EXCITING CAR MAGAZINE オプション
平成元年11月12日発行　第9巻15号　通巻115号
昭和56年8月3日第3種郵便物認可

OPTION

11月臨時増刊

今、一番知りたい

スーパーサスペンション

SS特集号

特別座談会
「スーパーなサスチューンを語る」
大川光一／小山勝房／稲田天二郎

MR2に乗ってる典子です。
次は180SXよ。

大注目
革命的サスを比較テストする

総力取材
ショップ別
サスペンション作り

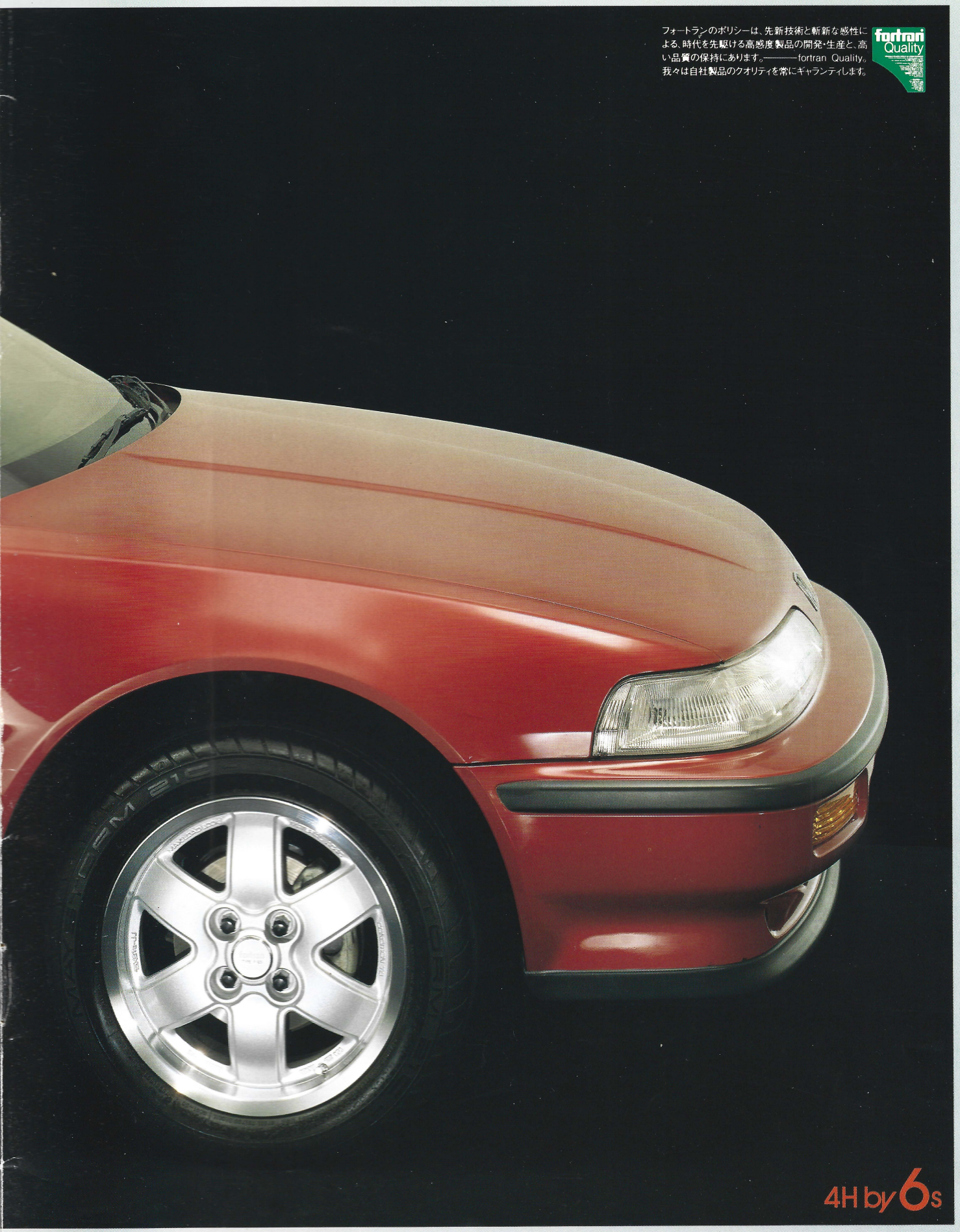
最新フットワーク・カタログ
タイヤ／ショック／ブレーキ

Q&A方式・サスなんでも百科

11 1989 November
500yen

フォートランのポリシーは、先新技術と斬新な感性による、時代を先駆ける高感度製品の開発・生産と、高い品質の保持にあります。————fortran Quality。
我々は自社製品のクオリティを常にギャランティします。

fortran Quality



4H by 6s

Matching design sought by functionalism by two pattern spoke wheels Fortran·geometry.

5H by 5s



ホイールが車の走行特性に係わる機能部品であることは、改めて云うまでもない明瞭な事項だ。それは、高い剛性と軽量性という相反する要素を同時に要求する。また、多様化する価値観と多彩な感性が混在する現代においては、ホイールもまた単なる機能部品に留まらず、ドライビングとセンスの自己主張に関わるsomethingを持つ、フィーリング充足品でなければならぬことも明瞭な事に思える。

フォートランF65。オーソドクシーの中の先鋭を基本姿勢とするfortranの創造活動は、常に機能と造型の高度化を志向し、アーティキュレイトな結果としてF65を産み出した ——。明瞭であること。優れた融合が目に見えるカタチに集約されること。これらの具体化が、F65に表れたfortranの理念と主張そのものに他ならない。

F65における4ホール6本スポークと5ホール5本スポークは、いうまでもなく現状における機能性と造型性の最良の組み合わせとして思考されたパターン・バリエーションである。6.5J-15ホイールで6.55kgという軽量性。そしてVIA、JWL等の厳しい規格をゆとりを持って上回る剛性。この高い機能性が造型のサムシングと結合するとき、F65の二つのパターンは必然として選択される。

スポークのつけ根に集中する応力を、リム全体に分散させることにより秀でた機能を付加する深いリムフランジ。大型化するブレーキ・キャリパーをクリアーし、新たな設計思想を持つサスペンションに最適適合する曲面構成を持つスポーク形状。そして高級グレードのボディ塗装に匹敵する4コート（4層塗装）4ベーク（4層焼き付け）の仕上げ加工等々……。均質なクォリティを保証された二つのパターンによるF65は、スポーク・ホイールの持つベーシック性とアヴァンギャルド性をfortranのアイデンティティの中で表現したものと云えるだろう ——。

F65

fortran, seeking an orthodox design in its advanced approach to wheel-making, puts into market the five-spoke and six-spoke wheels, which have been created by the perfect balance in designing and functionalism required for the wheels.

fortran®



アーティキュレイトな創造性

株式会社フォートラン ●カタログご希望の方は、切手３００円分を同封の上、住所・氏名・年齢・所有車種名・ご覧になった雑誌名を明記し、「F65カタログ希望」と付記してお申込ください。
〒223 横浜市港北区新羽町2050 Tel.045-546-2003㈹

スペンションをTESTする



マインズ・スクエアシステム

メーカーなんかにゃ負けないぜ。オレ達のほうがサスチューンにはうるさいんだ。ってなわけで、ここ最近、画期的なサス作りが流行しつつある。ゴムあり、ダブルありetc.。さらに一歩スンだ足への挑戦だ。



ジーベック・バリアブルスプリングシステム



ジーベック・Wスプリングシステム

画期的！NEWサ

今、話題の



マインズ・バリアブルスプリングシステム



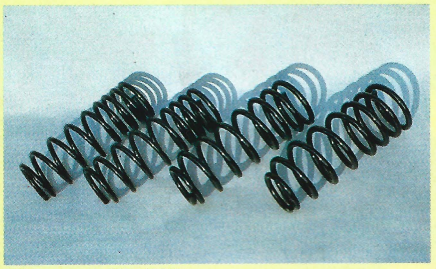
マインズ・スクエアサスペンションシステム(ハード仕様)



コルス・ラバーダンパーシステム



バリアブルスプリング（R32スカイライン用）



価格1セット5万4000円

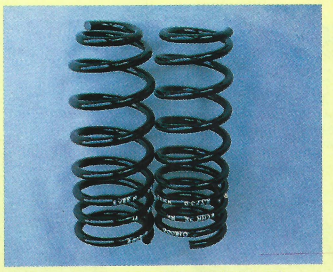
1本のコイルスプリングに弱いバネレートと強いバネレートを組み合わせたのが、このジーベックバリアブルスプリングだ。

現在バネレートはテスト中のため設定市販されてないが、今回のサスペンションテストでは、ショックはノーマルのままでフロントに3・5-5・5kg／㎜、リヤに2・6-3・6kg／㎜のバリアブルスプリングを装備した。

特性としては、初期ロール時は弱いバネレート部（フロント3・5、リヤ2・6kg／㎜）が受け、その後は強いバネレート部がロールを受けるため、乗り心地を損なわない粘りあるフィーリングが味わえるのが特徴だ。

バリアブルスプリング（R32スカイライン用）

現在、マインズで開発中のコイルスプリングがこのバリアブルスプリングだ。フロントのバネレートは3-4kg／㎜、リヤが2・7-4kg／㎜を装備。特性としては、初期ロール時も含め適度な硬さを保っているため乗り心地も良く、それでいて横Gが増しても路面に対して踏ん張りが効くというオールマイティな性能を引き出している。GTRのサスペンションは、ノーマルでも限界は高い。しかし車高が高いのが少しょう難点ともいえるが、その点、このバリアブルスプリング装備は約20ミリ車高ダウン化が図られておりデメリット部分を完璧カバーしている。R32スカイラインの他、ソアラ／スープラ、NewZも市販予定あり。



価格1セット6万円前後（近日市販）

スクエアサスペンション（ソアラ用）

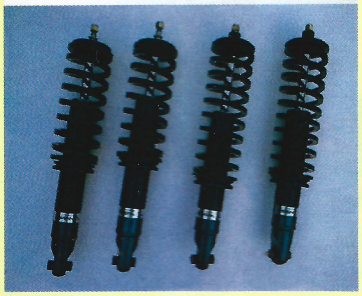
スクエアサスペンションは、角断面を持ったコイルスプリングを採用しているのが特徴である。スプリングのレートに対して縦方向の剛性が任意に設定でき、初期動作が早く、粘りあるバリアブルな特性が味わえるのだ。

乗り心地を重視したスチール製のソフトタイプは、フロントに8kg／㎜、リヤに4kg／㎜の角断面コイルスプリングを装備。車格にマッチした味付けが施されている。

それに対してフロント13kg／㎜、リヤ5kg／㎜のバネレートを持つ角断面コイルスプリングを装備したのがハードタイプだ。乗り心地は若干スポイルされるが、コーナリング性能等はソフトタイプと比べ格段と向上している。また総アルミタイプのため放熱効果も高く、バネ下重量軽減にも役立っている。もちろん両方とも車高調整機能付きだ。

価格26万8000円（スチール製ソフトタイプ）





価格29万6000円（アルミ製ハードタイプ）

バンプラバー（シルビア用）

フルバンプ時にショックのロッドが底づきしないようにするためのストッパーがバンプラバーだが、これにスプリングとしての機能を持たしたのがコルスのバンプラバーだ。ブーツ形状のバンプラバー、効果は初期のショックを完全吸収してくれるもので、2～4kg／㎜のバネレート換算範囲がある。つまりノーマルスプリングでも乗り心地は変わらず、ロールを減少させるメリットがあるのだ。

これに低圧ガスのダイヤル調整付のGETショックと、フロント5kg／㎜、リヤ4・5kg／㎜のバネレートを持つコイルスプリングをセット。一般走行からハード走行まで、オールマイティに対応可能な仕様になっている。

価格　近日市販



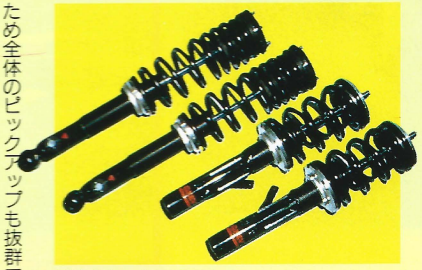


GETショックアブソーバー
価格1セット11万円
（コイルスプリング価格1セット4万円）

ダブルスプリング（シルビア用）

フロント／リヤともに低圧ガスの4段調整式ショックに車高アジャスタブル機能を組み合わせるが、最大の特徴はフロントに世界初／のダブルスプリングを採用したことにある。2kg／㎜のインナースプリングと10kg／㎜のアウタースプリングを並列にセット。バネレートは12kg／㎜にもなるが、アウター側に大径スプリングを使用したためバネの固有振動が格段と向上。

また、リヤは1本のコイルスプリングに弱いバネレート（2・6kg／㎜）と強いバネレート（4・5kg／㎜）を組み合わせたバリアブルスプリングを採用する。そのため全体のピックアップも抜群で路面からの振動を良く吸収する。乗り心地を十分確保し、コーナリング性能も徹底追求した画期的システムが、このXeV（ジブ）サスペンションキットなのである。



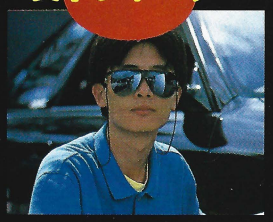
価格1セット27万5000円

バリアブルスプリング効果をテストする！



ジーベック・スカイラインGTS-t

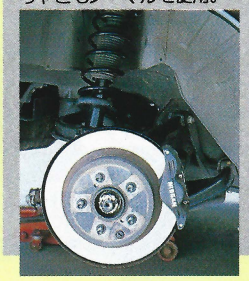
突撃レポーター



コボこと桂伸一先生。本業の雑誌レポートの他、レース活動に精を出す。現在、ファルケン・ミラージュでミラージュカップに出場中。ポイントランキング3位でマカオGPを目指す！



何をするにもダサさがピカッ！と光る松原英二。コーナーはどうも苦手だ、といいながら直線1本のボンネビル・ドライバーに変身したが、ここでもダサかったとか？好きな食べ物はマタタビ。



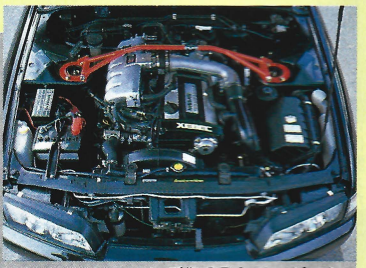
リヤは2.6-3.6kg／㎜のバリアブルスプリングをセットする。このバネレートは現在テスト中。完璧セッティングされてから市販するという。ダンパー／バッドはフロント／リヤともノーマルを使用。



1本のスプリングに弱いバネレートと強いバネレートを組み合わせたバリアブルスプリングを装備する。フロントのバネレート設定は3.5-5.5kg／㎜だ。



フロント／リヤともRE71 205／55-16を履く。



RB20DETはマインズ製CPとディジョンカーズ製70φマフラーでパワーアップする。

車格にマッチしたバネ特性が◎

参考ベストラップタイム 37秒27 by コボ

まず、コンピューターと70φマフラーによって、4500rpm以上でのパワー感が培増されている。

ノーマルのGTS-tを箱根のようなワインディングで攻め込むと、スーパーハイキャスが威力を発揮して、思った以上にテールがスライドしたような感覚!?とともにノーズは内側を向く。

タイトなコーナーが連続する山梨のコースも同様のステージなのだが、S／Pのみのチューンを受けたサスで攻めると、STのダイレクト感が高まり、ノーズの動きはノーマル以上にクイック。クリッピングからのパワーオンではリヤもスムーズにドリフトアウトする。このスライド量は、カウンターを当てるほど急激に向きを変えるのではなく、ノーズがいち早く脱出方向を向くといった程度。

たまにワインディングを〝攻めに行く〟というムキにマッチするライトチューン。

誰でも楽しめるFR車

参考ベストラップタイム 38秒50 by 松原

「バリアブルスプリングに交換したジーベック・スカイラインGTSは、元もと素性の良いスカイラインをさらに限界を高めたクイックなステアリングレスポンスを約束してくれた。

なんたってテストコースのスポーツランド山梨は、最小10Rコーナーがあるくらいのコース。ハッキリいって大型のスカイラインGTSには少しょうきびしいレイアウトのコースなのだ。ところがどうだ、ひとたび走り出すと、4WDのGTRと同等のフィーリングをドライバーに与えてくれる。もちろん、CPチューン＋ディジョンカーズ製70φマフラーで約30psはパワーアップしているので、こちらの効果も大きい。ステア特性は弱アンダー。けど、コーナーでブレーキングとアクセルをうまく併用すればけっこう速く走れる。欲をいえば、やはりノーマルショックでは役不足かな」

アブナイ！　大アンダーGPと勘違いするマツバラ。





マインズ・スカイラインGTR

4WDにバリアブルスプリングをセットアップ！

初期アンダーを消した!!

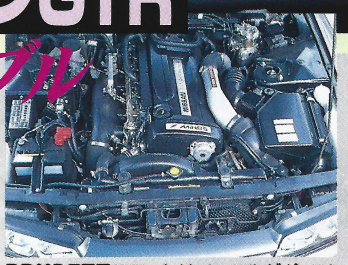
参考ベストラップタイム 36秒42 by コボ

「どーにでも走らせるGT-R」!! といっても、やはりコーナーアプローチでアンダーの限界になるような進入の仕方をしてはダメだ。

つまり、ブレーキングが不十分で前輪に荷重がうまくかかっていなかったり、パワーオンが早過ぎる等など。ノーマルGT-Rの特性を細かくいうとこうなる。

マインズのGT-Rは車高を20ミリ落し、ダンパーはノーマルだがS/Pレートをアップしている。タイトターンが連続するこういったコースは4WDがニガ手とする場だが、S/Pとともに車高を下げた効果はロール量を抑えて、4輪の接地感を高めたフラットな乗り味も実現している。

ロールが抑えられたため、進入でアンダーを出す可能性が少なく、コーナーでの姿勢変化が早く行なえる。これで立上がりのパワーオンが早くできるハズだ。



RB26DETTユニットはノーマルだが、コンピューターのみオリジナルのVXロムに交換済み。



純正だがRE71の225/50-16は凄い！

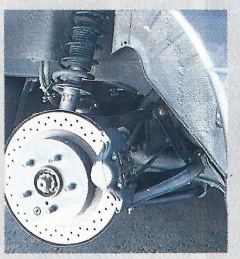
安定もたコーナリングマシン！

参考ベストラップタイム 38秒51 by 松原

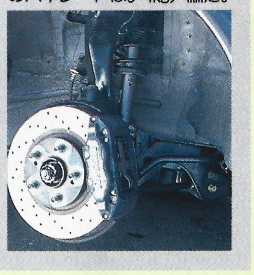
「さすがGTRだ。今回、乗るのは初めてだが、4WDを感じさせないハンドリング、そしてトルクスプリットをより高める、マインズ製のバリアブルサスペンションのおかげで、アンダーが出にくい。なんたって、コーナーの立ち上がり速度が速いのにはオドロク。

まるで、昔、オレが作ったツインエンジンのマシン(3年前にOPTで作ったツインエンジン・シティ)にハンドリングが似ているのだ。これは、コーナリング後、自然にフロントタイヤの駆動力が強まり、グイグイ、ハンドルの切った方向へマシンを引き出してくれるのだ。

また、マインズ得意のCPチューンのおかげで、アクセルレスポンスも良く、とにかく、コーナリングマシンのトップだ。欠点をいうならば、ノーマルの見かけだおしのブレーキだ。初期の制動力が悪く、パッドだけは変えたい」



リヤのバネレートは2.7-4kg/㎜。もちろんバリアブルタイプ。車高は約20㎜ダウンだ。



コイルスプリングのみバリアブルタイプに交換。フロントのバネレートは3-4kg/㎜だ。

NEW 見崎スピードAE92サスキット



売り物はダブル・コイル・スプリングだ！

現在、グループAレースのトヨタAE92で活躍する見崎清志選手が、ついにストリート用のサスキットを作った。もちろん、得意のAE92用で、初心者から上級者までカバーできるように幅広いフルラインナップ・システムを組んであるのがうれしい。

たとえばシステム1はノーマルタイプの荒巻きコイルとショートストロークの低圧ガスショック。システム2は直巻きコイルとラム型の車高調整式で低圧ガスショック。そして注目したいのがシステム3だ。

こいつはバネレートの異なるコイルを分離してセットしたダブルコイル・タイプなのだ。ショックは前だけ調整式の低圧ガスショックを組む(車高調整式でもある)。

その目的は一般走行では乗り心地よく、ハードに攻めると固くなるというプログレッシブ効果にある。

基本的にはFF車のリヤのインリフトを抑えて路面追従性を高めようという発想から生まれたという。リヤのWコイルのいっぽうはセットされた状態で固められており、インリフトすると伸びて路面から離れない仕組みなので、安定性が向上するわけ(フロントのプログレッシブ効果に対しプッシュアウト効果)。

フロントはソフトとハードのバネ・セッティングになっている。

試乗車はAE92でなく、そのまま流用できるAE91だったが、乗り味は気持ちのいいフラット感がある。これはショックの減衰力セッティングの秘密もあると見た。そして、フツーの走りやコーナリングではバネが柔らかいのだが、攻め込むとガチッと腰が強くなるのだ。

それにもまして、テールの出やすいAE92が弱アンダーステアできれいにグリップ走行できるのに驚いた。やはりリヤの追従性の高さが体感できる。

決してハード派の足ではないが、よりストリートを重視したオシャレな足という感じがする。それほど乗り味が気持ちいいというわけだが、表現するのがむずかしいので、自分で試乗してみてくれ！

見崎スピード自慢のWコイル。バネレートの異なるコイルを上下分離させてセットしてあるわけだ。





見崎選手と試乗レポーターのDai。

走りはけっこうロールしているが、運転フィーリングはフラットでシャープなのだ。

システム1　18万2000円
システム2　27万5000円
システム3　29万8000円
(システム1〜2のバネレートは好みにより選択できる)

問い合わせ先：総発売元㈱ウッドベル　☎045-541-1881

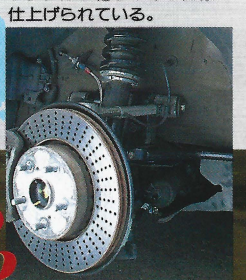


7M-GTは3.1ℓまで排気量アップ。タービンはK26・F1タービンに換装され、最大ブースト圧1.1kg/㎠で430psを絞り出す。燃調はフューエル/ハッカーで整え、75φマフラーで排気を抜く。

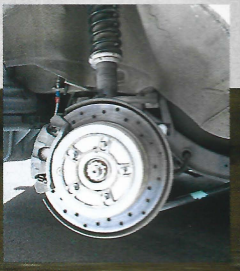


RE71235/45-17を履く。

フロントのバネレートは8kg/㎜。サスセッティングはソフトかつ粘りのある仕様に仕上げられている。



スチールタイプのスクエアサスペンションシステムで装備する。リヤのバネレートは4kg/㎜、バッド/ホース/スタビライザーはオリジナルに交換済みだ。



都会派のジェントルチューン!

参考ベストラップタイム 38秒15 byコボ

このソアラはサスチューンのみを見るのじゃなく、E/8チューンも含めたトータルバランスの良さが、ガ然光る。

4000rpmから盛り上がる急激なターボパワーは、ATとの組合わせだからこそ、自動的にシフトアップしてくれるが、MTだったらイッキにレッドに入り込んでしまいそうな勢い。

このパワフルさでも直進性に全く不安がないのは、高速域で十分に武器になるハズだ。235/45-17と、極太、偏平タイヤを装着しているにもかかわらず、路面からのショックをマイルドに吸収しスムーズだという証し。

但し、コーナーを回り込んで行くにしたがって、ロールの増化とともに舵角を増やして行かなければならない。この点、ハードに攻めるムキにはマッチしない。

重量級ソアラとスクエアシステムのマッチングは?

マインズ・ソアラ3.0GT

ソフトな足は都会派好み!

参考ベストラップタイム 40秒97 by松原

「マインズが作り出す都会派ソアラがこのマシン。エンジンには3・1ℓ+K26 F1タービンのフルチューン。サスペンションは角断面を持つコイルスプリングを使用したスクエアサスペンションで、オールマイティな仕様だ。今回の峠っぽいレイアウトでは少しょう苦しいマシンだが、ソフトに粘ってくれて、けっこう走っていく。コーナーで攻めてみると、思ったよりロールはするが、車速は落ちていない。それより、ATミッションがコーナーでの立ち上がりも絶体的に不利なものにしている。乗り心地は最高に良く、チューンドサスペンションにあるゴンゴン感がまったくないのはチューナーの徹底したチューニング・コンセプトを感じた。そう、このゴンゴンをなくすために、わざわざマインズは乗り心地の良い角断面スプリングを開発したのだ。高速クルージングが良く似合う」

A/R0.84のギャレットT04タービンに交換され、約400ps以上を絞り出す。

マインズ・ソアラ3.0GT



スクエアシステムハード仕様

フットワークで差をつける!!

参考ベストラップタイム 37秒34 byコボ

S/Pレート、ダンパーもハードタイプになったこのソアラも、トータルで楽しいクルマだ。

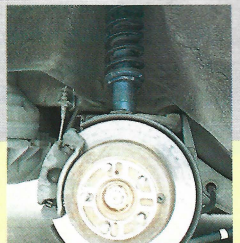
タービンがギャレットT04仕様で、パワー的には20~30ps低いが、それでも400ps!を軽くマーク。これも4000rpmを境にターボパワーが炸裂するが、ターボゾーンへの切り替りは、この方がスムーズに移行している。

サスは、このコースやワインディングにも十分に対応できる剛性感の高いもので、ロール剛性が高くなっているにもかかわらず、ST初期のレスポンスが非常にシャープだ。旋回中の前後輪のグリップバランスも高いレベルを維持している。

ソアラのボディサイズが気にならないほど、右に左に飛び回れる。フットワークの良さが峠から高速までをカバーする。

もう1台のソアラはハードタイプ仕様。総アルミタイプでフロントには13kg/㎜のコイルスプリングを装備している。

リヤは5kg/㎜のコイルスプリングを装備。大型ローターにタイプIIのバッド/スタビライザーに交換される。



ソアラのハードロッカー!!

参考ベストラップタイム 38秒32 by松原

「ハードロッカーソアラだ! インプレに入って1周もしないうちに気に入った。なんたって、バッチリ決まったソアラの足、ラクラク走るトルクフルなエンジン。とてもソアラに思えないのだ。このマインズのソアラは、ハードタイプのスクエアサスペンション。それも、スプリングは角断面でも少しょう違うタイプが入っているらしい。とにかく、マシンが自由自在に動くのだ。さすが、ソアラを長年チューニングしているマインズらしい。

新倉社長に、このサスはいいですよと聞くと「大きな声じゃ言えないけど、湾岸仕様なんです」と答えてくれた。なるほど、それなら全開でもOKだぜ! もし、この仕様で5速ミッションなら、ワインディングかサーキットでも十分バトルができる。ブレーキも、マインズ製のタイプIIで、バランス良くソアラを止めてくれる」

コルス・シルビア



気になるラバーサス効果!!

フロントのシャープさが光る!!

参考ベストラップタイム 35秒86 by コボ

ノーマルから乗り替えると、その違いをハッキリ感じる。ステアリングの初期応答性を高めようとしたコルス流のサスチューンだ、シャープなフロントの動きを実現しているのだ。

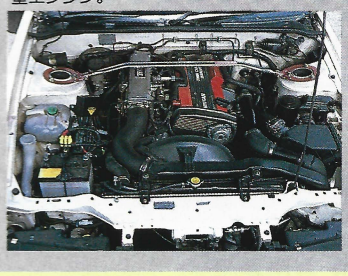
特に、大きく回り込んだタイトコーナーでは、クリッピングを過ぎてからもフロントがすぐにアウトに向ってドリフトアウトするような傾向も見せない。前輪の接地感が大きく舵角を与える場合でも非常に高いのだ。モチロン、205へと サイズアップされたタイヤもチューンには見逃がせない。

E/Gも中回転以上ではノーマルよりもレスポンスがいいため、シャープな舵の効きをキッカケに、パワーオンでのテールスライドも自在にキマル。

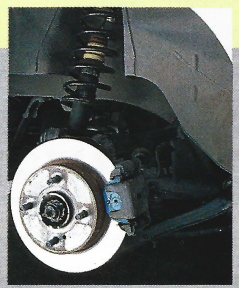
スタビのチューンによってロール角が少ないクルマの姿勢も、ドライバーには安定感として受け取ることができる。



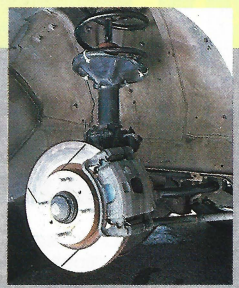
5林元ホイールに、前後ともアドバン・グローバ205/60-15を装備する。



GETインタークーラー、オリジナルマフラーでファインチューンしたCA18DET型エンジン。



4.5cc/mmのバネートと同じく低圧ガスタイプの8段調整式ショックをセット。バッドはエンドレスを装備する。



フロントのバネレートは5kg/mm。これに低圧ガスタイプの4段調整式ショックを組み合わせている。

直巻きサスはもう古い!

参考ベストラップタイム 38秒53 by 松原

「スゴイゼ! とても荒巻きスプリングに使用したサスとは思えない。今回コルスが持ち込んだシルビアは、直巻スプリング+車高調タイプサスペンションを使用したマシン以上のハンドリング。そして乗り心地の良さが光る。

ただ、中級?のオレとしては、サーキット用セッティング(F4R5番)は、少しょう苦戦した。コーナーでのライン通りを一歩間違えると、アンダーが出やすいのだ。これは、どのマシンでも足がキマルほど、シビアになってくる。まっ、これはテクのなさなのでしょうがないかな?(コーナー手前のブレーキング後、一呼吸あけないでアクセルを開けている。気合いが入りすぎ=アンダー)。な~んてことない。ショックが調整式なので、番号を落として軟らかくすれば、初級クラスでもOK! マシンがカバーしてくれる」

コントローラブルさが気に入りました

参考ベストラップタイム 38秒35 by さゆり

「これ、エンジンをチューニングしてるのかしら? ストレートの終わりで110キロも出てるのね。ブレーキは、3台のシルビアの中で、一番好きなタッチです。不安なく踏めて、思った通りの手応えで効く感じ。

それと向こう側の下りコーナーで、1回テールがズルズルって滑ったんだけど、ステアリングをスッと戻したら、そのままスーって抜けちゃって気持ち良かった! けっこうコントローラブルなのよね。こんなクルマなら安心して、アクセル踏めるって感じで、やっぱり二重マル。ほんと面白かった」

読者代表レポーターby宇佐美小合百



読者代表ということで参加。マシンをいたわってか完全グリップ走行に徹していたが、なかなかどーして、女の子クラスとしては上級のテクを被露。コルス・シルビアは松原より速いタイムを叩き出した!



ジーベック・シルビア

世界初！のWスプリング機構



バリアブルさが体感できる!!

参考ベストラップタイム 37秒06 by コボ

よく、ハードなS/Pに変換しておきながら「乗り心地も良くした」という能書きを見るが、この両方をバランスさせるのは極めてムズカシイ。

このサスはフロントに2種類のS/Pを使い分けることによってその効果をみごとに引き出している。

路面からの衝撃は初期をソフトに吸収させ、荷重がかかるほど固くなるというバリアブルさがしっかり体感できるのだ。

ST特性はコルス製ほどシャープじゃないものの、アンダーは出ず、ノーマルよりは明らかにターンインは早い。

だが、バネレートに対してフロントのダンピングが不足ぎみかな!?——と思う部分もある。ハードにコーナーを攻めている時の荒れによって、フロントがハネぎみになるからだ。

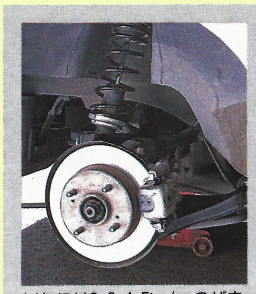
速度によって、マイルドさとハードさに違いを見せる点もオモシロイ。

クイック&限界の高さが光る！

参考ベストラップタイム 38秒01 by 松原

「へェ〜、オモシロイサスだな〜。直線では、けっこう乗り心地も良く、どちらかというと軟らかな感じだが、コーナーへ入ると固くなりながら、踏ん張るんだよな。このコーナーでの踏ん張り（限界の高い）が、今までに乗ったマシンとは別物なのだ。とにかく、ロールすれば、するほど限界が高まっていく感じだ。

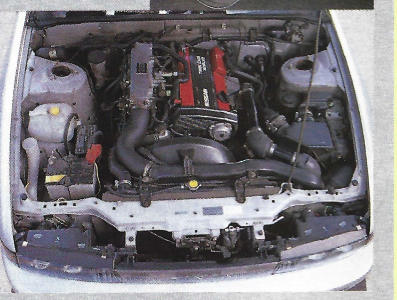
ハンドリングは、クイックそのもので、マシンはコーナーリングでも自由に動かせる。中級のオレとしては、安心して運転できるサスペンションだ。なぜなら、この限界の高いサスペンションのおかげで、ハンドリングでごまかせるのだ。また、ブレーキフィーリングは、レース用に近く、多少ブレーキを温めてからでないと効きが今一歩だ。しかし、ウォームアップラン後は、バツグンのストッピングパワーとバランスの良さを感じた。上級者向けのブレーキパッドだ」





2kg/mmのインナースプリング、10kg/mmのアウタースプリングとの組み合わせでフロントのバネレートは12kg/mm。ショックは低圧ガスタイプで車高調整式機能を備える。

リヤには2.6-4.5kg/mmのバネレートを持つバリアブルスプリングを装備する。パッドはオリジナルに交換し、制動力を飛躍的にアップ。



ディジョンカーズ製60φマフラーとVVC装備でパワーアップしたCA18DET型エンジン。最大ブースト圧は0・7kg/cmだ。

五次元ホイールにグローバ195/50-15を履く。

乗り心地が最高！

参考ベストラップタイム 40秒03 by さゆり



「ふだんの足はAE86。ブレーキはエンドレスのパッドを入れているので、ノーマルシルビアは、パワーのわりにブレーキの効きが甘い感じ。コーナーリングでは、リヤタイヤがグッて内側に入ってくるみたいな感じがするけど、これがハイキャスなのよね。

ジーベックのシルビアの足まわりについては、はっきりいって良くわかんないんですが、私のコーナーリングスピードではテールが滑りそうになるなんてこともないし、これがオン・ザ・レールっていう感じかしら。

ノーマルでは、ストレートの終わりで80キロが精一杯だったけど、このクルマだと100キロまで出たわ。それだけ最終コーナーの脱出スピードが高かったんでしょうね。乗り心地も、ゴツゴツしてないし、二重マル！

ブレーキはタッチが柔らかい感じで、効き具合も悪くないんだけど、なんとなく不安が残るってとこかな」

車種	乗り心地	固さ	旋回性能
ジーベック・スカイライン			
ジーベック・シルビア			
マインズ・ソアラ			
マインズ・ソアラ(ハード仕様)			
マインズ・GTR			
コルス・シルビア			

取材協力
スポーツランド山梨 ☎0551-22-8226
ジーベック ☎03-630-1103
マインズ ☎0468-57-3313
コルス ☎0267-23-8407

シトにいいの?

〔最新サスペンション情報〕

今ほどサスペンションが注目されている時代はない。エンジンのパワー競争もまだ続きそうだが、それに応えられる足の必要性が急速にクローズアップされているのだ。現在、そのサス・テクロノジーはどーなっているのかな。

高級車は〝動く〟アクティブ・サスの時代だ!

サスペンションがこれほど騒がれ始めたのはいつからだろう。昔から新車のカタログには、常にサスのページがあるのだが、その形式はだいたい同じで、ちょっとしたジオメトリーの違いをオオゲサに説明したものが多かった。

ところが、最近はちょっと様子が違うのだ。高級といわれるWウィッシュボーンを採用されたり、マルチリンク式が増えたり、そして、4WSなるトーコントロールも登場してきた。

一番新しいのが、アクティブ・サス。これは従来の路面からの入力だけで動いていたものをセンサーでキャッチしてエアや油圧の力で積極力に動かそうというシステムだ。

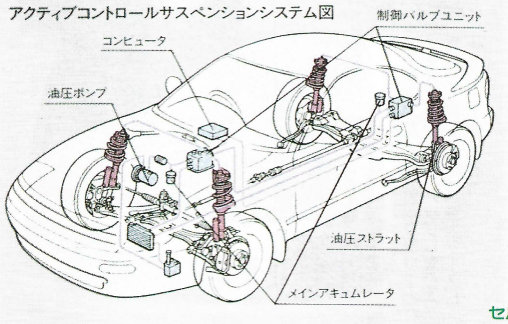
それぞれのシステムに違いや能力の差はあるが、車種でいえば、新しいのが小型スポーティカーのニュー・セリカ、次に高級車でレクサス(日本名はセルシオ)、インフィニティQ45が採用する。

自動式じゃなく手動で切り替えるギャランなどの方式だって、昔から比べるとアクティブな感じはする。

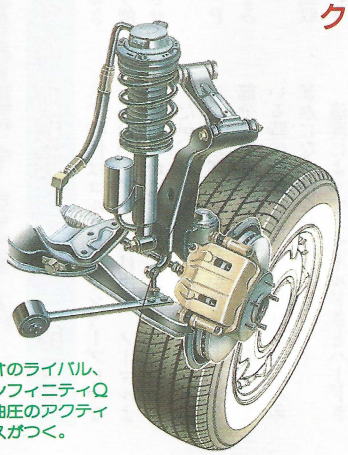
そのシステムはだいたいエアや油圧でショックの減衰力を変えたり、コーナリング時のロールを抑えたり、ピッチングや車高を総合的に制御するわけ。これまでサスといえば、バネとショックの固さをいろいろと変えてみるとか、プログレッシブにしても幅は狭かったが、このアクティブ・サスでは大幅なコントロールが可能になった。

しかし、だ。この革新的なサスがオレ達にベストかといえばそうじゃないのも面白い。これはあくまでも乗り心地と操縦安定性を両立させるものだから、結局はハード指向にはならない。

ただ、こいつをさらにチューンすることは考えられるわけで、ますますサスチューンはむずかしくなる、のかな?

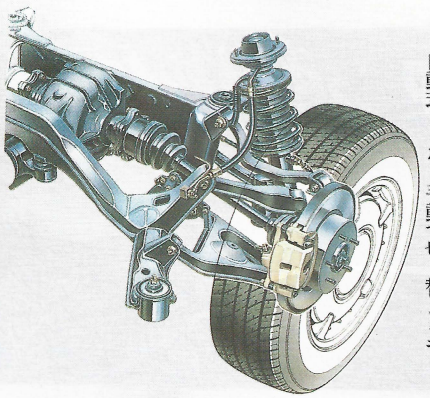


新セリカのアクティブ・コントロールはハイドロニューマチック・サスに組み合わされるが、発売は来年2月。



セルシオのライバル、日産インフィニティQ45には油圧のアクティブ・サスがつく。



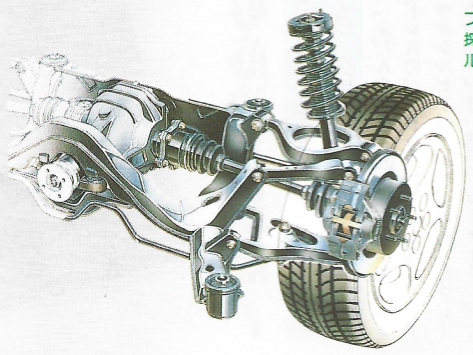


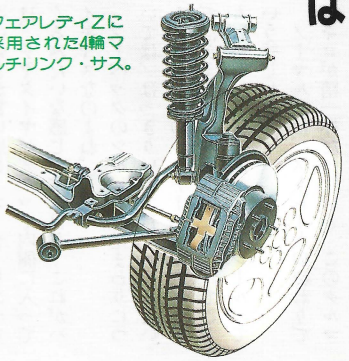
ハードな走りにはコンベな足が一番

今、評判のいい足のランキングをつければ、たぶん日産のマルチリンクがナンバーワンだ。最初はシルビアのリヤに採用され、その後、セフィーロ、ローレル、そしてニュースカイラインとニューZには4輪に採用され〝走りのニッサン〟を支える足になっている。

このマルチリンクはフロントなら従来のストラットをロワアームで支えたり、リヤならトレーリングアームと組むなどの単純なものじゃなく、リンクを組み合わせることで、ムダな動きを規制したり、適切なジオメタリーにしたりするというスタティックだが積深的な足だといえる(といってもハイキャス付きはすすめられないが)。

従来はWウィッシュボーンがレーシング・タイプで高級とされたが、やはり市販車には複雑な動きがあるから、今じゃWウィッシュボーン派もすっかり人気薄になりつつある。ソアラ/スープラ、あるいは変形タイプのプレリュード人気も





フェアレディZに採用された4輪マルチリンク・サス。

多機能のエアサスを採用するトヨタのビッグカー、レクサスLS400(日本ではセルシオ)。



新しいサスってホ



色あせたからね。だいたい、このマルチリンクはベンツが採用して話題になり、国産車ではサバンナのリヤにトーコン・サスとして登場している。

ま、今後はマルチリンクがコンベンショナルなサスの代表選手間違いなしだろうね。

FF時代にFRの巻き返しが起こるか

サス・ブームの中で忘れていけないのが、駆動式の問題だ。サス＝走り＝操縦性＝スポーティと考えると、FFじゃスポーティ度に限界があるわけ。

で、今はFFの人気がすっかりダウンしていることに気づかないかい。人気車



FRの走りで人気抜群のシルビア。



峠ではいまだ旧型のAE86が走りを楽しめるとあって根強い人気を誇っている。

峠人気のレビン／トレノはやはりFFのAE92よりまだFRの古いAE86のほうが人気がある。ほかのテンロク・クラスだってシビック／CRXは頑張っているが、たぶんマツダの2シーターFRスポーツ、ユーノス人気にその座を奪われるH は近い。

だいたい複雑なサスのマルチリンクだって、FRだから使いやすいし、効果も大きい。

サスが注目され、走りが注目されるような時代だから、これからはやはりFRの巻き返しが起こる可能性は高いぜ。

ライトウエイト・スポーツのユーノスもFRならではの味があるし、遊び車として評判がいい。



はスカG、Z、シルビア、180SX、そしてサバンナRX7とFRばっかし。

新セリカがどーなるかはまだわからないが、FFのプレリュードは落ち目だし、

FFマルチリンクが、来春の1・6ℓ新型プリメラに採用か？

FFじゃマルチリンク・サスはむずかしいと思うけど、実はやる気の日産はちゃんと開発中とか。たぶん、もっと複雑な構造になるが「90年に世界一の技術確立」を目指す901運動の第一歩であるマルチリンクはFFまでカバーしないと新技術とはいえないわけ。

FRとともに開発当初からFF用もやっているというので注目だ。

搭載車種は来春発売予定の1・6ℓ、新型車の「プリメラ」だ。これがうまくいけばー2ℓクラスの大型車までカバーするらしい。

新セリカGT-FOURほかスポーツ4WDはどーなる？

で、走りといえば、このパワー競争時代、どーしてもスポーツ4WDを抜きには語れない。サス自体とはあんまりカンケーないんだが、200馬力をとっくにオーバーしちまったホットモデルには、少しょうサスを研究したくらいの2WDでは追いつかないのだ。

どーしても4輪にパワーを分散しないと足がもたない。ってわけで、最新のセリカ、スカG、ファミリア、ギャランほかホットモデルはフルタイム4WDのオンパレードになり、1・6リッター・クラスだって4WDは多い。

こいつの足も大いに研究する必要があるのはゆーまでもない。で、カラー特別企画として組んでいるから参考にしてほしいな。

特別企画

これからの時代はスーパーサスペンション スポーツ4WDのSSチューンだ！

足、足といったって、最近のやつはむずかしくなっているから、いじりにくい。だけど、ブームのフルタイム4WDになるともっとヤッカイかも。ただ今までのように固めればいいのか、もっと違うチューンがあるのか、気になるねー。で、いろいろベンキョしとこう。

速い新車はみ～んな4WDになるんだぜ

どっちがいいの？

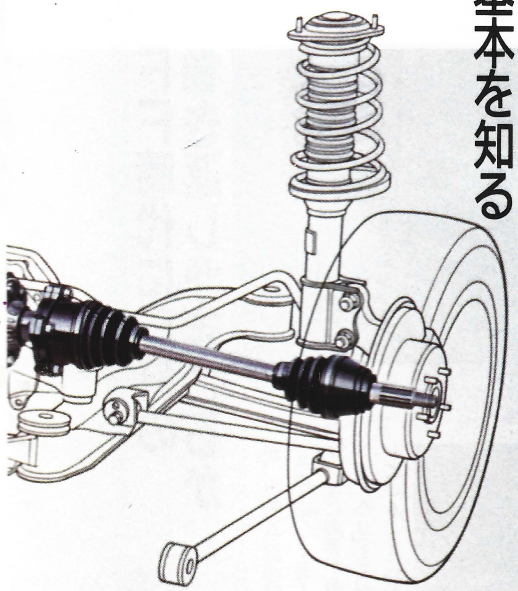
まずは最新のセリカGT-FOURとスカイラインGTS4のメカを比べてフルタイム4WDの基本を知る

だいたい4WDとゆーのは、FFなら前だけ、FRなら後ろだけの駆動力をそれぞれ4輪すべてに伝達するシステム。だからFFならリヤへ、FRならフロントへトランスファを介して伝えてやればいい。ただダイレクトに繋ぐと、ジープなどのように走破性は高いが、曲がりにくくなってしまうわけ。ただ使用路面によって切り替えるだけなら、それでもいいが、フルタイムとなると、乗用車的な乗り方が多いため、トランスファにセンターデフを採用して前後トルク配分を変えてやり、できるだけスムーズに曲がるようにしてある。

ただそのトルク配分のやり方にはいろいろある。プラネタリーギヤ、機械式スラッチあるいはビスカスカップリングなどだ。しかもそのコントロール技術にもいろんなアイデアがあるわけだ。

ちょっとむずかしい話になったが、ようするに最新スポーツ4WDで気になるのは、出たばかりのセリカGT-FOURとスカイラインGTS4、どちらがいいかってこと。それにはチューニングの可





さらに大胆な曲面美になった新セリカだが、GT-FOURのフロントビューはポルシェ959に迫まる。

★CELICA GT-FOUR

SPECIFICATION

形式		
寸法・重量	全長(mm)	4420
	全幅(mm)	1690
	全高(mm)	1305
	ホイールベース(mm)	2525
	トレッド(mm) 前/後	1465/1430
	最低地上高(mm)	160
	車両重量(kg)	1400
	乗車定員(名)	5
エンジン	エンジン型式・タイプ	3S-GTE
	総排気量(cc)	1998
	ボア×ストローク(mm)	86.0×86.0
	圧縮比	8.8
	キャブレーション	EFI
	燃料タンク容量(ℓ)	68
性能	最大出力(ps/rpm)	225/6000
	最大トルク(kg・m/rpm)	31.0/3200
	パワーウエイトレシオ	6.22
	燃費(km/ℓ) 10モード/60km/h	9.8/16.5
	最小回転半径(m)	5.2
走行伝達装置	トランスミッション タイプ	5MT
	変速比 1速	3.384
	2速	1.913
	3速	1.333
	4速	0.972
	5速	0.731
	後退	3.545
	ファイナル減速比	4.285
	ステアリング形式	ラック&ピニオン
	サスペンション 前/後	ストラット/ストラット
	ブレーキ 前/後	Vディスク/ディスク
	タイヤ	205/60 R14
東京標準価格		268万5000円



能性も含めて考えなければならない。

セリカの場合は、ＦＦベースで新型でもシステムに大きな変化はない。センターデフにビスカスを使い、トルク配分は50対50だが、路面変化でビスカスの配分が変わる。リヤデフに新型で機械式のトルセンデフ式ＬＳＤを採用しているくらいだ。

いっぽうスカイラインＧＴＳ４はＧＴＲと同じ〝アテーサE-TS〟。ＦＲ方式をベースにして、電子制御で前輪：後輪＝０：１００から５０：５０の範囲でトルク配分するシステムだから進んでる。

つまり、ＧＴＳやＧＴＲはよりＦＲの２ＷＤに近い４ＷＤということで、操縦性はかなりニュートラルな特性を持っている。もち、セリカだってリヤ・トルセンＬＳＤでアクセルオンによるＦＲ的な走りがさらに磨き上げられているのはいうまでもない。

セリカは10月23日発売なので、試乗してみないとなんともいえないが、サスは従来どおりの前後ストラット。いっぽうスカイラインは前後マルチリンク。この違いも合わせて比べると面白い。

で、この両車のサスチューンもたぶん曲がりやすいセッティングの方向になっていくに違いない。なにしろスカイラインはＧＴＳ４でも２－５ｐｓ、ＧＴＲなら２８０ｐｓ、セリカでも２２５ｐｓという強烈なパワーだ。

ただバネやショックだけでいいというわけにはいかない。いったいＳＳチューンはどーすればいいのか。

★SKYLINE GTS-4

SPECIFICATION

	形式	
寸法・重量	全長(mm)	4530
	全幅(mm)	1695
	全高(mm)	1345
	ホイールベース(mm)	2615
	トレッド(mm) 前/後	1460/1460
	最低地上高(mm)	150
	車両重量(kg)	1390
	乗車定員(名)	5
エンジン	エンジン型式・タイプ	RB 20 DET
	総排気量(cc)	1998
	ボア×ストローク(mm)	78.0×69.7
	圧縮比	8.5
	キャブレーション	ECCS
	燃料タンク容量(ℓ)	60
性能	最大出力(ps/rpm)	215/6400
	最大トルク(kg-m/rpm)	27.0/3200
	パワーウエイトレシオ	6.47
	燃費(km/ℓ) 10モード/60km/h	8.3/15.6
	最小回転半径(m)	5.3
走行伝達装置	トランスミッション タイプ	5 MT
	変速比 1速	3.580
	2速	2.077
	3速	1.360
	4速	1.000
	5速	0.760
	後退	3.636
	ファイナル減速比	4.375
	ステアリング形式	ラック&ピニオン
	サスペンション 前/後	マルチリンク/マルチリンク
	ブレーキ 前/後	Vディスク/Vディスク
	タイヤ	205/55 R 16
東京標準価格		283万5000円

GTRよりおとなしいが、同じアテーサE-TSの４ＷＤメカを持つＧＴＳ４。ＡＴミッションとの組み合わせが人気だ。



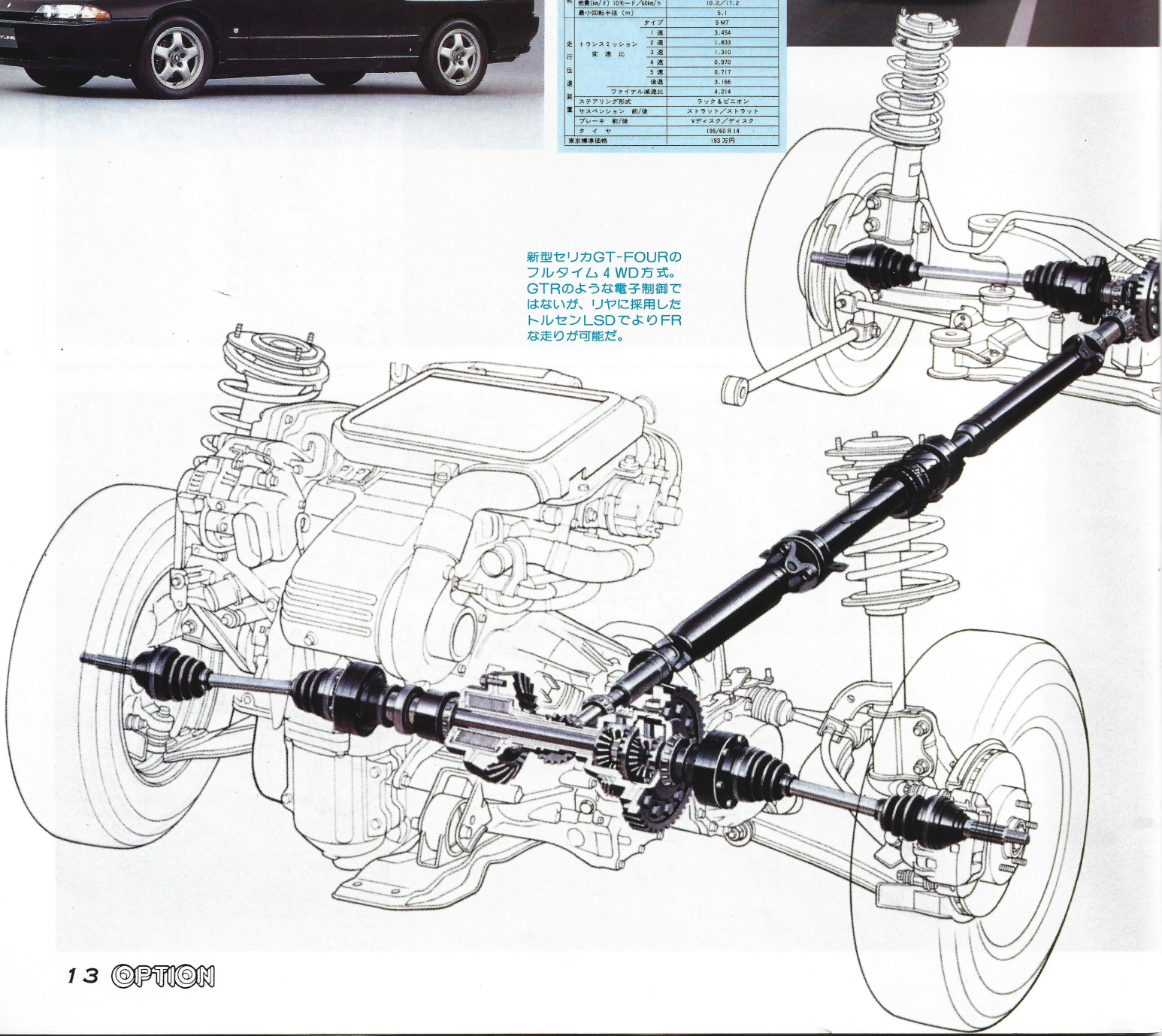


★ファミリア３ドアハッチバックGT-X

SPECIFICATION

	形式	E-BG8Z
寸法・重量	全長(mm)	4030
	全幅(mm)	1675
	全高(mm)	1390
	ホイールベース(mm)	2450
	トレッド(mm) 前/後	1445/1435
	最低地上高(mm)	150
	車両重量(kg)	1160
	乗車定員(名)	5
エンジン	エンジン型式・タイプ	BP型水冷直4 DOHCターボ
	総排気量(cc)	1839
	ボア×ストローク(mm)	83.0×85.0
	圧縮比	8.2
	キャブレーション	EGI
	燃料タンク容量(ℓ)	60
性能	最大出力(ps/rpm)	180/6000
	最大トルク(kg-m/rpm)	24.2/3000
	パワーウエイトレシオ	6.4
	燃費(km/ℓ) 10モード/60km/h	10.2/17.2
	最小回転半径(m)	5.1
走行伝達装置	トランスミッション タイプ	5 MT
	変速比 1速	3.454
	2速	1.833
	3速	1.310
	4速	0.970
	5速	0.717
	後退	3.166
	ファイナル減速比	4.214
	ステアリング形式	ラック&ピニオン
	サスペンション 前/後	ストラット/ストラット
	ブレーキ 前/後	Vディスク/ディスク
	タイヤ	195/60 R 14
東京標準価格		193万円

新型セリカGT-FOURのフルタイム４ＷＤ方式。ＧＴＲのような電子制御ではないが、リヤに採用したトルセンＬＳＤでよりＦＲな走りが可能だ。



【実践】

スポーツ4WDサスチューンのノウハウを多角的にみちゃおう

エスプリGTRの応急対策サスチューンはショックとスプリングの改造、そしてヒューズ1本で2WDにもなる

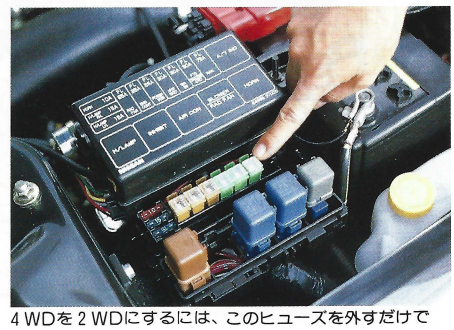
有名ショップでGTRの納車が早かったのは、やはり鈴鹿のエスプリだった。スカGにはゾッコンのショップで、スカGにスポーツ度復活といわれたFJ20搭載の〝RS〟が登場した時も、イの一番でOPT本読の谷田部テストに持ち込んだくらいだ。

だから今度のGTRにも意欲的。納車と同時に谷田部の最高速テスト仕様にするため、サスのコイルとショックを改造してきたが、車高を低くしたため、段差ではショックが底突きするほどだった。

それでも最高速テストではブースト・1kg／㎠でテスト車最速の270km/h台を記録。フツーなら巨大なフロントのラジエーターグリルに風を吸い込んでノーズアップするのだが、それほど上がらなく安定していた。つまりサスを固めた効果があったわけだ。

「現在はZのコイルを使っているけど、車高を下げるとやはりキツイ。ノーマル・ショックがかなりソフトなセッティングなんです。本格的にやるのはこれからです。ただし、車高下げるとトーインが変わりますが、今度のは調整しやすいのがいい。リヤならキャンバーとトーインともアジャストボルトでOKです」（前川氏）このほか、GTRの4WDをリヤの2WDだけにすることも、エンジンルーム内のヒューズを抜くだけで簡単にできるという。4WDと表示してあるグリーンの一番右のやつだ。ワーニングランプは点灯するが走行には問題ない。

タイトコーナーばかりの峠では、FRとして走れるってわけだから耳よりな情報だね。



4WDを2WDにするには、このヒューズを外すだけでOKだ。

レース仕様の4WDってどんなセッティングになってるの？

同じく新GTRの話だが、ノーマルのRと同じ雑誌向け試乗会で、グループAレース仕様のデモ走行があった。シルバーのボディに紺のストライプが入ったカッコいいやつだ。

このRはまだテスト段階初期のやつだが、エンジンは550psくらいとか。グループAはタービンを交換できないのに驚異的なパワーアップだ。これからタイムを上げるのは操縦性とかコーナリングにかかっているといっていい。

で、その足だが、見るからにフロントのキャンバーがかなりマイナスについている。これでもコーナー出口では強いアンダーステア傾向なのだ。



ノーマルGTRのほうは4WDとはいえ、FR的なコーナリング・ラインをきれいにトレースする。やはりレース仕様にボディやサスの剛性が上がるとフロントヘビーの影響がモロにアンダーステアとして出てくるのだろうか。

もちろん、これにはスーパーハイキャスの問題も大きいと思うが、曲げるためのサスチューンはノーマルカー以上にむずかしいわけだ。

ただ、このレース仕様をみてても、バネ、ショックなどを固めるとアライメントあたりもかなりいじらないといけないかもしれない。



谷田部に登場したエスプリGTR。緊急チューンで足を改造し、最高速270km/h台をマークした。

〔追加発売されたファミリア4WD試乗〕

◎1・8リッターのモアパワー＋曲がりやすくなったのがいい

3代目ファミリアになっても、なんか変だった。ハッチバック、セダン、アスティナの3系列はなかなかだが、スポーツ派のフルタイム4WDモデルがなかったからだ。やっとでた4WDは、どこが変わったかとゆーと、実用タイプと別にスポーツタイプは前後トルク配分をこれまでの50：50から43：57の不均等にして、コーナリングの旋回性を高めているわけ。しかもセンターデフの差動制御にビスカスLSDを使ったから路面のスリップに応じた可変タイプになった。

乗ってみると、やはりコーナリングでノーズの切れ込みがいい。リヤから回っていく感じがするのだ。それでもただのFRみたいじゃなく、フロントのグリップもあるから安定している。

スポーツ4WDのテーマがいかに曲げることにあるか、がよくわかる。

リヤの追従性はビスカスLSDのためか機械式みたいな手応え感はないが、とてもスムーズだ。

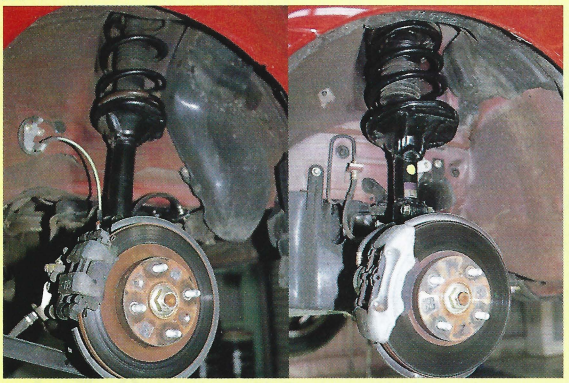
パワーのほうは4WD専用のI・8リッターDOHCターボ。6000rpmで180psを絞り出す。トルクも24・2kgm。確かにパワーアップしているのだが、4WDで安定しているため、それほど驚くようなパワフル感は感じないくらい。エンジン特性のフィーリングは意外に高回転になっている。3000rpm近くからでないと、おいしいところは使えないようだ。

ただ乗り心地のほうはちょっとセッティングが変わっている。路面の小さい凹凸ではゴツゴツして、大きいうねりで前後ピッチングの吸収が悪い。バネレートは固そうだが、減衰力の伸び側と縮み側のバランスのせいか、リヤが柔らかいためだろうか。またリヤ・サスにトーコントロール機能を持たせたことの、リヤのフィーリングの違和感はあまり感じない。

たぶん、ここらにフルタイム4WDの操縦性とサス・セッティングとの微妙なむずかしさがあるのだろう。ま、それでもコーナリングを速く曲がれば文句ないか。ボディの剛性感はあるし、走りを楽しめるスポーツ4WDなのは間違いなし。

（稲田大二郎）

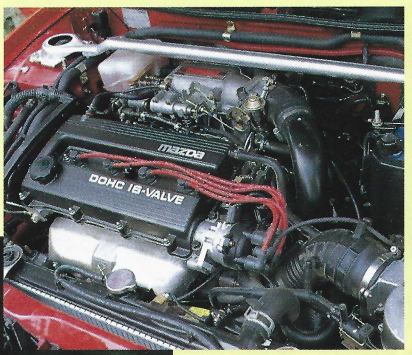
前後ストラット式のサスはリヤにトーコン機能がついた。





1.6ℓから、1.8ℓにスケールアップされたDOHCターボは180ps/6000rpm、24.2kgm/3000rpm。パワーウエイトレシオ6.4kg/psで1.8ℓクラス最強だ。

ハッチバックGT-X（5速）193万円／4ドアセダンGT-X（5速）197.9万円





"走りに徹す"新ファミリア4WD。さすがWCRを狙うベース車だけのことはある。



今や4WDと4WSのコンビネーション・チューンは欠かせない?



キョービのサスチューンで、アクティブだろうがスタティックであろうが、2WSでも、サスの動き（コンプライアンス）を考えないチューンはありえないかも。人気の日産マルチリンク・サス以外でも、トーコントロールさせるシステムは数多い。

それがスポーツ4WDとなると、ほとんど4WSとのマッチングになっているから、ここもいじらないとバネ／ショックだけでは〝決まらない〟。

たとえば、ハイキャス付きリヤ・マルチリンクのシルビアや180SXの場合、ブッシュを固くするだけで、コーナー立ち上がりのリヤのふらつきは解消できるという。

「ノンハイキャスでも、リヤのブッシュは柔らかいハイキャス用がついているんです。だからハイキャスの動きがなくても、それだけでサスを固めると、ブッシュが動いてしまい、走りにくい。うちではまず、このブッシュを最初に作ったくらいです」（コルス・小山さん）

フツーにドライブする分には別にハイキャスや4WSが悪いわけではないが、ハードな走りにはビタッと決まったコントロールがしにくいというわけだ。

もっとシビアなレース・チューンではこのわずかな動きを微妙にコントロールしながら走るとラップタイムがすぐダウンするほどとか。

もちろん、この4WSやトーコントロール・サスにはいい面もある。定常の高速コーナリングでの安定性、あるいはリヤが逆位相する場合の低速の大きいRでの回りやすさなどだ。しかし、定常でない、スラローム的な運転の多いワインディングでは、やはり運転感覚と違う動きは不安定な走りになったりするわけだ。

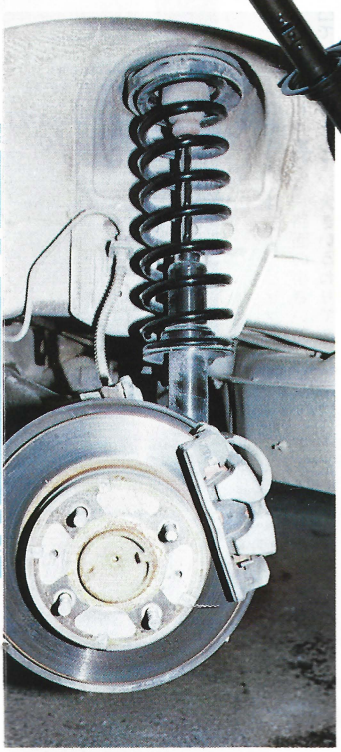
とゆーわけで、日産のスカイラインGTSやGTRの4WS（スーパーハイキャス）なんか、7代目スカイラインのハイキャスと比べて、トーインの立ち上がりを遅らせたり、できるだけスムーズな動きになるようにセッティングしてあるらしい。

つまり、ここらのリ・セッティングもサスチューンには総合的にバランスさせないとベストなSSチューンにはならないんじゃないかな。やはりサス形式が進めば進むほど、チューンはやりやすくもなるし、やりにくくもなるってわけだ。

やはりサスって奥が深いし、4WDなんかはますますむずかしい面が出てくるわけだが、だからこそ面白い。



前後サスとも、ノーマルタイプの荒巻きコイルと低圧、高圧ガスの組み合わせで、アライメント・チューンで仕上げてある。



HKS関西 ギャランVR4のサスチューン

「フルタイム4WDの足をやって、一番むずかしかったのは、曲がりにくいというか、初期アンダーが強いことですね。やはりFFベースですから。これをどうやって曲げてやるか」

HKS関西の向井さんがギャランVR4を手がけたのは一昨年だ。で、それからいろいろ悩んで、現在、「ストリートやフツーのワインディングなら楽しめる足になった。パワーは350psあたりに設定してますけど、気持ち良く曲がります



シルビアや180SXのリヤ・マルチリンクのブッシュをさらに固めるドライセッティング・インシュレーター（ARC製セット 定価2万円）



RX7のリヤもトーコンサスなので、このトーコンキャンセラーで殺す（RE雨宮製セット価格1万2000円）

よ」という。

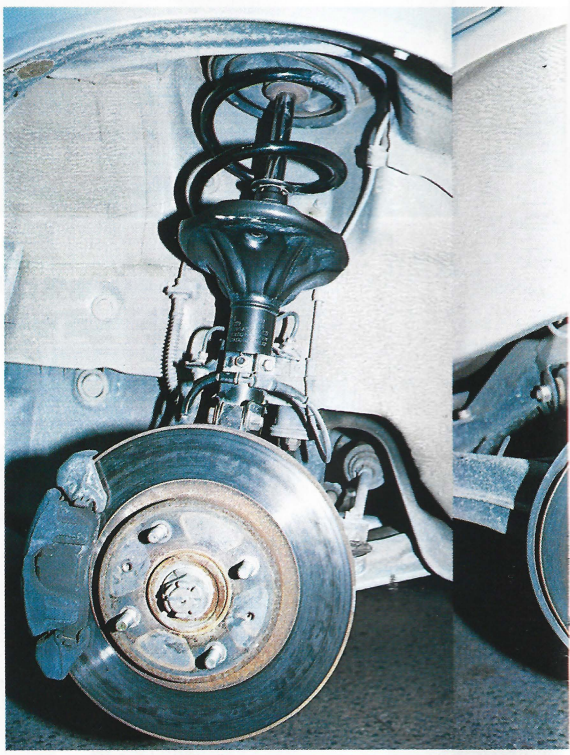
その基本的サスチューンはやはり、フロントを粘らせて、リヤを出すセッティングだ。だからフロントのバネレートは気持ちロールを抑えるぐらいで固すぎないようにする。車高を下げるのも禁物。どうしてもバネレートのストロークがなくなり、ステアリングを切った瞬間はクイと曲がるが、その後大アンダーになってしまう。そして、バネは遊ばせないこと。ショックは伸び側の減衰力をかなり上げてやる。リヤのバネはやや固めだが、ショックに高圧のガスを使ってリヤを振りやすくしているが、減衰力はあまり上げないのがコツ。

フロントとリヤのバネレートは4・2kg／2・5〜2・8kgくらいだ。

これにアライメント調整も大切で、フロントの逆キャンバーを1度ちょっと。



苦労して仕上げたKANSAIギャランは今、気持ち良く曲がる。

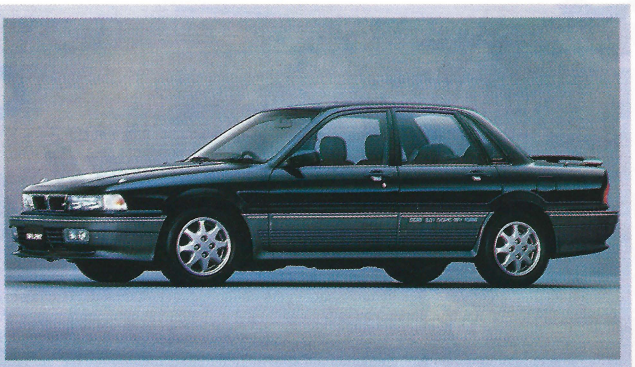


これ以上だとやはり大舵角の時、強アンダーになる。リヤはトーインをゼロからアウト一度くらいにするが、これ以上アウトにするとオーバーステア過ぎてしまう。もちろん、4WSはキャンセルしている。

「ギャランとセリカGT-FOURのサスセッティングは似ているけど、今、やっているスカイラインGTRはやはり、FRベースだからかなり曲がりやすくてチューンするのが楽しみです」

OPTがすすめるスポーツ4WD

ギャランVR4



MCされたばかりの新型。内外装の変更点はグリル、バンパー、ランプ類くらいで目立たないが、走りの性能がアップされている。2.0.4気筒のターボ4G63ECIは205psから220ps/6000rpmの出力を誇る。ほか15インチの2ポットディスク・ブレーキが新採用された。

レガシィRStypeR



2月に発売されたばかりのレガシィに新機種が追加された。それもRSのtypeRというモータースポーツ・ユーザー向けのベース車だ。フラット4DOHCターボの220psは同じだが、軽量化ほかサスペンション強化やミッション・ギヤの強化も施されるなど、マニアックなスポーツ4WDだ。価格202万4000円（5MT）

ブルーバードSSS-ATTESA



ブルーバードといえばアテーサというくらい定評がある。センターデフにビスカスを組み合わせ、リヤLSDもビスカスにしたことから前後左右への駆動力伝達が向上した。今ではGT-RのE-TSシステムに進点したが、日産フルタイム4WDの地位を築いたのがこいつだ。175psのCA18DETも申し分ないパワーを誇る。価格239万8000円から。

パルサー・ミラノX1-E



ビスカスカップリング式LSD全盛時代だが、こいつをフロント、センター、リヤまで採用したのが、このパルサーのトリプルビスカスだ。前後輪、左右輪とも路面状況によってトルク配分されるので、走り味は4WDと思えないほどスムーズ。CA16DETの120psをチューンして、足をいじればもっと面白い。価格153万円（5MT）。

〈4WDニュース速報〉◎セリカGT-FOUR初めてWRCに勝つ！



9月17日に戦いを終えたオーストラリア・ラリーで、ついにセリカGT-FOURがWRC（世界ラリー選手権）初優勝を遂げた。優勝したのはJ・カンクネン組で、2位にもK・エリクソンが入る完全征覇だ。

TTEからエントリーするセリカは、約2年間の苦闘の末、メインイベントのWRCで勝ったことになるが、パワーに優る王者ランチア・デルタHFをしのいだ秘密は、新たな軽量化のほかにフルタイム4WDセッティングにあったといえるんじゃないかな。

♥カバーガール模様♥

OPT愛多 臨

今に見ていろ私だって!



7才

福島県・引地美千江ちゃん

こんにちは!! 免許も車もなーんにもない美千江です。だから今は彼のRX-7の助手席でキャピキャピしています。まわりのみんなは、世の中のために免許は取るな、といいますが、今に見ていろ私だって!! いつかみんなを追い抜いてやるー!……なんてね、きっと、お先にどうぞっていうの貼り付けて走るんだわ、ぐすん。
♡ガンバってみんなを追い抜いてよ。OPT全員が応援しているよ!

ハチロクが好きなOPTミラです!

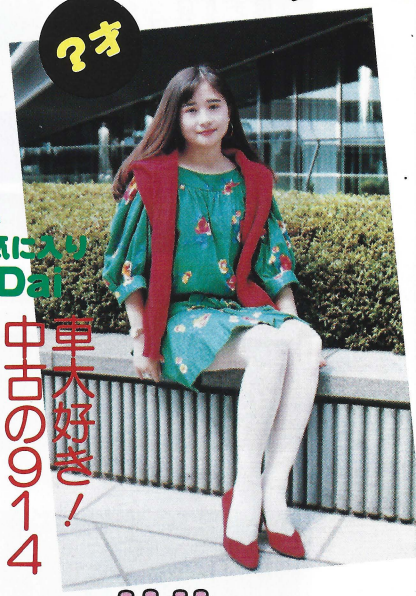


20才

神奈川県・大野多美子ちゃん

ド・ノーマルだけど、チャーム・ポイントは、ボンネットのピンクの〝おぶしょん!〟ほんとは86でバリバリに走り屋さんしたいけど……ミラでR1-29走ったり、たまに垂水に行くくらい。でも86でドナルドタックを乗せて湾岸を走る夢は……捨てられません!! ♡ドナルドやめて、僕を横に乗せて下さい。マンバ

車大好き! 中古の914レストアしました!



7才

お気に入りDai

大阪市・田中リサちゃん

国産、外車問わず車大好き。特にチューンしたりするのって楽しい。愛車はポルシェ911ターボと914だけど、レース用に国産の小さめをカッコ良く仕上げて走りたいな! なんて、少し生意気な私だけど、いつもピカッと光っているOPTのような女の子でいたい……。
♡かっわいいね~趣味は? 好きな男性のタイプは? 婿養子とか募集してない? ヤス

皆んなマナーは守ろうね♥



20才

東京都・中村恵美ちゃん

もうすぐミラパルコがくるんです。もうミラちゃんが待ちどおしくて……そしたら、OPTステッカー貼ってビシバシとパッシングしちゃうんだよォーん。でも、ゴマメるとミラちゃんが可愛いそうだからやっぱ、安全運転しよーっと。一度、マツバラさんと逢ってみたいナ……。
♡マツバラに逢いたい? や、やめなさい。まだ若いんだから自分を大切にしなさい。編C部一同

愛知県・吉田香奈ちゃん

私の愛車シビックSiは自作のシャチなどステッカーチューンして、あまりにもハデなためいろんな車にあおられるけど、めげずにかってんでいます。ところで聞いて下さい/ 家の付近では本物そっくりのOPTステッカー(1000円ほど)が売られてて貼ってる奴がいっぱいいます。新しいOPTステッカーが出たら、私に一番に下さいね。
♡ステッカーの件、了解しました。でもいつになるやらわかりません。I&I

自作シャチステッカーでかっとんでます!



お気に入りミッキー

18才

広島県・安藤桂子ちゃん

私は彼の影響でオプション読みはじめた免許ナシの女の子です。今まで、彼の助手席でいろいろ連れていってもらってたんですが、この前、エンジンブローしてあえなく廃車。当分はガマン。ゆくゆくは免許とろうと思ってるの。
♡ぷくっとしたほっぺがかわいいね。TEL書き忘れちゃうゃダメじゃない/ 至急連絡すること♡ASA

彼の車が復活したら私がドライバーよ!?



20才

お気に入りマツバラ



彼のセブンと私の将来のMR2に♥

18才

広島県・宮垣洋子ちゃん

みなさんこんにちは。私は18才の学生です。このセブンは彼のですが、私も早く自分の車が欲しい~。できれば真っ赤なMR2にOPTステッカーを貼って走りに行きたいと夢みています。彼のセブンと私の将来のMR2とのためにステッカーください。
♡ステッカー? 好きなだけあげるワヨ! ただし、かっこいい男の子を紹介してくれたらね! ユミ



22才

千葉県

石橋典子ちゃん

こんにちは/ いつも楽しくOPTを読ませてもらってます。今はBLマフラー装備のMR2に乗ってますが、次は180SXに乗り換えたいと思ってますネ。ちなみに私は某パーツメーカーに勤務しています。
※SXもいいけど、今度ボクがポルシェ買ったらサブシートの指定になって!! byM

Girl

Miss Cover

ロープウェイ行くの大好き！次はゼロヨン行きます!!

大分県・渕ゆかりちゃん



22才

お気に入り
カキピー

前につきあってた彼の影響でZが一番好きになり、OPTがやめられなくなりました。今はプレリュードXXに乗ってますが、もうすぐ買い変える予定です。ちなみにこのZは友人ので、もうすぐ売られていきます。いろんな所に連れてってくれたZ君のために記念撮影！　それにつけても彼氏が欲しい……。
♡彼氏募集中ですか？　こちらは彼女募集中なのですが、手、打ちませんか？　ミッキー

彼にめったに会えないの。さみしい！

埼玉県・荻原裕子ちゃん

7才



お気に入り
ASA

彼と私の家の距離は120km／めったに会えないの。箱根にはいつも行ってるのに、私の所には来てくれません。この間、久々に会えたのに、「明日から南米」ですって！　何万km？　まったく私ってかわいそう。しょうがないから、遊んじゃおうっと♡OPTの皆様、私のおもりして下さい。よろしくお願いします。
♡よろよろこんでお願いされます。サカイ

プレリュード、涙ながらも手放しました…

大阪府・藤原和美ちゃん



20才

この写真はちょっと前に彼が「どうしてもOPTステッカーが欲しい〜い」というので協力してとったものです。今、大阪では走り屋さんが目のかたきにされていて、このプレリュードも涙ながらに手放しました。今はおとなしくマークIIの助手席に乗ってます。
♡マナー悪いのは一部の人だと思う。でもそのために走り屋みんなが被害うける……悲しいことだよね。もちろん、OPT読者でマナー守れないヤツはいないと思うけど！

趣味は、かっとびドライブ！

愛知県・小畑嘉奈ちゃん



19才

特技…写真。趣味…音楽全般、かっ飛びドライブ。夢…明るく元気な一風変わったアナウンサーになること。
♡以上のようなコメントをいただきましたが……まったく女はわからない。こんなメンコい娘っ子が"かっ跳びドライブ"ときたもんだ……でも、やっぱメンコいねー。都会に出てきてカルチャーショックのカキピーでした。

ATじゃないとだめなの…なさけないケド…

千葉県・古牧順子ちゃん



19才

初めまして。いつも彼がOPTを読んでいるので応募しちゃいました。5月に愛車プレリュードとさよならしちゃったので、今は助手席なの。ATじゃないとだめなんてなさけないです。船橋港とか送るの初めてなもんでドキドキろ・し・く！
♡オ！　オレの好み！　キスマーク送ってくれるのはうれしいけど、どうせならシールじゃなくて本物にしてくれ！　Dai

今回もたーくさんの応募ありがとう。またまた大激戦になったワケだけど、ここに出てるコの何倍もの走り屋GALがいると思うと、とてもうれしくなってしまう。これからもガンバってくれ！

神奈川県・米山聡子ちゃん

一緒に写ってるのは、彼の大事なレビン。私のじゃないんです！　今はしかたなく助手席でガマンしてますが「絶対免許取ってスターレットでカッとんでみせる」といつもぶちぶち1人で言ってま〜す。
♡え〜本当に19才？　見えないね〜。とりあえず免許取ったらご連絡ください。ドラテク教えます。マツバラ

彼の満足そうな顔が見たいの！

7才

東京都・滝田真紀ちゃん



彼がレビンに乗っているのですが、なんでも新しい物好きの彼は、この間までは自分の車が1番新しかったのにと、くやしがっています。ホイールはインパルでマフラーはTRUST。じゅうぶんカッコいいですよね。きっとステッカーもらえたら満足すると思いますのでよろしく。
♡けなげですね。こんなかわいい子に心配かけて……彼氏、もっとしっかりしろよ！

絶対免許とってスターレットでかっとんでみせる！



19才

結婚しても、愛車はCR-Xシ！



22才

昨年の臨増10月号に載ったくみこです。なんと結婚したんです！　最近はp1人で運転席のとりあいっこをしてま〜す。おじいちゃん、おばあちゃんになっても、p1人でOPTしていくつもりです。よろしくね♡
♡おめでと〜！　お幸せに……って言う必要もないみたいですね。笑　顔から幸せがにじみ出てるって感じですね！

神奈川県・広田久美子ちゃん

臨増カバーガール大募集！

編C部からのお願いです。応募写真は2〜3枚以上、なるべく明るい所で撮ったものにして！　まわりが暗いとか写真写りがイマイチとかあって、いいナっと思っても採用できないものがあるんです。次号臨増は12月10発売予定。〆切りは11月10日だよ。応募、待ってま〜す！
〒169東京都新宿区北新宿4-8-16
㈱三栄書房OPT臨増カバーガール係まで

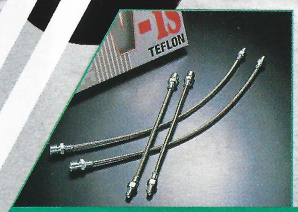
BLITZ BRAKING SYSTEM V-is

先行発刊

ブレーキング



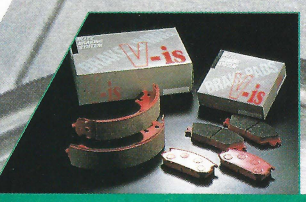
Photo by; option



BRAKE HOSE ブレーキホース

ホース表面をステンレスメッシュでホールド。従来のホースゴム部分をテフロン素材に変更し耐熱性、耐膨性等あらゆる性能において群を抜くクオリティーを実現。さらにフィッティング部は純正品同様の8分割カシメ金具を採用し、ブレーキングの可能性を大きく進化させます。

●¥26,800〜¥59,800 ●16車種に適応
(※設定車種以外に国産・外車特注製作可能)



BRAKE PADS ブレーキパッド

ストリートからサーキットランまであらゆる高速走行に対応するため、"STREET"・"RACE"の2タイプを設定。過酷なブレーキ使用にも常に安定した摩擦係数(μ:ミュー)で、確かな制動力を発揮し、しかもベーパーロック等のトラブルを最少限に抑えます。

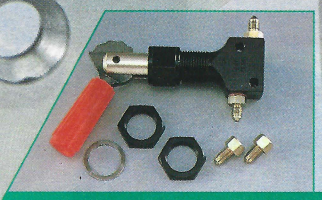
●国産全車種に対応 ●¥13,000〜¥35,000



BRAKE FLUID ブレーキフルード

DOT-4、5とも高沸点に設定。ハードなブレーキングにもベーパーロックの発生を抑え確実で安定した制動力を発揮。グリコールエーテルベースのため、吸湿による沸点低下も少なく、他のブレーキシステムへの影響も防止します。

●DOT-4 (Net.500mℓ) ¥1,600
●DOT-5 (Net.500mℓ) ¥2,500

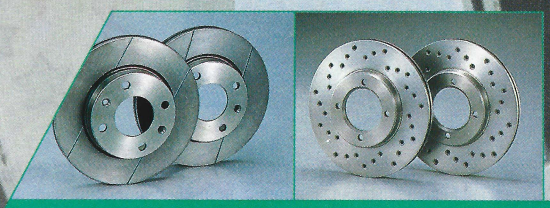


ADJUSTABLE PROP VALVE

アジャスタブル・プロップバルブ

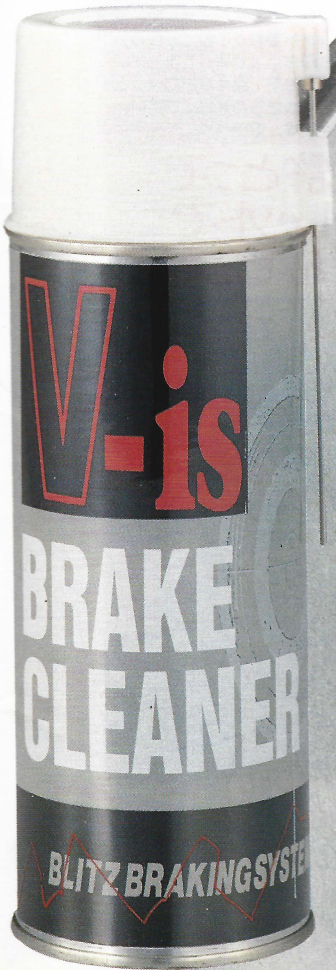
スプリットポイントをレバーにより7段階に調整可能。走行目的および条件に応じて好みのブレーキの効きが選択できる、プロユースのブレーキ液圧コントロールバルブです。

●¥39,000



ブレーキシステムにパーフェクトを求めるブリッツは、ブレーキングのベースを見逃がさない。
ビッグパワーを炸裂するターボ及びチューンドマシーンの高速性能を支える、高制動。ハードなスポーツランを確実にホールドするため、耐熱性及び冷却効率に極めて優れたスポーツローターを生んだ。

■AE86・92、AW11、MZ20・70、GX71・81、GA70、R31、S13、Z31、BFMR・BFMP、FC3S、E39A、AT、EF3・7、他各車種 ■¥34,000〜



BRAKE CLEANER

新登場

制動に妥協は許されない。

制動効果低下の原因となるブレーキローター、パッド、ライニングなどに付着したアスベスト粉、金属粉、油脂類等の汚れを、ブレーキ部を分解することなく簡単に洗浄。ブレーキレスポンスをより一層高めます。

¥1,500
NET;480g

powered by BLITZ CO.
4-2-3 TORANOMON, MINATO-KU, TOKYO 105 Phone: 03-432-6718
TOKYO SHOWROOM: 0424-86-9645
OSAKA: 06-857-3967 SENDAI: 022-231-1331 SAPPORO: 011-753-5461

OPTION
11月臨時増刊
SS スーパーサスペンション特集号

CONTENTS

カラー企画
革命的サスペンション・フルテスト まとめ・多田幹夫 2

注目！ これからはスポーツ4WDのSSチューンだ 12

臨 **名物 特集 有名ショップ別サス作り** 西尾 淳 小松和弘 22

コース別サス・セッティング教えます
峠／湾岸・高速／ストリートサーキット100

カラー企画
サス・スペシャル
トラスト/ブリッツ/HKS APPほか 66



特別座談会
「スーパーなサスチューンって何だ」
大川光一／小山勝房／稲田大二郎 61

巻末カラー特集 サスペンションパーツ型録 117

臨 **グランパス・クラブ** 斉藤みちこ 48

恒例 カバーガール模様 18

オプション11月臨時増刊号　発行：平成元年11月12日　定価500円(本体485円)（送料76円）　発行人：鈴木脩己　編集人：糸井博司
発行所：株式会社三栄書房　〒169 東京都新宿区北新宿4-8-16　☎03-364-3811　(販売部☎03-364-3812)
株式会社モーターファン・オートスポーツ　〒553 大阪府大阪市福島区福島1-5-27丸井ビル　☎06-451-0802
印刷＆製本：凸版印刷株式会社　企画編集：Dee's倶楽部　写植：北島写真植字　P＆G　カバーガール：千葉の典子ちゃん／カバーマシン：ジーベックGTS
表紙撮影：菊地一仁　デザイン：デザインスペース・ゼロ

臨名物特集 有名ショップ別サス作り Part1

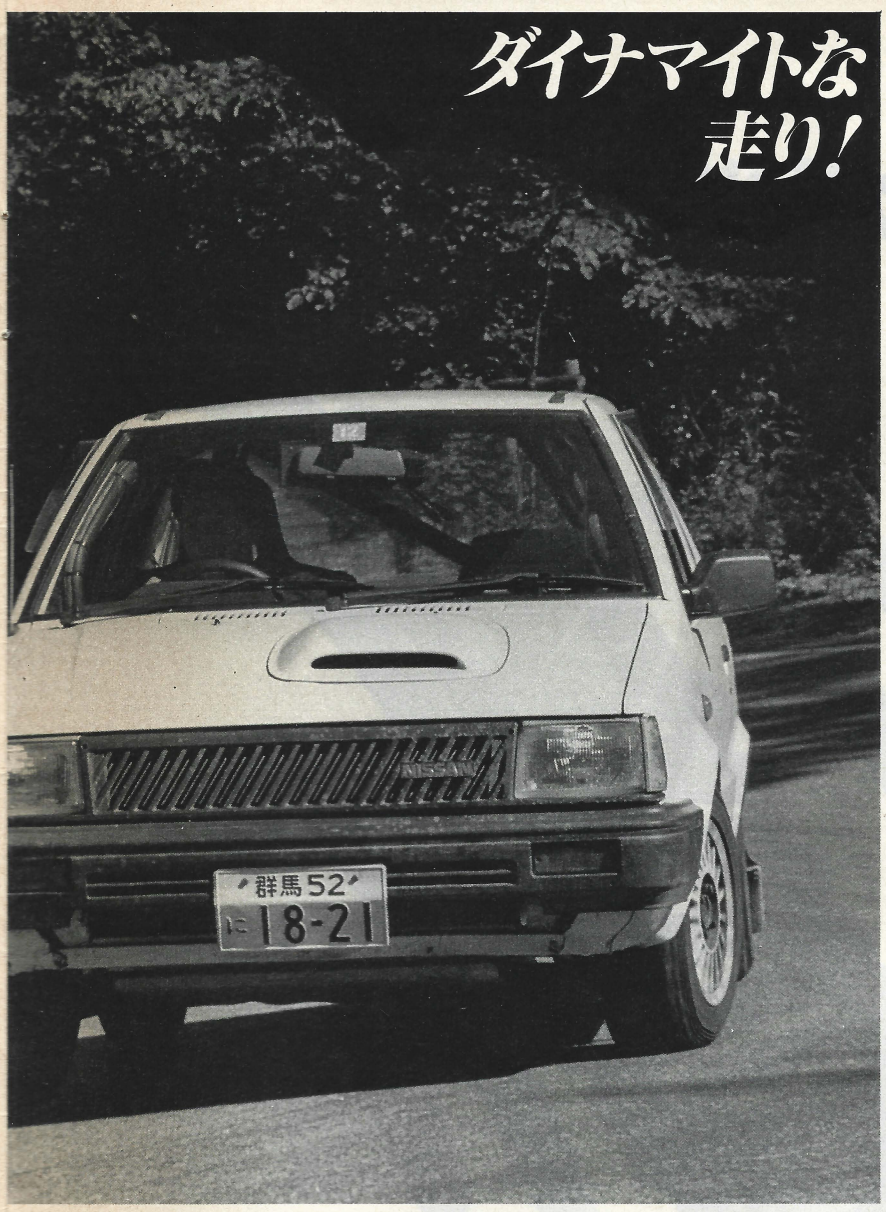
足回り&エンジン

サスペンション作りほどむずかしいモンはない。なんたって、おれ達の舞台はストリートだ。そこには峠からハイウェイもあり、また乗り心地もとーぜん確保しなけりゃならない。そこで臨名物、全国有名ショップのサス作りをエンジンチューンを含め紹介する。さあ、コーナーリングで差をつけるサスチューンはどれだ！

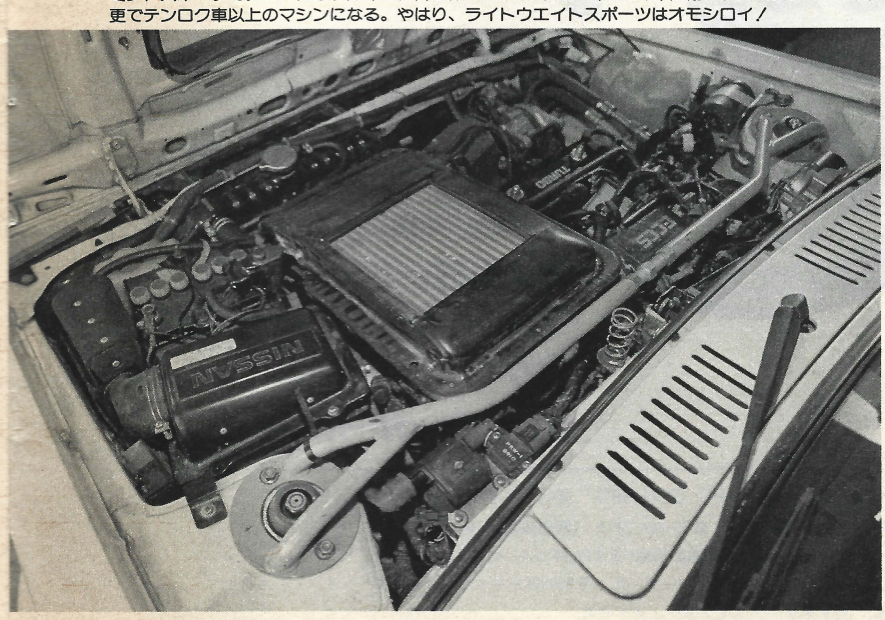
ミントスポーツ マーチR

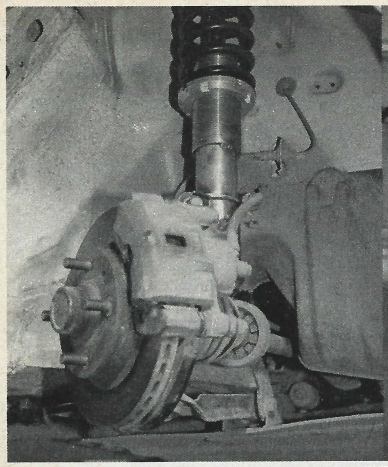
ダイナマイトな走り！

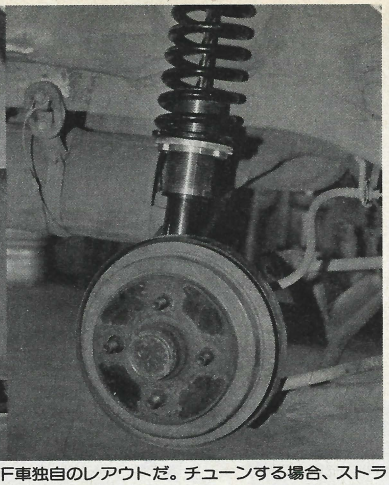
マーチRを峠仕様に仕上げる！



ミントスポーツでチューンされたマーチRは、メーカーのラリー車から、峠仕様にサスペンションの変更でテンロク車以上のマシンになる。やはり、ライトウエイトスポーツはオモシロイ！

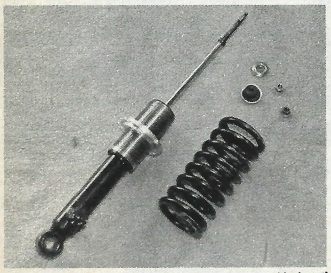




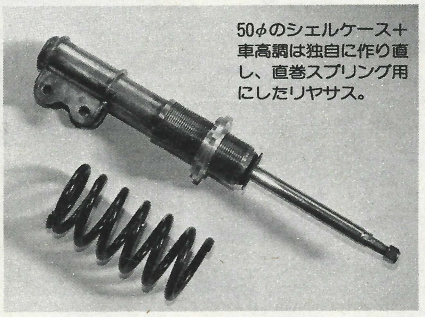


マーチRのサスペンションはFストラット型のFF車独自のレアウトだ。チューンする場合、ストラットを太くする事で耐久性、フィーリングが、格段と向上する。ロッドは太いのに限る！

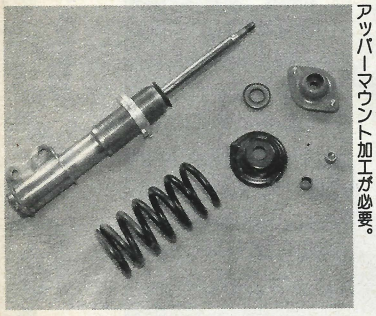




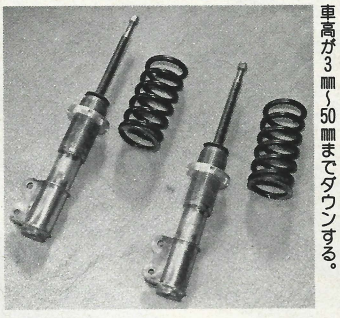
リヤ側も50φ＋EP71用ショックで仕上げている。マウント加無しでOK！



50φのシェルケース＋車高調は独自に作り直し、直巻スプリング用にしたリヤサス。



フロントも50φミントオリジナルだが、アッパーマウント加工が必要。



ミント製のマーチ用キットを使用すると、車高が3㎜～50㎜までダウンする。



ロールゲージ、バケットシート、シートベルトはオプションでマーチに付いている。

ハウがあり、どんな車でも仕様別で作ってくれる。さて、そのミントスポーツが今回持ち込んだマシンは、なんとマーチR。マーチの限定仕様車だ。この車は、1000ccながら、ターボのおかげで85psとパワフルで、峠などでは、テンロク車と互角に走れるパワー、そしてクロスミッション付と、チューニングのベース車としては最高におもしろいマシンだ。

ミント流のマシンの仕上げ方は、Fサスペンションをすべて取り外し、50φの容量UPシェルケースを使用する。これには、もちろん車高調付で、マーチ専用に作り直す。そしてショックはEP71用のジムカーナ4段調整ショック、スプリングは直巻きの4・4kgを使用する。

取り付け時は、アッパーマウントブラケットも加工が必要だ。リヤも、フロント同様、EP71用ショック＋50φ車高調付シェルケース、直巻3・6kgスプリングでキメていた。他のチューン部分は、定番チューンのFストラットバー。そしてエンドレス製のRタイプブレーキパッドできめる。これらにより、N1仕様兼峠仕様の出来上がりだ。他は、初めから付いている、ロールケージ、バケットシートなど、いじる必要がないので非常に楽にマシンができる。

小排気量のマシンをいじる場合、Kカーもふくめて、メーカーの出す限定車や、ラリーベース車などを使用してチューンすると、ノーマルマシンに比べて、チューン費が半分ぐらいなのでお勧めチューンといえよう。また、ターボ車が多いのでエンジンチューンをするなら、マフラー、インタークーラー交換＋点火時期チューンで約20psはどんなマシンでもパワーUPすると思ってよい。ただ、それ以上は峠仕様では必要ない。エンジンブローが多くなるからだ。峠では、ドリフト先行や、しなくてもエンジン負担が大きくなり、ブローしやすくなる。また、パワー優先だと、ピックUPが悪くて峠には向かないのだ。

インプレ

「フロントの応答性が非常に良く、ステアリングを切ると、狙ったラインによせやすい」一番初めに思うフィーリングだ。一般にFF車は、アンダーが出やすいが、コーナリング中に、イン、インと切ってやると早く走れる。したがって、サスペンションをチューンするときは、フロントの応答性が一番大事なものだ。

また、アクセルオフによるタックインも楽であり、マーチRのパワー、軽量ボディ、クロスミッションにより、峠ではかなり走る！

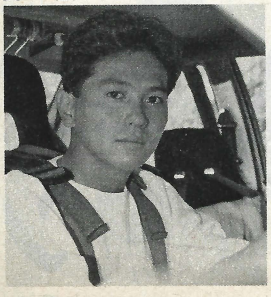
また、ミント製のサスペンションキットにより、ストリートではアジャスタブルショックにより番号を落とせばドライブもOKだ。これは、車高調整、直巻スプリング、調整式ショックにより峠マシンとしてはかなりのセッティング範囲があり、オールマイティーカーになる一番のメリットだ。

今回、他社のマシンを多く乗って峠にいったが、やはり、マシンのサスペンションチューンの極限はこの組み合わせだ。

荒巻スプリングを使用してのチューンは限界が早く、ストリート仕様80%峠20%ぐらいならお勧めだが、ストリート50%峠50%の使用率以上なら何も言わず、直巻キットをチョイスする。

※ミントスポーツは藤岡インターから15分の所に新社屋完成！　遊びにどうぞ。

サスペンション専門店のミントスポーツ石井氏は、レースのウデも良く、信要できる。



ミントスポーツ　☎0274-23-9519

JAMレーシング ソアラ

MAXパワーだけでなく、トータルバランスが大切！

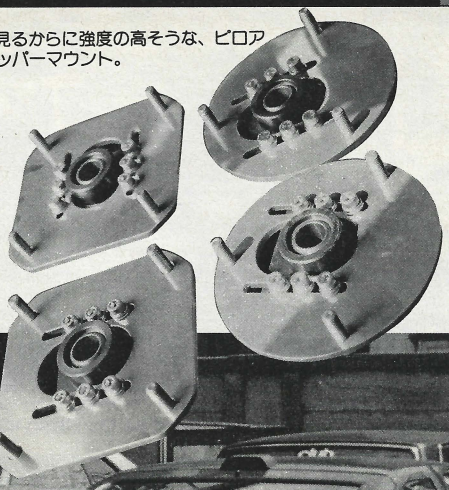
アルトワークスを始め、多くのレースに参戦を続けているJAMレーシング。チューニングにレースからの技術をダイレクトにフィードバックすることが可能で、事実、高度なセッティングを行なっている。

好みに合ったバネレートが選べる

今回JAMで取材を行なったのはトヨタ・ソアラ。これはショップのコンプリートカーでなく、お客さんの車をチューンアップしたもの。

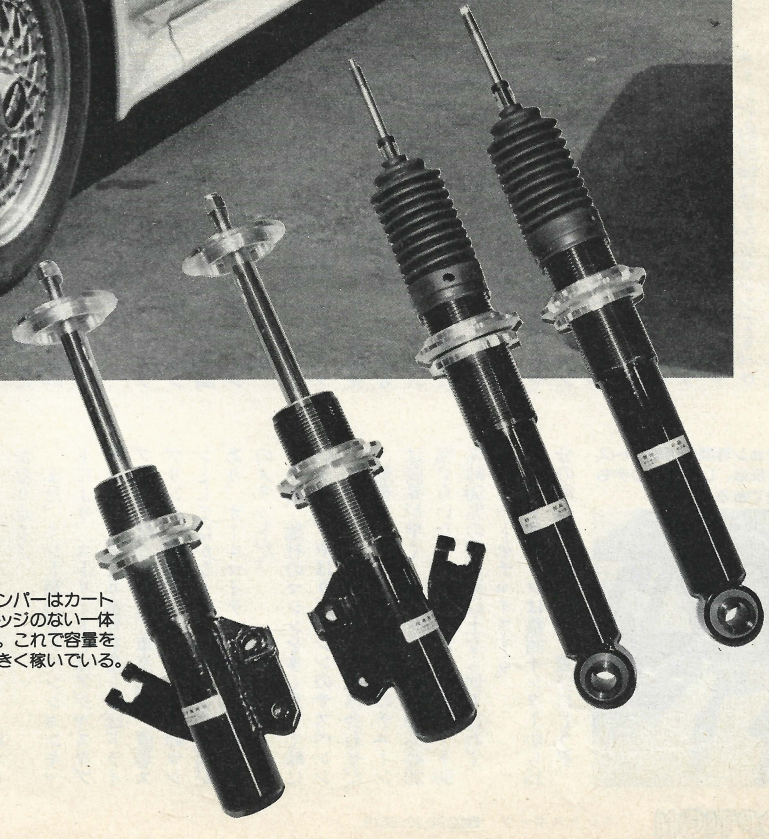
現在のところ、足回りを中心に手を入れてあり、エンジン関係はこれからの状態。しかしターボを含め、最終的にはフルチューンを行なう予定だという。

重いソアラにはしっかりした足が必要ということで、組み込まれたバネはフロントに9kg、リヤに4kgという固めのもの

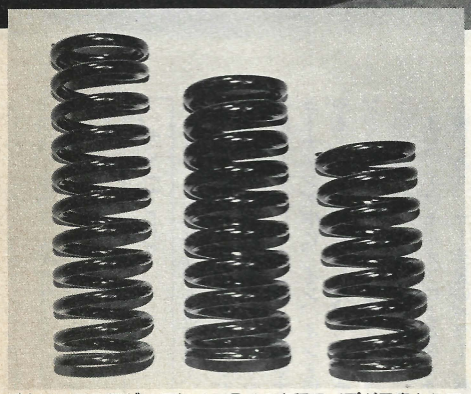


見るからに強度の高そうな、ピロアッパーマウント。





ダンパーはカートリッジのない一体式。これで容量を大きく稼いでいる。



バネはソアラ用だけでなく、多くの車種タイプが用意されている。バネレートは4～9kgが多い。

のを使用している。しかし、ソアラにはこの程度が必須。というか、これはターボによるフルチューンを前提に、トータルバランスを上げる目的でチョイスされた。もちろん車高調整式サスペンションで、若干車高を下げてある。バネタイプは直巻だ。

JAMでは、実に豊富なバネをそろえてあり、AE86/92、シルビア（S13）、スープラ、ソアラ、スカイライン（DR31）、VR-4など、4・0kgから10kg近くまである。それでも不満な場合はオーダーメイドも引き受けるという。

ショックもまた、JAMオリジナル。カートリッジタイプにせず、外側のケースがそのままボディになる一体式を採用している。これはキャパシティの減少を嫌ったからだ。

一体式にしたことで実量が多くなり、耐久性アップ、セッティングの幅が広がるといった利点が表われる。また、オーバーホールが可能というメリットも見逃せない。

初めて足回りに手を入れるときには、ジムカーナのショックとオリジナルのバネの組み合わせを勧めている。不快感がなく、素直でコントロール性も非常によくなるという。ただし、ソアラのような大型のクルマにはジムカーナ用のショックが発売されていないので、一考が必要だ。

このソアラの場合も、コンセプトが最初からはっきりしていたこともあり、9／4kgの組み合わせになっている。結果的にかなり粘る感じの足回りだがアクセルだけでドリフトにもちこむことも簡単だ。非常にバランスよく仕上がっている。

エンジンチューンは進行中。現在のところ、ブリッツ製VVC、EX温度計、HKSのピークホールド、ブースト計などが装着されている。

今後、TD-04をツインで武装、インタークーラーも大きくし、レビックでコントロール。ブースト圧は0・8～1・0kg／㎠あたりまでかける予定だ。

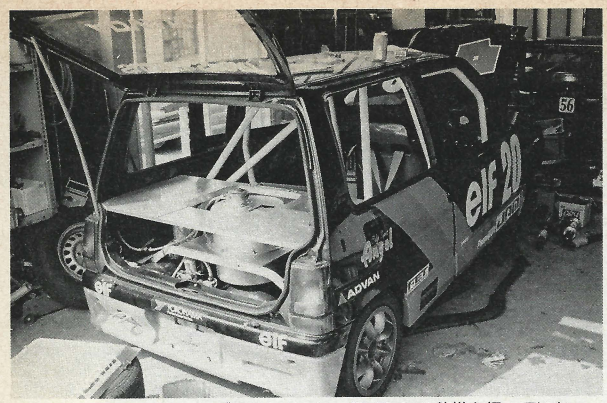
また、ブレーキにはウインマックス31をいれている。JAMではブレーキパッドにウインマックスを勧めている、というのも、効きが安定していて、タッチが素直、コントローラブルなこと、ローターへの攻撃性が低いなどの特徴を気に入ってのこと。また適応機種も多く、レースからおじさんブレーキ（初期制動重視）まで、バリエーションの多いこともメリットだ。

サスペンションのチューニングポイントとして、フロントはブレーキでよれないように、リヤではトラクションがかかりやすくなるように、というのを基準にしている。このソアラでは7kgでも、若干柔らかく感じられる。サスペンションのセッティング次第では、ガンコな操縦性で有名なVR-4でも素直にすることが可能だという。

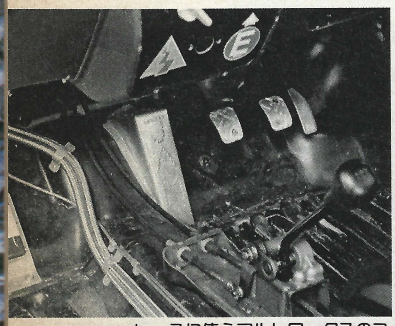
同時に、ショップとユーザーコミュニケーションが大切だとも。広告などをうのみにしてパーツを交換すると、けっこう後悔することもある。個人の好みや走り方は千差万別で、有名なものを選べばいいというわけではないのだ。市販パーツの中には必要でないものもあるから、経済的にもムダがでることがある。

「電話（でのパーツの問い合わせ）もうれしいけど、一度あそびにきてもらって話をしないと、ホントのことはわからないから」とのこと。

意味もなく車高を落とすのはそろそろヤメにしたい。

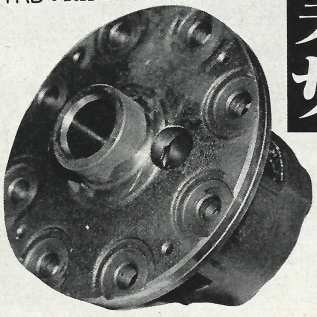


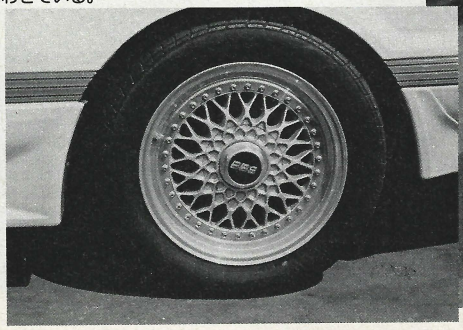
工場ではお客さんのクルマだけでなく、レースマシンの整備も行っていた。


レースに使うアルトワークスのコクピット。「JAM」の名が入ったフットレストが楽しい。

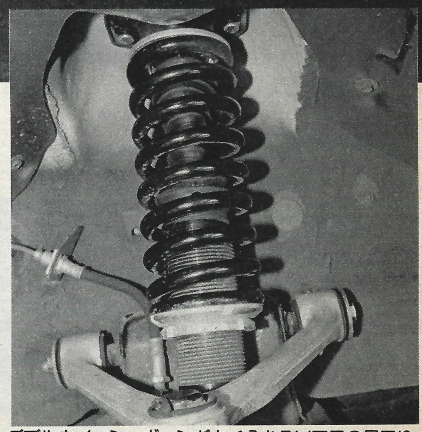
実戦型サスチューン

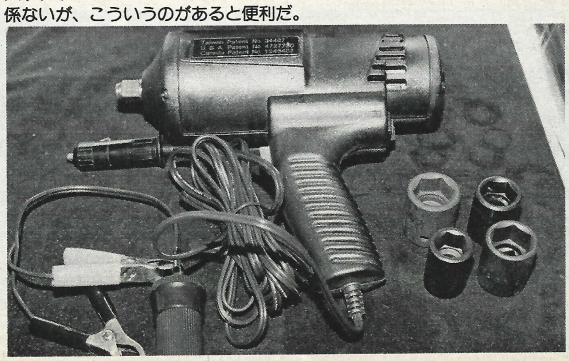



AE86用のリミテッドスリップデフ。TRDの製品で、7万1000円。



足回りはポテンザRE71にBBSのホイールを組み合わせている。


ダブルウイッシュボーンがよく分かるソアラの足回り。重い車重を考慮して、9kgという固めのバネを使用している。

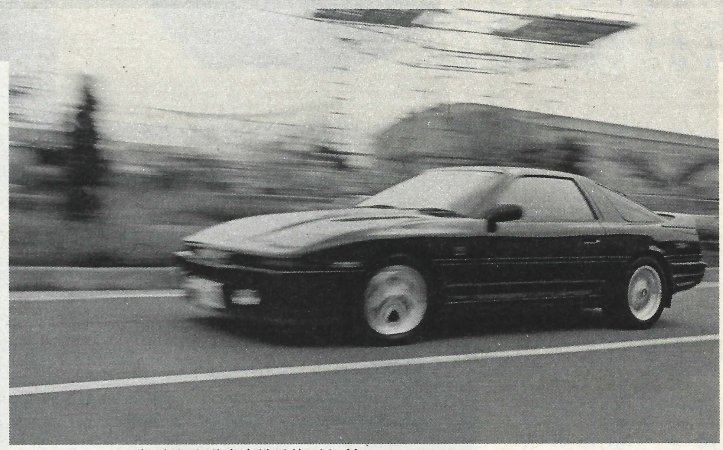

バッテリーにつないで使うインパクトレンチ。直接クルマの性能には関係ないが、こういうのがあると便利だ。

ノーマル特性を向上!



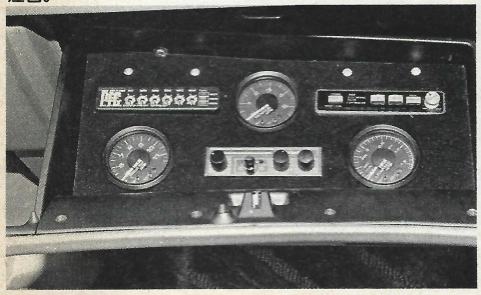


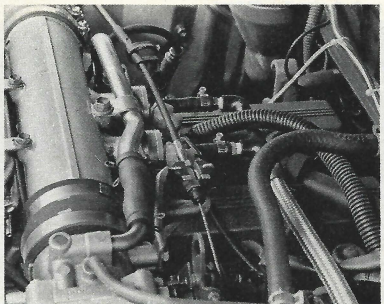
フロントのエアダクトからのぞく3層のインタークーラー!!



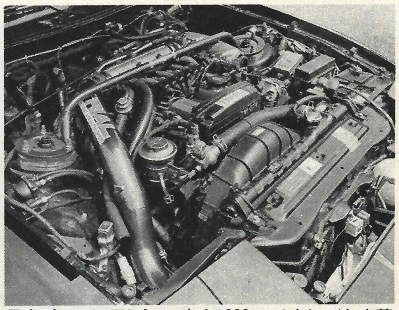
4,000回転からの加速と直進安定性は抜ぐん!!

いまや定番ともいえるダッシュボード内の補機類メーターは、ドライバーが見やすいように角度を考えてつけてあることに注目。





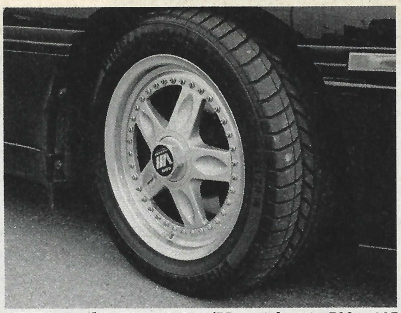
380cc×2本の追加インジェクター、燃調の心臓だ。



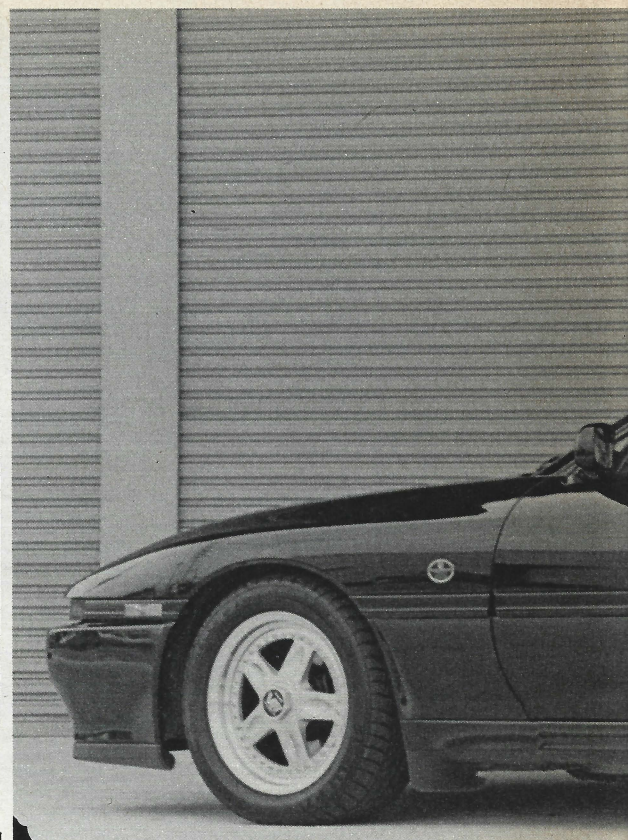
最大ブースト圧1.2kg/㎠、390psのキレイな心臓部。



リヤボルクレーシング8Jにピレリ P700-Z245/50-16。



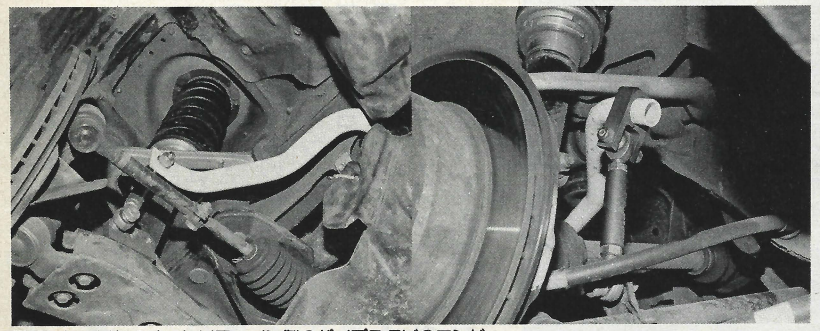
フロントボルクレーシング7.5Jにピレリ P700-Z225/50-16。



中間域特性を重視したターボA

限定車のスープラターボAを、ストリートでより速く体感できるために作った車で、その意味では、ストリート仕様で中間加速の速さを、最も重視して作った車だ。

もともと大きいターボAのTC26ターボを生かし、補機パーツで、燃調などのセッティングだけでエンジンは作られている。具体的には、インタークーラーに3層のものを使い、380ccの追加インジェクターを加え、それをレビックIIで、コントロールしている。最大ブーストは、1・2kg／㎠で、最高出力は、390馬力を絞り出している。常用回転域を4000~6500rpmと、この車の製作にあたっての中間加速重視というものにそって、比較的下のほうの回転から使えるようにしてあり、このことからも、ピークパワーより、中間加速の良さを重視したことがうかがえる。また、クラッチは、ツインプレートにしてあり、7M用のツインプレートがないため、5M用のツインプレートを、加工して、装着している。マフラーも、この車には、94φの特注のトライアルオリジナルのビクトリーマフラーが装着され、よりエンジンのレスポンスをスムーズにしている。



フロント、リヤのオートリファイン製のパイプスタビのエンド。

足回りは、コイルスプリングを、トライアルオリジナルのコイルスプリングに変更している。コイルのレートは、フロントが12kg、リヤが8kgで、より高速ドライビングをしやすくしている。

また、ブレーキパッドも、オリジナルのものに変更しており、このパッドは、効きの良さと、鳴きを少なくすることを重視して作ってある。

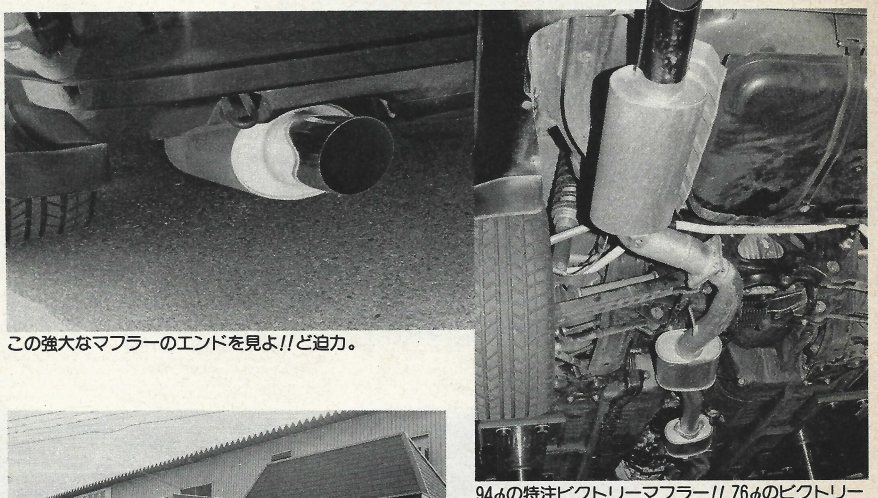
これに加えて、スタビライザーを、オートリファイン製のパイプスタビに変更、高速コーナリングを良くしている。

それとクスコ製のストラットタワーバーで、ロールを少なくおさえている。

足まわりを総合すると、ノーマルの足まわりを、スタビライザーを変更することにより、乗り心地の良さを重視しながら、高速コーナリング及び高速直進性能を（サーキットを走らない限り）これ以上は、必要としないというような、ハイレベルのところまで、引き出している。

乗った感じでは、ノーマルの足回りにスタビを変更しただけなのに、サスペンションを変更したように感じられる。

この車、最初は、エンジンはノーマルで足回りを変更したが、そのうちオーナーの要望で、エンジンをやったというものだけに、足まわりのセッティングは、かなりよい。そのために、逆にパワー不足を感じているとのことで、この車も、最終的には、3・1ℓになる可能性が大きいようだ。



この強大なマフラーのエンドを見よ!!ど迫力。

94φの特注ビクトリーマフラー!! 76φのビクトリーマフラーで¥84,000

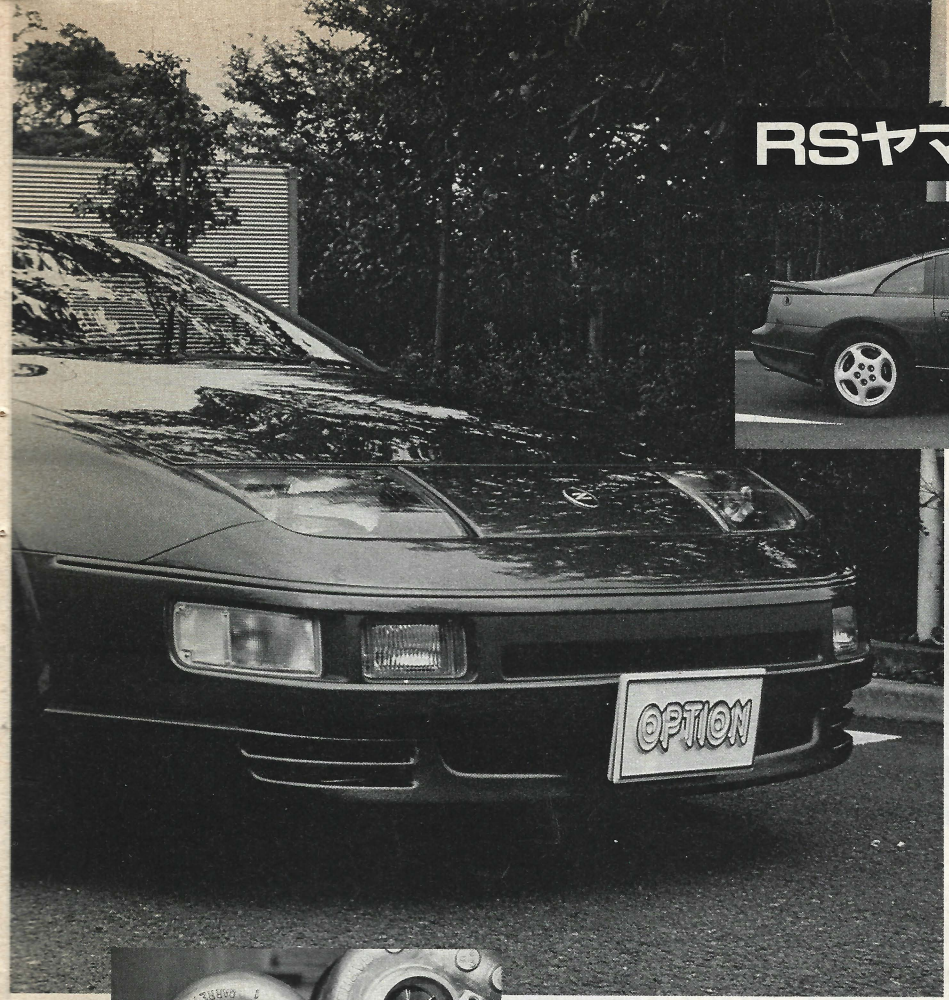
エンジン関係	
3層インタークーラー、380cc追加インジェクター×2本、EVC、レビックタイプII、ツインプレートクラッチ、ビクトリーマフラー、その他	価格約80万円（工賃込み）
足回り関係	
オリジナルコイルスプリング、ブレーキパッド、オートリファインスタビライザー、ストラットタワーバー	価格約50万円（工賃込み）

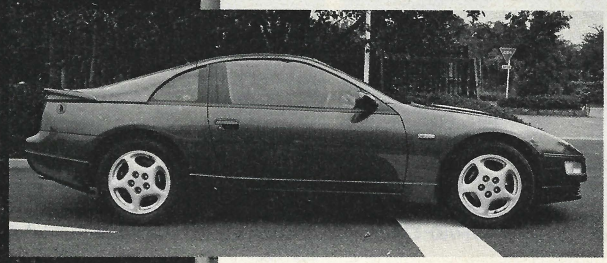


右側がショールームで、左側から奥の工場に入る。奥の工場は、かなり広いスペースがある。

RSヤマモトでnewZのチューンが始まった!!

ストリートチューンの雄・RSヤマモトが、発売されたばかりのフェアレディZをさっそくチューンした。従来のモデルとまったくコンセプトが異なり、高い人気を得ているフェアレディZ。さて、いかにRSヤマモトが料理を行なったのだろうか?





とくに車高を落としたわけではないが、かなり低く見えるニューZ。これ以上車高を下げると、走行可能な場所が限られる??

バランス重視のVG30DETTは、三菱TD04Hで400ps!

ニューフェアレディZの評価は非常に高い。最近の日産車はどれもいい車だが、ニュースカイラインと並んで入気が高く、今から申し込んでも年内に手に入れる事は難しいほど。スポーツ性を強く意識したその造りと、しっかりしたハードウェアが好まれてのことだろう。RSヤマモトでは、まだ見かけることも多くないフェアレディに対し、さっそくチューニングを行なった。

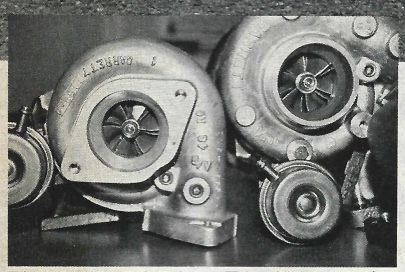
今回のチューニングは、ターボの交換とその周りのセッティングに限られている。これはフェアレディ用のパーツそのものが多く出回っていないことが理由にもなっている。例えば、ブレーキパッドはすぐにでも交換したいところだが、まだ発売になっておらず、パッドメーカーからの発売を待っている状態だ。

とりあえず、すでに発売されているタービンに交換することで、ノーマル280psなのに対し、より強力なパワーを得ようというもの。使用したタービンは三菱TD04H（15C／8・5cm）という、比較的小柄なタイプ。ノーマルタービンがギャレットT2／T25（EX／COMP）なのに対し、TD04HはT25／T3の大きさで、比べてみないと差がわからないほど。これはトラストがCR-X用などに発売しているものだ。

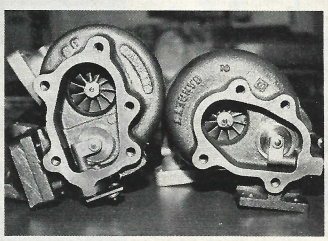
このTD04Hタービンに加え、380ccインジェクターを2本追加、ほとんど利かないノーマルのインタークーラーはHKSの3層コアに交換。もちろんパイピングはRSヤマモトのオリジナルだ。これらをベースにしてHKSのEVCでブースト圧を約1kg／cm²までアップ。コントロールにはレビックを使っている。

その結果、6700～6800prmでノーマルの1・6倍、400psというハイパワーをものにしているのだ。

そのほかに、高回転でつらくなる空燃比のために、メインコンピューターのROMを交換している。これは同時に各リミッターの解除、TD04Hに合わせてタイミングの変更を行うもの。特に450



反対側の比較。こちらからもTカー04Hのほうがひと回り大きなタービンだ。



左が04Hタービン、右がノーマル。タービン径が若干異っているのがわかる。アクチュエーターも、04Hのほうが大きい。



リヤタイヤには245/45-16をはくが、ホイールが8Jのためよれてしまう。間もなくBBSの9Jに交換する予定。タイヤはPO。



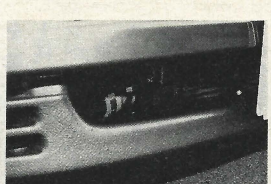
フロントは225/50-16。リヤ同様に、BBSの8Jを履く予定。



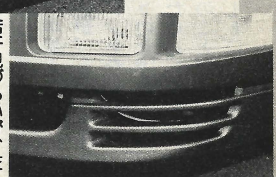
メーターは完全オリジナル。

マフラーはHKSの60φ。左右バンクから完全独立でリヤまで抜ける。





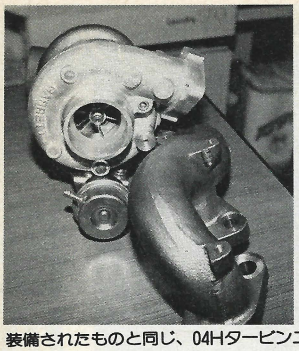
HKSの3層コアを使ったインタークーラー。ノーマルは冷えない、とのこと。

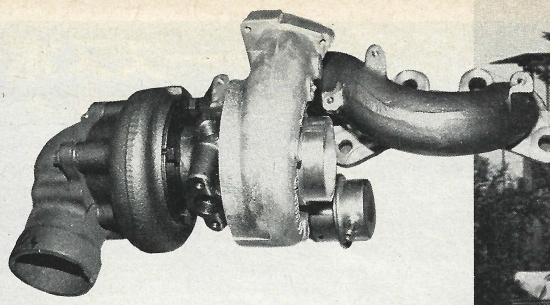


若干見づらいが、左側のエアスクープ内にはトルコン・オイルクーラーが収まる。さすがに400psには、熱的に苦しくなる。



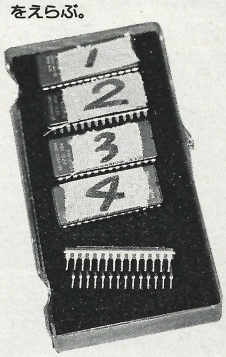
オリジナルパーツも期待大!





装備されたものと同じ、04Hタービンユニット。かなり小型だ。

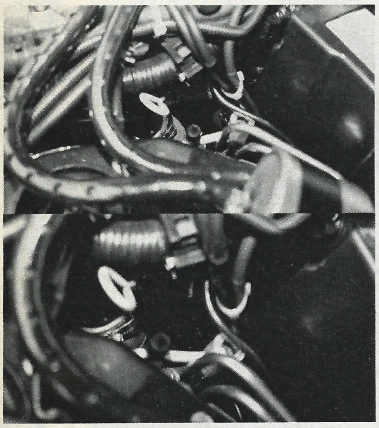
ROMの各種。いくつかを交換しながらベストのものをえらぶ。



0ｐｒｍ以上でのA／Fを大きく変更したという。

マフラーはHKSの60φ。フェアレディに合わせて、エンジンの左右バンクからテールまで完全に2系統を独立させたタイプ。うるさいほどではないが、十分に低音を響かせてくれる。また、今回はベースがオートマ車であるため、トルコンオイル用にオイルクーラーを装備している。熱的にかなり苦しくなるのだという。エンジン用のオイルクーラーはノーマルのものをそのまま使用しているが、できることなら、これも変えたほうがいいパーツだ。

ダッシュボードにはレビック、EVCに加え、DI-PINOTの排気温度計、トラストのブーストメーターが納まっている。



エンジンの上からでは、タービン本体を見るのは不可能に近い。すきまからわずかに見える程度。しつこいようだが、Zのエンジンルームはせまい。

このフェアレディを組み上げるためにあたって、もっとも苦労したのはエンジンルームの狭さだという。ハイキャスを採用してスペースがただでさえも狭いところに、フロントノーズを小さくするというコンセプトのため、それらのしわ寄せがまんまエンジン回りにきているのだ。04Hという小型のユニットを使用したのも、大きなタービンを入れるスペースがないため。

「これは人間の設計じゃない、コンピューターでも使わないとこんなに詰め込めないよ。ヘッドガスケットの交換なんて絶対やりたくないね」（山本氏）とのこと。作業も車体ごともち上げておいて、下から手を入れることしかできない。

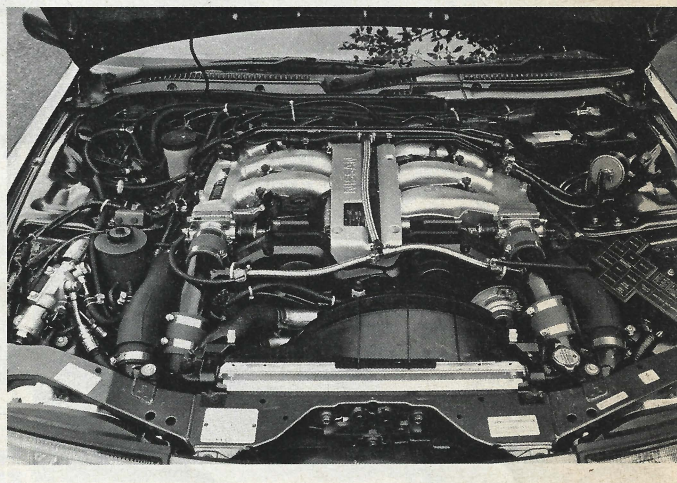
「スカイラインだったら、上から覗くとタービンがすぐ見える。これなら交換しようかという気になるからね」（同氏）

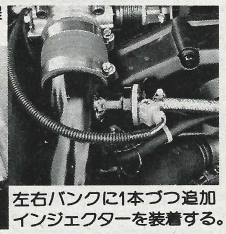
こういった苦労がありながらできあがったフェアレディは、バランスのいいハイパワーマシンになっている。特にレスポンスの良さは、ノーマルをはるかに越えるもの。これも小型のタービンであることが、逆に幸を奏しているようだ。

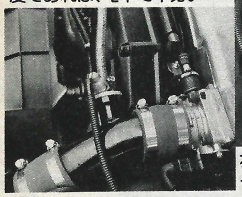
この次に手を入れるフェアレディではHKSのギャレットT3Gを使う予定だが、これも04Hと同じ程度のパワーを見積もっている。

「あと100psあったら（500ps!）絶対おもしろい車になる」（山本氏）ということで、今後フェアレディのターボチューンにあたっては、ひたすらコンパクトで高性能なタービンを探すしかないという。ちなみにノーマルタービンを使った場合でも、330ps程度は可能ということだ。

最後になったが、フェアレディの車体剛性の高さ、足回りの良さにもふれておかないといけないだろう。400psまでパワーを上げたこのマシンでも、足回りの変更をほとんど必要としていない。しっかりパワーを受けとめているのだ。バネ／ダンパーの容量を若干上げる予定だというが、ノーマルエンジンだったらどんな運転をしても平気なほど、サスペンションは良くできている。それより問題はブアなブレーキだ。一刻も早くニューフェアレディZ用のパッドが発売されることを望みたい。







追加インジェクター。40ps程度であれば、2本で十分。

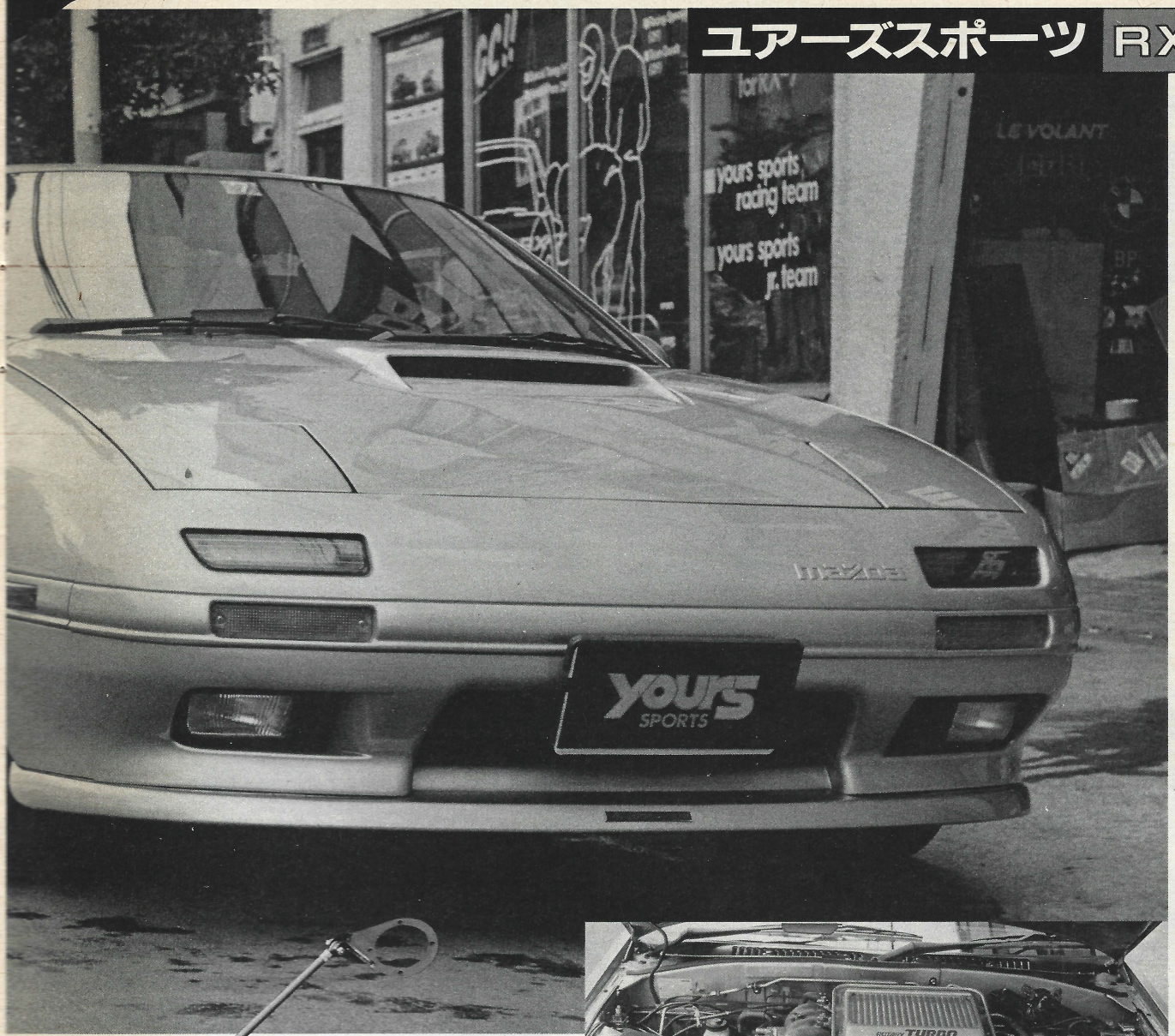
左右バンクに1本づつ追加インジェクターを装着する。



ダッシュボード内には、レビックブーストコントローラーなどが入っているが、クルマが出来て間もないため、グシャグシャ……。

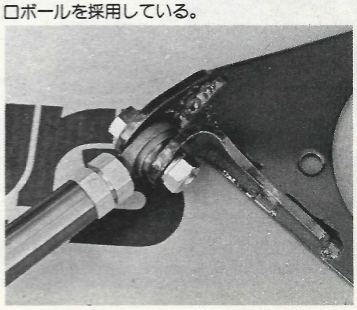
RSヤマモト ニューフェアレディZ	
エ　ン　ジ　ン　系	
TD-04Hタービン、追加インジェクター380cc×2、レビック、EVC(HKS)、インタークーラー(HKS3層＋オリジナルパイピング)、HKSマフラー、オリジナルROM、排気温度計(DI-PINOT)、ブーストメーター(54φ・トラスト)、工賃	
合計・約130万円	

扱いやすさ重視のトータルチューン

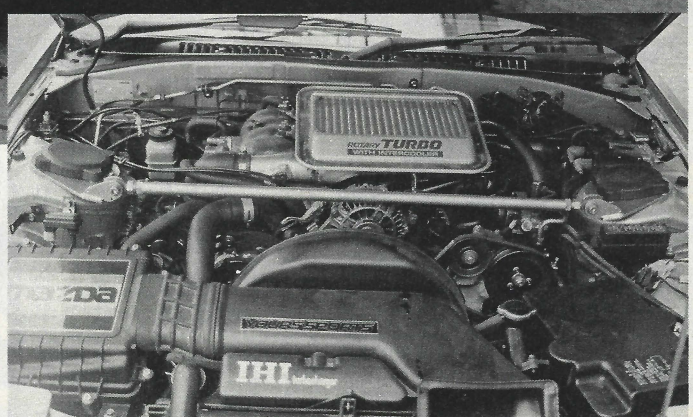




ストラットタワーバー、3万円。



ストラットタワーバーは、ジョイント部にピロボールを採用している。



IHIのタービンに交換され、275psを得ている。しかし、インタークーラーはノーマルのまま。最大ブースト圧も0.6~0.8kg程度。いざとなればもっとパワーを上げられる。

レブリミットは7800rpm!

FC3Sだけでなく、ファミリアなどのマツダ車を専門に手掛ける「ユアーズスポーツ」。レシプロも扱っているが、ユアーズで有名なのは何といっても公認コンプリートカー「ボーグ」RX7。

「チューニング時代のひとつの曲り角、合法か非合法かの観点から考えて、胸を張って乗り回せるチューニングカーを作りたいと思った」（ユアーズ／有泉氏）というのが、ボーグのコンセプト。エンジン・足回りなど、ほとんど手を入れられているのに、それでりっぱに公認が取れている。大手を振って車検を通すことができるのだ。

もともとRX7は純粋なスポーツカー。今でこそユーノスやニューZが登場して、スポーツカーと呼べる車が増えてきたが、それ以前では最初からスポーツカーをつくろうとしてできた車はRX7しかなかった。それだけにノーマルでも走ることに対してはピカイチの性能をもつ。特にマイナーチェンジ後は段違いに良くなっている。チューニングもやたらに手を付けると、バランスをくずす恐れが高い。

ボーグRX7はエンジン性能を100%引き出すことをコンセプトにして、タービン、タコ足等の交換、インジェクターなどの追加を行なっている。やたらパワーを上げようということではない。高速というよりも、ワインディングなどのハードな使用を前提にしているが、スタビリティを失わないようにしているのだ。

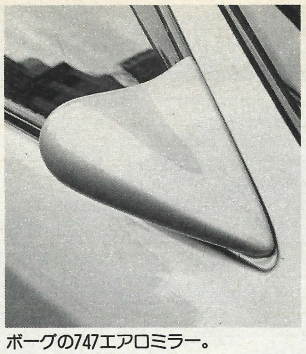
タービンはIHI製DNGシングルを使い、効率を上げている。A／R比は0・96、インタークーラー、オイルクーラーはノーマルのものを使用している。最大ブースト圧は0・6~0・8kg／cm²にセッティングするが、それに合せて追加イ

さらに走行性能をアップする！

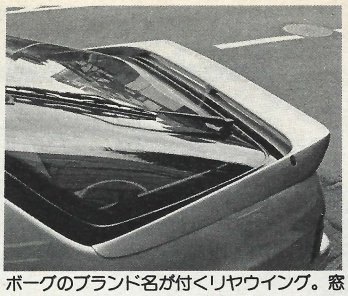


ンジェクターも2本まで装着するようにしている。これらによって最高出力275psを得ている。レブリミットは7800rpmだ。

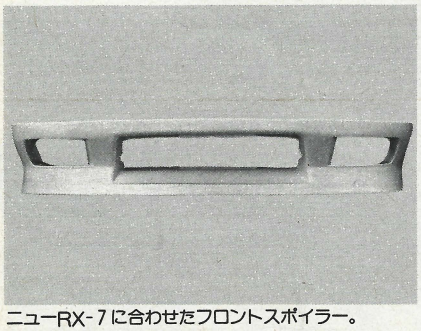
エンジン同様、足回りにもトータルイメージを盛り込み、乗り心地を損わないことを前提にしている。限界は高くても乗りこなすのに高度なテクニックがいるというものでなく、誰でも無理せずに走って、曲って、止まることのできる足回りになっている。



ボーグの747エアロミラー。



ボーグのブランド名が付くリヤウイング。窓わくを取り囲むようにデザインされたもので一体感の高いデザインだ。他にウイングタイプもある。



ニューRX-7に合わせたフロントスポイラー。



タイヤはヨコハマ・アドバン。ブレーキはオリジナルのパッドに、アールズのブレーキホースを装着。

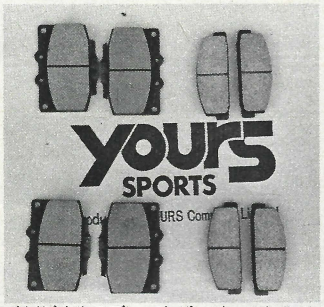
バネレートもF3・8kg／R2・5kgと比較的低いものを採用、ダンパーもそれに合せることでしなやかな足回りとしている。ストラットタワーバーはオリジナルのピロボール付きだ。剛性アップに貢献している。もちろんブレーキ関係もユアーズのブレーキホースなど、足回り・パワーに合せてグレードアップさせていることはいうまでもない。

外装関係ではエアロミラーが目を引くところだが、それ以外には大きな変更点はない。どちらかというと、上品にまとまっている印象すら受ける。こういったところも公認コンプリートの特性なのかもしれない。

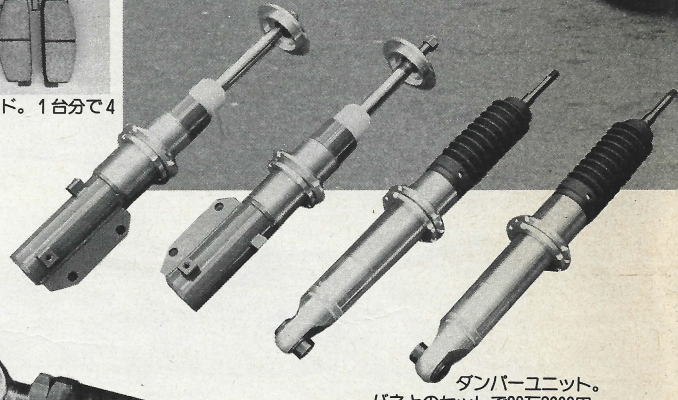
このRX7に装着されたもの以外にも、ユアーズでは多くのFC3S用パーツが用意されている。たとえばリヤキャンバーコントロールリンク。サスペンションの交換などで車高が下ったときにも、路面に対してタイヤ角度をつねに適正にするもの。レースなどでは必須のものだ。

他にも、ニュー7用のフロントスポイラーも先日完成した。まだまだRX7は奥が深いのだ。

RX7以外に、ファミリアなどのパーツ開発を行なっているユアーズだが、今、全力を挙げて開発を行なっているのは「ユーノス」用のパーツ。エンジン・足回り・ホイールを含めた外装関係など、ほとんどすべてのパーツを開発しているといっていい。時期は未定だが、完成したものから発売していくということだ。期待していいだろう。



オリジナルのブレーキパッド。1台分で4万9000円。

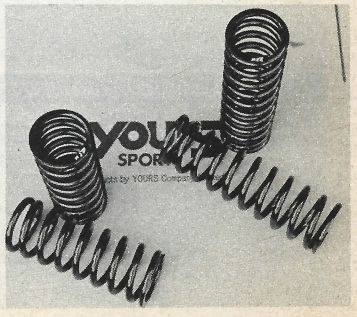


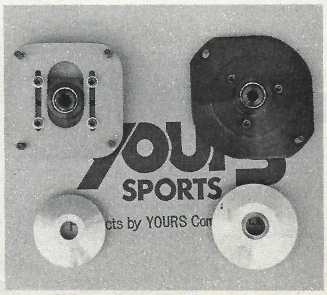
ダンパーユニット。バネとのセットで29万8000円。



車高を下げたときなど、キャンバー角の変化を抑えるリヤキャンバーコントロールリンク。

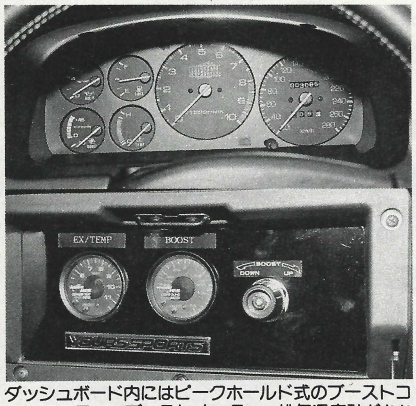
短いほうが4.5kg、長いほうが3.5kgのレートをもつ。





ピロボールアッパーマウント。1台分で9万2000円。

メーターパネルもボーグブランド。スピードメーターはフルスケール280km／h。



ダッシュボード内にはピークホールド式のブーストコントローラー、ブーストメーター、排気温度計がきれいに収まる。

BORGH RX-7
エンジン系
IHI・DNGタービン（シングル）、追加インジェクター×2（オプション）、レビックII（追加コントロール、オプション）、75φステンレスエキゾーストシステム、ブースト計、排気温度計、など 合計 約66万6000円
足回り系
オリジナルサスペンションキット、オリジナルピロボールストラットバー、アールズ製ブレーキホース、オリジナルブレーキパッド
合計・約17万円

ユアーズスポーツ ☎03-424-3771

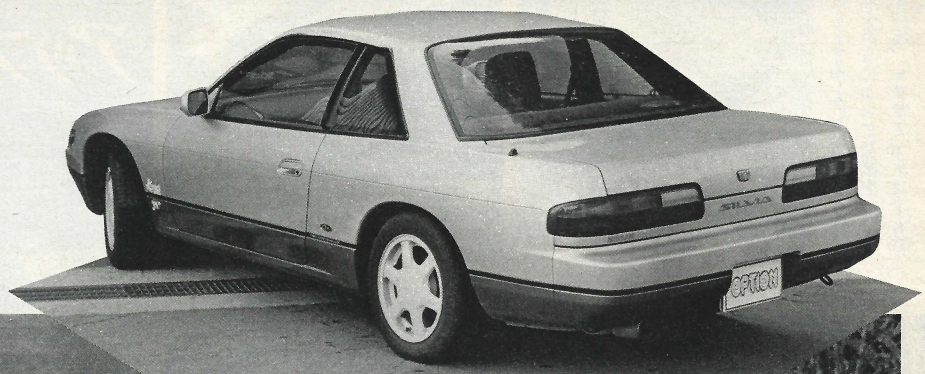
HKS関西 シルビアK'S/Q'S

FRの楽しさを徹底追求！

ターボ&メカチューンはレスポンス重視

HKS関西では、シルビアK'SとQ'Sの2台が、いよいよ熟成されてきたようだ。この2台、HKS関西の向井さんによれば、名付けて「ON THE SPORTS シルビア」だそうだ。乗っていて楽しく、いつでも、ひょいと乗れる車ということで、この名をつけたようだ。

まずK'Sだが、T03Gタービンに換装。



Q'Sは、K'Sに比べると142psとライトチューンだが、NAエンジンのすなおさを良くひきだしている。

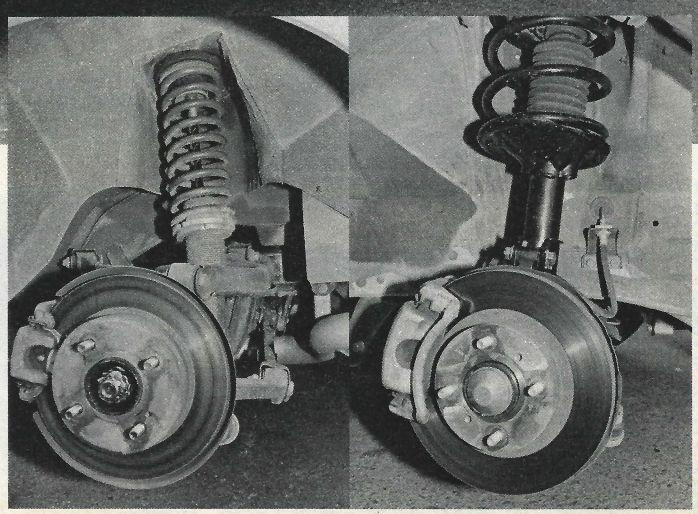


HKS関西・シルビアQ'S

エンジン係
フライホイール軽量&バランス取り、264度オリジナルカムシャフト、PFC・Fコン、GCCII、工賃 合計・約45万円
足回り系
オリジナルショック&コイルスプリング、ブレーキパッド、ブレーキホース、ビッグローターキット、工賃 合計・約23万円

HKS関西・シルビアK'S

エンジン係
ギャレットT03Gタービン、スペシャルインタークーラー、オイルクーラー、PFC・Fコン、GCCII、工賃 合計・約120万円
足回り系
オリジナルショック&コイルスプリング、ブレーキパッド、ブレーキホース、スタビライザー、ビッグローターキット、工賃 合計・約40万円



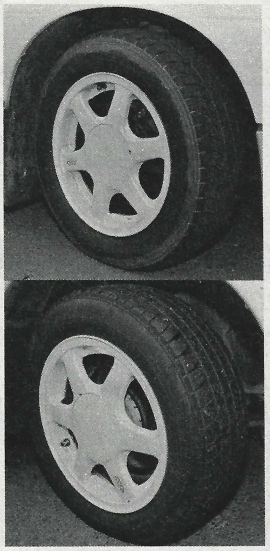
K'SもQ'Sもこのビッグローターkitで、ブレーキシステムは、キメている。このkit、この制動力で、¥100・000というから安い。

トータルバランスが二重丸

『ON the SPORTS シルビア』ビッグパワーより、乗り易さを重視している。このK'S、外観も一見するとノーマルに見えるが、実は280ps、この車は、実にニクイ!!



これは、K'Sのタイヤ・ホイールで、AVS6.5J-15のホイールに、205/60-15のグローバがついている。

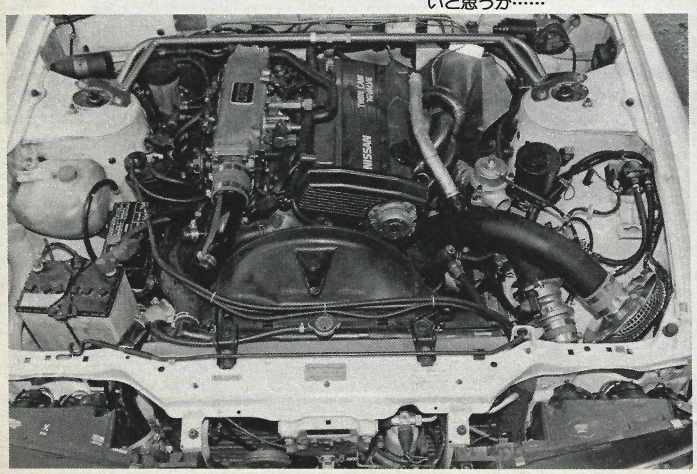


Q'Sには、円じAVS6.5J-15のホイールに、195/60-15のRE88をはく。



K'Sの追加メーターは、グローブボックスの上の位置に、つけられていて、実に違和感がない。

K'Sのエンジンルーム。T3Gタービン、インタークーラー、オイルクーラーを装着し、120万円は、安いと思うが……

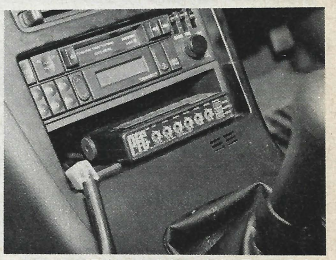


左がショールーム、右が工場で、工場はかなり広く、一度に数台の車ができる。



F-CONは、助手席前に。





GCCは、写真のように、センターコンソールの位置に

低速からフラットトルクで、レスポンスも良く、ピークパワーより、むしろ乗り易さを重視した仕様になっている。0～400加速よりも、レスポンスの良さを考え、目標を一点に集中するのではなく、あくまでもトータル的に乗り易い車を目標。PFC・Fコン、GCCIIなどの燃料系調節や、それに供なう追加メーターもダッシュ・ボード上にレイアウトするなど、HKS関西独自のノウハウを生かしている。

またサスペンションは、現在テスト中で、エンジンとのマッチングを考えてメイク&トライを続けているとの事であった。Q'Sとはトルクもパワーも大きく異なり、そのパワー、トルクを、いかに路面に伝えるかが果題だとの事である。

しかし今回、試乗したK'Sに乗った限りでは、このパワーを生かしたコーナリングもでき、弱アンダーでコーナーに入りパワーオーバーにするにもアクセルワークだけで実に容易にできる。テスト中であるにもかかわらず、かなり、完成度も高く、今後のさらなる熟成が期待できる。

次にQ'Sだが、NAエンジンで、ハイカム、マフラー交換、フライホイール軽量と、PFC・Fコン、GCCIIで燃料調節と、エンジンのチューニングとしてはセミチューンだが、ノーマルとは違い、2000回転からレッドゾーンまで一気に回わってしまうエンジンフィールがK'Sとはまた、一味も二味も違ったメカチューンの良さと言えよう。4速5000回転から、一気に7500回転まで、実にパワフルに気持ち良くまわってくれる。264度のハイカムを使っているとは、とても思えないくらい低速トルクもあり、2000回転もまわしていれば、ギクシャク感もなく良好である。

Q'Sのサスペンションとエンジンのマッチングだが、フロント4段、リヤ8段のHKSのサスペンションキットを組んだQ'Sは、フロント2番、リヤ3番ではストリート仕様のようで突き上げ感もなく適度の硬さで、街乗りでも充分に満足できた。

一番ハードな、フロント4番、リヤ8番にして乗ってみたが、前回とは、これは、まったく別ものようだった。低速での追き上げ感は、そんなになかったが、やはりハード感はあり、コーナーを抜ける時には、ロールもなく、踏ん張ってもくれている。コーナーにオーバースピードで入っても、実に安定し、路面をしっかりとらえている。試乗車が履いていたRE88は、すべりだしたが、実に面白いようにリヤをスライドさせ、コントローラブルに姿勢を回復できた。このQ'Sは、エンジンパワーとサスペンションのマッチングはとても良い。

NAエンジンのQ'Sで、ショックの調整をハードからソフトまで、自分のその時の気分で調整できるのが楽しみになるのでは……。

最後に、今日乗った、K'S、Q'Sの2台ともHKS関西オリジナルのビッグローターキットが付いていた。ローターの容量アップで、制動性や冷却効率をアップすることでノーマルの甘いブレーキフィーリングとはかなり違い、瞬時に効く。このビッグローターキットは、スグレモノだ。

TBO シルビア

足とエンジンのチューンで面白さ倍増だ

TBOでは新しく「Fast」の名で商品を開発、販売してゆく。

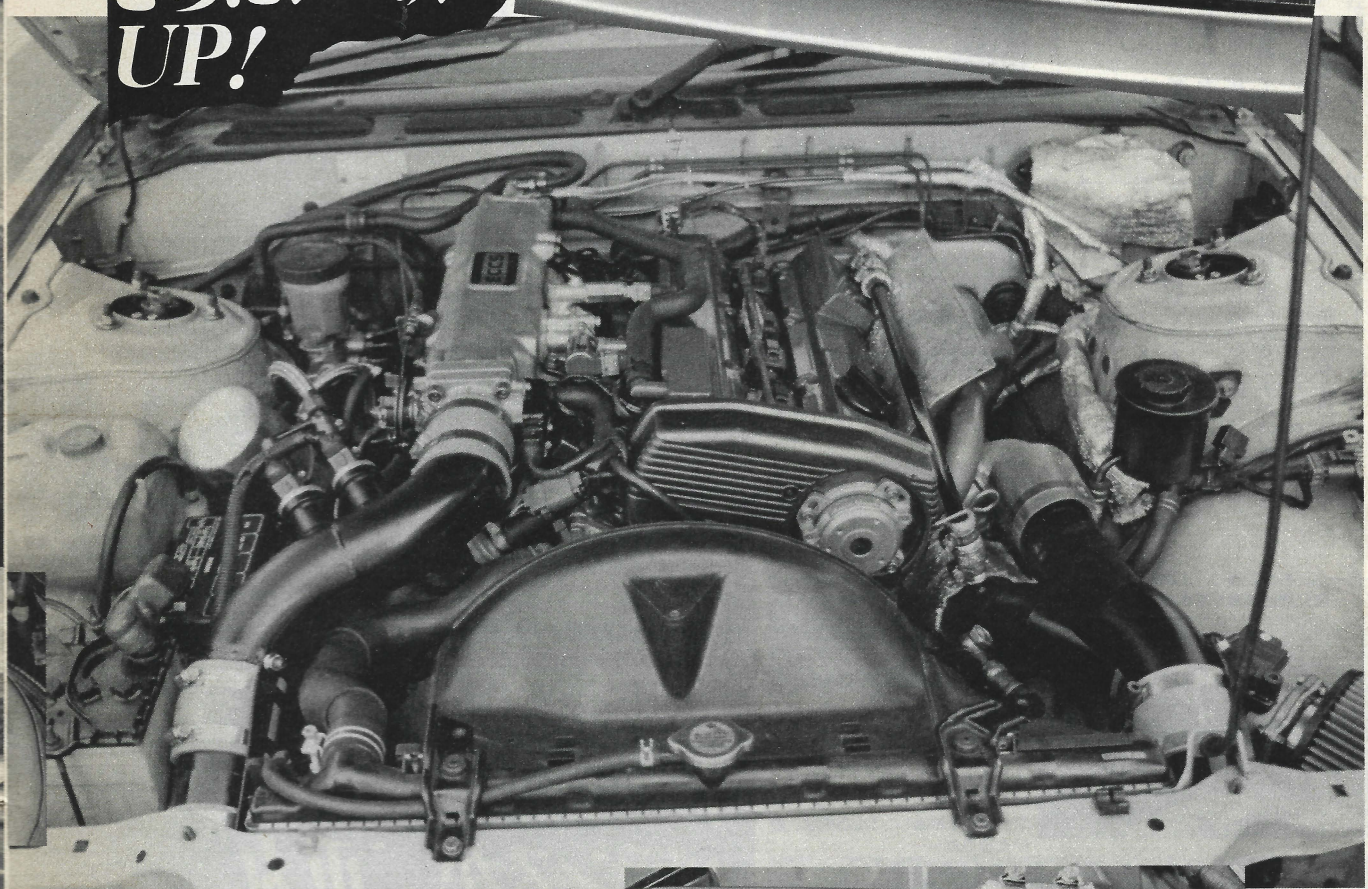


チューンベースに最適のシルビアをさらにレベルUP!

ゼロヨン、最高速など、ハイパフォーマンスチューンにかけては定評のあるTBO。常に次のレベルへとステップを進めている。今回はリセットを行なったばかりのシルビアをレポートする。

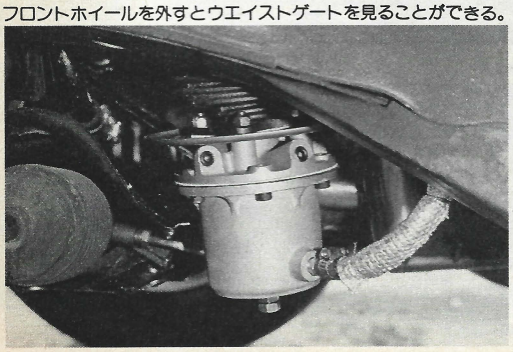
熟成されたシルビア

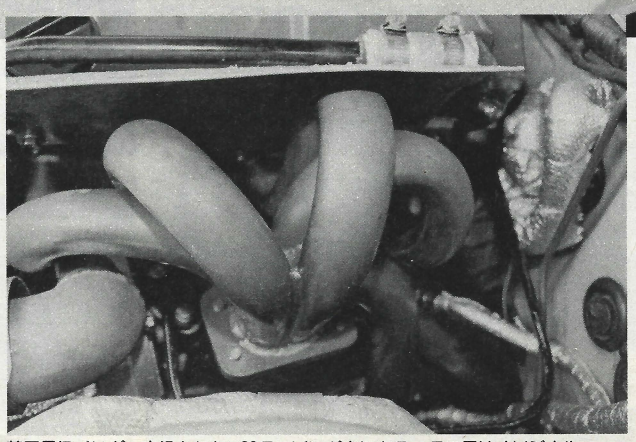
コントロールしやすいサイズのFRとして、発売以来高い人気を誇る日産・シルビア。チューニングベースとしても高い性能をもっている。



太いパイピングが特徴的。これは最高速仕様の時のまま。

フロントホイールを外すとウエイストゲートを見ることができる。





若干見にくいが、交換されたK26タービンが奥にある。タコ足はオリジナル。

TBOでも以前よりシルビアのチューニングを行なっており、谷田部の最高速テストで263・73km／hを記録したコンプリートマシンを制作している。そのシルビアが外装を含め、さらにステップアップを行なった。

その主な内容は、タービンの交換により、マッチングをより向上させたこと。最高速仕様として、ギャレットT04Sが組み込んであったが、より扱いやすいものとして、KKK製のK26へと交換。オリジナルのタコ足も新しく製作して、これに合わせてある

ブリッツレーシングのウエイストゲートでセッティングを行ない、1kg／cm²程度までブースト圧を上げて、最高速は260km／h以上が可能だという。このブースト圧でも、十分市街地走行に使えるというからオドろく。

同時に足回りにも手を入れ、バネ&ダンパーを交換している。基本構造は変わっていないが、前回は他車用を加工して使ったために、取付などに若干難があったという。

それをケースの短いものに交換し、整備性を上げてある。もちろん容量の大きなTBOオリジナルサスペンションだ。減衰力は4段階に調整可能で、ノーマルに比べ、平均50%ほど減衰力を上げている。また、ピロボールアッパーマウントも採用された。

マフラーの騒音規制もあり、頭のいたいところ。今回シルビアにセットされたものは75φのオリジナル。タイコが3段になっており、音も比較的静かな割には

パワーダウンが少ない。オマワリさんに目をつけられることも少ないだろう。ブリブリと大きな音で走り回るのは時代遅れだ。これからはスマートにパワーアップを行ないたい。

これらのパーツ販売も行なわれている。いずれも谷田部仕込み(?)の効果の高いパーツばかりだ。

また、シルビアの足回りチューンについてのポイントも聞いてみた。

まずはなんといってもブレーキから始めたい。パッドはもちろん、ホースもグレードアップして、できればオイルも……というのが第1ステップ。やはり日本国内向けは高速での使用はあまり考えられておらず、アブナな部分でもある。

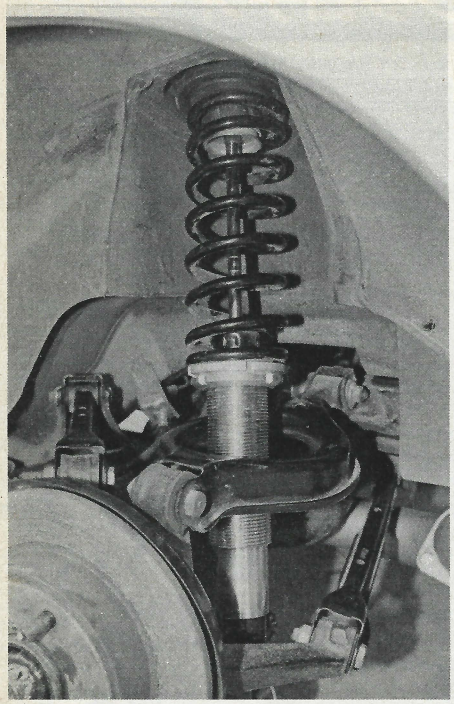
次にサスペンションユニット。シルビアのサスペンションシステムそのものは高度で出来もいいが、キャパシティが若干少ないようだ。特別にバネレートを上げるとか、車高を下げるとかしなくても、バネやダンパーの容量を上げるだけで、質の高い走りが可能だ。

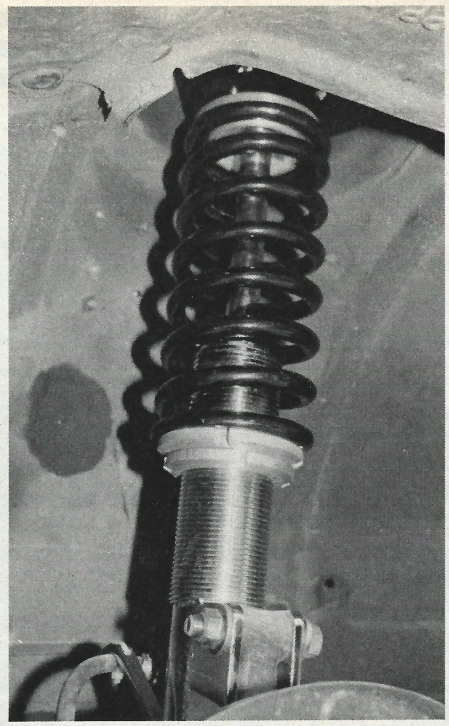
もちろん、サスペンションユニットを好みに合わせて交換するというのもGOOD。TBOでは、このシルビアにフロント7kg、リヤ4・5kgを使用している。これは最高速仕様でなく、公道をメインに、ハードにも走れるという、オールマイティな状況を考えたもの。バランスは非常にいい。

シルビアも発売から1年を経過し、チューンナップパーツも増えてきた。単に数が増えるだけではなく、TBOのように「熟成」させてもいるのだ。ユーザーにとっても、パーツが安心して使えるというメリットにつながるだろう。

ユーザーレベルでのシルビア・チューンは、これからが本番といえる

マルチリンクのリヤサスペンション。組み合わされるバネは4.5kg。ダンパーは4段調整式だ。

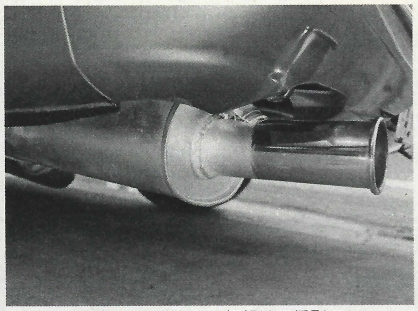




フロントのサスペンションユニット。バネレートは7kg。

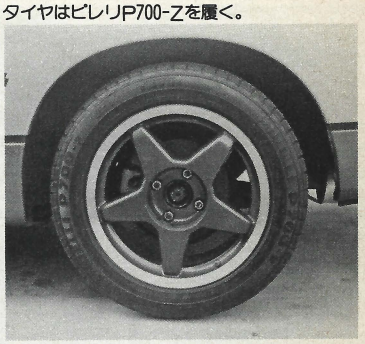
ダッシュボードに収まったメーター類。各メーターの大きさを揃えるなど、芸が細かい。

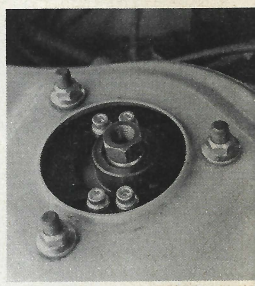




70φのオリジナルマフラー。価格は工賃別で8万4000円。

タイヤはピレリP700-Zを履く。



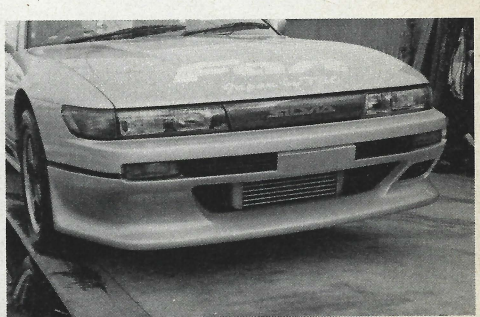


サスペンションはもちろんピロアッパーマウントで支えられる。

TBO シルビア
エンジン系
84.5φ鍛造ピストン、CA20用ブロック、1.5mmメタルガスケット、追加インジェクター380cc×2本、Fコン、AIC、レビック、TBO製クラッチ&クラッチカバー、3層インタークーラー、エアーフロー改造、KKK・K26ターボン、オリジナルエキゾーストマニホールド、レーシングウエイストゲート
合計・約250万円
サスペンション系
オリジナルサスペンションキット（ピロボールアッパーマウント）、ウインマックス31・パッド、アールズブレーキホース、オリジナルスチールスタビライザー
合計・約38万円

新しく、シルビア用に製作したリヤスポイラー、3万8000円。他に小型のものも製作中。



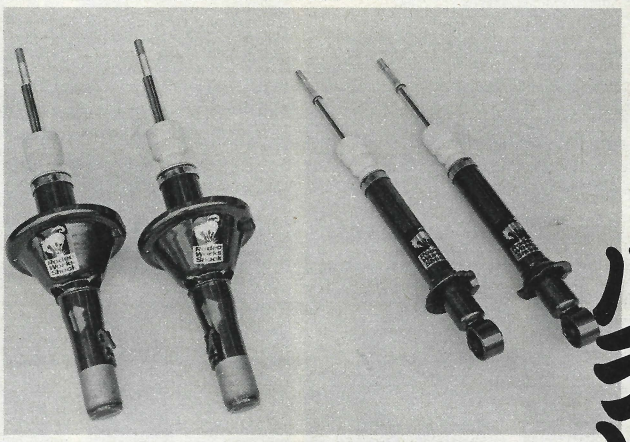


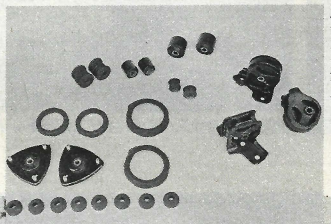
これも新しいフロントスポイラー。3万8000円。巨大なインタークーラーが顔を覗かす。

ホンダロデオ シティ

ストリートから競技までOKのバランスチューン

ストリートはもちろん、ジムカーナ/ダートトライアル競技にも威力を発揮するロデオ・オリジナルショック。ジムカーナ用はフロントにオイル、ダートトライアル用は同じくフロントに低圧ガスタイプを使用している。





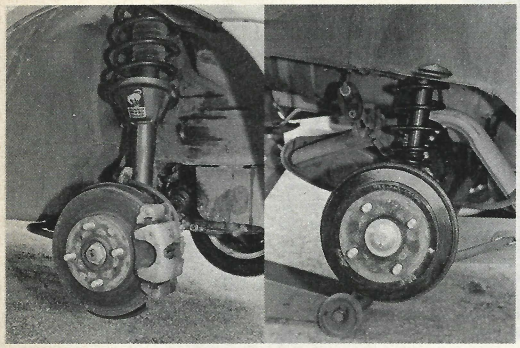
エンジンマウント/ロワアーム/ダンパーマウント・ブッシュ類。ワインディング派には、この強化ブッシュに交換することをおススメする。

関東最強のシティ!

シティのストリートバージョンとなると少ないが、しかし、徹底的にチューニングを行うと意外に速く、しかも乗りやすいマシンに仕上がるという特性を持っている。

この2台のシティは、ジムカーナ&ダートトライアル地方選手権で常勝を誇るホンダ車のチューニングで有名なホンダロデオが製作。スポーツ性抜群、それでいて乗り心地も十分確保された味付けがなされているのだ。

コイルスプリングは2台ともノーマルだ。が、それに組み合わせるショックはオリジナルを使用する。そのセッティングは、適度なロールが得られ、乗り心地も路面の凸凹に対する突き上げ感がないように、コイルスプリングは硬くしないでショックの減衰力を上げる手法を取っ



メイク&トライにより減衰力値の設定を行った結果、競技レベルまでも完璧カバーするショックを製作できたという。ブレーキパッドもオリジナルを装備する。



㊙減衰力が速さを生む

ている。しかもジムカーナやダートトライアルで勝つためのセッティングで、ストリートに使用する場合も同じ減衰力を採用している

この減衰力値の設定が一番苦労したという。

「よく0・3m／s時における減衰力の数値を決めてますよね。ストリートレベルならある程度満足いくかも知れませんが、それが競技レベルまでをカバーするとなると、ちょっと苦しいですね。うちでは、もっと初期の0・0いくつから設定し、競技に勝つためのセッティングを行っています。もちろん、ストリートでもゴツゴツ感はなくオールマイティな特性を示すのが特徴ですね。それとジムカーナ用はフロントにオイルダンパー、ダートトライアル用は同じくフロントに低圧ガスダンパーを使用しています」

競技用だから（とはいってもストリートと両用）、ショック以外にもエンジンマウントやロワアーム、ダンパーマウントなどのブッシュはすべて強化タイプに交換済みだ。ワインディング専門ならこのブッシュ交換はおススメ。ステアリングの応答性だって鋭く、より走りが洗練されるからだ。

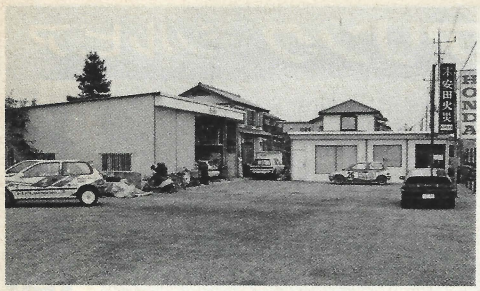
これに対して、1カム4バルブの100馬力を発揮するD13C型ユニットのチューンはどうか。

ジムカーナ、ダートトライアルともにエンジンはすべてノーマル規定なのでオーバーホールが行なわれている程度だ。

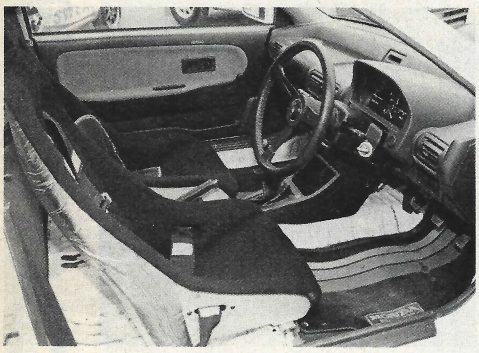
しかし、レスポンス向上と高回転域での振動を極力抑えるため、徹底したバランシング化が図られている。確かにホンダのパワーユニットは、他メーカーよりパーツ精度は高い。たとえばピストンにしても重量誤差は±1g以内に収まっているほどだ。で、さらに重量バランス等を整えてカタログデータに近いパワー&トルクを絞り出している。ちなみに、このエンジンオーバーホール価格は30万円とのことだ。

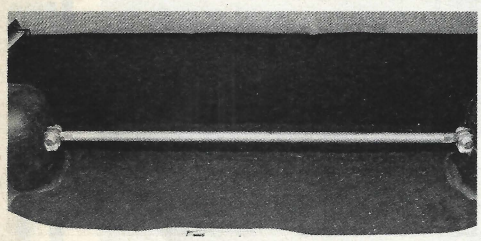
「とにかく、うちではジムカーナなどで徹底的にテストして、ストリートにフィードバックしています。それとジムカーナやダートトライアル選手権で常に勝つことを心がけてます。エンジンがノーマル規定なので、ここで勝てばダンパーなどよいのでは、と思う人がいるかも知れないですからね。一番アピール度が高いでしょうね」

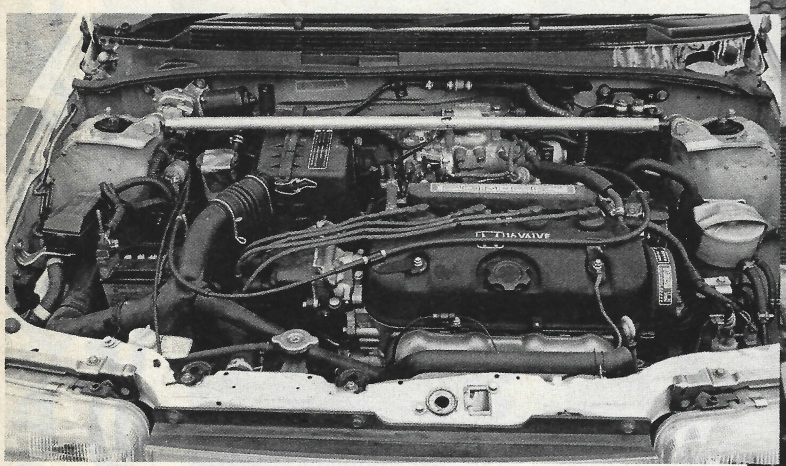
チューニングの他、ホンダロデオではコンプリート・マシンも販売している。新車を購入してチューンするなら、スポーツキットで武装したマシンをおススメする！

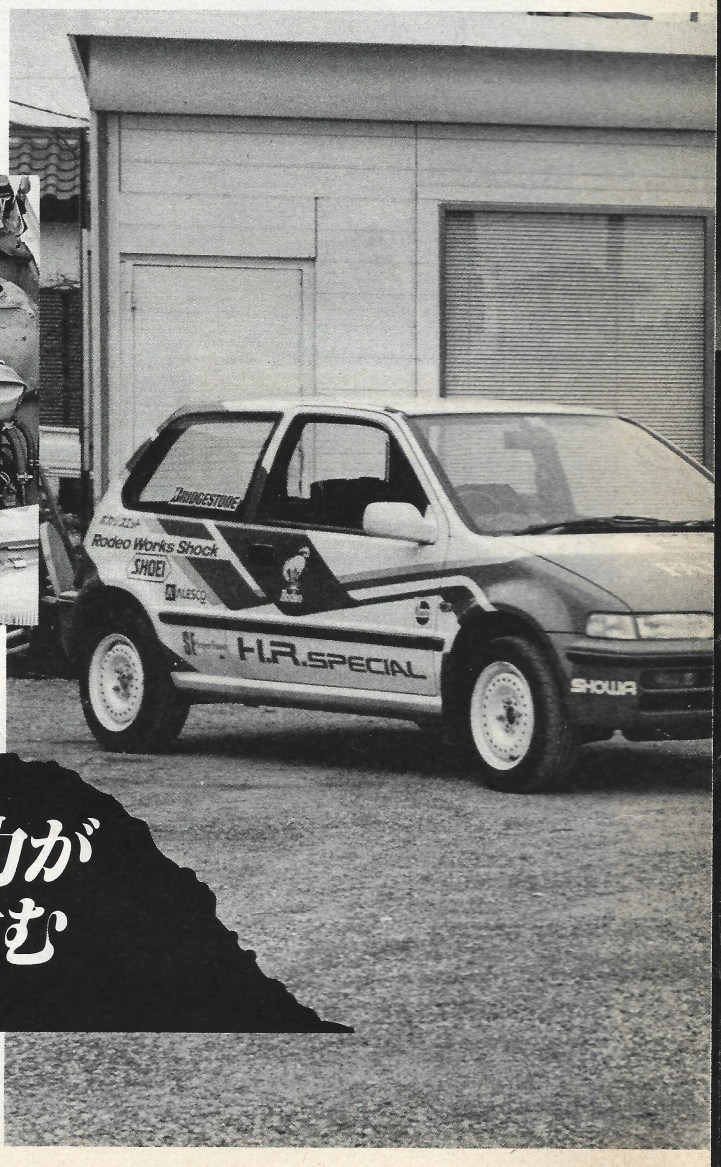


埼玉県・所沢市にあるホンダロデオのファクトリー。


軽量化が図られた室内。パワーウエイトレシオ低減には効果大だ。


フロントとリヤにはボディ剛性を向上させるストラットタワーバー（各2万5000円）が装備される。


1カム4バルブの100psのD13型ユニットは、徹底したバランシング等によりカタログデータに近いパワー&トルクを絞り出している。



ホンダロデオ・シティ		
足回り系		
ダートラ用ショック	1台分	価格12万円
ジムカーナ用ショック	1台分	価格12万円
レース用ショック	1台分	未定
強化ブッシュ	1台分	価格3万5000円
ブレーキパッド	1台分	価格2万4000円
エンジン系		
オーバーホール	1台分	価格30万円
その他		
LSD	1	価格12万円
スピードメーターギヤ	1	価格5000円
強化クラッチカバー	1	価格3万円
F/Rストラットバー	1台分	価格5万円
アンダーガード	1台分	価格5万5000円
タンクガード	1台分	価格2万8000円
マッドフラップ	1台分	価格2万4000円
ボディ補強	1台分	価格5万円～
カラーリング	1台分	価格5万円～

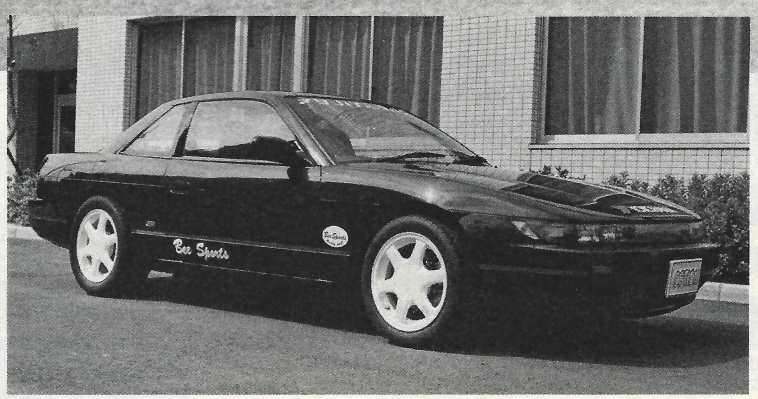
（工賃別/またコンプリートカーも市販中）

藤田エンジニアリング　シルビア

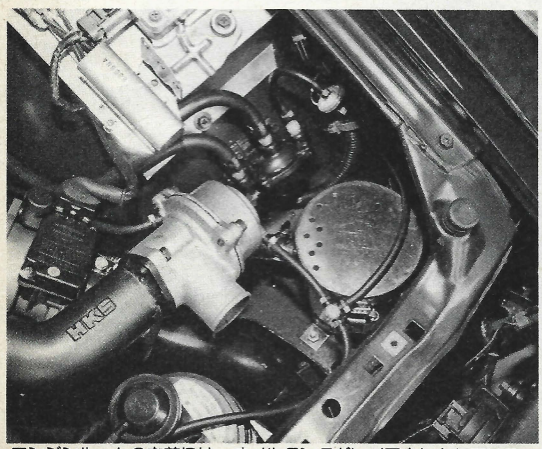
最高速280km/hと、コントローラブルな足作りを目指す！



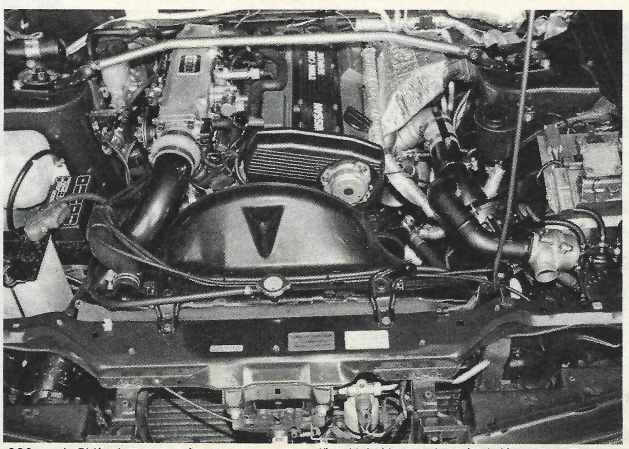
4Sで320ps以上！



エンジン関係	
エンジンオーバーホール、コンロッド＆クランク等バランス取り、ギャレットT04Sタービン、HKS３層インタークーラー、HKSエアロオイルクーラー、オリジナル70φマフラー、その他	価格約150万円（工賃込み）
足回り関係	
オリジナルショック＆コイルスプリング、ブレーキパッド、ストラットタワーバー、オートリファインスタビライザー	価格50万円（工賃込み）



エンジンルームの左前には、オイルタンクがレイアウトされている


320psを発生するエンジンルーム、ターボの熱対策にかなり気を使っている

ギャレットT0
MAXパワー



ストリートから最高速までオールマイティに使える車ということで、今回、藤田エンジニアリングが自信をもって作った車が、このシルビアKS'だ。

エンジンは、オーバーホールし、なかでも腰下パーツであるコンロッドとクランクは徹底的にバランス取りをした。

タービンはギャレットT04Sタービンで、A/Rは0・84。インタークーラーにHKSの三層のインタークーラー、オイルクーラーはHKSのエアロに変更し、最大ブースト圧を1・0kg/㎠とちょっとおさえてある。最高出力は320馬力を出し、常用回転域をレブリミット7800rpmに対して4500~6000rpmと低めにおさえ、乗りやすさを考えて作られている。

基本的なポリシーとしては、エンジン本体はあくまでもノーマルで、補機のチューニングでパワーを出す。これに沿って作られたのが今回の車で、0-400m13秒台、0-1000m24秒台。最高速は、280km/h以上が目標で、実際に0-400m、0-1000mはすでに目標をクリアし、最高速についてもすでに260km/hまでは実際に出ているので、最高速も目標はすぐにクリアできるのだろう。

次に足回りだが、ダンパーはオリジナルのもので、リヤは減衰力を4段調整できる。コイルスプリングも、オリジナルで、フロント7kg、リヤは5・2kgに設定されている。この他に、オートリファイン製のパイプスタビライザーを装着。ブレーキのローターは、純正のセフィーロ用のローターに変更されパワーに見合った制動力を得ている。

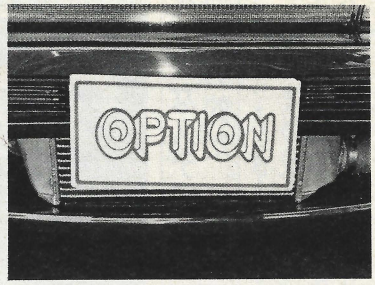
ブレーキパッドも、オリジナルのものに変更されており、パッドは初期制動よりも、むしろ踏んだ分だけ制動力が得られるようにしてある。これは、よくブレーキペダルをちょっと踏んだだけで、ガクッと効くのではなく、少し踏めば少し効き、強く踏めば強く効くようにしてあるとのことだ。またブレーキの鳴きもないようにしてあるそうだ。

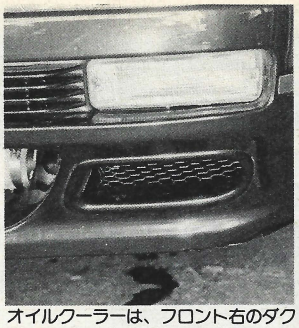
マフラーも、オリジナルの70φのものに変更されているが、これは、60φでは細いし、70φくらいのほうが中速のパワー&トルクが出るので70φにしたとのことだ。

オールマイティに使える車という言葉通り、4000rpm以上からのターボの効きはストリートを意識してかマイルドだが、確実に踏んだ分だけ速くなっていくパワーの引き出し方には、はっきりいって脱帽ものだ。一応常用回転域は、4500~6000rpmとなっているが、レブリミットの7800rpmまでは、スムーズにエンジンが吹け上がり踏めば踏む程速くなっていく。

また、街中での乗りやすさも、乗り心地重視のコイルスプリング(フロント7kg/リヤ5・2kg)のおかげで、非常に乗りやすい。高速での直進安定性も、スタビライザーのおかげで非常によく、また高速コーナーリングでも安定している。

インタークーラーは、フロントエアダクトのところにある。シルビアではここしか場所がない。

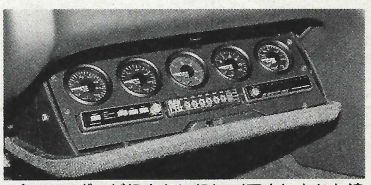




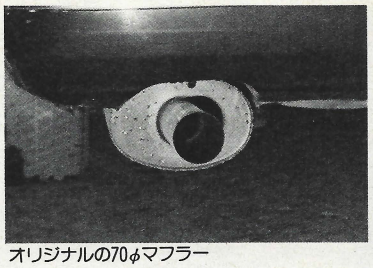
オイルクーラーは、フロント右のダクトからエアをとり冷却している



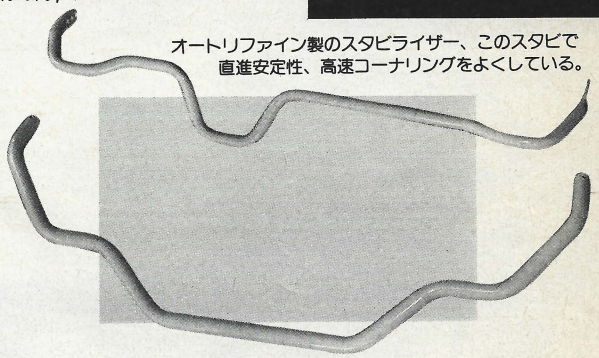
インパネは、何もいじってなくノーマル



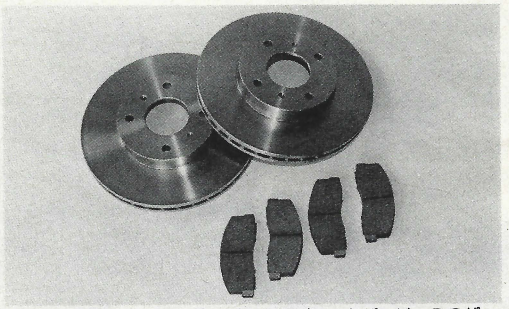
ダッシュボードにきれいにレイアウトされた追加メーター及び補機類。このダッシュボードをしめてしまうと、ノーマル車になってしまう



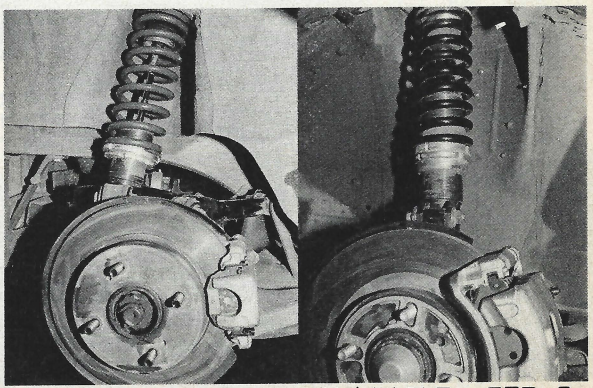
オリジナルの70φマフラー



オートリファイン製のスタビライザー、このスタビで直進安定性、高速コーナリングをよくしている。



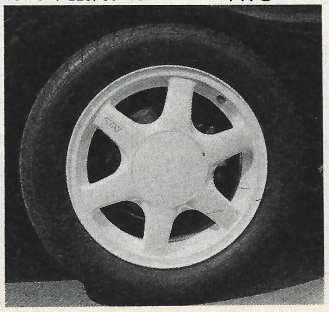
セフィーロ用ローターとオリジナルのブレーキパッド。このパッドの効きは独特のものがある



フロント7kg、リヤ5.2kgのコイルに、少し大きめのセフィーロ用ローター

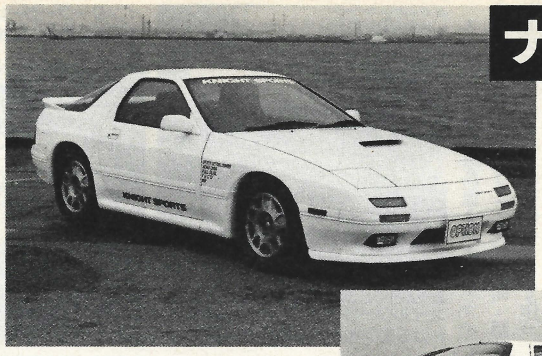


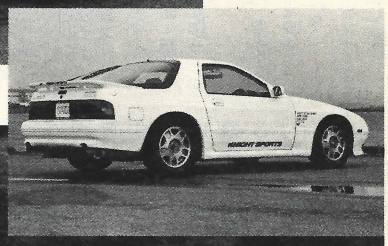
AVS7Jのホイールに、フロント205/50-16、リヤ225/50-16のヨコハマAVS



ナイトRX7

エンジン特性にマッチした足作り！



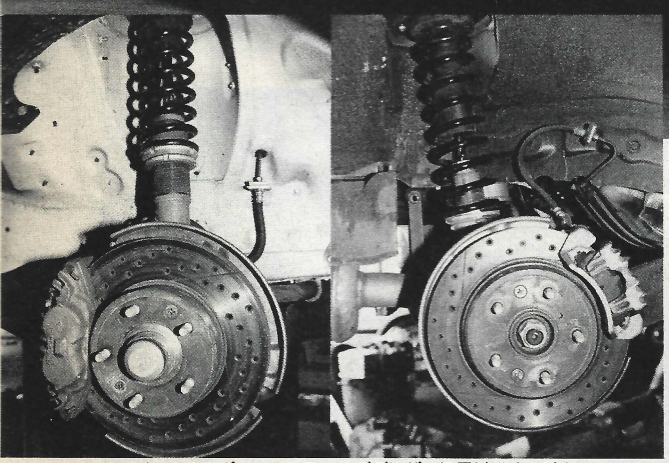


クイックなステアリングが魅力的だ

ナイトスポーツといえばもうこれしかない。それは、もちろんRX-7である。

しかし、今回の車は、エンジン本体はまったくのノーマルで追加補機類はFBCD（フューエルカットアンドブーストコントロールデバイス）の装着のみで、これを装着することにより、燃料の増量なしでブースト圧を1・5kg／cm²まで増加可能になるというシステムだ。

これに、試作の60φのフルデュアルステンレスエキゾーストと、試作のエレクトリカルブーストコントローラーがついている。FBCDは、マフラーの交換なしでも、ノーマル車のブースト圧0・45



オリジナルのスポーツセッティングダンパーに同じくオリジナルのエアロディスク

試作の60φのフルデュアルステンレスマフラー、11月頃より発売か？





純正ホイールにDUNLOPのD84J 215/60-15をはく

高次元なコーナリングがマル!

km／㎠に対し0・7～0・8km／㎠まで上がる。

足回りは、まずオリジナルのスポーツセッティングダンパーがある。これは8段調整式、コイルスプリングは直巻タイプで、フロント3・5kg、リヤ3・0kgとやわらかい設定になっている。もちろん車高調整機能も有り、フロントアッパーマウントもピロボールに変更されている。これにフロントには、ロールセンターコントローラーがついている。このロールセンターコントローラーは、目には見えない車のロールのセンターと、ボディの重心の距離をより短かくすることにより、車のロールを減少させるパーツである。これの装着により、フロントのロールが減少し、フロントタイヤのグリップが上がり、そのためにステアリングレスポンスが非常にクイックになる。

リヤには、トーコントロールキャンセラーと、リヤキャンバーアジャスターが装着されている。このトーコントロールキャンセラーは、トーイン、トーアウトをなくし、リヤのドリフトを簡単にいうとしやすくしているのである。また、リヤキャンバーアジャスターは、16インチの、太いタイヤを装着すると、リヤのネガティブキャバーのキャンバー角が増大する。これを、リヤキャンバーアジャスターでキャンバー角を補正するものだ。

またブレーキローターも、オリジナルの、エアロディスクが装着されている。

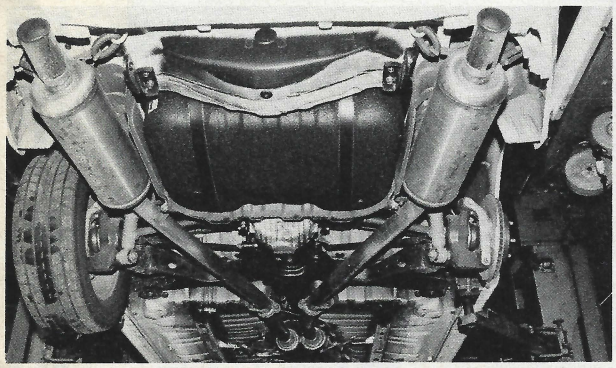
これは、写真を見てもわかるように、ディスクの穴やスリットによって冷却効率を高め、フェードしにくくなっている。また、パッドは、フロントにDS22という聞きなれないものを使っているが、このパットはマツダラリーチームヨーロッパがWRC（世界ラリー戦手権）に参戦しているファミリア4WDのブレーキパッドとまったく同じ材質だ。リヤのパットは、フェロードのDS11である。スタビライザーは、アメリカのレーシングビート製のスタビライザーで、ノーマルよりも25%程度の強度アップになっている。

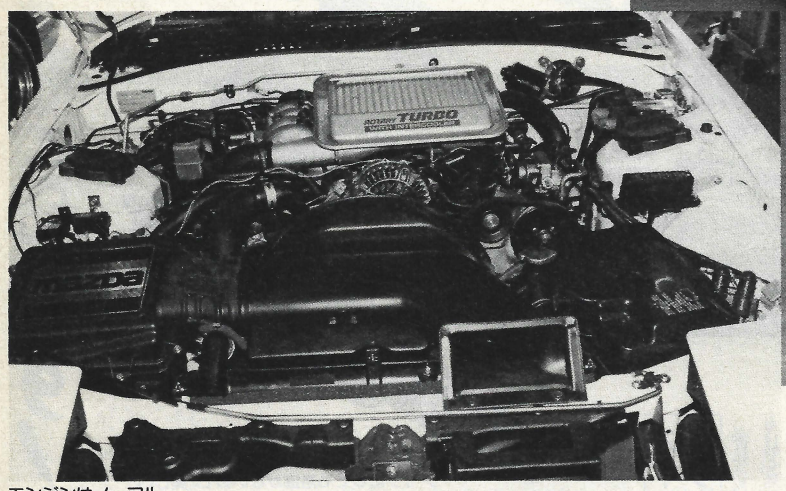
この足回りの中には、何と言ってもスポーツセッティングダンパーで、縮み側をノーマル比30%アップ、伸び側をノーマル比100%アップという数値からもわかるように、あらゆる路面や、スプリングに対応できるように作られている。

このスポーツセッティングダンパーをメインに、ナイトスポーツ独自の足回りのフルチューニングは、限界が非常に高く、乗り心地も殺すことなく、コントロール性にすぐれている。



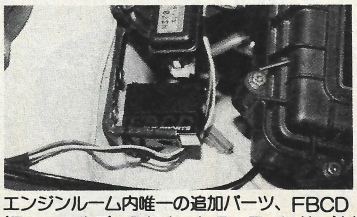
2階にショールームがあり、社長は昔サバンナRX-3で、富士のレースに出ていた釜塚誠氏、1階は工場になっている


試作の60φフルデュアルステンレス

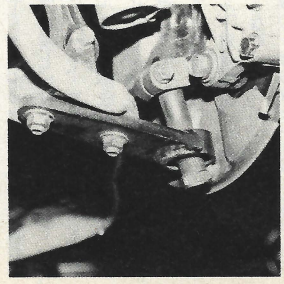


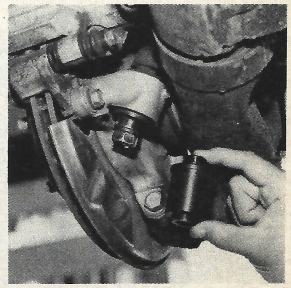
エンジンはノーマル

エンジン関係	
FBCD、フルデュアルステンレス製エキゾースト、エレクトリカル・ブーストコントローラー、その他	価格約40万円（工賃込み）
足回り関係	
8段アジャスタブルスポーツダンパーキット、直巻コイルスプリング、F/Rブレーキパッド、F/Rブレーキホース、F/Rスタビライザー、F/Rブレーキローター、トーコントローラー、リヤキャンバーアジャスター	価格約75万円（工賃込み）


エンジンルーム内唯一の追加パーツ、FBCD（フューエルブーストカットディフェンサー）¥10,000

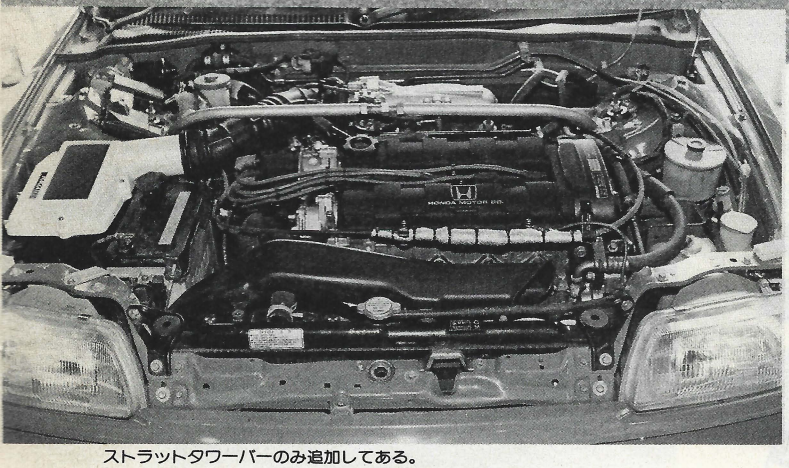
ロールセンターコントローラー、これ1つでステアリングレスポンスが良くなる




トーコントロールキャンセラー¥7,000。これで、テールのスライドがよりコントローラブルになる

最高の足回り作りを目指す！





ストラットタワーバーのみ追加してある。



スーパーサスペンションキット。オールアルミの一体成形で、できている。

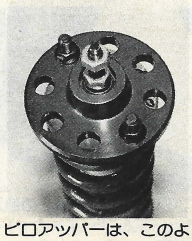
オールアルミ製がウリだ

昔から、美しい車は速いといわれているけどスーパーサスペンションキットのダンパーも、オールアルミの一体成形のため非常に美しい仕上がりを見せている。

このダンパー、フロント／リヤともオールアルミの一体成形だが、溶接は一切なく、ピストン径も46φと大容量で、シングルチューブで製作。しかも高圧ガスタイプで、材質もオールアルミなので軽量（バネ下重量低減に効果大ね！）と、いうことない。

スズカのシビックグレースでこれを実際に装着し、開発テストに1年以上かかったそうだ。その結果できたのが、今回のダンパーで、減衰力はF350／250kg（0・524m／S時）、R305／145kg（同じく0・524m／S時）に設定されている。

アルミの特性をフルに生かし、防錆性にもすぐれ、キズなどもつきにくい。しかも、減衰力は、特注でも設定してくれ



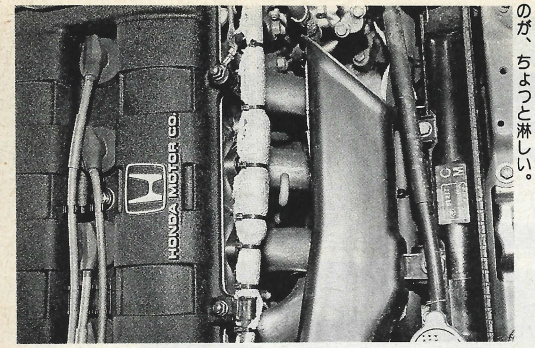
ピロアッパーは、このようになっている。



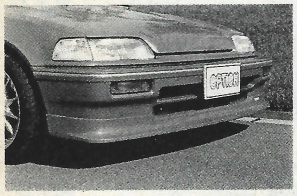
アップにしても溶接がないので、美しい。アルミの放熱効果は、とても良い。

車格にマッチしたサス作り

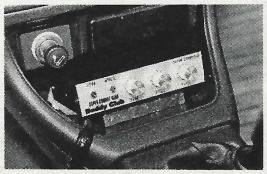




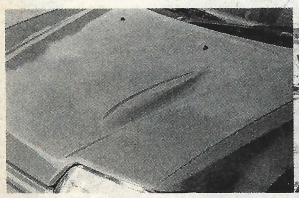
せっかくのステンレスマニホールド、ボンネットをあけて見ても、これだけしか見えないのが、ちょっと淋しい。

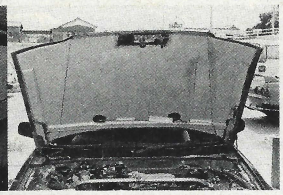


顔が引き締って見えるリップスポイラー。¥28,000

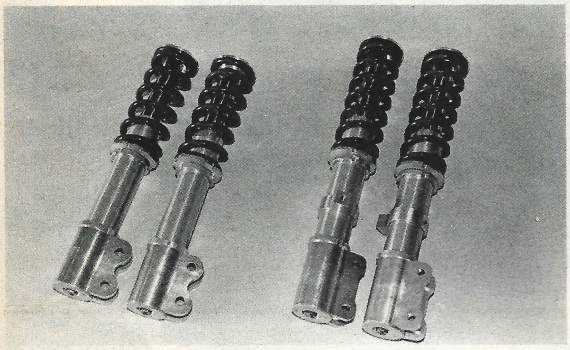


0～12%増量できるコンピューターは、センターコンソール灰皿の下に。



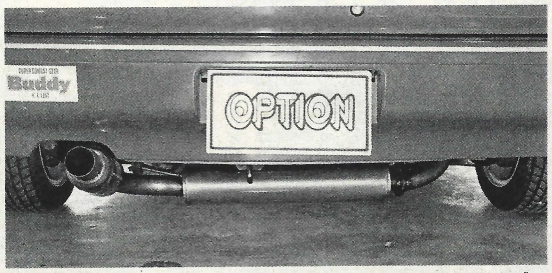


近日発売予定のFRのボンネット。中央右のふくらみがなんともいえなくよい。¥80,000(予定)



AE92用、スーパーサスペンションキット、来年3月発売だ。

ファーストモールディング・バーディ・クラブ	
①SPLアルミ・ビッグキャパシティ・ダンパーキット 価格1セット 21万8000円	
②SPLスプリングキット 価格1セット 3万2000円	
③ピロアッパーキット 価格1セット 7万8000円	
①+②+③フルセット価格31万8000円 ①+②セミキット価格24万8000円	
フロントリップスポイラー	価格2万8000円
スーパーコンピューター	価格7万8000円
オールステンレスEXマニホールド	価格18万円
ステンレスメッシュ・ブレーキホース	価格3万8000円



このマフラー試作で65φ。発売は、わからないが、研究中とのことだ。

このステンレスマニホールドは、ハンドメイドで美しい仕上がりだ。¥180,000



るとのこと。これもまたうれしい。また、オーバーホールもキチンとやってくれるようだ。

このオールアルミの一体成形は、日本では唯一だそうだ。

コイルスプリングは直巻タイプ。シビック/CR-X用で、バネレートはフロント8・2kg、リヤ6・3kgに設定されている。

この他に、ピロアッパーキットもあり、これはダンパーと同じく、アルミ加工である。

このダンパーと、コイルスプリングの設定値は、ヒルクライム、あるいは、ジムカーナ用といっていい設定値だそうだ。

エンジン関係は、オリジナルのコンピューターと、オールステンレスの手曲げエキゾーストマニホールドがついている。コンピューターは、ノーマルをベースに0～12%の増量調整が出来るタイプだ。

乗った感覚は、ビルシュタインの一体式高圧ガスタイプと同じダンパーのわりに、初期の突き上げもやわらかく、スプリングレートもフロント8・2kg、リヤ6・3kgのわりには非常に乗り易く仕上げられている。初心者でも、充分に乗りこなせるだけのものはある。

ただ、シビックは、もともとボディ剛性が弱く、この車についても無限製の強化ブッシュに交換し、ストラットタワーバーも取り付けられているので、ロールも少なくなっている。

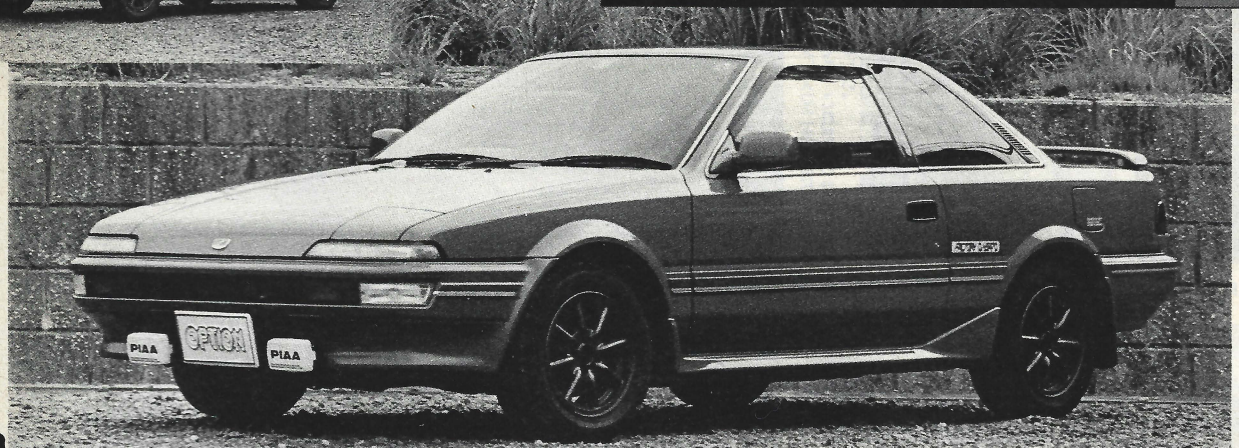
コスト的にはフルセットで31万8000円とかなり高いがこれだけ払ってもこのスーパーサスペンションキットは、それだけのクオリティがあり、コストパフォーマンスも抜群といえよう。

とにかく、不快感もなく、非常に乗り心地良く仕上げられているのが特徴だ。

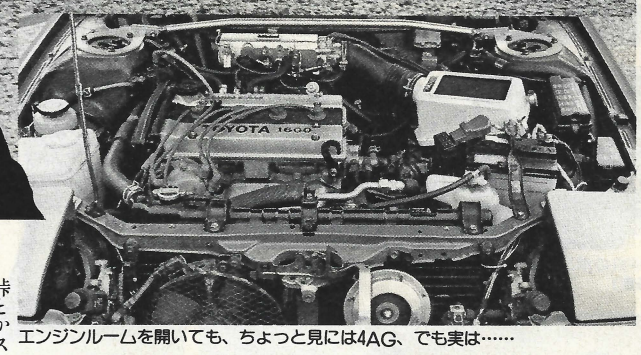
なお、このスーパーサスペンションキットは、現在シビック/CR-X用のみだが、来年の3月にはAE92用も発売される見込みだというから、ホント楽しみ！その他にも、シビック用FRP製ボンネットが近日中に発売される。



振り回せるスポーツチューン



吹け上がり抜群の4A-Gメカは150ps!



エンジンルームを開いても、ちょっと見には4AG、でも実は……

峠とかストリートを走るFFの車というのは、急激なトルク変化があってはいけない車なので、スムーズに走らないとコーナーワークが悪くなってしまう。アクセルを踏んでいてコーナーでトルクがかかってアウトに飛び出したり、インに入ったりでは困るので、FF車の場合は、下から上までスムーズにまわるメカチューンに限る。

このAE92、エンジンは、5AGに変更。ピストンはHKS製のピストン、コンロッドをブッシュ入りフルフロート加工し、クランクもフライホイールとバランス取り、カムシャフトは272度ハイカムに変更する。バルブスプリングもTRDのレース用に変更し、燃焼室、ポートなどのバリ取りなどを行なっている。

このチューニングエンジンで、最高出力は150psを出し、レブリミットの8500rpmまで、5000rpmから常に回すことが出来るエンジンだ。

次にこの車を路面にしっかり伝える足回りだが、ダンパーはフロント/リヤ共に、TRDの調整式がつく。それぞれフロントが4段、リヤが8段、減衰力を変えられる。コイルスプリングは、フロントが直巻の7・5kg、リヤがリミットのノーマル形状の3・9kgに変更されている。また、車高調整機能もフロントのみ装備され、フロントショックのアッパーは、ピロボールに変更されている。

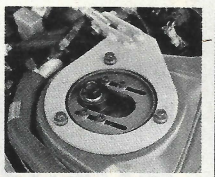
また、マフラーはリミットの60φのものがついている。

エンジン関係は、一応、最高速チューンだが、NAエンジンのメカチューンの特性で、下からスムーズに回り、ストリート、峠でも、充分にその威力を発揮できる。

足回り、とくにダンパーの減衰力が調整式のため、高速でカッ飛んでて、急に峠の走りをしたくなっても、ダンパーの減衰力を峠の手前でセッティングしなおせばすぐに峠仕様になる。

街乗りでも、峠でも、乗りやすさをメインに考えて作った車らしく、さすがに扱いやすい。ターボ車のようなドッカンパワーこそないが、メカチューンの良さをわかる人はとても扱いやすく、乗りやすい。

シルビアQSのように、同じNAエンジンでも、シルビアのFRに対してこのAE92はFFなので、走りこそタイムを上げるためには、どうしても地味になってしまうが、このAE92これだけやってチューニング費用もエンジン、足回りを足して約100万円とコストパフォーマンス抜群で、リーズナブルな車に仕上がっている。



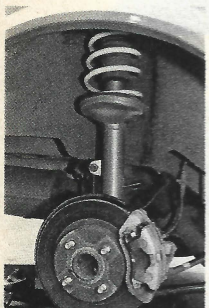
フロントショック、ピロアッパーに変更されている

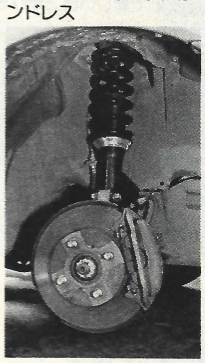


リミットの60φマフラー



ブラックレーシングの6J×14のホイルに195/60-14のRE71G





フロントサスペンション、TRDの4段調整式ダンパーに、直巻7.5kgのスプリング。ブレーキパッドはエンドレス

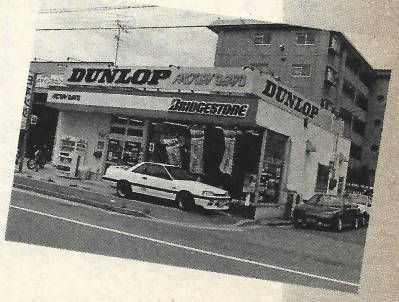
リヤサスペンションはTRDの8段調整式ダンパーにノーマル形状リミットの3.9kgのスプリング、パッドはエンドレス

エンジン関係	
HKSピストン、フルフロート加工コンロッド、バランス取りフライホイール&クランクシャフト、272度ハイカムシャフト、TRDバルブスプリング、燃焼室&ポート加工、研磨、リミット60φマフラー	価格約70万円（工賃込み）
足回り関係	
TRD調整ショック、直巻フロントコイルスプリング、リミット製リヤコイルスプリング、フロントアッパーピロボール、エンドレスブレーキパッド、リミットストラットタワーバー	価格30万円（工賃込み）



左、高山メカと右、今井メカのふたりがいつでも待っていてくれる

前がショールーム、後に工場がある



エスプリ RX7

三菱TD08で余裕のクルージングを楽しむ

最大ブースト1.1kg/cm²でゼロヨン12秒3!



この次は、Zかスカイラインをやるつもりだそうだ。エスプリの今までのノウハウを生かした次の車の完成を楽しみにしたい。

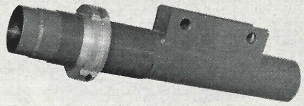
この車は0−400mをメインに考え、街中でも乗りやすく、しかも、ターボのパンチが欲しいということで製作された。

エンジンは、サイドポートに加工。三菱TD08のビックタービンをチョイスする。それに、HKS製の三層のインタークーラー、AME製のオイルクーラー、追加インジェクター550cc/分を2本追加し、これをHKS製のAICIIでコントロールしている。

最大ブースト圧は、1・1kg/cm²におさえられているが、これは一応パワー的にも430psになっているし、1・2〜1・3kg/cm²と上げられるが、これは、瞬間的なことよりも、ある程度の耐久性を考え、今までのノウハウから決めたとのことだ。



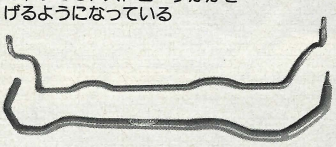
その他の補機類は、ダッシュボード内にキレイにレイアウトされている。



オリジナル、RX-7用シェルケース。穴の位置をかえて、車高を下げても、ストロークがかせげるようになっている



インパネも、ブースト計がステアリングの内側に、VVCも、右側のインパネ下にあり、ドライバーの視認性や操作性を考えて、つけられている。



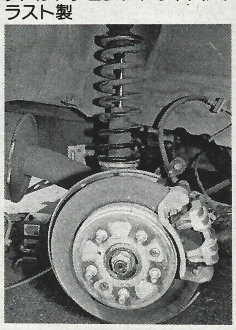
同じくオリジナルのRX-7用のスタビライザー。セットで¥50,000

ターボは、だいたい、4200rpmくらいから急激に効き、レブリミットの8000回転まで、実にスムーズに効いてくれている。常用回転の7500前後を維持して走れば、高速道路での速さは納得ものだ。それにこのターボの効きのよさは、ゼロヨン12・3秒もうなずける。

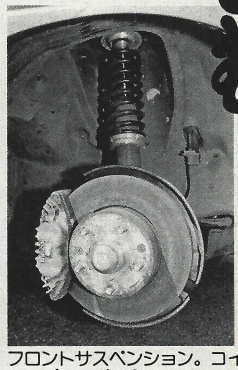
エキゾーストも、タコ足を42・7φ、それをフロントパイプ80φで受け、リヤ75φに出して絞っていく手法で、この排気の抜けもストレスなく、かといってスカスカでもなく、エンジンとのマッチングもバツグンだ。

足回りにも、随所にここ特有の工夫が施されていた。まず、コイルスプリングは、オリジナルの直巻で、フロント8kg、リヤ4・5kgのバネレートを持つ。ショックは、TRD製のラム式を、シェルケースを加工することによりつけている。これは、ストロークが短くなるのを、シェルケースをオリジナルで製作し、シェルケースの取り付け位置を下げることによりストロークを稼ぐ工夫をしている。スタビライザーも、オリジナルで製作してる。これらの足回りに、パナスポーツG7のホイール(F/7J、R/9J)にRE71Gのタイヤ(F・195/50−16、R・245/45−16)を組み合わせる。

ゼロヨンをメインに製作しただけに、4200rpmからの、ターボのパンチは抜群のものがあり、このパワーを、オリジナルと言ってもいいサスペンションと、スタビライザーで受け、直進安定性は、とにかく良い。この足回りで、総額約45万円は、うなずける価格である。



リヤサスペンション。コイルスプリングは4.5kg、ブレーキパッドは、フロント、リヤ共にトラスト製



フロントサスペンション。コイルスプリングは8kg



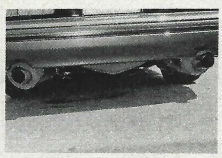
パナスポーツG7 9Jに、245/45-16のRE71/G



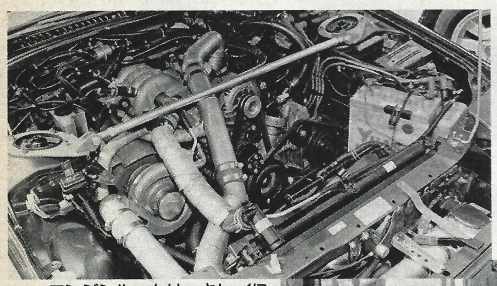
パナスポーツG7 7Jに、195/50-16のRE71/G



インタークーラーと、オイルクーラーは、フロントのすぐ下にレイアウトされている。



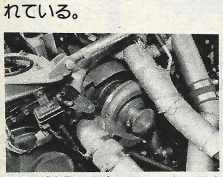
マフラーは、エンドが75φだが、タコ足は、42.7φ、フロントパイプは80φ



エンジンルームは、キレイにまとめられている



550ccの追加インジェクターが、2本、しっかりとつけられている。



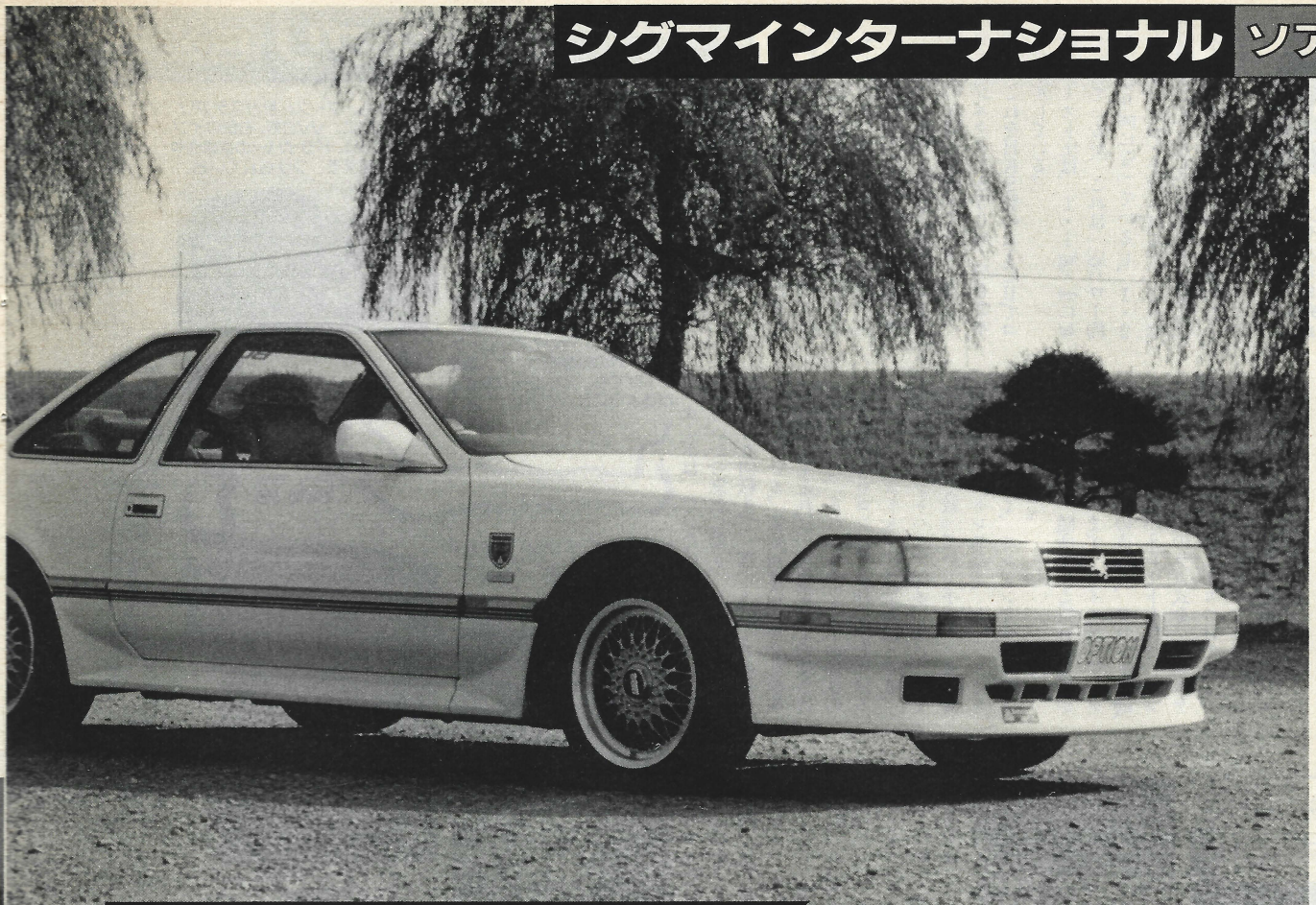
TD-08タービン、A/Rは実に33cm²



外観は、車高が若干下がっているだけで、RX-7のスタイリングの良さを生かしている。

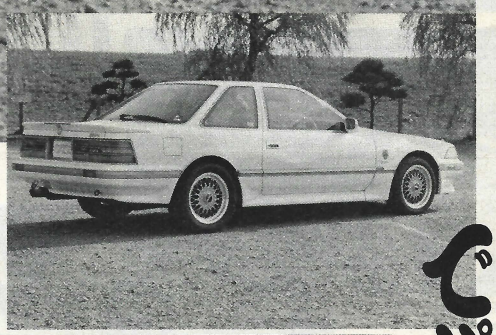
エンジン関係	
サイドポート加工、三菱TD08タービン、3層インタークーラー、オイルクーラー、追加インジェクター×2本、その他	価格250万円(工賃込み)
足回り関係	
ショック×4本、直巻コイルスプリング×4本、ブレーキパッド、スタビライザー、その他	価格45万円(工賃込み)

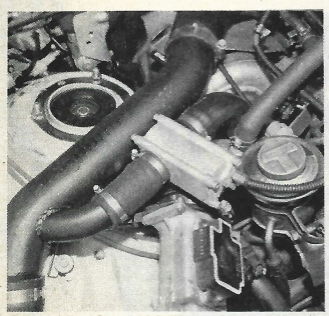
new BAGターボ+グループAサス でパワーUP



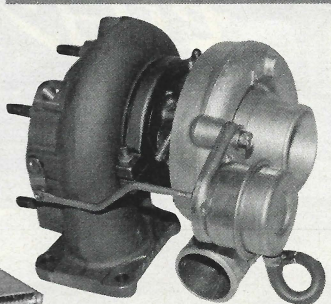
広域パワーバンドが魅力だ!



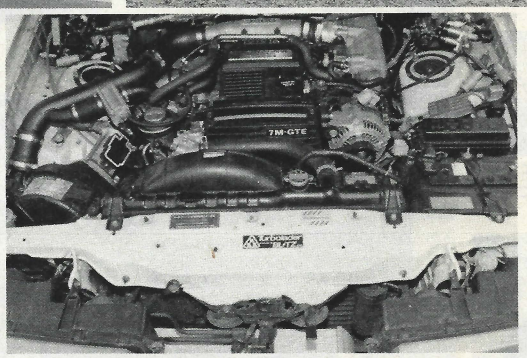


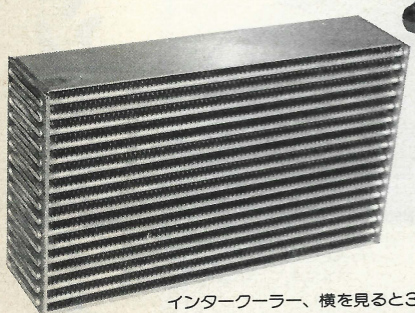


35φのブローオフバルブとブローオフバルブアタッチメント

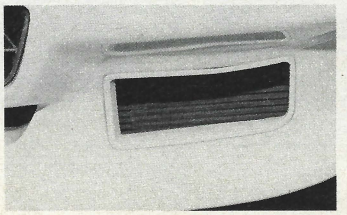


ブリッツニューBAGターボ

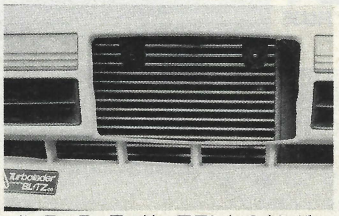




インタークーラー、横を見ると3層と厚さは同じだが1層なのがよくわかる



オイルクーラーは、フロント左のエアインテークのうしろにある。



インタークーラーは、フロントのナンバープレートうしろにある。

今回のシグマインターナショナルの車は、ソアラだ。エンジン本体は、ノーマルだが、タービンを、ブリッツのBAGターボに、しかもこのBAGターボは、ニュータイプに変えられている。これにインタークーラーは、サードの空冷インタークーラーがついている。このインタークーラーは、3層タイプだが1層のもので、サード独自のものだ。これとオイルクーラーを、オリジナルの移動式19段のオイルクーラーにしている。追加インジェクターも210cc／分のインジェクターが6本ついており、これを、MACS（マルチアシストコンピューターシステム）で、コントロールしている。最大ブースト圧は、1・1kg／㎠に抑えてあるが、これでも、最高出力は、380psになっている。常用回転域も、2000～6500rpmと、非常に幅広いパワーバンドを持っている。

このエンジンは、外観は、あくまでもノーマルで、ノーマルの良いところを、あくまでも損なわないで、なおかつ上の方までパワーをかけてもっていく、いわば、ストリート仕様の、ライトチューニングだそうだ。

足回りは、まず、GrAのレースでサーキットを暴れ回っていたダンロップサードスープラ、サスペンションを、一般走行用に、開発を加えた車高調整式のサスペンションKITである。サードグループAサスペンションKITに、サードブレーキパッドは、サードのドリルドタイプのブレーキパッドに変更されている。

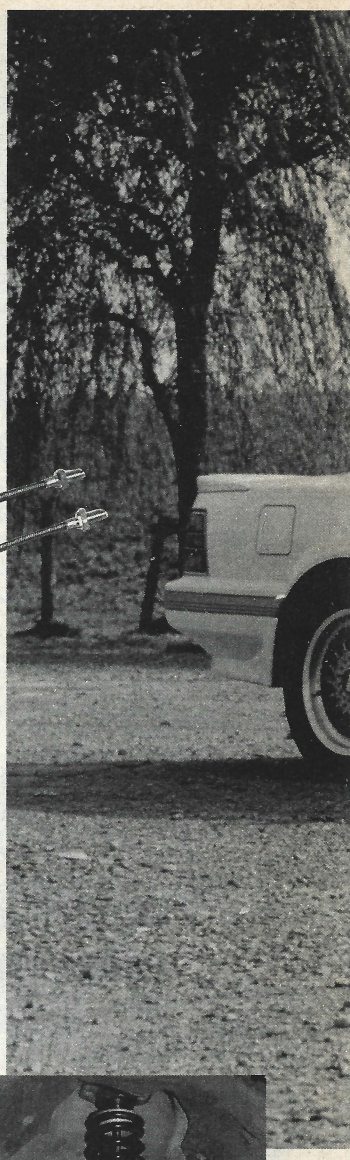
このサードグループAサスペンションキットは、低圧ガスタイプのショックと、直巻のフロント14kg、リヤ6kgのコイルスプリングのキットである。また、サードブレーキローター&キャリパーキットは、ブレーキローターを、1インチサイズアップして、ローターに穴をあけ、大容量で、しかも放熱効果をアップしたキットで、ノーマルのローター、キャリパーにくらべると、制動力は約50%くらいアップするというすぐれものだ。

ブレーキパッドは、ドリルドタイプで、材質を少し硬めのものを使っているもので、これは、材質を少し硬めのものを使わないと、穴あきのローターのため、パッドの消耗がノーマルのパッドだとすごく早く数十kmで、使えなくなってしまう。このため材質を硬いものを使っている。しかし、このパッドは、あくまでも制動力重視のパッドである。

この車には、ダーボのピックアップが良くなる35φのブローオフバルブがついているが、シグマインターナショナルでは、今までこのブローオフバルブを取り付ける時には、加工して取り付けなければならなかった。このブローオフバルブ用のアタッチメントが、ボルトオンタイプで、新発売された。ちなみに、価格は、3万2000円だ。今までブローオフバルブの取り付けを、あきらめてきた読者には、うれしい朗報といえよう。この他に、この車にはグローブボックス内に、メーターや補機類が、組み込まれているが、このメーター類をホールドしているメーターパネルは、サイドのカーボンファイバー製のメーターパネルだ。価格は、2万5000円。

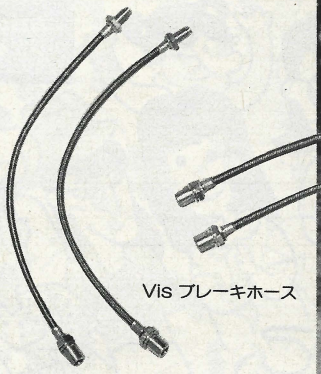
足回りのコイルスプリングレートがフロント14kg、リヤ6kgとやや硬く感じるが、乗った感じでは、ダンパーとのマッチングがよく、低速では、ノーマルの乗り心地を損なわないで、中速高速でのコーナリングは、充分にふんばってくれ、中高速のコーナリングは、非常に運転していて楽しい。

エンジンも決してターボの効きが、ドカンというものではなく、2000rpmオーバーから除じょに効いてくるというもので、ドライビングも楽しくアクセルを踏んでゆける。かといって加速そのものは、けっして遅いものではないので、アクセルをめいっぱいふむと、ほんの数秒で、100km/hオーバーが可能。エンジン回転の上のほうも、非常にスムースに回わり、アクセルを踏めば、踏んだだけ、素直な加速をしてくれて、心地良さえあった。





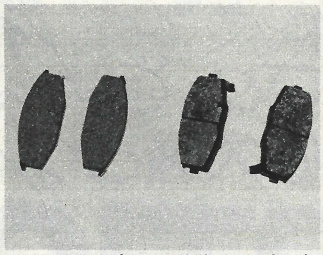
サードのカーボファイバー製のメータパネルにおさまる補機類



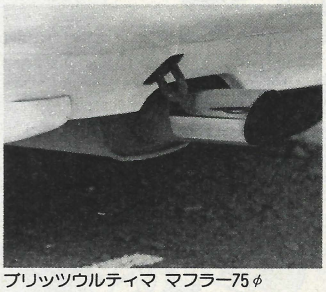
Vis ブレーキホース



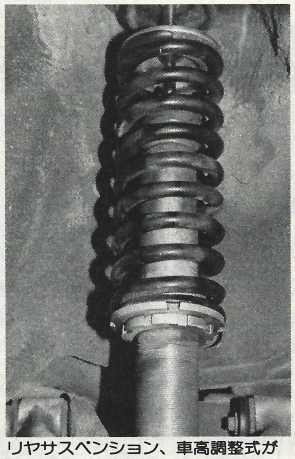
ステアリングセンターには、サードデジタルブーストメーターがある



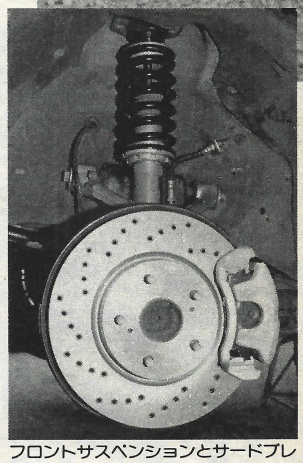
ドリルドタイプのサードブレーキパッド



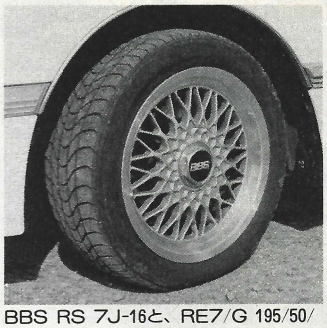
ブリッツウルティマ マフラー75φ



リヤサスペンション、車高調整式がよくわかる



フロントサスペンションとサードブレーキロータ&キャリパー



BBS RS 7J-16と、RE7/G 195/50/16

シグマインターナショナルソアラ価格表

ブリッツBAGターボ	￥200,000前後	工賃込み 約￥700,000
（NEW BAGターボ）	12月発売予定	
ブローオフバルブ（35φ）	￥30,000	
ウルティママフラー（75φ）		
ブリッツブースト計（80φ）	￥19,500	
MFCS（マルチフューエルコンピューターシステム）	￥138,000	
サード空冷インタークーラー（Kit）	￥168,000	
オリジナル移動式19段オイルクーラー	￥98,000	
MACS（マルチアシストコンピューターシステム）	￥88,000	
ブローオフバルブアタッチメント	￥32,000	
サードグループAサスペンションKit	￥398,000	工賃込み ￥700,000
サードブレーキローター＆キャリパーKit	￥148,000	
サードブレーキパッド	F￥32,000 R￥25,000	
Visブレーキホース	￥51,800	
サードデジタルブーストメーター	￥40,000	
ブリッツ排気温度計（レース用）	￥32,000	
ブリッツコンパクトV.V.C	￥29,500	



甲州街道の中央高速調布インター出口前にある



's OPTION

Gal's OPTは女の子の解放区です。
ナビシート脱出、クラゲ男追放などなど
みんなの言いたい放題、お待ちしてます

宛て先は、女の子大好きOPT編集部
〝Gal's OPTION〟係りまで

盛岡市発

OPTステッカーを貼ってから、早4カ月。今までOPT車は何回か見たものの、皆さんどこに生息していらっしゃるんでしょうか。やっぱり夜走らなきゃ、仲間はできないんですか？　どなたか教えて下さい。OPT車見つけてもパッシングできないんです。

岩手県盛岡市・ようやく復活のまっくろOPTマーチターボ

㊗別名、夜行性走り屋族と呼ばれているので、やはり夜間がベストでしょう。もしそれがムリだったら、時間指定をして集まってもらおう。女の子からだったら、いくらでも集まるのが、OPT読者ってもんです。

相模原市発

6月12日PM5：30頃、北里に向かう道で信号待ちしていた、TEAM魔走鬼のメットのキミ、あの時パッシングしたハマナン白のルーチェです。気がついてくれなかったかもしれないけど…。私はたぶんあなたと同じ高校出身です。9月からはまた相模原に戻るので、見かけたら声かけて下さいね。

神奈川県相模原市・元3年3組えーchan

㊗すごいチーム名だな、それにヘルメット姿で同級生だとわかるんでしょうか？　あとはその友達がOPTを読んでることを願うだけです。

柏市発

私のS13シルビアにNewカリーナが、あの笑い顔で迫ってきました。その結果、シルビアのセクシーな腰のラインが、一瞬にして崩れてしまった。でも、スカイラインだったら年式を問わず、飛び込まれたい気もする…。待ってます！

千葉県柏市・Feel the Beat

㊗スカイラインオーナーなら誰でもOKってことですか？　それなら話が早い、さっそくスカイラインに乗り換えます。

大牟田市発

同じ街を走っているOPTリーザさんへ。あなたの愛車を見かけますと、思わず元気がでます。一度OPT誌にだして、そのチューンぶりをご披露してはいかがですか－私が責任を持って推薦します。

福岡県大牟田市・まっ赤なtoday

㊗万が一はずした場合は、キミの体で責任払いってことでいいかな。

市原市発

去年、ちはら台でのゼロヨンが終わりかけていた頃、隣に停まっていた白のMR2と黒のピアッツァのお二人さん、「ハチロク～、やめてよハチロク」と、いったその言葉が忘れられなかった。女の子がハチロクに乗っちゃいけないんですか？　今度会ったらぶっちぎります！

千葉県市原市・かっとびレビン

㊗女の子は執念深いから、身に覚えのあるお二人さんは、月のない晩は気をつけましょうね。

富津市発

土曜の夜にR16を彼女と走っていた。千葉ナン白のEPターボさん、突然のパッシングお許し下さい。久しぶりにOPTステッカーに出会い、思わず過激してしまいました。友達の家へ行く途中だったので、ほんの数百mのバトルしかできませんでしたが、とても楽しかったです。彼女とのデートのジャマしちゃったかな…、ごめんなさい。

千葉県富津市・未熟者のBURI VARIESのサイバー

㊗ステッカーを見て感激するなんて、まだ千葉方面ではOPT係数が低いのでしょうか。読者の皆さん布教努力をヨロシク。

藤岡市発

素ノーマルC-TOP　EP71です。5月27日AM2時（もう28日でした…）榛名にいたBoy達、私はたんにギャラリーしに行ってるだけなので、イメージの崩れるようなことをいわないで下さい！But,　またギャラリーに行っちゃおっと…。

安中のシティRサン、一枚OPTステッカーほしいな～。RZ1の女郎花チャン、すっごく会ってみたい。

群馬県藤岡市・シングルガールM

㊗どんなイメージが崩れたんでしょうか？でも、全然気にしてないようですな。軽いノリがOPTの主義だから、陽気にいこうぜ。

京都市発

山中の金太郎■楽部のシンデレラAE92ののりこさん、大ファンでいつも見てます。女の子でNo.1のあなたと走れるようになりたいです。

京都府京都市・まだクルマのないギャル

㊗女の子のファンがつくなんて羨ましい。シンデレラののりこさん、ぜひOPTに写真付きでご連絡を！

八女郡発

Newワークスさん、お元気ですか。返事どうもありがとう、感激しました。私の友人のTodayもリヤにOPTステッカー貼ってます。見かけたらパッシングしてやって下さい。

福岡県八女郡・自律神経失調症のパセリ

㊗もう少し友達の特徴を書かないと、わからないんじゃないの。でも気楽にパッシングして、OPTの輪を広げて下さい。

福山市発

9月号の伝言で、グリーンラインに来てくれた皆さん、ごめんなさい！　伝言板に載ったことを知ったのが、集合をかけた2日後でした。ゴマメ恐怖症から立ち直ったら、グリーンラインで会いましょう。

福山市・ひろみちゃん

㊗発売日に、必ず読むのが真のOPT読者です。今後は注意して下さい。

門崎市発

私は今、ジムカーナに興味をもってますがなにもわかりません。やっている所も見たことありません。色々教えてやってもいいゾって方、またはチームにいれてやるゾって方、また新しくチームを作ろうって方、一言お声をかけて下さい。

私のクルマは、思いっきりノーマルの10万km選手の57年式のパルサーEXAです。こんなクルマのジムカーナできますか？　ちなみにEです。

愛知県岡崎市・次のペンネームを考え中の知識なしEXA

㊗こっちでは、ショップの企画なんかでけっこうあるけど、そっちだとあんまりないかもね。マメにショップなんかに出入りして、情報を集めるのが一番だな。



名古屋市発

4月臨増で伝言くれた愛知郡の67GKSさん、もしかしたらそれは私のことでしょうか。あれからFGKのマフラーと本物のOPTステッカーで、少し走り屋気分してます。今度見かけたときは、必ず合図して下さいね。

愛知県名古屋市・FXみーこ

㊐まったく関係ありませんが、昔飼っていたネコの名前が〝ミーコ〟でした。ただそれだけです。スイマセン。

寝屋川市発

八尾市のちかさん、寝屋川市のもっと速く走りたい女子大生さん、二度もゴマメったのにめげずにいつも一人で走り屋してます。もしよかったら、一緒に走りに行きましょう。OPT発売週の土曜日PM10時に、寝屋川池田Booksモトランドで待ってます。

大阪府寝屋川市・コンメタMIRAの子

㊐二度のゴマメから復活とは、お見事です。でも、二度あることは三度あるっていわれてるから、注意して走って下さい。

岡崎市発

暮戸の交差点で、R1を名古屋方面に曲がっていった三河8154ガンメタミラターボさん、同じくガンメタの7763一番星ミラです。ハザードどうもありがとう！　初めてだったので、一緒に乗ってたおかあちゃんと大喜びしちゃいました。私はミラを愛してます。また見かけたらヨロシクね。

愛知県岡崎市・一番星ミラ

㊐親子で大喜びとは、なんて陽気なおかあちゃん。でもミラだけじゃなくて、OPTも愛してほしいなあ。

市原市発

5月の連休に初めてお会いした、トヨタカローラ秋田の湯沢営業所のAE92のメカのお兄さんお元気ですか？　おクルマもお元気ですか？　また、ぜひお会いしたいですね。クルマのことも色々と教えてくれてありがとう。また遊びに行きたいです。

千葉県市原市・千葉のホワイトAE92

㊐千葉と秋田じゃ、遠いから会うのも大変だなぁ。クルマのことだったらOPTでも相談にのるから遊びにおいでよ。

太田市発

OPT7月号のBattle模様コーナーの懲りない奴86さんへ。女の立場からいわせてもらいます。あなたはユリさんをもっともっと大切にしなさい！　86と再会したければ、一人で行くべきです。お願いです、目を覚まして下さい。このバチ当たり。

群馬県太田市・私も経験あるんです

㊐厳しいご意見ですが、女の立場からすればごもっともです。86クンも少しは懲りなさい。

新庄市発

八王子のBRレッドのCR-Xさん、写真とステッカーどうもありがとうでした。今後帰ってきたときには、以前から行きたがっていた西蔵王へ走りに行きましょう。BRレッドのCR-X八王子仕様車でね。それと、7月生まれの白のEP71文房具屋さん、8月生まれのXEハンドリングbyロータスさん、お誕生日おめでとうございます。

山形県新庄市・ろくいちくんの妹

㊐ちょっと時期ハズレになってしまいゴメンなさん。お詫びといっはなんですが、OPTからはおめでとうという言葉を送らせてもらいます。

羽生市発

庄和のKクン、元気でやってますか？　この前は、流通センターへ連れて行ってくれてありがとう、お互い今は…。私もいつかKクンについていけるくらいウデを上げます。その時は…。今は念願だったシルビアで頑張っているKクンを見守ってます。

埼玉県羽生市・トレノのまぁー坊

㊐やけに含みのある伝言だな。他人事ながら気になります。詳しいことが知りたいので、また手紙をください。

名古屋市発

9月号の認識なしEXAさん、伝言ありがとう。指名されたのは初めて、でとても驚いています。私は情けないことに、やっとアルミとタイヤを中古で買いました。そんなシビックに会いたいということですので、場所を指定させてもらいます。発売次々週の土曜日、19時にトヨタ愛知のツインカム駐車場で待ってます。

愛知県名古屋市・ガンメタシビちゃん

㊐ツインカム駐車場とはなんぞや？　某ショップの支店かなんかでしょうか。ご存じの方、ご連絡ください。

八王子市発

BREAK OUTの大ファンです。夢にまでみたステッカーが手に入りました。ありがとうございます。青いスープラのチャーマンさん！

東京都八王子市・カメ・アルト

㊐夢にまでみるほどの思い入れとは驚きです。チャーマンさんは、いい役をやりましたな。

最上郡発

OPT・CR-Xさん、元気してますか？　なかなか連絡やれなくてスイマセン！　こっちの方に帰ってきましたら、連絡ください。それまで、Girl探しておきますんで…。休み中ゆっくり話したいな、ではその時まで。

山形県最上郡・Love,MARKII

㊐やれないとは、豪快な表現。でもGirlを探しておいてどうするんでしょうか。ついでといってはなんですが、ボクにも探しといて下さい。

甲府市発

ミニいろは峠の皆さん、いつも仲間に入れてくれてありがとう。全天候型ランナーになるためにも、ドリフト練習がんばるゾ。ついでに全国の読者の方々、私は8月下旬か9月中旬に芝居にでます。よろしかったら見に来て下さい。編集部にも、チケットが刷れたら送りますので、いらして下さい。以前のペンネーム通りかおりという名前でています。おって日時を報告します。

山梨県甲府市・第三世代の桜かおり

㊐これまたタイムリーじゃなくてゴメン。次回の公演は、必ず拝見させていただきますので、懲りずに報告して下さい。

広島市発

福山のひろみちゃん、先輩、MR2のお兄様方、お元気ですか？7月の琴ヶ浜楽しかったです。また、遊んで下さいね。喜んで福山まで行きます。

広島県広島市・よく寝る子

㊐ついでに編集部にも喜んで遊びにきません？　一同で心より歓迎いたしますよ。

鳥取市発

去る8月6日PM5：30頃、砂丘の出光スタンドでお会いした神戸ナンのZ軍団の2台目のドライバーさん、ステキでしたよ。こちらは妹を乗せてた、白のレックスコンビのドライバーです。手を振ってくれてThanksでした。また会いたいな…。今度鳥取に来るときは、必ず私に連絡してからね、な～んちゃって！

鳥取県鳥取市・工藤

㊐連絡しろってことは、自分で連絡先を教えたのかな？　いいないな、ボクにも教えてよ、Hな電話するからさあ。



下関市発

埼玉の白のRX7さん、再入院したそうですが元気にしてるカニ、当分の間、夜の首都高をカッ飛べないね。お見舞いにも行けないけどおだいじに。くれぐれも病院内を車イスで、カッ飛んだりしないようにね。私も待望のOPTステッカーを愛車に付けて、走りを楽しんでます。ただし、テクのほうはまだまた未熟者ですが…。早くカメ走行を卒業した〜い私あるね。7さん、一度は山口へ遊びにおいでませ。伝言待ってるぜ。

山口県下関市・女は愛嬌

女の子が待ってるぜってのは怖い。それに埼玉と山口じゃあ、見舞いに行くっても大騒ぎだよね。7さんも早く復活して下さい。

名古屋市発

86 85OPTセリカくん、矢作以来ですが今も走り屋してますか。あのときはOPTラーメンありがとう。峠での走りを見せてもらいたいけれど、夜は出られないので残念です。いつかアポロストリートへ連れて行って下さい。

愛知県名古屋市・EE80で悪かったわね

編集部では禁句になっているのに、堂々とOPTラーメンだなんて大胆な。うまく友情を育てて下さい。

上田市発

6月17日、有料でゴマメった、字光92トレノの女の子です。あのとき助けて下さったシビック、CR-X、GPターボ、RSターボ、7、86他の皆さん、本当にありがとうございました。いい方ばかりで思わず感動してしまいました。まだまだ未熟で、皆さんの迷惑者ですが、これからも有料に出没します。見かけたら、パッシングよろしくお願いします。

長野県上田市・まよえるメスクラゲ

10月号は無理だったので、臨増に載せましたからご安心。出没するのはいいけど、またゴマメらないようにね。

四日市市発

最近ボ〜ッとしている私は、パッシング、ハザードに気付くのが遅いので、無視してしまった皆さんごめんなさい。時々、合図なのかわからないときもあるので…。思いっきりパッシング、ホーン、手を振って下さいね。

三重県四日市市・TR-XXのKAEKO

ボ〜ッとしてクルマなんか乗ってるとあぶねえぞ〜。ヤスみたいにオカマ掘らないようにね。

大宮市発

ジメジメの梅雨が終わると、走り屋の皆さんの季節ですよ。ゼロヨンや峠が楽しい夏！　その前に私がアルバイトを始めた、ビレリー浦和に遊びにきませんか〜？　みんなで楽しい夏にしましょう。川口のウルトラ7さん、レカロお買い上げ首を長〜くしてスタッフ一同待ってますよ。さあ夏がくるぞ〜、みんなピレリー浦和に集まれ。

埼玉県大宮市・カロⅡGPターボのシンデレラ

時期ハズレでコメンなさい。投稿が多くてつい遅くなってしまったんです。これからもミーティングがんばって下さい。

藤岡市発

アルトのノリコちゃん、〝草木においでよ〞ってことで、7月1日の夜行ったんだけど、そっち雨降ってたし居ないみたいで、すぐ帰ってきちゃった。また行ってみるけど、そのときは超ウルトラスーパー素ノーマルおまけにキャンバストップを笑わないでね！　国体道路でサイバーちゃん、ギャラリーに行こうね！

群馬県藤岡市・シングルガールEP71

シングルガールというのに、大変興味をそそられますな。そのへんの詳しいことを聞きたいので、お電話ください。

上磯(かみ)郡発

最近、OPT車をたくさん見かけるようになりましたが、皆さんはどこをいつも走っているのですか。誰か伝言ください、待ってます。

北海道上磯郡・気分は走り屋ノーマルコルサ

とでもないこと書いちゃったな。キミ宛のハガキでOPTはパニックになっちゃうゾ。

札幌市発

6月5日の12：30頃、南郷通りでバトルしてくれた〝札幌51 56 14〞のNEW7さん、あのときの赤いサイバーの女の子です。OPT車とバトルしたのは、初めてだったので怖かった。職場が三菱系なのに、ホンダ車に乗ってるというひどい子です。今度会ったときは、お手やわらかにね。

北海道札幌市・赤のしーちゃん

ボクの友達にも、ソアラに乗ってマツダに務めているのがいるから気にしない気にしない。でもストリートではゴマメに注意しよう。

伝言板
臨時出張
たとえ本誌がボツだってあきらめちゃいけないよ 臨増だってあるんだから！

留萌郡発

R232で私に軽く抜き去られた白のKSクン、あの時のボルトオンターボ260PSを発揮する黒のQSです。キミが勝てるわけないのがわかったでしょ！　くやしかったら発売週の土曜、三泊のセイコーマートで待っている。もう一度勝負してあげよう。

北海道留萌郡・負け知らずの89 24のQS

■見ず知らずの人への伝言だとしたら、えらい態度のでかい伝言だな。もう少し気をつかおう。それに時間も指定してないよ。

江別市発

紅葉山で会ったリヤにコルスの白黒86さん、ドライブインでピースサインをうけた銀色86です。あの時は一般車が多く走れませんでしたが、次は支笏で走りましょう。発売週の土曜の夜、あなたを待ってます。

北海道江別市・シェイクくん

登別市発

R36鷲別付近で遊んでくれたジェミニさん、私はあのときのジェミニです。別れ際にホーンありがとう。私もあなたと同じエンジンですので、またどっかで会ったらパッシングして下さい。

北海道登別市・バトルジェミニFF



静岡県・ちいち

瀬棚郡発

極楽トンボさん元気ですか？　お盆は久びさでしたね。とても楽しい日になりました。次の日はちゃんとフェリーに乗れましたか？　また会える日を楽しみにしています。お互い事故には気をつけて走ろうぜ!!

北海道瀬棚郡・ヒデブー

三戸郡発

久慈のSOLEXさん、しばらくごぶさたですが元気ですか？　一緒にグランパス行けずとても残念でした。クルマを捜しているといってましたが、いいクルマありましたか？　Newマシンがきたら伝言ください。久慈高峠でも走りに行きましょう。

青森県・三戸郡・札ナンワンダー

青森市発

ネコさんと仲のいい東郡の田中くん、いつも伝言ありがとう。Newセブンはきましたが、お金がなくてこまっています。今度街で会ったら、何かごちそうして下さい。

青森県青森市・ステッカーがほしいのりピー

■できたらオレもごちそうしてほしいなぁ。年中ハラ減らしのヤス

胆沢郡発

私の会社で初めてそれっぽいクルマを発見しました。紺のGA1か2のシティさん、+PとBPステッカーが光ってましたよ。たぶんOPT読んでいるでしょうね。私は某HITACHI3課のゴーイングチューンのステッカーだらけEP71ターボです。見かけたらパッシングして下さいね。

岩手県胆沢郡・熱線なしEP71ターボ

九戸郡発

八戸ナンのOPTステッカーを貼ったGTSさん、岩手ナンのGTSです。フェリー埠頭で一度見かけたんですが、よかったら今度会ってお話しがしたいので伝言待ってます。

岩手県九戸郡・どんめかHR31改

仙台市発

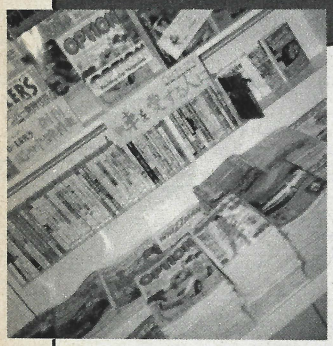
後期型RX7を買ったインターメディアSiくん、この前はヘアーカットのサービスありがとう。でも、いくらなんでも日曜の夜にミーティングとは、あまりにもムゴいんじゃないですか？　今度また行きますんでヨロシク。

宮城県仙台市・二度もゴマメった流面形セリカ

■私も枝毛がふえちゃって、こまってるのよね〜。サービスして

みなのもの、OPT御用達店の登場じゃ！

自信を持ってオススメします、読者の皆さん、当店をご利用下さい！



舞鶴市発

編集部のみなさん、この間はステッカーを送ってもらい、ありがとうございます。自店では、毎月50冊のOPTIONが売れています。ゴロガダケ・レーシングチームの皆さんの応援もあって、ますます好調です。お約束通り、ステッカーを店内に貼らせていただきました。これからも頑張って下さい。

京都府舞鶴市・Booksなみえ

まさに読者の鑑といえます。今後も購売層の拡大にご協力お願いします。もちろん臨増もよろしくね。

売れ行きが心配な編C部くれない？

すっかりオバタリアンやすの

足立区発

場所は足立区関谷町の〝足立オート高速洗車〟です。当店の魅力は、WAXがけの料金が安いこと。内容は変わりませんが、3100～2万円前後とコースは色々。ブラシもアメリカ製で、カーペット状のためボディに傷がつかないようになってます。また、WAXスペースには透明のシャッターがあり、作業中にホコリが付かないようになってます。とにかく、一度ご来店下さい。

東京都台東区・大塚光弘

了解しました。ぜひ近いうちに利用させていただきます。ついでに割り引きなんかしてくれると、ありがたいんですが……。

ボンネビル帰りで貧乏な松原

あなたの職場の宣伝に一役買います。ただし、読者のみんなに利用価値があるものだけに限らせてもらいます。

問合わせ　宛先はOPT編集部〝走り屋さん、ご用達店〟係まで

結城市発

9月4日、R125東諸川付近でハザードくれた、白のOPTスターレットさん覚えてますか？私はシャチ&BOOWYのカッティングのOPTノーマルミニカXLです。初めてのハザードだったので、めちゃくちゃうれしかったです。私はR125を走るのが大好きで、毎日のように一人でドライブしています。スターレットさんは、いつもどの辺を走っているのですか？きれいなクルマできれいな運転でした。本当にハザートどうもでした。

茨城県結城郡・20歳になったミニカXL

♡BOOWYとシャチのカッテングが一緒ってのが気になりますが、20歳なのでなんでも許しちゃいます。



鮑海郡発

皆さんこんにちは、私は9561赤のパルサーに乗ってる、美容師の走り屋ギャルです。リヤにOPTステッカーを貼ってありますので、お気付きの方はパッシングして下さいね。バトルはしないけど、ミラー越しにウインクしてあげます。ちなみにカレもOPT車で走り屋してるから、2144の白のソアラをみつけたらあおってやって下さい。But、ナビに私が座ってたら控えめにね！

山形県鮑海郡・パルシャーちしゃとしゃん

♡だ、そうなので発見した人はウインクを貰って下さい。できたらOPTにも写真を送ってほしいな～。

岡山市発

赤のアルトATからRT-XXに乗り換えて、夕方の金甲山に現れる女の子、キミだよキミ！　前車は代車のアルトBEAM-ATで、後車は家族のニューセルボで私の2連勝でしたね。コーナーでショートカットしたところで、私には勝てませんよ。今度は29PSのふろんてにエアコン付きで遊んであげませう。

岡山県岡山市・松本つかさ

♡なかなか激しそうなバトル模様ですな。でも、ついも勝ってるからっていい気になってると、ゴマメっちゃうゾー。

季節労働者募集！



OPT臨増編集部、Dee's倶楽部では臨時フタッフを募集中！　臨増発売前の1ヵ月くらい手伝いをしてくれる明るく元気な普免持ってる男の子。なるべく渋谷、新宿近辺の学校orフリーターor遊び人、履歴書をお送り下さい。

〈送り先〉〒151　東京都渋谷区千駄ケ谷1－2－9　サニーハウス302号

Dee's倶楽部

仙台市発

福ナン流面形セリカさん、この間はご苦労さまでした。次回も必ず参加しますのでよろしくお願いします。ほかの皆さんも、どこかで会ったらバッシングください。

宮城県仙台市・ダートラ86レビン

東根市発

OPTシルビアの和之クン元気ですか。私はいつ鶴岡に帰れるかわかりませんが帰ったときにはバトルしようぜ！　クラゲのレックス、スーパーターボさんにもよろしく。

山形県東根市・強力馬カダンガン大川

鶴岡市発

会社の帰りに全開走行中、テールにはり付いてきたバンバーにフオグを埋め込んだEP71さん、今度会ったら桧山でバトルしましょう。私はブラックツートンのN13です。

山形県鶴岡市・R7のラングレー

鶴岡市発

2本目のアドバンがベロベロの大ちゃん、先月はわざわざ来てくれてありがとう。FFに不慣れな私は、最近ストレスたまり気味です。ナラシが終わったら、一緒に走りましょう。

山形県鶴岡市・PF60改めJT190ハンドリングbyロータスのマコちゃん

■こっちのDaiちゃんは、ペロペロが大好きです。

オイラも大好きミッキー

二本松市発

8月29日、エビスのドリコンに来た群馬52は8302のOPT・CR－Xさん。帰りにクラクションで驚かせた、ブラックグリルのシルビアです。友人がいたもので、すみませんでした。今度来るときは、話をしたいもんです。

福島県二本松市・59た1306

■ドリコンよりも、走り屋天国のほうが楽しいゾ。参加申し込み受け付け中です。

VOL6も買ってくれた？　FUN

いわき市発

郡山の正次クン、その後連絡こないのですがどうしたのでしょう？　家にTELしても誰もいないし、引越したの？　正次クン、連絡待ってます。

福島県いわき市・OPTバード

足利市発

この度85に4AGを載せることになりました。足利の走り屋の皆さん、よろしくお願いします。ちなみにオレは〝カメ〟だけど、バツシング大歓迎！　バトルしませう!!

栃木県足利市・SR　Twin cam16

■エンジン代と工賃を考えると、86を買ったほうが安あがりじゃない!?

スワッピングの達人ソヤ

太田市発

FC3Sの和田さん、今年中には新しいクルマを買うので、そのときは一緒に走りましょう。それと皆さん、太田郵便局前のコスモ石油に行ってやって下さい。カレがヒマそうにしてますので！

群馬県太田市・火の玉BOOWY

日立市発

7月の定期異動で転勤した潮来寮のOPTソアラのなまきちゃん、元気にしてますか？　また一緒に走りましょう。それとNTT鹿島のRSワタナベ86のJUNちゃん、今度帰ってくるときはぜひとも連絡ください。話たいことが山ほどありますよ。

茨城県日立市・HR20のしも

猿島郡発

86パンダのくまさん、先日丘里セブンイレブン前でのクラクションどうもありがとう。半年ぶりに会えたことと、久しぶりのOPTコミュニケーションができ、うれしかったです。家族の方が乗っていたので、話はできませんでしたが、今度ゆっくり情報交換しましょう。

茨城県猿島郡・Battle Cruiser

鹿島郡発

8月13日、鹿島署近くの日石で、そこのスタンドマンにミラーを壊されてしまいました。そのとき困っている私に、親切にアドバイスしてくれた白のCR－Xの方、今度会ったらバッシングして下さい。お話しましょう。私のクルマは黒の85です。

茨城県鹿島郡・鹿島のAE85

■とんでもないスタンドだな。ちゃんと修理代取ったほうがいいぜ。

ユスリ屋ASA

LOVELY MACHINE CONTEST

臨増出張

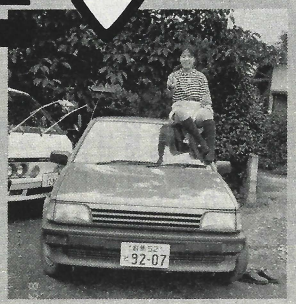
クルマなんておかまいなし！
女のコさえ写っていれば
いいってもんだ



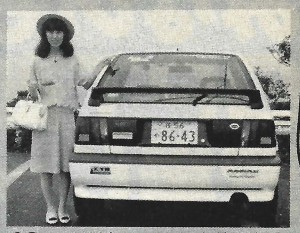
♥ノーマル時にパワーを測ったら144ps、オリジナル75φマフラーに換えたら33psアップしました。でもこのクルマはATなので、でだしがとても悪いです。近々、5Fに載せ換えるつもりです。これからクルマを買う人は、絶対5Fの方がいいよ！　※三重県久居市・上野三香子（一瞬、高見恭子かと思ってしまいました。18才にしては気合が入ってますな。AT好きのグッチにツメのアカでも飲ませたいぜ）

♥エンジンはノーマルですが、マフラーはフジツボ、足まわりはKYB+タナベ、ブラックレーシングにHF-RとRE61Gです。このカッティングシートは正月前の寒空に1人で貼った物です。今度は、ストラットバーとノンスリを入れようと思ってます。※大阪府豊中市・螺良陽子（クルマもハデだけど、そんなのがかすんでしまいそうな陽子ちゃんの艶姿。田集部一同、金縛り状態です）





♥このクルマは、カレがゴマメったための代車です。カレのクルマではやらせてもらえないので、この時とばかりに屋根に乗っちゃいました。トヨタの方、ごめんなさい。※群馬県大間ヵ郡・江原博子（カレが乗らせたくない気持がわかるような……。ごめんなさい冗談です。お詫びに採用しました）



♥この写真は、カレと旅行したときの物です。指さしているのはカレのペンネームステッカーです。20才の誕生日記念にぜひ載せて下さい。※佐賀県佐賀産・中村みゆき（節操のないステッカーには目をつぶりますが、カレとの旅行ってのと、手に持ったアメリカンドックが納得いかないな）

♥もうすぐ結婚／　カレのシルビアは私が貰うの。マフラーボーボー、ブレーキキーキーいわせて、ショッピングにいくの。ちなみに私の愛車は、黒のトゥデイです。※愛知県豊川市・三浦美奈子（21才で結婚するだと！　なんてもったいない。考え直してOPTに身も心もげてみませんか？）



ホットマシンの名を借りたギャルコンというのが真実です。今後もこのコーナーの発展を祈って、アナタからの熱烈な投稿をお待ちしてます／

宛て先はOPT編集部
"ギャルメインのホットマシン"係まで。

上尾市発

7月15日にラリーゲームをしたとき、出てくれたS12シルビアとXXさん達には、たいへん迷惑をかけてしまってすいませんでした。コマ図が間違っていたようで、ゴールできなかったクルマがほとんど。この場をかりて責任者である私が、おわび申し上げます。せめて封筒を開けて、ゴールまで来てもらいたかったです。AM3時まで待っていたのですが……。

埼玉県上尾市・チーム・ステファニーの責任者

北本市発

新大宮BPを走っていた所ナンのMR2OPTステッカーくん、覚えてくれてますか？　ブラックZ32です。あのときは急いでいたのであまり話せませんでしたね。浦所線を曲がって行きましたが、ボクは年中あの近辺をさまよってますんで、見つけたらパッシングでもくださいな！

埼玉県北本市・免停になったブラックZ32

比企郡発

シェル高板橋で働いていた86レビンの戸館さんとセリカの田代さんお元気ですか。ボクはちょっとの間、お世話になった高橋です。まだ顔振峠で走っているのですか？ボクはよく行くんですけどぜんぜん見ないので。ボクはカローIIで、走り屋予備軍みたいなことをしています。よく顔振峠には行ってますから会いに来てください。

埼玉県比企郡・青／銀カローIIしゅんちゃん

板橋区発

杉並のクマくん最近はどうしてますか？MR2から1GGTソアラに乗り換え、少しづつクラゲの道にはしってるみたいですが、早く元の走り屋にもどって下さい。ボクはキミが走り屋にもどることを信じています。

東京都板橋区・L型バンザイのS

■でも、クラゲ族って気楽でいいんだよな。

根っからクラゲのヨッチ

大田区発

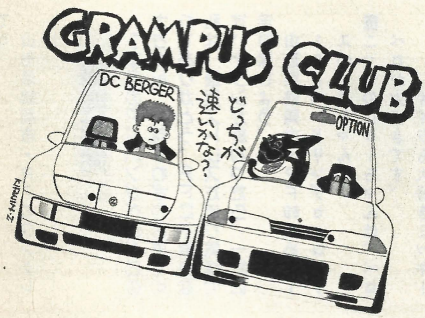
7月31日、免許を取ったその夜1時頃、大里ふ頭でバッテリーがあがってしまい困っている私を、どしゃ降りの中助けてくれた横浜ナンのかわいい彼女を乗せていたシビックさん、本当にありがとう。ぜひお礼がしたいので、発売週の土曜あの場所で待ってました。

東京都大田区・ステッカーがほしい赤のカリーナGリミ

葛飾区発

いや～ついに買ってしまいました。New7の∞。全国で880台限定ということで、今乗っている92レビンの残債もすっかり忘れて、8月30日に契約書に印を押しました。7が欲しくてしようがなかったので、さっそくディーラーへすっとんで行きました。納車されたらまたハガキを出します。これから生活費を削らなければいけませんが、OPTとビデオは毎号買いますのでよろしく。7になってもパッシングよろしく。

東京都葛飾区・セブンが欲しい



キューニー攻め気分は∞

多摩市発

FC3SからSA22Cに乗り換えた志水クン、しばらく会ってませんね。あのときいってたHKS75φマフラーは、もう付きましたか？　また勝負してあげるから、かかってきなさい。私はEPです。毎週いつもの所で待ってますから来て下さい。

東京都多摩市・みゆき

■男のクセに女の子のようなペンネームを使わないように！　読者が誤解するでしょ。

実は誤解してメモったグッチ

千葉市発

やっとOPT車を見つけました。朝8時頃、千葉県庁前通りを走っているスタタボSi千葉52そ6720のお兄さん。ボクはまだ高校生ですが、手でも振ったらパッシングでもして下さいね！　フロントのシャチくんが光ってますよ。

千葉県千葉市・RX7命の高校生

流山市発

9月3日の夜、筑波で助けてくれた86さんありがとうございました。スカイラインが直るまでは、代車のサニーADバンですが、もうすぐ復活しますのでそのときはまた筑波で会いましょう。

千葉県流山市・シンデレラエキスプレスR30攻め孤独のR30

木更津市発

チーム・ラバーダックのみんな、OPT読んでるかい？　オレ達、「30才にもなって……」といわれるけどまだまだ走れるよね。5年振りに復活したいと思うので連絡ください。OPT車の皆さん、励ましのパッシング待っています。

千葉県木更津市・ベネトンシビック

■大丈夫です。40歳で3人の子持ちの暴走族だっているんだから！



♥外観はオートピスタのFスポとGX71用のRスポ。ステアリングはニスモでHKSの60φ。エンジンはノーマルですが、VVCを付けてブーストは0.7kg/cm²です。足まわりはニスモの三段にRSエイトにP7。今後はタービンやインタークーラーを付けたいと思います。※長黒県上伊那郡・極沢千奈美(ちなみちゃんていうと、同級生を思いだします。安田成美もいいけど、千奈美ちゃんもかわいいな)

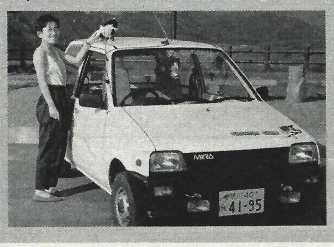


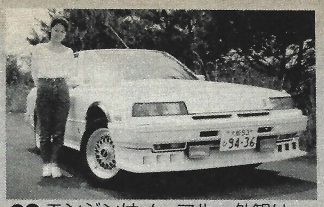


♥OPTに送るのは、これで3回目/ 前の2回はカレのクルマを送ったんだけど、残念ながら載ることができなかったの。今回は私の愛車86で再度チャレンジ。クルマはノーマルだけど、わたしの愛情はカレよりも、じゃなくてカレの次におっきいです。※三重県津市・倉田康子(男には冷たいけど、女の子なら採用してしまう編集部。今回もカレのクルマの写真はボツになりました)

Fストラットは130用を加工、RはKYB〈RSST1巻きカット。RSワタナベにRE91で決め、ブレーキもフェロードが入る。クラッチも強化したため、初めのうちは乗りづらかったけど、私にとって最高のセダンです。※神奈川県横浜市・島千晶(千晶ちゃんも結婚しちゃうの? かわいい子は売れ行きがいいな。これからも310をかわいがってやって下さい)

♥OPTを読み始めて長いけど、これが初めての手紙です。愛するミラはもちろんノーマルですが、250kmの道程を2時間10分で行ってしまう私です。おかげでタイヤが、ワンシーズンもったことがありません。生まれ育った北海道を離れ埼玉にいます。仕事に疲れて寝てしまう毎日ですが、負けじと走りに行きたいと思ってます。※埼玉県深谷市・加藤千秋(1月遅れですが、誕生日おめでとうございます。つまらない物ですが、ステッカー送らせてもらいます。今後も不死鳥ミラとがんばって下さい)





♥エンジンはノーマル、外観は今井化成のFスポにデコラのRスポ、PIAA60フォグ。BBS+P600、ゲインズのフェンダートリム、フジツボ70φ。その他、電子ホーン、マルコホーン、ターボタイマーを。"う〜ん、音がやかましい"そろそろ落ち着いたクルマに乗りたいような……。※大阪府大東市・別府まゆみ(なにをおっしゃいます、まだまだ頑張って下さいな。ただ電子ホーンってのはお茶目すぎるんではないでしょうか)

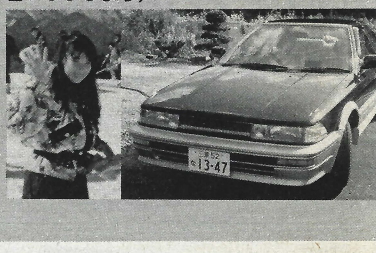


♥私のレジちゃん男の子仕様を見て下さい。OPTステッカーを貼ってると、いいことがあるとカレはいってたけど、よくわかるように教えてくれませを。だからOPTステッカーいただけたら、クルマに貼ってまた送ります。※愛知県豊川市・篠原久絵(カレのいう通り、すっごくいいことがあります。でも人前では話せないので、編集部に遊びに来るのがベストですね)

♥見て見て、私のVTEC。50日待ってやっと納車されたんだよ。ちなみにホイールは無限CF-48、P7、モモのステアリング、カロッツェリアと、ここでお金が尽きました。これから足まわりを固めようと思います。※和歌山県西牟婁郡・佐々木妙子(かっこインテグラが、さっそくの登場です。だけどクルマのアップよりも、妙子ちゃんの水着姿のアップが欲しかった)



♥みゆきのレビンくんです、かわいいでしょ〜。ホントは92が欲しかったんだけど……。でもこの91レビンくん大好きです。※三重県員弁郡・畑中美雪(レビンくんよりも美雪ちゃんの方がかわいいゾ。今年の冬は、ゲレンデでお合いしましょう)



編C長とは裂けてもいえない編C部一同

横浜市発

チームBACK WARDSの宮崎クン、愛車の調子はどうですか? 南部ゼロヨンがつぶれて残念ですね。今度またみんなで箱根へ行きましょう。

神奈川県横浜市・ひのいち&山京

横浜市発

墨田区の某銭湯近くの駐車場に、いつも停まっている足立59・6771赤セリカGT—TRさん、補助灯がカッコイイですね。今度コーヒーでもおごりますんで、友達になりませんか。発売週の土曜23時以降、江東区松代橋付近でハザード出して待ってます。

神奈川県横浜市・ラリー仕様にしたい人活レビン

静岡市発

先日、甲府のとある板金屋さんに入っていた、4.11のレビンさん復活しましたか? OPT車のゴマメの姿は、やはり悲しいです。皆さん、くれぐれも気をつけましょう。

静岡県静岡市・スーパーレッドOPT SSS

賀茂郡発

ちょっと前、R136でボクの前を走っていたBC、OPTステッカーの旧RX7さん、パッシングしたのに道を譲られてしまいガッカリしました。せめてハザードがほしかったです。今度見たらまたパッシングするので、ハザードしてくださいね。いつもはS130に乗ってます。

静岡県賀茂郡・マイナーシルビア

志太郡発

焼津駅北口で92レビンさんを待っていたEPターボ、180SX、グランドシビックさん、大井川のOPT小僧です。色々と話してくれたのでとても楽しかったです。92レビンさんが来なくて残念でしたね。180さん、コーヒーごちそうさまでした。また会えるのを楽しみにしてます。

静岡県志太郡・OPT小僧

浜松市発

JAM86さん伝言ありがとう。私は落合橋の近所で勤務しており、毎日ミニキャブのお客様仕様で走りまわってます。見かけたら声をかけて下さい。おいしい話でもしましょう。

静岡県浜松市・気賀クレイジー

■お客様仕様ってのもヘンだけど、おいしい話ってのに興味があります。ぜひ、おこぼれを!

あてがハズレっぱなしの探検隊

山梨市発

CR—Xの竹居さん、伝言したのに行けなくてすみませんでした。一ケ月遅れで伝言板に載ったので、仕事で行けませんでした。本当に申しわけございません。今度どこかで見かけたら話かけますので、よろしくお願いします。

山梨県山梨市・気持ちだけは若い86レビン攻めシルバアローGTS—t M

西八代郡発

310サニーの雅樹クン、ゴマメしてませんか? 久那土駅に行けなくてごめんなさい。私の92はサス、ショックに続き、タイヤも換えました。今度こそあなたに勝ちます。発売週の土曜、和田峠で走りましょう。

山梨県西八代郡・ゴマメの雅樹に勝てない92正貴

上水内郡発

7月28日に柏ノ木通りでパッシングくれた、ナンバーは確か470の白黒86のGALOPTステッカーが光ってたよ。

長野県上水内郡・おやき村MR2

小県郡発

札幌のブラック180SXさん、元気に働きそして熱い走りをしていますか。白老サーキット、観光道路、支笏湖など思いだすだけでワクワクしますね。正月には帰ります。OPT車180SXでしっかり練習して、冬のFRの走りを見せて下さい。

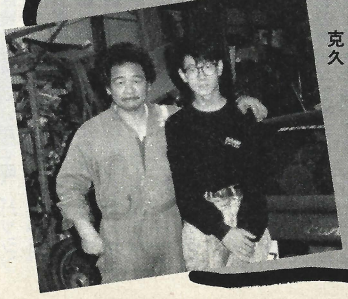
長野県小県郡・気分はもうとっくにホテルのパルサ山

諏訪市発

10月号で伝言くれた白セリカさん、銀のスープラです。あの日はハザード返せず、すみませんでした。もしよかったら発売週の土曜、平安堂諏訪店のPでPM10時くらいに待ってます。

長野県諏訪郡・銀のオケツがわれているスープラ

ボクが見かけた有名人!?



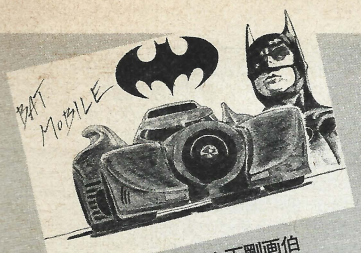
北区発

この写真は、雨さんのショップを見学しに行ったときのものです。ボクは16才の高2で、卒業したら雨さんの所で働きたいと思い聞いてみると、クルマの免許が必要といわれました。ボクは自動車科なので、できたら整備士免許を取ってから雨さんの所で働きたいなぁ〜と思ってます。ちなみにボクはキーホルダーを貰いました。

東京都北区・絶対7に乗る克久

ここらで「クルトモ」といこう!

類は友を呼ぶのオーナーズミーティング&チーム員募集のお知らせ



●埼玉県大宮市・山下剛画伯
※大人気のバットモービル。でもロビン君がいないのが残念だな。

横浜市発

TEAM1986BACK WARDでは、新規メンバーを募集中です。活動内容は、月一回のミーティングと2カ月に一度のツーリング(主にバーベキュー大会や遊園地など)。そして日ごろの付き合いを大切にしている爆笑チームです。男女問わず興味ある方、お手紙待ってます。
〒230神奈川押横浜市鶴見区市場上野7-38 勝沼輝人

姫路市発

絶版エンジンFJのオーナーの方、一度ミーティングやりませんか。これが載った週の土曜、PM10時半に姫路SAで待ってますのでよろしく。兵庫県姫路市・赤黒RS



●千葉県市原市・三原隆行画伯
※こらこら、ノーヘル、ノーグローブ、シートベルトなしじゃダメだゾ!

東村山市発

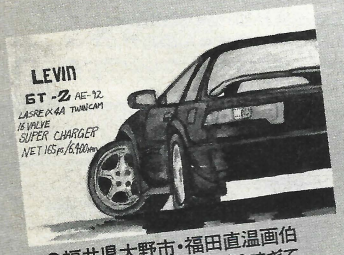
スカイラインオーナーの方、スカイライン好きでもクルマのない方、年式などは関係ありません。皆さん集まって、ドライブに行きませんか? 発売週の土曜PM11時に府中街道のデニーズ東村山店で、多摩2574スカイラインが待ってます。東京都東村山市・自作NISMOのR32

横須賀市発

EP71オーナーの皆さん、TEAM、EP71に入りませんか? 本部(神奈川)では、メンバーを募集中です。発売週の土曜10時に南部のコイン洗車場で白のEPターボが待ってます。神奈川県横須賀市・TEAM・EP71のミッキーマウス

松戸市発

Rotary RöckoJs 氏葉支部では、現在メンバーを募集中。RX7をとことん愛す方、一度遊びに来て下さい。10月14日土曜PM9:30に千葉東金有料道路下りで大宮IC出口を出た所で、FC3Sがハザード出して待ってます。それと、10月28日にキャノンボールを開催します。稲毛の浜ヨットハーバーPにPM10時に時間厳守で集合して下さい。よろしく。
千葉県松戸市・Powered by ℓ



●福井県大野市・福田直温画伯
※フロントタイヤが曲がりすぎてないかな? これじゃあ、はずれちゃってるみたいだな。

川口市発

シークレット〝ショック・BIG大〟を知っている方、今度ミーティングを行ないますので、発売週の土曜PM11時~12時に台場入口で、スーパーラングレーがハザード出して待ってます。埼玉県川口市・ポールニューマン

夕張郡発

クラゲ車の多い管内で、最近OPT&CB車を見かけるようになりました。そこで久々にサンクス前で、ハザードを出したいと思います。発売週の日曜PM10時に、前回と同じ南幌サンクス前にて。4月以来のサンクス前で立ち話というわけです。近辺の正統派の方、たまには顔合わせでもしませんか?
北海道夕張郡・黒銀Zにこだわる黒銀ファミリア

浜松市発

たいへんご無沙汰の、チャレンジャーのポップSLです。会社の都合で浜松に転勤になり、東京でのチャレンジャーミーティングにも出席できないため、東海支部を結成します。クルマがかっこよくなくても、速くなくてもいいです。クルマ好きの人は発売日の翌月の第一土曜23時、東名磐田原上りPAに集まって下さい。目印は、フロントにチャレンジャーと書いてある、ファミリアとプレリュードです。
静岡県浜松市・矢野 弘





鎌倉市発

10月28日にクイズラリー第2弾をやります。第3京浜保土ケ谷PにてPM8~10時の間にS13 4570が進行書(300円)を配ってます。クイズに自信がない人は、OPTを持参するといいですよ。神奈川県鎌倉市・クラブ・カーランド一同

中頸城郡発

8月27日・R148糸魚川から白馬へ行く途中であおってくれたまっ赤の7さん、あのとき勝負した白のFXです。あの雨の中での速さにはビビりました。その後、すぐ別れたけど、別れ際のパッシングわかりましたか? 読んでくれていたら伝言ください。
新潟県中頸城郡・佳子大好き統計情報事務所FX

■ペンネームが長いなあ。今度やたらと長いものは本名で載せることにしよう。
筆不精カキピー

金沢市発

海浜・向陽台の信号でパッシングにハザードくれた白のカローラIIさん、どうもありがとう、1794マークIIです。また旭町の道路でパッシングくれたシルバーRX7さん、どうもありがとうシルバーアクティです。またどこかで会いましょう。ゴマメに気をつけて、カッ飛んで下さい。
石川県金沢市・宇光1794&たまにはアクティ

鳳至郡発

私は某中学の教師ですが、休み時間や放課後にはOPT布教担当となって、クルマやOPTの素晴らしさを説いています。これが教育委員会にばれるとヤバイと思いながらも、生徒をそそのかしOPT予備軍を増やしています。生徒から投稿があるのも、時間の問題でしょう。
石川県鳳至郡・ボルトオンシティ攻め公務員仕様ボルトオンフアミリア

■若い読者層の開拓には、うってつけの職業ですな。石川県特別布教委員に任命します。以後よろしく。
通販もよろしくねKubo。

名古屋市発

8月20日、徳島バイパスで一緒にバトルした黒のプレリュードのお姉さん、お元気してますか? お姉さんのハンドルさばきに感動しました。また会うたら、今度もバトルしましょう。
愛知県名古屋市・スカイラインGTS-tTypeM

名古屋市発

四国の皆さん、カリモクのみんな、色々お世話になりました。今は仕様におわれてサイバーくんもさみしがってます。また機会があれば走りに行きませう。
愛知県名古屋市・サイバーズTommy

豊橋市発

R259で会った、OPT白の86さんお元気ですか? OPTステッカーを見て、つい追いかけてしまったFC3Sです。あのときは彼女が横にいたため、パッシングもできずにすみませんでした。今度見かけたときは、よろしくお願いします。よかったら伝言ください、待ってます。
愛知県豊橋市・Cuisiner18

関市発

おがせでゴメンった黒銀86トレノです。助けていただいた皆さん、本当にありがとうございました。黒のトレノで復活しますので、見かけたらヨロシク。
岐阜県関市・若葉マークの86トレノ

羽島郡発

8月29日の午後10時30分頃と、9月1日の午後10時30分頃にR22でバトルしてくれた、白のOPT92さん元気ですか? 私は白のフルノーマルのYVEPターボです。一度会って話したいので、発売週の土曜午後10時に、一宮ソニー前の㊐でハザードを出して待ってます。
岐阜県羽島郡・GX71からEP71

How to "会合"

ミーティング初心者に送る、注意点とその傾向

Question "オレ達のMeeting報告" をよく見るのですが、主催者の皆さんはどんな事をしているのでしょうか？　これからやろうとしている人達のために、アドバイスのコーナーをOPTでも作って下さい。私もこれから始めたいのですが、皆さんどんな内容で楽しんでいるのか、教えて下さい。

北海道芦別市・山下幸二

なんて質問が、編集部に何通が届いてますので、それなりに答えさせてもらいますと、

①SAなどに集合して、その場所で自己紹介やチーム紹介、情報交換、パーツの売り買いなどをして、最後に写真を撮ってOPTに送る。

②
最初に集合した場所をスタート地点として、そこでラリー風のコマ地図を各車に配布し、何ヵ所かのチェックポイントを通過したタイムや走行距離で順位を付けるラリーゲーム。

③車種を指定してのオーナーズクラブの結成や、チーム員の募集など。

とまー、思いつくのはこの3つくらいかな。よかったら参考にして下さい。それと、企画じゃないけど集合場所は慎重に選ぼう。予想外に台数が集まってしまうと、入りきれなくなったりするし、民家に近いと警察に通報されて、あっさり解散なんてことも考えられる。それと企画者は、集合時間の30分前には行った準備をしよう。気の早い人なら3時間前に集まってるからね。あとは企画者の度胸と笑顔ひとつ、まあ頑張って下さいな。

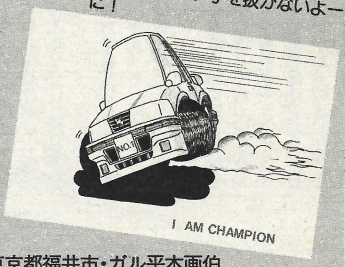
またこれ以外で、オレ達はこんな事をやってるゾ、なんてのがあったらOPTまで送ってちょーだいな。ユニークな企画を期待してます。

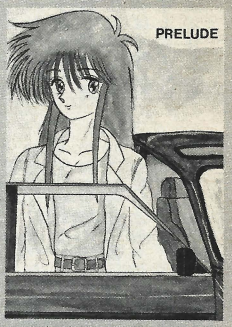


●千葉県鎌ヶ谷市・渡辺秀彦画伯
※GT-Rもすごいけど、21だって最高だよね。Nパワーには頭がさがります。

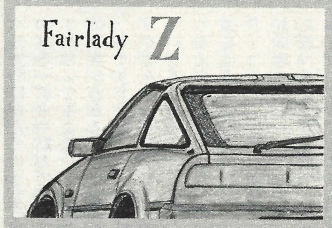
グランパス 臨 お絵書き展

●埼玉県速見郡・DIEZOW画伯
※クルマはなかなかだけど、バックがさびしい。手を抜かないよーに！



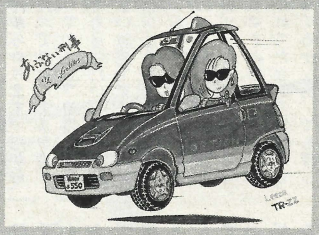


●岐阜県不破郡・森平歩夢画伯
※本人もいってるけど、これじゃあプレリュードってわかんないよ。でも、女の子はかわいい。



●愛知県知多郡・宝島クジがはずれた画伯
※旧型になったけど、やっぱりZはかっこいい。スカイラインには負けたくないぜ。

●東京都福井市・ガル平本画伯
※この2人になら捕まりたいな。ボクもあぶないから、お友達になりたいな、へへへ。　グッチ



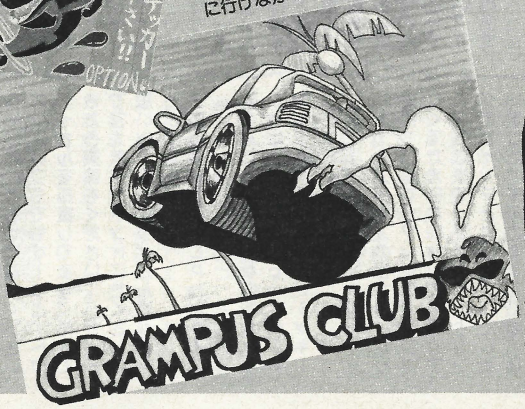


静岡県伊東市・宮沢優子画伯
※これが自画像ならステッカー10枚！　修整の程度によっては、ステッカー2枚かな。　ミッキー

●千葉県柏市・石川一也画伯
※青い空、白い雲、きらめく海、女の子のハイレグ……。今年も海に行けなかった。くやしーい。



●愛知県渥美郡・白肉くんはATだよ画伯
※ホント、あってもいいよね4DrのR。昔はあったんだからさ、日産の方。



ボクが見かけた有名人!?

仙台市発

先日、福島のカー用品フェスティバルにて、ラッキーなことに雨さん&大川さんと一緒に写真を撮りました。おまけにドリキンのサインは貰えたし、GPC号や雨宮セブンも拝見でき、充実した一日でした。ちなみに停まっていたクルマのうち、90%はOPT車でした。

宮城県仙台市・福島ナンバーのOPT流面形セリカ

鈴鹿市発

実習で来ていた黄色のマーボーくん、元気ですか？　あなたがそんなにもクルマ好きだと思いませんでした。それとマーボーの写真、なかなかでしたよ。またこちらに来るときは連絡ください。

三重県鈴鹿市・クライテリアスターレット

彦根市発

10月号の伝言板にでてた、浅井町の黒銀EP71ターボさん。ボクは彦根の銀シャレードGTti-です！　リヤウインドウにフットワークのカッティングしてあります。どっかで見たときはバッシングください。どこまででもついて行きますから!?　よろしく。

滋賀県彦根市・3級自動車整備士

舞鶴市発

9月4日、五老でゴメったワークスです。あのときは私などのために、皆さん集まっていただいてどうもありがとう。黒のCR-Xさん、クルマが復活したらまたバトルしましょう。黒のカルタスターボさんもよろしく。

京都府舞鶴市・ワークスRS/R

■お〜い、ペンネームだけで本名が書いてないゾ。ステッカー送れないので、至急ご連絡を!!
ステッカー発送担当者

綴喜郡発

近頃ヘビーウエイトと小さな心臓では、走りに行くのがキツいので、今年中にはライトウエイトと中ぐらいの心臓のクルマに乗り換えたいのですが、サイフと通帳がライトウエイトなので無理な話しだなあと、思うこの頃です。こら、SSR代表のけんじ。お前RX7∞Ⅲを買うたな、ちくしょう。でも、ちょっと貸してくれな。

京都府綴喜市・SSR FLT ING TOFU SUNNY

北葛城郡発

岡山の寛クン元気でっか、先日帰省したときはどうもでした。愛車のTE71GTもいよいよ手離すそうで、パパのクラウンに乗るとか？　ウソでしょう！　次の愛車期待してます。

奈良県北葛城郡・SUPE C HAGER 21 16のGX61

松原市発

広島のジャイアン、この夏の解体屋まわり、KPの作業マジで楽しかったよ。お互い超Ⓜだけど、コツコツと頑張っていこーや。それと事故にも気をつけよーで。正月を楽しみにしとくよ。

大阪府松原市・がいこつレビン

姫路市発

最近白浜ゼロヨンは、毎週検問でまったく走れませんね。ということで、ウズウズしてる皆さん、金曜夜11時頃から集まりませんか。発売週にセッティングきめて待ってますんで、よろしく。

兵庫県姫路市・レイトンRS

姫路市発

七曲を走っている、TEAM Sogoの皆さん、とっても速いですね。今度ボクも仲間に入れて下さい。ボクは黒のサイバーですのでよろしく。

兵庫県姫路市・Ⓔサイバー沖田

加古郡発

GPターボミーティングで、よく登場している加古川市の羊仕様GPターボさん。今度は何でもこいミーティングをやって下さい。当方、黒の323ファミリアOPTステッカーべたべた仕様です。

兵庫県加古郡・めっちゃトロい323

■他人に頼る前に、男だったら自分でやりなさい。行動力のない人はキライ！
行動力よりも経済力がほしいルイコ

単発特別企画
（たぶんこれっきり）

ハガキ・リレー討論会

まとめ：走り屋フライデイ

はっきりいって、これは一発企画です。スペースの都合で、苦し紛れの穴埋めだとは口が裂けても、読者の皆さんには言えませんが、締め切り寸前でいきなり「まとめてよ」ナンテ頼まれたんだから、勘弁して下さいよね。この原稿だって、自宅でベストテン600回記念見ながら書いてるんだぞ。でも個人的な話になるけど、Winkだったら向かって右側の子が好みだなあ。ただ名前も知らないけどね。詳しい方教えて下さい。というわけで、本題のハガキリレーに入らせていただきます。

つ17

では、本誌の方で募集したR17のゼロヨン関係のハガキからいきます。

「マナーが話題になってるけど、ぼくは絶対ストリートバトル派。だって、他人よりも速く走るためにチューンしてるんだし、やっぱりそれっぽいクルマが並んだら、やるっきゃないでしょう。もちろん一般車には注意してるけど、多少の迷惑がかかるのは、仕方ないんじゃないかなあ。」

とは、岩手県のZ31のバトル大好きクンから。次も同じタイプの原稿だ。

「ボクは、来年免許の取れる高3の読者です。今はバイクで峠に通ってますが、クルマが買えたらやっぱり峠に行くだろうし、バトルもやります。だいたい、ノーマルで180km／hも出るクルマを売らしといて、高速でさえ100km／h制限なんて、法律の方が間違っていると思う。ボクは、フルチェーンなんてしないけど、権力には屈せずに走り続けるつもりです。」

なんとも気合の入ってる札幌のモトチャンプも読んでるNSRクンだ。でも、悪法も法なりっていうから、あまりムチャしないようにね。

では、反対意見を2通いきます。

「走り屋通信に載ってた50万チューンくん、キミは自分のいってることがわかってるのかい。目につく一般車には注意してても、そこに住んでいて寝ている人達の迷惑までは考えてないようだからな。それでも、場所がないから仕方ないなんていうなら、国道沿いの家を一軒ずつ訪ねて、許可をもらってからにしろよな。そうすれば、少しは現実がわかると思うよ。」

「よくえらそうに、オレは走り屋だ、ゾクなんかと一緒にしないでくれないっていってるヤツに会うけど、所詮は同じなんだってわからないのかな。一般道を他車の倍以上のスピードで走ったり、コーナーに限界を超えて侵入して対向車をびびらせていれば、暴走族なんだってどうして気づかないんだろう。ボクだってスピード出すのは楽しいし、バトルも好きだからやります。だから、自分で暴走族だって自覚してますよ。みんなも気取ってないで、そのことをちゃんと考えてもらいたいもんです。」

2通とも厳しい意見です。埼玉の国道沿いの住人クンと長野のブラックR32クンでした。おおっ、12年間ベストテンで山本譲二のみちのくひとり旅なんてはいってるゾ。そういえば、当時ただの坊主アタマをみちのくカットなんていって浮かれてたなあ、コイツも。今なんて曲歌ってるかなあ、でも詳しい人がいても、教えてほしくないないけどね。

話しがズレてしまったけど、正論なんだよね、こっちの方が。でも理屈じゃ割り切れないのが、ボク達の気持ち。なんか、解決法はないんでしょうか。

「以前、伝言板に連載されたワープなども最初はもっとモータースポーツをなんていってたけど、有名になったらショップを出したりストリートでのラリーゲームをやるぐらいの金儲け主義になってしまったようで、ガッカリしてます。今後はOPTがジムカーナや走行会を主催するなどの動きが欲しいですね。」

三重県のランタボの魔術師クンの意見でした。これなんかは、OPTとしても実現可能だと思います。現在、全国でサーキット建設の動きがあるとのことなので、それらが安く手軽に使用できるようになれば、ガンガン企画したいと思います。

「ボクも環状線の近所に住んでいて、走り屋暴走族に迷惑してますが、自分自身免許取り立ての頃のことを考えると、仕方ないのかなあと思ったりします。だからって認める訳じゃないけど、みんなそれなりに身に覚えのあるんじゃないでしょうか？」とは、北海道の牧村クン。たしかにボクだって、速いクルマに乗ってるとスピード出したくなるもんな。この歳になってようやく我慢できるようになったんだからえらそうなことはいえないよ。うーん、解決の糸口がみつかんないゾ。というわけで、今後もみんなの原稿お待ちしてますってことで、次のテーマにいきます。

「9月号の人間のクズさんの投稿を読み、自分もやられたことがあるので、すごく怒りを覚えました。でも読んでくうちに、カレの心の痛手や家族を考えると、涙がでました。なぜ初めに気づかなかったのか、犯罪のプロでさえ捕まるのに…。もし読者の方でやってる人がいたら、すぐやめて下さい。カレのいまの立場が未来のあなたの姿です。」

「ボクの場合は、なんと中学の同級生が犯人だったのです。近所の人が逃げるときにクルマのナンバーを見ていてくれて、わかったんです。でも、捕まってからが大変でした。同級生を警察に売ったなんて、ボクが友達に厭味をいわれました。そんなこと知らずに通報したんだから仕方ないし、友達の物を盗むほうが悪い筈ですよね。皆さんだって、そう思いませんか。」

宮崎のミッドナイトKidくんと岐阜のFC3S雨宮スペシャルくんの投稿は、9月号の人間のクズくんの投稿


くろたんも、ぶっちゃんが
おっきくなったら
ぶっちゃんみたいに
かっこいいおとこのこ
ぶっちゃんが
ぶっちゃーん
ぶっちゃーん
ぶっちゃーん

に対して、送られてきたものだ。この他、何通か届いていたけど、車上狙いやキズを付けられたなんて人が、けっこう多いのには驚かされました。でも、ボクなんか犯人見つけたら、半殺しじゃ納得できないだろうな。まあ、カレみたいに心から悔いてる人は、もうやらないだろうね。これからは、もっと考えてから行動してほしいもんです。

「9月号の走り屋通信を読んで、ショックをうけました。人間のクズくんは、まるでボク自身のようだからです。うちの近所は住宅街で大きな駐車場が多く、街灯なども少ないので、やり放題でした。でも結局は張り込んでいた警察に捕まり、少年院へ送られてしまったのです。あれから3年以上過ぎましたが、同窓会にもいけず、道で知り合いにあっても恥ずかしくて、声もかけられません。カレもこれからもっと辛い思いをするでしょう。だから、もし今やっている人がいたら絶対にやめて下さい。悪いことは必ずバレてしまいますから。」

と、辛い告白をしてくれた大阪のワークスのケンちゃんでした。ボクはないと思うけど、もしもやっている人がいたら絶対やめなよね。恥ずかしい思いをしながら忠告してくれてるんだから。

おっ、一位は五木ひろしだ。コツイも今頃になって愛人問題が出てきて大変だよな。だけど、演歌ってやっぱり強いね。竜哲也なんてのも入ってるんだからすごい。この人も一発野郎だったけど、盲目の歌手ってのは感動したな、嘘くさかったけどね。で、まあそういうことで、みんな悪いことはやめようねって、説得力ねえなあ。

さあ、真剣にいくぞ。最後のテーマはステッカーだ、

「OPTステッカー貼ってると、やたらとあおられるって手紙が載ってるけど、ボクは今まで一度もありません。リアに貼ること4年、その間多くのOPT車と出会いましたが、みんなマナーのいい人ばかりでしたよ。一部には、ヤンキーと区別ができないようなヤツもいるでしょうが、ほとんどの人達はいい人のはずだから、貼りたくても貼れないなんて人も、勇気をだして貼って下さい。」

「女の子なんかでステッカーを貼ってると、あおられやすいっていいますけど、私はまだされたことないな。クルマもセブンだからけっこう目立ちますが、それでも平気でしたよ。族車ぽいのには、追っかけられたけど走り屋さん達は、いい人ばっかりです。だから、これを読んでる女の子も思い切って貼ってみると、新しい友達がたくさんできますよ!」

と、まずは明るい内容の手紙は、福岡のクラゲ脱出のスーパーターボくんと山形のやんちゃワークスって子くんだ。本当にこんな人ばかりだったらいいのにね。

「ボクはステッカーは貼っていますが、最近になってあおられることがたまにあり、剝がそうかどうしようか悩んでます。クルマはZ31ですが、ノーマルなのではっきりいってカメです。それでもセブンやスープラなんかに張り付かれて、イヤな思いをしたことが何回かあります。だから、それから貼ろうと思っている人は、ある程度の覚悟をしてたほうがいいですよ。」

「ボクも何度か、パッシングもないであおられてムッとしたことがあります。この前も帰宅途中に、信号で並ぶと勝手に空ブカシなんかして挑発しといて、全開で飛びだしていき、次の赤信号で追い付いて並ぶと、こっちを得意そうに見てニヤッと笑った相模ナンのセブンさん、7年前のKPが勝てる訳ないでしょ。それにボクは早く家に帰ろうとしてただけで、バトルなんかしてないんだから、独り相撲もいいかげんにして下さい。キミみたいのをクラゲっていうんだよ。」

ホント情けないよな。ステッカーを貼って、初めて出会ったのがこんなヤツらだったらステッカー貼りたくないとか、女の子でカレにやめろっていわれるのも仕方ないよね。千葉のMidランナーくんと静岡のKPノリタケくんの手紙でした。

「ここ2年ぐらいで、ほんとOPTステッカー貼ってるクルマって増えましたよね。営業だから外まわりしてるんで、一日に最低でも3台は見ます。それだけいると、けっこうロクデナシがいますよ。ボクもステッカー貼ってるから、恥ずかしくなります。やっぱりニセ物ステッカーなんかが売られていて、レベルが下がっちゃったんですかね。あ〜、やだやだ。」

「OPTステッカー車のマーナーが悪くなってるのって、OPT誌自身にも原因があると思います。オートサロンでやたらとバラまいたりするからじゃないでしょうか。それにいまだにニセステッカーなんかも、野放し状態なのも影響してると思います。もっと改善する努力をしてほしいですね。」

八王子の92レビン柿本改くんとブルメタMR2くんでした。でも、MR2くんにいいたいけど、オートサロンでは毎月の愛読の感謝を込めてプレゼントしてるので、ただバラまいてる訳じゃないんだよね。ニセステッカーの方は、確かに指摘通りなので努力したいと思いますが。

「ニセ物でも自作でも本物でも、結局は貼ってる人自身の問題だと思うんですよね。伝言が載って貰った本物を貼っていても、論外のヤツだっているし、どうしても本物が手に入らなくてニセ物を貼ってる人が、みんな最悪って訳でもないはず。だから個人個人が注意して走れば、走り屋と暴走族を区別してもらえるんじゃないでしょうか。」

ステッカーに限らず、クルマに乗るときのマナーってのは、個人の自覚したいなんだよね。OPT車を発見したからって、どこにでもバトルってできる筈はないし、相手の意図もなしではやれないんだから、相手の立場も考えられるようになってほしいと思います。う〜ん、きれいにまとまった。

でもベストテンで12年もやってたんだ。たしかに最初から見てたから、今年で24歳のオレなんか、人生の半分の木曜日って見たの? なんか情けなくってきたぞ。

ってところで、紙面も尽きてきたようなので、今回のハガキリレー討論も終わりにしたいと思います。次回も(きっとないけど)3つぐらいのテーマを選んで載せていきたいと思いますので、投稿よろしくお願いします。今回の投稿に対するご意見も受付けますので、読んで感じたことを送って下さい。

佐賀県佐賀市・ド・ノーマルの赤黒スカイライン

■では、ステッカーが届きしだい現金で5万円ほど送って下さい。フェスティバの修理代さ、ヤス

久留米市発

今度結婚することになりました。今まで乗っていた200ZRも手離し、OPTできない4Drブルーバードマキシマに乗り換えました。でも、気持ちだけでもずーっとOPT魂を忘れずに、そして生まれてくる子供に受け継がせたく思います。

福岡県久留米市・もっと走りたいATマキシマ

■その気持ちはうれしいけど、その前にOPTは廃刊に……。

独り言です社長の鈴木

飯塚市発

関東へ行ってしまった、R・BOTAの大野クン伝言ありがとう。みんな元気でがんばってます。来年の初日の出には、一緒に行けることを楽しみにしてます。それでは、くれぐれも健康には気をつけて仕事がんばって下さい。

福岡県塚市・Gr・4AG R・BOTA AE92レビン

北九州市発

別府の甘口ZCさん、盆に再びそちらに行きましたけど会えませんでした。GTSさんがいうには最近見かけないとのことですが、どうしたのですか? また行きますので、一緒に走りましょう。若松のノブくん、プレSi買ったらレイトンCIVICと一緒に走ろうな!

福岡県北九州市・Si気分のX

■ご安心ください、甘口ZCさんはこの後に載ってます。あいかわらず元気そうですぜ。

別府市発

去年はよく見かけていたボンネットに無限の黒サイバーさん、今年は一度も見ていないような気がするんですが……。CR—Xではあなたが一番速いような気がするんですが、今度ぜひその走りを教えて下さい。伝言待ってます。

大分県別府市・甘口ZC

■お久しぶりです。CR—Xクンはお元気ですか? また写真でも送ってくださいな。

グランパス担当者

杵築市発

長崎のインテグラくん元気ですか。別府ロープウエイは最近静かなムードが漂っていますが、ボクらは相変わらずバリバリに攻めています。シーズンオフになる前に、もう一度キミの気合の入った走りを見せてください。

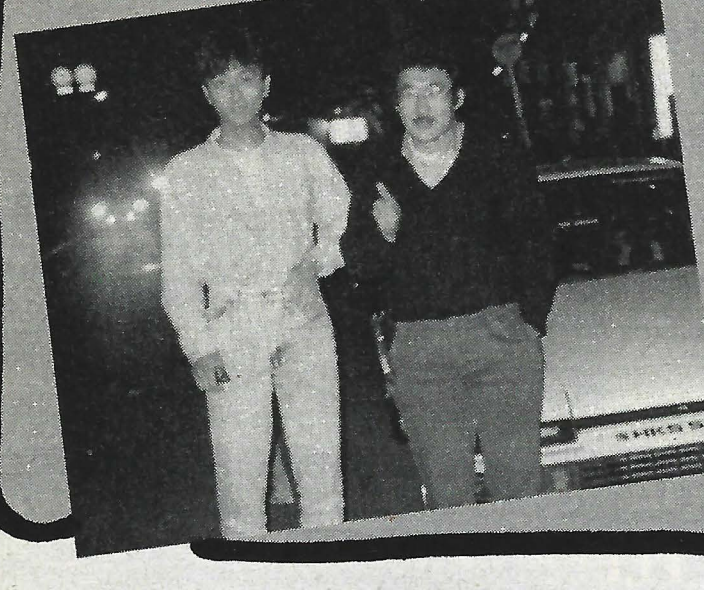
大分県杵築市・あるにいさんのグランド

ボクが見かけた有名人!?

横須賀市発

この写真はちょっと古いのですが、アルバムを見てたらあったので送ります。場所は葉山で、スキーの帰りに道路に停まっている85を発見。ちょうど喫茶店から出て来た松原さんと写しました。そこで質問ですが、この写真を持っていたら直線は速くなれますか?

神奈川県横須賀市・速くクルマの欲しいEP71



宮崎市発

白黒トレノ(イエローバルブ&フォグ)さん、あなたにR10の信号で、〝派手ですね〟なんていわれたMR2白です。よかったら今度、会ったらゆっくりクルマの話でもしませんか? せまい都城なのにあまりOPT車を見ないし、さびしい思いしてました。

宮崎県宮崎市・Mid NightKID

阿久根市発

岐阜の大友ジャパンさん、オレのクルマが復活したので、そろそろ鹿児島でバトルをしよう。鹿児島の皆さん、ミラとレビンの走り屋を知っている人は、あの峠で土曜に待ってま〜す。

鹿児島県阿久根市・RB26DETT Junkobei

熊本市発

8月21日AM1時頃、R3東バイパス市民病院付近でぶっちぎってくれたAE92さん。その後、覆面パトに捕まってましたね。最近は覆面が多いようなので注意しましょう。今度会ったらパッシングしますので、一緒に峠でも行きましょう。

熊本県熊本市・自作OPTサイバー

■ルイコはあんなにかわいくないゾ。それに色が白すぎ。一度視力の検査をしてきなさい。

さて私は誰でしょう?

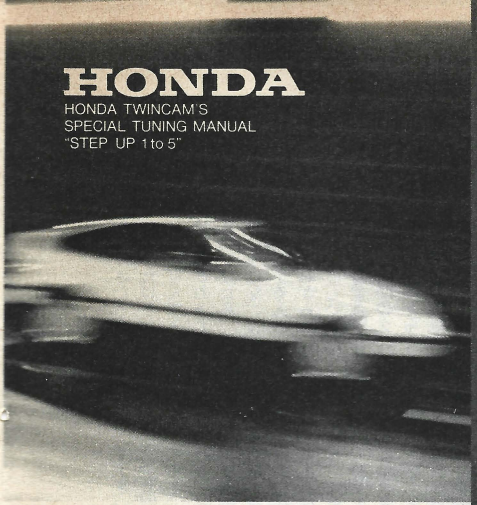
フランス発

フランスでさみしく一人で走ってるボクにはげましの伝言を。フランス、その他の国でOPT読んでる日本人の方、外国でもOPTの輪を広げよう!

フランス・ル・ル・ル大好き

■ぜひともそうして下さい。OPTもフランス語訳なんかが発売されれば、一流だもんね。

タガログ語版はおまかせDaiちゃん



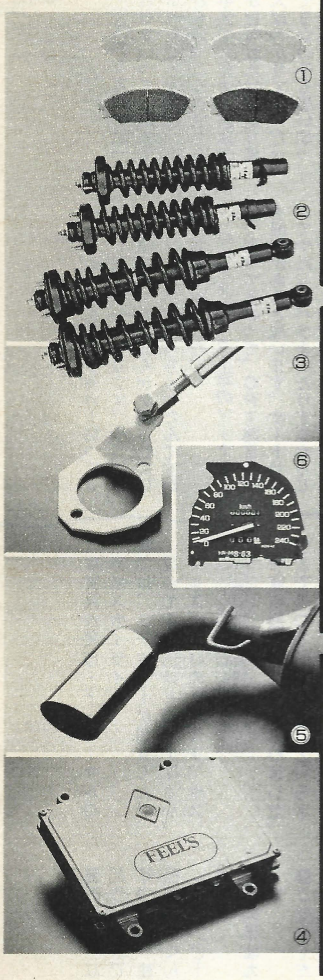
HONDA
HONDA TWINCAM'S
SPECIAL TUNING MANUAL
"STEP UP 1 to 5"

HONDA TWINCAM SPECIAL TUNING SYSTEM

STEP UP MANUAL for CIVIC Si[EF3]/CR-X Si[EF7]

走りの、ステップアップ・マニュアル。

これは、CIVIC Si[EF3]/CR-X Si[EF7]のためのチューニング・マニュアルです。「止まる」「曲がる」に重点に置いた基本のチューニングから、ZCの持つポテンシャルをいかんなく発揮させる高度なチューニングまで、ステップアップ方式でご紹介します。あなたもぜひ、ホンダツインカムのスペシャルチューニングでステップアップしてみませんか。
なお、表示価格には、工賃及び消費税は含まれておりません。



STEP UP 1 セット価格 ¥124,500

ディスクブレーキパッド	Ⓕ¥21,000①	
	Ⓡ¥21,000	
ブレーキオイル	¥ 2,500(DOT-5)	
ダンパーセット	¥80,000(無限)②	

安全で快適な走行を楽しむために最も重要なことである「止まる」「曲がる」に重点を置いたチューニングです。この組合せにより高い制動力、耐フェード性が得られます。また、足まわりチューニングの基本であるダンパー＆スプリングの交換により、コーナリングの安定性が増し、強化したブレーキとの組合せにより、安全で確実なコーナリングが行なえます。

STEP UP 2 セット価格 ¥68,800(※除く)

ストラットバー	Ⓕ¥17,000(FEEL'S)③	
	Ⓡ¥16,000(FEEL'S)	
スタビライザー	Ⓕ¥15,000(無限)	
	Ⓡ¥15,000(無限)	
強化ブッシュ	¥ 5,800(無限)	
※強化スプリング	¥50,000(FEEL'S)	

さらに高いコーナリング性能を引き出すためのパーツです。ボディ剛性を高め、ロールを抑え、さらにクィックなハンドリングが得られます。さらに高いレベルで足まわりのセッティングを行ないたい場合のために、スプリングレートが各種選べる強化スプリングも用意しています。

STEP UP 3 セット価格 ¥125,000(※除く)

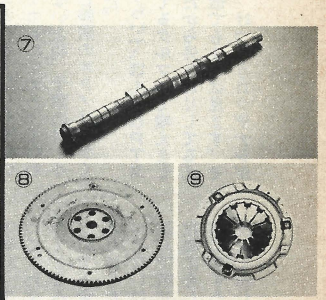
スポーツ・プログラムドコンピューター	¥90,000(FEEL'S)④
240km/hスピードメーター	¥35,000⑤
※スポーツマフラー	¥70,000(FEEL'S)⑥

ノーマルエンジンのパワーをフルに引き出すためのコンピューターです。燃料マップ、点火時期の最適化を図り、中高速域におけるレスポンス、出力の向上が得られ、またスピードリミッターも解除されます。正確な240km/hメーターとの組合せにより車の性能を正確に知ることができます。さらにパワーアップを希望される場合は、スポーツマフラーを装着することにより、排気効率を高め高回転域のパワーを飛躍的に向上させることが可能です。

STEP UP 4-A セット価格 ¥142,000

ライトチューニングカム	¥40,000(FEEL'S)⑦
タイミングプーリー	¥25,000(FEEL'S)
軽量フライホイール	¥17,000(FEEL'S)⑧
強化クラッチ・ディスク	¥26,000
カバー	¥34,000⑨

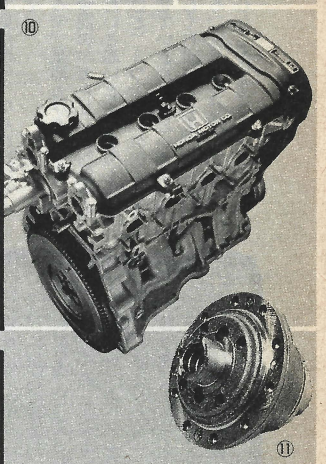
中高速域のエンジンパワー、レスポンスを大幅に向上させるためのパーツです。スポーツ・プログラムドコンピューターに対応し、エンジンパワーの増大に加え、パワーバンドを大幅に広げます。またエンジンのハイパワー化に対応し、クラッチの強化を行ない、エンジンパワーを効率よく伝達できるようにします。



STEP UP 4-B セット価格 ¥477,000〜

ニューバランスド・コンプリートエンジン	¥400,000〜(FEEL'S)⑩
軽量フライホイール	¥17,000(FEEL'S)⑧
強化クラッチ・ディスク	¥26,000
カバー	¥34,000⑨

圧縮比アップ、ボアアップ、各部ダイナミックバランス調整、フリクションロスの徹底的低減により、ZCエンジンが持つ本来の性能を120%引き出したのが、ニューバランスド・コンプリートエンジンです。高回転域までストレスのない吹け上り、アクセルに敏感に反応するシャープなレスポンスが得られます。また④-Aと同じく、クラッチの強化を行ないます。



STEP UP 5 ¥90,000

L.S.D.	¥90,000(無限)⑪

FF車特有のコーナー脱出時のアンダーステアを抑え、またどのような路面状況においても確実な駆動力が得られます。ハイパワー車には、特に必須のパーツです。

NEW PARTS

- ●アコードクーペ(インポートモデル)用1モーション・パッシングライトリレー〈FEEL'S〉¥4,000
- ●プレリュード[BA4/5]用ブラックモール¥20,000
- ●プロジェクターフォグランプ(各車種対応/要加工)¥20,000

外観だけの派手さや、レースからの徴りではない。——ホンダツインカムのコンプリートカー。

ピュア・ストリートスポーツの誇り。



HONDA TWINCAM COMPLETE CAR
TUNED CIVIC Si [EF3]

ストリートにおけるピュアスポーツとして、安全で快適さを損なわず速く走れること、そして車検にも支障のきたすことのないクルマの創造の結晶が、このチューンドCIVIC Siです。ニューバランスド・コンプリートエンジンに仕上げ、「止まる」「曲がる」を強化したうえで安心してストリートスポーツを楽しんでいただける、ホンダツインカムの自信作です。

車両本体価格 ¥1,940,000(諸費用別)
金利5.6%(実質年率) 60回払いまでOK
●お支払い例(60回払いの場合)
初回¥25,072 月々¥20,400×59回ボ¥10万×10回

コンプリートカー・チューニング・ワークリスト

■面研における圧縮比の増大■吸排気の効率をより高める■クランクシャフトとフライホイールのタイナミックバランスを取る■コンロットとピストンの重量バランスを取る■フリクションロスの軽減■足まわりの強化 他装着パーツ●0.5mmのオーバーサイズピストン●軽量フライホイール●ライトチューニングカム●エアクリーナー●タンパー&スプリング●フレーキハット●スピードリミッターカッター



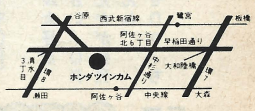
HONDA TWINCAM CATALOGUE Vol.3 ¥1,000(消費税込み/送料サービス)

通信販売でお求めの際には、必ず現金書留にてご郵送ください。

※カタログ以外の表示価格には、消費税3%が含まれておりません。

通販でお求めの際には、消費税3%を加算してお申込みください。

HONDA
Twin Cam
株式会社ホンダツインカム
〒167 東京都杉並区本天沼2-42-20
Phone:03(394)7001
営業時間10:00AM▶8:00PM/年中無休



●スタッフ募集/メカニック、営業スタッフ。詳しくは、TELにて。



Blue Racing TECHNICAL TIRE SHOP ブルーレーシング

走り屋さんの車の下駄屋

★最近おこなったブルーレーシングオリジナルチューン！

★FFジェミニノンターボキャブ仕様ヘッドチューン30ps UP！
（キャブ別売）¥350,000

谷川様の場合
★FC3S ニューRX-7ターボチューン、ブーストアップ、ツインプレート強化クラッチ、フライホイール軽量等 ¥700,000 (260PS)

高橋様の場合
★R30ノンターボ2.2ℓフルチューン、クラッチ、クロスミッション、デフノンスリ等 ¥1,490,000

川辺様の場合
★ニューソアラGZ20 ツインターボチューン、ブーストアップ、VVC、燃料増量、排気温度、ツインプレート強化クラッチ、ブレーキ廻りマフラー等 ¥840,000 (250PS)

管波様の場合
★サニーニューカルフォルニアE-WFB12、GA15ヘッドチューン ¥350,000

南様の場合
★AE86 4A-Gボアアップフルチューン、ハイカム、フライホイール軽量、デフノンスリ、ブレーキ廻り下廻りスタビ、ピロアッパー等(180PS) ¥1,350,000

大内様の場合
★三菱デリカ E-L037GW, G-63Bヘッドチューン（低・中トルク）¥400,000

小林様の場合
★AE85ヘッドチューン 味付低・中峠仕様 ¥420,000

★ブルーレーシングオリジナルパーツ！

★グランドシビックダンパーキット ¥185,000
（ショック前後アジャスタブル、直巻車高調）
★S13シルビア用ピロアッパーナシ ¥185,000
〃 〃 付 ¥215,000
（直巻車高調整タイプ）
★AE86フロント直巻車高調整ピロアッパー付 1set ¥155,000
★AE92スタンダード純正タイプダンパーキット ¥157,000
車高調直巻タイプ ¥275,000 (Fラム型ショートタイプ)
★AE86、AE92用スリット入りスポーツ、ディスクローター前後各1set ¥33,000
その他車種開発中！
★FFジェミニJT150シングルカムハイカム加工 ¥28,000
★フットレスト大 ¥2,000

その他各車ダンパーキット特注OKです！

ブルールーフオリジナルサスペンション！

トヨタ
★スターレットKP61 '82/8～'84/8
Ⓕ2.4kg＝¥6,500 2.9kg＝¥6,500 4.0kg＝¥7,000 5.0kg＝¥8,000
Ⓡ1.9kg＝¥6,000 2.4kg＝¥6,500 3.0kg＝¥7,000 4.0kg＝¥7,000 4.4kg＝¥8,000
★スターレットEP '84/10～(含むTC)
Ⓕ2.6kg＝¥6,000 2.9kg＝¥7,000 4.0kg＝¥7,500 5.4kg＝¥7,500
Ⓡ2.2kg＝¥7,000 3.0kg＝¥7,000 4.4kg＝¥7,000
★カローラスプリンターAE86 '83/5～
Ⓕ2.4kg＝¥7,000 3.2kg＝¥7,000 4.4kg＝¥7,000 5.2kg＝¥8,000 8.0kg＝¥8,000
Ⓡ1.8kg＝¥6,500 2.4kg＝¥6,500 3.2kg＝¥7,000 4.0kg＝¥7,500 4.4kg＝¥7,500 4.8kg＝¥8,000 6.4kg＝¥9,000
★カローラスプリンターAE92 '87/5～
Ⓕ3.4kg＝¥6,500 4.4kg＝¥7,000 5.8kg＝¥8,000
Ⓡ3.0kg＝¥7,500 3.7kg＝¥8,000 4.4kg＝¥8,000
★カローラFX AE82 '84/10～
Ⓕ3.4kg＝¥6,500 4.4kg＝¥7,000 5.8kg＝¥8,000
Ⓡ2.7kg＝¥7,000 3.3kg＝¥8,000 4.4kg＝¥8,000
★MR-2 AW-11 '84/6～(含むSC)
Ⓕ2.1kg＝¥6,500 2.4kg＝¥7,000
Ⓡ3.2kg＝¥7,000 4.8kg＝¥8,500

ニッサン
★サニーB310 '77/10～'81/9
Ⓕ3.4kg＝¥7,000 4.8kg＝¥8,000
Ⓡ2.5kg＝¥7,000 3.6kg＝¥7,500
★シルビア(K)S-13 '88/5～
Ⓕ3.2kg＝¥8,000 4.6kg＝¥8,500 6.6kg＝¥9,000
Ⓡ2.6kg＝¥7,000 3.8kg＝¥7,500 5.2kg＝¥8,000
★スカイライン(R,H)R-31 '85/10～
Ⓕ3.2kg＝¥7,500 4.4kg＝¥8,000
Ⓡ2.6kg＝¥7,000 3.8kg¥7,500

マツダ
★ファミリアBF-MR '85/10～
Ⓕ3.0kg＝¥7,000 3.6kg＝¥8,000 6.0kg＝¥8,500
Ⓡ2.2kg＝¥7,000 2.8kg＝¥7,000 4.0kg＝¥8,000
★サバンナRX-7、SA-22C '78/4～'86/9
F 2.4kg＝¥6,000 4.5kg＝¥8,000
R 1.9kg＝¥5,500 3.5kg＝¥7,000
★サバンナRX-7、FC-3S '86/9～
F 3.0kg＝¥7,000 3.5kg＝¥8,000
R 2.5kg＝¥6,500 3.0kg＝¥7,500

ミツビシ
★ランサーターボ1 C,A175-A '83/11～
F 3.0kg＝¥7,500
R 2.3kg＝¥6,500

ホンダ
★ワンダーシビックAT 84/11～87/9(含むCR-X)
F 3.2kg＝¥7,000 4.0kg＝¥7,000 5.0kg＝¥8,000 8.0kg＝¥8,000 10.0kg＝¥8,000 12.0kg＝¥8,000
★グランドシビックEF '87/9～(含むCR-X)
F 4.8kg＝¥8,000 6.4kg＝¥8,000 8.6kg＝¥8,000 12.0kg＝¥8,500
R 3.2kg＝¥8,000 4.8kg＝¥8,000 6.4kg＝¥8,000 10.0kg＝¥8,500
★シティGA '86/11～
F 2.8kg＝¥7,000 3.4kg＝¥8,000
R 2.2kg＝¥7,000 2.7kg＝¥7,000
★プレリュードAB '83/2～'87/3
F 6.6kg＝¥6,500
R 3.2kg＝¥6,000
★プレリュードBA-4.5 '87/4～
F 6.6kg＝¥7,000
R 3.8kg＝¥7,000
★トウディJW-1 '85/10～
F 2.9kg＝¥5,500
R 2.6kg＝¥5,000

イスズ
★ジェミニPF50 60 '74～'85/5
F 7.3kg＝¥8,500
R 3.0kg＝¥7,500
★ジェミニJT150 '85/5～
Ⓕ4.1kg＝¥8,000 6.0kg＝¥8,500
Ⓡ3.5kg＝¥10,000 4.6kg＝¥10,000

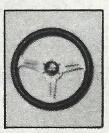
スバル
★レガシィBC-5 '89/2～
Ⓕ3.4kg＝¥8,500 4.6kg＝¥9,000
Ⓡ2.7kg＝¥8,000 3.8kg＝¥9,000

ダイハツ
★ミラ リーザL70-V '85/8～
Ⓕ2.8kg＝¥5,000 5.0kg＝¥6,000
Ⓡ2.4kg＝¥5,000 4.4kg＝¥6,000

スズキ
★アルトCA-72 '84/9～
Ⓕ2.6kg＝¥5,500 5.4kg＝¥6,500
Ⓡ2.2kg＝¥6,000 4.6kg＝¥6,500
★アルトCM-11 '88/10～
Ⓕ3.2kg＝¥6,000 4.4kg＝¥6,500
Ⓡ2.4kg＝¥6,000 3.2kg＝¥6,500

得用品！


ブリッド、フルリクライニング(BK)1ヶ ¥43,000


ウットスポークⓈ 30φ ¥18,000
フラックレザースポーク(BK) 35φ ¥10,000

得アルミホイル！

〈FF用〉


ファイブ、シルバー、ホワイト 6-14 1台分…¥66,000


B・レーシング(BK) 6-14 4本Set ¥66,000


東名レーシング FF-2(ガンメタ) 6-14 4本セット ¥60,000


トリノ、ホワイト 6-14 1台分 ¥52,000

〈FR用〉


リミテッドベスティ ホワイトポリッシュ(4H) 6.5-15 1台分¥78,000


★B・レーシング レッドスペシャル 6-14 4本Set ¥74,000

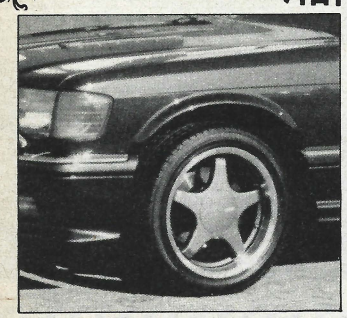

クレーガーSSクローム(5H) 6-14 1台分…¥96,000 6-15 1台分…¥106,000 ナット付き

★以上上記タイヤとの組合せはあなたの御自由です。（工賃サービス）

得タイヤ！

●ポテンザ71G	★185/60-14 4本Set ¥72,000	★195/60-14 4本Set ¥76,000	★205/60-15 4本Set ¥92,000
●トランピオ4D、RA	★185/60-14 4本Set ¥68,000	★195/60-14 4本Set ¥72,000	★205/60-15 4本Set ¥86,000
●トランピオFM-P	★185/60-14 4本Set ¥62,000	★195/60-14 4本Set ¥65,000	★205/60-15 4本Set ¥77,000
●ライサアズ	★175/65-14 4本Set ¥37,000	★195/70-14 4本Set ¥43,000	★195/65-15 4本Set ¥50,000
●ファルケンキッズ	★185/60-14 4本Set ¥59,000	★195/60-14 4本Set ¥64,000	★205/60-15 4本Set ¥74,000

ハイパフォーマンスカーのための タイヤ・アルミフェアー同時開催!! ニューBRSスーパー!!（新発売） 湘南地区代理店！



シーマ、セドリック、グロリア、ニューサバンナRX-7、ニュースープラ、ニューソアラ、ニューシルビア、ベンツ、フェアレディーZ31、ニュークラウン他

Ⓕ7-16 Ⓡ8-16	Ⓕ7-16 Ⓡ8-16	Ⓕ7-17 Ⓡ8-17
トランピオC-1	トランピオeL	P700
205/55-16	205/55-16	215/45-17
225/50-16	225/50-16	235/45-17
ナットロック付	ナットロック付	ナットロック付
4本セット ¥272,000	4本セット ¥293,000	4本セット ¥440,000

新発売！

★高品位モビリティ。ラジアル CEPLOO セプルー60、65発売中！ くわしくは当ショップまで！

- JAF登録クラブ、チームブルーレーシング会員募集中！（2ヶ月に1回のツーリングとFISCO走行会を開催。）
- 当ショップ協力パーソナルクラブ・神奈川スターライトクラブ・オープンNO.28 714も会員募集中(入会、月会費無料、ステッカーのみ ¥2,000
- RTN FISCOレース前売発売所

★第4回ブルールーフ最終会FISCO走行会受付中！ 12/6(水)
メインゲート前AM 9:30集合！(2H)
昼食、粗品付き¥18,000

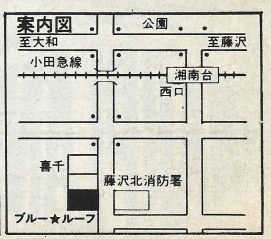
テクニカル タイヤ ショップ ブルールーフ

エンドレス代理店

〒252 神奈川県藤沢市湘南台4-9-10
TEL：0466-45-7201
小田急江の島線湘南台駅西口 藤沢北消防署前

通 信 販 売 OK！

☆別途消費税3%申し受けます。

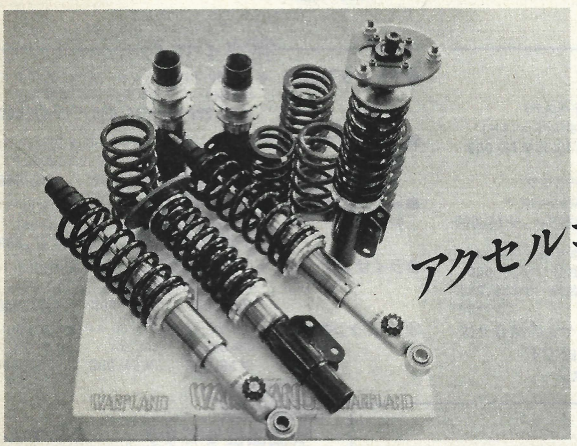


こんなショップほかにはない！

WARPLAND®

1. ワープランドはモータースポーツオフィスとしてクルマの様々なノウハウを培ってきました。しかしながらどんな世界にもスペシャリストはいるもの。たとえばRX-7ならナイトスポーツ。ワープランドにはナイトスポーツコーナーがあります。ワープランドは本物を厳選して皆さんにお届けするショップです。
2. ワンナイトクラブをはじめ、サーキット走行会、ジムカーナ、ラリーなど、ワープランドは皆さんに走る場を提供し続けます。ファクトリーでは毎週木曜日にジムカーナ練習会も開催しています。
3. ワープランドにはメンバー制度があります。様々な特典をはじめ万一の時の為の損害保険やクレーン車による事故車の引き取りから板金、塗装、修理まで完全にフォローします。





アクセルコントロールで思いのまま！

ワープランドのオリジナルサスキットはサーキット（レースのみならずストリートカーを走らせること）が得意なワープランドならではのセッティングが魅力。ドライバーとマシンをジャストフィットさせます。

FC3Sドリフトサスキット（前後4段調整）￥138,000
S13車高調整キット（フロントピロアッパー）￥238,000

WARPLAND News

社員募集／今ファクトリーではクルマ好きでやる気あるヒトを求めています。詳しくはtelにてお問い合わせ下さい。経験者優遇。

新車販売／ワープランドはMAZDA車代理店、HONDA車取次店です。ノーマル車はもちろん、各種コンプリートカーもワープランドにお任せ。

自動車保険／ワープランドで自動車保険に加入すると様々なメリットがあります。

レッカー車／万一のゴマメで自走不能の場合はワープランドにすぐtelを。あなたの地元まで迅速に運搬。メンバーになっていれば、格安でサービスがうけられる上、ワープランドの保険契約者なら修理、支払に至るまで万全です。

車検整備／安くて安全な車検ならワープランドへ。走りの要であるブレーキOH代車サービス付なんと35000円！

代車／ワープランドでは皆さんのニーズにお応えするため、常時４台の代車を準備してお待ちしています。

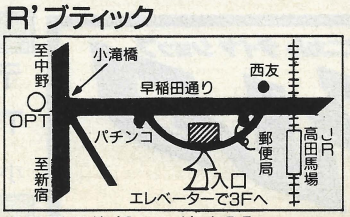


Motor Sports Affair
WARPLAND

Rブティック／
東京都新宿区高田馬場4-13-12 東海林ビル3F
☎03(5386)8888

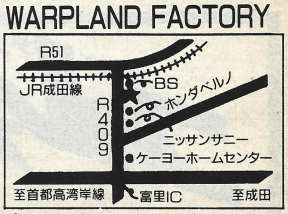
WARPLAND FACTORY／
千葉県成田市並木町219-79
☎0476(24)3790
毎週月曜定休

R'ブティック



OPT編集部から徒歩5分

WARPLAND FACTORY



東関道富里ICより900M

特別座談会

トラスト 大川光一
コルス 小山勝房
OPT Dai

足を語るのはホント、むずかしい。

だって基本はバネとショックだけだからね。

今、チューニングの世界で一番、注目されているのは足、サスペンションかもしれない。今まではパワーの影に隠れた存在だったが、なぜ、これほどのブームになったのか、どうすれば理想的なサス・チューンができるのか——を問う。



レースは有名だが、谷田部やストリートの足は自分で乗って開発するという大川さん。

「どんなスポーツカーだってノーマルの足はダメだ」(大川)

Dai　最近のサス・ブームは凄いですね。やはりエンジン・チューンが進んで、やっと足元まで目がいくようになったということでしょうか。大川さんとこのトラストでも、マフラー、ターボ、そしてサスっていう流れみたいですけど。

大川　ホントは、うちの場合、昭和56年頃からソアラのサス・キットやり始めたんですよ。今は平成だから、ずいぶん昔みたいでしょ(笑)ま、タネ蒔いて実るまでは時間がかかるってことわかっていましたから、コツコツやっていこうと思ってました。やはり、クルマのチューンじゃ、足まわりは基本の基本ですから、しかし、当時は売れなかった。「キットなんかいらないから、コイルだけくれ」とか「ショックだけでいいよ」とかね。

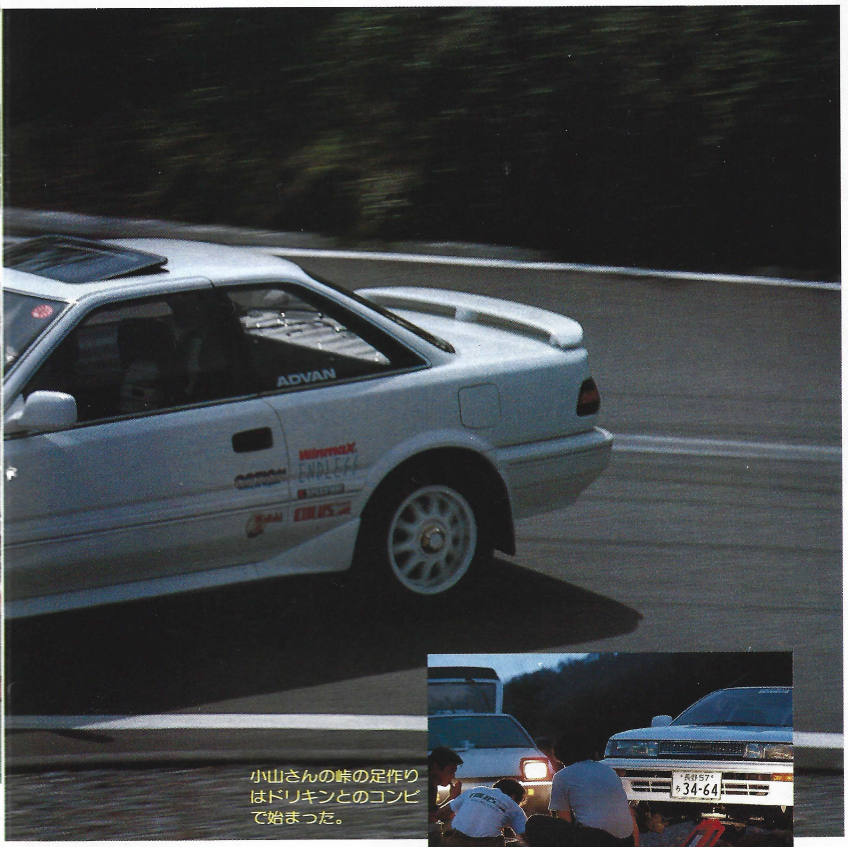
Dai　小山さんとこのコルスは峠ブームの仕掛け人みたいに思われてますね。

小山　まったく峠なんか意識してなかったんですよ。ずっとラリーとかダートラやってたでしょ。そのうち、走りの好きな土屋(いわずと知れたドリキン)と会って、速く走ったり、楽しく運転できる足なんかを一緒にやり始めた。山で走りながら煮詰めていくんですけど、これが面白くてね。だいたいフツーのパーツ屋さんはエンジン中心だったから、うちなんかがサスだけやれたと思ってます。

大川　僕もワインディングの走り、好きですよ。コーナーばっかしですからね。昔はヒルクライムなんかのイベントがあって自分で足をいじったりして楽しかった。

Dai　このサス・ブームなんですけど、やはり、最近のクルマがパワー競争でホットになり、エンジンをいじらなくても、足さえやれば速くなるってわけですか。それとも、純粋な走り味を追求する走り屋さんが増えてきたとか。

大川　うーん、どうですかね。サスっていうのはけっこうむずかしくて、ちょっといじったくらいではわからない。ただ、クルマを買って、チューンする第一歩として自然にショップに頼むようになったのはいいことじゃないかなと思う。どんな高性能のスポーティカーだってノーマルは足が弱い。だいたい、いい足っていうのは50歳のオバーチャンがいきなりブレーキを踏んだ時、安全に止まれる足



小山さんの峠の足作りはドリキンとのコンビで始まった。

特別座談会





大川光一。年齢不詳。チューニング大好きで、RE雨宮のアマさんとは一番の仲良し。トラスト入社後はパーツ開発をしながらトラスト・ポルシェのチーフエンジニアとして辣腕をふるっている。

がいいわけで、今のは180km／h以上出るクルマの足じゃない。スピードを落とせばいいともいうけど、危ない足は40km／hで走っても危ない。

小山 やはり、まず足だ、ということが浸透してきたんじゃないですかね。ノーマルカーだって、足をシッカリさせることで、安定するし、コーナーも速くなる。また高性能車じゃ、足がそのままじゃノーマルのエンジン・パワーさえフルに使い切れないと思います。

Dai なるほどね。僕なんか、昔のクルマは足が弱かったから、いじったけど、今のクルマは設計時点から高度なので、あまりいじらなくても良くなったという考え方もあるんじゃないかと思いますけど。だいたいメーカーの姿勢が最近は足にこだわるようになってきましたからね。

大川 それでも、今のノーマルカーがけっこう走るのは、たぶんタイヤの影響が大きいんじゃないかな。タイヤの進歩は凄いから。高性能車といわれるクルマに安いアフターなタイヤを履くと危なくて、走れませんよ。そのかわり、いい外車なんか、細いタイヤでもコーナリングが良かったりするんだよね。

小山 ホントにタイヤの進歩は凄い。だいたい、日本のクルマは乗り心地優先だから、真のスポーツカーだって結局は一般向けというか、高いレベルでも万人向けになってしまいますからね。

Dai なんとなくサスペンションに関わる総合的な問題点がわかってきました。今まではあまりにも、基本的なことなので、つい見逃してきた観がある。僕なんか、けっこう足にこだわるのはお利口ちゃんというか、オジン臭くて、若いうちは、パワー中心で足が追いつかないくらいのクルマのほうが面白いし、コントロールしにくいくらいが運転の練習にもなる。なんて思ってますから無茶苦茶ですよね（笑）

サス作りのノウハウってナンですか

Dai ところで、スポーツ・サスペンションってどんな考え方で作るんですか。ただ固めればいいってもんじゃないわけで、そのベース車のどこが悪いのか、どんな足にしたいのか、などと考えながら作っていくわけでしょ。

小山 基本的には、まずショックから始めて、次にスプリング、そしてスタビライザーという順だと思います。しかし、最近ではクルマが変化してきたためか、サス作りも変化しています。たとえば、ショックよりバネレートを中心に固くしていくとか、ブッシュの問題とか。というのは昔のサスだったらただバネを固くするとリヤが流れすぎたりしたわけですが、今のクルマは流れないから固められるというような。

大川 もちろん、どんなスポーツカーだって絶対的にヤワだから固める方向ですけど、ただ固くするわけにはいかない。レース・サスをストリートで使ったら跳ねちゃって使いものにならない。逆にバネはノーマルよりソフトにする場合だってある。絶対にタイヤが路面から離れちゃダメですからね。

Dai 僕が思うには、最近の新車の足ってタイヤが良くなったせいもあって、複雑というか高度で出来も良くなったでしょ。昔と比べたら相当、固い足もある。ただ乗り心地をブッシュで逃げている感じがするんですが。

大川 そうですね。ジオメトリーみたいな基本設計は、ストラットからダブルウイッシュボーン、マルチリンクなどとかなり進歩している。とくに日産のマルチリンクなんか気にい



ってますよ。けれど、ショックやバネの決め方、細かい仕上げのブッシュなどはソフトだったり、ハイキャスみたいなもので、動きをコントロールしようとして、逆にオプションの読者やスポーツ指向のマニアなんかには、不満が残る部分がある。

小山　たとえば、ショックだってノーマルから減衰力調整式が付いてたりして、バネさえいじれば、けっこう走れるわけですが、〝それまで〟で〝それ以上〟ではない。やはりマニアには物足りない。だからいろんなショップ・オリジナルの足が出てくるわけです。

大川　それと、新車の足が良くなったといっても、けっこうタイヤでもってるところもある。足を固めていくと、タイヤを選ぶんですよ。タイヤが良くないと、足は固められないともいえるんです。

Dai　なるほど。タイヤが良くなったから新車でも固められるし、そうなると乗り心地方向はブッシュで逃げるしかない、ともいえるわけですね。

大川　そんな簡単な問題でもないんですけど、オオスジではそう思ってもらっていいでしょうね。

Dai　ところで足にしても、最近は直巻きコイルで車高調整というのがブームですね。この理由はなんですか。



小山勝房。思ったより若い。ラリー屋さん上がりだが、プロダクション・レースでも彼のクルマは大活躍している。足に関しては独特の理念を持っている数少ない実践肌のサス・チューナーだ。

小山　固める時の問題です。いくら固めてもスプリングの自由長とショックのマッチングがむずかしいわけです。レースなんかの場合は、車高を下げてストロークが短くなっても、常にサーキットだけだし、限界時の特性だけ考えればいい。しかし、ストリート用は路面変化もあるし、伝達の能力が必要だし、幅の広い特性にしないといけない。そうなると直巻きのほうが、ショート・ストロークでも初期はそこそこソフトでコーナーに入った時の伝達は速いし、ヘタリみたいな腰くだけ感がない。車高調整もやりやすいわけです。レースだって足をいじれるジャンルはもうすべて直巻きになってます。

Dai　ただし、今はその車高の問題がうるさいからやりにくい（笑）その直巻きコイルというのはいつ頃から出てきたんですか。

小山　ラリーでは使ってました。6年くらい前ですか。レートの低い直巻きでやっていた。ダートの走破性が良かったんです。ストリート用にしたのは4年ぐらい前からです。

Dai　昔はスプリングというと単に強化サスなんていって〝Hなんとか〟なんてやつが主流でしたね。

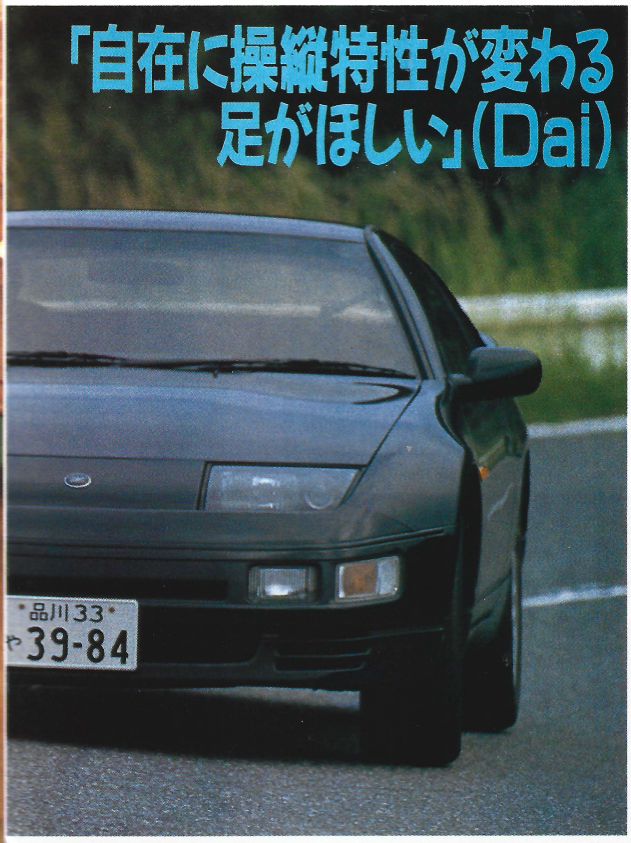
大川　いや、今でもまだ売れてますよ。うちなんかのキットよりよほど出てるでしょう。安いですからね（笑）

Dai　それとショック。これもいじるというと、レース用とかジムカーナ用の競技用しかなかった。ストリート用に使われるのはやはり〝ユニ〟しかなかった。今のショックの豊富さは凄いですね。バネなんかに比べると、そんなにどこでも作れるようなものじゃないと思うんですけど。

小山　たぶん低圧のガスショックが出てきてからではないでしょうか。高圧ガスはなにしろパンパン固くて、レースだって使いにくかった。ただ固いだけというショックでした。これが低圧ガスになって固くても粘り強いというか路面との追従性がいいわけです。そして、調整式になったことがスポーツ・ショック、いやサス全体のレベルアップにつながっています。

大川　それにしても国産のショックはまだまだ外国製に比べると差がありますね。向こうのやつなんか、のびきったような感じなのにシッカリ追従したり、フィーリングだって、どこか違うんですよ。ここらは国産ショック・メーカーが今、一番研究してるところですね。

「自在に操縦特性が変わる足がほしい」（Dai）



これからの課題はアライメントか？

Dai　いわゆる〝サスペンション〟というと、それこそバネやショック、形式という風に考えられやすいですが、操縦性との関連付けのほうはどうですか。

大川　操縦性がいいってことは、足がいいってことです。だからサス・チューンすれば操縦性も上がるのが当然なんですが、ヘタするといじって悪くなる場合があるかもしれないですね。いろんなショップがありますから（笑）

Dai　それもそうですが、ショックやバネをいじるだけで、オーバーステア、アンダーステアあるいは自分の思うとおりの操縦特性に変えられるんですか。それじゃ、ジオメトリーはそれほど積極的に変化しないんじゃないかと思うんです。これからはジオメトリーまでいじらないとトータルなサス・チューンにならないような気がするわけです。だから最近の新車はプログレッシブなサスになってきてますが、アライメントが調整式になればベストじゃないかな、なんて思うんです。

大川　うーん、サスの基本設計というのが、そのジオメトリーのことでしょうね。サス形式が進化してるってことは、ジオメトリーが良くなってるって考えていいでしょう。たとえば、マルチリンクは微妙な動きをするし、

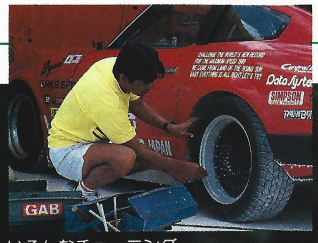
特別座談会



Wウイッシュボーンは上下のキャンバー変化が少ないとか。キャスターだって昔の国産のクルマはけっこう付いてなかったけど、今じゃ外車並みについてるし。

小山 そうですね。今のクルマは直進性を良くするためにキャスターをつけながら、コーナリングの回頭性も良くするように進歩しています。ただ、うちがサス・キットを作った時は、やはりステージ3的な上級者向けには、フロントのストラットにピロアッパーを採用して、キャンバーなんかをかなり自由にいじれるようにセットしました。しかし、前後のサスのセッティングしだいでけっこう特性は変わりますよ。

大川 ただし、最初にいったように、勝手にアライメントが動きすぎるとハードな走りに合わなくなるわけです。ボクはだから4WSなんか嫌いです（笑）



いろんなチューニングカーを実際にテストするDai。ここ、ボンネビルでも命がかかっているから足にはシビアだ。



Dai。本名は稲田大二郎。思ったよりオジン。ストリートやチューニングが大好きなので、新車評論界では暴走評論家ともいわれるが、実際は真面目でストイックな生活観を持っている。

Dai それじゃ、そのセッティングですが、サス・チューンはFF車とFR車じゃどっちがむずかしいでしょうか。あるいは作り方の違いってあんでしょうか。

小山 簡単にいうわけではないんですが、FRのほうがやりやすい。やはりFFはステアリングと駆動が同じフロントなので、荷重もかかり、アンダーステアが出やすく、作りにくいといえます。走りを追求すればするほどFFの場合、基本的特性の限界をかんじます。

大川 ボクはFFも大嫌い（笑）。昔、富士の耐久レースにFFセリカを出した時、曲がらなくて苦労しました。それでもFF、FRにかかわらず、リヤ・サスがポイントだと思いますね。後輪駆動のFRがリヤを中心に曲げてやるのは誰でもわかると思うけど、FFだってタイムを出していくと、リヤ・タイヤの温度が上がっている。ということはリヤ・タイヤのサスのセッティングに効果があること。今のFFはリヤ・サスも追従させないといけないわけですね。これは最近の新車のFF特性が変わってきたことでもわかりますけどね。

Dai かなり、サスのことがわかってきましたが、それにしてもサスってむずかしいですね。僕なんか試乗してても、サスのインプレが間違ったりする時がありますよ。操縦性とフィーリングを完全に把握することがむずかしいんです。

大川 サスがわかる人って、レースでもまだまだ少ないですよ（笑）単純にバネとショックだけだし、奥が深い。

小山 サスしかいじる部分のないプロダクション・レース関係のメカニックでもよくわかっていないみたいです。これからでしょうね。サスの専門屋さんが出てくるのは。

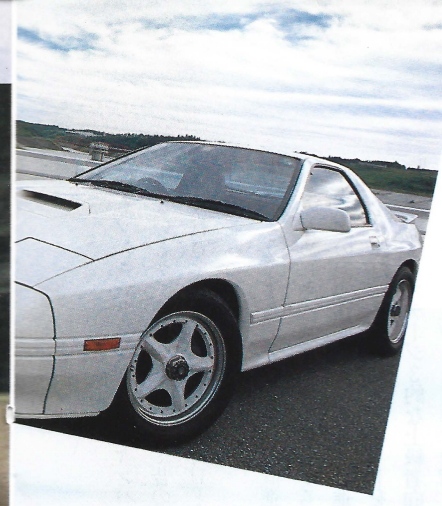
Dai なるほど。よくわかりました。ところで話は突然、変わりますが、小山さん、ボンネビルはどうでした。峠やレースのコルスが直線だけのボンネビルにいって何か感じたことありますか。

小山 ハッキリいって300km／h以上でフツーのクルマを走らせるってことが未経験ですから、ただ直進性のことだけを考えてました。そして、現場の路面を見て決めようと思ってました。実際のセッティングは路面のミューが低そうなので、前後とも逆キャンバーをつけて、タイヤの面圧を高めただけです。サスはフロントを固めて、リヤはソフトにしてリヤ・タイヤが浮きそうになっても路面に追従するようにしました。ま、松原クンが乗れたんだから、うまくいったわけです（笑）それより谷田部のほうが興味ありますね。あのバンクでの上下Gやコーナリング G、そして路面の悪さでしょ。いったんどんなセッティングなのか。

大川 谷田部じゃ、最初、固めればいいと思ってた。だけど、実際にやってみると、路面のうねりで跳ねちゃって走れない。バネは柔らかくしながらショックでもたせることもあるし、そのショックも改造する必要がある。ブッシュにしてもあんまり撚れるんで、サブフレームと溶接したこともあるくらい。これ、湾岸なんかも似てますよ。

小山 ふーん。面白そうですね。そろそろ峠ばかりでなく、ストリートにも本腰入れようかな。

Dai それはいいですね。谷田部の小山、峠の大川なんて、みんなビックリしますよ。一度、同じクルマで、そんなサスペンション対決企画をやってみたいですね（笑）



FエンジンRドライブ

RX7

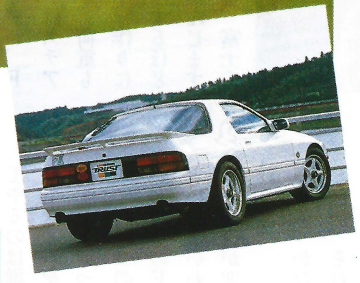
最新 GREX サスペンションキット試乗！



FR本領発揮！カチッとした足が魅力的だ

コーナリング性能はもちろんだが、乗り心地から高速域の安定性まで含め、ストリートに要求される条件をトータルで追求したのがGREXサスペンションシリーズだ。

このサバンナRX7に設定されたサスペンションキットは、フロントのコイルスプリングはノーマルの約2倍、リヤが約2倍弱のバネレートセッティング。これに組み合わされるショックは温度変化に強い低圧ガスタイプで、フロントはノーマルの約80%アップ、リヤが100%アップ（ともに0・3m／s時）を装備する。



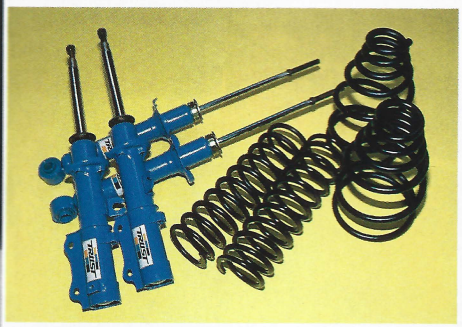
実際のフィーリングはというと、まず不要なソフトさが完璧解消されているのに気付く。そして全体的にカチッとした足に仕上げられているのだ。

サスペンションチューン特有の固さは感じられるものの、ハードな突き上げ感は一切なく、路面とのマッチングは低速から高速域までスムーズかつ滑らかな感触を示してくれる。

フロントにグローバ205／55-16、リヤに225／50-16を装備してたわけだが、グリップ力の高いタイヤとの組み合わせも良く、コーナー進入時も適度なロールとともにノーズの入り込みがいい。

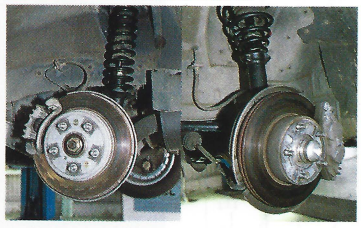
なかでもタイトコーナーは抜群で、アンダーステアはかなり解消されコントローラブルな施回性能が期待できる。

テスト車はトラスト70φマフラー装備のライトチューン仕様だったが、もちろん純正ターボチューンのようなハイパワーエンジンにも対応OKのキットなのだ。



サバンナRX7用GREXサスペンションキット（近日発売）。

フロントのバネレートセッティングはノーマルの約2倍、リヤが約2倍弱で、組み合わされるショックは減衰力固定式の低圧ガスタイプだ。フルブレーキング時のノーズタイプ減少やタイトコーナーでのアンダーステアが解消されているのが特徴。もちろんハイパワーエンジンまでも十分対応可能だ。





ハセミモータースポーツホイールにグローバ205／55-16、225／50-16をセットアップする。



マフラーはトラスト70φを装備。シャシーダイナモでは175→240psまでパワーアップ！軽やかでカ強い加速力が自慢のパワーユニットに仕上がっている。

立ち上がりを重視しろ！



FRドラテクセミナー

FFに対して、前輪は舵だけ、後輪が趣動するFRは、クルマを後ろから押し出すかたちで走る。

FFがアクセルを踏めば踏むほど、アンダーSTの度合を増して行くのに対して、FRも最初のうちはアンダーSTを示すが、スピードが上がるにつれて、後輪の横方乗のグリップ力が低下してくると、アクセルをオフにしなくてもオーバーSTに移行する。

FRの乗り方のポイントは、コーナーの進入でアンダーSTを出さないことだ。これはFRに限ったことじゃなく、FFもMRも4WDも、全駆動レイアウトのクルマにいえることだが――。

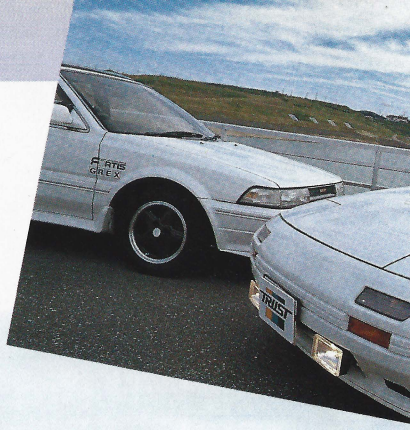
進入でアンダーを出さないということは、進入スピードを抑えればいいわけだ。が、〝へタ〟なヤツほどコーナーに元気良く飛び込み過ぎる。コーナーに速いスピードで入ったから、そのコーナーを速く抜けられるというものじゃない。十分に減速されない状態でSTを切ったって前輪の舵の効きは良くない。思ったようには曲がらないハズだ。

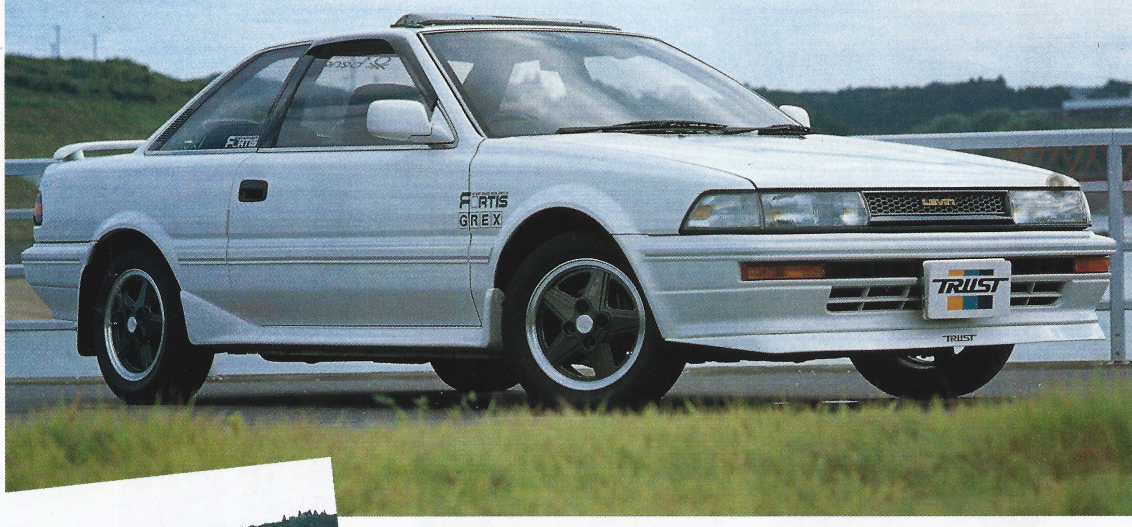
ここでアクセルを踏み込めば、アンダーの度合はさらに大きくなる!?――。普通はそうなのだが、これはクルマの性格、パワーによっても違う。パワフルなFRなら、ちょっとしたキッカケでパワーオーバーSTにもなって行くのだ。FF・FRともに、ともかくコーナーの進入スピードに注意するべきだ。

みんなのは元気が良過ぎる!!

FエンジンFドライブ
AE92

トラストGREXサスペンションシリーズに、新たにサバンナRX7用とAE92用が加わった。今人気のFF、FRマシンだけに、そのポテンシャルは大いに気になるところだ。で、その特性を即効レポート！　コボのドラテク1ポイントアドバイス付きだっ!!





FF特性向上！
乗り心地と旋回性が二重丸だ

もう1台は、回頭性抜群のテンロク・クラスの代表マシンAE92だ。

コイルスプリング形状は非線形タイプ、フロント／リヤともにノーマルの約1・8倍のバネレートを持つ。対するショックはサバンナRX7同様、低圧ガスタイプで減衰力固定のシングルモードを採用する。その減衰力設定だが前後の重量バランスを考慮し、フロント／リヤの伸び側はノーマルの約100%アップ。縮み側はフロントが50%、リヤが約70%アップだ。

試乗してまず感じたのが、RX7に比べかなりしなやかさが保たれていること、つまり居住性が重視されているのだ。

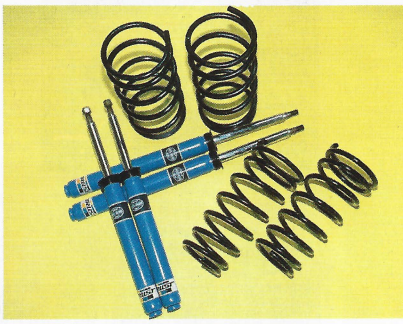
しかし施回性能の限界は引き上げられていて、R径を問わずフロントタイヤのグリップ力を十分確保したまま高次元のコーナリング性能が味わえる。特性としては全体的にフラットで、パワーオン時オーバーステア傾向になるようセッティング。どちらかというとFF車らしくない味付けが特徴といえるだろう。

RE71G185／60-14のハイグリップタイヤを装着したわけだが、前後輪の接地感が非常に高く、攻め込むとロールはするがどこまでも増大していくような感覚はない。ステアしてからのノーズの回転性は格段と向上。その分パワーオンが早くでき、その後は弱パワーオーバー気味でクリアしてくれる。

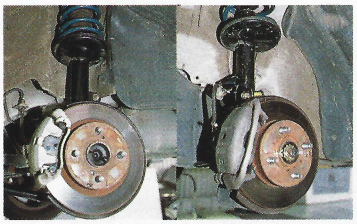
マシン特性を考えトータルパフォーマンス向上を狙って製作されたGREXサスペンションシリーズ。リーズナブル価格でここまで仕上げられるんだから最高だ！

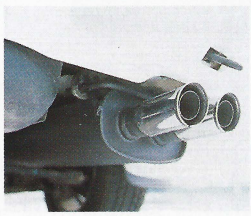


非線形タイプのコイルスプリングのバネレートはフロント／リヤともにノーマルの約1.8倍のバネレートを持つ。ショックは低圧ガスタイプで減衰力固定のシングルモードを採用。乗り心地を十分確保した高次元な旋回性能が味わえる。それにリーズナブル価格がなんといっても魅力的だ！



AE92用（TEMS専用）GREXサスペンションキット。価格9万2000円。





BL50φマフラー装備により110→115DSまでパワーアップ。心地良いEXサウンドとシャープなレスポンスが味わえる。



タイヤ&ホイールはRE71G185／60-14にDRAG902を組み合わせる。

前輪の接地感をつかめ！



フロントにE／gがあり、フロントタイヤが駆動しているから〝FF〟の記号が付くのは知っているよな。FFはクルマを前から引っぱるかたちで走っている。だから駆動力をかけている状態が一番安定しているわけで、急激な姿勢変化に対しても、アクセルオンで引っぱることで姿勢を立直すことが可能だ。

但し、アクセルを踏めば、踏むほど、クルマの重心は後方に持って行かれるから、加速中は駆動し、舵を切るための前輪の荷重が抜けてしまうことも事実だ。

この効果が良く現われているのが、ゼロ・スタート時のホイールスピンであり、舵角を与えながらアクセルオンすると舵の効きが悪いアンダーSTなのである。

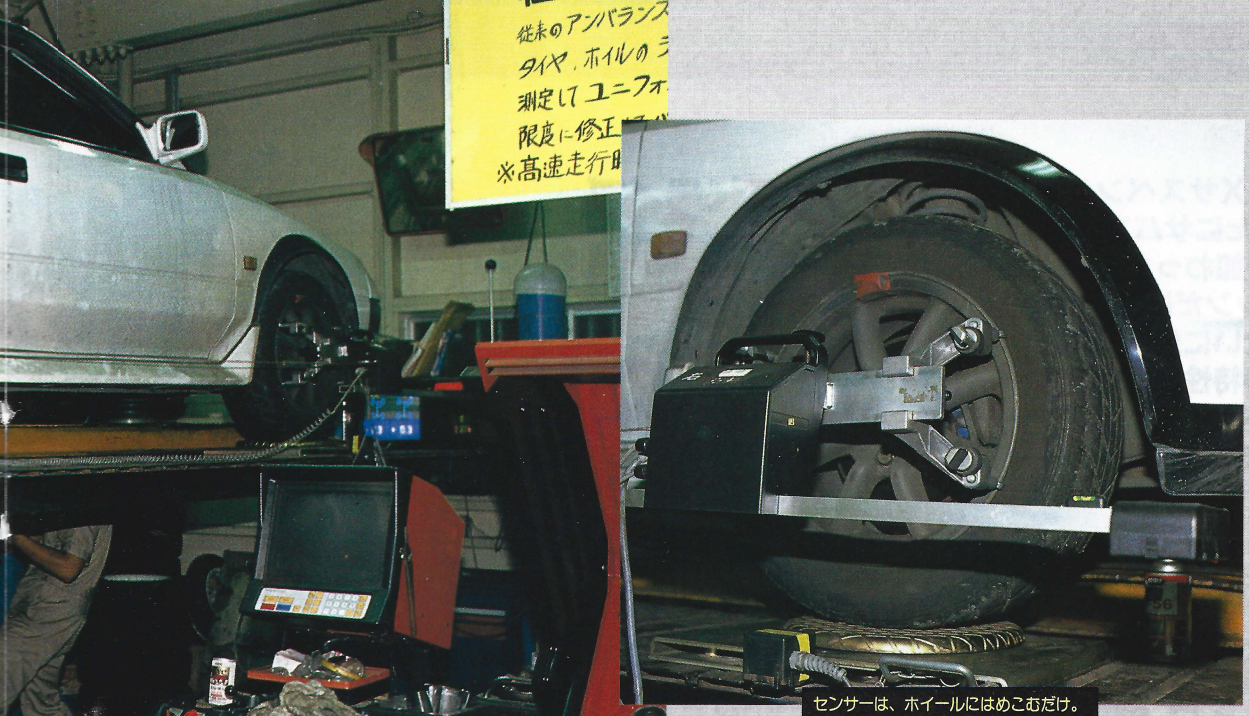
逆に、アクセルを戻したり、ブレーキングするなどの減速中は、荷重がいっきに前輪に加わるから、STの操舵感はガ然良くなる反面、荷重が抜けた後輪は不安定になりやすいオーバーSTにもなる。これがコーナリング中に起るタックインなのである。

アクセルを踏めば速く走れると思っているビギナードライバーの多くが〝ハマル〟のが、このタックイン現象だ。十分に減速しない、オーバースピードのままコーナーに進入して、曲がり切れないと思ってSTを切ったままアクセルオフ。荷重がいきなり前輪にかかってスピン状態になってしまう。急激なオン・オフでの荷重移動は、ウデに自信がないドライバーは絶対にやっちゃいけない。

FFドラテクセミナー

足まわりチューンの基本はホイール・アライメントにあり!!

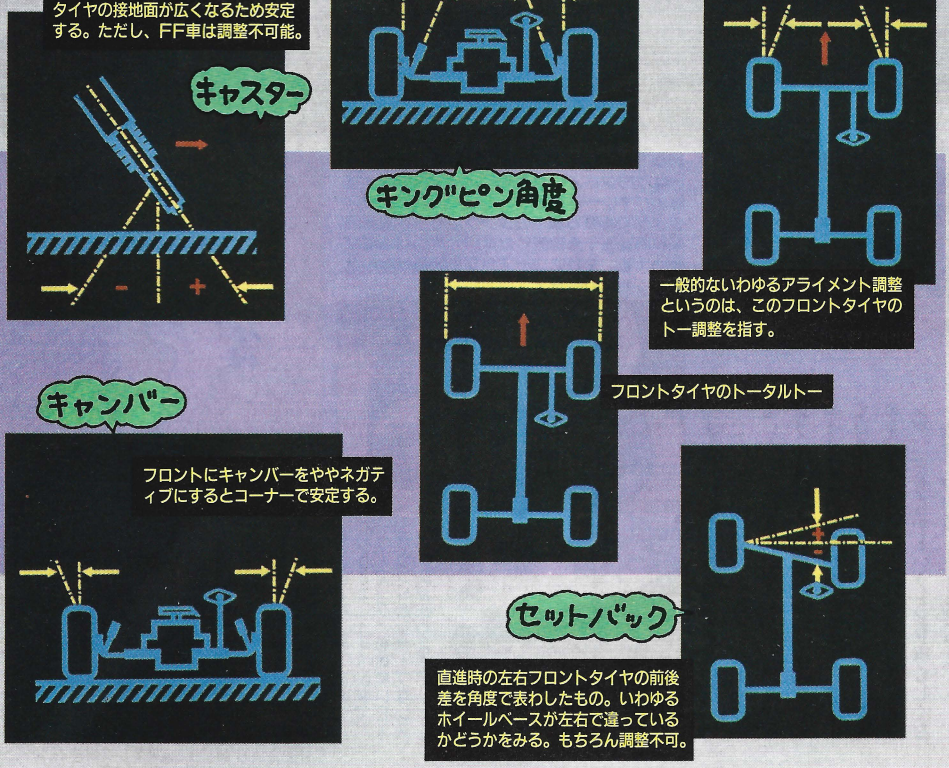
なにも高性能なショック&コイルを装備するだけがチューンじゃない。アライメントの調整でもグーンとフィーリングは変わるのだ。で、その極意を徹底追求!



センサーは、ホイールにはめこむだけ。アライメントのチェックだけなら10分もあれば済んでしまう。

ステアリングを切った時に旋回の中心軸になるものを指す。これも調整不可能というより事故でもしなければ、ほとんど狂うことはない。狂っていたらフレーム修整からやるしかないのだ。

ステアリング操作に対するタイヤの回転軸の傾きをキャスターという。曲がり重視なら少なめにセッティング。コーナーで荷重がかかった時にタイヤの接地面が広くなるため安定する。ただし、FF車は調整不可能。



一般的ないわゆるアライメント調整というのは、このフロントタイヤのトー調整を指す。

フロントタイヤのトータルトー

フロントにキャンバーをややネガティブにするとコーナーで安定する。

直進時の左右フロントタイヤの前後差を角度で表わしたもの。いわゆるホイールベースが左右で違っているかどうかをみる。もちろん調整不可。

ホイール・アライメントって何だ!?

低圧ガスショックに、4kgのスプリング、タイヤは7Jのオプティマ、フロント205/リヤ225。これで走りもギンギン……。と思っているキミ、ちょっと待った。

ホイール・アライメントをチェックしたほうがいいよ。足まわりの基本は、ホイール・アライメントの調整にあるのだ。ホイール・アライメントっていうのは、簡単にいえば、タイヤの取り付け向きや角度のこと。トーインとかキャンバーってコトバを聞いたことないかい。

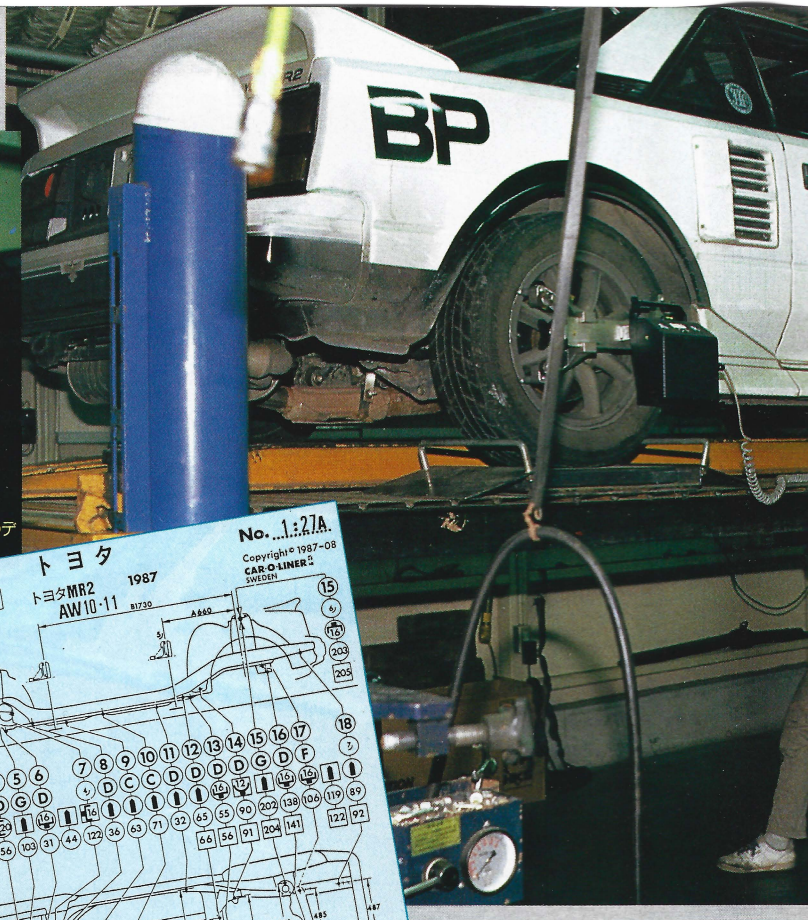
タイヤが片ベリしていたり、高速を走るとステアリングが片方にとられるなんてのは重傷だけど、ホイール・アライメントは足まわりを強化したり、ホイール&タイヤを変えただけで、微妙に違ってくるもの。知らず知らずのうちにマイナスの要素が積み重なってくるというわけ。

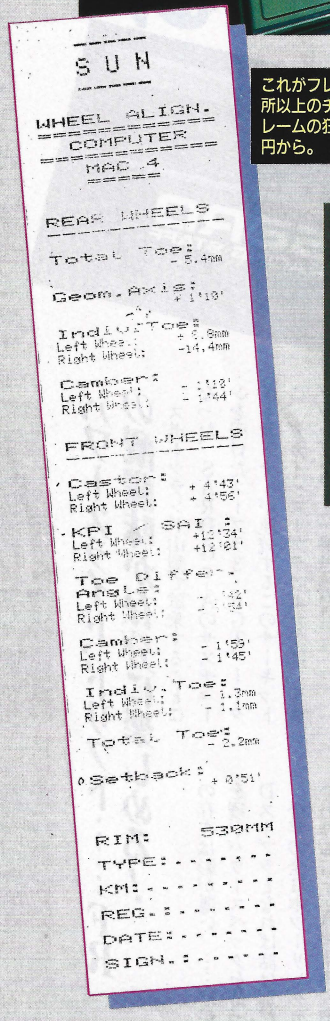
今回おじゃましたコックピット青梅でも、「チェックしたクルマで、キチンとアライメントがとれていたのはほんの数台しかありませんね。おまけに、アライメントの調整だけでOKなクルマは20%程度。あとの80%は、フレーム修整をしないとダメといった状態です」と、いうことで、ホイール・アライメントの完璧なクルマは、ほとんどないと思ったほうが早い。岡田店長は「アライメントの調整だけで、燃費と最高速が違ってきますよ」と、つけ加えてくれた。

このホイール・アライメント。新車だ



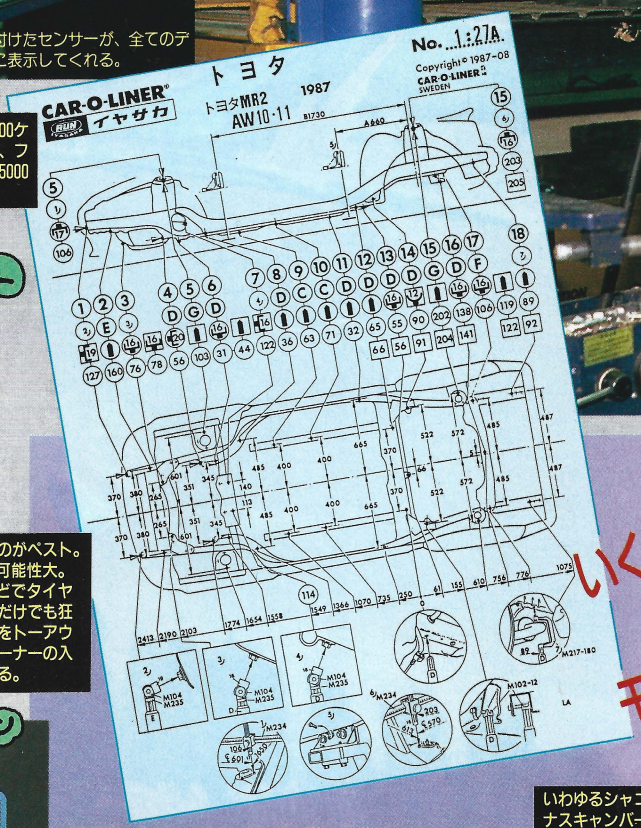
4輪に取り付けたセンサーが、全てのデータを画面に表示してくれる。



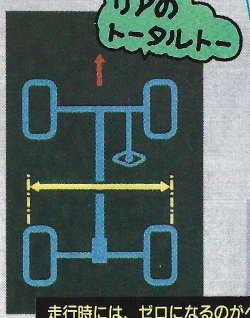


これがホイールアライメントのチェックシートだ。13項目のチェックが瞬時に行える。チェックだけだと1万円からだ。

これがフレーム各部の寸法を記した図。100ケ所以上のチェックポイントを実際に計り、フレームの狂いを出す。フレーム修正は3万5000円から。

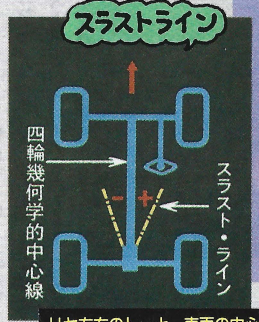


リアのトータルトー



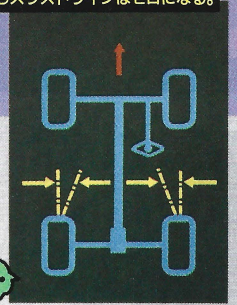
走行時には、ゼロになるのがベスト。とくにFF車は狂ってる可能性大。FF車の場合は駐車場などでタイヤを車止めに、強くあてただけでも狂ってしまうほどだ。リヤをトーアウト目にセットすると、コーナーの入り口でのアンダーが消える。

スラストライン



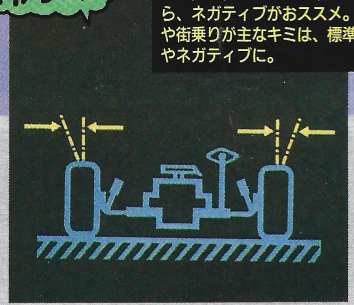
リヤ左右のトーと、車両の中心線との角度差。クルマが左右に向く“クセ”が、このスラストラインでわかる。ゼロに近いのがベター。

左右輪トー



左右リヤタイヤのトー。左右とも同じならスラストラインはゼロになる。

キャンバー



いわゆるシャコタンのハの字がマイナスキャンバー（ネガティブキャンバー、逆ハの字がポジティブキャンバー）だ。コーナーを攻めるキミなら、ネガティブがおススメ。最高速や街乗りが主なキミは、標準か、ややネガティブに。

いくら高いパーツを組んでも、モトが悪けりゃダメ

からといって安心できない。ブッシュやショックの経年変化によって狂ってしまうし、フレームのズレも全くないとはいえないからだ。ちなみにNewスカイラインは、フレーム精度を1mmレベルの誤差に収めたため、あれだけの走りの味が出せたという話も……それだけ重要なのだ。

ショップ紹介 コックピット青梅

元ディーラーの技術屋さんだった岡田店長は、この道30年以上のベテラン。4年前にタイヤショップとしては、日本で初めてホイール・アライメント・テスターを導入し、ホイール・アライメントの重要性を訴えてきた。このテスターは、キャンバー、キャスター、トーなど13項目を自動測定できるスグレモノ。調整は基準値の範囲内で、お好みの味つけが可能という。岡田さんは、タイヤを見れば、どんな走り方をする人か、わかってしまうというからすごい。

最近は、アライメント調整だけではカバーできないクルマのために、フレーム修正機まで導入。前後／左右／上下、100ケ所以上をチェックして、図面通り1mm以内に修正してしまうという。

問い合わせ ☎0428-23-5123

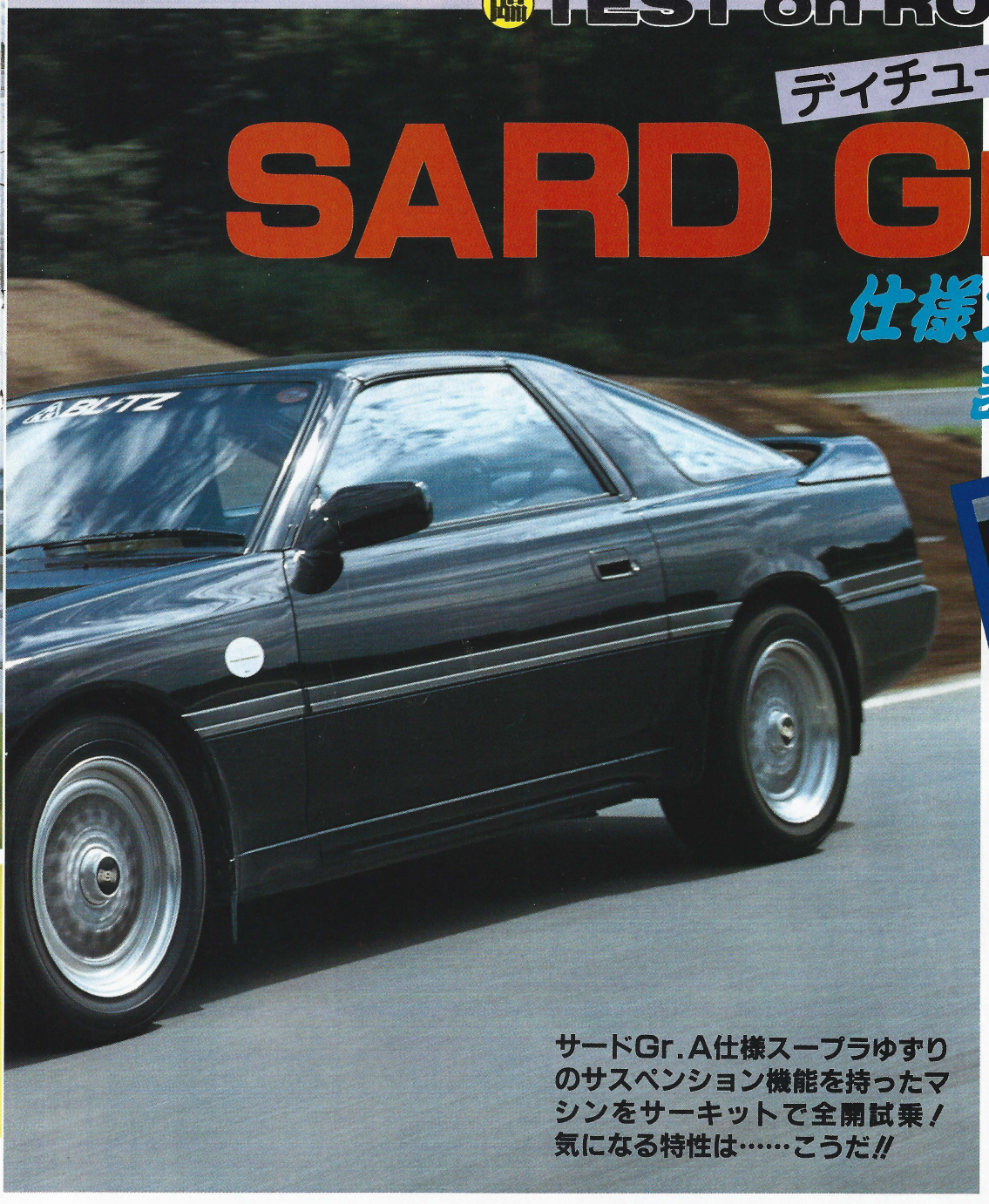


店長の岡田雅司さん。1000台以上の調整の実績をもつ岡田さんの手にかかれば、キミのクルマもバッチリセッティングできる。

ディチューン版

SARD Gr.A

仕様スープラを試乗する!





サードGr.A仕様スープラゆずりのサスペンション機能を持ったマシンをサーキットで全開試乗! 気になる特性は……こうだ!!

パワースライド、ドリフト……FRの醍醐味が存分に楽しめる!

スポーツランド山梨で試乗することになった、SARD・Gr-Aのサスチューンを受けたスープラ3・0GT。——タイトコーナーが連続するこのサーキットに、デカイ・スープラのボディは、ミスマッチだな、と一瞬思った。

Zだ! GT-Rだ!! と強力なスーパーウエポンが登場する中で、スープラの存在は影が薄い。……だが、ターボAを凌ぐパワースペックを持った、SARDスープラとなれば話は別だ。

今年の全日本ツーリングカー選手権、いわゆるGr-Aレースの活動は休止しているものの、昨年はスープラ・ターボAで活躍していたSARDが、レースからのノウハウを、ストリート用にディ・チューンしたのが、このサスKITというわけだ。

ノーマルのスープラはワインディングを攻めた場合、そのフットワークは、けっして軽快といえるものではない。

そのクルマ全体の挙動を見直しているのが、このSARDスープラともいえるのだが、特性としては直進状態からのステアに対して、初期のレスポンスが非常にシャープになっている。

スタビはノールを流用するが、フロント14kg/㎟、リヤ6kg/㎟に引き上げられたS/Pレートの効果で、ロールの度合いも低く抑えられている。ともかく、前輪の接地感を引き上げたことが、タイトコーナーの連続するこのサーキットや、ワインディングで絶大な威力を発揮することになるだろう。

F/Rとともにハードきセッティングされたダンパーは、減衰力の高さも申し分ない。路面の荒れはモチロン、加・減速でのピッチングも確実に抑え込んでいる。こういうと、かなりハードな仕様に思うかも知れないが、装着されたピレリP-ZERO(205/55ZR16・220/50ZR16)というハードなタイヤのことを考え合わせても、乗り心地はけっしてピーキーな味付けではなかった。

コーナーアプローチはST操作によって、クリッピングにノーズを向け、クリップを通過してからのパワーオンでは、強力な立上がりのトラクションで、脱出スピードを引き上げられる。

この際、アクセルの踏み込む量によって、テールをドリフトアウトさせることも、いたってカンタン!!

FRの醍醐味であるパワースライドやドリフトが存分に楽しめるというわけだ——ウデさえあれがだが……!!

パワーユニットは7MGTEU本体には全く手を加えずに、



やはりワインディングで威力を発揮！



K27(3467#7)タービンに交換。

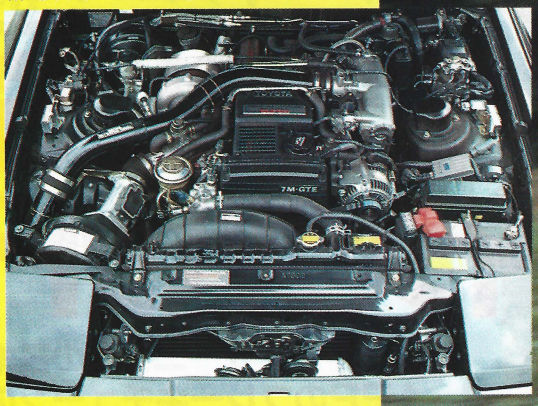
排気系はステンレス製エキゾースト。大容量のSARDインタークラーを装備して、320ccの追加インジェクター2本を〝MACS〟で、メインインジェクターのコントロールを〝MFC〟によって行ない、ブースト圧1・0kg/㎠で、400psのパワーを絞ぼり出す。

このパワーアップ分は、3800rpmを越える域から、ノーマルとはケタ違いのターボトルクを発生しながら、レブリミットまでストレートに盛り上がる。4500rpm付近でガスが濃くなった症状が一瞬出たが、ミクスチャーのコントロールで、十分にカバーできるハズだ。

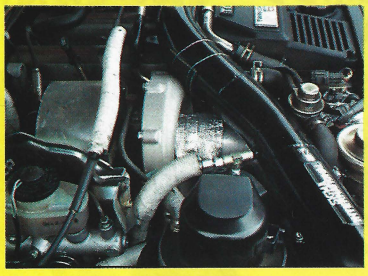
トータルのチューニング費用は約150万円だ。

ワインディングでフットワーク良く、高速は剛性の高まったサスと400psで快速に、モチロン街乗りもごくスムーズだ。——ノーマルでは絶対に味わえないターボトルクと、〝万人向け〟ではないシャープなハンドリングは〝乗れる〟ヤツに向く。

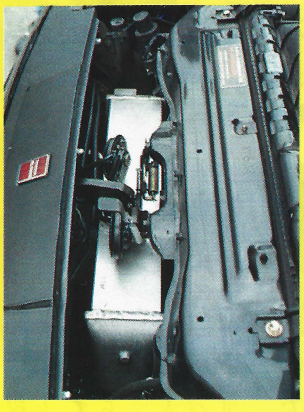
ブリッツフォーミュラーターボKit改仕様の7M-GT。ブースト1.0kg/㎠で400ps．マーク。



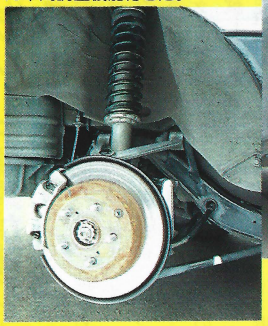
KKK製U27.3467タービンに換装する。ウエイストゲートはRCタイプだ。

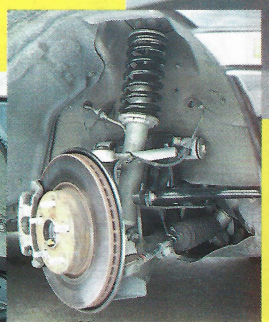


インタークーラーもサードオリジナルの大容量タイプに交換。抜群の冷却効率を見せる。

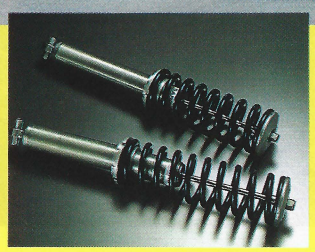


フロントのバネレートは14kg、リヤは6ccをセットする。もちろん車高調整機能付きだ。



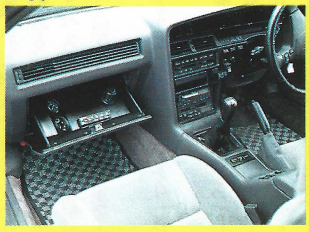


ホース/パッドはオリジナブルランドのVisに交換。パワーにマッチした制動力を誇っている。



サードGr.Aサスキットの価格は39万8000円。純アルミタイプである。

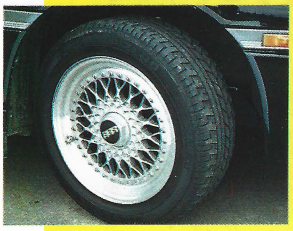
ブースト計などのメーター類や燃料増量コントロール装置は、このようにグローブボックス内にきれいに取り付けられている。





320cc/分の追加2本はMAHSでメインはMFCでコントロール。

ビレリP-ZEROを履く。フロントサイズは205/55ZR16、リヤは225/50ZR16だ。



ブリッツ ☎03-432-6718

APP流ブレーキチューン術

EARL'S ディスクパッド

ブレーキはチューニングの基本で、APPのブレーキチューンの考え方とポリシーを聞いてみた、これがAPPチューン術だ。





常に安定した性能をストリートで得られるよう製作されたアールズ・ディスクパッド（価格フロント1set2万8000円／リヤ1set2万8000円）。そして制動力を100%発揮させるにはアールズ・ブレーキホース（価格3万2000～5万8000円）とDOT5レーシングブレーキフルード（価格0.5ℓ缶2600円）を組み合わせたい。

最高のブレーキ効果が味わえる！

最近のチューニング傾向は大パワーを絞り出すだけでなく、中間域からトップスピードまでのレスポンスや加速性能までも含めたトータルパフォーマンスが得られるよう製作されている。それはノーマルユニットの素性の良さもある。が、大きく貢献してるのは、やはり使用するパーツ性能が向上し、より緻密な制御が可能となったからだ。

これは何もエンジンチューンに限られたことではない。そう、ブレーキ系のチューニングにもいえるのだ。

強力無比なストッピングパワー確保はもちろんだが、耐フェード性やブレーキの鳴きなど、〝止まる〟ということに対しての要素を含めた総合バランスが要求される。

で、米国アールズ社製のブレーキライン・システム等を扱う「APP」が目指すブレーキチューン術とはどんなものなのか、さっそく聞いてみた。

「パッド交換がブレーキチューンの第一歩ですが、その一番のポイントは効き具合い。それも低速から高速域まで効き方に変化のないパッドです。それとガンガン踏んでも決してフェードすることのない、耐フェード性に優れたものですね」

（竹内チーフメカニック）

そこで登場したのが〝アールズ・ディスクパッド〟だ。

パッド材質には大別するとアスベスト系、メタル系、アスベストとメタルの合成の3種類がある。アールズ・ディスクパッドはアスベストとメタルの合成材質から製作。この配合のノウハウが重要ポイントで、

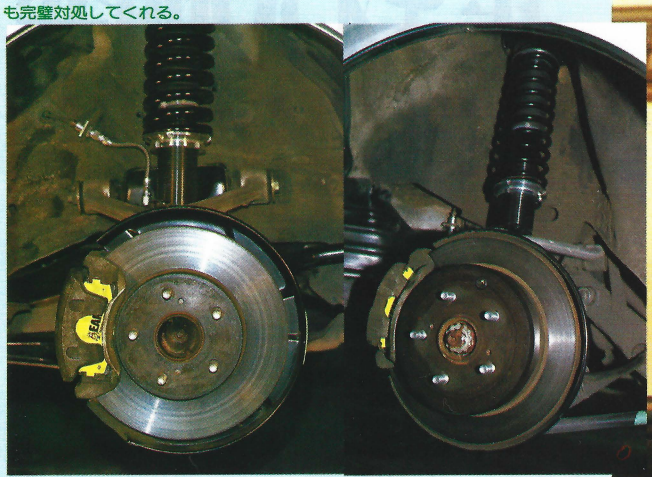
●低速時のようにパッド温度が上昇しなくても効く

●パッド温度が600度近くになっても低速時と同等の制動力を誇る（通常ストリートでパッドが赤くなるほど攻めても



BRAKE PAD

トータルパフォーマンスを得たパッドがこれだ！



ソアラのフロント／リヤに装着された図。重量級＆ハイパワー車にも完璧対処してくれる。



現在開発中のソアラ用オリジナル・サスペンションキット。車高調整式タイプで、フロント15kg／㎜、リヤ8kg／㎜のバネレートでセッティング中だ。

パッド温度は400度くらい、つまり温度変化に対しても効きが一定している）

●耐フォード性に優れている

――というメリットを持っている。

確かにAPPソアラで時速50㎞／hと100㎞／hからのフルブレーキングテストを行ったが、踏力を必要とせず初期効果も抜群で強力な制動力が得られた。一般的にこれだけ低速時の効きが良いということは、それだけローターへの攻撃性も強く感じられる。しかし、微妙な材質配分効果により極力抑えられているのが特徴だ。

また、特筆すべき点に、気になるブレーキの鳴きも最小限に留まっていた。レーシングカーならいざ知らず、ソアラなどの高級スポーティカーに対して鳴きが大きいようではストリートユース失格である。

スポーツパッド以外に、ブレーキング効果を最大限に発揮させるには、ブレーキオイルとブレーキラインも高性能タイプに交換することが必須条件となってくる。

つまり、ペーパーロック現象が起きない沸点の高いDPT5ランクのブレーキオイル。また、ノーマルのブレーキホースでは熱によるホース内径変化が起きてしまうため、多少高価だがテフロンに金属メッシュ加工をしたブレーキラインシステムに交換すること。これでダイレクト感あるブレーキフィーリングが味わえるはずだ。

「それとブレーキングにはタイヤのグリップ力も影響してくるんですよ。最大限の制動能力を得たいなら、パッド、ホース、オイル以外に姿勢変化が乱れないような強化した足回りと、グリップ力の高いタイヤが必要です。つまり、すべてトータルにグレードアップしなければならない。うちでもサスペンションなど現在開発中で、エンジン同様、このブレーキ系も徹底的に研究していきます」

走る、曲がる、の基本性能をパワーアップするのもいい。しかし、その前に〝止まる〟ということを100％引き出してから行うのがベスト、だと思う。足回りのトータル・チューニングには、ブレーキのチューンが欠かせなくなってるし、信頼性あるパーツをチョイスすることが大切だ。



「トータル的に最高の性能を引き出すのにかなりの時間がかかりましたね、正直言って。でも、その分ストリートでは十分満足いくパッドに仕上がりました」と、竹内チーフメカ。

HKS
足まわり開発担当者に聞く

チューニングパーツで有名なHKSだが、今回の特集となった足回りについてはどう考えているのだろうか。というわけで、メーカーとしてのサスペンション作りについての開発&ポリシーを質問してみた。

直撃!! HKSの足づくり セッティングは人間の五感が大切

OPT 今やHKSといえば、チューニングメーカー、という立場にいると思いますが、そのメーカーとしての足まわりチューニングに対する考え方をお聞きしたいと思います。

高橋 今までの市場は、パワー先行というか、エンジンチューニングが主流だったように思います。もちろん、ウチではコンプリートチューンというのがベースにあったんですが、まだまだユーザーの方の意識は、パワー第1主義だったんじゃないでしょうか。ウチも商品として足まわりをやり出したのは、ここ1年なんです。

OPT ところが最近になって、クルマメーカーのほうも、乗り味みたいな点をアプローチしてきた。ハイキャスとか、4WSとか。

高橋 日本のクルマ社会も、やっとひと皮むけたんでしょうか。足まわりのチューニングに対するユーザーの意識も上がってきています。今までだったらパワーアップしたクルマで、ヒューンと走れば、キモチよかったのが、そのパワーを確実に受け止め、走る・曲がる・止まるが三味一体とならなければ楽しいとは感じなくなったんでしょうね。



OPT　ひと口に〝楽しい〟っていっても、いろいろな楽しさがあると思いますが……。

高橋　そう、そこが難しいところなんです。とくに足まわりに関しては、これ、っていうお手本みたいなのはありますけれど、百人百様、好みが分かれるんです。ただ単に、バネレートを上げ、ショックの減衰力を高くするっていうだけでは、ダメなんですね。

OPT　HKSでは、どんな風に商品開発をしているんですか。

高橋　基本コンセプトは、――なんていうとおおげさですが、とにかく、開発担当者が、自分であれこれ試作を作ってみるんですが、その中で一番楽しいものにしようと。

OPT　作っている人間が楽しくなくちゃ、お客さんも楽しませられないと。

佐野　商品開発にあたっては、売れる商品を作らなくてはならないんで、営業からの意見ももちろんあります。でも、それは売る側の意見ですから、作る側の考え方としては、ちょっと乱暴かもしれませんが、とにかく自分で乗って楽しくなくっちゃ。どうしたらもっと楽しく走れるのか、を考えて商品開発しています。

OPT　具体的には、どんなんでしょうか。

高橋　あくまでもストリートの足ですから、街乗りもあれば、高速もある。時には峠も走るでしょうし。あと、クルマそれぞれの個性も大事にしたい。たとえば、CR-Xならキビキビ走るイメージ、シルビアならソフトなイメージ。そうしたクルマごとのイメージを決めるのが、まず第1。それからは、メイク&トライですね。足まわりについては、数字でどうのっていうのがあまりどうも。データ取りも、もちろんしているんですが、最終的には、乗ってみて決めることになります。


高橋孝吉　S60年HKS入社。設計を経て、今年の春から、足まわりの開発に携わる。

OPT　そうするとHKSの足まわりチューニングの味つけは、高橋さんたちの感覚で、すべて決まるっていうわけですね。

高橋　おおかたは、そうですね。

佐野　その感覚をとぎすます努力が大変なんですよ（笑い）。

高橋　ほんとは、数字の裏付けがあればいいんですが、まだまだ裏付けられるほどのデータが集まっていないというのが正直なところで……。

佐野　これからの課題ですね。

高橋　課題といえば、今のところ、ショックとバネのみで何とかしていますが、スタビとかブッシュとかも含めた、トータルな意味での足まわりチューニングを、これからは考えていきたいと思っています。

OPT　車検対応については、いかがでしょうか。

高橋　適マフラーのように、車検対応の足まわりチューンがベストなんですが、今のところバネの交換は基本的には認められていないんです。といって、ただ手をこまねいているわけにもいきませんので、ゆくゆくは、ってところでしょうか。強度の問題とか、車高の問題をひとつひとつクリアしていけば、無理ではないと思います。


佐野圭　S60年HKS入社。以来ずっと足まわり、とくにブレーキ関係に携わる。

OPT　テフロン製ブレーキホースも発表されましたね。

佐野　ステンメッシュの上に、ゴム製の保護チューブを被せて、中間フィッティング部を設けて、純正と同様の取り付けができるというものです。

OPT　あと、電子をお得意とするHKSとしては、トヨタのTEMSや日産のバリアブルサスなどは、いかがお考えでしょうか。

高橋　すでにTEMS車対応のキットは出しています。ウチの電子と共同開発ですが。今、開発中なのはハイキャスを手元スイッチを使って、オン／オフできるシステムです。ま、電子の足も考え方は基本的に同じです。これからは、メーカーでも電子の足を出してくるでしょうから、それに対応したものを出していくことになるでしょうね。

OPT　ブレーキは、素材がフルメタルということですが。

佐野　今、主流はアスベスト系ですが、温度によって効き方が大きく変わる点と、減りが早い点が難点なんです。ただ、フルメタル素材は、コストが高いのがネックでしたね。ま、3万円前後の価格設定で、なんとか、といったところでしょうか。

OPT　コストや開発期間などとの、ある程度の妥協は、やはりありますか。

高橋　残念ながらありますね。本当は、乗る人とそのクルマに合わせた足まわりチューンていうのを1台1台行なうのがベストなんですよね。だけど、それは無理ですから。かといって最大公約数的なモノは作りたくないし……。

足まわりのチューニングパーツは色いろなところから出ていますから、やはり、〝HKSの味〟みたいなものを出していきたいと思いますね。

OPT　その味は、高橋さんたちの五感にすべてかかっている（笑い）。どうも、ありがとうございました。



SUSPENSION

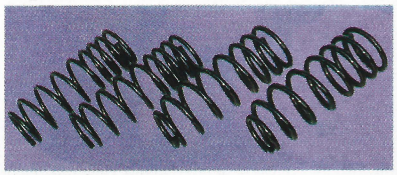
Speciality XEV



現代の国産スポーツ車は、動力性能の面では、もはや十分なレベルにあります。しかし、馬力やトルクをいくら誇っても、それが生かせるクルマ。つまり、ドライバビリティーの高いものでなくては意味がないと思いませんか。XEVのテーマは、こうした国産スポーツ車をより、ハイレベルなクルマに仕上げる事です。扱いやすく、尚かつ速い。一見、難かしそうな問題ですが、モータースポーツの世界で培われた技術を一つ一つ製品にフィードバックし、「ドライバーのテクニックを最大限に生かせるクルマ」そんな楽しいクルマに仕上げるためにジブがあります。

XEV SUSPENSION COIL SPRING SET

R32スカイライン用



1セット(1台分) ¥54,000

S13シルビア用



コントロール性を重視した強化コイルスプリングで、乗り心地をスポイルしないジブサスペンションの特長が十分に生かされている絶品です。

1セット(1台分) ¥44,000

XEV SPORTS SUSPENSION KIT

XEVサスペンションの特長は、車種ごとに入念なテストを行い、それぞれ最良の方式を採用している事です。従って、その仕様は車種ごとに異なり、ただ固いだけのバネレートに変更してしまう安易なサスキットとは根本的に違います。

競技車両専用部品

●S13シルビア用キット ¥275,000



●世界初／フロントにダブルスプリング●リアはバリアブルスプリング●超軽量。直巻に比べ約15~20%軽量(当社比)●フロント、リア共に減衰力4段調整式ショックアブソーバー●フロント、リア共に車高調整アジャスタブル付き。

●AE92レビン/トレノ/FX用キット
皿固定タイプ¥240,000
車高調整タイプ¥255,000



●フロント側に、バリアブルスプリング方式を採用 ●ショックアブソーバー、フロント4段調整式／リア・低圧ガスタイプ●フロント・リア共にアッパーマウント付

●EF-3シビック用キット ¥220,000



●ショートタイプスプリングを採用●フロント・リア共に低圧ガスショックアブソーバー●フロント・リア共に車高調整付

XEV FRONT LIP SPOILER/FRONT SPOILER

フロントバンパー下にボルトオンするタイプのスポイラーです。取付けの簡単さとクルマのオリジナリティーを損なわないシンプルなデザインが好評です。



●S13シルビア用¥30,000(88/6~)



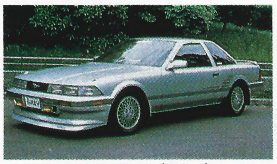
●AE92レビン用¥21,000(87/5~89/4)



●AE92トレノ用¥21,000(87/5~89/4)



●AE92FX用¥23,000(87/5~89/4)



●MZ21ソアラ用¥23,000(86/1~)



●EF3シビック用¥23,000(87/9~)



●EF7CRX用¥23,000(87/9~)



●R32スカイライン用¥18,000(89/6~)

XEV RACING GLOVE Keiichi Version

土屋圭市氏のアドバイスにより完成したXEVレーシンググローブです。上質の牛皮を使用し、破れやすい箇所は二重にするなど実戦的な仕様です。

●¥6,500(フリーサイズ)カラー：コバルトグリーン／ネイビーブルー



問い合わせ先 株ジーベック☎03-630-1103／株ディジョン・カーズ☎0729-63-7040

●価格には消費税は含まれておりません。

XEBEC CO.,LTD. 5-4 Fukuzumi 1-chome, Koto-ku, Tokyo 〒135, Japan

カタログご希望の方は、切手300円分同封の上、商品名を記入し弊社までご請求下さい。ステッカーを同封します。

当選者発表〜!!

7月号プレゼント

RE雨宮プレゼント(各3名)

トーコントロール ストッパー
愛知県・砂原孝泰
新潟・宮野正智
広島・吉井宏幸

スーパーエアロミラー
神奈川・平尾喜茂
東京・穴原正巳
静岡・望月久嗣

ストラット タワーバー
熊本・橋本初美
東京・渡辺静香
和歌山・今枝稚文

Tシャツ&ポロシャツ・プレゼント



ベトロルフ インターナショナル Tシャツ(5名)
北海道・藤井琢
東京・橋元重人
茨城・奥谷優一
大阪・秋本卓也
埼玉・藤田幸二

アビィロードTシャツ(各2名)
ピンク 神奈川・原田明子
埼玉・後藤忠彦
グリーン 埼玉・須藤秀和
大阪・神田健一
ブルー 静岡・加藤浩孝
兵庫・岩田孝

トラストポロシャツ(各1名)
モスグリーン・東京・足立安彦
ブラック 鹿児島・塩村利之
レッド 秋田・東琢巳

RE雨宮Tシャツ(各1名)
ホワイト 富山・杉田久美子
ブルー 千葉・御園義男

HKSTシャツ(各1名)
レッド 熊本・時松浩二
イエロー 京都・森田孝一
モスグリーン 山口・高松克行
ブラック 福島・石川みか
ブルー 長野・小坂由美子

落選者版 没の嵐だ〜!!

北九州市・横山くん／習志野市・村田くん／草加市・田中くん→職業走り屋?いい生活してるね／厳木市・中根くん／八潮市・大神くん／海老名市・山田くん／ライセンス早くきまるといいね／戸田市・斉藤くん／佐原市・須賀くん／秦野市・前川くん／大変だけどがんばってね／真壁郡・河添くん／岩井市・須賀くん／横浜市・高岡さん／横浜市・佐藤くん／練馬区・波多野北区・金子くん／武蔵野市・保谷くん／殿岡くん／幸手市・堀口くん／杉並区・鈴木くん／北区・鈴木くん／岩槻市・三城くん／西茨城郡・小松崎くん／鹿島郡・池田くん／岡山市・石井さん／新治郡・藤崎くん／島村くん／岡山市・石井さん／玉野市そ長谷井市・藤崎くん／佐渡郡・丹藤さん／島岡市・河野市・小泉くん／佐渡郡・小野さん／土井くん／城崎郡・中嶋くん／上伊那郡・小野さん／大阪市・渡部くん／安云郡・水馬さん／西条市・森くん／丸亀市・三木くん／櫛原くん／小林くん→PT読みすまでレシプロローターの違いだわかってないなかったんだ／横浜市・森田くん／安房郡・松戸市・佐々木くん／柏市・前田さん／市原市・栗田さん／千葉市・南埼玉郡・新井くん／豊島区・牧野くん／中央区・金村くん／町田市・山崎くん／下都賀郡・桑田くん／都山市・小出さん／三戸郡・高山くん／下関市・島永くん→関市・前原くん／北区・福原さ

実用特集

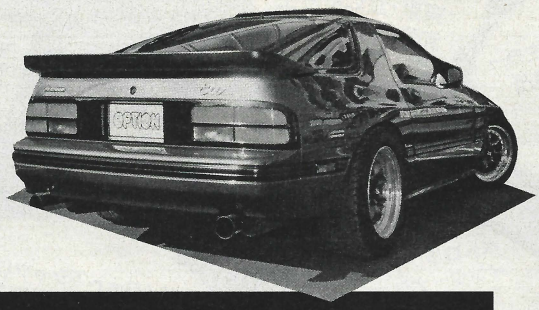
ショップ別ストリートチューン

足回り＆エンジン

Part2

トータルバランス重視のREチューン

RE雨宮自動車 RX7



ロータリーチューン一筋に最高速トライやレース参加、またオリジナルパーツの開発など、常に一歩進んだショップ作りを目指しているのがRE雨宮自動車だ。

今回紹介するのは、もちろん13BT搭載のサバンナRX7である。

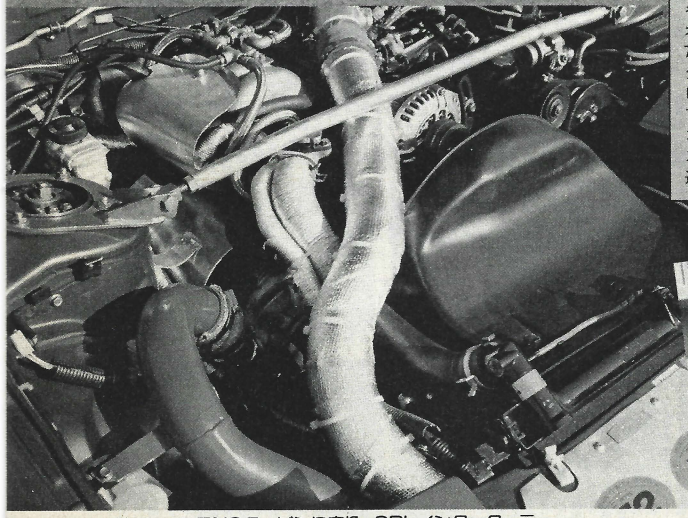
ギャレット製T04Sタービン換装による純正ターボチューンと、その大パワーに決して負けることがないよう足回りも強化され、完璧バランスの取れたマシン

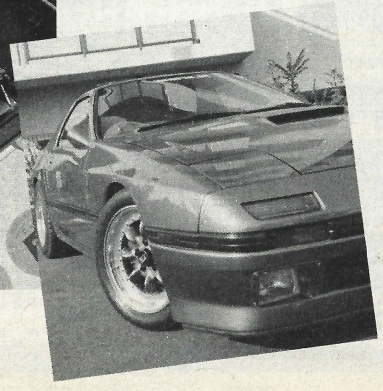
実戦型マシン作りを目指す



ギャレットT04Sシングルターボ仕様

ギャレットT04Sタービン　ステンレス製オリジナルタコ足 SPLインタークーラー 720cc追加インジェクター×3本 レビックタイプII　Rタイプウエイストゲートレドム RSC　TVVCミニ Wプーリーベルト プラグ×4本　オイルクーラー　プラグコード　OSツインプレート　オール80φスチールマフラー　油温＆ブースト計 追加ポンプ工賃　価格約160万円





ギャレットT04Sタービンに交換。SPLインタークーラーやステンレス製タコ足などにより450ps以上をマークする。最大ブーストは1.1kg／㎠、レブリミットは8000rpm／

に仕上げられている。

そのエンジンだが、13BTユニット本体はノーマルで、A/R0・84のギャレット製T04Sタービンに交換する。これによって圧縮されたエアを効率良く冷却するため、オリジナルのSPLインタークーラーをラジエーター前部にセット。パイピングはINが60φ、OUT70φだ。

確かに大パワーを絞り出せるターボチューンは魅力的なパワーアップ方法である。しかし、使用するタービンやセッティングによりエンジン特性が変わってしまうケースがある。つまり、その味付けで逆にトルクバンドが狭まりストリートでは使いづらいユニットになるケースがあるのだ。その点、数多くのノウハウをもとに製作した13BT・シングルターボ仕様は、あくまでストリートユースということを考慮して、ゼロヨンから最高速までもカバーするオールマイティなエンジン特性に仕上げている。

たとえばエキゾーストマニホールドは放熱効果の高いステンレス性で、最高の排気効率と低速トルクを絞り出すよう独特の形状を持つ。また、高ブーストにマッチした燃料増量は720cc/分の追加インジェクターを3本取り付け、アイドリングからレブリミットの8000rpmまでレビックタイプIIでベストコントロールされている。

気になるパワーだが、最大ブースト1・1kg/cm²で450ps以上という大出力を発揮する、それも抜群の耐久性を誇るのだから凄い。

マフラーはやはりオリジナルのオール80φスチール製を装着。完全W出しタイプになっており、迫力あるエキゾーストサウンドが魅力的だ。

一応タービン銘柄はオーナーの希望によりギャレット製をチョイスするが、その他、三菱TDシリーズやIHI製、またシングル以外にもツインターボ仕様も製作してくれる。つまり予算や目的に見合ったエンジンチューンが可能なのである。

このエンジンパワーに対応した足回り作りはどうか。

フロント、リヤともオリジナルの足回りフルキットを装備する。これはキャンバー角調整可能なピロ・アッパーマウント付き。もちろん車高調整機能も装備されている。4段調整式のショックと組み合わされるコイルスプリングは、フロント6kg、リヤ3・5kgのバネレートを持つ直巻きタイプをセットする。

この仕様は、グリップ走行重視の首都高用セッティングになっているのが特徴で、オーバーステアにならない程度にうまく味付けされているのだ。

その他、スタビライザーもオリジナルに交換、その取付け部もピロボール式に変更済み。またトーコントロールキャンセラーや、リヤにオーバーサイズのホイール&タイヤ装着時にネガティブにならないようキャンバー角を調整するロワアーム・ピロボールキットも取付ける。

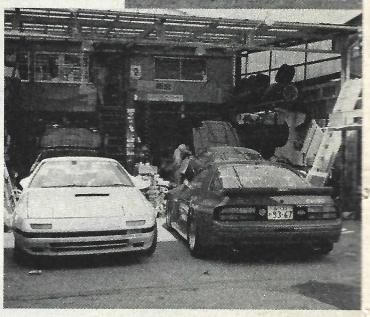
エンジン同様、RE雨宮のチューンした足回りは、確かに高価に感じるが、それだけのクオリティはある。とにかく乗りやすく、適度なロールとともにコントローラブルなコーナリングが十分期待できる。

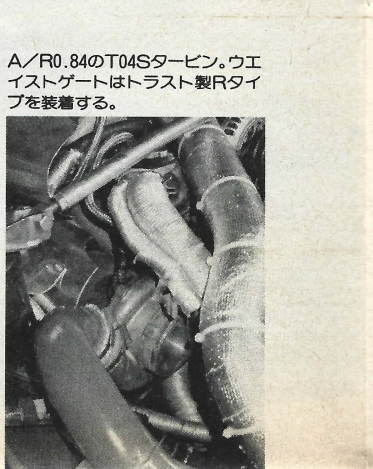
また、ワインディング派には、リヤに4・5kgのバネレートを勧めている。1ランク固くすることでドリフト状態になり、楽しめる足回り作りができるという。

それと、もう一つ重要なポイントは、強力な制動力を得るためにブレーキ系のチューン、これは必須だ。耐フェード性はもちろん、低速から高速域まで最高の効きが可能なオリジナルのスーパーパッドに、また、大パワー車には冷却効果に優れた穴開きローターに交換することを勧めている。

以上のように、最高のパーツや技術力を惜しみもなくユーザーにフィードバック。バランスの取れたトータルチューニングを行うのがRE雨宮自動車のポリシーである。



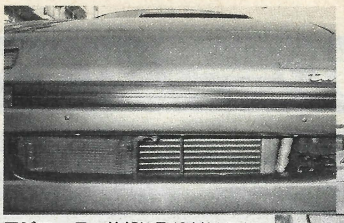




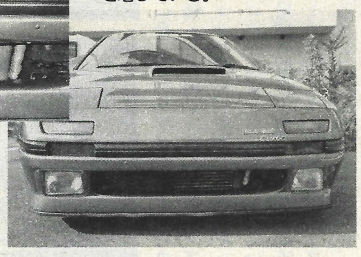
A/R0.84のT04Sタービン。ウエイストゲートはトラスト製Rタイプを装着する。



オリジナルのスーパーエアロミラーを装着。

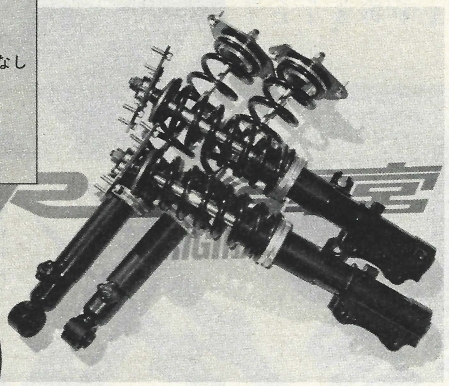


ライト付ハーフスポイラー（価格6万4000円）でフロントの精悍さを増している。

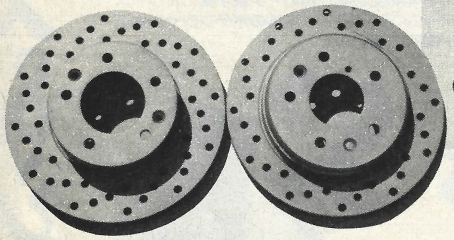


ラジエーター前部に取り付けられたSPLインタークーラーと追加オイルクーラー。高連派航が可能だ。

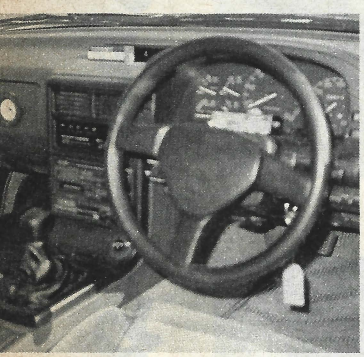
RX7足回りパーツ価格表	
FC3S足回りキット	28万8000円
穴開きローター(F/R)	加工3万/新品6万円
スタビライザーピロキット	4万8000円 ※但しマイナー後は必要なし
トーコントロールキャンセラー	1万2000円
ロワアームピロキット(リヤ)	6万円
スーパーパッド	5万2000円
ストラットタワーバー	1万6000円
スタビライザー	5万円



足回りフルキット（価格28万8000円）。ショックは4段調整式で車高調整式機能付だ。



オリジナルの穴開きローター。フロント/リヤの加工で価格3万円、新品は6万円だ。

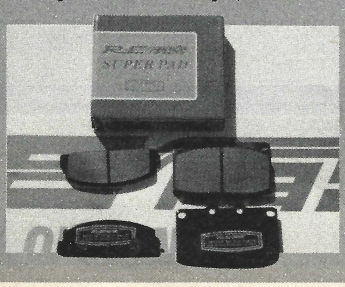


追加コントローラーはレビックタイプIIを使用。ダッシュボード上にはスピード/回転/ブーストカットを解除するレドムRSC（価格12万円）をセットする。



スチール製オール80φW出しマフラーで排気効率を向上。この他、80+60φスチール製金メッキ（価格10万8000円/マイナー後は1万円UP）とステンレス製（価格19万8000円/マイナー後は1万円UP）がある。

RE雨宮自動車からスーパーパッドをプレゼント！

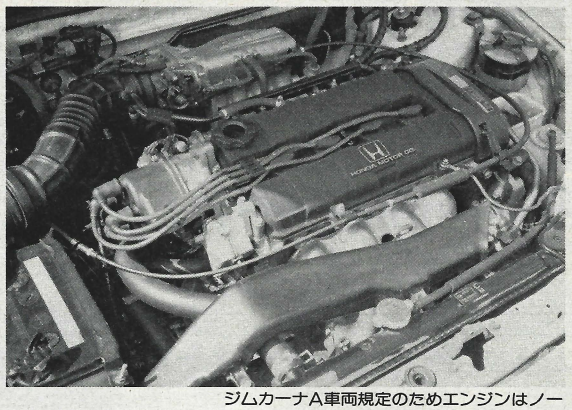


ノーマル、フルチューン関係なく、ノーマルブレーキに不満を持っている人にこのRE雨宮オリジナルのスーパーパッド（1台分5万2000円）を2台分プレゼントだ。アマさん自らテストを行ったこのパッドは、ゼロヨンや最高速、峠はもちろん、レースにだってOK。折り紙付きだ。これで全開、全開！

RE雨宮自動車 ☎03-649-1604

ガレージシロクマ CR-X

抜群のサス&シャシーセッティングを語る



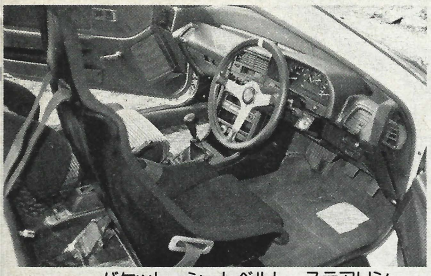
ジムカーナA車両規定のためエンジンはノーマルが義務付けられている。しかし、抜群のサスペンション、シャシーセッティングにより今年の全日本ジムカーナ選手権でシリーズチャンプを確定！　全体のポテンシャルはズバ抜けて高いのだ。

このCR-Xは、今年の全日本シムカーナ選手権・A車両でシリーズチャンプに輝いたマシンだが、製作はすべてガレージ・シロクマによって仕上げられている。

その足回り製作のポイントは、過去のジムカーナ参戦による数かずのデータが生かされているのもいうまでもない。しかし、最大の特徴は、ショックとコイルスプリングが改造申請済みで、これを使用してる点にあるのだ。

A車両というのはエンジンを含め、基本的にノーマル車両の参加が義務付けられている。そのため、ガレージ・シロクマでは、オリジナルのショック、コイルスプリングを製作し正式に㊎を取得。戦闘力抜群のバランスの取れたマシンに仕上げている。

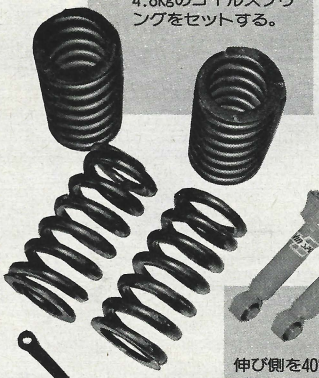
まずコイルスプリングのバネレートは、フロントに5・5kg、リヤに4・8kgをチョイス。車高は約15mmほどダウンし、これによりロールセンター位置は下げられている。



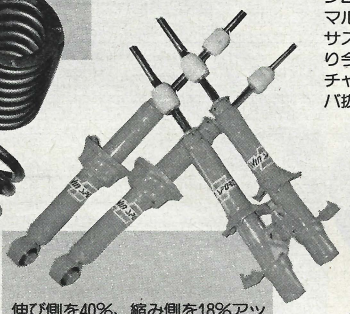
バケット、シートベルト、ステアリングが交換された以外はノーマルの室内。



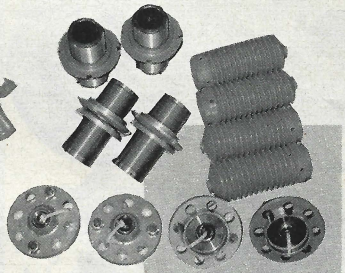
6.5J-14のオリジナルホイールにタイプD 195/60-14を組み合わせる。



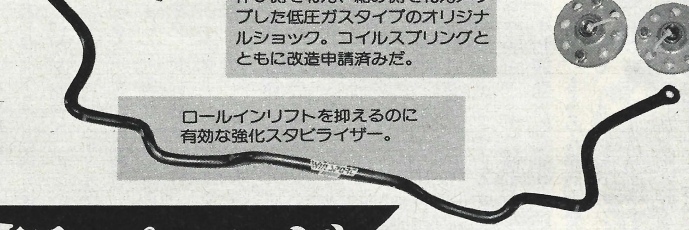
フロント5.5kg、リヤ4.8kgのコイルスプリングをセットする。



伸び側を40%、縮み側を18%アップした低圧ガスタイプのオリジナルショック。コイルスプリングとともに改造申請済みだ。



こちらはオールアルミ製のボルトオン車高調整キット。



ロールインリフトを抑えるのに有効な強化スタビライザー。

改造申請済みパーツが速さの秘訣だ！



CR-X用パーツ価格

ジムカーナ用ショック（改造申請済み）	価格1本1万4800円
コイルスプリング（改造申請済み）	価格1本1万円
ボルトオン車高調整キット	価格9万8000円
ピロボール・アッパーマウントキット	価格7万5000円
スタビライザーキット	価格フロント3万1600円／リヤ2万9800円
クラッチカバー	価格3万円
クラッチディスク	価格ノンアスタイプ1万6000円／BBメタル3万2000円



スピードショップ7　スカイライン

FJ改2.1ℓシングル ターボは最高速仕様！

三菱TD08 タービンで 400psオーバーだ

そして組み合わせるショックは、低圧ガスタイプの減衰力固定式をセットする。なかでも、この減衰力が重要ポイントで、ノーマルに比べ伸び側は約40%のアップが図られている。つまり40%という設定値は、競技においてパイロンを適度なロールとともに回り込むような味付けが施してある。これに対して縮み側は、ノーマルの18%のアップだ。充分な乗り心地が確保されている。

ホンダ車は一般的にボディ剛性が弱いという。ガレージ・シロクマでは、各スポットの増す打ちを行い、フロントとリヤの剛性を上げてから回頭性を向上させるセッティングをしている。この辺のノウハウは、数多くの実戦をこなさなければ不可能だ。

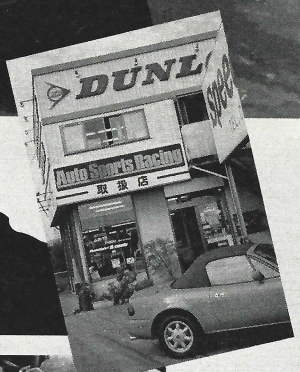
「よく足回りの強化でショックとコイルスプリングを交換する人がいますが、先にショックを強化したって柔らかいノーマルのブッシュなどで力が逃げてしまうんですよね。ですから、まず、硬質タイプのブッシュ類に交換して、それから強化ショックやコイルスプリングを組み込むことがベストです」

その他、ストリート用に軽量／耐久性に富んだノーマルショックにも可能なボルトオン式車高調整キット、ピロボールアッパーマウントのキットもある。とにかくCR-Xに限らず、シティなどのオリジナルパーツも豊富に取り揃えてあるので、最高のフットワークに仕上げたい人にはお勧めのショップといえるだろう。

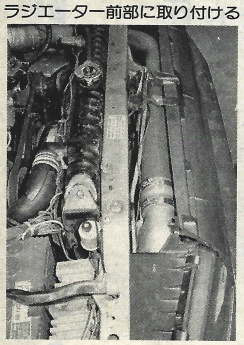
「オープンして約7年経ちますが、その間ホンダ車の熟成ばかりに力をいれてました。まあ、ホンダ車専門ショップとみられてもしょうがないでしょうが、これからは他種にも積極的に取り組みますよ。期待してください」

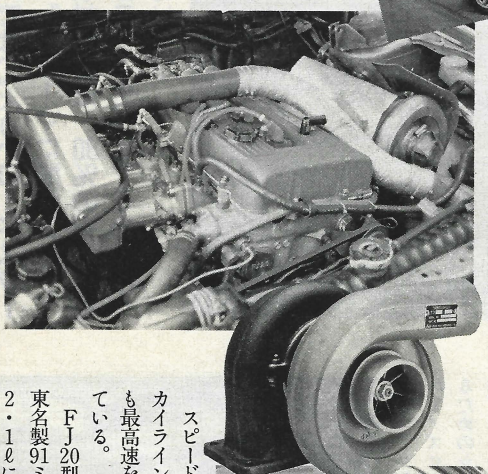


ガレージシロクマ　☎0489-75-3011



トラスト製インタークーラーをラジエーター前部に取り付ける





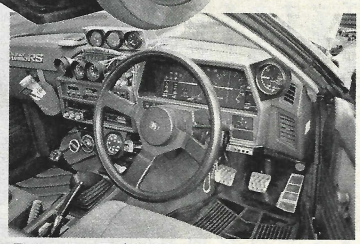
総排気量は2・1ℓ。これに三菱TD08タービンをシングル装備する。最大ブーストは1・5kg／㎠、400psオーバーを絞り出す。キャブレーションはソレックス44φだ。

スピードショップ7が製作したこのスカイラインRSは、ストリート用、それも最高速を目的にチューニングが施されている。

FJ20型ユニットはオーバーサイズの東名製91ミリ鍛造ピストンが組み込まれ2・1ℓにスープアップ。コンロッドやクランクシャフトも徹底的にバランシングが行われ、高回転時における振動等の低減化が図されている。

ヘッド関係では、IN／EXとも288度のハイカムシャフトをセット。ポートや燃焼室の加工も、もちろん行っている。

そして圧巻は三菱TD08タービンをチョイスしてることだ。

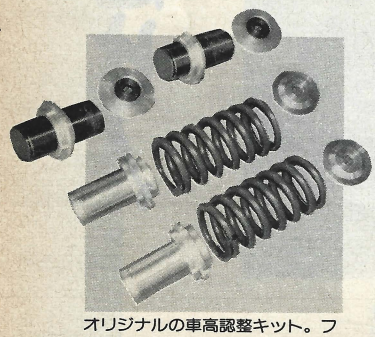


各メーター類が装備された室内。スパルタンな仕上がりだ。

燃料供給装置はソレックス44φを使用したキャブターボ仕様。それに720cc／分×2、550cc／分容量の追加インジェクターを1本取付けレビックでユニットロール。トラスト製大容量インタークーラー等のセットで、最大ブースト圧1・5kg／㎠時に400ps以上のマキシムパワーを絞り出す。レブリミットは7500rpm！

この大パワーに対して足回りは、オリジナルの車高調整式機能を持つサスキットを装備する。ショックはオイルタイプで、フロント10kg、リヤ5kgのバネレートを持つ直巻きコイルスプリングをセットアップ。ロワアーム、スタビライザー等の取付け部もピロボールに変更済みだ。

これからエンジン、足回りのセッティングが煮詰められる。旧型スカイラインとはいえ、どんなポテンシャルを発揮するか、ほんと楽しみだ。



オリジナルの車高調整キット。フロントには10kg、リヤ5kgのコイルスプリングが組まれる。

スピードショップ7　☎0489-86-1378

コルス ユーノスロードスター

アメリカンロードスターを追い越せ！



注目度バツグン！ 人気上昇中のユーノスロードスター。なんたって、メーカーの生産ラインが1000台から2000台へ、予約で3ヶ月待ちはあたり前！ アメリカではプレミア付で450万円と、ひさびさの大注目車だ。このロードスターを、早くもコルスでは、〝より、ロードスターへ〟をテーマに開発に入り、取材時には、80%の完成度をほこる。そして、その進みぐあいは？

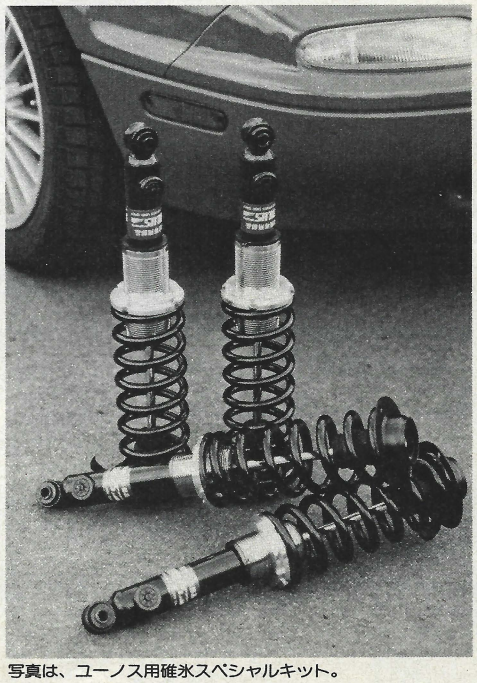


コルス製のJUSTスプリングは、荒巻さながら、クイックなハンドリングでユーノスを変身させてくれる。1台分4万円

ユニークな新型車として注目度の高いユーノスロードスター。2シーターの走るためのシート。ロードスターの絶対条件であるオープンルーフ。ライトウエイトスポーツならではの小型ボディ、そしてピックアップ重視のNAエンジンなど、特長をいえば切りが無いほど、走る楽しみに徹したマシンだ。

ノーマルロードスター

ノーマルのユーノスロードスターにまず乗ってみよう。一度、このマシンに乗っておこなう作業は、オープンルーフにするために、リヤウインドウ(ビニール)のチャックを開け、天井前部の2ケ所のレバーをオープンにする。そしてホロを後方にたたむ。間違っても、クローズドでこのマシンに乗ってはいけない。さらに、ワクワクしながらスタート！ ひさびさのNAエンジンはターボ車ばかりの今日では新鮮に感じるほど、ピックアップの早さがうれしい。そして、注目のハンドリングだが、外観にくらべて、ハッキリいって、少々古くさいのだ。これは、どちらかというと、SA22(旧RX7)に非常に近く感じられた。ワインディングにマシンを持っていくと、フロントとリヤのサスが別々の動きでシャキッとしない。そしてアーなブレーキが……、となる。そこで〝足まわりの魔術師〟の登場だ。



写真は、ユーノス用碓氷スペシャルキット。車高調+直巻スプリングは、絶体的な限界性能UP+ハンドリングを約束してくれる。予価24万円

コルスにかかれば、別物のマシンになる！

さて、今回テスト用にコルスが持ち込んだユーノスロードスター。まず、聞く前に乗ってのフィーリングが一番だと、インプレに入った。最少10Rの峠みたいなサーキットが今回のテストコース、スポーツランド山梨だ。「オッ、全然別物だ！」なんたって、ノーマルのフロントとリヤがバラバラの動きをとるのに比べて、スムーズに、マシンが一体になって走れる。パワーが少ない分、どこのコーナーでもアクセル全開！ とにかく、旧RX7みたいな動きでなく、キビキビ、そしてフロントがガッチリくいついてくる。

車関係の仕事をしたい君！今がチャンスだ。今年は各ショップやメーカーが求人募集のラッシュだ。今日は、その一部を紹介しちゃおう。応募方法は各社共通で、まず履歴書を送り、電話を入れる。あとは、人事担当者がおしえてくれるゾ。業界は楽しいぞ！

（社員、アルバイト募集）
●職種　メカニック、事務（若干名）
●募集資格／経験問わず（約束を守れる人）18才以上男子、女子
●勤務地　神奈川県大和市
●応募方法　電話の上、履歴書持参
●会社名　グランドスラム・スカイ
●住所　神奈川県大和市つきみ野2-6-15
●電話番号　0462（75）2922
●担当　前

（社員募集）
●職種　営業（フロント）、事務（若干名）
●募集資格／経験者（2年以上）、18才以上男子、女子
●勤務地　東京都五反田、長野県小諸市
●応募方法　電話の上、履歴書持参
●会社名　コルス
●住所　長野県小諸市柏木547-7（本社）
●電話番号　0267（23）8407
●担当　小山

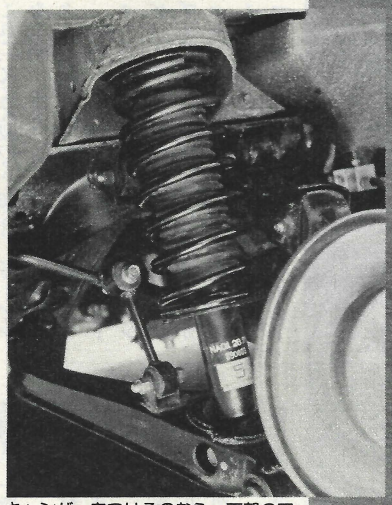
（社員募集）
●職種　メカニック（若干名）
●募集資格／経験者（みならい可）18才～25才男子
●勤務地　東京都大田区
●応募方法　電話の上、履歴書持参
●会社名　ワークス玉川
●住所　東京都大田区田園調布1-41-13
●電話番号　03（722）3846
●担当　山辺

（社員、アルバイト募集）
●職種　自動車雑誌の編集
●募集資格／できれば経験者　20才以上（男・女問わず）
●勤務地　東京都渋谷区
●応募方法　電話の上、履歴書持参
●会社名　OPTION臨増編集部（Dee's倶楽部）
●住所　東京都渋谷区千駄ヶ谷1-2-9サニーハウス302号
●電話番号　03（5474）2808
●担当　稲田

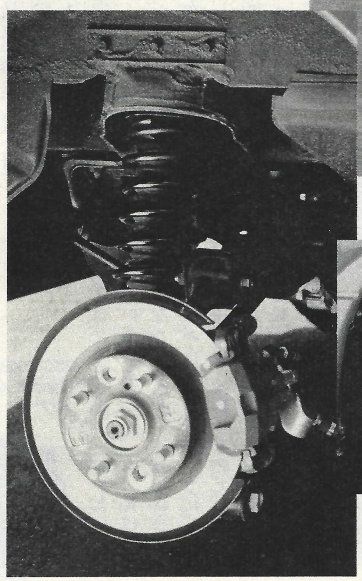
（社員募集）
●職種　①セールスコーディネーター/プランナー
②マーチカシダイザー
③COVEマネージャー
④コンピューター・ビジネスサービス
●募集資格／経験者（業界問わず）男性23才～35才
●勤務地　本社・東京・大阪・広島・福岡・仙台
●応募方法　履歴書をお送り下さい。
●会社名　㈱HKS販売
●住所　静岡県富士宮市上井出2266（本社）
●電話番号　0544（54）1077
●担当　総務課・桜井

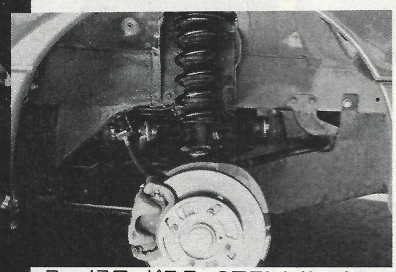
（社員募集）
●職種　①自動車用品企画・販売営業マン（20～30才男性）
②一般事務・経理（20～30才女性）
③外車、国産中古車販売員（20才以上）
●募集資格／経験2年以上（業界問わず）
●勤務地　東京・千駄ヶ谷／中野
●応募方法　電話の上、履歴書持参
●会社名　㈱ディースピードインターナショナル
●住所　東京都新宿区大京町29富士見ビル401号（本社）
●電記番号　03（358）1325
●担当　松原

OPT臨増デコーダ特集！



キャンバーをつけるのなら、下部のアームを延長するしかない！もちろん、コルスではテスト中！





ユーノスロードスターのフロントサスペンションはAアームによるWウイッシュボーンだ。リヤはアッパーがAアーム、ロウーはL字アームで作られる。

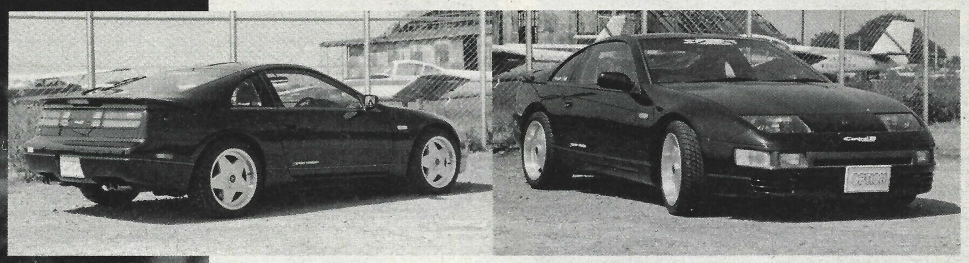
『運動性能を引き出す』

作り方は、Ⓕ Ⓡとも、コルス製のテスト用スプリング、そしてフロント、リヤ共にキャンバー角を付けるために、ロワアーム延長を行なっている。もちろん、タイヤは、キビキビした動き用にアドバン・グローバー195／55-15をチョイスしている。ユーノスの場合、一般的なストラット型のサスペンションではないので、ピロアッパーマウントなんて物は使用できない。そのかわり、ロワアームに改造するのだ。とにかく、パーツも大事だが、一番の基本は、マシンに合った、キャンバー、キャスター、トーインなどのセッティングだ。これはユーノス以外でもいえる。けっこう、これを理解できるショップは、そう多くはない。また、ノーマルのウイークポイントのブレーキに、現在大型ブレーキシステムを開発中だが、今回のサーキット用にエンドレス製RIタイプパッドを使用した。もちろん、これにより、よりマシンがメリハリのある動きができる。エンジン系は、ノーマルだが、ピックアップを重視して、ディジョンカーズ製の50φマフラー（出口60φ）をチョイス。試作品のため、多少大きな音だが、ノーマルでもチューンドマフラーみたいなので気にはならない。

NAのユーノスにピッタリだ。これらにより作られたユーノスは、何週サーキットを走っていてもアキがこなく、ロードスター本来の姿になったといえる。完成がまちどおしい。

コルス　☎0267-23-8407





ニューZパワー全開!

セントラルのZ、これはもう定番といってもよいだろう。ニューZのパーツもほかの日産車とは違い、素早いものである。

今回の車は、他のショップがみなツインターボのマニュアルミッション車であるのに対し、オートマチック車であるのが、面白い。Zの老舗であるセントラルが、自信を持ってのオートマ車にしたのだ。

さて今回のこのフェアレディ300ZXオートマツインターボ車だが、エンジン関係は、エンジン本体はフルノーマル、これに、KKK製のK-26SPLタービンを2個、これに、ウェイストゲートは、タイプCを2個、A/Rは、5㎠である。

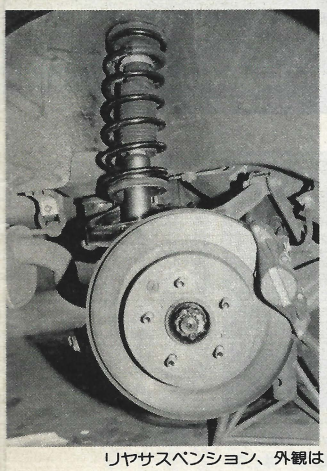
これに、EVC、GCCⅣ、ブーストメーター、排気温度計などをつけ、コンピューターで、スピードリミッター、レブリミッター、ブーストリミッターをカットし、燃調、点火時期などを、変更する。ツインステンレスマニホールドに、マニホールドも変更して、最大ブースト圧を0・9kg/㎠に、抑えて、370psを発生する。

コンピューターで、各種調整をおこなっているが、スピードは、出るところまで、レブリミッターは、ノーマルだと、6800rpmで効くのに対し、制御なしなのでエンジンのまわるところまで、しかしこの車は、オートマ車なので、レブリミットは、なくてもほとんどエンジンは壊れない。ブーストリミッターは、ノーマルの0・58kg/㎠に対し、1・5kg/㎠まで上げられるが、1・2kg/㎠くらいを上限にしたほうがよいらしい。燃調は、一般的に、最近の事は、濃い目に燃料噴射しているので、薄目にしてあるとのことだった。また点火時期は、ノーマルより高めの設定をしてあるのだそうだ。

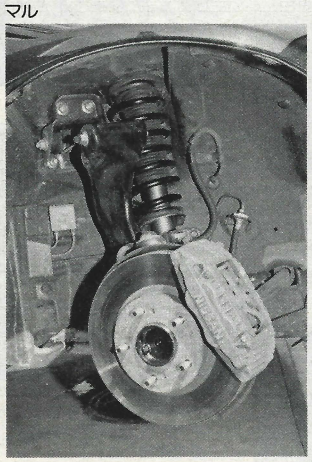
一応この車のエンジンは、レブリミットを、7000rpm。常用回転域、6800rpmまでとしてある。それ以上まわしても、パワー的には、そんなに変わらないとのことだった。パワー的には、今回のZは、400psが、だいたい限界だろうということだった。A/Rは、5㎠に今はなっているが、4㎠のほうがよいので、たぶん4㎠になるそうだ。価格的には、現在は、試作中なので、だいたいの線しかだせないが、ツインターボを、KKK製K26SPLX2、ウェイストゲートを、タイプCX2、これにツインステンレスマニホールドで工賃は別で、約70万円以下くらいになるようだ。

足回りは、Zスポーツ5段調整式ショックに、ノーマル形状に強化スプリングが組み込まれていた。この5段調整式ショックは、1番が、ほぼノーマルと同等で、2番3番が、峠やストリート用の硬さ、4番5番はサーキット走行でなければ、まず使う必要がないということであった。強化スプリングはオリジナル品が組んであり、フロントで、ノーマルが3・8kgに対し4・2kg リヤが、ノーマルで2・7kgに対し3・54kgが組んであったが、このスプリングレートでは、少し硬すぎ、はねてしまうので、実際の発売時には、それぞれの中間値くらいになるとのことだった。

この他に、セントラルオリジナルの、300km/hメーターがインパネには組み込まれ、このメーターは、光電管との誤差も、例えばメーター読みで、275km/hの時に、光電管計測で、270kg/hと精度のよいメーターだ。タイヤ・ホイールは、Zスポーツの8・5J×17のア



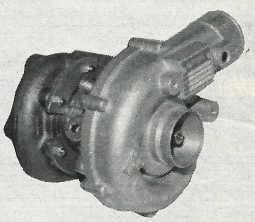
リヤサスペンション、外観はノーマル

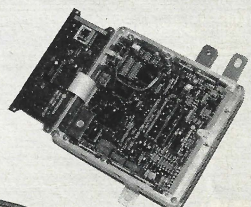


フロントサスペンション、外観はノーマル

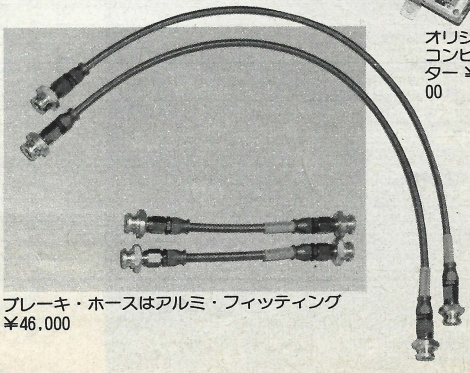


KKK-K26SPLとTypeCのウエストゲート



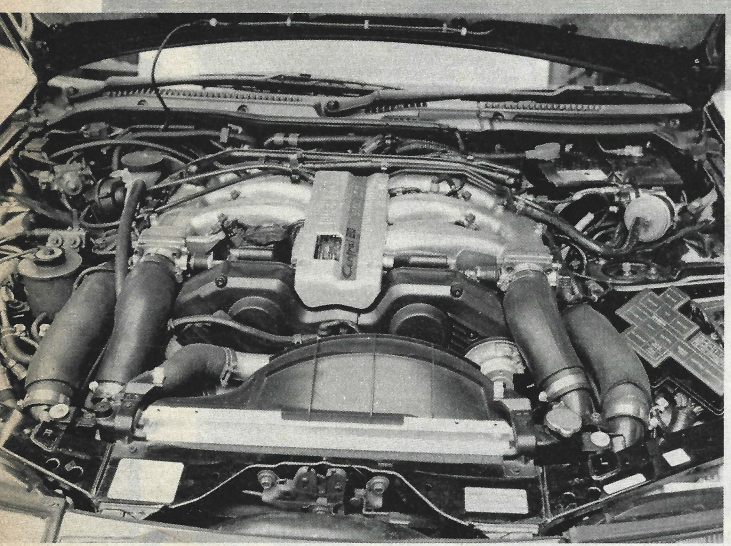


オリジナルコンピューター ¥80.000

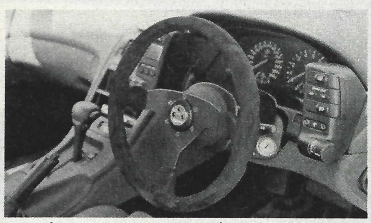


ブレーキ・ホースはアルミ・フィッティング ¥46,000

K26ツインターボのVG30DETT



370psの中身は、手の入る場所もない



Zスポーツ35φステアリング　¥32,000

ダッシュにおさめられたEVC、GCCⅣ、ブーストメーター、排温計

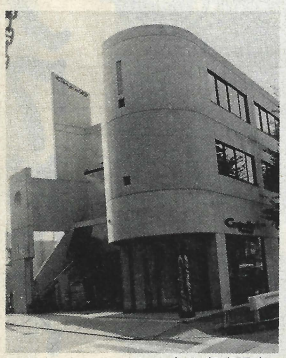


ショックの調整は上でおこなう



セントラル20フェアレディZパーツ＆価格表

KKK・K26ツインターボキット	価格70万円
CPU-BRAIN	価格8万円
300km/hメーター	価格6万6000円
35φステアリング	価格3万2000円
ターボタイマー	価格1万5800円
ブーストメーター	価格1万8000円
Zスポーツ5段調整式ショック＆コイル	価格16万円
ブレーキホース	価格4万6000円
Zスポーツアルミホイール(1本)	価格6万6000円



2Fがショールーム。中央高速調布インターより10秒。

さりげない300km／hメーター　¥38,000



Zスポーツアルミホイール8.5×17とダンロップD40M2、245／40-17



ルミホイールに、ダンロップD40M2の245／40-17を4本履いていたが、フロントについては、本当は、225／45-17を履きたいとのことで、ダンロップでは、たぶん今年の末か、来年早々にも、この225／45-17のサイズのD40M2を出すとのことで、それまでじっとがまんだそうだ。

また、ステアリングも、35φステアリングをZスポーツオリジナルで出している。ボスもHICASや、オートスピードコントロールなどがついているため特殊なボスが必要となるが、これについても、近日すべて揃えて発売するそうだ。

エンジンについては、3000rpmくらいから上は、どこから踏んでも加速するようなエンジンに仕上がっている。理想的には、アイドル状態からやりたいが、その妥協点として3000rpmから上は、どこからでも加速するように仕上げた。

足回りについては、あくまでも乗り心地を悪くしないということが原点で、ノーマルをかなり意識して作ったという。

ストリート向きのライトチューンだ！

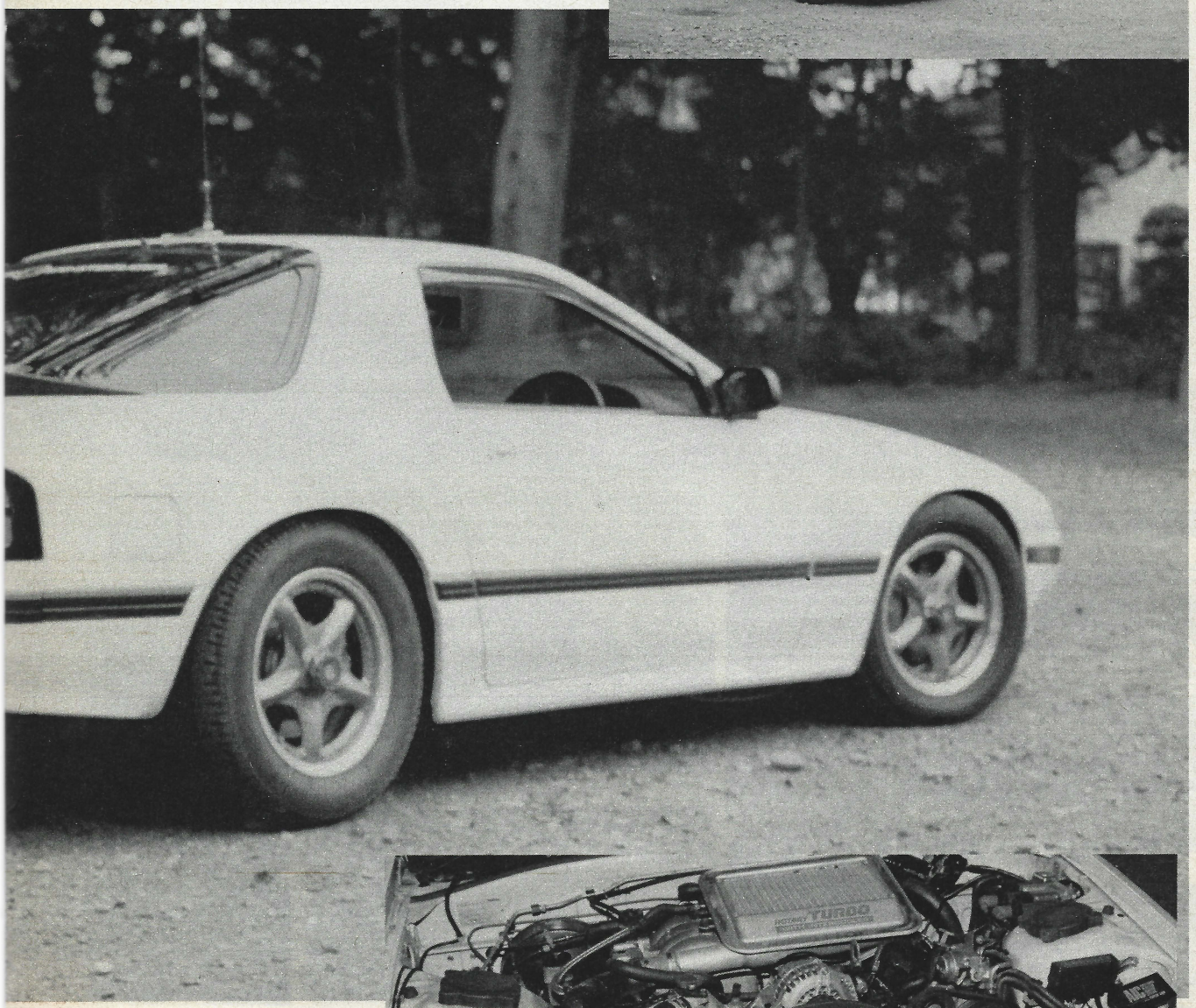


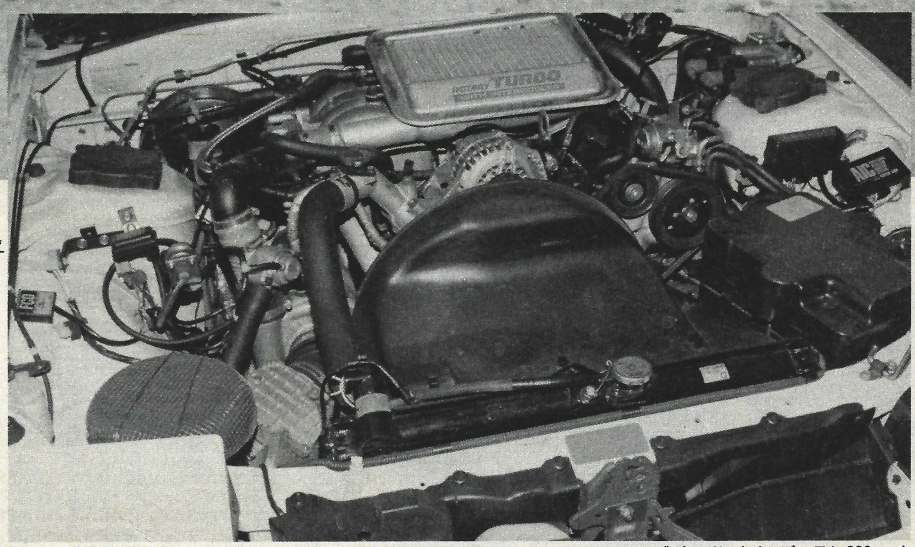
ATSIBMから今回紹介する車は、RX7だ。

このRX7のエンジン本体だが、タービンをT04Eに変更し、追加インジェクターを210cc×1本つけて、それをHKSのAICⅢでコントロールしている。

最大ブースト圧は、1・0kg／㎠だが、これだけで、最高出力320ps。発生している。

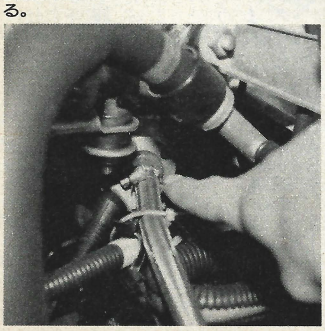
この車のオーナーは、この車の前に持っていた車もRX7だった。しかし、オートマチック車で、タービンを変えて走っていたが、ミッションを壊してしまい、今のマニュアルミッションのRX7に乗り換えた経験のある人。まず最初は、タービンキットがついていただけだったが、それでは満足できなくなり、以前のRX7のオートマ車より速く走りたいが、なるべくチューニング費用は節約したいと





ギャレットT04Eタービンに交換した13BTエンジン。インタークーラーはノーマルだが、1.0kg/㎠のブースト320psを発揮する。

210ccの追加インジェクター、指の先に見える。



トータル性能をチューンアップ

いうことでできた車がこの車。最大ブースト圧も1・0kg／㎠に抑え、エンジンの耐久性もある程度考えて作った車だ。

基本的には、ストリート仕様のライトチューニングのエンジンに仕上がり、エンジンに対してのターボのストレスも、極力抑えてある。ブーストも3500rpmからきいてきて、ノーマルより少し速く加速するようなエンジンである。

次に、足回りだが、ダンパーとコイルは、ATS-BMのオリジナルサスペンションキットを組んである。このオリジナルのキットのダンパーは、フロントが、延び側190kgの縮み側130kgで、リヤは延び側115kgの縮み側が50kgである。このレートなら、ノーマルよりちょっと硬めで、市販の他社のオリジナルダンパーより、だいぶ柔らかいそうだ。コイルスプリングもフロント3・5kgと、これも比較的柔らかい設定になっている。ダンパーは、リヤのみ調整機能が8段調整であり、1番が、ほぼノーマルと同等の硬さで、3番くらいがストリート用、5番くらいが峠用のセッティングである。6番以上は、このスプリングレートでは、ちょっと不向きとのことだった。横を向いてどうしても走りたい人は、8番にして、リヤのみにスタビを入れれば簡単に横を向いて走ってくれるそうだ。フロントのアッパーマウントは、ピローボールに変更してある。この他に、オリジナルのトーコントロールキャンセラーがつき、これは、高速での車線変更時にトーイン、トーアウトをキャンセルし、車の挙動を安定させるためのものでRX7の場合は、これが必需品といえよう。

この足回りの特性はショック、スプリングがやわらかいので、スタビライザーまでやると非常にすなおに足回り全体が決まってくれる。初心者が、車高調整機能をそなえた、このオリジナルのサスペンションキットをいれても、違和感もなく走れるし、今まで何台もチューニングを乗り換えているベテランでも、このキットは適応している。

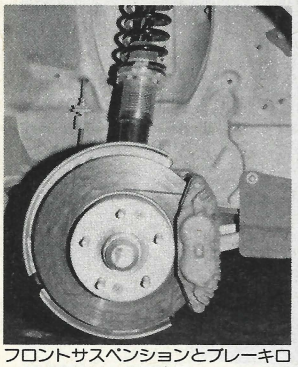
また、オリジナルのブレーキローターキットも、ローターの真中にスリットを入れ、制動効果を高めている。

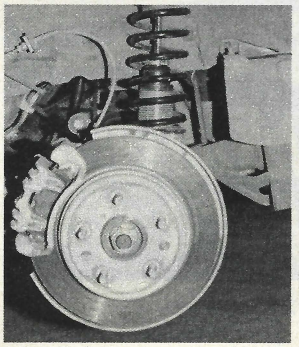
他には、マフラーをレーシングビートのフロント80φ、リヤ60φのマフラーに変更してあり、ベルトの位置も変更しなければならないのでWプーリーキットも入れてある。

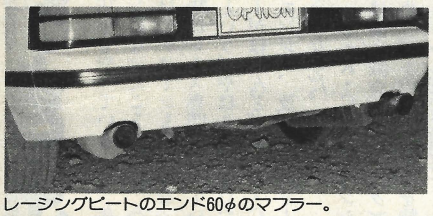
ホイールは、ハセミレーシングの7J-15、タイヤはRE71Gで、フロントが205/60-15、リヤが215/60-15だった。

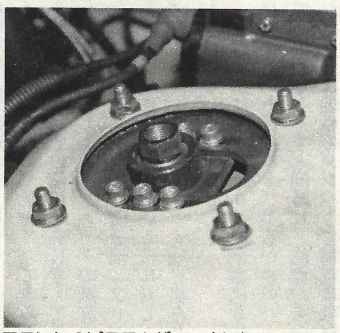
ATS-BMは、日常的に年に何回かサーキット走行会を催し、ふだん全開でアクセルを踏めないで、ストレートや、欲求不満であいている人たちを救済している。サーキットで走りたい人は、ATS-BMの常連になってみてはどうだろう。


ハセミレーシングのホイールにRE71G。


フロントサスペンションとブレーキローターのスリットに注目。


リヤサスペンション、リヤサスは8段調整式だ。

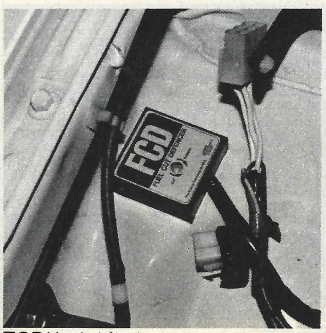

レーシングビートのエンド60φのマフラー。


フロントのピロアッパーマウント。

RX7チューン価格
●エンジン
ギャレットT04Eタービン／AICⅡ／追加インジェクター／その他 価格約70万円（工賃込み）
●足回り
オリジナルサスペンションキット／エンドレスブレーキパッド／アルーズブレーキホース／ストラットタワーバー／トーコントロールキャンセラー 価格約50万円（工賃込み）

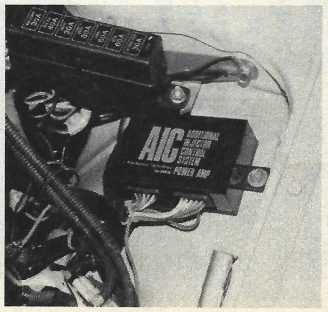


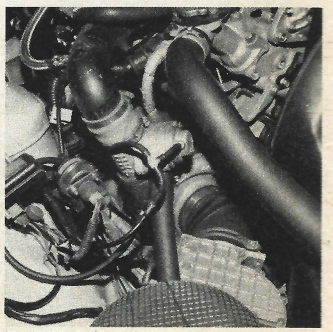
これは本店だが、他に立川店、八王子店もある。



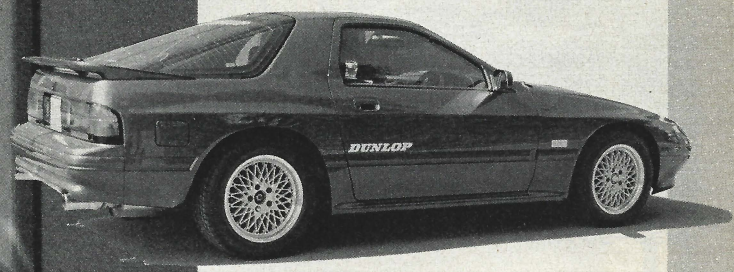
FCDはエンジンルームに。

そのインジェクターをコントロールするAIC。




T04Eタービン





隠されたパワーを引き出す

JSSクラスをはじめ、10年以上ロータリーでレースを続けているE・R・C（エリートレーシングコーポレーション）。RX-7はもちろんのこと、古いロータリーカペラもサーキットで走らせている。ロータリーチューンは得意中の得意だが、今回はRX-7の足回りを中心に話しを聞いた。

快感加速が気持ちいい！

日本で数少ない生粋のスポーツカー・RX-7。何より走ることを重視して造られたその思想は今でもけっして古くなく、第一線の性能を誇っている。今年春のマイナーチェンジでいっそう磨きがかけられ、エンジン・足回りともグレードアップした。ただし、ノーマルでも十分「速い」足回りのため、チューンする場合はしっかりと自分のイメージをかためておくことと、いいショップを選ぶ必要があろう。

E・R・Cはショップをはじめて8年ほどになるが、レースはそれ以前から、15年もやっているのだ。年間チャンピオンになったことも多い。今でこそ一般向けのチューンも広く行なっているが、一時はレース専門でやっていたこともあるという。やはり手にかけたのはロータリーがほとんど。E・R・Cはロータリーエンジン、及びロータリー車のオーソリティなのだ。

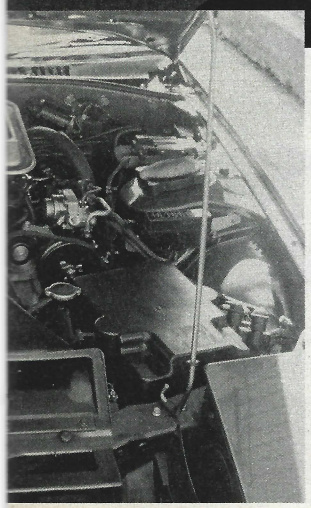
E・R・Cのサスペンションシステムは高い減衰力（ショック）に若干柔らかめのバネの組み合わせを特徴にしている。もちろん完全な固定レートでなく、ドライバーの好みによってチョイスできるが、今回の高速道路での使用を主に考えてセットしたRX-7でも、ショックの減衰力を伸び側1・5倍、縮み側2倍（フロント・ノーマル比）としているのに対し、バネはフロント5kg／リヤ4kgを組み合わせてある。

その理由は第一に乗り心地を悪化させないことがあげられる。柔らかめのバネで不快感をなくすと同時に、路面からのショックは硬めのダンパーで瞬時に吸収しようというもの。レースチューンであれば話しは別だが、ストリートの足が必要という判断なのだ。

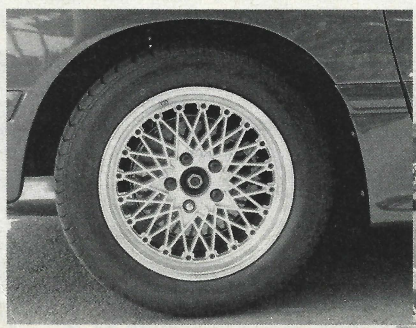
もうひとつに、対応の広い足回りになるということ。普通はバネレートに対し、めいっぱいのダンパーを採用しているため、足回りのセッティングを変えるときにはバネとショックの両方を変えなくてはならない。しかし、E・R・Cのサスペンションシステムがあれば、バネをレートの高いものに交換してもショックはほとんどそのままで対応できる。加えて前後とも同じ形状のものを使っているために、フロントのバネをリヤに回し、新しく購入するのはフロントの2本だけといったことも可能になっている。非常にリーズナブルなモデファイができるのだ。

E・R・Cでは多くのバネ&ショックが用意されており、ドライビングに合わせて組み上げてくれる。最近は雑誌などで情報を得て、バネレートはこれ、ショックはこれと指定してくるお客さんが増えたという。しかし、話しを聞くとどうもオーバーにいっている人が多いようで、若干レートの低めのものをすすめる場合が多いとのこと。

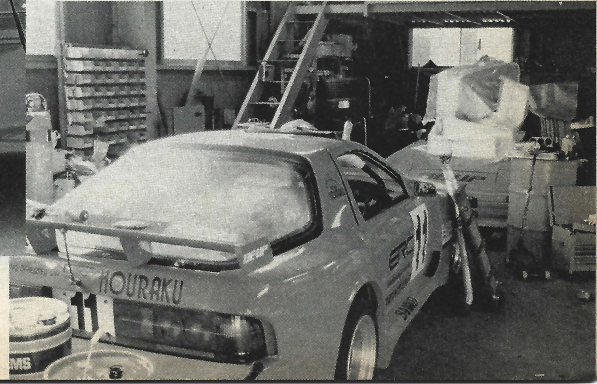
高速仕様では上記のフロント5kg／リヤ4kgあたりがおすすめ。ワインディン



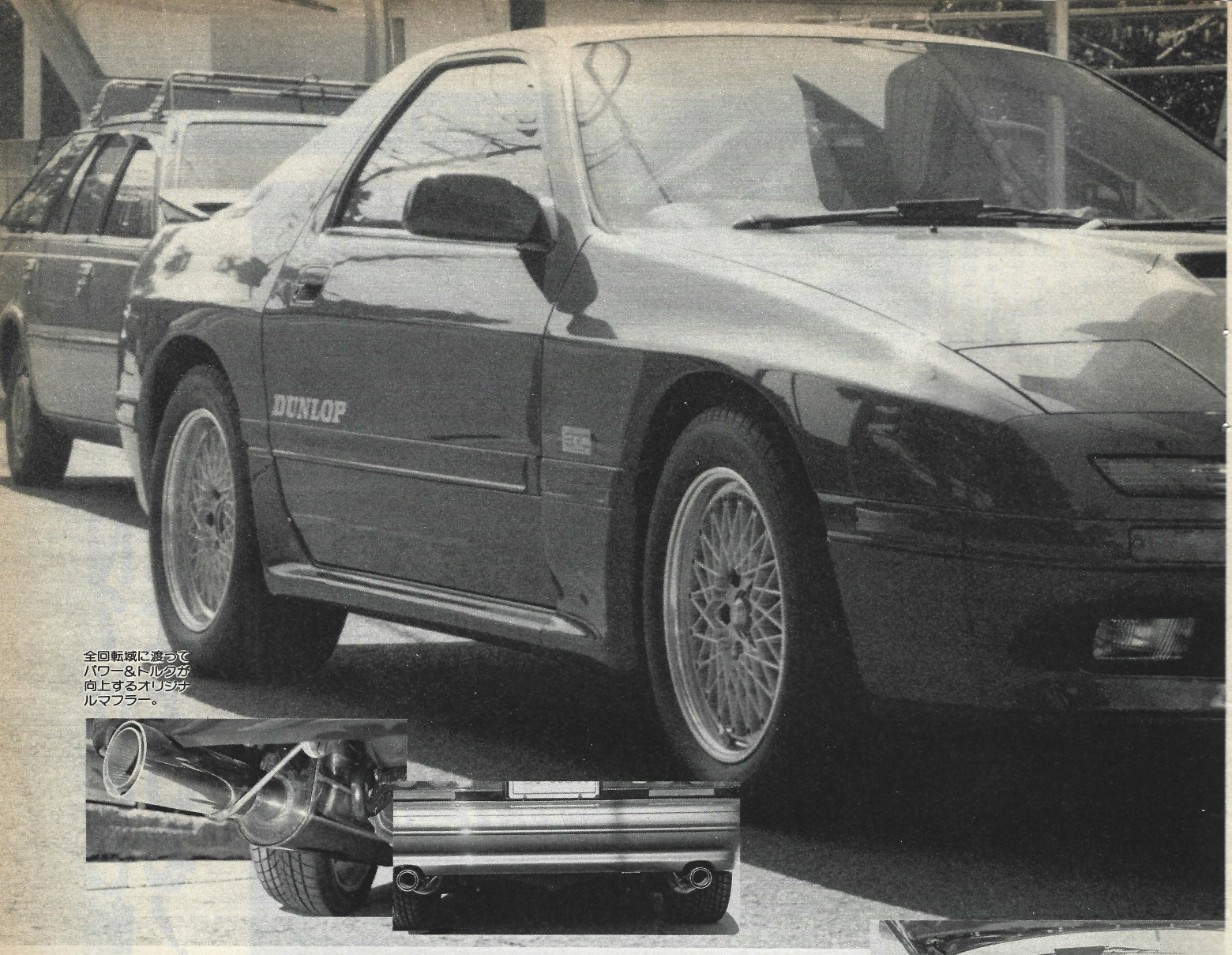
エンジン本体はノーマル。しかしオリジナルマフラー装備により実馬力で24psパワーアップを図っている。



ダンロップM2を履く。

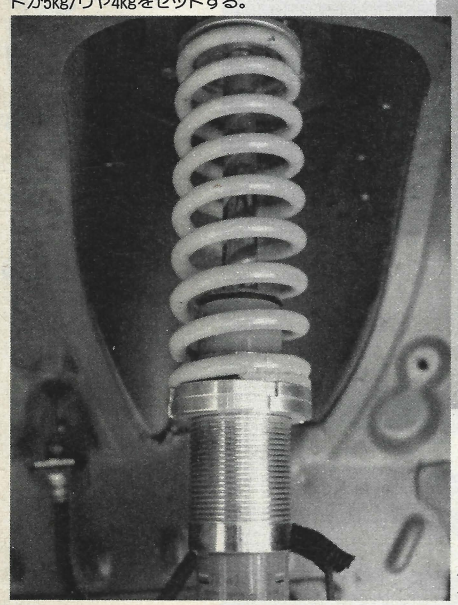


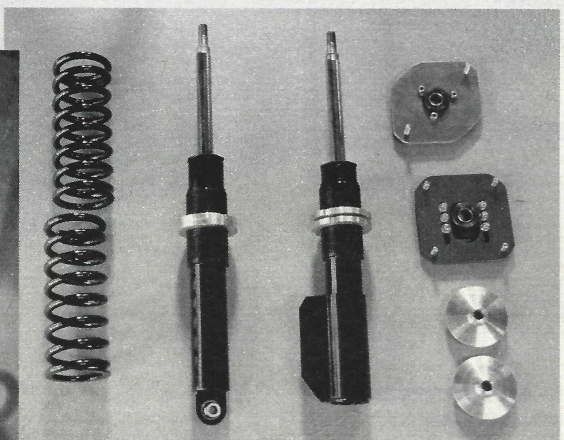
ストリートマシンの製作以外に、レーシングカーもメンテナンス&エントリーを行っている。これはJSS仕様のRX7だ。

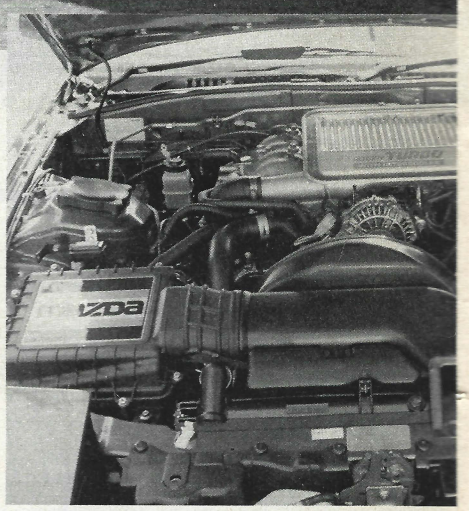


全回転域に渡ってパワー&トルクが向上するオリジナルマフラー。

E・R・Cサスペンションシステム。バネレートはフロントが5kg/リヤ4kgをセットする。







グが中心ならば、バネをフロント7～8kg／リヤ6～7kg程度にし、ノーマル比・縮み側3倍／伸び側2倍弱のダンパー（例のフロント）を組み合わせるのがいいとのこと。またE・R・Cのショックは調整機構をもっていないが、これもセッティングを煮詰めたという自信（？）の表れ。今まで装着後の苦情は一件もないという。中途半端にドライバーが調整を行なえるようにするというのは、ショップの責任回避とも受けとめられる。これでベストと固定するのはけっこう難しいことなのだ。

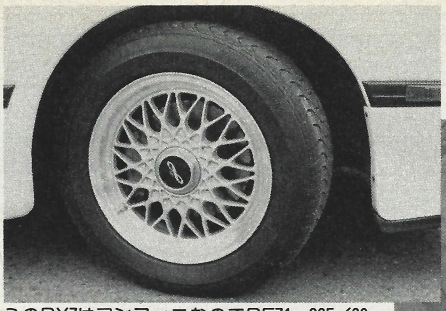
最後に、完成したばかりのオリジナルマフラーも紹介しておこう。騒音の規制が厳しくいわれはじめ、チューニングにはけっこう気を使うもの。E・R・CのRX-7用マフラーは、全回転域に渡ってノーマル比約5ホーンしかうるさくならず、実馬力で24psパワーアップしている。もちろんエンジンなどにはいっさい変更を加えていない。それどころか触媒まで装着したままなのだ。

ヌケが良くなることで充填効率が上がっているようで、ノーマルだと0・6kgあたりが最大、0・4kgまでタレてくるのだが、このマフラーだと最大0・8kg0・6程度で安定するようになっている。足回りだってなくこのマフラーもE・R・Cの自信作なのだ。

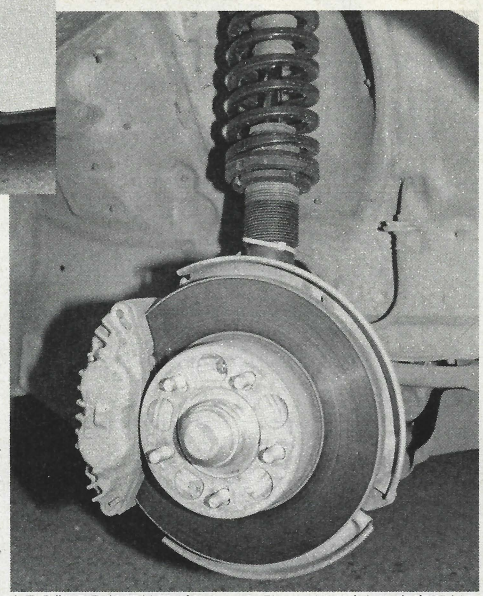
E・R・C RX-7	
エンジン系	
E・R・Cオリジナルマフラー	11万円
足回り系	
オリジナルサスペンションユニット （バネ、ショック、ピロアッパーマウント、1台分）32万円 （工賃）2万5000円～3万円 バネのみ 1万円／1本	

N1仕様D断面サスで仕上げる！

クイックなストリート仕様



このRX7はアンフィニなのでRE71・205／60-15＋BBS製のホイールが付く。



ARC製のD断面サスペンション5kg＋オリジナル車高調付ショックでフロントをキメる。ブレーキはエンドレスのRタイプ。

ボンネビルで世界新記録を出したOPT180SXは、AE85のエンジンチューニングで有名なアビィロードが製作。一般にはエンジン中心のチューニングショップと思われているが、サスペンションチューンを含めたトータルチューンが得意だ。いくらサスペンションだけでも、車はトータルバランスが大事だ。そこで、パワーUPしたエンジンには、それなりのサスペンションが必要になってくる。

今回OPT用に用意したのがRX7。しかし、今までのギンギンのセブンではなく、ライトチューンながら、ポイントをおさえた非常に乗りやすく、パワフルなストリート仕様だ。しかも、パーツ代工賃込みで50万円のリーズナブルなマシンだ。さらに、そのマシンとは!?

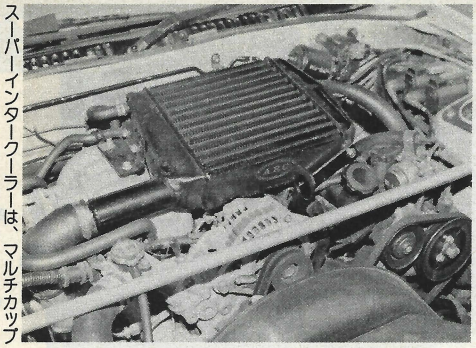
「乗りごこちがいいな〜。ほんとうに車高調整式？」と思わず運転していて思うほどのRX7。コーナーを少々攻めてみると、たしかにロールはするが、ノーマルの半分以下。それでいて高速走行でもスムーズなハンドリングだ。どちらかというと、港岸仕様にピッタリと思えてくる。このサスペンションは、アビーロードオリジナルのショックアブソーバーを前後に、フロントはARC製のN1D断面スプリングを使用する。そう、乗りごこちの秘密はD断面スプリングにあるのだ。これは、直巻スプリングに比べて、断面積を大きくする事で、応力の分散作



用が大きく、路面からの衝撃に対して、良く吸収してくれるからだ。バネレートはFR共に5kg。それに供い、フロントはクスコ製のキャンバー角調整タイプピロアッパーマウント、そしてFRにストラットバーを取り付けている。これがアビィロードタイプI。もし、峠に攻めに行くのなら、スプリングを直巻きにすればタイプIIの峠仕様になるのも、このキットの特長だ。

さて、サスペンションがきまればエンジンだ。RXにの場合、ノーマルでは、けしてピックアップが良いとはいえない。そこで、吸排気系のチューンが、ワインディングマシンの欲しい所。

まず、ターボ車なのでインタークーラーをARC製の純正交換タイプ・スーパーインタークーラー。トヨタ・日産に比べて、非常に圧力損失が大きく、RX7のポテンシャルを生かしきっていないからだ。また、RX7用のスーパーインタークーラーは、ノーマルよりもひと回り大きく、専用に設計されているので他社のスペシャルサイズと同等の性能を引き出す。これで20psUP！何、もっと大きく、パワーの出るやつ、そうなると、ARC製のスペシャルサイズ（コア26

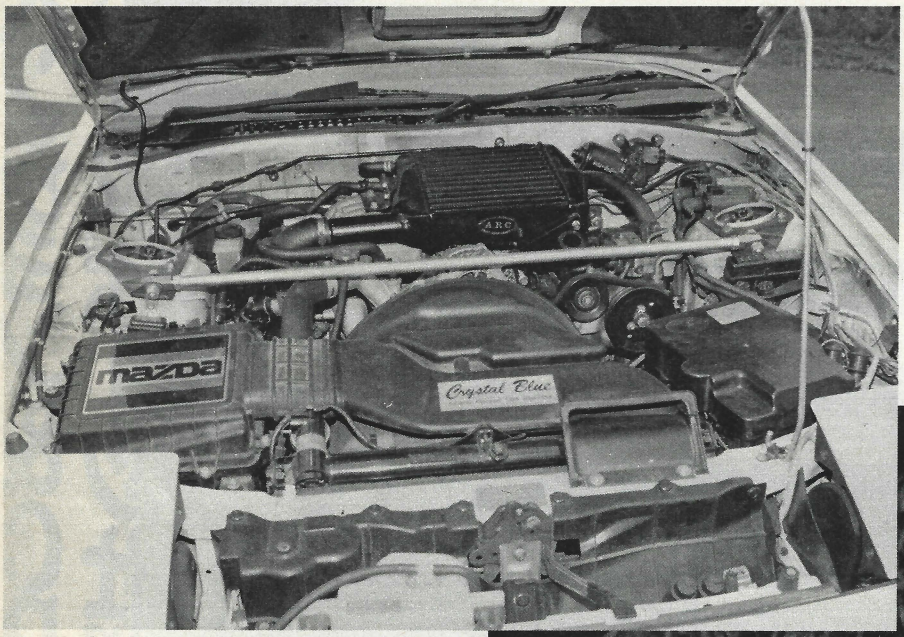


スーパーインタークーラーは、マルチカップチューブ、マルチカップフィンで、今までのインタークーラーより150%UPの性能と、バックンのビックUPを約束してくれる。

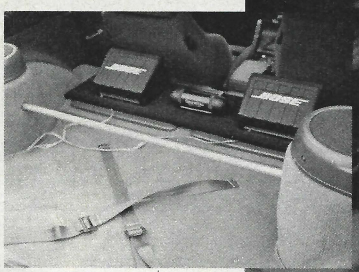
4×364×70）インタークーラー＋配官キットでバンパー内に納まる物を使用すれば40ps以上UPだ。

これでエンジン本体は十分！排気系は、ARC製60φカーボンタイプマフラーを使用する。これでブーストは一切いじらずに230ps仕様だ。

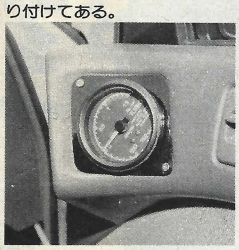
他にこのRX7はオーナーの好みで、レカロ製シート、そしてトラスト製の大型ブーストメーターを室内にセットする。良くバランスのとれたマシンだ。



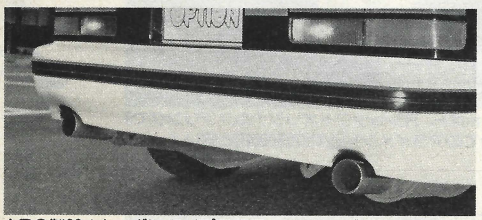
エンジンルームなら、ARC製スーパーインタークーラー（★11万8000円）、ダブルプーリーキット（★1万3000円）、Fストラットバー（★1万2000円）が付く。



ブーストメーターは、右ドアのエアコン出口を加工して取り付けてある。



走りのバランスを考えてリヤにもストラットバーが付く。オリジナル加工だ。



ARC製60φカーボンタイプマフラーは、カーボンウール＋サブタイコ部にインベラを採用で、トルクフルなパワーだ。



インテリアはレカロ製LSシートもボーズ製スピーカー、マツダスピード製ステアリングとブランド物で仕上げる。



アビィロード　RX7(FC3S)
FC3S　D断面サスペンションキット

（F、R工賃込み）	¥30万円
スーパーインタークーラー（ARC）	¥11万8000円
60φカーボンマフラー（ARC）	¥9万7000円
Fストラットバー（∞用特別品）	¥2万円
Rストラットバー（〃）	¥2万円
Fピロアッパーマウント	¥3万円

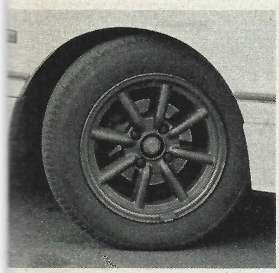
アビィロード　☎0545-51-5038

サスペンション&CPチューンでスーパースポーツ仕様だ!!



グランドスラムスカイS12シルビア

S12サスペンションセット	¥9万2000円
工賃(アライメント込)	¥2万5000円
Fストラットバー	¥2万7000円
GSSマジック(CPチューン)	¥8万5000円
VVC	¥2万8000円
60φマフラー	¥6万2000円
アドバンHF-RタイプD195/60-15 +ブラックレーシング6.5J×15(4本セット)	¥16万7000円



タイヤはアドバンHF-RタイプD195/60-15+6.5J×15ブラックレーシングでキメ!



S12シルビアのお進めキットはF、Rショック+オリジナルスプリングで9万2000円。そして工賃は全てのアライメント込で2万5000円と安い!

お手軽サスペンションチューン、CPチューンで実力を出してきたグランドスラム・スカイ。今回持ち込んできたマシンは、なんと旧シルビア(S12)!

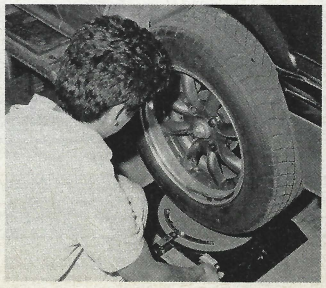
FRブームで、チューニングのベース車としての人気は高い。さて、それをスカイ流に、S13以上のマシンにリーズナブルに仕上げてきた。さて、その実力は? チューニング方法は?

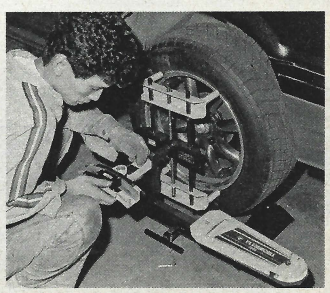
S12シルビア(CA18DET)といえば、中古車でリーズナブルなチューニングベース車としてヒソカナ人気車だ。

こいつをリーズナブルなチューニング方法で有名なグランドスラム・スカイがトータルチューンを完成させた。

「オッ、ナカナカだ!」まずは、何も聞かずにインプレからいってみよう。マシンをワインディングに持ち込みサスペンションチェックだ。一番に気付くのが、マシンの重量を感じさせないサスペンションのセッティングだ。一見、重たくて、曲がらなそうなシルビアで、ひと回り小型になったくらい運動性能が上っている。直角コーナー、ターンインと低速域で突っ込んでも、ラクラク。そして、中速でのコーナリングの安定性となかなかだ。

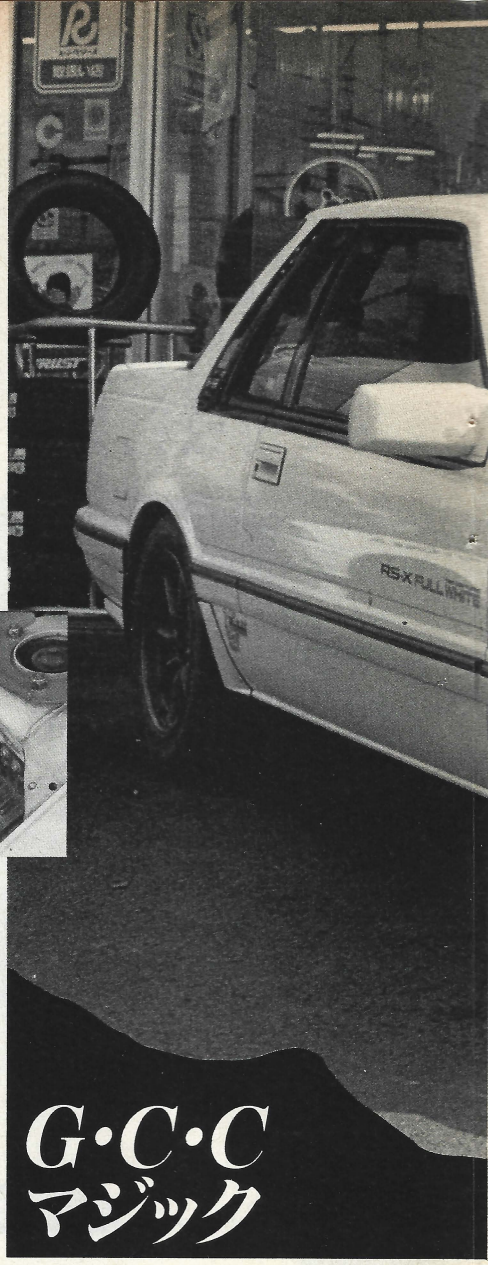
乗りごこちは良く、固すぎず、やわらトーインも全て手作業で見る。これもマシンによってもとからくるっている場合があるので1度はみたい。



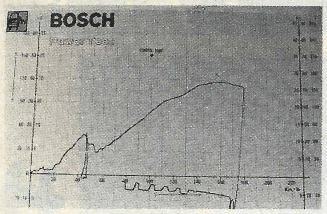


キャンバー角、キャスターをこの機械を使用して一辺にセッティングが出来る。全てのセッティングで2万5000円

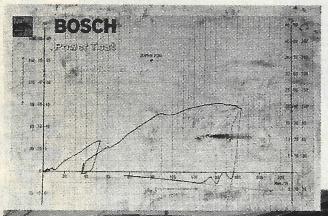
G・C・C マジック

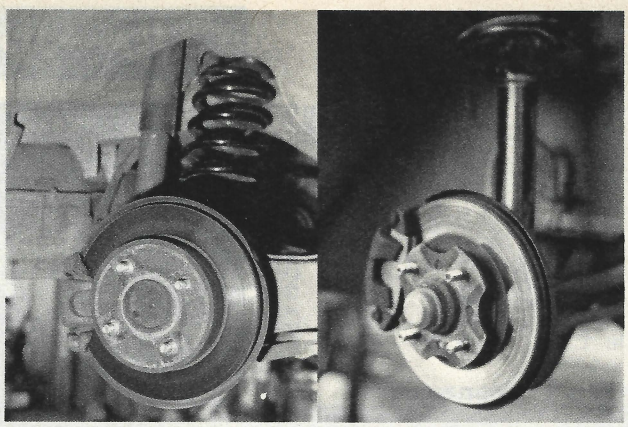


CPチューン+マフラーだけでブースト0.8で191psはスゴイ！　S13用もOK！

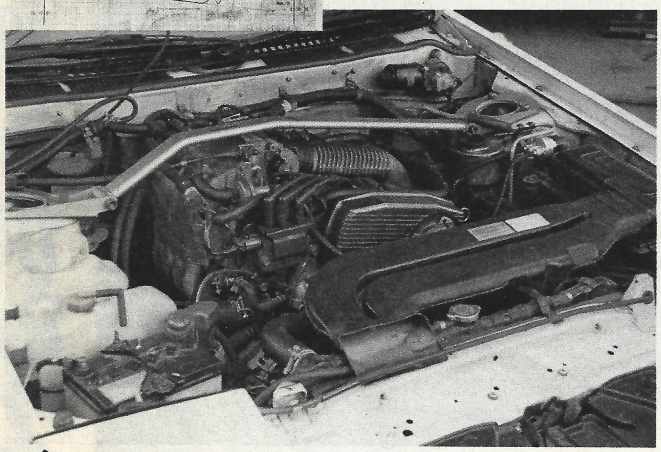


S12シルビアのノーマルはCA18DETでも148psしかでていない。

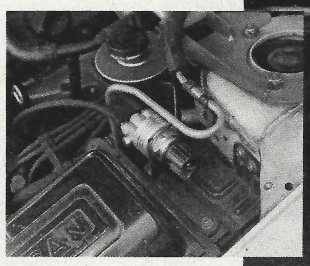




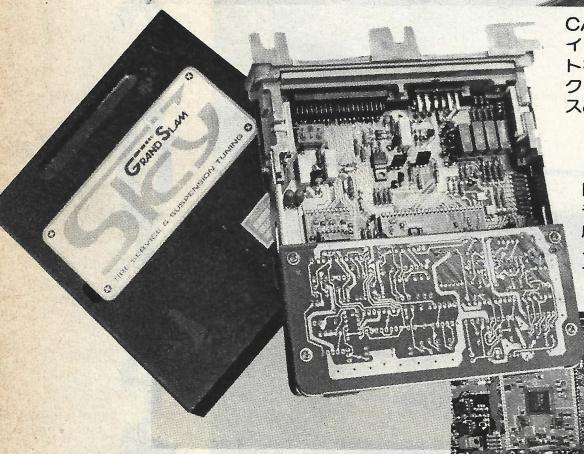
最近のサスペンションチューンは、荒巻+ショックのお手軽チューンが見直されている。ただ、ブレーキパッドだけは、都内だけなら良いが、峠を走るなら良い物をつけたい。



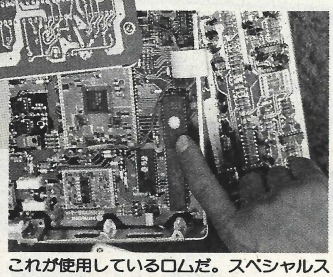
R30スカイラインも、T04Eタービン中心で310psを出すキットを完成させた。



CA18DETエンジンはライトチューンでも、ポイントをおさえれば200psはラクラク。やはりレスポンス&トルクが重要だ。



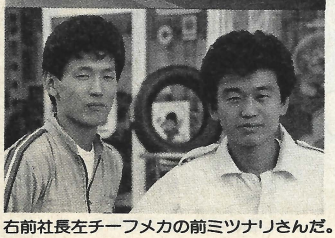
R30スカイラインのCPチューンも、メニューに応じて開発済み。セッティング変更は、きまるまでする。



これが使用しているROMだ。スペシャルストがあるので安心してチューンできる。

OPT臨増をスカイに持っていくと、11月末までアライメント調整がなんと特1万円！





右前社長左チーフメカの前ミツナリさんだ。兄弟でパート別チューンをする。

エンジン系は、現在スカイでトライ&エラーでつめられる、オリジナルコンピューター「GCCマジック」、そしてVVC、60φラジツボ製マフラー（触媒以後変換タイプ）だけで、ブースト0・8で191psをマークしている。

これは、このブーストで、触媒付マフラーにしてはパワーが出ている方で、CPチューンが一番のポイントだ。スカイは、他社のロムコピーや、名前だけのオリジナルではなく、コンピューター専門スタッフによる、全て実走テストでつめられたものだ。したがって、現在のUPセッティングが出来るまで2ヵ月のテスト期間で作られた物だ。

もちろん、日産用だけでなく、4AG用、そしてFコンのプログラムも変更できるなど、実走テスト品ばかりだ。ただ、新型車種は、テストスケジュールが2ヵ月かかるため、まだこれから開発する車種も多い。

そして、もう一台のリーズナブルなマシンを紹介しよう。DR30スカイラインだ。これは、現在、エンジン中心のチューンで仕上げられているが、T04E、インマニ、ウエイストゲート、Fコン+オリジナルROM、VVC、メインインジェクター、75φマフラー、スーパーインタークーラースペシャルタイプで310ps以上叩き出して工賃込みで90万円で設定されている。とにかく、スカイは安く、ポイントをおさえたチューンにはお勧めショップだ。

てくる。

エンジンフィーリングは、ハッキリいってS13のシルビア以上（同じ型式のエンジン使用）。とにかく、トルクが下からフラットに、回転の上がりと共に出てくれるのがウレシイ。

また、それのおかげで、シルビアの車重を感じさせてくれないのだ。トータル的には仕上り度も高く、ストリートからワインディングまでオールマイティーマシンと見た。

さて、メカをインプレの後に見て見ると、サスペンションはフロント・カヤバ製4段、リヤ・GAB製8段のショック+荒巻タイプのグランドスラム・スカイオリジナルスプリングで仕上げられている。

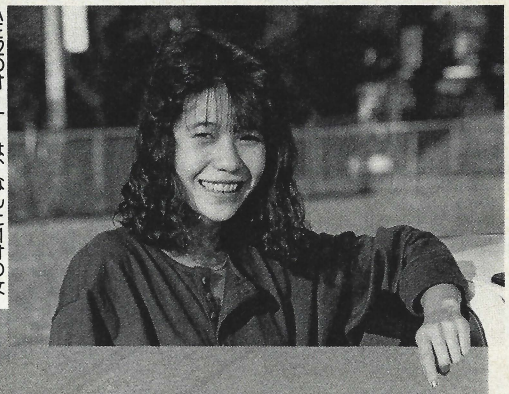
これは、スカイがいくつかテストで組み合わせて出来た物だ。また、新型のサスペンションセッティングパーツのおかげで、アライメント、トーイン、キャンバー角などを、キッチリとり直してあるのもきいている。

かすぎずのストリート仕様。荒巻きスプリングでも、無理してレートを上げると、変なゴツゴツ感が出てくるが、こいつはまるでない。初心者から、中級レベルまで十分だ。

ブレーキの効はエンドレス製Rタイプ特有の低速から良く、くいつくフィーリングで、マシンを曲がりやすくしているのも、このパッドとのバランスも関係し

ブルールーフ AE92

サーキットからストリートまでOK!



AE92のオーナーは、なんと21才の女性!山形かをりさんだ。マシンの仕上りより、彼女の方が良い!?(レポート杉原)

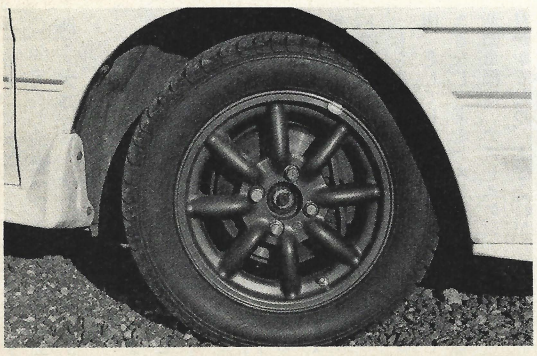
ワインディング&サーキット仕用のAE92トレノは、女性でもラクラク攻められる仕上りだ。

「FISCOでのサーキット走行会が年4回!」といえば、ショップの実力が見えてくるのがブルールーフだ。

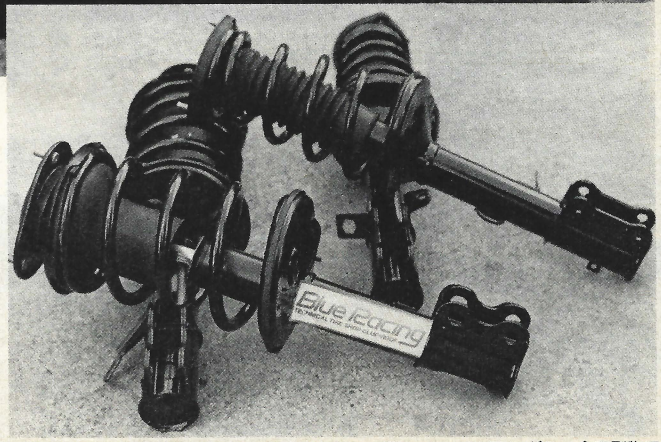
一見、タイヤ屋に見えるショップだが、一歩、中に入ってみると、走りに徹するためのオリジナルサスペンションキットや、ブレーキシステムに目を奪われる。そう、ナンバー付の走り屋達のショップと思って良い。チューニング方法は全てナンバー付でサーキット&ストリート用だけだ。

AE92チェック!

FFの代表AE92といえば、レビンが多い中で、今回チューンされたマシンはトレノである。フーン、めずらしいなと思っていると、なんとオーナーは21才の女性。もちろん、ストリートとサーキット両方に使用できる車を目的に仕上げられている。その手法は、ライトチューンながら、良く煮詰められたブルーレーシング製のオリジナルサスペンションキット。こいつは、オリジナルのショックア



マシンで重用なタイヤは、トランピオ195-55-15をサスペンションに合わせてチョイスしている。しなやかなタイヤだ。



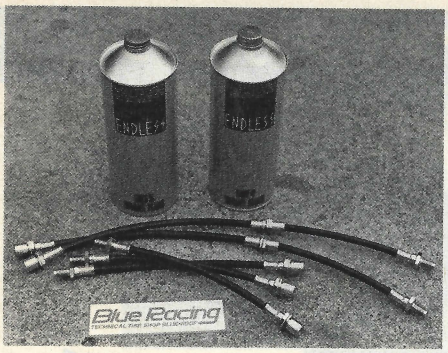
ブルーレーシング製サスペンションキットは、一見、ノーマル風ながら、全て別物で作り直されている。¥15万7000円。

ブソーバーを前後に、フロント2・4kg リヤ2・2kgの荒差スプリングをセットした、一見、ノーマルと変わらない仕上りを見せる。しかし、走行時のインプレッションでは、少しょうごつごつが気になるが、この組み合わせでバツグンの運動性能マシンにしている。いくつかのコーナーでFF用のタックインを利用した走りでも、ガッチリしたフロント、そしてリヤがきれいに出てくれる。もちろん、ロールも、ノーマルの半分以下におさえられており、なかなか良い。

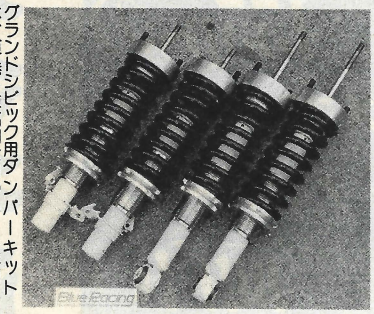
使用タイヤは、トランピオ195／55-15を使用。このサスペンションとのマッチングは非常に良いタイヤだ。まだ、ブレーキは、前後のバランス性の良いエンドレス製Mタイプを使用する車で、低速からの〝効き〟を重視している。

その他では、フロントストラットバーぐらいだ。しかし、たったこれだけのチューンでAE92をバランス良く仕上げるのは、サーキット走行からのフィードバックだろう。

エンジン系は、ノーマル4AGのピックアップを向上させるため、リミット製のマフラーを使用する。そして外観チューンはXEV製のFスポイラーで決めたマシンだ。



ブレーキオイル&ブレーキホースも、サーキット走行を考え、エンドレス製を使用する。一番良い物を使用したい。

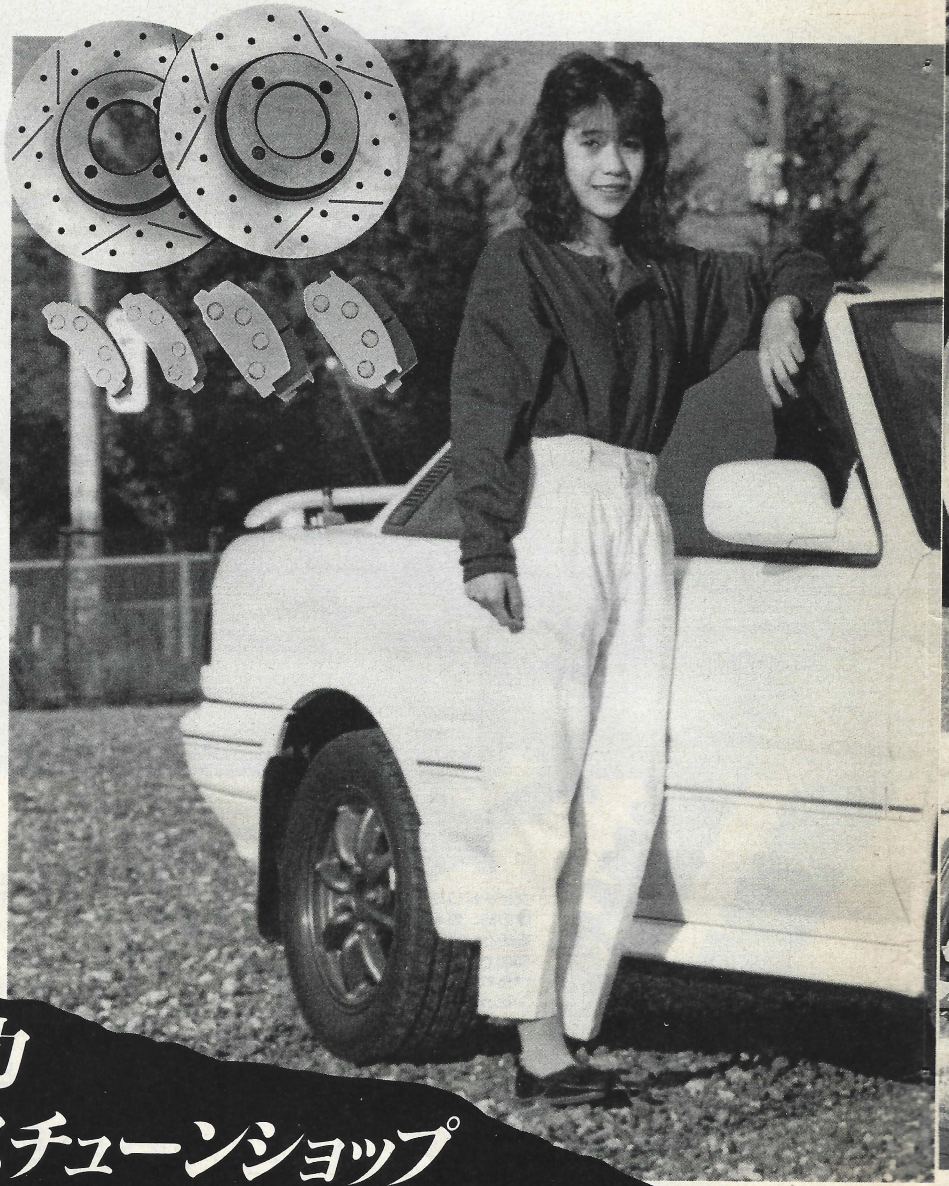


グランドシビック用ダンパーキットは、直巻+車高調仕用のハード専用！¥16万5000円

オリジナルのブレーキローターは、穴開け&スリット加工により、ハードなサーキット走行用にお進め品だ。1セット¥3万3000円

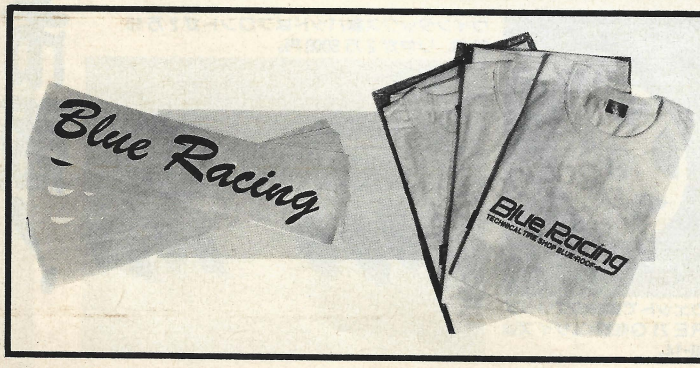

ブルールーフは、社長(中央)を中心に、いつもお客さんがたくさん遊びにきている。





実力 サスチューンショップ

ブルールーフAE92	
AE92用スタンダードサスキット	15万7000円
Ⓕストラットバー	1万2000円
エンドレスブレーキパッドMタイプ	Ⓕ2万円Ⓡ2万1000円
エンドレスブレーキホース	3万8000円
エンドレスブレーキオイルDOT4	5000円
加工ブレーキローター	Ⓕ3万3000円Ⓡ3万3000円



プレゼント

ブルールーフの走り屋クラブ「ブルーレーシング」よりTシャツを3枚、大型ステッカーを6枚プレゼントします。走り屋にはピッタリ物だぞ！

応募方法——住所・氏名・年齢・職業・電話番号・欲しいプレゼント名を明記して、ブルールーフ係まで！

第4回ブルールーフ FISCO走行会

12月6日水曜日にブルールーフでは、今年最後のFISCO走行会をおこないます。走行時間は2時間とタップリ。昼食、おみやげ付きなので、走りたい人は、メイゲートにAM9時30分集合！OPTも遊びにいこうかな？

コンプリート・チューンドも市販！



155psのメカニカルパワーが面白い

レースで得たノウハウをストリートへフィードバック

Fドリ派に圧倒的な人気を誇っているのがシビック、CR-Xなどのホンダ1・6リッターカーだ。ロングストロークで低速域から粘りあるZC型ユニットは、ちょっとしたチューンでOK。足回りさえきちんと決めれば、ワインディングではまさに無敵の強さを誇るほどだ。

ホンダスペシャリストとして有名なホンダツインカムが製作したシビックは、回頭性重視でシャープなステアリングレスポンスを確保しているが、しかし走りをより楽しめるようセッティングされているのが最大の特徴だ。

ショックはオイルタイプのコニ製を装備する。組み合わせるコイルスプリングは、オリジナルの直巻きタイプで、フロントのバネレートが8kg、リヤが6kgだ。車高調整式機能は付いてないが、車高ダウン化を図りたいユーザーには、ちゃんとオプションで用意してるとのことだ。

足回りの強化に伴ってブッシュ類も無限製に交換。ブレーキパッドも効きはもちろん、耐フェード性に優れたウインマックス製をフロント&リヤにセットする。

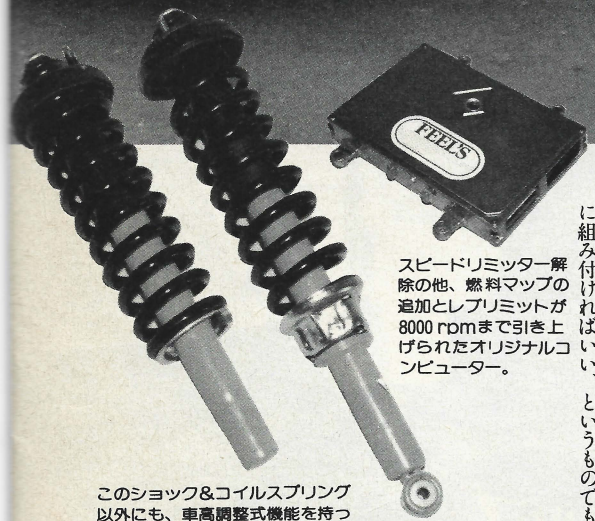
こういった強化ショック／コイルスプリング装備は、飛躍的にコーナリング性能を向上させてくれる。しかし、ただ単に組み付ければいい、というものでもない。サスペンション性能を100%発揮させるには、アライメントを正確に取り、きちんとしたセッティングが必要だ。

ホンダツインカムでは、ベースからアライメント等をしっかり調整した上で、足回りのセットアップに取り組んでいる。

搭載されるZC型ユニットは、まず0・5ミリオーバーサイズの純正ピストンが組み込まれる。燃焼室とポートは鏡面加工、クラッチ／フライホイール／クランクシャフトの一体化バランス、またヘッドとブロックは面研され10・5の圧縮比を持つ。

メカチューンでもパワーアップに見合った燃料調正は必要だ。

そこでノーマルに対して燃料アップが追加されたオリジナルのコンピューターをセットする。燃料以外にもスピードリミッターの解除、また8000rpmまでの引き上げられたオリジナルコンピューターだ。



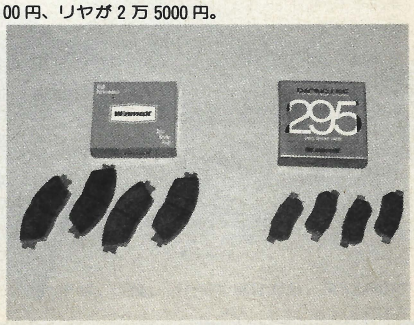
スピードリミッター解除の他、燃料マップの追加とレブリミットが8000rpmまで引き上げられたオリジナルコンピューター。

このショック&コイルスプリング以外にも、車高調整式機能を持つたオリジナル・キットもある。



ドライ&ウェットで抜群のグリップ力を誇るRE71Gを履く。サイズは185／60-14。

ウインタックス製パッドはフロントが2万1000円、リヤが2万5000円。



エンジン系パーツ価格	
バランス・コンプリートエンジン	価格40万円〜
スポーツ・プログラムドコンピューター	価格 9 万円
EXゾースト・マニホールド	価格 7 万円
スポーツマフラー	価格 7 万円

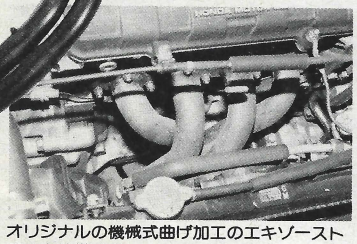
足回り系パーツ価格	
コニ製ショック	価格 1 台分 7 万 1000 円
直巻きコイルスプリング	価格 1 台分 5 万円
無限製ブッシュ	価格 1 台分 6 万 7000 円
ウインマックス製パッド	価格フロント 2 万 1000 円／リヤ 2 万 5000 円
ストラットタワーバー	価格 1 万 7000 円



エキゾーストマニは価格 7 万円。レスポンス向上には欠かせないパーツだ。

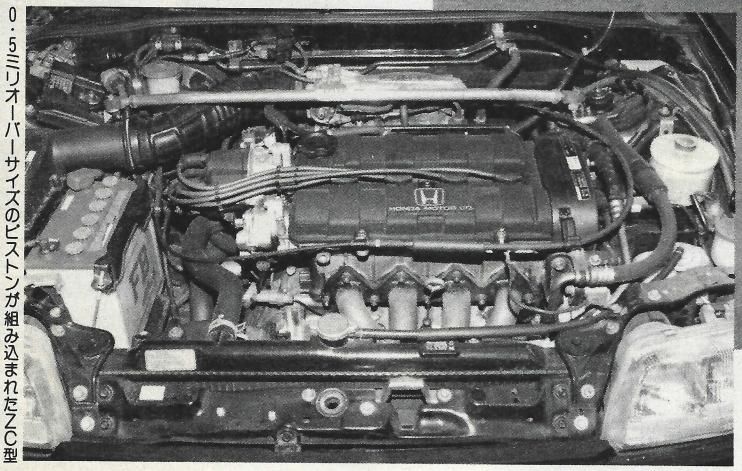


こちらもオリジナルのスポーツマフラー。排気効率が向上されている。

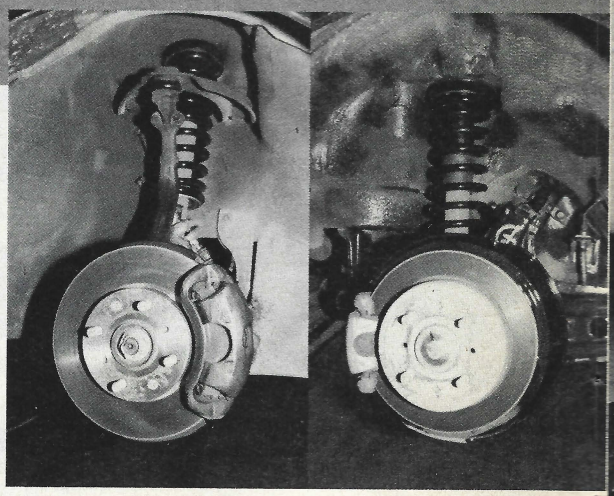


オリジナルの機械式曲げ加工のエキゾーストマニを装備する。





0・5ミリオーバーサイズのピストンが組み込まれたZC型エンジン。ヨーロッパ仕様のカムシャフトなどに交換され、155psをマーク。圧縮比は10・5だ。



フロント8kg、リヤ6kgの直巻きコイルスプリングとコニショックをセット。ブレーキパッドはウインマックス製だ。

ショップ名	住　　所	TEL
アビイ・ロード	〒417 静岡県富士市伝法3092-8	0545-53-2583
RE雨宮	〒136 東京都江東区東砂3-29-17	03-649-1604
RSヤマモト	〒352 埼玉県新座市畑中3-2-8	0484-77-7561
ERC	〒351 埼玉県朝霞市上内間木113-1	0484-56-0965
ATS・BM	〒190-12 東京都武蔵村山市中央2-127-2	0425-63-1186
エスプリ	〒513 三重県鈴鹿市桜島町5-14-3	0593-82-4694
HKS関西	〒632-01 奈良県山辺郡祁小倉1100-3	07438-4-0126
グランドスラム スカイ	〒242 神奈川県大和市つきみ野2-6-15	0462-75-2922
コルス	〒384 長野県小諸市柏木547-7	0267-23-8407
シグマ インターナショナル	〒182 東京都調布市下石原1-9-7	0424-89-0346
シロクマ	〒343 埼玉県越谷市南荻島1046	0489-75-3011
JAMレーシング	〒125 東京都葛飾区亀有4-2-6	03-690-1610
スピードショップ セブン	〒343 埼玉県越谷市大間野1-176	0489-86-1378
セントラル20	〒182 東京都調布市上石原1-32	0424-86-4451
TBO	〒132 東京都江戸川区一之江1-24-5	03-676-3735
トライアル	〒578 大阪府東大阪市菱江780-1	0729-65-6823
ナイトスポーツ	〒143 東京都大田区南馬込5-6-5	03-775-6446
ファクトリー オーサト	〒465 愛知県名古屋市名東区牧の原1-802	052-704-1578
ファースト・モールディング	〒519-01 三重県亀山市椿世町529-2	05958-3-0133
藤田エンジニアリング	〒581 大阪府八尾市太田新町7-202	0729-49-1313
ブルールーフ	〒252 神奈川県藤沢市湘南台4-9-10	0466-45-7201
ホンダ・ツインカム	〒167 東京都杉並区本天沼2-42-2 篠ビル	03-394-7001
ホンダ・ロデオ	〒359 埼玉県所沢市下富700-4	0429-43-1388
ユアーズ	〒154 東京都世田谷区上馬4-11-22	03-424-3771

でレブリミッターがアップされている。

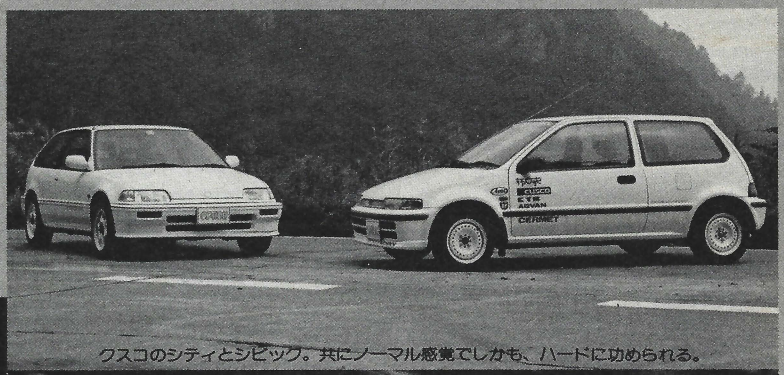
その他、やはりオリジナルの機械曲げ加工のエキゾーストマニホールド、マフラー装着で、最高出力は155psを絞り出すユニットに仕上がっている。

シビックレース仕様に準じてチューンが施されたこのシビック、ホンダツインカムでは新車のコンプリート販売も行っている。同仕様の足回りチューン車ならベース車両価格の約20万円アップ。これにエンジンチューンを含めると約67万円アップで購入できる。

トータルバランスを極めたチューンド・コンプリートを買うのも一つの方法。なんたってノーマル車並みのアフターサービスが受けられるからだ。それにシビックレース常勝のホンダツインカムが手がけたマシンだけに、戦闘力もずば抜けて高いのだ。

クスコ シティ/シビック

適コイルスプリングで戦闘力UP!



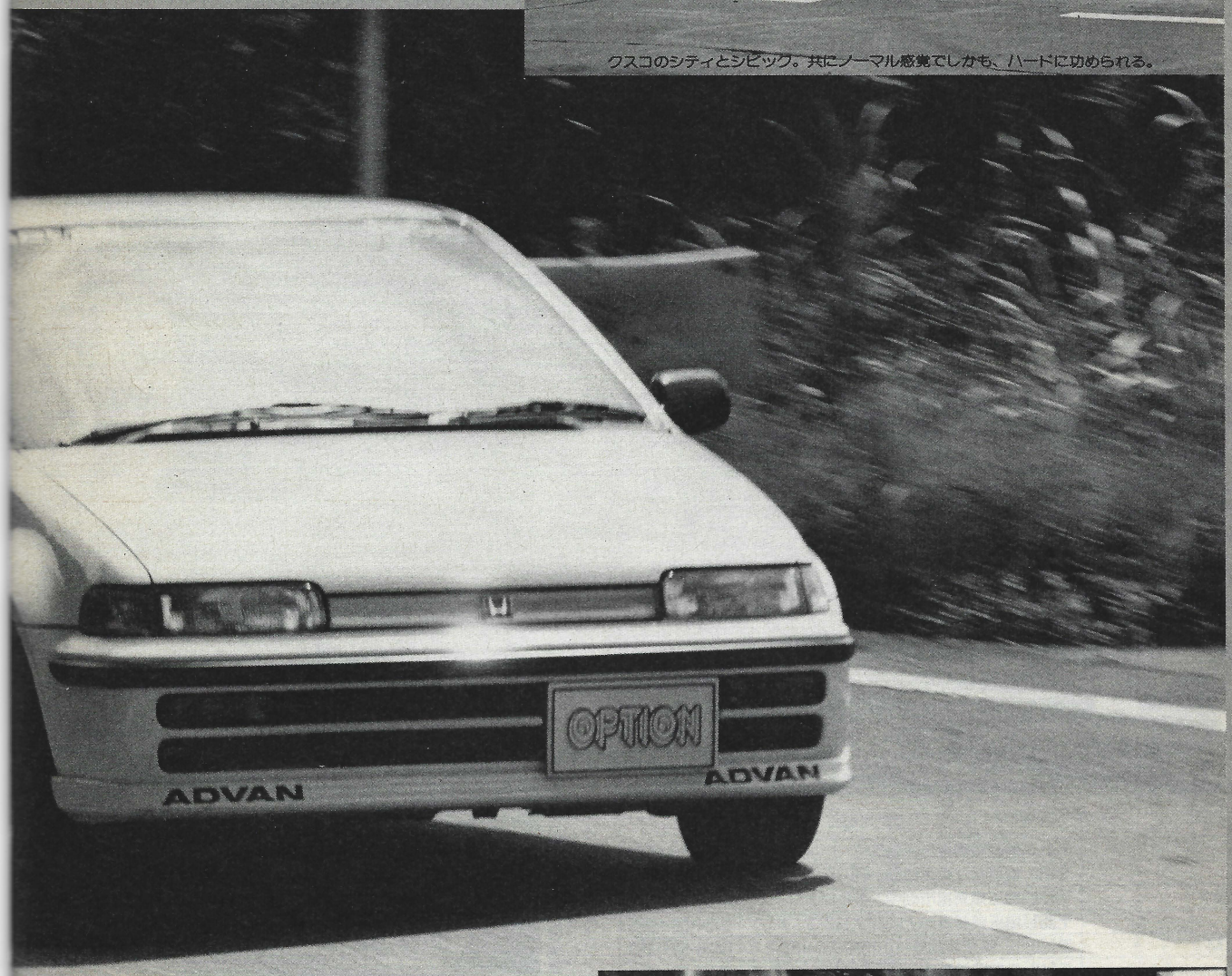
クスコのシティとシビック。共にノーマル感覚でしかも、ハードに攻められる。

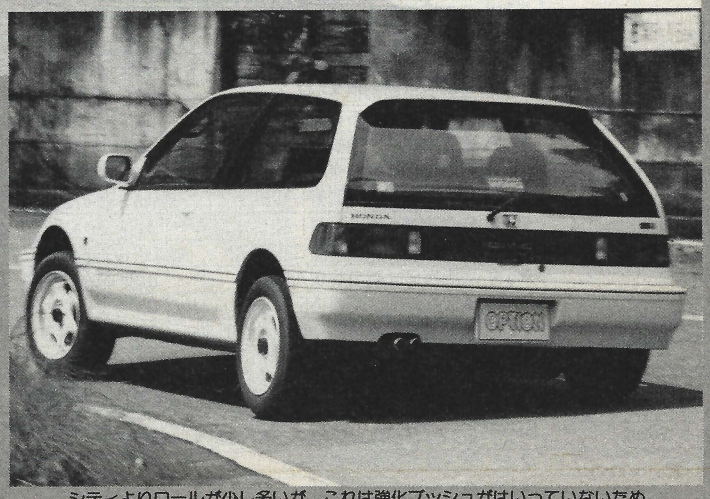
コントローラブルな足が自慢

この車、初めてシティに乗る人だと、完全なノーマル車と感違いする程の乗り心地の良さが保たれている。クスコでは、今回のこの非線形スプリングの開発に2年前から着手し、今回やっと完成したのだ。

このスプリングの開発意図は、スタンダード形状で、硬くてなおかつ改造車検が取れるスプリングとして開発された。

クスコで今回のこのスプリングを作るにあたって、車をある程度、楽しく走るためには、今までだと直巻に換えたり、スタンダード形状のものでは、ラリー用





シティよりロールが少し多いが、これは強化ブッシュがはいっていないため。

クスコ GA2 シティ			
ショック	KYB	ジムカーナ用（3段調整式）	F 25,000円 R 12,500円
コイル	クスコ	スプリング（ノーマルタイプ）	F 8,000円 R 9,000円
ブッシュ	無限	ロワアームA	1,700円
		〃 B	2,500円
		トレーリングアーム	2,800円
		パナールロッド	3,000円
		E/gマウント	9,000円
		ダンパーマウント	6,400円
		Fスプリングアッパーシート	1,600円
		R 〃	1,600円
		Rダンパーアッパー	1,600円
LSD	クスコ	フロント	98,000円
ストラットバー	クスコ	F ヘビー	24,000円
		R アルミシャフト	12,000円
ブレーキ	クスコ	F パッド	22,000円
		R ライニング	12,000円
工賃込み総額 約40万円			

タイプを使うしかなかった。しかしこれらのスプリングでは、車高が極端に下がったり、上がったりして、どうしても車高の変化がある。これからのチューニングの原点は、外観はあくまでもノーマルで、しかも、楽しくジェントルに走る車が要求されている。それでも楽しく走るためには、直巻かラリー用になってしまう。しかし、ラリー用ではいやだ。また直巻を買うだけの費用もないユーザーのために、ラリー用ではなく、ジムカーナ的なレートの硬いスプリング、そして、硬くしてスプリングが遊んでしまうと改造車検が取れなくなるので、そこで、非線的スプリングを開発した。

あくまでもスタンダード形状で、合法的で、かつ車を楽しく走らせるために作ったのが今回のクスコのスプリングだそうだ。

そして、今回出来あがったのが、シティ用とシビック用だ。

シティ用では、スプリングレートが、フロントが、3kg、リヤが一番硬くなった時で、2・6kgとなっている。このスプリングレートだと、ハイグリップタイヤを履いて充分に車を楽しく走らせることが出来る。

今回試乗したシティだが、実際にジムカーナAクラスに参戦している車で、ショックは、KYB製ジムカーナ用の3段調整式、それに、無限の強化ブッシュ類をつけ、クスコ製LSD、フロント及びリヤには、同じクスコ製ストラットバーを取り付けた車だった。

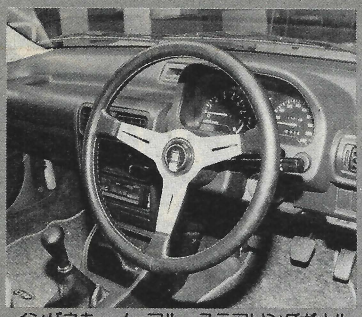
さて、インプレッションだが、最初にも書いた通り、街乗りでは完全なノーマル車と間違う程の乗り心地の良さがある。しかし、一旦峠に行ってしまえば、非線形コイルスプリングの、長所がでて、この基本的には硬いスプリングがコーナリングをよりステディな面白いものにしてくれる。ジムカーナ用のセッティングという事だが、むしろ峠仕様といってもいいくらいのハイスピードコーナーリングが容易に出来る。このシティで峠に行き、下手な1・6ℓクラスの車がいれば、十分にアオれるほど。ただ基本的には、トルクがないので、急な登り坂などではつついていくのに精一杯かも。

このシティ、KYB製ジムカーナ用ショック、そしてクスコ製スプリング、無限製強化ブッシュ類のマッチングが非常に良く出来あがっている。ロールがなく、コーナーを曲がっていくのは、初心者の練習用の車としては最適ではないだろうか。

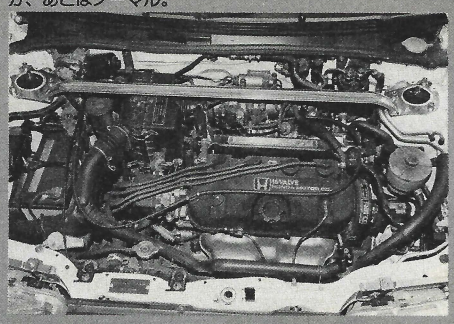
もう一台のワンダーシビックも基本的には、同じような乗り心地の良さを感じたが、こいつには、強化ブッシュ類やLSDも、付いていなかったため、コーナリング時に、ややドライビングのしにくさがあった。しかし、これも、シティのように、強化ブッシュ、LSD等の仕様にすれば、パワーがある分だけ速く、しかも、乗り心地も増すだろう。

FF車なので、ドリフト走行のような派手なコーナリングをしなくても、充分に楽しめる車である。

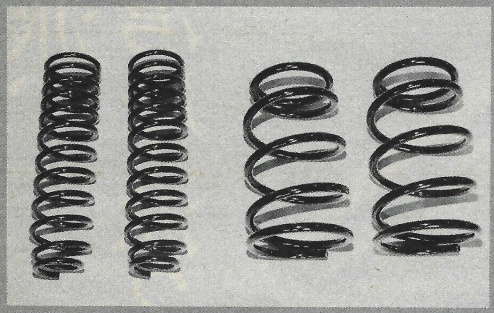
このスプリング、現在は、シティ用、シビック用、それとAE86用しかないが、10月末には、MR-2スーパーチャージャー用、EP71（ターボ車も共通）用が発売予定で、来年には、シルビア用、ニューRX-7用、AE92用、ユーノス用なども出来るとの事で、今後が楽しみだ。



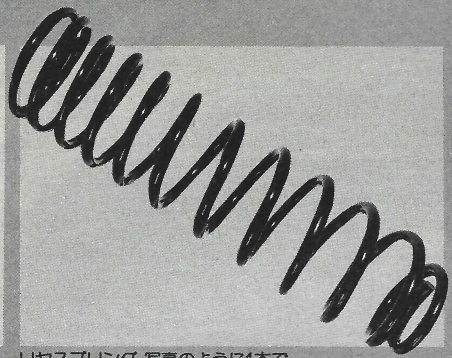
インパネも、ノーマル。ステアリングがナルディに変更くらい。



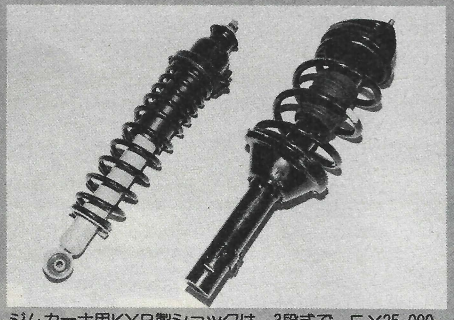
エンジンルームは、ストラットタワーバーのみ追加されるが、あとはノーマル。



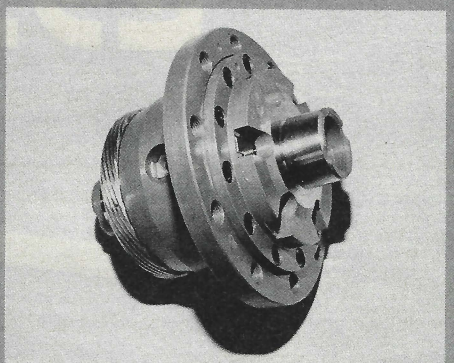
右がフロント3kg、左がリヤ1.3〜2.6kg。価格もF ¥8,000、R ¥9,000とヤスイ!!



リヤスプリング。写真のように1本で途中から巻きの間かく、太さが変わってくることに注目。



ジムカーナ用KYB製ショックは、3段式で、F ¥25,000、R ¥12,500。

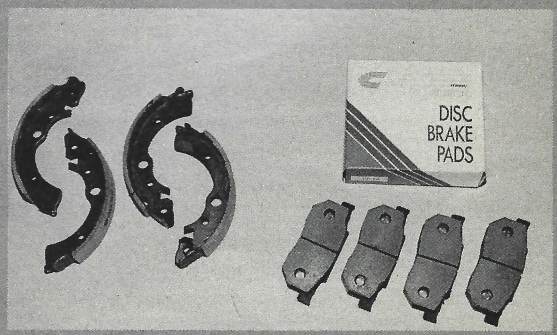


同じくクスコ製LSD ¥98,000。



ロールも少なく快適にコーナリング出来るクスコシティ。

他車用も続ぞく登場



クスコ製パット ¥22,000とライニング ¥12,000。

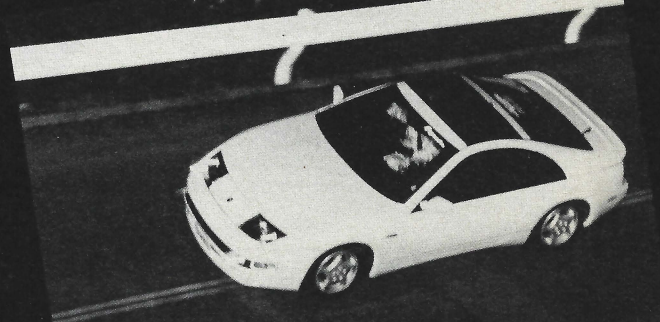


キミは峠派、それとも湾岸派？

走り屋コース別

そこが知りたい

サスセッティング術教えます



なぜ、オレ達がサスチューンにこーまで、こだわるかといえば、足をいじることで、好みの操縦性に変えられるからだ。しかもただの一般的なストリートじゃなく、ターゲットのコースを限定するともっと面白い。キミはどこを徹底的に攻めるのかな。

東京湾岸・高速全開コースはこう決めろ

「オレのVGは500psだぜ」

「今度、スカG・SタイプMをツインターボにしてGTRをかもるよ」

なんてチューニング派にはパワー指向派が多い。最近の3リッター・トップ・クラスの新車はなにしろノーマルでもパワフルだが、こいつをいじると270～280km/h、いや300km/hオーバーも楽に可能というモンスターばかりだ。

しかし、このパワーも使えなくては宝の持ちぐされ。で、走れる場所となると、高速道路になるが、直線の長い東京なら東関東の湾岸、常磐、あるいは関西なら名阪、近畿など。もちろん、このほか日本は狭いといっても全開できる高速道路はある。

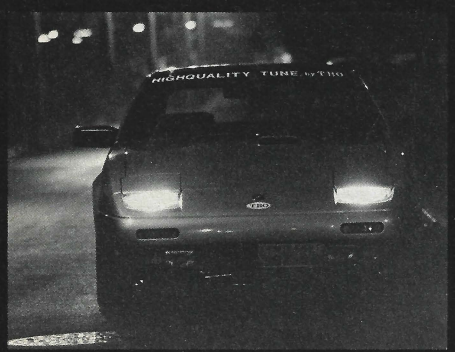
パワーにまかせて愛車の限界スピードにチャレンジするのはスリリングで気持ちいいはずだ。が、ちょっと待て！

足がちゃんとチューンされた、しかも、高速用にセッティングしてないと危ないのはいうまでもない。

そのセッティングのポイントはやはり高速直進安定性。とくに〝高速〟という点に的を絞ることだ。たんにサスを固めたくらいでは、通用しないのだ。

ショックの固さはもちろん、ストリートよりハードにするが、高速道路といっても一般道なので、ギャップやウネリがある。ガチガチに固めると、跳ねることもあり、やはりタイヤを路面に追従させる最低限のバネ効果は必要だ。そして、ショックの減衰力を上げて、乱れた姿勢変化を早く戻してやることがポイントで





もある。

ショックの減衰力は、だから縮み側より伸び側を強化してやったほうがベターだろう。もちろん、車高はできるだけ低いほうが最高速には有利だから車高調整式が適している。

最近の新車で気になるのが、ブッシュの固さ。最高速域ではこのちょっとしたヨレが不安になるから、固める方向がいい。とくにハイパワー車ならリヤを固めてやりたい。

そして、アライメントも直進仕様にする。これにはトーインをつけてやるのが一番効果的だが、一般的には1～4度くらいなので、こいつをそれ以上までつけてやる。ただ、つけ過ぎるとスピードが伸びないという逆効果もあるから。メイク&トライでいいとこを捜す。

直進性にはキャスター角が大きく影響するのは知ってるだろ。最近のクルマはけっこうキャスター角が6～7度ついてるが、これをもっと寝かせれば直進性は上がるから、ここらがいじれればいいんだけどね。

できるだけアンダーステア傾向にセッティングするのがコツでもあるわけだ。

キャンバーもステアリングの操舵力だけでなく、直進性に影響する。路面の影響でキャンバー角が変化すると、真っ直ぐ走れなくなることがある。で、変化の少ないようなサス・ジオメトリーがいろんなサス形式で研究されているわけ。

後はサスチューンだけでなく、全開からのパニック・ブレーキ時、姿勢変化の少ない安定したバランスのいい効きのブレーキパッドや耐フェード性のいいパッドなどを選べばいい。

このほか、最高速域ではサスチューンとともにボディの空力関係も前後をバランスよくチューンしないと、直進性に大きく影響する。なにしろ、300km/h近い高速での直進性はフツーでは考えられないくらい、いろんな動きがクルマに発生してくるからむずかしいわけ。

だから徹底的にやるならパワステも外して、ステアリングがズッシリ安定するくらいのセッティングだってアリなのだ。

ワインディングはこう決めたい

峠で走りを楽しみたいなら、エンジンのチューンレベルに関係なく、まず手を入れたいところが足回りだ。

今、峠の主流マシンといえば、FF車だったらAE92、シビックやCR／X、FRならシルビア、そしてハチロクなんかもまだ頑張っている。つまり、ステディなワインディングではコンパクトなマシンがマッチする。

となると、回頭性を重視したセッティングで、全体のバランスを崩さずドリフト状態でもコントローラブルなサスペンション・セッティングを行いたい。

一般的な足回りチューンといったら強化スプリング&ショックに交換することだ。乗り心地も重視するなら各メーカーから市販されてるキットを装備するのがいい。価格的にも手頃で、車種を問わず、セッティングのしやすさが特徴だ。また、巻頭カラーでも紹介したようにダブルスプリング、ラバーダンパー、バリアブルスプリングなどの画期的な機構を備えたシステムも登場しているので参考にしてもらいたい。

これ以外に車高調整式システムを備えたキットがある。これのメリットは、車高を自在に調整できることだ。車全体の重心を20～40ミリ下げることでロールセンターを低くする。ロールは減少し、アンダーステアを減らすとともにフロントの応答性は向上する。

組み合わせるコイルスプリングは直巻きタイプを使用。メリットとしてはバネレートを選べるし、なんたって直巻きの素直なフィーリングがいい。もちろんショック、コイルスプリングともにフロント側を若干固める方向がベストだ。

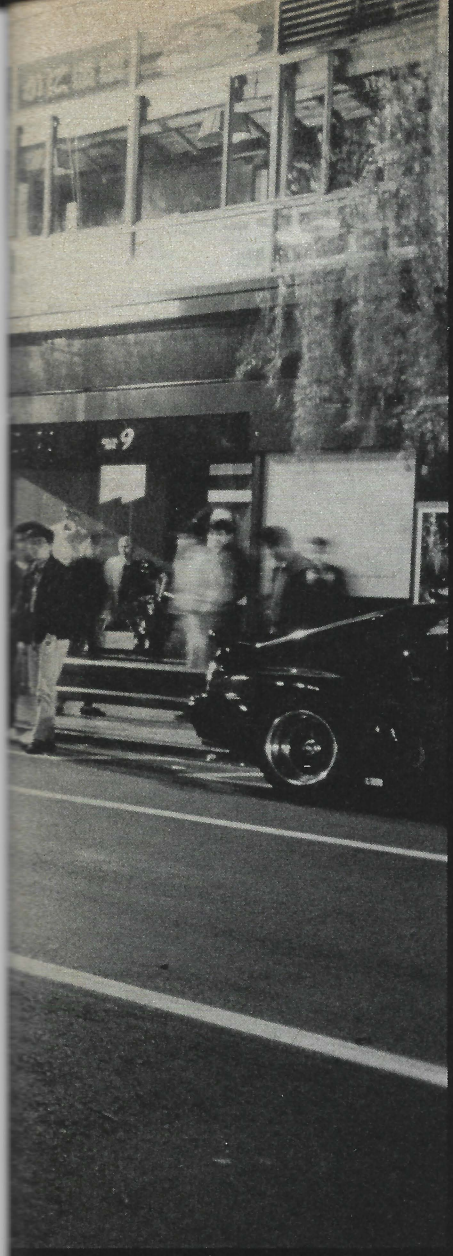
こういったサスペンション・チューンは、フルブレーキング時の姿勢変化減少にも役立っている。耐フェード性、効きの良いブレーキパッドに当然交換するわけだが、制動能力アップにもひと役買っているのも忘れないでほしい。

走りを楽しむ足から今度は速く走るためのサスペンション・チューンとなると、そのセッティング術はむずかしくなってくる。

目的としては、いかにタイヤ能力（グリップ力）を引き出すか、にかかってくるのだ。

そのためにコイルスプリング、ショック、スタビライザー、アライメント、ま









たブッシュなどを強化、煮詰める必要がある。

ノーマルの2～4倍のバネレートを持つコイルスプリングとそれに見合った減衰力のショックをセット。が、ショック減衰力はあくまでも適度なロールとともにコーナーを回り込むような味付けにしたい。しかし、ショックやコイルスプリングを強化しても、ノーマルの柔らかいブッシュなどで力が逃げてしまう。そのため硬質タイプのブッシュに交換してから自分の好みに合ったセッティングを行いたい。特性としては、走りを楽しみたいなら弱オーバーステア、速く走りたい人は弱アンダーステアがいい。

またスタビライザーも操縦性を向上させるのに効果的だ。ロール減少などに役立つが、高バネレート装備車にはあまり効果は期待できないので注意したい。

以上のチューンをしたら、必ず行ってもらいたいのがアライメントの調整だ。フロント/リヤのアライメント調整でアンダーやオーバーステア気味にすることが可能だし、適切なステアリング特性が得られるからだ。

とにかくサスペンション・セッティング術は、装着タイヤの銘柄にも異なってくるし、なによりもメイク&トライの繰り返しでじっくり煮詰めなければならない。

首都高はグリップ力重視のセッティング

首都高・外回り環状線、約11キロのラップタイムは、いったいどのくらいだろうか。

数年前、スカイラインRSターボが6分そこそこのタイムで走り抜けたとか、プロダクション仕様のRX7がスリックタイヤを履いて6分を切るタイムを叩き出したとか、いろんな噂がある。

が、現在では。このラップタイムを破るのは不可能だ。何故ならば、昔とは比べられないほど、工事や交通量が増えているからだ。

――と思っていた。しかし、つい最近とてつもないラップタイムがマークされた。僕らよりずっと年輩のある走り屋がnewRX7を駆り、叩き出したタイムは……5分20秒！

もちろん普通の根性では走れない。かといって、気合だけで走っても何かアクシデントがあった場合、対処しきれないだろう。そこにはマシンのポテンシャル以外に、研ぎ澄まされた予知能力やセンスが要求される。ま、これらは豊富な知識、経験が必要だ。

では、そのセブンの足回りはいったいどんなセッティングが行われているのか。基本的にグリップ力重視の弱アンダーステアに調整されている。峠ならまだしも、首都高はハイスピードコーナーが多い。某トンネル内コーナーなんかトップスピードは250キロ以上に達する。ここでオーバーステアではあまりにもリスクが多いし、速くは走れない。



サーキット仕様とはタイムを出す足だ



フロントに6kg、リヤに3・5kgの直巻きタイプのコイルスプリングをセット。ロールセンター位置を下げるため車高は落とされ、キャンバー角度調整可能なピロ・アッパーマウントや強化スタビライザー、その取り付け部もピロボール式に変更する。もちろん、トーコントロールキャンセラーも装備済み。またアライメントもきっちり調整してある。

とにかくタイヤのグリップ力を最大限に引き出すようチューンしてあるのが特徴だ。

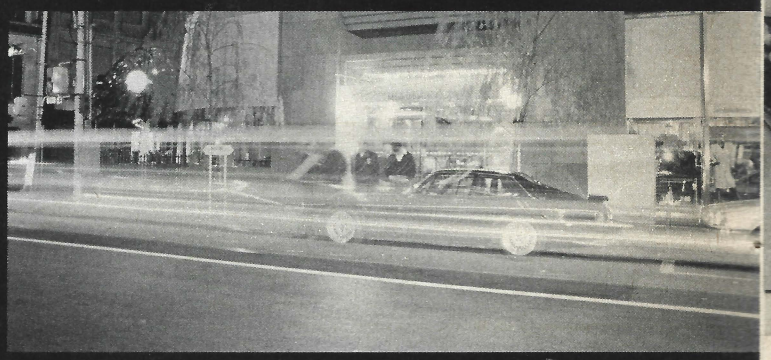


ハイスピードでコーナーに突っ込む。適度なロールを得て、とくにリヤが粘ってくれる。その後、マシンはドリフト状態になるが、微妙なアクセルコントロールとステアリング修正でじつにコントローラブルにクリアしてくれる。

またブレーキ系のチューニングも絶対条件となる。高・中速域からでも強力な効きを誇るパッドはもちろんだが、冷却効果に優れた穴開きローターを装備している。ま、走り込んでローターが真っ赤になってもけっしてフェードしないのが特徴だ。

確かにエンジンは純正ターボチューンが施されパワーアップされている。しかし、ストリートにはレースみたいにギュレーションなんかない。速く走るためには最高のパーツを使って戦闘力を高める、というのが大切だ。それと、すべてを含めたテクニック、これに尽きる。

この年輩の走り屋は、ノーマル／チューンドカーに限らず、何に乗せても速いのだ。



全国のサーキットでは、日曜日ともなると、スポーツ走行やショップの借し切り走行会が流行っている。で、自分の愛車を駆って、思い切り攻めたいところだが、ストリートそのままの足では物足りない。で、サーキットに合わせたサス・セッティングをしたくなる。

そのポイントはあくまでもタイムを出すセッティングに徹底するということ。だからバネなんか相当固くして、ロールを防がないとコーナリング・スピードは上がらない。ストリートが5kgなら10kg以上、峠仕様より固くていい。ただし、バネをいちいち交換してサーキットに行くのは大変だから、サーキット派なら街乗りを犠牲にして、最初からサーキット用のバネを組むくらいの根性がほしい。

ショックは減衰力をこれまた相当上げていいが、伸び側だけでなく、縮み側を上げて、固くても姿勢変化の少ないセッティングにする。このショックは調整式があるので、全域に固めのやつを選んでおけば、ストリートの時は一番ソフトを使えるのでいい。

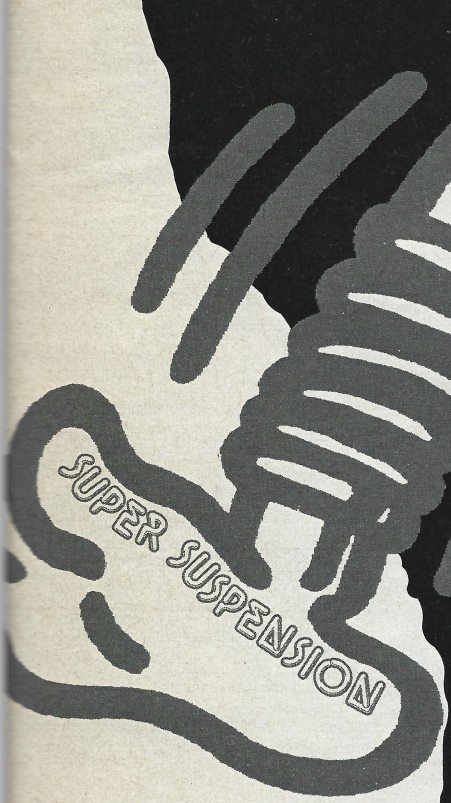
アライメント・チューンはアンダーステアを消す方向だ。コーナーでアンダーが出たら、絶対、アクセルを入れてやれないからだ。フロントの逆キャンバーは曲がりやすくするのに有効だし、キャスター角を少なくする方法もある。

もちろん、車高は低いほうが重心が低く、コーナリングしやすいから、車高調整式は不可欠だ。

このサスやアライメントのチューンは常にタイヤの性能を生かすためのものであることを忘れてはいけない。

タイヤのトレッド面全部を使わないと、トラクションが出ないし、ステアリングも効かないからだ。そして、現在はタイヤ性能が上がっているので、オーバーステア気味より、ややアンダー気味のほうがタイムアップにつながりやすいことも覚えておいてくれ。

Q&A 方式 サスなんでも百科



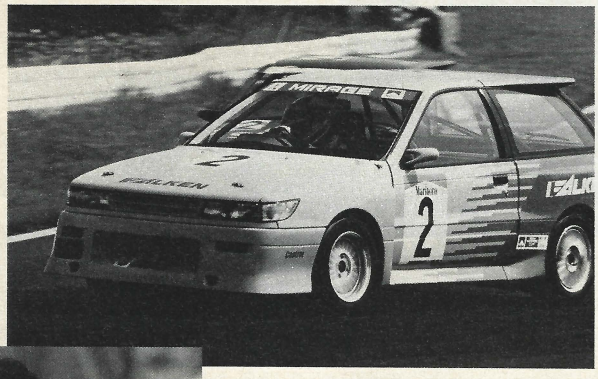
足の性能とゆーのは、目や数字に見えないだけにわかりにくい。サスそのものの形式だって、いろんな動きを考えて設計されているが、新車のカタログ見るだけでもこむずかしい。そこで、いろんな質問に答えることで、理解してくれ！

ショックとダンパー、どっちが正しいの？

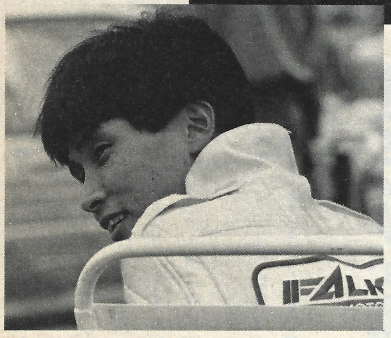
Q サスペンションの解説で、ショックとダンパーとふたつの言い方があるようですが、どちらが正しいですか（群馬県・松永明）

A 正式な日本語では、〝衝撃緩衝装置〟というむずかしい言葉になっている。つまり、ショックを吸収する装置。これを英訳するとわかるが、SHOCK ABSORBER＝ショックアブソーバーといったほうがより正しいと思う。ダンパーというのは、DUMP＝ダンプからきていて、この意味だと単に〝ドスン〟というショックだけを意味しているにすぎない。ただし、このショックアブソーバーには、ショックの縮み側をバウンドといって、両方の衝撃を吸収する作用があるわけだ。

Q&A



去年に続き、今年もマカオグランプリ、ミラージュカップレースに行けそうだ！



OPTで一番速いのは誰？

Q サスのことは関係ないんですが、気になるもので、おたずねします。OPT編集部の関係者で、峠とかワインディングを走らせたら誰が一番速いですか（東京都・大場邦彦）

A そりゃ、やっぱりアルバイトから始まってついにフリーの走り屋ジャーナリストの道へ進んだコボこと桂伸一センセーだろうな。現在、ミラージュ・レースでもチャンピオン争いして目下3位らしいぜ。去年だってシッカリ、マカオGPへ出場して、速かったのは知ってるよな。ただF3へのステップアップはテスト中にクラッシュさせてお蔵入りになったとゆー内輪話もあるが、再びチャレンジするはずだ。

で、2番手は誰かとゆーと、今、メキメキと売り出し中のマツバラといいたいところだが、コボの天性の才能を見極めたDaiってとこか。最近はオジンなので、コーナーのない谷田部の最高速オンリーだが、やはり峠を攻めさせたら往年のキチガイ走りを見せる。ただ上手とゆーより乱暴とゆーウワサもあるが、1昨年のノコギリ山ヒルクライムでもちゃんとクラス2位の成績がDaiの腕（？）を物語っている。

マツバラはまだまだ腕より口で走るほうなので、アブナイとゆーのが編集部全般の意見だ。3番目は、昔、ホンダのNッコロで、ジムカーナーやレースをやっていたRyoこと石黒が穴だ。以下はダンゴとゆーか話にならないと思うぜ。

ドリフトするにはリヤを固めろ？

Q 僕の友達がいうには、クルマのサスは固めれば流しやすいから、ドリフトさせるにはリヤを固めればいいといいますが、いろんな雑誌を読んでると、リヤを柔らかくしたほうが流れやすいとも書いてあります。どちらを信じればいいのですか（山口県・松田修）

A サスの固さのことなんだけど、基本的にはコーナーで4輪に加わるグリップ力は限界を越えた場合、一番、剛性の高い箇所から逃げていくと思っていいだろう。だからフロントが固ければアンダーステアになるし、リヤが固ければオーバーステアになる。しかし、そう単純にいかないのがクルマのサス・セッティングなのだ。

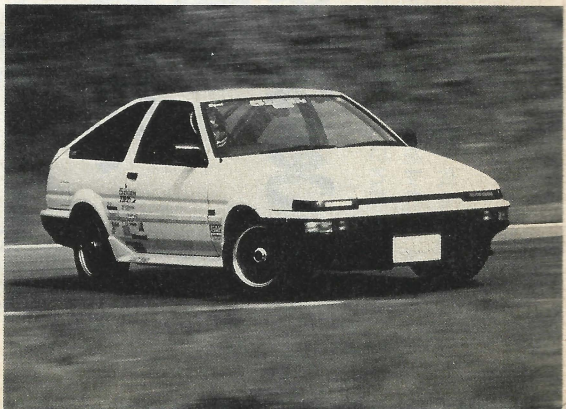
基本どおりにいくのは、あくまでも定常のGがかかったり、パワーが一定だったりするとゆー条件内のこと。もし、ステアリング操作が変化したり、クルマそのものの特性とサスとタイヤの関係なんかで、クルマの動きはいろいろ変わることになる。

たとえば、FF車ではリヤを固めるより、柔らかくしてタイヤを倒してやり、リヤのグリップをなくす方法もある。またいくらリヤを固めても、コーナーリングでアクセルを開けれないなら、流れるよりグリップしてしまうことだってあるわけだ。

サスのバネだけじゃなく、操縦性に影響するショックの減衰力の伸縮バランスをいじるだけでも路面との追従性は変わるのだ。

だからサスの固さは操縦性やセッティングしだいで、理論どおりにはいかない、と思っていたほうがいいかも。

ドリフト走行の早道は、マシンのセッティングの前に、基本にもどったアクセルワークが一番初めにくる。



タイヤに合わせたサスチューンとは？

Q タイヤの特性に合わせて、サスチューンせよ、なんていわれてますが、いったいどういうことなんですか（大阪府・木村芳男）

A これはチョットむずかしい質問だな。たぶん、ここらのセッティングはチューナーの秘密の部分だと思うぜ。ただし、基本的なことはハッキリしている。たとえば、ソフトとゆーか乗り心地重視の剛性の低いタイヤを履いて、固めの峠仕様サスなんかを組んでもタイヤ自体の撚れがあって、バ





セミーレーシングタイヤは、グリップ走行にはバツグンだが、ドリフト走行はムズカシイ！

オマワリが怖いならバネ選びはノーマルタイプがいい？

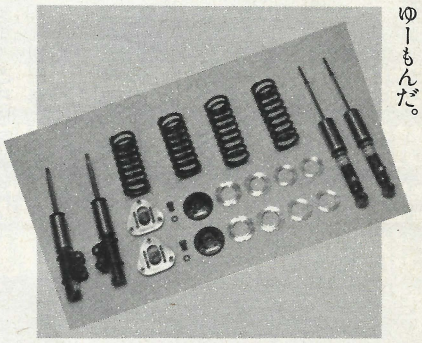
Q 僕も足をいじろうと思っているんですが、最近、警察の取調べがうるさい、と聞いたので、どんなタイプのサスに変えればいいか迷っています（愛知県・田中英夫）

A こら、OPTファンなら、まずこんな質問はしてこないぞ。基本的にアンチ官憲スピリットがOPTスピリットでもあるからだ。といっても、反則キップきられて、せっかく金をかけたサスを元に戻すとなると考えちゃうかもな。

ここでアドバイスとしては、保安基準の対象はシャコタンだ。とゆーこと。だから、少しょう足をいじっても、極端なシャコタンじゃなきゃ、取締れないはずだから、胸を張っていじってよい。

その場合、ハヤリの直巻きコイルと車高整式のコンビとゆーのが、車高を変更できるタイプなので気になるが、フツーの車高で、峠だけ気合を入れて低くするとか、頭を使うべきだ。どーしても心配ならストリート向きのノーマルタイプの荒巻きコイルで固める方法もある。が、走り込んでいくと、よりハードな直巻きがほしくなったりするからねー。

ま、自分のクルマを改造するんだから、自分の責任で決めることが一番大切な心構えとゆーもんだ。



車高調付サスペンションキットは、直巻スプリングが使用できるメリット大だが、あまり車高を落とすと、つかまるデメリットもある。

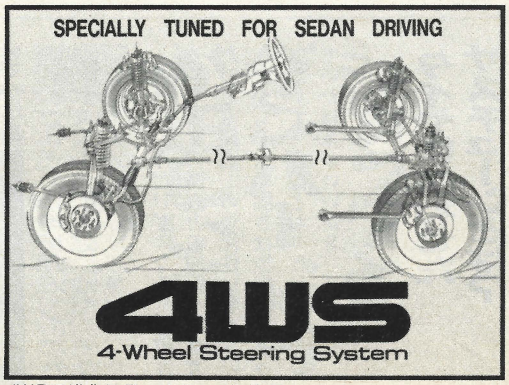
4WSってホントに悪いの？

Q 流行の4WSについて質問があります。このシステムはメーカーが一生懸命、開発したもので、その理論を読むと大変、素晴らしいもののように思います。しかし、いろんな試乗記をみると、賛否両論があるようで、ホントにいいのか悪いのかわかりません。どうなっているんでしょうか（東京都・小林勝久）

A キミのゆーとおり、4WSシステムは小回りする時、逆位相で回りやすく、大きなコーナーや高速のレーンチェンジでは安定方向に同位相するとゆー画期的なメカニズムなのは確かだ。OPTでも決して、システム自体が悪いとはいっていない。ただスポーティに走る時、その位相感覚がステアリングやドライバーの感覚とズレを生じて、走りにくい場合がある、とゆーわけだ。

だから新型になるに従い、位相フィールをマイルドにしてあるし、日産のスーパーハイキャスなんか「感じさせないくらいがいい」とメーカーのほうもいっているんだぜ。

OPTとしての評価は常にスポーティ指向なので、不必要とゆー判断を下しているが、ただシステンどおりの動きをすればいいとゆーだけなら、ホンダ・プレリュードくらい大胆に動くほうが面白いともいえるね。

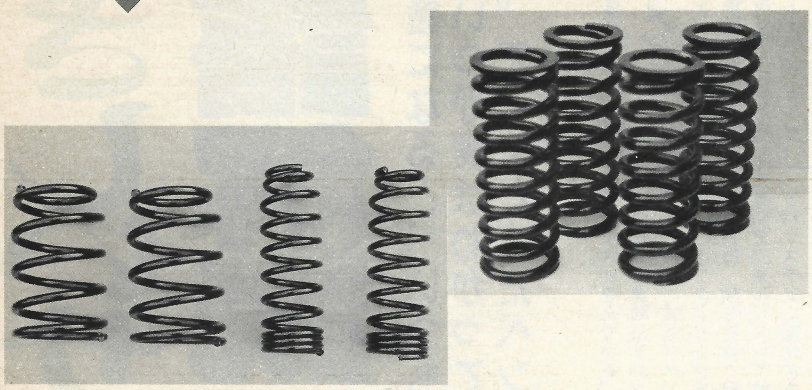


4WSの進化は早い／チョット前の4WSと現在付いている新型の4WSは全々別物というぐらい進んでいる。

サスだけで運転がうまくなる？

Q 運転テクニックについてなんですが、どんなサスチューンをすれば、上手になりますか（岡山県・佐々木昌志）

Q&A



左が一般に使用されている荒巻スプリング、右が直巻スプリングだ。

なぜ荒巻きより直巻きがハイなの?

Q コイルの荒巻きについて聞きたいことがあります。コイルの特性から見ると、どうしても、荒巻きのほうがバリアブルな効果があるのに、どうしてサスの機能としては直巻きのほうがハイレベルみたいにいわれるんですか（静岡県・長谷川敏夫）

A バネ自体の機能としては、確かにノーマルタイプの荒巻きのほうが、巻き数、太さ、不等ピッチなどを利用して、いろんな効果を出すことができる。だいたいフツーのやつは効き始めがソフトで、Gがかかっていくに従い固くなるようになっている。これをバリアブルとかプログレッシブ効果とゆーんだが、ストリート重視のノーマル車じゃ、スピードも一定じゃないし、いろんな路面に対処するために必要不可欠なバネ効果だ。

だけど、欠点とゆーわけでもないが、その効果はバネのタワミみたいな感触があって、定常な感覚がない。

これに対して、直巻きのほうはストレートなバネ効果で、常にコーナーを攻めるようなサーキットや峠で、走りが決まりやすい。さらに車高調整との組み合わせで、簡単に重心移動できたり、操縦性変化ができたりするメリットもある。ソフトな乗り心地よりコーナーリング命、とゆーような走り屋や上級者に向いているとゆーわけだ。

ショックの減衰力のことを教えて

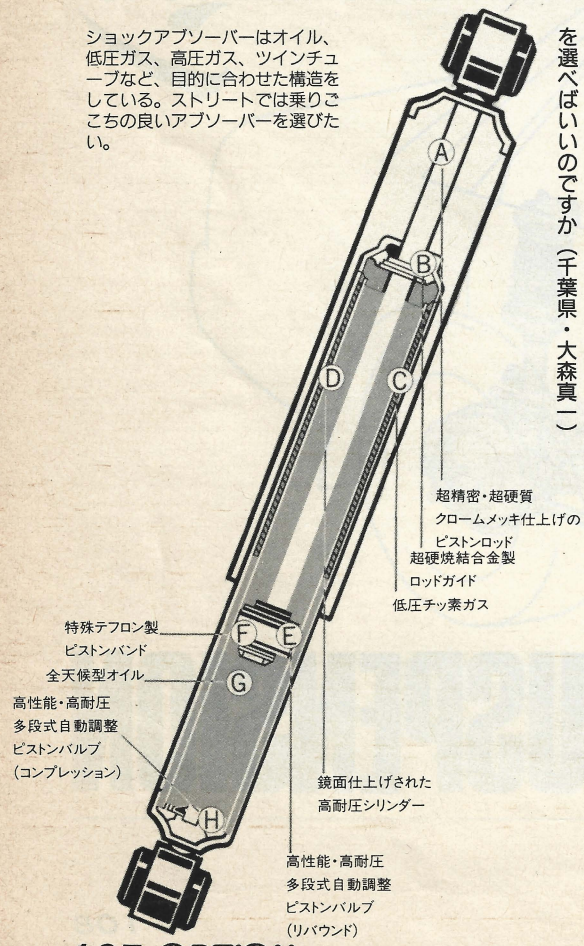
Q バネの強さのことはなんとなく、わかるのですが、ショックのチューンが全然わかりません。ショックを固くすると、どうなるのですか。またどんなショックを選べばいいのですか（千葉県・大森真一）

A ショックの働きとゆーのは知ってるだろう。バネの動きを抑え、落ち着かせるための吸収作用をするわけだ。これがないと、バネの上下の揺れはなかなか収まらない。

だけど、単にショックを吸収するだけじゃなく、その働きはロールスピードのコントロールや、ノーズダイブする時のバウンド（縮み）とリバウンド（伸び）の作用があって、このバランスがむずかしいのだ。

ハードにチューンする場合でも、縮み側を固くすれば、ゴツゴツするので、伸び側を固くしてリバウンドの落ち着きを早くする傾向にある。ただ、サーキットなんかの限定された路面では縮み側も固めて、できるだけ上下のピンチングを抑えたほうが走りやすいのは確かだ。

このほかショックには容量やストロークの問題もあり、これで粘りや味が変わるともいえるので、総合的な特性で決めていくのがベター。そのためには初心者なら数段階に調整できるタイプで、勉強したほうがいいと思うぜ。



ショックアブソーバーはオイル、低圧ガス、高圧ガス、ツインチューブなど、目的に合わせた構造をしている。ストリートでは乗りごこちの良いアブソーバーを選びたい。

やさしいサスペンション用語解説

サスの話になると、いつも出てくるカタカナ用語。こいつが実はわかってるようでわかっちゃいない。で、またまたベンキョーだ。

アライメント

正確にはホイール・アライメント。一般には前後ホイール／タイヤのキャンバー角、キャスター角（キングピン）、トーイン、キングピン傾角、キングピン・オフセット（スクラブ半径と呼ぶ）などのデータの総称だ。

これらのアライメントにより、クルマのシャシーのセッティングの方向性をあるていど知ることができる。ただし、これらのアライメントは静止時のデータなので、走行のアライメント変化はサスペンションのジオメトリーを検討しなければならない。

アクスル

車軸のこと。左右のホイールの中心点を結ぶ線で、駆動輪のドライブシャフトが通されている部分だ。前後アクスルの距離をホイールベースと呼んでいる。昔のFR車のリヤ固定軸（リジッド・アクスルと呼ぶ）式サスペンションでは、リーフスプリングを使用していたため、横Gを強く受けるとリヤ・アクスルがズレて繰縦性がオーバーステアに変化することをアクスル・ステアと呼んだ。

アンチ・ダイブ

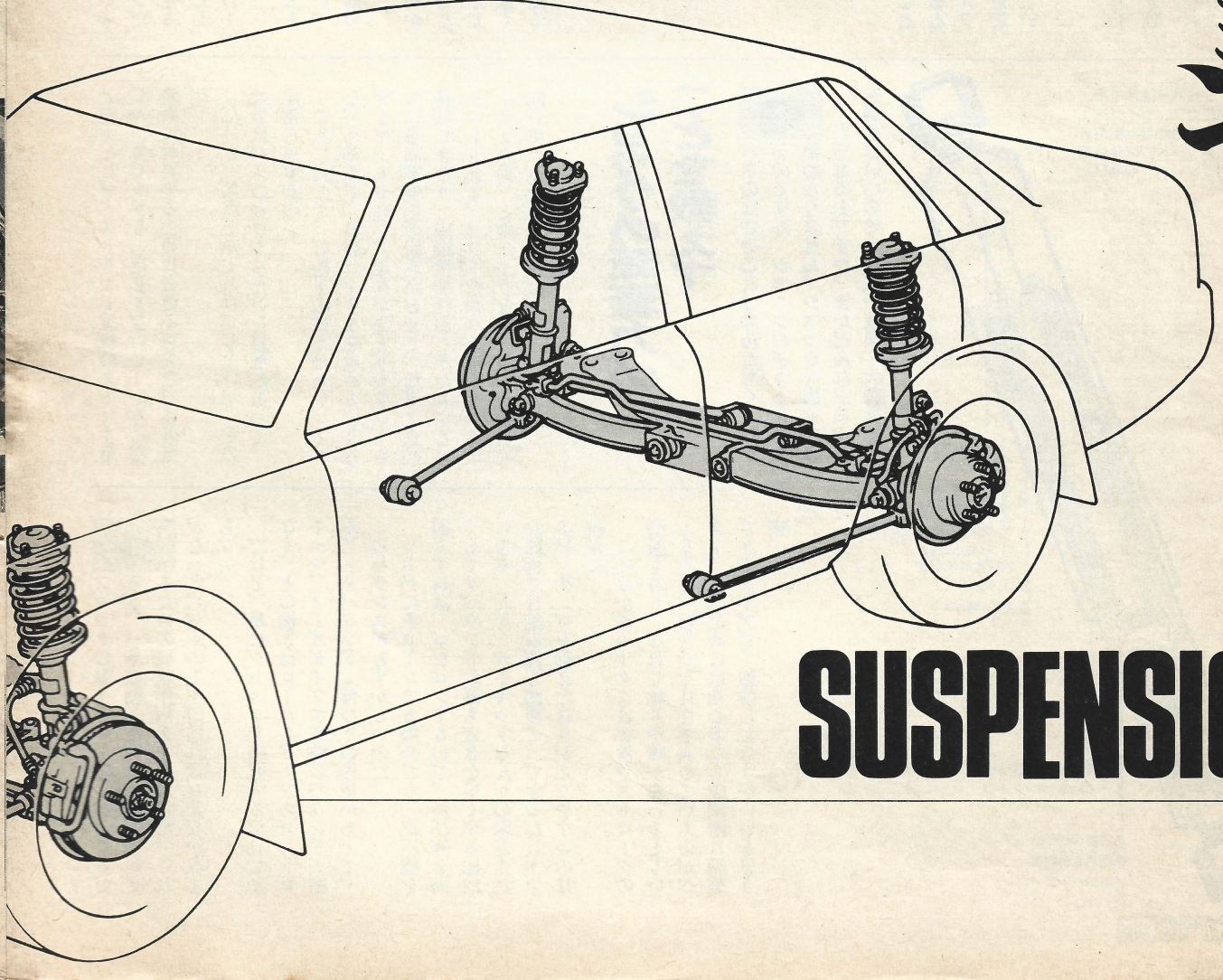
ブレーキをかけた場合やアクセルをオフした時に、クルマは重心点を中心にして前のめりに動く。この荷重移動の動きをダイブ（ノーズ・ダイブ）と呼ぶ。このような動きは、高速走行時や限界コーナーリング時に過度に発生するとタイヤのグリップが急激に変化し、操縦特性が安定しないので適度に抑制する必要があるわけだ。

ダイブを防ぐ、すなわちアンチ・ダイブ特性を得るためにはダンパーの減衰力を上げるなどの他に、サスペンションのジオメトリーで動きを押える方法が一般的だ。このような設計をアンチ・ダイブ・ジオメトリーと呼ぶ。ちなみにアンチ・ダイブ・ジオメトリーはダブルウイッシュボーンやマルチリンク式のサスペンションでは設定がしやすく、ストラット式ではむずかしい。

アンチ・スクォート

アンチ・ダイブと一対をなすのがアンチ・スクォート。スクォートとは、クルマの加速時に発生するリヤの沈み込みのことで、これも当然重心移動を生じる。このリヤの沈み込みを防ぐためのサスペンション設計がアンチ・スクォート・ジオメトリーと呼ばれる。

もちろん、アンチ・ダイブと同様にダンパーのチューニングでもあるていど可能だが、総合的に見ればジオメトリーで設計するほうが効果が大きい。



SUSPENSION

キャスター角

地面に対する垂直軸と、クルマの側面からみた実際のキングピンの角度をキャスター角と呼ぶ。ストラット式ではアッパーマウントとロワ・ボールジョイントを結ぶ線と垂直線がキャスター角となり、マルチリンクがダブルウイッシュボーン式では上下のボールジョイントを結ぶ線と垂直線の角度がキャスター角となる。

キャスター角が大きいと直進安定性は向上するが、操舵力が大きくなるなどの欠点があげられていたが、コーナーリング時に外側タイヤを地面に対してキャンバー角を小さくできる特性が得られるので、タイヤがワイド化するにつれてキャスター角を大きくする傾向にある。

つまりワイド・タイヤでは、コーナーリング時に対地キャンバーが大きくつくとタイヤのグリップ力が急激に低下するので、キャスター角を大きく設定して対地キャンバー変化を小さくし、ワイド・タイヤをできるだけ垂直に接地させようという狙いがあるのだ。

キングピン

キングピンはフロント・ホイールのアライメントを決定する大きな要素でキングピンの配置で操縦特性やステアリングのフィーリングは大きく左右される。キングピンは、ストラット式ではストラットのアッパーマウントとロウ・ボールジョイントを結んだ位置にあり、ダブルウイッシュボーンやマルチリンク・タイプでは上下のボールジョイントを結んだ位置に相当する。

側面からみたキングピンの後傾角がキャスター角で、前面から見たキングピンの傾きをキングピン傾角と呼ぶ。キングピン傾角が大きいと、キングピン・オフセットはマイナス、つまりネガティブ・スクラブとなるが、その半面でコーナーリング時に対地キャンバーはポジティブとなる。

キングピン傾角が小さいとネガティブ・スクラブは設定できないが、対地キャンバー変化を小さくすることやできるので、これらはクルマの狙いによってかなり異なっている。

キングピン・オフセット

スクラブ半径ともいう。タイヤの接地中心点とキングピン軸が地表と変わる点のズレのことで、理想的にはズレがなく、同一点であるほうが操舵フィーリングはよい。しかし現実にはホイールのオフセットやキングピン傾角の制約上、ズレが生じる。タイヤの接地中心点がキングピン軸の接地点より外側にある場合はネガティブと呼ぶ。最近のクルマのホイール・オフセットが大きくなっているのは、このキングピン・オフセットを小さくするためだ。

キャンバー角

キャンバー角とは、前方から見たホイールの垂直線と地面との角度のことである。理想的なキャンバー角とは、直進状態でゼロ、コーナーリング時にもゼロということになるが、実際にはホイールの上下動やステアリング操作により、キャンバー角は変化する。これをキャンバー変化という。したがって静止状態でのキャンバー角はあまり重要ではなく、キャンバー変化の特性がポイントになる。

なおキャンバー角は車高によっても変化してしまうので注意しなければならない。

トー

アライメントで普通はトーインは1㎜からゼロのあたりに設定される。これが静止時のイニシャル・トーだ。しかし、走行中にはタイヤの上下動によってトーは変化する。これはトー変化と呼ばれるが、わずかの変化でも操縦性に大きく影響する。

通常はフロントはバンプ・トーアウト、リヤはバンプ・インに設定され、いずれもアンダーステア方向に作用するように設定されている。

もちろん、リヤをバンプ・トーアウト方向にセッティングすればかんたんにドリフト→オーバーステアなどのセッティングになるが、これはコーナーリング・スピードを低下させる原因となる。

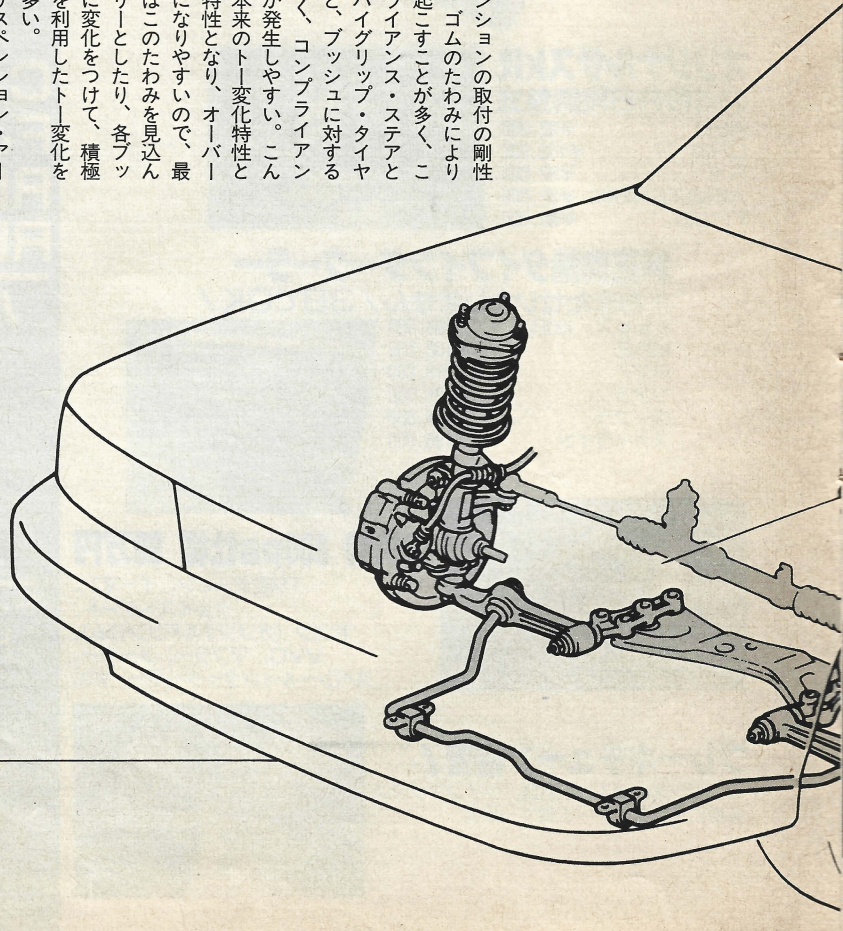
なお、トー変化の特性はサスペンションのアームの動き、つまりジオメトリーによるものと、コンプライアンスに原因するものとがあるが、通常のトー変化はジオメトリーによるもので、コンプライアンスによるトー変化、すなわちコンプライアレス・ステアと区別する。

コンプライアンスステア

コンプライアンスとは、サスペンション・アームの取付け部にゴムブッシュなどを使用する結果のたわみのこと。ゴムブッシュは路面とサスペンションの取付の剛性を低下させ、ゴムのたわみによりトー変化を起こすことが多く、これをコンプライアンス・ステアと呼ぶ。特にハイグリップ・タイヤを装着すると、ブッシュに対する入力が大きく、コンプライアンス・ステアが発生しやすい。こんな場合は、本来のトー変化特性とは異なった特性となり、オーバーステア傾向になりやすいので、最近のクルマはこのたわみを見込んだジオメトリーとしたり、各ブッシュの硬度に変化をつけて、積極的にたわみを利用したトー変化を得ることが多い。

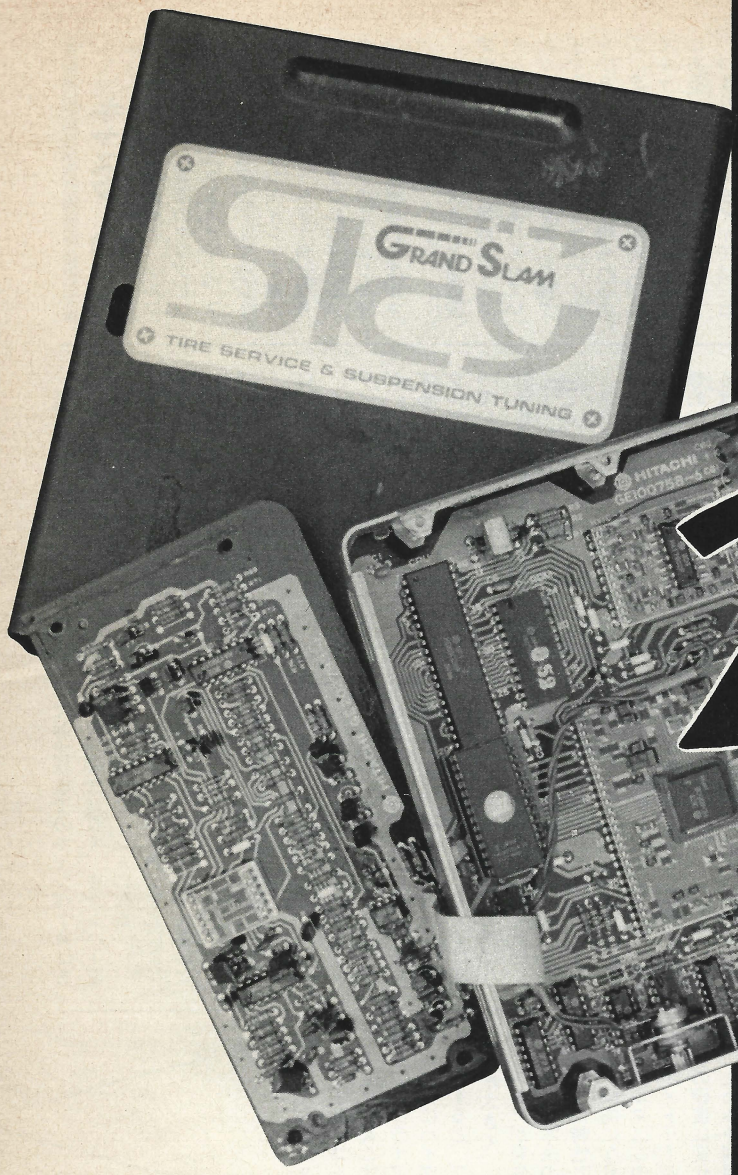
そのためサスペンション・アームの各部のゴム・ブッシュは「すぐり」が入れられたり、金属ブッシュに組み合わせ（インターリング式と呼ぶ）たりすることが多くなってきている。また一部にはピロボール・タイプも登場しているが、このような場合はサスペンション・メンバーのボディ・マウント部にゴム・ブッシュを使用し、ショックを吸収する。

チューニングの手段としてピロボール化やテフロン・ブッシュ化する方法があるが、コンプライアンス・ステアを組み込んだ最近のサスペンションでは、ブッシュの一部がねじれを負担するタイプが多いため、この点を考慮しないとサスペンションが動かなくなってしまうようなケースもあるので注意したい。



SUSPENSION

全国通信販売OK!
オリジナル コンピューター



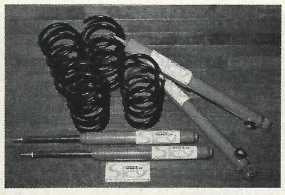
G.S.S. Magic

4A-G(NA)	¥75,000
2E(NA)	¥70,000
CA18DE(S12)	¥80,000
CA18DET(S12)	¥85,000
FJ20ET(DR30)	¥85,000
RB20DE(セフィーロ)	¥80,000
RB20DET(R31)	¥85,000

パワー、ピックアップが違います。
試乗車を用意しております。
※上記の車に乗っている方に限らせていただきます。

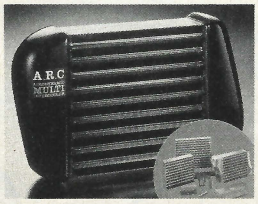
オリジナルサスkit
Ⓕ4段Ⓡ8段調整式

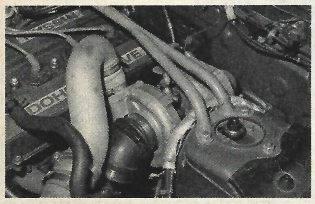
AE86	¥82,000
DR30	¥183,000
S12	¥92,000
AE92(TEMS無)	¥92,000
FC3S	¥86,000



純正交換タイプインタークーラー
※おまたせいたしません/3日でOK/

シルビア/180SX	¥88,000
MR2	¥108,000
RX7	¥118,000
ソアラ	¥128,000
スープラ	¥128,000
スカイライン	¥96,000





DR30 300ps仕様 90万円
T04Eタービン、イーマン、ウェイストゲート、Fコン(オリジナルFコンロム)、VVC、マフラー、メーター、スペシャルインタークーラー、etc

今月の特売品!

①シュロスシートベルト4×4	¥9,000
②ブラックレーシング6.5J×15 HF-RタイプD 195/60-15	1台分 ¥167,000
③バッテリー(40タイプ)	¥2,500
④中古アルミホイール	1本¥5,000より

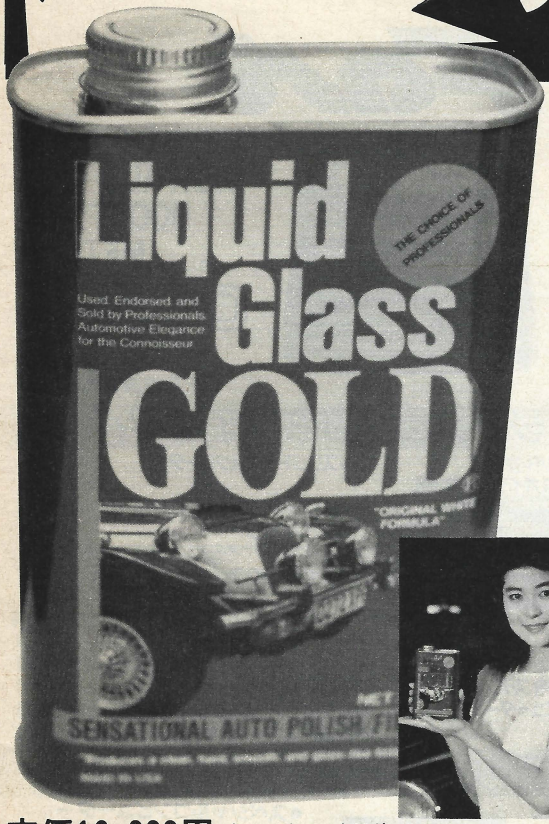
ブレーキチューン格安!
エンドレス、No.1、GAB、ウインマックス
多量に有ります/ 工賃サービス



グランドスラム スカイ
〒242 神奈川県大和市つきみ野2—6—15
TEL 0462-75-2922 定休日木曜日

パワーが違う リキュードグラス ゴールド

〈究極のオートポリッシュ&ボディ保護剤〉



◀数十種類の秘密のコンポネントは、輝く実感と、長年に及ぶボディプロテクトにカーオーナーの心を魅了する。

女優 北村雪枝

定価16,000円（下地処理剤付）

※リキュードグラスゴールドは通産省管轄の(財団法人)日本塗料検査協会のJIS規格(日本工業規格)試験結果報告書に優秀な成績で合格致しました。

リキュードグラス・ゴールドの人気の秘密は？

反射したボディカラーが違います。ボディについたスクラッチ(細いひっかき傷)が消えます。1ヶ月、2ヶ月……そして1年、2年ふと気がついたとき、ボディの変色や色あせがない。新車のオリジナルカラーが退色しません。接触事故で相手のペイントをもらったとき…リキュードグラスゴールドで拭きとると後に全く傷がついていない……硬い被膜とずばぬけた保護力に感動します。本品は面倒なメンテナンスの悩みを、いっきに解決した夢のオートポリッシュです。

リキュードグラス・ゴールドの効果はどのくらい持続するか？

"bake & Cure"焼いて硬化させる。本品は空気にふれると約4時間で硬化し、太陽に当たると、一週間でほぼ完全に硬まります。ガラスのようなクリア層を形成したリキュードグラスゴールドは、ロードハザード(侵食要因)やオキシゲン(酸)を長い年月寄せつけません。年に一度のコーティングで数年、数拾年の耐久力を持続します。

リキュードグラス・ゴールドには欠点はありませんか？

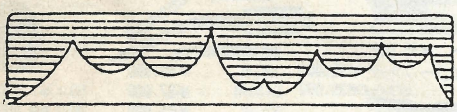
ただ一つ、それは使っていただくことです。本品は、取扱説明書に従って、正しく使って下されば、はげ落ちたり、ひび割れしたり、欠けたり、黄ばんだりすることはありません。そして今までに使ったどのワックスよりも、どのポリッシュよりもすぐれていることを経験されることでしょう。

興亜火災の交通事故傷害保険付き

本製品をコーティングした車で運転中に思いがけない事故で死亡もしくは後遺傷害のケガをしたとき、興亜火災海上保険(株)との提携により、最高額20万円までのお見舞金が給付されます。

本品と他のワックスやポリッシュとの違い

●リキュードグラスゴールド



表面のリッジや谷間はなめらかになり、半永久的なガラスの層を作る。自然に作られた強靱な被膜は、周囲の環境の要因に殆んど影響されない。定着硬化した表面は長年にわたり、強力に性能を発揮する。

●ワックスや混合成分を使ったポリッシュ



数ヶ月の短い期間でうずめふさいだ物質は取れ、性能は退化し、効果がなくなる。

リキュードグラス関連商品

スクラッチ・オフ

傷をつけずに傷をとる！魔法の"キズ消去剤"。

今、本場アメリカで大評判です。渦巻状のローリング傷やひっかき傷、擦り傷がうそのように無くなります。そして後に取り傷を残しません。リキュードグラスのコーティング前に使うと効果的です。



¥6,800 MADE IN U.S.A.

ターボウォッシュ

専用洗剤と強力水圧で、汚れを吹きとばす！

本品はボディやタイヤの汚れから足まわり、エンジンルームの油汚れまで強力洗剤とパワフルな水圧で吹っとばす！水の使用量は通常の半分か1/3程と経済的、忙しいカーオーナーの必需品です。



国内特許認可済、類似品にご注意下さい。

¥4,800 MADE IN U.S.A.

ドクターポット〈ウォーターマイザー〉

水を使わないピカピカ洗車！

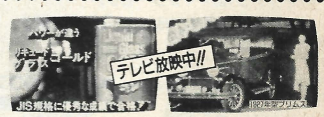
1リットルの水にキャップ一杯の本品を加え洗車するだけ、水道がなくても、いつでもどこでも短時間でピカピカに仕上りボディを保護します。300ℓの水を節約、1本で16回使えます。人畜無害、室内、タイヤ、ガラス等に指紋一つない輝きに！



¥3,900 MADE IN U.S.A.

発売記念 特別プレゼント

リキュードグラスゴールドとペアーで1点以上同時にご購入されますと……当社特製オリジナルテレホンカードを全員の方にもれなくプレゼント致します。



代理店・施工代理店募集

お申し込みは下記の方法で！全国送料サービス！

お申込方法に特典付！ 電話の話中を緩和するためにハガキで申込みの方に限って、当社特製オリジナル豪華商品プレゼント！

- 商品は受付後5日ほどでお届けできます。
- お申し込みは電話かハガキで次のようにお知らせ下さい。
  ①住所、氏名、電話②年式、車名、色③媒体名(雑誌、テレビ、ラジオ)
- 商品はヤマト・コレクトサービスの宅急便でお届けします。
- 支払いは宅急便の配達員に商品引換でお願いします。
- 夜間6時～8時までにお届けできますから、ご希望の方はお知らせ下さい。
- 受付時間9:30～18:00(日曜・祭日は休み)

輸入発売元 日本リキュードグラス株式会社
〒171 東京都豊島区池袋2-7-6 泰成ビル

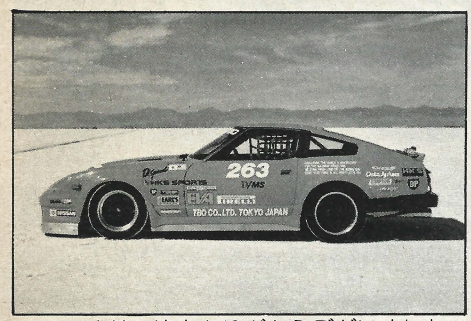
お気軽にお電話ください。日曜・祭日・夜間はFAX03-982-5014で受付
東京 03-982-4311(代)

Fast Japan by TBO

High quality tune

We hope you will enjoy the motor sports

ボンネビル出場車S130



協賛、協力ありがとうございました。

協賛
- 株式会社 阿部商会
- 株式会社 エバ
- 株式会社 エッチ・ケー・エス販売
- 株式会社 OS技研
- 株式会社 銀功物産
- 株式会社 スタッド
- 株式会社 データシステム
- 東名自動車 株式会社

協力
- 株式会社 宏雅カンパニー
- 株式会社 三和トレーディング
- 株式会社 ジェイルート
- 株式会社 セントラル20 （順不同）

Fast



DIGITAL BOOST METER

COB-15

（ピークホールド付）

¥29,800

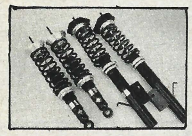
NewシルビアS13

●Newシルビアフロントスポイラー ¥38,000



●スペシャルコンピューター（ノーマル交換）¥88,000
（ノーマル無し）¥148,000

●車高調整スペシャルショック ¥260,000

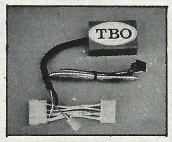


●CA18DETターボキット

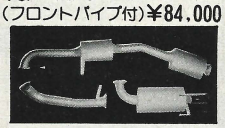


（アンチロックブレーキ付&無）
（300ps以上）

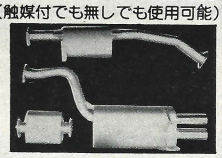
●ターボタイマー（1分~3分）¥9,800



●75φマフラーセット（フロントパイプ付）¥84,000

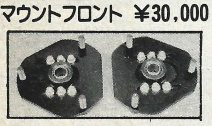


●60φマフラーセット 触媒&サブ付 ¥68,000
（触媒付でも無しでも使用可能）

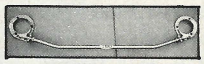


●リアスポイラー ¥38,000

●ピロアッパーマウントフロント ¥30,000

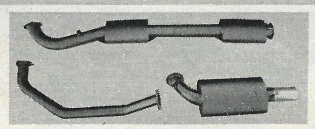


●フロントストラットタワーバー ¥15,000

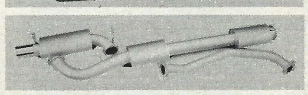


スープラ3000GTターボA

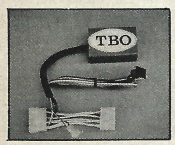
●7Mスープラターボ A100φマフラーセット（フロントパイプ75φ付）¥150,000



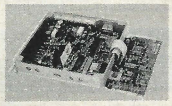
●7Mソアラ100φマフラーセット（フロントパイプ75φ付）¥150,000



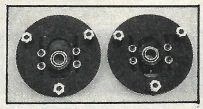
●ターボタイマー（1分~3分）¥9,800



●スペシャルコンピューター
ノーマル交換 ¥88,000
下取り無し ¥148,000
New スカイラインR・32
NewZ Z・32 Newシルビア
300ZR ZR-II GTS-R



●AE86用フロントピロアッパーマウント ¥30,000



●ノズルホルダー用チャンバーパイプ ¥18,000

●ファイナル3.583 ¥50,000

スカイラインGTS&GTS-R

●NewスカイラインR・32 Fスポイラー ¥28,000

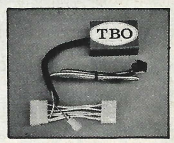


●車高調整スペシャルショック ¥230,000
●ターボタイマー ¥9,800
●75φマフラーセット ¥68,000
●TO-4S、TD-07用 ステンレスEXマニ ¥180,000
●スペシャルコンピューター（ノーマル交換）¥88,000
（ノーマル無し）¥148,000

●スリットディスクローター （F）¥46,000 （R）¥48,000
●GTオートスポイラーKIT ¥19,800
●リアスポイラー（GTS-Rタイプ）¥46,000
★5,000本販売達成に付、塗装サービス致します!!
（色番指定が必要です。）
●ウインマックス（フロントWMP087）¥22,000
（リアWMP143）¥20,000
●RB20DETカムカバー・オイルキャップ ¥5,000
●ハイキャスカットウレタンブッシュ ¥28,000
●追加ノズルホルダー ¥25,000
●プラグ（NGK-R500-8）（1本）¥2,000
●アールズブレーキホース（6本）¥58,000
●ブレーキオイル（BPDOT5）¥2,300

2000ZR-II

●ターボタイマー（1分~3分）¥9,800



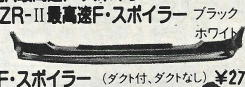
●スペシャルコンピューター
（ノーマル交換）¥88,000
（ノーマル無し）¥148,000
●フロントスポイラー ¥35,000
●リアスポイラー ¥21,000
●75φマフラーセット ¥70,000
●94φマフラーセット ¥90,000

●車高調整スペシャルショック ¥220,000

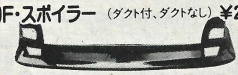
●Z31ターボ用F・スポイラー（ネット付）¥27,000



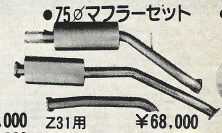
●300ZR最高速F・スポイラー ¥35,000
●2000ZR-II最高速F・スポイラー ブラック ¥35,000 ホワイト ¥35,000



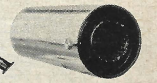
●S30F・スポイラー（ダクト付、ダクトなし）¥27,000



●75φマフラーセット



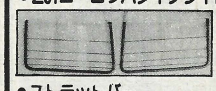
●汎用サイレンサー（メッキ）



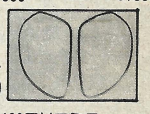
Z31用	¥68,000
S130用	¥67,000
S30用	¥65,000
（2シーター、2/2兼用タイプ）	
GTS用	¥68,000
GC211ジャパンターボ用	¥67,000

50φ	¥7,500
60φ	¥8,000
75φ	¥8,000
80φ	¥8,500
94φ	¥9,000
100φ	¥9,800

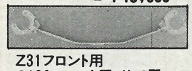
●Z31ヨーロッパタイプライトカバー ¥19,800



●S130ヨーロッパタイプライトカバー ¥19,800

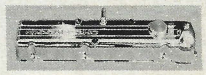


●ストラットバー 各¥15,000



Z31フロント用
S130フロント・リア用
S30 フロント用・リア用

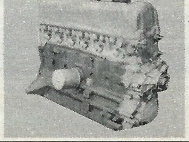
●L型メッキカバー（アルミキャップ付）¥23,000
（アルミキャップ無）¥18,000



●S130用ドアミラー 電動¥29,000 手動¥19,000



●L型エンジン単体 ¥350,000
（ターボ用にもなります!!）



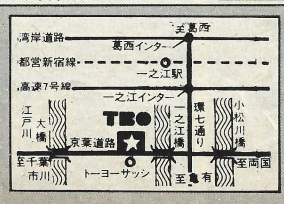
L28改3.0ℓ、東名89mmピストン
TBOオリジナル74°カム
バルブスプリング強化、
ヘッド面研1.0mm、オイルポンプ強化、
ポート段付加工、90mm強化ガスケット、
メタル1.0mm、5mm厚ロッカーガイド、
カム・スプロケノーマル加工、
親メタル・子メタルオーバーホール、
ガスケットキット、エンジンオイル
HKS89mmピストン、エレメント、フラク
●シャコタン、オーバーフェンダー
暴走族仕様の車は、おことわり致します

●TBOバケットシート（色＝黒・青・黄）¥19,800



株式会社TBO

■営業時間/10:00AM~8:00PM
■定 休 日/毎週水曜日
〒132 本社 東京都江戸川区春江町2-10-4
工場 東京都江戸川区一之江1-9
TEL 03-676-3735㈹ FAX 03-676-1765

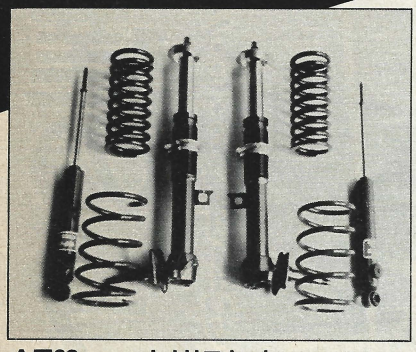


- 地方の方でも電話一本でローンOK！頭金0円、36回までOK！
- TBOオリジナルパーツは、各有名ショップにて取扱っております。
- TBOオリジナルパーツには、全てステッカーが付いています。

■振込先/小岩信用金庫 小松川支店 普通248562 ㈱TBO
■振込先/興産信用金庫 みずえ支店 当座5946 ㈱TBO

あし廻りにも つよい クイックガレージです。

Standard Style Spring



AE86 specialサスキット
ラム式車高調整Kit
バネレート自由設定4kg～10kg
¥175,000(ストラットケース付)

スターレットEP-71 '84/10～(含むT/C)				
	SPORT		SUPER SPORT	RACING
Front	2.6	2.9	4.0	5.4
一本価格	¥6,000	¥7,000	¥7,500	¥7,500
Rear	2.2		3.0	4.4
一本価格	¥7,000		¥7,000	¥7,000

カローラ/スプリンター AE-86 '83/5～						
	S.SPORT		RACING			
Front	4.4		5.2		8.0	
一本価格	¥7,000		¥8,000		¥8,000	
Rear	3.2		4.0	4.4	4.8	6.4
一本価格	¥7,000		¥7,500	¥7,500	¥8,000	¥9,000

カローラスプリンター AE-92 '87/5～			
	SPORT	SUPER SPORT	RACING
Front	3.4	4.4	5.8
一本価格	¥6,500	¥7,000	¥8,000
Rear	3.0	3.7	4.4
一本価格	¥7,500	¥8,000	¥8,000

カローラFX AE-82 '84/10～			
	SPORT	SUPER SPORT	RACING
Front	3.4	4.4	5.8
一本価格	¥6,500	¥7,000	¥8,000
Rear	2.7	3.3	4.4
一本価格	¥7,000	¥8,000	¥8,000

MR-2 AW-11 '84/6～(含むS/C)			
	SPORT	SUPER SPORT	RACING
Front	2.1	2.4	
一本価格	¥6,500	¥7,000	
Rear	3.2	4.8	
一本価格	¥7,000	¥8,500	

ワンダーシビックAT '84/11～'87/9(含CR-X)							
	SPORT		SUPER SPORT		RACING		
Rear	2.6	3.2	4.0	5.0	8.0	10.0	12.0
一本価格	¥7,000	¥7,000	¥7,000	¥8,000	¥8,000		

グランドシビック EF '87/9～(含CR-X)				
	SPORT	SUPER SPORT	RACING	
Front	4.8	6.4	8.6	12.0
一本価格	¥8,000	¥8,000	¥8,000	¥8,500
Rear	3.2	4.8	6.4	10.0
一本価格	¥8,000	¥8,000	¥8,000	¥8,500

MIRA/LEEZA L70-V '85-8～			
	SPORT	SUPER SPORT	RACING
Front	2.8	4.0	
一本価格	¥5,000	¥6,000	
Rear	2.4	3.5	
一本価格	¥5,000	¥5,500	

ファミリア BF-MR '85/10～			
	SPORT	SUPER SPORT	RACING
Front	3.0	3.6	
一本価格	¥7,000	¥8,000	
Rear	2.2	2.8	
一本価格	¥7,000	¥7,000	

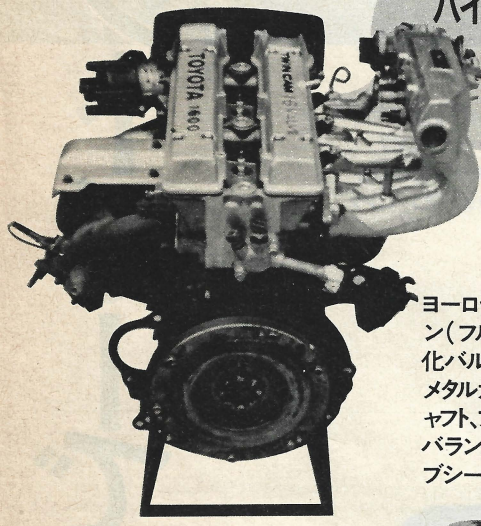
サバンナ RX-7 FC-3S '86/9～			
	SPORT	SUPER SPORT	RACING
Front	3.0	3.5	
一本価格	¥7,000	¥8,000	
Rear	2.5	3.0	
一本価格	¥6,500	¥7,500	

サニー B-310 '77/10～'81/9			
	SPORT	SUPER SPORT	RACING
Front		3.4	4.8
一本価格		¥7,000	¥8,000
Rear		2.5	3.6
一本価格		¥7,000	¥7,500

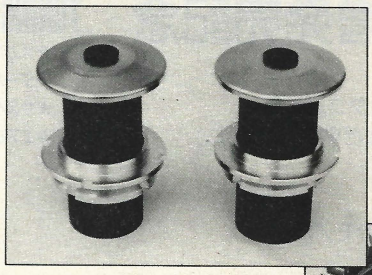
1D-75 直巻きスプリング											
RATE	3.6	4.0	4.4	4.8	5.2	5.8	6.5	7.5	8.5	9.5	11.0
HEIGHT	280	260	250	250	240	230	220	205	215	205	190
STRORE	155	141	140	107	105	110	110	106	97	96	92

内径が75㎜にセットされています。73㎜のスプリングシートをご用意下さい。 一本価格 ¥8,500

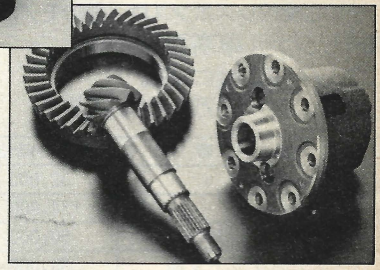
4A-G ハイコンプリート仕様 150馬力



ヨーロッパ用Hiコンプピストン(フルーロー加工済)、強化バルブSPレース用メタル、メタルガスケット、クランクシャフト、フライホイール一体バランス、ポート研磨、バルブシートCUT ¥350,000



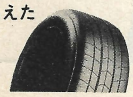
AE86用オリジナル車高調整アダプター¥24,000



AE86用TRD製LSD ¥88,000
(組みかえベアリングオイル代込み)

TRAMPIOフェアー all 40% off

DRYステージのスポーツ走行に極限のμをとらえた
RA-R



走りのステージの広角極限に自然に応える変動ニューパフォーマンス
FM9-R

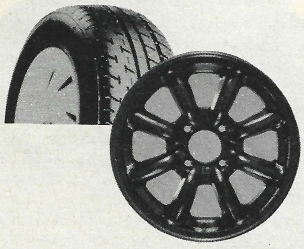


チューンされたスポーツグリップ
4D60-70



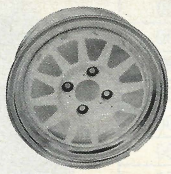
速いのにゆとりの安定
eL50/55





ブラックレーシング
6J×14
トランピオ
185/60R14
1 Set ¥115,000
限定 5 台限り

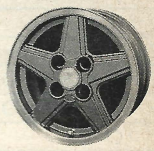
■ ウェッズスポーツレーシング ■ ホイルドラックタイプ



NIレース用 6J×14 114.3+10
1本 ¥28,000



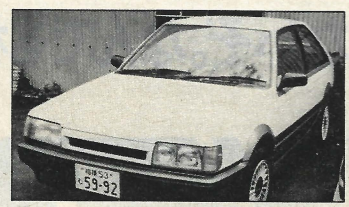
5.5J×13 100
1本 ¥11,500



6J×14 100
¥12,500
(カラーホワイト、ガンメタ)



AE86コンプリートカー2ドアアスペック、ハイコンプリート仕様及びオリジナル車高調整付 128万円

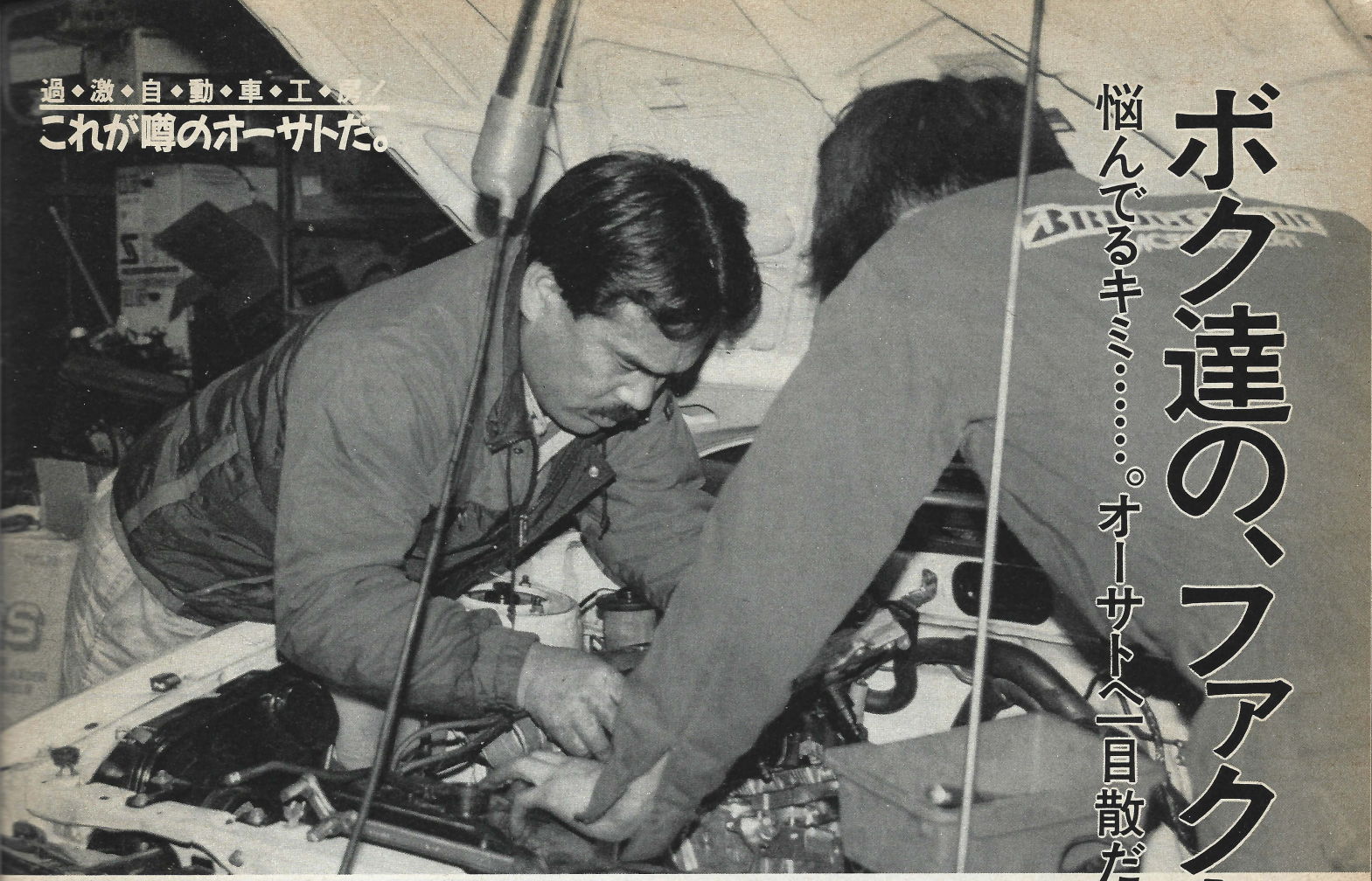


ファミリアGT 61年 検3/3 LSD、ラリーショク付 89万円

QUICK GARAGE
クイックガレージ



横浜市旭区今宿西247
Phone 045-951-7291



過◆激◆自◆動◆車◆工◆房
これが噂のオーサトだ。

ボク達の、ファクトリーです。

悩んでるキミ……。オーサトへ一目散だ。

OPTION臨増発売記念

■FC3S
13BT オリジナルステンレスタコ足。
（TD06S、Newタービン用など多数あります。）

■5AG ハイレスポンス
NAでもターボでもOK！
その官能的レスポンスは、君のモノだ。

■オリジナル車高調整キット
ほとんどの車種に対応。
スプリング付5万円より。（工賃別）

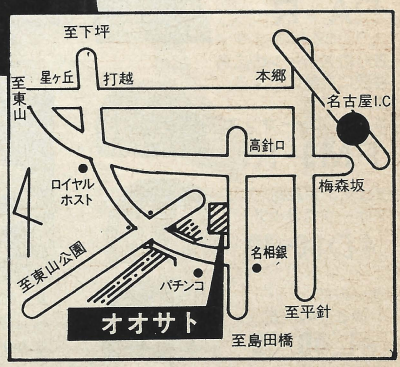
作業内容	通常の価格	オーサトの場合
エンジン脱着	32,000	28,000
エンジンO/H	134,000	120,000
シリンダーヘッドO/H	50,000	30,000
ヘッドガスケット交換	30,000	20,000
ミッション脱着	20,000	20,000
ミッションO/H	41,000	38,000
クラッチO/H	22,500	20,000
F・ブレーキパッド交換	5,500	3,000
F・キャリパーO/H	12,500	8,000
R・キャリパーO/H	13,500	10,000
デフO/H	35,500	28,000
F・ストラット交換（片側）	12,000	6,000

※車種により多少の価格変動あり。
※当店にてパーツ購入・取付のお客様には、更に価格応談致します。

TUNING PARTS LINE UP!

★メカニカル・チューニング
★ターボ・チューニング
★サスペンションチューニング
★エアロ・チューン
★オリジナルパーツ加工取付
★ロータリー・チューニング
★有名メーカーパーツ販売取付
サスペンション・チューニング





オーサトに不可能はないぞ。なんでも相談してくれ。

全開御免の……

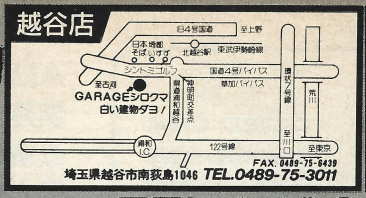
FACTORY OHSATO

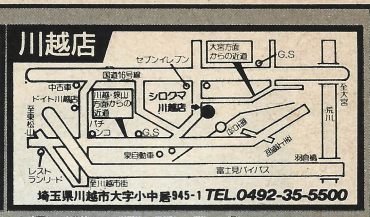
OPEN/AM10:00～PM9:00（日・祭日は6:00まで）水曜休
名古屋市名東区牧の原1丁目802番地
TEL052-704-1578

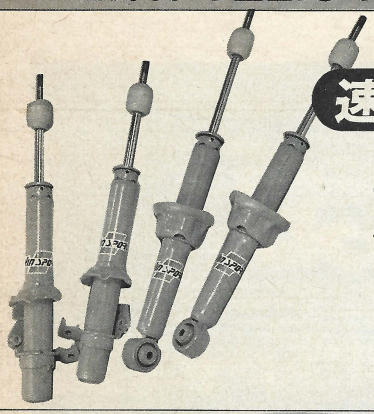
GARAGE
シロクマ

AM10:00~PM8:00 定休日 水曜 FAX/0489-75-6439

越谷店 TEL.0489-75-3011 川越店 TEL.0492-35-5500







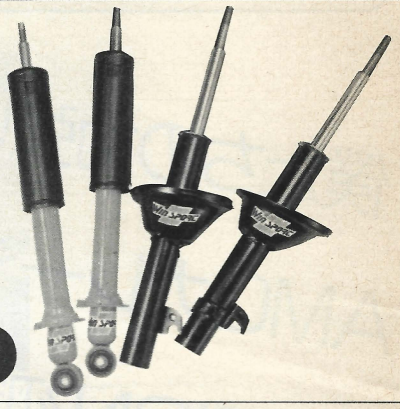
君はCR-X?
速いが楽しい!
WIN SPORTオリジナル
サイバーCR-X、グランドシビック用ショック

F・EF001-FR ¥14,800×2
EF001-FL ¥14,800×2
R・EF001-R ¥14,800×2

シティGA-2用
ジムカーナショック
究極の5段調整

F:¥28,000×2
R:¥25,000×2

それともCity?



WIN SPORT車高調整付一対式ショックKIT
スープラ・ソアラ・シルビアetc..etcサーキットグループAからのフィードバック

モータースポーツの真髄を極め、高度な技術と、ハイテクノロジーを充分取り入れ現代の ハイレベル・カーにあった、スペシャリティー・ショック クアフソーバーです。ドライビング・テクニックを忠実に路面に伝達し、優れた走行性を生みだします。減衰力、ガス圧、ストロークの設定も、ドライバーと車のマッチングを徹底追求し、ドライバー独自の感性に生きる、オリジナリティー・ ショックアブソーバーを造り出していきます。

車名	型式	価格 フロント1本	価格 リア1本	基本セットスプリング フロント バネレート/自由長	基本セットスプリング リア バネレート/自由長	1台分セット価格
RX-7	FC3S	60,000	50,000	4.5/250	3.5/300	¥252,000
カローラ、スプリンター	AE86	60,000	15,000	5.0/250	☆4.7	¥182,000
カローラ、スプリンター	AE92	55,000	55,000	5.0/250	☆4.0	¥252,000
カローラFX	AE82	55,000	55,000	5.0/250	☆4.0	¥252,000
プレリュード	BA5	55,000	55,000	7.0/250	4.5/300	¥252,000
シビック、CR-X	EF3,EF7	60,000	60,000	8.0/200	6.0/200	¥272,000
セリカ	ST162	55,000	55,000	6.0/250	☆5.0	¥252,000
セリカGT-4	ST165	55,000	55,000	6.0/250	☆5.0	¥252,000
ギャラン	VR-4	60,000	50,000	6.0/200	4.0/300	¥252,000
シルビア	KS13	60,000	50,000	6.0/200	4.5/250	¥252,000
ソアラ、スープラ	MZ20,MA70	55,000	55,000	9.0/250	4.0/300	¥252,000
ジェミニ	JT150	60,000	15,000	5.0/250	☆6.0/H105	¥182,000
	JT190		18,000(8段式)			¥188,000
ファミリア	BFMR	55,000	55,000(アッパーマウント付)	6.0/250	4.0/250	¥272,000

☆スタンダード形状バネ

※(AE86R、JT150、190Rは車高調ではありません。)

WIN SPORTオリジナル ハイテクサスペンション
さらに理想の足廻りに仕立てるためのスプリング。

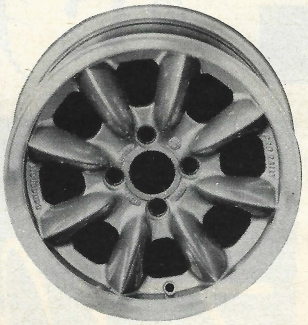
車種	フロント		リヤ	
KP61	4.5K	¥8,500	4.0K	¥8,500
EP71 (ターボ含)	2.6K	¥8,000	2.2K	¥8,000
	2.9K	¥8,500		
	4.0K	¥9,000	3.0K	¥8,000
	5.4K	¥9,000	4.4K	¥9,000
AE86	3.2K	¥8,000	2.4K	¥7,500
	4.0K	¥9,000	4.0K	¥9,000
	5.2K	¥9,000		
AE92	3.4K	¥9,000	3.0K	¥9,000
	4.6K	¥9,000	3.7K	¥9,000
AE82FX	2.7K	¥8,000	2.2K	¥8,000
	3.1K	¥8,000	2.5K	¥8,000
	3.4K	¥9,000	2.7K	¥9,000
MR2 (S/C含)	2.2K	¥8,000	5.0K	¥9,500

車種	フロント		リヤ	
SA22C (RX-7)	4.5K	¥9,000	3.5K	¥9,000
FC3S(NeW RX-7)	3.5K	¥9,000	3.0K	¥9,000
Wシビック・CR-X			2.6K	¥8,000
			3.2K	¥9,000
			4.0K	¥9,500
サイバーCRX/ Gシビック	4.8K	¥9,000	3.2K	¥9,000
	6.4K	¥9,000	4.8K	¥9,000
	8.6K	¥9,000	6.4K	¥9,000
シティ (GA1)	2.5K	¥8,000	2.1K	¥8,000
(GA2)	3.4K	¥8,500	2.7K	¥8,500
A175A (IC付)	2.7K	¥8,000	2.2K	¥8,000
	3.0K	¥9,000	2.5K	¥9,000
JT150	4.1K	¥9,000	3.5K	¥12,000
	6.0K	¥9,000	4.6K	¥12,000

走りの6.5J-14 (PCD100 OFFSET 40) オリジナルホイール
"WIN SPORT by FORMULA"

6.5J-14 PCD:100mm
カラー:ガンメタリック/ポリッシュ ¥32,000×4





国際規格をクリアする強度を持ち、ハイグリップタイヤのポテンシャルを100%引き出します。ホンダ車、MR-Ⅱ 他、195/60-14サイズのクルマにベストマッチ。

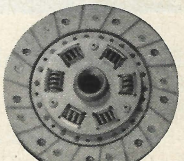
WIN SPORTオリジナル HONDA ZC POWER対応
(NEW ZC / ZC)

激しいクラッチワークに対応

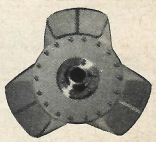


クラッチワーク!それは確実にタイムアップにつながります。WIN SPORTはZCエンジンの圧着力を430kgから520kgにアップすることに成功しました。確実にパワーを伝達し効果を示します。

COVER(520kg)
¥30,000



DISK(ノンアス)
¥16,000



B&BメタルDISK
¥32,000

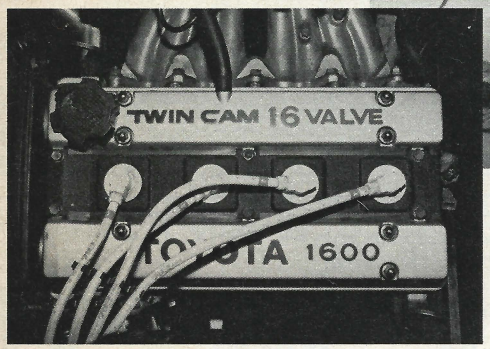
※EF系には専用レリーズBgが必要です。¥3,500

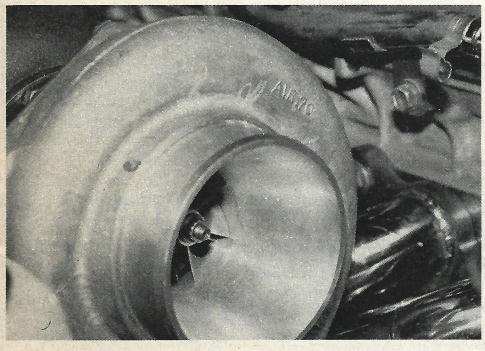
HP AICHI
NEW CONCEPT
CUSTUM CAR
open car
targa top
gar wing
PHONE 05675-2-0520

AMCは合法改造メーカー
僕達の夢を堂々とかなえてくれる、待望のプロショップ。
改造車の認可取得代行・製作を始めとして、
個人輸入車等の車検・輸入代行・クラシックカーの
完全レストアなど何でも御相談ください。

僕たちの力強い味方
AMCガレージ
OPTION初登場!!







車検等で悩んでいる貴方、ぜひ一度御相談ください。

●チューンショップ業者等の御相談にも応じます。

メカチューン・ターボチューニング・サスペンション・エアロパーツ。僕達は速く走るためにがんばってきたけれど、いつも悩みのタネはつきない。車検・検問・メンテンスなど僕達はいつも悔しい思いをしてきたはずだ。でも大丈夫。AMCガレージなら、ターボ変更・エンジン乗せ換え・E／Gチューン・足廻り・エアロパーツ等を組み込んだ車輌の合法認可取得を行なってくれるから、あの面倒な車検もスッキリ、街中だって堂々と走れるんだ。改造度合によっては、安全性のために変更をしなくちゃいけないものもあるけど、いよいよ僕達の夢が叶う時代が来たって感じ。詳しくはAMCガレージまで。

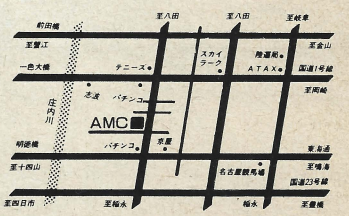
●車種・改造度によって時間・料金等が違いますので御了承ください。

カスタムツーリングクラブ
BUNNY KIDS 会員募集中!

AMCガレージ・ショールーム
〒455 名古屋市港区明正1-23
TEL052-382-3330
FAX052-382-0350

ホットパロット愛知・ファクトリー
〒490-14
愛知県海部郡十四山鮫ケ地2-73
TEL05675-2-0520
FAX05675-2-3654
ホットパロットは国産・外車を問わず運輸局の認可のもとに、フルオープンカーからVIPカーなどの製作および認可取得を行っています。

AMC GARAGE
AMUSING MOBIL CREATION



特集

フットワーク・パーツ型録



サスを決めるには、まだまだ多くの要素が必要だ。ショックを作るにもそのベースとなるメーカー品の特性を知らねばならない、あるいはブレーキの効きともからむし、タイヤ選択などは基本の基本。トータルでチューンするのがフットワークなのだ。

スポーティ・タイヤの巻

走りや好みに合わせて選べ

スポーティ・タイヤっていっても今や60から45あたりまでワイド化されてるし、ブランド、特性、サイズなど豊富だ。しかも各メーカーとも開発能力は急速に進歩して、もはや先進の外国メーカーを追い抜く勢い。しかし、いざ選ぶとなると迷ってしまうのが現状だ。で、OPT臨は独断的意見として性能うんぬんより好みや走り方で選ぶことをすすめたい。

最高速派



ADVAN HF Type D 50／55

高いコーナリング限界性能と、高剛性バランス。スリックの機能を積極的に採り入れた、ストリートスーパーラジアル（横浜ゴム）
14インチ〜16インチ　4万円〜5万9000円

FORMULA D40／M2

キャップ&ベースコンパウンド、ジョイントレス・ナイロンバンドなど、高速域でも強力なグリップと高い操安性、ウェット性能を誇る（日本ダンロップ）
50VR・15インチ〜16インチ　4万円〜5万8500円／55VR・14インチ〜16インチ　4万円〜5万1500円／60HR・14インチ〜15インチ　2万7000円〜4万円



POTENZA RE71 OPTIMA

スーパーVEC／Gコンパウント採用でグリップ力をさらに強化し、ドライ&ウエット性能をさらに高次元でバランスさせたニュー・ユニディレクショナルパタンをもつ（ブリヂストン）
50VR・15インチ〜16インチ　4万000円〜5万9000円／55VR・14インチ　3万8000円〜5万2000円

高速ムード派



eL　TRAMPIO

ハイパフォーマンスカーのポテンシャルをフルに引き出してくれる自然なハンドリング特性がウリ（東洋ゴム工業）
50VR・15インチ〜16インチ　4万円〜5万9000円／55VR・14インチ〜16インチ　3万9000円〜5万2000円

MICHELIN MXX

F1グランプリ、WRCのコンペティションタイヤを基本に設計開発。市販タイヤで世界発の300km/h以上での連続走行を可能にした超高性能ZRタイヤ（ミシュランオカモト販売）
40ZR・17インチ　8万6000円／45ZR・16インチ～17インチ　8万3000円～8万5000円／50ZR・16インチ　8万円／55ZR・16インチ　7万円



ブランド派

EAGLE ZR

〝ゲーターバック〟と呼ばれるF-1レインタイヤをベースに、ストリート用のユニディレクショナルパターンを取り入れたグリップ性能の高いタイヤ(日本グッドイヤー)
40・17インチ　14万円／45・16インチ～17インチ　7万5000円～／50・15インチ～17インチ　5万8000円～11万円／55・16インチ　6万1000円～7万1000円



UNIROYAL Rallye 340 ZR

卓越したトップパフォーマンスが、超高性能を持ってマシンにもジャストフィット。240km/h以上の超高速異次元を安全に走行できるZRシリーズ（アウトライフェン）
45・16インチ　6万7000円／50・16インチ　6万8000円／55・16インチ　6万円／60・15インチ　5万6000円





EAQLE ZR-S (45・50・55シリーズ)

ZRのスーパーグリップモデル。限定バージョン(日本グッドイヤー)
45・16インチ　11万円／50・15インチ～16インチ　8万円～10万円／55・14インチ　7万5000円



BF Boodrich COMP T/A ZR

レースで鍛え、磨き上げられた。高性能車の持つ力を出しきるハイグレードモデル（モベックス・コーポレーション）
45・16インチ　7万3000円／50・16インチ　6万7000円／55・16インチ　6万円



PIRELLI P700Z

200km/hの日常走行の次元でタイヤに要求されるすべての特性を吟味した、ヨーロピアン・トップスピードラジアル（阿部商会）
50VR・15インチ　5万5000円～5万9400円／55ZR・16インチ　6万0500円／50ZR・15インチ～16インチ　4万1000円～6万8200円／45ZR・16インチ～17インチ　6万7700円～8万1400円／40ZR・17インチ　8万8000円

高速ぶっとび派

なにしろワイドで剛性の高さがウリ。チューンドカーに不可欠なタイヤだが、これにもそれぞれの持ち味がある。性能がピカイチじゃなくても、カッコよければいいじゃないか。

PIRELLI P ZERO

F1タイヤの高性能をそのままストリート用にしたZRラジアル。フェラーリ社との共同開発によって生まれた（阿部商会）
55Z・16インチ　7万8700円／50Z・15インチ～16インチ　7万1500円～8万8700円／45Z・16インチ　9万5600円／40Z・17インチ　11万7000円／35Z・17インチ　13万8800円





PIRELLI P7racing

P7の限定バージョン。グルーブ本数を8本から6本に変更し、時速300キロの高速性能を得て、超ド級の、パワー&トルクに対応（阿部商会）
35V・15インチ　12万円／40V・15インチ　10万5000円／50V・15インチ～16インチ　6万7500円～10万5000円／55V・15インチ～16インチ　6万7500円～10万5000円



VOLK RACING SENSA M3

グループAを転戦するレイズBMW-M3装着によるオリジナルレーシングタイヤに公道用のモデファイを加えたハードセッティングタイプ（レイズ）
45ZR・17インチ　8万0000円～9万0000円

レース指向派



MAYSTORM

5本リブのダイレクショナル・トレッドパターンが、強力なグリップ力を発揮してくれる。(ゴーグコーポレーション)
55HR・12～13インチ　2万000円～2万4000円／55VR・14インチ～15インチ　2万6000円～3万3000円／50VR　15インチ～16インチ　3万3000円～4万3000円／55ZR・16インチ　5万円／50ZR・16インチ　4万円／45VR・17インチ6万6000円～6万9000円



CRITERIA CX603 60

回転方向を持つファッショナブルなワンウエイ・パターン。TCスチールチェーファーで快適性を確保した60タイヤ。(横浜ゴム)
12インチ～15インチ　1万7000円～3万4000円

乗り心地派



TRAMPIO 4D・60

グリップ限界が高く、スポーツ性能の高いラジアルタイヤ(東洋ゴム工業)
60HR・13インチ～15インチ　2万2500円～3万8000円



WINDSOR (60シリーズ)

格調高いフォルムと優れた居住・操安性を可能にしたアラミド・フォールド・ベルト構造(日本ダンロップ)
60HR・14インチ～15インチ　2万5500～3万8000円

331　EaGer

ドライでもウェットでも高いグリップ力とすぐれたコントロール性を発揮。スポーティフェイス60シリーズ(ブリヂストン)
60HR・12インチ～15インチ　1万6000～3万1000円

街中カッコ派

スポーティ・タイヤだからといっても別に性能を気にする必要はない。とくに街中を流すには限界性能たんか関係ないし、サイズだって60でじゅうぶん。ただドレスアップ度だけでいけば、凄いワイド化もやりたいけど、もったいないからね。



EaGer DZ

走りをチューンする新パターン、非対称ユニディレクショナルパターンを採用。高性能をドレスアップした60シリーズ(ブリヂストン)
60HR・14インチ～15インチ　2万6000円～3万5000円

INTECH SX735 60

操縦安定性、乗り心地、居住性などが高密度なテクノロジーの集積でさらに進化した、洗練の60シリーズ(横浜ゴム)
14インチ～15インチ　2万5000円～3万3000円



小数派



GENERAL XP2000Z

ジェネラルタイヤのXP2000シリーズのトップ、Zレンジのモータースポーツ用タイヤ（エム・エル・ジェイ）
55ZR・16インチ　5万5000円／50ZR・16インチ　6万0000円～7万円



MICHELIN XGT V

ハイポテンシャルのグリップ性能を内に秘め、ドライ&ウエット、応答性と快適性に新開発ミシュランテクノロジーで見事に応える高性能トランス・アメリカン・ラジアル（ミシュランオカモト販売）
60VR・14インチ～15インチ　3万6000円～4万7000円／55VR・16インチ　5万6000円／50VR・15インチ～16インチ　4万9000円～6万4000円／45VR・16インチ　6万9000円

RIKEN SUPER SYMEX

スチレン含有量を増大し、高速時、旋回時のグリップ性能を高め、相反する耐久性をも効率よくバランスさせたスーパーグリップコンパウンド。ライケンラバーテクノロジーの最先端（ミシュランオカモト販売）
60HR・12インチ～15インチ　1万6000円～3万3000用

MICHELIN TRX

新タイヤ構造TR理論により偏平化に伴って損なわれるクッション効果を回復させた先進のラジアル（ミシュランオカモト販売）
60VR・390　3万9000円／55VR・390　3万9000円～4万9600円／45VR・390～415　4万8500～5万6000円／45ZR・415　5万6000円／60HR・365～390　2万8000円～3万5000円／55HR・365　2万6000円～2万9500円



RIKEN SYMEX II 60

ニューケミカルコンパウンド、ダイレクショナルパターン採用によりシャープな走行性と居住性が見事バランスしたラジアルタイヤ（ミシュランオカモト販売）
60HR　14インチ～15インチ　2万5000円～3万1000円



ブランド派

CEPLOO 60



走行時の接地変化の量を最少限に抑え、接地性を向上させたセプルーの60シリーズ(東洋ゴム工業)
60HR・14インチ～15インチ　2万5500円～3万7500円

REGNO 60 GR13



RCOTグレートバランスチューンと高級科学繊維アラミドを採用。高い運動性能とすぐれた居住性を両立した、ハイグレードでスポーティーなサイドフェイスの60シリーズ（ブリヂストン）
60HR・13インチ～15チンチ　2万4000円～3万8000円

LIZA as



ブロックを接地面から見直し、直進安定性を重視している(東洋ゴム工業)
60HR・12インチ～15インチ　1万6000円～3万3000円

LE MANS Bb4(50・55シリーズ)



VR構造の高速耐久性が、より安定した走りを実現してくれる(日本ダンロップ)
50VR・15インチ～16インチ　3万3000円～4万8500円／55VR・16インチ　4万3500円

ちょっとスポーツ派

VOLK RACING SENSA SRC510・55／SRC610・50／SRC710・45



タイヤはホイールと一体でその役割を全うするーとの考えから作り出されたレイズ・オリジナルブランド。その技術はグループAにより磨かれている。(レイズ)
55VR・14インチ～15インチ　3万5000円～4万7000円／50ZR・16インチ　5万8000円～6万5000円／45ZR・16インチ　5万4000円

LE MANS Bb4ef



Bb4・60シリーズのニューバージョンで、より静かな走りと優れた乗心地となっている(日本ダンロップ)
60HR・12インチ～15インチ　1万6000円～3万3000円

D：CODE150 16



RCOTハイパフォーマンスチューンを採用。センシブルな走りをデザインしたヤングの高性能60シリーズ（ブリヂストン）60CR・12インチ～15インチ　1万6000円～3万3000円

D：CODE・150 50／55



ローハイトプロポーション、フラットフェイスサイドを採用し、さらにシャープなサイドデザインをもつ高性能50&55シリーズ（ブリヂストン）
50VR・15インチ～16インチ　3万3000円～4万9000円／55VR・14インチ～16インチ　3万3000円～4万4000円

BF Goodrich NEW RADIAL T／A



耐摩耗性とグリップ性能という相反する性能のパワーアップを、バランスよく実現したHRラジアル（モベックス・コーポレーション）
50H・14インチ～15インチ　3万8500円～5万2000円／60H・13インチ～15インチ　2万5500円～4万5000円

EAGLE NCT-S (50・55・60シリーズ)



イーグルNCTのSバージョン。コンピュータ設計により配列されたS字グルーブとトレッドブロックが騒音をおさえる(日本グッドイヤー)

EAGLE NCT (50・55・60シリーズ)



F-1の技術から開発されたNCT(応力分散形状理論)を採用したタイヤ(日本グッドイヤー)
50VR・15インチ　4万7000円／55VR・15インチ　3万7000円～3万8500円／60HR13インチ～14インチ　2万3000円～3万3000円／60VR・15インチ　3万8000円～5万円

BF Goodrich COMP T／A HR



ウエット、スノー路面でも求められた条件に高い次元で応えてくれるオールウェザータイヤ（モベックス・コーポレーション）
60・14インチ～15インチ　2万6000円～3万4000円

AVON TURBO SPEED CR28 60HR SERIES

英国エイボン社100年の歴史と、信頼のおける確かな技術で作られたロープロファイル・スチール・ラジアルタイヤ（太平洋物産）
60HR　13インチ～15インチ　2万6000円～3万9000円



PIRELLI P600



高性能スポーティ・サルーンの21世紀のスタンダードとして、トータルバランスと快適性を誇っている（阿部商会）
60HR　13インチ～15インチ　2万6400円～4万1800円／60VR・14インチ～15インチ　3万7000円～5万5900円／55HR・13インチ～15インチ　2万7000円～3万9000円／55VR・14インチ～16インチ　3万7000円～4万6000円

PIRELLI P6



グリップ性能や安定性、快適性、耐久性と、求められるすべての要素を高次元でバランスさせたVRラジアル（阿部商会）
60HR・13インチ～15インチ　3万2200円～4万2600円／55VR・15インチ　4万3500～6万0200円

オールマイティ派



REGNO VS51

剛性感の高い走りと居住性を両立した、スポーティーな重量ハイパワーサルーンこのためのシリーズ（ブリヂストン）
55VR・15インチ　4万円～5万2000円
60HR・15インチ　3万6000円～4万円／60VR・15インチ　4万円～4万6000円



GRAND PRIX M3 GX509

外側のブロック剛性でコーナリング性能をアップし、乗り心地の良さをプラスした50／55シリーズ。（横浜ゴム）
15インチ～16インチ　3万3000円～4万9000円



DUCARO 609

6本のグルーブを外へ向けて効果的にひろがりをもたせた設計により抜群の排水性を発揮（日本グッドイヤー）
60HR・12インチ～15インチ　1万6000円～3万3000円



ZERA PASSO (60シリーズ)

ドライ&ウェットの両路面で高性能を追求している（日本ダンロップ）
60HR・12インチ～15インチ　1万6000円～3万3000円



TRAMPIO RA

方行性のあるWパターンで、雨に強く、走りがフルに楽しめる（東洋ゴム工業）
60HR・13インチ～15インチ　2万2500円～3万8000円

ピュアスポーツ派

POTENZA RE61G TUNE

ユニディレクショナルパターンとレーシングイメージあふれる60シリーズ（ブリヂストン）
60HR・13インチ～15インチ　2万4000円～4万円



POTENZA RE71U G TUNE

G TUNE採用により、さらに強力なグリップと高速耐久性を実現。サイド部から丸みを排したシャープなデザインの60シリーズ（ブリヂストン）
60HR・14インチ～15インチ　3万3000円～4万4000円

峠 かっとび派

峠、ワインディングなどでは、あまりワイドなタイヤは向かない。50、55、60あたりから選びたい。その性能はやはりコーナリング。このところ国産タイヤにスグレモノが多いぞ。



GRAND PRIX M3 G510

M.C.T.とスラントブロックによる方行性を与えたパターンで、ウエット&ドライで高性能さを発揮する60モデル（横浜ゴム）
12インチ～15インチ　1万6000円～3万3000円

POTENZA RE71G TUNE

ユニディレクショナルパターンを刻んだスポーティーなデザイン。機能美プラス高運動性能の60シリーズ（ブリヂストン）
60HR・12インチ～15インチ　1万9000円～4万円

TRAMPIO C-1

高速になるほど安定した精緻な動きをしてくれる（東洋ゴム工業）
50VR・15インチ～16インチ　3万3000円～4万9000円／55VR・16インチ　4万4000円



ASPEC AX325 50／55

両エッジを折り返したケブラーベルト採用の強化D.D.構造。コーナーで、高いコーナリングフォースを発揮してくれる50、55のVRモデル（横浜ゴム）
15インチ～16インチ　3万5000円～5万3000円



ADVAN GLOBA

非対象方向性パターンと新コンパウンドの採用で、ドライ&ウエットで高い運動性能を発揮するラジアル（横浜ゴム）
12インチ～15インチ　2万1000円～4万2000円





ASPEC AX323 60

超極細の素線によるスチールベルトが、優れた高性能と、特有のしなやかなフィーリングを生みだす。（横浜ゴム）
13インチ～15インチ　2万3000円～3万9000円

〈ホイールと足の関係を知る〉

機能的バランスが大切だ

今回のフットワーク・パーツ特集ではホイールを扱ってないが、こいつも大切なパーツだ。基本的にホイールに要求されるのはファッション性と機能。なかでも、ここでいう機能とは強度、バランス、重量の3つが掲げられるわけだが、なんといっても性能面において重要視されるのは〝重量〟だろう。

バネ下重量というのがあり、たとえば1kg減ると乗り心地や接地性はかなり変わるが、さらに軽量タイプのアルミホイールに交換して2〜3kgも減れば回転慣性マスがより軽減され、加減速時のレスポンスが飛躍的に向上するわけだ。

たとえばフォートランF65を例にとると、軽量性と剛性を高次元でマッチングさせるために構造上最も有利なスポーク形状を採用している。スポークの描くRはデザイン的に見ても魅力的だ。また、大型ブレーキキャリパー装備車にも対応可能だが、やはり最大の特徴は機能的バランスを備えた点にある。

スポーク断面のベゾイド形状（コノ字型）は、軽量化と高強度を両立。そのため6・5J-15インチ・ホイールで6・55kgという重量を実現しているのだから凄い。ホイール軽量化によるバネ下荷重の軽減は、約15倍の数値となってバネ上に反映されるからいかにこの軽量化が大切かわかるはず。とにかく最高の足まわりを仕上げるには、最新技術を盛り込んだホイールを装備することだと忘れてはいけない。

フォートラン　☎045-546-2003



デザイン性と機能を高次元でマッチングさせたフォートランF65ホイール。なかでも6.5J-15インチ・ホイールで重量は6.55kg／と軽量だ。5本スポークと6本スポークの2種類、またカラーリングもホワイト／シルバー／ブラックメタリックがある。価格3万1000円〜4万円。



こちらも6.5J-15インチ・ホイールで6.8kgと軽量なロコムP2ホイール。1ピースタイプの5本スポーク形状だ。価格2万8000〜3万3000円。

RIKEN RADIAL 50／55

すでに海外では、高い評価と信頼を得ている〝ライケン〟。高速域での連続走行性能と耐久性を重視し、ドライ、ウエットにかかわらずドライバーの意のままに反応する高性能ラジアル（ミシュランオカモト販売）
50VR・15インチ〜16インチ　3万7000円〜5万4000円／55VR　16インチ　4万8000円



MICHELIN MXV

オーバー200km/hでのハイパフォーマンスと同時に、快適性を高次元で融合、豊富なサイズバリエーション多くの高性能車に対応（ミシュランオカモト販売）
60VR・14インチ〜15インチ　3万2000円〜4万2500円／55VR・14インチ〜15インチ　3万4800円〜4万2600円／60HR・13インチ〜15インチ　2万6500円〜3万7500円



舶来モノ派

UNIROYAL Rallye 340 VR・HR

優雅に、そして流れるように走れるハイレベルな基本性能。しなやかな乗り心地を実現したハイパフォーマンスモデル（アウトライフェン）
45VR・16インチ　7万円／50VR・15インチ〜16インチ　3万8000円〜6万2000円／55VR・15インチ〜16インチ　3万6000円〜5万5000円／60VR・14インチ〜15インチ　3万2000円〜5万1000円／60HM・13インチ〜15インチ　2万3000円〜3万6000円

PIRELLI P7

ポルシェ社との共同開発から生まれた、ウルトラ・ハイパフォーマンスタイヤ。世界のモンスターマシンに対応（阿部商会）
50V・15インチ〜16インチ　3万8000円〜6万2000円／55V・16インチ　5万5000円



EAGLE VR

F1で磨かれた技術、グリップ力、耐久性、直進性、排水性を生かしたタイヤ（日本グッドイヤー）
45・16インチ　6万円〜7万円／50・15インチ〜16インチ　4万円〜10万円／55・15インチ〜16インチ　4万円〜7万2000円／60・14インチ〜15インチ　3万2000円〜4万8000円







AVON TURBO SPEED CR28 50・55・60 VR SERIES

内部構造とロープロファイルにより、クィックかつ正確なステアリング思想を取り入れたトレッドパターンがロードノイズを低下し、ウエット路面でのスリップ防止してくれる（太平洋物産）
50VR　15インチ〜16インチ　4万3000円〜7万1000円／55VR　16インチ、390　4万6000円〜6万1000円／60VR　13インチ〜15インチ　3万7000円〜4万6000円



EAGLE VR-S

アメリカのSSCAのチャンピオンタイヤ。イーグルVRをさらに高性能にした限定バージョン（日本グッドイヤー）
45・16インチ　10万円／50・15インチ〜16インチ　8万円〜9万7000円／55・16インチ　8万5000円／60・15インチ　7万5000円



FORMULA V2

高速操安性に居住性がドッキングしていて、ウェット性能も高い（日本ダンロップ）
60HR・13インチ〜15インチ　2万1000円〜3万3500円

社　名	住　所	TEL
アウトライフェン	東京都新宿区新宿2-13-15 武蔵野ビル6F	03-225-2320
㈱阿部商会	東京都千代田区神田美土代町3	03-233-2212
㈱エム・エル・ジェイ	東京都港区麻布台3-2-9 第2エイエルビル	03-584-0564
ゴーグコーポレーション	愛知県名古屋市南区立脇町4-3	052-811-1517
太平洋物産	東京都千代田区猿楽町2-1-16 下平ビル	03-295-5851
東洋ゴム㈱	大阪府大阪市江戸堀1-17-18	06-441-8801
日本グッドイヤー㈱	東京都港区赤坂1-9-13 三会堂ビル3F	03-582-0481
㈱日本ダンロップ	兵庫県神戸市中央区筒井町1-1-1	078-231-4141
㈱ブリヂストン	東京都中央区京橋1-10-1	03-567-0111
ミシュランオカモト販売㈱	東京都文京区本郷7-2-1	03-5684-3333
モベックス・コーポレーション・ジャパン	東京都港区虎ノ門5-11-15 虎ノ門KTビル6F	03-436-1878
横浜ゴム㈱	東京都港区新橋5-36-11	03-432-7111
㈱レイズ	大阪府東大阪市長田西5-80-1	06-746-1010

ショックアブソーバの巻

ベーシックなメーカー品も特性で選べ

サスといっても、ショック自体の特性を知るのはむずかしい。だけど、足の基本はバネよりショックにあるともいえるのだ。それには基本的な選び方を知らなくっちゃ。

足まわりの中でスプリングとショックといったら、切っても切れないぐらい重要なチューニングのポイント。

そのショックアブソーバーが、最近大きく変化してきた。そう、調整タイプが主流になりつつあるのだ。ストリートチューンの場合、一定の所を走るサーキットと違って、都会もあれば峠もある。痛んだ道もあれば、高速だって、と変化に富んでいるのだ。

そこで、その選び方をチェック。

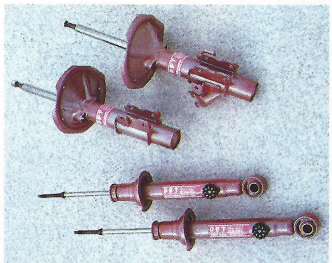
まず、自分がどこを走るかを考えてスプリングを選んでやる。これが基本になる。そして、そのスプリングに合わせたショックを選べば良いのだ。しかし、たとえばワインディング仕様で減衰力を選ぶと、路面が悪かったり、都会の踏切なんか、トラックと同じ乗り心地だ。そこで調整タイプの出番だ。

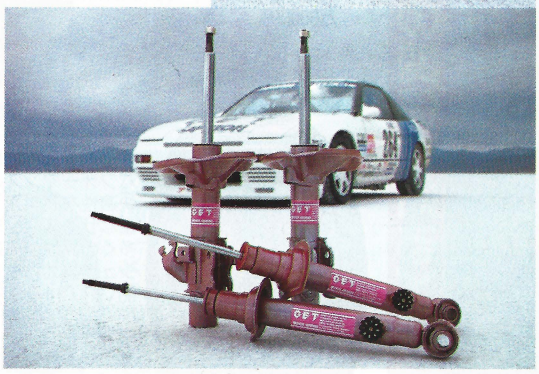
今日はデートだから一番、明日はワインディングなので4番と、走りに合わせた乗り心地が得られる。これがストリート仕様の基本といえる。

またショックアブソーバーの働きは、本来、スプリングのバウンド／リバウンドを吸収するのが目的なんだけど、サスペンションチューンで使用する時は、どちらかというとプラス、バネ機能をショックに持たせる考え方でチューニングしている。というのは、コーナリング中に〝ねばり〟が出てコーナリング速度を高めてくれるのだ。さあ、あとはメーカーの仕様を参考にチョイスするだけだ。えっ？　これじゃ物足りない？　マシンを自由自在に走らせたい？　アン、そういう人は、ショップチューンのページを見てくれ。とにかく基本は変化の多いストリートに合わせることを忘れないように。

G／E／T

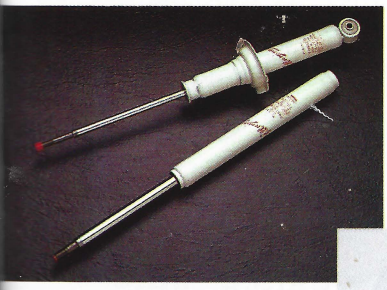
土屋圭市の徹底テストにより、荒巻きスプリング＋ショックで、直巻きサスペンション・キット以上の性能を引き出すように設計されたショックがG／E／T。特性は峠化様ほど固くなく、しかし、リヤが出やすく限界の高さが売りだ。ポンネビルで世界新記録の180SXにも使用されている。S13／180SX用1台分　価格11万円（G／E／T）



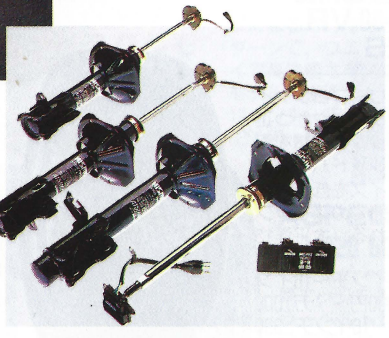


Adjustable-5 イルミナ

トキコのPRODRA-Gシリーズのひとつ。フロント、リヤ共に低圧ガス封入式ツインチューブ。5段階の調整式で、フロント、リヤとも調整ダイヤルが上部取付先端にあるため、手軽に減衰力調整ができる。価格Ⓕ1万5000円～2万6000円Ⓡ1万4000円～2万円（トキコ）







ニスモ・マルチショックアブソーバー

ハード・ミディアム・ソフトの3段階の調整を、走行中、シートに座ったまま前後独立して自由に変えられる。価格　前後4本キット12万8000円～17万5000円（ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル）

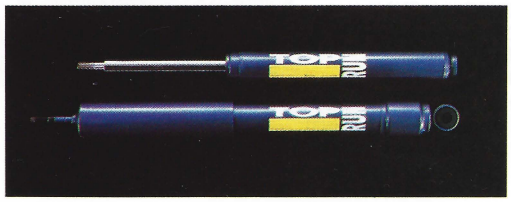
ニスモ・ショックアブソーバー

タウンユースでも、スポーツコンペティションユースでも満足できる室内調整3段可変式及び4段可変式、一般固定式。価格Ⓕ1万8000円～3万8000円Ⓡ8500円～3万5000円（ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル）



TRDショックアブソーバー

単筒式／モノチューブ構造、複筒式、倒立構造によりバネ下荷重を大幅に低減したラム式、ダイヤルで簡単かつ確実に調整可能な減衰力調整式、モータースポーツ専用の一体型・車高調整式がある。価格6000円～12万0000円Ⓡ6000円～12万円（TRD）



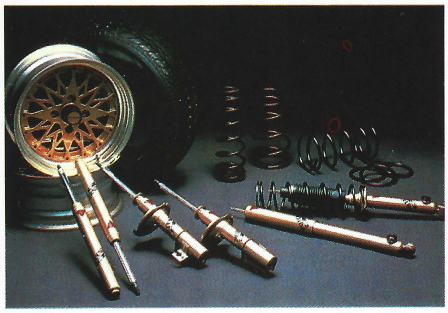
TOPRUN

全タイプ低圧ガス封入式で、構造をシンプルにするために、非調整式になっている。減衰力特性など車種ごとに専用設定となっている。価格7000円～1万1000円（ブリヂストン）



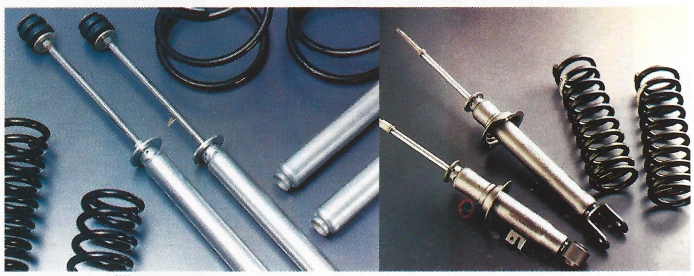
モンロー・強化スポーツショック・シリーズ

独自のオートマティックバルブ・システムの搭載されたモンローショックは、低速から高速まで常に理想的な減衰力を供給してくれる。価格8000円～1万1000円（テネコ・オートモーティブ・ジャパン）



ポテンザ・ストリート ダンパー&コイル

ダンパーはツインチューブ低圧ガス封入構造で、フロント3段階、リヤ8段階の調整式。また、コイルもテーパーコイルを取り入れ、あらゆる走行条件に応えてくれる。価格　ダンパーⓕ1万8500円～2万円ⓡ1万4200円～2万円　コイルⓕ5600円～7600円ⓡ6300円～8000円（ブリヂストン）



Zスポーツ サスペンションキット

5段階調整のショックは、ストリートからサーキットまであらゆる走行をカバーしてくれる。ノーマルのショックに組み込まれても、充分、性能を発揮してくれるスプリングとのセットで。高い路面追従性と乗り心地を両立させている。価格　Z31系16万2000円／Z32系未定（セントラル20）



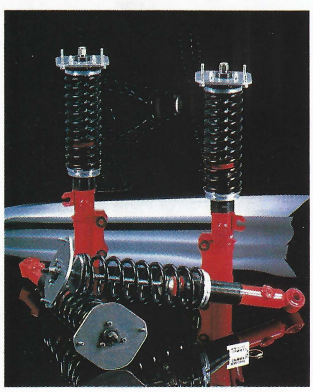
BILSTEIN

ガス室とオイル室を仕切るピストンが、スムーズに上下し、ガスの圧力で常にオイル室を圧縮している。このため、オイルに真空状態が発生せず、オイルに気泡が発生するキャビテーションが起きない。またピストンバルブに組み込まれた数枚のスチールプレートにより減衰力を発生させている。価格1万4800円～3万9000円ⓡ1万4900円～5万円（阿部商会）

マツダスピード ショック・アブソーバー

スタート時のスコート、コーナーリング中のロール、高速時のヨーイングなどをおさえ、安定した走りが得られる。複筒ガス封入式。ニューRX7　フェスティバ1300DOHCはガス式4段調整タイプ。FFファミリアにはガス式減衰力固定タイプがある。価格Ⓕ1万4000円～2万7000円ⓡ1万4000円～2万7000円（マツダスピード）





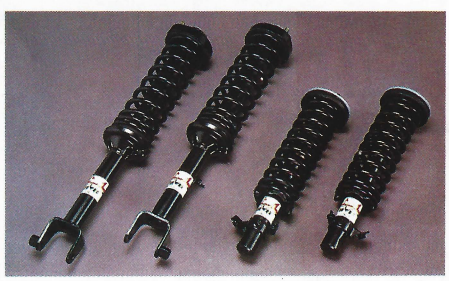
スポーツセッティング ダンパー

ナイトスポーツオリジナルの車高アジャスタブル、レートアジャスタブルダンパー。レートは8段階。縮み側30%、伸び側約100%アップのため、乗り心地が損なわれず、高い路面追従性を発揮してくれる。価格スタンダードキット24万円／スペシャルKit（写真）29万5000円（ナイトスポーツ）

SUPER SPECIAL FOR STREET

スポーティ&セーフティを思想とするKYBブランドのひとつ。快適な走りとシャープな運動性を両立。4段階の減衰力調整ができるアジャスタブルタイプで60タイヤとのマッチングに最適。オイル4段調整～電調式まで6タイプある。価格1万7500円～2万6000円、電調式は1台分8万4000円～13万0000円（カヤバ）





無限INTEGRATE SHOCK ABSORBER

ホンダ車専門の無限がリリースするショックアブソーバーキットは、オイルタイプのショック&ハードスプリングのアッセンブレーキット。もちろん、レースからのフィードバックで、十分なハンドリングを約束する。プレリュード用価格9万円（無限）



フォーミュラGTi サスペンションキット

フロントにツインチューブ低圧ガスショック、リヤにモノチューブ高圧ガスショック。可変バネレートのスペシャルプリングからなり、操縦性だけでなく、空力特性もUPさせてくれる。が、残念ながら欧州車用のみ。セット価格9万5000円～13万0000円（テネコ・オートモーティブ・ジャパン）

社　名	住　所	TEL
㈱阿部商会	東京都千代田区神田美土代町3	03-233-2213
ウイングスコーポレーションジャパン	東京都港区新橋5-23-7	03-431-9921
㈱FET極東	東京都世田谷区粕谷1-8-23	03-329-7081
カヤバエンジニアリングサービス	東京都港区芝2-1-25	03-5476-1771
G／E／T	東京都品川区東五反田4-10-9 シャトレー五反田703号	03-441-3454
㈱セントラル	東京都調布市上石原1-32-34	0424-86-4451
㈱TRD	神奈川県横浜市港北区師岡町800	045-543-5625
テネコ・オートモーティブ・ジャパン	神奈川県横浜市緑区平台20-20	045-942-5211
トキコ東京営業所	東京都千代田区九段南1-5-6 協和九段ビル	03-237-1418
ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル㈱	東京都品川区南大井2-10-6	03-767-1123
㈱ブリヂストン	東京都中央区京橋1-10-1	03-567-0111
㈱マツダスピード	東京都中央区勝どき6-5-23	03-533-6496
㈱無限	埼玉県朝霞市膝折町2-15-11	0484-61-4131

GABジムカーナー SHOCK

赤いショックで有名なGABジムカーナー用ショックは、固めの減衰力でストリートからレースまでこなすチューナーお進めショックだ。車種バリエーションは小型が中心だが、流用チューンによく使用されている。Ⓕ4段ⓡ8段調整は好みに応じてセッティングできる。定価1万2000円～2万7000円（ウイングスコーポレーションジャパン）



ブレーキの巻

ブレーキパッドは目的で選べ

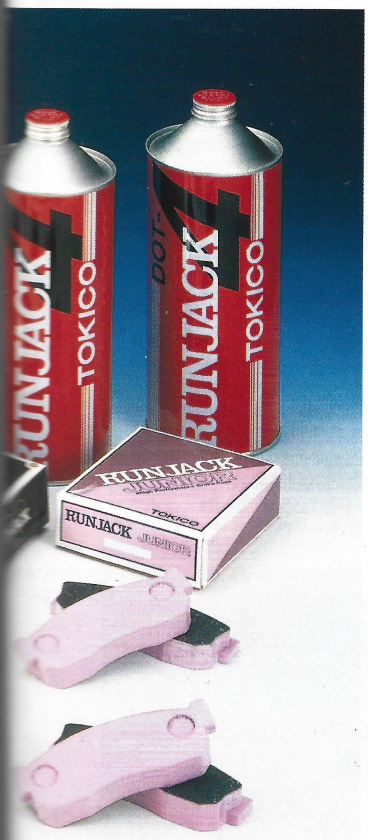
峠ブームでガゼン注目を浴び出したのがブレーキチューニング。中でもブレーキパッドチューンは、お手軽るで良く〝効く〟チューンとして知られているが、ここにきて、ブレーキチューニングが2極化の方向になりだした。いっぽうブレーキパッドで、もういっぽうは、スカイラインGTRに見られる様なブレーキローター&キャリパー本体のチューニングだ。その実体と選び方は？

ブレーキチューンの基本となるのが、ブレーキパッド。こいつの話は、OPTをふくめて各雑誌が書いているので知っていると思うが、ここにきて、パッドのメーカーや、タイプが多くなってきているので、逆に選ぶのに困っている読者が多いんじゃはいのかな？　なんてショップも良くわかっていない所が多いとか。

効きか鳴きか

まだ、最近多いのがパッドのグレードを3段階ぐらいに設定してあるパッド(アスベスト系)だ。これはパッドの材質による耐フェード性温度限界で分けていると思っていい。耐フェード性限界とは、ブレーキングにより摩擦熱でディスクローターとパッドの高温が高くなり、止まらなくなった時の温度だ。早い話が、使用目的に合わせたパッド選びをすること。下のグレードは低、中速でのペダルタッチが良く、上のグレードは多少ペダルタッチが悪るくてもサーキットを走行や峠で絶体の安心感がある(温度が少し上がるまでキキが悪い)。

ただ、ここで一番選ぶ時に困るのが、一番上のグレードのパッド。E社のRや、D社のパッドみたいに、低速から高速まで温度を上げなくても良く効き、なおかつ耐フェード性がメチャクチャ高いものと、A社みたいにウォーミングUPラン(温度を少しょう上げる)をしてからでないと、効かないブレーキ(レース用に多い)とが同じ様に売られているのだ。ハッキリいって、ウォーミングランが必要なレース用パッドはストリートでは使用しないほうが安全だろう。





CERMET BRAKE PAD

ショックアブソーバーのKYBのサーメット・ブレーキパッド。航空機や新幹線などに採用された技術から生まれた。ノン・アスベストのメタル／セラミックス複合材のブレーキパッド。ラリー、ジムカーナ、ダートラ専用として開発されている。価格Ⓕ2万2000円～2万5000円Ⓡ2万3000円～2万5000円(カヤバ)





Winmax295

300度～800度と高温タイプのセッティングで耐フェード性にすぐれている。またロックがかかりにくいバランスをキープ。効きを重視し、ペダルフィーリングは奥のほうに効きをセットしてある。価格Ⓕ2万5000円～2万6000円　Ⓡ2万5000円～2万6000円(ウインマックス)

また、最近流行の鳴かないパッドなんてものもある。これは、どうしてもストッピングパワーを優先したパッドでは鳴きが出ることが多いが、ストリートでの使用では気になる。そこで多少、ブレーキング性能(効き味)を落としても、異音が嫌いな人向けだ。こいつはW社○○、E社Eタイプが代表的だ。おっと、ここでいうブレーキング性能とは、あくまでも一番上級グレード(レース用含む)に比べた場合とことわっておく。ストリートでは十分なパフォーマンスだ。

メタル&セミメタルパッド登場

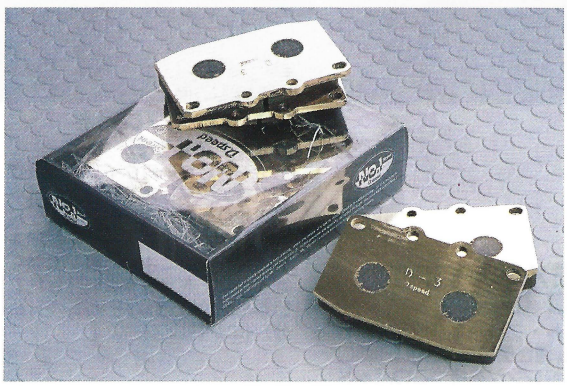
ここにきて、メタル&セミメタル系のブレーキパッドが登場した。これはメタル系の最大特徴であるブレーキの安定性が売りだ。こいつはアスベスト系に比べて、ブレーキ温度が変化しても摩擦係数が一定で安心できる。そしてブレーキパッドのヘリが少ないなどの数かずのメリットがある新型パッドだ。

ただ、ブレーキの効きは、現在アスベスト系に比べて一歩落ちるが、これからどんどん増えてくるだろう。Y社のレース専用に性能をとんがらせたパッドが有名だ。



RE雨宮スーパーパッド(RX7用)

ロータリー専門ののRE雨宮が作りだしたのがスーパーパッドだ。チューンドRX7専用に考えだされただけあって、ストリートでは十分のパフォーマンスを引き出してくれる。FC3S専用。価格5万2000円



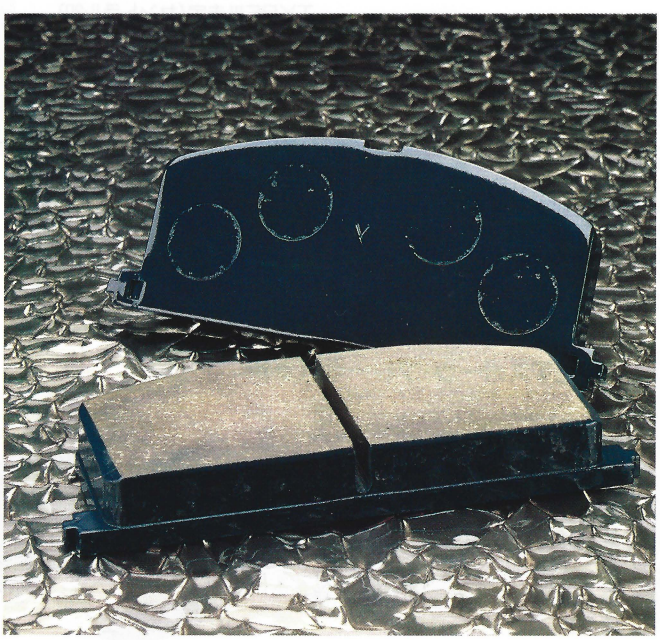
No.1ブレーキパッド

ボンネビル世界最高速大会で世界新記録と同時にデビューしたのがNo.1ブレーキパッド。このパッドは最高速用、ゼロヨン用のタイプ別設定で、耐フェード性が高い。最高速用は、低速から高速までの"効き"を中心にしたタッチを重視/ゼロヨン用は急ブレーキでも絶体にロックせず、鳴きがほとんどない特性だ。重量級のターボ車用にフィーリング重視でエンドレス社との共同開発品だ。価格Ⓕ3万2000円Ⓡ3万円(D.speed)



RUNJACKシリーズ

ショックアブソーバーで有名なトキコのブレーキパッド。レース用のRUNJACK、初中級レースからストリートのRUNJACK・V2、初級者RUNJACK・JUNIORと3種類のラインナップ。価格JUNIOR 9500円〜1万2500円/V2 1万2000円〜1万5000円/RUNJACK 1万6000円〜2万5000円(トキコ)



XEV BREKE PAD

レースにも使用できることを狙いに開発されたジーベックのオリジナルパッド。耐フェード性を高め、効き具合をセミハードに設定してある。摩耗率はスプリント用と耐久用の中間くらい。価格Ⓕ2万5000円〜2万7000円 Ⓡ1万2000円〜2万6000円(ジーベック)

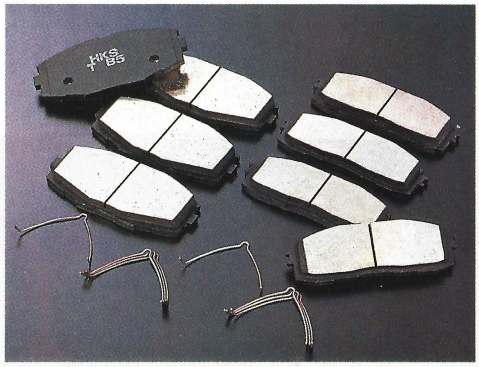
TAR・OX PADS

タロックス独自のコンパウンドを持つアスベスト系のこのパッドはフォーミュラ、耐久、ツーリングカー、ヒルクライム、ラリーなどの分野で研究開発されている。タロックス合金から成るローターとの組み合わせで、よりよい制動力を得られる。価格1万4000円(タロックス)



HKS FULL METAL DISC PAD

エンジンチューニングで高度の技術を持つHKSが、そのパワーを確実に受け止めらろ、常に安定した性能を得られるブレークパッドを／　ということで選んだ新素材のフルメタル。価格Ⓕ3万1000円～3万1500円 Ⓡ2万8000円（HKS販売）







V-is ブレーキパッド

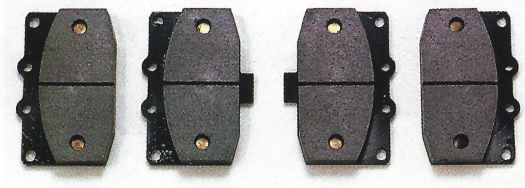
激しいブレーキングの繰り返しでも、ローターなどへの影響が少なく、ベーパーロックなどのトラブルもおこりにくい。摩擦係数も常に安定している。"STREET"と"RACE"の2タイプで、あらゆる高速走行にOK。価格STREET Ⓕ1万8000円～2万1000円　Ⓡ1万2000円～1万9000円／RACE2万0000円～2万5000円　Ⓡ2万1000円～2万4000円（ブリッツ）

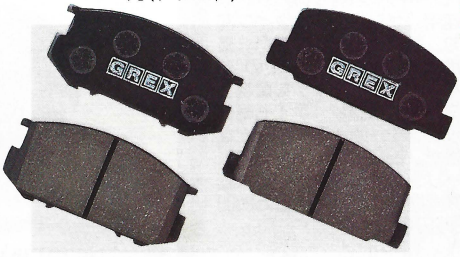
GREX SPORT PAD〈PRO〉

トラスト・ブレーキパッド技術の集大成。適性使用温度200C-800Cのワイドレンジを持つこのパッドは、ハードドライビングからストリートランまでどんな走りにも性能発揮／　価格Ⓕ、Ⓡ共に2万5000円（トラスト）

エンドレスブレーキPADタイプE

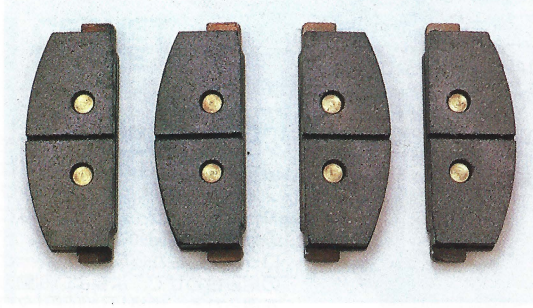
フェードしないRタイプパッドで有名なエンドレスが鳴かないパッドを作り上げてきた。このパッドはエンドレスの新素材、B型アスベストの使用により、音が出なくて"効く"をテーマに開発されているめ価格5万5000円（Ⓕ、Ⓡ1台分）（エンドレス）





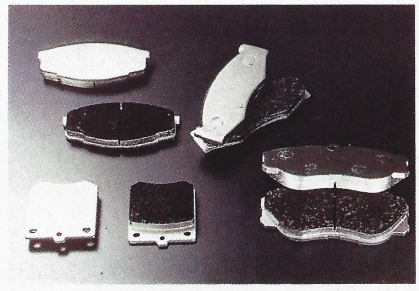
Zスポーツブレーキパッド

セントラル20のオリジナルブランド。アスベスト系で初期フィーリングのいいTYPE Ⅰ（ストリート用）～TYPEⅢ（レース用）の3段階の設定。近日発売予定のZ32用はノンアスベストとなりそうだ。（価格は未定）　価格TYPE Ⅰ1万3000円～2万4000円／TYPE Ⅱ2万3000円～2万9000円／TYPEⅢ未定（セントラル20）



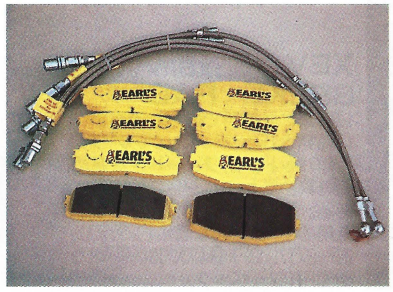
MAZDA SPEED BRAKE PADS

マツダスピード・ディスクパッドとブレーキシュー。耐フェード性に優れていて、高熱での摩擦係数の低下が少ないので、ハードなブレーキングにも十分応じてくれる。価格FC3S用Ⓕ2万2000円～2万5000円／BFMP・BFMR用Ⓕ頻 共2万2000円～2万4000円／FETSTIVA Ⓕ2万2000円～2万4000円Ⓡ99800円



DISC PADS EARL'S

適性ローター温度、200C～800Cとワイドレンジを持ち、常に安定した強力な制動力を発揮してくれるEARL'Sのブレーキパッドは、ストリートコースを対象にしていて、気になる鳴きも最少限にとどめてある。価格Ⓕ2万8000円Ⓡ2万8000円（APP）



FETスポーツ・ブレーキパッド

アスベスト主体の新素材を採用。従来のアスベスト系に比べ、耐摩耗性に優れ、摩粉の発生が少なく、あらゆる温度域での摩擦係数を安定したものとなっている。ストリートとスーパーストリートの2段階設定。価格SⒻ1万3000円～1万6000円 Ⓡ1万1000円～1万6000円 SS Ⓕ1万7000円～1万9000円 Ⓡ1万4000円～1万9000円（FET 極東）



キャリパーやローター・チューンにも注目

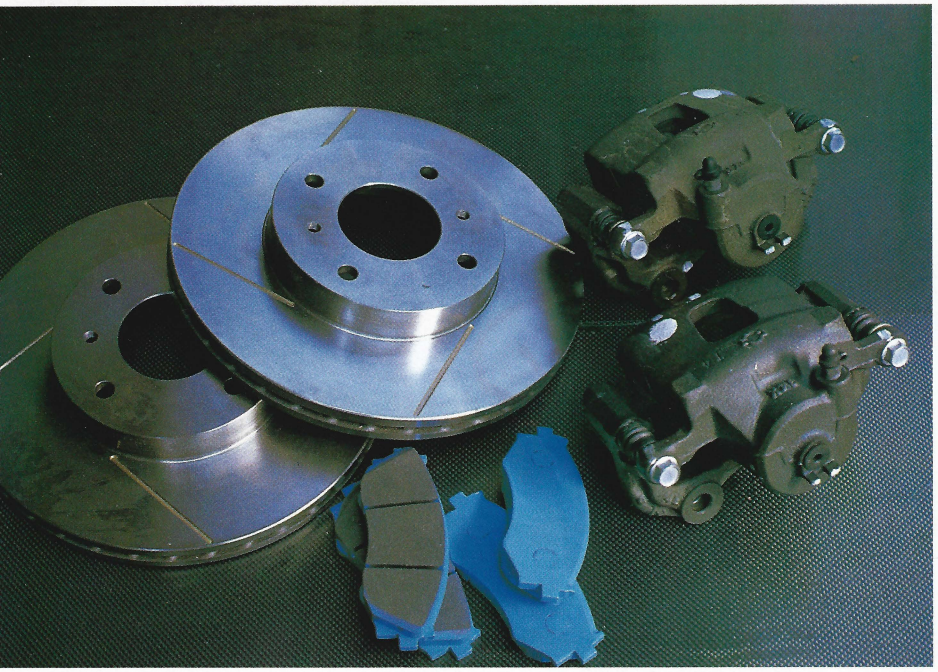
ブレーキ・キャリパー&ブレーキの大型化チューンが、注目を浴び出した。ハッキリいってこのチューンはマル。ブレーキパッドだけ交換するのに比べて2ランクぐらい上になる。とにかく安定して止まれるのだ。ただ車種が限定されているため、このオイシさを分けてあげれないこともある。

注意点としては、ブレーキのバランス。たとえばフロントだけ大型にすると、リヤとのバランスがくずれてフロントがロック気味になる。これは、メーカー指定のブレーキパッドを前後に取り付けたい。

また交換タイプのブレーキローターも流行のキザシだ。これには2タイプあって、純正ローター加工タイプと、W社のように初めから専用設計で作られるタイプに分けられる。もちろん、これは専用設計タイプのほうが耐ヒートクラックに強い。

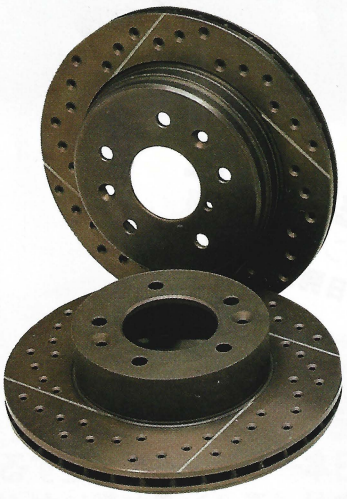
ローターの加工は2タイプ。穴開け加工=ローター温度冷却だ。これは穴開けによって、今までのローター温度を30%くらい引きさげることにより、フェードポイントを大幅に上げてくれる。

スリット加工ブレーキの効きだ。これは、ブレーキパッドの表面を常に新しくしてくれるので、抜群の〝キキ味〟が楽しめる。ただし、パッドのへりは今までの1／3以上になるといわれている。



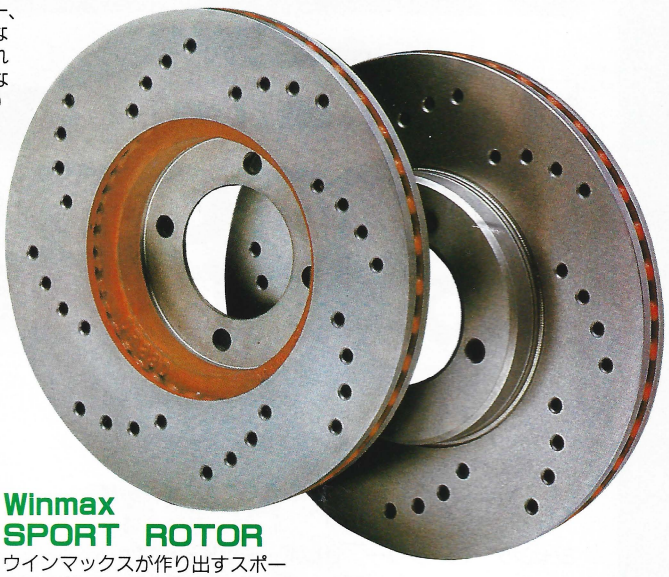
G／E／T大型ブレーキキット(S13、180SX用)

G／E／Tでリリースする大型ブレーキキットは、スリット入りローター、大型ブレーキキャリパー、専用ブレーキパッドがセットになっている自信作だ。こいつがあればサーキット全開だってこわくない。価格18万5000円(G／E／T)



AERO DISK

フロント48ヶ所、リヤ36ヶ所のベンチレーテッドホールがパッドとディスクにフレッシュエアを供給してくれる。FC3S専用でM／C前後共に対応。スリット加工したスペシャルもあり、パッドの性能をフルに引き出してくれる。価格Ⓕ4万0000円Ⓡ3万8000円 spl.Ⓕ4万8000円Ⓡ4万6000円(ナイトスポーツ)



TAR.OX B-85 ローター

外車のメインのタロックスだが、これはAE86とジェミニ用のローター。表面に黒心円状に刻まれたスリットが、ブレーキング時に生じるガスを効率良く抜き去り、確実なグリップ力を保ってくれる。またスリットがパッド面に対して上下往復運動をするので、パッドも良い状態に保てる。価格4万3000円(タロックス)

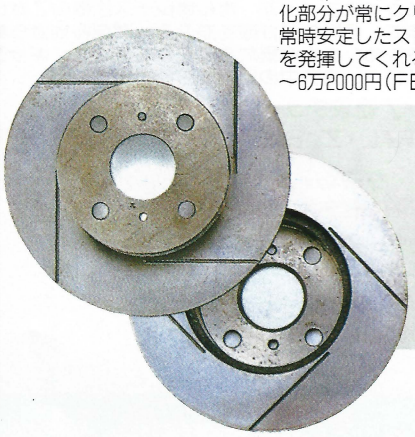


Winmax SPORT ROTOR

ウインマックスが作り出すスポーツローターは、ヒートクラックの入らない特殊合金+冷却高率を30%以上高められるために開けられた穴など、ブレーキメーカーとしてのハイパフォーマンスな設計で作られている。車種の設定は、ほとんどの国産車OK／ 価格3万8000円〜4万3000円(ウインマックス)

FETスポーツ・ディスクローターセット

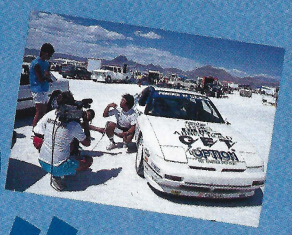
ローター表面に刻まれた4本のスリットにより、パッド表面の熱硬化部分が常にクリーニングされ、常時安定したストッピングパワーを発揮してくれる。価格3万9000円〜6万2000円(FET極東)



社　名	住　所	TEL
㈱ウインマックス	東京都中央区八丁堀2-2-4	03-297-0165
㈱HKS販売	静岡県富士宮市上井出2266	0544-54-1077
㈱FET極東	東京都世田谷区粕谷1-8-23	03-329-7081
㈱エンドレスプロジェクト	長野県佐久市大字三河田522-3	0267-68-0094
カヤバエンジニアリングサービス	東京都港区芝2-1-25	03-5476-1771
㈱銀功物産	東京都足立区鹿浜2-5-5	03-857-5011
G／E／T	東京都品川区東五反田4-10-9 シャトレー五反田703号	03-441-3454
㈱ジーベック	東京都江東区福住1-5-4	03-630-1103
㈱セントラル	東京都調布市上石原1-32-34	0424-86-4451
㈱タロックスジャパン	東京都文京区千駄木2-34-6	03-827-1303
トキコ㈱	東京都千代田区九段南1-5-6 協和九段ビル	03-237-1414
㈱トラスト	千葉県千葉市都町1285-6	0472-32-5556
ナイトスポーツ	東京都大田区南馬込5-6-5	03-775-6446
㈱ブリッツ	東京都港区虎ノ門4-2-3	03-432-6718
㈱マツダスピード	東京都中央区勝どき6-5-23	03-533-6496
D.speed	東京都新宿区大京町29富士見ビル401号	03-5474-2805
RE雨宮自動車	東京都江東区東砂3-29-17	03-649-1604

これを見ればボンネビル・スピード
トライアルのすべてがわかる！

ボンネビルのバイブルだ!!



新パッケージに変わったゾ！
（写真を参照）

おおおっー!!

速報っ！

ボンネビル・スピード・トライアル・チャレンジ

この興奮の場面を、VIDEO OPTIONでもう一度！
生の大迫力・画面と音声で、体感しちゃおうゼ!!

ガンバレ、ニッポン・チーム！
TBO・Dai 130Z／OPT・マツバラ180SX 奮戦報告 Part1



VIDEO OPTION VOL.6

絶賛発売中!!

緊急発売決定
Vol.7 ボンネビル詳報
11月1日発売予定！

OPT読者参加 スペシャル・イベント
第1回 **いかす走り屋チーム天国**
峠の走り屋・日本一のチームを決定する
エキサイティングな戦いだ!!

「ドリフト・パフォーマンス部門」「ラップタイム部門」「くるま自慢ナビ自慢」の3種目をチームごとのトータル・ポイントで競う！　第1回は関東・東海地区の大会。なお参加希望の「走り屋チーム」を全国的に大募集!!
詳しくはOPT10月号327ページを見てネ。

ドリキン **土屋圭市** のドラテク道場
あのドリキンがギンギンのドリフト・テクニックをキミに伝授！　見逃せないゼ！

チューニングスポット **"RE雨宮"**
シャンテ・ロータリー／セルボ・ミッドシップから
トリプル・ローターRX7まで、一挙に大公開！
ロータリーに人生を賭けた男 "雨サン" に徹底密着取材

噂のファイター
走り屋生態図鑑

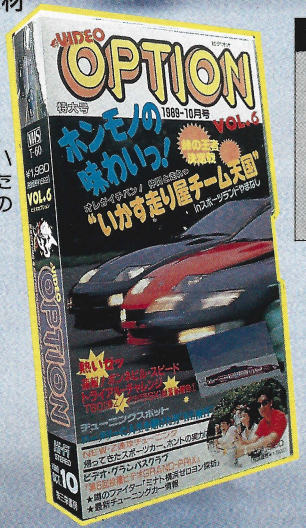
「関東最後のゼロヨン地帯」ヨコハマ南部市場に潜入レポート。と、とにかくスゴイッ!!　まんまレース仕様のZから懐かしのハコスカまで、多彩な車が顔を揃える。関東各地から集まってきた"ゼロヨン命"の走り屋たちとそれを取り巻くギャラリーたちの熱気と興奮を、真夜中の現場から独占生中継だ。

NEW Z速攻チューニング
CENTRAL・Z／BLITZ・Z／MINE'S・Z谷田部テスト

ビデオ・グランパスクラブ
第5回・投稿ビデオGRAND-PRIX 発表！

最新ホットチューニング情報
HKSシーケンシャル・ソアラ／
プロジェクトM・300ZXターボ

などなど、オモシロ企画が盛りだくさん

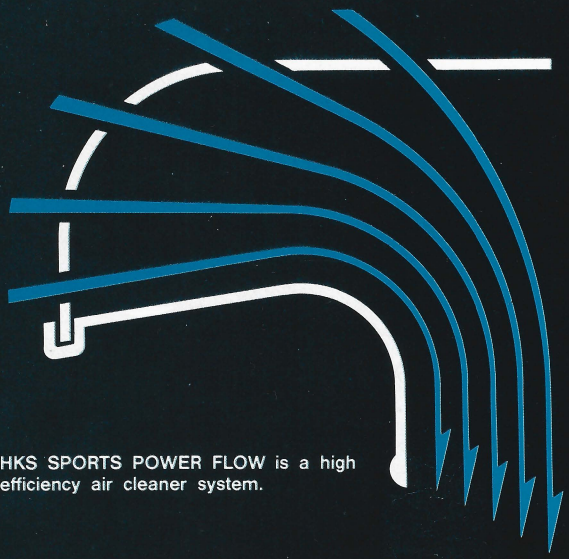


VIDEO OPTION Vol.6ウルトラクイズ

VOL.6では雨サンが登場していますが、はたして何回ピースサインをしてるでしょうか？　ハガキに答とビデオOPTに対する意見を書いて、VIDEO OPTION編集部「雨サン・クイズ係」まで送ってネ。正解者の中から抽選でOPTオリジナルTシャツをプレゼント!!
締め切りは10月31日消印有効。

VHS 60分
1980円（税込価格）

（株）三栄書房
〒169 東京都新宿区北新宿4-8-16
販売部　TEL03-364-3812
FAX03-368-1733



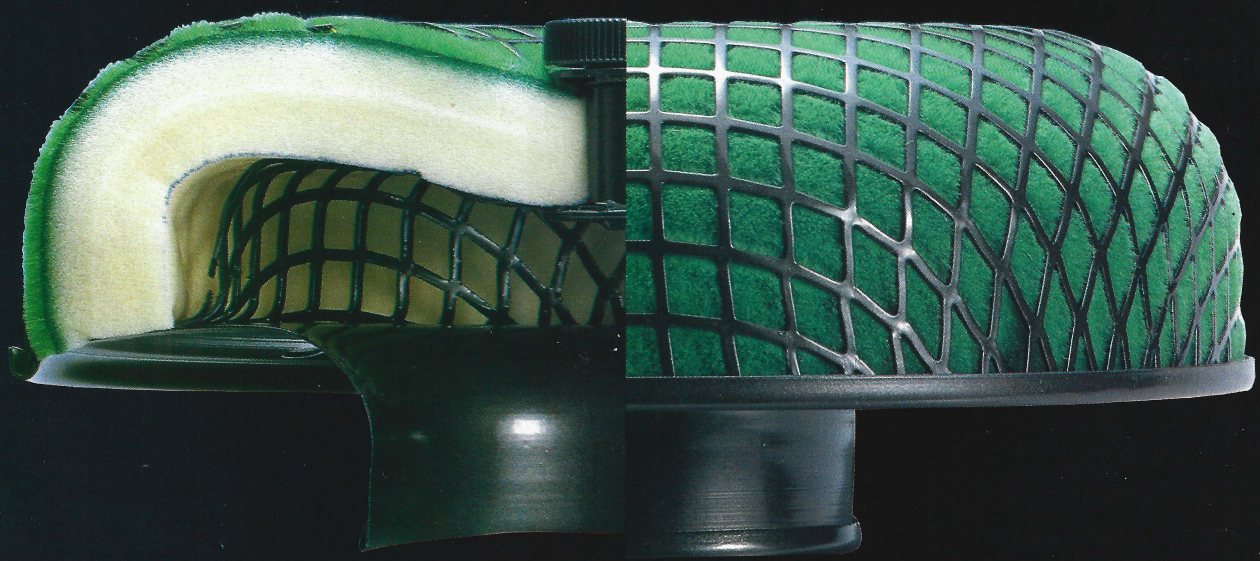
HKS SPORTS POWER FLOW is a high efficiency air cleaner system.

Pursuing the Ultimate in Engine Performance and Efficiency.
HKS PRODUCTS CO.,LTD

HKS

POWER FLOW

This POWER FLOW CLEANER has been designed and produced by HKS SPORTS for the individual who demands the highest quality.

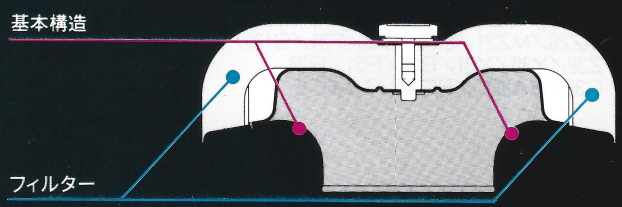


究極のファンネル理論

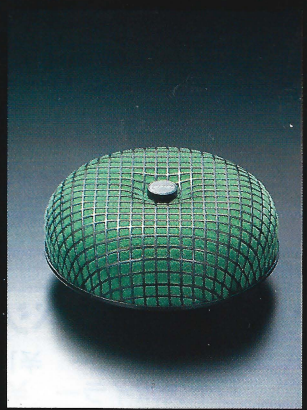
エンジン性能というのは、細かな部分のチューンで、かなりの性能アップが可能です。たとえば、このパワーフロー空気の流れを抵抗なくする様、吸気条件に非常に優れているファンネル形状を採用。また、フィルターには3次元多表面2層のスポンジを設定しています。

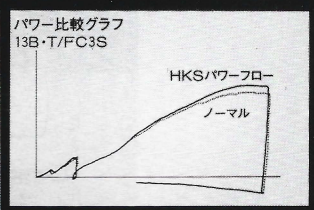
HKSパワーフローは、より多くの新鮮な空気を、少しの損失も無くエンジン内に取り入れられる様、開発されました。このため、各エンジンに見合った大きな曲線を持つファンネル構造が設計されています。このカール・ファンネル効果により大幅に吸入効率を向上。エンジンのレスポンス・アップ及び省燃費を実現しました。この様に、HKSパワーフローは、高性能エンジン車のために開発された、高効率エアークリーナーシステムです。

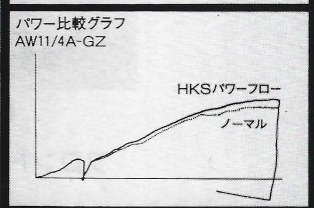
基本構造



純正装着されているフィルターは、集塵力・吸気音の低減が最優先に考えられています。この様に、従来採用されているペーパー式フィルターでは、集塵力・吸気音では優れていますが、吸入抵抗が非常に大きく、効率が悪いばかりか、カール・ファンネル効果が損なわれてしまいます。これを解消するため、HKSパワーフローは、3次元多表面2層スポンジを設定。ただ単に吸入効率を上げるばかりではなく、必要充分な集塵力を確保、クルマの走る環境を考えています。







POWER FLOW本体
- Ø70…… ¥15,000
- Ø70パイプ付…… ¥15,000
- Ø80…… ¥15,000
- Ø100スペシャル… ¥18,000

HKS POWER FLOW取り付けキット
- MZ20(7M-GT・ソアラ)…… 近日発売
- MA70(7M-GT・スープラ)…… 近日発売
- AW11(4A-GZ・MR2)…… 近日発売
- HR31(RB20DET・スカイライン)…… ¥12,000
- S13(CA18DET・シルビア)…… ¥15,000
- S13(CA18DE・シルビア)…… ¥12,000
- RS13(CA18DET/CA18DE・180SX)…… ¥15,000
- FC3S(13B・サバンナRX7)マイナー前…… ¥12,000
- FC3S(13B・サバンナRX7)マイナー後…… 近日発売
- EF3・EF7(ZC・シビック・CR-X)…… 近日発売

性能向上のため、仕様・その他は変更される場合があります。

製造元：株式会社HKS　　発売元：株式会社HKS販売
〒418-02 静岡県富士宮市上井出2266 Phone 0544-54-1077(代) FAX 54-1708
〈本社〉0544-54-1077〈東京〉0425-81-4080〈仙台〉022-259-2626〈大阪〉0727-28-3663〈福岡〉092-471-5931

資料請求
お問い合せは

Show-Room
〒191 東京都日野市旭が丘6丁目11-8
Phone 0425-81-4103(代) FAX 81-3341

COVE
HKS HANBAI CO.,LTD. TOKYO BRANCH

89'版HKSグッズマスターをご希望の方は、2,575円(税・送料込)を現金書留で、また掲載商品の資料をご希望の方は商品名/雑誌名・号数を明記の上、資料請求同封し、ショールームCOVEまでお送り下さい。

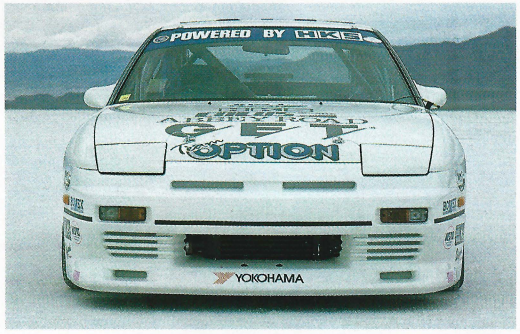
資料請求券
C・17/89・1編
250円切手同封

D.speed180SX世界新記録達成!!



NO.1マジック!

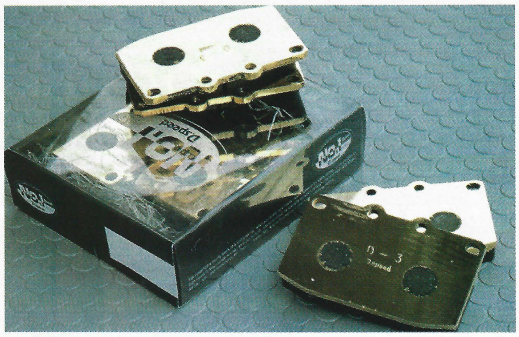
いま、ボンネビルからデビュー!



「ソルトフラッツスペシャル」

フロントバンパースポイラー　¥118,000
リヤスポイラー　¥58,000
シルビア/180SX用
センターコンソール　¥22,000

1989年ボンネビル・世界最高速大会において、
300.788km/hの世界新記録を樹立した
"OPTION最高速180SX" 専用に
デザインされた「ソルトフラッツスペシャル」
いま、ここにデビュー/



「No.1ブレーキパッド」

D-300K・最高速用　D-4000M・ゼロヨン用
フロント ¥32.000　リヤ ¥30.000

AE86/AE92/AE91/AW10/AW11/GX51
MX51/RX63/GX61/MX61/MX63/GA61
MA63/MA61/GA70//MA70/MS120/LS120
MS123/MA70/MS120/LS120/MS123
LS120/GZ10/MZ10/MZ11/MZ12/GZ20
MZ20/MZ21/S12/S13/F31/S130/Z31
Z32/Y30/Y31/R30/R31/R32
C32/SA22C/FC3S/NA6CE

development & D.speed Performance Car Parts R&D

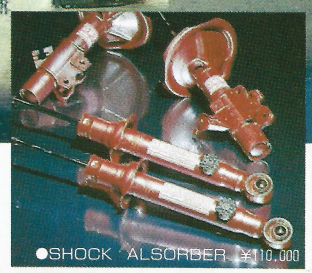
株ディースピードインターナショナル
本社/〒160東京都新宿区大京町29富士見ビル401号　☎03-358-1325
営業所/〒151東京都渋谷区千駄ヶ谷1-2-9・302号　☎03-5474-2805
ショールーム/〒165東京都中野区野方1-40-8ルミエール101号　☎03-319-8777

問い合わせ　D.speed☎03-5474-2805　ディジョンカーズ☎0729-63-7040　G/E/T☎03-441-3454　三和トレーディング☎044-599-6111　パイロット店　アビィロード☎0545-53-2583
コルス☎0267-23-8407　コックピット館林☎0276-73-5451　エスプリ☎0593-82-4694　ワークス玉川☎03-722-3846　グランドスラムスカイ☎0462-75-2922　グランドスラム蓮田☎0480 93-1300
デイトナ☎052-622-6223　ツルタ☎0555-25-3525　グランドスラム・ジラフ☎093-922-6088　コックピットカンワ☎03-550-1167　オートインダックス☎0587-66-1411
オリジナル☎0864-62-0588　RSスタート☎0492-62-2848

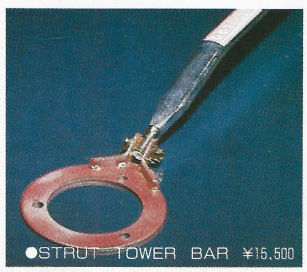
走りのベスト パフォーマンス

SILVIA & 180SX

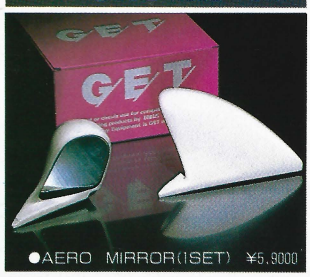
NEW FULL TUNE KIT

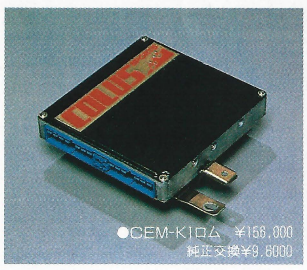

●SHOCK ALSORBER ¥110,000


●強化BRAKE KIT ¥185,000
BRAKE HOSE ¥48,000


●STRUT TOWER BAR ¥15,500


●STABILIZER(FRONT) ¥35,000
(REAR) ¥35,000


●AERO MIRROR(1SET) ¥5,9000


●CEM-KIロム ¥158,000
純正交換¥9,8000


●INTOR COOLER ¥98,000


●NORMAL TYPE
SPRING(1SET)


●車高調整KIT ¥265,000

ホイールのオフセットにより、取付不可の場合がございます。
お問い合わせ下さい。

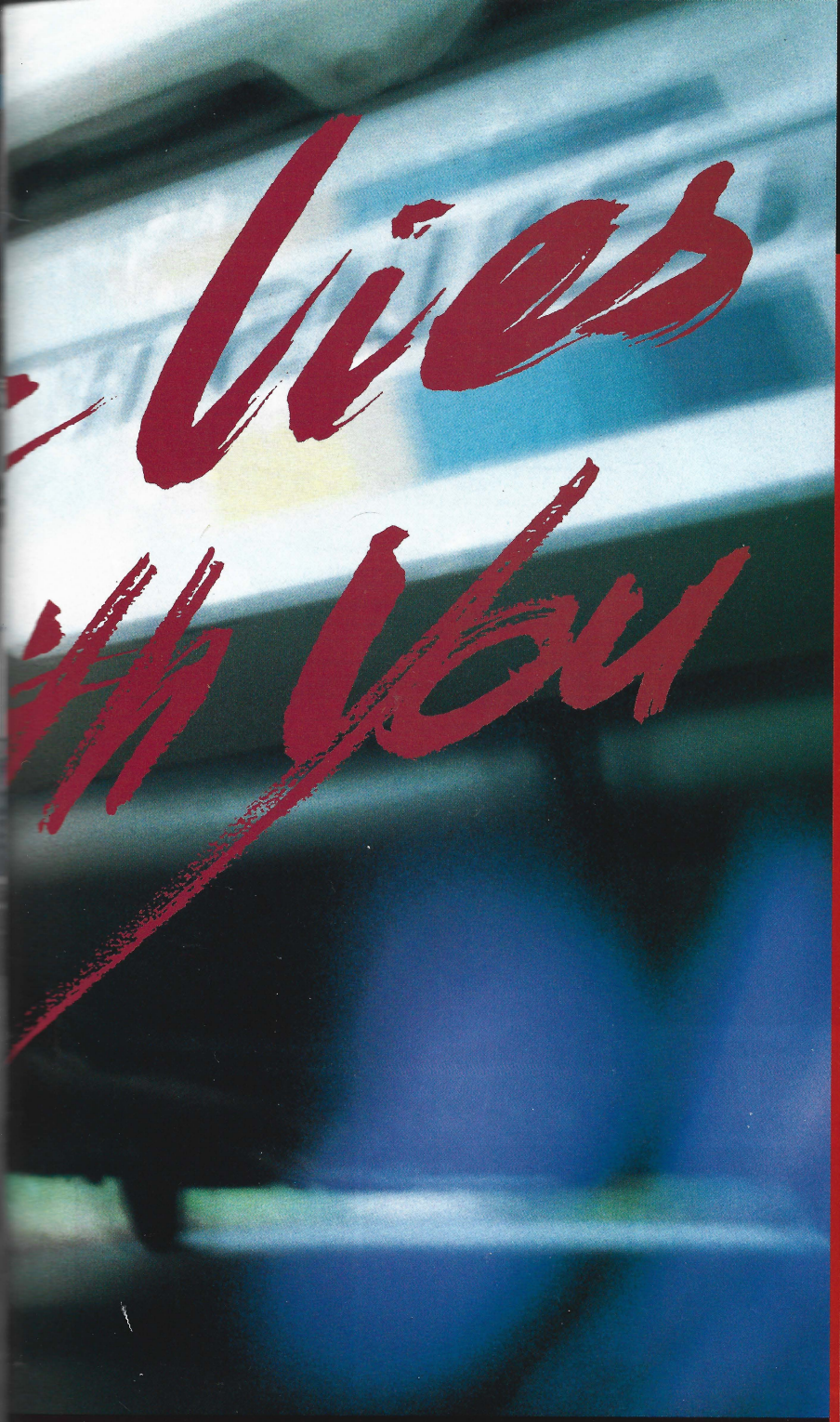

●ORIGINAL POLO SHIRT
(SHORT SLEEVE) 各色 ¥6,800


●T SHIRT 各色 ¥2,900

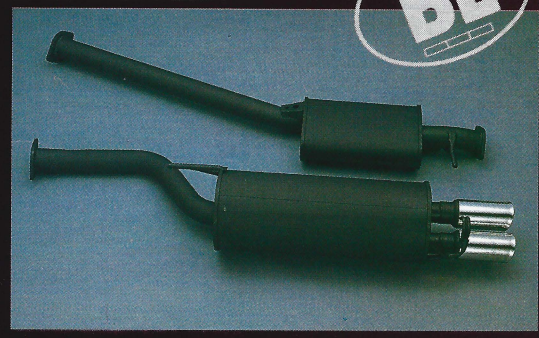
GET®

Street or circuit use for competitive motorists.
High-rating products by COLUS RACING SPORTS.
Trustworthy Equipment is GET made in JAPAN.

〒141東京都品川区東反田4-10-9シャトレー五反田703号 ☎03-441-3454



BL MUFFLER



純正触媒対応スポーツマフラー 50φ.60φシリーズ

BLマフラーは新たに純正触媒後付のスポーツマフラーとなりました。純正触媒を生かして排気効率を追求するとBLマフラーとなります。音量はあくまでもノーマルマフラーと変わらず、音質と性能を追求したスポーツマフラーです。

トヨタ50φシリーズ

車種名	年式	車輌型式	エンジン型式	タイプ	価格	備考	
カローラ・スプリンター	83.5～87.4	AE86	4A-GEU	2分割.50φ.S出し	¥53,000		
マークII・クレスタ・チェイサー	80.9～84.8	GX61.51	1G-EU	3分割.50φ.S出し	¥53,000	1G-EU専用	
マークII・クレスタ・チェイサー	84.8～88.8	GX71	1G-GEU	2分割.50φ.S出し	¥53,000		
セリカXX	81.7～86.1	GA61	1G-GEU	3分割.50φ.S出し	¥53,000		
ソアラ	81.2～86.1	GZ11	1G-GEU	3分割.50φ.S出し	¥53,000		
マークII・クレスタ・チェイサー	82.8～84.8	GX61	1G-GEU	3分割.50φ.W出し	¥54,000	1G-GEU専用	
MR-II	84.6～	AW11	4A-GEU	1分割.50φ.W出し	¥54,000		
マークII・クレスタ・チェイサー	88.8～	GX81	1G-GEU	2分割.50φ.S出し	¥53,000	1G-GEU専用	
カローラ・スプリンター	87.5～	AE92	4A-GEU	2分割.50φ.W出し	¥62,000		NEW

トヨタ60φシリーズ

セリカXX	81.7～86.1	MA61	5M-GEU	3分割.60φ.S出し	¥58,000	
ソアラ	81.2～86.1	MZ11	5M-GEU	3分割.60φ.S出し	¥58,000	
スープラ	86.2～	GA70	1G-GTEU	3分割.60φ.W出し	¥59,000	ツインターボ専用
スープラ	86.2～	MA70	7M-GTEU	3分割.60φ.W出し	¥59,000	
ソアラ	86.1～	GZ20	1G-GTEU	3分割.60φ.W出し	¥59,000	ツインターボ専用
ソアラ	86.1～	MZ20	7M-GTEU	3分割.60φ.W出し	¥59,000	
マークII・クレスタ・チェイサー	84.8～88.8	GX71	1G-GTEU	2分割.60φ.W出し	¥60,000	ツインターボ専用
マークII・クレスタ・チェイサー	88.8～	GX81	1G-GTEU	2分割.60φ.W出し	¥60,000	ツインターボ専用

ニッサン50φシリーズ

シルビア	88.5～	S13	CA18DE	2分割.50φ.W出し	¥58,000	

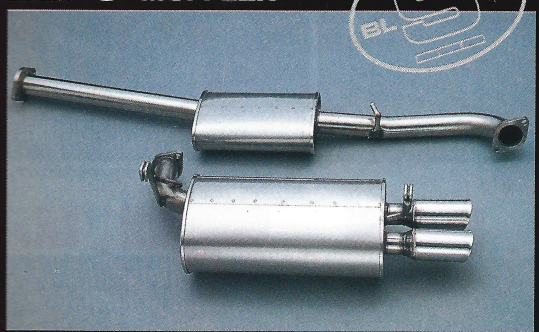
ニッサン60φシリーズ

スカイライン	81.8～82.9	HR30	L20ET	2分割.60φ.W出し	¥59,000	ターボ専用
スカイライン	83.2～83.8	DR30	FJ20ET	2分割.60φ.W出し	¥59,000	ターボ専用
スカイライン	86.5～89.5	HR31	RB20DET	2分割.60φ.W出し	¥59,000	GTSターボ専用
フェアレディZ	83.9～86.10	Z.GZ31	VG20ET	3分割.60φ.W出し	¥59,000	
フェアレディZ	83.9～	HZ.HGZ31	VG30ET	3分割.60φ.W出し	¥59,000	
フェアレディZ	85.10～86.10	PZ31.PGZ31	RB20DET	3分割.60φ.W出し	¥59,000	
セドリック・グロリア	87.6～	Y31	VG20DET	2分割.60φ.W出し	¥68,000	
セドリック・グロリア	87.6～	PY31	VG30ET	2分割.60φ.W出し	¥68,000	3ナンバー専用
シーマ	88.1～	FPAY31	VG30DET	2分割.60φ.W出し	¥68,000	3ナンバー専用
レパード	86.2～	GF31	VG20ET	2分割.60φ.W出し	¥59,000	
シルビア	88.5～	S13	CA18DET	2分割.60φ.W出し	¥63,000	
ブルーバード・アテーサ	87.9～	RNU12	CA18DET	2分割.60φ.W出し	¥59,000	4WDターボ
セフィーロ	88.9～	A31	RB20DET	2分割.60φ.W出し	¥59,000	
180SX	89.4～	RS13	CA18DET	2分割.60φ.W出し	¥63,000	
ローレル	88.12～	HCC33	RB20DET	2分割.60φ.W出し	¥59,000	

ホンダ50φシリーズ

シビック	84.12～87.9	AT	ZC	2分割.50φ.W出し	¥62,000	ワンダーシビック	NEW
CR-X	84.10～87.9	AS	ZC	2分割.50φ.W出し	¥62,000	バラードCR-X	NEW
シビック	87.9～	EF3	ZC	2分割.50φ.W出し	¥69,000	グランドシビック	NEW
CR-X	87.9～	EF7	ZC	2分割.50φ.W出し	¥69,000	サイバーCR-X	NEW

BL-S MUFFLER



保安基準適合マフラーとして登場したBL-Sマフラー。オールステンレス製で耐久性と容姿は抜群です。トラストが保安基準適合マフラーを作ると、やっぱりスポーツマフラーとなりました。BL-Sマフラーは純正マフラーでは得られない、充実感とステータスが得られるマフラーです。

保安基準適合スポーツマフラー 50φ.60φシリーズ

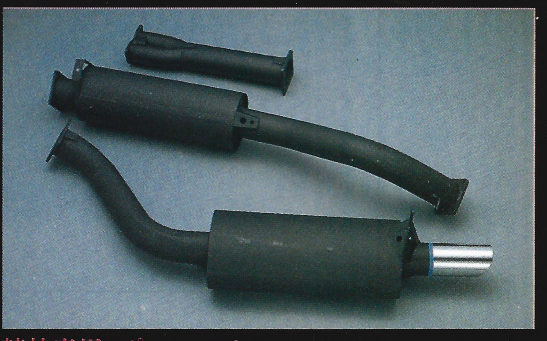
発売車種 GX71.GX81.GZ20.GA70.S13.HR31.A31.Y31.BA5.AE86

発売予定車種 AE92.EF3.EF7



TRUST EXHAUST SYSTEMに末っ子が誕生しました。全身をステンレスに包まれた元気なマフラーです。名はBL-Sといいます。これでトラストマフラーは3兄弟となりました。長男のTRUST MUFFLERは、競技専用のスポーツマフラーとして日夜努力し、今もモータースポーツの第一線で活躍しています。次男のBL MUFFLERは純正触媒対応スポーツマフラーとして日々、研究開発に精進しています。三男BL-S MUFFLERは生れながらの優良児で、保安基準適合スポーツマフラーとして誕生しました。
活躍する場は違っていても、どのマフラーもトラスト生まれです。排気効率を第一とした性能主義はどのマフラーにも生かされています。

TRUST MUFFLER



競技専用スポーツマフラー 50φ.60φ.70φ.80φシリーズ

チューニングパーツの要として開発されたスポーツマフラーです。パイプ径や形状はエンジン、車種別に、最も排気効率が良いものを開発テストの中から選別して製品化しています。トラストマフラーは、パワーアップを約束されたマフラーです。

AIMING AT REAL COMPETITION
TRUST

株式会社トラスト 〒280 千葉市都町1285-6 TEL.0472-32-5556 FAX.0472-33-4120
札幌011-875-1668/仙台022-375-4291/東京0472-32-8211/名古屋05616-3-1225/大阪06-746-8511/福岡092-928-1156

編集後記

Dee's倶楽部の
OPTION臨増編集部
事務所変わりました。





お便りは
〒151 東京都渋谷区千駄ヶ谷1-2-9
サニーハウス302

OPTIONの臨増を作り始めて、もう3年くらい。本誌ではできない特集主義で頑張っている。事務所も変わったし、気分一新で新たな企画をやりたいけど、オレの頭では限界がある。いいアイデアをどんどん教えてほしいな。で、話は変わるが、ここ最近、オレより若いやつが次つぎに女を作って、恋だの、愛だの、同棲だの、結婚だの、とうるさい。オレもそろそろマジに考える時期がきたようだな、カンオケに足をつっ込むの覚悟で。

（Dai）

ボンネビルが終って、日本に帰ってきたと思ったら、すぐに臨増が持っていた。まっ、今回はスーパースポーツサスペンションなのでラクラクな〜んて思っていたらあまかった！ 編集部員が足りないよ〜。ヨシ、こうなりゃ、ここで募集をかけちゃうぞ！「車が好きで、編集経験のある君！ 今がデューダのチャンスだ！ 今すぐTELを持っている」

猫の手がほしい松原

臨増が入ると太りにくくなるから、今年の食欲の秋は、ラクラク、クリアーできるワ♡

（ユミ）

㊙製作中は何も遊べなかった……と思ったらそうでもなかった。けっこう楽しかった仕事がたった1度だけどあった……ように思う。また、ミッドナイトクルーズ、したいな！ ミッキー

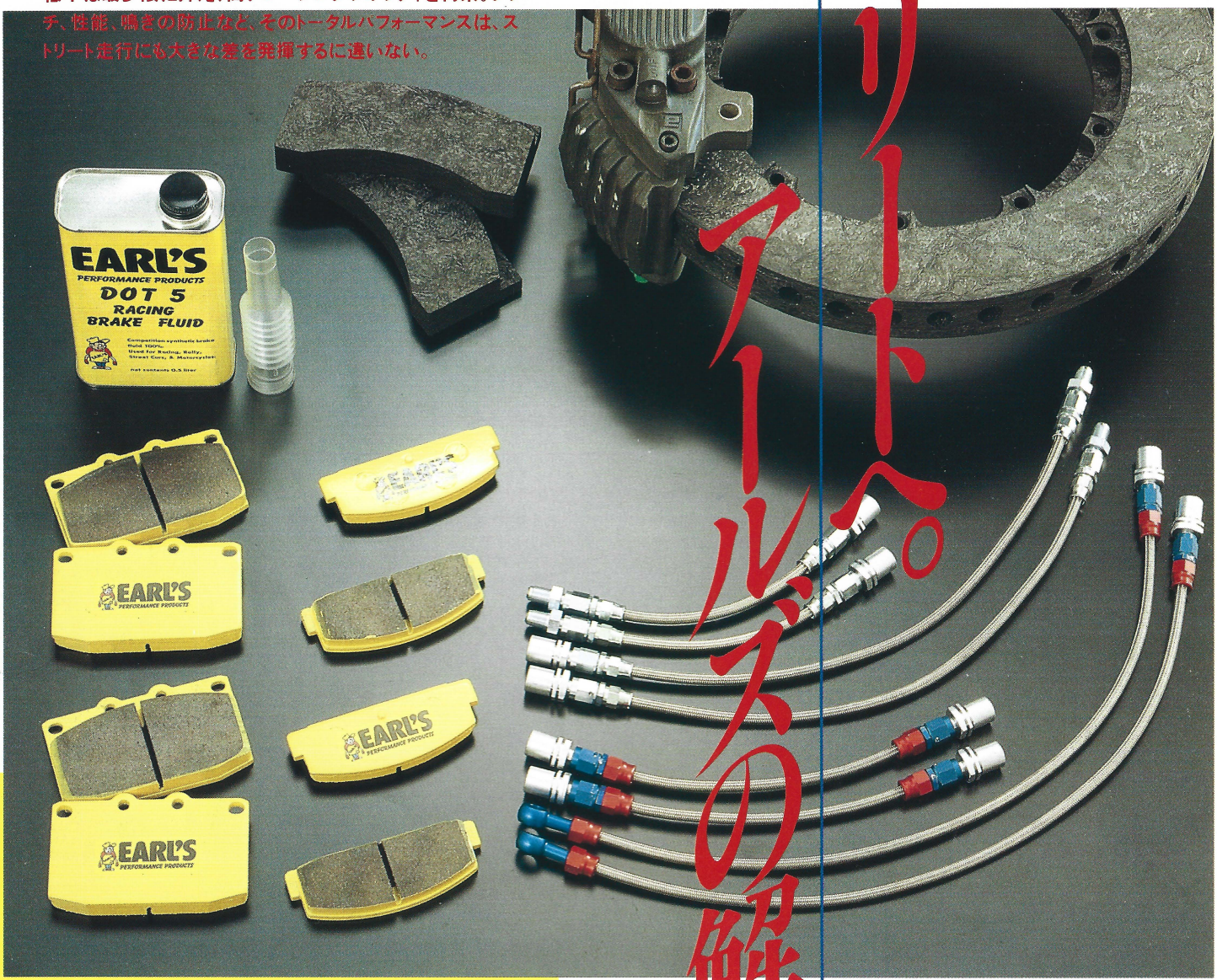
aviation performance products

APP

ストリートへ。アールズの解答。

アールズディスクパッド、登場。

「キャリパーピストンの動きが、足でわかるようだ！」——テスト走行を終えたドライヴァーの、コックピットからの第一声である。新登場、EARL'S高性能ブレーキディスクパッド。より速いタイムをたたき出すための、ブレーキパーツだ。EARL'Sブレーキライン、DOT 5ブレーキフルードと共に使用することで、至上のタッチを実現。踏力に応じた絶妙のコントロールを可能にするとともに、ローター温度の上昇に対しても、パッドの性能低下は最少限に抑え、高いレーシングクオリティを約束。タッチ、性能、鳴きの防止など、そのトータルパフォーマンスは、ストリート走行にも大きな差を発揮するに違いない。



●TOYOTA スターレット/カローラ/スプリンター/MR2/スープラ/ソアラ
●NISSAN シルビア/スカイライン/ローレル/レパード/フェアレディZ/セドリック/グロリア
●MAZDA ファミリア/RX7
●HONDA シビック/CRX
●MITSUBISHI ギャラン
上記各車種用に用意。詳細はAPPにお問い合わせください。
◉価格 フロント1セット ¥28,000
リヤ 1セット ¥28,000

高性能ブレーキフルード DOT5
◉0.5ℓ入 ¥2,600

ブレーキラインシステム
◉スチール製 ¥32,000～
◉アルミ製 ¥35,000～

aviation performance products

APP ☎03(857)5011
APP RACING SERVICE ☎03(857)5211
●エーピーピー 〒123 東京都足立区鹿浜2-5-5 定休日:日曜祭日・第2土曜日

スタッフ(メカニック・フロント)募集！ APPでは、ファイトあふれるスタッフを求めています。くわしくはTELにてお問い合せください。APP☎03(857)5011

EARL'S PERFORMANCE PRODUCTS

※表示の価格には、消費税は含まれておりません。

OPTION 11 増刊オプション

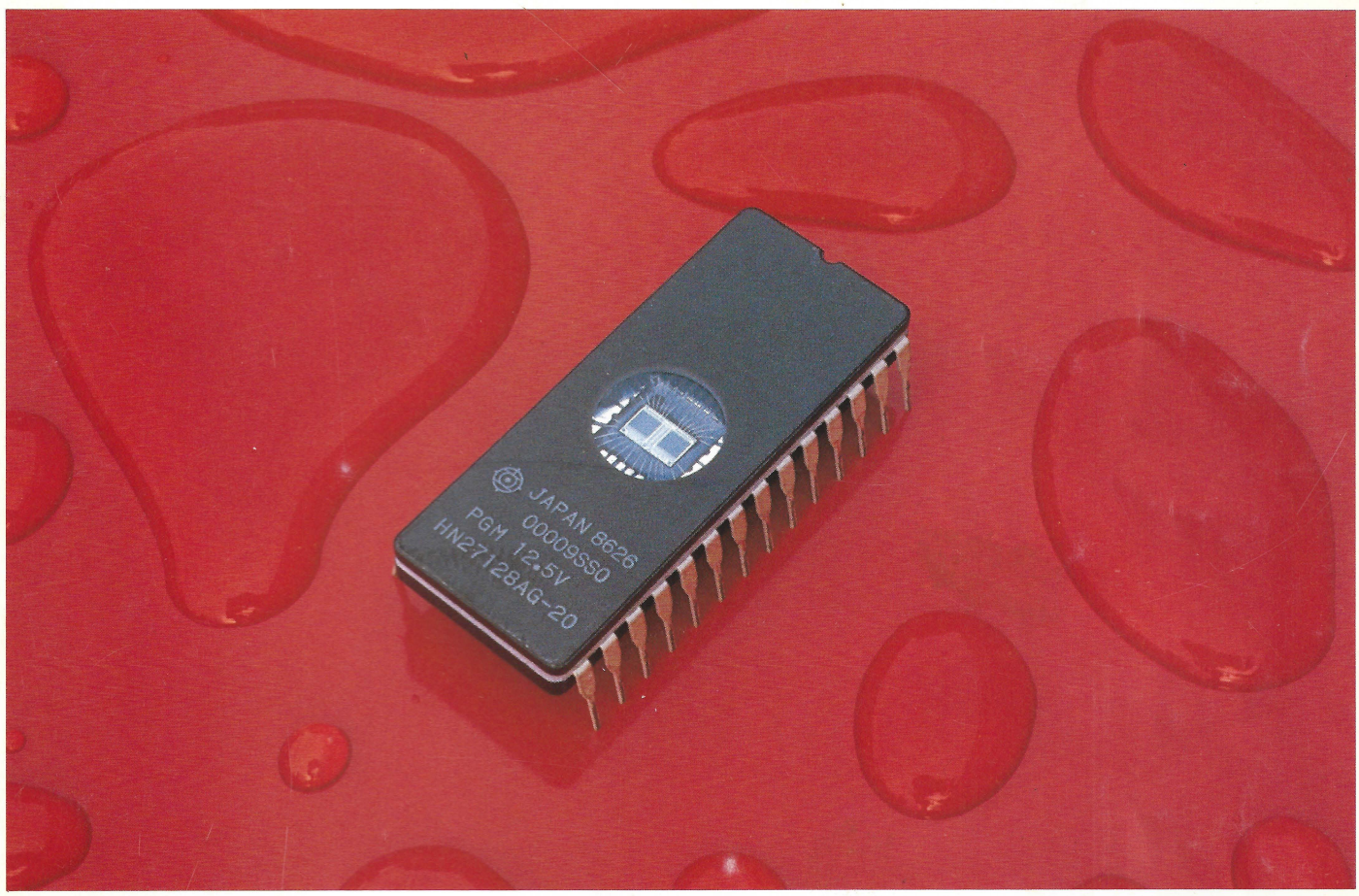
平成元年十一月十二日発行　第九巻十五号　通巻一一五号　昭和五十六年八月三日第三種郵便物認可
発行所・株式会社三栄書房　発行人・鈴木脩己　〒一六九東京都新宿区北新宿四丁目八番十六号　☎〇三(三六四)三八一一

定価五〇〇円［本体四八五円］(送料七六円)

1-3-5 ASHINA YOKOSUKA SHI KANAGAWA KEN 240-01
TEL/0468-57-3313 FAX/0468-57-2708

MOTOR SPORTS CREATOR
MiNe'S

VX-ROM is My Heart



Dear My Friend

○VG30DET-T フェアレディZ○VG30DET シーマ/セドリック/グロリア
○VG30DE フェアレディZ○VG20DET セドリック/グロリア
○RB26DET-T スカイラインGTR○RB20DET スカイライン2WD/4WD/セフィーロ/ローレル/ローレル/スカイラインR/フェアレディZ
○RB20DE/スカイライン/ローレル/セフィーロ ○CA18DET シルビア/180X ブルーバード2WD/4WD ○CA18DE シルビア ブルーバード2WD/4WD ○CA16DE サニー/パルサー ○MA10 マーチT/R
○TOYOTA 4AG ○HONDA ZC・CR-X/シビック

Presented by MiNe'S

プライス・96000(ノーマルCP下取り)
156000(コンプリート)

データー

レブリミッター・コントロール
ブストリミッター・コントロール
スピードリミッター・コントロール
ベストフュエル・コントロール
ベストタイミング・コントロール

雑誌02222-11　T4910222211503