

HKS VALCON Plus V CAM

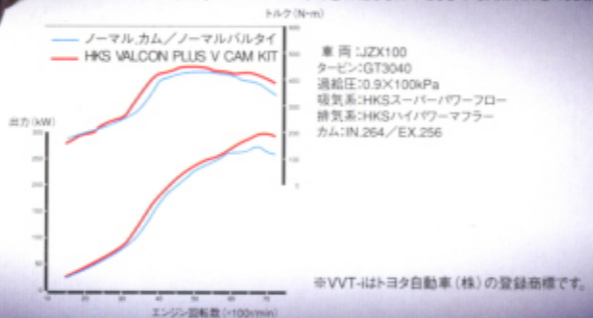
VALTAI CONTROLLER V SPEC. CAM

業界初のカムチューニング!!

カムが活きる。



ノーマルカム/ノーマルバルタイとVALCON PLUS V CAM KITとの比較



VALCON Plus V CAM KIT

- マークII系 (JZX100)
- 対象エンジン: 1JZ-GTE (VVT-i)
- ¥132,000
- カム熟処理: リューブライト処理 (カム表面)
- INカムシャフト仕様: 開度/264°, リフト/8.6mm
- EXカムシャフト仕様: 開度/256°, リフト/8.7mm (2タイプから選択)
- バルタイコントローラー: 専用品 (バルブタイミングマップ入力済)

従来のハイカムチューンでは狙った領域 (高回転域) のピークパワーを求めると、低〜中回転域を犠牲にせざるを得ませんでした。しかし、VALCONとV-CAM (VVT-i専用カム) の登場により、低〜中回転域を犠牲にする事無く、従来のハイカム同様のピークパワーを確保。従来ではあり得なかった、新しいカムチューンの可能性を実現しました。

全ての高性能を自在に操る。

HKSはハイレスポンスだけでなく、操作性にも優れた走りを目指します。

タービンにはGT2835 Pro 56T

A/R 0.68を採用。
スタンダードウエストゲートと同等の容量を持つ強化アクチュエーターを新設計し、従来のスイングバルブ方式の弱点である、高ブースト制御を解決。
また補機類のステップアップとともに、従来の領域を超える性能を追求。

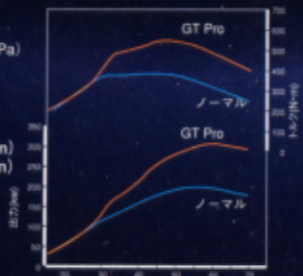
GT SPORTS TURBINE KIT Pro



進化したタービン、Pro

出力比較
(車種: JZX100・過給圧: 1.2x100kPa)
出力
ノーマル: 205kW (279PS)
GT Pro: 309.6kW (421PS)
トルク
ノーマル: 385.0N・m (39.3kgf・m)
GT Pro: 543.5N・m (55.4kgf・m)

※GT Pro装着車はインジェクター・燃料ポンプを大容量化し、燃料セッティングを施してあります。



(参考: 比較データは当社内計測値です。)

GT スポーツタービンキットProシリーズ

- JZX100: ¥248,000 (F-CON mini 6無)
- ¥268,000 (F-CON mini 6付/MT車用)
- JZX90: ¥328,000 (F-CON mini 6無)
- ¥348,000 (F-CON mini 6付/MT車用)

※F-CON mini 6: 簡易F-CON的存在。あらかじめキットに合ったデータを内蔵。装着するだけでベストなセッティングを可能にします。

ハイパーマックスの走り。

HKS HIPERMAX-II

Advanced effect on Suspension system

ベースバルブマジックで操る。

ベースバルブ内蔵の単筒式構造によりスポーツ性能とコンフォートを高次元でバランス。さらに、減衰力30段調整があらゆる操縦性に対応するダンパー、ハイパーマックスII。

JZX110・JZX100・JZX90 ¥178,000



HKS Driving Performance

<http://www.hks-power.co.jp/>

HIPERMAX-Pro

Advanced effect on Suspension system

ご購入していただいた方には、初回一回に限りオーバーホールおよび減衰力仕様変更を無料サービスいたします。

HIPER MAX Proは、このステッカーのある販売店にてお取り扱いセッティングをしております。取扱店に関しては、下記の各営業所またはHKSホームページでご確認ください。

取扱店を限定、
価格を100%引き出す、
HIPERMAX Pro。
プロのセッティング、
HIPERMAX Pro

Pro専用でセッティングされた減衰特性により、サーキットスベックダンパーに多い突き上げ感を解消。さらに軽量化により、繊細な追従性を確保する。プロ仕様のHIPERMAX Pro。

JZX100..... ¥208,000 新発売



INTERCOOLER STYPE

冷却を操る。

184~320kW (250~450PS) のライトチューン車に推奨

冷却エア導入口面積600x244mmに新開発コア、ノーマルタービンのブーストアップからスポーツタービンの仕様にあった冷却が可能。さらに、アルミパイプを採用するAL仕様もキット化。エンジンルーム内の美観も向上いたします。

JZX100・JZX90
¥98,000~¥118,000



株式会社 エッチ・ケー・エス
〒418-0192
静岡県富士宮市北山7181
HKS商品取扱店のご紹介はお近くの営業所まで
(札幌) 011-873-8020 (大阪) 0727-28-3663
(仙台) 022-291-2722 (高松) 087-841-7105
(浦和) 048-863-5010 (広島) 082-871-1020
(横浜) 045-476-0300 (福岡) 092-471-5931
(名古屋) 052-354-6833



●商品に関するお問い合わせは「お客様相談室」0544-29-1100 受付時間 AM10:00~18:00 PM17:00~5:00(月~金)を御覧ください。
●記載されている価格にメーカー希望小売価格です。消費税は含まれていません。●表示されている取扱店は、定められた試験条件のもとでの値です。
●本仕様は予告なく変更される場合があります。また、記載商品は取寄せのため、実物とは異なる場合があります。●取寄せ商品には送料がかかります。
●取寄せ商品以外で取り付けた、事故等があった場合、当社は一切の責任を負いません。一部商品は改造申請が必要場合があります。●記載されている型式・エンジン型式でも取り付けできない場合がありますので、ご購入前に各営業所・HKS商品取扱店にてご確認ください。



B.I.M creativestudio

Asahi Building 5FL,12-2,Nihonbashi 3-chome,
Chuo-ku TOKYO 103-0027,JAPAN Phone:(03) 5202-0421
www.bim-cs.com



/// ZEIT ///

So kommt Qualität zur entfaltung.

Qualität hat nur dann Bestand, wenn man die eigenen Leistungen durch neueste Technik kontinuierlich verbessert. Dies gilt in besonderer Weise für die Veredelung von Automobilen Räder.
Wir glauben, es wird bei Ihnen Herz und Verstand begeistern Der neueste Zeit RR Räder,vergeben Qualität Ihres Auto.

RR

ZEIT 2001 MODEL

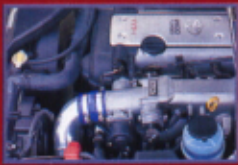


SILVER 17·18inch



BRONZE 17·18inch





CARBOY チューニングバイブルシリーズ—— vol.8 TUNING BIBLE MARKII/CHASER



トヨタメディアムツウ



余裕のポテンシャルで

快速SEDANを作り上げたい!

C O N T E N T S

TURBO TIME SUPER SPORTSセダン実践追求術!! 8 マークII/チェイサーTUNEの攻め方

GT2835ProSTKをボン付けする!!	12	AT→5速MT>3040仕様!!	19
GT3040大容量を使いこなす	14	6速MTを組み合す1.5J&RX6!!	20
J-POWER350タービン	15	ノーマルタービン改	22
GT2835R TURBO!!	16	AX53B70タービンBOLT ON!!	24
電子スロットル改のBOOST UP!!	18	純正/Cダブル活用	25

STEP UP 1JZポテンシャルを究める!! 26

ENGINE SWAP! 排気量確保で大トルク確保!! 33



2JZ下下に87φピストン!!	34
1.5J仕様にてT88/パワーFC制御!!	35
2J搭載で1JZ用M/T合体強化	36
TO4R&1.5JZの62kgmトルクAT!!	38
1.5J&K27 3667MOJKA装着!!	39
100系に2Jスワップ	40

KNOWHOW! TOYOTA TWINCAMを究める!! 43

100系スロットルボディTUNE	44	AT容量に合わせたN1 TWIN	48
シーケンシャルツイン	46	2JZを100系に搭載する	49
2Jブロック流用法	47		

DRIFT メチャいかしてるドリ車MAKING!! 50

TUNING TECHNOLOGY ●オレたちがコレを作った理由 56

ARISTO SPL SPORTSセダンSTYLE追求!! 61

アリストブーストアップ	62	NA160アリスト	64
アリストタービン交換	63		

KNOWHOW! 1JZ/2JZを徹底活用するSPLノウハウ 68

ブーストアップの基本技	70	BASE車両ゲット作戦	80
強化AT/パワーFC	72	TUNING車両のSPLメンテナンス	84
格安OHメニュー	76	HKSのVVTCコントロール	90
AT改6MTクラッチレス仕様	78		

SUPRA SOARER! 目的別スーパーSPORTS製作!! 99

NAにドッキングターボ!!	100	NAにT88ボルトオンTURBO!!	107
810馬力を噴出するドラッグ仕様!!	102	600馬力の最速ドリフトマシン!!	108
市販パーツのバランスで瑞浪34秒!!	103	F&RブレーキチューンSPL!	110
IHI-X6ツインの強烈ダッシュ!!	104	基本技+αのBOOST UP!!	111
TO4Rでゼロヨン10秒6!!	106	T51SタービンにRB26DETT用サージ!!	112

DRIVER PARTS ●全国CB野郎1JZ/2JZ改ダイジェスト 115

SPL TUNE PARTS CATALOG 121

エアロ	122	駆動系	142
ターボ&エンジン	132	ブレーキ	144
セッティング	134	エキゾースト	147
クーリング	136	インテーク/エレクトリック	150
サス	138	ドライビング/オイル/メーター	153

● パーツメーカー一覧 156

STEP スーパーPRO TUNEショップガイド 159

MARKII
CHASER
CRESTA
Supra
SOARER
ARISTO



SUPER SPORT4 セダンを作りたい!
TUNE KNOWHOW!
1JZ/1JZ-VVTi

技術

多種多様なTUNEメニューのなかから最も適切な仕様を選びたい!

MARK II / CHASER

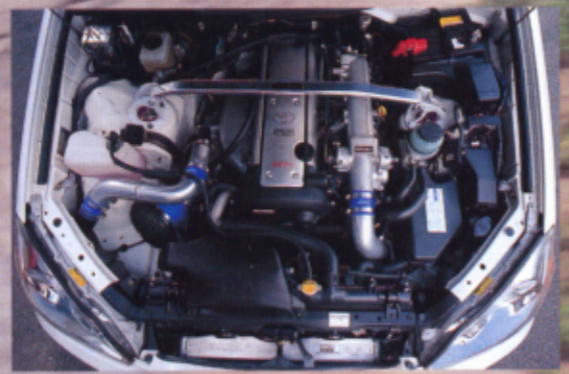


SUPER SPORTS セダン実践追求術!!

MARK II CHASER

1JZ/1JZ-VVTi

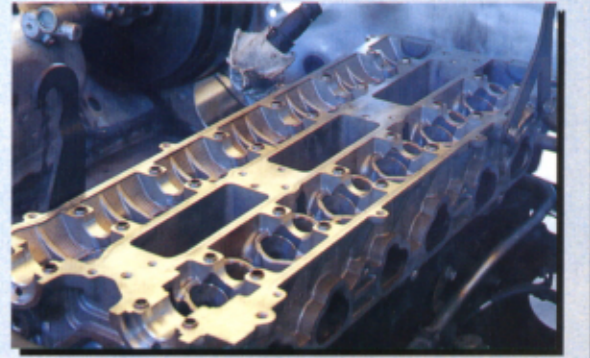
捉えどころが難しいクルマ……である。GT-RやRX-7、シルビアといったクルマに比べると、エンジンチューンのハリエーションこそ少ないのだが、ジックリと考えていけば、やり方も多くその性能やフィーリングにも大きな差が生じてくる。けっこう優等生なのだ。そして、それだからこそ慎重にチューンの計画を立てなければいけないわけだ。80 & 90系の1JZエンジンと、100系のそれとは、同じ1JZエンジンとはいえ大きな違いがある。VVTiという最新のバルブタイミング変更機構が装着されそれ以前と以降では、チューニング方法も組み合わせるパーツも大きく違っている。悔しいことに100系用に開発されたもの例えはボン付けタービン等は非常に優れた特性を持っているのだが、EXM-2の形状これが違うために気軽に使いまわせない。このあたりのガイドラインをベースにしてキビキビ走るスポーティセダン製作にチャレンジしてみたいと思う。方法論はいろいろある。だけど、どれを選ぶのか? そいつが一番大切なポイントなのだ。



BOOST UPからTURBINE&CAMSHAFTで
オリジナルマークII
チェイサーを創る



Super Sporty

セダン
攻略作戦

工 エンジンのポテンシャルアップを計画するときには、プーレストアップがすべての基準ラインとなる。日産系のエンジンでは、プーレストアップによって非常に性能&フィーリングが上がるのだが、1JZというエンジンは、日産系ほど劇的な変化を期待すると、裏切られるケースがたまにある。

というのも、1JZというエンジンは、非常によくできているエンジンで、耐久力もあるし、トルクの出方も素直だし……だが、それがプーレストアップした場合に裏目になることがあるのだ。全体にトルクアップしたのはいいのだが、そのせいでスムーズなつながりが、性能アップしたことを感じさせにくいわけだ。

そして、もうひとつのポイントは純正のタービンの余裕度が少ないこと。そのため、プーレストアップする

と上がすぐに詰まってしまうという印象が出てくる。中速域がトルクアップしているだけに、そのまま高回転まで回る……ような気になってくるのだが、それは問屋が卸るささい。逆に、丈夫な1JZのエンジンの特性を生かして、インジェクター&コンピュータがノーマルのままで、控え目なプーレストアップを試みて、その段階で使用する。こういう使い方をするのがひとつの方法。

それ以上を望むなら、タービン交換は必至。ただし、90系ではポン付けタービンがないので、ターボキットを導入することになり、けっこう資金がかかることになる。100系では、ポン付けタービンがいろいろと発売されているので、そいつを使ったプーレストアップからのステップアップが可能だ。このあたりが、1JZ改の一番美味しいところだろう。

カムシャフトを加えるのもいい。カムシャフトの作用角が増えるということは、プーレストアップしたのと同様の効果を与えてくれる。

だから、タービンサイズとプーレスト設定を小さめにしても、ハイカムとの組み合わせ時には、けっこうな量の吸入気が導入されていることになる。純正タービンを使っている状態なら、ハイカムを入れてもほとんど効果が無い。タービン自体の限界がきているせいだ。

だから、カムシャフト導入はタービン交換と同時に、あるいはそれ以降……そう考えておけばいい。

プーレストアップの段階でとどまるのか？ あるいはタービン交換&ハイカムという組み合わせを想定するのか？ それによってチューニングの初期計画が決定する。

日産系と違って、マークII&チェイサーでは、コンピュータチューニングはテクトム製の追加基板を使ったECUチューニングが、メインコンピュータでの制御はできない。

それ以外では、HKSのFコンVプロやパワーFICといったフルコン

を使う必要がある。プーレストアップなら、これは必要ない。だが、タービン交換というポーターラインを超えれば、絶対に必要なパーツとなる。

インジェクターや燃料ポンプ、EXマニホールドと、タービン交換に付随するパーツの予算も組まなければいけないので、そのあたりを慎重に考えないといけないだろう。

現在では、タービンの種類も豊富になってきたが、そのタービンのサイズ選定が、マークII&チェイサーチューニングには重要なポイントとなる。

ボディの重さや、AT仕様が大きいこと、そういう理由で、ただ大きいタービンを選べばいいというものではない。また、VVTiが採用されたモデルでは、長い間カムシャフトがなかったが、HKSからコントローラーとセットになったものが出たので、これは今後強力な武器となっていくことが予想される。

というように、基本的なラインを承知していただいて、これから紹介していく様々な仕様のうち、自分にとってベストはなにか？をシッカリと比較検討してもらおう!!



SUPER SPORTSセダン
実践追求術!!
MARK II
CHASER

MARK II
CHASER探
究



③Vプロを使うことで実現したエアフロレスのダイレクトインタークーラーシステム。これがポイントとなる。④インタークーラーをバンパー裏にセットする。スペースが少ないうえだ。



TUNE DATA
 JZX100用HKS GT2835Pro
 STK JZX100用レーシングサ
 クション Sインタークーラ
 ーキット kansai試作マフラ
 ーキット 試作エアフロアダ
 プター FコンVプロ&EVCⅢ
 HKS大容量燃料ポンプ Kansai
 タワーパー MAX POWER
 380PS MAXトルク52kgm



1ピンをGT2835プロにポン付け交換されている。当然のことながら、EXマニホールドは純止のまま、そしてアクチュエーター制御だ。そして、フェューエルポンプを大容量タイプに交換してはいるものの、

控え目サイズのEXハウジング選択でノーマル特性を生かす!!



⑥ダイレクトサクションは、HKSのレーシングサクションを使用。インタークーラーとの組み合わせで、ノーマルJZは380馬力を出力する。⑧燃料&点火のコントロールはFコンVプロを使う。助手席右下にセット。⑦マフラーは試作のタイプ。あまり太すぎるものではなく中速トルクを目標にする。



インジェクターはノーマルの440ccを使用する。これは、380馬力という上限の設定があるおかげで純正の範囲内に収まっているからだ。そして、インタークーラーはHKSのSタイプ。タービン交換というと、大容量のインタークーラーが必要なのか?と思いがちだが、400~500馬力程度なら、Sタイプで十分対応できるだけのポテンシャルを持っているので、それ以上のステップアップを望まないのなら、経済的なSタイプを選ぶのが正解だろう。

GT2835プロタービンは、一般的に使われるGT3037SやGT3040Sよりも小さなタービンだが、風量もそこそこにあり、なによりも100マークIIのセットアップバランスを考えると、非常にいい組み合わせといえるだろう。純止EXマニホールドとの組み合わせは、A1仕様と抜群の相性のよさを発揮する。ここから更にフィリリングアップを狙うなら、HKS製のVVT-iコントローラーと264度カムの組み合わせとなるが、これは中間域の特にハーフスロットル領域のフィーリングを向上させ、ピークパワーも430馬力程度まで上がる。だが、ここまでくるとインジェクターが足りなくなるので、540ccのカルデナ用に交換する必要が出てくるだろう。その手前です止めた380馬力仕様……なかなかのバランスです!!



⑧コクピットには、60φのワーニング連成計がセットされる。⑨ブレーキは性能アップを目的にプロジェクト製の6ポットキャリパーキットが組まれている。



マークIIの100系のチューニングは、基本的には100系と同様の方針で進めてやればよいのだが、ひとつだけ問題がある。スロットル部分で、ETCSの電子制御タイプに変わっていることだ。これは、従来のメカニカルなスロットルではなく、アクセル開度を電気信号としてステッピングモーターに伝達し、モーターがスロットルバタフライを開いたり閉じたりするもの。これのピンが悪いからという、エアフロメーターを大量の空気が通過したとき(タービン交換等で吸入気量が増大した場合)、フェューエルカット信号を送って、バタフライを強制的に閉じてしまうのだ。だから、それ以上は吹けない。この解決策として考えられるのは、いくつかある。100系のスロットル

ボディ(これもサブスロットルの問題があるが……)に交換してやれば、急激なフェューエルカットは働かない。だが、トラクションコントロールなどの運動がセットされているので、そのあたりの性能がスポイルされてしまうのが悔しいのだ。HKS関西では、現時点では、FコンVプロを使用し、エアフロレスのDジェトロ仕様として、この問題に対処している。エアフロからの過剰な吸入気量を出さないようにしているわけだ。ま、これは近い将来、様々な解決策が出てくると思われるので、今後の進化に期待したいと思っ。というところで、本題のポン付けタービン仕様の話に入ろう。このJZX100マークIIは、エンジンには完全にノーマルのまま、タ



①インタークーラーはポン付けタービン仕様ということもあってHKSのSタイプを装着。450馬力くらいならこれでOK。②電子スロットルのETCSは、FコンVプロを使うことでフェューエルカットが入るのを防ぐ。



MARKII JZX110-1JZ



GT2835ProSTKポン付け

TUNE予算 ENGINE……0万円 TURBO……60万円 TUNED BY HKS KANSAI



取材協力 HKS関西サービス ☎0743-84-0126

J-POWER350進化モデル登場!!

TUNE予算 ENGINE.....0万円 TURBO.....未定 TUNED BY AUTOSERVICE MORI



全開しまくっても壊れないドリフト仕様



TURBINE TUNE

MARK II JZX110▶1JZ

TUNE DATA

1JZ-GTEUノーマル 312馬力
ブースト0.7kg/cm² (セッティング
段階) Jパワー350-2タービン
HKS FコンVプロ 100系機械式
スロットル流用 ノーマルイン
ジェクター 前置きインターク
ーラー ステンレスEXマニ パ
イピングキット オグラシング
ルプレートクラッチ



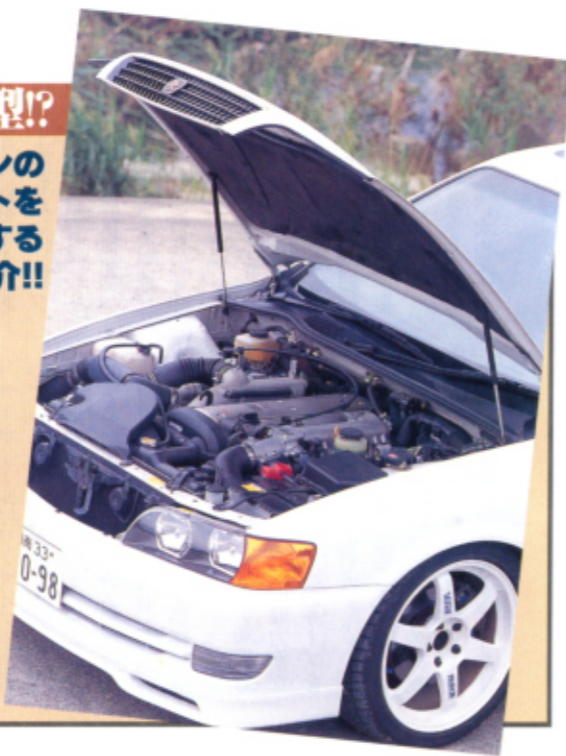
取材協力 ■ オートサービスMORI
☎0467-74-0058

**オリジナルハイフロータービンで
ブースト0.7kg/cm²、312馬力!
驚異のパフォーマンスを発揮する
進化バージョンJ-POWER350-2**

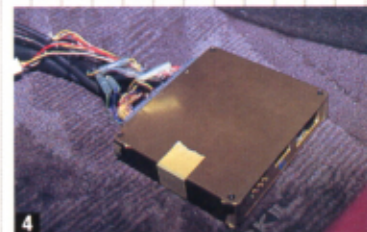


フィーリング&出力追求タービン初期型!?

**J-POWER350タービンの
タイプ1モデルはテストを
重ねながら次第に進化する
昨年度登場の原形紹介!!**



●今回紹介している J-POWER350
タイプ2の元になったのが、ここで紹
介するタイプ1モデル。5000回転から
+2000回転の余裕加速を目指した
もので、ボン付け装着でありながら
中間域のフィールを追求し、レッド
ゾーン手前までシッカリと吹けてく
れる……これが目標だった。そして、
高いレベルでそれを表現していたな
かなか優秀なタービンだったのだが、
タイプ2が登場しようとしている
いま、タイプ1はもうすぐ廃版になる。
さらに進化を遂げた J-POWER350
タイプ2に期待したい。



①従来型の J パワー350 から、形状を変更して効
率をアップさせた2型のエキゾースト側。②旧型
がセラミックだったものを、スチールに変更する
とともに、形状も見直しているコンプレッサー。
③ハイフロータービンの J パワー350-2 は、ノ
ーマルのエキゾーストハウジングを流用する。レイ
アウトは、オリジナルのステンレス EX マニを使い、
ノーマルと同じ位置に。④別冊は F コンVプロ。

① ヨップ単位で、オリジナルタ
ービンを持っていないなんて話
は、まず聞いたことがない。が、オ
ートサービスMORIには、オリジナル
で開発しているタービンがあるん
です! 写真の1-10系マークIIは、
オートサービスMORI製オリジナルタ
ービン「Jパワー350」を取り付
け、セッティングした1台だ。
しかも、このタービンは、従来の
仕様よりも、さらに強度や効率を
アップさせた、新型の J パワー35
0「2」仕様なのだ。

この J パワー350「2」仕様は、
従来型では、コンプレッサー側のイ
ンペラーにセラミックを使っていたの
に対し、ここを鉄製に変更するこ
とで、より強度をアップさせたう
えて、効率の良い形状になっている。
さらに、エキゾースト側も、イン
ペラーの形状を効率アップさせるよ
うな変更がなされている。これに
よって、写真のマークIIは、テスト段
階でブースト0.7kg/cm²をかけたた
けでも、312馬力をマーク!
この結果には、タービンを新型化
してから、初めて使ってみたオート
サービスMORIもちょっと驚いている。
マークIIは、触媒も残してあって、
たしかに驚異的なパワーだ。
が、オートサービスMORIの J パワ
ー350は、基本的にはハードチュ
ーン指向ではなく、ブーストアップ
じや物足りないが、大げさなタービ
ン交換までには必要ない……とい
うひと向けのハイフロー仕
様。ネーミングの「350」
も、350馬力あたり
を狙ったものだ。

また、オートサービスMORIでは「マ
ークII、チエイスー系はバリバリのフ
ルチューンをするよりも、350、
360馬力ぐらいで気持ち良く走
れるほうが、車格的にもベスト」と
いう考えが前提にある。
この J パワー350も、取り付け
はノーマルレイアウトになるよう
に100系110系共通の、オートサ
ービスMORIのステンエキマニを採用
している。あえてフロントパイプ側
にある触媒も残し、パワーもブー
ストアップ+αレベルをターゲットに
しているのだ。
ブーストは12kg/cm²MAXの設定
とし、パワーは350、360馬力
といったところだが、この110マ
ークIIも、エンジンには一切手を入
れていない。
今後、VVT-i 対応のカムを
組んだりすれば、もっと楽しくなっ
ていくだろうが、とりあえずはオ
リジナルのタービンに交換すること
で、気楽に乗れる仕様とした。
また、このマークIIは、ドリフト
仕様なので、思いっきり(何も考え



⑤パイピングキットも、オートサービスMORI製で
3万4000円だ。⑥エンジンは、まったくのノーマ
ル。タービン交換と補機、スロットルのみを交換
し、ブースト0.7kg/cm²で312馬力。まだまだパ
ワーアップできる。⑦レスポンスの悪い110系ス
ロットルを、100系の機械式に交換。



ずに?)全開しまくっても、カンタ
ンには壊れにくいってことも重要な
条件のひとつになっている。
ただし、スロットルだけは純正の
電子制御式のレスポンスが悪すぎ
て、気持ち良く走るという方向性
から外れてしまう。そこで、110
系チューンとしては、常套手段化し
つつある「110系の機械式シンク
ルスロットル流用作戦」でレスポンス
アップを図っている。

オリジナル GT3037S TURBO!!



TUNE予算 ■ TURBO.....54万8000円 補機類.....42万8800円 TUNED BY POWER HOUSE AMUSE

① 0.1秒で走るアミューズのJZ X100チェイサーにも、GT2837R-PROキットが装着されている。② 525cc/minインジェクターとGT-Rの燃料ポンプに交換すれば、400馬力オーバーにも対応するタービンの能力を、フルに発揮することができる。



③ HKSのVTLプロタイミングコントローラー付きのカムシャフトは、アイドリングから8000回転まで能力をフルに発揮できるスグレモノ。タービンの効率をさらに上げることができる。



ステンレスEXマニを使ったタービンキットは、オリジナル仕様のGT2837Rタービンで470馬力に対応。カム交換でさらにフィーリングUPが可能



470馬力のパワーに対応するボルトオンターボキット!

5450馬力以上を発揮できるこのGT2837R-PROキットを装着しても、ゼロヨンなどのハード走行をやらなければノーマルクラッチで問題なく対応できるというから、コストも最小限に抑えられる。



TUNE DATA
1JZ-GT改HKS264度カムシャフト (バルブタイミングコントローラー付) オリジナルGT2837R-PROタービンキット トラスト3層インタークーラー 525cc/minインジェクター GT-R燃料ポンプ オリジナルハイテックロム他

取材協力 ■ パワーハウスアミューズ ☎0470-22-1657

のまま最大パワーを高めたいという理由から、オリジナルサイズを製作したのである。
このタービンの魅力は、コンプレッサホイールを大型化してもブーストの上がり出しが2000回転ほどしか変わらないといった点にある。最初はノーマルエンジンのままブーストを抑えて使えば、インジェクターも替えずに済むからコストを下げられる。ステップアップするときは燃料系を交換し、ブーストを高めれば450馬力以上のパワーも可能になるといったキットなのだ。

ただし、最大パワーを稼ぐ場合には、最初から前置き3層インタークーラーに交換しておいたほうがいい。あとは好みでHKSのバルブタイミングコントローラー付きのカムシャフトに交換すれば、さらにフィーリングを高められる。
エンジンの仕様にもよるが、このキットに合わせた専用のコンピューターも用意されているから、燃料系を完璧にしておけば、タービン交換のフィーリングを手軽に味わえるだろう。1JZの不満はこのキットの装着ですべて解決というわけである。

それは、低回転域を重視したエンジン特性にある。ノーマルでも感じるのだが、ブーストアップすることでさらに不満は強くなる。低、中回転こそパワフルに感じられるものの、5000回転を超えたあたりからはパワー感もなく、エンジンが回つていく感じがしないのだ。特に4、5速の高速域は最悪だ。ブーストを上げていくと、それまでの加速感がシャープなだけに、その欠点がより強調されてしまう。この根本的な原因は、タービンの容量不足から発生している。ATミッシヨンを中心に開発されているといったことも関係しているが、高回転側のパワーを無視したサイズ設定になっているからなのだ。

排気パイプをアクチエーター式にこだわらなければ、サイズの設定は自由だ。コストを抑えたタービンキットにするには、アクチエーター

シャープなスタイリングを持つミドルクラスセダンとして、一世を風靡したのはJZX100系チエイサー。スポーツドライビングを可能にしてくれるMTミッシヨンの設定もあり、FRといった駆動方式や1JZ-GTエンジンが搭載されていることもあって、中古車となっても人気は高い。
搭載されるエンジンの基本性能が高いことから、チューニングベースとして選ぶユーザーも多い。パワーをステップアップさせながら楽しめることも人気の理由だろう。

プロのメニューでタービン交換を選ぶことになる。
パワーハウスアミューズでは、同じ不満を持つユーザーのために、専用のオリジナルキットを用意している。開発当初はエンジンがノーマルのまま使うなら、HKSのGT2837R-PROタービンがよいと考えた。400馬力弱までならノーマルインジェクターのままエアフロの容量も十分足りるため、タービン交換だけでパワーアップを楽しむことができるからだ。
ところが、そのパワーに物足りなさを感じるようになると、手頃なサイズは市販されていない。GT2837Rでは420馬力が限界だ。
そこでオリジナルのタービンキットとして開発されたのがGT2837R-PROと呼ばれるサイズ。HKSには設定されていない完全なオリジナルサイズだ。
外観からは差がないように見えるGT2837Rタービンは、コンプレッサホイールにワンサイズ上のGT3037Sが組み込まれている。そのため、ステップアップでカムシャフトを組み込んだ場合などでは、460~470馬力を可能にする。アミューズの田名邊さんは「インジェクターやポンプを交換してコストが上がっても、パワーの差が30馬力ぐらいではタービン交換の魅力がないです。だから、このサイズを設定したんです」と言う。

CHASER Tune Knowhow!

電子スロットル制御のBOOST UP!!

TUNE予算 ■ ENGINE……0万円 TURBO……72万円 **TUNED BY POWER HOUSE AMUSE**

ダイレクトなアクセル操作を可能にするスロットルTUNE!



①エンジンルームに変更点はないように見えるが、スロットルを交換し、Vプロを使うことでエアフロレスとなる。②スロットルは100系ものを流用。③ブーストアップに必要なパーツを揃えたメニューを用意。



MTミッションのスポーツ性を高めペダルフィーリングを高めるには100系スロットルを移植する!

MARKII Tune Knowhow!



取材協力 ■
パワーハウスアミューズ
☎0470-22-1657

TUNE DATA

約348馬力 1JZ-GTエンジン内フルノーマル オリジナルR1チタン80φマフラー R100フロントパイプ SBC トラストHGインタークーラー JZX100系スロットル HKS FコンVプロ ブースト 1.15kg/cm²

F R駆動のNEWマークIIでスポーツ走行しようと考えた場合、MTミッションを購入するパターンが多いはずだ。ところが、ノーマルでも気になるのがペダル操作に対するエンジンのレスポンスの悪さ。特に、3速のフル加速からブレーキングをすると、ペダルが引っかかるような感触が残り、エンジンブレーキが効かないような、イヤなフィーリングを味わうことになる。

これは、JZX100から採用されているETCS-IIと呼ばれる電子スロットルの動きが問題となっている。これまでのETCSでは、ワイヤーを使ってバタフライを開閉させていたが、100系になってからはアクセルからの信号によって電氣的にスロットルの操作を行なっている。そのため、どうしてもドライバーの操作に対して反応が鈍いポイントが出てきてしまうのだ。

著に感じるようになる。アクセルコントロールによってコーナーで向きを変えようと操作しても、自由自在に操ることができなくなるのだ。

そこで、アミューズではMTミッション車両のブーストアップチューニングのユイザーに対して、スロットル交換を勧めている。100系のスロットルを使うことで、アクセルのイヤな反応を改善するのが狙いだ。

ポルトオンで装着できる100系のスロットルとアイドルコントロールバルブなどを移植すれば、その問題は一切なくなる。ただし、HKSのFコンVプロを使ってセッティングすることが条件。そのため、チタンマフラー、フロントパイプ、インタークーラー、SBCなどブーストアップに必要なパーツをセットにしたメニューを用意している。

MTミッションならではのダイレクトなアクセル操作を生かしたいなら、まずはスロットルチューニングからスタート。ブーストアップの性能を満喫できるようにする。

MARKII JZX110▶1JZ





当初ATで乗っていたオーナーが「もっと早く載せ換えれば……」
「こいつはなかなかいい選択だ!!」

当初ATで乗っていたオーナーがMTに換えてからは大喜び!

①タービンはHKSのGT3040Sキットをベースに、もう少し小さいEXということで、GT3037Sに換えてセットアップ。②エンジンはノーマルのまま、フルタービンをドッキングしてVプロで制御する。



TUNE DATA
HKS GT3040Sキット改3035S
キットEXステンマニ HKS スタ
イプインタークーラー HKS
EVC&FコンVプロ サード550cc
インジェクターX6 マッキナオ
リジナルマフラー OS技研ツイ
ンプレート AT→5速ミッション
載せ換え MAX BOOST1.3
kg/cm² MAX POWER430PS

グ ツとクルパワーが欲しかったので、ボン付けタービンよりもフルタービンキットを組み合わせることになったJZX100マークII。VVTi付きの車輛なので、HKSから発売されているGT3040Sのフルタービンキットでもよかったのだが、実際のフィーリングをチェックしてみると、もう少しEXハウジングのサイズを落としたい……ということ、結



③もともとはAT仕様だったJZX100マークIIだが、お客さんが次第にゼロヨンや峠に走りに行くようになって、ATのままじゃダメと、MTに載せ換えを依頼された。本当は6速ミッションがよかったのだが、なかなか出物がなく、5速仕様に。④マフラーはマッキナオリジナルのタイプ。OS技研のツインプレート込みでAT→5速への載せ換え費用は60万円だった。



取材協力 ■ マッキナ ☎0778-52-1133



果的にはGT3040S改のGT3037S仕様となったわけだ。SタイプのインタークーラーにFコンVプロ、ブースト設定1.3kg/cm²というフルタービンモデルは、430馬力/450馬力くらいの出力となるので、インジェクターもサード製の吐出量550ccに6本交換している。ここまでではよくあるフルタービン仕様の話なのだが、このマークIIはもともとがAT仕様。フルタービンキットを組んでエンジンが元気よくなると、どうにもATじゃかたまるなくなってしまふ。そこで、マニアルミッションに載せ換えを決意したわけだが、当初

は6速ミッションを物色していた。だが、なかなかいい状態のミッションが見当たらなかったし、新品じゃちよつと値段が折り合わない。結果、5速でいくこととなったわけだが、パワーが450馬力程度出ているもんだから、OS技研のツインプレートを組んで、フライホイールもマニアル用に……。ミッション載せ換えの総費用は60万円ほどだった。だが、オーナーの感想は「いやあ、もっと早くマニアルに載せ換えておいたらよかった。だってメチャクチャ楽しいもん!!」である。クルマを楽しむ要素は、いろいろある。エンジンチューンも

重要だが、クルマ全体のバランスを考えながら、楽しく乗れる！を目標に、パワーをシッカリと使うためのマニアル変換……こいつはAT仕様のマークIIチューンを考えるうえで、魅力的な選択肢と言えるだろう。

MARKII JZX100▶1JZ



TUNED BY MACCHINA TUNE予算 ■ ENGINE……0万円 TURBO……90万円 MISSION……65万円

AT→5速MT>3040仕様!!

もっと遊びたいからAT仕様から5速マニアルへ大変換実行!!



6速MTを**組み合わせ**す 1.5J&RX6!!



TUNE予算 ■ ENGINE.....70万円 TURBO.....150万円 MISSION.....40万円 **TUNED BY SAURUS**

ゼロヨン仕様にしたいと排気量アップと強烈タービン採用!!



予想以上に乗りやすいRX-6仕様
友達が乗ってもビックリする
けどダッシュ力は強烈なのだ!!

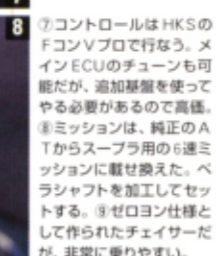


さすがなのだ。
だが、それはストリートでの日常走行領域での話。いったんフルブースト領域に入ると、RX6というタービンの強烈な加速力を味わうことができるのだ。「低中速の扱いやすさ」と上での迫力は、これが同レベルマか?と思うくらいに差があります。下から使えて、スムーズにブーストがかかってくる、それが純正タービンとは比較にならないくらいの高速度の迫力に移行していくんです。けっこう気に入ってますよ!

合わせるタービンのサイズと、使い方に応じたセッティングがどう考えられているのか?という

うことが、ファイリングを左右する。だから、デフギヤの選択や、排気量アップという方式は、RX6というタービンとのカップリングを成功させたということができるといえる。
スーパラのNA用の6速ミッションは、クロス気味でゼロヨンのシフトにピッタリ。ストリートゼロヨンでも、シックな外観のチェイサーの意外なまでの速さに、ギヤラリーもビックリするといふ。

このチェイサーが作られた頃は、スーパラのミッションが高価で、中古で40万以上していた。それで新品を購入したのだが、最近では値段がこなれてきているはずなので、もうすこし安くATから載せ換えができるだろう。



TUNE DATA

1JZ改1.5J仕様 新品2JZショートブロック RX-6タービン SUPRA用6速M/T ARCインタークーラー HKS FCONVプロ 純正AT用3.9デフ クス コドラッグ用2WAYLSD ペラシャフト加工 MAX BOOST1.2 kg/cm² MAX POWER400

取材協力 ■ サウルス ☎048-855-1530



①過熱対策をしっかりと施された排気系のセッティング。②EXマニの上にセッティングされたRX6タービン。発揮するパワーは400馬力くらいになる。③エンジンは2JZの新品ショートブロックを使った1.5J仕様。低速トルクを補って、大容量タービンをシッカリと使う方式。



着しているタービンがRX6、そしてスーパラ用の6速ミッションに載せ換え……こう聞くと、さぞかし街中では乗りにくいクルマなんだろうと思う。オーナーの岸さんも、サウルスの林さんからこのクルマが仕上がって渡されたときにそんなふうに予想していた。だが、なのだ。恐る恐る乗り出したところ……なんだ、意外に乗りやすいじゃないか!とホッとしてしまった。これは岸さんだけの感想ではなく、友達に「騙されたとおもって乗ってみたら?」と試乗させたときにも、みんな口をそろえて

そういうのだ。どうして? なぜ? この秘密は、エンジンの排気量アップと使っているデフのギヤ比にあった。というのも、エンジンがOH時期だったので、それだったらいつそのこと2JZブロックを使った1.5J仕様にしてしまったほうがいだろうと、思い切ったと仕様におおかげで、低中速域のトルクがグッと向上したのだ。

おまけに、ノーマル時のATに代えて、スーパラ用の6速ミッションに載せ換えたときに、デフのギヤ比で悩んでいたのだが、そのままの設定で39のギヤ比で低中速を重視した組み合わせにしたわけだ。
これが功を奏して、本当に扱いやすいクルマとなった。もちろん、クラッチは400馬力以上は出ているだろうという出力に比べてOS技術のツインプレートが入っている。その扱いだけはちょっとだけ神経を遣う。だが、それ以外は、ホントにノーマルに毛が生えたような扱いや

CHASER

J Z X 1 0 0 ▶ 1 J Z



④インタークーラーは容量が問題だったので、ARCのスペシャルタイプを装着している。⑤インタークーラーパイピングは、スロットルボディ等とガッチリ固定されている。⑥今後VVT用のカムシャフト等の導入も考えているという。





TUNE DATA

1JZ-GTE改 エンジンノーマル ノーマル改ハイフロータービン×2 純正改ドリームファクトリー SPL コンピューター HKS EVC HKS Rタイプインタークーラー オグラツインプレートクラッチ カーツLSD

③見た目は地味だが、効果抜群のノーマル改ハイフロータービン。今後のステップアップとしては大容量インジェクターへの交換やカムの変更が望ましい。それ以上を狙うならタービン交換の方が効率的かもしれない。また、チューニングに伴って、TRC関係のパーツを取り払っている。これにより中低速のレスポンスが大幅に向上。



⑤マフラーはワンオフ製作。⑥足まわりはTRD専用高剛性をツルシのまま装着。ブレーキはドリームファクトリーオリジナル「ロックマスター」のスポーツ。ストリート感覚でサーキットまで乗り込める、扱いやすさが自慢!



エクターのキャバシテ内ギリギリでセッティングしている。タービンの過給効率が上がった分、インジェクターも大きい物を使って大量の燃料を送り込むこともできる。しかし、そうするとちょっとお金がかかる。インジェクター代だけで7

万円を超えてしまう。となると、これもあまり美味い話ではない。そういうワケで、あくまで、ハイフロータービンのみでのブーストアップで取めていきたい。コンピューターもフルコンなどは使わず、純正改のスペシャル。これにE

V Cを組み合わせて、12kg/cmのブーストで約380馬力。ドリフトには十分だろう。しかも、トルクバンドは2500~6800とワイドなもので、大幅に向上したレスポンスも手伝い、図太いトルクがドコからでも即、立ち上がる。ドリフト用として非常に扱いやすいパワー特性を実現しているのだ。代表の飛田さん曰く、「ピンポイントでできる範囲のチューニングを考える。実際、ウチではこの仕様が多いんです」とのことだが、ある意味、コレがチューニングの原点。タービンを変えるばかりがチューニングじゃありませんよ……ネ!



純正タービンをハイフロー加工!!

タービンのハイフロー化で実現するフラットトルク&ハイレスポンス! 扱いやすさは、ドリフトのキモ!



取材協力 ドリームファクトリー ☎092-574-5591

リーズナブル&パワフル。質実剛健なドリフトチューン登場!



①②前置きインタークーラーは配管やサイズによってはレスポンスが低下し、ドリフトにマイナスに働くこともある。クレスタの場合、ノーマルの配管自体が長いことも手伝って、特に問題にはならないようだ。写真奥の金色スーパーは、HKSドラッグに出場中のマシン。最近JZ系エンジン搭載車が増えた。

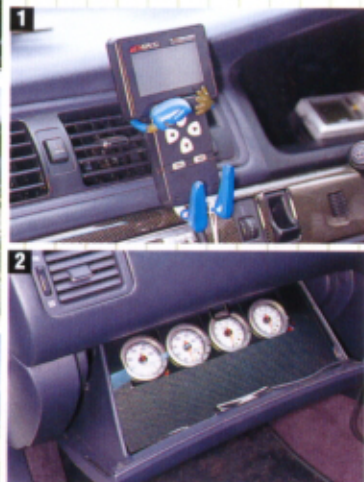
90系へのモデルチェンジで「ツアラ」グレードの追加とともに、新たなシャシーを手に入れたマークII3兄弟は、スポーツカーとしての認識も否定できない強力な存在となった。280馬力のツインターボエンジンに専用チューンの足まわり……ドリフトシーンでもすっかりメジャーになってきている。ただ、実際に走らせると、大柄ボディでのドリフトは、どうしてもマイルドなものとなる。ホイールベアスの長さも原因だが、重さも無視できない。しかも、時代はスピードドリフト全盛……180SXやシルビアと互角に攻めるには、ノーマルだとちょっとツライものがある。そこでチューニングとなるのだが、日夜、タイヤとガソリンを消費しまくっているドリフト君としては、正直、できる限り安く上げておきたいというのが本心だろう。デート代だっけ、けっこうかかるしねえ。

福岡市のドリームファクトリーは、通常のチューニングはもちろん、ターボチャージャーのOHも得意のプロショップ。お金がないのならないなりに、ちゃーんと美味しいメニューを用意してくれている。で、そのメニューというのが「ハイロー」仕様。純正タービンのコンプレッサー側だけをチューンすることで、高レスポンスとハイパワーを手に入れられるカシコイ技なのだ。それは、ブレード……つまりハネの部品を変えてしまおうのだが(タービンホイールとも言う)、要はハネの枚数、形状、大きさなどを変えることで過給圧力を激変させるってこと。ならばEX側も……と言いたいが、そこまではやるとチューンクタービンを導入するのと変わらない金額となってしまふ。パワー的には、ドリフトするには300馬力もあれば上等だろう。むしろ大切なのは、どこからでもついてくる図太いトルクとリニアなレスポンスだ。特に、ノーマルでは4000回転を超えるあたりでトーンダウン。イマイチ上までしっかり回ってくれない。これでは、ドリフトもちょっとやりにくい。ドリームファクトリーではハイフロー化したタービンを、ノーマルインジ





①制御はパワーFCの標準合わせセッティング。アールズでは、ダイノバック、実走セッティングも行う。②エンジン管理するために、追加メーターが並ぶ。



TUNE DATA
 JZX100チェイサーTRDバージョン 1JZGTEUノーマル ブースト1.3kg/cm² 400馬力/5800rpm APEXi AX70タービン ステンレスEXマニ N1マフラー パワーFC ブリッツD-SBC トラストインタークーラー オグラクラッチ ATS LSD ミッションノーマル5速



ゼロヨンへの展開も考える発展途上チエイサー

③冷却系はノーマル。④エンジン内部には手を入れていない。インジェクターもノーマル。タービンをAX70に交換し、同じアベックス製のステンマニを装着し、ブーストは1.3kg/cm²で400馬力。⑤TRDバージョンから、インタークーラーとバンパーを交換。



取材協力 ■アールズ ☎053-467-2007

J Z X 1 0 0 ▶ 1 J Z

CHASER

ブーストアップじゃ物足りない
 気持ちよく走れるストリート仕様を
 目指したボン付けタービン仕様!

タービン交換によって、気持ち良くパワーアップしているのに、このTRCは許せない……ということ、スロットル部のバタフライに接

速させてしまっ。タービン交換によって、気持ち良くパワーアップしているのに、このTRCは許せない……ということ、スロットル部のバタフライに接

も

と「も」とTRDバージョンだったチエイサーに、チョコチョコと手を入れて仕上げられたストリート仕様。それが、浜松のアールズの手によるこのクルマだ。特別にト

をスポイルすることなく、全域でパワー&トルクアップに成功。どこから踏んでも、グイッと前に出てくれる「気持ち良い」仕様なのだ。

この「前に出てくれる」ということに関しては、ほんの小さなことではあるが、TRCを殺していることもポイント。1000系のスロットルは二重バタフライになっていて、ホイールスピンを感知すると、1枚目のバタフライが閉じ、クルマを失速させてしまっ。



TUNE予算 ■ENGINE……0円 TURBO……75万円 **TUNED BY R'S**

AX53B70タービンBOLT ON!!





純正インタークーラーW装着!!

TUNED BY AUTOBASE TUNE予算 ENGINE.....80万円 TURBO.....100万円

CRESTA J Z X 9 0 ▶ 1 J Z



①中古パーツを使わず、新品ブロックや鍛造ピストンを組んだ腹下に、ボルト研磨、加工カム、燃焼室加工を施したヘッドを組む。②タービンはTD06 20G×2、ブーストは1.2kg/cm。③市販のバイピングキットなどを加工し、スペシャルインタークーラーに接続。



④グローブボックス内には、追加メーターを納めている。⑤これがオートベース製スペシャルインタークーラー。純正は2.5層分ぐらいの厚さがあるため、サイドのカシメを解き、ニコイチにして大型化している。⑥の写真はS13に装着したもののだが、その仕組みはよく見えるはずだ。⑦ラジエーターも大容量化されている。

ド ラックイベントで、プロストックのソアラを走らせているのが、横浜のオートベースエンジニアリング。このイメージから、ドラッグ色の強いシヨブかと思われがちだが、チューンする車種や方向性は様々で、お客さんからの依頼があれば、どんな仕様にも対応する。

そんななか、ドラッグだけじゃなく最高速も楽しみたいという注文で、ベース車両探しからチューンまで行なったのが、この90系クレスタ1.5JZ+TD06ツイン仕様だ。

1.5JZを製作するからには、エンジン内部まで手を入れなければならぬのは当然だが、このクレスタの1.5JZは、そのへんの要所はキッチリと押さえている。まず腰下は、中古を使うとトラブルが発生しやすいため、新品プロッタを使い、クランクはバランス取り、ピストンにはトラスト鍛造を使用している。

ヘッドはボルト研磨、圧縮比を調整するための燃焼室加工とメタルガスケット、そしてノーマル加工の2.6

4度/2.62度のカムが組まれる。ちなみに、圧縮比は8.8対1だ。

タービンはTD06・20Gツインで、エキマニはワンオフ製作。ブースト制御はD-SBCを使い、不足する燃料は3S-Gからの流用の、540ccインジェクターで補う。コンピューターは、純正改のセッティングだ。

そして、このクレスタでもっとも注目すべき点が、前置きインタークーラーだ。オートベースエンジニアリングでは、よく使うワザだが、純正のインタークーラーを加工、大型化して使用しているのだ。

純正インタークーラーは、コア部とサイド部がカシメで接続されている。このカシメを解いて分解し、純正コアを2コイチ化し、サイド部は取り付けるクルマに合わせて製作。

純正コアは、社外インタークーラーの2.5層分ぐらいの厚さがあり、性能的に不具合が発生したこともない。コストダウンと性能アップを両立させた、なかなか考えられたチューン方法だよね。



取材協力 ■ オートベースエンジニアリング ☎045-593-3364

TUNE DATA	
1.5JZ改	500馬力
ボルト研磨	燃焼室加工
圧縮比8.8	トラスト鍛造
ピストン	クランク
バランス取り	加工カム
1.2mm厚メタルガスケット	IN264度/EX262度
TD06 20G×2	3S-G純正540cc
レノX6	ブースト1.2kg/cm
純正改前置きインタークーラー	OSトリプル
TRD LSD	

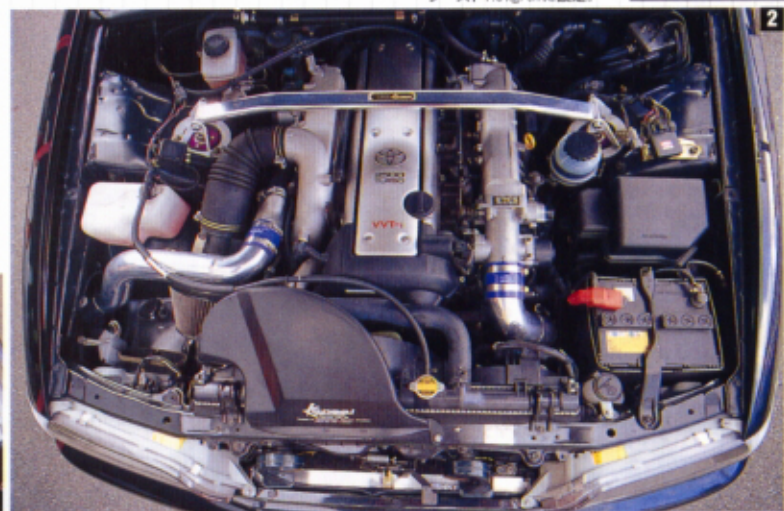
想像以上のパワーにオーナーも驚く1.5JZツインターボ



まずは基本技の効果的なブーストアップ探訪

BOOST UP

First Step



①パイピングはHKSのキットものを使い、インタークーラーをセット。④タービンの限界が低めなので、むやみにブーストアップ度を高めるよりも、ECUを細かくセットすることでフィーリングを追求している。⑤コックピットには、EVCコントローラーと60φのブースト計がセットされている。⑥フロントパイプはノーマルのまま、マフラーのみをHKS製のハイパワーマフラーに交換。

TUNE DATA

- BLITZサスパー
- HKS EVC
- HKSハイパワーマフラー
- HKS60φブースト計
- kansaiメインECU
- HKSパイピングシステム
- HKS Sタイブインタークーラー
- TRDブレーキキット
- MAX BOOST1.0kg/cm²
- MAX POWER300PS

①HKSのSタイブインタークーラーをセットしたフロント部分。②基本的にエンジンはノーマルのままで、最小限のパーツを使ったブーストアップ仕様。ただ、インタークーラーだけはセットされていて、ブースト1.0kg/cm²に設定。



ユーザーも、純正の領域でなんとか行けるので、ブーストアップだけで終わると考えているひとなら、ここで止めておくのもひとつの方法。だが、将来的にステップアップを

考えているなら、コンピュータシステムの選択は、早めにおいたほうがいいだろう。というのも、メインでやるのは限界が見えているので、FCONVプロやパワー1FC等のフルコンを導入するのかがどうか、この時点で決めておく必要があるわけだ。ブーストアップ止まりならメインECUでもOK。細かなフリーリンクを追求するならコンピューターでセットアップしておきたいところ。だが、将来的にステップアップする(タービン交換等)予定なら、Dジェトロ仕様を考えるなら、メインではダメ。FCONS等からVプロにステップアップするという方法もあるが、フルコンをこの時点で導入しておくことだ。ブーストアップからの最初のステップ

ブーストアップは、インタークーラーだろうが、最終的な目標パワーが400、500馬力ならSタイブクラスの能力で間に合う。それ以上を狙うならGTクラスを入れておいたほうがいいだろう。純正インジェクターは440ccなので、400馬力くらいまで対応。4気筒のカルティナ用の540ccノズル(1万1000円)を使えば500馬力まで対応するのだが、エアフロ、燃料ポンプ等を交換してやることによって、300馬力以上を約束してくれるのだが、純正タービンでは、どうあがいても350、360馬力あたりが限界。ノズルや他のパーツ交換までするつもりなら、純正タービンにこだわるよりも、タービン交換に踏み切ったほうがいいと考える。

ブーストアップのポイントは
いたずらにブーストを上げ
上を詰まらせすぎないこと!!

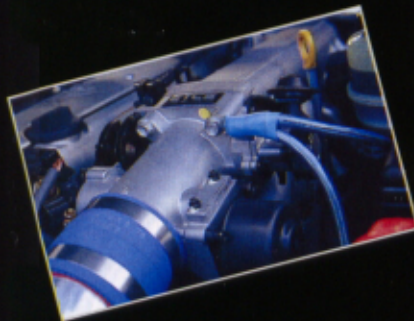
JZX100 ▶ 1JZ
CHASER

**パワー追求はそこそこ!!
中速トルク重視で決まり!!**

まずは、VVTなしの80/90系のブーストアップの話から始めよう。タービンというエンジンは、EVCポートが小さく、オフセットしているため、回らないといわれているエンジン。これをムキになって回そうという方向でセレクトしていくとダメ。

せむことを目標にブーストアップをやるべきだろう。そして、このままでファイナルを考えてやるというのも面白い。トヨタ車はいろんなギヤを流用できるのだ。ソアラやワゴン等のものも入れると5パターンくらい存在するので、そいつを組み合わせて、走行フィーリングを追求するといいたい。2000回転くらいからブーストが立ち上がりしていく用のセッティング

で、上は純正タービンが垂れるところまで。こう割り切るとやるしかないだろう。これがVVT付きのモデルとなっても同様のことと言える。MAXで300馬力くらいは出てくれるのだが、純正タービンがいかにせん小さすぎる。だから、6500回転からタービンという感触が生まれるのはどうしようもない。ただ、ノズルも燃料ポンプもコンピ



1JZポテンシャルを究める!!

MARKII/CHASER



STEP UP!

様々なバリエーションが考えられるというのが、1JZというエンジンの嬉しいところだが、逆にいうなら決めにくいエンジンでもある。ブーストアップを出発点に、タービン交換&カム導入と、ステップアップする際のポイント公開!!

多彩なチューンメニューのなかからどれを選ぶか...セレクトノウハウ!!

速く走るためのノウハウは、ここから攻め始めよう!!



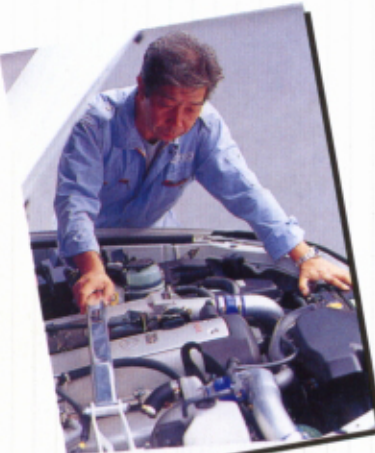


①マークIIの110系とベロツサは基本的に同じパワーユニット&周辺機器設定となっている。当然のことながら、スロットルはETCSの電子制御タイプ。②通常の仕様では、風量がたくさん入るとフェューエルカットが働く。だが、Vプロでエアフロ制御にするとなんとか……開発中。



だが、タービンサイズに非常に慎重にならなければならないからだ。マークII&チエイサーというクルマの性格から考えても、上でパワーが炸裂するドッカン仕様では乗っていて楽しくないからだ。つまり、低速が使えるタービンでなければ、走らせて面白いという感じにはならない。HKSやプリッツ、トラス、アベックス等のメーカーから、20万円+α程度の価格で、ボン付けタービンが発売されているが、これはどのメーカーもそういう目的でタービ

ンのサイズを設定している。ここで紹介しているGT2835プロというタービンも、このあたりをフィリリングを大切にしたいがために選んだサイズなのだ。プリッツのK350もそうだし、パワー追求ではなく、下から回すことを考えて設定されている。EXマニが純正のままのボン付けでは、パワーは350~400馬力という領域になる。カムシャフトをプラスすれば430馬力程度まで求めることができるが、これはボン付けタービンを付けた後でのステップアップと考えればいっただろ。ブーストアップ時点でも問題になったのだが、コンピュータというのは、ボン付けタービン装着後には避けて通れない問題となる。ただ、日産のように、ROMチューニングが安いならいいのだが、追加基板を付けてセットアップすると16万円程度というのがトヨタのメインECUの相場、これなら、Vプロ等のフルコンを購入して、ステップアップに応じたセッティング変更をしようかと思う方がお買得感が高いと思われる。インタークーラーのサイズに関しては、400~500馬力までならS



タービンはサイズを選ぶとき VVT-i付きなのかなしか? こいつが大きな選択の分かれ 大きすぎると思触がよくない



①ETCSの電子スロットルシステムは、ブーストアップ度が高くなると、チューンの妨げとなる。②EVC IIIでブースト圧をコントロールする。③FコンVプロを使って、エアフロレスのデジタル仕様とすると、電子スロットルはなんとクリアできるが……現在開発を急いでいる。



④グローブボックス内にEVCをセット。Vプロと併用しているのはトラブル時を想定して。⑤フロントバンパー内側には、Sタイプのインタークーラーを設置。タービンはGT2835を組み合わせる。パワー的には380馬力程度。⑥マフラー出口が下を向いたドルフィンタイプ。

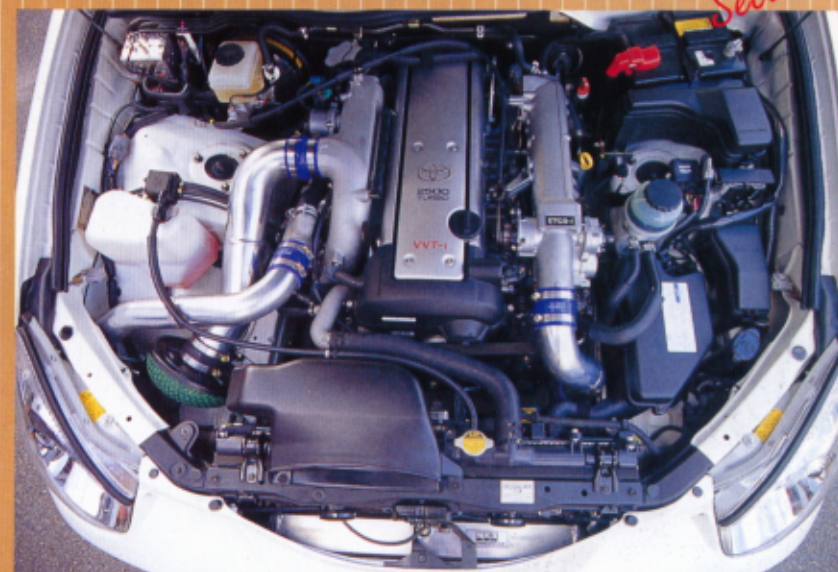


①ステンレス製のEXマニホールドは、100系のシングルターボモデル用に製作されたもので、複雑な曲げを持ちながらもアクチュエーター方式で駆動できるように考えられている。②フランジ部分は当然のことながらひとつ。100系用に発売されている豊富なボン付けタービンをセットすることができる。

ボン付けタービン仕様で第二ステップへ!!

TURBINE

Second Step



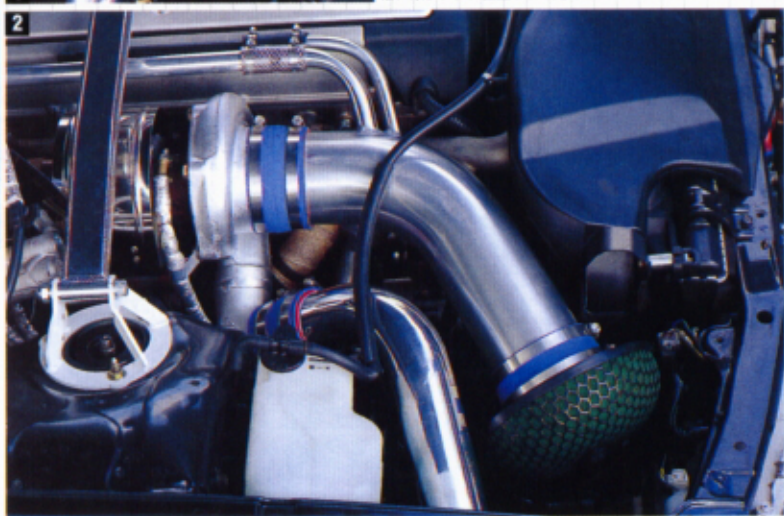
TUNE DATA

- JZX100用HKS GT2835ProSTK
- JZX100用レーシングサクシオン
- Sインタークーラーキット
- kansaiマフラーキット
- 試作エアフロアダプター
- FコンVプロ&EVC III
- HKS大容量燃料ポンプ
- MAX POWER380PS
- MAXトルク52kgm





①エンジンはVVTiコントロールをするHKS製のコントローラーとセットで264度カムを2本組んでいる。そしてポート研磨にHKS製メタル1.6mmガスケットを。②GT3040タービンは、VVTiとセットで使うと、非常にいいフィーリングを実現する。③インタークーラーはGTタイプを選択。セットが凝っている。④ブースト設定は1.4kg/cm²。この状態で454.3馬力を絞り出す。だが非常に乗りやすい仕上がりを見せる。



VVTiコントローラーと
セットされた264度カムは
低中速のトルク確保と共に
高回転域の伸びを両立する!!



⑤Vプロで細かなセットアップを施して、細かなアクセルレスポンスを追求する。⑥オーナーの高橋さんはこのチェイサーが3台目の100系チェイサー。そうとう入れ込んでいて、こだわりも大きい。⑦バケットシートと共に、HKS関西のリフレッシュバーをセットする。剛性感を蘇らせてくれ、装着オーナーに好評なパーツ。



取材協力 ■ HKS関西サービス
☎0743-84-0126

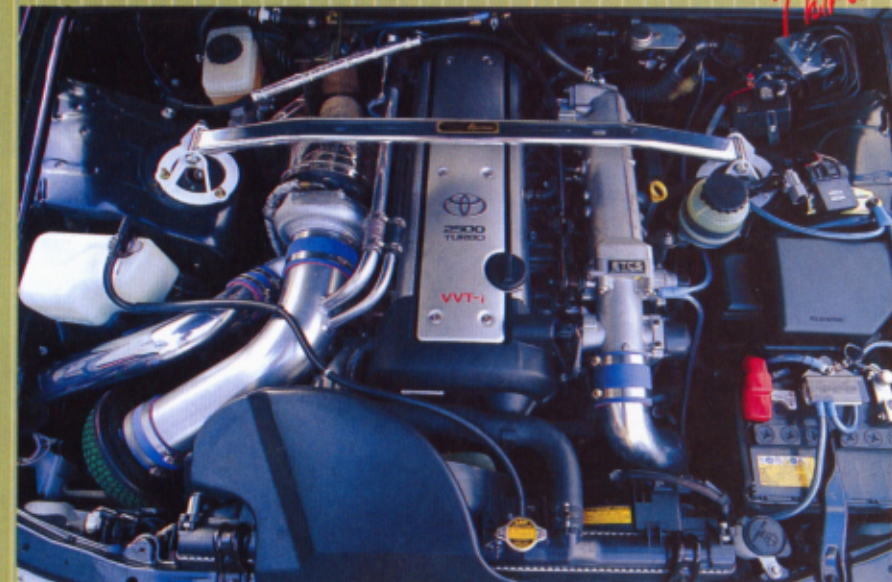
JZX100 ▶ 1JZ
CHASER



VVTiカムシャフトとタービンの組み合わせを楽しむ!!

CAMSHAFT

Third Step



TUNE DATA

1JZ改264度カムX2仕様
VVTiコントローラー
ポート研磨&シートカット
HKSメタルガスケット1.6mm
EVC&FコンVプロ
HKS GT3040 56T A/R0.73
GTインタークーラーキット
NISMO GT-R用燃料ポンプ
kansaiリフレッシュバー
MAX BOOST1.4kg/cm²
MAX POWER454.3PS



VVTiの有無でサイズを選択することが必要!!

フルタービンキットというのは、タービンとEXマニ等がセットになっているもの。だから、ボン付けとは違って、ツインターボモデルの80/90系のマシンにも装着できるタイプのキットなのだ。もちろん、VVTi装着のシングルタービン仕様でも純正タービンからのステップアップ用として使用OKだ。

ときに、VVTiの有無が問題になってくる。というのも、VVTiなしの場合は、低中速のフィーリングを重視するときには、どうしてもサイズを絞る必要が出てくるからだ。もちろん、完全にドラッグ指向だとか、下も真ん中もトルクなんか必要ないというなら話は別。大きなタービンで、ドッカーンと炸裂パワーを味わうのもひとつの方法だろう。だが、大抵のユーザーの場合は、中速トルクなくしてはいやがるはず。大きなタービンをドッカーンと使

うためには、1JZというエンジンがそのままでは非常に使いにくい使用になってしまふからだ。だから、こういう場合は、2JZクワックを使つて排気量を底上げしてやるとか、エンジンチューンをしてブースト対策を施すとかの作業が必要になってくる。だが、それはあくまでも特殊なケースと覚えておけばいいだろう。回らないと評判のエンジンを回そうと考えるのか。あるいは、回さずに気持ちいいスポーティセダンを目指しているのか? そのあたりの判断

をシッカリとしておきたい。

500馬力程度のパワーを確保するがハーフが問題!

ということで、ストリートを基本にしたいタービンのフルタービン仕様を

考えるなら、VVTiありとなしで、装着するタービンサイズを選択を変える必要がある。たとえば、GT3040SというフルタービンをVVTiなしにそのままセットすれば、下が抜ける。ス

カスカの状態では、タービンが回りはじめて、ブーストがフルになったらもうレプリミット……そういうことになる可能性大。

だから、VVTiなしのタイプならGT3037Sあたりのサイズがジャストフィットするわけだ。T67でもEXハウジングの番手を落とすようにセットすればいいだろう。

これが、VVTi付きのタイプなら、十分な余裕を持つてGT3040Sクラスのタービンを回すことができる。高回転もスムーズで、中速はマイルドなフィーリングを持つている。この状態では、パワーは500馬力ゾーンに進入する。これはタービンの性能もさることながら、EXマニホルドの効率に負うところも多いと思われる。

だが、この仕様では、数字的なことは満足できるのだが、細かな部分でのフィーリングに問題がある。というのも、ハーフスロットル時のフィーリングがまいちなのだ。どうしても違和感が付きまとうのだ。だから、こいつを解決するためには、カムシャフトでフィーリングを補ってやるのが一番。

VVTiなしのタイプなら、264度あたりのカムシャフトを組み合わせて、IN側のバルブタイミングを早めに設定することで、この部分のフィーリングを改良することが可能になる。GTタービンがででから、フルタービンの性能はグッとよくなったし、選択幅も広がったのだ。VVTiの有無でタービンサイズこそ違うものの、このあたりのフィーリングは非常に似ている。

ま、それは同じ1JZエンジンを搭載しているのだから当然か。そして、フルタービンでも大きなタービンサイズ、TO4RやT78、T88といったサイズのものは、基本的には2JZサイズのエンジンに装着するサイズだと考えておけばいい。

それなりの排気量がないとスムーズに回すことができないのだ。600馬力程度のパワーを発揮するタービンだけに、エンジンがノーマルのままなら、このあたりのサイズ帯は選ばないほうが賢明。





SPORTS

FINE AERO EQUIPMENT BY F.J.G

Which do you like?



HALF TYPE

FRONT GRILL Type II ¥ 23,000
HEAD LIGHT FINISHER Type I ¥ 14,000



SLIGHTLY6

FRONT GRILL SET (H/F/F) ¥ 35,000

JZX90

MARK II

FRONT SPOILER	¥ 36,000
SIDE STEP	¥ 53,000
REAR SPOILER	¥ 38,000
REAR WING	¥ 45,000
3PKIT (FRONT, SIDE, REAR)	¥ 120,000
4PKIT (FRONT, SIDE, REAR, REAR WING)	¥ 160,000

JZX90

CHASER

JZX90

CRESTA



HALF TYPE

FRONT GRILL ¥ 23,000
HEAD LIGHT FINISHER ¥ 14,000



SLIGHTLY6

FRONT GRILL SET (H/F/F) ¥ 35,000



HALF TYPE

FRONT GRILL ¥ 23,000
HEAD LIGHT FINISHER ¥ 14,000



SLIGHTLY6

FRONT GRILL SET (H/F/F) ¥ 35,000



JZX-90 MARK II
FRONT UNDER SPOILER (M/CB) ¥ 29,000



JZX-90 CHASER
FRONT UNDER SPOILER (M/CB) ¥ 29,000



JZX-90 CRESTA
FRONT UNDER SPOILER (M/CB) ¥ 29,000



BUMPER Version

FRONT BUMPER SPOILER (M/CB)	¥ 46,000
SIDE STEP	¥ 53,000
REAR BUMPER SPOILER	¥ 38,000
FRONT GRILL Type II	¥ 23,000
HEAD LIGHT FINISHER Type II	¥ 14,000
SPOT FRONT SIDE REAR	¥ 120,000
4PKIT (FRONT, SIDE, REAR, WING)	¥ 210,000



BLISTER Version

BLISTER KIT (12P)	¥ 450,000
REAR WING Type B (RH/F)	¥ 68,000
REAR WING Type B (CARRON)	¥ 78,000
FRONT GRILL Type II	¥ 23,000
HEAD LIGHT FINISHER Type II	¥ 14,000
RESIN-PAINT (MULTI-COLOR) (1P)	¥ 14,000
FRONT GRILL SET (H/F/F)	¥ 35,000

100 CHASER・MARK II



FRONT SPOILER (M/CB)	¥ 36,000
SIDE STEP	¥ 53,000
REAR SPOILER	¥ 38,000
REAR WING	¥ 45,000
FRONT GRILL Type I	¥ 23,000
HEAD LIGHT FINISHER Type I	¥ 14,000
SPOT	¥ 120,000
4PKIT	¥ 160,000

FRONT SPOILER (M/CB)	¥ 36,000
SIDE STEP	¥ 53,000
REAR SPOILER (M/CB)	¥ 38,000
REAR WING	¥ 45,000
FRONT GRILL Type II	¥ 23,000
HEAD LIGHT FINISHER Type II	¥ 14,000
SPOT FRONT SIDE REAR	¥ 120,000
4PKIT (FRONT, SIDE, REAR, WING)	¥ 160,000

FRONT BUMPER SPOILER	¥ 46,000
SIDE STEP	¥ 53,000
REAR BUMPER SPOILER	¥ 38,000
REAR WING	¥ 45,000
FRONT GRILL Type II	¥ 23,000
HEAD LIGHT FINISHER Type II	¥ 14,000
SPOT FRONT SIDE REAR	¥ 120,000
4PKIT (FRONT, SIDE, REAR, WING)	¥ 210,000

FRONT SPOILER (M/CB)	¥ 36,000
SIDE STEP	¥ 53,000
REAR SPOILER (M/CB)	¥ 38,000
REAR WING	¥ 45,000
FRONT GRILL	¥ 23,000
HEAD LIGHT FINISHER	¥ 14,000
SPOT	¥ 120,000
4PKIT	¥ 160,000

新発売!! マークII・チェイサー・クレストアのオーナーに朗報です!!

サイドカラーモール

エアロ装着している方、ドアモールが黒いの気になりませんか?
これをボディと同色にしてピシッ!と極めましょうよ。
90・100系全グレード対応なのでそれぞれ専用のパーツです。
取り付けも、純正交換なので買ったその日に取り付けOK!
もちろん純正色仕上げ。

材質:硬質ゴム・ウレタンゴム
塗装:純正ウレタン塗装
ご注文の際は、車種、カラーをお知らせ下さい。

¥39,800



90系



100系



FINE AERO EQUIPMENT

F.J.G

〒229-0031 神奈川県横浜市都筑区5-9-2
TEL.042-752-0170 FAX.042-752-0161
http://www.fjg-intl.com
info@fjg-intl.com
http://www.fjg-intl.com/i.html

●全国FRPホワイトコート仕上げです。
●車種、色指定手付なく変更する事も可能です。
●車種変更時には車種別にお見積りいたします。

●ご希望の商品に合う事は、お電話にてお問い合わせください。
●上記商品は全車種からスワップ、タイヤセットにてご購入いただけます。

【店舗のご案内】
V.I.E. 千原店 東京都千代田区千原 105-0050
千原店 株式会社コジエ・ジー

●全国通信販売・クレジット販売、ご利用の方はご遠慮なくお問い合わせください。
●業販もいたしております。お気軽にお電話にてお問い合わせください。

最新情報
500円の手
両替

奇想天外技から王道セッティングまで極秘TUNEテク大公開

S W A P

排気量確保で大トルクUP!! ENGINE SWAP!

1.5JZ/2JZ

90までの1JZは、どうしてもトルク的に弱いVVTiなしのモデルに強力なトルクを与えるのが2JZエンジン、あるいは腰下を流用したタイプ2500ccから3000ccにスーパアップしたのと同様のトルクフルなエンジンに変貌することができる組み合わせるタービンの種類も豊富に選べるしなによりもAT仕様とのマッチングがよくなるもちろん、強烈なパワーを絞り出すようになるとAT強化も必要になってくるが、こいつは効くぞ!!

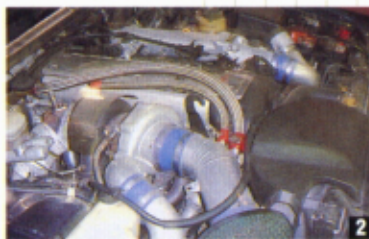


軽下強化 で挑むトルクフルTURBOチューン作戦



TUNE DATA

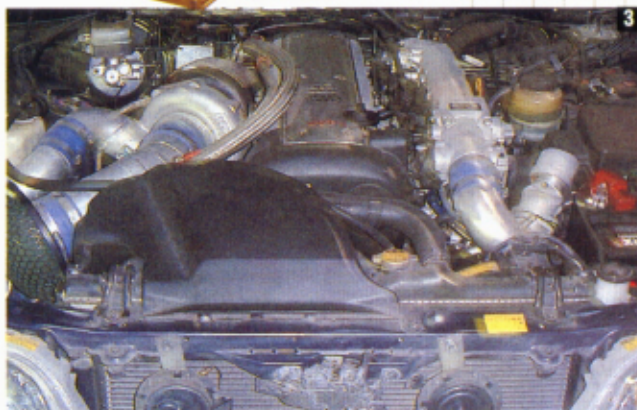
T51Rkaiタービン アンフィニEX
 マニホールド 2JZブロック
 HKS87φピストン トラストH断
 面コンロッド EX272度カム
 タイプCウエストゲート FコンV改
 Dジェットロ仕様 OS技研トリプ
 ル&クロスミッション ブリッツ3
 層インタークーラー DSBC



①エンジンはVVTiを活かしたいというオーナーの希望で2JZブロックを使った1.5J仕様となった。②タービンはT51Rkai。EXマニはアンフィニオリジナル製作品。ブースト設定は1.5kg/cmだ。③エンジンパワーは未計測だが、FコンVのオプション圧力センサーを使ったDジェットロに改造されている。エンジンの排気量が2.5ℓから3ℓに増大されているので、その分のキャパシティを使ってトルクアップさせている。



取材協力 ■ アンフィニレーシング
 ☎0583-80-0390



⑤オーナーはゼロヨン指向ではあるが、レスポンス重視で、OS技研のクロスミッションを組む。ただし、制作時は100系用のものが発売されていないだったので、70スーブラのミッションを使った。⑥ダンパーはHKSのドラッグダンパー使用。



VVTiをシツカリと活かした仕様を作りたいたので1.5Jに決定



チ エイサー好きのオーナーというの、けっこう存在する。90から100、そして100チエイサーが存在しないということになるともう一度程度のいい100を買う……ここで紹介するチエイサーのオーナーも、最初は90に乗っていて、100が発売されたら即購入というチエイサーフリーク。4枚ドアのパカッ速モデルを作りたいたいということで、T51Rkaiタービンを中心に、チューン計画が練られたわけだが、ストリートでの使い勝手等を考えて、当初は2JZエンジンスワップを検討したという。

したが、オーナーがVVTiを殺したくないということ、プロック部分だけを流用する1.5Jに仕様が決まりました。ここで15kg/cmブーストを実現するために、ピストンとコンロッドは強度のあるタイプに交換、そして、オリジナルのEXマニホールドを製作して、100チエイサーのエンジンルームにフィットさせた。ただ、ひとつ面白いのは、このマシンがFコンVを使いながらも、オプションの圧力センサーを使ってDジェットロを実現しているところ。

一般的にはVプロを使ってDジェットロにすることが多いのだが、これはコストパフォーマンスが高い。そして、もうひとつ、もと5速の100系チエイサーだが、オーナーの希望でクロスミッションを入れることとなった。

だが、製作時には100系用のクロスミッションが発売されていないので、70スーブラのミッションを使って、これにOS技研製のクロスミッションを組んだわけだ。カムシャフトはIN側はノーマルを使い、EX側のみHKSの272度を装着。高回転域のレスポンスとキビキビ動く4ドアスポーツセダンを実現するために、様々な方向からモディファイが行なわれていることがわかっていただけだろう。オーナーは、長く乗るつもりでこのチエイサーの性能に満足している。耐久力も非常に高そうだから安心??

ノーマルのエアフロは1.0kg/cm状態では出力限界に達してしまっただけで、そこでFコンV改でDジェットロに改造&フィッティング……正解!!

ENGINE SWAP SPL



TUNE予算 ■ ENGINE……80万円 TURBO……100万円 MISSION……35万円 TUNED BY INFINI

2JZ腰下に87φピストン!!

100 ▶ 1JZ



CHASER



1.5J仕様にT88パワーFC制御!!

TUNED BY GARAGE YAWATA

TUNE予算 ENGINE……50万円 TURBO……150万円 MISSION……80万円



①Dジェトロ仕様となった1JZ改1.5J仕様。②パワーFCを使用してフィッティングするフルコン制御。700馬力のパワーを制御するのは、細やかなセットアップ。これがないとパワーだけでは使えない。



基本排気量をアップすることで大容量タービンを回す!!

49

万80000円……これが基本的な1.5J製作料金である。

カムシャフトやH断面コンロッドはこのなかには含まれていないが、新品の2JZブロックとヘッド加工、そして搭載工賃を含んだの値段だから、現在の1JZエンジンがブローしたときや、もっと大きなタービンを組みたいと考えた場合、この料金は非常に魅力的といえるだろう。

今回紹介しているマークIIは、基本的なエンジンスワップに加えてHKSの272度カム×2、高ブリスト設定に備えたH断面コンロッドが組み込まれている。

ま、組み合わせるタービンがT88で、こいつに22kg/cmのブリストをかけるというのだから、これくらいの用心は必要だろう。この状態でパワー計測してみると、700馬力をマークIIするという。なんとも、強烈的なパワーだ。

このモノ凄いやわいパワーユニットの燃料&点火時期のセッティングは、アベックスのパワーFCでコントロー

ルされる。使用するインジェクターは850ccが6本。大容量のシングルタービンがフルブリスト状態になったとき、あるいはハーフスロットル時の細かいコントロールと、フルコンならではのセッティングが施されているというわけだ。

また、このクルマには、スーブラのゲトラク6速ミッションが移植されている。ゼロヨン折回のオーナーの好みもあるのだが、このミッションとHKS製の最新トリプルプレートクラッチは、耐久力にも優れた操作性も評判がいい組み合わせ。

2JZブロックは、そのまま1JZヘッドにドッキングすると、圧縮比の設定が高くなりすぎるので、燃焼室を加工して、調整してやる必要がある。そして、水まわりのフィッティングを行なってやれば、比較的簡単に移植することができのだ。ノーマルタービンでトルクアップの

ENGINE SWAP SPL



3



4



5

2JZの新品ショートブロックを使ったスワップ料金50万円弱!?

④T88タービンは2.2kg/cmというハイブリストで使われる。出力は700馬力。強烈的なパワー&トルクを生みだせる。⑤エンジンルームを見ると大迫力。サージタンクも大容量タイプ。基本的なエンジンスワップ料金は49万8000円と食指が伸びる??⑥インジェクターは850ccのタイプを6本使う。カムはHKSの272度×2。



取材協力 Street Special ガレージ八幡 ☎0569-26-1660



TUNE DATA

T88タービン 八幡EXマニホールド
2JZブロック HKS272度カム×2 トラストH断面コンロッド パワーFC Dジェトロ仕様 ブリッツ/SBC 850cc
インジェクター×6 HKSトリプルプレート スーブラ用6速 MAX BOOST
2.2kg/cm MAX POWER700PS

MARKII J Z X 9 0 ▶ 1 J Z





TUNE DATA

600馬力オーバー 1JZ換装2JZ改HKS
264度カム×2 HKS TO4Rキット トラ
スト3層V/C E/G&ATオイルクーラー
EVC 666cc/minインジェクター ポッ
シュポンプ FコンVプロ SR80スロ
トル 強化AT ブースト1.8kg/cmf

2JZのMTミッションとなると、相場は倍といわれている。ゲトラクのミッションだけで30万円近い価格設定となり、しかもその数はかなり少なくなる。
テクニカルショップアンフィニで手に入れたマークIIは、オーナーの希望からATミッションのままチューニングが進められている。そのため、2JZはATミッションと同時に交換され、エンジンのパワーアップにもなっておりさらに強化し、搭載されている。
2JZを搭載するメリットは、3ℓの排気量を持つトルク特性の面が大きい。ヘッドのポート形状もパワーアップに適している。2JZに換装したことで、トルクだけでなく、チューニングに対してのパワーも得ることに成功しているのだ。

ATミッションのため、装着されているタービンはHKSのTO4Rと比較的小さいものを選択しているが、それでも18kg/cmのブースト圧から600馬力オーバーのパワー



④パワーアップされたエンジンにATミッション組み合わせるなら、最低でもATオイルクーラーは追加したい。
⑤Vプロを使うことで、ハーネスの問題は一切なくなる。ただし、ATミッションに対しては断れない……。



⑤Vプロを使うことで、ハーネスの問題は一切なくなる。ただし、ATミッションに対しては断れない……。



⑦オイルパンの交換以外はボルトオンで搭載できるのが魅力。Vプロを使い、フロントパイプなど細かい部分だけの変更で3ℓのトルクを手に入れることができる。
⑧HKSのツインパワーは、Vプロと組み合わせることで能力をさらに発揮する。低速から効くのがいい!
⑨パワーアップには欠かせないインタークーラーは3層タイプ。オイルクーラーはエンジンとATが追加される。何度かの仕様変更を繰り返した結果、現在の仕様に落ち着いた。



取材協力 アンフィニディハロメント
☎048-294-6161

ENGINE SWAP SPL

いるが、ATミッションのままでとすればかなりのレベルといえる。
1JZのままチューニングを進めていくのもひとつの方法だが、換装することで余裕のトルクが生まれ、最終的に圧倒的に高いパワーを手に入れるのであれば、最初から2JZをメニューに加えてしまうのもコストを抑えるやり方だと思っ

マークIIやチェイサーをベースにチューニングを進めていく場合、大きく分けると二つの選択方法がある。ひとつは1JZのまま補機類の交換でパワーを高めていく方法。もうひとつは2JZ-GTに換装してしまうやり方だ。
MTミッション搭載車なら1JZでも十分楽しめるエンジンを製作することは難しくないが、ATミッションのままチューニングを進めていくとなると、トルクの太い2JZをベースにパワーアップすることを考えたほうが、乗りやすさを残しながらも、速さを追求することができる仕様に仕立て上がる。
数年前までは2JZはタマ教も少なく、解体エンジンとしてはかなり

高い価格設定となっていた。しかも、コンピュータのコントロール方法が異なることから、ヘッドだけは1JZを使い、腰下だけを2JZにするといった手法が取られていた。
ところが、最近ではアリストのJZ型のエンジンが出回るようになり、程度によるが20〜30万円といった手頃な価格で入手できるようになった。それもATミッション付きのまま購入できるのだ。
ハーネスもHKSのFコンVプロの登場でまったく問題なく、1JZのコンピュータのまま2JZをコントロールできることから、2JZへの換装は以前のような面倒な作業を必要としなくなってきたのだ。
これがスープラに搭載されている



JZSアリストのエンジン&ATミッションを使えば、ローコストでパワフルなチューンベースが完成。あとはタービン選択がキーポイント



①ATミッションのため、タービンサイズをゆやみに大きくしてしまうとスタートがツラくなることから、TO4Rを選択している。②スロットルボディの調整は、SR16VEに交換することで対応している。コストも安く済むし、80の口径は使いやすい。



③2JZに換装する場合は、オイルパンをマークII用に交換すれば、加工なしで搭載することができる。ATミッションなら中古の相場も安いので、最終的にはコストパフォーマンスは上かもしれない。

MARKII JZ X 100 ▶ 2JZ



2J搭載で1JZ用M/T合体強化!!

TUNE予算 ENGINE SWAP……約100万円 TUNED BY INFINITI

ボルトオンでフルトルク仕様に变身させる2JZ換装TUNE

MARKII une knowhow!



T04R&1.5JZの62kgmトルク

TUNE予算 ■ ENGINE.....60万円 TURBO.....120万円 MISSION.....30万円 **TUNED BY DIVERSION**



MARK II

J Z X 8 1 ▶ 1 J Z



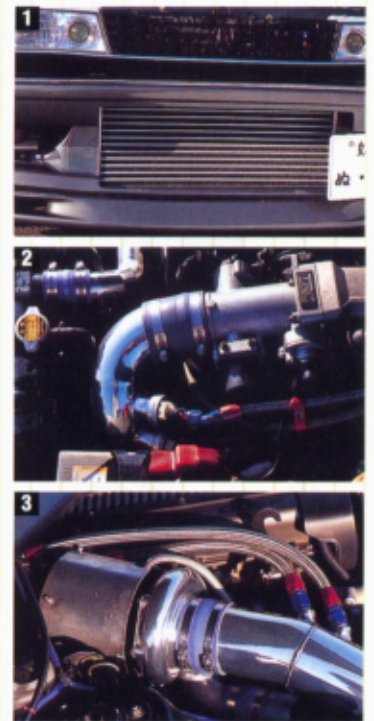
バネを殺して油圧を上げる.....この基本作業で内部強化!!

このとき、ヘッドは1JZ用を使っている、2JZ用2mm厚メタルガスケットで圧縮比を下けているとはいえず、それでも足りない。だから燃焼室加工時に容量合わせが行なわれている。これにT04Rが組み合わされ、ブースト設定1.6kg/cmの過給がかけられる。

だが、一番の心配はATミッション

おまけに、ATマシンなのだ。T04Rタービンを装着して絞り出すパワーは651馬力。もちろん、これは1JZエンジンのままでは不可能な数値。エンジンの腰下は2JZのノーマルピストン、クランク、コンロッド使用のプロックがドッキングされている。

イバージョンでドラッグチューンされたJZ X81マークIIは、普通の通勤にも使用されているマシンだが、内部はフル軽量&パーツ外しが行なわれている。でも、このクルマが、ゼロヨン11秒というタイムをマークするとは、とてもじゃないけど想像できない。



この通勤仕様のAT改はメチャ速!!

スタート時のATへの負担のかかり方は、このマシンの0→60フィートのタイムが1秒7フラットから1秒6台ということをおけば、どれだけ強烈なものかわかっていただけだと思う。AT仕様で11秒というタイムをマークするためには、スタート時のタイム稼ぎが不可欠。

この81マークIIの場合、2年前に製作され、その後ハードなドラッグチャレンジを行なってきたのに、ATは壊れていない。

スタート時のATへの負担のかかり方は、このマシンの0→60フィートのタイムが1秒7フラットから1秒6台ということをおけば、どれだけ強烈なものかわかっていただけだと思う。AT仕様で11秒というタイムをマークするためには、スタート時のタイム稼ぎが不可欠。

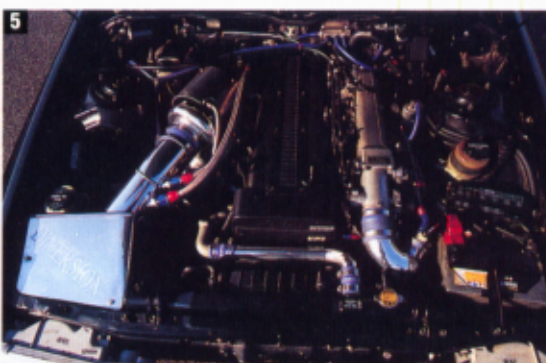
この強度、いくらエンジンがパワー&トルクを絞り出しても、タイヤに伝達する前にATが保たなければどうしようもない。

イバージョンでは、オリジナルの加工で、強度アップのATミッションを製作している。基本的には、バネを殺して、油圧を上げる加工で、これに入れるATフルードはオペロンに決めている。というのも、他のATフルードでは、どうしても滑ってしまうのだ。オペロンなら滑らない。この81マークIIの場合、2年前に製作され、その後ハードなドラッグチャレンジを行なってきたのに、ATは壊れていない。

⑥室内はキッチリと軽量化を施す。ゼロヨン11秒というATらしからぬ速さを誇っている。
⑦マフラーもディバージョンオリジナルの大口径タイプを装着。ブーストは1.6kg/cm。



取材協力 ■ プロショップディバージョン
☎0794-38-7331



60フィート1秒6でスタートするAT仕様のマークIIは迫力満点!!

TUNE DATA

T04Rタービン 2JZブロック HKS256/264度カム 2JZ用2mmメタルヘッドガスケット トラスト3層インタークーラー FコンV トラストEXマニホールド ディバージョンマフラー EVC 540cc×6メイン 440cc×2追加 HKS AIC MAX BOOST1.6kg/cm MAX POWER651PS



①インタークーラーはトラストの3層タイプ。ゼロヨン使用時の冷却用に大型が欲しいのだ。
②メインインジェクターは540cc×6に加え、追加が440cc×2。これをACIでコントロールする。
③使用タービンはT04R。部下2JZのトルクで回す。
④AT仕様のドラッグマシンだけにディバージョンオリジナルの強化策がとられている。
⑤エンジンの出力は651馬力。トルクが62kgmという強烈さ。



1.5J&K27 3667MOJKA **装着!!**

TUNED BY Garage G/force TUNE予算 ENGINE……80万円 TURBO……100万円



CHASER J Z X 1 0 0 ▶ 1 J Z

バルブ&燃焼室は鏡面仕上げ……エンジン
チューンとK27タービンでゼロヨン指向!?



① 装着タービンはK27 3667 MOJKAで、Z32エアフロ仕様
の状態です。500馬力。近日中
にDジェトロにして更なるパ
ワーアップを図る予定。EXマ
ニはブリッツのものを改造し
て付けている。



② エンジンは2JZの新品ショートプロ
ックをドッキングさせ、Gフォースオ
リジナルの鍛造ピストンが組まれる。
ヘッドもポート&燃焼室、バルブと鏡
面&加工仕上げされる。③ インターク
ーラーはブリッツ製の3層。インジェ
クターは850ccでパワーFCで制御。



1 1JZエンジンのチューニングの進み具合というのは、ある一定のバターンがある。まずはブーストアップ。これは誰もが試みるファーストステップだ。そして、そこに満足して終わるタイプと、これじやダメだ。まだまだパワー&トルクが欲しいと言いつつタイプである。

1JZのブーストアップは、日産系とは違って、大きな変化が感じられないという傾向がある。つまり、下からトルクアップしてスムーズなラインを描きながらパワーアップしていくのだが、純正タービンのキャパシティが低いために、上で詰まってしまうのだ。

だから、1JZは回すタイプのエンジンではない……と言われる。いくら補機類を強化しても、純正タービンを使っている限りは高回転域でその限界がすぐ来てしまうのだ。だから、この次に100系ならポン付けタービンという選択が来る。だが、ブーストアップ時にもう少しパワーがあれば、380馬力程度、400馬力ちょっとでOKというタイプならそれで満足できるのだが、ゼロヨン指向のオーナーの場合は、それではダメ。ここで登場するのが2JZのショートブロックを使い、大容量タービンを組み合わせる方法だ。ここで紹介するオーナーも、K27タービンの導入を決め、そのとき同時に2JZのプロックに交換することにしたわけだ。

ヘッドの容積合わせをする際に、ポート&燃焼室加工、バルブポリッシュ等の加工を施されたのだが、こいつが高ブーストにもたずにピストンタナ落ち……この結果、現在の仕様である鍛造ピストン入りとなった。コントロールはパワーFC。エアフロはZ32を使って限界付近まで使われている。この状態で出力は500馬力以上。エアフロ使用では、このあたりが限界だから、次のステップはDジェトロ化だろう。

下からトルク満点で吹き上がっていく15J仕様だが、この乗りやすさと高回転域のパンチ力は基本的な排气量アップのおかげ。タービン風量とのバランスが大切なのだ。

TUNE DATA	
1JZヘッド改ポート&燃焼室	HKS272度
カムEX	バルブ&燃焼室鏡面
Gフォース鍛造ピストン	K27 3667MOJKA
HKS GTウエストゲート	ブリッツ改EX
マニ	MAX BOOST1.6kg/cm ²
MAX POWER	500PS



2JZスワップにホリンジャー合体!!

TUNE予算 ENGINE……70万円 TURBO……70万円 MISSION……150万円 TUNED BY DUKE FUKUI

CHASER J Z X 9 0 ▶ 2 J Z



ENGINE SWAP SPL!

①FコンVプロ制御で、T51S改のボールベアリングターボを駆動する。②大容量のサージタンクをセットしてゼロヨン時の全開加速のためのセットアップをする。



ドラッグ狙いの大排気量&強烈ターボに専用M/T搭載!!

15 J仕様というのは、どうして作られるのだろうか? ヘッドと比較しても、1JZよりも2JZのほうがポート形状等がいいし、ヘッドの容積合わせもいらぬ……これには深いワケがある。

ブロックを2JZに換えようというオーナーの場合、ほとんどのケースは、それ以前の状態がまったくのノーマルではない。最低でもブレーストアップ、あるいはボン付けタービン等が装着されているわけだ。

そして、コンピュータチューンされ、サクシオン部分が交換され……ここにブロックだけを入れるなら排気量アップになって、これまでの補機類が流用できるが、2JZヘッドを入れるとなると、その周辺部分のパーツを全部移植する必要がある。で、ブロック部分だけを2JZにするという15J仕様が多いわけだ。

だが、ここで紹介するチエイサーは、最初からゼロヨンアタックを前提に製作されているマシンで、それなりのポテンシャルを要求されている。ミッションはホリンジャーの5速。ということは、トップレベルのドラッグバトルを念頭に製作されていると考えていいだろう。

そのため、15J仕様ではなく、2JZ換装。そして、それをベースにしてストリートからドラッグまで使えるように、試作のVVTiカムシャフト&コントローラー(1JZ用

のVVTiカムは市販されているのだが、2JZ用はまだが組み込まれているわけだ。

VVTiの264度カムは、256度から272度付近まで作用角を変化させることができる。固定されているタイプではなく、プロ用のセッティング変更可能タイプだから、ドラッグ仕様のベースカムとしては非常に興味深い素材ということができらるだろう。

そして、ホリンジャーミッションである。5速タイプをドッキングして、ベラ加工する。これは、80スリーブ用のミッションハウジングを使うため。ハーネスは1JZを使い、完全スワップの2JZドラッグSPは完成したばかり。スタート風景がいまから楽しみである。

③2JZエンジンをスワップして、基礎体力をセット。その上でターボチューン&ホリンジャーの組み合わせでタイムを狙う。④インジェクターは850ccを6本。⑤完成したばかりのエンジン。これから本格的なセッティングに入る。⑥これが高価なホリンジャーミッション。80スリーブのハウジングを使って組む。



基本的ブレーストアップ仕様からステップアップしながらとうとうホリンジャー装着まで



6



取材協力■デューク福井 ☎0776-35-0860

TUNE DATA

2JZスワップ HKS試作VVTi264度カム T51S改ボールベアリング GT-R用GTインタークーラー サイドタンク製作 FコンVプロ デューク福井EXマニ&チタンマフラー EVCIII 850cc X6 HKSトリプルプレート ホリンジャー6速ミッション ベラシャフト加工

SOARER 30/31series

フロントバンパーボイラー ¥98,000 左記3点KIT ¥215,000
 サイドステップ ¥63,000 フロントリップボイラー(前期・中期) ¥46,000
 リヤアンダーボイラー ¥58,000 フロントリップボイラー(後期) ¥46,000
 ※フロントバンパーボイラーは後期用フォグ・グリル装着タイプ
 ※リヤアンダーボイラーは後期型(H8年8月以降)は取り付けできません



※PHOTO:フロントリップボイラー後期用

VERTEX



MARK-II 110series

フロントハーフボイラー ¥48,000
 サイドステップ ¥61,000
 リヤバンパーボイラー ¥65,000
 上記3点KIT ¥168,000
 アイラインガーニッシュ ¥15,000



※PHOTO:フロントバンパーボイラー



MARK-II 90series

※PHOTO:JZX90マークII後期用



MARK-II 100series

※PHOTO:フロントハーフボイラー後期用



CHASER 100series

※PHOTO:フロントハーフボイラー後期用



フロントハーフボイラー ¥36,000
 サイドステップ ¥60,000
 リヤアンダーボイラー ¥58,000
 上記3点KIT ¥143,000
 アイラインガーニッシュ ¥15,000
 ※フロントハーフボイラー前期用取付有



フロントハーフボイラー ¥48,000
 サイドステップ ¥61,000
 リヤバンパーボイラー ¥61,000
 上記3点KIT ¥163,000
 アイラインガーニッシュ ¥15,000
 ※フロントハーフボイラー前期用取付有



フロントハーフボイラー ¥48,000
 サイドステップ ¥61,000
 リヤバンパーボイラー ¥65,000
 上記3点KIT ¥168,000
 アイラインガーニッシュ ¥15,000
 ※フロントハーフボイラー前期用取付有



CRESTA 100series

※PHOTO:フロントハーフボイラー後期用



CRESTA 90series

※PHOTO:JZX90クレスタ後期用



CHASER 90series

※PHOTO:JZX90チャイサー後期用



フロントハーフボイラー ¥48,000
 サイドステップ ¥61,000
 リヤバンパーボイラー ¥65,000
 上記3点KIT ¥168,000
 アイラインガーニッシュ ¥15,000



フロントハーフボイラー ¥36,000
 サイドステップ ¥60,000
 リヤアンダーボイラー ¥58,000
 上記3点KIT ¥143,000
 ※フロントハーフボイラー前期用取付有



フロントハーフボイラー ¥36,000
 サイドステップ ¥60,000
 リヤアンダーボイラー ¥58,000
 上記3点KIT ¥143,000
 ※フロントハーフボイラー前期用取付有



T-ZER

CHANGE is Good

High Performance BRAKE SYSTEM

Type TS Type TR

常温～450℃というワイドな温度域を可能にして、ストリートでもっとも重要なポイントとなるストップ60～にも抜群のレスポンスを発揮。幅広いラインナップで真正に不満がない、スポーツフィリングをもっと楽しみたい、もっと安全にストリートを走行したい方に最適。

レーシングフィールドで最大限の威力を発揮。サーキットでの全周走行を可能にし高温域での性能安定性はもちろん、ハードブレーキング時にも正確なブレーキコントロールが出来ます。
 (適正温度域)100℃～800℃(常用温度域)350℃～700℃)

Front PAD
¥12,000

Rear PAD
¥10,000

Front PAD
¥25,000

Rear PAD
¥23,000

Légerfort

~Color Of Purple~

紫煙の色はパワーと軽さの証!T&Eが送り出す最高の性能と独特のドライサウンドをご堪能下さい。仕様をメイン80φ タイコ150φ テールを115φ or 130φとして、機能美と外観美を追究した結果の高性能チタンマフラー「レジェフォル」2001年ここに降臨!

設定車種:PS13・S14・S15シルビア(115φ)・FD3S RX-7(130φ)
¥128,000

JZX90・JZX100系
 JZA80 スープ5・R32 スカイライン・R33 GT-R(130φ)
¥138,000

発売元: CAR MAKE T&E 株式会社 ティー・アンド・イー

045-913-3130 FAX 045-913-3443

〒2015 神奈川県横浜市都筑区牛久保西1-2-10アネックスパーク1-A
 店: (株)トータル・エ・エー(株)コアズインターナショナル(株)フリースタイル(株)H.L.O.S-レーンワーク(株)ホトスタッフ(株)Japan 三島・マルキヤー・ビス(株)・(株)リザード・マルキヤー・ビス(株)・(株)ディー・スピードインターナショナル(株)ツイン ※郵付振替可

全国通信販売OK!ローンOK!

通信販売をご希望の方はTELにて納期・価格をご確認の上、現金書留又は銀行振込にてご送金下さい。業者販売をご希望の方は、お問い合わせ下さい。

お振込先:三井住友銀行 港北ニュータウン支店 (普通)260020 株式会社ティー・アンド・イー

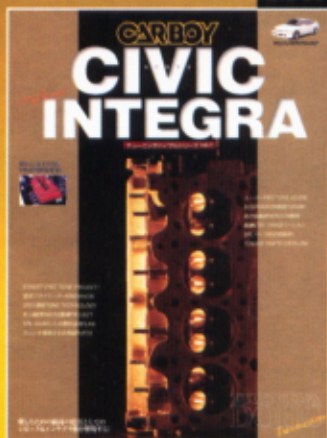
T&Eでは、エアロパーツ製作にあたり、一分の差も許さない製品作りを行っています。その為、商品の発売が予定よりも大遅に遅れている製品もあり、お客様には大変御迷惑をお掛けしています。商品にするからには、絶対に妥協せず最高の商品にしたいと考えていますのでご理解・ご協力をお願いいたします。型製品が出来てはいますので、御注意ください。本製品には、シリアルNを貼っています。本製品には取り付け説明書とステッカーを同封しております。ネクロダ御希望の方は、資料請求券と80円切手7枚を同封の上、お申し込み下さい。本製品の仕様・材質・価格等は改良の為、予告なく変更する場合があります。本製品には塗装料金・消費税及び送料は含まれておりません。

SUSPENSION KIT

前後ピロアーム・マウント付
 JZX90・JZX100系
 Fc16kg/mm
 Rt10kg/mm
 JZX90(ソアラ)
 Fc24kg/mm
 Rt18kg/mm
¥158,000

CIVIC INTEGRA

好評発売中!!
定価1200円(税別)



人気のシビック、インテグラを核に
ホンダパワーを100%楽しむスポーツマシン造り、
チューニング情報を満載



- サスペンションの達人になる
サーキットから峠まで、
最速マシンの秘密を公開
- オーナータイプ別チューニング
- DOHC・VTECを極める
- 実践PARTS選択の決め手
- プロが本気で取り組むベストセット

使いこなすDOHC・VTECホンダパワー徹底追求!!



八重洲出版

東京都中央区八丁堀4-5-9
☎03-3552-8431(代)
http://www.yaesu-net.co.jp



TUNEバラエティに富んだ
エンジンの製作ポイント??

TOYOTA TWINCAM を究める!!

KNOWHOW!

単なるブーストアップではのんびんだらりとした印象のエンジンに仕上がってしまう1JZ&2JZだが、こいつをシャキッとしたフィーリングに変貌させるためにはセッティング次第。プロフェッショナルが様々なケースで編み出したチューニング&セットアップノウハウはキミのエンジンをひと味違った仕様に作り上げてくれるアクセルを踏んだときの細かなフィーリングから疾風怒涛の大トルク実現のための排気量確保術までトヨタツインカムをしっかりと楽しむためのポイントがいろいろあるから、そいつをジックリと味わってほしい!!



技
SPECIALIST
奇想天外技から王道セッティングまで極秘TUNEテク大公開

1JZ/2JZ



TUNE KNOWHOW!
1JZ/2JZ



取材協力 ■ パワーハウスアミューズ
☎0470-22-1657

をシビアにすればするほど、閉じる可能性があると。これは、Fコンなどのサブコンピュータでも同じことが言える。

メインのスロットルが全開だとし、サブスロットルが閉じてしまえば、当然のことながらエンジンに送り込まれる空気の量が少なくなってしまう。いくらパワーを高めようとしても、この部分でブレーキをかけられてしまうわけだ。

しかも、厄介なことにこのサブスロットルの開閉は走行状態や水温などによって変化する。アイドリングから閉じてしまっているエンジンもあれば、問題なく全開になっているエンジンもあり、すべてに対して共通に動くわけではないのである。

パワーハウスアミューズでも、最初のころはこのサブスロットルの動きが分からなかった。そのため、抵抗になることを嫌ってモーターで動作するバタフライの動きを殺してしまふことで対処していた。

そうならばトラクションコントロールも当然のことながら作動しなくなり、チェックランプも点灯してしまふ。当時はそのような加工を施してパワーを稼いでいたのだ。

ところが、冬場だけはトラクションコントロールを必要とするユーザーもいたことから、どうにか対処できないかと考えていた。

最初はスロットルの動きを電圧で見ることから始まったという。ダイノバックでパワー計測するときに、

スロットルの動きを見ようとしたのが発端だった。その電圧の変化を見ながらサブスロットルの動きを視覚的にチェックでき、開閉操作を電気的に対処できないものか作り出されたのがETCSモニターだった。

このモニターを製作したことで、個々のエンジンに対するサブスロットルの動きを監視できるようになった。実際に閉じているのかどうか確認できるようになったわけだ。

さらに、プッシュボタンでスロットルの開閉を全開に固定することで、パワーダウンを抑えることができるようになった。

では、実際にサブスロットルはパワーに対してどのくらい影響するのか? もし、スロットルを100%閉じていたとすれば、最大で30馬力はダウンしてしまうという。同じレベルアップでも300馬力前後しかパワーが出ていなければ、間違いなくスロットルは閉じていると考えたほうがいい。

サブスロットルを全開にすれば、パワーアップには影響はないというが、やはり抵抗になるため、パワーを求めるのならスロットルの変更を考えた方がいい。ただし、500馬力までならノーマルのスロットルで対応できるという。

ロケットボディを使うことでも対応している。手ごろでシンプルなS2000に使用されているS20Cや、バルサーに搭載されるSR16VEなどのワイヤ式に交換することで、吸入抵抗を軽減しながらパワーアップすることもできるという。

その場合は、HKSのFコンVプロによって、新たにデータを製作しなければならぬが、1JZの能力を最大に発揮させたいなら、一度相談してみるといいだろう。

また、JZX110系に使われている電子スロットルに関しては、チューニングに不向きのため1000系のスロットルに変更することを勧めている。その場合もVプロが必要になるのでエアフレス化も可能だ。

JZX81のマークIIから搭載された1JZ-GTは、7M-Gの後継として25ℓの排気量でありながら、3ℓ並みの低速トルクを稼ぎ出す新開発エンジンとして、多くの車両に使われてきた。

登場してから10年以上が経過し、エンジンの基本形式こそ変わっていないものの、補機類の変更によって

時代に合わせた進化を遂げてきた。JZX90まで採用されていたツインタールボは、JZX100のフルモデルチェンジのときにシングルに変更され、さらに低速トルクを稼ぎ出すようになった。

スロットルボディもワイヤのアナログなバタフライ式から、モーターを使ってサブスロットルを組み合

されたタイプへ変わり、JZX110ではサブスロットルとワイヤを廃止し、完全な電子スロットル方式へと変更されている。

このスロットルの変更は、エンジンの特性を低速側に振ったことで、アクセルに対するシビアな反応をマイルドにする狙いになっている。

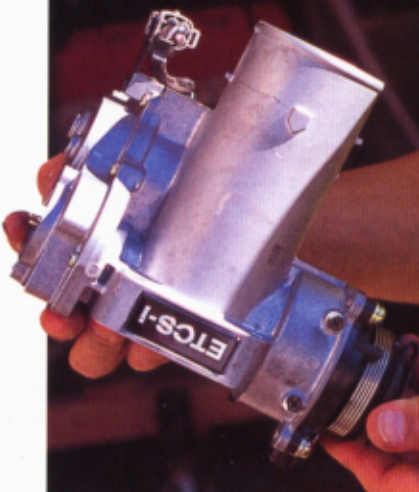
というのも、低速側トルクが太る

JZX100系からモーターでリリンクするサブスロットルが設けられている。ところが、このサブスロットルはトラクションのコントロールだけに作用するのではなく、パワーアップチューニングに対しても悪影響を及ぼしてしまう。

サブスロットルは、各方面からのデータを元にメインコンピュータに

よって制御されているが、例えばエアクリーナーを効率のいいタイプに交換し、吸入空気が変化することに対してもスロットルが閉じてしまふことがあるのだ。

もちろん、コンピュータをチューニングしたから改善できるというわけではなく、反対に燃料や点火時期



ほどこアクセルに過敏に反応して、少ない開度でもホイールスピンを起しやすくなるからだ。

そのため、トラクションコントロールなど電子装備を活かすために、

●1JZに使われているスロットルボディは、モデルチェンジに伴って進化している。JZX110では、ワイヤを廃止して電子制御のスロットルを採用しているのだ。

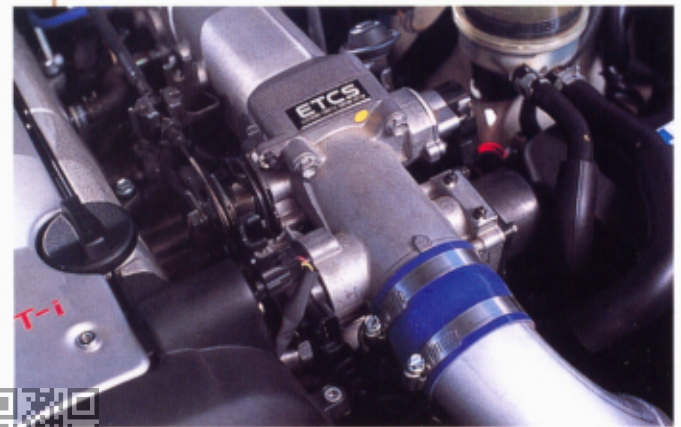


スロットルBODY TUNE 最新作戦



●スロットル電圧の変化を見ながらサブスロットルの動きを視覚的にチェックでき、開閉操作を電気的に対処できないものか作り出されたのがETCSモニターだ。

●JZX100ではメインのバタフライのほかに、モーターでリンクしているサブスロットルが設けられている。これがチューニングに影響を及ぼし、パワーダウンの原因となっている。



●サブスロットルの抵抗を無くすなら、他車種のスロットルボディを使うこともできる。また、ETCSモニターを廃止すればバタフライの動きを感知するだけで、ETCSモニターは不要だ。



BY POWER HOUSE AMUSE



TUNE KNOWHOW!
1JZ/2JZ

まず、最初にお断りしておくが、

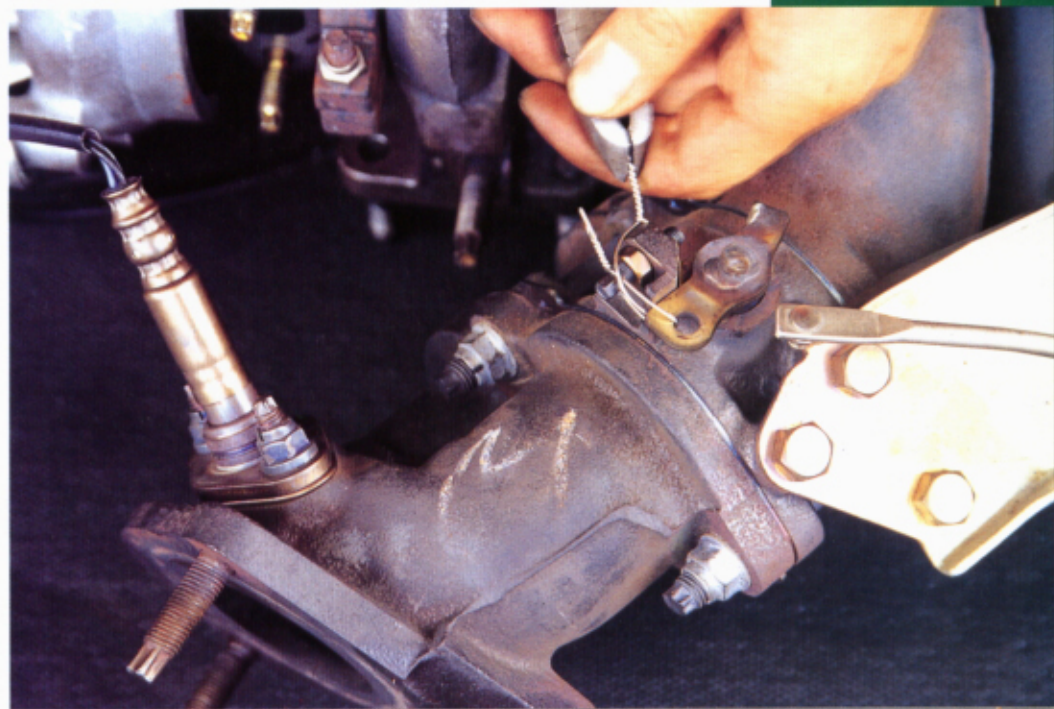
ここで紹介するチューニング方法は、オールマイティなものではない。目的を絞ってやれば効果的というものののだ。スーブラやアリストをベイスにして、ゼロヨン仕様にした。タービンを換えるのは後で、とりあえずは純正タービンのまま、プーレストアップ仕様でゼロヨンをやりたい。そういうひとにはうってつけのチューニングといえるだろう。

純正の2JZのシーケンシャルバリージョン(メーカースイードではツイエイツインターボと呼んでいる。これは片側のタービンで低中速を受け持ち、5000回転付近から両方のタービンが駆動する。

当初のバリージョンは、制御方法が粗かったため、切り替わりポイントでガクッとショックが生じたり、ド



取材協力 ■ プラストレージング ☎0568-84-7745



ッカン気味のフィーリングだったりと、細かい部分の問題があった。だが、JZA80スーブラ等に採用されているものは、つながりもスムーズだし、トルクの盛り上がり方もOK。だが、高回転域をシッカリ使うゼロヨン仕様では、まず片側、そして両方というタービンの使い方ではどうも遅いのだ。だから、最初からツイエイツインターボとして駆動してやろう。

通常は後ろ側のタービンは、駆動されているもの、その後の排気は前側に排出されている。というの、フロントパイプ側にバタフライがセットされていて、そこがほぼ閉じられている(少しは排出している)ために、抜けきれない排気は、前側のタービンを通して抜けている。

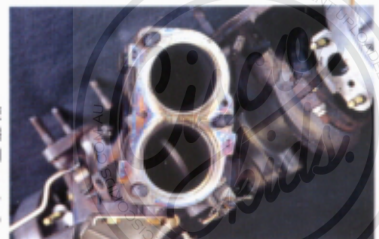
そして、設定された回転数になる(5000回転付近)バタフライが開き、そこからツイエイツインターボとなる仕組みになっている。

シーケンシャルを
TWIN化
する!!

この後ろ側のタービンを制御するバタフライを全開状態に固定することで、最初からツイエイツインターボの状態にする。こういう処置を施すことによって、高回転域を多用する場合には、両側のタービンの立ち上がり、そしてトルク発生具合が変化する。だが、デメリットも大きい。4000回転以下では、トルクがやせるのだ。排気がタラタラ抜けていくという状態になるので、低中速のトルクが少なくなるわけだ。



●アクチュエーターがセットされている部分はこのようになっている。Eリングが入っているのは、裏側となる。ちょっと作業がしにくいので手探りでやる。



●ステンレス製の針金を使って、開きっぱなしの状態に固定する。レバーが全開側に固定されているので、バタフライは開きっぱなしの状態。閉じているときも全開ではない。

排気量を上げるといことは、

チューニングのひとつの基本作業なのだ。だが、通常はビッグボアピストンやロングストローククランクを購入して、加工費用と共にこなすために、非常にお金がかかる。

だが、1JZの場合は、兄弟エンジンとして2JZという大排気量エンジンが存在し、そのブロックと1JZのヘッドがドンピシャに合ってくるので、このブロック(腰下部分)を使った排気量アップ作戦がよく行われている。

ただし、これはJZX80/90や、100系でもVVT-i機構がついていないタイプ。VVT-i仕様は、低中速トルクがシッカリと出ているので、ここまでの排気量アップが必要としない。

い。だから、2JZブロックを導入する場合というのは、エンジンのOH時期を迎えたとき、あるいは程度いい2JZブロックが手に入ったとき、プーレストアップの結果、エンジンがアローしたとき等となる。

このときに、2JZブロックを使って、エンジンルームに押し込んでやるわけだが、これが抜き出すのは簡単。というの、わずかな部分を除いては、載せ換えに問題がないのだ。エンジンマウントも、各配管類もほとんど同じなのだ。

ただし、ひとつだけ問題がある。それはブロックの高さがちがうということ。20mm弱ではあるが、2JZのほうがブロック高が高いのだ。もちろん、このおかげで排気量を稼い

ているのだから、文句は言えない。で、この高さの調整をするわけだが、フロントのタコ足の前の部分。ここに、ウォーターラインがあるのだが、ブロック部分とホースをつないでいるジョイントの部分がある。

この寸法が足りないのだ。専用の載せ換えキットも発売されているが、ここは、純正のジョイントをもうひとつ手に入れて、Oリングが入

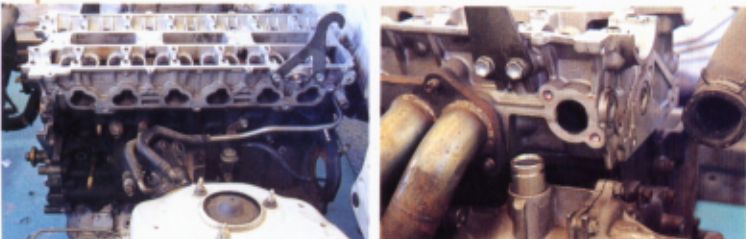
る溝の中心でカットしてやり、その部分で溶接をしてやれば、ちょうどいい高さになる。わかりにくいかもしれないが、ふたつのジョイントを、Oリング溝の中心でカットして溶接することによって、溶接部分が盛り上がる。OKだし、取組みもいい。

分。ここにメクラをしてやらなくてはならないのだが、これはトヨタ車のM/Tのドレンボルトあたりがビツクリとはまって、絶好のメクラ栓となってくるので使っていた。あとはミッションとの接合やボンネットとのクリアランスもOK。

ちょうどいい中古がなければ、新品のショートブロック(腰下部分だけ)が25万円程度なので、1JZの新部品ブロックや中古エンジンをさがすなら、このほうが使い勝手がいいと思う。ただし、圧縮比が高くなりすぎるので、燃焼室の加工で容積を減らしてやる必要があるからお忘れなく。けっこう効果抜群です!!

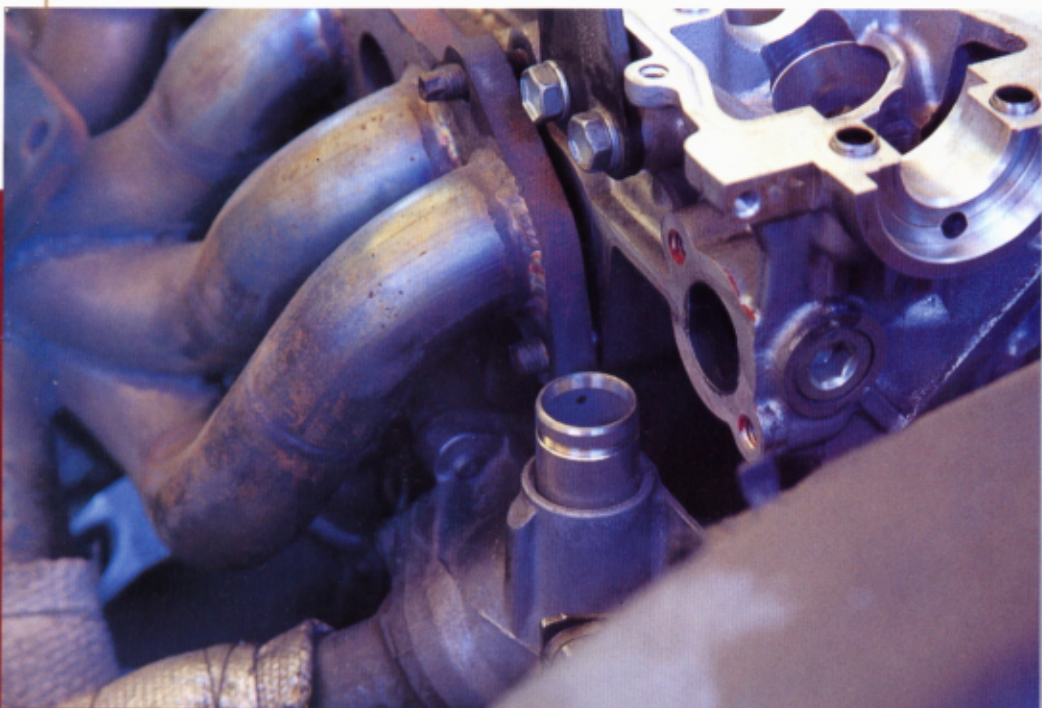


取材協力 ■ Street Special ガレージ八幡 ☎0569-26-1660



●2JZブロックを搭載すると、向かって右側にある燃料ホースがバンバンに張ってしまうのだが、これはそのままでもOK。ただ左側のオイルプレッシャースイッチにメクラ必要。
●ウォーターラインの部分の改造がミソとなる。ブロックの高さが違うので、その分カラーを長くする必要があるわけだ。専用キットを購入してもいいが、純正改造でもOK。

2JZブロックを
ドッキング
する!!





TUNE KNOWHOW/
1JZ/2JZ



AT強化に2JZ用
ミッション
流用



オートマ(AT)ミッションと制御するコンピュータの進化で、エンジンのパワーアップとしても「絶対にマニュアル(MT)にする」といった方法はすでに過去のものとなってしまった。

といっても、エンジンに対してダイレクトな反応を示すMTミッションの存在は欠かせないものではあるが、ATだからスポーティではないといった考えは、現在のチューニングには当てはまらない。

そのため、パワーアップチューニングに最適な1JZ-2JZが搭載されるマークII、クレスト、チェイサー、ベロッサといった車両のチューニングを進めていく場合、ATの

ままでも十分楽しめるが、やはりノーマルのままでは不安が残る。

そこで、テクニカルショップアンフィニではコストを抑えながらも、ATミッションの強化として使える方法を取っている。それは、2JZ用のATをそのまま移植してしまうやり方だ。この方法でパワーアップに対処している。

基本的には、1JZも2JZも使われているATミッションは340Eと呼ばれる形式のもの。つまり、基本的にはまったく同じ。ただし1JZに比べ、2JZはクラッチペダルの枚数が増え、トルクコンパター容量が大きくなっている。エンジン本体の基本的能力が違う

のだから当然だが、そのまま移植すれば強化として使うことは可能だ。ブーストアップチューニングやタービン交換しても400馬力+αぐらいまでなら問題なく使えるが、やはり安定して使うためにはAT専用のオイルクーラーを追加したい。

ATに使われているフルードは130度が限界なのだ。それ以上になれば湿式のクラッチディスクに熱が溜まり、焼けるだけでなく最悪はそのカスがオイル通路を回ってシフトが正常に作動しないなどのトラブルが発生する。

特に、ゼロヨンなどでスタートのストール回転を高めようとするときなどは油温は一気に上昇する。確認

するためにも、AT用の油温計を装着したほうがいいという。

また、さらにパワーアップに対応させるならフルード通路の拡大など、油圧をアップすることでパワーに対応させることも可能だ。その場合、アキュームレーターのスプリングを極端に強化はしないという。変速時のショックを増やす方向にすれば、AT内部を破壊してしまふことにつながるからだ。

いずれにしても、パワーアップしたエンジンに対応させるなら、徹底したフルードの管理が必要になる。容量がアップしたミッションだからといって、使うATFのグレードを下げたままではトラブルの原因に



●アンフィニの富田さんは「Vプロにすると純正コンピュータが行なっている点火やアクセルの制御ができなくなるため、ATミッションに対しては厳しくなる」と言う。

エンジンをパワーアップしたいから、ATを強化する……という話は、よく耳にする。が、ここで紹介するオートサービスマリチューンの161アリストは、それとはまったく逆アプローチをしている。ATが耐えられるパワーに合わせて、エンジン側をチューニングするという方法が取られているのだ。

ただし、ATとエンジンパワーの関係より、アリストという車種のあるべき姿、すなわち大人のラグジュアリーカーとしての使い勝手や性能を重視し、優先させた結果が、こういう形になったといったほうが、正しいのかもしれない。

アリストのATは、強化しなくても500馬力程度までなら、滑りな

どの心配もいらぬというデータが、オートサービスマリにはある。

そこで、エンジンは2JZ本体に手を入れず、タービン交換だけで500馬力仕様に「抑えて」チューニング。タービンは、ノーマルのシケンシャルを嫌って、R34GT-RのN1タービン(1)×2仕様という選択をしている。

このタービンなら、もう少し上のパワーも引き出せるだろうが、あえて500馬力を上限にチューニングし、低速での扱いにくさを出さないことを前提にセッティングしている。

また、ATの耐久力をアップさせるため、ATクーラーは追加装備して、ギリギリ感を解消させているのも注目すべきポイントだ。

この500馬力という数値を見ると、かなりのハイパワーのように思えるが、実際は乗ってビックリしてしまふ。街中の渋滞でも、ノーマル然とゆったり走ることができるよう(というより、トルクフルな分ノーマル以上かも)、アクセルを踏み込んでいっても、加速はあくまでマイルドでいながら、グイグイと加速していく感じなのだ。

これは、単純にタービンの選択だけじゃなく、セッティングによる部分も大きい。見事にアリストらしさを残しながら、チューニングカーとしての楽しさも味わえるように仕上がっている。オーナー自身、このアリストでドラッグイベントのATクラスに参加したりもする……が、普段は趣味の釣りに出かけるアシとして活用しているのだ。

ちなみに、仕様はエンジン本体は完全なノーマル、N1タービン取り付けのエキマニは、オートサービスマリのオリジナルで、バイピングキットもオートサービスマリ製だ。

制御にはFコンVを使い、インジエクターは540ccをメインに6本、ブーストは13kg/cm²で、コントロールはEVCプロを使用。前置きインタークーラーはHKS製で、オイルクーラーとATフルードクーラーも装備する。

今後、VVT-i対応のカムを組んだりすれば、もっと楽しい仕様になる。ステップアップできるだろうが、そうなるまでATにも対策が必要になってくるのが悩み!

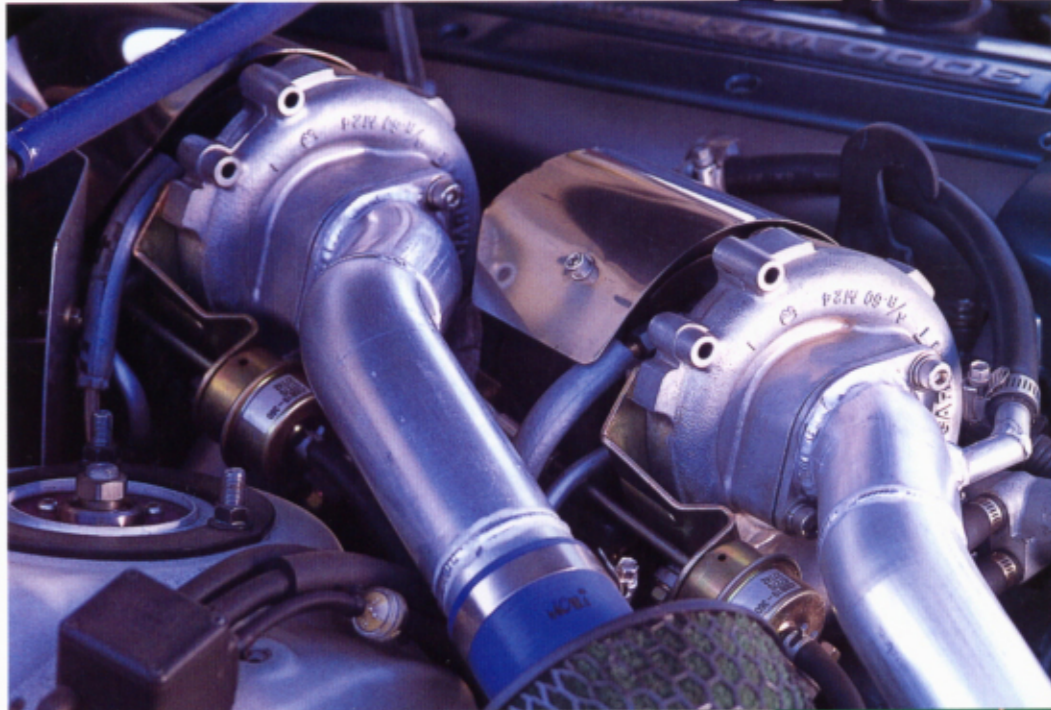


●エンジン制御はFコンV、ブーストはEVCプロでコントロールし、1.3kg/cm²の設定。これでパワーはキッチリ500馬力。ATはクーラーのみ装着した以外、無加工のノーマルだ。



●2JZ本体は、ガスケットすら交換していない。このエンジンに、ASモリオリジナルのエキマニやバイピングキットを使い、R34GT-RのN1タービンをツインで装着。

AT容量に合わせた
N1 TWIN
ターボ選択



Select
Knowhow
公開

1JZの基本事項

■1JZは排気量的に見てもOKだし、トルクもパワーもちょうどいいし、ドリフト向きのエンジン。補機類も、SR20DETのようにアレコレ替えないとダメってこともない。タービンをGT2835プロに替えても、ブースト1kg/cm²までならインジェクターはノーマルでOK。燃料ポンプは強化品に替えなきゃいけないけど、トータル費用はSR20DETやRB25DETをイジるより安く済む。それでいてタービンを替えれば、低いブーストでも約350馬力以上がポ

ンと出るんだから、けっこういいところが多いのだ。ただし、ブーストアップにしてもタービン交換にしてもドリフトは低い速度域で高回転を多用するだけに、冷却系はしっかりと対策しておきたい。前置きのインタークーラーを付けたらラジエターへ当たる風がグッと減るので、導風板を付けたら、バンパーの穴開けなどして少しでも風を集めるようにする。また、アンダーカバーはエンジンルームの風の流れをコントロールする役目もあるので外してはダメ。

カッコいいカタチを作るには イロイロ小細工も必要となる 走りに比べりゃ地味だけど その小技が派手さを作る!?



●ツライチのシャコタンにするとフェンダーのツメ折りは必要。また、フロントはインナーフェンダーの干渉があるはず。このとき、フェンダー裏にゴミが入らないよう後ろ側は残した方がいい。



●フロントマスクでもう一箇所ニギやりたいときは、アイラインという手もある。これは静岡県沼津にあるエスティ・ガレージ製で、左右セット1万5000円。問い合わせは☎0559-86-9150まで。



で、下のクルマはというと、どちらでもキャンディ。イヤ、正確に言うなら「なんちゃってキャンディ」である。これはグッドラインのオリジナルな塗装で、本物のキャンディ塗装と同じ仕上がり、安い値段で実現するもの。けっこうウケてます。

この塗装を文章表現すると、メタリック塗装の板を透過した水の中に沈めて、それを上からのぞき込んだ感じというのかな。とにかく深みのある色で、昼夜問わず、テカテカ、キラキラして派手です。

ちなみに、値段はというと、ボディに板金など手を入れない場合で、メタリックとパールが約15万円。なんちゃってキャンディが約18万円というところ。ただし、この値段だと、ステップやドアの内側は塗るけど、ボンネット裏などは塗っていない。

さて、値段的にもメタ&パールと大差ないくれば、なんちゃってキャンディしかない! と思うけど、面倒な面もあるんだ。

例えば、リヤクォーターをぶつけるとき、ほかの塗装ならボカシによる部分補修ができるけど、本物キャンディもなんちゃってキャンディも塗り方の都合上ボカシができない。だから、右クォーターを塗る場合、右一面を塗らないと色が合わないのよ。つまり、事故ったときの出費がかさむということ。

ただし、エアロを削っちゃたりしたときはエアロのみの塗装でOKだったりする。まあ、じっくりと見れば色は合っていないんだけど、エアロはクルマの下の部分に付くものでしょ。すると、フツの目線では反

射やカゲによって、ただでさえ色が正確に見えないし、ボディとの境目があるんで、多少色が違っていても分りにくいんだよ。

と、まあこんなところが色についてだけど、色が決まればそれに合うカッコいいホイールも必要。

ま、カッコいいというのには人によって違うので、どれがサイコーとはココじゃ言わないけど、サイズに関しては統一見解です。

ツライチだね、で、これにする定番サイズはフロントが8Jのオフセット+40、リヤが9Jのオフセット+45。タイヤはフロントが225でリヤが255だけど、90の場合はこのサイズだとフェンダーのツメ折りが必要な。また、100でリヤに265を履かせる人もいるけど、そこまでするとツメ折りは必要。

そして、みんな当然のごとく車高は下げると思うけど、ダウンするとロールしたとき、フロントはたいいていインナーフェンダーに当たります。なので、これを取ってしまう人もいるけど、全部外すのは問題あり。というのも、特に後ろ側だけだと、ここにインナーフェンダーがないとフェンダー内側の下、ここはフクロ状になっているので、インナーフェンダーがないと泥とかゴミがパンパン入り、ほっておくとサビてくる。だから、できればインナーフェンダーは残した方がいいんだけど、どうしてもという場合は、インナーを途中で切断して後ろ側だけでもカバーするようにしておくとい。

さて、一番最後になったけど、パワーアップについてもチョイと触れ

ておこう。フツのチューニングカーは、極端なことを言えば、パワーアップのみにお金をかけられるけど、ドリ車はオールペンだのエアロだのと余計なところ(??)にもお金が必要になってくる。

なので、最初からタービン交換なんて無理なので、まずはブーストアップからでしょう。まずは90からだけと、ブーストアップレベルの場合、速いのはコッチ。ツインターボということもあり、上までパワーは付いてくるし、圧縮比も100の1JZより低いので余計にブーストが上げられる。ただし、年式が古い分、タービンも傷んでいるので、ブーストを上げた空端端、タービンブローするケースもある。

このタービンブローの原因はいろいろあるけど、その中でもカンタンに対策ができるのが排圧を下げること。この排圧により、タービンの羽根が内側に押されることで、羽根とセンターハウジングの間にあるスラストベアリングにガタが出て、いずれブツ壊れる。

だから、まず排圧を抜いてやること。そのための手段が触媒レスでフロントパイプを装着する。

100の場合も、ノーマルタービンについては同じだけど、このクルマにはETSCのサブスロットルも付いているが、これがクセモノ。

一度でも吸気温や水温が規定値以上上がっていると、それからエンジン保護のためにサブスロットルが3分の1ほど自動で閉まる。

が、これは一度働くとキーを切ってもバッテリー端子を外しても元には戻らないので、保護機能が入ったクルマは吸気制限を受けたままになる。これを解除する方法は2つあり、ひとつはサブスロットルのカバーを抜いてしまうこと。もうひとつはアミューズが出してるETSCコントローラーを使うこと。100のチューニングをするときは、まずココをチェックするのが一番だろうね。

JZX100

スポーティなイメージが人気のJZX100
ハイパワー仕様まで考えるなら、コレです



■VVT-iが付いた1JZは、中速域のトルクが上がり、下から扱いやすいエンジンになった。だけど、VVT-iの効果を引き出すために、タービンは小さめのシングルとなり、圧縮比も多少アップされたので、ブーストアップ時のパワーは90には届かない。また、1JZ自体そんなに上が回るエンジンでないで、高回転を多用するドリのときはパワー不足を感じることもある。しかし、VVT-iがあるのでタービン交換後は全域でトルクフル。



●90と100のドリ的メリット

■JZX90の1JZはツインターボで、ヘッドはフツのタイプ。また、圧縮比もJZX100より低いのでブーストアップでも余計にブーストが上げられる。そのため、上をキープしているときのパワー感はコッチのほうがあるので、ドリフトでは使いやすいとも言える。ただ、タービンがヘタっているケースが多いので、タービン交換をするとなると、もともと中速のいいJZX100の1JZのほうがフィーリングはいいしパワーも出る。



JZX90

2つ遅れだがスタイルもパワーもまだ1級!
安く買って走り込むには最適のドリベース

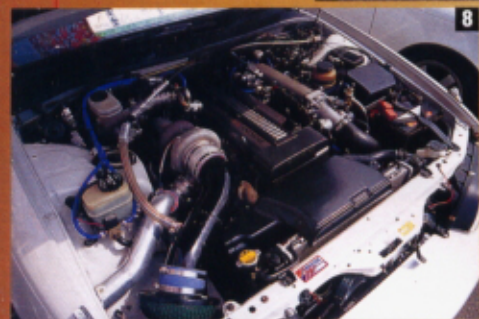


Select Knowhow
公開

一味違うエアロパッケージで
迫力のドリ車を作りたい!!



6



8



7



9

①マークII、チェイサーがズラリと並ぶのは専門店ならではの、②100系は純正5速が意外と多いが、90系は載せ換え5速が多い。信頼度が高いのは、やっぱり純正5速だ。③東京オート販売では、基本的に後付けするのは、サスや外装、マフラーだけ。エンジン本体をチューンしないが、仕入れ段階でチューンされているも、程度が良ければ取り扱う。④相模原店のスタッフ、マークII系を探すなら、相談してみよう



取材協力 東京オート販売 ☎042-758-0130
F.J.G. ☎042-752-0170

ているなら、けっこうラクチンなシステムと言えるはずだ。

エアロパーツ装着車はサイドステップにご注意!

この、東京オート販売が特にブッシュしているのが、FJGというメーカーのエアロパーツ。中古車購入時に、FJGのエアロを装着すると、割引きもあるのだ。

FJGのエアロは、フロントバンパーを完全に交換するんじゃなく、純正バンパー下側に、半分ほど被るハーフタイプのスポイラーを採用しているのが特徴。もちろんこれだけじゃなく、サイドステップやリヤバンパーアンダー、リヤスポイラーなど、ボディ一周フルセットでラインナップする(ドレリアアップ派向けに、アイルインなどもあり、マークIIやチェイサーなど、各車種型式用も別デザインで用意)。

このフロントスポイラーは、走り屋に人気のツアラーVだけでなく、NAモデルにも装着可能なので、走り屋仕様以外にも、ドレリアアップ派

ストリート仕様と、いろんなタイプのオーナーに好評だ。

取り付けも、ノーマル下部に被せるだけで、穴開け加工などもなし。前置きインタークーラー仕様などはないが、コアに当たる部分をカットすれば、他の大型バンパーよりも加工はカンタンだ。

ということで、エアロパーツをマークII、チェイサー系に装着する場合のポイントを紹介しておこう。この車種のエアロは、他の走り屋車と違って、サイドステップの最低地上高が、一番低くなることが多い。フロントバンパーを基準に車高を決めると、段差乗り越え時に、サイドを擦ってしまうことが多い。そんな心配がある場合は、サイドステップをガッツリ固定せず、脱着しやすい程度に止めて、衝撃を逃がしてやるようにするとい。東京オート販売では、わざと緩くサイドステップを止めているクルマがあるくらいだ。

また、フロントバンパー下は、コブシュー個分のクリアランスを取っておくと、段差の乗り越えがラク。

目指せSPORTYセダン!
MARKII/CHASER



フルパッケージの AERO探し!!

ベースマシンに+α要素をパッケージ
してお買得車輛を探す!!

ハードチューン仕様の中古車はメチャクチャ酷使されているので、つい、二の足を踏んでしまう。それじゃあ、ライトチューンで程度も良く、エアロパーツやサスマフラー、タイヤ&ホイールが新品で装着されてたら、どうする?



中古で信頼度が高いのは程度の良い純正5速仕様!

「ウチは他店よりも高いですよ」と語ってくれたのは、マークII、チェイサー系をメインに扱う中古車販売屋さん、東京オート販売相模原店のスタッフ。ここでは、純正5速仕様をメインに、基本的に無事故車のみを扱い、さらにサスペンションやマフラー、エアロパーツを取り付ける



1

①ノーマルバンパー+ハーフスポイラーでも、ガラッと雰囲気が変わるもの。ホンキで走る最高速派からドリフター、ストリート仕様と、ジャンルを選ばず使えるのもポイント。②ライトチューン仕様でも、前置きインタークーラー装着車は多い。前置きインタークーラー取り付けには、フロントバンパーの加工が必要になるから、メンド臭がりは、最初から付いているクルマを選ぶべし! ③フロントの地上高の基本はコブシュー1個分。これで、ほとんどの段差はクリアできる。④やっぱり17インチ装着車が人気。⑤東京オート販売では、マフラーも新品交換する。



5



2



3



4

などして、程度の良い中古車を、より走り屋向けにして販売している。そのため、クルマの程度や仕様にも自信があり、いろいろなコストもかかってしまったため、若干高めの価格設定になっているわけだ。中古車市場では、90系、100系間わず、程度の良い純正5速仕様を見つけようとする、ボクらの想像に反して、意外にもノーマルとしたクルマしか出てこないという。

純正5速仕様といえは、攻める目的で選ぶものかと思いがちだが、けっこうおとなしく走る、ごくフツフのオジサンが乗っている場合も多いのだ。まあ、5速でチューンし、ガンガン走ったクルマは「程度が良い」レベルで市場に出回ることがないのかもしれないが……。

ということで、そんなノーマルっぽいクルマは、チューニングを楽しんだり、ガンガン走ったりする目的でマークII、チェイサー系を探しているひとには、アビリティが低い。あまりにも激しい仕様の中古車は、チューニング目的でクルマを探しているキミでも、やや及び腰になるはず。だが、どうせ買わなくちゃならないマフラーや車高調整が新品で付いていたり、スポーティなエアロパーツが装着されていて、それが程度が良い車体であれば……クグツとさきやうつでもんでしょ?

また、これらのライトチューンパーツは、販売店側が一方的にパッケージングするだけじゃなく、お客さんの希望で選ぶこともできるから、中古車を買ってチューンしようとし

TUNING TECHNOLOGY for 1JZ&2JZ

TURBINE&FUEL

BLITZ ☎0422-60-0515

K1-450V/K1-380V DATA ■JZX100/JZZ30用 218,000~248,000円

FUEL PUMP DATA ■汎用 25,000円

タービン [BLITZ]

K1-450V/K1-380V



純 正のEXマニホールドにセッ
トするだけのポン付けタービ
ンは、各社から発売されるようにな
った。だが、そのほとんどのモデル
はJZX100用に限定されている。
80&90系のオーナーにとっては、
これがないのが辛いところ。
ブリッツのポン付けK1タービン
も、その対応は100のみ。ただし、

2段階の設定がされているので、予
定する仕様に応じてチョイスするこ
とができる。K1の次にくる数値は
馬力と考えるとよい。だから380
Vは380馬力対応、450Vは4
50馬力対応だ。ブースト設定も変
わってくるし、燃料に対するセット
アップも変わってくる。
だが、純正タービンとは違って、
高回転域のフィーリングがいいの
で、AT仕様でもMT仕様でも、ス
トリートチューンとしては面白いエ
ンジンに仕上がってくる。
燃料ポンプは、200ℓ/hの能
力を持っていて、トヨタ系車種全車
にポルトオンで装着できるというの
が嬉しいところ。アリスト161等
ではゲージユニットやタンパーが一
体となっているため一般の大容量ポ
ンプには交換できない。だが、こい
つはインタンク式の大容量でありな
がらポルトオンで付けるこ
とができるんです。地味な
パーツではあるけれど……
隠れた逸品です。

純正交換大容量燃料ポンプ [BLITZ]

BIG FUEL PUMP

SUSPENSION

KSPエンジニアリング ☎042-569-2930

DATA ■JZX90&100用 48,000円

リヤキャンバーアジャスター
[KSPエンジニアリング]

REAR CAMBER
ADJUSTER



ゼ ロヨンをやろうと思って、エ
ンジンにはパワーを出した、サ
スペンションもドラッグ用のものを
セットした。さ、そいじゃスタート
すっか？と意気込んで全開スタート
してみたものの、どうもライバルと
ダッシュの感じが違う……なぜだ、
どうして、どこがちがうんだ？
そうなんです。ドラッグに詳し
いひとには、いろいろとノウハウが
あるんです。ただ、バカみたいにアク
セル踏んでるわけじゃないんです。
KSP製のリヤキャンバーアジャ
スターは、リヤタイヤのトラクショ
ンを確保するために、1G状態での
キャンバー角を起すためのキッ
ト。+2度から-5度まで調整できる
ので、その範囲内でタイヤ幅をい
っぱい使えるトラクション最大領域
を探っていただきたい。スタート加
速時に、タイヤのキャンパー角0度
にするのが基本。こいつは効く

MONITOR

パワーハウスミュージック ☎0470-22-1657

DATA ■JZX100用 29,800円

ス ロットルボディがJZX10
0系のチューンにとってはや
っかいな部門となっている。メイ
ンのスロットルに加えて、サブスロ
トルが微妙な作動をするのだ。だっ
たら、邪魔なパーツは殺してしまえ
ばいいと思うのは早計にすぎる。
そうなんです。いろいろな部分
のコントローラや信号検出の結果、
サブスロットルの制御がなされてい
るからだ。ここで、登場するのが、
パワーハウスミュージックが開発した
ETCSモニター。JZX100ツア
ラーV用の製品で、走行中でも表示
パネルのスイッチによって、サブス
ロットルの全開固定が可能になる。
パッセンジャー用の穏やか加速と
スポーティー顔負けのハイレスポン
スの両方の顔を、プッシュボタンひ
とつで切り替えられる。

ETCSモニター
[パワーハウスミュージック]

ETCS
MONITOR



さまざまなロー
ン・シルク・ロー

オレたちがコレを作った

理由

1JZ&2JZのエンジンパワーを
最大限の効率で引き出してやり
ストリートに最適の仕様を製作
するための小技&大技の効いた
逸品パーツをセレクトして紹介!!

両 期的なパーツの登場である。
トヨタが多岐した可変バル
ブシステムであるVVT-i機構をい
かしたまま、いやこれを逆手にとっ
て、これまで考えられなかったレ
ベルでのチューニングを可能にし
てくれるのが、HKS発のバルブコン
カムキットだ。下の写真は、一般ユ
ーザー&ショップ向けに発売される
タイプで、264度のカムシャフト
とバルブの組み合わせで、低中速
では遅く、高回転域では272度
の高回転域では272度くらいの作
用角でバルブを駆動することがで
きるようになる。いやあ、こうい
う機構ができる、ストリートでの
手がよくなり、上のフィーリング
もグッと向上する。今後、VVT-i
車のチューニングでは、このバル
ブコンキットは欠かせない基本
ラインになっていくと思われる。

VVT-i

HKS ☎0544-29-1100

DATA ■JZX100/JZZ30用 132,000円

バルブコンプラスVカムキット [HKS]
VALCON PLUS
VCAM KIT



MARKII/CHASER 1.8V6 2000cc

asco kids

COMPUTER TRUST ☎0479-77-3000
DATA ■汎用 35,000円



[TRUST]
eMANAGE

ト ヨタ車のコンピュータチューンは、ノーマルのECUベースであっても日産車ほど安価にできない(追加基板がどうしても必要になってくる)ので、ついついフルコンが必要なのか?と思いついてしまいがちである。もちろん、フルコンを導入すれば、細かいセットアップとDジェトロ仕様にてできる等のメリットは数々あるのも事実。
だが、フルコン導入は費用がかかることも事実。ウーン、どうしようかと悩んでいた羊の皮を被った狼諸君、いい製品が出ました。トラスが発のeマネージは、一見するとエアフロコントローラーなのだが、オプションパーツを追加する(といっても本体含めて5万円以内)だけでフルコン並みのコントロールが可能になる。手間はかかるのだが、ポルトオンやブリストアップ仕様に。



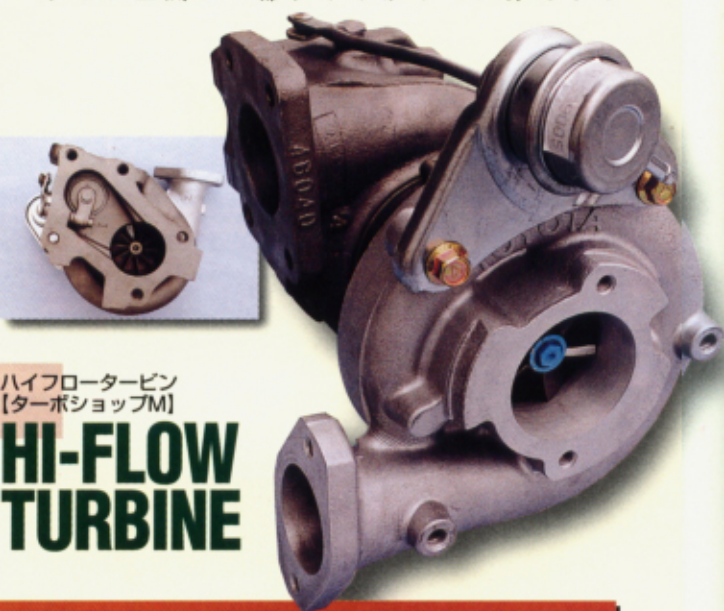
INTAKE HKS ☎0544-29-1100
DATA ■JZX100用 55,000円

レーシングサククション [HKS]
RACING SUCTION



TURBINE ターボショップM ☎011-855-8817
DATA ■JZX100用 158,000円

J ZX100系のノーマルタービンは、セラミックブレードで、シャフトの径もジャーナル部で85mm、コンプレッサ部で56mmと非常に細い設定。これではハイブーストをかけたらひとたまりもない。またタービンの強度アップやハイフロー化で定評があるターボショップMが作り出したのは、タービンのブレード部分を信頼性のあるメタルブレードに変更し、シャフト径もジャーナル部分では10mm、コンプレッサ部では65mmとして強度アップを図ったビッグシャフトタイプ。



ハイフロータービン [ターボショップM]
HI-FLOW TURBINE

レーシングサククションをセットしてやることで、どんなメリットがあるのか? ストレートに考えてみると、様々なメリットがあるのだが、これは別にHKS製である必要はない。いろんなメーカーから発売されているサククション系のチューンパーツでもいい……そう、全くおっしゃる通りです。

たのは、FコンVプロ等を使ってDジェトロ仕様にてモディファイされたリ、ボン付けタービンやフルタービンキットを使って、JZX100系のチューニングレベルをアップしてやりたい。そう考えたときに、Vプロ準備で仕様が考えられているのだ。負圧の取り出し方、フィッティングの納まり具合等々、よく考えられている。そして、装着すると格好が……いいですね!!

WATERLINE PENT ROOF ☎03-5493-0840
DATA ■JZX90&100用 19,800円

ウォーターバイパスキット [PENT ROOF]
WATER BYPASS KIT

直 列6気筒エンジンというのときに、後方シリンダーに熱がたまったりしやすい。これは宿命のようなものである。L型もそうだったし、RB系もそう。1JZ&2JZも、この例に漏れない。だから、後方シリンダー部分で水温が上昇しているのに、水温計のセンサーをセットする部分ではそれほどでもない……そういう現象が発生するわけだ。
これがエンジンにとっていいわけがない。ペントルーフ製のウォーターバイパスキットは、この後方シリンダー熱だまり問題を解決すべく開発されたパーツだ。

パーツの構成は単純。ヒーターホースとアップホースに割り込むかたちでバイパス通路をつくるのだ。通水抵抗も減り、オーバーヒート&熱ダレ防止に効果がある。



COMPUTER A'PEX ☎046-204-0032
DATA ■JZX100用 108,000円



AT専用パワーFC [A'PEX]
POWER FC

CLUTCH アイメック ☎0565-46-0727
DATA ■JZX81~100/JZA70&80/JZZ30&31用 3,000円



クラッチマスターシリンダー強化クレビス [アイメック]
CLUTCH PARTS



クラッチマスターシリンダー強化クレビス……3回ほど繰り返して口に出して言ってみると、確かに舌をかむ名前でありませう。そして、こう聞いたからといって、ほとんどひとひとが「なんじゃらホイ!!」と首をかしげることも間違いない。でも、たった3000円の価格の

パーツだが、効果は絶大。クラッチのマスターシリンダー内にあるパーツなのだが、純正品は樹脂製のものが使われている。だが、強化クラッチに交換したり、激しい走行時には強度不足で破損したり、異音&フィリリング悪化等が起こる。で、強度アップされた金属製の強化クレビスに交換すれば、その不具合が一挙に解消する。地味なパーツであり、安価なパーツだが、その効果から秘かなベストセラーとなっている製品だ。

ATのシフトタイミングは、ノーマルエンジンの特性に合わせてある。だから、ブリストアップやタービン交換時には、最適なシフトポイントが変わってくる。ここで強力な味方となるのが、新登場のJZX100AT用パワーFC。
従来のパワーFC同様、燃調や点火時期のセッティングが変更できるだけでなく、シフトスケジューリングも自由に変更できるので、これを使うことで、エンジンの能力を一杯引き出すことのできるATになる。
市販されているモデルには、ブリストアップされた仕様に対するシフトデータが入っている。
これ以上のチューンが施されたエンジンにフィットさせるためには、エンジン仕様ごとに合わせるための別売のFCコマンドが必要となる。

INTAKE アンフィニディベロブメント ☎048-294-6161
DATA ■JZA80用 196,000円



サージタンク [アンフィニディベロブメント]
SURGE TANK

80 スーパーはチューニング度が次第にエスカレートしている激戦区マシン。ドラッグに、サードキックに、そのポテンシャルを最大限に活用しようと、様々なショップで開発製作がされているのだ。
こんな過激バージョンを更に過激にするパーツが登場した。アンフィニディベロブメントから発売されたJZA80用の大容量サージタンクがそれ。スロットルボディは、予めインフィニティ用の大口径スロットルが装着できるようにフランジ形状となっていて、Dジェトロ仕様となったチューンドエンジンをさらにチューンアップするときの秘密兵器となってくる。取り付け時には車輪等の加工が必要となるので、プロフェッショナルチューナーにとことん使いきっていただいたいと思う。



Auto-FREAK

新車も中古車もはじめから好きなメーカーの
エアロやホイール・パーツをつけて安く買えちゃいます!!
全国通信販売 OK!! 頭金ゼロ 72回払いOK!!

MARKII CHASER CRESTA ONLY

オートフリークの車は安心です!!

当店では自動車公正取引協議会の基準を元に修復歴のチェックをしております。修復歴無と表示されていて、修復歴、メーター戻し等が判明した場合、全額返金いたします!
だからオートフリークの車は安心です!!

 <p>マークII 2.5 グランデV ヒッポースリークフルエアロ H13年 パール 検16年3月 走行200km 純正5速 ヒッポーフルエアロ R34 GT-RメッキAW 車高調 オリジナルマフラー 修復歴 無 369万円</p>	 <p>マークII 2.5 ツアラ-V 後期 VERTEXフルエアロ H10年 ホワイト 検13年11月 走行25,000km 純正5速 VERTEXフルエアロ 車高調 マフラー シュテッヒ18AW サンプル付 修復歴 無 285万円</p>	 <p>マークII 2.5 ツアラ-V BNスポーツフルエアロ H11年 シルバーメタリック 検14年03月 走行18,000km 純正5速 BNスポーツフルエアロ 車高調 AVSメッキ17インチ 純正ナビ付 修復歴 無 275万円</p>	 <p>マークII 2.5 ツアラ-V 後期 ヒッポーフルエアロ サンプル H11年 パール 検14年4月 走行15,000km 純正5速 ヒッポーフルエアロ 車高調 オリジナルマフラー サンプル付 BBS 修復歴 無 289万円</p>	 <p>クレスタ 2.5 Loran 6改 5速 ヒッポーフルエアロ H9年 ブラック 検14年10月 走行45,000km 奥地え5速 ヒッポーフルエアロ 防錆処理 エンター 前面インタークーラー 車高調 LSD 修復歴 無 269万円</p>
 <p>チェイサー-2.5 ツアラ-V 6000 LINEフルエアロ H8年 パール 検14年9月 走行30,000km 純正5速 6000 LINEフルエアロ 車高調 マフラー R33 GT-R AW サンプル付 修復歴 無 259万円</p>	 <p>チェイサー-2.5 ツアラ-V 後期 BNスポーツフルエアロ H10年 パール 検13年9月 走行37,000km 純正5速 BNスポーツフルエアロ SAB車高調 マフラー モデル7 17インチ 修復歴 無 289万円</p>	 <p>チェイサー-2.5 ツアラ-V 後期 純正フルエアロ H10年 ホワイト 検定年付 走行33,000km 純正5速 純正フルエアロ 車高調 マフラー モデル7 修復歴 無 275万円</p>	 <p>チェイサー-2.5 ツアラ-V R34GT-R AW H10年 クリスタルパール 検15年11月 走行77,000km 純正5速 マレインリッパ6&トムスサイド6リア 車高調 マフラー R34GT-R AW サンプル付 修復歴 無 249万円</p>	 <p>チェイサー-2.5 ツアラ-V ヒッポーフルエアロ H9年 ワインレッド 検14年2月 走行85,000km 純正5速 ヒッポーフルエアロ レカロ2対トムス車高調 R33GT-RAW 修復歴 無 179万円</p>
 <p>マークII 2.5 ツアラ-V 後期 ヒッポーフルエアロ H7年 シルバー 検14年3月 走行37,000km 純正5速 ヒッポーフルエアロ 走行少い13.7万km ワンオーナー車!! 修復歴 無 159万円</p>	 <p>マークII 2.5 ツアラ-V ヒッポーフルエアロ H8年 グリーン 検2年付 走行67,000km 純正5速 ワンオーナーヒッポーフルエアロ 車高調 17インチAW マフラー 修復歴 無 149万円</p>	 <p>クレスタ 2.5 Loran 6改 5速 ヒッポーフルエアロ H5年 ホワイト 検2年付 走行71,000km 公道5速 ヒッポーフルエアロ 車高調 TRDナビ付 マフラー 修復歴 無 109万円</p>	 <p>マークII 2.5 GT ツインターボ プロドリマシーン H2年 ブラックII 検14年3月 走行110,000km AT プロドリ馬調 幸さんの車 風筒SPL 車高調 LSD インテック18インチ その他いっぱい 修復歴 無 79万円</p>	 <p>チェイサー-2.5GT ツインターボ 5速フルエアロ H3年 ホワイト 検15年6月 走行80,000km 5速 社外フルエアロ JIC車高調 TRD LSD マフラー プリントシート 修復歴 無 69万円</p>

JZX110 MARKII NEW MODEL COMPLETE CAR

72回払い JZX110マークII グランデ 2.5ターボ IR-V オートフリーク&ヒッポースリーク共同開発エアロ装着車



新車 車両本体価格	¥3,330,000
消費税・諸費用・コンプライト	¥1,339,800
値引▲	¥ 304,800
計	¥4,365,000

なんとパーツ購入価格がそっくりそのまま値引!!と言う事は、通常の価格で新車を購入してエアロパーツが付いてくる...これはスゴイぞ!!

エアロパーツ通常購入価格	
フロントボイラー	¥ 38,000
サイドステップ	¥ 50,000
リアアンダーボイラー	¥ 40,000
フロントグリル	¥ 32,000
アイライン	¥ 15,000
オリジナルオールステンマフラー	¥ 29,800
取付・塗装代	¥ 100,000
合計	¥ 304,800

額金・下取	¥865,000
ローン元金	¥3,500,000
月々¥29,500×72回	
ボーナス15万×12回	

オリジナルマフラー オリジナルデュアルマフラー

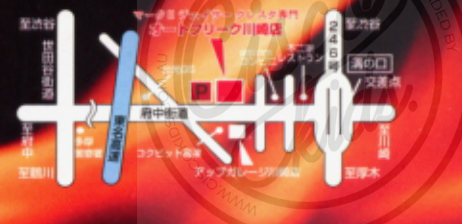
当社オリジナルマフラーは、安い・軽い・重低音 最高のJZXサウンドを演出します。社外エアロを装着しても出回りが心配ない



オールステンレス (SUS304)	
JZX81,90,100,110 純正後メイン783mmフル100φ	
デュアルタイプ	オリジナルタイプ
¥39,800	¥29,800



株式会社オートフリーク 川崎店
〒214-0022 神奈川県川崎市多摩区堰2-3-29
TEL.044-822-1144
FAX.044-822-7456
OPEN 10:00 ~ CLOSE 20:00 日曜定休
振込先: 横浜銀行 溝ノ口支店 普通口座 1455137 株式会社オートフリーク



目指せ **SPORTY** セダン!
TUNE KNOWHOW!
1JZ/2JZ

S
T
R
E
E
T

S
P
O
R
T
S
専
用
チ
ュ
ー
ン
メ
ニ
ュ
ー



SPL SPORTS セダンSTYLE追求!!



ARISTO

2JZ-GE
2JZ-GTE



おなじ2JZエンジンを搭載しているとはいえ、アリストの場合はNAとターボの違いがあり、マークII系とは違ったアプローチでのチューニング作戦を立てる必要がある。SPL仕様のNAチューンを施す場合も、低中速域のトルクを確保するようにしないとクルマが重いだけに機敏な動きを得ることはできない。一方、ターボの場合は余裕のクルーザー方向でグイグイ加速するアリストを作り上げることができる。ブーストアップとタービン交換の双方のタイプについて、もっとも適切な実際例をあげて、アリストSPLを考えたい!!



トルクフルHIGHWAYクルーザー

徹底検証



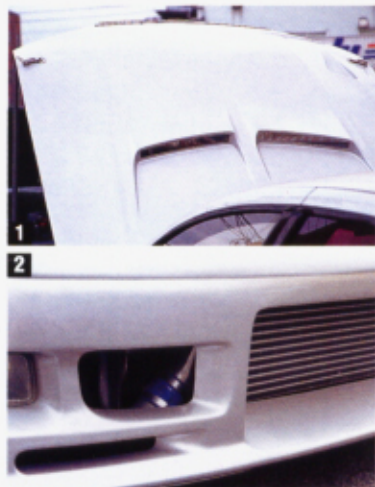
ノーマルATの**限界内BOOST UP!!**

TUNE予算 ■ ENGINE.....0万円 TURBO.....70万円 TUNED BY ZENITANI



A T仕様様のマシンをベースにパワーアップを図る場合には、その強度をキチンと見極める必要がある。ここで紹介するアリストの場合は、輸出用のタービン(シーケンシャルのポイントやサイズ等が変わっている)と補機類がセットされ、パワーは550馬力、ブースト設定は1.5kg/cmというハイレベル。この仕様は最高速も280~290km/h程度に達し、非常にポテン

マフラーシステムがポイントの**完璧ブーストアップ!!**



①エアダクト付きのボンネット。②インタークーラーはハイレベルのブーストアップにとって強力な味方。ブースト設定が1.0~1.1kg/cmならいいのだが、それより更に上を狙う1.5~1.6kg/cm仕様では、各部の基本性能がモノをいう。

単純なブーストアップではなく
ハイレベルのブーストアップが
2JZエンジンの
潜在能力を発揮!!



取材協力 ■ 誠谷自動車
☎0722-47-0001

**BOOST UP
TUNE**

シャルのある組み合わせなのだが、惜しいことに現在では輸出用の補機類が入手できなくなってしまった。だから、その改善策として、純正タービンを使った限界ブーストアップを探ってみようと思う。

一般的なブーストアップでは、どうしてもモワッとした印象が否めないのだが、ハイレベルのブーストアップでは、ブースト圧の設定を1.5~1.6kg/cmにする。

当然のことながら、3層インタークーラーやワンオフの90φマフラーシステム(アリストはテール部分が2本出して、けっこうスポーツマフラーが高価なのだ)、550ccのインジェクターノズル、GT・R用の大容量燃料ポンプ等で燃料&排気系の対策をシッカリとやる。

この状態でのコントロールは、FコンVプロでもいいのだが、ここで

はFコンSを選択。これでシッカリと燃調が取れるのだ。ブーストアップで終わるなら、節約にもなる。

また、インターク関連では、ふたつのタービンに各々吸入パイプをセットするというシステムの、ツインサクションを採用してやることも、ハイレベルブーストアップの大きなポイントになるだろう。

この状態で出力は480馬力。A Tシステムの耐久力の限界内に納まっているだけに、チューン費用70万円程度というのも、ある程度納得できる価格かもしれない。

タービン交換を考える前に、純正シーケンシャルタービンの余裕分をシッカリと使ってあげて、強力なハイウェイクルーザーを作り上げるといいだろう。3.0という大排気量を持つだけに、ブーストアップの威力は、なかなかのものがある。



③ブリッツの3層インタークーラーをセットするフロントカバー部分。④このタイプでは、輸出用のタービン&フロント補機類がセットされている。これは現在入手不可能といわれている。この状態でのパワーは550馬力を発揮。

⑤ツインサクションがセットされ、輸出用のサイズの大きなタービンはあるのだが、シーケンシャルの補機類がないのだ。⑥フロントには、スーパー用のブレーキシステムを採用して基本的な性能が強化されている。



TUNE DATA
ハイレベルブーストアップ仕様
HKS FコンS 高ブースト用圧力
センサー 550ccインジェクタ
ー×6本 GT-R用燃料ポンプ
インタークーラーキット レー
シングプラグ ワンオフ90φス
ポーツマフラー MAX BOOST
1.5-1.6kg/cm MAX POWER
480PS

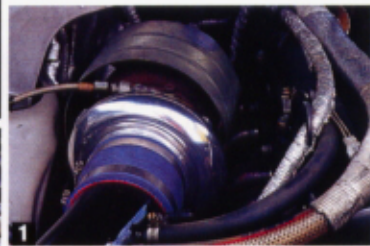
**超電線パワーのアリストSPLは
TO4Rタービンで600馬力
このパワー&トルクで強烈加速!!**



取材協力 銭谷自動車
☎0722-47-0001



①TO4Rタービンキットは54万8000円。EXマニホールドもステンレスタイプ。強烈なパワー感を実現する。②エンジンはカム以外はノーマル。IN256度、EX264度のタイプが組み込まれている。



TUNE DATA

TO4Rタービンキット HKS256&264度カムシャフト トラスト3層インタークーラー AT&オイルクーラー HKS FコンV メイン ECU ブリッツSBC 550cc X6ノズル ZENITANI強ATシステム MAX BOOST1.5kg/cm² MAXPOWER 600PS

A Tの強化がポイントとなるが現在最終段階テスト中!!

八 イレベルブリストアップでは、アリストのATシステムは、許容範囲内に最大トルクが納まっているという話をしたが、TO4Rタービンを組んだこのアリストの場合は、ノーマルでは絶対に無理。保たない。

だから、一般に言われている強化ATを試してみたのだが、これがやっぱり保たない。シフト時のショックがでかいのだ。そして、その結果細かいインプットシャフトがポッキリ折れてしまうのだ。

そこで、銭谷自動車では新たに強化ATをテストし始め、2パターンのやり方で進行中。このアリストがひとつのパターンで、もうすぐ結果が出るようだから、完成を楽しみにしたいと思う。というところで、この600馬力+αアリストのパワーユニットの話に入る。

ブリスト設定は1.5kg/cm²。212とというエンジンは、ノーマルのくせに非常に丈夫なのだ。これくらいのアリスト設定でもシッカリと耐久力がある。ATの強度さえあればもっともってパワー&トルクアップすることも可能なのだが、クルマ全体のバランスとして600馬力というライオンに落ち着いている。

ATに関連したことは、クーリングシステムというのは、非常に重要なポイントになってくる。そのため、このアリストでも3層のインタークーラーに加えて、ATクーラー、オイルクーラーがセットされている。キチンと冷却することが耐久力を高めるポイントでもあるのだ。

エンジンに関しては、ブリスト圧1.5kg/cm²ではあるが、IN256/EX264度カムを組み合わせることでノーマルカム状態よりも数段多い吸気が入ることになる。

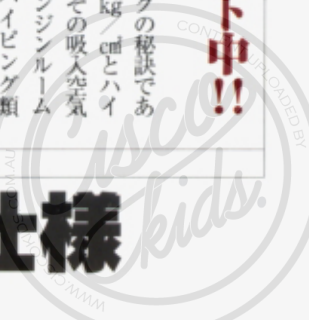
これもパワー&トルクの秘訣である。ノーマルカムの1.5kg/cm²とハイカムの1.5kg/cm²では、その吸気量と圧力が全く違うのだ。エンジンルームにセットされているパイピング類も、そのことを考慮して、太いタイプがセットされている。これは銭谷自動車オリジナル。クーリング&AT対策がシッカリとされていていけば超絶加速が楽しめる!!

J Z S 1 4 7 ▶ 2 J Z



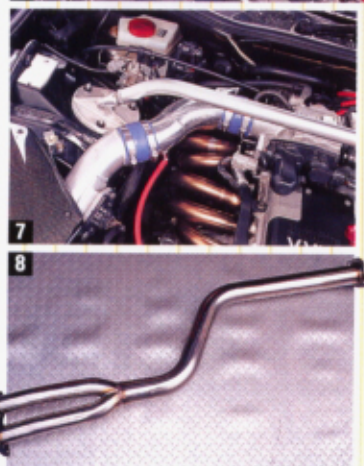
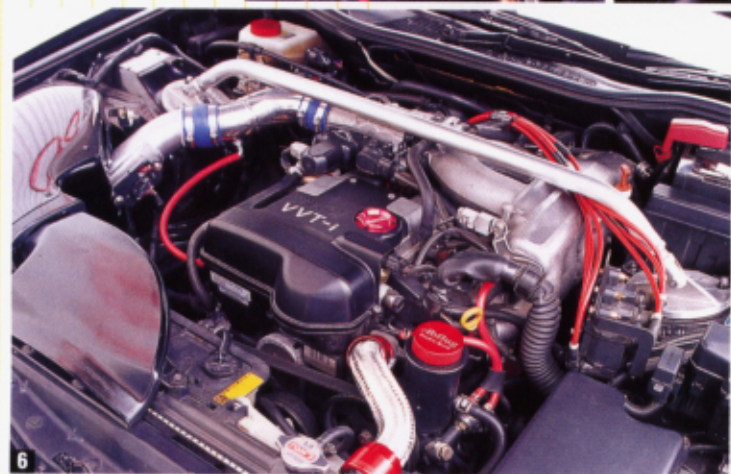
TUNED BY ZENITANI TUNE予算 ■TURBO.....100万円 MISSION.....未定

Highカム&TO4R 600馬力仕様



TUNE DATA

2JZ-GEノーマル Abflugオリジナル アリスト160 Power Superior SUS EXマニホールド(42.7φ等長) SUS フロントパイプ(50φ→60φ2into1)、サクションパイプ TECSコンピュータ 240.5馬力/6200回転 38.5kg-m/4200rpm Abflugオリジナル外装パーツ



④磨き磨いた感じの内装だが、メーターは300km/hスケール。⑤ブリッツ製のエアクリナーと、アブフラッグオリジナルのサクションキットを組み合わせる。⑥エンジン本体はノーマル。キットの組み付けと、TECSコンピュータセッティングで240.5馬力、38.5kg-m。⑦オリジナルのステンレス等長エキマニは22万円。42.7φ等長で、フェラーリサウンドを奏でる。⑧ステンレスフロントパイプは、各種マフラーに接続可能。4万8000円。

アブフラッグ・アリストで独特のフェラーリサウンドを堪能する!



取材協力 ■ アブフラッグ ☎0550-88-2914

Ferrari サウンドのNA SPL!!

ストオーナーから問い合わせが寄せられている状況だ。その効果は、エキマニ単体交換でも7馬力アップ、フロントパイプとの併用で10・5馬力アップ。もちろん、低速でのピックアップも向上している。NAチューンでは、排気系

を太めにする、ピークパワーはアップしても、低速がスカスカになってしまふことが多い。が、アブフラッグのエキマニは、42・7φの等長とすることで、トルクとパワーアップの両立に成功している。純正のエキマニは、一見太く見えるが、実際は内径を絞った構造になっているため、排気音も性能もイマイチなのだ。これらのパーツを装着したデモカーは、TECSでセッティングを出しているが、セッティングをせず、

ただボン付けしただけでもキツチリ走り、パワーアップするところも確認済みなのも嬉しいところ。それに、なにより、アイドリング時はメチャクチャ静かなのに、アクセルを踏み込んでいくと、カン高いフェラーリのような排気音になるのが、アブフラッグチューンのNAアリストの最大のポイントだ。これはつまり、ターボモデルじゃ絶対に味わえない快感……だね。

チ ユーニングベイスとして、やっぱり人気が高いのはターボモデルだ。どんな車種でも、ターボとNAがあれば、ターボを選びたいのが常識。でも、価格の高いターボモデルにはどうしても手が出せないというは、実際問題、避けられないことも多い。また、チューニングパーツメーカーも、人気も高く、絶対数も多いターボモデルのパーツは高売になるが、チューニングも難しく、ターボのようにカンタンにパワーアップもせず、さらに絶対数が少ないNAモデル用のパーツは、カタログにラインナップしにくいのが実情だ。

そこで、NAアリスト用パーツを開発したのがアブフラッグ。NAアリスト用に、ステンレス等長エキマニやサクションパイプ、一般的な車検対応マフラーのどれにも接続可能なフロントパイプを販売している。これは、パーツメーカーでは対応しきれない、不人気車種(?)オーナーへの配慮はもろんだが、アブフラッグ自体が「NAチューンだって面白いんだ」という気持ちから開発しているため、各パーツのクオリティはハイレベル。現在はまだ、発売直後ということもあって、実際に装着しているのはデモ車両だけだが、多くのNAアリス



①ハデだが、効果絶大なフォーミュラウイングC3。ダウンフォースを受け止めるサスペンションも、アブフラッグ製ECS-2スペシャルが装着される。②ボンネットには、孔用ダクトのほかに、S130Z改ダクトも13か所ありのインパクトがあるリヤアンダーディフューザー。

J Z S 1 6 0 ▶ 2 J Z

大排気量チューンドNAエンジンの圧倒的加速とサウンドは一度でも味わったらヤミツキになること間違いなし!



ENGINE TUNE

TUNE予算 ENGINE……0万円 補機類……29万9000円 TUNED BY ABFLUG

ヤエスメディアムック

driver STYLE BOOK Vol.6

LEGACY

B4&Touring wagon



DRESS UP &
LIGHT TUNING GUIDE



[プロのクルマ造りを見る]

SUPERレガシィ

ベストセレクション

実践大特集

ドレスアップ/ライトチューンは自分でやろう

パーツ交換、取り付けノウハウ徹底詳細ガイド

TUNING Spl.

エンジン/サスペンションの
パフォーマンスアップを目指せ!

ライトチューンの定番
人気マフラー6本テストカタログ

ドライビングレッスン
レガシィ使いの達人になる

SPORTS WHEEL マッチングアルバム
ドレスアップ&チューンアップPARTSカタログ

☆マフラーほか、いいものいっぱい **BIGプレゼント**



10月5日発売
定価940円(本体)

八重洲出版

東京都中央区八丁 4-5-9 TEL 03-3552-8431 (代)
<http://www.yaesu-net.co.jp>

1 チューンド・レガシィオーナー報告
2 オーディオ小研究





Kansai
KANSAI SERVICE



JZX110 マークII ●フロントリップスポイラー JZX110/マークII用…………… ¥49,000
●リアウイング JZX110/マークII用…………… ¥45,000

ジェントルなパワーセダンを求める。

100を飾る関西の感性。

AERO SYSTEM…………… ¥250,000

●フルエアロKIT フロントバンパー・サイドステップ
リアウイング・リアアンダースポイラー

FRONT BUMPER…………… ¥89,000

●フロントバンパー ASSY交換タイプ (FRP)
純正フォグランプ対応
M/C後はM/C前用のフォグランプAssyが必要になります。

SIDE STEP…………… ¥68,000

●サイドステップ 純正交換・穴開け加工費 (FRP)

REAR WING…………… ¥58,000

●リアウイング 純正交換・ホディー加工不要 (FRP)

REAR UNDER SPOILER…………… ¥59,000

●リアアンダースポイラー 穴開け加工費 (FRP)
(M/C後は取付不可)



●アクティブリアウイング
KAN007 巾 1500mm
¥96,000

翼 YOKU

ダウンフォースを誇り出す迫力あるフォルム。
可変ウイングでイメージ通りの走りを実現します。



●アクティブリアウイング (汎用)
¥86,000 巾 1400mm
(後方ウイング角度3段階調整)
オールアルミ製 ブラックアルマイト仕上げ
トランクの穴あけ加工必要



●HKS GTスポーツタービンキットPro GT2835

¥248,000

●HKS GTスポーツタービンキットPro GT2835+F con Mini

¥268,000

ノーマルではものたりない、中・高回転のパワーをKansaiが解消!! 低
速はボールベアリングのため鋭いブーストの立ち上がりで不快感が
なく、専用設計のEJXハウジングでアクチュエーターバルブを大きくす
ることで、ブーストの安定も良くなりました。それにより、ブースト1.2kg
で412P/Sを実現。速さと安心と安全をKansaiからお届けします。



●HKS GT3040スペシャルタービンキット

¥548,000

**VVT-iカムを取付けコントロール
することにより低中速トルクUP!**

**高回転の伸び…
カム交換でエンジン性格は変わり
高レスポンスのパワーと
トルクを可能にする。**

確実なバルブタイミング! ベストなセッティング!

kansaiだからできる、作業と安心。

●VVT-i 対応カムシャフト 1JZ-GTE
IN-264 / EX-264

●STD KIT (INカム EXカム VVTiコントローラー) set… ¥132,000

●Pro KIT (INカム VVTiコントローラー) set…………… ¥142,000



●HKS ハイパーマックスダンパーII

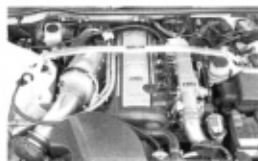
JZX110…………… ¥178,000

JZX100…………… ¥178,000

●Kansaiスベック…………… ¥218,000

減衰力変異 バネレートup

ストリートで乗り心地も良く、快適なサスペンション。
ツアラーとしての安定した走り、なめらかなクルージ
ングもOK! ロールをおさえ、クイックな動きを実現。



●ターボ (フロント用)…………… ¥18,000

1JZ-GTE搭載車専用 / JZX100・JZX90用

(Kansaiエンブレム付き)

車体のネジレ、ホディー剛性をアップ。さらに、足回りの
安定性を確保。仕上げはオーバルシャフトでファッ
ション性を追求。また、シャフト部分は、3倍の強度を持つ
リブ構造を採用。強度を要求するターボにもKansai
の技術が投入されています。



●Newターボ (フロント用)…………… ¥18,000

1JZ-GTE搭載車専用 / JZX110

(Kansaiエンブレム付き)

車体のネジレ、ホディー剛性をアップ。さらに、足回
りの安定性を確保。仕上げはオーバルシャフトでファ
ッション性を追求。また、シャフト部分は、3倍の強
度を持つリブ構造を採用。強度を要求するター
ボにもKansaiの技術が投入されています。



●リフレッシュバー…………… ¥98,000

マークII・チェイサー・クレスト / JZX100用

材質:クロモリ

※サニールーフ装着車は取付不可

●バットセット (ブラック)…………… ¥12,800

ホディー剛性と走行性能のバランス… ツルマ本家の
居住性と利便性を追求。マークII・チェイサー・ク
レストに合ったホディー補強のリフレッシュバーを開発しました。



HKS HKS KANSAI SERVICE
Company Limited



Home Page Address <http://www.kansais.co.jp>

株式会社HKS関西サービス

〒632-0111 奈良県山辺郡都祁小倉1080 (名阪国道/小倉インター・西へ300m)

●営業時間 / AM10:00-PM7:30 ●定休日 / 毎週木曜日・第2水曜日

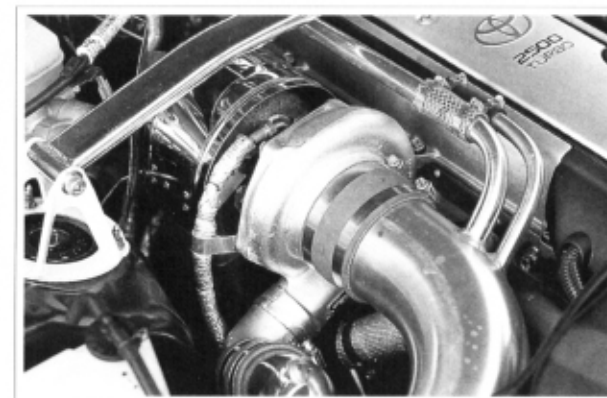
Phone 0743-84-0126 FAX 0743-84-0413

●記載されている価格はメーカー希望小売価格です。消費税額は含まれていません。●表示されている数値は、定められた試験条件のもとでの値
です。●本仕様は予告なく変更される場合があります。また、記載商品は印刷のため、実物とは異なって見える場合があります。●適用車種以外に取
り付けたり、指定方法以外で取り付けて、事故等があった場合、当社は一切の責任を負いません。一部商品は改造許可が必要な場合があります。

商品の価格は、ホームページでご確認ください。

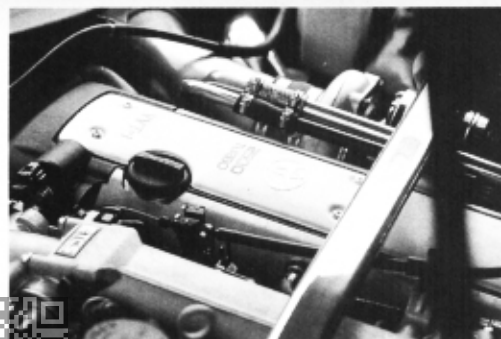


■ HKSのVVTiコントロール
強化AT詳細解説
JZX100AT用パワーFC
格安OHメニュー
AT改6MTクラッチレス
チューニング車両の
SPLメンテナンス
BASE車両ゲット作戦



1JZ/2JZ

TUNE KNOWHOW!



1JZエンジンをベースにすると、いろんな形のチューニングが可能になる。だから、その性能をめいっぱい楽しむために細心の計画を練る必要がある。そして、自分の思い通りに出来上がったマシンの性能を、できる限り長く維持させるためにはどうしたらいいのか？ そいつを考えておきたい。VVTiシステムが登場して、低中速のトルクそしてフィーリングがとんでもなく向上しまたさらにそいつをベースにしたTUNEが21世紀の基本ラインになろうとしている。

ただバカみたいにパワーを追求するのではすぐに飽きてしまうし、使い勝手の悪いマシンになってしまうことは当然なのだ。パワーとそれを使う状況を考え合わせて実際のチューニング方法を選択するといふAT強化は、ある程度のパワー値になれば避けては通れないところだが、ここでM/Tに載せ換えるという方法論もあり100系のゴアボディは、事故歴があるとちょっと苦しくなってくるので、ベースにするマシンを選ぶ段階から……真剣に!!

TOYOTA TWINCAMを究める!!
KNOWHOW!

1JZ/2JZ

CONTINUED ON

1JZの性能を発揮させるため
ブーストアップの基本中の基本を
シッカリと把握して効果的なTUNEを!!



日常メンテナンスの奥の奥を探る
上級ノウハウ集合タービントラブルを回避する!!

BOOST UPの基本技!!



ドラッグ、街乗り、ドリフトと
全ジャンルを制覇するクルマが
1JZ搭載の新旧ツアラー系だ
ブーストアップ仕様となると
交換パーツが少なく済み
パワーもけっこう出てくれる



①1JZはツインターボなので、バルブの設置場所は2個のタービンから均等な距離&最短のホースレイアウトができる。こういう細かい部分が必要! ②ブーストアップにはプラグ交換がお約束。購入した中古車が、すでにプラグを交換していても、自分がいじるときは新品に交換だ。

1 1JZは、もともと排気量が
あるだけに、90とか100
なんかは、ちよいといじってやるだ
けでハイパワーを得ることができ
る。やりすぎなくても十分速い、ブ
ーストアップ向きエンジンなのだ。
パワーフローにハイパワーマフラ
1、フロントパイプといった超初歩
的な仕様で約280馬力出ている。
これはHKS東京サービスのデー
タなんだけど、コレってカタログデ
ータじゃないの? って思ってたせ
ん? そう、確かに市販車がカタロ
グデータほどパワーフルじゃないっ
てことは知ってるよね。

それに、1JZ X90となると、走行
距離が5万kmを超えているクルマも
多いから、相当パワーダウンしてて
当然だ。なのに、きっちりカタログデ
ータが出るってことは、ちゃんとパ
ワーアップしているという証拠です。
そこで、吸排気のみ仕様するとき
に、ポイントになるのがマフラー。
このクルマのコンピュータは、プ
ーストが0.8kg/cmを超えると、プ
ーストカットが入るようになってい
て、マフラー内部に絞りがあつたよ
うな音重視のマフラーだと、フロ
ントパイプを替えていても、そこ
までプ
ーストが上がらなかつたりする。
しかし、ここで抜けのいいマフ
ラーを使うと、プ
ーストカットが入り
それだけでプ
ーストが上がるという
ことになる。パワー重視でいき
たい人は、抜けのよさでマフ
ラーを選ぶのが正解だ。

ただ、いくら抜けがよくてプ
ーストが上がるといっても、カットが入
るようでは意味がない。そこで、コ
ンピュータ交換となる。ここはせ
つかなのでF-CONSを使用。
プ
ーストカットの機能を止めるだ
けなら、HKSのFCDでもいいん
だけど、やっぱりプ
ーストが上が
ただけでセッ
ティングも合
わせたい。こ
れは速さとか
フィーリング
アップでなく
、エンジンの
負担を減らす
ためにも必要
なんだ。
プ
ーストアップ
用として発売
されている
F-CONSは、
EVCでプ
ーストを
上げたとき
の状態を
想定した
データが
入っている
ので、吸
排気チュ
ーン仕様
には余裕
のあるセ
ッ
ティング
だといえ
るだろう。
「濃いめだ
と回転が重
くなる」と
思
うかもしれ
ないが、マ
フラー交換
でプ
ースト0.8
kg/cmで
、EVCで
約1
kg/cmで
、どうにか
なるほど濃
いってこと
はない。反
対に、ちょ
っと濃
い方が安心
して踏める
という見
方をした
方がいいだ
ろう。

また、コンピュータは上だけのセ
ッティングを合わせているんじゃない
よ、全域が対象となる。そのため
コンピュータノーマル仕様と比べ
ると、中間域のフィーリングもグ
ッとよくなるし、これにEVC装着
でプ
アップでは90以前ほどパワーが
伸びない。その理由はタービン
サイズにある。VVT-i付きは、
中速域重視型なので、ノーマル
タービンも小さいめの設定にな
っているためだ。300馬力
近くは出るだろうし、も
ともと中速がいいので、普
段使う回転域では90以前より速
いはず。ま、お手軽仕様だ
けど、やることはキ
ッチリやりましょ!

パワーチェックDATA ▶ JZX81

このクルマはノーマルではATし
かない。パワーは吸排気、コン
ピュータ&EVC、プ
ースト1.1kg/cmの設定
で約320馬力をマーク。吸排
気&コンピュータのときは約
270馬力となった。HKS東京
サービスのシャシダイは辛
めの数字が出るので、他で測
ると数字はもっとアップ
するかもしれない。
で、このクルマの年式だと
JZA70スーパーも同年代な
ので、70スーパーのプ
ーストアップも同程度と見

パワーチェックDATA ▶ JZX90

吸排気のみの場合、プ
ーストは0.8kg/cm。これ
だけでもチューンの効果は
十分体感できる。特に、上
のギヤで引っ張ったときの
車速の伸びがいいはず。だ
けど、これがコンピュータ
を交換していないと、中
間域などはもっと悪くな
る。なせ1JZのノーマル
コンピュータは点火時期が
けっこう遅めにセットさ
れているから。これだけ
でもフィーリングは大き
く違ってくる。吸排気
にEVCを追加した仕様は

1JZの立ち上がりも速くなれば、
フィーリングもパワー感もま
ったく違ってくる。
なので、吸排気系のみ
のプ
ーストアップにも、
コンピュータ交換はア
リという方向で進めて
いきたい。追加パ
ーツとしてはこんな
もんだけど、プ
ーストアップ仕様は
これで終わりじゃない
ゾ。意外と忘れられ
がちなのがプラグ交換。
簡単に言うと、プ
ーストアップした
ら、プラグは
チューニングメ
ーカーが発
売している8
番に替える
ことですね。それ
と、1年前に
交換したま
んまってのは
ダメ。この
手のプラグは
性能がいい
分、消費も
速いので1
年に1回に
交換すること。
調子が悪い
クルマが、
このプラグ
交換で直
ったという
ケースもあ
るから、
けっこう大
事なポイント
です。あと、
1JZ X100は
プ
ーストア



取材協力▶HKS東京サービス
☎042-981-5251

モアパワー仕様
EVC III
6万4800円
値段の安さでいくとEVCの方
だけど、これは別途プ
ーストメーターが必要
になる。EVC IIIは
プ
ーストメーター
付きなので、ト
ータルで考
えると、そ
んなに
価格差は
ないはず。

F-CONS
1万円
ライトチューンには
F-CONVProまでは
必要ない。その
余分な機能を
省いたのが
F-CONS。プ
ーストアップ
に対応する
データが入
っているの
で、買って
そのまま
使える。

基本仕様
スーパーパワーフロー
1万3800円
安くなったスーパー
パワーフローで
吸排気系チュ
ーン。こ
んなご時
世なんで、
ありがた
うござい
ますって
感じ。す
でに装着
済みの
場合は、
フ
ィルター
交換。汚
れは大
敵だ。

1JZ Tune Knowhow 公開



A340搭載JNX系AT強化メニエー

AT車で攻めるための お約束TUNE

JZX系のクルマの場合
AT車はけっこう多い。
このATの特性を活かした
チューンを施すことで
なかなか楽しい、攻める
クルマに変身するのだ!



ち よいと前は何らかの理由があ
ってしかたなくATを選んで
いたってケースが多かったけど、最
近ではあえてチューンベース車にA
T仕様を選ぶ人も増えてきた。

ストリートでは圧倒的に楽なのは
いうまでもないけど、そんな理由だ
けじゃない。ATゆえの速さが認め
られてきているのである。

このATのメリットがもっとも出
るのが加速時で、シフトアップの速
さはとどろきにMTの操作がウマイ人
でもATにはかなわない。

ましてやハイパワー車となると、
ギヤポジションや路面状況などで、
シフトのたびにクルマが振られるこ

ともあるが、片手をシフトレバーに取
られるMTだと、こういうところでハ
ンドルを握れるし、たとえシフトレ
バーを操作したとしても、前に押す
か後ろに倒すかの一瞬で済むのだ。

と、操作面でのメリットが最初に
きたけど、チューンドエンジン+A
Tでこんな激しい走りができるよう
になったのには、AT本体のチュー
ン技術が高まったおかげで、これが
なかったとしたら、いまだにATは
フツーのクルマ用だっただろう。

さて、チューンの内容を紹介する
前に、ATについて基本的なところ
を解説しておく。なにせ認知され

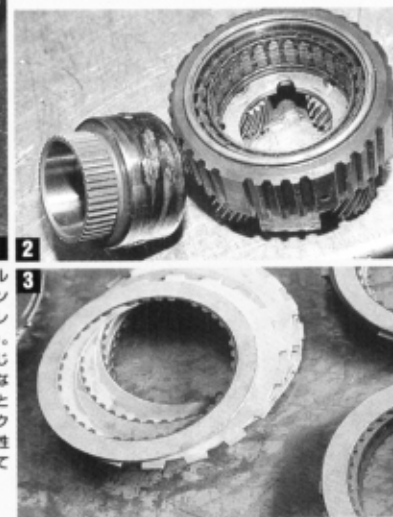
入っているのだ。

これが、使用するギヤに合わせ
て作動するんだけど、ATの場合、
同じ働きをするものでも、クラッチ
と呼んだり、ブレーキと呼んだりす
る。要はつなぐことによって、それ
ぞれが分拍するギヤを作動させるこ
となので、とりあえず同じようなも
のと思ってくればOK。

で、これらのクラッチを作動させ
るのが油圧。ATはこの油圧を作る
ために内部にオイルポンプを持って
いて、これでATFを圧送する。

そして、その圧
をコントロール
し、クラッチをつ
ないだり離したり
するのが電気制御
のバルブで、この
バルブはコンピュ
ータからの信号に
よって作動する。
ちなみに、81と90
はATコンピユー
タがメインとは別
に付いているけ
ど、100からは
メインと一体にな
っている。

と、まあおおよ
すばに説明する



①これが油圧制御を行なうバルブ部でATの要。②ATチューンは油圧アップやクラッチ&ブレーキ枚数変更を行なうもの。MTの強化クラッチ交換と同じような原理。ギヤには強化は無く、あまりにもハイパワーだとギヤが負けることもある。③クラッチの摩材は、ATFとの相性もある。グレードが指定されている場合はそれに従うこと。

ストリートでは楽チンで攻めればビシッと決まる
そんな時代だから覚えておきたいAT TUNEポイント!!

【ATの構造を覚えておこう】

ギヤ&クラッチ部

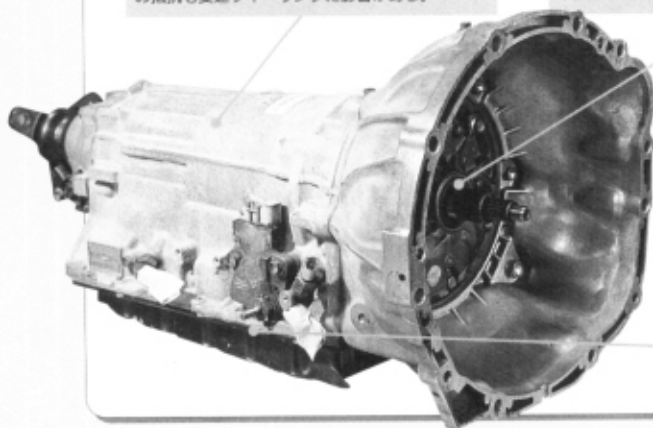
■ミッション本体には油圧で作動するクラッチがあるが、ATの場合、同じ摩擦による効果を出すものでもクラッチと呼ぶのとブレーキと呼ぶのがあるのでややこしい。A340Eには6個のブロックでクラッチ&ブレーキがあり、これをつないだり放したりして内部のギヤを切り替えて変速する。このクラッチ&ブレーキはATFの中に浸る湿式で、ATF自体にも摩擦によるクラッチ効果があり、この抵抗も変速フィーリングに影響がある。

トルクコンバーター

■写真だと外れているけど、中華まんみたい形をしたパーツがコンバーター。これはいってあげれば液体クラッチ。つないだり滑せたりを内部のポンプとタービンの回転差で制御している。この間にATFが流れ、その回転差はATFによって吸収。また、ATFの流れ具合をステーターというスクリーンでコントロールして、インプットシャフトから入ってきたE/Gのトルクを増幅している。だから、低回転でもグイッと前に出れるのだ。

油圧制御部

■ATは油圧制御装置といっていくらい、油圧によってコントロールされる部分が多い。その元の油圧を作るのがオイルポンプで、コンバーターとミッション部の中間にある。そして、ミッションの下部分にはATFが通るオイル通路やシフトソレノイドバルブなど数種類のバルブがあり、それらがコンピュータからの信号で油圧をかけたたり抜いたりして、バルブを作動。それによってクラッチ&ブレーキが動き、シフトされる。



AT用語辞典

■ATはこれだけ世間に普及しているのに、けっこう間違った知識がまかり通っている。その代表的なのがトルコン。ATが滑ったりすると「トルコンが滑っている」というが、上で説明したようにトルコン=トルクコンバーターは流体機構、もともと滑ってます。で、一般的に滑ったというような駆動のつかない状態だと、ミッション部のクラッチ&ブレーキの摩耗や焼き付きによる症状。と、ちょっと話がそれだけど、つまりトルコンはATミッションの一部のパーツなんです。コンバーターの話ついでに、次はロックアップ。

これはナニかという、コンバーター内のタービンとポンプには回転差があって滑っていると書いたけど、一定速度で走っているときはこの滑りが必要ないので、このときコンバーター内のパーツを一体化させるための、ロックアップクラッチというのがあり、これが作動すると回転差はなくなる=コンバーターに入ってくるトルクと出ていくトルクが同じになるのだ。このロックアップについては、チューンにも関わりのあるところなので覚えておいた方がいい。



Tune Knowhow
公開



エンジン特性を使い切りたなら

JZX100 AT用 パワーFC!



■ATチューンによってパワーに対する強度は確保できたんだけど、ひとつだけ問題が残っていた。それは、シフトスケジュールである。Dレンジでのシフトのタイミングは、あくまでもノーマルエンジンの特性に合わせてあるものなので、ブーストアップしたり、タービンを換えたりして最適なシフトポイントが変わってくると、AT任せのシフトではエンジンのオイシイところを使えない。そこに登場してきたのが、JZX100AT用のパワーFC。従来のパワーFC同様、燃調や点火時期のセッティングが変更できるだけでなく、シフトスケジュールも自由に変更できるので、これを使うことで、エンジンの能力を一杯引き出したオートマになるわけ。市販モデルにはブーストアップに対応するシフトデータが入っていて、それをエンジン仕様ごとに合わせるにはFCコマンドが必要となる。価格はパワーFC本体が9万8000円、FCコマンドが価格3万5000円。

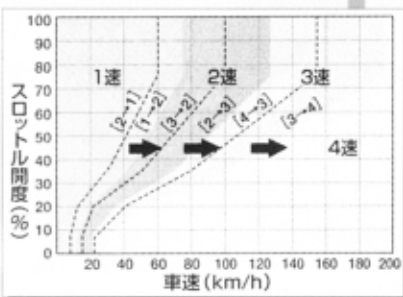
Shift Up [1→2]

1.	75 %	75 km/h
2.	32 %	42 km/h
3.	23 %	20 km/h
4.	7 %	12 km/h

■FCコマンドでシフトスケジュールを変更するときの例を挙げてみた。これは1~2速へシフトアップするときの変更画面で、シフトはアクセル開度と車速から決定する。ただし、一本調子では途中で意味もなく引っ張ってしまうので、パターンは4つ設定できる。1は全開で踏んでいったときのデータ。アクセル開度が75%以上になっているときは、車速が75km/hに達するまでシフトしないので、引っ張り感が効くということだ。

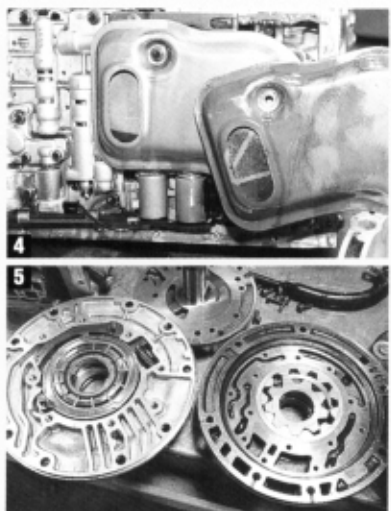
■数字を入れたモノをグラフで表示することも可能。コレを見ると、アクセル開度と車速によるシフトスケジュールの違いが分かる。で、シフトアップだけでなく、シフトダウンも同様に変更できるので、これまでATが苦手だったサーキット走行でも、コースごとに合わせたシフトスケジュールが組める。これをキチンとデータ取りしながらやると、F1みたいにコースごとでシフトプログラムが組めちゃう!

【FCコマンドでの変更】



自分のクルマには どれくらいの強化が必要か?

仕様別 AT TUNE マッチングリスト

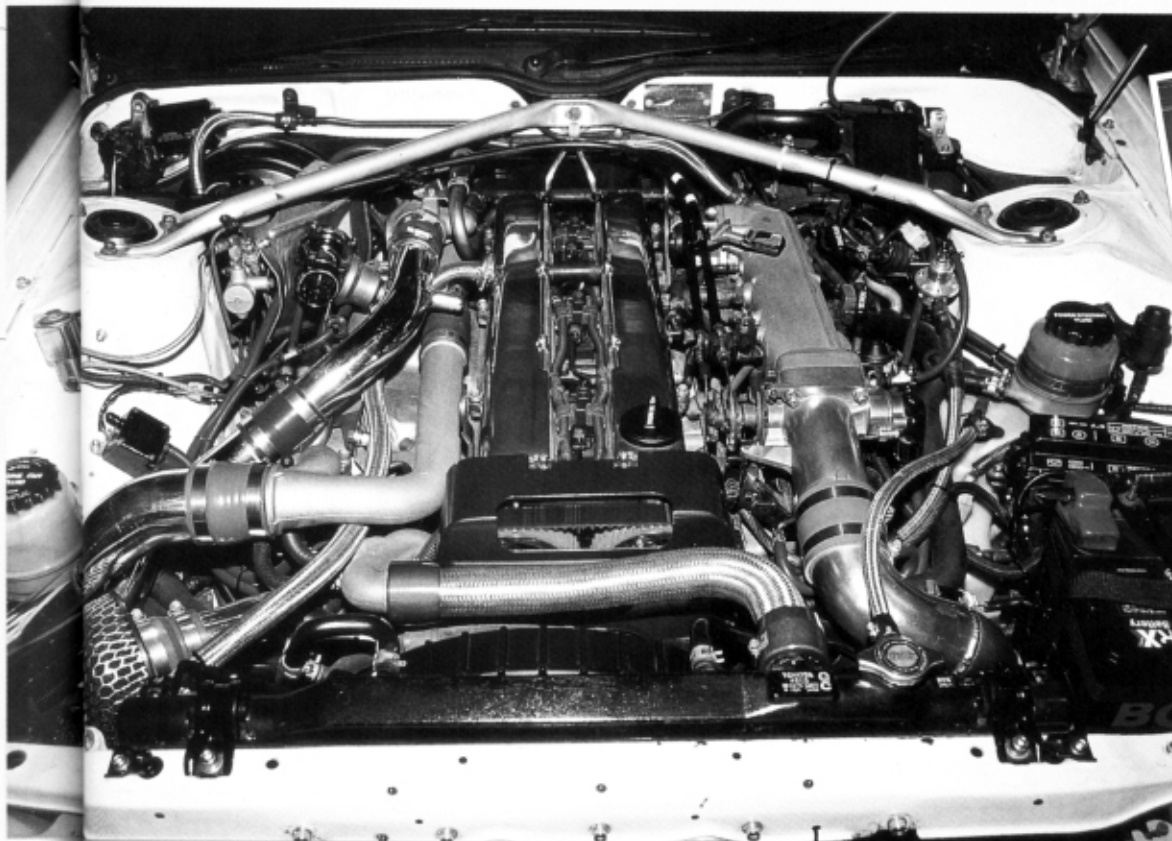


4 強化は滑ったら考えれば良い、というひともいるが、滑ってからだと面倒。ディスクのカスがATFに落ちて各部へ流れてしまい、細かい通路が詰まったりするし、コンパネも再利用不可となる。滑る前に強化。
5 これがオイルポンプ。ATの中はほとんどATFが流れているので、この大型のポンプによって油圧を作らないと潤滑できないのだ。

ブで、役目は摩擦による温度上昇を冷却するだけでなく、実はATF自体にも摩擦をコントロールする働きがあるんだよ。
たとえば、アリストに使われているATにはタイプ4というグレードのATFが指定されているけど、これを違うタイプにしてしまうと、変速ショックが大きくなったり、ときには変速しなくなったりもする。

これはATFの成分の問題で、アリストのATに使われているディスクの摩材と油圧制御は、タイプ4のATFと合わせて最適な状態になるように作られているため、粘度の異なるATFを入れると、ディスクのつながりをデリケートにコントロールできなくなる。それで変速時のショックが大きくなったり、ときにはディスクが離れずシフトしないって

ことになるのだよ。
それくらいATFは重要な役目を持つているので、チューンに限らず、これの定期交換はもちろん、ATチューンに対する内部パーツの能力アップに合わせて、ATFも性能が高いモノへ交換が必要なのだ。
というあたりがATの仕組みとチューンの方法と意味。で、具体的なチューン法については下のカコミ記事で紹介しているので、自分の仕様にあったチューンを検討してくれ。
まあ、理想を言えばライトチューンでもディスクまで替える仕様を選んでおいて、オーバーキヤバな部分は油圧を低めて使うというのがいいかな。これだと変速ショックも少ないので、ストリートでの使い勝手はけっこういいと思うよ。



チューンド1JZが出す
ハイパワーに音を上げない
強化ATの仕組みを解説!



仙台10秒9、竜ヶ崎11秒2

坂下JZX90のATチューン

■シュヴェーレンのテストカー(?)として日夜データ取りをしているのが、この坂下JZX90。ATドラッガーとしては日本でもトップレベルのクルマである。ATチューンメニューとしては、シュヴェーレンの最強メニューのバージョン5だけど、さらにテスト品を組み込んだSPLとなっている。ちなみに、シュヴェーレンのA340Eチューンの定番はバルブボディ+オーバーホール+ディスク強化が17万円で、これがバージョン4。5になるとディスクなどSPL品を組み込み600馬力以上やドラッグ仕様に対応。さて、坂下号だけど、このほかに施しているのはオイルパンの大容量化。これによってATFの容量を増やし温度上昇を抑えている。また、ATFはトヨタのT4かオメガを使用しているが、交換サイクルはかなり短い。エンジンは上田エンジニアリング製作で、1.5Jの3.1L。タービンはGT2530X2のウエストゲート。FコンVプロ制御だ。

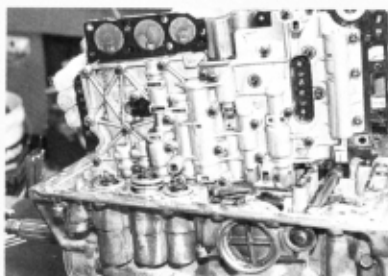


と、こんなところがAT制御の仕組みになっている。ギヤをつなぐのに使うクラッチを、コンピュータ制御の油圧で動かしているだけなので、正体不明なモノではないでしょ。
さて、ATの強化だけど、これもMTと同じだよ。MT車でパワーを上げるとクラッチが滑るので、これを強化とかツインとかに換えるでしょう。ATも同じでパワーを上げるとクラッチが滑るので、このクラッチを変更すること。
ただし、MTと違うのは取り付けスペースの都合上、クラッチディスクの表面積が小さいので、ただディスクの摩材を替えるだけでは対応しきれない。
そのため、クラッチの表面積を増やすことが先決で、例えば5枚のディスクで構成されている1セットを6枚とか7枚に増やす。これで表面積の合計が増えるので、クラッチの

容量がアップしたことになる。
今度は、このクラッチを強く押しつけるために油圧を上げるんだけど、これを行なうのはコンピュータではなく、ATのハラの部分に収まっている油圧制御部のチューン。
方法はというと、バルブのリターンスプリングを強くしたり、オリフイスを抜いたり、油圧経路自体に手を入れたりして行なうのだ。
で、ちょっと順番が狂ったけど、この油圧アップ仕様はノーマルATディスクにも有効なので、ライトチューンの場合は、まず、こちらから手を加えていくのが一般的。
一応、ここまで行なえば、AT本体的には1JZでタービンを替えた仕様なら十分持つ強度になるんだけど、いままでも何回か出てきているATF、これも実は重要。
ATのクラッチはMTとは違い、ATFの中に浸かっている湿式タイ

STEP バルブボディチューン

■次のステップがAT本体に手を入れるモノで、この段階の初期チューンはバルブボディチューンというもので、これはバルブの作動油圧を上げて、各クラッチやブレーキの圧着力を高める方法。ブーストアップした場合は、これをおくるといい。また、この仕様はATを降ろさず、オイルパンをはくだけでできるので工賃も安い。CBでおなじみのAT強化専門ショップ「シュヴェーレン」では、価格3万5000円でこのチューンを施してくれる。



STEP ATFクーラーと高性能ATF

■ATFは潤滑と冷却の役目をしているが、やはりこれにもエンジンオイルと同じように、いいものがある。例えば、写真のトラスト製ATFはATF自体が持つ、摩擦力が強いので滑りにくくなる。また、油温が高くなっても性能が落ちないのもチューニングカー向き。これに替えた後、空冷式のATFクーラーも装着すると油温上昇が抑えられるので、このセットがATチューンの第一歩。AT車で攻めるならなら、まずこれをおこう。



Tune
Knowhow
公開

取材協力 ■シュヴェーレン ☎046-269-9689

STEP 最大600馬力オーバー対応

■基本的にはMTのクラッチと同じで、ハイパワーには摩材の表面積や材質を変更することで対応するけど、ATのクラッチはサイズが変えられないので、枚数を増やして対応するが、いまのATは省スペース化のため、ノーマルディスクを増やすという単純な方法は使えない。そこで、シュヴェーレンはディスクの間に入るプレートを薄いタイプに変更し、その分ディスクを増やしたりしている。摩材もより圧着力と耐久性に優れたモノを使うことで対応する。



くたびれてきたエンジン
リフレッシュ、クリアランス
管理でワイリーリング

と にかく丈夫!との評価が高
い1JZ&2JZ。だが、
どんなに丈夫と言われても、金属の
集合体の機械である以上は、必ずオ
ーバーホールは必要になってくる。
でも、かなりひどい扱いをしない
限り、このエンジンは極端な症状が
出ない。それじゃあ、何を目安にオ
ーバーホール時期を探るか?
まずは、各気筒のコンプレッション
を計測してみる。1JZ&2JZ
で、オーバーホールが必要か否かは、
このあたりから判断するのが賢明だ。
現在オーバーホール中の、写真の
エンジンは80スロープラのもの。新車
時からブーストアップ仕様で、約10
万km走っている。月2回ペースでサ
ーキット走行会で走り、街乗りにも
使ってきた。ブーストは、新車時か
ら半年ぐらいまでは、様子を見なが
ら1.0kg/cm²。その後は1.2kg/cm²か
けて430馬力出していた。
走行距離が10万kmに達しようとし
ていても、目立った不調もなく、パ
ワーを計測しても42.5馬力程度
と、距離を走った割には、出力損失
も少なかった。もちろんこれは、オイ
ル管理をキッチリ行なってきたこと
がポイントなのでは言ってもいい。
が、コンプレッションを測ってみ
たところ、4、5番シリンダーの圧
縮が落ちていたことが判明した。1
、3番と6番は、約12の圧縮があっ
たが、4番は11・6、5番は11・2
しかなかったのだ。そこで、タービ
ンの見直しも含め、オーバーホール
をすることになった。
RB系など、他の縦置きエンジン
では、5番6番といった、後ろ側の
シリンダーの圧縮が落ちることが多
い。これはメインテナンス
が行き届いていないせいもあるし、エ
ンジンによってはボロボロになっ
ている場合もあるはずだが、1JZ&
2JZでは、オイル交換やセッテイ
ングもせずに、サーキットなどでア
チ回すようなムチャな使い方をし
ていない限り、腰下が激しく消耗し
ていくことがないのだ。
あと、オーバーホール時のポイン
トとしては、ウォーターポンプやオ
イルポンプなどの補機。これらは、
他のエンジンと同じように消耗する
部分で、計測するとクリアランスが
規定値以上に広がり、新車交換が必
要になっていることがほとんど。
とにかく、ブーストアップでパワ
ーを絞り出し、なおかつキッチリ回
して使ってきたエンジンでも、日頃



エンジン構造を知って、正確なクリアランス設定で組む

ENGINE OH ノウハウ!!

ピストンリングのヘタリによる圧縮漏れに
エキゾーストバルブフェイス面の虫食い……
1JZ&2JZの特徴的な消耗は、ココだけ
あとは常識的なヘッドオーバーホールや
消耗パーツをきちんと交換してやるだけで
元どおりのパワーを発揮してくれる
ナンとも驚異的な耐久力を持つエンジンなのだ



①2走行距離10万kmのブーストアップ仕
様も、腰下には問題なしで、ピストンリ
ングとポンプ類の交換のみで済んでいる。
ヘッドは、バルブ交換やシートカットな
ど、常識的なオーバーホール作業をして
いる。カムにも異常なし。②1JZ&2JZ
のオーバーホールを引き受けてくれるア
プフラッグ。エンジンを開けないこと
は、費用は予想できないが、軽症の場合、
エンジン税込み50万円くらいから。

から油水温に気を配り、オイル交換
というもつともベシツクなメンテ
を欠かさないだけでも、10万kmとい
う距離を走っても、なお内部のダメ
ージは極端に少ないのだ。
メンテがしっかりされているの
に、パワーダウンや違和感を感じた
ら、コンプレッションを測ってみる
ことをオススメする。

い。これは、冷却の問題もあるよう
だが、1JZ&2JZの場合、も
ともと頑丈な上、いろんな面でキッ
リ作られているエンジンのせい
か、縦置き6気筒にも関わらず、後ろ側
の気筒が弱いということがない。
あるエンジンは2番が、別のエン
ジンは5番が……といった具合に、
イッてしまおうシリンダーに、パター
ンがないのが特徴だ。
で、そんなエンジンを開けてみる
と、ほとんどがピストンリングがヘ
タっている。シリンダーやピストン
は、計測しても規定値内で再使用可
能なのだが、ピストンリングのみが
タレてしまっていることが多く、リ
ングからガス抜けが起こってしまっ
て圧縮が落ちている。
あと、1JZ&2JZでよくある
症状が、EXバルブのフェイス面の
虫食い。この症状は、決してエンジ
ンの調子を良くする方向には作用し
ないが、特別な不調の原因にはなら
ない。シートやガイドが傷むわけじ
やないので、オーバーホールついで
に交換というのが得策かも!!
ちなみに、約10万km走行したこの
エンジンも、EXバルブのフェイス
面に虫食いが発生していたが、ガイ
ドには問題なし。シートカットとパ

Tune Knowhow 公開

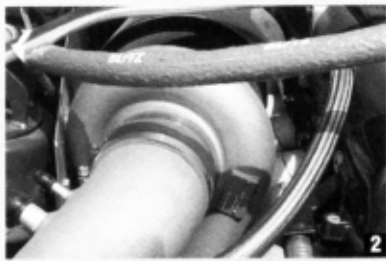


取材協力 ■ アプフラッグ
☎0550-88-2914

1 J Z & 2 J Z

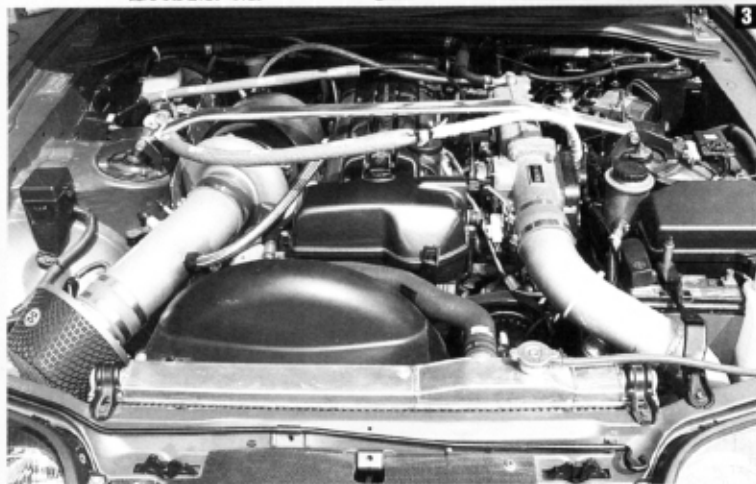


③HKSのFコンVプロで制御されるパワーユニットは、強力的なトルクを生み出す。これを最大限に使うため、サーキットを走りたい。④アクティブホイールシステムを採用した前置きインタークーラーシステムはサーキットで効果を発揮してくれるはず。⑤ブレーキはアルコンキャリパーを前後に装着する。まずは止まる力を備えておきたいのだ。



2

①GT-R用の大容量マスターシリンダーを使うことでペダル踏力を軽減する。②使用するタービンはT78で、エンジン自体はノーマルだが、パワーはセッティングが完了すれば500馬力程度になる予定。このパワー&トルクを左足アクセルでコントロールしたいというのが、オーナーの希望。サーキット走行にチャレンジしたいための6速志向。



3



4



5

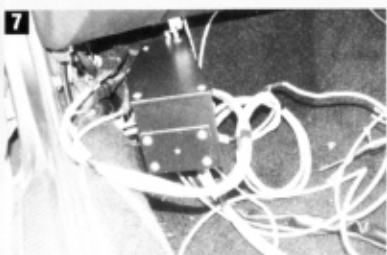


取付済み■オートハウスつかさ
☎093-631-1937



6

⑦助手席足元のセンターボックス。この部分のデータを変更することで、ワイヤーを引くタイミングやポイント等をセットする。⑧932オートマチッククラッチSYNCHRO DRIVEの構成パーツが右の写真。細かいワイヤースケッチやセンサー等がギッシリと詰まっている。



7



8

これまで不可能とされていた
強化クラッチでのクラッチレス
これを可能にしたT78仕様登場間近!!

Tune
Knobshow
公開

容量タイプに変更、そして、対するリリースシリンダーも、内径を計測しながら大きなタイプを装着してみた。これでも踏力が強すぎたら、クラッチペダルを加工して、レバー比を変更するしかない……そう予定していたのだが、マスター&リリースの変更で、純正状態よりも軽くなってくれたのだ。

ストロークの問題は若干残った。だけど、クラッチレスシステムのクラッチを引くスピード調整をシッカリと行うことで、これは解決されるだろう。

現在、クラッチレスシステムをセットした状態で、T78のタービンをセッティングしたエンジンのセッティング、そしてクラッチレスとのマッチングを最終調整している最中なのが、予想していたような問題、トラブルというのは発生していない。ただし、左アクセルということなので、ストリートでセッティングす

ることは困難なので、シャシタイ上でセッティングをしているのだが、デフのギヤ比が現在ではATのままなので、滑ってしまうのだ。

「5000~8500は1気です。ね。MT用のデフギヤ比にしないとダメでしょう。エンジンのセッティングとクラッチレスのマッチングが取れば、オーナーの方にも気に入ってもらえるようなサーキット用スーパラができると思います」

誰もチャレンジしたことのない強化クラッチのクラッチレス……いまのところは大成功と聞いていいだろう。今後のセッティングアップを死守して、オーナーがサーキットに持ち込んだ状態に興味シンシンであります。



TWINプレート でクラッチレス!!

リリースパーツの効果でAT→MT
そしてクラッチレスへと進化

これまで困難とされてきたガイドシンプレックスの強化クラッチ仕様クラッチサイドのレバー比や踏力調整の結果クラッチレスが可能となったT78タービンを使った強烈パワーの2JZ改スーブラが発進間近!!

C B誌上で紹介したことのあるガイドシンプレックス社のクラッチレスシステムを装備したT78仕様のスーブラが、完成間近ということで、北九州のオートハウスつかささんから情報をもらった。

オーナーは右足がないために、これまで左足アクセルのAT仕様に乗っていたのだが、サーキットを攻めるために6速マニュアルに載せ換えるたい。でも、クラッチを踏めないの、クラッチレスのシステムを採用して欲しい……という注文だった。

クラッチレスのシステムは、マイコンによって制御されたモーターコントロールユニット(電気式)で、クラッチペダルを操作するというのもので、「932オートクラッチシステムSYNCHRO DRIVE」と呼ばれているもの。

シフトノブにセットしたセンサーを切ることで、クラッチペダル自体

を電気モーターで引っ張ってクラッチを切る。そして、シフトレバーを1速(あるいはどこでも)に入れてアクセルペダルにセットされたスイッチを踏む(つまりアクセルを踏むということ)と、クラッチをミートするというシステムだ。

このとき、このシステムが優れているのは、クラッチミートという作業を数段階に分けて行なうこと、そして、その段階毎のスピードを変更できることなのだ。つまり、クラッチがつかないかかるところ、つながっている途中、つながり終わる寸前という3ポイントを任意にセットすることができ、その間のペダルを動かす速さ(つまりつながり具合)をコントロールできること。

おまけに、エンジン回転数や車速アクセル&ブレーキのON/OFF等の信号をもとに、細やかなクラッチワークが可能なのだ。

クラッチをつなぐスピードも、メーカー側の推奨値が15~30という値(初期値は25)なのに対して、スピードの調整幅は0~160まである。ということは、初期設定の5倍程度の速度でクラッチをつなげることもできる。

ただし、このシステムはあくまでも純正クラッチに対応して作られたもので、ツインプレートやトリプルプレートと言った強化タイプには対応していない……これが前提条件だった。クラッチペダルを引く力は、最大90kgまでなので、その範囲であれば対応できる……ということだった。なので、オートハウスつかさでは、ORC製のツインプレートクラッチをセットした状態で、ノーマルに近い踏力に改造することから、クラッチレス仕様へのスタートが切られた。

まず、マスターシリンダーは、GT-R用のパキニウム機構付きの大





と くフツにクルマに乗って
いるのなら、その恩恵にあ
ずかることもあるだろう。各自動車
メーカーが、もしもの衝突時の乗員
の安全性を高めるために、一生懸命
開発している○○ボディといった類
いの車体構造の話だが、トヨタも、
100系から衝突安全性を高めたゴ

アボディを採用している。
しかし、チューニングベースとし
ての100系を考えると、コイツが
大きな障害になっている……と、中
古車選びのポイントも、プロならで
はの観点から語ってくれるのは、マ
ークII、チェイサー系を専門に扱う

中古車販売店「オートフリーク川崎
店」の下条店長だ。
この、ゴアボディについての注意
点を含め、マークII、チェイサー系
の中古車ベースに、楽しいチューニ
ングライフを送るためのポイントを、

MARK II
CHASER

BASE車両 選択術!!

チューンベース購入&決定GUIDE

まだまだ新しい100系も、110系の登場で手が届く価格帯になってきた！
過激路線の90系は、旧々型になって、もっともっと手に入れやすい？
ボディ→MT→E/Gとチェックして、満足できるベース車を選ぼう！



技
SPECIALIST



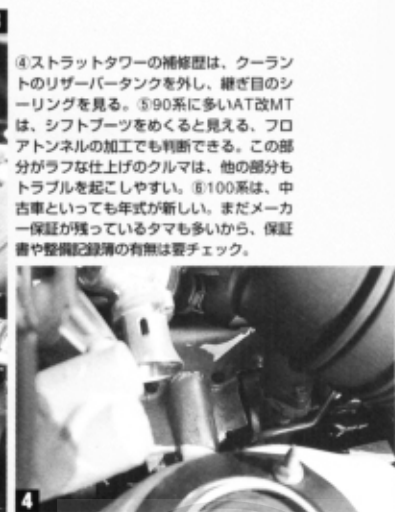
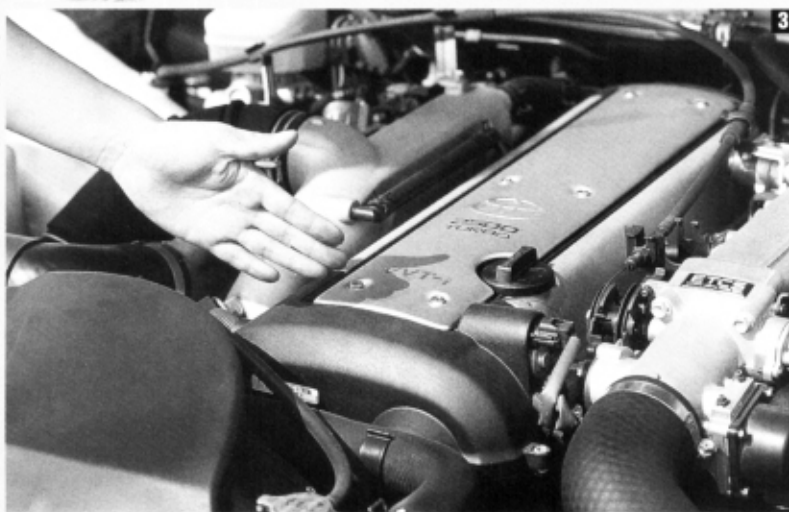
INT. UPLOADED BY
Sids

程度のいいマシンを
手に入れてその日から
「楽しい」トヨタツインカム
人生を始めよう!!

(ENGINE)



①カンタンなところで、フィルターキャップを点検。オイルが泡立っていたり、白濁していたらガスケット抜けの可能性高し。②③ストラットタワーの根元のシーリングが打ち固まっていると、その事故によって、エンジン自体も押されている可能性がある。ストラット部は、エンジンより後方だからだ。バルクヘッド部のキズもカバーを割がしてチェックし、形跡が残っているようなら、そのクルマはパスしたほうが無難。



いろいろと教えてもらおう。
GT選手権などの80スーブラのレース車両は、市販のゴアボディでは使えないから、特注のスタンダードボディを使っているくらいなのだ(キヤビンだけが異常に固く、前後がフニャフニャで、まともな動きをしてくれない)。
とはいっても、100系をチューンするのに、そんなホワイトボディを用意できるわけでもない。それに、100系はもちろん、80スーブラですら、ストリートを走るチューニングカー用に、ゴアをキャンセルしたボディを使ったなんて話は聞いたことがない。もちろん、ゴアボディじゃないほうが、いい走りをするのだろうが、市販のサスペンションキットやボディ補強パーツで、ちゃんと走ってくれているんだし、とりあえずはそれで問題ないだろう。

もちろん、中古車選びだけじゃなく、新車で購入した場合でも、事故ってしまったのを修理したボディに乗り続けるのは、あんまりオススメできないってことにもなるのだが……。
で、カンタンに言えば、ゴアなどの衝突安全ボディは、クラッシュ時にフニャフニャの前後部が歪み、固いキヤビンが乗員を守る仕組みになっている。フロントをヒットしてしまっても、リヤに衝撃が伝わって、前後とも歪んでしまっただけだ。従来のボディならそんなことも少ないし、キッチリと直してやれば、むしろノーマル時よりも固いボディになって、チューニングカーとしては性能アップすることもあるだろう。が、ゴアボディは、どんなに修理しても、キッチリと直すことはないというのが、プロの見方。
ハードチューンをしないまでも、少なからずクルマを速く走らせたいため、ことが前提になる走り屋クンとすれば、ボディに歪みが残っているような事故歴があるクルマは、避けられるものなら避けておきたい。
エンジンをチューンしてパワーア

ップし、スピードが出るようになって、直進安定性が悪かったり、ステアリングが取られたりしたら、気持ち良く走れないでしょ?
で、そんな事故歴を見抜くポイントには、ゴアボディでも標準ボディでも同じ。エンジンルームの各部フレームの継ぎ目に打ってあるシーリング剤や、スポット溶接跡が正常じゃないければ、そのあたりに補修歴があるってことだ。
現在の中古車販売店は、事故歴のある車体には、そのことを隠しちゃいけない決まりがある。これに違反すれば、罰則があるから事故車は無事故車のフリをして販売することはないだろうが、個人間売買などの場合には、注意が必要だろう。エンジンが丈夫な車種だけに、ボディにはこだわって探すが、後々のためだ。そんな中低速がトルクフルな100系も、純正5速仕様のタマ数が多いということもあって、中古車市場での人気が高いのはいうまでもない。が、ピークパワーを狙える、ツインターボが魅力の90系も、なかなかどうして人気が高い。もちろん、

④ストラットタワーの補修歴は、クーラントのリザーバータンクを外し、継ぎ目のシーリングを見る。⑤90系に多いIAT改MTは、シフトブーツをめくると見える。フロアアトネルの加工でも判断できる。この部分がラフな仕上げのクルマは、他の部分もトラブルを起こしやすい。⑥100系は、中古車といっても年式が新しい。まだメーカー保証が残っているタマも多いから、保証書や整備記録簿の有無は要チェック。

Tune Knowhow
公開



TOYOTA TWINCAMを徹底的に楽しむための最新メンテ術

1JZ & 2JZ

Power Life 管理術!!

とにかく、90系は純正5速ミッション仕様様のタマが少ない。100系になると、チエイサーで4対6、マーク2で2対8ぐらいの割合で純正マニュアルが存在する。が、走り屋仕様の90系には、純正A/T→流用MTの載せ換えがメチャクチャ多いのは知ってのとおり。つてことは、やっぱりこのMT載せ換えに関わる部分にトラブルが多いの

は避けられないのだ。とはいっても、ここまで常識化した90系MT化の方法は、キッチリとパターン化されているから、パーツ選択などで不具合が発生するわけじゃない。メインテナンスが必要となるのは、リビルトやオーパーホルズされず、中古パーツをただそのまま使用した、ミッション&クラッチまわりに多いのだ。



日常メインテナンスの裏の裏を
探る！ 最新ノウハウ集行

基本的メインテナンスさえキッチリ押さえおけばメチャクチャ丈夫な1JZ&2JZ系だが、それで安心してはダメポイントを外してしまうと驚くほどモロイ一面も!? 基本メンテは怠るなかれ!

当然、オイル管理がなされていないミッションは、シフトしにくくなるが、クラッチがヘタっている場合や、リリースリジリターがヘタっている場合も、似た症状が出る。また、エンジン&ミッションマウントのヘタりでも、激しく走っているときは、シフトの入りが悪くなる。ミッションの入りが悪いクラッチの切れが悪いって感じがしたら、



冷却システムをしっかりとメンテすればトラブル回避!!

COOLING

ライトチューンだけでも、パワーアップすれば水温、油温、吸気温が上昇する。冷却システムの不具合は、エンジンの性能&寿命に、直接関わってくるから注意!

素性のいいエンジンは、カンタンなチューニングでも、大幅にパワーアップしてくれる。1JZ、2JZも、この「素性のいいエンジン」に入れることができるだろう。

が、こういった種のパワーアップは、コストが安く済む一方で、エンジン周辺パーツに負担がかかってしまうのは避けられない。ノーマルエンジンに合わせた性能で設計されて

いる冷却システムも、パワーアップして発熱量が増えれば、ノーマルで放置するわけにもいかない。

エンジンは、適正水温の85度から1度上昇するごとに、1馬力程度の出力損失がある。これは、吸気適正温度の70度についても、同じことが言える。ということは、冷却環境させるラジエターまわり、水温安定させるのにも重要なポイント。高

CONTENT UPLOADED BY

Cisco kids.





まずはミツシヨンオイルをチェックしてみることに。
ドレンを抜いて、ミツシヨン内に指を突っ込み、ドロツとしたスラツジが出てくるようなら、それはミツシヨンオイル交換を、しなすすきている証拠。とりあえず、オイル交換をして、様子を見てみよう。
また、リリースシリンダーのオーパーホールは、それほど部品代がかわらないから、クラッチまわりが気になるなら、オーパーホールしてしまおうのがオススメだ。
下まわりのチェックに、サスペンシヨンやブレーキといった項目もあるが、マークIIやチェイサー系に関しては、ブツシユ類やメンパーに泣きどころがある以外、常識的なメンテで事足りるようだ。
サスペンシヨンは、ショックアブ



ソーパーの抜けを、シリンダーロツドから漏れるオイルで点検して問題なければOK。ブレーキは、激しく攻める走りをしていると、ローターの傷みが激しいので、段付きやクラックに注意(穴なしローターでも割れることがある)しておこう。

①AT→MT載せ替え仕様は、クラッチ周辺パーツのヘタりに気をつける。リリースシリンダーに中古パーツが使われている場合は、オーパーホールしておく。②穴のない純正ローターも、酷使されているとクラックが入ることがあるので注意。

作動状況を把握して早めの手当てをする!!

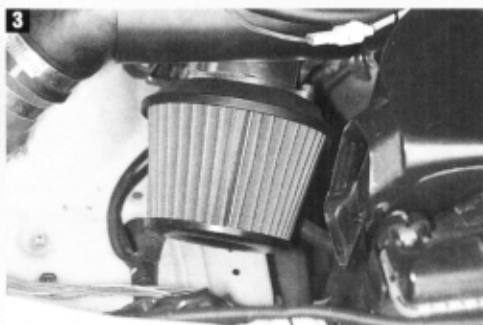
CLUTCH&SUS

ENGINE
耐久力UP
戦略

AT改MT仕様に変更しているクルマが多いZX90系は、クラッチ本体よりもリリースシリンダーやマウント類などの、周辺パーツのヘタりに目を光らせること!



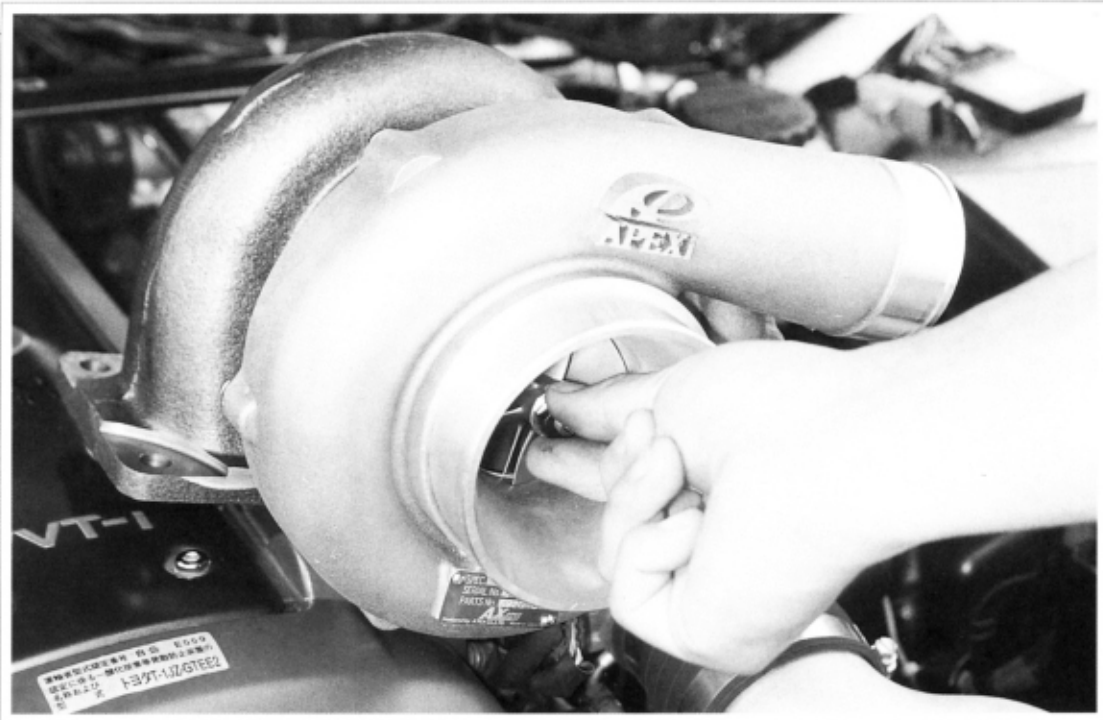
そしてインタークーラーも、コンディションを維持するだけじゃなく、快適にチューニングカーを走らせるためにも大切な部分だと言えろ。
また、本来はフロントサイドにマウントされているインタークーラーを前置きに交換することで、エンジン性能がアップすることは多い。
が、逆に走行風の透過率が低下し、ラジエターに当たる走行風が減り、冷却面では苦しくなる……ということも頭に入れて冷却システムを考へておくのが賢い。2J乗りなのだ。
ライトチューンレベルの1J、2Jは、メチャクチャ丈夫なエンジンだ(これも素性の良さかな?)。実際、多少冷却系統がくたびれてきていたとしても、よっぽどムチャな走らせ方をしなければ、エンジン本体が致命傷を負うことは少ない。
これは冷却系統を含んだ、周辺パーツにも言える。さすがは品質管理のトヨタ製……と言うことができるが、やっぱり経年変化によるくたびれに対処することや、常識的なメンテを怠るのは御法度だ。
特に、酷使した上に古さが隠せない90系は、純正のプラスチック製ラ



ジエター自体や、ホース類のパンクが発生することがある。これは、ラジエターはチューニングパーツとしての金属製大容量に交換すれば防げるし、ホース類も目視して膨張しているような変形が見られたら、新品交換しておくのが無難。
ただし、この症状は、また新しいからか、メーカーが対策したのか、100系には見られていない。90、100系の純正インタークーラー系も、80スーブラに多かった、カシメの破損やパイプ抜けといった症状は、ほとんど心配ない。

①サーキット走行会などでは、1JZ&2JZの水温は100度を超えることが多い。ハイプレッシャータイプのラジエターキャップを装着し、クーラントも定期的に交換。②ラジエターリザーバタンクから、クーラントが吹き返すことも多いので、クーラント量もチェック。③ファン扇をエアクリが吸い込まないように。エンジン不調の原因になる。





ブーストアップレベルのライトチューン仕様で、ピークパワーを出しているツインターボの90系。そして、VVT-i+シンクルターボで、低速トルクを稼いでいくのが100系だ。ボン付けタービンクラスでも同じことが言える。エンジンは丈夫だといわれる

1J&2Jだが、他のエンジンと比べて、タービンもけっこうトラブルが少なく、ブーストは1.0kg/cm²まで、キッチリとセッティングを出し、メンテを怠らなければ、そういう問題は発生しないのだ。が、エンジンの、異常なまでの丈夫さ(?)と比べると、タービンの

タービントラブルを回避する!!

TURBO

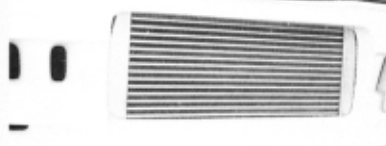
エンジンオイルの酸化がタービンの軸受け部に悪影響を与える! エンジン&タービンの健康を維持するにはマメなオイル交換を!!

1J&2Jは、高回転をキープすると油温が上がり気味になる。そのため、エンジンオイルは、マメな交換をするだけじゃなく、100%化学合成オイル、最低でもSGグレードオイルを使うのも、コンディション維持のための基本になる。だが、たったこれだけのことを実

行するだけでも、タービンのトラブルはほとんど発生しないのだ(そりゃあ、ブーストを1.5kg/cm²とかかけていけば話は別だが)。また、予算があるのなら、オイルクーラーを装着し、油温を安定させるのが望ましいのは言うまでもない。一般的なブーストアップ仕様で、サーキット走行会などに参加するような場合で、冷却系統がノーマルのままだと、1J&2J系の油温は140度程度まで上がってしまうことが多い。もちろん、こうなったらオイル交換は必須だが、それ以前に追加メーターによるオイルの状態の把握や、冷却パーツを充実させておくことも、タービンを壊さないためには重要なことなのだ。

ちなみに、1J&2Jのタービントラブルは、エンジンオイルの総合的な劣化より、酸化が進んだときに多く発生する傾向がある。もちろん、1万kmもオイル交換しないなんてのは論外だが、走行距離が進んでいなくても、最低でも半年に一度、サーキット走行などはそのつと(できれば、走行前に交換しておきたい)交換しておくべきだ。

1J&2Jだが、他のエンジンと比べて、タービンもけっこうトラブルが少なく、ブーストは1.0kg/cm²まで、キッチリとセッティングを出し、メンテを怠らなければ、そういう問題は発生しないのだ。が、エンジンの、異常なまでの丈夫さ(?)と比べると、タービンの



①ノーマルサクションのパイプ抜けトラブルは少ない。社外サクションの場合も同じだが、定期的にホースバンドをチェックしてやるくらいはしておきたい。②前置きインタークーラー装着車は、ターボ系統よりも水温の上昇に注意したい。③オイル交換に必要なものがジャッキアップだが、サイドステップをキズつけないように、イガレーシジャッキは、クロスメンバーに掛けること。

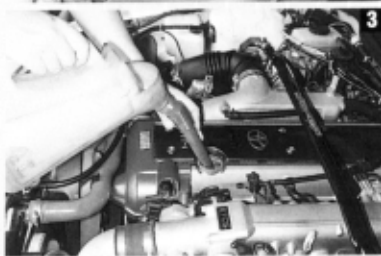
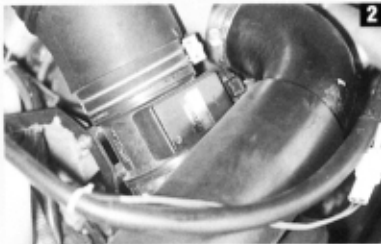
管理術!!



Power Life

ENGINE 耐久力UP 戦略

①ファンベルトを、たった1本しか使っていないのも、このエンジンの特徴。複雑にかけられたベルトは、磨きを生みさせやすい。張り調整は、定期的に行なう。②ファンからの風をエアクリナーが吸い込むと、エアフロが誤作動し、ハンチングを起こしてしまう。



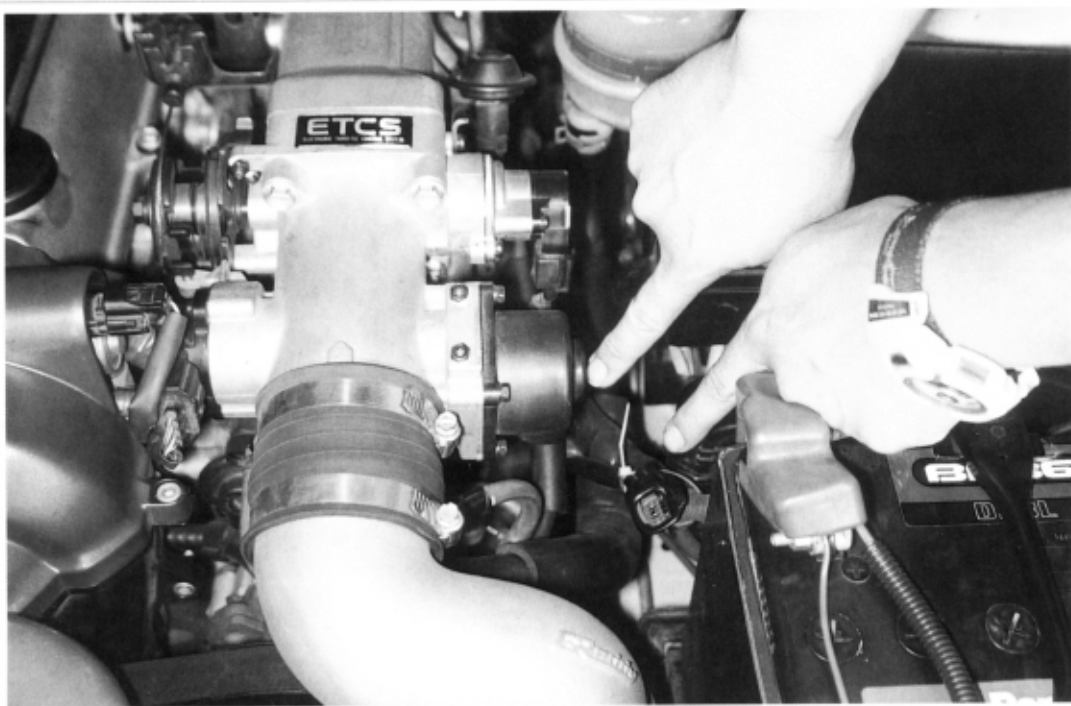
③当たり前だが、エンジンオイルの交換はマメに、いわゆる高級オイルを使うのがベスト。ピストンリングやバルブに影響が出やすい。
④ブーストアップやボン付けタービンクラスでは、8番前後のプラグがマッチするはず。

エンジンも、その周辺パーツも、丈夫で壊れにくい……というのが、1J&2Jについてよく言われていることだ。チューニングついでにOHしようと思えばエンジンを開けたら、よくまあ、こんなにノーメンテで乗っていたにも関わらず、どこにもトラブルが発生しないなんて……と感心するほどの丈夫さだ。だからといって、安心してノーメンテでエンジンを酷使されたら、やっぱりいいわけがない。ブーストを上げたり、ブン回したりすれば、エンジンにかかる負担は大きくなる。壊れないまでも、本来の調子が発揮されなくなってしまうことは、十分に考えられるし、そんな使い方では、エンジンを保護する存在である、オイルの劣化も相当早まってしまう。そう、1J&2J系のメンテは、オイルをしっかりと管理してやることに尽きる。特に、オイルの酸化には注意を払いたい。逆に言えば、ちゃんとセッティングされていて、オイル管理をキチンとしていれば、エンジン自体がトラブルすることはほとんどないのが1J&2Jの特徴だ。

だが、チューニングしてパワーUPさせることを前提にすると、エンジンの周辺パーツには気を使いたい。1J00系では、ラジエターの電動ファンからの風を、社外のエアクリナーが吸い込んでしまいがち。エアフロが誤作動してしまうことが多い。これは、金網のみのタイプでも、一般的なスポンジタイプでも、信号待ち時などにエアコンが作動するなど、ファン風が多いときに顕著になる症状だ。ファン作動時にハンチングしたり、エンストしてしまったりする症状が出たら、このあたりをチェックしてみよう。対策としては、エアクリナーに仕切りを作るとか、ファンに影響を受けないようなものに交換すればいい。また、プライベーターに多いのが、プラグの選択ミスと、メンテ不足。ブーストアップしただけでも、かなりパワーアップするのが1J&2Jだ。パワーアップ＝エンジン発熱量のアップだから、ノーメンテ仕様のノーマルプラグでいいわけがない。かといって、当てずっぽうで交換したレーシングプラグでは、熱価が

高すぎてカブリ気味になったり、エンジンが不調になったりもする。とりあえず、プラグからのノイズなどが、エンジン不調の原因になることはないから、エンジンの状態に熱価を合わせるのがポイント。基本ラインとしては、ブーストアップ&ボン付けタービンクラスで

レーシングプラグの8番ぐらい。セッティングが出ていれば、これで1年を通して快適に走れるはずだ。ただし、熱価が合っているからといって、ノーメンテでは意味がない。ときどきプラグをチェックして、電極が減っていたり、異常があったりしたら交換するようにしよう。

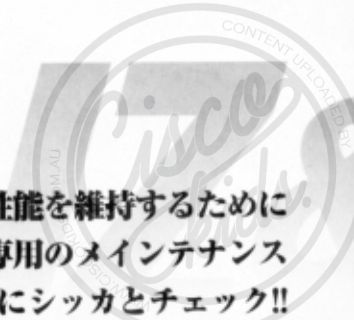


エンジンまわりのメンテ注意POINT!!

ENGINE

メチャクチャ頑丈なエンジンも、周辺パーツのメンテナンス不足じゃ本来の性能を発揮できないのはもちろん、トラブルの原因となる！
基本メンテをキッチリやっておくだけで、1J&2Jは今日も快調!?

1J&2Jの性能を維持するために
チューンド専用のメンテナンス
POINT別にシッカとチェック!!



発生パワーを受け止めるためのデフ管理!!

DIFFERENTIAL

車重もあり、タイヤも太く
パワーも容易に出る……
となれば、デフにかかる
負担が大きいのは当たり前
3000km毎にオイル交換を!

純 正で装着されているトルセン LSDだが、ガンガン攻めようとする、というにも力不足を感じてしまう。ストリート重視仕様なら問題ないのだが、峠やサーキットを攻めたり、ドリフトをしようとする、最終的なロック率は悪くないものの、初期の効き始めのタイミング



がつかみにくく、フィーリングは「扱いにくい」の一言。
そこで、1ー&2ー系の走り屋仕様では、社外品のLSDを装着することになるわけだ。なかでも、人気なのは、TRD製とATS製の機械式LSD。どうしても、効き始めがワンテンポ遅れるトルセンに比べ、

アクセルペダルを踏むと同時に、リアに効いてくれる機械式LSDは、容量ウンスンよりも、扱いやすさが優先されてのチョイスだ。
当然、これらのスポーツパーツとしての機械式LSDには、専用のハイポイドギヤオイルが必要になる。車重もあり、太いタイヤを履き、パワーも出ている1ー&2ー系では、デフ部分にかかるストレスも大きく、デフオイルのメンテナンスはもちろん、LSD自体のオーバーホールも、欠かせないメンテナンス。
LSDのオーバーホール時期の判断基準としては、リヤタイヤを片側だけジャッキアップし(要するにタイヤ交換の体勢)ハブナットを緩める。ここで、サイドブレーキを外し、もう一度ハブナットを締めていったとき、グクツと手応えがなく、クロスレンチとこいつしよにタイヤが回ってしまつようでは、もうLSD内部が磨耗などによつて、満足な働きをしていないと思つていい。

希望的観測で言えば、オイル交換をすれば、多少は効きが戻るかもしれないが、こうなつてしまつていたら、もうオーバーホールしなくちゃならない……と考えるよう。
ちなみに、ハイポイドギヤオイルの交換サイクルは、新品組み込み、もしくはオーバーホール後、走行300km程度で一回、1000kmで一回すれば、ナラシは完了。その後も激しく走っているなら、最低でも3000kmごとの交換が基本だ。
また、ヘリカルLSDに不満がなく、そのまま乗っている場合は、ミッションオイル交換のついでに、こいつしよにデフオイルも交換するぐらいのペースでやっていく。ヘリカルLSDはその構造上、通常のギヤオイルでOKだし、機械式のように、オイル交換によつて性能が復活するようないことはない。

あまりにもアバウトなノーメンテでは、トラブルが発生してしまつが、常識的なオイル交換さえしていれば、それほど神経質にならなくてもいい。

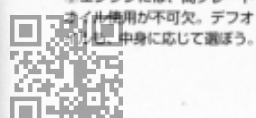
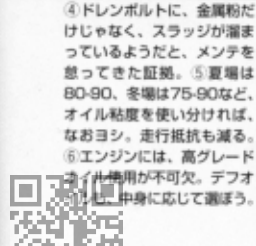
希望の観測で言えば、オイル交換をすれば、多少は効きが戻るかもしれないが、こうなつてしまつていたら、もうオーバーホールしなくちゃならない……と考えるよう。
ちなみに、ハイポイドギヤオイルの交換サイクルは、新品組み込み、もしくはオーバーホール後、走行300km程度で一回、1000kmで一回すれば、ナラシは完了。その後も激しく走っているなら、最低でも3000kmごとの交換が基本だ。
また、ヘリカルLSDに不満がなく、そのまま乗っている場合は、ミッションオイル交換のついでに、こいつしよにデフオイルも交換するぐらいのペースでやっていく。ヘリカルLSDはその構造上、通常のギヤオイルでOKだし、機械式のように、オイル交換によつて性能が復活するようないことはない。

あまりにもアバウトなノーメンテでは、トラブルが発生してしまつが、常識的なオイル交換さえしていれば、それほど神経質にならなくてもいい。

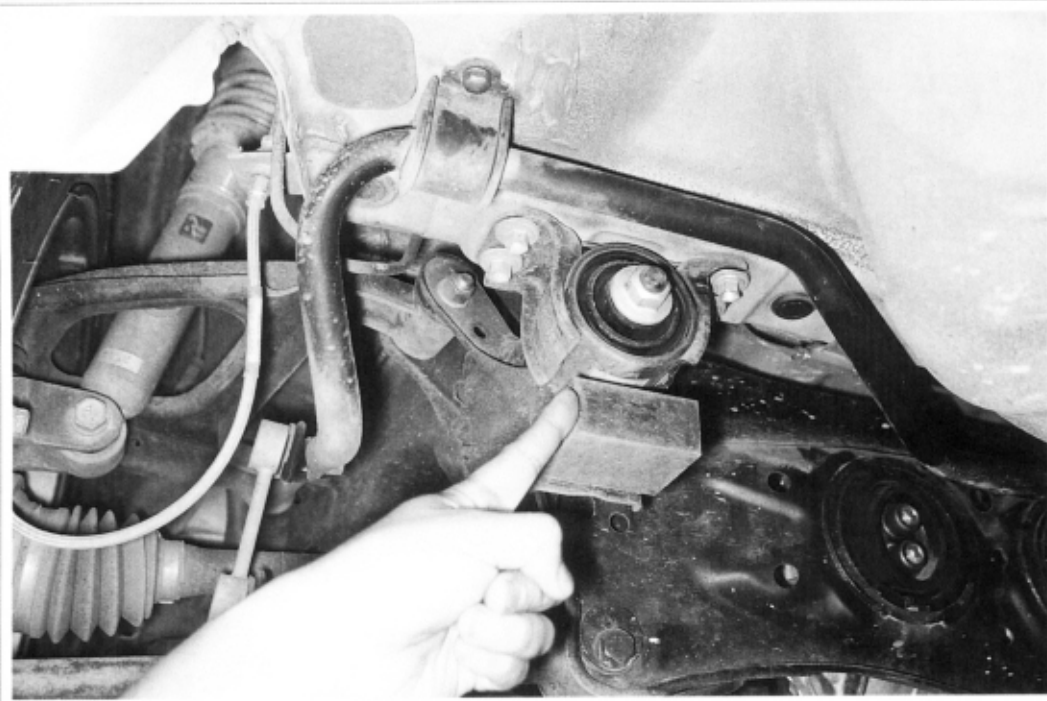
あまりにもアバウトなノーメンテでは、トラブルが発生してしまつが、常識的なオイル交換さえしていれば、それほど神経質にならなくてもいい。



①パワーがあるクルマだけに、デフオイルはマメに交換してやりたい。激しく走っているクルマは、特に注意すること。②抜いたオイルに金属粉が混じっているようなら、オーバーホールが必要かどうかチェックしよう。③この車種のデフオイル注入口は、プロペラシャフト側の、ちょっと入れにくい位置にあるのだ。



ENGINE 耐久力 *UP* 戦略



ポ デイ&ブッシュ系で、まず注意しなくちゃならないのが、90系のデフマウント周辺だ。90系は100系に比べ、激しく走っているクルマが多いといえはそれまでだが、とにかく90系のこの部分は、傷んでしまっていることが多い。
90系オーナーは、とりあえず一度ぐらい、クルマをジャッキアップし

て、リヤ側の下まわりをジックリと観察してみよう。デフをマウントするメンバーの、大型ゴムブッシュがグズグズになっていることは多いし、最悪のケースでは、デフマウント付近を支持するフロア(リヤシート裏あたり)が、クラックだらけになっていることがあるのだ。
被害がブッシュだけなら、そこを

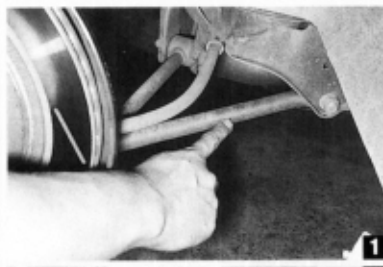
キチンと走るためにはブッシュ要点検!!

BUSH

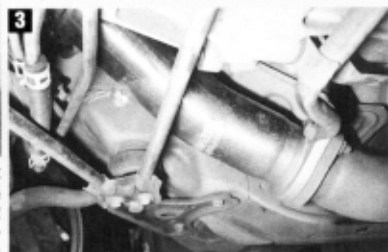
走り方次第でボディがボロボロになる90系のリヤまわりは、あえて強化品を使わず、純正ブッシュで乗り切る!? ミッションの洪さを感じたときもまずは、マウント類を疑ってみる!!

交換するだけで補修できるが、フロアのダメージは補強プレートを当てての溶接など、かなり大がかりな作業になってしまう。それを防ぐには、事前に補強しておくか、ドリフトやサーキット走行などをやらない……という方法しかないのが実情だ。
ちなみに、ある程度ストレスを逃がしてやるため、あえて強化ブッシュを使わず、ブッシュが傷んだら、また純正のブッシュに交換することで、ボディ本体へのダメージを減らす方法を取るドリフターが多い。
この90系デフマウント部以外、走行性能をアップさせるためには、やっぱり強化ブッシュへの交換がオススメ。現在は純正ブッシュで、見た目には傷んでいなくても、年式や走行距離に応じて、ブッシュはヘタッてきているものだ。レギュセなど、強化ブッシュにしてしまうほうが、気持ちよく走れるようになるはず。
特にオススメなのが、エンジンマウントとミッションマウント、そして前後サスペンションのテンションロッドブッシュだ。
純正でも載せ換えでも、MT仕様が多いはずだが、マウントがヘタッ

てきていると、ミッション自体に不具合が発生しているように、入りが悪くなる。マウントのヘタりは、サーキット走行など車体が激しく動く状況で、入りが悪くなるのが特徴だ。ミッション自体やクラッチ系統のトラブルは、街乗り時でも、常に入りが悪くなってくるので、自分のクルマの症状は、どっちが原因なのかを判断する目安にしてほしい。
また、ミッションはオイル交換を怠った場合や、粘度の選択ミスでも入りが洗くなる。ミッションオイルなんて交換したことがない……というオーナーも多いようだが、夏場と冬場で、80・90と75・90を使い分けるぐらいの気持ちは欲しい。



1
2



3

①1JZ&2JZ系だけじゃなく、どんな車種にも大切なのが、マウント類の強化だ。ただし、90系の場合は、デフマウント部を強化すると、ボディが腐んでしまう。②前後サスペンションとも、ロアアームを支持するテンションロッドのブッシュを、強化品に交換するのがオススメ。走りガシャキッとすると、

Power Life **管理術!!**

1JZ&2JZの性能を維持するために
チューンド専用のメンテナンス
POINT別にシッカとチェック!!

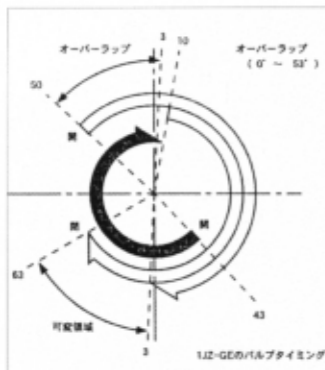


アールズ
TEL: 03-467-2007



1JZをイジる側としては知っておくべきだ!

VVT-iの仕組み



システムの狙い

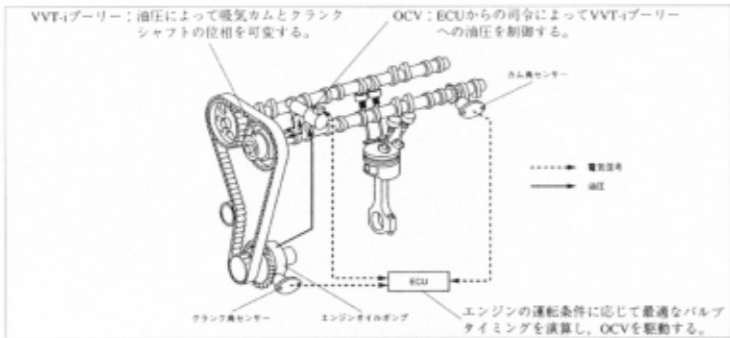
VVT-iはインテークのバルブを各回転域ごとに最適化して低排出ガス化、燃費向上、低中速域のトルクUPが図られている。90の1JZと比べると中間域が速いのだ。横の図はインテークのバルブがこの範囲で動くというのだが、4サイクルのうち、圧縮、膨張の課程が省かれているので、コレでは常に排気と吸気のバルブが開いているように思える。が、バルブは吸入行程と排気行程だけ開いていて、吸入後の圧縮→膨張の間は両方のバルブは閉じている。

パーツ構成

前ページの写真でVVT-iのプリーが見えるだろう。1JZは、右側にサージタンクがあってコッチが吸気。このプリーには油圧で動くピストンがあり、斜め溝が切つてある。内部にはバルブを進めるときにオイルが貯まる部屋と置らせるとき部屋がある。そこにCPUからの信号を受けた油圧コントロールバルブから、それぞれの部屋にオイルを送るため、オイル室の圧力によりピストンが動く。斜め溝に沿ってカムは回転、バルブが動く仕組み。

低中速トルクアップ

高負荷の低中回転ではインテークバルブを従来の1JZより早く閉じる。すると、吸入行程のピストンが下死点に下がり切ったときに吸気バルブがピタリと閉まる。従来のバルブでは下死点を通過し、圧縮行程に入り始めに吸気バルブが開く感じがしたので、下死点からチョイ上がった部分で吸気、排気とも閉まった圧縮開始ポイント。となると、VVT-iの方がピストンが下にあるときから圧縮が始まるので、その分シリンダー内の貯めている混合気の量は多い。



3 エンジンはノーマルのまま、ほかのチューンをした場合、VVT-iの作動ポイント変更は有効か?という点、インテークラーター装着などでは意味がない。
4 5 タービンを交換したりしてエンジンの特性が変わったら、バルブタイで付けを変更する意味はある。ただし、バルブはハイカムとセットなので、その際はカムも交換することになる。



6 7 バルブには調整可能なタイプと調整できないタイプがあるが、定番メニューのときは調整できないタイプでOK。調整できるものでも動かすのはほんのわずか。調整後は触らないほどのシビアさ。なので、装着はHKS東京サービスのようなところで。



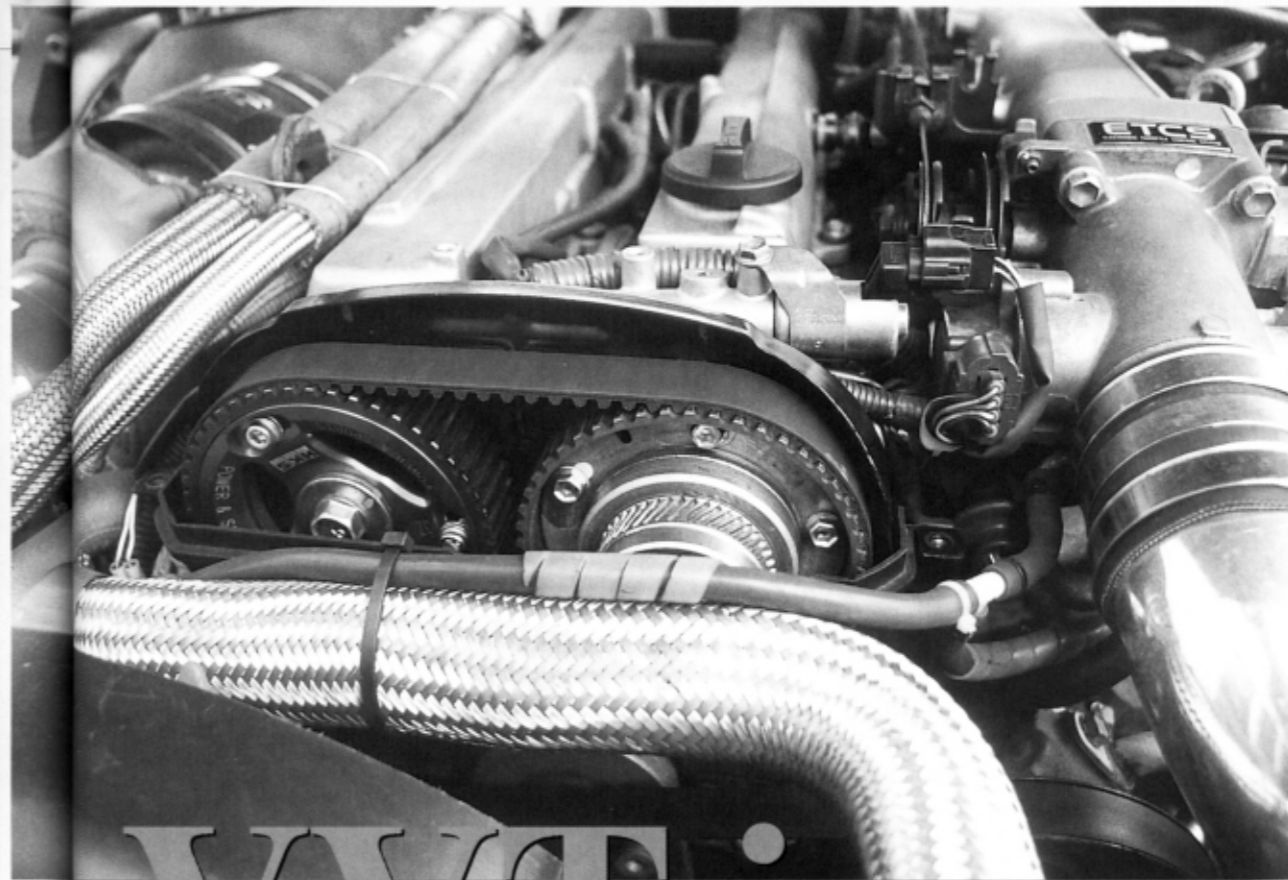
Tune Knowhow
公開

1JZ

気バルブの閉じが重なる部分のこと、アイドリング時にオーバーラップの大きいバルブだと、吸入空気が排気側に吹き抜けてしまうため、アイドリングが不安定になるのだ。次に、ストリート走行でよく使う中回転域だけ、ここでは吸気バルブの閉じを早くする。すると、オーバーラップは増えるが、オーバーラップさせると排気バルブの閉じ際から吸気バルブが開くため、吸気

慣性によって排気がスムーズに行なわれるし、抜ける排気の勢いで吸気も引かれて入ってくる。また、1JZの場合、低中回転のときはE/M2内が負圧になるように設定されていて、この負圧にも引っ張られて排気が促進。つられて吸気もよくなる。これらの効果によってトルクが出るという仕組みだ。ここで、高回転域。VVT-iはここで吸気バルブ閉じを低中回転域のと

きより若干遅くする。これでオーバーラップも少し減るが、ターボの場合、高回転域ではこうしたほうが効果率はアップするのだ。とまあ、ややこしい動きをしているけど、要は吸入空気を効率よく使えるよう、インテークカムの開きと閉じを、そのつと具合のいいトコに動かしているということ。ただし、この動きはノーマルエンジンでのベストなので、チューンするとそれがベ



VVT-iをちゃんと理解する

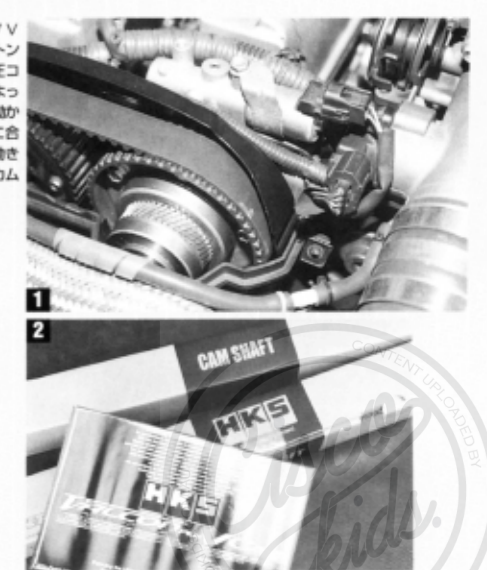
TOYOTAが送り出した1JZ改良機構



1JZ-X100になぞ採用されたVVT-i、この機構のおかげでこの1JZは低中速からグリーン!と加速するようになったけど、効果だけじゃなくて、VVT-iの機構も知っていた方がよくない? 例えは、後輩相手に「オレにはVVT-iが付いているから、下がいいんだ」と言ったとき、後輩が「VVT-iってナンですか?」と聞いてきたら困るでしょう。そこで、このページではVVT-iについて解説していこうと思う。まず、ナニをするかの基本だけ、ひとりで言うのとインテークカムのバルブタイミングを、エンジンの使用状況に応じて変化させる機構で、トヨタの他のエンジンにも付いているし、日産のSR20や新型インテRもこれと同じような機構が採用されて

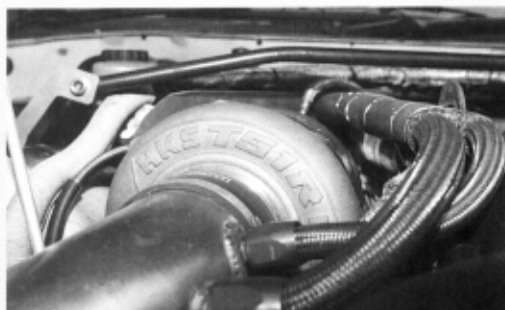
いる。つまり、いまどきのエンジンの定番ともいえる装備なのだ。で、具体的にどんな制御をしているかだけど、比較として、まず、VVT-iのない1JZについて説明しておこう。このエンジンのバルブタイは低中速トルク最大パワー、アイドリングの安定、排ガス問題を、多くの要素を考慮して設定されている。だけど、これらの要素はあつちを立ればコッチが立たずというもので、言葉は悪いが妥協なバルブタイになっているのだ。そこで、連続可変バルブタイミング機構のVVT-iの出番。こいつは、エンジンの状況ごとに最適と思われるバルブタイに、そのつと切り替えることができる便利なモノなのだ。このへんを具体的に言うと、VVT-iはアイドリング時に吸気バルブの閉じを遅く設定することで、オーバーラップしないように設定、これによってアイドリングが安定する。ちなみに、オーバーラップというのは「吸気行程始め」の吸気バルブの開きと「排気行程終わり際」の排

1 フロントカバーを外すと、VVT-iが見える。斜め溝がピストンとなっていて、スプロケの油圧コントロールバルブからの油圧によってカムを回転させ、バルブを動かす。2 VVT-iの動きはカムに合わせてあるので、VVT-iの動き具合を変えるバルブカム、ハイカムとセットになっている。



オレのクルマはVVT-iが付いているから速いんだ!なんて自慢する人もいるけど、「VVT-iって何?」こう聞かれたときに、ちゃんと説明できるかな? 自分のクルマのコトなんだから、知っておいても損はないってことで、VVT-iのお勉強しましよ!

SPECIALIST



VVT-iとチューンとの関係

【タービン交換】

●エンジンノーマルでタービンを替えるとなると、まずGT2835プロ。これは完全無欠のストリート仕様というフィーリングで、ノーマルタービンのブーストアップよりもスムーズ。それでいてパワーは約370馬力となる。ホント、ノーマルのVVT-i制御とタービンとの相性もピッタリという感じで、クセなどないくらい優秀な仕様。それじゃ大人しすぎると思う人はGT3040か3037S。こちらはウエストゲート仕様でよりハイブースト、ハイパワー狙い。

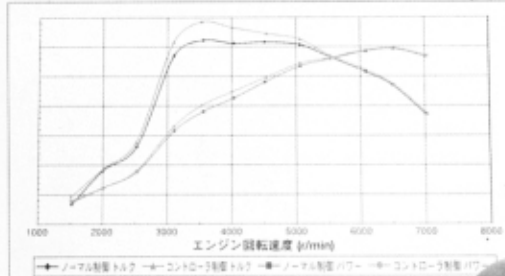
【ハイカム】

●バルコンのキットにはカムが入っているが、これは言い換えばカムにバルコンが付いてくれるという方が理解しやすいかも。と、いうのもVVT-iはバルタイを変える機能なので、カムがコレと決まっていなくて、バルタイの設定のしようがないということ。で、バルコンとVスペックカムをセットにしたときは、VVT-i制御の方向は同じだが、オーバーラップさせ具合がノーマルカムとは異なるので、これをVスペックカムに合わせてあるということだ。



■バルコンとVスペックカムのキット。タイプは2つあり、VVT-i制御調整可能タイプはINのカムとセットになっていて、価格は14万2000円。もうひとつは、ボン付けタービンキットとの相性のいいIN&EX264度カムとセットタイプ。こちらは最適バルタイが分かっているため、バルコンには調整機能がない。写真のタイプがコレだ。で、価格はバルコンにカム2本付いていながら、カム1本付きの調整タイプより安い13万2000円!

HKSがリリースする バルコン&Vスペックカム



▲T04R仕様でのバルコン効果グラフ
ビッグタービンでもこれだけ特性が変えられるのがメリット。このバルコンキットをHKS東京サービスで組んでもらうと、カム交換も含めて工費は約6万円。相談してみてください。

Tune Knowhow
公開



取材協力 ■HKS ☎0544-29-1100
HKS東京サービス ☎042-581-5251

ストでなくなることもある。
そこで、バルコンだ。HKSが2001年6月にリリースしたVVT-iコントロールローラーのバルコンは、VVT-iの制御のポイントを任意で設定できるというもので、当初は調整ダイヤル付きタイプのみが発売だったが、ひと月遅れで調整機能なしのタイプも出てきた。
これにはIN264度とEX264度カムがセットになっている。で、なぜ調整ダイヤルがなくなったかというところ、カムさえ決まっていれば、バルタイのいいところはひとつしかない。これはチョイと前に書いた「ノーマルエンジンでのベスト」と同じこと。
なので、もっともポピュラーな264度カムで、それに最適なVVT-i制御を持たせたモノがこのセットというわけなのだ。
また、VVT-iはバルタイを変え

るものなので、264度カムを付けたときでも、アイドリングはノーマル並みに安定するし、上はバルタイを通常の264度仕様より遅らせることができるので、効率がアップ。この部分は272度を入れたのと同じくらいの効果がある。
で、調整付きの存在価値だけだと、これはフルチューン用。キットもバルコンのほかはINカムのみのセットとなっていて、EXはエンジン仕様に合わせて選んでね、というヤツ。EXがどのカムになるか分からないので、VVT-iの制御にも調整が必要と言ったことだ。
これまでタービン交換をするときは、どの回転域でトルクやパワーが欲しいのかを重視してサイズを選んでいただけ、VVT-iにバルコンという組み合わせにより、タービン選択の自由度がグンと広がった。これは定番になってくるでしょう!



VVT-iの特性を合わせる

1JZ定番メニュー

by HKS東京サービス



Street Special ガレージ八幡

新情報もりだくさん!! <http://voo.to/street-special/>

オススメ 1J チューン

ブーストアップSET ノーマルCPU ROMチューン現車合わせ
プロフェッショナルプラグ・CPU ROM・取り付けセッティング・ブーストコントローラー設置

デュアルSBC	¥10,000
デュアルSBCid	¥20,000
EVC	¥25,000
2JZ スーパーJZA80 (VVTi除く)	¥258,000
アリストJZS147	¥180,800
1JZ マークII系 JZX81・90 スーパーJZA70 ソアラJZZ30 (VVTi除く)	¥162,800
1JZ ソアラJZZ30 (VVTi付き) マークII系 JZX100	¥234,800

HKS V-PRO、アベックス パワーFCなどすべてプロショップです。インジェクター交換、ターボチューン、すべてに可能な限り対応出来ます。

超人気 JZS161アリストハイブーストアップ!!!

■セット内容
HKS F-CON Vプロ、ハーネス、プラグ、ブーストコントローラー (D-SBC)、燃料ポンプ、インジェクター、取り付け、データー作成/セッティング、ブースト1・4仕様、ゼロヨン毎分!!!
¥416,500

無敵の強化AVT ¥248,000

TRUST E-manageでブーストアップSET

E-manage、データー製作、D-SBC、プラグ、ハーネス ¥184,800

2J系下1・5J仕様 (工費込み)

2JノーマルショートブロックASSY、ベルト、燃焼室加工、メタルガスケット、ヘッドOIL、エンジンOIL、フィルター、ガスケット類、エンジン脱着、組み込み ¥498,000

NAからターボに!! JZA80・JZS147ボルトオンタービンSET

■セット内容
2835R、フロントパイプ、ガスケット、アクチュエーター、エキスタンスション、エキゾーストマニホールド、サクショパイプ、シリコンホース、E-manage、プラグ、取り付け、セッティング、他 ¥598,000

■オプション
プラス ¥191,000 でGTRサイズインタークーラー ¥78,000
ヒストシフト ¥12,000
ヘッドガスケット ¥149,000
HKSツイインフライトSF・6F



これを機会にぜひ!!!

HKS TRUST

エアクリナー取り付け200円キャンペーン

マフラー大特価キャンペーン

(例) JZX100 ハイ系 80-94 テール 115φマフラー ¥57,000

など、後は店頭で相談しましょう!

* オールシーズンキャンペーンをしています。詳しくはホームページを見て下さい。

足廻りで悩んでいる方、ガレージ八幡に来て下さい!

走るステージに合わせた車高調を激安プライスで提供します。
車高調+取り付け+アライメント=大特価プライス
価格は店頭のみでのSETプライスです。ダウンサスでもOKです。

当店は、たくさんの車種6台数をチューニングしています。トラブルについての知識があるため、修理にも早く対応できます。さらにお客さまの愛車をお預かりした場合、全てピット内で保管させて頂きますので、雨ざらしや盗難などの心配は一切ありません。ピットには、セコム他セキュリティ装置が設置してあります。チューニングショップと言うと敷居が高いイメージや、何か商品を買われるのではないかと不安や心配をされている人がいますが、当店でそんなことはありません。OIL交換だけでもOKです。お気軽に来店してみてください。

その他、インジェクター、インタークーラー、ポンプ等でハイブーストUP仕様も大人気です。

半田本店
〒475-0804 愛知県半田市上浜町10-20
TEL.0569-26-1660 FAX.0569-26-0858
営業時間: 平日 AM11:00~PM8:00
土・日・祝 AM10:00~PM7:00
定休日: 毎木曜日 第3火・水・木連休

名古屋店
〒454-0981 愛知県名古屋市中川区吉津町一丁目1411
TEL.052-432-4481 FAX.052-432-4506
営業時間: 平日 AM11:00~PM8:00
土・日・祝 AM10:00~PM7:00
定休日: 毎木曜日・第2水曜日・第3火・水・木連休

岡崎店
〒444-0007 愛知県岡崎市大平町八幡77-1
TEL.0564-24-4491 FAX.0564-28-5074
営業時間: 平日 AM11:00~PM8:00
土・日・祝 AM10:00~PM7:00
定休日: 毎木曜日・第2水曜日・第3火・水・木連休

振込先 あいち知多農協 半田支店 (普) No.087342 ガレージ八幡 森田信之 **ローンOK** ★振込手数料は、お客様の負担でお願いします。★消費税が別途かかります。

車高調整をしています。塗装ブース完備。レッカーします。車高短でもOK。フルフラットの積車があります。



21世紀を 勝つ為の 第一歩!!!

1JZ・2JZ ブーストアップSET

350PS仕様

【SET内容】

- ◆トラスト プロフェック B spec
- ◆HKS F-CON S
- ◆HKS F-CON S ハーネス
- ◆トラスト Rプラグ
- ◆オリジナル触媒ストレート
- ◆現車セッティング料、工賃

¥220,000

400PS仕様

【SET内容】 ◆350PS仕様

- ◆トラスト I/C
- ◆GTR用ポンプ
- ◆取付工賃

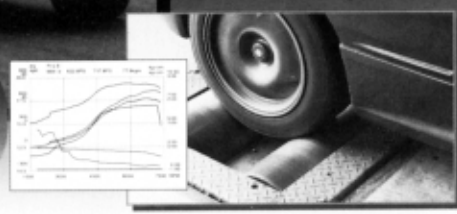
350PS仕様

プラス

¥180,000

大特価!! USED PARTS 早い者勝ち!

- ◆JZX100用 GT3040 タービンKIT 2個有り ¥180,000
- ◆2JZ E/g 3機有り ¥250,000~
- ◆JZX 90用 MT一式 2個有り
- ◆JZX100用 MT一式 1個有り
- ◆JZZ 30用 MT一式 1個有り 工賃込含む 各¥250,000
- ◆JZA 70用 MT一式 1個有り
- ◆JZA80 NA用 MT一式 1個有り
- ◆HKS F-CON V Pro シルバー ¥50,000
- ◆JZX90/2JZ用 T88 タービンキット ¥200,000
- ◆1JZ MT用 OS4CW ¥100,000
- ◆1JZ カム IN256、264 ¥20,000
- ◆1JZ カム EX256 ¥20,000



◆Power Check 1回 ¥5,000
(フルタイム4駆不可、GTR可) (チェックシート2点付)

◆現車セッティング ¥30,000~

- オリジナルCPUセッティング
- RB20・26, CA18 ¥85,000
- SR20 ¥95,000
- 1J,7M後期 ¥148,000



最速のマシン、最速の叫び~

PRO SHOP

DIVERSION

TEL. 0794-38-7331

FAX. 0794-38-7415

- 各種カード (JCB、VISA他) 取り扱い
 - ローンOK! 6~60回 (オリエント、ライフ、全日信販他)
 - 冬・夏 ボーナスイOK
- 定休日/木曜 営業時間10:00~20:00



ATでゼロヨンにチャレンジ その速さに魅せられたユーザー急増中!

ディバージョン

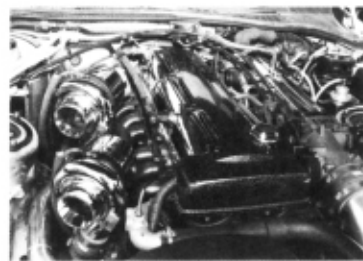
DIVERSION



●ジャッキアップされているG X81マークIIは2JZエンジン載せ替えてT88タービンをドッキング。ATのままでも0~400m 10秒45あたりを目標とする



●ピットの奥にはエンジンチューンの作業場がある。バラされた7Mや1JZ、2JZエンジンがゴロゴロしている。ひとつひとつ丹念にパーツが組まれていく



●JZZ30ソアラは車重の重さがネックだが、セッティングを煮詰めて10秒5あたりをねらいたいとのこと。快適性を損なわないためにATのままです



●ディバージョン代表の石部聡さん。ゼロヨンでは不利なATのままでもタイムの更新を目標に努力している。岡山から奈良まで関西一円からお客が集まる

お客さんの大半が1JZ/2JZエンジン搭載車という、兵庫県・加古川市にあるディバージョン。なかでも8割がAT車という異色!? のショップだ。

なぜAT車の比率が高いかというと、ディバージョンではHKSのドラッグミーティングやアムクレイドのゼロヨン大会に積極的に参加していて、1.5JZエンジンを搭載した90マークIIで10秒台を記録。HKSのイベントでは70スーブラで優勝経験もある。いずれもATでの記録達成なのだ。そんなことからお客の間で「ATゼロヨン」がはやりだしたようだ。

代表の石部聡さんにATゼロヨンの魅力を聞いてみた。「技量の差が出やすいMTより、ATのほうがコンスタントにタイムが出るので初心者でも入りやすいのが魅力です」。

ATゼロヨンは、スタートから200mの間でどれだけタイムが縮められるかが勝敗のポイントになる。MTと比べるとATはギヤ比などの関係で上が伸びないのだ。そこでディバージョンが着目したのがトルクコンバーター。スタート時のスリップを少なくし、駆動輪に無駄なくトラクションがかかる最適なコンバーターをいくつもテストしたうえで探し当てた。AT本体の耐久性は十分なのでノーマルのままでもOKだ。

足まわりのセッティングもタイムを縮めるためには欠かせない。ディバージョンではHKSハイパーのドラッグバージョンやテインの車高調をベースにオリジナルデータに基づいた仕様変更を行っている。

エンジンはゼロからスタートするなら1JZから2JZへの載せ替えがオススメ。パワーアップを進めていった場合の耐久性が高いのだ。700馬力までならノーマルピストンに日断面コンロッドの組み合わせでも十分対応できる耐久性があるという。

ちなみに、中古の2JZエンジンは20~25万円、それに工賃とインジェクター、コンピュータなどの付随するパーツの価格が加わる。すでに1JZエンジン+タービン交換まで施している場合は2JZの腰下を使う1.5JZ化もあり。

現在製作中のJZZ30ソアラは10秒5あたりを目標にしたいという石部店長。あえて不利なATで果敢にゼロヨンに挑戦するのがディバージョンのモットー。渋滞にハマっても重いクラッチに悩まされることなく、いつでも快適なATゼロヨンに挑みたいオーナーには心強いショップだ。

from **ディバージョン**
DIVERSION



ここ数年、イベントでウチのお客さんがいいタイムを出した効果なのか、ATゼロヨン仕様にするお客さんが増えています。MTのように渋滞にハマってもクラッチの重さにわずらわされず、日常での使い勝手のよさが人気を集めているのでしょう。いろいろ試した結果、トルクコンバーターのチョイスでタイムが全然違ってきました。

〒675-1201兵庫県加古川市八幡町宗佐1046-1
☎0794-38-7331 ●10:00~20:00(日曜日12:00~20:00) ●木曜日、レース日





オートベースは、1J&2Jのスペシャリストです。

玄人達が自信を持てる 仕事って 何だろう？

プロならではの様々な
ステージに対応した独自の
チューニングメニューの数々。
オートベースによる完璧な仕事は、
ドラッグレース参戦経験に基いた
豊富なデータ収集やノウハウと、絶対の
自信を持つ技があるからこそ、可能となります。

エンジンチューニング

1J/2J ENGINE TUNING



1J改2J K3T JZX90 1J改2J 3.16 T88 34D JZX90 1J改2J 3.16 K3TR x2 1J C7 TURBINE HEAD TUNE

エンジンオーバーホール

ENGINE OVER HAUL

エンジンパワーは大丈夫？

■最近、以前よりもエンジンのパワーが落ちたり、燃費が落ちたと感じる事はありませんか？エンジンは、使えば使うほど様々なパーツの摩耗や劣化が起こり、またカーボンなどの付着によってエンジン本来の性能を発揮することができなくなります。そのままにしていたら、最悪エンジン破損などのトラブルが起きかねません。そうなる前に、オーバーホールによる僅んだパーツの交換・修理・清掃をおすすめします。エンジン本来のパワーを取り戻し、微妙なアクセラワークに反応することで、車の扱いが驚くほどしやすくなるのです。



■ TOYOTA 3SG / 1JZEU / 2JZEU ¥350,000

価格は税別です。また価格には、エンジン脱着工費、ポート研磨・燃焼室加工の加工料が含まれています。またオプションパーツの追加も承ります。

お時間が無い方の為に、オートベースではチューニングベースエンジンのストックがあります。エンジンオーバーホール・チューニング時にそのストックエンジンで製作すれば、車をお預かりするのが、エンジン脱着の間の約4日間だけ済みます。

ミッションオーバーホール

TRANSMISSION OVER HAUL

ミッションが甦る！

■エンジンと同じ様にミッションも傷みます。大きなトラブルが起こる前にオーバーホールしましょう。オートベースならではの経験と実績で、あなたのミッションが甦ります。



ノーマルオーバーホール工費 ¥40,000+部品代

クロスミッション組み付け工費 ¥60,000+部品代

価格には、ミッション脱着工費・オイル代金は含まれておりません。

ATミッションオーバーホール

AUTOMATIC TRANSMISSION OVER HAUL

ATもおまかせ下さい！

■オートベースでは、マニュアルミッションだけではなく、オートマチックミッションもオーバーホール致します。お問い合わせ下さい。

オーバーホール・強化 ¥190,000-

価格には、ミッション脱着工費・オイル代金は含まれておりません。



AUTOBASE ORIGINAL COMPLETE CAR

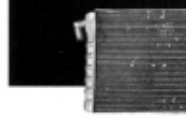
オートベースでは、お好みやご予算に合わせてベース車種からコンプリートカーを製作致します。お気軽に御相談下さい。AUTOBASEと一緒にお車を持っていきましょう。

こんな事も？
できるかもです！

TOURER S NA VERSION

Radiator

ラジエター



冷却系チューニング、やっぱり基本です！

■チューニングの基本の一つにクーリングがあります。ノーマルラジエターよりも高効率なラジエターに交換することによって、クーリング効果がさらに高まります。自分の走るステージに合わせて選びましょう。

- ◆マークII・クレスト・チェイサー
 - JZX81 銅2層 ¥58,000 銅3層 ¥98,000
 - JZX90 銅2層 ¥40,000 銅3層 ¥98,000
 - JZX100 銅2層 ¥40,000 銅3層 ¥88,000

Slits Rotor

スリットローター



ノーマルブレーキの不満はコレで解決！

■ノーマルのローターに不満のある方におすすめなのが、スリットローターです。ノーマルローターと比べて格段にブレーキフィードバックが安定し、ブレーキパッドの性能を引き出します。

- ◆マークII・クレスト・チェイサー
 - (JZX90・ターボ) / (JZX100) 年04-14 / 10-18 / '9・18 / '9-
- フロント2枚 ¥28,200

One Off Parts

ワンオフパーツ製作



オートベースのオリジナルパーツ製作！

タコ足・マフラー・サージタンク
インタークーラーパイピング
■オリジナルワンオフパーツ製作致します。お問い合わせ下さい。また、中古パーツを使ってセットアップも承ります。



Brake Line

オールステン
ブレーキライン

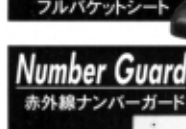


■最高品質のSU5304ステンレススチールワイヤーブレッド。耐錆性・耐久性に優れたSU5303ステンレススチールフィティングを採用したブレーキラインです。ノーマルと交換するだけで、ブレーキフィードバックが驚くほど向上します。

- ◆マークII・クレスト・チェイサー
 - (JZX90・ターボ) / (JZX100) 2.5T・ターボ(NA車) 1台分 ¥22,800
 - 強化ゴムアッシュ付厚の中空スタビライザーです。コントロール性の向上に。
 - ◆マークII・クレスト・チェイサー (GX81) / (JZX81) / (JZX90) / (JZX100)
- フロント・リア各 ¥25,800

Full Bucket

オリジナル
フルバケットシート



■オートベースオリジナルのフルバケットタイプのシートです。ノーマルのシートでは、ホールド性やポジションではイマイチ、やはりフルバケットシートをおすすめします。カラーはブラックのみ。

Color:ブラック ¥34,800

Number Guard

赤外線ナンバーガード



■駐車場や夜間、赤外線を使った隠し撮り、盗み撮りをされても、ナンバーが写りません。これによりナンバープレートから判明してしまうプライバシーを守ることができます。また、オービスタイプのフィルムを使った無断撮影にも、充分な性能を発揮します。もちろんANシステムにも対応しています。

※オービス等の悪用はご遠慮下さい。
赤外線ナンバーガード Type2 フロント用 ¥22,000 リア用 ¥24,000

Autobase ENGINEERING

有限会社 オートベースエンジニアリング

TEL. 045-593-3364

FAX. 045-593-3610

〒225-0056 神奈川県横浜市港北区新吉田町5268

年中無休 OPEN 10:00~20:00

HERE! AUTOBASE

最新車種よりお預かりの車は
即日C社直営店へ

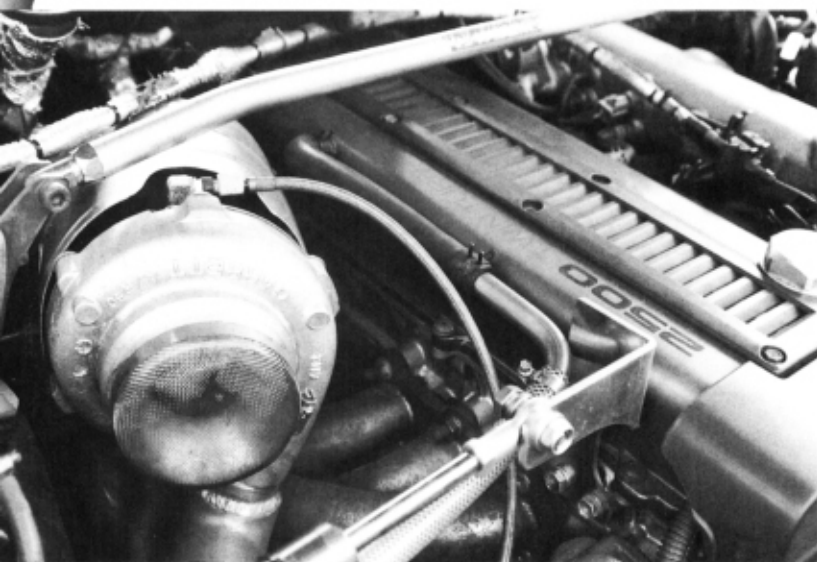
APRICO

BLITZ CAR SEASON

HKS

TRUST

技術やノウハウが詰まった 1JZ / 2JZのチューンで定評



オートベースエンジニアリング AUTOBASE ENGINEERING

●写真中央がオートベース社長の松平幸広さん。プライベート時代を含めれば、チューニング歴20年のベテラン。その人柄からお客さんからの信頼も厚い



●クレストのオーナー、高橋さんはドリフト派。風量が多くなく、下からしっかりトルクが立ち上がり、レスポンスを向上させるタービンを選択した



●オートベースに来店するお客さんの大半がエンジンチューンを依頼するという。ブーストアップなどのライトチューンを卒業した人には心強いショップだ



●作業場には分解作業中のエンジンや取り付けを待つタービンが所狭しと並んでいる。エンジンチューンと並んでATの強化も要望の多いメニューという

神奈川県・横浜市にあるオートベースエンジニアリングでは、オープン以来7年間1JZエンジンのチューニングを続けている。来店するクルマはドリフト仕様の90 / 100系マークII、チェイサー、クレストから最高速・ゼロヨン仕様の70スーパーや30ソアラまでバラエティ豊か。

オーナーの松平幸広さんは、プライベート時代も含めてチューニング歴20年のベテラン。「プライベートのころは苦勞して組んだエンジンを壊してしまうこともありますが、今となってはその経験が壊れないエンジンを作るためのノウハウになっていますね」。松平さんが長年にわたって蓄えた経験・ノウハウはお客さんから預かったクルマに惜しみなく注がれる。

松平さんにチューニングの素材としての1JZエンジンの特徴を聞いてみた。「基本的な耐久性は高いですね。来店するクルマのなかには10万kmを過ぎても快調なものもあります。ただし、チューニングパーツの豊富なRB26に比べ、1JZは市販されているパーツが少ないのでワイドオフパーツを製作したり、流用・加工が必要となってきます。その点ではチューナーとしてヤリガイのあるエンジンだと思います」。

具体的には、コンロッドやクランクシャフト、カムシャフトを仕様に合わせて加工。ヘッドまわりや燃焼室の加工も要望の多いメニューとか。腰下に2JZのブロックを使い排気量を3ℓにアップさせる1.5JZ化などの流用・加工もオートベースの得意とするところ。ブーストアップなどのライトチューンでは物足りなくなり、エンジン内部にまで手を加えるハードめのチューニングを求めて来店するお客さんが大半を占める。

90 / 100系のマークII、チェイサー、クレストはセダンということで、ATミッションのユーザーも多いはず。しかし、ゼロヨンで強い負荷をかけたり、激しいシフトワークを繰り返すとトルクコンバーターに負担がかかってギヤの破損を招く。それを防ぐために、ATフルードの強化を薦めている。オートベースでは市販のフルードをテストした結果、変速ショックが低減し、耐久性の高いトルコ製のものがベストだという。

お客さんに、チューニングの工程や内容をわかりやすく説明し、しっかり理解してもらおうというのがオートベースのスタンス。確かな技術に基づいたチューニングに加え、後々のメンテナンスまで長い目で愛車の面倒を見てくれるはずだ。

from オートベース
エンジニアリング
Autobase engineering



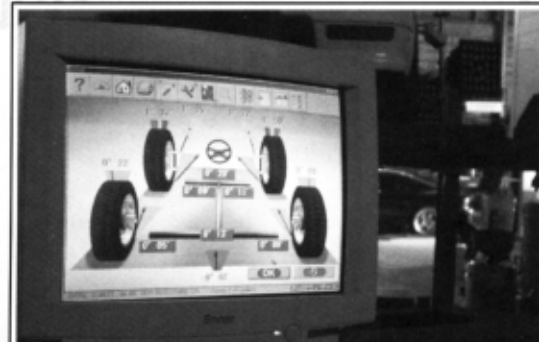
1JZエンジンはチューニングの素材として考えた場合、RB系よりもパーツが少ない分、ワイドオフ製作や加工・流用といった技が必要になるのでチューナーとしては腕の見せどころが多いですね。ウチではオープン当初から1JZのチューニングをしているので、データやノウハウは豊富にあります。ぜひ一度来店してみてください。

〒223-0056 神奈川県横浜市港北区新吉田町5268
☎045-593-3364 ●10:00~20:00 ●年中無休



Auto House
Tsukasaki

この差が、つかさぎ、さっ。



アライメント調整 **¥18,000**
(基本調整料込)

～こんな方は早めの
診断をおススメいたします。～

- ハンドルがとられる →ふらふらして安定性がない
- タイヤが片減りする →あるスピード域から振動が
- 燃費が悪くなった であるなど



コンピューターセッティング

- パワーFC
- Vプロ
- アクセスコンピューター
- MoTeC
- その他～

各**¥50,000**～



ミッションオーバーホール

5MT: **¥85,000** (脱着料込・部品代別)
6MT: ご相談下さい

AT～MT載せ換え

¥60,000～ (車種によって変わります。)

※ワンオフマフラー製作しております。
お気軽にお問い合わせ下さい。

AMCREAD **AR** **ÖHLINS** **TEIN** **TRUST** **APEXI** **APEX POWER EXCEL SHOP** **FOOTWORK EXCEL SHOP**

オートハウスつかさぎ

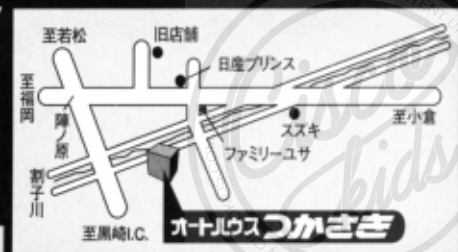
Auto House
Tsukasaki

TEL **093(631)1937**
FAX **093(631)1346**

〒806-0049 北九州市八幡西区穴生3-7-19
(営業時間) AM 9:00～PM 8:00

カード・ローンOK

E-mail: tukasaki@pop16.odn.ne.jp



オートハウスつかさぎ

強烈モンスター 1JZ/2JZ
TUNE KNOWHOW!

実
験

SUPRA
SOARER

目的別スーパーSPORTS製作!!

1JZ/2JZ
Supra
SOARER!

マークIIやチェイサーとは違って、スーブラチューンの場合
は2JZという大排気量エンジンをベースに、トルクフルで丈夫な仕様を
計画することができる。ひとつのラインはブーストアップの仕様で
ノーマルインジェクターで足りる範囲。ここが分水嶺となるわけだ
それ以上のステップに進む場合は、タービンサイズの設定次第で
強烈なパワー&トルクを引き出すことが可能となる。ただし費用も
それなりにかかるので、用途をしっかりと設定して計画を練る
1000馬力にいたるまでの強烈なパワーを得ることも可能!!

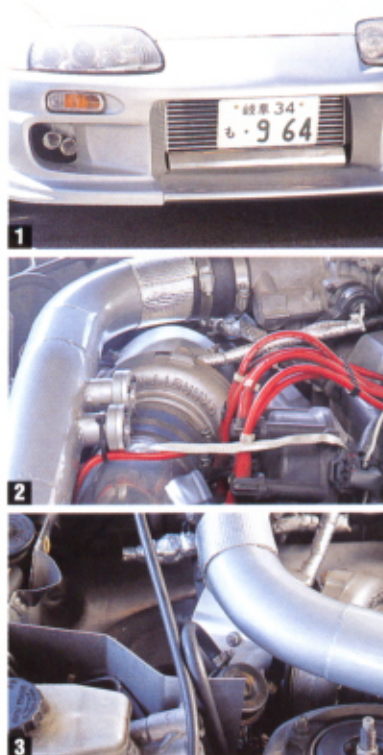
大迫力を実践する
STREET SPL
TUNING 作戦

S
P
L
か
ら
サ
ー
キ
ッ
ト
専
用
ハ
イ
パ
ワ
ー
ド
リ
車



NAにドツキングターボ!!

まったくのノーマルNAにGT2835Rを
 ボルトオン装着……ブリスト設定0.5kg/cm²を



①前置きのインタークーラーは、ブリッツ製のコアを使い、パイピングを自作して装着する。②タービンはGT2835を選択。③NAではなかったタービン用に冷却システムをしっかりと行なっている。

NAエンジンに乗っているス
 ープラオーナーというのは、
 想像している以上に多い。だが、N
 Aフイリングに納得し、満足して、
 敢えてNAを選んでるのか?とな
 ると、そうでもないケースが多い。
 経済的な問題だったり、購入して始
 めて力不足に気がついたり、そもい
 う後悔のための救世主がボルトオ
 ンターボという手法である。

スープラというマシンは見かけ以
 上に重量がある。これに、いかに3
 ℓの排気量があるとはいっても、タ
 ーボと比べてしまうと、本当にイヤ
 になってしまう。クルマのイメージ
 がそぎなのだ。アリストならそうで
 もない。だけど、スープラはスポー
 ティムード満点のクルマだけに、動
 力性能が伴わないパワーユニットで

は歯がゆくなってしまうのだ。

ここで紹介するボルトオンターボ
 は、最新のシステムで構成されてい
 る。そして、ベースになるNAエン
 ジンには一切手が加えられていない
 ということも特徴のひとつ。

つまり、エンジンにかかる費用は
 0円で、ターボまわりに78万800
 0円、クラッチを強化タイプツイ
 ンプレートにして20万円弱。合計1
 00万円相当のチューン費用だ。イ
 ンタークーラーを使わなければ、ブ
 リスト圧が低いままならという意
 味、ターボまわりに必要になる費用
 は59万8000円。

100万円というと非常に高価な
 印象があるが、クルマ自体を買い換
 えるか、それとも100万円で大変
 身させるかと考えると、候補に入

TA80 2JZ
Supra
 TUNED BY GARAGE YAWATA



RSPTA



トラスト製のeマネージは
オプションパーツを使えば
フルコンに近いセッティング
本体込みが5万円程度で
思い通りのセットが可能!?

れてもいい金額といえるだろう。
ガレージ八幡で製作されたこのボルトオンターボモデルは、使用タービンがGT2835R、これにオリジナルのバイピングシステムとブリッツのインタークーラーコアの組み合わせである。ブースト設定は0.5kg/cm²。これはガスケットがノーマルのままだからで、これをターボ用に厚いものに交換すれば、もう少しブースト設定を上げることができる。そして、こいつが最大のポイントなのだが、燃料のセッティング。これは720ccの追加インジェクターを2本使っているのだが、これをコントロールしているのが、トラストから発売されているeマネージという装置。一般的にはエアフロ系の信号を使って補正信号を出していく装置と捉えられがちなのだが、おっと

どっこいであります。
オプション設定されているコントロールソフトや接続ケーブル、そしてインジェクターの補正用ケーブルを購入すると(本体込みで5万円弱で買える)、疑似信号ながらもメインのECUからインジェクターに送られる信号を変換し、フルコン並みの燃料セッティングが可能だ。おまけに、追加インジェクターのコントロールも、メインと一緒に、あるいは別動でと思いのままにコントロールできる。
本体価格3万5000円という安価なパーツなのに、その価値観は非常に高い。パキニウムセンサー等も純正のものを使用することもできる



[TUNE DATA]

-
- 1JZ-GEノーマルエンジン
- GT2835Rタービン
- ブリッツインタークーラーコア
- ガレージ八幡バイピング
- トラストe-manage
- ガレージ八幡EXマニホールド
- MAXBOOST0.5kg/cm²
- 720cc×2追加ノズル
- 特注HKSツインプレート

し、オプションのものに換えることも自在。なかなかの優れたものだ。「最初は半信半疑でセッティングを始めたんですが、こいつはいいですよ。ボルトオンにはパッチリですし、値段も安いし、セッティングに手間がかかることを差し引いても、これから注目されてもいいパーツだと思います。パソコンでのデータ変更がシッカリと効いていて、フルコン並みの能力を発揮させることが可能です」とベタボメなのがガレージ八幡の森田さん。今後ガスケット等を変更してステップアップしてもOK!!



取材協力 ■ Street Special ガレージ八幡
☎0569-26-1660



④ノーマルのM/Tミッションを使う。⑤助手席足元にセットされたトラスト製のeマネージのシステム。⑥ボルトオンターボといっても、エンジンは完全にノーマルのまま。ガスケットも純正のままの仕様。だからこそ、ブースト設定は0.5kg/cm²に抑えられている。⑦⑧eマネージの背面にはカプラーを差し込む部分が3箇所ある。ひとつは標準のもので、もうひとつがオプションの燃料調整用。そして、残るひとつが点火時期用。





810馬力を噴出するドラッグ仕様!!

ゼロヨンを戦うためにすべてのパーツをドラッグ指向にセットアップ!



[TUNE DATA]

- T88 34D18cmタービン
- NISMO燃料ポンプ×2
- トラス3層インタークーラー
- サード1000ccノズル×2
- Mオリジナルポート加工
- HKS264度カム
- HKS FコンVプロ
- リヤバッテリー移動等
- MAX POWER810PS

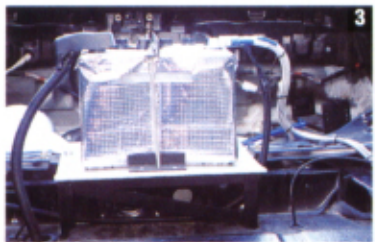


取付協力 ■ ビットロー FM マシン
ファクトリー ☎0790-66-3359

JZ480 2JZ TUNED BY Pit Road M
Supra



①ドラッグ仕様のため、オートメーターを中心に構成されたメーター群をセット。②810馬力を絞り出す2JZエンジンは、IN&EX共に264度カムを入れ、T88タービンを組み合わせている。アルミブリーキット等のパーツも豊富にセット。③リヤ側に移動されたバッテリー。ドラッグ用に前後バランスを考慮して構成されている。ミッションは真正の6速にスティルウェイのゼロヨンシフターをセット。そしてクラッチはOS技研のR4C。④エアロはヴェイルサイドのキットを装着。



DRAG MACHINE

伊藤スーブラのエンジンはメチャメチャ手が入っている 全てはドラッグを戦うため!?

セントラルサーキットに近いこともあって、ビットロードMマシンファクトリーではドラッグ命のオーナーが多数存在する。ここで紹介する伊藤スーブラもその一台。まずは、華麗なチューンスペックを見ていただきたいと思う。エンジンは2JZをベースにして、ヘッドはMオリジナルのSPH加工。ポート研削、燃焼室加工を筆頭に、高回転のトルク&パワー感を出すために手が入られている。タービンはT88の34D。ヴェイルサイドのサージタンクやトラスト前置き3層インタークーラー、16段オイルクーラー、サード1000ccインジェクターをFコンVプロで制御することによって、7000回転時に810馬力を絞り出す。フロント側にはクスコのタワーバ

1、リヤ部分にバッテリーを移動し、HKSドラッグタンパーを使つてのサスペンションのセットアップと、カリカリにドラッグ指向のスーブラが作られている。2JZエンジンはパワーを出すことはなんと可能なのだが、出てきたパワー&トルクをどのように使うのか?というところが、ドラッグ仕様では最大のポイントとなる。現在、スーブラの最速マシンはC Bゼロヨンで9秒7のタイムをマークしたヴェイルサイドスーブラ。これはシーケンシャルミッションやフル軽量ボディ等、本当の意味でのドラッグ専用マシン。ラジアルタイヤをはいているとはいえ、ここまでの性能を発揮させることは非常に困難な仕事。だが、このショップワークスのマ

シンに追いつけ追い越せと、全国のスーブラオーナーがパワーユニットを強化し、サスペンションのセットアップに余念がない。そういう状況の中で、伊藤スーブラもドラッグチャレンジを目的に、できる限りのチューニングを行なっている。パワーをガッチリと使いこなせれば、10秒台のタイムは……シフト製のカーボンボンネットも入れて、徐々にタイムアタックを重ねていくことで、夢に一歩ずつ近づく??



[TUNE DATA]

2JZ201KS256度カム
トラスT78タービンキット
AIC&FコンVプロ
280ℓ/h燃料ポンプ
ブリッツインタークーラー
トラスオイルクーラー
サードラジエーター
ティンHRダンパー
arcスタビライザー

チ ユーニングされたデータスベックを見ていると、それほど特異な組み合わせや、強烈な印象を受けるマシンではない。だが、このスープラを駆るオーナーは、瑞浪サーキットで34秒台、YZサーキットでは39秒台というタイムを叩き出している。

オーナー自身の感想としては「よく止まってくれて、ストレートも速いし、スープラだとサーキットは遅いと思ってるひとがビックリしますよ。」

このスープラを作ったT.H.ファクトリーの堀内さんは「ピ」といって特徴がないのが、このスープラの特徴かなと思うています。普通に市販されている部品を使って、バランスよく、確実に組み上げただけです。だけど、そういうところがクルマを走らせてみるとわかってもらえるんですよ。大事なのはバランスのよさであり、耐久性だと思います」といいます。

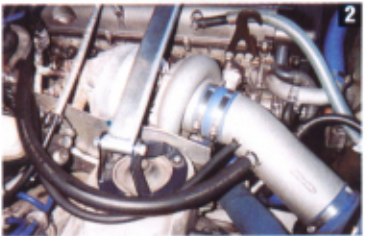
だからサーキットチャレンジのときはブースト設定は1.0kg/cm²。燃料のセッティングも、2本の追加ノズルをAICでコントロールしている。これは、いろんなサーキットに走りに行くオーナーが、そのときの状況に応じてセッティングする。メインECUでセッティングしてしまうと、現地でも変更することはできないもんね。そういうバランスのよさも堀内さんの狙いのひとつなのだろう。

CIRCUIT MACHINE



市販パーツのバランスで**瑞浪34秒台!!**

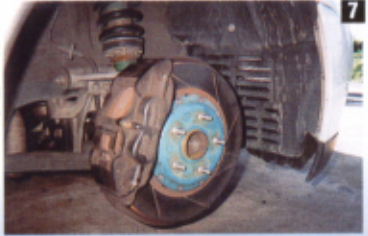
ブースト切り換えで使いこなせる**パワーバンドを変更するセット**



10万kmの走行のうちにはハードなサーキット使用や、奇蹟的な最高速チャレンジ様々な走りが含まれる!!



①エンジンは2年前に製作され、10万kmを走ってノントラブル。②タービンがT78なので、若干ターボラグが気になる?③サーキットでの周回や最高速等に使用されるから、冷却対策はシッカリと!



④T78タービンを中心にセットした2JZエンジンは1.0kg/cm²ブースト時に470馬力。1.5kg/cm²で600馬力をマークする。⑤シートはレカロのSPGをセットする。⑥ダッシュにセットされたメーター類や、FコンV、AICのコントローラーは、現地でのセッティング変更時に使用される。⑦ショックはティンHRダンパーを中心に、それほど難らずにセットアップ。



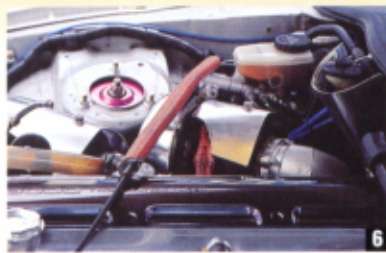
JZA80 2JZ TUNED BY T.H.Factory
Supra

取材協力 T.H.Factory
☎0566-52-1220



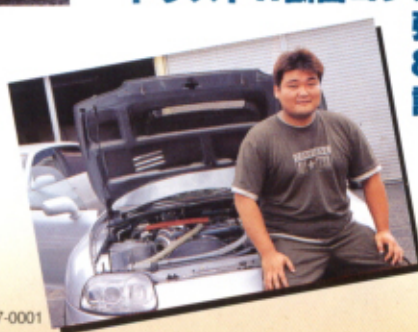
BIG POWER

⑤通常ならひとつで十分のIH1-RX6タービンを二機がけしたSPLバージョン。当然のことながらパワーも強烈
⑥タービンの過熱対策もしっかりと施される。⑦社製のエンジンルーム。RB26DETTの強烈マシンと同等、あるいはそれ以上の迫力を持っている。サージタンクも大容量タイプを採用。



JZA80 2JZ
Supra
TUNED BY ZENITANI

2JZエンジンはカールシュミット87φ
トラストH断面コンロッドに272度カム
強烈に手が入られ
850馬力の出力を
誇るモンスター参上



⑧大口径のバイピングがエンジンルーム内にうまく納められている。単純そうに見える配管だが、こういうのが非常に難しいのだ。⑨ラインロック等の装備も、ドラッグSPLなので、標準装備(?)されている。大容量のサージタンクはドラッグSPL。ブースト設定は1.8kg/cm²。これで850馬力をマークする。⑩トラスト3層インタークーラーをフロント部に設置する。最大トルクは80kgmに達する。オーナーは右の重量級のゴン吉さん。彼も迫力。

取材協力 銭谷自動車 ☎072-247-0001

温が異常に上昇するということはないし、非常に丈夫なエンジンなので高ブーストをかけても安心なのだ。だが、それではダメだというレベルに、チューニングが到達すると、

手が入られるのがヘッドの水穴なのだ。強烈に回すエンジン、物凄いパワーを発揮するエンジン……そういう使用方法が想定されているからこそ、ヘッドの水穴に手が入られるというわけだ。これだけを見てもあとは押し知るべしなのだが、念のためにエンジン内のパーツを見てみると、カールシュミットの鍛造87φピストンにトラスト製H断面コンロッド、272度カム×2本……やっぱり強烈であります。

「みんな2JZエンジンは回らないと決めてかかっていますけど、やり方によっては回せるエンジンに変貌します。そういう例としてこのエンジンを作りました。本気でRB26DETと勝負できるクルマになってくれると思いますよ」とは製作者の銭谷さん。これまで製作してきたマシンの性能が裏づけとなって、このモンスタースーパーが誕生した。覚えておきたいと思うのが、銭谷さんがつくったモンスタースーパーは、全国のチューナーの度肝を抜いた。そして、実際に勝負してみると、強烈に速くて、数え切れないドラッガーが敗北したという戦歴を持っている。

マ 1クワやチェイサーとは違ったアプローチで作られるケースが多いスーパーのチューニングだが、ここで紹介する80スーパーは、強烈に強烈している。3&の排気量をベースにして、IH1のRX

6タービンを2基装備。いってみれば、スカイラインGT-RのSPLバージョンと同等(いや、シヨップワークSPL相当)のレベルで作られているマシンなのだ。また、完成したばかりということ

トヨタツインカムは、ヘッド側の水穴がふさぎ気味で出荷されている。ノーマルやボン付けタービン、フルタービンシステムを導入しても、水



①社製1の Cockpitである。当然のことながら全国レベルでのドラッグチャレンジ予定。②アクリル製のリヤゲート越しに見えるのはコレクタータンクと燃料システム。キレイに作り込まれているので思わず魅入ってしまう。ボンネットもエアダクト付きのFRP。



③ドラッグ指向だけにステッカーチューンも派手。エアロもパッチリデカールされる。④マフラーはZENITANIオリジナルの90φ口径を持つドラッグSPLタイプ。EXマニはブリッツ手曲げ。



[TUNE DATA]

- 2.0L改スキッシュ水穴加工
- 87φカールシュミットピストン
- トラストH断面コンロッド
- 272度×2カム
- ノーマル改クランク
- IH1-RX6タービン×2
- ブリッツ手曲げEXマニ
- ZENITANI90φマフラー
- HKS EVC III
- 1000cc×6ノズル



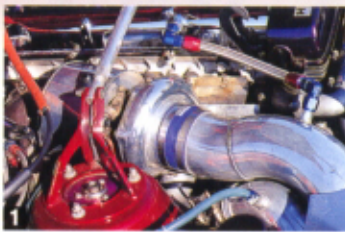
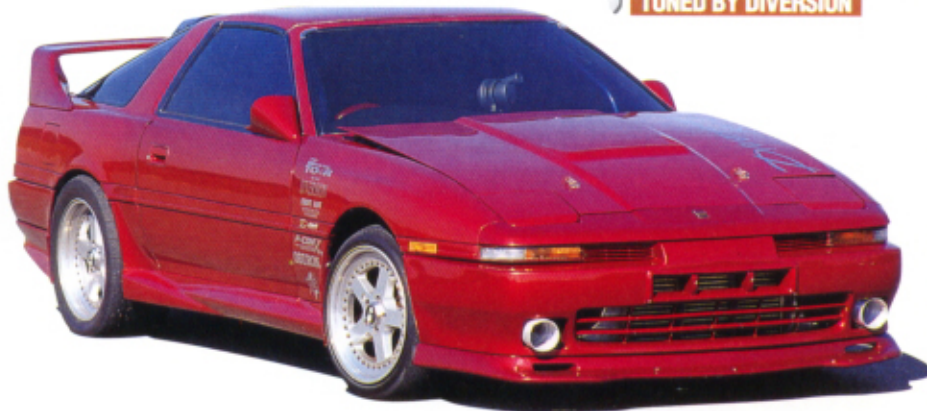
RX6のツインターボ……強烈にSPLだ
ドラッグ仕様に製作された最速狙いの80登場

1-H1-RX6ツインの強烈ダッシュを狙う!!



JZ470 2JZ Supra TUNED BY DIVERSION

TO4RダッシュジュでATゼロヨン10秒6!!



2

①TO4Rタービンを1.8kg/cmのブーストで駆動して670馬力をマークする2JZ改2インタークーラーはトラストの3層タイプ。



[TUNE DATA]

TO4Rタービンキット
燃気室容積合わせ
HK5256&264度カム
ワイセコ86.2φピストン
トラストH断面コンロッド
トラスト3層インタークーラー
ディバージョン強化AT
MAX BOOST1.8kg/cm
MAX POWER670PS



3

昨年度のラムクレイドでは
全国2位のタイムをマーク
このAT仕様70スーブラ
ゼロヨンSPLで使用!!

台ハイランドでのベストタイムは10秒6。フリー走行時には10秒450というタイムが自己ベストとなっているのが、この2JZを搭載した70スーブラの実力。エンジンは、ヘッドチューンとHK5カムシャフト、ワイセコ鍛造ピストンにH断面コンロッドと、ハイブーストに備えたチューンが施される。4年ほど前に製作されたこのスーブラは、ゼロヨンに照準を絞って作り上げたもの。670馬力のパワーは7329回転時に発揮されるが、トルクも70kgmと強列だ。

だが、ゼロヨンで酷使されるエンジン&補機類だが、トラブルらしいトラブルは経験していない。ピストンピンの強度不足とオーナーが間違えてヒーターのバイパスホースをメクラしてしまっただけのトラブル。それと、走行結果のほうは、2000年度のラムクレイドでは全国2位。今年も予選通過して全国大会に臨む予定だ。

「**狙**」
ダッシュユカを徹底的に追求してスーブラAT最速を目指す!!

できれば10秒5がコンスタントに出るようになりたいというのが現在の目標だが、ストリートでもガンガン使っているが、この耐久性はなかなかのものと言えらるだろう。

ATで10秒半ばを叩き出すという

と、わかるヒトにはその強列さがわ

かってもらえると思うが、これだけ

のパワーを受け止めるATの強度が

心配されるどころ。

ディバージョンでは、オリジナル

のAT強化チューンを施して、

油圧を上げ、オペロンオイルを指定

して、ゼロヨンの苛酷なスタートに

も耐えるATシステムを実現してい

る。これが長い間壊れずに働いて

いるというのは、ちょっと注目し

る。当初、ボディの軽量化を思い立

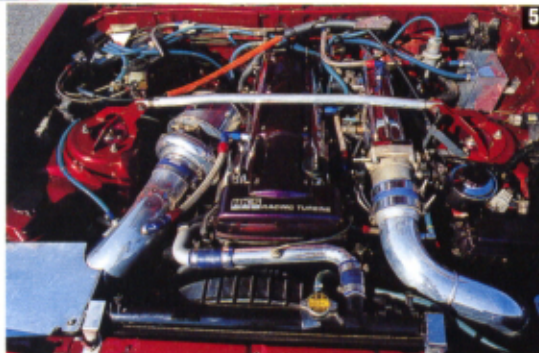
って、1460kgまで落としたが、

リヤにウエイトを積まないといけな

かったり、それほど効果がなかった

りで、現在は1580kgの内装付き。

今後どこまでタイムを伸ばせる??



5

④ATはオペロンオイルを使って油圧を上げたもの。もう4年は全開ダッシュを繰り返しているが、もっている。これまでのトラブルは扱いミスで水温が上がったことくらい??



4

⑤670馬力を発するエンジンは2JZがベースで、ゼロヨン用に作られたもの。オーナーは他に軽四を持っていて普段の足はそれを使うという。⑥これまでのベストタイムは10秒450。(7850ccノズル6本のコントロールはFコンVプロで行なう。



7



6

取材協力 ■ プロショップディバージョン
TEL 0794-38-7331



JZA80 2JZ

KR KASAMA RACING SERVICE



①ブースト設定は1.3kg/cm²。圧縮比調整は2mmのメタルヘッドガスケットで行なう。
 ②ボルトオンでセットされたT88タービンだが、補機類等がないのでセットアップには非常に苦労した。EXマニホールドを新たに製作し、ヘッドの上を通過してNA用のサージタンクに吸気するシステムだ。③リターン式のインタークーラーのバイピンング、サイドタンクはKRカサマオリジナル。④EXマニの形状を決める上で、パワステポンプ等もボルトオンの困難な原因だった。



NAにボルトオンでタービンドッキング こいつにこだわったオーナーの執念??

エンジンルームの写真を見ていただければ、おわかりのように、NAの2JZにボルトオンターボが非常にスッキリと装着されている。だが、スッキリと納まっているというのは、それまでの作業が非常に難しかったということと同義語なのであることが多い。

英城のKRカサマレーシングがこのマシンを製作したのは3年前。オーナーがNAスープラをベースに、ボルトオンでタービンをドッキングさせたいという強い要望で作業は開始されたという。

「費用のことや、作業のことを考えると、ターボモデルを買ったほうが安いよ……さう言ったんですが、オ

ナーはどうしてもこれでやりたいということだったので引き受けました」というKRカサマレーシングだが、予想していたとおりに作業は困難だった。

まず、NA用のサージタンクとタービンのレイアウトから始めなければいけないし、インタークーラーの場所も問題になる。

タービンはT88を使用しているが、これをセットするマニホールドは、KRカサマレーシングのオリジナル。というか、作らなきゃしょうがないのだ。狭いスペースと戦いながらステンレスの手曲げEXマニホールドを製作し、タービンの位置は決まった。その後、インタークーラーはコアのみ3層タイプを購入し、再度タンクを自作し、ターンプロー型に作る。タービンから送り込まれた吸気は、インタークーラーを通過して再び同じ側を通過して、エンジンの上をクロスするかたちで、NA用のサージタンクに到達する。

燃料のセッティングは、380ccのインジェクターをサージタンクに6本セットして、レビックでコントロールする。結果出来上がったNA



[TUNE DATA]

- T88タービンボルトオン
- NA用カムシャフト
- 2mmメタルヘッドガスケット
- トラス2層コア
- KRカサマサイドタンク
- レビック&380ccノズルX6
- KRカサママフラーシステム
- 大容量燃料ポンプX2
- MAX BOOST1.3kg/cm²

非常に苦労したパイピングのレイアウトだが
終わってみると非常にスッキリと納まる??

NAにT88ボルトオンTURBO!!

改T88SPLは、オーナーがメチャメチャ気に入ってくれた。他のターボチューンとはひと味もふた味も違う自分だけのオリジナル仕様だけに、今後も長く乗り続けていきたい! そんなふうにオーナーに言われると、作った側も嬉しさ倍。予算的には200万強かかったという。



取材協力 ■ KRカサマレーシングサービス
☎0296-77-8389





4 VERTEX製フロントバンパー&サイドステップ等を装着する。フェンダーは叩きだし。5 タービンはK27の3667MOJKA。600馬力のパワーを絞り出す。

[TUNE DATA]

- K27 3667MOJKA
- HKS264度カムX2
- ブリッツ3層インタークーラー
- T&EオリジナルECU
- ブリッツEXマニホールド
- レジフォールチタンマフラー
- D-SBC&555ccノズルX6
- MAX BOOST1.5kg/cm²
- MAX POWER600PS



取材協力 CAR MAKE T&E
☎045-913-3130



8 レカロSR II&ナルディステアの室内には、追加メーター類がセットされる。7 ショックはPCRスペックDの車高調にTRDの強化ブッシュを組む。フロント&リアのメンバーは後期型が移植されている。9 プーレスト1.5kg/cm²で500~600馬力を絞り出す2JZ。



10 VERTEX製のリヤアンダースポイラーにレジフォール製フルチタンマフラーをセットする。11 HUNKのホイールの内側には80スープラ用キヤリパー&ローター。



このソアラのパワーユニットも、T&Eで組まれたもので、一度タービンのOHをしただけで、あとはハードなドリフト使用に耐え続けている。とにかく、他とは格段に違ったマシンを作りたい。そういう上野さんの気持ちが、形になったのがこのソアラだといえるだろう。

次第にドリフトマシンのパワーが上がってきているとはいえ、500馬力を越すマシン、600馬力に手が届くかというエンジンを搭載しているクルマはちよつといない。「下はないですよ。4500回転以下はシヨボイです。だけど、ウエストゲートが開いてからの加速は無敵ですね。小さいサーキットだとちよつと辛いですが、そこそここのコースなら、ウエストゲートを解放させながらのパワードリフトは、自分でも強烈だと思えます。ソアラっていうとラジエーターイイメージがありますが、車重も重いし、こんなクルマでドリフトっていうビックリしてもらおうのが楽しかったりして、ハハッ。6500回転からレブリミット



トの7800回転までは、本当にドリンツとパワーの嵐ですね」当然のことながら、このソアラは、オーナーの上野さん以外のドライバーが乗ると、非常に乗りにくいクルマ、というか、ドリフトさせるのは簡単だがコントロールが非常にシビア。でも、だからこそ、面白さがあると上野さんは思っている。

エアロボディのほうは、VERTEX E X製フロントバンパー&スポイラー&サイドステップ、リヤアンダースポイラーに加えて、前後のフェンダーが叩き出し。

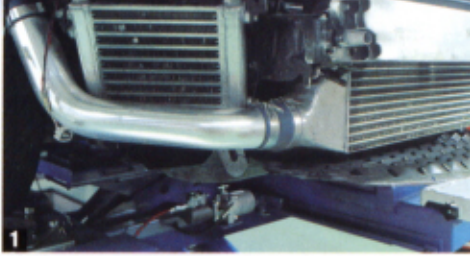
その車高の低さも強烈なレベルだし、サーキットに持っていったら目立つことこの上ない。そして、格好ばかりではなく、走り出したらその迫力にギャラリー大爆笑。

CBのドリコンでもそのフルパワードリフトを披露してくれたことがある最速ドリフトマシンだが、コーナーから立ち上がるときの物凄く加速は、とてもソアラとは思えないほど。ゼロヨンマシンほどのパワーが、サーキットで炸裂するわけだから……その迫力を想像してみてください。

ドリフトしやすいクルマでドリフトを練習するのはなく、他人にや扱えないジャジャ馬マシンを、力で抑え込んでコントロールする。こういうドリフト野郎が最高だと思っやっぱひとと同じじゃ、なんだかつまんないですね。

実 は、このソアラは3年前に製作されたマシン。当時はソアラのドリフト仕様なんてお目にかかるとも少なかったなか、衝撃的なデビューを飾ったマシンなのだ。

そして、それから年月が経過したわけだが、エアロボディのカッコよさや、その内部に詰め込まれているパワーユニットの強烈さは、いまでも



1 ブリッツ3層インタークーラーのうしろ側にセットされているオイルクーラー。2 ラジエーターはヤシオファクトリーの大容量タイプ。連続走行対策もバッチリ。3 エアロだけでなくターボチューンもT&E製。



3年前に製作されたフルパワーソアラ
こいつをサーキットに持ち込んで
パワフルなドリフトを披露すると
ギャラリーの歓声が強烈上昇
いやー、やっぱ600馬力は凄いです!!

ウエストゲートが全開すれば無敵の速さ
強烈にパワフルなドリフトSPLソアラ!!

JZZ30 1JZ
SOARER
TUNED BY CAR MAKE T&E



BIG POWER FR SPECIAL



600馬力の最速ドリフトマシン!!

[TUNE DATA]

- HKS 鍛造ピストン
- 254度×2カムシャフト
- TO4Rタービンキット
- HKSインタークーラーキット
- FコンVプロ
- オーリスダンパー
- F20K/R15Kスプリング
- アルコンキャリアバー
- ボグブレーキパッド



前後バランスを追求したブレーキSPL!!

サスの設定変更とブレーキバランスの見直しで
 ガチガチ仕様のスープラをしなやかに改造

ス トリート用の車高調に、固いバネを組んで、調整ダイヤルで固くしただけのセッティングで、オートクラフトkiyoを訪れたのが、このスープラのオーナーだった。

サーキット走行をしたいのだが、パワーユニットはチューンしたし、足もそれなりのものを入れた……だけと走れたもんじゃない……こんな相談だった。

それも、ただ固いだけではなく、ウィッシュボーンサスペンションの宿命か、フロント側のショックは底付きしているし、リヤショックは伸び寸法が不足しているために、直線部分を走っていてもビッチングが発生していた。

これらの問題を解消するために、オートクラフトkiyoの三木さんは、ショックのオーバールールをするると同時にセッティング変更を勧めた。そして、重量級のハイパワー車を守るためには、フロントに入れたアルコンのキャリアバー&ブレイキローターは、正解は正解なのだが、これを導入したことによって前後バランスがより悪化してしまった。

つまり、フロント側の負担がものすごく大きくなっているのだ。

ここで、三木さんは、CB誌上でも紹介したボグブレーキパッドを

使って前後バランスを適正化した。

「一般的なスポーツパッドでは、ブレーキング時にフロント側ばかりに負担がかかり、リヤのトラクションが抜けた状態でターンインしていくことになるんですが、このボグパッドは、シッカリとリヤが効いているので、フロント側に荷重が移行したとしても、リヤはシッカリと効いています。だから、つねに4輪のタイヤが全部接地感が保たれているということなんです」

このボグパッドは、一般的なパッドと比較して、1.5倍の量の素材が同寸法まで圧縮されて前後バランスにこだわっている。ターンイン時の姿勢の安定と、フルブレーキ時にフロントローラブルであることが、タイムアップに貢献してくれるはず。



①これがボグのブレーキパッド。従来のパッドの概念とは違って、前後のバランスを重要視して製作されたもの。サーキット走行向けに開発。②テスト時には、前後のブレーキバランスをチェックしながら、最適なバランスになるようにパッドのバランスをチェック。

③サーキット走行をしたいというお客さんだったが、オートクラフトkiyoに来た段階では、ひとりのパーツを付けただけという状態だった。④フロントにアルコンのキャリアバーが付いていたが、前後のバランスが悪くて生かしきれないと思われた。⑤ブレーキパッドでバランス調整された。



人間に例えればダンパーが膝で
 スプリングは足の筋肉に相当
 どんなに筋肉を鍛え上げても
 膝が動かなければ……ダメ!!

取材協力 オートクラフトkiyo
 ☎0792-72-9456



兄弟対決でブーストアップの真価を見せる ツインサクシヨンの効果タツプリ仕様!!



①HKSのSタイプインタークーラーをセットしたフロント部分だが、パンパースボイラーを最大限にカットし、しかもサイド部に導風板をセットしている。②エンジンはツインサクシヨンタイプのブーストアップ。
③HKSのEVCを使い、ブースト設定が1.1~1.2kg/cmあたりでセットする。④ここで効果を発揮するのがインテーク側のツインサクシヨン。これが非常に効果的なのだ。⑤リヤウイングまでそっくりな70スーパーは、双子の令村兄弟のマシン。外観はクリソツで、ブーストアップの程度も同じ。強烈に競り合っている??

①HKSのSタイプインタークーラーをセットしたフロント部分だが、パンパースボイラーを最大限にカットし、しかもサイド部に導風板をセットしている。②エンジンはツインサクシヨンタイプのブーストアップ。



マ フライ交換に、EVC、きのこクリーナー&レーシングブラク……こう列記してみると、よくあるブーストアップ仕様の典型のように思える。量販店でもタイヤ屋さんでも、どこでも作れるブーストアップ仕様。でも、ちょっと待っていただきたい。強烈個性マシンを生み出したきた大阪ゼニタニPOWERの銭谷さんです。ただのブーストアップであるはずがない。
クルマの外観を見ていただければ



[TUNE DATA]

ツインサクシヨン
HKS FCONS
HKS EVC
レーシングプラグ
zenitaniマフラー
GT-R用燃料ポンプ
HKS Sタイプインタークーラー
MAX BOOST 1.1~1.2kg/cm
MAX POWER 365PS

わかるように、けっこう来てます。それに、この70スーパーはもう一台そっくりさんがあって(本当はもう一台銭谷自動車のスタックも同じ外観の70スーパーを持っている。こちらが本家本元だが、現在はタービン交換仕様へと発展している、両車のオーナーは兄弟、それも双子さんなのだ。
だからというわけでもないが、70スーパーも双子仕様。どちらもブーストアップで、少しずつ使用パーツが違うのだが、パワーフィーリングは肉薄していて、ふたりで常時競い合いながらスーパーラのチューン生活を楽しんでいようだ。
で、このマシンの最大のポイントはツインサクシヨン。2基のタービンへのサクシヨン部分を独立して供給するタイプを採用していること。こいつが調子いいんですよ。
ブースト圧の設定が1.1~1.2kg/cmなのに発生するパワーは380馬力。そして、FコンSでコントロー

ルされる燃料と点火セッティングをシツカリと煮詰めていくことで、ただのブーストアップとはブーストアップが違うというフィーリングを表現しているわけだ。
彼らのブーストアップメニューは、総費用が35万円。非常にコストパフォーマンスに優れているということがいえるだろう。1000系の1JZよりも、こういうストレートなブーストアップチューンを施すと90系や70系スーパーラの場合にはパワーがあるような気がするんだけど……気のせいでしょうか?? 吸い口をふたつにしたというだけのツインサクシヨンだが、その効果の大きさは、大きく評価したいと思う。

基本技+αのBOOST UP!!
ただブーストアップしただけじゃ本当の1JZフィーリングは味わえない??



JZA70 1JZ TUNED BY ZENITANI Supra



BIG POWER



①ゼロヨン仕様のコクピット。コツコツと作り上げてきたSPL70なのだ。②カーボンのボンネットやボッシュの燃料ポンプ&コレクタータンク仕様と、こだわりの部分はしっかりとこだわりの中古パーツを使うところはしっかり使う??

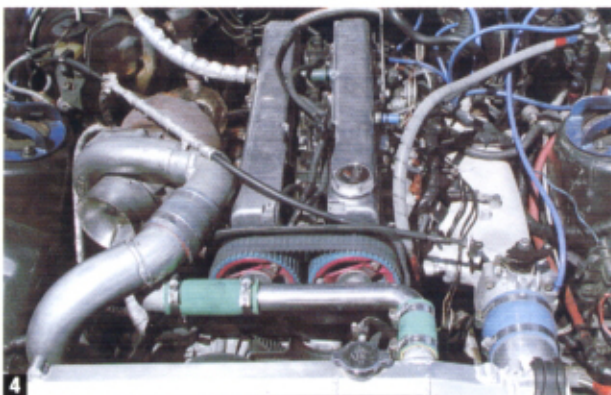
T51SタービンにRB26 DETT用サージ

パワー増大も大事だけどサスにこだわりキチンとしたゼロヨンSPLを作る!!

ゼロ ロヨンSPLのマシンが作りたいためというオーナーの情熱が、この70スーブラを作り上げた。当初、T51Sというタービンを先輩からももらったオーナーは、こいつをなんとか使いまわして、パワーユニットを形成しようと、いろんなパーツの集合体でターボシステムを作ろうと思ったのだが、ストリートゼロヨンでエンジンをブローさせてしまった。こうなると、単なるOHJをするよりも、もっと強烈なブリストをかけるような仕様にしようかという思い、鍛造ピストン&日断面コンロッドを使って、1JZ改の25ℓを製作。そして、そいつをベースに貰い物のT51S、そしてRB26 DETTのサージタンクに90ℓスロットルボディ……独特の組み合わせが完成する運びとなった。

だが、このクルマの面白さはエンジンルームだけにあるのではない。オーナーがこだわっているのはボディの軽量化。だから、ボンネットはカーボン製のものだし、室内の様子も写真を見てもらえはわかるように必要のないものは取り外し、ボッシュの燃料ポンプを使ったコレクタータンク仕様となっている。そして、サスペンションはアラゴスタの別注モノ。けっこうこのあたりにはお金がかかっております。そして、ミッションも、純正の5速ミッションを壊したのがキッカケで6速に載せ換えた。こちらはなかなかの耐久力を持っていて、いまのところ580馬力のパワーを全開使用してもOKの規模だ。全体のバランスを考えなければ、ゼロヨンのタイムは縮まらない。エンジンパワーだけではなかなか速くはなってくれないのだ。そのあたりがFRマシンの面白いところ。各部の軽量化、トラクションの確保、そういった部分が総合的に機能して始めてタイムが出る。そういう意味で、オーナーはこの70スーブラを十分に楽しんでいるように思える。どこに金をかけるのか? そしてどのように楽しむのが重要なのだ。

中古タービンを先輩からもらってエンジン修理時にチューンをしたミッションも80用のゲトラグ6速!!



取材協力 ■ マキナ ☎0778-52-1133



[TUNE DATA]

- 1JZ改26ℓポート段付き修整
- T51Sタービン 850cc×6
- HKS264度カム×2
- トラスト87φ鍛造ピストン
- トラスト日断面コンロッド
- GTインタークーラキット
- SBC&Fコンブロー
- マキナチタンマフラー
- MAX POWER 580PS



④鍛造ピストン&日断面コンロッドを入れたエンジンは、ブローした1JZエンジンを修理するならチューンしたほうがいいという気持ちでモディファイされたもの。⑤サスペンションはアラゴスタ特注タイプ、ミッションは純正の5速を壊した結果、80スーブラ用の6速ゲトラグミッションを導入。クルマ全体のバランスをゼロヨン指向にふって、トータルでの性能アップを狙った。⑥マフラーはマキナオリジナルのチタンSPL。



③吸入系統も、他では見られないこだわりが見られる。トヨタツインカムにRB26DETT用のサージタンクをドッキングして、高回転域での吸気効率を向上させようとしている。スロットルボディは、90φの口様を持つ大口径タイプ。



- ホイール：B.I.M creativestudio ZEIT version RR
- サスペンションキット：ブリヂストンFVS NPG SPORTS

text：瀧目由明 photo：梶本 誠

走りは足で決める!



問い合わせ：ブリヂストンFVS

〒103-0027 東京都中央区日本橋3-12-2 朝日ビルディング5F ☎0120-036710 <http://www.bs-awh.ne.jp> (B.I.M creativestudioのホームページアドレスは<http://www.bim-cs.com>)



●デモカーに装着しているホイールはB.I.Mクリエイティブスタジオの6本スポークデザインのツァイトバージョンRR(ダブルアール)。サイズバリエーションは7.5×17~9.5×18まで。価格は4万5000円~5万9000円。カラーはシルバーとブロンズ



●衰力を固定式とすることでコストを抑えたNPGサスペンション。ダンパーの内部構造やスプリングの製法や材質には徹底し

愛車の足まわりを選択する場合、キミはどんな点を考慮するだろうか。カーボーイ読者ならば、走りをポテンシャルアップさせる製品であることは最低条件だろう。たとえば車高調整式サスペンションを選ぶとき、よりきめ細かなセッティングが可能で値段は手ごろなものが理想的……なんて欲張りな人も多いと思う。

たしかに、ひと昔だったらウン十万円コースだった車高調も、最近では10万円を切る商品も出まわっている。しかし、いくら安くてもローダウンするだけで肝心の走りの性能がおざなりにされてしまっただけでは納得できるはずがない。

今回紹介するNPGサスペンションキットはアッパーマウントが付属した1台分セットで11万5000円(JZX90/100用)と非常に魅力的な価格設定が特徴だ。もちろん、魅力的なのは価格設定だけでなく、最重要課題である走りのポテンシャルアップも十分満たしてくれる内容だ。

NPGサスペンションキットはタイヤメーカー最大手のブリヂストンがプロデュース。ブリヂストンということは、タイヤを含めた足まわりのセッティングを熟知しているわけで、長年にわたるタイヤ開発で培ってきた経験やノウハウがこのNPGサスペンションキットにも惜しみなく投入されている。

ダンパーはピストンのシール部分を一体化し、摺動部の精度を向上させたモールドピストンを採用。単にピストンリングを使用した場合に比べ、オイルのリークが減少し、正確な減衰力が得られる。また、よりの確に減衰力を制御する異形積層バルブやツインチューブ構造、新規開発のインナーオイルの採用と、耐久性向上や使用頻度の高い低速域での減衰力にこだわった。

スプリングは、メインスプリングに引張強度2000N/mmを誇る強化素材を使用。また、冷間製法を採用し、軽量化やストローク確保、耐久性の向上といったスプリングに求められる性能を高次元で実現させている。スプリ



●現行モデルのJZX110マークIIにツァイトバージョンRRを装着してみた。サイズはフロント8.5×18、オフセット+41、リヤ9.5×18、オフセット+44

ングの遊びをなくし、簡単な車高調整を可能にしたヘルバースプリングも採用している。

NPGサスペンションキットを装着したJZX100チェイサーのデモカーに試乗した。縦じまの多い首都高や道路工事で縦じまはざだらけの一般道でも乗り心地は良好。ワインディングに移ってハードな走りでもクルマの挙動がつかみやすく、安心して走れる印象を受けた。日常域からスポーツ走行までこなすマルチな性能と価格がバランスされた車高調として注目したい。

そしてドレスアップ&チューニングの定番アイテムとして欠かせないのがスポーツホイール。サスペンションとともに走りの性能を大きく左右するだけに慎重に選びたいもの。デモカーに装着されていたB.I.MツァイトバージョンRRは、デザインに、素材はもとより塗装にまで徹底的にこだわった逸品だ。



●ワインディングをハードに走っても重量級のチェイサーがスムーズな荷重移動によって定めたラインをきれいにトレースできる。乗り心地も悪化していない。



[注目の逸品]

明るく 真っ白な光で 闇を切り裂く LIGHT TUNING

BELLOF H.I.D.SYSTEM Spec01

■HIDシステムHL4D-drive

(価格:スタンダード・11万8000円/アークホワイト・12万円/
スパークホワイト・13万5000円)



問い合わせ: ベロフジャパン
〒182-0002
東京都調布市仙川3-16-11
センチュリー仙川1F
☎03-5314-2061
<http://www.bellof.co.jp/>

●キットにはHIDバルブ、イグナイター、インバーター、ハイ/ロー切り替えユニット、リレーなどが含まれている。日ごろからクルマをイジっている人なら取り付け作業も簡単



text: 浜先秀彰

110系、100系ツアラーオーナーにはコレ!

■純正H.I.D.ヘッドライト交換用バルブ (価格:3万9800円)



●取り付けは簡単だが、車種やグレードによってはヘッドランプユニットを一度取り外さないで装着できない場合がある。ユニットに差し込むときに破損しやすいので注意

●向かって左がベロフのHIDバルブ、右が純正のHIDバルブ。ベロフは美しいブルーのため、点灯していない状態でもドレスアップ効果が得られる。100系にも問題ない



純正HIDヘッドランプ装着車のオーナーにオススメしたいのが、「純正H.I.D.ヘッドライト交換用バルブ・アークホワイト」だ。

これに交換することによってナイトドライブでの見た目はグンとグレードアップ。HIDを点灯した直後のようなブルーがかったホワイト光を発生する。もちろん純正と明らかに異なるヘッドランプのカラーは抜群のドレスアップ効果で、存在感をアピールするのにこれ以上のモノはないほどだ。寿命も含めた耐久性や、明るさについては純正装着されているものと同等のため、マイナスポイントもない。

取り付け作業はハロゲンランプバルブの交換とほぼ同様で、バルブの部分差し替えるだけで、きわめて簡単だ。



●向かって右が純正ハロゲンランプバルブ、左がHIDバルブ。HIDバルブの下側に装着されているものが、電氣的にハイ/ロー切り替え操作を行うソレノイドユニット

110系のほとんどと、100系のツアラーVとSにはHIDヘッドランプが標準装着されているが、90系となるとハロゲンタイプが標準。それだけにオーナーのなかにはどうしてもHIDが欲しい人も多いだろう。

そんな人に超オススメのアイテムが、ベロフジャパンの「H.I.D.システム スペック01(車検対応)」だ。これはハロゲンランプ換装式のHIDシステムで、ハロゲンバルブのスペースにHIDバルブを代わりに装着し、純正配線とこのバルブの中間にイグナイターやインバーターと呼ばれるパーツを組み込むものだ。

ところでHIDはバルブがシングルタイプで、ロービームとハイビームの切り替えができないというのが当たり前だが、なんとこのHL4D-driveは独自のソレノイドバルブ機構を組み込むことによってハイビームとロービームの切り替え機能を実現している。もちろん、使い勝手も純正のハロゲンと同様で、レバーを前後に倒すだけ。

実力とは言う、まさにスゴイの一言。ヘッドランプを点灯した瞬間から目の前に真っ白な世界がバツと広がる。明らかにHID風の高効率ハロゲンバルブとは異なる白さと明るさで、これぞホンモノといった感じだ。これなら峠走りや深夜の高速でも安心して走れるだろう。

ラインアップには明るさを追求した透明感あふれる光の「スタンダード」、より白さを追求した光の「アークホワイト」、ファッションなブルーがかったホワイト光の「スパークホワイト」の3タイプが用意され、好みで選ぶことができる。

オレの流儀

SUPER OWNER CATAROC

自己主張バリバリのマシン登場!!



オリジナリティ満載
マシン全員集合!



ドラッグSPLからドリフト仕様まで
自分流のスタイルを徹底追求した
こだわりポイント満載の個性派マシン
やっぱ、コイツが一番ツス!?



Voice of Owner

家族サービスもこなすツアラーV
気持ちのいい加速には満足!

OWNER 01 **小林真信** (東京)
SHOP **パワーハウスアミューズ**

●当初はATノーマルで地道に乗る予定でした。しかし、出だし4000回転くらいまではそこそこトルクフルなのに、それ以上回すと「何か引きすってんじゃないの?」てな加速にガッカリ……。で、タービンを交換してCPUを現車合わせしてからは、アクセル全開すると、フルブースト手前からホイールスピンするほどになりました(ETCSをカットするとなおさら)。パワーオーバーステアも楽勝! さすがに5000回転以上はただ回っているという感じですが、それでも7000回転まできちんと吹けます。また、ATのギヤ比とGT2835PROの組み合わせ

わせて下からのトルクも出て、息の長い気持ちのいい加速が味わえます。ブーストアップのために、多大な出費をしている知人もいますが、常にタービンの不安が付きまわっているJZX100の場合は、最初からタービン交換を前提に考えた方が、結局は安上がりだと思います。私もそれで20万円近くムダな出費をしました。

【今後のPLAN】

子供をよく乗せるため、柔らかなめのサスにしたのが大失敗! 下はするし、アッパーアームもガンガン、ボディにぶ



つかるしで最悪……。車重が重いので最低、フロント14kg/mm以上は必要ですね。でも、家族を乗せてレジャーステージもこなさなくてはならないので、現状で精一杯ってことですね。



TUNE DATA

■HKS GT2835PRO プリッツSUS
パワー&SBC-D アミューズハイ
テックROM HKSハイパーマフラー
& Sタイプ/C タナベサステック車高調 パナスポーツG7/CSC1ホ
イール ヨコハマS306 F235/40-18
R265/35-18 ナルディコンベティ
ション FJスポーツエアロ

¥PRICE ▶ 約170万円





INTRODUCER
CHASER
JZX
100



Voice of Owner



ブースト1.2kg/cm²で400馬力オーバーを目指すP仕様

OWNER 02 本園信明 (神奈川県)

SHOP プライベートチューン

●HKSのGT2835PROを装着していますが、これは文句のつけようがないくらい売べき！排気温度は通常アイドルで400~500、引っ張って700~800ぐらいで落ち着いています。ブーストアップしたおかげで中回転からの伸びはよくなりましたが、低回転でのエンジンコントロールはノーマル時に比べて、若干ギクシャクしました。マフラーはTRDハイレスポンスマフラーをチョイス。マシジョン住

まいなので音が静かでトルクも太くなったのはマルですが、オールステンレスでありながら重量がノーマルと同じぐらいなのがちょっと不満ですね。ブレーキはスーパ4ポットキャリパー。とてつもなく効くのは確かですが、油圧の関係から初期制動が強すぎて、ヒール&トゥ時のコントロールがシビアになりました。最初のミューの1000では強すぎたので、初期制動を落としたTRDの専用パッドを付けていますが、そ

れでも強いのでノーマルを検討中。

【今後のPLAN】

クラッチとインジェクター交換です。クラッチはツインが必要だと思っていましたが、ここまで持つなら1.3倍強のTRDのシングルでもいいけそう。それに伴ってインジェクターをカルデナ用530ccに交換して、パワーFCでデータを打ち直し、ブースト1.2kg/cm²で400馬力オーバーを目指します。

TUNE DATA

■HKS GT2835 パワーFC&FCコンバーター ブースト1.1kg/cm² HKSレーシングサクション TRDエアクリナー ブリッツ燃料ポンプ TRDハイレスポンスマフラー 触媒ストレートパイプ アベックスEXV9ルプブリッツ/C ティンNAダンパー スーパ4ポットキャリパー TRDスタビ&メンバーブレース BBS LM18インチ RE711

¥PRICE ▶ 不明



INTRODUCER
S-PRO
JZA
80



FコンVプロに交換してフィーリングがガンとUP

OWNER 04 対馬俊一 (青森)

SHOP ガレージ・アクティブ

●週末、「マイコMR-2」と爆走しています。以前はA1Cでコントロールしていましたが、FコンVプロに変えてからすごくよくなりました。ブースト1.5kg/cm²で700馬力出ています。家から30分の某テストコースで、6速7000回転オーバー、320km/h、確認済！

【今後のPLAN】

お金があればフルチューン！

TUNE DATA

■HKS255度カム T88-34D F-CON V Pro メイン430cc 追加380cc ツインドライブ トラストタイプCウエストゲート&3層インタークーラー、オイルクーラー ワンオフ90°ステンフロントパイプ&チタンマフラー アラコスタ車高調

¥PRICE ▶ 300万円以上



Voice of Owner



700馬力のゼロヨン仕様 足まわりをツメて10秒台

OWNER 03 増渕一弘 (東京)

SHOP ガレージ・カセクラフト

INTRODUCER
CHASER
JZX
100

TUNE DATA

■2ヘッド (VVTなし) 履下15JZ ビストンノーマル クランクノーマル カムIN272度/EX270度 T51SPLタービン 他

¥PRICE ▶ 350万円



●実測で700馬力をマークしていますが、ゼロヨンをしているんですが、現在のベストタイムは電ヶ崎で11秒6、仙台ハイランドで11秒2。

【今後のPLAN】

排気量は2500ccのまま、足まわりを煮詰められていて、ゼロヨン10秒台に入れていきたいですね。ツインターボも計画中。



ストリートDRAG SPL! トラクション確保が課題

OWNER 05 渡辺明彦 (埼玉)

SHOP ブルーブラッド

●DRAG SPL仕様です。スタート時のトラクションがイマイチで、後半の伸びでしかタイムを稼げないところが問題ですが、エンジンパワーはまあまあです。軽量化をしても、もともと車重があるので大変です。でも、エンジン、ミッションなどは本当に強い。トヨタ製は信頼性バツグンです。

【今後のPLAN】

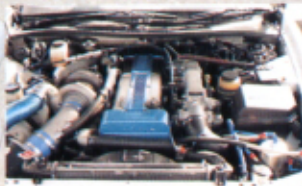
ストリートドラッグを楽しむ場所が減ってしまったので、2002年からはサーキット&ドリフトに転向しようかと考えています。ボディカラーも変更する予定。ただ、もう少しゼロヨンタイムを上げてからと思っています。目標タイム11秒！



TUNE DATA

■ヘッドフルチューン HKS272度カム X2&15°G/K RB26用バルブS P改 DRAG用ピップポード ボッシュポンプ F78 パワーFC SPL 4mm/C ワンオフステンマニ OS4Sクラッチ&クロス アベックスN1ダンパー改 DRAG SPL オリジナルボンネット

¥PRICE ▶ 約400万円



Voice of Owner



INTRODUCER
ARKII
JZX
90





GT3040装着で加速が変わった ブーストUPじゃ味わえない!?



OWNER 06 **田中俊次** (大阪)

SHOP プロショップ ディバージョン

●主に通勤や街乗りに使って、ときどきゼロヨンも楽しんでます。タービンはGT3040を入れてますが、高回転域で十分なパワーが出て、低回転域でもトルクが出てる分、乗りやすいですね。このあたりは、1JとVVTiの組み合わせとセッティングの仕方だと思いますが、ブーストアップやポン付けタービンでは味わうことのできない加速フィーリングを感じることが出来ます。毎日乗っていてもあきません。強いて不満点を挙げると

なら、エンジンパワーに見合うボディ剛性、足まわり、ミッション……ですかね。でも、スタイルはカッコいいし、エンジンは頑丈で壊れそうにないし、十分魅力的だと思っています。

【今後のPLAN】

トムスの強化ロッドの装着や、OHのついてに足まわりのリセッティングなどを考えています。あとは日ごろのメンテをしっかりやりながら、ドラクエも書いて、できるだけ長く大切に乗りていきたいと思っています。



TUNE DATA

■約470馬力 16mm厚メタルG/K GT3040タービンキット レーシングブローオフバルブ F-CON V Pro 550cc/L/J GT-R燃料ポンプ オリジナル100φサクションパイプ

R-SPLHGインタークーラー GT SPECマフラー ツインクラッチ 純正形状Gリング式車高調 アイバッドプロキットS/P

¥PRICE ▶ 不明

JZX81ドリフト380馬力仕様 次はいよいよタービン交換!?

Voice of Owner

OWNER 07 **江口略夫** (千葉)

SHOP J&K

●走るステージは主に峠、サーキットで、ドリフトをやっています。パワー的にはブースト1.3kg/cmで380馬力出ています。こだわってるのは、足まわりのセッティングかな。

【今後のPLAN】

ハイカム、GTタービンに交換したいですね。エンジンのオーバーホール、燃焼室加工(ポート研磨、ポート拡大)も考えています。

TUNE DATA

■380馬力 HKS T3GX2 540cc/L/J R33燃料ポンプ ニスモ燃料レギュレーター HKSエアクリナー J&K オリジナルCPU EVC-E2 ブースト1.3kg/cm & HKS16段オイルクーラー他

¥PRICE ▶ 70万円以上



下からしっかり回ってパワフル ドリフトメインの1.5JツアラーV

Voice of Owner

OWNER 08 **下岡直貴** (広島)

SHOP J&K

●ブースト1.5kg/cmで610馬力、トルク67kgと力のある走りを楽しんでいます。主にドリフトで使いますが、クルマの重さを感じさせず、パワーで滑って、パワーで上っていかれます。最初、1Jから2Jもいいなと思ったんですが、「2Jはアリストやスーブラのもの、マークII、チェイサーならば1.5Jでしょう」ってことで、この組み合わせになりましたが、下からしっかり回ってくれます。室内に7つもメーターを付けているため、エアコンは移動。フロントフェンダーはタイヤが当たるので少し出しています。リヤが265のため、デフのサイドギヤが割れてしまのが悩みです。

【今後のPLAN】

夜メインで走っているため、ラジエターを付けていなかったんですが、そろそろラジ

エター、ボンネットなども替えていきたいですね。かわいい子供がいるCB/P/Vですが、しっかり610馬力を操れるように頑張っていきたいと思っています。

TUNE DATA

■1.5J2改 J2S161用ブロック&ピストン、クランク HKS H断面コンロッド&15mmヘッドG/K JZA70用スロットル T88 33D-17cm ウエストゲート改 F-CON V Pro プロフェックBブリッツ800cc/L/J HKS GT L/C 5ZIGENボーダー304MAX EXマニ OS R3C-SP4 トリプルティンHAダンパーキット F12kg/cm R6kg/cm BBS RGR FM901 F235/40-18 R265/35-18

¥PRICE ▶ 約250万円



もうちょいパワーが欲しい チューン進行形ツアラーV

OWNER 09 **渡邊雅彦** (群馬)

SHOP タイヤ館前橋荒牧店

●足まわりは当初、ケージーエム製を装着していましたが、街乗りで突き上げがひどかったので、ティンに変更しました。コーナーでのフロントの入りは、以前の方がよかったです。トータルバランスを考えると、この選択でよかったと思っています。

ノーマルに比べて速くなりましたが、もうちょっとパワーは欲しいかなということです。

【今後のPLAN】

まず、インタークーラーの装着です。あとはブーストアップ、タービン交換へとステップアップ。

TUNE DATA

■ブリッツSUSパワー&リアライズTTマフラー ブリッツDCブースト計&油温計 ティン・エステク SOFTサス apロッキードスリットFX2 TRDスポーツシート&エアバックステアリング、シフトノブ AVSモデル7ホイール F75J18 R3J18 ボンズFE-01 F225/40-18 R255/35-18 アゼストDVDナビ

¥PRICE ▶ 不明





1J/2J年式
CHASER
JZX100

2ドアスポーツカーをぶっち切る!? C1、サーキット+快適街乗り仕様

OWNER 10 山下泰崇 (東京)
SHOP DANDY

Voice of Owner



●中古で買った約2年になります。とにかく壊れなくて故障知らずです。それも「普通じゃない乗り方」をしているのに、消耗品をのぞいてトラブルなしでここまでやってきました。

C1外回りやサーキットをメインした仕様ですが、街乗りでも不満がないよう考えて、DANDYの田中さんといろいろ相談しながら細かくセッティングを詰めてきました。ブースト1.2kg/cm²で380馬力、トルク50、ブースト1.4kg/cm²で440馬力、トルク65です。スポーツ型のエンジンではないため、ピークが早く、4000、5000回転がもっとも力が出ます。なので、足のセッティングはオーバースピードで曲がれる足というより、立ち上がり早い方向で作っています。そのため、ブレーキは80用4ポット、足まわりはTRDのサーキット車高調に少し手を加え、アライメントはリヤのキャンバーを0.26度と普通よりも起こして、リヤにトラクションがかかったときに初めて

約0度になるようセッティングしています。リヤに大きめのダブル可変ウイングを取り付けてダウンフォースを稼ぎ、6点ロールバーなど各バー系を取り付けて剛性も上げ、最終的にパワーを路面にしっかり伝えていけるようにセット。高級ファミリーセダンということもあり、限界を超えることなく落ち込んでしまい、ベストな状態を保つのに少し苦労しますが、このチェイサーで、2枚ドアのスポーツカーに勝ったときは、ホントにうれいしですね!

【今後のPLAN】

カム交換などで、もっとエンジンを煮詰めていこうと思えます。ま、それより自分のテクニックの向上が先かな。

TUNE DATA

■ブリッツK1-450V パワーFC改DANDY仕様 アベックスAVC-R ニスモR33燃料ポンプ ブリッツSUS/マフラー&ニルスベックRマフラー トラスト3層/1C アルレス1990/C 八潮ファクトリー鋼製2層ラジエター TRDメタルクラッチ&LSD TRDサーキット改車高調TCY仕様 純正80スーブラブレーキ ヨコハマモデル6ホイール BSPE-01
¥PRICE ▶ 約150万円



MONITOR PRESENT

モニタープレゼント
大募集!

提供してくれたメーカー&SHOP様に
感謝、感謝であります!

1 クラッチマスターシリンダー強化クレビス



【アイメック】
金属製で強度アップされた強化クレビス。純正の樹脂製ではハード走行時に破損したり、異音が起こったりするが、これに交換することでその不安が解消する効果絶大パーツ。

2 ウォーターバイパスキット



【PENT ROOF】
直列8気筒エンジンの後方シリンダー1部の熱たまりを解決してくれる。パーツの構成はいたってシンプルだが、通水抵抗も減り、オーバーヒートや熱ダレ防止に役立ちます!

3 ETCSモニター



【Vファーストアミューズ】
このモニターのポイントは、走行中でも表示パネルのスイッチによってサブロットルの全開固定が可能になるってところ。穏やかな加速とハイレスポンスの両方が味わえる!

応募規定だよん!!

●上のパーツ3点を各1名様にプレゼントいたします。キミの住所、氏名、年齢、所有車種を明記し、希望するパーツの番号をしっかりと書いて、〒104-8488東京都中央区八丁堀4-5-9 八重洲出版 出版部「CBチューニングバイブル係」まで送ってください。締め切りは11月30日消印有効。必ずで何十枚も送っても、抽選するときには1枚で十分であります。そこんとこよろしく!



2台のマークIIでゼロヨンに挑戦! 国産AT車のトップタイムを狙おう!!

OWNER 11 坂下健治 (東京)
SHOP ウエダエンジニアリング

Voice of Owner

1J/2J年式
MARKII
JZX90

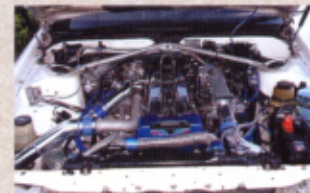
●チューニングAT車両としては、レスポンス重視で非常に乗りやすく、街乗り&ゼロヨンなどに向けた特性になっています。また、1.5JZにGT2530ツインのウエストゲート仕様というのはあまりやっている人を見かけないので、そこが気に入っています。現在、電ケ峠でバーンアウトなしで11秒2、仙台ハイランドで10秒9が自己ベスト。

【今後のPLAN】
今の基本スペックは変えずに、周辺パーツのツメとAT対策をして、国産AT車のトップタイムを狙っていきます!



●1JZのAT車両の特性に合わせた、ピークパワーより立ち上がり、トルク重視のクルマが出来上がりました。この結果、電ケ峠ではバーンアウトなしで12.6をコンスタントにマークできるようになりました。

【今後のPLAN】
ブーストを0.1~0.2kg/cm²ほど上げて、ギヤ比を変更する予定です。これで電ケ峠で12秒4~5あたりを目標にしていきたい。



【TUNE DATA】
■1.5JZ改3.1ℓ コスワース87♯ピストン キャレロH断面コンロッド クラックフルバランス HKS256度カム&メタルG/K GT2530X2 F-CON V Pro EVC-Pro 660cc/ℓ JZフェューエルデリバリー ニスモフェューエルポンプX2 HKS W/GX2 トラスト3層/1C ウェダステンEXマニ&フロントパイプ、マフラー シュヴェーレン強化AT
¥PRICE ▶ 300万円



【TUNE DATA】
■1JZ-GTE改 F-CON V Pro (調) HKS EVC サードフェューエルキュレター GT-R用フェューエルポンプ 強化アクチュエーター JZA70スロットル ツインクローサーキット ウェダオリジナルマフラー シュヴェーレン強化AT カリフォルニアダンパー ラインロック他
¥PRICE ▶ 60万~70万円



カッコよく決める



最新情報&ノウハウ満載

driver
STYLE BOOK vol.4

ESTIMA

DRESS UP & LIGHT TUNING GUIDE

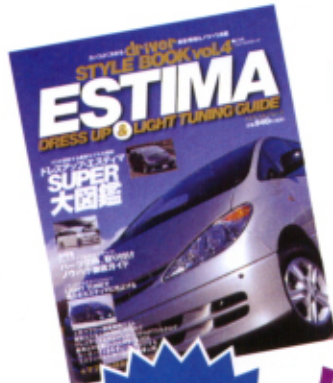
●トヨタ
ニューエスティマ



プロが提案する最新モデル大集結

ドレスアップ・エスティマ

SUPER 大図鑑



好評発売中!!
定価940円(本体)

大特集ドレスアップは自分でやろう!
パーツ交換、取り付け
ノウハウ徹底ガイド

【エンジン&サスペンション】

LIGHTTUNEで

極上の
エスティマに
仕上げる

- 人気マフラー装着実践テスト
- 最新カスタムWHEELのすべて
- ドレスアップ&チューンアップ PARTSカタログ
- エスティマユーザー自慢の愛車公開
- 新車&中古車 BUYER'S GUIDE

〒104-8488 東京都中央区八丁堀4-5-9
八重洲出版 ☎03-3552-8431(代)



FAX ORDER 24h OK!

・表示価格には、消費税、送料は含まれておりません。・製品の仕様、価格は品質向上の為、予告なく変更する場合があります。・当社の製品は全製品白クレスト仕上げです。・お客様の都合による返品、交換、キャンセルは原則として致しておりません。・数量も限ります。

100 MARK-II 前・後期

- フロントバンパー ¥ 73,000
- サイドステップ Type-II ¥ 50,000
- リアアンダー ¥ 68,000
- 3点セット価格 ¥ 186,000

New

110 MARK-II

Front Hair

- フロントハーフ ¥ 43,000
- フロントバンパー ¥ 74,000
- サイドステップ ¥ 56,000
- リアアンダー ¥ 68,000
- 3点セット価格 (F.H.) ¥ 157,000
- 3点セット価格 (F.H.) ¥ 188,000

Bonnet

FRP ¥ 78,000

100 MARK-II

新発売!



※フォグ・ウィンカーは後期用使用

Bonnet

FRP ¥ 78,000

新発売!



Rear Bumper



100 MARK-II 後期

- フロントバンパー(後期) ¥ 38,000
- サイドステップ ¥ 48,000
- リアハーフ(前・後期) ¥ 53,000
- 3点セット価格 ¥ 139,000



100 MARK-II 前・後期

- フロントバンパー ¥ 73,000
- サイドステップ ¥ 48,000
- リアハーフ ¥ 53,000
- 3点セット価格 ¥ 169,000



※フォグ・ウィンカーは後期用使用



100 MARK-II

- フロントハーフ ¥ 54,000
- サイドステップ ¥ 48,000
- リアアンダー ¥ 48,000
- 3点セット価格 ¥ 150,000



100 CHASER Bonnet

- フロントバンパー(前・後期) ¥ 53,000
- サイドステップ ¥ 48,000
- リアアンダー ¥ 68,000
- 3点セット価格 ¥ 169,000



FRP ¥ 78,000

100 CHASER



※フォグ・ウィンカーは後期用使用



90 MARK-II

- フロントバンパー(前・後期) Type-II ¥ 59,000
- サイドステップ ¥ 48,000
- リアアンダー ¥ 68,000
- 3点セット価格 ¥ 169,000



※フォグ・ウィンカーは後期用使用



100 CHASER

- フロントハーフ(後期) ¥ 38,000
- サイドステップ ¥ 48,000
- リアアンダー ¥ 44,000
- 3点セット価格 ¥ 128,000



※フォグ・ウィンカーは5.3L 3117L 後期用使用



90 CHASER 前・後期

- フロントバンパー(前・後期) ¥ 63,000
- サイドステップ (Type-II) ¥ 48,000
- リアアンダー ¥ 68,000
- 3点セット価格 ¥ 179,000



※フォグ・ウィンカーは5.3L 3117L 後期用使用



100 CHASER

- フロントバンパー(後期) ¥ 38,000
- サイドステップ ¥ 48,000
- リアアンダー ¥ 44,000
- 3点セット価格 ¥ 128,000



※フォグ・ウィンカーは5.3L 3117L 後期用使用



90 CRESTA

- フロントバンパー(前・後期) ¥ 58,000
- サイドステップ ¥ 48,000
- リアアンダー ¥ 40,000
- リアバンパー ¥ 58,000
- 3点セット価格 (リアアンダー) ¥ 140,000
- 3点セット価格 (リアバンパー) ¥ 160,000



※フォグ・ウィンカーは5.0L MARK-II 後期用使用



90 CHASER

- フロントバンパー(前・後期) ¥ 58,000
- フロントハーフ(前期) ¥ 50,000
- サイドステップ ¥ 48,000
- リアアンダー・スポイラー ¥ 40,000
- 3点セット(フロントスポイラー) ¥ 115,000
- 3点セット(フロントバンパー) ¥ 140,000



※フォグ・ウィンカーは5.0L MARK-II 後期用使用



90 MARK-II

- フロントバンパー(前・後期) ¥ 58,000
- サイドステップ ¥ 48,000
- リアアンダー ¥ 40,000
- フロントスポイラー(後期専用) ¥ 35,000
- 3点セット(フロントスポイラー) ¥ 140,000
- 3点セット(フロントスポイラー) ¥ 115,000



※フォグ・ウィンカーは後期用使用



80/81 MARK-II CHASER/CRESTA

- フロントバンパー ¥ 43,000
- サイドステップ ¥ 35,000
- リアバンパー(MARK-IIのみ) ¥ 48,000
- 3点セット価格 ¥ 126,000
- マークII専用 ¥ 15,000
- リアスモーク・ジグパワール ¥ 15,000



※フォグ・ウィンカーは5.0L MARK-II 後期用使用



80/81 MARK-II CHASER/CRESTA

- フロントバンパー Type-II ¥ 54,000
- サイドステップ Type-II ¥ 45,000
- リアバンパー ¥ 58,000
- 3点セット価格 ¥ 149,000

※フォグ・ウィンカーは5.0L MARK-II 後期用使用



PARTS

TURBO

ENGINE

SETTING

COOLING

SUSPENSION

DRIVE TRAIN

BRAKE

EX SYSTEM

INTAKE

ELECTRIC

DRIVING GOODS

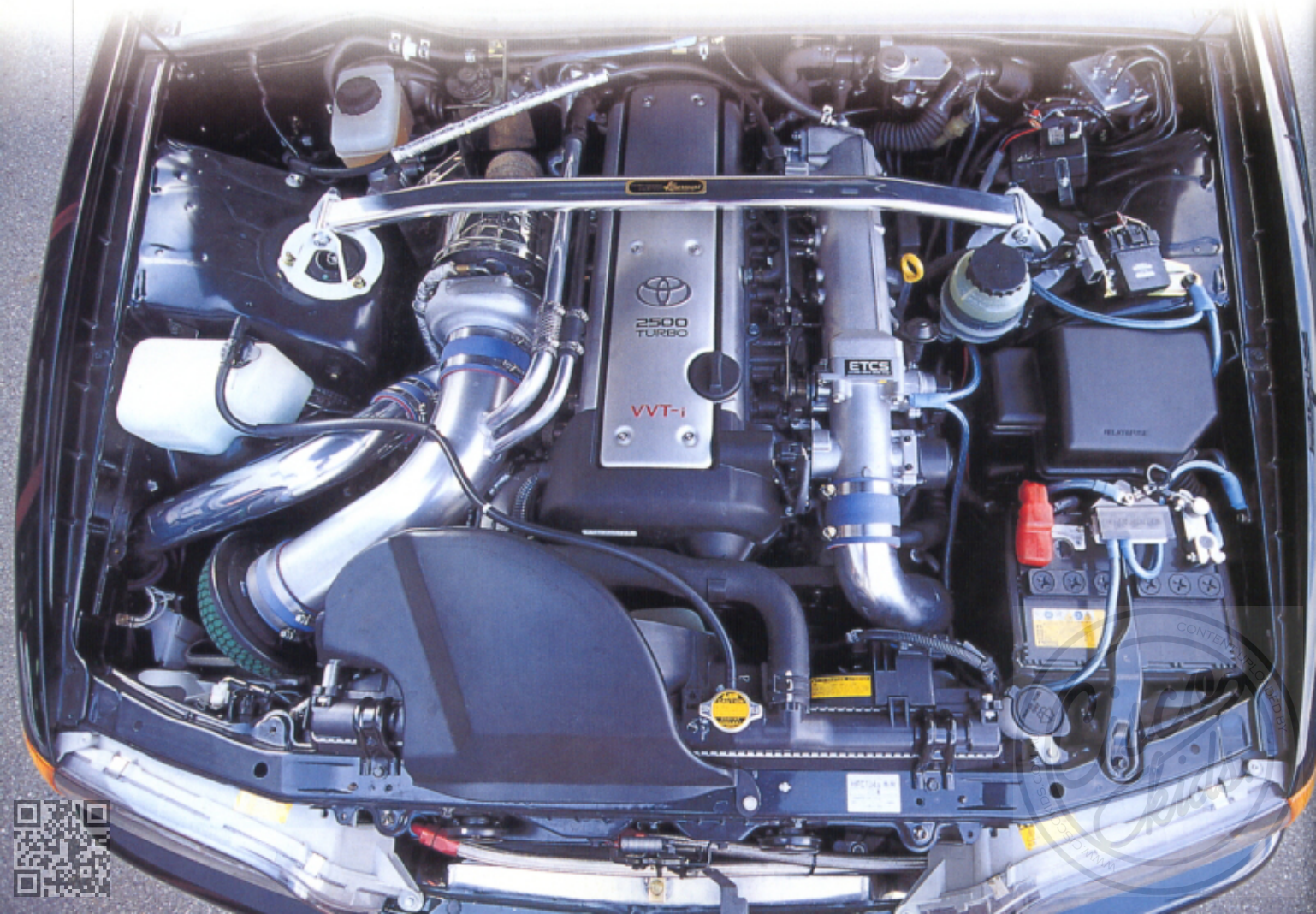
本当に欲しいものが見つかる！
RUNDパーツセレクション

完全
保存版！



TUNE PARTS CATALOG

愛車を手に入れ、チューニング計画をスタートするときまず考えるのは、どんなクルマにしていきたいのか？である。できるだけ自分の描いたイメージに近づけていくためにもパーツ選びは慎重に、じっくり腰を据えて選んでもらいたい。ストリートファイターたちが走り込むためのパーツ情報、満載！



AERO PARTS

Parts Best Selection

【エアロパーツ】

SPOILER SIDE STEP WING MIRROR

■エアロガレージ

【EXTREME】



値フロントハーフスポイラー3万8000円/サイドスカート5万円/リヤハーフスポイラー3万2000円/3点KIT11万円

■F.J.G.

【FJ SPORTS】



JZX100 MARKII



フロントスポイラーM/C前3万8000円/サイドステップ5万5000円/リヤスポイラーM/C前4万円/リヤウイング4万5000円/フロントグリル2万3000円/ヘッドライトフィニッシャー1万5000円/3P KIT12万6000円/4P KIT16万6000円

■ユニオンプロダクト

【Hippo Sleek type-II】



前期/後期。黒ゲルコート仕上げ。値フロントスポイラー3万8000円/サイドスポイラー5万円/リヤアンダースポイラー4万円/3点セット11万8000円

■BN Sports



前期。値フロントハーフスポイラー3万4000円/サイドステップ4万8000円/リヤアンダー4万4000円/3点セット12万円

■ユニオンプロダクト

【Hippo Sleek】



黒ゲルコート仕上げ。コーナー&バンパーリヤウインカーはOPT設定。値フロントスポイラー3万8000円/サイドスポイラー5万円/リヤアンダースポイラー4万円/以上3点キット11万8000円/フロントグリル2万8000円/アライイン1万5000円

■アレスクリエイト



【GRiffIN】

値フロントスポイラー5万4000円/サイドステップ6万5000円/リヤアンダースカート5万2000円/フロントグリル2万2000円/リヤウイング4万8000円

■リアルコーポレーション

【AERO CRAFT SPORTS】



白ゲルコート仕上げ。純正塗装タイプもあり。値フロントハーフスポイラー2万8000円/サイドステップ4万3000円/リヤハーフスポイラー4万3000円/フルキット11万円

■アレスクリエイト



【V-SPEC】

値フロントスポイラー5万3000円/サイドステップ5万6500円/リヤアンダースカート4万9500円/フロントグリル2万9500円/リヤウイング5万3000円



■BN Sports



値フロントバンパー6万3000円/サイドステップ4万8000円/リヤバンパー6万8000円/3点セット16万9000円/ボンネット7万8000円

■パワーハウスアミューズ



フロントハーフスポイラー、ノーマルインタークーラダクトへの効率的な冷気導入を実現。純正OPTサイドステップとのマッチングを考慮したサイドライン。価4万8000円/純正色塗装済5万8000円

■HKS関西サービス



FRの黒ゲルコート仕上げ。塗装。ASSY交換。ボディ加工。穴開け加工不要。価フロントバンパー8万9000円/サイドステップ6万8000円/リヤウイング5万8000円/リヤアンダースポイラー5万9000円

■F.J.G.

[FJ SPORTS BUMPER TYPE]



値フロントバンパースポイラー6万8000円/サイドステップ5万5000円/リヤバンパースポイラー6万5000円/リヤウイング4万5000円/フロントグリルType II 2万3000円/ヘッドライトフィニッシャーType II 1万5000円/3P KIT 17万円/4P KIT 21万円

■トラスト

[GRACER]



値フロントバンパー6万8000円/サイドスカート4万5000円/リヤスポイラー3万8000円/リヤアンダースポイラー5万6000円

■BN Sports



値フロントバンパー7万3000円/サイドステップType-II 5万円/リヤバンパー6万8000円/3点セット18万6000円/ボンネット7万8000円

■スピードハウスアルファ



[ALFA910]

JZX系に対応。価フロントバンパー7万8000円/ボンネット9万8000円/サイドステップ5万円

■ブリッツ

[BLITZ]



ブリッツインタークーラー専用設定あり。価フロントバンパースポイラー9万8000円/リヤウイング6万8000円



■F.J.G.

[FJ SPORTS]



値フロントスポイラーM×C前3万8000円/サイドステップ5万5000円/リヤスポイラーM/C前4万円/リヤウイング4万5000円/フロントグリル2万3000円/ヘッドライトフィニッシャー1万5000円/3P KIT 12万5000円/4P KIT 16万5000円



■インターセプター



【セクシースタイル】

ロードダウンにも対応した迫力あるスタイル! 値フロントスポイラー-3万8000円/サイドステップ5万2000円/リヤスポイラー-4万円

■ユニオンプロダクト

【Hippo Sleek type-II】



前部/後部、黒ゲルコート仕上げ。値フロントスポイラー-3万8000円/サイドスポイラー-5万円/リヤアンダースポイラー-4万円/3点セット11万8000円

■エアロガレージ

【EXTREME】



値フロントハーフスポイラー-3万8000円/サイドスカート5万円/リヤハーフスポイラー-3万2000円/3点KIT11万円

■ユニオンプロダクト

【Hippo Sleek】



黒ゲルコート仕上げ。純正塗装タイプもあり。コーナー&バンパーリヤウイングカーはOPT設定。値フロントスポイラー-3万8000円/サイドスポイラー-5万円/リヤアンダースポイラー-4万円/以上3点キット11万8000円/フロントグリル2万8000円/アライイン1万5000円

■トップシークレット



スーパーA80用もあり。値フロントバンパースポイラー-7万8000円

■アイメック

【エルトロ】



FRP黒ゲルコート仕上げ。スポーツ志向でありながらシンプルなデザインが特徴。値フロントバンパー-6万9000円/サイドスカート5万4000円/リヤサイドアンダーウレタン2万9000円/フロントグリル2万7000円/オーバーフェンダー-4万8000円

■トムス



FRP製白ゲルコート仕上げ。塗装済。値フロントグリル2万8000円/サイドステップ7万5000円/リヤウイング7万3000円/フロントバンパー-9万円/リヤバンパー-11万2000円

■TRD

【Sports エアロカウル】



バンパー&グリルはABS樹脂製。サフェーサー仕上げ。未塗装。リヤウイングのウイング部はアルミ製。サイド部はABS樹脂製。値バンパー-13万6000円/グリル2万3000円/サイドマッドガード12万8000円/リヤウイング13万8000円

■Stella



値オーバーフェンダー-4万9800円/アライイン1万2000円/汎用GTウイング7万8000円~



AERO
TURBO
ENGINE
SETTING
COOLING
SUSPENSION
DRIVE TRAIN
BRAKE
EXHAUST
INTAKE
FUEL
ELECTRIC
SEAT
OIL/METAL

■ユニオンプロダクト

[Hippo Sleek]



M/C前用。黒ゲルコート仕上げ。値フロントスポイラー3万8000円/サイドスポイラー5万円/リヤアンダースポイラー4万円/以上3点キット11万8000円/フロントグリル2万8000円/アイライン1万5000円

■HKS九州サービス

[Revolution]



フロントバンパーはHKSのS-typeインタークーラー対応。GTウイングは可変機構を備え、確実なダウンフォースを獲得。ドラッグや最高速、ドリフトなどステーションに合わせた設定が楽しめる。JZX系に対応。値フロントバンパー7万9800円/GTウイング7万9800円

■F.J.G.

[FJ SPORTS SLIGHTLY6]



値フロントスポイラー3万6000円/サイドステップ5万3000円/リヤスポイラー3万8000円/フロントグリルH/LF付3万5000円/3PKT12万円

■ミトス



前期用。値フロントハーフスポイラー4万2000円/サイドステップ4万8000円/リヤハーフスポイラー4万円/3点セット12万円

■ユニオンプロダクト

[Hippo Sleek type-II]



黒ゲルコート仕上げ。塗装済タイプもあり。フロントスポイラー以外、前期、後期共通。値フロントスポイラー3万8000円/サイドスポイラー4万8000円/リヤアンダースポイラー4万円/クーリングボンネット6万8000円

■C-ONEモータースポーツ



値フロントバンパー6万8000円/フロントグリル2万5000円/サイドステップ5万8000円/リヤアンダースポイラー4万7000円/4万8000円/リヤウイング5万8000円

■F.J.G.

[FJ SPORTS BUMPER TYPE]



値フロントバンパースポイラー6万8000円/サイドステップ5万3000円/リヤバンパースポイラー6万5000円/フロントグリルType II 2万3000円/ヘッドライトフィニッシャーType II 1万4000円/3P KIT17万円/4P KIT21万円



■C-ONEモータースポーツ



[SPORTY SELECTION]
純正バンパーに取り付けれるタイプ。分かりやすい取付説明書付。ソアラ、アリスト、スープラ用の設定もあり。値フロントスポイラー3万2000円

■F.J.G.



[FJ SPORTS]
値フロントスポイラーM/C前後3万6000円/サイドステップ5万3000円/リヤスポイラー3万8000円/リヤウイング4万5000円/フロントグリル2万5000円/ヘッドライトフィニッシャー1万4000円/3P KIT12万円/4P KIT16万円



リアルコーポレーション

[AERO CRAFT SPORTS VERNON II]



白ゲルコート仕上げ。純正塗装済タイプもあり。値フロントハーフスポイラー3万5000円/サイドステップ5万3000円/リヤハーフスポイラー5万3000円/フルキット13万5000円

F.J.G.

[FJ SPORTS BLISTER Version]



値BLISTERキット45万円/リヤウイング Type II FRP=6万8000円・カーボン=7万8000円/フロントグリル Type II 2万3000円/ヘッドライトフィニッシャー Type II 1万4000円

USレーシングスポーツ

[TYPE2]



前期用。後期用フロントリップ1万9800円の設定もあり。値フロントハーフスポイラー3万円/サイドステップ4万円/リヤハーフスポイラー3万円

ミトス



前期用。値フロントハーフスポイラー4万2000円/サイドステップ4万8000円/リヤハーフスポイラー4万円/3点セット12万円

インターセプター

[インターセプター]



チェイサー・クレストにも対応。フレアデザインで迫力を強調。シンプルでいて存在感のあるスタイルが特徴。値フロントスポイラー6万8000円/サイドステップ6万2000円/リヤスポイラー6万8000円

リアルコーポレーション

[AERO CRAFT SPORTS VERNON I]



白ゲルコート仕上げ。純正塗装済タイプもあり。値フロントスポイラー2万6000円/サイドステップ3万8000円/リヤハーフスポイラー3万8000円/フルキット9万8000円

アバンギャルドスポーツ

[AGSエアロスタイル]



値フロントハーフスポイラー4万2000円/サイドステップ5万9000円/リヤアンダースポイラー3万8000円/3点セット12万8000円/ドアアンダーパネル2万8000円

BN Sports



値フロントバンパー Type II 5万9000円/サイドステップ4万8000円/リヤバンパー6万8000円/3点セット16万9000円

F.J.G.

[FJ SPORTS SLIGHTLY6]



値フロントスポイラー3万6000円/サイドステップ5万3000円/リヤスポイラー3万8000円/フロントグリルH/LF付3万5000円/3PKT 12万円

JZX90
CRESTA





MARK II/CHASER

CRESTA SUPRA SOARER ARISTO

AERO

TURBO

ENGINE

SETTING

COOLING

SUSPENSION

DRIVE TRAIN

BRAKE

EXHAUST

INTAKE

FUEL

ELECTRIC

SEAT

OIL/METAL

■BN Sports



値フロントバンパー-Type-II 6万3000円/サイドステップ4万58000円/リヤバンパー6万58000円/3点セット17万5000円

■ユニオンプロダクト

[Hippo Sleek type-II]



黒ゲルコート仕上げ。塗装済タイプもあり。フロントスポイラー以外、前期、後期共通。値フロントスポイラー3万8000円/サイドスポイラー4万8000円/リヤアンダースポイラー4万円/フロントグリル2万58000円

■リアルコーポレーション

[AERO CRAFT SPORTS]



白ゲルコート仕上げ。純正塗装済タイプもあり。値フロントスポイラー2万6000円/サイドステップ3万8000円/リヤハーフスポイラー3万8000円/フルキット9万8000円

■BN Sports

JZX110
MARKII



値フロントハーフ4万3000円/フロントバンパー7万4000円/サイドステップ5万6000円/リヤバンパー6万8000円/3点セットF/H15万7000円・F/B18万8000円

■F.J.G.

[FJ SPORTS SLIGHTLY6]



値フロントスポイラー3万6000円/サイドステップ5万3000円/リヤスポイラー3万8000円/フロントグリルH/LF付3万5000円/3PKT12万円

■CAR MAKE T&E

[VERTEX]



値フロントハーフスポイラー4万8000円/サイドステップ6万1000円/リヤバンパースポイラー6万5000円/アライナーガーニッシュ1万5000円

■ユニオンプロダクト

[Hippo Sleek type-II]



黒ゲルコート仕上げ。塗装済タイプもあり。フロントスポイラー以外、前期、後期共通。値フロントスポイラー3万8000円/サイドスポイラー4万8000円/リヤアンダースポイラー4万円/クーリングボンネットFRP製5万8000円

■HKS関西サービス



FRP黒ゲルコート仕上げ。値フロントリップスポイラー4万9000円

■リアルコーポレーション

[AERO CRAFT SPORTS]



白ゲルコート仕上げ。純正塗装済タイプもあり。値フロントスポイラー2万6000円/サイドステップ3万8000円/リヤハーフスポイラー3万8000円/フルキット9万8000円



■アンフィニティペロメント



FRP白ゲル仕上げ。無塗装。ノーマルアクティブスポイラーが使える。価フロントスポイラー8万6000円/リヤスポイラー7万3000円

■ユニオンプロダクト

[Hippo Sleek]



FRP製。黒ゲルコート仕上げ。価フロントスポイラー3万8000円/サイドスポイラー5万/リヤアンダースポイラー4万/以上3点セット11万8000円/フロントグリル3万2000円/アイライン1万5000円

■サード



価フロント/バンパースポイラー12万8000円/アジャスタブル リヤウイング13万8000円/カーボンリップスポイラー4万5000円

■HKS関西サービス



JZA80
SUPRA

[タイプ1]

フロントリップ。FRP。アクティブスポイラー取り付け車には取り付け不可。VVT-車にも取り付け可。価4万6000円

■ブリッツ



価フロント/バンパースポイラー12万円/サイドステップ9万円/リヤウイング12万円/リヤバンパー12万円

■Abflug

[Type-GTM]



一体式のカナードにより、十分なダウンフォースを確保。リヤスポイラーは大型のベタ付タイプ。FRP白ゲルコート仕上げ。価フロント/バンパー7万6000円/リヤバンパー4万2000円/リヤマッドガード3万3000円/サイドステップ5万8000円/ヘッドライトアイライン1万1000円

■JUNマシンショップ



価フロント/バンパースポイラー9万8000円/エアロボンネット10万8000円/リヤスポイラー19万8000円

■USレーシングスポーツ



JZA70にも対応。価フロントリップ1万9800円

■TRD



レーシングエアロカウル。TRDのGr.Cマシンのテクノロジーを導入して開発されたGTマシンに使用しているボディカウルもストリート用にモディファイ。FRP製。角度調整式。価リヤウイング14万円



■サード



価フロントリップスポイラー
4万5000円/リヤウイング7
万6000円

■ミトス



価フロントバンパー10万
円/サイドステップ10万
円/リヤバンパー8万5000
円/3点セット22万8000円

■Abflug

[Type-SDM]



フロントグリルを専用設計することでロングノーズ化に成功。FRP白ゲルコート仕上げ。純正交換タイプ。リヤバンパーはC/FRPハイブリッド仕様7万2000円の設定あり。JZS161にも対応。価3点キットグリルカバー、ヒレレットグリル、フロントバンパー14万2000円/リヤバンパー6万2000円

■Stella



価フロントバンパースポイラー
12万8000円/アイルライン
8500円

JZ330
SOARER
↓

■Abflug



オーバーフェンダーキット。ワイドボディ専用。5mワイドながら巧みな面構成でポリウム感を演出。フェンダー、ボディ無加工で装着可能。FRP白ゲルコート仕上げ。価7万6000円

■アイメック

[エルトロ]



FRP黒ゲルコート仕上げ。スポーツ指向の思い切ったデザインが特徴。価フロントバンパー11万8000円/サイドスカート8万8000円/リヤバンパー10万8000円/フロントグリル3万9000円/アイルライン1万9000円/リヤウイング13万5000円

JZS147
ARISTO
↓

■USレーシングスポーツ



価フロントハーフスポイラー11万35000円/リヤハーフスポイラー13万5000円/サイドステップ1&114万9000円/リヤウイング2万9800円

■Abflug

[Type-GTM]



147をレーシングフォルムへ大胆に変貌。PIAA695を装備。リヤスポイラーは小振りなデザインながらガーニー形状を採用し、確実なダウンフォースを確保。FRP白ゲルコート仕上げ。純正交換。価フロントバンパー&PIAA695キット9万6000円/リヤバンパー5万円M/C前用6万8000円

■インターセプター



[インターセプター]

前期/後期。価フロントスポイラー8万9000円/サイドステップ8万円/リヤスポイラー8万9000円/リヤスポイラー3P5万8000円/1P7万8000円



■BN Sports

JZX81
MARKII



チェイサー・クレストにも対応。価フロントバンパー4万3000円/サイドステップ3万3000円/リヤバンパー4万8000円/3点セット12万円/マークII用リヤスムージングパネル1万5000円

■Abflug

[Type-2]



独立センターウイングを採用し、シャープに実装しながら確実な冷却とダウンフォースを実現。FRP白ゲルコート仕上げ。純正交換。価フロントバンパー12万円/リヤウイング&オーナメントパネル6万6000円/リヤマッドガード2万5000円/サイドステップ&ドアパネル8万9000円

■サード



価フロントバンパースポイラー21万円/リヤウイング10万5000円/リヤガーニッシュ1万9000円/以上3点キット29万円

■ユニオンプロダクト

[Hippo Sleek]



黒ゲルコート仕上げ。価フロントスポイラー3万2000円/サイドスポイラー4万5000円/リヤバンパースポイラー5万2000円/以上3点キット11万8000円/マークII用リヤナンバープレート1万円/フロントグリル2万3000円

■ミトス



価フロントバンパー中組、後期用各10万円/サイドステップ7万円/リヤバンパー8万5000円/3点セット20万4000円

■インターセプター

AERO
OTHERS



TRDタイプ1専用リップスポイラー。風量アップも考慮に入れた3分割タイプ。センターウイングは好みによって調整可。専用設計のため、装着は容易。車検対応。価4万8000円/塗装済6万8000円

■アンフィニティペロメント

JZS161
ARISTO



価フロントスポイラー9万円/アルミ製専用アンダーパネル3万円

■アレスクリエイト

[GLAD AZZERA]

ウレタン製スポイラー。FRP製に比べて格段に軽やかに、上に低価格を実現。取り付けは付属の超強力両面テープとネジ止めだけでフィッティング加工は不要。JZ90にも対応。価2万7500円



■ブリッツ

[BLITZ]



ブリッツインタークーラー専用設定あり。価フロントバンパースポイラー12万円/サイドステップ9万円/リヤウイング12万円/リヤマッドガード12万円/フロントグリル3万円



MARK II/CHASER

CRESTA SUPRA SOARER ARISTO

AERO

TURBO

ENGINE

SETTING

COOLING

SUSPENSION

DRIVE TRAIN

BRAKE

EXHAUST

INTAKE

FUEL

ELECTRIC

SEAT

OIL METER

■HKS関西サービス



FRP黒グリッドコート仕上げ。僅
リヤウイングスポイラー4万
5000円

■パワーハウスアミューズ



フードトップグリッド ボン
ネット上へと逃げてしまう空
気の流れをせき止め、エンジ
ンルームの冷却を助けるフ
ードトップモールとフロント
グリッドを一体化。僅3万3000円/
純正色塗装済3万9800円

■TRD



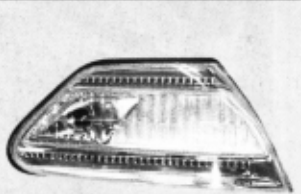
エアログリッド JZX11#マ
ークII/JZS16#アリスト カ
ーボン柄のグリッド枠にブラ
ックのグリッドネットを取り
付けた。塗装不要。TRD Spo
rt Emblem付。僅2万6000
~3万1000円

■ナイトベジチャー



ボンネットフードダク
ト BB JZX90 カッコ
いいうえに熱がよく抜
ける! 装着にはボン
ネット加工が必要にな
るが、カットする部分
の型紙付きなので手
軽に取り付けられる。僅
2万8000円

■名岐 IDスポーツ事業部



IDクリアレンズ マークII/チェイサー/ク
レスタ 純正パーツを使った加工品のため
びつたり取り付けられ、違和感や水漏れ
等の心配もなし。値現品加工料1万2000
円~/新品加工品1万8500円~/

■エス・ビー・アイ



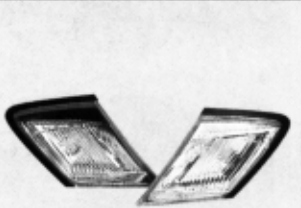
アリスト用リヤガーニッシュ JZS147 M/C
前。USA仕様とEUR仕様あり。GS300
ロゴ入り。EUR仕様はリヤフォグ付。僅
各2万8000円

■ムサン



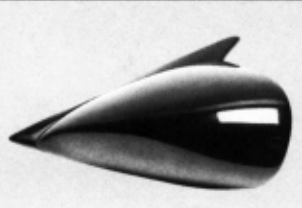
R Wing トランク用=シルバー、
ブラック。長さ1100mm、1300
mm、1500mm。ハッチバック用=
シルバー、1100mm、1300mm。
オプションのラダーでさらにレ
シーに! 僅3万3000~4万
3000円

■アバンギャルドスポーツ



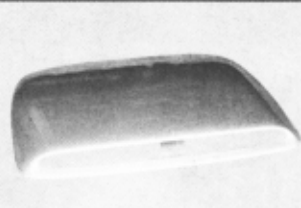
AGSエアロスタイル フロントコーナーク
リアランプ マークII/チェイサー/ク
レスタ 僅1万9000円

■イーストペアー・スポーツ



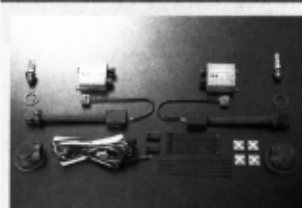
エアロミラー JZX90 より視認性の高い
曲面、防塵ガラスを採用。純正品電
動式と比べ約3kgの軽量。ミラー可
動部に高精度ボールジョイントを
使用し、ヘタリやガタつき防止。僅
手動2万2000円/電動2万9000円

■エス・ビー・アイ



スーパー用ボンネットバルジ JZA80
僅1万2000円

■TRD



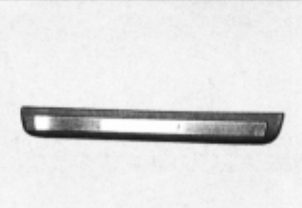
H.I.D.ヘッドランプキット HB4 ヘッド
ランプの外観はそのままに、HB4の
車種専用として開発。耐久性に優
れた軽量、小型の高性能ガラス
スト、バルブ、ハーネス等をすべ
てキット化。車種対応。僅8万9000
円

■ベロフジャパン



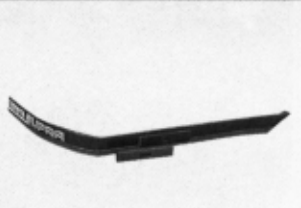
BELLOF HID Spec01 HL4D-drive Spark
White H4対応のハイ/ロー切り替え
システム搭載。HIDバルブ、イグ
ナイター、インバーター、ハイ/
ロー切り替えコントロールユニ
ット、リレー等のキット。僅13万
5000円

■エス・ビー・アイ



アリスト用スカッププレート JZS161
LEXUS文字入り。僅1台1万2000
円

■エス・ビー・アイ



スーパー用マーカールランプ&モ
ールド MA70/JZA70側リヤサ
イドマーカールランプ1万2000
円/リヤマーカール用穴開きモ
ールド1万2000円

■軽浜スポーツアンドレーシング



FRP軽量ボンネット+ボンピンセ
ット JZA70 ロングセラー商品!
僅5万9800円



TURBO/ENGINE

Parts Best Selection

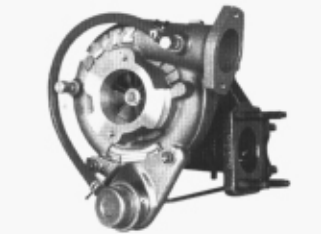
【ターボ/エンジン】

TURBINE BLOW OFF VALVE CAMSHAFT PISTON

GT-PRO KIT (K26 3070) K27 3470
 COMEX (K1147) HW (K1147) HW
 トライバルオイル (K1147) HW (K1147) HW
 キット、ノーマルからポルタービンへの変換可能。価格24万8000円 (K1147) HW (K1147) HW (K1147) HW



セットアップキット JZX90/JZA70/JZA70-80/JZS147-161
 ウェストゲートは種々
 エンジン装着用ステンレスエキマニホールド
 ウェストゲート又はGTウェストゲートをセット
 したステンレスエキマニホールド (ステンレス)
 エンジンキット (K1147) HW (K1147) HW (K1147) HW



ターボチャージャー K1-380V/K1-450V JZX100 純正EXマニホールド付。ローコストでハイパワー! K1-380V=最高馬力380馬力を出力。K1-450V=最高馬力450馬力を出力。値21万8000~24万8000円 (ブリッツ)



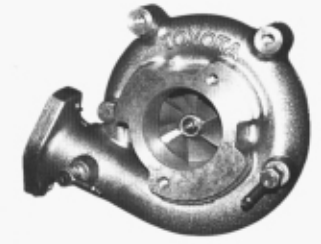
GT-PRO KIT K26 3070 (K27 3470)。ウェストゲート、ステンEXマニの3点キット。ハイパワーを狙うためのターボチャージャー、ウェストゲートの変更にも対応。値39万8000~46万8000円 (サード)



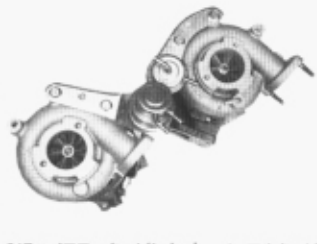
プロフェッショナルキット JZX100/JZA70-80/JZX30/JZS147-161 ターボチャージャー、ウェストゲート、等長ステンレスEXマニホールドのPRO向けキット。ハードチューン前内。値52万8000~64万8000円 (ブリッツ)



鋼RX6 1JZ-GTE レース用高性能ボールベアリングタービンRX6Bを一般市販車用に完全キット化。必要なパーツを車種ごとに専用設計。コンプレッサー-spec:TCW76LS/TCW77LS。値58万円 (アベックス)



J-POWER350 JZX100 チェイサー、マークII、ソアラのVVTi車のブーストアップに満足していない方。これで350馬力が可能! ボルトオンで取り付けできCPUセッティングだけでOK。値下取り10万8000円/下取りなし19万8000円 (オートサービス モリ)



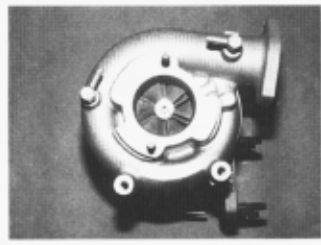
2JZハイフロータービンキット ノーマルタービンに加工を施し、コンプレッサー側を大型化。ボン付けなので加工等は不要。ブースト1.2kg/psiで約450馬力を発生。車検OK。値2個34万8000円/スーパーアウトレット付36万8000円 (ナイトベジヤー)



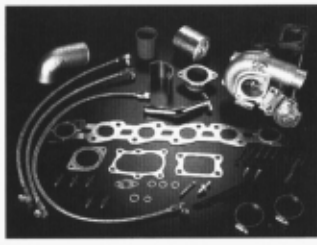
ハイレブンスGT2835R KIT JZX100系 触媒付で380~400馬力出て車検もOK。GT2835、ステンアウトレット、パイピング、パワーフロー、ブローオフバルブ、強化アクチュエーター、ブローオフバルブのタイプあり。値38万8000円/GT2835キット37万8000円 (オートサービス モリ)



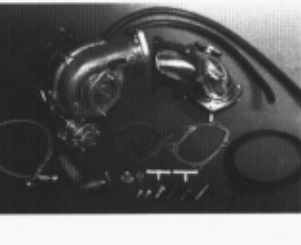
GReddy タービンキット JZX100/JZA70-80/JZX30/JZS147-161 SUS EXマニ、ウェストゲートタイプ、エアインクスAY-M (車種によって設定)。値44万5000~55万円 (トラスト)



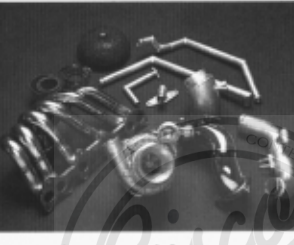
JZX100用スーパーハイフロータービン ハイパワー、ハイブースト対応でスポーツタービン並のパワーを発揮。タービンブレードはセラミックからスチールに変更。高ブースト対応ピッチシャフト。要下取り10万8000円 (ターボショップM)



AXタービン JZX100 AX53b70-P25。完全ボルトオン。SH製水冷ボールベアリング軸受け採用。新開発エアリックが驚異のゼロチップグリバランスを実現。強化S/P内蔵アクチュエーター標準装備。値28万4000円 (アベックス)



JZX100 PE2020J TURBO KIT 大型コンプレッサーハウジングはバックワード型インペラーを組み合わせ、低回転域より太いトルクを発生。5090rpmで最大トルク46.1kgに到達。値26万8000円 (パワーエンタープライズ)



アミューズGT2837R-プロKIT JZX100 等長エキマニ。専用ステンアウトレット、サクシオンキット付。3037Sのコンプレッサーボイールを使った2B37Rの性能をフルに発揮。純正触媒対応のEXレイアウトで車検OK。値54万8000円 (パワーハウスアミューズ)

CARBOY SPECIAL ISSUE



MARK II/CHASER

CRESTA SUPRA SOARER ARISTO

AERO

TURBO

ENGINE

SETTING

COOLING

SUSPENSION

DRIVE TRAIN

BRAKE

EXHAUST

INTAKE

FUEL

ELECTRIC

SEAT

OIL/METALS



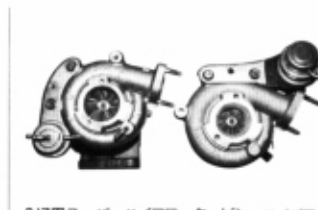
チタンバルブリテーナー 2JZ-G(T)E 材料硬
度と比重の面からチタン合金材を使用し、純正に
比べ40%軽量でありながら十分な強度を持たせ
た。価6万6000円(UUNマシショップ)



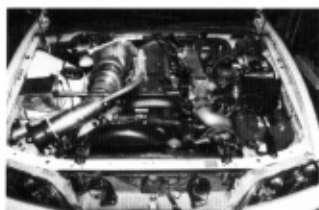
BLITZ K/Sピストンセット 87φ。余肉の少
ない形状にすることで軽量化を実現。耐ノック性、
耐摩耗性向上。価24万円(ブリッツ)



パワーコントローラー JZX100 ブーストアッ
プに不可欠な強化アクチュエーター。トムスCPU
[T.E.C. II]とのセット装着で1JZ-GTの潜在能力
を最大限に引き出す。価2万4000円(トムス)



2JZ用スーパーハイブリッドタービン ハイパワー、
ハイブースト対応でスポーツタービンのパワー
を發揮。タービンブレードはセラミックからスチー
ルに変更。高ブースト対応ビッグシャフト。妻下取
り。価1台14万8000円(ターボショップM)



コンプリートエンジン 各種エンジン製作可能。
価1.5JZ7万円〜/2Jヘッド(2.5φ)38万円〜(原
田エンジニアリング)



スーパーピストンキット 2JZ-GTE 英国コスワ
ース社と技術提携。軍事規格のアルミ材を400tプ
レスで鍛造成型した後、熱処理を施した高鍛造素
材を使用。ボア97φ。ピンサイズ22φ。重量469g。
価19万8000円(UUNマシショップ)



カスタムキットEX 2JZ-GTE 3.2φ。87.0φ×
90mm。磨り出し。フルカウンタークランク。アルミ鍛
造スーパーピストン。1断面スーパーコンロッド。ス
トリートからドラッグ、サーキットユースまで使用可。
価100万円(UUNマシショップ)



J-POWER350 VVT-i JZX100-110 ノーマ
ルタービン改のハイフロータービン。350馬力可
能。取り付けはボルトオンでCPUのセッティングだ
けでOK。価下取り13万8000円/下取りなし22万
8000円(ナイトペイジャー)



カムカバー 1JZ/2JZ 純正品と同様の表面処
理。価ターボ用メッキ2万4800円・カーボン1万
9800円/NA用メッキ2万2800円・カーボン1万
7800円(アイメック)



鍛造ピストンキット 1JZ 86.5φ。ノーマルオ
ーバーサイズ。VVTは除く。価14万8000円(オ
ートサービス モリ)



カムシャフトキット 2JZ-G(T)E ステージに合
わせてキット内容を選択。STAGE I=カム、強化バ
ルブスプリング。STAGE II=カム、強化バルブス
プリング、チタンバルブリテーナー。価近日発売(UUN
マシショップ)



スーパーサウンドブローオフバルブDD JZX81-
90-100/JZA70-80/JZZ30/JZS147-161
デュアルドライブ制御。デュアルファンネル。サブ
ワーファンネルの使い分けが可能。価3万3000〜
4万3000円(ブリッツ)



エンジンダンパー JZX100 アクセルOFF時に
発生するエンジンの横方向の振れを抑え、アクセ
ルレスポンスを向上。シフトミスの低減等により安
定したドリフトを可能に。取付は簡単ボルトオン。価
2万5000円(グレートカンパニー)



スーパーコンロッド 2JZ 軽さと強度を追求し、
SCM440を使用した専用鍛造素材を磨り出し加工。
高出力に伴う剛性確保のため、断面形状を
採用。価19万5000円(UUNマシショップ)



ハイリフトカムシャフト 1JZ-G(T)E/2JZ-G
(T)E 車種、エンジンに合わせて最適なプロフ
ィール設計を施す。VVT-不可。価4万6000円(UUN
マシショップ)



R2D2 軽量コンバットなアルミダイキャストボデー
を採用したブローオフバルブ。エアジャケット内
蔵ボデーで大容量化を実現。新聞発のバルブ機構
で高い気密性を確保。価2万3000〜3万円(サ
ード)



エンジンダンパーキット 汎用 減衰力調整機能
付。価2万9800円(原田エンジニアリング)



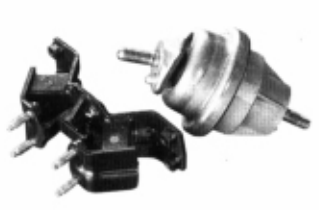
コンロッドセット 2JZ H断面形状により高回転、
高出力に対応。クロームモリブデン鋼を使用し、軽
量。価19万8000円(ブリッツ)



調整式カムスプロケット カムタイミングが微調
整できるので、カム交換時などベストセッティング
ができる。ノーマルカムでも微調整で5馬力アップ。
価バーニアタイプ8500円/スライド式1万2500円
(ドラゴン・モーター・エンジニアリング)



アウトレットパイプ スクリーム JZX100 あ
の独特なウエストゲートサウンドがノーマルタービ
ンで味わえる! 価3万9800円(ナイトペイジャー)



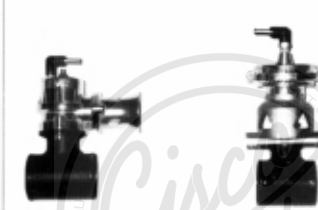
エンジンマウント JZX90-100/JZA80 適切
なゴム硬度に設定することでコーナリング性能、ト
ラクション性能を十分に引き出す。価8000〜1万
000円(TRD)



強化バルブガイド 2JZ-G(T)E 熱伝導率、強
度、耐久性を考慮し、リン鋼調素材を採用。価3
万8400円(UUNマシショップ)



カムスプロケット 1JZ-G(T)E/2JZ-G(T)E バ
ルタイ調整が車上で簡単に行なえるバーニヤメモ
リ付。調整角は一目でクラック角4度。ノーマル
位置から±30度の範囲で調整できる。価1万6000
円(UUNマシショップ)



ブローオフバルブ インタークーラー手前、又は
後側に取付可能。価2万9800円(ドラゴン・モ
ーター・エンジニアリング)



SETTING

Parts Best Selection



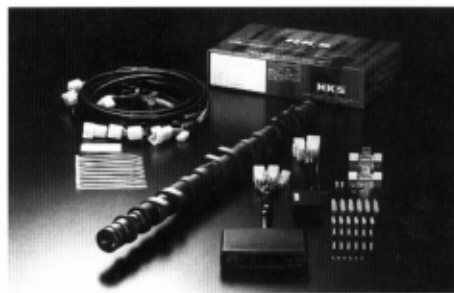
【セッティング】

COMPUTER CONTROLLER TURBO TIMER

パワーECUメーカーのOEM製品は、独自の制御方式を採用し、基本動作を正確に実行するだけでなく、チューニングが可能な場合、チューニングソフトや専用ツール（MIDCOMER）を用いて、パワーECUの制御パラメータを調整することが可能。価格は15万8000円～27万8000円（税込）。



VALCON PLUS VCAM Kit
Part JZX100/JZA80/JZS147/JZS161
エンジンのバルブタイミングコントロール（VTC）バルブタイミングコントロール（VTC）バルブタイミングを電子制御する電子制御バルブタイミングコントロール（VTC）キット。価格は13万2000円（税込）。



T.E.C. II JZX90・100/JZA80/JZS30/JZS147・160・161 低中速域ではトルク特性とアクセルレスポンスが飛躍的にアップし、高速域では安全マージンの確保はもちろん、低燃費と出力向上も可能。価格は15万8000円～24万8000円/下取りなし23万8000円～27万8000円（税込）。



アクセスコンピュータ JZA70・80/JZS30/JZS147・161 ハイパワーとセーフティラインを両立。JZX100はK1ターボ対応の設定あり。価格12万5000円～16万8000円（プリッツ）。



MAP ANALYZER 汎用 SBC、SBC-iD接続線用品。車速、エンジン回転、電圧により99通りのセッティングが可能。価格2万9800円/A/F ANALYZER (MAPアナライザー接続専用) 12万円（プリッツ）。



VALCON PLUS VCAM Kit JZX100/JZS30 VVT-iエンジンでは業界初のバルブタイミングコントローラー（VALCON）とカムシャフト（V-CAM）のセット。価格13万2000円（HKS）。



ハイパーCPU JZX90・100/JZA70・80/JZS147・160 燃料、点火の最適化を図る。各リミッター変更可能。オートメイト可。価格下取り13万円～（アイメック）。



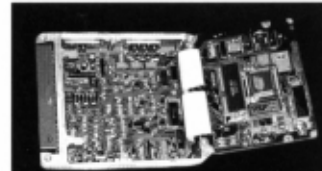
Buddy club RACING SPEC COMPUTER エンジンECUの負荷信号を回転数とエンジン負荷によってきめ細かくデジタル制御し、チューニング車輻の燃料セッティングをパソコン&ソフトを使用してベストな状態にする。価格3万7800円（ファースト）。



パワーブーストコントローラー アナログ表示の電子式ブーストメーターと電気式ターボ過給圧コントローラーをハイブリッド。高性能ソレノイドバルブ。オールインワン配線。ホワイト、ブラック。価格4万9800円（パワーエンタープライズ）。



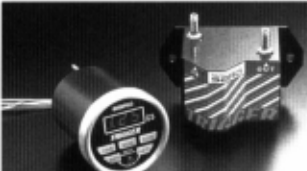
AVC-R 0.05kg/cm²ごとに0.2～2.0kg/cm²までのブースト制御が行なえるほか、目標ブースト圧を500回転刻みに8つのエンジン回転域で任意設定できる。千ヤリ補正機能搭載。価格5万8000円（アベックス）。



Sift Rep JZX90/JZA70・80/JZS30・31/JZS147 最新測定機材を駆使し、1500台以上の現車セッティングから収集した豊富なデータに基づいて実走行テストを重ねて完成。ノーマルからライトチューンまでカバー。価格12万8000円（アブリグ）。



ハイテックROM JZX81・90・100 トヨタ車CPUのキーポイントであるオーバーフローアクセス防止機能搭載。ステップアップ時のデータ書き換えや現車セッティングも可能。価格下取り9万8000円～16万8000円（パワーハウスアミューズ）。



TRIGGER レスポンスがよく、かつ高回転域でタレないという相反する特性を両立した電気式ブーストコントローラー。ソレノイドバルブ方式採用。学習機能搭載16ビットマイクロ制御。ハードチューン対応。価格4万8800円（サード）。



SBC-iD 汎用 電気式ブーストコントローラー。ブースト圧のダイレクト入力可能。シーケンシャルソレノイドバルブが高レスポンス&高安定性を実現。パワーメーターiDと連動可能。価格5万9800円（プリッツ）。



POWER ECU JZX100/JZA80/JZS30/JZS161 エンジン本体を加工することなく、エンジン本来のパワーとトルクを引き出す。ECUのハード自体も過酷な条件下でも耐えられるよう設計。価格下取り22万円（C-ONEモータースポーツ）。



KS-ROM JZX80・90/JZA70・80/JZS30/JZS147 ユーザーから口コミで広がったROM。詳しくはHPで！ <http://www.rivc.zaq.ne.jp/ksrom> 価格12万8000円～13万8000円/2JZ=13万8000円（コンピュータシステムKS）。



プロフレック B-Spec ソレノイドバルブを使用したシンプルで使いやすいVVC。ゲインボリュームにより、好みのセッティングが可能。オフブラック。スケルトン型の22タイプで各々2.5K仕様もあり。価格3万6500円～4万2000円（トラスト）。



DUAL-SBC 汎用 多機能搭載の電気式ブーストコントローラー。D-SBCの廉価版（S-SBC）もあり（2万9800円）。価格5万2800円（プリッツ）。

CARBOY SPECIAL ISSUE



AERO

TURBO

ENGINE

SETTING

COOLING

SUSPENSION

DRIVE TRAIN

BRAKE

EXHAUST

INTAKE

FUEL

ELECTRIC

SEAT

OIL/METER



オートシフトランプX DC12Vガソリン車 大型アルミ削り出しシフトランプ採用。センサー配線不要でシガライターのみの簡単取り付け。ランプ照度調整機能付。超高精度LEDで球切れなし。値1万2800円(ピボット)



M.F.C 電動ラジエターファンの作動温度を任意に設定することで水温をコントロールできるマルチファンコントローラー。作動開始温度より2度刻みで-20度まで設定可能。値1万4800円(サイド)



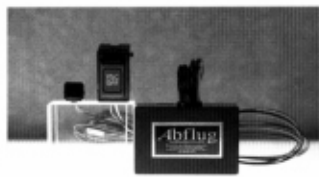
FULL AUTO TURBO TIMER 汎用 多機能搭載で低価格! 電圧表示付。値9800円(ブリッツ)



S-AFC 最新インターフェイス搭載。簡単なスイッチ操作で8つの回転域で燃調コントロールを実現。従来品を大幅に上回る1%刻みで+50%~50%の範囲で燃料の増減が可能。値3万8000円(アベックス)



オートシフトランプM DC12Vガソリン車 設定した回転数に達すると小型シフトランプが高遠点滅。回転信号不要の簡単取り付け。ランプ照度調整機能付。シフトランプはレッド、ブルー、ホワイト。値7800円(ピボット)



VSCキャンセラーフルセット JZS160・161 VSCをボタン一つで解除。アクセル回避を強いられる場面でのスロットル制御を電氣的にキャンセル。カプラーオン装着。輸出仕様VSC OFFスイッチ付。値4万5000円(Abflug)



ETCSモニター JZX100ツアラーV 走行中でも表示パネルのスイッチでサブスロットルの全開固定が可能。穏やかな加速とスポーツカー勝負のハイスピートをプッシュボタン一つで切り替えられる。値2万9800円(パワーハウスアミューズ)



RSM-GP REVスピードメーターの計測機能はそのままに、走りのすべてを把握するITを集約。スピードリミッター解除が困難とされるトヨタAT車もカバー。大画面モニターに高精度VFD採用。値2万2800円(アベックス)



スーパーベビータイマー 約タコ半分の超コンパクトボディに、ターボタイマー機能を凝縮。マニュアルタイプと同様の簡単配線。マイコンが走行状況に応じたアフターアードリフティングタイムをフルオート設定。値9800円(ピボット)



ATTACK METER 最高速、ゼロヨン、ラップタイム計測、シフトインジケーター、スピードリミッター解除、メンテ時期の告知等。一つのディスプレイに12の機能を搭載。大画面液晶ディスプレイ。値2万4800円(サイド)



エルグドライブング・データ・システム ドライビングに関わるデータやクルマのコンディションをキープするためのデータを表示/インプットできる。[05D]は必要十分な機能に絞ったSTDタイプ。[03D]は機能を充実させたオールインワンタイプ。値9800~1万2800円(エフイーティー)



GRddy e-manage エアフロ信号、可変バルライ&リフト機構、追加インジェクターを自在にコントロール。パソコンとの接続でサブコンに発展。データロガー機能搭載。値3万5000円(トラスト)



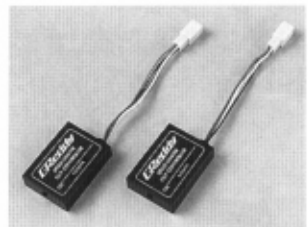
見ッテレ JZX90系・100系/JZZ30・31/JZS160・161 停車時にしか見られない純正テレビを走行中でも楽しめる。取り付けは簡単。ワンタッチのスイッチ操作で切り替えできる。エンジンオフでノーマル状態に復帰。値2万2000円(フィールド技研工業)



スピードメーターX 約タコ半分のコンパクトボディに350km/h表示スピードメーター、ゼロヨンオート計測、さらにリミッター解除機能(車種により)まで装備。値9800円(ピボット)



MDM-100 エンジンからコンピュータへの情報を数値で把握できるマルチディスプレイモニター。配線は車輻の診断コネクタに接続するだけ。値1万0500円(国際規格対応コネクタタイプ4万5000円/国内規格対応コネクタタイプ4万3000円(テクトム))



スピードリミッターカットコントローラー トヨタ車値1万2500円(トラスト)



TV JUMPER α JZS160/JZX90・100 走行中に純正TVを見ることが出来る。スイッチ付。エンジンOFFでノーマルに復帰。値1万6800円(ブリッツ)



ファンコントロールゲージ JZX90マークII 付属の水温センサーをラジエターのアンバーホースに取り付け、水温を高精度表示。電動ファンの作動温度を任意にコントロールでき、オーバーヒートやパワーロスを防止。値1万8000円(ピボット)



BILLION VFC-pro JZX90・100/JZA70・80/JZS147・161 水温表示(ワーニング付)、電動ファン始動温度を任意に設定、オプションセンサーの追加でもう一つの温度を表示という3つの機能搭載。値2万4800円(ミノルインターナショナル)



POWER METER I-D 汎用 パワー、スピード、タコ計測機能搭載の多機能パワーメーター。値2万4800円(ブリッツ)



Time Parts Caravan



ウォーターテンプゲージ JZX90・100/JZA70・80 マークII、スーパー対応。純正の水温センサー信号を接続するだけでパワーロスやオーバーヒートの原因となる水温を高精度デジタル表示。値1万2000円(ピボット)



Analyzer ブースト圧力、インジェクター開弁時間(率)、電圧入力などエンジンセッティングに欠かせないデータを任意に選択。ショグダイヤル方式大画面液晶ディスプレイ。値2万9800円(サイド)



FATT-DC/DTT-DC 汎用 バルクグラフを取り入れた大型液晶ディスプレイ採用のフルオートタコポタイマー。超小型。FATT-DCは電圧表示機能付。DTT-DCはブースト表示機能付。値FATT-DC=1万2800円/DTT-DC=1万5800円(ブリッツ)

COOLING

Parts Best Selection



【クーリング】

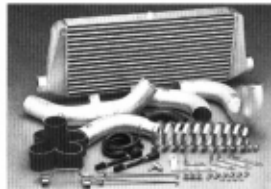
INTERCOOLER OILCOOLER RADIATOR



スーパー用4層ビッグラジエーター JZA80 エンジンの発熱をガッチリ受け止める高性能4層コア採用。放熱量はフルチューンエンジン対応。値11万円(スキタラチエーターワークス)



GREX オイルクーラーキット スタンダードタイプ JZA70・80/JZZ30/JZS147 アールズ製ホースフィッティング、サーモスタット装備など充実したキット。値5万3000~7万3000円(トラスト)



LMインタークーラーキットV-spec JZX90・100/JZS161/JZZ30 LMシリーズの3層幅タイプ。コア自体はチューブの肉厚を薄くし、最大で約40%軽量化。アルミパイピング仕様で低価格! 値11万8000~12万8000円(ブリッツ)



インタークーラー JZX90・100/JZA70・80/JZZ30/JZS147・161 純正よりコアサイズを大きくし、走行風の当たる面積を拡大。新タイプの冷却フィンを採用することで放熱量を向上。5タイプ。前置き。値9万8000円(HKS)



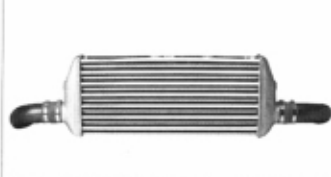
マークII/チェイサー用カローラUPラジエーター JZX100 値4万9000円(スキタラチエーターワークス)



パワーステアリング オイルクーラーシステム オイル冷却効果抜群! オイルの影響による吹き出し防止。フルステンレスコアを採用し、長期間の使用にも対応。コンパクト設計のため、レイアウトも簡単。値1万9500円(APP)



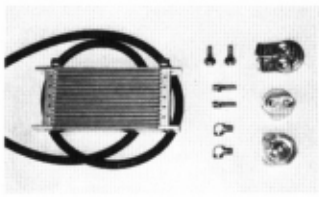
純正交換タイプレーシングインタークーラー アリスト わずらわしい加工なしで取り付け可。2mmの薄いアルミニウムをサイドタンクに使用することで軽量化と優れた放熱性を確保。65φシリコンホース1個付。値17万8000円(ナイトベジター)



GT SPEC インタークーラー JZX90・100/JZZ30 独自の整流エアロ構造チューブ採用。クロスフロータイプなので無理のない前置き化、コアの大容量化が可能となり圧倒的な冷却効率と圧力損失を高次元でバランス。値11万8000円(アベックス)



アリスト用オールアルミラジエーター JZS147 容量はノーマルラジエーターの2倍以上。ホルトオン。水量3ℓ、重量5kg。値16万円(スキタラチエーターワークス)



オイルクーラーキット 19段のタイプで油温が20度前後下がる。移動式は1万5000円UP。値10段&13段3万8000円/19段4万8000円/25段5万8000円(ドラゴン・モーター・エンジニアリング)



インタークーラーキット JZX100 高効率な大型インタークーラーをフロントバンパー正面に装着し、吸気温度の低下を実現。アルミ及びスチールパイプ。値19万円(トムス)



GReddy インタークーラーキット JZX90・100/JZA70・80/JZZ30/JZS147・161 コアチューブ内に高効率なインナーフィンを設け、冷却効率の向上と圧力損失の低減を高い次元でバランス。2層/3層/4層。値9万4000~22万8000円(トラスト)



マークII 3層ビッグラジエーター JZX81 BRASS タンク&3列コア。値9万円(スキタラチエーターワークス)



オールアルミラジエーター JZX100ツアラーV 一般に、アイドリング時に水温が上がるということでアルミ製は敬遠されがちだが、このラジエーターはアイドリング時90~95度、走行時75~90度を保つ。値10万8000円(インターセプター)



オイルクーラーR-TYPE JZX90・100/JZA70・80/JZZ30/JZS161 メンテナンスと適正なオイルラインを確保するためにフィルターを移動。フィルター取り付け部にサーモを設けているため、経年かな油温管理が可能。値8万4000~9万6000円(HKS)



インタークーラー純正交換タイプ JZX81・90・100/JZA70・80/JZZ30/JZS147 値11万8000~24万8000円(ARC)



エフ・ウイン JZX90・100/JZA70・80/JZZ30・31/JZS147 放熱性、軽さ、強度、耐久性に優れたアルミ素材採用のボルトオンタイプの「テンションシリーズ」の他に車種によって「プラスシリーズ」「スポーツシリーズ」あり。値4万5000~12万8000円(スキタラチエーター)



ダブルローラジエーター JZX100/JZA80 ラジエーター単体としてのトータルバランスを考えた軽量、低価格のアルミ2層チューブ構造。コアサイズ640×350×36mm。値5万9800円(パワーエンプライズ)



GREX オイルクーラーキット オイルエレメント移動タイプ JZX90/JZA70・80/JZS161 放熱性を高め、圧力損失の低減にも成功。オイルエレメントを移動することでメンテナンスも向上。値7万4000~9万5000円(トラスト)



インタークーラー前置きキット JZX90・100/JZA80/JZZ30/JZS147・161 スペースにとわれないインタークーラーパーツをキット化。フロアタイプ。値17万8000円(ARC)

GReddy SPECIAL ISSUE



SUSPENSION

Parts Best Selection



【サスペンション】

DAMPER COIL SPRING TOWER BAR MEMBER BRACE



FIGHTEX Type FS JZX90-91-100/JZA70 ストリートからサーキット走行まで幅広くカバーするスタンダードタイプ。減衰力12段調整。S/Pレート変更可能。価19万8000円/ピロアッパー付24万8000円(戸田レーシング)



Buddy clubレーシングスベックダンパー JZX90-100 専用S/Pとピロアッパーマウントをセットした完全コンプリートのボン付けサス。減衰力15段調整式。単筒式シェルケース。ストラットタイプは倒立式。価17万8000円(ファースト)



TYPE NR/NA JZX90-91-100/JZA70-80/JZS147-161 ローダウンスプリング[S.TECH]採用。ストリートでのスポーツ性と快適性を重視したセッティング。NRは減衰力固定式。NAは16段減衰力調整式。価7万6000~10万8000円(ティン)



ハイパーマックスダンパーLS JZX90-100-110/JZS147-161 絶対的な走行性能よりハイスピードクルージングの走行安定性を追求。快適性、安定性を求めて静かでシックな乗り心地を可能にした。強化ゴムアッパーマウント採用。価13万8000~14万8000円(HKS)



SUSTEC PRO S-S JZX90-100系 ストリートから峠、ミニサーキットまで対応できる減衰力調整機構(F4段、R8段)。ロードダウン時のストローク不足を解消するショートケース&超ショートロッド採用。複筒低圧ガス式。価13万2000円(タナベ)



Buddy club P-1レーシングダンパー JZX100/JZA70-80/JZZ30 オーダーメイドシステム採用。減衰力36段調整式。アジャストブラケットでプリロードを変更することなく車高調整が可能。ストラットタイプは倒立式。価キット34万8000~35万8000円/単体8万円(ファースト)



TYPE HR/HA JZX90-91-100-110/JZA70-80/JZZ30/JZS147-160-161 ストリートからワインディングでのフットワーク性能をアップ。HRは減衰力固定式。HAは16段減衰力調整式。ピロ付の設定あり。価11万6000~17万8000円(ティン)



ハイパーマックスダンパーII JZX90-100-110/JZA80/JZZ30/JZS147-161 低圧ガス構造。ベースバルブ内蔵の単筒式構造により、スポーツ性能とコンフォート性能を高次元でバランス。減衰力30段調整であらゆるシーンに対応。価17万8000~18万9000円(HKS)



GABLEポリューションストロークII JZX90-100/JZA80/JZS147/JZZ30 ストリート車高調整式サス。減衰力調整式ショック&ヘルバースプリングの採用で、ストリートから峠、サーキットまで幅広いセッティングが可能。複筒低圧ガス式。価14万~15万8000円(ウイングス ジャパン)



BLITZ SACHS DAMPER SP-7 JZX100/JZA80/JZS161 車高調整式サスペンションキット。ドイツ サックスと共同開発した本格的サスペンションシステム。価34万8000円(ブリッツ)



TYPE HE JZX90-91-100/JZA80/JZZ30 ドリフト走行を楽しむための専用ショック。車高を下げてモストロークが変化しない全長調整機能付。16段減衰力調整式。価16万9000~17万7000円(ティン)



ワールドスポーツダンパー JZX90-100/JZS147-161 ローダウン&乗り心地を両立。大容量単筒式バルブと新設計バリアブルレートS/Pで優れた走行性能を実現。OH対応。減衰力変更可能。最低地上高9cm確保。価11万8000円(アベニュー)



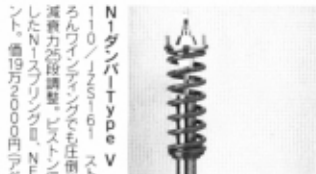
GABLEポリューションストロークR JZX100 完全OH対応のサーキットスペック車高調整式サス。単筒高圧ガス式。減衰力調整FR共4段。パネレートF10kg/mm。R8kg/mm。価15万8000円(ウイングス ジャパン)



ハイテックダンパーKIT JZX100ツアラーV 筑波1分1秒のアミューズ チェイサーのノウハウをフルに注入したサーキット走行用。レーザー並の低い車高でも最高のコントロール性とトラクションを実現。価26万8000円(パワーハウスアミューズ)



TYPE RA JZX90-91-100-110/JZA70-80/JZZ30/JZS147-160-161 サークリットベック。単筒式シェルケースでリニアな減衰力特性を実現。ストラットタイプには倒立式を採用。16段減衰力調整式。価17万6000~22万4000円(ティン)



N-Dan Partvape V JZX90-100-110/JZA80/JZZ30 ストリート走行にはもちろんワインディングでも圧倒的な安定性を発揮。減衰力25段階調整。ストローク40%の大幅に軽量化したN15スプリング。NEWピロアッパーマウント。価19万6000円(アベニュー)



FUNCTION-Zi JZX90-100-110/JZZ30/JZS147-161 剛性感のある走りはそのままに、より快適なドライブフルを目指した。減衰力6段調整機能。スチール製シェルケース。全長調整タイプ。スプリングにSWIFTを採用。価22万5000~24万8000円(エンドレスアドバンス ジール事業部)



サスペンションキット JZX90-100/JZZ30-F24 F16kg/mm。R10kg/mm(ソアラ用)=F24kg/mm。R18kg/mm) 価15万8000円(CAR MAKE T&E)



FSダンパーキット JZX90-100-110/JZA80/JZS160-161/JZZ30 超軽量オールアルミボディで1/4下荷重を大幅に軽減。硬質アルミ処理。減衰力15段調整。純正アッパーマウント対応。価27万円(ケージエム)



TYPE CS JZX100-110/JZA80/JZZ30/JZS147-160-161 純正比130%のオイル容量アップでインチャージャーにも対応。欲知車のような粘りのあるハンドリングとじややかな減衰特性が特徴。16段減衰力調整機能付。価18万3000~19万9000円(ティン)

CARBOY SPECIAL ISSUE

AERO

TURBO

ENGINE

SETTING

COOLING

SUSPENSION

DRIVE TRAIN

BRAKE

EXHAUST

INTAKE

FUEL

ELECTRIC

SEAT

OIL/METAL



Revolutionサスペンションキット チェイサー車高調整式。走行性能を高めつつ突き上げ感を極力抑え、上品な乗り心地と走りの性能を両立。ストリートユース。不快な真音の発生はない。価19万8000円(HKS九州サービス)



インターセプター車高調 JZX81-90-100 ロードダウンで乗り心地も確保したストリート用。減衰力固定式17万8000円/調整式19万8000円(インターセプター)



Advox JZX系/JZA80/JZZ3#/JZS147/JZS16# 新機構アドボックス・システムにより、操縦性と乗り心地、コーナリングとスタビリティという相反する性能を両立。アルミ鍛造シェルケース。シングルチューブ。価1台分33万~34万円(トムス)



FUNCTION-BASIC JZX90-100-110/JZA80/JZZ30/JZS147-161 プリロード車高調整式。バージョンアップとして減衰力6段調整機能搭載の「B6」タイプあり。価17万5000~21万5000円(エンドレスアドバンス ジール事業部)



SUPER SPECIAL JZX81-90/JZA70-80/JZZ30/JZS161 前後とも減衰力4段調整機能搭載。ストリートにおけるあらゆる場面に適応。価6万7200~9万4200円(カヤハエンジニアリング アンド・サービス)



GT SPEC.車高調整式サスペンションKIT JZX90-100/JZA80-90/JZZ30/JZS147-161 減衰力4段階調整式。アッパーマウントはアルミリジッド。ブラケット式車高調整機構採用。価21万8000円(サード)



Advox Sports JZX90-100-110/JZA80/JZS161 アドボックス・システムを継承しながら、さらにアグレッシブな走行性能を重視した。従来のアルミからスチールへと素材を転換してコストダウンを追求。価1台分24万6000~25万8000円(トムス)



FUNCTION-S JZX90-100-110/JZA80/JZZ30/JZS147-161 軽量アルミボディのプリロード車高調整式。バージョンアップとして減衰力6段階調整機能搭載の「S6」タイプあり。価21万5000~24万8000円(エンドレスアドバンス ジール事業部)



NEW SR SPECIAL JZX90/JZA80/JZZ30/JZS161 スポーツショックにありがちな不快なゴツゴツ感を可能な限り抑え上げた上で走安性を高めた。価3万7600~6万1200円(カヤハエンジニアリング アンド・サービス)



車高調整キット オリジナルの車高調を作るキット。自分好みのショックにこのキットを取り付けるだけで完成。価直巻S/P用アッパーシート付2万3000円/ノーマル形状S/P1万6000円/直巻S/P7000円(ドラゴン・モーター・エンジニアリング)



HRD特注N1ダンパーフルキット スペックに合わせてオリジナルでセッティング。価26万8000円(原田エンジニアリング)



スポルティーボ JZX110/JZS161 運動性能と乗り心地の絶妙なバランスを図る。ロールを抑えるために重心を下げ、車高約-15~-30mmダウン。1万2000kmの保証付。価ショックセット6万~6万1000円/スプリングセット4万~4万3000円/スタビライザーセット6万7000~7万9000円(TRD)



BUZZ SPEC JZA70 ショートストローク仕様。減衰力は、サーキットで市販車か100%ポテンシャルを発揮できるように設定。峠&サーキット走行会向き。価7万9200円(カヤハエンジニアリング アンド・サービス)



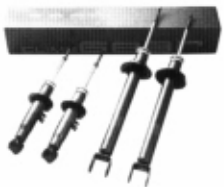
POTENZA ERS JZX90-100/JZA80 車種ごとにバンプ、リバウンドストロークを最大限に確保し、適正化したショートストローク&ショートケース仕様。車高調整式。アイバツハ製S/P採用。価14万9000円(ブリテスタFVS)



オリジナルビルシュタイン車高調 JZX90-100/JZA80/JZS147-160 オーダーメイド可能。基本的には低速時の乗り心地をよくし、中高速ではしっかりとした踏ん張りを実現するセッティング。ネジ式。価27万円(アイメック)



サスペンションセット JZA80 固定式ビルシュタイン製のショックとローハイトスプリングのセット。車高-25mm。REAS車除く。価17万6000円(TRD)



Gear CLIMB JZA80 ターマックにおける高速走安性をターゲットに開発。減衰力調整機構はあえて採用せず。固定式。リーズナブルな価格も魅力! 走り重視のユーザーに! 価6万7600円(カヤハエンジニアリング アンド・サービス)



RPG SPORTS JZX90-100-110/JZS147-161 ポテンシャルを最大限に引き出すための車高調整システム。ストリートユース専用。専用アッパーシート付。価11万5000円(カヤハエンジニアリング アンド・サービス)



YSRオリジナル車高調キット JZA70 F=YSRオリジナルアッパーマウント仕様。R=HKSアッパーマウント仕様(ビルシュタイン使用)。JZZ30/アラ。JZA80スーパー用もあり(29万8000円)。価28万円(横浜スポーツアンドレーシング)



サスキットforサスキット JZX9#-10# 車高調整式。減衰力5段階調整機構。F14.0kg/mm。R8.0kg/mm。基本車高設定値F約-45mm。R約-40mm。バネレート変更可能。保安基準適合。価17万5000円(TRD)



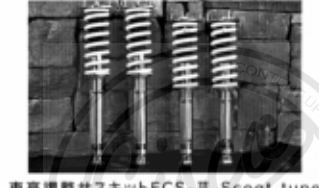
SECTOR SPORTS JZS161-147 セダン専用のショートストローク仕様。エレガントで、かつスポーティなハンドリングにするため、微低速バンプを採用。価4万4400円(カヤハエンジニアリング アンド・サービス)



Cリング式車高調整ショック JZA70-80/JZX90-100/JZZ30/JZS147-160-161 FR共に独自の大容量、大口径46mmピストン採用。セッティングはストリート仕様。フルオーダーメイドシステム。OHや仕様変更可能。価14万~17万円(エナペタル)

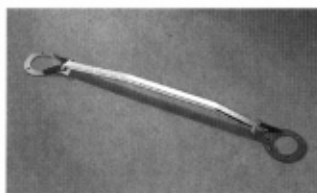


車高調サスペンションキットTYPE:G JZX10#/JZA80/JZZ30-31/JZS160-161 オリジナルセッティングのビルシュタインショック。減衰力固定式。ピロアッパーマウント付。価28万円(C-ONE モータースポーツ)



車高調整サスキットECS-II Scoof tune JZS160-161 30段階減衰力調整式。車高調整式。フリーピストン機構。特に高速域での安定性を向上させた。OH可能。直巻S/P14kg/mm。R10kg/mm。純正交換。保安基準適合。価25万6000円(ABJug)





リアフォースストラットバー JZX90・100/JZA80/JZZ30 より高い剛性を追求したフラットアルミシャフトタイプ。JZX100&JZA80はフロントのみの設定。値FR各1万5000円(ムサシ)



スーパーラクション スプリング JZX90・100/JZA80/JZS161 低重心、前輪姿勢のゼロコン仕様。JZX90・100用はターボ、NA別設定。JZA80用はREAS車装着不可。値3万9000~4万9000円(ブリッツ)



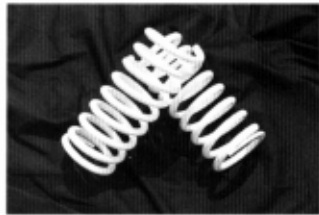
kg/m Damper Kit JZX90-100-110 専用設計DR21スプリングとショートストロークダンパーのキット。ワインディングからサーキットまで幅広いステージで楽しめる。車検対応。値8万4000~9万2000円(ケーजीエム)



SUSTEC DAMPER JZX90-100系 タナベのCVS、スーパーH等の特性に合わせて開発された専用ダンパー。FR各25mmショート。初期荷重域での走行安定を確保するツインチューブ設計。車検対応。値4万9200円(タナベ)



HKS東京 カーボンタワーバー JZX90-100 フロントのみ。オーバルカムシャフトにパープルアルマイトを施したマウント。機能性とエンジンルームのドレスアップを両立。値3万8000円(HKS東京サービス)



スーパーローフォームサスペンション JZX90-100系 2WD専用。ダウン量:6~7cm。パネレート:ノーマル比20~30%。値3万3000円(F.J.G.)



SUSTEC GF210 JZX90-100系 しなやかなコーナリング性能を重視したハード設計。F6.6kg/mm、R3.3kg/mm、30~40mmダウンを基本に最低地上高を確保。保安基準適合。値3万8000円~(タナベ)



GAB SUPER JZX90-100/JZA80/JZZ30 GABストリートタイプのベネシックモデル。純正形状ながら、これまでの純正ショックに物足りなさを感ずるユーザーの要求に応える。減衰力調整機能付。値6万6000~8万円(ウイングス ジャパン)



SUSTECストラットタワーバー JZX90-100系 新設計のオーバルシャフト採用。ネジレ剛性を高めてシャープなハンドリングを実現。シャフト部は補強リブを入れて、曲げ剛性をさらにアップ。パフ仕上げ。値フロント1万3000円(タナベ)



Σβ 180 JZX90-100/JZA80/JZZ30/JZS160-161 有効ストローク量が大幅にアップでき、線間密着によるツキ上げやうるさいガチャガチャ音を解消。軽重&高応力設計。ノーマルショック対応。車検OK。値3万6000~5万6000円(ドイツ)



SUSTEC NF210 JZX90-100系 ローダウンしても乗り心地はノーマルフィーリングにこだわるユーザー向け。パネレートを純正と同等とし、快適性を重視。F6.0kg/mm、R2.7kg/mm。保安基準適合。値3万6000円~(タナベ)



RS★R TI2000 チタン含有の新素材を採用。引っ張り強度2000Nmm。従来品より最大約25%軽量化に成功。ダウン、ロードハードダウンの3タイプ。値F2万1600円~/R2万円~(ティエムシー)



タワーバー JZX90-100-110/JZA80/JZS161 2点支持式。スチール製。値2万6000円(TRD)



ACTIVE SUPER DOWN JZX系/JZA70-80/JZZ30/JZS147-160-161 30~70mmの徹底したローフォルムを実現し、パネレートを20%から30%アップ。乗り心地を重視。値セットF2万1000円~/R1万6000円~(エスペリア)



SUPER Down PRECEDEO JZX90-100系 車高F32mm、R25mmダウンし、ダイナミックなローフォルムを演出。パネレートは約10~20%アップ。スポーティな走り&ストリートでの快適性を両立。最低地上高90mm確保。値4万2400円(タナベ)



RS★R サスペンションコイル インチUPLしたタイヤやホイールを引き立てるレーシーなフォルム「ダウン」、大膽なレートUP&車高ダウンを実現する「ハードダウン」そして「ロード」の3タイプ。値F1万9000円~/R1万6000円~(ティエムシー)



モノコックタワーバー JZS147-160-161 モノコック構造にすることで見た目の美しさのみならず、強靭な剛性を確保。ボルトオン装着。保安基準適合。値5万8000円(Abflug)



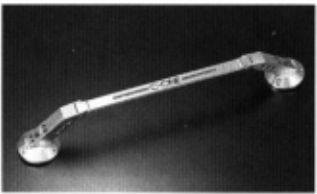
ストリートダウンスプリング JZA80/JZZ30/JZS147 ノーマル車のショック性能を最大限に引き出すよう開発。車種に応じて可変レートを採用。シリコンゴム調オイルテンパー線で抜群の耐久性を実現。値5万6000~5万7000円(サード)



HIGH.TECH JZX100 強くしなやかな新素材を採用し、最適なローダウン量を長期間キープ。セッティングは快適さを重視。車高ダウン量約20~30mm。値4万6000円(ティン)



スポーツサスペンション JZX系/JZA80/JZZ30/JZS147-161 ローダウン。熱間成形によりベタリが少なく高精度なパネレートを実現。2段階ピッチスプリングで走り&乗り心地を両立。保安基準適合。NA用もあり。値3万3000円~(アベックス)



オールアルミ・ストラットタワーバー JZX100/JZA80/JZZ30/JZS161 オールアルミ製。高剛性オリジナルアルミ引き抜き鋼管を採用し、強度と軽量化を両立。値フロント用4万8000円(IC-パーツスポーツ)



フロントタワーバー JZX100-110 アルミオーバルシャフト。ベース部はスチール。NA車には取り付け不可。JZX90ターボ車にも取り付け可。値1万8000円(HKS関西サービス)



S.TECH JZX90-100/JZA70-80/JZZ30/JZS147-160-161 値2万2000~3万7000円(ティン)



DR21シリーズ JZX90-100-110/JZA70-80/JZS147-160-161/JZZ30 中間密着一体成型のデュアルレートスプリング採用で、的確なハンドリングとしなやかな乗り心地を実現。3タイプあり。値3万8000~4万6000円(ケーजीエム)

CARBOY SPECIAL ISSUE



MARK II/CHASER

CRESTA SUPRA SOARER ARISTO

AERO

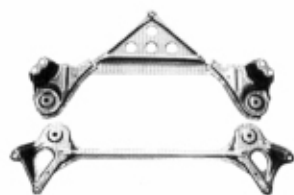


ワイドレッドスペーサー シュラルミン材A2017を採用し、高強度、高剛性、軽量、放熱性を追求。スタッドボルトはクロモリ鋼で安全性を考慮し、圧入式。優オープン(ムサン)

TURBO



リアボディ強化ブレース JZX90-100/JZS160-161 ボディ下面にブレースを追加し、リヤまわりの剛性を大幅に向上。スチール製。価2万4000~3万2000円(トムス)



フロントメンバーブレース JZS147 フロア下部の剛性を強化し、ボディのたわみをなくして安定感のある走りを実現。価前部2万8000円/後部1万2000円(ナイトベジジャー)



リヤタワーバー RT-40 JZX90-100 メインパイプにアルミ40φを使用して、できるだけリヤガラス面から外に見えるようにした。こんな極大タワーバーは当社だけ! 価3万8000円(ナイトベジジャー)

ENGINE



サスペンションアッパーサポート JZX90-100-110/JZA70-80 適切なゴム硬度に設定することでTRDショック、スプリングの性能を十分に引き出し、優れたハンドリングを実現。価7000~1万2000円(TRD)

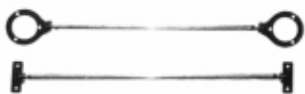
SETTING



チェイサー用サスペンションメンバー強化ロッド JZX90-91・100-101 頑強に作られている牽引フック部とフロントサスマンバーをロッドでつなぎ、メンバーのムダな動きを減少させ、トレス性を向上。価2万2000円(トムス)



メンバーブレース JZX90-100-110/JZA80/JZS161# スチール製。JZX110用のリヤは4点支持、それ以外は3点支持。タワーバーとの併用でさらに剛性の高い走りを実現。価1万8000~3万6000円(TRD)



ストラットタワーバー ボディ剛性が向上し、コーナリング性能UP。ドアのきしみなども減少。価F1万3000円/R1万5000円(ドラゴン・モーター・エンジニアリング)

COOLING



ラバーインシュレーター JZ230-31 フロントコイルスプリング インシュレーター。価2000円(TRD)

SUSPENSION



アッパーパフォーマンスロッド JZX90-91・100/JZS161 フロントのアッパーマウント部を左右ロッドで連結し、フロントボディ剛性を格段に向上。スチール製。価2万5000~6000円(トムス)



SUSTECアンダーブレース JZX90-100系 アルミ中空パイプとユニークな目の字断面構造により、軽量化と高剛性を高レベルで両立。フロント3点支持。価1万5000円(タナベ)



タワーバー JZA80NA/JZS147NA-160系 ボディ剛性をアップさせ、軽快なハンドリングワークを得られる。価4万9000円/JZA80ターボ用2万4000円(アイメック)

DRIVE TRAIN

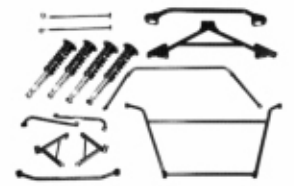


ロールセンターアダプター JZX90-100 ロールセンター位置を理想位置に探し、コーナリング性能をアップ。シュラルミン製。ホワイトアルマイト表面処理。厚さ20mm、取り付けるだけで車高が2cm下がる。価1万4800円(ナイトベジジャー)

BRAKE



調整式リヤキャンバーアジャスター リヤキャンバーを起こすことでトラクション不足を補える。リヤートの調整もでき、リヤタイヤの偏摩耗を防ぐ。4本セット。価JZA70用5万8000円/JZX90-100用4万8000円(KSPエンジニアリング)



アドヴォックス&ブレースキット JZS161/JZX100/JZX110 ベース車のキャラクター、ウィークポイントを考慮し、適切なポイントに最大の効果を発揮する補強パーツを開発。ボディの耐久性も大幅に向上。価36万~40万円(トムス)



Revolutionストラットタワーバー チェイサーボディ剛性を向上させ、足まわりのパフォーマンス性をうまく引き出す。価1万8000円(HKS九州サービス)

EXHAUST



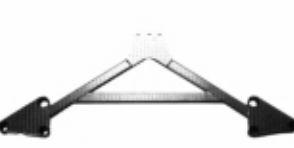
JZS161アリスト専用ホイールスペーサー V300 VERTEX EDITION 17インチ光沢ホイールをセンターから位置にできる。航空機に使われるA6061材を使用。ハブリング付きでステアリングブレ等防止。価3万6000円(ナイトベジジャー)

INTAKE



アルミ製リヤメンバーリジッドカラー JZX90-100 アルミ製。ボディとメンバーをリジッドマウント化することで、ゴムブッシュのよじれをなくし、変な動きを抑制。価1セット1万8000円(KSPエンジニアリング)

FUEL



サスペンションメンバー強化ブレース JZX90-91・100-101/JZS160-161 フロントサスペンションメンバーを三角形のブレースと追加ロッドで固定し、ボディに対するメンバーのムダな動きを減少。スチール製。リヤの設定もあ。価2万6000~3万8000円(トムス)

ELECTRIC



スタビライザー JZX90-100 耐久性を確保するために溶接等は一切使用しない一体構造。軽やかな中空パイプ、強化ブッシュもセット。バネレートF39%、R76%アップ。価2万5000円(TRD)

SEAT

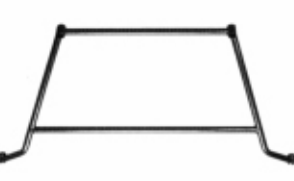


アジャスタブルスペーサー ホイールのオフセット調節&フィッティングに多用。ベースA2017S15mmワイドレッドスペーサー、ロングボルト圧入済み。専用薄型ナット付録。サイズ4種類。価1セット1万8000円(KSPエンジニアリング)

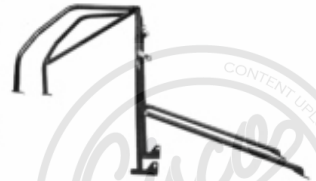
OIL/METAL



リヤメンバーカラー JZX90-100/JZS147 純正リヤメンバーのブッシュの間に組み込み、ゴムブッシュの不安定な動きを抑制。セロヨン等ではジャッター防止、トラクションがアップ。アルミニウム製。価1万2800円(ナイトベジジャー)



アッパーボディ強化ブレース JZX90-91・100-101 リヤ用トランク内にブレースを装着し、リヤまわりのボディ剛性を大幅に向上。穴開け加工不要。スチール製。価2万5000円(トムス)



リフレッショバー JZX100 ルーフ4点式、ボルトオンダイアコナルバー、ボルトオンサイドバー、クロモリ仕様。パイプ40φ、肉厚1.6mm、ブラックス。価9万8000円/バットセット1万2800円~1万4700円(HKS関西サービス)



Parts Best Selection

DRIVE TRAIN

【ドライブトレイン】

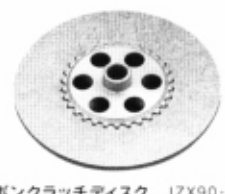
CLUTCH KIT FLYWHEEL LSD SHIFT NOB TIRE



軽量フライホイール JZX90-100-110/JZA70 クロモリ鋼。純正の約38~50%軽量化したことで慣性モーメントが約55%低減し、優れたエンジンレスポンスとシャープな取上げ上りを実現。AT車取り付け不可。価5万9000円(TRD)



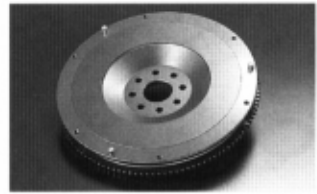
TJSスーパークラッチシリーズ JZA70/JZA80/JZX100/JZX90/JZZ30 トリプル150、ツイン100、ツイン100ダンパー付の3タイプを設定し、パワーや使用状況によって選択。価22万2000~25万2000円(テク/スジャパン)



カーボンクラッチディスク JZX90-100/JZA70 純正互換タイプ。センターハブとカーボンディスクを合わせてノーマルの約1/2重量。強化シングルでは対応不可能な負荷領域をカバーする伝達容量。半クラッチ特性を確保。価11万9000円(ATS)



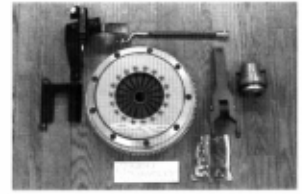
GD CLUTCH Max JZX90-100/JZA70-80/JZZ30 2枚のプレッシャープレート間にエンゲージスプリングを設置し、従来のシーケンシャルタイプよりも半クラッチの範囲が拡大、ストリートでの操作性が格段に向上。価16万5000円(HK&S)



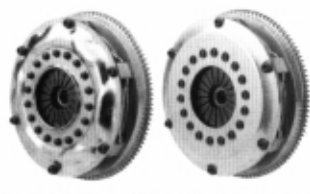
軽量クロモリフライホイール JZX100 クロモリ鋼。フライホイールの軽量化が効果的な高回転型NAエンジンはもちろん、大排気量車でも軽快なレスポンスを味わえる。重量約5.3kg。価3万9000円(C-ONEモータースポーツ)



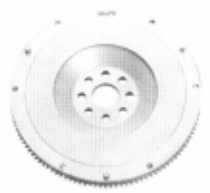
RS★R SUPER L.S.D 外径を極限まで拡大した16枚のクラッチプレートを含み、従来比300~400%の超高性能を実現。1.5WAY&2WAY。価10万2000~13万6000円(ティエムシー)



1JZ用スーパーシングルクラッチ ORC共同開発品。ツインプレートと同じ構造で、多板式クラッチ特有のシャリシャリ音が体感できる。軽量フライホイール、専用レリーズ、ベアリング、変換キットのセット。価14万6000円(グレートカンパニー)



スーパーシングル 1JZ マルチプレートクラッチの入門タイプ。ブーストアップ程度のチューニング車にオススメ。225mmの大型ディスクを新設計し、G500を採用したダンパー付。価プレスカバー13万円/アルミカバー14万円(OS技研)



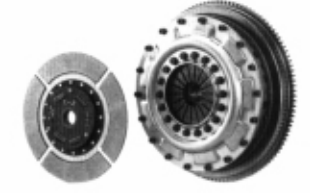
ライトウエイトフライホイール 1JZ-GTE クロモリ鋼。軽量のバランス取りを施し、一番重い外周部を軽量化することでエンジンレスポンスの向上に貢献。価5万4000円(トムス)



LSD 強烈なロック性能、低いイニシャルトルク、高いコントロール性と耐久性等、膨大な実践データから生まれた超高性能LSD。対応車種豊富。価10万2000~13万6000円(ATS)



アクティブクラッチ JZX90-100/JZA80/JZZ30 シングルからツインへのバージョンUP可能。トルク容量を確保しながら乗りやすさも追求。シングルでツインクラッチサウンドが味わえる! 価シングル14万8000円/ツイン19万8000円(ブリリア)



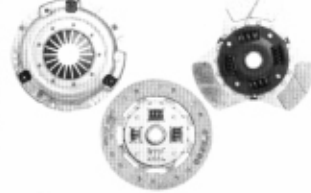
ツインプレート JZA70-80 パワーに合わせてTS2B、TS2BD、TS2CD、TR2CDの4タイプから選択。圧着力1000kg(TR2CDのみ1100kg)。価14万3000~16万3000円(OS技研)



軽量フライホイール レスポンス&燃費が向上し、ブレーキの効きもよくなる! 価3万8000円/下取り1万5000円(ドラゴンモーターエンジニアリング)



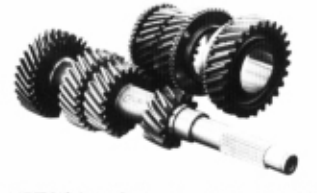
セレクトタイプL.S.D JZX81-9#-10#/JZA70 3段階のイニシャルトルクを選択可能。これによって段階を追ってスロットルコントロールを習得することができる。デフロックレスポンスが向上する内圧式。価9万8000~11万円(TRD)



クラッチカバー&ディスク ストリートからモータースポーツ走行まで対応するスポーツフェーシング、ハードなスポーツ走行&エンジンの高出力化に対応するメタルフェーシングの2タイプ。価カバー2万9000円~/ディスク1万7000円~/TRD)



トリプル&フォースプレートクラッチ 3タイプ設定。ビッグパワーエンジン用。圧着力はTS3BW=1000kg、R3C&R4C=1100kg。作動変更パーツが必要。価18万~21万8000円(OS技研)



1JZ用3速クロスミッション エンジンパワー&トルク特性を有効に引き出すために様々なテストを繰り返して、最良のギヤ比を設定。品質と強度アップのために厳選した素材を鍛造。価17万5000円(トリプ)



フライホイール JZX90-100/JZA70-80/JZZ30 クロモリ鍛造。ハイストリートタイプはスタンダードタイプをベースに外周部にミリング加工を施して軽量化を図り、さらにレスポンスアップ。価3万5000~4万円(JUNマシンショップ)



ツインプレートクラッチ JZX90-100-110/JZA70-80/JZZ30 クラッチディスクにダンパー機能採用。従来のツインプレートに比べ軽い踏み、鋭い切れ、高耐久性、高い操作性等を実現。ホルトオン交換可能。価19万8000円(TRD)



マルチプレートクラッチ JZA80 ホルトオン設計。半クラッチ操作性は抜群! ツインタイプ=830mm未満。センタープレートにセルフレイザー機構付。トリプルタイプ=1230mm。価17万7000~21万円(エクスティ)

CARBY SPECIAL ISSUE



MARK II/CHASER

CRESTA SUPRA SOARER ARISTO

AERO

TURBO

ENGINE

SETTING

COOLING

SUSPENSION

DRIVE TRAIN

BRAKE

EXHAUST

INTAKE

FUEL

ELECTRIC

SEAT

OIL/METALS



POTENZA RE01 従来のRE01と比べ、サーキットでのラジアルタイムが約0.4秒短縮。ドライグリップの向上を真正滑走AOコンパウンドにより、グリップダウンを抑制。ラジアルタイムの落ち幅を最少。備オープン（横浜ゴム）



DNA GP 専用開発されたスポーツ系（合体ゴム）が走るためのグリップ性能を高める。と具に心地、静音性、省燃費も実現。備オープン（横浜ゴム）



シフトノブ 純チタン削り出しタイプ。カーボンラックタイプ（取り付け部のインナーはアルミ削り出し）、ジュラコン素材削り出しタイプの3タイプ。価3800~1万5000円（インテグレート プロジェクト）



クイックシフトレバーセット JZX90・100/JZA80/JZ230 レース車両の開発から誕生した本格派設計。シフトストロークをショート化。レバー本体とセレクトバーはセレーションによる圧入で一体化。シフトノブ付。価3万4000円（TRD）



POTENZA S03 Pole Position 性能性を追求した新3Dパターンを採用。シフトダウン時のブレーキレスポンス向上。グリップを向上。投資性を高いレベルで達成。性能低下抑制技術「AOターボ」も採用。備オープン（横浜ゴム）



ADVAN NEOVA レーシングレイン用に開発されたオリジナルレッドパターン。過酷な走行性能を積み重ねて作り上げられたM-A-G-Uコンパウンドを採用し、硬質なドライ＆ウェットグリップを実現。備オープン（横浜ゴム）



ダイレクトクラッチラインシステム JZX90・100/JZA70・80 高品質テフロンチューブを芯材とし、ステンメッシュブレードを被覆、さらにクリアコーティングを施したオールシーズン対応ホース。フィッティング部はステンレス圧着プレスカシメ式。価8500~9000円（APP）



シフトノブ 5M/Tフロアシフト車 球形。ゲート式AT車用の本革巻シフトノブもあり（9800円）。価2500円（TRD）



GRIDD 幅広い車種のインテグレーションに対応。リジ加工を施した「ゼロ」ロタタイヤのスタビリティをさらに強調。F1レーシング採用の耐ハイドリフトレイン性能向上。摩耗時のグリップダウンを抑制する「AOターボ」搭載。備オープン（横浜ゴム）



LEMAN'S LM701 ダンロップの先進技術「シタイヤ」を採用し、静かで快適な乗り心地と高いウェットグリップを実現。高速安定性や耐磨耗性も高レベルで両立。備オープン（住友ゴム工業）



作動変更パーツ JZA70・80 レリーズホークセット、スリーブホークセット（組んだ状態で出荷）。以前のタイプの形状変更パーツとの互換性はない。価4万円（OS技研）



レーシングシフトノブ ネジ径12mm。シフトラベル4タイプ。価各4800円（トップシークレット）



AZENIS より速く走るための高運動性能を実現したハイパフォーマンスポリアリアルタイヤ。グリップの落ちを抑制し、さらには硬質を保持する「AZENIS」パッド搭載。備オープン（住友ゴム工業）



FORMULA FM901 デジタイゼ採用の強力なドライ＆ウェットグリップ。リアアなオールシーズンパフォーマンス。卓越した高次元パフォーマンス。大型MF車でのグリップにも対応。備オープン（住友ゴム工業）



ロングボススペーサー UP率は40mm、50mm、75mm、100mmの4タイプ。アルミ製。ステアリングによって装着できない場合もあり。価5500~1万2000円（ムサシ）



Simoni Racingシフトノブ デザイン、素材、形状、確実な操作ができる機能等、純正品以上のクオリティを追求。ラインナップ豊富にあり。価6500~9000円（エフ イーティ）



AZENIS ST115 ハイレベルな運動性能と静かでのびやかな走りの両立を追求。サイドボディの縦溝と効果的に排水高減。耐ハイドリフトレイン性能向上。ロードノイズ車対応ノイズレベール採用。備オープン（住友ゴム工業）



TRANSAS CRUZ インテグレーションがプロククの剛性を確保し、変形歪みを抑制し、ふさわしい安定した高速走行を実現。セタンに配合コンパウンド採用でウェットグリップをアップ。備オープン（車洋ゴム工業）



YSR強化シフトカラー JZA70/JZ230M/C前ヘタリきつたブッシュを金属カラーに替えることで、シフトワークがしっかりとしたものに。1価9800円（横浜スポーツアンドレーシング）



OMPジュビター 価8000円（エフ イーティ）



GRIP FK451 ドライグリップとドライでの走行に対応する硬質な耐ハイドリフトレイン性能と高速グリップを確保。スタビリティで硬質なデザイン。鋭角パターン採用。備オープン（住友ゴム工業）



TRAMPIO VIMODE 3Dグリップがプロククの剛性を確保し、変形歪みを抑制し、ふさわしい安定した高速走行を実現。セタンに配合コンパウンド採用でウェットグリップをアップ。備オープン（車洋ゴム工業）



クラッチマスターシリンダー強化クレビス JZX81・90・100/JZA70・80/JZ230 MTのみ。強化クラッチに変更したり激しい走行をするときに有効。クラッチのダイレクト感も増し、フィードバックも向上。価3000円（アイメック）



“アウトロー”シフトノブ 5速M/3車 工具等一切ないでノブ上部を30mm上下で任意のポジションを設定できる。操作時に手へのダメージをなくし、滑りを抑える形状。シフトノブはステン製。アルミ削り出し。価9800円（ビポッド）



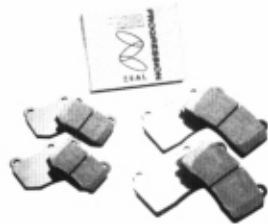
BRAKE

Parts Best Selection



[ブレーキ]

BRAKE PAD BRAKE ROTOR BRAKE LINE BRAKE FLUID



PROGRESSION JZX90・100・110/JZA80/JZZ30/JZS147・161 ノンアスベスト。ローター適正温度域50~480度のストリート用と、300~800度のサーキット走行用。価1万8000~2万5000円(エンドレスアドバンス シール事業部)



VN8500 性能向上だけを目的としないユーザーにも絶対的な安心感を与えることが開発コンセプト。性能を追求しながら大幅なコストダウンも実現。価FR各8500円(エンドレスアドバンス)



TYPE NA-S ローター適正温度域70~450度で初心者から上級者まで対応するオールマイティパッド。鳴きは少ない。ノンアスベスト。価F1万9000~2万円/R1万8000円(エンドレスアドバンス)



RS★R DORIO BRAKE PAD 騒力に応じて制動力の強さが上がり、誰が踏んでも違和感のないブレーキング力を発揮。ローター適正温度域0~400度。ノンアスベスト。焼き入れタイプ。価FR各1万5000円(ティエムシー)



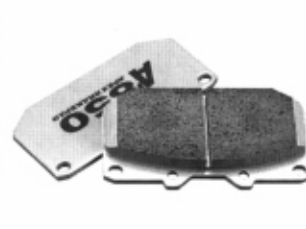
ブレーキパッド 初期制動を第一に、低温域から高温域まで制動力を発揮するノンアスベストの[9270S]と、クルマのグレード、走行条件を問わずオールマイティに活躍する[3410F]。価F1万2000~1万5000円/R1万3000円(TRD)



ap Lockheed Type ZC サーキット重視のオールラウンドパッド。カーボンメタル系複合材。ローター適正温度域50~850度。価F2万5000円/R2万3000円(日本デルファイ・オートモーティブ・システムズ)



TYPE NA-R 安定した制動力、コントロール性、ブレーキフィールに重点を置いたサーキット専用。ローター適正温度域300~800度。ノンアスベスト。価F2万5000円/R2万3000円(エンドレスアドバンス)



"A'850 JZX90・100/JZA70・80/JZS161 制動力、コントロール性に優れたカーボンメタリック素材採用。ローター適正温度域:常温~850度。価F2万8000円/R2万6000円(アベックス)



Zger ローター温度域常温~350度の[STREET]。スポーツ走行で実力を発揮する[SPORTS]。レーシーな走りを変えるスーパースポーツパッドの[Spec R]。いずれもアスベストフリー。価9800~1万5800円(ウィンマックス)



ap Lockheed Type SX ハイウェイ走行などストリートでの扱いやすさを重視。ブレーキダストを大幅に低減。ノンアスベスト。ローター適正温度域50~500度。価F1万9000円/R1万7000円(日本デルファイ・オートモーティブ・システムズ)



TYPE CC-X あらゆるステージをカバーするセラミック・カーボン・メタル製。ローター適正温度域100~700度。ハイグリップタイヤに対応。価F2万3000円/R2万2000円(エンドレスアドバンス)



GT SPEC. ブレーキパッド JZX81・90・100/JZA70・80/JZS161・147V 初期の効きとコントロール性を高次元でバランス。ストリートからショートサーキットまで対応。ノンアスベスト材。価F1万6000円/R1万4000円(アベックス)



Super Zger ローター温度域50~750度で峠からサーキットまで対応。高温時のコントロール性能を重視したサーキット専用[Racing]タイプもあ。価9800~2万9800円(ウィンマックス)



ap Lockheed Type EX 低中温域での制動性能を重視。鳴きは少なくホイールダストも水洗いで落ちる。ノンアスベスト。ローター適正温度域0~350度。価FR各1万3000円(日本デルファイ・オートモーティブ・システムズ)



TYPE MA20 高温での性能、安定性はもちろん確実なブレーキコントロール性を合わせ持つ。ローター適正温度域300~800度。セミメタル。Sタイヤ、スリックタイヤに対応。価Fのみ2万8000円(エンドレスアドバンス)



TYPE NA-Y 初期制動力、初期タッチ重視のストリート入門用。ローター適正温度域50~350度。ノンアスベスト。価FR各1万3000円(エンドレスアドバンス)

EXBODY SPECIAL ISSUE





MARK II/CHASER

CRESTA SUPRA SOARER ARISTO

AERO

TURBO

ENGINE

SETTING

COOLING

SUSPENSION

DRIVE TRAIN

BRAKE

EXHAUST

INTAKE

FUEL

ELECTRIC

SEAT

OIL/METALS



アルコンブレーキシステム JZX90・100/JZA70・80/JZS147 キャリパー&ローターをアルコン社、ブレーキホースをアールズ、パッド、ローターヘル、ブラケットなどをトラストでアッセンブル。値29万8000～49万9000円(トラスト)



パフォーマンスフリクション カーボンメタリック JZX90・100・110/JZA80/JZS147・160・161 ローターに付着したカーボンとパッド側のカーボンで強力な制動力を得られる。スーパーストリートとサーキットの2タイプ。値F2万5000円～/R2万1000円(ビー・エフ・シー・ジャパン)



トムスブレーキパッド レーシング ダイナミックな効きと繊細なコントロール性を両立。ローター適正温度域100～800度。値2万5000円(トムス)



CORE スーパー/アリスト 初期制動とコントロール性を高次元でバランス。ローター温度域50～750度。アスベストフリー。ヘビーウェイト車のためのサーキットモデル(CORE-H)もあり。セミメタル。値2万5000～3万円(ウィンマックス)



BASIC JZX90・100/JZA70・80/JZS147・161 特殊熱処理を行なうことで、ローター自体の成分を安定させ、ハード走行時のヒートクラックを大幅に減少。値F1万8500円～/R1万8000円～(エンドレスアドバンス)



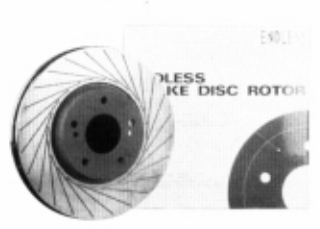
スーパーストリートブレーキパッド アリスト/ノアラ/マークII/スーパー ローター適正温度域0～450度。ノンアスベスト材。値FR各6000円(トップシークレット)



GLADブレーキパッド ノンアスベストでストリートユースに対応するベーシックモデルから、ハイパワーヘビーウェイトカー専用パッド、T1サーキット専用開発したタイプまでラインナップ豊富。値F1万8000円～/R1万7000円～(アレスクリエイト)



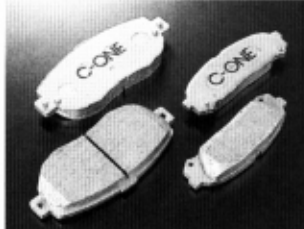
GREX スポーツパッド スポーツAF JZX90・100/JZA70・80/JZ230/JZS147・161 高速道路や一般道での制動性を重視。ローター適正温度域50～450度。値F1万4000円/R1万3500円(トラスト)



24 SLIT ROTOR JZX90・100/JZA80/JZS147 ローター表面に24本のスリット加工を施すことで、ハード走行時に変化したパッド表面を積極的に削り、常に安定したパッド性能を引き出す。値F3万500～3万1000円(エンドレスアドバンス)



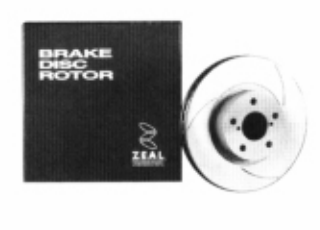
アクレ ライトスポーツ JZA80/JZX81・91・100/JZ230/JZS147・160・161 鳴きや汚れが極めて少なく、ロングライフを実現。ストリート向き。ノンアスベスト。ローター温度域は常温～500度。値9800円(ヴィーンズ)



スポーツブレーキパッド レースで使われるカーボンセミメタルと通常のノンアスベスト両方のメリットを高次元でバランスさせたノンアスタタイプ。ローター適正温度域0～650度。値FR各2万8000円(C-ONEモータースポーツ)



GREX スポーツパッド プロAF JZA70 ワインディング、サーキットなど高温での制動性を重視。ローター適正温度域150～700度。値F1万8000円/R1万7000円(トラスト)



SUPER DISC ROTOR JZX90・100・110/JZA80/JZS147・161 酸化被膜を剥がさず、最大のスリット効果が得られる3本スリットを採用。高温域での使用が可能。値2枚セット4万2000～6万2000円(エンドレスアドバンス ジール事業部)



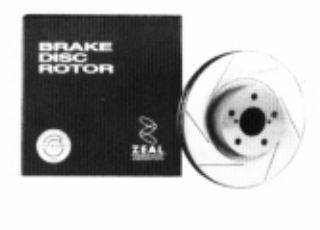
強化ブレーキパッド キーキー音やかじりも少なく耐熱温度も高い。ストリートからレースまで対応のタイプA、レース&高速走行向けのタイプB、ストリート&ジムカーナ向けのタイプC。値1万2000～3万円(ドラゴン・モーター・エンジニアリング)



ブレーキパッド JZX90・100/JZA70・80/JZS147・160 使用用途に合わせてオーダー可能。値2万2000円～(アイメック)



ハイパフォーマンスブレーキパッド ストリート用のMR-1、ストリート&走行会用のMR-3、ボルシェカップレースに長年採用されているパッド[PAGID]を国産車向けにリリースしたサーキット用のRS4-2。値9800～3万円(ブリッツ)



STRAIGHT-6 JZX90・100・110/JZA80/JZS161 リバース回転スリット特有のシェーピング効果で抜群の制動性能を発揮。ジャダーを大幅減少。値2枚セット4万9000～6万9000円(エンドアドバンス ジール事業部)



スーパーブレーキローター JZX90・100/JZA70・80/JZ230/JZS147・160・161 サーキットレベルでのハードな使用に耐えるため、素材内部にまでこだわり、常温域から超高温域まで優れた効きとコントロール性を実現。V字断面スリットタイプ。値フロントセット3万8000円(アベックス)



vogue 1J/2J搭載車はブレーキング時のノイズタイプによりフロントタイヤ&ブレーキの負担が増えるが、このパッドにより確実に確実に減速、ターンイン時のトヨタ車特有のアンダーも軽減。値F3万3000円/R3万円(オートクラフト Kiyo)



トムスブレーキパッド スポーツ 初期制動を重視したストリート専用パッド。ローター適正温度域:常温～500度。値1万2000円(トムス)





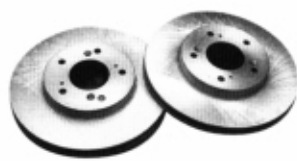
フルハイパーDOT4 スーパー濃縮タイプ
DOT4規格を大幅に超過する高沸点・高熱安定性を誇る高品質なフルハイパーDOT4。DOT4よりさらに高い沸点・高熱安定性を誇る高品質なフルハイパーDOT4。DOT4よりさらに高い沸点・高熱安定性を誇る高品質なフルハイパーDOT4。DOT4よりさらに高い沸点・高熱安定性を誇る高品質なフルハイパーDOT4。



81ブラケットキット JZX81 BNR32のビッグキャリパーを81に移植するキット。びっくりするくらい81が止まるようになる。取り付けにはブレーキバックプレート加工が必要。値1万9800円(ナイトベイジャー)



ブレンボブレーキシステム ステンメッシュブレーキホース付。値F40キット29万円〜/F50キット35万円(原田エンジニアリング)



ap Lockheed SHPディスクローター JZX90-100/JZA70-80/JZS147 スタンダードタイプと、スリットによるガス及びバッド粉の除去効果で強力な食いつき感が得られるType SL。値2枚セット1万4000〜3万6000円(日本デルファイ・オートモティブ・システムズ)



ブレーキフルード ストリートから峠用の[DOT4]。峠からサーキット用の[Racing]&[IRF-450]。サーキット専用の[IRF650]。値12700〜6000円(エンドレスアドバンス)



ブレーキラインシステム JZX81-90-100/JZA80/JZ30/JZS147-160-161 スチールタイプ&ステンレスタイプ。いずれもオールシーズン対応の高耐久性ホース。車検時にAPPライセンスカードを提出。値1万9500〜2万8000円(APP)



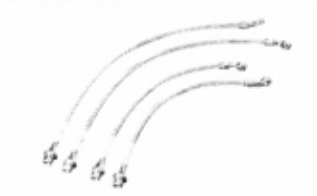
ハイパフォーマンスブレーキキット JZX90-100-110/JZS16# ローターは大径化し、オリジナルスリットでクリーニング効果アップ。キャリパーは4ポット化。ノンアスベストブレーキパッド。ボルトオン装着可能。値22万円(TRD)



ナイトベイジャーブレーキフルキット JZS161キャリパー、6本スリットローター、ブレーキパッド(3タイプから選択)。シムズ式。品揃はそのままでコストダウンしたローコストタイプもあり。値1台分39万8000円(ナイトベイジャー)



LUB-PROVE DOT4 Special
DOT4規格を大幅に超過する高沸点・高熱安定性を誇る高品質なフルハイパーDOT4。DOT4よりさらに高い沸点・高熱安定性を誇る高品質なフルハイパーDOT4。DOT4よりさらに高い沸点・高熱安定性を誇る高品質なフルハイパーDOT4。DOT4よりさらに高い沸点・高熱安定性を誇る高品質なフルハイパーDOT4。



ダイレクトブレーキライン JZX90-100-101-110/JZA80/JZS16# レーシングカーで培われた高い信頼性と耐久性を誇るステンメッシュホース。値2万9000円(TRD)



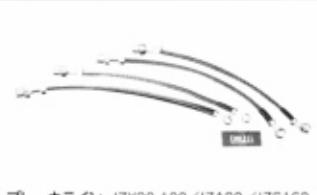
スポーツブレーキディスク JZA80/JZS16# 5本のスリット加工により、バッドの汚れを残さず、常にベストコンディションを保持。スーパラ用はフロントのみ。値F2万円/R1万6000円(TRD)



UCF30セルシオキャリパー直用キット JZX90-100/JZS147-161/JZA70/JZ30 4ポットビッグキャリパー。取り付けブラケット、ブレーキパッド、324φブレーキローターが各2個。値19万8000円(ナイトベイジャー)



80ブレーキ取付ナットキット JZX90-100-110/JZA80のビッグキャリパーを取り付けたい場合に必要。前後共に移植できるのでローターやバッドの選択範囲が広がる。値1万2800円/専用サイドシュー付3万6800円(ナイトベイジャー)



ブレーキライン JZX90-100/JZA80/JZS160-161 高品質テフロンチューブを芯材にステンメッシュプレート被覆し、さらにブラッククリアコーティングで鉄粉、泥等の損傷を防止。フィットリングはSUS304ステン削り出し一体成型。値2万7500円(エンドレスアドバンス)



STOPTECHブレーキキットAF355 JZA80/JZS161 ボルト内蔵機構結合キャリパーの採用でゆがみ解消。STOPTECH製エアロローター(35.5mm)は通常レース用ローター比30%空力効率アップ。純正交換。値35万5000円(Ablug)



ブレーキブラケット JZX90-100系 GT-Rのキャリパーをボルトオンで取り付けられるブラケット。値3万8000円/専用バッド2万8000円(オートサービス モリ)



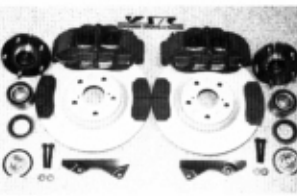
マスターシリンダーストップバー JZX90-100/JZS147-161 ペダルタッチが変わってブレーキフィーリングがアップ。A2017Sジュラルミン製。ブルーアルマイト表面処理。値1万5000円(ナイトベイジャー)



セクシースタイル ステンレスブレーキホース JZX81-90-100 強靭なドリフト走行にも耐えるサブバルブツール。SUS303ステンフィットリング。油圧伝導口の少ないPTFEテフロンホース。SUS304ステンファイヤーブレッド。値1台分1万9800円(インテグセプター)



GRAD SLIT ROTOR サーキットで鍛えられた高性能ブレーキローター。ノーマルサイズのため、加工することなく取り付け可能。ノーマルバッドからスポーツバッドまで幅広く対応。受注生産。値3万5000〜8万円(アレスクリエイト)



YSRオリジナル4ポットブレーキキャリパーセット フロントのみの設定。値JZA70系(ABS車不可)24万8000円/JZ30ソアラ&JZA80スーパー用19万8000円(横浜スポーツアンドレーシング)



Time Parts Catalog



トムスブレーキライン ホースエンドを純正品と同一形状にしたことでブレーキラインの完全フィットを実現。取り付け作業時間もほぼ半分に短縮。ステンメッシュホース採用。値2万8000〜3万7000円(トムス)



スリットブレーキローター JZX100/JZA80/JZ3# JZS160-161 最も効果的なスリット本数と形状を検討し、スポーツ走行にも対応するローターを開発。値2枚セット4万円(C-ONEモータースポーツ)



ストップテックブレーキシステム ステンメッシュブレーキホース付。値340φローターキット24万8000円/355φローターキット29万8000円(原田エンジニアリング)

EX SYSTEM

Parts Best Selection

【エキゾースト】

MUFFLER EX MANIFOLD FRONT PIPE

AERO

TURBO

ENGINE

SETTING

COOLING

SUSPENSION

DRIVE TRAIN

BRAKE

EXHAUST

INTAKE

FUEL

ELECTRIC

SEAT

OIL/MF



ニュル スペック バリアブルチャンバー JZX90・100/JZA70-80/JZS147-161 インナーサイレンサー部分に音量とパワーを任意で調整できるバリアブル機構採用。シングル出し。価6万4800~8万4800円(ブリッツ)



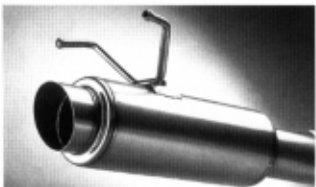
ニュル スペックマフラー JZX90・100/JZA80/JZZ30/JZS161 オールステン。砲弾型。メインタイコ部のみ交換タイプ。保安基準適合。価3万9800~7万3800円(ブリッツ)



ニュル スペックレーシングマフラー JZX90・100/JZA70-80/JZZ30/JZS147-161 オールステン。砲弾型。触媒後交換。インナーサイレンサー付。保安基準適合。価6万9800~7万9800円(ブリッツ)



リアライズTT JZX100・105/JZA70-80/JZS147-160-161 構円型サイレンサーの採用。音は小さくハイパワー。価5万9800~9万9800円(ブリッツ)



ミラクル ファイヤーボール JZX100 1.0mm厚のSUS304フルステンレスで超軽量化を図りながら、中低速のトルクを犠牲にせず、より高いピークパワーを求めた設計で高い排気効率を実現。80φ→125φ→90φ。価7万8000円(ティジョンカーズ)



ダイナマイトボーダー ファイヤーボール JZX80-81-90・100/JZA70-80/JZZ30 競技用モデルと互換の性能を発揮するストレート構造で、圧倒的ピークパワーを実現。ターボ用とNA用。保安基準適合。価6万5000円(ティジョンカーズ)



N1マフラー JZX90・100・110/JZA70-80/JZZ30/JZS161 過酷なN1耐久レースのノウハウをフィードバック、ストレート構造のサイレンサー採用。テール115φ。保安基準適合。価ターボ5万8000~6万円/NA用5万4000~6万円(アベックス)



MXマフラー JZX90・100/JZA80/JZZ30/JZS147-160-161 ストレート構造。サイレンサーにより後部をフルステンレス化。耐久性においても十分な配慮がなされている。保安基準適合。価6万~10万5000円(トラス)



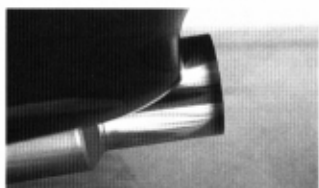
ddマフラー JZX81-90-100 排気効率の大幅向上を目指した100φWの大口径テール。サーキットやドリフト走行等に対応すべくサイレンサーを触媒直後のセンター部へ配置。価6万4800~7万9800円(トラス)



パワーエクストリームII JZX81-90-100/JZA70-80/JZZ30 リヤビューをスバルランタに演出する新シリーズ。メイン80φ、60φ。テール115φS/S。保安基準適合。価5万5000~6万8000円(トラス)



EXTRA-TITAN JZX100-110 インナーサイレンサー不要のフルチタンマフラー。ストレート構造サブタイコ採用でハイパワーと静粛性を両立。2サイレンサーのエクストラと3サイレンサーのエクストラ3の2タイプ。保安基準適合。価16万9000~19万8000円(パワーハウスアミューズ)



R1-TITAN JZX90-100-110 競技専用フルチタンマフラー。車輪全長にも及ぶマフラーの軽量化(ノーマル24kg→5.5kg)はツアラ- Vの運動性能を格段に向上。価14万9000円(パワーハウスアミューズ)



N1 Titaniumマフラー JZX90-100/JZA80 超軽量チタン採用。リヤオーバーハングの重量低減によりハンドリング性能向上。メインボディとパイプの接続に新方式採用。設置が容易に。サイレンサー標準装備。価8万4000円(アベックス)



GT SPEC.マフラー JZX90・100/JZA80 オールステンレス。極太メインパイプに1.2mm厚ステンレス材を採用することで大幅に軽量化。マシンの運動性能が飛躍的に向上。保安基準適合。価8万~8万3000円(アベックス)



ハイプレッシャーターボ JZX90/JZA70/JZS147-160-161 過酷なN1耐久レースのノウハウをフィードバック、ストレート構造のサイレンサー採用。テール115φ。保安基準適合。価ターボ5万8000~6万円/NA用5万4000~6万円(アベックス)



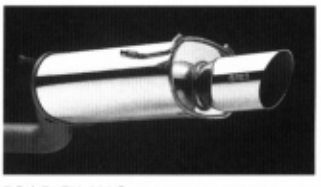
NEWリーガルマフラー JZS100/JZS161 ノーマル+α程度と控え目な音量で静粛性を追求しながらも、音質はノーマルとはひと味違う低周域を強調したスポーツサウンドが魅力! JASMA推奨品。価7万4000~11万8000円(HKS)



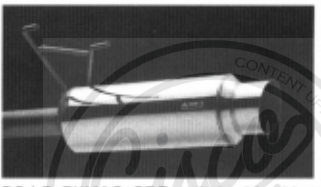
ハイパーマフラー JZX90-100-110/JZA70-80/JZZ30/JZS147 HKSのこれまでのマフラーテック/ロジーを集結し、より高いレベルの排気系チューニングをプロデュースするために開発。JASMA推奨。価5万5800~7万5800円(HKS)



スーパードリフト JZX90・100/JZA70-80/JZZ30/JZS147-160-161 他を圧倒するノーマルと走りながら燃費をセーブ。オリジナルの迫力のあるドラッグテール搭載。テール115φ。保安基準適合。価6万8000~16万9000円(HKS)



RS★R EX MAG JZX81-90-100/JZA70-80/JZS147-161 低回転から高回転まで高いパフォーマンスを実現。ボディ、ロードとのクリアランスは確保。サイレンサーはロックシマによる1枚構造シェルを使用。SUS304ステンレス。保安基準適合。価7万3000~13万8000円(ティエムシー)



RS★R EXMAG GT II JZX81-90-100/JZA70-80/JZS147-160-161 低回転域ではトルクとパワースポンスを確保。高回転域では抜けのよさを重視。インナーサイレンサーを装着して保安基準クリア。価5万8000~6万9000円(ティエムシー)



シングルホウダンマフラー JZA70/JZX81-90・100 76.3φ→115φ。インナーサイレンサー付。JZX100用はデュアルホウダンタイプもあり。価格セミステン7万5000～9万8000円/オールステン9万8000～12万7000円(アイレーシングJAPAN)



Buddy club オールステンSPEC II JZX90-100 ショイント部は差し込み式。スプリングフックタイプ。低速域でのトルクを確保するため、中間サイレンサーにトルクバルジを採用。専用インナーサイレンサーを付属。価格3万9800円(ファースト)



レガリス304 JZS147-161 レガリスRのコンセットを継承しながら、すべてのマテリアルにSUS304ステンレスを採用。テールエンドは107×96φのラウンドオーバルスラッシュ。JASMA認定。価格12万8000円(藤巻技研工業)



スーパーオーバーボード キャノンボール JZX90-100/JZA70-80/JZS147-160-161 圧倒的なピークパワーを求めるセッティングながら中速域でのトルクも確保。大口径テール115φ、130φ。車検対応。価格7万5000～9万9000円(ティジョンカーズ)



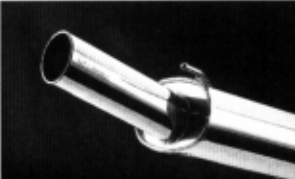
オールドドックスマフラー JZX81-90-93-100-105/JZ230/JZA70-80/JZS147-160-161 値スチール4万1000円/セミステン5万9800円/オールステン8万5000円(アイレーシングJAPAN)



スーパーメダリオン ハイパーバック JZX90-100系 SUS304オールステンレス。メインパイプやフランジ部にt=1.2mmの超薄型ステンレスを採用し、大幅に軽量。メイン80φ、テール115φ。車検対応。価格7万3000円(タナベ)



SEDALIS JZX100 低中域でのレスポンスと中高域での掛けの良さを高次元でバランスさせたミディアム・セダン専用。キャビンにこもらない気持ちのいいスポーツサウンドを実現。メイン60.5φ、テール107×96φ。価格5万6000円(藤巻技研工業)



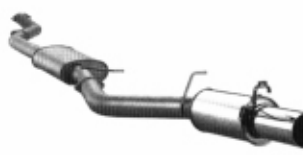
ボーダー GT JZX90-100/JZS147-160-161 ハーフステンレスリヤマフラー。ビッグセダン用として最大出力よりも中速域のトルクを重視。60.5φ→115φシングル。車検対応。価格7万2000～9万9000円(ティジョンカーズ)



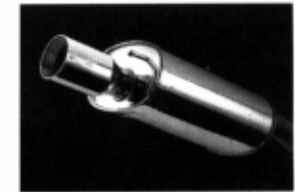
GRANDOR Esperanza Vertex Titan JZX90-100/JZA80 軽くて強く、耐腐食性に優れるチタニウム採用。テールはスラットカットで口徑は車種別設定。テールエンドはパールカラー。車検対応。価格19万8000～20万8000円(マツショウ)



スーパーメダリオン レーシングスペック JZX90-100系 SUS304オールステンレス。t=1.2mmの超薄型ステンレスを採用。80φ→140φ→100φ。チューンカーにも対応したスペックを搭載。OHキットも設定。価格6万5000円(タナベ)



パワーゲッター JZX90-100 あくまでも排気効率を優先した大口径パイプ、ストレート構造の「Sports」、エッジを持たないラウンドタイプ&攻撃的なリヤビューが特徴の「type RS」。価格5万6000～5万8000円(藤巻技研工業)



ボーダー II JZX90-100-110/JZA80 ハーフステンレスマフラー。車検専用設計サイレンサー採用(SUS304)。最大出力のピークをより高く確保しながら中速域のトルクもキープ。車検対応。価格6万8000～7万3000円(ティジョンカーズ)



GRANDOR Sports Vertex Titan JZX90-100/JZA80 チタニウム採用。フル装備で低価格を実現! メイン70/80φ、80/90φ。テール110φ。インナーパツフル標準装備(JASMA推奨品)。価格11万8000～12万8000円(マツショウ)



パレル JZS161/JZX100 SUS304フルステンレス製。車検専用設計。JZS161=メイン60φ、テール100φ。JZX100=メイン70φ、テール100φ。保安基準適合。価格JZS161用13万7000円/JZX100用11万円(トムス)



レガリス JZ230 スタンダードタイプ。70φ→60.5φ→90φ。テールエンドはインナーカール。価格12万円(藤巻技研工業)



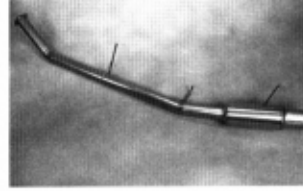
ボーダー 304MAX JZX81-90-100/JZA70-80/JZ230/JZS147 純競技仕様として最高回転域でのピークパワーの高さとハイスポンスを追求。80φ→152φ→100φ、89.1φ→180φ→115φ。車検非対応。価格7万～7万2000円(ティジョンカーズ)



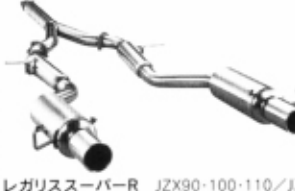
E' Exhaust System JZX100/JZA80/JZS161/JZ230 SUS304オールステンレス製。業界初超軽量薄肉ステンレス採用。限りなくストレートに近い排気効率。80φ→150→115φ。TIG溶接。価格6万8000円(ケージーエム)



チタンマフラー-ZTM JZX100/JZA80 90φ→130φ。酸化しない溶接方法で強度をアップ。出口部分にあえて青く光る焼きを入れ、バフ仕上げを施す。価格13万9000円(ZEIKEN)



レジェフォル JZX90-100/JZA80/JZ230 超軽量チタンを採用することでバネ下荷重を大幅に軽減し、運動性能が飛躍的に向上。シェル部はストレート絶縁タイプ。メイン80φ、テール115φ・130φ。価格13万8000円(CAR MAKE T&E)



レガリススーパーR JZX90-100-110/JZS147-161 SUS304ステンレス。大口径メインパイプ&1ピース、ストレート構造の採用で高排気効率を実現。テール117φ。小型絶縁型サイレンサー。JASMA認定。価格7万3000～10万8000円(藤巻技研工業)



スーパーフォルテシモ パーニングマフラー JZA70 高域重視。爆音仕様。メイン・ターボ用80φ、NA用60φ。テール114φ、304ステンレス製。サイレンサー150φ専用ストレート。触媒後交換。車検対応。価格2万5800円(エム・ツー販売)



DRAGマフラー JZA80/JZX100 オールステンレス。ゼロヨン、最高速、サーキット、ストリートと幅広く対応可能な車検対応マフラー。砲弾型サイレンサー。90φ→115φ。ハンドメイド仕上げ。価格5万5000～16万8000円(トップシークレット)



マグナム JZX90-100 シェル部分は排気効率を考えたストレート絶縁タイプ。テールはステンレス製ストレートカット仕上げ。60φ→150φ→114φ。80φ→150φ→114φ。保安基準適合。競技用マグナムRもあり。価格4万8000～5万9000円(ムサシ)



レガリスR JZX81-90-91-100-110/JZA70-80 ノーマル車からチューンカーまで低中速域のトルクアップと急回転域での高効率をバランス良く両立。メインサイレンサー及びテールエンドにSUS304ステンレス採用。JASMA認定。価格8万～9万5000円(藤巻技研工業)

MARK II/CHASER

CRESTA SUPRA SOARER ARISTO

AERO

TURBO

ENGINE

SETTING

COOLING

SUSPENSION

DRIVE TRAIN

BRAKE

EXHAUST

INTAKE

FUEL

ELECTRIC

SEAT

OIL/METAL



マフラーインナーサイレンサー 50φ~115φ用。ないサイズは特注もOK。値7000円~(原田エンジニアリング)



アリスト用フロントパイプ ステンレス。車検非対応。値JZS147用3万5000円/JZS161用2万5000円(アイメック)



Revolutionツインターマフラー チェイサー過力のツインターでリアスタイルを引き締める。音量&音質は控えめのジェントルサウンド。値10万8000円(HKS九州サービス)



スーパーフォルテシモ D II JZA70-80(NA) 高域重視。爆音仕様。メイン:ターボ用80φ、NA用60φ。テール:斜めカット114φ、304ステンレス製。サイレンサー:150φ真円ストレート。触媒後交換。車検非対応。値2万7800円(エム・ツー販売)



触媒ストレートパイプ JZX90-100/JZS161 SUS304ステンレス製。AF計センサーを取り付けられるボス付。ガスケット、ボルト付属。パイプ径76.3φ。値1万2000~1万6000円(KSPエンジニアリング)



Power Superior SUS フロントパイプ JZS160 SUS304ステンレス。50φ~60φ。触媒レス仕様で高回転域までのレスポンスをUP。U字型ジョイントで低速トルクの軽減を抑制。交換でトルク5kgm、パワー3馬力UP。値4万8000円(Ablflug)



オリジナルEXマニホールド JZX100 オールステンレス製。ハンドメイド仕上げ。値14万円(プライムガレージ)



フォルテシモ ダンガン JZX90-100(NA) 高域重視。爆音仕様。メイン60φ。テール:90φ斜めカットのショートテール。304ステンレス。サイレンサー:114φ真円ストレート。触媒後交換。車検非対応。値2万7800円(エム・ツー販売)



メタリット・スーパーキャタライザー 純正触媒同等に有害物質を軽減し、ストレートパイプ同等の排気効率を実現した車検対応超抵抗触媒。値JZX90用5万8000円/JZX100用7万円(メタリットスポーツ)



SUSフロントパイプ JZS161 SUS304、80φ。純正の消音タイコ部をストレート化することで排気抵抗を軽減し、パワーアップを実現。特に高域域の伸び&排気効率が向上。純正ボルトオン交換。保安基準適合。値3万8000円(Ablflug)



ステンレスEXマニホールド 1JZ/2JZ/1J改2JZ タービン交換の必須アイテム! 値19万8000円~(オートサービス モリ)



AROUSE MIG R JZX90-100/JZA80 ノバルブ形状&バルブS/Pの改良により、中高回転域での排気抵抗を軽減し、MAXノワーを増大。サイレンサーはSUS304ステンレス斜め出し。90φ~115φ、80φ~100φ。値6万6000~6万9000円(サード)



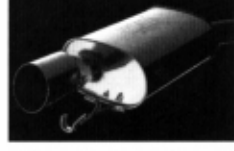
触媒ストレートパイプ 吸気効率の向上でサウンド、出力共にレスポンスアップ。スポーツ走行、サーキット走行の必需品。50φ~120φ 値8000~2万円(ドラゴン・モーター・エンジニアリング)



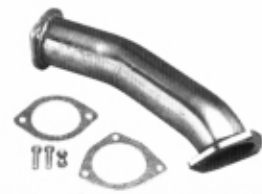
フロントパイプ JZX100ツアラ-V 触媒との一体成型で排気効率を格段にアップ。低価格で効果抜群! 触媒ストレート付。値3万5000円(インターセプター)



Power Superior SUS EXマニホールド JZS160 SUS304ステンレス。42.7φ等長タイプ。単体交換でトルク1kgm、パワー7馬力UP。抜群のレスポンスと取り上げり体感できる。保安基準適合。値22万円(Ablflug)



ハイレレスポンスマフラー-Ver.S JZX100-110/JZA80/JZS160-161 SUS304オールステンレス製。表面処理は耐熱メタリック塗装。メイン60.5φ、80φ。テール115φ、15度スラッシュカット。保安基準適合。値9万~14万8000円(TRD)



EXティューザー JZX100/JZA80 触媒アダプター(JZA80用は第2触媒アダプター)。オールステンレス。値1万5000~1万9800円(ブリッツ)



サイレンサー グラスウール入り。60φ~120φ。特注も可。値8500~2万円(ドラゴン・モーター・エンジニアリング)



R1000ステンレスフロントパイプ JZX100ツアラ-V 80φのパイプ径を採用し、風量の少ないノーマルタービンはもちろん、ボルトオンタービンの性能を最大限に引き出す高精度フロントパイプ。値2万6000円(ノワーハウスアムーズ)



オリジナルマフラー ステンレス。メイン80φ。テール130φ。あらゆるステージで音を選べる。中間サイレンサーにより排気音を減ら。付属パイプで直管に、オプションのパイプで爆音になる。値7万9000円(グレートカンパニー)



マフラーハードブッシュ マフラーの横揺れ、突き上げ、下がり(の解消) 値2倍セット1800円/4倍セット2900円(ムサン)



チタンサイレンサー JZA80 車検重量を軽減するとクルマの基本動作に好影響を与え、燃費や耐久性も向上する。80φ~89φ斜め出し。レース用。触媒後3分割。値2万9000円(ARC)



フロントパイプ JZX90 スーパー耐久レースで培われたノウハウをフィードバック、SUS304ステンレス製。70φ。値2万8000円(藤巻技研工業)



SUS Power Superior muffler JZS161 SUS304。70φ~115φ。ノーマル比約45馬力UP(当社比)。ハイチューンへの対応可能な口径ながら、車格を損なうことのない音量と音質を実現。純正ボルトオン交換。保安基準適合。値22万円(Ablflug)



マフラーアジャストブッシュ マフラーとバンパの干渉を回避。硬質ゴム製。カラーはブラック、レド、レッド。値1000~1400円(ムサン)



インナーサイレンサー JZX100 各種サイズあり。値5000円~/触媒サイレンサー(ステンレス)1万9000円~(オートサービス モリ)



JZA80スーパーNA用ステンレスフロントパイプ ハンドメイドのテスト満載! 値8万円(アイメック)



パフォマンスマフラー JZX100/JZA80/JZS161 スーパーはハーラスデン、それ以外はオールステン。スポーツタイプ車には脱着式テールインナーサイレンサーを標準装備。値7万5000~10万8000円(C-ONEモータースポーツ)

ELECTRIC INTAKE

Parts Best Selection

【インテーク/エレクトリック/フェューエル】

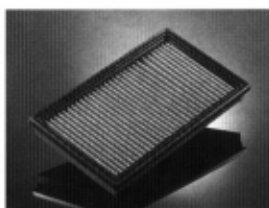
AIR FILTER SURGE TANK RACING PLUG



スポーツクリーナーキット ノーマルより数十倍、効率良く、洗浄もOK。スポンジタイプより強かに長持ちする。値1万6000円/エアフロタイプ2万円/ドラゴン・モーター・エンジンアリング)



FORZA JZX91-93-100-105-110 純正交換タイプ。3次元、3層フェルトトリニティ・フィルター採用で空気清浄性能10%UP(当社従来比)。水洗いで再使用OK。エアインテークを汚さない乾式フィルター。値5100~5500円(エフ イーティー)



SUS POWER エアフィルターLM JZX系/JZA80/JZS160-161 純正交換タイプ。ステンレスを補強した特殊2層構造により低い圧損を実現し、吸入効率さらにアップ。値3900~4900円(ブリッツ)



メタルフロー JZX100/JZS147 狭い空間でも高い吸入効率が稼げるHKS独自のスーパーリップファンネルを採用したコーン型フィルター。ステンメッシュでさらに吸入抵抗を低減。値2万1800~2万3800円(HKS)



JZA80用サージタンク 2JZ-GT・Dシフト車専用。インフィニティ用スロットルボディ採用。車検時の加工が必要のため、チューニングショップでの取り付けをオススメ。値19万6000円(アンフィニティヘロメント)



ダイレクトエアイン 100ツアラ- S-V/90ツアラ-V 別売のサイクロンと合わせることで、最強のエアクリナーに! 値1万4800円(インテークセプター)



SUS POWER エアクリナー JZX90-100/JZA70-80/JZZ30/JZS147-161 業界初ステンレスエアクリナー。吸入効率が向上。値2万5800~3万9800円(ブリッツ)



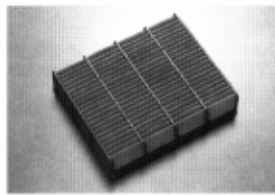
エアクリナーBOX JZS161 HKS[レーシングサクシオンキット]専用。純正比30%UPのラムエアを確保し、吸入効率を向上。純正交換。純正インレットのフルカーボン仕様[エアクリナーインレット]もあり3万1000円。値4万6000円(Ablug)



YSR手造りサージタンク 1JZ/2JZ インテークマニホールドをショート化することにより、高回転の伸びが体感できる! セロヨン。最高速のユーザーにイチ押し。値下取り14万8000円(横浜スポーツランドレーシング)



スポーツEX+ トップインテーク構造の採用で吸入空気量が飛躍的に増大。脱着可能なプロテクションカバー採用。乾式繊維層フィルター。オプションでレーシングファンネル装着可能。値2万1000円(サード)



EX POWER FILTER スポンジタイプに比べてろ材の吸入面積が格段に広いため吸入効率の低下を最小限に抑えたと共に抜群のロングライフを実現。乾式フィルター。純正交換タイプ。値9000~1万5000円(サード)



パワーインテーク アッパー&ロアファンネルにインジェクション成形を採用し、従来の金属プレスでは不可能だった理想的な内部形状を実現。乾式密度均配繊維層フィルターの採用で吸入効率を約10%UP。値1万7800~2万2800円(アベックス)



サイクロンR サージタンク内の流速を早め、風量アップを図る。最大20%出力が増強。燃費も節約! 異音も減少するためエンジン寿命も延びる! 中低速域でパワーアップ。装着は簡単。値1万2800~1万4800円(Dショップ アサヒ)



スーパーラムII ストリート JZX9#-JZX10#/JZA70-80/JZS16# 新素材のセル膜を除去した特殊3層フォームを採用。高い集塵効果を発揮しながら吸入抵抗を大幅に減少。車種によってレーシングタイプもあり。値6500~8000円(トムス)



スポーツエアフィルター レーシングエンジンの技術を市販品にモテファイ。新素材の採用で吸入抵抗を最大限に低減した。純正と同形状で簡単装着。値9800~1万5000円(TRD)



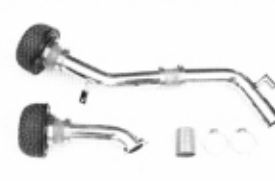
GRACER エアインクセット 特殊ウレタンフォームの採用で集塵力をアップし、ABS樹脂製のエアファンネルを内蔵させることで吸入効率を大幅に向上。値1万3800円(トラスト)



サクシオンパイプ JZS160 EX-2用。セルと共通に、スロットルボディへの吸入効率を向上させる。純正交換。保安基準適合。値1万1000円(アベックス)



カールエアファンネル タービンの吸気ダクトなどに直接取り付けられる。エアクリナー交換タイプとしても使用可能。値8500円(ドラゴン・モーター・エンジンアリング)



ツインエアクリナーキット JZX90/JZS147 各タービンのエアクリナーを独立、2個にすることで、高回転時はパワフルに空気を吸い込んでくれる。独特のサウンドも魅力! バフ&クロームメッキ仕上げ。値4万8000円(ナイトベジター)



SUS POWER コアタイプLM JZX90-100/JZA70-80/JZZ30/JZS147-161 フィルター部分が交換可能。低価格! 値1万3800~2万1800円(ブリッツ)

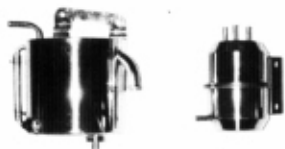
GARIBY SPECIAL ISSUE



MARK II/CHASER

CRESTA SUPRA SOARER ARISTO

AERO



オイルキャッチタンク コンサーブタンク(写真右)はタンクの片寄りによるエア混入を防ぎ、パワーロスをなくす。値オイルキャッチタンク2万5000円/コンサーブタンク1万3000~2万5000円(ドラゴン・モーター・エンジニアリング)



イリジウムパワー 極細径0.4mmイリジウム合金採用により、プラグのイリジウム部分の耐久性を向上。エンジン回転が不安定なときや、劣化した着火性を回復。値1本1700~2000円(ナイトベイジャー)



レスキューインテーク JZX90 前置き1/Cを取り付けてる方の要望に応じて製作。エアクリナーの上を通っている純正ゴムのパイプを交換。60φ。値アルミ パフ仕上げ2万円/スチール シルバー焼き付け塗装1万2000円(ナイトベイジャー)



エアインテークパイプ JZX80・100・110/JZX70・80/JZX147・161/JZX160 純正の抵抗が大きくなり、吸入抵抗を減少。使用中のホコリやオイルがそのままエンジンルーム内に侵入し、値1万8000円(ナイトベイジャー)

TURBO



ワンオフエンジンコレクタータンク 値3万8000円(原田エンジニアリング)



スーパーアースキット 汎用 高品質、高効率の編組シールドケーブルを5mセットにし、アースングに必要な部品をすべて揃えたキット。簡単な作業で加工できる。値9800円(ピボット)



レーシングプラグ 中心電極に長寿命のイリジウムを採用。抜きの始動性と安定したアイドリングはもちろん、高ブーストにおいても圧倒的な耐久力。クスパリを実現。熟番7番、8番、9番。値1本1900円(アベックス)



アルミインテークパイプ JZS161 純正エアクリナーボックス対応。書き出しエアクリナーで低速がなくなつてしまった方にオススメ! パフ仕上げ。超軽量。値6万8000円(ナイトベイジャー)

ENGINE

SETTING

COOLING



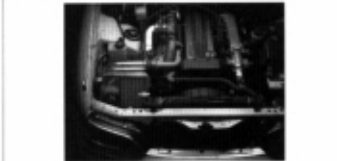
小型ポンプINコレクタータンク ガソリンの片寄りから起こるトラブルに対応。ノーマルのタンク内のポンプはそのままコレクター内に外径40mm未満のポンプを使用できる。容量約800cc。アルミ製。値2万9800円(KSPエンジニアリング)



スパークバフター JZX100/JZX80/JZX30/JZX161 アイソコート採用、アクセラ強化ファイバーグラス製の3本の電極とセラミック製の絶縁防止芯線が劣化防止を実現。値1万5800~1万9800円(原田エンジニアリング)



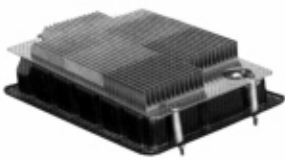
イリジウム スペック77 イリジウム合金の極細0.6mm径の発火電極が着火性、スパーク特性を極限まで高める。6番、7番、8番の設定。値1本1900円(ブリッツ)



アビロードインテークパーツ JZX90・100・110/JZX230 値アルミサクションパイプ1万2800円/アルミインテークパイプ1万4800円/アルミアッパーパイプ1万2800円(ARC)

SUSPENSION

DRIVE TRAIN



ATFオイルパンヒートシンク JZS160-161 直接オイルパンを冷やすことで油温上昇を抑制。鍛造アルミ製のため熱交換効率が非常に高い。最低地上高変更なし。保安基準適合。値3万8700円(Ablug)



直列レイアウト フェニールポンプKIT ノーマルラインに組み込まれるだけで、0.000kgの軽量化が可能。マウンティングハーネス、EARTHLEADS。値1万6800円(原田エンジニアリング)



レーシングプラグ 中心電極を細く、外部電極形状をテーパークットすることにより着火性を向上。輝長を長くすることで失火やくすぶりを防ぎ的確にスパーク。7番~10番の設定。値1本2500円(ブリッツ)



スーパーインダクションボックス JZX90・100/JZA70・80 エンジンレスボンスの向上を図ると共にファンネル効果も発揮。ボルトオン装着可能。値4万4800円(ARC)

BRAKE

EXHAUST



スポーツオイルフィルター 高性能紙、新開発素材の耐熱ニトリルゴム、高強度バックアップネット等の採用で不純物からエンジンを守り、レスボンス、耐久性、冷却性がアップ。値2500円(サード)



フューエルキャップカバー 樹脂製フューエルキャップ専用。光沢感のあるシルバークロムメタリック、ヘビータフな質感を醸し出すヘキサゴンボルト、TRDエンブレム付。値3800円(TRD)



GReddy イリジウムチューンプラグ JIS/ISO, No.07-08-09。ノーマルからハイレベルトンエンジンまで対応。電極部にイリジウム合金を使い、低い電圧でも強力な着火性をキープ。値1900円(トラスト)



JZA80用インテークパイプキット 2JZターボアルミ製。フルシリコンホース仕様。値6万円(横浜スポーツアンドレーシング)

INTAKE

FUEL



スポーツオイルフィルター 1JZ/2JZ レーシングカーと同じ仕様のバックアップネットが絡みの変形、破損を防止。高効率2層紙採用。耐熱ニトリルゴムで優れたシール性を実現。値2700円(TRD)



プレッシャーレギュレーター 燃圧計付。燃圧を上げると噴射燃料も多くなるので、加速出力がUP。コンピュータをやるより安上がり! 値2万9800円(ドラゴン・モーター・エンジニアリング)



GReddy レーシングプラグPRO タービン交換やハイスペックエンジンチューンなどの高熱に対応させるため、スパークの質を向上した高性能、高熱値プラグ。JIS, ISO, RE, No.07-08-09-10。値3200~3300円(トラスト)



トップフィード用インジェクターホルダー ノーマルに取り付け可能。値3000円/ワンオフデリバリーキット(6フィッティング2個付)1万9800円(原田エンジニアリング)

ELECTRIC

SEAT



バッテリー移動キット 値2万9800円(トップシート)



オイルキャッチタンク JZX90・100/JZS147-161 マウント型。スチール製。シルバー塗装。ボルトオン装着。値1万6800円(ナイトベイジャー)



イリジウムチップ イリジウムプラグに白金被膜電極を採用。高熱でもハイレスポンスな走り、白金プラグ並の長寿命を高い次元で両立。値1本1700~2000円(ピボット)



ステンレスインテークチャンバー JZX100ツアラーV 純正のゴム製は内部がたわんでいるので吸気ロスにつながるが、ステンレスにすることで吸気効率が向上。見た目もクール! 値2万9800円/ブレイクAIR-IN1万6800円(インテークセンター)



サイドシル発泡ウレタン補強キット モノコックボディ全車種 低コストで簡単に高剛性を体感でき、クルマの動きが変わる! ロールオーバーなどを起こしているユーザーには特に効果的! 価1万8000円(JUNマシショップ)



マックガード ホイールロック 盗難からタイヤ、ホイールをガード。無限のバリエーションを持つ花柄キーパターンは専用キー以外で締めることは不可能。耐破壊性に優れた超硬質スチール材。ロックナット6000円~/ロックボルト1万2000円~/マックガード-インコーポレイテッド)



フルードキャップカバー JZS161-160 プレーキ、パワステフルードタンク上部のアルミ削り出しキャップ。メッキ、ブルーアルマイト、レッドアルマイトあり。純正交換。価1万2000円(Abrug)



アクレ スポーツLLC 薄めず使うスポーツタイプ。水道水を薄めて使うクランクでは成し得なかった最適な成分配合を実現。使用可能温度域-37.5~130度以上。価3&3900円/20&272000円(ウィーンズ)



自動車専用発泡ウレタン 発泡ウレタン材をサイドシルに流し込むことで足まわり等の強化によるボディの歪みを減少。価セト3K1万6000円/5K2万6000円/20K10万円(KSPエンジニアリング)



YSRハッチバー JZA70-80 ハッチのカガツキ解消。ボディ補強のひとつに。価9800円(横浜スポーツアンドレーシング)



APPグッドリッジ ホース&フィッティングシリーズ APPが英国グッドリッジ社とタイアップ。競技用からDIYのローコストチューンまで幅広く対応。愛車の限界を引き上げ、安全性&耐久性を向上するパーツを提供。価ASK(APP)



エンジンルームメッキパーツ イベントなどで注目。間違いないのドレスアップパーツ。値1ルーロックカバー大1万円-小8000円/フルードキャップカバー3900円/ECUカバー2万5000円/プラグカバー2万4800円(ナイトベイジャー)



簡単発泡ウレタン どんな角度でも使用できるので、ピラーやフレームなど、どこでも簡単に注入できる! 価1本35000円/6本1万9800円(原田エンジニアリング)



ボンネットフードピン&フラップ 価アルミ5800円/ステンレス4800円/スチール2700円/ゴムフラップ3000円/スプリングタイプ5800円(ドラゴンモーターエンジニアリング)



ベルカカバー 80スーパー(17インチ車)のローターに交換した場合にローターの中心部をカバー。真ん中のサビが見えなくなる! アルマイト表面処理。価FR各2枚セット2万4800円(ナイトベイジャー)

ID ORIGINAL CLEAR LENS

CORNER CLEAR LENS

MARKII 100系 (前期) 加工料 ¥13,000 新品加工品 ¥25,400	CRESTA 100系 (前期) 加工料 ¥13,000 新品加工品 ¥24,200	CHASER 100系 加工料 ¥13,000 新品加工品 ¥24,000	MARKII 90系 (前期) 加工料 ¥13,000 新品加工品 ¥22,000	
MARKII 100系 (後期) 加工料 ¥13,000 新品加工品 ¥24,800	CRESTA 100系 (後期) 加工料 ¥13,000 新品加工品 ¥24,800	CHASER 90系 加工料 ¥12,000 新品加工品 ¥24,400	MARKII 90系 (中期) 加工料 ¥13,000 新品加工品 ¥22,000	CRESTA 90系 加工料 ¥12,000 新品加工品 ¥24,400
MARKII 100系 (後期) 加工料 ¥13,000 新品加工品 ¥19,000	CRESTA 100系 (後期) 加工料 ¥13,000 新品加工品 ¥19,000	MARKII 90系 (後期) 加工料 ¥13,000 新品加工品 ¥20,500	CRESTA 90系 (後期) 加工料 ¥13,000 新品加工品 ¥18,900	CHASER 90系 (後期) 加工料 ¥13,000 新品加工品 ¥18,900
MARKII 100系 (後期) 加工料 ¥13,000 新品加工品 ¥18,500	CRESTA 100系 (後期) 加工料 ¥13,000 新品加工品 ¥18,500	MARKII 90系 (後期) 加工料 ¥13,000 新品加工品 ¥20,100	CRESTA 90系 (後期) 加工料 ¥13,000 新品加工品 ¥18,900	CHASER 90系 (後期) 加工料 ¥13,000 新品加工品 ¥18,900

海外製品ではなく、純正品の加工品ですので、経年変化による変色もありません。充分なコーキング処理により、水濡れ対策も万全です。

ID SPORTS MEIGI CO.,LTD.

岐阜県可児市広見2065-1 TEL:0574-63-0988 FAX:0574-63-4049

<http://www.idsports.co.jp/>



Parts Best Selection

DRIVING GOODS

【ドライビングシート/メーター/オイル】

DRIVING SEAT / GOODS ENGINE OIL METER

AERO
TURBO
ENGINE
SETTING
COOLING
SUSPENSION
DRIVE TRAIN
BRAKE
EXHAUST
INTAKE
FUEL
ELECTRIC
SEAT
OIL METER

ケイライニング5000G リクライニングバックシート、シヨルター部はパワーグリップを採用し、ホールド性をUP。ダイヤル付シヨルターバックレスト機能搭載。スワットレール付シヨルターカラー5点式シートベルト(ナイター)



JAMEX CLUB SUDAURON OCEAN 横G、縦Gを合わせた合理的なシート構造で、確実にホールドし、リクライニング機構付。中間レストの前後調整により大幅フラスタウン。専用シートベルト別売。ブラック、ブルー、レッド。価格90000円(税込)



BRIDEプリリックス フルバック型のホールド性を誇るケイライニングシリーズ最高のモデル。ブラック、レッド、ブルー。車検対応。価格8万6000円(ナイター)



BRIDE ジータII ネオス 従来シヨルタードライブレングスにシヨルター左右対称に大きく張り出したシヨルター部はモーターレスボルト全対応。FRP製。FIA公認のFRP製。ブラック、レッド。車検対応。価格7万6000円、14万4000円(ナイター)



OMPアースファイバークラス FIA公認。バックレスト。価格5万6000円(ナイター)



FXレーシング サークルでのホールド性を最優先に考えた深いボトム形状とローポジション設計。価格6万8000円(ナイター)



バケットシートGT-1 カーボンブラー製。重量3.9kgと超軽量。FIA公認。ブラック、レッド、ブルー。価格24万円(ブリッツ)



BRIDE ジータII ジータIIネオスのバックレストを改良。伝統のドライブレングススタイルを継承し、レースの安全性と操作性を実現したハイサポートFRP製。FRP製。ブラック、レッド。車検対応。価格7万6000円、14万4000円(ナイター)



フルバックシート ストラスフレーム構造を採用し、抜群の強度を確保。両側部はラブリック。4点式シートベルト対応。高式用ホルダーもあり。重量約65kg。ブラック、レッド、ブルー。価格7万6000円(ナイター)



FXG シヨルター形状を左右対称に設計。サイドフレイキの使用。新しいハンドル操作にも対応。価格80000円。ブラック、レッド、ブルー。車検対応。価格70000円(ナイター)



バケットシートGT-2 バックレスト調整機能付。ブラック、レッド、ブルー。価格6万6000円/専用シートベルト1万6000円(ブリッツ)



BRIDE マキシス ニュースタイルのネックガイドを採用し、レースの安全性と操作性を実現したハイサポートFRP製。FRP製。ブラック、レッド。車検対応。価格8万7000円、16万7000円(ナイター)



フルリクライニングシートタイプS 従来性とスポーツ走行を両立させたハイパフォーマンス。インクリューズ機構はレバ式。角度調整は32フチ。4点式シートベルト対応。ブラック、レッド、ブルー。価格16万4000円(ナイター)



ケイライニング5000G G1K FIA公認。フルバックレース2000Gのベリリックスモデルシートバックはグラスファイバー製。リックスモデルは価格ながら高水準。ブラック、レッド。車検対応。価格16万4000円(ナイター)



バケットシートGT-3 リクライニング式。価格7万9000円(ブリッツ)



BRIDE エルゴ 左右に微調整できる高性能無段階リクライナー機能搭載。スボルト性能を継承しつつ、快適性も兼ね備えたハイパフォーマンスモデル。ブラック、レッド。車検対応。価格8万6000円(ナイター)



HYPERGRADE SAE15W50
S.J.C.F. 選別条件下での燃費向上にエ
ンジンに保護、耐熱、耐摩耗性はWRC
シリーズの中でも最も過酷な条件下
で実証された実績が証明。1 liter 1000
円/480000円(ドラム缶)



パワーパフォーマンスオイル グレードZZ
20W60 SJ-CF4, 100%化学合成油。フリクションロ
ス低減、ハイレスポンス。ハイパワー車向き。
グレードZZ-NAは0W-30 SJ-CF4、ハイパワー車向
き。価424800~8800円(ブリック)



レーシングシューズ ソールはオイルで滑らない
耐油ラバー製。長時間の使用でも疲れにくくレタ
ンニ重構造。インナーに吸汗性の高いソフトタッ
素材採用。ブラック/ゴールド、ブラック/ライトシ
ルバー。24.0~27.5cmの6サイズ。値1万2000円
(エフ イーティー)

フルリクライニングシート タイプS
タイプSの機能を継承しつつ、レタ
ンニに近いホールディング性を確保し
約10kgの重なりからシートを保護。重量は
ブラック/レッド、ブルー。値2万9800円
(エフ イーティー)



HYPER TURBO 15W50 100
0%化学合成油。スーパーチューンをした
ハイパワー車向け。サーキットやワイ
ディングの過酷な条件下でも劣化し
て底上げが起きない。1 liter 1000円/4
80000円(ドラム缶)



パワーパフォーマンスオイルグレードG
15W30 S.J.C.F. 半化学合成油。フ
リクション向き。値4248000円(ブリ
ック)



OMPプロフェッショナル FIA公認。レッド、ブル
ー、ブラック。サイズS、M、L。値1万6000円(エ
フ イーティー)

スポーツシート 新開発の粘弾性ウレタ
ンフォームが身体への振動を確実に吸収し
優れたサポート力を発揮。軽量化もありな
からルビー合金を採用し、高い剛性を確保。フ
ラック/ブルー、レッド/ブラック。値3万4
000~9万4000円(ドラム缶)



TWIN TURBO RACING 10W
60%100%化学合成油。高温高回転時のフ
リクションを抑制。ハイパワー車向け。サー
キットやワイディングの過酷な条件下でも劣
化し底上げが起きない。1 liter 1000円/4
80000円(ドラム缶)



ハイレスアーク SAE15W40 4000
0%化学合成油。有機シリコン配合。サーキ
ット走行にスーパーターボエンジンを使用を
目的としたハイレスアークオイル。値1万5
000円/480000円(ドラム缶)



OMPチャレンジャー FIA公認。レッド、ブルー。
サイズS、M、L。値1万円(エフ イーティー)

SPORT SEAT 少し硬めの高品質
それではロングドライブでも疲れな
い。ヨーロッパのホルディング性を
確保。ブラック/レッド、ブルー、ブラック/シ
ルバー。値3万9800円(ドラム缶)



RACING NAMEGA FORCE
0W40 100%化学合成油。メカニク
性能を向上させたハイパワー車向け。サー
キットやワイディングの過酷な条件下でも劣
化し底上げが起きない。1 liter 1000円/4
80000円(ドラム缶)



ハイレスネオ SAE10W40 4000
0%化学合成油。有機シリコン配合。サーキ
ット走行にスーパーターボエンジンを使用を
目的としたハイレスネオオイル。値1万5
000円/480000円(ドラム缶)



WILLANSスーパースポーツ【4x4リヤバック
ル付】 4点支持4点取り付け。腰部ベルトに3イン
チ幅の荷重分散パッドを採用し、ホールディング性を向上
。JAF公認。ブルー、レッド、ブラック。値2万1000円
(エフ イーティー)

セクシーフルバク ドリフト中に備が
る。ハイパワー車向け。サーキットやワイ
ディングの過酷な条件下でも劣化し底上げ
が起きない。1 liter 1000円/480000円(ドラ
ム缶)



MAXON 油圧の安定と油膜の保持をチ
ンにアメリカの大手製油メーカーの研究
室で開発され、直輸入された由緒正しき
レーシングオイル。サーキットやワイ
ディングの過酷な条件下でも劣化し底上げ
が起きない。1 liter 1000円/480000円(ドラ
ム缶)



ハイレスフォーミュラ SAE15W50
API/SAE100%化学合成油。ストリ
ットユースの高出力市販車用。強力な油
膜が高温下での連続使用においてエン
ジンを保護し、サーキットやワイ
ディングの過酷な条件下でも劣化し底上げ
が起きない。1 liter 1000円/480000円(ドラ
ム缶)



WILLANSクラブ4【4x4】FIA 4点支持4点取
り付け。右用、左用あり。アイボルト、ストレスプレ
ート付。JAF公認。ブルー、レッド、ブラック。クラッ
クストラップ追加により5点式も可。値3万4000円(エ
フ イーティー)

レーシンググラブ 縫製加工をしたコットンと
人工皮革素材。手の平に補強を入れ、左手のシフ
トレバー接触部分にパッドを内蔵。レッドホワイト、ブ
ルー/ホワイト、ブラック/ホワイト。S、M、L。値
7000円(エフ イーティー)



FUSION R-40=10W-40SJ-CF。ストリートユ
ースに最適。R-50=20W-50SJ-CF。過酷なサーキ
ット走行にも対応。R-30=10W-30SJ-CF。フルチ
ューン、オーバー1000馬力対応。価424800円(ブ
リック)

HYPERGRADE NA SPORT
SAE5W40 S.J.C.F. 部分合成油。NA
用。特殊洗浄剤の配合。粘弾性により
リカーボンをストロークを最小限に抑
止。値1万7000円/480000円(ドラ
ム缶)



YSRシートサイド斜行バー JZA70-80 純正シ
ートベルトのセンターピラーとサイドシルのシートベ
ルトアンカーボルトとの共締めで装着OK。ステンレ
ス製。左右2本セット。JZ30用もあり。値1万9800
円(横浜スポーツアクトレーシング)

クラブマンクラブ レーシンググラブのコンセ
プトを継承しつつ、より低価格を実現。レッドホワイト、
ブルー/ホワイト、ブラック/ホワイト。S、M、L。値
6500円(エフ イーティー)



AERO
TURBO
ENGINE
SETTING
COOLING
SUSPENSION
DRIVE TRAIN
BRAKE
EXHAUST
INTAKE
FUEL
ELECTRIC
SEAT
OIL/METER



レーシングタコランプX 80φの大型ながら徹底的に軽量化。振動影響を受けず、視認性は高い。設定回転で点灯する内蔵タイプと、外付けデュアルシフトランプ付きタイプ。ホワイト、ブラック。値2万4800～2万6800円(ピボット)



BLレーシングメーター 業界初のブラックライト照明採用。ブースト、バキューム、テンプレ、オイルプレス等、各種メーター設定あり。すべて機械式。値1万4800円～(ブリッツ)

ATF SUPER Xシリーズ ストップレバーシフト専用100%鉱物化学合成油。X6はストリート用、X6Bはハード走行用。値1.8万円/600円/20.8万円(エントランス/バンススポーツ)



R-500/R-600 100%化学合成油。N1耐久レースからフィードバック。独自の高分子ポリマー配合で高温時の油圧も安定。ロングライフの使用にも耐える。R-505はSJ15W-50、R-506はSJ15W-60、1.2、4.8、20.8。値2550～5万4000円(エントランス/バンス スポーツ)



ATF油温計アダプター「ATF GATE」 このアダプターを使うことで油温計、油圧計が装着でき、走行中のATフルードの状態を把握できる。電子式メーターのみ対応。値9800円(ナイトベイジャー)



フルスケールスピードメーター JZX9#-100-105/JZA80/JZS147-161 標準メーターと同カラー、デザインにより、コクピットに違和感なく馴染む。取付け簡単。スピードリミッター等の解除機能は付いていない。値2万～16万8000円(TRD)

チタンコートDUOギヤオイルTi-52 85W140GLTE、液状特殊チタンとノンポリマー高耐久オイルを融合。ギヤに加わる衝撃高車と摩擦を軽減し、減少させ、スライムやキャッチングを回避し、耐久性を一般オイルの約25倍。値1.43万円/400円(和光テクニカル)



チタンコートオイルTi-20 7.5W-45 SJ/CF4。これまで摩擦が発生していた金属面にチタン被膜を形成し、メカニクスは消滅。軽快でパワフルな走行が楽しめる。値1.23300円/4.81万2000円(和光テクニカル)



Hippo Sleek 90系3連メーターパネル センターコンソールのエアコン吹き出し口に多少の加工で取り付け可能。FRP製。サイズ52φ、60φあり。標準ゲルコート8800円/ウッド調1万3800円/カーボン調1万3800円(ユニオンプロダクト)



レーシングメーターセット JZA80 スープラ用3連メーターをレーシングスピリットあふれるデザインに変更。320km/hスピードメーター、タコメーター、コンビネーションゲージ。値5万8000～6万8000円(TRD)



EL SYSTEM METER 60φシリーズ マイクロコンピュータを搭載し、高度な制御を実現。ピークホールド、ワーニング機能、30秒間のメモリー機能、ログ出力用回路も内蔵し、プロユースにも対応。各種メーターあり。値2万9800～3万6000円(アベックス)



チタンコートオイルTi-21 ハイパワーチューニングエンジンを対象にしたノンポリマーチタン融合の最強オイル。強靱な極性油膜とアタッカー被膜の形成が摩擦ロスを激減。値1.43300円/4.81万6000円(和光テクニカル)



CF3連メーターパネル JZS160-161 60φ。カーボン。エアコンダクト内部を遮断する設計でメーターの結露防止。ハザードスイッチをフロント。センターエアコンダクト部にボルトオン。FRP製あり(2万7000円)。値3万2000円(Abflug)



スピードメーター MA70 M/C後。280km/h。値2万8000円(エスピーアイ)



EL SYSTEM METER 120φタコメーター 1周以上の超広角スケールで優れた視認性を獲得。1000ステップ/360度の高分解能によりリニアな表示を実現。夜間照明はELを採用し、輝度は7段階調整可能。値2万9800円(アベックス)



チタンコートTi-501 気軽にチタンコートオイルに近い性能が得られる。フローキャップに1本注入するだけで圧縮圧の向上、油温・水温の低下、静粛性・燃費向上等の効果が出る。1本170ml。値6500円(和光テクニカル)



3連入りメーターパネル JZX90-100 52φ又は60φのメーターをきれいに配置する。ペイントをすればインテリアとしてもマシ。値9800円(ペイント別(インターセプター))



PRO METER EL スケール全面が均一に発光するELバックライト採用。ピークホールド&ワーニング機能搭載。外部出力端子を装備。kpa単位の採用。ブラック、ホワイト。値1万3000～3万5800円(サード)



GReddy ツインプレッシャーメーター 80φ。101.32kpa～343.23kpa。ホワイト。値3万8000円(トラスト)



ギヤオイルWGシリーズ 100%化学合成油。WG-8000は80W-90。低温域から高温域までシフトフィーリングがスムーズに。WG-8001は80W-90。粘度を硬めに設定し、高温域でのシフトをスムーズに。値1.3800円(エントランス/バンス スポーツ)



EL SYSTEM METERコントロールユニット コントロールユニットがメーター機能を集中管理。業界初無圧計&ブースト計同時接続で燃圧の差圧表示を実現。メモリアンプ、ピークホールド、ウォーニング機能搭載。値コントロールユニット8800円(アベックス)



レーシングブーストメーターX 80φの大型、軽量の機械式連成計。夜間照明を7色から好みに合わせて切り替えでき、さらにオーロラのように数秒ごとに変色するモードも装備。値1万4800円(ピボット)



レーシングメーターDC 超小型ステッピングモーター採用。重量38g、厚さ24mm、60φ。電子式。白色LED照明。ライプユニットに接続されたすべてのメーターに電力とデータを出力。従来の照明配線不要。値2万円～(ブリッツ)



ギヤオイルMGシリーズ 3タイプの設定。MG-7590=GL-6 75W-90。ストリート～ロードユース。MG-8090=GL-6 80W-90。ハードユース。MG-8514=GL-6 85W-14。ハードユース。値1.2900円(エントランス/バンス スポーツ)

Complete Equipment —

DRAMEAZO

ドリームファクトリー

福岡市南区弥永5丁目18-18

TEL 092-574-5591

FAX 092-574-4922

http://www.dream-factory.co.jp

E-mail info@dream-factory.co.jp

只今、無料相談会 & 見積りキャンペーン 実施中

セルシオからサーキットまであらゆるジャンルにのびに拡がります

本感ワンランク上のチューニング

セルシオからサーキットまであらゆるジャンルにのびに拡がります

本感してあげませんか?

COMMENTS

当社オリジナルAT強化チューン

エンジン換装及び製作

オリジナル加工 等

OK!

当社ならではの 通販システム

全国通販販売

ドリームファクトリーでは、通販販売も行なっております。詳しくは、お気軽にお問い合わせください。

MARK II/CHASER

CRESTA SUPRA SOARER ARISTO

Abflug 〒412-0046静岡県御殿場市保土沢1157-103 ☎0550-88-2914

APEX 〒229-1124神奈川県相模原市田名10440-1 ☎046-204-0032

APP 〒123-0864東京都足立区鹿浜2-5-5 ☎03-3857-5011

ARC 〒417-0061静岡県富士市依法大原273-6 ☎0545-57-0678

ATS 〒701-0163岡山市中撫川493 ☎086-293-1961

BNスポーツ 〒304-0004茨城県下妻市大木1235-2 ☎0296-45-1760

CAR MAKE T&E 〒224-0015神奈川県横浜市都筑区牛久保西1-2-10 1-A ☎045-913-3130

Dショップアサヒ 〒272-0133千葉県市川市行徳駅前1-1-16 ☎047-357-2650

F.J.G 〒229-0031神奈川県相模原市相模原5-9-2 ☎042-752-0170

HKS 〒418-0112静岡県富士宮市北山7181 ☎0544-29-1100

HKS関西サービス 〒632-0111奈良県山辺郡都祁小倉1100-3 ☎0743-84-0126

HKS東京サービス 〒191-0065東京都日野市旭丘6-11-8 ☎0425-81-5251

IDスポーツ 〒509-0214岐阜県可児市広見2065-1 ☎0574-63-0988

JUNマシンショップ 〒177-0051東京都練馬区関町北3-1-7 ☎03-3920-4165

KSPエンジニアリング 〒208-0034東京都武蔵村山市残堀2-29-1 2F ☎042-569-2930

OS技研 〒702-8001岡山市沖元464 ☎086-277-6609

PENT ROOF 〒143-0012東京都大田区大森東2-28-2 ☎03-5493-0840

Stella 〒524-0034滋賀県守山市千代町185-1 ☎077-583-8599

TEIN 〒224-0043神奈川県横浜市都筑区折本町324-1 ☎045-476-3811

TJワークス 〒283-0824千葉県東金市丹尾14 ☎0475-55-2200

TRD 〒222-0002神奈川県横浜市港北区師岡町800 ☎045-540-2121

USレーシングスポーツ 〒329-0414栃木県下都賀郡国分寺町大字小倉井字上町2883 ☎0285-44-4671

ZEIGEN 〒262-0043千葉市花見川区天戸町718-3 ☎043-286-7331

アイ・レーシングJAPAN 〒437-0053静岡県袋井市延久字フサ田373-5 ☎0538-44-1098

アイエーテック 〒921-8061石川県金沢市森戸1-69-1 ☎076-240-8884

アイメック 〒470-0371愛知県豊田市御船町山屋敷135-2 ☎0565-46-0727

アバンギャルドスポーツ 〒243-0816神奈川県厚木市林4-13-18 ☎046-224-3041

アレスクリエイト 〒224-0044神奈川県横浜市都筑区川向町855-1 ☎045-470-2888

アンフィニディベロブメント 〒333-0813埼玉県川口市西立野472 ☎048-294-6161

イーストベア・スポーツ 〒355-0002埼玉県東松山市東平2417-2 ☎0493-39-3377

インターゲート・プロジェクト 〒355-0073埼玉県東松山市上野本552-1 ☎0493-22-6420

インターセプター 〒272-0133千葉県市川市行徳駅前1-1-16 ☎047-357-2650

ヴィンズ 〒190-1211東京都西多摩郡瑞穂町石畑425-1 ☎042-556-5100

ウイングスジャパン 〒105-0004東京都港区新橋6-2-1 ☎03-3431-0103

ウインマックス 〒385-0009長野県佐久市小田井1119 ☎0267-67-7700

エアロガレージ 〒224-0054神奈川県横浜市都筑区佐江戸町838 ☎045-931-0073

エクセディ 〒572-8570大阪府寝屋川市木田元宮1-1-1 ☎072-824-7138

エス・ビー・アイ 〒592-8342大阪府堺市浜寺船尾町西4-542-5 ☎072-261-3839

エスベリア 〒197-0013東京都福生市武蔵野台1-19-9 ☎042-539-0870

エナベタル 〒488-0825愛知県尾張旭市東山町2-14-8 ☎052-775-3328

エフィーティアー 四輪商品部 〒157-0071東京都世田谷区千歳台4-30-11 ☎03-5490-2561

エム・ツー販売 〒158-0086東京都世田谷区尾山台3-9-8-201 ☎03-3704-2272

エンドレスアドバンス 〒136-0071東京都江東区亀戸4-17-26 ☎03-5626-0211

エンドレスアドバンス ジール事業部 〒385-0013長野県佐久市横和01012-1 ☎0267-67-7301

エンドレススポーツ 〒385-0014長野県佐久市三河田522-3 ☎0267-67-0535

オーツタイヤ 〒108-0022東京都港区海岸3-18-1 ビアシティ芝浦ビル10F ☎03-5442-0211

オートクラフトKiyo 〒671-1223兵庫県姫路市網干区坂上100-3 ☎0792-72-3456

オートサービスMORI 〒253-0101神奈川県高座郡寒川町倉見1116 ☎0467-74-0058

キャバエンジニアリングアンド・サービス 〒105-0014東京都港区芝2-1-25 田中ビル ☎03-5476-1771

グランドスラム蓮田 〒349-0205埼玉県南埼玉郡白岡町西7-1-15 ☎0480-93-1300

グレートカンパニー 〒246-0007神奈川県横浜市瀬谷区目黒町34-10 ☎045-924-3344

ケージーエム 〒567-0865大阪府茨木市横江1-1-4 ☎0726-33-9812

コンピュータシステムKS 〒658-0032兵庫県神戸市東灘区向洋町中3-1-8-1 ☎078-845-7507

高勢スタウト 〒197-0834東京都あきる野市引田782 ☎042-559-6481

サード 〒473-0914愛知県豊田市若林東町上外根50 ☎0565-53-1166

シーフン・モーターズ 〒355-0073埼玉県東松山市上野本552-1 ☎0493-22-6420

スキタラヂエターワークス 〒485-0077愛知県小牧市西之島島海道59 ☎0568-71-1611

スピードハウスALFA 〒203-0033東京都東久留米市滝山7-1-26 ☎0424-74-7444

住友ゴム工業 タイプ販売部 〒135-6005東京都江東区豊洲3-3 豊洲センタービル ☎03-5546-0115

セクト 〒152-0003東京都目黒区碑文谷2-11-6 ☎03-3760-0102

ターボショップM 〒003-0021北海道札幌市白石区栄通15-4-16 ☎011-855-8817

タナベ 〒562-0031大阪府箕面市小野原東1-4-15 ☎0727-28-6700

田畑ラヂエター 〒221-0862神奈川県横浜市神奈川区三枚町267 ☎045-383-1814

ティーズ 〒467-0836愛知県名古屋市中区瑞穂区佃町1-17-1 ☎052-882-2741

ティエムシー 〒561-0842大阪府豊中市今在家町18-10 ☎06-6866-1431

ディジョンカーズ 〒578-0951大阪府東大阪市新庄東52 ☎06-6747-4155

デイトナ(ディーキャット) 〒437-0226静岡県周智郡森町一宮4805 ☎0538-84-2200

テクトム 〒164-0011東京都中野区中央5-3-11 栄ビル5F ☎03-3229-1161

デンソー 〒448-8661愛知県刈谷市昭和町1-1 ☎0566-25-6724

トップシークレット 〒262-0011千葉市花見川区三角町759-1 ☎043-216-8808

トムス 〒158-0082東京都世田谷区等々力6-13-10 ☎03-3704-6191

ドラゴン・モーター・エンジニアリング 〒503-0854岐阜県大垣市築港町3-108 ☎0584-89-8208

トラスト 〒289-1605千葉県山武郡芝山町大台3155-5 芝山第2工業団地 ☎0479-77-3000

戸田レーシング 〒713-8102岡山県倉敷市玉島1363 ☎086-526-2758

東洋ゴム工業 〒550-8661大阪市西区江戸堀1-17-18 ☎06-6441-8757

ナイトベイジャー 〒146-0092東京都大田区下丸子1-11-15 ☎03-3750-7986

日本デルファイ・オートモーティブ・システムズ 〒564-0044大阪府吹田市南金田2-16-1 ☎06-6386-6874

パワーエンタープライズ 〒416-0907静岡県富士市中島307 ☎0545-66-0707

パワーハウスアミューズ 〒294-0038千葉県館山市上真倉1584-1 ☎0470-22-1657

市辻6-2-7 ☎048-836-4412

ピボット 〒390-0313長野県松本市岡田下岡田87-3 ☎0263-46-5901

ファースト 〒733-0842広島県広島市西区井口5-15-1 ☎082-276-0809

フィールド技研工業 〒336-0925さいたま市下山口新田8 ☎048-875-2040

プライムガレージ 〒800-0253福岡県北九州市小倉南区葛原本町1-1-1 ☎093-473-2338

ブリヂストン 〒104-8340東京都中央区京橋1-10-1 ☎03-3563-6811

ブリヂストンFVS 〒103-0027東京都中央区日本橋3-12-2 朝日ビル5F ☎03-5202-0407

ブリッツ 〒202-0023東京都西東京市新町4-7-6 ☎0422-60-0515

藤巻技研工業 〒223-0057神奈川県横浜市港北区新羽町569 ☎045-546-0321

ベトルポインターナショナル 〒102-0083東京都千代田区麹町4-5-21 ☎03-3265-1711

ペロフジャパン 〒182-0002東京都調布市仙川3-16-11-1F ☎03-5314-2061

マックガード・インコーポレイテッド 〒330-0843さいたま市吉敷町1-133-1-7F ☎048-640-5575

マツショウ 〒340-0002埼玉県草加市青柳8-64-2 ☎0489-35-1130

ミトス 〒224-0054神奈川県横浜市都筑区佐江戸町416 ☎045-938-5770

ミノルインターナショナル 〒242-0001神奈川県大和市下鶴間727-33 ☎03-5706-1888

ムサシ 〒577-0032大阪府東大阪市御厨729 ☎06-6784-1791

メタリットスポーツ 〒143-0025東京都太田区南馬込5-6-5 ☎03-3773-0077

ユーロオイル・ジャパン 〒102-0083東京都千代田区麹町4-5-21 ☎03-3265-2411

ユニオンプロダクト 〒152-0002東京都目黒区目黒本町4-25-21 ☎03-3716-6281

横浜ゴム 〒105-8685東京都港区新橋5-36-11 ☎03-5400-4531

横浜スポーツアンドレーシング 〒195-0064東京都町田市小野路町1163-2 ☎042-736-2007

リアルコーポレーション エアロ事業部 〒485-0826愛知県小牧市東田中字高松41-1 ☎0568-76-0301

和光テクニカル 〒157-0067東京都世田谷区喜多見9-15-7 ☎03-3480-3681

CARBOY SPECIAL ISSUE

TUNING MAKER ADDRESS

Special Thanks!!

vol.8

PISSCO'S RACING チューニングバイブルシリーズ

TUNING MAKER

ADDRESS

[PARTS MAKER LIST 保存版]

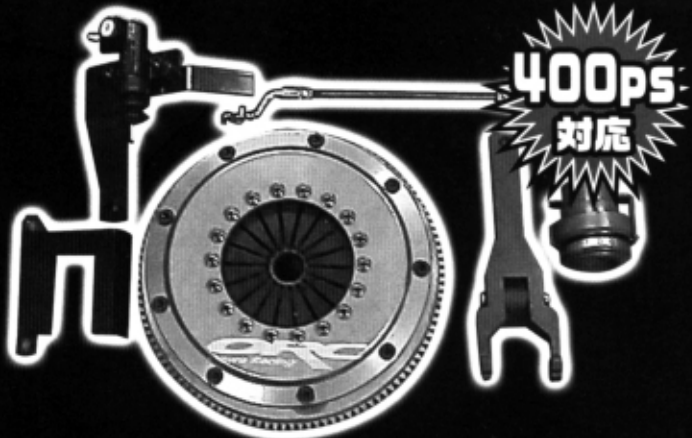


1JZ用スーパーシングルクラッチ



純正並の踏力の軽さ、
扱いやすさに強力な伝達力をプラス！
さらに多板式クラッチ独特の
シャラシャラ音も体感できます！

**シャラ
シャラ音
BigSound**



専用変換KIT付 **¥146,000**

オリジナルマフラー

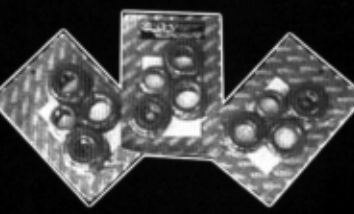
一本のマフラーでストリートからサーキットまであらゆるシチュエーションで音を選べます。中間のサイレンサーにより排気音を減少、付属のパイプを装着すると直管に。オプションのパイプで爆音になります！市販のパイプ装着により爆音になります！！中間タイコは可能な限りボディに沿わせ地上高を確保！出口はエアロをつけても引込まないロングテール。こだわりのマフラーです。



メイン：80φ
エンド：130φ

JZX90 **¥79,000**
JZX100 **¥99,000**

リアメンバーカラー (デルリン)



アルミとウレタンの中間の固さ新素材デルリンを使用、音の問題も低減されます。バググンのトラクションで速いドリフトには欠かせません。

JZX90/100 JZA80 **¥12,800**

オリジナルCPU

STEP.1
●ブーストアップ仕様
・レーシングプラグ
・EVC

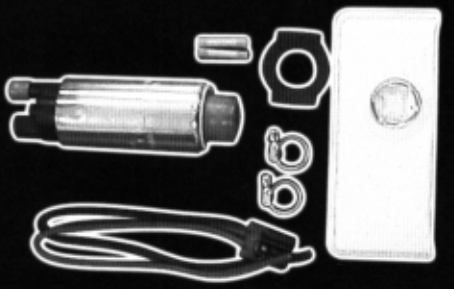
STEP.2
●ハイフロータービン仕様
・ハイフロータービン
・2JZインジェクター ・オリジナルポンプ
点火・燃料マップ・ブースト・スピードリミッター解除
ブースト1.2kg/cm2対応

(要ノーマル下取) **¥88,000**
●調整合わせセッティング+ **¥20,000**
●追加仕様変更+ **¥50,000**

※STEP.1 自分の車で体験試乗OK!!
※セッティング時のガソリン代は、別途必要になります。

スーパーフェューエルポンプ

超小型高性能燃料ポンプ。GTRポンプに比べ高回転でのドロップも少なく燃圧の安定性に優れ、255km/hの高噴出量を誇ります。通常の強力燃料ポンプは本体以外に付属品等は無く、純正のストレーナー等を使用していましたが、本製品には専用ストレーナー・ホースバンド・配線カブラーが付属されていますので簡単確実に取付可能です。(トヨタ・三菱・マツダ・ホンダはカブラーオン、他メーカーには付属カブラーにて対応)



各車種 **¥36,000**

エンジンダンパー

アクセルOFF時等に発生するエンジンの横方向の振れを抑え、アクセルレスポンスの向上、シフトミスの低減等により安定したドリフトを可能にします。取付は簡単ボルトオン。ブルーアルマイトがエンジンのドレスアップにも最適！



JZX90・JZX100 **¥25,000**
FC3S・FD3S **¥22,000**
PS13・S14・S15・180SX **¥19,000**

ドリフトSPEC車高調



●ブラケット調整式
●減速力6段階調整式
¥178,000

100FACE KIT
for 90 Mark II & CHASER

FRONT BUMPER **¥58,000**
FENDER SET **¥75,000**
COOLING BONNET **¥68,000**
HERNESS SET **¥25,000**
100FACE KIT **¥298,000**

1JZハイワイド9-ピン (ライン用)
JZX80 JZX81 JZX230 JZA70

タービンコンプレッサー、ハウジングを大型化。メタルシャフト。強化オイルシール。最大ブースト1.6Kg！EXハウジングの排圧バランス確保により高ブースト対応の耐久性UP！！
¥348,000
(要ノーマル下取)

スポーツリンクSET
JZX906・JZX100

リアサスペンションリンクの純正ゴムフッシュを強化フッシュに変更。不要なアライメント変化の低減、シャッター防止、トラクション向上等に効果を発揮します。
¥42,000

フロリンクSET
JZX906・JZX100

ピロ調整リンクによってゴムフッシュにはないクイックなハンドリングが可能となりセッティング範囲が広がります。高価なNMB製ピロを採用。不快な音も低減。
¥98,000

MT載せ替え

JZX90 **¥370,000**
JZX100 **¥430,000**
JZX230 **¥430,000**
JZX81 **¥430,000**

SPEED MUSTER OIL交換

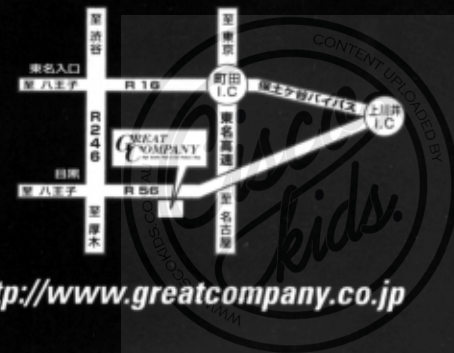
●エンジンオイル
レーシングスベシャル 5W/50
1L **¥1,800** 4L **¥7,200**
●スーパーキアオイル 1L **¥1,800**

GREAT COMPANY
High Quality Parts & Car Produce Shop

●オリジナルステッカー
170×60mm **¥500**
250×85mm **¥800**

●ホームページステッカー **¥1,500**

●オリジナルライター **¥120**



MARKII CHASER

CRESTA

Supra

DIARER

ARISTO

プロが本気でススめる

BEST SETTING MENU

for Street

神奈川県

CAR MAKE T&E

トータルバランス&美しさがモットー

■JZのツインターボ（VVT以外）のクルマには、ブーストアップがオススメです。コストがあまりかからず、適度なパワーが入ります。しかも乗りやすい！パワーは360馬力前後です。JZのシングルターボ（VVT）は、タービン交換したほうが楽しく乗れます。これで380馬力前後。あとは、エアロを付けてドレスアップしたり、足まわりを変えていけばいいんじゃないでしょうか。

Shop PR CARMAKE T&Eではエアロ「VERTEX」、ブレーキパッド「T-ZERO」、フルチタンマフラー「Legerfort」などオリジナルパーツも揃えています。



〒224-0015
神奈川県横浜市都筑区牛久保西1-2-10 1-A
☎045-913-3130
※10:00~20:00
無休 通販可

最新情報を見逃すな!

東京

DANDY

メーカー問わず相談してください

■JZX100の場合ですと、お手軽な400馬力オーバー仕様がよいと思います。内容としてはブリッツK-450タービン、パワーFC、前置きインタークーラー、ECU現車セッティング、GT-R用フェューエルポンプ。



〒183-0015
東京都府中市清水が丘3-10-14
☎042-334-4544
※10:00~19:00
※日曜日 通販可

ストリートにベストマッチの仕様はコレ!

チューナーがマジで取り組む

ベストプラン一挙公開

DIVERSION



クルマが欲しい!



奈良

HKS関西サービス

ストリートチューンがメインです!

■JZX90系マークII=年式年りのヘタリが考えられるので、まずはエンジン&ターボのチェックを行ないましょう。ターボから白煙が出ているようなら、使いやすいHKS SPLフルタービンキットで、GT3037Sのエキゾーストハウジングのサイズを小さめのものをオススメします。チェイサー-JZX100系=低中速トルクはあるのに、高回転域の伸びが不満……という方にはHKS GT2835Proタービンキットがオススメです。このターボを使って、レスポンスも満足できる約400馬力仕様が出来上がります。JZA80スープラ=スポーツカーらしく、ここはT04RシングルターボのSPLフルタービンキットでいきましょう。ちょっと大きいかと思われるかもしれませんが、3000ccの排気量があるのでよく回ってきます。このチョイスで、500馬力オーバーのビッグFRを楽しんでください!



〒632-0111
奈良県山辺郡都村小倉1100-3
☎0743-84-0126
営業10:00~19:30
休木曜&第2水曜日 通販可

東京

PENT ROOF

仕上がりの美しさには自信あります!

■1J、2Jエンジン共に、オススメはブーストUP! オリジナルCPUかF-CON Sでセッティングします。内容はフロントパイプ、レーシングマフラー、HKS EVC、トラストインタークーラー&レーシングプラグ、オリジナルCPU又はHKS F-CON S。概算費用は40万円~。

■Shop PR バランスの取れた、妥協を許さないチューンをしています。仕上がりに自信あり!



〒143-0012
東京都大田区大森東2-28-2
☎03-5493-0840
営業10:00~20:00
休日曜日 通販可



ストリートユースにベストマッチ仕様

Professional Tunners Recommend Plan

東京

HKS東京サービス

クルマを通じて一緒に楽しみましょ!

■まずはエンジン系をブーストアップ程度にして、クーリング、サス、ブレーキ、シートなどトータルでまとめていきましょう。その上で、不満の部分をいじってステップアップ! 当店での例ですが、普段はストリートでたまにサーキットを走るというマシンを挙げてみると(フル装備の軽量化なし)、ブーストアップでFISCO 1分49秒の100チェイサー、タービン交換後でFISCO 1分43秒の100チェイサー&80スープラ、タービン交換後で筑波2000が1分4秒、筑波1000が39秒1、日光が42秒7の90マークIIがあります。10秒5のフルフルゼロヨン仕様の80スープラもあります。

■Shop PR ドレスアップもやります。とにかく、クルマをとことん楽しむためのお手伝い、やります!



〒191-0065
東京都日野市旭ヶ丘6-11-8
☎042-581-5251
営業10:00~19:00 通販可
休木曜&水曜日(一部)

茨城

KRカサマレーシングサービス

長年のレース経験を元にマシンを製作

■JZA80スープラ=タービンをシングルに変更、コンピューター+DCS又はEマナジement、ヘッドガasket交換、追加インジェクター、大容量フューエルポンプ、EVC、OSツインプレート、LSD、オールステンマフラー等のメニューですね。費用は約100万円~。ライトチューンの場合は約50万円~になります。

■Shop PR 23年間、休まずレースを続けています。そのノウハウをストリートマシンにフィードバック!



〒309-1701
茨城県西茨城郡友部町小原滝川4514-3
☎0296-77-8389
営業10:00~19:00
無休 通販可

千葉

Dショップアサヒ

JZX81・90・100のラインナップ豊富

■JZX100ツアラーVのストリート+ドリフト仕様。ブーストアップ+足まわり強化メニューで、トラストプロフェックBスベック3万9500円、セクシースタイル フロントパイプ3万2000円/マフラー6万3000円/エアクリナー1万4800円。オリジナルCPU(ETCSキャンセル)10万8000円~、インテークチャンバー3万9000円、トラストインタークーラー、セクシースタイル エクステンションパイプ1万9800円、以上工賃12万円。足まわり関係はインターセプター車高調19万8000円、セクシースタイル強化ロアアームブッシュ1万9800円、タナペフロントメンバーブレース1万9000円、ドゥーラク パワーアシストバー4万9000円、アライメント(ドリフト設定)2万5000円、以上工賃6万円。総額約80万円。

■Shop PR JZX81・90・100に関しては、多くの商品を展示しています。連続無休記録更新中で営業しているの、ぜひ来店してご相談ください!



〒272-0133
千葉県市川市行徳駅前1-1-16
☎047-357-2850
営業10:00~20:00
無休 通販可

福岡

HKS九州サービス

乗りやすいチューニングカー作ります

■ブーストアップ仕様=Fcon V Proを使ったDジェトロ化。ブーストアップの枠内で究極のレスポンスを追求していきます。タービン自体のキャパシティが低いため、タービン交換でステップアップするのがオススメ。リーズナブルタービンKIT=GT2835Pro(キット価格24万8000円)+F-CON V Proによる低コストのタービン交換仕様で、400馬力オーバーが可能です。腰下2JZ仕様=1.5J化+GT3040タービン+F-CON V Pro。当社デモカーでも採用しています。ボルトオンターボ=NAエンジンからのターボ化。

■Shop PR 車種、仕様問わず乗りやすき重視でチューニングをしています。今回の1JZ、2JZを含め、NA車からのボルトオンターボ仕様は得意です。



〒802-0814
福岡県北九州市小倉南区埴田若園3-12-15
☎093-931-6910
営業9:30~18:30
休木曜日 通販可





大阪
ZENITANI

乗って楽しいクルマを作ってます!

■マークII 3兄弟とスープラではベストな仕様が違ってくる。スープラは思いきりパワー指向に振ってほしいと思うし、それが似合うクルマです。マークII 3兄弟は、セダンらしさを失わないチューニングがいいと思います。そこで、具体的な内容ですが、スープラはヘッドチューン+T88 51Rなどのビッグシングルで、800馬力あたりを狙っていくといいでしょう。予算があれば腰下にも手を入れたいですし、ヘッドやガスケットの水穴加工は、耐久性向上のためにぜひやっておきたい箇所です。カムは272度等で、リフトは10mmぐらいほしいところ。また、純正タービンを一杯使ったブーストアップも面白いと思います。インタークーラー、インジェクター等を交換し、1.5kg/cm以上のブーストで450~480馬力ぐらいを狙っていきます。この仕様はAT車にはいいと思いますよ。マークII 3兄弟は、やはりGTタービン等を使ったタービン交換仕様です。MT車はGT3040かGT3240、AT車は3037Sをチョイス。インジェクターは850cc、インタークーラーは当然、前置きタイプ、F CON S等で燃調を取っていきます。カムはMTだと264度、ATだと256度がいいでしょう。これでパワ一的には500~550馬力です。



〒599-8266
大阪府堺市毛穴町135-1
☎072-271-3641
※11:00~22:00
休水曜 & 第2木曜日 通販可

石川
アイエテック

愛車の不満や悩みを解消します!

■1J、2Jエンジン共にブーストアップ仕様がオススメです。内容としてはどこも違いがないと思いますが、クオリティの高いパーツ選びと、作業を任せるチューニングショップ選びが大切になってきます。ウチでは、現車合わせセッティングや現車合わせワンオフパーツ製作などでお客様のニーズに対応しています。パワーアップするだけでなく、トータルでチューニングを考えていくことで、ストレスのないカーライフを送りましょう。HPも開設中! <http://www.iatec.net>



〒921-8061
石川県金沢市森戸1-69-1
☎076-240-8884
※9:30~19:30
休日曜 & レース日 通販可



ストリートユースにベストマッチ仕様

**MARKII/CHASER
For Street Runners**

千葉
TJワークス

ライトチューンからSPL仕様までOK

■どの車両も、まずは「ちゃんとしたパーツ」を使っているのブーストアップ! もちろん、セッティングもカッチリやっています。とりあえず、その状態で走ってみて、どこをいじっていききたいのかを考える。もっとパワーが欲しいのか、サスペンションをどうにかしたいのか……そこからチューニングがスタートすると思います。TJワークスでは、予算とか今後のステップアップとかをユーザーと話し合いながら、仕様を決めていきます。それぞれベストマッチのチューニングは違うはずなので、一方的に店側から「これがベスト」とは言えないですね。



〒283-0824
千葉県東金市丹尾14
☎0475-55-2200
※9:30~19:30
休水曜日 通販可

千葉
ZEIGEN

ショップをリニューアルオープン!

■ブーストアップと足まわりチューンですね。HKS F CON V Pro&EVC、レーシングプラグ、ZEIGEN ZTMチタンマフラー、フロントパイプ、HKSインタークーラー&バウフターのメニューで、費用は50万円~。足まわりはオーリンズPCV車高調、TRD各強化ブッシュ類、アライメントで30万円~です。

■Shop PR お店が新しくなったので、気軽に遊びに来てください!



〒262-0043
千葉市花見川区天戸町718-3
☎043-286-7331
※8:00~20:00
休水曜日 通販可

滋賀
Stella

お客さんと“マジ”で付き合ってます!

■ストリートでも同車種には負けない仕様がいろいろあります。で、ストリートチューンと言えば、クルマの基本部分を一じることになりませんが、そこからステップアップしていく上で、買い換え等のムダにならないように、よく考えていきましょう。内容はどこでもほぼ同じだと思いますが、ステラのテーマは「ケチるな」ってことでしょうか。まずは吸排気。吸気はお好きなメーカーで、排気はステラのオールステンワンオフマフラー8万円~。プラグはアベックス1万1400円、トラスト1万5000円で工賃6000円。燃料系はポンプ2万8700円、レギュレーター1万2000円、燃料フィルター5000円~、上記工賃3万円~。必須アイテムのメーターはブースト計等1万6000円~、工賃5000円~。

■Shop PR 走るときはマジに走る、遊ぶときはマジに遊ぶをモットーにクルマ作りをしています。



〒524-0034
滋賀県守山市千代町185-1
☎077-583-8599
※11:00~21:00
休水曜日 通販可

愛知
Street Special ガレージ八幡
オイル交換だけでも大歓迎です!

■JZX90/81=メインインジェクター、インタークーラー、Z32エアフロメーター、燃料ポンプのハイブーストUP仕様。費用は約50万円。プラグ、ROM、ブーストコントローラー(D-SBC黒)+セッティングのセットで17万2800円。ブースト1.3kg/cm、1.4kg/cm仕様で、街乗りにはベストだと思います。ドリフト派にはLSDの装着がオススメ。デフ+サイドベアリング+組み込みで14万円。その他、A/TからMTへの載せ換えや強化ATもやっています。

■Shop PR ウチは、どうもコチコチのチューニングショップのイメージがあるようですが、ディーラーみたいな感覚でのぞいてみてください。アットホームな雰囲気です。一度来てもらったら、クルマ好きな人とすぐ友達になれますよ。



〒475-0804
愛知県半田市上浜町10-20
☎0569-26-1660
※11:00~20:00 (土・日・祝日10:00~19:00)
休水曜 & 第3火曜、水曜日 通販可

クルマが欲しい!



愛知
アイメック

優秀なスタッフがバッチリ、対応!

■JZA80 スーブラ(VVT付ターボMT) = アイメック CPU23万8000円(下取り)、ブリッツマフラー6万9800円、ブリッツプラグ2500円×6、ビルシュタイン・オリジナル車高調29万8000円、アイメックタワーバーFR各2万4000円、アイメックブレーキパッドF2万5000円/R2万3000円。以上のメニューで、走る・曲がる・止まるを最低限フォローできます。CPUは高価ですが、車検対応マフラー装着状態でブースト1.0kg/cmに設定されているため、EVC等は不要。後期型はボディ剛性が弱いので、タワーバーは必須アイテムです。

JZX100マークII / チェイサー = アイメック CPU13万5000円~(下取り)、ブリッツマフラー6万9800円、EVC、プラグ2500円×6、ビルシュタイン・オリジナル車高調29万8000円、ブレーキパッドF2万3000円~ / R2万1000円~。基本的にはブーストUP仕様で、クルマの使用方法にもよりますが、タービンが弱いので、ブーストは1.0kg/cmぐらいがベストでしょう。

Shop PR 取り扱っている車種は幅広いです。優秀なスタッフを揃え、ほとんどの作業を社内でやっています。地元はもちろん、遠方のお客さんも多いので、遠慮なく相談してみてください。



〒470-0371
愛知県豊田市御船町山屋敷135-2
☎0565-46-0727
営業10:00~19:00
※木曜日 通販可

愛知
アバンス名東

ストリートからハード仕様までOK!

■1J系のエンジンは、まずトルク不足を解消するために1.5Jにします。MT車の場合はパワーFCで、A/T車はF-CON V Proでセッティングしていきます。これで、あとは好みのタービンをチョイスすれば、タービンの買い直し等でムダにすることはないはず。概算費用はタービン別で約80万円。

Shop PR GT-Rのイメージが強いようですが、ロータリー、トヨタ系など何でもやりますよ!



〒463-0044
愛知県名古屋市守山区太田井5-29
☎052-796-0271
営業10:00~19:00
※木曜 & 第2水曜日 通販可



ストリートユースにベストマッチ仕様

Professional Tunners
Recommend Plan

静岡

アブフラッグ

御殿場&横浜でショップ展開しています

■スーブラでは清岸、ゼロヨン、谷田部最高速トライ、FISCO、コンプリート等、各ジャンルでチューニングカーを製作してきたので、1JZ、2JZのチューニングに関しては膨大なデータを持っています。そこで、ストリートユースとして推奨したいのは、走行距離が長いクルマの安価なエンジンOH(50万円)とハイフロータービン仕様です。燃焼制御系は550ccインジェクターをF-CON V Proでコントロールし、燃料ポンプ、レギュレーターを追加するのみ(タービン込みで約80万円)。特に2JZは元来、低速トルクには不満のないエンジンですが、6000rpmよりガラガラと回る不快さを解消し、シャープでパンチの効いたフィーリングになります。

Shop PR サスペンションチューンの権威である「Scoot」とのジョイントで開発したオリジナルサス、ボディ補強、ブレーキなどオリジナルパーツは豊富で、耐久性と「気持ちのよさ」を重視した、バランスの取れたチューニングカーを製作しています。



〒412-0046
静岡県御殿場市保土沢1157-103
☎0550-89-6875
営業10:00~19:00
※土曜日 & 隔週日曜日 通販可

神奈川

アブフラッグ横浜店



〒224-0032
神奈川県横浜市都筑区茅ヶ崎中央30-17
☎045-949-3935
営業19:00~翌朝3:00
※日曜 & 月曜、火曜日 通販可

岐阜

アンフィレーシング

オイルやプラグ交換だけでも大歓迎!

■まず、エンジンノーマルのストリートゼロヨン向けの仕様です。K27MOJ24万8000円、タコ足22万円、トラスタイプCウエストゲート9万5000円、ブリッツインタークーラー9万8000円、540cc I/J×6本7万5000円、R34GT-Rポンプ2万2500円、パワーFC、レーシングプラグ1万5000円、ショートパーツ一式2万円。以上総額89万1500円。タービン脱着8万円、フロントパイプ4万5000円、インテーク&サクシオンパイプ7万5000円、インジェクター交換2万円、ポンプ交換1万円、パワーFCセッティング8万円、インタークーラー取り付け3万円、以上のメニューで総額34万円になります。サーキット&ドリフト向けには、ブリッツK1 380 / 450タービン21万8000~24万8000円、ブリッツインタークーラー9万8000円、540cc I/J7万5000円、大容量燃料ポンプ2万5000円、パワーFC9万8000円、レーシングプラグ1万5000円、ショートパーツ2万円、タービン脱着8万円。インタークーラー取り付け3万円、パワーFCセッティング5万~8万円。タービンが380の場合は、ポンプ、インジェクターはノーマルでもOKです。

Shop PR ハード系ばかりが目立って、ライトチューンはやらないと思われる方が多いようですが、そんなことはまったくありませんよ。オイル交換やプラグ交換といった簡単なものでも気軽に寄ってください。



〒504-0944
岐阜県各務原市那加緑町2-5-1
☎0583-80-0390
営業10:00~21:00
※月曜 & レース日 通販可

神奈川

アウトストラータ

タービン交換からワンオフ製作まで対応

■ブーストUP仕様 = CPU、EVC、レーシングプラグ、ブーストメーター、セッティング込。35万円(100/100系除く)。JZX80/90ATで360~380馬力、MTで350~360馬力。JZA80で420~430馬力。足まわり = HKSハイパーダンパー21万8000円~、クアンタムRMダンパー32万5000円~(取付、アライメント込)。



〒229-1124
神奈川県相模原市田名3090-6
☎042-712-9744
営業11:00~21:00
※水曜日 通販可



神奈川

オートフリーク

マークII、チェイサー等の中古車専門店

■オリジナルのSUS304オールステンレスマフラーがオススメです。JZX81・90・100・110用の設定があり、メイン76.3φ、テール100φで触媒後交換です。2万9800円の激安で販売中！ また、マークII、チェイサー、クレスト(JZX110・100・90・81)専門の中古車店ですので、のぞいてみてください。在庫台数は日本一！ チューニングベース車両を購入するとき、絶対避けたい事故車の見抜き方など、高品質のクルマをゲットするための重要ポイントをお教えします！



〒214-0022
神奈川県川崎市多摩区環2-3-29
☎044-822-1144
営業10:00~21:00
休水曜日(祝日は営業) 通販可

福岡

オートハウスつかさき

テスター、シャシーダイナモ等の設備充実

■ストリートユースならマークII、チェイサー、スーブラ……どのクルマもブーストアップで十分です。しかし、一番難しいのがこのブーストアップ。ただ、ブーストを上げてあとは何もやらないでは、エンジンが不調だったり、壊れたりしても当然です。きっちりしたフェューエル&点火マネジメントが必要です。当社では、お客様のニーズに合うCPUやフェューエルポンプ、プラグ等のアドバイスをしています。特に、アベックスのパワーFCによる現車セッティング(5万円~)には絶対の自信を持っています。一度、試してみてください。ボディに関しては、ロールバー等の補強パーツを好まない方が多いので、ストリートでは発泡ウレタン等の見えない補強をオススメします。サイドシル注入で7万円ぐらい。また、その程度の補強に合う足まわりを選ぶと(開発車がノーマルであるメーカー)、後悔しないですむと思います。

Shop PR 最新3Pアライメントテスター、コーナウエイトテスター、1000PS対応のシャシーダイナモ他、あらゆる設備でチューンのバックアップをします。



〒806-0049
福岡県北九州市八幡西区穴生3-7-19
☎093-631-1937
営業10:00~20:00
イベント開催日 通販可



ストリートユースにベストマッチ仕様

MARKII/CHASER For Street Runners

兵庫

オートクラフトKiyo

チューンの前に確かなメンテが大切!

■ノーマルの素性がいいトヨタ車のポテンシャルを100%引き出すチューニングを基本にします。比較的重量があり、安定性重視の足まわりを考慮して、まず四輪制動のvogueブレーキパッドで車体の姿勢を安定させ、独自のセッティングを施したP-1レーシングダンパーで加速、旋回、減速時のトラクションを確保。そして、伝達能力に優れたATS LSD(カーボンタイプが最高です)を使って、パワーを路面に無駄なく伝えます。この内容でドライバーが意のままに操れる楽しくて速い、そして壊れないクルマが出来上がります！ MAXONレーシングオイル5ℓ1万5000円、オメガガキヤオイル1ℓ5500円、vogueパッド1台分6万3000円、P-1レーシングダンパー35万円~、ATS LSD15万円~(取り付け込)。

Shop PR チューニングもセッティングもすべてお客様の「対話」から始まり、目的や要望に応じて、お客様の「ベスト」を追求していきます。



〒671-1223兵庫県姫路市網干区坂上100-3
☎0792-72-3456
営業10:00~20:00
休水曜日 通販可

神奈川

オートベースエンジニアリング

ワンオフパーツ製作など幅広く対応

■エンジンのオーバーホールから始めましょう。費用は35万円~で、仕様によって価格は変わります。また、ドリフト仕様タービンをワンオフで製作します。パーツの持ち込み、取り付けもOKですよ！



〒223-0056
神奈川県横浜市港北区新吉田町5268
☎045-593-3364
営業10:00~20:00
無休 通販可

大阪

エス・ピー・アイ

純正海外仕様パーツの専門店です

■愛車をアメリカ仕様やヨーロッパ仕様にトータルコーディネートいたします。シンプルでオリジナリティあふれるドレスアップをしていくのは楽しいですよ！



〒592-8342大阪府堺市浜寺船尾町西4-542-5
☎072-261-3839
営業10:00~17:00
休火曜日&第2、3日曜日 通販可

埼玉

オートエアフジイ

中古車の販売&修理、钣金もやってます

■中古車の販売を中心にやっています。チューニングについては、お客様の要望を聞いたうえでプランを立てますので、特にコレがベストマッチ!というのはありません。相談してもらったらアドバイスします。



〒361-0000埼玉県北本市中丸8-370
☎048-590-5111
営業9:00~19:00
休水曜日 通販可

神奈川

オートサービスMORI

オイル交換からフルチューンまで対応!

■ストリートユースなら、まずはブーストアップからでしょう。HKS F-CON S、EVC、プラグ、マフラー、エアリーナーで28万4000円~。その後のステップアップメニューもご相談ください。



〒253-0101神奈川県高座郡寒川町倉見1116
☎0467-74-0058
営業10:00~20:00
休月曜日 通販可



クルマが欲しい!



埼玉

グランドスラム蓮田

1台、1台かつちり丁寧に仕上げています

■ブーストアップ仕様=取り付け工賃込みで25万円～。
HKSタイプSインタークーラー9万8000円、EVC6万4800円、F-CON S 7万円、ハーネス2万～3万8000円、プラグ6本1万1400円。もっとパワーを求める方には、GTスポーツタービンキットPROを。JZX100だとGT2835タービン26万8000円(Fコンミニ付)。F-CON Sの現車合わせもOKです。足まわりはオーリンズPCV車高調27万8000円、ブレーキはブレンボのキット(フロント)29万8000円あたりをチョイス。

Shop PR 丁寧なクルマ作りを心がけています。



〒349-0205
埼玉県南埼玉郡白岡町西7-1-15
☎0480-93-1300
営業11:00～20:00 (日祝日～19:00)
※水曜日 通販可

埼玉

ジュンオートメカニック

ストリートからフルチューンまで対応!

■JZX100/JZA80(前期・後期MT)のブーストアップ仕様。F-CON V Pro、ブーストコントローラー、プラグ、セッティングで概算費用38万円。AT車両はSLDが必要です。マフラーとエアクリナー別途。
JZX80～90は上記の内容+JUNスポーツCPU仕様。CPUセッティング、ブーストコントローラー、プラグで31万円。その他、各車種のタービン交換仕様もありますので相談してみてください。



〒358-0032
埼玉県入間市狭山ヶ原字松原102-1
☎042-934-5335
営業9:00～18:00 通販可
※日曜&祝日、第1&3土曜日(ショールームは無休)

MARK II
CHASER
CRESTA
Supra
SOARER
ARISTO

Best Street
Setting Menu

2JZ

最新情報を見逃すな!



ストリートユースにベストマッチ仕様

Professional Tunners Recommend Plan

音楽

ガレージ Gフォース

ステージ問わず、バッチリ仕上げます!

■オススメは費用40万円くらいの格安チューニング、膝下2J仕様です。トルクフルでビッグタービンも下からラクラク回せます!あとは、セッティング次第でどんなステージにも対応できますよ。

Shop PR 現車セッティング、得意です! ロムからF-CON V Pro、パワーFC、Motecまでお客様のステージ、仕様に合わせてかつちり、クルマを仕上げています。関東近辺からのオーダーも多く、陸送費用4万円ですぐ取りにも行きます! お店も場所を移してリニューアルオープン! 遊びに来てください。



〒030-0843 青森市浜田字豊田156-8
☎017-762-3456
営業10:00～深夜
無休 通販可

埼玉

ガレージ ザウルス

身構えないで気楽に遊びに来てネ!

■1JZ/2JZスーパ&マークII系はザウルスのブーストアップメニューを! トラストプロフェックB(SQ)&NEWエアインクス、#08プラチナプラグ、HKS F-CON S+ハーネス。費用は20万8000～21万8000円。

Shop PR すべて実走セッティングしているザウルス流5万円FROMチューンは多くのユーザーに喜んでもらっています。また、点検無料システムも好評、続行中! チューンドマシンの不調やトラブルを発見するお手伝いをやっているの、どんどん活用してください。おっと、これは一般の定期点検とは違いますので、そこそこよろしくお願いしますよ。



〒338-0825
さいたま市下大久保1089-1
☎048-855-1530
営業9:00～20:00
※火曜日 通販可

岡山

オートモードオリジナル

速さやパワーより楽しさ重視でチューン

■スーパ=2JZのノーマルエンジンにHKS TO4Rカットバック・フルタービンキット、サード強化AT、F-CON V Pro、インタークーラー等でブースト1.0kg/cm²。立ち上がりと上の回り、そしてA/Tのシフトフィーリングがよくなり、すごく楽しい仕様になります。楽々A/T仕様、どうツスカ?

Shop PR 速さやパワーを求めるのもいいですが、楽しく乗れるクルマを作っています。ニーズに合わせて段階的にチューンUPしていきましょう!



〒710-0016
岡山県倉敷市中庄2261-1
☎086-462-0588
営業11:00～20:00
※水曜日 通販可

北海道

ガレージボンバー

トヨタ系のノウハウはバッチリあります

■1JZの場合、エンジン本体は触らずにパワーアップするなら、タービンをMT車だとT67 25G-10cm、A/T車だとT67 25G-8cmを選び、これにインタークーラーと550cc 1/JでF-CON V Proで現車セッティングしていきます。予算があれば、クラッチはツインにしたところですね。2JZの場合は、T88-33Dタービンを、カムを入れるのであればT88-34DまたはT51R KAIといった仕様が多いです。費用は1JZで130万円程度です。現在、JZS161アリストで電子スロットルの解除方法を試しています。ブースト1.2kg/cm²とかタービン変更した車両で、アクセル全開なのにスロットルがハーフになったり、一瞬間止まったりします。アクセルポジションセンサー側の加工でなんとかいけそうなので、これでお待ちの方、期待してください!

Shop PR トヨタ系ディーラーで10年仕事をしてきた実績があるので、トヨタ系はオマセください。また、いろんな仕様も作っているのノウハウも豊富!



〒070-8022
北海道旭川市神居町台場395-83
☎0166-61-4232
営業10:00～19:00
※日曜日 通販可





チューナー19人が取り組むベストプラン一挙大公開

埼玉

テクニカルショップ アンフィニ

トヨタ車のことはバッチリお任せ!

■マークII系=JZX90/100はブーストアップ仕様。CPU、プラグ、ブーストコントローラーでJZX90は約20万円、JZX100は約30万円。スープラ=JZA80前期の場合、まずはCPU、プラグ等のブーストアップ。約24万円。次にタービン交換ですね。T78、T88タービン、インタークーラーキット、インジェクター、フューエルポンプ、F-CON V Proのメニューで約150万円です。JZA80後期(VTTi車)はブーストアップ仕様で、F-CON V Pro、ブーストコントローラー、プラグ、インジェクター、フューエルポンプで約60万円。

Shop PR トヨタの技術トレーナーだったオーナーが、その経験を生かしてカッチリ相談に乗りますよ。



〒333-0813
埼玉県川口市西立野472
☎048-294-6161
営業10:00~20:00
※水曜&第1、3水曜日 通販可

岐阜

ドラゴン・モーター・エンジニアリング

パーツのワンオフ製作、得意です!

■エンジンはストリートユースとして考えるなら、いずれの車種もマフラー、エアクリナー、CPUのメニューで、ATのターボはこれにEVC、SBC等を、MTのNAは軽量フライホイール、MTのターボはEVC、多板クラッチキットを組み合わせていきます。タービン交換の場合は、燃料系(ポンプ等)の容量アップが必要です。サスペンションは、好みに応じてスプリング、ダンパーを交換、セッティングします。ストリートユースメインなら、固すぎないほうがいいと思いますね。ブレーキはパッド交換、予算によって大径ローター&キャリパーへ交換するといいでしょ。

Shop PR 自分だけのオリジナルチューンをしたい人、一度来てみてください。ストリートからレース仕様まで、幅広く力になりますよ!



〒503-0854
岐阜県大垣市築地町3-108
☎0584-89-8208
営業10:30~19:30
※火曜&水曜日 通販可



ストリートユースにベストマッチ仕様

MARKII/CHASER For Street Runners

北海道

ターボショップM

ターボ&強化AT製作には自信あり!

■1JZ/2JZ=1JZのクルマに2JZエンジンのシリンダーブロックを組み込むときに問題になるのが、シリンダーブロックの全高が、2JZの方が24mm(1JZ195mm、2JZ219mm)も高いので、そのままポン付けというわけにはいきません。シリンダーのストロークでは14.5mmしか差がないのに、全体では24mmと大幅アップとなります。そこで、ターボショップMではマフラーサーサーアダプターを製作することで、簡単にシリンダーブロック交換ができるようになりました。価格は、マフラーサーサーアダプター、水パイプ付セット、オイルホースのセットで4万円。また、JZX100ハイフローターボもオススメ! ノーマルタービンはセラミックタービンブレードで、シャフトもジャーナル部8.5mm、コンプレッサー部5.6mmと細く、高ブースト向きではありません。そこで、タービンブレードを強度が高く、信頼性のあるメタルブレードに変更し、シャフトもジャーナル部10.0mm、コンプレッサー部6.5mmとして強度をアップ。これにより、ブーストも1.5kg/cm²ぐらいは平気でいけますので、楽しいスポーツ走行がOKになりました。その他、EXハウジングはドラッグ走行向きや街乗り重視タイプ等もラインナップされ、自由にチョイスできます。風量はCT20・0.18kg/secですが、当社のハイフローは0.38kg/secとなり、三菱のTD07クラスの風量並に大幅アップ! ワンオフ製品なので、ユーザーの要望を最大限に取り入れられます。

Shop PR 元祖ハイフローターボのトヨタ3T、三菱G63B-TC05、日産L20、マツダ12A(H日立製)から始まり、改良を加えながら最新バージョンの1JZ、2JZ、JZX100までいろんな車種のターボをハイフロー化し、ラインナップを広げました。ガソリン車だけでなく、ディーゼル車用(ランクル80、100他)も取り揃え、ユーザーのみなさんにスポーツ走行を楽しんでもらっています。また、パワーアップしたターボに対応した強化ATも、製作を初めて約13年……精度の高い、完成されたATを提供し続けています。



〒003-0021
北海道札幌市白石区栄通15-4-16
☎011-855-8817
営業9:00~18:00
※日曜日 通販可

MARKII
CHASER
CRESTA
Supra
SOARER
ARISTO

最新情報を見逃すな!

東京

スピードハウスALFA

オリジナルパーツも出しています!

■当店のALFA910マークII(JZX90)のチューン内容を紹介します。2JZ-GT改3.1 ℓ 、HKS GT3037S \times 2、EVCプロ、カムIN272度/EX288度、JUN鍛造ピストン、HKSツインI/J、F-CON V Pro、ALFA90 ϕ マフラー、ホリンジャー6P、OSTリブルクラッチ、TRD LSD、HKSドラッグSPLサス、ブレンボブレーキパッド&ローター等で800馬力以上を出しています。



〒203-0033東京都東久留米市滝山7-1-26
☎0424-74-7444
営業10:00~20:00
※月曜日 通販可

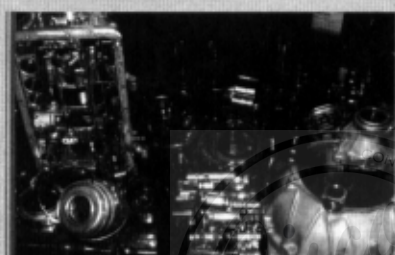
神奈川

シュヴェーレン

AT専門店ならではのノウハウを提供!

■以前、CB本誌の「プロジェクトAT」で、セフィーロのAT強化をやらせてもらったAT専門店です。今回の車種では以下に5段階のメニューを用意し、ノーマル、ブーストアップ、タービン交換、フルチューンのエンジンに対応しています。JZX81・90・100、JZA70、JZZ30=①バルブボディチューン(車両持ち込みのみ対応。工賃込、ATF別)3万5000円 ②ノーマルOH(AT単体)8万6000円 ③①+②(AT単体)9万1000円 ④③+パワートレイン強化(AT単体)⑤④+さらに容量アップ(AT単体)。JZS147・161/JZA80=上記の①~⑤の内容と同じで、①3万5000円、②10万4000円、③10万9000円、④19万8000円、⑤41万円。①はノーマル、ブーストアップ車に(ノーマルATに問題が発生していない場合)、②はノーマル車用(ATが滑っている場合)、③はノーマル、ブーストアップ車に(ノーマルATが滑ってしまった場合)、④はタービン交換等で550~600馬力のストリート中心のクルマに、⑤は550馬力以上でドラッグ、サーキット走行等で連続高負荷が多いクルマや、600馬力以上のクルマに最適です。

Shop PR エンジンやサス、ボディ等のチューンは行なっていませんが、ATに関してはどこよりもユーザーのニーズに合ったモノを提供しているつもりです。AT単体、全国発送もやっています(離島以外送料サービス)。プライベート&業者販売歓迎です。



〒242-0025神奈川県大和市代官3-1-10
☎046-269-9689
営業10:00~20:00 通販可
※日祝&第2、4土曜日





埼玉

原田エンジニアリング

セッティング力には自信あります!

■1JZ=ノーマルE/Gの場合、VVTiを最適なタイミングにリセッティングし、マフラー、インタークーラー等のパーツは大容量タイプをチョイスすることで、2.5とは思えない大トルクを発生するエンジンに生まれ変わります! ステップアップでは、大きめのタービンと組み合わせると、低速から立ち上がる大トルクと高回転まで回る大パワーの両立が可能になります。2JZ=ベースのノーマルE/Gはピストン、ヘッド共に強化パーツを組み込んだチューニングE/G並の強度があり、最適なセッティングを施すことで大トルクを発生します。ですから、ライトチューンでもシークンシャルターボをやめ、最初からツインターボ化させると、より乗りやすく速いクルマが出来上がります。ブースト1.5kg/cm²時、600馬力オーバー可能!

Shop PR どこのお店にもないもの……それはパーツの開発力と確実なセッティングをする能力だと自負しています。オリジナルパーツも豊富にラインナップしていますので、気軽に問い合わせてください。現在、環境汚染対策としてメタノールなどのエコチューニングカーの開発も進行中!



〒340-0833
埼玉県八潮市西鉄428-1
☎0489-27-1100
※1:00~24:00
※レース日 通販可

京都

フジムラオート

トヨタのお客さん、けっこう多いです

■定番のエアクリーター、マフラーを始めとするブーストアップからスタートするお客さんが多いですね。トヨタ車全体に言えることですが、エンジン本体が丈夫にできているので、次のステップではフルタービンを組むことをオススメしています。ストリートでの使用を前提に考えると、1JZならGT3240あたり、2JZならT78あたりのタービンがGOODです。



〒615-8062
京都市西京区下津林前弘町15-7
☎075-381-7931
※10:00~20:00
※水曜日 通販可



ストリートユースにベストマッチ仕様

Professional Tunners Recommend Plan

福岡

ドリームファクトリー

余分なパーツを付けないクルマを製作

■JZX100系・90系のストリートユースならブーストアップのメニューですね。タービンのハイフロー加工、フロントパイプ、前置きインタークーラー、大容量インジェクター、CPUセッティングで、費用は100系で約30万円、90系で約35万円です。



〒811-1323
福岡市南区弥永5-18-18
☎092-574-5591
※9:30~19:00
※日祝日

兵庫

ピットロードMマシンファクトリー

大きな仕事も小さな仕事も大歓迎!

■とりあえず、そのクルマに合った足まわりを付けることが一番です。そして、インタークーラーを前置きにして、ブーストUP。または、2J系はエンジンが強いので、思い切ってタービンを交換し、F-CON V Proでセッティングすれば、通勤快速仕様からゼロヨン、サーキット、湾岸最高速などどんなジャンルにも対応できます。アリスト161のコンピュータの難点も解消され、いい感じになりますよ。80スープラは中古相場も下がってきてパーツも手に入りやすくなったし、アリスト161もパーツが増えてきたのでチューニングしやすくなりました。アダルトなスポーツセダン、女性にもモチモチのハズ! 費用は50万円からスタート。

Shop PR ゼロヨンのイメージが強いようですが、最近ではワゴンにも力を入れています。明るく楽しいスタッフが多いので気軽にのぞいてね!



〒671-2401
兵庫県東条郡安富町安志912
☎0790-66-3359
※10:00~20:00
※水曜日 通販可

福井

デューク福井

F-CON V Proを生かしたクルマ作り

■90系の1JZ-GTEは走行距離も多いと思うので、OHをまずオススメします。腰下はトラスト87φピストン、H断面コンロッド、メタルを交換した仕様です。2JZ腰下アセンブリを使った3rd仕様でもいいと思います。ヘッドはガイド、バルブなど消耗品を交換して、手を入れていっても面白いですよ。タービンはGT3240、TO4Rなどをチョイスすれば、街乗りも高速でも楽しいです。強化ATもオススメ。ちなみに、コンバーターを新品に交換するだけで、メチャ変わります! 110・100系の1JZ-GTEは、VVTiを生かしたチューニングをしていきたいですね。HKS VVTiコントローラー、カムを使い、F-CON V Proで制御したメニューを用意しています。また、2JZ-GTE (VVTi) にスワップしても楽しいですね。ハーネス、CPUは1JZ (VVTi) 用を使用して、HKS VVTiコントローラー、カム、タービンはT51改BB、T51SPL BBなどをチョイスした仕様も面白い。ノーマルパワーではちょっと物足りない人には、GT2835キットがおすすめです。

Shop PR エンジンマネジメントであるF-CON V Proをどう生かすか……を考えてクルマを作ってます。また、オリジナルでVVTi用ステンエキマニ、エクステンションノーマル交換タイプ、チタンマフラーなどもリリースしたので、こちらもヨロシク!



〒918-8013福井市花堂東1-2-11
☎0776-35-0660
※10:30~19:30
無休 通販可

富山

デューク富山 インター店

目的に合わせ丁寧なアドバイスをします

■1JZ、2JZはエンジン自体、強いのですが、タービンが弱い。そこで、ブーストアップの次のステップアップとして、1JZならHKSやアベックスのスポーツタービン、2JZはTO4RやAX75Fなどの中間パワーがいいタービンを選ぶといいでしょう。また、M/C後の1JZ、2JZはエアフローメーター付のため、サクシオン抵抗が多いので、エアフロレス仕様にした方が下から上までレスポンスのいいエンジンに仕上がります。



〒936-0836富山県滑川市改変寺181-3
☎076-474-9019
※10:30~19:30 (日曜~18:30)
無休 通販可



●チューナー49人が取り組むベストブランド一挙大公開

東京

横浜スポーツアンドレーシング

じっくり話し合うことからスタート

■JZA80=570馬力仕様。エンジンフルノーマル、トランスT78、インタークーラーキット、OSツインプレート、オリジナルCPU他。JZA70=430馬力仕様。TD06-25G、インタークーラーキット、OSツインプレート、オリジナルCPU、オリジナルロールバー他。

Shop PR チューニングは、まずお客さんに「リスク」を理解してもらうことから始めます。



〒195-0064
東京都町田市小野路町1163-2
☎042-736-2007
営業10:00~20:00
※日曜&第2土曜日 通販可

愛媛

レーシングサービス フィースト

修理からバリバリJ0-400仕様まで対応

■ブーストアップに慣れてしまった1JZオーナーには、エンジンノーマルにTD06-20Gクラスのタービンをボン付けして、400馬力あたりを狙ってあげば、ストリートでも下からブーストがかかって、乗りやすい仕様になります。費用はクラッチ、インジェクター、燃料ポンプ、インタークーラー等、補機類も含めブーストアップ仕様+100万円というところ。ブーストアップでも400馬力オーバーの2JZでは、T78、TO4Rクラスのタービンでも軽くまわり、エンジンノーマルのボン付けで600馬力は出ますよ。フィーストでは、セッティングはF-CON V Pro、パワーFCを使用し、空燃比計をセット。街乗り等の低負荷時には燃費重視、ブーストがかかると十分な安全マージンを持たせたセッティングをカッチリ行なっています。オマケください！

Shop PR 一般修理、板金、車検からゼロヨン仕様、サーキット仕様の車両も製作します。詳しくはホームページを見てね。http://www.feast-power.com



〒791-3131
愛媛県伊予郡松前町北川原1981
☎089-985-0504
営業10:00~21:00
※レース日 通販可



ストリートユースにベストマッチ仕様

MARKII/CHASER For Street Runners

福井

マツキナ

ストリートからゼロヨンまで幅広く対応

■JZX100ストリート仕様=E/Gノーマル、GT3040、AT→5MT。JZX90ゼロヨン仕様=1JZ改2JZブロック、TO4R。JZA70ゼロヨン仕様=1JZ改26ℓ、T51S、RB26サージ改90φスロットル。



〒916-0015
福井県鯖江市御幸町1-301-42
☎0778-52-1133
営業9:30~20:30
※水曜日 通販可

高知

元島技研

ワンオフ製作にはこだわりあり!

■1JZエンジンはかなり走り込んでいるものが多いので、エンジンOHがオススメです。メニューはヘッド、ブロック修整面研、バルブシートカット、バルブフェイスカット、ピストン(新品)重量バランス、コンロッド重量合わせ、ポート段付き修整などでメタル他の消耗パーツは新品に交換します。このエンジン単体OHで、スムーズに回るようになります。費用は、スーパーで約50万円です。ヘッドガスケットもメタル製を入れます。特注パーツも製作できるので、お客さんの要望でいろんな仕様ができますよ。例えば、インマニを製作して、GT-Rのスロットルを使った6速仕様や、ハルテックやモータックを使ったフルコン仕様……なんていうのも考えられますし、2Jの腰下を使ってOHも面白いと思います。アイデア次第でいろいろ作れますよ。

Shop PR オリジナルのエアロパーツもオススメです。JZA70系リップスポイラー(ワイドボディ専用)2万5000円、JZA80系フロントスポイラー3万3000円。



〒781-0303高知県吾川郡春野町弘岡下4460-15
☎088-850-3019
営業9:30~18:00
※日祝日 通販可

福岡

プライムガレージ

競技用のSPLマシン製作もやっています!

■パワーエンタープライズ・ボン付けタービン、オリジナルEXマニ、アベックスパワーFC、サード550cc I/J、HKS264度カム、ポート研磨、OSクロス、アベックストリプルダンパー改オリジナルセッティングという内容で400馬力程度のパワーがあります。現在、このメニューでJZX100チェイサー走行会仕様を製作中。



〒800-0253
福岡県北九州市小倉南区暮原本町1-1-1
☎093-473-2338
営業10:00~20:00
※水曜日 通販可

兵庫

プロショップ ディバージョン

1J/2JはATもMTもお任せください!

■F-CON Sを使ったブーストアップがオススメです。F-CON S 7万円、ハーネス2万~3万4000円、AT車の場合SLD1万8000円、以上取り付け8000円~、A/F計センサーボス溶接1万円、現車セッティング3万円~、F-CON Sデータ変更料1万8000円。この仕様で前置きインタークーラー、フロントパイプ等の変更でJZX90、JZZ30なら400馬力近く出ます。



〒675-1201
兵庫県加古川市八幡町宗佐1046-1
☎0794-38-7331
営業10:00~20:00
※水曜日

MARKII
CHASER
CRESTA
Supra
SOARER
ARISTO

最新情報を見逃すな!

Best Street Setting Menu



自分ノスタイルハ自分デキメル!

ZEES

ジース マフラー バリエーション

車検対応

ZEES CYBER GT

レーシーな砲弾サイレンサー



CYBER GT PRICE LIST 115φ

115φ 片側出し ¥49,800 115φ 左右出し ¥79,800

型式 JZX101, JZX100 (TB-NA), GX100, JZX91, JZX90 (TB-NA), GX90
JZX101, JZX100 (TB), JZX91は定価の¥5,000upです。(フロントパイプ付)

ZEES CYBER EX.

迫力の4本出し



FOUR TAIL SERIES PRICE LIST 100φ×4

Type-1 ¥169,800 Type-2 — Type-3 ¥129,800 Type-4 —
Type-1S ¥174,800 Type-2S ¥149,800 Type-3S ¥134,800 Type-4S ¥109,800

型式 JZX101, JZX100 (TB-NA), GX100, JZX91, JZX90 (TB-NA), GX90
JZX101, JZX100 (TB), JZX91は定価の¥5,000upです。(フロントパイプ付)
チェイサー100系 Wマフラー専用 リヤアンダースポイラー¥49,800

TWO TAIL SERIES PRICE LIST 100φ×2

Type-1 ¥111,800 Type-2 — Type-3 ¥86,800 Type-4 —
Type-1S ¥114,800 Type-2S ¥99,800 Type-3S ¥89,800 Type-4S ¥74,800

型式 JZX101, JZX100 (TB-NA), GX100, JZX91, JZX90 (TB-NA), GX90
JZX101, JZX100 (TB), JZX91は定価の¥5,000upです。(フロントパイプ付)

130φ&140φ ZEES EX. SYSTEM

ZEES 130φW & プレミアム (ナナメカットカールテール) 115φW



Type-1 ¥114,000 Type-2 ¥99,800 Type-3 ¥89,800 Type-4 ¥74,800
Type-1S ¥117,800 Type-2S ¥102,800 Type-3S ¥92,800 Type-4S ¥77,800

型式 JZX101, JZX100 (TB-NA), GX100, JZX91, JZX90 (TB-NA), GX90
JZX101, JZX100 (TB), JZX91は定価の¥5,000upです。(フロントパイプ付)
ZEES140φテールは定価の¥5,000upです。90系は、1-1S-3-3Sは不可。
チェイサー100系 Wマフラー専用 リヤアンダースポイラー¥49,800

ZEES 130φ & プレミアム (ナナメカットカールテール) 115φ



Type-1 ¥109,800 Type-2 ¥94,800 Type-3 ¥84,800 Type-4 ¥69,800
Type-1S ¥112,800 Type-2S ¥97,800 Type-3S ¥87,800 Type-4S ¥72,800

型式 JZX101, JZX100 (TB-NA), GX100, JZX91, JZX90 (TB-NA), GX90
JZX101, JZX100 (TB), JZX91は定価の¥5,000upです。(フロントパイプ付)
ZEES140φテールは定価の¥3,000upです。

ZEESマフラーバリエーション

Type1: オールクロームメッキ・カードリッジタイプ ゴールドメッキ シルバ ¥30,000 ｸﾞﾗﾌﾞ ¥60,000
Type2: オールクロームメッキ 2Kｺｰﾙﾄﾞﾒッキ シﾙﾊﾞ ¥90,000 ｸﾞﾗﾌﾞ ¥180,000
Type3: リヤタイヤ以降クロームメッキ・カードリッジタイプ Type1S~4Sはそれぞれタイプで
Type4: リヤタイヤ以降クロームメッキ リヤタイヤ以降オールステンレスになります

フルオーダーシステム

詳しくはホームページで...
<http://www.zees.co.jp>

あなたの希望のマフラーづくります。
現在あるマフラーでは満足できない方、エアロパーツとマフラーがフィットしていない方、
マフラーが発売されていない車種に乗っていらっしゃる方、あなたのお好みマフラー制作致します。

(株)ジースプロジェクト

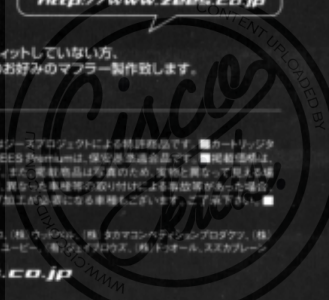
東京工場: 〒335-0027 埼玉県戸田市水川町2丁目13番6号
TEL.048-434-8421 FAX.048-434-8422
名古屋工場: 〒463-0081 名古屋市守山区川宮町436-2
TEL.052-791-7805 FAX.052-791-7806

■「ZEES」EX.SYSTEMは、運輸省令で定められた音価をクリアした保安基準適合品です。■クロームメッキマフラーはジースプロジェクトに特許取得済みです。■カードリッジタイプはリヤタイヤを分解して内部サイレンサーが交換できるシステムです。タイプ1-1S-3-3Sに設定。(実用新案出願中)■ZEES Premiumは、保安基準適合品です。■足踏感、乗り心地、メーカー希望小売価格です。消費税は別途加算されます。■仕様が定価は改良のため予告なく変更することがあります。また、要約商品は写真のため、実物と異なって見える場合があります。■当社ZEES CYBER EX.CYBER GT Premiumシリーズの取り付けに限り、指定方法外で取り付けたり、異なった車種等の取り付けによる事故等があった場合、当社はその責任を一切負いません。■CYBER EX.の取り付けにあたって、H.A.引フックを取り付け、タイヤのパンパーを加工が必要になる車種もございます。ご了承ください。■JZX100、JZX101、GX100、JZX90、GX90のWマフラーの取り付けには、H.A.引フックを取り付け、装着して下さい。

※販売店: マルカサービズ(株)、マルカサービズ東支(株)、(株)フイン、ウエダ商事(株)、(株)リサ、(株)ジャパン三陽、(株)ヒヤコ、(株)ウツボ、(株)オカモトペティンプロダクツ(株)、三興(株)、金野(株)、ムサシ(株)、ネットスタッフコーポレーション(株)、エコプロジェクト(株)、スピードクリエイト(株)、ユーピー(株)、クニタツ、(株)トヨール、スガモト

<http://www.zees.co.jp> E-mail: takagi@zees.co.jp

CHOICE! YOURSELF!



エアスマディアムック CARBOY チューニングバイブルシリーズ

GT-R GTS

Vol.6

使いこなすRB POWER 徹底追求!



SKYLINE GT-R>S
R34/R33/R32

好評発売中!
定価1200円(税別)

コストをかけずに満足度UP!
チューナー直伝オリジナル仕様を満載



最新GT-RチューニングPROJECT
GT-Rスペシャル仕様追求編
PROが本気で取り組むBEST SET
オレのスカイラインPOWERに注目
実践、PARTS選択の決め手
GTS/GTタイプ別セットアップ術
チューニングパーツTECHNOLOGY
SPLチューニングパーツカタログ



(株)八重洲出版

〒104-8486 東京都中央区八丁堀4-5-9
☎03-3552-8431(代)



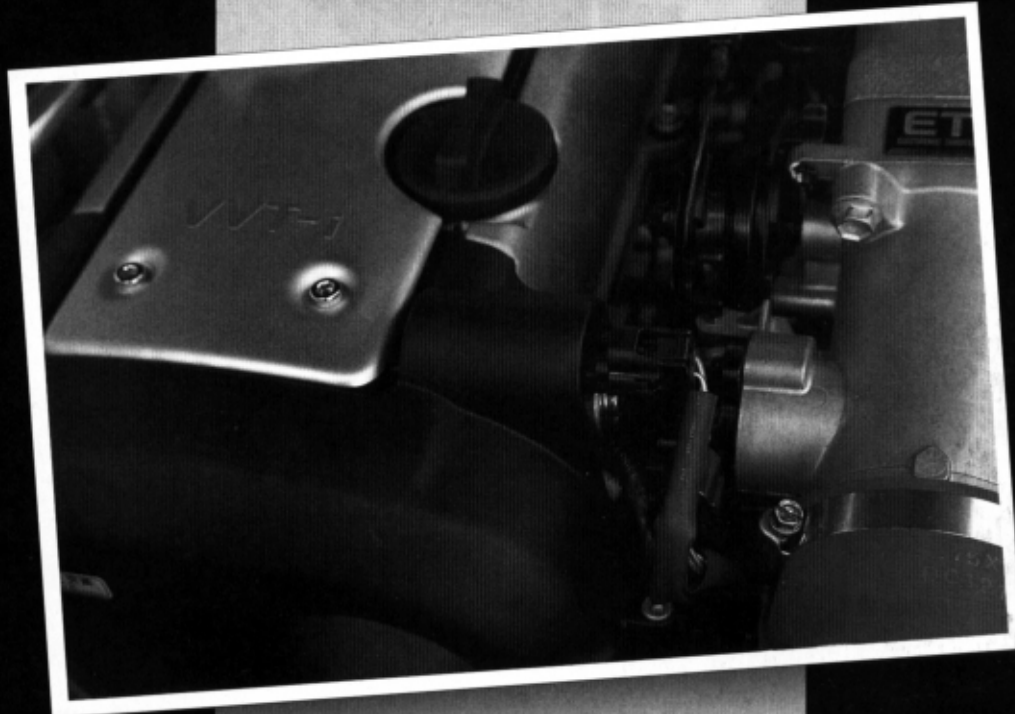


CARBOY

TUNING BIBLE vol.8

MARKII/CHASER

マークII/チェイサー



Staff 25. NOV 2001

- Edition —— 桃之助オフィス
- Editor-in-Chief —— 藤本慎一
- Staff Writer —— 深田昌之
尾登真介
高橋明宏
廣重克典
西川 和
- Photo —— 八重洲PRセンター
清水良太
MOMO OFFICE
KamePro
Office AK
- Designers —— 柏木裕子
長野将典
MOMO OFFICE

1JZ&2JZのエンジンチューンは、RB系やSR系に比べると、バリエーションが少ない。これは事実だろう。だがトヨタが押し進めている電子制御のさまざまなシステムが導入され、これまでのエンジン常識では考えられなかった制御やコントロールが次々と実現しているという側面もある。

VVTiというシステムは、カムシャフトの概念を変えざるを得ないシステムである。ホンダのVTECとは違って、どうにもトヨタ式おせっかいシステムであるように思うのだが、こいつをチューニングに応用してみると、本当に凄いシステムだなと思う。HKSから発売されたバルコン&Vカムキットは、今後の1JZ&2JZチューンの基本ガイドラインとなるはずだ。コンピュータに関しても、簡単なROMチューンが難しいだけに、フルコン導入率が非常に高い。

のんびんダラリとしたエンジン、回らないエンジンと酷評されることも多い1JZ&2JZだが、こいつをベースに、キチンとしたアレンジを施してやれば、日産系やホンダ系とは違ったトヨタ車独自の世界を構築することができる。十束ひとからのげのブーストアップではダメだが、ボディ重量と全体のバランス設定をしっかりと考えてやれば、新しい世代のターボチューンが見えてくる。このときに、VVTiやスロットル制御システムが、単なる新技術に終わらず、スポーティ方向で活用できれば……そう、そういう考え方で1JZ&2JZチューンが進化していけば、21世紀のチューニングワールドも、まんざら捨てたもんじゃないと思えてくる。

こんな時代だから、クルマは長く乗り続けたい。そして、いろんな楽しみ方を見つけていきたいもんだ。(藤本)

チーフエディター

チューニングバイブルシリーズ vol.8

MARKII/CHASER

発行人 酒井雅康

編集人 藤本慎一

発行所 八重洲出版

本社=東京都中央区八丁堀4-5-9

☎03-3552-8431

支社=大阪市北区曾根崎新地1-3-16

☎06-6344-2015

振替口座=東京8-54856

印刷/製本=凸版印刷株式会社

©八重洲出版2001

平成13年11月25日発行

定価1200円+税

¥310円



Welcome to CB STREET BATTLE World!!



BELLOF®

本物にこだわる人へ H.I.D.といえばベロフ

ベロフ 2001年モデル H.I.D. SYSTEM
Spec 01 [スペックゼロワン]



ロービームの状態



ハイビームの状態



New! HL4 D-drive

ハイ/ロー切替 H4タイプ

1つのバルブ内にハイ/ロー2つのフィラメントを備えたH4タイプバルブ。このH4タイプのバルブをキセノンH.I.D.バルブに変更できる BELLOF HL4 D-drive。新開発の小型耐熱ユニットを採用し、バルブをスライドさせる電子制御コントロールの切替装置をバルブ後部に一体化。車両側の制御方式を問わず、同一の装着方法で容易に取り付けることが可能になった画期的なH.I.D.システムです。

BELLOF H.I.D.システム 独自のリーク防止構造

安全面を充分に考慮し、すべてのバルブタイプにリークを防止する構造とバルブ部を保護するベロフ独自のセーフティシステムを採用。(特許取得済み)

6000kスパークホワイト新登場

あなたはどの輝きを選びますか?

BELLOF H.I.D.システムなら、すべてのバルブ形状においてスタンダードとアークホワイト、そして新登場のスパークホワイトの3タイプの輝きが選択できます。

- スタンダード：極限の明るさを追求した透明感あふれる光
- アークホワイト：より白さを追求した暗闇を演出する光
- スパークホワイト：白さの中によりシャープな発光色を加えた光

※K(ケルビン)は光の色味(色温度)を表す単位。数値が低くなれば赤っぽく、高ければ青っぽい光。

4100k 5000k 6000k



スタンダード アークホワイト スパークホワイト

New! 車検対応 5000k

純正 H.I.D.ヘッドライト 交換用バルブ

純正でH.I.D.を装着している車種用に「アークホワイト」仕様の交換バルブが新登場。純正以上のヘッドライトチューニングを求められる方や補修用パーツとしてもバルブを交換するだけで簡単にライティングのグレードアップが可能となりました。

D2S/D2R共用 ¥39,800

世界最小、高性能小型インバータ

消費電力は純正バルブの約1/2に抑えながらも約3倍の明るさの供給電力をコントロールするのがこのインバータ。2001年より発売のSpec 01の最大の特徴の一つである新開発の高性能小型インバータは、従来品より小型化に成功し、狭いエンジンルーム内でも取付ける場所を選びません。



車検対応 BELLOF H.I.D.システム Spec 01シリーズ

バルブ形状別 汎用システム	スタンダード	アークホワイト	スパークホワイト	車種別 専用システム	スタンダード	アークホワイト	スパークホワイト
HIDシステムHL4 D-drive	¥118,000	¥120,000	¥135,000	ステップワゴン2	¥98,000	¥100,000	¥115,000
HIDシステムH3C	¥98,000	¥100,000	¥115,000	アルテッツア	¥98,000	¥100,000	¥115,000
HIDシステムH1	¥98,000	¥100,000	¥115,000	ALFA 156	¥108,000	¥110,000	¥125,000
HIDシステムHB	¥98,000	¥100,000	¥115,000	ランクル100	¥98,000	¥100,000	¥115,000
HIDシステムH7	¥98,000	¥100,000	¥115,000	スカイライン R32 GTR	¥106,000	¥110,000	¥125,000
HIDシステムH4 (4灯式のロービーム側用)	¥98,000	¥100,000	¥115,000	カルディア	¥108,000	¥110,000	¥125,000
				スカイライン R34 GTR (ハイビーム専用)	¥98,000	-----	-----

新発売! H3Cタイプ

●日産：Z32/R32/S13/A31(全て前期) ●SUZUKI：WAGONR-RR等で採用されているバルブ形状H3Cタイプが新発売。

価格には取付工賃及び消費税は含まれておりません。取付可能な車種により別途部品が必要な場合があります。価格及び仕様は予告なく変更する場合があります。掲載商品の色調は撮影条件や印刷の関係等で実際の色とは異なる場合があります。



すべてのベロフH.I.D. SYSTEMは品質保証規格である「ISO9001」を取得した認定工場で製造されています。

BELLOF

ベロフジャパン株式会社

〒112-8502 東京都調布市仙川 3-16-11 センチュリー仙川1F

TEL.03-534-2061 FAX.03-5314-2062

http://www.bellof.co.jp/



APEXi

APEX, chasing our dreams - A complete line of customized car and automotive parts developed with State of the art technology and new ideas. Our company is APEX, which means the highest in quality.



モニター項目 (●=AT専用機能)

- インジェクタ開弁率
- 点火時期
- エアフロセンサー電圧
- エンジン回転数
- 車速
- 吸気圧
- ノッキングレベル
- 水温
- 吸気温
- バッテリー電圧
- スロットル開度
- ATF温度
- ATギアポジション
- トルコンスリップ比率

セッティング項目 (●=AT専用機能)

- 点火時期マップ
- 燃料補正マップ
- VVTマップ
- エアフロ信号の空気流量補正
- インジェクタ噴射時間補正
- 過給圧設定
- 加速増量補正
- 始動時燃料噴射時間
- 水温補正
- 回転設定
- シフトアップマップ
- シフトダウンマップ
- フル・ロックアップゾーン
- フレックス・ロックアップゾーン

JZX100 AT用パワーFC登場。

1JZの中核を刺激し、さらなるスポーツマインドを呼び起こす「パワーFC」は、ノーマルCPUと置き換えるだけで高度なチューニングを実現するフルコンピューター。トヨタ車の複雑なATシステムを解析した独自の制御マップを搭載するばかりか、スポーツドライビングに最適化されたデータのセッティング環境を提供。手軽なコントロールで今、あらゆる走りやチューニングは最強へと加速します。



スーパーセダンに生まれ変わる。

POWER FC

APEXi POWER FULL COMPUTER UNIT

- POWER FC価格
JZX100 (MT) ¥98,000 (414-T011)
JZX100 (AT) ¥108,000 (414-T009)
- FC COMMANDER価格
TOYOTA用 ¥3,500 (415-T003)
- BOOST CONTROL KIT価格
TOYOTA (JZX100) ¥38,000 (415-A003)

- AP.E SPL. POWER FC価格
(エクセルディーラー専売品)
JZX90 ¥118,000 (4E14T05Z)
JZA70 ¥138,000 (4E14T05Y)
JZB80 前期 (VVT-不可) ¥138,000 (4E14T05X)
- PRO SPEC. CPU価格
(エクセルディーラー専売品)
JZX100 ¥8,000 (1JGT1PRO)
JZX90/JZX30前期 ¥8,000 (1JGT2PRO)
JZA70 ¥8,000 (1JGT3PRO)
JZB80前期 ¥8,000 (2JGT1PRO)
(本品はドラッグ競技専用品です)

鍛え抜かれた即戦力。レース直系AXタービン&N1ダンパー。



- AXタービン価格
JZX100 AX53B70キット ¥284,000 (705-T001)
JZX100 勇GUSマニホールド ¥168,000 (722-T003)
JZS161 AX53B×2セミキット* ¥728,000 (705-T040/041/048)
*フリーターミナル・ハイブリッドキットに準じます。

N1 DAMPER

- Type Pro (φ48) フルキット価格
JZX110 ¥268,000 (262AT074)
JZB80 ¥268,000 (263AT005)
- Type V (φ40) フルキット価格
JZX90/JZX100 ¥192,000 (260AT008)
JZX110 ¥192,000 (260AT074)
- 全長調整機能 ●減衰力クイックアジャスター
●N1スプリングII ●強化ビロアッパーマウント 標準装備

APEXi <http://www.apexi.co.jp>

株式会社アペックス

●本社 〒229-1124 神奈川県相模原市田名10440-1 ●製品に関するお問い合わせは アペックスお客様相談室 TEL.042-778-7410 またはお近くのアペックス営業所・全国有名ショップまで

●営業所:東北/TEL.022-783-8355 関東/TEL.048-291-2380 南関東/TEL.042-778-3963 名古屋/TEL.0568-56-2223 大阪/TEL.072-872-6060 福岡/TEL.092-513-0812 APエンジニアリング/TEL.046-244-1350

定価: 本体1200円 + 税

電話69035-57

©2002-11

ISBN4-946342-57-5

C9475 ¥1200E

