車種別チューニング&ドレスアップマガジン

平成11年5月20日発行

CARTOP MOOK evo

マークII チェイサー クレスタ

JZX80/90/100

Car Entertainment Magazine for EVO

Vol.01

TOYOTA:MARKII/CHASER/CRESTA

「チューニング&ドレスアップ」

徹底ガイド

エアロコンプリート最前線

「編集部がつくる」JZX100ツアラーV 実践モディファイ

激走!! チューンド・ツアラーV 東西モンスターマシン「夢の饗宴」

「オーナーズカー・大集合」カスタムフリーク・オンステージ

サスペンション&マフラー フィッティング・テスト

AVS
Advanced Vehicle System

Model 7
Original Design

YOKOHAMA ALUMIWHEEL DESIGN LABORATORY

CHASER tuned by HKS Kansai
F:19×8.0J 114.3-5-40 225/35R19 R:19×9.0J 114.3-5-45 265/30R19 AVS MODEL 7 GOLD

AVS MODEL 7 SIZE LIST

RIM SIZE INCH×WIDE	PCD (mm)	HOLE	OFF SET (mm)	PRICE (YEN)
17×7.0J	114.3	5	50/○45/○40	48,000
		4	◇50/45/37	
	100.0	5	50/○40	
17×8.0J	114.3	5	45/40/30	50,000
17×9.0J	114.3	5	45/38	52,000
18×7.5J	114.3	5	50/○45	58,000
		4	◇50/45/37	
	100.0	5	50	
18×8.0J	114.3	5	45/40/30	59,000
18×9.0J	114.3	5	45/38/○30	61,000
18×10.0J	114.3	5	45	63,000
19×8.0J	114.3	5	45/40/○30	72,000
19×9.0J	114.3	5	45/38/○30	74,000
19×10.0J	114.3	5	45	76,000

■カラー:シルバーメタリック、ゴールド(○印設定なし)
ガンメタリック(○印設定なし)

SIENA GENERATION II

CHASER (ZX100) tuned by HKS Tokyo
F:19×8.0J 114.3-5-37 225/35R19 R:19×9.0J 114.3-5-45 265/30R19 SIENA GENERATION II GOLD

SIENA GENERATION II SIZE LIST

RIM SIZE INCH×WIDE	PCD (mm)	HOLE	OFF SET (mm)	PRICE (YEN)
17×7.5J	114.3	5	51/*30	58,000
		4	45/32	
	100.0	5	51	
17×8.0J	114.3	5	38/*35	59,000
		4	38	
17×8.5J	114.3	5	45/*35/*30	60,000
17×9.0J	114.3	5	45/*43	61,000
17×9.5J	114.3	5	38/*24	62,000
18×7.5J	114.3	5	51	67,000
		4	45	
	100.0	5	51	
18×8.0J	114.3	5	38/*37	68,000
18×8.5J	114.3	5	45/*30	69,000
18×9.0J	114.3	5	45/*43/*37	70,000
18×9.5J	114.3	5	38/*24	71,000
18×10.0J	114.3	5	45	72,000
19×8.0J	114.3	5	38/*37	77,000
19×8.5J	114.3	5	45/*30	78,000
19×9.0J	114.3	5	45/*43/*37	79,000
19×9.5J	114.3	5	38	80,000
19×10.0J	114.3	5	45/*24	81,000

■カラー:シルバーメタリック、ゴールド
■◇印は、ピックキャリバー対応です。
■●印は受注生産となります。

Cisco kids.
CONTENT UPLOADED BY
YOKOHAMA
Performance Wheels

JAWA JIL VIA Please call YFC Co.Ltd., 2-1, SHIMBASHI 6 CHOME, MINATO-KU, TOKYO 105-0004 PHONE:03-3431-9981 Facsimile:03-3431-6502

MANARAY SPORT

NEW CHASER JZX100 M/C後

FRONT HALF SPOILER	¥53,000
SIDE SKIRT	¥51,000
REAR UNDER SPOILER	¥49,800
FRONT GRILLE	¥38,000

CHASER JZX100 M/C前

FRONT HALF SPOILER	¥53,000
SIDE SKIRT	¥51,000
REAR UNDER SPOILER TYPE-1	¥49,800
REAR UNDER SPOILER TYPE-2	¥50,000
FRONT GRILLE	¥38,000

ARMSDESIGN

ヴァーテックVR5

VERTEC VR5

8J-15 off+35/+45 114.3-5 ¥38,000
9J-15 off+35/+45 114.3-5 ¥40,000

カラー●ゴールド&ブラックピアス●シルバー&ゴールドピアス
●SMC&ゴールドピアス(¥10,000UP)●GMC&ブラックピアス(¥12,000UP)

ヴァーテックVR5エグゼ

VERTEC VR5 EXE New

8J-15 off+35/+45 114.3-5 ¥39,000
9J-15 off+35/+45 114.3-5 ¥41,000

カラー●ゴールド&ブラックピアス●シルバー&ブラックピアス
●SMC&ゴールドピアス(¥10,000UP)●GMC&ブラックピアス(¥12,000UP)

ARMSDESIGN
MANARAY SPORT

MANARAY
maruka service
MOTOR SPORT SALES AND SERVICE

●マルカサービス(株)〒453-0861名古屋市中村区岩塚本通2-1-2 MSビル4-6F TEL/052-419-3271
●(株)マルカサービス東京〒146-0082東京都大田区池上7-15-16 TEL/03-3754-8066
●(株)マルカサービス仙台〒984-0013仙台市若林区六丁の目南町8-22 TEL/022-288-9961

Tuning Kids.

もはや、スポーツも、デジタイヤ。

DUNLOP
DRIVING TO THE FUTURE

COMPLETE SPORTS DRIVING SIMULATION

FORMULA FM901

DIGI-TYRE

DRS

New

DIGI-TYRE デジタイヤ・スポーツ

FORMULA FM 901

245/35ZR19 255/35ZR18 265/35ZR18 275/35ZR18 225/40ZR18 235/40ZR18 245/40ZR18 215/40ZR17 235/40ZR17 245/40ZR17 255/40ZR17 265/40ZR17 205/45ZR17 88W
215/45ZR17 225/45ZR17 235/45ZR17 245/45ZR17 215/50R17 91V 205/45ZR16 195/50R16 84V 205/50R16 87V 225/50R16 92V 205/55R16 89V 215/55R16 91V 195/50R15 82V 205/50R15 86V
195/55R15 84V 205/55R15 87V 155/55R14 69V 195/60R15 88H 205/60R15 91H 175/60R14 79H 185/60R14 82H 195/60R14 86H 155/60R13 70H 165/60R13 73H 155/65R13 73H

Lehrmeister®

HIGH QUALITY PRODUCTION

イメージPhoto13.0J×18

NEW

ART-V
アート-5
7.0J-17

MONO-BLOCK EVOLUTION II
モノブロックエボリューションII
7.0J-17 ~ 9.0J-17
7.5J-18 ~ 10.5J-18

BRIANT SPOKE
ブライアントスポーク
7.0J-17 ~ 10.0J-17
7.0J-18 ~ 10.0J-18

NEW FACE PRETTY MESH
ニューフェイスプリティーメッシュ
7.0J-17 ~ 11.0J-17
7.0J-18 ~ 11.0J-18

GENERATION SPOKE
ジェネレーションスポーク
6.5J-17 ~ 10.5J-17
7.0J-18 ~ 13.0J-18

NEW FACE BIG SPORT
ニューフェイスビッグスポーツ
7.0J-17 ~ 10.0J-17
7.0J-18 ~ 10.0J-18

NEW FACE MESH
ニューフェイスメッシュ
7.0J-17 ~ 10.0J-17
7.0J-18 ~ 10.0J-18

NEW FACE SPOKE
ニューフェイススポーク
7.0J-17 ~ 10.0J-17
7.0J-18 ~ 10.5J-18

WHEEL COLLECTION

無料カタログご希望の方は●住所●氏名●年齢●電話番号●所有車●希望商品●ご覧の雑誌名を記入の上、ハガキ・FAX・E-mailのいずれかにてお申し込み下さい。
〒983-0821仙台市宮城野区岩切1-2-14 「レアマイスターカタログ請求係り」Tel.022-348-3319 Fax.022-348-3331 E-mail.l-m@po.iijnet.or.jp HomePage.http://www.fcnet.co.jp/LM/

JAWA 暴走行為、不正改造はやめましょう。正しい交通マナーを。

OVERSEAS SERVICE Please send us your inquiry by FAX or E-mail. FAX:81-22-348-3331 MAIL:l-m@po.iijnet.or.jp

取扱代理店 ■ヒノデ/札 幌(営) TEL.011-896-7112(代) 東 北(営) TEL.022-284-1854(代) 北 陸(営) TEL.0766-56-7022(代) 東 京(営) TEL.03-3823-2022(代) 名古屋(営) TEL.0568-81-0101(代) 大 阪(営) TEL.0726-35-1255(代)
広 島(営) TEL.082-274-4322(代) 熊 本(営) TEL.096-389-2022(代) ■橋本コーポレーション/TEL.075-761-7351(代) ■ジャパン三陽/水 戸(営) TEL.0292-47-8263(代) 埼 玉(営) TEL.048-728-9255(代) ■ドッオール/東 京 TEL.03-3794-1689(代)
大 阪(営) TEL.0726-37-6267(代) ■ホットスタッフ/大 阪 TEL.066-747-1567(代) 広 島 TEL.082-874-5766(代) 福 岡 TEL.092-953-4088(代)

Cisco kids.

マークII チェイサー クレスタ

TOYOTA MARKII/CHASER/CRESTA

CARTOP MOOK
evo
[カートップムック・エボ]
Vol.01
MAY 1999
COVER CAR: DESIGN CIRCUIT JZX100 CHASER
COVER PHOTOGRAPH: 北島圭祐
OS ARTADesign 清 幸一

CONTENTS

018 **激走!!チューンドツアラーV 東西モンスターマシン夢の饗宴**
TRD JZX100 CHASER
BLITZ JZX100 CHASER
esprit JZX100 CHASER
HKS Kansai service JZX100 CHASER
HKS Kyusyu service JZX100 CHASER
JAM RACING SERVICE JZX100 CHASER
AUTO LAND SENDAI HIGASHI JZX100 CHASER
TRIAL JZX90 MARK-II
Ricoh Racing JZX100 CHASER
STILL WAY JZX90 MARK-II
GRAND SLAM PRESTO JZX100 CHASER
MISSILE JZX90 CRESTA
SUMMIT RACING JZX90 CHASER

051 **プロファクトリーに訊く イジリ方**
POWER HOUSE amuse
I.MEC
TOM'S
MINE'S
COCKPIT WORLD
LIBRA

063 **エアロコンプリート最前線 80/90/100系ドレスアップカー大公開**
WISE
FINAL KONNEXION
HIPPO SLEEK
FJ SPORTS
ADMIRATION
EPICE
WILDER
ACTIVE SPORTS
VERTEX
EXPLOSION
MYTHOS
RECMOTION
VISAGE
KEI OFFICE
CERUMO
WALD
MANARAY
INTER CEPTER
MISSILE
HIRO
MODERN GARAGE

095 **JZX100ツアラーV実践モディファイ** 欧州ツアラーに匹敵する質感と走りを求めて

109 **ホイールトレンド大捜査線** マッチング&最新カタログ

120 **カスタムフリーク・オンステージ** ユーザーカーの大技小技を盗め

127 **TRDパーツ開発秘話**

131 **JZX90実践モディファイ** 世界で1台のスーパーセダン化計画

139 **タイヤ選びのAtoZ**

148 **ケミカルテスト&レポート** KUREパワーブースター/ベンズオイル/OMIオイル

155 **マークII/チェイサー/クレスタ 80/90/100ヒストリー**

165 **サスペンションフィッティングテストト&最新カタログ**

171 **怒涛のパーツカタログ** 完全保存版マニュアル

197 **マフラーフィッティングテスト&最新カタログ**

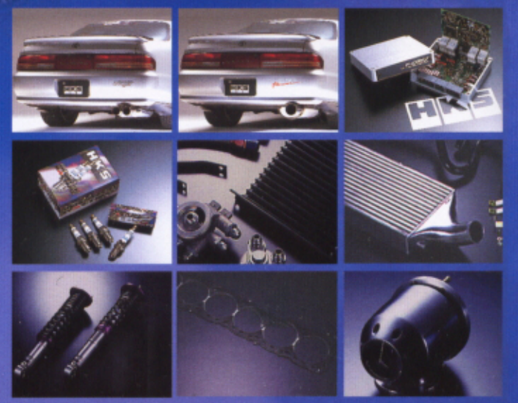
206 **読者プレゼント**

HKS Powers
HKS POWER & SPORTS is produced by the integration of its original total tuning concept and genuine engineering technology.

Made in HKS

クリーナーから、タービン・マフラーまで、
HKSがこだわって1JZ-GTEマークII
チェイサー・クレスタを仕上げると、
ここまでのパーツラインナップが必要となる。

項目	品名	JZX100ターボ	JZX90ターボ
マフラー 他を圧倒する迫力のフォルムと力強い走り。スーパードラッガー、ハイパワー&ハイパフォーマンスを追求するHKSハイパーマフラー等、車種対応から保安基準適合まで幅広く対応する、HKSマフラーシリーズ。仕様・用途に合わせて選択できます。	スーパードラッガー	¥88,000	¥88,000
	リーガルマフラー	¥78,000	¥78,000
	HKSハイパーマフラー	¥59,800	¥59,800
	HKSハイパーマフラー 25th anniversary model	¥78,000	-
エキゾーストマニホールド GTフルタービン用ステンレスエキゾーストマニホールドとウェストゲートがセットになった、お得なセットアップキット。	ステンレスエキゾーストマニホールド	¥198,000	¥198,000
	セットアップキット	¥258,000	¥258,000
エアクリーナー 高粘度湿式ポリウレタンフォームで、吸気抵抗を低減し、パワーアップを狙う。	スーパーパワーフロー	¥21,800	¥21,800
	スーパーフィルター	¥3,900	¥3,900
ブローオフバルブ 低/高過給圧まで精実にスーパーサウンドでリリーフ。	スーパーSQV	¥32,800	¥32,800
サスペンション 車高ダウンのノーマル形状スプリングから走りを極めるための10段階減衰力調整・車高調整式ダンパーまで幅広くラインナップ。	スーパーフォルムスプリング	¥37,000	¥38,000
	スーパースポーツスプリング	¥39,000	¥40,000
	ハイパーダンパー スタンダード	¥208,000	¥208,000
	ハイパーダンパー ドラッグバージョン	¥208,000	¥208,000
EVC ステッピングモーターでブーストアップ。確実な制御の電子式ブーストコントローラーの代名詞。EVCシリーズ。	EVC EZ	¥42,800	¥42,800
	EVC	¥64,800	¥64,800
	EVC Pro	¥88,000	¥88,000
F-CON 燃料制御・点火時期制御が可能。パワーを無駄にしない、チューニングには必須のサブコンピューター。	F-CON V	¥100,000	¥100,000
	F-CON Vハーネス(MT用)	¥28,000	¥34,000
FCD 高ブースト時のフューエルカットを防ぐ。	FCD	¥12,800	¥12,800
AFR エアクリーナー交換時の簡易燃料補正。	AFR	¥12,800	¥12,800
SLD 180km/hのリミッターを解除。	SLD(MT用)	¥12,800	¥12,800
	SLD(AT用)	¥18,000	¥18,000
EIDS エアフロ出力信号を補正。タービンの吹きかえし等のエンジンのストールを防ぐ。	EIDS	¥12,800	-
	EIDS Pro	¥18,000	-
ツインパワー 理想的な点火性能で、点火パワーをアップ。	ツインパワーDLI	¥69,800	¥69,800
ターボタイマー 仕様に合ったアフターアイドルで、タービンを保護。	ターボタイマー	¥11,800	¥11,800
インタークーラー 前置き移動タイプで高効率の冷却性能。	Sタイプインタークーラー	近日発売	近日発売
	GTインタークーラー	¥178,000	¥178,000
オイルクーラー 高温時オイルを冷却し、エンジンオイルの劣化を防ぐ。	Rタイプオイルクーラー	¥84,000	¥84,000
タービンキット ボールベアリングタービンでパワーアップ。	GTスペシャルフルタービンキット GT3040	¥548,000	¥548,000
カムシャフト 広開度・ハイリフトでエンジン・タービンの高出力化求める。また、確実なバルブタイミングを合わせるためのスライド式カムプーリーを設定。	HKSカムシャフト IN	-	¥48,000
	HKSカムシャフト EX	¥48,000	¥48,000
	アルミプレートカムプーリー	近日発売	近日発売
ヘッドガスケット ハイパワーを得るための、ハイブースト時にも確実な面圧を確保。また、ハイブースト時の圧縮比調整にも効果を発揮。	メタルヘッドガスケット 1.0mm	¥30,000	¥30,000
	メタルヘッドガスケット 1.6mm	¥34,000	¥34,000
クラッチ マルチプレートで、ハイパワーを滑らせない。	クラッチキット(プルタイプ)	近日発売	近日発売
プラグ 0.4mmイリジウム中心電極が効く。	スーパーファイヤーレーシング S35 S40 S45	¥1,900(1本)	¥1,900(1本)



株式会社 エッチ・ケー・エス 〒418-0192 静岡県富士宮市上井出2266
http://www.hks-power.co.jp/
●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 AM10:00~12:00 PM1:00~5:00(当社休日を除く)
(札 幌)011-723-1110 (仙 台)022-291-2722 (浦 和)048-863-5010 (横 浜)045-478-0300 (金 沢)076-285-4030
(名古屋)052-354-6833 (大 阪)0727-28-3663 (広 島)082-871-1020 (高 松)087-841-7105 (福 岡)092-471-5931

●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。●一部商品は改造申請が必要な場合があります。●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。

迫力のある重低音、そしてスポーティサウンドなど、フォルムと同じく車両のキャラクターにあったサウンドチューニングが施されています。アイドリング時にはノーマルと同等ながらも存在感のある音質を、高回転域では五感を刺激するレーシングマシンを彷彿させる迫力のあるエグゾーストサウンドを実現しています。しかも内部構造にチューニングを施すことにより、室内のコモリ音を最小限に抑えています。

スポーツカーにはレーシングマシンのイメージを、ワゴン、ミニバンにはファッショナブルさを、そしてVIPカーには威厳に満ちた風格など、それぞれの車両のキャラクターにマッチするメインサイレンサー&テールパイプを採用。素材の持つ美しさや加工方法、そしてデザインなどを検討、車両にあったテールパイプをチョイスするとともにその高性能を主張できる、迫力のあるリアビューを実現します。

レースシーンで培ったテクノロジー、最新の加工機器、そして職人だけがもつ特殊なノウハウ。それら全てを投入し開発されているFUJITSUBOのエグゾーストシリーズ。低回転域でのフレキシブルさを犠牲にすることなく、全回転域でのパワー&トルクの向上を実現するべく排気効率を徹底して追求。車種別に最適なメインパイプ径を採用し、且つ徹底した軽量化も実施。車両への確実なフィッティングはもちろん、ローダウン時のロードクリアランスも考慮しています。

FUJITSUBO
EXHAUST TECHNOLOGY

スーパー耐久レースで鍛えられた数々のモデル、
サウンド・フォルム・排気効率ともにすべてがレーシング、
今ここに、オールラインナップ!!

NEW ITEM

// フロントパイプ //
待望のリリース!!

※この商品はJASMA認定外商品です。

■材質には、SUS304を採用する事で信頼のおけるクオリティと耐久性を確保。また、スーパー耐久レースで培ったノウハウとデータをベースに車種ごとにセッティング。タービンから排出された排気ガスをスムーズにマフラーに導く事でブーストの立ち上がりを飛躍的に向上させます。もちろんレガリスマフラーシリーズと併用する事で更なるパワーアップと好みの特性をつくり上げる事も可能にします。

LEGALIS EX

LEGALIS EX SHOT VERSION

EXHAUST MATCHING LIST

車名	型式	エンジン型式	メインパイプ	出口パイプ	価格
LEGALIS SUPER R					
ツアラーV M/T	E-JZX90	1JZ-GTE	89.1φ	117φ ※	¥85,000
ツアラーV M/T	E-JZX100	1JZ-GTE	76.3-89.1φ	117φ ※	¥87,000
LEGALIS R					
2.0/2.5ツインターボ	E-GXB1/JZXB1	1G-GTE/1JZ-GTE	76.3φ	101.6φ	¥87,000
ツアラーV	E-JZX90	1JZ-GTE	76.3φ	101.6φ	¥87,000
2.5ターボ	E-JZX100	1JZ-GTE	76.3φ	101.6φ	¥90,000
2.0ハイメカツインカム	E-GXB1	1G-FE	60.5φ	90φ	¥80,000
2.0 24V	E-GXB1	1G-GE	60.5φ	90φ	¥80,000
2.5NA	E-JZX81	1JZ-GE	60.5φ	90φ	¥80,000
3.0 24V	E-MXB3	7M-GE	60.5φ	90φ	¥80,000
S-C	E-GXB1	1G-GZE	60.5φ	90φ	¥80,000
2.0ハイメカツインカム	E-GX90	1G-FE	60.5φ	90φ	¥80,000
2.5NA	E-JZX90	1JZ-GE	70φ	90φ	¥85,000
2.0ハイメカツインカム	E-GX100	1G-FE	60.5φ	90φ	¥83,000
2.5NA	E-JZX100	1JZ-GE	70φ	90φ	¥85,000
SEDALIS					
2.5ターボ	E-JZX100	1JZ-GTE	60.5φ	107×96φ	¥56,000

※LEGALIS SUPER R出口パイプは、ラウンドスラッシュです。

569 Nippa-cho, Kohoku-ku, Yokohama-shi, 223-0057, Japan Phone 045-546-0321 Fax 045-543-5723

カタログのご請求は、住所、氏名、年齢、希望商品をご記入の上、資料請求券、160円切手を同封して、藤壺技研工(株)〒179-0075 東京都練馬区高松3-3-1までお送り下さい。「'98-'99エグゾーストマニュアル:¥2,500 サウンドカタログ(CD) Vol:¥1,200」(共に送料込み)をご希望の方は、現金書留または、同額の郵便切手にてお申し込み下さい。
http://www.mediagalaxy.co.jp/fujitsubo

◀ MATCHING CAR 最新に取り揃えてあります!!

CARTOP MOOK EVO Vol.01 MARK-II/CHASER/CRESTA PROLOGUE.1

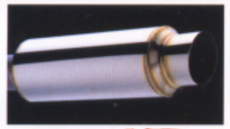
CONCEPT.1
全開試乗!!
コンプリートカーのセッティングを盗め

JZX90シリーズでツアラーVが登場して以来、このクルマを題材にしたメーカーコンプリートやプロショップコンプリートが数多く生み出されてきた。本誌では、いまもなお現役バリバリのチューニングコンプリートをエビスサーキットとセントラルサーキットに招集。それぞれの速さや気持ち良さの秘密を探った。各車のパッケージングから、目指す走りに合ったセッティングノウハウを学び、最高のJZXをモノにする。

EXMAG
RS-R EXHAUST MAGIC

●ベーシックモデルマフラー、排気高率重視。
●心地よいエキゾーストサウンド。
●フロントパイプ装着でさらにパワーアップ。
●サイレンサーはSUS304を採用。
●保安基準適合品。

¥73,000～¥85,000



EXMAG GT II
RS-R EXHAUST MAGIC

真円テールサイレンサーを斜め後方に立ち上げたパイプレイアウトは、走るための素質を十分に兼ね備えたインナーバッフル脱着式を採用し、また、最大限まげの少ないストレート構造等、レーシングフィール溢れるサウンド、スタイリング、機能にこだわった刺激たっぷりなエキゾーストがEXMAG GT-Ⅱです。もちろんインナーバッフル装着時には保安基準適合となり、まさに「サーキットを走ることができるストリートマフラー」の代名詞でもあります。

●サーキット走行で威力を発揮する、インナーバッフル脱着式を採用。
●インナーバッフル装着時、保安基準適合。
●配管は最大限曲げの少ないストレート構造。
●真円テール

¥67,000～¥69,000

Color-Ring for EXMAG GT II

スポーツモデル車に似合うブルーとミニバン・ワゴン車へおすすめのゴールドを用意しアルマイト塗装で仕上げました。本体は、放熱性に優れたアルミ製。

内容:
テールキャップ本体×1/取付けボルト×1/ナット×1

¥9,800

RS★R SUSPENSION COIL

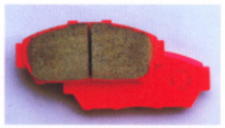
一本のバネにピッチの異なる二種類のバネを一体化させたRS★Rの"遊ばない"サスペンション。コーナリング時の安定感はもちろん、さらなるプロポーションを実現させることが可能です。長年の経験による卓越した生産技術、そして厳重な品質管理だけが常に高品位のスプリングを送り続けることを可能としているのです。RS★Rのスプリングは、単に走りに欠かせないパーツとなるだけでなく、ファッション性にこだわるあなたの感性にもきっとご満足いただけます。

DOWN SUSPENSION ¥39,000～¥41,000
ROAD SUSPENSION ¥41,000

RS★R SUPER L.S.D.

コーナーを最速のステージに変える、RS★Rスーパー LSD

¥102,000～¥136,000



Dorio DRIFT PAD

■ローター温度域 0～400℃(ストリートの初期制動からミニサーキットレベルまで対応)
■摩擦係数 0.42～0.50
■パッド材 ノンアスベスト/焼入タイプ

フロント/リア各 ¥15,000

SPORT SERVICE CONCEPT RS★R (製造・発売元) 株式会社ディエムシー
・TMC本社:〒561-0845 大阪府 豊中市 今在家町 18-10 TEL06-6866-1431(代)・名古屋 TEL0586-81-6800(代)・九州 TEL0942-45-8880(代)

大人のページ開設いたしました。アクセスしていただいた方の中から抽選で素敵なプレゼントもご用意しています。 ホームページアドレス:http://www.rs-r.co.jp
アクセスしてRS★Rの最新情報と素敵な景品をゲットして下さい。

●取付け作業をお求めの方は全国の各有名ショップでお買い求めください。●商品に関するお問い合わせはTMC各営業所までご連絡ください。●仕様は改良のため、予告なく変更される場合があります。●適応車種以外に取付けたり、指定方法以外の取付け作業で、事故があった場合、一切責任を持ちません。

CONCEPT 2
飾る愉しさ

ドレスアップコンプリートのテクを学ぶ

三者(車)三様にエアロキットが豊富なバリエーションを誇るマークⅡ/チェイサー/クレスタのJZXブラザーズ。さりげないトラッド派から芸術的なドレッシー派、精悍なスポーティ＆レーシー派と、ドレスアップの方向性も多彩だ。ここでは、先々代80系から現行100系に至る約30台のエアロコンプリートを一挙公開。また、カスタムフリークの個人ドレスアップ車両約40台を掲載する。ホイールマッチング＆最新カタログ、アクセサリーパーツカタログなどと併せ、モディファイの参考にしてほしい。

be improved by SARD

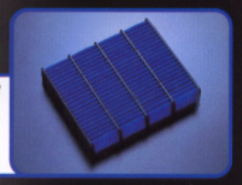
さらなるプレステージへ。

スポーティーマインドを刺激するサードチューニング

JZX90/100 TUNE-UP PARTS

AROUSE MIG R
大口径メインパイプ＆吸弾型サイレンサーを採用。可変バルブ搭載のハイテクマフラー。
近日発売

Sports EX
圧倒的な吸気効率と集塵性能を両立。レーシーな吸気音はドライバーの心を刺激する。
¥21,000(JZX90/100)



EX POWER FILTER
エンジンルームの熱気を吸入しない純正交換タイプスポーツクリーナー。吸気効率とろ過性能を両立。
¥9,000(JZX90/100)

ANALYSE
燃料と点火をリセッティングし、緻密なエンジン制御を実現するスポーツコンピューター。
¥118,000(JZX90)
¥168,000(JZX100)

GT SPECC.
スプリングのプリロードを一定に設定可能なブラケット式車高調整機構を採用。前・後減衰力4段調整式。
¥248,000(JZX90/100)

KKK TURBOLADER日本総代理店
turbolader POWERED by SARD

株式会社サード 〒473-0914 愛知県豊田市若林東町上外根50 TEL.0565-53-1166 FAX.0565-52-5482

●価格および規格、仕様は改良のため予告なく変更することがあります。●記載価格には、消費税、取付工賃は含まれておりません。

CONCEPT.3 走りを磨く

無駄金を使わないチューニングを伝授!!

魅惑のパワーユニット1JZ-GTEはブーストアップからタービン換装、ハイカムチューン、2JZ-GTE腰下換装など、パワーアップの可能性を無限大に秘めている。ミッション、ブレーキシステムもスープラ用が転用可能。また、懐の深い基本設計を誇るシャシー＆サスペンションは、サスキットの交換などで、さらに欧州ツアラー的な乗り心地と高性能を併せ持つことができる。本誌では、実践モディファイや各種フィッティングテストにより、ユーザーにとって無駄のない理想のチューニングを提唱する。

激走!! チューンドツアラーV

TEXT:SHINICHI KATSURA/HIDEYUKI TAMAMOTO/YASUSHI KIKUCHI/KAZUHIRO NANYO/TAKENORI TSUKAMOTO
PHOTO:CHIKARA KITABA/TAKE/TOSHIKI KOBAYASHI/HIDEYOSHI TAKASHIMA/TAKESHI TSURUMI/KATSUYOSHI KOBAYASHI

秘められたポテンシャルと優れた耐久性を備えた2・5ℓ直6ターボの1JZ-GTE良質のFRフィールを堪能させてくれる4輪ダブルウィッシュボーンのサスペンションなどツアラーVのチューニングベースとしての魅力はスカイラインGT-RやRX-7、スープラといった名だたるスポーツモデルと対等かそれ以上のものであるそんなツアラーVのチューニングマシンがエビスサーキットとセントラルサーキットに集結チューンの可能性と楽しさを改めて我々に教えてくれる

HKS Kansai service JZX100 CHASER

HKS Kyusyu service JZX100 CHASER

esprit JZX100 CHASER

SUMMIT RACING JZX90 CHASER

AUTO LAND SENDAI HIGASHI JZX100 CHASER

GRAND SLAM PRESTO JZX100 CHASER

Ricoh Racing JZX100 CHASER

JAM RACING SERVICE JZX100 CHASER

TRD JZX100 CHASER

TRIAL JZX90 MARK-II

MISSILE JZX90 CRESTA

BLITZ JZX100 CHASER

STILL WAY JZX90 MARK-II

TUNED TOURER V
CIRCUIT
IMPRESSION

菊地　靖
今季のJGTCでモモコルセ・アペックスMR2に乗る若手実力派ドライバー。ポイントを押さえた指摘で、レポーター業も難なくクリア

桂　伸一　Shinichi Katsura RH+B
レーシングドライバー兼モータージャーナリスト。セントラルサーキットではドリフト走行がクセになってしまった

玉本　秀幸
JGTCで活躍するレーシングドライバー。メカニカルな知識に基づくコメントがウリ。今季はナインテンポルシェを駆り、開幕戦で3位

Cisco Kids.

TUNED TOURER V
CIRCUIT
IMPRESSION

レーシングジャーナリスト

桂伸一が語るツアラーVの魅力

日本を代表するセダンとして、販売台数で圧倒的シェアを誇る100系マークⅡ／チェイサー／クレスタ。普通のファミリーセダンからGT-Rに匹敵する国産最強パワーの直6ターボエンジン搭載車まで、そのバリエーションの広さ、変化の激しさには度肝を抜かれる。意図的に「三兄弟」とは呼ばなくなったが、スポーティなキャラクターとなるチェイサーのツアラーVには、ATの他、MTまで用意するあたり、トヨタ自身がスポーツセダンと認めているアカシだ。

280ps、38・5kg・mのパワー&トルクは、他のスポーツモデルなら4輪に分散するとか、ミッドシップで効率良く駆動力を伝達するなどの配慮がなされる。が、ツアラーVはこれをリヤの2輪のみで受け持つところがシャーシ性能の高さであり、凄さであり、楽しさでもある。そう、ウデに覚えのあるドライバーにも、「自在に操ってみろ」と挑発してくるクルマなのだ。

トラクションコントロールのTCSをOFFにすれば、路面にブラックマークを付けるなどカンタン。コーナーではゆうゆうとパワースライドに持ち込めるほど、FRならではの挙動が存分に味わえる。まあ、ここまでやるにはかなりのウデを要求されるから「誰にでも」（OFFの場合）というワケにはいかないが……。

逆をいえば、TCSさえONになっていれば、280psを脅威に感じながらも、コーナーではその恩恵に浸りながら、とりあえず安心してアクセルを踏むことはできる。だからその状態でカッ飛ばすにはなんの支障もない。

しかし、同じ280psでもNAとターボでは話が違う。急激に盛り上がるターボトルクに対して、それをどう路面に伝えるかが問題だ。にも関わらずリヤ225というサイズは頼りない。シャーシ性能の優秀さで、なんとかなっているというのが実情だろう。

チューンドカーに乗っても状況は同じ。というか、パワーアップしてサスを強化した場合は、パワーとサスとタイヤのバランス取りが難しい。サーキットだけならなんとかなっても、やはり本筋はスポーツセダンだから、ストリートでのドライバビリティが重要になる。例えばタイヤやLSDの選び方ひとつでも走りは大幅に変わる。

よって、チューニングのポイントは『ノーマルのバランスを崩さずに、いかに走りの質を高めるか!?』である。そのためにはノーマルをまず乗りこなすことから始めたい。操る側のチェーンも忘れてはならない。そうすることで、自分の走るスタイルに対して、本当に足りないものが見えてくるハズだ。

以下、15台のチューンド・ツアラーVに試乗した。正直な感想を言うと、けっこう、そのバランスを高い次元でまとめ上げているクルマが多かった。各チューナーのセッティングノウハウの高さを思い知るとともに、ツアラーVで広がるチューンの楽しい世界を改めて認識することができた。

TRD Sportsによるエアロパーツはチェイサー TRD Sportsにのみ与えられた外装トリムであり、したがってネッツ店で販売される新車にのみ装着されたオリジナルの外観となる。フロントにはエアインテークの脇にフォグランプが埋め込まれたエアロバンパー、マスクを一層厳く見せるグリルを装備。その他、サイドマットガード、リヤバンパースポイラー&ウイングが装着される。全体としてハデさはないが、余分なボリュームもなくタイトにまとまったエクステリアを演出している。アルミホイールは"TRD Sports"で、5本スポークモデル。試乗車には ヨコハマ・グランプリが組み合わされ、サイズはフロントが225/40ZR18、リアが255/35ZR18。アクセルのレスポンスを向上させる効果の高いマフラーはオールステンレス製で、マフラーエンドの径はΦ115mmとなる

スチール製のストラットタワーバーが目立つエンジンルーム。エンジンのチューニングはごく軽く、イリジウムの電極を採用したスパークプラグ、そしてピックアップを重視して装着されたステンレスマフラーが主なメニューとなる。コクピットまわりではエアバッグが入ったスポーツステアリングが大きな特徴。クイックシフトレバーも備わり、操作系の演出とタッチはほどよくスパルタン

TUNED TOURER V CIRCUIT IMPRESSION

TRD JZX 100 CHASER

必要最小限のモディファイで操る楽しさを大幅アップ!!

高次元でバランスしたチューンが魅力の一台

まず、決して小さなサイズとはいえないのに、走り出すと大きなクルマという感じがしない。エンジン、足まわり、ブレーキなど、どこをとってもチューンの目的がハッキリしていて、各部がキチンと煮詰められている。さすがにメーカーと密接な関係を保ちつつ開発されたチューンドカーらしく、トータルバランスに優れた走行性能を発揮するクルマ、という印象が強い。ノーマルのフィールを根底に残しつつ、ドライバビリティを高めていた。

エンジンは吸排気のみのチューンだが、特性はノーマルのトルク曲線に全体的な上乗せがなされたような感じを受ける。低回転から十分なトルクが確保され、扱いやすい。

試乗車にはノーマル形状のサスキットが組まれ、ローハイトスプリングによって車高はやや下がった状態になっていた。ショックアブソーバーの減衰力は調整幅の真ん中で、あくまでストリートでのスポーツフィールを重視した設定となっている。よって、サーキットではフロントのロール、ピッチングともに、ややオーバーアクション気味になってしまうのはしかたない。ロール量が多くて低速コーナーのクリップでステアリングを切り足す必要があったり、また、ブレーキを残してコーナーに進入すると、フロントの沈みが大きく、リヤ荷重が抜け過ぎて不安定になることがあった。もっとも、ストリートでのファインなスポーツフィールに加え、サーキットも、と欲張るなら、スタビライザーをさらに強化するなどの策を講ずればいい。サスキットは狙ったシチュエーションが異なるだけで、フィール自体は抜群なのだ。

特筆すべきはブレーキの優秀さである。ストレートの後に低速コーナーが続くエビスサーキットで、フルブレーキを繰り返しても、フェードする気配はまったくなかった。ペダルのストロークも一定で、最初から最後まで剛性感も高いため、安心してサーキットでも楽しめる。もっとも、フロントが強く効き過ぎるきらいがあり、前述の進入時の姿勢の不安定感にもつながっている気がする。

限界までタイムを詰めるというよりは、ドライビングを楽しむための仕様という方向性がいさぎよく、それでいて、サーキット走行も十分に楽しめるユーザー等身大のコンプリート。個人的にはこれで十分と思う（菊地）。

取材協力:トヨタテクノクラフト☎045・540・2121

つくり込みの細かさが光るチューニングメニュー

チェイサーTRDスポーツは市街地のような通常走行から、サーキットレベルのスポーツ走行まで、ステージを選ばず「ドライビングを楽しむ」ことを目的に、操縦安定性を重視したコンセプトでチューニングされている。

エンジンは吸排気系と電気系のみのライトチューンで、サスペンション&スプリングやブレーキといった足まわりに重点が置かれている。もっとも、そのマフラーはジェントルなサウンドと明らかなフィールアップで定評のある逸品である。

ショックアブソーバーはフロントが4段階、リアが8段階の減衰力ダイヤル調整式で、ローハイトスプリングが組み合わされる。これはツアラーV専用設計のスポーツサスキットだ。

さらに前後のスタビライザーも用意されており、これを装着するとそれぞれバネレートが39％、76％アップするのと同じ効果が得られる。もちろんスタビだから、乗り心地は良好なフィールを保ったままだ。前述のサスキットとの併用が望ましい。

また、フロントのストラット上部にはスチール製の2点支持タワーバーが架けられており、ボディ剛性アップにひと役買っている。

ブレーキは5点のパーツで構成されるハイパフォーマンスキットとなっている。フロントキャリパーはアルミ製の対向4ポッドで、大径化されたローターと専用ブレーキパッドが組み合わされる。リヤはスリット入りのローターに換装。それぞれステンレスメッシュホースによりスポーツ走行時のペダルタッチも向上している。

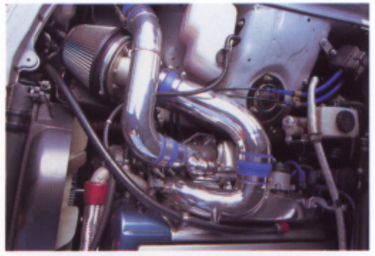
駆動系のチューニングパーツとしては機械式のLSDとツインプレートクラッチが挙げられる。デモカーに備わっていたのは試作段階だったが、特に強大な踏力を必要とするタイプでもなく、街乗りからサーキットまでオールマイティにこなすというコンセプトに忠実な仕上がりといえる。

また、コクピットまわりのハイライトとして挙げられるのがSRSエアバッグを内蔵したスポーツステアリングホイール。Φ360mmの本革巻き仕様で、エアバッグによるマスを極力排除した設計が魅力。見た目にもコンパクトで、ちょっと見た感じでは、エアバッグが入っているとは思えない仕上がりだ。ホイール部分の径はやや太めだが、操作性は抜群で、安全性とスポーツ性を高次元で両立させるパーツといえるだろう。

ショックアブソーバーはフロントが4段階式、リアが8段階式となり、ダイヤルで減衰力を設定できる。ローハイトスプリングのレートはフロントが8.3kg/mm、リヤは4.9kg/mm

SPECIFICATION/TRD MOTOR SPORTS JZX100 CHASER
ラジエターキャップ　3000円
オイルフィラーキャップ　9800円
イリジウムスパークプラグ　4400円
ハイレスポンスマフラーVer.S　10万円
LSD（機械式）　9万3000円
ツインプレートクラッチ
ハイパフォーマンスブレーキキット　22万円
（フロントアルミ対向4ポッドキャリパー、フロント大径ディスクローター、リヤスリット入りディスクローター、ステンレスメッシュブレーキホース、フロント専用ブレーキパッド）
ショックアブソーバー（F 4段調整式　R 8段調整式）2万円
ローハイトスプリングセット（F8.3kR4.9K）
タワーバー　2万6000円
クイックシフトレバーセット　3万4000円
SRSエアバッグスポーツステアリング　6万9000円
スポーツシート　8万4000円
スポーツシート専用ブラケット　1万4000円
オプティトロンフルスケールスピードメーター（320km/h表示）3万5000円
TRD Sports エアロカウル
（フロントエアロバンパー、フォグランプ、エアログリル、リヤウイング、フロドマッドガード、リヤバンパースポイラー）
Sportsアルミホイール　F（18×7）6万7000円　R（18×8）6万9000円

ステンレスのパイピングが美しい輝きを放つエンジンルーム。タービンのフロパイプ、インタークーラーへのパイピングの仕上げは良好で取りまわしもキレイに収まっている。タービンはK1-380Vで、かなり下方に取り付けられており、エンジンの最高出力をブースト圧1.0kg/cm²で382psにまで高めている。インタークーラーにはタイプBインタークーラーキット・バージョンRが奢られ、冷却効率もさることながら攻撃的なフロントマスクをつくり出す



SPECIFICATION/BLITZ　JZX100 CHASER
K1-380Vタービン　BOOST1.0kg/cm時に320ps 20万円（予価）
タイプBインタークーラーキット
バージョンR　24万8000円
タイプAオイルクーラーコア　5万円
SUSパワーエアクリーナー　2万6800円
NUR-Rマフラー　6万9800円
RZプラグ　R6427-8 2500円×6
ACCESSコンピュータ　12万5000円
D-SBC 4万9800円
ブーストマップアナライザー　2万9800円
フルバケットシート　GT1　24万円
BLITZ車高調　F/16k R/14k
BLITZエアロダイナミクスキット
Fバンパー9万8000円
Rスポイラー6万8000円
Z1ホイール/BLITZシルバー
F18×8J　8万2000円
R18×9J　8万6000円
タイヤF225/40-18　R255/35-18

カーボン製のバケットシートはプリッツのGT-1。助手席のダッシュボードには4連メーターが埋め込まれ水温計、ブースト圧計、排気温度計、排気圧計となる。グローブボックスの4連は油圧計、油音計が2つづつ、それぞれインタークーラーへの流入前・後の値を示す。ブーストマップアナライザーも装備

お手軽タービンキットの意外な実力 パワフルかつナチュラルにキメろ

BLITZ JZX 100 CHASER

パワーを活かし切れる足まわりセッティング

小さいタービンでブースト圧も1・1kg／cm²が上限と、ライトチューンをコンセプトにして、ハード面では控えめな設定をしているにも関わらず、パワフルな感じ。しかも、トルクバンドが狭くてピーキーなパワー特性を持っているわけではなく、低回転域から高回転域までスムーズにブースト圧がかかって非常に使いやすいエンジンに仕上がっている。エビスのようなショートコースではとりわけ好印象だ。

ストレートエンドでは思ったよりスピードに乗っていて、驚くことさえある。訊けばブースト圧1・1kg／cm²で382psという最高出力。ドライブ感覚で速く走ることができて、楽に乗れるエンジンフィールなのだ。ツアラーVには有意義でコストパフォーマンスの高いチューンといえる。

コーナーの進入速度があまり高くないウェット路面では、フロントの切れ込みも非常にスムーズで、進入からクリップまで望んだラインに乗せやすく、コーナー出口でステアリング蛇角を逃がしながら立ち上がれるようなフィーリング。フロントサスペンションのストロークも節度感があり、ニュートラルに限りなく近いコーナーリング特性で乗りやすい。コーナーの限界スピードもかなり速いところまで詰められる。ダンピングを重視したサスセッティングの前後バランスもかなりいい。

ただし、条件がドライだと足まわりに対してタイヤグリップが勝ちすぎる印象がある。フロントのロール量が多くてリヤのリバウンドが強いため、アプローチで内側の接地がなくなってリヤがブレイクしてしまう。進入でも出口でもオーバーステアが強くてクルマの向きが大きく変わりやすく、大きいコーナーでは早めに向きを変えてアクセルを開けていけるが、タイトコーナーではこの挙動が裏目に出ることもあった。ドライのサーキットに限ってのセッティングとしては、もう少しダンパーとスタビを強化すればいいかも。

ブレーキの容量はエンジンパワーに比してやや少ア。サーキットのようなハードブレーキングの連続するところでは、やはり徐々にフェードしてペダルタッチが悪くなる。

とはいっても、快適性を含めたストリートでのトータルバランスはかなり高いレベルにある。ノーマル・フィールの延長線を目指したチューンは見事なパッケージングといえる。（菊地）

取材協力/プリッツ☎0424・89・3334

BLITZ JZX100 CHASER

TUNED TOURER V CIRCUIT IMPRESSION

熟成のタービンをフォローするチューンが決め手

「ライトチューンで体感できる速さ」というコンセプトを掲げて、低予算で最大限に楽しめるドライバビリティを目指したのが、このブリッツチェイサーの大きな特徴。これを実現するため、開発に大きな労力が裂かれたのがタービンだ。低回転から高回転まで、ノーマルエンジンのトルクカーブに平行してさらにパワーが得られるよう、底辺上辺の羽根形状に特に着目し、試作を重ねて熟成されたターボキットである。結果としてノーマルより1・5倍近いトルクを獲得している。

ライトチューンとはいえ、発熱量が増えたタービンへの対策は万全であり、インタークーラーやオイルクーラーなど冷却系統の強化にも余念はない。またインタークーラーはフロントバンパースポイラーの大きな開口部に配されるため、エクステリア的にもライトチューンとは思えない攻撃的な印象を強める効果もある。それぞれタイプBのバージョンR、タイプAが装着される。

吸排気系統はSUSパワーエアクリーナー、NUR-Rマフラーにより、レスポンス、効率ともに向上が図られている。プラグもわずかに熱価を上げたR6427-8に換えられているが、あくまでも手軽でポピュラーなパーツのチューニングに主眼が置かれている。

コクピットに目を移せば、ブリッツのGT-1シートが奢られている。これはFIA規格に準じたカーボン製のバケットシートであり、GT選手権などにもそのまま使用できるスパルタン仕様である。「パワーは控えめでもドライビングには本気」ということのチェイサーのコンセプトがうかがえる興味深いディティールといえるだろう。

サスペンションにはオリジナルの車高調整キットが組まれるが、これはまだ発売が未定。ホイールにはブリッツシルバーのZ1がチョイスされる。

エクステリアはオリジナルのフロントバンパースポイラーとリヤウイングに、純正リヤバンパースポイラー&サイドステップ、リヤフェンダーは叩き出しにより、ややフレアしている。

エアロパーツはとりわけブレーキディスクやインタークーラーの冷却効果を狙ったエアインテークが開けられたフロントバンパースポイラー、高速域でのリアの安定感をもたらすリヤウイングが目立つ。マフラーはNUR-Rマフラーでテールエンドの径は控えめ。Z1ホイールにはF=225/40/ZR18、R=255/35/ZR18の超扁平タイヤが組み合わされる

ステアリングにはモモのレースをチョイス。グローブボックス内には油温計、油圧計、排気温度計、ブースト圧計の4連メーターと、トラストのプロフェックブーストコントローラーが収まる。センターコンソールのフタがないのは、6速シフトの位置が低いため、操作時にヒジを邪魔しないための配慮である

1JZのヘッドを用いつつ、腰下を2JZに換装し3ℓ化したエンジン・ユニット。ヘッドの排気側にはHKS製のハイカム（256°）がセットされている。タービンもHKS製のTO4Rが採用されており、他に、ウエストゲートもHKSレーシングが装着される。ミッションは80スープラ用の6速である

ホイールにはボルクのチャレンジを履く。キャンバー角をつけることでオフセット装着されている。これに組み合わされるタイヤはRE520S、サイズは前後とも245/45ZR17となっている。マフラーはステンレス製のオリジナルで、中間パイプが80Φ、テールが100Φとなる。トランクリッド上に鎮座する大型のGTウイングは翼端部分がカーボン製、羽根部分と組身のステーがアルミ製

オーリンズをベースにオリジナルの減衰力セッティングが与えられたショックアブソーバーはアイバッハとマッチング。バネレートはフロントが20kg/mm、リアが14kg/mm

SPECIFICATION/ESPRIT JZX100 CHASER
2.8腰下使用
1Jシリンダーヘッド
HKSカム　EX256°
HKS　TO4Rタービン
HKSレーシングウエストゲート
オリジナルエキゾーストマニホールド
オリジナルステンレスマフラー
（メインパイプ80Φ　テール100Φ）　13万4000円
インタークーラー（ブリッツコア）
オリジナルサージタンク
BOSCHフューエルポンプ×2
720ccインジェクター×6
オリジナルCPU+F CON V+VPC
ミッション　スープラNA用6速MT
OSトリプルプレート
アルコンブレーキシステム
ブレーキパッド　F=エンドレスNA-R　R=エンドレスCCM
クスコLSD
ブリッドシート
Fリップスポイラー　3万9000円
GTウイング
オリジナル車高調キット
F=20kg/mm　R=14kg/mm（20段調整式）　27万8000円
タイヤ　ポテンザRE520S 245/45-17
ボルクレーシングTE37　17×9J

平日のストリートと週末のサーキットを席巻

ツアラーVを究極のレベルまで磨き上げて、650psという大パワーを与えたモンスター仕様である。手がけたのはGTRなどサーキットを舞台とするチューニングカーを製作するのに定評あるカーショップエスプリ。

このクルマは、タイヤの選択やサスペンションを調整することで、ワインディングからサーキット、市街地といったあらゆるシーンにマッチするセダンという基本ポリシーをもとにチューンされた。つまり平日は街乗りセダン、週末は走行会仕様という使い方にふさわしい一台だ。

大型のGTウイングは確かに公道ではかなり目立つエクステリアだが、横長のとりわけ大きくはない開口部が空けられたフロントバンパースポイラーなど、外観から650psを秘めたモンスターマシンと判断するのは難しい。この点においてはまさに『羊の皮を被った狼』という昔ながらのスポーツセダンの定石に沿ったクルマといえる。

則放的なまでのパワーを実現しているエンジンだが、これはヘッドを1JZのまま、腰下を2JZに換装して3ℓ化している。それにより大径タービンが回せるようになり、HKSのTO4Rをチョイスした。結果、中低回転域のビッグトルクを確保しつつ、最大1・5kg/㎠のブースト圧を可能としている。高回転でも大パワーを発揮できるようになった。ミッションも80スープラの6速仕様である。

大径タービンに対応して、インタークーラーも強化。ブリッツのコアを3層にし、サージタンクをオリジナルで製作している。燃料ポンプもポッシュ製を2連装することで安定した燃料供給を実現している。トータル制御はオリジナル仕様のF-CON Vだ。

足まわりはオーリンズをベースに、エスプリ独自のノウハウを反映した車高調キットとなる。組み合わされるスプリングはアイバッハ製で、フロント＝20kg/㎜、リア＝14kg/㎜のバネレートとなる。ブレーキはアルコンのビッグキャリパー&ローターシステム。

esprit JZX100 CHASER

高次元でパッケージングされた650psのモンスターマシン

セダンボディとFRの限界にチャレンジ

2JZ-GTE腰下換装にタービン&ハイカムのフルチューン仕様は650psをマーク。圧倒的なターボトルクが4800rpm付近から炸裂するモンスターマシンだ。

ハンドリングもフロントの応答性が良く、ステアリングの操作で曲がっていける幅が広い。が、その分、リヤが流れ出やすく、LSDの効きが強いこともあって終始パワーオーバーステア気味になり、ドリフトするには楽しいが、タイムを出すには少しクルマに慣れる必要性があると感じた。

ちなみに、このクルマによるセントラルサーキットのベストラップは和田久選手の1分27秒台。それに対して、はじめて対面し、7周ほどした僕のタイムは1分29秒台前半である。個人的に欲を言わせてもらえば、LSDの効き味と足まわりの特性をもっと滑らかにしたほうが、そのパワーもより一層活きてくるように思える。

しかし、考えてみれば650psを後輪のみで路面に伝えているわけだから、冷静になってみると、けっこう物理的に無理があるパッケージングといえる。にもかかわらず、タイトなコーナーでも、わりと積極的に踏み込んでいけるということは、エスプリのトータルパッケージング能力の高さをうかがい知る事柄である。

エンジンは3ℓに排気量アップされたため、低回転域からトルクがあって扱いやすいし、大容量のタービンもタービラグが打ち消され、リニアなアクセルレスポンスを実現している。ターボ用より各ギアがクロスしているNA用のスープラ用ゲトラグ6速MTも加速性能のアップに貢献している。

そして、劇的にターボトルクが盛り上がるのは5000rpm以上の領域なので、パワーに振り回されることも少ない（コーナー立ち上がり後半から直線にかけてそうなるから）。FRをよく知る人のチューニングだ。

また、このクルマのサスペンションジオメトリーは直進状態に戻そうとする力が強く、コーナーの立ち上がりではドリフトしながらも前に進み、自然にニュートラルに直していってくれるという楽しい動きをしてくれる。

けっして軽くないミディアムクラスのセダンで、しかもトラクションの面で不利なFRという『制約』に果敢に挑んだエスプリの技術レベルの高さに敬意を払いたい（桂）。

取材協力カーショップエスプリ☎0593・70・8080

TUNED TOURER V
CIRCUIT
IMPRESSION

エンジンルームを横断するストラットタワーバーはHKS関西サービスのオリジナル。エンジン周辺にはGT3037Sタービンを代表にパワーフロー、シーケンシャルブローオフバルブなど、HKSパーツがふんだんに装備される。燃料供給は大容量のフューエルポンプと550ccインジェクターで強化。ワンオフの試作品としては、チャンバーパイプ、サクションパイプ、GTインタークーラーのみである。高次元でバランスされたエンジンをつかさどるのはHKS関西サービスがオリジナルで手がけたメインCPUとなる

オリジナルのサスペンションキットはノーマル形状で車高の下がり具合も必要最小限。タワーバーも加え剛性感を確保する。パネレートはフロントが9.4kg/㎜、リヤが5.7kg/㎜

カーナビゲーションのモニター画面にはブースト圧や燃圧など各種補機類をマッピングして表示するHKSキャンプシステムが導入されている。リプレイにも有効なシステムだ。グローブボックスには排気温度計と油温計、そしてEVCと燃圧コントローラーが目にも彩かなレイアウトで並んでいる

ホイールはヨコハマのモデル7のシルバーを履く。タイヤはグランプリのM7Rでフロント225/35ZR19、リヤ255/30ZR19という超大径の超扁平。マフラーはHKS関西の試作

SSPECIFICATIONHKS Kansai Service JZX100 CHASER
HKS スーパーパワーフロー・スーパーシーケンシャルブローオフバルブ
オリジナルチャンバーパイプ（プロトタイプ）
オリジナルサクションパイプ（プロトタイプ）
Kansai試作マフラー
HKS製GT3037Sタービン・レーシングウエストゲート・GTインタークーラー・エンジンオイルクーラー・ATフルードクーラー
調整式フューエルレギュレーター
大容量燃料ポンプ
550cc/minインジェクター
HKS製EX256°カム・EXスライドカムスプロケ・メタルヘッドガスケット
KansaiメインCPU
HKS VPC・EVC
プロジェクトミュー・ブレーキパッド
オリジナルサスペンションキット（ノーマル形状）F=9.4kg/mm
R=5.7kg/mm
クスコRS LSD
オリジナルFストラットタワーバー
オリジナルバンパースポイラー・サイドステップ・Rウイング・Rアンダースポイラー
GANADORスーパーミラー
レカロSR Ⅱシート
タイヤ　M7R F=225/35-19 R=255/30-19
ホイール　AVS MODEL7　F=19×8J R=19×9J

TUNED TOURER V CIRCUIT IMPRESSION

ターゲットはAMG C36 ATでも抜群のドライバビリティ

HKS Kansai service

最高速300㎞/h ゼロヨン12秒5の実力

走りを熟知したチューニング・スペシャリストとしてその名を知られるHKS関西サービス。単に高性能化されたチューニングメニューを提供するのではなく、ベース車両の選択の時点から独自の着眼点を打ち出し、結果として明快でキャラクターを持つチューンドを数々生み出してきた。

そんな個性派が手がけた100チェイサーは、やはり、オリジナリティな発想のもとに誕生している。なにせベースはツアラーVでもATモデルであり、想定するライバルに、ヨーロピアンスポーツセダンのひとつの最高峰であるAMG C36を掲げているのだ。高速道路やワインディングをはじめとするストリート、そしてサーキットに代表されるごく限定されたステージの両方をセダンでカバーするならば、ベース車の快適性と走りの資質は重要だ。日本車を代表するスポーツセダンであるチェイサー・ツアラーV、しかもAT仕様は必然の選択である。

カリカリの味つけではなく、セダンらしい余裕を演出したドライバビリティを実現するため、具体的にはやはりHKSのオリジナルパーツがふんだんに盛り込まれている。GT3037Sというタービンの選択はその意味で、大き過ぎず小さ過ぎずといったバランス感覚を感じさせる。レーシングウエストゲートで過給圧を制御し、クーリング対策として試作品のインタークーラー、オイルクーラーが装備される。また、冷却関連ではATフルードクーラーも設けられる。

さらにヘッドまわりにはEX側に256度のカムと適正なバルブタイミングをセットするスライドカムスプロケットが備わり、レスポンスの向上が配慮されている。こうした高度なバランスを求めてセットされたチューンド・ユニットを制御するのがHKS関西オリジナルのメインCPUである。ATでもMT以上に速い!!　というのがこのチェイサーの走りの身上なのだ。

こうしたエンジンの数値データをコクピットでモニターするにも、HKS製のキャンプというシステムが使われる。カーナビのTV画面にブースト圧などのデータが表示され、ルーミーなセダンのコクピットの演出を盛り上げる心憎いシステムだ。

ヨーロピアンツアラーを迎え撃てるスポーツセダンとして、走りのパフォーマンスはもちろん、ドライバーの美意識、ステイタスにも強いアピールを持った一台である。

ATに合わせたセッティングは扱いやすく速い!!

HKS関西のツアラーVの凄いところは、ATなのにサーキットもけっこう速く走れてしまうことだ。最高速も300㎞/hを記録しているし、0〜400mは12秒5の俊足ぶり。スポーツカー顔負けのハイパフォーマンスであることは疑う余地がない。

しかし、それらは、『凄い』と述べたことの一部にしか過ぎない。ATであることを念頭に入れた扱いやすいハンドリング特性をはじめ、19インチの超扁平タイヤでも快適な乗り心地を確保しているサスセッティング、高速道路で12㎞/ℓをマークする省燃費性など、AMGのC36をクーゲットにしたというだけあって、実用性と運動性がかなりの高次元で融合しているのだ。

GT3037タービンに換装したエンジンは、ハイカムをプラスしたことで、8000rpmまでストレスなく回る。ターボトルクは5000rpmあたりからだが、それ以下の回転域もふつうに使える。FRで、しかもATであることを考えると、低速からパワフル過ぎるよりは、そんな特性のほうが扱いやすく、結果、速く走れると思う。このあたりもさすがの味付けだ。

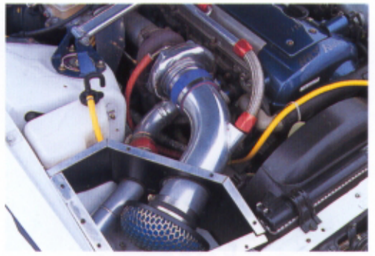
サスペンションはスプリングのレートがフロント9・5kg/㎜、リヤ6kg/㎜と比較的軟らかめ。ショックアブソーバーはオーリンズベースの減衰力オリジナルセッティングで、特にピストンスピードの低速域を低く設定してある。ATなので操舵した初期はしなやかにロールし、荷重が大きくなるにつれ、じわりと粘るようになっている。舵角に応じてのロールスピードが得られ、安心してコーナーに入っていけるのだ。5000rpmからのターボトルクを活かして、パワースライドを試みると、それもコントローラブルに行なえた。19インチの極太タイヤにもかかわらずだ。

しかし、HKS関西の向井敏之代表によると、ベストマッチングは17〜18インチとのこと。確かに、そのほうがタイヤのたわみがある分、きれいにトレースしてくれるし、トラクションもかかりやすいかもしれない。

それはさておき、セントラルサーキットでの試乗は、このクルマがATであることを忘れさせてくれるぐらいホットな時間だった。ドライバーが疲れにくい耐久向けのセッティングも快速ツアラーの真髄を貫くものだ（桂）。

取材協力HKS関西サービス☎0743・84・0126

シンプルな曲線形状が特徴のパイピングが目を引くエンジンルーム。過給レスポンスを向上させつつタービンを保護するブローオフバルブ、シーケンシャルのウエストゲート、パワーフロータイプのエアクリーナーはもちろんHKS製。エアクリーナーはタービンとエンジンシリンダーの発熱から守るためにアルミの遮熱板で仕切られている。ストラットタワーバーはHKS関西サービスのもの。インタークーラーやオイルクーラーもタービンに合わせて、冷却効果を得やすいようHKS製の大型のものに換装されている



HKSハイパーダンパーで、HKS九州サービスによるオリジナルセッティングが施されたショックアブソーバー&スプリング。乗り心地とスポーツ性を両立することに成功している

SPECIFICATION/HKS Kyusyu Service JZX100 CHASER
タービン　HKS GT3040（AR:73）設定ブースト:1.2kg/cm²
ウエストゲート HKSレーシング
ブーストコントローラー　HKS EVC
エキゾーストマニホールド　オリジナル
HKSシーケンシャルブローオフバルブ
HKS F-CON V
エアクリーナー　HKSパワーフロー
エアフローメーター　HKS VPC
オリジナルフロントパイプ
オリジナルマフラー　11万8000円
HKS GTインタークーラー　HKSオイルクーラー
クラッチ　HKSツインプレート
レボリューションダンパーキット　21万8000円
F=10kg/mm R=7kg/mm
Fタワーバー　HKS関西サービス
Rスポイラー　7万9800円
ブレーキパッド　ラムズ
Fキャリパー&ローター　80スープラ用
タイヤ　ADVAN NEOVA F=225/40ZR18 R=255/35ZR18
ホイール　YOKOHAMA MODEL6

ホイール&タイヤにはヨコハマのモデル6、アドバンのネオバ。サイズはフロントが225/40ZR18、リヤが255/35ZR18となる。ブレーキはフロントのみ、キャリパー&ローターとも80スープラが流用されている。パッドにはラムズを装備する。コクピットはブリッドシート。ステアリングはノーマル。グローブボックス内にはブースト圧計、排気温度計、燃圧計の3連メーターとFCON-V、EVCのブーストコントローラーが収められている。マフラーのテールエンドは左右2本出しでスッキリした印象。高速走行時に効果を発揮するリアウイングはレボリューションのオリジナル

TUNED TOURER V
CIRCUIT
IMPRESSION

HKS Kyusyu service JZX100 CHASER

ストリートでの楽しさを徹底追求
グッドバランスのハイパフォーマンスモデル

ファインチューンの真骨頂が随所に光る

ハッキリ言って非常に乗りやすいマシンといえる。街乗りからワインディングといったストリート、そしてサーキット走行会までを難なくこなせるオールマイティな仕様だ。サーキットではタイムを詰めるというより、走りを楽しむというニュアンスが強い。あらゆる状況下で操る楽しさを満喫させてくれるパッケージといえるだろう。

さて、エンジンはパワーの出方の素直さが際立っている。GT3040という大径サイズのタービンを回しているが、トルクカーブの盛り上がりが滑らかで、息つきを起こしたり、妙な段付き加速をする気配がまったく感じられない。4000rpmあたりからブーストがかかり、加速Gが高まってくるが、いわゆるドッカンのような唐突なパワーバンドではなく、そのまま高回転域までスムーズに吹け上がっていくのである。このあたりのターボによる出力特性の調教はさすがHKS九州といったところ。フィールはノーマルに近いが、パワーは圧倒的に出ているので、150km/hくらいのスピードには、あっという間に到達できる。

コーナリング時の挙動でも乗りやすいという印象に変化はない。進入時はフロントに適度な荷重が乗りやすく、軽くステアリングを当てるだけで、素直にノーズがインを向く。しかも、その動きは唐突ではなく、ある程度のレスポンスを伴うので、かなりリラックスして操作できるのだ。

同社独自に減衰力特性をモディファイしたダンパーキットは車高ダウンも控えめで、しかも、縮み側の動きにかなり凝っていると思われる。スプリングの動きにショックアブソーバーがリニアな対応を見せるので、ロールスピードが緩やか。その分、コントロールしやすいのだ。もちろんストリート指向なので、サーキットのような状況では、ハードに攻めると進入のアンダーステアが強くなるが、スタビライザーを装着するなど、現状の乗り心地の良さをキープしつつも、よりスタビリティを高める方法はあるだろう。

リヤウイングによるダウンフォースもかなり効いていて、ストレートでの乗り心地やリヤサスの動きに好ましい安定性をもたらしていた。ノーマル以上の扱いやすさを徹底追求したエンジンと足まわりのセッティング。地元のディーラーでコンプリート販売された実績は伊達じゃない（主本）。

バランス勝負で楽しさを追求したセダン

HKS九州サービスが独自に展開するチューニングパーツブランド『レボリューション』。同ブランドのオリジナルアイテムとHKSのチューニングパーツを主体に開発されたこのコンプリートモデルは、オトナが満足できるセダンとしての快適性を確保しつつ、ツアラーVの走りの資質を伸ばすパッケージングがなされている。

ワインディングやサーキットはもちろんのこと、通常の市街地走行でも違和感なく走るという性能を重視し、サーキットでタイムを詰めるためのピーキーな仕様ではなく、ストリートを基本としたスポーツセダンといった意味合いが込められた一台である。

そのため、チューンに際してもエンジン本体、インジェクター、フューエルポンプの類はノーマルのまま、またサスペンションにもピロアッパーマウントは不可、といった制限をあらかじめ設けている。身近なチューニングの範囲内で上記ノーマルパーツの限界を引き出し、ドライバビリティの楽しさを強調した仕様に仕上げられている。

それでもタービンチューンの家元であるHKSのプロファクトリーらしく、GT3040タービンが奢られている。大容量インタークーラーやオイルクーラーも装備され、排気マニフォールド、フロントパイプ、マフラーなどがオリジナルだ。

マフラーはΦ94mmの左右2本出し。サイレンサーを小径にしたことで、地上クリアランスもタップリ稼いでいる。日常的な実用性にも十二分な配慮がなされているのだ。各種セッティングに関しては同社のハイレベルなノウハウが詰め込まれている。最高出力はブースト圧1・2kg/cm時に428psをマーク。その圧倒的なパワーをナチュラルで扱いやすい特性にまとめ上げているところが見事なのである。

もちろん、調教したのはエンジン特性だけじゃない。シャシーに関してもレボリューションのオリジナル・ノウハウはしっかり注ぎ込まれている。ショックアブソーバーはオリジナルの減衰力特性にモディファイされ、フロント10kg/mm、リヤ7kg/mmのスプリングと組み合わされる。ストリートからサーキットまで対応できる幅広いキャパシティが特徴だ。

エンジンパワーのみの追求に偏ることなく、限られたメニューの中でより広いステージに注目し、高度なチューン・バランスを求めた志の高いスポーツセダンなのである。

取材協力HKS九州サービス☎093・931・6910

HKS Kyusyu service
JZX100 CHASER

安定した姿勢でコーナーのクリップを抜けていくJAM RACING チェイサー。リヤビューからの外観は、オリジナルのサイドステップやホイール以外はまったくのノーマルだが、細かな配慮が行き届いたチューンが施される。コーナリングで安定したパフォーマンスを生み出す足まわりはMSエンジニアリングとの協力で開発

タービンはノーマルながらもJAM RACINGオリジナルのパイピング、ブルーが鮮やかなサムコのウォーターホースが目を引きつけるエンジンルーム。チューニングの度合はライトでも、見た目にも気を使った好ましい仕上げがうかがえる。向かって右のストラット部後方に見えるタービンからの熱に対策した遮熱板にも苦心が見える。エンジンの中枢をつかさどるオリジナルCPUは書き換えなどの作業性を意識して、助手席の足元に置かれるが、もちろん収納可

アッパー、ロアともにピロボールマウントを持つSt.ブーゾーの"バージョンR"。ショートストローク設計ながら12段の減衰力調整機構を持ち、正確なダンピングと精度の高いストローク動作を確保している。アイバッハのメイン&テンダースプリングとの相性も煮詰められ、チェイサー用では特にトラクションが向上する

TUNED TOURER V CIRCUIT IMPRESSION

JAM RACING SERVICE JZX100 CHASER

SPECIFICATIONJAM RACING JZX100 CHASER
オリジナルCPU
トラストプロフェック　ブーストアップ仕様
オリジナル強化インテークパイプ
オリジナル左出しマフラー　6万8000円
TRD強化クラッチカバー&メタルディスク
TRD機械式LSD
オリジナルステンメッシュクラッチホース
St.BOESO車高調
TRDサスペンション強化プッシュKIT
オリジナルブレーキパッド
APPステンメッシュブレーキライン
TRDスポーツシート
トラスト電子式ブースト計
オリジナルジュラコンシフトノブ
ウイランズ4×4シートベルト
オリジナルバンパースポイラー　7万2000円
アイフィニッシャー　2万2000円
スポーツグリル　3万2000円
オリジナルサイドステップ　5万4000円
ガナドールエアロミラー
タイヤA032R F225/45R17　R245/45R17
リーガマスターアルミホイール
F17×8J　R17×9J

マフラーはオリジナルのボディ左側オフセット出し。エキゾーストノートも刺激的である。直線的な形状のオリジナルサイドステップは見た目のローダウン効果も高い。グローブボックス内にはトラストのプロフェックブーストコントローラーと5連メーターが収まる。メーターは左から燃圧計、油圧計、油温計、排気温度計、水温計が並ぶ。フロントバンパースポイラーは低い位置に開口部を設けるタイプ。タイヤ&ホイールにはA032Rとリーガマスターを装着。サイズはF=225/45ZR17の8J、R=245/45ZR17の9J

状況を選ばず楽しめる「贅沢さ」を狙った

スポーティカーの足まわりとエンジンチューニングで全国区の人気を誇るジャムレーシングだが、このJZX100チェイサーツアラーVのチューニングコンプリートを製作してからは、セダン系の、しかもコンフォート志向のユーザーも、かなりの数が店を訪れるようになったという。

ヨーロピアンツアラーを意識した外観はシチュエーションを選ばずパフォーマンスを発揮するスポーツセダンというコンセプトに沿っている。

エンジンはオリジナルのCPUに換装され、トラストのプロフェックによるブーストアップ、オリジナルの強化インテークパイプやマフラーによる吸排気効率のアップに合わせて制御スケジュールが変更されている。1JZ-GTEはもともとトルクフルなエンジンなので、その特性を損なうことなく、パワーバンドを広げる方向でのチューニングを目指した。

クラッチにはTRDの強化カバーとメタルディスクを装着。LSDにもTRDの機械式を採用しているが、クラッチホースにはオリジナルのステンレスメッシュを用いて、さらなるフィールの向上を図っている。ステンレスメッシュホースといえばブレーキラインもそうで、こちらはAPP製を使用。パッドはオリジナルで、制動力とコントロール性のアップを実現している。

さらに、このクルマの肝心カナメな部分がサスキット。MSエンジニアリングとの共同開発がなされたSt.プーゾーのショックアブソーバーを装着する。アッパー、ロアともにスフェリカルジョイント、つまり球状のジョイントによるピロボールマウントとなっているのが大きな特徴だ。結果、ゴムブッシュマウントに比べてステアリング入力をより正確なレスポンスで伝えることが可能で、精度の高いストローク作動を実現している。組み合わされるスプリングはアイバッハ。1G状態で密着しないリヤのヘルパースプリングはしなやかにトラクションを稼ぎ出すキモの要素になっている。

JAM RACING SERVICE JZX100 CHASER

サーキットでもグッドな高速コーナーでのしっかり感

筑波サーキットで徹底的に煮詰めたというサスペンションは本格的なサーキットランと日常的なセダンとしての快適性をハイレベルにまとめ上げている。端的に言うと、実に速いし、扱いやすいのだ。

特に印象的なのはリヤサスペンションの動き。メインとサブのツイン構造となるスプリングは、サブもそれなりのバネレートを備えており、主に伸び側のサストロークの確保に貢献している。荒れた路面やインリフトしてしまうようなタイトコーナーでも、後輪がしなやかにしっかり路面をとらえ、TRDの機械式LSDとともに、強大なトラクションを稼ぎ出してくれるのだ。タイヤの接地状況が常時つかみやすいのも、スライド量の調整などを容易にしてくれるポイントだ。

が、それだけに、今回はフロントと路面のマッチングがいまひとつだったのが残念。けっこうハードにかためられていて、筑波サーキットよりμが低く、タイトコーナーが多いエビスサーキットでは、ロールが少な過ぎて、フロントに荷重がかかりにくく、曲がりづらいのだ。

ステアリングの切り始めから前輪が外に逃げていき、その分だけ舵角が大きくなる。その状態が立ち上がりまで続くから、どうしても出口はリバースステアっぽくなってしまう。サーキットよりμが低いストリートを主体とするならば、余計にフロントのサスにはしなやかさを求めたい。

もっとも、反面、ハイスピードコーナーや高速S字などでは、フロントのしっかり感が実にありがたく思えたことを報告しておかなければならないだろう。また、このサスキットはユーザーの用途に応じて現車セッティングも施してくれるので、きっとそれぞれの理想に近いフットワークが得られるハズだ。なぜなら、それが同社に客足が絶えない理由だからだ。

さて、オリジナルコンピュータとトラストのプロフェックによりブーストアップが施されたエンジンは5000rpmあたりから強烈にトルクが盛り上がるセッティング。そのギャップからか、3000rpmあたりの低回転域はもう少し元気があっていいように思えるが、全般にレスポンスが良く、上まできっちり回るフィールは頼もしい。コンピュータのほうでも、きっちり制御してくれている印象だった。

取材協力:ジャムレーシングサービス☎03-5682-1110

JAM RACING SERVICE JZX100 CHASER

アペックスのタービンRX6B TCW76P20を中心に、エンジンのチューニングメニューは多岐に渡る。インジェクターは525cc×6という大容量に拡大。プラグコードはツインコアに換えられるなど妥協のない強化が図られている。CPU関連ではアペックスのパワーFC、FCコマンダー、ブーストコントロールキットを装備する。N1マフラーのエキゾーストノートは重厚でレーシー

ブースト圧計はコクピットの右上に配される。油温計・油圧計のコンビネーションはセンターコンソールボックス内側に。セダンらしいルーミーな室内を残すための配慮といえる

力強い印象を与えるエアロパーツ類は5点。TRDスポーツ製のフロントバンパースポイラー、セルモ製のサイドステップは大きく張り出したフェンダーとマッチするよう、形状が改められている。トランクリッド後端ギリギリにセットされたリヤウイングは高速安定性を確保

APEXのN1ダンパーTYPE-Rは試作タイプ。サスチューンはarcの前後スタビライザー装着、テンションロッドのジョイントがピロテンションブッシュに及ぶ

ホイールはエンケイのNT-03、タイヤはダンロップのフォーミュラRSVで前後とも265/35ZR18

サーキットでも充分に強い存在感を放つスタイル。オーバーフェンダーは当然オリジナル、フロントバンパースポイラーとサイドステップにはそれぞれTRDスポーツ、セルモをアレンジして装着している。リヤバンパースポイラーはオリジナル。ホワイトのボディに映えるカーボンウイングはグローバ製だ

SPECIFICATION
AUTOLAND SENDAI HIGASHI JZX100 CHASER
タービン アペックス鍛ターボキット（試作・RX6B TCW76P20）
インタークーラー
アペックス・ハイブリッドインタークーラー（試作）
エアクリーナー アペックス・スーパーインテーク（試作）
ブローオフバルブ HKSスーパーシーケンシャルブローオフ
マフラー アペックスN1マフラー
インジェクター 525cc×6
フューエルポンプ ニスモ製R33GT-R用
クラッチ オグラレーシング・スーパーツイン（試作）
コンピュータ アペックス・パワーFC&FCコマンダー
&ブーストコントロールキット
ステアリング OZレーシング限定
シフト C'sクイック シフトノブ
C'sタイプリボルバー2（試作）
シート レカロSP-G（右） レカロSR-3（左）
ブレーキキャリパー 80スープラ純正（F/R）
ブレーキローター アペックスGTスペック（F）
80スープラ純正（R）
ブレーキパッド apロッキードZX インナーシュー
プロジェクト・ミュー
ブレーキホース オリジナル
サスペンション アペックスN1ダンパーTYPE-R（試作'99スペック）
スタビライザー arc（F/R）
テンションロッド オートスタッフ
デフマウント TRD強化マウントブッシュ
LSD クスコMZタイプRS
タイヤ フォーミュラRSV98SPEC 265/35ZR18（F/R）

ワイドボディは伊達じゃない 見事に調教された高性能チューンド

TUNED TOURER V CIRCUIT IMPRESSION

AUTO LAND SENDAI HIGASHI JZX 100 CHASER

精悍なフォルムに恥じないハイクオリティな走り

TRDのフロントバンパー、セルモのサイドステップ、プローバのカーボンリヤウイングなどをベースにそれぞれ加工を施し、オリジナルのオーバーフェンダーとリヤバンパーをドッキングしたJTCCバリのエクステリアは文句なしにかっこいい。そして、このクルマの凄いところは、そのルックスに恥じない走行性能を備えているということだ。しかも、『通勤快速』とオールトランド仙台東の杉山勝也代表が銘打つように、セダンとしての実用性を十二分に保っているのがポイントだ。

タービン換装チューンのエンジンは450psぐらいをマークしているとのことだったが、ピークパワーを追求し過ぎず、ストリートでも扱いやすい特性に振ってあるのがコンセプトのこだわりを感じる部分。低速域からピックアップが良く、回転の上がり方も実に軽やかで気持ちいいのだ。ハイブースト域での燃調もキッチリ合っているような気がした。繊細なテイストのチューニングといえる。

トレッドのワイド化が図られたボディには前後265/35ZR18という極太サイズのフォーミュラRSV'98スペックを装着するが、それにともなって、足まわりも徹底的なセットアップが施されている。

アペックスのN1ダンパー・タイプR の'99スペックをはじめ、arcの前後スタビライザー、オートスタッフのピロテンション、80スープラ用ブレーキシステムなどがそうだが、それらの相乗効果でワイドトレッドならではの安定感とコントロール性の高さが如実に味わえるようになっている。

車高を落とし過ぎないで、十二分なストロークを確保したサスペンションは、コーナーウエイトをキッチリ調整したこともあって、けっこうリラックスした状態でドライブできる。縮み側のストロークの長さは、トラクションがかかりやすい、流れても感覚がつかみやすい、タイトコーナーでもインリフトしないなどといった恩恵を与えてくれる。サーキットでも気負わずに、しかも速いラップで周回できるハイポテンシャルな足まわりなのである。

それでいて、ガチガチに硬いという感じはまったくない。意外にしっとりとした乗り味で、車幅の感覚さえつかんでしまえば『通勤仕様』というのもオーナーの『やせ我慢』ではないことがよくわかる（玉本）。

ハイレベルなチューンの通勤快速仕様

まず、エクステリアのハイライトとなるのが、なんといっても大きく張り出した前後のオーバーフェンダー。パネルを叩き出した上にFRPのアーチを張り付けたという力作だ。ごく近くまで近寄って、その継ぎ目を探そうとしても、表面はツルンとしているだけで、見極めることはできない。

エンジンは、タービンを含めた吸排気まわりにアペックスのパーツが用いられている。タービンはRX6B TCW76P20の試作キットが装着されるが、これは従来のキット設定が22番サイズまでだったため。同じくアペックスのインタークーラー&オイルクーラーも試作品となる。マフラーもアペックスのN1マフラーが奢られている。

他にニスモのR33用フューエルポンプ、HKSのスーパーシーケンシャルブローオフなど、同社の杉山勝也代表が厳選したパーツ群によるセットアップがなされる。ワイドボディがシャシーダイナモの幅を超えてしまうので、規則上はNGだが、1.5kg/cmのブースト圧をかければ450psは軽く出ているハズとのこと。

駆動系はオグラのツインプレートタイプクラッチとクスコのLSDでチューンされる。当然ながら強化されたパワーを確実に伝達するためである。デフマウントはTRDの強化ブッシュを使用する。

シャシーはやはり剛性アップの方向でチューンされており、サイドシル内にはベルコの発砲ウレタンによる補強が加えられ、さらにフロントのストラット部にクスコのオーバルシャフト、リヤにはナイトベージャーのタワーバーでパワーに見合った強靭なボディを実現している。

ブレーキキャリパーは80スープラ用が移植され、フロントにはアペックスのローターが組み合わされる。また、サスペンションはアペックスのN1ダンパーTYPE-R の'99スペックを組む。現在、スプリングとのマッチングを探りつつ、スポーツセダンらしい粘り腰に煮詰めている段階だ。

取材協力:オートランド仙台東☎022-288-2025

AUTO LAND SENDAI HIGASHI
JZX100 CHASER

ツアラーVチューニングブームの火付け役 そのポテンシャルはいまも健在!!

TRIAL JZX90 MARK-Ⅱ

ストリートで大パワーを楽しむための味つけ

矢のように突き進んでいく直進安定性が強く印象に残った。訊けば普段はファミリーカーとして使用されているクルマという。ストリート仕様としての迷いのないモディファイに好感の持てる一台だった。

エンジンのフィーリングから述べると、ブーストが効いて胸のすくような加速体勢に入っていくのは4800rpmあたりからだ。ここからの加速Gは圧倒的で、4速以上の高いギアで引っ張ると5000rpm付近でやや点火がバラつく嫌いがあるものの、強烈なトルクの盛り上がりが体感できる。

最大ブースト圧は1・2kg／cm²に設定してあるが、これだけの体感パワーを通常走行時から秘めているセダンというのは、痛快なクルマといえる。

セントラルサーキットは、わりと路面の凸凹があって、ガチガチのクルマは不快な乗り心地がモロに出る。しかし、トライアルのマークⅡは、実にフラットな乗り心地で、イヤな突き上げやバウンドは発生しない。同乗者を乗せた高速道路での快適性も充分なレベルにあるといえるだろう。18インチを欲張らず、17インチをコントロールタイヤとしていることもいい方向に影響していると思える。

高速巡航性能を重視した安定志向のクルマだけに、サーキットではやや旋回性に難がある。足まわりはフロントがリヤのセッティングに比べてやや硬い気がした。ターンインの際のロールが少なく、フロントのグリップ感が薄いのだ。結果、旋回時に大きな舵角を当てることになる。

また、リヤサスがタイトターンではストロークし切って、インリフト気味になることがあった。LSDは純正のトルセンなので、クリップから出口にかけて内輪が空転し、トラクションがかけられないこともあった。

もっとも高速の直進安定性という美点を思えば、サーキットのような限界コーナリングが連続する局面では仕方ないことでもある。それに400馬力という大パワーを持つFRだから、安定方向に振ったセッティングは容易にリバーススステアに陥ることがないので、安全といえばそうである。

カーボンメタルのブレーキパッドは初期制動の立ち上がりが早く、コントロール性も良好で、180km／hからでも安心して踏める（三本）。

取材協力：トライアルプロジェクト☎0723・62・7779

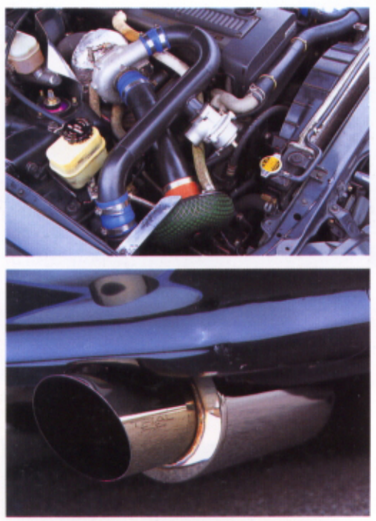
本格ツアラーとしての方向性を明確に打ち出す

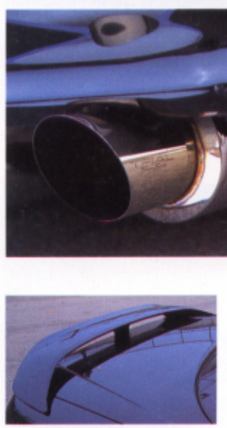
この90マークⅡは普段はオーナーがファミリーカーとして、通勤や子供の送り迎えにも使っているクルマということである。その点では、セダンとしての快適な使い心地を実際に活用しながらチューンが進められたクルマである。しかし、それでもタービンや吸排気、足まわりといった主だった部分には手が加えられており、ブースト圧1・2kg／cm²でエンジン出力は実に400psに達する。

エンジンチューンの内容としては、まずタービンにKKKのK27・2をチョイス、ウエストゲートはブリッツのType-E、ブローオフバルブはHKSレーシングを奢る。インタークーラーもアペックスで、タービン周辺はかなり豪華な印象を受ける。そして、エグゾーストマニフォールドにはトライアルワンオフ製作によるパイピングとなり、トライフォースバズーカのマフラーによってエグゾーストシステムは完結する。その他、HKSのF-CON V、AVC-R（ブーストコントローラー）も装着されており、過激な400馬力を叩き出しているのだ。

さらにはこの大出力の駆動伝達を確かなものとし、併せて耐久性も確保するために、クラッチはOS技研のツインプレートに、フライホイールも同じくOS技研製に換装される。

足まわりにも余念なくチューニングが加えられている。スポーツ走行のパフォーマンスと、通常の市街地走行、いずれの走りもセダンにはおろそかにできない重要なポイントである。そこで、ショックアブソーバーにクァンタムRSを選択。これは減衰力を無段階調整できるタイプであり、スプリングのバネレート交換を考えれば、かなり広範なセッティング幅を持つ。ちなみにスプリングはNOVAが組み合わされている。そして、ストッピングパワーと制動コントロール性を大きく左右するブレーキパッドにはトライフォース製のカーボンメタルとなる。タイヤは17インチを選択。通常走行の比重を考えればクレバーな手法といえる。





両端をボディ側面の曲線に沿わせたリヤウイングはトライアルのオリジナル・エアロパーツ。エクステリアではフロントリップスポイラーも。グリーンの4点式ベルトはタカタ製

SPECIFICATION/TRIAL JZX90 MARK-II
サブコンピュータ　HKS F-CON V
プラグ　ブリッツ
エアクリーナー　HKS/パワーフロー
マフラー　トライフォースバズーカ
タービン　KKK K27.2
EXマニホールド　ワンオフ
ウエストゲート　ブリッツ Type E
ブローオフバルブ　HKSレーシング
インタークーラー　アペックス
ブーストコントローラー　AVC-R
最大過給圧　1.2kg/cm²
最高出力　400PS
クラッチ　OS/ツインプレート
フライホイール　OS
ミッション　ノーマル
ショック　クァンタムRS/減衰力無段階
F=14kg/mm R=8kg/mm
アッパーマウント　クァンタム
ブレーキパッド
トライフォース カーボン
タイヤ　ファルケンアゼニス
サイズ　F:235/45ZR17 R:255/40ZR17
ホイール　トライフォースゼルダ
サイズ　F:8J-17　R:9J-17
エアロパーツ
トライアルFリップスポイラー、Rウイング

腰下には2JZ-GTE、ミッションにはゲトラグ6速MT、ブレーキにビッグキャリパー&ローターと、「チェイサーの皮を被ったスープラ」的なパッケージングのリコーレーシング・ツアラーV。3ℓ化に合わせてチョイスされた大容量のタービンはトラストのT88-34D22。パイピングはリコーレーシングのオリジナル&ワンオフ製作となっている。また、エアクリーナーはHKSのパワーフローが装着されている。アルミの遮熱板のキレイな収まりなど、フィニッシュでも見逃せないポイントは多数。なお細かいところでは、インテークマニフォールドは旧2JZのものをあえて装着していることなど。2JZ換装のメリットをフルに活かした手堅いチューンでまとめられている印象だ

ホイールは横浜ゴムのモデル7を履く。ショックアブソーバーはアペックスのN1ダンパーを装着し、スプリングのレートはF=16kg/mm、R=12kg/mm、となっている

TUNED TOURER V
CIRCUIT
IMPRESSION

2JZ-GTE腰下換装のスゴイ奴
めちゃ楽しい高速ドリフト仕様

Ricoh Racing JZX100 CHASER

ホイールは横浜ゴムのモデル7を履く。ショックアブソーバーはアペックスのN1ダンパーを装着し、スプリングのレートはリヤがかなりソフトにセッティングされている

SPECIFICATION/RICOH RACING JZX100 CHASER
2JZ-GTE腰下換装
オリジナルCPU
インタークーラー
オリジナルパイピング
JZS147アリスト用インマニ
JZA80スープラ用6速ミッション&ブレーキキャリパー・ディスクローター
T88タービン
アペックスN1ダンパー F=16kg/mm R=12kg/mm
ミューキッズフルエアロ
タイヤF235/35-19 R265/30-19

本気のハードウェアに走りの遊び心が潜む

エクステリアからして攻撃的なフォルムを持つJZX100チェイサーである。実際、このクルマは当初より400psオーバーのハイチューンをコンセプトとして掲げるため、アリストの2JZ-GTEエンジンとスープラのゲトラグ6速ミッションをスワップしたところに、その成り立ちが存在する。

1JZ-GTEのチューンド・ユニットとしての限界を当初より見きわめ、制約の中でチューニングを進めていくよりは、より耐久性に優れて幅広いチューニングを受け付けることが可能な2JZ-GTEを選んだのである。つまり、当初よりチューンド・モンスター・セダンとしての発展を期して製作されており、ドライバビリティの快感に貪欲な仕様として出発している一台といえるのだ。

よって2JZユニットにはトラスト製のT88大径タービンが組み合わされる。さらにオリジナルのCPUでエンジン・スケジュールを制御し、インタークーラーをオリジナルパイピングで繋ぐことでタービンの冷却効率を高め、中低回転域でもレスポンスを損なうことなく強大なトルクと400psを超えるパワーを実現した。

足まわりにはアペックス製のN1ダンパーにリコーレーシングのオリジナル・ノウハウによる減衰力が与えられた仕様を装備。フロントが16kg/mm、リヤが12kg/mmというバネレートのスプリングと組み合わされて、大パワーを纏うモンスター・セダンにキビキビとした走行性能を与えている。

そして、このクルマで際立つチューニングポイントとしてはやはりブレーキまわり。ミッションと同様にフロント、リヤとも80スープラ用キャリパーが移植されて容量アップが図られると同時に、パッドにプロジェクト・ミューのHC+TITAN Kai、フロントローターに同SCR-PRO、さらにはテフロンブレーキラインにSUPER DOT4のフルードまで、ストッピングパワーにも惜しみないチューンが施されているのである。

エンジンの出力のみに偏ることなく、足まわりやブレーキにも労を注ぎ、走る・曲がる・止まるの基本からパフォーマンス向上を狙ったチューン。高次元なトータルバランスの完成があるからこそ、安心してドライビングの快感を堪能することができる。機械的な生真面目さと、走りを楽しむセンスが見事に同居したモンスターセダンといっていいだろう。

圧倒的な加速力と抜群のブレーキフィール

ドリフト仕様のハイグレード版といった感じ。もっとも、そんな目的でつくったクルマではなく、本来はドラッグ仕様から派生したオールラウンドチューニングマシン。

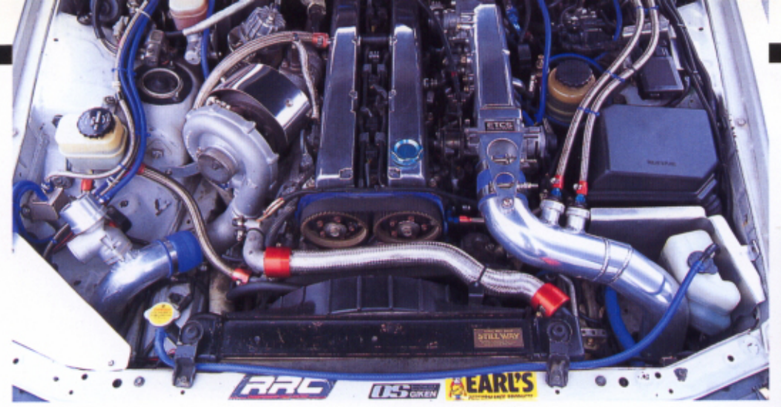
とはいっても、2JZ-GTEの腰下換装+T88タービンチューンというハイパワーな心臓部が載っているとなれば、いくら19インチでも、市販ラジアルではパワーに打ち負かされてしまう。かなり高い車速域でのパワードリフトが終始つきまとうのだ。サーキットではテクニシャン向けのドリフトマシンに変貌していた。

エンジンは4800rpmぐらいから、ターボトルクが盛り上がり、鋭い加速感が全身に襲いかかってくる。もっとも、2JZ腰下で34化されているため、それ以下の回転域でもすでにトルクフル。それがさらに異質のものに感じてしまうくらい、ドカンとくるわけだから、パワーは相当出ているに違いない。ストレートではピットウォールが終わる手前で5速に入り、バックストレートは下り切ったところで5速に入るが、そこからもうひと加速できるほど物凄いパワー感が味わえる。考えてもみてほしい。スープラ用のゲトラグ6速MTにコンバージョンしているとはいうものの、5速というこのサーキットで使える『トップギア』でそうなのだから。

さて、このクルマで特筆すべきはブレーキである。80スープラの純正キャリパーにプロジェクト・ミューのSCR-PROフロントディスクローター、同HC+チタンKai-パッドを組み込んだそれはブレーキングポイントを詰めて走っても、減速のしっかり感を終始持続させてくれる。容量に余裕があって、ペダルタッチ、コントロール性ともに抜群なのだ。サーキットランを楽しませてくれた要因のひとつに、このブレーキシステムの存在がある。

さて、パワーオーバーステアなハンドリングだが、タイヤのグリップ不足によるもので、サスペンション自体はしっかり機能している。インフォメーションに優れ、例えばリヤの流れ出しなども予測はしやすいのだ。というよりも、クルマの行きたい方向にハンドルを持つ手を緩めてやると、勝手にカウンター方向へ回っていくようなカート感覚なのだ。タイムを出す方向のセッティングではないが、やっぱりこちらも楽しいクルマ。

取材協力:リコーレーシング☎0569-73-5989



フロントバンパースポイラーからはサード製インタークーラー、フォグランプの隣からエアインテークパイプが覗く。助手席側のダッシュボードとグローブボックスが取り払われたスペースには油圧、油温などを示す一連のメーター類、そしてブーストコントローラーなどが整然と並べられる。マフラーはオリジナルのワンオフ製作となり、奏でられる咆哮はあくまで野太い。ミッションにはOS技研の5速クロスレシオタイプが換装され、短い区間の加速で適切なギアリングが得られるようになっている。さらにドラッガーには定番ともいえるシフトアップインジケーターの付いたオートメーターの大型レブカウンターがコクピットバイザーの上に鎮座する。またセンターコンソール上の2本のレバーはバーンナウトをするためにフロントブレーキをロックする、逆効きのサイドブレーキとなる。これもドラッガーらしい独自の装置といえる

2JZの腰下に換装され、3ℓに排気量が拡大した。結果、大径タービン、サードのK28MXAを装着し、最大過給時には600psというパワーが得られた。1JZのヘッドにはHKSのハイカムが組まれており、吸気側と排気側それぞれ264°、272°となる。インタークーラーとオイルクーラーはトラスト。またブーストコントローラーにはトラスト・プロフェックが装備されている

ショックアブソーバーはエナペタル製で、もともとドラッグ専用のものを、スティルウェイのドラッグに関するセッティングを反映させたオリジナル減衰力で仕上げている

2JZ-GTE腰下＆タービン+ハイカム ドラッグスターの強烈な加速

STILL WAY JZX90 MARK-Ⅱ

TUNED TOURER V CIRCUIT IMPRESSION

SPECIFICATION/STILL WAY JZX90 MARK-Ⅱ
スティルウェイ・オリジナルCPU
トラスト　プロフェックブーストコントローラー
サード　K28MAタービン
HKS　カム IN264° EX272°
トラスト・インタークーラー
トラスト・オイルクーラー
スティルウェイ・ワンオフマフラー
スティルウェイ・オリジナルサスペンションキット
TRD LSD
OSトリプルクラッチ
OSクロスミッション

ファミリーカーにもなる11秒台ドラッガー見参！

このドラッグスターJZX90を製作したスティルウェイはRX-7などのサーキット向けロータリーチューンを得意とするが、こうしたゼロヨン仕様の製作でも、いつしか知名度が高まってしまった。エンジンチューニングに定評のあるファクトリーだ。

フロントが低く、リヤを高く、やや全体的に『前のめり』になったスタイルは、SS1／4マイルをとにかく速く駆け抜けることを目標にチューンが施されたアカシである。そして、その目的にたがわず、実際にこの90チェイサーは0-400mを11秒台で走るスプリンターなのだ。

『走る／曲がる／止まる／実用性に配慮』といったトータルコーディネイトを狙った他のコンプリートマシンとは一線を画する一芸勝負のマシンだが、とりわけ『走る／実用性に配慮』といったストリートカーであることの最低条件はクリアしている。

チューニングのポイントとなるのはまずエンジン。腰下が2JZに換装されて3ℓの排気量を得ており、大容量タービンとの組み合わせを可能としている。タービンはサードのK28MXAに変更。トラストのプロフェックブーストコントローラーとスティルウェイのオリジナルコンピュータによって、最大1・6kg／cmまでブーストをかけられるようになっている。

また、クーリング関連はトラストのインタークーラー、オイルクーラーできっちり熱対策。さらには1JZのヘッド内部にも手が入っており、HKSのハイカムが備わっている。作用角は吸気側が269度、排気側は272度だ。高回転まで回るようにしたことで大径タービンの恩恵をより一層味わえるようになっている。ちなみに、それらのチューンで得られたピークパワーは600psだ。

足まわりにはエナペタルのドラッグ専用ショックアブソーバーを、オリジナルオーダーによる減衰力セッティングを経て装着。TRDの強化LSDを介してタイヤから地面に伝えられるトラクションを確実なものとしている。

2速からは600psが全開でも前へ前へと、ボディを押し出すセッティングだという。ちなみに、ミッションはOS技研の5速クロスレシオ、クラッチもOS技研のトリプルプレートだ。

ストリートの移動手段としても使える本格派のドラッグスター。その異端な存在もツアラーVというクルマのポテンシャルが生み出すものである。

刺激的な加速を見せつける4ドア・ドラッグマシン

兵庫県のスティルウェイというショップが製作したこの90マークⅡはストリートドラッガーという明快かつ強烈なキャラクターを備えたセダンだ。平日はファミリーカーとして、そして、週末はドラッグマシンとして活躍するというふたつの顔を備えている。

チューニング内容はゼロヨンなど、短い区間での加速に重点をおいた仕様だから、当然、サーキットのようにコーナーが連続する場所を、しかも延々と走らされるのはツラい。

が、直線での加速というパフォーマンスはとにかく凄い。パフォーマンス自体は単純に見えるけれど、例えばゼロヨンのような10数秒の短い時間でその性能を出し切るために、高度なチューンが施された一台である。

ブースト圧がかかってからのエンジンパワーの出方は、強烈のひと言に尽きる。4500rpmあたりからグイグイと加速Gが盛り上がって、タコメーターの針は一気にレッドゾーンまで上りつめてしまう感じだ。吹け上がりも素早く、しかも、ブースト圧のかかり方は、まるでスクランブルブーストのような2段階式の加速。6000rpmあたりから、もう一度トルクが盛り上がってくる。そして7000rpmまで回すとトルク落ちが始まるので、ここでシフトアップを行なうのだ。訊けばこれでも試乗時はオーナーの要望でパワーを550ps程度に抑えてあったとのこと。

それでもクルマ全体の印象としては、そもそものパワーが出ているせいか、非常に軽快感が強い。ただし、低回転域は中高回転域との落差が大きい。トルクが細い印象なのだが、それは、このクルマの本筋には関係ない。そもそもスタンディングから最大トルク発生回転数でクラッチミートを狙うクルマであることを思えば、アクセルを踏み込んだ先でパワーが出ればいいという考え方である。

クラッチはOS技研のトリプルプレートで、強大なパワーにしっかり対応している。が、必要な踏力はさほどでもなく、ストリートでも扱えないレベルではない。足まわりはドラッグマシンのセッティング。リヤに荷重がかかると素早く沈み込んでグリップを確保し、ゆっくりと伸び上がりながらトラクションを稼ぎ出すというパターン。今回の試乗では直線の加速フィールだけを味わうことにした。

取材協力:スティルウェイ☎0792-64-6722

過剰装備一切なしの
お手軽ドリフト仕様

ナルディ・クラシックとブリットシートが奢られた質実剛健タイプの室内。熱対策としてインタークーラーはR33GT-Rの純正を流用。街乗り用ホイールはエンケイのイージスでタイヤサイズは235/40ZR17となる

車高調キットはテインのタイプHAダンパー。バネレートはフロント12kg/mm、リヤが8kg/mmとなっている

SPECIFICATION/PRESTO JZX100 CHASER
ブーストアップ仕様（350ps）
特注CPU
ブリッツ SBC
トラスト・レーシングプラグ（8番）
R33純正インタークーラー
ワンオフ・サクションパイプ
ドラッカーブレストオールストレート加工マフラー
HKS純正交換タイプエアクリーナー
テイン・タイプHAダンパー F=12kg/mm R=8kg/mm
TRD LSD
ドリフトガイドブレーキシュー
ブリッド ブリックスシート
ナルディステアリング
エスプリフロントスポイラー
3連ダクト（プロトタイプ）
フロントフェンダーたたき出し（15万円〜）
トランクスムージング
タイヤ F=205/55R16 R=225/50R16

TUNED TOURER V
CIRCUIT
IMPRESSION

GRANDSLAM PRESTO JZX 100 CHASER

キモを押さえた質実剛健ドリフトマシン

FRならではの挙動を活かし、リヤタイヤを思い切って滑らせてクルマのコントロールを楽しむ。その点、ツアラーVのようなミディアムクラスのスポーツセダンは、もともとパワーとトルクに優れたエンジンを搭載しているため、パワースライドに持ち込みやすい利点を持っている。また、シャシーバランスやサスペンションジオメトリーの良さもドリフトコントロールがしやすいという利点に結びつき、リヤのオーバーハングが長く、慣性によって唐突に流れ出すというデメリットを差し引いても、ドリフトフリークに愛される理由なわけだ。

ノーマルでは安定指向に振られたサスペンショセッティングを、純粋にドリフトベースとしてコントローラブルに振り回せるようにチューニングするというのはひとつの明確なコンセプトにもなる。そこでエンジンには必要なだけの最高出力と扱いやすいパワーを与え、リヤスライドとその収束までのコントロール性を重視した足まわりやブレーキセッティングを施したクルマが、ここに紹介するグランドスラムプレストが手がけたチェイサーだ。必要最小限のチューニングを施し、「イジるよりは、むしろ、走るランニングコストにお金を回したい」な感じのユーザーに直球勝負で応えるベーシックなドリフト仕様である。

まず、エンジンはライトチューン。ノーマルターボのブーストアップ仕様だ。ブーストコントローラーはブリッツのSBCで、CPUをオーナーのドライビングに合わせたオリジナル仕様とする。ちなみに、インタークーラーはR33GT-Rの純正が流用され、その他は、マフラーやエアクリーナーといった吸排気のポピュラーなメニューにとどまっている。ピークパワーはこー発のフルブースト時に350psといったところ。特に中速域のレスポンスを重視し、ドリフトコントロールをしやすくしている。

サスペンションはテインの車高調キット・タイプHAが用いられ、フロントは締め上げてリニアなステアフィールを、リヤはしなやかさをほどよく保ち、トラクションをかかりやすくしているのがポイントだ。さらにリヤのブレーキシューの初期制動を強めに立ち上げ、リヤブレイクによって後輪の滑り出しを誘発するようにしている。

エクステリアはエアロパーツやフェンダーの叩き出し、スムージングといった手法でさりげなくモディファイ。

ヨコにして楽しむ世界にドップリ浸かりそうな一台

まさにスリックカート状態。サーキットの別な楽しみ方を発見させてくれるクルマだ。ワインディングではリスクがともなうが、コース幅の広いサーキットなら本当に積極的にヨコにして走る意欲が湧いてくる。ツアラーVを筆頭に、4ドアセダンボディでのドリフトが流行る理由がわかる気がした。

後輪がツルツルのタイヤで、しかもフロントよりリヤが高めに設定されている前後の車高バランスもあって、ターンインの際に軽く舵を当てるだけで、リヤが流れ出す。そんな進入オーバーステアな挙動のクルマだから、『街中はどうしてるの？』心配になってオーナーに訊いてみたら、『後輪をちゃんとグリップするタイヤに換えている』とのことで一安心。

ドリフトフリークの間では当たり前のことなのだろうが、そんなことすら訊いてしまうほど、僕にとっては未知の世界であり、新鮮なドライブフィールだったのだ。しかし、それにしても走っていて笑えそうなくらい面白い挙動である。

さて、もう少し、その挙動を詳しく述べると、リヤが滑る感じはサスの硬さではなく、スムーズにストロークした上でブレイクするロールオーバーステアなのだ。だから、サイドブレーキにまったく頼らずとも、フットブレーキやアクセルのON／OFF操作でリヤを流すことができる。

エンジンのチューニング内容はブーストアップとインタークーラーの容量アップぐらいで、思いっきりライト。パワーに頼ることなく、タイヤを含めた足まわりのセッティングで流しているわけだから、クルマにかける負担の少ない賢いドリフト仕様のつくり方という見方もできるだろう。パワーを上げて、足も強化してというようになってくると、各部の傷みが増して、ライフが短くなるところも出てくる。それなら、その方面の出費を抑えて、純粋なランニングコストに回したほうがいいと考えるのも当然だ。

もっとも、いきなり乗ってスピンすることもなく、ドリフトを満喫できたのは、ツアラーVの扱いやすいパワー特性、シャシーバランスの良さなどが根底にあるからだろう。「流れ過ぎたな」と思っても、アクセルをちょっと緩めてやれば、自然に直進方向に戻っていくのだ。ツアラーVの素性の良さを再確認する機会にもなった（柱）。

取材協力：グランドスラムプレスト☎0561-61-1601

GRANDSLAM PREST
JZX 100 CHASER

GT2835Rタービンが収まるエンジンルーム。エアクリーナーにはHKS製のパワーフローが装備される。パイピングの取り回しもワイルドで実にこのクルマらしい。エンジンのヘッドにはフィンが切られたメッキカバーが載る。CPUにはアミューズのハイテックロムが用いられている。エンジンヘッドにも手が加えられ、IN264°EX264°のカムを備える。インジェクターは80スープラから流用

高速コーナーをハイスピードでドリフトしてくる宮本光一代表の走り。全国チャンプの貫禄たっぷり

ケイオフィスのエアフォルクケイがチョイスされた足まわり。バネレートの設定はフロント14kg/mm、リヤ12kg/mm。

SPECIFICATION/MISSILE JZX90 CRESTA
タービン　アミューズ2835R ウエストゲート仕様
カム　IN 264° OUT264°
インジェクター　2JZ-GTE用純正　430cc×6
インタークーラー　トラスト
オイルクーラー　トラスト19段
エアクリーナー　HKSパワーフロー
フューエルポンプ　ニスモR32GT-R用
マフラー　ミサイル管(オールステンレス　5万9800〜)
コンピュータ　アミューズ　ハイテックロム
ボンネット　FRP製カーボン補強入り
ロールケージ　オリジナル　4点式〜　3万円〜
車高調キット　ケイオフィス・エアフォルクケイ
F=14kg/mm　R=12kg/mm
スタビライザー　arc (F/R)
テンションロッド　サミットレーシング
メンバーサポート　サミットレーシング
LSD　TRD強化
ホイール　モーデックスABCバルケン
F:17-10.5J R:17-12J
タイヤ　アドバンネオバ　F:235/40ZR17 R:265/40ZR17
エアロパーツ　ミサイルオリジナル
Fバンパー タイプ4　5万5000円
Rバンパーワンオフ製作　3万7000円

ボディワークやエアロパーツもミサイルの得意分野。リヤバンパースポイラーはミサイルのオリジナルを宮本氏が加工したもの。フロントバンパースポイラーも同様。ミサイル・タイプ4を加工している。ボディをスッキリと見せるサイドステップは市販の形状のまま。また、ホイールはオリジナルの20mmワイドトレッドスペーサーを使用して装着されており、オーバーフェンダーでボディもワイド化される。ホイールはABCバルケン、タイヤはネオバでフロントが235/40ZR17リア265/40ZR17となる。ステアリングはナルディの⌀36mm。計器類は7つを追加

TUNED TOURER V CIRCUIT IMPRESSION

キレた走りのドリフトチャンプがつくる究極のハイパフォーマンスセダン

MISSILE JZX90 CRESTA

究極のドリフト仕様にこだわるストイックさ

ワイドなフォルムのエアロでボディを包んだド迫力仕様の90クレスタ。それもそのハズ、製作を手がけたのはドリフトフリークの間でカリスマショップとして知られるミサイル。母体となるのは板金塗装を含めた自動車整備全般を行なう山野井自動車工業所。よってボディワークについてもプロ中のプロ。そんなわけで、このクルマにはエンジンや足まわりのチューンのみならず、エクステリアに関しても細部まで手が加えられているのである。ワインディングをトリッキーなドリフトで暴れ回る姿を予感させる、危険な匂いに満ちたイデタチは強烈な存在感をアピールしている。

さて、エンジン本体の主な変更点はカムの角度設定。吸気側、排気側ともに264°のハイカムが奢られる。タービンはGT2835Rに交換され、ウエストゲートで制御される。また吸気効率の向上のため、80スープラ用の430cc×6インジェクターを導入。ニスモのR32GT-R用フューエルポンプと組み合わされて確実な燃料供給を実現している。クーリング系統はインタークーラー&オイルクーラーがトラスト製に交換されていた。

ドリフト仕様だけにアクセルレスポンス向上のためには、駆動系チューンが必須。そこで、クラッチにはTRDの強化メタルを備えた。軽量フライホイールも奢られる。LSDはTRDをベースに宮本代表が独自の強化を加えたオリジナル仕様となっている。

シャシー&ボディに目を移してみると、FRPで製作されたボンネットの裏には随所にカーボン繊維が混ぜられた補強バーが走る。室内にも鮮やかなイエローのロールケージが張り巡らされ、剛性確保のために手抜かりのないボディワークを見せてくれる。

ほどよく手が入れられたエンジンと熟成が図られたボディワーク。見た目のハデさとは裏腹に、ドリフトというドライビングスタイルに焦点を絞ったスタイル&チューンは、実はストイックですらある。

クルマのコントロールを楽しむためのセダン

ひと目見てそれとわかるドリフト仕様だ。しかし、いったん走り出してしまうとサーキットでも意外にコーナリングの限界スピードが高いことに驚かされる。もちろん基本的にはリヤを流してコーナーに進入するスタイルの走りを身上とするクルマであり、グリップ走行では、かなり旋回時の車速は落ちる。しかし、振り回して走る楽しさを追求したセッティングは、かなり煮詰められているという印象を受けた。

このクルマの美点はフロントノーズの応答性の良さ。ドライではとにかくコーナー進入時のフロントの動きがリニアで、クリッピングにクイックに向けられる。キャンバーがついているおかげもあると思うが、進入時のアンダーステアはまるで感じられなかった。

ボディとフロント周りに剛性不足によるヨレもない。サミットレーシングのピロテンションロッドやメンバーサポートもノーズの応答性を高めるのに貢献していると思われる。まさに蛇角を当てた分だけフロントがインに向かっていくという印象で、長めのブレーキングをして踏力を残し気味にしてコーナー進入しても同じである。

ヤはブレイクしやすい。装着されるタイヤはアドバンのネオバだが、このタイヤにしては通常よりリヤサスが硬めにしてある。しかし、リアが流れ出してからのコントロール性は極めて良好で、極端なアンダーステアやオーバーステアに転じるということがない。つまり次の動きが読みやすく、振り回しても楽しんで乗れそうなのだ。欲を言えばリヤダンパーの伸び側のストロークがさらにあればコーナー進入時のインリフトも抑えられると思う。左右両輪がしっかり接地しているときのトラクションのかかりは良好だし、スプリングとの連動性もマルだ。

エンジンの特性は高回転型。5000〜5500rpmあたりでブースト圧が効いてくるが、そこまで回転数が上がるまでにコーナーの脱出などではやや待たされるような感じがした。ただし、試乗時にはブーストコントローラーが作動していなかったので、0・7〜0・8kg/㎠ぐらいのブースト値だったことを断っておかなければならないだろう。通常は1・0kg/㎠ぐらいでスポーツ走行を行なうとのこと。であれば、中速域はもっと扱いやすいハズだ（菊地）。

取材協力／ミサイル☎03・3678・1324

バネ下重量軽減のため、ケースからアルミで製作されたオリジナルダンパー。スプリングはアイバッハ

ステアリングはスパルタンなイタルボランテのイモラに交換。バケットシートはD&Wで、併せてドライバーの身体をサポートするのはウィランズの4点式ベルト。追加メーター類はステアリングコラムなど、目視しやすいインパネ周囲に置かれる。ステアリング右は上からブースト計、油温計、油圧計、そしてステアリングホイールの間から燃圧計、排気温度計が見える

3ℓにボアアップされたエンジン。極太のパイピングにタービンK27M0Jが取り囲まれる。オールアルミによるパイピングのフィニッシュは輝きもさることながら迫力十分。インタークーラーはトラストのGT-R用2層タイプが使用されている。ヘッド手前のベルトカバーは整備性を考慮して撤去

2JZ-GTE換装ながらグッドバランス 軽快なノーズの動きがうれしい

SUMMIT RACING JZX90 CHASER

SPECIFICATION/SUMMIT RACING JZX90 CHASER
エンジン 1JZ改2JZ
サミットレーシング・スペシャルシリンダー/シリンダーブロック2JZ用
スペシャルポート&燃焼室/サミットレーシングオリジナルCPU
K27M0Jタービン/サード・タイプJ'ウエストゲート
ブリッツ・デュアルSBC
トラストGT-R用2層インタークーラー
ワンオフステンエキマニ
101.6φステンマフラー
80φオールアルミパイピング
アールズ25段オイルクーラー
540ccインジェクター×6
GT-R用フューエルポンプ
OSツインプレートクラッチ& クラッチディスク&フライホイール
TRD LSD
サミットレーシングオリジナル車高調
(アイバッハ・スプリング F=16kg/mm R=12kg/mm
リヤデフメンバー強化&強化メンバーサポート
vertexブレーキパッド
サード・プロメーター(油温・油圧・燃圧計)
ブリッツ・ブースト計・排気温度計
ヒッポースリーク・タイプ1FスポイラーR
エアロマジック・Rスポイラー
車高調サスキットスポーツグレードタイプ 28万円

インタークーラーにはトラストのGT-R用2層タイプを、オイルクーラーにはアールズの25段タイプが装着されている。フロントバンパースポイラーはヒッポーのタイプ1を備えており、ブラックのボディカラーもあいまって精悍な印象を受ける。サイドステップは純正を使用し、リヤスポイラーにはエアロマジックを選択している。ブレーキパッドにはベルテックスを装備

TUNED TOURER V CIRCUIT IMPRESSION

街乗りからドリフトまでゼロヨン、最高速もこなす

登場から時間を経ているだけに90チェイサーのチューニングは熟成度も高い。そんな年季の入ったチューニングを施された硬派な一台がサミットレーシングコンプリート『坂口号』だ。市街地でも楽にアシとなるフレキシビリティを持ちながら、いざという時にはドリフト、ゼロヨン、最高速とあらゆる走りのシチュエーションで力を発揮するセダンである。もちろんセダンらしいノーマルの端正なスタイルに必要以上に手を加えることもない。

エンジンは1JZユニットをベースとしてシリンダーブロックに2JZのものを流用。しかも3Lまでボアアップされた代物である。当初のボアアップでは2・6Lまで排気量が引き上げられたが、中低速のトルクに厚みを持たせるためにさらに3Lに拡大したという。ピストンやカムはノーマルのまま使用されており、ボアアップはヘッドを削る手法で行なわれている。インテーク、エグゾースト両方のポート周辺にもスペシャルの研磨加工が施されるなど、昔ながらのメカチューンが息づく異色のエンジンとなっている。

タービンにはK27M0Jを装着。ウエストゲートはサードのタイプJで、ブーストコントローラーにはブリッツのデュアルSBCを備える。最大ブースト圧は1・5kg/㎠。この数値での最大出力は550ps、最大トルクは65kg・mを6500rpmで発揮する。メカチューンとの相乗効果でタービンのブーストがかかった時にもレスポンスに問題はないという。この問題を解決するのにオリジナルのステンレスマフラーが一役買っている。マフラーは極太だが、クルマ個体の特性、そして乗り手のドライビングスタイルによって計算されたワンオフ製作だ。

駆動系はOS技研のクラッチ、TRDのLSDなどで強化される。また足まわりにもこだわりは及び、サミットレーシングオリジナルのショックアブソーバーが前後に組まれる。微低速から減衰力が立ち上がるこのダンパーはオールアルミ製の凝ったつくりだ。

カート感覚の思い切りをドライバーに与えてくれる

ドリフトマシンをサーキットで試乗する貴重な機会である。正直言うと、低速域からズルズル滑る低次元なドライブフィールを想像していたのだが、実際に走ってみると、なかなかどうして、よく滑るけど、意外にコントロールしやすいのだ。エンジンフィールもやや荒々しいきらいはあるが、パンチがあって面白い。ドリフト仕様というコンセプトに沿って、かなりハイレベルでまとめ上げられたマシンということができるだろう。

ステアフィールはフロントタイヤの接地性が高く、舵を当てた初期からノーズがシャープに旋回する。ちょっと切り込んだだけでノーズがインを向くからブレーキによる前荷重をわずかに余分に残せば、リヤが慣性で外に出てくるし、その状態でアクセルを踏み込めば、豪快なパワースライドに移行するわけだ。ちなみに、リヤブレーキはやや強めの効きで、リヤをブレイクさせやすくなっていた。

さて、話を少し戻して、パワースライドに持ち込んでからの動きだが、前述のとおり、フロントの接地感が高いのと、エンジンが低速からボリュームのあるトルクをレスポンシブルに発揮してくれるので、ドリフトコントロールは比較的、楽なほうだ。

そのコントローラブルなハンドリングはJZX90のボディ剛性の高さに、フロントの要所をピロ化したサミットレーシングのセッティングがうまく融合した結果と言える。

低い車高もあって、サスペンションはバンプタッチが早めに訪れるが、その状態でも絶妙な旋回バランスを保ってくれるのだ。バンプタッチの規制が入ることで、逆にカート感覚の「思いきり」をドライバーに与えてくれる。そんな楽しいハンドリングだった。

腰下が2JZ-GTEに換装され、さらにタービンチューンが施されたスペシャルチューンドエンジンは、ブアなリヤタイヤのせいもあって、コーナー立ち上がりの際、ハーフスロットル、いや、軽く足を乗せただけでもリヤが流れ出すトルキーぶり。当日の最大ブーストは1・35kg/㎠だったが、0・9kg/㎠くらいまでは大人しめで、その後、急激にパワフルになる特性だった。いくらリヤを流すことを使命としたドリフト仕様とはいえ、後輪のみで動力を伝えるFRだけに、このエンジンのパワーのつけ方はマル(玉本)。

取材協力:サミットレーシング☎0462-67-5191

SUMMIT RACING JZX90 CHASER

TOYOTA CHASER
CHASER JZX100
Produced by Kansai Service

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）
マイナー後はM/C前用のフォグランプAssyが必要になります。
純正フォグランプ対応

SIDE STEP……¥68,000
●サイドステップ
純正交換・穴開け加工要（FRP）

REAR WING……¥58,000
●リアウイング
純正交換・ボディー加工不要（FRP）

REAR UNDER SPOILER……¥59,000
●リアアンダースポイラー
穴開け加工要（FRP）
（マイナー後は取付不可）

New Styleを極める。
チェイサーのプロデュース。
大人のスポーツセダン、安心・快適・少しスポーツをする人に、
Kansaiがお手伝いします。

HKS スペシャル フルタービンKit
¥548,000
ノーマルではものたりない、中・高速パワーをHKS GTタービンで解消!!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まったく不快感がなく、耐久性もup。スペシャルウエストゲートを使用するので、ブーストの安定も確実な物になります。お客様一人一人の車にマッチングさせるために、タービンサイズをGTタービン全種類の中から選択します。

タワーバー（フロント用）
●1JZ-GTE搭載車専用
JZX100用（JZX90使用可）
¥18,000
車体のネジレ、ボ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、オーバー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。強度を要求するタワーバーにもKansaiの技術が投入されています。

HKS ハイパーダンパー フル KIT
（車高調整式）
¥208,000
Kansaiオリジナルサスkit（オーリンズベース）
（ショック,スプリングset）ノーマル形状でCピン車高調整式
¥226,000
Kansaiオリジナルサスkit（ビルシュタインベース）
（ショック,スプリングset）ノーマル形状でCピン車高調整式
¥219,000
あらゆる走行・希望にお答えできる様に車高調も含め3種類設定しました。スポーツセダンのイメージした走りを想定し、オールラウンドの走行性・乗り心地・回答性を一番に考え、タイヤがいつも路面に追従する様走り込んだサスペンションです。また、関西サービスでは走りに応じたアライメントも同時に考えています。

HKS GT インタークーラーKit
¥178,000
走行風の1番よく当たる車両前面への前置きタイプにし、バンパー開口部から覗く外観も向上!!さらに、冷却効率を高めるためにコア表面積を大型化し、コア容積をテストしてレスポンスの悪化を防止しました。ノーマルタービンからフルタービンクラスまで幅広く対応可能。Kansaiフロントバンパーとのマッチングも最高です。

HKS KANSAI SERVICE Company Limited
Kansai SERVICE
Quick Response Advanced Footwork And Good Driving! Pursuing Sports And Sporty.

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 FAX0743-84-0413
Home Page Address http://www.kansaiss.co.jp

●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。

ここではプロファクトリーが語るマークⅡ/チェイサー/クレスタの賢いモディファイ術をお届けする
登場するファクトリーはオリジナルブランドを持つメーカーであるトムスをはじめ
メーカー&ショップの両面を併せ持つマインズ、アイメック、パワーハウスアミューズ
そして、ユーザーと密接に関わる人気ショップ、ライブラ、コクピットワールドだ
それぞれの視点から、この車種のカスタムをアドバイスする

TEXT:TAKENORI TSUKAMOTO/YASUNARI URATA/JUNICHI YAMANA-II/OSAMU SHIBA
PHOTO:TOSHIKI KOBAYASHI/HIDEYOSHI TAKASHIMA/YOSHITAKA KASHIWAA/OSAMU SHIBA

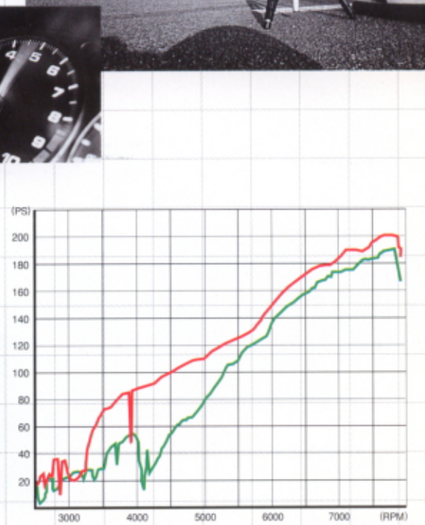
プロファクトリーに訊く マークⅡ/チェイサー/クレスタの イジリ方

POWER HOUSE amuse
I.MEC
TOM'S
MINE'S
COKPIT world
LIBRA

KURE

誰もが知り始めた実力
パワーブースター

実証VOL.5
[インテグラ タイプR(DC2)]
191.4ps→200.2ps



テスト車:DC2/走行距離:30,000km/マフラー、エアクリーナー交換(パワーブースター添加前の状態でパワー計測し、添加後に再度計測/KSPエンジニアリングにてシャーシーダイナを使用。)
※上記の表は、わかりやすくしてあります。

発売から1年、その反響は予想をはるかに上回った。新世代ハイパー燃焼促進剤、パワーブースター。主成分マイクロパワーキャリアが燃焼室内の混合気を隅々まで乱流させ、理想的な完全燃焼を実現。誌面の数値とグラフが示唆するように、どんなタイプのエンジンでも最大限のパワーアップを約束してくれる。抜群の発進、加速。俊敏なレスポンス。さらには燃費を向上させ、排ガスもクリーンに。もう噂ではない。ドライビングシーンに、新たな定説が生まれようとしている。

パワーアップ実感!

新世代ハイパー燃焼促進剤
KUREフュエルシステム
パワーブースター

フュエルシステム ガストリートメント
フュエルシステム ディーゼルトリートメント
フュエルシステム インジェクタークリーナー
フュエルシステム パーフェクトクリーン NEW

呉工業株式会社
〒154-0004 東京都世田谷区太子堂4-1-1 TEL03-5432-7556(代)［インターネット http://www.kure.net/］

POWER HOUSE AMUSE

取材協力パワーハウスアミューズ ☎0470・22・1657

パワーハウスアミューズの田名邉透代表。エンジン&足まわりのチューニングに滅法明るく、走ってもかなり速い!!

エンジンチューンのカナメはコンピュータセッティング

2・5ℓ直6DOHCターボの1JZ-GTEエンジンを搭載したツアラーV（クレスタはルラーンG）は、最高出力280ps、最大トルク38・5kg・mを誇るハイパワーFRセダン。

しかし、そんな高性能にもかかわらず、乗り慣れれば欲も出てくる。そこで、パワーフィールを向上させたいと願うなら、パワーハウスアミューズの田名邉透代表は頼りになるアドバイザーだ。以下、同氏に訊いたJZ-GTEのチューニングセオリーをお届けしたい。ちなみに、ツアラーVは先代JZX90にも存在するが、ここでは現行JZX100をメインに話を進める。

いうまでもなく、ターボエンジンのチューニングで、最も手軽なのがブーストアップ。ただし、JZX100のタービンとエキゾーストハウジング径は、ノーマルの280psに対しての効率を重視した選定であり、同じブーストアップなら、JZX90のほうがむしろ速かったりする。がやればやったなりの速さは得られるので、以下のことに注意してチューニングしたい。

さて、最大の禁じ手はブーストのかけ過ぎ。セラミック製のノーマルタービンを壊したり、ノッキングを起こし、最悪エンジンブローを招くこともある。また、ブーストアップにはコンピューターチューンも必要不可欠。

ブースト圧がマップのエリアを超えると、勝手に点火時期を遅らせたり、燃料を濃くしたりといった補正機能が働いてしまうが、同社のハイテックロムは1・3kg／㎠でもマップのエリア内をきっちりアクセスしてくれる。ブーストアップの効果を最大限に発揮できるというわけだ。また、この車種用はギアごとの燃料マップがCPU内に備わっているが、そこを1〜3速はピックアップ重視、4〜5速は耐久性重視に振っているのもウリである。

少ないパーツ交換でタービンチューンを可能にしてくれるJZX100ツアラーV用の1JZ-GTEエンジン。その魅力は大きい

フロントスポイラーはダウンフォースを稼ぎ、ダクトからインタークーラーにフレッシュエアを導くなど、機能性にも最大限の配慮がなされている。取材車のホイールはOZクロノ。タイヤはF=235/40ZR18、R=265/35ZR18のポテンザRE711だ。インテリアはMOMO製ステアリング、レカロSP-Jなどでスポーティに彩られていた。追加メーターはグローブボックス内で、運転席に向けオフセットマウントされている

手頃な価格で味わえるタービンチューン

パワーハウスアミューズの2835Rタービンキットはエキゾーストマニホールド、強化アクチュエーター、タービンパイプなど、ボルトオンに必要なものはすべて揃ったパッケージで35万8000円。専用ハイテックロムとの組み合わせで、ブースト1.0kg・cm時に400psオーバーを発揮する。ハイテックロムはブーストアップ仕様対応品が14万8000円、タービン換装仕様対応品が16万8000円となっている。ちなみに、写真左上はノーマルコンピュータ

タービン交換で広がるJZX100の楽しみ方

大幅なパワーフィールの向上を図りたいなら、タービン交換は有効な手段だ。ノーマルタービンでは到底味わえない大径タービンの圧倒的な加速は乗る者を虜にしてしまう。特にJZX100はタービン交換こそがムダなコストをかけないチューニングといえる。

JZX90では、どんなに大きなタービンを装着しても、ハイカムを組まないと400psには到達しないが、JZX100の場合は、VVT-iの恩恵もあって、タービンキットだけでも400psオーバーは確実だ。

さらに、ヘッドガスケットは最初からメタルだし（90も同じ）、ピストンは冷却効率の良いクーリングチェンネル付き。しかも、機械加工の進歩でウォータージャケット面積も広く、冷却性能は抜群。そして、エアフローメーターやインジェクター、インタークーラーといった補器類のポテンシャルが高いこと（タービン換装メニューにもノーマルのままで対応できる）も、その理由に挙げられるだろう。

同社では、JZX100用のGT2835タービンキットを発売中。これはアクチュエータータイプの中で最もパワー指向の大径サイズのタービンを使用しながらも、燃料ポンプの交換ぐらいで済むボルトオンタイプだ。

タービンの他にエキゾーストマニホールド、強化アクチュエーター、タービンパイプなどを含み、価格は35万8000円。それにタービンキット専用のハイテックロム（16万8000円。ブーストアップ仕様のハイテックロムからステップアップする場合は2万円で書き換え可能）を組み合わせれば完璧だ。ブーストは1・3kg／㎠まで0K。最高出力は420psオーバーだ。

ところで、そのドライビングフィールだが、FRを満喫するために低速から過剰にパワーを盛りつけることはしていない。設定ブースト圧に達するのは3速で3200rpm、4速、5速で2800rpmと、ノーマルより高い回転域にセットされている。シートバックに体がグッと押しつけられるのは3500rpmぐらいから。それ以下の低回転域もVVT-iのおかげで過不足ない扱いやすさを確保している。

スポーツ走行の際、コーナー立ち上がりのエンジン回転は3500〜4000rpmといったあたりになるが、そこはアクセルレスポンスが最大限に良好な域なので、パワードリフトを存分に堪能できるというわけだ。

フロントバンパースポイラー／6万9000円、グリル／2万7000円。受注生産のカーボンボンネット／23万円（FRPは19万8000円。フォグ位置エアダクト／2万9000円、ボンネットエアダクト／3万9000円、ボンエットエアスリット加工／3万円。Fバンパー用カーボンフラップは近日発売予定

サイドスカートは5万4000円、オーバーフェンダーは1台分で4万8000円という価格設定だ

I.MEC

TEXT:OSAMU SHIBA 取材協力:アイメック ☎0565-46-0727

2Jの腰下＋RX6Bで最大ブースト1.7kg／㎠

スーパーストリートを意識してチューニングしたものだが、それはみなさんのクルマにフィードバックさせるためという鶴田さん

アイメックはトヨタ車をメインにGT系からRVまで幅広いチューンを展開している。このチェイサーは、2JZ-GTEの腰下を使い、IHI製RX6Bタービンで1.7kg／㎠のハイブーストをかけて、オーバー600psを絞り出すスーパーストリート仕様だ。

JZX100系に搭載される1Jには、IN側カムシャフトに可変バルブタイミングが装備されている。ノーマルセッティングのままでは、低速域のトルクは太いが高速域ではつらい。

つまりトヨタは、いかに低速域を扱いやすくするかを目的に、この可変バルタイを開発したのだ。したがって、小さなタービンを使い1kg／㎠前後のブーストで楽しむ一般のストリートユースでなら効果はあるが、RX6Bタービンでハイパワーを狙うとなればむしろ可変バルタイの存在は邪魔になってくる。

そこでアイメックではHKS256度カムシャフトに交換し（EX側は264度）、追加基盤を設けたハイパーオリジナルコンピュータで燃調／点火時期の他に可変バルタイもコントロールして、力強い高速域でのブーストフィーリングを引き出しているのだ。

腰下（エンジンブロック）に使われている2Jはまったくのノーマル。あくまで排気量を稼ぐためのもので、鍛造ピストンやH断面コンロッドといった強化パーツは使われてはいない。

それでもGTR用燃料ポンプで送り込まれる720cc／sのメインインジェクターのみで600psに問題なく対応できるのは、ハイパーオリジナルコンピュータの完璧なセッティングがあってのことだ。

2Jブロックを使わずに2・5ℓのままでいくなら、MAXパワーは500psといったところだ。このサイズの割には上でもサチュレーションを起こすことなく、確実に風量を稼いでくれる。ただしボールベアリングにしては急激にトルクが盛り上がってくるのがやや気になるが……。

3ℓ化されたエンジンに合わせて、ハウジングサイズは大きめのTCW76L-25を使っている。2・5ℓ、そしてATとなれば、EX側をサイズダウンするかTCW15で対応していくことが可能だ。

今後、フラットトルクの扱いやすさを重視したストリート仕様など、JZX100のチューニングバリエーションを広げていくためにHKSのGTタービンもテストしていく予定だ。

オリジナルの車高調整サスペンションキットは、減衰力を指定したビルシュタインベース。現在はF16kg／㎜、R12kg／㎜の直巻コイルスプリングが装着されており、パワーに振り回されず、高速域でもしっかりと踏張ってくれるセッティングが施されている。

リヤサイドアンダースカートは2万9000円。リヤスポイラーはプロトタイプをセット。マフラーはアローズMIGをチョイス

MAX600psオーバーのパワーを秘めた究極型のツアラーV

刺激的なパワーに恥じないエアロパーツのディテール

エクステリアをデコレイトしているのは、オリジナルのEL TORQGTエアロパーツ。チェイサーのスポーティなフォルムを崩すことなくスピード感を強調している。

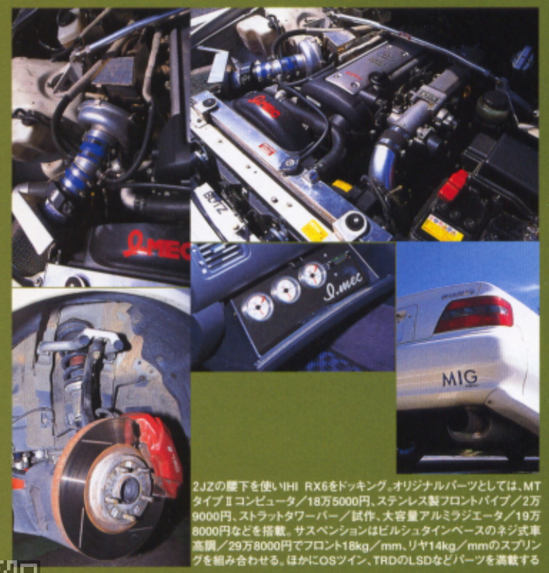
なかでもフロントスポイラー下の左右に装着された小さなカーボン製スポイラーは、ダウンフォースを稼ぎ、安定した高速クルージングを実現してくれるなど、機能性にこだわった設計がなされている。

スポーティなフロントの印象はサイドステップやリヤアンダースポイラーにも継承され、特にリヤアンダーはバンパー下のボリュームを大幅に削ることで、軽快なイメージとフロア下の空力効果を生み出している。

インテリアにはケーニッヒバケットシートがセットされ、グローブボックス内にはサードのプロメーター、油温／油圧／排気温度計が並んでいる。それらが単なるデコレイトでないことは、乗ればすぐにわかる。

ただし、FRで600psのパワーを十分に堪能するはストリートではちょっと無理。もっとも3ℓ化されて十分なトルクも確保されており、けっして乗りにくいというわけじゃない。しかし、RX6タービンが目覚めてフルブーストがかかると……。たとえコース幅が広いサーキットに持ち込んだとしても、生半可なウデと気合いじゃアクセルを全開にして乗りこなすことはできないだろう。

このチェイサーは、アイメックが名付けた『スーパーストリート仕様』に恥ない強烈なポテンシャルを秘めていて、コンプリートモデルらしく過激な一面も持ち合わせている。したがって、自分に見合った仕様を望むならアイメックの鶴田さんに相談すればいい。このスーパーストリート仕様で得たノウハウをフィードバックして、納得のいくチューンドJZX100ツアラーVをつくり上げてくれるハズだ。



2JZの腰下を使いIHI RX6をドッキング。オリジナルパーツとしては、MTタイプⅡコンピュータ／18万5000円、ステンレス製フロントパイプ／2万9000円、ストラットタワーバー／試作、大容量アルミラジエータ／19万8000円などを搭載。サスペンションはビルシュタインベースのネジ式車高調／29万8000円でフロント18kg／mm、リヤ14kg／mmのスプリングを組み合わせる。ほかにOSツイン、TRDのLSDなどパーツを満載する

姿勢変化がスムーズで、ファースト・イン・ファーストアウトを可能にしている。常にタイヤの接地性が高く、踏ん張り、トラクションに秀でる

プロファクトリーに訊く
MODIFY MANUAL

TOM'S スポーツマインドに火をともす究極の足

TEXT:TAKENORI TSUKAMOTO　取材協力：トムス　☎03-3704-6191

フロントグリルは2万8000円、フロントバンパースポイラーは9万円、サイドステップは7万5000円、リヤバンパーは11万2000円、リヤウイングは7万3000円となっている。マグネシウム製鍛造ホイールのマグタンはフロント=8J×18(+40)、リヤ=9JX18(+45)で16万円と17万円

アルミ鍛造シェルケースのシングルチューブ構造で、ツインピストン、ラバーチャンバーなど、凝ったシステムを奢る。バルブやシム、ピストンなど、内部パーツもF3などのレース用パーツと同等の精度で専用に設計される。さらに、独自に開発したサスシュミレーションシステムできめ細かな解析を繰り返し、スプリングの動きにリニアに対応させることを可能とする。JZX100ならびにJZX90用はツアラーV、ツアラーS、グランデ（アバンテ、スーパールーセント）用がそれぞれ専用設計でラインアップされている。定価は33万円

車高調キット・アドヴォクスで快適&スポーティな走りを得る

レースフィールドのデータに加え、レース用サスペンションの素材、開発手法、生産技術までもフィードバックしてしまった高品質車高調キット、それがトムスのアドヴォクスだ。AMGやアルピナなどの欧州ツアラー然としたスポーティなフットワークに加え、ノーマル以上の快適性を確保したいと願うジェントルスポーツ指向のユーザーにはうってつけのアイテムだ。

高級鋼材を細かいピッチで巻いたスプリングは固有振動数が少なく、しなやかな乗り味を得ている。ラバー製のアッパーマウントも不快感や異音の防止、ボディの負担軽減に貢献する。

ショックアブソーバーはアルミ鍛造シェルケースで正立タイプの単筒式。ツインピストン構造としたり、フリーピストンに代わり、ラバーチャンバーを採用したりすることで、フリクションを抑え、ピストンスピードの微低速域から、リニアに減衰力が立ち上がるようになっている。

有効ストロークを最大限に活用するため、車高は組み込んだ状態、すなわち、30㎜ダウンぐらいを推奨し、車高調整もロアシートをイジらないアジャスタブル調整タイプ。バネのおいしいところが最大限に使える設計だ。では、試乗レポートをお届けしたい。

さて、走り出して、まず、驚かされるのが、乗り心地のよさである。試乗車は18インチの大径超扁平タイヤを履いていたが、実にフラットな印象だ。

にもかかわらず、ノーマルにはないカッチリ感が常に連れ添ってくれる。スプリングとショックアブソーバーの連動性に優れ、スプリング自体も収束性がいいので、姿勢変化は極めてスムーズ。また、フラットな路面、荒れた路面を問わず、4輪の接地性に長けるため、圧倒的に速いコーナリングスピードを得ることができるのだ。誰もが安心してカッ飛べる足といえる。

グラマラス&スポーティに彩るエアロキット。多彩な面の組み合わせにもかかわらず、うまくまとまった感じを見せる。フロントグリルも全体のムードに合わせて軽

外観は至ってシンプルだが、JZX100系に専用設定されたオリジナルホイール(BBS LMベース)が、チューニングカーであることを強くアピール

本格派コンピュータチューン MINE'S

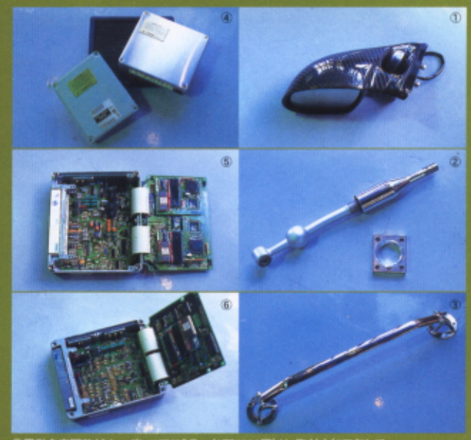
いわずと知れたコンピュータチューンの神様、新倉通緩社長。テスト日には自らサーキットに出向き、セッティングを煮詰める

豊富なデータと経験が信頼の技術をつくりあげる

コンピュータチューンを得意とするマインズ。それ以外にもマフラーやサスペンションもオリジナルパーツを開発し、ハイクオリティなチューニングカーを製作してきたメーカーである。同社のコンピュータシリーズ「VX-ROM」には90、100用がラインアップされている。「VX-ROM」は燃料調整、点火時期のリセッティング、各種リミッターの変更が施されていて、JZXシリーズの持つポテンシャルを最大限に引き出すのだ。

いままでこそ完璧に仕上がったJZX用コンピュータも、完成までには多くの苦労があった。そのあたりをマインズ主宰であり開発者でもある新倉さんに訊いた。「まずトヨタのロムは、車種によってそれぞれ異なった方式を採用しているから、ベースになるデータを引き出すだけでも大変な作業になる。その後データを完全に解析し必要な部分をチューンアップしていくんだ。JZX100系純正タービンは小さいため、ブーストアップしても高回転になるとトルク感が希薄になる現象がある。これを解消するためブースト圧を1・1kg/㎠と控えめに設定、低中速にパワーを集約したセッティングが施してあるんだ」と語る。このセッティングはストリート用の狙いとしては見事に的中。力強い加速感とスムーズな吹け上がりを実現させている。

当然のことだが、新規にコンピュータロムをチューンするには、多くの手間と莫大な費用を投入することになる。小さな部品ながら、エンジン特性を大きく左右する的確な制御を担っている。気の遠くなるような作業とテストを繰り返した末に完成する。かかった労力がわかりにくいパーツだが、マインズのコンピュータにはそれを裏打ちするノウハウと積み上げられている。



①電動ON/OF調整付カーボンエアロミラー（9万2000円）は、取付も加工無しで装着可能②サーキット走行時の素早いシフトワークを約束するクイックシフトは3万8500円③フラットタイプのアルミ製タワーバー（2万3500円）は軽量でありながら高い剛性を実現④エアフロへのホコリ付着を防ぐVXエアフィルターはオイル塗布タイプ（1万4500円）⑤⑥芸術品を感じさせるVX-ROMは、写真上がJZX100系用、下がJZX90系用（17万6000円〜）

PHOTO:TOSHIKI KOBAYASHI　TEXT:JUNICHI YAMANASHI　取材協力:マインズ ☎0468-57-3313

プロフェクトリーに訊く
MODIFY MANUAL

LIBRA

JZXのトータルチューンならオマカセ

PHOTO:HIDEYOSHI TAKASHIMA　TEXT:YASUNARI URATA　取材協力：ライブラ　☎0425・50・4333

ライブラでは高い人気を誇っているファイナルコネクションのエアロを装着したJZX81。エアロフルキットにガルトマイヤーのホイールが光る。取り付けはすべてライブラで施されており、タイヤホイールがばっちりとフィット

店長田中さんが指さしているのは81のフロントキャリバー。ゴールドに塗装されている

エアロパーツを中心に細かな対応が魅力

東京都あきるの市にあるライブラはエアロパーツ、タイヤ、アルミホイール、ステアリング、シート、オーディオなど豊富な用品の取り扱い、そしてマフラーやコンピュータなどエンジンチューニングまで、幅広く手がけているトータルコーディネートショップである。エアロパーツは、ビッグセダンからミディアム、そしてRVと、幅広いジャンルを対象としている。特にファイナルコネクション製のエアロパーツはヒット商品で、JZXシリーズGX／JZX80系、JZX90系、JZX100系に関しては遠方からの問い合わせや、ユーザーの直接の訪問も数多いということだ。

エアロパーツに関しては、販売、塗装、装着までをフォロー。もちろんフェンダーたたきだし加工など、エクステリアのモディファイに関してもなんでも相談に乗ってくれる。最近はプレーキキャリパーの塗装が流行だが、ライブラではいち早く着手していた。キャリパーのよく見えるホイールを装着する場合には、足元のオシャレと割り切ってキャリパーをペイントしてくれる。いかにもカスタムしているように見えるリーズナブルなカスタム方法だ。

ただクルマをカスタムするだけではなく、ユーザーの視点に立って新商品を開発したり、さまざまに新しいアイデアを採り入れて、ユーザーを引きつけて離さない。そんなフレンドリーなところがライブラをもっとも象徴している一面なのである。

ライブラ
東京都あきるの市牛沼120-1
☎0425・50・4333
中央高速八王子インターチェンジから15分ほどのライブラ。タイヤ、ホイール、エアロパーツ、ステアリング、シート、オーディオ、マフラー、エンジンチューニングなど、カスタム全般に信頼のおけるプロショップだ。特にエアロパーツに関しては豊富なノウハウを持つ

ライブラ店長の田中昭毅さん。気さくな人柄でどんなことでも相談に乗ってくれる。ユーザーへの細かな対応が評判だ

レーシングテイストを強く感じることのできるエアロパーツはTRD製。機能性を重視しながらもデザイン的に美しいスタイリングが与えられている

PHOTO:HIDEYOSHI TAKASHIMATEXT:JUNICHI YAMANASHI
取材協力：コクピットワールド　☎048-258-8585

COCKPIT WORLD

ユーザーとの共同作業が夢の実現への近道

あくまでもスタンダードベースのチューニングが信頼の証

埼玉県川口市にあるコクピットワールドは、プリヂストンタイヤを中心にクルマのトータルコーディネートを行うプロショップである。知識豊富なスタッフが丁寧な仕事をすることで評判のショップだ。店長の三枝さんは「ウチのチューニングのポイントは、ノーマルの持つ資質を活かしたバランスの良いクルマに仕上げること」と語るように、やみくもにハイパワーマシンをつくり上げるのではなく、オーナーが不満を感じている部分を希望通りに仕上げることが目的なのである。

ストリートユースを前提にしている場合、乗り心地やトータルな扱いやすさは重要なポイントになってくる。だからスタイリングもデザイン優先でなく、機能性の高いスポイラーをチョイスしてくれる。またハイパーカスタムにはコンピュータやブースト圧アップなど、バランスを崩さないチューニングに主眼を置いているのだ。

このこだわりは写真のチェイサーにも顕著に表れていて、スポーツ走行を楽しみたいという目的で、ブレーキ、サス、タイヤを高性能なパーツに交換。エンジン系にはブーストアップを施した。オーナーは「日常生活は乗り心地も良く扱いやすい。それでいてその気になればスポーツ走行も十分に楽しませてくれる」とご満悦。小さくとも不安要素を取り除くことで、オーナーの希望に沿ったチューニングを施すコクピットワールドの親身な接客態度が感じられる部分である。

①TRDスポーツアルミホイール(F7.5JX18、R8.5JX18)にプリヂストンのエクスペディア(F225/40ZR18、R235/40ZR18)という組み合わせで足もとを固めている②ピラーに取り付けられているブースト計はアペックス製ピボット。赤の文字盤がインテリアにアクセントを加えている③インパネ下部にきれいに収められたプリッツのデュアルSBCで、微妙なブーストをコントロール

ベストなセッティングやドレスアップのために、スペーサーなどの細かなパーツも用意してくれる

81、90、100系と乗り継いできた長堀さん。ライトチューンされたこのチェイサーには大満足だという

コクピットワールド
埼玉県川口市青木4-13-3
☎048-258-8585
首都高川口線の加賀インターから5分ほどにあるコクピットワールドは、ショールームのほかに3台のリフトを完備したメンテナンススペースをもつ、プリヂストンのコクピット系列のためタイヤとホイールの在庫も豊富だ

どんなチューニングでも適切なアドバイスをしてくれる三枝店長。ユーザーには実に心強い味方だとなってくれる

D.SPEED
SPORTY SEDAN SERIES
LINE UP.
FALCON
JZX100 MARKⅡ
JZX100 CHASER
JZX90 MARKⅡ
JZX90 CRESTA
HELL CAT
JZX100 CHASER
SIDE WINDER
JZX90 MARKⅡ
JZX90 CRESTA
JZX90 CHASER

(HELL CAT)

(最高速カウル)

フロントハーフ

(タイプ2) 左右穴

(タイプ1) 右穴

JZX100 CHASER
■フロントバンパースポイラー
(HELL CAT) マイナー前後共通 ¥69,800
(最高速カウル) マイナー前後共通 ¥69,800
■フロントハーフスポイラー
マイナー前後有 ¥35,000
■リアウイング ¥48,000
■リアインナースポイラー ¥20,000
■リアアンダースポイラー
(タイプ1) 右穴 ¥48,000
※マイナー後ツアラー車はノーマルマフラー不可
(タイプ2) 左右穴 ¥48,000
■リアマットガード マイナー前後有 ¥35,000
■サイドステップ (1ピース) ¥48,000
■オーバーフェンダー ¥48,000
※フロントハーフ以外のエアロパーツは全てマイナー前後共通となります。
■デュアルステンレスマフラー ¥178,000
(メイン80φ出口101.6φ左右出し) 競技専用
■100φステンレスマフラー 競技専用 ¥138,000

FALCON JZX100 MARKⅡ
マイナー前後共通
■フロントバンパースポイラー ¥69,800
■フロントグリル ¥30,000
■サイドステップ
(6ピース) ¥85,000 (1ピース) ¥48,000
■リアウイング ¥60,000
■リアインナースポイラー ¥20,000
■リアマットガード ¥35,000
マイナー前後有

FALCON JZX90 MARKⅡ
■フロントバンパースポイラー ¥69,800
※マイナー後はマイナー前の純正ウインカーが必要となります。
■フロントグリル ¥30,000
■エアロミラー (電動) ¥45,000
■サイドステップ
(6ピース) ¥85,000 (1ピース) ¥48,000
■リアウイング ¥60,000
■リアインナースポイラー ¥20,000
■リアマットガード ¥35,000

FALCON JZX90 CRESTA
■フロントリップスポイラー (M/C前) ¥29,800 (M/C後) ¥29,800
■フロントグリル ¥30,000 ■エアロミラー (電動) ¥45,000
■サイドステップ (6ピース) ¥85,000 (1ピース) ¥48,000
■リアマットガード ¥35,000 ■リアウイング ¥60,000
■リアインナースポイラー ¥20,000

JZX90 CRESTA SIDE WINDER
■フロントリップスポイラー (M/C前) ¥29,800 (M/C後) ¥29,800
■フロントグリル ¥30,000 ■エアロミラー (電動) ¥45,000
■サイドステップ (6ピース) ¥85,000 ■リアマットガード ¥35,000
■リアスポイラー ¥68,000 (サイドウインダー)

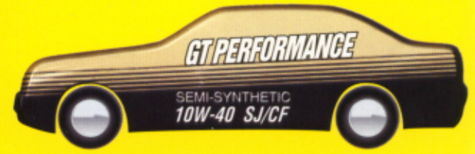
JZX90 CHASER SIDE WINDER
■フロントリップスポイラー (M/C前) ¥29,800 (M/C後) ¥29,800
■フロントグリル ¥30,000 ■エアロミラー (電動) ¥45,000
■サイドステップ (6ピース) ¥85,000
■リアスポイラー ¥68,000 (サイドウインダー) ■リアマットガード ¥35,000

JZX90 MARKⅡ SIDE WINDER
■フロントリップスポイラー (M/C前) ¥29,800 (M/C後) ¥29,800
■フロントグリル ¥30,000 ■エアロミラー (電動) ¥45,000
■サイドステップ (6ピース) ¥85,000 (1ピース) ¥48,000
■リアスポイラー ¥68,000 (サイドウインダー) ■リアマットガード ¥35,000

株式会社 ディースピードインターナショナル
東京都渋谷区千駄ヶ谷2-39-3千駄ヶ谷ホリタン216号 TEL:03-5474-8949 FAX:03-5474-2804

全国通信販売OK! 住所,氏名,TEL,希望商品名を書いた紙+商品代金+消費税+送料500円(3万以上の商品は無料)を現金書留にて御送り下さい。
※一部納期に時間のかかる商品がありますので、TELにて御問い合わせ下さい。
D.SPEED総合カタログオールカラー40ページ完成！お申込みは80円切手6枚を御送り下さい。

D.speedホームページアドレス
http://www.dspeed.co.jp



輸入車セダンで、優雅に、時には機敏に走りたい。
そんなあなたには、GTパフォーマンスがベストサポート
スポーティーな走りを満喫したい方は、パフォーマックス 10W-60がおススメ

輸入車スポーティーカーで、シャープな走りを堪能したい。
そんなあなたには、パフォーマックス 5W-40がベストサポート
チューンナップ車、ターボ車には、パフォーマックス 10W-60がおススメ

100年の伝統を誇るアメリカ潤滑油業界のリーダーとして高性能を語る上において「あらゆる車にもマッチします。」という言い方をすることはできません。車の装備・車重、エンジン型式、走り方、によって要求されるオイルは違うはず。だからペンズオイルでは、それぞれのカーライフ・ステージに合わせ、最高のポテンシャルを発揮できるオイルの開発を行い、製品化しています。
ペンズオイルは、それぞれの人々、それぞれのクルマにベストマッチするオイルを提案します。

PENNZOIL

ペンズオイルでは、**全ての車種別、走り方**に適合するオイルをご案内しています。 お気軽にお問い合わせ下さい。
※ペンズオイル製品は、全国の伊藤忠グループSS及び有名カーショップでお求めいただけます。

GT PERFORMANCE
SEMI-SYNTHETIC
SAE 10W-40 API SJ/CF
ポルシェ、メルセデス、BMW、VWアプルーブ品
希望小売価格 4ℓ缶：¥5,400

PERFORMAX 5W-40
100% SYNTHETIC
SAE 5W-40 API SJ/CF
ポルシェ、メルセデス、BMW、VWアプルーブ品
希望小売価格 4ℓ缶：¥9,600

PERFORMAX 10W-60
100% SYNTHETIC
SAE 10W-60 API SJ
希望小売価格 4ℓ缶：¥10,000

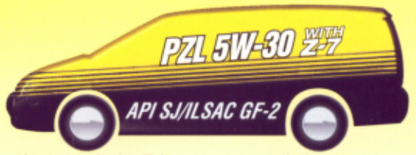
高性能はそれぞれのクルマによって異なるんです。

スポーツセダンで、ラグジュアリーな走りを楽しみたい。
そんなあなたには、パフォーマックス 5W-50がベストサポート
ターボ車でのスポーティーな走りにはパフォーマックス10W-60がおススメ

ハイパワーエンジンを、フルにストリート走行で発揮したい。
そんなあなたには、パフォーマックス10W-60がベストサポート
サーキット走行には、ターボ車はパフォーマックス レーシング 15W-50を、NA車はパフォーマックス レーシング 10W-40がおススメ

2000ccクラスのスポーツセダンで、快適に、時にはスポーツ心を持って走りたい。
そんなあなたには、パフォーマックス 5W-40がベストサポート
チューンナップ車・ターボ車には、パフォーマックス 10W-60がおススメ

1600ccクラスのスポーティーカーで、フットワークの効いた走りを満喫したい。
そんなあなたには、パフォーマックス 5W-30がベストサポート
可変バルブタイミング車のサーキット走行には、パフォーマックス 10W-30がおススメ



時にキャンプ、時に雪山、そしてもちろん街乗り。ミニバンの遊び感覚を充実させたい。
そんなあなたには、PZL 5W-30がベストサポート
機敏な走りを求める方は、パフォーマックス 10W-30がおススメ

RV (4×4) の機能を存分に生かした走りを楽しみたい。
そんなあなたには、LONG LIFEがベストサポート
長距離走行(高速)の多い方は、LONG LIFE SPORTがおススメ

輸入販売元：伊藤忠ルブネット株式会社
お問い合わせは
伊藤忠ルブネット株式会社へ
Tel. 03-3497-6609 Fax. 03-3497-6637
ホームページ http://www.itochu.co.jp/pennzoil

ITOCHU
伊藤忠ルブネット

JZX80/90/100系

エアロコンプリート最前線

エアロパーツはJZXシリーズのスタイリングを決定づける重要なファクターだ。
スタイリングへの欲望はまさに十人十色である。その要求を満たすべく、
さまざまなメーカーがJZXシリーズのエアロコンプリートをラインアップする。
魅力的なJZXシリーズのコンプリートモデルの数々をお見せしよう。

PHOTO:FJ SPORTS JZX100 MARKⅡ by CHIKARA KITABATAKE

- WISE
- FINAL KONNEXION
- HIPPO SLEEK
- FJ SPORTS
- ADMIRATION
- EPICE
- WILDER
- ACTIVE SPORTS
- VERTEX
- EXCLUSIVE
- MYTHOS
- RECMOTION
- VISAGE
- KEI OFFICE
- CERUMO
- WALD
- MANARAY
- INTER CEPTER
- MISSILE
- HIRO
- MODERN GARAGE

REVOLUTION Project
PRODUCED BY HKS Kyusyu

車高調革命。

「運動性能を求めるあまり、本来の快適性が損なわれてしまうのは許せない。」私どもHKS九州サービスがお届けする、レボリューション・ダンパーは、十分な乗り心地を確保した上で運動能力を徹底追及。ピロアッパーを廃止し、強化ゴムプッシュを採用。不快な突き上げや異音を排除、更にサーキット走行をもこなす実力を併せ持つ、新時代のサスペンションキットです。高級車としての上品さを失うことなく、大幅に運動能力を向上させます。既に多くの方々に好評を頂いております。新時代のチューニングを提案するレボリューションブランドの真骨頂です。

レボリューション・ダンパー
JZX100系チェイサー／マークII／クレスタ用 ¥218,000

2000年スペック。

「もっと多くの人たちにチューニングを楽しんで欲しい。」それが、REVOLUTIONブランドのコンセプトです。成熟したチューニング技術をより多くのユーザーにフィードバックし、より充実したカーライフを創造する…。21世紀のチューニングのあり方として、提案します。

レボリューションツインテール

レボリューション独自のツインテールスタイルを採用。絶対性能を確保した上で、若干控えめのジェントルサウンドを採用、永くご愛用頂く為のコダワリの演出です。前期用と後期用の設定があります。

レボリューションウイング

品格を損なうことなく、コンペティティブな雰囲気を演出。スタイルだけでなく、基本性能もこだわりぬいた逸品です。

通信販売受付中！
詳しくはお問い合わせ下さい。

株式会社 HKS九州サービス
北九州市小倉南区蜷田若園3-12-15
TEL 093-931-6910
FAX 093-922-1271

美しく完成形
大人のモディファイ

JZX 100 CHASER

●WISE SPORTS

PHOTO:TOSHIKI KOBAYASHI
TEXT:HIDEKI OTANI
取材協力:ワイズ ☎042-740-2800

リヤウィング。サイドまでまわり込んだワイズ独特の形状

さりげなさを一段と強調してくれるサイドステップ。端正なスタイルを形成

PRICE LIST

フロントスポイラー	9万2000円
サイドスカート	8万6000円
リヤスポイラー	9万5000円
上記3点セット	27万円
リヤウィング	8万円

ホイールはフロント8JJ、リヤ9JJで前後ともに17インチ

マフラーはステンレスシェルを採用したことで、スポーティなツアラーVによく映える

さりげなく個性を主張するスーパーエアロコンプリート!

エアロ界の大御所であるワイズが仕上げたチェイサーは、エアロコンプリートという名に相応しい、気品溢れる見事な完成度を見せている。

従来より4ドアセダンを主体としたエクステリアパーツをラインアップするワイズの、その手法。それは決してオリジナルのデザインを損なうことのない、クルマが持つパッケージングに沿ったスタイリングを追求しているところにある。

実際、このチェイサーはフロント・リヤともにフルバンパースポイラーを採用しているが、「ノーマルでこんなバージョンもあるのか」と、見間違わんばかりに均整の取れた、美しいフォルムである。

さりげなく、かつ個性を主張するスタイリッシュなフォルムがワイズ流モディファイなのだ。

フロントからサイドにかけてチェイサーが持つ精悍なイメージをそのままに、力強くキュッと引き締まったヒップラインがリヤビューを印象づけている。

ほど良く効かせたエッジと緩やかなライン。ダウンフォースやクーリングという機能を持たせつつ、匠とまで言い表わしたくなるほどの面構成とフィニッシュ。そして寸分の隙もない見事なフィッティングも、ワイズがリリースするエクステリアパーツすべてにおいての特筆すべき点である。

足元には4ドアセダンではオーソドックスともいえるメッシュホイールを履き、サスペンション変更によって少々のローダウン。リヤにアクセントを付けるマフラーチョイス。この3つも加えれば、すぐに愛車をエレガントにモディファイすることができる! エアロコンプリートしてしまえるのだ。

現在、チェイサー用として、マイナーチェンジ前/後の両方がリリースされている。

最強のラインアップを誇るステイタスシンボル

JZX 80 MARKⅡ/90 MARKⅡ/100 CHASER

●Final Konnexion

PHOTO:KITADA PHOTO/TOSHIKI KOBAYASHI/HIDEYOSHI TAKASHIMA
TEXT:YASUNARI URATA
取材協力:ファイナルコネクション☎042・550・4533

ファイナルコネクションの名をカスタムフリーク達に知らしめるきっかけとなったJZX90エアロコンプリート。エアロコンプリートという言葉は、まさにこのクルマのためにあるといっても過言ではない。リヤバンパーの深いデザインが90のスタイリングにはよくマッチしている。ファイナルコネクションのアイデンティティである前後フルバンパータイプの大胆なデザインは、この90に端を発したのだ

PRICE LIST

(JZX90)

フロントバンパースポイラー(フォグ別)	7万8000円
サイドステップ	6万7000円
リヤバンパースポイラー	8万6000円
リヤウイング	4万8000円
フルエアロ4点キット(フォグ&ウインカー別)	25万8000円

PRICE LIST

(GX/JZX80)

フロントバンパースポイラー(フォグ&ウインカー別)	6万5000円
サイドステップ	6万円
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
フルエアロ4点キット(フォグ&ウインカー別)	22万円

現行型100よりも2代前となる80系ボディのエアロが、ファイナルコネクションの最新作である。水平基調の美しいフォルムが特徴の80に、しっかりフィットするように製作されたスポイラーデザイン。JZXシリーズの最新作がこれである

アイラインとアクリルが加わったフロントマスク。ワイルドなイメージを強調した部分である

ガルトマイヤーの5本スポークホイール。パールホワイトのボディにベストマッチのデザインだ

大きな切り返しが特徴的なファイコネ独特のデザインがフルバンパータイプの強みだ

中央部分が絞り込まれたサイドステップは、独特のサイドビューを形成

大口径のエンド部を持つサイレンサーはカーボン製で、ハイパーイメージを強調している

トランク部分から真っ直ぐに伸びたリヤウイングがリヤビューに凝縮感をもたせた

PRICE LIST

(JZX100)

フロントバンパースポイラー(フォグ別)	7万8000円
サイドステップ	6万7000円
リヤバンパースポイラー	8万6000円
リヤウイング	4万8000円
フルエアロキット4点セット(フォグ別)	25万8000円
フォグランプ	2万9800円

三代揃った強力な布陣でJZXシリーズを制覇

'98年初頭にデビューしたファイナルコネクションのJZX90エアロコンプリート。ビッグセダンのドレスアップカスタムが台頭していた当時、ミディアムセダンであるJZX90のフルエアロコンプリートを新規にデビューさせ同時期に行われた東京オートサロンでも多くの注目を集めた。もちろん、それまでにもJZX90、100をベースとしたエアロコンプリートが存在していなかったわけではない。だがファイナルコネクションのスタイリングは大きなインパクトを持って迎えられ、多くのユーザーの支持を獲得した。そして、このころからJZXシリーズを中心としたミディアムセダンカスタムが脚光を浴びはじめたと言っても過言ではないのだ。

張り出したフロントスポイラーが形づくる独特のフォルムがファイナルコネクションの高い人気を確立。しかし、ファイナルコネクションはJZX90の人気に甘んじることなく、立て続けに新作を発表してきた。次にベースモデルになったのはJZX100チェイサーで、ファイナルコネクション独特のフルバンパータイプのスポイラーデザインは90同様に、その存在感を一段と強調するフォルムとなって登場した。継いで100のマークⅡを発表、チェイサーとの共通点は多いながらも、一層シックなイメージを押し出していた。90にもチェイサー、クレスタと全車種をカバー。その後'98年末にGX/JZX81のエアロコンプリートをデビューさせたのだ。

中古車市場で低価格なこともあって、80系は絶好のカスタムベースだ。このモデルにも同社のデザインは色濃く表れており、これで三代に渡るファイナルコネクションブラザースが確立したわけである。

ファイナルコネクションのJZXシリーズラインアップは、今後も多くのファンを獲得していくはずだ。

ニーズに合わせた細かな対応がヒッポーの実力

JZX 90 CRESTA / 100 CHASER

●HIPPO SLEEK

PHOTO:SATOSHI ISHIKAWA/KATSUMI AOYAMA
TEXT:YASUNARI URATA
取材協力:ユニオンプロダクト ☎03・3716・6281

JZX90のフォルムに合わせて直線的なラインのサイドスポイラー

エアロタイプミラーもボディのモディファイに有効

開口部を大きくして迫力のルックス。クーリング面でも戦闘力アップ

ボリューム感はまさにグッド! クレスタとは思えない迫力だ

PRICE LIST

(JZX100) ※( )は塗装済の価格、フロントスポイラー以外は前期・後期共通	
フロントスポイラー／前期・後期	3万8000円 (5万8000円)
サイドスポイラー	5万円 (8万円)
リヤアンダースポイラー／前期・後期	4万円 (6万円)
フロントグリル	2万8000円 (3万6000円)
アイライン	1万5000円 (2万2000円)
(JZX90) ※( )は塗装済の価格、フロントスポイラー以外は前期・後期共通	
フロントスポイラー タイプ2	3万8000円 (5万3000円)
サイドスポイラー	4万8000円 (7万5000円)
リヤアンダースポイラー	4万円 (5万5000円)
フロントグリル	2万8000円 (3万6000円)
アイライン	1万5000円 (2万2000円)

このマイナーチェンジに関しては、バンパー形状と接続部分の小変更が行なわれ、当然アフターパーツもその部分の変更を余儀なくされるという、エアロパーツメーカー泣かせの面があった。それだけに"走りを予感させる重厚なエアロライン"の謳い文句通り、それはどこまでもスパルタン。スポーツセダンの資質が全身に溢れ出るデザインとなっている。

リリースされるエアロパーツは基本的には黒ゲルコート仕上げだが、既に純正色に塗装されたタイプも用意されている。JZX100チェイサー用としてはスーパーホワイトとダークグリーンの2色がラインアップされている。

サイドスポイラーはなめらかな曲線でとても上品な仕上がり

(写真右下) フロントマスクを形成する上で重要なグリル (純正色塗装済)
(写真下) お手軽にボリューム感を与える事ができるリヤアンダースポイラー

スポーツセダンの資質が全身に溢れ出るデザイン!

ヒッポースリークはユニオンプロダクトがリリースしているエアロパーツのブランド名だ。モデルチェンジが行なわれると、早い段階でアイテムをリリースする対応力を持つエンターテインメントぶりでも有名。

JZX90では、3車種すべてにおいてマイナーチェンジ前後で対応しており、しかもタイプ1とタイプ2の2通りを用意して細やかなバリエーションを誇っている。これも同社の特色のひとつである。

このJZX90の戦略的な面からを見た場合、一番の人気車種であるマークIIをあえて選ばず、同社ブランドでボディモディファイを施したチェイサーとクレスタを露出させてイメージ展開を図っている。事実、これがキャラクター的な意味合いを濃くしており、チェイサー・クレスタ＝ヒッポースリークと印象付けることに成功しているのではないだろうか。もちろん、マークIIに関してもラインアップされてはいるのだが、チェイサーとクレスタほど認知されてはいない。ということで、やはりJZX90の場合は「クレスタ」である。

基本的にヒッポースリークのエアロは、フロントにハーフタイプのスポイラー・サイドスポイラー (サイドステップ)・リヤバンパー下部にセットするアンダースポイラーの3つのパーツに、フロントグリルとアイラインを加えてエアロコンプリートが完成する。

紹介するクレスタのフロントはタイプ2のハーフスポイラーを装着したモデルだが、エンジンにもモディファイを加えられ、結果としてインタークーラー用に開口部を大きく広げてある。クーリング面、そしてディテール面で効果がある。そこから覗くインタークーラーが大迫力だ。

さて、もう一方のヒッポースリークJZX100チェイサーはマイナーチェンジ後のモデルだ。

ブリスターフェンダーで ワイルドにスポーツ!!

JZX 90 MARKⅡ

●FJ SPORTS

PHOTO:MITSUAKI MORISHITA
TEXT:HIDEKI OTANI
取材協力:F.J.G ☎042-752-0170

リヤドアにまで入る見事なブリスターライン

深いリムのホイールに引っ張りタイヤ……。これは巷のカスタムフリークの間で、昔も今も変わらない普遍的なドレスアップ要素である。しかもお気に入りの深いリムのホイールを履かさんがために、それに合わせてあえてボディをワイド化してしまう強者が存在するのもまた事実だ。

要するに、オフセットがどんどんマイナス方向に押しやられていくホイールを、フェンダーの内側に収めるためにボディをワイド化してしまうのだ。これにはたたき出しと後付けの2通りがある。前者はノーマルのボディを膨らませて仕上げるのに対して、後者は130Zや N2レース車両に代表されるオーバーフェンダーだ。

この後付けの場合、より精悍さを増す2ドアスポーツモデルならともかく、そのベース車両が4ドアセダンでは、ややもするとスタイルそのものをスポイルしかねない。この整合が非常に難しい部分だと言える。

しかし、FJスポーツはやってくれた。ご覧のようにJZX90マークⅡはとても高い完成度の出来映え。フルエアロキットという枠を越えたボディワークの巧みさ際立つ内容だ。

フロント部分とリヤクォーターの隆起的膨らみに加えて、キレイにアーチを描いたフェンダーが、マッシブなイメージの90をスポーティな味付けにしている。フロント・リヤともにFRP製でできており、しかも、リヤドアにまで入るブリスターのラインが心憎いばかりにキマッている。その恩恵に与かって、リムの深いワークのホイールがとても輝いて見えるのだ。

もちろん、ボディ四方に配されたエクステリアパーツとの組み合わせがあって初めて実現しているフォルムである。テール左右の2本出しマフラー、そしてGT系リヤウイングもワイルドさをアピールしている

なお、このブリスターキットは6月頃にはデリバリーされる予定だ。

リヤドアにまで入ったブリスターのライン。ボディのプレスラインをスムージングされている

インテリアもスポーティー BRIDE ZETAIIフルバケット2脚にサベルトの4点式シートベルトが装備されている

リヤバンパースポイラーもブリスターキットに含まれる。リヤウイングはカーボンとFRPの2タイプ。マフラーはジースプロジェクト製

サイドミラーはガナドールのスーパーミラー。エアロフォルムを形成する人気のアイテム

PRICE LIST	
ブリスターキット(12ピース)	58万円
リヤハイウイング(カーボン)	9万3000円
〃 (FRP)	7万8000円

ワークのマイスターS1。フロント11J・リヤは12.5Jの18インチ。タイヤはフロント285・リヤ295

ダクトも入ったサイドステップ。ブリスターキットにセットアイテムとして含まれている

フロントスポイラーはブリスターフェンダー用に合わせて加工形成されたプロトタイプ

流麗なスタイルでスポーツ性を具現化

JZX 100 CHASER ●ADMIRATION

PHOTO:TOSHIKI KOBAYASHI/HIDEYOSHI TAKASHIMA
TEXT:HIDEKI OTANI
取材協力:アドミレイション ☎03・5700・7665

フルエアロキットによってモディファイされたボディ。強靭な走りには逞しいボディで！という仕上がり。このスタイリッシュなリヤビューにアクセントをつけるのはステンレス製の砲弾型マフラーだ。ホイールはアドミレイションオリジナルの18インチ（フロント9J／リヤ10J）

PRICE LIST

フロントバンパースポイラー	8万8000円
サイドステップ	6万9000円
リヤバンパースポイラー	8万円
フルキット（3セット）	22万5000円
リヤウイング（1Ps）	6万8000円
フロントグリル	3万2000円
アイラインガーニッシュ	2万円

面と線が絶妙なバランスを保ちスポーツ性を強調したルックス

ビッグセダン系のラグジュアリーフォルムを多く手がけるアドミレイション。同社のフルエアロキットでコンプリートしたJZX90マークII&JZX100チェイサーの登場だ。

JZX100チェイサーとJZX90マークIIのキャラクターを考慮して、一方はスポーツマインド溢れる方向に、もう一方は車高もぎりぎりのローダウンでよりドレスアップ色を強めている2台とも個性を際立たせた仕上がりで魅力的なスタイリングだ。

アドミレイションのビッグセダン系にも言える事であるが、いずれもフロントセクションにアクセントを持ってくる場合が多い。JZX100なら、バンパー部からリップ部分にかけて厚みを持たせ、さらにJZX100の直線的なボディラインに対してリップ部分自体をラウンド形状にし、両サイドを末広がりさせる事でエッジを強調したマスクを創りだしている。

JZX90の場合もフロントリップが強調されるという同じ方向性のデザインが踏襲されている。だが、こちらはJZX100とは逆にグラマラスなボディラインに対して直線的なライン形状を用い、2ヶ所にダクトを入れて、面と線のバランスが絶妙に保たれている。

どちらかというと、JZX90の方がこれまでのアドミレイションのデザイントレンドで、JZX100は異色のようだ。押しの強さでは、JZX100の方がJZX90よりも勝っている感がある。

2台ともにリヤウイングもオリジナル。サイドステップとリヤバンパースポイラーはフロントからナチュラルにリヤエンドまで疾走る曲線を描く。JZX90はサイドステップに合わせてリヤドアパネルもセットされた仕上がり。しかもその全部がしっかり個性も主張している。

やはりこの辺はアドミレイションのデザイン感性の魅力と言えるだろう。

JZX 90 MARK II

PRICE LIST

Fスポイラー	4万2000円
グリル	2万3000円
アイラインガーニッシュ	5万4000円
サイドステップ	4万9000円
リヤスポイラー	4万2000円
リヤウイング	4万9000円
マフラー	4万2000円

5本スポークでクロームメッキの仕上がりが美しいアルミホイールはインペリゲネシス

JZX90のオリジナルが考慮されて、ボディラインにとてもよく合ったリヤウイング。3分割タイプ

フロントからのラインを延長するとても存在感のあるサイドステップ。リヤドアパネルもアドミレイションオリジナルだ

リップ部分が強調されたデザインのフロントバンパースポイラー。両サイドに開いたエアダクトにデザインセンスが見てとれる

走りをイメージさせるコンセプトで よりスタイリッシュに！

JZX 100 CHASER ●EPICE

PHOTO:BUNKO MIZUNO
TEXT:HIDEKI OTANI
取材協力:フリッツァー ☎0564-28-6776

直線的なラインで調和の取れたフォルムを作りだすサイドステップとリヤアンダースポイラー

リヤのボリューム感を与えるリヤアンダースポイラーから覗くマフラーはＨＫＳ製のテールエンド115φ

ノーマルバンパーから自然に下に伸び、造形も自然なフロントスポイラー

リヤ側のダクトがポイントとなっているサイドステ

ホイールのマッチングもドレスアップには重要なポイント。18インチのＡＶＳ MODEL7。タイヤはアドバン・ネオバ

チェイサーのスポーティな個性をそのままに生かす手法

エピスブランドをリリースするフリッツァーは、元々はミニバン系のエアロパーツに強いメーカーだ。今年になって、同社の持つエアロパーツ開発のノウハウを活かして4ドアセダンシーンへと参入した。ＪＺＸ１００チェイサーがその第1弾である。

ＪＺＸ１００の持つ美しさを崩さず、走りをイメージさせる要素をエアロパーツデザインに採り入れて、よりスポーティに……エピスのコンセプトはそこにある。

エアロスタイルに個性を加味する。老練の技術があれば比較的簡単なことなのかも知れない。しかし、そこにオリジナルを損なわずという一条文が加わるとなかなか難しいようだ。であるからこそ、逆にそこにはデザイナーの腕の見せどころであると言える。

チェイサー用に仕立てられたエピスのアイテムは全部で5つ。コンセプト通り、それは突出した部分のない、スマートな仕上がりだ。

その主体は運動性能にあるという。スポーティセダンに相応しい、さりげなく着飾る方向ですべて構成されている。チェイサーの個性が際立っている。

フロントは、バンパー下部に装着するタイプのスポイラーと、奥にネットのあるフロントグリル。そしてライトレンズにセットしてスパルタンなマスクを作り上げるランプライナーの組み合わせ。残りのエアロパーツ2つを含めてもリーズナブルなプライス設定もエピスの魅力のひとつである。

PRICE LIST

フロントスポイラー	4万円
フロントグリル	2万8000円
サイドステップ	5万2000円
リヤアンダースポイラー	4万2000円
ランプライナー	1万8000円

迫力のフォルムとシャープな動きを追求

JZX 90 CHASER ●WILDER

PHOTO:YOUICHI WATANABE
TEXT:HIDEKI OTANI
取材協力:エリートエンタープライズ ☎045-331-4136

スポーツを前面に押し出した強烈仕上げ

ＪＺＸ90には赤系のボディカラーがとても良く映える――。それも鮮やかな赤！

ＪＺＸ１００と比べるとグラマラスなフォルムが90の特徴だ。このクルマの元々のイメージカラーは……白、と答える人が多いと思う。今でもマークⅡに代表されるように、そのイメージカラーは白だ。90になる以前のモデルから街中で見かけるマークⅡ系はみんながみんな白いボディカラー！没個性と言えばそれまでだがカッコ良い＝白という、その頃のトレンド的な要素も加わっていたのだ。

さて、この90チェイサーは当然ボディカラーを赤くオールペンしたもの。しかし、オールペンした赤いＪＺＸ90は実にカッコ良い。ちなみにボディカラーはキャンディレッド。

グラマラス故にビビッドな赤が似合うのだろうか……？

エリートエンタープライズは横浜のエアロパーツメーカー。ＪＺＺ30ソアラやＦＤ３Ｓという、スポーツ色の濃いモデルを開発してきた。このチェイサーは先行発売されているマークⅡに続く第2弾。

ＪＺＸ90・１００系の持つスポーツ性をメインに、迫力を消さず、それでいてシャープな動きを。……これがエリートエンタープライズのコンセプトである。

フロントはハーフスポイラーでリヤはアンダースポイラー。お手軽に装着できて、コストパフォーマンスにも優れたアイテムだ。

走りを重視した足回りのセッティング。スポーツカーの資質をそなえたツアラーVならでは

リヤアンダースポイラーはお手軽にエアロコンプリートできる必須アイテム。マフラーはサミットレーシング製

前置きのインタークーラーが走りを重視するこのチェイサーの仕様を物語っている

PRICE LIST

フロントリップスポイラー	3万9000円
サイドステップ	4万9000円
リヤアンダースポイラー	3万8000円

ドリフト走行した時の迫力を考えて、マッシブな印象を残してエアロパーツ開発に当たった

AVS MODEL7がよくマッチしている。ちなみにサイズは前後とも9Jの17インチでオフセット+35

Cisco Kids

ピタリという感じでフィットしたリヤハーフスポイラーはサイドに広がる形状で自己主張している。ドレスアップには欠かせない存在

ボディカラーと調和のとれたホイールはインテレッセ

90クレスタをフルキットでエレガントに魅せる

JZX 90 CRESTA

●VERTEX

PHOTO:BUNKO MIZUNO
TEXT:HIDEKI OTANI
取材協力:カーメイクT&E　☎045・913・3130

どこまでもエレガントに、そしてスポーティにクレスタを演出する

ボディラインに忠実にフィットされたサイドステップ。控えめだが実に仕上がりのいいパーツだ

装着する事によりノーマルよりもボディを大きく見せるフロントハーフスポイラー。これだけで雰囲気はかなりスパルタン！

研ぎ澄まされた美しさはVERTEXエアロのお家芸

VERTEXという名のブランドで、現在のところトヨタ車のみ、しかもラグジュアリー指向の強いモデルのエアロパーツをリリースし続けている、横浜のカーメイクT&Eから、新作のJZX90クレスタとJZX100マークIIを紹介しよう。

JZX90に関しては先行してチェイサー用がフルキットの状態でリリースされており、2番目がこのクレスタとなった（マークIIも近日登場）。3兄弟の中でもマークIIが大ブレイクのJZX90であるが、とりわけクレスタはおとなしい存在。でもVERTEXにかかれば、ご覧の通りジェントルなイメージを残しながら、低く、そして大胆にという、VERTEXブランドのお家芸とも言えるカッコ良さで全身を包み込んでいる。

JZX100はMC後の、こちらもフロント・サイド・リヤのフルセットでリリースされている。

JZX 100 MARKII

その基本コンセプトはJZX90と同じ。JZX100の方には3点セットに加えてアイラインガーニッシュもリリースされており、よりドレスアップ色を強めてくれる

PRICE LIST
（JZX100MARKII MC前・M後）

フロントハーフスポイラー	4万800円
サイドステップ	6万1000円
リヤハーフスポイラー	6万1000円
上記3点セット	16万3000円
アイラインガーニッシュ	1万5000円

PRICE LIST
（JZX90 CRESTA）

フロントハーフスポイラー	3万6000円
サイドステップ	6万円
リヤアンダースポイラー	5万8000円
上記3点セット	14万3000円

個性みなぎるフォルムは強烈インパクト

JZX 90 MARKII

●Active Sports

PHOTO:YOSHIHARU TAKEUCHI
TEXT:HIDEKI OTANI
取材協力:ガレージアクティブ　☎0930・25・4488

超がつくほどシャープなエッジの大胆フォルム

JZX100がマイナーチェンジして、いよいよJZX90に本格的なカスタム時代が到来した。その主役となるのは当然マークIIであるが、中古車市場ではタマ数の少ないチェイサーやクレスタもカスタムフリークの間ではすでに人気になっているし、パーツのデリバリーも多くなりつつある。

九州地区のチューニングカーショーで必ず注目を浴びるのがガレージアクティブ。

ここからリリースされるアクティブスポーツブランドは、あくまでもストリートでのカスタムトレンドを念頭において開発されたパーツである。

そのコンプリートカーのカラーリングイメージは、全身を包む鮮やかなブルー。もう、このボディカラーはアクティブとすぐに連想できるほどのトレードマーク的な意味合いをなしているのである。

そして、インテリアには必ずと言ってよいほどロールケージが装着され、太いタイヤで強烈なインパクトを与える仕上がり。この辺でも同社のポリシーをきっちり感じ取る事ができる。

またエンジンにも手が加わっており、フロントのインタークーラーが見た目にも一層の迫力を加える。装着されたエアロパーツはすでにリリースされており、とくにラインの使い方が大胆で、JZXユーザーから高い人気を集めている。サイドステップからリヤアンダースポイラーにかけては超がつくほどのシャープなエッジ。大きくてしかも迫力のあるこのボディ形成を、カスタムフリークならばひとつの手法として注目しておいても良いだろう。

JZX90のボリューム感とシャープなエッジがほどよいバランスを保つハーフスポイラー

ワークのマイスターS1。ブルーのボディカラーにホワイトスポークでアクセント

かなりワイルドな仕上がりになっているサイドステップもオリジナル

まさに抜け重視といわんばかり。テールエンドの大きなマフラーが、ディテール面においても大きなアクセント

PRICE LIST

フロントバンパースポイラー	5万2000円
サイドステップ	4万2000円
リヤハーフスポイラー	3万5000円
オリジナル車高調整キット	16万8000円
エアロミラー(手動)	2万6000円
エアロミラー(電動)	3万3000円

ブースト計やバキューム計などがグローブボックスに埋め込まれる。ハイパー仕様にふさわしいコクピットだ

Cisco Kids.

アダルトな魅力でシックなスタイリング

JZX 100 CHASER

●EXCLUSIVE

PHOTO:HIDEYOSHI TAKASHIMA
TEXT:HIDEKI OTANI
取材協力:エボリューション ☎045・943・5000

デュアル出しタイプのエクスクルーシブオリジナルエキゾーストシステム。リヤのアクセントとしてインパクトは大きい

高いクオリティが実現する美しいフォルム

マイナーチェンジでさらにスタイリッシュな魅力に磨きのかかったJZX100チェイサー。それだけに各エアロパーツメーカーも気合の入れどころである。

そんな中、エボリューションがプロデュースするブランド、エクスクルーシブをまとったこのチェイサーは、フロントグリルにまずアクセントをつけて（さりげなくエンブレムも入る）、すっきりとしたデザインのフロントハーフスポイラーを装着している。しっかり個性を出してなおかつ一段とスパルタンになったマスクが実に良い。

サイドステップ、そしてリヤのスカート部分のラインがとてもナチュラルで、フロントからリヤまで一体感はお見事というより他はない。

さすがはエクスクルーシブのコンプリートモデルである。

サイドからのラインを受け継ぎ、リヤビューをスタイリッシュに仕上げるリヤスカート

ヘッドランプトリムとフロントグリルがマスクの雰囲気作りの大きなポイントになっている

タイヤはフロント225/40ZR16、リヤ225/35ZR16のダンロップパフォーマ8000。ホイールはオリジナルのマテラッセ

リヤスポイラーは3ピースで構成される。派手すぎず地味すぎずというアダルトな仕上がりを演出

ゆるやかな曲線を描いてフロントからリヤへシルエットをつなぐサイドスカートの存在は大きい

PRICE LIST

フロントハーフスポイラー	5万2000円
サイドスカート	6万8000円
リヤスカート	4万6000円
リヤスポイラー	6万5000円
エクスクルーシブエキゾーストシステム	9万8000円

カッコ良さに徹底的にこだわるハイクオリティエアロパーツ

JZX 100 CHASER

●MYTHOS

PHOTO:BUNKO MIZUNO
TEXT:HIDEKI OTANI
取材協力:ミトス ☎045・593・2397

GT系ブランドでスポーティなコンセプトがミトスだ

神奈川県の横浜市は自動車関連企業が多く存在する地域でもある。特に港北区、都筑区の周辺にはアフターマーケットの大小さまざまな企業が軒を連ねている。自動車文化の発信地と言っても過言ではない。そんな街中を闊歩していると、必ずチューニングカーらしきクルマに一度は遭遇してしまう。

時として、それがメーカーあるいはショップが仕上げたコンプリートカーである事も……。こうした状況は発信する側も意識せざるを得ない。クルマを造る緊張感と同時に、見られる緊張感も多分にそこにはあるはずである。

ミトス。エアロパーツで有名なこのメーカーもそんな企業のひとつだ。

パーツを形成する上で高さや押し出し具合、品質……と決して妥協を許さない製品作り。それがビッグセダン系で人気を博している要因かも知れない。

JZX100はアダルトな雰囲気たっぷりに。ホイール選びにしてもそつがない。そして90はワイルドさを前面に押し出した仕上がりとなっている。

どこから眺めてもこのカッコ良さ。アペックスのサスでローダウン

リヤハーフスポイラーはノーマルのラインを踏襲しながらオリジナリティを訴えている

フロントはハーフタイプながらノーマルに比べて、ワイルドな雰囲気を持ち合わせている

スポーティでありながらしっとりと落ちついた大人の雰囲気を醸しだすデザインのフロントハーフスポイラー

ホイールチョイスもボディカラーとのコントラスト、デザインを考える。さすがにエアロメーカーなのだ

PRICE LIST

（JZX100チェイサー・JZX90マークⅡともに）

フロントハーフスポイラー	4万4000円
サイドステップ	5万5000円
リヤハーフスポイラー	4万6000円
フロントグリル（JZX90のみ）	3万8000円

JZX 90 MARK Ⅱ

JZX90マークⅡは、よりワイルドに仕上がったフロントスポイラーが特徴。ドリフトフリークたちが喜びそうな、より低く見せるフォルムだ

スポーツマインドを秘めた独特のシルエット

JZX100 MARKⅡ/CHASER ●VISAGE

PHOTO:TETSU INTERPRESS
TEXT:HIDEKI OHTANI
取材協力:ディーシーガンバニー ☎0795・25・2600

キャラクターに合わせてそれぞれの個性を演出するビサージュ

3次元曲線を加えた造形がビサージュブランドのエアロパーツでは最大の特徴だ。比較的ストレートなラインに近いJZX100のフォルムに、一目で判るエアロドレスアップを施す手法は、ハイソサエティな部分においてはとても重要な事項だ。しかもそこにはいやらしい部分がなく、スポーツを念頭にデザインされたこのエアロパーツの質の高さがうかがえる。

ヴィサージュにはマークⅡとチェイサーの2車種がラインアップされており、マークⅡ用のエアロパーツは珍しい曲線と曲面を多用したデザインだ。これぞ美しく着飾ったイデタチ、マークⅡの真髄だ

チェイサーはフロントがハーフタイプでスポーツを意識したワイルドな仕上がり。特に同ブランドオリジナルである2本出しマフラーとリヤハーフスポイラーとのマッチングは凄味すら感じるほどの出来映えだ。

キャラクターの違いからそれぞれを個性的に演出するビサージュ。ディーシー・カンパニーらしい個性的な仕上がりである。

マークⅡとしてはかなり個性的な仕上がりとなるビサージュのエアロ

ボディ下部に、特色を出すうねりのラインが加わったサイドステップ

フロントマスクの味付けは実に精悍。見事に“ビサージュ顔”しているのだ

TRDスポーツの5本スポークホイールに超偏平タイヤの組み合わせ

マフラーはビサージュオリジナルの2本出し。1JZ−GTE専用に開発されている。サイレンサーのステンレスシェルが美しく輝く。

PRICE LIST

(マークⅡ)
フロントバンパースポイラー……7万円
サイドステップ……5万8000円
リヤハーフスポイラー……5万8000円
3点セット……17万6000円
アイライン……1万3000円
(チェイサー)
フロントハーフスポイラー……4万6000円
サイドステップ……5万8000円
リヤハーフスポイラー……4万8000円
3点セット……14万7000円
アイライン……1万3000円

クレスタの魅力を引き出す洗練されたフォルム

JZX 100 CRESTA ●RECMOTION

PHOTO:MITSUAKI MORISHITA
TEXT:HIDEKI OTANI
取材協力:レクモーション ☎044・975・1012

レクモーションのエアロコンプリートでクレスタの魅力増大!

マークⅡシリーズで唯一ピラードハードトップではないボディを採用し、セダンの本流を汲んでいるのがクレスタだ。これは同じ型式ながら、車種ごとに差別化を図るという、トヨタの自動車メーカーとしての凄さ、キャパシティの大きさを改めて感じさせられる部分でもある。

現行のJZX100の中でもチェイサーとマークⅡの影に隠れてしまいがちなクレスタではあるが、レクモーションのコンプリートバージョンを見れば、このクルマが持つ紳士的で力強い装いと魅力的なキャラクターに誰もが気が付くはずだ。

同社のエアロパーツはマイナーチェンジ前のものがトヨタのディーラーオプションパーツとしてもスタンバイされており、そのクォリティの高さや信頼性は折り紙付きであると言っても過言ではない。

特にフィニッシュワークの素晴らしさを痛感させられるのが、フロントに装着されたバンパースポイラーだ。グリル、その他はスタンダードの状態で、とてもマッシブで格調高い落ちついた雰囲気を漂わせている。

サイドステップは段の付いたデザインを採用して、よりドレスアップの要素を濃くしたものとなっている。リヤはフロントと同様にフルバンパーで、サイドステップの形状に沿ったナチュラルなアクセントがつけられる。エアロコンプリートでは欠かせない、この3つのアイテム。これのみで完成形を作ってしまうレクモーションも、また偉大なメーカーである。

ヨーロピアンテイストたっぷり。3兄弟の中では一番のジェントルマン!?

ごく自然な形で装着されたリヤバンパースポイラー。もはやこれがクレスタのスタンダードと言いたい出来映え

これも間違いなくディーラーオプションパーツになる!? それほど完成されたスタイリングのフロントバンパーだ

PRICE LIST

フロントバンパースポイラー……8万8000円
サイドステップ……7万8000円
リヤバンパースポイラー……8万6000円
3点キット……25万円

フィッティングの素晴らしさはさすが。どこを取っても寸分の狂いもないフィニッシュワーク

ダークグリーンのボディカラーとのコントラストが絶品のホイールはモデル7。18インチでフロント8J・リヤ9J

Cisco Kids
WWW.CISCO-KIDS.COM

スポーツマインドという名の様式美

JZX 100 CHASER

●CERUMO

PHOTO:HIDEYOSHI TAKASHIMA
TEXT:JUNICHI YAMANASHI
取材協力:セルモ　☎0550・78・1143

全身でFRスポーツを堪能する!

JZX 100 CHASER

●KEI OFFICE

PHOTO:HIDEYOSHI TAKASHIMA
TEXT:HIDEKI OTANI
取材協力:ケイオフィス　☎0266・77・2109

最高の走りであるために最高のポテンシャルを持つたパーツ群

最高の運動性能を備えたハイパーなセダンを!

ケイオフィスが世に放ったJZX100チェイサーは、まず「スポーツあり き」という観点から開発されたコンプリートカーである。

クルマの性能のすべてを高い次元まで押し上げて、従来の同社のスタイルである"最高の走り"にすべてが向けられているのだ。そういう意味においてエアロパーツは総合性能をサポートするための一部のパートでしかないのかもしれない。しかし、トータルで見た場合、そのパートすべてが最高のパフォーマンスを発揮するように開発されており、それがすなわち機能美なのである。フロントスポイラーの左右に入るダクト形状しかり、サイドステップ・リヤバンパースポイラーしかり…である。

また、ローダウンされた車高も高性能サスペンション、エアフォルクケイが最高の機能を発揮するためにセットアップされた結果なのである。

つまり、S14シルビアで同社が開発して大ヒットしたスタイリングは当然の機能を備え、それが4ドアセダンに姿を変えた……とも言える。素晴らしく完成された"マシン"なのである。

高性能＝機能美として造り上げられたスタイリングはさすがの説得力。また白いボディをこんなにコンパクトに見せる

高速域で高い性能を発揮するリヤウイング。チェイサーによく似合うスタイリッシュな形状

5本スポークのモーデックスホイール。前後ともタイヤはアドバン・ネオバ(フロント235/45ZR17・リヤ255/40ZR17)

ボディに自然とフィットしたサイドステップ。リヤ側に設けられたダクトが走りをサポートする機能を持つ

同社S14シルビアの流れを踏襲するフロントバンパースポイラー。まぎれもなく「スプリンターの顔」である

純正交換タイプのリヤバンパースポイラー。リヤビューがかなり締まった印象を与える

PRICE LIST	
フロントバンパースポイラー	8万2000円
サイドステップ	7万8000円
リヤバンパースポイラー	8万円
リヤウイング	5万9000円

レーシングスピリッツを忘れないで、ストリートでも優美なスタイルを実現したフォルムが特徴的だ

レーシングフィールドからのフィードバックが活きるフォルム

GT選手権を始めとした国内トップカテゴリーへの参戦から得たノウハウを、そのままストリート用アイテムにフィードバックすることでユーザーから高い信頼を得ているのがセルモだ。

100系チェイサー用にラインアップされているのは、デザイン性と機能性を高い次元で融合しているエアロユニット、マフラー、コンピュータ、サスペンションなど。特に、エアロは「レーシングコンストラクターが作るんだから、空力にはこだわりたかった」というように、レースで得たノウハウとコンピュータによる空力解析をベースにストリートに求められるデザイン性をプラスしてセルモのストリートスタイルを完成させている。加えてサスペンションの乗り心地も機能性を優先させた素晴らしいフィーリングが秀逸だ。

このようにセルモの作り出すパーツは基本性能を崩すことなく、より高レベルのパフォーマンスを実現するために有効なデザインとなっている。今後、同等のクオリティをもつエアロパーツがアルテッツァなどの他車種にも受け継がれる予定なので、同社は常にマークしておきたい存在だと言えるだろう。

空力抵抗に優れたデザインを採用したリヤスポイラー。デザイン的にも、控え目ながら、端正な雰囲気をかもし出している

フロントスポイラーと同じくダクトが設けられたサイドステップにも、デザインセンスの良さが顕著に表現されている

サメのエラを意識してデザインされたフロントハーフカバードスポイラー。ハーフタイプながら、優美なフォルムの実現と、機能性を兼ね備えた

PRICE LIST	
フロントハーフカバードスポイラー	6万5000円
グリル	3万2000円
ライトガーニッシュ	1万5000円
サイドステップ	7万2000円
リヤスポイラー	5万8000円
リヤアンダーカバードスポイラー	6万2000円
スタビリティプラススプリング	4万2000円

ノーマルスプリングをベースに乗り心地とスポーツ性を両立したスタビリティプラススプリング

ステンレス製の2本出しマフラーが顔をのぞかせるリヤビュー。リヤアンダーカバードスポイラーが秀逸な出来映え

オリジナルのセルモスポーツの5本スポークホイールもレーシングなイメージ

80系をシックに決める ジェントルなフォルム

GX/JZX 81 CHASER

●WALD TEXT&PHOTO:TRYOUTPROJECT
取材協力:ザウバーヴァルドジャパン ☎0726・73・3000

WALD GX/JZX81 MARKⅡ/CRESTA

GX80系で最初にリリースされたのがマークⅡのエアロだ。基本的にチェイサーとほぼ同じデザインとなるが、唯一リヤバンパーのみが異なる。見ての通り、ナンバーポケットが左右のテールランプの間にあるため、その部分の造形が違っているのである

クレスタ用のエアロの完成が遅れたのは、クレスタが他の2車種と違ってウインドウサッシュを持つセダンとなるため。それゆえにドアパネルのデザインが多少異なっている。また、リヤスポイラーの角度が若干寝ているのもクレスタ用の特徴といえるだろう

おなじみのドウシャトレは前8・5、後9・5Jの18インチを履くシルバーの質感が高級感をアピールする

大きく拡張したフロントバンパー。おなじみのヴァルドらしいデザインだが、そのボリュームは迫力満点だ

ドアパネルとサイドステップでワイドなシルエットを形成。これまでのヴァルドとは違ったアプローチを見せる最大の見所でもある

最も印象深いのが3ピースのリヤスポイラー。リヤバンパーとも相性抜群の造形が圧倒的な存在感をかもす

ナンバープレート部分を見れば分かる通り、かなり拡張されている。程よくエッジが効いた造形に注目

PRICE LIST

フロントスポイラー	7万2000円
サイドステップ	14万8000円
リヤスカート	6万8000円
リヤスポイラー	5万8000円
フォグランプ	4万600円

(マークⅡ、チェイサー、クレスタの価格は共通)

ミディアムセダンの枠を超えた堂々のラグジュアリースタイル

いまやMCCスマートからエルグランドまで、あらゆるクルマを手がけるヴァルドが、スタイリッシュなヨーロピアンのイメージを打ち出しているのはご存じのことだろう。しかし、ここに紹介する81は、同じヴァルドでもこれまでのイメージを打ち破るものだ。

ヴァルドのエアロは前後のスポイラーがハーフタイプになったものが多く、ほとんどの車種において共通のスタイルを基本としている。それだけ普遍性のあるデザインという証明でもあり、決して派手でないところに多くのユーザーが魅力を感じているワケだ。しかし、このGX81チェイサーのスタイルは、前後ともに拡張したバンパータイプのスポイラーを採用し、大胆なドアパネルまで備えている。実はヴァルドにはバンパータイプのスポイラーやドアパネルで構成されたエアロが130系クラウン用などでいくつか存在していたものの、ミディアムセダンでは初めての試みとなっている。

さて、GX80系のエアロはマークⅡ用が昨年7月、チェイサー用が9月、クレスタ用が今年2月から販売。意外にも最近デザインされたことに驚いてしまうが、中古車市場でGX80系の価格がこなれてきた「今」だからこそ、という狙いがあるようだ。そのため、今日では古さを隠しきれないスタイルをリフレッシュするためにワイド&ローをテーマにしている。結果、かなりのインパクトを与えられるこのフォルムの秘密は前後のバンパーやドアパネルといったすべてのパーツの思い切った造形にある。さらに、3分割のリヤスポイラーが強烈な個性を主張し、リアビューを引き締める。考えてみると、この時代のチェイサーはスポーティなキャラクターこそ与えられていたものの、今一つ個性が足りなかったのも事実。大胆なまでのアプローチが個性をフォローするばかりか、まったく新鮮なスタイルを作り出しているのである。

ハイパフォーマンスパーツで華麗にチェイサーをドレスアップ

JZX 100 CHASER

●MANARAY SPORTS

TEXT&PHOTO:TRYOUTPROJECT
取材協力:マルカサービス ☎052・419・1271

ドライビングプレジャーを提案するハイパフォーマンスパーツ

あまり気を使わないで乗れるように、コスト面も考えハーフタイプに徹底。マナレイスポーツの担当者の言葉だ。

車高を低くした場合にありがちなエアロパーツの路面との接地。それを気にするあまりに大切なドライビングそのものもつまらなくしては本末転倒というもの。そこで、スタイル面でもコスト面もハイパフォーマンスなハーフスポイラーが良い、となる訳だ。

最近のエアロパーツの傾向として、この純正バンパーにかぶせるタイプのハーフスポイラーの登場が顕著である。コスト面以外に、取り付けもフルバンパータイプより容易というメリットもある。そしてノーマルからより格段にスタイリッシュになれば、ウケて当然。

マナレイスポーツのエアロは、トータルに見てまとまりのある、オリジナルを尊重したデザインで、しかもこのMC前とMC後で違いが分かるように、フロントを若干変えて前後期を差別化する気の使いようである。

後ろから見たリヤアンダースポイラーの形状もポイント。リヤもハーフスポイラーにしてボリューム感を増す。しかも無理のないラインの流れだ。

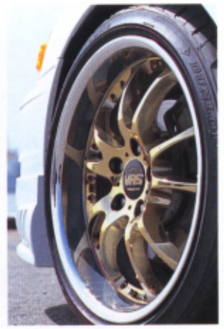
フロントグリルは2台ともまったく同じタイプが使用されている。しかし純正ボディカラーの濃淡の違い、MC前後の違いで2台異なった印象だ。

さらにはこれも高級感溢れるホイール。2台ともにマナレイスポーツ「VERTEC」メッシュタイプのホイールを装着しているが、1ピースもので、しかも驚異的なローブラスを実現している。これはちょっと気になる存在だ。ローダウンしたフォルムによく似合う。サイズは今のところ2タイプともに8・5J-18と9・5J-18で、オフセットは35と45のみの設定。実際ノーマルではつらい設定で、車高を落としてキャンバーがついた状態ならツライチで入る。7・5Jと8・5Jのリリースも予定されている。

マナレイスポーツからセダン用にリリースされているVERTEC VR5。EXEよりもさらにローブライスの1ピースホイール。18インチ8.5Jで1本3万8000円、9.5Jが4万円だ

フロントバンパーのコーナー部分に特徴あるデザインを施した、ハーフスポイラー。自然なラインが機能美溢れるフォルムを生む。リヤアンダースポイラーはタイプ2でマフラー左右2本出しのタイプ1もラインアップ

よりスポーティな印象を与えるフロントグリル。ドレスアップとクーリングに効果ありのお手軽アイテムである



新作のVERTEC VR5 EXEホイール。巧みなデザイン処理を施した1ピースホイールで、しかもローブラス。18インチ8.5Jで3万9000円、9.5Jで4万1000円

PRICE LIST

(MC前／後とも)

フロントハーフスポイラー	5万3000円
サイドスカート	5万1000円
リヤアンダースポイラータイプ1	4万9800円
タイプ2	5万円
フロントグリル	3万8000円

ローフォルムを強調する比類なき完成度

JZX 81 MARKⅡ/JZX 90 CHASER

●INTERCEPTER

PHOTO:HIDEYOSHI TAKASHIMA
TEXT:YASUNARI URATA
取材協力:インターセプター　☎047・357・6211

車高調整キットは17万8000円と19万8000円の2タイプ。ホイールはアルジェノンインテレッセでF:9J-19、R:10J-19でタイヤはダンロップFM901でF:245/35とR:275/30

フロントからの流れを最後に受けとめるリヤバンパースポイラー。三方への張り出し具合が存在感をアピール

面構成を強調するデザインのサイドステップが、ワイド&ローのスタイリングを見事に実現している

ローフォルムを強調する立役者といえるフロントバンパースポイラーデザイン

人気モデル81、90のコンプリートモデルが出揃う

GX81マークⅡ、JZX90チェイサーは、若いセダンユーザーのカスタムメイク用のベース車両として、ともに中古車市場では人気の高いモデルである。もちろんJZXシリーズは現行モデル100までがすべて高い人気を誇っているが、先々代である80系、先代90系の人気も、いまだに衰えていない。

中古車市場では安いところでは30～40万円台からの値が付けられる80系。2・0グランデのベーシックモデルをはじめ、90から始まったスポーツ系「ツアラー」の前身であるGTツインターボ。さらに3000ccの7M-GEを搭載したスペシャリティなモデルまで、幅広いラインアップで多数のグレードが存在する。そのためリーズナブルにセダンをカスタムしたいユーザーにとっては、80系は心強い味方といえる。しかし先代90系に関しては、2・0グランデでも100万円をやっと切ったところ。現役を退いてまるまる3年が経過した'99年に入っても、まだまだ高値がつけられている。90はカスタムのベース車両には格好の素材だが、価格の点では少々手に入れにくい存在なのである。

いまやドレスアップとドリフトという2つのジャンルのカスタムベースとして、引っ張りだことなったこの人気車種2台。ここで紹介するエアロコンプリートを製作したのは、千葉県市川市に本拠を置くインターセプターだ。これまでJZS147アリストやC33ローレルなどを素材に、若いユーザーのトレンドに敏感に反応する車両を手がけてきた。

独特のエアロラインは、ワイド&ローを強調した迫力のあるフォルムを形成。JZXシリーズ系に限ってもそれは例外ではない。旧型ながら人気の高いモデルのエアロコンプリートをラインアップしたインターセプター。今後とも若い層を狙った人気モデルのエアロパーツ開発には期待がかかる。

GX/JZX81用エアロパーツもラインアップ。90とはひと味違ったスタイルが魅力だ。ホイールはメデューサのフィーバーで、サイズは18インチのF:9J、R:10J。でタイヤがダンロップのFM901、サイズはフロントとリヤともに225/40をチョイスしている

オリジナルで製作された「VIPマフラー」がリヤビューを一層引き立たせている

PRICE LIST

(GX/JZX81)

フロントバンパースポイラー	5万8000円
サイドステップ	5万2000円
リヤバンパースポイラー	5万8000円
専用クリアフォグウインカー	2万8000円
リヤスポイラー1P	3万8000円
リヤスポイラー3P	6万8000円
アイライン(前期)	1万8000円
アイライン(前期)	1万8000円
VIPマフラー	5万8000円

PRICE LIST

(JZX90)

フロントバンパースポイラー	6万8000円
サイドステップ	6万2000円
リヤバンパースポイラー	6万8000円
フロントクリアフォグウインカー	4万5000円
VIPマフラー	6万8000円

JZX90シリーズの顔ともいえるマークⅡのフルキット装着車。ハーフタイプのフロントスポイラーとリヤのマッドガードがスタイリッシュなフォルム

こちらはチェイサーのフルキット装着モデル。それぞれの個性に適したグリルやスポイラーのつくりに着目したい

クレスタのフルキット装着モデルには硬派な走りのイメージが漂っている

PRICE LIST

(JZX90シリーズ全車共通)

フロントスポイラー(前期型専用)	4万3000円
フロントスポイラー(後期型専用)	4万5000円
ライトマスク	2万円
フロントグリル	3万円
サイドステップ	6万5000円
リヤマッドガード	3万2000円
リヤウイングA	5万5000円
リヤウイングB	5万8000円

老舗エアロメーカー 完成されたラインアップ

JZX 90 MARKⅡ/CHASER/CRESTA

●HIRO

TEXT:YASUNARI URATA
取材協力:ヒロ ☎06・6932・2612

ドリフト性能を追求するために投入された珠玉のアイテムたち

多くのジャンルに豊富なラインアップを誇るヒロは大阪市に本拠を置く。エアロに関しては老舗的存在だが、エアロパーツのほかにも、アルミホイール、サスペンション、ステアリングなどの販売も行なう総合パーツメーカーである。エアロに関しては、ミディアムセダンだけでも、優に20車種を超えるエアロコンプリートを保有している。また、JZXシリーズに関しては、90系を中心にマークⅡ、チェイサー、クレスタのマイナーチェンジ前後期をバッチリとフォローしている。

ここに紹介するJZX90シリーズはいずれもヒロのフルキットを装着。豊富なバリエーションは90オーナーにとって見逃せない存在となるハズだ。

こちらがJZX90マークⅡのエアロコンプリート。スッキリとまとまったフォルムがモダンガレージの特徴である

81系にもエアロパーツをフルラインアップするモダンガレージ。少々の旧さも拭い去るモダンなイメージに変身

モダンなスタイルが 独自の世界を構築する

JZX 81/90 MARKⅡ

●MODERN GARAGE

TEXT:YASUNARI URATA
取材協力:モダンガレージ ☎0474・73・0106

すっきりとしたスタイルで自らのアイデンティティを固持

81／90系を中心にマークⅡ、チェイサー、クレスタをラインアップするモダンガレージ。フロントスポイラーのスリットが特徴的な同社のエアロコンプリート。そのアイデンティティは全車に共通している。スリットにはノーマルのウインカーレンズが装着されているが、スモークのシールドがはめ込まれており、点灯しないとウインカーの存在が明らかにならないのがユニークだ。

PRICE LIST

(JZX90)

フロントバンパースポイラー	6万8000円
リヤバンパースポイラー	6万8000円
サイドスカート	6万8000円
リヤウイング	4万5000円
フロントグリル	2万8000円

(GX81)

フロントバンパースポイラー	7万円
リヤバンパースポイラー	7万円
サイドステップ	7万円
リヤウイング	4万8000円

威圧感のあるエアロが モンスター81を 鋭く演出

JZX 80 CRESTA

●MISSILE

PHOTO:NORIHIRO OCHIAI
TEXT:HIDEKI OTANI
取材協力:ミサイル ☎03・3678・1324

リーズナブルな価格設定と大胆な造り、それがミサイル

GX81も含めてJZX81や90、100というマークⅡ系の、しかもホットバージョンであるGTツインターボやツアラーVは、ドリフトフリーク達の間で人気の車種である。

GX80系がマイナーチェンジを受けて2・5ℓの1JZのエンジン搭載となってからは、そのあり余るパワーとFRレイアウトがドリフトマシンとしてまさに打って付けの要素を持った事になり、加えてドレスアップするとワイルド。ドリフトフリークたちが求めるほとんどの要素を満たしてるという恰好となった。

ただ、JZX81の場合はATの設定しかなく、70スープラなどの5MTにミッションスワップしなければならないというやっかいな面もある。それでもJZX81（GX81）のフォルムが好きで、それにこだわる人間も多くいるのである。

この、ミサイルというエアロブランドをプロデュースしている宮本氏もドリフトをこよなく愛しており、しかもセダンにこだわり続けているひとり。そんなセダンへの熱いこだわりがエアロという姿にかえて登場したのが昨年で、紹介しているJZX80系とJZX90の2車種に、複数のタイプのエアロをリリースしている。

しかも純正交換タイプのフルバンパースポイラーであるにもかかわらず、価格は驚くほどリーズナブルな設定にしている。このJZX81クレスタのもつ直線的なラインに面と線によるスパイスを加えて、一層の迫力を増す仕上がりを実現させている。

エアロパーツの装着により、一層シャープなイメージも加わる

リヤバンパーも交換タイプ大胆かつ繊細な。曲線により形成されでボリュームがアップした

自然な形で伸びたリップ部分と、両サイド2段で構成されたダクトが特徴のフロントバンパー

PRICE LIST

フロントバンパータイプ1	4万3000円
サイドステップ	4万円
リヤバンパー	4万円

しっかり個性を強調するデザインで形成されたサイドステップ

5本スポークのホイールは白のアルミ製。白／シルバー系のツートンのボディカラーとコーディネートする

Cisco Kids

Final Konnexion

ファイナル コネクション

90系 MARK-Ⅱ.CHASER.CRESTA

- FRONT BUMPER SPOILER (フォグ&ウィンカー別) ¥78,000
- SIDE STEP ¥67,000
- REAR BUMPER SPOILER ¥86,000
- 上記3点KIT ¥212,000
- REAR WING ¥48,000
- FULL AERO 4点KIT (フォグ&ウィンカー別) ¥258,000
- FOG LAMP&WINKER ORANGE&CLEAR ¥29,800 CLEAR&CLEAR ¥39,800

80系 MARK-Ⅱ/CHASER/CRESTA

- FRONT BUMPER SPOILER (フォグ&ウィンカー別) ¥65,000
- SIDE STEP ¥60,000
- REAR BUMPER SPOILER ¥65,000
- REAR WING ¥45,000
- FULL AERO 4点KIT ¥220,000 ORANGE&CLEAR ¥29,800 CLEAR&CLEAR ¥39,800

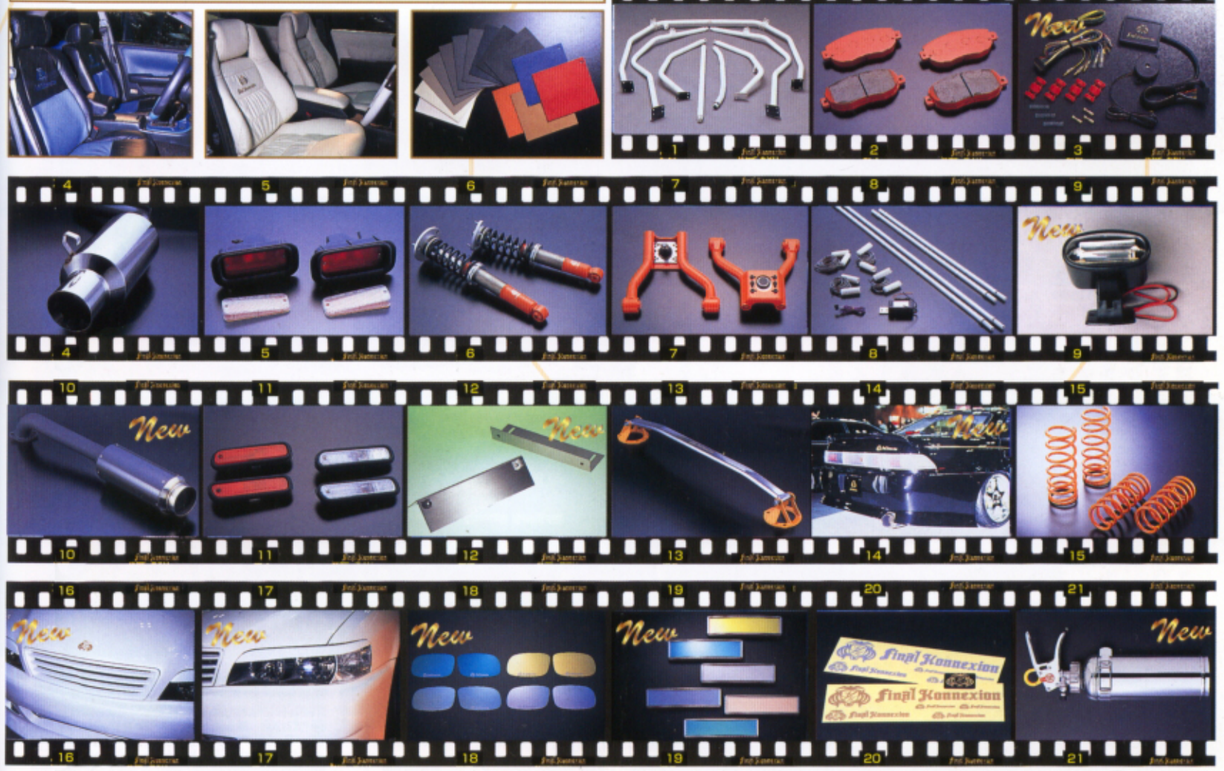
100系 CHASER

- FRONT BUMPER SPOILER (フォグ別) ¥78,000
- SIDE STEP ¥67,000
- REAR BUMPER SPOILER ¥86,000
- REAR WING ¥48,000
- FULL AERO 4点KIT (フォグ別) ¥258,000
- FOG LAMP ¥29,800
- ※純正サイドステップ装着以外に限り、サイドステップモールが必要となります。

100系 MARK-Ⅱ

- FRONT BUMPER SPOILER (フォグ&ウィンカー別) ¥78,000
- SIDE STEP ¥67,000
- REAR BUMPER SPOILER ¥86,000
- REAR WING ¥48,000
- FULL AERO 4点KIT (フォグ&ウィンカー別) ¥258,000
- FOG LAMP & WINKER ORANGE&CLEAR ¥29,800 CLEAR&CLEAR ¥39,800
- ※純正サイドステップ装着以外に限り、サイドステップモールが必要となります。
- ※F/B.R/B 4点KIT(メッキモール付)

◇ Final Konnexion ORIGINAL SETE DEBUT! ◇



① COLOR ROLL BAR(WHITE,RED,YELLOW,BLUE,BLACK) (80/90系)¥74,800 ② FINAL KONNEXION PAD(81/90/100系) F:¥18,000 R:¥17,000 ③ DOOR LOCK FLASHING UNIT ¥15,000 ④ ORIGINAL MUFFLER SEMI STAIN(90/100系) ¥70,000 ALL STAIN(90/100系) ¥90,000 ⑤ BACK FOG(RED) ¥18,000(CLEAR) ¥18,000 BACK FOG ONLY CLEAR LENS ¥12,000 ⑥ HEIGHT ADJUSTABEL DUMPER KIT(90/100系) ¥129,800 ⑦ NEGATIVE UPPER LINK (90/100系 3段アジャストタイプ) ¥43,800 ⑧ LASER NEON KIT ¥26,000 ⑨ STROBO SCOPIC LIGHT (RED,BLUE,CLEAR) ¥2,000 ⑩ ORIGINAL CARBON AROUND MUFFLER (80/90/100系) NA¥70,000TURBO¥90,000/100,000(チューニングタイプ用)JZS147系 NA/TURBO ¥90,000 ⑪ REAR SIDE MARKER RED ¥6,000/CLEAR ¥12,000 ⑫LICENCE SLIDE PLATE (NUMBER PLATE) ステンレス製 上向き用下向き用¥2,800 ⑬ ORIGINAL TOWER BAR ¥19,000 ⑭ PLASMA TAIL LENS COVER(90 MARK Ⅱ 後期のみ) ¥29,000 ⑮ SUPER LOW DOWN (3cm～4cm DOWN) SUSPENSION (90系100系) ¥38,000 ⑯ AIR GRILLE 100系 CHASER ¥28,000 ・⑰ EYE MASK 100系 ¥18,500 CLEAR WINKER 100系 ¥19,800 ⑱ COLOR WIDE MILLOR 90/100系 (BLUE,GOLD,CHERRY,GREEN) ¥9,800 ⑲ CHROM ROOM MILLOR (GOLD,GREEN,BLUE,CHROM,BRONZE,CHERRY) ¥3,980 ⑳ ORIGINAL PILLER EMBLEM (2枚1組) ¥5,000 ORIGINAL STICKER ¥2,500 (ゴールド&シルバー 各1枚のみ) ㉑ Fever Losch(メッキ消火器) ¥16,800

●WHITE METER(300㎞)(90系) 近日発売予定 ●AERO MILLOR 近日発売予定 ●BONNET MASCOT 近日発売予定 ●BRAKE LINE 近日発売予定 ●ALUMI FLOOR MAT(2枚1組)※80・90・100系 近日発売予定 ●FLOOR MAT(マーク&ロゴ入り/2枚1組)※90・100系 近日発売予定

Final Konnexion

(実用新案登録済、特許出願中 番号 特許平 10-44840)

2F 120-1 Ushinuma, Akiluno-shi, Tokyo 197-0826 ★オートサロン出展車(81/90系MARK-Ⅱ)販売致します。Special Thanks Cartmaier

Head Line Office : FINAL KONNEXION Telephone:042-550-4533 / Telefax:0120-304344

■ 製品・デザインの仕様・価格は、予告なく変更する事があります。
■ 業販も賜わっております。お気軽にお問い合わせ下さい。
■ 振込先:西武信用金庫 狛江支店(普)1139505 ファイナル コネクション
◆ コンプリートカー展示販売 (北海道)カーオーナーズ 札幌 TEL.011-875-5775 (埼玉県)オニキス飯能 TEL.0429-71-5533
■ 通信販売のご利用方法は、お電話にてお問い合わせ下さい。
■ 上記商品は、全国有名カーショップ、タイヤショップにてお買い上げ頂けます。

JZX(4/15 売)
カタログ資料請求券
(切手¥500円分同封)

JZX100 CHASER
TOURER-V
MAKING PROJECT

編集部発JZX100チェイサーツアラーV

TEXT:TAKENORI TSUKAMOTO　PHOTO:SHINICHI TSUTSUMI HIDEYOSHI TAKASHIM

実践モディファイ

8年式チェイサーツアラーVが編集部にやってきた
そこで、ひととおりのモディファイを実践してみることにした
目指すはヨーロッパのスポーツセダンに負けないハンドリングとステイタス
そして、ツアラーVの過激な能力をより引き出す楽目ッ気も忘れない
ツアラーVモディファイの醍醐味を我々とともに堪能してもらいたい

WALD SPORTS LINE

Sportliche Autoausrustung WALD JAPAN

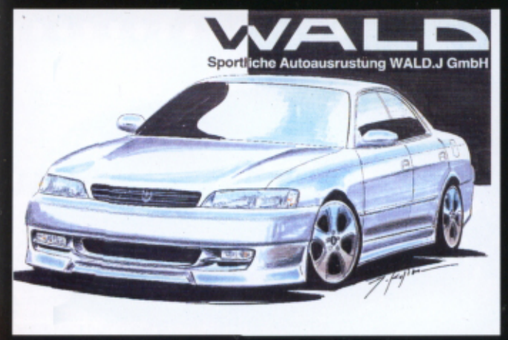
WALD heeft voor uw WALD-CAR exclusive accessoires ontwikkeld-die WALD-accessoires
or toebij bat uw ripiezier vegroot en uw
WALD aanwaarde wint.

CHASER 100Serise

FRONT SPOILER(MC前)	¥48,000
SIDE STEPS	¥68,000
REAR SKIRT	¥48,000
REAR 3pc SPOILER	¥60,000
WALD EXHAUST SYSTEM	近日発売

MARK II CHASER CRESTA 80Serise

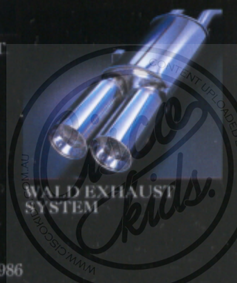
FRONT BUMPER	¥72,000
SIDE STEPS（プロテクター付き）	¥148,000
REAR BUMPER	¥68,000
KIT価格(FOG別)	¥258,000
REAR 3pc SPOILER	¥58,000
FOG LAMP	¥40,600



MARK II 90Serise

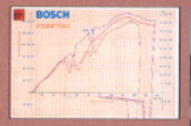
accesory parts

WALD DUCHATELET
18inch Wheel　¥88,000～



WALD JAPAN 9-18 Kyouguchi-Cho, Takatuki City Osaka Japan ZIP569-0072　TEL.0726-73-3000　FAX.0726-61-7986

PART 2



チューン後のパワーチェック

SARD RACING PLUG PRO SR24 ISO

SARD TRIGGER

SARD ANALYSE

SARD TRIGGER　SARD PRO METER

ECUアナライズはMT/AT用ともに16万8000円。高ブーストまでキッチリ制御する。信頼のおける逸品だ。ブーストコントローラー・トリガーは独特のφ60mm形状で、追加メーターと並べて置ける。価格もリーズナブルな1万4000円だ。デンソーとの共同開発によるレーシングプラグPRO SR24はイリジウム極細チップを採用。熱価はNGKの8番相当で1本1900円。φ60mmのプロメーター（ブースト）は1万4000円。ブローオフバルブは3万3000円

サードブルーのレーシングシルコンホースで彩られたエンジンルーム。ちなみにカラーバリエーションは6色

ノーマルのブローオフバルブは高性能だから、あえてアフターパーツを選ぶなら、信頼できる製品を選びたい

吸排気&ECUをイジったら、プラグは熱価を上げておきたい。定期的な交換も忘れずに行ないたい

JZX100ツアラーV用の1JZ-GTEはタービンのハウジング径が小さいので、1・0kg/㎠以上の過度なブーストをかけるのは、あまり意味がない（タービンの耐久性自体は1・2kg/㎠まで大丈夫だが）。大幅なパワーアップを図るなら、タービン換装がベターだ。

が、ノーマルタービンでのブーストアップも、やればやったなりの効果はある。数値的には280psが300psになるくらいだが、実際にそのフィールを味わえば、ほとんどの人が「十分過ぎる」と感じるハズである。

しかし、問題はノーマルタービンの許容範囲の中で、どれだけきっちり、そして安全にパワーを出せるか？ということだ。フルブースト時に極めて燃料が濃くなるノーマルコンピュータのマップを書き換えないかぎり、パワーアップにはつながらない。

トヨタ車のチューンに多大なノウハウを持つサードから生まれたアナライズはフルブースト時に燃料を絞り、点火時期も早めて、11・0〜10・8という理想の空燃比を実現している。

同社で施してもらったのは吸排気+コンピュータチューンとブーストアップ。吸排気+コンピュータのみでは約8ps、ブーストアップ（0・9kg/㎠時）では約20psの出力向上が得られた。グラフを見てもらうと、ブーストの立ち上がりがリニアになって、中速以降のトルクが大幅アップ。高回転域もパワーの伸びが大きく異なるのがわかるだろう。実走前から期待大の印象を抱かせてくれる。

ブーストコントローラー『トリガー』を取り付ける

追加メーターと並べて配置できるのがウリのトリガーだが、今回はグローブボックス内に備えた

プロメーター（ブースト計）はステアリングコラムに取りつけた。ここなら視認性も抜群だ

サードのブーストコントローラー『トリガー』は数々のレースで実績のあるソレノイドバルブ方式を採用し、優れたレスポンスと設定ブースト圧に達してからの安定性を両得している。16ビットマイコン制御は学習機能を備え、高回転域のブーストのタレを極限まで抑える。設定ブーストはノーマル〜2.0kg/㎠。アクチュエータータイプとウエストゲートタイプの切り替えは簡単に行なえる。ブースト圧のデジタル表示はもちろん、2種類のブーストを任意に設定、ワンタッチで切り替えることができるようになっている。その他、ピークホールドやアラーム機能を搭載。応用機能を備えたオートスクランブルもウリのひとつだ。今回はノーマルタービンということで、ブースト1を0.9kg/㎠に、ブースト2を1.0kg/㎠に設定した。アナライズECUやトリガーには余裕があるが、タービン側でブーストが持続しないからだ

バルブユニットとアクチュエーターをシリコンホースでつなぐ

バルブユニットとタービンをシリコンホースでつなぐ

バルブユニットはスポンジなどで底板をつくってしっかり固定

バルブユニットのアース配線を行なう。アース不良は天敵だ

バルブユニットの位置はエアクリーナーの下あたりにした

インテークマニホールド圧をサージタンクから検出する

サージタンク周辺の配管は干渉しないよう、個々につなぐ

PART 1

8年式チェイサーツアラーV(AT)が編集部にやってきた!!早速モディファイ開始

中古車市場で高値安定相場を続けるJZX100チェイサーツアラーV。しかし、ATであればそれなりに値こなれも進んでいる。人気薄なのに流通台数が多いダークグリーンのボディカラーならなおさらだ。「とにかく安く手に入れたい」と願う我々に愛の手を差し伸べてくれたのはネッツトヨタ仙台株式会社。いうまでもなく宮城県にあるネッツトヨタ系のディーラーだ。「御社の中古車部にそんなクルマはありますか？」と尋ねたら、西多賀営業所秋本実所長の愛車を気前よく売りに出してくれた（秋本さん、また乗っていたかったとのことですが、申し訳ありませんでした）。クルマは8年式で、車検は今年の10月末まで残っている。走行距離こそ4万kmを超えていたが、しっかり点検整備がなされていて、おまけに純正フルエアロ、17インチタイヤ&ホイール、社外ナビゲーション、スピーカーなどが備わっていた。'99年2月時点の購入で、車両本体価格は212万円。総額は229万6298円だった

取材協力:ネッツトヨタ仙台☎022・232・3153

ブーストアップ、サスチューンなど、身近なチューニングメニューを施し、その体験記を赤裸々にレポートしようというのが、このコーナーの主旨。読者の皆さんも我々とともに、ツアラーVモディファイの醍醐味を味わってもらいたい。皆さんが実際にクルマをイジる時の参考になるハズだ。

さて、そのベースとして、編集部が用意したのは8年式のチェイサーツアラーV。人気のMT車を避け、AT車を選んだため、購入総額は230万円以内（'99年2月の時点）に収まったし、MT車に多いコンディションのバラツキもさほど気にしないで済んだ。

ツアラーVの場合、高性能なATを積み、ATでもスポーツ度はけっこう高い。MTじゃないからと悲観することはまったくないのだ。ここではそのことも実証してみたいと考える。

では、実際のモディファイに移る前に、目指す方向性を決めておきたい。それが一貫していないと無駄な出費になることもある。とはいえ、ストリートを前提としたモディファイはルックスとの兼ね合いで、徹底的な合理化を図ることは難しい。多少の寄り道は仕方ないといえるだろう。

編集部のツアラーVはAMGやアルピナなどの『欧州ツアラーティスト』を演出したい。アダルトかつ押しの強いエクステリアに操作性のアップや疲労度軽減を重視したインテリア、ルックスの良さとスポーツ性の向上を両得する足まわり、より爽快なフィールが味わえるエンジンなど、全般的なポテンシャルアップを図るつもり。

PART 2

戦闘力アップを図るため一路サードへブーストアップで300psをゲット

取材協力:サード☎0565・53・1166

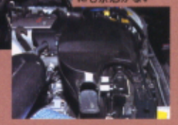
まずはMAXパワーを決める。どんなパワースペック&フィールにするかで、それを受け止めるタイヤの選定、足まわりのセットアップは変わってくるからだ。

そこで、我々は東京から東名高速を西へ350km、愛知県豊田市にあるサードを訪ねた。全日本GT選手権やル・マン24時間耐久レースなど、トヨタ車によるレース活動でもお馴染みの同社だけに、ストリートチューニング分野でもトヨタ車は得意中の得意。同社オススメのブーストアップメニューを施してもらうことにしたのだ。

チューニング前にとりあえずのパワーチェックを済まし、早速、吸排気のチューンからスタート。エアクリーナーのスポーツEXと保安基準適合マフラーのアローズ・ミグRが備えられた。

ちなみに、後者は独自のバルブ機構により、低速トルクの確保と中高回転域のパワーフィール向上を両立するアローズ・ミグの発展モデル。従来より高回転域のフィールアップを重視し、ルックスもポップな印象になった。

スポーツEXに直接フレッシュエアが当たるように純正のダクトを有効利用する。振動による流出効果の低下を避けるため、ダクトの固定にも余念がない



マフラーの自重は軽く、好ましい。細身のサイレンサーや斜め出しのルックスアピールもマル。純正オプションのリヤスカート切り欠き穴にもジャストフィットする

チューン前にパワーチェック

到着するやいなや、いきなりチューン前のパワーチェック。スポーツマフラーこそ備わっていたが、4万kmを走った中古車にしては優秀な数値をマーク

吸排気をチューン

SportsEX
高効率を生み出す車種別専用設計とさりげなくレーシーな吸気音で好評。JZX90/100用はターボ/NA用ともに2万1000円

SARD AROUSE MiG R
独自のバルブ機構により低速トルクの確保と中高回転フィールの向上を両立するアローズ・ミグに新作Rが誕生。近日発売。

YOKOHAMA GRAND PRIX M7R

ツアラーVのハンドリングを堪能するために、タイヤはスポーティなグランプリM7Rをチョイス。ドライ&ウエットのコントロール性の高さが光る。サイズはF=225/40ZR18とR=255/35ZR18の組み合わせ。価格はオープンプライス

スポーツ指向のクルマにドレッシーな3ピースを履くのは最近のトレンド。選んだのはマナレイスポーツのヴァーテックVR5で、8.5J×18が3万9000円、9.5J×18が4万1000円（SMCコンビ&ブラックピアスは1万2000円アップ）

MANARAY SPORT VERTEC VR5

PART 4　ルックスと高速コーナーでの踏ん張りに期待 タイヤ&ホイールは18インチをセレクト

取材協力:横浜ゴム☎03・5400・4531
マルカサービス・マナレイ事業部☎052・419・1271

まず、どんなシチュエーションで、どんな走りを重視するか？それを決める必要がある。そうしないと、やみくもにお金をつぎ込むだけで、チグハグなセッティングにもなりかねない。最小限のパーツで最大限の効果を発揮することを第一に考えたい。

そして、理想とする走りの方向性を決めたら、タイヤ&ホイールの選択をする。タイヤの特性はクルマの走行性能を大きく左右するものであり、そのサイズとグリップに合わせたサスセッティング、シャシー剛性アップを図っていくわけだから、それを決定しなければ、なにごとも始まらないというわけである。

ちなみに、ツアラーVの場合、17～18インチの大径ハイグリップタイヤを履いても、転がり抵抗によってパワーを食われる印象は少ない。しかし、積極的に挙動の変化を楽しみたいなら、17インチが無難だろう。推奨サイズはフロットが225／45R17で、ホイールは7・5～8J。リヤは235／45R17で、8・5～9Jあたり。

18インチでは、ハイグリップに加え、快適性にも優れた高性能ラジアルを選んだほうがいい。扁平化が進むので乗り心地やワンダリングが気になるからだ。サイズはフロントが225／40R18～235／40R18で、ホイールは8J～8・5J、リヤは235／40R18～255／35R18で、9J～9・5Jあたりとの組み合わせ。

また、大径サイズを履く場合は極力軽いホイールをチョイスしたい。タイヤ&ホイールの自重が増せば、バネ下重量が増大し、ハンドリングに悪影響を及ぼす。

が、そんなに合理的に物事は進まないのがクルマのカスタムだ。編集部のツアラーVは欧州ツアラーなみのスタディクスを持たせるために、また、高速コーナーでの安定感を高めるために、やはり18インチを履きたいが、予算の都合もあって、高額をつぎ込めない。

そこで、選んだのが、コストパフォーマンスに定評のある横浜ゴムのグランプリM7Rと安価な価格設定が魅力の新作、マナレイスポーツのバーテックVR5というわけだ。サイズはそれぞれ、フロントが225／40ZR18と8・5J（＋35）、リヤが255／35ZR18と9・5J（＋45）の組み合わせ。フェンダーアーチとホイールのリム面はちょうどツライチに近い位置関係になった。ルックスはグッと向上。気になるコンフォート性とバネ下重量はいかに!?

ホイールアライメントは必ず調整

ホイールアライメント担当の武田弘則さん。「今回は会心のデキ」との太鼓判をもらった

リヤは前方アームの偏心カムで主にトウを、後方アームの偏心カムで主にキャンバーを調整する

フロントはテンションロッドでトウを、ロアアーム付け根の偏心カムでキャンバーを調整

お世話になったのは神奈川県海老名市にある「タイヤ館海老名南」。タイヤ&ホイールの販売&取り付けはもちろんのこと、ホイールアライメントをはじめ、足まわりのセットアップも施してくれる。神奈川県海老名市本郷2404-1☎0462・39・0628

ハンドルがブレる、クルマがまっすぐ走らない、タイヤが片減りするなどの症状は、ホイールアライメントの狂いに起因していることが多い。そんな状況に陥っているクルマなら、加速性能や燃費に関しても悪影響が出ていると考えたほうがいいだろう。ホイールアライメントは定期的な調整が必要だし、タイヤ&ホイールを換えたり、サスペンションをイジったりしたら、絶対にやるべき整備、いや、チューンの仕上げである。編集部のツアラーVは車高が下がったため、前後ともにキャンバーが付き、トーアウト気味になってしまった。この状態では直進安定性が悪く、ブレーキング時のブレやワンダリングもひどくなる。そこで、テスターで測定しつつメーカーの規定値に合わせる作業を行なったわけだが、純正サイズより幅広のタイヤとなったため、フロントのトウはややイン寄りを強めた。また、前後ともキャンバーは可能なだけ立て、片減りやワンダリングの軽減を図った。そんな我々のわがままにもかかわらず、トータルトウを規定範囲に抑え、スラストライン（リヤが行きたい方向）を0.00という完璧なニュートラル値に合わせてくれた

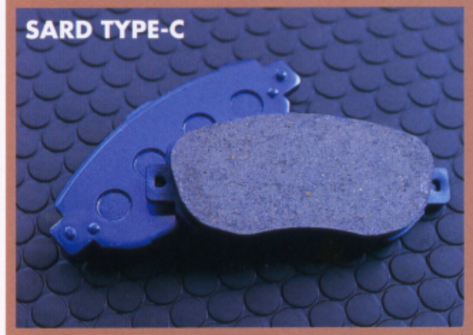
PART 3　ハイパーFRをたっぷり楽しむために 足まわり&LSDを強化する

取材協力:サード☎0565・53・1166
ATS☎086・293・1981

SSARD GT SPECC.

高速巡航や高速コーナーでのスタビリティを重視したストリート用車高調サスペンションキット。バネ下重量の軽減に貢献するアルミシェルケースやショックの有効ストロークを確保しつつ、車高を調整できるブラケット式車高調整機構、減衰力4段階調整機構、ピロボールアッパーマウントなど、多機能な内容でありながら、24万8000円と比較的リーズナブルなプライスとなっている。ちなみに、減衰力のオーダーメイドは初期オーダー時に1万円アップ（1本）で行なってくれる。オーバーホールも受け付けている

SARD TYPE-C



サードがラインアップするストリート用ブレーキパッドはタイプAとタイプC。タイプCはタイプAより耐摩耗性、耐フェード性を重視。ローター適性温度は300～800℃で、サーキットレベルでの使用までをカバーする。素材はノンアスベストで、メタルとカーボンも配合される。F=2万5000円

とはいえ、エアロも付けるということで、車高ダウンは控えめにしてもらったつもり

車高を決める、けっこう低い状態でも快適性と運動性を損なわないよう設計されている

前後のバネレートはそれぞれ14kg/mmと12kg/mmをチョイス。スプリングの自由長は200mmで、内径は⌀62mm。良質な鋼材とピッチが細かい巻きにより、固有振動数を抑え、乗り心地にも配慮した設計となっている。アルミ製シェルケースによるバネ下の軽量化にも期待が持てる

エンジンチューニングによって300psのハイパワーを得た編集部のツアラーVだが、このパワーを最大限に活かすための足まわりを備えなければならない。

「では、そういうことで……」と挨拶もそこそこにサードを後にしようとしたところ、

「サスペンション&ブレーキパッドも試してみてよ」と、同社営業販売部長の有泉浩嗣さん。

エンジンチューニングメーカーとしての印象が強い同社だが、フットワークパーツで定評がある。ちなみに、取材などで長い距離の移動が多い我々編集部が、今回、このクルマに求めた足まわりの性能は、最優先事項が高速巡航時の直進安定感と長距離ドライブでの疲労度の少なさ。そして、次点項目としてワインディングでの運動性、ルックス（インチアップ&ローダウン）と快適性の両立などを挙げていた。

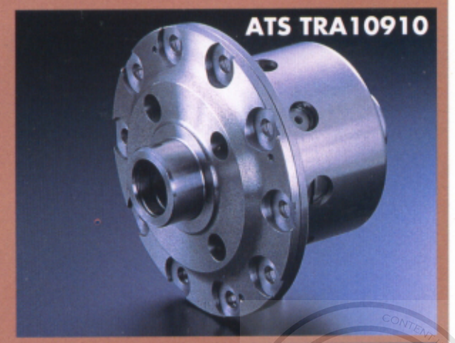
ノーマルは良質の鋼材を使ったスプリングを採用し、スポーティさと乗り心地をほどよく両立させているが、ショックの減衰力が追いついていない印象がある。小刻みにフワフワ感をともなうが、それが疲れを誘うのだ。だから、もう少し硬質なところで、スプリングとショックアブソーバーの連動感を得たい。

また、ルックス的にもほどよく車高を下げたいが、フロトサスペンションの有効ストロークが短いクルマなので、車高を下げ過ぎると頻繁にバンプタッチしてしまい、コーナーの進入でアンダステアに見舞われる。だから、低い車高でも十分に有効ストロークが確保できる専用設計のサスキットが欲しいのだ。

となれば、そんなコンセプトにピッタリなのが、同社の車高調キット『GTスペック』だ。ロードフォルムと大径&扁平タイヤを前提にスポーツ性と快適性の両立を図ったストリートサスで、ブレーキパッドの『タイプC』とともに、装着することにした。

そして後日、立ち上がりのトラクションと自発的なトラクションコントロール性を高める目的で、リヤデフに機械式LSDを装着。容量の大きさからくるボリューム感のある効きとメンテナンスフリー度&耐久性の高さで、ATSをチョイスした。FR車には1・5ウェイと2ウェイの両方がラインアップされるのもうれしい。今回はストリートメインということで、コーナー進入時のプッシュアンダーをきらい、前者を選んだ。

ATS TRA10910



国内のモータースポーツにおいて、高い支持を得ているATSのLSDは、強烈なロック性能による強大なトラクションの確保、緩やかな過度特性によるコントローラブルな操作性がウリ。JZX100とJZX90用は1JZ-GTEがTRA10910で10万2000円、1JZ-GEがTRA9510で13万6000円。他にJZX81やGX81用もある。ATS LSDの性能を100%発揮するとともに異音防止にもなる専用デフオイルは4ℓ缶が9800円、20ℓ缶が4万7000円のプライス

ドレッシーにムードを高めたい!!
エアロパーツはヴァルドをチョイス

ヨーロピアンテイストの決定版。Fスポイラーは4万8000円、サイドスカートは6万8000円、Rスカートは4万8000円、トランクスポイラーは6万円

作業してくれた店
ガレージトラスト

エアロの塗装および取り付けを行なってくれたのは神奈川県相模原市にある板金塗装ファクトリーのガレージトラスト。西本代表の温和な対応とこだわりの職人芸とのギャップには驚かされる。塗装ブースなど設備も充実していて頼もしい存在だ。業者の依頼で忙しいが、一般ユーザーのオーダーにも快く対応してくれる神奈川県相模原市麻溝台2372番地 ☎0427-67-0880

PART 6

取材協力:ザウバーヴァルドジャパン事業部　☎0726-73-3000

エアロパーツ装着作業

その色を見本表で確認。この段階でその塗装の技法（例えば3コートなど）もわかる

エンジンルーム内助手席側付近にこのクルマの正式なボディカラーの番数が記載されている

サフェーサー（塗装のノリを良くする下地処理剤）を吹く。角や単穴には入念に吹く

主液と硬化剤を混ぜてサフェーサーをつくる。硬化剤は細かい単穴を塞ぎ、塗装に艶を出す

サフェーサーを吹く前準備。ペーパーをかけて表面の凸凹をなくす。後の仕上がりで差が出る

ワックスオフという特殊な液体で、表面に付着したほこりや研磨後のカス、油などをふき取る

「水磨ぎ」は、サンドペーパーなどを使っての手作業。表面が滑らかなほど塗装がきれいに乗る

サフェーサー処理後「水磨ぎ」で表面の凸凹を平らに。塗装の仕上がりを左右する重要な作業だ

「水磨ぎ」は、サンドペーパーなどを使っての手作業。表面が滑らかなほど塗装がきれいに乗る

ワックスオフという特殊な液体で、表面に付着したほこりや研磨後のカス、油などを拭き取る

固定用のビスは必要ないくらいカチっとハマったが、両端をビスできちんと固定した

フロントリップスポイラーは、バンパー下に、ワンタッチといえるほど簡単に取り付いた

ペイントが終わったら、クリアコーティングを施す。塗装面保護と光沢を出す効果がある

下地処理が終わったら、次は塗装を行なう。約1.5kgの塗料を使用し、約6回塗り返して完了

塗装用のガンからエアを吹き付け、微細なほこりも逃さず取り去る。徹底した下地処理だ

位置を正確に測定してリヤアンダースポイラーの取り付け。この後、ウイングを取り付ける

3分割のリヤウイングの取り付けには、エアロ専用の特殊両面テープで固定する

両面テープを貼り付けたら、両サイド、センターとズレのないように位置を決めて取り付ける

全ての作業が終了し、各パーツが傷わったら、コンパウンドによる磨き上げを行う

ネッツトヨタの販売攻勢で、街を走る台数が軒並み増えたように感じる現行100チェイサー。もはやオリジナリティをアピールするにはエアロパーツによるドレスアップを施すしかない。そんな状況だ。編集部のツアラーVには純正オプションのフルエアロが備わっていて、案外かっこよかったのだが、これまた、付けている人も多いのだ。

そんなわけで、社外のエアロを付けることにしたのだが、選んだのはザウバーのヴァルド・スポーツラインシリーズ。さりげないボリュームアップにもかかわらず、低重心の安定フォルムを演出するヨーロピアンテイストのエアロキットだ。

構成パーツはフロントスポイラーとサイドスカート、リヤスカート、トランクスポイラーの4点。

塗装および取り付け作業を行なってくれた神奈川県相模原市のガレージトラストでは西本代表が良質のつくりだと絶賛していた。エアロパーツの場合、製品のクオリティの高さはそのままエクステリアの気品の違いとなって表れる。安さだけにとらわれないのもオトナの選択なのである。それから、作業を施してくれるファクトリー選びも大きなポイントとなる。

PART 5

直接触れ合う箇所だからこだわりたい
グッとスポーティなコクピットを演出

BRIDE ERGO
グッドなホールド性能に加え、快適性能にも力を入れたハイクオリティシート。ブラックGロゴとレッドロゴの2色がラインアップ。8万3000円。車検対応モデル

TRD SRSエアバッグ ステアリングホイール
TRD SRSエアバッグステアリングホイール 純正のセンターエアバッグセンサーASSYをそのまま使用するまるごと一体交換タイプ。本革巻きのスポーツ指向。黒と黒/赤あり。6万9000円

BRIDE SEAT LAIL
リクライニングシート専用のスーパーシートレールSタイプ。車種ごとの専用設計で最大限のローポジション化を実現している。価格は1万5000〜1万8000円

TRD シフトノブ
ゲート式AT車専用シフトノブ。質感の高い本革巻き。形状もノーマルよりひとまわり小振りで、手に馴染みやすい。価格は9800円。MT用シフトノブは8200円。クイックシフトレバーセットは3万4000円

取材協力:トヨタテクノクラフト　☎045-540-2121
ティーズ　☎052-882-2741

走りのフィールアップはエンジン、足まわりにとどまらない。そう、忘れてはならないのがコクピット。運転中に直接触れ合う部分だし、常に視界に飛び込んでくるところでもある。

だったら、機能性や操作性にこだわりたいし、見栄えだって良くしたい。編集部のツアラーVはインテリアモディファイに次のコンセプトを掲げた。それは、

『操る楽しさを常に感じさせてくれるワクワクする操作感と、明るくポップな印象を与える快適な空間づくり』だ。

そんな演出のために、効果が大きいステアリングホイール、シフトノブ、シートの交換を実践してみることにした。が、ただひとつ残念だったのはフロアマットを施さなかったこと。インテリアモディファイの場合、それは最も安価なわりに雰囲気をガラリと変える効果を備えた魅惑のアイテムなのである。最近はいろいろとカラフルな模様がラインアップされているので、純正マットがくたびれてきた人はチャレンジしてみることをオススメする。

さて、ステアリング&シフトノブはTRD製をチョイス。ワークス系ブランドだけあって、SRSエアバッグ対応のアッシー交換ステア!!ングホイールやゲート式AT専用シフトノブなど、うれしい商品が用意されている。本革部分は見た目に気品のあるスポーツムードを感じさせてくれるし、ステアリングホイールのレッドの装飾は明るい室内の演出にうってつけといえた。

シートはブリッドのエルゴを運転席と助手席に奢る。絶えず進化するブリットのシートは座るたびに新しい発見があって楽しい。フィット感に優れ、着座位置が低く、極めて快適かつスポーティなドライビングポジションを保つことができる。ニーサポートの出っ張りもほどよく控えめで低い着座位置にもかかわらず、乗降性は良好だった。オプションには記憶形状素材のスーパーメモリーフォーム（300mm×270mm×30mmで3800円）やパッド付きヘッドカバー（4000円）などもあり、オススメ度は高い。

ステアリング交換手順

純正を外す時もそうだが、この部分にはトルクスレンチが使用されているので工具が必要

エアバッグセンサーコネクターを接続する。パッドアッシーを固定する際は締め過ぎに注意

パッドアッシーにはエアバッグが内蔵されている。面倒な取り外しの作業はないのだ

センターを確認しつつ、ステアリングホイールを取り付け、レンチで固定する

バッテリーのマイナス端子を外し、90秒以後に作業開始。思いきり引き抜くところは一緒

シート交換手順

ブリッドシートにシートレールを取り付け、配線カプラーも接続した後、フロアに固定する

純正シートのシートベルトホルダーを外し、レンチでボルトを締めてブリッドシートに付ける

純正シートと車体に付いている配線カプラーを外す。これで純正シートを車外に出せる

純正シートをシートレールごとレンチで緩めて外す。ソケットとエクステンションが欲しい

トランク&フューエルオープナーのユニットを外し、ワイヤーを引っ張って干渉を避ける

作業してくれた店
カーメンテナンスマービー

一般整備から車検、オーバーホールやチューニング、新車&中古車購入などなど、なんでも相談できるプロファクトリー。同社の内田雅弘代表は数多くの中古車を整備してきた経験上、車種ごとのウイークポイントや消耗パーツそれぞれの交換時期を広い範囲で把握していて、かなり的確にアドバイスしてくれる。
神奈川県海老名市杉久保804-4
☎0462-38-3879

完成インプレッション

LOOKS

落ち着きのある重厚なイデタチはちょっぴりワイルドでもありグッドだ

短期間で一挙につくり上げた編集部のツアラーV。最初に目指した『欧州ツアラーテイスト』はどこまで得られたのだろうか？　ここでは、まず、ルックス面から検証してみたい。

ヴァルドのエアロパーツで彩られたエクステリアは落ち着きのある重厚なムードを漂わせる。それでいて、エッジが立った各部の造形は、スポーティかつちょっぴりワイルドな雰囲気も持ち合わせ、それが、ディープリム・3ピース鍛造スポークのヴァーテックVR5エグゼによって、助長されたカタチになっている。結果、外観は『和製AMG』を気取ったものになったといえるだろう。

このくらいのフィット感になってくると、アダルト層にもすんなり受け入れられそうな気がする。もっとも、これがピョンピョン跳ねるように走るのではカッコ悪いが、スマートに路面をトレースするとしたら……。本誌としては、そこまでトータルにコーディネイトすることをオトナのモディファイとして提唱する次第だ。

さて、インテリアはエクステリアの作り込まれた印象に対し、やや、ライト過ぎる感じを受けなくもないが、ツアラーVが『内に秘めたるモノ』のひとつと考えれば、エンジン、足まわりとともに『スポーツ』路線でいいと思う。そんな観点で述べると『ドライブするワクワク感』が得られた今回のモディファイは一応の成功を収めたといっていいハズだ。

純正よりひとまわり細身になったことでゲートまわりの質感がグーンとアップ。手触りや操作性も確実に向上した

鮮やかなレッドの装飾が明るい印象を抱かせてくれる。サードのプロメーターもムードづくりにひと役買っている

パッと見ただけでも着座位置はグッと低くなっている。ドアトリムなど、周辺インテリアとのマッチングも良好だ

厚みが増したリヤスタイリングはとってもドレッシー。ちなみに、純正ウイングとの組み合わせでもライトな感じで捨て難かった

完成インプレッション

Drive Feel

抜群の安定感と十分な快適性 300psを踏み込める足まわり

では、走りのインプレッションをお届けしたい。サードで施した吸排気＋ブーストアップメニューは、低速域から高速域まで、全域に渡るレスポンスの良さとナチュラル感がうれしい。ブーストコントローラー、ブローオフバルブ、エアクリーナー、マフラーの排気コントロールバルブなど、各パーツがキッチリ機能していることやエンジンコンピュータのきめ細かな制御がその源だ。

おかげで、0・9kg/cm²という控えめなブースト値でも、ノーマルを圧倒するパワフルな加速フィールを味わわせてくれる。しかも、それがレブリミットの7000rpmまで持続するのだ。ブーストアップでも十二分な速さが得られることを実証してくれた。

18インチのタイヤ&ホイールはパワーを食われる印象もなく、ホイールアライメントをキッチリ調整したこともあって、スムーズな加速と直進安定性の高さを誇っている。が、さすがに、ワンダリングは多少気になった。が、スポーツラジアルということで、心配していたロードノイズや乗り心地の悪化に関しては、さほど気にならなかった。

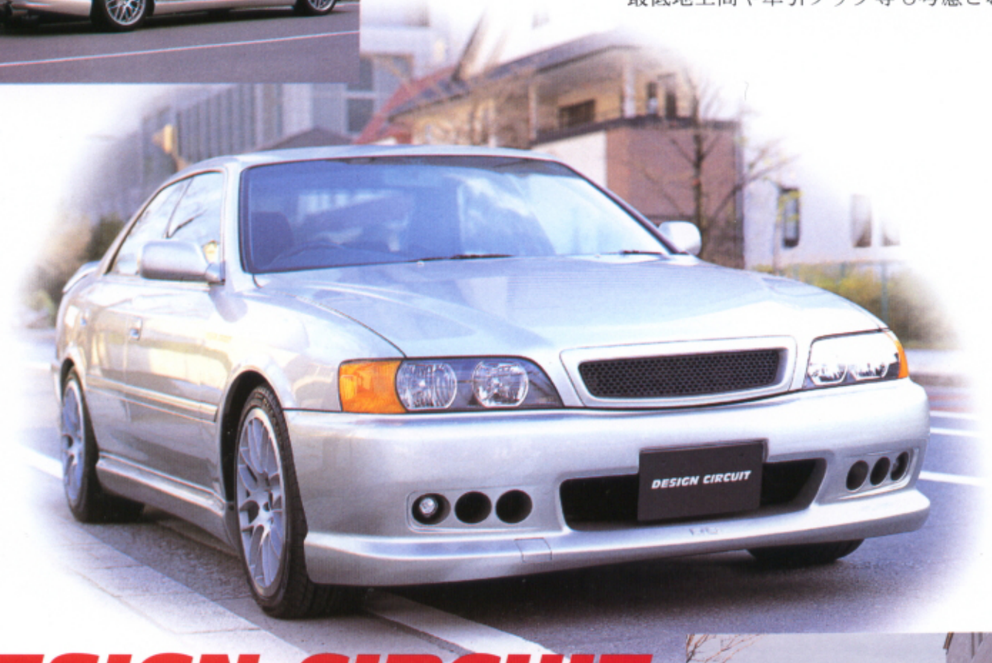
サスペンションはタイヤとフェンダーアーチの隙間が指1本分という低い車高にもかかわらず、十分なストロークが確保され、そのスタビリティ、コントロール性はかなり高い。特に高速コーナーではそれを強く感じる。さらに快適性やエアロパーツが擦らない地上クリアランスも保っているのだ。

ブレーキパッドは初期性能に優れ、耐フェード性も抜群。ガツンの効いた後にやや噛みつく感じが残るきらいもあった。もっとも、慣れれば印象も変わるかも。

LSD、エンジン特性なども含めたすべての相乗効果により安心して踏み込める足まわりとなっている。ストリートでのスポーツ度と実用性はかなり高いといえる。

下りの高速コーナーもリラックスして踏み込んでいける。ステアリングインフォメーションに優れ、コントロールしやすいのだ

デザインサーキットの商品は、
ダウンフォースとカーデザインの追求により生まれました。
最低地上高や牽引フック等も考慮された設計です。



DESIGN CIRCUIT
for CHASER

フロントバンパー（AIR3-13 ランプ無）M/C前後	¥89,000
フロントバンパー（AIR3-13L ランプ付）M/C前後	¥99,000
フロントハーフスポイラー（AIR3-12 ランプ付）M/C後	¥49,000
サイドステップ（AIR3-2）M/C前後	¥56,000
リアアンダースポイラー（AIR3-32）M/C後	¥50,000
リアウイング（AIR3-5）M/C前後	¥50,000
フロントグリル（AIR3-4）M/C前後	¥26,800
フロントグリルアウター（AIR3-42）M/C前後	¥24,800
フロントグリルインナー・ルーバー（AIR3-431）AIR3-42用	¥14,200
フロントグリルインナー・Pメタル（AIR3-432）AIR3-42用	¥14,200
ローハイトスプリング（AIR3-6）M/C前後	¥25,600

ネッツトヨタ栃木でもお求め頂けます。

（株）スタイルテック・デザインサーキット事業部
〒224-0026 神奈川県横浜市都筑区南山田町3970-2
TEL.045-593-9915（月～土曜日 AM9：00～PM8：00）
FAX045-593-9718（24時間受付中）
ホームページ開設　http：//www.design-circuit.co.jp/
■FAX情報サービス：047-380-9431 BOX番号2035＃
■クレジットカード、分割払いも御利用できます。

JZX100
MARKⅡ / CHASER / CRESTA

★Front Spoiler（前期・後期）	¥38,000（¥58,000）
★Side Spoiler	¥50,000（¥80,000）
★Rear Under Spoiler（前期・後期）	¥40,000（¥60,000）
●Front Grill	¥28,000（¥36,000）
●Eyeline	¥15,000（¥22,000）
★3点キット（Front/Side/Rear）	¥118,000（¥188,000）

※以上、黒ゲルコート仕上げ。（）は純正塗装済みタイプ。
カラー（スーパーホワイトⅡ040（CHASERのみ））

JZX90
MARKⅡ / CHASER / CRESTA

TYPEⅡ

Front Spoiler（前期・後期）	¥38,000（¥53,000）
Side Spoiler	¥48,000（¥75,000）
Rear Under Spoiler	¥40,000（¥55,000）
Front Grill CRESTA	¥28,000（¥36,000）

TYPEⅠ

Front Spoiler（前期・後期）	¥35,000（¥50,000）
Side Spoiler	¥48,000（¥75,000）
Rear Under Spoiler	¥32,000（¥50,000）
Front Grill	¥28,000（¥36,000）
Eyeline	¥15,000（¥22,000）

※以上、黒ゲルコート仕上げ。（）は純正塗装済みタイプ。
Front Spoiler以外は前期・後期共通です。
カラー（ウォームグレーパール046、ダークグリーンMIO 6N2）

販売代理店　ウェッズ・エコー・グランツ・スズカブレーン・スピードクリエイト・タカマ・ツイン・ヒノデ・ムサシ・ワッツ各営業所他（アイウエオ順、敬称略）

HIPPO SLEEK
Produced by Union Product co.ltd.

※カタログを無料で進呈致します。
★カタログご希望の方は、はがきに郵便番号・住所・氏名・車種を明記し、カタログ請求券を添付の上、お送りください。
●掲載以外の製品につきましては、カタログをご請求下さい。
●業販もいたしておりますので、お気軽にお問い合わせ下さい。
○http://www.car-promenade.co.jp/HIPPOSLEEK/

（有）ユニオンプロダクト
〒152-0002 東京都目黒区目黒本町4-25-21　TEL 03-3716-6281　FAX 03-3792-0161

CAR-TOP
EVO
カタログ無料
請求券

WHEEL

ホイールトレンド大捜査線

ストックでも凛々しいフォルムをもつ「マークⅡ／チェイサー／クレスタ」
そのスタイリッシュなデザインのボディを
さらにドレッシーに演出するブーツで足もとの主張は行ないたい。
既にチョイス済みのオーナーはバージョンアップを
これから変更をと考えている人も
ここに集まったNEWモードを熱く、クールに履きこなせ

WHEEL MATCHING & CATALOG

E EXCLUSIVE

JZX100/101 CHAISER

F/SPOILER	¥52,000
S/SKIRT	¥68,000
R/SKIRT	¥46,000
F.S.R.UNIT PRICE	¥160,000
R/SPOILER	¥65,000
HEAD LAMP TRIM	¥16,000

JZS100 MARK Ⅱ

F/BUMPER SPOILER	¥108,000
S/SKIRT	¥78,000
R/SKIRT	¥78,000
F.S.R.UNIT PRICE	¥250,000
R/SPOILER（1P）	¥53,000
HEAD LAMP TRIM	¥12,000
FOG（TOYOTA純正）	¥21,600

ツアラーVはFOG装着不可

JZS100 MARK Ⅱ V2 MC後

F/SPOILER	¥48,000
S/SKIRT	¥68,000
R/SKIRT	¥44,000
F.S.R.UNIT PRICE	¥155,000

JZS90 MARK Ⅱ

F/SPOILER	¥42,000
S/SKIRT	¥62,000
R/SKIRT	¥41,000
F.S.R.UNIT PRICE	¥140,000

EXPLOSION

LUXURY SUPER SPORTS

JZX100/101 CHAISER

CONVERSION KIT	¥240,000
F/BUMPER SPOILER	¥95,000
S/SKIRT	¥65,000
R/BUMPER SPOILER	¥85,000
R/SPOILER（3P）	¥65,000
F/GRILL	¥38,000
FOG（別売）	¥38,000

JZS90 MARK Ⅱ

CONVERSION KIT	¥220,000
F/BUMPER SPOILER	¥86,000
S/SKIRT	¥58,000
R/BUMPER SPOILER	¥88,000

SUSPENSION KIT

ショックアブソーバーは、減衰力4段調整式を採用
ショートケース、ショートストローク設計による完成された、シルエット
減衰力及び、バネレートを変更する事なく車高調整が可能。
ステージを選ばない走りを実現させます。

JZX100/101 CHAISER F:16kg R:12kg ···¥198,000

EXHAUST SYSTEM

細部のディテールにこだわったデザインと、オールステンレス
（SUS304）ならではの心地良いサウンドを実現。

100 CHAISER ¥98,000

フロントパイプ+中間タイコ付+インナーサイレンサータイプ115φ
W出し斜め跳ね上げ

EVOLUTION GROUP
株式会社エボリューション
〒224-0032 横浜市都筑区茅ケ崎中央30-16 Iビル3F TEL:045-943-5000 FAX:045-943-1551

Option Okids.
カタログ資料請求券
チューニングマニュアル
（切手1000円同封）

ブリヂストンFVS ☎03・5462・2157

CERUMO SPORTS C-39

実績が物語るストリートモデルのあるべき姿

●サイズ／16×7.0JJ～18×10.0J
●P.C.D.／114.3（一部100あり）
●ホール数／5（一部4あり）
●OFF／10～50
●カラー／シルバー
●価格帯／5万7000円～7万6000円

レーシングコンストラクターであるセルモスポーツがレーシングフィールドから得たノウハウを、ストリートモデルへと落とし込んだのが、このセルモスポーツC-39だ。存在感のあるメッシュデザインは、シビアなモータースポーツのテイストを表現。

●JZX100推奨サイズ
F17×8.0J／R17×9.0J　F18×8.0J／R18×9.0J

WHEEL MATCHING CATALOG

共豊コーポレーション ☎052・321・1835

Circlar GTA

スポーツマインドを加速させる軽快なディテール

●サイズ／16×7.0J～19×10.0J
●P.C.D.／114.3（一部100あり）
●ホール数／5（一部4あり）
●OFF／20～50
●カラー／シルバー、ホワイト
ミラーフィニッシュ
●価格帯／4万6000円～7万2000円

地味なサルーンにはしたくない。そんなオーナーにサーキュラーGTAはマッチするだろう。そのコンペティティブなイメージが漂うフェイスは単体だけでとらえれば、ライトウェイトスポーツを連想しそうだが、このように眺めてみると軽快感にあふれ、いかにも快速ツアラーというムードに、イメージチェンジできる。
●JZX100推奨サイズ
F／18×8・0J　R／18×9・0J

Cisco Kids
WWW.CISCOKIDS.COM.AU
DOWNLOADED BY

エンケイジャパン ☎03・3578・1741

AEGIS DS5

コンセプトに秘めた キーワードは ドライバーズセダン

●サイズ／18×7.5J～19×10.0J
●P.C.D.／114.3
●ホール数／5　●OFF／4～58
●カラー／ヴィヴィッドシルバー
バフポリッシュ
●価格帯／6万6000円～8万9000円

エンケイのラグジュアリーセダン用ホイール、イージス・シリーズの第2弾が、このDS5だ。スポーツ性とボリューム感を融合させた独特の5スポークスタイルは、2ピースCRCリムの採用によるディープリムも作用して、ローダウンやフルエアロにも負けない存在感をアピールできるだろう。ちなみにDSとはドライバーズ・セダンの略。ドレスアップと走りを忘れないツアラーたちがターゲットだ。

●JZX100推奨サイズ
F17×8.0J／R17×9.0J　F18×8.0J／R18×9.0J

UPLOADED BY
WWW.CISCOMOTOR.COM

マルカサービス ☎052・419・1200

VERTEC VR5 EXE

ハイクオリティな輝きを放つ表情が躍動感を感じさせる

●サイズ／18×8.5J、18×9.5J
●P.C.D.／114.3　●ホール数／5
●OFF／＋35／＋45
●カラー／ゴールド&ブラックピアス
　シルバー&ブラックピアス
●価格帯／3万9000円～4万1000円

ヴァーテックVR5エグゼは、力強いデザインでJZX100の足もとに強い存在感を演出する。ワンランク上の高級感をと願うオーナーの心に訴えるNEWホイールといえる。ハイクオリティな輝きを放ち、躍動感溢れるたくましい造形は、とくにダークカラーのJZX100とのコンビネーションも違和感を覚えない。デザイン性の高いピアスボルトの輝きも含め、車格をワンランクからツーランクと無条件に押し上げてくれるのだ。

UPLOADED BY WWW.CSDM.COM

ヒノデ ☎03・5685・6501

STERN FACE-Ⅱ・CRITZ

スポーツマインドが走りへとツアラーを駆り立ててゆく

●サイズ／17X7.0J～18X13.0J
●P.C.D.／114.3　●ホール数／5
●OFF／−42～47（R-DISC）
●カラー／グリストシルバー、シルバーゴールド（2000円アップ）
●価格帯／5万9000円～7万7000円

シュテルンフェースⅡ・クライツは重厚な中にスポーツを宿したツアラーVのマインドを増幅してくれるパートナー。そんな言葉で表現できるホイールだ。

端正な街並みやロケーションのいいワインディング、サーキットなど、すなわち走りを予感させるシチュエーションに溶け込みながら、オーナーに満足感を与えてくれる。

●JZX100推奨サイズ
F／18X8.0J　R／18X9.0J

タケチプロジェクト ☎089・975・2800

Bersaglio Spoke

力強さと繊細さ 異なるテイストを 絶妙な度量で昇華

●サイズ／17X7.0J～20X10.5J
●P.C.D.／114.3　●ホール数／5
●OFF／7～63
●カラー／クリスタルクローム

●価格帯／7万7000円～18万円

タケチプロジェクトのベルサリオ・スポークは、オシのあるデザインを採用しながら、そのディテールに繊細さを与えたホイールといえよう。リムやピアスボルトが力感を強調。そしてアーティスティックに仕立てられたスポークが描くラインが、JZX100を、また違った世界へと導いてくれるのだ。多くのシーンでツアラーが独特の香りを発散するだろう。

MARKⅡ/CHASER/CRESTA マークⅡ/チェイサー/クレスタホイールカタログ

WHEEL CATALOGUE

ENKEI
AEGIS

●サイズ17×7.0〜19×10.0
●P.C.D.114.3
●ホール数5
●カラー/シルバー、クローム、HS
●5万6000円〜9万2000円
ビッグセダンがターゲットだ
問:エンケイジャパン
☎03・3578・1741

MONZA
ROMANAⅡ

●サイズ19×8.0〜19×11.5
●P.C.D.114.3
●ホール数4・5
●カラー/シルバー
●7万5000円〜11万円
全バリエーションともサイズを19インチのみに絞ったシリーズ
問:阿部商会 ☎03・3233・2222

ENKEI
NOT 3

●サイズ17×7.0〜18×10.0
●P.C.D.114.3(一部100)
●ホール数5(一部4)
●カラー/ホワイト、シルバー
●5万円〜7万3000円
GT選手権、S耐の実戦モデルをストリートへ投入
問:エンケイジャパン
☎03・3578・1741

GESTALT
VIROUGE

●サイズ17×7.0〜20×10.0
●P.C.D.114.3(一部100)
●ホール数5(一部4)
●カラー/ハイパーシルバー、クローム(ディスク)
●6万円〜10万8000円
17〜19インチを擁したディッシュ
問:共豊コーポレーション
☎052・321・1835

MANARAY SPORY
HYPER COMPETION

●サイズ17×7.0〜18×13.0
●P.C.D.114.3
●ホール数5
●カラー/シルバーポリッシュ
●7万7000円〜10万3000円
力強さをスリムなスポークで表現する
問:マルカサービス
☎052・419・1200

AME
Modelart Excellent

●サイズ17×7.0〜20×10.0
●P.C.D.114.3(一部100)
●ホール数5
●カラー/シルバー、クローム、ゴールド(ディスク部)
●5万8000円〜11万1000円
伸びやかなスポークが印象的
問:共豊コーポレーション
☎052・321・1835

Cisco Kids
WWW.CISCOKIDS.COM.AU CONTENT UPLOADED BY

足もとがキリリとしていなければ
男もクルマも魅力が下がる。
キミとツアラーのベストはどれだ。

VOLK RACING
VOLK SS

●サイズ18×7.5〜18×10.0
●P.C.D.114.3（一部100）
●ホール数5
●カラー/クロームシルバー
●7万9000円〜8万7000円
ラグジュアリーをターゲットにしたプレステージスポークモデル
問:レイズ ☎06・6787・8484

OZ
OZ NOVA

●サイズ 8×18〜10×18
●P.C.D.114.3
●ホール数5
●カラー/シルバー
●8万3000円〜9万1000円
名門のテイストがクルマも気分もグッと引き締めてくれる
問:OZジャパン
☎053・451・0131

WISE SPORTS
STIMULATOR

●サイズ17×7.0〜19×10.5
●P.C.D.114.3
●ホール数5
●カラー/シルバー
●6万3000円〜9万5000円
ワイドバリエーションを誇る強いスーパーセダン作りのアイテムとして君臨
問:ワイズ ☎042・740・2800

VOLK RACING
DAYTONA SPEED MMF

●サイズ17×7.0〜17×9.0
●P.C.D.100/114.3
●ホール数5
●カラー/マッスルミラーフィニッシュ&レッド
●7万1000円〜7万5000円
ハイチューンドをターゲットにしたNEWだ
問:レイズ ☎06・6787・8484

WISE SPORTS
SUPER WADE 19

●サイズ19×8.0〜19×10.5
●P.C.D.114.3
●ホール数5
●カラー/シルバー
●10万6000円〜12万円
大きくな開口面積も特徴的な19インチオンリーの5スポークホイール
問:ワイズ ☎042・740・2800

VOLK RACING
VOLK DD

●サイズ18×7.5〜19×10.5
●P.C.D.114.3（一部100）
●ホール数5（一部4・5マルチ）
●カラー/クロームシルバー
●8万2000円〜10万3000円
ソリッドなディスクとそれを彩るのゴールドリングが独特の風格を醸す
問:レイズ☎06・6787・8484

Cisco kids. WWW.CISCOKIDS.COM.AU CONTENT RELOADED BY

RICOH JZX100

RICOH RACING
RICOH FACTORY

最高速度　292.9km/h
'98.1谷田部K3Tツインターボ

0-400mタイム　11.896sec
400m地点　到達速度　205.67km
仙台ハイランドグレッディバトル：T88 34D22Cm

E/G　仕様
T88　34D　22Cm
1JZ→2JZ(アリスト用E/G) 640PS
5MT→6MT(スープラ用)

車輌:1,527kg
4DOOR・エアコン・パワステ・オーディオ
ナビゲーションシステム等　フル装備車

RRオリジナルコンピュータ
スタンダード ¥130,000
スペシャル　¥180,000

タービンKIT
T78仕様 ¥520,000
T88仕様 ¥530,000

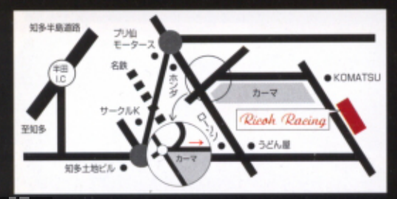
0-400mサスペンション
オリジナルN1ダンパー ¥248,000

OGURA CLUCH
ORC1000　¥254,000
ORC1000R　¥260,000
ORC600　¥224,000
ORC600D　¥233,000

サイドステップ　¥67,000

フロントハーフスポイラー　¥55,000
フロントグリル　¥27,000

リアウイング　¥98,000
リアバンパースポイラー　¥62,000



RR
Ricoh Racing

〒470-2332
愛知県知多郡武豊町字石川101
●OPEN 10:00～20:00
RICHO FACTORY
Tel 0569-73-5989
Fax 0569-73-3849

●公認車検●一般カー用品販売●アライメント測定●エンジンパワーチェック●レースパーツ製作●レース車輌製作●レース車輌メンテナンス

セッティングに困っている方、他店にてチューニング済みでもOKです。ぜひ当店にご相談ください。

AERODYNAMICS
RECMOTION
for CRESTA

for JZX100 CRESTA(MC後)

FRONT BUMPER SPOILER	¥88,000
SIDE STEP	¥78,000
REAR BUMPER SPOILER	¥86,000
above mentioned 3 piece set	¥250,000

for JZX100 CRESTA(MC前)

FRONT BUMPER SPOILER	¥88,000
SIDE STEP	¥78,000
REAR BUMPER SPOILER	¥86,000
above mentioned 3 piece set	¥250,000
FRONT GRILLE(メッキ枠無)	¥38,000
FRONT GRILLE(メッキ枠有)	¥43,000

総発売元　レクモーション事業部
〒216-0031 神奈川県川崎市宮前区潮見台2-3　TEL.044-975-1012　FAX.044-976-9885

製品の仕様・価格等は、予告なく変更する事がございますのであらかじめご了承下さい。

CUSTUM FREAK ON STAGE

マークⅡ／クレスタ／チェイサー特集

3兄弟に魅せられたボーイズ＆ガールズ

スポーティな走り、実用性の高さで人気沸騰の「マークⅡ／チェイサー／クレスタ」。このトヨタ3兄弟をこよなく愛するオーナー達がぞくぞく登場する。それぞれドレスアップ、パワーアップチューニングとカスタムの技法は違う。そんなオリジナリティ溢れるモディファイの実態を覗き見ることで、ここから、また新たなカスタムのトレンドが発信されるに違いない。

取材協力：カーファクトリーグッドライン　☎0462・39・0707
カーメイクT&E　☎045・913・3130
サミットレーシング　☎0462・67・5191
ユニオンプロダクト　☎03・3716・6281

HIPPO SLEEK

圧倒的な存在感でライバルに差をつけるヒッポースリークのユーザーと、そのファンたちがドカ～ンと集まって、自慢のマークⅡ／チェイサー／クレスタを披露してくれた。この中には、キミのモディファイのヒントになることがいっぱい！　さぁ、穴が開くほどジックリとチェックしてみよう！

新作第1号なのでとにかく目立ちます！

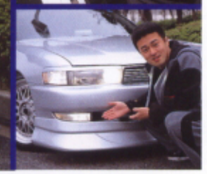
チェイサー・ツアラーV　桜井清隆さん

○MC後JZX100チェイサーの、ヒッポースリーク装着1号車で目立ち度が高かった。今後はターピン交換も狙うオーナーは「五反田に通って、よりホモセクシュアルになりたい！」とちょっと変わっている

●エクステリア　ヒッポースリーク・フルエアロ
●インテリア
ブリッドBRIX、ブリッツφ60mmブースト計
●タイヤ&ホイール　インテレッセ
●足まわり　ケイOFFICE車高調(改)
オクヤマ・タワーバー&ロアアームバー
●駆動系　TRD・LSD
●パワーチューニング　エキマグGT-Ⅱ(改)
JICフロントパイプ
コンピュータ(高橋国光仕様)
ブリッツSBC&エアクリーナー

マフラーの焼けとビデオ搭載が自慢！

クレスタ・ツアラーV　佐藤貴之さん



○たまにドリフトに行くけど、後はノム・クウ・ネル・ドライブ。で、クレスタを選んだ理由は、趣味のドリフトを引退しても乗れるから。今、気になっているパーツはヒッポーのサイドステップだ

●エクステリア
ヒッポースリーク・フルエアロ
●インテリア
レカロ・シート、MOMOメーター、TV&ビデオ
●タイヤ&ホイール
Gグリッド/P-ZERO&E-WING
●足まわり
TEIN
●パワーチューニング
自作マフラー、
K&Nエアクリーナー

サイドとリヤアンダーのラインを見てくれ！

マークⅡ・ツアラーV　高田義之さん

●エクステリア
Dスピード・Fリップスポイラー、ヒッポースリーク・サイドステップ、ヒッポースリーク・Rアンダースポイラー
●インテリア
BRIDEシート
●タイヤ&ホイール
RE711/ネオバ&インテレッセ/R32純正
●足まわり　TEIN車高調
●パワーチューニング
ブーストアップ

○パワーがあってノーマルでも十分楽しめるツアラーVだが、さらにブーストアップでパワー的には余裕十分。R32GT-Rの純正ホイールも似合うけど、近日中に変更する予定なのだ

ワンオフマフラーとエアロの次はタービン！

マークⅡ・ツアラーV　原一之さん

●エクステリア
エアロマジック・Fリップスポイラー
オートピスタ・サイドステップ
ワイズスポーツ・Rアンダースポイラー
●インテリア　ブリッドBRIXシート
●タイヤ&ホイール
RE710kai/M5&エキップ
●足まわり　特注TEIN車高調
●パワーチューニング
サミットレーシングI/C&OILクーラー
ブーストアップ
有村レーシング・ワンオフマフラー

○室内が広く、それでいてドリフトが可能ということでマークⅡをチョイス。次はTD06タービンを狙う。オーナーからのコメントは「Out Runのトビ&N.LEGENDの遠山さん復活待ってます!!」

パワーがあるからコレが好き！

クレスタ・ツアラーV　宇山義弘さん

●エクステリア
ヒッポースリーク・フルエアロ
●インテリア
レカロ・シート2脚、
ALPINEフルコンポ、
ブーストメーター他
●タイヤ&ホイール
ウェッズ
●足まわり
オリジナル車高調
●パワーチューニング
JICフルストレートマフラー

○ノーマルボンネットを加工して造ったエアロボンネットで、水温が安定したというが、エンジンルームがすぐに汚れるのがタマにキズとか。各部のメンテ前でドリフトは休業中！

自作クリアレンズで小ワザを効かせる！

マークⅡ・ツアラーV　岩瀬良裕さん

●エクステリア
自作クリアウインカーレンズ、ワイズスポーツ・Fリップスポイラー、純正サイドステップ、ワイズ・Rアンダー
●インテリア
ブリッドBRIXシート、オクヤマ・ロールバー
●タイヤ&ホイール
RE711/RE010&BCNR33純正
●足まわり
テインH1車高調、オクヤマ・ロアアームバー
●パワーチューニング
JIC501S改マフラー、サミットレーシングコンピュータ、M'sクリーナー

○シンプルにどこにでもいるクルマっぽく仕上げているが、自作の技も加味したところも自慢。走りに関する部分もカッチリ仕上げている。次は前置きI/Cとタービン交換だ！

ヒッポーのフルエアロで決めてます！

クレスタ・ツアラーV　今村武志さん

●エクステリア
ヒッポースリーク・タイプⅡリップ、ヒッポースリーク・サイドステップ、ヒッポースリーク・タイプⅡリヤアンダー、ヒッポースリーク・グリル
●インテリア
レカロ2脚、ナルディ・ステアリング
●タイヤ&ホイール
710kai/M7&パナC5C
●足まわり　テインHR
●パワーチューニング
JICオールステンマフラー

○なんといってもお気に入りのポイントは、ヒッポースリークのフルエアロで武装していること。これのフォルムに加え、ボンネットにエアアウトレットを刻むこの後のテーマ

ツライチのフォルムとapのブレーキが最高！

チェイサー　小野真博さん

●エクステリア
小野オリジナル
●インテリア
小野オリジナル
●タイヤ&ホイール
ワークVS-XX
●足まわり
オールラウンドプレイヤーズ・ワンオフ車高調
●パワーチューニング
apロッキードブレーキキャリパー、
IHI RX-6 TCW77タービン

○自分で造り物からエンジンチューニングまでこなすプライベートチューナーで、ロッキードのブレーキや低い車高が気に入っている。コンプリート・ワークスの仲間とよく走る

ツライチ・全塗装・I/Cに大満足！

マークⅡ・ツアラーV　須田哲也さん

●エクステリア
ファミリーオート・フルエアロ、オールペン
●インテリア
ブリッド・バケットシート
●タイヤ＆ホイール
エイグル／ストラッセ
●足まわり
TEIN
●パワーチューニング
インタークーラー、オリジナルマフラー

○チーム・コンプリートワークスのみんなと仲よく走りに行っている。カッキー（かっこいいから）からマークⅡをチョイス。フェンダーとツライチのホイールで足もとをパワフルに演出している

●エクステリア
ノーマル
●インテリア
ふさ、MOMOステアリング
●タイヤ＆ホイール
RE711/RE710＆R32純正
●足まわり
JIC車高調
●パワーチューニング
ARCインタークーラー、JICスパルタン501マフラー、HKSスーパーパワーフロー

90や100には負けない仕様だぜっ！

クレスタ・2.5GTツインターボ
深田正人さん

○「CHARME」というドリフトチームで日々ドリフトにいそしんでいる。まわりは100や90ばかりで、この81クレスタは逆に目立つのだ。今後はフルエアロと全塗装で視線を集める

●エクステリア
ヒッポースリーク・フルエアロ、ぐっどらいん・オリジナルキャンディカラー、フェンダーたたき出し
●インテリア
5連追加メーター、オクヤマ・リヤシートパネル＆7点ロールバー
●タイヤ＆ホイール
RE711/RE710kai＆インテレッセ
●足まわり　サミットレーシング・車高調
●パワーチューニング
サミットレーシング・ワンオフマフラー、K27 3667MOJKAタービン、ORCツインプレート、ブリッツ・デュアルSBC＆インタークーラー

ボディカラーとフルエアロで無敵です

クレスタ・ツアラーV　竹花美香さん

○ナイトウォーカーズの森さんLOVEで購入した、メチャ速いK27仕様のクレスタに乗る美香さん。「大黒がつぶれて淋しいです。土曜の夜に出没してま〜す。義明、愛してるわ！」

●エクステリア
ヒッポースリーク・Fリップ、NSRサイドステップ、T&E・Rアンダースポイラー、ヒッポースリーク・アイライン
●インテリア
ブリッド・バケットシート2脚
●タイヤ＆ホイール
RE711/M7R＆シュテイッヒ・メッシュII
●足まわり　JIC車高調
●パワーチューニング
GT-Rインタークーラー、アミューズ・コンピュータ、イースト・オリジナルマフラー他

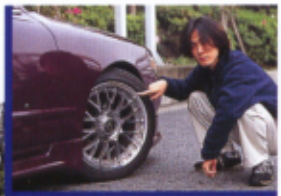
クレスタこそ真のスーパーセダン

クレスタ・ツアラーV　加藤孝治さん

○チーム全員がクレスタオーナーで、仲間とドリフトを楽しんでいる。クルマは街乗り快適仕様にチューン＆ドレスアップしてあり、カーメイクT&Eのフルエアロを購入予定だ

カラーリング&ホイール そして、EXサウンドに酔う

チェイサー・ツアラーV　田村元永さん



●エクステリア
ヒッポースリーク・Fリップ＆サイドステップ、ワイズスポーツ・リヤアンダー(マークII用)
●インテリア
レカロ・シート、ナルディ・ステアリング
●タイヤ＆ホイール
M7R＆シュテイッヒ・メッシュ
●足まわり
TEIN車高調
●パワーチューニング
JICブレッドマフラー、M'sエアクリーナー、ブリッツ・ブーストコントローラー、サード・コンピュータ

○オールペンしたボディカラーとホイール、マフラーがポイントだ。足回りのセッティングにちょっと不満があり、最近はあまり走っていないという田村さん。サスペンションを見直し中なのだ

キャンディーレッド＋エアロで超個性的！

チェイサー・ツアラーV　岩原憲司さん

○カッコイイという理由でチェイサーを購入。ドリフトにいそしむということから、ブーストアップでパワーを上げている。ポイントはなんといってもキャンディレッドのカラー！

●エクステリア
エリート・フルエアロ、キャンディレッドオールペン
●インテリア
レカロSRII、ナルディφ33mmステアリング
●タイヤ＆ホイール
アドバン・ネオバ＆アドバンAVSモデル7
●足まわり　TEIN車高調
●パワーチューニング
サミットレーシングCPU、GT-R純正インタークーラー、HKS・EVC

●エクステリア
ニッケイ・Fリップスポイラー、ヒッポースリーク・サイドステップ、エリート・Rアンダー
●インテリア
ブリッド・シート
●足まわり
TRD
●パワーチューニング
サミットレーシング・マフラー、HKS純正交換タイプエアクリーナー

足もとの輝きにも注目してほしい！

マークII・ツアラーV　佐藤世望さん

○カッコ良さに惚れて90マークIIを手に入れた。ピッカピカのホイールで足もとをキメ、週末には仲間と走りに行く。今はグッドラインのフルエアロが気になるパーツだという

●エクステリア
エリート・フルエアロ
●インテリア
ノーマル
●タイヤ＆ホイール
BNR32純正ホイール
●足まわり
TEIN車高調
●パワーチューニング
エリート・オリジナルマフラー

目立ちすぎていいトコなしナシ!?

チェイサー・ツアラーV　河崎雅憲さん

○ふと気がついたら1週間で契約してしまったというJZX100チェイサー。でも、ギャルウケしない、近所迷惑といいコトなしで、次はアリストにステップアップを狙っている

●エクステリア　ファミリーオート・オールペン
●インテリア　DVDナビゲーション
●タイヤ＆ホイール　ホイールはアンドリュー・レーシングV
●足まわり　オールラウンドプレイヤーズ・車高調
●パワーチューニング
エンジンバランス取り、小野スペシャル直管マフラー

このクルマのすべてが気に入っています！

チェイサー・ツアラーV
細木広信さん

○F9.5J、R10Jのホイールでフェンダーとツライチにしているのがポイント。前置きインタークーラーがドリ車の証し。コンプリート・ワークスの仲間たちと走りを楽しむ

CONTENT UPLOADED BY
WWW.CGS

CUSTUM FREAK ON STAGE

マークⅡ／クレスタ／チェイサー特集

3兄弟に魅せられたボーイズ&ガールズ

前後のクリアウインカーがキモ！

クレスタ・ツアラーV　小林大介さん

●エクステリア
サイドとリヤのセルフ塗装
クリアウインカー
●インテリア
レカロ・リクライニングバケット、ナルディφ33ステアリング
●タイヤ&ホイール
RE711/RE010&R33純正
●足まわり　TEIN・HA車高調
●パワーチューニング
アペックス・エアクリーナー、JICフロントパイプ触媒ストレート、サミットレーシング・マフラー

○先輩に勧められて購入したクレスタのツアラーVはドリフトと彼女(さおりん)とのドライブに活躍。今後はカーメイクT&Eのフルエアロでバージョンアップを計画中なのだ

9Jに215／45のひっぱりがナイスだろ！

マークⅡ・ツアラーV　飯塚昌宣さん

●エクステリア
Fリップスポイラー
●足まわり
ケイオフィス
●パワーチューニング
小野・スペシャルマフラー

○ナイスなクルマということでマークⅡツアラーVを手に入れ、フロントに引っ張りタイヤを入れてドリ車っぽさを演出。次は前置きインタークーラーをセットして戦闘力アップ

ツラツラのホイールにゾッコン！

クレスタ・ツアラーV　和田成敏さん

●エクステリア　エアロマジック・Fスポラー、ワイズスポーツ・Rアンダースポイラー
●インテリア
TV、カーステレオバケットシート、ブースト計
●タイヤ&ホイール　アドバンAVS-VS6
●足まわり　ウッドベル・車高調
●パワーチューニング　アペックスN1マフラー、HKS・EVC、GT-Rインタークーラー、M'sエアクリーナー、ウッドベル・コンピュータ、ブリッツ・ブローオフバルブ

○冷却とドリフト時の油圧安定を狙ったチューニングを施している。今後はビジュアルの映えるウッドベルのオールステンマフラーなどを計画中。オーナーの代打は荒井正美です

SPLカラーがお気に入りのポイント！

マークⅡ・ツアラーV　伊沢純一さん

○235と245のタイヤを収めるフェンダーのタタキ出しと10色ぐらいをミックスしたオリジナルカラーが自慢のポイント。エンジンにもキッチリと手が入って走りも万全の体制だ

●エクステリア　ヒッポースリーク・フロントスポイラー、ヒッポースリーク・リヤスポイラー
●タイヤ&ホイール　ポテンザRE711/エクスペディア&SSRデコルテエボリューション
●足まわり　サミットレーシング・サスキット
強化メンバーサポート、ピロテンションロッド

●パワーチューニング
T67タービン、トラストRウェストゲート、Vertexコンピュータ、Vertexインタークーラーキット、ワンオフフロントパイプ、ワンオフマフラー

SUMMIT RACING

チューニングも精力的に行なっているサミットレーシングからのエントリーは4台。オーナーの都合がつかなくて2台はクルマのみの参加となったけど、ここにも熱いドレスアップとチューニングの方向性が見えてくるはずだ。天気は悪かったけど意気込みは凄いぞ！

オリジナルエアロの製作を計画中だ！

マークⅡ・ツアラーV　藤田雅洋さん

○このクルマは現状で譲り受けてからまだ3カ月。これからオリジナルのエアロを造る計画もあるそうで、少しずつ自分好みのスタイルへと仕上げていく予定になっているのだ

●エクステリア　J'sモード・フロントスポイラー
●インテリア　追加メーター
●タイヤ&ホイール
ポテンザRE711&SSRデコルテエボリューション
●足まわり　サミットレーシング・車高調キット
●パワーチューニング　サミットレーシング・チタンマフラー

走りのための充実したメニューに注目！

チェイサー・ツアラーV　渡辺博之さん

●エクステリア　エスプリ・フロントスポイラー
●タイヤ&ホイール
トランパス&シュテルンフェイスⅡサイラス
●足まわり
サミットレーシング車高調キット、強化メンバーサポート、ピロテンションロッド
●パワーチューニング
GT2835Rタービン、HKSレーシングウエストゲート、ワンオフフロントパイプ、ワンオフマフラー、Vertexコンピュータ、ARCインタークーラー

○走りに徹底的にこだわってチューンを施したJZX100。ターボチューンによるパワーと車高調を使って迫力タップリのドリフトを存分に楽しめるようなセットアップしてある

エンジンはフルチューンの2JZを搭載！

チェイサー・ツアラーV　坂口 潤さん

○エンジンはフルチューンといっていい内容でハイパワーをゲットしたスーパースポーツセダン。ルックスよりも走りを追求したレベルの高い仕上がりが自慢の1台なのだ

●エクステリア　ヒッポースリーク・フロントスポイラー、エアロマジック・リヤスポイラー
●インテリア　ノーマル
●タイヤ&ホイール　アドバン・ネオバ/グランプリM7R&シュテイッヒメッシュⅡ/BBS-LM
●足まわり　サミットレーシング・車高調キット、強化メンバーサポート、ピロテンションロッド
●パワーチューニング　1JZ改2JZスペシャルエンジン、スペシャルヘッド、K27MOJタービン、ワンオフステンマニ、サード・タイプJウエストゲート、ワンオフフロントパイプ、ワンオフマフラー、ワンオフアルミパイピング、ワンオフVC

CAR FACTORY GOODLINE

カーファクトリー・グッドラインもマークⅡ／チェイサー／クレスタオーナーの強い味方として、豊富なモディファイ・バリエーションを用意する。確実に目立てて速いクルマ。そして有名オーナー達が数多く集まるショップでもある。常連フリークの動きにに注目だ！

車高は実用性を考えた高さにセット！

マークⅡ・ツアラーV　荒井弘之さん

●エクステリア
ワイズスポーツ・Fリップ
ヒッポースリーク・Rウィング&サイドステップ
●インテリア　追加メーター
●タイヤ&ホイール
RE710kai&R33GT-R用ポリッシュ
●足まわり　茶畑・車高調
(WRC仕様/ダート専用)
●パワーチューニング　茶畑・1JZ腰下、リーゼント(ヘッド)

○オーナーに代わって彼女の山村友紀さん、愛人の矢後恭子さんの3人が登場。今後は鼻先（フロントの整形手術などをする予定だ

グッドなパーツでメイクアップ！

マークⅡ・ツアラーV　金子修司さん

○グッドラインのフルエアロでシェイプアップ。4月中にはオリジナルFRP製ダクト入りボンネットもリリースされる。これからの予定はドゥラックでエンジンのフルチューン

●エクステリア
グッドライン・フルエアロ、ガナドール・エアロミラー
●インテリア　ドゥラック・リヤクロスバー、サード・追加メーター、HKS・EVC、ウェッズAARシート2脚
●タイヤ&ホイール　ネオバ/F-08&シュテイッヒ
●足まわり　JIC車高調&ネガティブアッパーアーム
5インチアップ/クロカン仕様
●パワーチューニング　JICマフラー、サード・エアクリーナー、ARCインタークーラー、ドゥラック・パイピング他

アヒルが飼えるからセダンにしました！

クレスタ・ツアラーV　佐橋雄一郎さん

●エクステリア
ヒッポースリーク・フルエアロ
●インテリア　レカロ・シート、TBOロールバー、ブリッツ・追加メーター
●タイヤ&ホイール
FM901/RE710kai&MODEL 7
●足まわり
TEIN、サミットレーシング・ピロテンション
●パワーチューニング　サミットレーシング・マフラー、サード・エアクリーナー&コンピュータ、R32用インタークーラー

○茶畑オリジナルのカラーとあひるプリーダーというのが自慢のクレスタ。セダンは、アヒルが飼えるから選んだというオーナー。今後はタービンを変更して、より強力にパワーアップ予定

もっとカッコいいセダンに進化させる！　チェイサー・ツアラーV　根上 東さん

●エクステリア　純正エアロ
●インテリア　レカロSR-Ⅱシート
●タイヤ&ホイール
グリッドⅡ/GグリッドBBS-LM
●足まわり　TEIN車高調
●パワーチューニング
トムス・エアクリーナー、HKS
ハイパーマフラー、2JZ用インター
クーラー

○ホイールとメッキのエンブレム、そしてマフラーとレカロのシートが気に入っているという根上さん。純正エアロは近いうちに脱ぎ捨て、アフターメーカーのものをセットする

このスムーシング仕様、300万円で買ってくれ！　マークⅡ・ツアラーV　松井孝行さん

●エクステリア
T&Eフロントスポイラー、FJスポーツ・サイドステップ、ヒッポースリーク・リヤアンダー
●タイヤ&ホイール
RE711&ワーク・イミッツ
●足まわり　TEIN車高調
●パワーチューニング
GT2835Rタービン、R32用インタークーラー、トムス・ワンオフコンピュータ、J'sモード・マフラー、M's エアクリーナー、アールズ・オイルクーラー

○何よりも強烈なのは、やはりリヤエンドのスムーシング！　さらにフェンダーもたたき出されている圧巻のボディモディファイ‼　売り出し中だが今後、マジョーラにするかも

○グッドラインのダクト入りボンネットや存在感たっぷりのインタークーラー、さりげないリヤフォグなどが自慢のポイント。さらにタービン交換で、速くて目立つクルマにする

ボンネットのダクトがイケてるだろ！
チェイサー・ツアラーV
吉川 薫さん

●エクステリア　FJスポーツ・フルエアロ、ジャンクション・リヤフォグ
●インテリア
レカロSR-Ⅱ、トムス・ステアリング
●タイヤ&ホイール　RE711&AVSモデル6
●足まわり　TEIN・HR車高調キット
●パワーチューニング
アペックスGTインタークーラー、トムスTECSコンピュータ、トラストR33GT-R用インタークーラー、ブリッツSBCなど

T&Eのリヤアンダー第1号車なのだ！
チェイサー・ツアラーV　門馬貴志さん

●エクステリア
ヴェルテックス・リヤアンダー、エアロマジック・フロントリップ
●インテリア
レカロSR-Ⅱ、ナルディ・ステアリング、アペックス・追加メーター
●タイヤ&ホイール
M7R/RE010&R33GT-R用ポリッシュ
●足まわり
TEIN車高調
●パワーチューニング
M'sパワークリーナー、アペックスN1マフラー

○T&Eの新作第1号、GT-R用アルミのポリッシュやコーナーマーカーが自慢という門馬さん。次はヴェルテックスのフルエアロでボディを統一させ、オールペンをカマす予定

CAR MAKE T&E

オリジナルエアロブランド「VERTEX」をプロデュースする、カーメイクT&E。まだ誰も付けていない新作をセットアップした、マジでうらやましいオーナーもいるぞ。クールからエネルギッシュまで個性タップリのツアラー軍団たちの最前線をナメまくろう！

イチ押しはK-STYLEのくま音Ver.2！
クレスタ・ツアラーV　森 義明さん

●エクステリア
ヴェルテックス・サイド&リヤ
●インテリア
ブリッド・シート
●タイヤ&ホイール
AVS
●足まわり
JIC車高調
●パワーチューニング
K-STYLEくま音Ver.2マフラー！

○フロントリップの装着とオールペンが課題という森さん。いま、最高に気に入っているこのマフラーについての問い合わせは0243・23・7844まで！」と、とにかくゾッコンだ

●エクステリア
ヴェルテックス・フルエアロ、ボンネット加工
●インテリア　レカロ・アバンギャルドシート2脚
●タイヤ&ホイール
R33GT-R用ホイール
●足まわり
TEIN車高調
●パワーチューニング
FRONTLOWコンピュータ、HKSマフラー(オリジナル加工)、GTインタークーラー

フェンダーの張りの違いを見てほしい！
チェイサー・ツアラーV　石川享史さん

○ヴェルテックスのフルエアロにプラスして、ボディショップKATOHのスペシャルオーバーフェンダーで目立ちまくりの石川さん。さらにアルミを光り系にスイッチする方針だ

スペシャルなホイールが心をくすぐる！
マークⅡ・ツアラーV　北林真樹さん

●エクステリア
ヴェルテックス・フロントリップ
●インテリア
レカロSR-Ⅱ、ナルディZ5、HKSターボタイマー
●タイヤ&ホイール
FM901/RE710kai&ワーク・エキップDDC
●足まわり　RCS車高調
●パワーチューニング
ブリッツSUSパワー、HKSハイパーマフラー改

○最大の自慢はメーカーに直接オーダーを入れ、特注でメイクされた9J-17のホイールという北林さん。フロントを引き締めるエアロの選定とサスの煮詰めにこれから着手する

あとはタービン変更を残すのみ！
マークⅡ・ツアラーV　篠崎 剛さん

○エアロ、ホイール、マフラー。この3要素がバッチリ決まったところがオーナーの篠崎さんの愛車自慢。この先はタービンをHKSのGTに変更して、より速さを追求する

●エクステリア
ヴェルテックス・フルエアロ
●インテリア
ブリッド・シート、ナルディ・ステアリング
●タイヤ&ホイール
RE711/M7R&ノーヴレイファイナル
●足まわり
FLT車高調
●パワーチューニング
ブーストアップ、GPスポーツマフラー

CUSTUM FREAK ON STAGE

マークⅡ／クレスタ／チェイサー特集

3兄弟に魅せられたボーイズ&ガールズ

タービン交換で、チューンはキマリだ!

マークⅡ・ツアラーV　廣田友和さん

●エクステリア
ヴェルテックス・フルエアロ
●インテリア
パイオニア・TV&フルコンポ、ナルディZ5
●タイヤ&ホイール
RE711/Gグリッド&クロイッツァーエボリューション／インテレッセ
●足まわり
T&E車高調
●パワーチューニング
HKS・GTインタークーラー&EVC、HKSオイルクーラー、T&Eコンピュータ、JICワンオフマフラー、M'sエアクリーナー、トラスト・ブースト計

○フルエアロだけでなく、フロントバンパーとテールレンズを後期用にしてあるのも見逃せない廣田さんのマークⅡ。これにGT3040タービンを与えるのが、次のステップだ

●エクステリア
ヴェルテックス・フルエアロ
●インテリア
レカロSR-Ⅱ、ナルディ・ステアリング アゼクト・フルコンボ、T&Eフルスモーク、アペックス・ブースト計
●タイヤ&ホイール
インテレッセ
●足まわり
TEIN車高調
●パワーチューニング
HKSパワーフロー&ハイパーマフラー、JICフロントパイプ

プロトタイプのエアロを装着 !!

クレスタ・ツアラーV　松本涼太郎さん

○誰も付けていない、NEWエアロのプロトタイプを全身にまとい注目をタップリと集める松本さんとクレスタ。車高の低さもより強調。エンジンとドリテクのアップに邁進する

ボンネットとボディカラーで差をつける!

チェイサー・ツアラーV　成澤健一さん

○後期用のグリルとテールレンズに変更したうえでフルエアロにバージョンアップ。もうやることがないという雰囲気だが成澤さんは「ホイールを太いのにしたい!」とのこと

●エクステリア
ヴェルテックス・フルエアロ、グッドライン・ボンネット&コーナーダクト、風間オート・ターボAダクト
●インテリア
レカロSR-Ⅱ&TOMEIステアリング、ブリッツ・ブースト計、ヴェイルサイド・シフトノブ
●タイヤ&ホイール
RE711/M5&BBS RG-Ⅱ/エイグルメッシュ
●足まわり
TEIN車高調
F：風間/Rエンドレス NA-Yパッド
●パワーチューニング
HKS・EVCⅡ&FCD&パワーフロー、ブリッツ・ブローオフ

○新車でまだ慣らし中で走行距離は500km。しかし、アコード用のマーカーをサイドステップに埋め込むなど、早くもワザを発揮する加藤さん。「この後ヤリたいことはヤマほどあります」

サイドステップのワンポイントにワザあり!

マークⅡ・ツアラーV　加藤哲久さん

●エクステリア　ヴェルテックス・フルエアロ
●インテリア　レカロA-8、ナルディ・ステアリング、エクリプス・デッキ+アルパイン・カーナビ、ブリッツ・ターボタイマー
●タイヤ&ホイール　FM901/ル・マン&ワークVS-XX
●足まわり　TEIN・HR車高調ピロアッパー付き、クスコ・タワーバー
●パワーチューニング　TBO直管マフラー、JICフロントパイプ

バランスを極める!

◆JZX100 チェイサー EL TOROシリーズ
●フロントバンパースポイラー ……¥69,000
●フロントグリル ……¥27,000
●サイドスカート ……¥54,000
●リヤアンダースポイラー ……¥29,000
●オーバーフェンダー（1台分）……¥48,000

◆OPTION PARTS(受注生産)
●フロントバンパー用
カーボンレーシングフラップ ……近日発売
●カーボンボンネット
（カーボン地ではありません）…¥230,000
●FRPボンネット ……¥198,000
●フォグランプ位置エアダクト ……¥29,000
●ボンネット・エアダクト ……¥39,000

◆JZX90 マークⅡ
●フロントアンダースポイラー ……¥39,000
（MC前用バージョン1／バージョン2）
●ターボ用ハイパーコンピュータ
（ノーマル下取り）……¥130,000
◆JZX81ターボ用ハイパーコンピュータ
（ノーマル下取り）……¥130,000

◆TUNING PARTS
●ターボ用ハイパーコンピュータ
（ノーマル下取り）
TYPE Ⅰ　スピード・ブースト・レブリミッター変更／点火マップ変更
MT／¥135,000　AT／¥145,000
TYPE Ⅱ　TYPE Ⅰ+VVTi制御
MT／¥185,000　AT／¥195,000
●スピードリミッターキャンセラー
MT／¥12,500　AT／¥25,000
●ビルシュタイン・ネジ式車高調
サスペンションキット ……¥298,000
●レーシング
ギヤホールドマン ……¥29,800

IMEC
〒470-0371　愛知県豊田市御船町山屋敷135-2
TEL／0565-46-0727　FAX／0565-46-0807
定休日／毎週木曜日　営業時間／10:00～19:00

ホームページ OPEN!!
http://www.imec.co.jp
全国通信販売OK

Racing Development
TRD

TRD JZX100チェイサー 開発ストーリー

トヨタ直系のワークスファクトリー、TRD。モータースポーツへの積極的な活動をはじめ、レーシング、ストリートのどちらにも豊富なパーツラインアップを誇っている。そんなTRDはスポーツセダンの顔ともいえるJZX100チェイサーに早い段階から着目、開発を続けてきていた。秘められた開発ストーリーとともに、JZXシリーズに装着できるパーツをほんのひとにぎり紹介する。

TEXT:JUNICHI YAMANASHI
取材協力:TRD☎045・540・2121

スポーツシート（8万4000円）

機械式LSD（9万1000円〜11万円）

スポーツMAG（1ピース鍛造マグネシウムホイール）

サスキットforサーキット（17万5000円）

SRSエアバッグ スポーツステアリング（6万9000円）

JZX90 MARK II BLISTER Version

ブリスターキット（12P） ¥580,000
リアウイング TYPE II（FRP） ¥ 78,000
（CARBON） ¥ 93,000
フロントグリルTYPE II ¥ 30,000
ヘッドライトフィニッシャーTYPE II ¥ 18,000
※リアバンパースポイラーは
ノーマルとダブルタイプがあります。

6月発売予定
予約受付中

NEW!! JZX90 MARK II FRONT BUMPER

フロントバンパースポイラー（ウィンカー付） ¥84,000
4月発売予定 リアバンパースポイラー ¥82,000

フロントスポイラー（M/C後） フロントグリルType I 装着車

フロントスポイラー（M/C前） フロントグリルType II 装着車

JZX90 MARK II

フロントスポイラー（M/C前後）	¥ 55,000
サイドステップ	¥ 65,000
リアスポイラー	¥ 57,000
リアウイング	¥ 68,000
フロントグリル Type I	¥ 28,000
フロントグリル Type II	¥ 30,000
ヘッドライトフィニッシャー	¥ 18,000
3P KIT（フロント・サイド・リア）	¥ 167,000
4P KIT（フロント・サイド・リア・リアウイング）	¥ 230,000

JZX90 CHASER FULL KIT

NEW!! JZX90 CHASER

フロントスポイラー（M/C前後）	¥ 55,000
サイドステップ	¥ 65,000
リアスポイラー	¥ 57,000
リアウイング	¥ 68,000
フロントグリル	¥ 28,000
ヘッドライトフィニッシャー	¥ 18,000
3P KIT（フロント・サイド・リア）	¥ 167,000
4P KIT（フロント・サイド・リア・リアウイング）	¥ 230,000

JZX90 CRESTA

フロントスポイラー（M/C前後）	¥ 55,000
サイドステップ	¥ 65,000
リアスポイラー	¥ 57,000
リアウイング	¥ 68,000
フロントグリル（M/C前後）	¥ 28,000
ヘッドライトフィニッシャー	¥ 18,000
3P KIT（フロント・サイド・リア）	¥ 167,000
4P KIT（フロント・サイド・リア・リアウイング）	¥ 230,000

JZX100 CHASER

フロントスポイラー	¥ 58,000
サイドステップ	¥ 66,000
リアスポイラー	¥ 60,000
リアウイング	¥ 68,000
フロントグリル	¥ 30,000
ヘッドライトフィニッシャー	¥ 20,000
3P KIT（フロント・サイド・リア）	¥ 174,000
4P KIT（フロント・サイド・リア・リアウイング）	¥ 237,000

JZX100 MARK II

フロントスポイラー	¥ 60,000
サイドステップ	¥ 66,000
リアスポイラー	¥ 58,000
リアウイング	¥ 68,000
フロントグリル	¥ 30,000
ヘッドライトフィニッシャー	¥ 20,000
3P KIT（フロント・サイド・リア）	¥ 175,000
4P KIT（フロント・サイド・リア・リアウイング）	¥ 236,000

SPORTS
FINE AERO EQUIPMENT BY F.J.G

It is fascinating and encouraging to observe the Brave's equipment.
The great new technological success can be seen at high quality and high sense of the products.
That will makes the possibilities of your Highway roads appear unlimited.

●全国通信販売・クレジット販売
ご希望の商品に関する事は、お電話にてお問い合せください。通信販売・クレジットご利用の方はご面倒なくお問い合せください。
〒229-0031 神奈川県相模原市相模原4-10-18 TEL.042-752-0170 FAX.042-752-0161

FINE AERO EQUIPMENT
F.J.G.

TRD JZX100チェイサー開発ストーリー

100チェイサーが出場するようになったのは97年からなので、開発は当然それ以前ということになる。それまで車重の軽さが武器のFFのエクシブを走らせていたが、チェイサーの、FRならではの前後重量バランスの良さを認め、実戦投入に踏み切った。ベースとなるJZX100の素質について

「市販モデルのチェイサーをサーキットで走らせてみると、サスペンションの動きが非常に優れていることに気づきました。これはベースモデルのシャシー性能良さを再確認するきっかけとなりました。そして、レーシングカーに仕立てる上で大変重要な要素ですから、我々はシャシーのチューンアップから始めることにしました。もっともチェイサーの素質の良さは設計図の段階から分かっていましたけどね」

と語るように、JZX100系が走りを意識したクルマになり得ることは、設計図の段階で見抜いていたのだ。

「チェイサーの資質がいいとはいえ、ブレーキのキャパシティが少なく、スポーツ走行を続けて走るのは辛くなります。シャシーを強化するほど、ブレーキに負担がかかる。だからサーキット対応パーツとしてホースやフィッティングもセットした強化ブレーキキットをいち早くリリースしたんです」

つまり、280馬力のハイパワーユニットをモディファイしていくには、ハイクオリティなシャシーが不可欠なのだ。足まわりをガチガチにするだけではストリートカーとして役に立たない。だからレーシングカーとノーマルのメリットを活かしたセッティングを見つけるのに苦労したという。

次にTRDが目を付けたのは、ハイクオリティなシャシーに見あった空力チューンだった。こちらもレーシングフィールドからの要素が多く取り入れられて、より精悍なスタイルへと変貌させている。TRDの考えるエアロは、スタイリングもさることながら機能性を兼ね備えていてこそエアロパーツとして認めている。エアロパーツ自身の剛性や耐久性を考えて、ノーマルのバンパーと同一素材のポリウレタン樹脂で成形されている。この効果は最高速や高速コーナー時に絶大な威力を発揮して、強力なダウンフォースを感じながら走ることにつながっているのだ。

このようにTRDのチェイサーは、1JZというハイパワーなエンジンユニットをさらにチューンするのではなく、シャシーの剛性アップやエアロパーツによってエンジン本来の性能を最大限に引き出すことができるパーツを開発している。それだけに「走り」、「スタイリング」どれをとってもトータルなバランスアップが図られている。これはトヨタワークスファクトリーとして与えられた義務でもあり、自分たちが絶対的に持つ自信から来るあらわれでもあるのだろう。

ローハイトスプリングセット(3万2000円〜3万4000円)

ノーマルのクルマを研究しつくし、豊富なデータを有効に使えるTRDならではのベストセッティングを施してある

ショックアブソーバー(2万円〜2万6000円)

スポーティな走行を希望する高いレベルの期待に応える、スポーティドライビングを安全に楽しめるセッティングを施してある

ラバーインシュレーター

エンジンマウントやラバーブッシュなどは経年変化が著しいパーツである。コーナリング性能やトラクション性能の向上に

オプティトロン
フルスケールスピードメーター(3万5000円)

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とけ込む上品なフルスケールスピードメーター

ハイレスポンスマフラーVer.S(9万円〜10万円)

高品質で高性能な大口径テールエンドパイプを持った、迫力のオールステンレスエキゾーストシステム

メンバーブレース(1万8000円)

フロア下部の剛性を強化し、より安定感のある走りを実現するサスペンションメンバーブレース

タワーバー(2万6000円)

足回りやボディのねじれを制御して、ステアリング操作に敏感に反応するレスポンスを実現する

ハイパフォーマンスブレーキキット

ブレーキホースからボルト、キャリパーにスリット入りローターなどがキットになったレーシングテクノロジーの集大成

スポーツT2(1ピース鍛造・シルバー)

従来までのスポーツのスタイリングを踏襲しつつ、鍛造アイスクと鍛造リムを組み合わせた2ピース構造のニューホイール

スポーツ(1ピース鍛造・シルバー)

1ピース鍛造の軽量アルミホイール。こちらはシルバーで、TRD伝統のレーシングイメージで足もと軽快かつスポーティに見せてくれる

臨海副都心に「TRD PADDOCK」オープン

'99年3月19日に東京臨海副都心青海地区にオープンしたパレットタウンのトヨタMEGAWEB内にTRD PADDOCKがオープンした。トヨタ車ユーザーの「走る楽しさ」を応援する拠点で、モータースポーツへの興味を高め、理解を深めることを目的に、ビデオの上映やパネルによりモータースポーツに関する情報も盛りだくさん。TRDのオリジナルグッズ販売も豊富だ

江東区青海1丁目パレットタウン　☎03-3599-0808

Racing Development TRD

チェイサーTRDスポーツ エアロカウル

JTCCへの参戦を通じて得たレーシングテクノロジーのノウハウを惜しげもなくつぎ込み、ストリートでの機能性を付加したエアロコンプリート。エアロバンパーが13万6000円、フォグランプが1万4000円、エアログリル2万3000円、リヤウイングが13万8000円である

「ベース車輌の資質がとてつもなく高いんです」

TRD（TOYOTA Racing Development）といえば、トヨタ直系のモータースポーツセクションとして、レーシングフィールドからストリートまでをカバーするワークスファクトリーだ。GT選手権ではスープラの企画、開発を担当し、昨年まで行なわれていたツーリングカー選手権（JTCC）のチェイサーも、このTRDから生み出された。つまり、ストリートカーとして登場した「チェイサーTRDスポーツ」は、レースで培ったノウハウをあますことなく注ぎ込んだ、レーシングテクノロジーのフィードバックマシンなのだ。

では、そのレースで培ったノウハウとはいかなるものなのか。また、JZX100系のチューンやセットアップに関してどんな方向性をもっているのか。TRD・JZX100プロジェクトに携わった湯浅和基さんは

「今でこそミディアムセダンのチューニングやドレスアップが盛んになっていますが、我々がJZX100をチューニングベースとして注目するようになったのは、ツーリングカー選手権（JTCC）が始まったころですから、だいぶ前にさかのぼることになりますね」

と目を細める。

ツーリングカー選手権にJZX

TRD企画販売室
商品企画グループ
湯浅 和基さん

デビューするとほぼ同時にコンプリートマシンをつくり上げたTRDの開発に携わられた湯浅さん。チェイサーのスポーティな質質にはデビュー前の段階から着目していたという

イリジウムスパークプラグ(2本/4400円)

中心電極に、超高融点貴金属材料「新イリジウム合金」を採用して、高出力・高回転型のスポーティエンジンに最適の、確実な着火を約束できるスパークプラグ

スポーツ(1ピース鍛造・ブロンズ)

軽量ながら、外部からの入力などにも耐えられる質実剛健な構造が信頼の機能美。1ピース鍛造。カラーはブロンズ

スポーツオイルフィルター

高性能エンジンに求められる高回転域の常用時でも、高密度なフィルターが、不純物を取り除いてくれる

スポーツエアフィルター

高い集塵効果と吸入抵抗の低減、フィルターのロングライフ化を可能にしている。純正交換タイプのため取り付け簡単

ラジエターキャップ(3000円)

ラジエターキャップ内の圧力調整弁の開弁圧をアップすることで、ラジエターの冷却性能を最大限に引き出してくれる

オイルフィラーキャップ(9800円)

アルミ削りだしのオイルフィラーキャップは、金属素材の美しさと中央部のTRDロゴによってエンジンルーム内をスポーティかつ上品に演出

Vertex®

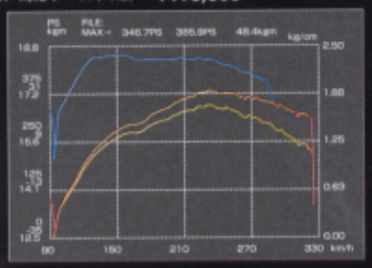
Vertex COMPUTER

For JZX81·90·100 他メーカー及び車種も多数ございます。

ベルテックスコンピューターは、安全性と操縦性の両立はもちろん、あらゆる走行条件に対応できるようベストセッティングを施したエンジンコントロールコンピューターです。当社ではご来店いただき、お客様のお車の仕様を細かく伺ってからコンピューターのプログラムを開始いたします。ですからお客様の仕様にあった最良の燃料マップ及び点火マップ変更、スピードリミッター解除、ブーストリミッター解除、レブリミッター変更などが可能です。
ご来店の際はTELにてご予約をお願いいたします。

※下記価格は全てノーマルCPUユニット下取りです。
※CPU交換後はレーシングプラグ、ハイオクガソリンをご使用下さい。
※下記以外の車種、仕様変更などはお問い合わせ下さい。

- ●JZX81 （後期/MT/AT 対応ブースト1.1） ¥118,000
- ●JZX90 （前後期/MT/AT 対応ブースト1.2） ¥118,000
- ●JZX100（後期/MT/AT 対応ブースト1.2） ¥198,000



（パワーチェック例）JZX100ツアラーV
ブースト1.2kg/cm²→385.9馬力 トルク48.4kgm達成!! マジ速です!!
仕様：エンジン＆タービンノーマル・ベルテックスCPU・ベルテックス前置きインタークーラー
・サミットオリジナルフロントパイプ・ワンオフマフラー・レーシングプラグ
・エアクリーナー・TRUSTプロフェック

Vertex SUSPENSION KIT

For JZX90·100 他メーカー及び車種も多数ございます。

減衰力からバネレートに至るまで全てを高次元でバランスさせた、自慢の車高調キットです。又、ユーザー様のご希望にあわせてバネレート、減衰力、ケース、ロッドに至るまでワンオフ製作もいたします。

TYPE-1（F14kg R-12～10kg）各 ¥225,000
●オリジナルショック ●スタンダードスプリング。

TYPE-2（F14kg R-12～10kg）各 ¥278,000
●オリジナルショック ●アイバッハ又はベステックススプリング。

TYPE-3（F14kg R-12～10kg）各 ¥350,000
●オリジナルショック ●アイバッハ又はベステックススプリング。

※全商品ピロアッパー付。オーバーホール、減衰力変更、バネレート変更対応OK。

Vertex BRAKE PAD

For JZX81·90·100 他メーカー及び車種も多数ございます。

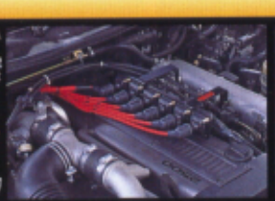
TYPE-A（フロント・リア）各 ¥20,000
純正パッドの良さを活かしたフィーリングながらも、初期制動を重視したドリアト向けのパッド。
●ローター温度域：30℃～550℃ ●摩擦係数範囲：0.3～0.45 ●パッド材：焼入、タイプ

TYPE-B（フロント・リア）各 ¥28,000
実戦テストから生まれたフルメタルパッド、ハードな走行に耐え、重量級のボディも確実に減速させる。
●ローター温度域：150℃～800℃ ●摩擦係数範囲：0.3～0.52 ●パッド材：焼入タイプ

TYPE-C（フロント・リア）各 ¥24,000
ストリートでの扱い易さに加えTYPE-Bのスポーツ性を持つオールラウンド対応のミディアムグレード。
●ローター温度域：60℃～600℃ ●摩擦係数範囲：0.3～0.48 ●パッド材：焼入タイプ

NOLOGY HOT WIRE

吸排気系やロムチューンなどで良質の混合気や圧縮を作り出しても、完全燃焼が行われなければ、その効果を十分に引き出すことができません。
「ホットワイヤー」はコイルとプラグの間に装着し、電荷を一時的に蓄電、電流値を増大させて一気に放電させます。これにより得られた強力なスパークは確実に混合気を燃やし切り、完全燃焼を実現することができます。



「ホットワイヤー」の完全燃焼効果
①中低速のトルク＆パワーアップ ②レスポンスアップ ③ターボラグ減少
④アイドリングの安定 ⑤ノッキング低減 ⑥クリーン排気 ⑦燃費向上 etc...

For JZX90·100 ¥68,000

PERFORMANCE MUFFLER

曲がり部分の排気抵抗を最小限に抑え、パワー重視で製作。排圧も低く抑えられるため、ブーストの立ち上がりやレスポンスも格段に良くなります。製品はオールステンレス一体型でメイン76.3φ、触媒以降を交換します。テールは130φ砲弾型サイレンサー仕様。

（JZX90）¥85,000
予価（JZX100）¥125,000
（JZX90オールチタン）¥198,000

FRONT PIPE

フロントパイプを76φの大口径にすることでタービンからの排気効率を向上させます。さらにJZX100の場合、触媒レスとなるのでパワー＆トルクアップが可能になります。

■スチール製
（JZX90）¥18,000
■オールステンレス製
（JZX90）¥29,000
（JZX100）¥29,800

PILLOWBALL TENSION ROD

前後方向のアライメント変化を抑え、ステアリングレスポンスが大幅に向上します。NMB製ピロボールを使用し耐久性は抜群です。

For JZX90·100
（純正下取り）¥39,800
（下取り無し）¥49,800

MEMBER SUPPORT

ノーマル車にも装着されているメンバーサポートをさらに強化することでボディ剛性が格段に向上します。カウンター時のマシンコントロール性も格段に良くなり、ターンイン時のノーズの入りもよりクイックになります!!

For JZX90·100
（純正下取り）¥12,000
（下取り無し）¥18,000

Vertex INTER COOLER KIT

（キット内容）**For JZX90·100**
●GT-Rサイズ2層コア（JZX100のみ3層コアの設定あり ¥30,000UP）
●IN70φ、OUT70φスチールパイピング
●クーリングファンクーラー＆パワステ移動キット付
●他ショートパーツ一式 ¥128,000

※パイピングは純正タービン使用の場合ボルトオンで装着可能です。
社外タービンを使用する際はパイピングの加工が必要になります。
※装着の際バンパー及びリーンフォスメントに若干の加工が必要になります。

Vertex K27 TURBO KIT

（キット内容）**For JZX90·100**
●ステンレスEXマニホールド
●K27 3470MOJタービン（EXハウジング選択可能 #7、#9、#11） ¥350,000
●ウェイストゲート ●他ショートパーツ一式

（別売）
●JZX90フルタービン専用 VerteX CPU （ノーマル下取り）¥148,000

※サクションパイプはキットに含まれておりません。又、大幅にパワーアップするためCPUのリセッティングが必要になります。
※JZX100 フルタービン専用 VerteX CPUはTELにてお問い合わせ下さい。
※既に当社CPUを装着済の方は¥35,000にてプログラム変更いたします。

SUMMIT RACING

Amazing Power Creator!

サミットレーシング
〒242-0024 神奈川県大和市福田6-9-24 営業時間10:00～20:00
Call.0462-67-5191 Fax.0462-67-8125
インターネットホームページ http://www.summit-racing.com

全国通信販売いたします。ご注文は現金書留又は銀行振込にてお申し込み下さい。
銀行振込先 平塚信用金庫 桜ヶ丘支店 普通口座798516 サミットレーシング
掲載以外にもオリジナルパーツ、インポートパーツを多数取り扱っております。
表示価格に取付工賃、消費税、送料は含まれておりません。
掲載商品の価格及び仕様は予告無く変更する場合があります。予めご了承下さい。
一部の製品はモータースポーツ専用部品のため、一般公道では使用できません。

CONTENT UPLOADED BY

「世界でただ1台JZX90スーパーセダン化計画」に見る

実践！JZX90モディファイ

PHOTO:MITSUAKI MORISHITA/SHINICHI TSUTSUMI/TOSHIKI KOBAYASHI
HIDEYOSHI TAKASHIMA
TEXT:YASUNARI URATA
取材協力:カヤバ・エンジニアリング&サービス☎03・5476・1771/ペステックス☎03・3820・3961/コクピット綾瀬☎0467・76・9300/カーメンテナンス・マービー☎0462・38・3879/ライブラ☎0425・50・4333/アバンギャルド・スポーツ☎0462・24・3041/株式会社エフイーティー☎03・3329・3652/TOTO☎フリーダイアル0120・8106・72/藤壷技研工業☎03・5241・1611/パワーハウスアミューズ☎0470・22・1657/住友ゴム工業☎03・5546・0113/ディー・スピードインターナショナル☎03・5474・8949/ブリヂストン☎03・3563・6845/ブリヂストンFVS☎03・5202・0404/アレスクリエイト☎045・470・2888

姉妹誌「スーパーセダン」で毎月連載している超(?)人気企画「世界でただ1台JZX90スーパーセダン化計画」。まるっきりノーマルのJZX90が、毎回スーパーセダンのエッセンスを注入される連載企画なのだ。JZXシリーズムックの発売を記念して、'98年9月に開始されたこの連載のこれまでの軌跡をお見せしよう。これから愛車をスーパーセダンにしたい人は必見の企画だ！！

'98年9月どノーマルに扁平・極太タイヤを履く

'99年1月フジツボレガリスR装着

'98年12月ナルディステアリング装着

'98年11月レカロシート購入

'99年4月グラッドのブレーキキット装着

'99年4月ディースピードエアロ装着

'99年3月バンパー交換作業

CONTENT UPLOADED BY

すべてはここから始まった キュウ丸スーパーセダン化計画

2・5グランデGはこうして購入された!

姉妹誌「スーパーセダン」で連載されている「世界でただ1台JZX90スーパーセダン化計画」は、編集部員・浦田(以下、ボク)が個人的に購入したクルマなのだ。'94年11月、それまでのポンコツ外国車にイヤ気がさし、壊れないこと、エンジンに力のあること、国産の新車であるコト(?)を条件にクルマ購入を決定。たまたま入ったディーラーにあったのが、我がキュウ丸だったというわけだ。なんと新車価格から○○万円!! の値引きが価格表にデカデカと掲げられていた。もちろん「展示車」とあったのも見逃さなかったけどね。テヘヘへ。でも新車にゃ違いねぇと、一発でローン組んで買ってしまいました。グレードはトルクの欲しいボクには願ってもない2・5ℓのグランデG。オートマ、FRと欲しかった条件が目白押しだったのだ。

それから1回目の車検を挟んで4年目まではさしたる不満もなく過ごしていた。ところがスーパーセダン編集部へ加入し、キュウ丸のページを展開するようになってからは、まさに水を得た魚のように各箇所のカスタムに精を出し始めたのだ。

足元キメたら、次は足まわり。っていうのは当然の成りゆき!

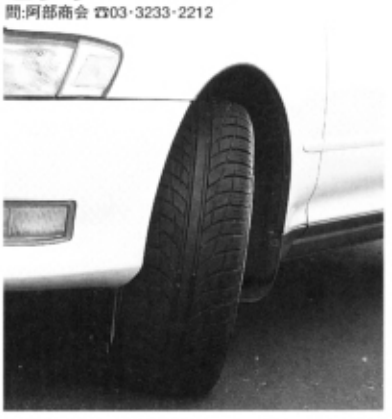
まず初めは足元をキメるコトから始まった。タイヤはピレリP7000。サイズがフロント225/40ZR18、リヤが255/35ZR18(極太!)、ホイールはアウトストラーダフォルテレーシング、こちらもフロントが18×8J、リヤが18×9Jと、メチャクチャ太い! それまではノーマルの、6・5Jに215/65HR15だったもんだから、我ながら、太くなったタイヤにはビックリしたもんだった。

扁平で、幅の広くなったタイヤ&ホイールは、ノーマルサイズに比べて横Gに対する、ありあまるほどの安定性を発揮。サスペンションを変更したかと思わせるほど、コーナリング性能も向上、高速安定性にも優秀な性能を見せてくれた。ロードノイズも低めで快適なうえ、排水性も高くて抜群の信頼感と、特に高速巡航において高い実力を発揮してくれた。しかしタイヤだけだと、サスペンションとのバランスがとれない。タイヤは踏ん張ってくれるのだが、ロールフィーリングなどが不自然な感じで、高速コーナーなどでも違和感を覚えていたので、当然の成りゆきとしてサスペンションにも手を入れることになった。

チョイスしたのはベステックスのスプリングと、カヤバのダンパーだった。大げさに車高を下げるのは、どこでも気にせず走りたいというズボラなボクの性格から考えてパス! ほどほどに車高を下げて、スポーツ性と機能性の両立を図ることになった。ベステックスのスプリングは車高を25㎜下げただけで、しっかりと荷重をコントロール。カヤバのダンパーによって、しなやかな乗り心地も実現された。めまぐるしい環境の変化に、ボクはキュウ丸に追いつけないまま、ドンドン連載は続いていくの

ピレリ P7000

問:阿部商会 ☎03・3233・2212



トップブランドのP-ZEROの次に位置するP7000。どちらかというとトータルバランスに優れた性能で、ハイパーセダンにはピッタリのチョイスだと思う

アウトストラーダ フォルテレーシング メッシュホイール

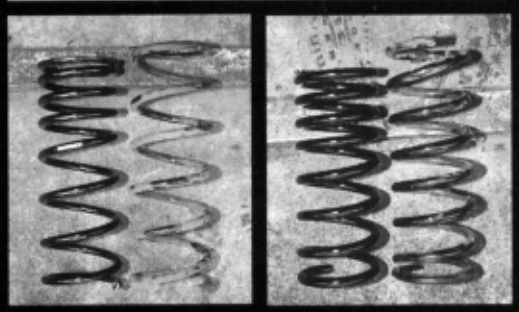
問:阿部商会 ☎03・3233・2212

18インチに超扁平・幅広タイヤもピッタリフィット。3ピース構造の美しさが際だつフォルテレーシング。サイズはF:18× 8J(+44) R:18× 9J(+52)

ベステックス ストリートシリーズ

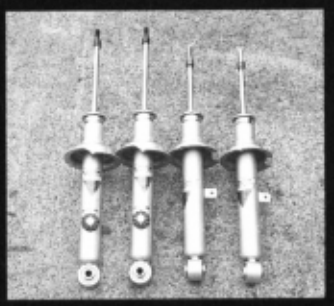
問:ベステックス ☎03・3820・3961

ベステックス・ストリートシリーズのＪＺＸ90用サスペンション・スプリングのツアラーＶタイプⅡ。こちらにもオーバーサイズな足を考慮して、あえてツアラーＶのアップグレード版をチョイス。バネ定数はフロントが5.5-10.4、リヤが2.8-4.7。車高は前後とも-25mmとなった。価格はセットで5万4000円である



右がフロント、左がリヤのスプリング。どちらも向かって右側がノーマルのスプリングとなっている。写真で見るとこれぐらい長さが違っているが、実際に装着するとノーマルより25mm車高が下がる。ベステックスのスプリングはノーマルのしなやかな乗り心地を適度に残し、スポーツ走行に対応した抜群の動きを見せる

カヤバ スーパースペシャル forストリート



問:カヤバ・エンジニアリング&サービス ☎03・5476・1771

前後とも4段階の減衰調整が可能なストリート用ダンパー。タイヤ・ホイールのサイズがオーバーサイズなので、その時に応じた減衰力を選択できるという理由で調節付きをチョイス。減衰調整機構はフロントはピストンロッドの上端、リヤはダンパーの外側に装備される。セット価格は6万7200円

サスを交換して低く構えたキュウ丸

ベステックス、カヤバとスポーツな走りに対応できる装備を充実。扁平・極太タイヤも、スタイリングにスゴみを効かせている。右ページのときよりも、スーパーセダンに幾分近づいた。何よりも確実にレベルアップしたのはコーナリング性能で、それまでよりも高いスピードでコーナーへのアプローチが可能になった。また、コーナリング中の姿勢も非常に安定してきた。とは言っても、人間はすぐにレベルアップできないので、新しい足まわりに対応した鋭い走りを実践できたワケじゃナイ！　ボクも練習、練習！

車高をマイナス25mm 迫力のあるキュウ丸に

サスペンション交換後はアライメント調整を忘れずに!

タイヤのインチアップやサイズアップ、サスペンションの交換などを施すと、ホイールアライメントに狂いを生じるのは当然のこと。四輪のバランスがとれていないと、わだちでハンドルを取られたり、タイヤが偏摩耗する。キュウ丸もタイヤ、ホイール、サスペンションの交換、さらにサイズも変わっているので、アライメント調整を受けた。テスターに載せられて、各輪のバランスをモニターでチェックする。この時点で四輪のキャンバー、キャスター、トウなどの狂いを確認できることだった。しかしわだちでハンドルをとられていたのは事実。キャンバーとトウを調整することで、キャスターのわずかな狂いも調節。これが終わったとき、キュウ丸の直進安定性はタイヤ交換前にもどり、余分な気や力をステアリングに入れることはなくなった。

レカロシートを7万円でゲット!!

なんと憧れのレカロシートの購入も実現した。ノーマルシートは長距離走行で腰が痛くなるし、着座位置も高すぎる。特にボクみたいな座高一(座高97cmは一般的に見ても、編集部でも座高はイチバン)には、ヘッドクリアランスが少ないから、運転していて圧迫感が強くてたまらなかったのだ。そこで、低いシートレールと、長時間しっかりと腰をサポートしてくれるレカロ(中古品・2脚で7万円)を購入した。シートが変わると気分も一新、常に身体に触れるモノだけに、満足感はイチバン高い。

着座姿勢の変化

座面、長いでショ！　サイドも座面もしっかりとサポートされてるのがわかるよネ。ヘッドクリアランスもバッチリ下がって、もうニッコニコでドライブができるようになったのサ

ノーマルの着座状態。クルマの前後方向に座面が短いのってわかる？　落ちつかないんだよね、これが！　こっちのほうが窮屈感がわかると思うけど、とにかく着座位置の高いのがボクにとっては困りモノでした

ヘッドクリアランスの変化

なんと！　ゲンコツがタテに入る。ノーマルに比べればスッゴイ進歩だ。視点は下がっちゃったけど圧迫感がなくなってうれしい〜！　個人的には最もモディファイしたかったのだ

これがノーマルのヘッドクリアランス。開いた手のひらが水平にやっと入る。これでも純正電動シートの高さ調節は最も低い。確かに座高は高いけど、もう少しクリアランス欲しいナァ

ナルディZ5ステアリング装着!

問:株式会社エフイーティ　☎03-3329-3652

操縦に関しては、最も大事なパーツとなるステアリング。シート同様、運転中、からだがずっと触れている場所だ。だからサワリ心地や、操作のしやすさはとっても大切。そこで、フェラーリのF1マシンにも装着されていたイタリアのナルディをチョイスした。特徴である細身のニギリが手のひらに優しい感じで、革の質感もグッドなのだ。なによりネーミングとロゴがオシャレで個人的に気に入っている。ボクの選んだZ5もナルディらしい繊細なデザインに魅せられてしまった。標準的なニギリ位置である10時10分の箇所にがパンチングレザーが使われてるのが、またイイネ!

ナルディZ5を装着したところ。スリムな3本スポークがコクピットの雰囲気を上品にしてくれる

ノーマルを取り外すの図。作業は比較的容易だが、重要な部分だけに自信のない人はショップに頼もう

CONTENT UPLOADED BY
Circo Kids
WWW.CIRCOKIDS.COM

フジツボレガリスR装着!

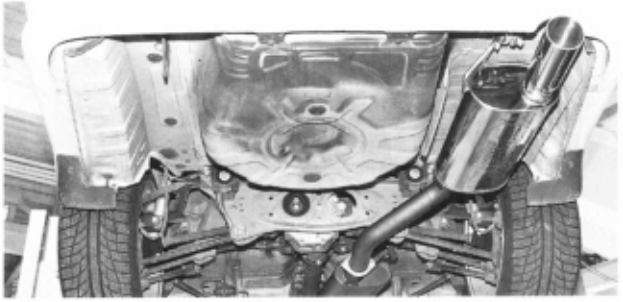
問:藤壷技研工業 ☎03・5241・1611

美しい仕上がりのSUS304を採用したステンレス製サイレンサー。サイレンサー部分には『FGK』の刻印が入っている。控え目なデザインが○。テールエンドもノーマルの切り欠きにピッタリと適合する。JZX90の1JZ-GE用は8万5000円である

スーパーセダン三種の神器ついにマフラーを交換

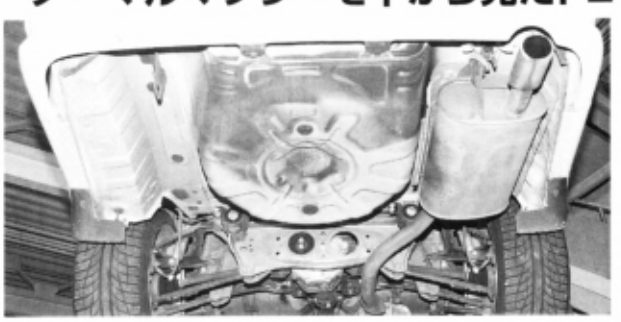
スーパーセダンとなるには三種の神器が必要だ。これはボクが勝手に決めたもので、タイヤ+ホイール、エアロ+ローダウンサスペンション、そしてマフラーの3つが、まさに三種の神器である。それらを揃えるべく、まずマフラーを装着することになった。チョイスしたのは、マフラー界をリードするトップブランド、フジツボ製のレガリスRだ。ステンレスサイレンサーとストレートパイプの組み合わせで、高い排気効率を実現する高性能マフラーである。同時に、もちろん車検公認のJASMA(日本自動車スポーツマフラー協会)規定もクリアしている。控え目で、スマートなデザインのマフラーである。アイドリングはノーマルとほぼ同等といえるほど静かだが、エンジンをまわしていくと、中速あたりから乾いた太いエキゾーストノートが響きわたる。走ってみた印象も、低速から中速にかけてスムーズな吹け上がりを実現。さらに高回転になれば、いちだんとパンチの効いたエキゾーストとなる。スポーツマインドあふれる味つけは、フジツボの繊細な設計を感じさせる高い完成度だった。キュウ丸にもさりげないデザインがお似合いだし、僕自身にとってもサウンド、スタイル、パワーフィールと満足のいく逸品だった。

ピッカピッカのレガリスRはスッキリ!



ノーマルに比べるとサイレンサーは細く、メインパイプは逆に太い。高回転のパンチ力を強調する高性能が構造に現われている

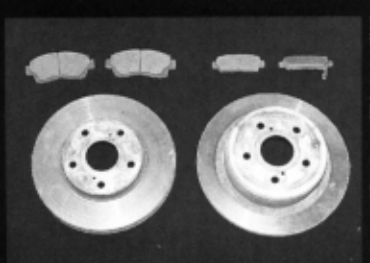
ノーマルマフラーを下から見たトコ



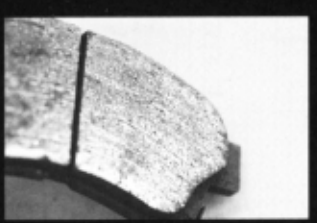
こちらがノーマルマフラーの下まわり。この時点で新車から4年半が経過していたキュウ丸。マフラーはだいぶ腐食が進んでおり、次の車検では交換が必要な状態だった

グラッドのスリット入りローターとパッド、ブレーキフルードで大安心

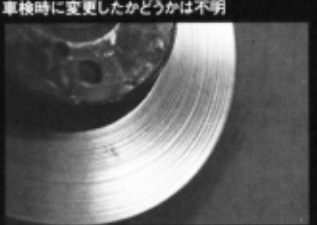
問:アレスクリエイト ☎045・470・2888



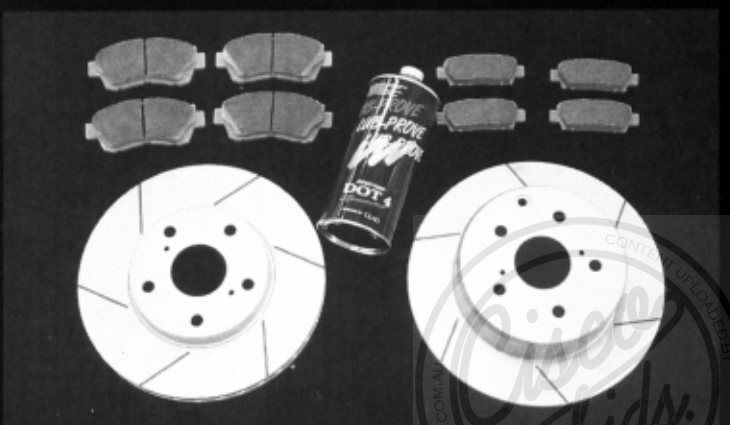
取り外したノーマルのローターとパッド。ローターは歪んできたら研磨することもできるが、ノーマルなら交換しても金額はさほど変わらない



交換のため取り外したノーマルのブレーキパッド。5万5000km走ったパッドとしては残っている。車検時に変更したかどうかは不明



ローターはかなり溝が切られてしまった状態。こちらはさすがに歪んでいたらしく、高速からのブレーキングではジャダーが発生していた



グラッドのブレーキパーツを奢った。JZX90用にスペシャルでスリット入りローターを製作。スリットはパッドの粉を除去して、より正確で高度な効きを発揮。パッドはストリート向けノンアスベストのタイプNRで、重量車向きに開発されている。ブレーキフルードもDOT4にして、コントロール性を高めている。

エアロ装着前のキュウ丸

三種の神器、最後の器ついにエアロを装着する

『スーパーセダン』にとっては、最初に取り付けなければならない貴重なパーツだが、連載開始から半年以上が経過して、やっとエアロパーツを装着するときが来た！（これは別にネタを小出しにして、ページの延命化を図ったわけではないので。念のため。）

選んだのはディースピードのファルコンというエアロパーツである。２ドア・スポーティモデルのエアロを豊富に用意している一方、ミディアムセダンのラインアップにも意欲的な姿勢を見せている。アリスト、ＪＺＸ９０／１００シリーズ、最近ではアルテッツァ、スカイラインのセダンなど、豊富なエアロコンプリートモデルを持っているメーカーである。

装着するエアロを選ぶには、やはりアタマを悩ませたのは事実だった。ノーマルスタイリングに不満があったワケではなかったことが時間のかかった大きな原因である。オリジナルが気に入っていたことは間違いのないことで、スタイルの変更にはなかなか踏み切れなかった。「やるならばフロントスポイラーくらいかな」と考えたのは正直なところで、ハーフタイプかフルバンパータイプかで思いを巡らせていた。そんなときに目に止まったのが、ディースピードのフロントフルバンパースポイラーだった。まずコーナリングランプを兼ねた埋め込み式のノーマルウインカーが使えること、最低地上高がさほど低くはならないこと、そしてノーマルのデザインをある程度踏襲していることが、ディースピードに白羽の矢を立てた主な理由である。

実際に装着してみると、ディースピードのエアロコンプリートとなったキュウ丸は、思った以上にスタイリッシュだった。左のページでもわかるように、フロントのデザインはノーマルを少々無骨にした精悍なイメージとなり、サイドステップとマッドガードがスポーティなイメージを強調してくれている。ディースピードのエアロパーツがもたらした、予想以上の高いスーパーセダン度に大いに満足している。

オーバーサイズだった足も最適なサイズに交換！

ホイール＆タイヤも今回交換した。前後18インチホイールに、フロント225、リヤ255というタイヤサイズは、スタイル的には迫力があったが、バネ下重量が重いために、足がドタバタと落ちつかなく、Ｐ７０００の秀逸な乗り味をスポイルしていたことだ。そこで新調したエアロパーツにあわせて、足元もイメージチェンジ。さらにサイズも最適化したというワケ。ホイールは新作のツァイトバージョンRで、サイズは７・５Ｊ17、タイヤはブリヂストンのレグノＧＲ５０００で、サイズは２１５／45ＺＲ17である。

まだワインディングなどを走ったわけではないが、レグノの静粛性と乗り心地には驚かされたとだけ記しておこう。今回はとりあえずここまでだが、今後のキュウ丸の詳細はスーパーセダン本誌でお伝えしようと考えている。是非とも「世界でただ1台ＪＺＸ90スーパーセダン化計画」をひき続き読んで、ネ！

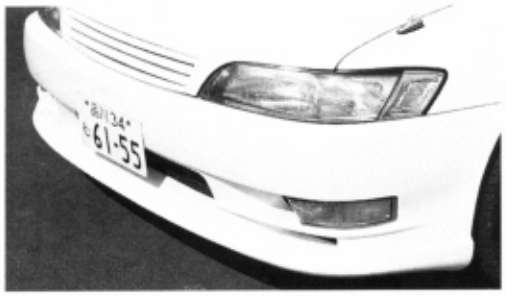
セダンの世界戦略タイヤであるＧＲ５０００は、スタンダードモデルに求められるすべての性能を保持している。スポーツする性能は突出してはいないが、オールラウンドに高性能を発揮する卓越したモデルである

ブリヂストン レグノGR5000

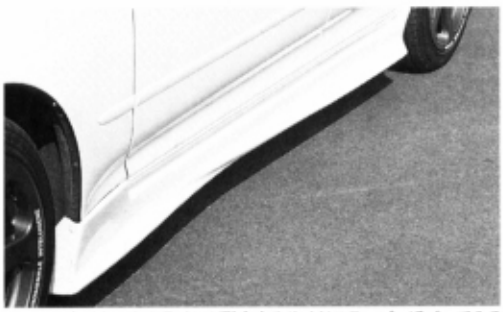
問：ブリヂストン ☎03・3563・6845

ブリヂストンFVS ツァイトバージョンR 問：ブリヂストンFVS ☎03・5202・0404

'99年初頭にデビューしたツァイトバージョンR。中心からリムのある外側に向かって、広がるような６本スポークに、イエローで描かれるレタリングが美しい。キュウ丸の足もよを引き締める、今となっては不可欠な存在

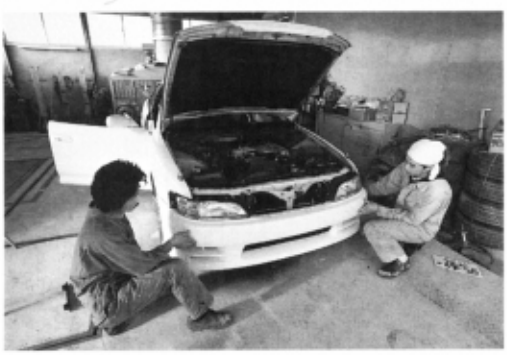


ディスピードエアロで最も気に入っている部分が、このフロントバンパースポイラー。ノーマルのウインカー兼コーナリングレンズが使用できる。価格は6万9800円

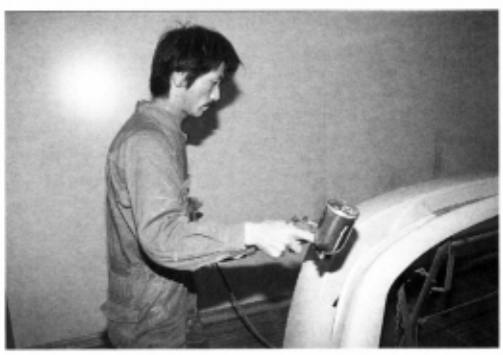


フロントとリヤからのラインが融合するサイドステップ。近づいてみると大きいが、遠目では意外にもスラリとしたイメージ。価格は写真の1ピースが6万5000円、8万5000円の6ピースもラインアップ

リヤは控え目なマッドガードが装着される。リヤ側に向かって跳ね上がり、スポまったフォルムが実現されている。価格は3万5000円とリーズナブル



最後にフロントバンパースポイラーを装着する。滑らかな塗装面の新品スポイラーが装着される瞬間は、自然とワクワク、ドキドキしてきた



神奈川県相模原市のガレージトラスト(☎0427・67・0880)。国産・外国車を問わず、塗装に関してはプロフェッショナルな実力を発揮する

D.SPEED Falconエアロ装着後

これがディースピードインターナショナルのファルコンを装着したところ。フロントからリヤまで一体感のある、予想よりもスリムなラインとなった。改めてキュウ丸のベースデザインの高さの優秀性を評価するとともに、ディースピードのエアロコンプリートのコンセプトにも感心させられる。今後、我がキュウ丸はどんな姿に変身していくのか、気になる方はスーパーセダン本誌で追いましょう！

マークII／クレスタ／チェイサー
タイヤ選びのA to Z

スポーティからコンフォートまで ニーズに合わせて タイヤをチョイス

ツアラーVに代表されるスポーティモデル、グランデやアバンテといったベーシックモデルなど、クルマの動力性能には違いがある。タイヤも高いグリップ性を発揮するスポーティモデル、居住性を高めたコンフォートモデルとその性能もそれぞれだ。各メーカーからリリースされるタイヤの中から、クルマのタイプにフィットしたものをセレクトしたい。

肝心なのは、走りのコンセプトに合わせたタイヤ選び

マークII、チェイサー、クレスタというトヨタ3兄弟の中にも、グレードごとに動力性能や走りのテイストが異なるモデルがラインアップされている。タイヤもスポーティモデルやコンフォートモデルといったテイストの違ったタイプがラインアップされている。2・5ℓのツインカムターボで最大280psを発生する「1JZ-GTE」エンジンを搭載したスポーティモデル「ツアラーV」、例えばこのスポーティモデルには、ハイグリップタイヤを装着するのがセオリーだ。また、走行ノイズを少なくして、静かな車内、快適な居住性を望むユーザーには、コンフォートタイプのタイヤをおススメする。

さらに、操縦安定性能の向上を狙ったインチアップ。理想は純正サイズからワンサイズアップといったところだ。ここで気をつけなければいけないのが、タイヤ外径を変えないこと。クルマの性能をきちんと活かすためにもタイヤの選択は重要。ニーズに合わせた適切なタイヤ選びを行なおう。

BILSTEIN GASDRUCK STOSS-DÄMPFER
ENNEPETAL

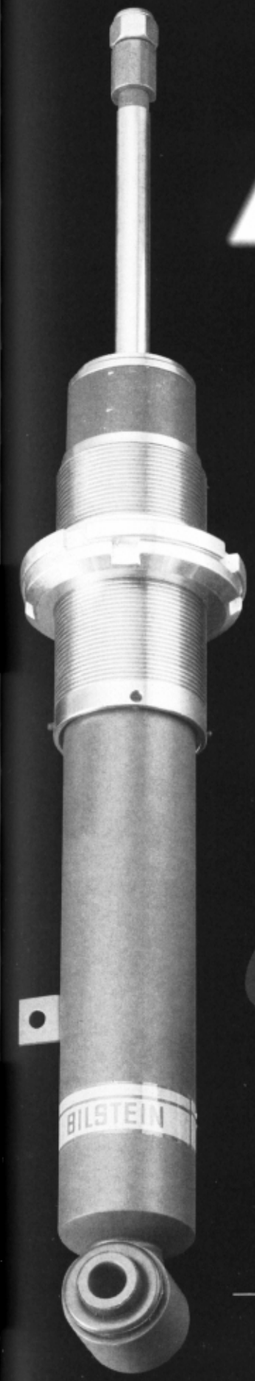
Final Sports Damper

究極のスポーツダンパー

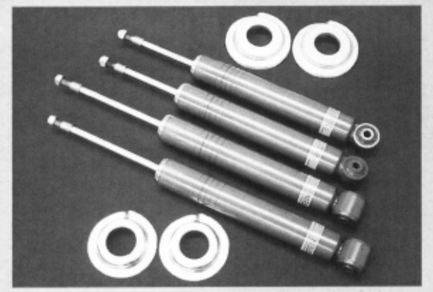
高品質・高精度なビルシュタインパーツをベースにエナペタルの高度なダンパーチューニングテクノロジーが可能とする高性能スポーツダンパーがエナペタル・ビルシュタインダンパーです。

ENNEPETAL BILSTEIN DAMPER

スポーツドライビングの歓びとセダン本来のしなやかな乗り心地の融合



マークII・クレスタ・チェイサー用として2タイプがラインナップされています。



■ショックアブソーバー（Cリング式車高調整）
フロント・リヤとも5本のグルービング加工により上下に車高の微調整が可能です。

■ネジ式車高調整サスペンションキット
ネジ式車高調整ショックアブソーバーとテーパースプリングのセットです。ネジ式によりミリ単位の車高調整が可能となります。

PRICE LIST

適用モデル	ショックアブソーバー（Cリング式車高調整）1台分定価	ネジ式車高調整サスペンションキット 1台分定価
JZX90（2WD）	¥160,000	¥248,000
JZX93（4WD）	¥160,000	¥248,000
JZX100（2WD）	¥160,000	¥248,000
JZX105（4WD）	¥160,000	¥248,000

CRESTA MARKII CHASER

ENNEPETAL
2-14-8 HIGASHIYAMACHO, OWARIASAHI, AICHI, JAPAN ZIP 488-0825
TEL 052-775-3328 FAX 052-775-3370

お求めはお近くの有名カーショップにお問い合わせ下さい。

FORMULA FM 901

フォーミュラ　エフエムキュウマルイチ

●価格／オープン価格　問：住友ゴム工業　☎03・5546・0152

ハイパワーセダンユーザーのために、より高いグリップ性能と静粛性、乗り心地というタイヤに求められる性能のすべてを備えて登場したのがこのFM901だ。このモデルには、デジタイヤプロファイルを採用し、高速走行でのタイヤの接地面積を大きくした。さらに、デジタイヤパターンにより偏摩耗を抑制、ウェットグリップの向上を実現している

タイヤサイズ	外径(m/m)
245/35ZR19	652
255/35ZR18	636
265/35ZR18	645
275/35ZR18	652
225/40ZR18	634
235/40ZR18	645
245/40ZR18	652
215/40ZR17	607
235/40ZR17	623
245/40ZR17	630
255/40ZR17	636
265/40ZR17	645
205/45ZR17 88W	614
215/45ZR17	627
225/45ZR17	634
235/45ZR17	645
245/45ZR17	652
215/50R17 91V	645
205/45ZR16	594
225/45ZR16	607
245/45ZR16	625
195/50R16 84V	598
205/50R16 87V	614
225/50R16 92V	634
245/50R16 98V	652
205/55R16 89V	634
215/55R16 91V	645
225/55R16 94V	654
195/50R15 82V	580
205/50R15 85V	587
225/50R15 91V	607
195/55R15 84V	598
205/55R15 87V	607
195/60R15 88H	613
205/60R15 91H	624
215/60R15 94H	639

高速走行での安定感と快適な乗り心地を実現した

Pilot HX MXM

パイロット エッチエックス エムエックスエム

●価格／オープン価格　問：ミシュランオカモトタイヤ　☎03・3845・4711

スポーツカー、プレステージカーの高い走行性能に適合するパイロットシリーズ。ミシュランの最上級モデルに位置するこのシリーズの中で、高速走行安定性をハイレベルな次元で実現させたのがこの HX MXMだ。さらに、ウェット路面でも優れたグリップ性能を発揮するバリアブルピッチパターンを採用している。ハイグレードな走行を求めるユーザーに向けたラグジュアリーモデルでもある

タイヤサイズ	外径(m/m)
215/55R16 93W	642
205/55ZR16	632
205/55R16 89V	632
205/50R15 86V	587
205/50R15 86V	587
195/50R15 82V	577
205/55R15 87V	607
195/55R15 84V	595
185/55R15 81V	585
215/60R15 94V	639
205/60R15 91W	627
205/60R15 91V	627
195/60R15 88V	615
205/65R15 94V	647
195/65R15 91V	635
185/65R15 88V	621

優れた接地感をキープし、高いグリップ力を発揮

GRβRS tune Ⅱ

ジーアールベータ　アールエスチューンツー

●価格／オープン価格　問：オーツタイヤ　☎025・281・3060

スーパー耐久レースからフィードバックされた高機能、シリカ配合コンパウンドを搭載。ドライでもウェットでも高いグリップ力を発揮する。優れた接地感は、高速走行時の安定した走りを実現。ドライバーの操作にリニアに反応してくれるのも特長のひとつだ。セダンユーザーの快適性を考慮して、パターンノイズを抑えた静音設計も採用した

タイヤサイズ	外径(m/m)
255/35ZR18	636
265/35ZR18	643
225/40ZR18	640
235/40ZR18	643
245/40ZR18	653
205/40ZR17	595
215/40ZR17	605
235/40ZR17	621
245/40ZR17	626
255/40ZR17	637
265/40ZR17	646
215/45ZR17	627
225/45ZR17	637
235/45ZR17	643
245/45ZR17	653
215/40ZR16	578
205/45ZR16	589
225/45ZR16	608
245/45ZR16	626
205/50ZR17	633
195/50R16 82V	603
205/50R1687V	609
225/50R1692V	635
205/55R1689V	632
215/55R16 91V	643
225/55R16 94V	653
235/55ZR16	664
195/50R15 82V	578
205/50R15 85V	588
225/50ZR1591W	607
195/55R15 84V	595
205/55R15 87V	609
195/60R15 88H	613
205/60R159H	625
215/60R159H	637

静粛性、乗り心地を向上しゆとりのドライビングを

CEPLOO CF1

セプルー・シーエフワン

●価格／オープン価格　問：東洋ゴム工業　☎ 0070-800-310456

タイヤ設計技術を採用して、トレッドパターンをデザイン。大幅な低ノイズレベルを実現して、高速走行でも静かな乗り心地を確保した。さらに、ロングドライブでも疲れない、マイルドな乗り心地も実現した。もちろん、高速走行での安定性も抜群。タイヤと路面の接地感を向上させ、安心できるドライビングを約束してくれる

タイヤサイズ	(m/m)
205/55R1587V	606
205/55R1689V	631
215/55R1691V	641
225/55R1694V	653
215/60R1695H	663
225/60R1698H	674
195/65R1591H	633
205/65R15 94H	645
215/65R15	659

走り込むほどに実感できる優れたグリップ性能

POTENZA RE711

ポテンザ　アールイーナナイチイチ

●価格／オープン価格　問：ブリヂストン　☎03・3563・6845

ブリヂストン・スポーツタイヤのトップグレードモデル。AQドーナツ技術を採用して、高いグリップ性能と運動性能を実現している。また、摩耗時にグリップダウンしにくいというのも大きな特徴である。ドライ路面だけでなく、ウェット路面でのグリップ性能の高さにも定評がある。スポーティな走りを好み、速く走ることを目的とした機能重視のユーザーに人気となっているモデルだ

タイヤサイズ	外径(m/m)
255/35ZR18	635
265/35ZR18	644
275/35ZR18	650
225/40ZR18	637
235/40ZR18	646
245/40ZR18	654
215/40ZR17	603
245/40ZR17	629
255/40ZR17	638
215/45ZR17	624
225/45ZR17	634
235/45ZR17	644
245/45ZR17	653
225/50R17 94V	661
205/45ZR16	589
215/45ZR16	598
225/45ZR16	607
205/50R16 87V	610
215/50R16 90	622
225/50ZR16	630
225/50R16 92V	630
245/50R16 98V	655
205/55ZR16	630
205/55R16 89V	630
215/55R16 91V	642
225/55R16 94V	652
195/50R15 82V	575
205/50R15 85V	585
225/50R15 91V	605
195/55R15 84V	593
205/55R15 87V	605
185/60R14 82H	577
195/60R14 86H	589
195/60R15 88H	614
205/60R15	626

スポーティな走りを楽しむユーザーのために

スポーティな走りを楽しむユーザーには、ハイグリップモデルが人気となっている。そのほとんどが、サーキットフィールドから得たノウハウをフィードバックさせた高性能タイプである。ただし、適切なサイズでインチアップすることが性能発揮の基本だ。

走りを重視するユーザーへ次世代タイヤDNA 登場!!

DNA ES-01

ディーエヌエー・イーエスゼロワン

●価格／オープン価格　問：横浜ゴム　☎03・5400・4532

「運動性能（D）」、「快適性能（N）」、「環境性能（A）」という3つの性能を高めて登場したのがDNAだ。ES-01とES-02の2タイプリリースされているが、走りを重視したモデルとして登場したのがES-01だ。高いブロック剛性と新開発のコンパウンド「合体ゴム」を採用している。これにより、優れた高速安定性と、高いコーナリング性能を発揮する。合体ゴムは、ころがり抵抗を低減しながらグリップ力はそのままという新素材だ。ころがり抵抗が少ない分、耐摩耗性も向上。さらに、騒音（走行ノイズ）を抑えて優れた静粛性を実現。振動にまで配慮して乗り心地も向上させた。まさに次世代のタイヤといえる優れた性能を持つ

タイヤサイズ	外径(m/m)
235/45ZR17	644
215/45ZR17	626
225/55R16 94V	654
215/55R16 91V	642
205/55R16	632

快適な居住性を求めるユーザーのために

快適な乗り心地を追求するユーザーには、コンフォートタイプが好まれている。走行ノイズを低減し静粛性を高めたものが多く、快適な居住性を確保。さらに低燃費、環境性能にまで配慮されたタイヤがリリースされている。

ドーナツ搭載で実現した快適性
REGNO GR-5000
レグノ　ジーアールゴセン

●価格／オープン価格　問:ブリヂストン　☎03・3563・6845

快適な乗り心地、運動性能を高次元で両立させたレグノシリーズ。GR-5000は、ハイレベルな静粛性を実現したモデルである。ドーナツを搭載して剛性感の高い走り、ドライ&ウェットでの高い運動性能を発揮する。路面の凸凹を吸収するような乗り味は、高級サルーンの走りをさらに高める効果をもたらす。タイヤのダイレクトバランスを求めるユーザーに、高級高性能車に適合するトップグレードラジアルである

タイヤサイズ	外径(mm)
255/35ZR18	638
265/35ZR18	646
225/40ZR18	640
235/40ZR18	648
215/40ZR17	604
235/40ZR17	623
255/40ZR17	638
205/45ZR17 88W	617
215/45ZR17	626
235/45ZR17	641
215/50ZR17	648
225/50R17 94V	661
205/50R16 87V	611
225/50R16 92V	631
205/55R16 89V	631
215/55R16 91V	641
225/55R16 94V	654
205/55R15 87V	606
195/60R15 88H	618
205/60R15 91H	630
215/60R15 94H	642
215/60R16 95H	667
225/60R16 98H	679
185/65R15 88H	624
195/65R15 91H	638
205/65R15 94H	650
215/65R15 96H	664
205/70R15 95H	672

クルマの性能を確実に引きだす高性能タイヤ
DIGNEO
ディグネオ

●価格／オープン価格　問:オーツタイヤ　☎025・281・3060

クルマの性能をしっかりサポートするVパターン・ワイド2ndリブ・ハイグリップコンパウンドなどを採用。高速走行での安定性、加速時のパワー伝達を確実にした。さらに、コーナリング性能の向上を実現し、安定したハンドリング感を実感できる。振動吸収ゴムの採用により、タイヤ表面と路面の間で発生する騒音を抑制、静かで快適な車内空間を演出する

タイヤサイズ	外径(mm)
225/50R16 92V	635
205/55R16 89V	635
215/55R16 91V	644
205/55R15 87V	609
215/60R16 95H	664
225/60R16 98H	677
195/65R15 91H	635
205/65R15 94H	647
215/65R15	661

専用タイヤ発想でセダンにピッタリ安全性と運転のしやすさを実現した
TRANSAS E'no
トランサス・イーノ

●価格／オープン価格　問:東洋ゴム工業　☎0070・800・310456

パターンに2本のワイドグルーブを採用して、直進時の排出性を高めた。トレッド部には、シリカコンパウンドを採用、ウェット路面での確かなグリップ力を発揮する。また、走行中のタイヤ設置面の形状変化によるノイズ発生を抑えるパターンで、車室内の騒音を低減。ドライブ中のノイズが少ないことで、快適なドライブを約束してくれる

タイヤサイズ	外径(mm)
195/60R15 88H	615
205/60R15 91H	627
215/60R15 94H	639
185/65R15 88S	621
195/65R15 91S	635
205/65R15 94S	647
215/65R15 96S	661
205/65R15 94H	645
215/65R15 96H	659
205/70R15	667

快適な乗り心地を求めるユーザーへ
DNA ES-02
ディーエヌエー　イーエスゼロツー

●価格／オープン価格　問:横浜ゴム　☎103・5400・4532

スポーティモデルのイーエスゼロワンと同時に横浜ゴムからリリースされた最新モデル。ゼロワンと同様に、「運動性能(D)」、「快適性能(N)」、「環境性能(A)」という3つの性能を高めて登場した。その大きな違いは、扁平率が40と50に限定されることと、パターンデザイン。高いブロック剛性と新開発のコンパウンド「合体ゴム」を採用したところは共通で、扁平率が高いことにより、路面からの衝撃をタイヤが吸収してくれるという利点がある。これにより乗り心地も向上、比較的ラグジュアリーなキャラクターとなっている。もちろん、優れた高速安定性と、高いコーナリング性能は同じように発揮する。合体ゴムの特性であるころがり抵抗の低減により燃費向上にも寄与している。また、ころがり抵抗が少ない分、耐摩耗性、そして走行ノイズを抑えて優れた静粛性を実現。ゼロワンと並び、次世代タイヤの代表モデルとなっている

タイヤサイズ	外径(mm)
235/45ZR17	644
215/45ZR17	626
225/55R16 94V	654
215/55R16 91V	642
205/55R16	632

ウェット時のグリップ性進化した静粛性を実感する
ASPEC dB
アスペック・デシベル

●価格／オープン価格　問:横浜ゴム　☎03・5400・4532

高性能ミディアムセダンに求められるさまざまな性能。これを徹底追及してリリースされたのが、アスペックシリーズ。なかでもデシベルは、ワンランク上の優れた静粛性と快適な乗り心地、信頼できるウェット性能を追求したモデル。特に、ウェット路面での性能を高める、4本スレート溝を採用したトレッドパターンは耐ハイドロプレーニング性をアップし、安定感のある走行性を実感できる

タイヤサイズ	外径(mm)
245/35ZR19	655
275/35ZR18	651
265/35ZR18	635
255/35ZR18	635
275/40ZR18	651
245/40ZR18	653
235/40ZR18	645
225/40ZR18	636
255/45ZR18	686
245/45ZR18	678
265/40ZR17	645
255/40ZR17	639
245/40ZR17	629
235/40ZR17	622
215/40ZR17	606
245/45ZR17	652
235/45ZR17	644
225/45ZR17	635
215/45ZR17	627
205/45ZR17	617
225/50ZR17	659
215/50ZR17	650
205/45ZR16	634
225/50R16 92V	613
205/50R16 87V	655
225/55R16 94V	641
215/55R16 91V	632
205/55R16 89V	687
235/60ZR16	679
225/60R16 98H	667
215/60R16 95H	589
205/50R15 86V	577
195/50R15 82V	607
205/55R15 87V	595
195/55R15	651

くつろぎのドライブフィールと確かなハンドリング性能を約束
GREEN MXV3-A
グリーン　エムエックスブイスリーエー

●価格／オープン価格
問:ミシュランオカモトタイヤ　☎03・3845・4711

快適性能と環境性能を高水準で両立させたグリーンタイヤシリーズの代表モデル。ころがり抵抗の低減によるグリップ力の低下を抑制する特殊シリカを配合。ウェット路面でも卓越したグリップ力を発揮する。雨天のドライブでの安全をサポート。ころがり抵抗を軽減して燃費を向上、排気の抑制も実現し、環境にも優しいのがこのグリーンタイヤの特徴となっている

タイヤサイズ	外径(mm)
215/55R16 93H	642
195/55R15 84H	595
185/55R15 81H	585
205/60R15 91H	627
195/60R15 88H	615
205/65R15 94H	647
195/65R15 91H	635
185/65R15	621

スポーティからコンフォートまで ニーズに合わせてタイヤをチョイス

コンフォートタイプ ブランド別タイヤカタログ

快適な居住性をもたらすコンフォートモデルもさまざまナタイプがリリースされている。安全性能と環境性を向上させたハイグレードモデルがラインアップに加わっている。クルマのタイプに合ったモデルをチョイスしよう。

上質な走りとゆとりの乗り心地 経済性、環境も高性能の証だ
MXGS エムエックジーエス

●価格／オープン価格
問:ミシュランオカモトタイヤ ☎03・3845・4711

環境への配慮、走ることの快適性を高水準で融合させたタイヤ、ミシュラングリーンタイヤシリーズ。コンフォートモデルのMXGSは、ころがり抵抗を軽減し、低燃費と排出ガス削減に大きく貢献するモデルだ。優れた静粛性を提供し、上質な乗り心地を追求。走行時の騒音をおさえて、車室内を快適に演出する。走りの基本をしっかりと見つめ、さらに、自然環境にやさしいグリーンタイヤ
※サイズ／195/65R15 91H～215/60R16 95H

快適で心地よい乗り心地と キビキビした走りを両立した
ZIEX ZE-326
ジークゼットイーサンニイロク

●価格／オープン価格 問:オーツタイヤ ☎025・281・3060

先進のサイレントテクノロジーを導入して、走行時に発生するノイズを抑え、静かで快適な乗り心地を実現した。ブロック剛性を均一化して、乗り心地をマイルドにし、長時間のドライブでも疲れない快適性を追求している。また、センターワイドグルーブと、左右のショルダー部まで延長したグルーブにより高い排水性能を発揮、ウェット時ノグリップ性能も格段に向上している。これにより、雨天の路面でもキビキビした走りを実現
※サイズ195/55R15 84V～265/35ZR18

排水性と静粛性を追求して ウェット路面での快適性を向上
AVS S1-Z
エイ・ブイ・エス エスワンゼット

●価格／オープン価格 問:横浜ゴム ☎03・5400・4532

独自のコンパウンド設計により、ドライ＆ウェット路での駆動性や操縦安定性を高めた。エスワンゼットには、アウトサイドのショルダーブロックにV字型グルーブを配置し、ウェット路面での効率的な排水効果実現を可能にした。また、非対称型パターンのトレッド外側に、2本の大型リブブロックを配したデュアル・スタビライザー・リブブロックにより、コーナリングフォースを高める効果を得ている
※サイズ／245/35ZR19 93Y～275/35ZR20

サイドウォールのサイズ表記はこう見る
205/55R16 89V

(m/m) (55) ( ) 荷重指数 (250km/h)
ラジアル構造

タイヤのサイズは、サイドウォールに表記されている。例えば、上記のようなサイズ表記であれば、断面積が225mm、扁平率が55%のラジアル構造となる。リム径は16インチで荷重指数は580kg。これは、タイヤが耐えることのできる最大荷重を表している。その後のVは、速度記号で、ちなみにVは240km/hが許容速度範囲となる。これらをふまえたうえで、自分の走りのシチュエーションに合ったタイヤをチョイスすることが肝心だ。また、インチアップには、タイヤ外径を変えないで行なうという前提がある。適切なサイズのタイヤをセレクトすることがクルマの性能やタイヤの性能を上手に活かすことになる。

上質な走りを追求したトレッド くつろぎの居住空間を演出
AVS EXCELEAD V201
エイ・ブイ・エス エクセリードV201

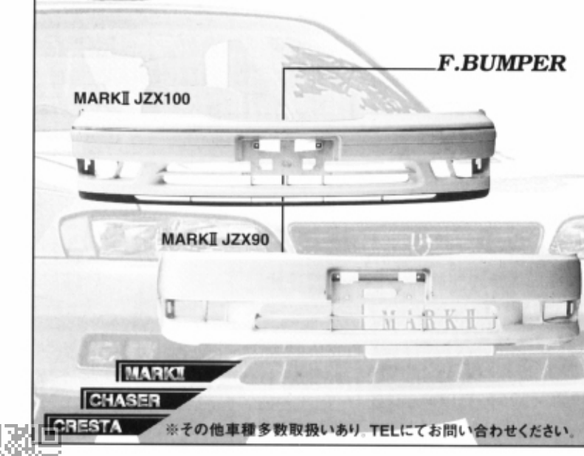
●価格／オープン価格 問:横浜ゴム ☎03・5400・4532

スーパープレミアムグレードに位置するエイ・ブイ・エス エクセリードV201は、トレッドに2本の太溝を採用し、高い排水性能を発揮。耐ハイドロプレーニング性に優れた性能を発揮する。さらに、パターンデザインを専用に開発、ノイズが少なく快適な乗り心地を実現している。優れた強度を実現する蜂の巣カーボンを採用、経済性の向上にもつながっている。ハイグレードサルーンの確かな走りを支える上級ラジアルである
※サイズ／185/65R15 88H～225/50R16 92V

AUTOMOBILE ワンワン

オートモービルワンワンでは、主に日本車用のボディーパーツを各国より輸入販売しています。ワンワン独自の価格設定は好評をはくしており、特にエアロから正規車両にもどすお客様には大変好評です。また、エアロパーツに取り替えた中古部品の買い取りもいたします。

美しさの原点にかえる時



※その他車種多数取扱いあり。TELにてお問い合わせください。

通販・業販OK 商品到着はオーダー後3日です

F.BUMPER バンパー 定価 各 ¥44,400→¥ASK

ノーマルパーツが市場価格より40～50%OFF

対応精度
'90～'96年式の車両部品:ボンネット・ウインドウ・Fフェンダー・F／Rバンパー・Fグリルともに2ドア4ドアに対応（マイナー前後アリ）

輸入ノーマルパーツ販売
オートモービル ワンワン
東京都武蔵村山市三ッ藤3-25-1
tel.042-520-7756 fax.042-520-7021
営業時間／9:00～19:00 定休日／日・祝日

振込口座 ▶ あさひ銀行村山支店 当座120315 クラウンボデー工業（有） オートモービルワンワン事業部

スポーティタイプ ブランド別タイヤカタログ

ドライ性能、ウェット性能とともに、乗り心地、静粛性、安全性を向上させた高性能タイヤが各メーカーからリリースされている。人気モデルを中心にセダンの性能にピッタリのタイヤを集めて紹介する。

20インチも登場で足もとを スタイリッシュに演出する
GRID Ⅱ
グリッドツー

●価格／オープン価格 問:ブリヂストン ☎03・3563・6845

新設計のトレッドパターンにより、優れた静粛性と居住性を高めたツーリングラジアル。スポーティな走りを楽しむカスタムフリークに人気の高いモデルである。さらに、摩耗時のグリップダウンを抑制するAQドーナツ採用で、ドライでもウェットでも高い運動性能を発揮する。タイヤサイドには、リッジ加工を施し、スタイリッシュな演出も行なっている。ドレスアップユーザーにもジャストフィットするスタイリッシュラジアル
※サイズ／225/55ZR17 97W～255/35ZR20

レーシングパターン採用で 高いグリップ性能を発揮
ADVAN NEOVA
アドバン・ネオバ

●価格／オープン価格 問:横浜ゴム ☎03・5400・4532

ストリート用ラジアルではアドバンの頂点に立つモデル。特徴的なデザインのパターンは、レーシングレイン用を採用した。サーキットで培われたノウハウをつぎ込み、コーナリング性能を飛躍的に高める非対称パターンを採用。直進時には、効果的に排水性を発揮するアクア・カット・ガルウィンググルーブが高次元の走りを実現してくれる。また、トレッドアウト側には、大型ブロックを採用し接地性を高めている
※サイズ／195/60R15 88H～275/35ZR18

ADVAN TNR045
アドバン・ティーエヌアール／ゼロヨンゴ

●価格／オープン価格 問:横浜ゴム ☎03・5400・4532

高性能チューンドカーを対象にリリースされたのがこのＴＮＲ045だ。圧倒的なグリップ性能を発揮し、サーキットなどでのタイムアタックを目的としたユーザーにお薦め。非対称・浅溝パターンを採用し、アウト側はスリックに地階ドライグリップ性能を向上。また、イン側には、効率的な排水効果を追求したパターンを採用した。ストリートからサーキットへと幅広い使用目的を想定したハイパフォーマンスタイヤである
※サイズ／195/55R15 84V～265/35ZR18

本格的サーキット走行向け スポーツラジアルが登場した
FORMURA-R D01J
フォーミュラアールディーゼロイチジェイ

●価格／オープン価格 問:住友ゴム工業 ☎03・5546・0152

大型ブロックの採用により、高いパターン剛性を実現。直進安定性やトラクション、ブレーキング、コーナリンググリップなどのドライ性能を向上させた。ロングラテラルグルーブを採用し、排水性に優れているたウェット性能も向上。また、コンパウンドは、セミウェットでの性能を高めたGP、レースなどでの低中温域に優れたSP、サーキット走行で優れた性能を発揮するＳの3タイプを用意した
※サイズ／195/55R15 84V～225/45ZR16

GRAND PRIX M7R
グランプリ・エム・セブン・アール

●価格／オープン価格
問:横浜ゴム ☎03・5400・4532

レーシングライクな走行性能、リニアなステアフィールを実現したモデル。安定感のあるドライグリップ性能を発揮し、優れた排水性能でウェット路面でのグリップ力も高めている。サイドウォールの剛性感を向上させ、コントロール性をアップ。特殊カーボンブラックの採用により、温度変化によるゴムの硬度変化を減少。ドライからウェットまで高い運動性能を発揮するスポーティラジアルタイヤだ
※サイズ／195/60R15 88H～275/35ZR18

うちではライトチューニングする君たちをお待ちしております。

☆今あなたに必要なものは？（ほんの一例です。）

Aセット
HKS ハイパーマフラー
＋
HKS スーパーパワーフロー
＋
AVS MODEL7
ADVAN NEOVA
スーパー大特価

Bセット
シエナ ジェネレーションⅡ
＋
グランプリ M7R
＋
GAB 車高調 レボリューションⅡ
ウルトラ大特価

Cセット
GAB 車高調 レボリューションⅡ
＋
WALD フルエアロ
むちゃくちゃ大特価

好きなホイールがやっと見つかった
AVS MODEL7 シエナ ジェネレーションⅡ

ハードチューンはいやだという君には これで見違える速さが車にそなわる

ハイパーマフラー ── EVC
HKS
スーパーパワーフロー ── F CON V

足まわりはこれで決まり
GAB レボリューションⅡ

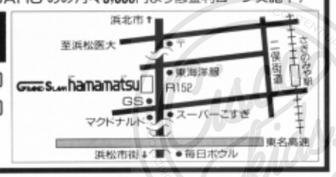
ドレスアップの決定版
各種エアロパーツ取扱中!!

－RECARO－正規取扱店
シートのサポートであなたの走りは変わる

RECARO のみ月々3,000円より低金利ローン実施中！

●四輪アライメントテスター完備●鈑金、オールペン、エアロパーツ塗装取付●車検点検

全国通販OK



GRAND SLAM hamamatsu
〒431-3121 静岡県浜松市有玉北町2296-1
TEL 053(434)7311 FAX 053(434)7313

営業 平日 AM10:00～20:00
日祝 AM10:00～19:00
定休日／水曜日

COCKPIT WORLD

オトナのセダンを目指せ!

JZX100 CHASER

エアロパーツ総力特集!!

ストリート向けライトチューンからサーキット仕様まで
チェイサー・マークII・クレスタのことなら何でもご相談に乗ります。

admiration

ハードなチューンもOK!! 店長 三枝

- フロントバンパースポイラー ¥88,000
- サイドステップ ¥39,000
- リアバンパースポイラー ¥61,000
- リアウィング ¥65,000
- フロントグリル ¥31,000
- アイライン・ガーニッシュ ¥20,000
- 3点フルキット(フロント、サイド、リア) ¥225,000

DESIGN CIRCUIT

足廻りなら絶対コレ!! 菊地

- フロントバンパースポイラー ¥49,000
- サイドステップ ¥56,000
- サイドステップ(塗装品) ¥85,000
- リアアンダースポイラー(MC前) ¥48,000
- リアアンダースポイラー(MC後) ¥50,000
- リアウィング ¥50,000
- フロントグリル ¥26,800

本格派

アダルトに!

Final Konnexion

ホイールも多種あります!! 高野

- フロントバンパースポイラー(フォグ別) ¥78,000
- サイドステップ ¥67,000
- リアバンパースポイラー ¥86,000
- リアウィング ¥46,000
- フルエアロ4点キット(フォグ別) ¥248,000
- フォグランプ ¥29,800

HIPPO SLEEK

これはいいっすよ~!! 矢野

- フロントスポイラー ¥38,000
- フロントグリル ¥28,000
- サイドスポイラー ¥50,000
- リアアンダースポイラー ¥40,000
- アイライン ¥15,000
- 3点キット(フロント、サイド、リア) ¥718,000

シブイぜ!

ドレッシィ&ワイルド

WISE SPORTS

- フロントスポイラー ¥92,000
- サイドスカート ¥86,000
- リアスポイラー ¥95,000
- リアウィング ¥50,000
- 3Pキット(フロント、サイド、リア) ¥270,000

大人の魅力だ!

マークII・チェイサーにジャストフィット!! ……ウソ。石川

F1 SPORTS

FINE AERO EQUIPMENT BY F.J.G

- フロントスポイラー ¥58,000
- サイドステップ ¥66,000
- リアスポイラー ¥60,000
- リアウィング ¥68,000
- フロントグリル ¥30,000
- ヘッドライトフィニッシャー ¥20,000
- 3Pキット(フロント、サイド、リア) ¥174,000
- 4Pキット(フロント、サイド、リア、リアウィング) ¥237,000

お子様づれのお客様も安心してご来店下さい!! 鈴木

カッコイイ!

エレガントに彩る!

土・日にはりょうチャンに逢えるカモ……!!

当店おすすめパーツ!

TOM'S Advox

¥330,000

HKS ハイパーダンパー

¥208,000

タイヤ&ホイール、マフラー、足廻り、etc.各種チューニングパーツも豊富に取扱っております!!とにかく一度お気軽に遊びに来て下さい!!

※掲載価格には塗装・取付工賃は含まれておりません。

TRD PARTS

モータースポーツで培ったハイテクノロジーの結果!!

- ハイレスポンスマフラーVer.S(ターボ)115パ、オールステン ¥100,000
- サスキットforサーキット(車高減衰力調整式) ¥175,000
- ローハイトスプリング ¥32,000
- ストリートショック(固定式) ¥80,000
- ハイパフォーマンスブレーキKIT ¥220,000
- ブレーキパッド ¥13,000
- オプティトロンフルスケールスピードメーター(320km/h表示) ¥35,000

COCKPIT コクピットワールド

タイヤ・ホイール・オーディオの専門店

TEL 048-258-8585 FAX 048-258-8558

埼玉県川口市青木4-13-3

営業時間 平日/10:30a.m.~8:00p.m. 土曜/10:00a.m.~8:00p.m. 日・祭日/10:00a.m.~7:00p.m.

P 駐車場あり

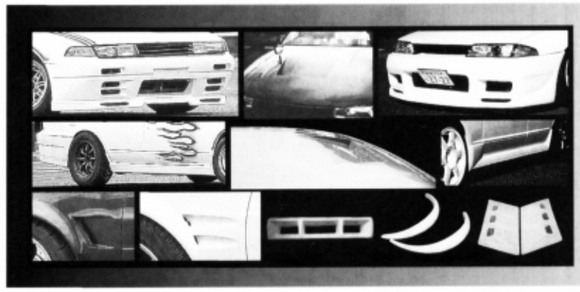
各種カード・クレジット取扱い

- ボーナス一括払い・2回払いOK!!
- 3回~60回払い・ボーナス併用払い・スキップローン(6カ月先から)OK!!

皆様のご来店お待ちしています! byスタッフ一同
アライメントテスター完備!

MISSILE
正規販売代理店
MAZ&ORA
Kei office

JZX90 MARK II・CRESTA・CHASER	
Front Bumper type1	¥48,000
Front Bumper type2	¥52,000
Front Bumper type3	¥50,000
Front Bumper type4	¥55,000
Side Step	¥40,000
Rear Bumper	¥37,000
FRP bonnet normal-type	¥64,000
FRP bonnet with duct	¥70,000
JZX・GX81 MARK II・CRESTA・CHASER	
Front Bumper type1	¥43,000
Front Bumper type2	¥46,000
Side Step	¥40,000
Rear Bumper	¥40,000
JZX100 CHASER	
Front Bumper type1	¥58,000



A31 CEFIRO	
Front Bumper	¥30,000
Side Step	¥25,000
Rear bumper	¥35,000
R32 SKYLINE	
Front Bumper	¥42,000
Side Step	¥40,000
Over Fender (汎用2枚set)	¥16,000
Bonnet 3-hall Duct 左右set	¥12,000
Bonnet Gr.A type Duct 左右set	¥15,000
Fender Duct	~¥50,000(1枚)製作いたします。
オールステンマフラー ミサイル管	¥59,800~ワンオフ製作OK!
ミサイルオリジナルロールバー	4P ¥30,000~ワンオフ製作OK!
ミサイルオリジナルコンピューター現車合わせ致します	(ニッサン)¥40,000~(トヨタ)¥100,000~
シート張り替え	¥TELにてお問い合せ下さい。

リリース予定
JZX100 MARK II, CRESTA, CHASER :FullKit
C33・34 LAUREL:Fullkit

スポイラー塗装付販売もOK!

MISSILE ミサイルのお問い合せは・・・ミサイル事業部 担当 宮本マデ TEL.03-3678-1324 fax.03-3678-1300 docomo.090-266-71520 MISSILE

事故車レッカー引き取り・鍾(夜間は) 090-321-71865 090-266-71520 スポイラー各社取扱い

高品発送いたします。

現金書留または、銀行振込で必要な金額を送金してください。(送料・振込手数料別)
5万円以下は、代引もOK!

現金書留送り先:〒133-0061 東京都江戸川区篠崎町5-4-3
振込先:小岩信用金庫 篠崎支店
(当)003528 (有)山野井自動車工業所

■板金・塗装・ローン3~60回OK!
■全塗装16万円~(パール、フッ素、板金、ガラス脱着は別料金)
■公認車検(88ナンバー他)8万円より
★チームカラー塗装に関しては、ご相談下さい。特別割引有り!
★セキュリティシステムK9。安くて安全で言うことナシです。¥telにて
★MAZ&ORA マジョーラオールペン 40万円~ MAZ&ORA

レッカーサービス(24h) 中古車・事故車引き取り
新車・中古車販売 板金塗装 車検・点検整備 保険代理店

有限会社山野井自動車工業所

■本社 〒133-0061 東京都江戸川区篠崎町5-4-3 TEL.03-3678-1324 FAX.03-3678-1300
■千葉工場 〒286-0213 千葉県印旛郡富里町高松字外山286-17 TEL.0476-94-1627

JZXシリーズに効く!!

ケミカルテスト&レポート

高性能エンジンほど、エンジンオイルや各種添加剤などのケミカル用品の役割は重要になってくる
特にターボエンジンなどにはその効能が顕著だ
JZXシリーズのハイポテンシャルエンジンに効くケミカル用品とはいったいどんなものか?
スタンダードのポテンシャルを保つために
さらなるパワーアップを試みるために、高性能なケミカル用品の手を借りるのもチューニングアプローチのひとつ
しっかりした知識で、しっかりした用品選びにトライしよう!

T&R TEST & REPORT

KURE FUEL SYSTEM POWER BOOSTER

PHOTO:HIDEYOSHI TAKASHIMA
TEXT:YASUNARI URATA
取材協力:呉工業株式会社 ☎03・5432・7556

クレ フュエルシステム パワーブースター

これまでは「ノッキング防止」や「水抜き」の効果がうたわれてきたガソリン添加剤
しかし現代のクルマはノッキング防止センサーが働くため、時代に適していない
これからのガソリン添加剤とは、燃料タンクに入れるだけで確実にパワーとトルクをアップし
フュエル関連のクリーニングの効果も担ってくれる性能が求められる
CRC5-56という溶剤でおなじみの呉工業から
ヒット商品となっているパワーブースターをチェイサーに注入
シャシーダイナモでパワーチェックを実施した

燃料添加剤の国内シェアでNO・1を獲得したクレフュエルシステム。パワーブースターを始めとする5種類の添加剤は大人気のアイテムだ。特にチューニングを施したクルマのユーザーから人気を博しており、パワー獲得のために燃料までにもこだわる人にとっては、不可欠なアイテムとなっているようだ。簡単に5アイテムそれぞれの効能を紹介しよう。

●パワーブースター
パワーもトルクもアップして、省燃費も実現してくれる新世代ハイパー燃焼促進剤。

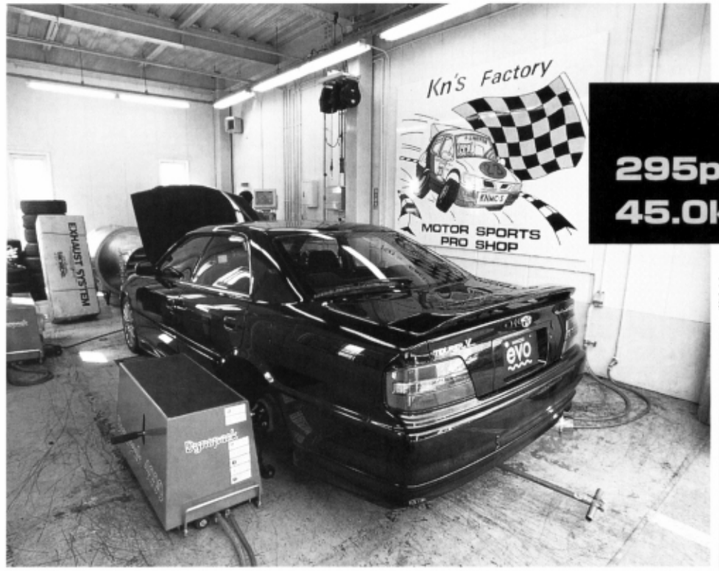
●パーフェクトクリーン
燃料システムのガンコな汚れをパワフル洗浄。タンク、ライン、噴射システム、シリンダーまですべてを洗浄する。

●インジェクタークリーナー
インジェクターの汚れを取り除き、正確な燃料噴射パターンに回復させるインジェクタークリーナー。

●ディーゼルトリートメント
強力な洗浄効果で、黒煙やノッキングを防ぎ、発進・加速性能を向上させるディーゼルエンジン用燃料添加剤。

●ガストリートメント
強力な洗浄力と水抜き効果で燃費を向上させ、エンジンパワーを回復させる高性能燃料添加剤

パワーブースターの実力を シャシーダイナモで 実際にパワーチェック!!



295ps→302ps
45.0kg-m→46.2kg-m

ダイノパックと呼ばれるアメリカ製のシャシーダイナモ。ホイールを取り外してハブに直接取り付ける。そのためスリップがなく正確な軸出力が計測できる。NASカー用に開発されたもので4輪が独立しているため、持ち運べるのが利点だ

ブーストアップで実馬力がかなりアップしたJZX100チェイサーツアラーVに、呉工業のパワーブースターを注入。ダイノパックというシャシーダイナモで後輪軸でパワーチェックしたところ、上記のパワーとトルクの向上が数値として表れた。パワーを上げたクルマほど如実に差が出ると言うが、注入しただけで300psを超えてしまったのには驚くばかりである。

パワーブースター注入後、実際にワインディングを走らせてみたのだが、走り出した瞬間から、スロットルのツキが明らかに向上しているのを確認。それもターボの効きはじめる前の印象が良くなっていた。これはコーナー立ち上がりなどリニアなスロットルレスポンスを要求したいときに抜群の効果を発揮してくれる。低速コーナーの立ち上がりなどでは、スロットルを積極的に踏むことで、走りを楽しむことに集中できる。パワーブースターを入れただけで、パワーやトルクの数値データ以上に体感できるほど印象が変わり、満足度は非常に高かった。

ワインディングでの走りは激変。とくにエンジンレスポンスの向上は著しく、スポーツドライビングを堪能できる。KUREのパワーブースターおそるべしである

その中でもパワーブースターはチューニングカーのオーナーに受けがいいという。いじったエンジンの方が、効果が如実に表れる。もちろんチューンしていなくても、違いを体感できるはずだ。パワーブースターなどのフュエルシステムでエンジンの浄化とパワーアップを、是非手に入れよう。

KURE FUEL SYSTEM

呉工業のヒット商品フュエルシステム5アイテム、パワーブースターだけでなく、それぞれ併用してみたい魅力のラインアップだ。左からパーフェクトクリーン(1300円)、ディーゼルトリートメント(600円)、パワーブースター(1300円)、インジェクタークリーナー(800円)、ガストリートメント(600円)

チューニング系ならココだ!!

神奈川県足柄上郡にあるKn'sファクトリー。東名高速道路秦野中井インターからクルマで3分。さまざまなモディファイ用品やパーツを取り扱っている
問:Kn'sファクトリー ☎0465・81・0023

T&R TEST & REPORT

PENNZOIL PERFORMAX MOTOR OIL

PHOTO:YOSHIHIRO ITOH
TOSHIKI KOBAYASHI
TEXT:YASUNARI URATA
取材協力:伊藤忠商事 ☎03-5414-8269

ペンズオイル パフォーマックス モーターオイル

幅広い温度域に対応する高性能化学合成油

100%化学合成で5W-50という幅広い温度域に対応するペンズオイル・パフォーマックス。最近主流となるハイパワーエンジンに適合するこのオイルを、実際にJZX系で使用した。始動時から発揮されるという卓越したエンジン保護能力は走りにどんなフィーリングを与えてくれるだろうか!?

1ℓ缶が2,500円、4ℓ缶で8,600円、20ℓペール缶が41,000円となる。写真は4ℓ缶。パフォーマックスはペンズオイルのエンジンオイルラインアップでも最高級のバージョン。アメリカ独立の象徴"自由の鐘"がトレードマーク

「いいオイル」はエンジンの寿命を延ばす。エンジン内部での摩擦を最小限度に抑え、金属疲労を極力少なくしてくれる。さらにオイルの粘度によっては、零下をはるかに下回る低い温度から、真夏の暑い日まで、まったく変わることのない素晴らしいエンジンフィーリングを味わえる。日常時でも、極限の使用下でもいつも変わらぬエンジンフィーリングを保ってくれる事がいかに大切か……。ここで紹介するペンズオイルのパフォーマックスは俗に言う「いいオイル」なのである。

アメリカ/ペンシルバニアを拠点として100年を越える歴史を誇るペンズオイル。その最高級グレードとなるパフォーマックスは、大排気量車やタービチャージャー車などに最適の高性能オイルである。5W-50という幅広い温度域に対応する粘度表示を見てもわかるように、低温域から高温域まで、どんな環境下でも最高のパフォーマンスを発揮する。特に高性能エンジンによる長時間の過酷な使用下でも、エンジン内部に強固なオイルフィルム(膜)を形成して、極度の磨耗を防いでくれるのだ。長年、レースなど過酷な状況で築き上げられた高性能はまったく揺るぐことがない。

オイルをジョッキに移して給油する。テストに使用したマークⅡのグレードは2.5グランデGでNAの2500ccとなる。このクラスのオイル交換となると4ℓ+αと少したけ必要となる。交換時は5ℓを確保しておきたい

実際に給油してみたところJZXシリーズ1JZ-GEには4ℓ缶ではほんの少しオイルの量が不足した。実際にオイル交換するときは、5ℓ購入したほうがよさそうだ。

オイルを交換してエンジンをスタート、しばらくのアイドリングの後、すぐにわかるのがエンジンノイズが格段に少なくなっていることだった。走行5万kmを超えた車両だが、走り出してみると、心なしか吹けあがりも軽くなって、トルク感も大きくなったようだ。エンジンがスルスルと滑らかにまわってくれていることがなによりも心地よい。やはりいいオイルを入れておいたほうが、気持ち良く走れるのだ。また、この滑らかで気持ちのいい状態を長もちさせてくれるのも、高性能オイルならではのメリットだといえる。

'99年の全日本GT選手権を走るペンズオイルのR34スカイライン

JZXシリーズ80/90/100全車種に対応する高性能オイルペンズオイル

T&R TEST & REPORT

QMI SX8000 InGram PTFE Blended Premium Motor OIL

PHOTO:HIDEYOSHI TAKASHIMA
TEXT:YASUNARI URATA
取材協力:ソプリン ☎052-802-6378

QMI SX-8000イングラム PTFE混入モーターオイル

エンジン内に被膜を張って金属摩擦から内部を保護

マルチグレードオイルの中にSX-8000PTFEを配合したQMIのSX-8000イングラムは高度な耐磨耗性による金属表面の保護と、優れた金属摩擦減少を実現エンジンクリーン+イングラム+エンジントリートメントを実際にJZX90でテストした詳細をレポートしよう

金属表面コーティング剤。エンジン内部の磨耗減少率は88パーセントと世界NO.1だ。表面コーティングはテフロン加工のフライパンのような状態だ

イングラム+エンジントリートメントを入れる前のオイルに混ぜて使用するエンジンクリーン。ワニスやスラッジなどエンジン内部のゴミを除去してくれる

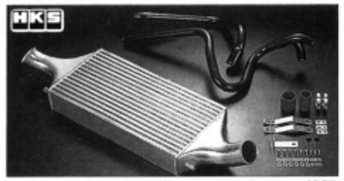
SX-8000イングラムは10W-60、5W-40、10W-40の3種類をラインアップ。今回使用したのは高性能エンジン用

SX-8000イングラムはSJ規格に適合したマルチグレードエンジンオイルのなかにSX-8000PTFEフォーミュラを配合している。PTFEとは地球上で最も摩擦係数の低い人工個体物質で、最も優れた耐磨耗性、耐温性、科学的抵抗力を備えている。ギネスブックにも「濡れた氷の上に濡れた氷を乗せて滑らせた時と同等の摩擦係数を有する」と記録されている。

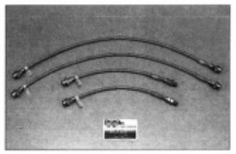
JZX90の1JZ-GEに前処理剤であるエンジンクリーンで5分間アイドリング。その後、イングラムとエンジントリートメントを注入。入れた直後から、アイドリング時の異音がピタリと止まった。回転フィーリングも滑らかで、入れる前の状態よりも明らかに力がある。一度知ってしまったら、忘れられない快適なフィーリングのエンジンに生まれ変わってしまった。このまま定期的にイングラムを使用するのがクセになってしまいそうだ。

GAB
レボリューションストークⅡ
JZX100用
T ¥140,000→**¥特価**

HKS
ハイパーダンパー
JZX100用
T ¥208,000→**¥特価**



インタークーラーキット JZX100用 T ¥178,000→**¥特価**



ブレーキライン システム
JZX90・100用
スチール T ¥18,000→**¥特価**
ステンレス T ¥25,000→**¥特価**

HKS
A SUPER SQV KIT
JZX90・100用
T ¥32,800→**¥特価**
B SUPER POWER FLOW
JZX90・100用
T ¥21,800→**¥特価**

ハイパーマフラー JZX100用 T ¥59,800→**¥特価**

BEST CONSULTING & BEST SETTING
グランドスラム プレスト
GRAND SLAM PRESTO
愛知県愛知郡長久手町城屋敷1218(グリーンロード沿)
Phone. 0561-61-1601 Facsimile. 0561-61-1602
Open 平日10:00~20:00 日・祝日10:00~19:00 毎週水曜定休

■ ATS LSDはなぜ速い!!?

ATSは95年に設立されたLSDメーカーです。会社の歴史はまだ浅いですが、ATSの開発スタッフは、国内のフォーミュラーカーのベースとなった昭和40年代のFL500の時代から、レーシングカーの開発とドライビングに情熱を注ぎ込んできた経験とその後の多数のLSD開発経験を持ってATS LSDを開発しています。ATSは、今まで国内に存在しなかった新しいLSD駆動理論を展開してきた中心的存在といえます。すでに、国内外のレースにおいてLSD性能の優秀性を武器に急速にシェアを拡大しつつあり、国内のストリートユーザーにもATSのブランドが徐々に浸透しつつあります。ATSのLSDは約50機種あり、これはほとんどの国産スポーツ車へ装着できるラインナップといえます。あらゆるレースシーンに対応できるATSのLSD技術によって皆様に新しい次元の走りとチューニングの世界を体験していただけるものと確信しています。
また、国内最先端の量産加工技術や品質管理体制によって確保された品質とユーザー本位で展開されるアフターサービスの面でもきっとご満足していただけるものと思います。このように、タイムアップへ貢献するための斬新なLSD駆動理論と、そのLSD性能を安定的にどなたにでも走りに生かせるようにする量産設計のノウハウと、ユーザーをバックアップする営業技術サービスの力量によってATS LSDの速さは築かれているのです。

■ ATS LSDの実力

1：国内の各種スプリントレース、スーパー耐久レース、全日本GT選手権、全日本ラリー、全日本ダートトライアル、全日本ジムカーナ、各種ドラッグレースあるいはWRCなど膨大な実践データから生まれた正真正銘、世界最強のロック性能と耐久性能をもつLSDです。斬新かつ極めて鮮明な設計理論に貫かれた実践派のLSDです。ドライバー自身が積極的にしかも正確に駆動をコントロールして、さらに、高いレベルで車との一体感を実現するATSは、常にそのために最適なLSDのスペックを追求しています。
2：強烈なロック性能：アクセルを踏み込んでコーナリングしている時は強烈なトラクションを体感可能です。
3：低いイニシャルトルク：コーナー入り口でスッと頭が入っていく率直な回頭性を実現します。
4：高いコントロール性：アクセル操作に応じLSDが常に正確に反応を繰り返して車の安定度は抜群です。
5：高い耐久性：ストリート使用ならオイル交換のみで数万キロ以上も十分な効きが持続します。
6：穏やかな過渡特性：フリーからロックにいたる過渡特性は実に穏やかでガツンと効くタイプのLSDに比べてコントローラブル。
7：高いゼロヨン対応性：スタート時の尻フリが軽減できるので飛躍的なタイムアップが期待できます。
8：安心のハイパワー対応性：機種によっては1000馬力以上のハイパワーに耐える大伝容量を誇ります。
9：車両セッティング効果：駆動が安定するので足回りのハイレベルな煮つめが早まります。
10：FF車はすべて1.5WAY、FRI車には1.5と2WAY両タイプをラインナップ。
11：ATSの純正LSDオイルを使用すれば、異音を最小限に抑えることができます。
12：梱包ケースから取り出し無調整で装着。これでストリートはもちろん耐久レースまもOKで、その実績も十分にあります。
13：LSDケースからビス1点にいたるまで補修パーツと調整用パーツを準備して機敏に対応しています。
14：100分の1秒を速めるためのLSDセッティングやLSDのメンテナンスについてのアドバイスをいたします。

■ ATS LSDご購入のアドバイス

1：まずは、ATSの純正LSDオイルでATS LSD本来の性能をお確かめください。超高性能LSDの宿命として、LSDオイルによって大きく性能が左右されます。不適切なオイルは、その粘度もさることながら含まれている添加剤がLSDに悪い影響を及ぼす場合が大半です。一度、不適切なオイルを使用すると、その添加剤を除去するためにLSDの分解洗浄が必要となる可能性があります。
不適切なLSDオイルを使用すると、激しい異音やイニシャルトルク増大によるアンダーステア、FF車のハンドルキックバック、LSDの早期消耗やひどい場合はシェイクダウン当日にLSD内蔵部品の破損が起きます。
2：FF車もFR車もイニシャルトルクは、工場出荷のまま無調整でお使い下さい。工場出荷時のイニシャルトルクは、非常に厳重に一定範囲内に調整管理しています。これ以上イニシャルトルクを高くしてもメリットはありません。LSDの消耗を早めるだけです。

■ FR車に装着

ATS LSDを装着したFR車の場合、強力なトラクションと穏やかな過渡特性で安定感の高いハンドリングを実現する。

強いLSDはコーナーでパワーを食われるという話があるが、これは間違いで、弱いLSDがスリップしていかにもパワフルにエンジン回転が上がる状態と比べれば確かに、エンジン回転は重くなる場合もあるが、それはパワーがロス無く地面に伝わっているという証拠でもあるのだ。また、LSDは適度にスリップするものがベストであるとの議論もあるが、スリップする事自体がLSDを消耗させ悪化させるから、特に0.1秒でもタイムを削って走りたいドライバーの場合は「適度なスリップ」は一時的な現象でしかなく、弱いLSDの性能変化にドライビングもセッティングも悩まされることになる。

ATS LSDは、ゼロヨンスタート時の尻振りをおさえる。何度トライしてもタイムが安定するハズだ。

ATS LSDの高速コーナー
パワーに余裕のない高速コーナーでは終始個アンダーステアをキープしてハンドリングは非常に安定感が高い。アウト側の縁石をいっぱいに使って不安感なくコーナースピードを維持できるハズだ。

ATS LSDの低速コーナー
パワーに余裕のある低速コーナーでは、ニュートラルなコーナリング特性を維持できるし、その気になれば、パワードリフトでの脱出も可能となるハズだ。

■ マッチングリスト

年式	型式	エンジン	グレード・装備	換装デフ	2 WAY	1.5 WAY	価格	附体交換	備考
84.8～88.8	GX71	1G-GE	MT,AT	オープン	TRA9510	TRB9510	¥136,000	＃2	
			MT,AT	ビスカス	TRA9510	TRB9510	¥136,000	＃2, ＃5	
		1G-GTE	MT,AT	オープン	TRA10910	TRB10910	¥102,000		
88.8～	GX81	1G-GE	MT	オープン	TRA9510	TRB9510	¥136,000		
88.8～			AT	オープン	TRA10910	TRB10910	¥102,000	＃10	
		1G-GTE	MT	オープン	TRA10910	TRB10910	¥102,000	＃4	
			MT	ビスカス	TRA10910	TRB10910	¥102,000		
			AT	オープン	TRA10910	TRB10910	¥102,000		
90.8～92.10	JZX81	1JZ-GE	MT,AT	オープン	TRA10910	TRB10910	¥102,000	＃4	
		1JZ-GTE	MT,AT	オープン	TRA10910	TRB10910	¥102,000	＃11	
92.10～96.8	JZX90	1JZ-GE	MT,AT	オープン	TRA9510	TRB9510	¥136,000		
		1JZ-GTE	AT	オープン	TRA10910	TRB10910	¥102,000		
			MT	オープン	TRA10910	TRB10910	¥102,000	＃6	
			AT	トルセン	TRA10910	TRB10910	¥102,000	＃6	
92.10～96.8	JZX91	2JZ-GE	MT,AT	オープン	TRA10910	TRB10910	¥102,000	＃6	
96.9～	JZX100	1JZ-GE	MT,AT	オープン	TRA9510	TRB9510	¥136,000		
		1JZ-GTE	MT,AT	オープン	TRA10910	TRB10910	¥102,000		
			MT,AT	トルセン	TRA10910	TRB10910	¥102,000	＃6	
	JZX101	1JZ-GTE	MT,AT	オープン	TRA10910	TRB10910	¥102,000	＃6	
96.9～	GX100		MT,AT	オープン	TRA9510	TRB9510	¥136,000		
	JZX105	1JZ-GE	MT,AT	オープン	TRA9510	TRB9510	¥136,000		

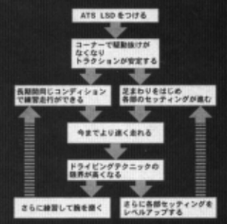
＃2: ベアリング 90368-50006 × 2 要
＃5: シャフト 41309-22012 × 2 要
＃10: 純正シャフト加工要
＃4: シャフト 41309-14060 × 2 または純正シャフト加工要
＃6: シャフト41309-22050×2要
＃11: トヨタ純正LSD装着車にも適応する

TRA9510

TRA10910

TRA9510の分解写真

■ ATS LSD装着効用



ATS ACTIVE TRACTION SERVICE

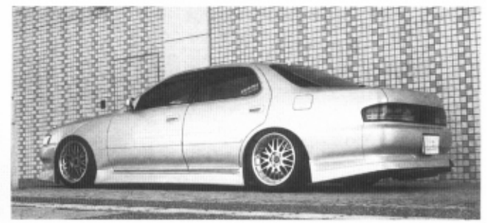
インターネットホームページ
http://www.a-t-s.co.jp/
〒701-0163 岡山市中撫川493
FAX 086-292-2993
TEL 086-293-1981

製造・発売元
エイティーエス株式会社

VERTEX
New
T&E ORIGINAL AERO STYLE

CRESTA 90serise

◆フロントハーフスポイラー※…¥36,000-
◆サイドステップ …¥60,000-
◆リヤアンダースポイラー …¥58,000-
◆上記3点KIT …¥143,000-
※M/C後用、M/C前用は4月中旬発売予定



MARK-II 100serise

◆フロントハーフスポイラー……¥48,000-
◆サイドステップ……¥61,000-
◆リヤハーフスポイラー……¥61,000-
◆上記3点KIT……¥163,000-
◆アイラインガーニッシュ……¥15,000-

フロントハーフスポイラー前期用

フロントハーフスポイラー後期用

CHASER 90serise

◆フロントハーフスポイラー※…¥36,000-
◆サイドステップ …¥60,000-
◆リヤアンダースポイラー …¥58,000-
◆上記3点KIT …¥143,000-
※M/C後用、M/C前用は4月下旬発売予定

CHASER 100serise

◆フロントハーフスポイラー…¥48,000-
◆サイドステップ…… 開発中
◆リヤアンダースポイラー…… 開発中

SUSPENSIONKIT

◆JZZ30 (ソアラ) [Ft:24kgf/mm, Rt:18kgf/mm]
◆JZX90 (マークII・チェイサー・クレスタ) [Ft:16kgf/mm, Rt:10kgf/mm]
◆JZX100 (マークII・チェイサー・クレスタ) [Ft:16kgf/mm, Rt:10kgf/mm]
…¥158,000-

SOARER 30/31serise

◆フロントバンパースポイラー……¥98,000-
◆サイドステップ……¥63,000-
◆リヤアンダースポイラー……¥58,000-
◆上記3点SET……¥215,000-
◆フロントリップスポイラー……¥46,000-

MARK-II 90serise

◆フロントリップスポイラー…¥36,000-
◆サイドステップ…… 開発中
◆リヤアンダースポイラー…… 開発中

'99 NEW MODEL RE-REASE

■JZX90 チェイサー（後期）・・・フロントハーフスポイラー
■JZX90 クレスタ（後期）・・・フロントハーフスポイラー
■JZX90 マークII・・・フルエアロKIT
■JZX100 チェイサー・・・フルエアロKIT

T&E EXHAUST SYSTEM 開発中

■JZZ30ソアラ ■JZX90系 ■JZX100系

T&E ORIGINAL COMPUTER

■JZZ30(1JZGTE) ¥138,000-(¥168,000-※)
■JZX90(1JZGTE) ¥138,000-(¥168,000-※)
■JZX100(1JZXGTE VVTi) ¥200,000-(¥230,000-※)
※現車セッティングの価格です

[販売代理店募集] ●販売代理店一㈱ドゥオール・三共㈱・コアーズインターナショナル㈱・フリースタイル㈱ ※順不同・敬称略

●T&Eでは、エアロパーツ製作にあたり、一分の妥協も許さない製品づくりを行っています。その為、商品の発売が予定よりも大幅に遅れている製品もあり、御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・ご協力お願いいたします。 スタッフ一同
●カタログ御希望の方は80円切手3枚同封の上、お申し込み下さい。（希望の車種を明記して下さい。）//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。//

発売元：
CAR MAKE T&E
〒224-0015 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
TEL／FAX.045-913-3130
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：住友銀行 港北ニュータウン支店 （普通）157268
カーメイクT&E 代表 上野 高広

保存版 完全ヒストリー

ベースモデルを知っておこう! 歴代マークII/チェイサー/クレスタ

「ハイソカーブーム」を後ろダテとして70に続く大ヒットを記録した80系.
ツアラーVの登場でスポーツセダンとしてのポジションを確立した90系.
そしてついにチェイサーが大ブレークした100系……
マークIIシリーズはいつでもセダン派の話題の中心であり続けている。
ここではそんな3世代のヒストリーをまとめてみた。
パーツカー選びの参考にして欲しい

TEXT:MONKEY PRODUCTION

ELITE Enterprise

JZX90 CHASER
●FRONT LIP SPOILER ¥39,000 (¥51,000)
●SIDE STEP ¥49,000 (¥68,000)
●REAR UNDER SPOILER ¥38,000 (¥50,000)
■3P SET PRICE ¥125,000 (¥168,000)
※( ) 純正塗装済価格 ※M/C前後有り。
●GUNSMITH RACING MUFFLER ¥98,000
(無媒後オールステンレス、メイン76.3、テール115φ)

JZX90 MARK II
●FRONT LIP SPOILER ¥39,000 (¥51,000)
●SIDE STEP ¥49,000 (¥68,000)
●REAR UNDER SPOILER ¥38,000 (¥50,000)
■3P SET PRICE ¥125,000 (¥168,000)
※( ) 純正塗装済価格 ※M/C前後有り。
●GUNSMITH RACING MUFFLER ¥98,000
(無媒後オールステンレス、メイン76.3、テール115φ)

JZX100 CHASER
●FRONT HALF SPOILER ¥48,000 (¥60,000)
●FRONT GRILLE ¥28,000 (¥33,000)
●SIDE STEP ¥65,000 (¥84,000)
●REAR UNDER SPOILER ¥45,000 (¥57,000)
●REAR SPOILER ¥57,000 (¥67,000)
■5P SET PRICE ¥240,000 (¥300,000)
※( ) 純正塗装済価格 ※M/C前モデルのみ対応。
●GUNSMITH RACING MUFFLER ¥98,000
(無媒後オールステンレス、メイン76.3、テール115φ)

発売元 エリートエンタープライズ
〒240-0011 神奈川県横浜市保土ヶ谷区桜ヶ丘1-7-1
TEL.045-331-4136 FAX.045-334-0313
(HOME PAGE) http://www.seikoh.co.jp/wave/

●製品の仕様・価格は改良の為、予告なく変更する場合があります。
●表示価格に消費税・送料は含まれておりません。
●通信販売は代引き・現金書留・お振込がご利用になれます。納期等を予めご確認下さい。
振込先 横浜銀行 茅ヶ崎支店 (普)1361717 (有)東京商事 エリートエンタープライズ
●業販いたします。尚、純正塗装済の商品に関しましては一部、対応出来ない商品がございます。

販売代理店
●ドゥオール(東京・名古屋・大阪)
●ディースピードインターナショナル
●ユーピー ●ウッドベル ●ベイサイドスポーツ
●フリースタイル ●ブレジジャパン ●ボロ(株)

カタログ請求券
120円切手を同封して
お送り下さい。
交通タイムズ
臨時増刊号

WILDER AERO SYSTEM
SUPER SPORTS SEDAN SERIES

ツアラー系の元祖となるターボGTが登場した

80系
1988.8～1992.10

マークⅡ グランデG

70系のスタイリングを徹底して磨きこんだ、という印象の80系もまた期待どおりのヒットを記録し、「マークⅡ」というビッグネームのプライドを守った。写真のグランデGはスーパーチャージャーエンジンを搭載し、デビュー当時の最上級グレードだった。売れスジはこの当時も「2.0グランデ」である

ターボ、2・5モデルなど、現在のマークⅡの基礎となった80系

'84年に登場した70系で「ハイソカー・ブーム」を巻き起こし、絶対的な販売台数でも弟分のカローラやコロナをも凌ぐ「日本で最も売れるクルマ」として不動の地位を築いたマークⅡシリーズ。まさに老若男女の定番商品として、このアッパーミドル4ドアハードトップは、日本中で大人気を博すこととなった。マークⅡシリーズは、上品なたたずまいを売りとするセダンボディのクレスタ、マークⅡ。スポーティ色を打ち出したハードトップのチェイサーを含む3兄弟という強力な布陣で、まさに日本中を席巻したのである。

日本中がバブル景気に沸く'88年8月、マークⅡシリーズはスケジュールどおりのフルチェンジを果たした。それぞれ新型となった80系は、マークⅡとしては6代目、クレスタとしては3代目、チェイサーとしては4代目にあたるモデルである。

そのスタイリングは大ヒット作となった先代70系の水平基調のモチーフをほぼそのまま継承しつつ、時代に合わせた丸みを帯びたラインをまとい、誰にでも「マークⅡ」と分かるクルマとして登場したのだった。

外観こそ「ビッグマイナーチェンジ」と言われても不思議ではないものだったが、同様にメカニズムも大幅に進化し、長らく続いていたセミトレーリングアームのリヤサスペンションは、トヨタ新時代を思わせるダブルウィッシュボーンに変更された。

またインテリアにおいても、日本専用車種であるにも関わらず、当時のヨーロッパ車のトレンドにならい、運転席側に傾けたセンターコンソールをはじめ、よりパーソナルなキャラクターを演出していた。クラウンに匹敵するクオリティ感をもちながらも、単なるクラウンの下級モデルではない……という独自の味付けが施されていたのだ。

最量販モデルとなる2ℓ直列6気筒には、新開発の「ハイメカ・ツインカム」(バルブ挟み角を小さくして、ハイパワーではなく実用性と低燃費を最優先にした新思想のDOHC4バルブ。日本中のクルマがDOHC4バルブ化するキッカケとなった)とした1G-FE型を搭載した。

エンジンはその他に、2ℓNAのままヘッドをパワー重視の設計とした「スポーティツインカム」の1G-GE型、スーパーチャージャーを組み合わせてひとクラス上のトルク感をねらった1G-GZE型、そしてスポーツモデル「GTツインターボ」には、210馬力のハイパワーを誇る1G-GTE型をラインアップした。

また、モデル末期にはかなりの割合を占めるという4気筒ユニットもカタログに残された。1・8ℓの4S-FE型がそれで、これには先代から受け継いだ安価なセミトレーリングアーム・リヤサスペンションを採用し、ベーシックモデルとして徹底した設計が採られていたのも興味深い。

ドライバー側に傾けたセンターコンソールなど、パーソナルセダンというキャラクターを強く押し出したインテリア。オートエアコンやオーディオなど、量販グレードの2.0グランデでも装備は充実していた。醸し出す高級感もクラウンに迫るもの。また、この80系の初期には、雨天時にミラーの視界を確保する「サイドウィンドウワイパー」という変り種オプションも用意されたことも話題となった

スタイリッシュな低いルーフが特長のマークⅡゆえ、室内空間は思ったよりタイトで、お世辞にも「広い」といえるものではなかった。しかし、それが逆にパーソナルセダンとしての演出に一役買っていたことも確かである。スポーティな使い方にもハマるインテリアだ。マークⅡとチェイサーがハードトップ、クレスタがセダンというボディ形式はマークⅡシリーズの伝統である

保存版 バースモデルを知っておこう! 歴代マークⅡ/チェイサー/クレスタ

完全ヒストリー

80系マークⅡでスポーツ派が狙うとすれば、やはりターボモデル。'88年にデビューした時点では、2ℓの1G系にツインターボを組み合わせた1G-GTE型で210ps、28.0kg-mを発揮。そして、'90年のマイナーチェンジを経た後期モデルでは新世代のJZ系ユニット、1JZ-GTE型(280ps!)が投入され、モデル名を「2.5GT」とした。80系では4段ATのみのラインアップ

マークⅡ GTツインターボ

さらに翌'89年、クラウンと共通の3ℓの7M-GE型を追加。基本的に5ナンバーフルサイズというコンセプトで開発された80系マークⅡだったが、当時はバブル景気を反映して巻き起こっていた「3ナンバー・ブーム」の真っ盛りであり、3ℓモデルの追加もその動きに連動したものだったのである。

これと同時に上級グレードにはTRC(トラクションコントロール)がオプション設定された。このことからも、時代が少しずつ「安全、電子制御」へと進んでいったことが分かる。常に日本の自動車市場の本流にいるマークⅡのヒストリーは、日本の自動車産業そのものの歴史とオーバーラップするといってもいいだろう。

そして、'92年にはスケジュールにのっとったマイナーチェンジを受ける。80系マークⅡはまさに「予定どおり」に大ヒット街道を驀進しており、その内容はどちらかといえば「熟成」と呼ぶのが相応しい。外観上では、トヨタ得意のヘッドランプ内側に組み込まれたフォグランプがプロジェクター式となり、グリルのスリットが太くなるなど、より高級感を演出したものだが、それでも大きく路線変更するものではない。まさに「熟成」だ。

外観こそ、ごく小さな変更にとどまったこのマイナーチェンジだが、メカニズム的には大きな変更点があった。エンジン・ラインアップである。

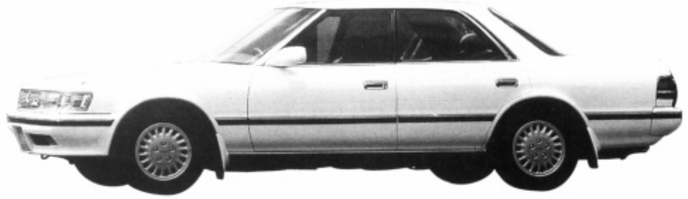
この年は、2・5ℓを中心に据えた三菱ディアマンテが大ヒットし、日本カーオブザイヤーを受賞。また、新しい自動車税区分が話題になった。その新税制により、とくにマークⅡのクラスでは余裕の性能と税区分で割安感のある「2・5ℓ」が俄然輝きを見せるようになった。

マークⅡシリーズも当然のごとく、この年のマイナーチェンジを機に2・5ℓを中心にしたラインアップに変わった。新搭載された2・5ℓ直列6気筒は1JZ系ユニットとなり、NAで180馬力の1JZ-GE型、そして最速グレードのGTツインターボには、ついに自主規制いっぱいの280馬力を謳う1JZ-GTE型が投入された。この2・5GTこそ、この後に90系、100系でツアラーVが登場する基礎となったモデルなのである。

クレスタ スーパールーセント

ハードトップボディのマークⅡ/チェイサーに対して、上品さが売りのクレスタはピラードアの正式な4ドアセダンとなるのが特徴。歴代マークⅡシリーズのなかでも、70系、そして80系では、クレスタはマークⅡに匹敵する人気車種だった。写真のスーパールーセントはマークⅡでいえばグランデにあたるグレードで、やはり必要な装備がキチンとそろった買い得感の高い最量販モデルである

チェイサー アバンテ



マークⅡ 3兄弟の中ではスポーティ色を強く押し出しているのがチェイサーというブランド。マークⅡのグランデに当たるのがこのアバンテ。この後に紹介する100系で大ブレイクを果たすチェイサーだが、歴代でいうと比較的陰に隠れたイメージがあったのは否定できない。しかしメカニズムはもちろん他とまったく変わらず、スポーティなデザインも決して悪くなかったのだが……

2ℓの1G系が販売の中心なのは今も変わりないが、2・5ℓの1JZがはじめて搭載されたのが80系だった。1G、1JZともにモディファイパーツは数え切れない。価格がこなれた80系でモディファイを楽しむのも、賢いチョイスだろう

80系エンジンラインナップ

	3000 ツインカム24	2500 ツインカム24	2500 ツインカム24ツインターボ	2000 ツインカム24ツインターボ	2000ツインカム24 スーパーチャージャー	2000 ツインカム24	2000 ハイメカ24V	1800 ハイメカ16V
型式	7M-GE	1JZ-GE	1JZ-GTE	1G-GTE	1G-GZE	1G-GE	1G-FE	4S-FE
形式	直列6気筒DOHC							直列4気筒DOHC
使用燃料	無鉛プレミアムガソリン					無鉛レギュラーガソリン		
総排気量(cc)	2954	2491		1988				1838
内径×行程(mm)	83.0×91.0	86.0×71.5		75.0×75.0				82.5×86.0
圧縮比	9.8	10.0	8.5	9.8	8.3	9.5	9.6	9.3
最高出力(ps/rpm)	200/5600	180/6000	280/6200	210/6200	170/6000	150/6200	135/5600	105/5600
最大トルク(kgm/rpm)	27.0/3600	24.0/4800	37.0/4800	28.0/3800	23.0/3600	18.6/5600	18.0/4400	16.0/4400
燃料供給装置	電子制御燃料噴射装置(EFI)							
燃料タンク容量(ℓ)	65							
生産期間	89年8月～92年10月	90年8月～92年10月	90年8月～92年10月	88年8月～90年8月	88年8月～90年8月	88年8月～92年10月	88年8月～92年10月	88年8月～92年10月

全車3ナンバーボディでついにツアラー系が登場

90系
1992.10～1996.9

マークII2.5 ツアラーV

基本的には80系の「GT」の後継として設定されたツアラーVだが、5MTの設定など走りにこだわった仕上がりで強烈なイメージでデビューを飾った。90系の攻撃的なウェッジシェイプの効果もあり「スポーツセダン」の一大勢力として認知されたのである。90系では3モデルすべて「ツアラー」と呼ぶ

ひき続きベストセラー街道をばく進する90

80系マークIIのデビューから約4年後にあたる'92年10月、マークIIシリーズは予定どおりのフルモデルチェンジを受けることとなる。90系のデビューである。「日本を代表するパーソナルセダン」という開発コンセプトを掲げた90系は、先代にあたる80系がまるで70系のビッグマイナーチェンジに見えたのに対して、スタイリングでも久々に大きな変身を遂げたモデルとなった。これには80系の途中で改正された自動車税制も大きく影響していた。

自動車税の区分が5ナンバーと3ナンバーというボディサイズではなく、基本的に排気量のみで累進課税となったことで、時代にそぐわなくなっていた「5ナンバー」という枠が外されたことが大きい。そう、90系はついに全車3ナンバー専用となる伸びやかなワイドボディに生まれ変わった。

そうした時代に則したワイドボディ化に合わせて、マークIIシリーズのスタイリングは、それまでの伝統的な水平基調デザインから、一気にモダンなウェッジシェイプをまとったこともまた大きなニュースである。リヤスタイルはハイデッキとなり、リヤタイヤを大地に踏ん張った力強いスタンスとなったことも90系の特長だ。

さらに衝突安全や環境問題などが世界的に取り上げられはじめたこと、そして「日本を代表する」運動性能を獲得する意味もあって、モノコックは衝撃吸収を考慮したCIASを採用、さらには大幅な軽量化が図られた。

インテリアもまた、80系とは一線を画す室内空間が与えられた。ワイドボディとなって根本的な余裕が得られたこともあるが、それ以上にウエストラインを高く、さらにトランクもハイデッキとした現代的なパッケージング思想が取り入れられたことも大きい。どちらかといえば外寸の割にタイトな印象だった室内空間も、90系ではこのクラスのセダンに恥じないゆとりが生まれていたのである。

インストルメントパネルは80系と同様にドライバーの囲まれ感を重視したパーソナルな雰囲気を打ち出している。しかし、全体的なデザインが丸みを帯びた開放感あふれるものとなり、またスイッチの配列には最新の人間工学が取り入れられ、スイッチの集中配置などモダンなテイストとなった。またスペースビジョンメーターの採用やナビゲーションシステムの純正オプション設定など、トヨタ得意のハイテクも余すところなく投入された。

もともとマークIIシリーズは、基本的に国内専用であり、クラウンなどよりは微妙に世界的な流行を取り入れながらも、日本的な高級車像を最も配慮したデザインといえた。そうしたマークIIの歴史からいえば、90系の世界的トレンドにマッチしたエクステリアやインテリアのデザインは、ある意味で「マークIIシリーズの革命」といっても過言ではなかった。

シャシーは、4輪ダブル・ウィッシュボーンという形式こそ変わらなかったが、足まわりは新設計となり、全車に4輪ディスクブレーキが奢られたこともニュースだった。四輪ABS、エアバッグなども時代の趨勢に合わせて設定ラインアップを広げ、またTRC（トラクションコントロール）も上級モデルに標準装備された。

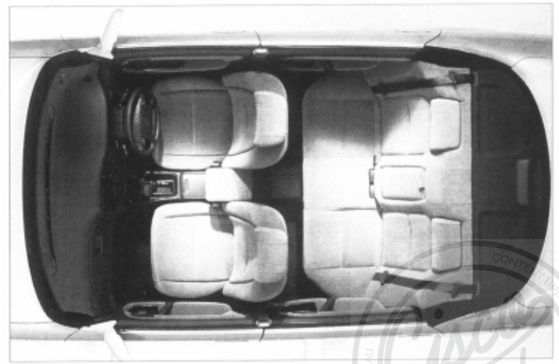
エンジンラインアップは基本的に80系の後期モデルを進化・発展させたものと考えれば最も近い。

廉価モデルには1・8ℓ4気筒ハイメカツインカムが搭載され、2・4ℓの4気筒ディーゼル、量販グレードの2ℓツインカムの1G-FE型（135馬力）、2・5ℓツインカムの1JZ-GE型（180馬力）、3ℓの2JZ-GE型（220馬力）といったラインアップだ。そして2・5GTの後継となる1JZ-GTE型は280馬力、37・0kg/mというスペックこそ同一なものの「ツアラーV」という新しいグレード名で呼ばれるようになり、この後独自の高性能イメージを築くことはご存知のとおりだ。

ツアラーという新しいグレードを冠したスポーツグレードは単なる名前だけでなく、従来のGT以上に走りに特化させたモデルとして注目を受ける。ABS、TRCなどのほか、ターボのツアラーVにはハードな走りには不可欠のトルセンLSDも標準装備され、まさに「スポーツカー並みの走り」という評価で一気にブレイクした。またツアラーVに関しては、ついに5段MTが設定されたことも、トヨタがいかにツアラーVの「走り」の部分にこだわっていたかということの証明といえるだろう。

90系はその鮮烈なデビューのちょうど2年後となる'94年9月にスケジュールどおりのマイナーチェンジを受ける。見た目にはフロントバンパー、リヤランプなどの外装の化粧直しを中心に、装備類の見直しなども施された。この90系もまたマークIIの名に恥じない販売成績を残し、次の100系にバトンタッチすることになった。

ツアラーVのインテリア。「パーソナルセダン」というコンセプトは不変のものだが、80系よりも明らかにモダンで使いやすくなっているのが、見ただけでも分かる。人間工学を追求したスイッチ配列、全体に丸みを帯びたデザインなど、世界的なトレンドを取り入れたテイストはどこかヨーロッパ車を思わせる変身ぶりだった。ツアラー系のスポーティな色使いにもピッタリとマッチしている



80系から90系に変わって最も進化したのは室内パッケージといえるかもしれない。3ナンバー専用のワイドボディの採用、そしてウェッジシェイプのモダンなパッケージングで、アッパーミドルというクラスに恥じないだけの室内空間を獲得したのも90系の特長だ。2730mmというロングホイールベースの恩恵もあってリヤのレッグスペースも充分に広くなったことも嬉しいニュースだった

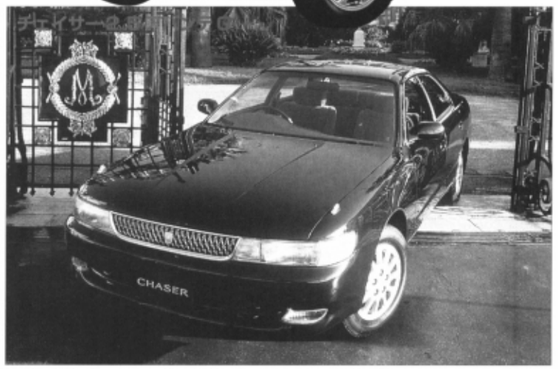
保存版 ベースモデルを知っておこう！ 歴代マークII／チェイサー／クレスタ

完全ヒストリー

最上級グレードにあたる「グランデG」は2.5と3.0に設定された。横桟グリルで精悍な顔つきが与えられ、またリヤデザインも力強さを感じさせるもので、90系ではスポーティなイメージはマークIIが最も強かったといえるだろう。1.8の4気筒ガソリンと2.4の4気筒ディーゼルという実用車グレードには「GL」、そして「グロワール」というグレード名が与えられていた。幅広いモデル構成もマークIIの魅力だ

マークII2.5 グランデG

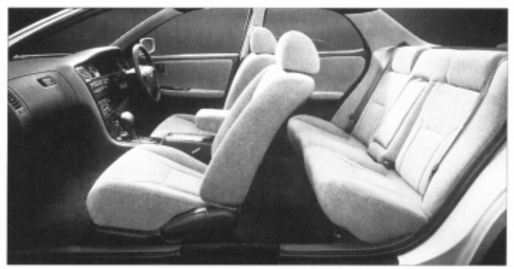
ラグジュアリー系グレードのグランデでは伝統どおりブラウンを基調とした色使いとなる。スペースビジョンメーターやナビシステム（オプション）、そしてABSやデュアルエアバッグなど、安全・情報化という最新トレンドを本格的に取り入れたのも、この90系が最初といっていいだろう



マークIIと同じくハードップボディながら、少しだけエレガント路線に振られた90チェイサー。スポーツ系グレードはマークIIと同じく「ツアラー」と呼ばれたが、ラグジュアリー系はこれまでどおり「アバンテ」だった。マークIIでのGLにあたるのが「XL」、グロワールにあたるのが「ラフィーネ」である。チェイサー・ツアラーVは100系での大ブレイクに向けた胎動を感じさせる

クレスタ2.5スーパールーセント

プレスドアが高貴なイメージを醸し出すクレスタ。マークIIのグランデにあたるラグジュアリー系が「スーパールーセント」であり、GLに相当するのが「SC」、グロワールにあたるのが「シェフィール」となる。スポーツ系の「ツアラー」は3モデル共通の呼び名である。トヨタ店で販売されるクレスタは90系でもマークIIに続く2番手の人気を持つモデルだった



新時代のパッケージングではあっても、スモールキャビンによる心地よいタイト感というのはマークIIシリーズの伝統であり、そのテイストはいい意味で90系にも受け継がれている。マークII／チェイサーがハードトップボディ、クレスタがプレスドアのセダンボディというのも伝統どおりだ

90系エンジンラインナップ

	3000FEI ツインカム24	2500FEI ツインカム24ターボ	2500FEI ツインカム24	2000FEI ツインカム24	1800FEI ツインカム16バルブ	2400 ディーゼルターボ
型式	2JZ-GE	1JZ-GTE	1JZ-GE	1G-FE	4S-FE	2L-TE
形式	直列6気筒DOHC				水冷直列4気筒DOHC	水冷直列4気筒OHC
使用燃料	無鉛プレミアムガソリン			無鉛レギュラーガソリン		軽油
総排気量(cc)	2997	2491		1988	1838	2446
内径×行程(mm)	86.0×86.0	86.0×71.5		75.0×75.0	82.5×86.0	92.0×92.0
圧縮比	10.0	8.5	10.0	9.6	9.5	21.0
最高出力(ps/rpm)	220/5800	280/6200	180/6000	135/5600	120/6000	97/3800
最大トルク(kgm/rpm)	28.5/4800	37.0/4800	24.0/4800	18.0/4400	16.5/4600	22.5/2400
燃料供給装置	電子制御燃料噴射装置(EFI)					ボッシュ電子制御分配型ポンプ
燃料タンク容量(ℓ)	70					
生産期間	'92.10～'96.9					

保存版 バーズモデルを知っておこう! 進代マークII/チェイサー/クレスタ

完全ヒストリー

見なれたフロントまわりをはじめ、マークIIは従来のイメージを最も色濃く残すデザインとなっている。大ブレイクしたチェイサーのイメージが強い100系ではあるが、基準となるのはやはり定番のマークIIなのだ。スポーティさと落ち着いたエレガントさの絶妙なバランスこそマークIIの真骨頂。横長の特長的なテールランプは昨年8月のマイナーチェンジでさらに横方向に伸ばされた。写真はツアラーV

パッケージングは90系よりもさらに進化して、アッパーミドルセダンとしてまったく不満のない室内空間を確保している。日本専用モデルながらもパッケージング、走り、デザインのすべてが国際的に見ても非常に高い水準にあるのが100系の特長だ。写真はツアラーVのもので、ホールド性の高いバケットタイプのシートはスポーティなデザインのシート生地を合わせている

クレスタ ルラーシG

マークIIとチェイサーが同じ路線での微妙な差別かなのに対して、セダンのクレスタは他の2車種とは一線を画すデザインとなっている。小ぶりなフロントグリルやなだらかに下降するテールエンドの処理など、独特のプレステージテイストを醸し出している。昨年のマイナーチェンジではマーク「と同じくテールランプが大型化された。クレスタのみスポーツ系グレード名がツアラーではなく「ルラーン」としている。Gはターボモデルを指す

ピンを防止するVSCも設定された。モノコックは当然トヨタ自慢の「GOA」が採用された。

エンジンラインアップは基本構成こそ90系とそれほど変わらないが、トヨタ・エンジン技術の中核となるバルブタイミング連続可変機構の「VVT-i」の投入によって、ほぼすべてのエンジンが大きく進化した。

シリーズ中核となる2・5/3ℓの直6にはそれぞれVVT-iが備わり、2・5ℓの1JZ-GEは200馬力を発揮するようになった。3ℓの2JZ-GEはトップパワーこそ変わらないものの、VVT-iの恩恵で中低速トルクが強力なものとなり、さらに扱いやすく力強いエンジンに生まれ変わっている。

量販エンジンの1G-FEはひとまずVVT-iの採用は見送られたが、140馬力へとパワーアップし、アッパーミドルサルーンとして申し分のない実力をキープしていた。また4気筒ディーゼルターボは引き続きラインアップされたものの、1・8ℓの4気筒ガソリンはなぜかチェイサーのみに設定されることになった。

しかし100系のエンジンで注目すべきはなんといってもツアラーVに搭載される1JZ-GTE。ターボチャージャーがシングルとなり、VVT-i、ECTS（電子制御スロットル）が採用され、低中速域からの豪快な吹けあがりとパンチ力を獲得した。規制値いっぱいだったパワーはもちろん280馬力のままだが、最大トルクは38・5kg/mと向上しただけでなく、その発生回転数が2400rpmという低いところから繰り出されるようになったことが大きい。

こうして100系は、現在ネッツ販売店で売られることになるチェイサーを中心に、スポーツセダンとしても確固たる地位を築いたのは、皆さんのご存知のとおりである。

そして'98年8月にスケジュールにのっとったマイナーチェンジが施される。テールまわりを中心とした内外装デザインや装備の手直し（ただし大人気のチェイサーだけはほとんど変わっていない）といった内容はもちろんだが、このマイナーで最も大きな変更は1G-FEへのVVT-i採用と5段ATの設定だろう。

スケジュールどおりにいけば、次の110系（?）は2000年にデビューすることとなる。果たして、どんな変身を遂げるのであろうか……

100系エンジンラインナップ

	3000EFI ツインカムVVT-i	2500EFI ツインカムターボVVT-i	2500EFI ツインカムVVT-i	2000EFI ツインカム	2000EFI ツインカムVVT-i	1800EFI ツインカム16バルブ	2400 ディーゼルターボ
型式	2JZ-GE	1JZ-GTE	1JZ-GE	1G-FE	1G-FE	4S-FE	2L-TE
形式	水冷直列6気筒DOHC					水冷直列4気筒DOHC	水冷直列4気筒OHC
使用燃料	無鉛プレミアムガソリン			無鉛レギュラーガソリン			軽油
総排気量(cc)	2997	2491	2491	1998	1988	1838	2446
内径×行程(mm)	86.0×86.0	86.0×71.5	86.0×71.5	75.0×75.0	75.0×75.0	82.5×86.0	92.0×92.0
圧縮比	10.5	9.0	10.5	9.6	9.6	9.5	21.0
最高出力(ps/rpm)	220/5600	280/6200	200/6000	140/5600	160/6200	120/6000	97/3800
最大トルク(kgm/rpm)	30.0/4000	38.5/2400	26.0/4000	18.5/4400	20.4/4400	16.5/4600	22.5/2400
燃料供給装置	EFI(電子制御燃料噴射装置)						電子制御分配型ポンプ
燃料タンク容量(ℓ)	70						
販売期間	'96.9〜			'96.9〜'98.8	'98.8〜	'96.9〜	

ついにチェイサーが一躍、スポーツセダンの表舞台へ

100系 1996.9〜

これは、昨年のマイナーチェンジから設定された2.0ツアラー（マークIIには当初からあった）。VVT-iの採用に加えて新たに5段MT仕様も用意され、適度なパワーでスポーティな走りを楽しめるマニアックなグレードともいえる。独特の光を放つディスチャージ・ヘッドランプが採用されたのも100系から

チェイサー2.0ツアラー

セダン復権を狙った充実の装備と高い実力

マークIIシリーズはほぼスケジュールどおりに'96年の9月にフルチェンジを受けて100系へと進化した。しかし世の中は空前の「RVブーム」を受け、クルマの販売分布そのものが、いわゆるミニバンやワゴンを主流とするものに変わっていた。

そうしたトレンドを敏感に察知したトヨタが100系マークIIに課したテーマが「セダン・イノベーション」というものだ。つまり勢いのあるミニバンやワゴンと較べても負けないだけの魅力と革新性を与え、「セダン復権」させることが新しいマークIIシリーズのテーマとなったわけだ。

セダン復権を果たし、「日本の定番」という地位をキープするために、マークIIシリーズは大変身を遂げた。その最も大きな要素は、マークII、チェイサー、クレスタという3車種を明確に差別化すること。基準となるマークIIに対して、チェイサーはよりスポーティさを強調し、クレスタはよりエレガント路線にまい進することとなった。その差別化はついにボディサイズにまで及び、運動性を重視したチェイサーは他モデルと較べて前後オーバーハングを切り詰めて全長を短くするなど、徹底したものとなった。

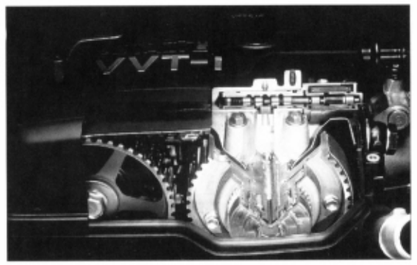
デザインテイストも、90系のウェッジシェイプから再び水平基調に戻された感もあるが、その一方で、ヨーロッパ製のスポーツセダンを思わせる雰囲気も持たされている。

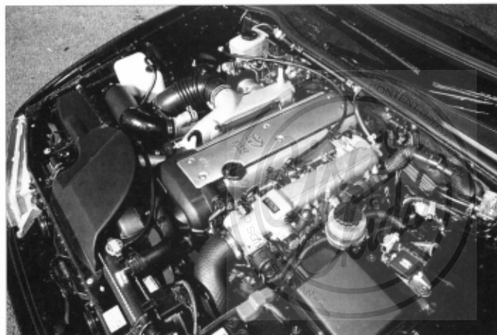
足まわりは先代同様の4輪ダブル・ウィッシュボーンだが、各部が熟成され、上級車種には新しい制御ロジックを取り入れた「スカイフックTEMS」がおごられた。また安全対策にも手抜きは一切なく、ABSとデュアルエアバッグは全車標準装備とされ（一部にはサイドエアバッグも）、電子制御でス

ツアラーVのインテリア。黒一色のインパネにカーボンパネルが採用されるなど、90系よりもさらにスポーティさを増した。もはや「スポーツカー」といっても不思議ではないほどエキサイティングな仕上がりとなっている。ドレスアップしないノーマル状態でもスポーツ度は非常に高い。デュアルエアバッグなど安全装備が全モデルに標準化されるなど、時代に合わせた安全対策が施されているのも100系の特長だ

ATのセレクタレバーは、新たにジグザグの使いやすいゲート式になっており、マニュアル操作もやりやすくなった。AT本体の設定もキメ細やかで、フレックスロックアップ付きのECT-iE、ECT-E、ECT、通常の4AT、そしてマイナーチェンジ後は5段式の5スーパーECTも追加され、実に5種類のATが組み合わせられている。マイナー後のVVT-i付きの1G-FEにはECT-iEが組み合わせられる

現在では6気筒エンジンすべてに採用されているVVT-i。油圧によって吸気側のカムタイミングを可変させる機構で、何段階かの切り替えとなるホンダのVTECや三菱のMIVECとは異なり、回転数に合わせて無段階に連続可変となるのが特長。メカニズム的にはBMWのVANOSに近い





写真はツアラーV/ルラーンGに搭載される1JZ-GTE型。90系と較べると、シングルターボ化、VVT-i採用、ECTS（電子制御スロットル）などにより、中低速域からの強力なパンチ力を繰り出せるようになった。38・5kg/mという強力トルクは2400rpmという低域で発揮する

CARTOP MOOK evo

マークII チェイサー クレスタ Vol.01

JZX80/90/100

TOYOTA:MARKII/CHASER/CRESTA

「チューニング&ドレスアップ」

徹底ガイド

発行所　(株)交通タイムス社
東京／〒101-8524千代田区内神田2-16-11
販売部☎03・3256・2839
広告部☎03・3256・7849
大阪／〒553-8588大阪市福島区福島4-8-5
☎06・6458・3130
編集室／デザイン室(株)アーガス
〒108-0071港区白金台5-2-5トランドゥ405
☎03・5421・1905
印刷/製版　凸版印刷(株)

STAFFS

企画／発行　(株)交通タイムス社
発行人　宮木芳樹
編集長　土志田　彰
副編集長　塚本剛哲
編集　浦田保成／金子　智／青木隆夫／浅川貴之
おおわだぐみ
モンキープロダクション
ライター　桂　伸一／大井貴之／玉本秀幸
菊池　靖／大谷英樹／山梨順一
南陽一浩／芝　修／トライアウトプロジェクト
デザイン　森　孝一／田谷政義／縄田　満／寺川洋二
櫻井康之(CAT'S HAND)
坂本ハルエ／本多ゆう子
写真　北畠主税／小林俊樹／高島秀吉
堤　晋一／伊藤嘉啓／竹内美治
渡辺洋一／水野文幸
テツインタープレス／トライアウトプロジェクト

CONTENT UPLOADED BY
Cisco Kids.
WWW.CISCOKIDS.COM.AU

スクデット・ルッソという名の、ラグジースポーツ・ホイール。

SCUDETTO LUSSO

18inch DEEP RIM

Diamond Cut

18×7.5JJ～10.5JJ ￥77,000～￥83,000

Silver

18×7.5JJ～10.5JJ ￥74,000～￥80,000

SCUDETTO

G-CORPORATION 41-1 Arai, Hitotsugicho, Kariya-shi, Aichi, 448-0003 TEL.0566-25-8105 FAX.0566-24-7250

※撮影用のため、実際の製品と異なる場合があります。／表示価格には、取り付け工賃、消費税は含まれておりません。／価格、仕様は予告なく変更する場合があります。

CONTENT UPLOADED BY Cisco kids. WWW.CISCOKIDS.COM.AU

サスペンション フィッティングテスト&カタログ

MARKⅡ / CHASER / CRESTA

SUSPENSION

スーパーセダンの雄であるJZX100。この魅力的なチューニングベースをノーマルのまま乗り続けるのは、あまりにも悲しい。
誰よりも優雅に、そしてスポーティに乗りこなしてこそ本来の魅力を感じられるはずだ。
ここでは、キミだけの“ツアラーV”を作り上げるために必要な、パートナーたちがもつテイストを紹介しよう

テスト&レポート
大井貴之+編集部

自動車専門誌の編集とカービデオマガジンのキャスターを経てフリーとなった実力派で、チューニングパーツの目利きから新車のインプレッションまで何でもコイ！ レース経験もありドライビングスクールの講師もこなす

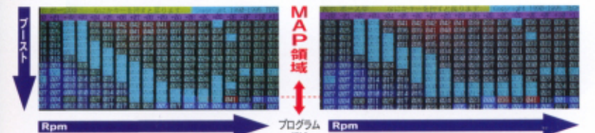
HI TECH-ROM

HIGH POWER PERFORMANCE CHIP SYSTEM

オーバーフローアクセス防止

JZX100
筑波LAP1:04:432sec
6/Gノーマル GT2835R
ハイテックROM 5205(水噴射)
車両重量1451kg

◆オーバーフローアクセス防止機能により、ブーストアップ時のさらなる速さと、耐久性の両立
◆書き換えOK（100のタイプⅡから2835-SPLへの書き換えは差額の2万円です。）
◆ブースト1.3k以上のBIGタービン車にはMAP領域を大幅に拡大、きめこまかで確実な燃料セッティングの取れるSPLを用意。（基本的に現車セッティングになります）
◆お客様のユニットを先送りしていただくことにより高品質でありながら低価格を実現
◆各種リミッター解除及び、希望により設定値の指定が可能



ノーマル及びオーバーフローアクセス防止機能無CP、ブースト1.2k　　ハイテックROM、オーバーフローアクセス防止機能付、ブースト1.2k

上のMAPは、JZX100の点火時期マップ、水色の軌跡が共にブースト0.95Kg/cm以上での実際のアクセス状況です。左画面を見てください。トヨタのターボ車のほとんどはこのようにMAP領域（上から11段目まで）を飛び出し、関係のないプログラム領域（下2段）の値を、MAPの設定値として読み込んでしまいます。（左画面は、まもなく41というこのブースト域ではとても危険な値を読む直前です）燃料MAP、点火時期MAP、それぞれに同じ事がおきてしまうので、とんでもない量の燃料や、極端に進んだ点火時期を出力してしまいます。ただ、トヨタのノーマルコンピューターは、良く出来ているので、その様な状況をすばやく補正し、エンジンを保護します。しかしその様な状況下での加速は、段付感があり、ブーストは掛かってはいても遅いのです。右画面を見て下さい。ハイテックROMは、その様な状況（オーバーフローアクセス）を確実に防止し、フィーリングの良い加速を実現、ブーストアップやタービン交換でのさらなる速さを引き出し、耐久性も向上させます。

◆JZX100

◆JZX90

◆JZX81

for TOYOTA

型式.エンジン	タイプ	対応ブースト		価　格
JZX100	タイプⅠ	ノーマル～0.9kg/cel	注1	¥88,000
1JZ-GTE	タイプⅡ	ノーマル～1.0kg/cel仕様と1.3kg/cel OKの2タイプ	注1	¥118,000
VVT-i	タイプⅢ	ノーマル～1.0kg/cel仕様と1.3kg/cel OKの2タイプ		¥148,000
	2835R SPL	当社タービンKIT専用データ、最大ブースト1.3kg/cel		¥168,000
JZX90	ノーマルタービン	ノーマル～1.2kg/cel走行距離の多い車両は1.0kgを上限として下さい。		¥98,000
1JZ-GTE	2835 SPL	当社タービンKIT専用データ、最大ブースト1.3kg/cel		¥118,000
JZX81	1JZ GTE	ノーマル～1.2kg/cel走行距離の多い車両は1.0kgを上限として下さい。		¥98,000

注1　JZX100のスピードリミッターは、フェールカット＆サブスロットル制御による二重のリミッターがかけられています。タイプⅠ及びⅡは、フェールカットによるリミッターのみ解除してありますので、サブスロットル側のコネクターを外して頂ければ、スピードリミッターを解除して頂けます。TRC付き車もドリフト＆サーキット向の先におすすめです。尚、3垢の2835SPLはリミッター解除とTRCの使用を固定しています。

ハイテックROM購入方法

■ノーマルコンピューターユニット、お車の仕様（ノーマルとの差異、希望ブースト）と商品お届け先のメモ、商品代金+消費税の3点を当社宛発送願います。（必ずTELにて在庫確認後ご注文願います）
■コンピューターの脱着方法や、その他ご不明な点は、TELにてお気軽にお問い合わせください。
■ご来店での取付けも可能です。その際は必ずTELにて予約して下さい。
■御自身での取付けに自信のない方は、お近くのカーショップにてご注文いただけます。工賃別途

GT2835R

JZX100 1JZ BEAMS VVT-i オリジナル GTタービン KIT

車検OK!!

◆ノーマルインジェクター&エアフロ容量に合わせたタービンサイズの設定によりローコストで380psオーバーの世界を楽しめます。（当社車両は実測423.91ps）
◆低回転からブーストが立ち上がるため、サーキットやドリフト、AT車とは最高のマッチングです。
◆キット専用CP、ハイテックROM-SPLを使用していただければ、簡単・確実にGT2835Rの性能を引き出せます。

■KIT PRICE　¥358,000
専用コンピューターハイテックROM-SPL　¥168,000

AERO

◆フロントハーフスポイラー
・白ゲル　¥48,000
・純正色吸装済　¥58,000

◆フードトップグリル（フードトップモール一体型グリル）
・白ゲル　¥33,000
・純正色吸装済　¥39,800

JZX90オリジナルGTタービンKIT

GT2835Rシングル、ウエイストゲート仕様！ ステンエキマニ（純正マニ流用タイプ） タービン上付、ノーマルインタークーラー及び調整ヨ耳応、ウエイストゲート、パワーフロー、フロントパイプ付の完全ボルトオンKIT

■KIT PRICE　¥438,000
専用コンピューターハイテックROM-SPL　¥118,000

power house amuse

Please CALL!! 通信販売専用ダイヤル
0470-22-1461

有限会社パワーハウス アミューズ　千葉県館山市上真倉1584-1
TEL.0470-22-1657　FAX.0470-23-5688
振込先：千葉銀行館山支店（普）2262266　パワーハウスアミューズ タナベヒデキ　月曜定休

●仕様及び価格は予告なく変更する場合があります。 表示価格には消費税は含まれておりません。

しっかりとノーズが入り込み、4輪が路面をホールド。テールを意識的に流しても、一抹の不安さえ感じることなくマシンコントロールを堪能できる

スポーツドライビングを満喫できるとっておきの逸品

主オフィスがチューニングを始めたころは、2ドアのスポーティモデル専門というイメージが強かった。だが、ツアラーVの登場を機にミディアムセダンのチューニングにも力を注いでいるのは、オーナーにとって頼もしいばかりだ。もちろん、現行モデルのJZX100にも、その技術が余すことなく発揮されているのはいうまでもない。

ケイオフィス流のツアラーV攻略法は、ダウンサスやショックアブソーバーを個別に選ぶよりも、あくまでもこの二者のリンクを重視すること。

それは、細かくチューニングされたものでない、と乗り心地とスポーツドライビングを高い次元で満足させられないことを意味している。

スプリングの動きに対し、ショックアブソーバーがスムースに追従しなければ、アクセルを踏みこめない。すなわち「いい足」とはならないからだ。

ケイオフィス車高調キット。エアフォルクケイのメイキングは、理論だけで行っているわけではない。何セットものテスト品をレーシングドライバーが徹底的に走り込み、そこから抽出された問題点をクリアさせるための試作を何度となく送り込む。

こうして幾度も繰り返される開発から、厳しく選び抜いたものだけを製品としているのだ。

この辺は周知の事実だが、スタッフもレースやワインディングなどでの、スポーツドライビングとその楽しさを

走りのエキスパートが、本格的な走りを望むツアラーたちに贈る本物の車高調キット。そんな言葉がピッタリと当てハマる実力を秘めているのだ

コーナーをパスすることに優越感を強く全身に感じる

知り尽くしているだけに、走り出せばハッキリと走りに対するポリシーを感じることができる。

JZX100ツアラーV用エアフォルクケイは、フロントに16kg、リヤに12kgという高いバネレートをもつスプリングがセットされているが、何よりも驚かされるのは乗り心地での犠牲が極めて少ないことだ。

ワインディングを攻めてみたが、アンジュレーションのきつい路面や、わずかな段差の通過でも、首や腹、そして腰にも、耐え難いストレスを感じさせることなど皆無なのである。

クルマが好きか嫌いかにもよるが、横に彼女を乗せていたとしても、乗り心地でとやかくいわれるケースは少ないだろう。

さて、気になるのはやはりそのコーナリング性能であるが、ターンインから好印象。ニュートラルな回頭性を示し、ビギナーがステアリングに頼ったドライビングをしたとしても、しっかりとした前後の踏ん張りで、予想もしないスピードでコーナーを抜けられるはずだ。

かといって、上級者を満足させる高いコントロール性もある。ブレーキングをきっかけに、またスロットルを使ったとしても、自由自在にコントロールが楽しめる。そんな表現がピッタリだ。

走っていて不安を感じさせることなく、早く長くアクセルを踏み込んでいける。ケイオフィスの基本コンセプトが間違いなく走りに還元されているのがうれしい。

いうまでもなくツアラーVはFR。そのレイアウトの持ち味をいかんなく発揮した車高調。入門者にもドリフトのベテランでも、走る楽しさを教えてくれる。それがケイオフィスのエアフォルクケイ。スプリングとショックが、互いにイイ仕事をしているサス

ボディへのマウントは前後ともアルミリジットを使用し、バンプラバーも硬度を最適化。また、ブッシュは初期の入力に対して敏感な味付けがされている。ゴールドに彩られたカラーリングは、この完成度の高さ、すなわち勝利を意識して選ばれたものである。

KEI OFFICE
ERFOLG KEI
走りの醍醐味を知り尽くした本格派の自信

ケイオフィス・エアフォルクケイはJZX100用で、1台分が19万8000円。JZX90用も同プライスでリリース

問：ケイオフィス ☎0266・77・2109

St.ブーゾー・バージョンRはショック／メインスプリング／テンダースプリング／アッパーマウント／スプリングシートで構成される。設定はJZX100/101のみで、1台分の価格は32万8000円。減衰力変更やOHも可

シンプルな構造ゆえに、高い精度が要求される単筒式ダンパー。これを採用しているStブーゾー。バルブ容量やピストン径を大きくしたケースの中は、12～18kgf／sの圧がかけられた高圧ガスを封入。シムも動かない0・025～0・1mm／sという微低速から本格的な減衰力を発生するに至るまで、シャフト内に組み込まれた高精度なブリードホールにより、スムースかつリニアな特性を生み出している。

さらにガス室とオイル室を完全にセパレート化させ、ハードランにおけるキャビテーションにも配慮されている。減衰力は12段という調整の幅が与えられているが、このバージョンRはアッパーとロアをピロとした進化仕様なのだ。このショックに組み合わされるスプリングはアイバッハ製でメインとテンダー、すなわちツインスプリングがセットされている。

路面μが低いサーキットにおいても、ハイスピードでのスタビリティが極めて高く、思いがけないような速度でコーナーを駆け抜けてくれる。全般的にいえるのは、リヤのトラクション性能の高さ。パワーを伝えることは当然のことだが、接地性の高さの秘密はサスの有効ストロークの長さとスプリングとショックの運動性にある。その恩恵を存分に得るためには、自分が走るシチュエーションをきっちりと定め、パネレートを厳選する必要もあるが、基本設定以外にも複数のセッティングを用意。そんな融通のきくところも、うれしい魅力だ。

MS ENGINEERING St. BOESO

トラクション性能に目を見張るものがある

問：MSエンジニアリング ☎03・5384・8450

サステックプロS-0のスプリングは、JZX100／90ともにスタンダード(F12kg、R10kg)とソフト(F10kg、R8kg)のいずれかを購入時にチョイスできる。ピロ付きキットが15万2000円でピロレスの価格は11万2000円

タナベのサステックシリーズのポリシーは、見かけだけのローダウンを拒否することにある。このニューモデルである車高調、S-0の開発コンセプトもこれを受け継いでいる。ストローク不足を解消するショートケース&ショートロッドを採用し、超ローフォルムを可能としているが、それをさらに生かすシングルスプリングを組み合わせ、スプリングのシートが最も下の位置に設定されていてもバネの遊びがほとんどなく、突き上げ感も廃しているのが特徴。また、FR用のリヤにはヘルパースプリングを採用して伸び側のトラクションも積極的に引き出している。

減衰力をより細やかに制御する新開発の多板式バルブにより、初期の減衰を街乗りでの快適性を考慮して、ソフトな乗り心地としながら、ハードな領域でもしっかりとコーナリングやトラクションフォースを得ることができる味付けがなされている。軽量なツインチューブボディには、低圧ガスを封入することで、温度変化で膨張と収縮を繰り返すエア式に比べ安定した減衰力を確保する。

低速から強力なトルクを発生し、それを高回転まで維持するツアラーVだが、アクセルを踏み込んでもリヤがドタバタとすることなく、FR本来のスポーツフィールが楽しめる。しかも、ピロアッパーまでを含めたフルキットでのプライスもリーズナブルな設定というのも大きな魅力だ。

tanabe SUSTECH PRO S-0

リーズナブルながら走りに十分なこだわり

問：タナベ ☎0727・28・6700

カヤバ+アイバッハのポテンザERSの価格はJZX100ツアラーV用で1台分が14万9000円。直巻スプリングがセットできる専用アダプターも含まれる。またオプションとして前後のピロアッパー(各2万5000円)も用意

もはや世界のトップブランドとして揺るぎない地位を確立しているBS、そしてポテンザ。このサスペンションキットはシリーズ初の車高調キットとしてリリースされたものだが、ベースとなるショックはカヤバである。

そして、組み合わされるスプリングが世界の名だたるカーメーカーのOE供給でも知られるアイバッハ(EIBACH)製という、まさに世界一級のパートナーシップからメイキングされたものなのだ。

ストロークを最大限に確保できるように設計されたショートボディの内部は低圧ガス封入式のツインチューブで、微低速のピストンスピードから適正な減衰力を立ち上げる。

試乗はオプション設定のピロアッパーマウントもセットした状態で行ったが、アイバッハ製スプリングは、遊びを抑えるヘルパーも備えているので高速ツアラーとしての快適性をそこなうことなく、ハイアベレージなゾーンへとドライバーを導いてくれるのである。

ハンドリングはシャープでコントロール性も高く、テールのインフォメーションもハッキリとしているのでFRらしいドライビングスタイルが好きなオーナーにも不満はない。一級のレベルを融合させたハイクオリティかつ通好みの車高調。決してブランドの名に恥じない走りを兼ね備えた、サスペンションキットといえよう。

BRIDGESTONE FVS POTENZA ERS

トップが手を組んだハイレベルな運動性能

問：ブリヂストンFUS ☎03・5202・0404

JZX100用ファンクション・ベーシックのパネレートはF:12Kg、R:8Kg(JZX90用はF:13Kg、R:10Kg)。アルミ製ピロアッパーマウントもキットに含まれて価格はいずれも17万5000円という設定。高性能を保ちつつ、このディテールのフィニッシュを考えれば、かなり欲張った調整キットといえるだろう。減衰力は固定式だが、好みに合わせてソフトかハードを選ぶことができる

ZEAL
問：エンドレスアドバンスジール事業部 ☎0267・67・7301

FUNCTION-BASIC

独自の技術がボディの内外で光る

初めての車高調としても魅力的なプライスとスペックを搭載だ

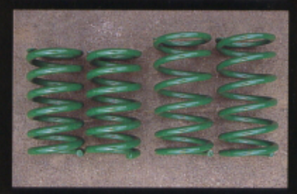
ジール・ブランドのファンクションシリーズは、ノーマルのストロークを維持しながら自由な車高設定が可能で、グリップ性能向上に効果的なプリロード調整をできることがウリである。今回、そのNEWバージョンとしてデビューを果たしたベーシックは、この基本コンセプトを踏襲しながら、シェルケース部をスチール化。さらに、アジャスタブルブラケットの見直しを図ることで、リーズナブルな価格に抑えているのが魅力のポイント。すなわち、低価格でありながら最高性能を持つ、コストパフォーマンスに優れたモデルなのである。

ベーシックとはいえ、高い性能を誇り、なおかつビジュアル面でも見劣りしないところも侮れない。

高級感あふれるクロムメッキの採用で、ネジ部の強度を上げ、サビに対する防御力もアップもさせている。

減衰力は固定式で、組み合わされるスプリングはF:12kg、R:8kg。走行時のタッチはスパルタンで、その気にさせる味わいがある。クイックにノーズがインへと切り込み、テールの状態もつぶさに感じ取ることができるのだ。

まずは、このベーシックで車高調に入門して走りを磨き、ハード仕様のファンクション・Sでさらに高い領域を体験する。そんなステップアップをしていくのも、このシリーズならではの楽しみ方なのである。



Cリング式4段車高調整機能を搭載したタイプNA。マーク[系の設定は JZX90と100で、単品の価格は前後とも1本/2万円。ベストマッチが図られたスプリングのSテク4本を含んだセット価格はJZX用90が9万2000円で、JZX100用が9万4000円と非常にリーズナブル。しかも減衰力調整は16段。何かとコストのかかるフットワークチューンを身近にしているのだ

TEIN
問：テイン ☎045・474・5236

TYPE NA DAMPER

ストリートを主眼に足を固める

手軽にサスチューンを楽しむそんな願いに価格と味で応える

テインのタイプNAダンパーは、ストリートでの快適なスポーツ性能を求めているモデル。その最大の特徴は、ローダウンを前提にショートケース化を図りながら、ストリートを快適に走れるストローク量、減衰力、パネレートをゼロから見つめ直していること。

これを実現するに当たりケース径のサイズを対ノーマル比で130%の容量アップを行ない、可能な限りストロークを確保。いたずらに減衰力やパネレートをアップさせずに美しいローダウンフォルムと剛性感ある走りを目指しているのだ。

このショックに組み合わされるのはローダウンスプリングのSテクだ。ソフト/ミディアム/ハードの3タイプをラインアップ。F12・2kg、R5・6kgのハードタイプセットしている。そのフィーリングを味わってみたが、快適性も備わっている。

とはいえ、ノーマルに毛の生えたような印象ではなく、全体的なタッチは明らかにサスをチューンしたというフィーリング。ステアリング操作に対して、大柄なボディが機敏に反応する。熟年のドライバーというよりも、ズバリ、ボクらの感覚に味付けを絞り込んでいるのである。

今回は16段ある減衰力調整をフルに試すことができなかったが、ステージごとにそのメリットを大いに活用したいサスキットだ。

TEIN
S.TECH

もっと気軽にサスチューンの楽しさを多くの人に伝えたい。そんなコンセプトをもった高性能ローダウンスプリングキットがSテクなのだ。素材には高張力鋼のＳＵＰ12を使いながらもリーズナブルな価格も魅力で、ＪＺＸ81／90／100にそれぞれソフト／ミディアム／ハードを設定。１台分で２万2400～２万8600円

TEIN
タイプNAダンパー

ストリートからミニサーキットレベルまでをカバーするのが魅力のタイプＮＡ。ショートケースながらストロークを十分に確保し、Cリング式の４段車高調整機能を搭載。ノーマル形状のSテクスプリングとベストマッチ。16段階減衰力調整付きで、スプリングとのセットでＪＺＸ90が９万2000円、ＪＺＸ100は９万4000円

SARD
ストリート・ダウンスプリング

トヨタチューンのスペシャリストであるサードのテクノロジーがフィードバックされたスプリングだ。スタイリングを引き締めつつ、ノーマルショックでの走行性能をアップさせる。設定はＪＺＸ90のみで、バネレートはＦ6～8、Ｒ3～4。材質はバルブスプリングにも採用されている鋼材だ。価格は１台分で５万7000円

5ZIGEN RACING SHAPE
Rレート

サーキットで培ったノウハウを注ぎ込み、自社開発。スタイリングと走りをバランスさせたのが、このRレートだ。製造から製品管理まで一環した厳しい目で作り上げている。ＧＸ81からＪＺＸ100まで全９車型をラインアップ。バネレートはそれぞれのタイプによりＦ3.4～10.4、Ｒ4.1～5.6を設定。価格は１台分で４万2000～４万3000円

St.ブーゾー
バージョンR

スフェリカルジョイントを採用し、従来からの乗り心地と高い運動性能を踏襲しながらもピロボール化したことによるショックの作動フリクションを低減。入力に対して正確なフットワークで応えてくれる。スプリングはＦ11.6／リヤー2.7、Ｒ8／テンダー2.7。設定はＪＺＸ100／101のみで価格は32万8000円だ

ZEAL
ファンクション・ベーシック

ジール独自のバンプ／リバウンド減速比を採用。ほかにないロードホールディングとトラクション性能を生み出す。シャープなクロムメッキで、ネジ部の強度や防錆力もアップ。ストロークも犠牲にすることなく、車高／プリロード独立調整も搭載。キット価格はＪＺＸ90／100ともに17万5000円。減衰力は固定式だ

HKS
ハイパーダンパー（JZX90）

ＪＺＸ90系もスタンダード／ドラッグバージョンの２ラインアップが用意されている。ともにフルキットの価格は１台分で20万8000円。またＪＺＸ100用と同様にダンパーのみでも求めることができ、１台分が14万8000円。さらに基本設定以外のバネネートをもったスプリングに変更することも可能になっている

HKS
ハイパーダンパー（JZX100）

設計から製造までを一環して自社内で行ってリリース。10段階の減衰力調整をもつネジ式車高調だ。まったく新しい低圧ガス単筒式ダンパーには専用オイルや安定した作動を実現するテクノロジーを満載。スプリング、ピロアッパーを含めたフルキットのスタンダードバージョンが１台分／20万8000円、ドラッグバージョンも同価格

MARKⅡ / CHASERM / CRESTA

SUSPENSISON サスペンション カタログ

ローフォルムは基本中のキホン。
でもそこから先の走りにも大いにこだわりたいところだ。
ここでは、星の数ほどある
魅力的な足づくりのアイテムをピックアップした。
スプリングのみで決めるか、リッチに車高調をオゴるか。
キミの予算やフィールに
バッチリと合うものが見つかることを祈っているぞ。

HKS
スーパーフォルムスプリング

純正ショックに組合わせるだけで車高が約30mm落ち、精悍な前傾ローダウンが可能なスプリングで、バネネートは約30％アップ。十分な乗り心地も確保している。ＪＺＸ100用がＦ7.8、Ｒ3.7で１台分が３万7000円。ＪＺＸ90用はＦ7.8、Ｒ3.9で１台分の価格は３万8000円。ＧＸ100やＧＸ90用もラインアップされている

TEIN
タイプHAダンパー

ストリートでコントロールする歓びを味わうために開発されたモデルで、スプリングの遊びを排除し、積極的に伸び側のストロークを確保するためにツインスプリングを採用。ＪＺＸ100の基本バネレートはＦ14、Ｒ8でピロ付きのセット価格は17万5000円、ピロレスが13万6000円（ＪＺＸ90も同プライス）。減衰力調整は16段。ＪＺＸ80用もラインアップ

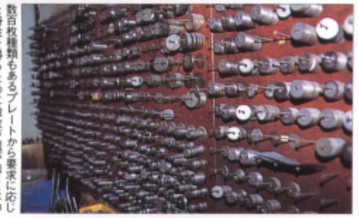
TEIN
タイプRAダンパー

テインの最高峰モデルでレーシングスペックを搭載。サーキットなどで限界までアグレッシブに攻める走りがターゲットだ。減衰力16段階調整のダンパーにＪＺＸ100は、Ｆ18、Ｒ12。ＪＺＸ90にはＦ16、Ｒ12のスプリングを基本設定として組み合わせている。価格はいずれも１台分で21万5000円。スプリングのレートを変更することも可能だ

tanabe
サステックプロ S-ZERO

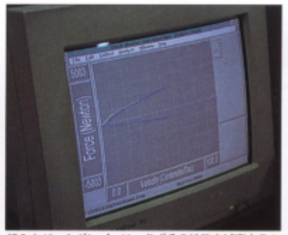
底突きしがちな車高調のデメリットを解消するために、十分なストロークを確保し、レーシングマシン並みのフォルムと走りを実現。トラクションを逃さぬようリヤにヘルパースプリングも標準装備。スプリングはＪＺＸ100／90ともに、スタンダード(Ｆ12、Ｒ10)とソフト(Ｆ10、Ｒ8)を設定。ピロ付きで１台分／15万2000円、ピロレスは11万2000円

ビルシュタインでの研修を受けた熟練の技術と経験がモノをいう


数百枚程類もあるプレートから要求に応じた特性を得るために数枚が選び出され、伸び／縮み側の減衰力が決定されるのだ

ひとつひとつに妥協を許すことなく、シビアにダンパーを組み上げていくことで、抜群の走りをユーザーに提供する

エナペタルは対応できないむずかしい注文にも応えてくれる


組み上がったダンパーは、必ずその性能を減衰力テスターにかけ、特性を確認してからデリバリー。これは、その結果としてモニターに映し出されたグラフだ

新規に購入する場合だけでなく、既にビルシュタインユーザーであれば、仕様変更やオーバーホールにも対応してくれるので、ムダな買い物をする必要も防げる

エナペタルの本拠地は愛知県尾張旭市東山町2-14-8。直接のオーダーは受けていないので必ず、キミの街の取り扱いチューニングショップ経由でお願いしよう

エナペタルのダンパーに対するこだわりを語ってくれた新野正和・製造部々長。もちろん、理論と技術はスーパーエキスパート級。キミの悩みにも応えてくれる

特別なフットワークを生む 密やかなクラフトマン精神

クセルが踏めて楽にコーナーがクリアできるという足だ。

しかし、サスペンションのセッティングは奥が深く、走るステージでも違うし、ユーザーの好みだってある。そこでエナペタルでは、要望に応じたオーダーメイドシステムをとっている。

ビギナーだったら、どこのメーカーのコイルスプリング使いたいとか、どんなフィーリングにしたいのかを伝えるだけでいいし、ダンパー特性を知っているドライバーなら、細かな減衰力を指定することだって可能なのだ。

ただし、ダンパーのセッティングは誰にでもできるもんじゃない。伸び側／縮み側の減衰力は、数百種類ある減衰力プレートの中から数枚を、ピストンバルブ部に組み合わせることによって決定する。そしてフリーピストン下側のガス圧の設定だって、ダンパーの性能に大きく影響してくるのだ。

現在、エナペタルにおいても、ダンパーのセッティングが行えるのは近藤社長を含め6名。ビルシュタイン社での研修を受けた後、ダンパーに携わって5年以上の経験者ばかりだ。

また全日本GT選手権／鈴鹿クラブマンレース／ジムカーナ／ダートトライアル／ラリーといったほとんどのフィールドでレースをサポートし、そこで数多くのチューニングデータ&ノウハウを得ているのだ。それらがリメイクされてストリート用ダンパーに活かされることになる。

このオーダーメイドシステムによる価格は、ベースセッティングと同価格。

取り扱いショップもしくは直接エナペタルに注文すればいい。納期は約1ヵ月といったところだ。

さらに、現在ビルシュタインのダンパーを使用している人には、オーバーホールおよびリセッティングも行ってくれる。ダンパーは使用年数が経つにつれて、オイル内の不純物が減衰力プレートの隙間に入り込んでプレートが浮いた状態になってくる。

すると、低速域での減衰力が低くなり、変なフワフワ感が発生してくる。一般的にいわれるダンパーがヘタった状態になるのだ。このようにヘタってしまったダンパーも、エナペタルに送れば、分解し不良パーツは交換するなどして、約2週間でオーバーホールしてくれる。ダンパーがリフレッシュされることで、まるで新車時のようなフットワークが甦ってくるというわけだ。

ちなみにオーバーホール価格は1本／1万円。減衰力のリセッティングは1本／1万5000円だ。

エナペタルでは、組み上げられたダンパーはすべて減衰力テスターにかけられて、性能チェックが行われている。

減衰力はモニター上で線グラフとして見ることができるので、注文どおりのセッティングかどうか、きちんと確認してからリリースしているのだ。

確かな技術でビルシュタインダンパーをチューンするエナペタル。一度、そのダンパーを自分のクルマに組んでみるといい。ビルシュタインの素晴らしさとクオリティの高さが再確認できるはずだ。

ENEPETAL BILSTEIN DAMPER

足で稼ぐ最強のツアラー論

もっと自分の感性にフィットしたフットワークに仕上げたい。
自分だけのスペシャル……。そんな願いをかなえてくれる「足の工房」をレポートしよう。
これをきっかけにキミのツアラーVは、さらに強力にライバルとの差を広げるだろう。
エナペタルのファクトリーに宿る技術が、最強を教えてくれる。

足のスペシャリストとしての実力に本物志向のユーザーが納得

ベンツ、ポルシェ、フェラーリのほか、国産車（特にスポーツタイプ）にも純正で採用されているビルシュタインダンパーの性能は誰もが認めるところ。そのビルシュタイン公認のチューンドメーカーとして、独自のセッティングを施したダンパーをリリースするのがエナペタルだ。

ビルシュタインダンパーの特徴は、オイル量が稼げるうえ、鍛造一体成型シームレスチューブを隔てて常に外気に触れることができる高圧ガス式単筒構造を採用していること。これにより苛酷な条件下においても放熱性に優れ、終始安定した性能が確保できるわけだ。エナペタルではビルシュタインから供給されたパーツを使い、ストリートからサーキット／ゼロヨン／ダートトライアルといったモータースポーツまで、ユーザーの要望に応じた幅広い商品展開を行っている。

JZX90／100を例にとってみるとCリンク5段階車高調整式とネジ式車高調整式がある。一般に売られているベースセッティングはCリンクならノーマルコイルスプリング、ネジ式なら付属のテーパースプリングとのマッチングを図り、車高を落としても乗り心地を確保し、優れた操縦安定性を実現している。分かりやすく具体的に言うなら……。横に彼女を乗せて走っても何ら文句は言われず、気持ち良くア

ストリートやゼロヨンから世界レベルのモータースポーツまで、幅広いジャンルの走りを日夜サポートしている

GX/JZX81・JZX90/100

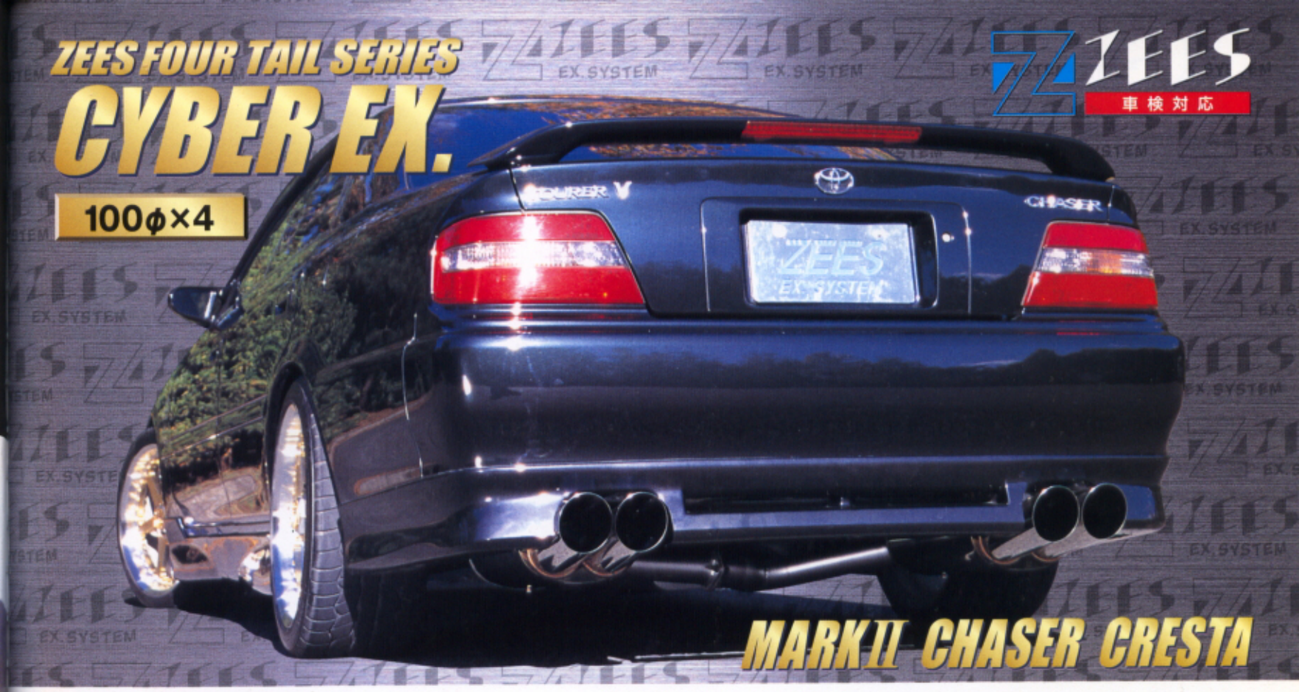
ステップアップチューンのための

完全保存版 パーツカタログ

走りが自慢のスーパーセダン、その性能をさらに高める

時にはスポーツカーをカモってしまうほどのパフォーマンスを発揮するJZXシリーズの最高峰モデルツアラーV。
90系で登場した1JZ-GTE型エンジンはツインターボで武装され、最高出力280ps、最大トルク36.0kg-mを発揮。
自主規制上限まで性能を高めたそのエンジンが、一躍ツアラーVをスポーツセダンの頂点へと押し上げ、JZXシリーズにスポーツする楽しみを付加した。
それ以降、チューニング素材として大きな注目を集めることになったのは言うまでもない。
100系へのモデルチェンジで、1JZ-GTEには連続可変バルブタイミング機構VVT-iが与えられ、
同時にツインからシングル化されたターボが低中速域の分厚いトルクを生み出した。
少々ピーキーだった90系よりも扱いやすく、しかも圧倒的な速さも持ち合わせたのだ。
現在もオールマイティに速さを見せつけるツアラーV、またJZXシリーズはチューニングベースモデルとしては、またとない逸材なのだ。
チューンの度合いを高めていったときに応えてくれる懐の深さ、という点でも他の追随を許さない。
ツアラーVに代表されるターボモデルだけではなく、
NAモデルであるGX、JZX系に関して膨大な量のチューニングパーツとカー用品としては、いまや大きな注目を集めるオーディオを紹介しよう。

TEAM MONKEY PRODUCTION


ZEES FOUR TAIL SERIES
CYBER EX.
100φ×4
ZEES 車検対応
MARKII CHASER CRESTA

ライバルはもういない…

圧倒的なインパクトをさらに加速!
また一切の妥協をなくすため完全専用設計し、一から作り直ししました。

CYBER EX. 100φ×4

MARKII CHASER CRESTA JZX100(TB・NA)、JZX101、GX100 (100φ×4)	Type-1	Type-2	Type-3	Type-4
	¥179,000	—	¥159,000	—
	Type-1S ¥184,000	Type-2S ¥174,000	Type-3S ¥164,000	Type-4S ¥144,000

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(無塗装)(加工取付になります)

ZEES 130φW

プレミアム 115φW

ZEES 130φW

ZEES130φW & プレミアム(ナナメカットカールテール)115φW

Type-1	Type-2	Type-3	Type-4
¥188,000	¥178,000	¥158,000	¥138,000
Type-1S ¥193,000	Type-2S ¥183,000	Type-3S ¥163,000	Type-4S ¥143,000

型式 JZX101、JZX100(TB・NA)、GX100、JZX90(TB・NA)、GX90
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 115φ

ZEES130φ & プレミアム(ナナメカットカールテール)115φ

Type-1	Type-2	Type-3	Type-4
¥108,000	¥98,000	¥88,000	¥78,000
Type-1S ¥111,000	Type-2S ¥101,000	Type-3S ¥91,000	Type-4S ¥81,000

型式 JZX101、JZX100(TB・NA)、GX100、JZX90(TB・NA)、GX90
JZX101とJZX100(TB)は定価の¥5,000upです。ZEES140φテールは定価の¥3,000upです。

プレミアムデュアル 76φW

プレミアムデュアル 76φ

プレミアムデュアル 76φW

Type-1	Type-2	Type-3	Type-4
¥198,000	—	¥168,000	—
Type-1S ¥203,000	Type-2S ¥193,000	Type-3S ¥173,000	Type-4S ¥153,000

型式 JZX101、JZX100(TB・NA)、GX100
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

プレミアムデュアル 76φ

Type-1	Type-2	Type-3	Type-4
¥113,000	—	¥93,000	—
Type-1S ¥116,000	Type-2S ¥108,000	Type-3S ¥96,000	Type-4S ¥86,000

型式 JZX101、JZX100(TB・NA)、GX100、JZX90(TB・NA)、GX90
JZX101とJZX100(TB)は定価の¥5,000upです。

(有)ジースプロジェクト
〒463-0081 名古屋市守山区川宮町438-2
TEL.052-791-7805 FAX.052-791-7806
■ショップ様へ/マフラー等のジースプロジェクト全商品 業販致します。

■「ZEES」EX.SYSTEMは、運輸省令で定められた数値をクリアー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よる特許商品です。■カートリッジタイプはリヤタイコ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。■掲載価格は、メーカー希望小売価格です。消費税は別途加算されます。■仕様は改良のため予告なく変更することがあります。また、掲載商品は写真のため、実物と異なって見える場合があります。■当社ZEES Premiumの取り付けにあたり、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。■JZX100、JZX101、GX100、JZX90、GX90のWマフラーの取り付けは、けん引フックを取り外し、装着して下さい。

特約店 マルカサービス(株)、マルカサービス東京(株)、(株)ツイン、ウエダ商事(株)、(株)リザ、(株)ジャパン三陽、(株)ヒサコ、(株)ウッドベル、(株)タカマコンペティションプロダクツ、(株)三共、(株)桑野、(株)ムサシ、(株)ホットスタッフコーポレーション、(株)エコープロジェクト、(株)スピードクリエイト、(株)ユービー、(有)ジェイプロウズ、(株)ドゥオール、スズカプレーン

ZEESマフラーバリエーション
Type1:オールクロームメッキ・カートリッジタイプ
Type2:オールクロームメッキ
Type3:リヤタイコ以降クロームメッキ・カートリッジタイプ
Type4:リヤタイコ以降クロームメッキ
ゴールドメッキ シングル¥30,000 ダブル¥60,000
24Kゴールドメッキ シングル¥90,000 ダブル¥180,000
★Type1S〜4Sはそれぞれのタイプでリヤタイコ以降オールステンレスになります★

ワンオフマフラー製作致します

スタッフ募集中
詳細はTELにてお願い致します。

CHASER CRESTA MARKII カタログ請求券 80円切手添付を同封して下さい

BRAKE

速く走るために最も重要なのはパワーでもトルクでもなく、確実に止まれるブレーキ性能だ。車重1.5t弱という決して軽くはないJZXはブレーキにかかる負担も相当に大きく、攻め込んでいくと、まずはブレーキが音を上げるため、最低でもパッド交換だけは行なっておきたい。また、微妙な踏力コントロールが必要となるペダルタッチも、ブレーキラインの交換でカッチリしたものに改善したいところだ。さらに上を目指すなら、ローター交換というメニューも揃っている。

よく走るシチュエーションを考慮して慎重に選びたい

ブレーキパッドの素材は大きく分けてノンアスベスト系とメタル系（ストリート用ではセミメタルやセミカーボンが主流）。その違いが制動力やコントロール性など、性能を決定づけることになるので、まずは自分がどんな状況でクルマに乗るかを考えてほしい。

パターン1。街乗りメインで、週末ワインディングへドライブに行く程度なら、低温域からきっちり制動力が出るノンアスベスト系を迷わずチョイス。

パターン2。ワインディングやサーキットをガンガンに走りたいなら、ローター適正温度域が高く耐フェード性に優れたセミメタル、セミカーボン系を選びたい。

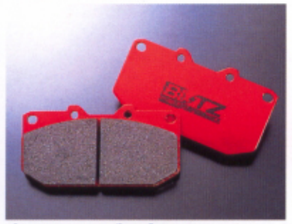
ちなみに、主流はノンアスベスト系。絶対的な制動力や耐フェード性はメタル系に譲るが、ローターへの攻撃性が少ないなどのメリットでは勝る。

ENDLESS
●エンドレス
●問：エンドレスアドバンス☎0267・67・6888

ブレーキに気を使うなら フルード交換は必須

走るステージに合わせて4タイプのブレーキフルードをラインアップ。Racingは、ドライ沸点325度を誇るサーキットスペックとなっている●エンドレス・ブレーキフリュードTRUTHシリーズ●写真左 からRF-450(1ℓ)3400円、RF-650(1ℓ)6000円、DOT4(1ℓ)2700円、Racing(1ℓ)4500円

BLITZ
●ブリッツ
●問：ブリッツ☎0424・89・3334



走るステージに合わせた 2つのタイプを用意

ローター温度が0～400度の範囲で好フィーリングな制動力を見せるアスベスト系パッドS1と、0～700度という広い温度域で安定した制動力、コントロール性を発揮するノンアス系S2●ブリッツ・ブレーキパッド・タイプS1／S2●GX／JZX81、JZX90／100用1台分各3万円(S1)、4万4000円(S2)

RS★R
●ティエムシー
●問：ティエムシー☎06・6866・1431

前後バランスに優れた サイドドリフトの強い味方

踏力に応じた制動力と、違和感のないフィーリングが魅力。前後の制動バランスを重視しつつ、サイドブレーキを使えばロックするリヤパッドが特長。走り始めのローター低温時でも効き、パッドの鳴きも抑えられている。適正温度域は0～400度●RS★Rドリオ●JZX81／90／100用1台分3万円

SARD
●サード
●問：サード☎0565・53・1166

ブレーキに求められる 条件を高次元で融合

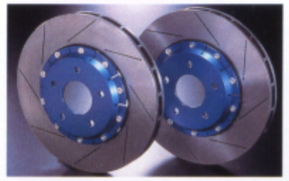
耐久性に優れるフルメタル材を使用。200～1000度というワイドな適性温度域を誇り、制動力、コントロール性、ペダルタッチ、耐フェード性などすべての面において優れた性能を発揮する。ストリートからレースまで幅広いニーズに対応できる●サード・ブレーキパッド・タイプM●JZX90/100フロント用3万2000円

KYB
●カヤバ
●問：カヤバエンジニアリングアンドサービス☎03・5476・1771

セラメタ合金を使用した新世代パッド

N1耐久レースやラリー、ジムカーナなどのモータースポーツを始め、航空機や新幹線にも使用されているセラメタ合金を、カヤバ独自のノウハウによってストリート用パッド素材にフィードバック。踏力に応じたコントロール性や制動力はもちろん、耐フェード性、鳴きの少なさ、純正パッドの約3倍という耐摩耗性なども実現し、ストリート用パッドとしては理想的な総合性能を見せる。ローター適正温度域は100～400度で、低温時から高温時まで幅広い温度域におけるブレーキフィーリングにも優れている●カヤバMETA-G●GX／JZX81、JZX90／100用1台分各3万5000円

CERUMO
●セルモ
●問：セルモスポーツ☎0550・78・1143



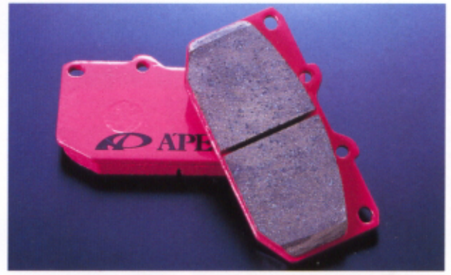
同時装着でポテンシャルアップ

ローターとパッドの摩擦抵抗を飛躍的に高めるカーボンを、ライニング素材に採用。2次曲線的な制動力特性を持ち、奥まで踏み込んだ際のコントロール性に優れる●セルモ・ブレーキパッドTYPE-C611 カーボン●JZX100用1台分4万8000円

バネ下重量の低減を追求し、ベルハウジングにアルミを用いた2ピース構造。新素材を採用したローター部は耐クラック性が高く、表面のスリットとベンチレーションフィンが冷却効果を発揮する●セルモ・レーシングブレーキローター●JZX100用7万8000円

クセがなく、踏力に対してリニアに反応。タウンユースからサーキット走行まで、あらゆる速度域、状況下で安定したパフォーマンスを発揮する●セルモ・ブレーキパッドTYPE-C639ノンアスベスト●JZX100用1台分4万4000円

A'PEX
●アペックス
●問：アペックスお客様相談室☎0427・78・7410



走りを極めるブレーキパッド

コントロール性を高いレベルで実現しながら、最初のひと踏みでガンッと効く初期制動性にこだわったパッド。ローターへの低攻撃性やパッド粉の少なさなど、ストリート用に求められる条件も十分に満たしている●アペックスN1ブレーキパッド●GX／JZX／JZX81、JZX90用各1台分2万8000円

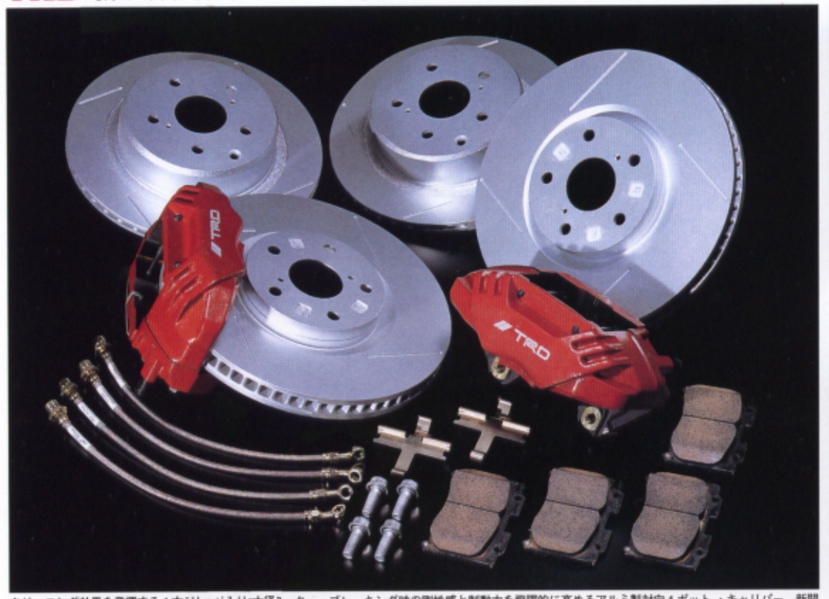
TOKICO
●トキコ
●問：トキコ☎044・200・0240

μを若干高めつつ 純正品並の低ノイズを確保

スポーツパッドではなく補修品という位置づけ。同社の従来品に対してμを10%ほど高めている。ノイズ・レベルやパッド粉の少なさと同様に、フィーリングに関してもノーマルの延長線上にあるものとなっている●トキコ・ストッパル●GX／JZX81、JZX90／100用1台分各3万5200円

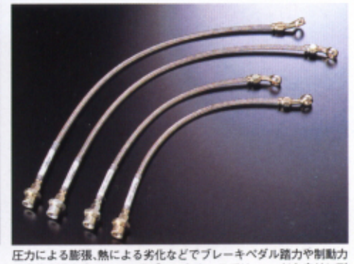
TRD
●トヨタテクノクラフト
●問：トヨタテクノクラフト☎045・540・2121

攻めのブレーキフィーリングを実現



クリーニング効果を発揮する4本スリット入り大径ローター、ブレーキング時の剛性感と制動力を飛躍的に高めるアルミ製対向4ポット・キャリパー、新開発の専用ノンアスベスト・ブレーパッド、ペダルタッチにダイレクト感を与えるステンメッシュ・ブレーキラインなどがセットとなった特別な加工を施すことなくボルトオン装着可能なブレーキキット。リヤ用キットは用意されていないが、前後の制動力バランスを考慮して開発されたブレーキパッド(1万3000円)があるので、このキットを装着する場合にはぜひとも同時に装着したい。サーキットで培われたレーシング・テクノロジーが惜しみなく投入された逸品●TRDハイパフォーマンスブレーキキット●JZX90/100用22万円

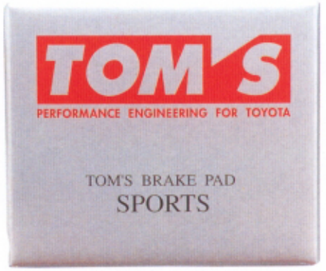
制動力とコントロール性の向上を優先課題として開発されたノンアスベスト・パッド。低温域から高温域まで温度域を問わず、高い制動力を発揮するだけでなく、耐フェード性にも優れている。最大許容温度は780度●TRDブレーキパッド9270S●1台分GX／JZX81用2万6000円、JZX90/100用2万6000円～2万8000円



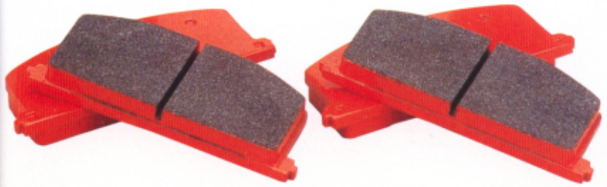
圧力による膨張、熱による劣化などでブレーキペダル踏力や制動力に変化をきたすノーマルのブレーキホースでは、ハードな走りに耐えられない。そこでステンメッシュホースに交換すれば、ダイレクトなブレーキフィーリングが味わえる●TRDダイレクトブレーキライン●JZX90/100用2万9000円

TOM'S
●トムス
●問：トムス☎03・3704・6191

高バランスを活かしてグレードアップ



初期制動力を重視したストリート専用パッド。ノーマルのフィーリングや耐摩耗性を損なうことなく、効き、コントロール性をワンランク高める。最大許容温度は500度●トムス・ブレーキパッド・スポーツ●GX／JZX81、JZX90/100フロント用各1万2000円

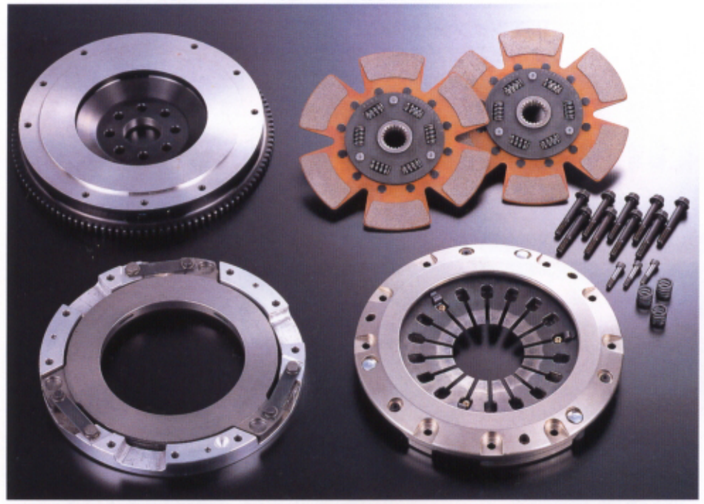


ホースエンドを純正品と同一形状とし、完全なフィッティングを実現。これにより、緩みやフルード漏れの不安が一切なくなった。ブレーキフィーリングはもちろんのこと、吟味した素材を使用することで耐久性も高めている。信頼性を重視するトムスならではの製品●トムス・ブレーキライン●JZX90/100用3万3000円

強大なパワー＆トルクをロスなく伝える

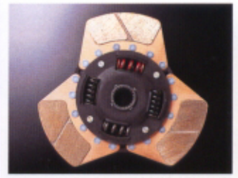
TRD
●トヨタテクノクラフト
●問：トヨタテクノクラフト 045・540・2121

レースで鍛え抜かれた絶大な信頼性



ハイパフォーマンス・モデルに要求される高トルク容量、軽量低イナーシャを確保しながら、ノーマルと同等の高い操作性、切れ性能を高いレベルで両立。各クラッチディスクにダンパー機能を持たせてあるため、ソフトタッチで半クラッチも使いやすく、街乗りにも十分対応するものとなっている。もちろん、パワー＆トルクアップ時も滑りを起こさず、確実なレスポンスを約束してくれる。周辺パーツの交換や改造などを行なうことなく、ボルトオン装着が可能●TRD ツインプレートクラッチセット●GX81 用5万1000円～7万6000円、JZX90/100 用9万5000円

高性能クラッチディスクの性能を最大限に引き出すために開発されたクラッチカバー。強化タイプのダイヤフラム・スプリングの採用により、メタルタイプ、スポーツフェーシングタイプどちらのディスクにも好マッチングを見せる●TRD クラッチカバー●GX81 用3万4000円、JZX90/100 用5万円

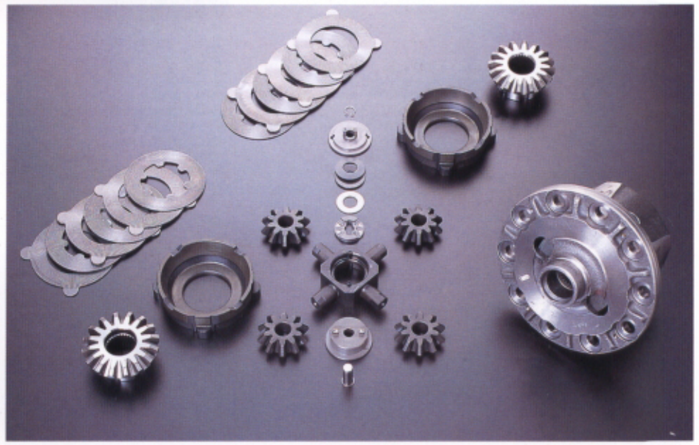


フェーシング部分には耐摩耗性に優れ、摩擦係数の高い特殊合金パッドを採用。メタルタイプならではのダイレクトな切れ味と、優れた耐久性を発揮する。3枚羽根タイプで回転慣性も低減●TRD クラッチディスク・メタルフェーシングタイプ●GX81 用4万2000円、JZX90/100 用4万5000円

激しいクラッチ操作や長時間の使用でも安定した性能とフィーリングを発揮する強化プレート＆フェーシング材を採用。街乗りからサーキット走行まで、幅広い目的に使えるオールマイティな性格となっている●TRD クラッチディスク・スポーツフェーシングタイプ●GX81 用2万5000円

レバー比の変更で、シフトストロークをショート化。人間工学に基づく左右非対称のシフトノブと相まって、素早く確実なシフトワークと小気味よいフィーリングを実現している。レース車両開発により誕生した本格派設計●TRD クイックシフトレバーセット●JZX90/100 用3万4000円

従来のLSDでイニシャルトルクを調整するには、デフケースを降ろして分解し、組み直すという手間のかかる作業を必要とした。これに対してセレクティブLSDは、ドライブシャフトを外し、カム式のセレクターを回すだけで3段階のイニシャルトルクが選べるという画期的商品。これにより、ドライビング・テクニックの習熟度や路面状況などに合わせて、簡単にイニシャルトルクを調整することが可能となった●TRD セレクティブ LSD ● GX/JZX81、JZX90/100 用各11万円

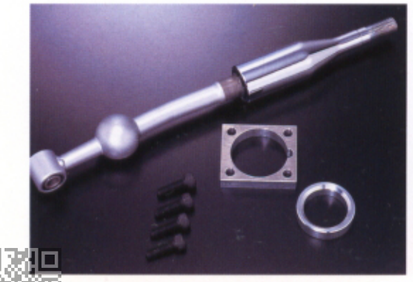


アクセルによる車両コントロール性を高め、走行性能全体のレベルをワンランクアップさせるための必需品。アクセルオン/オフ時ともにLSD機能が働く2WAY式で、さまざまな状況下において車両コントロールが可能になる。中上級者向き●TRD 機械式LSD ●GX/JZX81、JZX90/100 用各9万3000円

MINE'S
●マインズ
●問：マインズ ☎0468・57・3313

自然なタッチのままストロークを短縮

ピュアスポーツ・フィーリングを追求したクイックシフト。操作性を重視し、ミッション本体からの振動を徹底的に抑えた設計とされている。クイックシフトにありがちな渋さやひっかかり感も完全に排除●マインズ・クイックシフト●JZX90/100 用3万8500円



驚異的な伝達容量を実現したLSD

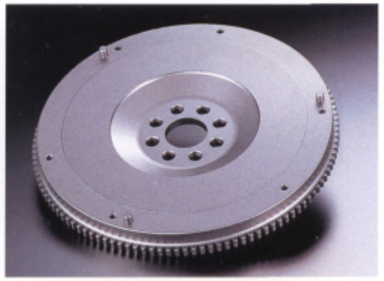
デフロック能力を限りなく上げてコーナリング・スピードを稼ぐ、というコンセプトの下に開発されたLSD。フリーからロックに至る過渡特性は穏やかだが、アクセルオンでは強烈なトラクション性能を発揮する●RS★R スーパーLSD ● GX/JZX81、JZX90/100 用10万2000円～13万6000円

RS★R
●ティエムシー
●問：ティエムシー ☎06・6866・1431

C-ONE
●シーワン
●問：シーワンモータースポーツ ☎0493・22・6420

エンジン・レスポンスにこだわった本格派

クロームモリブデン鋼を採用することで、ノーマルに対して大幅な軽量化を図りながら強度も確保。さらに、高い工作精度によって真円性を向上させているため、回転バランスにも優れる、鋭いレスポンスのキモ●C-ONE ライトウエイト・フライホイール● JZX100 用3万9000円



CHASSIS

とくに経年変化によるボディ剛性の低下が考えられる81/90系には、リフレッシュの意味を込めて、ここに紹介するパーツを組んでみたい。ボディがしっかりしていなければ、たとえサスペンションを交換したとしても、それが機能的に作動しないからだ。ボディ剛性の有無は走りの優劣を決する重要なポイントだけに、チューニングの第一歩として、まずはここに手を加えてみるというのも正しい選択である。たしかに地味なパーツかもしれないが、その効果は想像以上に絶大だ。

ゴムを素材としたブッシュ類は消耗品。定期的な交換が必要。

微調整こそ必要だが基本的にはボルトオンで装着でき、しかもリーズナブルなタワーバー類は、チューンアップアイテムのひとつとして人気が高い。

それに対して交換作業に手間と費用がかかるため、見て見ぬふりをされがちなのがエンジンマウントやサスペンションのブッシュ類だ。ゴムを素材としたそれらは、ただでさえ経年変化による劣化から逃れられない上、走行中は常に熱や振動の影響を受ける過酷な状況にさらされている。もちろん劣化してしまったら、振動を吸収する本来の役目を果たせなくなり、ボディ全体に疲労が蓄積していくことになる。そうなれば当然、走りにも悪影響を及ぼしてしまう。

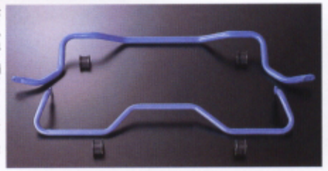
そういった状況に陥る前に、マウント/ブッシュ類は消耗品と割り切って、早め早めの交換を行ないたい。

TRD
●トヨタテクノクラフト
●問：トヨタテクノクラフト ☎045・540・2121

サスペンションを効率良く動かす

コーナリング時のボディのねじれを抑え、ボディ剛性やステアリング・レスポンスの向上を図るための必須アイテム。左右ストラット上部をつなぐ2点支持タイプで、エンブレムプレートがつく●TRD タワーバー●JZX90/100 用2万6000円

エンジンルーム側からサスペンションとボディを支えるタワーバーに対して、ボディ下部から支えるのがこの製品。タワーバーとの併用でさらに剛性アップ●TRD フロントサスペンション・メンバーブレース● JZX100用1万8000円



乗り心地を損なうことなくロールを抑え、コーナリング性能を高める。街乗りからサーキット走行まで、サスペンションの能力を最大限に使い切る●TRD スタビライザー・バー● JZX90/100フロント、リヤ用各2万5000円

ボディとエンジン、またはサスペンションの間に存在するブッシュ類をノーマル以上の硬度を持つものに替えることで、エンジン、サスペンションの動きを厳密に制御。パワーロスや無駄な動きを最小限に抑え込んで、ワンランク上の走りを実現する●TRDフロントインシュレーター● JZX100用リヤサスペンション・ブッシュセット1万8000円、リヤデフマウントブッシュセット2万4000円、サスペンション・ブッシュセット3万2000円（サスペンションブッシュのみJZX90用もあり）

DRIVETRAIN

それ相応の強化対策が施されているとはいえ、強大なパワー＆トルクを受け止めるドライブトレーンには、常々気を配っていてやりたい。とくにホイールスピンを誘発するような急発進などは、瞬間的に力が加わるため、ドライブトレーンにとっては大きな負担となる。そういった走り方は可能な限り避けたい。もっとも、クラッチやデフを強化パーツに交換してやれば耐久性は向上するが、オイル管理に関してはノーマルも強化パーツも条件は同じなので、お間違えのないように。

ENDLESS
●エンドレス
●問：エンドレスアドバンス ☎0267・68・6888

シフトタッチとLSDの効きを改善

ミッション専用のG-7585、ミッション/デフ兼用のG-8090、デフ専用のG-0090、N1レース車両のデフ用としても使われているG-0140の4タイプをラインアップ●エンドレス・ギヤオイルGシリーズ●写真左からG-7585、G-8090、G-0090(各1ℓ)2000円、G-0140(1ℓ)2000円

C-ONE
●シーワン
●問：シーワンモータースポーツ ☎0493・22・6420

強度だけでなくデザインにもこだわる

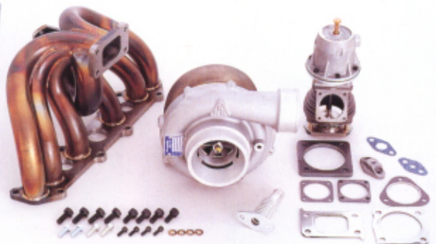
メイン部にはアルミ押し出し材を、取りつけ部にはアルミ削り出し材を使用し、高い剛性を確保しながら同時に軽量化も図られている。またデザインが独特で、エンジンフードを開けたときのインパクトも抜群●C-ONE ストラットタワーバー●JZX100 用開発中

排気量に関係なくギヤ鳴きを抑え、スムーズなシフトチェンジを可能とするSG-7590、ミラージュインターでも使用されている耐熱性、耐荷重性を重視したRG-8090。いずれもミッション/デフ兼用●エンドレス・ギヤオイルRG・SGシリーズ●写真左からSG-7590(1ℓ)2500円、RG-8090(1ℓ)3500円

フルチューンに対応したパーツも見逃せない

BLITZ ●ブリッツ
●問：ブリッツ☎0424・89・0346
パワー&トルク追従のための切り札

あらゆる条件下で繰り返されたテストによって、安全性とドライバビリティを両立。各種リミッターを解除し、燃調、点火時期をオールラウンドに制御する●ブリッツ・アクセス・スーパーコンプリートコンピュータ●JZX81/90/100用各12万5000円(いずれも純正下取りでの価格)



パワーアップのための最終兵器、ツアラーVをモンスターマシンへと変身させるハードチューン指向のターボキット。K273667MOJKA シングルと、K26 2670 ツインの2タイプの仕様が用意されており、いずれもウエイストゲート、等長ステンレス・エキゾーストマニホールドがキットに含まれている●ブリッツ・プロフェッショナルキット●JZX100用K27 3667MOJKA シングル52万8000円、K26 2670 ツイン59万8000円

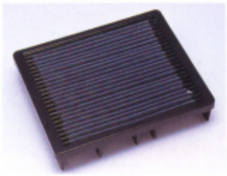
中心電極を細くし、外部電極形状をテーパーカット。これにより着火性が高まり、始動性、加速性、アイドリング安定性にも優れる。セラミック抵抗入りのため点火ノイズが抑えられ、電子パーツや燃料噴射装置などに混入するノイズも防止している●ブリッツ・レーシングプラグ● 2500円(1本)

10W～40のワイドな粘度特性で低フリクションを実現した「G」と、5W～50の超ワイドレンジでいかなる条件下においても常にエンジンを守る「XX」●ブリッツ・パワーパフォーマンスオイル・ゼロシリーズ●完売につきグレードG（4ℓ）4800円、グレードXX（4ℓ）8400円

MIN'S ●マインズ
●問：マインズ☎0468・57・3313
コンピューター・マジックの妙を堪能する

チューン内容に応じてプログラムを設定。各リミッターの指定が可能で、ロム書き替えにも対応。ワンオーナー永久保証付●マインズ・コンピューターVX-ROM ●GX81用16万6000円、JZX81/90用15万6000円、JZX100用17万6000円(いずれも純正下取りなしの場合は8万円高)

VX-ROMが要求するノーマル比約1.7倍の吸気量を供給。3層コットン材、アルミメッシュ、特殊オイルにより集塵効果と整流効果を高め、さらにエアフロメーターの汚れも防ぐため、誤計測によるエンジン不調も皆無●マインズVXエアフィルター●JZX90/100用1万4500円

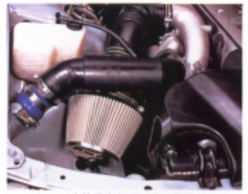


A'PEX ●アペックス
●問：アペックスお客様相談室☎0427・78・7410
吸気効率と集塵効率を高いレベルで両立

レーシングエンジンにも採用されているカールファンネルと、すり鉢状のアッパーファンネルによるデュアルファンネル構造がスムーズな吸気をうながし、大幅なパワーアップを実現する。フィルターにも新素材を採用●アペックス・スーパーインテーク●JZX81/90/100用2万2000円

手軽に装着できる純正交換タイプでありながら、パワーアップと省燃費を両立。フィルター素材には、スーパーインテーク同様「密度勾配型繊維層フィルター」を採用。4万kmメンテナンスフリーもウリのひとつだ●アペックス・スーパーインテークフィルター●GX81用

1.2kg/cm²まで過給圧をリリーフしないよう調整できるアジャスターを本体上部に装備。また、穴が開いた特殊ファンネルの採用により、過給圧を一気に開放する時には独特の快音が耳を楽しませてくれる●ブリッツ・スーパーサウンドブローオフバルブ●JZX81/90/100用各3万3000円



F1マシンでも使用されているステンレスメッシュをフィルターに採用した異色のエアクリーナー。性能アップはもちろん、レーシーな吸気サウンドもうれしい●ブリッツSUSパワー・コアタイプエアクリーナー●JZX90用2万9800円、JZX100用2万6800円

シリコンホースとTボルトクランプを採用し、高過給時におけるパイプ類の抜けを極力抑えたコンペティティブな「バージョンR」と、ゴムホースとトライドンバンドを使用し、コストパフォーマンスに優れた「バージョンS」の2種類をラインアップ。ホースとバンドに違いが見られるだけで、インタークーラーコアに関しては両バージョンともにサイズ、性能は同じ。バンパーの開口部いっぱいに収まったインタークーラーコアが見る者を圧倒する●ブリッツ・インタークーラーキット・バージョンR/S●JZX100用バージョンR 24万8000円、バージョンS 18万8000円

HKS ●エッチケーエス
●問：エッチケーエスお客様相談室☎0544・29・1100
空気の流れを徹底的に追求したファンネル構造を採用

優れた吸入効果を発揮する「スーパーリップファンネル構造」をはじめとした独自の設計が、エンジンのポテンシャルを余すところなく引き出してくれる。定期的なフィルター交換で、長期にわたって高性能を維持できる●HKSスーパーパワーフロー●JZX100用2万1800円

ENGINE&ELECTRONICS

GX系「GTツインターボ」の1G-GTE型ユニットと、JZX系「2.5GTツインターボ」「ツアラーV」の1JZ-GTE型ユニットは、ともにノーマル状態でも高い動力性能をもたらすハイパワー・ユニットとして知られている。そのポテンシャルをさらに引き出すためのファーストステップは、コンピュータ交換だ。速度、回転、過給圧の各種リミッターを解除することで、本来の性能を発揮するようになる。モアパワーを望むなら、さらにタービンやインタークーラーなどを交換してやればいい。

エンジン・チューンは段階を踏んだステップアップが重要

エンジン・チューンの第一段階は、エアクリーナー&コンピュータ交換であり、できれば同時に行なってしまいたい。実際には、エアクリーナーだけを交換しているパターンが多いが、吸気量の増大にコンピュータが対応できずエンジンの調子が崩れたり、最悪はブローということも考えられるから、両者セットでの交換を薦めたい。

それが済んだら、インタークーラーやプラグコードなどをノーマルよりも高効率のものに換えよう。他の部分はそれまで通りの仕様でも効率が上がった分、パワー&トルクの上乗せが期待できる。また、それぞれのキャパシティに対して余裕を持っていることになるから、相対的に安全マージンが高まることにもなるのだ。

こういった手順を踏んで最終ステップ、タービン交換などに臨みたい。

TRD ●トヨタテクノクラフト
●問：トヨタテクノクラフト☎045・540・2121
効果はもちろん見せる要素も忘れない

吸入抵抗を減らしながら、吸入される空気中のホコリやゴミなどを効果的に除去する。しかも、その効果が長期間にわたって持続するロングライフ設計。また、純正交換タイプなので取りつけも簡単に行なえる●TRDスポーツエアフィルター●GX/JZX81用1万1000円、JZX90/100用9800円

高出力エンジンには、ハイパワーに耐え、確実かつ強力に火花を飛ばすスパークプラグが必要。この製品は中心電極に「新イリジウム合金」を採用することで、今までのプラチナ素材に対して飛火電圧を低減させつつ、着火性を大幅に高めている●TRDイリジウムスパークプラグセット●2本セットで4400円

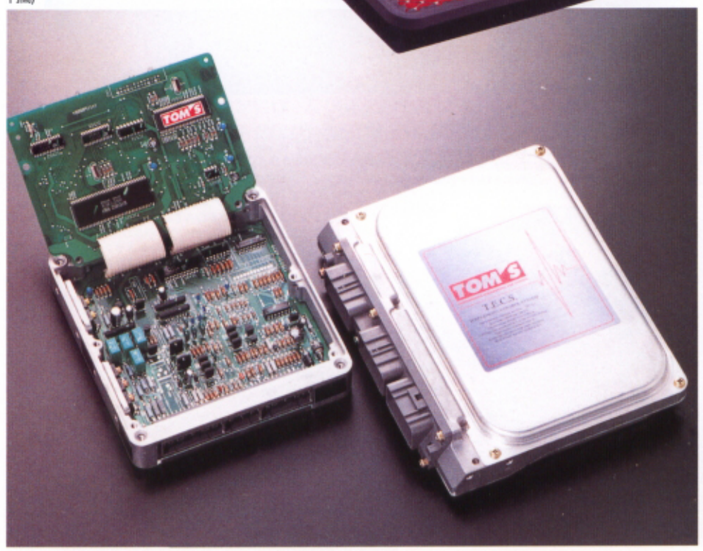
エンジンオイルに混入した汚れを除去し、エンジンオイルを常にきれいな状態で潤滑させるオイルフィルター。高密度フィルターの採用により、高回転域でもしっかりと機能し、摺動部の摩耗や焼きつきの原因などを徹底的に排除する●TRDスポーツオイルフィルター●2700円

ラジエーターキャップ内の圧力調整弁の開弁圧を高めることで、ラジエーターの冷却性能を飛躍的に向上させるアイテム。開弁圧は、GX81用が1.3kg/cm²、JZX81/90/100用が1.3kg/cm²と1.5kg/cm²の2タイプ●TRDラジエーターキャップ●GZ/JZX81、JZX90/100用各3000円

金属素材の美しさとTRDのロゴによって、エンジンルーム内をスポーティかつエレガントに演出するアルミ削り出しのオイルフィラーキャップ。但し、GX81の1G-GEU型ユニット搭載車には適合するキャップがないので装着不可。注意されたい●TRDオイルフィラーキャップ●9800円

TOM'S ●トムス
●問：トムス☎03・3704・6191
高効率を追求し本来の性能を解き放つ

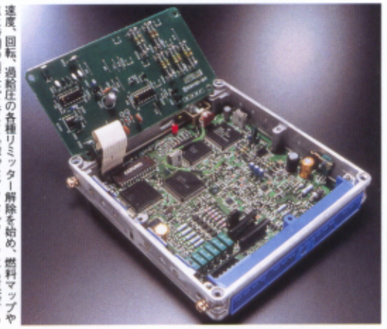
N1、JTCC、JGTCなどへのレース参戦から得たノウハウをフィードバック。低中速域ではトルク特性とアクセルレスポンスを可能な限り高め、高速域では安全マージンの確保に加え、低燃費と高出力を実現する。点火タイミングの調整も行なうエンジンコントロールユニット●トムス・エンジンコントロールシステム(TECS)●JZX100用(MT)17万8000円、(AT)17万6000円(いずれも純正下取りなしの場合は8万円高)



エアフィルターのみを交換するタイプ。3層フォームには新素材を用いて、吸入圧力の損失を大幅に低減。また、オイルを使わなくても高い集塵効果を発揮し、メインテナンス性にも優れた乾式タイプとされている●トムス・スーパーラムⅡストリート●JZX100用8500円

CERUMO ●セルモ
●問：セルモスポーツ☎0550・78・1143
JTCC、JGTCで培ったノウハウを投入

速度、回転、過給圧の各種リミッター解除を始め、燃料マップや点火時期の進角化を行なう、微妙なアクセルワークにも反応するレスポンスと、エンジン回転の上昇に伴うスムーズなパワーフィーリングを追求●セルモCSOLUTION●JZX100用82万8000円(純正下取りでの価格)



MOMO CORSE ●モモコルセ
●問：オートバックスセブン☎03・3454・0595
4層構造でダストを逃がさずキャッチ

特殊オイルを含んだ独自の4層構造を採用。ダストをキャッチしながらも、高い吸気効率と優れた整流効果を両立しており、エンジンが持つ本来のポテンシャルを最大限に引き出してくれる。純正交換タイプなので、手軽に作業で装着できるのも大きな魅力●モコルセ・エアフィルター●4500円

INTERIOR

スポーツカー顔負けのポテンシャルを持ちながら、やはり4ドアモデルであることが足かせになっているのか、ツアラーV系のインテリアはスポーティというよりも、むしろラグジュアリーな雰囲気が漂うものとなっている。そこで提案したいのが、可能な限りスポーティ感を演出するモディファイだ。メーターパネルこそ専用品を使わなければならないが、シートやステアリングホイール、サブメーター類はどれも汎用性のあるものばかり。好みのパーツを選んで、自分だけの空間をつくりたい。

センスが問われるパーツ選びは同銘柄でまとめるのがスマート

インテリアのモディファイでポイントとなるのは以下の2点。ひとつは、できるだけ同一メーカーのパーツで揃えるということ。もちろん、すべてを揃えることはできないから、シートとステアリングホイールはTRD、サブメーター類はブリッツ、各種コントローラーはアペックス、というようにパーツごとにまとめるのがいいだろう。装着時の見栄えやまとまり感は、これでグッと良くなるはずだ。

ふたつめのポイントは、ノーマルの雰囲気を損なわないようにスッキリと装着すること。とくにサブメーター類や各種コントローラーは、ただ取り付けただけでは配線や配管が見えてしまってカッコ悪い。たとえば、2DINのオーディオを1DIN物に交換し、余ったスペースにそれらを収めるなど、気をつかって行ないたい。

TRD
●トヨタテクノクラフト
●問：トヨタテクノクラフト☎045・540・2121

息づくレーシングスピリット

ノーマルメーターと同じカラー、デザインを採用することで、コクピットに違和感なくとけこむフルスケール・スピードメーター。中央部のTRDロゴが気分を高ぶらせる。取り付け要領書が付属しており、簡単装着が可能なのもメーカー系チューニングメーカーならではといえる●TRDフルスケールスピードメーター●JZX100用2万2000円

これからの時代、スポーティドライビングも高い安全性を抜きにしては語れない。この製品は、エアバッグ付でありながら、従来のスポーツ性をスポイルしない高性能ステアリングホイールとして登場。スタイリッシュなルックスと、俊敏な操作性を実現している●TRD・SRSエアバッグスポーツステアリングホイール●6万9000円

上記のJZX100系用と同じく、ノーマルの雰囲気を損なうことなく装着できる320km/hフルスケール・スピードメーター。ツアラーVのパフォーマンスを誇示する格好のアイテムだ●TRDフルスケールスピードメーター●JZX90用2万2000円

ハードな走りでも身体をしっかりとホールドしてくれる理想的な形状や、振動吸収構造フレームと粘弾性ウレタンフォームの採用による座り心地の良さなど、スポーツ性と快適性を両立。無段階調整が可能なダイヤル式リクライニング機構の採用で、ベストなドライビング・ポジションが得られる。保安基準適合品●TRDスポーツシート●8万4000円

MOMO CORSE
●モモ
●問：モモジャパンリミテッド☎03・5716・5485

新しいコンセプトのもとに誕生した意表をつくデザイン

21世紀に向かって放たれた、近未来的なデザインが目を引くモモの新作ステアリング・ホイール。カーボンと革という新しいコンビネーションが、デザインの国、イタリアらしさを主張している。レッドのホーンボタンとセンター部にあしらわれたMOMOのロゴが、F1マシンを彷彿させる●モモ・スパイダー●3万5000円

BLITZ
●ブリッツ
●問：ブリッツ☎0424・89・3334

パワーテクノロジーをブリッツ流に表現

小型ソレノイドバルブをツインで使用した電気式ブーストコントローラー。低回転から高回転、低過給から高過給まで条件を問わず、シングルソレノイドでは対応できない素早くかつ安定した過給圧制御を可能としている。コンピューター制御の過給圧コントロールシステムの採用でノーマル車でも純正エアーピンの性能を最大限に発揮させることができる●ブリッツ・デュアルSBC●4万9800円

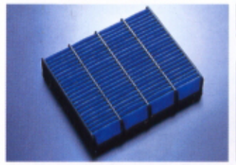
小型高性能ソレノイドバルブを使用し、搭載機能を必要最低限に留めることで低価格を実現した電気式ブーストコントローラー。設定過給圧はロー/ハイの2モードで、スイッチの切り替えによりそのいずれかを選択できる。コントローラー部は1/4DINサイズとコンパクト●ブリッツS-SBC●2万9800円

車速、エンジン回転、電圧などの2次元マップや、車速&エンジン回転、エンジン回転&電圧、電圧&車速の3次元マップから過給圧制御が可能。9マップ+オーバーテイクの計10通りのプログラミングを設定でき、それらをスイッチひとつで切り替えることが可能●ブリッツ・マップアナライザー●2万9800円

過給圧セッティング用のパーツで、左で紹介しているマップアナライザーに接続して使用する。それにより、エアフローメーターで計測した空燃比を過給圧制御マップに加えることができ、よりきめ細かく、かつ幅広い過給圧コントロールが可能となる●ブリッツA/Fアナライザー●12万円

SARD
●サード
●問：サード☎0565・53・1166

ライトチューンからハードチューンまで対応

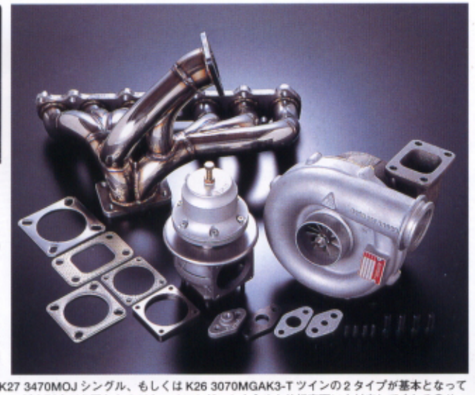


純正エアクリーナーケースを使用するため、エンジンルーム内の熱気を吸わず、常にクールでフレッシュなエアを供給する。メンテナンスに手間がかからず、エアフロメーターにも悪影響を与えない乾式タイプとなっている●サードEXパワーフィルター●GX81用9800円、JZX90/100用9000円

流体力学に基づきエア充填に最も適した曲面を持つ上部のステンレス製インダクションレートとインナーカールファンネル、そして乾式繊維層フィルターが比類なき吸気効率と集塵性を実現。常に安定したエアをエンジンに供給する●サード・スポーツEX●JZX81/90/100用2万1000円

高過給、高回転域の制御だけでなく、市街地走行時のバーシャルスロットル域やアイドング回転域など様々な状況下において、高精度なエンジン・コントロールを行なうセッティング●サード・アナライズ●JZX81/90用11万8000円、JZX100用16万8000円(純正下取りでの価格)

フルブースト時のエア漏れを完全にシャットアウトするバルブ式を採用。ボディ内にセット荷重の調整が可能なスプリングをセットし、ダイヤフラム上室の体積を減少させることでハイレスポンスも実現している●サード・レーシングブローオフバルブ●JZX90用3万8000円、JZX100用3万3000円



KKK製ターボチャージャー、ウエストゲート、ステンレス製エキゾーストマニホールドの3点セット。ユーザーの思想をフルに活かすため、パイピング類は含まれていない。ラインアップされるターボチャージャーはK27 3470MOJシングル、もしくはK26 3070MGAK3-Tツインの2タイプが基本となっているが、さらなるパワーアップを狙う向きには、料金別途が必要となるがウエイストゲートも含めた仕様変更にも対応してくれる●サードGT-PROキット●JZX90/100用K273470MOJシングル42万8000円、K26 3070MGA K3-Tツイン53万8000円

濾紙通過の際の圧力損失を抑えることでオイルがスムーズに循環し、オイルポンプの負担も軽減する。また、高強度濾紙が長期間にわたって優れた濾過効率を維持。新素材ガスケットはブロックとの密着性が高く、オイルの漏れを防止する●サード・スポーツオイルフィルター●2500円

従来品レーシングプラグの進化版。高過給、高出力エンジンの、過酷なシリンダー内の条件にも容易に上げない耐久性と常に安定した点火性能、高い始動性などを持ち併せている。チューニングカーにとって最適といえるスパークプラグ●サード・レーシングプラグPRO●1本1900円

交換作業をしやすい場所に、オイルフィルターを移設するために用意されたキット。実用的なアイテムであると同時に、ブルーアルマイト仕上げとされたアルミ製のブロックは、エンジンルーム内のアクセントとしても一役買っている●サード・オイルフィルター移動ブロックキット●2万9800円

サードMC8Rが装着し、過酷なレースで知られるル・マン24時間で完走を果たしたことからうかがい知れる、抜群の耐久性を持ったシリコンホース。6種類のカラーが揃っているため、エンジンルーム内のドレスアップにもなる●サード・レーシングシリコンホース●1800～4800円

I.MEC
●アイメック
●問：アイメック☎0565・46・0727

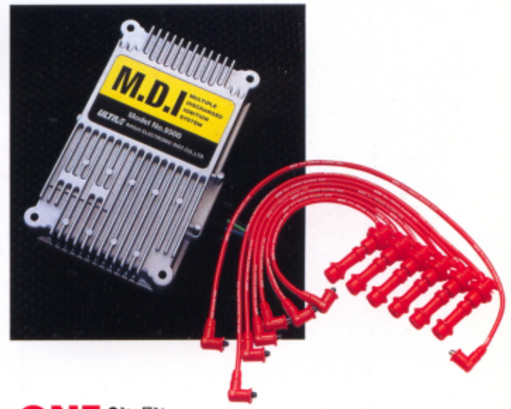
ノーマルの良さを活かし最大限の能力を引き出す

各種リミッターの解除および変更、燃調、点火時期の適正化により、乗りやすさを損なわずにパワーアップを実現する。現車に合わせたセッティングが可能●アイメックCOP●JZX81/90用13万円、JZX100用13万5000円

ULTRA
●ウルトラ
●問：永井電子機器☎044・877・2441

強力な火花を飛ばして燃焼効率を高める

低回転域から高回転域まで回転数に応じた点火スパーク回数のコントロールや、出力電圧特性を飛躍的に向上させて高回転域でも電圧降下のない火花特性などを実現した究極のイグニッションシステム。従来のC.D.Iに対して省電力化、新設計回路の採用による軽量コンパクト化が図られている。車種別専用ハーネスが用意されているため、装着も簡単にできる。1年間保証付●ウルトラM.D.I●GX/JZX81、JZX90/100(NA)用各5万5000円 電気を通しやすい銅芯線を、耐電圧、耐熱性、防水性、耐候性に優れたシリコンゴムでったプラグコード。コード長に関係なく、各シリンダーに均一かつ最大の火花エネルギーを供給する。端末端子に設けた巻線抵抗により、雑音を発生源でシャットアウト●ウルトラ・シリコーンパワー・プラグコード●4800円～3万6000円(JZX81/90のターボ車には装着不可)



ENDLESS
●エンドレス
●問：エンドレスアドバンス☎0267・67・0535

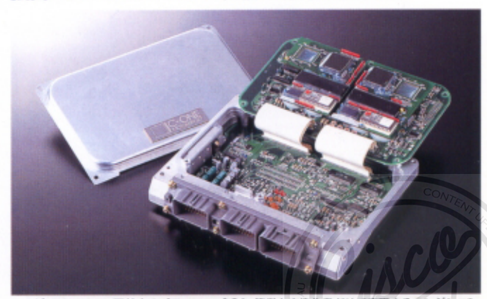
過酷な条件下でも油温・油圧を安定させる

NA、ターボを問わず、21以上のハイパフォーマンスカーをターゲットに開発された100%化学合成エンジンオイル。15W-50という硬めの粘度を持つオイルで、高温下での熱ダレに強い。SJ規格●エンドレスR-505●4リッター9800円、20リッター4万4100円

1.6～2リッタークラスのNA、ターボに最適。サーキット走行などの高温、高負荷状態でも安定した性能を発揮する。SJ規格に合致した100%化学合成オイルで、粘度は10W-40となっている●エンドレスR-504●4リッター9700円、20リッター4万3650円

C-ONE
●シーワン
●問：シーワンモータースポーツ☎0493・22・6420

独自のデータでエンジン性能を存分に引き出す



エンジンチューンに匹敵するパワーアップ感を、簡単な交換作業だけで実現するエンジンコントロールユニット。長年培ってきたレースやラリーでの走行データを基に、エンジンごとのデータも幅広く揃えた上で、各ユニットの特性に合った ECUチューニングメニューを用意している●C-ONEパワーECU●JZX100用22万円(純正下取りでの価格)

A'PEX ●アペックス
●問：アペックスお客様相談室☎0427・78・7410
エンジン性能をきめ細かく制御する

5つの回転域ごとに点火時期を1度刻みに調整できる、画期的な点火時期調整パーツ。スーパーAVC-R、スーパーAFCと併用することで、最大限の効果を発揮する。これで、パワー&トルク特性をきめ細かくコントロールすることができる●アペックス・スーパーITC●3万

スポーツクリーナー装着時のエアフロ信号を補正する他、5つの回転域ごとの燃料補正をプラスマイナス30%の範囲で、任意に調整することができる。ポップアップクリック式の調整ツマミが誤操作を防止。ハイチューンドカーにも対応●アペックス・スーパーAFC●3万

ボタンひとつで切り替えられる2モードのプリセッティング機能を搭載し、使いやすさと高機能を両立した電気式ブーストコントローラー。デジタル式とバーグラフ式、2タイプのブースト計を装備しているのもうれしい。過給圧の鋭い立ち上がりと負荷や回転数を問わない安定性は折り紙付きで、純正タービン装着車でもその効果がはっきりと体感できる●アペックス・スーパーAVC-R●5万8000円

ピークホールド、ワーニング、メモリの各機能をカラーランプで表示。正圧域のスケールを大きくとり、視認性を高めている●アペックスELメーターシリーズ電子式ブーストメーター●2万9800円

HKS ●エッチケーエス
●問：エッチケーエスお客様相談室☎0544・29・1100
ポテンシャルアップのための必需品

登場と同時に絶大な評価を得てきたEVCの伝統を継承したEVCシリーズのフラッグシップモデル。過給圧コントロールバルブの駆動には、常に変動している過給圧に対してリニアな制御を可能とするステッピングモーターを採用。コントローラー部もシンプルで、操作性に優れている。ノーマルからハイチューンドカーまで幅広く対応●HKS EVC●6万4800円

スピードリミッターを解除し、高速クルージング、スポーツ走行を可能とするアイテム。AT車用は、F-CON Vと併用すれば燃料、点火時期の調整もできる●HKSSLD●JZX90/100 MT用1万2800円、AT用1万8000円

0～10分の間で14パターンのアフターアイドリング時間の設定が可能。そのうち使用頻度の高い4パターンについてはメモリーしておくことができる。その他、エンジンの稼働時間を最大999時間まで積算してくれる積算モード(2ウェイ表示が可能)も設定されている●HKSターボタイマー●1万1800円

BRIDE ●ブリッド
●問：ティーズ☎052・882・2741
バラエティに富むラインナップ

ブリッド・フルバケットシートのトップモデル。各サポート部の形状が、サーキット走行などでも確実なホールド性を約束してくれる。また、高密度ハイグレードウレタンを新たに採用した3分割脱着式のシートクッションや、難燃性、耐光性、耐久性、耐摩耗性に優れたファブリック表皮なども用いている●ブリッド ZETA(ジータ)Ⅱ●CFRP製14万4000円、FRP製7万2000円

GTカーレースで蓄積したテクノロジーを凝縮したグランドレーシングモデル。ジータⅡよりもバックレストを寝かし、サイドサポート部を強化。シェル素材はCFRP、FRPの2種類で、カラーもブラックとレッドが揃う●ブリッド ZIEG(ジーグ)Ⅱ●CFRP製16万4000円、FRP製8万2000円

ブリックスが持つスポーツ性能を受け継ぎながら、快適性を向上させたモデル。独特の形状を持ったニーサポート、ショルダーサポートのデザインが、高いホールド性を発揮する。サーキット走行から長距離ドライブまで、あらゆる走りのシチュエーションに対応したシート●ブリッド ERGO(エルゴ)●8万3000円

ウエストとヒップを確実にホールドする新設計のホールディングシステムを採用したレブス(写真右)。一方のブリックス(写真上)は、フルバケ並のホールド性を見せるセミバケットシートのトップモデル●ブリッド REVS(レブス)、BRIX(ブリックス)●各8万3000円

機能だけではなくデザインも重視したい

BLITZ

デジタル式のブーストメーター機能を持ったフルオート・ターボタイマー。マニュアル&オートのモード選択ができ、オート時は過給圧を感知してアフターアイドリングの時間を設定する。軽量コンパクトな1/4DINサイズで、車種別専用ハーネスによりカプラーオンで装着可能●ブリッツ・デュアルターボタイマー●1万3800円

見た目にも鮮やかなシルバーボディに搭載されるのは、回転数に合わせてアフターアイドリング時間を自動設定するフルオート、10秒単位で設定できるマニュアルのふたつのモード、バッテリーが性能低下するとディスプレイが赤く光るワーニング機能も設定可能●ブリッツ・フルオートターボタイマー●9800円

アルミ削り出しベゼルを持った3サイズを用意。全モデルともワーニング機能搭載●ブリッツ・レーシングメーターEVブースト計●80φ2万8000円、60φ2万4000円、52φ2万2000円

視認性に優れる80φから、すっきりと装着できる43φまで4サイズが揃う●ブリッツ・レーシングメーター・ブースト計●80φ1万8500円、60φ1万6000円、52φ1万2000円、43φ9800円

ストリートユースからサーキット走行までオールラウンドに使えるフルバケットシート。フルバケではめずらしいバックレスト調整機構を採用しているのが特徴といえる。ホールド性をスポイルすることなく、最適なドライビングポジションを約束してくれる●ブリッツ・バケットシートGT-2●6万9000円

ULTRA ●ウルトラ
●問：永井電子機器☎044・877・2441
機能性を最優先した実用本位の設計

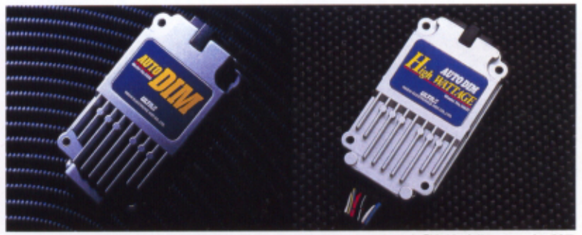
コントローラー部こそコンパクトな設計ながら、50アンペアという大容量、オートモード時における3段階の演算レベル、回転数に応じたリアルタイムな応答など、そのつくりは本格派。車速検出回路とサイドブレーキを利用した二重のセフティ回路も搭載●ウルトラ・フルオートタイマー(モデルNO.4704)●1万2800円

マイコン搭載で、エンジン負荷に応じたアフターアイドリング時間を自動的に設定。ワンタッチでマニュアルモードに切り替えることも可能だ。二重のセフティ回路を備えているのは、左のターボタイマーと同じ。視認性に優れた独自のローリングヘッドを採用●ウルトラ・フルオートタイマー(モデルNO.4753)●1万3800円

400km/hまで計測可能なスピードメーター機能の他、400m地点通過時の速度も記録する0～400mタイム計測機能、100m単位と1m単位のデュアル表示を実現したツインストリップメーター機能も備える。また、競技専用だがスピードリミッターの解除もできるチューニングを極めて高精度なメーター類が必要となったら、ぜひとも装着したいパーツだ●ウルトラ・スピードメーター●3万8000円

精度、レスポンスを飛躍的に高めた業界初の薄型ステッピングモーターを採用。ピークホールド機能はもちろん、ワーニングLEDを進化させ、設定したワーニング回転数の手前から100回転ごとに小型LEDが点灯、最後に大型LEDが発光する機能も持つ●ウルトラ・ステッピングモータードライブタコメーター●2万5000円～4万円

高精度電子式圧力センサーの採用に加え、ステッピングモーターの大トルクと高速作動が、ブースト計としての精度、応答性、操作性、機能を大幅に向上させている。さらに、ピークホールド&ワーニング機能も装備する●ウルトラ・ステッピングモータードライブ・ブーストゲージ●52φ3万8000円



HLコントローラーから継承された車速感応の「減光システム」はもちろんのこと「補助灯連動システム」の採用など、ウルトラの最新テクノロジーを盛り込んだ先進のモデル。純正のライトシステムをより効率的に活用するため、大容量トランジスター回路や極太ハーネスを採用する。また、半導体回路独特の突入電流制御により、ハロゲンバルブの寿命も向上する。1フィラメント当り最大220W、計880Wまで対応した「ハイワッテージ」もラインアップされている●ウルトラ・オートディム(左上)、オートディム・ハイワッテージ(右上)●2万5000円、3万2000円(いずれもHID仕様のJZX100には装着不可)

SARD ●サード
●問：サード☎0565・53・1166
精度、視認性ともに優れたメーター類

φ60メーターにデジタルディスプレイとコントロールスイッチを備えた電気式ブーストコントローラー。メーター類と並べてすっきりと装着できるのがポイント。また、アクセルワークでオンになるオート・スクランブル機能を搭載する●サード・トリガー●4万8800円

φ60ブースト計には2.3kg/cm²と1.8kg/cm²の2種類のスケールが用意される。文字盤は、全メーターにブラックとホワイトの2タイプをラインアップ●サード・プロメーターφ60ブースト計(機械式)●1万4000円

チューニングの度合いが高まってきたらぜひとも装着したい油圧計。エンジン・オイルの状態を知る大きなバロメーターだ。表示は0～10kg/cm2●サード・プロメーターφ60油圧計(電気式)●2万6000円

表示は50～160度。サーキット走行など、ハードな状況下で厳しくなる油温を正確にチェックする。ブルーの透過式照明で、夜間の視認性も確保●サード・プロメーターφ60油温計(電気式)●2万4000円

タービン交換などを施したハードチューンのクルマでは燃焼状態もしっかりと管理したい。200度～1200度というワイドなスケールを持つ●サード・プロメーターφ60排気温度計(電気式)●2万4000円

中立付近から針が動かないノーマルメーターでは役不足。水温を正確に把握してエンジン状態を知るには、この手のメーターが必要。表示は50～120度●サード・プロメーターφ60水温計(電気式)●2万4000円

SOUND&NAVIGATION

アルパインならデジタル音源のメリットを思う存分楽しめる。

アルパインと言えばいち早くデジタルオーディオに取り組んできた老舗。そのアルパインの最高級機、７９０９Ｊは登場以来１ＤＩＮヘッドユニットの傑作として高い評価を得ている。今回ここに紹介するのはそうした伝統を引き継ぎつつ、最新の機能を備えたＭＤ／ＣＤヘッドユニットと、ワイド・モニターを採用したＤＶＤナビゲーションだ。特に注目なのはＭＤユニットに採用されたＤＨＥ（デジタル・ハーモニクス・エンハンサー）機能。録音過程で失われてしまう音像や重低音といった情報を補正して再現する、アルパイン独自の新技術なのだ。２ＤＩＮタイプながらＴＶ、ＭＤ／ＣＤプレーヤー、ＤＳＰなどの装備が１台に詰め込まれたＡＶセンターユニット、ＦＶＡ・Ｗ３０６も注目株。これ１台でカーＡＶのすべてを楽しむことができる逸品だ。

ラグジュアリーなセダンであればこそ、室内の音作りにもこだわりたい。もちろん、純正ユニットの性能もここ数年で飛躍的に向上している。しかし、各オーディオメーカーが発表するアフターマーケット・オーディオの進歩の早さはそれ以上なのだ。最近の流れはＭＤ／ＣＤのヘッドユニットとカーナビゲーションの組合せだが、最新機種の中にはそれらを２ＤＩＮのスペースに収めたオーディオ・ナビ一体機も登場している。ここではそんな各社の気になる新機種を一挙に紹介する。

HEAD UNIT

ALPINE
●アルパイン
●問：アルパイン株式会社 ☎03・3779・0711

音質にこだわるのなら最上級機種のW770J

DHEを搭載したMD／CDヘッドユニット、MDA-W770Jはアルパインの2DIN機の最高峰らしい機能の充実ぶりが特長だ。ディスクとラジオステーション名を表示するタイトルメモリーを始め、5パターンのプリセットDSPモード、7バンドのイコライザー、15バンドのスペクトラム・アナライザーなど、話題の新機能がすべて搭載されている。またサブウーハーを増設する場合に必要なプリアウトも3ライン用意され、マルチスピーカーシステムへのステップアップにも対応できる。新開発の高輝度VFDを採用したディスプレーは、外光の影響を受けにくく鮮やかな表示が魅力だ。その上表示レスポンスが速く、スペアナ表示などでもシャープな動きが楽しめる。さらに使い勝手も追求されており、コントロール・パネルとなる下段部分にスライド機能が附加され、見やすく操作しやすい位置に移動することもできるようになっている●MDA-W770J●MD/CD/FM文字多重/FM・AMステレオ/DSP/イコライザー/最高出力40W×4/リモコン●11万9800円

カセット派なら機能充実のW550Jを

「CDデッキが欲しいけれど今までのテープが使えなくなるのは…」というユーザーにはCDA-W550Jがオススメ。CDプレイヤー部の機能はW770Jと同等に、カセット部に駆動音の静かなGR-Sと磨耗に強いSCC-Ⅱヘッドを採用し、カセットの弱点を克服している●CDA-W550J●CD/テープ/FM・AMステレオ/DSP/イコライザー/最高出力40W×4●6万9800円

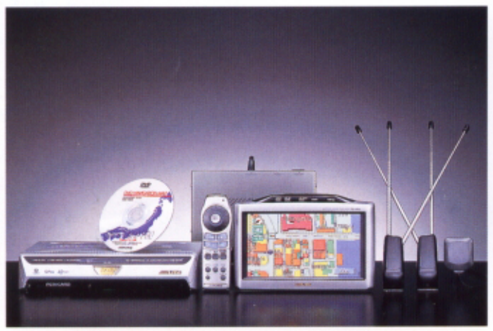
これ一台あればカーAVのすべてが堪能できる

アルパインが提案する新しいタイプのヘッドユニットがこのAVセンターユニット、FVA-W306。5.8型カラーワイドモニターにMD/CDプレイヤー、TVチューナー、DSP、イコライザーなどの機能を満載する。その上、RGB入力端子や2系統の外部映像入力端子を備え、ナビゲーションやビデオのモニターとしての使用も可能にする拡張性も確保されている。ナビ使用時には音楽再生中でも案内画面と音声が自動的に割り込むナビリンク機能を搭載し、ナビモニターとしても十分な性能を有している。DHEや3プリアウト端子等、オーディオ専用機と変わらない機能の充実ぶりで、2DIN機の最高峰と言える●FVA-W306●5.8型カラーワイドモニター/MD/CD/FM・AMステレオ/TV/DSP/イコライザー/最高出力40W×4/リモコン●19万8000円

NAVIGATION

DVDナビのよさを実感できる一台

ナビゲーションシステムに求められる性能のひとつに、カバーできるエリアの広さが挙げられる。そのためには大容量の情報を記録できるDVDが最適。各社ともDVDナビをラインアップに加えているが、アルパインのフラッグシップモデルであるNW7-N077Sは、全国268都市の市街地図を収録。特長は幅広いカバーエリアだけでなく実際の町並みが詳細に表示されるリアルドライビングマップを採用。DVDの利点を活かして道路幅や建物の高さ一方通行情報までも表示することができる。検索機能も充実しており、2500万件の個人住宅、1100万件のタウンページ電話番号情報などが簡単かつ確実に探し出せる●NW7-N077S●DVDナビ/7型ワイドLCDモニター/VICS対応/TV・FM多重/GPSアンテナ/リモコン●27万8000円



超精細画像のVGAモニター採用モデル

基本機能はNW7-N077Sと同じだが、超精細画像を誇るVGAモニターをセット。一般のLCDモニターが30から40万の画素数なのに対して、VGAモニターでは120万という画素数を達成している。これによりTVとナビの二画面表示が可能となった●NA7-N077S●DVDナビ/7型ワイドVGAモニター/VICS対応/TV・FM多重/GPSアンテナ/リモコン●35万8000円

DATASYSTEM
●データシステム
●問：データシステム ☎03・5950・1611

離れていてもエンジンスタート

見通しの良いところでは1km、市街地でも300mの電波到達距離を誇るリモコン式エンジンスターター。リモコンにひとつ、受信機にふたつ使われる専用ワンチップマイコンにより、抜群の高性能を発揮する。ターボタイマー機能も搭載●データシステム・ワイヤレスエンジンスターター●3万9800円

赤外線方式とは異なり、どんな方向からでも確実に作動する微弱電波を使ったリモコン式ドアロック。車種別専用ハーネスが用意されているので、面倒な加工なくワンタッチで取りつけが可能●データシステム・リモコンドアロック●ダブルリモコンタイプ1万9800円、シングルリモコンタイプ1万5800円

タイマー作動中は、残り時間をデジタルでカウントダウン表示するとともに、発信音でも知らせてくれる。また、カウントダウン中も残り時間の変更やエンジンストップをワンタッチで行なうことが可能。安全かつ確実にエンジンをクールダウンさせる。液晶ディスプレイ部にはブルー発色のバックライトを使用しており、昼夜を問わず視認性に優れる●データシステム・オートターボタイマー●1万3800円

MOMO CORSE
●モモ
●問：レアーズ ☎03・5716・3501

数ある中から好みのものをチョイス

モモの代名詞的存在ともいえるステアリングホイール、ヴェローチェレーシング。そのスポーク・センター部にポリッシュ加工を施したものがこれだ。きらびやかなサーフェスが、インテリアの強烈なアクセントになること間違いなし。φ350mm●モモ・ヴェローチェレーシングポリッシュ●3万3000円

左で紹介しているスピード3の4本スポークバージョン。スポークとセンターパッドとの一体感が美しい。スピード3と同様、レッドステッチ入り、落ち着いた大人の雰囲気を演出したい方にオススメ。ブラックレザーを使用したφ365mmのステアリングホイール●モモ・スピード●4万3500円

手にしっくりとなじみ、確実なステアリングワークを約束してくれる形状とされたグリップと、そこからセンターパッドに向かって流れるラインが特徴。赤いステッチが、イタリアンデザインのセンスの良さを感じさせてくれる。φ365mmで、ブラックレザーを使用●モモ・スピード3●4万円

ブラックレザー／ウッドマホガニーのコンビネーションによるリムと、センターパッド中央のホーンボタン周辺にあしらわれたウッドが、エレガントなイメージを醸し出す。エグゼクティブ感は満点。サイズはφ365mmとφ380mmの2種類が用意される●モモ・オリンピック3●6万円

シフトノブ本体の材質と形状は上の製品となんら変わりはないが、こちらはカーボンプレートの代わりに、吸湿性に優れたブラックレザーを使用している。手に汗握るようなハードなドライビングにおいても、確実なシフト操作が可能だ●モモ・コブラブラックレザー●1万1000円

シフトノブは握りやすさを追求した結果、独特な形状とされたアルミ製シフトノブ。その両脇に装着された、レーシーな雰囲気を漂わせるカーボンプレートがこのシフトノブのウリ。スポーティ感あふれるインテリアづくりのための1アイテムとして選びたい●モモ・コブラブラック（カーボン）●1万1000円

AAR
●ウェッズ
●問：ウェッズ ☎03・3792・0130

ホールド性に優れたフレックスバックレスト

独創的な機能を追求したAARのベーシック・モデル。理想的なドライビング・ポジションを実現する世界初の中折れ式ランバーサポート「フレックスバックレスト」と、左右別々に調整できる可動式サイドサポートを採用●AARベーシック●13万5000円

受注生産のため納期に約2～3ヵ月を要するが、オリジナル度は非常に高いレトロザー・タイプ。ホワイト、ブラックの各レザータイプと、ブラックファブリックタイプも用意されている●AARストリートルスポーツ●12万5000円

OMORI METER
●大森メーター製作所
●問：大森メーター製作所 ☎03・3741・3221

読み取りやすいシンプルなデザイン

メーター類のスペシャリストとして知られる大森メーター製作所。長年メーターをつくり続けてきた経験から、文字盤はシンプルで視認性に優れたものとなっている●大森メーターφ52機械式油圧計●6400円

φ60mm、φ52mm、φ45mmの3サイズ×ホワイト、ブラックの2カラー、計6モデルをラインアップ。スケールは200度～1200度で、ワーニング機能も備える●大森メーターφ60電子式排気温度計●2万3500円

HEAD UNIT

4連奏の新技術だけがウリではない1台

エクリプスの最新技術が投入されたモデルがこのE5508CMD Mk.Ⅱ。何と4枚のMDを2DINのボディに装填できる、3連奏(1枚は演奏トレイ)MDチェンジープレーヤーなのだ。しかもCDプレーヤーまでも装備しているというから驚きだ。もちろん、そんな新技術だけのモデルではなく、音質の面でも最高級の性能が与えられている。各ソースごとに個別に電源を供給する独立電源方式や、新開発のオイルダンパーを採用し、音の歪みや音飛びを防止している。多機能機ながら、DSPは5モード、イコライザーでは12モードのプリセットポジションが設定されているため、簡単に好みの音場を作ることも可能だ。●E5508CMD Mk.Ⅱ●MD/CD/FM・AM ステレオ/4MD チェンジャー/DSP/イコライザー/最高出力40W×4●11万5000円

ベーシックな一体機だが実力は上級に匹敵

1枚がけのMD/CDプレーヤーというベーシックな構成だが、各部の作りは上級機とほぼ同一。CDのキズなどによる影響を補正するクイックジャストフォーカス機構やオイルダンパー、個別電源供給方式などを採用し音楽再生上の障害物を徹底的に排除している●E3309CMT●MD/CD/FM・AM ステレオ/DSP/イコライザー/最高出力35W×4●6万3000円

ECLIPSE ●エクリプス ●問：富士通テン株式会社☎078・682・7202

米国で鍛えられた音と、ハイパーなデザインが特長のエクリプス

多くのメーカーに純正オーディオを供給する富士通テンは、アメリカでもエクリプスのブランドネームで高い人気を集めている。その秘密は独創的な装備と、近未来的なフェイスパネルのデザイン。4連奏MDチェンジャーを2DIN機に搭載したり、視認性に優れる高輝度ブルーイルミネーションLCDを早くから採用したり、と斬新なアイデアが惜しみなく投入されているのだ。フェイスパネルのデザインも'99年モデルではそれまでの柔らかいシャンパンゴールド基調のものから一新され、シャープな印象のシルバーとなった。個性的なインテリアをコーディネイトするのなら、エクリプスがいち押しだ。

1DIN機らしからぬ多様性

1DINのサイズで4連奏MDチェンジャーを搭載したE5509MDTは、従来の4MD機が3枚チェンジャー+トレイに1枚というタイプだったのに対して、4枚すべてがチェンジャーに収まる、2系統のプリアウト端子を備え拡張性も高い●E5509MDT●4MDチェンジャープレーヤー/FM・AM ステレオ/DSP/最高出力40W×4●7万5000円

5509MDTとの組合せで4MD+6CDを実現

上のE5509MDTと組み合わせることにより、2DINスペースで4MD+6CDを実現する。もちろん、CDプレーヤーとしての性能にも抜かりはなく、オイルダンパーの採用やクイックジャストフォーカス機構の採用など、1枚がけCDプレーヤーと同等の音楽再生能力を誇る●E5508ICD●6CDチェンジャー/●5万2000円

NAVIGATION

解りやすさを追求したベーシックモデル

基本的なナビゲーション機能を網羅した上で、MD/CDを装備した中位モデル。解りやすさが追求され、初めてナビに接するユーザーにも使いやすい●E7708AVNMk.Ⅱ●CDナビ/MD/CD/FM・AM ステレオ/TV/最高出力30W×4/5.8型ワイドモニター/VICS対応/FM多重/GPSアンテナ/リモコン●27万8000円

CD&テープが楽しめるスタンダード

E7708のMD部をカセットテープデッキに置き換えたスタンダードモデル。デッキ部にはドルビーBや磨耗の少ないインナーシールドヘッドなどを採用している●E5508AVNMk.Ⅱ●CDナビ/CD/テープ/FM・AM ステレオ/TV/最高出力30W×4/5.8型ワイドモニター/VICS対応/FM多重/GPSアンテナ/リモコン●24万8000円

大容量DVDと充実のAV機能が光る1台

エクリプスのナビゲーションシステムにもDVD-ROMが登場している。記憶容量の大きなDVDの利点はカバーエリアの拡大とデータベースの増大はもちろん、詳細な地図や機能の拡大である。2500万件の個人住宅、2万4000件のレジャー関連施設、268の都市地図情報などに加え、各施設やホテルの利用料金までもが収録されている。ルート案内の機能も充実しており、高速道路の分岐点で車線を指示するレーンアシストや、立体的に地図を見ることのできるマルチアングルビューなどが付加されている。これだけの性能を有しつつ、さらにCD/MDプレーヤーが一体化され、2DINスペースに集約されている●E8808DVZ●DVDナビ/MD/CD/FM・AM ステレオ/TV/最高出力35W×4/5.8型ワイドモニター/VICS対応/TV・FM多重/GPSアンテナ/リモコン●33万8000円

HEAD UNIT

サブウーハー接続でさらにいい音を実現

FH-P707MDは、カットオフ周波数が50/80/125Hzの3段階で選択できるローパスコントロールを採用しており、ローパスフィルターを使わずにサブウーハーシステムを構築できる。また13バンドと幅広い調整が可能なイコライザーと様々な音場を楽しめる6種類のDSPを組み合わせて採用したことで、音楽のジャンルに合った音作りが楽しめるのが特長だ。MD、CDのタイトル表示や2系統のプリアウト、ソースの再生状態を確認しやすい大型高輝度ディスプレイ、カロッツェリアならではの触覚操作が可能なフェイスパネルを備えるなど、しっかりとした高い基本性能が魅力だ●FH-P707MD●MD/CD/FM文字多重/FM・AM ステレオ/DSP/イコライザー/リモコン/最高出力40W×4●9万9800円

シンプルな外観ながら3つのソースに対応

2DINのサイズにカセット、MD/CDプレーヤーが詰め込まれたFH-401なら、時代に対応したデジタルサウンドを楽しみつつ、今までのカセットテープも楽しめる。また、オーディオに興味のない人にも使えるシンプルな操作性は好感が持てる●FH-401●MD/CD/テープ/FM・AM ステレオ/最高出力40W×4●9万9800円

マルチスピーカーシステムへの発展性に優れたカロッツェリア

ロンサムカーボーイというブランドの時代から、先進的なカーオーディオを発表してきたカロッツェリアの最新機種は、オーディオ信号をデジタルで伝送処理するデジタルハイビットチューン技術を搭載。信号伝送のロスが少なく、微妙なニュアンスまでも再現することが可能になった。さらに好評のレガートリンクコンバージョン機能も引き続き採用している。これはCDやMDの再生可能周波数帯域を越える高音域を補正再生するというもの。ナビゲーションシステムは、CD-ROMながら、必要な機能を絞りこみ、使いやすさを徹底的に追求したモデルを主力としている。音声によるやりとりで目的地の検索から設定までが可能という簡単さはカロッツェリアならでは。

carrozzeria ●カロッツェリア ●問：パイオニア株式会社☎0070・800・8181・11

設置場所の自由度が高い1+1ユニット

センターコンソールにブースト計などを増設した場合は、分離して設置できる1DINサイズのヘッドユニットを選ぶべきだろう。MEH-P5000なら1DINサイズのCDプレイヤー、CDS-P5000と合わせることによってデジタルサウンドを満喫できる●MEH-P5000●MD/FM・AMステレオ/最高出力40W×4●4万9800円:●CDS-P5000●CD/DSP●2万9800円

NAVIGATION

会話するナビシステムがついに登場

多機能なナビゲーションシステムの高性能ぶりには目を見張るものがあるが、ナビ初心者には少し操作が難しい機種もある。その点カロッツェリアのナビゲーションシステムはルート案内や目的地検索等の標準的な使い方なら一切操作ボタンに触れる必要がない「楽ナビ」。ナビと会話をする感覚で、質問に答えるだけでほとんどの操作が完了してしまうのだ。もちろん地図表示の機能やデータベースは従来のモデルに比べていっそう充実されている。写真は最上級機のAVIC-XM510。ナビゲーションシステムとMD/CD/TV/FM・AMなどのAVシステムが一体となっているため、追加メーターの増設などでセンターコンソールに2DIN以上のスペースが確保できない場合でもフルレンジのカーAVを装着することができる。もちろんオーディオ機能も音声でコントロールが可能●AVIC-XM510●CDナビ/MD/CD/FM・AMステレオ/TV/最高出力35W×4/7型ワイドモニター/VICS対応/TV・FM多重/GPSアンテナ/リモコン●26万3000円

機能充実のワイドモニターを採用

AVIC-517Wは7インチワイド画面を採用した「楽ナビ」の上級モデル。モニターの機能が充実しており、周囲の明るさに応じて画面の明るさを自動調整するオートディマーやTV音声をカースピーカーで聞くことのできるFMトランスミッターを内蔵している●AVIC-517W●CDナビ/TV/7型ワイドモニター/VICS対応/TV・FM多重/GPSアンテナ/リモコン

しっかり基本性能のAVIC-510

基本性能はそのままに、より一般的な5.6型モニターを組み合わせた「楽ナビ」の普及機。大型のディスプレイにこだわらなければ、性能は上位機種と変わらないので非常にリーズナブルだ●AVIC-517W●CDナビ/TV/5.6型モニター/VICS対応/TV・FM多重/GPSアンテナ/リモコン●17万8000円

HEAD UNIT

Panasonic
●パナソニック
●問：松下通信工業株式会社 ☎045・939・1611

フェイスパネルは透過パネルの採用により3種類の表情が楽しめるという凝った作りのもの。左は太陽光の下で見たシルバーメタリック調のフェイスパネル。精悍なイメージを醸し出している

こちらは暗所でイルミネーションを点灯した時のもの。透過メタリックパネルがほのかに光り、室内に独特の雰囲気を放つ。こうしたイルミネーションは見せかけだけではなく、必要なボタン類を見つけやすくしてくれる

フェイスパネルのクリア部分には蛍光アクリルパネルを採用しているため、ブラックライトを当てるとパネル面がディープブルーに光る。夜のクルージングを楽しむ時の室内のムード作りには最適なアイテムだ

オリジナリティ溢れるデザインと機能でライバルを圧倒

独創的な製品でカーオーディオ・ファンを魅了してくれるのがパナソニック。ヘッドユニットはもちろん、本格的サブウーハー、高出力パワーアンプ等、どれもが高品質&高音質を目指した作りとなっている。そのパナソニックの最新ヘッドユニットはセンタースピーカーを装備した斬新な構成。このセンタースピーカーの採用によって、複雑な形状ゆえ明確な前方定位を得にくい自動車のキャビンで、まるでコンサートホールにいるかの様なはっきりとした音像を手に入れることができるのだ。また、世界初となるDVDビデオが再生可能なDVDナビゲーションシステムも登場。1DINにおさまるDVDプレーヤーは世界最小のコンパクトさを誇る。エレクトロニクスのスペシャリストだからこそ実現できた夢のようなカーエレクトロニクスである。

独創的なセンタースピーカーを装備

オーディオの基本は前方定位。前で音をしっかりと作りこむことで自然な音感が達成できる。パナソニックのVX707Mはセンタースピーカーをヘッドユニットに装着。40W×4の最高出力やMD・CD・カセットのフル装備、3プリアウト出力等々、基本性能の高さも特筆ものだ。また、低音域を強化できるスーパー・ダイナミック・バス・ブースト、シアターオーディオ並みの装備へと発展できる6チャンネルプリイン等々、これまでの概念を覆すような機能が満載されている●CQ-VX707M ●MD/CD/テープ/FM・AM ステレオ/DSP/イコライザー/最高出力40W×4＋10/リモコン●11万5000円

MDとTVを2DINのスペースに凝縮

MDとTVが組み合わされた高機能マルチAVヘッドユニット。高感度チューナーとY/C分離回路の採用による鮮明な画像が特長だ。●VA909WM ●6.5型ワイドTV/MD/FM・AM ステレオ/最高出力30W×4/リモコン●21万円

シンプルなデザインだが実力は最上級

1DINのスペースにMD、CD、そしてさらにはDSPまでも搭載した、高性能ヘッドユニット。リムーバブル・フェイスを使った斬新なデザインが目を引くが、内蔵されるメカニズムは一級品だ。各部音源を独立とさせて、お互いの信号による影響を徹底的に排除している●MRX777 ●MD/CD/FM・AM ステレオ/DSP/最高出力40W×4/リモコン●9万4500円

NAVIGATION

全国680都市！圧倒的高性能のDVD ナビ

これまでのナビゲーション・システムの多くに収録されている都市詳細図は、多くて250前後だったがパナソニックの最新DVD ナビではなんと680都市をカバーしているのだ。しかも地図上で25/50mスケールのピンポイント検索が可能。さらに精度の高い音声認識機能を搭載し、声で告げるだけで目的地を検索してくれる。クイックサーチ認識を新たに採用したため、検索のスピードはライバルを圧倒する早さを誇る。またVICS3 メディアユニット内蔵しているため、渋滞状況だけでなく目的地までの最短時間ルートを検索させることもできる。モニターにはナビゲーションシステムの性能を最大限に引き出せる、7型ワイドモニターを採用。9画面マルチ表示や2画面表示も可能な高性能モニターだ●CN-DV2020TWD ●DVD ナビ/7型ワイドモニター/VICS3 対応/TV・FM 多重/GPS アンテナ/リモコン●31万4000円

CD ナビの価格でDVD ナビを手に入れる

パナソニックのナビなら、CDナビの上位機種の価格でトップクラスのDVD ナビを手に入れることができる。CN-DV2000TWDは上級機のCN-2020TWD から VICS3 ユニットを簡略化しただけのモデルで、680 都市詳細図や25/50mスケールのピンポイント機能等、主要性能に変更はない●CN-DV2020TWD ●DVD ナビ/7 型ワイドモニター/VICS3 対応/TV・FM 多重/GPS アンテナ/リモコン●31万4000円

SONY
●ソニー
●問：ソニー株式会社 ☎03・5448・3311

ソニーのカーオーディオは独創的なアイデアを満載

ホームオーディオの世界でも確固とした評価を得ているソニー。カーオーディオでも独創性に富んだモデルを開発している。例を挙げるなら、今でこそ一般的になったジョグダイヤルも、ソニーが以前から取り組んでいたデバイスのひとつなのだ。また、ステアリングコラム部に取りつけることによって視線を前方に向けたままオーディオの操作ができるというワイヤードリモコンもソニーらしいアイデア機能と言えるだろう。さらに一部のヘッドユニットでは内蔵アンプの最高出力においてライバルを引き離す45W×4チャンネルを達成。またナビゲーションシステムでも10万円ナビを発売したり、インターネットとの接続が可能なモデルを開発したりと、ソニーならではの楽しいモデルが続々と登場している。

HEAD UNIT

45W×4のハイパワーを持つ1DIN機

45W×4チャンネルの出力を誇る唯一のMD 1DIN機がMDX-C8200だ。ロータリーコマンダーやボイスガイドなどの機能はそのままに、サブウーハーなどの接続に便利なローパスフィルターも装備する●MDX-C8200●MD/FM・AM ステレオ/DSP/リモコン/最高出力45W×4●6万3000円

ヘッドユニットの実力を引き出す名脇役

MDX-C8200などの1DINデッキと組み合わせることにより、音質設定が自在に変更でき、デッキの最高の性能を発揮させることができる7バンドグライコ付きCDプレーヤー●CSX510EQ●CD／DSP／イコライザー／リモコン●6万3000円

ソニーのイメージリーダー的モデル

3連奏MDチェンジャー＋1CDプレーヤーの2DIN機で、ソニーのMDデッキを代表する上級機のWX-70MDには、カーオーディオらしい、ドライバーの立場に立った使いやすい機能が装備されている。操作を音声で確認できるボイスガイドや、視線を一切移動せずにオーディオを操作できるロータリーコマンダー、触覚操作が可能なジョグダイヤル等々がそういった装備の代表だろう。もちろん、音質はフラグシップとして不足のない上質なもので、7モードのDSPと7バンドのイコライザーを装備している。パワーアンプやクロスオーバーネットワークなどの周辺機器も数多く用意されているので、本格的なオーディオシステムへのステップアップも可能だ●WX-C70MD ●3MD チェンジャー／CD／FM 文字多重／FM・AM ステレオ／DSP／イコライザー／リモコン／最高出力40W×4●12万8000円

NAVIGATION

遂に登場した10万円ナビ

10万円ちょうどという価格で話題になったNVX-W1。ただしこの機種の場合、モニターやスタンド等が含まれていないので周辺機器を購入する必要がある。性能はNVX-FW1と同じ●NVX-W1 ●CD ナビ/VICS 対応(ユニット別売)/GPS アンテナ/リモコン●10万円

広視野角、高輝度で2画面表示もOK

NVX-W1との組合せにオススメしたいのがこの7型ワイドTV ユニット、XTL-770W。ナビとTVの2画面表示も可能な高性能機で、モニターとして最適だ。受信に必要なものがすべてセットされているのもうれしい●XLT-770W ●7型ワイドTV/アンテナ/ハイダウェイユニット/TV多重/リモコン●16万円

コストパフォーマンスに優れた一台

ナビゲーションに必要な付属品が全部含まれていて17万8000円は破格の値段。しかも取りつけ作業をとことん簡略化してあるので、DIYに自信のある人なら、自分で取りつけて作業工賃を節約できる。ナビの機能も価格からは想像できないほど充実しており、交差点の3D表示や高速道路のジャンクションガイドなどの機能も搭載。前方を見渡すように地図を表示する3Dビューも採用されており、基本性能にまったく不満はない。なにより、オプションの装着によりインターネットが楽しめるブラウザー機能が搭載されているのが独創的でソニーらしい●NVX-FW1 ●CD ナビ/6型モニター/VICS 対応/FM 多重/GP アンテナ/リモコン●17万8000円

GOLD MOOK

'99 輸入 国産 CAR用品最新カタログ

好評発売中！

GOLD MOOK トレンドウォッチング'99 イチ押しアイテムのすべて！

'99 輸入 国産 CAR用品最新カタログ ●2300yen

最新カー用品満載！

●チューニングパーツ●メーター●オイル／添加剤●ランプ●シート／ステアリング●インテリアグッズ
●エクステリアアイテム●オーディオ／ナビゲーション●洗車ケミカル&グッズ●ガレージ用品

- ●ホイール/タイヤ［サイズ表付き］
- ●エアロパーツ
- ●チューニングパーツ
- ●メーター
- ●オイル/添加剤
- ●ランプ
- ●シート/ステアリング
- ●インテリアグッズ
- ●エクステリア・アイテム
- ●オーディオ/ナビゲーション
- ●洗車ケミカル&グッズ
- ●ガレージ用品

定価 2300円（税込み）

トレンドウォッチング

'99イチ押しアイテムのすべて！

ビギナー講座

パーツ選びの基礎知識

(株)交通タイムス社　〒101-8524　東京都千代田区内神田2-16-11内神田渋谷ビル
☎03-3256-2839（販売部）　■全国の書店、コンビニエンスストアでお求めください
●GOLD MOOK 購入方法 お近くの書店か、お急ぎの場合は「ブックサービス☎03-3817-0711」へご注文いただくと便利です。宅配着払い(定価+380円)でご購入、お届けとなります。

SPECIAL PARTS **AERO CRAFT SPORTS**

風を追いかけ 風になる！
高速バトラーの為の AERO CRAFT SPORTS

GX・JZX90 MARK Ⅱ（マイナー前／後有り）

SPECIFICATIONS	白ゲルコート	純正塗装済
フロントスポイラー	¥26,000	¥32,000
サイドステップ	¥38,000	¥45,000
リアーハーフスポイラー	¥38,000	¥45,000
フルキットプライス	¥98,000	¥113,000

開発コンセプトは 空力の徹底進及
むだなデザインを極力排除し 優れた空力特性とデザインの進化

GX・JZX90 CHASER（マイナー前／後有り）

SPECIFICATIONS	白ゲルコート	純正塗装済
フロントスポイラー	¥26,000	¥32,000
サイドステップ	¥38,000	¥45,000
リアーハーフスポイラー	¥38,000	¥45,000
フルキットプライス	¥98,000	¥113,000

GX・JZX90 CRESTA（マイナー前／後有り）

SPECIFICATIONS	白ゲルコート	純正塗装済
フロントスポイラー	¥26,000	¥32,000
サイドステップ	¥38,000	¥45,000
リアーハーフスポイラー	¥38,000	¥45,000
フルキットプライス	¥98,000	¥113,000

通信販売のお申し込み方法
- ●TELにて商品名・車種・型式・在庫等を確認の上、現金書留（郵便局）又は代金引換にてお申し込み下さい。
- ●ペイント済商品は新車時のメーカーペイント配合表にて、熟練技術者が一本一本ベン・トしておりますが、お客様のお車の経年変化及び、事故による修正等により若干の色ずれが生じる場合があります。
- ●製品の仕様、価格等は予告なく変更する場合があります。
- ●記載金額には送料、消費税は含まれていません。クレジットのお申し込みも大歓迎です

業販も承ります。

エアロクラフトスポーツ純正色ペイント済商品は、日本又はドイツ等のトップグレード塗料を使用してペイントしてあります。

エアロクラフト
〒485-0826 愛知県小牧市東田中字高松41-1
TEL0568-76-0301
FAX0568-71-1632

スポーツマフラー フィッティングテスト&カタログ

MARKII CHASER CRESTA MUFFLER

存在感のあるマスク。ボリュームたっぷりのサイドビュー。エアロパーツやホイールで自分だけのツアラーを決め込んではいけない。
そう、並みのスポーツセダンではないことを誇示するためにはやはり後ろ姿。
スポーツマフラーが、走り去る姿と迫力のエキゾーストサウンドでキミの世界をさらに演出してくれる。
しかもアクセルを踏み込むたびに刺激があふれる本来の目的も達成したいものだ。
スパルタンから大人の雰囲気があふれるものまでタイプはさまざま。排気系もしっかりチューンしよう。

純正のマフラーはスポーツというにはほど遠い。サウンドはいうまでもなく、ビジュアル的にも非常にものたりない…

テスト&レポート
大井貴之+編集部

JZX90 MARK II

JZX81 CRESTA

JZX100 CHASER

ベース車、多数在庫有ります。他、JZZ30 SOARERエアロ開発中

有限会社アクティブ
GARAGE Active
TOTAL SPORTS CAR PRO SHOP
POWER GENERATION
APEX HKS VeilSide シークレットスポーツ特約店

全国通販及び業販OK！
福岡県京都郡苅田町大字与原808
FAX 0930-25-0156
TEL 0930-25-4488

フルステンレスが誘う 王道を守るキャラクター

問：藤壺技研工業 ☎045・546・0321

FUJITSUBO LEGALIS スーパーR

すべての要素をハイブレンド そこに大人のムードと余裕が漂う

スポーツマフラーの老舗、フジツボの数あるラインアップのなかで、マークⅡ／チェイサー／クレスタ用の頂点にあるのが、このレガリス・スーパーRである。

スーパー耐久レースへの参戦で培われたテクノロジーをベースに、ハイパフォーマンスな1JZ・GTEを駆るオーナーのために位置付けられたモデル。JZX100ツアラーV用では触媒以降のメインパイプをϕ76・3mmからϕ89・1mmに設定している。

ϕ160mmの小型メインサイレンサーとサブサイレンサーのマテリアルにもSUS304材のヘアライン仕上げを採用。もちろん、構造は一体化された特殊ストレート方式で、全回転域での出力向上を図っている。とくに重視しているのは中・高回転域での特性だ。さらに細部を見てみると、メインサイレンサーのブラケットはベルトリング状とされ、この両者を合わせ約18%もの軽量化を達成しているのだ。

走り出せば低速からトルクに厚みが増したことを体感でき、これが高回転域まできっちりとつながっている。

エキゾーストサウンドは比較的大人っぽく、通行人をア然とさせるような攻撃性は感じられない。それだけにステンレスサイレンサーのデザインと品格、そして性能を重んじるオーナーには貴重な、安定したパフォーマンスを兼ね備えたスポーツマフラーだと断言できる。

JZX90（メインϕ89・1mm／8万5000円）と、100同ϕ76・3mm－89・1／8万7000円のターボ用で、出口は117ϕスラッシュ

低速からトルクが厚くなり、レッドゾーン付近でのサウンドも心地いい。そろそろ社なマフラーを卒業したいと思っているオーナーの次なる候補としてもおすすめできる

メインパイプにもSUS304材をオゴった、フルステンレスのスポーツマフラーがレガリス・スーパーR。落ち着いたビジュアルとサウンド。そして品のある性能が、今のマーケットでは貴重な存在となっているのだ

専用設計のメインシェルは、見ためのウケを狙っているわけではない。軽量化に大きく貢献するサポートパーツとして役目を果たす

問：タナベ ☎0727・28・6700

tanabe レーシングメダリオン

JZX90／100ターボ用はメインϕ80mm、出口ϕ100mmで6万5000円。NA用はϕ60mm／ϕ90mmで6万2000円

オーバーホールが可能なメインシェルとサイレンサーにはSUS304材、メインパイプにはアルミメッキ・アルスターを採用している

ハードな走りのために 装着をチューンドに限定

限りなく直管に近いスペック タナベ初の本格的レーシング仕様

タナベのレーシングメダリオンは、効率重視を謳って開発されたスポーツマフラーだ。チューニングによりパワーを高めたツアラーVに、またサーキットでの走りを意識したオーナーに向け、ハッキリとターゲットを絞り込んだものだ。排気の大きな妨げとなるパイプの屈曲を嫌い、曲げ数とその角度に徹底して直線的なパイプレイアウトを求めている。

JZX100ツアラーV用では、触媒以降のメインパイプ径をϕ80mmに設定しており、ターゲットとしてはブーストアップ以上の仕様設定である。

これを受けるSUS304材採用のサイレンサーは、外径をϕ170mmとコンパクトにまとめ、構造をストレートとしている。内部には排気温度の上昇を抑え、ノイズの低減や耐候化性にも強味を発揮する素材、独自のレーシングスペックSPLウールが詰められ、サウンド面のチューニングにも寄与している。

保安基準に適合するためのインナーサイレンサーを入れた状態でも、レーシングメダリオンは迫力のサウンドを奏でる。中速以上では、さらにスポーティなサウンドが増幅。骨のあるスポーツマフラーといえる存在だ。

問：ティエムシー ☎06・6866・1431

RS★R EXMAG-GTⅡ

サーキットも存分に走れる ストリート・スポーツ

サウンドとルックス、そして性能にも自信たっぷりのGTⅡ

従来モデルをベースにインナーバッフルタイプにバージョンアップさせたのが、RS★Rのレーシングスペックマフラー、エキマグGT・Ⅱだ。

ϕ101mm真円のテールフィニッシュと小型のサイレンサーを斜めに立ち上げたストレートなパイプレイアウトは、いうまでもなくサーキット指向の排気効率重視型。メインパイプはJZX100ツアラーVの場合、ϕ80mmに設定されている。それだけではなく、フロア下のサイレンサーとフランジでのパイプ結合を廃し、スプリングを使用した差し込みジョイントとするなど、細部にまでこだわりのレーシングスピリットを感じさせる。

重低音の効いた大きめのレーシングサウンドで、中高回転では、抜けのよさと排気効率の向上によるパワーアップを確実に体感できる。インナーバッフルを取り去れば、その特性は、さらに厚みを増す。また、この迫力あるテールには別売でカラードキャップを装着することも可能で、後続車に、さらにアピールすることができる。

RS★Rの超排気効率重視、レーシングスペックがエキマグGT-Ⅱ。インナーバッフルが挿入されていれば保安基準値内に収まる

JZX81/90/100ターボは6万9000円(100の排気温センサー穴なしは1000円安)。NAはJZX90/100のみで6万7000円だ

HKS ハイパーマフラー 25thアニバーサリー

記念モデルに恥じないマテリアルと性能の決起

問：HKS ☎0544・29・1100

憧れのオールステンに手が届くメモリアルバージョンなのだ

ベーシックからサーキット専用スペックまで、HKSも幅広いアイテムを擁している。昨年、HKSが創業25周年を迎えるに当たりリリースされたのが、ハイパーマフラー25thアニバーサリーモデル。手軽にオールステンレスのスポーツマフラーを愛用してもらいたいという願いから生まれたハイグレードバージョンだ。

基本コンセプトは、内部構造／パイピングともにストレートレイアウトを与えること。ちなみに、ハイパワー＆ハイパフォーマンスがネーミングの由来で、ストリート究極の効率と走りの意欲をかき立てるサウンド、そして、斜めはね上げのフィニッシュデザインもウリだ。

マークII／チェイサー／クレスタ用として設定されているのはJZX100ターボで、触媒以降のメインパイプがφ80㎜、出口はφ120㎜となっている。

走り出して違いを感じるのは、低音の効いたエキゾーストサウンド。これを楽しみながら、エンジン回転の上昇とリンクした、いかにも抜けのよさを実感させるパンチを伴っていることだ。

しかも、フルオールステンレス製でありながら、ベースモデルに対し、わずか1万2600円アップというバーゲンプライスとなっているのも魅力。

いつかは……。そんな想いをかき立てる特別なスポーツマフラーといえるだろう。

チューニング通ならば、オールステンになったことでベースモデルとは若干だが、エキゾーストサウンドのテイストが違うことがわかる

設計から開発、そして生産と自社内で一環した工程を経ることで憧れのオールステンレスを、より身近にすることが可能。見えないところにも優越感が密かに漂う

ドライなサウンドを放ちながら走りのパフォーマンスもコンセプトどおりに高められている

JZX100 ツアラーVの、ハイパーマフラー25thアニバーサリーは7万8000円。ちなみにハーフステンのハイパーは5万9800円だ

5ZIGEN ボーダーキャノンボール

伝統の領域に達した熟成のスポーツマフラー

問：ディジョンカーズ ☎06・6747・4155

その造りのよさが色褪せない走りとサウンドを提供し続ける

パソコンやカメラのようにスポーツマフラーも、次から次へとモデルチェンジやバージョンアップでにぎやかだ。ディジョンカーズがプロデュースする、5ZIGENボーダー・キャノンボールは、大口径マフラーの全盛期から現在まで長期間にわたり、その性能やスタイリングを多くのユーザーに支持され続けられている人気モデルだ。

その秘密は、ディテールからも感じ取ることができる。オーバルシェイプのメインサイレンサーは、ロータイプながらも最低地上高90㎜を確保するために必要なフォルムである。今なお飽きのこないしっかりとした造りで、装着したオーナーと見る者を満足させるテールのデザインとなっている。

走行時はドライで重厚なサウンドを奏でるが、ここでも騒がしいと感じる領域をカットし、スポーツランにふさわしい気持ちのいい音が魅力的だ。しかも、室内にコモることはない。

全域でのトルクアップも十分に感じられ、高速域でのパンチも当然ある。これはもはやキャノンボールの伝統といえるだろう。

メインパイプはアルスター。SUS304材を採用した砲弾型サイレンサーはバフ仕上げ、二重構造のテールパイプも同じ仕上げが施される

キャノンボールは、JZX90/100ツアラーV用をラインアップ。価格は前者が8万8000円で後者が9万4000円である

SARD アローズMIG

独自のメイキング技術でパワーとトルクを両立

問：サード ☎0565・53・1166

異彩のスポーツマフラーは1本で2本分のキャラクターを融合

サードのアローズMIG（ミグ）。一度見たら忘れられないビジュアルインパクトのあるスポーツマフラー。最大の特徴は、φ115㎜のテールパイプに内蔵された排気コントロールバルブの存在である。

アウターからは戦闘機のウイングをイメージさせるフィンが見える、その奥には排圧に応じスプリングで可変するバルブが装備されている。このバルブが低速域ではトルクを確保し、高負荷時には解放され抵抗を減少。ストレートマフラーと同等のパワー指向になるという二面性を備えているのだ。

排気温度はボクらが日常生活を過ごすうえでは、まず感じることがない高さだが、厳選された素材とテストを繰り返すことで、出力とトルクの相反する関係をバランスさせているわけだ。

走ってみればその実力はわかる。確かに低速域でのトルクを犠牲にせず、5000rpm付近からジェット機のようなサウンドとともに、スカッとした抜けを感じるのだ。サウンドにケタたましさはなく、ファミリーがいるオーナーにも受け入れられるだろう。

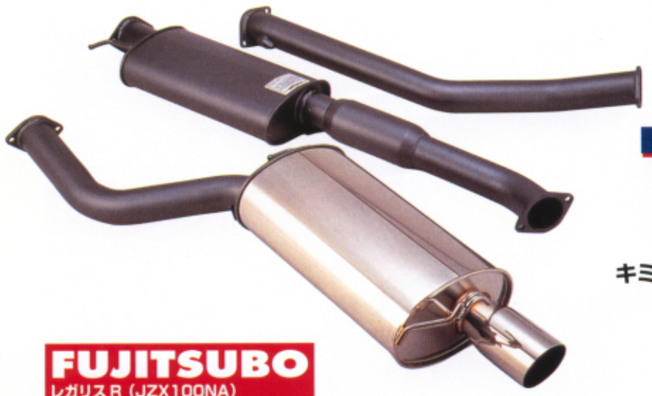
ハーフステンレスとしてプライスを抑えることも考慮。シンプルな構造ながら独自の技術を満載し現在、5件の特許を申請中なのだ

JZX90/100 ターボ用をラインアップ。いずれもメインパイプが76φで出口がφ115mmシングル。価格は90が8万5000円で100が9万円という設定になっている

MARK II
CHASER
CRESTA

MUFFLER マフラー カタログ

キミのツアラーのリヤビューを精悍かつ男っぽく引き締める、
HOTなスポーツマフラーはまだまだあるゾ
大口径に斜め出し、ハイブリッドにオールステン
現在の仕様や今後のステップアップも考慮して
もう一度考え直してみてはどうだろう？
ストレスためずに気持ちよく走るために！



FUJITSUBO
レガリスR（JZX100NA）
問:藤壷技研工業 ☎045・546・0321

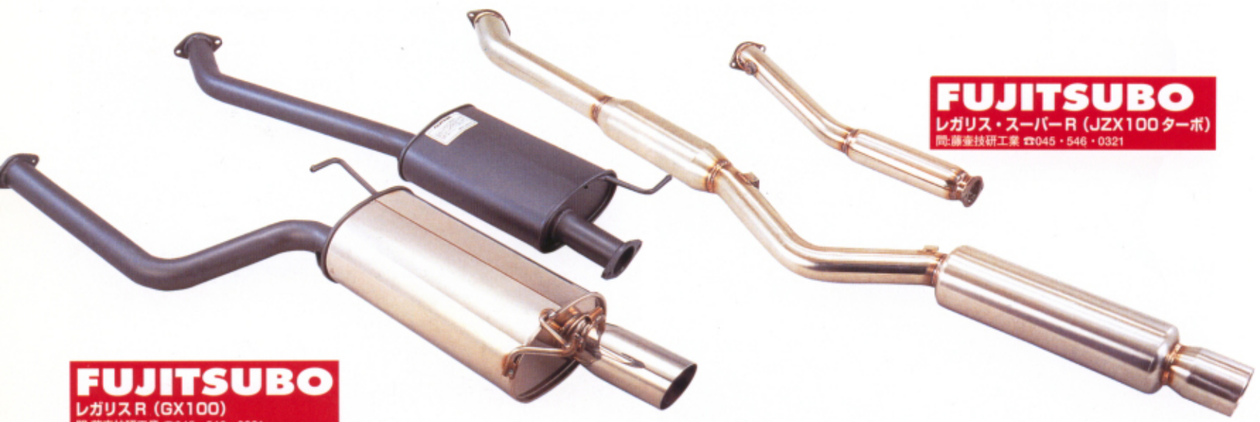
1JZ-GEを搭載する100系のNAモデル用だ。メインパイプの材質はアルスターでメインシェルとテールエンドにSUS304を配している。メインφ70mm、出口がφ90mmでマークⅡ/チェイサー/クレスタそれぞれに設定され、価格は8万5000円。低速を犠牲にすることなくフィールとエキゾーストサウンドに違いを見せてくれる

FUJITSUBO
レガリスR（JZX100ターボ）
問:藤壷技研工業 ☎045・546・0321

市販エンジンに限りなく近いスーパー耐久レースでのノウハウをバックボーンにした、フルステンレスのエキゾーストシステムがレガリス・スーパーR。メインパイプがφ76.3mm－φ89.1mmで、出口外径はφ117mmのラウンドスラッシュだ。また専用設計のメインシェルブラケットは軽量化にも貢献。価格は8万7000円

FGK
パワーゲッター・(JZX90)
問:FGK ☎045・546・0888

パワーゲッターにはJZX90・マークⅡツアラーV用もラインアップに加えられている。100系同様にメインパイプがφ76.3mm－φ89.1mmで、コンパクトなメインシェルの外径はφ160mm。もちろんその内部にストレート構造で、可能な限り直線的なパイプレイアウトで、サウンドとエンジンフィールを楽しめる。5万6000円

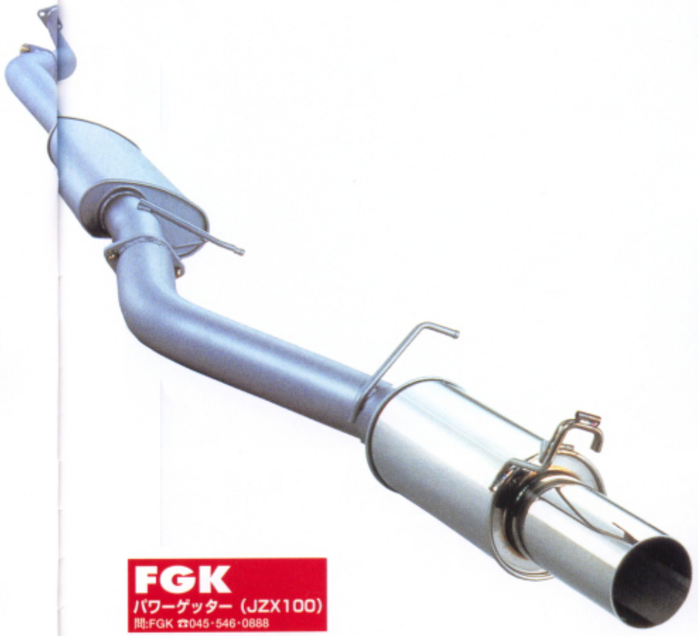


FUJITSUBO
レガリス・スーパーR（JZX100ターボ）
問:藤壷技研工業 ☎045・546・0321

FUJITSUBO
レガリスR（GX100）
問:藤壷技研工業 ☎045・546・0321

2ℓハイメカツインカムを搭載したGX100用もレガリスRを用意するとは、いかにもフジツボらしいきめ細やかな配慮をしてくれる。メインパイプがφ60.5mmで出口外径がφ90mm。マークⅡ/チェイサー/クレスタにフィット。これでサルーンからスポーティーカーにグレードアップだ。価格は8万3000円

大口径&高効率マフラーのベーシックモデル。メインサイレンサーとテールエンドにステレスを採用することで、耐久性も大幅に向上。メインパイプがφ76.3mmで出口径はφ101.6mm。マーク/チェイサー/クレスタの各車に設定があり価格はそれぞれ9万円となっている



FGK
パワーゲッター（JZX100）
問:FGK ☎045・546・0888

新しいマフラーブランドとして今年1月の東京オートサロンでデビューしたこのパワーゲッターだ。そのネーミングからもわかるようにパワー重視の構造。JZX100マークⅡ・ツアラーV用のみで、シルバーグレーにペイントされたメインがφ76.3mm-φ89.1mm。φ114mmの出口とメインシェルはSUS304を採用。5万6000円

HKS
スーパードラッガー（JZX100ターボ）
問:HKS ☎0544・29・1100

他を圧倒するフォルムと走りが開発コンセプトで、砲弾型のメインシェルとロゴが刻印されている。構造はストレートを採用して、メインパイプがφ95mmでフィニッシュは豪快にφ130mm。設定はマークⅡ/チェイサー/クレスタの各車に設定があり8万8000円。NA用はメインφ65mm、出口φ115mmで7万8000円だ

HKS
スーパードラッガー（JZX90ターボ）
問:HKS ☎0544・29・1100

JZX90系ターボ用もメインφ95mm、出口がφ130mmとなる。マークⅡ/チェイサー/クレスタ用ともに価格は8万8000円。NA用はメインφ65mm、出口φ115mmで価格は6万8000円。このほかにターボ用としてメインφ85mm－φ60mm×2、出口φ80mm×2(JZX90/100ともに9万8000円)もラインアップ

FGK
パワーゲッターフロントパイプ
問:FGK ☎045・546・0888

高回転・高出力指向のパワーゲッターのポテンシャルをさらに引き出すことのできるアイテム。マフラー自体は触媒以降からの交換だもこのフロントパイプは触媒以前からタービン直後までをカバー。JZX90マークⅡターボ用(パイプ径φ70mm)あり価格は1万5000円。マフラーとセットで買うと若干プライスが割り引かれる

HKS
リーガルマフラー（JZX90NA）
問:HKS ☎0544・29・1100

全域での性能アップをテーマに車格に合わせたデザインや、エンジン特性を徹底的に追求したHKSのベストセラーが、このリーガルマフラーだ。JZX90ターボ用はメイン85mm、出口φ120mmで価格が7万8000円。このほかにリーガルマフラーはGX71/81のターボ/NA各車もラインアップしている

MARKII CHASER CRESTA MUFFLER

5ZIGEN
ボーダーIII
問:デジョンカーズ ☎06・6747・4155

パワーとサウンドを重視した5ZIGENのハーフステン・マフラーのスタンダードと位置付けられたモデルで、メインパイプにアルスター、サイレンサーとテールはSUS304材のバフ仕上げとなる。マークⅡ/チェイサー/クレスタ用としてJZX90/6万8000円とJZX100/7万円の2タイプを揃えている

5ZIGEN
ダイナマイト・ボーダーファイヤーボール
問:デジョンカーズ ☎06・6747・4155

5ZIGENがサーキットバトルで鍛えぬいた技術を注入した新基軸、それがファイヤーボールだ。ステンレスを採用した弾丸シェイプは、フロア下のエアロダイナミクスを意識、パワー特性と効率を最大限に求めている。JZX81から100までラインアップは全6車種。出口外径は100mmで価格は6万5000円

5ZIGEN
ボーダーII
問:デジョンカーズ ☎06・6747・4155

5ZIGENのストリートスポーツの原点といえるのがボーダーⅡ。限りなくストレートに近い内部構造をもち、車種ごとにパワーとサウンドの特性を煮詰めている。材質はリーズナブルなアルスター。テールはSUS304材の二重構造+バフ仕上げ。GX81とJZX90のターボ用が設定され価格はいずれも7万9000円

5ZIGEN
ボーダー304 MAX
問:デジョンカーズ ☎06・6747・4155

ターボのパワー特性を徹底的に研究し、高回転域でのパワーとレスポンス。そして軽さを最大限に求めた競技専用モデルが304MAXだ。メインパイプはアルスターで真円ストレート構造のメインシェルとテールにはSUS304材を採用。サーキットでの全開を熱くしてくれる。GX81からJZX100用まで揃い価格は7万円

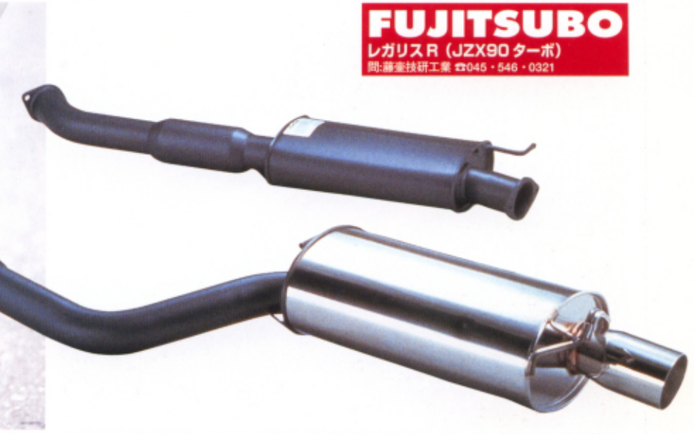
5ZIGEN
スーパーボーダー・キャノンボール
問:デジョンカーズ ☎06・6747・4155

ステンレス製の砲弾型シェルをもったスポーツマフラーの人気モデルとして君臨しているのがキャノンボールだ。最も効率のよいパイプ径を車種別に採用し、独自設計のサイレンサーが全域でのピークパワーとサウンドを増幅させる。マークⅡ系はターボのみの設定でJZX90で8万8000円、JZX100が9万4000円

RS★R
エキマグGT-II
問:ティーエムシー ☎06・6866・1431

RS★Rのレーシングスペックがエキマグ GT-Ⅱ。パイプレイアウト、サイレンサーの内部構造を徹底したストレート化で統一。ステンレスが輝く斜め跳ね上げのテールエンドへと一気に抜く。メインφ80mm、出口真円101mmで価格はJZX100用排気温センサー穴なしで6万8000円。81/90用も、もちろんラインアップされている

FUJITSUBO
レガリスR(JZX90ターボ)
問:藤壷技研工業 ☎045・546・0321

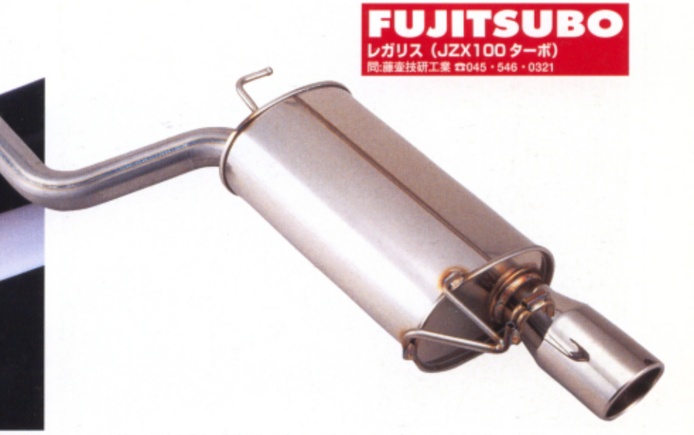


JZX90マークⅡ/チェイサー/クレスタのターボモデル用レガリスRは、アルスター製のメインパイプ径がφ76.3mmでSUS304材のメインシェル、そして出口外径φ101.6mmのテールエンドへとスムースに排気を抜く。価格はいずれの車種も8万7000円。フジツボの大口径&高効率の基準となるマフラーだけに信頼性も高い

SARD
アプローズMIG
問:サード ☎0565・53・1166

独自のバルブシステムをテールパイプ部に内蔵し、低速域ではトルク確保、高回転では効率重視にキャラクターが変化するという、斬新なスポーツマフラーだ。設定はJZX90/100のターボで、いずれもメインパイプ径がφ76mmで出口がφ115mm。テールで脱みをきかすフィンはダテじゃない。90用8万5000円、100用9万円

FUJITSUBO
レガリス(JZX100ターボ)
問:藤壷技研工業 ☎045・546・0321



トータルな性能向上を実現する車検対応スポーツモデルのスタンダードが、このレガリスだ。JZX100マークⅡ/チェイサー/クレスタのターボモデル用としてラインアップされているのは、メインパイプがφ60.5mm。材質はアルスターを採用。テールはステンレスがおごれ107×96mmのオーバルスラッシュ。価格は5万6000円

tanabe
レーシングメダリオン
問:タナベ ☎0727・28・6700

正々堂々とチューニングカー専用というコンセプトを掲げるタナベのレーシングダリオン。まさに名実ともにストレートというパイプレイアウトと内部構造をもち、高回転でのパワーとサウンドを追求。JZX90/100のターボ用はメイン80mm、出口100mmで90が6万8000円、100が6万2000円。NAモデルはいずれも6万2000円だ

FUJITSUBO
SUS304 フロントパイプ
問:藤壷技研工業 ☎045・546・0321

JZX90ターボには、耐久レースで培ったエキゾースト・テクノロジーを投入したフロントパイプをチョイスすることができる。材質はもちろんSUS304材で、パイプ径はφ70mm。エンジン特性を熟知したうえで、高回転での抜けのよさを実現。低中回転でのトルク確保のために集合部の取りまわしにも配慮。価格は2万6000円だ

専門店だから出来る！

マークⅡ（クレスタ・チェイサー）

高価買取

ノーマル車～ドレスアップ
チューニングカー迄

★ベース車輌（ノーマル車）からドレスアップ車まで多数あります。

★各メーカーエアロ取扱い・取付OK!!

お気軽にお申し込み下さい。

★遠方の方、写真・見積書 郵送できます。

★中古パーツ買取販売　★ご希望の車探します。

STAR☆AUTO

メンバーショップ

☎06-6433-7272

兵庫県尼崎市武庫の里1-20-35

●営業時間/10:00～20:00
●休　日/年中無休

PRESENT

ＪＺＸがすでに自分のモノになっている方、これから買うって言う方も、ジックリと堪能していただけましたでしょうか？ ミディアムセダンの象徴ともいえるＪＺＸをこよなく愛している皆様に、各メーカーからいくつかのプレゼントがあります。ゴールデンウィークを前に一年でもっとも過ごしやすい季節をしっかりと楽しんで下さい！

2名

TRD SPEC CASE
●非売品●提供:ネッツトヨタ群馬 ☎0279-25-1757
本牛革製システム手帳用スペックケース

2名

TRD JZX100チェイサートレーナー
●価格:5600円●提供:TRD ☎0045-540-2121
TRDのJZX100チェイサーのイラスト入りトレーナー

2名

TRD スポーツエアフィルター
●価格:9800円●提供:TRD☎0045-540-2121
JZX90/100用のエアフィルター。吸入抵抗を最大限に低減。スムーズなエア吸入と清浄効果を実現

2名

TRD オイルフィルター
●価格:2700円●提供:TRD ☎0045-540-2121
高回転でのオイルの圧力に対して耐久性を高めた高性能オイルフィルター

2名

TRD イリジウムスパークプラグセット
●価格:4400円●提供:TRD☎0045-540-2121
イリジウムスパークプラグセットを6気筒を2名様に

10名

ネッツトヨタ仙台 ヴィッツパスタ皿
●非売品●提供:ネッツトヨタ仙台☎022-232-3153

10名

ネッツトヨタ仙台 アルテッツァ車両紹介デモソフト
●非売品●提供:ネッツトヨタ仙台☎022-232-3153
アルテッツァのプレイステーション用デモソフト。筑波サーキットでのバーチャル体験走行もできる♪

2名

KURE 影山正彦サイン入りストップウォッチ
●非売品●提供: 呉工業
☎03-5432-7556
GTカー選手権に参戦する影山選手のサイン入りだ!

5名

KURE フェエルシステムシリーズ5本セット
●提供: 呉工業☎03-5432-7556
パワーブースターをはじめ、フェエルシステムを5本セットで。とってもお得!

10名

St.ブーゾー サスペンションシステムステッカー
●非売品●提供:ネッツトヨタ仙台☎022-232-3153

10名

アイメックステッカー
●非売品●提供:アイメック☎0565-47-0727

ファイナルコネクション ステッカー&ライター
●価格:250円、250円
●提供:ファイナルコネクション ☎042-550-4533
JZXシリーズエアロパーツを80、90、100とラインアップするファイナルコネクションからステッカーとライターをプレゼント

10名

5名

ライブラステッカー
●提供:ライブラ ☎0425-50-4333

[プレゼント応募の決まり]

右下ページ端にある応募券を忘れずに同封または貼ってください。
◆応募はハガキまたは封書でも可。下記の項目にお答えください。
1.プレゼント希望商品名 2.現在お乗りJZXのクルマは? 3.面白かった企画を2つまで記入 4.面白くなかった企画を2つまで記入 5.あなたが今最も注目しているチューニングパーツをお書きください 5.JZXの気に入っている箇所を教えて下さい 6.今後のJZXのカスタム予定ポイント 7.今後どんなクルマの本が欲しいか 8.郵便番号、住所、氏名(フリガナ)、年齢、職業、電話番号。 締め切りは5月15日
◆当選者の発表
プレゼント当選者は発送をもって発と代,代えさせていただきます。
[宛先] 〒108-0071　東京都港区白金台5-2-5
トランドウ405
エヴォシリーズJZXプレゼント係

10名

G'spiceステッカー
●提供:ネッツトヨタ群馬☎0279-25-1757

10名

インターセプターステッカー
●提供:インターセプター ☎047-357-6211

応募券 Vol.1

Super SEDAN スーパーセダン

MEDIUM SEDAN GRADE UP MAGAZINE

CARTOP MOOK

毎月5日
好評発売中
!! 680YEN

ミディアムセダン・
メイキングのキメテ!!

CONCEPT-1
セダンの魅力を再確認!!
4ドアで広がる愉快なカーライフを演出
カスタムベースとしてのポテンシャルを探る

CONCEPT-2
ドレスアップ情報を満載!!
インチアップからエアロメイキングまで
ライバルに差をつける完全マニュアル

CONCEPT-3
走る楽しさを強烈アピール!!
ミディアムセダンの運動性をパワーアップ
快適かつ俊足のクルマづくりをアドバイス

編集(株)ARGOS
発行(株)交通タイムス社
全国書店、コンビニエンスストアで
お求めください

INTER CEPTER
Elegance & sport sedan

#90 MARK II・CRESTA・CHASER
FRONT BUMPER ¥68.000 SIDE STEP ¥62.000
REAR BUMPER ¥68.000
FRONT CLEAR WINKER FOG ¥45.000
JUNSEI MEKKI GRILL(下取り) ¥12.000~

車高調
減衰力固定式
¥178.000
減衰力調整式
¥198.000

VIPマフラー
¥68.000
(115φ2本ハネ上げ、ハス切り)
中間ストレート¥38.000
RACINGマフラー
¥68.000(中間含む)

JUZU
¥5.000
JUZU+FUSA
¥9.000

#GX81.JZX.マークII.クレスタ.チェイサー
フロントバンパー¥58.000 サイドステップ¥52.000
リアバンパー¥58.000(マークIIのみナンバーポケット無し)
クリアウインカーフォグ ¥28.000

#20ソアラ
フロントバンパー ¥58.000 サイドステップ ¥52.000
ドアパネル ¥38.000 リヤバンパー ¥58.000
フロントクリアフォグウィンカー ¥28.000
純正メッキグリル(下取り)¥12.000

#33ローレル
フロントバンパー¥58.000 サイドステップ¥52.000
リアバンパー¥58.000 サイドクリアレンズ¥9.800
フロントクリアフォグウィンカー¥28.000

#147アリスト
フロントバンパー¥89.000 サイドステップ¥80.000
リアバンパー¥89.000 リアスポイラー1P ¥78.000
リアスポイラー3P ¥68.000 フロントグリル ¥68.000
アイラインガーニッシュ ¥24.000

Motor Sport Challenger's Shop ASAHI FOR CIRCUIT & TARMAC

インターセプター事業部
〒272-0133 千葉県市川市行徳駅前1-1-16
TEL 047-357-6211 FAX 047-357-2670

総代理店 ドゥオール TEL 03-3794-1689
代理店 ドゥオール関西 TEL 0726-37-6267
ドゥオール名古屋 TEL 052-808-5891
Japan 三陽 TEL 029-247-8263
ポロ(株)広島 TEL 082-850-0770
ポロ(株) TEL 092-583-7000
(株)三共 TEL 0273-52-9393
スピードクリエイト TEL 03-3759-6251

WISE SPORTS®

the black dress

the new way to satisfy.
defining style for 21st century.
wise history begins.

CHASER JZX100

CHASER JZX100系 MC後 H10/8~

- フロントスポイラー ¥92,000
- サイドスカート ¥86,000
- リアスポイラー ¥95,000
- 上記3点セット ¥270,000
- リアウイング ¥80,000

MARK II JZX100系 MC後 H10/8~

- フロントスポイラー ¥98,000
- サイドスカート ¥89,000
- リアスポイラー ¥99,000
- 上記3点セット ¥285,000

eyes on WISE.'99

contrary to popular belief. it's time realize.
focus on real thing. change makes you interesting.

MARK II TYPE I JZX100系 MC前 H8/9~H10/7

- フロントスポイラー ¥72,000
- サイドスカート ¥83,000
- リアスポイラー ¥70,000
- 上記3点セット ¥220,000
- リアウイング ¥65,000

MARK II TYPE II JZX100系 MC前 H8/9~H10/7

- フロントスポイラー ¥98,000
- サイドスカート ¥89,000
- リアスポイラー ¥99,000
- 上記3点セット ¥285,000

MARK II JZX90系 MC前 H4/10~H6/8

- フロントスポイラー ¥88,000
- サイドスカート ¥83,000
- リアスポイラー ¥86,000
- 上記3点セット ¥250,000
- リアウィング ¥65,000

MARK II JZX90系 MC後 H6/9~H8/8

- フロントスポイラー ¥88,000
- サイドスカート ¥83,000
- リアスポイラー ¥86,000
- 上記3点セット ¥250,000
- リアウィング ¥65,000

CHASER JZX100系 MC前 H8/9~H10/7

- フロントスポイラー ¥92,000
- サイドスカート ¥86,000
- リアスポイラー ¥95,000
- 上記3点セット ¥270,000
- リアウィング ¥80,000

CHASER JZX100系 MC前 H8/9~H10/7

- フロントアンダースポイラー ¥45,000
- リアウィング ¥70,000

STIMULATOR

P.C.D.114/5
Color:
Silver
Chrome
17Inch 7.0J~11.0J
¥63,000~
18Inch 7.0J~13.0J
¥73,000~
19Inch 8.0J~10.5J
¥90,000~

SUPER WADE MESH

P.C.D.114/4・5
Color:
Silver
Gold
Chrome
Clear Gold
17Inch 6.5J~9.6J
¥64,000~
18Inch 7.0J~10.0J
¥82,000~

H.C.S.

GX81 1G-GZE
GX81 1G-GTE
JZX81 1JZ-GTE
JZX81 1JZ-GE
JZX90 1JZ-GTE
JZX90 1JZ-GE
JZX100 1JZ-GTE
JZX100 1JZ-GE

40mm~60mm
他の車種についてはお問い合わせ下さい。
¥43,000~¥45,000

■掲載されていない商品に関しては、カタログをご請求下さい。 ■通信販売のご利用方法につきましては、お電話にてお問い合わせ下さい。 ■業販も致しております。お気軽にお電話にてお問い合わせ下さい。
■当社製品のデザインは、意匠登録してあるものがございます。 ■製品の仕様・価格は予告なく変更する場合がございますので、予めご了承下さい。

WISE GROUP
TOKYO・LOS ANGELES・FIRENZE・FRANKFURUT

総合カタログをご希望の方は、現金か切手で2,000円分とカタログ請求券を同封の上ご郵送ください。(本社宛)
「ワイズエディションVol.2」(44ページフルカラー)と「ホイールカタログ」「新製品カタログ」オリジナルステッカーを送らせて頂きます。
尚、おつりが発生する場合はご返却できませんのでご注意下さい。

WISE SPORTS
CARトップMOOK EVO
カタログ請求券

WISE SPORTS®

株式会社ワイズ 本社 〒228-0206神奈川県相模原市上鶴間545-5ワイズビル TEL:042-740-2800 FAX:042-740-5564
企画・広報 〒150-0013東京都渋谷区広尾1-11-2AIDS広尾ビル8F TEL:03-3440-8599 FAX:03-3280-4480
ソディアック事業部 〒216-0013神奈川県川崎市宮前区瀬見台2-3 TEL:044-976-9851 FAX:044-976-9885
ワイズスクウェア 〒950-0814新潟県新潟市湯谷内6-11ワイズスクウェアビル1F TEL:025-275-4567 FAX:025-272-5080

WISE SUPER 代理店
アステック 044-976-9751 ウエダ商事 06-701-5100 NB コーポレーション 022-254-5121 J-ブロウズ 011-785-3810 ジャパン三陽 029-247-8263 スズカプレーン 082-501-5081
ドゥオール 03-3794-1689 ノーマン 042-542-7059 ホットスタッフ 092-953-4088 マルカサービス 052-419-1200 ユービー 03-3453-5711

CARTOP MOOK

evo

車種別チューニング&ドレスアップマガジン Vol.01

マークII・チェイサー・クレスタ 徹底ガイド

CARTOP MOOK EVO Vol.01
平成11年5月20日発行
発行人 宮木芳樹 編集人 土志田彰
発行所 ㈱交通タイムス社
編集室㈱ARGOS
東京 〒101-8524 東京都千代田区内神田2-16-11 ☎03-3256-2839
大阪 〒553-8588 大阪府大阪市福島区福島4-8-5 ☎06-6458-3130
〒108-0071 東京都港区白金台5-2-5-4F ☎03-5421-1905
定価：本体17[illegible]

秘められたポテンシャルを引き出し、
最高の走りを実現する
TRDスポーティドライビングパーツ。

Photo：チェイサーTRDエアロパーツ装着車両

〈JZX100系チェイサー用エアロパーツ〉
●フロントグリル／¥23,000 ●フロントエアロバンパー（フォグランプ別売）／¥136,000 ●リヤウイング／¥138,000
●フォグランプ／¥28,000（1台分）（サイドマッドガードとリヤバンパースポイラーは純正オプションです。）

●……100系用 ★……90系・100系用 ■……90系用 ※年式・型式により装着するパーツが異なりますのでご注意ください。

〈マークII・チェイサー・クレスタ用設定パーツ〉
●ハイレスポンスマフラーVer.S／¥98,000〜¥100,000 ★スポーツエアフィルター／¥9,800〜¥11,000
★0.4mm超極細イリジウム合金中心電極採用スパークプラグセット（2本入）／¥4,400
★スポーツオイルフィルター／¥2,500〜¥2,700 ★スパークプラグ／¥1,600〜 ★オイルフィラーキャップ／¥9,800
★ラジエターキャップ／¥3,000 ★タワーバー／¥26,000 ●フロントサスペンションメンバーブレース／¥18,000
★ショックアブソーバー／¥20,000 ★ローハイトスプリングセット／¥32,000 ★サスキットforサーキット／¥175,000
★アッパーサポート／¥7,000 ★エンジンマウント・サスペンションブッシュ類／¥1,000〜¥18,000
★ハイパフォーマンスブレーキキット／¥220,000 ★ダイレクトブレーキライン／¥29,000 ★ブレーキパッド／¥13,000〜¥15,000
★クラッチカバー／¥33,000〜¥50,000 ★クラッチディスク／¥17,000〜¥45,000 ★L.S.D.／¥85,000〜¥110,000
★アルミホイール／¥56,000〜 ★フルスケールスピードメーター／¥22,000〜¥35,000
●SRSエアバッグスポーツステアリングホイール／¥69,000 ■ステアリングホイールTORINO／¥29,000〜¥38,000
●スポーツシート／¥84,000 ★クイックシフト／¥34,000 ●ゲート式AT車用シフトノブ／¥9,800
★シフトノブ（MT車用）／¥2,500〜¥8,200

Racing Development
TRD
トヨタ テクノクラフト株式会社・TRD
〒222-0002 横浜市港北区師岡町800 TEL（045）540-2121 FAX（045）540-2122
●アムラックスコレクション／〒170-0013 東京都豊島区東池袋3-3-5 トヨタオートサロン・アムラックス東京 B1 TEL（03）5391-1781 FAX（03）5391-1780
●TRD PADDOCK／〒135-0064 東京都江東区青海1丁目地先パレットタウン メガ ウェブ トヨタ シティショウケース1F TEL／FAX（03）3599-0551
●TRDダイレクトショップ多摩（多摩工場内）／〒192-0033 東京都八王子市高倉町55-1-5 TEL（0426）46-3440 FAX（0426）46-2815
●芝浦工場／〒108-8534 東京都港区芝浦4-8-3 TEL（03）3453-2527 FAX（03）3453-3277
●荻窪工場／〒168-0081 東京都杉並区宮前1-20-22 TEL（03）3332-1181 FAX（03）3332-1186
●深川工場／〒136-0076 東京都江東区南砂2-8-1 TEL（03）3647-7611 FAX（03）3649-3891

●価格は、取付費を含まない希望小売価格（消費税抜き）です。●この広告に掲載されている内容は、平成11年3月現在のものです。商品仕様、価格は予告なく変更する場合があります。●商品の色につきましては撮影、印刷インキの関係で実際の色とは異なって見えることがあります。●お求めは全国トヨタ販売店、全国トヨタ部品共販店、全国コクピット店・タイヤ館、全国有名モータースポーツショップ、及びアムラックスコレクション、TRDダイレクトショップ多摩へどうぞ。（アムラックスコレクション、TRDダイレクトショップ多摩ではTRD新発売商品展示コーナーを常設しております。）また、トヨタテクノクラフト㈱の各工場フロントでも直接お買い求めいただけます。●カタログをご希望の方は住所・氏名・年令・所有車（型式）及びカタログの種類を明記の上、80円切手3枚を同封して封書でTRD販売促進グループへご請求いただくか、お近くの取扱店へお問い合わせください。

Photo：チェイサーTRD Sports ※チェイサーTRD Sportsは全国ネッツトヨタ店にてお求めください。

資料請求券 '99.4CTエボ・ティラー

コンペティションフィールドとストリートへのプレゼンテーション WORKS TUNING by TRD

ワークスチューニング/オフィシャルホームページ
http://www.cyber-bp.or.jp/POWERAXEL/

CONTENT UPLOADED BY
9784875141907
1929476017147

ISBN4-87514-190-4
C9476 ¥1714E
雑誌63649-03
©Kotsu Times Sha CO.,LTD 1999 Printed in Japan. 凸版印刷株式会社