。もちろん、ローター内側やステーションナリーギヤのメタルも同様だ。

ただレシプロエンジンに比べ、REのメカニズム上シャフトにねじれる力が強く加わりがちのため、エンジン出力を高めていくと曲がりや歪みが発生しやすい側面をもっている。  
そのため、オーバーホール時にはシャフトの曲がりやねじれを計測、規定値を超えている場合は要交換となる。  
RSパンテラでは長年、表面加工処理によって摺動性や剛性を高めることなどもテストを重ねてきたが、狙いほどの効果の得られる加工が見つかっていないことから、お客様のエンジンに対してはノーマルを使用していることがほとんどだという。

**補機類や油脂類のメンテナンスが  
コンディションを大きく左右する！**

# エンジンオイル



RSパンテラ佐藤さんが、オイルとともにオススメしているのがRSファイヤーと呼ばれるガソリン添加剤。燃焼効率をアップするほかノッキングやデトネーションの発生も抑制するのでより夏場やサーキット走行などハードに使う場合に効果を発揮する。価格は1本2835円。

ロータリーエンジンの各部に使われているシールは、高熱にさらされ熱による焼きつきを起しやすい。  
そのため、ロータリーエンジンには『メタリングオイルポンプ』と呼ばれるオイル圧送装置が設けられ、ローター内部や燃焼室側にもオイルを供給、噴射している。

そしてそのオイルは燃焼室にも送り込まれて燃料といっしょに燃やされることとなる。オイルの燃



街乗りだけで高回転を使わない車両の場合、写真のように極端にカーボンやスラッジが溜まっているエンジンが多いという。この状態になるとシール類の動きが悪くなったりして圧縮漏れなどのトラブルにつながる。チョイ乗りオンリーのロータリー車は要注意。点火系の劣化やメンテナンス不足などもあわせ、燃焼の状態が悪いとカーボン蓄積によるシール類の固着(カーボンロック)が起これ、圧縮不良やハウジングのキズ&摩耗を起こしてしまう。



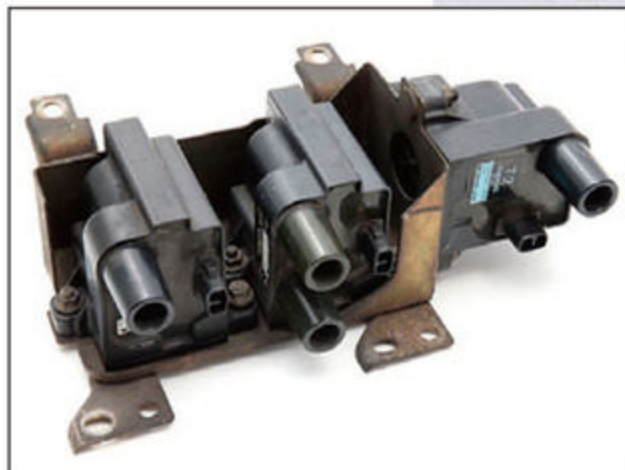
# プラグ



ロータリー用の純正形状プラグは、どこにスパークしても火花が飛びように先端が円面になっていて、放熱性を高めるために十字の切込みも入っている。この構造によりカブリにくくなっているのが特徴だ。FC3S、FD3S、SE3Pともに純正値はリーディング側が7番相当、トレーディング側が9番相当とのこと。右はロータリー用レーシングプラグで、スパーク力が強いので高回転まで回すチューンドエンジン向きと言える。ただし、カブリやすいので街乗りの際には純正プラグに交換するなどの配慮が必要。

縦長の燃焼室が移動しながら各行程を行うため、混合気を効率良く燃焼させるのが難しいロータリーエンジン。  
またその構造上、プラグの先端がアベックスシールと干渉しないようにハウジングの内側に埋まってしまうため、着火もしにくいのだ。  
そのため、着火には2本のプラグを使っている。まずはリーディング側のプラグで点火、その後の燃え残りに対してトレーディング側のプラグで

さらに点火するという仕組みを採用している。  
レシプロエンジンに比べると点火回数も多い上に、カーボンスラッジなども付着しやすいため、点火プラグに対してはレシプロエンジン以上に定期的なメンテナンスを必要とするパーツと言えるだろう。  
また、点火システム強化によるスパーク力の向上や、点火タイミングの緻密な設定も効果的なチューニング項目となるぞ。

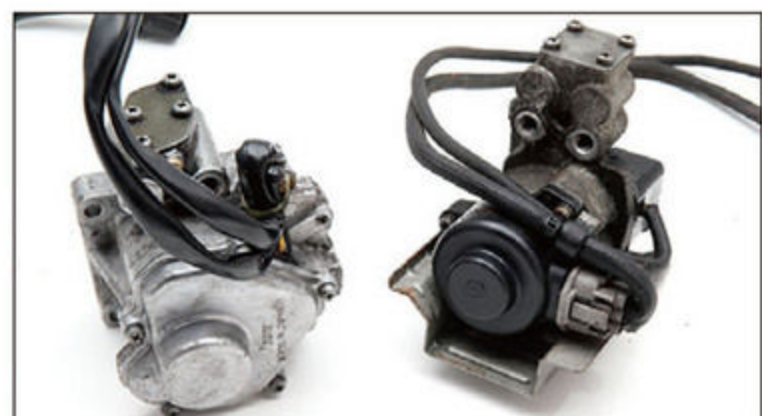
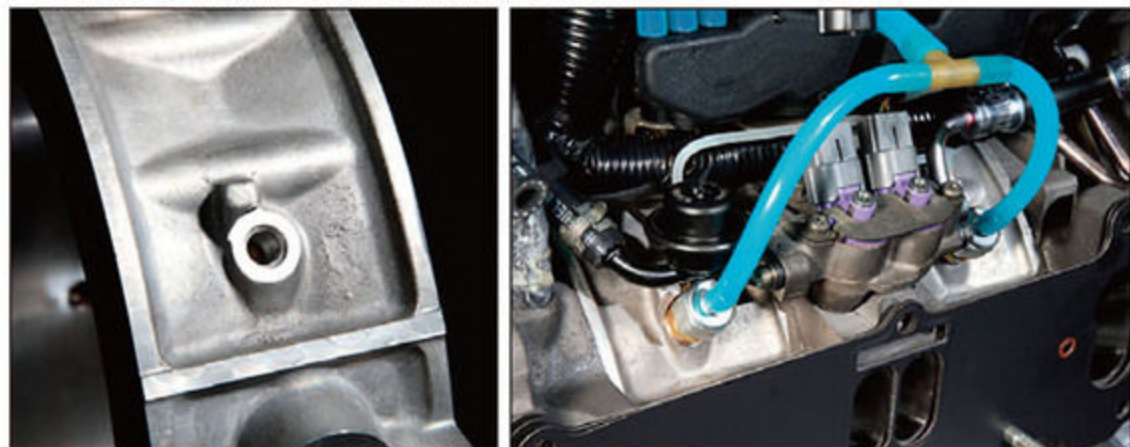


ロータリー用のコイルはリーディング側のコイルが大きく、トレーディング側のコイルが小さい。それだけリーディング側で強いスパーク力を必要としていて、トレーディング側は補助的な役割というわけだ。ちなみにリーディングとトレーディングのプラグコードをつなぎ間違えても始動するが、ノッキングなどエンジン破損の原因になるので注意。実は、DIY時のコード差し間違いは、意外と多いトラブル要因だ。

ロータリーエンジンでは、エンジン不調を発生させないために、定期的なプラグ交換が重要な項目。「頻繁にエンジンを壊すよりは、プラグのメンテナンスをしっかりと行わず、そこまでショップ任せにしている場合が多い」とRSバンテラ佐藤さん。逆に、街乗りとサーキットでプラグを使い分けたり、3000kmごとに点検＆交換することで好調を維持できるとのこと。



メタリングオイルポンプはハウジングに設けられ穴からオイルを供給する。ここの穴に取り付けられているジョイントのシールが劣化してオイル漏れが発生する事例も多いため、オーバーホールの際などには新品に交換して組み付けておくべき。



メタリングオイルポンプは車両形式により、ソレノイドバルブの形状なども異なる。樹脂製の部品が使われているFC3Sに対し、FD3S用はほとんどの部分に金属が使われていて、シーリングや熱対策もしっかり行われているようだ。

写真の「トリプルRエンジンオイル」(4.2ℓ・1万4100円)は、RSバンテラがこれまで数多くのオイルを使ってきた経験から最良と判断し、販売している自信作。高温・高負荷時の油膜保持能力はもちろん、耐久性やフィーリングもバツグンだという。このほか、ガソリンに混ぜて使用するタイプのオイルなども市販されているね。

ただし、オイルが燃えることで発生するカーボンやスラッジは、低温時ほど燃え切らずに蓄積しやすい。そのため、調子を維持するためには、定期的に全開走行することも重要。エンジンを気づかいすぎてあまりまわさないことが逆に不調の要因ともなりやすいのだ。

燃焼時にはスラッジ(カーボン)の発生、起りやすさ、そのカーボンがシールの摺動を阻害したり、デトネーションの要因となったりしがち。そんな問題を起こしにくくするために、専用の添加剤が配合されるなどしたロータリーエンジン専用オイルを推奨するチューナーやショップが多いわけだ。





# FD3Sのロータリーマシンに乗り続けるための基礎知識 ウィークポイントを探れ!



I型の登場から20年以上、最終型のVI型の生産終了からも10年が経過しようとしているFD3S。残念ながら各部に大小さまざまなトラブルを抱えてしまっている個体も少なくないが、ポイントを抑えたメンテナンスを施せば現在でも通用する性能を発揮してくれる名車だ。このコーナーではRE搭載車代表として、FD3Sに発生しがちなトラブルのポイントと、簡単な日常メンテナンス情報をお届けするので、愛車のチェックに活用してもらいたいな!

見逃しがちなパワステはフルード漏れに要注意!



パワステのフルードタンクに接続しているゴムホースが経年劣化によって硬化すると、気密性が低下してフルードが漏れてくる。ホースの交換で対処できるので、定期的にボンネットを開けて、フルードの漏れを点検する癖をつけておきたい。

写真は後期純正だが、アルミブラケットを採用する前期純正は完全に破断してしまっていることが多い。もちろん後期純正もそれなりに経年劣化が進行するが、完全に断裂するケースは少ないので、後期純正流用が無難だろう。

エンジンになったら気になっちゃうマウントもチェックしよう



各部のオイル漏れや複雑な制御系にトラブルが潜む!



エンジン本体からのオイル漏れ定番ポイント!

ある程度の年数が経過しているとトラブルの原因になりやすいのが、ステーションナリーギヤのOリング。サイドハウジングに固定され、エキセントリックシャフトやローターと噛み合うギヤだが、エンジンの脱着は不要な箇所なので、早めの新品交換がベター。



## オイルエレメントの下 ここにもトラブルが潜む



**WEAK POINT**

いくらオイルエレメントを新品に交換しても、エンジン側のベースパッキンが傷んでいるとオイル漏れの原因になってしまう。経年劣化でパッキンが硬化し、シール性が低下することに起因するので、2個のOリング交換で対応したい。

## ブースト圧が安定しない時は ソレノイドトラブルに注目

ブーストが安定しない原因は、ソレノイドバルブが断線して通電しなくなることが多い。チャージコントロールバルブを制御しているソレノイドバルブのトラブルが特に目立ち、セカンダリタービンに過給しなくなる。

## 樹脂製タンクは 経年劣化に要注意

エアセパレートタンクからの水漏れも、よく見掛けるトラブルのひとつ。熱害に起因する経年劣化が原因で、接合部が割れてクーラントが勢いよく漏れ出し、オーバーヒートに直結するケースも多い。未然に防ぐには万全の冷却対策が不可欠。



**WEAK POINT**

## 常に伸縮を続けている ジャバラホースは消耗品

オーバーヒートの原因で最も多いのがタービンホースからの水漏れ。劣化が進むと膨張が進行し、いずれ破断して水漏れを起こしオーバーヒートにつながる。クーラントが地面に落ちているのを発見したら、早急に原因を探るべし。



**WEAK POINT**

## ゴムホースはすべて要注意 熱の影響はハンパじゃない

純正ジャバラホースの裂けや亀裂は、特に1~3型の前期モデルでよく見掛ける。また、モデルを問わず、純正は過給がかかるとジャバラ部分が伸縮して無駄な圧力損失が生じるので、市販のアルミパイプなどに交換しておきたい。

純正ラジエターの樹脂製アッパータンクの変色や劣化が進行しやすいが、タンクとコアを接合しているカシメ部分から水漏れしやすい。修理も不可能ではないが、樹脂はすぐに劣化するので、アルミ製の社外品に交換するのがオススメ。

## ラジエーターもお疲れぎみ タンクのカシメから 漏れてくる

**WEAK POINT**



見た目からはわかりにくいですが、ウォーターポンプも経年劣化によって内部のベアリングにガタが出てくる。ここにガタが出るとクーラントの循環効率が下がってオーバーヒートしてしまうことがあるので、10万km近いクルマは交換を考えておこう。もちろん、交換時はベルトも同時に新品にすべき。

## 水温が上がりがちならクルマは ウォーターポンプも要チェック!

**WEAK POINT**



ロータリーマシンに乗り続けるための基礎知識  
FD3Sの  
ウィークポイントを探れ!

## マフラーからの白煙に加え パイピング内壁もチェック!

エンジンルーム内にオイルを撒き散らす原因になるのが、タービンのオイル漏れ。ブレードからオイルが漏れ出し、インタークーラーやアクチュエーターに蓄積されることも。純正新品は高価なので、リビルト品を選ぶか社外の新品タービンの交換を選び修理する場合が多い。

ロータリーエンジンでは、点火系のトラブルがエンジンブローに直結する場合があるので入念なメンテナンスが必要。プラグを定期的に交換するだけでなく、熱害を受けやすいプラグコードも定期的に交換してやろう。純正でもイイので1年に1回のペースで交換するのがベスト。また、点火コイルがパンクすることもあるそうなので原因不明の失火などに悩んでいるひとはそちらもチェックしよう。

**点  
火  
系  
の  
ト  
ラ  
ブ  
ル  
は  
ダ  
メ  
ー  
ジ  
大  
ブ  
ラ  
グ  
コ  
ー  
ド  
も  
1  
年  
に  
1  
度  
は  
交  
換  
を  
!**

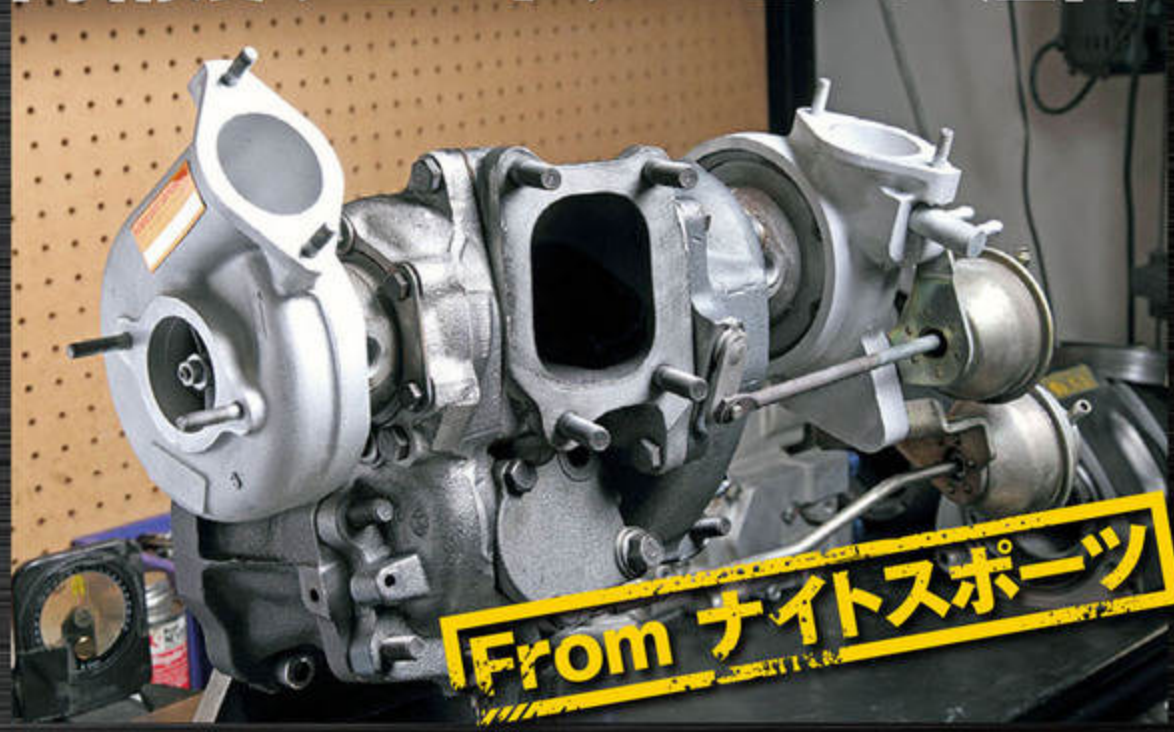
## 始動性が 悪いクルマは セルモーターが 弱っているかも!?

経年劣化によって内部のブラシが摩耗してくると、セルモーターの出力が落ちてくる。バッテリー電圧に問題がないのにセルに元気がなく、エンジンの掛かりが悪いクルマはそろそろ交換時期だ。純正は6万円以上と高価だけど、RSパンテラのハイスピードセルモーターは4万8000円。モーター出力と回転数がアップしているスグレ物なのだ。

**エンジン編**  
各部のオイル漏れや  
複雑な制御系にトラブルが  
多い

**WEAK POINT**

## 純正新品の約半額で手に入る 高精度リビルトタービンに注目!



**From ナイトスポーツ**

高温にさらされてユガミが出るフランジ部は必ず面研を行うそう。まさに新品と同じ信頼性とそれを超える性能を目指す。



各部のシール類や軸受け、さらに状態にあわせて傷んでいるパーツを交換してやる。その組み立ては熟練メカがひとつひとつ丁寧に行っているのだ。

FD3Sのリフレッシュで大きなポイントとなるのがタービン。ブースト圧の掛かりが悪かったり、パワーがないという場合軸受けのメタルが摩耗してブレードにガタが出ていないか? 各シールからのオイル漏れが起きていないかなどをシッカリとチェックしてみよう。

また、エアクリーナーの集塵性能が悪かったりすると異物を吸い込んでブレードが欠けている場合もあるというから要注意だ。

当然これらのトラブルが発生している場合はタービンをリフレッシュしてやらなければならないんだけど、残念ながら純正のタービンはアッセンブリーでしかパーツ供給されておらず、なんとその価格は40万円以上というから困ったもの。そこで注目されているのがリビルト

タービンってワケ。

ナイトスポーツのメニューでは、リビルトの際には分解したパーツを徹底的に洗浄し各部をチェック、メタルやオイルシールなどをリフレッシュ。組み立て後には超高精度のバランスサーを使ってバランス調整が施される。価格は19万8000円(モデルによって違う)となっているぞ。



ナイトスポーツが備えるVSR(バランサー)は実際の使用状態に近い12万rpm以上までブレードを回して測定することができるのが強み。純正新品もバランス取りされているが、それよりもはるかに緻密に追い込んでいく。





新品交換にするか  
ピロ化でチューニングか？

サスペンションブッシュは純正でピロを採用している箇所もあるが、劣化が進むとガタが発生しやすく、ゴムブッシュ部も亀裂が入りやすい。サーキット派ならフルピロ化、街乗り派ならフル純正でのリフレッシュがオススメ。

ハブのガタも  
定期点検  
タイヤを  
ゆすってみよう！



ハイグリップタイヤの装着、ハイレート化、LSDの組み込みなど、チューニングを進めると、前後ハブベアリングの消耗が激しくなり、ガタが発生しやすくなる。高速走行時にタイヤ付近からの異音が気になれば、真っ先に疑うべき。



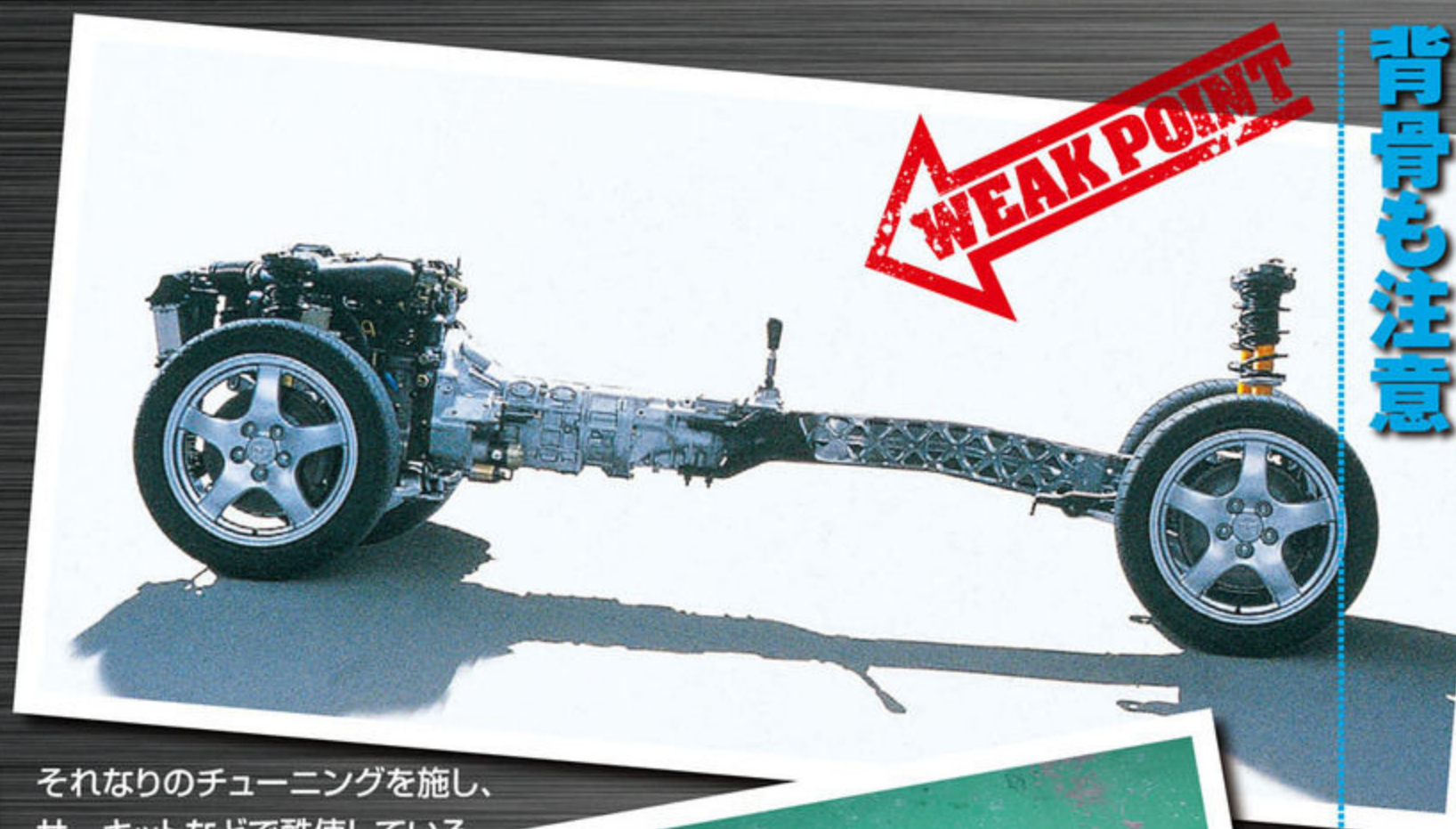
サスペンション編

しっかりメンテして  
FD3Sの走りを満喫しよう！



交換すると  
効果バツグン  
トラクションロッド！

FD3Sはトーロッドやトラクションロッドのガタが発生しやすいが、実はロッドよりもピロブッシュの消耗が原因であることが多い。対策として、ロータリー車を得意とする京都のオートクラブでは強化ピロを組み込んだオリジナルロッドを発売している。



とんでもなく重要なFD3Sの  
背骨も注意

それなりのチューニングを施し、サーキットなどで酷使している車体では、パワーブラントフレーム(PPF)に亀裂が入っていることも珍しくない。放っておくと破断してしまうので、早めの対策が不可欠。なお、オートクラブでは純正ベースで各接合部に溶接を加えた強化PPFを用意。一部には補強プレートも導入し、強度と剛性を引き上げている。





便利なポケットも  
ツメが割れちゃいがち

運転席側に設けられている開閉式の小物入れは、FDにとって貴重な収納スペースとなっているが、それだけ使用頻度も高くなり、破損している車体も少なくない。ツメが割れてフタが外れてしまうケースが大半だが、ASSY交換が可能だ。



インテリア & エクステリア編  
目に見えるところだけに  
リフレッシュの効果抜群!

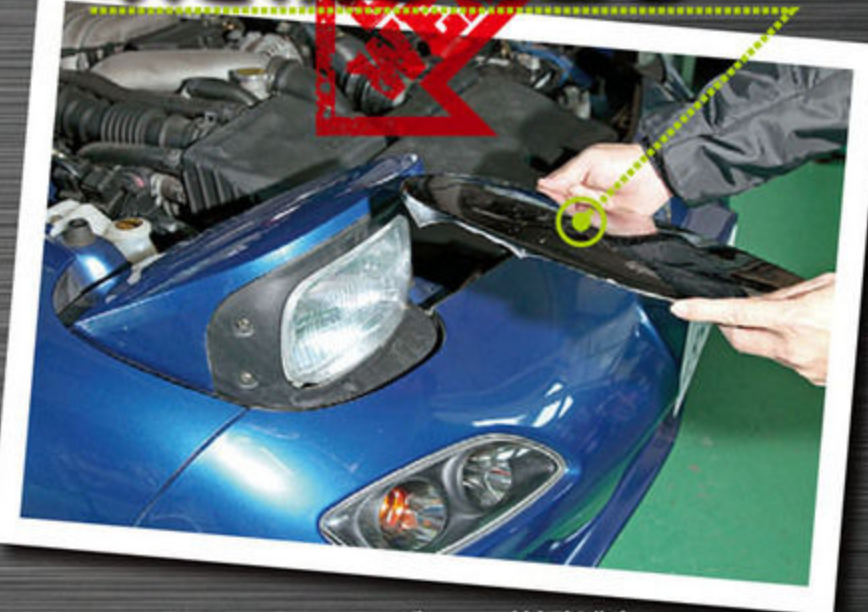
ロータリーマシンに乗り続けるための基礎知識  
FD3Sの  
ウィークポイントを探れ!



ボロさが目立つコーティング剥がれ  
思い切つて後期パネルへ交換か?

メーターまわりのパネルは表面のコーティングが剥がれてくる。常にドライバーの視界に入っているパートだけに、あまりみすばらしいのも気になって仕方がない。質感が向上している後期パネルに交換してリフレッシュしちゃうのがオススメ。

ライトまわりの  
カバーが  
走行中に  
吹き飛ぶことも



ヘッドライトのカバーは樹脂製で、熱害などによって経年変化が進行し、気付かないうちにモロくなっていることが多い。実際に走行中に突然飛んでいくトラブルが多いので、ガタつきなどの兆候があれば早めに交換しておきたい。

樹脂製ノブが割れてドアが開けられなくなる

長年に渡って使い続けていると疲労が蓄積され、ドアハンドルが根本から割れてしまう。少し前から予兆があり、硬くなってきたと感じたら無理に使い続けず、グリスアップなどのメンテナンスを行うことで、多少の延命が図れる。

インテリアの定番  
センターコンソール浮き

何度か脱着を繰り返していると、センターコンソールを固定しているツメが破損しやすい。クリップ部が外れているだけなら付け替えれば済むが、クリップを固定しているツメが折れてしまうとASSY交換が必要となるので作業の際は慎重に。



グリップが外れちゃつて  
ドア閉めるのが大変!?

助手席側のドアはグリップ部の接続部が破損しやすい。FD3Sのようなスポーツカーでは同乗者を乗せる機会が少ないから気付いていないだけで、グリップ部がグラついてくるケースも意外に多い。たまにはチェックしておこう。



突然やってくる  
厄介なメーター不良



メータートラブルの代表例はタコメーター。エンジンの回転が上昇しているにも関わらず、正常に動かなくなることがある。また、オドメーターは表示しなくなったり、液晶表記の一部が欠けたりすると、修理しないと車検には通らない場合もある。





愛車のコンディションを良好に保つためには日常のメンテナンスをシッカリやるのが重要。各種オイル交換はもちろんのこと、プラグなども定期的にチェック&交換してやらないとダメなのだ。

ここではDIYでも簡単にできる油脂類の交換とプラグ交換についてレクチャーしよう。どれも難しくない作業なので、ぜひチャレンジしてみたい。

## エンジンオイルは汚れと減りに要注意!

ロータリーエンジンは燃焼室内の潤滑にオイルを使用するため、エンジンオイルの状態がコンディションの力を握る。定期的に汚れと減りをチェック、上質なオイルを入れてやるようにしよう。

交換方法はまずオイルフィルターキャップを空けて、オイルパンのドレンボルトを緩めて古いオイルを抜いてやる。そしてドレンボルトを確実に閉めたら、フィルターキャップからオイルを入れてやるだけと、慣れてしまえばだれでもできるものだ。

オイル量はレベルゲージで確認しながら、アッパーレベル付近まで入れてやるようにしよう。

ドレンボルトのワッシャーは数百円のものなのでオイル交換ごとに新品にしておきたい。ここをケチるとあとでオイル漏れを起こしたりするので注意だ。



オイルを抜きときは、抜いたオイルに金属片などが混じっていないかをチェック。細かな金属片などが混じっていた場合は、重大トラブルが発生しているかもしれないので、早急にプロショップへ行こう。



オイルを抜く前にフィルターキャップを外しておくのはどんなエンジンでも基本中の基本。オイルを抜いてしまってから、万が一フィルターキャップが緩まないなんてことになると、オイルを入れることができずエンジンを始動できなくなっちゃうぞ。

## 点火プラグも消耗品 ノーマルでもイイから定期交換しよう!

プラグ交換は奥まわっててちょっと面倒だけど、写真のようにコンパクトなプラグレンチを用意すればDIY可能。交換時にはプラグコードの場所を絶対に間違えないように!



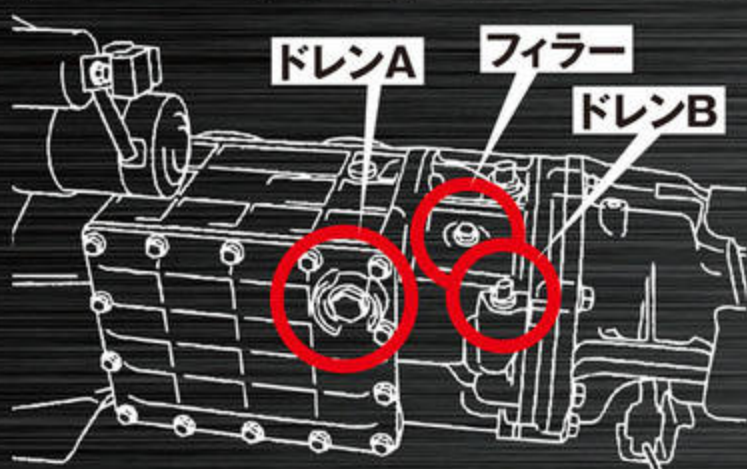
意外と忘れられてしまいがちだけど、点火プラグもれっきとした消耗部品。5000kmくらいをメドに新品交換してやるのがベストだ。

低いブースト圧でストリートを普通に走るだけならノーマルプラグで問題ない。サーキットに行ったりする時だけレーシングプラグを使うことでコストを抑えるのもアリだそう。



傷んでいるプラグではデトネーションが発生してエンジンブローなんてこともある。できれば走行5000kmごとに交換してやりたいところだ。

## FD3Sの5速ミッションは ドレンボルトが2つある!



FD3Sのミッションはちょっと特殊でドレンが2カ所ある。両方から抜いてやる必要があるぞ。



エンジンと同じようにオイルを抜く前にフィルター側を緩めておいてやることを忘れずに。抜いたらフィルターが緩まないなんてことになると、やっかいだぞ。

ミッションオイルは粘度が高いため、ちょっと走ってオイルが温まっている状態で抜くといい。やけどしないように注意してね。



## スポーツ走行を楽しむなら デフオイル交換も忘れずに!

デフオイルは容量が少ないこともあって、ハードな走行で温度上昇すると急激に傷んでしまうもの。特に機械式のLSDを組んでいる場合は、汚れたオイルを使い続けることでLSDの寿命が短くなってしまいうこともあるから注意だ。

オイルの注入口がちょっとやっかいなところにあるので、自分の持っている道具でちゃんと注入できるかどうか確かめてから作業にチャレンジしよう。



機械式LSDでは各メーカーごとに指定のオイルがあたりるので、交換する際はそれを用意するようにしよう。オイルとのマッチングでLSDの寿命や効きが変わってくるぞ。



DIYでチャレンジ! FD3Sも手軽メンテナンス

RE雨宮  
RSバンテラ  
オートクラフト  
オートワークスK2  
サカモトエンジニアリング  
ナイトスポーツ

千葉県富里市七栄439-10  
静岡県富士市北山5220-2  
京都府京田辺市大住大塚1-7  
埼玉県さいたま市緑区大門392  
栃木県宇都宮市幕田町311-4  
東京都大田区城南島2-2-6

☎0476-90-0007  
☎0544-58-4837  
☎0774-64-6466  
☎048-812-6250  
☎028-684-1525  
☎03-5755-1211

<http://www.re-amemiya.co.jp/>  
<http://www.rspantera.com>  
<http://www.auto-craft.net>  
<http://autoworks-k2.com>  
<http://www.sakamotoengineering.jp>  
<http://www.knightsports.co.jp/>



パワーチェックデータで見る!!

R E エンジンをもっと楽しむための

# TUNING PLAN

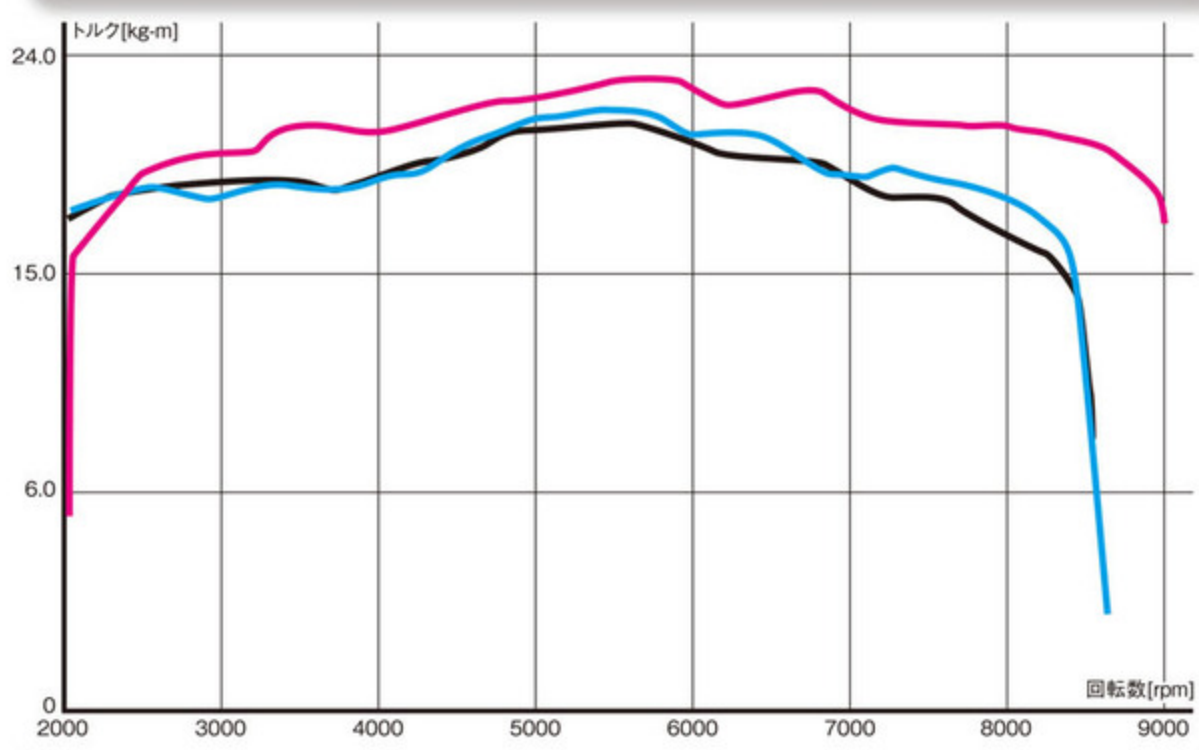
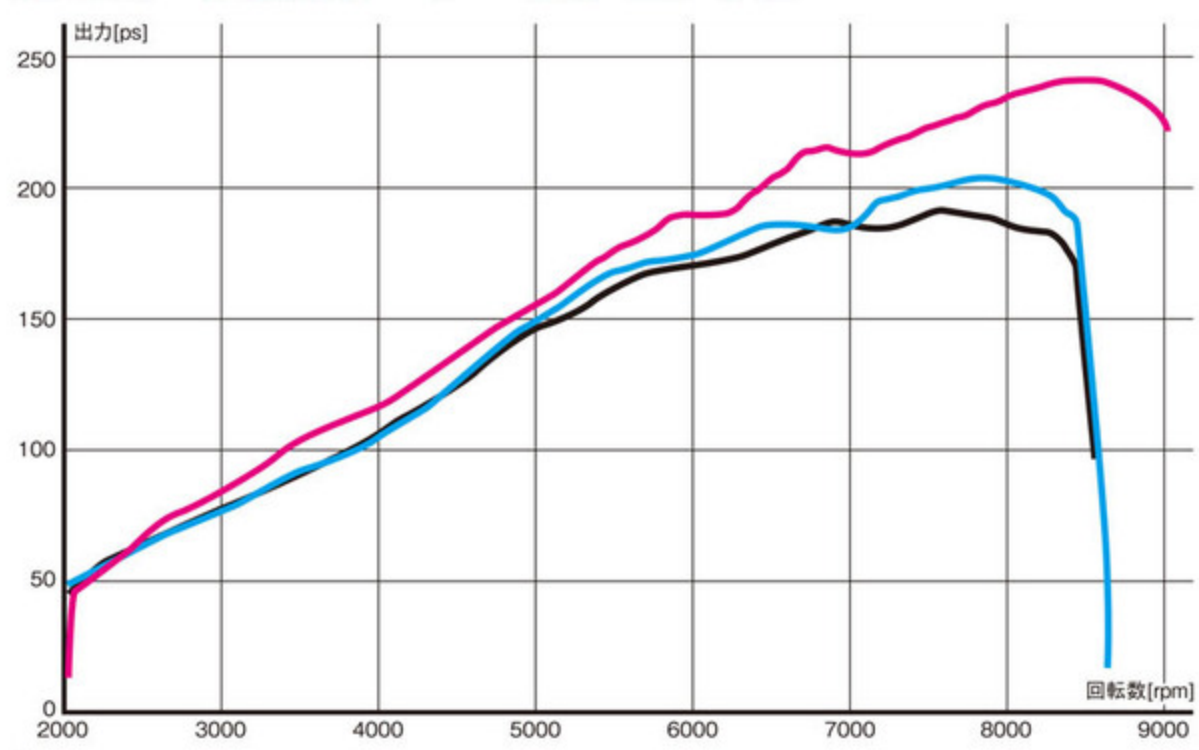
レシプロエンジンとは異なる独特の回転フィールとエキゾーストサウンドが魅力のロータリーエンジン。ここではRマジックが提案する、ロータリーエンジンをもっと刺激的でパワフルなものにするためのチューニングプラン紹介していこう。これからロータリーエンジンをリフレッシュ&チューニングしたいという初心者オーナー必見のコーナーだ!!

ノーマル  
**190.8ps**



**13B-MSP** SE3P

SE3P 仕様別パワーをチェック!!



①SE3Pノーマル車両

**190.8ps 21.0kg-m**

②エアクリナー、マフラー交換車両

**203.0ps 21.8kg-m**

③上記②+エキマニ、キャタライザー、  
プラズマダイレクト「極」装着+ECUセッティング

**240.9ps 22.9kg-m**



SE3Pが搭載するNAの13B-MSPは、ハイパワーモデルならカタログ上では250ps。しかし、Rマジックでフルノーマル車のパワーを実測すると、約190ps程度というのが一般的な結果になるとのこと。

NA車のためカンタンに大幅なパワーアップというのは望めないものの、吸排気チューンによって、少しずつ、だが確実にトルクやピークパワーを引き上げることができる。

ちなみに、SE3Pの純正ECUはかなり燃調が濃い状態となっているのが特徴。そのため、吸排気チューン程度であれば、純正ECUのままでも対応することができ、ECUセッティングは「必須ではない」という。

ということ、自分の理想とするカタチを目指して気軽にエアクリナーやマフラー、エキマニなどを交換することが出来るSE3Pは、変形4

ドアの4シーターという車両の性格も合わせて、家族持ちのチューニング初心者にもオススメできるマシンだ。

ECUチューンは必須ではないというが、しっかりとセッティングをとることの効果は大きく、特にVDOなどのバルブ類の作動ポイントを変更することで、高回転域でのパワーアップに貢献する。

Rマジックでは仕様や変更可能なポイントの異なる3種類のECUメニューを設定している。

そのほか、初期型SE3Pは車齢が10年を超えるなど、中古車の走行距離も伸びてきている。それによって燃料ポンプや点火コイルなどの補機類トラブルも増えてきている。

燃料供給や点火の不安定はノッキングの原因となり、エンジンに重大なダメージを与える可能性があるため、定期的なチェックがオススメだ。



**STEP 1** 目標出力 **200ps**

**エアクリナー/マフラー交換**

チューニングの第1歩として定番の吸排気ライトチューン仕様。フルノーマル車両を手に入れた場合はまずはここからスタートしよう。SE3Pの場合はSTEP1程度であれば、ECUはノーマルのままでOK。音やデザインなどもSE3Pを楽しむための重要な要素なので、自分好みのアイテムを探してみよう!

**エアクリナー**

ライトチューン車両にオススメの純正交換タイプ「パイパークリナー」。リセッティングが不要な範囲内で、吸気効率を高めることが大切。Rマジックにはさらに高効率なラムプレッシャーダクトが用意されているが、高速走行時には吸気量が大幅に増大するため、燃調が最適化されたECU「CPU8FIL-PRO2」とのセット販売となる。



**マフラー**

マフラーは排気効率の向上によるパワーアップはもちろん、見た目や音も重要な選択基準のひとつ。「チューンドサイレンサー」は、メインパイプ65φでパワー9.4psアップ、トルク0.7kg-mアップを実現。手軽に出力向上と、高回転時のロータリーサウンドを楽しむことができる。

**STEP1の予算**

|             |                 |
|-------------|-----------------|
| パイパークリナー    | 7000円           |
| チューンドサイレンサー | 12万6000円        |
| 工賃          | 8000円           |
| <b>合計</b>   | <b>14万1000円</b> |



**SE3P用に4本出しの選択肢も!**

見た目のゴージャスさが欲しいオーナーに向けては、左右それぞれ2本出し、合計4本出しのマフラーを設定。性能はチューンドサイレンサー同様でありながら、見た目の上質さをプラスできる製品だ。純正バンパーとの併用時にはバンパーの一部カットが必要だが、カット部分をカバーできるガーニッシュも設定している。

触媒部分は排気系の中でも最も大きな抵抗となるパート。セル密度が低く、排気の抜けを重視したスポーツ触媒へと変更することで、大幅なパワーアップへと繋げられる。また、サイレントスポーツキャタライザーADTは、高耐久ガラスウールを使用したサイレンサーを備え、純正触媒仕様よりも騒音レベルが低減するという設計となっている。



**スポーツ触媒**



**点火システム**

特に前期型の純正コイルは脆弱で、イグニッションコイルが劣化していることも少なくない。完全に壊れるとエンジンチェックランプが点灯して確認できるが、能力低下レベルの場合は気づくのが難しい。そこでパワーアップを狙うのなら、リフレッシュを兼ねた強化がオススメ。プラズマダイレクト「極」は着火性能の強化と同時にコイルの移動も実現。高回転で失火しにくくなるので、ノッキングを抑制、エンジン保護にも繋がる。

**エキゾーストマニホールド**

ポートから排出された排気ガスが集まるエキマニは、管長や曲がりの角度、内径によって排気効率や出力特性が変わる。Rマジックではフロント&リアハウジングとインターミディエイトハウジングの排気で口径を使い分け、低回転域のトルク感と高回転での伸び、そして全域でのレスポンスをバランスさせている。



**ECUセッティング**

ライトチューンでは必須ではないECUセッティング。だが、吸排気系が大幅に高効率化された場合や、よりピークパワーを伸ばしたり回転フィールを改善したい場合などには有効なチューニングでもある。燃調や点火時期の補正、V/DIなどのバルブ作動ポイントを変更することで、純正データでは8000rpm付近で伸び悩むパワーも、レプリミットの9000rpmまで追従するロータリーらしい特性を得ることができる。

**STEP2の予算**

|                     |                 |
|---------------------|-----------------|
| エキゾーストマニホールド        | 11万4000円        |
| サイレントスポーツキャタライザーADT | 11万5000円        |
| CPU-8FIL II         | 9万5000円         |
| プラズマダイレクト「極」        | 14万8000円        |
| 工賃                  | 4万3000円         |
| <b>合計</b>           | <b>51万5000円</b> |

**STEP 2** 目標出力 **240ps**

**吸排気フル交換+ECUセッティング**

エンジン本体には手を加えずに、より吸排気パーツを高効率化。さらに劣化の恐れのある点火系を強化して、適切なセッティングを行うことで、ノーマル+50psを狙うSTEP2。SE3Pのポテンシャルを引き出しながら、ストリートもサーキットも存分に楽しめる仕様となっている。もちろん、サーキットを走るのなら、このプラン以外に足まわりや制動系のチューニングも必須となるぞ。

**燃料ポンプのトラブル増加中 距離がかさんだマシンは要チェック!**



走行距離が約7万kmを超えてきたあたりから増えてくるのが、燃料ポンプの劣化。サーキットなどスピードの高い左コーナーの立ち上がりで、ガソリンが半分ほど残っていても息つきが起こるようだと劣化が進んでいる状態だ。最終的には直線での全開時にも息つきが起こるようになるという。Rマジックで燃料ポンプを交換する場合は、工賃込みで約6万円程度。症状が出ていなくても、10万km到達前に交換しておくのがベターだ。



**STEP + α**



**オイルクーラー**

前期型や後期型の一部グレードではオイルクーラーが1つしか装着されていない。サーキットなどでハードに走るひとはもちろん、チューニングでパワーアップした車両もオイルクーラーの追加は必須。街乗りでも油温が120度、水温が100度を越えることもあるため、冷却性能は高くしておくのが安全策だ。



**エアロパーツ**

エアロパーツを選ぶ時にはデザイン以上に空気の流れも考慮する必要がある。水温や油温、そして吸気温度も上昇傾向にあるSE3Pは、多くの走行風を取り入れて抜けるようにすることで、温度上昇を抑えることができる。特にエンジンルームの熱気を抜くクーリングボンネットは効果バツグン!





シーケンシャルツインターボを搭載した2ローターエンジン13B-REWは、ノーマル状態で最大280psを発揮するというハイパワーユニット。ただ、この13B-REWを搭載するFD3Sは、最初期型なら約25年、最終型でもすでに製造終了から10年以上経過しており、フルノーマル車両はかなり希少な存在。そこで、ここではマフラーとエアクリナーが交換された車両をベースとして考えながら、純正タービンを使用したステップアップチューニングを紹介していくよ。

FD3Sのチューニングで最も注意すべきポイントは、ブースト圧だ。吸排気パーツの交換のみでもブースト圧は大きく高まってしまふ。逆に、経年劣化のすすんだ車両の場合、シーケンシャル



### ソレノイドバルブ破損はFD3Sの頻発トラブル!

シーケンシャルターボを制御するソレノイドバルブが破損すると、プライマリータービンとセカンダリータービンの過給切り替えがうまく働かなくなる。チューニングの前にこのようなトラブルを発見するためにも、Rマジックの点検メニュー「セブンドッグ(1万9950円)」を活用してほしい。

夏の街乗りでは吸気温度が80度を超えることも珍しくないが、吸気温度が70度を超えると点火時期の遅角と燃料噴射量の増量が行われ、クルマはみるみる遅くなってしまふ上、REエンジンの強敵カーボンラツジが溜まりやすくなってしまふ。このように、ちょっとした要点を押さえれば、いつでも大きなパフォーマンスを発揮できるのがFD3Sというクルマだ。

パワーチェックデータで見る!!

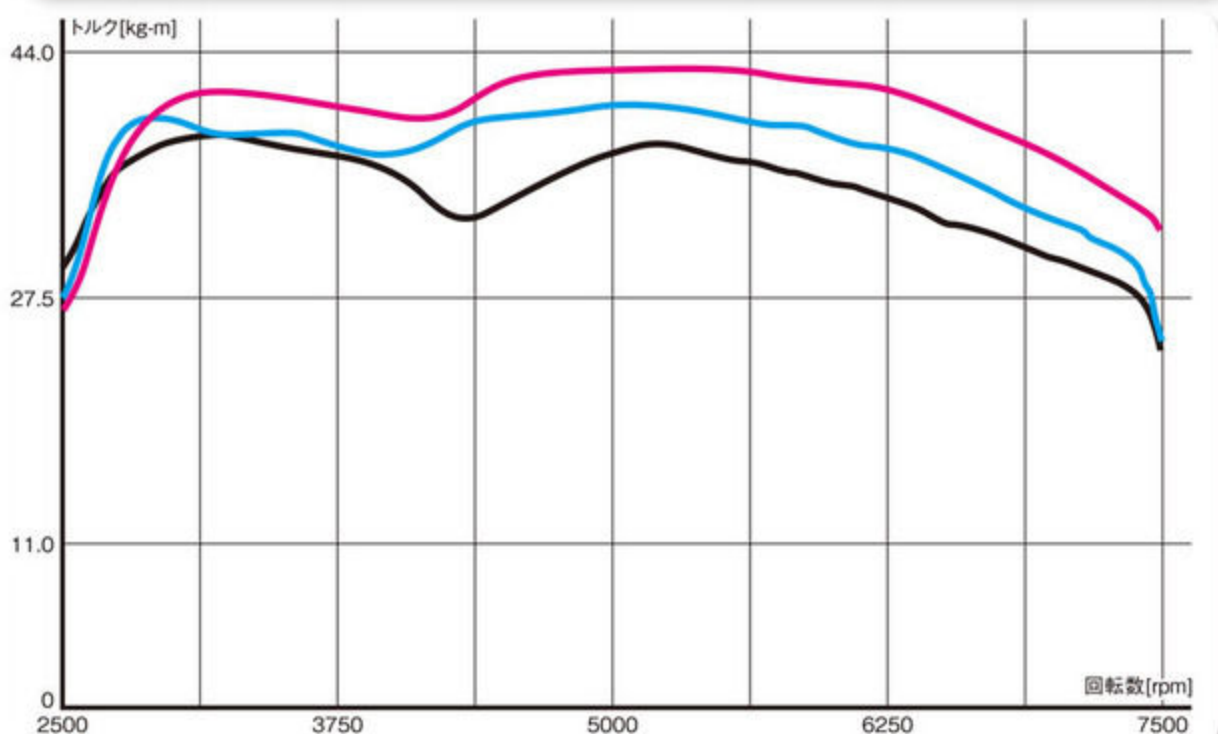
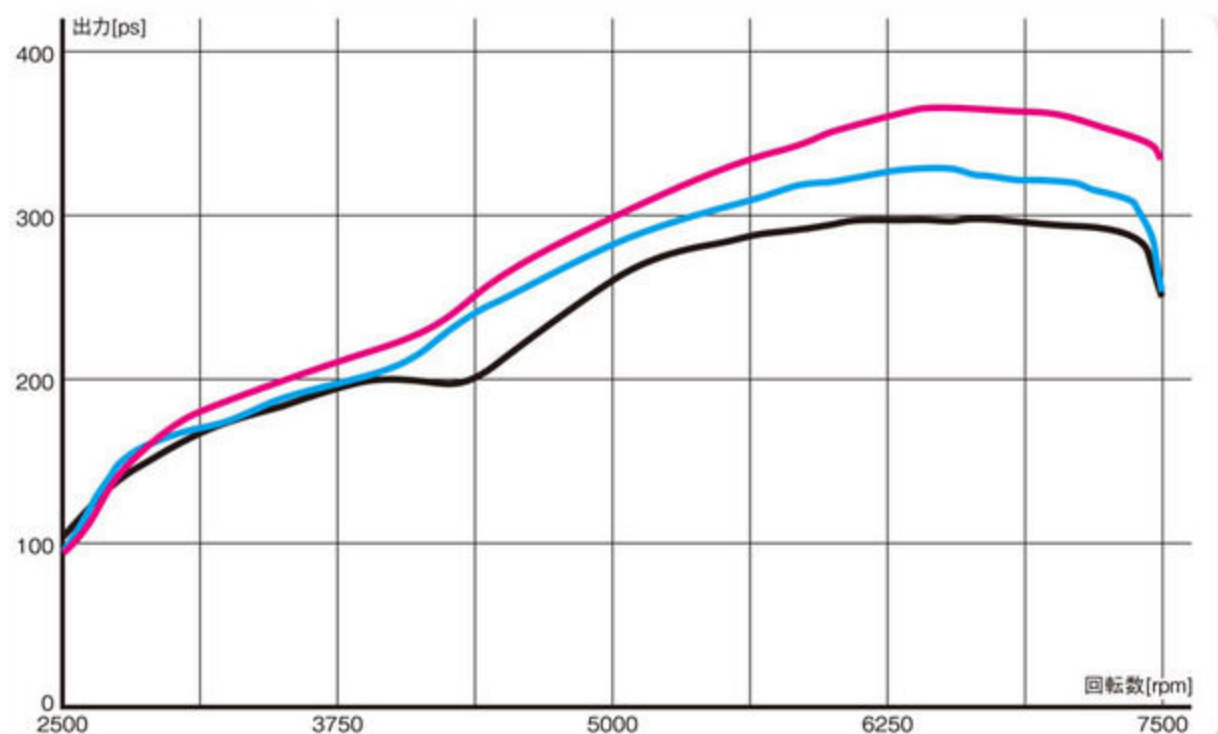
REエンジンをもっと楽しむための

## TUNING PLAN



## 13B-REW FD3S

### FD3S 仕様別パワーをチェック!!



①エアクリナー、マフラー交換車両

**297.6ps 38.3kg-m**

②上記①+フロントパイプ、スポーツキャタライザー装着

**328.4ps 40.4kg-m**

③上記②+「K」マウントキットインタークーラー装着

**365.4ps 42.8kg-m**

ルターボを制御するソレノイドバルブが破損してブーンプ圧が正常にかからず「なーんか遅いなあ」という状態になっていることも多い。そこで大切なのは、各部をチェック&リフレッシュした上でどんなにライントな仕様でもしっかりとECUのリセッティングを行うこと。

Rマジックではストリートも走る車両の場合は、メタリングポンプの増量補正や純正のソレノイドバルブを用いたブーンプ圧の制御が可能なパワIFCを使用することが多い。パワIFCなどを使用してブーンプ圧を適切に制御することで、タービン本体の負担を低減するとともに、ノッキングによるエンジンへの深刻なダメージも予防することができるからだ。

また、発生する熱量の大きいFD3Sの場合は、吸気温度を下げることも、安全性向上に欠かせないポイント。





エアクリナー/マフラー

FD3Sの場合は、すでにマフラーやエアクリナーが装着されているものをベースに設定した。そのため、予算にはその費用を含めていない。

# STEP 1 目標出力 300ps

## パワーFC現車合わせセッティング

### パワーFC

Rマジックで販売するパワーFCは、全てオリジナルのセッティングデータ入り。だが、さらに車両の個性差に対応したり装着パーツの性能を引き出すためには現車合わせセッティングが不可欠。ストリートマシンの場合はブースト圧を0.85kg/cm<sup>2</sup>程度に抑え、パワーとライフの両立させるのがRマジック流。

### STEP1の予算

|                  |                 |
|------------------|-----------------|
| オリジナルデータ入りパワーFC  | 11万円            |
| コマンダーホルダー        | 4900円           |
| パワーFC現車合わせセッティング | 6万円             |
| <b>合計</b>        | <b>17万4900円</b> |

エアクリナーやマフラーが交換されたFD3Sをベースに、まずはしっかりと現車合わせセッティングを行うのがSTEP1だ。ブースト圧の過上昇を抑えることでエンジンやタービンの安全性を高め、燃調や点火時期を最適化することでスムーズな吹け上がりやパワーアップを実現する。

## スポーツキャタライザー/フロントパイプ交換

### STEP2の予算

|                     |                 |
|---------------------|-----------------|
| サイレントスポーツキャタライザーADT | 11万8000円        |
| 80φフロントパイプ          | 2万9000円         |
| パワーFC現車合わせセッティング    | 6万円             |
| 工賃                  | 3万7000円         |
| <b>合計</b>           | <b>24万4000円</b> |

# STEP 2 目標出力 325ps



フロントパイプ、スポーツ触媒

フロントパイプはメインパイプを80φに拡大。サイレントスポーツキャタライザーADTは150cpsiのセルを使用することで排気抵抗を大幅に低減させている。触媒ストレート仕様と比較してもパワーダウンは約10ps程度に抑えながら、車検にも対応するクリーン性能を実現することができる。

純正タービンをさらにレスポンスよく、高効率で使用するための、排気系チューニングメニュー。ブースト圧の設定は同じ0.85kg/cm<sup>2</sup>のままでも、高回転までタレることなく安定しピークパワーは約25psアップする。もちろん、パーツの交換後はECUのリセッティングも必要となる。



### 大容量インタークーラー

Rマジックの「く」マウントキットはインタークーラーとラジエーターを立体的に配置するクーリングシステム。大型のコアを採用することによる冷却性能向上はもちろん、圧力損失の低減にも寄与。より多くの冷たい空気をエンジンに送り込むことで、点火時期を進めてパワーアップにも効果を発揮する。

吸気温度が高くなりしがちなFD3Sは、インタークーラー大型化の効果が大きい。そこで、吸気温度と水温を下げて、よりエンジンがパワーを発揮させやすい状況をSTEP3で構築する。また、冷却性能を高めることで、点火時期などの補正が入ることを防ぐこともできるので、高速クルージングにも余裕が生まれ、サーキットでの連続周回も可能となるぞ。

# STEP 3 目標出力 365ps

## インタークーラー交換

### STEP3の予算

|                  |                 |
|------------------|-----------------|
| 「く」マウントキットVer.2  | 32万5000円        |
| パワーFC現車合わせセッティング | 6万円             |
| 工賃               | 10万円            |
| <b>合計</b>        | <b>48万5000円</b> |

※他にバッテリー移設ほか(約10万円)が必要



## セッティングの最適化が速いFD3Sを長く楽しむ秘訣!

「SE3Pよりも古い世代のFD3Sの純正ECUは、パワー変動に対して制御が荒い部分が少ないからあります。そこで、より精密な制御が可能なチューニングECUを使用してしっかりとセッ

ティングを合わせてあげれば、速さも安全性もワンランク以上アップさせることができますよ。運転が楽しくてカッコいいFD3Sだからこそ、『壊れないこと』を重視したチューニングで、長く乗ってあげて欲しいと思いますね。また、今回はコストパフォーマンスに優れた純正タービンをベースにしたメニューを紹介しましたが、もっとハイパワーを狙うタービン交換メニューについても、豊富なノウハウを持っていますのでぜひご相談ください!



Rマジックが新たに発売するレゼプトは、アンチノック剤『有機マンガニンMT』と高濃度の清浄剤を配合した燃料添加剤。

事前のテストでは、ハイオクガソリン10ℓに対して100cc(比率100:1)のレゼプトを混ぜることで、ノッキングが発生しにくくなることを確認。点火時期をより進めることができ、パワーアップを達成している。

また高濃度の清浄剤アルキル・アミンも配合し、エンジン内部やインジェクターをクリーンに保ち、燃費の向上やスムーズなエンジン始動にもつながる。

吸気温度が高くなり、ノッキングが起きやすい夏場やサーキット走行時には、ノッキングを回避するための保険的な使い方も可能。ガソリン10ℓに対して50cc(比率200:1)を混ぜることで、大切なエンジンを守ってくれるという燃料添加剤なのだ。

### FD3Sで対ノック性能をテスト!

Rマジックがブーストアップ仕様のFD3Sで行ったテストの結果がこちら。①のグラフはハイオクガソリンでノッキングが起こるギリギリまで点火時期を進めたもので、出力は336.8ps。ここで、レゼプト比率200:1の燃料に変更すると、ノッキングは解消。さらにレゼプト比率100:1の燃料に変更し、点火時期を進めると出力は②のグラフの349.4psまでアップ。レゼプトを配合することでノッキングを回避でき、さらに攻めたセッティングが可能となることが確認された。



**Rezept**  
レゼプト  
容量: 200cc  
価格: 2000円  
※写真のパッケージは試作品です。

対ノック性と清浄性能を大きく高めるロータリーにもピッタリの燃料添加剤!



ついにメイキングの最終ステージへ!!

スクート

# SCOOT STARDUST FACTORY

スターダスト・ファクトリー

REチューン新時代の幕開け!!

4ローターエンジンの

# 公認取得

LEGALIZED  
4ROTTERS  
ENGINES!!

00954 A

## 自動車検査

自動車登録番号又は車両番号 301 ね 9676

登録年月日 平成 26年 6月

マツダ 車 台 番 号 FD3S301491

型 式 E-FD3S改

所有者の氏名又は名称

所有者の住所 神奈川県相模原市中央区

使用者の氏名又は名称

使用者の住所

使用の本拠の位置 神奈川

有効期間の満了する日 平成 26年 6月

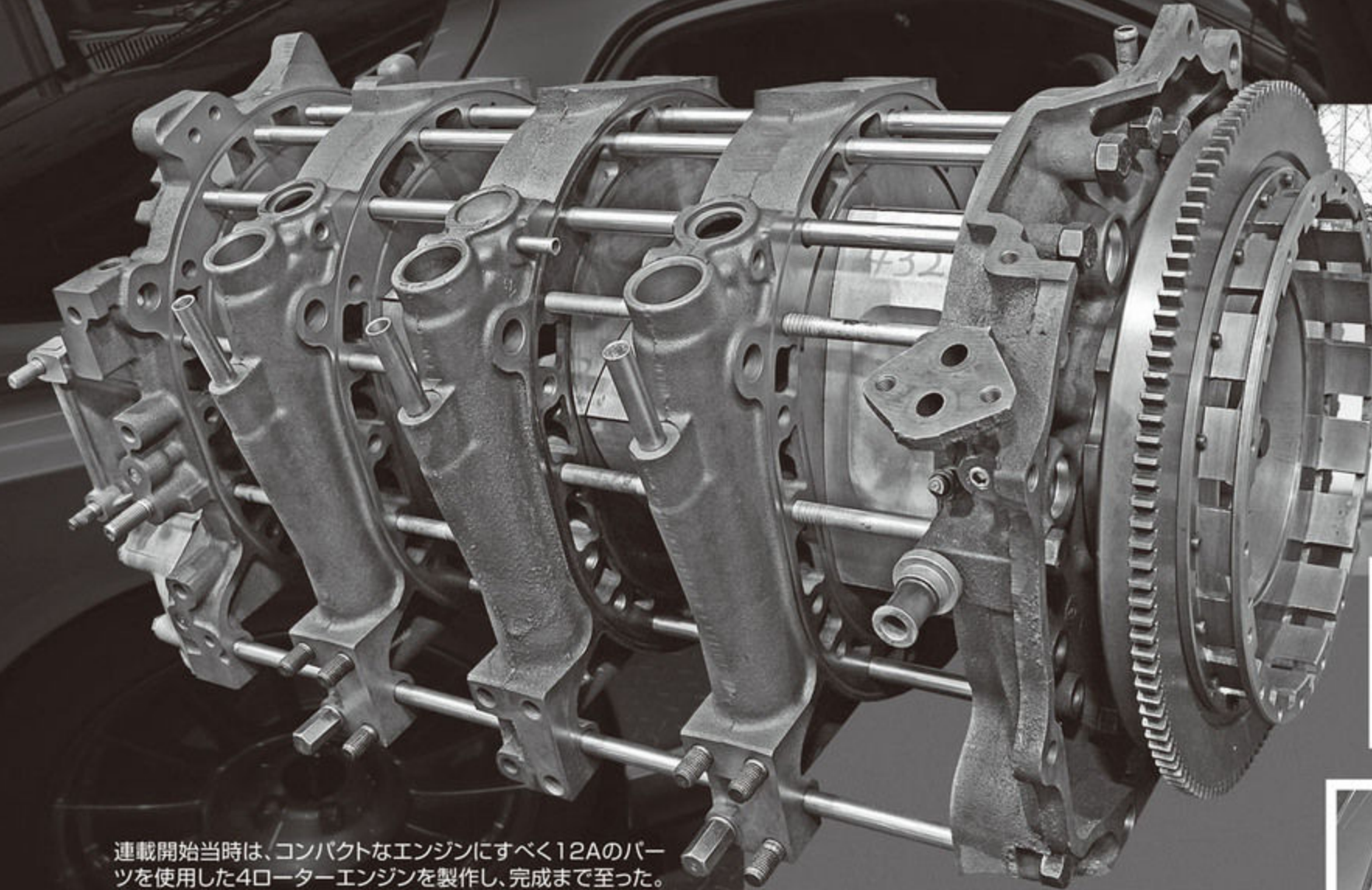
備考 [相模] 自動車

総排気量又は定格出力 443 cm<sup>3</sup> 189 馬力

0.65X4 L ガソリン







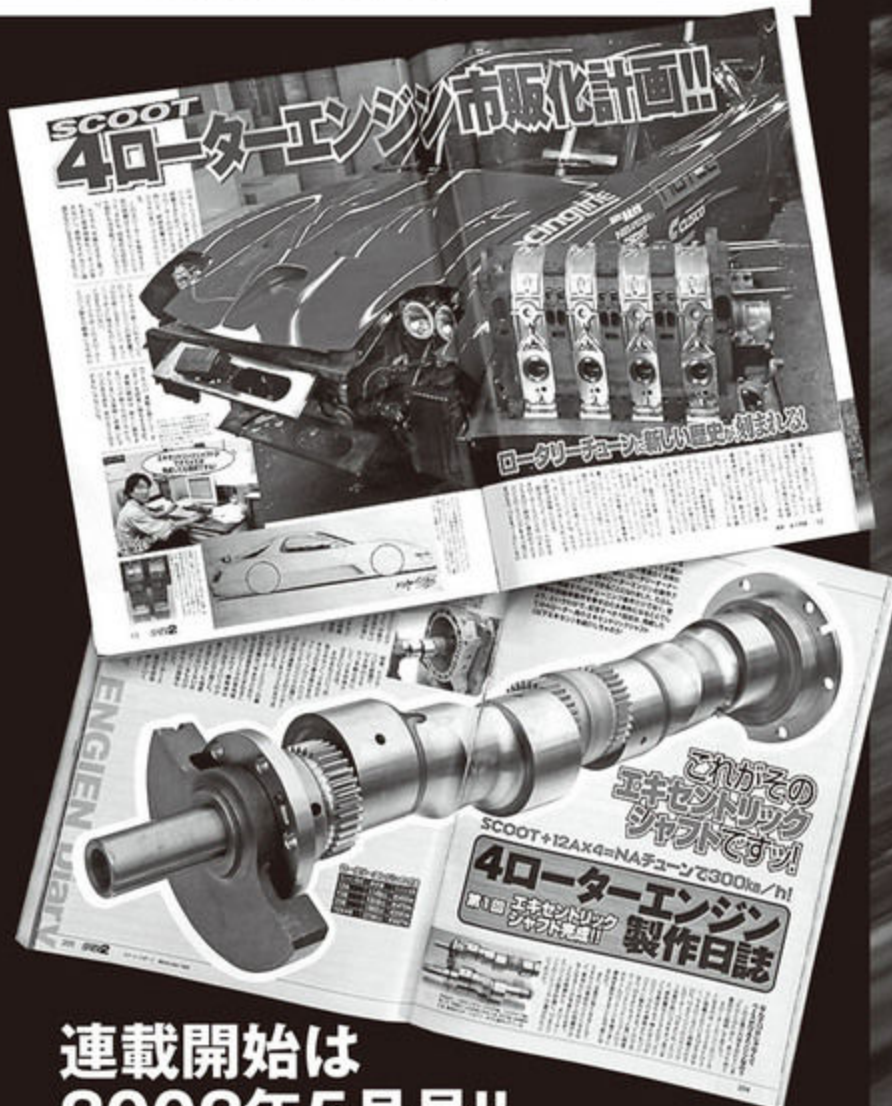
連載開始当時は、コンパクトなエンジンにすべく12Aのパーツを使用した4ローターエンジンを製作し、完成まで至った。しかし、12Aエンジンのパーツ供給が途絶えがちになってきたことから、サイドポート化の際には13Bのパーツを使用した4ローターへと路線変更。つまり、登録に至ったエンジンは13Bローターを使用したサイドポート仕様のエンジンということになる。



この車両の公認は忘れられない経験になるものでした!!

スターダストファクトリー 押田さん

「オリジナルの構造を持つエンジンとしての登録は、めったにない経験だったからこそ、やりがいのある仕事でした。登録のための資料の作成や運輸局との打ち合わせでは苦労もありましたが、登録できてうれしいですね。実は、小関さんにぜひ自分にやらせて欲しいと頼んだほどやりたかったんですよ、この登録(笑)。車両型式などいくつかの制約はありますが、筋道はできましたので、2号車以降の登録はスムーズに行えると思いますよ」



## 連載開始は2002年5月号!!

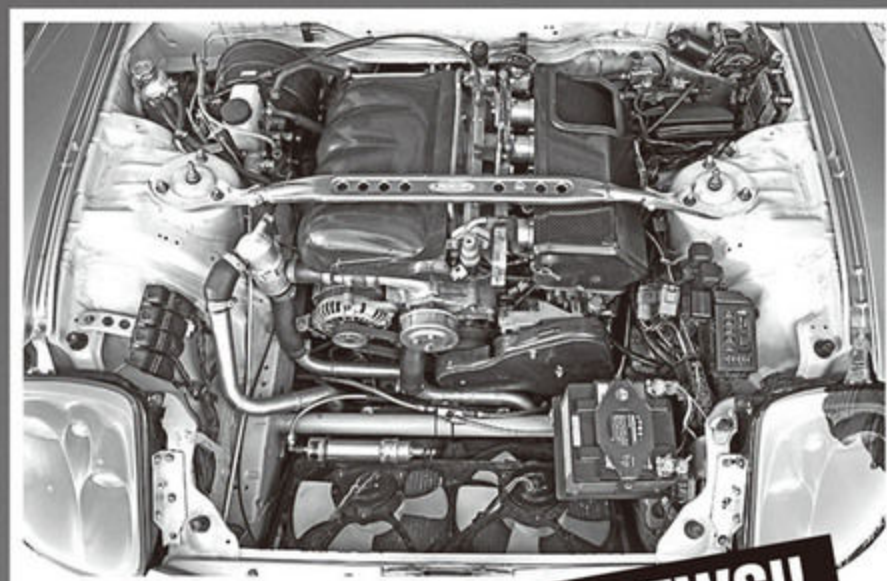
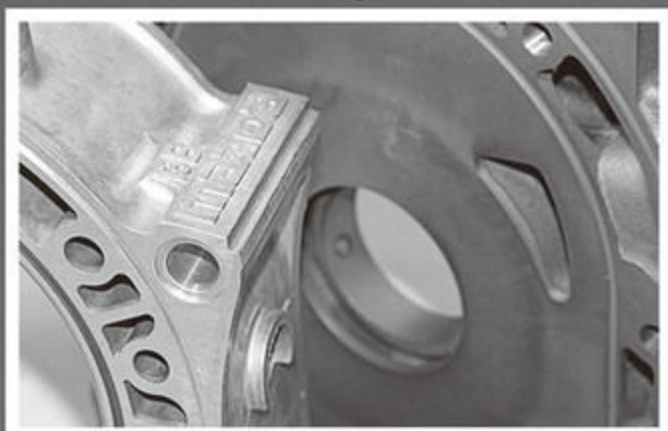
メイキングストーリーの連載開始(告知)は2002年2月号、最初に製作したテスト用のエキセントリックシャフトは、12A用を2本繋ぎあわせたテスト品からだった。その後、専用設計で削り出したオリジナルの分割構造をもつエキセントリックシャフトとなり現在にいたる。そこから月日を経ること10年以上……くじけることなく、登録への道を進んできた4ローターエンジン搭載企画がついに完結。



スクート 小関さん

これで街乗り4ローターマシンが皆さんに提供できます!!

「本業の合間の作業や答えをだすまでに時間のかかるテストも多く、くじけそうになるほど時間がかかってしまいましたが、念願の公認を取得することができました。これからは、競技用だけでなくストリートユーザーからのご用命にも応じて4ローターエンジンを製作、搭載することができるようになるので楽しみです!!」



**BIG NEWS!!**

## ストリートのRX-7に4ローターエンジンの搭載が可能になった!!

2002年、スクートの小関さんの発案もあつて始まった、オリジナルの4ローターエンジン搭載ストリートマシンのメイキングストーリー。

当時、まだ世の中に存在しなかった3分割式4ローター用エキセントリックシャフトの設計や、搭載するにふさわしいスーパースポーツのエクステリアメイキングなど、その製作は長期に及んだが、2004年3月、一応の完成となり、連載は小休止。

小休止というのは、そもそもはこの企画はストリートマシンとしての4ローターエンジンを作ることを目的としていたので、どうしても正規の構造変更検査(後任者兼を受け、合法的なチューニングカーとしてストリートを走りたいという希望を持ちつづけていたから。実は水面下では、登録のための要件を調べ上げ、そのための各

種テストやリメイクを繰り返してきたというわけなんだ。

登録に関する裏方作業のサポートは、車検と公認でお馴染みのスターダストファクトリー。登録申請に関しては、運輸局などに必要な要件などを相談、アドバイスを受ながらおおむね順調に資料作りが進められたが、その中で最も高いハードルとなったのがいわゆる排ガス試験。

当初製作されたペリ排気ハウジングの4ローターエンジン(当初は12Aローター)では、10・15モーターの試験で保安基準内まで排ガスを浄化するまでに至らず、トライ&エラーを繰り返し、最終的にはサイドポート排気の4ローターエンジン(部品供給の問題から13Bローター)を製作、セッティングの変更や、触媒&エアポンプなど排気ガス浄化システムの改良により、ついに登録のための要件

をすべて満たすことができたというものだ。

その長い道のりを文章にするにたつたこれだけのことだが、その間なんと10年以上。スクートの小関さんとスターダストファクトリーの押田さんは、通常業務をこなしながらコツコツとテストとリメイクを積み重ねてきたんだ。

そして、2014年の6月某日、4ローターエンジン搭載車の正規登録1号として、スクートのRX-7の登録が完了。

今後はスクートの4ローターエンジンは、ストリートユーザーへの供給と車検の取得が可能となる。つまり、ストリートのREチューンに新しい可能性が加わったというわけだ。

というわけで、ピタリRE特集に合わせるタイミングで公認取得ができたことを記念して、関係各者がくじけそうにならずに、長い道のりをダイジェストでお伝えしよう。



## シャーシ製作



スクートのRX-7は空力の向上(ディフューザー化)、マフラーのサイレンサー容量拡大のため燃料タンクは隔壁を造り上方に移動した。燃料タンクの移設は細かな規定があり保安基準に沿うよう作業を行う必要がある。



ガルウイングのドア周辺はボディ剛性向上のため強固に補強がなされている。また、エンジンを後方にオフセットするため、センタートンネルを大きく作り直しているが、その仕上げは純正なみの自然な仕上げとなっている。ドア開口部の下半分を埋めたことと、センタートンネルが大きくされたことはボディ剛性の向上に大きく貢献している。



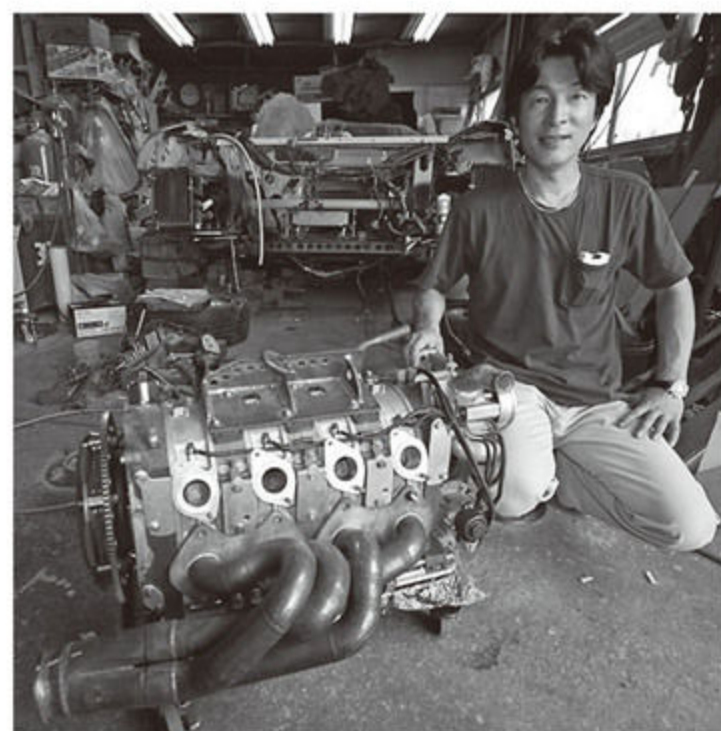
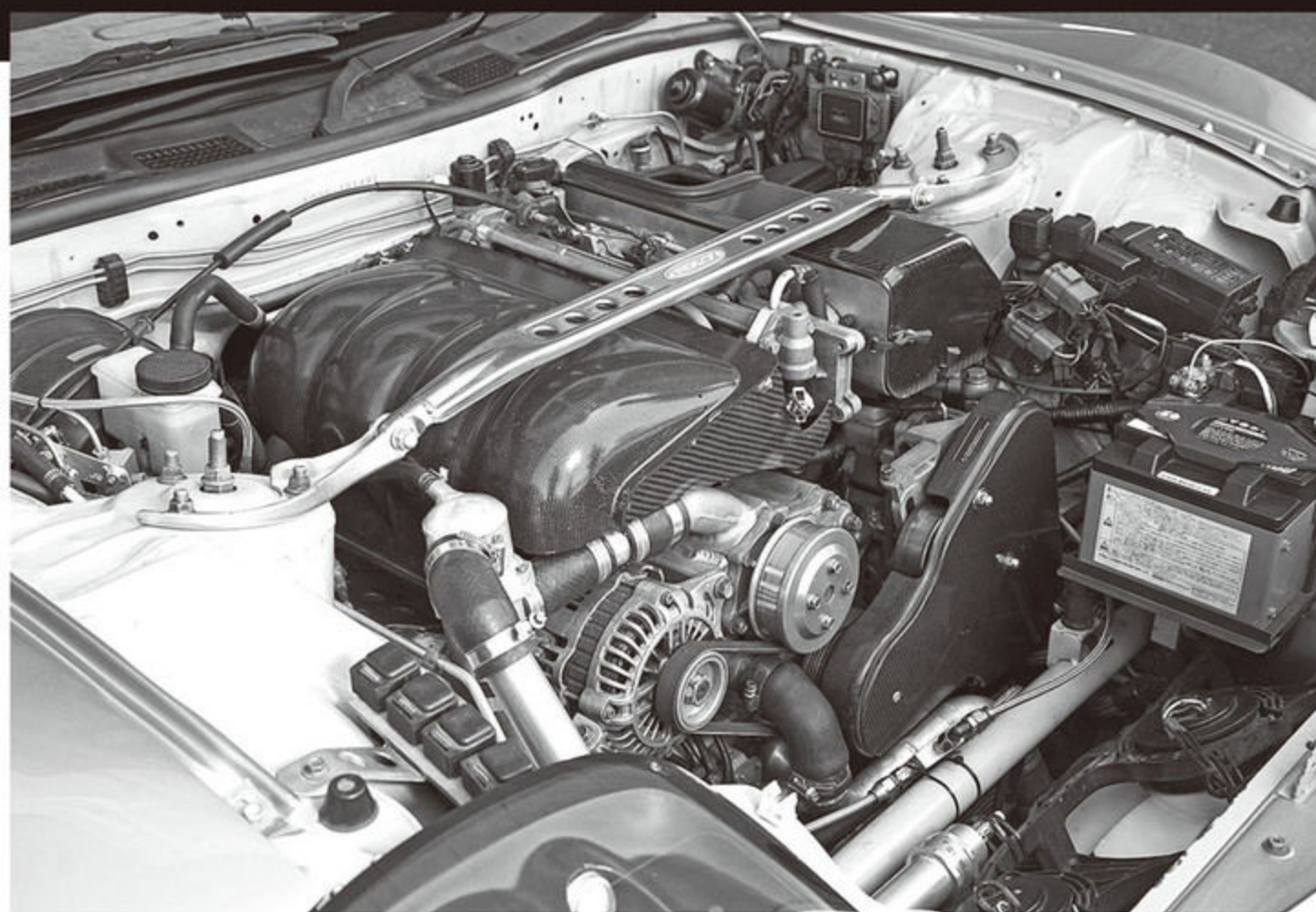
2004年の3月に一応車両

としては完成を見たスクートの4ローターマシン。製作にあたっては各部のシャーシ加工を行ったため、公認取得に当たっては、シャーシの各部の強度を測定する。ひずみ試験を行い、ボディ剛性が純正同等に保たれていることを証明する必要があった。

検査時には計測部にゲージを直付けするため、塗装を剥がす必要がある。それならばとボディ補強や各部の修正、ブラッシュアップが行われ、連載に合わせたの急ごしらえであった部分も整えられた。

この車両が目指したのは、ただの4ローターエンジン搭載車両ではなく、小関さんの理想とするロードゴーイング・スーパースポーツ、シャーシ性能まで妥協の許されないものだったのだ。

## エンジンメイク



当初はよりコンパクトに4ローター化できる12Aのローター1&8ハウジングでベリ吸排気のエンジンを製作。開発段階で12Aのパーツ入手が困難となりつつある時期だったため、排ガス対策でサイドポートエンジンへとリメイクする際には13Bローター1&8ハウジングを採用することとなった。写真は、初期に搭載していた12Aハウジングのベリフェラルポート仕様4ローターエンジン。

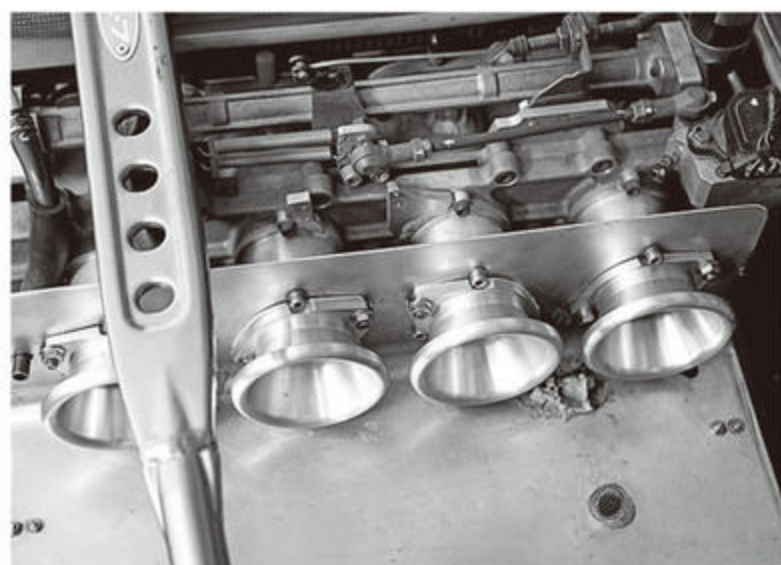
公認車検を取得するうえで一番の目的であり、大変な要素であったのが正式な形式のない4ローターエンジンを保安基準に当てはめ、排気ガスを基準値に納めること。

当初、12Aのパーツでベリ排気として作られた4ローターエンジンは、排気ガスを基準値内に納めるため13Bのパーツを使用したサイドポート仕様に変更された。

エンジン全長や重量増、その搭載による重量バランスなど若干不利になる要素もあるが、排気量向上によるトルクアップ効果もあり差し引きは同等の仕上がりといえるだろう。



このエンジンを搭載し、試験の基準をクリアしたが、そのための調整&仕様変更、触媒など排気浄化システムの改良などには、数年の時間をかけるほどの苦労が伴った。



エアクリーナーを装着したカーボン製インダクションボックスには1ローターに1つずつの独立したスロットルが装備され、内部にはエアファンネルが仕込まれている。エンジンルームの質感を高めるために、ハウジングにもドライカーボン製のカバーが掛けられている。



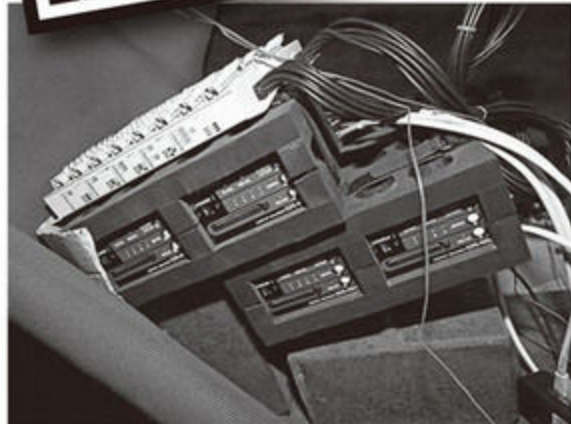
### 歪み試験



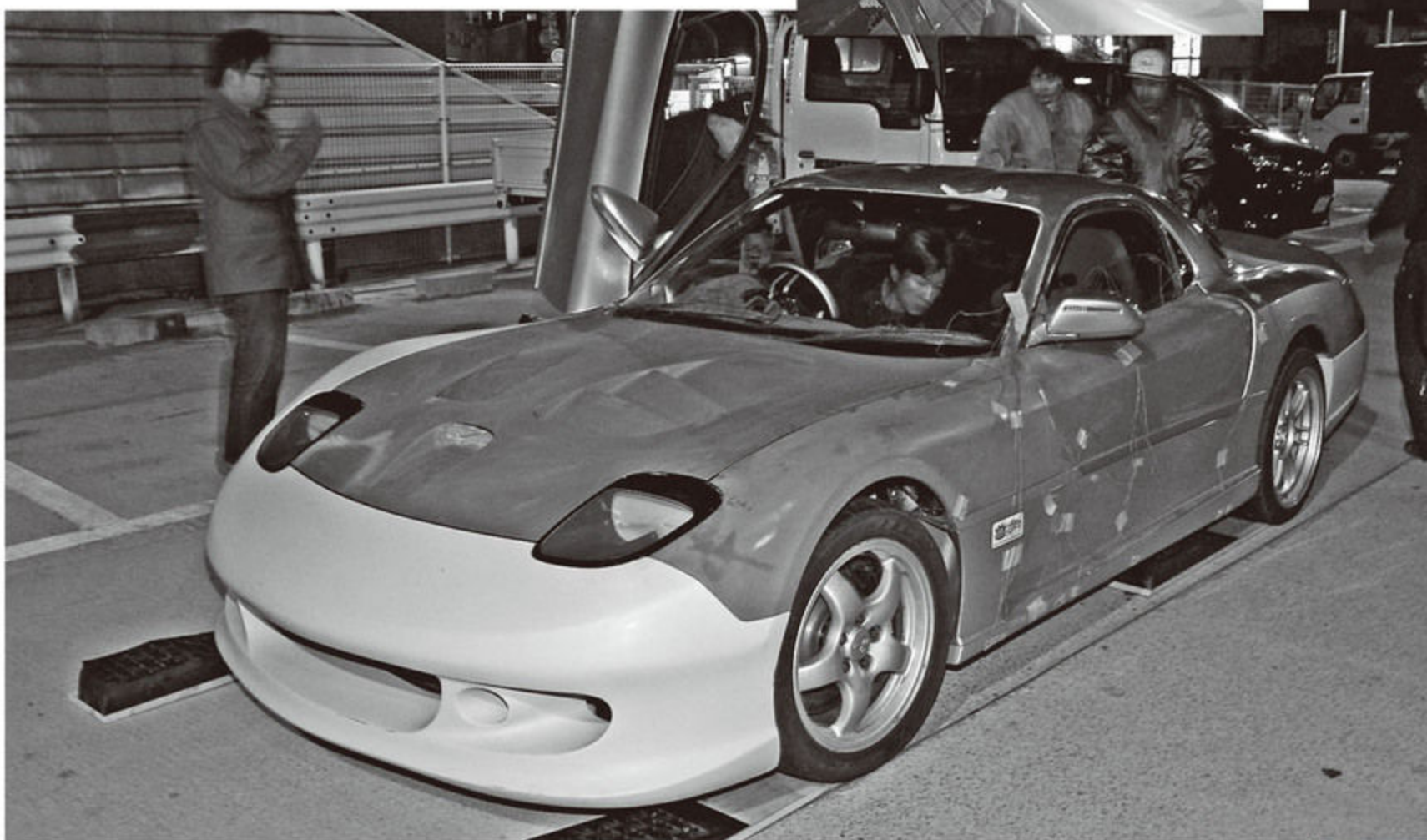
ボディのブラッシュアップメイクの合間に行われたのが、シャーシの大きな切断加工などを行った場合に求められるひずみ試験。スクートの4ローターRX-7は、ドア開口部や、フロアトンネルなどを切断するなどモノコックの再製作部分が多数あり、当然、歪み試験による剛性確保の検査結果が求められた。

製作時には、各部のボディ補強も行っているため試験結果は保安基準に適合する内容であったことはもちろん、純正モノコックの車両を大きく上回るシャーシ剛性を証明することとなった。ちなみに、試験の実施は2006年...その後もシャーシに続き、エンジン関連の排気ガス対策、テストなどなど超大な時間をかけてのリメイクが続けられた。

REチューン新時代の幕開け!!  
**LEGALIZED 4ROTORS ENGINES!!**

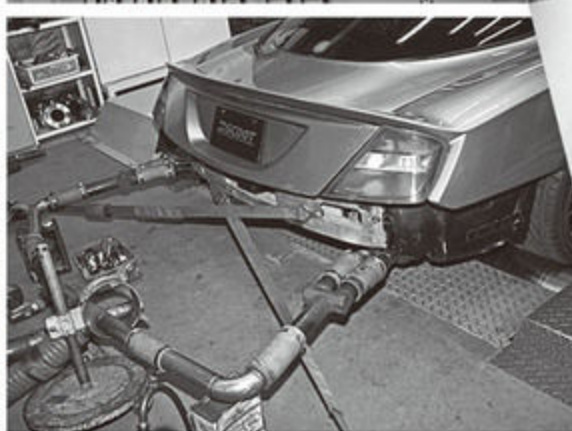


モノコックの加工が行われた各部を中心に多数のセンサーをボディに貼り付け。精密計測計測器に接続し、規定に沿った走行状態で段差越えを行い、その際のボディの歪みを計測する。スターダストファクトリーでは、こういった特殊な計測試験にも対応できる。



### 排ガス試験

シャーシダイナモのような負荷付きローラーの上で、指示通りの運転を行いその間の排気ガスを全量抜き取り、その濃度(規定物質の排出量)を計測するというのが「自動車排出ガス試験」。翌日まで保管した後のロードスタート時の排出ガスまで総量計測が行われる。



自動車排出ガス試験結果成績表 (10・15モード)

型式 E-FD35

原動機型式 最高出力 156 (12) / 5300

燃料消費率 3.909

CO2排出量 235

NOx排出量 235

4ローターエンジン搭載のスクートRX-7を保安基準に適合させ、公認車両とするために、一番のネックとなったのが排気ガスの基準への適合。

当初製作したペリフェラルポートの4ローターエンジンは、NAらしく力強く、そして高回転の伸びるものを目指した結果であったが、公的機関で行われる試験とその結果(排ガスレポート)で、排気ガスの濃度を基準値内に納めることは非常に難しいことであった。

幾度か試験に望んだが、排気ガス試験結果を基準に適合させることは困難と判断。サイド

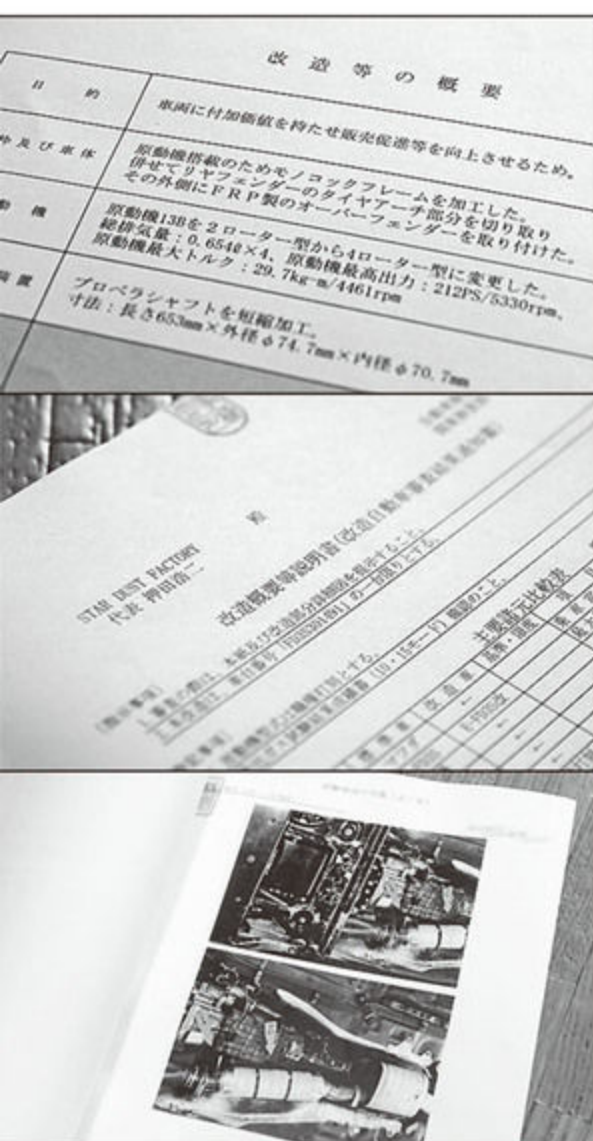
ポート化が現実的な選択となつたが、その時13Bのローター&ハウジングなどの使用を選択した。

その他、触媒や排気ガス浄化のためのシステムの再構築、ECUのセッティングなどを繰り返し、排気ガスを浄化することに成功、4ローター搭載車をストリートカーとして登録できることとなったのだ。

OPT2の記録によると、最初に試験に挑んだ日付は2007年の3月、そしてついに試験をクリアしたと聞いたのが2013年の暮れのことだ。







前例のない改造エンジンの登録ということで、何度も陸運支局などに足を運び打ち合わせて超大な資料を用意。また、必要な試験を行いその結果や各部の改造内容の詳細な資料を添付して、事前の審査が行われた。公認車検の場合、この資料作りと事前審査が作業の8割ともいえるほど大変なものなのだ。



公認(構造変更車検)とは言っても、各部の整備は通常の車検と同様に行われる。スクートの4ローターRX-7も、スターダストファクトリーに持ち込まれ、念入りに整備が行われた。



検査(この場合は登録を含まない予備検査)では、まずは新規ラインに持ち込まれ、寸法や車台番号、車両の寸法、改造内容と申請書類の適合など現車の確認が行われる。検査に同行したスクートの小関さんはドキドキの表情だが、書類の作成時から車両の確認をしているパバイヤ押田は余裕ジャクジャク。



# 予備検査では通常の車検内容の他に 改造内容が申請通りかのチェックが行われる



4ローター  
公認への道

## STEP 5 予備検査&登録

スクートの4ローターRX-7は、公認車検の用意に相当な時間がかかることが見込まれたため、いちどナンバーを切った抹消登録の状態。

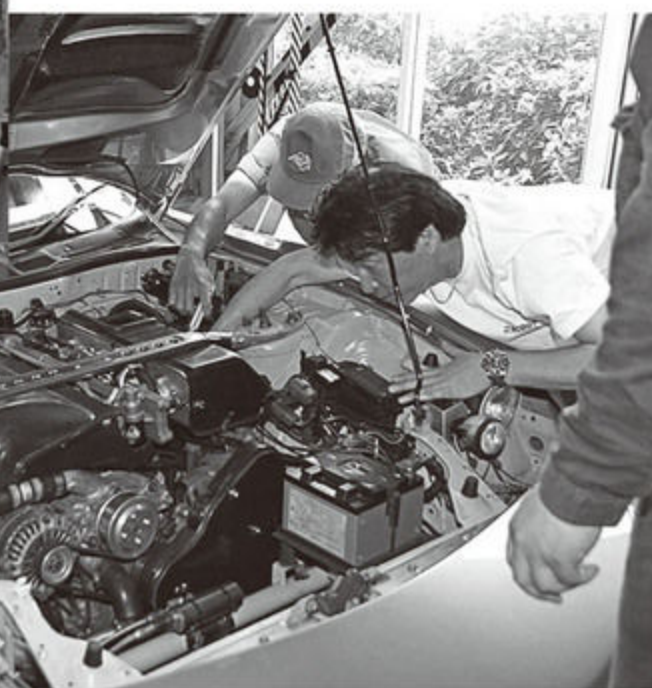
予備検査を請け負ったのは、もちろんスターダストファクトリーのパバイヤ押田。事前に多くの改造内容に関する書類や試験結果を提出、書類審査は合格しているの、あとは実車が申請通りの改造内容か?などを確認することが主な内容だ。

今回の4ローターエンジンの登録に関しては、特殊な改造を伴う構造変更検査と言えるが、実際には改造内容の保安基準への適合は書類審査で確認されているため、検査自体は通常の車検の検査に加え、現車確認という程度、ある意味拍子抜けするほど。

どスムーズなものだった。

というわけで、水戸の運輸支局での予備検査の後、スクートの地元である相模自動車検査登録事務所へ念願の登録&ナンバー交付。ついに真正正銘のストリートマシンとしての登録が完了。

というわけで、長きにわたってメイキングをお伝えしてきたスクートの4ローターRX-7のメイキングはこれで2度目の完結。とはいっても、現在すでにストリート仕様2号車(お客さんのマシンの製作が完成間近、ストリート仕様として登録できるとなれば、新たな4ローターチューンドの報告ができる機会も多くなっていくかもしれないね!!





REチューン新時代の幕開け!!  
**LEGALIZED  
4ROTORS  
ENGINES!!**

**最後にエンジンに  
職権打刻を受けて完了!!**

すべての検査が終わったところで、エンジンに新たな形式番号を職権打刻(といっても、現在はステッカー式のプレートを張る)されて検査は終了。

**予備検査証の発行!!**

**登録&ナンバー交付**



苦勞したんだよ、オレ...

念願のコレっ♡

予備検査証  
お待たせしました!!

| 乗車定員       | 2人        |
|------------|-----------|
| 長さ         | 443cm     |
| 幅          | 189cm     |
| 総排気量又は定格出力 | 0.65X4 kW |
| 燃料         | ガソリン      |

後日スクートの地元の陸運支局(相模自動車検査登録事務所)で登録。ナンバー取り付け時には、ウササを聞いた検査官がクルマを見学に来るなど、珍しい登録内容にちょっとした騒ぎが起こったとの話。

**マルチローターマシン  
続々製作中!!**



スクートではすでにナンバー取得予定の4ローターマシンが完成間近。おそらく今年の夏ごろには2号車の登録となるんじゃないかな。また、その後も2機の製作予定が入っていたり、平行して3ローターNA仕様のRX-7の製作中だったりで大忙し。今後はさらに4ローターエンジンの製作予定が増えていくんじゃないかな。

自動車検査証

型式 00954 A

自動車検査証番号 3011

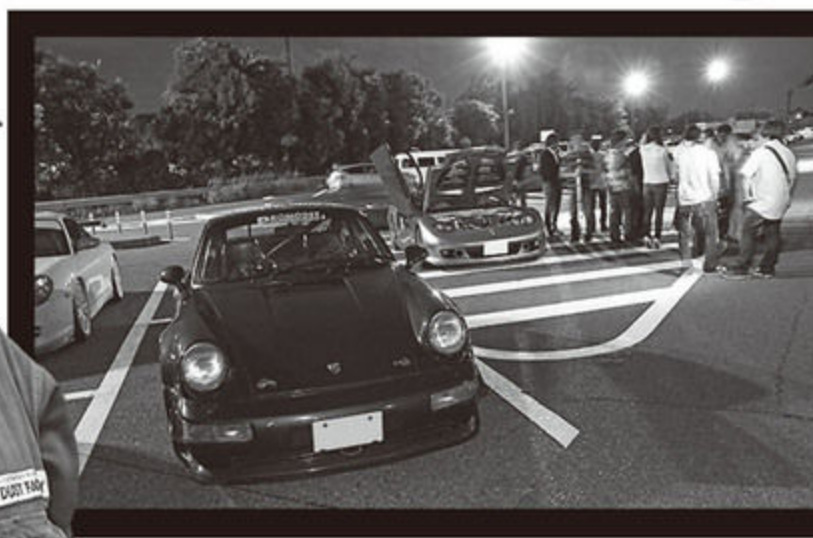
登録年月日 平成 26 年 5 月 14 日

登録場所 神奈川県相模原市南区

登録内容

| 項目       | 内容               |
|----------|------------------|
| 自動車検査証番号 | 3011             |
| 型式       | 00954 A          |
| 登録年月日    | 平成 26 年 5 月 14 日 |
| 登録場所     | 神奈川県相模原市南区       |
| 登録内容     | 自動車検査証           |

車検・公道のこの用命は  
パイクレーサーの  
スタッドレス  
ヨロシクね!!



おちゃらけキャラながら、車検にはめっぽう詳しく厳しいパイクレーサー(スターダストファクトリー)。正攻法での公道車検取得は、ユーザーがその後の継続車検も安心して行えるものにするのがポリシーだ。最近のロータリーに関するものでは、ハウジングの供給が途絶えた20Bのオーバーホール時に13Bのパーツを使い公認を取った事例などもあり。もちろん、ロータリーエンジン以外での車検・公認でもチューニングカー乗りの強い味方になってくれるぞ。

**ナイトミーティングで  
お披露目!!**

登録直後の週末は仲間の集まるバーキングでのナイトミーティングに久々の参加。登録されたナンバー付き4ローターマシンは、スーパーカーの多いミーティングの中でも注目の的で小関さんもホックホク、楽しい一夜をすごせたみたいだ。







三栄書房



# 生涯走り屋

暴走機関車  
Daiちゃんの



DIYすれば  
クルマが分かる!  
オレもいさかい  
勉強だ!

宣言!

愛車をイじる  
楽しみと  
大切さを痛感

最近、一念発起して、マイカーの整備や点検、修理など自分でできることは自分でやるように決めた。本音は懷事情つてのもあるけれど、メンテナンスやチューニングの感覚や知識を改めて、体に覚えさせようという真面目な理由もあるんだ。

こう見えても、若い時はエンジンから足回り、ボディまで、なんでも自分でやってた。40〜50年前の大学時代だから、一般整備は先輩に教えてもらい、チューニングはレース雑誌の解説を読みながら、見よう見まねでトライ&エラーの繰り返しで覚えていったもの。そして「オプシヨンの」創刊からは、取材しながら知識がどんどん蓄えられていったのはいうまでもない。

というわけで、現在の愛車は、ドリフトやサーキット走行向けのニッサン180SX改ストリームZ



イラスト：加藤浩哉

## ガレージワークDAYSが続く!?

GT Jr.と、ストリート仕様の左ハンドル初代ダルマ・セリカ。これがみんなもご存知のようにフツーじゃない。

前者はトップシークレットの永田ちゃんと作った、180SXをベースにボンネットからノーズがフェアレディZ34で、リヤはG35スカイラインという三つ子車。

後者はアメリカのロサンジェルスにいたときに、フォーミュラ・ドリフトのドライバーでもあったガレージBOSOのロス・ペティが作ったもので、エンジンとフロント・サスペンションがシルビア用に換えてあるダルシル。もちろん、どちらも改造車検を通ったナンバー付きだ。

オレはフツウのクルマに乗るのが嫌いだから、いつも改造しているけど、この2台はとりわけスペシャルだ。面白いし、注目を集めるのは当然だろう。その反面、日常に使い、またサーキットも走るから、よく壊すトラブルを起こすケースも多い。

頻繁なメンテナンスや修理をDIYするとなると忙しいナ。

最近のメンテはまず三河モーターランドでやつけたストリームZ、GT Jr.のフロントバンパー修理だった。会社にはこのOPT2編集部の他にもオプシヨンのドリフト天国、Gワークスという編集部があつて、メンテの道具や助っ人はたくさん完備しているけど、できるだけ自分の手でやるのだ。助けはいらなくてカンジだナ。

たとえば、FRP修理なんて手順的にはそんなにむずかしくない。完璧な仕上げは大変だけど、オレの場合はまたすぐに破損させるから、修復面をきれいに磨いて塗装なんが必要ない!? 割れた部分がしっかり繋がってくればOKだ。

続いて筑波サーキットのドリフト練習で発生したパワステのオイル漏れ。ポンプにつながるバンジョー部分に亀裂が入っていて、溶接してもらったんだけど細かなクラックがふさがきれなかった。そこでBee☆Rの今井ちゃんに中古のスペアパーツをもらったけど、取り付け位置が変更してあったのでけっこう取り付けに手間取ったゾ。作業では変な体勢が続き体中が筋肉痛だ。

そしてその後：今度はリヤバンパーを茂原ツインサーキットでやつつけてしまった。このバンパーは何回もFRP修理していたので、もうガタガタでカタチが変わり、自分じゃ修理できそうにないので、トップシークレットに新品を発注した。

続いてダルシルのほうは日本で新規登録して3年車検を経過したもので、エンジン、ミッション、デフやパワステあたりのオイル類の交換を。ついでにボディの下回りを点検してみると、シルビアのSRターボエンジンに載せ換えるための改造したメンバーの取り付けボルトが緩んでいた。あぶないね、定期的に点検する必要があるそうナ。

それよりも1972年式のダルマセリカはシャシーの至るところにサビが出ているので、そろそろちゃんとレストアしなければならぬだろうね。剛性不足なので、せっかくのターボパワーを活かせないからボディ補強もしたいなあ。

この2台は当分乗り続けたいから、これからも修理はどんどん増えるだろうナ。

でも実は、次はナニが起ころのか? どこを見てやろうか?? なんてワクワクしてたりして。チューニングカーは乗るのもイジルのも楽しいネ!!





三栄書房



# 整備主任者技能研修を初体験の巻

ですが、チューニングやレースの仕事をしてきた関係上この二級整備士の資格、まったく活躍することなく!? 自動車整備技能者手帳とやらも、まったく日の目を見ない20年間をすごしてまいりました。

みなさんこんにちは、ディフエロウの阿部です！  
ワタクシが自動車(といってもチューニング!? )業界に入ったのはかれこれ20年も前のこと。一応、自動車整備の専門学校を卒業したもんで二級整備士なんぞの資格も持っていました。

たまにはお勉強しなくては!!  
整備工場を運営するために必須の整備士向け新技術の講習会

DFellow  
アベちゃん

## 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>

これまで、唯一使ったのは昨年の社名変更&自動車分解整備事業者変更届を提出した際に、整備主任者として登録するのに確認したくらい!?!  
ところが、整備工場を自分で運営することになった今年、ついに整備主任者技能研修のご案内というのがやってきたのです。

イラスト：加藤浩哉



子供たちに「少しは勉強しろ」等と言っていたワタクシですが、自分が勉強しなければならぬなんて、何年ぶりの事でしょうか?!!  
というわけで、覚悟を決めて行ってみようとしたヨ。実は、教科書を貰ってお勉強するのは久しぶりなので、なにげに楽しみだったりして。どんな講習なのかドキドキしながら当日を迎え、指定された某ディーラーさんへGO!

そこで手にした「国土交通省自動車局監修、平成26年度版整備主任者研修資料、自動車整備新技術」というややこしい名の教科書をパラパラめくってみると、何だよコレ!! ハイブリッドとブレーキアシスト(たとえばスバルのアイサイトとか)のコトばかり。確かに新しい技術を取得し続けていくことは重要かも知れませんが、ワタクシ、どれも知ってるコトばかりです。

トイウワケで、コウシユウ、モウシワケナイケド、トテモツマラナイ...ジカンモツタイナイ...。そんな中でチョッピリだけ興味をもてたのはやっぱりエンジン。日産の新型NOTEに搭載されているHR12DDRと言うミラーサイクル化されたスーパーチャージャーエンジンの概要の説明と故障診断について。

圧縮比12.0の高圧縮加給はステキ!! などと妄想しながら、話を聞いていましたが、要するに故障診断は専用のそれ(日産の診断機)が必要で、無ければ手出しできないかよってな結論の話でまたガクシ。

お教え頂いている講師の方には、ホントにホントに失礼で申し訳無くはあるのですが、結局得たものは、自動車整備技能者手帳とやらに押して頂いた「講習完了」の印鑑のみだったッス。

ウチも整備工場なので決まりには従わなくてはなりませんが「今どきのエンジンはこんなに高出力なんですっ!!」というような、ウキウキするお話が聞ける講習会、やってもらえないですかねえ?



やいすぎ DIY

## 目指せ、世界ナンバー1



憧れのエンドレスキャリアで  
タイムアタック世界一の座を狙う

## エンドレスのブレーキ工場に突撃！



軽いのに加え、パッドから発生するガスを抜く効果も期待できるというじゃないですか。もうエンドレスさんに足に向けて寝られな  
いッス。

**リヤローター拡大で  
制動力を底上げする**

そうそう、ローターも仕様変更  
することにしましたよ！ こちらら  
は以前から愛用しているガーラン

リヤローター拡大で  
制動力を底上げする

昔からの走り仲間でもあるFD乗りのマル君。何を隠そうエンドレスの社員（エンジニア）だったりします。しかも、2ピストンモノブロックはマル君が設計したものだとか。つーわけで、いろいろアドバイスしてもらいました。

花里社長にご挨拶。ブレイキへのこだわりからノウハウまで、いろんな話を聞かせてもらいました。いま作っているワンオフパーツについてもいろいろアドバイスをもらい大感激!





## CALIPER

ENDLESS

## Racing MONO4/S2



キャリパー本体はもちろん、ピストンも非常に高い精度で作られているッス。余分な肉厚がそぎ落とされているあたりも軽量化マニア心をくすぐります。



前後バランスも重要なブレーキ。リヤ用の2ポットは待ち望んでいたひと多いんじゃないですかね? 何を隠そう、オイルもそんなひとり。早く試してーッス!

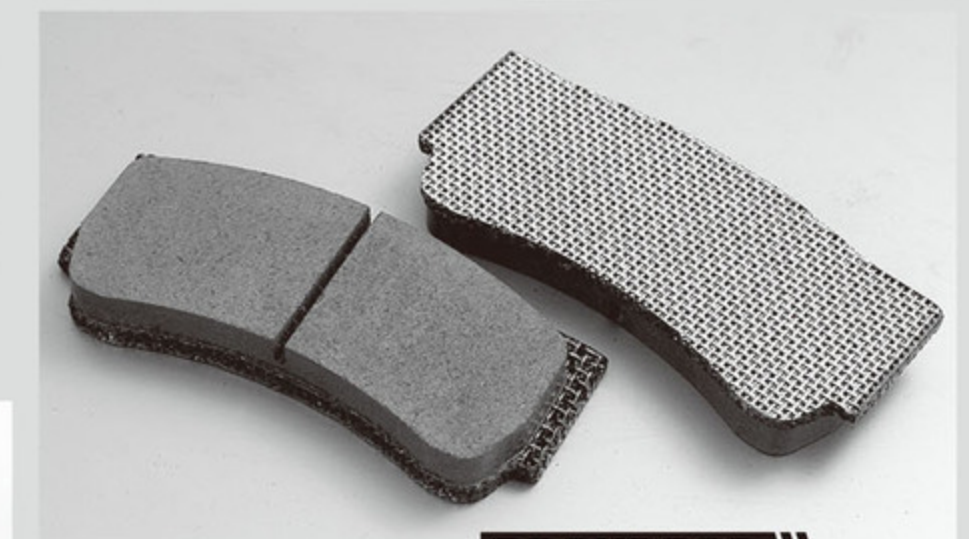


メッシュパッド 1.58kg

フロント用の重量を比べてみたところ、従来品が2.1kgなのに対し、メッシュパッドは1.58kgと約500gも軽くなってました。メッシュパッド、意外に侮れねーッス。



最近ではエンジン系などに舶来パーツを使うことが多くなっているアツターですが、やっぱりメイド・イン・ジャパンなパーツで世界と闘いたい! そんな思いもあり、憧れのエンドレスモノブロックを使わせてもらえるようお願いしたッス。



## BRAKE PAD

ENDLESS

## メッシュパッド

パッドの台座を網目状にして、軽量化を果たしたのがこちら。パッドに熱が入った際に出るガスを逃がす効果もあり、すでにS耐で実践投入されているそうです。ちなみに摩擦材は、コントロール性が抜群のタイプR。ずっとコレを愛用してます!



従来品 2.1kg

## BRAKE ROTOR

GARLAND

## 軽量2ピースローター



ドの軽量ローター。リヤのみサイズを拡大したのと、コントロール性がよくなるようスリットの入れ方も変更しました。実はこうしてブレーキ強化を急いでいるのは、足まわりのアップデイトでトラクション性能が格段にアップするとふんでのこと。これまではリヤが効き過ぎるとクルマの挙動が乱れるかも? とパスしていましたが、世界一を目指すためにも、そんなことは言っちゃダメ。一つずつから。

エンドレスの花里社長にも「世界一になるのが条件ね! もし、なれなかったらモノブロックは没収だから(笑)」なんてハッパをかけられてるし、もはや後には引けねーッス。そんなわけで、W TACに向けてガンバっていますので、皆さん、応援よろしくデス!



まるでスーパーGT用かと思うようなスリットは、コントロール性を重視したいというオイルの要望に応えてもらった結果の形状ッス。



# やんこら

仕事が終わった後の時間は、趣味に没頭したり家族との時間を過ごしたりすることができる自由時間。当然、クルマいじりやドライブを楽しむという人もいるんじゃないかな? さて、仕事としてクルマいじりをしているチューナーさんたちは、アフターファイブをどんなふうにご過ごしているんでしょうか!?

今月のテーマ

アフターファイブの過ごし方

「仕事後のプライベートルームに没頭してるぞー」  
愛車のチューニングに没頭してるぞー



## 今月の ロングコラムニスト

グロスファクトリー  
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

まいどー、グロケンです。ついに梅雨入りしちゃったな!。でもドリフトするならタイヤも減らんしクルマへの負担も少ないから、たくさん練習できるチャンスやで!

今が練習盛りりのみんなは、この梅雨を利用してまた一段とレベルアップしてやー!!って、この号が発売されるころには梅雨明けか!?

なんて話はさておき、今回のテーマは「アフターファイブの過ごし方」やね。今回は「ピージ担当させてもらうんでガツリ書けますわ」

クルマ関係の仕事をやってると「仕事が終わったらクルマはもう見たくない!」っていうひともいるかもしれへんけど、オレの場合はアフターファイブのプライベートルーム時間ですらクルマ漬け(笑)。

一般的ないち日の行動を書いてみると、まず8時に起床して朝食を食いながら録画していたDTM(ツーリングカーレース)を鑑賞、9時過ぎに家を出て出勤、全開バリバリで仕事をして、20時に営業終了となります。

そして、ここから自分の趣味のクルマいじり開始! 22時ころまでクルマいじりを楽しんでから帰宅して、晩飯を食いながら録画していたF1を鑑賞。風呂に入ったあとは寝るまでグランツーリスモでオンラインレースって感じやね。

特に最近のアフターファイブはというと、毎晩深夜まで当店デモカー(というかオレの愛車)であるブラックG(S15)のエンジン製作に没頭しています。やっтерることは仕事と変わらんけど、オレにとって毎日のように愛車いじりをできるのは、とても幸せなことなんや。ちなみに今やっている作業はというと、ドリフト系ではまだまだ普及していないSR20改VEヘッドエンジンの製作&搭載!

FF車両にしか載っていないVEヘッドを、FR車のシルビアなんかに乗せるためには、結構いろいろな加工が必要で、すごく大変。

しかもウチはほぼ外注ナシで自社で作業をしているから、初めてすることはいろいろ加工したり部品を調達したりと、マジでひと苦労や。

実際の作業よりも、調べたり下準備したりする時間のほうが圧倒的に長くなってる感じがやね。

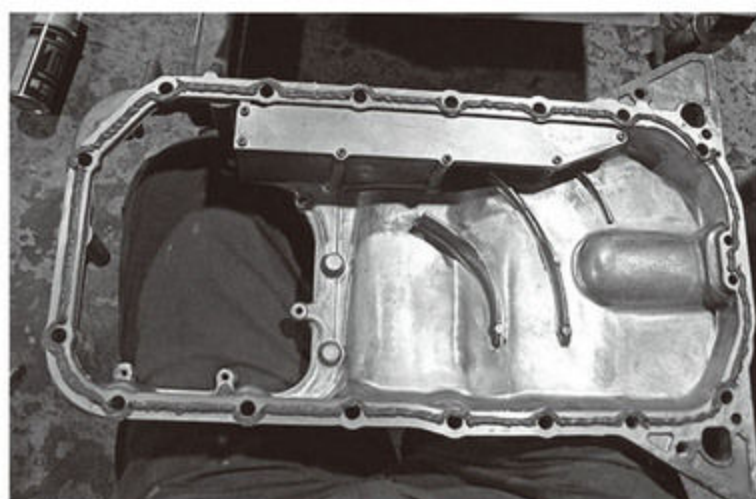
ただ、そんな調ベモノをしてる時間も好きやし、疑問に思っていたことを調べていくうちに、いつまが合ったときの爽快感は半端ないで。

そんなVEヘッドやけど、知れば知るほど「よくできたヘッドやな!」って感じします。

カンタンにいうとホンダのVTECエンジンと同じで、2種類のカム山が用意されていて、回転数に応じて使用するカム山が切り替わるようになってるんやけど、その切り替え構造とか、バルブを押してるロッカーアームの形とか、見れば見るほど「これ設定したひとは天才やな!」っていうくらいホンマによくできてると思うわ。

ふつうのSR20エンジンと比較するとしたら、プレスステ2からプレスステ4に進化したくらいの差がある感じがやな(笑)。せやから、載せるための苦労に見合うだけのメリッとはじゅうぶんあると思うてるで!

ちなみに進行状況はというと、6月初旬の時点できちんと、エンジンがかかった状態。本日は4月ぐらいには完成させて大会で暴れている予定やったけど、外国からのパーツ入荷がかなり遅れたり、届いたと思ったら中身が間違っている



写真はエンジンに組み付けるためにガスケットを塗っている時のよう。整備要領書などで調べると、液体ガスケットをボルト穴の内側に塗るところと外側に塗るところが決まっていたりします。外側に塗る部分は、エンジン内側に液体ガスケットがはみ出るとまずい部品があるからだったりするんやけど「なんでそう塗るのか?」なんていちいち考えて調べたりしながら作業するのが楽しいんや。

たりで、作業が遅れまくってる感じ(汗)。

でも、7月下旬には大イベント「関西オールスター」の奈良予選があるので、それまでに完成させたいところやね。

関西に住んでいてドリフトやってるなら、この大会だけはマジで出場しないわけにはいかないから、アフターファイブ作業しまくって完成させないといけません。

とはいえ、完成までの道のりはまだまだ長く、パイピング製作などの細かい作業を終わらせて、エンジン慣らしして、セッティングして、シエイクダウンしてマイナートラブルを直して、足まわりのセッティングをして、ようやくドリフトの練習にたどりつける感じがする。先はまだ長い...

まあ、冒頭でも書いたとおりハンパなくクルマいじりが好きやから、いざとなったら徹夜作業だって全然苦じゃないんやけど、いざとなったら、今夜も楽しくアフターファイブ作業をがんばります!



## 「アフターファイブが いちばん忙しい!?」

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



### アフターファイブの過ごし方

夕方5時に仕事を終わらせて、のんびりとプライベートタイムを満喫する、なんて何年間もしていないなあ〜(笑)。この季節だと昼間の当店はスポットクーラーが手放せないほど暑いので、アフターファイブあたりから涼しくなってきた仕事はかどる時間帯ですね。そして、ちょうどこれくらいの時間から常連さんたちがポツポツと集まりはじめるし、新規のお客様からの電話がチョコチョコ鳴り出すのもこの時間帯です。つまり、一般的な仕事が終わるアフターファイブは、オイラにとってはバタバタする時間帯でもあるというわけ。でも、お客様と雑談やおふざけを楽しめる時間帯でもあるので、とても楽しいひとときだったりするんですよ。

## 「オンとオフはスバツと 切り替えます」

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



### アフターファイブの過ごし方

アフターファイブですが、当店は基本的に20時で仕事を終えてシャッターを閉めます。そして、20時以降はクルマのことはまったく考えないようにして、ご飯を食べに行ったり、飲みに行ったりすることで頭を切り替えています。以前にもこのコラムで書いたことがあると思うけれど、どんなに忙しくて仕事が終わるのが遅くても、晩酌はぜったい欠かしません。そして、こういう生活をしているので、自然にごはんの美味しいお店にも詳しくなりますね。あと、真面目なマッサージ(某後輩とちがって!?)や、アカスリも週に1〜2回は行って、疲れをとるようにしています。逆に、お店が休みの日でもかならず出社はして、翌週の準備などを行っていますよ。

## 「ひととの出会いを 楽しんでるよ」

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



### アフターファイブの過ごし方

就業時間後は、自己研鑽(じこけんさん)の時間です。といっても堅苦しいものじゃなく、本を読んだり、調べ物をしたり、スタッフと語り合ったりと、有意義な時間を過ごしています。その中でも、いちばん力を入れているのが『ひとと会う』ということかな。新しいひととの出会いは新しい自分との出会いでもあるし、人生は出会いで大きく変わると思うから、会いたいひとを見つけてドンドン会いに行っちゃいます(笑)。そして私にも興味を持ってもらい、ドンドン会いに来て欲しいです! そんな来るもの拒まずの精神を表現すべく、ブログやこのコラムでも常に、ありの〜♪ ままの〜♪ 自分をさらけ出すように心がけていますよ!

## 「シリーズものは 連続してみないとね!!」

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



### アフターファイブの過ごし方

仕事としての時間が終わったら、そのままお店に残って自分のクルマ(FD3S)でテストパーツを造ったり、レースの動画を見たり、チューニングやレース関係の本を読んだりして過ごしています。あとは…アニメを見ていることもありますね(笑)。昔からガンダムが好きだったんですが、先日やっとUCシリーズのOVAが完結したので、最近はこのシリーズを見直していることが多いかな。最近のアニメって、何回も繰り返して見れば見るほど面白くなっていく気がするんですよ。あ、そのほかにもお客さんと一緒にラーメン屋巡りをする事なんかもあるなあ。そうそう、このコラムを書くのも、アフターファイブの過ごし方のひとつです(笑)。

## 「サッカーから将棋まで 真剣勝負が大好き」

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



### アフターファイブの過ごし方

最近サッカーワールドカップを毎日見ている。もちろん、日本代表が負けたら興味がなくなるようなにわかファンではなく、専門チャンネルなども日常的に見ているガチのファンです! サッカーに限ったことではないですが、トップレベルのスポーツは見ていると楽しい刺激を受けますよね。それから、コンピュータとプロの棋士が将棋を指す『電王戦』という番組をインターネット上で発見したのがキッカケで、最近将棋にハマっています。煽りのPVがすごくカッコいいし、むずかしいプロの将棋の内容を解説や雑談を交えてわかりやすく教えてくれるところもいいですね。堅苦しい感じじゃなくてすごく楽しいので、興味があったら探してみてください。

## 「最近パパ業に 大忙しの毎日です!!」

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



### アフターファイブの過ごし方

仕事が終わったらセンパイと飲みに行くのが唯一の楽しみ!…だったんですが、それも最後に行ったのは何ヵ月前だった?って感じです。というのも、ウチの子はまだ小さいので、家に帰ると『パパ業』が待っているのだ(笑)。というわけで、最近子育てというのが趣味になりつつあるかんじ!? ちょっとした空いた時間を利用してパソコンでyoutubeなどにアップされているレースやクルマ関係の動画を見たり、クルマを仕上げる妄想をしたり、セッティングロガーをチェックしたりするくらいで、いち日が終わってしまいます。「はやく寝かしつけて夜中に時間を作ろう」と思っているけど、結局いつしよに寝てしまうんですよ(笑)。





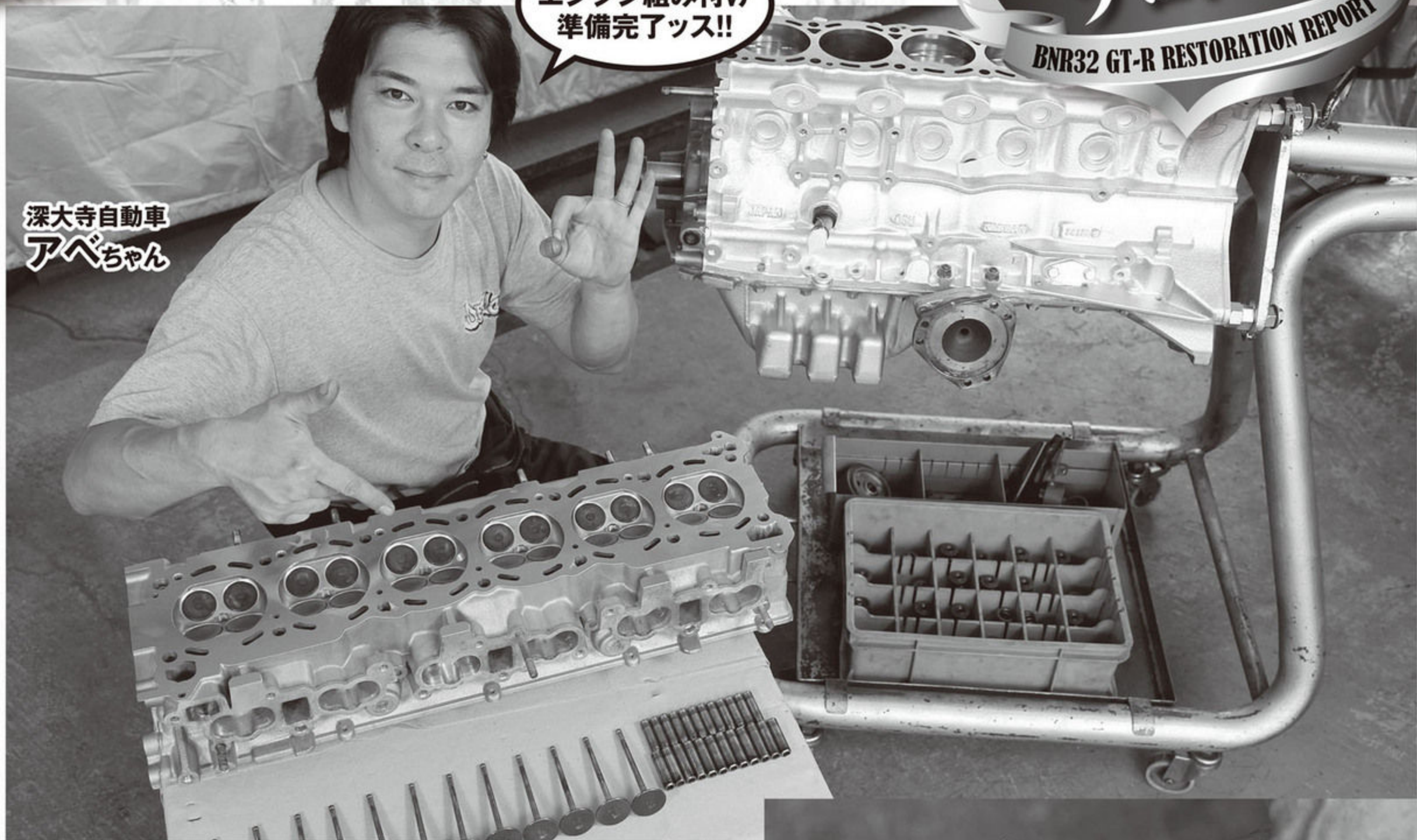
大切にしていたRに  
もう一度乗りたい!!

# 10年放置の チューン 復活 プロジェクト

BNR32 GT-R RESTORATION REPORT

エンジン組み付け  
準備完了ッス!!

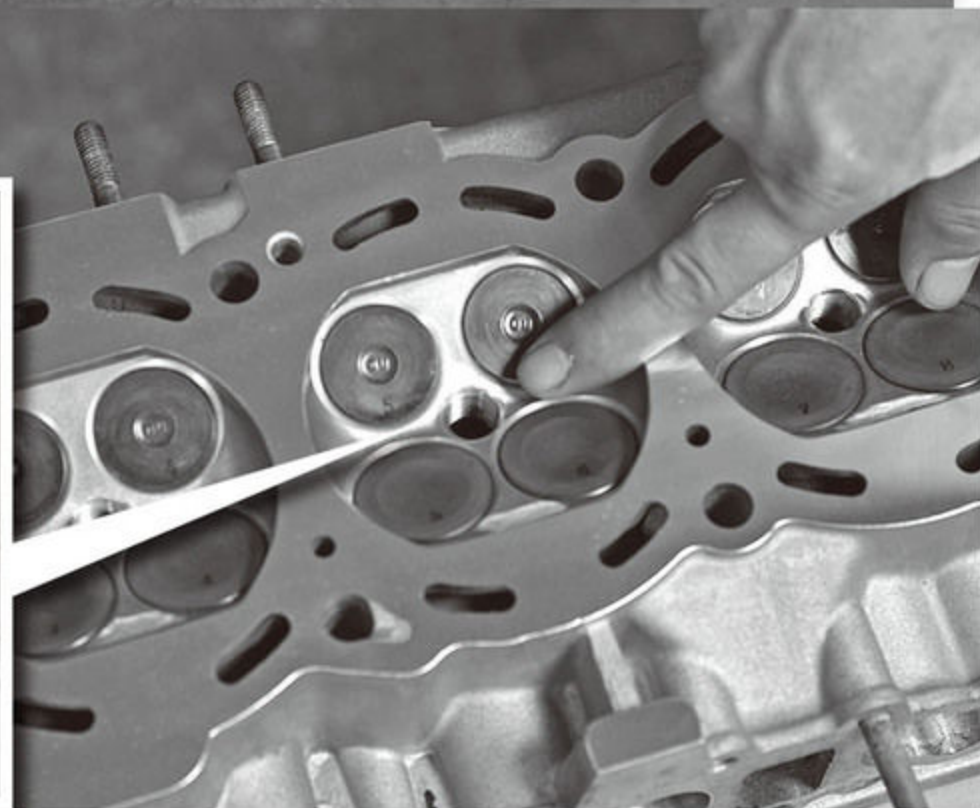
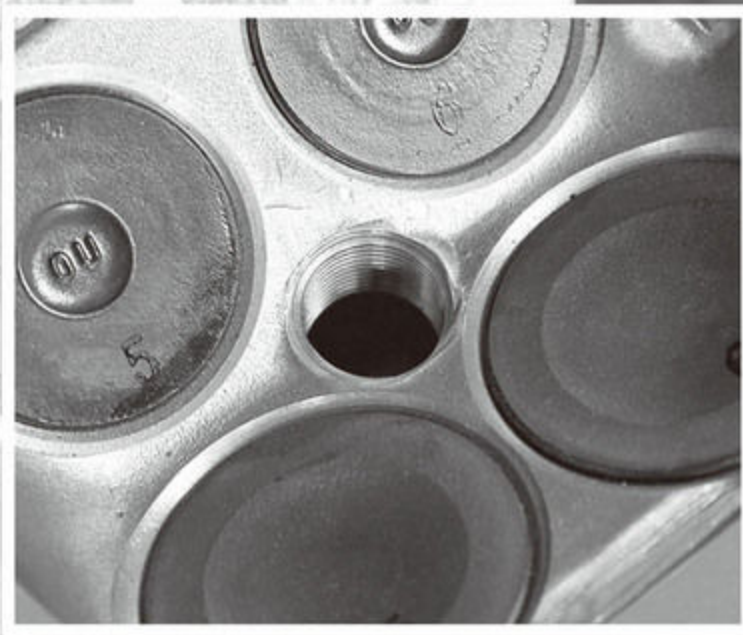
深大寺自動車  
アベちゃん



プラグ穴の修正もバッチリ!!  
バラシて洗って  
新品以上のエンジンに  
仕上げちゃうヨ

まさかのプラグ固着によって、エンジンバラシを余儀なくされた放置R。エンジンを開けたついでに、ヘッド・ブロックともに全バラし各部をチェックしてみたところ、バルブまわりのガタが意外に大きい。

せっかく分解しているのにそのまま組むのももったいないというわけで、

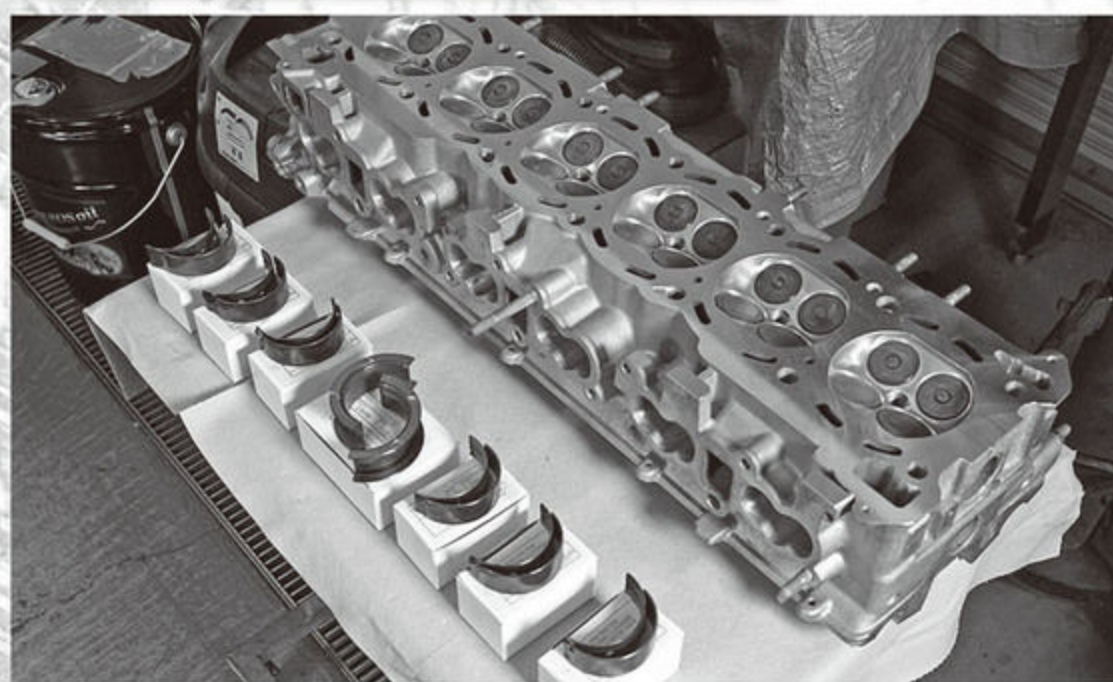


## プラグホルの修正もバッチリ!!

ドリルで打ち抜くしかなく、完全にネジ山までダメになっていた、3番シリンダーのプラグホール。内燃機屋さんのナプレックにて修正され蘇ってひと安心。

## ナプレックの ハイレスponsキット化!!

バルブガイドの摩耗などヘッドの状態は良好とはいえないものだったので、ナプレックのハイレスponsキットにて各部を修正&アップデート。その内容は、修正面研に加え、バルブガイド打ち変え、シートカットそして、インテークバルブのビッグバルブ化など。完成時の性能は大きくアップすること間違いなしで楽しみ。横にあるのは、用意したメタル。



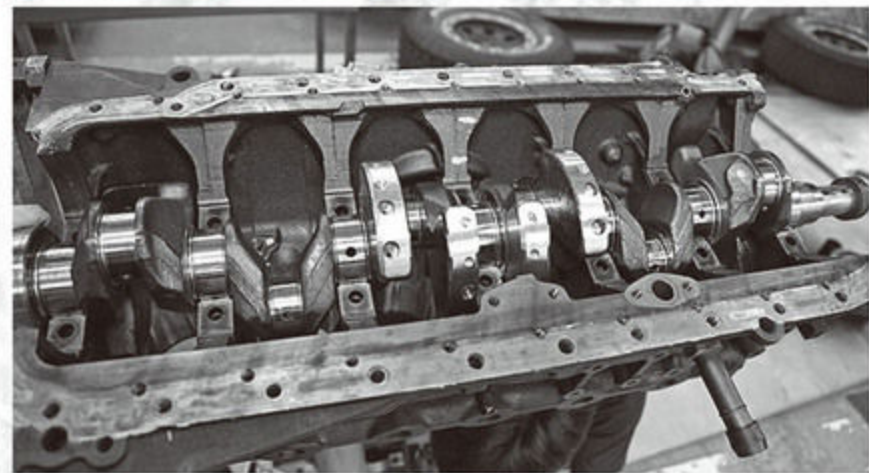
プラグホルの修正に加え、ナプレックのハイレスponsキットを施工。バルブガイドの打ち変え、インテークバルブのビッグバルブ化、そして修正面研などを行いヘッドは大幅にリフレッシュ&アップグレードされることとなった。

そして腰下のほうはというと、ブロックはヘッド面を修正面研して再使用することを判断。ヘアクラックの入ったブロックはオーバーホールなら再使用、チューニングならブロック交換が一般的で...アベちゃんもオーナーの



## ピストン&クランクを抽出!!

出てきたピストンはHKSの鍛造、オーバーサイズ。シリンダーのキズや各部の目立った摩耗もなく、リング類も再使用できるレベル。クランクも同様に問題なかったが、メインジャーナルの金属の摩耗は進んでいたため、メタルは総入れ替えることにした。



分解したパーツの洗浄は一苦労。ブロックはスチームで水路の汚れまでしっかりと落とし、アルミの補機パーツはサンドブラスターで見た目も綺麗に。ピストンのスラッジもしっかり落として組み付け準備にむかう。



## ブロック再塗装

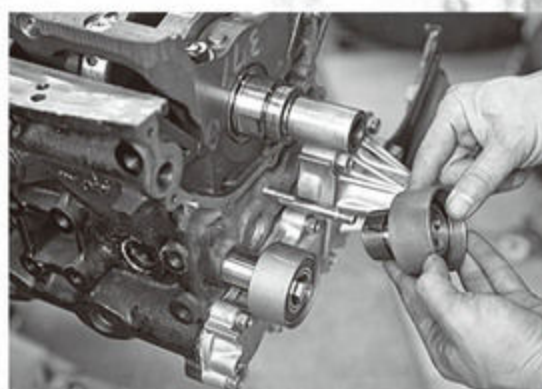
分解したついでにブロックを再塗装。深い意味はないけれど、シリンダーに塗装して見た目もリフレッシュ。ここまでくると、がぜんやる気が沸いてくる。

エンジンルームまでコーティングが完成されているボディ。欠品しているショートパーツなどもそろそろ探し始めなくちゃいけないネ。



## ボディはツルピカ!!

To be continued...



## エンジンをバラシ!!

フロントまわりやオイルパンはいちどバラして組み直したエンジンだったけど、結局もういちど全バラ&オーバーホール。作業はS耐のチーム員でもある仲間の玉造くんが手伝ってくれてサクサクと進んだ。



# 想定外の エンジン組み直し!! 懸案のヘッドは ハイレスポンスキットで リフレッシュ& アップグレード

野瀬さんも判断に悩んだところなんだけれど、予算の問題もあるし、一般的には問題ないと言われるのを試して見よう。

実際、この症状の出ているRB26搭載車は相当多いはずなので、ブロック交換しないことがどの程度の耐久性ダウンになるのか? それとも問題ないのか、テストしてもらえば、読者に対しても貴重なデータにもなっていくんじゃないかな。

その他、ピストンやクランクに関しては問題なし。ただし、クランクのメタルは摩耗が多めで交換しようか悩ましいレベルだったんだけど、ここは気持ちよく入れ替えようということに。純正に変えて使用したメタルはコンロッドが東名パワー

ド製で、クランクのメインジャーナルはニスモ製。これは、在庫の問題で入手の早いものを選んだだけのこと。機能上はどちらのメタルでも差はないと考えていいそうだ。

というわけで、エンジンも数日中には組み上がる予定なので、近日中にボディに搭載し、次号ではエンジン始動までいけるといいな!!

すべての準備が整って組み付け開始!! 先月号のアクシデントで沈んでいたアベちゃん、この勢いで一気に積み込みまで進めちゃうと思うと、ワクワク。ここで勢いに乗れば、完成まで一気に作業は進むハズ!!



## 一気に組み付けるッス!!





三栄書房



蘇る旧車 名車 絶版車

エボリューションQ

# EVOLUTION Q

Special

懐かしさなんていらない!!  
時代を超えて通用する  
最新性能を注ぎ込んだ旧車の世界

GT  
R



長らく連載を休んでいたぶん、実はネタが溜まりまくっていたエボリユーシオンQ、今月は5台の進化系Q車を一気に紹介していくとしよう。

まず、最初に紹介する2台は、旧車人気を二分するスカイラインとフェアレディZ。製作したのは、エボリユーシオンQではお馴染み、愛知県のロッキオートだ。

ロッキオートと言えば、RBエンジン搭載の日産旧車とイメージされるほど、多くのフェアレディZとスカイラインを仕上げてきたブランドだが、その中でも前を走るケンメリは新たなアプローチで作られた異色の存在。

というのも、実はこのスカイライン（KPGC110・ケンメリR仕様）、ベースとなっているのは、なんとR32スカイライン、つまり平成世代の車両なのだというから驚いてしまう。

つまり、これまでの「旧車に新世代の快適装備、快走エンジンを盛り込む」という手法やコンセプトとはまったく逆のアプローチで、新世代の車両に旧車のルックスを架装するという方法論で完成したもの。

2014年の東京オートサロンで登録前の1号車を本物のケンメリと並べて展示していたが、まったく違和感のない仕上がりには、ベース車がR32スカイラインと気付いた来場者は皆無かったというほど、外観的な完成度は高められている。当然快適装備は平成の車両そのものだし、エンジンはRB25をベースにNAの6連スロットルとすることで、心地よいパワーと旧車的なテイストを盛り込んでいる。

また、後ろを走るフェアレディZ

は、ロッキオート製作の超定番仕様。スタイルは前期モデルのオーバーフェンダー仕様としながら、S31型フェアレディZのボディをフレームから完全補強。換装されたターボ仕様のRB25エンジンは約400psで、オートエアコンや油圧式のパワステが投入されて快適性も追求されている。

続くページではアプローチの異なる2台の旧車（!?）の細部の作り込みにも迫っていく。

# 逆転の発想で生まれた ケンメリレプリカと 定番スタイルで熟成された RBフェアレディZ





**S31 FAIRLADY Z**

**MADE BY ROCKY AUTO**

☎0564-66-5488 <http://www.rockyauto.co.jp>

**R32 SKYLINE 改  
KPGC110 REPLICA**



## ENGINE

①②ノーズ近辺の一部ステーなどを見ない限り、外板が変更されていることも感じさせないエンジンルームとその周辺。セミオーダーでの製作となるため、購入時にはオーナーの意向に合わせた仕様で製作することが可能だ。ちなみに、次作はATモデル、その次にGT-Rベース車両の4WD車の製作を予定している。ただし、製作には長大な手間がかかるため、生産台数は年間4~5台が上限になるだろうとのこと。

③④エンジンは等長のエキマニと6連スロットル化によって、究極にセッティングされたキャブレター以上のレスポンスとフィーリング。快適性が盛り込まれつつも、旧車的な味を持たされている。



2014年正月の東京オートサロンでロッキオオートが発表したのは、R32スカイラインをベースにしたケンメリRのレプリカ。

その仕上がりは、マニアが見ても実車（本物）のケンメリと見分けをつけるのが難しいほどで、実際東京オートサロンでは本物とレプリカであるのにも関わらず、2台のケンメリが並べられている“と見ている来場者がほとんどだった。

通常の出版ならば、せつかく作り上げたものを気づいて貰えなくてガッカリと感じそうなものだが、この反応に対して、プロデュースしたロッキオオート代表の渡辺さんも「ニンマリ」といったところ。マニアが気付かない完成度が高いというわけだからね。

実際、オートサロンの時には、編集部が実車とレプリカを比較取材したが、見た目にわかる差異はほんのささいな数ヶ所だけ。ほぼパーフェクトにケンメリRが再現されているのには驚

くばかりだった。

そして半年がすぎ、ここで紹介する車両はさらに完成度を高めた2台目で、すでに構造変更を受けナンバーを取得したものだ。

ベース車両はRB25DEを搭載したECR32のマニュアル車、搭載されるRB25エンジンはRB

## R32 SKYLINE 改 KPGC110 REPLICA

MADE BY ROCKY AUTO

☎0564-66-5488 <http://www.rockyauto.co.jp>







## FOOTWORK

前後マルチリンクの足まわりは、走行安定性を高める上で欠かせないもの。ちなみに、元祖ケンメリはフロントストラット、リヤセミトレでジオメトリーの変化が大きく、またボールナット式のステアリングギヤのため、平成世代と比べると著しくハンドリングが不安定なことは否めない。また、この車両はあえて4穴ホイール&肩持ちキャリパーを選び、深リムのRSワタナベ8スポークを履いている。



## EXTERIOR

①②③モノコックに関わる外版はすべて型取りし、R32のボディに適合するように製作。もちろん、トランクもしっかり使える状態だ。また、エンブレムやガラスなどは純正品やサードパーティの純正形状リプロダクツなどを使用しケンメリのスタイルを成立させた。



## INTERIOR

①②ダッシュボードやメーター、シートなど室内のムードはそのままR32スカイライン。パワステやオートエアコンを装備した平成車両であるため、快適性も高く剛性も旧車とは比較にならないほど高い。  
③リヤセクションはルーフやサイド面などがケンメリ化によって作り直されているため、ライニングなども製作されているがまったく違和感のない仕上がりがた。



## PRODUCER

ロッキーオート  
渡辺さん

「私どものスタンスは決してオリジナルを否定するものではなく、実際にロッキーオートでは多くの本物、オリジナル車両も扱っております。しかし、現在の交通状況に適合させ、忙しんでいる方が息抜きに乗るクルマとなると、気難しい旧車では対応しきれないでしょう。そんなニーズに向けての提案が、快適性能を取り込むことでした。そして、今回のケンメリRはこれまで達成できなかった部分まで実現できたと自負しております。もちろん、9月のオートレジェンドにも展示いたしますので楽しみにして下さいね!!」



逆転の発想で  
より快適に!!

26用を流用して6連スロットル化、フィードバックを高めている。  
ボディの製作に当たっては、本物のケンメリからルーフやクォーターなどを型取りし、R32のボディの上部を切り離し再塗装、モノコックを大胆に加工して仕上げられている。  
ケンメリの形状に仕上げるための多

くの部分はオリジナル製作、ガラスやエンブレムなどの一部は、純正品やサードパーティのリプロダクトパーツを使用している。  
ロッキーオートでは、この手法で仕上げることで求める性能を100%盛り込んだ、まさに「平成のケンメリR」を作り上げること成功したのだ。

真の快適さを求めた  
究極のモディファイ!!  
"R32改で製作された  
平成のケンメリR"完成







## INTERIOR

起毛処理されバックスキン風に仕上げられたダッシュボードはBCNR33・GT-R用で平成ルック。しかし、シートやミラーは当時のレースパーツのレプリカを使うなど、室内は新旧渾然の様相だ。しかし、それがこの車両の素性を物語るようで、決して違和感のない仕上がりになっている。

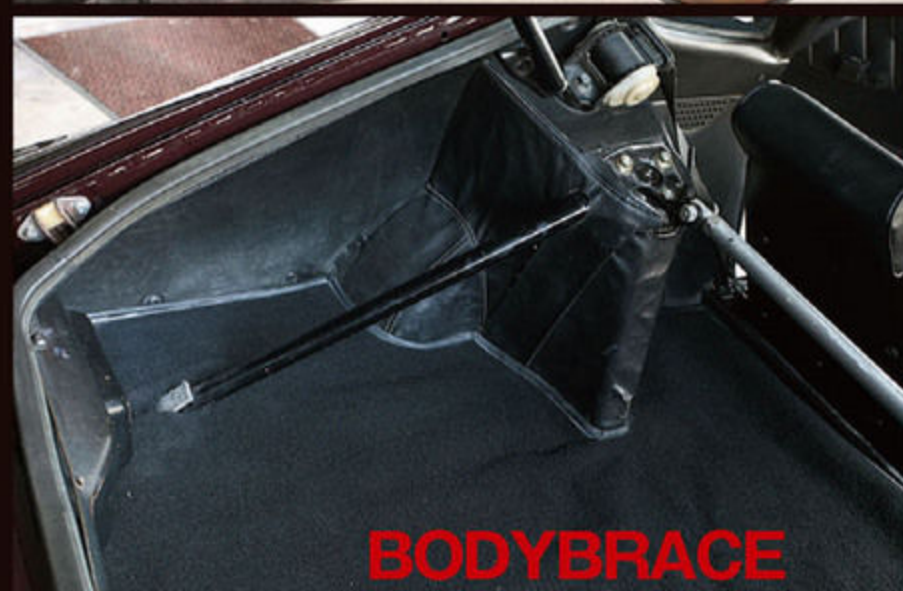
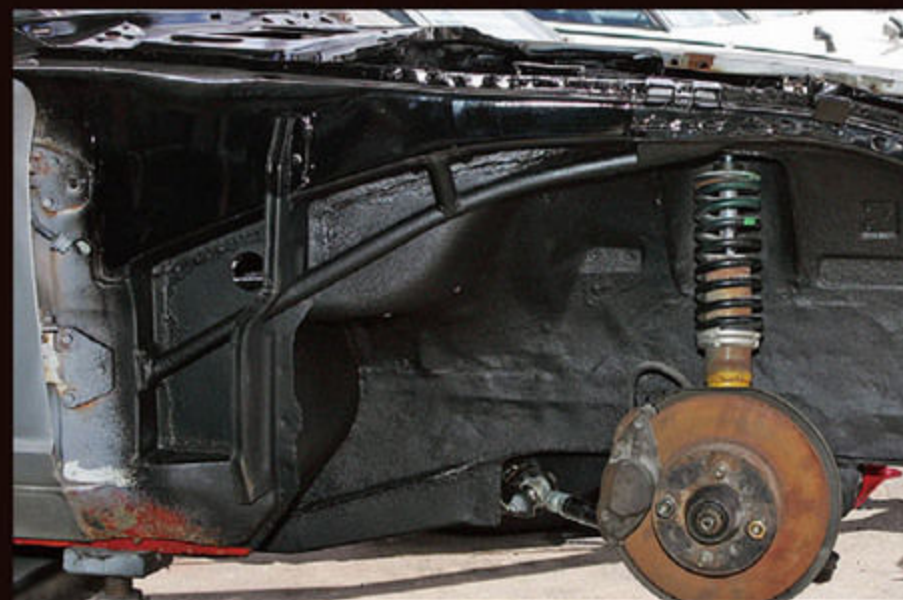
こちらのフェアレディZも前のページのケンメリR同様ロッキオオート製の製作車両。その製作実績は相当数に及ぶL型改RB換装仕様だ。  
S30系フェアレディZといえば、ボディが軽量な前期モデルが人気だが、ロッキオオート的なオススめは最終モデルのS31。その理由は、最初期に比べると10年近くボディの年齢が若いことはもちろん、日産の度重なる改良でボディ&サスペンションの剛性が著しく高められているからだ。  
というわけで、この車両も製作時に選ばれたベースは1978年(昭和53年)式の最終モデルのS31。ただし、外観的には前期テールなどの移植

エテコン・パワステ付きのフル補強ボディに  
定番のRB25ターボ400ps仕様!!

## FOOTWORK

①②サスペンションはオーリンズの車高調にピロ化されたパイプ製アームなどで剛性をアップ。シャープなハンドリングを実現した。ブレーキは前後ディスクなのはもちろん、ロッキオオートオリジナルの高剛性対向キャリパーを装備する。パワーステアリングは油圧式に拘っている。

③ホイールはレイズの旧車用軽量ホイールTE37V。タイヤはオーナーの好みによりミシュランのパイロットスポーツ(F: 225/45-17・R: 255/40-17)という組み合わせだ。



## BODYBRACE

フロントフレームの補強は以前撮影した車両のものだが、前後ストラット周辺は特に入念に補強が加えられている。RBエンジンの搭載や現行ハイグリップラジアルタイヤの装着に対応する強靱なボディは安定性能への必須条件となっている。



を受け、オーバーフェンダーを装着した240仕様となっている。  
そのボディはストリップ状態からスポット増しやフレームの追加で剛性を



# S31 FAIRLADY Z

MADE BY ROCKY AUTO

☎0564-66-5488 <http://www.rockyauto.co.jp>



## ENGINE

①②GT2835Rタービンとトラストのサージタンクを組み合わせ、ターボロー化されたRB25 DETエンジン。その出力は約400psで、耐久性や乗りやすさなどを加味するとベストな仕様だという。

③エンジンマネージメントはR33用のパワーFC、チューンドRBエンジンの定番ECUだ。

④⑤ノーズからのぞくインタークーラーや極太のマフラー(メイン80φ)は、機能性はもちろんだが、Zの存在感を高めるビジュアルのアクセントにもなっている。

向上、大きなターボパワーにもしっかりと対応でき、操縦安定性の高いものに仕上げられている。

また、内装を見ると痛みがちなダッシュボードはBCNR33・GTRのものを移植、シートはダットサンバケット、ミラーは当時のレース用ワイドなど温故知新の仕上げとなっている。もちろん、快適装備もしっかり盛り込まれ、パワーステアリングは油圧式、オートエアコンやパワーウィンドウも装着されている。

エンジンは、やり過ぎなくて乗りやすいGT2835Rタービンを装備したRB25DET。前置きインタークーラーやトラスト製のサージタンクなども組み付けられた。

このフェアレディZの内容は、ロックイオートの定番スタイルではあるが、製作を重ねるたびに進化を続けているとのことだ。



# VTEC&4スロが生み出すトリツキな楽しさ 美しさにも拘ったサーキット仕様!!



カローラシリーズのホットモデルとしてクーペモデルに、セリカシリーズのツインカムエンジン2T-G、オーバーフローターを装着して販売されたのがスプリンター・トレノ。

軽量ボディにハイスペックエンジンを搭載した、いわば当時のエボリューションモデルは、俊敏な動きを武器に、参加型モータースポーツなどでも活躍した。もちろん、その名の通り名機AE86の直系先祖であり、その系譜は現行の86/BRZに引き継がれている。

そんな初代トレノにS2000用のF20Cエンジンを搭載したのは、兵庫県のプロショップ・ナカガワ。

実は、15年以上前に2T-Gチューンに行き詰まったオーナーから依頼を受け、いちど仮載せ程度で試走したところ、ノーマル・補強無しのボディでは走りが安定せず、その時、完全にボディからの作り直しを決断。

しかし、オーナーの都合も変わって予算の捻出などで作業が10年以上中断。保管されてきたものを、ついに完成させることとなったのが2014年というわけだ。

今回の撮影は、電装系ハーネスなど一部未完成の状態ではあったが、仮セッティングでも走りのほうは確かな手応え。本格的なサーキットアタックが楽しみな1台となっているぞ。



## TE27 SPRINTER TRUENO

MADE BY PRO SHOP NAKAGAWA

☎079-272-3883



### INTERIOR

- ① ダッシュボードはアルミパネルにシボ塗装で製作したワンオフ。メーターパネルはS2000用のデジタルメーターをそのまま埋め込む。
- ② 3本留めのステアリングはフォーミュラ用、クイックリリースボスもフォーミュラ用を手入ステアリングシャフトに装着した。
- ③ ノーマルボディにF20Cを搭載し試走行したところ、ボディ剛性がまったく足りないことを実感。スポット増し+サイドバー入りのロールオーバーの溶接取り付けなど本格的なボディ補強を加える決断となったそう。ちなみに、イムサのシートは当時の保管品で程度極上。ボディの仕上げはAE86のN2レース並かそれ以上。





## ENGINE

- ①②エンジンはホンダS2000用のVTEC、F20Cを換装。内部はノーマルながら9000rpm常用の性能は、当時のレース用チューンドエンジンを凌ぐ性能を発揮する。マネージメントはモータースポーツのM4によるものだ。エンジンルーム内の不要なステーなどは取り除き、ハーネスも極力見えないようにレイアウト、見た目にもこだわりを盛り込んでいる。
- ③④エキマニ&4連スロットルは、戸田レーシング製のもの。アクセントとしても美しいカーボンファンネルを使用。
- ⑤レイアウトの関係でクラッチマスターはホンダ用、ブレーキマスターはニッサン用を流用。レース用と考え、マスターバックレスにしている。
- ⑥アルミラジエーターとアールズのオイルクーラーをスッキリと設置。連続周回にも備えている。



## PRODUCER

プロショップ・ナカガワ  
中川さん

「元々は15年以上前に、2T-Gエンジンをチューニングして、セントラルサーキットでドラッグレースをしていた車両で、その後F20Cを搭載、さらにボディ補強などを重ねてきたものです。あとは補機類の配線を仕上げればほぼ完成なのですが、試走したところで、そのポテンシャルの高さを感じさせられました。軽量ボディに高回転型のF20Cは最高のマッチングだと思いますよ!!」



時間をかけてコツコツ作ってきた  
TE27改F20C仕様です!!

## FOOTWORK

フロントには14インチが履ける対向4ボッドとしてFC3S用のキャリバーを装着。元タリフリジッドのリヤサスペンションは、ホーシングの上下アームを等長化した5リンク式のコイルオーバーに。タイヤはSSRのメッシュホイールにAE86レース用のスリック。オーバーフェンダーはもちろんTE27の純正品だ。





## RA35 CELICA LB

MADE BY DADDY Motor Works

☎0562-85-9911 <http://daddymotorworks.com>



### COMFORT SYSTEMS

リモコンスターター、集中ロックなど見えないギミックも現行車顔負けに充実。4灯とも変更を加えられたHIDライトは信頼性の高い国産タイプを選んでいる。



### FOOTWORK

車高調はブリッツのAE86用で、車高は日常仕様で不具合が出ないよう高めにセット。ホイールは、レイズのTE37Vを選んでいる。タイヤは静寂製を重視し、アドバンスポーツをチョイスした。外観的なアクセントとなっているのが、ホイールに合わせ軽く叩き出された前後のフェンダー。



VIPとかハイソ、時代によって呼び方や流行は異なるが、新車当時の初代セリカなどはスペシャリティカーなどと呼ばれてはやされた。特に、モデルチェンジで投入されたリフトバック（LB）モデルは、当時としては最上の装備が盛り込まれた高級スポーツ、多くの若者が憧れたクルマだ。

ここで紹介するセリカは、初代モデルの最終型のLBだが、外観は衝突基準の変更で大型化された前後バンパーを前期型に交換、テールランプも5本タイプに変更、見た目は、ほぼ前期型のスタイルを装っている。

ところで、ダディモーターワークスで製作されたこのセリカのコンセプトは、快適装備などレクサスと同等まで投入するというハードルの高いもの。というのも、実は依頼主から、父親へのプレゼント的に製作されたのだが、その父親が現在レクサスに乗っているため、2台を乗り換えても違和感なく乗れるように仕上げたかったのだ。もちろん、不快な思いをさせたくないのも、質感も最高レベルまで高めて欲しいというのも当然のこと。

まずは、エンジンまわりは現在通用する安定した電子制御は必須。スパーや制御の安定性から選ばれたのがアルテツァ用の3SGEエンジン。そし



# レクサス並の快適&静寂を目指した 元祖スペシャリティカー！セリカLB!!



## ENGINE

①②換装された3S-GEエンジン本体はフルノーマル。出力の向上はそれほど重視せず、コンフォートなマシンを目指した。エキマニはアルテッツァ用のものをそのまま使い、マフラーはノーマル風に仕上げられている。エンジンルームの各部や補機類はブラックアウト、ヘッドカバーはオレンジに染められるなど、見た目の美しさにはこだわっている。

③クーリングはアルテッツァ用の社外ラジエーターと純正電動ファンの組み合わせ。

## INTERIOR

①ほぼノーマルに見えるインテリアだが、シートは純正風に張り替えられ、シートヒーターが組み込まれている。

②フロア、バルクヘッド、クォーター内部には海外製のダイナパッドという制振材がたっぷり張り込まれ、走行ノイズが打ち消される。旧車でありながら静寂な室内が作られ、ドアを締める際の反響音なども、現行の高級車並。

③ステアリングコラムはアルテッツァ、パワーステアリングはAE86用の油圧&ラックを移植。アルテッツァのATシフト用パドルスイッチもキッチリ作動させている。メーターは純正デザインだが、EL照明でリプロダクツ、新鮮な輝きを放つ。

④ミッションはアルテッツァのATを移植し、センターコンソールまわりをワンオフ。当然ナビも装着されている。



## PRODUCER

ダディモーターワークス  
尾頭さん

「旧車のエンジンスワップやワンオフでの加工製作物が得意のダディモータースポーツでは、ちょっと手間がかかって一般的なショップがやりたがらない作業も大歓迎です。製作物はカスタムテイストを盛り込んでおしゃれに仕上げようなんてのも提案させていただきますよ。また、旧車に関して言えばエアコン&クーラーや、電動パワステの取り付けなど快適装備の導入作業もOKです」



自由な発想で  
カスタムを!!

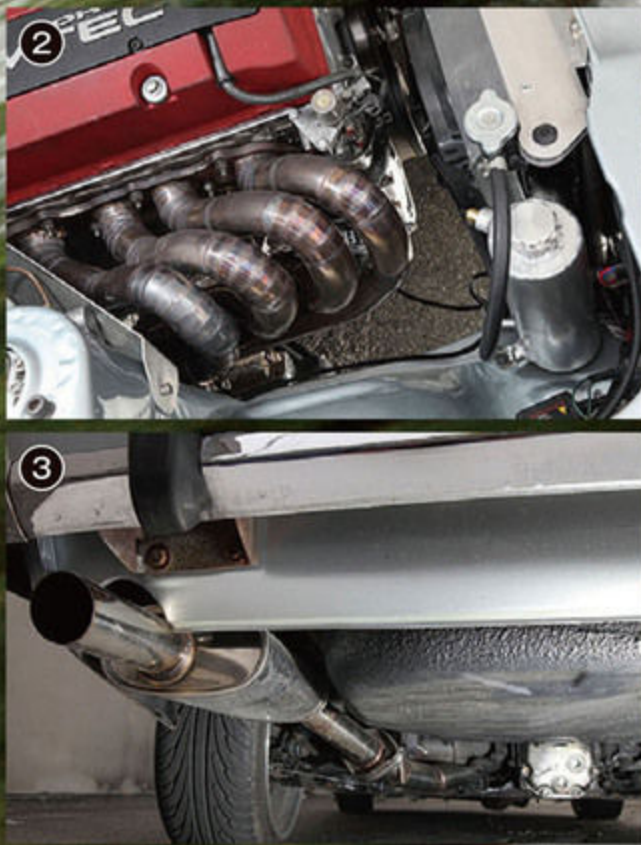
て、ミッションはやはり3S-GE用のATが選ばれた。

また、フルレストアされたボディには制振材を至る所に張り込み、不快なノイズを吸収するなど、ベース作りも大きな手間がかけられた。

そして、パワステ・パワーウィンドウ・キーレスエントリーやエアコンなどあらゆる装備を盛り込んで、まさに現在に通用するコンフォートな旧車として蘇ったとのこと。

チューニングカー乗りにとっては、ちよつと物足りないパワーステックとも言えるが、その快適ぶりは一級品だ。





## ENGINE

①②S2000から移植されたF20Cエンジンにはワンオフのロングエキマニが装備され、見た目を整えている上に低速トルクを引き出している。  
③主張しすぎないをコンセプトに製作されたマフラーは60φのシングル。サイレンサーも精円でテール側からチラリと見える程度を狙ってレイアウトされている。



## KP510 BLUEBIRD

MADE BY  
COMMON SNAPPER

☎0595-23-9771 <http://www.commonsnapper.com>



## INTERIOR

①②③S2000のデジタルメーターが納められるダッシュボードは成型されレッドのステッチをアクセントにしたレザーで張り替え質感を高める。流用したR35-GT-R用シートと合わせたカラーリングだ。  
④クラシックデザインのオートメーターを選び、あえてその場所に 아이폰をインストール。このミスマッチのさじ加減がセンスの見せどころ。  
⑤コンソールにはスタータースイッチやエアコンの操作系を設置。ナビは 아이폰に委ねるため、オーディオはシンプルなヘッドユニットのみ。



北米を初め多くの車両が海外に輸出され高い評価を受けたことで、日産を世界ブランドに押し上げた車種とされているのがこの510系ブルーバード。  
実用車としてはもちろん、レース＆ラリーフィールドでの活躍も華々しく、その経緯もあつて多くのチューニング手法が広められた。  
そしてマニアが発生し、彼らのライフスタイルにまで根ざすようになり、カスタムベースとしても今だにもはやされている。  
コモンズナッパーで製作された46年式のクーペも、そんな流れの中で作り込まれた1台。  
エンジンには注目のF20Cが搭載され、機関系の性能が高められているのはもちろん、室内にはR35-GT-R用のシートやそれに合わせて張り替えられたインテリア、そしてダッシュボードには 아이폰がインストールされるなど、走りを重視したチューニングカーとしても、見た目を重視したカスタムカーとしても注目をあびるべき存在にリメイクされた。  
また、車高を落とした程度ではオリジナルを保つエクステリアにも、鍛造削り出しのバランディホイールでアクセント、まるで西海岸を走るクルマ好きの実用カスタムカーといった趣だ。  
もちろん、パワステやエアコンなどの装着もお約束通り、まさにいつでも乗りたくするような快適旧車に仕上げられているぞ。



# 拘りの46年式クーペにVTEC クールなストリートスタイルの510ブル



## PRODUCER コモンズナッパー 宮本さん

「ボくらにとって、愛車はファッションの一部、センスよく、カッコよく、そして速く…、思いきりワガママに个性的に仕上げていきたいですね。でもね、ゴテゴテはNGです。シンプルなシャコタンに、ハードな切削ディスクのホイールとか似合うでしょ。コモンズナッパーでは、皆さんの漠然とした愛車の将来像を具体的に感じられるようアドバイスできますので、カッコいいクルマにしたいという人は、いちど相談にきてくださいね」

### センスよく 旧車を仕上げましょやあ!!



## FOOTWORK

オリジナルのサスキットはリヤまで車高調整機能がもたされる。ブレーキはウィルウッドで、旧車にも取り付けやすいサイズがラインナップされているのがポイントだ。合わせられるホイールは3ピース、鍛造切削ディスクのバランディ・イレブン、リムの選択幅が広く旧車のボディとジャストのマッチングを実現できる。





# OPT2 EVENT Report

## KUMHO ECSTA CUP

### セントラル・ラジアルチャレンジ 2014 Rd.1&Rd.2

開催日：Rd.1：2014年3月23日(日)／Rd.2：6月1日(日)

開催場所：セントラルサーキット(兵庫県)

主催：セントラルサーキット ☎0795-32-3766

<http://www.central-circuit.jp>

クラス上位マシンを  
写真付きで紹介!

#### Round. 1

##### ストリート コンパクトクラス



サンダーレーシング 作業員  
スウィフト スポーツ (ZC31S)  
谷本真理



シビック (EG4)  
柳田鉄次



ACE Ryouhei Jr号  
ロードスター (NB6C)  
佐々木良平

##### オープンクラス



グレイス 中尾産業 東野流  
RX-7 (FD3S)  
市川配車



ゼロファイター 西英 Moty's  
シビック (EG6)  
林 陽介



ボルシェ964  
中島火里

##### オーバー16 ストリートターボクラス



mae-mo9 RS-NUTEC  
ランエボIX (CT9A)  
上村和生



N-Tech.r.s MR2  
MR2 (SW20)  
大崎達也



スカイライン GT-R (BNR34)  
吉田拓也

##### オーバー16 ストリートNAクラス



インテグラル神戸 Jet's 黒NC2号  
ロードスター (NCEC)  
安藤正一



シンコーサービス アトラスコプロ 50歳号  
S2000 (AP1)  
神戸 真



HAP  
インテグラ タイプR (DC5)  
住 直哉

##### アンダー15 ストリートクラス



ベクトル☆KRS☆ロードスター  
ロードスター (NA8C)  
三輪ちよ



REAL cp アクロス 巧号  
シビック (EG4改)  
倉嶋 巧



稲継エンジニアリング@黄EK9  
シビック タイプR (EK9)  
藤田浩幸

##### ストリート コンパクトクラス



FAやすだMクリニックDXL不惑デミオ  
デミオ (DE5FS)  
安田 究



HOT-K コペン部  
コペン (L880K)  
あおいさん



オレンジ フィットRS  
フィット (GE8)  
長山明広





て、3年目を迎えました。回を追う毎に参加台数も増えているのは嬉しい限りです。ラウンド1、ラウンド2ともに当日は快晴の1日となり、各クラスともに熱いバトルが繰り広げられつつも、事故もなく参加者全員に楽しんでもらえました。

# ラジアルタイヤオンラインのサンデーレースに ビギナーズチャレンジ走行会も併催してマス!!

今年もKUMHO ECSTA CUPセントラルラジアルチャレンジが、3月にラウンド1、6月にラウンド2を開催しました。ストリートラジアル装着車限定のレース形式走行会とし

は基本的に昨年同様ですが、安全装備の4点式以上のシートベルトが装着義務となったのが大きな変更点です。もちろん事故がない走行会が理想ですが、誰にでも気軽に楽しんでもらいたいだけに、万が

一のことを考えると安全性は犠牲にできません。

さらに今年はサーキット走行未経験者と初心者限定の体感走行会「セントラルビギナーズチャレンジ」も併催しているため、ベテラン勢から初心者まで様々な人が集まってくれました。

このビギナーズチャレンジは30分×2本のスポーツ走行枠で、サーキットを走ってみたい人から、速いクルマを気にしないで自分のペースで走りたいという人のために設けた走行会です。ラジアルを観戦するだけでなく、自分でステアリングを握って楽しむこともできるため、ラウンド1、ラウンド2ともに大盛況となりました。

次回ラウンド3は9月14日の開催です。今年も全4戦を予定していますから、参加してみたいという人はぜひ参加してみてくださいね!



レース終了後には表彰式に加え、恒例のじゃんけん大会で大盛り上がり。パーツや消耗品はもちろんパワーチェックのサービス券や食料品など、多種多様な賞品の争奪戦が繰り広げられました。

## KUMHO ECSTA CUP CENTRAL RADIAL CHALLENGE 2014

### クラス分け

【ストリートコンパクト】  
総排気量が1500cc以下のストリートラジアルタイヤを装着しているナンバー付き車検付き車両のクラス

(※過給器付き車両(後付けも含む)は、総排気量×1.6で換算)

### アンダー15(インチ)

ストリートクラス  
15インチ以下(15インチを含む)ストリートラジアルタイヤを装着しているナンバー付き車検付き車両のクラス

### オーバー16(インチ)

ストリートNAクラス  
1本以上16インチ以上(16インチを含む)のタイヤを装着しているナンバー付き車検付きNA車両のクラス

### オーバー16(インチ)

ストリートターボクラス  
1本以上16インチ以上(16インチを含む)のタイヤを装着しているナンバー付き車検付きの過給器付き(後付けを含む)車両のクラス

### オープンクラス

ストリートラジアルタイヤを装着して他の4クラスの車両規定に合致しない、またはナンバー・車検無し車両のクラス

※参加多数の場合は2クラス以上の開催となる場合があります。  
※参加台数が少ない場合はクラス統合や混走、不成立の場合があります。

### 開催日程

Rd.1 3月23日(日)  
Rd.2 6月1日(日)  
Rd.3 9月8日(日)  
Rd.4 12月14日(日)



ストリートコンパクトクラスの特別賞に輝いたのは、N-ONEでエントリーした最年長ドライバーの中村敏夫さん。



今シーズンはあと2戦ありますよ!



ラジアル担当  
松本さん

## Round.2

### オープンクラス



白い暴走特急  
GT-R(R35)  
小川輝尚



ゼロファイター ②号 西英 Moty's  
シビック(EG6)  
林 陽介



東野R Fisherman  
シビック(EG6)  
斎藤正樹

### オーバー16 ストリートターボクラス



谷脇商店 RX-7 グローバルオート  
RX-7(FD3S)  
谷脇 登



ランエボ9  
ランサーエボリューションIX(CT9A)  
北湊清介



オートステージクローズアップ・制動屋  
スカイラインGT-R(BNR34)  
乾 統志和

### オーバー16 ストリートNAクラス



IMPERIAL #1  
シビック タイプR(FD2)  
山ロー幸



HAP@TEMPLE  
インテグラ タイプR(DC5)  
住 直哉



シンコーサービス・アトラスコプロ  
S2000(AP1)  
神戸 真

### アンダー15 ストリートBクラス



たなべやん@三浦塾  
シビック フェリオ(EG9)  
田邊和也

### アンダー15 ストリートクラス



ハイスベック SILKROAD DC2 和歌山  
インテグラ タイプR(DC2)  
岩倉利孝



インテR  
インテグラ タイプR(DC2)  
猪木優介



ベクトル☆KRS☆おならまんロードスター号  
ロードスター(NABC)  
三輪ちよ



## トルク不足を解消する20Bの選択 ブリッジ+ターボでD1GPの頂点を狙う!!

世界にその名を轟かせるREチューンの老舗RE雨宮。

D1GPにも黎明期から参加し常に上位の

ポジションをキープし続けてきた。

しかし、RX-7などロータリーエンジン搭載車は

シャーシ&サスペンションなどの性能は群を抜くが

パワーウオーズ全盛の昨今

トルクの薄い13Bでは戦闘力が不足しがち。

そして、D1GPのレギュレーションで

NOSが禁止となるとなおさらのことだ。

そこで、RE雨宮では2014年、新規でマシンを製作。

そのRX-7はひと目でRE雨宮のマシンと

わかるボディキットを身に纏い

3ローターの20Bへとエンジンを換装された。

サスペンションにも新たな試みを盛り込むことで

並み居るライバルに対してアドバンテージを取れる

性能を盛り込むことに成功している。

2014年の目標はズバリ、

シリーズチャンピオンの獲得だ。



# Team RE雨宮 SUNOCO RX-7[FD3S]



# 史上最強の REドリフター!!

OPTION 2

a portrait of Cover Machine

RE AMEMIYA×RX-7[FD3S]

撮影：金子信敏





NOS禁止レギュレーションが  
高質なマシン誕生のきっかけに!!

2014年からNOS禁止となったことで、その勢力分布が大きく変わりつつあるD1GP。特に追走トーナメントでは、その加速性能が勝負の大きな要素となるだけに、NOSに頼ってきたマシンは軒並み戦闘力を失うこととなっている。

実はREエンジン、2ローターターボで戦ってきたRE雨宮も、NOSによるパワーチャージを武器に戦ってきたチームのひとつ。NOS禁止では、完全に戦闘力が不足することは明らかで、レギュレーションが決められると同時に取り組んだのがニューマ



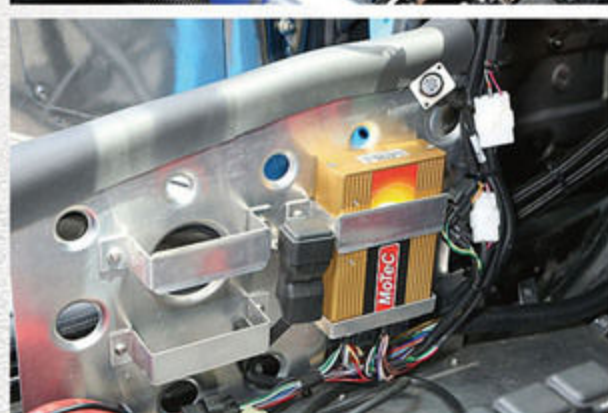
RE AMEMIYA  
雨宮 剣

「NOS禁止のレギュレーション変更もあったため、トルク向上策として投入したのが3ローターエンジンです。車両も新規で製作したため、スタッフは苦労をしましたが、デビュー戦で準優勝を飾ることができたのは非常に嬉しいです。ポテンシャルは高いので、続くオートボリス戦でも2JZ勢に負けない戦いができるんじゃないかと期待しています。みなさん、応援よろしくお願いしますね!!」

## トルク向上でコントロール自在!! 700psの3ローター搭載は ダテじゃない



OPTION 2  
a portrait of Cover Machine  
RE AMEMIYA  
×  
RX-7 [FD3S]



### ENGINE 激トルクの3ローターターボ

エンジンはブリッジポート化された3ローターターボの20B。信頼も高いイアンネット製の3mmアベックスシールを組み込み、T88-38GKをセットすることで、最大出力は700ps以上、トルクは70kgf-mと2JZ勢にも劣らないスペックを引き出す。マネージメントはレーシングカーにも用いられる高性能ECU、モータックのM800によるもので、多様な制御が行われる。



レギュレーションにより装着が義務づけられた触媒はマフラー後方、出口付近にレース用のものがレイアウトされている。





## INTERIOR

まさに戦うマシンという印象を受けるインテリア。メーターはオールインワンのAIMのMXL、多様な表示機能はもちろん、ロガー機能なども備えたもの。ミッションはレーシングブランドのヒューランド製6速シーケンシャル、サイドブレーキは油圧式となっている。



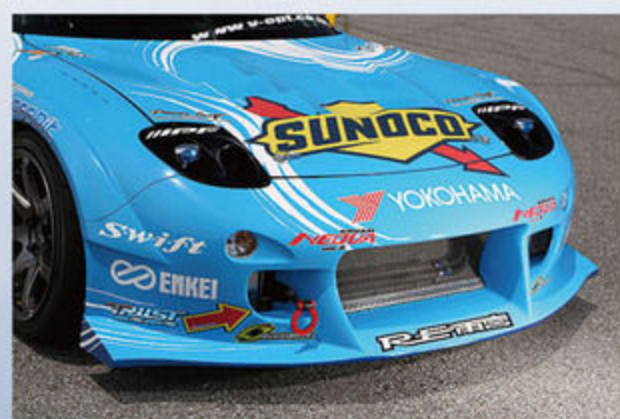
## FOOTWORK

アーム類を延長することで、ハブ取り付け面を外に出し、スクラブ半径を小さくすることで、タイヤの移動量が減り、さらなる切れ角アップが可能となった。日産車などに比べ、切れ角が大きくできないことがFD3Sのウィークポイントであったがこれで解消。また、フロントがピーキーにならないよう、ジオメトリも大幅に変更されている。ドリフトマシンらしいチューニングのポイントがブレーキ。フロントはノーマルキャリパーのまま、リヤのローター径を大きくしているのだ。そしてリヤのキャリパーはプロジェクトμの4ピストン×4パッド、ドリフトコントロールの要となるパーツだ。



DRIVER  
末永正雄  
Masao SUENAGA

「3ローターターボ、すごい良くて、まだセットアップも煮詰めきっていないのにどんな走りでも対応できそうな印象です。というわけで、次戦のオートポリスの目標は優勝すること!! 実現できる可能性、高いと思いますんで、応援して下さいね!!」とは、鹿児島県出身(在住)のD1GPドライバー末永正人。長年RE雨宮チームのREマシンをドライブし続け、繊細かつ大胆なマシンコントロール能力と実直な人間性の両面で、チームからの信頼も厚い。



## BODYKIT

ボディはAD D1ワイドボディキットを中心に、ひと目でわかるRE雨宮オリジナルのスタイルとなっている。各部にはカーボンやFRP、アクリルなども使われ軽量化にも務められているのはいうまでもない。

シンの製作。  
新たなマシン製作にあたっては、高トルクの3ローターエンジン、20Bをチューニングして搭載することが最初に決められたコンセプト。耐久性に難があるとも言われる20Bターボのハイチューンだが、RE雨宮ではこれまでのWTAC参戦などでノウハウを蓄積、700PSまで出力を高めても問題ないであろうという判断ができた。  
また、ボディに関してはRX-8か

らRX-7(FD3S)に。これは、ホイールベースの長さやボディ重量などの面でRX-8は不利と判断、実績のあるRX-7へとチェンジすることで、より高いポテンシャルを得ることになった。  
2014年のD1GP開幕戦にはマシン製作が間に合わなかったが、第2戦鈴鹿に向けてのテストでは、シェイクダウンから大きな手応えをつかみ、実際、鈴鹿でまだセットアップが煮詰まっていなくても関わらず準優勝という好成績を収めた。

そして次戦、オートポリスはドライバーの末永正雄が得意とするコースのひとつ。そのコメントも「ハイパワーな2JZ勢がライバルになるわけですが、負ける気が全然しないです。こうなったら、目標は優勝って公言するしかないっすね!!」と、自信に満ちたもの。  
というわけで、今年のD1GPではRE雨宮のFD3Sが台風の目となること請け合いです!!





# OPT2 HOBBY FLASH!!



東京都  
町田市に  
ある

## 超リアルな1/24ドラッグコースも併設!! 注目のスロットカーサーキット

### RACING PARADISE MACHIDA BASE レーシングパラダイス町田

東京都町田市小川1704-1 (ピーレーシング隣) ☎042-788-3900

<http://www.racingparadise.jp>

定休日：年中無休(年末年始は休業) / レース開催による占有日などあり

営業時間：14:00~23:30(平日) / 10:00~22:00(日・祝日)

ドラッグコースの全長は1/24スケールの1/4マイル、実際にはフィニッシュラインまでが約16.7mで、実際にコースを見ると驚くほど長く、ボーリング場のような奥行き感。ちなみに、常時5Vが流れるリターンロードもあり走行したマシンをスタート地点に戻すことが可能。



### ☑ 中間計測もある本格計測システム!!

フライングやリアクションタイム、60フィートや1/8マイル(どちらも1/24スケール)などに加え、勝敗も揭示される計測システムを導入。リアルなレースを気軽に楽しめるものとなっている。



作って!!  
走って!!

# 大人も夢中になれるスケールマシン カテゴリー別や24時間耐久などレースイベントも定期開催!!

スロットカーというのは、モーター付きのスケールモデル(1/24と1/32が一般的)のマシンを、2本の接点が敷かれたコース上で走らせるもの。

その名の通り、コースサイドに設置されたスロットルで電流をコントロールしながらマシンを走らせるわけなんだけども、このスピードが目で見えただけのも大変なほど速くて迫力満点、そのコントロールはスリリング。

走らせるマシンも精密に作られたものが多く、多数のマシンが並ぶレースイベントなどでは、趣味人たちの自慢のマシン(名車のスケールモデルも多数)を見ているだけでも楽しめるし、作って走って走って楽しめる大人のホビーというにふさわしいものだ。

ちなみに、スロットカーに関していうと日本では古くは1960年代に大きなブームがあり、その後も定期的なブームを起しながら、大人のホビーとして定着している。

なスロットカーコースのひとつだが、ここには周回コースに加え、国内唯一というスロットカー専用のドラッグコースが併設されているのも特徴。

そのドラッグコースは、本場のドラッグコースのシステムやイメージを、1/24スケールで精密に再現したもので、なんと電圧調整は30Vまで任意に調整、煙をあげるバーンナウトも可能だし、高電圧の一発勝負ではモーターのブローが極限のタイムか!

ホントのドラッグレースさながらの楽しみかたや勝負を味わうことができちゃう。実車とちがって、ブローしても小さなモーターを交換すればマシンは修復可能なので、勝負でブローを味わっても、経済的な負担は最小限だ(笑)。

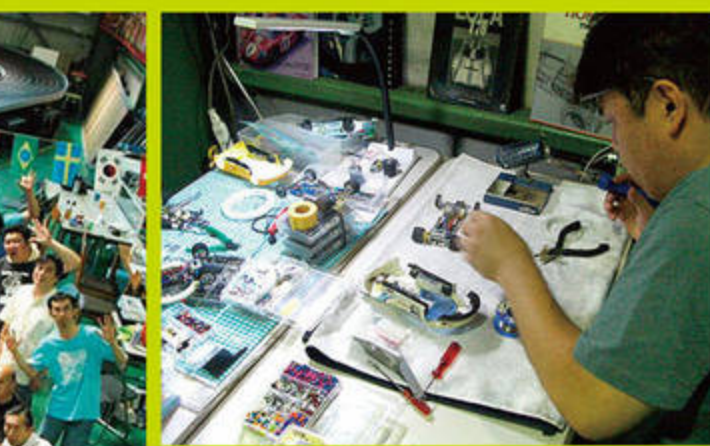
レンタルマシンも多数用意されているし、コースの占有レンタルによる大会開催なども大歓迎ということなので、梅雨でストレスのたまっているドラッグラーたちは、仲間を誘って遊びにいつてみてはいかがかな?



任意のコントロールで30Vまで電圧を高めることができるため、タイヤを超高回転させてバーンナウトも。実際にこれでグリップが向上するという。遊び心で製作したウィリーマシンもあり!!



定期的に行われている周回コースでのレースでは、コースサイドやパドックはマニアでこった返し。お祭りイベントとして24時間耐久レースなども開催されて盛り上がっているそう。常連さんの中には、某有名レーサーもいるとのこと。



スロットレーシングカー  
1/32&1/24 レンタカー  
ご利用の際はスタッフにお声掛けください。



夜間営業もあり  
平日もゆっくり楽しんで  
もらえますよ!!

マネージャー 野本さん

「レンタルマシンもありますので、試しに遊びに来てもらうことも大歓迎。仕事が終わってからも遊びに来れるように夜間営業もしていますのでよくお願いいたします」とはマネージャーの野本さん。レンタルマシンで1時間の走行が、ピタリ料金で1500円。愛車を用意すれば1日3000円。会員料金などの各種割引プランもあり。



ハコスカやZなどの旧車、ファニーカーやドラッグスターなどマシン選びも自由自在。ちなみに、汎用シャーシにスケールモデル(プラモデル)を搭載したオリジナルマシンを製作するマニアも多いとのこと。



完成車やキット、関連商品やグッズ・工具の販売コーナーもあり。日本国内ではほとんど扱っていないマニアックなアイテムも充実している。



# 厳流塾

## IMPACT走行会 in AUTOPOLIS

2014 Rd.2

開催日：6月8日(日)

開催場所：オートポリス

(大分県日田市上津江町上野田1112-8)

主催：厳流塾 <http://www.impact-r.net>

国際サーキットで熱いバトル!  
愛車で安全に刺激的な  
走行会を楽しむ  
初心者大歓迎の  
イベント!

明確に定められたクラス分  
けで安全に楽しくサーキット  
走行やレースを体験できる厳  
流塾・インパクト走行会。  
毎戦参加を続けマシンの熟  
成とともにタイムアップを続け  
るベテランドライバーが多いの  
はもちろん、手軽に国際規格  
サーキットでのレースを楽しめ  
るということも毎戦、初心者  
の参加が多いのも特徴だ。

通算35回目の開催となった  
今回は、初めて参加したという  
ひとや、遠方からの遠征組、新  
たなマシンに乗り換えたという  
ひとが特に多く集まり、これま  
では少しちがったマシンライ  
ンアップが見られたぞ。

また、厳流塾・インパクト走  
行会では、参加者の安全なレ  
ースに対する意識を高めるた  
めに、ドライバーズミーティング  
は必ず参加者全員出席の上  
で実施。初めてオートポリスを  
走行するひとや、サンデーレー  
ス初挑戦の参加者に対して  
は、簡単なコース紹介や走行ア  
ドバイスが行われるミニ講習  
も行われ、参加者や主催者が  
全員でアクシデントのリスクを



### 厳流塾インパクト走行会 サポートショップ

エスポワールスポーツ

☎093-692-1747

<http://www.esp-sport.co.jp>

プライムガレージ

☎093-473-2338

<http://www.prime-garage.com>

新田自動車

☎0832-51-5063

<http://www.garage-n.net>

モービルストーリー

☎093-791-7878

<http://www.mobilestory.jp>

ルート

☎093-772-0080

<http://root-jpn.com>

Tセレクト

☎083-248-2624

<http://www.geocities.jp/daitairacing/t-select>

プライベートモータースポーツ

☎083-251-4820



## 巖流塾・インパクト走行会

### クラス区分

- SPL TB** 申告タイム2分4秒999以下のターボ車
- STB** 申告タイム2分5秒000以上のターボ車
- RTB** ラジアルタイヤ装着のターボ車
- SPL NA** 申告タイム2分11秒999以下のNA車
- SNA** 申告タイム2分12秒000以上のNA車
- RNA** ラジアルタイヤ装着のNA車
- RS** ラジアルタイヤ装着のマツダ(ユーノス)ロードスター限定
- TS** 昭和63年以前に製造された車両
- フリー走行** 申告タイム2分20秒000以上の車両または初心者ドライバー



### リーサル植ポン選手に 新たな動き!!

Z33で  
ターボクラスに挑戦!  
次のマシンも  
速いぜえ!!

これまでS2000でSPLNAクラスに参戦し、その速さを見せつけてきたリーサル植ポン選手。現在は次期アタックマシンとしてターボ仕様のZ33を制作中。残念ながら今回は間に合わずにS2000での走行となったが、第3戦にはニューマシンで参戦すること!



毎戦恒例となっている表彰式&大ジャンケン大会! 協賛メーカーからのチューニングアイテムから、キャンプ用品までを豊富にラインアップ。でも一番人気のアイテムはやっぱり食料品で、ポテトチップスやカップラーメンなどには長蛇の列ができていたぞ。



### 出席必須のドラミが重要!

ベテランドライバーにも出席が義務付けられているドライバーミーティング。コースオフィシャルから当日のコンディションなどの説明はもちろん、初めてオートポリス走るドライバー向けの内容も充実。コースを走る上でのコースアウト多発の要注意ポイント解説も行われていた。



低減させようとしているのだ。こうした安全性に対する取り組みが身を結び、第35回目となる今回は、赤旗が振られるようなアクシデントが1度も起こらずに終了している。

また、長く参加しているドライバーも多く、白熱するバトルとは逆にパドックエリアは和気あいあいとしたムードなもの印象的。

愛車で国際サーキットを走ってみたいというひとは、フリー走行クラスからスタートしてみてもいいし、様々なチューニングカーが繰り広げるバトルはギャラリーでも楽しむことができるモノだ。

次回の開催は暑さもやわらぐ9月28日(日)となっているので、興味のあるひとは愛車のコンディションを整えるなどの準備をして、ぜひ参加してみたい!



# オートポリスを走る シルビアをピックアップ!

チューニングベースとして人気の衰えを見せないシルビアは、九州のサンデーレーサーからも支持を集めている。そこでここでは厳流塾Rd.2のエントリーマシンからPS13、S14、S15の各世代を1台ずつピックアップ! 九州男児が作り上げた拘りマシン達をじっくりと見せてもらおう。



VEピストン  
軽さを活かした  
踏めるマシン  
インメイク!

## ドリーム赤シル

Driver: 本武義浩 BEST TIME 2分07秒974

### SPECIFICATION

SR20DE改(230ps) ワンオフ・インマニ JUN  
ハイカム(IN・EX: 280度) SR16VE純正  
86φピストン アベックス・パワーFC トラスト  
アルミ2層ラジエター ORCクラッチ ルート6  
クロスミッション エナベタル・サスペンション  
(F)10kg/mm・(R)9kg/mm アーム類フルピロ  
化 ハンコック・ヴェンタスTD(F)R255/40-  
17) 6点式ロールケージ リヤメンバー加工  
ほか

NAエンジンはハイカムの投入とSR16VE  
用ピストンの流用でハイコンプ化。出力は  
約230psまで引き上げられている。インテ  
ークは100φのワンオフサクションで吸入  
空気量を拡大。サージタンクも純正を加工  
することで大容量化されている。



足まわりはとにかくコーナーでアクセルを踏  
めることを目標にセットアップ。リヤメンバ  
ーのリジット化のほか、トーコントロールア  
ームの取り付け位置を変更し、バンク時のトー  
変化を抑えている。ブレーキはバネ下重量の増  
加を嫌ってパッド交換のみにとどめている。



ダッシュボードとフロントドア内装を残し、不要な内装は全て  
取り払われている。230psを最大限活かすために軽量化が  
行われているが、レース参戦時の安全性確保のため6点式の  
ロールケージを装着。

今回NAクラスにエントリー  
したマシンの中で最速ラップタ  
イムを記録した本武さんのS  
13シルビア。  
もともと耐久レース用に作  
られたNAエンジン搭載車両  
をベースにして、全開で周回

を重ねられるよう仕上げられ  
ている。  
厳流塾のNAレースクラス  
ではライトウェイトマシンがラ  
イバルとなるため、負けじと軽  
量化を実施。車体重量は燃料  
込みでも約1tに抑えている  
のがポイントだ。  
エンジンは本  
体のチューニング  
によって出力を

のエンジンだ。  
エンジンは本  
体のチューニング  
によって出力を

約230psまで高めているが、  
一度失速すると大きなタイ  
ムロスに繋がってしまう。  
そこで、なるべく速度を落  
とさずに、アクセルベタ踏みで  
コーナーを抜けることができ  
るよう、ボディのワイド化によ  
って装着タイヤ幅も拡大レグ  
リップ力を稼ぐ。  
さらに、足まわりはメンバ  
ーのリジット化や、バンク時のア  
ライメント変化を  
最適化すること  
を目的にしたジョ  
メトリの変更も  
行われている。



# 見えないフロア下に至るまで 徹底的な空力チューンを実施!

エムイー☆シルビア☆ともしん号

Driver: 友田慎太郎 BEST TIME 2分3秒722



拘りのポイントのひとつが、フロア下面のフラット化。フロント周りから自作のアルミパネルを装着。ゴムのサイドスカートで空気の流れをコントロールするなどの小ワザも盛り込まれている。



室内は軽量化がいたる所に施されている。リヤバルクヘッドやクォーターガラス周辺など、ボディ剛性への影響が少ない部分は肉抜き加工が施されており、車重は1080kgほどまで絞られている。

## SPECIFICATION

SR20DET改(最大ブースト圧1.5kg/cm<sup>2</sup>・320ps) 東名パワード・M8446タービン/ハイカム HPIラジエター改 ランエボV用インタークーラー流用 OS技研・クロスミッション ATSカーボンシンクラッチ ニスモLSD オーリンズ・サスペンション(⑤20kg/mm・⑥15kg/mm) イケヤフォーミュラ・ロワアーム改 ハンコック・ヴェンタスTD(⑤・⑥255/40-17) パンキッシュ・フロントバンパー改/サイドステップ改 片側80mmワイドボディほか



東名のアームスタービンを装着するものの、エンジン本体は借り物で、出力は約320ps。今回の走行では点火系にトラブルが発生。インターバルの間にコイルを交換するなどしてみたが、症状の改善とはならず。



リヤウイングは、リヤのフレームへの固定。フロントのアンダーボードも大きく張り出しダウンフォース発生量を増大させている。前後のバランスもいいという。



パンキッシュ改フロントバンパーと大きく張り出したアンダーボードを装着。リヤのウイングもフレームに固定するなど、トレンドを盛り込んだエアロチューンが行われているのは、後期のS14シルビアアターボ。徹底した空力への拘りはフロア下まで及び、自作のアルミパネルでフラットボトム化が行われている。高速コーナーにおけるスピードレンジが高まるなど、確実にその効果は発揮されているようだ。今回は点火系トラブルが発生。2分2秒フラットの自己ベスト更新を果たすことは叶わなかった。

# ドリフトからレースへ転向! 高いスピード領域でエアロの効果を実感!!



プライベート金色シルビア

Driver: 有田光利 BEST TIME 2分15秒733

## SPECIFICATION

SR20DET改(最大ブースト圧1.2kg/cm<sup>2</sup>・350ps) トラストD06-20G/インタークーラー/eマネージ アルティメイト HKSハイカム/EVC オーリンズ・サスペンション(⑤10kg/mm・⑥8kg/mm) R33純正ミッション流用 アドバン・ネオバAD08R(⑤245/40-17・⑥265/35-18) ガレージマック・フロントバンパー改 BNSスポーツ・サイドステップ/リヤバンパー

カッコよさ重視で選んだというガレージマックのフロントエアロ。前方に大きく張り出したアンダーカバーや巨大なカナードは、ダウンフォースを的確に発生させる実用性も備えている。



ハイカムを組み込みTD06-20Gタービンを装着、広いパワーバンドを備えた350ps仕様となっている。パワーを活かしたドラテックを身につけ、大幅タイムアップを狙いたいところだという。



街乗りにも使うストリート仕様のため、室内の内装類は全て装着。参加時は少しでも軽くなるよう助手席を撤去していた。ミッションは強度の不安を払拭するために、R33用純正ミッションが加工流用されている。



以前はS15シルビアでドリフトを楽しんでいたという有田さんだが、厳流塾のレースクラスは初参加、グリップバトルではビギナーエントリーだという。特徴的なフロントフェイスはガレージマック製エアロバンパー。アンダーボードやカナードも合わせて装着し、走行時のフロントダウンフォース獲得にも効果を発揮していたそう。



# ニューフェイスも遠征組も! 厳流塾初参加マシンを チェック!!



フロントにワイドタイヤを収める必要性と、既製品に気に入るデザインがなかったことから自作したというフロントワイドフェンダー。ペニヤでベースを製作し、その上からFRPを貼り付けているという。フロントカナードは富士レーシングのt.hannitaモデルと同形状。

## SPECIFICATION

C30A改 タイテック・インマニ/GT009マフラー biotサスペンション(⑧12kg/mm・⑨9kg/mm) アドバンA050(⑧245/40・17・⑨265/35・18) ヨコタボディクラフト・サイドステップ/リヤワイドフェンダー EUROJアンダーボード改 自作30mmワイドフロントフェンダー ほか

リヤフェンダーはヨコタボディクラフト製30mmのスペーサーを入れたものから265/35のA050を収めている。今後タイヤが向上すれば、タイヤサイズも少しづつ太くしていくことを計画。



幅広タイヤを収めるため  
フロントフェンダーを自作!



ポート研磨や面研などが行われているエンジンに、高効率な吸排気を組み合わせたファインチューン仕様。当面はパワーに頼らずに目標として定めたタイム2分10秒5を目指していくという。



## nats NSX

Driver: 高田雄二

BEST TIME 2分11秒027

このNSXで2回目のオートポリス走行となる高田さん。10年以上前はKP61スターレットでオートポリスを走っていたというが、最近このNSXを手に入れたことで走り熱が再燃し、厳流塾へ初参加となった。目標タイムは2分10秒5に設定し、この日はスポーツ走行枠にも参加するなどかなり走り込んだ様子だ。



ツインクラッチSST搭載車で、ギアチェンジはパドル操作のみで完結する。「変速は早いしブレーキングに集中できるけど、やっぱりドライビングの楽しさは3ペダルMTには勝てないですね。」というのが津山さんの感想。

サスペンションはオーリンズのDFV、ブレーキはフロント8ポット、リヤ6ポットキャリパーを装着。足まわりや制動力については不安を一切感じさせない仕上がりになっている。



## SPECIFICATION

CZ4A改2.2L仕様(最大ブースト圧1.5kg/cm<sup>2</sup>) HKS・2.2Lキット/GT3240タービン/FコンVプロ/EVC5 オーリンズDFVサスペンション ランデュース・ブレーキキャリパー(⑧8ポット・⑨6ポット)/アドバンネオバAD08R(⑧・⑨255/35-19) パリス・フロントバンパー/サイドステップ ほか

# 2.2L化+GT3240装着も 更なる詰め込みの必要性が発覚!

## ランサーエボリューションX

Driver: 津山直樹

BEST TIME 2分24秒812



エンジンはHKSのキットを使用して2.2Lに排気量を拡大、GT3240タービンを組み合わせている。大幅なパワーダウンの原因は当日には判明しなかったが、ランエボVII時代と比較してストレートスピードが約40km/hほど低かったという。

ランエボVIIからこのランエボXへとスイッチして、初のオートポリス走行となった津山さん。2.2L化した4B11エンジンを搭載するなど好タイムが期待されたものの、走行中に大幅パワーダウンの症状が発生!? フラストレーションのたまるデビューランとなってしまった。問題が解決できれば、ランエボVII時の2分16秒という自己ベスト更新を狙いたいそう。







**SPECIFICATION**  
4G63改(最大ブースト圧0.9kg/cm<sup>2</sup>) アベックス・パワーFC/N1  
ダンパー(⑤9kg/mm・⑧7kg/mm)  
エンドレス・ちび6キャリパー アド  
バンネオバAD08R(⑤・⑧215/  
45-17) ランエボⅧ用純正エン  
ジン/VⅧ用純正タービン/VⅧ用純  
正フロントデフ流用 ほか

不調を機にエンジン本体やタービンなどは新しい世代のものを換装。車体重量の軽いエボⅣに搭載することで、軽快に走れるパワーと、純正タービンならではのレスポンスを獲得している。

## 純正パーツをうまく流用 元気に走れるプチ痛車仕様

### フナ虫エボ4

Driver: フナ虫

BEST TIME 2分28秒888



ボンネットとリヤウインドウに「ローゼンメイデン」のキャラクターが入る痛車仕様。ボンネットのイラストはフナ虫さんが自ら描き、マスキングを駆使して塗装されたものだという。



ブレーキはフロントにエンドレスチビ6を、リヤにエボⅤ純正の対向2ポットキャリパーを装着。走行中にはリヤの足まわりから異音が発生したため、トラブルシューティングが必要となっていました。

# 愛知&和歌山から遠征して 厳流塾参戦!

ハイパワーを活かした  
直線カット飛び  
R33GT-R!

**SPECIFICATION**  
RB26DETT改2.7ℓ仕様(最大ブースト圧1.8kg/cm<sup>2</sup>・600ps) ホルセットT-90Rタービン HKS・ピストン/ハイカム(IN・EX: 272度)/FコンVプロ/EVC/トリプルクラッチ/6速ミッション クアタム・サスペンション 京葉SPL ボテンザRE-11S(⑤・⑧265/35-18) ARCリヤウイング ほか



2.7ℓ化したエンジンにホルセットT-90Rタービンをセット。最大ブースト圧1.8kg/cm<sup>2</sup>時には約600psを発揮する。ビッグシングルタービン仕様らしく高回転では気持ちのいい加速を見せるが、オーナーいわく直線「は」速い仕様。

和歌山から遠征し参加だというゴン吉さんのBCNR33は、ホルセットというブランドのイギリス製タービンを装着。ストリート、サーキット、ドラッグレースなど様々なステージを楽しめるマルチなGT-Rに仕上げられている。また、オーナーのゴン吉さんはスカイラインオーナーズデイの主催も努めており、「今年もみなさんの参加をお待ちしております!」とのことだ。



トランクに備えられているのは、インタークーラー・ウォーター・スプレー用のタンク。同じR33乗りの知人から受け継いだもので、容量も確保されていて、レース走行時には強い味方になってくれる。

### スカイラインGT-R

Driver: ゴン吉

BEST TIME 2分15秒100



以前は鈴鹿サーキットを数回走ただけで破損してしまっていたミッションは、オートギャラリー横浜で強化加工。ギヤやシンク口などはノーマルのままだが、キー溝加工を施すことで、その後は全く壊れなくなったという。



セントラルサーキットのAttack関西でクラッシュしたため、フロントアンダーボードなどは再作成。以前より1cmほど張り出し量が増えたが、スタイリングへの拘りからこれ以上の延長は考えていないそう。



新品N1ブロックを使用して製作したRB26回2.7ℓ仕様を換装。タービンはGT2530kaiをツインで装着する。排気量を拡大したことでタービンを大型化しても、ピックアップとピークパワーを両立しているようだ。

**SPECIFICATION**  
RB26DETT改2.7ℓ仕様換装(最大ブースト圧1.4kg/cm<sup>2</sup>・608ps) HKS・GT2530kai/ピストン/FコンVプロ/EVC5 ECR33用強化MT換装 クアタム・クアドラ(⑤14kg/mm・⑧12kg/mm) R33GT-R用フロントキャリパー、R34GT-R用リヤキャリパー流用 自作アンダーボード ボテンザRE-11S(⑤・⑧255/40-17) ほか

## 様々なサーキットを楽しむ RB26を搭載するGTS-t

### スカイライン GTS-t TypeM

Driver: つよぼん??

BEST TIME 2分7秒696



ゴン吉さんとともに遠征してきた「つよぼん??」さんは、なんと愛知県からやってきたという。なんでも、東は筑波サーキットや富士スピードウェイ、西は岡山国際サーキットやセントラルサーキットなど、各地のサンデーレースやタイムアタックに積極的に参加しているそう。今回オートポリスは初走行ながらターボクラス参戦21台中、総合9位と好成績を残している。







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



イラスト：加藤浩哉

夏のボーナスの使い道は?

**サマーバケーションは何をする?  
愛車ステップアップ計画を練ろう!!**

今年は『アベノミクス効果で夏のボーナスが軒並みアップ!?』なんてニュースも多かったけれど、社会人のみんなはボーナスたんまりもらったのかな?そして使い道はもう決まったかな? サラリーマンにとっては大きな買い物ができる数少ない機会だし、このあとに控えている夏休みやお盆休みまでにパーツを買っておいて愛車に装着する予定、なんてひともし少なくないはず。もちろん「どっちの話題も関係ない(泣)」なんて読者もいるだろうけど、そんなアナタもひっくるめて!? この夏のチューニング計画を発表しあってみたいと思うんで投稿ヨロシク!!

スピンアウト倶楽部への  
投稿はこちらにヨロシク♡

〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5

オプション2編集部

スピンアウト倶楽部 それぞれの係

Eメール option2@deesclub.co.jp

詳しくは**103ページ**

※メールに住所氏名が書かれていない場合、ステッカーが送れないよ〜

※ステッカーはおたよりが掲載されてから2ヵ月くらいの間にお送りします。



第1駐車場

『**軽井沢ミーティング2014**』

@長野県・軽井沢プリンスホテル&駐車場

**1300台のロードスターが集結!**

3ヵ所にわかれた参加者駐車場のパノラマ写真。集計によるとNA型が636台、NB型が382台、NC型が282台だそうです。軽井沢のこの台数の1台になれるだけでも、うれしいのデス! 占有になっていた会場の駐車場に収まらず、有料駐車場に停めた方や、当日券が足りずカウントされなかった人もいたそうなので、もっとたくさんの方が来られたんですね。



第2駐車場



特派員ヘリクエスト

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



第3駐車場&隣のアウトレット有料駐車場





私の愛車「ロー君」。この日のために、ペダル類を赤アルマイトからピンクにしたり、コンソール類ツヤツヤピンクにしたり、グローブボックスは逆に黒にしたり、直したマフラー戻したりと、前日までおめかし(仕様変更)でバタバタ!

いよいよ開会式がはじまり、オープン直後から賑わうショップブース。私もオープンと同時に目当てのブースに行って物色! ヘッドライトを買いました。ほかにも、一般の人がフリーマーケットなどもやっています。



ちなみに今年はマツダさんがロードスター生誕25周年記念車両を持ち込み、さらに「ND型」になるであろう新型車のシャシーが日本初公開されるということもあり、取材メディアもたくさん来ていました。見に行ってもはみたのですが、人が多くて内装とかは全然見れなかったです(苦笑)。抽選会やジャンケン大会も大盛況で、この参加者数の中で景品を勝ち取るのは大変。



閉会式後の駐車場。黄色組はいつも集まりが早く散るのも早い。台数が多くて2列も並び緑組。NC型が多いグレー組。朝のコンビニ駐車場ですでにこんな状態だったマリナブル一組、クリブル組、青組と総合して青系は結束力が高い印象です。赤組は今年はイマイチ集まらなかった感じでしょか!?



会場で目に止まったFD3SふうにしたNAロードスター! まさに私がやりたい、そのまんまの仕様(詳しくはOPT2・2013年11月号を探してね!!)です。ちなみにフロントバンパーはおそろいすね。ほかにも、個性豊かなクルマが揃っているのを見ていただけに楽しいです。



ロードスター乗りのお宅訪問  
ギャル、コロン☆です。ロードスターの大規模全国ミーティングに参加してきたので、その様子を報告します。

このイベントは1993年から年に一度開催されている定例イベントです。主催者の軽井沢ミーティング実行委員会によると、今年は史上最大の2037人、1300台のロードスターが集まったそうです。

私も2011年に愛車を手にしてから毎年参加しています。そして、軽井沢はすごくいろんなロードスター来るので、私のチューニングの参考になればと結構良く見て回っています。

今年は土曜日から仲間達と前泊で出発。翌日朝にもさらに仲間が増えて、みんなでランデブーしながら無事第1駐車場に到着☆

開会式が始まるまでは集ま

そして毎年、集結に時間がかかる白組(泣)。他の色組の写真を撮りながら、ほかの白色の人に「ココって集まってる?」と声をかけてみるものの「いや〜そんなことはない(笑)」と言われてしまう始末。でもあきらめきれずに、知り合いの白色乗りさんの力を借りて、近くに4台くらいまとまっている白色を見つけて声をかけたりして、なんとかそれっぽく集まりました! 来年は、あらかじめ白い人に声をかけたり、置き手紙とかを入れてみようかなあ?



ったクルマを散策して、イベントが開始してショップブースがオープンしたのを見計らって、お目当てだったブースで愛車のパーツなどを購入しました。

ほかにも、フリーマーケットや抽選会、メーカーの新車発表など、いろいろなイベントが目白押しでした。

そして毎年のお楽しみになってるのが閉会式後の会場フリータイム。第2、第3駐車場からも参加者がゾロゾロと集まってくるので、色別撮影会がはじまります。

ボディカラーごとに勝手に集まって記念撮影を行う感じなのですが、それぞれ色ごとに集まり方のスピードとか傾向が違っておもしろいです。

そして、一連のイベントが終わると名残惜しくも会場を去るわけですが、会場を出てからも対向車や通り過ぎるコンビニなどにあるロードスター乗りのみんな

な手を振り合うんです!

ロードスター乗りって、おじさん、おばさん、おにーさん、おねーさん、知らない人もみんなすぐ仲良くなっちゃうから好きです(笑)。

というわけで会場であつたお友だち、軽井沢ミーティングに関わったすべてのみなさん、ありがと〜とお疲れ様でした。

ちなみにミーティングから帰宅した翌日、納車時に約7600kmだった愛車の走行距離は、約2年7ヵ月で6万kmに到達しました。これからもよろしくね、相棒!

静岡県 コロン☆

☆車種別ミーティングの中でも、ひととき結束力が高く大規模なこと有名なロードスターのミーティング。自動車メーカーのマツダがブース出展していたり、閉会後にも恒例になるような、お楽しみの時間帯があったり、往來まで楽しめたりと、イベント全体の様子が目に浮かぶネ! それにしても、これだけおなじ車種でおなじ色のクルマが集まると、自分の愛車がドコにいるんだか? 迷子になっちゃういそいだ! (こういう時、パノラマ撮影機能ってイイネと関心したオータ)

おびしょん2ギャラー



愛知県名古屋市中区 ぎやうりーばふふ  
☆「息子が遊園地の乗り物で遊んでいるように」このこと。早くもスピード狂か(笑)!!



スピンアウト特選

# イベント FLASH



OPT2編集部 カジ編発

## OPT2を持ってドイツ村に集合!? GLOW de FEVERミーティング

開催日：6月8日(日)  
開催地：東京ドイツ村(千葉県)

### 会場は東京ドイツ村!

東京ドイツ村とはいっても、所在地は千葉県の袖ヶ浦市で、アクアラインを千葉県側に渡ったところから30分程度。自然を活用した施設には、ミニ動物園なども併設され、家族連れがドライブに行くのにも最適な施設。繁忙期でなければ、パーキングでのミーティングも大歓迎のようだ(入場料が必要)。



6月8日、梅雨に入った関東地区で開催された「GLOW de FEVER」ミーティング。こんなイベント名になったのは完全にノリで、タイムアタッカー集団「アタック」の仲間たちが「GLOW原さんのクルマがOPT2の表紙を飾った記念」という名目を作って、みんなでミーティングをしてみようというこになったのがこの始まりだ。というわけで、開催したのは、筑波サーキットを中心にタイムアタックイベントを開催している有志たちで、仲間うちだけでなく、ブログなどSNSを通じて告知を行って、一般の飛び入り



### 撮影後は勝手に お食事タイム!!

レストランやバーベキュー施設が用意されていて、バーベキューはスーパーマーケット方式で食材を必要なだけ購入するシステムになっている。事前に特に何を手配するわけでもないで、幹事さんもラクチン。

り大歓迎というスタイルで開催となった。  
その内容は「みんなでドライブがてら集まって、記念写真を撮る。集合時間は、お昼の12時ごろ...決めているのはそれだけで、あとはなりゆき」という奔放なもの。  
とはいっても、事前に会場には許可を取り、千葉県のドライブ観光スポットのひとつ「東京ドイツ村」の駐車場を確保するなど最低限の準備は整えられたよ。  
そして向かえた当日...、行き掛かり上!? 主催者となった青木さん(FD3S乗り)は「出欠



仲間と出える  
パーキングエリア

# スピ アウト 倶楽部

トップアタッカーの素顔がチラリ!?  
Attackのメンツが声掛けした!  
いい意味での脱力系ミューティング

マシンチェックで盛り上がる!

アタックマシンは  
積載車で登場!!

ナンバーなしのアタックマシンを積載車で持ち込んだアタッカーも多数。一般の参加者に、少しでもアタックマシンを見て興味をもってもらうという目的だ。

アタックマシンのオーナーどうも、車両を前に情報交換。アタックが目的のサーキットでは、他人のマシンをじっくりとチェックする時間がとりにくいので、いい機会になっていたようだ。

アンダーボードは  
テーブルに代用!?

名目上、主賓となったグロウ原号のアンダーボードに載せられてるのは、n aonaoさんから差し入れられたプリン。というわけで、アンダーボードは家族連れみんなのオヤツ置き場に活用されていたりして(笑)。

というわけで、なんとか天候も持ちこたえて、のんびりミューティングはお開きに。レポートにおじゃましたOPT2も、ふだんサーキットで会う時とはまるで違うアタッカーたちと、楽しく時間をすごすことができたぞ。

そして、食事を済ますとなんとなく多くのメンツが駐車場に戻ってきて、アタックマシンを囲んで「あーじゃない、こーじゃない」「コドコうなってるの?」など、マシンメイクを聞き合ったり、情報交換をしたり、遊びにきた中学生と記念撮影をしたり。まったく話こんでいると、あっという間に時間が過ぎて、気がつくと、会場「東京ドイツ村」の閉園時間。

もつてないけどいったい何台、何人集まるんだろう?」と早めに現地入りし、ドキドキしていたとのことだけれど、12時近辺には続々とクルマが集まり始め、総勢30台ほどの規模になりひと安心。

実際筑波を走っているマシンも、積載車で持ち込まれ、車両を整列、賑やかに歓談しつつ記念撮影をしたところで、予定されていたプログラムは早くも完了。

その後は、それぞれグロウランに行ったり、バーベキューコーナーを利用するなどして、盛り上がりつつあったぞ。

そして、食事を済ますとなんとなく多くのメンツが駐車場に戻ってきて、アタックマシンを囲んで「あーじゃない、こーじゃない」「コドコうなってるの?」など、マシンメイクを聞き合ったり、情報交換をしたり、遊びにきた中学生と記念撮影をしたり。まったく話こんでいると、あっという間に時間が過ぎて、気がつくと、会場「東京ドイツ村」の閉園時間。





# とにかくOPT2に 愛車を載せたい



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

**注意**

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

## ドノーマルだったセリカを 2年間でここまで仕上げたよ!



■オレのZZT231自慢!  
J-NEXTフロントリップ/カナード OKUTOサイドス  
テップ&リヤバンパー テ  
ールランプスモーク化 ラ  
ルグス車高調 ショートス  
プリング化 BLADE砲弾  
シングルマフラー ワーク  
エモーション 内装加工  
ウイングミラー モモドリフ  
ティング クイックリリース  
ボス レカロ・セミバケ ほ  
かいっぱい!



はじめまして、いつも楽しく読ませていただいています。このセリカは1999年式の車両をドノーマルで買って、ゴツゴツとイジってきました。

最近はオレンジ色に自家塗装するなど、内装を仕上げている最中です!

センター部分はキャンディレッドのラップ塗装で、Aピラーにはフェルト生地を張り込みました。内装の完成度は、遠くから見れば我ながらいいデキです。(笑)

サーキットデビューもしてみたいなー! と思いつつ早くも2年が経つなど、肝心の走りの方はまだまだです。

でも、セリカを買う時はこんなに長く乗らないだろうと思っていたのですが、やはりイジればイジるほど愛着がわいてきますよね!

今ではセリカのチームまで組んでいて、こいつとは最後まで走り続けたいと思っています。

最近は若者のクルマ離れとか言われていますが、自分のまわりではスポーツカーに乗ってない人の方が少ないですよ!

でも、ZZTセリカってあまり乗ってる人が少ないので、ぜひ載せて貰えたらうれしいです。

●埼玉県川口市 聖奈

☆こんなにカッコよく仕上がったマシンを載せない理由はないよね!ってことで、DIYで仕上げたという室内のカラーリングなども見えるようにカラーで掲載! このままどんどん完成度を高めると同時に、DIY作業レポートや、チーム活動報告、チーム員の愛車自慢などの投稿も待ってるぜ!



千葉県我孫子市 庸欣  
☆バルサーのクーペモデルとして発売されていたエクサ。ちなみに担当は実車を見たことがない(汗)。

チューニングカーワールドショーダウンのパーキング取材時に声をかけてもらった京都のワンプビア乗りです。

さっそくですが、クルマを仕様変更したのでメールしました。

変更内容としては、GTウイングをはずして、代わりにBOSSのリヤウイングを装着。また、ボンネット塗り分け塗装も施し、さらに車高も落としましたよ〜。

インテリアのほうも、バイザーモニターを追加しました。

ナニ仕様かって聞かれると困ってしまうのですが、あえて言うなら『Mix Style』かな? さらにカッコいいクルマを目指してがんばっていきます!

●京都府 香川さん

☆先月号で掲載した取材時の姿から、さらに進化したという香川さんのワンプビア。さっそくその姿を投稿してくれたのはメチャうれしいけれど、暗いときに撮影した写真しかないのがちょっと残念っ!!



## 自家塗装やステッカーを駆使した レプリカスタイルです!

とにかく有名になりたいー心でイジってきた『ケンブロックレプリカ仕様』です。

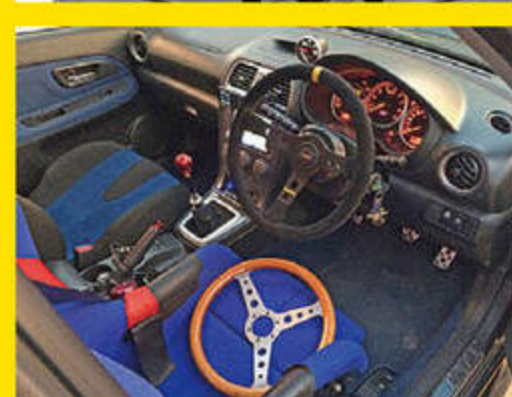
エクステリアは、自作マッドフラップや自家塗装など、ほぼすべてDIYで仕上げました。

機関系は、排気系を中心としたファインチューンで、もうすぐECUチューン&ミスファイアリングシステム導入の予定です!

詳しい仕様やクルマいじりのようすなどはツイッター(@monster\_imp)に書き綴っているの、ぜひのぞきにきてみてください!

●栃木県下野市 しょう@轟天Racing

☆さっそく検索してみたところ、日々のDIY作業や今後のチューニング予定が写真付きでたくさん載っていたぞ。ただ、ツイッターだとしても文章が短くなっちゃうみたい!? 投稿ならもっとタプタプ書けるから、作業工程やこだわったポイントなどまで詳しく綴ったDIYレポートも期待したいな!



■オレのGDB自慢!  
HKS強化アクチュエーター/エアクリナー/レーシングサクションリロー  
デッド/EVC6 ブリッツ・スーパーサウンドブローオフバルブ 東名  
パワード・エキマニ/タービンサポートパイプ ゼロスポート・フロントパイ  
プ(メタルキャタライザー) 社外直管マフラー/センターパイプ アウト  
バーン88アルミラジエター アイバツハ・ダウンサスプロキット 社外フ  
ロントカーボンリップ/カーボン製サイドミラーカバー/ルーフベーン 撃  
速サイドボトムライン/リアボトムライン STI リアディフューザー ナ  
ニワヤ・フルバケットシートSS KTS-4点式シートベルト ほかいっぱい!



## いろんなジャンルのいいところを ミックスしていきたいです!



■オレのPS13自慢!  
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  
x18-R:10.5Jx18) ナ  
ンカンNS2(F:215/35-1  
8-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 BOSSリヤウ  
ィング ほかいっぱい!





仲間と出会える  
パーキングエリア

# スピン アウト 倶楽部

非・日常派  
チューナー

## アジト長谷川&ブラックライン鈴木の チューニングカーライフ相談室

イラスト：加藤浩哉

相談はこちらまで!

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

新型シャシダイ  
絶好調です♡

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

今月の相談

### 「ボルトオンターボ仕様の場合 エンジン圧縮比は下げるべきですか？」

はじめまして、私はトヨタ製ボルトオンターボキットを装着したZC32Sスワフトスポーツに乗っております。

ボルトオンターボなので、エンジンはノーマルのままですが、装着したショップによると「NA+ターボのほうが圧縮比が高いので、普通のターボ車よりトルクもでるし、パワーもカタログでは200psだけど240psは出るよ」と言っており、不満もなく乗っていました。

しかし、先日オーナーズクラブで知り合いの圧縮比を下げたターボ車に乗せてもらったところ、同じようなブースト圧でも、ブーストがかかる前でも、自分のクルマよりトルクもパワーもあるように感じました。

ちなみにそのクルマは200psくらいということで、オーナーによると「240psはインジェクターが足りないから絶対に出ないよ」と言われました。

圧縮比が低いほうが、トルクはでるのでしょうか？ 240psというのはウソなのでしょうか？ 今ひとつ分からないので、ご教授ください。

●埼玉県 吉田さん

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>

回答 レーシングガレージ ブラックライン  
鈴木さん

「ブロック強度や  
燃料系も  
見直したいね」

といけない。  
特にスワフトスポーツで250ps以上を狙う場合は、圧縮比を下げることはもちろん、エンジンブロックにカラーをいれたりブロックシーラーを充填したりして強度を

上げないと厳しいかな～？  
って思います。

また、燃料リターンパイプがないNA車は、燃圧の安定化も難しいので、燃料系も根本的に見直さないと危険だね。

というわけで、ボルトオンターボからのステップアップは、プランニングをしっかりしないと、トラブルが続出したり乗れないようなクルマになってしまったりするので、ハードチューンの経験を多く持つようなショップに相談してみるのがいいと思うよ。

あと、パワーについては『使っているインジェクターの容量(cc/min)×0.17×気筒数』で算出される数値が、おおよそのパワーの上限目安と言われているので参考にしな。

限界が訪れてしまうんだよね。

とはいえ、低速域のトルクや加速性能は、圧縮比が高いボルトオンターボ仕様のほうが優れているはず。だから、しっかりセッティングがされていれば、その領域の速さはあるはずだ。

それから、インジェクター容量が足りないのでは？ というのは正しい意見。ただし、10%アップくらいなら、燃圧設定によっては足りる可能性もあるかも？

また、シャシダイナモの数値もメーカーによってバラつきがあるのが現状だし、補正值や気温などによっても数字が左右されるので、パワーは参考程度と思っていいんじゃないかな。

カンタンに言えば、点火時期を進めると燃料を燃やす時間が増えるので、パワーもトルクもアップするし、セッティングの幅も広がるので全体的なフィーリングもよくなる。

だから、ピストンやガスケットの厚さを変更するなどしてエンジンの圧縮を落とし、点火時期を早めたり、ブースト圧をかけられる仕様にするチューニングが推奨されるというわけだ。

逆に、エンジン内部に手を入れない場合は、その環境内でのセッティング、低めのブースト圧設定で

### 「高圧縮比を活かす方向で 仕上げてみては？」

回答 アジト  
長谷川さん

NA改のボルトオンターボは、基本的には低速トルク型。エンジン各部や補機類のチューニング度を相当高めないと、高回転域の強烈なパワーやトルクは望めない場合がほとんどだよ。

というのも、ボルトオンターボの場合は、もともとNAだった名残りでエンジンの圧縮比が高い。そのため、ブースト圧を上げるとノッキングが起こりやすく、例えば点火時期を進めることができないんだ。



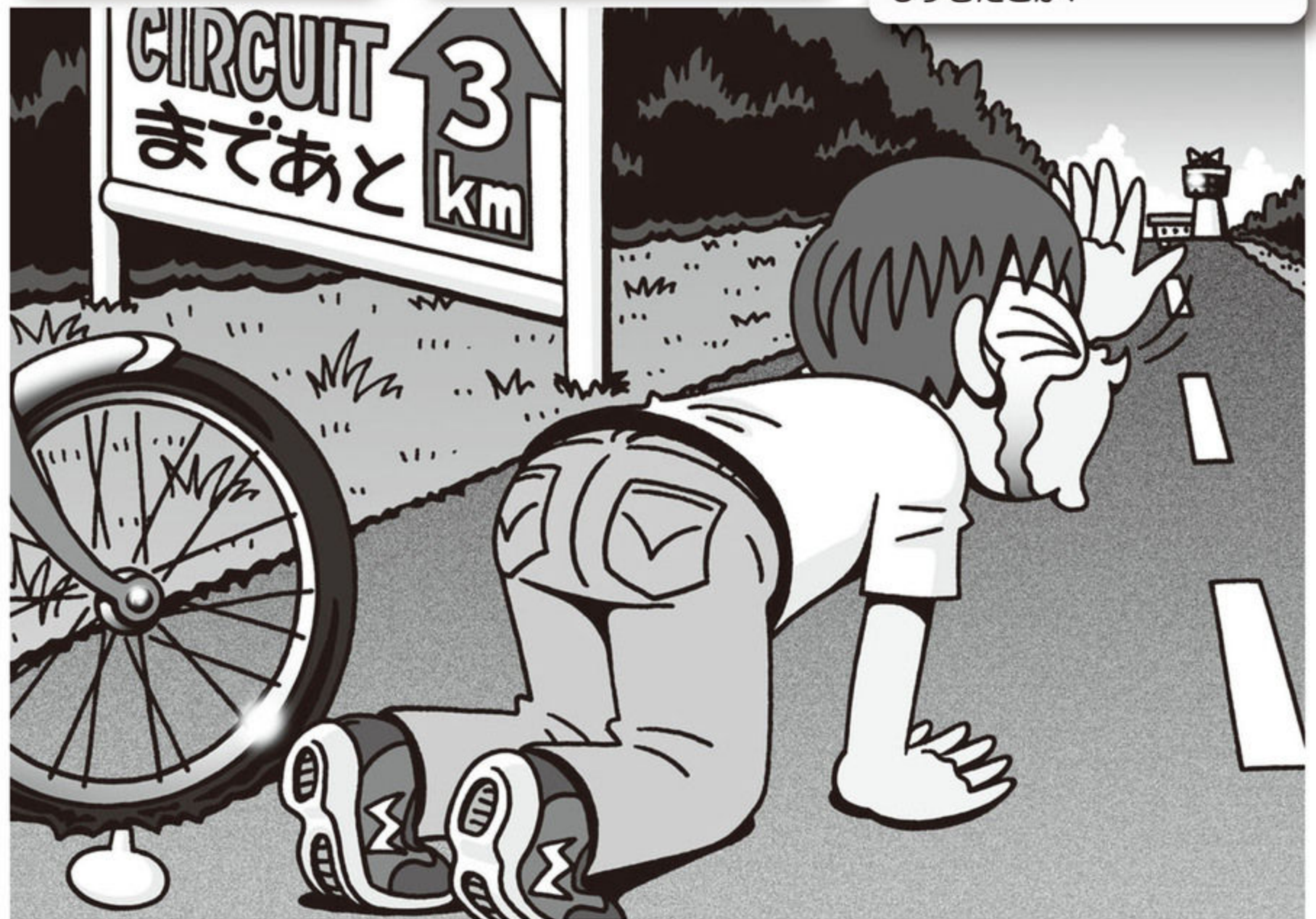
# つぶやき✉️ショートメール

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

◇パチンコ屋に入るKカーと、右からオーバーテイクしようとしたRV車が目の前でクラッシュ！ RV車はボンネット『く』の字の全損級。あ～あイヤだべえ。  
by歴代カローラセダンGTマニア  
☆Kカーのほうの状況が書かれていないってコトは軽傷だったというコトなのか？

◇現行86は形式が『ZN6』だから愛称「ゼヌロク」にしたらどーよ？  
byリトラマン  
☆BRZは『ZC6』だから「ゼシロク」？ なんか舌を噛みそうだなあ(笑)。

◇ドリフト観戦のために自転車でサーキットまで行こうとしたら、自転車がパンクして、もうチョイのところでたどりつけなかった(泣)  
byりゅーと  
☆行く前に興奮してチャリドリしすぎたとか？



イラスト：加藤浩哉

## 7月号のお題『愛車の雨対策』について その1

### 効果が見えやすい撥水にかぎる！ でもヒュンダイにはちよつと悩みが…

7月号のお題「雨対策」について、愛車ヒュンダイクーペに行っている雨対策を紹介します。  
まず、わたくしギャルマーチ

ていました。

しかし、ヒュンダイはリヤスポイラーやミラー、アウターハンドルなどの樹脂部分のクリア塗装が弱いためか、ブラシで強くこすると自動洗車機にかけると

徐々に剥がれてしまうんです。

そのため、最近は面倒でもバケツに水をくんで手洗いたあとに『ボディが熱くてもかけら

ず、わたくしギャルマーチ

今回愛車のデミオが無事に5万5555kmのゾロ目を迎えました！

購入時はフルノーマルでしたが、ここまで仕上げちゃいました(笑)。

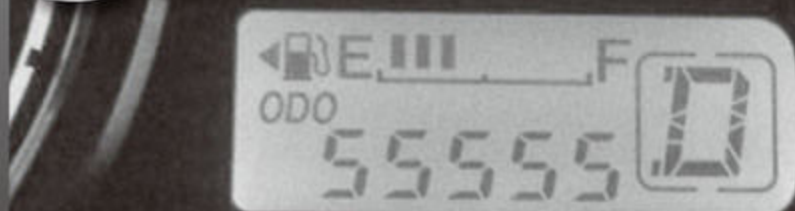
現在はFD3Sとの2台持ちになり、デミオはセカンドカーになってしまいましたが、これからも大切にしていきたいと思います。

そして次回は、FD3Sとデミオのダブルゾロ目を目指してみたいと思います！

●埼玉県深谷市 H.D.D

☆FD3Sとの2台持ちのマツダ党!? (←表現が昔のヒトみたい!?) 2台そろってのゾロ目投稿なんて超めずらしいから楽しみに待ってるよ！とここで、追加メーターのシンメトリーな配置が斬新だけど、視認性はどうか？ 前方はちゃんと見える?(オータ)

# 55555

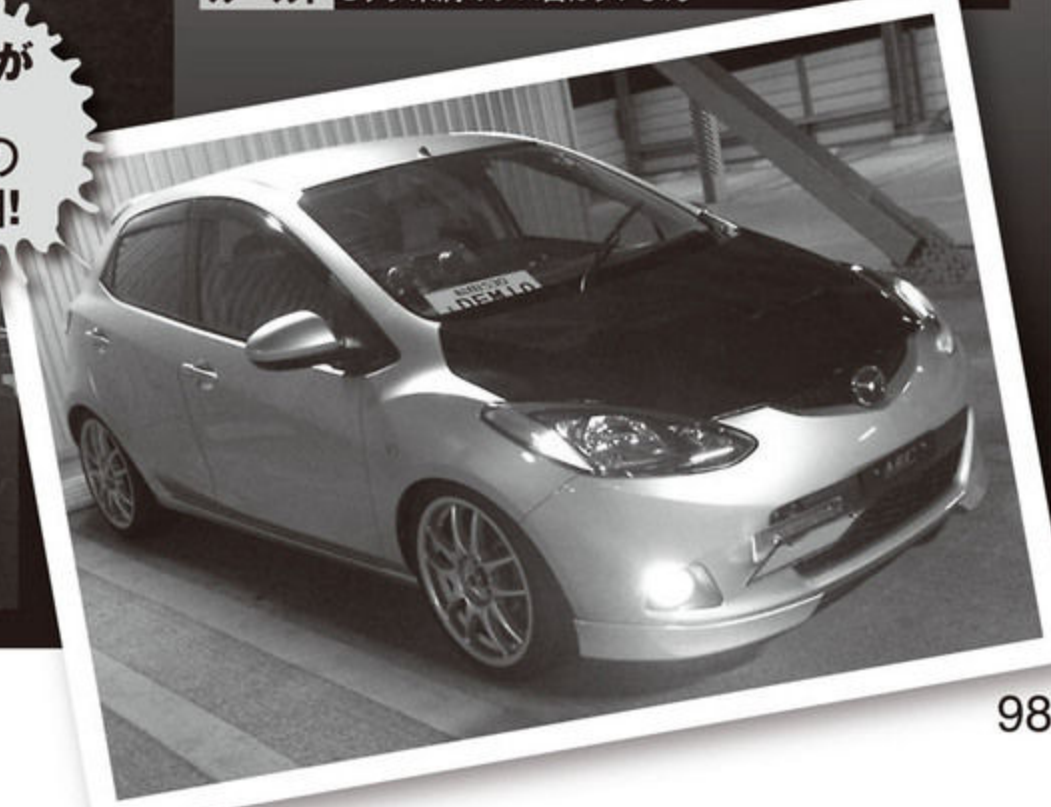


デミオが5のゾロ目!



# 55555

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





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

## フロントガラスの清掃&仕上げには かなりこだわっています！

7月号のお題『愛車の雨対策』について その2

自分は免許を取ったところから、フロントガラスの撥水コーティングには超コダわり続けてます！

運転中にいちばん気になるのはフロントガラスの汚れなので、洗車するときにはかならず外側も内側も徹底的に拭くようにしています(もちろんほかのウィンドウもすべてやります)。

まずはふつうに洗車をしてし

自分は免許を取ったところから、フロントガラスの撥水コーティングには超コダわり続けてます！

エスで拭き上げます。

そして、撥水コート剤を塗って乾くのを待ち、濡れたウエスで拭いたあとに、水垢や油分が残らないようにカラ拭きして仕上げます。

タバコを吸っていると室内側も結構汚れるので、内側も水拭きとカラ拭きで徹底的に拭き上げます。内側を拭くかどうかでキレイさがかなり違うの

ベタな発想のオータ)

☆住所も名前も不明

☆フロントガラスのキレイさへのこだわり、自分も同じ！拭きムラを無くすために、水拭きのあとにかならずカラ拭きするのがポイントだよネ!! そのうちまた洗車企画なんかもやりたいと思っているのでお楽しみに!(どうせやるなら、やっぱり夏、水着、ギャルでしょ!?)と

残らないように気をつけたほうがいいかもしれないね。それでもクリアの劣化が進んだら…、缶スプレーオールペンにチャレンジしてみない!? (缶スプレー塗装、クリアなし、屋外駐車のカギパンチ。ルーフの塗装がちょっと劣化してきた…)

水滴がボディに残ってそのまま乾いてしまつのが悩みどころなんだよね。さらに、残った水滴はクリアにも悪影響を与えるから大変! ヒュンダイのクリアが弱いのなら、ボディには水滴が

多いように感じます(笑)

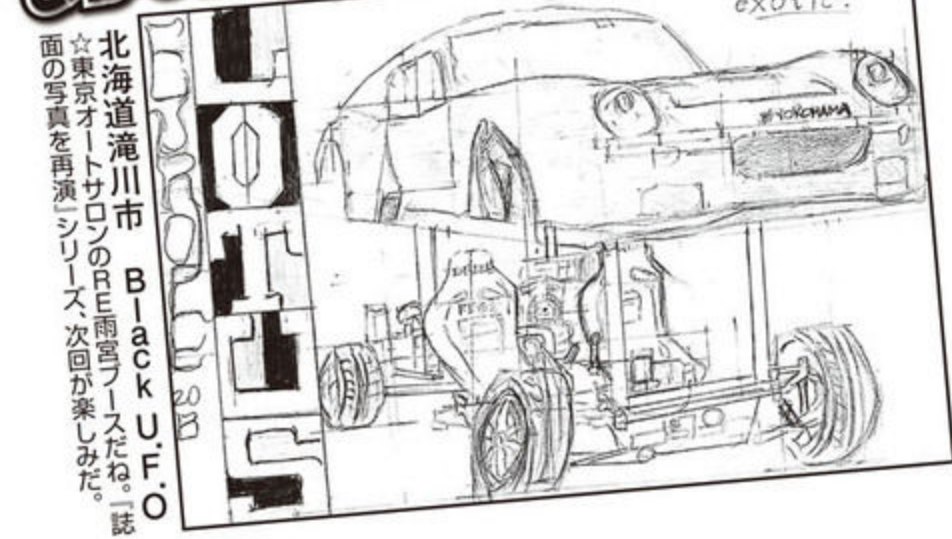
●福島県いわき市 ギャルマーチ

☆洗車後すぐに降る雨は、多くの人が悩んでいる「怪現象」。しかも、撥水系のワックスやコーティングは、水はじきはいけど



イラスト：加藤浩哉

## おびしょん2キタラー



北海道滝川市 Black U.F.O.  
☆東京オートサロンでのRE雨宮ブースだね。『誌面の写真を再演』シリーズ、次回が楽しみだ。

で、やっていないひとにはぜひオススメしたいですね。

ちなみに、ガソリンスタンドでの窓拭きサビ

スは、基本的にお断りするようにしています(笑)。

正しくはゾロ目じゃないですが…愛車の走行距離が12万3456kmのカウントアップ記念を迎えたので投稿しました。

実は、11万1111kmになる時に撮影しようと思っていたのですが、ちょっとロングドライブをしたら過ぎてしまって、写真を撮り損ねてしまいました。

だから今度こそは逃すまいと、1日に走る距離から逆算するなどしっかり狙っていました。

当日は牡鹿半島のコバルトラインをドライブ中に到達、写真に収めました。愛車の写真は半島の先にある御番所公園で撮影したものです。

●宮城県石巻市 山下大樹



MR2が  
カウント  
アップ!



☆しっかりと計算したうえで撮影したカウントアップ写真ありがとう。でもせっかく事前に計算していたのなら、トリップメーターまで7890に合わせていたら、さらにバッチリだったかも!? というわけで、次の20万kmは型式にちなんだ数字でもあるので、逃さず捉えてほしいっす!(エアロはアスクスポーツのワイドボディキット、メーターから見て5型のターボと見たカギパンチ。赤いボディがキレイな状態でうらやましい!!)





## チームペガサス走行会@茂原ツインサーキット 『チームペガサス'14』より

☎ チームペガサス ☎ 0475-47-0128 <http://www3.ocn.ne.jp/~tpegasus/>

ホームページも  
チェックして  
みてください

チーム  
ペガサス代表  
吉野さん

『チーム会員登録で料金割引もあり!』  
『安く楽しく!』がモットーの走行会です

チーム活動  
こんな感じで  
やっています

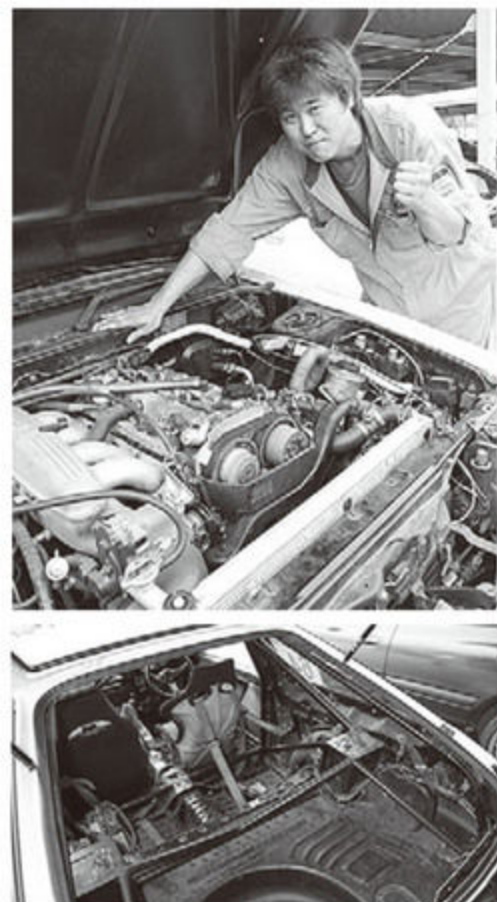
こんにちは、茂原ツインサーキットを中心に走行会などを主催している『チームペガサス』の代表吉野です。  
ウチの走行会は『安く、楽しく』走ることがモットーです。  
茂原ツインサーキットの場合は、グリップもドリフトも1クラスあたり15台以下で、トータル1時間走行できるようにしています。  
これだけ走ることができれば、ほとんどの参加者が満足できるでしょうし、途中でタイヤを使い切ってしまうひともしないです。  
また、コース上などで車両トラブルなどが発生した場合に処理などのお手伝いをしてくれることなどを条件に、走行料金を



割引する会員(協力賛同者)制度も設けています。  
茂原ツインサーキットなら通常料金1万円が8000円に、筑波サーキットや袖ヶ浦フォレストスピードウェイの場合は通常1万9000円が1万6000円になります。  
このように、みんなで楽しく、いい環境でサーキット走行を楽しめるようにくふうしながら活動していますので、よかったらまずホームページなどを覗いてみてください。  
今回の参加者を見ていただいてもわかるとおり、参加車種は多種多様だし、レベルごとにクラス分けをして走行するので、初心者でも安心して参加してもらえると思いますよ!!  
●千葉県 チームペガサス吉野

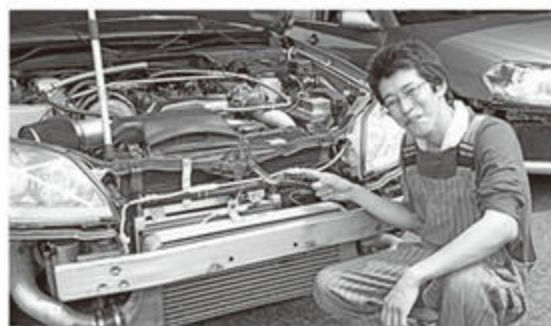
### DIYで3Sエンジンを換装!

「ゴールデンウィークを利用してアルテッツアの3S-GEエンジン&ミッションをじぶんで換装しました。ベースはAE85で、ボディ補強なんかも自分でやっています。ショップさんをお願いしたのはFコンVプロのセッティングとオールペンぐらいですね」という福井さん。足まわりも等長リンク仕様にチューニングされていた。



### 5バルブエンジン換装仕様!

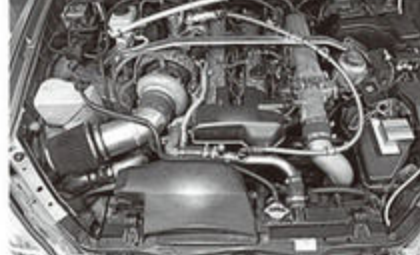
4連スロットル仕様のAE101エンジンを換装。普段は奥さんが街乗りしているそうで、今回は旦那さんの運転でドリフトクラスに参戦。ドリフトだけでなくグリップ走行も楽しんでいるというマルチな1台だ。



### 参加車両 PICK UP!!



### 2JZ換装で迫力ドリフトを披露



ブーストアップ仕様の1JZから、タービン交換仕様の2JZエンジンに換装したばかりだという三田村さんのJZX110。トルクもパワーも大幅アップしたため、ギャラリーも「あのJZX110はすごく元気がいい!」と絶賛するほど。前回走行時に油温上昇が気になったため、今回はオイルクーラーを装着するなど対策を施してきたとのこと。

### 次の目標は エンジン チューン



サーキットを走りたくてこのコルトラリーアートバージョンRを購入したという加藤さんはグリップクラスに参戦。現在はバケットシートやマフラーを交換したライトチューンなので、次はパワーアップに着手する予定。



仲間と出会える  
パーキングエリア

# スピン アウト 倶楽部



イラスト：加藤浩哉

## パーキングエリアで スポーツカー見学を 満喫してきました！

愛車のマークIIを手放してからはや半年、すっかり腑抜けになつてしまい悲しい反面、うれしきこともありました。  
まずは息子が高校に入学しました！

そして、ちよつと落ち着いたので、ひさしぶりに大黒パーキングまでドライブに行つてきました。

はじめて妻の愛車のシャコタンムーブで行つたので、車高がちよつと心配でしたが、なんとか無事に到着。

そこにはたくさんのカスタムカーが集まつていて、息子も私もテンション上がりまくりでした！

そして先日のゴールデンウィークは、茂原ツインサーキットで行われたドリフト走行会「千葉魂」にもギャラリーに行きました。

オブション2でおなじみのニーヤンさんのFDX(2JZ換装のFD3S)の、迫力あるドリフトをナマで見ることができて興奮しました。

また走りたくなつてしまいました、しばらくはガマンですね(苦笑)。

●千葉県市原市 ハチマル高橋  
☆ごぶさたのハチマル高橋く



ん、息子さん大きくなつたんだね...もう高校生なの!? というわけでオメデトさん。愛車はムーブになつちやうた(↑という書き方は失礼か?)けれど、やっぱりイジつたり、チューニングカーの集まるトコロに行きたくなつちやうたのは、根つからのスキものなんだろうね。あと3年まつて、息子さんといっしょに超チューニングカーに乗り換える妄想なんてどう?? あ、ニーヤン号のクルママイジリ、アレコレ楽しそうだね!! 最近ではエアロ&空力でガンダムも真っ青になつてきてるネ!!(カジ編には、FDXがどうもクジャクに見えてしかたないんだよね...ウイングまわりのポリウムで。)

◇WEBで導風板を検索したら、こんなアイテムを発見。まさかトラックにつける導風板がGTウイングに進化するとは!?  
by92104

☆ルーフ上にこのたぐいのエアロパーツを装着すると、空気抵抗が減つて燃費が大幅アップするらしいね。

◇2代目レガシィB型の定番! 後席ドア開けた所の下のサビがついに開通! のそいてごらん、君の知らない世界が見えるよ♪  
byウグイ入れ食い

☆よく見えないから、指で突いてもっと穴を広げてもらいたい(笑)

投稿数ダントツNo.1  
コーナー! パシャッと

## 写メール 通信

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

◇100円ショップにてこんなミニカーを発見。ルーフの形状は180SXっぽいけど、フロントやリヤはぜんぜんちがう、まるでスワップマシン!? このモディファイの実物があつたら表紙モノ!?  
by住所も名前も不明

☆改造したのかと思つたら市販品なの!? 中〇製のコピー改ミニカーなのかな? ところでミニカーって、裏に車名が書いてあるコトが多いけど、なんか書いてない?

◇オモチャの温度計の針が振りきれた。車内温度50℃オーバー。  
by三連単は競艇

☆子供やペットの置き去りはもちろん、100円ライターの放置とかも、危険な事故につながるのでご用心!!

◇作業時間2時間。使用材料は潤滑剤、ブレーキクリーナー、ワイヤーブラシ、絶縁テープ30m。出費216円。  
by13P@依存症

☆ブレーキの熱でテープのノリがベタベタになるから、紙とかラップの上から巻くといいと思う。で、この作業の目的は!?



## みんなのホビーパラダイス!!

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

# 放課後 帰宅部

その1



はじめまして、高校1年生のチョロ玉です。ミニカーの改造歴半年にして、ようやく納得のできるものが完成したので投稿します。

トミカの14マジェスタを、VIPではなくスポコン仕様をイメージして作りました!

エアロはフロントスポイラーとリアスポだけとシンプルにしましたが、マフラーを4本出しにしました。また、ボディカラーをシルバーにしたところ、クラウンアスリートっぽく見えるのも、お気に入りのポイントです!

●三重県津市 チョロ玉

☆プラモデル製作も手間がかかるけれど、スケールがさらに小さいミニカー改造は、細かい作業がタイヘンだろうってのが見て取れるね! エアロはパテで成形したのかな?



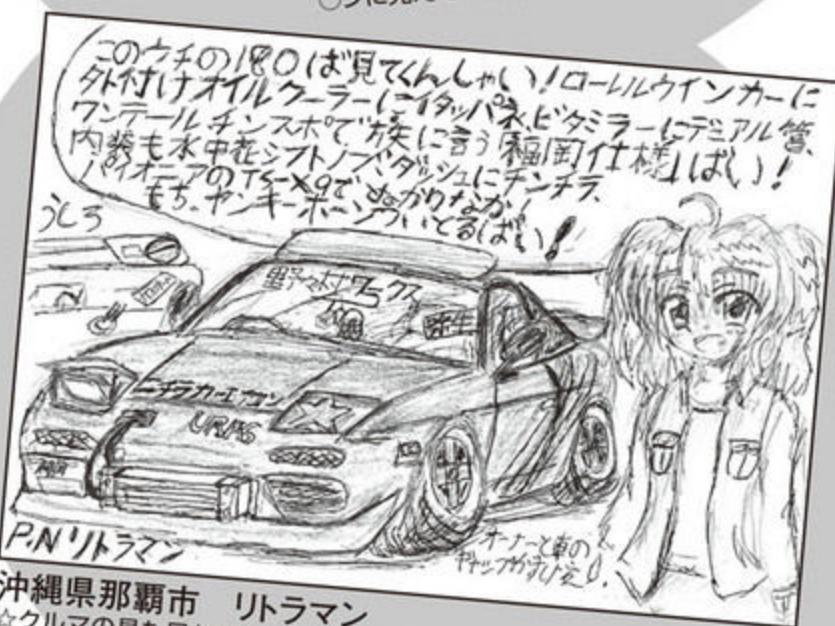
茨城県笠間市 NOBU

☆やっとなS14を描いてくれたと思ったら、S15顔でちょっとシヨンボリのS14乗りオータです。



北海道北見市 K・M

☆86のバックシヤン。ずーっと眺めているとガチャ〇ンに見えてくるのは気のせい!?



沖縄県那覇市 リトラマン

☆クルマの見た目もすごいけど、それより九州弁でしゃべるオーナーに「方言萌え」(笑)。



イラスト：加藤浩哉

# アルテッツァ購入をキツカケに OPT2をふたたび 買い始めた

はじめまして、今年の春に高校を卒業して、社会人の仲間入りをした、まふしーと言います。国家3級自動車整備士の資格も持っています(就職先では必要ですが)。

ボクは高校1年生の時にオプション2に出会って読んでいたのですが、気づいたら読まなくなっていて...でも、就職してひさしぶりに目に止まって購入したので、記念に投稿させていただきます。

実は7月にアルテッツァが納車される予定です。とてもホットな仕様なので、納車したらまたメールしたいと思います!!

●愛知県西尾市 まふしー

☆カムバックありがと!! オプション2を再び手に取ったのは、やっぱりアルテッツァを購入するのが決まったから! しかし納車の時点でホットな仕様ということは、チューニング済みのマシンを買ったのかな? アルテッツァが納車されたら、まずは手に入れるまでの経緯なんかを添えて愛車自慢への投稿よろしく! (ことあるごとに記念写真を撮るのが習慣になっているオータ。もちろん納車日に撮ったシルビアとのツーショット写真も残ってます)



仲間と出会える  
パーキングエリア

# スピニアウト倶楽部

2014年6月号

## プレゼント当選者発表

### ■MonotaRO モノタロウオリジナル Tシャツ2014

福岡県福岡市 土橋範久  
群馬県高崎市 武藤健二  
山梨県都留市 寺沢治  
福井県坂井市 松尾永一  
岐阜県飛騨市 川上浩泰

### ■QUIXX ヘッドライト用 レストアキット

奈良県天理市 松浦良太  
鹿児島県南さつま市 仲村智人  
東京都足立区 田端裕也

### ■GarageLFW/N-STAGE オリジナル ステッカーセット

秋田県にかほ市 寺本克美  
埼玉県鴻巣市 佐々木武秀  
岡山県井原市 三好大祐  
北海道函館市 門田彰  
徳島県阿波市 菅井丈人

### ■ZERO SPORTS クールLLCII/ クールサーモセット

静岡県磐田市 柳川政伸  
滋賀県彦根市 小森良治

### ■ドリフトマッスル ドリフトマッスル第4戦 本庄大会 観戦チケット

千葉県船橋市 山口良介  
神奈川県大和市 神保隆  
京都府福知山市 吉川侑希  
神奈川県相模原市 新井実  
神奈川県藤沢市 沢内隆行  
東京都狛江市 三角亮介  
奈良県香芝市 秦隆浩  
神奈川県相模原市 柳田一志  
千葉県市川市 松下浩子

### ■VP RACING FUELS オリジナルタオル

岡山県津山市 小林和義  
茨城県取手市 倉持俊文  
石川県金沢市 松沢信部通男

その2



空いた時間にちょこちょこ作っているAE86のプラモデルです。TRDのN2仕様なんですが、この出費は学生の財布にはかなり痛かったです(笑)。

それはさておき、このワタナベの8本スポークホイールが、とても気に入っています。

「我ながらきれいに塗れたな」と、たまに見てはニヤツとしています。

●東京都東村山市 東のかずりん

☆メタリック塗装はムラなく塗るのが難しいよね。このホイールはすごくじょうずに塗れていると思う(モノクロでゴメン!)。ヘッドライトやウィンドウが未装着ってことは、まだ製作途中かな? だとしたら完成報告も待ってるぜ!

#### 【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



# スピニアウト倶楽部への 応募要項

スピニアウト倶楽部の  
おもなコーナー名

メール&おたより大募集中!

スピニアウト倶楽部へのあて先

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

### 各コーナーへ投稿する場合

あて先の『○○係』の部分に、投稿するコーナー名を書いて送ってね。

◎読者のDIYレポートの場合  
『スピニアウト倶楽部 読者のDIYレポート係』  
※ステッカー発送のための本名/住所も忘れずに!

### Eメールで投稿する場合

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

Eメールアドレス

option2@deesclub.co.jp

### 携帯電話&スマホが大活躍!

つぶやきショートメール▶ふと思いついた何気ないつぶやきを、携帯電話やスマホで即投稿!  
パシャッと写メール通信▶日常生活で遭遇したクルマネタを、ケータイカメラで撮って送ってね。

### 愛車やプラモなどの自慢話はコチラ

読者のDIYレポート▶パーツ取り付けやワンオフアイテム製作など作業ネタはこちらへ。  
とにかく愛車をOPT2に載せたい!▶愛車の写真と自慢話、チューニングスベックを送って。  
放課後帰宅部▶ラジコン、プラモ、ゲームなど、クルマに関するホビーで盛りあがろう。  
おぶしょん2ぎゃらりー▶イラストをハガキに描いて送ってね。カラーでもモノクロでもOK。  
幻のゾロ目自慢▶総走行距離がゾロ目になったら、メーターと愛車の写真を送ってね。  
OVER♡20万kmクラブ▶走行距離が20万kmを越えたら、証拠写真と苦労話を投稿してね。  
涙のメモリーミュージアム▶愛車と別れるときに、その事情や愛車への想いをつづって。

### 全国のみならず情報共有しよう

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

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





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



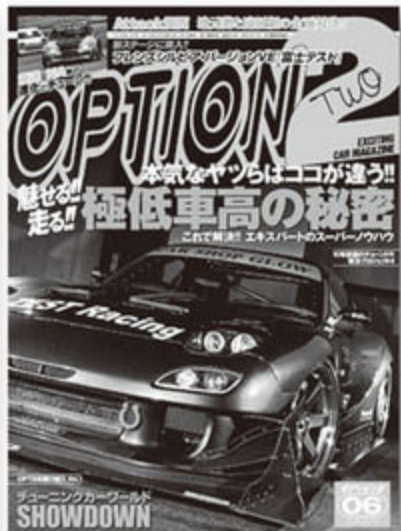
# OPTION2 定期購読&バックナンバーガイド

“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7月号(6月11日発売)  
特集:新ステージ突入!! 1JZ&2JZ  
テクニカルガイド/チューニング2JZス  
ーパーバトル/S15ミーティング/ジャ  
パンドラッグオープニングフェス/パ  
ーキングショーダウン/パワーチェッ  
クミーティング@ラスティエー ほか



●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  
まわりセットアップテクニック/2014素人最速決定戦/R34スカ  
イライン祭り/パワーチェックミーティング@ブラックライン/月イ  
チ入門DIY ほか

●2014年4月号(3月11日発売)  
特集:ランエボメインプレッス 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/危険な外来コピーパーツの真実/月イチ入門DIY/お遊び耐久  
レースRd.4 ほか

●2014年2月号(1月11日発売)  
特集:日本全国スーパーアタッカーズセレクション/新春!! 仰  
天マシンスペシャル/2014年トレンドアイテム博覧会/タイヤ&エア  
ロの速攻セットアップノウハウ/ドレスシビル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&TIDC/サーキットで超効率的DIY実践編/パワ  
ーチェックミーティング@トライアル 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  
お申し込みください。

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

・地域によっては、書店の発売日より  
若干遅くなることをご了承ください。

・海外での定期購読はお問い合わせ  
ください。

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

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

詳しくはWEBで! <http://www.sun-a.com/>

### バックナンバー How to Order

#### お申し込み方法

バックナンバーをお求めの方は、お  
近くの書店でご注文ください。送料  
無料にて、お申込みの書店へお届  
けいたします。

#### お近くに書店がない場合の ご注文方法

電話からのお申込み

☎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](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  
です。)お手数ですが、三栄書房販  
売部までご連絡ください。

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

<お問い合わせ先>

三栄書房 販売部

TEL: 03-5369-5112

(受付時間: 平日10:00~17:30)

〒160-8547

東京都新宿区本塩町19

SR20搭載車オーナーに捧げる  
メンテ&チューニングバイブル



●SILVIA/180SX  
SR20テクニカルハンドブック&DVD  
定価: 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.8

**カジ編** OPT2を志し、デイズクラブに入門して20年チョイ、2度目の  
OPT2編集長の任期中、現場仕事の楽しさとキツさを満喫させ  
てもらいました。目指すはいろんな意味で濃いめの誌面作り、頂点と底辺のバ  
ランスとかいろいろ考えながら、やれたことやりきれなかったことがいっぱいあ  
りました。そして今号でOPT2製作の現場を離れ、OPT編集部に移動となりま  
す。王道を行く世界一のチューニング雑誌のまとめ役、これまでとは違う考え  
方も持って望まなくては。というわけで、次号からヨッチーが編集長に返り咲きま  
す。今後のOPT2は当然、カジ編の作るOPTにも期待して下さいね!!(おっと、  
その前にJZムックを仕上げなくては!!)



**オータ** 突然のもらい事故から早2ヵ月半、修理ついでにあれこれ追加メ  
ニューを頼んでいることもあり、愛車はまだ戻ってきていないっす。最  
近では同僚が駐車場でクルマいじりをしているのを見かけるたびに、ボソッと「いいよ  
なあ〜いじるクルマがあつて」とつぶやきながら横を通り過ぎるという、チョー感じ悪  
いヤツ状態(苦笑)。この号が発売される頃には手元に帰ってきているコトを信じ  
て、まずは新しい洗車グッズでも買ってこようかなっす。



**カギボース** 缶スプレー塗装から半年以上が経過。磨く時間を作  
れず塗装面は若干劣化がみ、クリアも塗りたかつた  
ななんて思ったりして。ところで、実は赤に塗る前に「そうだ、オレンジにし  
よう!」と思って買った山吹色だった缶スプレー50本が編集部で放置状態。  
これで自分の愛車を塗りたいという猛者はいたら、この缶スプレープレゼント  
しちゃいますよ! 我こそは、という人は投稿コーナーと同じあて先に「缶ス  
プレー係」宛で応募して。あげる条件はもちろん、オールペンのレポートを  
くれること。日程や時間があえば編集部での作業も応談だよ!!



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](http://blog.livedoor.jp/jdm_option2)

ココからアクセス(もちろん無料だよ!)





## GP SPORTS RACING OIL CATCH TANK エンジン保護とドレスアップを両立

ボルトオンで装着可能なステンレス製のオイルキャッチタンク。ポリッシュ処理されたボディはドレスアップ効果も高い。容量は2ℓ確保しているため、一部のJAF規定にも適合。万が一のエンジントラブル時にもコースなどを汚すことを防ぐことができる。

- 対応：シルビア(S14/15)
- 価格：1万8800円
- ☎ GPスポーツ ☎0256-36-7773



## GReddy SUPER STREET TITAN 軽さと美しさを兼ね備える

純日本製の高品質チタンマフラー。レイアウトはストレート構造を採用することで、排気効率を高める。テールエンドはスライド式とすることで、純正、社外を問わずにバンパーに合わせて調整することができる。ヒートグラデーションの美しさはチタンならではの。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)、スカイラインGT-R(BNR34)、インプレッサ(GDB アプライドE-G)
- 価格：19万円(BNR34、GDB用)、29万8000円(ZN6、ZC6用)
- ☎ トラスト ☎0479-77-3000



## HKS CAPACITY UPGRADE KIT FA20 2.1ℓKIT 550ps対応の強心臓へ

D1GP参戦の筑波アタックのノウハウをフィードバックした2.1ℓキット。ブロック強度を保つためボア径は広げず、ストロークを86mmから90mmに拡大。ストロークアップの効果だけでなく、大幅に強度も向上し多様なチューニングに対応する。

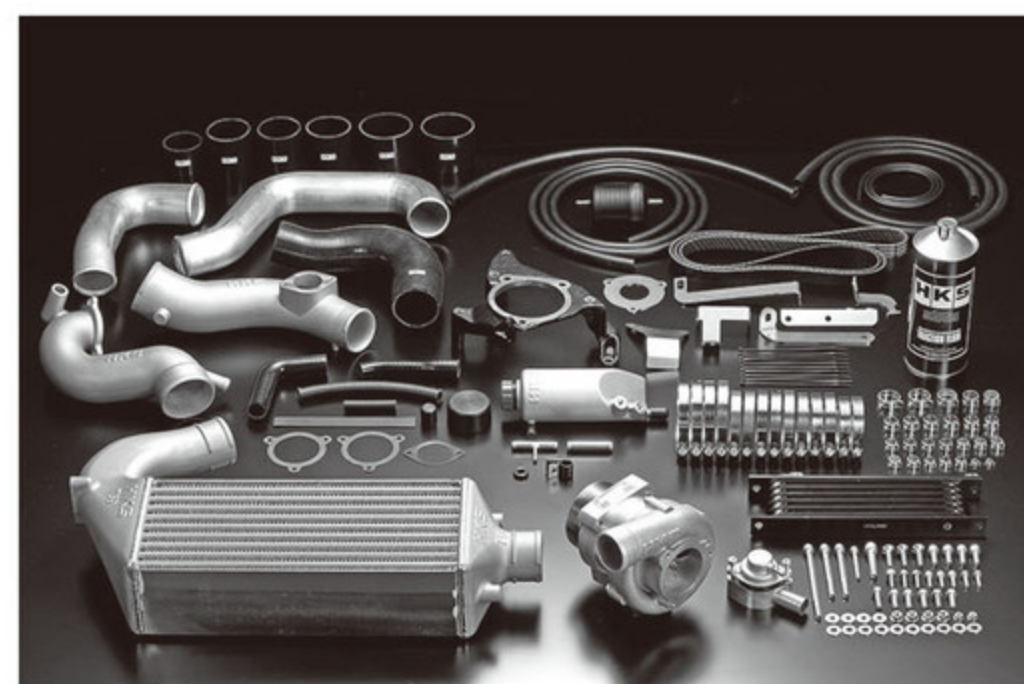
- 対応：FA20エンジン
- 価格：38万円
- ☎ エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235



## BLITZ BOOST UP DRIVER TypeD コネクターオンでブーストアップ

純正の圧力センサーに接続されるハーネスに挟み込むだけでブーストアップを実現。ノーマルとロー、ハイの3モードを搭載し、ローモードでノーマル+7.7ps、ハイモードでは13.4psのテスト結果を持つ。モードは付属のスイッチで変更が可能。

- 対応：CX-5(KE2AW、KE2FW)、アテンザ(GJ2FW、GJ2FP)、アクセラ(BM2FS)
- 価格：3万8000円
- ☎ ブリッツ ☎0422-60-2277



## HKS GT SUPER CHARGER Pro KIT より高効率化してリニューアル

従来のGTスーパーチャージャーキットから、スロットルまわりの配管の変更やインタークーラーの大型化を実施。装着による出力は約30psアップ。フューエルアップグレードキットも新設定し、最大で300psオーバーも狙うことができるようになった。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- 価格：38万円
- ☎ エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

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

新製品コーナーが今月の掲載の中で注目するのはFA20用のエンジンパーツ。ますます活性化する86 & BRZのパワーチューンに必須のアイテム、ラインナップの充実が求められている気がする。ほかにも、夏に向けて冷却系チューンにも目を向けていきたい季節だね!!

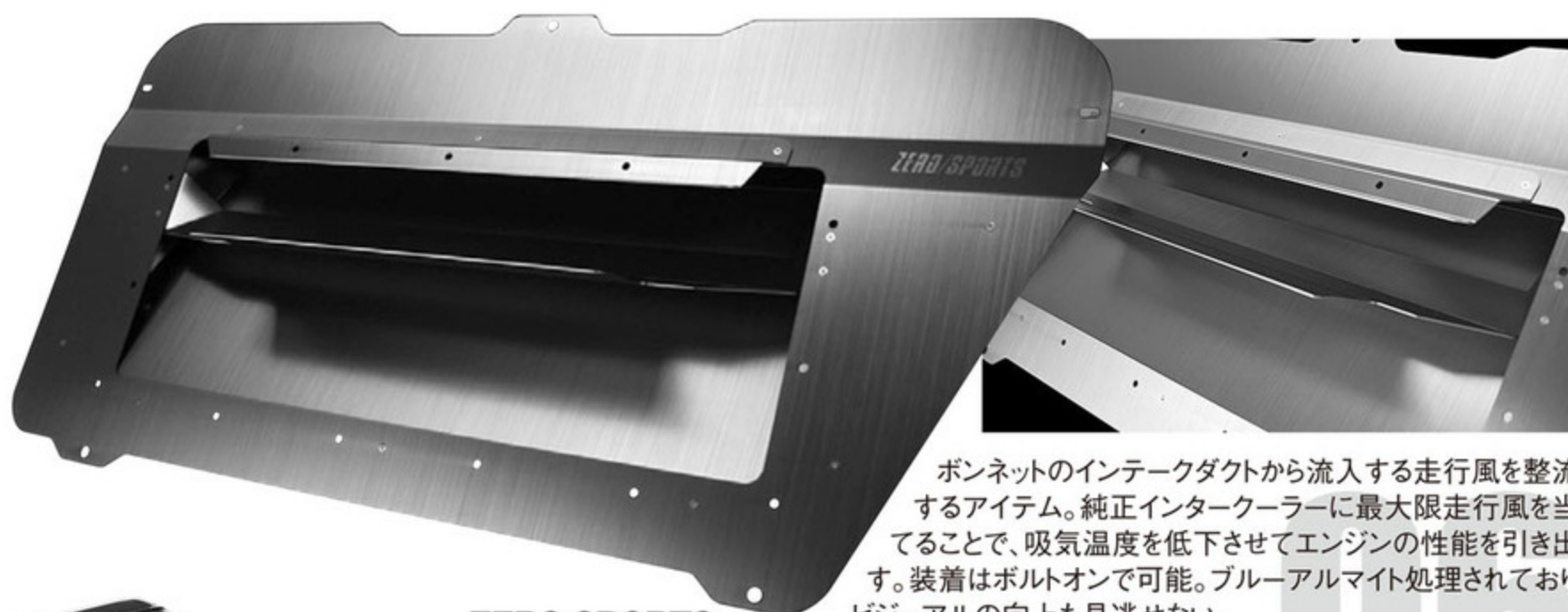


## SARD SARD PREMIUM SPORTS COOLANT

熱ダレを防ぐ高い冷却性能

主成分に熱交換効率の高いプロピレングリコールを採用し、高いエンジン冷却性能を発揮。熱効率の高さは暖気時間の短縮にも繋がる。また消泡性の高さと液体粘度の低さでキャビテーションの抑制。凍結温度は-30℃なので寒冷地でも年間を通じて使用可能。原液使用タイプ。

- 容量：4L
- 価格：5800円
- サード ☎0565-53-1166



## ZERO SPORTS クールアクションII 走行風を理想的に整流

ボンネットのインテークダクトから流入する走行風を整流するアイテム。純正インタークーラーに最大限走行風を当てることで、吸気温度を低下させてエンジンの性能を引き出す。装着はボルトオンで可能。ブルーアルマイト処理されておりビジュアルの向上も見逃せない。

- 対応：レガシィ(BM9/BR9/BMG/BRG)
- 価格：3万5000円
- ゼロスポーツ ☎058-380-2828



## HKS OB-LINK TYPE-FA20 FA20専用表示項目を追加

OBDIIコネクタに接続することで、車両データをスマートフォンで表示するデバイス。FA20スペシャルモデルでは、エンジン負荷値や燃圧、左右Gなどの数値を表示可能。表示アプリのアップデートで実空燃比やノック制御値などの表示も追加予定。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- 価格：2万1800円
- エッチ・ケー・エス ☎0544-29-1235

## A.C.E+ 強化ドライブシャフト 600psの出力に対応

本格的なターボチューンなどによってパワーを増すと、ドライブシャフトのジョイント部の強度が不足する86/BRZ。オートクラフトの強化ドライブシャフトはシャフト径を28φから30φへ変更、ジョイント部の剛性も高めることで600ps、100kg-mに耐えることができる。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- 価格：23万8000円
- オートクラフト ☎0774-64-6466



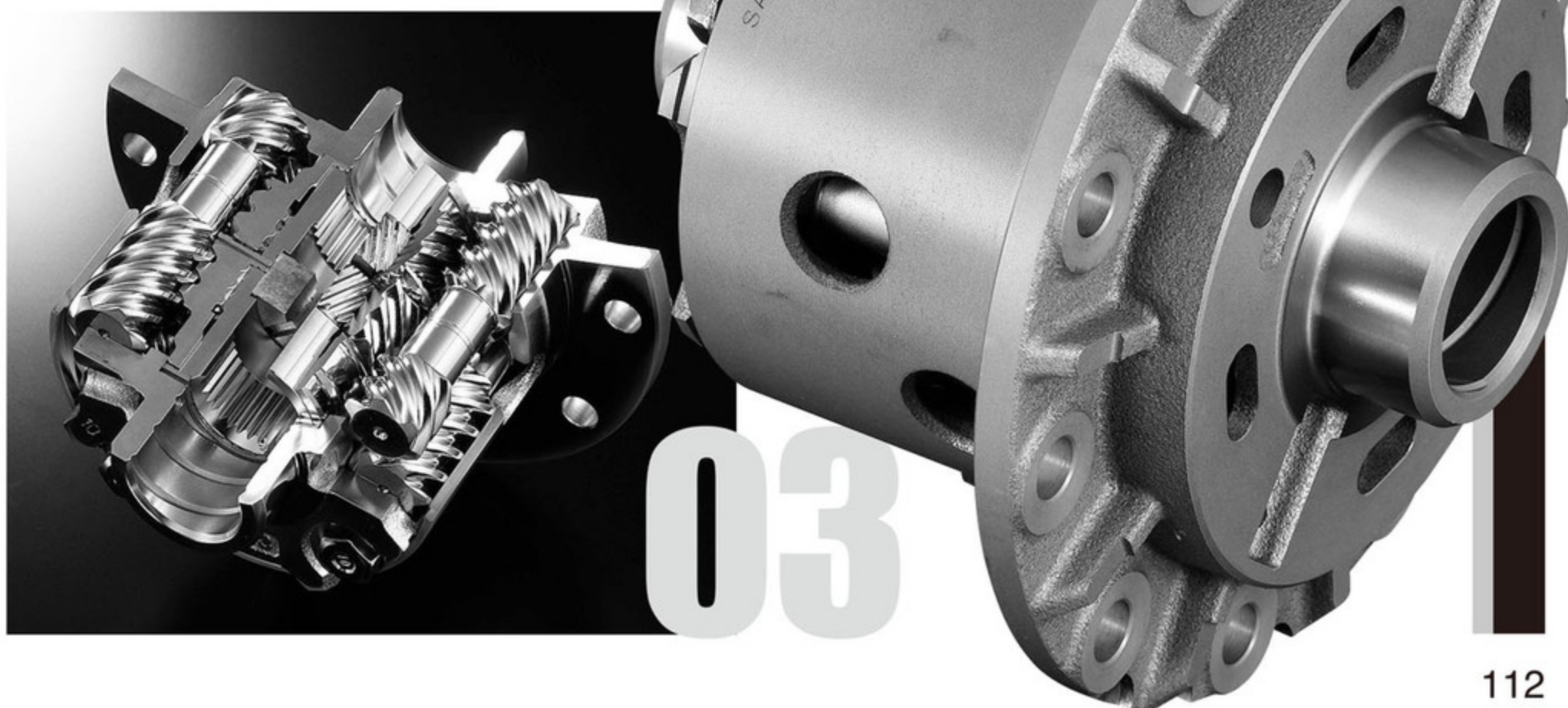
DRIVE TRAIN

## SARD SARD TORSEN Type Racing

高ロック率を誇る  
トルセンLSD

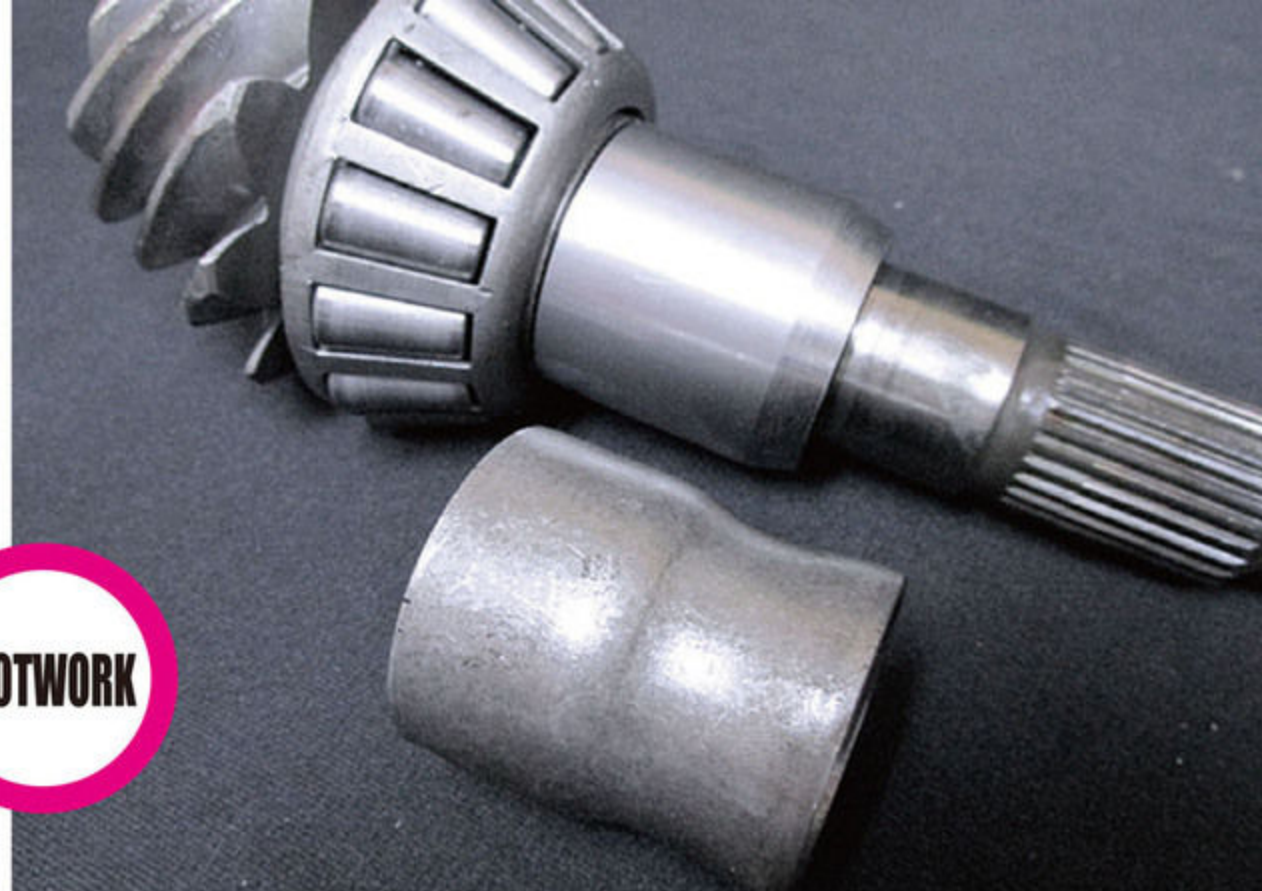
街乗りからサーキットまでスムーズにロック率を発揮する新構造を搭載したトルセンLSD。サイドギヤを2分割化し内外輪へのトルク分配比を高めている。従来のトルセンLSD比でアクセルオン時に133%以上、アクセルオフ時に124%以上のロック率を発揮する。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)、クラウン(GRS20#/21#)、レクサスIS(GSE20#/3#)、GS(GRL11) ほか
- 価格：18万円
- サード ☎0565-53-1166





FOOTWORK



**KAZAMA AUTO SERVICE**  
**JZX系ピニオンディスタンスカラー**  
バックラッシュを保持

デフドライブピニオンのベアリング間に入れる強化カラー。純正は薄く負荷によって潰れてしまっていたものを、強化することでバックラッシュの変化を抑制。ハードな走りでもデフブローを予防して、ライフを伸ばすことができる。

●対応：チェイサー・クレスタ(JZX90/100 8インチデフ)、マークII(JZX90/100/110 8インチデフ)

●価格：4800円

☎ カザマオートサービス ☎048-745-2026



**NEO PLOT**  
**マスターシリンダーストッパーNEO**  
ブレーキタッチを改善



ブレーキのマスターシリンダーをバルクヘッドに強固に固定するアイテム。ブレーキ踏み込み時のたわみをなくすることで、ブレーキタッチをダイレクトに変化させる。アルミ削り出しで製作することにより、剛性と軽さを両立、アルマイトのカラーは3色設定。

●対応：インプレッサWRX STI(GRB/GVB/GRF/GVF)

●カラー：ピンク、シルバー、ブルー

●価格：1万6000円

☎ ネオプロト ☎0566-36-0456

**ZEAL**  
**FUNCTIONプラス7/10**  
ラバーシートで快適性プラス

ワインディングからサーキットまでに対応するファンクションXにラバースプリングシートをプラス。スプリングからの振動や異音を抑え、大きな入力があった時には衝撃を緩和する役割を果たす。ファンクション+7は7mm、+10は10mmのラバーシートを装着する。

●対応：アリスト(JZS161)、アルテッツァ(SXE10)、スープラ(JZA80)、86(ZN6)、マークII(JZX100/110)、シルビア(S15)、スカイラインGT-R(BNR32、BCNR33、BNR34)、フェアレディZ(Z33/34)、RX-7(FD3S)、RX-8(SE3P)、ロードスター(NCEC)、インプレッサ(GDB、GRB、GVB)、BRZ(ZC6)、S2000(AP1)、シビック(FD2)

ほか

●価格：22万円～

☎ エンドレスアドバンス

☎0267-68-6888



**ENDLESS**  
**Super Street S-sports**  
鳴きとダストを極限まで低減



ストリートユーザーに向けて、効きを高めながらも鳴きとダストを抑えた新モデル。初期制動力が高められており、低温走行時に踏みはじめからダイレクトに減速感を得ることができるなど、街乗りメインのストリートカーに最適化されている。

●対応：国産車全般

●価格：1万6000円(フロント・リヤ各)

☎ エンドレスアドバンス ☎0267-68-6888

**HKS**  
**MAXIV SP**

ワインディングを  
気持ちよく走ろう

ハイグリップタイヤを履いて街乗りからサーキット走行までを想定して開発が行われたスポーツモデルサスペンション。足の動きを妨げないような減衰力特性とし、ロードホールディング性能の向上を果たしている。減衰力は前後30段調整式。画像はGRB用。

●対応：インプレッサ(GDB アプライド E-G)

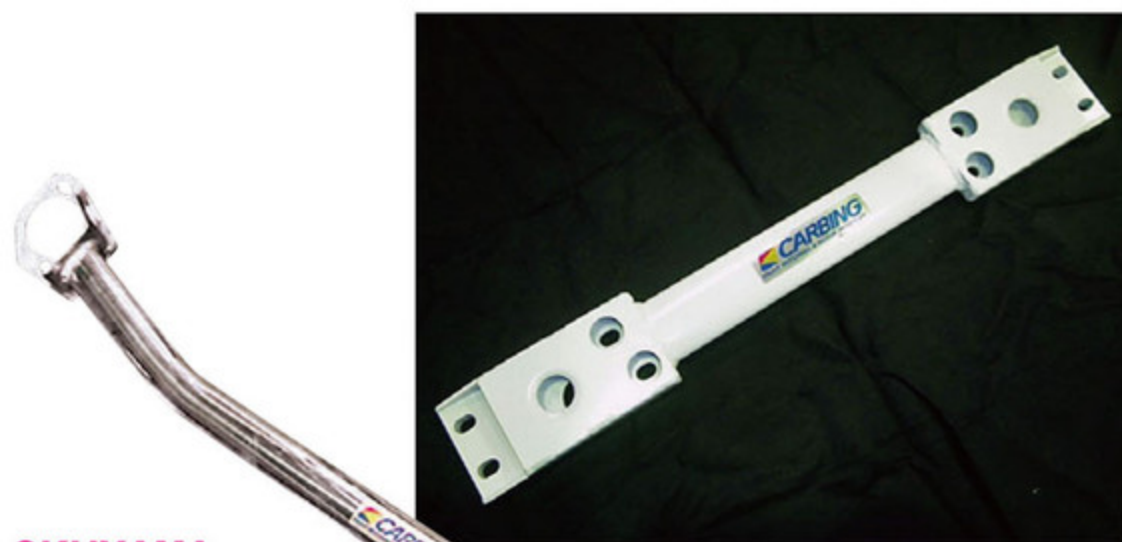
●価格：23万円

☎ エッチ・ケー・エス

☎0544-29-1235







## OKUYAMA NZ32用補強パーツ オープンボディを補強

ボルトオン装着でピンポイントにボディ剛性を高めることができるパーツ群。メインフレームなどの左右をつなぐフレームブレースや、リヤ開口部を補強するストラットタワーバーがリリースされた。高速走行時の安定性や操縦性など、走行性能を高めることができる。

- 対応：フェアレディZコンバーチブル(NZ32)
- 価格：1万4800円(フレームブレース リア)、1万5800円(フレームブレース センター)、2万6000円(ストラットタワーバー リア)
- ☎ オクヤマ ☎045-934-5334



## SHOWA TUNING SPORTS Evolution -極- しなやかに路面をホールド



ノーマル形状ダンパーで極限のロードホールディング性能を実現。レースフィールドで培った独自構造を搭載し、極小ストローク領域でのフリクション特性の適正化し、乗り心地と操縦安定性を高い次元で両立。新たにAT車用が設定に加わった。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6) ※AT車
- 価格：12万8600円
- ☎ SPKカスタマイズパーツ部 ☎03-3472-5015



## TEIN STREET FLEX あらゆる路面を網羅する

全長調整式を採用したストリートユース車高調キット。減衰力調整の変化量を拡大することで、ステージを問わず路面変化に広く対応する。また、部品ひとつひとつの品質向上によって耐久性も高く確保されている。EDFCシリーズ対応。

- 対応：ギャランフォルティス(CY4A 4WD車)、アテンザセダン(GJ5FP)
- 価格：14万8000円(CY4A用)、15万8000円(GJ5FP)
- ☎ テイン ☎045-810-5501



## night-pager V36ブレーキ流用キット 純正流用で制動力を強化

異径ピストンを採用するV36用フロントブレーキキャリパーと、355φブレーキローターを流用するためのブラケットキット。素材はA2024ジュラルミンで、インゴットからのフル削り出しで製作。表面は硬質アルマイト処理を行って耐食性を高めている。

- 対応：シルビア(S15)
- 価格：4万5000円
- ☎ ナイトペイジャー ☎03-6423-9994



## SARD Black Ram Slit Disc Rotor 高い制動力と軽さを実現

素材にはカーボンやモリブデンなどを配合した特殊耐熱鋼材を使用。防錆性、制動性、耐熱性を高めながらもフロント用で純正から1.2kgの軽量化を果たしている。表面にはストレートラインとドットを組み合わせたオリジナルスリット加工を施している。

- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)
- 価格：3万円(フロントローター)、2万7000円(リヤローター)
- ☎ サード ☎0565-53-1166





- 対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)、インプレッサ(GBR)
- 価格：1万8000円(リヤトローリングアーム ZN6/ZC6用)、2万7000円(リヤロアコントロールアーム ZN6/ZC6/GBR用)、3万円(リアトローリングアーム ZN6/ZC6/GBR用)、3万3000円(リヤトローリングアーム GBR用のみ)、6万円(フロントロアコントロールアーム ZN6/ZC6用のみ)、7万6000円(リアアッパーコントロールアーム ZN6/ZC6/GBR用)
- ☎ ティン ☎045-810-5501



## TEIN サスペンションアームASSY ティンブッシュ圧入済みアーム

純正サスペンションアームにティンのポリウレタンブッシュを圧入したASSY。ポリウレタン部分には自己潤滑性に優れたウレタンを採用しており、スムーズな動きと高い耐久性を発揮する。圧入作業が不要なので交換もカンタンだ。



## TEIN RACING FLEX ワンメイクレース対応

ワンメイクレース『N-ONE OWNER'S CUP』認定部品のサスペンションキット。フロントのキャンバー角をはじめ、スプリングレートや減衰力もサーキット走行に向けて最適化。タイヤにあわせた最適なメカニカルグリップを発揮する。

- 対応：N-ONE(JG1)
- 価格：15万8000円
- ☎ ティン ☎045-810-5501

## KYB Lower Sports 快適なローダウンを実現

ノーマルのショックアブソーバーにローダウンスプリングを装着すると、ゴツゴツした乗り味になりがち。ショック全長や減衰力特性をローダウンに最適化することで乗り心地を改善している。購入は1本単体でも可能なので、消耗時も安心だ。

- 対応：アテンザ(GJ系)、CX-5(KE系)
- 価格：2万5400円(フロント用1本)、1万500円(リヤ用1本)、7万1800円(1台分)
- ☎ KYBエンジニアリングアンドサービス ☎0120-707-513



## INTERIOR



## SAITO ROLL CAGE 86用ロールケージ パターンを豊富に設定

定員乗車タイプと2名乗車タイプ、さらにそれぞれにダッシュボード逃げタイプと貫通タイプを設定。追加オプションでは斜行バーやサイドバー、リヤクロスバーなどが用意されている。素材はすべてのタイプでスチール、クロモリ、アルミを設定。



## CABANA 86×CABANA+INGINGシートカバー 室内の雰囲気を一新

自社開発のオリジナル生地を使用した、鮮やかな色合いのシートカバー。手作業で縫い合わせられたカバーはフィット感も抜群で、まるで張替のような高い質感を誇る。購入は全シート分のカバーセットのほかに、フロント2席分のみでも可能。

- 対応：86(ZN6)
- カラー：カバナレーシング(オレンジ/ブラック、レッド/ブラック、ブルー/ブラック)、カバナスポーツ(ブラックカーボン/ホワイトカーボン/ピュアレッド)、カバナクラシック(ブラックスエード/Tメッシュブラック/レッドステッチ)
- 価格：5万8600円(カバナレーシング 1台分)、6万8600円(カバナスポーツ 1台分)、8万6000円(カバナクラシック 1台分)
- ☎ トップセレクション ☎03-6659-2631

- 対応：86(ZN6)
- タイプ：2名乗車タイプ4/6点式、4名乗車タイプ4/6点式(素材はそれぞれスチール、クロモリ、アルミ)
- 価格：3万円～10万5000円(2名乗車タイプ、4名乗車タイプ)
- ☎ サイトウロールケージ ☎048-728-9831







02

### Yupiteru DRY-WiFi40d ドラレコに WiFi接続可能

フルHD画質で記録可能、Gセンサーも備えるドライブレコーダーに、WiFi機能を搭載。スマホからのリモート操作や、スマホへのデータ保存が可能で、テザリングなどのインターネット接続でどこからでも映像を確認することができる。

●価格：オープンブライズ  
☎ ユピテルお客様相談センター  
☎ 0120-998-036

### Rockford Fosgate PUNCH POWERED SUB 手軽に重低音をGET

サブウーファー、パワーアンプ、エンクロージャーボックスが一体となったオールインワン構造のチューンナップウーファー。電源や音声入力の接続はコネクター&プラグ構造でワンタッチになっている。また、音声入力にはハイレベルインプットにも対応。

●タイプ：10インチ/12インチチューンナップサブウーファー  
●価格：6万円(P300-10)、6万4000円(P300-12)  
☎ イース・コーポレーション  
☎ 055-991-5130



### Panasonic CN-GP747VD

#### カーナビとドラレコを融合

自車位置を高い精度で測位し、2017年までは最新データで利用できるポータブルナビ『ゴリラ』に、ドライブレコーダーのように運転状況などを録画することができる。本体の画面を見ながらカメラを調整可能なので、画角も簡単に合わせることができる。

●価格：オープンブライズ  
☎ パナソニックお客様相談センター ☎ 0120-50-8729



### GROUND ZERO GZPC 165SQ

#### 純白コーンが特徴的

グラウンドゼロの新たなハイエンドスピーカー。純白のコーンはアルミニウム振動板に特殊セラミックコーティングを施したもので、スケール感に富んだ音色を再生する。28mm口径のシルクドームツイーターやパッシブネットワークも同梱する。

●タイプ：16.5cm 2wayコンポーネントスピーカー  
●価格：22万円  
☎ イース・コーポレーション  
☎ 055-991-5130

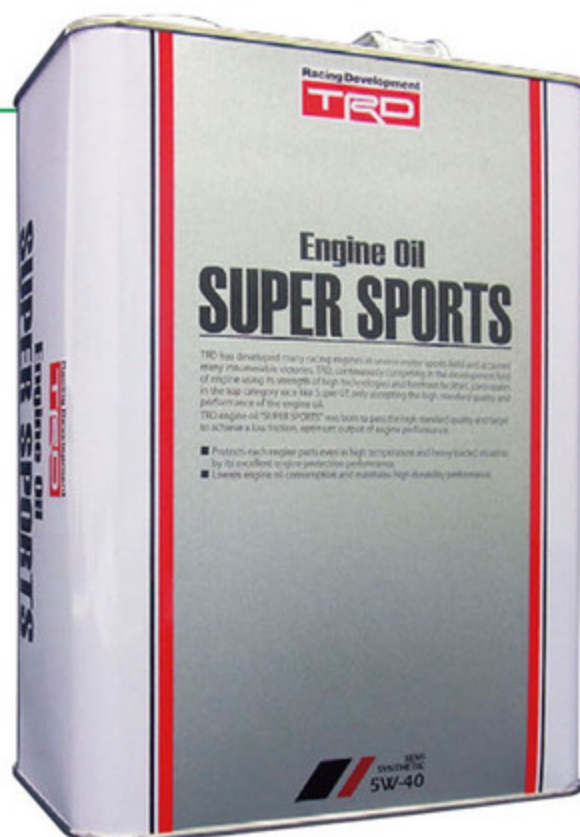


04

### TRD ENGINE OIL SUPER SPORTS コスパに優れた エンジンオイル

高濃度に配合されたシステックベースオイルが、エンジン保護性能を発揮する部分合成油。高度な油膜保持によってエンジンをしっかり保護。また高い洗浄性能でエンジン内をクリーンに維持することができる。

●粘度：5W-40  
●価格：6000円(4ℓ)、2万6000円(20ℓ)  
☎ トヨタテクノクラフト  
☎ 045-540-2121



### SUNOCO GEORGE LUBE

#### クラシックカー向けオイル

メタルやピストンなどのクリアランスが大きくなったエンジンに対して、優れた密封性能を発揮するエンジンオイル。キャブ仕様車のスラッジにも対応する洗浄分散性能で、エンジン内部をクリーンに保ってくれる。ベースはゴムやシール類にも優しい鉱物油を採用。

●粘度：20W-50  
●価格：オープンブライズ  
☎ 日本サン石油 ☎ 03-3238-0231

01



## SUPERGRID ボンネットダンパー

### ボンネット開閉をスムーズに

ドイツのスタビラス社製高品質ダンパーを使用したボンネットダンパー。車種毎にガス圧などを調整することで、重さを感じさせないスムーズな開閉を実現。オープン状態で支えてくれるので、メンテナンス性向上にも効果を発揮する。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)、プリウス(ZVW30系)

●価格：1万3800円

☎ CUSPA R&D ☎03-3472-5015



## KTC マグネットボウル

### 貼りつけて使うのが便利

割れにくく耐油性に優れたABS製のボウル。裏側には磁石が装着されていて、キャビネットなどに貼り付けて使うこともできる。形状は深さがあり、縦に貼り付けたときにも入れたモノをしっかり受け止めてくれる。はずしたボルトや小物パーツを入れておくのに最適だ。

●サイズ：Sサイズ/Lサイズ

●価格：1280円(Sサイズ)、1680円(Lサイズ)

☎ 京都機械工具 ☎0774-46-4159

## EXTERIOR



## DAZZ Fellows PREMIUM LED TAIL LAMP

### ヘッドライトとセットで!

ブレーキとウインカーには片側12個ずつのLEDを、スモール点灯にはLEDライトバーを搭載。ウインカーはヘッドライト同様に、流れるモードと通常点灯モードをカプラー接続によって選択できる。ヘッドライトとのトータルコーディネートが可能だ。

●対応：86(ZN6)、BRZ(ZC6)

●カラー：クリア/レッド、スモーク/レッド

●価格：3万6000円

☎ フォービース ☎0586-85-8527

## DAZZ Fellows PREMIUM LED HEAD LAMP

### 流れるLEDウインカー 搭載

LEDのウインカーとポジションランプを搭載するカスタムヘッドライト。ウインカーは流れる点灯パターンと通常点灯を切り替えて使用可能。中央から外側に向かって流れる光りかたは圧倒的な存在感を発揮する。インナーカラーは2種類設定。

●対応：86(ZN6 純正HID車)、BRZ(ZC6)

●カラー：クローム、マットブラック

●価格：5万5000円

☎ フォービース ☎0586-85-8527



## TRD ヴィッツ用エアロパーツ

### ヴィッツもスポーティに

マイナーチェンジした新型ヴィッツ用のエアロパーツが登場。フェンダーエクステンションは全幅が約14mmプラスとなる。フロントスポイラーに装着可能なイルミネーションはイグニッションオンで常時点灯。テールゲートスポイラー、フェンダーエクステンションはグレードを問わず全車に装着が可能だ。



●対応：ヴィッツ(KSP/NSP/NCP13#)

●価格：フロントスポイラー 3万2000円(無塗装)・3万6000円(塗装済み)、サイドスカート 3万4000円(無塗装)・3万8000円(塗装済み)、リヤバンパーポイラー 4万2000円(無塗装)・4万6000円(塗装済み)、テールゲートスポイラー 1万7000円(無塗装)・2万1000円(塗装済み)、フェンダーエクステンション 5万円(無塗装)・5万4000円(塗装済み)、イルミネーション 3万1000円

☎ トヨタテクノクラブ ☎045-540-2121







## 04 IPF EFFECTER 70000K

幻想的な濃蒼白光を放つ

色温度7万ケルビンという濃蒼白光を放つルームランプシリーズ。配光は純正球に迫るワイドさとなっており、純正レンズの効果を最大限に発揮させることができる。強い青みを持たせた光は、室内をクールに彩ってくれる。

- タイプ：T10、T10×31
- 価格：1620円(T10×31 1個入り)、2100円(T10 2個入り)
- 問 IPF ☎027-346-3316

## 06



## BELLOF spec LEMANS GT Plus

車両の加工は必要ナシ!

純正HIDのバラスト、バルブを交換することで装着するボルトオンHIDキット。45Wバラストを使用することで、明るさはノーマルの150%アップを実現。発光色は5000、6000、7000ケルビンの3色で好みの色を選択可能。

- 対応：86(ZN6)、マークX(GRX12#)、BRZ(ZC6)
- 色温度：5000/6000/7000K
- 価格：8万円
- 問 ベロフジャパン ☎03-3482-5461



## VOLK RACING ZE40

19インチをラインアップに追加

レイズが誇る解析技術を活用してデザインされた次世代高剛性ホイールに19インチが追加。ハイグリップタイヤ装着によってかかる強い力を受け止める剛性と、各部の肉抜きによる軽さを両立。スポーツ走行を足もとから支えてくれる。

- サイズ：8.5J×19 +40~12J×19 +20
- PCD 5/100.5/114.3
- カラー：ブロンズ、マットブルーガンメタ
- 価格：8万1000円~9万円
- 問 レイズ ☎06-6787-0019

## BELLOF Sirius BOLDRAY Neo

全体に広がるLED光

LEDの素子数を増やすのではなく、前方に設置したディフューションミラーで反射させることでランプリフレクターを活用。明るくシャープな光を拡散して照射する。LEDは発熱温度が極めて低く、ランプ本体へのダメージが少ないことも特徴。

- サイズ：HB4/H8/H11/H16
- 色温度：3100/6500K
- 価格：2万7500円
- 問 ベロフジャパン ☎03-3482-5461



WHEEL

## 01

## YOKOHAMA WHEEL AVS MODEL F50

5本ツインスポーク鍛造モデル

AVSモデルT5の5本のツインスポークデザインを継承する後継モデル。金型鍛造1ピース製法を採用することで、軽さと高い剛性を発揮。スポークサイドにはサイドカットを施し、スポーク天面と同様にダイヤモンドカット加工を施すことで鍛造素材の美しい輝きを見せている。

- サイズ：8.5J×20 +38~12.0J×20 +20
- PCD 5/114.3
- カラー：グロスブラックコンピ、プラチナブラックコンピ、プラチナレッドコンピ
- 価格：10万9000円~12万6000円
- 問 横浜ゴム ☎0120-667-520







三栄書房



8月号  
580円

# ドリフト天国

DRIFT TENGOKU

7月16日発売

1JZドリ車の最終進化形

# JZX110大量捕獲

# 推奨



ついに走行!?  
ドリ天シルビア  
with  
メカドルYUKIちゃん  
inジムカーナ場

ドリ天  
別注アイテム  
第6弾

ナルディラリー34φ  
PINK Ver.

限定発売  
決定!

応募方法は誌面にて!

ドリ天編集部ログ ケータイからアクセスOK!

株式会社三栄書房

〒160-8547 東京都新宿区本塩町19 受注センターTEL: 03-5357-8802(受付時間/平日10:00~17:30)  
<http://www.sun-a.com/> 全国のコンビニエンスストア・書店にてお求めください(一部取り扱いのない店舗もございます)



# お得にチューニングが楽しめる!?

## 半期に一度の大セール&買い取りキャンペーン実施中!



### アップガレージ

#### 「2014夏セールだよ全員集合!」&「2014夏SUPER買取キャンペーン」

開催期間:7月31日(木)まで

対象店舗:全国アップガレージチェーン各店(一部対象外店舗あり)

☎ アップガレージ <http://www.upgarage.com>

日本最大級の中古パーツチェーン「アップガレージ」が放つ、半期に一度の2大キャンペーンが開催中!

期間中は最大50%OFFの大幅値引きはもちろん、買い取り成約時に挑戦できるくじ引きで、買い取り金額が最大2倍にアップ。不要なパーツを処分しつつ新しいパーツをGETできるビッグチャンスというわけだ。

買い取り査定が0円だった場合でも、1000円分

の割引引きクーポン券を貰えるのも、このキャンペーンの特徴。

お得にチューニングを楽しみたいなら、このチャンスを逃す手はない!



パーツの買い替えは今は狙いドキ!

チューニングの  
ファーストステップを  
驚愕プライスで手に入れる!



サスペンションや  
ブレーキパッドは  
チューニングの基本!

### モンスター「ベーシックカスタムアイテムキャンペーン」

開催期間:~9月末

☎ モンスター東名横浜 ☎042-796-7772 / モンスター江戸川 ☎03-5612-0040

モンスター静岡磐田 ☎0538-66-3325

<http://monster-sport.com>

チューニングの第一歩として取り入れたいスポーツマフラーやローダウンスプリング、ブレーキパーツが対象のキャンペーン。モンスタ

ー各店では対象商品が、定価から10%OFFの大盤振る舞い。これからチューニングを始めたい人は要チェックだぞ!

### Alpinestarsサマーキャンペーン

期間:9月30日(火)まで

対象商品: GP TECH SUIT, GP PRO SUIT, GP RACE SUIT, K-MX 1 KART SUIT, K-MX 5 KART SUIT

☎ SPK ☎03-3472-5015

<http://www.spk-cuspa.jp/alpinestars>

レーシングスーツ購入で  
グローブもついてくる!

トされるサマーキャンペーンを開催中。お得感のうえないキャンペーンを活用すれば、サーキット遊びも楽しめること間違いなしだ。



レーシングウエアを  
新調するなら  
今がチャンス!



## 筑波サーキットと 間瀬サーキットで開催!

ドリフトマッスル  
第5戦、第6戦は

### BNスポーツプレゼンツ

#### 2014年ドリフトマッスルチャンピオンシップシリーズ 第5戦

開催場所：筑波サーキット コース1000(茨城県下妻市村岡乙159)

開催日時：7月26日(土)、27日(日)

入場料金：7月26日 1000円、27日 2500円(前売り券2000円)

駐車料金：4輪 1000円、2輪 500円

### OGURA CLUTCHプレゼンツ

#### 2014年ドリフトマッスルチャンピオンシップシリーズ 第6戦

開催場所：日本海間瀬サーキット(新潟県新潟市西蒲区間瀬610)

開催日時：9月13日(土)、14日(日)

入場料金：9月13日 2000円、14日 2000円(前売り券1500円)

駐車料金：無料

※第5戦、第6戦前売りチケットはイープラスで販売

◎ ドリフトマッスル事務局 ☎0480-65-2350 <http://www.drift-mc.com>



神業級ドリフトの迫力を  
生で体感してみよう

毎戦腕自慢のドリフターたちが  
熱いバトルを繰り広げるドリフトマ  
ッスルが、7月26、27日に筑波サ  
ーキットで、9月13、14日には日  
本海間瀬サーキットで開催され  
る。年間8戦あるシリーズ戦も後

半へと突入。ポイント争いはさら  
に激しさを増すこと間違いナシ!  
ドリキン土屋圭市とDaiちゃん  
がジャッジする戦いの行方を、サ  
ーキットで楽しんでほしい!

## DAMPER ZZ-Rが今アツい! 各地のイベントでお得を手に入れちゃおう!



### DAMPER ZZ-R 真夏の体感フェア

期間：8月10日(日)までの各土日

開催場所：全国のスーパーオートバックスなど

### Wireless Remote Switchプレゼントキャンペーン

期間：プレゼント予定数終了まで

対象商品：DAMPER ZZ-R SpecDSC

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

足まわりの  
リフレッシュに  
キャンペーンを  
活用しよう!



ブリッツが全国で展開する  
真夏の体感型店頭イベント  
を開催中。最新デモカーの  
同乗試乗会の開催、フェイス  
ブックでいいねを付けるとプ  
レゼントがもらえるチャン  
スも。また、同時に、ダンパー  
ZZ-R SpecDSCを対  
象としたプレゼントキャンペ  
ーンも展開中。期間中にス  
ペックDSCを購入すると、手  
元でモード切替が可能なワ  
イヤレスリモートスイッチが  
もらえるぞ! どちらもキ  
ャンペーンの詳細はウェブサ  
イトでチェックしてほしい。



CPSならではの高額査定に  
今なら+5%アップのチャンス!

## ハードチューン車也大歓迎! スポーツカーに 査定額アップのチャンス!

### スポーツカー買取強化キャンペーン

実施期間：8月31日(日)まで

内容：対象のスポーツカーは通常査定額から5%アップ

◎ 買取専門店CPS ☎0120-500-057 <http://www.lh-cps.com>

一般の中古車買い取り店では  
難しいチューニングカーやドレス  
アップカーを専門に取り扱うCP  
Sでは、オープン5周年を記念し  
て一大キャンペーン中! 全ての  
スポーツカーを対象に、5周年に  
ちなんで通常査定額になんと5

%査定アップ! しかもカムやタ  
ービンなどが交換されているほど  
高査定となる。そろそろ乗り換え  
を…なんて考えていたひとは、一  
度CPSに査定してもらっちゃおう!



# クルマ好きのための真夏の夜のお祭りが 今年も仙台ハイランドで

## D&S Night Final

開催日時：8月2日(土) 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  
入場料金：1000円(仙台ハイランド入場料)  
問 チームグッドラック <http://www.teamgoodluck.com>

**開催決定!**



**今年で最後となる  
ナイトドラッグイベントは必見!**



毎年恒例となっているドラッグレース&ドレスアップカーの祭典「D&Sナイト」が、今年8月2日に開催決定。仙台ハイランドの閉園に伴い、残念なこと今回でファイナルとなってしまおうが、エントリ開始後すぐに枠が埋まってしまおうほどの大盛況。本物のドラッグマシンが走る数少ないイベントにだけに、盛り上がることに必至。熱いドラッグバトルやドレスアップマシンを見に、ぜひ仙台ハイランドに遊びにきてほしい!



**夏本番!**  
**クーリングキャンペーンで  
愛車の冷却系をアップデート!**

定価から10%以上の  
プライスオフ!

## HPIクーリングキャンペーン

開催期間：8月31日(日)まで  
内容：対象商品を定価から10%OFFで販売  
問 エイチピーアイ ☎03-5663-2551 <http://www.hpi.co.jp>

夏といえば気になるのはクーリング関連のアイテム。ラジエターはもちろんインタークーラーやクーラントなど、冷却性能のアップデートは欠かせない時期だ。HPIのクーリングキャンペーンでは、対

象となるインタークーラーなどが、定価から10%のプライスダウン。冷却系に不安を感じたなら、このキャンペーンを活かしてすぐにスベックアップを行ってみよう!

**お買い物はスペシャルプライスで!  
イベント当日の限定グッズ販売も!!**

## J'S RACING サマーフェスタ2014

開催：7月18日(金)～21日(月)  
問 J'S RACING ☎072-645-3500 <http://www.jsracing.co.jp>

毎年パーツの大特価販売で人気を集めるジェイズレーシングのサマーフェスタが今年も開催決定。オリジナルパーツはもちろんアパレル、制動屋のブレーキパッドをはじめ有名メーカーのアイテムをスペシャルプライスで提供。

しかも今回は工賃込みの総額から割引されるため、お得感も倍増だ。そのほか19日～21日はJ'S RACINGイメージガールとオイルスムーサーイメージガールも来店予定!



**最新のデモカーや  
レーシングカーを  
見に行こう!**



かき氷や  
ヨーヨー釣りなど  
夏祭りふう出し物も!



## Reverseが移転オープン オープニングイベントを 開催決定!

### ReverseリニューアルOPEN SALE チューニング大商談会

開催日: 7月19日(土)、20日(日) 9:00~19:00

新住所: 栃木県真岡市長田126-2

☎ Reverse ☎0285-82-4870 <http://www.reverse-seed.com>

GT-Rチューニングでおなじみの  
リバースが、移転して拡大オ  
ープン。これを記念してオープ  
ニングイベントを開催! イベント  
当日はリバースをはじめ、HKSやト

ラストなどのデモカーをディス  
プレイ。もちろん最大30%OFFの  
スペシャルプライスやプレゼント  
も用意されているため、気になる  
人はぜひ足を運んでみよう!

## マイカードレスアップフォトコンテスト2014

募集期間: 8月31日(日)まで

☎ フジ・コーポレーション ☎0120-195-205 <http://www.fujicorporation.com>

フジ・コーポレーションのホーム  
ページ上で開始以来大人気の  
マイカードレスアップフォト。こ  
こに掲載される1万8000台の中  
から人気投票でトップ10を選ん  
じゃおうというこの企画。上位入

賞者はもちろんのこと、投票者  
にも抽選で30名にクオカードな  
ど豪華景品が当たるチャンス。  
投票は1人1回のみのため、よ  
〜く厳選して投票してみよう!

**マイカードレスアップ  
フォトコンテスト2014**

募集期間: 2014年8月31日(日)まで

TOP6に入賞者の方へはQUOカードを進呈!  
投票された方へも抽選でQUOカードが当たる!  
投票される際は会員登録が必要となります。投票は1回のみとさせていただきます。

「マイカードレスアップフォト」に  
掲載されている全ての車両が対象です。

■投票募集内容  
フジ・コーポレーション サイト内「マイカードレスアップフォト」に  
掲載されている車両写真の中から、あなたが1番「カッコイイ」と  
思う写真を1枚選んで投票して下さい。  
※投票するには会員登録が必要となります。  
※投票は1回のみとさせていただきます。投票のやり直しは出来ません。

■投票方法  
フジ・コーポレーション サイト内「マイカードレスアップフォト」に  
掲載されている車両写真の中から「マイカードレスアップフォト」  
お気に入り1枚を選び「投票する」ボタンをクリック!  
会員登録 (もしくはログイン) をして投票をして頂くことで  
投票受付となります。  
投票して頂いた方の中から抽選で30名様に  
QUOカードをプレゼント!  
※当選者の発表は発表をもって代えさせていただきます。  
※抽選は、第三者委員会による、厳正なる抽選を行います。

■賞品

■入賞された方

- 入賞者 TOP6 (3名ずつ)
- 1位 (各部門1名ずつ) QUOカード 10,000円分
- 2位 (各部門1名ずつ) QUOカード 7,000円分
- 3位 (各部門1名ずつ) QUOカード 5,000円分
- 4〜6位 (各部門3名ずつ) QUOカード 2,000円分
- 特別賞 (各部門1名ずつ) QUOカード 5,000円分

■ご投票いただいた方

- 抽選で30名の方 QUOカード 1,000円分

※抽選の抽籤は抽籤機により厳正に行われます。

投票するだけ  
投票者にも抽選で  
クオカードなどが当たる!

入賞者はもちろん  
投票者も賞品をGET!  
写真で選ぶドレスアップ  
コンテスト開催中!

チューニングショップやパーツメーカーが仲間を募集中!!

## OPT2求人告知板

千葉県

### 各種スタッフ 募集

▶大阪支社、仙台営業所における営業スタッフと、本社における製造  
スタッフ、開発スタッフや製作企画スタッフを募集しています。業務に応  
じて必要なスキルや経験は異なりますが、必要なのはなによりもやる気  
です。いっしょにチューニング業界を盛り上げましょう。

トラス社 総務課 採用担当

千葉県山武郡芝山町大台3155-5 芝山第2工業団地

☎0479-77-0910(直通) <http://www.trust-power.com>

福岡県

### セールス&ピットスタッフ 募集

▶業務拡大につき、タイヤ、ホイール、足まわりなどの販売及び作業ス  
タッフを募集中。30歳くらいまでの業務経験のある方で、普通免許を  
お持ちの方は、事前に電話連絡のうえ、履歴書を送付ください。

NEW'S 担当: 瀬口

福岡県福岡市東区下原1-22-24 ☎092-663-8185

<http://www.new-s.co.jp>

三重県

### エアロ製作スタッフ 募集

▶エアロの製造業務を担当するスタッフを募集します。エアロ造形な  
どの経験者は優遇します。やる気と根気のある方、一緒に魂を込めた  
クルマ作りをしてみませんか。詳細は電話にてお問い合わせください。

タモンデザイン 担当: 庄司

三重県多気郡多気町五桂1475-3 ☎0598-37-2266

<http://www.tamondesign.com>

## 北陸地区



## パワーチェックミーティング in TMワークス

開催日時: 7月19日(土) 10:00~

募集台数: 10台~

参加費: 4000円

☎ 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。通常メニューでは8000円  
のパワーチェックが、当日は400  
0円となるぞ。4WD対応のロー

ラー式のシャシーダイナモを  
完備しているため4WDもOK。  
ただしシャコタンマシンは事前に  
車高調整をしておいてね!

次回のパワーチェックミーティングは  
TMワークスで開催するぞ!





三栄書房



読者のホンネを大公開!!

チューニングパーツの  
付けて試して

# モニター報告

GTウイング編 Part.2



**VOLTEX**  
**GT WING TYPE 1S**

問い合わせ：ボルテックス ☎059-375-7792 <http://www.voltex.ne.jp>

レポート

奈良県宇陀市

森本大蔵サン

インプレッサ

WRX [GDA]

サーキット走行による比較テストで  
ウイング形状による  
ダウンフォースの違いを体感!

高さのちがう  
2種類のステー  
サーキットは  
ハイマウントを使用!

前回ボルテックスウイングの  
装着報告をさせてもらった森  
本です。

装着後はやる気持ちを抑え  
られずに、先日サーキットにて  
テストを行ってきたので、長期  
報告としてレポートをさせてい  
たします。

まず、前回の報告記事でボ  
ルテックス中嶋さんから「フロ  
ント周りの整流も考慮して、  
車両全体のバランスを取る」  
というアドバイスをいただきま  
した。

現在私のクルマには、リヤウ  
イング以外ではフロントのアル  
ミ製アンダーガード、純正のフ  
ロアガード、そして後期型の純  
正リヤディフューザーが装着さ  
れています。

フロント側でリヤウイング  
と同等以上の整流ができてい  
るとは考えにくいですが、今  
回はこの状態でサーキットを  
走行し、以前のウイングとの  
変化などを調べてみたいと思  
っています。

また、今回はボルテックスさ

んのご厚意で頂いた165mmと  
いうハイマウントのステーを使  
用します。

もともと135mmのローマウ  
ントステーは街乗り用として、  
サーキットではハイマウントの  
ステーを使用しようと考えて  
いました。さらに、前回の中嶋  
さんから頂戴したコメントでも  
「ハイマウントのほうが効果が  
高い」とあったので、迷う必要  
はないですね(笑)

ちなみに、前回のレポートで  
少し触れさせてもらった後方  
視界については、135mmと16  
5mmのステーではあまり変化が  
ありませんでした。私がシート  
ポジションを低くしすぎている  
からかな...?

それでは、GC8の頃から何  
度か走行しているモーターラン  
ド鈴鹿で、早速テストをしてみ  
たいと思います!

走り出して  
すぐ違いを体感!  
今後は前後バランスが  
課題です

梅雨時期でしたが、当日は  
天候にも恵まれ、ドライ路面  
で走行することができました。  
モーターランド鈴鹿に到着後、  
早速1枠目を従来のウイング  
で走行スタート。

久しぶりの走行だったので、  
まずはコースを思い出すところ  
からはじめて、タイヤの空気圧  
調整をして...と、走り込んで  
みます。

ちなみに、テストを行ったモ  
ーターランド鈴鹿は、前半が高  
速セクション、後半がテクニカ



ルセクションとなっています。当然高速セクションを速く走れた方がタイムは大幅に短縮できます。

ただ、外周の高速コーナーは以前ダウンフォースの前後バランスの重要さを、コースアウトという痛みで学んだ鬼門となっています(汗)。

1 枠目を無事に走り終わった段階で、タイムは47秒5でした。この日は255/40・17の

ディレクターズIIスターズペックを履いていたので、とても速いとは言えないタイムですが、一応過去の自己ベストは更新です。

続いて、ボルテックスウィングに交換しての走行です。友人とふたりがかりでウイングを交換し、コースイン!

アタック1周目からすぐにちがいを体感することができました。リヤの落ち着きかたがちがいます! しっかりと路面

に押しつけられている感覚で、リヤグリップの破綻を気にする必要が全然ないんです。

『よし、これはいいぞお!』と思いながら、アタック2周目に突入。が、気負い過ぎてしまったためか、インフィードルでスピン。あちゃー!。

気を取りなおして、アタック3周目。ところが、魔の外周コーナーで事件は起きました! リヤのダウンフォースが強ず

ぎたのか、強いアンダーステアとなってしまう、コーナーの脱出部分でもステアリングが戻せません! ただ、ここでアクセルを抜くとフロント、センター、リヤとLSDが入っている私のクルマはスピン確定。そのままコーナーアウト側の土手へ一直線となってしまう!。

必死にアクセルコントロールを試みましたが、結局最終的にはアクセルを踏み込むことで

リヤをブレイクさせて、なんとかイン側のグラベルにコースアウトさせることができました。

しかし、リップスポイラーなどを破損してしまったため、残念ながらテストはここで終了にしました。

一応、以前同じ場所でコースアウトした時の教訓を活かして、今回はウイングが水平になるようセッティングしていました。

ましたし、整流のセットアップで難しいと実感しました。

ただ、私自身の体感した高速旋回時の挙動の安定感のちがいは歴然で、外から撮影していた友人にも旋回姿勢のちがいは見て取れたようです。

現状のリヤの整流効果を弱めたわけではないので、前後バランスの改善を今後の課題したいと思います。いずれはフロントカナードやアンダーボードの追加もしてみたいと思います。

それでもGC 8でウイングを目一杯立てていた時と同じ現象が起った。それだけボルテックスウイングがよく効くということがわかり

少々苦しいレポートとなってしまいましたが、私が実感したボルテックスウイングの高い効果が、少しでも伝われば幸いです。今回はモニターとして選んでいただき、本当にありがとうございました!

## ウイング以外の空力パーツを紹介します!



### フロントはフルカバー!

フロント側はモンスター製のアンダーガードを中央に装着。両サイドは自作のアルミ製アンダーカバーを装着しています。タイムアタックマシンのように前方に張り出してはいませんが、フロント下面はフラット化しています。



### 純正の空力パーツを流用!

より新しい型のGDインプレッサに純正装着されている、フロアガードとティフューザーを流用。本格的なアイテムとは言えないかも知れませんが少しは整流効果があるのかな?



### サーキットで効果をテスト!

従来のウイングと、ボルテックスウイングをモーターランド鈴鹿に持ち込んでテストを実施! 結果コースアウトしてしまいましたが、その高い整流効果でリヤの挙動が安定したことを体感することができました。今後はカナード装着が必須かも!?

## メーカーからのコメント

サーキットでのテスト、無事ではなかったようですが、お疲れ様でした。GD系のインプレッサは、ノーマルでも基本的にアンダーステア特性のクルマです。そこにリヤウイングを追加したことで、さらに曲がりにくくなったと推測できますね。ウイングを外せばリヤが不安定になって曲がるようになりますが、やはり減速やコーナーでの安定感は落ちます。まずは着脱式の大型カナードなどを追加するなど、前後のバランスを取ってみてください。そして、サスペンションも曲がる方向にセットするなど、ウイング装着状態で曲げられるクルマ作りを試してみてくださいね!

by ボルテックス 中嶋さん

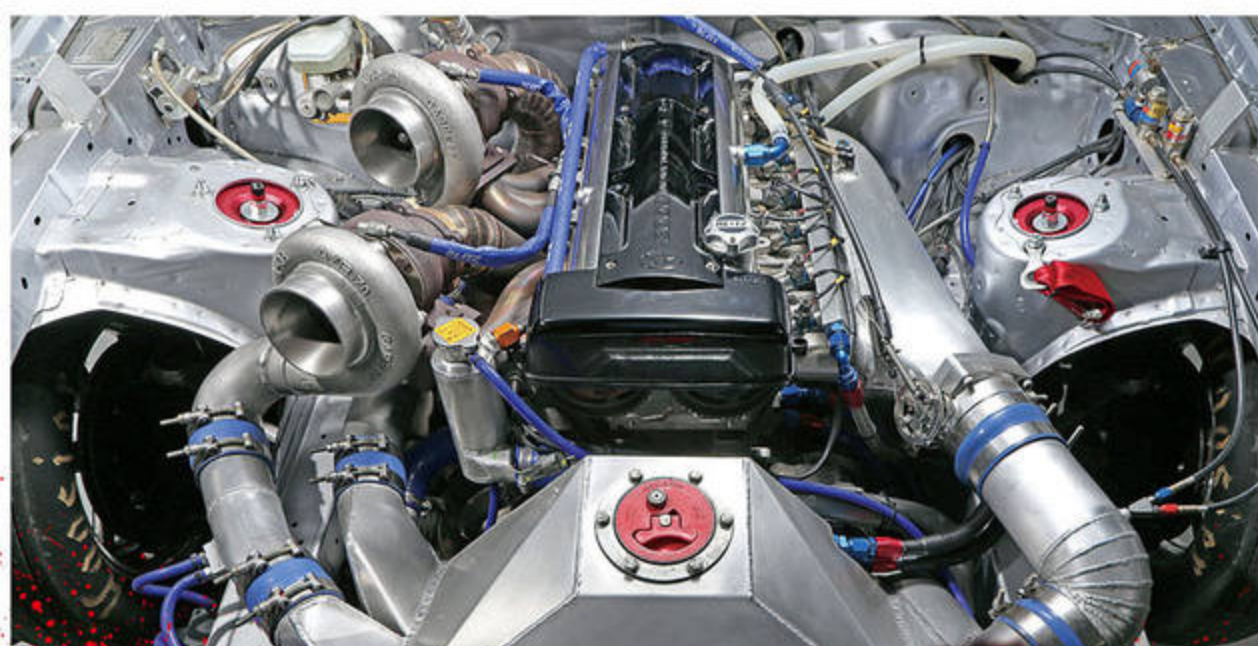


OPTION2特別編集

7月26日発売  
(予定)

# 1JZ/2JZ テクニカル ハンドブック & DVD

初心者向けの实用記事も満載!! オーバー1000psマシンの解剖も!!



1.5J仕様やAT改MT換装など  
人気チューニングメニューを解説

製作約4年の長期レポート  
カジ編スープラ日記  
いよいよ完結!?

その他盛りだくさん!!



この本を読まずに  
JZチューンは語れない

※製作中の増刊号のため、内容に関しては予告無く変更になる場合があります。

## 2014シリーズ第2戦エントリー募集中!!

# EXEDY CUP

OPT2セントラル  
お遊び耐久



開催予定

Rd.2 ▶ 8月17日(日)  
Rd.3 ▶ 10月18日(土)  
Rd.4 ▶ 12月6日(土)

※Rd.2は「鉄人耐久2014」併催予定で16日(土)にも予選・フリー走行枠あり。17日(日)のワンデーエントリーも可能  
※Rd.3は「HONDAエキサイティングチャレンジ」併催予定  
※日程等は変更になる場合がありますので申し込み時にご確認下さい

自分と  
マシンの  
真夏の  
3時間  
耐久レース!

参加チーム募集中



エントリーは  
こちらから!

サイドポンツーン

☎079-235-3790 <http://www.sidepontoon.co.jp>





三栄書房



# ZESTY

## SKYLINE GT-R [BNR34]

RB26DETT改ブーストアップ(400ps) トラストインタークーラー 東名パワードチタンマフラー オートスタッフ・チタンフロントパイプ HKS・FコンVプロ/EVC5 ニスモ・カッパーツインクラッチ/GT・LSD ジールスーパーファンクション車高調 エンドレスレーシング6キャリパー+370φローター(F)+V36ローター(R) レイズ・TE37・2012リミテッドエディション(F・R:18×10・5J+15) Z-tune・バンパー&フェンダー オートセレクトカーボンボンネット

クーリング性能の高い穴あきボンネットは、ラジエーターやインタークーラーの効率を圧倒的に高めてくれる。この車両は、オートセレクトのカーボンボンネットを選択。その他のエアロはニスモのZ-tuneを装備。



フロントのブレーキはエンドレスのレーシング6ポッド。菅生10周の全開走行となると、このくらいのキャパシティまでブレーキを強化したいという。



もう一つ、ドラテク向上のためにも装備したいのが、インカーカメラ。コーナーをどう攻めたか? ライン取りやブレーキに甘さがないかなどの反省材料も見つけやすい。



エンジン本体はノーマル。元々はリミッターカットを目的に、ブーストアップまでのエンジンチューンが行われた。

### まずは足まわりとクーリング セオリー通りが楽しみを続けるコツ

**ま** だ通い始めたばかりの、スポーツランド菅生で1分37秒台を記録しているというゼスティー(のお客さん)のBNR34・GT-R。

オーナーはもともと不調の原因探しでゼスティーの門を叩き、代表の岩崎さんに誘われ菅生に通い始めた。

そして、サーキットが主催する10周のレースにハマリ、トラブル無く走りきれることを目標に本格的なチューニングを開始した。

というのも、菅生は元々国際規格のサーキットでコース延長は約3.7km、アップダウンが激しくスピードレンジも高い。たった10周でも、マシンにとってもドライバーにとってもかなりハードなのだ。

そのため、本格的なチューニングといってもまずはサスとブレーキから。特に軽量化なしのGT-Rは車重があるので、ブレーキのタレがハンパでなく、18インチのハイグリップラジヤルで走り込むと、

4ポット+350φクラスの社外ブレーキでは役不足。そこで、フロントには6ポット+370φ・リヤにはブラケットによるキャリパー移設でV36ローターを装備した。

また、全開による高負荷走行の下では、エンジンの発熱量もハンパじゃない。そのため、インタークーラーやラジエーター、オイルクーラーなどを装備した。菅生のコースが体に染みつくまで、パワーアップの必要はないかなとも思ったが、180km/hのリミッターに簡単に届いてしまうようではさすがにつまらいので、リミッター解除と同時にブーストアップ、安全圏の中でと考えブースト圧1.1kg/cm<sup>2</sup>で400psへと、エンジン出力は高められた。

というわけで、足まわりを中心にエンジン関連を安全圏に持っていき、サーキットをこれから楽しもうというひとには、そんなマシンメイクを提案するのがゼスティーのスタンスだ。

クルマもオーナーも持続力が求められる菅生の10周スプリントレース仕様

### SHOP DATA

#### ゼスティー

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  
☎022-369-0411

「楽しく上達していくには、サーキットを連続して走ることがまず第一。走り込むことで、ドライビングが安定し克服課題も見えてくるとはまりこんでいきます。特に菅生のような過酷なサーキットをステージにする場合、最初はブレーキとクーリングに特化することをオススメしますね。腕が伴ってきたらエンジンパワー、セオリー通りで面白くないアドバイスかもしれませんが、ゼスティーでは長く努力を続ける人をバックアップして行きたいなとも思っています。もちろん、走行前後のメンテやチェックもお任せください!!」とは走り屋チューナーの岩崎さん。自らもサーキット走行を楽しんでいるぞ。





# GARAGE D-Like

8pra [JZA80]

OPT2注目! PRO SHOPガイド



2JZ-GE改 86用純正ヘッドライト、純正フロントバンパー移植 モデルスタ86用フロントリップ フロントフェンダー、ボンネットニコイチ加工 サードGTウイング020改オリジナルステッカー仕様 ガナドール・エアロミラー ウェッズSA-15R フェデラル595 RS-R (F: 255/35-18 R: 265/35-18) ほか



ライトやバンパーの固定にはステーの製作ではなく、フロントのコアサポートを移植することで対応。これによってライト位置は86と全く同じになり、純正バンパーの装着も可能となっている。



ニコイチ製作されたボンネットとフェンダーはFRP製。86とスーブラの幅の違いをフェンダーで吸収しているため、フェンダーアーチは途中からずぼめられて、86のバンパーラインに合流している。

リヤビューは基本的にスーブラのままとされているが、リヤウイングはオリジナルのマウントステーを製作。リヤハッチ後端から立ち上がる特徴的なスタイルを構築している。



エンジンはNAの2JZ-GE。エアクリナーやマフラー交換程度のライトチューン仕様となっている。新型86顔の移植にあたってはNA車を選択しているが、もちろんターボ車でも同じ仕様の製作が可能。



新世代フェイスの完全移植で  
スーブラがキリっと大変身!

ショー出展で好感触をGET  
将来のコンプリート販売を目指す!!

フロントから見てこのクルマがJZA80スーブラだとわかるひとがどれくらいいるだろうか?

それくらい自然に、完璧に新型86顔をフィッティングさせたのが、熊本県のガレージDライクが製作した『ハチプラ』だ。

「新型86を眺めているときに、スーブラとリヤクォーターガラスのカタチが似てるなあって思ったんですよ。そんな些細なところから製作をスタートしました。ただ、86とスーブラではボディサイズが異なるので、移植は結構大変でしたね。」とDライクの野崎さんは話してくれた。

移植にあたっては86のヘッドライトの位置関係などを再現することを重視。これは、車幅がワイドなスーブラに合わせてしまうと、目が離れて雰囲気が変わってしまう上、バンパーも専用品以外が装着できなくなってしまうから。

フロントコアサポートは位置を厳密に合わせた上で86用を溶接

して移植。この製作により86の純正フロントバンパー、社外のエアロバンパーなどが装着可能となっている。

フロントフェンダーとボンネットは純正形状のFRP製品を使用してつなぎ合わせて形状を調整。特に2車の全幅の違いを吸収するフェンダーの造形には苦労したとのことだ。

搭載されるエンジンはNAの2JZ-GEで、吸排気などのライトチューン仕様。これは2LNAの86から3LNAへのグレードアップをイメージしての選択となっている。

デビューイベントとなった福岡カスタムカーショー2014では、ギャラリーから多くの注目を集めたこちらのハチプラ。

最終的にはコンプリートカーとしての販売を目指し、現在完成度を高める作業を行っているというから、スーブラの顔つきを変えたいというオーナーは要チェック!!

## SHOP DATA

### ガレージディーライク

熊本県菊池郡菊陽町津久例2809-10

営業時間▶9:30~19:00

定休日▶不定休

☎096-340-2133

http://www.d-like.jp

「チューニングやドレスアップを中心に、メンテナンスや中古車販売などなんでもおまかせください。僕自身も現役のドリフターですし、各種走行会なども開催していますので、一緒にサーキットで楽しくドリフトしましょう! そのためのチューニングやベース車選びに迷った時には、ぜひご相談にきてみてください。また、在庫車不足のため、チューニングカーやスポーツカーは強化買取中ですよ!」と、代表の野崎さん。





# CAR KOUBOU

CRESTA [JZX100]

1JZ-GTE改(最大ブースト圧1.5kg/cm<sup>2</sup>/480ps) JZX110  
用5MT換装 HKS-GT3037/Vカム/FコンVプロ トラス  
ト・インタークーラー サード・キャタライザー ORCカーボン  
インクラッチ 東名2WAY LSD イ藤オートサービス・ナック  
ル ベルテックスLANGエアロ CAR工房・シャコタンマフラー  
車高調/ボンネット/ワイドフェンダー/LEDテール/トラ  
ンクスボイラー ほか



JZX100の泣き所であるヘッド  
ライトの劣化や曇り、カー工房で  
は手軽にクリアを取り戻せる  
「ポリレンス」を片側3000円で  
施工している。写真はカー工房の  
看板娘の熊坂さん。



LEDのつづつぶ感が  
美しいLEDテール  
や、車高短にも対  
応するマフラーは  
カー工房のオリジ  
ナルアイテム。リヤ  
バンパーはベルテッ  
クスをベースにダクト  
やディフューザーを  
追加している。



どこよりも早く製作、販売された Cresta 用のフェンダーは、片側約25mmワイド設計。ダクト部分にカーボンを使用した製品もあり、塗りわけかたで様々な表情を演出できる。

ミッションはMTへ換装。さらにシフトチェンジの際に邪魔な位置にあるセンターコンソール位置を変更するオリジナルのローマウントセンターコンソールが装着されている。



HKSのVカムとGT3037Sタービン装着によって、低い回転数からトルクを発揮する480ps仕様。茂原サーキットなどでドリフトテストも行われており、その乗りやすさはトップドライバーのお墨付き。

## どこよりも早く発売した +25mmワイドフェンダーが自慢!

**J** ZX100が発売された当初、チューニングベースとして主役となったのは、純正で5速マニュアルミッションを設定するチェイサーとマークII。CrestaはATの設定しかなく、専用のチューニングパーツやエアロパーツなどのラインアップは少なかった。

そこでカー工房ではデモカーにあえてCrestaを選択。得意とするミッション換装によってドリフトマシンとしてのポテンシャルを引き出し、Crestaチューニングのパイオニアとしてオリジナルパーツの開発などを行ってきた。

特にフロントのワイドフェンダーはどこよりも早く製品化され、より太いタイヤホイールの装着を可能とした自慢のアイテムだ。

そして、Crestaチューニングが広まった現在、実戦マシンであったデモカーは『走って魅せるCresta』としてさらにブラッシュアップが行われた。

ボディはクラウン用のモモタロ

ウピンクでオールペイント。エアロはカナードやダクトを追加するなど、よりスポーティさを演出している。

CrestaはチェイサーやマークIIと基本コンポーネントを共有しているため、当然インテーク系やタービン、マフラーなどは同じものを使用可能だ。

このデモカーは、HKSのVカムを装着したエンジンに、GT3037Sタービンを組み合わせて480psを発揮。サーキットでのグリップやドリフト、そしてストリートとどんなステージでも気持ちよく走ることができる仕様となっている。

そして、CAR工房の強みはこのデモカー同様のスペックはもちろん、さまざまな仕様のコンプリートカーを製作販売できること。

ほかにも魅力的な中古車を取りそろえているうえ、ユーザーの要望に合わせた車両への仕様変更も可能なので、中古車購入時には希望をしっかりと伝えて実現してもらいたいぞ。

速さとカッコよさを兼ね備え  
ピンクが眩しいドリフトCresta

### SHOP DATA

#### CAR工房

神奈川県相模原市南区下溝3054-1

営業時間 ▶ 10:00~20:00

定休日 ▶ 第1、3水曜日

☎042-777-8133

<http://www.carkoubou.co.jp>

「人気のスポーツカーやドリ車の中古車販売をはじめ、チューニングや車検、メンテナンスなどカーライフ全般のサポートを行っています。特にツアラーVや1JZ搭載車は得意中の得意! ベース車購入から、MT換装、公認車検取得などどんなことでもご相談ください。最近では新品タービンを使用して製作、販売を行っているタービン交換仕様車が人気ですよ。」と、代表の長谷川さん。



OPT2注目! PRO SHOPガイド



# Garage VANNA

## MARKII BLIT

OPT2注目! PRO SHOPガイド



1JZ-GTE改(最大ブースト1.4kg/cm<sup>2</sup>・500ps) ギャレットGT3076Rタービン HKS-FコンVプロ4.0 ガレージヴァンナ・エキゾーストマニホールド/76.3φ・80φフロントパイプ F EEL・80φマフラー JZA80用ゲトラグミッション HPIインタークーラー/ラジエーター ATSカーボンツインクラッチ ワークエモーション(F:9.5J+12-R:10.5J+15) ほか

ミッションはJZA80用のゲトラグミッションを換装。ただ載せただけではなく、必要な信号をきちんと取得することで全ての機能を正常に作動させている。



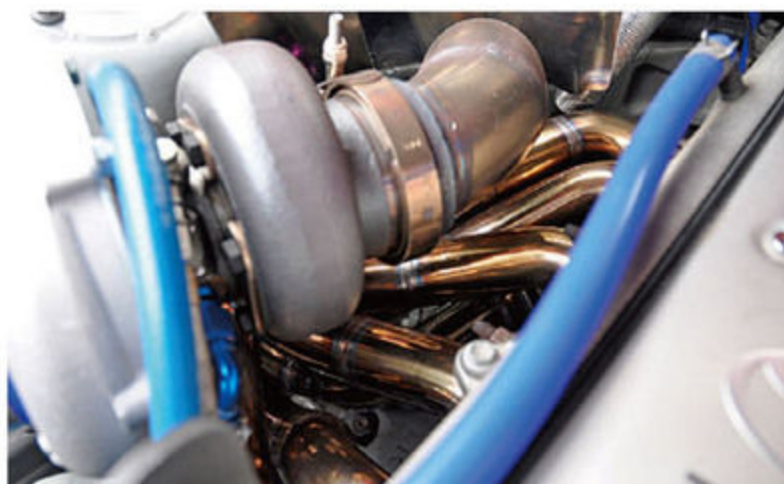
FコンVプロVer.4.0で電子スロットルの味付けもおこなっている。アクセル開度に対してそれ以上に開くようにするなど、ユーザーが希望する特性に仕上げることも可能だ。



ガレージヴァンナオリジナルのエキマニは1JZと2JZ用があり、各VVT-iの有無やT04/T3フランジ用と様々なパターンが用意されている。ウェストゲート仕様もオーダー可能だ。



エンジン本体はノーマル。MAXパワーを狙っているのではなく、レスポンス重視でGT3076Rタービンをチョイス。それでも500psを発揮するハイパワーエンジンだ。



フェイススワップでインパクト抜群  
街乗りもこなせるドリフトマシン!

## FコンVプロVer.4.0を使い 意のままのドライビングを実現

**ヴ**ェロッサの顔をした…、ワゴン?

この不思議なスタイルはマークIIブリッドにヴェロッサ顔を移植することで実現している。

さらに、マークIIブリッドはAT車のみの設定なので、JZA80用のゲトラグミッションを換装。ドライビングも楽しめるステーションワゴンへ生まれ変わっているのだ。

言葉で表現すると『換装』という言葉になってしまうが、ガレージヴァンナの作業はすべて、もちろんミッション換装でも“完璧”を心がける。

「JZX100系以降のスピードメーターは、車速信号をABSから取っているの、MTに載せ換えただけでもメーターは動くんです。ただ、この状態では、VVT-iが正常に作動せずパワーが出ないばかりか、エンジンがストールしたりパワステが作動しなくなったりします。そんな“いい加減”なミッション換装が蔓延しているのが現状で悲しいですね。ミッションからキチ

ンと車速信号をコンピューターに入れて適切な処理をしてあげれば、ミッション換装車であっても、当然ですが普通に走れるんですよ」とは代表の中畑さん。

このクルマにチョイスしたタービンはギャレットのGT3076R。1JZエンジンでのヴァンナの定番はGT3582R改で600ps弱仕様だが、ターボサイズを小さくすることでラグを低減し、低回転域からでもパワーとトルクが立ち上がる、乗りやすさを重視した組み合わせだという。

制御には最新のFコンVプロVer.4.0を使用し、ブースト圧や電子スロットルも統合制御。作動比率を意図的に変更して通常、人間の足では実現できないようなアクセルワークをも手に入れている。

楽しむためのチューニングカーだからこそ、確かなセットアップ技術を持ったショップが頼りになる存在なのだ。

### ガレージヴァンナ

神奈川県大和市柳橋5-13-6  
営業時間▶10:30~21:00  
定休日▶木曜日/レース開催日  
☎046-269-4000  
http://www.garage-vanna.com

「旧車から外車まで、多様なチューニングカーを製作しています。キャブ仕様の旧車を快適で安心して乗れるように、インジェクション仕様に変更するなんて作業も多いですね。予算の範囲内で最高、むしろそれ以上の仕事をさせていただきますよ!」とは代表中畑さん。年に数回、FSWショートコースでドリフト&グリップ走行会も主催しているので、遊びに行ってみてはいかが?





# HI-TEQ PERFORMANCE

SKYLINE GT-R [BNR32]

RB26DETT改2.8仕様(最大ブースト圧2.0kg/cm<sup>2</sup>・1000ps) TF08タービン HKS・87φピストン/H断面コンロッド/FコンVプロ/EVC5 東名クラック ワンオフ90φチタンフロントパイプ/100φチタンマフラー R34用ゲトラグミッション OSTリプルプレートクラッチ ATSカーボンLSD プロジェクトμキャリパー(F:6POT・R:4POT) SHORINエアロ ほか



制動系はプロジェクトμ製でフロントは380mmローターに6POTモノブロックキャリパー、リヤに330mmローターに4POTキャリパーを装着。前後の効きを調整するブレーキバランサーも装備。



ストリートチューンドカーを貫くこのマシンは、エアコンやオーディオを完備。センターコンソールには油温、水温、ブースト、排気温度、油圧の各計器類が並ぶ。

タービンのエキゾースト側から伸びるフロントパイプはチタン製90φのワンオフ品。その後、同じくチタン製100φのワンオフマフラーへと導かれる。



エンジンは2.8仕様でTF08タービンを装着。FコンVプロの制御で、ブースト圧2.0kg/cm<sup>2</sup>時に1000psという大パワーを発揮する。このパワーをいかに無駄なくトラクションに結びつけるかがタイムアップの鍵。

## 冬のタイムアタックシーズンに向け テスト&ビルドの真っ最中!

こちらは、筑波サーキットでのタイムアタックでしのぎを削る、アマチュアドライバー“朝霞の種馬”の愛車BNR32。

以前はT518Zタービンをツインで装着し700ps仕様だったが、ライバル達が軒並みパワーアップしている現在、車重で不利を抱えるBNR32は、なおさらハイパワーを引き出す必要性があった。

そこで、2013年シーズンにはTF08タービンによるビッグシングル化を実行。出力はなんと1000ps!

しかし、その強烈なパワーにミッションが根を上げてしまい、R34用のゲトラグミッション改を搭載。

この仕様で57秒台前半を記録しているものの、スカイラインGT-Rのトップ勢は55秒台前半。そこで、次なるアップデートとしてホリンジャーミッションの投入を決定。シーケンシャルシフト化によってシフト操作時のタイムラグの排除や、点火カットによる常時ブー

ストの安定化も実現できる。

ちなみに『日常使用できるアタックマシン』をモットーに、エアコンの部品やオーディオなどは現在も装着。ドアも重たい純正ドアのままなど、まだまだ軽量化の余地は多く残されている。

だが、ハイテックパフォーマンスの根本さんは、「単に車重を軽くしただけではタイムアップを望めないと思うんです。タイヤを潰すことでグリップ力が生み出せるのですから、ただ軽いだけではトラクションが掛かりませんからね。軽量化をしただけそのぶん、空力パーツによるダウンフォースの増大でマシンバランスをとっていききたいですね。」と話す。

冬のタイムアタックシーズンまで着々とアップデート作業を進め、目標である55秒台入りを狙う。そして、あわよくばGT-R最速の座を手に入れる可能性も!? オーナードライブによる渾身のタイムアタックに注目しよう。

筑波サーキット55秒台を目指す  
渾身のタイムアタックマシン!

### SHOP DATA

#### ハイテックパフォーマンス

千葉県市原市勝間192-2

営業時間▶12:00~24:00

定休日▶不定休(レース・イベント開催日)

☎0436-76-8277

http://www.hi-teq.ico.bz



「タイムアタック仕様のマシンも、壊れにくいセットアップを心がけています。どんなクルマであっても長く楽しめなくては意味がないですからね。うちでは一般車の整備でもキチッと丁寧な作業がモットーです。そして、10月には県内5社合同で開催する「e5走行会」があります。トヨタやスズキ、ダイハツのディーラーさんの出店もあり、無料で試乗車の運転ができる予定ですので是非遊びに来てくださいネ!」と代表の根本さん



OPT2注目! PRO SHOPガイド



# KAZAMA AUTO SERVICE

CHASER [JZX100]

UP↑2倍! PRO SHOPガイド



1JZ-GTE改(最大ブースト圧1.2kg/cm<sup>2</sup> 480ps) トラスト・試作タービン/エアインク/スベックR HG/アルミラジエーター・HKSカム(IN:264度・EX:272度) KAZAMA-F1マニホールド/マフラー アベックス・パワーFC ORC-659クラッチ 東名パワードLSD(2WAY) 伊藤オート車高調/V1ナックル KAZAMA-KDSパッド グラムライツ57エクストリーム(F-R:9.5J×18+12) ブロセスR1R(F:235/40-18-R:265/35-18) プロモード・フロントバンパー/サイドステップ/リアバンパー ブリッド・フルバケ サイトウロールケージ・7点式+サイドバー ほか



D1ストリートリーガルのレギュレーションにあわせ、ロールケージや車載用消火器を装備している。とはいえ、内装や快適装備はフル装備で、軽量化はまったく行っていないという。



走行距離10万km越えの中古車に、トラストの試作タービンを装着。HKS製カムやオリジナルエキマニなども組み込み、パワーFCによるセッティングで約480psを発揮しているという。ラジエーターやウォーターバイパスキットなど、水温対策も万全だ。

JZX系のバックラッシュ調整カラーは、写真のように薄いため、変形してバックラッシュに変化が起こりデフブローの要因になるという。風間オートの新製品「JZX系LSDディスタンスカラー」(4800円)は、強度アップにより変形を防いだ風間さんイチオシの対策パーツだ。



伊藤オートの切れ角アップナックル「V1ナックルタイプ3」を装着。エアロパーツはオリジナルで、モティーズカラーでフルラッピング。「せっかく自分で乗るんだから、また新しくエアロを作ろうか? と考えているんだよね」と風間さん。



## SHOP DATA

### 風間オートサービス

埼玉県春日部市金崎635-1  
営業時間▶10:00~20:00  
定休日▶火曜日/イベント開催日  
☎048-745-2026  
http://kazamaauto.co.jp

「1JZエンジンは丈夫だけれど、特にドリ車なんかは調子が悪いままガマンできず走りに行ってしまうと、結果的にクルマを壊しちゃうパターンも多いと感じます。ウチは格安アライメント計測をはじめ、メンテナンス作業も大歓迎なので、まずは来店してみてくださいね」と代表の風間さん



ポン付けターボ仕様のライトチューンで  
D1ストリートリーガルにチャレンジ!

## 最低限のお手軽&格安チューニングで ベース車から仕上げたお手本仕様

**中** 古ベース車販売からチューニング、さらにはオリジナルパーツの企画販売やラジコンサーキット運営などなど、幅広い分野を手がける埼玉県の風間オートサービス。

特にシルビアやツアラーVのチューニングに関しては経験豊富で、エンジンマウントやアーム類などのオリジナルパーツも人気だ。

代表の風間さんはD1ビデオなどに『へたっぴ風間』として登場しているので、知っているという読者も多いはず。

そんな風間さんは、いちどD1ストリートリーガル引退を表明したものの、今シーズンから再び参戦している。その参戦車両が、このJZX100だ。

「トラストの1JZ用ポン付けタービン開発車両として用意したチェイサーなんだけど、せっかくマシンがあるんだから開発テストもかねてドリフト大会に参戦してみよ

うって思ったんだ」と風間さん。

参戦にあたっては、レギュレーションにあわせてロールケージを装着したこと、流行の切れ角アップチューンを施した程度。

ストリートマシンと同等レベル、コンテストに参加するマシンたちの中に混ざればライトチューンの部類と言えるだろう。

これまで手がけてきたJZマシンメイクのノウハウを活かし『最低限のチューニングで楽しめる仕様』をユーザーに提案する、お手本マシンに仕上がっているというわけだ。

「JZエンジンはじょうぶで壊れにくい、ポン付けタービン+αで450ps越えも可能だから、リーズナブルにチューニングを楽しめるクルマだよね。今後はギヤ比の調整などでパワーバンドと回転数をコースにマッチングさせて、もっと乗りやすいマシンに仕上げたいな」ということだったぞ。





三栄書房



# 大阪環状族 HONDA改

@LAW BREAK 30th ANNIVERSARY MEETING

「LAW BREAK 30th ANNIVERSARY MEETING」

開催日：5月18日(日)

開催場所：モーターランド鈴鹿 三重県鈴鹿市三宅町3616

☎059-372-3535 <http://www.motorlandsuzuka.com>

運営：ローブレイク30周年記念ミーティング実行委員会



## 群雄割拠の地で鍛え抜かれた なにわのVTECチューンドが集結!!

環状族をルーツとする『ホンダ車至上主義』が根強く残る関西エリア。そのチューニング技術は現在も進化を続け、サーキットシーンでトップクラスの速さを誇るマシンも多い。とうわけで、ここでは大阪環状チーム『ローブレイク』の結成30周年記念ミーティングに参加していたマシンたちの中から、速さやカッコよさなど、ひときわ目立っていたホンダ車たちをピックアップしてチェックさせてもらおう!!





# ドンガラから 作ったボディにK20A換装! ダントツのタイムを叩き出したEKシビック



① DC5のK20Aエンジンをスワップ。ちなみにインパクトでは、EK9をはじめとするB型エンジン搭載車へのK20Aスワップをメニュー化(搭載工費50万円から)していて、公認取得なども可能とのこと。  
② マル秘加工によってエンジンをつつに換装するより50mmほどフロントミッドに搭載しているのもポイント。コンピューターはフルコンのハルテック(DC5用)を使用する。



**園田常雄**

京都府のインパクト代表をつとめる園田さんが製作したEK9。この日はシェイクダウンにもかかわらず、当日の参加車両の中でトップタイムとなる46秒878を記録、その潜在能力の高さを見せつけた。  
気になる仕様はというと、フルストリップ状態から作り上げたボディに、

## SPECIFICATION

K20A換装 ワンオフエキマニ(4-1)/フロントパイプ/マフラー  
ハルテック・プロプラグインECU ATSクラッチ・LSD ジールファン  
クッション車高調/Xコイル(F:20kg/mm・R:18kg/mm) ナックル加工  
/ブッシュ打ち替え/調整式リヤスタビライザー スプーン・フロント  
キャリパー DC5純正リヤキャリパー アドバンA048(F:225/  
50-15)/A050(R:205/50-15) ボディフルスポット増し/11  
点式ロールオーバー オリジナルフロントバンパー/フロントフェン  
ダー(片側30mmワイド) レカロSP-G ほか

① 車高調はジールのオリジナルセッティング仕様。「走り慣れないコースやマシンだと、ピーキーな大径偏平タイヤよりも、タイヤのたわみがあるほうがリカバリーしやすい」と、前後15インチを選択。  
② フロントフェンダーは片側30mmワイド化。ブレーキはフロントをスプーン製ビッグキャリパーに、リヤはアルミ製で軽量のDC5タイプR純正キャリパーに交換している。



① ダッシュ貫通タイプにサイドバーなどを追加した11点式ロールオーバー。Bピラーのみをボディと溶接留めするなど「操りやすさを重視して適度なボディの固さに仕上げていく」とのこと。  
② ドアはFRP製で、フロントガラス以外はアクリルウインドウに変更されている。  
③ ダッシュボードと運転席のシート以外はすべて撤去。助手席の足もとには燃料タンクが配置されている。ミッションはDC5純正だ。



K20Aエンジンを搭載したスワップマシンとなっている。  
特に「製作時間の2/3を費やした」というほど気合いを入れて製作されたボディは、アンダーコートはもちろん、モノコックの隙間に入っているシール剤なども除去するなど徹底的に軽量化を実施。ロールオーバーに加えて、数千発のスポット増しも施されるなど、ノウハウと拘りが凝縮されている。  
今後はさらにK24Aフルチューンエンジンへと換装、軽量化や足まわりセッティングなども煮詰めていく予定だというので楽しみだ。



奈良県のゼロファイターオートカスタムが製作したEG6は、当日のベストタイムで2番手となる47秒761を記録。

そのマシンメイクはというと、B20Bエンジンを換装しているのが最大の特徴。「逆にそれ以外は最低限のチューニングと、お金のかららない軽量化をひたすらがんばって、コストパフォーマンスを重視して仕上げたマシンです」とオーナードライバーの中尾



① オデッセイなどに搭載されるB20Bエンジンのシリンダーブロックに、B18Aのヘッドを組み合わせて約200psを発揮。チューニングしていくうえでは強度面の不安があると言われるB20Bだけど、ノーマル+αでの使用なら問題はなく、このマシンも5年ほどノントラブルで走り続けているという。

② ロールケージは9点式。純正ドアの不要な部分を切り落とすなど「お金をかけずに手間をかける」スタイルで軽量化を実施しているという。  
③ スペアタイヤ搭載スペースには安全タンクを搭載。  
④ 純正メーターパネルの位置にカーボンパネルを設置。そこにデフイー製の追加メーターやLEDインジケーターなどを並べて埋め込んでいた。



① サスペンションはゼロファイターのオリジナルで、フロントキャンパーアーム加工によって、キャンパー角をネガティブ方向(4度)にセットしている。  
② ブレーキキャリパーは純正で、パッド交換とステンメッシュホースへの交換を実施。  
③ 純正ボンネットは、裏骨を撤去することでかなりの軽量化を実現できるという。

さん。

ゼロファイターオートカスタムはシビックなどのレースカー製作を得意としていて、セントラルサーキットで開催されているOPT2お遊び耐久などにも参戦している。

サーキットマシン作りのノウハウやポイントをおさえているからこそ、必要最低限の費用で大きな効果を得られるチューニングを選択して実施することが可能というわけだ。



**CIVIC**  
EG6  
LAW BREAK 30th ANNIVERSARY MEETING

#### SPECIFICATION

B20B改換装 B16A純正カム ゼロファイター・オリジナルエキマニ(4-2-1) / マフラー / ビッグスロットル / コンピューター書き換え / オリジナルサスペンション(F: 18kg/mm・R: 14kg/mm) エンケイRPF01 アドバン A050(FR: 195/65-15) カーツLSD (1.5WAY) 制動屋ブレーキパッド 9点式ロールケージ スポット増し ほか

コツコツと手間をかけて軽量化したボディに  
**B20B換装でリーズナブルに  
戦闘力アップ!**



中尾トラヂ



# 軽量ボディに B18C換装で バツグンの速さを見せつける!

**CIVIC**  
LAW BREAK 30th ANNIVERSARY MEETING

## SPECIFICATION

B18C改換装 アクロス・マフラー／コンピューター書き換え エキマニ YS1ミッション(4.785:1ファイナル) 社外サスペンション(F: 16kg/mm・R: 14kg/mm) アドバンA050(F: 215/50-15 R: 195/55-15) ほか



ジョー



- ① カーボン製ボックスの中に燃料タンクを配置。その他にも、レースカー時代にレギュレーションにあわせたとと思われるメイキングも随所に見られる。
- ② メーターパネル前にタコメーターを配置。その他周辺には、水温計やキルスイッチ、電動ファンスイッチなどが装備されている。
- ③ SSRタイプCの15インチに、アドバンA050を装着。ブレーキキャリパーはノーマルでローター&パッドを交換。
- ④ 1600ccのB16Aから、1800ccのB18Cに換装。点火システムの強化なども実施している。エンジンマウントなども固められている。



ボディの軽さが魅力のグラブドシビックに、B18Cエンジンを換装した、環状チーム「ワープレーシング」のマシン。  
フレッシュマンレースなどにも参戦経験がある車両で、派手なエクステリアの印象とは裏腹に作りはシンプルで堅実、いかにもN1ベースって感じな作り込み。  
走行結果はクラストップタイムを記録し、メインイベントである2台ガチンコレースに進出。インパクト園田さんのEK9を下して、みごと最速の称号を獲得、ローブレイク初代会長の村上さんから賞金などが手渡された。



# オーバー1万rpmを楽しむ B18Cハイコンプ仕様!

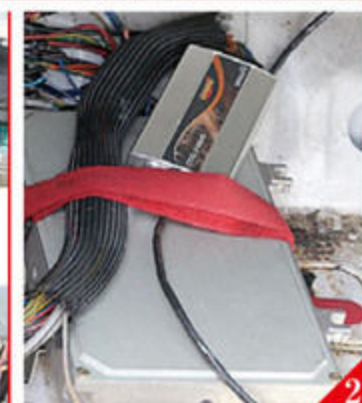
**CIVIC**  
LAW BREAK 30th ANNIVERSARY MEETING

森下幸司

## SPECIFICATION

B18C改換装 クランクシャフトバランス取り シリンダーブロック強化加工 マーレーオーバーサイズピストン 戸田レーシング・VTECキラーカムシャフト 4連スロットル ハルテック・スプリント500 クラックス車高調(F: 24kg/mm・R: 18kg/mm) 無限ロールケージ DC2用純正5速MT+4.8ファイナル ハルテック・レースバックIQ3メーター 無限ロールケージ アドバンA050(F: 235/45R16, R: 195/55R15) ほか

- ① 内装は運転席とダッシュボードを残して取り払い軽量化。ロールケージやスポット増しによってボディ剛性も高めている。
- ② フルコンのハルテック・スプリント500を使用し、レースバックIQ3に車両情報を集約。点火システムはK20用を流用してダイレクトイグニッション化されている。
- ③ バランス取りしたクランクシャフトや、鍛造ピストン、VTECキラーカムなどを組み込んだハイコンプ仕様のB18C。インテークは4連スロットル化され、アクセル操作に対するレスポンスもバツグン。
- ④ 車高調はクラックス、スプリングレートはフロント24kg/mm、リア18kg/mmをセット。



サーキットを気持ちよく走れる仕様の目指して製作したというEK9。搭載されるエンジンは、マーレー製の鍛造ピストンなどを組み込み、圧縮比12.5:1という超ハイコンプ仕様で組み上げられたB18C。  
さらにVTECによるカムの作用角変化をキャンセルする「VTECキラーカム」の導入などにより、超高回転仕様に仕上げられている。



レーシングファクトリーリボルバー代表・今田さんのS2000は、中山サーキットや岡山国際サーキットをホームコースとするマシン。  
2.1ℓ化したエンジンに4連スロットルを装着し、コーナーの立ち上がりでは常時テールスライドさせつつ走行するパワフルさを披露。  
Sタイヤ装着車両が多い中、ラジアルタイヤで総合トップ5に入る48秒524を記録した。



Driver  
**今田昌弘**

## テールスライドが停まらない!? 2.1ℓ+4連スロットル仕様

**S2000**  
LAW BREAK 30th ANNIVERSARY MEETING

**SPECIFICATION**  
F20C改2.1ℓ仕様 CPキャレロ・オーバーサイズピストン/コンロッド 戸田レーシングC2カム(IN:307度・EX:297度) 4連スロットル ハルテック・プロプラグイン レースバックIQ3 オーリンズ車高調 ディレツツァ・スターズベックZⅡスターズベック ボルクレーシングTE37SL インパクト・ワイドボディキット ほか



- ①オーバーサイズの鍛造ピストンやメタルガスケットなどによって、圧縮比12.8:1というハイコンプ仕様で組み上げられたF20C改2.1ℓエンジンを搭載。
- ②4連スロットルを装着し、純正コンピューターとカプラーオンで交換できるプラグインタイプのハルテックで制御。
- ③エクステリアはインパクトのオリジナルワイドボディキットを装着。カラーリングされていないのがちょっと残念!
- ④フロント、リヤともに18インチのZⅡスターズベックを装着。車高調はオーリンズ。



## サーキットSPLを目指して 2.2ℓ+4スロ 仕様にリメイク!

**SPECIFICATION**  
F20C改2.2ℓ仕様 F22C純正クランク流用 CPキャレロ・ピストン BCコンロッド/カム OBX-4連スロットル ハルテック・プロプラグイン ティン車高調(F:22kg/mm・20kg/mm) ディレツツァ・03G(F・R:255・40・18) ジェイズレーシング・ワイドボディキット ほか



- ①CPキャレロの鍛造ピストンやBCのカムシャフト、OBXのスロットルボディなど、海外製チューニングパーツをふんだんに取り入れたF20C改2.2ℓエンジン。
- ②ハルテックのプロプラグインを使用。スロットル開度を基準にしたα-N制御に加えて、ハーフスロットル時のレスポンスなどを向上させるために負圧補正も追加している。
- ③オープンカーの場合、危険の多いサーキット走行に際してはロールケージも装着は必須項目。現在は最低限のリヤ4点式が装着されているが、今後はボディ補強などを含めて一新する予定。
- ④プロジェクトμのビッグキャリバー&ローターキットを装着。タイヤはダンロップの03G。

本格的に岡山国際サーキットでタイムアタックを行うことを目標に、マシンをリメイク中だという斎藤さんのS2000。  
先日エンジンが完成したばかりのため、今回はレブリミットを7000rpmに設定してガマンの走行。ナラシが終わればレブリミット9000rpmまで回せる仕様だという。  
今後は車検を切ってサーキット専用マシンと割り切り、ボディメイクに着手するなど、ステップを追って理想へと近づけていくそうだ。

Driver  
**斎藤昌弘**

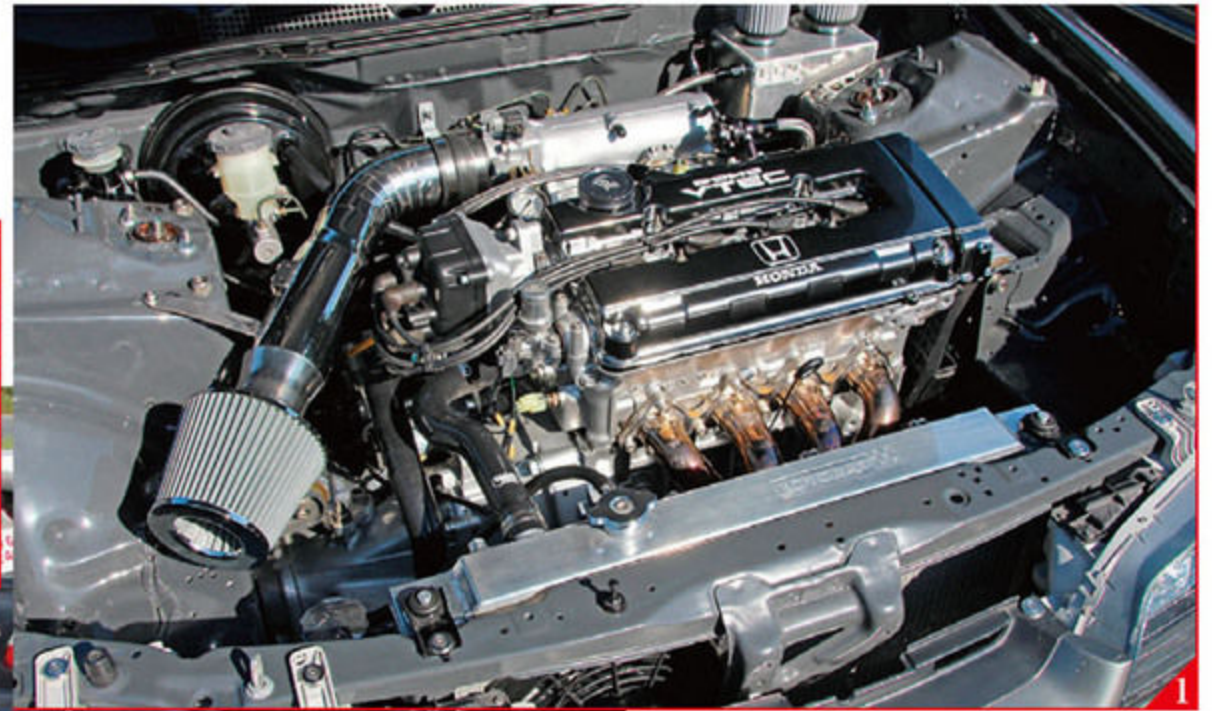


# ケージなど魅せテク満載のUSDMカスタム!

## INTEGRA

### SPECIFICATION

B18C改 タクティカルアートオリジナルマフラー/車高調(F:20kg/mm・R:16kg/mm) CCWクラシック(16インチ) カーボンリップ/ボンネット/リアゲート ロールケージ ほか



柳 敏幸

- ① サービスホールのスムージングや、徹底的なワイヤータックが行われたエンジンルーム。「配線をどうやって取り回せば効率よくキレイに見せられるかなど、ノウハウが重要ですね」と製作したタクティカルアート下向さん。
- ② ワンオフ製作されたサクションパイプなどもバフがけしてピカピカに。黒色のラジエーターホースなどもスリキリ魅せるためのコツ。
- ③ 単座仕様のレーシーな車内。ワンオフロールケージを組み込んだ上で、車外から見た際のインパクトなども意識してガセットプレートを追加。
- ④ ホイールは米フロリダ州にある「CCW」のクラシックというモデル。リヤの下まわりを覗くと、BENEN製トーフックやファンクション7のロアコントロールアーム&ブレースが光る。
- ⑤ テールランプはアクーラの後期仕様。ボンネットやリアゲートはカーボン製に交換されている。

ホンダのスポーツカーは、海外でも人気のチューンドベース。そのためアフターパーツも豊富に発売されていて、日本とはひと味違ったカスタムを楽しむことができる。  
そんなアメリカ製パーツを多用して『USDM仕様』に仕上げたのが、このインテグラとシビックフェリオ。

## チョイ悪スタイルのグランドシビック!



## CIVIC

ピカピカなボディに魅せられて思わずシャッターを押したEF9。シンプルだけど、牽引フックや『ホンダプリモ』のハチマキ、ロールケージに直管センター出しマフラーなど、随所に走り屋魂を感じさせるポイントがちりばめられていたぞ。





LAW BREAK 30th ANNIVERSARY MEETING

# ワイヤータックやロール

## CIVIC FERRIO

### SPECIFICATION

B18C改換装 タクティカルアートオリジナルマフラー/コンピューター書き換え/x車高調 スウィフトスプリング (F: 20kg/mm・R: 18kg/mm) CCW-LM20 (15インチ) カーボンリップ/ボンネット サイドマーカース  
ムージング ロールケージ ほか



佐々木智之

① スムージング&ペイントされたツルピカのエンジンベイに、B18Cエンジンを換装。エアクリーナーはパイピングを運転席側バンパー内まで伸ばして装着するなど、よけいなモノは隠してスッキリ感を演出している。

② スカンク2レーシングのインマニやビッグスロットルを装着。純正よりも細い配線を使い、不要な配線も間引かれたRy wire製ハーネスを使用することで、より完成度の高いワイヤータックを実現しているのもポイント。

③④ タクティカルアートによって張り巡らされた17点ロールケージ。ルーフ側のバーを低めに配置することで車両前方からチラ魅せ。また、リアのオーディオボードや隔壁も取り払われている。

⑤ フロントフェンダーのサイドマーカースをスムージングするなど、エクステリアも細部までこだわった作り込み。ホイールはCCWのLM20を履かせている。



どちらも大阪のタクティカルアートが手がけたマシンだ。  
US仕様のエクステリアパーツやアメ鍛ホイール、さらにワイヤータックなど、ポイントをおさえたハイレベルな作り込みを実施。  
さらに、車内にはロールケージを張り巡らせ、ガセット溶接も追加するなど、レーシーなふんいきも演出する仕上がりとなっている。  
パドックにおいても、環状スタイルのマシンたちに劣らず、独自の存在感を放っていたぞ。

## S2000



LAW BREAK 30th ANNIVERSARY MEETING



叩き出しフェンダーにアメ鍛ホイールを収め、車高も限界まで落としたS2000。HKSスーパーチャージャーキットを組み込んだエンジンルームも、ワイヤータックなど拘りのテクニックが満載! その詳細は次号のホンダ特集で紹介予定なので乞うご期待!!



## 350psを発揮する 過給器チューンド





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

## 0-100km/h加速自動計測で 愛車の加速性能を 手軽にチェック!

今回モニターを募集するのは、OBDIIコネクタへの簡単装着で0-100km/hなどの加速タイムを自動計測できるユニークなアイテム。キミの愛車のパフォーマンスをリアルな数字で調べてみない!?

1名様

**OBDIIコネクタ接続なので  
装着はカンタン! 工具も不要!**

カプラーオン接続でさまざまな車両情報を引き出すことができるOBDIIコネクタ。

メーターやレーダー探知機など、OBDIIコネクタを使用した電子パーツはいろいろありますが、アイテムが販売されているが、今回モニターを募集するのは車速情報を利用して、0-100km/hなどの加速タイムを自動計測する「パワーモニター」だ。

計測速度は40/60/100km/hと3種類を設定することが

できるので、スタートダッシュの練習や、チューニングの効果を手軽に測ることができる。

また、加速タイム計測時以外では水温やバッテリー電圧を表示することが可能。愛車のコンディションを把握するためにも活用することができる。

装着はOBDIIコネクタへハーネスを接続し、コントロールユニットとモニター部をそれぞれ接続するだけと

なっている。電工ペンチを使用して既存配線に割り込ませるような作業は不要なので、DIY初心者でも問題なく装着できる。

モニターに当選したひとには、タイヤやブースト圧、装着パーツのちがいにタイムの変化を調べてみたり、はたまたドライバによるちがいなど、いろいろな条件でタイム計測を楽しんでみて欲しい!

ちなみに、パワーモニターは純正ECUで適合確認が行われている。チューニングECUなどが装着されている車両は使用不可となっているので、応募の際には注意してね!



表示部には設定速度までの加速タイムのほかに、水温とバッテリー電圧を表示可能。またピークホールド機能も搭載し、水温は最高値を、電圧は最低値を表示可能となっている。



取付はOBDIIコネクタへのカプラーオンなのでカンタン。また別途OBDII配線キットを併用することで、ほかのメーターやレーダー探知機などとの併用も可能となっている。



本体は厚み14mmの薄型設計で、表面がフラットなデザインとなっており、車内に違和感なく設置することが可能。メーター周辺など見やすい位置に設置したい。

## pivot POWER MONITOR

協力：ピボット ☎0263-46-5901 <http://pivotjp.com>

対応：86(ZN6)、フェアレディZ(Z34)、シビック タイプR(FD2、FN2)、CR-Z(ZF1)、S2000(AP2)、インプレッサ(GVF、GVB)、BRZ(ZC6)、スワートスポーツ(ZC32S)ほか

モニター商品：パワーモニター 1台分

応募締め切りは

**7月31日!!**

### モニター方法

モニターに選ばれたひとには、商品が到着した日から1ヵ月以内に、写真といっしょにレポートを提出していただきます。さらに装着後3ヵ月たった時点で長期使用レポート(高解像度の写真付き)を、それぞれ2000文字程度にまとめてもらいます。その際、装着工程や装着状況、インプレッションを伝えられる**写真を7枚以上添付**していただくことが条件となります。また、**キミがいっしょに写っている写真**なども必ず撮影してください。(※装着作業は編集部内ガレージで行うことも可能です。編集部員のスケジュールがあえば夜間の作業も可能。事前にご相談ください。)

### 応募方法

左記を承諾したうえで、独自のモニター方法や、応募の意気込みをハガキもしくは手紙に書き(その内容が読者モニターを選ぶ際の判断基準となりますので重要です)、右記のアンケートにすべて答えて応募してください。車種と型式、携帯電話番号は、赤いボールペンでハッキリ書いてください。応募券等は不要です。

### アンケート

- ①モニター希望商品名
- ②住所・氏名(ふりがな)・年齢・性別・職業
- ③キミの愛車の車名・年式・型式
- ④現在のクルマまでの車歴
- ⑤現在の愛車のチューニングスペックを細かく教えてください
- ⑥特にパワー系チューニングについて細かく教えてください
- 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「パワーモニター」係

インターネット  
メールでの応募先

[option2@deesclub.co.jp](mailto:option2@deesclub.co.jp)

オプション2編集部 モニター募集「パワーモニター」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



1



5名様

## プロショップナカガワ オリジナルTシャツ

提供 プロショップナカガワ ☎079-272-3883

## REDLINE オリジナルタオル

提供 日本レッドラインオイル ☎0475-53-6858  
<http://www.redlineoil.co.jp>

レーシングなロゴ入りタオルで  
夏を乗り切ろう!

このTシャツを着て  
チューニングカーで  
もっと走ろう!

1名様

F20Cを搭載するTE27を制作中の  
プロショップナカガワから、オリジナ  
ルTシャツをプレゼント! 協力メー  
カーOS技研などのロゴが入れられ  
ており、胸と背中にはオリジナルの  
ブランドでもある『MORE DRIVE』  
のロゴが大きく入れられている。ドラ  
イブ中に着るのにピッタリなんじゃ  
ないかな!

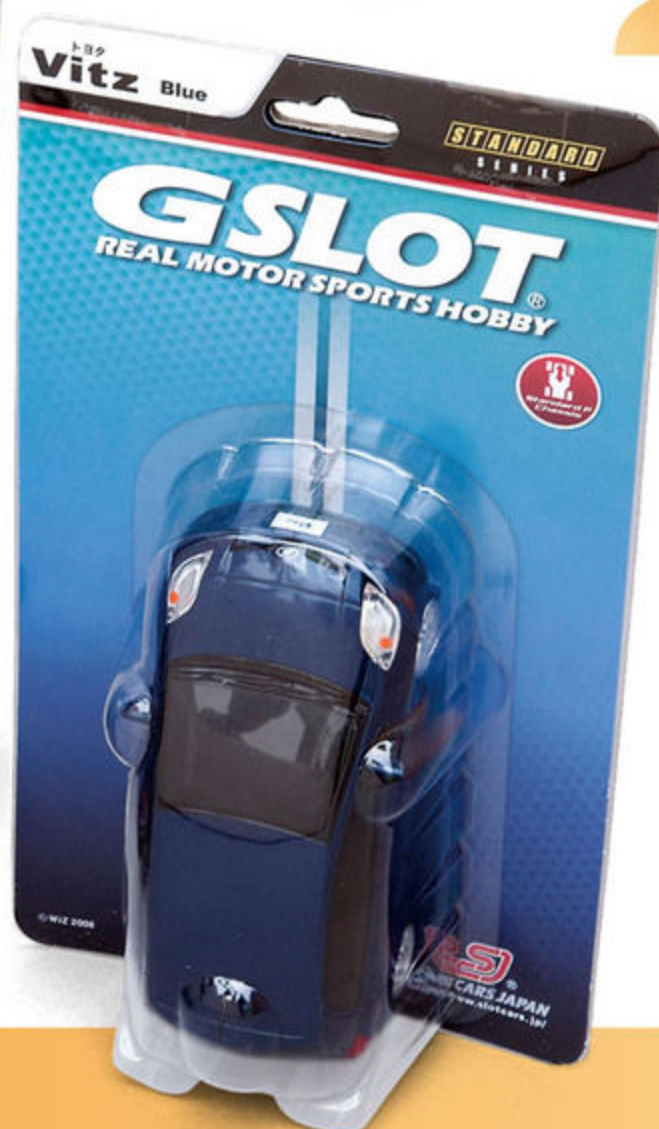
2



**PURE PERFORMANCE.**  
EXTREME STABILITY, ESTER BASESTOCKS,  
MORE ZINC.



100%化学合成の高い性能を誇るレッドラインオイル  
は、チューニングカーをはじめ、レーシングカーにも採  
用。そんなよく見るロゴがデザインされたオリジナル  
のスポーツタオルを5名様に。夏の走行会やレース観  
戦などに持っていこう!



## ウィズ G SLOT スロットカーズジャパン スタンダードシリーズ

種類: トヨタVitz/ホンダFit

提供 レーシングパラダイス町田 ☎042-788-3900 <http://www.racingparadise.jp>

合計5  
名様

キビキビ走る姿は実車のイメージそのまま!

専用の溝がついたコース上を走らせるスロットカーの国産車モデルシリ  
ーズから、フィットとヴィッツをプレゼント。シンプルな構造のシャシーを採用  
しており、初心者や子どもでも扱いやすい走行特性となっているぞ。当選し  
たマシンとOPT2を持って、レーシングパラダイス町田に行けば走行もサ  
ービスしてくれるぞ!

3



# 魅力的なパーツから非売品

## 応募の決まり

どちらも締め切りは

**7月31日編集部必着!!**

### インターネット応募の場合

- ① 応募サイトはコチラ  
[http://www.pitnavi.com/opt2\\_present.html](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. 愛車でイチバンのチューニングポイントは?
  2. プレゼントで今後取り扱ってほしいパーツはなに?

### 《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 8月号プレゼントコーナー』係  
当選者はOPT2・2014年10月号のスピニングアウト倶楽部&インターネット応募サイト上(2014年9月10日~2014年10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。

TEIN

ロゴプレートキーチェーン

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

## アルミの素材感をいかしたシックなキーチェーン

テインの最新グッズ、ロゴプレートキーチェーン。アルミの輝きを活かしながら、モノトーンでロゴをデザインした上質感あふれる仕上がり。両面ともにロゴデザインとなっているので、テインのサスペンションユーザーにピッタリのアイテムだ!



5名様

## ハイレベルドリフトの迫力は生で楽しむのがイチバン!



9月13日(土)、14日(日)に新潟県の日本海間瀬サーキットで開催されるドリフトマッスル第6戦。その観戦チケットを10組20名様にプレゼントだ。ドリキン土屋圭市とDaiちゃんがはじめたドリフト愛好家のための競技ドリフト。スキール音と白煙に包まれる迫力の走行を楽しんでほしい!



10組  
20  
名様

## ドリフトマッスル 第6戦間瀬ラウンド 招待券

提供 ドリフトマッスル事務局 ☎0480-65-2350  
<http://www.drift-mc.com>

## TRUST GReddy オリジナル マフラータオル

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

現在トラストが展開中の『D1グランプリ参戦記念キャンペーン』でもらえるオリジナルマフラータオルを、特別にプレゼントしちゃうぞ。黒いベースに白いグレッディロゴが映える、シンプルながらインパクト抜群のデザインは、持っているだけでクルマ好きをアピールできる一品だ!

## チューニングフリーク必見の超目立つロゴデザインタオル



3名様





8

オプショント

2014年7月11日発売(毎月1回11日発売) 第23巻第8号通巻294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



SCOOT-40 S-RACE

# OPTIONAL



現代モノクロ  
最新モノクロ  
最新モノクロ

最新モノクロ  
最新モノクロ  
最新モノクロ

# RE-TUNE

最新モノクロ

最新モノクロ