トヨタ・マークII/チェイサー/クレスタ
チューニング&ドレスアップ
徹底ガイド

HYPER REV [ハイパーレブ]
車種別チューニング&ドレスアップ徹底ガイドシリーズ

Vol.26

MARK II CHASER/CRESTA

JZX100&JZX90

平成10年1月5日発行

マークII/チェイサー クレスタ・チューンのノウハウ&パーツ満載

JZX100&JZX90のチューニング情報ガイド

マフラーからエアロまでオールカラーのパーツカタログ
チューンドチェイサーをサーキットで徹底テスト!
エンジン&サスペンションのチューニング・ノウハウ集
全国有名ショップの最新デモカーを一挙掲載
すぐに役立つドリフトテクニック&マシン作り講座
保存版 歴代マークII 3兄弟モデル解説&詳細データ

CONTENT UPLOADED BY
Cisco Kids
WWW.CISCOKIDS.COM

フォージッドホイールはレイズ

■発売元　株式会社レイズ/本社　〒577 大阪府東大阪市長田西5-80　TEL06-746-1010代/札幌/仙台/北関東/東京/名古屋/北陸/大阪/広島/福岡　■製造元　株式会社レイズエンジニアリング

CONTENT UPLOADED BY
Cisco Kids.
WWW.CISCOKIDS.COM.AU

NEW STYLE

KANSAI CHASER AERO SYSTEM

走りを追求する関西がプロデュース、チェイサーチューニング。

AERO SYSTEM

●フルエアロKIT ¥250,000
(・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)

SIDE STEP

●サイドステップ ¥68,000
純正交換・穴開け加工要。(FRP)

ボディー剛性と
走行性能のバランスを
高次元で実現。

TOWERBAR

●1JZ-GTE搭載車専用(JZX90用) ¥18,000
車のネジレなど、ボディー剛性UPには最適なパーツ。
また、オーバルシャフトでファッション性もあります。
エンブレム別売 ¥1,500

1JZ E/Gチューンの事なら何でも御相談ください。

さらなるパワー・レスポンスにチャレンジ、1JZエンジンを支配する。

GT TURBINE

エンジンの特性を知りそのポテンシャルに合ったタービンを選択する事により、ノーマルエンジンにおいても抜群のレスポンスとパワーアップを実現。BIGパワー対応はいうまでもなく、低中速においてもトルクを犠牲にする事なくスポーツ走行ができます。

HEAD GASKET CAMSHAFT

INTERCOOLER

最速の足を求めて…。

サスペンションに求められる、原理・原則を徹底追求。スポーツ走行と乗り心地を高次元で共存させた車高調KIT。

HKS HIPER DAMPER

●(JZX90・100)
¥208,000
・ネジ式車高調整
・10段調整

Cリング車高調KIT

●Kansai サスペンション
¥226,000・20段調整

TOYOTA CHASER
CHASER JZX100
Product's By Kansai SERVICE

FRONT BUMPER

●フロントバンパー ¥89,000
ASSY交換タイプ(FRP)。
純正フォグランプ対応。

REAR WING

●リアウイング ¥58,000
純正交換・ボディー加工不要。(FRP)

REAR UNDER SPOILER

●リアアンダースポイラー
¥59,000
穴開け加工要。(FRP)

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

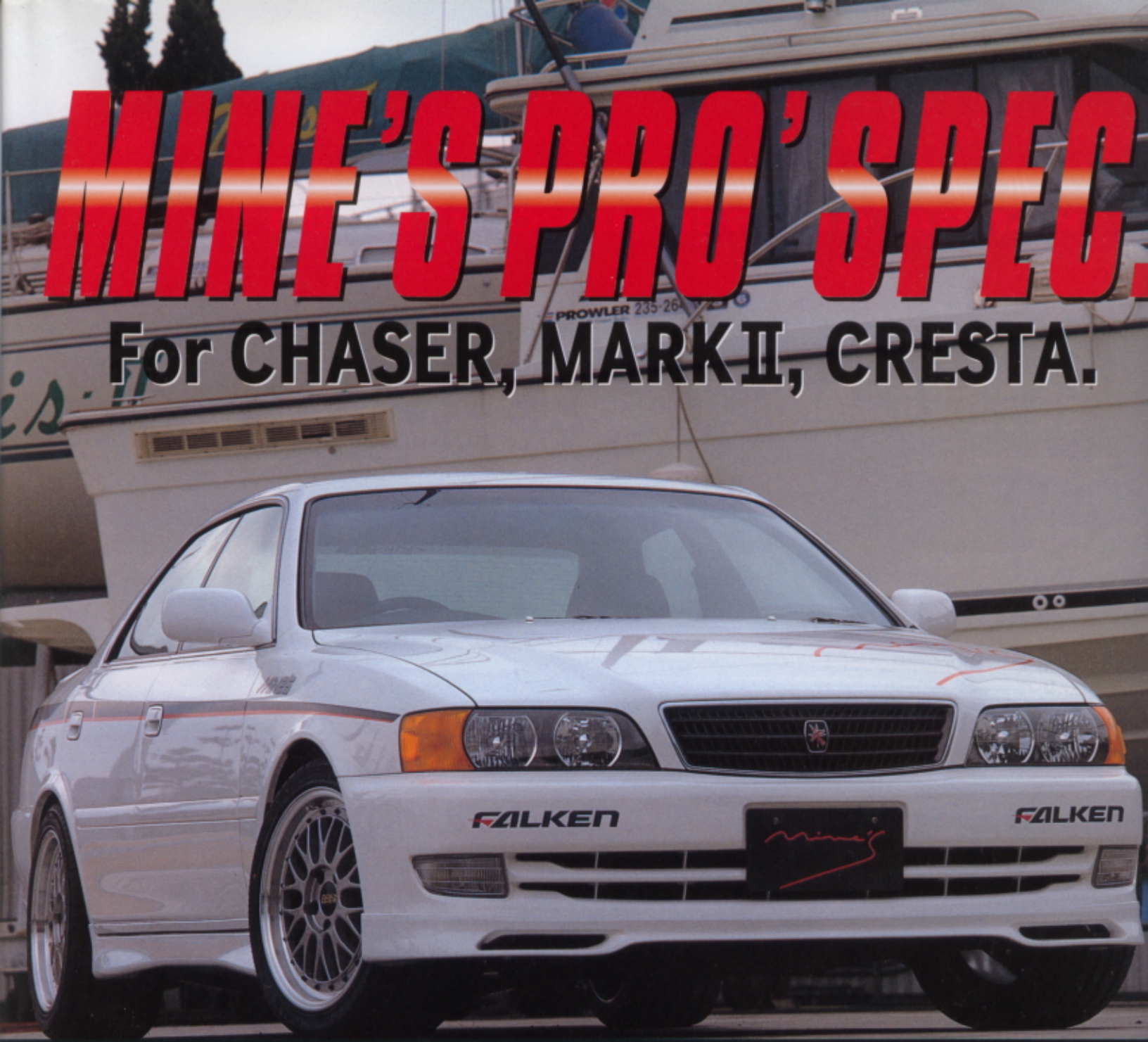
株式会社HKS関西サービス
〒632-01 奈良県山辺郡都祁小倉1080(名阪国道/小倉インター・西へ300m)
・営業時間/AM10:00~PM7:30・定休日/毎週木曜日・第2水曜日
Phone 0743-84-0126 FAX0743-84-0413

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

Cisco Kids.
CONTENT UPLOADED BY WWW.CISCOKIDS.COM.AU

MINE'S PRO'SPEC.

For CHASER, MARKⅡ, CRESTA.



LM Evolution

"BBS LM"ベースのマインズ
オリジナルホイール誕生。

サイズ 8J×17オフセット43 ¥73,500
サイズ 9J×17オフセット48 ¥77,500
ディスクカラー：ミディアムグレーメタリック

VX-ROM

高性能コンピューターが今までの
走りを超えます。

- JZX100
  - 下取り価格 ¥176,000
  - 下取り無し価格 ¥256,000
- JZX90、JZX81、GX81
  - 下取り価格 ¥156,000
  - 下取り無し価格 ¥236,000

※マークⅡJZX81・AT車、ヤマハコンセプト限定バージョン対応可。

MOTOR SPORTS CREATOR
MINE'S

〒238-03 神奈川県横須賀市林 5-7-25 TEL.0468-57-3313 FAX.0468-57-2708

Disco Kids
WWW.DISCOKIDS.COM

MARK II JZX100& JZX90 CHASER/CRESTA

HYPER REV

CONTENTS

トヨタ・マークⅡ/チェイサー/クレスタ

表紙イラストレーション／豊島信彦(Mir corporation)

8 序章……JZX100チェイサーの魅力とその実力
4ドアスポーツ・セダン、マークⅡ3兄弟の驚異的進歩

16 JZX100 チューニング最前線
全国有名ファクトリーの最新チューンド・チェイサーを筑波サーキットで全開インプレッション!

32 ドレスアップへのいざない
エアロ、ホイール、インテリア……よりスタイリッシュにキメるためのノウハウとフルドレスアップカーを一挙公開

43 オートマ vs マニュアル
HKS関西とHKS東京にみるJZX100チェイサー・チューンのふたつのアプローチ

50 ブリッツ……オーバー320km/hの実力を分析

52 TOM'S & セルモ
サーキットの血統を受け継ぐ2台のチェイサー

57 自分にピッタリの足まわりを探せ
いま注目の足まわりを徹底チェック!

69 スペシャルデモカー大集合
フルエアロのドレスアップ車からハイチューンドまで全国有名ショップの手掛けたマークⅡ3兄弟を一挙掲載

88 1JZライトチューン・マニュアル
基本をおさえたブーストアップが1JZをもっと楽しくする

94 正しいタイヤの選び方講座
ハイグリップからコンフォートまで仕様に合わせたタイヤをチョイスせよ

101 TOPICS……マークⅡ/チェイサー/クレスタ最新パーツ情報

105 エンジン チューニング&パーツカタログ
エンジン・ハード・チューニング・ノウハウ——106
マフラー——112
フロントパイプ、エキマニなど排気系パーツ——115
コンピュータ&コントロールパーツ——116
エアクリーナー——118
エンジン・チューニングその他のパーツ——119

123 ハンドリング チューニング&パーツカタログ
ハンドリング・ノウハウ——124
サスキット——128
ショックアブソーバー——130
スプリング——131
剛性パーツ——132
ブレーキパーツ——133

137 エクステリア&インテリア ドレスアップパーツカタログ
エアロパーツ——138
ステアリング、シフトノブ——146
メーター、メーターパネル——148
シート——150
エクステリア&インテリアその他のパーツ——151

156 ドリフト塾
達人・村尾真吾が教えるドリテクとドリフト仕様マシンの作り方

163 自分でやるメンテナンスガイド
こまめなチェックで愛車と長く付き合おう

168 今が買い!? ユーズドJZX90の選び方

172 ウラ技からよもやま話までお役立ち情報コーナー

176 歴代マークⅡ3兄弟オールアルバム&詳細スペック&データ

189 SHOPガイド

196 バックナンバーのご案内&ハイパーレブ・フレンド書店ガイド

200 掲載メーカー&ショップ問い合わせ先住所録

203 ホイール セットアップ&パーツカタログ
JZX100チェイサー実車ホイール・マッチング・カタログ——204
ホイール・カタログ——208

CONTENT UPLOADED BY Cisco Kids. WWW.CISCOKIDS.COM

マークⅡ、チェイサー、クレスタが3兄弟と呼ばれるようになって久しいが
いつのまにか走りのセダンとしてのイメージが定着した
トヨタの高級セダンとしての品のある美しさと力強さが同居し
同クラスのセダンが効率を追求していく中
走りを、車を操る楽しさを重視して
フロントエンジン・リヤドライブのFR方式を採用し続けている
そして重めのボディでもストレスなく、颯爽と走れるだけの

セダンの皮を被った狼

マークⅡ／チェイサー／クレスタ

十分なパワーを発揮するエンジンも当然のごとく搭載
ハイパワーエンジンを搭載する
イメージリーダーとしてのグレードはツアラーV
JZX90のツインターボから最新型のシングルターボと変わっても
目指していたのはクラス最高のパワーと乗りやすさの具現化
もちろん走りだけでなく高級セダンとしてのエレガントさも備えている
ハイグレードなホテルでもさり気なくスマートに
そしてひとたびアクセルを全開にすれば峠でも力強い走りを見せる
まさしく一見おとなしい4ドアセダンという羊の皮をかぶった狼だ

Eiji Takeuchi

進化する走りのセダン

JZX100のノーマルポテンシャルを探る

国内自動車メーカー自主規制枠いっぱいの280馬力エンジンを搭載し
ツアラーVの名称を引き継いで登場した100系チェイサー／マークⅡ
マークⅡは洗練されたアドバンストセダン
チェイサーはダイナミックなスポーツセダン
そしてクレスタは気品あるプレステージセダンとして
3車ともセダンとしての美しいスタイルと
世界トップレベルの安全性能
そして操る楽しさを追求している

Text/Satoshi Saito
Photos/Yuki Sawada, Hiroharu Sato

ライバルはスカイライン

100系マークⅡシリーズの優れている点は、エンジン性能をボディやシャシーがきっちりと受け止められるようになったところだろう。90シリーズが出たばかりの頃は、これはこれで十分驚くに足る性能だったが、100系が出てしまった今となってはさすがに古さを否めないというほどに進化している。

もともとマークⅡのハイパワー化は、スカイライン対策だったといっていい。90系のさらに一つ前まで溯るが、その当時はただのマークⅡのボディにハイパワーエンジンを搭載しただけだった。アクセルを踏めばボディが捩じれ、狙ったラインにクルマを持っていけるほど正確なハンドリングを持っていなかった。ついでにいえばパワーをかけすぎれば簡単にホイールスピンが入り、正直言ってかなり危ないクルマだった。

90系になって、これがかなり改善された。まだ危なげで接地感の薄い乗り味ではあったが、ボディもそれほど捩じれなくなったし、トラクションのかかりも良くなった。それでもまだコーナー立ち上がりでフルパワーをかけると派手にテールスライドを起こしてしまう。その対策として多分にトラクションコントロールに頼っていた感はあるが、160キロくらいでの巡航やレーンチェンジといってもめいっぱいハンドルを切るようなレーンチェンジではないが)ができるようになり、バカッ速のセダンといった言い方のできるクルマにはなった。

セダンとして生まれたクルマだから、このくらいのシャシー性能が限界なのだろういという感想を持ったのを覚えている。だから、100系が登場した時の驚きは、別格にランクできるものだった。スポーツカーのシャシーにセダンのボディをかぶせたような、圧倒的に優れたシャシー性能を持っていたからだ。もちろんサスペンションまわりの剛性だけでなく、ボディの剛性が高いからこそ、なしえたものではあるのだが……。

もちろんスープラや、アリスト(先代)の性能を見れば、セダンで280馬力の性能を受け止めることができることは容易に想像がつくし、技術を持っていることに疑いは感じなかったが、ツアラーVという280馬力のクルマが再度ラインアップに加わろうとは思ってもみなかった。マークⅡシリーズはミドルクラスセダンの中核をなすクルマで、安いということもクルマを造る上での条件の一つのはず。安く造るためには必要以上のボディ剛性やシャシー性能を与えるのは無駄。コストアップにつながってしまうことなのだ。

それでもツアラーVが出てきた背景には、スカイラインの、とくにセダンを完膚なきまでに叩きのめすという目標があったのではないだろうか。既に名前自体が神話化されているスカイラインに、性能では追いつき、あるいは凌駕しても、名前で追い越すことができない。つまり100系マークⅡ、もっと言えばチェイサー・ツアラーVはスカイラインに

有力チューニングショップ 最新チューンドJZX100

一気試乗

見えてきたチューニングの方向性

インプレッションドライバー／斎藤聡

Text/Akihiro Takahashi Impression text/Satoshi Saito
Photos/Akira Takahashi, Yuki Sawada, Eiji Takeuchi, Hiroharu Sato

雲ひとつないスッキリとした快晴で迎えた早朝の筑波サーキット。ピットに現れたJZX100系のチェイサーやマークIIは計6台を数える。ファミリーユースにも耐える4ドアでありながら、2ドアスポーツを簡単に凌駕できるポテンシャルの高さから、各ショップのチューナー達の関心も高く、積極的に車両の開発が進められている。

チューナーによって視点も変われば味付けも変わってくるので、6台ともそれぞれ内容が異なる。そのため一台ずつじっくり見ていくと面白い。

ブーストアップ仕様ではスピードショップターボのマークIIはストリート色が強く、コンピュータのセッティングでマイルドさの中の速さを狙って味付けを変えている。アイメックのブーストアップも狙いはストリートではあるものの、サーキットでも対応するサスキットやLSDまで組み込まれ、コンピュータによってレスポンスを狙っている。

マインズも同じブーストアップチューニングだが、サスペンションを中心にオリジナルパーツの開発車両としてセットアップされる。

アミューズとオートサービスモリのチューニングはエンジン本体には一切手を入れず、ネックとなるタービンの交換。アミューズはストリートを意識したGT2835Rのボルトオンキットを開発。一方モリはIHIのRX-6の能力を発揮させるという違ったアプローチだ。

カーショップエスプリは1JZのVVT-iヘッドのまま、腰下に2JZを組み合せて3ℓまでスケールアップされたハードチューニングが持ち味。To4Rタービンをフルに生かすことのできるパーツのセットアップと80スープラNA用のゲトラク製6速ミッションによって、チェイサーのもつ可能性を最大限に引き出している。

6台のコンセプトを比較すれば、今後進むべきチューニングの方向性は把握できるはず。予算的な問題もあるが、自分の技量を的確に判断して、徐々にステップアップするぐらいの余裕でパワーアップに挑みたい。

ベースエンジンの1JZ-GTは、開発したヤマハの最高傑作ともいえる出来映え。そのため冷却系水路の設計からオイルライン、リターンの取り回しにいたるまで、すべて徹底冷却され、セミ鍛造ピストンやフルカウンタークランクなど余裕を持たされている。それがパワーアップにも耐える要素であり、エンジンの能力をフルに発揮させることのできる大切なポイントとなるわけである。

JZX100がデビューして約1年
この車を手がけるチューナーも
その方向性が定まり
あるいは完成しているという時期だ
そこで今回は有名チューニングショップの
デモカーを筑波サーキットに集め
全開インプレッションを試みた
果たしてその実力は?
気になるチューンドJZX100の
全てがここで明らかになる!!

Cisco Kids

CHASER

カーショップエスプリ

〒513 三重県鈴鹿市住吉3-19-1
☎0593-70-8080

フロントを引き締めるリップスポイラーはエスプリオリジナルで3万9000円。今回大活躍のARC製カーボンリヤウイングは大きめでかなり高い位置にセット。これは自作ステーでジョイントされている。

ボッシュの燃料ポンプを2基セットして燃圧と流量を安定させる。コレクタータンクはコーナリング中でもエアを噛ませることがない。

3ℓの排気量はトルクが太るばかりでなく、大容量のTo4Rタービンもレスポンスさせて、リニアなアクセルワークを実現する。

オリジナルの3層インタークーラーによって安定した流入空気を確保できるためパワーも安定する。油温の安定にはオイルクーラーを装着。

IMPRESSION

このクルマに史上最強の称号を与えたい

史上最強のチェイサーの称号をこのクルマに与えたい。チューニングはバランスだと言われるがこれだけ高いレベルでエンジン、足、ブレーキの性能がバランスしているクルマは多くない。

エンジンは手の入るところにはすべて手を加え、なんと650馬力を発揮する。その加速性能は強烈で、最終コーナー手前で楽々200km／hを超えていた。しかもターボラグが少なくすこぶる扱いやすいエンジンに仕上がっていたのだから驚かされる。

足まわりもF20、R14kg／mmというスプリングを使っているとは思えないほどしなやかな動きを示しトラクションがかかる。そしてリヤにつけたウイングが驚くほどのダウンフォースを与えてくれ、高速コーナー立ち上がりでキッチリとアクセルを入れていける。この辺から滑り出すだろうと思えるところでグリップを失わないのだ。

ブレーキも、前後バランスが良く、タッチがナチュラルなので、思いきり踏みこめた。

1JZのヘッドに256度カムをEXに組み、腰下には3ℓの2JZを組み合わせる。全域でトルクフルなエンジンとなるばかりでなく、650馬力を発揮するTo4Rも能力をフルに発揮。

5速MTはスープラのNAに採用されるゲトラクの6速に換装。NA用はクロスしているのだ。

グローブボックス内に収められた追加メーターからの情報はブースト、排気温、油温、油圧といった大切なもの。

走り出してすぐに驚異的ラップタイム1分3秒5をマーク

ズバリ狙いはサーキットでの速さ

ゼロヨンから最高速、そしてサーキットとJZX100チェイサーをオールラウンダーに仕上げながらも、今回は密かにベストラップを狙ってニューウエポンを装着して登場したカーショップエスプリ。これまでの記録は筑波2回目にして1分4秒4。難しいといわれるJZX100のボディでも、セットアップはかなり高いレベルであることがわかる。

「今回の目標は3秒台で走行すること」と、代表の前川氏は気合いが入る。

計測では約650馬力を発生する1JZ改2JZは人気のTo4Rタービンをステンマニで装着して、ブースト圧を1・5／㎠に設定。このパワーのためコーナー立ち上がりでアクセルを入れればパワーオーバー、踏めなければアンダーといった癖のある特性が現れセットアップには悩んでいた。

今回はサスやエンジンの仕様変更は一切行なわず、初登場のカーボンスポイラーをトランクに装着してきた。これはARC製の汎用タイプを加工して台座を製作し、高さを稼いでダウンフォースを狙ったものである。

なんとこのスポイラーが欠点を見事にリカバリーするとは。高い速度になればなるほどリヤの動きが安定して、最終の高速コーナーでアクセルを入れてもトラクションは逃げづらくなったという。そのため2周目にして3秒51という目標タイムを楽勝にクリア。このスーパーウエポンこそチェイサーチューンの救世主になる……かもしれない。

シートはケーニッヒのフルバケットが入っている。写真では見にくいが、コンソールボックスのフタは低く平らになっている。

2枚翼の大型リヤウイングは、ARC製カーボンウイングを使用。高い効果を狙うため、ワンオフのステーでかなり高いところにセットされている。

チューニング・スペック

最高出力・ブースト圧	650ps／1.5kg/㎠
タービン	To4R×1
ブーストコントローラー	トラスト プロフェックBタイプ
燃料コントローラー	HKS F-CON V
エアクリーナー	HKSパワーフロー
インタークーラー	オリジナル（27万円／パイピング込・車両持ち込み）
エキマニ	オリジナル（21万8000円）
マフラー	オリジナル（15万8000円）
コンピュータ	エスプリ VX-ROM （16万8000円）
インジェクター	メイン720cc×6
ミッション	JZA80スープラNA用6速
クラッチ	OSトリプルプレート
LSD	TRD（イニシャル8.5）
ブレーキパッド	エンドレス
その他ブレーキパーツ	ブレンボキャリパー＆ローター（80スープラ用加工）
スプリングレート	F20kg/mm R14kg/mm
ショックアブソーバー	オリジナルサスキット（オーリンズベース/27万8000円）
タイヤ	ブリヂストン520S F245/45-17 R245/45-17
ホイール	ボルクTE37 F9J R9J
エクステリア	Fリップスポイラー オリジナル（ゲルコート/3万9000円）
その他	ストラットタワーバー（2万1000円）、スタビライザー（8万8000円）

サスはオーリンズベースのオリジナル。スプリングレートはF20k、R14k。

タイム狙いのため、タイヤはブリヂストンのSタイヤ。ホイールは軽量のレイズTE37。

CHASER

マインズ・ウエイブ

〒238-03 神奈川県横須賀市林5-7-25
☎0468-57-3313

マインズお得意のCPUチューンでマイルドな仕上がり

サーキットから市街地までをカバー

街乗りから高速ツアラー、そしてサーキット走行会といったJZX100チェイサーがもっとも光る場所を狙ってマインズではセットアップしてきた。そのためサーキットオンリーのハードセットとノーマル形状の2タイプを同時にテストしていくという。

今回はサーキットを狙って減衰やガス圧を調整したオーリンズベースの車高調整式のサスキットを組み込んできた。使われる直巻きスプリングはサーキットユースのためフロント16、リヤは10kg/mmがチョイスされ、車高は前後とも50mmほど下げられている状態だ。

アライメントは安全性とタイムを考えてアンダー傾向にしているが、これはリヤのトーをイン2mmにセットすることでリアの巻き込みを少なくさせている。

エンジンに関してはマインズが得意とするCPUチューニングをベースにオリジナルマフラーとクリーナーを装着した程度。1・1kg/cm²の設定ブーストから約310馬力を発生しているという。

1JZのブーストアップは高回転のフィーリングが悪くなる傾向があるがCPUセッティングはかなり有効で、点火時期や燃料マネージメントを的確に制御することで高回転までストレスなくまわるエンジンのフィーリングを実現することも可能だ。

筑波サーキット3回目にして7秒台を記録して目標をクリアし、街乗りからサーキットまでフォローするコンセプトどおりに仕上がり、ほぼ完成だという。

オーリンズベースのエスタスペシャル。このほか、ストリート用のレートもある。

ナチュラルなタッチのクイックシフトが積極的な走りを可能にしてくれる。

VXエアフィルターはエアフロへの埃付着を防ぐオイル塗布タイプ。

チューニング・スペック

最高出力・ブースト圧　310ps／1.2kg/cm²
エアクリーナー　VXフィルター（1万4500円）
マフラー　サイレンスVX（試作品）
コンピュータ　VX-ROM（17万6000円ノーマル下取り）
ブレーキパッド　PFC
ブレーキ　マインズブレンボ（試作）
サスペンション　ESTA SPLサスキット（28万3000円オーリンズベース20段減衰調整）
スプリングレート　F16kg/mm　R10kg/mm
タイヤ　ファルケンRS-410S　F235/45-17　R255/40-17
ホイール　オリジナルLMレボリューション　F8J（7万3000円）　R9J（7万7500円）
その他　ストラットタワーバーフラットタイプFr（2万3500円）、オリジナルクイックシフト（3万8500円）、オリジナル追加メーター（LCDブースト/3万9500円、LCDスピード/2万9500円）、ステアリング・ナルディZ5レザー、シートベルト・サベルト

BBS LMベースのマインズオリジナルホイール"LMエボリューション"。JZX100用はF17×8J、R17×9Jの専用サイズが設定されている。

SUS304オールステンレス、Tig溶接で抜群の仕上がりのよさを誇るナイレンスVXマフラーシリーズ。このJZX100用は試作品。

エアロ、サイド、リヤの各スポイラー類は純正オプション。派手さこそないエクステリアだが、低められた車高がただものではない雰囲気を発散させている。

エンジンルームはVXエアフィルターとフラットタイプのタワーバーというごく控え目な仕様。パワー的にはブースト1.2kg/cm²で310馬力を発生。きちんとセッティングされたブーストアップ仕様はサーキットでも速いということをよく表している。

コンピュータはVVT-iやTRCなどを生かした仕様。全域でワンランク上のフィーリングにスープアップ。

シートはレカロに交換。オリジナルのクイックシフトとナルディZ5がハードな走りをサポート。

楽しく気持ち良く、そして速い

IMPRESSION

得意のコンピュータチューンとブーストアップ（1.2kg/cm²）、エアクリーナー、マフラーで約310馬力を発生するマインズ・チェイサー。純正ターボはかなり小さ目のもので、ブーストアップしても高回転域のパワーが出づらく、頭打ちになってしまうようだ。そのためブーストを掛け目にして、気持ちよい加速感と吹け切り感を重視したセッティングになっている。2300回転あたりからターボが効き出しノーマル以上に扱いやすくそして速いエンジンに仕上がっている。

足まわりは、ダンパーの減衰が少し硬いような印象を受けた。これは多分プッシュの歪みが出て、ダンパーの動きに曖昧さを出してしまっているからだろう。コーナリング中の感触は、サスがスムーズに動いて、コーナリングのがよく感じられ非常によい。

パワーと足まわりのバランスがよく、楽しく気持ちよく、そしていつのまにか速く走れてしまうのだ。

CHASER
オートサービスMORI

〒253-01 神奈川県高座郡寒川町倉見1116
☎0467-74-0058

ファルコンエアロで武装 RX-6タービン装着で ただいま開発真っ最中

VVT-iを有効に使うことでフィーリングアップは可能だが、逆にアフターメーカーのカムは使えない。ピックアップセンサーがネックなのだ。

アペックスから供給されるIHI製のRX-6Bタービンはコンプレッサーにtcw76LSを使っている。エキゾーストは20番。

グリルの裏側にセットされるオイルクーラーはトラスト製の16段。チューブの拡大によって段数は減っているものの、放射性能のアップと圧力損失を抑える。

RX-6タービン装着 開発作業真っ最中

あくまでストリートユースをメインに活動しているオートサービスモリは、JZX100をサーキットに持ち込むことも、チューン後走らせることも初めてというまさにシェイクダウンそのものだった。そのためマシンのセットアップは手探り状態。走行前日に急きょ組み込まれたGETのG-FIXライトと呼ばれるショックにはフロント20、リヤ18kg/mmの直巻きスプリングが組み合わされた。

しかしながら、他のショップはセミレーシングがほとんどであるのに、自走でやってきたモリチェイサーはフロント225、リヤ255のアドバンネオバで走行しながらも、ベストラップは8秒台前半と初めてとは思えない高いポテンシャルを発揮した。

パワーあってのチューンドカーがモリのカラーだけに、しっかりと手を加えられたエンジンのパワーは480馬力を発生する。エンジン内部こそノーマルのままだが、ステンマニによって装着されたIHI製のRX-6/TCW76タービンやGT-R用の2層インタークーラーによって、ノーマルエンジンであるにも関わらず、1・5kg/cm²のハイブーストを可能にする。

ファルコン・エアロやそれ以上に目を引く2本出しのオリジナルマフラーによって、外観からは派手な印象を受けるかもしれない。しかしながら的確にポイントをおさえた乗りやすいセッティングだから評価される。その見本のようなチューンドチェイサーだった。

手前にあるのはGT-R用キャリバーを装着するためのブラケット。ホイールはアドバンネオバAVSのVS6を組み合せホワイトで統一。

ボディカラーがホワイトのため大柄に見えるが、装着されているファルコンのスポイラーによる相乗効果でより大きく感じられる。

フロントスポイラーのラインから流れるようにサイドに伸びる。ボディサイドから入る空気をシャットアウトさせる。

ファルコンのフロントハーフスポイラーはセンター部分を凹形状にすることで、路面との接触をクリアにする。

Rウイングはスタイルだけでなく、高速域で安定した走行を可能にする。

ホワイトボディに合わせたバケットシートはAAR製でホールド感はいい。

GET製のG-FIXライトは20kと18kのスプリング。ブレーキはトラストで売られるアルコン製の13インチを組み込む。

インタークーラーはトラスト製のGT-R用の2層をバンパー裏側にセット。

ファルコンの2本出しマフラーは80φから70φの2本となる。流行のシングルだとロードクリアランスを稼げないのだ。

チューニング・スペック

最高出力・ブースト圧	480ps／1.5kg/cm²
タービン	IHI RX-6×1
ブーストコントローラー	デュアルSBC
燃料コントローラー	HKS F-CON V
エアクリーナー	M's
インタークーラー	トラストGTR2層タイプ
エキマニ	オリジナル(19万8000円)
マフラー	オリジナル2本出し(13万8000円)
インジェクター	550cc×6
クラッチ	OSトリプルプレート
LSD	TRD
サスペンション	GET G-FIXライト(F20kg/mm R18kg/mm)
ブレーキパッド	Fアルコン Rリズ
その他ブレーキパーツ	Fトラストアルコン R GT-R用キャリバー(ブラケット試作)
タイヤ	アドバン・ネオバ F225/40-18 R255/35-18
エクステリア	ファルコン・ハーフスポイラー、サイドステップ、Rマッドガード、Rウイング

IMPRESSION
ツボにはまった時の速さは格別

まだ開発中というモリのチェイサーだが、タービンをIHI製ビッグシングルとし、ブースト・5kg/cm²で480馬力を発揮(現状)する。

タービンはRX-6ということもあるのだろうが、さすがにまだセッティングが完璧とはいえず、ターボラグはかなり大きめ。ついでに言うと、足まわりもテストの前日に組んだということで、まだパワーにクルマが振り回されている印象は否めない。

もちろんこれは開発中ということだから、これから完成を削り落としていくわけで、そう考えた時の魅力というのも十分に感じさせるものだった。パワーは掛け値なしに480馬力を感じさせるもので、ツボにはまった時の速さは圧倒的。足まわりを煮詰めていって、コーナー立ち上がりでトラクションがかかるようになれば(今の段階でも悪くないのだが、このパワーを受け止めるにはトラクションが物足りない)、それだけで最強のチェイサー(速走者)の一台となるだろう。

CONTENTS SUPPLIED BY
Cisco Kids.
WWW.CISCOKIDS.COM

CHASER

アイメック

〒470-03　愛知県豊田市御船町山屋敷135-2
☎0565-46-0727

効率重視のマフラーは保安基準適合品でサードからリリースされている「MIG」ブランドのもの。

アイメックがオリジナルで開発、販売しているブレーキパッドは制動力に不満が残るチェイサーの保険としてピッタリ。

アイメックの得意とするコンピュータチューニングはリミッター類の解除のほかに要望に合わせたセッティングまで取ってくれる。

シフトチェンジを的確に行なえるような形状のレーシングノブは、アルミ削り出しのオリジナル。ただし試作品だ。

ビルシュタインをベースにしたオリジナル減衰力のショックにショートストローク加工済みの車高調をセット。

エクステリアはオリジナル状態のままだが、これまでのアイメックの活動からすればオリジナルスポイラーの製作はこれから行なわれるはずだ。鶴田サンのアイデアから生まれているはずだが、今回は地味目で行きましょう。

チューニング・スペック

最高出力・ブースト圧　310ps／1.2kg/㎠
ブーストコントローラー　ブリッツT-SBC
エアクリーナー　サードノーマル交換タイプ
マフラー　サードMIG
Fパイプ　オリジナル・ステン(2万9000円)
コンピュータ　オリジナル・ハイパーC／P(A/13万5000円、B/18万5000円)
クラッチ　OSツインプレート
LSD　TRD4ピニ
ブレーキパッド　オリジナル(F2万5000円　R2万2000円)
ブレーキローター　純正加工ドリルド(試作6万円)
サスペンション　オリジナル車高調整(ビルシュタインベース、29万8000円)
スプリングレート　F16kg/㎜　R10kg/㎜
タワーバー　オリジナル・マスターシリンダーストッパー付き(試作)
タイヤ　アドバン・ネオバ　F225/40-18　R255/35-18
ホイール　BBS RC　F8J　R9J
その他　オリジナル・アルミ削り出しレーシングノブ試作、ジュラルミンレーシングペダルキット試作、追加メーター(マインズLCDブースト、サード排気温・油温・油圧、ステアリング・ナルディ、シート・ケーニッヒ、ベルト・ウイランズ

オリジナル状態のエンジンルームだが300馬力を超える。フィーリングはCPUのセットが鍵。

ノーマルターボを最大限活用したトルクアップチューン

純正味付けを利用し低速トルクを増大

人気のJZX100系のCPUは的確なセッティングを施すことによって、アイメック独自のフィーリングを作り出す。基本はブーストアップだが、タービンの容量が小さく低速域を重視しているエンジンのため、ピークパワーは5000回転。この低速域でのハイレスポンスを最大限利用することで、スーパーチャージャーのようなハイレスポンスのピークトルクに変身させているという。

このセッティングのキーポイントは吸気側のバルブタイミングを変化させるVVT-iのコントロール。カムの中心角をCPUで変化させてピークトルクのポイントを引き上げ、高回転域でも詰まった印象を感じさせない。その効果はドライバーのコメントからも想像できる。

通勤に使われていることからアライメントも極端な設定はできない。そのためフロントはキャンバー2度、リヤは1度30分にセット。安全性を高めるためにリヤのトーは4～5㎜インに入れられている。またリヤメンバーで一番大きいブッシュも柔らかいことが指摘されているが、ここはプレートを挟み込むことで動きを抑えている。

サスペンションは、オリジナルのビルシュタインベースの車高調整。スプリングはF16、R10kg/㎜のレートを組み合わせ、車高も50㎜ほど下がっている。ショートストローク加工が施されるといっても通常走行ではかなりハードなスピードになるはずだ。

カロのマット、ケーニッヒのシート、ナルディのステアリング、そしてウイランズのベルトでドライバーのまわりを固める。

グローブボックスにセットされている追加メーターは走行中に見ることは出来ないので、友人を隣に乗せてチェックしたい。

触媒ストレートのFパイプ、φ76.3、1.5㎜厚のステンレスパイプを使用。これにより低速から高速域までトルクが太くなる。

18インチのBBSのRにアドバンネオバを組み合せている。サイズはフロントが225、リヤが255でチェイサーにはベストマッチング。

サスペンションはビルシュタイベースのオリジナル。ブレーキローターは純正加工品。

中速トルクで現実的速さを追求

IMPRESSION

ブースト・2kg/㎠をかけると、タービンはアップアップ。6000回転から上でパワーが頭打ちになってしまうような印象となる。その代わり3500から6000回転までのトルクをめいっぱい膨らませ、実質的な速さを求めたセッティングになっている。

サーキットを走っていても、必ずしも7000回転までエンジンを回す必要がない。回転が合わないところでは6000回転を目安にシフトアップしてしまってもタイム的に変わらないのだ。非常に柔軟性の高いエンジンだ。

310馬力を発揮しながら、エンジンが楽々パワーを出しているようで、アクセルを踏んでいても安心感がある。

足まわりは、ブッシュの歪みによるグラつきを嫌ってか固めのセッティングで、サーキットだともう少しトラクションがかかってもいいように感じたが、スライドさせてからのコントロールのよさは抜群で、最終コーナーでさえ鼻歌ものの入り口から出口までドリフトが可能だった。

MARK II

スピードショップターボ

〒225 神奈川県横浜市青葉区荏田西1-15-22
☎045-972-3303

エアクリーナーにはK&Nのキノコタイプをチョイスしている。

ミッションはオートマながら、十分にスポーティ走行にも応えてくれる。

ブーストはブリッツのデュアルSBCでコントロールする。

エアクリーナーが交換されているくらいで、エンジンルームはノーマル然としているが、オリジナルコンピュータでノーマルタービンの能力を使い切るようセッティングされたブーストアップ仕様は侮れない速さを発揮する。

家族使いもこなすATのマークII

コンピュータのセッティングを中心に、SBCによってブーストアップチューニングを受けてパワーを引き上げられた今回唯一のJZX100マークII。圧倒的に多い人気のチェイサーに対して、セダンボディでATミッション、しかも渋いカラーのマークIIは、デュアルドラッガーマフラーとともにかえって注目を浴びる存在だった。

しかしながらファミリーユースの多いマークIIでも違和感のないパワーフィールを目指してセットアップされたエンジンは、CPUによってきめ細やかなコントロールを行なっている。燃料、点火時期は基本として、そのほかにVVT-iの作動時期を変えたり、トラクションコントロール（TRC）やATミッションのリセッティング、ブーストを支配するリサーキュレーションバルブの開弁時期など、すべてが完璧ではないものの、これから徐々に詰めていくという。

サスペンションもHKSハイパーダンパーを装着してF3段、R4段にしただけの状態だが、今後減衰力設定を変えたりすることでマークIIらしい乗り味を再現することも可能だ。スプリングはF10、R7kg/mmのキットに含まれた直巻きにして、車高は30mmほど下げてセットされる。その変化分のアライメントを補正しているだけの状態だが、10秒台をコンスタントに記録するあたりは、さすがにJZX100の基本ポテンシャルは高いと認めざるを得ないだろう。

マフラーはHKSのデュアルドラッガー。スーパードラッガーと同等の能力とデュアル出しの迫力が魅力。

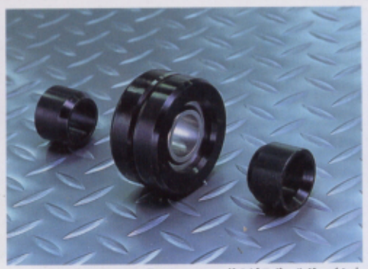
ベース車はマークIIのオートマ。ファミリー層が乗っても違和感のないエンジン、足まわりながら、ひとたびアクセルを全開にしたら速い、がコンセプト。30mm程度のダウンがシルエットを引き締める。

日常ユースも問題なし ファミリー向けのAT仕様

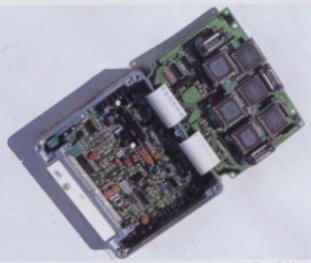
ハイスピードに対応すべくブレーキパッドはルーピックスをチョイス。

チューニング・スペック

ブースト圧	1.2kg/cm²（通常走行時1.0kg/cm²）
ブーストコントローラー	デュアルSBC
エアクリーナー	K&N
マフラー	HKSデュアルドラッガー
コンピュータ	モーダパワーブレイン（17万8000円ノーマル下取り）
ブレーキパッド	ルーピックスZV
サスペンション	HKSハイパーダンパー
スプリングレート	F10kg/mm R7kg/mm



フロントサスペンション・テンションロッドのピロボールジョイント。フロントサスの剛性感アップが期待できる。試作品で価格未定。



オリジナルのモーダパワーブレインはシティユスを前提に全域でのパワーアップ、フィーリングアップをねらった仕様。ECのマッチングもいい。

IMPRESSION

パワー特性がATとマッチしている

家族で乗りたいがノーマルじゃあ物足りないという人にうってつけのチューンを施したのがスピードショップターボのマークIIだ。もちろんエンジンはツアラーVがベースで、コンピュータ、ブーストコントローラー、エアクリーナー、マフラーといったライトチューンとなっている。

ブーストも試乗時1kg/cm²で、比較的穏やかなパワー特性にATがよくマッチしていた。厳しく言うとコンピュータのセッティングにまだ少し荒さが見えるようだが、あるいはVVT-iのイタズラか？トルコンのスリップで悪い面が上手く消えていた。

3000回転くらいからターボによるトルクアップの効果が出ており、高回転でも頭打ち感のない全域で気持ちのよりパワーフィールになっていた。

足まわりにはHKSのハイパーダンパーキットが組まれていたが、このパワーに適当にマッチングを見せ、不平の出ない乗り心地と、ノーマルを数段凌ぐ旋回性能を両立していた。

PRICE DOWN
Fバンパースポイラー
¥69,800

Falcon
PRODUCED BY D.SPEED

(6ピース)

(1ピース)

JZX100 MARK FALCON
■Fバンパースポイラー ¥69,800 ■Fグリル ¥30,000
■Rウイング ¥60,000 ■Rインナースポイラー ¥20,000
■Rマッドガード ¥35,000 ■Sステップ(1ピース) ¥65,000
■Sステップドアパネル(6ピース) ¥85,000

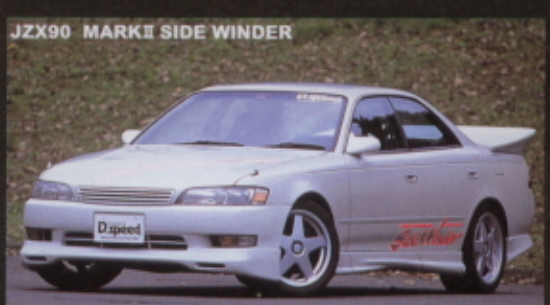
JZX90 MARKⅡ FALCON

(6ピース)

(1ピース)

■Fバンパースポイラー(M/C前・後共通)¥69,800 ※M/C後はM/C前の純正ウインカーが必要です。
■Fグリル ¥30,000 ■Sステップ ¥85,000(6ピース) ¥65,000(1ピース)
■Rウイングスポイラー ¥60,000 ■Rインナースポイラー ¥20,000
■Rマッドガード ¥35,000

JZX90 MARKⅡ SIDE WINDER



(M/C後)

■Fハーフスポイラー(M/C前・後)各¥29,800 ■Fグリル ¥30,000 ■エアロミラー(電動)¥45,000
■Sステップ ¥85,000(6ピース) ¥65,000(1ピース) ■Rスポイラー(タイプ2) ¥78,000
■Rマッドガード ¥35,000

JZX90 CRESTA SIDE WINDER

■Fハーフスポイラー(M/C前・後)各¥29,800 ■Fグリル ¥30,000
■Sステップ¥85,000 (6ピース) ¥65,000(1ピース) ■Rウイングスポイラー ¥60,000
■Rスポイラー(TYPE Ⅱ)¥78,000 ■Rインナースポイラー¥20,000 ■Rマッドガード ¥35,000

■JZX90系ターボ用車検対応マフラー
(メイン76φテール115φ) ¥75,000
■JZX90系NA用車検対応マフラー
(メイン70φテール115φ) ¥75,000

■ステンレスハイパーインテークパイプ
(ツアラーV.1JZ-GTE 90系用) ¥42,000
※タービン集合部分

■アルミインテークパイプ ¥63,000
(ツアラーV. 1JZ-GTE 90系用)

■センターコンソール灰皿&
シガーライターセット ¥45,000
(カーボンルック)JZX90系

■パワーウインドウスイッチ&灰皿セット
¥35,000 (カーボンルック)JZX90系

■No.1ブレーキPAD
(D-3 最高速専用・D-4ゼロヨン専用)
フロント・リヤ 各¥28,000
■KINGブレーキPAD
フロント・リヤ 各¥22,000

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。

CONTENT UNLOCKED BY Classic Kids. WWW.CLASSICKIDS.COM

NEW
フロントバンパースポイラー ¥69,800

Falcon

PRODUCED BY D.SPEED

JZX100 CHASER FALCON

■Fバンパースポイラー ¥69,800■ Fハーフスポイラー ¥45,000
■Rウイング ¥60,000 ■Rインナースポイラー ¥20,000
■Rマッドガード ¥35,00 ■Sステップ(1ピース) ¥65,000
■オーバーフェンダーKIT ¥48,000 ■Rアンダースポイラー ¥48,000

■Fハーフスポイラー ¥45,000

JZX90 CHASER SIDE WINDER

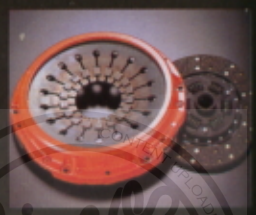
■フロントハーフスポイラー(M/C前) ¥29,800 ■フロントハーフスポイラー(M/C後) ¥29,800
■エアロミラー(電動) ¥45,000 ■フロントグリル ¥30,000 ■サイドステップ ¥85,000(6ピース)
■リヤスポイラー ¥78,000 ■リヤマッドガード ¥35,000

ファルコン
最高速カウル ¥69,800
オートサービスモリ谷田部チャレンジ!!

1月発売!!

■JZX100-90ファルコン車高調整KIT
(F4段-R4段調整式)¥215,000(F14kg-12kg)
■JZX100-90車高調整KIT ¥185,000
(F12kg-R10kg)

■ネガティブアッパーアーム¥68,000
(JZX90系)



■MID WAY CLUTCH KIT ¥110,000
(1JZ-GTE用)※5速車専用

D.speed Performance Car Parts R&D
株式会社 ディースピードインターナショナル
〒151 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

Cise kids.
WWW.CISEKIDS.COM.AU

マークⅡ／チェイサー／クレスタ

セダンに魅せられる理由

どうして4ドアセダンなのか？その答えのほとんどは多分
特に理由はない、ただ好きだから、いつのまにか好きになっていた
そんなところだろう。クロカンやRVのように流行っているからではない
流行とはまったく関係のない何か、言葉では上手く言い表せないけど
セダンに対する想い入れ、コダワリは確かにある
人を乗せて快適に移動できる便利さも理由の一つかもしれない
それよりもスポーツカーのように肩肘張らずに乗れる気楽さがありながら
ひとたびアクセルを踏み込み車にムチ打てば
半端なドラテクのドライバーの下手なスポーツカーよりも走れる
セダンに魅せられる最大のワケはそんな優越感かもしれない
一見目立たないようだが実は存在感がある
流行には流されない。でも再びセダンの時代がやってきそうだ

Photo Akira Takahashi

CONTENTS PROVIDED BY
WWW.CISCOKIDS.COM.AU

パーフェクト ドレスアップ テクニック

有力エアロメーカー・ワークスデモカーに学べ!

Photos/Akira Takahashi, Yuki Sawada, Eiji Takeuchi Text/Makoto Shiomi

ドレスアップというと、エアロパーツをセットしたりホイールを換えたり、なんていうことがすぐに思い浮かぶ人が多いと思うけど、じつはそれだけじゃない。たとえば女の子のファッションを例に取って考えてみよう。女の子が自分をドレスアップするときって、ただウェアを選ぶだけじゃないでしょ。シューズも服とコーディネイトしていないとツライし、アクセサリーなどの小物はもちろん、バッグなんかにも十分こだわってる。さらに、髪形だって、その時々の雰囲気に合わせて変えてるくらいだ。このことはそっくりクルマにも当てはまる。単純にホイールを換えてエアロパーツをセットすればいいや、っていうんじゃ、おばちゃんメイクになっちゃう。細かいところにまで気を使って、トータルで仕上げてこそ初めて、ファッションになるのだ。これから紹介していく90／100系のエアロパーツメーカーのワークスデモカーは、エアロはもちろんだけど、細かい部分の仕上げで参考になるところがイッパイあるはず。イケてるドレスアップテクを盗んで、カッコ良くクルマをキメていこう!

MYU'S μ

by プロジェクト・ミュー
☎042-551-8131

チェイサーの実力をストレートに表現したレーシーなフォルム

ボディのウエストラインを流れるウェッジシェイプを強調するため、デザイン的なアクセントはすべてボディボトムに集中させている。だからこそホイールのチョイスは大事になる。このボルクレーシングＡＶ３はスポークが柔らかにラウンドしていて張り出しが強く、存在感十分だ。

ブレーキまわりのアイテムを開発し、高い評価を得ているプロジェクト・ミューのアンテナショップ、ミューズ・ミューは、機能パーツはもちろんエアロパーツもリリースしている。このチェイサーは、そのミューズ・ミューのデモカーだ。パッと見ただけではド派手なエアロに目がいってしまうんだけど、注目したいところはたくさんある。でも、まずはそのエアロからチェックしていこう。

装着されているのはフロントハーフ／サイドステップ／リヤハーフ／デュアルウイング／フロントグリルという5点。もともとチェイサーはウェッジシェイプを強調したボディラインが特徴で、このエアロはそのラインを生かしながら、レーシーさをアピールするように造られたものだ。とくにデュアルウイングの存在感は、このままGT選手権を走っていても違和感はないんじゃないか、なんて思ってしまうほど強い。フロントとリヤのハーフスポイラーも、とてもノーマルバンパーに追加しただけとは思えないほどイメージチェンジ効果が大きい。バンパー交換ほど手間がかからないのにここまでカッコ良くできるっていうのは、ウレシイポイントだ。

そのほか、プロジェクト・ミューのローター（リヤは試作品）にテフロンのブレーキホース、ＨＣチタンパッドというブレーキまわりに、足まわりはＧＩＣの車高調サスキットをセットしていて、機能的なアドバンテージはもちろん、ルックス的にもカッコいい。パワーもミューキッズのコンピュータとブーストアップで３５０馬力を出しているから、このブレーキやサスペンションのセットアップが、本物の迫力となっている。さらにインテリアは、ブリッドのフルバケにプラスしてリヤシートや内装をすべてブリッド地に張り替えているため、レーシーでしかも統一感が高い。サブメーターのセットのしかたなども含め、走りのイメージを具体的に見せるテクニックは、是非とも参考にしてみたい。

MYU'S μ

by プロジェクト・ミュー
☎0120-44-3688

フロントハーフスポイラーはノーマルバンパー下部に被せてセットするタイプ。正面左右のダクトとシャープなエッジ、さらにサイド部に開けられたフィン状のダクトが野性味あふれるフォルムを見せている

M'sのステアリングにロンザのアルミシフトノブがレーシーなテイスト。エアコンのダクトを潰してブースト計とブレーキパッド温度計(/)、AVC-Rをセットしているところは、ルックス的にもイイ。

インテリアはブリッドで統一されている。モノトーンのブリッド地に、レッドのフロントシートがスパルタンなイメージだ。こういう色の組み合わせテクニックも、見習いたいポイントのひとつだね。

JZX100 CHASER SPECIFICATION

Fスポイラー	ミューズ・ミューFハーフスポイラー（5万5000円）
Sステップ	ミューズ・ミューSステップ（6万7000円）
Rスポイラー	ミューズ・ミューRハーフスポイラー（6万2000円）
Fウイング	ミューズ・ミューRデュアルウィング（9万8000円）
Fグリル	ミューズ・ミューFグリル（2万7000円）
ホイール	レイズ・ボルクレーシングAV3　F8J×18 R9J×18
タイヤ	BS S02　F225/40-18 R265/35-18
ブレーキパッド	プロジェクト・ミュー HC-TITAN
ブレーキホース	プロジェクト・ミューSCR-PROテフロンブレーキライン
コンピュータ	ミューキッズ・ミューコム
その他	ブーストコントローラー：アペックス・スーパーAVC-R（ブースト圧1.2kg/㎠ 最高出力350馬力） エアクリーナー：M'sハイパワークリーナー　マフラー：クラング・ハイフローベンチュリーマフラー　スプリング：JIC F14k R10k　ショックアブソーバー：JIC DFRバージョン2

サイドステップは前半分はスッキリとしているけど、後ろにはフラップ風の張り出しがデザインされている。これは前下がりなカタチを印象付けるためもあるし、リヤハーフと統一感を取るという効果もある。

デュアルウイングはその名の通り2枚羽根構造になっている。アイテムそのもののボリュームは大きいんだけど、後ろから見ると台形のデザインなのでかえってボディのウェッジシェイプを強調してる。

ミューズ・ミューのデモカーが履いているホイールはボルクレーシングAV3。フロントのサイズは18×8J＋38に6ミリスペーサーを追加。リヤは18×9J＋37だ

DRESS UP POINT 1

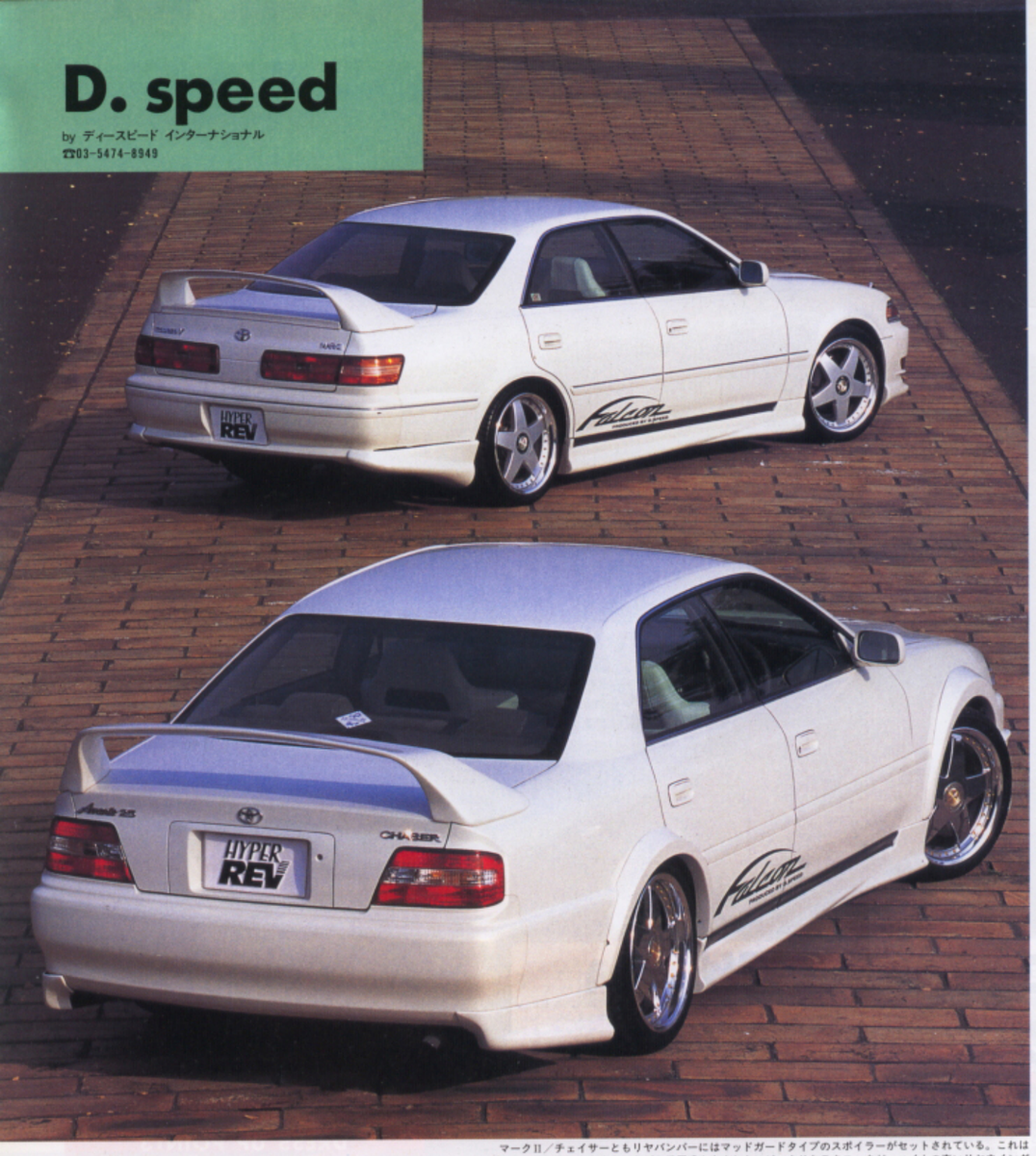
ホイール

ドレスアップにおけるホイールの重要性は、かなり大きい。もちろんチューニングをメインに考えた場合でも、バネ下重量の軽減という意味ではかなり効果的だ。しかしクルマ全体のルックスから見た場合のホイールのイメチェンというのは、そんな機能面以上に大きな効果があるところで、ある意味ではエアロパーツ以上に大事に考えなくちゃいけないのだ。というのも、クルマのスタイリングの方向性というのが、ある程度はホイールで決まってしまうという側面があるからだ。そのことは、新型車をデザインするときに、ホイールのデザイン込みでスケッチしていることからも明らかだ。どんなデザインのホイールを履かせるのか、それがドレスアップの方向性を決めてしまうといっても過言じゃない。

そこでこの90系や100系の場合なんだけど、走りの実力を持っているクルマだけに、スポークやレーシングフィンといった、レーシーなイメージを持ったホイールがよく似合う。写真のボルクレーシングAV3なんか、リムに映り込むスポークが、高い質感を感じさせてくれるので、車格的にもバッチリだ。また、ドレッシーに決めるんだったらメッシュデザインがベスト。ラフメッシュだったら、スポーツシックなイメージにもなるぞ。

D. speed

by ディースピード インターナショナル
☎03-5474-8949



ディースピードのエアロパーツは、これまでファルコンというブランドでリリースされてきた。ここにある100マークⅡもそうだ。しかし、チェイサーのほうはヘルキャットという、新しいブランドでのエアロパーツのリリースとなる。このヘルキャットというブランドは、ファルコンよりももっと過激な、というか思い切ったフォルムを提案していくブランドという位置付けになっていて、このチェイサーがその第1弾というわけ。取材した時点では、Fバンスポと試作のオーバーフェンダーがセットされているところがファルコン・ブランドとの違いだったんだけど、これからさらに過激な最高速仕様のバンパースポイラーやそれに合わせたオーバーフェンダーなどを開発する予定もあるそうなのだ。

ファルコン・マークⅡのほうは、2タイプのサイドステップがセットされるところがポイントだ。助手席側にセットされているのが6ピースのタイプ1で、運転席側が1ピースのタイプ2となっている。タイプ1はドアボトムをカバーするためにボディとの一体感が強いかわり、フロントドアとリヤドアの開閉に順番があるという弱点があった。そこで開発されたのがタイプ2というわけだ。こういう、ユーザーからのリクエストをすぐ商品に反映させるその姿勢が、ディースピードのアイテムを身近に感じさせるところなのだ。

マークⅡ／チェイサーともリヤバンパーにはマッドガードタイプのスポイラーがセットされている。これはノーマルフォルムを生かしながら重厚感を出すときにピッタリなテクニックだ。ハイトの高いリヤウイングのデザインは、スポーツカーなどとも共通したディースピードのアイデンティティともいえる部分だ。

フルコンブランドの場合はハーフスポイラーだったんだけど、ヘルキャットはバンパースポイラー化更される。さらに、これより過激なデザインとなる最高速仕のフロントバンパースポイラーデビュー間近だ。またチェイサのフロントグリルも現在開発中。今のヘルキャット・ブランドの動からは、目が離せないぞ。

JZX100 MARK Ⅱ SPECIFICATION

Fスポイラー	D.speed Fバンパースポイラー（6万9800円）
Sステップ	D.speed Sステップドアパネル(8万5000円) Sステップタイプ2(6万5000円)
Rウイング	D.speed Rウイング（6万円） Rインナースポイラー（2万円）
Fグリル	D.speed Fグリル（3万円）
マッドガード	D.speed Rマッドガード（3万5000円）
ホイール	Weds SPORT フレンツェ・ユーロコルセ F8J×18 R9J×18
タイヤ	YHグランプリM7 F235/40-18 R265/35-18
サスキット	サイドワインダー車高調整KIT F12k R10k
クラッチ	MIDWAYクラッチキット

JZX100 CHASER SPECIFICATION

Fスポイラー	D.speed Fバンパースポイラー（6万9800円）
Sステップ	D.speed Sステップ（6万5000円）
Rスポイラー	D.speed Rウイング（6万円）
オーバーフェンダー	D.speed オーバーフェンダーキット（4万8000円）
マッドガード	D.speed マッドガード（3万5000円）
ホイール	Weds SPORT フレンツェ・ユーロコルセ F8J×18 R9J×18
タイヤ	YHグランプリM7 F235/40-18 R265/35-18
サスペンション	サイドワインダー車高調整KIT F12k R10k

ファルコン、そしてヘルキャット
ふたつのブランドが個性を見せる

マークⅡには純正リヤスポを外した穴を隠せるインナースポイラーが装備されている。これにはチェイサー用もラインアップしている。また、チェイサーには2本出しマフラー用のリヤハーフスポイラーも用意されているぞ。

ボディカラーとマッチしたホワイトレザーのシートがゴージャスなイメージを醸し出す。高機能なシートをセットすれば、車格に合った品位を見せられるのもポイント。

DRESS UP POINT 2

インテリア

インテリアのドレスアップをしていこうとするとき、以前ならステアリング交換というのが最初に考えるメニューだった。でもエアバッグ付きステアリングが主流となり、しかもエアバッグ付きのアフターステアリングがまだそれほどリリースされていないため、今やシートの交換がインテリアドレスアップの主役となった。もちろんここにもドレスアップの方向性とデザインとの密接な関係はあるから、フルバケットやリクライニングするバケットタイプ、あるいは乗り心地を考慮したスポーツシートなどから、ベストマッチを探そう。

このホワイトレザーのAARストリートスポーツは、確かにカタチこそスパルタンなんだけど、表皮をホワイトレザーにすることでゴージャスなイメージも見せている。レベルの高い走りの実力と、快適に移動できるツアラーという二面性のあるクルマのキャラクターに、ピッタリの選択なのだ。

ARMS DESIGN

by マナレイジャパン
☎052-419-1271

ウイングスポイラーが純正パーツということもあり、リヤビューにはノーマルのテイストが強く見える。アンダースポイラーのスリットと、左右出しマフラーがノーマルとは違うことを知らない人に対しては、これが純正、といっても通用するほどまとまりがいい。

マナレイスポーツ・ヴァーテック1 VIPはF18×8J、オフセット+40、R18×9J、オフセット+45、NDP（ニュー・ドライ・プレーティング）という真空塗装による輝きが、メッキなどの光輝とはひと味違う明るさで、チェイサーの足もとの存在を強くアピールしている。

インテリアはモノトーンのブリッドでコーディネイトされ、落ち着いたイメージにまとめられている。チェイサーの車格からすると、このトータルコーディネイトというキーワードが、ドレスアップをするときのひとつの目標になってくるのだ。

フロントハーフスポイラーはボトム部がリップ状に張り出しているので、ボディ全体がどっしりとして見える。サイドのダクトは、単に機能的なものだけではなく、クルマ全体に躍動感を与えるという目的もあって、こういうデザインとなった。

ホイールメーカーとしてよく知られているマナレイジャパンがプロデュースするエアロパーツのブランドが、アームズデザインだ。このブランドは、ベースになったクルマの持つ質感を大切にしながら、オーナーの所有欲を満足させる個性的なフォルム、という考え方で造られている。このチェイサー用のエアロの場合も同じで、もともとのスポーティさを強く見せながら、どこへでも乗っていけるようなコンサバなテイストを付け加えているため、細かく見ると結構派手な造りをしているのに、違和感は感じられない。装着されているエアロパーツはフロントハーフスポイラー／サイドステップ／リヤアンダースポイラー・タイプ1にフロントグリルという4点で、リヤアンダーのタイプ1というのは、2本出しマフラー専用タイプとなる。どのパートもごく自然にボディをボリュームアップしているから、フィット感のレベルが高い。さらに、ここにセットしてあるマナレイスポーツ・ヴァーテック1 VIPホイールも、スポーツシックなイメージをより強く見せている。

JZX100 CHASER SPECIFICATION

Fスポイラー	アームズデザイン Fハーフスポイラー（5万3000円）
Sステップ	アームズデザイン Sステップ（5万1000円）
Rスポイラー	アームズデザイン Rアンダースポイラー・タイプ1（4万9000円）
Fグリル	アームズデザイン Fグリル（3万8000円）
ホイール	マナレイスポーツ・ヴァーテック1-VIP F8J×18+40 R9J×18+45
タイヤ	DLフォーミュラW10スペックR F225/40-18 R245/40-18
マフラー	ZEESプレミアムW出し130φマフラー
シート	ブリッド・ブリックス&リヤシート・ブリッドテキスタイル張り換え
スプリング	タナベ プレセディオ F6k R4k
ショックアブソーバー	タナベ サステックダンパー
その他	エアクリーナー：トムス コンピュータ：TRD

シチュエーションを選ばない スポーツ・シックな装い

シングル出しのノーマルとは取り回しから違ってくるZEESプレミアム・ダブル130φ。左右出しマフラーはテールだけではなくパイピングの輝きが与えるインパクトも強い

フロントハーフの、中央部が下がった造形はどっしりした印象。ほかの部分がスポーティなだけに、これひとつでクルマ全体を落ち着いた雰囲気に見せている。

DRESS UP POINT3

マフラー

マフラーというのは、もちろん機能が大事だ。しかし、保安基準によってサウンドレベルが管理されている今は、ルックスもマフラー選びの大事な基準になっている。そういう目で見た場合、100系のマフラーはどんなものがインパクトが強く、目立つことができるのだろうか。

まずテールエンドのデザインからいうと、ストレートなテールを持ったシングル大口径というマフラーは、車検対応マフラーをセットするのが当たり前になった今、あまりに普通だ。もちろん普通のものを普通にセットする良さもあるんだけど、目立ちたいんだったらちょっとこれはツライ。たとえばシングルテールならエンドのデザインに特徴があるものなら目立つことができるし、デュアルテールもかなりインパクトが強い。写真のような左右出しにすれば、明らかにノーマルとは違っているから、ギャラリーの注目を集められるぞ。

跳ね上がったリヤアンダースポイラーから覗くマフラーは、サミットレーシング製。砲弾型のタイコ部がスポーティなイメージだ。エアロパーツがスポーツを感じさせるだけに、このマフラーのチョイスは大正解。参考にしたいマッチングだ。

チェイサーにあってマークⅡにはないウェッジシェイプラインを、エアロパーツで見せている。そのおかげでスポーティなイメージが強くなっているため、イメチェン効果は抜群。ここにチェイサー純正リヤウイングを付けたら、新型チェイサーっていっても通用するかも。

JZX100 CHASER SPECIFICATION

Fスポイラー	Hippo sleek Fスポイラー（黒ゲル3万8000円／純正色5万8000円）
Sスポイラー	Hippo sleek Sスポイラー（黒ゲル5万円／純正色8万円）
Rスポイラー	Hippo sleek Rアンダースポイラー（黒ゲル4万円／純正色6万円）
Fグリル	Hippo sleek Fグリル（黒ゲル2万8000円／純正色3万6000円）
アイライン	FJスポーツスタイリッシュアイライン（黒ゲル1万5000円／純正色2万2000円）
ホイール	クロイツァーEVO　F8.5J×17　R8.5J×17
タイヤ	YHアドバン・ネオバ　F215/45-17　R215/45-17
サスペンション	JIC車高調
マフラー	Bee Racingチックマフラー
ブーストコントローラー	HKS EVC

JZX100 MARKⅡ SPECIFICATION

Fスポイラー	Hippo sleek Fスポイラー（黒ゲル3万8000円）
Sスポイラー	Hippo sleek Sスポイラー（黒ゲル5万円）
Rスポイラー	Hippo sleek Rアンダースポイラー（黒ゲル4万円）
Fグリル	Hippo sleek Fグリル（黒ゲル2万8000円）
アイライン	FJスポーツスタイリッシュアイライン（黒ゲル1万5000円）
ホイール	ガルトマイヤー F8J×17　R8J×17
タイヤ	YHアドバン・ネオバ　F215/45-17　R215/45-17
サスペンション	JIC車高調
マフラー	サミットレーシング
ブーストコントローラー	HKS EVC

スラントしたフェースを強調するフロントグリルとスタイリッシュアイラインに、張り出しの強いフロントスポイラーがマッチしてる。この部分だけを見てマークⅡと気が付く人は少ないはず。

ヒッポースリークといえば、エアロパーツが今のようにメジャーになる以前からアイテムをリリースしている、いわば老舗的なブランドだ。それだけに、アイテムの造りかたはさすがにウマイ。このマークⅡにしろチェイサーにしろ、ノーマルでは物足りない部分をしっかりと補いながら、ブランドとしての個性を感じさせるという、エアロパーツの基本を大事にしたそのフォルムは洗練されている。もちろん、洗練されているといってもただ単にスッキリとしているだけではなく、スポーツできるクルマなんだからそれにマッチするフォルムを、という考えかたもベースにあり、だから全体にスポーティさも感じられる。ここもポイントのひとつなのだ。

マークⅡ用よりも面を大きくとってボリュームアップメインに造られているのがチェイサー用アイテムのポイント。純正色のスーパーホワイトとダークグリーン仕上げがラインアップしているところもうれしいよね。

チェイサーにはBeeレーシングのマフラーやJICの車高調サスキット、EVCのほか、レカロシートやロールケージが装備され、かなりスパルタンにまとめられている。レーシングカーみたいでいい感じなのだ。

マークⅡとよく似た雰囲気だけど、ダクトの大きさやキャラクターラインの入れ方などに違いがある。こういう細かい造り込みでブランドとしてのイメージを統一させているのは、さすがだ。

洗練された都会的なフォルムが スポーツマインドをアピールする

Hippo sleek

byユニオンプロダクト

☎03-3716-6281

FJ SPORTS

by F.J.G

☎0427-52-0170

FJスポーツの100／90系用エアロパーツは、ミドルクラスに位置付けられるマークⅡやチェイサーを、一段上のクラスに感じさせるボリューム感と高い品質がポイントだ。だからデザイン的には、重たく見えないような造形に工夫を凝らしながら、しかしアイテムそのものの押し出しはかなり強くしているし、エッジや細かい部分だけではなく、面そのものの美しさを重視しているところなどは、純正エアロ以上のクオリティを持っている。実際、ここのエアロを装着してみると、実際のサイズ以上のインパクトが、自然に感じられるのだ。またグリルやヘッドライトフィニッシャーといったアイテムを装備することで、大きくイメージチェンジできるのもウレシイ。

JZX100 CHASER SPECIFICATION

Fスポイラー	FJスポーツ Fスポイラー（5万8000円）
Sステップ	FJスポーツ Sステップ（6万6000円）
Rスポイラー	FJスポーツ Rスポイラー（6万円）
Rウイング	FJスポーツ Rウイング（6万8000円）
Fグリル	FJスポーツ Fグリルタイプ（3万円）
ヘッドライト	FJスポーツ ヘッドライトフィニッシャー（2万円）
フィニッシャー	
＊F&Rスポイラー＋Sステップ3PKIT	：17万4000円　4PKIT＝3PKIT＋Rウイング：23万7000円
ホイール	AME モデラートエクセレント　F8J×18＋38　R9J×18＋38
タイヤ	GYイーグルF1　F225/40-18　R255/35-18
スプリング	HKSダウンサス

100チェイサーは、もともとスポーツ性の強いフォルムだけに、ボリュームアップすることでシックさが表に出てきて、大人のスポーツセダン的なイメージが強くなっている。フェンダーまでカバーするリヤウイングや、ボトムを強調するエアロの造形がボディのワイドさを感じさせるので、全体的に落ち着いた雰囲気となっているのだ。

車格以上の存在感を見せる 高いクオリティとボリューム感

JZX100 MARKⅡ SPECIFICATION

Fスポイラー	FJスポーツ Fスポイラー（6万円）
Sステップ	FJスポーツ Sステップ（6万6000円）
Rスポイラー	FJスポーツ Rスポイラー（5万9000円）
Rウイング	FJスポーツ Rウイング（6万8000円）
Fグリル	FJスポーツ Fグリル（3万円）
ヘッドライトフィニッシャー	FJスポーツ ヘッドライトフィニッシャー（2万円）
＊F&Rスポイラー＋Sステップ3PKIT	：17万5000円　4PKIT＝3PKIT＋Rウイング：23万8000円
ホイール	シュティッヒ　メッシュⅢ　F8J×18＋42　R9J×18＋42
タイヤ	BS　G'GRID　F225/40-18　R245/40-18
スプリング	RS☆Rダウンサス
マフラー	タナベ G POWER MEDALION

ドレッシーな100マークⅡもFJスポーツの手にかかると重厚なスポーツセダンへと変身する。今ひとつ腰高に見えるノーマルボディの弱点をカバーしてくれるアイテムだ。

JZX90 MARKⅡ SPECIFICATION

Fスポイラー	FJスポーツ Fスポイラー（5万5000円）
Sステップ	FJスポーツ Sステップ（6万5000円）
Rスポイラー	FJスポーツ Rスポイラー（5万7000円）
Rウイング	FJスポーツ Rウイング（6万8000円）
Fグリル	FJスポーツ Fグリルタイプ1（2万8000円）　Fグリルタイプ2（3万円）
	ヘッドライトフィニッシャー（1万8000円）
＊F&Rスポイラー＋Sステップ3PKIT	：16万7000円　4P KIT＝3PKIT＋Rウイング：21万円
ホイール	アルジェノン・インテレッサ　F8J×17＋45　R9J×17＋45
タイヤ	DL-1マン　F235/40-17　R255/40-17
マフラー	HKSスーパードラッガー
スプリング	HKSダウンサス

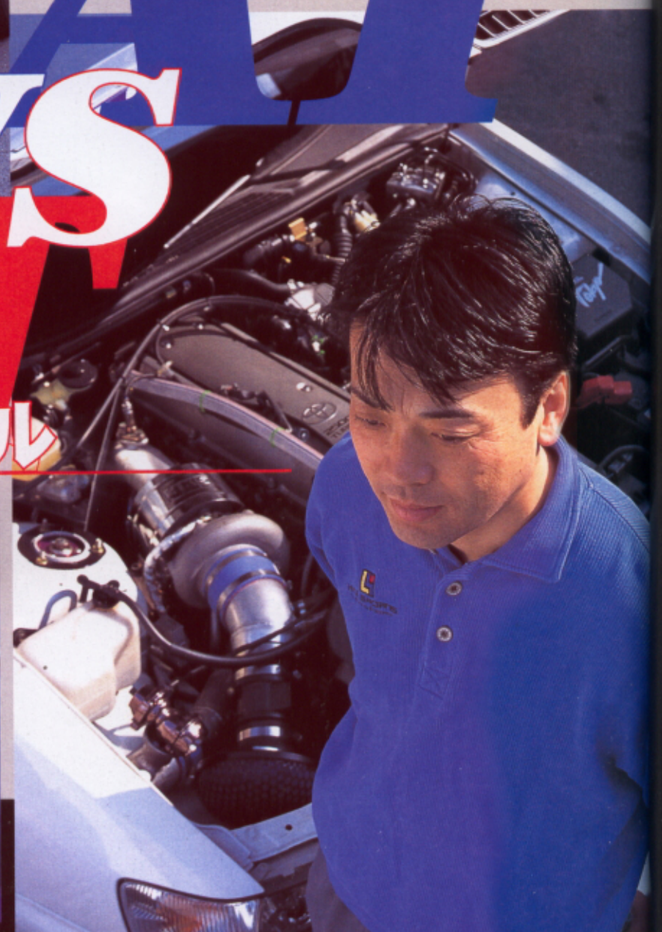
ローノーズ・ハイデッキスタイルの90マークⅡは、ボディをボリュームアップすることでキャビンが小さく見え、パーソナルハードトップとしての存在感がより強くなる。

CONTENTS PROVIDED BY CAR STYLING

HKS関西とHKS東京に見る
JZX100チェイサー・チューンの
ふたつのアプローチ

オートマチック AT VS マニュアル MT

4ドア・スポーツセダン
JZX100チェイサーを
チューンするには
いくつかのアプローチがある
マニュアル車で攻めの走りが
できるクルマにしてもいいし
進化したATを生かし
大人のセダンにしてもいい
HKSのアンテナショップ
ふたつのHKSサービスが
その手本をみせてくれた



Photos/Yuki Sawada, Kiyoshi Kawabata
Text/Akihiro Takahashi

TECHNICAL SUPPORTING FACTORY
Myu's μ

JZX100 CHASER

AERO PARTS

FRONT HALF SPOILER	¥55,000
SIDE STEP	¥67,000
REAR HALF SPOILER	¥62,000
REAR WING	¥98,000
FRONT GRILLE	¥27,000

●すべてFRP製の白ゲルコート仕上げとなります。
●専用の取付ネジが付属されています。

TUNING PARTS

μ KIDS μ COM	
（TUNING COMPUTERブースト1.0kg仕様）	¥130,000
Myu's μ UPPER MOUNT	
（車高調専用ピロボール仕様）前後各	¥35,000
Project μ SCR-PRO（BRAKE ROTOR）	近日発売
Project μ HC-TITAN（BRAKE PAD）	リア ¥18,400
BRAKE PAD TEMP METER（フロントパッドセット）	¥45,450

ドレスアップフリーク注目! 画期的インテリアチューン誕生!!

「EASY GRAPHICS」 イージーグラフィックス

インパネ回りのイメージを簡単に一新することが出来る画期的アイテムが誕生した。
その名も「イージーグラフィックス」。
従来よりも作業時間もかからず、しかもリーズナブル!! カーボン、ウッド、大理石etc. お好みのカラー、質感にインパネをチェンジ。プリントのパターンは12通り。あなたのイメージにピッタリ来るモノが必ず見つかるはず。キミだけの個性的なキャビンを作れ!

インパネ以外の物でもOKだから携帯電話等にもインテリアとお揃いのプリントが可能です。御相談下さい。

基本工賃表

●ブレーキパッド交換	フロント/リア各¥2,000
●ブレーキフルード交換（オイル別）	¥3,000
●ブレーキホース交換	¥7,000
●ローター交換（1枚）	¥1,000
●ローター研磨（1枚）	¥2,000
●アッパーマウント交換	¥10,000〜
●マフラー交換（車検対応）	¥5,000
●ホイールアライメント調整	¥25,000

パーツ持ち込みOK!

当社にてパーツご購入いただいた場合は更にお安くします。
お見積り致します。お気軽にお問い合せ下さい。

TECHNICAL SUPPORTING FACTORY
Myu's μ
ミューズ・ミュー
東京都福生市熊川 1115-26
Phone 042-551-8131
Fax 042-551-9042
営業時間：月〜土 AM10:00〜PM 7:30 日・祭 AM10:00〜PM 7:00 水曜定休

全国通信販売及び業者販売承ります。お問い合せ下さい。

「チューニングカーはかっこよくなきゃ」と言い切るだけあって、低められた車高とツラギリギリにセットされたホイールで存在感をアピール。前置きインタークーラーがチューンドであることを物語る。

ヨコハマのNEWホイール「AVSモデル7」のガンメタを装着。リヤにはなんと255/35-18を履く。ホイールのセットにも豊富なノウハウをもつ。

HKS東京流MTチェイサーチューン
1J(ワンジェイ)を追求する

上まで一気に回る気持ちよさをねらい、あえて腰下1Jのままでチューン
街乗りからサーキット走行までこなす本当のストリートチューンドがこれだ

静岡に本社を構えるHKSのアンテナショップとして、ユーザーのニーズにリアルタイムで応えるために誕生したHKS東京。96年秋にサービスセンターとしてリニューアルされ、ユーザーのハードチューニングも積極的に受け付ける体制を敷いている。つまりここはパーツメーカーとしてのHKSのノウハウと信頼を受け継いだ直属のワークスショップともいえる場所なのだ。

ユーザーにもっとも近い立場から判断され行なわれるチューニングはあくまでもストリートで通用するチューニングが基本。通勤やレジャーにも使えて、たまのサーキットも攻められる。そんなマシン作りをコンセプトに、ここではチューニングを行なっている。「ストリートで楽しくなければ、チューニングも長く楽しめないですから」とHKS東京の中心的な存在として、本社から配属された松平サンはきっぱりと言う。チューンドカー一筋20年、自らもストリートランナーとしてチューニングを愛する人間だけに「どうせ乗るなら長く楽しんでほしい」と考えた結果が、もっとも身近で車を楽しめるストリート優先のパワーアップチューニングなのだ。

1JZにしても、ユーザーの立場を考えながらチューニングを進めるため（というより本人の好み?!）JZX90系クレスタを自ら購入している。テストを兼ねたチューニングが目的ではあるものの、松平サン自身チューンドカーに乗っているだけで楽しいという。だからこそギンギンではなく、カムとガスケットだけで腰下は1Jのまま。できるだけ多くの人間にチューニングの楽しさを知ってもらいたいからだ。確かに腰下を2Jにすればよりハイパワーを望めるが、1Jにこだわるのは、さまざまなステージを楽しめるストリートチューンドであることを追求しているから。実際、90系で2J流用もテストしているが、トルクが出過ぎてつまらなくなってしまったり、フロントヘビーとなることで回頭性の悪さが出てしまうことがあったという。上まで気持ちよくまわるエンジンで、走って楽しいクルマ、それが松平サンの狙いなのだ。とはいえ、1JZはGT3040シングルターボ化によって、500馬力近いパワーを簡単に得ることができる。

HKS東京では、チューニングパーツの先行開発も進めている。本社と密なコンタクトをとりながら、さまざまなデータを収集してノウハウを蓄積し、HKSの商品開発の一翼をになっているのである。その蓄積はいまJZX100のチェイサーへ移行され、新1JZの開発も着々と進行中だ。このエンジンには90用のキットモデルと同じGTシリーズ最大のGT3040タービンが装着されている。

100系はブーストアップでもタービン容量が不足してしまい、フィーリングを落とすので、ストリートで楽しむにはタービンの大型化は大事なポイントになる。そう考えた松平サンは、ブーストアップテスト後すぐにGT3040の装着を開始した。新型の1JZは、VVT-iの採用やシンプルなシングルターボとなったことで、低速域からのトルクは十分。だから、かわりに上の回転をタービンによって補い、高回転域でのパワーダウンを解消するだけで、十分楽しめるエンジンになったという。現在はVVT-iとのマッチングやFコンVの燃料マネージメントの詰めの最中だが、その後、さらに大型のタービンのテストも予定されている。

タービンはGT3040シングル。パワーはブースト1.25kg/㎠で500馬力とストリートで楽しめるハイパワーを獲得。今後はカムを入れ、ヘッドまわりのチューニングをさらに詰める計画もある。

通勤からサーキット、ゼロヨンまで楽しめる足は、ハイパーダンパーにオリジナルレートのF12k、R7kのスプリングをセット。ブレーキキャリパーはブレンボN1用。

当然メーターはフルスケールタイプに交換

HKS東京チェイサー　チューニング・スペック

タービン	HKS GT3040シングル
最高出力／ブースト	465ps／1.25kg/㎠
ウエストゲート	HKS RACING（SPECIAL）
ブーストコントローラー	HKS EVC
コンピュータ	HKS F-CON V
エアクリーナー	HKS スーパーパワーフロー
インタークーラー	HKS GTインタークーラー
エキマニ	ステン
マフラー	HKS デュアルドラッガー
インジェクター	HKS 550cc
燃料ポンプ	GT-R用ニスモ大容量
ミッション	JZA80スープラ前期ターボ用6速
オイルクーラー	HKS
クラッチ	HKS チルトンツインプレート
LSD	TRD
ブレーキパッド	プロジェクトμ　HC-チタン
ブレーキ	N1用ブレンボ4ポットキャリパー＋プロジェクトμ　SCRプロローター
スプリング	HKS F12k R7k
ショックアブソーバー	HKS ハイパーダンパー
タイヤ	アドバン ネオバ F225/40-18　R255/45-18
ホイール	ヨコハマ AVS モデル7　F18×8J　R18×9J（試作品）
エクステリア	HKS関西改フロントバンパー GT-R用フードトップモール、GT-R N1用バンパーダクト

マフラーはHKSデュアルドラッガーを採用。大ヒットしたスーパードラッガーと同等の性能をもち、さらに最低地上高の確保もしやすいデザイン。

インタークーラーはGTインタークーラーをセット。フロントスポイラーにはGT-R N1用ダクトを追加し冷却効率アップを図る。

■HKS東京サービス　〒191　東京都日野市旭ヶ丘6-11-8　☎0425-81-5251

HKS関西流ATチェイサーチューン

大人のスポーツ・セダン

スタイルよく、乗り心地もよく、そしてATでもスポーツできる速さをもっていること ひとたびアクセルを踏み込めば、即座にパワーがついてくる、それが関西流セダン!

西の山にそびえるHKSのサービスセンターとして、ユーザーの絶対的信頼を得てチューニングを進めているHKS関西。もう説明の必要はないかもしれない、日本のチューニング界をリードしてきたショップだ。

代表の向井サンのポリシーはHKS関西の基本コンセプトでもある。それはどのような車のチューニングでも一貫している。"気持ちいい"乗り味で、パワーのあるエンジンでも「アクセルを踏める、危なくない足まわり」で、しかも"やたら速くて"、それでいて普段は"快適な乗り味"であること。当り前のようで、もっとも難しい部分にターゲットを合わせ、開発を行なっている。

このコンセプトは開発車両として導入されたJZX100チェイサーでも同じだ。GT-RやS14シルビアなどで数々の記録をマークしてきたイメージからすると4ドアセダンは意外に思えるが、ショップの基本コンセプトを思い出せば納得がいくはずだ。

向井サンがチェイサーを選んだのは「100系の基本スタイリングのカッコ良さ」、「新型1JZエンジンの高いポテンシャル」、「90系から引き継いでいるシャシーのできの良さ」、「精密なエンジンマネージメント」などの理由から。スポーツするための要素をもち、FRレイアウトでありながら、低価格であることも手伝ってチェイサーに注目したのだ。ATとしたのは"フィーリングがいいこと"、"ATで楽しく乗れることを提案したかった"から。

そして「大人のスポーツセダン」をコンセプトに開発は始まった。まずは、これまでの開発車両と同様にノーマルでじっくりと乗り込むことから始め、そしてドライビング時の不満やパワーを高めたときのバランスを考えながら問題点を浮き彫りにしていく。

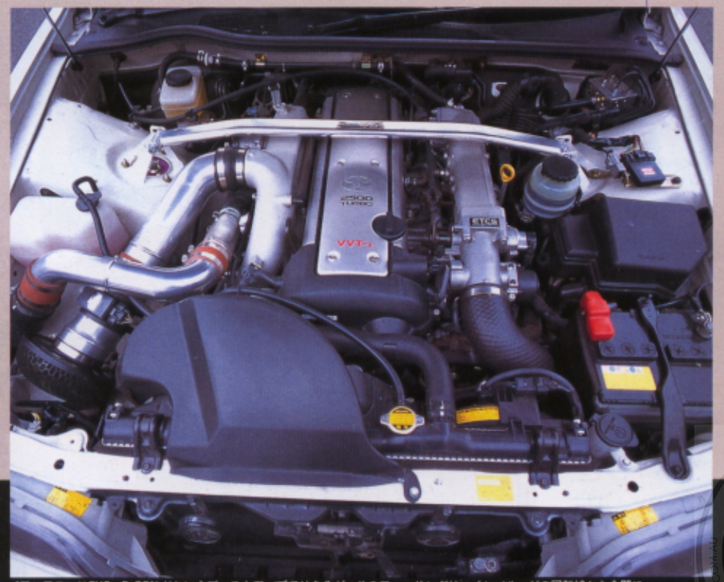
向井サンがまず気になったのはボディラインだ。きれいなラインを際立たせるようなスタイリングがほしい、とエアロの開発が真っ先に進む。完成したエアロは派手さはなく、まとまりと冷却効果を重視したデザインだ。

次に気になったのはブーストアップをしたときに、比較的低い回転から「ビュッ」と吹けてしまう鋭すぎる感覚や、高回転域でのブーストのタレ、シフトチェンジ時にワンテンポ遅れてパワーがついてくる違和感など。これらフィーリングの不満とその原因を探りながら、手を加え、改善が進んだ。普通は気にならないような部分であっても、フィーリングを高めるための努力は惜しまずに、燃料や点火時期、配管類などの細かいセットアップが詰められていく。タービン容量が小さいからといってすぐに交換するのではなく、限られた範囲の中でもいいフィーリングを採ること、絶対的なパワーで20馬力落ちたとしても、気持ちいいフィーリングを優先すること。これが、100系チェイサー・チューンにおけるHKS関西の姿勢である。

取材時は、ブーストアップ仕様としては類のない高い仕上がりをみせていたが、これで完成したわけではない、と向井サンはいう。さらに全域で余裕のあるパワー感を楽しめるよう、タービン交換が予定されている。カリカリのチューンではなく、大人が楽しめるチューンドカー、強いていえばAMG C36のようなヨーロッパ・スポーツセダン、それがHKS関西チェイサーの目指すところなのだ。

必要なときにデータをモニターしてくれるCAMPはシンプルな室内をキープするのに最適。いかにも…という多数の追加メーターは似合わない。

フロントバンパーはオイルクーラーを入れた際にエアが効率よく当たるようにダクトが設けられている。機能も大切に考えたデザインだ。



パワーフローにEVC、F-CON Vというブーストアップではあるが、そのフィーリングはハイレベル。どの回転域から全開にしても瞬時にパワーが追従し、そのパワー感はレッドゾーンまでタレずに続く。しかも扱いやすさはそのままなのだ。

HKS Kansai

ヨコハマのNEWホイール「AVSモデル7」のゴールドをセット。シックな仕上がりにベストマッチ。

キャリパーは80スープラ用をセット（キット化予定あり）。足はオーリンズベースのオリジナルキット。

乗り降りを考えてわずかに絞られたサイドステップ、前置きインタークーラーへの対応を考えたフロントバンパー、そしてテールランプにマッチさせて微妙なえぐりを入れたリヤウイングなど、派手ではないがシックに低さを強調するエアロ。エアロボンネットも開発中。

HKS関西チェイサー チューニング・スペック

タービン	ノーマル
最高出力／ブースト	約320ps／1.0kg/㎠
ブーストコントローラー	HKS EVC
コンピュータ	HKS F-CON V（HKS関西オリジナルセッテイング）
エアクリーナー	HKS スーパーパワーフロー
インタークーラー	ノーマル
エキマニ	ノーマル
マフラー	HKS スーパードラッガー
インジェクター	ノーマル
ミッション	ノーマルAT
LSD	クスコRS
ブレーキパッド	プロジェクトμ（テスト品）
ブレーキ	オリジナル（ZA80スープラ用4ポットキャリパー+17インテローター）
サスキット	Kansaiオリジナル オーリンズベースCリング車高調（22万6000円）
	スプリングF9.5k R5k
タイヤ	アドバン ネオバ F225/40-18 R255/45-18
ホイール	ヨコハマ AVS モデル7 F18×8J R18×9J（試作品）
エクステリア	HKS Kansai フロントバンパー（8万9000円）
	HKS Kansai サイドステップ（6万8000円）
	HKS Kansai リヤウイング（5万8000円）
	HKS Kansai リヤアンダースポイラー（5万9000円）
	HKS Kansai ストラットタワーバー（1万8000円）
その他	

■HKS関西サービス 〒632-0111 奈良県山辺郡都祁村小倉1080 ☎0743-84-0126

STABILITY PLUS

ノーマルスプリングをベースにレートをFr7.5kg/mm(+17.2%) Rr4.0kg/mm(+35.5%)、車高をFr-35mm Rr-30mm(1G状態)に設定しロール剛性の向上及びロールセンター高の低下により、確実なステアリングインフォメーションのあるトラクションの高いハンドリングを実現します。又、プリロード(初期過重)を大幅に減少させることによりターンイン時の旋回性の向上させています。

JZX90.100 ¥ 42,000

MAXI-R

あらゆる走行パターンのエンジンデータを計測・解析しパイプ径の最適化により中低速域でのトルクを損なう事なく高回転域での出力特性の向上及び、スロットル開度とエンジンピックアップが高次元でシンクロするハイレスポンスなエンジン特性に変化し、コーナリング脱出時のスロットルのツキが格段に向上します。テールパイプはセルモのレーシングアイデンティティーを踏襲したアグレッシブなデザインにより、ハイパフォーマンスを主張します。

JZX90.100 ¥ 64,000

C-SOLUTION

サーキット走行を想定したスピードリミッター・レブリミッター及びブーストリミッターの解除をはじめ、燃料マップの最適化、点火時期調整、VVTのチューニングにより走行特性をフル制御。微妙なアクセルワークにも瞬時に反応するレスポンスとエンジンの回転数にスムーズに追従するパワーフィールを実現しました。

JZX90 ¥198,000 JZ100 ¥298,000

AERO UNIT

FRONT HALF COVERED SPOILER	¥ 65,000
SIDE STEP	¥ 72,000
REAR UNDER COVERED SPOILER	¥ 62,000
REAR SPOILER	¥ 58,000
FRONT GRILLE	¥ 32,000
LIGHT GARNISH	¥ 15,000
CERUMO EMBLEM	¥ 3,000

THE OUTSTANDING CIRCUIT PERFORMANCE

cerumo

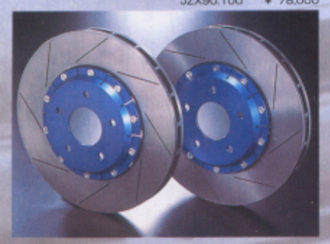
What's CERUMO?

1981年設立以来、常にトップカテゴリーでの上位争いを繰り広げるスーパーエンジニア佐藤正幸率いる技術集団CERUMO。その歴史の中からE.アーバイン・J.ビルヌーブといったドライバーをF1へ輩出してきた。
その長年にわたるスピードへの妥協なき追及をストリートに表現したものが CERUMO STREET PARTSである。

RACING BRAKE ROTOR

2ピース構造とし、急激な温度変化によるディスクの歪みを抑え高温域の安定性を向上させています。ローターの素材をチューニングし耐クラック性を高めあらゆるタイプのブレーキパッドに対応し表面のスリットとベンチレーションフィンが優れた耐フェード性を発揮。又、アルミ製ベルハウジングによりノーマル比約1kgのバネ下重量の低減を実現し車両運動特性を高めています。

JZX90.100 ¥ 78,000



BRAKE PAD

TYPE-C611 CARBON
ライニングの素材に「カーボン」を加え、ローターとパッドの摩擦抵抗を飛躍的に向上させました。2次曲線的な特性を持ち、ストロークの奥でのコントロール性に優れます。 Fr ¥25,000 Rr ¥23,000

TYPE-S639 NON ASBESTOS
クセがなく、踏力に対してリニアに反応し、あらゆるシーンで優れたパフォーマンスを発揮します。ノンアスベストタイプ。

Fr ¥23,000 Rr ¥21,000

BRAKE LINE

ゴム製のホースに比べ熱による膨張率が極めて低いテフロンチューブを、耐久性・耐熱性に優れるSUS304ステンレスメッシュでカバーする事により、剛性感のあるダイレクトなブレーキペダルフィーリングを実現。ドライバーの意志を確実にブレーキシステムに伝達します。

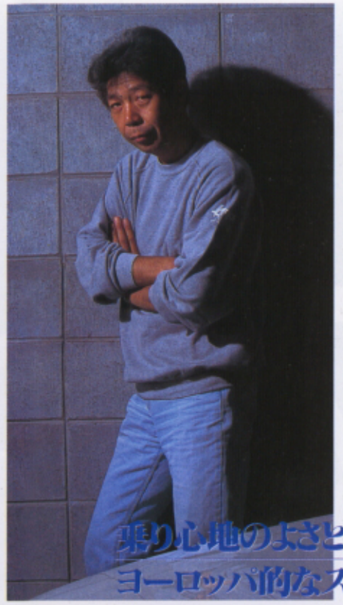
開発中

販売代理店

㈱レイズ/エコープロジェクト㈱/㈱ヒノデ/㈱三栄商会/㈱桑野/ボロ㈱/㈱テクニカル/㈱ファースト/㈱ミュースポーツインターナショナル/マルカサービス㈱/エグゼ㈱/三共㈱/カルマカンパニーリミテッド/㈱スピードクリエイト/トヨタオート静岡㈱各営業所/㈱タカラオート/㈱テクニカルオート・タック

株式会社セルモ セルモスポーツ プロジェクト 〒410-13 静岡県駿東郡小山町用沢1345-3 Phone 0550-78-1143 Fax 0550-78-1114

カタログをご希望の方は、住所、氏名、年齢、現在お乗りのお車を明記の上、資料請求券を同封してお送り下さい。
セルモスポーツのパーツはお近くの有名カーショップにてお買い求め頂けます。



乗り心地の良さと人間のフィーリングにリニアなパワー特性 ヨーロッパ的なスポーツセダンが目標だね

AT 向井敏之

「新型のIJZはこれからの時代にマッチするすばらしいエンジン。これまでのIJZのノウハウだけでなく、新たなセットアップによって自由にフィーリングを作り出せる」とHKS関西の向井サンはJZX100に搭載されるIJZの素晴らしさやボディサイズ、レイアウトなどのパッケージングまでを絶賛する。「チェイサーはカッコええ、ボディのラインもいいけど、フィニッシュの処理やフロントまわりを決めればもっとカッコよくなるのに」と、まずはエアロの製作が進んだ。これまでは付加物とされてきたスタイリングだが、トータルパッケージで考えれば重要なアイテムとなるからだ。

チューニングの中心となるエンジンは「低速からトルクが出ているし、レスポンスは抜群にいい。ただし4000回転までにパワー感が集中してしまうから、高回転までパワーが付いてくるようになれば面白くなる」と分析。ただし小さなノーマルタービンでは340馬力が限界、スムーズかつ全域でトルクフルな余裕のあるフィーリングを獲得するため、ATとのマッチングも考慮してGT2835アクチュエーターかGT3037のウエストゲート仕様に交換される予定だ。パワー的には450馬力あたりを狙っているが、これも「使いきれるパワープラスアルファのところが楽しいはず」という理由から。

インタークーラーはGTインタークーラーとなる予定。タービン交換後に対応するため2層とし、70φのパイピングとのバランスによってフィーリングを重視する。

サスは車高調整の直巻きスプリングのハイパーダンパーとオーリンズベースのノーマル形状の2種類を並行してテスト。一般道をゆっくり流したときでも不快な突き上げがなく、それでいて攻め込んだときにはしっとりと追従してハンドリングをサポートする究極のストリートサスを求めて徹底的にテストを繰り返し「大人向け」の最初のキットが誕生した。オーリンズベースのCリング車高調整式キットである。

もうひとつ、純正のトラクションコントロールやアンチロックブレーキ、ETCSなど、ハイテク機能を生かした新時代チューンドマシンを狙っているのも特徴だ。

あくまでも大人のAT車であることを意識し、4ドアでありながら本気でスポーツできるクルマがコンセプト。タバコを買いに行く足としての気軽さと、ゼロヨン14秒で走れてしまう本気が同居する、ヨーロピアンタイプのセットアップが目標だ。

デフのセッティングも大事なポイント。さまざまな仕様をテストしたが、クスコRSに落ち着きつつある。

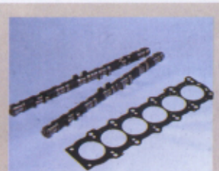
ハイテクで進化した、いいところはそのまま生かす。トラクションコントロールやETCSがその代表。

■AT vs MTチューンのポイントの違い

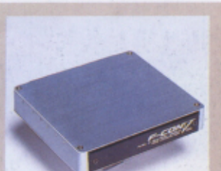
	HKS関西 AT	HKS東京 MT
タービン	ノーマル	GT3040
最高出力	320ps	465ps
ブースト	1.0kg/㎠	1.25kg/㎠
インジェクター	ノーマル	HKS550cc
燃料ポンプ	ノーマル	GT-Rニスモ大容量
エキマニ	ノーマル	ステン
マフラー	HKSスーパードラッガー	HKSデュアルドラッガー
クラッチ	——	HKSチルトンツイン
LSD	クスコRS	TRD
ショック	オーリンズベースCリング	HKSハイパーダンパー
スプリングF	9.5K	12K
R	5K	7K
ミッション	ノーマルAT	JZA80スープラ用6速

タービンは関西が450馬力対応のGT3037（左）または2835、東京が500馬力対応のGT3040（右）をチョイス。

インタークーラーは必須アイテム。HKS東京、関西ともGTインタークーラーをセレクト。



カムはIN256°、EX264°あたりになる。HKSではVVT-i対応のカムも新たに開発中。



F-CON V（10万円）は必須アイテム。さまざまな状況下での微妙なセッティングを可能にする。

それぞれのチューンポイント

松平真彦

MT 通勤からサーキット、ゼロヨンまで、どんなステージでも楽しく回して走れてカッコいいこと、それがHKS東京流です

より理想に近いチューニングを求め、毎日のようにシャシダイでのチェックが繰り返される。

80スープラ前期型ターボ用のミッションを移植し6速に。サーキットも楽しく走るために選択された。

HKS東京のチェイサーは、大容量タービンを使ってチューンドカーらしいパンチのあるパワー重視のエンジンに仕上げることを狙って作られている。

現在装着されているGT3040タービンはJZX90の開発段階から使われたマッチングのいいサイズだが、新IJZはVVT-iによってバルブタイミングを変化させ、低速のトルク不足が気にならないエンジンに進歩したことから、さらに風量の大きいTo4RやTo4Sといった550馬力＋αのタービン装着も検討されている。

新型のIJZに装着されたGT3040iに関しての正式なマッチングデータはHKSの本社でも具体化されておらず、キット化も未定だが「低速を気にせずチューニングできるMTなら大容量タービンで余裕のパワーを引き出す方が楽しめる」と、設定次第でどんなフィーリングにも仕上げることができるという。

確かにタービンを交換したことで、エンジンのフィーリングやパワーの不満は改善される。「しかし忘れてはいけないのが、チューニングはトータルバランスで成り立つということです。そのひとつが欠けるだけでパーツの性能も安定せず、本来の性能を発揮できないままブローすることもあります」と松平サンはいう。そのためHKS東京ではタービン交換と同時に、インタークーラーの大型化による吸入空気流量の安定やインジェクターの大容量化と燃料ポンプの追加など、出力アップに伴ってキャパシティをオーバーしてしまうパーツを確実に交換している。

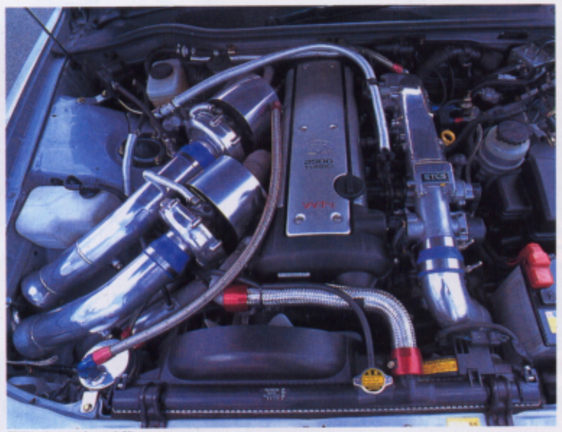
またミッションを80スープラ用のゲトラク製6速に乗せ変えてギヤリングを調整したり、フロントブレーキにブレンボキャリパーを組んで制動性を高めていたり、オリジナルの減衰力にセットされたハイパーダンパーによってトラクションを得ながら、コーナリング能力もアップするなど、パワーを存分に生かすためのパーツの選択も見逃せない。これらのパーツに支えられることで、街乗りからサーキット、ゼロヨンまでステージを選ぶことなく安定した性能を発揮できる車となっているのだ。また、オイルクーラーによるエンジン冷却能力のアップやクラッチのツインプレート化など、パワーに対するバランスもきちんと考慮されている。今後はカムをはじめヘッドまわりのチューニングを煮詰め、高回転までの吹けあがりに磨きをかける予定だ。

CONTENTS PROVIDED BY TOKYO SPEED SERVICE WWW.CISCOKIDS.COM Cisco Kids.

最高速はオーバー
320km/h!

最高速320km/hオーバーという実力を持つブリッツのBZ100チェイサー。外観こそノーマル然としているが、極太超偏平タイヤがポテンシャルの高さを感じさせる。エアロも開発中で近く発売予定。

最高速アタック時にはK3T-3070#6を2基掛けにしていたが、もてぎでの取材時には、K3T-3070の#8を装着。



腰下に2Jのパーツを移植し、K3T3070タービンを2基装着する。エキゾースト側に264度のカムを入れ、インテーク側はVVT-iのセッティングを詰めていった。

左下に見える丸いダクトはエアインテーク。バンパーにはGT-R用フランジを取付けインタークーラーの効率を上げる。

最高速用に改造されたリアライズTYPE-SRマフラーを装着。性能もさることながら迫力あるリヤビューを見せている。

必要なメーターをずらりと並べた助手席前のダッシュボードに比べ、ドライバー側のインパネはあっさりと仕上げられている。

BZ100チェイサー・チューニングデータ

エンジン	1JZ-GTE　腰下2JZ-GTE
出力	650PS／7000rpm
トルク	72kg-m／6300rpm
圧縮比	8.3
カム	INノーマル　EX加工カム264度
ピストン	カールシュミット87φ　2JZ用　24万円
コンロッド	H断面　2JZ用　19万8000円
ターボチャージャー	KKK K3T 3070 #6 TWIN（キット開発中）
インタークーラー	キット　コアータイプE　バージョンR24万8000円、バージョンS18万8000円
オイルクーラー	コアータイプA（キット開発中）
Fパイプ	60φ-70φ
マフラー	最高速用　メイン76.3φ　テール114.3φ　フルデュアル 市販品リアライズマフラーTYPE-SR　メイン76.3φ　テール100φ　8万5000円
クラッチ	OSトリプル
ECU	アクセスコンピューター改（ビッグインジェクター対応）、 市販品アクセスコンピューター　12万5000円
メインインジェクター	700cc×6　1万円／本
ブーストコントローラー	DUAL-SBC　4万9800円
ターボタイマー	デュアルターボタイマー　1万3800円
追加メーター	レーシングメーター80φBOOST　1万8500円、レーシングメーターEV60φ（ブースト2万4000円、排気温2万6000円、油温・圧各2万6000円）、ピークホールドディバイス　1万円
	ブリッツケーニッヒバケットシート　24万円

シートはブリッツのフルバケットで、低いポジションが得られるようなシートブラケットで取り付けられている。

ブリッツが製作した最高速仕様チェイサーは
K3Tタービン×2で650馬力を発生

トヨタ車のチューニングパーツメーカーとして有名なブリッツが製作した最高速仕様のチェイサー・ツアラーV特別なエアロ等を装着しないノーマルセダンボディでオーバー320km/hを記録したこのマシンの詳細に迫る

Text/Atsushi Miyashita　Photos/Masakatsu Sato, Hiroharu Sato

大型タービン装着ながらリニアな出力特性を描く

トヨタ車のチューニングパーツを多数リリースしているブリッツは、その開発の過程でストリートだけでなくサーキットでも活躍している。N1耐久や全日本GT選手権でもスープラを走らせた実績を持ち、その技術力は高い。98年も80スープラでのレース参戦が予定されているという。

ブリッツが作ったJZX100チェイサーは、最高速を狙ってタービンをチョイス。JZX100のノーマルタービンはレスポンスを狙ったためすぐに限界がきてしまい、パワーを出すにはチューニングの早い段階でのタービン交換が必須となるのだが、320km/hオーバーの最高速を記録した時はK3T3070#6を2基掛け、今回取材したツインリンクもてき走行時にはK3T3070#8を2基掛けとしていた。

エアフローメーターを使うが、エアフローの位置はタービン下流で押し込みといわれる方法を採っている。これは、径の制限されるエアフロでより多くのエアをエンジンへ送り込むための方法だが、熱の問題やホースの外れなどの対策に苦心する方法だ。

また、ブリッツでは腰下に2Jを流用し、ピストンにカールシュミットのφ87鍛造ピストン、H断面コンロッドを使い排気量を3065ccとしている。カムはエキゾーストに2J改の264度を組み、インテークはVVT-iを生かすセッティングとしており、このセットを出すのに苦労したという。

しかし、そのおかげで大型のタービンを使ったとは思えないほどのリニアなフィーリングが得られている。パワーは、最高速仕様で650psをマーク。

エンジンの制御はブリッツのフルコン、アクセスコンピュータで行なっており、エキマニにはステンレスの手曲げ、マフラーは最高速用に改造したリアライズTYPE-SRをウンオフで装着する。

さらに、もてぎでのテストでは最高速仕様のマシンとは思えないサスペンションの仕上がりを見せており、ただストレートが速いだけではないマルチパーパスに使える懐の深さも持ち合わせていることが明らかになった。ただ、前出のエアフロの関係で長い時間を走らせることができないのが残念なのだが。

ビルシュタインのダンパーをベースにセッティングされたサスは、650psのパワーを確実に受け止めてくれる。

JTCCとは

全日本ツーリングカー選手権(Japan Touring Car Championship)。国内ツーリングカーレースの最高峰でトップドライバーが参戦している。出場できるベース車は一般に市販されている4ドアセダン。エンジンはNA2ℓで、同一メーカーで生産されているエンジンなら載せ換え可能。エンジン回転が制限されているとはいえNA2ℓでも300馬力以上を発生。建前上はチームごとの参戦となっているが、メーカーの威信をかけたワークス同士の激しい戦いが展開されている。参戦しているのは、ニッサン、ホンダの他、BMWやオペルなど外国車も。トヨタはFFのエクシヴで参戦しタイトルも獲得したが、97年からFRのチェイサーも投入している。

外観は市販車と似ていても中身は全くの別物。ドライバーの着座位置も車のセンター寄りに移されている。

19インチホイールもあったが現状では18インチを装着。もちろんA。ここまで車高を下げるためにフェンダーはカット

JTCCにチェイサーで参戦する
2つのレーシングチームが
作り出したストリートバージョン

サーキットの血統

速く走ること、それのみを追及するレーシングマシンは
研ぎ澄まされた美しさを持っている。そのDNAを
受け継ぎ開発されたストリートバージョンが
ここで紹介する2台だ。サーキットで得たノウハウを
生かしつつそれぞれのチームがチェイサーというクルマに
どのようなモディファイを施しているのか見てみよう

cerumo vs TOM's

Text/Makoto Shiomi
Photos/Hiroharu Soto

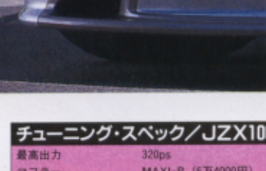
チューニング・スペック／JZX100チェイサー	
最高出力	320ps
マフラー	MAXI-R（6万4000円）
コンピュータ	C-SOLUTION （29万8000円）
ブレーキパッド	TYPE C-611（F2万5000円 R2万3000円）
その他ブレーキパーツ	レーシングローター（7万8000円） ブレーキライン（価格未定）
スプリング	STABILITY PLUS(4万2000円／F7.5kg R4.8kg）
タイヤ	ブリヂストンG-GRID（F235/40-18 R255/35-18）
ホイール	CERUMO SPORTS C5S（F8JX18 R9JX18）
エクステリア	Fハーフスポイラー(6万5000円)、Sステップ(7万2000円)、Rアンダースポイラー(6万2000円)、Rスポイラー(5万8000円)、Fグリル(3万2000円)、ライトガーニッシュ(1万5000円)

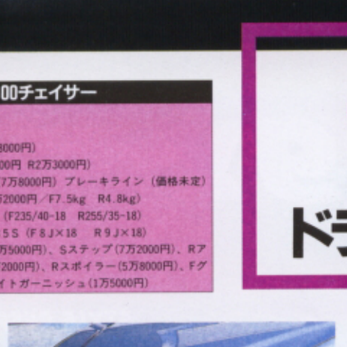
cerumo

まずは普通のユーザーがドライビングを楽しむために

レーシングチームが市販車用のアイテムを作るとき、ちょっとしたジレンマにハマってしまう。というのも、純粋に速く走るための機能、というのを知りすぎているために、ストリートを走るクルマ向けのアイテムの場合、どの程度のレベルに設定するのかが決めにくいのだ。で、このセルモ・チェイサーは、あくまで一般ユーザーがドライビングを楽しめるように、ドレスアップをメインにしながら機能面も含めて仕立てたクルマだ。たとえば足まわりを見てみると、装着されているスプリングは、プリロードを減らし（つまり初期の動きをしなやかにしている）、スムーズな動きをするようにしていることからも、そのターゲットはハッキリとしている。

しかし、だからといってこれだけが、チェイサーのチューン&ドレスアップに対するセルモの答えっていうワケではない。現在トップエンドのユーザーをターゲットにした車高調サスキットを開発しているし、まんまJTCCイメージのエアロパーツも製作しているのだ。つまり、あくまでストリートをメインにドライビングを楽しみたい人にはこのクルマがあるわけだし、見た目も機能も、レーシングカーに近いモノを求めるユーザーは、これからリリースされるであろうエアロやサスキットを選べばいいのだ。こういう幅の広いアイテム開発ができる実力は、さすがにレーシングチームならでは。また、マークII用のアイテムもこれから開発していくそうだ。





❶無機質なクルマに野性味を感じさせる造形がポイント❷ホイールはオリジナルのC5S。サイズは18×8JJ+45／9JJ+44だ❸ダックテールのリヤスポはリヤバンパーのうねりとリンクしたデザイン❹MAXI-Rはテールの絞りがポイント❺フロントスポイラーはハーフタイプとは思えないほどイメージが強い❻グリルの中央にはセルモのエンブレムが輝く❼このローターは試作品で市販バージョンはスリットのみとなる❽リヤアンダースポイラーはバランスを考慮し、左側にはダクトが装備されているぞ。

●セルモ 〒410-13 静岡県駿東郡小山町用沢1345-3 ☎0550-78-1143

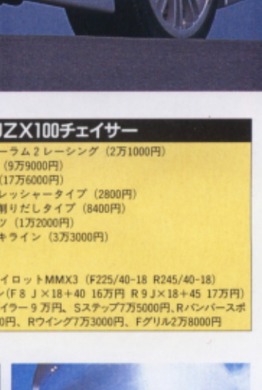
チューニング・スペック／JZX100チェイサー	
エアクリーナー	トムススーパーラム2レーシング（2万1000円）
マフラー	トムスバレル（9万9000円）
コンピュータ	トムスTECS（17万6000円）
ラジエーターキャップ	トムスハイプレッシャータイプ（2800円）
オイルフィラー	トムスアルミ削りだしタイプ（8400円）
ブレーキパッド	トムススポーツ（1万2000円）
その他ブレーキパーツ	トムスブレーキライン（3万3000円）
スプリング	試作
ショックアブソーバー	試作車高調
タイヤ	ミシュランパイロットMMX3（F225/40-18 R245/40-18）
ホイール	トムスマグタン（F8JX18+40 16万円 R9JX18+45 17万円）
エクステリア	Fバンパースポイラー9万円、Sステップ7万5000円、Rバンパースポイラー11万2000円、Rウイング7万3000円、Fグリル2万8000円

TOM'S

狙ったのはストリート最高の性能を発揮できること

見た目だけではもちろんダメで、機能面とルックスのバランスが取れていないとブランドネームに負けてしまう。トムスがリリースしたチェイサー用のアイテムは、そういうコンセプトの元に開発されたものだ。しかしそのフォルムは、オヤッと思ってしまうほどアダルトにまとまっている。なぜならこのクルマは、ストリートでの最高性能を求めているからなのだ。つまり、どんなシチュエーションで使われるにしても、また色々な個性を持っているユーザーが乗ったにしても、クルマの持っている性能のすべてを発揮できるように造っていったらこういうフォルムになったのだ。その考え方はレーシングマシンとじつは同じ。サーキットという限られた状況の中で速く走ることだけを考えるなら、まさしくそれはJTCCマシンのようなフォルムになるわけだし、オールマイティな使い方をするクルマとは当然違ってくるのだ。

そのかわり、ストリート用だからといって、どこかを妥協してる、なんてことはまったくなく、マフラーやエアクリーナー、コンピュータ、サスペンション、ブレーキなど、ノーマルでは満足できない部分にはすべて手が入っている。エアロパーツはチェイサー・ユーザーの年齢層を考えて、若干アダルトなムードを感じさせているが、フロントバンパーの開口部やハイトの高いリヤスポイラーは、スポーツドライビングを意識させるようなデザインとなっているのだ。



❶2重構造になったバンパー開口部とルーバータイプのグリルが精悍だ❷車高調サスはしなやかに路面をトレースするようセッティングされている❸MAG TANG（マグタン）のサイズは18×8JJ+40／9JJ+45。驚異の軽さだ❹スーパーラム2レーシングがセットされたエンジンルームもスバルタン❺トムス・バレルはメイン80φ、テールは115φでJZ-GTE用❻コンピュータも当然オリジナル❼スーパーラム2には純正交換タイプもある❽ホース／パッド／フルードと、ブレーキパーツの充実度も高い。

●トムス 〒158 東京都世田谷区等々力6-13-10 ☎03-3704-6191

JZX100用サスキットガイド

レーシングドライバーによるインプレッションを参考に

キミにピッタリの サスキットを探せ!

試乗ドライバー
木下隆之／中谷明彦

規制緩和でたくさんのサスキットが登場している。
今回はその中からJZX100用のサスキット
9メーカー10種を筑波サーキットに持ち込んだ。
インプレしてくれるのは中谷、木下両選手だ。
走る楽しみとサスの関係を十分に知っている二人の
正確なインプレッションとスペックを参考に
自分にピッタリのサスキットを探し出してみよう。
また残念ながら今回のテストには間に合わなかった
発売直前のサスキットも紹介しているぞ。

Photos/Akira Takahashi, Yuki Sawada, Hiroharu Sato
Text/Ryuta Fujita

TOM'S
PERFORMANCE ENGINEERING FOR TOYOTA

JZX100 : CHASER AERO KIT

FRONT BUMPER	¥ 90,000
FRONT GRILLE	¥ 28,000
SIDE STEP	¥ 75,000
REAR BUMPER	¥112,000
REAR WING	¥ 73,000

WHEEL : MAG TANG
18×8.0J+40 5/114.3Fr ¥160,000
18×9.0J+45 5/114.3Fr ¥170,000

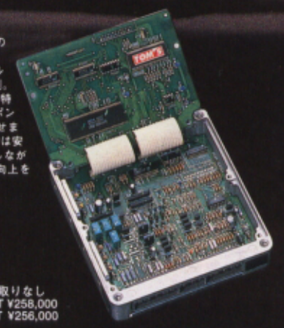
Racing Technology for CHASER

TOM'S POWER UP PARTS SERIES

SUPER RAM II RACING
エンジンのポテンシャルを余すことなく発揮できるクリーナーボックス交換タイプ。「レーシング」と手軽に吸気系チューンが楽しめる純正フィルター交換タイプ「ストリート」を用意。両方共に、フィルターの目の荒さをはじめ、細部に至るまで煮詰められた3層構造のポリウレタンフォームは理想な集塵効果と吸入抵抗の低減を実現。シャープなエンジンレスポンスとレーシーな吸気サウンドを実現しました。

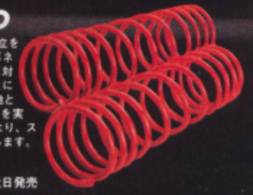
¥ 21,000
STREET
¥ 8,500

T.E.C.S.
トムスがトヨタ車のために新開発したエンジンコントロールユニット。「T.E.C.S.」。低中速域でのトルク特性とアクセルレスポンスを大幅に向上させます。また、高速域では安全マージンを確保しながらも低燃費と出力向上を実現させました。



下取りあり　下取りなし
MT ¥178,000　MT ¥258,000
AT ¥176,000　AT ¥256,000

STYLE RESPO
乗り心地とスタイリングの両立を目指したスタイルレスポ。バネレートを純正のスプリングに対し100～110%に設定することにより、純正と変わらぬ乗り心地とスポーティーなフィーリングを実現。また、車高が落ちることにより、スポーティーなスタイルを実現します。



近日発売

SHOCK ABSORBER
トムスの技術力を結集した本物のサスペンションキット。JTCCでも採用されているトムスフルオリジナルダンパー。

近日発売

BARREL
排気効率の大幅なアップを実現し、理想的なトルク特性を獲得するセミステンレス製マフラーです。200φの俯丸型サイレンサーとテール径115φのルックスで、リアセクションをスポーティーに演出します。

¥ 99,000

BRAKE PAD

確実な制動力とコントロール製を求めて開発。耐フェード性と高速域での制動力を重視した「レーシング」と初期制動と耐摩耗性を重視した「スポーツ」の2タイプを設定。
スポーツ　¥12,000
レーシング　¥25,000

BRAKE LINE

完全フィッティングを可能とした新開発ブレーキライン。ホースエンドをSUS303ステンレス製とする事で耐久性を大幅に向上させました。

¥ 33,000

LOW TEMP THERMOSTAT

開弁温度を純正より約10℃低く設定し、水温が上昇する前に冷却水を循環させオーバーヒートまでの時間を延長します。また、水温の上昇によるパワーロスを防ぎます。

¥ 7,000

HIGH PRESSURE RADIATOR CAP

開弁圧を純正の0.9Kg/㎠から1.3Kg/㎠に強化。沸点を上げる事によりオーバーヒートを防止します。

¥ 2,800

ENGINE OIL

耐久用オイルをベースに開発された100%化学合成オイル「TURBO 15W-50」驚異的な高温高剪断安定が安定した油圧を確保し優れた耐熱性が高い油温での酸化を防止します。
4ℓ缶　¥9,800
1ℓ缶　¥2,500

トムスのパーツを網羅したトムスプロダクツカタログVo.1完成!

トムス商品は全国のトヨタディーラー及び有名カーショップにてお買い求め頂けます。

トムス プロダクツカタログVo.1をご希望の方は1,500円（消費税・送料込み）とカタログ請求券、お名前・ご住所・ご職業・所有車両を記入した用紙を同封の上、現金書留にて下記宛先までお送り下さい。※発送の都合上、現金書留到着日より、約1週間後の発送となります。〒158 東京都世田谷区等々力6-13-10　株式会社トムス　営業部　TEL 03-3704-6191

理想のサスとは？

ノーマルでの完成度はズバ抜けて高いけど 僕ならまずロール剛性を高める——木下隆之

マークII三兄弟の走りは、恐ろしく完成されている。最近誕生したモデルのなかでは、最高のデキといっていい。トータルバランスで勝負させたら、もっとも日本人の好みに合っていると絶賛したい。乗り心地、操縦性、コントロール性、絶対的な限界……、そのどれもが高い次元でまとまっているのだ。そのJZX100の足に手を加えるというのだから、これはただ事ではないよね。

もっとも、まとまってはいるが、好みに合わせてどこかの特性を際立たせたいと願う気持ちも良くわかる。たとえば限界をとにかく高めたいとか、スライド走行をやりやすくしたいとか…、そんな細工をするのもこの車の大きな楽しみかもしれないのだ。

その点、ベースがしっかりしているから、モディファイを生かしやすいとも言える。ボディがヘナヘナであれば何をやったって頼りないだろうし、サス設計が悪ければ次元を高めることなど困難になる。モディファイすれば、確実にクルマが反応するはず。基本がしっかりしていることは、モディファイにとっては明るい材料なのである。

で、どういったセッティングが理想であるかなのだが、はっきり言ってそれは好みの問題だ。チューニングの目的によって仕様は大きく異なるから、一概にこれにしろとは言い切れない。

もっとも、僕だったら、まずロール剛性を引き上げる。グラっとするのは、走っていて気持ち良くないからね。

さらには、コーナリング初期の応答性を高めるために、低スピード域から確実に減衰力が立ち上がるように細工したい。ステアリングの遊びにも似た不自然な動きが残されていては、そもそも走る気にならないからだ。

そしてそうしながら、絶対に不自然な跳ねが発生しないこと。そもそも跳ねは、操縦性の悪化に結びつく。応答性にリニアリティがなくなり、コントロール性も台無しだ。せっかく限界を高めたとしても、その能力を引き出せないのだったら、本末転倒だからね。

そう、もし僕がマークIIに手を加えるのだったら、ノーマルの持つバランスの良さを崩さない程度に、ロール剛性を引き上げる。それを基本として開発を進めていくだろう。

もともと完成度が高いマークIIなのだから、そこにわずかなスパイスが加わっただけで、そのマシンは驚くほど優れたものになるのだろうから。

ノーマル形状か？
サスペンションに何を要求する？

ノーマル形状のサスが車高調サスに比べて劣っている、なんて考えは間違っている。例えばルックスを優先させたいなら望むだけのローダウンができるサスキットで十分だろうし、走りを優先させる場合でも、自分のドライビングテクニックを磨きたいと思っているなら、まずはノーマル形状サスキットの装着がオススメだ。もっともこのタイプでも車高を変えることができるものもあるけど。ノーマル形状タイプの最大のメリットは入れやすい価格であること。キチンと開発されたサスキットなら十分速く走れるし、ドラテクも磨ける。ピロアッパーマウント（下写真）を組み合せれば、さらに文句なしだ。

プロフィール
きのしたたかゆき／同じくレーシングドライバー兼ジャーナリストとしても精力的に活動。著書としてネコ・パブリッシングから「木下隆之の青春回顧録」が出版されている。

アクセルでコントロールできる足がいい バネが硬すぎるのはダメ——中谷明彦

JZX100の足は、もともとかなりスポーティに振ったオールラウンドの足に仕上がっていると思う。それをアフターのサスで、よりスポーツ指向にもっていく場合、テーマはロードホールディングの向上ということになるだろう。ロードホールディングのよしあしは、サスのストロークが路面のアンジュレーションに対して追従できるかどうかで決まってくる。そうした問題は、基本的にバネとダンパーの減衰力のバランスで決まってくるわけだが、僕から見てひどい足、つまりロードホールディングの悪い足というのは、バネが硬すぎる場合が多いようだ。

バネは荷重を支えるものだが、それを硬くしてやれば、速く伸びようとする力も増すのである。そうなると、バネの反力をコントロールするダンパーも初期の減衰力を上げなくてはならなくなり、それに合わせてダンパーのガス圧も高くなる。そうなるとバネが硬いからストロークしない（ロールしない）→ダンパーも強いからリバウンドしない、ということになり、ポンポン跳ねてぜんぜん接地しないうえに、コーナーでもインリフトしてトラクションがかからないという、悪循環になってしまうというわけだ。こうなるとロードホールディングは最悪だ。4ドアの場合、もともとボディ剛性も高いとはいえないので、その点からも硬いバネはおすすめできない。

ただしFRの場合、単にロードホールディングを上げてしまうと、FRの楽しさがスポイルされ、4WDみたいになってしまう。FRスポーツにトラクションというのは重要な要素だが、トラクションをかけすぎるとアンダーが出てつまらない。したがって、そうしたFRの特性を考えたうえで、荷重変化を穏やかにし、挙動や姿勢をアクセルコントロールで調整できる足を目指してもらいたい。

また、フロントの車高を落とした時はイニシャルキャンバーが増えるので、必ず補正をしておきたい。そのままにしておくと、ハンドルの切り始めはキャンバー応答が大きく出るが、さらに転舵していくとキャンバーが起きてくるので、荷重がかかっているのに逆にアンダーが出てきてしまう。そうなると当然コントロール性も低下する。だから、車高を落とす際はキャスターが変わらないように前後同じだけ落としたほうがいい。ちなみに僕ならノーマルの足で前後とも30㎜だけ落とすと思う。それとタイヤは荷重バランスを考えると前後同サイズがベストだろう。

車高調サスか？
走りを極めたいなら迷わずコレだ

車高調整式というのは、もう知っているとは思うけど、ボディのロワシート等に高さの調整機能を持たせたもののこと。一定間隔で調整するCリング式と無段階に調整できるネジ式（写真）がある。このサスのメリットは何と言っても車高が変えられること。車高を変えることによって、ハンドリングを自分の好みに近づけることができるのだ。また、このタイプの多くがいわゆる直巻スプリングを使用しているのでスプリングレートの変更も、交換作業も比較的簡単にできるなどのメリットもある。つまり、走るためのセッティングができるということ。だから走りを極めたいならこちらがオススメだ。

プロフィール
なかやあきひこ／レーシングドライバーとしてだけではなくジャーナリストとしても活躍している。レースでは国内最高峰のF3000やJTCCで優勝経験を持つ実力派。

アラゴスタ

26万8000円(予価)

トップラインプロダクト
〒270-14 千葉県印旛郡白井町神々廻831-2
☎0474-98-4326

腰は強く減衰も初期から発揮 楽しいけれどテクも必要

ストリート仕様だというアラゴスタなのだが、それなりのカウンター操作を習得したドライバーが主なターゲットになっているのだろうか。

足まわりの腰はかなり強い。ショックの減衰力が初期からガッチリと発揮されているし、ロールもしっかり抑え込まれている。したがって、ステアリング応答性も初期からグイグイ引き込むもので、コーナー前半のクリッピングまではアンダーステアらしき挙動はほとんど意識できない。このため、マシンをスライドさせることは比較的容易だ。筑波の最終コーナーを、ついついカニ走りさせたくなってしまうほどだった。

もっとも強化されたブッシュに突然干渉し、跳ねが起こる。その瞬間は挙動がピーキーに乱れる。振幅は細かいがその衝撃が強く、スライド中のマシンをコントロール下に置いておくには、神経を挙動に集中させておく必要がある。楽しいけれど、それにはテクが必要である。(木下)

ヨーロッパから日本へ。注目の新ブランド

トップラインプロダクトは、まだ聞き慣れない名前かもしれないが、ル・マンをはじめとする国内外のビッグレースで活躍していた、サスのエキスパート・エンジニア達が立ち上げた新しい会社なのである。

そんな彼等が選んだ足は、2輪レース界のトップブランドダンパー、アラゴスタだ。アラゴスタはフルアルミケースのモノチューブダンパーで、減衰力は12段調整。45φの大径ピストンで、O/H、仕様変更もOKだ。また、ピロマウントも標準採用となっており、さらにレーシングカーでは当たり前になっている、分離タイプのアッパーシートを採用することで、ストローク時の曲げ力によるフリクションを排除した。スプリングもこのショックに合わせた専用設計。オランダ・メルヴェ社製のこのバネは、プログレッシブタイプの直巻きで、ノーマル形状と直巻きの良さを両立させたもので、乗り心地もいい。今回装着されていたのは、まだ試作品を組んだだけの状態だが、新たな旋風を起こしそうだ。

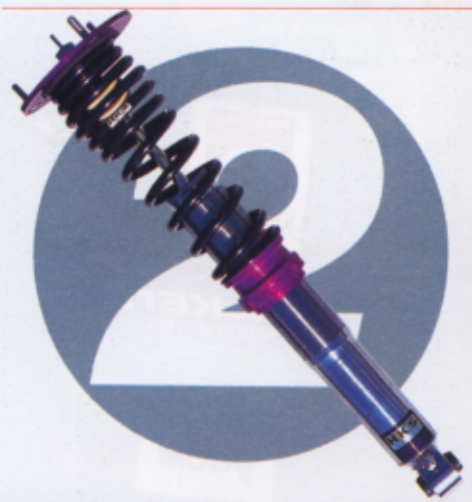
ハイパーダンパー

20万8000円

HKS
〒418-01 静岡県富士宮市上井出2266
☎0544-29-1100

ケーシングのしっかりしたハイグリップタイヤがベストマッチ

わかる人にはさすがと思わせる足、それがこのHKSハイパーダンパーの印象だ。JZX100の場合、ノーマルの足の完成度も高いので、ノーマルからこのダンパーに変えた時にすごく変わったという感じはしないかもしれないが、よりしなやかで剛性も出ていて、スプリングと減衰力、それにガス圧のバランスが非常に良くとれている。それでいてじゃじゃ馬的な面白さも残っているし、それをなくそうと思えばすぐになくすこともできるようになっている。また、ストリートでの乗り心地も決して悪くはない足だ。サーキットなどで楽しむのなら、減衰力を標準のF4R5から、F4R2ぐらいにしてやると、バネ上の動きが穏やかになり、その分接地性が良くなるはずだ。今回はエンジンの調子が悪くそれほどタイムは出なかったが、サスのレベルは十分高い。タイヤは市販ハイグリップラジアルで、ケーシングのしっかりしたタイヤがベストマッチするはず。(中谷)



独自のベースバルブでしなやかな乗り心地を確保

このハイパーダンパーは、画期的な4WAYダンパーで世の中をアッといわせたHKSが、新たに開発した車高調式のサスキット。伸圧別調整だった4WAYダンパーと違い、一般的な伸び縮み同時調整(10段階)となったが、独自の新技術を投入しスポーツ性能と、乗り心地という相反する条件を共存させるサスに仕上げた。

その秘密はショックにある。ハイパーダンパーのショックは、大径ピストンが使えて、ピストンスピードが速い領域でも減衰の立ち上がりのいい単筒式を採用。一般スポーツ走行には向いていてもガス圧の関係で乗り心地の面では不利になるといわれている単筒式だが、HKSでは複筒式のように独自のベースバルブを入れることで、ガス圧を低くし、突き上げを抑えることに成功した。

また、スプリングにはヘルパーなしで同じ効果が得られる樽型2段不等ピッチスプリング「スーパーデュアルレーシングスプリング」を組み合わせている。

CarBoys
WWW.CBOYS.COM

サステックプロ S2Kit

大柄な4ドアボディでも軽〜くドリフトしたい人向き

JZX100チェイサーでドリフトしたい、遊びたい、という人に、このタナベのサステックプロは向いている。

テスト車では、車高のセッティングの関係もあって、かなりフロントに荷重がかかるようになっていて、だらしなくコーナーに侵入していくと、アンダーが続いてしまうが、パワーをかけることによって、積極的に向きを変えることができ、簡単にドリフト状態を作りだすことが可能になる。

こうした特性を生かせば、スローコーナーでは面白いほどクルクル回り、大柄な4ドアボディとは思えないような、お手軽ドリフトマシンとして楽しめる。その分、サーキットなどの高速コーナーは、正直言って得意としない。しかし、ストリートのワインディングを楽しむ分には、乗り心地も悪くないし、スプリングもそんなに硬い感じはしないので、目的をはっきり絞っている人なら、満足できる足だといえる。（中谷）

走りに重点をおいたハード指向サス

好評のサステックダンパーをよりハード指向にしたのが、このタナベのサステックプロシリーズになる。12段の減衰力調整機能を持たせたダンパーは、シンプルで容量の大きいモノチューブタイプを採用。街乗りもこなせるが、ハイウェイやワインディング、サーキットなどでのスポーティな走りに主眼を置いたセッティングが施されている。

もちろん、オーバーホール（1本1万5000円〜）や仕様変更（OHと同時で1本3万5000円〜）のオーダーも可能なので、のちのちオーナーの好みに合わせてステップアップしていくという使い方もできる。

スプリングは、ヘルパースプリングを併用し、遊びをなくすとともに有効ストロークもできるだけ確保するようにしているので、スタイル優先でベタベタに車高を落としても、底付きなどの心配はほとんどない。

ピロアッパーマウントの設定もあるので、サスペンション全体をタナベで統一できる車高調になっている。

26万7000円

タナベ

〒562　大阪府箕面市小野原東1-4-15

☎0727-28-6780

サスキットfor サーキット

Sタイヤを装着してサーキットを走れば真価を発揮

TRDの「サスキットforサーキット」は、その名のとおりサーキットを想定ステージとしたサスキットでなので、かなり硬めの足になっている。特にスプリングは硬めの設定で、フロント14kg、リヤ8kgになっている。

このため乗り心地は超ハードになっているが、硬くて「いかにも足まわりを強化したぞ」というフィーリングを好む人には、マッチするのではと思われる。

サーキットの走りでは、さすがにロールが少なく、その分シビアな操縦特性になっているが、市販のラジアルタイヤではなく、Sタイヤやスリックタイヤをはかせれば、もっとストローク量が増えて、この足が生きてくるはずだ。したがって、ストリートで使うには、ちょっと厳しい面もあるが、今回のテスト車の中では一番いいタイムをマークしているので、サーキットユースメインならその実力が発揮されるだろう。（中谷）

サーキットに的を絞ったハードサスキット

トヨタ直系のTRDのサスキットforサーキットは、いわゆるワークスチューンのサスペンションで、想定走行ステージを思い切ってサーキットに絞り込んだ、スポーツするためのサスキットだ。

推奨車高は前後ともノーマルからマイナス50mmとなっている。

スプリングは、以前からリリースされているレース用のスプリングをそのまま使用し、キットにはフロント14kg、リヤ8kgというハードめのものを組み合わせている。このスプリングに関しては、車高調なので既製の直巻きスプリングに変更することも可能で、フロントに10kg、12kg、16kg、リヤが7kg、9kg、10kgのものが別売で用意されている。

ショックアブソーバーは、ツインチューブの減衰力調整タイプ。減衰力は、伸び側・縮み側同時調整の5段式で、ストリートラジアルタイヤによる通常走行から、ハードスプリング＋Sタイヤの組み合わせでのサーキット走行まで力強く受け止める。

17万5000円

トヨタテクノクラフト・TRD

〒222　神奈川県横浜市港北区篠岡町800

☎045-540-2121

CONTENTS BELONGS TO Option Kids. WWW.OPTIONKIDS.COM

RS☆Rダンパーシステム タイプSA

（98年春発売予定）

TMC

〒561　大阪府豊中市利倉3-6-17

☎06-866-1431

派手なスライド状態ではバツグンのコントロール性

サーキット走行ならではの強烈な負荷を予想して、RS☆Rの足まわりは16段調整幅の強めの設定で持ち込んできていた。この仕様では、コーナリング中にシャシーが、やや大きめの振幅をともなって跳ねることがあった。タイヤはノーマルのアドバンA460が組み込まれていたが、タイヤにかかる荷重がたえず変化することでグリップ力が安定せず、だから挙動もそれにともなって安定性に欠けることがあった。

ただ、基本的にはフロントの応答性は高く、わずかなステアリングの切り込みでノーズは反応し、アンダーステアも少ない。それに気を良くして派手なスライド状態に仕向けると、そこでは抜群のコントロール性を示す。ニュートラル状態をキープしようとすると繊細なテクニックが必要なのとは対象的だ。

峠仕様というのだが、特に派手な走りを好む人には歓迎されるかも。（木下）

RS☆R初の4ドアセダン用サスキット

これまで4ドアセダン用の車高調サスキットをラインアップしていなかったRS☆R。そのRS☆Rが、4ドアセダン用の車高調として初めて開発を始めたのが、今回筑波にもち込まれたRS☆Rダンパーシステム　タイプSAだ。このタイプSAは、まだ完全な試作段階で、スペックとしてはまだまだ未定となっている部分が多いのだが、とりあえず今回テストを行なったモデルは、前後とも16段の減衰力調整機能を持ったショックとなっていた。

スプリングはフロント14kg、リヤ8kgの組み合わせ。バネレートもこれから煮詰めに入る段階なので、市販までに変更される可能性がある。

コンセプトは、街乗りからワインディングをメインとした、ストリート重視のセッティングを目指しており、ユーザーの幅が広い4ドアセダンのならではの味付けを行なっていくということだ。気になる発売時期は98年早々になると思われる。

TYPE-HA DAMPER

17万8000円（P/U無）／22万4000円（P/U付）

テイン

〒224　神奈川県横浜市都筑区川向町795

☎045-474-5236

荷重がかかっている時は安定感あり舵角とロールが少ないステージ向き

テインのタイプHAは、車高調としてはかなりローブライスな部類に入り、サスペンションチューンを考えている人には、気になる一本といえるだろう。さて、そんなタイプHAのフィーリングだが、一言でいうと、サスを変えたという実感がわきやすい味付けだ。ガス圧が高いせいか、路面の変化に対しての動きが敏感になり、フロントは、トーの関係もあって、わずかにハンドルを切った時の応答性が良くなっている。リヤは5段程度の硬さにすれば、トラクションはかからないが、いくらでも踏んでいける足になるし、ストリート用のF6R10の減衰にすれば、タイム狙いのトラクション方向にも持っていける。ただ、Fの剛性感や減衰力から考えると、Sタイヤでサーキットというのはやや不向き。その代わり荷重がかかっている時は動きが安定しているので、ストリート、それも舵角とロールが少ないステージにはピッタリだ。（中谷）

純正並みからN1レース用までの幅広さ

テインのタイプHAダンパーは、伸び側のストロークを最大限確保するために、ツインスプリングを採用した車高調キット。角断面線径のヘルパーと、メインスプリングを組み合わせることで、有効ストローク長が非常に長いという特徴をもっている。また、メインスプリングは、ノーマルマウントでも、テインのピロアッパーマウント（ピロアッパー付きのキットもある）でもマッチするように、テーパー形状になっている。

ダンパーは、伸び側縮み側同時調整の16段クリックタイプ。純正ショック並の減衰力からN1マシンレベルの減衰力まで、走りのステージ、目的に合わせて自在にセッティングを変更できる。そしてこの減衰力調整用のニードルは、独自の特殊形状タイプになっており、ダンパーのスロースピード域での変化を大きくしている。

また性能とともに、ピロアッパーなしで17万円代というリーズナブルな価格も魅力的な車高調だ。

T-MAX +サスペンションTYPE II

9万8000円(ダンパー)+3万7000円(スプリング)

アペックス

〒229-11 神奈川県相模原市田名10440-1

☎0427-78-7410

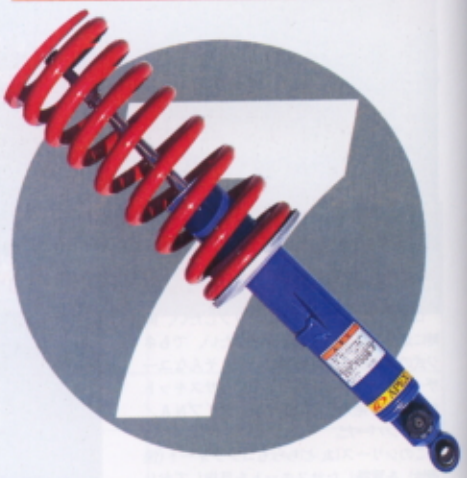
ロールは大きいが安定感がある なるほど通勤仕様だ

「通勤にも耐えられる仕様です。エントリーユーザーに適しているかも」そう言うだけあって、さすがにサーキットを過激に攻め込んでしまうと大きなロールが気になる。ソフトな仕様であることは、そのことでも判断できた。

ただし、装着されていたダンロップ・フォーミュラRSVが鋭く切れ込むタイプだとしても、ロールスピードは安定感をそこなわないように抑えられている。初期から確実に減衰力が発揮されているようで、足がグラグラと不自然に砕けることはない。トラクション不足は感じるが、サーキットも最低限耐えられるのが意外だった。あとはロール剛性が…、である。

もっともテストが公道だったら、良好な走り味を示したのではないだろうか。乗り心地が悪くなく、たまにワインディングに足を運んで峠走行しても、頼りなさはない。なるほど通勤仕様だというのも納得がいく。

(木下)



快適性を求めた通勤快速仕様

アペックスというと、ハードなイメージを想像しそうになるかもしれないが、このJZX100用T-MAXは、街乗り+αの通勤快速仕様のサスペンションとして登場したモデルなのだ。珍しいトリプルチューブ構造を持つダンパーは、ノーマルのフィーリングを守りながら、高速道路などの継ぎ目の安定性を向上させ、初期ロールの腰砕け感をさりげなく解消させている。しかも減衰力も7段階の調整幅を持たせているので、家族の足としてのタウンユースから、週末のワインディングやハイウエイドライブまでをきっちりカバー。車高もネジ式ではないものの、5mmピッチの6段階Cリングタイプなので、その範囲での調整は可能だ。

組み合わされるスプリングは、ノーマル形状タイプで、ソフト目のタイプIと、ややハードなタイプIIの2種類がある。

また、本格的にサーキット走行もターゲットにしたサスキット、NISMOのJZX100用も登場する予定だという。

オーリンズショックアブソーバー +ベステックスプリング

15万8000円(ダンパー)+5万4000円(スプリング/予価)

カロッツェリアジャパン/ラボ・カロッツェリア

〒336 埼玉県浦和市辻8-23-13

☎048-863-1801

素晴らしいロードホールディング 純正と間違えるほどの完成度の高さ

マフラーすら変えていない、ATのノーマル車で筑波9秒台をマーク。そのタイムが示す通り、かなり完成度の高い足だ。ケースの剛性が高く舵角が大きくなってもしっかりしているし、なんといってもロードホールディングが素晴らしい。試乗車のようにATだとロードホールディングが良すぎて、パワーが喰われてしまうぐらいだ。ストリートの使用でもまったく違和感のない足で、ノーマルに乗ったことがなければ、これが純正なのではと思うぐらいクオリティが高い。フィーリングとしては、ガス圧の高い感じがなく、ガスの反力で跳ねる前に減衰力が効くので、ヘンに跳ねたりすることがない。減衰が効いているからクルマが穏やかに動くし、硬さとロールのバランスがいいので、こういう硬さなら乗り心地も十分満足できるだろう。それでいて、かなりハードな走りを受け止められるだけのキャパがあるので、MTでスポーティに走るのにも向いている。

(中谷)

ご存知幅広い20段階減衰力調整ショック

モータースポーツ、そしてスポーツショックの世界では、押しも押されぬトップブランドのオーリンズ。すっかりお馴染みとなったモノチューブのガス式ショックは、例によって20段という幅広い減衰力調整幅を確保しており、タイヤやクルマの使い方に合わせたセッティングができるようになっている。

その減衰力調整も、リヤガラスの下のボードに穴をあけることなくできるようにと、リヤは倒立式のショックを採用。これにより、減衰力をタイヤハウス側からいじれるようになっただけではなく、乗り心地に大きな影響を与える、リヤのバネ下荷重も軽減し、トラクションと快適性を向上させている。

また、基本的な減衰力特性は、セダンということも考慮して、かなりストリートも重視し、快適さを損なわずにスポーティさを追及している。もちろん仕様変更、オーバーホールも可能なので、サーキットメインという人にも対応できる。今回のスプリングはベステックスを組み合わせた。

WWW.CSCARS.COM

TYPE-NA DAMPER

バネ付きで予価8万円以下の低価格が魅力

ローダウンしてスタイルアップしたい、同時に走りもグレードアップさせたい、でもネジ式の車高調までは必要ない…。そんなユーザーをターゲットに開発しているサスキットが、98年に発売予定のテイン　タイプNA／NRダンパーだ。

このシリーズは、どちらもコンフォート（快適性）を意識したサスキットを目指しており、同社のタイプHAに比べると、減衰力調整式のタイプNAも、減衰力固定式のタイプNRも若干ソフト指向になっている。そしてCリング式の車高調整機能もつく。

キットに組み合わされるスプリングは、既に発売になっている、同社のローダウンスプリング「エス・テク」で、ソフト、ミディアム、ハードの3種類の中から、好みのものをチョイスできるようになる模様。

また、ロープライスというのもひとつの目標に掲げており、タイプNAで一台分10万円以下、タイプNRでは8万円を切る価格設定が予定されている。

車高調のタイプHAよりも穏やかな動きを見せる

10万円以下（予価）

テイン

〒224　横浜市都筑区川向町795

☎045-474-5236

ローダウンはしたいけど、車高調まで入らないというユーザーがターゲット。乗り心地にも気を配った製品で、ノーマルとほとんど違和感なく使えるサスペンションだ。

フィーリング的には、同社のタイプHAとほとんど同じ感覚だが、こちらのほうがスプリングが柔らかくなっている分、減衰力の立ち上がりが追い付きやすくなっていて、穏やかで乗りやすい足に仕上がっている。また、ロードホールディングも悪くはなかった。減衰力の調整は、標準のF6R10だとほとんどノーマルショックと同じフィールで、最強にすればサーキットもカバーできる足になる。筑波では、フロントが少し硬い感じもしたが、一般的には弱アンダーのこのぐらいのセッティングが適している。

価格的にも魅力的な設定をしてあるので、ローダウンによるスタイルアップと、ワンランク上の足を望む人におすすめの一本だ。（中谷）

GABスーパーストローク+スーパーコイル

ローダウンスプリングとショートダンパーの組み合わせ

ダンパーにスプリング、ブレーキパッドにスタビなど、足まわりのトータルブランドといえるGAB。そんなGABがJZX100用に開発した足は、バランスを最優先したものになっている。ただしこれらはキット販売ではなく、それぞれ別売りとなっている。

スプリングは、インチアップ&ローダウン専用として開発したスーパーコイルを装着し、低重心化とスタイルアップを図っている。ただ、GABとしては、ローダウンスプリングを使って、車高を落とすだけでは、メーカーで考え抜かれたバランスが崩れてしまうと考えて、ダンパーもローダウンスプリング専用の減衰力調整ショックを用意した。

それがスーパーストロークのショートタイプだ。このショックは、ローダウン化に合わせて、ショートタイプになっているが、短くても有効なストロークを確保し、タフな減衰力も兼ね備えている。どちらも専用設計のこの二つを組み合わせることで、バランスの高さもキープされるというわけだ。

減衰力とスプリングの好バランス タイヤとのマッチングも良し

7万円（ダンパー）＋3万5000円（スプリング）

ウィングス・ジャパン

〒105　東京都港区新橋6-2-1

☎03-3431-0103

予備知識なく走らせると、まずタイヤの接地の悪さが感じられた。と思ってみると、この足まわりはノーマル形状のショックとスプリングを組み合わせただけの仕様なのだ。コーナリングでキャンバー特性が特に悪化して感じられたのは、ノーマル形状ゆえの車高の高さに原因がある。

ただし、車高はそれほど低くはないし、ブッシュもスタビライザーも手を入れてないというのに、タイヤは路面にしっとりと自然に馴染む。グラグラと上体を揺らすこともなく、不快な跳ねもない。路面の細かい乱れを巧みに吸収することで、キャンバー特性の乱れを覆い隠している。車高の高さは感覚として意識することはなく、それは初期からの減衰力とバネレートのバランスが的を射ているからだろう。

装着されるアドバンネオバは、235と245の組み合わせだが、常にリニアリティある弱アンダーステアを発揮してくれていた。（木下）

JZX100用サスキットガイド

スペック徹底比較

表の見方

Aサスキット
- ❶サスキット名
- ❷価格
- ❸キット内容
- ❹想定ステージ

Bショックアブソーバー
- ❺ダンパー構造
- ❻ボディ材質
- ❼ロッド径
- ❽減衰力調整
- ❾車高調整方式
- ❿仕様変更

Cスプリング
- ⓫バネレート（kg／mm）
- ⓬バネ形状
- ⓭バネ材質・製法

サスキットはインプレだけじゃわからない インプレ読んでスペックをよくよく見れば 数値以上のモノまで見えてくるはずだ

❶	RS☆Rダンパーシステム タイプSA ❷	サスキットforサーキット ❹	サステックプロS 2 Kit ❸	ハイパーダンパー・フルキット ❷	アラゴスタ ❶
❷	（98年明け発売予定）	17万5000円	26万7000円（ピロアッパー付S 2 キット）	20万8000円	26万8000円（予定）
❸	ピロアッパーマウント付属	アッパーマウント付属	ピロアッパーマウント付属（無のキットもあり）	ピロアッパーマウント付属	ピロアッパーマウント付属
❹	ストリート～サーキット	サーキット	ストリート、峠、走行会、サーキット	ストリート	ストリート
❺	ツインチューブ	ツインチューブ	モノチューブ	モノチューブ	モノチューブ
❻	スチール	スチール	スチール（メッキ処理）	スチール（クロームメッキ仕上げ）	アルミ
❼	φ12.5	φ12.5	φ14　シェル径φ44	φ12.5	φ14.2
❽	調整　前16段　後16段	調整　前5段　後5段	調整　前12段　後12段	調整　前10段　後10段	調整　前12段　後12段
❾	ネジ式（ボディー体式）	ネジ式（ボディー体式）	ネジ式（ボディー体式）	ネジ式（ボディー体式）	ネジ式（ボディー体式）
❿	可能（期間・1ヵ月～1ヵ月半）	不可	可能（OH 1本1万5000円～、OHと減衰力変更1本3万5000円～）	可能（期間・未定　価格・未定）	可能
⓫	前14.0　後8.0	前14.0　後8.0	前10.0　後8.0 ヘルパーF1.9 R1.7	前10.0　後7.0	――――
⓬	直巻（テーパー）	直巻（ストレート）	形状　直巻（ストレート）ヘルパーは角断面	直巻、バリアブルレート	直巻、バリアブルレート
⓭	SUP 7	熱間成形　SUP 7	材質・製法　SAE9254　冷間素材	SAE9254改　冷間成形	シリコンクロム鋼　冷間製法

❶	GABスーパーストローク+スーパーコイル ❿	TYPE-NA DAMPER ❾	オーリンズショックアブソーバー+ベステックス試作スプリング ❽	T-MAX、アペックスサスペンションTYPE Ⅱ ❼	TYPE-HA DAMPER ❻
❷	ショック7万円、スプリング3万5000円	NA（調整式・スプリング付）10万円以下 NR（非調整式・スプリング付）8万円以下（予定）	ショック15万8000円、スプリング5万4000円（予価）	ショック9万8000円、スプリング3万7000円	22万4000円（P/U付）、17万8000円（P/U無）
❸	――――	アッパーマウントなし	アッパーマウントなし	アッパーマウントなし	アッパーマウント付属／なし
❹	――――	ストリート、高速道路	ストリート、峠、ゼロヨン、軽いサーキット走行	ストリート	ストリート、峠、スポーツ走行
❺	ツインチューブ／正立式（ショートタイプ）	ツインチューブ	モノチューブ／R側立	トリプルチューブ	ツインチューブ
❻	スチール	スチール	スチール	スチール	スチール
❼	φ12.5	φ12.5	φ12.5	φ12.5	φ12.5
❽	調整　前4段　後8段	調整　前16段　後16段	調整　前20段　後20段	調整　前7段　後7段	調整　前16段　後16段
❾	非調整	Cリング（ピッチ1cm／4段の予定）	Cリング（ピッチ1cm　F7段　R9段）	Cリング（ピッチ0.5cm／6段）	ネジ式（ボディー体式）
❿	不可	可能（期間・2週間　価格・1万円～／本）	可能（期間・3～4日　価格・1万円～／本）	可能（価格・8000円～／本）	可能（期間・2週間　価格・1万円～／本）
⓫	前10.0　後4.6	前12.2　後5.6	前6.5～9.0kg　後2.5～4.7	前13.5　後5.9	前14.0　後8.0
⓬	ノーマル形状	ノーマル形状	ノーマル形状、バリアブルレート	ノーマル形状　バリアブルレート	直巻（テーパー）ヘルパーS／P付
⓭	熱間形成	SUP12（シリコンクロム鋼）　冷間成形	SWOSC-B　冷間巻	SUP 7　熱間成形	SUP12（シリコンクロム鋼）　冷間成形

CONTENT UPLOADED BY Cisco Kids WWW.CISCOKIDS.COM

JZX100用サスキットガイド

超 デビュー直前

今回のテストには残念ながら間に合わなかった

最新サスキット・カタログ

コンプリート1サスペンションキット

17万8000円

クスコ ジャパン

〒370 群馬県高崎市新保町1664-1

☎0273-52-2888

そのまま装着するだけでOKの完全コンプリート

クスコのコンプリートはそのまま装着するだけでOK、というセッティング済のサスキットだ。

もちろんピロボールのアッパーマウントもキット付属となっていて購入した時点でスプリングもアッパーマウントも組まれているので、そのまま装着するだけで、ストリートから、ワインディング、ミニサーキット走行を想定したコントロール重視の仕上がりとなっている。シャープな動きと、乗り心地の限界を極めたバンプタイミングに設定。

ショックはツインチューブを採用し、これにフロントI4K、リヤ8Kのスプリングがセットされる。ピロアッパーまでセットになりながら17万円台という価格も魅力だ。

サスキットスペック	
・ショックアブソーバー部	
構造	ツインチューブ
ボディ材質	スチール
ロッド径	12.5φ
減衰力調整	非調整
車高調整方式	ネジ式
仕様変更	不可
・スプリング	
レート(kg/mm)	F14/R8
形状	テーパー
材質・製法	―――

GTスペック

26万円(予価)

サード

〒473 愛知県豊田市若林東町上外根50

☎0565-53-1166

サード初のフルオリジナル

GTスペックはサードとしては初の完全オリジナルサスキットとなる。

ショックアブソーバーはアルミボディのモノチューブ、そして倒立式として剛性を確保している。ワインディングからサーキット、そして最高速と、オールラウンドな性能を発揮するよう開発しているが、ショックの減衰力はやや高めとなりそう。減衰力は非調整式となるが、その分スプリングレートのバリエーションを多くして対応するという。

標準としては、フロントI4K、リヤ6Kとなるが、フロントは20~10K、リヤは20~6K、それぞれ2K刻みで設定される。またオーバーホール時に減衰力を変更することもできる。発売は98年はじめの予定。

サスキットスペック	
・ショックアブソーバー部	
構造	倒立式モノチューブ
ボディ材質	アルミ
ロッド径	40φ
減衰力調整	非調整
車高調整方式	ネジ式
仕様変更	可能
・スプリング	
レート(kg/mm)	F14/R6
形状	ストレート
材質・製法	―――

エルシュボルトAJダンパー

24万円(車高調ダンパーのみ)

ラック・エルシュボルト事業部

〒480-11 愛知県愛知郡長久手町砂子718

☎0561-63-4444

好みに合わせて全てフルオーダー

ビルシュタインの良いところを使い、フルオーダーできる車高調サスキットがこのラックのエルシュボルトAJダンパーだ。

オーダーメイドだからストリート主体でもサーキットオンリーでも自分にピッタリのサスが作ってもらえる。手順としてはオーダーシートに自分の車両データ、どこでどう走るのか、車高はどの程度にしたいか、それまで使っていたサスのどこが不満でどう改善したいかなどを書き込む。するとそれとデータを照らし合わせてショックの減衰からスプリングのレート等を決めていく。通常スプリングはアイバッハとの組み合わせを薦め、JZX100の場合はHKSのピロアッパーを組み合わせているという。

サスキットスペック	
・ショックアブソーバー部	
構造	モノチューブ
ボディ材質	スチール
ロッド径	―――
減衰力調整	非調整
車高調整方式	ネジ式
仕様変更	可能(変更内容により1万~1万6000円)
・スプリング	
レート(kg/mm)	―――
形状	―――
材質・製法	―――

ERFOLGサスペンションシステム

19万8000円(予価)

圭オフィス

〒391-03 長野県茅野市北山2625

☎0266-77-2109

ドリキンが開発プリロード調整もできる

ドリキンこと土屋圭市選手が開発を進めるサスペンションキット。当初、筑波でのテストにも参加予定だったが、開発テストで土屋選手のOKが出ず、不参加となった。発売までには時間がかかるが、それだけに土屋選手が納得して作ったサスキットの出来は定評のあるところだ。

圭オフィスが97年から新しくリリースしているERFOLGは、ショック本体とロワブラケットが別体となり、ここで車高調整を行なう構造になっている。そのため、スプリングに初期荷重をかけるプリロードの調整と、車高の調整が別々にでき、さらにセッティングの幅を広げることができる。減衰力は、前後とも4段調整式となる。

サスキットスペック	
・ショックアブソーバー部	
構造	モノチューブ
ボディ材質	スチール
ロッド径	
減衰力調整	調整(前後4段)
車高調整方式	ネジ式/ロワブラケット
仕様変更	ショック交換(1本3万8000円)
・スプリング	
レート(kg/mm)	開発中
形状	ストレート
材質・製法	開発中

CONTENT UPLOADED BY Cisco Opels. WWW.CISCOOPELS.COM

トヨタ車を
知りつくした
車高調

SUS KIT *for* CIRCUIT

ハイレベルなトータルバランス、サーキットで磨き抜かれたキレのあるコーナリング。
走り込むほどに違いがわかる、コンペティティブな本格派車高調。

■スターレット(EP82・EP91)
・減衰力固定式 ¥173,000 ・減衰力調整式 ¥189,000
■レビン・トレノ(AE101・AE111)
〈スーパーストラット車用〉
・減衰力固定式 ¥252,000 ・減衰力調整式 ¥285,000
〈マクファーソンストラット車用〉
・減衰力固定式 ¥203,000 ・減衰力調整式 ¥236,000
■セリカGT-FOUR・セリカ・カレン・コロナEX/V・カリーナED(ST20#)
〈スーパーストラット車(4WD)用〉
・減衰力固定式 ¥240,000 ・減衰力調整式 ¥280,000
〈スーパーストラット車(4WD除く)用〉
・減衰力固定式 ¥242,000 ・減衰力調整式 ¥277,000
〈マクファーソンストラット車用〉
・減衰力固定式 ¥217,000 ・減衰力調整式 ¥250,000

※ジャッキアップ時にスプリングが遊んだり、最低地上高が基準値(9cm)以下になるような状態で一般公道を走行しないでください。

新登場

■マークII・チェイサー・クレスタ(90系・100系)
・減衰力調整式 ¥175,000

新登場

■MR2(SW20)
・減衰力調整式 ¥260,000

Racing Development TRD
トヨタ テクノクラフト株式会社・TRD
〒222 横浜市港北区師岡町800 TEL(045)540-2121 FAX(045)540-2122
芝浦工場／〒108 東京都港区芝浦4-8-3 TEL(03)3453-2527 FAX(03)3453-3277
荻窪工場／〒168 東京都杉並区宮前1-20-22 TEL(03)3332-1181 FAX(03)3332-1186
深川工場／〒136 東京都江東区南砂2-8-1 TEL(03)3647-7611 FAX(03)3649-3891
多摩工場／〒192 東京都八王子市高倉町55-1-5 TEL(0426)46-2811 FAX(0426)46-2815
アムラックスコレクション／〒170 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

●価格は、販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9年11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へどうぞ。(アムラックスコレクションでは 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(株)の各工場フロントでお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、郵便切手3枚と資料請求券を同封して封書でTRD販売促進係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。

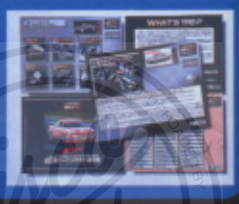
資料請求券 1.2ハイパーカー

ワークスチューニングとは、東京オートサロン98に共同出展するTRD、NISMO、MAZDASPEED、RALLIARTの統一テーマです。

パソコンでTRDアイテムをセレクト! 新発

TRD CD-ROM PARTS GUIDE Vol.1

■トヨタ車チューンナップのエキスパート・TRDが、その豊富なパーツラインナップを1枚のCD-ROMに凝縮。グラフィカルな画面が楽しく展開。
■充実したストリートパーツはもちろん、モータースポーツパーツもカテゴリー別に簡単チョイス。
■収録パーツの詳細情報の検索も可能なバブフル編集。
■ダイナミックな各種モータースポーツシーン映像のエンドレステモンストレーション機能搭載。
・Windows／Macintosh対応



¥3,800

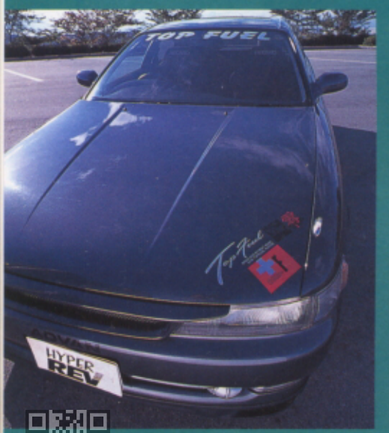
コンペティションフィールドとストリートへのプレゼンテーション WORKS TUNING by TRD

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/

スペシャル デモカー カタログ

MARK II/CHASER/CRESTA

チューニングショップからエアロメーカーまで
全国のマークⅡ3兄弟のデモカーをじっくりと見れば
チューニング&ドレスアップのヒントが見えてくる



トヨタテクノクラフト・TRD	エスプリ
JAM	オートサービスMORI
オートランド仙台東	スピードショップターボ
HKS東京サービス	ワイズ
SPEED HOUSE ALFA	トライアル
オートセレクト	ヒロ
三重TOP FUEL	ゼニタニ自動車
コクピット戸塚	NSR by NIKKEI
J's RACING	ディショップアサヒ
サード	ラック
J's MODE JAPAN	ジースプロジェクト

Photos／Akira Takahashi, Yuki Sawada, Yukio Yoshimi,Eiji Takeuchi, Ken-ichi Oda, Hirohide Yambe, Mikio Usui, Shoichi Subh
Text／Makoto Shiomi, Ryuta Fujita,Tadashi Kamimura, Masato Fukazawa, Akihiro Takahashi, Hyper Rev
撮影協力／パシフィコ横浜、愛知県農業総合試験場

テクノロジーの向こう側に、ロマンが見える。

JASMA 車検対応
MEDALION EXHAUST

マシンの戦闘力を最大限に引き出す、独走のテクノロジー。
パワフルなサウンドと速さを追求した、Gパワーメダリオン。
●高回転重視・排気効率重視のショートストレート設計。
●ターボ車には最適。NA車もVTECもの全ての車種専用テクノロジーを採用。精密なハンドメードスタイルデザイン。
●パワフルで迫力ある本格スポーツサウンド。
●最高級ステンレス材SUS304採用。10年保証。

Hyper
伝統のストレート構造とシンプルなデザイン。
高性能&コストパフォーマンスに優れた、
ハイパーメダリオン。
●排気効率を向上させるショート&ストレート設計。全域性能向上タイプで軽快なスポーティサウンド。
●メインマフラーは排気抵抗を抑えたストレート構造で、高品質ステンレス採用。
●テール形状は人気のシングル大口径110φと115φ。

STAINLESS HEADER
車検対応
力の加速Gを創出する史上最強のタコ足
フランジ部の段出きを最適化した精密ストレート
クス製法
排気。
タイプを採用。

TURBINE TUBE
圧縮排気の流速を高め、ターボを適正に素
早さと超耐久性フロントパイプ
●低回転域からパワフルなトルクを引き出す。
ターボ特有のトルク不足を解消。

精悍なリアビューを演出する、コンペティティなフォルム。
全域トルクアップの追求した走り、DTMメダリオン。
●全域トルク重視のシングルタイプレイアウト採用。迫力重視シングルのリアルテイストな地を這う重低音サウンド。
●テールにかけての流麗なライン、排気効率を高めるテーパーデザイン。
●耐久性重視の素材選び、ハイパーを思い考えるエアロ形状のレート採用。

SUSTEC PRO
車検対応
TYPE-S1 SINGLE SPRING
TYPE-S2 DOUBLE SPRING
コンペティションスペックを進化させ、攻めの走りに応える革新的ダンパーシステム。
TYPE-S1&S2
●あらゆる路面状況でベストセッティングを実現する車高調整式減衰力12段調整機構。
●スプリングはタナベのオリジナルバネレート仕様。
●3タイプのバネレートを設定した新設計角断面ヘルパースプリング。(TYPE-S2)
●シート類にはアルマイト処理のアルミ軽合金を採用。
●シェルケースは高密度メッキ処理で耐久性が向上。

SUPER Down PRECEDEO
車検対応
ローダウンのアドバンテージを発揮して、
コーナーを制する最強スポーツスプリング。
●車高はアグレッシブなスポーツイメージを演出する40mmダウン。
●タナベ独自のMM設計で適度なストローク量をキープしながら、スプリングの遊びを排除した車検対応品。
●素材には、サステックシステムのスプリングと同様の最高級マテリアルを採用。
●ヘタリに対して50万回の上下運動テストを実施してすぐれた耐久性を誇る。

車検対応
SUSTEC SUPER H
ダイナミックなローダウンフォルムと
繊細な走りを主張するモータリストの
ために開発された、不等ピッチスプリング
●車高約30mmダウンを実現しながら、最低地上高90mmを確保。遊びも解消。
●不等ピッチスプリングの採用で、伸び側も縮み側も十分なストロークを確保。
●バネレートは約35～40%アップ。入念に計算されたプログレッシブタイプ。
●50万回にもおよぶ耐ヘタリ・テストをクリアする高度な耐久性。

SUSTEC DAMPER
スーパーカットストロークを追求した、
ストリートを満足させる
ショートストロークダンパー
●ショートストローク&ショートケース化により、ローダウンした車でも十分なストローク量を確保して、軽量化も実現。
●スーパーHとの組み合わせで、常にスプリングの動きを最適にコントロール。
●初期荷重域での走行安定性を重視したツインチューブ設計。
車検対応

SUSTEC PILLOWBALL UPPER MOUNT
車検対応
サスペンション剛性を高めて、シャープな走りを実現。
●ストラット式のフロントにはキャンバー調整式を採用。多彩な走りに応える。
●本体にはジュラルミン17プレート、ピロボールにはNMB製を採用。
●調整部は4点止め、オプションで5点止めタイプも設定。

SUSTEC STRUT TOWERBAR
ボディ剛性を強化して、レスポンシブなハンドリングを提供。
●サスペンション剛性の向上とコーナリング時の姿勢変化に対応。
●サスペンション支持部を強化して、動きをスムーズに。ボディ剛性もアップ。
●スタビライザーとのコンビネーションで、SUSTECの威力を体感

SUSTEC STABILIZER
より確かなハンドリングを実現して、スタビリティも向上。
●アンチロール性能を高め、コーナリング時のトラクションを最大限に発揮。
●ストラットタワーバーとの組み合わせで、サスペンション・ユニットを強化

CAUTION
●長年のノウハウと最新の技術から生まれたタナベ製品は、意匠登録及び実用新案特許申請済みです。類似品やコピー商品はくれぐれもご注意ください。●各数値は当社測定条件によるものです。車種や車輌状態により若干の差異があります。●各商品は予告なく仕様・価格等を変更する場合があります。●装着・ご使用の前に必ず取扱説明書をよくお読み下さい。●製品および付属品の使用誤りや、その他の不具合によって生じた損害等については、当社は一切その責任を負いません。

racing development tanabe

株式会社タナベ
〒562 大阪府箕面市小野原東 1-4-15
TEL. 0727-28-6700 FAX. 0727-28-6744

TRD

〒222 神奈川県横浜市港北区師岡町800 ☎045-540-2121

コンプリートカー・ベースでより速く、より楽しく

チェイサーTRDスポーツのエクステリアに走りの機能をプラス 待望の強化ブッシュ類も試作品が完成！

トヨタのモータースポーツセクションともいえるTRD。そんなTRDがプロデュースしたコンプリートカー「チェイサーTRDスポーツ」がこのデモカーのベース車両だ。「チェイサーTRDスポーツ」は、TRDのポリウレタン樹脂製のフロントバンパーや、大型リヤスポイラー、リヤバンパースポイラーなどのエアロパーツをはじめ、フロントグリル、フォグランプ、サイドマッドガード、本革シフトノブ、専用エンブレムを標準装着しているクルマ。しかも全国のトヨタディーラーで購入できるということもあって、すでにスポーティー派のチェイサーファンから一目置かれている存在だ。

今回TRDが製作したデモカーは、それをさらに速く、楽しく進化させたクルマで、「走り」につながる中身のチューニングを施してきた。

その内容は足まわりがメインで、サスペンションはTRDの自信作「サスキットforサーキット」で固め、それに強力なTRDハイパフォーマンスブレーキキットを加えている。エンジンは吸排気系以外に手を加えてないが、駆動系はメタルの強化クラッチに、機械式LSDを装着し、ハイパワー化に備えている。また、試作の強化エンジンマウントは市販化が待たれる一品で、どれもワークスの香りが漂うパーツ達だ。

チューニング・スペック／JZX100 チェイサー

エアクリーナー	TRDエアフィルター（純正交換タイプ／1万1000円）
マフラー	TRDハイレスポンスマフラーVer.S（10万円）
クラッチ	TRD強化クラッチカバー（5万円）／メタルディスク（4万5000円）
LSD	TRD機械式LSD 2Way（9万1000円）
ブレーキ	TRDハイパフォーマンスブレーキキット（22万円／Rパッドは別売り）
サスペンション	TRDサスキットforサーキット（17万5000円）
タイヤ	BS POTENZA RE710 kai F215／45-17 R235／40-17
ホイール	TRD ALUMI-K（アルミック）F7.5J×17+30（13万4000円）R8.5J×17+46（13万8000円）
エクステリア	フロントエアロバンパー、フロントグリル、CIBIE製フォグランプ、大型リヤスポイラー、リヤバンパースポイラー、サイドマッドガード、専用エンブレム
その他	ストラットタワーバー（2万6000円）、エンジンマウント（試作品）、ロワスティフナー（試作品）、エアバック付きステアリング（6万9000円）、スポーツシート（16万8000円）、320km/hメーター（3万5000円）、クイックシフト（3万4000円）、ラジエターキャップ（3000円）、オイルフィラーキャップ（9800円）

そのポテンシャルを誇示する320km／hフルスケールメーターもTRD製。リーズナブルな値段もうれしい。

ホイールはTRDのALUMI-Kの17インチ。F215／45、R235／40のタイヤを履かせる。

JTCCマシンの車両製作の経験から生まれたロワアームバーなどを支える縁の下の力持ちだ。

モータースポーツのノウハウが随所に生かされているスポーツシートの装着で、内装もグレードアップ。

エアロパーツはチェイサーTRDスポーツと同じ。素材は衝撃吸収性、経年変化に優れたポリウレタン樹脂製。

マフラーと純正交換タイプのエアクリーナーはTRD製。強化エンジンマウントも試作品が完成している。

CONTENT UPLOADED BY

JAM

〒120　東京都足立区大谷田3-1-1　☎03-5682-1100

走り屋を卒業した「大人」が楽しめるしなやかさ

AMGのようなチューンドカーを目指すサーキットもこなせるストリート仕様とはまさしくこのクルマのことだ

ジャムといえば、サーキット最速マシンを生み出す名チューナー。姉妹誌レブスピードの「筑波スーパーバトル」でもトップクラスの速さを見せ付ける。そのジャムが手がけたチェイサーは、意外にも、肩の力を抜いた走りを目指していた。取材時点では、そのステップ1ともいえる状態。CPU+ブーストアップという程度にとどめている。しかしこれでも300ps位になり、ギンギンに走らない分にはちょうど良いパワーだ。

またその一方で「さすがジャム」と思わせるのが足まわり。クァンタムの車高調をベースにアイバッハのスプリングを組み合わせ、「減衰力・バネレートはマル秘」というオリジナルセッティングを施したものを開発。これがハイスピードクルージングを楽にこなし、サーキットやワインディングで「ヤルときはヤル」、街中でとがったフィーリングを感じさせないというところに仕上げているのだ。

そして、このコンセプトに合わせたレーシーながら落ち着きのあるイメージのオリジナルエアロも開発。冷却効果をねらった大きめのバンパーや、精悍な顔付きに仕立て上げるグリルやアイラインが、一味違った雰囲気を感じさせる。

このチェイサーのコンセプト、ぜひ目標とするヨーロッパのチューナーのように仕上げていってほしいものだ。

チューニング・スペック／JZX100 チェイサー

マフラー	開発中
コンピュータ	JAM
クラッチ	TRD
LSD	TRD
ブレーキパッド	エンドレスCC-M
スプリング	アイバッハ（レートは内緒）Fシングル Rダブル
ショックアブソーバー	クワァンタム
タイヤ	アドバン ネオバ F235/40-17 R255/40-17
ホイール	ディスモンド・リーガマスター F8J×17 R9J×17
エクステリア	Fスポイラー（7万2000円） サイドステップ（5万4000円） Fグリル（3万2000円） アイライン（2万2000円）

現在開発中（まもなく発売！）のオリジナルCPU。点火時期、燃調、リミッター変更などの内容で登場する予定。

「精悍な顔つきを目指した」というフロントマスクは、オリジナルのバンパースポイラーとグリル、そしてアイラインから構成される。

目一杯落とされた車高と黒いホイール、そしてJAMオリジナルエアロの相乗効果でかなりの迫力を感じさせる。リヤアンダースポイラーも開発中。

クァンタム製の車高調ショックは、オリジナルセッティング。フルオーダーで製作可能だ。組み合わせるスプリングはアイバッハを勧めている。

超軽量・高剛性のリーガマスターホイール＋アドバンネオバを選ぶあたりは、さすがJAMという感じがする。このセットでサスキットを仕上げている。

CONTENT ... BY
Cisco Kids.
WWW.CISCOKIDS.COM.AU

〒984 宮城県仙台市若林区六丁の目赤沼4-3 ☎022-288-2025

オートランド仙台東

驚くべき完成度を誇るエボリューションマシン

アペックスパーツで鍛えたエンジンを圧倒的な迫力のグラマラスボディに秘めたスタイリッシュなコンバットマシン

見るものを圧倒する迫力と、完成度の高さ。オートランド仙台東が用意したこのクルマは「チェイサー・エボリューション」と呼ぶのがふさわしく思える。まるでヨーロッパのツーリングカーレース出場車両をほうふつとさせる、グラマラスかつシャープなフォルムは、ショップの代表である杉山さんがこだわってこだわって作り上げた逸品。それだけに細部にいたるまで、フィニッシュのレベルは高い。

ついつい外観ばかりに目が移ってしまうが、エンジンチューンもぬかりはない。本体はノーマルながら、IHI製RX-6Bタービンを使用した、試作品のアペックス・スーパーターボキット&ハイブリッドインタークーラーが組み込まれ、また、マフラーもこのターボキット用に試作されたアペックス・メガホンダンクを装着するなど、アペックス試作パーツで統一されている。コンピュータを含めたセッティングはこれからだが、レース活動でも評価の高いオートランド仙台東だけに、今後はかなりポテンシャルの高いクルマに仕上がっていくだろう。

足まわりに関しては、これまたアペックスのT-MAXをオリジナルスペックに仕様変更、同じくアペックス・サスペンション・タイプ2スプリングを組み合わせることで独自の乗り味を得ることに成功している。

チューニング・スペック／JZX100 チェイサー

タービン	A'PEXスーパーターボキット（試作品）
インタークーラー	A'PEXハイブリッドインタークーラー（試作品）
マフラー	A'PEXターボキット用メガホンダンク（試作品）
スプリング	A'PEXサスペンションTYPE-2
ショックアブソーバー	A'PEX T-MAX改
スタビライザー	arc スタビライザー（F&R）
ブレーキ	JZA80スープラ用純正
ブレーキパッド/ホース	プロジェクトμ HCチタン/オリジナルステンメッシュ
タイヤ	DL FORMULA W-10 255/35-18
ホイール	ボルクレーシングTE37 特注品 9.5J×18+12
シート/ステアリング	レカロ SP-G（RH）SR-3（LH）/OZレーシング限定品
メーター	TRD320km/hメーター、APEXメーター（ブースト、排気温、油温、油圧、REV）
エクステリア	Fバンパースポイラー TRD改 Fグリル TRD Rウイング TRD オーバーフェンダー オリジナル加工（50万円〜）

リヤから見てもボディ全体のバランスは非常に良い。各パーツのセレクションには大人のセンスが感じられる。

ステアリングはOZレーシングの限定タイプ。TRDの320Km/hメーター以外はアペックスのワーニングメーター類をセット。

アペックス・メガホンダンクは、やはり市販品ではなく試作品で、アペックス・ターボキットに対応しているタイプ。

試作品のアペックススーパータービンキット。タービンはIHI製のRX6B TCW 76LS P22を使用している。

美しいフィニッシュを見せるオーバーフェンダー。注文に応じてブリスタータイプなどもワンオフで製作してくれるのが嬉しい。

試作品のアペックス・ハイブリッドインタークーラーを使用。開口部の大きなフロントスポイラーとあいまって冷却効率を向上、パワーアップに貢献している。

美しくまとめられたエンジンルーム。エンジン本体はノーマルだがタービン交換により大幅にパワーアップしている。

HKS東京サービス

〒191 東京都日野市旭ヶ丘6丁目11-8 ☎0425-81-5251

街乗りからサーキットまで楽しく走れるフルチューン

上まで気持ちよく回して走れるよう腰下1Jのままタービンとカムでチューンホイールのセットにもこだわった完成度

HKS東京サービスで積極的に開発を進めてきたJZX90&100シリーズ。その基本の車両ともなるJZX90クレスタは、ここの店長でもある松平サンのもと愛車。そのため開発の基本コンセプトは現行のJZX100チェイサーと変わらず、あくまでもストリートでの速さや楽しさを追求しながら、サーキットでも遊べる仕様となっている。

外観はNSRのスポイラー以外ほとんど手を入れられることなく、エンジンやサスペンションを中心にチューニングは進められる。ノーマル風といっても、フェンダーギリギリにセットされたF8・5J、R9・5Jとワイドなヨコハマ・シエナ&ネオバと低く構えられた車高が一種独特な印象をアピールする。

その独特な雰囲気を感じさせるのはステッカーであり、テールのアイポイントとなるマフラーの太さかもしれない。ベース車両がクレスタであっても、派手なスポイラーを装着することなく、チューニングされてるぞ！といった好きな奴にはわかる臭いが漂っているのだ。

中心となっているのはエンジンだが、ハイパワーでも耐える1JZの腰下には一切手を入れず、256度と264度のカム以外はタービンなどの補機類によってパワーアップしている。そのパワーは約500馬力なのだからあなどれない。

チューニング・スペック／JZX90 クレスタ

タービン	GT3040
最高出力／ブースト	498ps/1.35kg/cm²
ブーストコントローラー	HKS EVC
燃料コントローラー	HKS F-CON V
エアクリーナー	HKSスーパーパワーフロー
インタークーラー	HKS GTインタークーラー(GT-R用)
マフラー	HKSスーパードラッガー
インジェクター	HKS 540cc
クラッチ	TRD強化タイプ
ブレーキパッド	プロジェクトμ HCチタン
ブレーキキャリパー	80スープラ用4ポット
ブレーキローター	プロジェクトμ SCRチタン
スプリング	HKSスーパーレーシング F12K R8K
ショックアブソーバー	オーリンズ改
タイヤ	アドバン ネオバ F225/40-18 R255/35-18
ホイール	ヨコハマ・シエナ ロードパトラー F8.5J×18 R9.5J×18

NSRのスポイラーはおとなしめながら、チューンドカー独特の雰囲気を漂わせる。140φのスーパードラッガーマフラーやステッカー類が目立つだけなのに。

ATのマークⅡはGT2530をツインで装着した仕様。足まわりはテインH1、17インチのバナスポーツG7 C5C2を履く。

エンブレムをブラックアウトして、光りモノは一切排除。それゆえ独特の雰囲気を感じさせる。

ATのままチューニングを進めるため強化ATキットを組み込んでいる。追加メーターがハイチューンドを物語る。

インタークーラーはHKSのGT-R用。FスポイラーはGブランド。戦闘用ライトマスクが雰囲気。

エンジン内部は256度と264度のカムシャフトのみ交換。メタルガスケット、GT3040タービン、GTインタークーラーなどの補機類によって500馬力近くのパワーを稼ぐ。

エンジンはHKSのT3G用マニホールドを加工してGT2530をツインで装着。1.35kg/cm²のブーストから467馬力を発揮するがATのためスタートが辛いという。

〒203 東京都東久留米市滝山7-1-26 ☎0424-74-7444

SPEED HOUSE ALFA

目指すは1000馬力!! 究極のゼロヨンマシン

まだ開発スタートしたばかりながらGT3037タービン×2ですでに700馬力を発生

ハードチューニングを得意とするアルファ。JZX90系はこれからチューニングが本格的になる、ということで、わざわざ新規に車を購入して製作したのがこのゼロヨン仕様のマークIIだ。

エンジンは2Jに、JUNの87φ鍛造ピストンを組み込み、排気量を3・1ℓにアップ。ノーマルよりも直径で1㎜大きいビックバルブとHKSの272度カムをIN/EXに使用し、HKSのH断面コンロッド、各部バランス取りと徹底して手を入れている。そして、GTR用の6連スロットルを流用し、インジェクターはメインに700cc、さらに720ccを2本追加で打っている。インタークーラーはGTR用、EXマニ、マフラーはオリジナル。そしてタービンはGT3037Sを2基掛け。ブースト2kg/㎠時に700馬力を発生するモンスターマシンとなっている。

このパワーを受け止める駆動系&足まわりは、OSのトリプルプレートに、80スープラ用6速ミッション、TRDのGrAスープラ用デフ、リヤタイヤは245サイズのSタイヤを装着。

フロントバンパースポイラーもオリジナルで、多くの空気を取り入れるべく開口部を大きく取っている。そして100チェイサーのグリルを移植したボンネットが、ハワーに負けない迫力を醸し出す。

チューニング・スペック／JZX 90 マークII

タービン	GT3037S×2
インタークーラー	HKS GTインタークーラー（GT-R用）
エキマニ	オリジナル（予価20万円）
マフラー	オリジナルオールステン90φマフラー（15万6000円）
コンピュータ	オリジナル（13万5000円）
ミッション	JZA80スープラ用6速
クラッチ	OSトリプルプレート
LSD	グループA用TRD
サスペンション	HKSハイパーダンパーKIT
タイヤ	F:BS Gグリット 235/45-17 R:BS 520S 245/45-17
ホイール	スナイパー FBJ×17 RSJ×17
その他	カム HKS IN272 EX272、HKS H断面コンロッド、HKS SPLウェストゲート×2、HKS AIC、レーシングブローオフ、ポンプJZA80×2、ニスモフェールレギュレーター、JUN鍛造ピストン87φ、arcスタビFR
エクステリア	Fバンパースポイラー バージョン1（7万8000円）、バージョン2（ダクト付き8万3000円）、F100系グリル付きボンネット試作

サスペンションはHKSのハイパーダンパーをチョイス。ゼロヨン仕様だけあって、リヤのレートは4kg/mmと柔らか目。

マフラーはオリジナルのオールステンレスでテールエンドは90φ。この他、EXマニもオリジナル品が装着されている。

タービンはGT3037Sを2基掛け。ブースト2kg/cm²（!）で、現状で約700馬力（!!）のパワーを発生させている。

「90マークIIの薄っぺらいグリルは迫力がない」ということで100チェイサーのグリルを移植。Fバンスポは、ダクトなしのバージョン1とダクトありのバージョン2（写真）がある。

ホイールはファーストのスナイパー。シンプルなデザインの10本スポークがマークIIが持つ上品さとマッチする。

戦闘機をイメージさせるセンターコンソールのメーターと、オートメーターの大型タコメーターが実戦的なレイアウト。

むき出しになったプーリーやタイミングベルト、ヘッドのカムカバーの上のオイルキャッチタンク、そしてタービン周辺の遮熱対策。どれをとっても気合の入り方がうかがえる。

オートセレクト

〒571 大阪府門真市大字蛭島516-1 ☎0720-85-6206

さりげない外観と強烈なパワーのミスマッチ

実戦に強い武闘派ハードチューニング ゼロヨン仕様に鍛えられたクレスタは2J+T88で800馬力をたたき出す！

ハードチューンで有名な大阪のオートセレクトはJZX90クレスタをモンスター・ゼロヨンマシンに仕上げた。ただし、外観上でそうとわかるのは前面に大きくせり出したHKSのGT-R用GTインタークーラーのみ。その他は、サンルーフが付いていたり、シートはノーマルだったりと、「フツーのクレスタ」に見える。そして、それがこのクルマのコンセプトだというのだ。

このクルマのハイライトは何と言ってもエンジン。2Jブロックに T88タービンをシングル装着という仕様は、ブースト圧1・5kg/㎠で800馬力！ をたたき出す。燃料は550ccのメインに加えて、280ccの追加インジェクターを6本使用し、大量吐出に対応している。そして、このパワーはATミッションを介して路面に伝えられるのだが、ここにもオートセレクトのワザが光る。数多くのハイパワーAT車チューン経験から、独自に強化ATを開発。無駄のないトラクションを実現すると同時に、大パワーに負けない耐久力を身に付けている。

逆に、サスペンションはフロントスプリングにタナベのプレセディオを装着している以外はノーマル。これで800馬力を問題なく伝達できるというから驚きだ。的を得た効率の良いチューニングの見本と言えるだろう。

チューニング・スペック／JZX 90 クレスタ

最高出力・ブースト圧	800ps／1.5kg/cm²
タービン	T88
コンピュータ	オリジナル（予価16万円）
ブーストコントローラー	EVC
燃料コントローラー	トラスト レビックⅢ
エアクリーナー	パワーフロー
インタークーラー	HKS GT（GT-R用）
エキマニ	トラスト
マフラー	STメイ改
インジェクター	メイン550cc+追加280cc×6
ミッション	オリジナル強化AT（予価35～40万円）
LSD	TRD
スプリング	Fタナベ プレセディオ Rノーマル
タイヤ	F：BS RE010 205/55-16 R：トランピオMF9R 255/50-16
ホイール	アリスト用純正 8.5J×16

HKSのGTインタークーラー（GT-R用）を装着。バンパー内に収めるためにステーやレインフォース類は移設もしくは切除されている。

ゼロヨン仕様ということでリヤにはトランピオMF9R（255/50-16）が装着されているが、サスに関してはノーマルのままだ。

ノーマル然とした外観とは逆にエンジンルームにはただならぬ雰囲気が。オイルクーラーや遮熱板など、熱対策も万全の仕上がり。

タービンはT88のシングル仕様。HKS EVCを使用し、ブースト圧1.5kg/cm²で800PSを得ている。

マフラーはSTメイをモディファイしたものをセレクト。ヌケの良さと、さりげないルックスが選択のポイントとのこと。

コンソールボックス内には制御機器やメーター類が整然と収められている。

Cisco Kids
WWW.CISCOKIDS.COM

〒515-21　三重県一志郡三雲町大字中道500-1　☎059856-5880

三重TOP FUEL

1JZ本体ノーマルでここまでヤレる

通勤からサーキットまでこなす快速仕様 エンジン本体ノーマル、タービン交換という一見ライトなシロモノだが…

ホンダV-TECターボなどのハードチューンなマシンでドラッグに挑むといった姿がクローズアップされがちなトップフューエルだが、今回紹介するのは90チェイサーのオールマイティ仕様だ。キャッチフレーズは「デートからサーキットまで」とあるとおり、チューニングカーにありがちな乗り心地や操作性などに忍耐を強いる、いわゆるガマン車にしたくなかったとのこと。実際にもオーナーは決して踏力は軽くはないツインプレートクラッチにも関わらず毎日の通勤に使っているという。

そのパフォーマンスの根幹となるエンジンは1JZ本体には手を入れず、タービンにT78をチョイス、ブーストアップ時に不足する燃料はメインインジェクターを550ccの大容量に交換することで対応。ブースト1・3kg/㎠時に約450psを発生する仕様となっている。なかでもインテーク、インタークーラーまわりのパイピングはノウハウがさりげなく注がれたワンオフ品。

そのパワーを支える足まわりはトップフューエルオリジナルキットとしてラインアップされているZERO-1000サスペンションキット。アタリは柔らかいが腰の強い足となった。レカロシートともあいまって、通勤快速仕様、ここに極まれり、といってもいいだろう。

チューニング・スペック／JZX90 チェイサー

最高出力・ブースト圧	450PS／1.3kg/cm²
タービン	T78
ブーストコントローラー	EVC
燃料コントローラー	F-CON V
エアクリーナー	HKSパワーフロー
インタークーラー	トラストレーシング
エキマニ	トラスト
マフラー	ブリッツ
インジェクター	550cc×6
クラッチ	OSツインプレートクラッチ
ブレーキパッド	LUVIX-Vタイプ
その他ブレーキパーツ	アールズブレーキホース
サスペンション	ZERO-1000サスキット（21万5000円）
タイヤ	アドバン ネオバ F225/45-17 R255/40-17
ホイール	VOLK RACING GTP F8.0J×17 R9.0J×17
エクステリア	シート　RECAROファントム

その名の通り0ー1000mタイムトライアルから生まれたサスペンションキット。乗り心地も走りもマルだ。

レカロのファントムを2脚おごったフロント。これで乗り心地が悪かろうハズがない。

エンジン本体は今のところノーマルの1JZのまま。しかしオーナーの希望により97年内にはハイカム仕様に変更されるという。

エキマニはトラストだが、マフラーはブリッツをチョイス。トラストの上にある姉妹誌レブスピードのレアなステッカーが泣かせる。

1JZは比較的大きなタービンを回すことが可能だが、ここではあえてT78シングルをチョイスした。

Disco Club
WWW.DISCOKID.COM

コクピット戸塚

〒245 神奈川県横浜市泉区中田東1-8-22 ☎045-802-6230

足まわりに自信アリのコクピット戸塚のドリ仕様

セッティングに自信があるから「乗りやすいドリフトマシン」が仕上げられるのだ

スポーティカーからミニバン、ワゴンまでジャンルを問わず得意とするコクピット戸塚。ちまたにあふれるサスキットの中から、キミにぴったりの一品を見つけてくれるのが得意だ。乗り心地や走るステージに対する要求は個人のレベルによって様々だ。でも、じっくりと話し合って、的確なアドバイスをしてくれる。

エアロから足まわりまでOKだが、もっとも得意とするのは、やはりタイヤ&ホイール、そしてサスキット。例えば、「18インチをフェンダーツライチにして、車高はこのぐらいがイイ」なんて要望にバッチリと応えてくれるのだ。

今回紹介しているマシンは、オーナーがドリフトにハマっているケースで、テインの車高調を装着し、乗りやすいドリフトマシンに仕上げている。

また、外観ではエアロマジックのフロントバンパースポイラーや、ワイズスポーツのリヤバンパースポイラーを装着。ホイールはワークのVS-XXの17インチを装着。当初オーナーとしては、カッコ良さをねらって18インチを希望していたが、コクピット戸塚のアドバイスで17インチに変更。それは、「ドリフトのしやすさという点では17インチの方が上」ということからで、結果的にアドバイスは的中。さすが足まわりを得意とするだけのことはあるショップだ。

チューニング・スペック／JZX90 チェイサー

最高出力・ブースト圧	340ps／1.0～1.1kg/cm²
ブーストコントローラー	トラストプロフェック
インタークーラー	ARCタイプ3 レーシング
マフラー	KAKIMOTO R直管マフラー
コンピュータ	サード
クラッチ	TRDメタル カバー／ディスク
LSD	TRD機械式
ブレーキパッド	F・R ZEALスポーツ
サスペンション	TEIN車高調 F14 R10
タイヤ	F:ネオバ215/40-17 R:V GRID 255/40-17
ホイール	ワーク VS-XX F8J R9J
その他	Fクスコタワーバー、ロールセンターアダプター、RS-Rステンレスフロントパイプ・触媒ストレート、AARバケットシート、モモギブリ3スポークステアリング
エクステリア	Fバンパースポイラー エアロマジック、Rバンパースポイラー ワイズスポーツ、アバンテ用メッキグリル、トランクスムージング

テインの車高調キットはF14k、R10kのスプリングをセット。ロールセンターアダプターでジオメトリーも適正にしている。

プロフェックを使いブースト1.1kg/cm²で約340psにセッティング。コンピュータはSARDをチョイス。

シートはAARをチョイス。アンチレカロといったイメージも、またイイかもしれない。

ドリフト仕様にしては珍しくきれいでシブメのカラーが印象的。リヤまわりはスムージングで表情を引き締める。

ホイールはワークのVS-XX。フロントが8JX17、リヤが9JX17をセット。ドリフトのしやすさでサイズを決定。

インタークーラーはARCタイプ3レーシングを装着。純正交換タイプだ。ブーストアップレベルにはピッタリ。

WWW.DISC-OMISE.COM

J's RACING

〒567 大阪府茨木市上郡2-1-40 ☎0726-43-6700

優しいカオしたマークII 中身はほとんどモンスター

パワーステージに的を絞った超ハイパフォーマンス90 Max570馬力はダテじゃない

「年中無休、但しレース日は休み」というだけあってサーキットで鍛え抜かれたノウハウとスタッフが自慢のジェイズレーシング。もちろんストリートカーも峠から最高速、ゼロヨンまで広くそのノウハウを注入しているのは言うまでもない。

そのジェイズが製作したゼロヨン／最高速モンスターがこの90だ。まず570ps／1・4kg／㎠というスペックに驚いて頂こう。そしてこれが街を堂々と走っていることに2度驚いてもらおうではないか。

スペック表にもあるとおりタービンにHKSのGT3040をチョイスし、大きめながら中間トルクも確保することに成功している。以前はK26を使用していたのだが、あまりに低回転域の力がなく、タービンを再交換、リセッティングで現在の仕様になり、これでエンジンに関しては一応の完成形をみたとのこと。

「ウチは普段の使い勝手を無視したような一発モノはやりません。特にツアラー系はオールマイティに仕上げるべきでしょう」というコメント通り、素晴らしい仕上がりを見せていたマークII、耐久性の方もバツグンのようだ。K26時代から通じて約3万km走行しているにも関わらず、全くのノートラブル、現在もその記録を更新中。オールマイティ・チューンドの神髄とは、きっとこのマークIIのことだろう。

チューニング・スペック／JZX90 マークII

最高出力・ブースト圧	570ps／1.4kg/cm²
タービン	GT3040 50T
ブーストコントローラー	HKS EVC
エアクリーナー	HKSパワーフロー
インタークーラー	R33改
エキマニ	HKSステンレス
マフラー	J's RACINGオリジナルサイレンサーマフラー（3万6000円）
コンピュータ	J's RACING ECU（17万8000円）
インジェクター	550cc×6
クラッチ	OSツイン
スプリング	CRAFTZ　F14k　R12k
ショックアブソーバー	CRUX SPC
その他	カム IN256 EX264、HKSメタルガスケット 1.6mm、HKSスペシャルレーシングウエストゲート、オイルパン容量増し、HKSオイルクーラー、ボッシュポンプ+プレッシャーレギュレーター、BLITZブローオフ改

市販ラジアル最強とも言われるアドバン・ネオバをBBS-LMに装着。ルックスもかなりGOOD。

インタークーラーはR33用を、オイルはHKSのクーラーでとにかく冷やす。オイルパンも容量アップでパワーに対応。

CRUXのワンオフダンパーにCRAFTZのスプリングF14／R12k。

サイレンサーはジェイズのオリジナル90用（3万6000円）。そこにワンオフのステン中間パイプが組み合わされる。取付加工代は1万5000円。

閉じてしまえば目立たない、そんなこだわりが見て取れる。ちなみにコンピューターは現車合わせが基本で17万8000円だ。

現状では1JZベースのチューン。「壊れたら腰下を2J化しましょうか」と言うが、当分は壊れそうにない完成度だ。

Cisco Kids. WWW.CISCOKIDS.COM

サード

〒473 愛知県豊田市若林東町上外根50 ☎0565-53-1166

ノーマルタービンでのベストセッティングを狙う

ワインディングで楽しい街乗りもお気楽な、いわば完璧なストリート仕様、しかもAT車登場

「エアクリーナーも純正交換タイプなんですよ」ボンネットを開けるや否やこう教えてくれた。ファンネルタイプの方がパワーは出るのでは？との問いには「通常走行での性能に問題がありすぎて」と答えてくれた。様々なクリーナーを実際にテストした結果、確かに抵抗は少ないのだが集塵性能等を考えると、結局純正タイプを大きく上回ることはないという結論に達したのだ。この話ひとつからもサードの本格的な開発体制が伺える。同様にコンピュータも徹底したテストの結果から生まれたもので、ことJZのノーマルタービン対応型に関しては「どこにも負けないだけの自信はある」とまで言い切る。

そして今回のハイライトは、足まわりだ。近く発売予定のGTスペックサスキットが装着されていたのだ。これはアルミ製単筒式ダンパーを倒立マウントし、サードオリジナル直巻スプリングを組み合わせる車高調整式サスキットで、マークIIの他に非トヨタ車を含む15車種がリリースされる予定というもの。このキットのために新たに専門エンジニアをスタッフに迎えたというから、かなり期待してよさそうだ。

ちなみに今回の車両はAT車。「やはり楽ですから」…楽に速い。サードのコンセプトは、こんなところからも伺える。

チューニング・スペック／JZX90マークII

最高出力・ブースト圧	345ps／1.1kg/cm²
ブーストコントローラー	TRIGGER（4万8000円）
エアクリーナー	EX POWER（9000円）
マフラー	AROUSE MIG（8万5000円）
コンピュータ	ANALYSE cpu.（11万8000円）
ブレーキパッド	RACING PRO TYPE-C（2万1000円）
サスペンション	GT-スペック（予価26万円・単筒ラム式） F14k R8k
タイヤ	DL SPスポーツ9000 F235/45-17 R255/40-17
ホイール	ボルクレーシング チャレンジ F8.0J×17+45 R9.0J×17+45

ブースト計を兼ねるTRIGGERのコントローラー。これひとつでブーストアップ仕様はコントロール可能だ。

特徴的なテールエンドの中身は排気コントロールシステムバルブ。これで低速トルクとMAXパワーを両立する。

現在はスプリングレートの設定を煮詰めている段階。オーナーの走るステージによってベストレートが異なってくるのが悩みか。

ノーマルタービンでオールマイティな設定となっているためか派手さのないエンジンルーム。エアクリーナーは純正交換タイプ。

パッと見た限りは実に普通の眺めというのがかえって恐い。

Cisco Kids. UPLOADED BY WWW.CISCOKIDS.COM

〒252 神奈川県藤沢市高倉837-1　☎0466-46-3838

J'sモードジャパン

走り屋御用達ローフォルムエアロは小技を効かせた変わり種

ドリフト系走り屋クンたちの熱い支持を集めるジェイズモードジャパン。随所に走りを予感させる小技を効かせているのが特徴だ。

赤い90チェイサーでは、ランエボ用ダクトを流用したオリジナルボンネットが目を引く。フロント、サイド、リヤから構成される各スポイラー類はローダウンしたフォルムにマッチする。ホイールはR33GT-R純正を流用している。

また白の100チェイサーでは同じくフロント、サイド、リヤから構成される3点エアロがポイント。こちらのホイールはR32GT-R純正からの流用で、表面をポリッシュ仕上げして装着している。

どちらの車両も外装だけではなく、テインの車高調、TRDのLSDなど中身もしっかりとツボを押えている。

90チェイサーで目を引くのがボンネット。フロント側のダクトは他車の流用だが、居室側にあるダクトはオリジナル。ワンオフながら市販予定あり。

チューニング・スペック

●JZX100チェイサー	
マフラー	オリジナル（10万8000円）
コンピュータ	オリジナル（12万8000～17万8000円要下取り）
ホイール	R32GT-Rポリッシュ F8J×16　R8J×16
その他	オリジナルフライホイール（3万6800円）オリジナルロールバー（5点式/5万4800円～）、ネガティブアッパーアーム（5万9800円）、Fタワーバー（1万8800円）、ブローオフバルブ（1万9800円）
エクステリア	J'sモードエアロ・Fバンパースポイラー（6万8000円）、Sステップ（5万6000円）、Rアンダースポイラー（4万6000円）、グリル（3万円）
●JZX90チェイサー	
マフラー	オリジナルオールステン（9万8000円）
その他	フライホイール（5.6kg／3万6800円）
エクステリア	J'sモード・Fリップスポイラー（4万8000円）、Sステップ（5万6000円）、Rアンダースポイラー（4万6000円）、ボンネットダクト（市販予定）

100用パーツでは、外装パーツだけではなく、ドリフトに欠かせないネガティブアッパーアームや、5点式ロールバーもリリースしている。

ホイールはそれぞれGT-R用を流用している。100チェイサーにはR32用をポリッシュ仕上げしたもの。意表をつく取り合わせながらマッチしている。

〒513 三重県鈴鹿市住吉3-19-1　☎0593-70-8080

カーショップ エスプリ

腰下2J化をビジョンに入れたオールマイティチューニング

ハードチューンのイメージが強いエスプリだが、ストリートをメインに、どんなステージでも楽しめるクルマ作りというのが、本来のエスプリ・チューンのコンセプトなのだ。

この90マークIIも、そんなエスプリ・チューンを具現化させた一台で、どこでも生かせる速さと楽しさをもちあわせている。エンジン本体は、まだハイカムだけだが、のちに腰下2J化を計画しているので、タービンはGT2835をツインで装着。インタークーラーはHKSのコアを使用し、オリジナルのサイドタンクとパイピングを施してある。

それに合わせ、駆動系はATからMTに載せ換え、クラッチもOSのツインを採用。ブレーキにはなんと、アルコンのキャリパー&ローターを使用している。

排気系はアペックスのN1マフラーに、エスプリオリジナルのエキマニという組み合わせ。吸気もインタークーラーの大型化で対応している。

今後2Jブロック化を予定しているということで、タービンはGT2835のツインをチョイス。ブースト1.5kg／cm²で、530馬力をマークする。

チューニング・スペック／JZX90 マークII

タービン	GT2835×2
ブーストコントローラー	トラスト プロフェック
インタークーラー	HKSコア オリジナルサイドタンク&パイピング
エキマニ	エスプリオリジナル
マフラー	アペックスN1
コンピュータ	HKS F-CON V
クラッチ	OSツイン
ブレーキパッド	トラスト
ブレーキ	アルコン製キャリパー&ローター
ショックアブソーバー	エスプリオリジナルスポーツサスキット
スプリング	F14k R10k
タイヤ	RE711　F215/45-17 R255/40-17
ホイール	ボルクレーシング・チャレンジ　F8J R9J
その他	HKS264カム、トラストオイルクーラー

車速に合わせた足をテーマに、ブレーキはアルコンを採用。サスは定評あるエスプリオリジナルスポーツサスキットだ。

タイヤはRE711の17インチ。サイズはF215/45、R255/40。ホイールはボルクレーシング・チャレンジだ。

エンジンはターボの立ち上がりが早まるように、264のハイカムを装着している。制御はF-CON Vを使用している。

オートサービスMORI

〒253-01　神奈川県高座郡寒川町倉見1116　☎0467-74-0058

GT-Rも真っ青の速さ ゼロヨン11秒台のストリート仕様

オートサービスMORIは、ゼロヨン、サーキット、最高速の各ステージにおいて、速いクルマを数多く生み出しているショップだ。

そんなMORIの90マークⅡはアンチドリフトの「ストリート仕様」という。ストリートと言えばライトな感じがするが、ところがこのマシン、エンジン各部に手を加え、追加インジェクター320ccを6本配置したオリジナルの大容量サージタンクや、インフィニティQ45用の大口径スロットルボディーを装着。そしてタービンをT88にして、ブースト1・5kg/cmで740psというモンスターマシンに仕上げているのだ。

このマシンをオーナーはオールマイティに乗る。そんな乗りやすさが「ストリート仕様」の由来だ。

タービンはT88 33Dを装着。明らかに高回転ビッグパワー指向のチョイスだ。ブーストはブリッツのSBCでコントロール。

T88タービンをオリジナルコンピュータで制御。インタークーラーはGT-R用を使用。オリジナルのサージタンクは、ノーマルを加工し、容量を増やしたもの。

マフラーはMORIオリジナルの90φを装着。効率を考え抜いたサイズに設定している。

足まわりはビルシュタインに、フロント18k、リヤ8kのスプリングをセット。

チューニング・スペック／JZX90 マークⅡ

最高出力・ブースト圧	740ps／1.5kg/cm²
タービン	T88 33D
インタークーラー	トラストGTR用
エキマニ	MORIオリジナル（19万8000円）
マフラー	MORIオリジナルオールステン 90φ（13万8000円）
コンピュータ	MORIオリジナル（18万円）
インジェクター	550cc×6、320cc×6
クラッチ	OSトリプルプレート
ブレーキパッド	リズ　F80キャリパー
スプリング	F18k　R8k
ショックアブソーバー	ビルシュタイン
タイヤ	ネオバ F235/40-17 R255/40-17
ホイール	OZ F8.0J×17 R9.0J×17
その他	オリジナルサージタンク、インフィニティースロットルボディー90φ

スピードショップ ターボ

〒255 神奈川県横浜市青葉区荏田西1-15-22　☎045-972-3303

RX-6タービンを組み込んだ 俊足オートマチックランナー

トヨタ車のチューニングも以前から積極的に取り組んで、独自のノウハウを構築しているSSターボ。この90のデモカーも、マークⅡをベースにセダンという性格に合わせたチューンを施している。したがって、エンジンも快速ツアラーとして使えるように、パワーバンドの広さと、レスポンスを重視しており、タービンには、ボールベアリングタイプのIHI製RX-6をチョイス。燃調は、オリジナルCPUのモーダパワーブレインを現車合わせでセッティングしている。吸排気系も、マフラー、エキマニ、I／C（コアはトラスト）を、すべてオリジナルで武装し、ATもHKSの強化タイプに換えてある。気になるエアロはすべてモーダ・ブランドで、前後のスポイラーに加えグリルフェイスも用意されている。

ホイールは、アッソ インビテーションの17インチを前後にセット（F7.5J/R8.0J）。タイヤはポテンザRE710kaiを採用、F215/35 R235/35。

パワーに合わせてFブレーキは、オリジナルの大径キットを装着。サスはオーリンズベースのショックにリジェのバネという組み合わせ。

チューニング・スペック／JZX90 マークⅡ

最高出力・ブースト圧	450ps／1.4kg/cm²
タービン	IHI RX6
インタークーラー	オリジナルワンオフ コアトラスト
エキマニ／マフラー	オリジナル/オリジナル80φ
コンピュータ	オリジナル モーダパワーブレイン
インジェクター	メイン550cc×6
ミッション	HKS強化AT
ブレーキ／パッド	フロント オリジナル大径キット/エンドレスF CCM R CCS
ショック／スプリング	オーリンズ改／リジェ70φF12k R6k
タイヤ	BS RE710kai　F215/35-17 R235/35-17
ホイール	アッソ　インビテーション F7.0J R8.0J
エクステリア	モーダ　Fバンパースポイラー TYPE1 5万6000円（マイナー前）TYPE2 4万8000円（マイナー後）、Rウィング TYPE1 2万8000円　TYPE2 5万6000円、グリルフェース　4万6000円

あくまでもセダンとしての使い方を重視して、エンジンは扱いやすさを追及。それでいてパワーもしっかり出しており、ブースト1.4kg/cm²で、450馬力をマークしている。

タービンはレスポンスの良さを買って、IHIのRX-6を選択。ボールベアリングタイプのこのタービンは、パワーも申し分ない。

排気系の要となるマフラーは、SSターボのオリジナル。メインパイプは80φで、オリジナルのエキマニと合わせることで効果倍増。

CONTENT UPLOADED BY WWW.OLDSCHOOLJAPAN.COM

ワイズ

〒228 神奈川県相模原市上鶴間545-5 ワイズビル ☎0427-40-2800

素性の良さを生かしたスポーツシックな味わいこそ、ワイズの目指したところだ

ワイズスポーツのマークⅡ／チェイサーには、バンパースポイラータイプとハーフスポイラータイプがラインアップしている。イメチェン効果が高く、ワイズらしさを強く感じさせるのは、もちろんバンパースポイラータイプの方だが基本的なデザインのコンセプト自体は、どちらのタイプもノーマルのテイストを生かしながらパーソナル性を強く見せるというもの。だからマークⅡの方は、よりシックにまとまっているわけだし、チェイサーのほうはというと、ウェッジシェイプを生かしたスポーティさを前面に打ち出している。

現在クレスタ用のエアロキットも開発中ということなので、これが完成すれば、100系すべてにアイテムが出揃うことになるので、今後も目が離せないのだ。

マフラーはプロトタイプがセットされていた。オリジナルのスプリングも含め、機能パーツにも力が入っている。

より自然なラインのバンパースポイラーはタイプ2だ。セットされるホイールはスーパーウェイドメッシュ。

このバンスポ仕様のほかにフロントアンダースポイラーもラインアップする。ホイールはスポーティなスーパーウェイドスポーク。

ハーフスポイラーのエアロはタイプ1と呼ばれるもの。ノーマルのジェントルなイメージが上手く増幅されている。

チューニング・スペック／JZX100

●JZX100 マークⅡ（黒）	
マフラー	ワイズスポーツオリジナルマフラー（試作・12月発売予定）
サスペンション	ワイズスポーツハイパーコンプリートサスペンション前後30%UP
ホイール	ワイズスポーツスーパーウェイドメッシュ F8.0J+48 R9.0J+48
エクステリア	3点セット28万5000円（Fスポイラータイプ2 9万8000円・サイドスカートタイプ2 8万9000円・Rスポイラータイプ2 9万9000円）、Rウイングタイプ2（価格未定）
●JZX100 マークⅡ（白）	
エクステリア	3点セット22万円（Fスポイラータイプ1 7万2000円・サイドスカートタイプ1 8万3000円・Rスポイラータイプ1 7万円）、Rウイングタイプ1 6万5000円
●JZX100 チェイサー（濃緑）	
ホイール	ワイズスーパーウェイド F8.0J×17+48 R9.0J×17+48
エクステリア	3点セット27万円（Fスポイラー 9万2000円・サイドスカート 8万6000円・Rスポイラー 9万5000円）、リヤウイング 8万9000円

トライアル

〒591 大阪府堺市八下北3-55 ☎0722-54-9777

エンジン本体ノーマルにこだわりATながら440馬力を達成

トライアルが製作したJZX90クレスタは、あえて腰下を2J化することをやめ、2・5ℓのままタービン交換によるセットアップを追及しているのが特徴だ。セレクトされたタービンはGT2835、これをシングル装着とすることでブースト圧1・35kg／cm²で440馬力を得ている。当然、吸排気系はオリジナルのトライフォースバズーカマフラーと、HKSステンレスエキマニ、そしてオリジナルオーダーのインタークーラーでリフレッシュしている。また、AT車を選択し、HKSの強化オートマキットで大パワー化に対応している。サスペンションはビルシュタイン製ショック&HKSスプリングというコンビで、増大したパワーをアドバン・ネオバを介して、しっかりと路面に伝えている。

スペシャルのインタークーラーを収めるため、バンパーはレインフォースを含め加工されている。

マフラーはオリジナルのトライフォースバズーカ。排気効率を向上させると同時に、リヤビューのドレスアップにも効果的だ。テール角度は別作によるもの。

オリジナルのパイピングが美しいエンジンルーム。タービンはGT2835、ブリッツ・デュアルSBCでブーストアップしている。

チューニング・スペック／JZX90 クレスタ

最高出力・ブースト圧	440ps／1.35kg/cm²
タービン	GT2835
エアクリーナー	HKSパワーフロー
インタークーラー	トライアル別注（27万円）
エキマニ	HKSステンレス
マフラー	トライフォースバズーカ（9万円／テール角度別作）
ミッション	HKS強化 A/T
ブレーキパッド	エンドレス
ブレーキローター	プロジェクトミュー（Fのみ）
スプリング	HKS F7.8k R3.9k
ショックアブソーバー	ビルシュタイン
タイヤ	アドバンネオバ F235/45-17 R235/45-17
ホイール	トライフォースゼルダ 8J×17
エクステリア	オリジナルFリップスポイラー（4万7000円マークⅡのみ）

ビルシュタインにはF7.8k、R3.9kと、比較的柔らかめのHKSスプリングがセットされている。

足元を決めるトライフォース・ゼルダ。大きな開口部がブレーキの放熱性に効果的。

NSR by NIKKEI

〒243-04 神奈川県海老名市河原口712 ☎0462-32-1171

90系はエレガントに 100系はスポーティにドレスアップ

さりげなく、上品なイメージでエアロをまとめ上げているニッケイ。そのイメージのルーツは、「トヨタ純正オプションにボリュームをつけたもの」というコンセプトだ。

ニッケイによると、このマークⅡ3兄弟に乗るユーザーの大半は、純正エアロをやや大胆にした程度のさりげないものを求めているという。そんなユーザーの声に応えるべくデザインされたのが、このシリーズだ。

デザインは、100系はスポーティなテイストを盛り込んだもので、グリルもまもなく追加される予定。一方90系は若い女の子が乗っていてもおかしくない、エレガントな雰囲気を大切にしたものだ。どちらも、おとなし目だが、それでいて満足度の高い仕上がりが魅力だ。

ややもすると上品さが災いして押しの弱そうな顔つきの90マークⅡだが、ブラックアウトされたビレット風のグリルで凄みが出ている。

100チェイサーは、ノーマルの持つスポーティさを引き出すデザイン。フロントグリルも現在開発中で近く発売される予定。

エアロは純正色塗装済み。ドアパネルもボディ同色で3万9000円。穴開けも最小限ですぐつけられるのが魅力だ。

ドレスアップ・スペック

●JZX100 チェイサー

スプリング	オリジナル F8k R4k
ショックアブソーバー	オリジナル(Cリングタイプ)
ホイール	スナイパー F8.5J R9.5J
エクステリア	Fハーフスポイラー(5万2000円)、Sステップ(6万9000円)、Rアンダー(4万8000円)、ドアアンダーパネル(3万9000円)、Fグリル、Rスポイラー(近日発売)全てボディーカラー品

●JXZ90 クレスタ

エクステリア	Fグリルタイプ2(3万9000円)、Fリップスポイラー(4万8000円)、Sステップ3点セット(12万8000円/Sステップのみ6万8000円)、ドア・アンダーパネル(3万9000円)、リヤアンダー(3万2000円)、Rスポイラー(4万9000円)、Rカラーガーニッシュ(2万9000円)全てボディーカラー品

ディショップアサヒ

〒272-01 千葉県市川市行徳駅前1-1-16 ☎047-357-2650

希少なJZX81系エアロ登場 こだわりのフォルムに注目

インターセプター(ディショップアサヒエアロ事業部)は、現在となっては唯一といっても過言ではないレベルでJZX81系に力を注ぐブランドだ。それだけに、全国のJZX81系ユーザーからの注目度は高く、今回紹介するエアロも、改良に改良を重ねてリリースされた力作だ。

最新型のJZX100や、90系と並ぶと、どうしてもボリューム感に乏しい81系のノーマルボディをグンと迫力あるボディに仕立て上げてくれる。とくに真横から見たサイドのシルエットでは、かなり落とされた車高とあいまって、ノーマルとは比較にならないほどボリュームを感じる。

ちなみに、このエアロに見合ったリヤウイングも計画中で、乞うご期待といったところだ。

跳ね上げ2本出しマフラーとリヤウイングも開発中。

大型のバンパースポイラーだが、「走る」ことも考慮している。ローダウンしてもコンビニやスタンドに入れるよう、アングルをつけている。

チューニング・スペック/81系マークⅡ

●JZX81 マークⅡ(黒)

マフラー	タナベハイパーメダリオン
ブレーキパッド	スクデット・ストリート(オリジナル)
タイヤ	ルマン F215/45-17 R215/45-17
ホイール	シュティヒメッシュ 8.5J
エクステリア	Fバンパースポイラー(5万8000円)・Sステップ(5万2000円)・Rバンパースポイラー(5万8000円)、Fクリアーウィンカーフォグ(2万8000円)

●H3年式 JZX81 マークⅡ(白)

マフラー	ブリッツリアライズ
ブレーキパッド	スクデット・サーキット(オリジナル)
タイヤ	P700Z F225/45-17 R225/45-17
ホイール	ラージェメッシュ F8.0J R9.0J
エクステリア	INTER CEPTERFバンパースポイラー・Sステップ・Rバンパースポイラー

写真はマークⅡだが、81系ならばチェイサーにもクレスタにも装着できる。

サイドステップもボリュームあるデザインで低さとワイド感を演出する。

CONTENT UPLOADED BY Cisco Kids. WWW.CISCOKIDS.COM.AU

ラック

〒480-11　愛知県愛知郡長久手町砂子718　☎0561-63-0101

ストリートスポーツがコンセプト サーキット走行も楽しくこなす

「足に関してはどこにも負けたくありません」とサスペンションへのこだわりを見せるラック。そうなると出来合いのセットではあきたらず、足に関しては例外なく全車オーダーメイド、お客さんのオーダーによっては引き渡しまでに数回手直しをすることもあるとか。

今回紹介する車両はストリートを気持ちよく走り、たまにサーキット走行も楽しむ、という要望に合わせて製作されたもので、ビルシュタインベースのエルシュポルトAJダンパーにアイバッハのスプリングを組み合わせてセッティング。

そしてエンジンは使うステージを考えてブーストアップにとどめ、中間トルクを増やす方向で扱いやすい速さを目指しており、1・1kg/cm時に370psとなっている。

BLITZ製インタークーラーはフロント下に前置き。ちらりと覗くパイピングに苦労のあとが見える。

無理せず楽しいブーストアップ仕様。タービン交換を伴うチューンより、こちらの方がお客さんとしては多いそうだ。

入り口はHKS・パワーフロー、そして出口は5ZIGENボーダーだ。静かに低く、良質なサウンドを奏でていた。

ビルシュタインベース＋アイバッハ、そしてメタルのタッチとノンアスの操作性を持つオリジナルパッド。ホイールはAVS・VS-5。

チューニング・スペック／JZX90マークII

最高出力・ブースト圧	370ps／1.1kg／cm²
ブーストコントローラー	HKS EVC II
エアクリーナー	HKSパワーフロー
インタークーラー	BLITZ
マフラー	5次元　ボーダー
コンピュータ	リコーレーシング
クラッチ	OSツイン
ブレーキパッド	※SPORT（前後共2万7500円／ミニサーキットメイン、サーキットも可）
スプリング	アイバッハ　F10k　R5k
ショックアブソーバー	el SPORT AJ ダンパー（24万円）
タイヤ	F:パフォーマ8000 225/45-17 R:RE711 255/40-17
ホイール	AVS F8.0J R9.0J
その他	HKS各種メーター（水温、油温、油圧）
エクステリア	Sステップ　NSRニッケイ

ジースプロジェクト

〒463 愛知県名古屋市守山区川宮町45　☎052-791-7805

左右出しにすることでインパクトアップ 豊富なラインアップも魅力的なのだ

ジースのマフラーは、ユーザーが自分の思い通りのリヤビューにできるように色々なタイプをラインアップしている。この90チェイサーに装着されていたマフラーは、タイプ4Sという、メインパイプがアルスターでタイコ部がステンレス製の、1JZエンジン用のもの。サイズはメインパイプが76φ、テールは130φだ。純正とは迫力が段違いの左右出しテールは、たしかに口径は大きいものの、デザインそのものはスッキリとしているからクドさは感じられない。もちろんJZX100系にも左右出しマフラーはラインアップしており、こちらのほうもテールは130φの左右出しだ。もしこれ以上インパクトが欲しくなったら、ジースでは4本出しを始めとした特注テールも製作してくれるので、相談してみよう。

ジースのマフラーはオールクロームメッキ＆カートリッジのType1、オールクロームメッキのType2、タイコ以降クロームメッキ＆カートリッジのType3、タイコ以降クロームメッキのType4がある。

マフラー・ラインアップ

ZEES130φシングルテール
ZEES130φダブル
プレミアム115φカールテールシングル
プレミアム115φカールテールダブル
プレミアムデュアル76φシングル
プレミアムデュアル76φダブル
※シングルは保安基準適合、ダブルは競技用
※JZX101/JZX100T/JZX100NA/GX100用あり

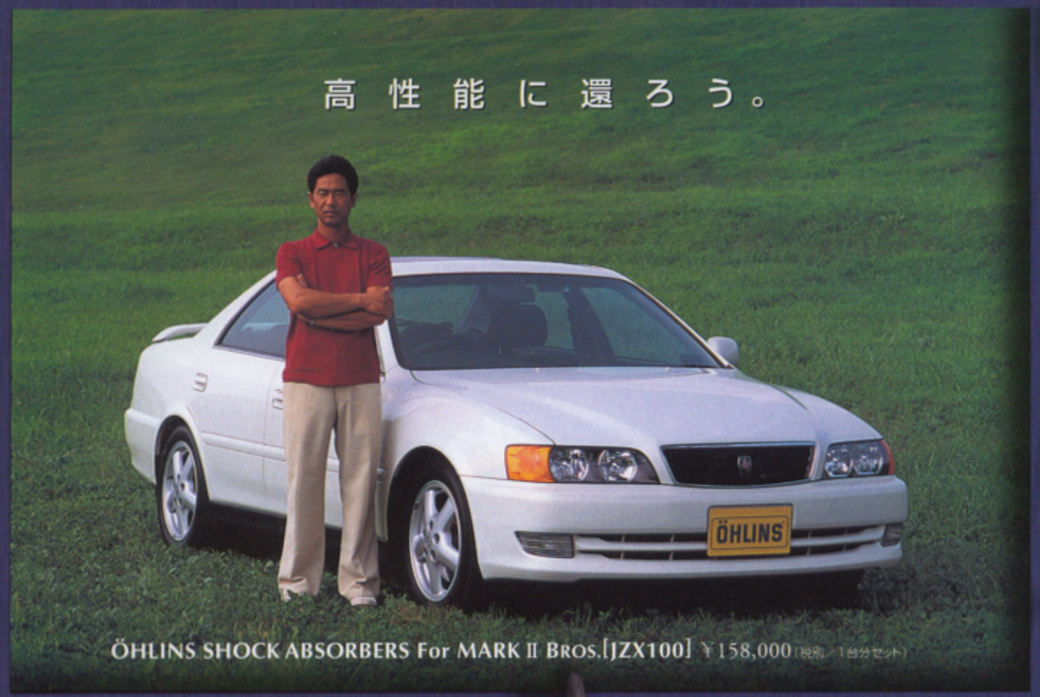
プレミアムWはW出しでテールパイプがカールテールになっていて、高級感を演出する。

プレミアムWデュアルはプレミアムWの出口がそれぞれ2本ずつとなる4本出し。さらに迫力が増す。

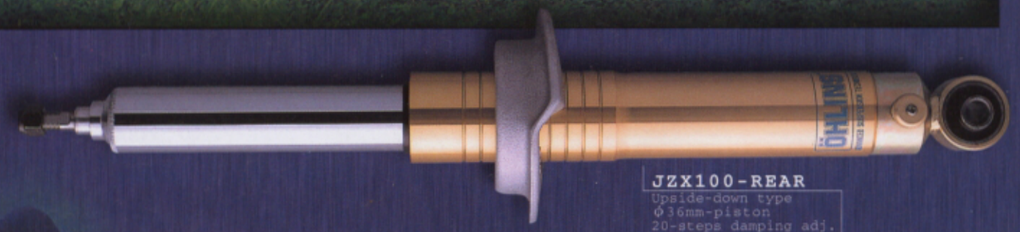
ジースのマフラーはバリエーションが豊富でそれぞれのシリーズにシングルとダブルが用意される。

ÖHLINS
ADVANCED SUSPENSION TECHNOLOGY

高性能に還ろう。



ÖHLINS SHOCK ABSORBERS For MARK II BROS.[JZX100] ¥158,000(税別／1台分セット)



JZX100-REAR
Upside-down type
φ36mm-piston
20-steps damping adj.

JZX100-FRONT
Upright type
φ46mm-piston
20-steps damping adj.

スウェーデンで生まれた高性能ショックアブソーバー

オーリンズは北欧の地、スウェーデンでサスペンションシステムのみを研究、開発、生産している専門メーカーです。正式な社名は"ÖHLINS RACING AB"。その名の通り、レーシングフィールドでの活動を生業としています。レーシングはオーリンズにとって手段ではなく、目的そのものです。自らの商品の広告や販促のためにレーシングに参加しているのではありません。ドライバーやライダーを先進のサスペンションテクノロジーを通じてサポートするのが、使命であり仕事なのです。このスタンスは、オーリンズユーザーが、レーシングドライバーであろうが、ストリートドライバーであろうが、何ら変わることがありません。等しく最先端のダンピングフォースを手に入れることができるのです。

JZX100完全適合

オーリンズは、車種ごとに完全に適合させるため専用設計され、市街地、ワインディロード、サーキットまでを含めた実走行テストによりベストセッティングされたショックアブソーバーです。JZX100もその例にもれません。高性能セダンに求められる上質の走りを実現するため、吟味調製された個々のパーツたちに、高精度という息吹を与えました。有効ストロークの理想値を求め、フリクションの徹底低減、減衰力、その特性を遥かな高次元で決定しています。コンフォータブルな市街地走行からタイムを削り取るためのサーキット走行まで。一本のショックに求めるには、あまりに過大な欲求にも、オーリンズの持てる技術の粋を凝縮、実現しています。

大容量正立式フロントショック

JZX100用フロントは、φ46mm大口径ピストンを内蔵した正立タイプショック。すべてのオーリンズは、もともとオイル容量の多い単筒形式ショックを採用しています。この大口径正立式ショックは、さらに従来比60%アップのオイルを内蔵しています。長時間連続したハードランにも決して音を上げることなく、設定通りの減衰力を忠実に発生し続けます。減衰力発生機構は、定評ある多段積層円板バルブ方式。オーリンズが設立当時から一貫して採用、熟成させてきた最もポテンシャルの高い減衰力発生方式で、20段階減衰調整を組み合わせています。目覚ましい進化を続けるハイパフォーマンスタイヤのグリップ力にも余裕をもって対応します。

倒立式リアショック

JZX100用リアは、アルミ削りだしシリンダーを使用した倒立タイプショックです。バネ下の荷重が軽いため、優れたロードホールディングを発揮します。フロント用と同等の減衰力発生機構と20段階減衰力調整機能を内蔵しています。また、スプリングシートの位置決めをするCリング溝を10mm間隔で9本（フロントは5本）設け、強化スプリングの使用や車高調整にも対応しています。JZX100という高性能セダンを手に入れた今、間違ったショックアブソーバーの選択は、性能はおろか安全性をもスポイルするかも知れません。価格や机上スペック、外見にとらわれず、確かなブランドを選んでください。

CARROZZERIA
オーリンズ発売元／(株)カロッツェリアジャパン

オーリンズ サービスセンター
ラボ・カロッツェリア 〒336 埼玉県浦和市辻8-23-13 TEL.048-863-1801 FAX.048-863-1802

●表示価格には消費税、取付に伴う工賃等は含まれておりません。●商品の価格・仕様等は改良のため予告なく変更する場合があります。

STYLISH SEDAN SERIES

アグレッシブセダン完成!!

チェイサー、マークⅡのアグレッシブな走りに対応したスポーティーで重厚なエアロフォルム。
…… 風を刻み、時をも刻む ……

★Front Spoiler	黒ゲルコート仕上げ ¥38,000	塗装済みタイプ ¥58,000
★Side Spoiler	黒ゲルコート仕上げ ¥50,000	塗装済みタイプ ¥80,000
★Rear Under Spoiler	黒ゲルコート仕上げ ¥40,000	塗装済みタイプ ¥60,000
●Front Grill	黒ゲルコート仕上げ ¥28,000	塗装済みタイプ ¥36,000
●Eyeline	黒ゲルコート仕上げ ¥15,000	塗装済みタイプ ¥22,000
★3点キット (Front/Side/Rear)	黒ゲルコート仕上げ¥118,000	塗装済みタイプ¥188,000
	カラー（スーパーホワイトⅡ040,ダークグリーンP.I.O6N9）	

（※MARKⅡは黒ゲルコート仕上げのみ）

MARK Ⅱ JZX100
CHASER

JZX100クレスタも近日発売！

MARK Ⅱ JZX90
CHASER
CRESTA

CHASER

CRESTA

MARK Ⅱ

Front Spoiler（前期・後期）	黒ゲルコート仕上げ ¥35,000	塗装済みタイプ ¥50,000（MARKⅡのみ後期タイプⅡ有り）
Side Spoiler	黒ゲルコート仕上げ ¥48,000	塗装済みタイプ ¥75,000
Rear Under Spoiler	黒ゲルコート仕上げ ¥32,000	塗装済みタイプ ¥50,000
Front Grill	黒ゲルコート仕上げ ¥28,000	塗装済みタイプ ¥36,000
Eyeline	黒ゲルコート仕上げ ¥15,000	塗装済みタイプ ¥22,000
Rear Wing	白ゲルコート仕上げ ¥45,000(MARKⅡのみ)	
	カラー（ウォームグレーパール046・ダークグリーンMIO 6N2）	

★Front Spoiler以外は前期、後期共通です。

AUTOSPORTS EQUIPMENT ASSOCIATION
HIPPO SLEEK
Produced by Union Product co,ltd.

http://www.car-promenade.co.jp/HIPPO SLEEK/
☆カタログご希望の方は、住所・氏名・車種を明記し、切手¥400円分とカタログ請求券を同封の上、お送りください。
◎掲載以外の製品につきましては、お問い合わせください。
◎業販もいたしておりますので、お気軽にお問い合わせください。

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

ハイパーレブ
No.26
資料請求券
切手400円分

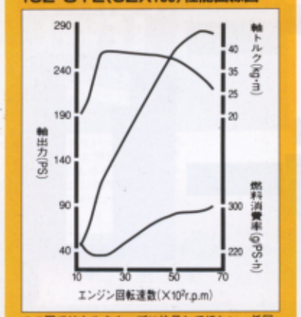
Photos/Akira Takahashi
Yuki Sawada
Eiji Takeuchi
Go Itoh
Hiroharu Sato(Graffiti)
Text/Ryuta Fujita
取材協力　アイメック
エスプリ
オートサービス・モリ
スピードショップ・ターボ

ブーストアップで
300PSオーバーを狙え

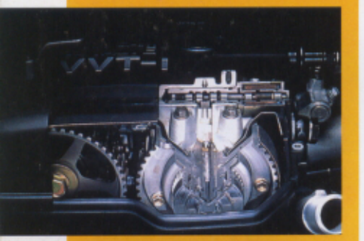
1JZ-GTE
JZX90/100マークII/チェイサー/クレスタ
ライトチューニング
マニュアル

マークII／チェイサー／クレスタに搭載されるハイパワーユニット、それがIJZ-GTEだ。JZX90とJZX100では同じIJZ-GTEでもタービンの数をはじめとして細部の仕様はかなり違うのだが、ここではエアクリーナー交換からブーストアップレベルまでを「ライトチューン」と定義し、効率よくチューニングしていくためのコツを詳しく解説していこう。

1JZ-GTE(JZX100)性能曲線図



この図ではトルクカーブに注目してほしい。低回転域から一気にMAXまで立ち上がるのがわかる。



JZX100で採用されたVVT-iの果たす役割は？

VVT-iとはJZX100で採用された連続可変（吸気）バルブタイミングシステムのことである。本来バルブタイミングというものは、あちらを立てればこちらは立たず、となるもので、どんなエンジンでもどこかで妥協するしかなかったのだ。それがVVT-iを採用することで、中低速時には中低速型エンジンの、高速時には高速型エンジンのバルブタイミングに自動的に、しかも連続して変化するようになったのである。これによって100系の1JZはあらゆる回転域、特に中低速でのトルクが増大し、燃費や排ガス清浄性も向上した。最適なバルタイはECUが決定して油圧によって制御され、最大60度も変化する。

JZX100 1JZ-GTE

JZX100も1JZ-GTEを継続する。しかしシングルターボ化され、VVT-iなど新機構も盛り込まれて内容的にはかなり変化した。中低速からトルクが一気に立ち上がる特性は街中での使い勝手は良いが、チューニングする上ではネックになる部分でもある。

JZX90 1JZ-GTE

JZX90に搭載されたIJZ-GTE。レスポンスに優れるセラミックターボをツイン装着し、リニアなパワー特性を実現した。ふたつのタービンを合わせたキャパはJZX100のシングルタイプより大きく、ブーストアップとの相性はむしろこちらの方が良い。

チューニングを開始する前にまずはノーマルの特性を知る

「スポーツセダン」。トヨタのいわゆるマークII3兄弟が確立したこの新しいジャンルは、強力なパワーユニットが存在してこそ、初めて成り立つクラスといえる。そしてその盟主ともいえるマークII3兄弟のメインユニットとしてトヨタがセレクトしたエンジンが、1JZなのである。

1JZは、それまでトヨタのハイパワー6気筒エンジンの主役を務めていた、7M-GTEUの後継モデルとして開発されたユニットだ。6気筒エンジンの場合、コンパクトなV型と、スムーズネスな直列の2種類のレイアウトがあるわけだが、トヨタでは伝統的にストレート6にこだわってきており、新しい1JZも直列6気筒を踏襲した。ストレート6の場合、スペースの問題はあるが、V型に比べ部品点数も少なくでき、またストレート6にすると、クランクを一回転させるのに、各シリンダーの爆発間隔を一定にできる（6気筒ならば60度に一度）、スムーズな回転が得られるというメリットもある。このスムーズさというのが90、及び100系のひとつの魅力になっていることは間違いない。

またスムーズさだけでなく、パワーの面でも2・5ℓながら国内自主規制の上限280馬力に達しており、ノーマルとしては申し分のないものを持っている。しかし、1JZはこの2・5ℓという中途半端な排気量が、あだになっている部分もあるのだ。2・5ℓというのは、税制上や保険の面では有利になるが、このクラスの車重を支えるには、決して十分な排気量とは言い難い。そのため、どうしてもトルクが不足してしまう。それを補うために、90ではセラミックツインターボを採用し、低速トルクを稼ぎながら、ピークパワーも得られるようにしたのだ。

しかしツインターボにしたところで、絶対的な排気量不足は補うことができず、100系へのモデルチェンジでは、さらに低速トルクを重視したエンジンに変更が加えられた。その主な変更箇所は、タービンとバルブタイミングで、それまでのツインターボがシングルターボとなり、バルブタイミングも連続可変機構を備えたVVT-iシステムを採用することになったのである。これにより、トヨタの狙い通り低速トルクが増大され、タウンユースでの使い勝手は大きく向上した。しかし、スポーツユースという点では、逆にデメリットとなる部分も出てきてしまったのだ。

容量の小さいシングルタービン

特にタービンのシングル化は、タービンの容量が縮小されることになったため、ブーストアップレベルまでのチューニングでは、大きな足かせとなってしまうのである。90系の1JZには、「CT12A」という小型のセラミックターボをツインで装着していたのだが、小さいといってもツインターボなので、ふたつのタービンを合わせた容量は、それなりのものを確保していた。そのおかげで、90系の1JZの場合、ブーストアップチューンを行なって、ノーマルのタービンの容量を目一杯使い切れば、400馬力近くまでは引き出せるポテンシャルをもっていたのだ。

ところが、100系にはシングルタービンとしてはかなり小さい「CT15B」型のセラミックターボが採用され、低速でのレスポンスが大幅に向上したかわりに、スポーティなテイストとして欠かすことのできない、高回転での伸び感がかなりスポイルされてしまっている。したがって100系の1JZをチューニングしていく場合、この高速側の伸びのなさを、いかに改善していくかというのが、ひとつの大きな鍵になってくる。

中低速域に振ったVVT-i

もうひとつの大きな変更点、VVT-iの採用は必ずしもマイナス方向というわけではない。VVT-iは、これまで中低速トルクと最大出力、それにアイドリング時の安定性など、相反する条件をそこに満たすために妥協してきたバルブタイミングを、全領域で最適に設定することができる機能で、インテークバルブのタイミングを最大60度（クランクアングル）の連続可変制御が可能になる。

吸気バルブタイミングというのは、例えばアクセル開度が少なく負荷も軽い時の走行では、遅いほうが安定するが、急な坂を上る時のように高負荷で低回転の時は、早いタイミングでないと大きなトルクを発生できないもの。また、高回転高負荷となる高速走行時にはタイミングを遅くしてやることで、ピークパワーをより大きくすることも可能になる。ただし、トヨタはこのVVT-iを、中低速トルクの向上や、燃費、排ガス対策をメインに使用しているので、ノーマルのままでは、スポーツユースという面でのメリットは大きいとは言えない。もっとも、VVT-iを制御しているのはエンジン制御用のCPUなので、いわゆるコンピュータチューンを行なう時に、一緒にVVT-iをスポーツ方向に振ることも可能ではあるが。

その他の変更点で目立つところは、吸入空気量の計測方法をターボブレッシャーセンサーによる吸気管圧力計測の、いわゆるDジェトロ式から、ホットワイヤー式のエアフロメーターへ変更したことぐらい。この変更はどちらも一長一短といえるので、チューニングを行なう場合は、さほど大きな影響はない。

また、90系の1JZと、100系の1JZの共通のメリットとしては、どちらも基本設計が非常にしっかりしており、ハードチューンに対してもしっかり耐えられるだけの剛性をもっていることが挙げられる。ブロックはもちろん、ピストン、クランク、コンロッドとすべて丈夫にできており、タービン交換まで行なった時でも、ほとんどノーマルのまま使用可能なものばかりだ。

また、基本は2JZと同じブロックのため、さらに上を目指す場合は、腰下を交換することも可能だ。

アフターのコンピュータといっても千差万別。例えばアイメックの場合は、解析が難しいVVT-iまでコントロールしたものを販売している。購入する場合はチューニング内容をしっかりと確認することが大切なのだ。

コンピュータ

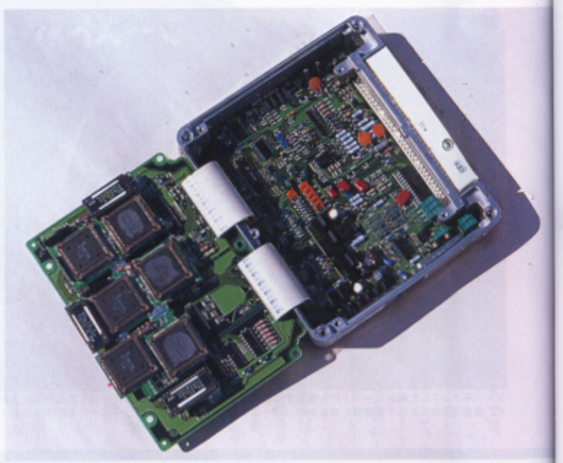
TUNING LEVEL 2

解析が難しい純正コンピュータ アフター交換の際は制御内容の確認を

マフラー、エアクリーナーを交換し、いわゆるライトチューンを終えた段階から次のステップに踏み出す場合、やはりコンピュータ・チューンをおすすめする。ここでいうコンピュータはエンジンを制御、コントロールしているECU（CPU）のことだ。このコンピュータの中には、スピード及びレブのリミットをはじめ、点火時期や燃料噴射量、ブースト圧の設定などのデータがすべて書き込まれている。要するにエンジンのすべてをこのコンピュータが支配しているといってもよく、そのデータを書き換えることで、よりスポーティなエンジンにすることができるのだ。

もう少し詳しく説明すると、ノーマルのエンジン（コンピュータ）はいろいろな使い方を想定して、かなり安全マージンを多めに取っていたり、馬力の自主規制などに合わせるために、無理矢理抑えている部分が多々ある。そこでそれらのデータを本来の理想的なデータに書き換えたり、チューニングの中身に合わせてリセッティングしてやるというのが、コンピュータ・チューンの意味なのだ。

というわけで、コンピュータ・チューンは、手軽で効果絶大なのでイチオシのチューニングメニューなのだが、マークII系を含むトヨタ車の場合ちょっと困った問題がある。CPU（コンピュータユニット）が日産車のように、ROMを使った簡単なものではないので、そのデータを取りだして書き換えるというのが、容易に出来ない仕組みになっているのだ。



日産車などと違って、簡単には解析ができないようになっているトヨタのコンピュータ。それだけに、トヨタ車を昔から扱っているか、コンピュータチューンで評判が高いショップをセレクトした方が、無難といえば無難。

この容易にというレベルは、もちろんアマチュアでできるレベルではないし、ショップレベルでもできないところのほうが多いだろう。そのため日産車のコンピュータ・チューンはお願いできても、トヨタ車はやっていないというお店も少なくない。したがって、マークII系でコンピュータ・チューンを試みる場合は、すでにトヨタ車のチューニングで定評があるショップか、もしくはコンピュータチューニングに強いショップがいいだろう。そうしたお店でコンピュータ・チューンを施せば、エンジンの切れ味は明らかに変わってくる。特に100系は前出のVVT-iの制御もECUが行なっているのでフィーリングはかなり変わるはずだ。VVT-iはある回転域でオーバーラップが広がるようになっていて、それをうまく利用しながら管理し直してやると高回転の伸びが良くなる。ただ、このVVT-iのセッティングはただでさえ難しい100系のコンピュータの中でも、さらにイジるのが難しい部分なので、コンピュータを交換する場合は、それがどの部分までを制御しているかを確認することが大切だ。

また難しいECUには手を付けずに、点火時期や、燃料噴射量、各種リミッターを変更する方法もある。それは例えばHKSのF-CON Vなどに代表されるサブコンピュータを使ったやり方で、これを使えばECUには手を付けずに、同じような効果が得られる。

いずれにせよ、燃調や点火時期というのは、エンジンの性能を大きく左右するものなので、チューンの際はそれなりの計測機や、データを完備しているショップにお願いすること。また、燃調や点火時期は、チューニングの内容によっても細かく変わってくるものなので、今後のチューニングプランまで考え、後々しっかり対応してもらえるかどうかも確認しておいた方がいい。

1JZ-GTE
JZX90/100マークII/チェイサー/クレスタ
ライトチューニングマニュアル

純正のコンピュータはそのまま生かしておき、サブコンピュータで制御するという方法もある。写真はHKSのF-CON V。

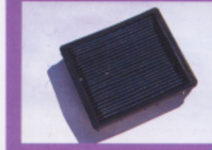
エアクリーナー&マフラー

TUNING LEVEL 1

ついついテール部分の形状に目がいってしまうが、一番大切なのはエンジンからタイコ部までの形状と、太さなのである。このメインパイプ部でほぼそのマフラーの特性が決まってしまうといっても過言ではない。

ライトチューンの第1歩 吸排気系に手を入れる

純正交換タイプ



純正交換タイプのメリットは何といっても交換の容易さ。また、ボックス内に設置されるため防塵性も高く熱の影響を受けにくいという点もポイントが高い。軽いブーストアップ程度のチューンやNAエンジンとの相性もいい。

キノコタイプ

タービン交換などの際吸気効率を極めるなら、クリーナーBOXごと交換してしまう露出式のいわゆるキノコ型に分がある。ただし、熱い空気を吸い込みやすいので、遮熱板や導風ダクトを装着するなどの工夫をした方がいい。

馴れというのは怖いもので、買ったばかりの頃は満足していた280馬力の1JZも、馴れてくるにしたがって、次第に物足りなくなってくるもの。また、そうじゃなくても、自分のクルマを他人のクルマと少しでもいいから違うものにしたい、手を加えてやりたいという気持ちは、クルマ好きなオーナーならば、自然に芽生えてくるものだ。

そう思い出した時にエンジン関係で一番手軽に手を出せるのが、エアクリーナーとマフラーを代表とする、いわゆる吸排気チューンというやつだ。

エンジンのパワーを引き出すためには、より多くの空気を吸い込ませてやることが大事になる。そこで吸気系の抵抗を減らして、少しでもスムーズに空気をエンジンに送り込んでやろうというのが、吸気系チューニングの狙いになってくるわけだ。そのために、ノーマルの吸気系統を見直してみると、一カ所大きく吸気抵抗になっている部分が見つかる。それがエアクリーナーというわけだ。エアクリーナーは、エンジン内にホコリやゴミなどの異物が入らないように防御するためのパーツで、なくてはならない存在なのだが、ノーマルのエアクリーナーは、防塵性能第一で考えられているため、吸気抵抗はかなり大きい。

そこで吸気抵抗の少ない、スポーツエアクリーナーに交換すれば、もっと空気が吸いやすくなり、エンジンのレスポンスを向上させることが可能になるのだ。

スポーツエアクリーナーは、現在各メーカーからいろいろな商品が発売されているが、大きく分けると2種類のものが出回っている。ひとつは、純正と全く同じサイズで、ただそのまま交換できる純正交換タイプ。もうひとつは、キノコタイプと呼ばれる大きなもので、純正のクリーナーボックスを外して使うタイプだ。手軽さでいえば、純正交換タイプだが、吸気効率でいえばキノコタイプが上。ただ、吸気効率が上がることで点火時期及び燃調の補正が必要となる。特に100系はエアフロが薄く出る傾向があるので、最悪ブローしないようにするためにも対策しておいた方がいいだろう。いずれにせよ、交換することで若干とはいえレスポンスが向上し、吸気音も野太くなって、「イジった」という実感は味わえるはずだ。ただ、吸気抵抗が少ない分、ノーマルより交換サイクルは早まるので、それなりのメンテが必要になることも覚えておいてほしい。

さて、スポーツエアクリーナーで、入ってくる空気が増えたら、出ていく排気側の効率も上げてやりたい。そこで出番となるのがスポーツマフラーだ。ノーマルマフラーも以前に比べれば効率のいいものが増えてきているが、それでもコストや音の問題で、まだまだ満足できるものではない。そこで排気抵抗の少ないマフラーに換えてやることで、タービン効率を上げてやろうというわけだ。

実際、車検対応のスポーツマフラーでも、抜けが良くなった分、ターボがより多くの空気をシリンダーに送り込めるようになり、結果として約0・1kg／㎠ぐらいのブーストアップが図れるものなのだ。

ただし、マフラーというのは抜けが良ければいいというものでもないので、選ぶ際はメインパイプの太さに注目してもらいたい。メインパイプの太さは、多くの人が気にするテールエンドの太さとは関係なく、タイコ（消音器）よりエンジン側のパイプを指す。このメインパイプが性能を左右するのだ。これが太すぎると、今度は下がスカスカになってしまうので、ノーマルエンジンなら、60〜80φぐらいのものを選んでおくのが無難だろう。

また、デザインや音もマフラーの大きな魅力だが、これも素材によって変わってくる。ステンレスは高価だが、スチールより乾いた音を発し、高級感のあるルックスにもなる。

サーキットなどで競技車として使用するのであれば、触媒をパスしたフロントパイプに交換するのも効果的だ。ハードチューンになればなるほどその メリットは大きくなる。

1JZ-GTE
JZX90/100 マークⅡ/チェイサー/クレスタ
ライトチューニングマニュアル

NAエンジンチューニングの可能性は？

マークⅡシリーズは、なにもターボ車ばかりというわけではない。かえってNAのユーザーのほうが多いぐらいかもしれないが、パワーアップという点では、ターボ車のようにさほど簡単にできるわけではない。

しかし、NAだってきちんとチューニングメニューはあるし、それなりにパワーアップさせる手段はある。最初に手を付ける部分は、ターボ車のライトチューンとまったく同じで、マフラー、エアクリーナーの交換による吸排気系のチューニングだ。特に排気系は、ワンオフ製作になってしまう場合が多いが、タコ足まで装着すればかなりフィーリングは変化する。また、フライホイールの軽量化なども、レスポンスアップにつながってくる。その先は、カムを入れたり圧縮を上げたりというメカチューンの領域となりコストもかなりかかってしまうが、自然なNAならではのフィーリングは、速さでは勝てなくても、気持ちよさという面で同等以上の喜びを与えてくれる。

時に焼き具合でエンジンの健康状態も探れるので、まめにチェックしてみよう。

とにかくこうしてブーストアップを行なった場合、1JZはどこまでパワーアップするのだろうか。例えばGT-Rなどでは、ブーストアップで100馬力UP！　なんて話もよく聞くが、ノーマルのタービンがあまりにも小さい1JZでは、とてもそこまでは望めない。第一、ストックのエンジンだと、実際に280馬力に達していないエンジンも少なくないということで、実測250馬力なんていうケースもあるようだ。

また、100系の1JZ-GTEの場合はブーストのピークが4000回転付近に設定されていて、それ以上はブーストが上がらず、6000回転を越えるとブーストが下がっていってしまう特性がある。そのために中低速のトルクはあるが、高速側の伸びがないエンジンになってしまっているのだ。したがって、コンピュータのセッティングをする時も高回転側にはあまり期待せず、5000回転までを主な使用範囲に仮定した味付けが必要になってくるわけだが、この傾向はブーストアップを行なった際にもつきまとうことになる。

この問題を解決するには、例えばアイメックなどがやっているような、アクチュエータのスイングバルブの強化が有効だ。具体的にはスイングバルブのスプリングを強化タイプに交換し、強制的に開かないようにすればいいのである。こうすればブースト圧は5000回転で落ちることがなくなり、上のほうの回転でも1・2kg/㎠とか、瞬間的に1・3kg/㎠ぐらいまでかけ続けることができるようになる。

100は310馬力前後が限界

しかし、ここまでやっても絶対的なタービンの容量不足は補えないので、100系の1JZでは実測で310馬力前後がMAXということになるだろう。一方90系の1JZは、決して大きなタービンとはいえないが、それでも100系と違ってツインターボということもあり、ノーマルタービンのままで380馬力近くまで上げられるだけの容量はある。

そこまでいくには、他の補器類にも手を加える必要が出てくるが、基本的なパワーアップの許容量は、90系1JZのほうが上なのだ。

補器類といえば、インタークーラーも気になるパーツのひとつだが、ブーストアップレベルでは、ノーマルのままでもなんとかいける。というわけで、とりあえずインタークーラーはノーマルを使用することとするが、その場合、ブーストアップ時に吸気温度が上がり、熱の影響でインテークパイプが外れてしまうこともある。したがって、できればインテークパイプは強化タイプに交換しておきたい。

また、ブーストアップはコンピュータチューンと一体になって、はじめて効果を示すもの。いきなりブーストコントローラーをつけて、ブーストを上げてしまうことは厳禁だ。燃調、点火時期を最適に合わせないと速くならないばかりか、エンジンブローにつながってしまう。インジェクターそのものは、純正で380ccのものが付いているので、6気筒の1JZエンジンでは、380馬力ぐらいまでは、そのままでOK。大容量タイプに交換しなくても対応できる。

1JZのブーストアップによるパワーアップは、数字的には驚くほどのものではないが、180kmぐらいまで一気に加速するようになるので、体感的には相当変わるだろう。

モアパワーを求めるならいよいよタービン交換だ 106ページから始まるエンジンチューニング 上級編でじっくりと情報を集めてほしい

ブーストアップ
ノーマルタービンの容量を使いきって300PS以上を狙う

TUNING LEVEL 3

ターボ車のライトチューンを締めくくるメニューといえば、やっぱりブーストアップということになる。エンジン本体がノーマルで、タービンも純正のままだとしても、ブースト圧さえ上げてやれば、まだまだパワーアップできる余地は残っているもの。その下準備として、すでにエアクリーナー、マフラーなどの交換を済ませ、吸排気系の抵抗を減らしてタービンの負担を減らしてあれば、すぐにでもブーストアップに取り掛かってもいいだろう。

ブーストアップを行なう時に必要となるのは、まずブーストコントローラーだ。ブーストコントローラーは、ブースト圧を任意に調整するためのアイテムで、これがなくてはブーストアップは望めない。もちろん、このブーストコントローラーを付けたからといって、無制限にブーストを高められるものではない。ブーストの上げすぎは即エンジンブローにつながるので、ブースト圧の上限はショップと良く相談して安全マージンに余裕をみながら設定したい。ちなみに1JZのノーマルブースト圧はだいたい0・8kg/㎠ぐらい。タービンがノーマルならそこから上げるとしても、1・0〜1・2kg/㎠ぐらいまでがひとつの目安で、瞬間的に上がったとしても1・3kg/㎠までに抑えておいたほうがいいだろう。

したがって、ブースト圧の管理は可能な限り安定させた方がいいので、ブーストコントローラーも、機械式のものより、電気式のものを選んだほうが安心だ。また、ブースト圧を正確に管理するということを考えると、ブースト計も取り付けておきたい。大きさや形はいろいろあるが、とにかく正確なものを、見やすいところに設置するのが重要だ。

ブラグ交換は必須メニュー

それともうひとつ忘れてはならないのが、ブラグの交換。マフラー、エアクリーナー、コンピュータレベルのライトチューンでも、高回転を常用する人なら、ブーストアップをしなくても熱価の高いものに交換しておいたほうが無難だが、ブーストアップするとなるとこれはもう絶対条件だ。目安としてはNGKでいうところの7番ぐらいにしておきたい。最近のノーマルブラグは、高価な白金ブラグが主流になり、10万kmメンテナンスフリーというものが増えているが、チューニングカーではそうはいかない。ブラグはエンジンのコンディションを左右する重要なものだし、同

ブースト計

ブーストアップした場合ブースト圧を管理することが大切だ。トラブル等でブースト圧が異常に上昇した場合など、最悪はブローという危険性もあるため、ブースト計でリアルタイムにブースト圧を把握しておく必要がある。

ブーストコントローラー

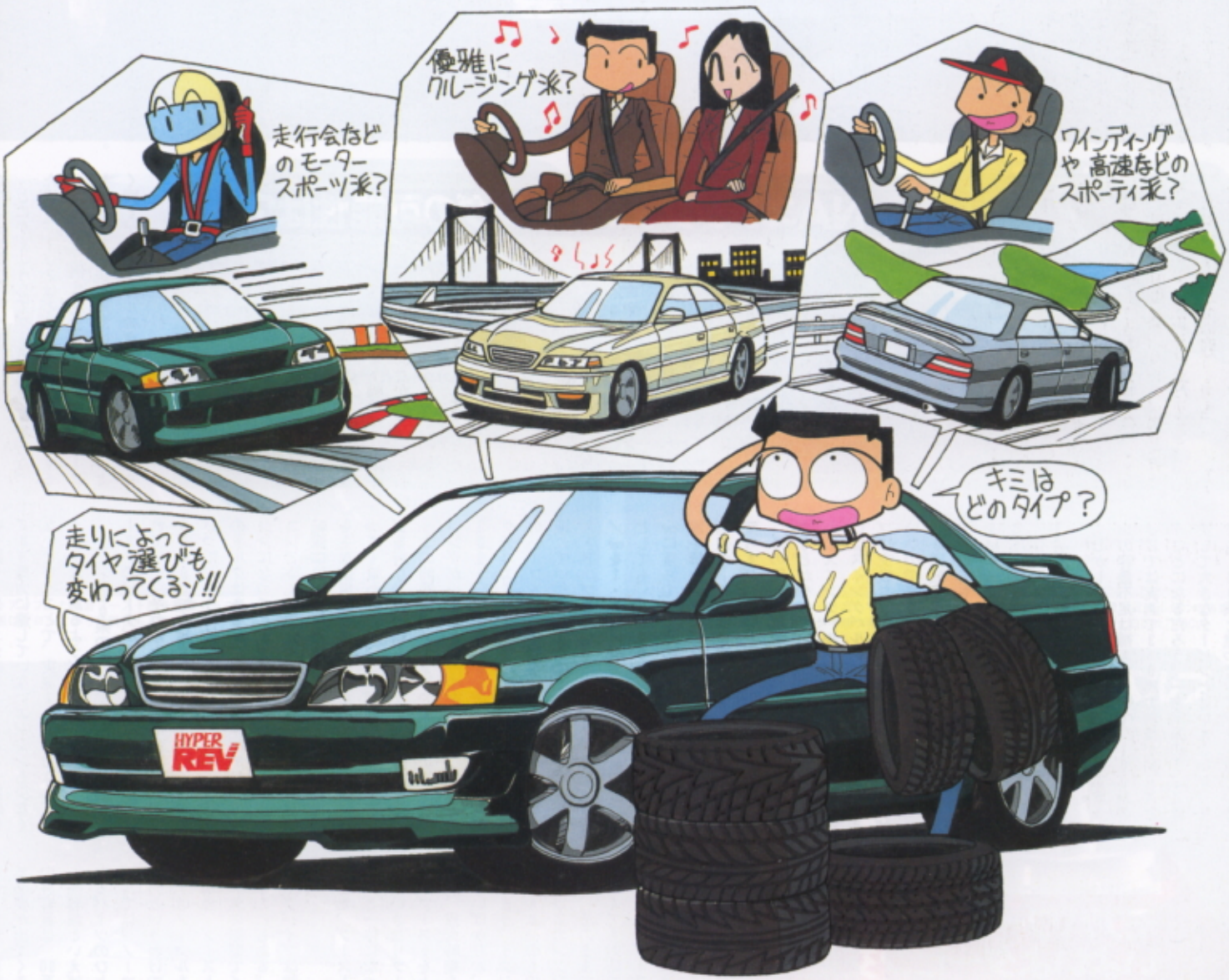
ブーストコントローラーには大きく分類して機械式と、ソレノイドバルブを使用した電気式のふたつの方式があるが、現在ではより安定した制御が可能な電気式が主流となっている。写真はブリッツのDUAL SBC。

ブローオフバルブ

「プシュワー」というそのサウンドでおなじみだと思うが、本来はアクセルを抜いた時に発生する、過給によって高まった余圧をバイパスしてタービンのストレスを軽減させる装置。これによって、次のブーストの立ち上がりが素早くなるというメリットがある。

タイヤの正しい選び方講座&カタログ

キミのタイヤ選びは間違っている!?



マークII 3兄弟は過激に走らせても、ジェントルに乗っても楽しいクルマ
オーナーによって乗り方楽しみ方もいろいろ
それだけに、それぞれにあったタイヤの選び方もあるんだよね

Text/Manabu Kawaguchi　取材協力／豊島タイヤ

CONTENT UPLOADED BY Cisco kids. WWW.CISCOKIDS.COM

チェックポイントI

ブランドだけでタイヤを選んでいないか？

「タイヤなんて4つ付いてりゃどれでもそう変わらないでしょ」、なんて思ってる人は意外に多い。しかもそんな人に限って、タイヤのブランド名にはしっかりこだわってたりする、これってかなり変。クルマにだって使用目的に応じてセダン、スポーツカーと様々なタイプがあるのと同じように、タイヤにだって使用目的に応じた選択肢があるのだ。まずはこれをしっかり頭に入れておこう。

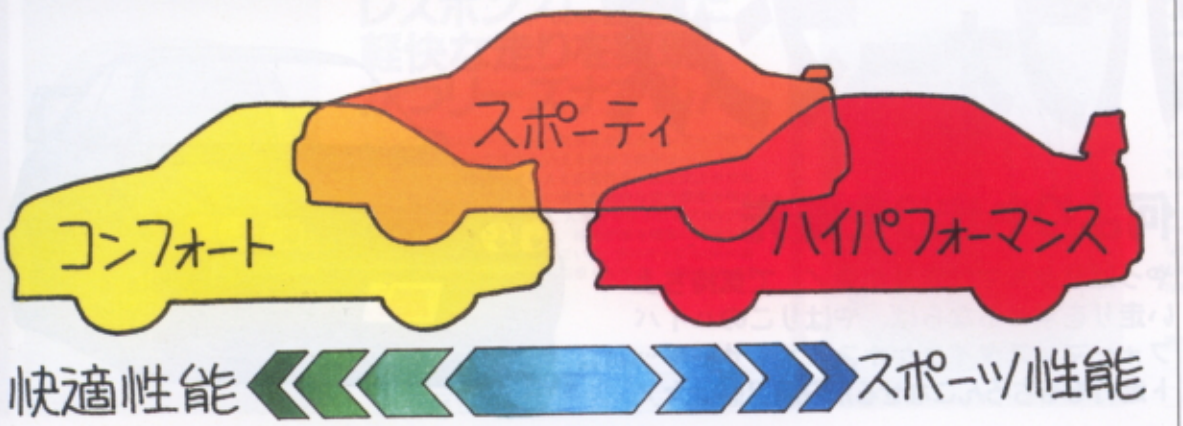
で、乗用車タイヤの場合、その選択肢は大きく分けて3つ。まずひとつは、快適性や乗り心地を重視して作られたコンフォート・タイプ。そしてサーキット走行やスポーツ走行で最大限の力を発揮することを重視して作られたハイパフォーマンスタイプ。最後は前出両者の中間に位置するスポーティタイプ。これは、スポーティな走りの性能と、快適性や乗り心地をある程度のレベルでバランスさせたものだ。

とこんな具合にタイヤというのは、それぞれに「得意」とする特徴を持って作られている。マークIIというクルマに例えれば、それはツアラーVとグランデの違いのようなもの。走りを意識してる人がグランデを選ばないのと同じで、走りを第一としている人がコンフォートタイプを選んでも物足りないということだ。

だから、その名前だけでタイヤを選んでしまうのではなく、まずは自分がどのようなクルマの使い方をしているのか理解し、そしてその使い方に応じて求められる性能を持ったタイヤを選ぶのが正解、というワケ。

どう、タイヤの選び方が分かったかな？　じゃ、これを参考に早速、自分にあったタイヤを選んでくれぃ。

車の乗り方で選ぶタイヤは決まってくる



チェックポイントII

タイヤのサイズを理解している？

例えばマークIIだったら、標準のタイヤサイズは205／65-15とか、205／60-15。ツアラーVならフロントが205／55-16、リヤが225／50-16とかいう風に言われる。じゃ、この数字は一体何なのか、ちゃんと理解できてるかな？　大丈夫、分からなくても今からちゃ～んと説明するから。

で、まずは最初の205だとか225だとかいう数値。これはタイヤのトレッド面の幅。つまり205だったらタイヤ幅は205㎜位というワケだ。で、次の50とか60とかいう数字。これは偏平率と呼ばれるもので、簡単に考えるなら、タイヤの幅に対してどれだけの厚みの比率を持っているかを表している数値。だから50ときたらタイヤの幅に対して50％の厚みを持ってるということだ。そして最後の15とか16という数字。これはこのタイヤに適合するリム径のこと。つまり、15なら、15インチリムのホイールが適合するということだ。

じゃ、ついでにホイールの話もしておこう。ホイールは8J×17＋46なんて表記がされるが、最初の8はリムの幅で、Jはリムの断面形状。17はリム径で、＋46というのはオフセット。つまりホイールの断面の中心からどれだけずれた部分にディスクがあるかを表してる。タイヤ＆ホイールのサイズを理解できたかな？

チェックポイントIII

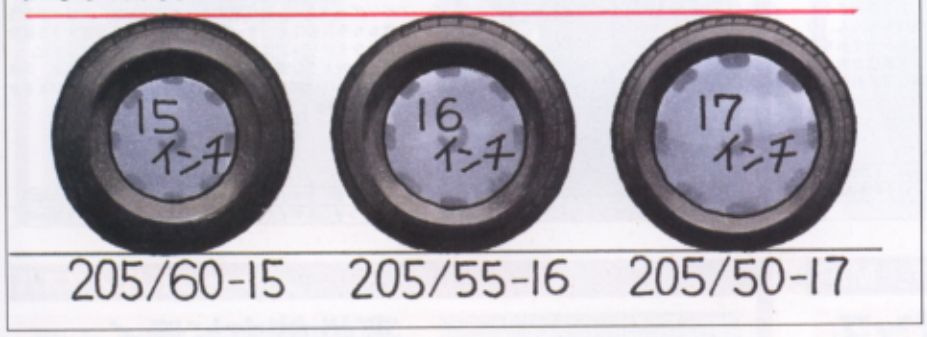
インチアップの基本を知ってる？

クルマを購入したら、まず誰もが最初に行ないたいと思うのがインチアップ。それはまさに言葉の通り、ホイールのインチをアップしてよりルックスを良くしたりするワケだけど、実は単にホイールの径を大きなものにすればいい、というワケじゃない。実はここに、タイヤの知識が生かされてくるのだ。

では下の図を見ながら話をしよう。一番左の15インチホイールと205／60-15という組み合わせがある。これを基本と考えて、ホイールを16インチ、17インチとアップすると、それぞれタイヤのサイズは変える必要がある。これは何故かというと、インチアップの大原則として、「基本的にトータルの直径は変えない」というものがあるからだ。つまり、この直径が変わってしまうと、クルマのハンドリングや挙動、操安性のバランスが崩れたり、スピードメーターに誤差が出たりする。

だからトータルでの直径を考えて、ホイールをインチアップしたなら、タイヤの偏平率も変えてあげるのが基本というワケ。

タイヤの外径を変えないのがインチアップの基本

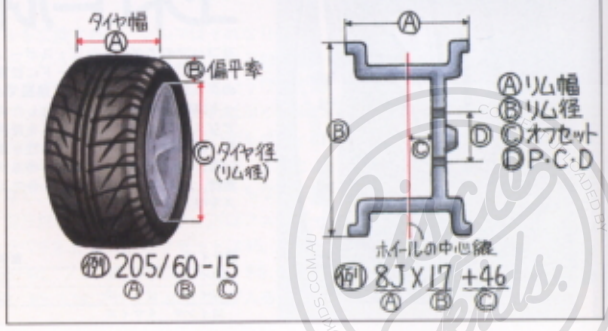


タイヤ交換経済学

タイヤの金額だけじゃ交換できないぞ

じゃ、早速オレもタイヤを交換しよう！　と思ったキミ。まあそう焦っちゃイケない。タイヤを買うには当然ながらお金が必要。まずは自分のサイフと相談しなきゃ話は始まらないのだ。で、タイヤを交換する場合となると、当然ながらタイヤの金額だけじゃ交換はできない。中にはサービスの一環として、各種工賃をレスしてくれるありがたいショップもあるかもしれないが、基本的にはタイヤの価格の他、組み替え工賃、バランス取り工賃、廃タイヤ処理代、がかかると思っておきたい。で、最近では基本となるタイヤの価格自体もショップによってマチマチなのが現状。というのもタイヤの価格はオープンプライス制（簡単にいうと仕入れ値＋ショップのもうけ分）なので、ショップごとに微妙に差が出ている。今回は編集部がツアラーVノーマルのリヤタイヤ1本とその1インチアップのタイヤ等のおおよその相場もチェックしたので、これを参考にできるが、実際のところはショップによる。だから、少しでも安い価格で購入しようと思うなら、直接ショップに行って確かめるのが早いのだ。

タイヤとホイールの表示サイズの見方



ハイパフォーマンス

何よりも走りを優先

やっぱりクルマは走りが命.!　で気持ちよい走りを求めるならば、やはりこのハイパフォーマンスタイプがオススメ。サーキット走行ももちろんこなせるから満足感は大.!

BRIDGESTONE ポテンザ・ダグ

コントロールが存分に楽しめてしかもリーズナブル!

RE711のひとつ下のグレード、いわゆる弟分に当たるスポーツタイヤといえるのがこのダグ(DAGG)だ。ドライビング・ア・ゴーゴーの略がその名称となっていることからもわかるように、限界走行時のグリップの高さと、限界時におけるコントロール性の高さ、楽しさを両立したスポーツタイヤで、車種を問わずにマッチングする。また価格もリーズナブルでライフも長いということもあって、まさにボクらにはぴったりのキャラクターを持っているタイヤといえるのだ。

■サイズ	■参考価格
16インチ　5サイズ	225／50－16　2万2000円
17インチ　7サイズ	225／45－17　2万8500円
18インチ　2サイズ	

BRIDGESTONE ポテンザRE711

磨耗してもグリップ低下は最小限のスグレもの

ブリヂストン・スポーツタイヤのトップグレードに位置づけられているのがこのRE711。新タイヤ基盤技術である「AQ DONUTS」を採用したことによって、ハイパフォーマンスタイヤとしてはトップクラスの運動性能を実現。また、ドライ&ウエット路面での走行性能を向上したのはもちろんのこと、走行を重ねていくうちにタイヤが磨耗すると、表層に比べてウエットグリップの高いコンパウンドが徐々に出現する技術も採用。磨耗時のウエット性能の低下を抑制する。

■サイズ	■参考価格
16インチ　11サイズ	225／50－16　2万4500円
17インチ　10サイズ	225／45－17　2万8000円
18インチ　6サイズ	

DUNLOP フォーミュラW-10

優れたドライコントロール性とウェット性能の両立

フォーミュラRSVがドライ性能重視型なら、ダンロップのスポーツタイヤであるフォーミュラシリーズの中で、特にウェット性能の向上を図ったモデルといえるのがこのフォーミュラW－10(ダブテン)。撥水コンパウンドを採用することによって、優れたドライコントロール性はもちろん、ウェット時の性能を飛躍的に向上。そしてなおかつそれらを高次元で両立させることに成功している。天候に左右されることなく、いつでも頼もしい性能を発揮してくれるハイパフォーマンスタイヤだ。

■サイズ	■参考価格
16インチ　8サイズ	225／50－16　1万8900円
17インチ　8サイズ	235／45－17　2万4500円
18インチ　6サイズ	

DUNLOP フォーミュラRSV

サーキットもラクにこなす強烈なドライグリップ

ダンロップのスポーツタイヤであるフォーミュラシリーズの中で、特にドライ路面でのパフォーマンスを重視したモデルといえるのが、このフォーミュラRSV。独創的なウェービング・パターンを採用することによって、スポーツ走行はもちろんのこと、サーキット走行にも十分耐えうる強烈なドライグリップ性能を実現しているのがポイントだ。またそのような限界走行時のコントロール性も高く、スポーツするには絶好のキャラクターを持っているといえるタイヤである。

■サイズ	■参考価格
16インチ　5サイズ	225／50－16　2万3000円
17インチ　6サイズ	235／45－17　3万500円

YOKOHAMA グランプリ M7R

リニアなレスポンス高次元のコントロール性を実現

ヨコハマのアグレッシブ・スポーツシリーズの中で、ネオバに次ぐプレミアムグレードに位置づけられているのがこのグランプリM7R。ドライ路面でのグリップ性能と、ウェット路面での走行性能を両立したのはもちろん、常にリニアなステアリングレスポンスを提供することを実現しており、限界時でのコントロール性を重視した味付けとなっている。扱いやすく、かつ楽しめるタイヤなので、スポーツ走行、サーキット走行にも十分応えてくれるパフォーマンスを味わえるはずだ。

■サイズ	■参考価格
16インチ　9サイズ	225／50－16　2万500円
17インチ　12サイズ	225／45－17　2万7500円
18インチ　6サイズ	

YOKOHAMA アドバン ネオバ

高性能なドライグリップと高いWET走行性能を両立

ヨコハマのアグレッシブ・スポーツシリーズの中で、最上級のスーパープレミアムグレードに位置づけられているのがこのアドバンネオバ。非対称・方向性パターンの採用と、アクアカット・ガルウインググルーブの採用で、優れたドライグリップを実現しながらウェット走行性能も大幅に向上して、それらを高次元で両立している。もちろん、サーキットでのタイムアタックにも最適なタイプ。特にトラクション方向のグリップに優れるのが特徴で、ドライではレーシングタイヤ並みのパフォーマンスを発揮してくれる。

■サイズ	■参考価格
16インチ　8サイズ	225／50－16　2万5000円
17インチ　10サイズ	225／45－17　3万1500円
18インチ　6サイズ	

注）※サイズは16インチ以上のみ表記、価格は平成9年10月末現在、編集部で調べた東京での標準的と思われる1本当たりの参考価格。

TOYO トランピオ・ギューン

レスポンスに優れた軽快な走りを実現かつリーズナブル！

トランピオのスポーツシリーズタイヤのラインアップ中では、もっとも身近な存在といえるのがこのギューン。ステアリングの初期操舵の手応えと応答性を一段と向上させることによって、レスポンスに優れた軽快な走行感覚を味あわせてくれるのが特徴。また、大胆なカットのダブルVグルーブを採用することによって、路面の水を確実に排水し、ウェットグリップも向上させている。ドリフトにもOKの楽しめるタイヤでありながら、街乗りもラク。しかもリーズナブルなのがポイント。

■サイズ	■参考価格	
16インチ　6サイズ	225／50－16	1万8600円
17インチ　8サイズ	225／45－17	2万3800円

TOYO トランピオ F08

グリップを自在にコントロールする楽しさを実現

トランピオのスポーツタイヤシリーズのラインアップの中でも、特にサーキットやワインディングなどでの「走り」を重要視して開発されたといえるのがこのF08。F08ハイミューコンパウンドを採用することによって、限界時でのコントロール性を向上させた他、ワイドトレッドと大ブロックの採用によって強力なドライグリップを発揮。それでいながら耐磨耗性も向上させているというスグレもの。走りも楽しめて、かつ経済性も高いという、非常にありがたい存在だ。

■サイズ	■参考価格	
16インチ　10サイズ	225／50－16	1万9500円
17インチ　11サイズ	225／45－17	2万3500円
18インチ　5サイズ		

OHTSU ファルケンGRβRSチューンⅡ

「攻撃と洗練」を見事に向上させた新フラッグシップ

オーツタイヤのスポーツモデルであるファルケンシリーズの中で、新たなフラッグシップといえるのがこのファルケンGRβRSチューンⅡ。シリカを配合したコンパウンドの採用によって、ドライ路面での性能向上はもちろん、ウェット路面においてもリニアなレスポンスを発揮する。そのキャラクターは、尖りすぎずに、それでいて高性能を発揮するというタイプで、主にサーキット走行などでその真価を発揮する。コントロールしやすく、かつトラクションもかかるので、攻める人におすすめ。

■サイズ	■参考価格	
16インチ　5サイズ	225／50－16	1万9000円
17インチ　7サイズ	235／45－17	2万8500円
18インチ　3サイズ		

OHTSU ファルケンGRβRS-410S

パフォーマンスをさらに高めたRS410の進化版

オーツタイヤのスポーツモデルである、ファルケンシリーズのトップモデルといえるのがこのGRβRS-410S。そのキャラクターは前モデルであるRS-410の美点を引き継ぎながらも、さらに性能向上させた。Sの意味はリアルN１スペックのSということだ。実にキレ味の良いグリップが特徴。また、その一方で熱ダレやブロック欠けも起きにくく、コストパフォーマンスにも優れているという特徴も持っている。ヘビーローテーションでサーキットに通う人にはぴったりのタイヤだ。

■サイズ	■参考価格	
16インチ　5サイズ	225／50－16	2万2600円
17インチ　4サイズ	235／45－17	2万9000円

MICHELIN GTXピラージュ

見た目も性能も非常に満足感が高いスポーツタイヤ

独創的な非対称トレッドパターンを採用したミシュランのトップオブスポーツタイヤといえるのが、このGTXピラージュ。ワイドでフラットなタイヤ形状を実現することによって、広い接地面積を確保したのが特徴。特にアウト側の接地割合を多くすることで、限界走行時での粘り強いコントロール性を実現している。またインサイド部にはセンターグルーブに通じる大きな最短の排水ルートを確保することによって、ウェット路面での性能も十分に確保している。そのパターンはドレスアップ派にもオススメ。

■サイズ	■参考価格	
16インチ　4サイズ	215／55－16	1万9000円
	225／50－16	2万500円

PIRELLI P7000

名タイヤ、P7の流れを組んだ新世代モデル

かつては一世を風靡したあの名タイヤ、ピレリＰ７の流れを受け継いでいるといえるのが、このP7000。ピレリのスポーツタイヤの中では、P－ZEROの次に位置するスポーツモデルだ。ドライ路面における高い性能の実現とウェット路面での強力なグリップ性能を両立させることに成功。モデルは17／18インチが中心となっている。高速走行における耐久性についても優れた性能を発揮するので、移動距離が多いスポーツ派にオススメできるハイパフォーマンスタイヤといえる。

■サイズ	■参考価格	
16インチ　7サイズ	225／50－16	2万3800円
17インチ　9サイズ	225／45－17	3万8200円
18インチ　5サイズ		

ワンランク上のタイヤ知識

Sタイヤで戦闘力を一気にアップ

中にはここで紹介しているタイヤ以上のパフォーマンスを持ったタイヤが欲しい／　という人もいるかもしれない。そんな人にオススメなのが通称Sタイヤだ。このSタイヤとは簡単にいえば、スリックタイヤにちょっと溝が付いたタイプのタイヤ。当然ながらグリップ力はハイパフォーマンスタイプのさらに上をいくものだ。だから、サーキット走行やゼロヨンなど、目的が完璧にひとつに決まっているなら、その時に応じてこれを履けば、より高性能を味わうことができる。ちなみにこのSタイヤは、一応市販タイヤとして各メーカーからリリースされている。ただし、雨の日の公道で履くと滑りやすく危険なので十分注意すること。

写真はDLフォーミュラR D98J

ツライチにしてもっとカッコ良く

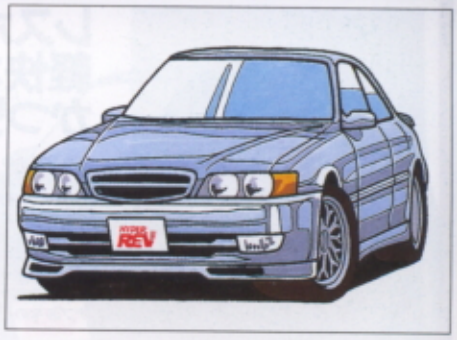
タイヤ＆ホイールを交換すれば、クルマはそれなりにカッコ良くなるワケだが、どうせならもうワンランク上のテクを使って完璧なカッコ良さを実現したいもの。というワケで知っておきたいのが「ツライチ」なる言葉。これはホイールのオフセットを変更することによって、タイヤの面をボディのホイールハウスぎりぎりまで近づけてあげる方法。するとより見た目が美しくなり、迫力も増してくるのだ。ちなみにマークⅡ系の場合、取り付け可能な最大のサイズはフェンダー加工なしで18インチでF８Ｊ、R９Ｊ、オフセットは45。タイヤはF225／40、R235／40。フェンダー加工すれば、F8.5Jオフセット38で235／40、R9.5Jオフセット40で255が入る。

フェンダー加工すれば255もOK

スポーティ

走りも乗り心地も両立

走りと乗り心地という相反する性能を見事に両立しているといえるのが、ここに挙げるスポーティタイプ。欲張りなキミにはぴったりかも？



DUNLOP SPスポーツ9000

セダンのための高次元バランスタイヤ

ダンロップのスポーティタイヤの中では、最も高級なプレミアムグレードに位置するのがこのSPスポーツ9000。世界のハイパフォーマンスセダンに標準装着されていることからも分かるように、高い運動性能を実現しながらも、静粛性や居住性を高次元でバランスさせているのが特徴。もちろんドライでもウェットでも高いグリップを発揮してくれて、いつでも安心できる性能を味わうことができる。

■サイズ	■参考価格
16インチ　8サイズ	225／50－16　2万8000円
17インチ　13サイズ	225／45－17　3万3000円
18インチ　9サイズ	
19インチ　1サイズ	

BRIDGESTONE エクスペディアS-01

世界を視野に入れた高級高性能モデル

ブリヂストンのスポーティタイヤの中では、輸入車も視野に入れたグローバル・フラッグシップといえるのがこのエクスペディアS-01。高いスポーツ性能と快適性を高次元で両立しているという、まさに高級スポーツにふさわしいキャラクターを持っているのがポイント。当然ながらドライ／ウェットでのグリップも高く、静粛性にも優れている。

■サイズ	■参考価格
16インチ　7サイズ	225／50－16　3万500円
17インチ　15サイズ	225／45－17　4万4000円
18インチ　8サイズ	
19インチ　1サイズ	

TOYO トランピオT-1

本格的高速クルージング対応モデル

トーヨータイヤの中では、スポーツモデルのトップに位置づけられているのがこのトランピオT-1。主に高速クルージングにおいて、優れた安定性と高速耐久力を実現しているモデルで、ハイパワー車には最適なモデルといえる。また、ZRレンジと高速度対応ながら、優れた低ノイズ化を実現しており、静粛性も高いのが特徴。高速道路を頻繁に使うなら、この手のタイプがオススメ。疲れにくく、かつスポーティな味わいがある。

■サイズ	■参考価格
16インチ　8サイズ	225／50－16　2万3600円
17インチ　8サイズ	235／45－17　3万1200円
18インチ　2サイズ	

YOKOHAMA A.V.S T-40

セダンのパフォーマンスを最大限に引き出す

ヨコハマではコンフォート・スポーツというカテゴリーの中で、スーパープレミアムグレードという最高級モデルとされているのが、このA.V.S T-40。ハイパワーセダンに要求される運動性能、ウェット性能、静粛性、乗り心地を、高いレベルでバランスさせているのがポイント。気持ちの良い走りを実現しながらも、高級感溢れる走りが味わえる。35から55までのローブロファイル専用モデルだ。

■サイズ	■参考価格
16インチ　5サイズ	225／50－16　2万6400円
17インチ　6サイズ	225／45－17　3万3200円
18インチ　4サイズ	

GOODYEAR イーグルF1

F1テクノロジーを結集した高級モデル

グッドイヤータイヤの中では、トップに位置するエクセレント・グレードといえるのがこのイーグルF1。F1テクノロジーを結集したハイパフォーマンスタイヤで、シリカ配合の新コンパウンドを採用したことによって、ドライ／ウェットのあらゆる路面を問わずに強力なグリップを実現している。またそれでいてクセのないハンドリングと高速域でのコントロール性も実現しており、運動性能／快適性ともに満足感が高いタイヤといえるだろう。

■サイズ	■参考価格
16インチ　5サイズ	225／50－16　1万8600円
17インチ　5サイズ	235／45－17　2万4500円
18インチ　4サイズ	

OHTSU ファルケン・ジークスZE502

快適性とドレスアップにも対応

オーツタイヤ独自のアップル理論をフル搭載したスポーティモデルで、高い運動性能と快適性を高レベルで実現しているのが、このファルケン・ジークスZE502。重量の重いクルマにも余裕で応える強度を確保した上で、スタイリッシュなパターンも採用。よってドレスアップ機能もプラスされているというワケだ。インチアップの時に見た目を重視できて、なおかつ質感の高い走りを味わいたいのならコレ。

■サイズ	■参考価格
16インチ　8サイズ	225／50－16　1万8600円
17インチ　5サイズ	235／45－17　2万3800円

MICHELIN MXX3

ハイパフォーマンス&ハイクオリティ

ミシュランのスポーティシリーズである、パイロットSXシリーズのトップモデルといえるのがこのMXX3。ハイパフォーマンスとハイクオリティを徹底的に追求したモデル。高い運動性能と快適性を高バランスさせたそのキャラクターは、まさにプレステージカーのための最上級タイヤと呼ぶにふさわしいものだ。

■サイズ	■参考価格
16インチ　10サイズ	225／50－16　3万2000円
17インチ　14サイズ	225／45－17　3万9800円
18インチ　10サイズ	
19インチ　1サイズ	
20インチ　1サイズ	

PIRELLI P6000

BMW、ベンツも標準装着の高性能バランス

スポーツカーなみの高いパフォーマンスを与えられた高級セダンに対応するために開発されたのが、このピレリP6000。コンピュータデザインによる高グリップと、シリカ配合のトレッド・コンパウンドを採用し、高い運動性能を発揮しながらも、静粛性や快適性もバランスさせたモデルで、マークII系のようなセダンにもぴったりマッチ。またピレリならではの独特のイメージで、他に差をつけることもできる。

■サイズ	■参考価格
16インチ　15サイズ	225／50－16　2万3500円
17インチ　2サイズ	235／45－17　3万5500円
18インチ　2サイズ	

注）※サイズは16インチ以上のみ表記、価格は平成9年10月末現在、編集部で調べた東京での標準的と思われる1本当たりの参考価格。

コンフォート

快適さを重要視したい

マークII系のようなセダンならやっぱり快適性を重視したい！　という人にはコンフォートタイプがオススメ。ゆったりとした気分に浸れる。

DUNLOP ルマン

快適性と運動性能の高バランスを追求

ダンロップのラインアップの中では、居住性を重視したコンフォートモデルのメイングレードとされているのがこのルマン。快適性をコンセプトに、タイヤの基本性能を徹底的に追求し、熟成させたモデルで、静かで心地良い乗り心地に、高いウェットグリップを実現。街中、高速道路などあらゆるシチュエーションを問わず、ストレスのないドライブを実現してくれるバランスの取れたタイヤだ。もちろんマークII系にも程良くマッチしてくれる。

■サイズ	■参考価格
16インチ　8サイズ	225／50−16　1万8500円
17インチ　10サイズ	235／45−17　2万3800円
18インチ　4サイズ	

BRIDGESTONE レグノGR-5000

快適な居住性を最重視高級高性能タイヤ

ブリヂストンのラインアップの中では、トータルバランスシリーズのトップグレードに据えられるのがこのGR-5000。ブリヂストンのタイヤ基盤技術「ドーナツ」の搭載はもちろん、さらに吸音発砲ゴムを採用し、ロープロファイルながらもハイレベルな快適性を追求している。また乗り心地や音の静かさといった居住性を最も重視したモデルでもあり、まさに高級高性能車のためのモデルといえるタイヤだ。

■サイズ	■参考サイズ
16インチ　7サイズ	225／50−16　2万3700円
17インチ　6サイズ	235／45−17　3万3200円

TOYO セプルー

快適性を最優先したラグジュアリータイヤ

トーヨータイヤのラインアップの中では、最も快適性を重視しているタイヤとして位置づけられているのがこのセプルー。プレステージサルーンにふさわしいタイヤとして、あらゆる速度域での静粛性を高レベルで実現した他、衝撃を穏やかに吸収するマイルドな乗り心地も追求。さらに高速走行時にも、重厚感のある直進性が確保されている。また、摩耗による排水性の低下を抑えるためのU字溝を採用しウェット性能も向上。ゆとりある走りを味合わせてくれる。

■サイズ	■参考サイズ
16インチ　5サイズ	215／55−16　2万3300円
	225／55−16　2万4300円

YOKOHAMA AVID S306

快適性がリーズナブルに味わえる

ヨコハマタイヤのラインアップの中では、コンフォートスポーツのベーシックグレードに位置づけられるのがこのAVID-S306。静粛性や乗り心地といった快適性を重視しながらも、程良いスポーティさを実現し、それを高バランスさせたロープロファイルモデルで、車種を問わずにマッチングする。またリーズナブルな価格設定ゆえに、ヨコハマの提唱する「インチアップ」には最適なタイヤといえる存在だ。

■サイズ	■参考サイズ
16インチ　3サイズ	225／50−16　1万9000円
17インチ　4サイズ	225／45−17　2万3500円

GOODYEAR スーパーデュカロF1

デュカロF1がさらに進化した高級タイヤ

運動性能の高さと低走行ノイズの両立で好評だったデュカロF1の後継モデルとして、F1で培われたテクノロジーを結集させて生まれたのがこのスーパーデュカロF1。高剛性のショルダーブロックと、ストレートグルーブの非対称切り込み角度や低密度に配置されたブレードによって、優れたハンドリングを実現しながら、トレッドブロック配列の最適化などによってノイズの低減化も実現。同時に耐アクアプレーニング性能も向上させている。

■サイズ	■参考価格
16インチ　5サイズ	225／50−16（近日発売）
17インチ　5サイズ	235／45−17　3万700円
18インチ　5サイズ	

OHTSU ファルケン・ディグネオ

オーツの最新かつ最高級のブランド

オーツタイヤの最新最高級ブランドとされるのが、このディグネオ（DIGNEO）と呼ばれるモデル。ベーストレッドに防振ゴムを採用した2層トレッド構造によって、ハイレベルな静粛性を実現するとともに、高速での走行安定性やウェット時の性能を高次元でバランスさせているのが特徴。ちなみにディグネオの意味は英語のDIGNITYとNEOを組み合わせたモノで、直訳すれば威厳・尊厳・品位のある、最新・近代のタイヤという意味だ。

■サイズ	■参考価格
16インチ　5サイズ	215／55−16　2万2200円
	225／50−16　2万3600円

MICHELIN MXVグリーン

省エネルギーも考えた快適タイヤ

乗り心地や静粛性といった快適性と、ドライ／ウェットを問わない運動性能をバランスさせながらも、さらに省エネルギー性まで実現しているのがこのMXVグリーン。自然の砂の中に含まれる素材であるシリカをコンパウンド内に配合することによって、グリップ力を低下させずにタイヤの持つ転がり抵抗を低減して、燃費を抑える効果を獲得。これによって省エネルギーに貢献しているのが特徴。経済性を求めるならコレで決まり。

■サイズ	■参考価格
16インチ　1サイズ	215／55−16　2万6300円

PIRELLI ドラゴ

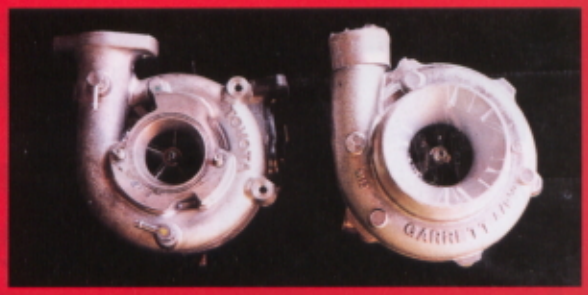
P5000のウェット性能をさらに進化

そのウェット性能の高さで定評を得ていたP5000の後継モデルといえるのが、このドラゴ。ドライでもウェットでも強力なパフォーマンスを発揮するスポーツ＆コンフォートモデルで、2重半径断面形状を採用することによって常にフラットな接地を実現。また、トレッド中央に高い排水性を実現するW状のミゾを配置することによって、安定した接地感を確保している。しかもそれでいながら乗り心地や静粛性も高められたマルチなキャラクターだ。

■サイズ	■参考価格
16インチ　6サイズ	225／50−16　2万3500円
17インチ　4サイズ	235／45−17　3万8000円

CONTENT UPLOADED BY WWW.CISCOKIDS.COM.AU

JZX100
GT2835R TURBO KIT



左がノーマル、右がGT2835R、サイズの差は歴然、これだけの高風量をボールベアリングターボの恩恵で、低回転域から立ち上げます。

純正EXマニに、KIT内の特性アダプターを使う事によりGTタービンをボルトオン、アウトレットもステンレス製の大容量タイプを付属、無加工にてフロントパイプ(純正触媒)へとつながります。

チェイサー、マークⅡツアラーV
オリジナルGTタービンKIT
1JZ BEAMS VVT-i

JZX100ツアラーVに今話題のGTタービン、2835Rを低コストで装着出来るタービンKITの登場です。このキットの特徴は、新型1JZの補機類（インジェクター、エアフロ、燃料ポンプ、インタークーラー等）の容量の余裕に着目し、アクチュエータータイプでは最大級の風量を持つ2835Rをそれらの交換なしにブーストを1.1kg/cm²、さらに燃料ポンプの交換のみでブースト1.3kg/cm²まで高める事ができ、結果現実的な予算内での効果的なパワーアップを可能としたものです。その時の最高出力は、380PSオーバー、タービンの最大効率出力420PSのこのタービン選択は、新型ツアラーVにはベストマッチと言えるでしょう。又CPもブースト0.8kg/cm²以下であれば、元々燃調の濃いツアラーVの場合交換の必要はありません。それ以上のブーストを楽しみたい方には、このタービンKIT専用コンピューターの、ハイテックROMを用意、圧縮比の高い新型1JZでも高度な燃料＆点火時期の制御により、ブースト1.3kg/cm²が可能。又VVT-i（可変バルタイ）制御を2835Rの特性に合わせる事によりわずか2800rpm（4速、5速）でフルブーストまで立ち上げます。

純正補機類が、すべてそのまま取付可能なため、GT-Rのニスモタービンの様に、低コストでなおかつ車検の心配無しに380PSオーバーの世界を楽しめます。

KIT内容
GT2835Rタービン、タービンアダプター、ステンレス製アウトレット、強化アクチュエーター、オイルリターンパイプ、サクションパイプ、取付説明書、GTタービンステッカー

KIT PRICE　¥358,000
専用CP ハイテックROM　¥168,000

ノーマルエンジンのまま、燃料ポンプの交換のみで最大ブースト1.3k380PSオーバー、トルク48kgmを実現する、タービンKIT専用のアミューズハイテックROMSPL。

Hi TECH-ROM
HIGH POWER PERFORMANCE CHIP SYSTEM

- 各車両とも、TELにて現在の仕様を確認、御希望のブースト圧に合わせたデータにてお届けいたします。
- ノーマルCPを先送りしていただくことにより、低価格を実現、又ベースデータは、確実にお客様の車輌の物となるので電装系等のトラブルもありません。
- ノーマルコンピューターユニット（お客様のクルマから外した物）、車検証のコピー、お車の仕様（ノーマルとの差異）及び商品お届け先のメモ、商品代金＋消費税の4点を、当社宛発送願います。3日～1週間で商品がお手元に届きます。
- お車を毎日お使いになるお客様は、車種により商品を先送りすることが可能です、TELにてご確認下さい。ノーマルユニット保証金7万円～

車種	エンジン	変更内容	価格
JZX100	〈1JZGTE〉	スピード、ブーストリミッター解除、点火時期、REV回転数指定可能	注88,000yen
JZX100	〈1JZGTE〉	上記プラス、VVT-i、燃料MAP、マップオーバー防止	注118,000yen
JZX100	〈1JZGTE〉	上記データ変更と、TRCの使用を両立	148,000yen
JZX90	〈1JZGTE〉	マップオーバー防止、燃料MAP、点火時期、REV回転数指定可能	98,000yen
JZX81	〈1JZGTE〉	スピード、ブーストリミッター解除	98,000yen

注：スピードリミッター解除とTRC機能は選択となります。

power house amuse
〒294 千葉県館山市上真倉1584-1
TEL 0470-22-1657
FAX 0470-23-5688
営業時間／AM10：30～PM8：00　定休日／月曜日

銀行振込先
千葉銀行館山支店（普）2262266　パワーハウスアミューズ　田名邊 秀樹

全国通信販売OK
2万円以上の商品につきましては全国送料無料

全国TELクレジットOK
頭金0・3～60回払い、ボーナス1回・2回払い、今買って半年先からのお支払いもOK!

- 現金書留：ご希望の商品名、車種、連絡先を記入したメモを同封の上、商品代金＋消費税をアミューズまでお送り下さい。
- 銀行振込：直接アミューズに電話注文を頂いた後に商品代金＋消費税を口座に振り込んで下さい。
- クレジット：電話にてクレジット用紙をご請求下さい。折返し用紙をお送り致します。

TOPICS

マークII チェイサー クレスタ パーツ情報

大口径130φか、それとも迫力の4本出しか ZEESのマフラーでリヤビューを過激に決めろ！

ZEES130φシリーズ。価格はシングルの7万8000円からオールステンダブルの14万3000円まで各タイプ。ターボ用は5000円高。

76φデュアルの左右出しのプレミアムWデュアルタイプ。価格は14万8000円から20万3000円。

115φカールテールのプレミアムW。価格は13万8000円から19万3000円。ターボ用は5000円高。

マフラー交換には、排気効率アップという目的のほかに、テールのルックスを向上させるという意味もある。迫力のリヤビューはチューンドカーの証しともいえるものだ。

マフラーメーカーのZEESでは、効率とルックスの両立を求めるユーザーに向けて、さまざまなタイプのマフラーを用意している。

JZX100（ターボ・NA）、JZX101、GX100用マフラーのテールデザインは3タイプ。130φ大口径のZEES、115φカールテールのプレミアム、76φデュアルテールのプレミアムデュアルの3つで、それぞれ片側シングル出しと左右ダブル出しが設定されており、合計6種類のテールが選択できるのだ。ただし、ダブルタイプは競技専用となっている。

さらに、それぞれにオールクロームメッキ・カートリッジタイプのタイプ1、オールクロームメッキのタイプ2、リヤタイコ以降クロームメッキ・カートリッジタイプのタイプ3、リヤタイコ以降クロームメッキのタイプ4、そしてリヤタイコ以降オールステンのタイプ1S〜4Sと（デュアルはタイプ2、4は不可）メッキ加工のバリエーションが用意されている。ゴールドメッキや24Kゴールドメッキも可能だ。

ダブルマフラー専用のアンダースポイラーも用意されており（4万9800円）、違和感なく仕上げることが可能。どんなテールをアピールするか、こだわって選択しよう。

■㈲ジースプロジェクト／☎052-791-7805

ヨーロッパから上陸した注目の新ブランドサスペンション「アラゴスタ」

ヨーロッパから新たなサスペンション・ブランドが日本に上陸した。「ARAGOSTA（アラゴスタ）」がそのブランドだ。97年夏に日本に初お目見えしたアラゴスタは、4輪界ではあまり馴染みがないものの、80年代には2輪ロードレース界を短期間で制覇した実績をもつダンパーメーカーである。

そのコンセプトはストリートをメインにサーキットまでをカバーするというもの。しかもそのバランスを高い次元で実現することを狙っているのが特長だ。

ダンパーは高圧ガス式モノチューブ、減衰力は12段調整式、ケースはオールアルミと超軽量で、46φの大径ピストン、スプリングはメルヴェ社製の専用設計のプログレッシブタイプを採用している。

走れる「足」を目指すなら、アラゴスタに注目していこう。

■トップラインプロダクツ／☎0474-98-4326

フルアルミボディ。ストリートからサーキットまで走れる足だ

JZX100用は開発中。予価26万8000円

シックな大人のスポーツを演出する マナレイの「MS-6」ハイパー

ホイールはクルマ全体のイメージを決定づける重要なポイントだ。グレード感のあるマークII／チェイサー／クレスタだから、ホイールもそれに見合うものをセレクトしたい。

マナレイジャパンの「MS-6ハイパー」は、ツアラー系におすすめのシャープなイメージのホイールだ。ジュラルミン鍛造ディスク採用の3ピースモデルで、ディープなリム、センターロック風のキャップ&オーナメントがスポーティさを演出する。

■マナレイジャパン㈱／☎052-419-1271

価格は8万5000円（17インチ）〜10万8000円（19インチ）

迫力の斜め立ち上げが個性をアピール
ウェスティンMEGAマフラー

純正のマフラーは消音などを考慮して、かなり安全マージンをとった設計となっているため、排気効率という面ではチューニングしたエンジンでは役不足となるのは否めない。とくに、4ドアセダンであるマークII／クレスタ／チェイサーは、ファミリー層までもターゲットに入れた位置付けのクルマのため、純粋にスポーツ性能を追求するわけにはいかなかったはずだ。

チューンしたマークII3兄弟でサーキット走行などを行なう場合には、よりエンジンのポテンシャルを引き出してくれるマフラーをチョイスするようにしたい。ここで紹介する「ウェスティン・メガ・マフラー」はストレートタイプのサイレンサー構造をもつ、効率重視のスポーツマフラーだ。ストレートタイプのため、高回転での伸びが抜群によく、また出口ー20φの斜め立ち上げタイプのステンレスサイレンサーが個性的なテールルックを形づくってくれる。

■シーウエスト／☎0727-80-5255

斜めに立ち上がるテールエンドがスポーティ

JZX100ツアラーV用7万8000円、JZX90ツアラーV用6万8000円

スポーツ・セダンにマッチする
レイズのホイール・ラインアップ

高度な走りの性能を誇るマークII3兄弟にはホイールも剛性の高いものをおごってやりたい。レイズのホイールは、いずれもモータースポーツシーンで培われた高度な鍛造技術がフィードバックされたもの。チューニングによってもたらされた大パワー、そしてセダンボディの重量級の走りを支えてくれる頼もしいホイールだ。

マッシブな5本スポークが印象的な「ボルクレーシングAV3」は、ヨーロピアンな仕上げにも、スパルタンな仕上げにもよく似合う。「ボルク3」「ボルク4」は定番のメッシュデザインながら、デザインのみのデザインとは一線を画す、機能が求めたスタイルが特長。「ボルク3」は鍛造2ピースのオーバーヘッドディスクタイプ、「ボルク4」は鍛造1ピースのリバースタイプとなっている。いずれもカラーはクロームシルバー。本物の足まわりを完成させるホイールといえる。

■㈱レイズ／☎06-7746-1010

ボルク・レーシングAV3。17×7（6万円）～18×10（7万4000円）

ボルク3。17×7（7万5000円）～18×10（8万9000円）

1ピースのボルク4。17×7～18×10がラインアップ

AUTOLAND
DUNLOP ... Tread Of the Times.
オートランド仙台東

情熱の全てを
チューンナップする！

オーバーフェンダー加工 5万～
APEX 試作 SUPER TURBO KIT装着
APEX 試作 HYBRID INTERCOOLER装着

オートランド仙台東
住　所　宮城県仙台市若林区六丁の目赤沼4-3
営業時間　AM10:00～PM7:00
定休日　毎週水曜日（12月のみ無休）
第2火曜日（1月～11月）
TEL 022-288-2025

RX6 APEX

写真はRB25DETです。

1JZ-GTE用ターボキット
近日発売！予約受付中

GTタービン

インタークーラーキットJZX100

・タイヤ
・アルミホイール
・エアロパーツ販売、取付
・サスペンション
・エンジン、ギヤ、ミッション、デフオイル
・一般メンテナンス
・レースカー製作&メンテナンス

なんでもOKです。ご相談下さい。

C's スーパーチャージャーシステム
JZX90/100用クイックシフト

ツーフィットのリモコンドアロック&盗難警報装置で愛車をグレードアップ

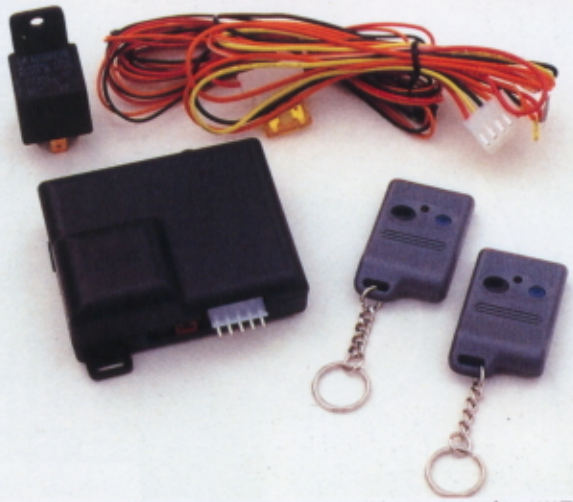
グレードによっては標準装備されているリモコンドアロック(キーレスエントリー)。とはいえ、年式の古いタイプやオプションレスで「リモコンドアロックが欲しかった!」と思っているオーナーも多いのでは? そんな人に、後付けのリモコンドアロックを紹介しよう。

ツーフィットからリリースされているこのキットは5メートル以上離れたところからでもドアロックの開閉が可能なタイプ。集中ロックがついているクルマなら本体9800円のみでOKだ。ただし、集中ドアロックのないクルマに装備するには別に集中ロックキット(4ドア用・1万8000円)が必要になる。オプションでスペアリモコン(2800円)、トランクオープナー(6800円)も用意されている。

このほかに愛車を守るグッズを2点紹介しよう。まずは、カーステなどの盗難や、ボディへのいたずらを防止する自動車盗難警報装置(1万9800円)。これはショックセンサー、音センサー、電流感知センサーなどの各種センサーにより、ボディの揺れや振動、電流の変化をキャッチすると即座に120デシベルの警告音を発し、犯人を威嚇するシステムだ。

もうひとつは自動車そのものの盗難を防止するデジタルスターターカッター(1万4800円)。じつは、クルマのエンジンは、キーがなくとも比較的簡単にかかるもの。ドアをこじあけられて、エンジンをかけられて…という盗難も多いのだ。このキットはあらかじめ設定された4ケタの暗証番号を入力しない限りエンジンが始動しないようにするシステム。これでもしものときの盗難からのリスクを減らせるというわけ。大切な愛車だから、万一のことを考えて守ってあげたい。

■ツーフィット/☎03-3481-5640



リモコンドアロックは本体9800円。スペアリモコン2800円、リモコン対応トランクオープナー5000円

自動車盗難警報装置は1万9800円

デジタルスターターカッター、1万4800円

アペックスのパワーFCにトヨタ車用が登場

アペックスの進化型エンジンマネージメントシステム「パワーFC」にトヨタ車用が登場した。パワーFCは、ロムチューンの手軽さに、フルコン並みのセッティング機能を加えた新しいタイプのシステムだ。

パワーFC本体はアペックスのデータがインプットされたチューンドコンピュータ。カプラーオンで純正コンピュータと置きかえ可能で、ノーマル下取りではないので純正コンピュータはそのまま手元に残しておける。これに、別売のFCコマンダーを接続することで、細かな仕様変更やセッティングまでも可能になる。

変更可能なデータは点火時期マップ、燃料補正マップ、ブースト設定などの10項目。これをFCコマンダー上部のモニターで確認しながら選択・変更していく。チューニングレベルが進んだり、セッティングを変えたいときにも自分で対応できるのが大きなポイントだ。また、FCコマンダーはインジェクター開弁率、点火時期など10項目のデータをリアルタイムあるいはグラフなどのデータとしてモニターすることもできる。

■㈱アペックス/☎0427-78-7410

アペックスのデータがインプットされたパワーFC本体は9万8000円

ブースト圧、点火マップ、燃料マップなどセッティング変更も可能。FCコマンダーは4万5000円。

RS-R JZX100 CHASER

秘められたパワーとフォルム。RS-Rの衝撃ツアラー。

JZX100が正真正銘のスポーツツアラーへ。

EXMAGエキゾーストがトルクアップを、

サスペンションが操縦安定性を、

ダンパーキットがスタビリティ向上を、

スーパーLSDが強烈なトラクションを。

走りを極めるマシンのフォルムは美しい。

EXMAG EXHAUST MAGIC

エキマグ▶ニューベーシックモデルマフラー／排気効率重視／心地よいエキゾーストサウンド／サイレンサーはSUS304を採用／ハーフステンレスタイプ／保安基準適合品

JZX100 / 90 ターボ
80-120φ ¥85,000
JZX100 NA
70-114φ ¥78,000
JZX90 / 81 NA
70-114φ ¥73,000
JZX81 ターボ
80-120φ ¥75,000
フロントパイプJZX90 / 81 ターボ
¥14,600

RS★R SUSPENSION

サスペンション
ダウン / ロード▶RS-Rサスペンションはバネレートアップにより直進性、回頭性、操縦安定性の大幅な向上を実現しています。インチアップにベストなローフォルムサスペンションです。

JZX100 / 90
¥39,800（1台分）
#X81 / MX83
¥39,600～（1台分）

RS★R DAMPER SYSTEM TYPE-SA / TYPE-SR

ダンパーシステム
タイプSA / SR▶RS-Rダンパーはコーナーへ進入するときの、リニアな減衰力の変化と格段の操縦安定性。アクセルやステアリングレスポンスの大幅な向上。快適なドライビングを約束する優れた衝撃吸収性としっかりした乗り心地のダンパーです。

RS★R SUPER LSD

スーパーLSD▶RS-Rのスーパーロックは「限りなくデフロックの能力を上げる＝コーナーを誰よりも速く駆け抜ける」をコンセプトに、形状・構造・素材の全ての面で現在最高のテクノロジーを結集して造り上げられたLSDの最高峰。

JZX100 / 90 / 81
2WAY / 1.5WAY
¥102,000

CONCEPT
SPORT SERVICE RS★R
（製造・発売元）株式会社ディエムシー
TMC本社：
〒561 大阪府豊中市利倉3-6-17
TEL06-866-1431（代）
名古屋 TEL0586-81-6800（代）
九 州 TEL0942-45-8880（代）

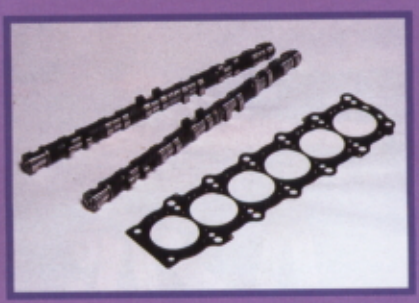
CONTENT UPLOADED BY

ENGINE

SET UP & PARTS MANUAL

[エンジン・チューニング]

4ドアセダンというオーソドックスなボディをもつマークⅡ／チェイサー／クレスタだが
その心臓部には強力なパワーユニットが備えられている。最高出力280馬力を発揮する1JZ-GTEがそれだ
70スープラにも搭載されていたユニットゆえ、チューニングのノウハウは十分に蓄積されている
マフラー、エアクリーナ交換、ブーストアップといったライトチューンから
タービン交換、さらには腰下2J載せ換えなどのハードなチューンまでメニューは豊富にそろっている
どんなステージで、どんなパワーを求めるのか、ニーズにあったチューニングでエンジンのポテンシャルを引き出してやろう



■1JZ-GTE ENGINE HARD TUNING KNOW HOW
1JZ-GTEエンジン・ハード・チューン・ノウハウ ——— 106
■MUFFLER
マフラー ——— 112
■EXHAUST PARTS
フロントパイプ、エキマニ他 排気系パーツ ——— 115
■COMPUTER & CONTROL PARTS
コンピュータ&コントロールパーツ ——— 116
■AIR CLEANER
エアクリーナー ——— 118
■ENGINE TUNE UP PARTS
エンジン・チューニングその他 ——— 119

CONTENT UPLOADED BY
WWW.CISCOKIDS.COM
Cisco kids.

いささか使い古された表現だが、パワーは麻薬だ。次々とより強烈なヤツが欲しくなってしまう
初めは感動していたブーストアップによる300馬力オーバーの世界もやがて日常のものとなり
いつしかタービン交換がもたらすであろう刹那的な快楽に思いをはせるようになってしまったら
ハードチューンの道を突き進むしかない。それがパワーに魅せられた者の運命なのだから……

JZX90/100エンジンチューニング上級編

Photo/Akira Takahashi, Yuki Sawada, Eiji Takeuchi, Yukio Yoshimi, Shoichi Sudoh, Hiroharu Sato(Graffiti)
Text/Ryuta Fujita
取材協力／エスプリ、オートサービス・モリ、スピードショップ・ターボ

IJZ-GTE ハイパーチューニング

パワーアップの切り札

タービン交換

純正タービン

100系のIJZ-GTEに装着されているノーマルタービン。ごく低回転域から立ち上がり、有効なトルクを供給するが、チューニングに対するキャパは小さい。

マフラーも換えた、エアクリーナーも交換した、コンピュータもやった、そしてブーストアップも済んでいる、とここまでチューニングを施していれば、90系だろうと100系だろうとそのクルマはかなり速くなっているはずだ。馬力にしたって、300馬力はゆうに超え、スポーツカー並の速さはすでに手に入れているだろう。

にもかかわらず、馴れというものは怖いもので、オーバー300馬力のマークⅡ（チェイサー、クレスタ）になっても、その速さが普通に感じられる人も出てくる。特に100系の場合、悲しいほど小さいタービンが、シングルで装着されているので、ブーストアップを施しても、あっという間にノーマルタービンの容量を使いきってしまう。また、タービンが小さいということは、ブーストアップを行なっても、高速側で伸びる幅がわずかしか残っていないので、中低速より、高速域でのパンチを求めている人には、満足しきれないクルマになってしまうことになる。

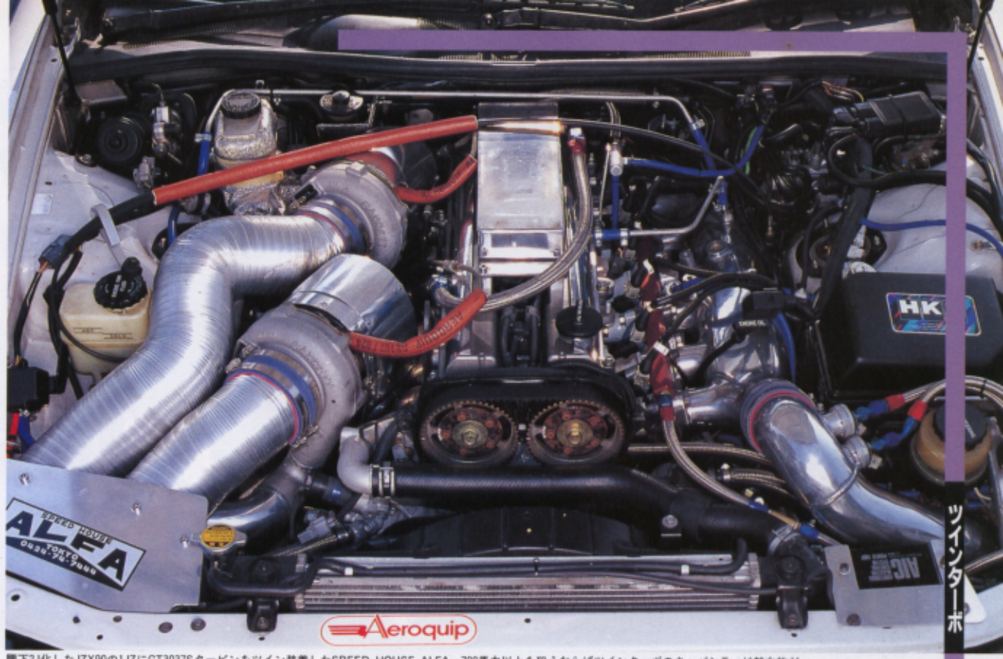
そうした理由から、ブーストアップレベルのマークⅡ系をもっと速いクルマにしたくなった時、それはもうブーストアップまでのライトチューンの枠を飛び越えて、ワンランク上のチューニングに踏み込むしかないのだ。

そして、そのブーストアップの先にあるのが、タービン交換という道なのである。ターボ車はエンジン本体に手を入れなくても、タービンに余力さえあれば、それを生かしてさらなるパワーアップがはかれるが、ブーストアップでノーマルタービンの容量を使いきってしまった以上、より大きなタービンに換えてやるのが、自然な流れというものだ。

こちらはミツビシ／トラストの誇るビッグシングル、T88。2.5ℓのIJZ-GTEにはオーバーサイズだが、3ℓ2JZ化すればこのような大型タービンも回すことができる。

ブーストアップに物足りなさを感じたらタービン交換で1ランク上のパワーを！

HKSのGT3040タービンを使用した、HKSのJZX90用GTスペシャルタービンキット（54万8000円）。このようなタービンキットを使えば、比較的手軽にタービン交換をすることが可能。



腰下2J化したJZX90の1JZにGT3037Sタービンをツイン装着したSPEED HOUSE ALFA。700馬力以上を狙うならばツインターボのキャパシティは魅力的だ

はっきりいって、このタービン交換というのは効果絶大で、エンジンのパワーはもちろん、フィーリングもまったく違うエンジンにできる。1JZはスープラでも使われていたこともあって、様々な大きさや種類のタービンが各メーカーからリリースされているが、それらの選択の仕方で、出来上がるエンジンの性格は、何通りものパターンがある。

そこで問題となってくるのが、どんなタービンをチョイスすればいいのかだろう。これはもうオーナーの好みということになる。タービンの数はいくつもあって、それでエンジンの性格が変えられるということは、オーナーがどんなエンジンに仕上げたいのか、そのビジョンがなによりも重要になってくる。

ゼロヨン仕様にしたいとか、最高速を狙いたいだとか、サーキットのラップタイムにこだわりたいとか、そうした目的をはっきりとユーナーに伝えることが、後悔しないタービン選びにつながるのだ。もちろんクルマがいわゆるスポーツカーなどとは違うので、こうしたはっきりとした目的はないという人も、例えば高速道路の追い抜き時に鋭い出だしが欲しいだとか、ストリートゼロヨンや、シグナルグランプリでGT-RやRX-7などのスポーツカーに負けたくないとか、中低速はブーストアップのフィーリングでいいから、高速になっても同じような加速フィールを維持してほしい…といった感じで、細かいことでも具体的な希望を伝えることで、よりタービンは選びやすくなる。ただし、ショップによってはギャレットのタービンを重点的にやっているところもあれば、ミツビシに力を入れているところもある。もちろんHIやKKも同じで、ショップによってある程度タービンのカラーというのは決まっているので、自分である程度タービンに対する好みがある場合は、あらかじめショップのカラーを調べてから相談しに行くといいだろう。

今後のチューン予定も考慮に

それともうひとつ、タービンを交換する前に決めておいたほうがいいことがある。それは今後どのあたりまでチューニングを施していくつもりなのかということだ。詳しい説明はあとになるが、1JZと3ℓの2JZは、ヘッドより下のいわゆる腰下に違いがあるだけの兄弟エンジンとなっていて、あとから腰下交換で2JZにすることも可能になっている。実際、突き詰めていく人は2J化に進む人が少なくないが、排気量が違えば当然選ぶタービンも変わってくる。同じようにエンジン内部にしても、カムを換えたい、ピストンを換えたいetc、というのがあれば、タービンを選ぶ時にそれなりの考慮をしておきたいもの。タービンは決して安い買い物ではない。何度も買い替えるわけにはいかないのだから、よく考えてからセレクトしよう。

だからといって、最初から目的を絞りきって、それに合わせてギリギリの容量のタービンを選ぶ必要はない。しっかり考えたつもりでも新しいタービンに満足できるかどうかは、付けてみないと分からないし、容量を使い切ってしまうようでは、やはりどこか物足りないだろう。それに、容量を使い切ることが多くなれば、タービン自体の負担もかなりのものになってくるので、交換前に設定した目標をタービン容量の約8割ぐらいの能力で達成できるような選び方をするといいだろう。

タービンの余力が2割あるというのは、けっこう大きい。エンジンがノーマルベースでタービン交換を行なったような場合に、のちのちハイカムを入れることになったり、エンジン内部にある程度手を加えることになっても、2割のキャパシティが残っていれば、十分対応できるはずだ。

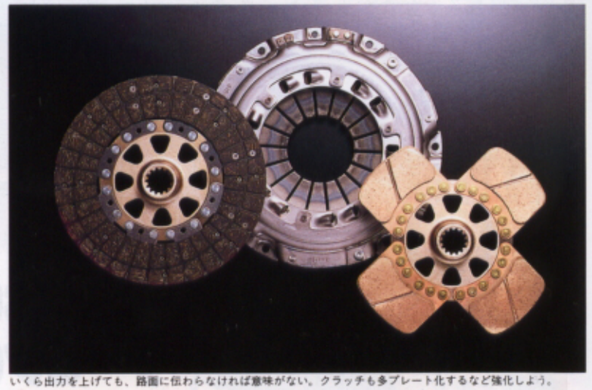
それでは具体的にタービンを挙げてみると、まずギャレット/HKSなら、GT2835R～GT3040かTo4Eあたりが1JZむきのタービンといえる。もっと小さいタービンもあるが、前記の説明のようなこともあるし、せっかく交換するのだから、やはりこのぐらいのサイズをチョイスしておきたい。この中でもTo4Eなどは特にATとマッチングが良いといわれているが、GTシリーズもオールマイティに使えて申し分ない。

ミツビシでいえば、最低TD07-25Gは選んでおきたい。25Gもわりと下から上までできちんと使えるフレキシブルな性格をもっている。ただしエンジンを内部までやったとしても、25Gだと540馬力ぐらいが限度になるが、それを540馬力しかと思うか、540馬力もと思うかで、考え方は変わってくる。また、ミツビシだとこの25Gの上になるとT78までいってしまうのだが、これはちょっと大きすぎるかもしれない。1JZでもギリギリ使えないことはないが、このサイズを狙うならいっそ2J化してさらに大型のT88を装着してしまったほうがいいだろう。

HIではボールベアリングタイプのRX-6がベストマッチ。中低速から高速域までオールマイティに使える点は、ミツビシの25Gに近いものがあるが、ボールベアリングタイプの分だけブーストの立ち上がりがよくなっている。また、RX-6は本体ノーマルのエンジンにもマッチングがいいが、そこから先、カムなどをいれた時にも対応できる余力があるので、いまひとつ仕様を決めかねている人にもおすすめできる。

基本的に、パワーバンドを広くとって、オールマイティに使いたいなら、レスポンスのいいタービンというのが条件になるので、ギャレット/HKSのGTシリーズや、IHIのRX-6のようにボールベアリングタイプのものが好まれる。AT車も、同じようにレスポンスのいい、ボールベアリングタービンとの相性がいい。

下を犠牲にしても中間からグッと加速してほしいというのなら、もっと大きめのタービンを選べばいい。例えば300km/hオーバーを狙いたいというのであれば、KKKのK27あたりかギャレットのTo4Rを装着する。当然300km/hオーバーを目指すなら最低500馬力以上は必要になるので、タービンだけでなくカムや補器類にも手を加えることになるが…。



いくら出力を上げても、路面に伝わらなければ意味がない。クラッチも多プレート化するなど強化しよう。

補器類の対策も万全に

さて、気になるパワーの話だが、エンジン本体ノーマルで、タービン交換を行なった時は、大体450馬力ぐらいまでは上げられる。これ以上は圧縮比などの問題があるので、エンジン内部まで手を加える必要が出てくる。また、タービン交換をする際は、補器類もそれなりに強化する必要が出てくる。まず絶対に必要なのが、インジェクターの容量アップで、ノーマルの380ccを550ccぐらいのものにしておきたい。もちろんコンピュータの書き換えも必要だ。あとは冷却面で、インタークーラーの大型化は絶対に必要だ。インタークーラーを交換すれば、パイピングの問題も解決する。さらに油温もかなり厳しくなるので、オイルクーラーも装着したい。またクラッチなど駆動系の強化も当然メニューに入る。

最後にビッグパワーを手に入れたら、ストッピングパワーや、足まわりに気を配ることも忘れないでもらいたい。クルマはなんといってもバランスが命なので、走る、止まる、曲がるの3つを上手にバランスしていこう。

純正タービンという足かせを外された1JZ-GTEユニットには無限の可能性が広がる

タービン交換をするのならば大型インタークーラーは必須

タービン交換を行なってエンジンに送り込む空気の量が増えた時は、インタークーラーも大型化する。ノーマルのままだと圧損も大きくなるし、冷えも十分ではなくなってくるからだ。冷えと圧損を考えると、交換するインタークーラーはラジエターの前に置く前置きタイプが望ましい。ワンオフものの他に、パイピングまでセットされているキットもあるのでそれを使うといいだろう。

ブリッツからは90/100用に、前置きタイプのインタークーラーキットが発売されている。このようなキットを使用すれば、比較的気軽に前置きに変更することが可能だ。

バンパー内側のクリアランスは思いのほか少ない。大型のインタークーラーを装着するためには、ステー類やレインフォースを移設もしくは削除したりする必要がある。

タービンの能力を使いきるため十分な量の燃料を供給してやる

チューニングエンジンにとってもっとも怖いのはノッキング。ノッキングというのはガソリンが薄い時に出てくる症状で、エンジンブローの前兆だと思ってもいい。ノッキングは燃調が合っていない時に出る場合もあるが、インジェクターや燃料ポンプの容量が足りなくなっても発生する。1JZの場合、380馬力を越えるようなら、インジェクターも大容量タイプに交換するのが望ましい。

インジェクター

JZX100のノーマルインジェクター容量は380cc。これではタービン交換に対応するのはきついので容量を上げてやる。場合によっては追加インジェクターを打つことも。

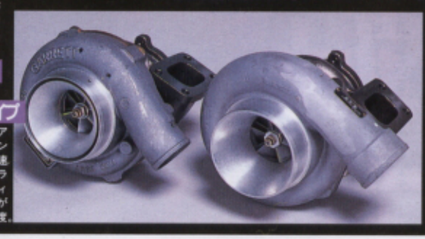
燃料ポンプ

パワーアップしたらそれに見あうだけの燃料が必要となる。燃料ポンプも強化してやらないと安定した燃料供給ができずに、最悪はノッキング→ブローという事態にも。

今話題のボールベアリングタービンとは?

こちらはギャレット/HKSの高回転/高出力タービンであるTo4R。特に高回転域でのパンチのある気持ちの良い加速が持ち味で、500馬力以上のパワーを余裕でかせぎ出す底力を持っている。

ノーマルメタルタイプ

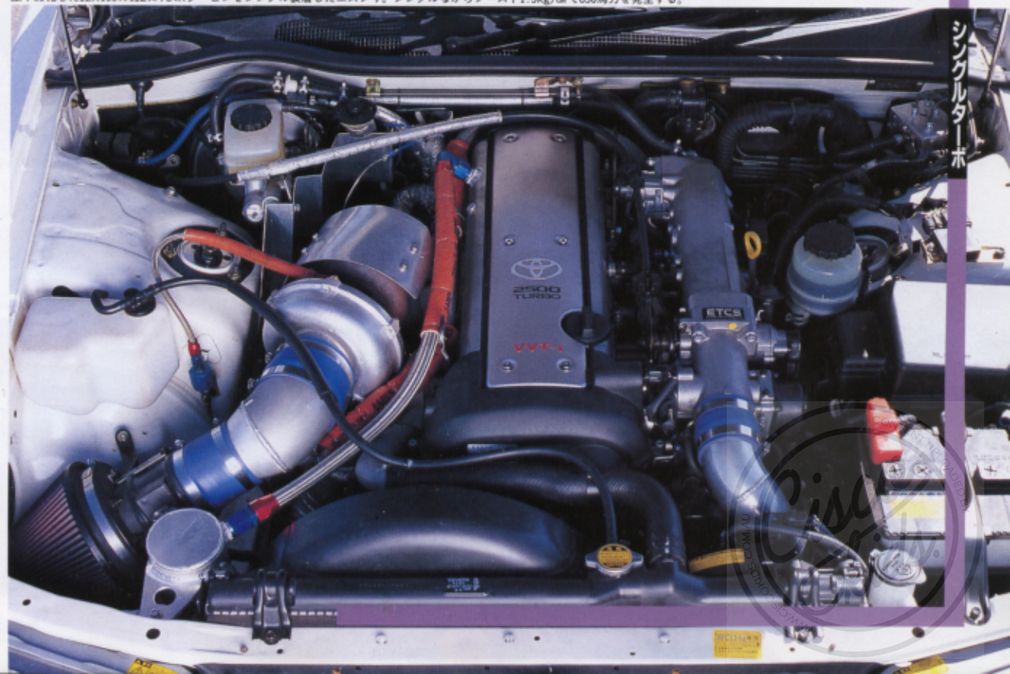


ボールベアリングタイプ

ギャレット/HKSのボールベアリングタイプのGTタービン(左:3037、右:3040)。低中速域の強いJZX100のIJZならばラクに回せるフレキシビリティが魅力。対応パワーは3037が450馬力、3040が500馬力程度。

ギャレット/HKSのGTシリーズや、IHIのRX-6シリーズに代表されるボールベアリングタービンとは、タービンホイールとインペラーをつないでいる、タービンシャフトの軸受けにボールベアリングを使用したタービンのことだ。通常のタービンは単なるメタル支持でオイルでフローティングさせて回しているのに対し、このタイプは非常にフリクションが小さくなるので、立ち上がりのレスポンスに優れているのが特長だ。

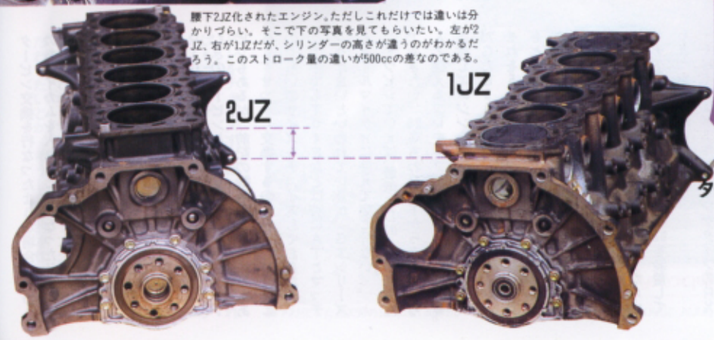
腰下2J化したJZX100の1JZにTo4Rタービンをシングル装着したエスプリ。シングルながらブースト1.5kg/cmで650馬力を発生する。



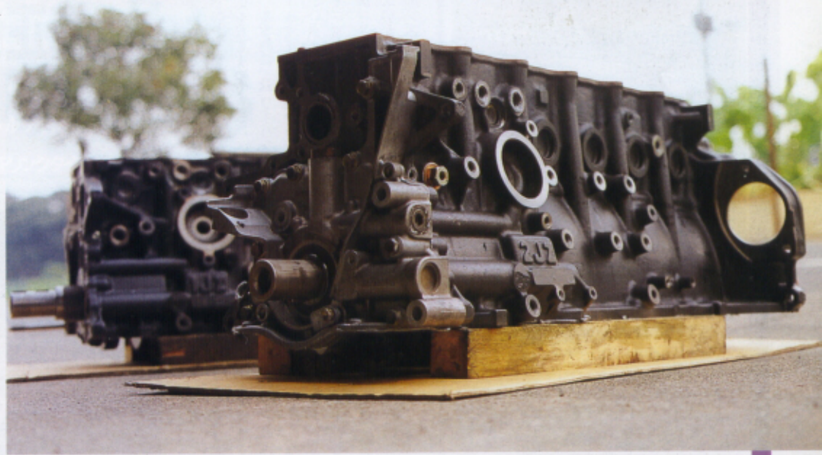
シングルターボ

究極にして定番
1JZ▶2JZ 腰下交換

タービン交換された1JZ-GTEはすでに以前とは別モノのエンジンへと生まれ変わっているはずだ。しかし極めるならこのメニューを避けて通るわけにはいかない それが「1JZ→2JZ腰下交換」である トヨタ系チューナーにとっては常識ともいえるこのチューニングメニューを解説することにしよう



腰下2JZ化されたエンジン。ただしこれだけでは違いは分かりづらい。そこで下の写真を見てもらいたい。左が2JZ、右が1JZだが、シリンダーの高さが違うのがわかるだろう。このストローク量の違いが500ccの差なのである。



これまでは、基本的にエンジン本体に手を入れないチューニングについて紹介してきたが、もっとパワーを引き出したいという人は、いよいよエンジン本体のチューニングに取りかかることになる。エンジン本体といってもいろいろあるのが、まずはカム交換を考えたい。もちろんこれは、タービン交換と同時に行なってもいい。

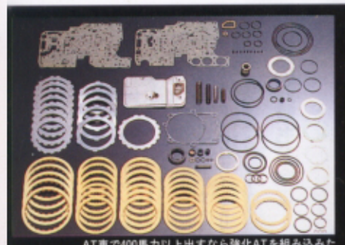
1JZは高回転までビンビンまわして使うようなエンジンではないので、上の伸びはあまり楽しめるものではないが、カム交換をすることで、高回転での吹け上がりの良さも期待できるエンジンになる。使用するカムは2・5ℓの1JZのままでもかなりのところまでいけると思うが、最終的にパワーを出そうと思ったら、1JZでいくら頑張っていっても2JZには勝てないのが現実だ。

やはり500ccの排気量の差は大きいもので、パワーが出せるのはもちろんのこと、トルクが500cc分増えるので太くなる。トルクが太くなれば、なんといっても乗りやすくなるし、それによってファイナルもハイギヤードにすることができるので、結果的にトップスピードも伸びてくる。

+500ccのエクストラが生む余裕がタービンの選択肢をさらに広げる

ミッションも重要なチューニング要素

エンジンのパワーが上がってきたら、それを伝える駆動系の強化も忘れてはならない。駆動系で一番負担がかかるのはクラッチで、これはもうツインやトリプルプレートの強化タイプにするしかない。そしてその後ろのミッションにも当然大きな負担がかかるので、オイルの交換サイクルは短くなる。ATだともっと厳しくなるので、HKSやショップオリジナルで出している強化ATに交換する。もしくは思い切ってMTに載せ換えるという方法もある。MTはノーマルの5速でもいいが、スープラの6速MTもリンケージを加工することで使用することができるので、MT車オーナーでも検討してみる価値はある。



強化AT

AT車で400馬力以上出すなら強化ATを組み込みたい。定番のHKS製の他に、大阪のオートセレクトがオリジナルで出している。またATクーラーも有効。

エスプリでは80スープラNA用の、HKS東京サービスでは80スープラターボ用の6速ミッションを移植している。リンケージ類の加工で装着できるという。

スープラ用6速ミッション

3Q化でタービン選びも自由に

でも2JZにする一番のメリットは、選択できるタービンが増えることかもしれない。現在リリースされている各メーカーのタービンは、3ℓクラスをターゲットにしているものが主流で、2・5ℓの1JZにマッチするタービンは必然的に限られてきてしまう。それが2JZにしてピークパワーを狙うとすれば、T88クラスの大型タービンでさえも回すことができるようになるのだから。

こうしたことを考えると、タービン交換の項でも書いたとおり、タービンを交換しようと思った時点で、1JZのままいくか、2JZにして排気量を上げるかは、はっきり決めておくべきである。ただ、なにがなんでも2JZの方が優れているというわけではない。1JZはショートストロークの分、高回転での気持ちの良さが味わえ、2JZはパワーと乗りやすさで勝っている。それぞれの特性も考えてから2JZ化を検討しよう。

2JZ化にはノウハウが重要だ

では、じゃあ2JZにしようと思った場合はどうするればいいのか。一番ポピュラーなやり方は、2JZのブロックを買ってきて、腰下だけそっくり交換してしまうというやり方だ。1JZと2JZは基本は同じエンジンで、大きな違いはストロークだけだ。そこで2JZのブロックを使って、腰下をごっそり変えてやれば、1JZも3ℓに変身するというわけだ。ブロックは新品でも26万円。中古は探してバラす手間などを考えると、メリットは大きいとは言えないので、ブロックは基本的に新品を使うことをおすすめする。

あとはガスケットを換え、圧縮比を下げれば出来あがり、といいたいところだが、そうはいかないところがトヨタチューンの難しいところ。トヨタのエンジンは、同じJZシリーズの兄弟エンジンでも、インマニも違えば、サージタンクだって一緒じゃない。ボート径や配列も全く変わっているし、ヘタすればガスケットだって流用できないぐらいなのだ。

実際、腰下だけポンっと流用して、排気量が上がった分トルクは出ているが、やっぱり上はまわらない、なんていうエンジンも少なくはないようだ。2JZ化すれば排気量は確かに上がる。しかしインテークのバルブタイミングの許容範囲は限られているので、その中でいかに高回転をまわすかが、大きなポイントになってくる。そこがまた各チューナーの腕の見せどころともいえる。

オートサービス・モリのやり方などを聞いてみると、燃焼室の加工も行なっているし、ポートにもしっかり手を入れている。1JZはポートに対してインジェクターがオフセットされていて、ポートの真ん中に入ってきていない。だからインジェクターに合わせてポートの方を加工し直してるということだ。またヘッドからのオイルのリターンが悪いので、新たにリターン用を穴を設けたりする……ということまでやっているのだ。

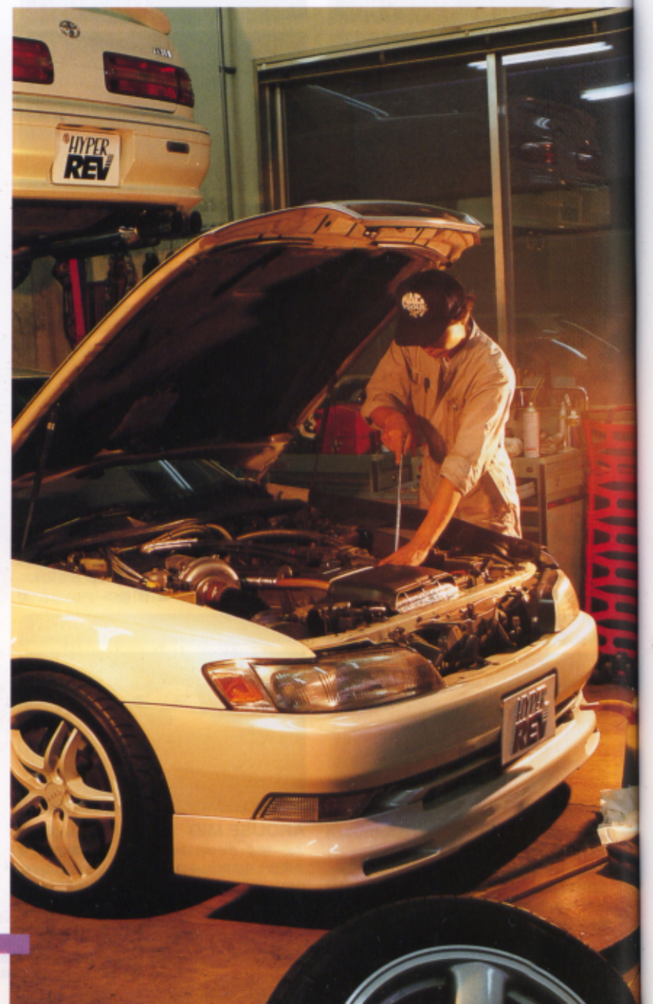
トヨタのエンジンは、コンピュータもそうだが、なかなか一筋縄でいかないところが多々あるので、やはりこうしたハイレベルのチューニングをやるなら、トヨタチューンの実績があって、データやノウハウをしっかりもったショップにオーダーしよう。

ちなみに2JZ化した場合のパワーは一体どれぐらいになるのだろうか。エスプリのデータでは、タービンにT04Rを使用した場合、カムがノーマルだった場合で、大体450馬力。カムを換えたエンジンなら480~490馬力。Lジェトロをやめ VPCにすると520馬力ぐらいは出るそうだ。2JZというか、1JZは、ピストンなどの強度が十分あり、500馬力に達しても燃料さえきちんと来てれば、ブローの心配はないそうだ。このタフさは1JZおよび2JZの大きな魅力のひとつといえよう。

駆動系の強化は必須条件

このレベルのパワーになってきた場合、駆動系の強化は当然必要になってくる。MTでもミッションの負担が増えるので、オイルはまめに交換したいし、クラッチも強化しておきたい。強化クラッチはタービン交換の時点で必要になってくると思うが、450馬力ぐらいまでならツインタイプで大丈夫。ただ、シングルよりはツイン、ツインよりはトリプルの方が踏力が軽くなってくるので、予算と相談しながら、決めていくといいだろう。

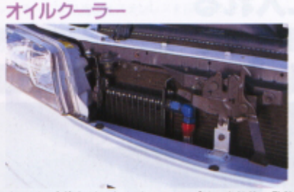
ATだったら強化ATにするかMTに換装するしかないだろう。エスプリの場合ATからノーマルの5速MTにするには工賃込みで約55万円。スープラNA用6速MTならば約70万円といったところ。また、ノーマルATに強化フルードを入れている人が多いが、それよりもATオイルクーラーを装着して純正フルードを使用した方が具合が良いようだ。



パワーアップするなら熱対策も万全にしよう

ターボチューンはある意味で、熱との戦いともいえる。タービンを換えたり、2JZにすればエンジンの仕事量は必然的に増え、発熱量も多くなるものだ。幸いJZは水温的には余裕があるので、ラジエター等水まわりはそれほど心配しなくていいが、油温はかなり上がるので、オイルクーラーは要装着だ。また、パーコレーションを防ぐために、フューエルラインにも熱対策を施しておこう。

オイルクーラー



タービン交換などによるパワーアップは、必然的に発熱量が増えオイルに対する負担はかなり大きいものとなる。そこでオイルクーラーは是非とも装着しよう。油温が安定していれば、無用なブローを未然に防いでくれるぞ。

スロットルワイヤーの保護

タービン交換などにより発熱量が増えると、熱でスロットルワイヤーを始めとするハーネス／ホース類を溶かしてしまうトラブルが発生しやすいので、断熱材等でハーネス／ホース類を保護してやる必要があるのだ。

エンジン本体にも手を入れる

ターボ車ではブーストアップやタービン交換など、ターボチューンによるパワーアップ効果が大きいので、ついそちらからチューニングを始めてしまうが、いわゆるメカチューンだって当然効果がある。例えばハイカムなどは、伸びにくいJZの高回転を気持ちよく伸ばしてくれるので、2JZ化する前に交換してもいい。当然2JZ化した後に手を入れても構わない。また、2JZ化する際に燃焼室加工やポート加工をやっておくと、より3ℓ化の効果が生きてくる。ついでに安全マージンをとる意味でも、圧縮を下げておくといいだろう。

ピストン

腰下2JZチューンによる3ℓ化でもあきたらない人には、ボアアップ+オーバーサイズピストンの組み合わせで3.1ℓへ排気量を上げるという手も残されている。

ハイカム

カム交換はエンジンフィールそのものを変えることができる有効なチューン。中低速型の100系1JZを、上まで回気持ちの良いエンジンへと変化させることができる。

MUFFLER

マフラー

排気効率アップと迫力のテールルックを手に入れる

マフラー交換はエンジンチューニングのファーストステップだ。純正マフラーからより排気効率の高いマフラーに交換することで、エンジンの性能を100%引き出すことが可能になる。ただし、やみくもにメインパイプを太いものにすればいい、というわけでもない。ライトチューン車にあまりにヌケのよすぎるマフラーでは逆効果になることもある。自分のチューニング計画に合った、また目指すスタイルにマッチするテールデザインのマフラーを選びたい。

FUJITSUBO

LEGALIS R 100

中・高回転域重視。メイン76.3φ、テール101.6φ。テールエンドにステンレスを採用し、耐久性を大幅に向上させた大口径&高効率マフラー。ターボ車用。

■9万円 ■藤壺技研工業(株)

FUJITSUBO

LEGALIS 304 90

中・高回転域重視。すべての材質にSUS304ステンレスを採用したハイグレードマフラー。メイン76.3φ、テール107×96φ。ツアラーV用。

■14万円 ■藤壺技研工業(株)

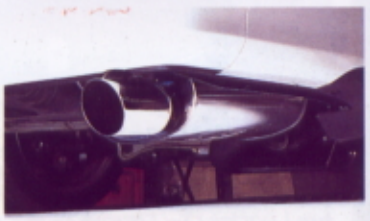
TOM'S

エキゾーストシステム・トムスバレル 100

200φの弾丸形サイレンサーとテール径115φのルックスで、リヤをスポーティに演出。理想的なトルク特性も獲得。セミステン。ターボ用。

■9万9000円 ■(株)トムス

TRD



ハイレスポンスマフラーVer.S 100 低中速のトルク・レスポンス、高速域の伸びがアップ。メイン80φ(NAは65φ)、テール115φSUS304バフ仕上げ。保安基準適合。■1JZ-GTE用10万円 1JZ-GE用9万8000円 1G-FE用9万円 ■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

FUJITSUBO

Legalis 71

メイン70φ、テール70φ。エンジン特性に応じて設定されたメインパイプ径。すべてのパフォーマンスアップを実現。GX71用。

■6万5000円 ■藤壺技研工業(株)

FUJITSUBO

Legalis 81

実用域でのトルクフィーリングを重視。メイン70φ、テール70φ。車検対応スポーツマフラーのスタンダードモデル。81系1JZ-GTE用。1G-GTE用もあり。

■8万3000円 ■藤壺技研工業(株)

FUJITSUBO

LEGALIS R 90

こちらは90ツアラーV用。メイン76.3φ、テール101.6φ。低速域での排圧と高速域でのヌケを追求。大口径&高効率マフラーのベーシックモデル。

■8万7000円 ■藤壺技研工業(株)

FUJITSUBO

LEGALIS R 100

NAの1JZ-GE用。メイン70φ、テール90φ。消音効果の高いカットウールの採用により、トータルのポテンシャルアップを実現。

■8万5000円 ■藤壺技研工業(株)

HKS

デュアルドラッガー 90

小型のステンレス製メインシェルを2個並列に配置することで、リヤオーバーハングの地上高を確保。メイン85φ-60φ×2、テール85φ×2。

■ターボ用9万8000円 ■(株)HKS

HKS

デュアルドラッガー 100 メイン85φ-60φ×2、テール85φ×2。スーパードラッガーと同等の動力性能を誇り、デュアルならではの存在感・迫力を追求したモデル。リヤオーバーハングの地上高も確保。

■ターボ用9万8000円 ■(株)HKS

HKS

スーパードラッガー 90

排気効率の理想化をテーマに車種ごとに基本構造を設計。ターボはメイン95φ、テール130φ。NAはメイン65φ、テール115φ。■ターボ用8万8000円 NA用(1JZ-GE)6万8000円 ■(株)HKS

HKS

スーパードラッガー 100 メインシェルには美観、耐久性・耐熱性に優れたステンレス製プレス成形新型シェルを採用。ターボはメイン95φ、テール130φ。NAはメイン65φ、テール115φ。■ターボ用8万8000円 NA(1JZ-GE)用7万8000円 ■(株)HKS

TRUST

BL POWER EXTREME MUFFLER 100

チューンドカー向けに、メインパイプ94φと排気効率を徹底的に追求して、ストレート構造のバレル型サイレンサーを採用した車検対応スポーツマフラー。

■5万9000円 ■(株)トラスト

SARD

AROUSE MIG 100 90

メイン76φ、テール115φ。低速トルクとMAXパワーを両立する排気コントロールシステムバルブ搭載の2WAYマフラー。1JZ-GTE用。

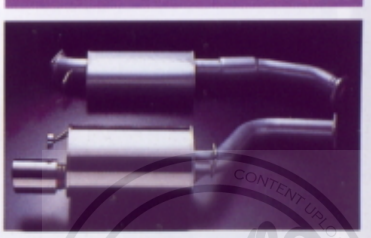
■100用9万円 90用8万5000円 ■(株)サード

BLITZ

リアライズ ハイパワー エキゾーストシステム 100 90 81 タイコ~テールエンドにバフ仕上げステンレスを採用。メイン76.3φ、テール100φ。適度なタメと突き抜けるような音質と高い排気効率を誇る。1JZ-GTE、1G-GTE用。

■5万9000円~7万5000円 ■(株)ブリッツ

HKS



リーガルマフラー 90 81 90ターボ用はメイン85φ、テール120φ。81ターボ(1JZ-GTE)用はメイン75φ、テール96φ。81NA(1JZ-GE)用はメイン60φ、テール83φ。1G、7Mエンジン対応のモデルもあり。■90ターボ用7万8000円 81ターボ(1JZ-GTE)用7万2000円/NA(1JZ-GE)用5万8000円 ■(株)HKS

注意:各パーツのデータは1997年10月20日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは200~201ページにあります。

RS☆R

EXMAG 100 90 81 排気効率の向上とサウンドを両立させたニューベシックモデルマフラー「エキマグ」。サイレンサーにはSUS304ステンレスを採用。1JZ-G(T)E、1G-G(Z)E、1G-FEの各エンジンに対応。
■7万3000円〜8万5000円 ■(株)ティエムシー

A'PEXi

N1 MUFFLER 100
メイン80φ→85φ、テール115φ。苛酷なN1耐久レースで培われた技術をもとに開発された、サーキット生まれのストリートで使えるレーシングマフラー。
■6万9000円 ■(株)アペックス

A'PEXi

MEGAPHONE DUNK 100 90
超大口径130φの真円テールパイプ。200φというコンパクトなサイレンサーが最低地上高問題も解消。シェルとテールはSUS304の鏡面仕上げ。1JZ-GTE用。
■8万5000円 ■(株)アペックス

A'PEXi

SUPER MEGAPHONE 90 81
全域で高い性能を発揮する大口径スポーツマフラーの元祖。テールは115φオーバルシングル。1JZ-GTE、1G-GTE、1JZ-GE、1G-FE、1G-GE用がそろう。■7万5000円〜8万3000円 ■(株)アペックス

ALTAIR

FULL COMPETITION 90 81 101.6φシャープリーカール・テール。90用はサブサイレンサーなし。JZX90、JZX81、GX81用。■90用アルスター5万5000円/ステンレス9万5000円 81用アルスター5万5000円/ステンレス9万5000円 ■(株)アルテア

ALTAIR

Exe Altair 90 81
101.6φシャープリーカール・テール採用。
■JZX90用アルスター8万5000円/ステンレス(リアピース)7万8000円 JZX81用アルスター7万8000円 ■(株)アルテア

5 ZIGEN

SUPER BORDER CANNON BALL
100 90 レーシングテクノロジーを投入した最高峰モデル。パイプ70φ、テール115φ。ピークパワーとレスポンスUPを実現。ツアラーV専用。■100用9万4000円 90用8万8000円 ■(株)ディジョンカーズ

5 ZIGEN

BORDER 304 MAX 100 90 81
高回転でのパワーとレスポンスを最大限に追求したレーシングモデル。メイン80φ、サイレンサー152φ→100φ。JZX100&90&81、GX81用。
■7万円 ■(株)ディジョンカーズ

ZEES

PremiumWデュアル(4本出し) 100
左右それぞれ2本出し、合計4本出しとなる迫力のマフラー。JZX100(ターボ&NA)、JZX101、GX100に対応。
■14万8000円〜 ■(有)ジースプロジェクト

ZEES

Premium W 100
ノーマルなシングルマフラーを左右出しにチェンジして大幅にドレスアップ。115φカールテール。JZX100(ターボ&NA)、JZX101、GX100に対応。
■13万8000円〜 ■(有)ジースプロジェクト

ZEES

EX SYSTEM ダブルタイプ 100
左右ダブル出し130φ左右テールのスパルタンなモデル。究極のルックスと性能を目指して製作されたマフラー。JZX100(ターボ&NA)、JZX101、GX100に対応。■13万8000円〜 ■(有)ジースプロジェクト

tanabe

HYPER MEDALION 100 90 81
排気効率を優先したストレートで短いレイアウト。ハイメカ車からターボ車まで幅広くカバー。なおかつ、リーズナブルな価格設定になっている。
■7万円〜7万8000円 ■(株)タナベ

KAKIMOTO RACING

Kakimoto R 90
根本的に発想が違う、内燃機構造を突き詰めたメインマフラー部を持っており、メリハリのあるサウンドが楽しめる。セミステン。ツアラーV専用。車検対応。
■7万6000円 ■カキモトレーシング(株)

KAKIMOTO RACING

Kakimoto R 100
性能追求に最適なパイプ径と形状を追求。テールは115φの二重ディフューザーを採用。セミステン。ツアラーV専用。車検対応。
■7万8000円 ■カキモトレーシング(株)

ZEES

Premium シリーズ 100 90
ZEESの機能そのままにハイソカー用テールを開発。115φ斜めカットカール型及び76φ斜めデュアルタイプの2種類。写真は76φ斜めデュアル。
■7万8000円〜 ■(有)ジースプロジェクト

ZEES

EX SYSTEM 100 90
世界初のクロームメッキ&カートリッジタイプ。大口径130φテールの他、140φテールもオプションで選べる。
■7万8000円〜 ■(有)ジースプロジェクト

D SPEED

MUFFLER 90
メイン75φ、テール115φ。ターボ用、NA用ともに設定あり。チェイサー、クレスタ用もそれぞれあり。車検対応。■7万5000円
■(株)ディースピードインターナショナル

KÖENIG-SPECIALS

GOLD MAIN EXHAUST SYSTEM
90 テールパイプ、エンドプレートをゴールドにしたドイツのチューナーブランド、ケーニッヒスペシャルのファッショナブルなドレスアップマフラー。JZX90用。
■9万円 ■(株)モーデックス

CERUMO SPORTS

MAXI-R 100 90
簡単に交換可能なリヤピースのみのマフラー。テールデザインにオリジナリティがあり、出力特性及びスロットルのレスポンスも向上。NA、ターボ用ともあり。
■6万4000円 ■(株)セルモ

KAKIMOTO RACING

Kakimoto R 81
115φ大口径のディフューザーはリヤビューを迫力のあるルックスに。ストレート構造のメインマフラー内部は独自のグラスウール材質をもつ。セミステン。車検対応。■7万6000円 ■カキモトレーシング(株)

JIC

Bullet マフラー TYPE-Ⅰ 100

メイン76.3φ、テール116φ。JZX100用。

■6万8000円

■ジェイアイシー

ST.MAY

バージョンRタイプ2 90

オールステンレスの美しいルックスに、力強いパフォーマンスを発揮する機能縮。85φストレートパイプ、テール120φビッグディープディフューザー。

■9万3000円 ■(株)エスティ・メイ

ST.MAY

SHOT GUN 100 フロントパイプ85φ、中間パイプ85φ、メイン60.5φ×2、テール101φ×2。デュアルパイピング化により効率的な排気とロードクリアランスを実現。セミステン。右オフセット斜め出し。

■9万3000円 ■(株)エスティ・メイ

PITTURA

SPORT MUFFLER 90 高品質素材SUS304ステンレスを随所に採用して美観と耐久性を実現。表面処理は入念なバフ研磨による鏡面仕上げ。テールパイプは100φ。1JZ-G(T)Eに対応。■ターボ用6万5000円 NA用6万1000円 ■(株)ティーエヌディー

SHEEP DOG

VRS マフラー 100 90 触媒後の排気をスムーズに流すことで、性能面では他のマフラーでは味わえないフィーリングを体感できる。リヤケースにはSUS304ステンレスを使用。ツアラーV専用。■100用7万8000円 90用6万円～ ■(株)プロフ

JIC

Bullet マフラー TYPE-Ⅰ 81

メイン76.3φ、テール116φ。JZX81用。

■6万8000円

■ジェイアイシー

JIC

Bullet マフラー TYPE-Ⅰ 90

メイン76.3φ、テール116φ。JZX90用。写真はオールステンのタイプ。

■8万8000円

■ジェイアイシー

JIC

Bulletマフラー TYPE-Ⅱ 100

メイン76.3φ、テール116φ。JZX100用。

■7万2000円 オールステンレス9万5000円

■ジェイアイシー

Bee☆R

スーパーチックマフラー 90

リーズナブルな価格で手に入る本格的スポーツマフラー。ストレートパイプ80φ。サイレンサー80φ-180φ-115φ。ターボ車用。

■3万4000円 ■パワービルダーBee Racing

Bee☆R

スーパーチックマフラー 100

スチール製の中間ストレートパイプ80φ。砲弾型オールステンレスサイレンサー80φ-180φ-115φ。ターボ車用。

■4万3000円 ■パワービルダーBee Racing

ESPRIT

ALL STAINLESS SPORTS MUFFLER 100

その排気効率はエスプリ・スーパーチューニングによってもたらされる巨大なパワーにも適合。テール100φ。フロントパイプ付き。■15万8000円 ■エスプリ

Top Secret

オールステンレスマフラーSET 100

メイン90φ、テール115φ。排気効率重視の専用設計で、従来の車検対応マフラーにはないパワー感を実現した。ターボ車用。

■17万円 ■(株)トップシークレット

Westin'

MEGAマフラー 100

迫力のルックスを自慢とする斜め立ち上げサイレンサータイプ・スポーツマフラー。ストレートタイプで高回転の伸びの良さが特性。出口120φ。ツアラーV用。

■7万8000円 ■シーウエスト西宮

TRY FORCE

BAZOOKA 90 81

メイン80-90φ、テール120φ。迫力のルックスとチューニングサウンドが魅力。JZX90&81ターボ車用。

■90用9万円 81用8万8000円

■(株)トライアルプロジェクト

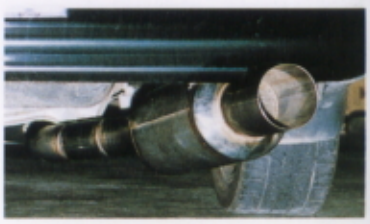
J's MODE JAPAN

フルストレートステンレスマフラー 100 90

オールステンレスのストレートマフラー。90用ハーフステン(9万8000円)もあり。

■10万8000円 ■ジェイズ モード ジャパン

ATTAIN



ステンレスマフラー 90

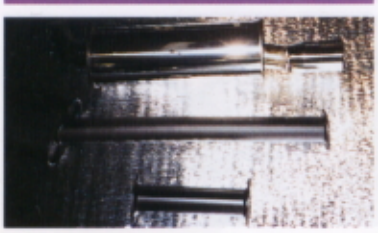
サイレンサー内部は一切しぼりがなく、パワーアップを極限まで重視した、斜め立ち上げタイプの車検対応マフラー。オールステンレスSUS304。ターボ車用。

■9万8000円 ■(有)ケイエスピーエンジニアリング

Racing Staff Ⅱ

オリジナル砲弾スポーツマフラー 100 90 81 各型式別に排気効率とスタイルを両立させたオリジナルスポーツマフラー。ツアラーV用だが、ツアラーS、グランデなどのワンオフ製作も可能。■8万8000円～ ■レーシングスタッフⅡ

マテラス



MAO 100 90 81

材質はアルスター、セミステン、オールステンの3タイプ、テールはSUS304ステンレス。口径は100φシングルのストレート。ターボ、NA用各種あり。

■6万8800円～12万6800円 ■(有)マテラス

KTS

KTS管 砲弾型スポーツマフラー 90 81

メインパイプをスチール製、砲弾サイレンサーをステンレス製とするスポーツマフラー。JZX90用はメイン80φ、出口100φ。JZX・GX81用はメイン75φ、出口100φ。■3万8000円 ■ケイ・ティー・エス

Westin'

MEGAマフラー 90

抜群のパワー、トルク、音質を誇るストレートタイプ斜め立ち上げ本格スポーツマフラー。出口は120φの迫力。ツアラーV用。

■6万8000円 ■シーウエスト西宮

注意：各パーツのデータは1997年10月20日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは200～201ページにあります。

EXHAUST PARTS

フロントパイプ他、排気系パーツ

排気系をトータルにチューンして さらなるエンジンパワーを引き出そう

排気系のチューンはとくにターボ車では大切なポイントだ。効率を追求して設計されたフロントパイプに交換することで、エンジンの性能をさらに引き出してやることも可能になる。このほか、タービン交換などハードなチューンになるに従ってエキゾーストマニホールドなどが必要になるし、触媒、サイレンサーなど、走るステージによってチューンしたいポイントがいくつかある。自分の車の仕様、目的に合わせてベストな排気系チューンを考えていこう。

ALTAIR

スポーツ専用フロントパイプ(触媒レス) 81

容量アップにより排気効率を向上させ、レスポンスをアップ。美しい仕上げも魅力。パイプ径80φ。触媒レス競技専用。1JZ-GTEおよび1G-GTE用があり。■ステンレス5万円 アルスター3万円 ■(株)アルテア

J 's MODE JAPAN

ステンレス フロントパイプ ステンレス触媒ストレート 90

1JZ-GTE用。

■フロントパイプ2 万8000円 触媒ストレート1万4800円 ■ジェイズモードジャパン

KAKIMOTO RACING

フロントパイプ 81

タービンからの排気効率を徹底的に研究して作られた製品。ターボ全域にわたって高トルク&過激なレスポンスを体感できる。2.5GT用。パイプ径80φ。競技専用部品。■1万8000円 ■カキモトレーシング(株)

KAKIMOTO RACING

フロントパイプ 90

1000ps オーバーを可能にしたオリジナルノウハウが注ぎこまれたフロントパイプ。最高のレスポンスと完璧なトルク特性。パイプ径80φ。競技専用部品。

■1万8000円 ■カキモトレーシング(株)

KAKIMOTO RACING

触媒スペーサー 100

パイプ径70φ。

■1万9000円

■カキモトレーシング(株)

ESPRIT

STRAIGHT PIPE ADAPTER 100

サーキットランにおいて、排気効率を最大限に発揮する触媒アダプター。

■2万6000円

■エスプリ

ALTAIR

触媒レスアダプター

触媒レスとすることで排気抵抗を取り除き、サーキットで闘うためのハイポテンシャルの獲得が可能になる。競技専用。

■8000円 ■(株)アルテア

MORI

1J EX ステンマニーホルド 100 90 新旧1Jに対応。2J腰下流用など、ステップアップしていった場合にもそのまま使用できるエキマニ。タービンサイズ、ウエストゲートタイプに各種対応。■ツイン用22万8000円 シングル用19万8000円 ■オートサービスモリ

Racing Staff Ⅱ

オールステンレス砲弾サイレンサー

テール径、形状など、各種タイプがそろうオールステンのサイレンサー。チタンバージョンもあり。

■3万8000円~

■レーシングスタッフⅡ

KAKIMOTO RACING

触媒サイレンサー 81

内部の構造にこだわったサイレンサーで、触媒を外すためのアダプターではなく性能を極限まで追求したものになっている。2.5GT用。パイプ径80φ。競技専用。

■1万9000円 ■(株)カキモトレーシング

KAKIMOTO RACING

触媒サイレンサー 100

触媒を外すアダプターではなく、性能を追求したサイレンサーなので、ストレートタイプよりもパワーが出、EXサウンドも澄んだ音質になる。パイプ径80φ。競技専用。■1万9000円 ■(株)カキモトレーシング

ナイトペイジャー

フロントパイプ 100

フロントパイプに組み込まれている触媒もカットできる。

■3万8000円

■(有)ナイトペイジャー

RIGID

リジット・強化マフラーリング

走行の際のマフラーの脱落やボディ干渉を防止する強化マフラーリング。特殊配合ゴムの採用により耐久性・耐候性・強度を十分確保している。■ブラック・ブルー各900円 ■(株)アルファ リジット事業部

CONTENT UPLOADED

COMPUTER & CONTROL PARTS

コンピュータ、コントロールパーツ

燃調、ブースト、点火時期 正確な制御で万全のセッティングを

コンピュータ制御を抜きにして現代のクルマのエンジンは語れない。燃調、ブースト、点火時期……エンジンマネージメントはコンピュータにより電子的に制御されているのだ。しかし、言い換えればその大部分を勘に頼っていたセッティング作業が、全てデータ化されたことでノウハウが蓄積され、より精密で高度なチューンが可能になった。ここではプロのノウハウが詰まったCPUを、クルマの性能を引き出す各種コンバーターを、ハイパフォーマンスエンジンを護るタイマー類を一挙に紹介しよう。

CERUMO SPORTS

C-SOLUTION 100

サーキット走行を想定し、リミッター解除、ブースト圧、燃調、点火時期の最適化、VVT-iのコントロールを行なう。車両ごとにセットアップ。ターボ車用。

■29万8000円(予価) ■(株)セルモ

SARD

ANALYSE 90 81 その名も「分析する」というコンピュータ。燃料、点火マップの変更、各種リミッターの解除&変更など、車種に応じて最適のエンジンマネージメントを実現。1JZ-GTE搭載車用。

■11万8000円 ■(株)サード

TOM'S

T.E.C.S 100 90 N1からJTCC、GTなどレースで得たデータをフィードバックして生まれたコンピュータ。■JZX100MT用17万8000円／AT用17万6000円 JZX90用15万8000円 JZX91用17万6000円(各ノーマル下取り) ■(株)トムス

Mine's

VX-ROM 100 90 81 燃調、点火時期のリセッティングによりベース車の持つポテンシャルを最大限に引き出す。TRCを始めとする純正機能も作動。

■100用17万6000円 90&81用15万6000円(各ノーマル下取り) ■(株)マインズ・ウエイブ

I.MEC

ハイパーコンピューター 90 81

各マップの最適化とリミッター解除、レブリミッターを希望回転数にリセットしてレスポンス、パワーアップを可能にする。1JZ-GTE用。MT、ATともあり。

■13万円(ノーマル下取り) ■アイメック

I.MEC

ハイパーコンピューター 100 タイプⅠは燃料、点火マップの変更をメインにリセッティング、タイプⅡはVVT-iの制御が加わる。ターボ車用。

■MT用13万5000円 AT用14万5000円 タイプⅡは5万円アップ(各ノーマル下取り) ■アイメック

BOXER

ROM 90

ストリートからサーキット走行まで、ユーザーのニーズに合わせた仕様が各種用意されている。MC前MT車用。■12万8000円(ノーマル下取り)

■フィールド技研工業(株)

Buddy Club

B/BOXコンピューター 100 90 81

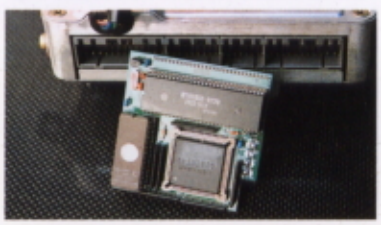
ブースト1.0kg/cm²仕様を基本にオプションで各種チューニング仕様に細かく対応。ドリフトやゼロヨンに最適。AT、MTとも対応。■7万8000円～(ノーマル下取り) ■(株)ファースト

Móda

Power-brain 90

シティユースを前提に考え、低回転、高回転を問わず全域でのパワーアップを実現した「モーダ・パワーブレイン」。■13万8000円(ノーマル下取り) 23万6000円(下取りなし) ■スピードショップターボ

ALFA No3 RACING



GT Hi－POWER COMPUTER 90 81 ブーストアップ用コンピューター。マフラー、エアクリーナー交換まで対応。1JZ-GTE用。

■13万8000円(ノーマル下取り)

■(有)スピードハウス アルファ

ESPRIT

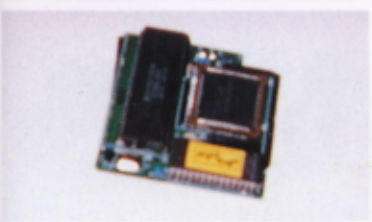
ELINT COMPUTER 100

様々なコントロールを受け持つ100系コンピュータをさらにスープアップ。ユーザーのあらゆるリクエストに対応する。JZX100用。■16万8000円(ノーマル下取り) ■エスプリ

amuse

Hi-Tech ROM 100 90 スピード、ブーストリミッター解除、点火時期補正のブーストアップ仕様(8万8000円)、VVT-i制御を加えたタイプ(11万8000円)、さらにTRCとスピードリミッター解除を両立させたタイプ(14万8000円)がラインアップ。■パワーハウスアミューズ

ナイトベイジャー



チューニングコンピューター 100 90 81

各リミッター解除、トルク、レスポンス、パワーが向上。JZX90ブーストアップ仕様車が谷田部で276km／hを記録した。■100用19万8000円 90&81用11万8000円 ■(有)ナイトベイジャー

TJ

メガマップコンピューター 100 90 81

完全現車合わせセッティングのコンピュータ。ブーストアップからハードチューン車までクルマとパーツの性能をフルに発揮。■13万8000円～

■(株)テクノスジャパン／TJワークス

Materas

HARD'S 90 81

燃調、点火時期、スピードリミッターカット、レブリミット変更(一部車種)、ブーストリミッター変更など。AT、MT別に設定。90系は1JZターボ&NA、81系は1JZターボ&NA、1GGターボ&NA &S/C用。■11万8000円～13万8000円 ■(有)マテラス

COCKPIT館林

コクピット館林オリジナルCPU 100 90 81

それぞれのクルマの仕様にあわせ、A/F計を用いて現車合わせセッティングを行なう。

■13万5000円～ ■(株)コクピット館林

CONTENT UPLOADED BY

注意:各パーツのデータは1997年10月20日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは200～201ページにあります。

A/F CONTROLLER

BOXER SERIES SFC-HYPER
7つの回転域で1%刻みで最大プラスマイナス30%の燃料調整が可能。ノーマルを含め最大4種類のメモリーが記憶でき、走行中に切り替えも可能だ。■3万5000円 ■フィールド技研工業(株)

BOOST CONTROLLER

BOXER SERIES TC-M
ソレノイドバルブを使用することにより、素早いブーストの立ち上がり、安定性を誇る。操作性も高い。
■4万5000円
■フィールド技研工業(株)

SARD TRIGGER
学習機能搭載。16ビットマイコン制御で高レスポンスとブーストの安定を達成。ピークホールド&アラーム機能搭載によりデジタルブーストメーターとしても使用可。
■4万8800円 ■(株)サード

BLITZ DUAL SBC
完全デジタル制御の電子式ブーストコントローラー。小型ソレノイドバルブを2個使用することでスムースなコントロールを実現した。
■4万9800円 ■(株)ブリッツ

HKS EVC
電子式ブーストコントローラー。操作性とブーストコントロールの安全性を追求した。学習機能搭載。スクランブルモードで30秒間最大ブーストが持続するセットも可能。■6万4800円 ■(株)HKS

TURBO TIMER

BLITZ デュアルターボタイマー
ターボタイマーにブーストメーターをプラスし、ピークホールド機能も追加。タイマーの方は走行状況に合わせてアイドル時間を決定するフルオート機能つき。
■1万3800円 ■(株)ブリッツ

BLITZ BTT
10秒から9分50秒まで10秒単位でアイドル時間を設定可能。セーフティ回路内蔵。取り付けは車種別ハーネス(1800円)でカプラーON。
■9800円 ■(株)ブリッツ

HKS ターボタイマー
1982年の発売以来進化を続け、このモデルが7代目。任意のアフターアイドル時間設定の他に、走行状況に応じたオート時間設定機能もある。
■1万1800円 ■(株)HKS

A/F CONTROLLER

PIVOT ACS-PRO 100 90
エアフロ電圧を低・中・高3段階で任意にコントロールでき、クルマの仕様に合わせた空燃比セッティングを可能にする。
■2万4800円
■(株)ピボット

PIVOT ACS-X 100 90
簡易空燃比モニター付きの空燃比調整機。90のDジェトロ、100のLジェトロそれぞれに用意される。
■1万4800円
■(株)ピボット

OTHERS

HKS F-CON V 100 90 81
燃料制御から点火時期まで任意に設定が可能なアドオンコンピュータ。全国のHKSサービスセンターでデータ書き換えも扱ってくれる。
■10万円 ハーネス別売2万8000円
■(株)HKS

FET
エンジンスターター ET-806
リモコンエンジンスターター機能とターボタイマー機能がドッキング。アフターアイドル時間は1分刻みで20分まで設定可能。
■3万9000円 ■(株)エフイーティー

ULTRA
フルオートタイマー4703
フルオートタイマーの機能そのままに、本体とディスプレイ部をセパレート。表示部がコンパクト化され、コクピット内のレイアウトの幅が広がった。
■2万円 ■永井電子機器(株)

TURBO TIMER

ULTRA フルオートタイマー4753
通常のタイマー機能に加え、走行中のエンジン負荷に合わせてアイドル時間を決定する。オートモードは3段階のレベルから選択するキメ細かい制御。
■1万3800円 ■永井電子機器(株)

PIVOT フルオートターボタイマー FAT
コンピュータが最適なアフターアイドル時間をフルオート設定してくれる高性能ターボタイマー。
■1万3800円 ■(株)ピボット

OTHERS

PIVOT 空燃比データロガー ADL 100 90
空燃比とインジェクターの吐出量、エアフロの信号を200rpmごとにリアルタイム表示する。記憶したデータを走行後に呼び出し可能。A/Fセンサー付属。
■4万9800円 ■(株)ピボット

A'PEXi パワーFC 100
純正コンピュータとカプラーONで置き換えるアペックスのチューンドコンピュータ。FCコマンダーによって細かなセッティングや制御マップの変更、データのモニターが可能。■本体9万8000円 FCコマンダー4万5000円 ■(株)アペックス

HKS AFR 100 90 81
エアフロ信号を補正することで簡単な燃調を行なう。ノーマルに対して増量、減量ともに可能で、エアクリーナー、マフラー交換程度のライトチューン車に対応。1JZ-GTE搭載車に対応。
■1万2800円 ■(株)HKS

HKS FCD 100 90 81
高ブースト時のフューエルカット機能を解除する装置。1JZ-GTE、1G-GTE搭載車に対応。
■1万2800円
■(株)HKS

HKS PFC F-CON 90 81
ノーマルコンピュータで制御しきれなくなった燃料をHKSのオリジナルデータでコントロールする。ターボ車用。
■8万8800円
■(株)HKS

Buddy Club SLC-100 100
スピードリミッターを解除する。取り付けはECUのハーネスに割り込ませるだけ。ターボAT車用。MT車用もあり(SLC-020)。NAのAT車用も発売予定。
■3万8000円 ■(株)ファースト

ULTRA オートディム
停止後約5秒でヘッドライトの減光を自動的に行なってくれる快適装置。さらに市販のリレーキットを併用すると補助灯コントロールもスイッチ増設なしで可能。
■2万5000円 ■永井電子機器(株)

I.MEC レーシングATギヤホールドマン
ATミッションを任意に設定した各ポジションにホールドするシステム。より積極的なドライビングが可能になる。
■2万9800円 ■アイメック

I.MEC スピードリミッターキャンセラー 100 90 81
サーキット走行などには欠かせないアイテム。MT用、AT用とも設定あり。
■1万2500円 100AT用のみ2万5000円
■アイメック

どんなチューニングメニューに進むにしても、基本はやはり効率アップだ。なかでも吸気効率はパワー、レスポンスに、ひいてはフィーリングにも直結するだけに、地味だが大切なパーツといえる。手軽に吸気効率をアップする純正交換タイプから、クリーナーボックスごと交換してより高効率を目指すキノコタイプまで様々あるが、マフラーなどの排気系、設定ブースト圧など、他のチューニングの内容に合わせてセレクトしたい。交換後は汚れなどのメンテナンスにも気を配りたい。

AIR CLEANER

エアクリーナー

新鮮な空気は エンジンにも美味しいのだ

HKS

スーパーパワーフロー 100 90 81

スーパーリップファンネル構造が高い吸気効率を実現。取り付けに必要なキットと本体のセット。写真は他車種用。

■2万1800円 ■(株)HKS

TOM'S

スーパーラムⅡレーシング 100 90

純正エアクリーナーボックスをアッセンブリーで交換。理想的なファンネル形状が大幅な効率アップを可能にした。

■1万8000円 ■(株)トムス

TOM'S

スーパーラムⅡストリート 100 90 81

純正交換タイプ。セル膜を完全に除去した3層フォームで圧力損失を大幅に低減。乾式のためメンテナンスも簡単。

■6500円～8500円 ■(株)トムス

TRD

エアフィルター 100 90 81 純正交換タイプの乾式エアクリーナー。特殊3層ポリウレタンを使用し、高い集塵効果とロングライフを可能にした。100系はターボ車のみ対応。■100＆90用1万1000円 81用9000円 ■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

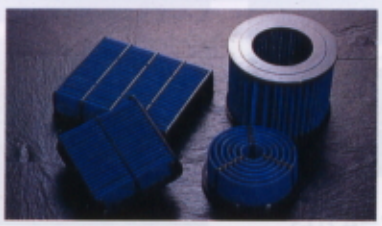
KNC

スポーツフィルター MAX 81

ルノーフォーミュラチームが純正使用している本格派。デュポンとフランスJR社の共同開発品。81系のターボ車用。

■1万6800円 ■(株)桑野

SARD



EX POWER FILTER 100 90

エアフロに優しい乾式タイプ。純正交換タイプながら高い集塵能力と高い吸気効率を実現。

■100&90ターボ用9000円 JZX100NA用9800円 ■(株)サード

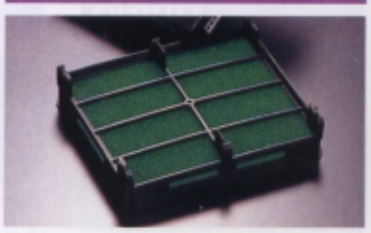
BLITZ

BLACK POWER AIR FILTER 100 90 81

集塵能力の異なる3種のスポンジフォームと特殊低粘度高粘着オイルが高い集塵能力を発揮。

■8000円～1万1000円 ■(株)ブリッツ

HKS



スーパーフィルター 100 90 81

手軽に高い吸気効率を手に入れられる純正交換タイプのエアクリーナー。

■3900円 ■(株)HKS

Mine's

VX-AIR FILTER 100 90 VX-ROMとベストマッチ。オイル塗布タイプのため、ホットワイヤー式エアフロメーターへのほこり付着によるエンジン不調対策にも万全。■1万4500円 リフレッシャーセット1万6500円 ■(株)マインズ・ウエイブ

MONSTER

POWER FILTER 2 100 90

吸気効率を徹底追及しながら集塵能力も確保。フィルターライフも純正の約2倍以上。1JZ-G(T)E用、ただし100系はターボ用のみ。

■5500円 ■モンスターインターナショナル(株)

MONSTER

POWER FILTER 1 100 90 81

バランス重視の純正交換タイプ。集塵効率を落とすことなく吸気抵抗を低減、ロングライフを実現。1JZ-G(T)E用1万3000円(100系はターボ用のみ)、81系1G用9800円。■モンスターインターナショナル(株)

ARC

スーパーインダクションボックス 100 90

インダクションボックスからすべて交換する高効率タイプ。ハードチューンに対応。

■100用近日発売 90用4万4800円 ■(株)エー・アール・シー

FORZA

エアクリーナー 90 81

3次元3層デュアル・トリニティー・フィルター採用により高い集塵能力を発揮。乾式のためメンテナンスも簡単。

■3800円～5100円 ■(株)エフイーティー

A'PEXi

スーパーインテーク 90

デュアルファンネルによる優れた吸気効率と4万キロメンテナンスフリーの耐久性が特徴。乾式なのでエアフロにも優しい。ターボ車用。

■2万2000円 ■(株)アペックス

ナイトペイジャー

ツインエアクリーナーキット 90

ツインターボに独立してエアクリーナーを取り付けることで高回転域の吸入効率アップに貢献。

■5万8000円 ■(有)ナイトペイジャー

注意：各パーツのデータは1997年10月20日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは200～201ページにあります。

ここでは、さらなるエンジンチューニングのためのパーツを紹介しよう。ターボ・チューンの醍醐味、タービン交換では圧倒的なパワーフィールを手に入れることができる。より高度なチューンを施すときには補機類、インタークーラーやパイピングなどのグレードアップも忘れずに。また、ピストンやカムを交換することで、エンジンはまったく別のフィーリングを表してくれる。さらに、オイルにも気を配ることでエンジンはベストの状態を保ってくれることも覚えておきたい。

ENGINE TUNING

その他のエンジンチューニングパーツ

タービン交換をはじめとするディープなチューンで別世界を手に入れる

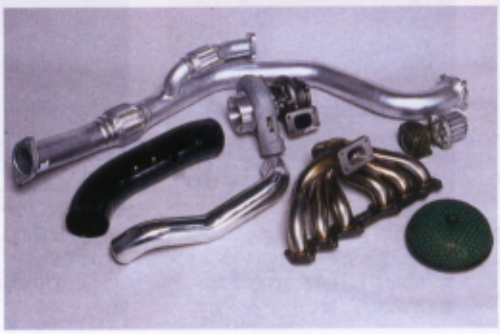
TURBO KIT

amuse GT2835Rタービンキット 100

JZX100用のタービンキットが登場。GT2835Rタービン、タービンアダプター、ステンアウトレット、強化アクチュエーター、オイルリターンパイプ、サクションパイプ、GTタービンステッカーなどがセットに。全域でのパワー感、気持ちのよい吹けあがりを実現したストリート向けキット。手の届きやすい価格も魅力。

■35万8000円

■パワーハウスアミューズ



HKS GTスペシャルフルタービンキット 90

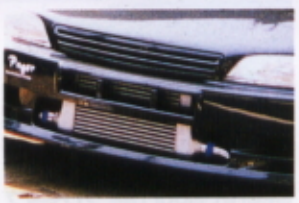
GTタービン最大のGT3040を使用するシングルのフルキット。ステン製エキマニ、パイピング等すべてをセット。設定ブーストは0.8kg／cm²。MT車・AT車とも装着可能。全域でのパワー感、トルク感アップが楽しめる。このほかJZX90用としてアクチュエーター式T3ツインのスポーツタービンキット(36万8000円)もあり。

■54万8000円 ■(株)HKS

INTER COOLER

BLITZ インタークーラーキット 100 90

14段、コアサイズ540×260×102mm。インタークーラー位置を前置きに変更することで冷却を確かなものに。■バージョンS 18万8000円～ ■(株)ブリッツ



ナイトベイジャー 前置きインタークーラーキット 90

トラスト製3層タイプを使用。入口で130度あった空気が出口で30度まで低下。

■31万8000円

■(有)ナイトベイジャー

ARC スーパーインタークーラーレーシング タイプ3 100 90 81

ハイチューンド対応。純正位置交換と前置きタイプがある(81用は純正位置交換タイプのみ)。■16万8000円～38万8000円 ■(株)エー・アール・シー

ARC スーパーインタークーラー タイプX 90 81

圧損を抑えて効率アップを実現。写真の90用は前置き、81系は純正位置交換タイプ。■90用16万8000円 81用11万8000円 ■(株)エー・アール・シー

BLOW OFF VALVE

DCUATRO ブローオフバルブ 90

圧縮エアの吹き返しを排除してスムースな作動を保証する。アタッチメント(7800円)使用でボルトオン装着可。

■1万6000円 ■(株)デイトナ

ナイトベイジャー TACブローオフバルブ 100 90 81

完全電子制御で高い気密性を確保する新しいタイプのブローオフ。最大過給圧10kg／cm²まで対応。■3万9800円

■(有)ナイトベイジャー

SARD RACING BLOW OFF VALVE 90

従来のピストン式でなく、バルブ式を採用したことで高過給時のエア漏れをシャットアウト。

■3万3000円 ■(株)サード

BLITZ スーパーサウンドブローオフバルブ 90 81 特殊穴開きファンネルによりひと味違ったサウンドを奏でる。アジャスターにより大気解放ポイントを変更可能。最大1.2kg／cm²まで対応。JZX100用も開発中。■3万3000円 ■(株)ブリッツ

HKS シーケンシャルブローオフバルブ 100 90 81

ノーマル車からチューニングカーの高ブーストまで、過給圧に関わらず正確に作動。

■2万9800円 ■(株)HKS

PIPING

ナイトベイジャー アルミインテークパイプ 100

ゴム製パイプ特有の膨張によるロスを抑え、レスポンスアップを図る。

■3万9800円

■(有)ナイトベイジャー

D.SPEED ステンレスハイパーインテークパイプ 90

高過給に対応するステンレス製。

■4万2000円

■(株)ディースピードインターナショナル

D.SPEED アルミインテークパイプ 90 高過給時のホースの膨張、抜けによるロスやトラブルを未然に防ぐためのパイピングキット。アルミ製で軽量。■6万3000円 ■(株)ディースピードインターナショナル

MORI JZX100 パイピングkit 100

ノーマルのゴムホース部分をアルミパイプに強化。レスポンスアップとともに、ホース抜けのトラブルを防止する。■3万4000円 ■(有)オートサービスMORI

A'PEXi TWIN CHAMBER ブローオフバルブ 100 90

独自のツインチャンバー機構が幅広いチューニングステージで安定した作動を実現。音量および音質も3段階で切り替え可能。超アルミボディも魅力。

■3万2800円 ■(株)アペックス

PISTON, HEAD GASKET, FLY WHEEL

HKS　カムプーリー

スライド式。1JZ-GTE・2JZ-GTE用。EX側のみの設定。

■1万5000円

■(株)HKS

HKS　カムシャフト　90 81

1JZ-GTE用。IN、EXとも256°、264°272°がラインアップ。写真は他車種用。

■4万8000円

■(株)HKS

OSアルミ鍛造ピストンkit

ユーザーのニーズやチューニング内容に合わせて特注製作してくれる。予算、希望に応じて仕様設定ができる。

■21万円〜

■(株)オーエス技研

Secret Sports　クロモリフライホイール Rタイプ　81

通常ユースでの扱いやすさを考えて開発され、峠、サーキット走行に最適な仕様。1G-G用、4.2kg。■4万2000円

■SKエンジニアリング(株)

KTS　超軽量鍛造クロモリフライホイール　90 81

素材、軽さ、剛性すべてにわたって開発され、鋭い立ち上がりと高いバランスを実現。5.6kg。1JZ-GTE、1G-GTE用。

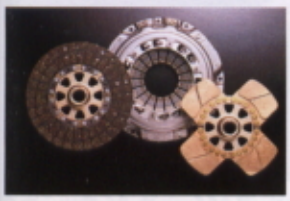
■2万9800円　■ケイ・ティー・エス

J's MODE JAPAN　クロモリ軽量フライホイール　90

ノーマル重量8.6kgに対し5.6kgと、むやみに軽すぎないベストな重量にセッティング。1JZ-GTE用。■3万6800円

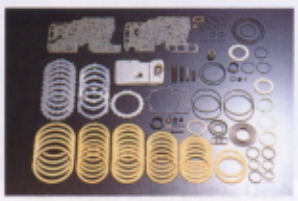
■ジェイズモード ジャパン

MISSION, CLUTCH



TRD クラッチカバー／ディスク

100 90 81 強烈なパワーを効率良く伝達する強化クラッチカバー&ディスク。ディスクはスポーツタイプとメタルの2タイプ。写真はスープラ用。■カバー3万3000円〜5万円 ディスク1万7000円〜4万5000円　■トヨタテクノクラフト(株)・TRD



HKS　強化オートマキット　81

ターボパワーをロスなく、AT本体へのダメージなく伝達する強化ATミッション。300馬力オーバーにも対応。1JZ-GTE用。

■19万5400円

■(株)HKS

LSD

TRD LSD　100 90 81

レーシングシーンからのフィードバックが生きるTRDのLSD。

■7万7000円〜9万1000円

■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

PIPING

ナイトベイジャー　ビックアップパイプ　90

90の欠点、ツインターボの合流部分をRの緩やかなパイプに変更する。

2万9800円

■(有)ナイトベイジャー

ナイトベイジャー　アルミインテークパイプ　90

機能もさることながら、エンジンルームのルックスアップにも一役買う。

■2万5000円

■(有)ナイトベイジャー

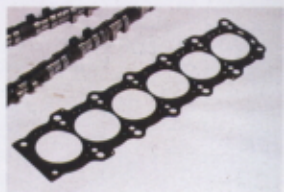
PISTON, HEAD GASKET, FLY WHEEL

Secret Sports　レアメタルガスケット　100 90 81

従来のアスベスト素材とは一線を画すステン素材の特殊コーティングを施した。1JZ-GTE用、1G-G用。t=0.3-3.0mm。

■2万2000円〜3万8000円

■SKエンジニアリング(株)



HKS　メタルヘッドガスケット

1JZ-GTE用。t=1.0、1.6mm。

■1.0mm 3万円　1.6mm 3万4000円

■(株)HKS

Secret Sports　クロモリフライホイール Sタイプ　81

同社のB&Bクラッチに対応する専用フライホイール。1G-G用。

■4万8000円

■SKエンジニアリング(株)

Secret Sports　クロモリフライホイール Sタイプ　81

一般走行がメイン。1G-G用。4.7kg。

■3万8000円

■SKエンジニアリング(株)

Secret Sports　クロモリフライホイール R2タイプ　81

よりレスポンスを追求、サーキット走行に狙いを絞った特注品。1G-G用。

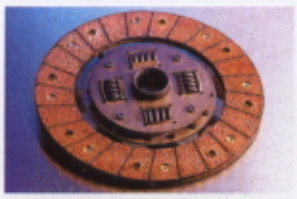
■4万6000円

■SKエンジニアリング(株)

MISSION, CLUTCH

Secret Sports　ノンアスベストクラッチディスク CD2　100 90 81

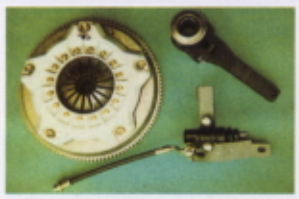
同じくノンアスベストディスクで、こちらはダンパーなしで、ややソリッドな操作感覚。1JZ-GTE、1G-GT用。■2万3000円〜2万4000円　■SKエンジニアリング(株)



Secret Sports　ノンアスベストクラッチディスク CD1　100 90 81

ノンアスベスト、ライトチューン車に最適。ダンパー付きで扱いやすい。1JZ-GTE、1G-GT用。■2万3000円〜2万4000円

■SKエンジニアリング(株)



TJ　スーパーツイン100クラッチセット　90

ツインプレートクラッチと専用設計のレリーズのキット。純正のプル式を、完全別パーツでプッシュ式に変更、ペダルフィールなどが改善。100用も開発中。■24万9000円　■(株)テクノスジャパン

D.SPEED　ミッドウェイクラッチキット　90

ターボのスープアップしたトルクに耐えるクラッチキット。ターボの5MT車専用。

■11万円　■(株)ディースピードインターナショナル

OS　多板式レーシングクラッチ　90

強化クラッチカバーとディスクのセット。ツインまたはトリプル、さらにゼロヨン専用と用途に応じたラインアップを誇る。1JZ搭載車には作動変更パーツ(4万円)が必要。■15万7000円〜20万円

■(株)オーエス技研

ナイトベイジャー　強化クラッチディスク　100 90

ブースアップなどのライトチューンに対応した強化クラッチディスク。乗りにくさは皆無という。

■3万8000円

■(有)ナイトベイジャー

Secret Sports　レアメタルクラッチディスク CD5　100 90 81

D4の進化バージョン。CD4の性能はそのままに完全新設計でグレードアップを図ったもの。

■3万3000円〜3万4000円

■SKエンジニアリング(株)

Secret Sports　レアメタルクラッチディスク CD4　100 90 81

CD3のダンパーなしバージョン。軽量ディスクで、ミートのダイレクトさがウリ。ライトチューンでフィーリングを求める向きに最適。■2万5000円〜2万9000円

■SKエンジニアリング(株)

Secret Sports　レアメタルクラッチディスク CD3　100 90 81

メタルクラッチ特有のダイレクトな操作感と扱い易さを両立したダンパー付きディスク。ちょっとハードな仕様だ。

■2万5000円〜2万9000円

■SKエンジニアリング(株)

注意：各パーツのデータは1997年10月20日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは200〜201ページにあります。

OIL

BLITZ パワーパフォーマンス オイル ゼロ グレードG

SJ級10W-40の部分合成オイル。ライトチューン、高性能ノーマルエンジンに最適なマルチグレードオイル。

■4800円(4ℓ) ■(株)ブリッツ

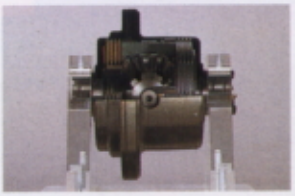
BLITZ パワーパフォーマンス オイル ゼロ グレードXX

5W-50という超ワイドレンジでいかなる条件でもエンジンをサポートする100%化学合成オイル。チューニングレベルの高いエンジンに。

■8400円(4ℓ) ■(株)ブリッツ

TOM'S エンジンオイル

レースフィールドで認められたトムスのオイル。過酷な条件でもエンジンを保護する100%化学合成油。PRO RACING/0W-30(1万5000円)、NA/5W-40(9600円)、TURBO/15W-50(9800円)の各タイプ(いずれも4ℓ)■(株)トムス



RS☆R SUPER LSD

90 81

高いコントロール性とハイパワー対応性を誇る。2WAYと1.5WAYがあり。

■10万2000円

■(株)ティエムシー

CUSCO MZ LSD & RS

100 90 81

1ウェイと2ウェイを選べる1&2WAY(9万3000円)と、低イニシャルで抜群の効きのタイプRS(10万8000円)がラインアップ。

■(株)クスコジャパン

エンドレス ギヤオイル MG-7590

M/Tの入りの悪さ、ギヤ鳴りなど、シフトフィールに困っているならオススメ。ストリートユース向け。75W-90。

■2900円(1ℓ)

■(株)エンドレススポーツ

エンドレス エンジンオイルR-506

フルチューン車へ対応するスペックを持つ100%化学合成オイル。15W-60。N1耐久エンドレスGT-Rでも使用中の勝つためのオイル。■1万2000円(4ℓ)

■(株)エンドレススポーツ

エンドレス エンジンオイル R-505

チューンドエンジンにオススメだ。高温、高回転時での油膜切れを防止し、油圧と油温を安定させる。ストリートからサーキットまでのハードユースに。15W-50、100%化学合成。■ 9800円(4ℓ)

■(株)エンドレススポーツ

エンドレス エンジンオイルV-501

ノーマルエンジンのストリートユースにオススメ。粘度低下、オイル消費、燃費向上に優れ、経済性の高いオイル。10W-50、部分合成。■ 7400円(4ℓ)

■(株)エンドレススポーツ

エンドレス エンジンオイルV-401

FM剤の添加により高回転でのフリクションを減らし、レスポンスを高めた。5W-40。部分合成、ストリート向け。

■5500円(4ℓ)

■(株)エンドレススポーツ

OTHERS

BLITZ レーシングプラグ

様々な番手を用意し、異なる仕様のエンジンに広く対応する。ISO規格。

■2500円〜3000円

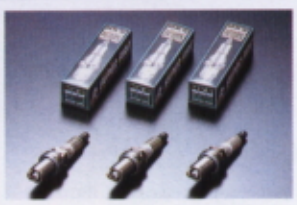
■(株)ブリッツ

SARD RACING PLUG

プラチナ電極を採用し、薄い空燃比でも確実な着火が可能。レスポンス、燃費性能に優れるうえ、レーシングプラグとしては驚異の低価格も嬉しい。

■1600円

■(株)サード



HKS スーパーファイヤー

高い熱価を持ちながら冷間時での始動性、カブリの防止に優れたプラチナ電極を使用したプラグ。チューニングエンジンに限らず仕様可能。

■1800円(1本)

■(株)HKS

OIL

FET SPORTS OIL Racing Turbo&NA

超低温時の始動性と高温潤滑性を両立。せん断されにくい最高級ポリマーを使用。5W-50クラス最高の高温油膜保持と潤滑性を誇る。

■1万円(4ℓ) ■(株)エフイーティー

エンドレス ギヤオイル RG-6080

サーキット走行などのハードユースに対応するギヤオイル。低音から高温までスムースな作動を約束する。SAE-90。

■3500円(1ℓ)

■(株)エンドレススポーツ

OTHERS

Móda アルミオイルキャップ

100 90 81

アルミ削り出し、メッキ仕上げのオイルキャップ。エンジンルームのドレスアップに。

■9800円

■スピードショップターボ

TOM'S オイルフィラーキャップ

100 90 81

アルミ削り出し、アルマイト仕上げのオイルフィラーキャップ。形状も使いやすく、メインテナンス性も向上。カラーはレッド、ブルー、シルバーの3色。

■8400円 ■(株)トムス

TOM'S ハイプレッシャーラジエターキャップAタイプ

100 90 81

開弁圧1.3kg/cm²の高圧タイプラジエターキャップ。トムスのレーシングカーにも採用された実績ある品。

■2800円 ■(株)トムス

TRD オイルフィラーキャップ

アルミ削り出しの美しい仕上げのオイルフィラーキャップ。金属素材の輝きとTRDのロゴでエンジンルームを演出。1JZ系エンジン用はワンタッチ式。

■9800円

■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

TRD ラジエターキャップ

グループAから生まれたキャップは開弁圧を1.3kg/cm²にまで高め、ラジエターの冷却性能をアップする。エンジンルームのアクセントにも。

■3000円

■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

ナイトベイジャー ブレイティングヘッドカバー

100 90 81

クロームメッキ処理されたヘッドカバー。エンジンルームのイメージが大きく変わる。

■10万円 ■(有)ナイトベイジャー

TOM'S ローテンプサーモスタット Eタイプ

100 90 81

開弁温度を純正より約10度低く設定し、やや早めに冷却水を循環させ、オーバーヒートまでの時間を延長する。

■7000円 ■(株)トムス

CARBING ラジエタークーリングプレート

90

フロントグリル上部と第一メンバー上部をふさぐことでラジエターへの整流効果を高め、オーバーヒートを防ぐ。ボルトオン装着。クレスタのみに対応。

■9800円 ■(株)オクヤマ

ナイトベイジャー フルードキャップカバー

90

ブレーキとクラッチフルードのキャップに被せるだけの簡単取り付け。エンジンルームのオシャレに。

■ブレーキ3900円 クラッチ2900円

■(有)ナイトベイジャー

equipment NSR by NIKKEI

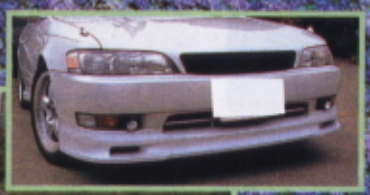
CRESTA

フロントグリル 90系クレスタ用	¥39,000
フロントリップスポイラー（M/C前後・純正色塗装品）	¥48,000
サイドステップ3点SET（純正色塗装品）	¥123,000
・サイドステップ（純正色塗装品）	¥68,000
・リアアンダー（純正色塗装品）	¥32,000
・トアパネル（純正色塗装品）	¥39,000
リアスポイラー（純正色塗装品）	¥68,000
リアガーニッシュ（純正色塗装品）	¥68,000

CHASER 90

フロントグリル 90系ナイザー用（ブラック品）	¥39,000
フロントリップスポイラー（M/C前後・純正色塗装品）	¥48,000
サイドステップ3点SET（純正色塗装品）	¥123,000
・サイドステップ（純正色塗装品）	¥68,000
・リアアンダー（純正色塗装品）	¥32,000
・トアパネル（純正色塗装品）	¥39,000
リアスポイラー（純正色塗装品）	¥49,000
リアガーニッシュ（純正色塗装品）	¥29,000

MARK-II



フロントリップスポイラー（M/C前後・純正色塗装品）	¥49,000
サイドステップ3点SET（純正色塗装品）	¥123,000
・サイドステップ（純正色塗装品）	¥68,000
・リアアンダー（純正色塗装品）	¥32,000
・トアアンダーパネル（純正色塗装品）	¥39,000

CHASER 100

フロントハーフスポイラー（純正色塗装品）	¥52,000
サイドステップ	¥69,000

ダンパーキットC
3段調整 30～50ヶ ダウン
GX・JZX90、100系
¥148,000

インテークパイプ
JZX90、100系
¥48,000

キャタライザーパイプ
GX90・JZX90、100系
¥12,800

メッキパネル 9点セット90・100系
¥59,800

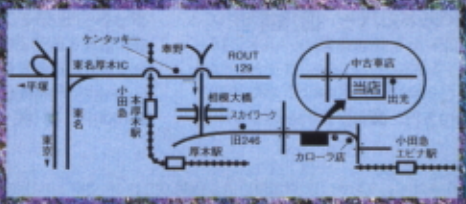
スプリング
GX・JZX90、100系
¥32,000

ブレーキパット
JZX90、100系
¥48,000

全国通販致します
類似品にご注意

●板金塗装・公認車検・受付中!!（頭金ゼロ/ローン取扱い）

●業販いたします



equipment NSR NIKKEI
神奈川県海老名市河原口712
(32)1171 FAX0462(32)7349

振込先 静岡中央銀行厚木支店
（普）2313801 NSR（株）こゥケイ
営業時間 AM10:00～PM8:00

全国テレホンショッピング致します。
TEL.0462(32)1171
●夏のボーナス一括払い金利0円！
●6ヶ月先からお支払いOK!
●代引き、書留め致します！

HANDLING

SET UP & PARTS MANUAL

[ハンドリング・チューニング]

4ドアセダンという重量級ボディでよりハードな走りを追求していくとき、足まわりのセットアップは必須条件となる
増大したパワーを確実に受け止め、路面に伝えるためのサスキットの選択や
確実に減速するためにブレーキを強化するのはもちろん
ストラットタワーバーなどでボディ全体の剛性を高め、ハンドリング・フィールを向上させることも大切になる
重要なのはどんな走りを求めているのかをはっきりさせること
サーキットなのか、ストリートでの乗り心地も大切にしたいのか、走りに合わせてハンドリングをセットアップしよう

■HANDLING TUNING KNOW HOW
ハンドリング・チューニング・ノウハウ ——— 124
■SUSPENSION KIT
サスキット ——— 128
■SHOCK ABSORBER
ショックアブソーバー ——— 130
■SPRING
スプリング ——— 131
■STABILITY & HANDLING PARTS
剛性パーツ、ハンドリングパーツ ——— 132
■BRAKE PARTS
ブレーキパーツ ——— 133

CONTENT UPLOADED BY
Cisco Kids
WWW.CISCOKIDS.COM

マークⅡ／チェイサー／クレスタ

ハンドリング チューニング ノウハウ

「マークⅡ＝オジサン車」という概念は
JZX90シリーズの発表と同時に生まれた
ツアラーシリーズの出現と共に崩壊した
運動性能の高いサスペンションを得て
スポーツセダンとしての地位を確立した
JZX90/100のハンドリングをさらに
磨き上げるためのノウハウを
ここに公開しよう

Photos/Akira Takahashi
Eiji Takeuchi
Go Itoh
Hiroharu Sato(Graffiti)
Text/Ryuta Fujita
Go Ito

取材協力／アイメック
エスプリ
ジャムレーシング

INTRODUCTION

純正サスの特性とは？

１００系になったマークⅡ／チェイサー／クレスタの３車種の足まわりは、９０系からそっくりそのまま引き継いだ４輪ダブルウィッシュボーン形式を採用。このサスペンションはジオメトリーなどの細かいことは別として、形式だけでなく、寸法などもほとんどそっくり同じになっている。つまり極端なはなし、９０系用のダンパー・スプリングをそのまま組めるような足なのである。だからといって、９０系用に販売されていた、アフターのサスキットを組み込めばそれでもうＯＫというわけにはいかない。１００系と９０系では車重も違うし、やはり専用にセッティングされたものでなければ意味がない。

ところで、１００系のノーマルの足だが、これは非常に評判がいい。マークⅡシリーズは、トヨタの稼ぎ頭ということもあるだろうが、バランスがすごくとれており、まさにオールマイティという表現がぴったりな足だ。ツアラーＶはさすがにその性格上、若干硬めの足にはなっているものの、セダンとして十分な乗り心地の良さも兼ね備えているし、接地性などが優れているといっていい。

つまり基本がよくできているというわけで、そのレベルははっきりいってノーマルのスープラを凌駕している。スープラはとにかくロールしてしまい、やたらと沈み込んでいく足であったが、１００系のサスペンションは、非常にナチュラルなロールが発生する。ロールするというと、悪いイメージをもつ人がいるかもしれないが、ロール＝必ずしも悪ではなく、自然なロールはタイヤの性能を生かせるし、動きもマイルドな足にできるもの。

現に１００系の足を良く見てみると、大きくストロークさせてもいいような足になっていて、特にリヤには十分余裕をもたせている。また、車高を下げていく際にも、悪癖が出にくい足になっているので、そのへんはドレスアップ派にも歓迎されるところだろう。つまりこの豊富なストロークが、１００系シリーズの最大の長所といえる。だからといって、やたらに車高を下げて、ストロークを殺してしまったら元も子もない。アフターのサスキットを組む時も、ストロークを多めにとったサスこそこのクルマにはマッチする。

結局、チューニングとはどこかを削って、そのかわりにどこかを伸ばす作業になるので、初めにしっかり目的を絞ってとりかかろう。

路面追従性の高いダブルウイッシュボーンを採用したJZX100のフロントサス

リヤはトレーリングアーム＋ウイッシュボーン。細かいジオメトリー以外はJZX90も共通

STEP 1

万人を対象に設計されたショック&スプリングを操縦性を高めるために引き締めてやる

100系のツアラーVのサスペンションは非常に完成度の高い足まわりだと説明してきたが、さすがにすべての分野で一番よくできているわけではない。例えば、ノーマルサスでは、スプリングにそれほど硬いものは使えないので、本来はスプリングだけで荷重を支えるものなのに、ダンパーにも荷重を支えさせるような設計になっている。また、ノーマルではタイヤチェーンが巻けることが前提となっているので、どうしても車高を上げざるをえない。そうした部分を塗り潰しながら、なおかつ目的を絞り込むことで、サスペンションはどんどん自分好みにしていくことができるのだ。

100系シリーズのサスキットは、すでに多くのものがリリースされているが、選び方の目安として、あまりハードなスプリングは避けたほうがいい。剛性が高くなったとはいえ、しょせんは4ドアセダンなので、硬いスプリングを受け止められるほどのボディ剛性はないし、ロールバーを入れるようなクルマでもない。それにサスペンションの設計上、たっぷりストロークを確保したほうが具合がいいので、最低でもプラスマイナス40㎜、合計80㎜はストロークが欲しい。また、バネを硬くすると、反力を押えるダンパーも強くなり、結果としてクルマが跳ねてしまい、ぜんぜん接地しないということにもなりかねないので、できるだけ柔らかいバネを使って、それをダンパーで締め上げるというスタンスで、足を組んでいったらいいだろう。

ちなみにマークⅡシリーズは、4輪ダブルウィッシュボーンサスを採用しているので、そのレバー比の関係から、ストラット式の約2倍のレートのスプリングで、はじめて同じような硬さになる。そういったことを考慮に入れてもストリート用の足は、フロント14㎏/㎜、リヤで8㎏/㎜ぐらいまでに抑えておきたい。

サーキットを走るなら、ロールが多いとアクセルが踏めなくなるので、フロントで18〜19㎏/㎜。リヤで14㎏/㎜ぐらいが目安となる。ただし細かいところは、タイヤのサイズや種類でも当然変わってきてしまう。

ゼロヨン仕様にする時は、スタート時にある程度沈ませたほうがトラクションがかかるので、ストリート用の足よりさらにソフトな足になる。前後ともだいたい2㎏/㎜程度は柔らかめのスプリングを使用することになる。

ショックは、乗り心地にも、速く走るためにもスプリング以上に重要なパーツ。減衰力調整幅が広ければ、いろいろなセッティングが試せるが、好みのセットが決まっていれば、ビルシュタインのような決め打ちもありだ。また、調整式の場合はリヤを倒立にしたほうが調整を手軽にできる。また車高をいじる気がなければ必ずしも車高調を選ぶ必要はない。

ショックアブソーバー

ショックアブソーバーの役割を簡単に説明すると、スプリングの反力をコントロールするもの、ということになる。クルマが速くなって、Gが強くなってきたら、ノーマルの減衰力では心もとなくなってくるので、アフターのショックで引き締めてやる。また、車高を落とす場合は、ストロークを確保するために、ロッド&ケースを短いものにする。

スプリング

クルマの荷重を支える役割を持っているのがスプリング。だからこのスプリングによって、車高の高さも変わってくる。スタイルのことを考えると、ローダウンスプリングでベタベタに落としたいかもしれないが、ストロークやヘタリのことを考えると、30㎜ぐらいに抑えたい。また硬すぎるスプリングは反力も強いので避けること。

サスキット

足まわりのチューニングで難しいのはいかにスプリングとショックのバランスをとるかということ。そのバランスを、メーカーもしくはショップがテストを重ねて組み合わせた状態で出荷しているのがサスキットだ。使用目的にあったサスキットをみつけられれば一番手っ取り早くパフォーマンスを上げられる。最近は車高調タイプが増えている。

サスペンション交換の手順は?

JZX90/100系のサス交換は、サス交換に必要な工具さえ持っていて、多少メカニズムに詳しい人ならばDIYが十分可能だ。しかしJZX90/100のサス形状は前後ともにダブルウイッシュボーン型式のため、ストラット型式のようにサスを固定しているボルトを外すだけでは、アームが干渉して車体から取り外すのは無理。そこでアッパーアーム部のボールジョイントを外す専用工具、ジョイントプーラーが必要となる。さらに、スプリングを縮めるためのスプリングコンプレッサーなどがないと分解作業は困難になる。さらに今回のように車高が変わるダウンサスを装着すると、アライメントが狂ってしまうので、交換後は必ずアライメントを調整するようにしたい。

今回サスの交換作業をお願いしたのは、足まわりのプロ、東京のJAM(☎03-5682-1100)。ちなみにサス交換の工賃は2万6000円(前後トーイン調整代金を含む。)だそうだ。

使用工具

JZX90/100のサス交換に必要な工具は、ラチェット又はメガネレンチ(10・12・14・17㎜)、ドライバー、インパクトレンチ、プラハンマーなどの他に、サスアームを外すジョイントプーラー、スプリングを縮めるスプリングコンプレッサーなどが必要だ。

フロントサス交換の手順は、まず車体をジャッキアップしてタイヤを外した後、ボンネット内にあるアッパーマウント取り付け部のナットを緩めておく。

ショックに付いている、ブレーキホースのブラケットを取り外した後、ショック下部のアイリング部のボルトをメガネレンチで緩める。

JZX90/100のサスペンションはダブルウイッシュボーンのため、サスアームのジョイント部を外すときに、専用工具であるジョイントプーラーが必要になる。

サスユニットを分解するためには、スプリングコンプレッサーを使用し、スプリングが伸びて飛んでいかないようにしっかりと縮めた状態に固定しておく。

スプリングコンプレッサーをかけた後、インパクトレンチでセンターロックのボルトを外せばアッパーマウント、スプリングの順序で外れ、分解作業は完了する。

これがサスユニットを構成する部品。今回はスプリングをダウンスプリングに交換するので、スプリング以外のパーツはすべて再使用することにする。

ちなみに、リヤサスはリヤシートを外さないとアッパーマウント取り付け部のボルトが出てこないため手間がかかるが、サスの交換作業はフロントと同様。

そしてこれが、ダウンスプリングが装着された状態。車高が下がるため、アライメントが狂ってしまうので調整が必要となる。

STEP 2

大パワーに見あうブレーキ性能を確保するべきだ

マークⅡシリーズは、このクラスのボディとしては決して重いほうではない。そのおかげでブレーキの負担はそれほど厳しくはないのだが、ブーストアップや、タービン交換、さらにそのうえのチューンを施した場合、ストッピングパワーの強化は必須課題だ。

とはいえ、マークⅡシリーズは4ドアセダン。ストリートユースなのに、いきなりハードなブレーキを組み込んで、ブレーキペダルを踏むたびにキーキー鳴らしたくもないだろう。ブーストアップレベルのストリートチューンなら、パッド交換レベルで十分なので、豊富なパッドの中から、鳴きやホイールに汚れが付きにくいパッドを選んで、装着しておけばいいだろう。

一方、ブーストアップレベルでも、サーキットをはじめとする、スポーツユースがメインの人は、そんな上品なことはいってられない。耐フェード性とコントロール性に重点を置いたパッド選びをしておきたい。また、もしパッドだけでは厳しい状況になってきたら、ローターに穴あけ加工をしてもらうという裏技もある。ノーマルローターでも穴をあけてもらうことで、制動から次の制動までの冷えが変わり、耐フェード性は向上する。価格的には一番安く放熱効果を高められるが、強度との兼ね合いがあるので、必ずプロにオーダーすること。

そして、タービン交換や、2JZ化までしている人は、ブレンボやアルコンなどのビッグキャリパー&ローターに交換してしまうという方法がある。ただ、このようなブレーキを使って、フロントだけ強化すると、フロントがロックしやすくなるので、リヤに効きのいいパッドを入れるなどして、前後のバランスをとる必要がある。

ちなみにオートサービス・モリでは、GT-Rのリヤブレーキをリヤに移植するためのブラケットをリリースしはじめたということなので、大きなフロントブレーキとバランスさせたい人にはおすすめだ。

レースで有名なアルコン製ブレーキシステム。最高の制動力が手に入る

モリでは、GT-R用リヤキャリパーを装着するためのアタッチメントを製作。

スープラ用の純正ブレーキシステムを移植するのもひとつの手だ。

ノーマルローターにピンホール加工を施し放熱性を向上させる方法もある。

ブレーキホース

ブレーキタッチを良くしたいのならステンメッシュ等、膨張率の低いブレーキホースを装着するのも効果的。

ブレーキフルード

パッドの交換は基本中の基本。ハードに走るならフルードもグレードの高いものを。

STEP 3

使用目的に合致したタイヤ&ホイールをセレクトする

いうまでもないことだが、クルマのパフォーマンスはすべてタイヤで決まるといっても過言ではない。クルマの荷重を支えたり、駆動力・制動力を伝えたり、コーナーでふんばったり、路面からのショックを吸収するのはみんなタイヤの仕事である。つまりクルマのすべてを支配してるのがタイヤであり、走りにこだわるのならもっとも気を配るべきパーツなのである。

ノーマルでも、すでに280馬力に達しているマークⅡシリーズでは、銘柄について悩む必要はなく、買うべきタイヤは各メーカーのトップブランド以外はないといえる。問題はサイズだが、ストリートメインで考えるならやっぱり17インチが妥当な線だろう。18インチも履けないことはないが、クッション性はかなり劣ることになるので、サーキットでもメインにしないかぎりは、17インチがいいだろう。

幅と扁平率は、フロント、リヤともに235/45-17あたりがちょうどいい。トラクションを稼ぐためには、前より後ろのほうを太くしたいだろうが、そうなると4WDのようなプッシングアンダーが出やすくなり、FRらしい楽しさがスポイルされることになる。マークⅡシリーズの荷重バランスを考えると、前後同サイズがおすすめだ。

一方、サーキットでタイムを出すことを考えるなら、フロント235、リヤ255なんて組み合わせもいけるだろう。Sタイヤならば、前後とも245/45-17あたりが標準になる。また、18インチタイヤを試してみるというのもひとつの手だ。また、タイヤを生かすも殺すも空気圧で決まるので、空気圧はこまめにチェックする癖をつけたい。気温や路面状況でも変わってくるが、サーキットでは温間で2・5kg以下にするのがひとつの目安になるだろう。

さて、タイヤをロープロファイル化していくと、ホイールの存在も大きくなる。扁平タイヤはバネ下荷重も増えるので、ホイールはデザインだけでなく、重量もかなり重要になってくる。重さ、剛性、真円度で一番有利なのは、鍛造ワンピースホイールなので、その中から放熱性が良さそうなものを選ぶといい。

軽量化、ブレーキの放熱性の向上など、ホイールを交換するメリットは大きいが、やみくもなインチアップは重量増にもつながるので注意が必要だ。

サーキット走行でタイムアップを狙うならセミスリックタイヤの装着という手もあるが、グリップが上がる分サスペンションのセッティングも多少変わってくる。

STEP 4

アライメント調整でハンドリングの特性は大きく変わってくる

アライメントは車高と微妙に関係してくる問題だ。ストロークをたっぷり取りたいマークⅡシリーズとしては、バネのへたりなども考えて、前後とも30mmダウンがベストだろう。フロントだけ落としたりするとイニシャルキャンバーが付いて、切りはじめはいいのだが、切り足していった時にアンダーがでる。

基本的なアライメントとしては、フロントがトー0度キャンバーがストリートなら1度半から2度まで。リヤはパワーアップしたことで、外に開こうとする力が強くなるので、トーインを若干多めにつけて、30分ぐらいにするといい。

サーキットを走る時は、タイヤによっても変わってくるが、245/45-17のSタイヤを履いたとして、リヤのキャンバーは2度半が基準になる。それに合わせてフロントは、3度から3度半まで付けられる。

ゼロヨン仕様ではまた別のセッティングになり、まずショックにタイラップを巻いてストロークを調べ、スタート時の一番沈み込む時に、リヤのキャンバーが0になるようにセットする。トーもトーアウト気味のセッティングとなる。

もっともゴムブッシュを使っている以上、なかなかシビアなアライメントは維持できないが、一応参考にしてほしい。

サーキット走行等では多少ネガキャンをつけるのも有効だが、いわゆる「オニキャン」はルックス以外メリットはなくムダ。

サスペンション交換等でローダウンさせるとアライメントが狂ってしまうので、必ず調整しておきたい。

STEP 5

エンジンパワーをきっちりと路面に伝えることが大切

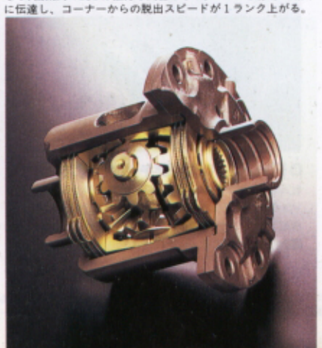
キチンと設計、製作されたエアロは重要なハンドリングパーツだ。特にリヤウイングは、高速コーナーでの安定性とトラクション性能の向上に非常に効果的。

これまで取り上げた部分の他にも、まだまだチューニングしておきたい部分がある。その筆頭がブッシュ類。スポーツカーと、スポーツセダンであるマークⅡシリーズのもっとも大きな差が出ているのが、このブッシュ類で、マークⅡシリーズでは、振動や乗り心地の対策のために、柔らかいブッシュが使われている。デフのサブメンバーのブッシュが柔らかく、パワーアップしたクルマでLSDも強化すると、まっすぐ走らなくなったり、コーナーでドタバタすることもある。ここの部分の強化ブッシュはまだ発売されていないが、ショップに頼んで、2倍ぐらいのゴムコードの高さのものを作ってもらうといい。同じように強化ブッシュの登場が待たれるエンジンマウントとミッションマウントは、TRDからの市販予定がありそうだ。

その他エアロパーツもサーキットでダウンフォースを稼ぐのには有効なパーツだ。また、スタビもうまく使えば、バネを固めなくても、同じような効果が得られるので検討しておきたいパーツのひとつ。

そしてなんといっても機械式LSDは必需品。トラクションを稼ぐにはなくてはならない一品で、ドリフトだけのデバイスではない。

スポーツカーではないため、ロールバーの装着はあまりマッチするメニューではない。ストラットタワー程度が剛性アップのためにも妥当なパーツだ。


アクセルコントロールでクルマを姿勢変化できるウデがあるなら、機械式のLSDは強力な武器となる。パワーを有効に路面に伝達し、コーナーからの脱出スピードが1ランク上がる。

CONTENTS PROVIDED BY
Cisco Kids
WWW.CISCOKIDS.COM

SUSPENSION KIT

サスキット

「あの」コーナーを速く駆け抜けるために ベストなサスキットをチョイスしよう

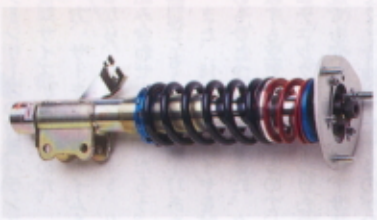
並みのスポーティカーをしのぐパワーを持ち合わせる、マークⅡ三兄弟。ストレートで炸裂する、4ドアセダンらしからぬ速さをコーナリングスピードにも結び付けたい。そのためには、1ランク、いや2ランクはレベルアップさせたサスキットをおごってやりたい。ドリフトもグリップも、車高を含めたセッティングがモノを言うが、現在主流のローダウンレベルにしたいなら、ショート加工済みの車高調タイプがオススメ。これなら底付きを気にせず走れるはずだ。

TEIN

TYPE HR DAMPER 100 90

減衰力は非調整式。スプリングはF9～14K／R5～8K(90用)、F12～16K／R7～9K(100用)から選択可。16段調整式のタイプHA(4万円高)もある。■13万8000円　ピロ付き18万4000円　■(株)テイン

SUSTEC



SUSTEC PRO TYPE-S2 100 90

ダブルスプリングのタイプS2とシングルのS1が選べる。ショートストローク&ケース、減衰力は12段調整式。マークⅡ系は正立型。バネレートはチョイス可能。■20万1000円～21万9000円　■(株)タナベ

HKS

ハイパーダンパー 100 90

単筒式構造、大径ピストンの採用により、レース用ショックにも通じる減衰力の精度の高さを発揮。減衰力は10段調整式。写真は他車種用。

■20万8000円　■(株)HKS

TRD

サスキットforサーキット 100 90 トータルバランスを考慮し、アッパーサポートも専用品とした車高調。減衰力5段調整式。スプリングはF14K／R8Kをセット(別売の直巻スプリングへのレート変更も可)。

■17万5000円　■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

圭OFFICE

ステップUP車高調KIT 90

オーソドックスなネジ式車高調整モデル。ドライバーの腕の上達に合わせて仕様変更が可能。長く付き合えるサスキットだ。ツアラーV用。

■18万5000円　■(有)圭オフィス

圭OFFICE

ERFOLGサスペンションシステム 100 90

従来のネジ式車高調サスとは違い、ロアブラケットで車高を調整、スプリングの自由長に左右されずに車高調整が可能だ。ツアラーV用。写真は90用。

■19万8000円　■(有)圭オフィス

Mine's

エスタスペシャルサスペンションキット 100

Cリングタイプの車高調整式。20段調整式のオーリンズ製ショックをベースにストリート向けにオリジナルチューン。乗り心地と運動性能を両立したモデル。

■26万8000円　■(株)マインズ・ウェイブ

Mine's

エスタサスペンションPRO 100

20段調整式のオーリンズ製ショックをベースにオリジナルチューン。スプリングは、前後とも8～14Kの中から選べる。写真は他車種用。

■28万3000円　■(株)マインズ・ウェイブ

JIC

D.F.R. ABSORBER SYSTEM V-Ⅱ 81

スプリングの急激な動きを抑えるために、アッパー&ロアシートにスプリングを溶接しているのが特徴。ショックの構造は倒立式。車検対応品。

■25万円　■ジェイアイシー

JIC

STANDARD-Ⅰ 90

車高を下げていった際のバンプストローク不足を解消するために、ショートケース&ストローク設計を施している。

■16万円　■ジェイアイシー

JIC

STANDARD-Ⅲ 100

バネ下荷重の低減も考慮し、シェルケースに軽量な特殊アルミ合金を使用。またショックの構造を倒立式とすることで剛性の高さも確保している。

■22万5000円　■ジェイアイシー

FALCON

車高調整KIT 100 90

減衰力は非調整式、スプリングはF14K／R12K。他に減衰力4段調整式のモデル(21万5000円)もある。

■18万5000円

■(株)ディースピードインターナショナル

CAR SHOP NISHIKI

ÖHLINS SPECIALネジ式車高調整 100 90

オーリンズ製ショックをベースにショートストローク、減衰力特性をオリジナルチューニングした。OHや仕様変更も可能。スプリング付属。

■27万円　■(有)カーショップ錦

I. MEC

ネジ式車高調キット 100 90 81

セッティングにこだわるユーザーに応えるネジ式車高調をビルシュタイン製ショックをベースに開発。オーダーにより仕様変更可能。

■29万8000円　■アイメック

I. MEC

Cリングタイプ車高調キット 100 90 81

ビルシュタイン製ショックをベースにオリジナルセッティング。低速ではしなやかに、高速ではしっかり感のあるハンドリングを実現する。

■24万円　■アイメック

ESPRIT

ADJUSTABLE SPORTS SUSPENSION 100

オーリンズ製ショックをベースにオリジナルセッティング。セットされる専用レートのスプリングとの同時開発によりベストな仕上がりを誇る。

■27万8000円　■エスプリ

注意：各パーツのデータは1997年10月20日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは200～201ページにあります。

Móda

Suspension-reg 90

快適な乗り心地を確保しながらも、ハイスピードクルージングでの確かなハンドリングを得ることを目標に開発。スプリングは別売(予価5万円)。

■24万8000円 ■スピードショップターボ

MORI

ストリートサスペンション 100 90

ストリートユースメインのサスキット。ネジ式車高調整、4段減衰力調整をもつ。乗りやすさを考慮しながらブーストアップクラスまで対応。

■18万2000円 ■オートサービスモリ

Röcket Dancer

サスペンションフルキット 90

オーリンズベースのスペシャル加工ネジ式車高調。ストリートからドリフト、ゼロヨンまであらゆるステージで満足できる。ピロアッパーまでのフルキット。写真は他車種用。■38万円 ■フジムラオート

CAR SHOP NISHIKI

BILSTEIN SPECIALネジ式車高調整 100 90

ローダウン時のバンプストローク不足を解消するためにショートストローク加工済み。ビルシュタインベース。OHや仕様変更も可能。

■25万8000円 ■(有)カーショップ錦

オートランド アスカリ

ノーマル加工タイプ車高調 100 90

ローフォルムのための車高調を前提に、乗り心地の確保と低価格を実現。現車加工。加工済みキットも開発中。

■9万8000円 ■オートランド アスカリ

amuse

ハイテックダンパーキット 100

ビルシュタインをベースにオリジナルセッティング。サーキット、ドリフト兼用の走れる足。スプリングはF18K、R12Kをセット。

■26万3000円 ■パワーハウスアミューズ

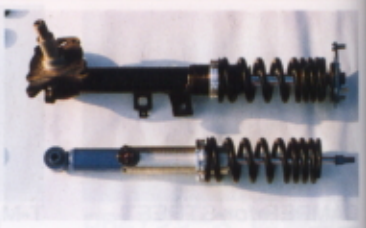
J's MODE JAPAN

サスペンションキット 90

価格を抑えたネジ式車高調キットながら、Fピロアッパー付属が魅力。ヘルパーを組み合わせるスプリングは最大18Kまでのレートから選べる。

■15万9000円 ■ジェイズモードジャパン

TBS



アップストローク車高調整式サスキット 81

ショート加工を施すことでバンプストロークが60mm向上。Fのみ車高調整式で、減衰力5段調整タイプと非調整タイプ(18万4000円)あり。■20万4000円(調整タイプ) ■(有)ティー・ビー・エス

Secret Sports

ステージ2 90

減衰力調整式ショックを採用したネジ式車高調キット。ややハードな減衰力設定。ジャッキアップしても遊ばないスプリングをセットしている。

■16万8000円 ■SKエンジニアリング(株)

Secret Sports

ステージ1 90

減衰力固定式ショックをベースにして、価格を抑えた車高調キット。ネジ式調整タイプなので、任意のセッティングに応えてくれる。

■12万8000円 ■SKエンジニアリング(株)

Secret Sports

タイプRAJ 90

軽く、冷却性に優れるアルミ製ケースを採用したネジ式車高調キット。バネ下荷重を軽減させ、軽快なフットワークを生み出す。ピロアッパーは別売。

■22万7000円 ■SKエンジニアリング(株)

Secret Sports

タイプRC 90

冷却性に優れ、バネ下荷重を軽減できるアルミ製ケースを採用した、Cリング式車高調キット。クライムワンSスプリングをセットしている。ピロアッパーは別売。

■22万5000円 ■SKエンジニアリング(株)

CUSCO

コンプリート1 100 90

ピロアッパーまでがセットになった車高調整サスキット。コントロール性を重視したセッティング。

■予価17万8000円

■(株)クスコジャパン

Secret Sports

NEW GS7プロショック 90 81

減衰力固定式、ノーマルよりもハードな走りに応えるセッティング。絆初心者におすすめ。

■81用8万6800円 90用8万4800円

■SKエンジニアリング(株)

Secret Sports

ステージ4 90

減衰力固定式、ショートボディ&ストローク設計のショックは、Cリングタイプの車高調整式。スプリングも付属する。

■19万5000円 ■SKエンジニアリング(株)

Secret Sports

ステージ3 100 90 81

ショートボディ&ストローク設計で、ローダウン時に威力を発揮。減衰力は固定式、ネジ式車高調整タイプで、スプリングも付属したキットだ。

■18万円 ■SKエンジニアリング(株)

Racing Staff Ⅱ

オリジナル車高調KIT 100 90 81

各型式の重量配分によるバネレートを設定。ドリフト仕様、グリップ仕様それぞれにスタンダード、エキスパートの2タイプを用意。

■スタンダード19万8000円 エキスパート22万

■レーシング スタッフ Ⅱ

ARAGOSTA

アラゴスタ サスペンションキット 100

フルアルミボディによる軽量と高剛性の両立。乗り心地と操安性を高次元でバランスさせた。前後とも12段調整。ネジ式車高調。

■予価26万8000円

■(有)トップラインプロダクト

Kansai

オリジナルサスペンションキット 100

オーリンズベースのCリング式車高調。乗り心地としなやかなハンドリングを追求。街乗りからワインディングまでオールマイティに走れる足。

■22万6000円

■(株)HKS関西サービス

RS☆R

DAMPER SYSTEM TYPE-SA 90

走りの性能を極限まで追求。ストリートからサーキットまで最適のセッティングが可能な伸/縮同時無断調整機構(16段クリック付)をもつ。非調整タイプのTYPE-SR(14万円)もあり。

■18万円 ■(株)ティエムシー

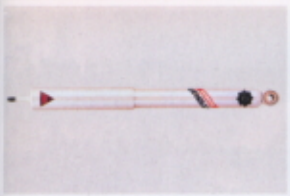
ローダウンさせるために、スプリングだけ交換している人は注意してほしい。例えば、ちょっとした路面の段差を乗り越えた時、「ゴトッ」と音がして、ステアリングに衝撃が伝わる……そんなことはないだろうか。このような「底付き」の症状は、ショックの寿命を縮めるし、本来のサスの能力を引き出しているとは言い難い。スプリングをローダウンタイプに変えた場合は、ショックもローダウンに対応したものに変える、これ、常識。「ショート加工」と呼ばれるものがそれだ。

SHOCK ABSORBER

ショックアブソーバー

ローダウンさせたらショックも専用品に

POTENZA



DAMPER for STREET 100 90

ハイグリップタイヤの性能を充分引き出すために開発されたダンパー。F3段、R8段の減衰力調整が可能。■9700円～1万6600円(1本) ■ブリヂストンFVS(株)

A'PEXi

T-MAX 100 90

トリプルチューブ構造とニードルバルブの採用により、正確な減衰力としなやかな乗り心地を両立。減衰力は7段調整式。Cクリップ6段車高調整。

■9万8000円(1台分) ■(株)アペックス

ÖHLINS

ガスショックアブソーバー 100 90 81

20段減衰力調整機構によりさまざまな走行シーン、セッティングに対応。OH、仕様変更にも対応可能。■15万8000円(1台分) ■ラボ・カロッツェリア

BILSTEIN

ショックアブソーバー 90 81

しなやかな乗り心地と、シャープで正確なハンドリングを両立。ガス式単筒構造は、気泡発生、真空状態を防ぐ。

■2万円～2万8000円(1本)
■(株)阿部商会

TRD

ショックアブソーバー 100 90 81

100、90用はF4段、R8段調整。81系TEMS車は、別売のコントローラーを使い車内で3段調整が可能。

■1万8000円～2万3000円(1本)
■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

GAB

Super Stroke 100 90

ローダウン時に十分なストロークを確保できるようにショート設計。減衰力はF3段、R4段の調整式。TEMS車は不可。

■7万円(1台分)
■(株)ウイングス・ジャパン

GAB

Super 100 90 81

ワインディングから、ストリートユースまでをカバーする設定。乗り心地を損ねないセッティング。TEMS車は不可。

■6万6000円(1台分)
■(株)ウイングス・ジャパン

ENNEPETAL

ビルシュタインダンパー 100 90 81

フルオーダーシステムにより、ストリート用からサーキット仕様までOK。OHや仕様変更も可能。■100&90系16万円 81系TEMS車14万6000円 81系TEMSなし14万円 ■(株)エナペタル

SUSTEC

SUSTEC DAMPER 100 90 81

ローダウン時にストローク不足とならないよう、ケースを約25mmショート化。十分なバンプストロークを確保した設計。■100＆90系5万4000円 81系5万8000円(各1台分) ■(株)タナベ

POTENZA

DAMPER for STREET改 100 90

ローダウンに対応したショートストローク設計のダンパー。高速域ではジムカーナ用に匹敵する高い減衰力を発揮。■3万8800円(1台分)
■ブリヂストンFVS(株)

CAR SHOP NISHIKI

ÖHLINS SPECIAL Cリング式車高調整 100 90 81

20段調整のオーリンズショックをベースにしたオリジナルモデル。OHや仕様変更も可能。

■17万4100円 ■(有)カーショップ錦

CAR SHOP NISHIKI

BILSTEIN車高調整Cリング式 100 90

ノーマルスプリングや30%程度バネレートアップのスプリングにマッチするCリングタイプの車高調整ショック。OHも可能。

■9万6000円 ■(有)カーショップ錦

TOKICO

イルミナストリート 81

減衰力固定の「シティロード」を用意。TEMS対応モデル(1万7500円／1本)も用意している。

■F9800円 R1万2000円(1本)
■トキコ(株)

KYB

SUPER SPECIAL FOR STREET 100 90 81

前後とも4段階調整式。路面状況に合わせたセッティングが可能。

■6万7200円～9万2000円 ■カヤバエンジニアリングアンド・サービス(株)

KYB

NEW SR SPECIAL 100 90 81

テストドライバーの感性を重視して開発。上質なダンピング性能にこだわった。減衰力固定式。■3万7600円～4万1200円 ■カヤバエンジニアリングアンド・サービス(株)

él SPORT

AJダンパー 100 90

ユーザーの仕様に応じたきめ細やかなセッティング。

■24万円
■(株)ラック・エルシュポルト事業部

QUANTUM

RACING DAMPER 90

ローダウンを前提に理想的なバンプストロークとリバンプストロークを車種別に設計。減衰力アジャスター付きのT-5(ノーマル形状33万5000円・直巻34万5000円)とアジャスターなしのT-6(直巻24万8000円)の2タイプ。■(株)クァンタム ジャパン

CAR SHOP NISHIKI

BILSTEIN SPECIAL Cリング式車高調整 100 90 81

ローダウンに対応するショートストロークモデル。減衰力設定。OHも可能。

■16万8000円
■(有)カーショップ錦

注意：各パーツのデータは1997年10月20日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは200～201ページにあります。

SPRING

スプリング

ドリフト派もグリップ派も足まわりのセッティングには気をつかう。ハイグリップタイヤになれば、中途半端なサスキットでは手に負えなくなってくる。その場合、さらに固いスプリングに交換していくのだが、ここがポイント。ショックとのマッチングを無視して固いスプリングにしてしまうと、ポンポンと跳ねるようになり、収まりの悪い足まわりになってしまう。スプリングをさらに固める場合は、自分のショックの限界とよく照らし合わせてみたほうがいい。

ショックとのマッチングを考えて レートを決めることが大切だ

HKS

スーパーフォルムスプリング 100 90
ローダウン時のスタイリングを重視。バネレートはノーマル比約30%ハード、純正ショックとの組み合わせもOK。写真は他車種用。■100用3万7000円 90用3万8000円(1台分) ■(株)HKS

TRD

ローハイトスプリング 100 90 81
トヨタ直系ならではの豊富なデータをもとに開発。ローダウン幅は20mm～30mm。TRDショックとベストマッチ。
■3万2000円(1台分)
■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

kg/mm

Formula21 100 90 81
車高調サス用の直巻きスプリング。線径や仕様の違いで3タイプあり。バネレートは3.6～24.0kg/mmまで。
■8000円～9000円(1本)
■(株)ケージーエム

kg/mm

S21シリーズ 100 90 81
やさしい乗り心地の中にも確かな手応えを求める人に。100&90系はSPORTのみ、81系はSUPER SPORTもラインアップ。
■9500円～(1本) ■(株)ケージーエム

kg/mm

DR21シリーズ 100 90 81
特性が異なる2種類のスプリングを密着、一体成形することで、不安定なハンドリングを解消。ローダウン幅に合わせて3つの仕様がラインアップ。
■9500円～(1本) ■(株)ケージーエム

POTENZA

STREET SPRING改 100 90
ダンパーとの同時開発によりストローク不足の問題を解消する等、理想的なローダウンスプリングに仕上げている。
■3万7000円
■ブリヂストンFVS(株)

BESTEX

ストリートスプリング 100 90
高剛性シリコンクロム鋼オイルデンパー線を使用し耐久性に優れる。バネレートはタイプ1がF6～8K／R3～4K、タイプ2がF5.5～10.4K／R2.8～4.7K。ツアラーV用。■5万4000円 ■(株)ベステックス

SARD

STREET DOWN SPRING 90
材質にヘタリにくいシリコンクロム鋼オイルデンパー線を採用。F30mm／R20mmダウン。バネレートはF6～8K／R3～4Kのバリアブル。
■5万7000円 ■(株)サード

GAB

Super Coil 100 90
走行バランスを重視し、GABスーパーストロークショックとのマッチングを考慮して開発。前後約30mmローダウン。
■3万5000円(1台分)
■(株)ウイングス・ジャパン

HKS

スーパースポーツスプリング 100 90
スポーティな走りに見合ったバネレートや車高バランスなどを実走行から得たデータをもとにセッティングしたモデル。写真は他車種用。■100用3万9000円 90用4万円 ■(株)HKS

ALTAIR

DOWN SUS 100 90
スーパーバリアブル設計により、ストリートではしなやかに、峠ではハードにバネレートが変化。バネレートはノーマル比30～40%アップ。
■4万3000円 ■(株)アルテア

A'PEXi

アペックスサスペンション 100 90 81
走りとスタイリングの両立を実現。テーパーコイルと精度の高さが快適なドライブフィールを実現。レートとダウン値の異なるタイプ1/2を用意。■3万3000円～4万9000円 ■(株)アペックス

PITTURA

スポーツスプリング 90
スプリング専門メーカー「ニッパツ」との共同開発で生まれた高性能スプリング。F40mm/R30mmと走行性能を損ねないローダウン。
■3万9000円 ■(株)ティーエヌディー

CERUMO SPORTS

STABILITY PLUS 100 90
バネレートや車高をベストにセッティングすることで、旋回性やトラクションを向上。ノーマル形状、バリアブルレートで乗り心地と走りを両立。
■4万2000円 ■(株)セルモ

TEIN

S.TECH 100 90 81
ソフト、ミディアム、ハードの3タイプを用意。目的や走りに応じて、スプリングの固さを選べる。
■2万2400円～2万8600円
■(株)テイン

RS☆R

SUSPENSION 100 90 81
2種類のバネを一体化させることにより自由長とバネ定数の両方を確保しながら車高もダウン。10～20mmダウンのロード、30～50mmダウンのダウンがある(100系はダウンのみ)。■3万9800円～4万1000円(税抜) ■(株)ティエムシー

Secret Sports

クライムワンS 100 90 81
乗り心地を優先したSタイプは約30～40mmのローダウン。ノーマル比20～30%のバネレートアップを果たす。
■3万8000円
■SKエンジニアリング(株)

Secret Sports

クライムワンC 100 90
峠をメインの走り屋向けに造られたのがCタイプ。車高は30mm～40mmダウン、レートはF6.9K／R4.3Kとなる。
■4万8000円
■SKエンジニアリング(株)

Secret Sports

クライムワンR 100 90
サーキット走行をメインに考える人がターゲットのRタイプ。バネレートはF8.5K／R5.3Kとハードな仕様。
■5万8000円(1台分)
■SKエンジニアリング(株)

D-CUATRO

スポーツサスペンションスプリング ΣβI80 100 90
ノーマルショックに合わせた張力調材の採用により、最適なバネレートを実現。ローフォルムながら十分なストローク量を得ることができる。■3万9000円 ■(株)デイトナ

WWW.CSCOMICS.COM

誰でも速く走ろうと思えば、したいに足まわりパーツに手が出る。しかし、その足まわりパーツがいい仕事をしてくれるように、影で支えているパーツもあるのだ。それが、ここに紹介するスタビリティ系のパーツだ。サスをグレードアップさせ、コーナーを以前より速いスピードでクリアしようと思うその時、スタビリティ系パーツの存在を強く感じるはずだ。足まわり系セッティングの最後のツメに欠かせない。

STABILITY PARTS

タワーバー、ピロアッパー他 剛性パーツ

カチッとしたフィーリングを得るために

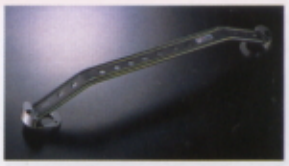
STRUT TOWER BAR

GAB ストラットタワーバー 90 81
GAB独自のデザインテイストを加味したオーバル形状のシャフトが特徴。素材はアルミ製。■1万8000円
■(株)ウイングス・ジャパン

ESPRIT STRUT TOWER BAR 100
フロント専用。決して軽いとはいえないJZX系のボディの剛性アップに貢献する。
■2万1000円 ■エスプリ

Mine's ストラットタワーバー 100 90
素材は軽量なアルミながら強度はスチール並み。剛性アップとステアリングレスポンス向上に効く。■2万3500円 ■(株)マインズ・ウエイブ

HKS Kansai タワーバー 100 90
剛性を確保しやすいオーバル断面形状のシャフトを採用。別売でオリジナルエンブレム(1500円)もあり。
■1万8000円 ■(株)HKS関西サービス



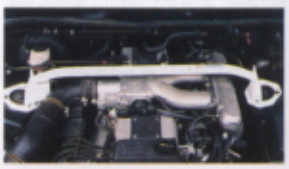
TRD タワーバー 100 90 2本のパイプの間にプレートを挟む構造で、より高い剛性を確保。ガンメタ塗装スチール製。ツアラーV、ルラーンGのみ。■2万6000円 ■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

J's MODE JAPAN フロントタワーバー 100 90
フロントまわりのよじれを防ぎ、ボディ剛性を高める。■1万8800円
■ジェイズモードジャパン

AIBA SPORT ストラットタワーバー 100 90 形状はオーバル、素材はアルミを採用。シャフト部の仕上げはバフ研磨で、質感の高い輝きが特徴。
■1万2800円 ■(株)アイバワークス

FET SPORTS ストラットタワーバー リアルカーボン 100
シャフト部に軽量・高剛性を誇るカーボン中空シャフトを採用。フロントのみ。
■3万3000円 ■(株)エフイーティー

FET SPORTS ストラットタワーバー 90 81 26×22φの軽量アルミオーバルシャフトを採用、高いコーナリング性能とクイックレスポンス。■1万3600円(F・Rとも各1本)■(株)エフイーティー



CARBING ストラットバー 90
シャフト部は剛性の高いオーバル形状。非分割式とすることで軽量と高剛性を両立。MCS付きも設定あり。■F1万2000円～ R1万1000円～ ■(株)オクヤマ

NEGATIVE UPPER ARM

J's MODE JAPAN ネガティブアッパーアーム 90 メッキ仕上げが美しい本体は、キャンバー角調整機構も備える。■5万9800円
■ジェイズモードジャパン

JIC ネガティブ・アッパー・リンク 100 90 ネガティブキャンバーをつけられるアッパーアーム。タイヤのグリップを100%引き出すコーナリングのために。■3万8000円 ■ジェイアイシー

圭OFFICE 調整式ネガティブアッパーアーム 100 90 圭オフィスのショップにて特注で製作可能。ツアラーV用。■6万8000円(ノーマル下取り4万8000円) ■(有)圭オフィス

D.SPEED ネガティブアッパーアーム 100 90 コーナリング限界を高めるべく、ネガティブキャンバーをつけられるアッパーアーム。■6万8000円
■(株)ディースピードインターナショナル

CUSCOストラットタワーバー
スチール、オールアルミ、オーバルシャフトの3タイプあり。
■1万2000円～1万8500円
■(株)クスコジャパン

OTHERS

ESPRIT SPORTS STABILIZER 100 サスキットと合わせて使いたい、ロードホールディングを高めるためのセッティングパーツだ。JZX100専用。■8万8000円 ■エスプリ

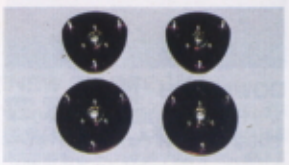
SAFETY21 ロールバー 81
4点式～8点式までがラインアップ。
■3万円～7万7000円
■(株)キャロッセ

PILLOW UPPER MOUNT

CUSCO ピロアッパーマウント 100 90 81
固定式ピロアッパーマウント。
■2万5000円
■(株)クスコジャパン

TEIN ピロボールアッパーマウント 100 90 車種別専用設計とし、メーカー設計位置に合わせた造りが特徴。適正なストロークセンターを確保する。■F2万4000円 R2万5000円 ■(株)テイン

SUSTEC PILLOW BALL UPPER MOUNT 100 90
固定式(写真は他車種用)。ピロボールはNMB社製のものを使用。
■2万4000円(2個) ■(株)タナベ



HKS ピロボールアッパーマウント 100 90 信頼性の高いNMB社製のピロボールを専用開発し、がたつきや異音などのトラブルを解消。固定式。
■1万9800円(F・R各) ■(株)HKS

OTHERS

アテイン ワイドトレッドスペーサー 100 90 81 高強度ジュラルミン材を使用したスペーサー。15mm～30mmまでを用意している。特注で60mmまでOK。
■1万9000円～2万3000円
■(有)ケイエスピーエンジニアリング

J's MODE JAPAN ロールバー 100 90 81 サーキット走行に欠かせないアイテム。サンルーフの有無に合わせた仕様もラインアップする。5P～7Pまで。■5万4800円～7万4800円
■ジェイズモードジャパン

CARBING ロールバー 90
JAF公認で競技にも使用可。安全性の確保とボディ剛性の向上のために。スチール製、4P～9Pまであり。
■4万2000円～ ■(株)オクヤマ

Do-Luck リヤクロスバー 100 90 後部座席の足元左右をつなぐことにより、ボディ中央部の剛性不足を解消する。ターンバックルで調整可能。
■3万2000円 ■ドゥラック

注意:各パーツのデータは1997年10月20日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは200～201ページにあります。

マークⅡ／チェイサー／クレスタは重量級の4ドアセダンボディをもつクルマである。動いている物体を停止させる場合、速度が高いほど、そして重量が重いほど、そのために必要な力は大きくなる。すなわち、チューニングによってパワーを上げたり、スピードレンジの高いドライビングを求めていくのなら、ブレーキの強化は必須となる。ブレーキパッドをスポーツパッドに換えるだけでも効果は大きい。きちんと減速できてこそ、スポーツドライビングは可能になることを覚えておこう。

BRAKE PARTS

ブレーキパッド、ブレーキローター他 ブレーキパーツ

意のままに減速できることが より高度な走りにつながる

ENDLESS

TYPE NA-R 100 90

「曲がるためのブレーキ」として、コントロール性と耐フェード性を重視したサーキット専用パッド。適正温度域300～800℃。JZX100、JZX90用。■F2万5000円 R2万3000円 ■(株)エンドレスアドバンス

ENDLESS

TYPE NA-S 90 81

アラミド、セラミックス、カーボンパウダー、スチールファイバーなどを高水準でブレンドしたノンアスパッド。ローター適正温度域は70～450℃。■F1万9000～2万円 R1万8000円 ■(株)エンドレスアドバンス

ENDLESS

TYPE NA-Y 90 81

低いローター温度での制動力と、少ない踏力でのブレーキフィーリングを重視。50～350℃のローター適正温度域を持つ、ストリート専用パッド。■F・Rとも1万3000円 ■(株)エンドレスアドバンス

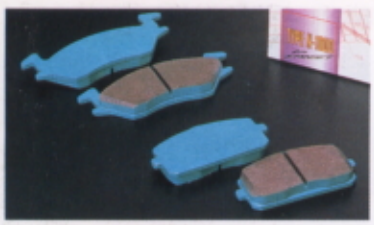
TOM'S

ブレーキパッド スポーツ 100 90 81

ストリート専用に開発され、ノーマルに比べて効き、耐フェード性ともに1ランク上の性能を実現。鳴きや汚れも少なく耐摩耗性も考慮されている。

■F・Rとも1万2000円 ■(株)トムス

Project μ



TYPE N-1000

純正パッドのパフォーマンスをトータルに向上させたストリート用のノンアスパッド。ストリートではとくに重要な初期制動力をアップ。■F1万8000円 R1万7000円 ■(株)プロジェクト・ミュー

ZEAL

PROGRESSION 100 90 81 初期制動に優れるストリートユース向け「STREET」とコントロール性に優れハード走行に適した「HARD」。■ストリートF1万9000～／R1万8000円 ハードF2万3000円／R2万2000円■(株)エンドレスアドバンス ジール事業部

ENDLESS

TYPE CC-S 90 81 CC-Mをベースにしたセミメタル系パッド。ストリートでのハード走行をターゲットに開発。優れたコントロール性が自慢。JZX90、JZX81、GX81、MX83用。■F2万3000円 R2万2000円 ■(株)エンドレスアドバンス

ENDLESS

TYPE CC-M 90 81 レーシングフィールドで実戦テストを繰り返したセラミックカーボンメタルパッド。ローター適正温度域は200～800℃。JZX90用のF(2万9000円)と JZX81/GX81/MX83用のR(2万8000円)があり。■(株)エンドレスアドバンス

Winmax

Zger SPORT／STREET 100 90 81

ハードな走行用の「スポーツ」と馴染みやすい「ストリート」がある。材質は環境に配慮したアスベストフリー。コストパフォーマンスにも優れる。

■9800円 ■(株)ウインマックス

Project μ

TYPE HC-TITAN

カーボン被膜とチタン、フッソを融合させることにより、ハイパワー＆重量級ボディを確実にコントロールする強烈なストッピングパワーを発揮。■F2万5000円 R2万3000円 ■(株)プロジェクト・ミュー

Project μ

TYPE N-3000

初期制動力にコントロール性をプラスしたストリートスポーツ専用パッド。ストリートからスポーツ走行まで幅広いフィールドで性能を発揮。■F2万1000円 R2万円 ■(株)プロジェクト・ミュー

Project μ

TYPE N-2000 フロントは荷重移動、ターンイン時に必要な初期制動力を重視しつつコントロール幅をもたせ、リヤにはブレーキングドリフトが容易にできる制動力をもたせたスラローム専用パッド。■F1万9000円 R1万8000円 ■(株)プロジェクト・ミュー

brembo

スポーツパッド 90

F1からWRCまで、モータースポーツと共に歩んできたブレンボ。ストリートに最適な「URBAN TOURING」から「SEMI RACING」まで4タイプ用意されている。

■1万9000～3万3000円 ■(株)オートランダム

Winmax

ELITE 100 90 81

車重&パワーの勝っているラグジュアリーカー専用のスポーツパッド。しっかりとした効きと剛性感が頼もしい。ローター温度域は60～800℃。JZX100はFのみの設定。■2万7000円 ■(株)ウインマックス

Winmax

31 100 90 81

ハードブレーキングやテクニカルブレーキングにも、高い信頼性と優れたフィーリングで応えるスーパーストリート。ローター温度域は30～550℃。JZX100はFのみの設定。■2万円 ■(株)ウインマックス

Winmax

Aset 100 90 81

初期制動タッチ、コントロール性を徹底追及したアスベストフリーのパッド。市街地から高速道路までをカバー。ローター温度域は30～600℃。JZX100はFのみの設定。■2万円 ■(株)ウインマックス

IMAGE

スーパーストリート 90 81

市街地走行＋αを狙ったアスベストフリーパッド。ビギナーでも安心して踏める扱いやすさが身上。特に初期タッチの良さが特徴。■F1万9000円　R1万7000円　■(株)イマージュ

PROTIX

SVブレーキパット Spec R 100 90 81

高温、高負荷の連続使用にも十分対応できるハイパフォーマンス・ブレーキパッド。ワインディングからサーキット走行までハードに走れる。■F3万円　R2万8000円　■(株)日清紡テクノビークル

PROTIX

SVブレーキパット Spec S 100 90 81

ブレーキフィーリングやコントロール性を向上させた、1ランク上のハイクオリティブレーキパッド。

■F2万5000円　R2万4000円
■(株)日清紡テクノビークル

PERFORMANCE FRICTION

カーボンメタリック 100 90

世界のモータースポーツでの実績NO.1。日本のトップカテゴリーのシェアは80%以上というカーボンパッドのパイオニア。効きの良さと耐久性は抜群。

■F2万5000円　■(株)トイズPFC事業部

BLITZ

TYPE-S1,S2 100 90 81

スポーツパッドの入門用に最適なS1はローター温度が0～400℃。スポーツ走行を前提に開発されたS2はローター温度0～700℃。■S1/1万5000円　S2/2万2000円　■(株)ブリッツ

BRIG BREAKE PAD

MINI CIRCUIT 100 90 81

街乗りスポーツフィールパッド(S)からミニサーキット走行対応タイプ(H)まで3タイプ。このほかドリフト専用パッド＆シューもあり。■S1万円　M1万5000円　H2万円　■(株)ブロンコ・バスター

IMAGE

スーパーC² 90 81

プロダクションレース用に開発されたハイパフォーマンスパッド。200～1000℃オーバーまでをカバーする上に、ロングライフだ。Fは90ツアラーV用のみ。

■F3万2000円　R2万6000円　■(株)イマージュ

IMAGE

スーパースポーツ 90 81

150～900℃のレンジをカバー。ハードブレーキング慣れしたドライバーも満足させる。コントロール性に優れる。90ツアラーVには不可。■F・R各2万2000～2万6000円　■(株)イマージュ

AP Lockheed SHP

type ZX 100 90

ローター適正温度は50～800℃のカーボンメタルパッド。ストリートからサーキットまで対応し、初期制動とコントロール性に優れる。

■F2万5000円　R2万3000円　■APジャパン(株)

GAB

TYPE NA 100 90 81

セラミックとアラミドファイバーを中心にブレンドしたノンアスタイプ。磨耗率、ローターへの攻撃性も少なく、安定した制動力を発揮。■2万2000円～2万3000円　■(株)ウイングス・ジャパン

RIGID

リジット ブレーキパッド 100 90 81

ジムカーナ、ラリー、ダートラで磨かれたリジット・ブレーキパッド。ブレーキングドリフト、サイドターンも意のままに操れる。■F2万4000円　R2万1000円
■(株)アルファ　リジット事業部

NO.1

ブレーキPAD 100 90

速く走るためだけに作られたブレーキパッド。D3は最高速専用。D4はゼロヨン専用。他にKINGブレーキPAD(F、R各2万2000円)もあり。■F・R各2万8000円　■ディースピードインターナショナル

I.MEC

ブレーキパッド 100 90 81

パットの鳴きを軽減することに成功、鳴きはほとんど感じられない。初期制動をそこなうことなくオールマイティに力を発揮する。

■1万8000円～　■アイメック

CERUMO SPORTS

TYPE-S639 NON ASBESTOS 100 90 81

ノーマルの特性をそのままグレードアップしたクセのない、踏力に対してリニアに反応するナチュラルなノンアスベストのパッド。

■F2万3000円　R2万1000円　■(株)セルモ

CERUMO SPORTS

TYPE-C611 CARBON 100 90 81

カーボンハイブリッドパッドにより、ストッピングパワーを強化。ストロークの奥でのコントロール性に優れ、積極的な荷重移動を可能にする

■F2万5000円　R2万3000円　■(株)セルモ

AP Lockheed SHP

type SX 100 90 81

ストリート＆ハイウエイ走行を重視して設計された。優れた初期制動と踏力に応じたリニアな効きが体感できる

■F1万9000円　R1万7000円　■APジャパン(株)

él SPORT

ブレーキパッド 100 90

モータースポーツで培われたノウハウが生きるエル・シュポルトのブレーキパッド。

■F2万7500円　R2万6500円
■ラック　エル・シュポルト事業部

KAKIMOTO RACING

柿本改HYPER 250 WORK RACING BRAKE PADS 100 90

ブレーキに対して、誰よりもシビアと言われるチューナー柿本由行が、レースで培ったノウハウから生み出したレーシングブレーキパッド。■F・R各2万円
■カキモトレーシング(株)

DCUATRO

スポーツパッド DX90 100 90

高強度、高弾性アラミド繊維配合によりノンアス系としては異例の耐フェード性(30～600℃)を発揮する。コントロール感も抜群。

■F・R各1万8000円　■(株)デイトナ

DCUATRO

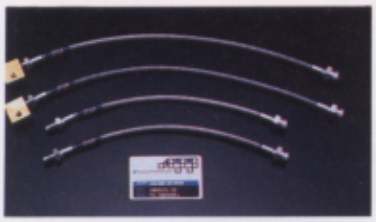
スポーツパッド DX77 100 90

特殊針状アルミナ＋高耐熱特殊カーボンファイバー配合により安定したハイμ特性(30～800℃)を発揮。ペダルタッチにもリニアに反応する。

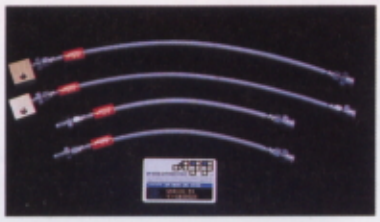
■F・R各2万2000円　■(株)デイトナ

注意：各パーツのデータは1997年10月20日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは200～201ページにあります。

BRAKE LINE

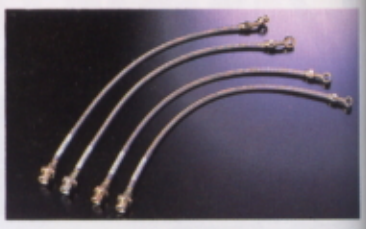


SFIDA　ブレーキラインシステム
100 90 81　フィッティングは液漏れのないかしめタイプを採用。フィッティングやホースなどのマテリアルは最高品質。100＆90系はツアラーVのみ、81系はツインターボ車にマッチ。
■2万7500円～　■(株)銀功物産APP事業部



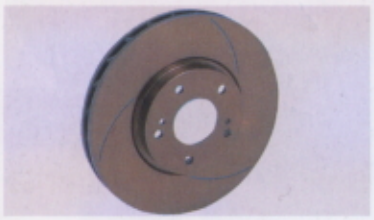
APP　ブレーキラインシステム
100 90 81　APP独自の設計・製造によるブレーキライン。フィッティングはステンレスまたはスチール。100＆90系はツアラーVのみ、81系はツインターボ車にマッチ。■1万7000円～2万5000円
■(株)銀功物産APP事業部

TOM'S　ブレーキライン 100 90
ホースエンドをステンレス削りだしの一体成形とすることで、パーツのかしめ部分の緩みやフルード漏れを皆無に。ホースエンドは純正と同一形状。
■3万3000円～
■(株)トムス

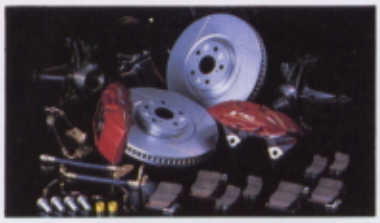


TRD　ダイレクトブレーキライン 100
圧力により膨張したり、熱で劣化するノーマルの弱点をカバーステンメッシュホースとすることで、ダイレクトなブレーキフィーリングを味わえる。
■F2万9000円
■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

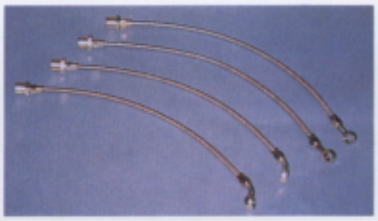
BRAKE ROTER, BRAKE KIT



ZEAL　SUPER DISC ROTOR
100 90　形状、深さにまでこだわった3本のスリットが制動効果を高める。ブレーキパッド「PROGRESSION」とセットで購入すると5000円もお得。
■F4万7000円　R4万2000円
■(株)エンドレスアドバンス　ジール事業部



TRD　ハイパフォーマンス ブレーキキット 100 90
対向4ポットの大型キャリパー＆スリット入り大径ローター、ステンメッシュホースなどのキット。完全ボルトオン。ツアラーV、ルラーンG用。
■22万円　■トヨタテクノクラフト(株)・TRD



GOODRIDGE　BRAKE LINE
100 90 81　有力F1コンストラクターにも採用されている、高い信頼性と耐久性が自慢。スチールフィッティングとステンレスフィッティングが選択できる。
■スチール 2万2000円～ ステンレス3万3500円～
■(有)飯田商会

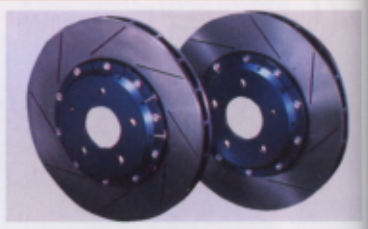
CERUMO SPORTS BREAKE LINE 100 90
膨張率の低いテフロンチューブをSUS304ステンメッシュでカバーすることにより、高剛性なペダルフィールを実現、繊細なコントロールが可能だ。
■近日発売予定　■(株)セルモ

ナイトベイジャー 81ブラケットキット 81
JZX81にGT-Rキャリパー&ローターを移植するキット。ノーマルのシングルポットから強烈な4ポットに変更。その効きは圧倒的。
■1万9800円　■(有)ナイトベイジャー

J's MODE JAPAN サイドブレーキシュー 90
■1万2000円
■ジェイズモードジャパン

BRAKE ROTER, BRAKE KIT

Móda　大径ブレーキローターキット 90
13インチ。AT車およびチューンドカーにおすすめの頼れる装備。巨大なストッピングパワーを手に入れよう。フロント用のセット。
■12万8000円　■スピードショップ　ターボ



CERUMO　RACING BRAKE ROTOR 100 90
2ピース構造、ベルハウジングをアルミ製とすることでバネ下重量を低減させ、ハンドリングにも貢献。ローターの素材、スリットなどの最適化により、耐フェード製を大幅に向上させた。ツアラーV用。■7万8000円　■(有)セルモ

OTHERS

TOM'S ブレーキフルード スポーツ 100 90 81
ドライ沸点はDOT3規格ながら、271℃を実現。DOT3規格のため劣化に強く、純正品と同等の交換サイクルを実現。
■2500円(1ℓ)　■(株)トムス

AP Lockheed SUPER DOT4 100 90 81
ドライ沸点をFMVSS基準値より40℃高く設定。高温域においても確実なストッピングパワーを発揮。スポーツ走行用のブレーキフルード。
■2500円(1ℓ)　■APジャパン(株)

ナイトベイジャー マスターシリンダーストッパー 90
ブレーキマスターシリンダー部に取り付けるだけで、しっかりしたブレーキになる。
■1万5000円
■(有)ナイトベイジャー

A'PEXi　SUPER BRAKE ROTER 100
スリットタイプのJZX100フロント用ブレーキローター。テストをもとに最も優れたフィン形状、枚数を設定。強烈なパワーをしっかり受け止めるストッピングパワーを発揮。■1万9000円　■(株)アペックス

OTHERS

ENDLESS　BRAKE CLEANER
ローター回りやキャリパーにこびりついた落ちにくい粉塵や油類などの汚れを一瞬のうちに除去するクリーナー。使いやすいスプレータイプ。主成分は脂肪族炭化水素。
■1200円(420ml)　■(株)エンドレスアドバンス

ENDLESS　THE TRUTH DOT-4
DOT4規格、ドライ沸点277℃、ウエット沸点178℃。制動性能を高め、クイックなペダルフィーリングが楽しめる、ストリートユースに最適。
■2700円(1ℓ)
■(株)エンドレススポーツ

ENDLESS　ブレーキフリュード RF-450/RF-650
DOT4規格を軽くクリアするRF-450は沸点降下が少なくあらゆる条件に適したタイプ。サーキット専用のRF-650はDOT5を超えるパフォーマンス。■RF-450/3400円(1ℓ)　RF-650/6000円(1ℓ)　■(株)エンドレスアドバンス

F1 SPORTS
FINE AERO EQUIPMENT BY F.J.G

MARK II JZX100

MARK II マークII JZX-100

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	¥ 59,000
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
3PKIT（フロント、サイド、リア）	¥ 175,000
4PKIT（フロント、サイド、リア、リアウイング）	¥238,000

CHAICER

CHAICER チェイサー JZX-100

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
3PKIT（フロント、サイド、リア）	¥ 174,000
4PKIT（フロント、サイド、リア、リアウイング）	¥237,000

MARK II JZX90

MARK II マークII JZX-90

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
3PKIT（フロント、サイド、リア）	¥ 167,000
4PKIT（フロント、サイド、リア、リアウイング）	¥230,000

フロントグリルTYPE-I 装着車

フロントグリルTYPE-II 装着車

FINE AERO EQUIPMENT
F.J.G.

TEL.0427-52-0170 FAX.0427-52-0161 〒229 神奈川県相模原市相模原4-10-18

★全国通信販売・クレジット販売OK。
御希望の商品に関する事は、お電話にてお問い合わせ下さい。
通信販売、クレジット御利用の方は御遠慮無くお問い合わせ下さい。

- 全品FRPホワイトゲルコート仕上げです。
- 実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。
- 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。
- 価格、仕様は予告なく変更する場合も有ります。

EXTERIOR INTERIOR

SET UP & PARTS MANUAL

[ドレスアップ・カタログ]

マークⅡ 3兄弟という4ドアセダンだからこそ、自分らしいルックスにこだわりたいもの
なかでもエアロパーツはガラリとイメージを変えられるドレスアップの醍醐味だ
ノーマルプラスアルファでスポーティに決めるのか、それとも迫力のフォルムを手に入れたいのか
目指す仕上がりをきちんとイメージして、ちぐはぐにならないようにパーツをチョイスしよう
ステアリングやシート、そしてメーターといったアイテムは、ドライビングをも左右する大事なパーツだ
ルックスと機能を見きわめて、自分だけのクルマに仕上げていこう

■AERO PARTS
エアロパーツ ——— 138
■STEERING, SHIFT KNOB
ステアリング、シフトノブ ——— 146
■METER, METER PANEL
メーター、メーターパネル ——— 148
■SEAT
シート ——— 150
■EXTERIOR & INTERIOR OTHERS
エクステリア＆インテリアその他のパーツ ——— 151

CONTENT UPLOADED BY
Cisco Kids
WWW.CISCOKIDS.COM

ドレスアップの醍醐味はエアロパーツ装着による大幅なイメージチェンジだ。エアロパーツを組むことで、どこにでもいる普通のクルマから、特別な自分だけの1台になってくれるのだ。それだけに選択は慎重に。スポーティにきめたいのか、押し出しの強い迫力あるクルマにしたいのか、ドレッシーに決めたいのか、自分の目指す方向や、ホイールとのマッチングを考えてちぐはぐにならないようにしよう。また、エアロパーツの価格は基本的に未塗装状態でのもの。実際には塗装代や取り付け工賃も必要になる。

AERO PARTS

エアロパーツ

クルマのイメージをガラリと変える エアロドレスアップ

JZX100
CHASER
100系チェイサー

■(株)トムス TOM'S

空力とスポーティなフォルムを両立したアイテムがそろう「トムス」のエアロパーツ。フロントバンパーは純正のフォグを生かすタイプ。リヤウイングはかなりハイトのあるデザイン。いずれもFRP白ゲルコート仕上げ。

フロントバンパー	9万円
サイドステップ	7万5000円
リヤバンパー	11万2000円
リヤウイング	7万3000円

■(株)ディースピードインターナショナル FALCON

バンパータイプのフロントスポイラーと2本出しマフラー対応のリヤバンパースポイラーもラインアップ。

フロントバンパースポイラー	6万9800円
リヤバンパースポイラー	4万8000円

■(株)ディースピードインターナショナル FALCON

アンダー部にボリューム感をもたせた「ファルコン」のエアロキット。サイドステップは1ピースタイプ。

フロントハーフスポイラー	4万5000円
サイドステップ	7万8000円
リヤインナースポイラー	2万円
リヤウイング	6万円
リヤマッドガード	3万5000円
オーバーフェンダーキット	4万8000円

■(株)セルモ CERUMO SPORTS

単なるデコレーションではなく、ロードラッグ、ローリフトを追求したチューニングパーツとしてのエアロパーツがコンセプト。バイオデザインを基調とする生命感のある動的な形状もポイント。

フロントハーフカバードスポイラー	6万5000円
サイドステップ	7万2000円
リヤアンダーカバードスポイラー	6万2000円
リヤスポイラー	5万8000円
フロントグリル	3万2000円
ライトガーニッシュ	1万5000円

■(株)HKS関西サービス HKS Kansai

空力とチューニングへの対応、そしてスタイルにこだわりぬいてデザインされたHKS関西のエアロ。Fバンパーは純正フォグ対応のASSY交換タイプ。サイドステップ、リヤアンダーは穴開け加工が必要。

フロントバンパースポイラー	8万9000円
サイドステップ	6万8000円
リヤアンダースポイラー	5万9000円
リヤウイング	5万8000円

■ミューズ・ミュー MYU'S μ

JTCC風のイメージをもつエアロキット。サイド部分にエア抜きのダクトをもつフロントハーフスポイラーや、ハイトがあり、なおかつ複雑なライン構成のリヤウイングと、ひと味違ったデザインが魅力。FRP白ゲルコート仕上げ。

フロントハーフスポイラー	5万5000円
サイドステップ	6万7000円
リヤハーフスポイラー	6万2000円
リヤウイング	9万8000円
フロントグリル	2万7000円

■(株)ジャム JAM

ハイチューンドへの対応も考えられた大きな開口部が特長のフロントスポイラーを中心に、アイラインやグリルで押し出しの強いフェイスまわりをアピールするエアロ。

フロントスポイラー	7万2000円
サイドステップ	5万4000円
フロントグリル	3万2000円
アイラインガーニッシュ	2万2000円

注意：各パーツのデータは1997年10月20日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは200~201ページにあります。

■(有)ユニオンプロダクト HIPPO SLEEK

走りを意識した重厚なイメージのエアロアイテムがそろう。フロントスポイラーはブレーキ冷却ダクト付き。リヤアンダースポイラーは120φくらいまでのマフラーが装着可能。グリルは少し前に張り出した立体的な造形。価格はいずれも純正色（スーパーホワイト、ダークグリーン）塗装済みのもの。黒ゲル仕上げの価格も設定あり。

フロントスポイラー	5万8000円
サイドスポイラー	8万円
リヤアンダースポイラー	6万円
上記3点のキット	18万8000円
フロントグリル	3万6000円
スタイリッシュアイライン	2万2000円

■マナレイジャパン(株) ARMS DESIGN

シックでありながらチェイサーに迫力をプラスしてくれる「アームスデザイン」のエアロ。リヤアンダースポイラータイプ1は2本出しマフラー対応。

フロントハーフスポイラー	5万3000円
サイドステップ	5万1000円
リヤアンダースポイラータイプ1	4万9000円
フロントグリル	3万8000円

■(株)ワイズ WISE SPORTS

スポーティさを強調しながら、静かな男の余裕を感じさせるフォルム。太陽のもとで、夜の光の下で映える流麗さがポイント。写真下はフロントアンダースポイラー。

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
リヤウイング	8万9000円
フロントアンダースポイラー	4万5000円

■(株)F.J.G FJ SPORTS

さりげなくスポーティで、それでいて存在感のあるエアロがコンセプト。いずれのアイテムもFRP白ゲルコート仕上げ。

フロントスポイラー	5万8000円
サイドステップ	6万6000円
リヤスポイラー	6万円
リヤウイング	6万8000円
フロントグリル	3万円
ヘッドライトフィニッシャー	2万円
3P KIT（フロント、サイド、リヤ）	17万4000円
4P KIT（3P KIT＋リヤウイング）	23万7000円

■(株)日京 NSR by NIKKEI

両アイテムともボディカラー塗装済み品。サイドステップは純正オプションのリヤアンダーとマッチするよう考えられたデザイン。

フロントハーフスポイラー	5万2000円
サイドステップ	6万9000円

■エリートエンタープライズ ELITE enterprise WILDER CHASER

セダンのスタイリッシュさを崩さずにスポーティさを強調したエアロ。

フロントハーフスポイラー	4万8000円
サイドステップ	6万5000円
リヤアンダースポイラー	4万5000円
リヤスポイラー	5万7000円
フロントグリル	2万8000円
セット価格	24万円

■(株)ヴェイルサイド VeilSide Kaiser

ヴェイルサイドのセダン用エアロブランド「カイザー」シリーズの第3弾として登場したチェイサー用エアロ。（写真は造形中のもの）

フロントバンパースポイラー	12万円
サイドステップ	9万円
リヤバンパースポイラー	10万円
リヤスポイラー	7万8000円

■ジェイズ モード ジャパン J's MODE JAPAN

走りのイメージを前面に打ち出し、迫力のフォルムをアピールするエアロキット。

フロントバンパースポイラー	6万8000円
サイドステップ	5万6000円
リヤアンダースポイラー	4万6000円
リヤウイング	5万円
フロントグリル	3万円

■エスプリ ESPRIT

無駄を廃したデザインがその機能を物語る。最高速テストやサーキットランでそのバランスのよさは実証済み。

フロントリップスポイラー	3万9000円

CONTENT UPLOADED BY WWW.CISCOMAG.COM.AU Cisco Kids

JZX100 MARKⅡ
100系マークⅡ

■(株)ディースピードインターナショナル FALCON

アグレッシブなイメージを強調する「ファルコン」のマークⅡ用エアロ。サイドステップドアパネルは6ピースのタイプ。

フロントバンパースポイラー	8万9000円
サイドステップドアパネル	8万5000円
リヤウイング	6万円
リヤインナースポイラー	2万円
リヤマッドガード	3万5000円
フロントグリル	3万円

■(株)F.J.G FJ SPORTS

さりげなくスポーティに、それでいて存在感のあるデザインがポイント。いずれのアイテムもFRP白ゲルコート仕上げ。

フロントスポイラー	6万円
サイドステップ	6万6000円
リヤスポイラー	5万9000円
リヤウイング	6万8000円
フロントグリル	3万円
ヘッドライトフィニッシャー	2万円
3P KIT (フロント、サイド、リヤ)	17万5000円
4P KIT (3P KIT + リヤウイング)	23万8000円

■(株)ワイズ WISE SPORTS

マークⅡをシックに決めるワイズスポーツのエアロ。

フロントスポイラー	7万2000円
サイドスカート	8万3000円
リヤスポイラー	7万円
上記3点セット	22万円
リヤウイング	6万5000円

JZX90 MARKⅡ
90系マークⅡ

■(株)ヒロ HIRO

低くワイドに見せるコンセプトが魅力の「ヒロ」のエアロ。全身でスポーツをアピールする。写真はMC後の後期型。MC前の前期型用としてグリルとフロントスポイラー(4万3000円)が2種類用意されている。

フロントスポイラー	4万5000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
フロントグリル	3万円

■(株)ディースピードインターナショナル FALCON

アグレッシブなスポーツ性を強調する「ファルコン」のマークⅡ用エアロ。フロントバンパースポイラーはMC前後共通のアイテム。ただしMC後に装着するにはMC前の純正ウインカーが必要になる。サイドステップは6ピースタイプ。

フロントバンパースポイラー	8万5000円
サイドステップ	8万5000円
フロントグリル	3万円

■(株)ワイズ WISE SPORTS

写真左はMC後、下がMC前のモデル。決して派手ではないが、シックに存在感をアピールする落ち着いたデザインが魅力。

フロントスポイラー	8万8000円
サイドスカート	8万3000円
リヤスポイラー	8万6000円
上記3点セット	25万円
リヤウイング	6万5000円

■(株)ディースピードインターナショナル Side Winder

「サイドワインダー」はよりアグレッシブなフォルムが魅力のブランド。リヤスポイラーは左のスポイラータイプのタイプⅡと、右のウイングタイプのリヤウイングスポイラー+リヤインナースポイラーの2タイプがラインアップ。写真のフロントハーフスポイラーはMC前のモデル、MC後用(2万9800円)もあり。

フロントハーフスポイラー	2万9800円
サイドステップ (6ピース)	8万5000円
リヤスポイラータイプⅡ	7万8000円
リヤウイングスポイラー	6万円
リヤインナースポイラー	2万円
リヤマッドガード	3万5000円
エアロミラー (電動)	4万5000円
フロントグリル	3万円

注意:各パーツのデータは1997年10月20日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは200~201ページにあります。

■(株)ジーコーポレーション　G-BRAND

マークⅡのフェイスまわりのイメージをガラリとかえてくれる「Gブランド」のエアロ。フロントボトムとフロントグリルはMC前に対応、アイラインガーニッシュはMC前後共通。

フロントボトム	3万8000円
フロントグリル	2万8000円
アイラインガーニッシュ	2万2000円

■ブリヂストンFVS(株)　AUTOPISTA

純正のフォルムを崩さないヨーロピアン基調の丸みを帯びたデザインがポイント。リヤスポイラーはウレタン製、その他のアイテムはFRP製。カラーはオートピスタグレー（リヤウイングのみブラック）または純正色のダークグリーン。価格はいずれもオートピスタグレーのもの。

フロントスポイラー	6万5000円
サイドスポイラー	7万7000円
リヤアラウンドガード	6万5000円
リヤスポイラー	7万1000円

■スピードショップターボ　Móda

フロントハーフスポイラーMC前用タイプⅠ

フロントハーフスポイラーMC後用タイプⅡ

フロントハーフスポイラーはMC前用のタイプⅠとMC後用のタイプⅡが、リヤウイングはMC前後共通のタイプⅠとタイプⅡがある。リヤウイングタイプⅡは加工不要、タイプⅠはツアラー系以外の車種に装着するにはLEDハイマウントストップランプが必要になる。

リヤウイングタイプⅠ

リヤウイングタイプⅡ

フロントハーフスポイラータイプⅠ	5万6000円
フロントハーフスポイラータイプⅡ	4万8000円
リヤウイングタイプⅠ	7万8000円
リヤウイングタイプⅡ	5万8000円
グリルフェイス	4万6000円

■(有)ユニオンプロダクト　HIPPO SLEEK

フロントスポイラー（MC後用）

フロントスポイラータイプⅡ（MC後用）

フロントスポイラーはMC前・後用にそれぞれにラインアップ。また、MC後のみ対応のタイプⅡもある。それ以外のアイテムはMC前後共通。価格はいずれも塗装済み（ウォームグレーパール、ダークグリーン、スパーホワイト）でのもの。未塗装の価格も設定あり。

リヤアンダースポイラー、リヤウイング

フロントスポイラー（MC前用）

フロントスポイラー	5万円
フロントスポイラータイプⅡ	5万円
フロントグリル	3万6000円
アイライン	2万2000円
サイドスポイラー	7万5000円
リヤアンダースポイラー	5万円
リヤウイング（未塗装）	4万5000円

■(有)ヤマト　BIT SPORTS

MC前フロントアンダースポイラーPartⅡ

リヤアンダースポイラー、リヤウイング

フロントアンダースポイラーはMC前後でそれぞれラインアップ。MC前用には張り出しの少ないシンプルなPartⅡもあり。価格はいずれも白または黒ゲルコート仕上げのもの。純正色塗装済みの価格も設定されている。

MC後フロントアンダースポイラー

MC前フロントアンダースポイラーPartⅠ

フロントアンダースポイラーPartⅡ	3万5000円
フロントアンダースポイラーPartⅠ	3万2000円
サイドステップ	5万円
リヤアンダースポイラー	2万8000円
リヤウイング	4万3000円

■(株)ティーエヌディー　PITTURA Café Racing KIT

ディーリップスポイラーMC前	4万9000円
ディーリップスポイラーMC後	7万円
サイドスカートスポイラー	6万円
リヤアンダースカート	4万5000円

シンプルだが、しっかりとレーシーなイメージを主張するキット。ディーリップスポイラーはMC前とMC後でデザインが異なる。価格はいずれも未塗装でのもの。塗装済みの価格も設定されている。フロントグリルは純正4色の塗装済み。

エアロウイング	5万9800円
フロントグリル	2万7000円

■(株)トライアルプロジェクト　TRY FORCE AERO

フロントスポイラー	4万7000円
リヤスポイラー	6万8000円

走りをイメージさせるトライアルのエアロ。写真左はMC後用、写真下はMC前用。

■㈱F.J.G

FJ SPORTS

MC後フロントスポイラー、フロントグリルTYPE-Ⅰ

リヤスポイラー、リヤウイング

さりげなくスポーティで、それでいて存在感のあるエアロ。フロントスポイラーはMC前・後の設定がある。いずれのアイテムもFRP白ゲルコート仕上げ。

MC前フロントスポイラー、フロントグリルTYPE-Ⅱ

フロントスポイラー	5万5000円
サイドステップ	6万5000円
リヤスポイラー	5万7000円
リヤウイング	6万8000円
フロントグリルTYPE-Ⅰ	2万8000円
フロントグリルTYPE-Ⅱ	3万円
ヘッドライトフィニッシャー	1万8000円
3P KIT（フロント、サイド、リヤ）	16万7000円
4P KIT（3P KIT＋リヤウイング）	23万円

■ドライブショップラッキー

LUCKY

マークⅡをよりスポーティにする。低価格も魅力。フロントスポイラーはMC前（写真左）、MC後（写真下）の設定がある。

フロントスポイラーMC後

フロントスポイラー	2万8000円
サイドステップ	4万円
リヤアンダースポイラー	2万8000円

■ジェイズ モード ジャパン

J's MODE JAPAN

低く、スポーティなシルエットを作るエアロパーツ。フロントリップスポイラー（写真左）はMC前・後の設定がある。

フロントリップスポイラー純正タイプ

フロントリップスポイラー	4万8000円
フロントリップスポイラー純正タイプ	2万6000円
サイドステップ	5万6000円
リヤアンダースポイラー	4万6000円

■ZAPS

ZAPS

低く、迫力のあるフォルムにするエアロキット。リヤスパッツはリヤバンパーとセットで装着することを前提にデザイン。またリヤウイングはベーススポイラーとセットでのみ取り付け可能。いずれも白ゲルコート仕上げ。

フロントバンパースポイラー	7万8000円
サイドステップ	5万6000円
リヤスパッツ	2万8000円
リヤバンパー	7万円
リヤベーススポイラー	4万8000円
リヤウイング	6万5000円
フロントグリル	1万6000円
オーバーフェンダー（フェンダートリム）	4万8000円

■㈱US.RACING SPORTS

US.RACING SPORTS

クルマのラインを崩さない一体感のあるフォルムが魅力。リヤウイングはボディのカーブに合わせることで美しいラインを実現した。フロントハーフスポイラー（写真左）はMC前、フロントリップスポイラー（右上）はMC後に対応。

フロントハーフスポイラー	2万9800円
フロントリップスポイラー	1万9800円
サイドステップ	4万9800円
リヤハーフスポイラー	2万9800円
リヤウイング	2万9800円

■㈱アドバンススタッフ

EXT FORCE

マークⅡをよりローフォルムにするフロントスポイラー。両面テープとタッピングビスで簡単取り付け。1万5000円プラスで純正色、カラー塗装も可能。MC前用。

フロントスポイラー　2万8000円

■㈱日京

NSR by NIKKEI

決して派手ではないが、確かな存在感をアピールする「ニッケイ」のエアロパーツ。いずれのアイテムもボディカラー塗装済み。サイドステップ3点セットはサイドステップ、ドアアンダーパネル、リヤマッドガードの3点セット。単品での販売も可能。

フロントリップスポイラー4万9000円
サイドステップ3点セット12万3000円

■㈱ルーキー

ROOKIE

さりげなくフロントフェイスを決めるスポイラー。MC前・後の設定あり。

フロントスポイラー　4万5000円

■㈲スピードハウス　アルファ

ALFA No3 RACING

前面開口部を大きくした冷却重視のデザイン。マークⅡを羊から狼に変身させる迫力のフロントカウル。

GTフロントカウル　6万8000円

CONTENT UPLOADED BY Disco Kids

注意：各パーツのデータは1997年10月20日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは200～201ページにあります。

JZX90 CHASER
90系チェイサー

■(有)ユニオンプロダクト
HIPPO SLEEK

フロントスポイラーMC前用

リヤアンダースポイラー

フロントスポイラー	5万円
サイドスポイラー	7万5000円
リヤアンダースポイラー	5万円
フロントグリル	3万6000円

独特のうねったラインがスポーツ・セダンであることを主張する。フロントスポイラーはMC前・後それぞれに設定あり。価格はいずれもウォームグレーパールまたはダークグリーンの塗装済みのもの、未塗装ゲルコート仕上げの価格の設定もある。

フロントスポイラーMC後用

■(株)ヒロ
HIRO

走りを追求するチェイサーユーザーにはオススメ。走りをイメージさせるスポーティかつグラマラスなキットだ。フロントスポイラーは写真のMC後用のほかにMC前用も用意されている。いずれのアイテムも白ゲルコート仕上げ。

フロントスポイラーMC前	4万3000円
フロントスポイラーMC後	4万5000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B	5万8000円
フロントグリル	3万円

■(株)ディースピードインターナショナル
Side Winder

低く、ワイドで、アグレッシブなスタイルを実現する「サイドワインダー」のエアロ。フロントハーフスポイラーは写真のMC後用のほかに、MC前用も用意されている。サイドステップは6ピースタイプ。

フロントハーフスポイラー	2万9800円
サイドステップ	8万5000円
リヤスポイラー	7万8000円
リヤマッドガード	3万5000円
フロントグリル	3万円
エアロミラー（電動）	4万5000円

■(株)ルーキー
ROOKIE

迫力のフェイスを作るフロントスポイラー。MC前・後それぞれに設定あり。

フロントスポイラー	4万5000円

■ジェイズ モード ジャパン
J's MODE JAPAN

地を這うような低いシルエットを形づくるエアロキット。サイドステップはMC前・後それぞれの設定がある。

フロントリップスポイラー	4万8000円
サイドステップ	5万6000円
リヤアンダースポイラー	4万6000円

JZX90 CRESTA
90系クレスタ

■(有)ユニオンプロダクト
HIPPO SLEEK

フロントスポイラーMC後用

リヤアンダースポイラー

フロントスポイラー	5万円
サイドスポイラー	7万5000円
リヤアンダースポイラー	5万円
フロントグリル	3万6000円

スポイラーは一体感のあるハーフタイプ。フロントスポイラーはMC前・後それぞれに設定あり。価格はいずれもウォームグレーパールまたはダークグリーンの塗装済みのもの、未塗装ゲルコート仕上げの価格の設定もある。グリルはノーマルにかぶせるタイプ。

フロントスポイラーMC前用

■(株)ヒロ
HIRO

ちょっとワルっぽい特異なフェイスを演出するヒロのクレスタ用エアロ。フロントスポイラーは写真のMC後用のほかにMC前用も用意されている。いずれのアイテムも白ゲルコート仕上げ。

フロントスポイラーMC前	4万3000円
フロントスポイラーMC後	4万5000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B	5万8000円
フロントグリル	3万円

■(株)ディースピードインターナショナル
Side Winder

おとなしいクレスタを低く、ワイドで、アグレッシブなスタイルにする「サイドワインダー」のエアロ。フロントハーフスポイラーは写真のMC前用のほかに、MC後用も用意されている。サイドステップは6ピースタイプ。

フロントハーフスポイラー	2万9800円
サイドステップ	8万5000円
リヤスポイラー	7万8000円
リヤマッドガード	3万5000円
フロントグリル	3万円
エアロミラー（電動）	4万5000円

■(株)ルーキー

ROOKIE

さりげなくクレスタをグレードアップするフロントスポイラー。MC前・後の設定あり。

フロントスポイラー	4万5000円

■(株)日京

NSR by NIKKEI

サイドステップ3点セットはサイドステップ、ドアアンダーパネル、リヤマッドガードの3点セット。いずれのアイテムもボディカラー塗装済みとなっている。チェイサー用も同価格でラインアップ。

フロントリップスポイラー	4万8000円
リヤスポイラー	4万9000円
サイドステップ3点セット	12万3000円

■(株)モダンガレージ

Modern Garage

GX81、JZX81、MX81、SX81、LX80の各型式に対応。リヤウイングはマークⅡ専用。

フロントスポイラー	7万円	ドアパネル	6万円
サイドステップ	7万円	リヤウイング	4万8000円
リヤスポイラー	7万円		

JZX81

MARKⅡ
CRESTA
CHASER

81系
マークⅡ
クレスタ
チェイサー

■(有)ユニオンプロダクト

HIPPO SLEEK

フロントグリルMC前用

派手さをおさえたエレガントなデザイン。フロントグリルのみ黒ゲルコート、その他のアイテムは白ゲルコート仕上げ。フロントグリルのみMC前・後の設定あり。

フロントグリルMC後用

フロントアンダースポイラー	5万8000円	リヤウイング	3万8000円
サイドスポイラー	5万6000円	フロントグリル	2万3000円
リヤアンダースポイラー	5万8000円	セットプライス（フロントグリル以外の4アイテム）	20万円

■(株)ジーベック

XEV SPORTS

GX81マークⅡ／チェイサー2.0用フロントスポイラー　2万3000円

JZX81マークⅡ／チェイサー2.5用フロントスポイラー　2万3000円

GX81クレスタ2.0用フロントスポイラー　2万3000円

JZX81クレスタ2.5用フロントスポイラー　2万3000円

■ディショップアサヒ

ASAHI INTER CEPTER

こちらはクレスタ／チェイサー用。リヤバンパースポイラーはナンバーポケット付き。

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
3点キット	16万8000円
専用クリアフォグ・ウインカー	2万8000円

■ディショップアサヒ

ASAHI INTER CEPTER

マークⅡにマッチする「インターセプター」のエアロ。サイドステップは3兄弟共通のアイテム。フロント、リヤスポイラーはバンパー交換タイプ。

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
3点キット	16万8000円
専用クリアフォグ・ウインカー	2万8000円

注意：各パーツのデータは1997年10月20日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは200～201ページにあります。

BIT SPORTS

■(有)ヤマト

フロントアンダースポイラー。5ナンバー用

リヤスポイラー

リヤウイング（2本足）

GT-Rタイプリヤウイング

マークⅡ用。いずれのアイテムも白ゲルコート仕上げ。GT-Rタイプリヤウイングはクレスタ、チェイサーにも取り付け可能で、M、Lサイズがある。フロントアンダースポイラーは5ナンバー用で、スーパーホワイトの純正色仕上げ（3万円）も設定されている。

フロントアンダースポイラー	2万7000円
リヤスポイラー	3万8000円
リヤウイング（2本足）	4万円
GT-Rタイプリヤウイング	4万3000円

PRONTRY

■(株)ティーエヌディー

フロントの整流効果と視覚的にロー&ワイドに見せるファッション性を両立。他に類のないクロームメッキカラー（左）はフロントまわりに気品と精悍さをプラスするアイテム。取り付け可能な年式・グレードについては細かく設定されているので問い合わせを。

フロントリップスポイラー	（メッキ）	2万9800円〜
	（ホワイト・ブラック）	2万8000円
	（純正色）	2万9800円

TRY FORCE

■(株)トライアルプロジェクト

JZX81、GX81、MX83系のマークⅡ、チェイサー、クレスタにマッチするフロントスポイラー。

フロントスポイラー	4万2000円

AERO GRACE

■(株)ピコ・レーシング

MC前のマークⅡ5ナンバー（GX81）用。ハーフタイプのキット。

GX81マークⅡキット	14万円

J's MODE JAPAN

■ジェイズ モード ジャパン

マークⅡ、チェイサーの2.5ワイドボディ用フロントスポイラー。

フロントスポイラー	3万6000円

LUCKY

■ドライブショップブラッキー

MC後のマークⅡ／チェイサー3ナンバー車（JZX81）用フロントスポイラー。

フロントリップスポイラー（白ゲルコート）	1万9800円
フロントリップスポイラー（純正色）	3万4800円

NIGHT PAGER

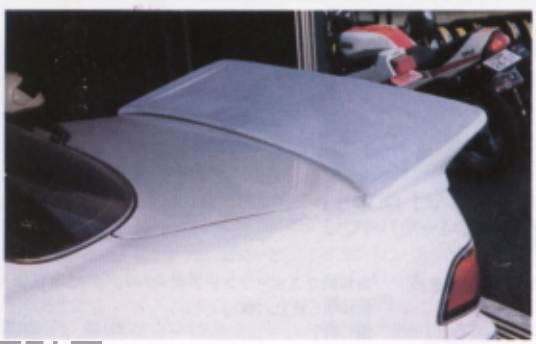
■(有)ナイトペイジャー

スープラのターボAダクト風。ちゃんとバンパーに収まるように計算されている。

フロントエアダクト	2万5000円

INTER CEPTER

■ディショップアサヒ



JZX81、GX81マークⅡ用のベタ付けタイプのリヤスポイラー。

リヤスポイラーA-TYPE	4万2000円

AUTOPISTA

■ブリヂストンFVS(株)

MC前GX81系マークⅡハードトップにマッチ。価格はいずれも純正ホワイトでのもの。オートピスタグレーのカラーの設定もあり。MC後、クレスタ、チェイサーへの互換性は問い合わせを。

フロントスポイラー	5万6000円
サイドスポイラー	6万2000円
リヤスポイラー	4万6000円
リヤアラウンドガード	5万7000円

STEERING, SHIFT KNOB

ステアリング、シフトノブ

力を直接伝えるパーツだからこそ こだわりを持って選びたい

自分の持っているテクニックをきちんと伝えてこそ、クルマは自分の手足として動いてくれるもの。クルマのパーツは数あれど、ステアリングやシフトノブといったら、自分の力を直接伝える数少ない部品だ。他人にはわからないようなほんの少しの違いだけでも、コンタクト感覚は微妙に違うはず。材質、形状、重さ、サイズ……、選択の幅が広いからこそ、自分にピッタリくるものをきちんとこだわって選びたい。きっと今まで以上に、クルマが自分のものになった感覚を味わえるに違いない。

PERSONAL SPRINT4 プレステージレザー

右のウッドタイプと同形、同径のレザータイプ。よりスパルタンなイメージが漂う。
■5万3000円
■(株)オートランダム

PERSONAL SPRINT4 プレステージWOOD

4本スポークの光沢ウッドタイプ。グリップ部分のみ革巻きになっている。365φ。
■5万6000円
■(株)オートランダム

TOM'S ステアリング オールージュ

トムスがプロドライバーとともに、機能的デザインを追求したスポーツステアリング。
■2万5000円
■(株)トムス

TRD SRS エアバッグスポーツステアリングホイール

純正のエアバッグセンサーASSYをそのまま使用する一体交換タイプの本革巻き。360φ。黒、黒/赤の2タイプ。JZX100、GX100、LX100、JZX10#系に。
■6万9000円 ■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

Bee☆R BRスポーツステアリング35φ

Bee☆Rのオリジナルデザイン。レザーとバックスキンの2種類。モモボスタイプ。
■3万6000円
■パワービルダーBee Racing

KT DESIGN STEERING

土屋圭市がデザイン、商品開発を担当。360φでブラックレザーとバックスキンタイプがある。エアバッグ車には不可。■3万2000円 バックスキンタイプ3万5000円 ■(株)モーデックス/圭オフィス

AD PRESTIGE 4

ウッド部分にはラディカを使用、ブラックエアカーフとのコンビで、さらに重厚感ある仕上がり。360φ。
■5万3000円
■ATCインターナショナルジャパン(株)

AD MODE 4 COMBI RADICA

ウッドと革のコンビタイプ。ウッド部分にはラディカ=木の根を使用し高級感を高めている。360φ。
■5万8000円
■ATCインターナショナルジャパン(株)

VICTORIA G-04 MANTA

センターのスポーク部を中心にカラーリングされている個性的なモデル。赤、青、グレーの3色がある。
■3万2000円
■ユーロジャパンルブリカンツ

VICTORIA MIRAGE COMBI

レザーとウッドのコンビ。洗練されたイタリアンテイスト漂うステアリング。
■4万1000円
■ユーロジャパンルブリカンツ

VICTORIA Combi BIRD EYE

人気のCOMBI 2 デザインに業界初のBIRD EYE WOODを採用。ワンランク上のコクピットを演出する。
■4万9000円 ■ユーロジャパンルブリカンツ

VICTORIA Evoluzione 1

ブロンズに輝くセンターフレームが独創的。洗練されたコーディネートを楽しみたい。350φ。
■2万9500円
■ユーロジャパンルブリカンツ

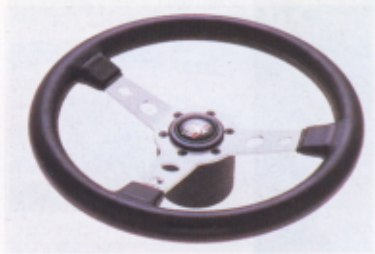
NARDI SPORT type B

コンセプトは「レーシング・フィードバック」。ブラックパンチングレザー&ブラックスポーク。350φ。
■3万1000円
■[illegible]ーティー

EVA ジェルマンベルグSKF

飾り気のないシンプルなデザイン。350φと360φの2サイズあり。スポークはシルバーとブラックの2色。
■1万2000円
■(株)エバ

EVA イタリーS102W



ブラックレザーにシルバースポークという組み合わせ、シンプルなスポーティさが魅力。
■1万円
■(株)エバ

EVA イタリーS104B

古典的なスポーツステアリングのデザインを踏襲。低価格も魅力。350φ。
■1万円
■(株)エバ

注意：各パーツのデータは1997年10月20日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは200～201ページにあります。

NARDI Z5

操作性と上品さをバランスよく調和させた。ブラックレザー。365φ。

■4万2000円

■(株)エフイーティー

NARDI GARA3 type 4

伝統的な美しさと機能をハイレベルで融合させた「ガラ・シリーズ」。ブラックレザー&ガンメタパッド。

■3万9500円

■(株)エフイーティー

QUICK SHIFT, SHIFT KNOB

PIVOTスーパークイックノブX SQX-2 100 90 81

ショートストローク&ローヘッドタイプ。確実に握ることができる。

■6500円

■(株)ピボット

KT DESIGN SHIFT KNOB 100 90 81

ブラックカーボンのボディとアルミ切削のトップの組み合わせ。土屋圭市デザイン。

■7800円

■(株)モーデックス／圭オフィス

TOM'Sアルミシフトノブ 100 90 81

アルミ削りだしのアルマイト仕上げ。レッド、ブルー、シルバーの3色。トヨタ車全車に装着可能。

■7000円

■(株)トムス

TOM'Sレザーシフトノブ 100 90 81

イタリア製高級カウスキンを使用。操作性を考えた独自の形状が特徴的。

■7000円

■(株)トムス

Mine's QUICK SHIFT 100 90

走行性を第一に考え、徹底的に振動を抑えた設計。ストロークもナチュラルタッチのユニットを採用。

■3万8500円

■(株)マインズ・ウエイブ

LEVOC LV-101 シフトノブカーボンショート

シャフト径φ8、φ10、φ12に対応。アルミとカーボンの渋い組み合わせ。

■6000円

■(株)ナポレックス

EUROSTAR ER-4 シフトパターンプレート 100 90 81

本物のカーボン製。ドライブシーンをスポーティに演出してくれる。

■1200円

■(株)ナポレックス

EUROSTAR ER-10 ボールノブ 100 90 81

オートクレーブ製法でグリップ部の表面をカーボンクロスで仕上げている。

■9500円

■(株)ナポレックス

EUROSTAR ER-8 スティックノブ 100 90 81

本物のカーボンだけが持つ、深み。リアルカーボンパネル装着車にオススメ。

■9500円

■(株)ナポレックス

PIVOTビッグローノブ BL-2 100 90 81

ノブがブーツにかぶる独特の形状で握り部分を確保しつつローヘッド化を実現。

■7800円

■(株)ピボット

LEVOC LV-106 シフトノブカーボンボール

シャフト径φ8、φ10、φ12に対応。上から掴むスポーツシフトに最適。

■5600円

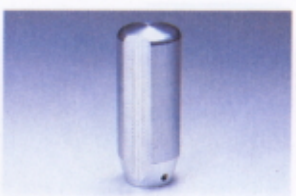
■(株)ナポレックス

LEVOC LV-105 シフトノブカーボンショート

シャフト径φ8、φ10、φ12に対応。チタンカラーがシック。

■6000円

■(株)ナポレックス



LEVOC LV-104 シフトノブスティック

シャフト径φ8、φ10、φ12に対応。縦のグルーブが手に馴染みやすい。

■3500円

■(株)ナポレックス

LEVOC LV-103 シフトノブカーボンスティック

シャフト径φ8、φ10、φ12に対応。MT車専用タイプ。

■4900円

■(株)ナポレックス

LEVOC LV-102 シフトノブカーボンボール

シャフト径φ8、φ10、φ12に対応。リアルカーボンのポイントが効いている。

■5600円

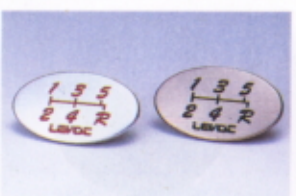
■(株)ナポレックス

LEVOC LV-14 MTヨーロピアンRS

シャフト径φ8、φ10、φ12に対応。どんな方向への入力にも自然にフィット。

バックスキン

■3600円 ■(株)ナポレックス



LEVOC LV-201・LV-202 シフトパターンプレート

チタンカラーとシルバーの2色。シフトパターンをレーシーに演出。

■1200円

■(株)ナポレックス

LEVOC LV-109 シフトノブガングリップ

シャフト径φ8、φ10、φ12に対応。手が大きめの人にもしっくりくるはず。

■4200円

■(株)ナポレックス

LEVOC LV-108 シフトノブスティック

シャフト径φ8、φ10、φ12に対応。インテリアと性能の両立が可能。

■3500円

■(株)ナポレックス

LEVOC LV-107 シフトノブカーボンスティック

シャフト径φ8、φ10、φ12に対応。しっかりとした手応えが欲しい人に。

■4900円

■(株)ナポレックス

CONTENT UPLOADED BY WWW.CISCOMS.COM.AU

特にチューンアップされたマシンとなると、目で見て判断できる正確な情報はリアルタイムに入ってきて欲しいもの。対応の遅さは、思わぬトラブルにつながることもあるからだ。そうなると、純正メーターではちょっと物足りない。精度の高い追加メーターが必要不可欠となってくるわけだ。瞬時に見やすいことはもちろんだが、インテリア性も高いパーツだけあって、チョイスの幅も広い。取り付けスペースなども考えて、オリジナル性の高いコクピットを演出したい。

METER

メーター

マシンとの対話を裏付けてくれる そんな精密さが必要不可欠

BLITZ

レーシングメーターEV BOOST計

文字盤と指針は全透過式照明で夜間視認性は高い。ベゼルはアルミ削り出し。52φ、60φ、80φ。■2万2000円〜2万8000円 ■(株)ブリッツ

K's

JZX90用スピードメーター 90

字体はノーマルと同じデザインのため視認しやすい。300km/hスケール。

■5万8000円 下取りなし7万円
■ケイズ

Móda

300km/hスピードメーター 90

ハイパワーパフォーマンスマシンのための、スペシャルメータリングユニット。

■4万5000円 下取りなし6万円
■スピードショップターボ

TRD

フルスケールスピードメーター 90 純正メーターと同じカラー、デザインのため違和感なくコクピットに溶け込む。320km/h刻み。TRDのロゴ入り。

■2万2000円
■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

TRD

オプティトロン フルスケールスピードメーター 100

純正メーターと同じホワイト系の発光色を基調とする高輝度文字盤。320km/h表示。TRDのロゴ入り。■3万5000円
■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

BLITZ

ストリートメーター BOOST計

1.9 kg/cm²まで計測可能。黒い文字盤に白抜き文字で表示。刻みが大きくシンプルで視認性が高い。機械式。52φ。
■9000円 ■(株)ブリッツ

BLITZ

ピークホールドデバイス

レーシングメーターEVシリーズ専用。別体化したスイッチひとつで、4種類までのメーターの瞬間最大値の一斉表示が可能。

■1万円 ■(株)ブリッツ

BLITZ

レーシングメータEV PRESS計

全透過式照明、アルミ削り出し、ワーニングランプ付き。52φ、60φ。10kg/cm²まで表示。■52φ2万4000円 60φ2万6000円 ■(株)ブリッツ

BLITZ

レーシングメーターEV EX TEMP

全透過式照明、アルミ削り出し、ワーニング機能搭載。52φ、60φ。200〜12000度まで表示。■52φ2万2000円 60φ2万6000円 ■(株)ブリッツ

BLITZ

レーシングメーター EV TEMP計 全透過式照明、ベゼルはアルミ削りだし。設定値を越えた場合ワーニングランプが警告。52φ、60φ。150度まで表示。■52φ2万4000円 60φ2万6000円 ■(株)ブリッツ

BLITZ

ストリートメーター VACUUM計

0〜760mmHgまで表示。目盛りの刻みが大きいので、ひと目で確認できる。黒文字盤に白抜き文字。機械式。52φ。
■9000円 ■(株)ブリッツ

BLITZ

ストリートメーター TEMP計

50〜150度まで計測。アーチ型の表示で視認しやすい。黒い文字盤に白抜き文字タイプのみ。電気式。52φ。
■1万7000円
■(株)ブリッツ

BLITZ

ストリートメーター TURBO計

白い文字盤に黒表示。760mmHg〜1.5kgまで計測できる。52φ。機械式。
■9000円
■(株)ブリッツ

BLITZ

ストリートメーター TURBO計

760mmHg〜1.5kgまで表示OK。黒い文字盤に白抜き文字で表示。機械式のターボメーター。52φ。
■9000円 ■(株)ブリッツ

BLITZ

ストリートメーター BOOST計

白い文字盤に黒文字で表示。文字盤にBLITZのロゴ入り。機械式。52φ。1.9 kg/cm²まで計測可能。
■9000円 ■(株)ブリッツ

BLITZ

ストリートメーター AMP計

52φサイズで−30〜+30アンペアまで表示。0地点が真ん中のアーチ表示タイプなので、一瞬で判断できる。
■9000円
■(株)ブリッツ

BLITZ

ストリートメーター VOLT計

4〜16ボルトまで計測可能な電気式タイプ。白文字盤に黒字で表示。目盛り刻みが大きく視認性も良い。52φ。
■9000円
■(株)ブリッツ

BLITZ

ストリートメーター VOLT計

電気式の電圧計。4〜16ボルトまで計測OK。黒文字盤に白抜き文字の、アーチ型表示タイプ。52φ。
■9000円
■(株)ブリッツ

BLITZ

ストリートメーター OIL PRESS計

52φの油圧計。黒文字盤に白抜き文字タイプのみ。アーチ型で視認しやすい。電気式。52φ。
■1万7000円 ■(株)ブリッツ

BLITZ

ストリートメーター VACUUM計

目盛りの刻みが大きく視認性が良いので、素早く判断できる。白文字盤に黒字。0〜760mmHgまで表示。機械式。52φ。
■9000円 ■(株)ブリッツ

注意：各パーツのデータは1997年10月20日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは200〜201ページにあります。

K's

ELブライトメーター 52φブースト計 タイプL
夜間照明にELパネル採用。昼間は白文字盤のみの設定。視認性も向上している。
■1万4000円 ■ケイズ

K's

ELブライトメーター 52φブースト計 タイプA-fine
ELパネル面発光採用で、ムラがなく夜間視認性が良い。発光寿命も格段に伸びている。
■1万4000円 ■ケイズ

K's

PLS完全透過照明シリーズ 52φ油圧計 タイプA-fine
文字盤は白、透過色は緑。字体はタイプLもあり。まわりの光を抑え鮮やかに写し出す。
■1万500円 ■ケイズ

K's

PLS完全透過照明シリーズ 80φブースト計 タイプL
文字盤は白、透過色は緑。字体はタイプLの他、タイプAファインもあり。
■1万3500円
■ケイズ

BLITZ

ストリートメーター AMP計
白文字盤に黒文字。−30〜+30アンペアまで表示できる、アーチ表示タイプ。指針は全てオレンジ。
■9000円
■(株)ブリッツ

PIVOT

φ60空燃比計 AFA
サンプルホールド機能により、見たい瞬間の針を5秒間静止できるので確認が簡単。サイズ的にも視認性高い。
■3万9800円
■(株)ピボット

PIVOT

φ60ブーストメーター "HIPPIE"
レッド、ブルー、イエロー、イタリアンスパークのカラフルな4色をラインアップ。文字と針は夜間も発光。
■1万6500円 ■(株)ピボット

K's

タイプMゲージシリーズ 52φ水温計(機械式)
110度まで対応の水温計。一見ノーマルに見える字体はオリジナル。黒／白タイプもあり。
■8000円 ■ケイズ

K's

タイプMゲージシリーズ 60φブースト計
数字は全くのオリジナルデザイン。白文字盤に赤字のタイプもあり。
■1万5000円
■ケイズ

K's

ELブライトメーター用インバーター
1台で3個のメーターを発光させられるインバーター。ELパネル使用メーターに必要。
■6800円 ■ケイズ

INTEGRAL

排気温計 DM-11M
ピークホールド、オーバーヒートアラームを装備。高精度レース用K型熱電対センサーを使用。高精度大型LED表示で見やすい。
■2万9800円 ■(株)インテグラル

INTEGRAL

デジタルA/Fモニター DM-05M
付属の専用センサーとマイコン制御でこのクラストップの精度を実現。空燃比セッティングの必需品。
■5万9800円 ■(株)インテグラル

INTEGRAL

ノックメーター LV-04D
ノッキングを検出し、バーグラフとアラームでドライバーに知らせてくれる。
■4万5800円
■(株)インテグラル

ULTRA

マルチモードメーターNo4050
スピード、発進加速タイム、中間加速タイム、ラップタイム、エンジンレスポンスタイム、0〜400m計測など多彩な機能をもつマルチメーター。
■3万8000円 ■永井電子機器(株)

ULTRA

スピードメーター No4000
最高400km/hの計測、ピークホールド機能、0〜400m計測機能、1mまたは100m単位で計測できるツイントリップ機能などを搭載したデジタルメーター。
■2万円 ■永井電子機器(株)

K's

JZX90用 ウッドパネル 90
特殊技術により本物の木目板を使用したメーターパネル。本物の木のぬくもりが感じられる高品質。
■1万9800円
■ケイズ

PIVOT

フレキシブルメーターホルダー FH-1/2
曲がるスタンドと両面テープで各種メーターを車に傷をつけずに簡単取り付け。φ60とφ52。
■1980円 ■(株)ピボット

PIVOT

ウインドーメーターホルダー "WINDER"
強力特殊吸盤により、各種スポーツメーターをウインドウに取り付け可能。φ60とφ52。
■4800円 ■(株)ピボット

INTEGRAL

タコメーター DM-10M
視認性の良い大型4ケタ表示。シフトポイントを知らせてくれるシフトランプ採用。レスポンスも抜群。
■1万8000円
■(株)インテグラル

INTEGRAL

ブースト計 DM-06M
高精度、絶対圧圧力センサーを使用。ピークホールド、オーバーブーストアラーム装備。見やすい大型LED表示。
■2万5800円
■(株)インテグラル

GReddy

ピラーメーターパネル
追加メーターをピラーにスッキリとりつけるパネル。60φメーター用。
■4900円
■(株)トラスト

どんなスポーツにもフォームがあるように、スポーツドライビングにもきちんとしたフォームがある。フォームが決まらないと、マシンコントロールはおろか、クルマからのさまざまな情報伝達も見逃してしまうことが多い。何事も瞬時に判断しなければならないスポーツドライビング、あらゆるリスクを軽減するためにも基本はバッチリ抑えたい。もちろんそれが自分の体の疲労の軽減になることは言うまでもないはずだ。自分の体格にあった、しっかりしたホールドのシートを選びたい。

SEAT

シート

マシンからの正確な情報を感じ取る 安定したホールド感が欲しい

RECARO STYLE ST-J

大きめのショルダーサポート、調節可能なサイドサポートなど、コンフォート機能を高めたスポーツモデル。カラーは8タイプ。シート内蔵型サイドエアバッグ付きの車に装着するときには念書が必要。■17万4000円～29万9000円 ■ブリンプ(株)

RECARO SPORT SP-J

大きめのサイドサポート、ショルダーサポート、ヘッドレスト一体型のアグレッシブスポーツタイプ。カラーは3タイプ。4点式ベルト装着可。シート内蔵型サイドエアバッグ付きの車に装着するときには念書が必要。■16万円～28万5000円 ■ブリンプ(株)

RECARO TREND TR-J

標準的なサイドサポートで、ドライブやタウンユースに最適。快適性を重視している。薄型シートクッションの日本仕様。カラーは8タイプ。シート内蔵型サイドエアバッグ付きの車に装着するには念書が必要。■15万2000円～27万7000円 ■ブリンプ(株)

RECARO SR-Ⅲ

バックレスト前倒し機構を持たせたバケットタイプ。日本人と日本車のために特別設計されたスペシャルモデル。シート内蔵型サイドエアバッグ付きの車に装着するときには念書が必要。■14万円 ■ブリンプ(株)

BRIDE ARTIS

ジータを基本に左腕の動きをスムーズにするため、左右非対象デザインとした「アーティス」。3分割シートクッションシステムを採用。ヘルメットポジションサポートヘッドレスト付き。カラーはレッドとブラック。■6万8000円～12万円 ■ティーズ(株)

BRIDE VIOS

ジータを基本にショルダーホールドを最小限に抑え、操作性を向上させた「ビオス」。3分割シートクッションシステムを採用。ヘルメットポジションサポートヘッドレスト付き。カラーはレッドとブラック。■6万8000円～12万円 ■ティーズ(株)

BRIDE ZETA

モータースポーツにも対応する高い操作性とホールディングを誇る「ジータ」。3分割脱着可能なシートクッションシステムを採用。ヘルメットポジションサポートヘッドレスト付き。カラーはレッドとブラック。■6万8000円～12万円 ■ティーズ(株)

RECARO STYLE ST-JC

薄型シートクッションに、シートヒーター、電動リクライナー、レカロ・ヴェントなどのコンフォパッケージ付き。カラーは8タイプ。シート内蔵型サイドエアバッグ付きの車に装着するときには念書が必要。■22万4000円～34万9000円 ■ブリンプ(株)

BRIDE BASIS

ドライビングにおける基本性能を徹底的に高めたプレスティッジモデル「ベイシス」。時代に流されないフォルムを持つ。無段階リクライナー、ワンタッチ前倒し機構、スーパーローポジションを採用。■8万3000円 ■ティーズ(株)

BRIDE BRIX

ブリッドのリクライニングシリーズの中では最もスパルタンな「ブリックス」。フルバケ並のホールド＆サポート性能を誇る。無段階リクライナー、ワンタッチ前倒し機構、スーパーローポジションを採用。■8万8000円 ■ティーズ(株)

BRIDE ERGO

快適性能とスポーツ性能を両立させた「エルゴ」。無段階リクライナー、ワンタッチ前倒し機構採用。着座位置が20～30mm低くなるブリッド独自のスーパーローポジションを採用。■8万3000円 ■ティーズ(株)

BRIDE EURO

シリーズ中最もスリムなスーパーライトスポーツのリクライニングタイプ「ユーロ」。着座位置が20～30mm低くなるブリッド独自のスーパーローポジションを採用。カラーはブラックのみ。■7万8000円 ■ティーズ(株)

KÖNIG K870 JS3

日本人の体型を考慮し、クッション部ウレタンフォーム形状を特製。前後サイズを短めにした日本人仕様。シュクラ・ランバーサポート、デテンサーシステムを装備したメディカルシート。シートレール付き。■22万円 ■(株)エフイーティー

KÖNIG K370レザー

快適なロングツーリングを実現するケイニッヒのフォルムを、極上の子牛革で包んだ逸品。気品と感触はまさに王座の風格。手動リクライニング、ワンタッチ前倒し機構。シートレール付き。■30万円 ■(株)エフイーティー

Schmidt motor sports

一体発泡ウレタン成形で、ホールド性に優れたリクライニングタイプ。強化フレームでモータースポーツにもOK。カラーは黒ジャージ生地に、白、青、赤の3色のネームカラーが選べる。■7万5000円 ■(株)オートランダム

INTERGET COMPETITION

モータースポーツにおける優れたホールド性と長時間ドライブでの疲労軽減を徹底的に追求したFB-Rシリーズのベーシックモデル。■本体6万8000円 サイドステー付き7万4000円 ■(株)シーワン・コーポレーション

注意：各パーツのデータは1997年10月20日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは200～201ページにあります。

EXTERIOR & INTERIOR

エクステリア&インテリア　その他のパーツ

走りはやっぱり重要だけど、外観だってそれなりにこだわりたいもの。大物ばかり気にして、細部に手を抜いているようじゃ、本当にこだわっているとは言えないはず。そしてインテリア。乗っている間は室内しか見えないわけだから、やはり満足のいくインテリアをチョイス。オリジナルな空間を演出したいものだ。そしてミラー、ペダルなど直接ドライビングに係わってくるものもある。見た目と中身、自分にピッタリくるものを選んで、オリジナルマシンを完成させてほしい。

自分で決めたコンセプトに合わせ クルマをデザインしていこう

MIRROR

Mine'sカーボンエアロミラー 100

レーシングカーをイメージさせるカーボンの電動エアロミラー。加工なしで装着可能。写真は他車種用。

■近日発売予定

■(株)マインズ・ウエイブ

GANADOR　スーパーミラー 100

マークⅡ、チェイサー共通。業界初の保安基準適合の可倒式エアロミラー。純正品同等の高品質の仕上げ。電動式。ボルトオン。■純正色3万8000円 メッキ4万3000円　特別色4万9000円

■(株)マツショウ

GRILLE

Móda　Grille face 90

シャープなイメージのグリルフェイス。90系のMC前・後共通モデル。

■4万6000円

■スピードショップターボ

NSR by NIKKEI フロントグリル 90

90系のクレスタ／チェイサー用。ブラック仕上げ。他にパフ仕上げもあり。

■3万9000円

■(株)日京

TOM'S チェイサーフロントグリル 100

H8.9以降のチェイサー用。ボディとの一体感を強調してスポーツ色を強めたフロントグリル。エンジンルームの冷却性を考えた、大きな開口部。FRP白ゲルコート。

■2万8000円　■(株)トムス

EXTERIOR PARTS

クロスロード JZX90マークⅡ エンブレム 90

ゴールド仕上げのエンブレム。90系マークⅡ用がラインアップ。

■4500円～6000円

■クロスロード

LEVOC LV-301 エアバルブキャップ

シャープな輝きの高級アルマイト仕上げ。4個組。

■1200円

■(株)ナポレックス

F,REX ナンバープレートビスセット

アルミ削りだしの皿型プレート。アルマイト仕上げ。5色ラインアップ。

■3個セット1800円　通販送料200円

■(有)イーシーワークス

MIRROR

ECワークス TYPE-Mミラー 90 81

純正ミラーに近い鏡面積を確保しながら小型化。プラビスの使用で保安基準適合可。■4万1000円　取り付けプレート90用3900円　81用1500円

■(有)イーシーワークス

ECワークス TYPE-94Cミラー 90 81

従来のTYPE Cミラーの視認性を向上させ、デザインもリフレッシュ。

■4万1000円　取り付けプレート90用3900円　81用1500円

■(有)イーシーワークス

S.P.I　純正海外仕様トランクキーオーナメント 81

本来マークⅡのものが、トヨタマークに早変わり。

■1万円

■(有)エス・ピー・アイ

S.P.I　純正海外仕様リヤエンブレム CRESSIDA 100 90 81

クローム仕上げのリヤエンブレム。両面テープにて取り付け。

■3500円

■(有)エス・ピー・アイ

S.P.I　純正海外仕様リヤエンブレム 81

クローム仕上げのリヤエンブレム。

■GTX2800円 2.8i3000円 GLX3500円

■(有)エス・ピー・アイ

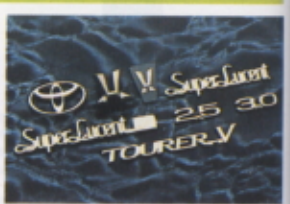
EXTERIOR PARTS

クロスロード　JZX90チェイサー用エンブレム 90

気になるわずかなズレも全くない細かい処理。ゴールド仕上げ。

■4500円～6000円

■クロスロード



クロスロード　JZX90クレスタ用エンブレム 90

細部まで丁寧な仕上げをほどこした、ゴールド仕上げのエンブレム。

■4500円～6000円

■クロスロード

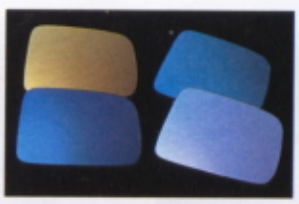
CATZ　MSX

厚さ50mm、幅143mm、奥行き80mmの超薄型スタイリッシュボディながら、フォグで130W相当、ドライビングで160W相当の明るさを発揮。ホワイトとゴールドがあり。■ホワイト2万5000円　ゴールド2万8000円　■(株)エフイーティー

CATZ　MSP

デュアルマルチサーフェスリフレクターと非球面プロジェクターレンズを組み合わせた超小型フォグ。66×114×75mm。H3バルブ。ホワイトとゴールドがあり。

■ホワイト2万5000円　ゴールド2万8000円　■(株)エフイーティー



Flo-Tech Jewel Door Mirror 90

純正ミラーの上に接着テープで貼り付けるタイプ。4色ラインアップ。

■1万2000円

■(株)エム・エル・ジェイ

S.P.I　純正海外仕様サイドステッカーセット 81

左右一組のセットになった、GTX2.8i の文字ステッカー。

■8000円

■(有)エス・ピー・アイ

S.P.I　純正海外仕様ボンネットマスコット 81

ゴールドのクレシーダマークのマスコット。取り付け加工必要。

■8000円

■(有)エス・ピー・アイ

WWW.ISCOMS.COM.AU CONTENT UPLOADED

CARBING パッセンジャープレート 90

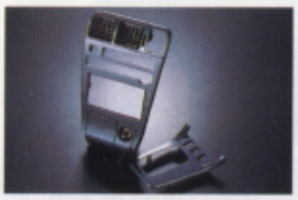
滑り止め加工付き。取り付けはマジックテープかタッピングビスで。100 系、81 系用も発売予定あり。

■8000円
■(株)オクヤマ

Móda Carbon Panel Interior 90

純正のウッドパネルのラグジュアリーな雰囲気が一気にスポーツコクピットへと変身。

■8万円
■スピードショップターボ



D.SPEED センターコンソール灰皿&シガーライターセット 90

スパルタンなコクピットを演出するカーボンルックタイプ。

■4万5000円
■(株)ディースピードインターナショナル

D.SPEEDパワーウインドウスイッチ&灰皿セット 90

カーボンルックでコクピットをレーシーな雰囲気に演出できる。

■3万5000円
■(株)ディースピードインターナショナル

Buddy Club SPIシフトポイントインジケーター

ベストなシフトアップポイントをLEDの点滅で確認。3500～9000rpmの範囲で設定可能。

■1万2800円
■(株)ファースト

Flo-Tech Jewel room Mirror

ウォールナットボディに、鏡面はダンディブロンズ。国産車に取り付け可能。

■平面鏡3900円　曲面鏡4100円
■(株)エム・エル・ジェイ

Flo-Tech Jewel room Mirror

ストーンブラックボディに、全6色。クリップタイプで取り付け簡単。

■平面鏡3500円　曲面鏡3700円
■(株)エム・エル・ジェイ

Sabelt スーパーフォーミュラー

腰ベルト3インチ、肩ベルト2インチタイプで、日本人の体型にピッタリ。

■4万5000円
■(株)オートランダム

圭OFFICE 圭市グローブ

土屋圭市ワールドへの第一歩。レースシーンでの戦績を見ての通り、性能と信頼性はバッチリ。

■7800円
■(有)圭オフィス

TOM'S ニーレスト

コーナリング時のアシストに。サイドポケット、ドリンクホルダー(350cc 缶2本)としても。トヨタ車全車に装着可能。

■1万2000円
■(株)トムス

EUROSTAR ER-1ドアガードS

リアルカーボンパネル装着車にオススメ。カーボンクロスとクリア樹脂の二重構造。M(2000 円)、L(3000 円)もあり。

■1800円
■(株)ナポレックス

SkySonic SR-3K SR-3000 100 90

取り付けに別売り専用ハーネスSRH-11(3500円)が必要。エンジンの状態を手元で確認できる。

■5万8000円
■(株)ナポレックス

SkySonic SR-3K SR-2000 100 90

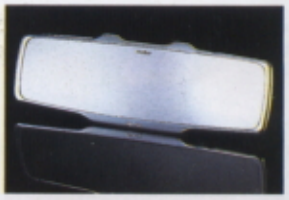
リモコンエンジンスターター。取り付けには別売り専用ハーネスSRH-11(3500円)が必要。

■4万5000円
■(株)ナポレックス

ナカミチ MF-31FM

FMモジュレータータイプの5連奏CDチェンジャー。機種を問わずFMラジオに接続可能。ワイヤレスリモコン付き。

■3万9800円
■(株)オートバックスセブン



Flo-Tech Jewel room Mirror

シルバーメッキボディに、鏡面はダイヤモンドクローム。曲面鏡のみ設定。

■5200円
■(株)エム・エル・ジェイ

Tapis Volant DENIER 100 90 81

ハイクオリティマテリアルデニールを使用した「タピヴォラン・デニール」。ペダルワークによるずれを防ぐ特殊レッドポイント・パッキングを採用。ブルー、マーブル、シルバーグレー、ブラック、ベージュ、ブラウン。■1万7000円～2万4300円　■(株)レイズ

Tapis Volant SISAL 100 90 81

麻の風合い、光沢を最大限にいかしながらビビッドな色彩を施した「タピヴォラン・サイザル」。原色とブラックのチェッカーパターンがスポーツドライビングの足もとを演出。レッド、ブルー、オレンジ、グレー。■2万9000円～3万4100円　■(株)レイズ

Tapis Volant TAFFTY 100 90 81

ループ状の織りが作るソフトな感触は落ち着きと優しさの風合いを表現する「タピヴォラン・タフティ」。モノトーンを基調にしたシックなトーン。ブルー、グレー。

■3万1000円～3万6100円
■(株)レイズ

FIZZ-530 アウトインサーモクロック

時刻・車内温度・車外温度を同時表示。配線不要の電池式。EL採用バックライト付き。

■3600円
■(株)ナポレックス

FIZZ-529 サイドポジション A/Cホルダーペア

コンパクト設計で、運転席、助手席のエアコン吹き出し口に最適。紙パックOK。

■1500円
■(株)ナポレックス

To FiT デジタルスターターカッター

4ケタの暗証番号を押さないと、キーを回しただけではエンジンがかからないようにするシステム。愛車の盗難ガードに。

■[illegible]円　■ツーフィット

To FiT 自動車盗難警報装置

車のガラス、タイヤ、ホイール、ボディなどの揺れや振動を関知したり、電流の変化をキャッチすると即座に120デシベルの警告音を発し、犯人を威嚇する。

■1万9800円
■ツーフィット

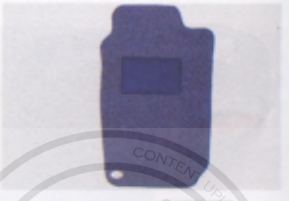
To FiT リモコンドアロック

5メートル以上離れたところからでもドアロックの開閉操作が可能。オプションでスペアリモコン(2800円)、リモコン対応トランクオープナー(6800円)もあり。

■9800円
■ツーフィット

KARO QUEST 90 81

高密度に丹念に織りあげ、長い毛足にはカット&ループ製法を施して豊かなグラデーションとボリューム感を演出。抜群の防音性と断熱効果を誇る。カラーはウォームブラック。■3万5100円～4万5000円　■(株)エフイーティー



KARO KRONE 90 81

天然ウールの自然な風合いと特殊化学繊維の実用性と耐久性を融合させた「カロ・クローネ」。シンプルでプレーンなツイード調の織りがさりげなくインテリアに溶け込む。カラーはツイートグレー。■3万100円～4万円　■(株)エフイーティー

CONTENTS COPYRIGHT

注意：各パーツのデータは1997年10月20日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは200～201ページにあります。

INTER CEPTER

インターセプターに胸騒ぎ

Frバンパースポイラー	¥58,000	専用クリアフォグ・ウインカー	¥28,000
サイドステップ	¥52,000	3点キット	¥168,000
Rrバンパースポイラー	¥58,000		

□すべての81に装着可能です□3ナンバー、5ナンバー共通 □マークII、クレスタ、チェイサー専用設計 □フロント、リア、バンパー交換タイプ

ASAHI
エアロ事業部 INTER CEPTER TEL 047-357-2650
〒272-01 千葉県市川市行徳駅前1-1-16 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 三栄商会 TEL 03-3847-
Japan三陽 TEL 029-247-8263 ポロ(株) TEL 092-583-

職人達の緻密な技に歴史あり。

BILSTEIN
SHOCK ABSORBERS

él SPORTに今も脈々と流れる熱い息吹。その歴史を辿れば30年近くもの時間を遡らなければなりません。その日、世界選手権での窮地を救ったのはたった一本のダンパーでした。そのロッドNoは今でも忘れることはありません。私の人生を変えた出逢いなのですから。

世界一厳格な保安基準ドイツ tüv[チュフ]によって磨き上げられたその安全性能を受け継ぐ「él SPORT」。él SPORT はクルマの特性や組み合わせるタイヤ、スプリングの性能に合わせて、あなたの納得がいくまでアジャストメントできるフル・オーダーメイドシステムです。このシステムなら、あなたのクルマとその目的に合わせてサスペンション自体にあらゆる特性持たすことができるため、既存のダンパーにあった多くの問題を解決することができます。過酷な競技車両からストリートまで、その性能は高く評価され、ビルシュタイン社から受け継いだ当社独自の技術精度は、長期間の使用や激しい走りにもビクともしない常に安定した性能を発揮するダンパーを生み出しています。独自のダンパー概念トラクションコントロールカーブに無段階に変化するダンパー特性。モータースポーツはもちろんRV&4WDなど幅広い車種にお勧めいたします。

FOR SPORTY CAR		車高調整式	固定式
TOYOTA			
STARET	EP91	¥260,000	¥170,000
LEVIN・TRUENO(M/S)	AE111	¥280,000	¥210,000
LEVIN・TRUENO(S/S)	AE111	¥285,000	¥220,000
CELICA・CURREN(M/S)	ST20※	¥280,000	¥210,000
CELICA・CURREN(S/S)	ST20※	¥285,000	¥220,000
MR2	SW20※	¥280,000	¥210,000
MARK2・CHASER・CRESTA	JZX100	¥240,000	¥160,000
SOARER	JZZ30	¥240,000	¥160,000
SUPRA	JZA80	¥240,000	¥160,000
ARIST	J2S147	¥240,000	¥160,000
NISSAN			
SILVIA	S14	¥260,000	¥180,000
180SX	RPS13	¥260,000	¥170,000
SKYLINE GTS	ECR33	¥240,000	¥160,000
SKYLINE GT-R	BCNR33	¥240,000	¥160,000
CEDLIC・GLORIA・CIMA	Y33	¥260,000	¥150,000
MAZDA			
ROADSTER	NA※C	¥240,000	¥140,000
LANTIS	CBAEP	¥280,000	¥210,000
RX-7	FD3S	¥240,000	¥150,000
HONDA			
CIVIC	EK4	¥240,000	¥150,000
INTEGRA	DC2	¥240,000	¥150,000
ACCORD	CD6	¥240,000	¥150,000
LEGEND	KA9	¥240,000	¥150,000
NSX	NA1	¥280,000	¥170,000
MITSUBISHI			
MIRAGE	CJ4A	¥260,000	¥170,000
LANCER	CN9A	¥260,000	¥170,000
FTO	DE3A	¥260,000	¥170,000
GTO	Z1※A	¥260,000	¥170,000
SUBARU			
VIVIO	KK4	¥280,000	¥210,000
IMPREZA	GC8	¥280,000	¥210,000
LEGACY	BD5	¥280,000	¥210,000
SUZUKI			
CULTAS	AA34S	¥280,000	¥210,000
CAPPUCCINO	A11R	¥240,000	¥160,000

FOR WAGON & MINIVAN		車高調整式	固定式
TOYOTA			
COROLLA WAGON	AE100G	¥280,000	¥210,000
CAMRY・GRACIA	MCF2※W	¥280,000	¥210,000
ESTIMA	ALL	¥140,000	/F¥170,000
NOAH	※R50G		¥150,000
NISSAN			
AVENIR	PNW10	260,000	¥180,000
STAGEA (4WD)	WGNC34	¥240,000	¥160,000
STAGEA (FF)	WGC34	¥260,000	¥170,000
MAZDA			
CAPELLA WAGON	GV8W	¥280,000	¥210,000
DEMIO	DW5W	COMING SOON	
HONDA			
ACCORD WAGON	CF2	¥240,000	¥150,000
ORTHIA	EL※	¥240,000	¥150,000
SMX	RH※	¥140,000	/F ¥170,000
STEPWAGON	RF※	¥140,000	/F ¥170,000
ODYSSEY	RA※	¥120,000	/F ¥150,000
MITSUBISHI			
LEGUNUM	EC5W	¥240,000	¥150,000
SUBARU			
IMPREZA WAGON	GF8	¥280,000	¥210,000
LEGACY WAGON	BG5	¥280,000	¥210,000

【/Fはフロントのみの設定】

él SPORT STEERING / by MOMO

SIZE360ø off Set 70m/m

SMOOTH LEATHER / NUBUK LEATHER ¥35.000

él SPORT MOTOR SPORTS BRAKE PAD

●FOR GYMKHANA

コストダウンのための他車種との摩擦材の共有をすることなく各車両別に1年以上の時間をかけて開発されたモータースポーツ専用ブレーキパッド。タイムを縮めるためのノウハウとコントロール性に優れた最高峰ブレーキパッドです。

CIVIC MIRAGE MR2 LANCER IMPREZA 他 ¥18,500～¥27,500

●FOR CIRCUIT/MINI CIRCUIT

サーキットおよびミニサーキットを主眼に作られたスポーツブレーキパッド。優れた耐久性と最高800度までの耐フェード性を確保。特殊素材の適合配合により、レース用タイプにありがちな低温及び常温域での効き難さを解消したモータースポーツを知り尽くしたエル・シュポルトならではの絶妙なコンパウンド配分。ストリートからサーキットまで、ミリ単位のブレーキコントロールを楽しめます。

各車種対応 ¥13,000～¥40,000

Supported by LARK

Salles Agency 株式会社ラック・エルシュポルト事業部

〒480-11愛知県愛知郡長久手町砂子718 ☎0561-63-4444 ℻0561-63-353

オイル交換等のメンテナンスからスペシャルオーダーまで、承ります。お気軽に、ご来店ください。

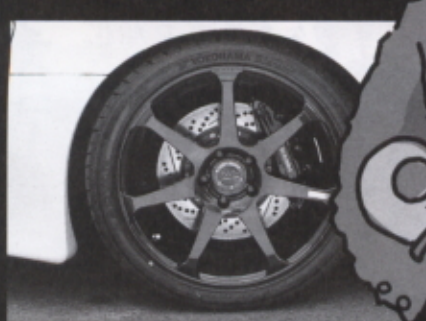
HKS TOKYO POWER'S

JZX90
GT-R用
HKSインタークーラー

1JZノブーストアップからフルチューンまで対応。

¥280,000より

JZX100
GTインタークーラー
高効率GTコアを採用。タービン性能の高性能化を可能にします。

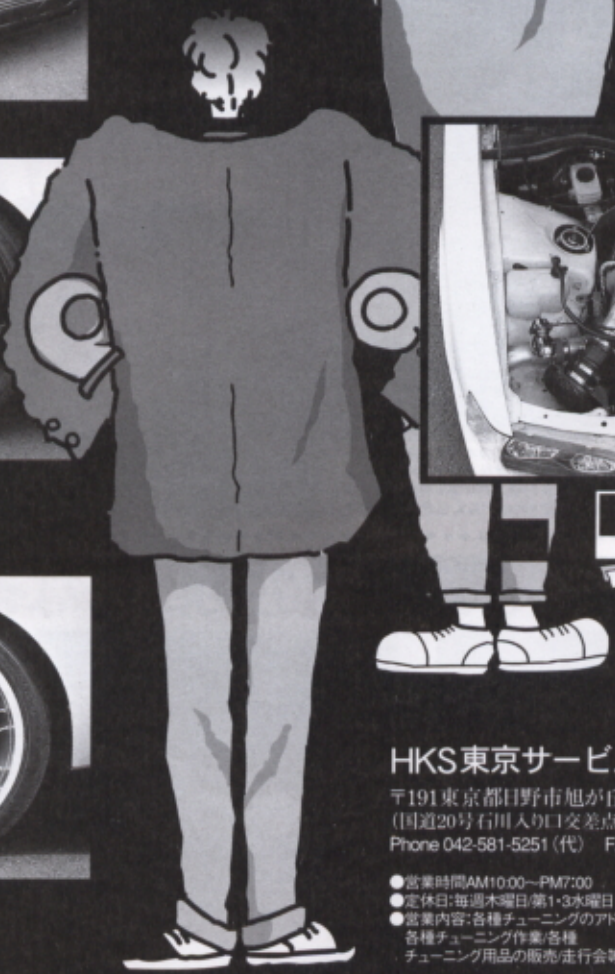


JZX100
●N-1ブレンボキャリパー
●プロジェクトμ、SCRプロローター
●ハイパーダンパー

JZX100/465ps
●GT3040タービン
●GTインタークーラー
●オイルクーラー

ブースト1.2Kg/㎠・シングルタービン仕様により、ノーマルタービンの容量不足を解決。さらに、エンジンコンディションを安定化するオイルクーラーが設定されています。

JZX90
●JZA80,4ポットキャリパー
●プロジェクトμ、SCRローター
●ハイパーダンパー



HKS TOKYO SERVICE

HKS東京サービス

〒191東京都日野市旭が丘6丁目11-8
(国道20号石川入り口交差点より南へ1分)
Phone 042-581-5251(代)　FAX / 042-581-5259

●営業時間AM10:00〜PM7:00
●定休日:毎週木曜日/第1・3水曜日
●営業内容:各種チューニングのアドバイス/各種チューニング作業/各種チューニング用品の販売/走行会等の開催・企画

達人・村尾 真吾の ドリフト道

チェイサーでドリドリするためのワザを「ムラオ」こと村尾真吾選手が伝授!

Photos/Hiroharu Sato, Hirohide Yambe Text/Koujiro Wakatsuki

チェイサーでドリフトならオレにまかせてよ

村尾 真吾

「むらおしんご」と読む、その正体はドリフト星の王子で、CARBOY誌のドリフトコンテストでガンガン優勝しまくりー躍有名人に。かの織戸学＝オリドとはそれ以来のライバル（敵？）で、97年はふたり仲良くミラージュレース（ミラージュ・インターナショナル）に参戦。また、N1耐久レースではトムススピリットのセリカGT-FOURを駆ってポールポジションを取ったり、優勝したりと大活躍中だが、普段はトムススピリットで働いているのである。愛車はこのチェイサー（詳しくは後ろのページを）と、ポロポロのハチロクで、ドリフト道を極めるべく日々精進している。

オレだって最初からウマかったワケじゃないしウマかったワケじゃないしとにかく練習あるのみよ

どーしたらドリフトできるようになるのって？

どんなことを極めるんだって、世の中ラクにできることって少ないよね。ま、だからみんな苦労してるんだろうけど…おっと、ここじゃぁそんな説教じみたことはどうでもいい。でも、ドリフトだってそうだ。ムラオだって、「やっぱり練習するしかないでしょ、マジで。それも死ぬほどね（笑）」

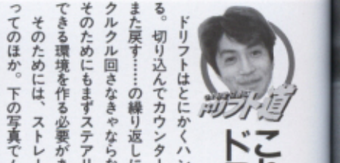
てなわけで、とにかく走り込むことが一番みたいだな。とは言うものの、ただ突っ走ってたってダメだ。そういうのを猪突猛進って言うのよ。おっと、違うか。

でだ、それじゃ一体どうすりゃいいの？「ドリフトできない人って、クルマを横にする感覚が分からないでしょ。まぁ当然だけど。どうやったら横にできるか知らないんだから、まずはアクセルターンでもサイドターンでも何でもいいから横にしてみる。それで身体に感覚を覚え込ませることだね」

ただし、最初から高い速度で横にするのは危ない。低い速度で試してみることが肝心だ。ムラオの場合、最初は山で遊び走りたいと思って始めたわけだけど、はっきり言って初心者が公道で練習するのは避けたいね（これマジ）。最初は広場とかにパイロン立てるか、ジムカーナ場なんかに行って練習したいもんだ。「最初は次元の低いところからドリフトしてみるとラク」

てことだから、ブアーなタイヤを装着するのもいいだろうし（ムラオもそうやってたらしい）、その点じゃぁ雪道なんかいいかもよ。

これがムラオ流ドリフトのドライビングポジションなのだ



ドリフトはとにかくハンドル操作量が増える。切り込んでカウンター当てて、それからまた戻す……の繰り返しになるわけだ。常にクルクル回さなきゃならないよね。だから、そのためにもまずステアリングを自在に操作できる環境を作る必要があるわけ。

そのためには、ストレートアーム状態はもってのほか。下の写真でムラオがやってるみたいに、ステアリングの9時15分、もしくは10時10分あたりを握って、ヒジが直角かそれに近い角度に曲がる程度に、自分の身体をステアリングに近づけるのが理想なのだよ。じゃあ、思いっきり近きゃいいかっていうとそれも限度があって、近すぎても腕がクロスできないから回しにくいんだな。何でもそうだけど、ほどほどにってことだね。

こんな感じがベスト。ノーマルシートなら調整はラクだけど、バケットの場合は装着時に細心の注意を払おう。

ナンパもドリフトもコツはいっしょ？モノゴトを始めるには「キッカケ」が必要だ

ドリフトは、単にハンドルを切り込むだけじゃあできない。何らかのキッカケ作りが必要だ。ホラ、いい女をゲットするにも、まずキッカケ作りからって言うでしょ。おっと、これまた違うか？。

ただ、ドリフトのためのキッカケ作りにはいろんな方法がある。

「その中でも、一番簡単にテールスライドを誘発できるのがサイドブレーキでしょう」

ま、最近はサイドを使ってドリフトに持ち込むヤツが増えてきてるのも事実だけど、サイドブレーキを引くことによってリヤタイヤを強制的にロックさせ、リヤを滑らせるってわけだ。4WDはちょっとコツがいるんだけど、FRやFFなんかは比較的ラクに滑らせることができる。特にチェイサーみたいなFRだったら、ほかにもシフトロックやクラッチを蹴るなんていう方法もある。もっともこれはMTだけに通用するテクだ。今回ムラオが持ってきたチェイサーもATだから、当然シフトロックなどのクラッチワザは使えない。

ムラオはとにかくサイド一辺倒だったね。

「だって、ATは半クラッチでパワースライドをコントロールできないし、特にチェイサーはホイールベースが長くて曲がりにくい。無理矢理流すしかないでしょ」

ってわけ。クラッチワザが使えなくても、フェイントや慣性ドリフトって手もあるけど、基本的にはMTの方がラクにドリフトできるそうだよ。

サイドに手をかけて

一気に引く！

チェイサーでドリフト？ゼンゼン楽勝ッスヨ〜

チェイサーをただのオジサングルマなんて言うやつはダレだ！　立派なドリフトマシンとして通用するクルマなんだぜ。ドリフト界じゃ定番車なのだ。特に旧型のJZX90は、みんなガンガン走り込んでるぞ。

フルカウンターを当てながらの大ドリフトは、誰が何と言おうとカッコイイじゃない。ただね、ドリフトやりたいと思ったらクルマがなきゃ話にならない。当然それなりのクルマを用意するわけだけど…え？　チェイサーなんかでできるのかって？　アータ、馬鹿くて大きい」っていうイメージがあるから（まぁ実際そうなんだが）、どうしても振り回すのに抵抗を感じるだけじゃないかな。

ちなみに、ムラオによればチェイサーみたいなクルマは、

「車高を落としすぎないのがコツかな。リヤも硬すぎるのはダメ。リヤが硬すぎると後ろが踏ん張ってケツが出にくいでしょう。リヤを適度にロールさせて、腰砕けっぽくするとドリフトしやすい」

フムフム、なるほどな。さすがはムラオってところ。だけどそんな能書きよりも、まずはムラオの大ドリフト、見てちょーだい！

立ち上がりに向けて徐々にカウンターを戻す

フルカウンターまではいかないのがチェイサーの特徴

ライン取りも見事！　決してインは離さないのだ！

これが達人、ムラオのカレーなる大ドリフトだ!

う〜む、アクセルコントロールも絶妙だぜ！

ここいらで徐々にカウンターが当たり始めてきたぞ

姿勢変化はバッチリ。ケツがスライドし始める

お〜っと！　いよいよムラオの大ドリフトの始まりだ

ひとつのコーナーでくり返し練習するとくり早くウマくなるぞ

最終コーナー

日光サーキット

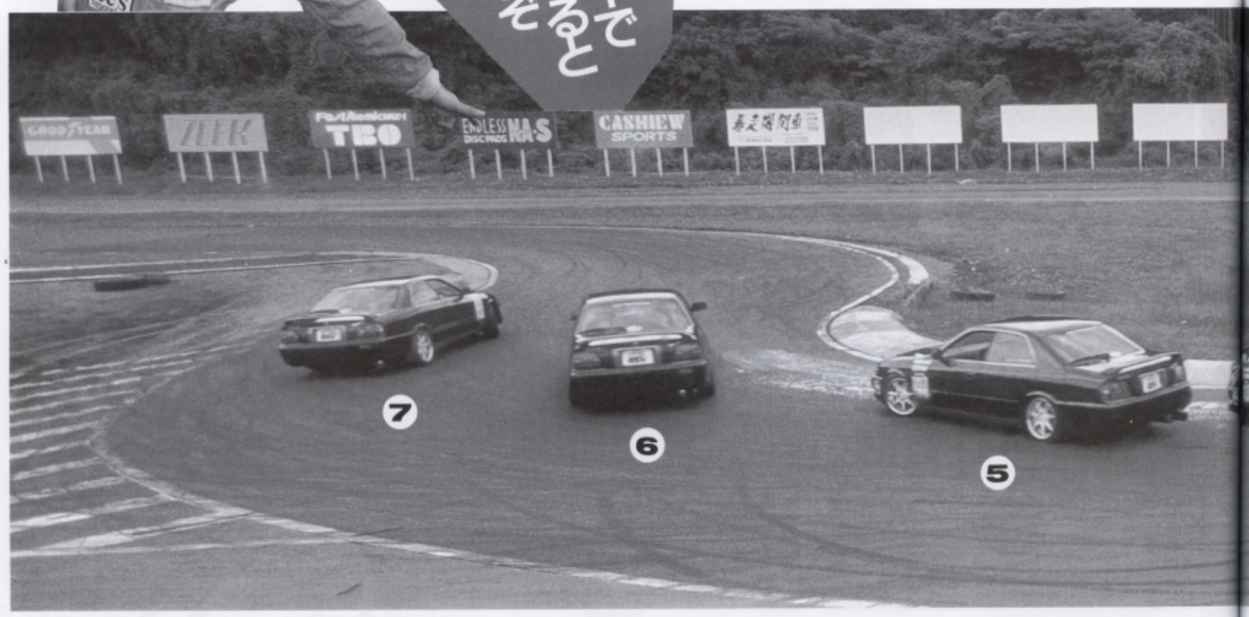
サーキット走行会フリークにとって、関東では今一番人気のあるコースがここ日光サーキット。現在のドリフト走行会ブームのキッカケを作ったコースと言っても過言じゃない。コンパクトなコースだが、変化に富んだレイアウトが施されている。東北道宇都宮ICからも近くアクセスはラク。このページでのドリフトは最終コーナーで行なった。

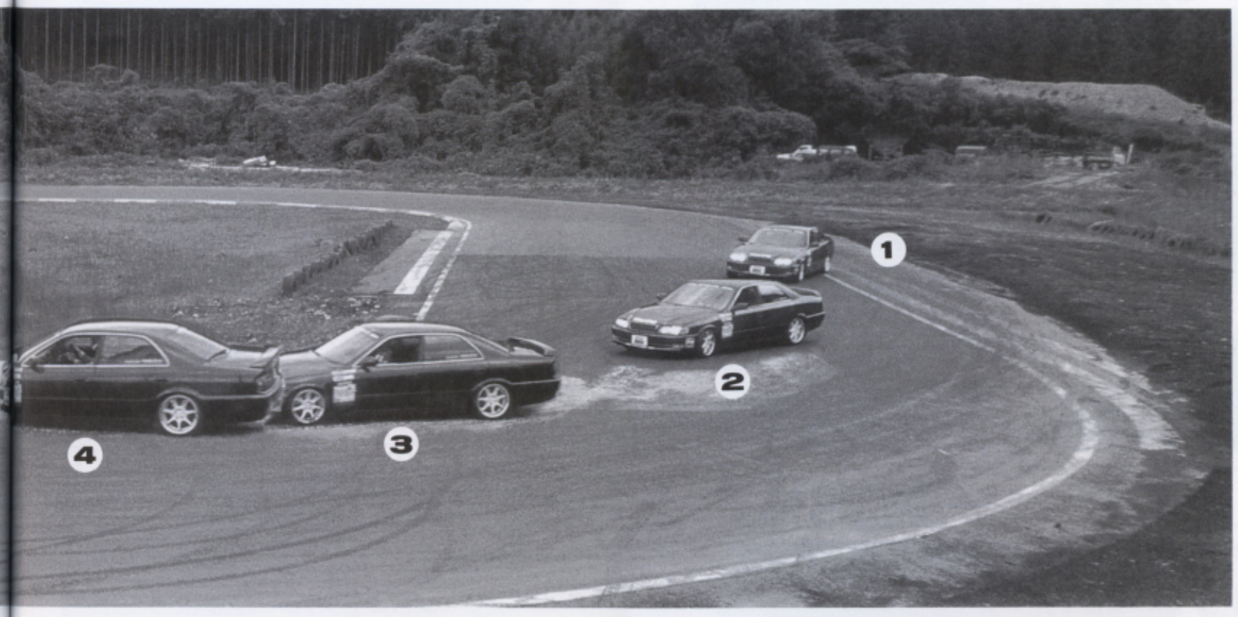
●日光サーキット〒321-04 栃木県河内郡上河内町高松984 ☎0286-74-4390

さぁ、いよいよ実際のドリテクを細かく解説していくことにしようじゃないか。ホントはいろんなシチュエーションでのドリフトをお見せできればベストなんだけど、一応誌面スペースの限界ってやつがある。だから、ここではヘアピンコーナーとS字コーナーを例に取ってドリフトしてもらった。コースはご存じ、走り屋の間で大人気の日光サーキット。一体どんな走りを見せてくれるのか楽しみだゼ!

解説 ドリフトテクニック

それじゃ実際にドリテクを見ていくとしましょう





この前のページでも言ったけど、ドリフトするためのキッカケ作りにもいろいろある。だけど、ムラオが今回披露してくれたドリフトは、ほとんどすべてのコーナーがサイド。

「オレのクルマの場合、ここ日光サーキットじゃサイドを使わないとダメみたい。ほかのコースだと振るだけでドリフトできるけど、ここはどうもフロントが食いつかない」

本当は、もっと車高が高けりゃサイドを使わなくてもいいみたいだけど、どうしてもフロントがフルバンプしてしまうそうだ。フロントがフルバンプすると、それ以上サスペンションが縮まなくなるからロールが止まってしまい、荷重をタイヤだけで受けもつことになる。必然的にタイヤのグリップ限界を超えやすくなり、一気に流れ出してしまう。だから、強制的にリヤを流すためにサイドを多用する、というわけ。じゃぁ車高を上げればいいじゃない、なんて言われるかもしれないけど、そこはムラオ。

「だって低い方がカッコイイじゃない(笑)」

この〝カッコが第一〟ということも大事なのだよ(ホントかな)。ま、ムラオほどのテクがあれば問題ないかもしれないけど、実際にはどんなクルマでも多少車高を上げて、ロールさせた方がドリフトはやりやすくなる。いうまでもなく、姿勢変化に必要な荷重移動が容易になるからね。

「特にリヤの車高は上げ気味の方が、どんなクルマでもリヤは出やすくなる。でも、今度はフロントに荷重がかかりすぎちゃって、フロントがバンプしやすいから極端に前下がりの姿勢にするのは禁物」

というから、水平かやや前下がりの状態にするのがいい。でもって、リヤを硬めすぎないのも大事なこと。

「リヤをソフトにすることでリヤだけをロールさせるわけ。リヤを硬くすると踏ん張っちゃってケツが出にくいから」

ちょっと腰砕けっぽくセッティングしてドリフトさせるのがコツだ。ただ、

「このクルマは確かに曲がりにくいけど、逆にスピンはしにくいクルマだと思う。ホイールベースが長いから安定してるんだね」

ということで、ライバル関係にあるローレルやセフィーロなどよりもスピンはしにくいんだって。ローレル&セフィーロはフルカウンターまで当てなきゃダメだけど、チェイサーならそこまでカウンター当てないでもドリフトコントロールできるみたい。ただキッカケ作りが難しいってことだね。その点で言えば、キッカケ作りはMT車の方がラクだ。

「シフトロックやクラッチ蹴ったり、いろんなワザが使えるでしょ。ATだと基本的にはサイドかフェイントかけるしかないもんな」

シフトロックというのは回転を合わせずにシフトダウンするテクニックのことで、アプローチでステアリングを切り込むと同時に、回転を上げずにシフトダウンする。クラッチもいきなりつないでやるわけ。で、どうなるかっていうと、回転が合わないわけだから駆動輪であるリヤタイヤが一瞬ロック状態になるんだな。つまり、一瞬サイドを引いたのと同じ状態になるってこと。その滑りを利用してテールスライドを誘発させるテクなのだ。

一方、クラッチを蹴るっていうのはギヤチェンジせずにクラッチを一瞬だけ切るテクニック。アクセルも抜かずにやるのがコツで、クラッチを切ることで回転が上がって、ミートしたときに瞬間的にホイールスピンするから、やっぱりリヤタイヤが滑り始めるってわけ。どっちもMT車独特のテクだから、無論AT車では使えない。だからと言ってAT車にドリフトは無理ってことじゃない。

「確かにテクニックのバリエーションは少ないかもしれないけど、サイドやフェイントで十分ドリフトには持ち込めるよ」とムラオ。

ちなみにフェイントってのは、コーナーの向きと反対方向に振ることで、その揺り返しを使うテクニックだ。この後に出てくるS字での振り返しが、実はフェイントと同じ原理を利用してるのだ。ハイスピードからのタイトコーナーや、ブラインドコーナーなんかへの突っ込みじゃタイミングが取りやすくて有効だ。もっともAT車は、

「半クラッチでパワーのコントロールができないから、スライドを維持するのが難しい」

とムラオが言うように、MT車に比べれば多少ドリフトの維持は難しいかもしれないな。ま、AT車にはいろんなデメリットはあるけど、このチェイサーの場合は少なくともサイドブレーキがインナードラム式だから効きやすくて、キッカケ作りには最適だ。

で、そのサイドを使ってドリフトしてたのが、このページの最終コーナーってわけ。手前にラス前のコーナーがあるから、そこでのドリフトが多少残ってるけど、仮に手前がストレートでもアプローチのタイミングはこれくらいだろうね。もちろんキッカケはサイドブレーキとサイドを引いて一気にリヤタイヤをロック、テールスライドに持ち込むわけだ。それが写真の①になる。

ここじゃぁ手前のコーナーからのスライドが残ってるから、それほどきつくサイドを引かなくてもドリフトには持ち込める。だけど、リヤが流れてからの対処は手前がストレートの方がブレーキングがきつくなるから、よりフロント荷重になってドリフトには持ち込みやすい。

で、リヤが流れてからは当然カウンターを当ててスライドアングルをコントロールしなきゃいけないわけだけど、ムラオは瞬時にカウンターを当ててないよね。っていうのも、さっきも言ったようにチェイサーはホイールベースが長くて安定してるから、挙動変化が超マイルドなわけ。つまり、流れ方が緩やかなんだな。だから、急いでフルカウンターを当てなくても平気ってわけ。

とは言っても、決してコントロールが雑でいいってことじゃない。④から徐々にカウンターが当てられているけど、この〝徐々に〟

ムラオの裏ワザ これが4人乗車ドリフトだ!

何でもやっちまうムラオ。取材班の「やってよ〜」というワガママにも、イヤな顔ひとつせずやってくれたのがこれ。「何人乗ってようと関係ないんじゃないの?」などと言ってるヤツはシロート。人間の平均体重が約60kgとして4人乗ればムラオを除いて約180kg近い重量増だ。必然的にサスペンションはバンプしやすくなるし、特にリヤシートに2人も乗ってるわけだから、リヤサスには相当負担がかかってくる。当然重くなればタイヤのグリップは高くなるから、どうしてもスライドはしにくくなるわけだ。だけど、ムラオは思い切りオーバーアクションで振り回してくれた。ただ、やっぱり重いからパワースライドも続きにくくて、ドリフト維持には苦労してたみたい。

CAUTION!
大変危険ですのでよいこの皆さんはマネしないで下さい

キミのクルマのお手本になる!?

解剖 ムラオSPLチェイサー

エンジン

エンジンはドノーマル。オイルフィラーキャップとラジエターキャップがトムス製（開弁圧1.3）に変わっているぐらい。ドリフトに邪魔なABSとトラクションコントロールはカプラーを外してカット。

インテリア

エアバッグは最初から付いてなかったので、ステアリングはトムスのオールージュをセレクト。ステアリングコラムもカバーなし。オーディオも付いてないのでセンターコンソールはスッカスカ。トムスのブーストメーターが寂しげに付いている。シートはブリッドのブリックスを2脚セット。リクライニングタイプだけど、ホールド性は高くドリフトにもOK。

ホイール

ホイールはエンケイのRSエボリューションを装着。ロープロファイルタイヤに対しても十分な剛性を確保するFJリムを採用しているから、タイヤ&ホイールに大きな負担がかかるドリフトにもベストマッチングだ。鋳造3ピース構造で、サイズはF 7J-17、R 8J-17。

サスペンション

サスペンションは、TRDの車高調を装着。「ドリフト車はカッコも大事」ということで、ギリギリまで車高は下げている。ホントはもう少し上げた方がイイらしいんだけどね。まあ、そこはムラオのウデでカバーってことでしょう。

タイヤ

タイヤは、レース活動でもムラオがお世話になっているトーヨーの「トランピオ・ギューン」を使用。だからってワケじゃないけど、コントロール性が高く、摩耗も少ないなどドリフトにベストマッチということで非常に気に入ってるらしい。サイズはF 215/45-17、R 235/40-17。

マフラー

マフラーは当然のことながら、「トムス・バレル」を装着している。セミステンレス製で、メイン80φ、テール115φというスペック。ルックスもグッドだが、サウンドもジェントルながら迫力を感じさせてくれるもので○。ちなみに価格は9万9000円。

秘技 ラインロック

お目立ち度バツグンのワザ。パワー&トルクのあるツアラーVのオートマなら、ブレーキを前輪が前に進まない程度に踏んでアクセルを踏み込んでいくだけでオーケー。ただしタイヤは激べりしますぜ。

このチェイサー、トヨタからのいただきもんなんスよ。あの関谷正徳さんが口をきいてくれて、噂ではクラッシュテストをまぬがれたテスト車両らしいんですけど。そのせいか、本来付いてるハズのパーツがイロイロと付いてナイ。オーディオなんて当然付いてないんでラジカセ積んでます。エンブレムもないし、サイドモール、ステアリングコラムのカバー、細かいトコではリモコンドアロック仕様のハズなのに、キーに肝心のリモコンのボタンがついてない！　などなど。で、チューニングに関して言うと、エンジンはドノーマルでマフラーは当然トムスのバレル。ドリフトするには邪魔なんで、ABSとトラクションコントロールは配線のカプラーを外して切ってます。サスはTRDの車高調で、車高はマキシマム下げてます。ハッキリ言ってタイヤは当たってますけど、やっぱりカッコは大事ッスからね（笑）。当然LSDは必需品で、TRDを入れてます。ブレーキパッドはウインマックス、タイヤはいつもお世話になっているトーヨーさんのトランピオ・ギューン。このタイヤ、ドリフトやってもあんまり減らないからオススメですよ、マジで。まあ、こんなカンジなんですけど、オートマ楽ちんドリフト仕様っていうところですかね。（ムラオ談）

ってのが大切。スライドスピードに合った速度でカウンターを当てるのがコツで、絶妙なステアさばきが要求されるのだ。それはアクセルコントロールにも言えること。

このチェイサーのエンジンは低速トルクが太いから、3000〜4000回転あたりまで回転が落ち込んでもアクセルを踏み込めばパワースライドに持ち込めるけど、それでも微妙なアクセルコントロールは必要だ。当然、リヤがスライドしてからはアクセルコントロールでドリフトアングルをコントロールするわけだけど（それが前ページの写真の④以降）、アクセルを踏みっぱなしじゃぁスピンしちまう。FRの場合、基本的にアクセルオンでテールスライドが大きくなりオフで小さくなるから、アクセルコントロールでバランスを取りながらドリフトアングルを維持するのが一番のポイントだと言えるだろう。

「ただ、ATの場合Dレンジでドリフトを維持するのは難しいかも」

というのも、ATミッションは勝手にシフトアップしてしまうからだ。ドリフト中にシフトアップすると、駆動輪にかかるトルクが減るから、いきなりリヤタイヤがグリップしてしまうのだ。だから、ムラオもAT車でドリフトする際は、セカンドレンジかローレンジでドリフトするようにしてるそうだ。それならそのギアに固定されるから、アクセルコントロールもラクだよね。

さて、このページにあるS字の場合はドリフトのキッカケ作りとドリフトコントロールは同じだけど、揺り返しを使うっていう点が最大のポイントだ。最初の左コーナーをドリフトしてきて、ちょうど中間地点にきたところで一瞬アクセルをオフしてやるのがミソ。

アクセルをオフすることで荷重がフロントにかかり、フロントタイヤのグリップが増す。同時にリヤタイヤのホイールスピンも止まってリヤのグリップも回復するから、スライドが止まるのだ。リヤのグリップが回復すると、カウンター方向にノーズが向きを変えるから、ここでは右にクルマの向きが変わるわけだ。

リヤの動きもそれまでとまったく反対方向に変わるから、反動によって……まさに振り子のように反対方向、ここでの右コーナーの向きにテールスライドが始まってくれる。もちろん、その後の対処は通常のドリフトと変わらないが、これを直線で行なうといわゆるフェイントモーションとなるわけだ。

S字ドリ

ひとつのコーナーで安定してドリフトできるようになったらS字で連続ワザにチャレンジだ

START

A すでに手前の左コーナーからのドリフトを維持しつつ、さらにこの左コーナーのためにアングルを深く取るためアクセルオン。

B アクセルとステアリングでドリフトアングルをコントロールしながら、さらにスライド量を増やしてやる。

C このコーナーだけなら、このちょっと手前あたりからステアリングとアクセルを戻すが、揺り返しを使うためカウンターは当てたまま。

D このあたりで「ガバッ」と一瞬アクセルを戻す。すると、リヤタイヤがグリップしてカウンター方向にノーズが向きを変えてくれる。

E リヤタイヤが反動で左にスライドし始めたら、カウンターを逆に当ててアクセルもオンする。カウンターをどれだけ速く切るかが勝負だ。

F スライド量に合わせ、この右コーナーのためにステアリングとアクセルコントロールでスライドアングルをコントロールする。

G 今度は真っ直ぐ立ち上がるので、徐々にステアリングを戻しつつ、アクセルもリヤがグリップしていくように抜いていく。

FINISH

H 立ち上がりラインもアウトギリギリまで寄るようにスライドをコントロールしていくのが、綺麗なドリフトを完成させるためのコツだ。

このページで使ったコーナーは、日光サーキットのS字を採用した。図を見てもらえば分かるように、ピットをスタートして3〜4コーナー目がこのS字になる。ただ、最終コーナーと同じで手前のストレートが短く、どちらかと言うと複合コーナーからのS字になる。手前のコーナーのドリフトを維持しなきゃならないから、難易度はちょっと高くなるかもしれない。

自分でやる！メンテナンス講座

こまめなチェック&メンテで愛車と長〜くつきあおう

モデル車両：JZX100 チェイサー

今回はスポーティなフォルムが大人気のJZX100チェイサーをモデルスタディーとして展開する。実際に作業してくれたのはこのクルマのオーナーである青山加奈ちゃんだ。

せっかく買った自分の愛車と末長くつきあって行くためには日頃のこまめなメンテナンスを心がけることが大切だ ましてやこれからチューニングをしようと計画しているなら、基本的なメンテは必須条件といえよう もちろん難しい作業はディーラーにお任せでもいいけど ここで紹介するような簡単な部分は自分でやってしまえば クルマの状態もわかるし愛着も倍増するぞ

注）ここに掲載する各データは現行JZX100系のものであり、97年10月現在のものです

Photos & Text/Go Ito
Model/Kana Aoyama

ブレーキフルード

ブレーキのトラブルは命に直結するため常にベストコンディションを保とう。点検するのはリザーバータンク内の量と汚れ具合。さらにフルード漏れがないかをチェック。

エンジンオイル

エンジンオイルはエンジンの血液ともいえる重要なポイント。点検ではディップスティックにより、油量とオイルの汚れ具合をチェック。汚れがひどい場合は交換が必要だ。

ATフルード

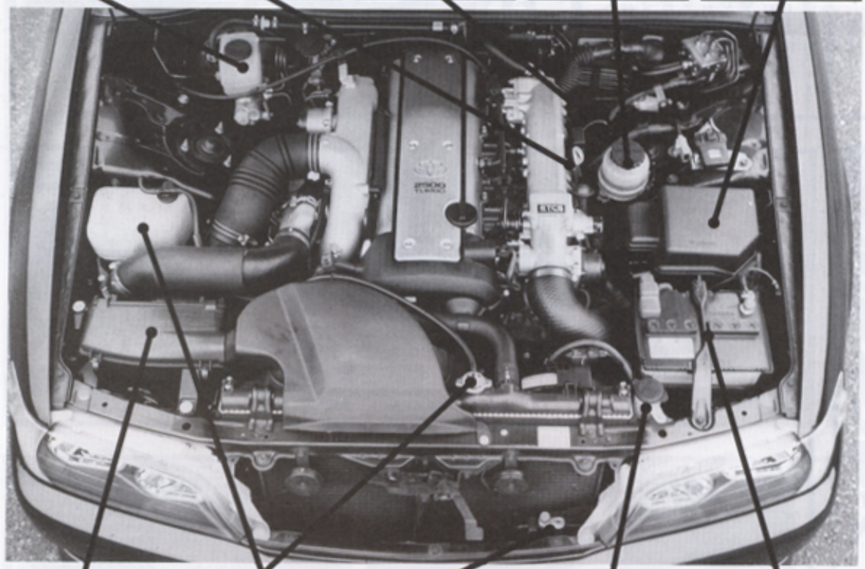
ATフルードは走行性能に直結する重要なメンテポイント。点検方法はエンジンを始動させた状態でディップスティックを引き抜きフルード量とフルードの汚れ具合を確認。

パワステフルード

ハンドルの操舵力を軽減させるパワーステアリングを作動させるためのフルードが備蓄される。フルードの量とラインまわりのフルード漏れ等をチェックしよう。

ヒューズボックス

電気系が作動しなくなった時、まずヒューズをチェック。エンジンルーム内には走行等に必要なヒューズが配され、室内には快適装備やライトなどのヒューズが装備される。



エアクリーナーボックス

スムーズな吸気を実現するためには、エアクリーナーは常にきれいにしておきたい。エレメントの軽い汚れは清掃でOKだが、汚れがひどい時にはエレメントを交換しよう。

冷却水

エンジンを冷却するLLCも定期的な交換が必要。オーバーヒートの予防のためにも冷却水の量&質を点検しよう。点検箇所はリザーバータンクとラジエターの2カ所にある。

エアコン

カーライフの必需品のエアコン。快適なドライブのためにもエアコンガスの状態もチェックしたい。エアコン作動状態でレシーバーにある覗き穴でガスの状態を点検する。

ウインドウウォッシャー

ウインドウォッシャー液が出なくても走行上は支障が出ないが、ワイパー作動時のガラスの傷付き防止や油膜除去の目的のためにも、ウォッシャー液を補充しておこう。

バッテリー

クルマの電気系の要。バッテリーの点検は、バッテリー液の過不足をチェック。バッテリーの寿命は使い方やメンテ法にもよるが、大体3年程度が一つの目安となる。

まずはボンネットを開けてエンジンルームを点検しよう!!

ドライブ前はもちろん、走行前にはボンネットを開けて点検しよう。

チェイサーに限らず、最近のクルマのトラブルは非常に少なくなってきている。しかしいくらメンテナンスフリー化が進んだといっても、長く使っている間にはトラブルも発生してしまう。いくら精巧にできた機械でも性能低下は免れない。これはクルマに限らず、すべての機械についていえることだ。

クルマの新車時の性能を維持するためには、ユーザーの日頃のメンテが重要なポイント。メンテというと、すべてをディーラーに任せておけばいいと考える人もいる。確かにそれも間違いではないが、それだけでは完璧とはいえない。ディーラーへ整備点検を出すのはたいてい半年に一回。すべてをディーラー任せにするにはインターバルが長すぎる。

クルマの調子は人間と同様に変動するもの。日頃のメンテでトラブルの芽をシャットアウトすることで、快適な状態が維持できるのだ。ユーザーが行なうべきメンテポイントは、決して難しいものではない。要するにクルマの状態に留意して、変わったところや不調箇所がないかをチェックする。もし不具合が見つかったら対処してやる。そして自分の手に負えなかったり原因が分からなかったらディーラー等に持っていけばいいのだ。

STRUT TOWER BAR
定価¥21,000
コーナーリング時にJZXの重量級のボディを支えるJZX100ストラット・タワーバー。このボディでこのステアリング・レスポンス。シャーシの剛性アップを見事に感じる一品です。
●フロント専用

SPORTS STABILIZER
定価¥88,000
コーナーリング時のロールを押さえ抜群のロードホールディングを発揮するJZX100専用スタビライザー。JZX100のような重量級マシンには必要不可欠のセッティングパーツ。

STRAIGHT PIPE ADAPTER
定価¥26,000
排気効率を最大限に発揮す留ために必要な触媒アダプターは、ハイパワー・チューニングマシンはもとよりサーキットランやライトチューニングにも欠かせない大切なパーツのひとつ。

ADJUSTABLE SPORTS SUSPENSION
定価¥278,000
常に最速のベストセッティングをめざすエスプリ。JZX100のために今回はオーリンズをベースに新たなセッティングを施しました。専用スプリングもセットされたフルキット版です。

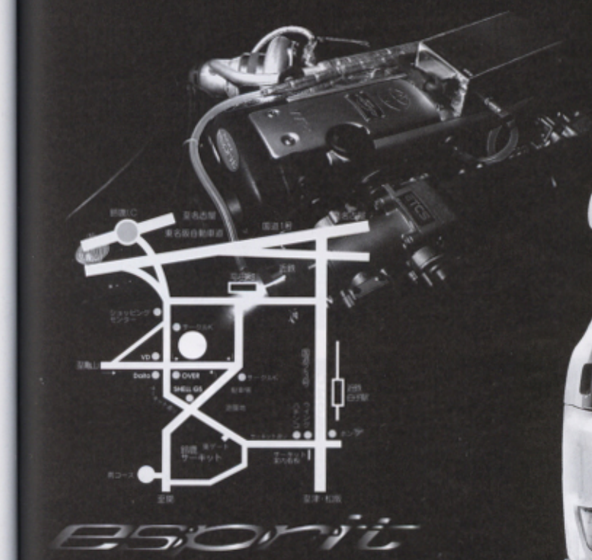
ELINT COMPUTER
定価¥168,000
JZX100のコンピュータ・チューンにおける数々の問題をクリア。ハイパワー・チューニングのあらゆるリクエストにも対応するエスプリならではのコンピューター。
●価格下取含む

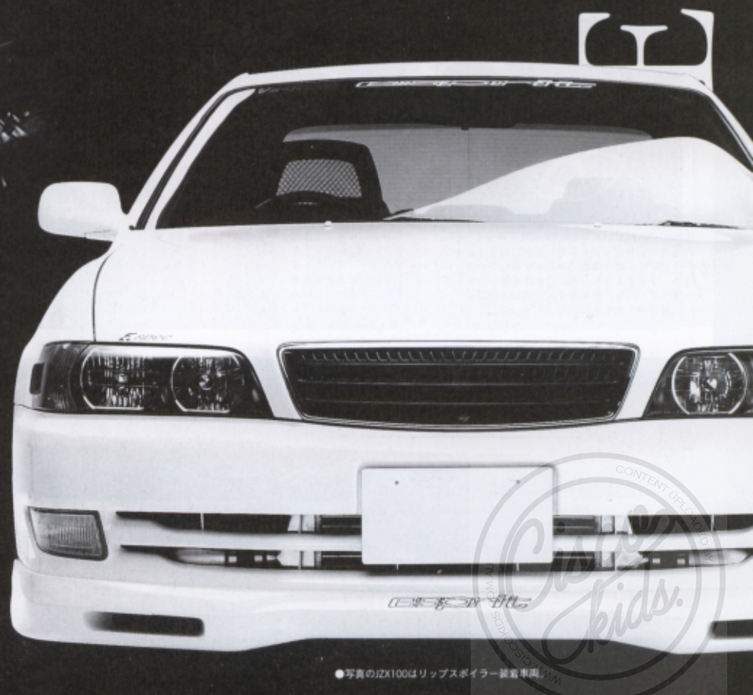
ALL STAINLESS SPRTS MUFFLER
定価¥158,000(フロントパイプ付)
エスプリスポーツマフラー最新モデル。その排気効率はエスプリ・スーパーチューニングによってもたらされる巨大なパワーにも圧倒されることはありません。テールサイズ100φ。
●マフラー単体価格 ¥134,000

JZX100 FRONT LIP SPOILER
定価¥39,000
無駄を廃してそして大胆に。数々の最高速テストやサーキットランはもちろん、そのデザインバランスは高い評価を得ています。

BIG CAPACITY FRONT PIPE
定価¥52,000
排気効率を最大限に高める高性能エキゾースト・マニホールドパイプ。エスプリ・オールステンレススポーツマフラーをはじめ各社スポーツマフラーに対応しています。
●オールステンレスタイプ76φ

ESPRIT JZX100





●このカタログの内容は1997年8月現在のもので、仕様・装備ならびに価格は予告なく変更することもあります。●カラーおよび塗装色は、印刷インキや撮影条件などから、実際の色と異なって見えることがあります。●表示されている数値は、定められた試験条件下での数値です。●適用車種以外に取付けたり、指定する方法以外の取付方法および使用場所での事故・故障等があった場合、当社は一切の責任を負いません。●一部商品は改造許可等の申請が必要な場合があります。詳しくはお問い合わせ下さい。●広告表示価格に消費税は含まれておりません。

〒513 三重県鈴鹿市住吉3-19-1 ☎0593(70)8080 FAX0593(70)2080

●写真のJZX100はリップスポイラー装着車両

最低限この部分だけでも自分でチェックしておこう

作業ポイントを把握すれば、簡単なメンテでトラブルは克服できる

CHECK! ランプ類

最近のクルマの電装系は以前のものと比較して、信頼性がグンと向上している。しかし、依然としてトラブルが絶えないのが灯火類のバルブ切れだ。灯火類のバルブが切れた程度なら、走行に直接支障をきたすものではないが、灯火類の不備は整備不良として取り締まられるだけじゃなく、現在の交通事情を考えると外部のクルマとのコミュニケーションが取れず、事故を引き起こしかねず非常に危険な状態になる。そのためにも、灯火類が正常に作動するかしっかり確認する習慣をつけ、不備がある場合は即座に交換するようにしよう。

また上級車種に装備されているディスチャージヘッドランプは取り扱いが難しいため、トラブル時はディーラーに修理を依頼したい。

配線部を持たず、コネクターを回せばバルブを引き出せる。必ず同規格のバルブと交換すること。

フロントのサイドマーカーの取り外し方は、ボンネットを開けヘッドライト上のビスを外す。

リヤのコンビネーションランプは、トランクを開けランプ横のカバーを外すと＋ビスが出てくる。

サイドマーカーの突起物を前方に押し出してやると簡単に取り外すことができる。

爪を折らないように引き出せば、コンビネーションランプは取り外せ、バルブソケットが見える。

使用工具

ドライバー	メガネレンチ	8×10×12mm

CHECK! タイヤ

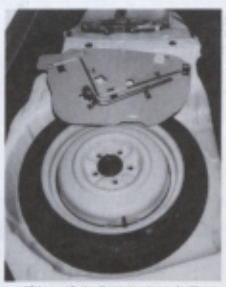
タイヤはクルマのパーツの中で唯一路面と接している。タイヤの状態が悪ければ、性能がいくら高くても路面に伝えられない。

タイヤの点検項目は、空気圧、摩耗具合、異物の噛み込みなど。慣れてしまえば簡単な作業だから、運転する前に点検する習慣をつけたい。中でも空気圧はタイヤが完全に冷えているときの数値が基準となっているので、走行後にチェックするスタンド任せでは疑問がある。できるだけ自分専用のエアゲージでチェックしよう。

さらにトレッド面の異物のチェックも重要。小石がかんでいるような場合はドライバー等で取り除く。ただし釘などが刺さっている時はパンクの可能性があるので、すぐに抜かずパンク修理ができる場所で抜くように気をつけよう。

タイヤの摩耗はサイドウォール部にある△マークで表示するスリップサインで確認しよう。

指定空気圧は運転席側のドアを開けた場所にステッカーで張ってあるからそれを参考にしよう。



いざというときのためにトランクに収納されている、スペアタイヤも指定圧に調整しておこう。

タイヤの空気は意外と簡単に抜けしまうもの。自分専用のエアゲージで常にチェックしたい。

CHECK! ワイパーブレード

雨の日の視界を確保するにはワイパーは必需品だ。ワイパーはウインドゥに付着した水滴を払うとき、埃や油膜の原因の油分も一緒に拭き取るため意外と汚れている。メンテを怠ると、いざ雨が降ってきた時に、視界が悪くいらいらしてしまうものだ。

ワイパーの拭き取りが悪くなったら、油膜取り等を使って、ワイパーゴムの表面をクリーニングしてみる。これでもまだ拭き残しがある場合、ブレード自体の固着やワイパーゴムの寿命と考え、早急に交換したほうが安全のためにもベターだ。

ワイパーブレードを交換するためには、ワイパーを一度作動させ、作業しやすい位置に持っていくことが必要だ。

コネクター部のロックを押しながらブレードをずらし、アーム部を中心に回転させれば、簡単に取り外せる。

CHECK! 冷却水

冷却水はエンジン内を循環して冷却させる役割を持っている。冷却系が正常に作動しないと、オーバーヒートやオーバークールで、走行前には冷却系の点検を習慣づけたい。

冷却水の量は、エンジンが完全に冷えているとき、リザーバータンクに刻まれているレベルの間に水位があればよい。リザーバータンクの水位がＬＯＷレベルよりも少ない場合、ラジエターキャップを開け、補充液をラジエター内をいっぱいになるまで補充し、リザーバータンクの方も、ＦＵＬＬレベルまで補充しておこう。

冷却水の点検は、リザーバータンク内の水位が適正範囲内にあるかがポイント。必ずエンジンが冷えてるときにチェックする。

冷却水が不足している場合、補充液をラジエターとリザーバータンクに補充する。トヨタの冷却水の色は赤色が標準だ。

ラジエター内のＬＬＣの汚れ具合も確認しておこう。冷却水が漏れている場合、ＬＬＣが白く固まっているので発見しやすい。

ラジエターキャップの圧力は、1年で0.1kg/cm²程度低下し、沸騰温度も低下してオーバーヒートしやすいため定期的な交換が必要。

●冷却水　サービスデータ

指定油脂　トヨタ純正　ロングライフクーラント

エンジン形式	交換時容量	推奨交換時期
1G-EF	6.5	新車時のみ3年 以降2年毎
1JZ-GE（2WD）	6.9	新車時のみ3年 以降2年毎
1JZ-GE（4WD）	7.6	新車時のみ3年 以降2年毎
1JZ-GTE	MT7.7	新車時のみ3年 以降2年毎
	AT8.4	新車時のみ3年 以降2年毎
2JZ-GE	7.4	新車時のみ3年 以降2年毎
2L-TE	9.0	新車時のみ3年 以降2年毎

凍結補償濃度

濃度	凍結温度
30%	−12℃
50%	−35℃

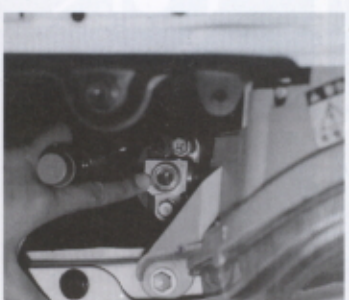
使用工具

ドライバー	BOXレンチ	プライヤー

CHECK! エアコンのガス

快適装備のエアコンが効かなくなる原因は、エアコンガスの漏れとコンプレッサーを駆動するファンベルトの異状が考えられる。エアコンガスが減少するのは、システム内の接合部等から漏れることが多く、漏れている場所を修理しなければ、いくらエアコンガスを補充しても根本的な解決にはならない。

エアコンの効きが悪いと感じたら、まずサテライトグラスでガスの状態を確認しよう。ガスが十分あるときは、小さな泡を含んだ液体が見えるはず。液体の流れが少ないときや霧状のガスしか見えない場合、漏れている可能性が高いため、専門家に修理を依頼しよう。

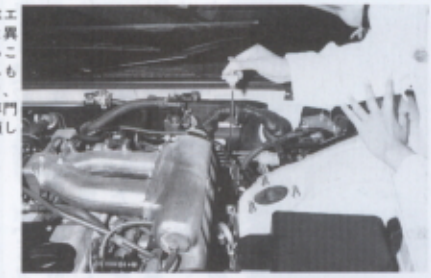


エアコンガスのチェックは、温度設定を最低にセットし、エンジンを作動させた状態で確認する。

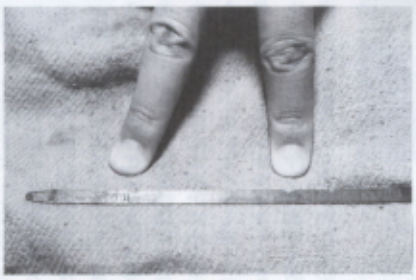
CHECK!

ATフルード

ATミッションには、ATF（ATフルード）が充填され、動力を伝達するのに重要な役割を担っている。このためフルードの汚れや劣化は走行性能の劣化に直結してしまう。ATフルードの点検はCOLDとHOTレベルがあり、基本的に走行直後エンジンを作動させたままPレンジに入れた状態で、ミッション横にあるディップスティックのHOTレベルで量&状態をチェックする。この時の注意点として、ATは精密機械なので、糸屑等のゴミを絶対にミッション内に混入しないように注意すること。ATFの交換は、ショップなどでATFチェンジャーなどを使って行ないたい。



ATフルードはエンジンオイルと異なり、量が減ることはない。もしも量が多かったり、少ない場合は専門家に修理を依頼しよう。



ATフルードの量を見る場合、ミッションの状態によりCOLDとHOTレベルを選ぶ。普通はエンジンを作動させた状態でHOTレベルで見る。

●ATミッションオイル サービスデータ

指定油脂　トヨタ純正　オートフルードD-2 &オートフルードタイプT-3

ミッション形式	容量	推奨交換時期	指定油脂
A42DE	6.1ℓ	60000km	D-2
A43D	6.5ℓ	60000km	D-2
A340E（1JZ-GE）	7.65ℓ	60000km	タイプT-3
（2JZ-GE）	8.0ℓ	60000km	タイプT-3
A341E	7.65ℓ	60000km	タイプT-3
A340H+UF1AE	9.6ℓ	60000km	タイプT-3

使用工具

点検の場合必要なし　交換の場合はATFチェンジャー

●マニュアルミッション　サービスデータ

指定油脂　トヨタ純正MGギヤオイルスペシャル2（API GL-3　SAE 75W-90）

ミッション形式	容量	推奨交換時期
W57（1G-FE）	2.6ℓ	2年or20000km
R154（1JZ-GTE）	3.0ℓ	2年or20000km

使用工具

メガネレンチ　サイホンガン

CHECK!

ヒューズ

電気系がまったく使えなくなるトラブルが発生したとき、まず確認したいのがヒューズボックスだ。ヒューズボックスはエンジンルーム内と運転席の足下部にあり、エンジンルーム内は走行に必要な電気系、室内のヒューズは灯火類や快適装備などの電気系が集められている。

ヒューズボックスのふたにはどの電気系を担当しているヒューズか記載されているので、トラブルの出た系統のヒューズと同じ規格のものと交換する。ヒューズを交換してもすぐに切れるときは、電気系統内でショートが発生しているので、専門家に修理を依頼しよう。

ヒューズボックス内にスペアヒューズがストックされている。切れた場合同規格のものを交換し、スペアも補充しておこう。

CHECK!

バッテリー

セルモーターの回転が重たかったり、アイドリング時と回転を上げたときにヘッドライトの明るさの違いがでるときは、バッテリーをチェックしてみよう。バッテリーの寿命は、毎日クルマを使っているなら約3年。時々しか動かさないクルマは2年程度が目安だ。

まずはバッテリー液がアッパーとロワレベルの間にあるかを確認しよう。もしもロワレベルより不足しているようなら、市販のバッテリー液をアッパーレベルまで補充してやる。バッテリーを完全に上げてしまった場合は、充電機で充電するか、ブースターケーブルを使って他車から電気をもらい始動させよう。

液量のチェックは、バッテリーの横に刻まれているレベルに合わせる。常時アッパーレベルになるように補充しておくといい。

使用工具

メガネレンチ（8×10mm）　ドライバー　プライヤー

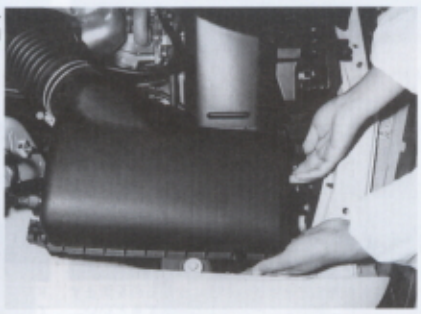
CHECK!

エアクリーナー

エアクリーナーは、エンジン内に導入される空気をきれいにする目的がある。このためエアクリーナーが汚れると、吸気抵抗になり燃費の悪化やパワーダウンとなってしまう。

汚れ具合は走行条件で変わってくるため、自分なりのメンテナンスサイクルを想定し、洗浄&交換の基準を判断しよう。清掃の方法は、ノーマルのエアクリーナーならエレメント表面に付着している大きなゴミを払った後、ガソリンスタンドなどにあるエアコンプレッサーを使い内側から汚れを吹き飛ばす方法で洗浄する。もしも、エレメントに破れ等の破損があった場合や汚れがひどい時などは、すぐに交換したほうがエンジンのためにいい。

エアクリーナーボックスのふたのロックを外した後、ふたを引き上げればエレメントは簡単に引き出すことができる。



取り外したエレメントの洗浄にはコンプレッサーが必要になる。コンプレッサーは駆染みのガソリンスタンド等で借りるといい。

推奨交換時期
20000km～40000km　汚れ具合により交換　破れ等の損傷の場合は要交換

エアクリーナー内の空気は、下から導入されるため、エレメントのチェックは下面の汚れ具合をチェックすることになる。

使用工具

必要なし　清掃の場合はエアコンプレッサーが必要

CHECK!

パワステフルード

パワーステアリングを作動させているフルードの点検ポイントは、ATフルードと同様に液量と汚れ具合をチェック。液量の不足の場合、パワーステアリング機構内のフルードの漏れと判断すべきだ。特にハードな走行をする人は、フルードが沸騰することでタンク部から噴き出すこともある。この場合タンクまわりにオイルが漏れた形跡があるのですぐ分かる。

フルード量のチェックは、ふた部分のディップスティックで見る。少ない場合は指定のパワステフルードを補充する。

●パワーステアリングフルード サービスデータ

指定油脂　トヨタ純正パワーステアリングフルード

エンジン形式	容量
1G-EF	0.7ℓ
1JZ-GE（2WD）	0.8ℓ
1JZ-GE（4WD）	0.9ℓ
1JZ-GTE	0.8ℓ
2JZ-GE	0.8ℓ
2L-TE	0.8ℓ

基準値よりも液量が少ない場合、アッパーレベルまで専用のパワステフルードを補充しておこう。

点検はパワーステアリングと書かれたキャップを外し、内側のディップスティックで点検する。

自分でやれば安上がり!? オイル&フィルター交換

エンジンオイルはエンジンの血液。チェックは重要項目だ!!

クルマのメンテナンスの中でもっともポピュラーで重要なのが、エンジンオイル系のメンテナンスといっても過言ではないだろう。特にターボエンジンは熱の発生率が高いため、オイルの劣化が激しく、NAエンジンに比較してよりいっそうの気遣いを心がけたい。

日常的な点検では、エンジン横にあるディップスティックで油量と汚れ具合をチェックする。オイルの種類によって異なるが、オイルが真っ黒になっていたり、粘り気が少なくなってきたら交換時期。

メーカーの交換指定では、NAで1万5000km(12カ月)。ターボで5000km(6カ月)となっているが、これらの数値はあくまでもクルマが壊れないというメーカーの基準値。このため、調子よく乗りたいのであれば、オイル交換は早め早めのサイクルを心がけたい。

オイルフィルターには、オイルの汚れをろ過する目的があるため、オイル交換の2回に1度の割合で交換したい。特に新車での初めてのオイル交換は、慣らし時の金属粉が大量に出るため、1000km程度で交換し、同時にオイルフィルターも交換するのが望ましい。

交換するオイルは、最低でも純正指定以上のものを使えば問題ないが、予算に合わせ市販の高性能タイプのオイルを使ってやれば、レスポンスなどが向上するのでお勧めだ。特にNAエンジンの場合、あまり堅い粘度のオイルを使うと燃費の悪化や回転の上がりが重くなるので、オイル選びには注意が必要だ。

オイルの交換法は、エンジンの真下にあるオイルパンにあるドレンボルトを外し、古いオイルを抜くことから始める。

ドレンボルトをしっかり締めた後、フィラーキャップ部から新しいオイルを規定量注入してやればいい。

●エンジンオイルサービスデータ

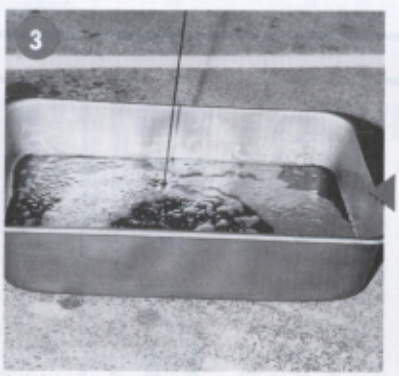
エンジン形式	オイルのみ交換時量	フィルター交換時量	推奨交換時期
1G−EF	3.9ℓ	4.1ℓ	6カ月or5000km
1JZ−GE (2WD)	5.1ℓ	5.4ℓ	6カ月or5000km
1JZ−GE (4WD)	4.2ℓ	4.5ℓ	6カ月or5000km
1JZ−GTE	5.1ℓ	5.4ℓ	6カ月or3000km
2JZ−GE	5.1ℓ	5.4ℓ	6カ月or5000km
2L−TE	4.3ℓ	5.3ℓ	6カ月or3000km

使用工具

17mmメガネレンチ　廃油受け皿　オイルフィルターレンチ　ウエス　オイルジョッキ等

1 ドレンボルトを外せばオイルは抜ける。エンジンを温めておけばオイルは抜けやすいが火傷には十分注意。

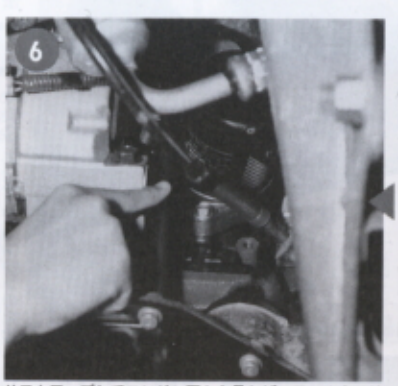
2 ドレンボルトを外すときオイルが手にかかるのを防止するのに、コンビニ等のビニール袋でガードするといい。



3 廃油受け皿はオイル容量よりも大きな物を用意しよう。ツアラーVの場合、6ℓ以上のものが必要になる。

4 自分でオイル交換する際、廃油処理ボックスを使えば可燃物として捨てられる。

5 続いてオイルフィルターの取り外し。チェイサーの場合パワステタンク側のエンジンサイドに設置されている。



6 リフトアップしてエンジン下から見れば、フィルターは簡単に確認できる。慣れれば上からでも交換は可能だ。

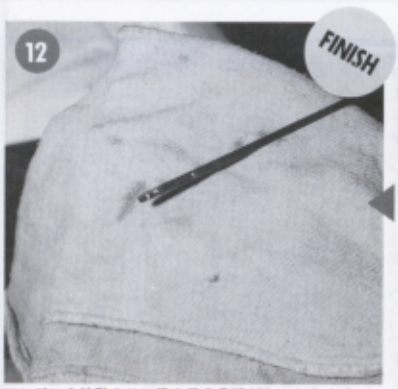
7 オイルフィルターを外すときに必要なフィルターレンチ。専用のタイプとユニバーサルタイプがある。

8 チェイサーの場合フィルター周辺が狭いため、専用タイプのフィルターレンチを使ったほうが作業性は高い。

9 フィルターを装着する際フィルターのパッキンにオイルを少量塗れば、パッキンがズレずオイル漏れ防止に。

10 ドレンボルトを確実に締めた後、フィラーキャップ部からオイルを注入する。オイルジョッキがあると便利だ。

11 オイルを注入後、エンジンを始動する前にディップスティックを引き抜きオイル量をレベルゲージで確認する。



12 エンジンを始動させ、停止後5分ほどたったらオイル量を確認する。F/Lの間にオイルが付着していればOK。

CONTENT UPLOADED BY
Cisco Ohio
WWW.CISCO.COM.AU

作業レベルはちょっと上級 ブレーキパッド&フルード交換

速く、スマートに走るならパワーアップよりもブレーキ性能にこだわろう

ブレーキはクルマの機能パーツの中でもっとも重要なもの。エンジンが動かなくても怪我をすることはないが、ブレーキが効かなかったら危険。だからこそブレーキのメンテナンスには最大の注意を払いたい。

ブレーキのメンテ項目は、フルードの劣化、パッドの消耗、ブレーキラインへのエアの混入による効きの悪化などのほか、ブレーキフルードの漏れなどが挙げられる。これらの項目は日常のチェックをしっかりやるのは当たり前。普段の走行時にも正常時と異なったフィーリングを感じ取ることなどで、トラブルの発生を未然に防ぐことが可能になる。

通常の走行をしているのならば、ノーマルブレーキに不満を覚える人は少ないはず。ただしハードに走る人や、ホイール&タイヤをインチアップしたりエンジンなどをチューニングした場合には、ブレーキにかかるストレスは予想以上に大きくなってしまうものだ。そんなとき考えたいのが、ブレーキの強化。摩擦係数の高いスポーツパッドへの交換が、リーズナブルで効果の高いチューニングといえる。

車種指定のスポーツパッドなら、純正のブレーキパッドとそのまま入れ換えるだけで制動力アップはもちろん、ブレーキフィーリングの向上などにもメリットがある。

ブレーキは重要保安部品であるから、取り付けに自信のない人は、必ず設備の整ったプロショップで行なうことを勧める。

今回使用したブレーキパッドはプロジェクト・ミューのTYPE－N3000。初期制動を重視しトータルな性能を向上させたスポーツパッドだ。また、フルードはμ－1001シリーズG－FOURを使用した。
(株)プロジェクト・ミュー/☎0120-44-3688

●ブレーキパッドサービスデータ

車両形式	前輪ブレーキパッドの厚さ 新品時基準値	前輪ブレーキパッドの厚さ 使用限界	後輪ブレーキパッドの厚さ 新品時基準値	後輪ブレーキパッドの厚さ 使用限界
E－GX100	12.0mm	1.0mm	12.0mm	1.0mm
KD－LX100	12.0mm	1.0mm	12.0mm	1.0mm
E－JZX100	11.0mm	1.0mm	10.0mm	1.0mm
(ツアラーV／ルラーンGのみ後輪ブレーキパッド新品時基準値は12.0mm)				
E－JZX101	11.0mm	1.0mm	10.0mm	1.0mm
E－JZX105	11.0mm	1.0mm	10.0mm	1.0mm

使用工具

ホイールレンチ　ドライバー　メガネレンチ　プライヤー

1 キャリパーピストンを戻すと、フルードがリザーブタンクに戻るので、スポイトなどで吸い取っておく。

2 ブレーキパッドを交換するには、まずホイールを外しキャリパー裏の下側のボルトをメガネレンチで緩める。

3 ボルトを引き抜き、キャリパーの上のボルトを支点にして持ち上げれば、ブレーキパッドが出てくる。

4 パッドを止めているスプリングを外す。チェイサーの場合パッドに引っかかっているだけなので簡単に外せる。

5 ブレーキパッドは横方向にひねりながらずらせば、簡単に外れる。付属のプレートは紛失しないように。

6 ブレーキ鳴き防止のため、プレートと交換するパッドのバックプレートに、ブレーキグリースを薄く塗る。

7 新品のパッドを入れるため、キャリパーのピストンを戻す。この工具はピストンを戻すための専用工具だ。

8 専用工具がない場合、ウォータープライヤーでも代用できる。ただしウエス等を噛ますことを忘れずに。

9 純正に装着されていたプレート＆スプリングを装着後、交換するパッドを元通りにキャリパーにセットする。

10 キャリパーを被せ、外してあったボルトにもブレーキグリースを少量塗り、確実に作業を行おう。

11 続いてエア抜きを行なう。キャリパーにあるニップルにビニールホースを装着しキャッチタンクをつける。

12 ブレーキのエア抜きは、ブレーキを踏む人とブリューダーバルブを緩める人の２人でする。

13 ブレーキを踏んだ瞬間、バルブを90度くらい開き、すぐに戻す。この作業をエアがなくなるまで繰り返す。

14 作業中はフルードを絶対に切らさないように注意しながら行ない、最終的にはアッパーレベルまで補充する。

Aragosta
Suspension Systems

ヨーロッパより
高性能アルミショック
「アラゴスタ」が登場

<ダンパー本体>
●高圧ガス封入タイプのモノチューブ（単筒式）ダンパー
●超軽量フルアルミシェルケースの採用
●減衰力12段調整式
●φ45の大径ピストンの採用
●ストリートでの乗心地と高い運動性能の両立にこだわった減衰力設定
●ネジ式車高調整機構
●分解オーバーホール、使用変更が可能
(対応は、97年12月より開始いたします。)

<スプリング>
●オランダ・メルウェ社製のプログレッシブタイプスプリングを全車に標準採用
●バネは、高品質素材を使用した冷間成形方法で製造され、高い寸法精度を実現
●アラゴスタ専用設計による、ダンパーとスプリングのベストマッチング

<アッパーマウント>
●車種別専用設計のアルミアッパーマウント
●全車ピロボールマウント方式を採用
●スプリングアッパーシートを分離させ、ダンパーストローク時の曲げ力によるフリクションを排除

車種	価格
スカイラインGT-R(BNR32)	¥268,000
スカイラインGT-R(BCNR33)	¥268,000
RX-7(FD3S)	¥268,000
スカイラインGT-S(HCR32)	¥268,000
スカイラインGT-S(ECR33)	¥268,000
フェアレディーZ(Z32)	¥268,000
スープラ(JZA80)	¥268,000
ロードスター1600/1800(NA6CE/NA8C)	¥258,000
インテグラR(DC2)	¥258,000
シルビア(S14)	¥288,000
マークII/チェイサー(JZX100)	¥268,000
180SX(RPS13/S13)	¥288,000
シビックタイプR(EK9)	¥258,000

TopLine PRODUCTS
Top Line products Inc.
831-2 Sisida,Siroi-machi,Inba-gun Chiba,
270-14JAPAN
call us! 0474-98-4326
Fax!! 0474-97-2566

中古90 マークⅡ チェイサー クレスタ

アッパーミドルクラスセダンで圧倒的な人気を博しているマークⅡブラザーズ。だけど、新車にはちょっと手が届かないっていう人は、リーズナブルな価格で手に入る中古車に注目。90系マークⅡの中古車は流通量が多いから、高品位な一台が選べるぞ。

バイヤーズガイド

Photos & Text/Go Ito
取材協力／サンキョウ マークⅡセンター

ボディ外観

全体が変に傾いていないか、パネルの合わせ目にズレがないかに注目。第一印象が悪いものは敬遠しよう。

ボディ ポイント1

事故車を見抜くことが中古車選びのポイント

平成4年に発売されて以来、抜群の人気を誇った90系マークⅡブラザーズは、中古車でも流通量が豊富で見つけるのも簡単。まして、マークⅡブラザーズは大人のセダンとして開発され、スポーツカーと違って過激に扱われたクルマが少ないので程度の良いクルマが多く、しかも圧倒的な流通量のため、中古車市場での価格設定は年式相場優先の傾向がある。

だからこそ、より多くのクルマを比較検討することでより高品位なクルマが選べるのだ。

まず、クルマを選ぶ上で何よりも重要なのは、事故車かどうかを見極めることだ。チェックする項目はドア、ボンネット、トランクなどの開閉がスムーズか、前後フェンダー部やドア部などに大きな歪みがないかを確認しよう。さらに見極めポイントとして、ちょっと離れた場所からクルマ全体を観察してみる。クルマが傾いていたり、パネルのつながりが悪いクルマは、どこかしっくりしないものだ。中古車選びには直感ともいえる第一印象も重要なポイントとなる。

さらに、エンジンルーム内にあるフェンダーパネルを止めているボルトや、トランク床面の塗装の剝がれの有無は、事故車を見極めるポイントだ。

トランク部

トランク床面の塗装が剝がれてたり、歪みがある場合は後方から追突などの事故を経験したクルマと考えられる。

フェンダーボルト

フェンダーを止めているボルトの塗装が剝がれているものは、事故でフェンダー交換などが行なわれた可能性も。

タイヤ

タイヤのトレッド面もしっかりチェック。片減りが激しい場合は、アライメントが狂っている可能性が高い。

アンダーフロア

アンダーフロアの下まわりに凹みの多いクルマは、ボディのガタツキが発生しやすいので要チェックポイントだ。

中古車相場価格は？

90系マークⅡブラザーズは平成6年にマイナーチェンジを行なっているため、現在の中古車市場では新・旧の2タイプから選択することが可能。中でも5～6年式の前期モデルが価格の値ごろ感から引き合いがもっとも多い。3兄弟の流通量では、マークⅡ5割、チェイサー3割、クレスタ2割といったところだが、どのタイプも購入する年齢層が異なり価格的な違いがほとんどないのが現状。価格の違いが出るのはカラーと人気オプションだ。カラーではパールホワイトが10万円程度高く、逆に不人気カラーは10万円は安くなる。人気オプションはサンルーフ、マルチGPS、エアロなど。価格は10万円くらい高くなるが、セットで装着されている場合はリーズナブルな価格となるので、見つけたら即決しても損はない。

人気カラーランキング

1 パールホワイト
3 ダークグリーン
2 ホワイト
4 ガンメタリック
5 シャンパンゴールド

90系マークⅡブラザーズ中古車平均相場

年式 / グレード	前期型			後期型		
	平成4年	平成5年	平成6年	平成6年	平成7年	平成8年
ツアラーV	159万円～	169万円～	179万円～	189万円～	199万円～	209万円～
ツアラーS	109万円～	119万円～	129万円～	149万円～	159万円～	169万円～
2.5クランデ	98万円～	108万円～	118万円～	138万円～	148万円～	158万円～

全体的な平均相場は年式が新しくなると10万円アップが基本。流通量はいまだ前期型が多いが、価格の値ごろ感もあることでどのグレードも平成5～6年式がもっとも人気だ。サンキョウマークⅡ店調べ。

サンルーフは人気が高く、価格も10万円程度高価なのが一般的。

マルチGPSは10万円高だが、マルチTVなら2～3万円アップだ。

稀少なMTミッション。引き合いが多く価格的な変動は少ない。

CONTENT UPLOADED BY Cisco Kids WWW.CISCOKIDS.COM

エンジンルーム ポイント2

中古車選びはまずボンネットを開けてチェック!!

マークⅡブラザーズに搭載されるエンジンは、ターボ、NAに限らず耐久性には定評があり、大きなトラブルを持っているエンジンは少ないという。その中であえてポイントをピックアップするなら、前オーナーのメンテナンスの確認を中心に行ないたい。まずはエンジンから発生する異音の確認だ。年式の新しいクルマならまず問題はないが、5年以上経過しているクルマは必ずチェックしよう。その方法としては、エンジンをかけた直後と、完全に暖機が終わった状態で音の違いを調べる。さらに暖機終了後、エアコンやヘッドライトなどの電気消費量の多い電装品を使用し、アイドリング不調やエンストなどが発生しないかも重要なチェックポイントだ。

続いてオイルの量と汚れ具合もチェック。一般的にはディップスティックで確認するが、中古車の場合業者がオイル交換していることが多いので、あくまでも参考程度でいい。それよりもオイルフィラーキャップの内側に注目したい。この部分のオイル汚れによる固着が激しいクルマは、前のオーナーがオイル管理をしっかりしていなかったと判断していい。

さらに、エアコンガスの状態やバッテリーの充電状態などしっかりチェックしておけば、購入後の余計な出費も少なくなるぞ。

エンジン音
始動時、暖気中、アイドリング時などにエンジンの異音を調べる。電装品を使った状態にも注意。

冷却水
エンジンの始動前にラジエターキャップを外して、冷却水の量と汚れ具合を確認してみよう。

エンジンオイル
チェックはまずエンジンオイルの状態から。オイル量&色に注目。特に白く濁ったオイルは要注意。避けたほうがイイぞ。

バッテリー
バッテリー液のレベルと充電状態をチェックしよう。また、エンジンの始動具合もチェックしたい。

エアコンガス
エンジンルーム内にあるエアコンレシーバー部で、エアコンガスの状態もチェックしたい。

ターボエンジン
ターボエンジンの場合はやはりタービンからの異音とオイル漏れの有無をしっかりチェックしよう。

オイルフィラーキャップ
前オーナーのオイル管理を見るポイントして、フィラーキャップの裏側を見る。スラッジが多いものはやはり避けよう。

インテリア&試乗 ポイント3

インテリア&試乗のチェックは慎重にやろう!!

室内のチェックポイントは、ミッションやエアコンなどが完調かを調べるだけではなく、室内の傷付き具合なども丹念にチェックしたい。また、パワーウインドゥの開閉がスムーズにいかないというトラブルも多いという。

試乗がOKならば必ず試乗しよう。スタートの感じ、アクセルのツキ、エンジンの吹け上がりをチェック。ミッションもすべてのポジションを使ってショックなどを中心に調べよう。ブレーキやハンドルの効き具合はもちろん、装備品の状態もしっかりチェックしておこう。さらに試乗時は必ず窓を開け、ボディのきしみ音など異音の発生にも注目したい。

ステアリングの傷
特に皮巻きタイプのステアリングの傷は修復不可。エアバッグ付きなので交換パーツは非常に高価だ。

ミッションの状態
ATならシフトショックの大きさを、MTならギヤの入り具合とクラッチのつながりをチェックしよう。

パワーウィンドゥ
年式が3年以内ならディーラーでクレームが可能だが、自分で交換となるとかなりの出費になるから必ずチェックしよう。

装備品の状態
快適なカーライフを送るためにはエアコン、オーディオなどの作動状態もキチンと確認しておこう。

試乗
限られた試乗時間で全てを判断するのは非常に難しいが、気になるポイントがあったら店員さんにどんどん質問してみよう

マークⅡ3兄弟ならサンキョウで

今回、中古のマークⅡ選びのコツを教えてもらった、千葉県市川市にある「サンキョウ・マークⅡセンター」は、マークⅡブラザーズを専門に扱っている中古車店だ。関東圏を中心に多数の店舗展開を行なうサンキョウグールプの一員のため、程度の良い中古車が多数そろい、リーズナブルな価格で安心して任せられる販売店だ。

●サンキョウ・マークⅡセンター
〒272-01 千葉県市川市新井2-2-2
☎047-398-5500
営業時間 10:30〜19:30 年中無休

CONTENT UPLOADED BY Cisco Kids
WWW.CISCOKIDS.COM.AU

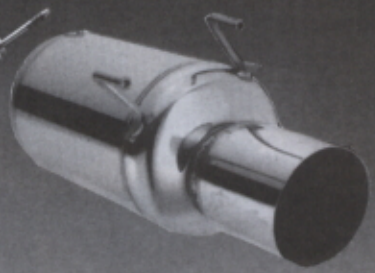
足廻りに自信あり！

ローダウンSPから車高調・アライメントまでご相談下さい。

APEX ローダウンスプリング

OHLINS ダンパー

APEX N1マフラー



APEX メガホンダンク

APEX N1ダンパー

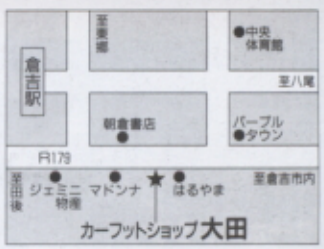
APEX 特約店　OHLINS ダンパー特約店

カーフットショップ大田

TEL 0858(26)5717　FAX 0858(26)4712

鳥取県倉吉市上井362-4

営業/AM9:00～PM9:00　定休/火曜



マークⅡ・チェイサー・クレスタ

(90系／100系)

車高調整KIT

(KIT装着車)

■VERSION 1 (現車加工)

- ノーマルアブソーバー加工
- スプリング
- 加工、取付工賃込

¥98,000

■VERSION 2 (コンプリートKIT) ■通販可■

- 加工済アブソーバー (カヤバ製ベース)
- スプリング
- ピロアッパーマウント

¥148,000

ローフォルムの為の車高調整を前提に、乗り心地の確保と低価格を実現しました。

AUTOLAND

DUNLOP CIVILIZATION IS ALWAYS PROGRESSING WITH US.
DUNLOP....Trend Of the Times.

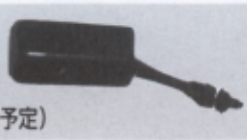
ASCARI

オートランド アスカリ

汎用カーボンタイプミラー

¥6,000(左右セット)

☆マークⅡ用ミラーベース付製作中!!(発売予定)



(銀行振込先)

静清信用金庫 高松支店(普通)10060(有)ガレージ高橋

TEL 054(238)2701　FAX 054(238)2106

〒422 静岡市下島193-1　AM10:00～PM8:00／毎週水曜定休

企画制作 株式会社 アクトプランニング ☎03(3815)1141

F/ SPORTS
FINE AERO EQUIPMENT BY F.J.O.

■チェイサー　JZX-100

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
3PKIT(フロント、サイド、リア)	¥174,000
4PKIT(フロント、サイド、リア、リアウイング)	¥237,000

BALLTEC　ボールテックに驚異の「VCモデル」登場!!

■レスポンスも改良されコントロールの効きが向上。
■イニシャルトルクのへたりを抑え、メンテナンス期間を格段に延ばしました。
■トルクステア特性もより扱いやすくなっています。

メーカー	品番	タイプ	イニシャルトルク	価格
日産車用 R200対応(R)	N5201	VC	11〜14kgm	¥98,000
	N5202	V ハード	10〜12kgm	¥89,000
	N5203 N5204	V スタンダード	6〜7kgm	廃　止
三菱車用 (R)	M5501	VC ハード	10〜12kgm	¥106,000
		VC スタンダード	6〜7kgm	¥106,000
	M5502	V スタンダード	6〜7kgm	¥99,000

N5205…R32/33 GTR
N5206…R32 GTS-4/Y32
VCのみ 新発売! ¥109,000

アルミ・タイヤ・サス購入の方はアライメント調整をお勧めします
(割引のサービス有り)

各種エアロパーツ取扱中
各種マフラー在庫有り。
NEWワゴンホイール続々入荷中!

その他LSD各メーカー取り扱い致しております　ニスモ　カーツ　TRD　クスコ

激安フェア

車高調KIT 激安フェア

持ち込み取付
通販大歓迎

車　種		JIC (STD-VⅠ)	圭オフィス (エアフォルク)	TEIN (HRダンパー)
日産	A31・C33	¥120,000	¥158,400	――
	S13	¥120,000	¥158,400	¥113,600
	S14	¥120,000	¥158,400	¥115,200
	HP10	¥128,000	¥158,400	
	HCR32	¥120,000	¥158,400	¥108,800
	ECR33	¥120,000	¥158,400	¥108,800
トヨタ	AE86 ※1	¥72,000 (Fのみ)	――	――
	JZX81 ※2	¥128,000 (Fのみ)	――	――
	JZX100	――	¥158,400	¥147,200
	JZA80	¥128,000	¥158,400	¥110,400
	JZZ30	¥128,000	¥158,400	¥110,400
マツダ	FC3S	¥120,000	¥158,400	¥150,400
	FD3S	¥128,000	――	¥108,800
三菱	CE9A	¥128,000	――	――
	CA4A	¥128,000	――	――
スバル	GC8	¥128,000	――	――
	BC・BD5	¥128,000	――	――
ホンダ	EF3〜9	¥128,000	――	――
	EG6	¥128,000	――	¥105,600

(取付工賃別)　※1 ストラット下取り¥40,000　※2 スタビリング¥13,000

POTENZA改セット
¥ 67,200
¥ 67,200
¥ 68,600
――
¥ 51,800
¥ 51,800
――
――
¥ 53,900
――
――
――
¥ 70,400
――
――
¥ 84,000
――
――
――

Intec Racing Technology　CPU LIST-UP

◆インテック代理店◆

対応車種	E/G型式	STR	Hi-STR	SUPER
NISSAN マーチ/フィガロ/パルサー/プレセア/プリメーラ/ローレル/セフィーロ/ブルーバード/シルビア/180SX/スカイライン/レパード/フェアレディZ/セドリック/グロリア/シーマ/他	SR系各車	¥45,000	¥50,000	¥65,000
	CA系各車	¥37,000	¥42,000	¥57,000
	VG系各車	¥37,000	¥42,000	¥57,000
	FJ系各車	¥37,000	¥42,000	¥57,000
	RB系（33型除く）	¥37,000	¥42,000	¥57,000
	RB系（33型のみ）	¥45,000	¥50,000	¥65,000
MITSUBISHI ランサーエボⅠ・Ⅱ・Ⅲ	4G93	¥45,000	¥50,000	¥65,000
MITSUBISHI RVR ターボ	4G63	¥45,000	¥50,000	¥65,000
SUBARU インプレッサWRX.ワゴン	EJ20	¥45,000	¥50,000	¥65,000
HONDA シビック	B16A	¥45,000	¥50,000	¥65,000
MAZDA サバンナRX-7	13BT（FC3S）	¥37,000	¥42,000	¥57,000
	13BT（FD3S）	¥70,000	¥75,000	¥90,000

新製品 ブースト9
ターボバルブによる機械式ブーストコントローラー52φのメーター取付可
(メーター別) ¥29,800

ブースト8
ブースト7＋デジタル表示
¥29,800

エアフロマスター
アクセルのレスポンスUP
¥17,500

クルマと走りに合わせて選べる3バージョン

STR バージョン
スピード、ブースト、回転リミッター解除などのプログラム変更。ノーマル／ブーストアップ仕様が選べるストリートバージョンです。

HI-STR バージョン
エンジン冷却のためのガソリンを噴射するシステム搭載で、アクセルレスポンスを更に高めました。サーキットでの走行会での使用も可能なスポーツ仕様です。

SUPER バージョン
エンジンチューニング車のためのスーパーバージョン。タービン変更、ノズル変更、ボアアップなどに対応します。

※上記3バージョン共、エンジン仕様に合わせてチューンナップしていきます。(各リミッターカット、燃料／点火プログラム変更) ●価格はノーマルコンピュータを下取りした場合です。

一流メーカーシートが超特価!!

AAR・レカロ（ディーラー物）を当店で取付けの方にシートレールサービス中！

4輪トータルアライメント調整

通常タイヤの寿命は、ごく普通の走行で3〜4万キロ、ハードな走行では2万キロ程度で摩耗しています。

- ●測定料　¥12,000
- ●調整料（1ヵ所）¥2,000
- ●外車　¥3,000
- ●ダンパーテスター 測定料　¥3,000
- ●キャブ車に変更（パーツ・工賃込）¥250,000〜（ロードスター等）
- ●ROMセッティング（現車合わせ）¥85,000〜（シャーシダイナモにてテータ付）
  通常のROM　¥45,000〜

横浜市泉区中田東1-8-22

AM10:00〜PM8:00
水曜定休日
※各種クレジット取り扱っています。
（日本信販・オリエント・ジャックス）

全国通販OK

プロがいる。
ハートがある。

“ドレスアップ”から“走り”まで、
車に関することすべておまかせ下さい！

タイヤ・ホイール・カーオーディオの専門店
COCKPIT戸塚
TEL. 045-802-6230

振込先　相光油料株式会社　コクピット戸塚
第一勧業銀行
戸塚支店　普通預金1935345

新車の購入方法からウラ技チューンまで役立つ情報がテンコ盛り！

マークII／チェイサー／クレスタ 雑学&情報コーナー

チューニングのヒントやこぼれ話、いろんなニュースを集めてみました。愛車にもっと詳しくなれる情報がいっぱいだよ

1 どのグレードがいくらで買える？ JZX100系新車購入ガイド

90からの乗り換えを考えている人、新車でJZX100系マークII／チェイサー／クレスタを買おうと思っているオーナー予備軍のみなさん、ここで新車購入の費用のおさらいをしておこう。下に示したのが、97年9月現在のチェイサーのグレードと価格表だ。マークII、クレスタもほとんど同様のグレードが用意されているが、グレードによっては微妙に価格が異なるので、購入するときにはディーラーで確かめてほしい。

気になるツアラーV（クレスタはATのみ／ルラーンG）は車両価格がMTで322万7000円。購入時にはこれに税金や諸費用などで約50万円が必要になる。値引きやオプションの有無で総費用はかわってくるが、だいたい乗り出し350万円程度と考えておこう。また、ツアラー系はエアコン、オーディオなど装備も十分なので、オプションで車両価格がふくらむこともさほどない。マークIIはトヨペット店、チェイサーはトヨタオート店、クレスタはトヨタビスタ店で購入できる。

やっぱり欲しいツアラーＶの車両価格はMT322万7000円、AT329万5000円

JZX100系チェイサーのグレードと価格

価格は東京地区メーカー希望小売価格。消費税含まず。＊ECT：電子制御式４速オートマチック　＊ECT-E：電子制御フレックスロックアップ付４速オートマチック　＊ECT-iE：同（インテリジェント）

エンジン	グレード	ミッション	価格(万円)
4S-FE	1.8XL	4AT	194
	1.8ラフィーネ	4AT	215
1G-FE	2.0ツアラー	ECT	235
	2.0アバンテ	5MT	225.5
		ECT	235
1JZ-GE	2.5ツアラーS	ECT-E	275.5
	2.5アバンテ	ECT-E	264
	2.5アバンテG	ECT-E	288
1JZ-GTE	2.5ツアラーV	5MT	322.7
		ECT-iE	329.5
2JZ-GE	3.0アバンテG	ECT-iE	330
2L-TE（ディーゼルターボ）	2.4XL	4AT	206
	2.4アバンテ	4AT	238
1JZ-GE	2.5アバンテFOUR (4WD)	ECT	296

ツアラーV新車購入支払例(単位:円)

車両本体価格	3,227,000
消費税	161,350
自動車所得税	145,215
重量税	56,700
自動車税（４月登録）	46,700
自賠責保険（37カ月）	38,450
登録諸費用（概算）	40,000

注）車両本体価格は東京地区メーカー希望小売り価格。オプションの有無や登録月、また各ディーラーにより登録諸費用などの金額は異なってくる。

2 チェイサーはやっぱり20代に人気集中。ツアラーVの比率も高し

96年9月に登場したJZX100系は、マークII／チェイサー／クレスタの3兄弟合計で、毎月コンスタントに2万台ほど売れている人気車。では、3兄弟のうちわけは？ 下の表に示したのが、発売から約1年が経過した97年夏の3ヶ月間でのそれぞれの販売台数だ。ちなみにカッコ内の数字は、そのうちのツアラーV（ルラーンG）の台数となっている。やっぱり定番のマークIIが多いのは予想どおりとして、おもしろいのがチェイサーの中のツアラーVの多さ。全チェイサー中の約20%がツアラーVなのだ。逆にクレスタのルラーンGは少ないから、ルラーンGでチューンすれば目立つかも!?

さて、その下のグラフは3兄弟それぞれの世代別比率。マークIIは定番ミドルセダンということで30、40、50代が中心。一方のチェイサーは、30歳までのオーナーが約半分を占めている。逆にクレスタは50歳以上が半数と、それぞれの個性が反映されているのもおもしろいところ。

JZX100系販売台数とツアラーVのうちわけ

	マークII	チェイサー	クレスタ
97年７月	13,142(275)	4,284(　805)	2,450(38)
８月	5,917(　92)	2,005(　426)	1,048(11)
９月	10,524(284)	3,253(　571)	2,129(22)
７～９月合計	29,583(651)	9,542(1,802)	5,627(71)

（　）内はそれぞれの販売台数に占めるツアラーＶ、ルラーンＧの台数

3 知っておきたいそれぞれの名前の意味と由来

自分の乗っているクルマの名前の意味、知っているだろうか。オーナーだったらうんちくのひとつとして覚えておきたい。

マークIIというクルマが誕生したのは昭和48年のこと。コロナ・シリーズのハイグレード・ファミリーカーという位置づけで「コロナ・マークII」として誕生した。

さて、マークIIの由来。「MARK」はもと英軍が、特別仕様の武器、戦車、飛行機などのモデルを表すのに用いたもので、これがしだいに車に転用されるようになった。例えば、ヒルマン・ハンター・マークII、オースチン・ミニ・マークII、ジャガー・マークVなどで「グレードが上がった」「モデルチェンジした」「スポーティな」といったニュアンスをもっている。基本モデルのコロナを継承・発展させた新モデルという意味から「MARK」という名前が与えられたのだ。

チェイサーは昭和52年に新シリーズとして誕生した。「CHASER」とは英語で「追跡者」「狩人」という意味。グリル中央についているシンボルマークにも意味があって、このエンブレムはチェイサーの意味を象徴する楯と弓と矢になっている。

「上級小型乗用車」という位置づけで昭和55年に誕生したクレスタは、少し大人びたイメージの名前。「CRESTA」とはスペイン語で「西洋の紋章の頂（いただき）に輝く飾り」という意味。3兄弟それぞれ、その個性は名前にも込められていた。

チェイサーの意味は「追跡者」「狩人」。スポーティな走りをイメージさせる名前だ。

4 車速感応ドアロックを解除するウラ技

JZX100系のほとんどのグレードに標準装備されている「車速感応オートドアロック」機能。いずれかのドアがアンロック状態で車速20km/h以上になると、自動的に全部のドアがロックされる機能だ。ところがこの機能、じつは不便なこともある。車を停めて、自分は運転席から降りて、さて助手席あるいは後席の荷物を下ろそう……というときそれらのドアはロックされてしまっているのだ。降りる前に運転席のドアコントロールスイッチでロックを解除しておけばそれで済む話なんだけど、この車速感応オートロック機能を解除・復帰させる方法があるので紹介しておこう。

操作は至って簡単。車速感応オートロックを解除するには、①運転席ドアを閉めた状態でイグニッションスイッチをOFF→ON→OFFして、キープレートを抜く。②運転席ドアを開ける。③運転席ドアコントロールスイッチで、アンロック操作を5秒以内に5回行なう。④運転席ドアを閉める。これで解除OKだ。車速感応オートロック機能を復帰させるには、手順③で逆にロック側を5秒間に5回、カチカチカチカチカチと押せばいい。

ただし、安全面を考えて装備されている機能なので、使用状況を考えて解除・復帰を設定するように。

運転席側にあるドアコントロールスイッチを押して設定する

5 走りに行くときはトランクの荷物に注意

高級車JZX100系にも意外な弱点がある。じつは、トランク内部の内張りが薄いのだ。とはいっても通常の使用には何のさしつかえもない。問題なのは峠やサーキットなどでGのかかるハードな走りをする場合だ。

JZX100系のトランクのボディサイド側は薄い内張り1枚をはがすとすぐにボディの鉄板となっている。つまり、トランクの中はすぐに鉄板、というわけだ。だから、うっかりトランクの中に工具箱とかヘルメットなどの固いものを積んだまま、ハードな走りをすると、内側からこの固いものがボディの鉄板を押してしまって、中からヘコミ（外からは出っ張りになるけどね）ができてしまうことがある。

せっかく手に入れた大事なクルマなんだから、いつまでもキズなくピカピカで乗りたいもの。走りに行くときは余分なものを積まない、グラグラ動かないように固定する、など走りの基本を守って、愛車と末永く付き合っていこう。

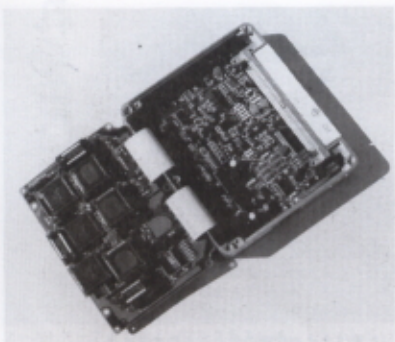
JZX100系のトランク内の内張りは90系に比べて薄くなっている。Gのかかる走りをするときはトランク内の荷物に注意。

せっかく新車でピカピカだったのに、トランクの内側からキズが出っ張ってしまって涙…なんてことにならないように。

6 走行ステージで選択したい100系のCPU

JZX100系は高度に電子制御された車だ。燃調・点火時期などのエンジンマネージメントはもちろん、トラクションコントロールやVVT-iなど、コンピュータが制御する部分が増え、複雑になっている。この複雑さもあって、コンピュータ内の基盤は3つにわかれており、これらすべてを解析してチューニングするとなると、手間もかかるし、コストもかかる。そのため、100系のチューンド・コンピュータはフルにセッティングされたもので15万円程度と、90系や他の車種に比べて、高価格になっている。とはいえ、コンピュータのチューニングの内容によっては、手頃な価格のものもある。要は、自分のチューニング内容や、使用状況にマッチするコンピュータを選ぶことだ。

例えば100系ではトラクションコントロールとスピードリミットの基盤は別々になっているため、サーキット走行などスピードリミッターを解除してなおかつトラクションコントロールも使いたいとなると両方の基盤をチューンしなくてはならない。しかし、ドリフトなどトラクションコントロールそのものが不要な場合は、この機能そのものをキャンセルすればいいから、ブースト圧、点火時期などをリセッティングしたコンピュータがあればいいことになる（このドリフト向け仕様はパワーハウスアミューズから8万8000円でリリースされている）。コンピュータもニーズに合ったものを選びたい。


複雑な制御を行なうJZX100系のコンピュータ。それだけにコンピュータ・チューンも他の車種に比べて高価になる。

JZX100
チェイサー・マークII・クレスタ用 チューニングパーツ

●ハイパーコンピュータ
■TYPE I　内容：スピード/ブースト/レブリミッター変更、燃料マップ/点火マップ変更
MT ……¥135,000
AT ……¥145,000
■TYPE II　内容：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
●フロントパイプ ……¥29,000
●Cリング車高調サスペンションキット ……¥240,000
●ネジ式車高調サスペンションキット ……¥298,000

ハイパーコンピュータ

スピードリミッター・キャンセラー

フロントアンダースポイラー

JZX90 マークII
●ターボ用フロントパイプ ……¥45,000
●ターボ用ハイパーコンピュータ ……¥130,000
●マークII用フロントアンダースポイラー
TYPE I/TYPE II ……¥39,000
（MC前用）

JZX81/90/100
●JZX81ハイパーコンピュータ ……¥130,000
●レーシングクルーズコントローラー ……¥19,800
●レーシングギヤホールドマン ……¥29,800

レーシングクルーズコントローラー

レーシングギヤホールドマン

※ハイパーコンピュータはすべてノーマル下取りです。　※価格にはお費税、郵送工賃はふくまれません。

全国通信販売うけたまわります。
※アイメック製品の内、競技専用パーツでは公道走行はできません。

I.MEC
〒470-03 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

CARTUNED UPLOADED BY WWW.CARTUNED.COM

7 気になるチューニングの費用。予算はどれくらい?

この本を読んで「さあ、これから自分も気合を入れてチューニングしよう」と思っている人、気になるのはその費用だよね。ここではおおまかなチューン予算を考えてみよう。

まずはブーストアップ。マフラー、エアクリーナー、ブーストコントローラーの3点で基本的にはブーストアップは可能。予算は大体20万円といったところ。しかし、ブーストアップをナメてはいけない。ノーマルタービンでも、しっかりセッティングされたブーストアップ仕様は、パワー感、フィーリングもノーマルとは別ものになる。それには、サブコンやメインコンピュータで燃調、点火時期の補正をとってやることだ。とくにJZX100系の場合、むき出しタイプのエアクリーナーでブーストを1・0程度かけるとエアフロが薄めになるため、燃調の補正は必須条件。燃調ノーマルでは速度域180km/hまでを限界と考えておこう。

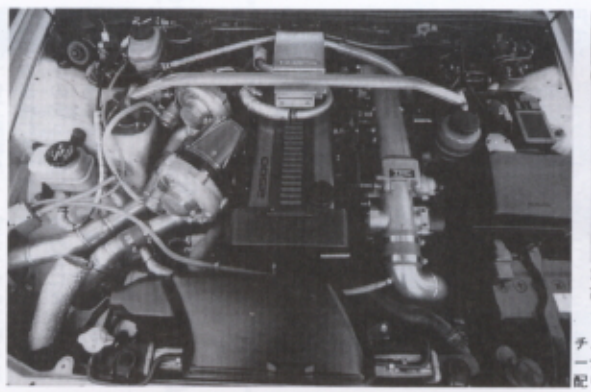
パワー的にはブースト1・0で320~330馬力、ただしノーマルエンジンはシャシダイ実測で240馬力くらいしか出ていないことも多く、320馬力となるとかなりのパワーアップといえる。

また、重量級ボディを支えるためにしっかりした足まわりを組んでおきたい。サスキット、ブレーキパッドの交換も入れて、STEP1で50万円といったところだ。

この後のメニューはそれこそ上限がない。冷却系の強化(20万円~)、タービン交換(35万円~)、追加インジェクター、エンジン内部のチューン、腰下2J載せ換え、さらには6速ミッション換装(80万円~)など、ショップのデモカーのようなクルマに仕上げるとなるとお金はいくらあっても足りない。どんな仕様にしていきたいのかよく考えて計画的にチューンを進めよう。

チューニングの内容と予算

STEP	交換するパーツ	予算
STEP1 ブーストアップ	マフラー エアクリーナー ブーストコントローラー コンピュータまたはサブコン サスキット ブレーキパッド	50万円
STEP2 インタークーラー	前置きインタークーラー 排気系、パイピング強化	+40万円
STEP3 タービン交換	タービン 補器類 インジェクター	+50万円



1JZ-GTEはもともとのエンジンのポテンシャルが高いだけにブーストアップでも十分パワフルなフィーリングを得られる。

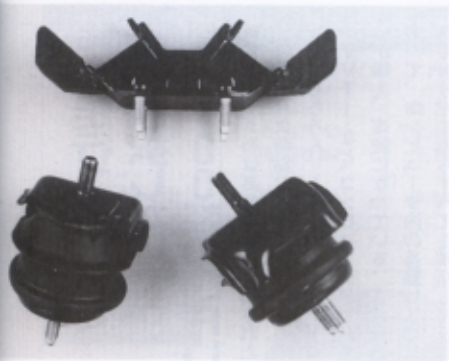
チューンした車はオイル交換のサイクルやエアクリーナーの汚れなどのメンテにもノーマル以上に気を配りたいもの。

8 市販化に期待! TRD製JZX100用強化ブッシュ類

JZX100に限らずマークII3兄弟は、トヨタの販売戦略によるところの本来のポジショニングとしては高級車だ。高級車の基本コンセプトには、当然ながら余計な音や振動の侵入を防ぎ、快適な乗り心地を確保するというものがある。ところがこの快適な乗り心地を確保するための技術や仕組み、柔らかいゴムブッシュやマウント、サブフレームなどが、車を速く走らせようとした時に邪魔になることもある。

これが競技に使われるスポーツ系の車種なら強化ブッシュやマウントが発売されるためそれほど問題にならないのだが、高級車であるマークII系は競技に使用される車両ではないので、強化ブッシュ類は発売されていないのが現状だ。

しかし、チューニングして速く走らせるためにはどうしても欲しいパーツ。あちこちのチューナー達からも強化ブッシュ類を望む声が聞かれていたが、ついにTRDが開発に乗り出した。写真は試作のエンジンマウントだが、実車テストはフルブッシュ仕様で行なわれている。この中から、効果の高いものが市販される予定になっているという。発売時期や価格は97年11月初旬現在では不明だが、早期の登場に期待したい。



エンジンマウント以外にも、もちろんサスブッシュも開発中

9 冷却や空気の流れにはみんな知恵を絞っています

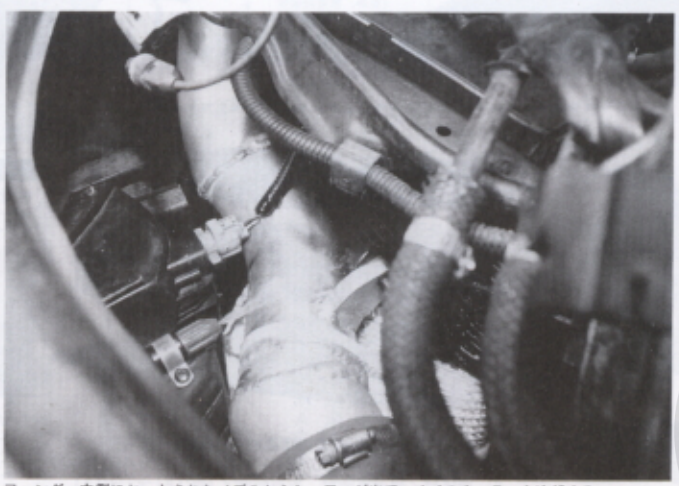
チューニング内容がハードになればなるほど、エンジンの熱対策は重要になる。インタークーラーにできるだけ風があたるよう、バンパーにダクトを加工するのを手始めに(GT-Rニスモ風のダクトが定番か?)、みんなさまざまな工夫をしているようだ。

左の写真のようにヘッドライト部分を加工するのもポピュラーな手法だ。空気の入口を作ってやることで、エンジンルーム内にフレッシュな冷たい空気をたくさん取り入れることが可能になる。さらには左の上の写真のようにエアクリーナーへと続くダクトを伸ばすことで、ダイレクトに空気を取り入れる手法もある。ただし、この仕様ではストリートは走行不可。ゼロヨンイベントやサーキットなど、シビアに走るステージでこの戦闘用ライトアッシーに交換するのが通なのだ。

もうひとつ、手作りの水冷式オイルクーラーを紹介しよう。これは73ページで紹介している90マークIIのオーナーのアイデア。仕組みは簡単、室内に設置したタンクからホースを伸ばし、バンパー内側にセットしたノズルからオイルクーラーにシャワーを浴びせるもの。インプレッサのSTiバージョンに標準装備されるなど、ラリーシーンではポピュラーなシステムだ。ただし、こちらはインタークーラーを冷やすものだけど……。これをオーナーは自作で製作、園芸用のポンプを流用して材料費5000円程度で済んだという。連続2分くらいのスプレーで油温がメーター読み5~10度下がるなど、効果もバッチリとのこと。

エアクリーナー(ダクトから続く)とエンジンルーム内へ空気を導くために大胆に穴が開けられたライト部分がスバルタン。

フェンダーカバー、GT-Rニスモ風のダクトなど工夫のこらされた戦闘仕様



フェンダー内側にセットされたノズルからシャワーが出て、オイルクーラーを冷却する。

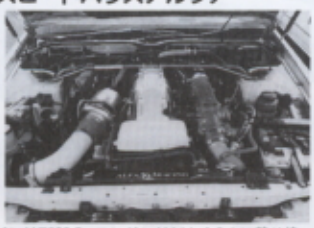
タイム計測も正確だから、自分の腕やレベルがわかるし、何より楽しいのだ

10 ゼロヨンに出て自分の腕を試してみない?

エンジンチューンを進めていくと、いったい自分のクルマがどれくらい速いのか試してみたくなるのは当然のこと。そこでオススメなのが、近ごろ大人気のゼロヨンイベントだ。HKSが全国5ブロックでシリーズ戦として開催している「HKSスーパードラッグミーティング」をはじめ、アムクレイドのゼロヨン大会、アペックスの「A1グランプリ」ほか、ショップ主催のゼロヨン大会など全国で毎週のようにイベントが開催されている。クラスわけや、使用できるタイヤなどに若干の違いがあるものの、いずれも参加費1万円〜1万5000円くらいで、3〜4本のアタックが可能。もちろんタイムは正確に光電管で計測される。さらに、イベントによってはショップのデモカーやプロドラッグマシンのアタックなどが組まれていることも多い。見て、走って、1日楽しめるはずだ。エントリーはショップを通じて行なうことが多いので、行きつけのショップでイベントについてたずねてみよう。さて、下に紹介したのは97年9月にHKSスーパードラッグミーティング関東戦に参加していたマークII系オーナーたち。チューンの内容やタイムなど、参考になる部分も多いはずだ。

廣田真人さん

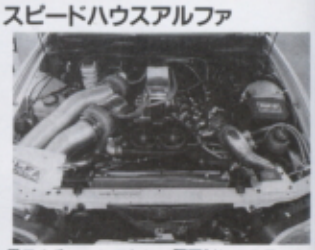
JZX81マークII
スピードハウスアルファ



普段からゼロヨンを楽しむという廣田さんの81マークIIはAT。タービンはT300S、エンジンは1Jから2Jに載せ換えたばかりで大事をとってやや濃い目の燃調だったため、パワーを出しきれていなかったという。じつはATはゼロヨンで速い/　もちろん強化ATにしての話だが。リヤ520Sでタイムはコンスタントに12秒半ばをマーク。

三宅耕平さん

JZX90マークII
スピードハウスアルファ



じつはこのクルマはスピードハウスアルファのデモカーのゼロヨン用フルチューンマシン。腰下2Jにコスワースの87φピストンを組み、3.1リッターにスープアップ。タービンはGT3037×2、ブースト2.0kg/cm²で約700馬力のハイパワーを誇る。タイム的には仙台ハイランドで12秒6をマークしているという。チューンの詳細は74ページ。

新井雅彦さん

JZX100マークII
コクピット館林

ブーストアップまでのノーマルクラスにエントリーしていた新井さん。100系では珍しいマークIIを選んだ理由は「マークIIが好きだから」と単純明快。前の車も81マークIIだったのだ。ゼロヨン好きというだけあって前後とも17インチ市販ラジアルで14秒前半をコンスタントにマークしていた。

北山　稔さん

JZX90マークII
スピードショップターボ

ベースは最高速仕様でエアロを始めとする外装もセンスよくまとめている北山さん。GT3040タービンに、SSターボのコンピュータ、エキマニ、Fパイプ、ブリッツのインタークーラー、HKSスーパードラッガーという仕様で、ブースト1.4kg/cm²で465馬力。前後とも市販ラジアルだったため、パワーが勝っていたようでタイムは13秒前半。

盗難・イタズラ警報機

※タイヤ・ホイールの盗難
※エアロパーツ・ミラー等へのイタズラ
※オーディオ・ナビ・TV・車内品の盗難
……に警告します!

JECガードは
◆取付がとても簡単(12V全車種取付OK)
◆ワンタッチ操作
◆ワイヤレスリモコン付
◆アメリカンサウンドサイレン内蔵
◆警告ステッカー2枚サービス
◆PL保険付

・電波変化感知センサー
・ガラス破壊センサー
・ドアロック開閉センサー
・振動ショックセンサー
・ホイール/タイヤセンサー
・平衡センサー

被害に会ってからでは遅い
10円パンチ、ドア・カギ穴破壊ガラス破り等、修理代は平均10〜20万円の臨時出費です。これらのほか当て逃げ・エアロパーツ・カーナビやタイヤホイール盗難、etcに警告する自動車イタズラ盗難警報機。取付は簡単。12V車全車OK。感度調整機能付。

¥19,800

やられてからでは遅すぎます。

■オプション/外部サイレン　¥5,000
スペアリモコン　¥5,800

ポケベル式タイヤ等イタズラ検知機

20SET限定
定 ¥72,000 ⇒ 特 ¥29,800

チョーク等によるタイヤ・ホイールへのいたずらをポケベルに知らせてくれます(約500m)

公道での使用および駐車違反対策に絶対使わないで下さい。

●マークII・クレスタ・チェイサー対応 キーレスエントリーセット

■本体セット　¥9,800
(リモコン&受信機・取付ハーネス)
■スペアリモコン　¥2,800
(本体と同時購入時のみお求めいただけます)
■リモコン対応トランクオープナー　¥6,800
※リモコンでトランクが開きます

車種	年式	型式	ドアロックリレーの装着位置	ドアロックリレーとカプラー極数	ドアロックリレーの配線の色			
					常時電源	アース線	ロック	アンロック
マークII	59.8〜63.7	×70系	ダッシュボード右上	13極	白	白/黒	赤	緑
チェイサー	63.8〜H4.10	×80系	ダッシュボード右上	16極	白/青	白/黒	黄緑/黒	茶/赤
クレスタ	H4.11〜	×90系	運転席ヒューズボックス下のカプラー(灰色)	13極	バッテリー等から直接お取り下さい	ボディアース	茶/白	茶/青

●あとづけ集中ドアロックキット

低年式や下級グレード車などの未装着車を集中ロック車にチェンジできます。
助手席や後部席のカギの閉め忘れもなくなります。

4ドア用 ¥18,000
2ドア用 ¥15,000

燃費向上・パワーupに米国生まれの燃費向上磁気装置

当社エンドユーザー実測値		取付前	取付後
世田谷区	片岡巌　様	7.2km/ℓ	8.3km/ℓ
町田市	藤原彰人様	8.9km/ℓ	10.1km/ℓ
春日部市	若林千絵子様	9.3km/ℓ	12.1km/ℓ
横浜市	遠藤志保美様	9.7km/ℓ	11.3km/ℓ

アメリカ政府環境保護庁確定研究所および
AAA(アメリカ自動車連盟)でテストされ効果を認められています。

秘密は、日本では1個1万円以上するネオジウム磁石2個。強力な磁場で燃焼中のガソリン中の分子が濃密しダンゴ状になるのを防止し、ガソリンの完全燃焼で燃費が向上し、パワーもUP!。なんと、一度、燃焼ホースに巻き付ければ効果は半永久的。横並びに2セットつけると効果はさらにUP!

燃料ホースに巻きつけるだけ
取付はわずか1分!!

※エンジンのフキ上がりが良くなります。

1ヶ　¥9,800
2ヶ　¥17,800

詳しくはFAXボックスから4#をごらん下さい。

●デジタル スターターカッター

4ケタの暗証番号を押さないとキーだけではエンジンがかかりません。マークII等のハイパーカーやワゴン車の車両盗難対策に最適。
※車を預ける時などは本機能を一時的にキャンセルする事もできます。

¥14,800

ご注文はお電話又はFAXで。ゆうぱっく代金引換便にてお届けいたします。
(全国一律¥1,000・送料・代引料込)
お手元のFAXから無料で情報が取り出せます。
03-3303-9800　0#スタート

To FIT　全国通販　ツーフィット
〒153 東京都目黒区駒場1-16-9 (MON〜FRI 10:00〜17:00)
TEL.03-3481-5640(代)　FAX.03-5453-2388

適度なボディサイズと高級感
そしてスポーツ性、動力性能の高さから
国民的存在として人気を集めてきた
マークⅡ3兄弟
1968年のデビューから30年
モデルチェンジを繰り返してきた
歴代モデルと最新のスペックを振り返る

マークⅡ チェイサー クレスタ 歴代モデル解説

初代マークⅡから現行JZX100系まで
歴代モデルのヒストリーと現行モデルの詳細解説

Text/Manabu Kawaguchi Photos/トヨタ自動車㈱

「マークⅡ」という名前が初めて登場したのは、1968年8月のこと。世の中と自動車が急速に発展していく70年代を目前に控えた時期だった。その位置づけは、当時のトヨタの最上級セダンであったクラウンと、ベストセラーカーであった大衆セダン、コロナとのギャップを埋めるもの。つまり、小型でありながらも高級感のある、高級志向という新しい概念を持って生まれたものだった。ただ、当時はまだ実験的意味あいが含まれたクルマだったとも思われる。というのもその車名はまだ「コロナ・マークⅡ」となっており、コロナの派生車種としての登場であったのだ。

しかし、初代が採ったこの高級志向は、大衆車が当たり前となり、他人とはひと味違ったクルマを望み始めていた当時のユーザーに大いに歓迎され、その地位を見事に不動のものにしていく。途中、コロナの排気量アップによって上級モデルとしての意味を失ったが、1972年1月、よりパーソナルカー的要素を持った2代目の登場によってそれを払拭。そして76年12月には3代目へと進化し、その位置をさらに明確にしたと同時に、翌77年には兄弟車チェイサーを加え、万全の体勢を作り上げた。さらに1980年4月には新販売店ビスタで扱う兄弟車としてクレスタを追加。その後80年10月には4代目へと進化（チェイサーは2代目）した。この頃になると、高級でありながら価格的には誰にでも手が出せるものとなり、マークⅡシリーズはある意味で日本人の「定番」となった。

そして84年8月には5代目が登場。このモデルでは「コロナ」の名前が取れ、名実ともに独立車種に昇格した。しかもこの頃には、「白いマークⅡ」と呼ばれるほどその存在は一般的なものとなった。これ以後、88年8月の6代目、92年10月の7代目、そして96年9月の現行型、といった具合に進化すると同時に、トヨタではカローラに次いで大量生産される人気車種となった。

近年ではマークⅡに対して、「クセがない」とか「没個性」という言葉が使われることがあるが、それはこのクルマに、あまりにも日本の環境、日本人の生活にマッチする道具としての「完璧」さがあるからではないだろうか。また、これほどまでにデキの良いクルマが比較的低価格で提供されている国は、世界的に見ても日本くらいのもの。そう考えるとマークⅡは、偉大な存在なのかもしれない。

初代マークⅡ
1968年9月
世界のファミリーカーの理想を追求したハイグレード車としてマークⅡ・シリーズが誕生

1968年9月、当時のベストセラーカーであった大衆車コロナと、高級車であったクラウンの間を埋める車種としてデビューしたのがこの「コロナ・マークⅡ」だ。コロナそっくりのフロントマスクが与えられた、セミファストバックスタイルのこのクルマは、1600cc直列4気筒OHCと、1900cc直列4気筒DOHCの2種類のパワーユニットを搭載。グレード展開はデラックス、SLに加え、最上級にハードトップボディを持つスポーティなGSS（グランド・スーパースポーツ）というようなものとなっていた。

コンパクトなサイズながらも高級志向をふんだんに取り入れたこのクルマは、当時のユーザーの要求に見事にマッチし、一時はブルーバードに明け渡していた国産車のトップの座を、再び取り戻すことに成功した。1600ccエンジン搭載車は、後に1700ccへと排気量アップされ、上級車としてのラインアップを補強している。

コロナ・マークⅡ 1600デラックス

●全長×全幅×全高：4300×1605×1385mm ●車両重量：1050kg ●エンジン型式：7R ●排気量：1591cc ●最高出力：85PS（1600の高速タイプ7R-Bは100PS） ●フロントサスペンション：ストラットバー付きウィッシュボーン独立懸架 ●リヤサスペンション：リーフ ●ブレーキ：Fディスク Rドラム ●最少回転半径：4.85m ●車両本体価格：63.4万円

MARK II CHASER CRESTA

マークⅡ――特別仕様の武器、戦車、飛行機などのモデルを表すのに用いられた言葉。『グレードが上がった』『モデルチェンジした』『スポーティな』といったニュアンスをもつ

チェイサー――英語で「追跡者」「狩人」という意味。グリル中央についているシンボルマークにも意味があり、これはチェイサーの意味を象徴する楯と弓と矢になっている

クレスタ――スペイン語で「西洋の紋章の頂（いただき）に輝く飾り」という意味

2代目マークⅡ 1972年1月

一時はコロナの排気量アップによって、その上級車としての存在意義を失いかけたマークⅡだったが、1972年1月にはフルモデルチェンジを行ない2代目へと進化した。

そのボディは基本的には先代を踏襲するものだが、よりパーソナルな要素を強めており、クラウンに次ぐ高級車としての地位を確かなものにしたといえる。

搭載されたエンジンは、当初は1800ccの直列4気筒と、クラウンにも採用されていた2000ccの直列6気筒OHCなどで、こちらも高級感を求めたものとなっていた。また、他車が高性能化を図ると、これにすぐに対応してSUツインキャブを採用したモデルをバリエーションに加えるなど、そのラインアップ強化は徹底されたものだった。さらに、75年のマイナーチェンジでは、エンジンを2000ccに統一している。この2代目でも最上級グレードは、やはりスポーティなGSSとされていた。

マークⅡ H/T 2000SL

マークⅡ H/T 2000SL

●型式RX22 ●全長×全幅×全高：4325×1625×1380mm ●車両重量：1085kg ●エンジン型式：18R（直列4気筒OHC） ●排気量：1968cc ●最高出力：115PS/6000rpm ●最大トルク：16.0kg-m/4000rpm ●キャブレター：SUツイン ●ミッション：4段フロアシフト（または3速フロアトヨグライド） ●フロントサスペンション：ウィッシュボーン ●リヤサスペンション：リーフ ●ブレーキ：Fディスク Rリーディングトレーディング ●最小回転半径：5.0m ●車両本体価格：83.7万円

3代目マークⅡ 1976年12月

1976年12月にフルモデルチェンジを行ない、3代目となったコロナ・マークⅡは、このモデルで新たなグレードを新設し車種体系を充実させたのが特徴。

ボディは先代のセミファストバック系からロングノーズ／ロングデッキで大型化されたボクシーなものに変わり、より高級感を高めたものとなった。ボディのラインアップは従来通り4ドアセダンと2ドアハードトップの2本立てとなっている。

搭載されたエンジンはこれまでの2000ccの直列6気筒OHCの他に、クラウンに搭載されていた2600ccの直列6気筒を採用。このエンジンが搭載されたモデルには、「グランデ」という名称が与えられ、当然ながら最上級モデルとされた。

マークⅡシリーズは、この3代目の登場によって（特にグランデの新設によって）、初代／2代目よりもさらに高級な位置づけのクルマとなったといえる。

マークⅡ H/T 2000GSL

マークⅡ H/T 2600 グランデ

●型式MX33 ●全長×全幅×全高：4615×1680×1390mm ●車両重量：1220kg ●エンジン型式：4M-U（直列6気筒） ●排気量：2563cc ●最高出力：135PS/5400rpm ●最大トルク：20.5kg-m/3600rpm ●キャブレター：ツーバレル ●ミッション：3速フロアオートマチック ●フロントサスペンション：ストラット ●リヤサスペンション：セミトレーリングアーム ●ブレーキ：ディスク ●最小回転半径：5.2m ●車両本体価格：195.2万円

WWW.OLDCAR-ONLINE.COM.AU

初代チェイサー
1977年6月

高品質で個性豊かなパーソナルカーとしてチェイサー・シリーズが誕生

初代チェイサー

1977年6月、トヨタは上級小型車市場における需要の多様化、特に個性的な高級車に対する需要の増大に応え、マークIIの兄弟車種として、高品質かつ個性豊かなパーソナルカー「チェイサー」を新発売した。

「追跡者」「狩人」を意味する車名が与えられたこのモデルは、マークII同様4ドアセダンと2ドアハードトップの2種類で、搭載エンジンは1800cc直列4気筒と2000ccの直列6気筒の2本立てとされた。

最上級グレードとなったのは、2000ccの直列6気筒を搭載するSGツーリングで、トランスミッションは3速フロアATを採用。また、上級車種では、リヤのサスペンションが、通常の4リンク式から、セミトレーリングアーム式独立懸架とされた他、ブレーキも4輪ディスクとされ、標準車種との差別化が図られている。

このチェイサーの追加によって、マークIIシリーズのラインアップはさらに強化された。

チェイサー　H/T 2000SGS

●型式MX41　●全長×全幅×全高：4530×1670×1390mm　●車両重量：1160kg　●エンジン型式：M-EU（水冷直列6気筒OHC）　●排気量：1988cc　●最高出力：125PS/6000rpm　●最大トルク：17.0kg-m/4400rpm　●燃料供給方式：EFI　●ミッション：5速マニュアル　●フロントサスペンション：ストラット　●リヤサスペンション：セミトレーリングアーム　●ブレーキ：ディスク　●最小回転半径：5.2m　●車両本体価格：151.5万円

初代クレスタ
1980年4月

クレスタのコンセプトは新しい時代感覚をもつ高級パーソナルカー

クレスタ2000スーパールーセント

1980年4月、トヨタは新販売店であるトヨタビスタ店系列の主力専売車種として、「新しい時代感覚を持つ高級パーソナルカー」というテーマを持つ「クレスタ」を新たに開発、発売した。

マークII、チェイサーの2ドアハードトップに対し、ボディバリエーションは4ドアハードトップのみで、エンジンもこれまでのM型に変わる新開発の2000cc直列6気筒の1Gを始め、1800ccの直列4気筒を採用するなどし、差別化が図られている。

この後このクレスタは、次期マークII／チェイサーとなる。つまり、従来モデルに追加するのではなく、先行発売することで新型車種として登場させたわけだ。

81年10月には、直列6気筒ターボであるM-TEUエンジンを追加。また、82年8月には、セリカXX・マークII・チェイサーとともに直列6気筒ツインカム24バルブの1G-GEU型エンジンも追加された。

クレスタ　2000スーパールーセント

●型式GX51　●全長×全幅×全高：4640×1690×1395mm　●車両重量：1210kg　●エンジン型式：1G-EU（水冷直列6気筒OHC）　●排気量：1988cc　●最高出力：125PS/5400rpm　●最大トルク：17.5kg-m/4400rpm　●燃料供給方式：EFI　●ミッション：5速マニュアル（または4速オートマチック）　●フロントサスペンション：ストラット　●リヤサスペンション：セミトレーリングアーム　●ブレーキ：F：ベンチレーテッドディスク　R：ディスク　●車両本体価格：190.7万円

マークII／チェイサー／クレスタの誕生からの歴史

68年9月　初代マークIIデビュー
72年1月　2代目マークIIにモデルチェンジ
76年12月　3代目マークIIにモデルチェンジ
77年6月　初代チェイサーデビュー
80年4月　初代クレスタデビュー
80年10月　4代目マークII／2代目チェイサーにフルモデルチェンジ
81年10月　直6ターボエンジン搭載車を追加
最高出力145馬力を発生するM-TEUエンジン搭載のターボ車をマークII／チェイサー／クレスタに新設定
82年8月　マイナーチェンジ
トヨタ初の6気筒、ツインカム24バルブエンジン（1G-GEU・160馬力）搭載車を新たに設定。
84年8月　5代目マークII／3代目チェイサー／2代目クレスタにフルモデルチェンジ
85年10月　DOHCツインターボ搭載車を新たに設定
185馬力を発生するツインカム24バルブツインターボエンジン（1G-GTEU）搭載車の「GTツインターボ」を新たに設定
88年8月　6代目マークII／4代目チェイサー／3代目クレスタ（JZX81系）にフルモデルチェンジ
89年8月　3ℓエンジン（7M）搭載車を追加
200馬力を発生する3ℓツインカムエンジン（7M-GE）搭載車を新たに設定
90年8月　マイナーチェンジで2・5ℓツインターボ車を追加
280馬力を発生する2・5ℓツインカム24バルブツインターボエンジン（1JZ-GTE）搭載車を追加
92年10月　7代目マークII／5代目チェイサー／4代目クレスタ（JZX90系）にフルモデルチェンジ
94年9月　マイナーチェンジ
96年9月　8代目マークII／6代目チェイサー／5代目クレスタ（JZX100系）にフルモデルチェンジ

CarsOnly!
WWW.CLUB-CARS.COM

4代目マークⅡ 2代目チェイサー 1980年10月

新型車種であるクレスタのデビューから、約7ヶ月後の1980年10月に登場したのが、フルモデルチェンジによって4代目となったマークⅡ／2代目チェイサーだ。

クレスタと共通のシャシーを用いたこのモデルから、2ドアハードトップは消滅し、4ドアのハードトップに変更された。また、同時にマークⅡとチェイサーでは、フロントマスクなどをはじめとして、デザイン上での差別化が大きく図られた。

搭載されるエンジンは、クレスタに採用された2000ccの直列6気筒1G-EU型を始めとして、マークⅡにはマイコン制御の2800cc直列6気筒エンジン、5M-EUが与えられている。またその他の装備では、電動サンルーフが新設定された。その後のマイナーチェンジでは、クレスタ同様2000ccの直列6気筒ターボ、M-TEUが与えられた他、82年8月には直列6気筒DOHC24バルブの1G-GEU型を搭載された。

マークⅡ H/T 2800グランデ

●型式MX63 ●全長×全幅×全高：4640×1690×1395mm ●車両重量：1260kg ●エンジン型式：5M-EU（水冷直列6気筒OHC） ●排気量：2759cc ●燃料供給方式：EFI ●ミッション：OD付き4速オートマチック ●フロントサスペンション：ストラット ●リヤサスペンション：セミトレーリングアーム ●ブレーキ：ディスク ●最小回転半径：5.3m ●車両本体価格：214.5万円

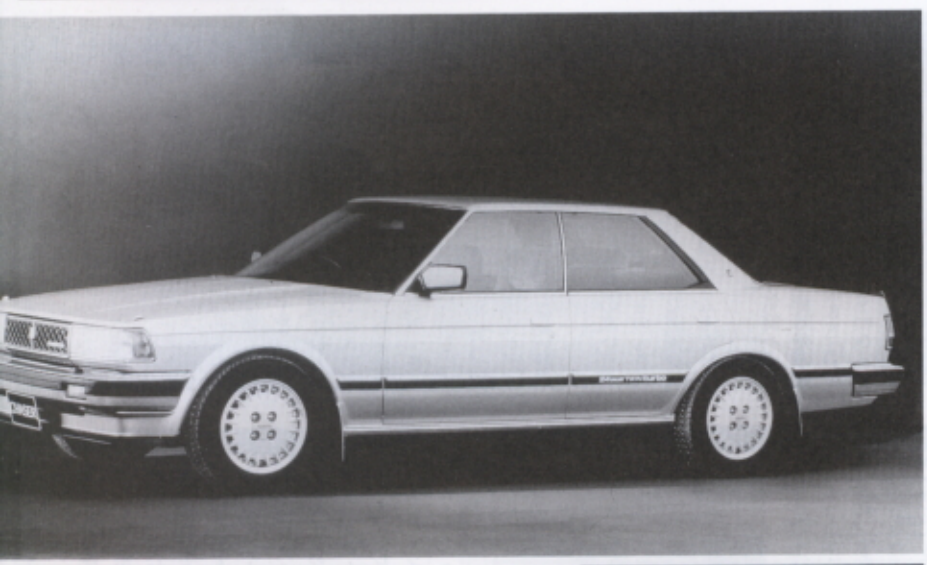
チェイサー H/T 2000GT

●型式RX63 ●全長×全幅×全高：4640×1690×1395mm ●車両重量：1180kg ●エンジン型式：18R-GEU（水冷直列4気筒DOHC） ●排気量：1968cc ●最高出力：135PS/5800rpm ●最大トルク：17.5kg-m/4800rpm ●燃料供給方式：EFI ●ミッション：5速マニュアル ●フロントサスペンション：ストラット ●リヤサスペンション：セミトレーリングアーム ●ブレーキ：ディスク（Fベンチレーテッド） ●最小回転半径：5.3m ●車両本体価格：166.2万円

5代目マークⅡ 3代目チェイサー 2代目クレスタ 1984年8月

1984年8月、マークⅡ、チェイサー、クレスタはフルモデルチェンジを受けて、それぞれ5代目、3代目、2代目へと進化した。この時、マークⅡの車名からコロナの名が消え、完全な独立車種となる。ボディバリエーションは、マークⅡが4ドアセダンとハードトップ、チェイサーは4ドアハードトップのみ、クレスタは4ドアセダンのみといった具合に、それぞれが明確に性格分けされた。また、サスペンションには電子制御で減衰力を3段階4モードに切り替えることのできるTEMSが採用された。

搭載されるエンジンは、当初1800／2000／2400ccの3種類だったが、85年10月には2000cc直列6気筒DOHC24バルブターボを搭載したGTツインターボを追加。このモデルは各部が強化されたのはもちろん、内装などにも専用の装備が与えられており、ハイソカーブームの火付け役的存在になった。



チェイサーGTツインターボ

チェイサー GTツインターボ

●型式GX71 ●全長×全幅×全高：4630×1690×1385mm ●車両重量：1320kg ●エンジン型式：1G-GTEU（水冷直列6気筒DOHCツインターボ） ●排気量：1988cc ●最高出力（ネット）：185PS/6200rpm ●最大トルク：24.0kg-m/3200rpm ●燃料供給方式：EFI ●フロントサスペンション：ストラット ●リヤサスペンション：セミトレーリングアーム ●ブレーキ：ベンチレーテッドディスク ●車両本体価格：280.1万円

マークⅡ H/T グランデ ツインカム24

●型式GX71 ●全長×全幅×全高：4690×1690×1385mm ●車両重量：1280kg ●エンジン型式：1G-GTU（水冷直列6気筒DOHC） ●排気量：1988cc ●最高出力：160PS/6400rpm ●最大トルク：18.5kg-m/5200rpm ●燃料供給方式：EFI ●フロントサスペンション：ストラット ●リヤサスペンション：セミトレーリングアーム ●ブレーキ：ベンチレーテッドディスク ●車両本体価格：251.3万円

マークⅡ H/T グランデ ツインカム24

クレスタ スーパールーセント ツインカム24

CONTENTS ORIGINAL
Car Archives
WWW.CSCOM.CO.JP

JZX81系
6代目マークⅡ
4代目チェイサー
3代目クレスタ
1988年8月
新しい高級車を目指して登場
2.5リッターツインターボも

さらに高級感を増したスタイリング。81系、とくにホワイトは爆発的な人気を集めた。

マークⅡ H/T 2.5グランデG

マークⅡ H/T 2.5 GTツインターボ

●型式JZX81 ●全長×全幅×全高：4760×1695×1375mm ●車両重量：1540kg ●エンジン型式：1JZ-GTE（直列6気筒DOHCツインターボ） ●排気量：2491cc ●最高出力：280PS/6200rpm ●最大トルク：37.0kg-m/4800rpm ●燃料供給方式：EFI ●フロントサスペンション：マクファーソンストラット ●リヤサスペンション：ダブルウィッシュボーン ●ブレーキ：ベンチレーテッドディスク ●車両本体価格：305.8万円

マークⅡ H/T 2.5GTツインターボ

90年8月に登場した2.5ℓツインターボ（1JZ-GTE）搭載車。280馬力のハイスペックを誇る。

時代をリードしてきたマークⅡ、チェイサー、クレスタは1988年8月24日、4年ごとというスケジュール通りのフルモデルチェンジを行ない、それぞれ6代目、4代目、3代目であるJZX81系へ進化した。

開発コンセプトは、"さらに一段と飛躍した新しい高級車の出発点"で、目前に迫った90年代を見据えた、高品位で高性能なサルーンを目指す、とされたもので、具体的に次の3点を狙ったものとされていた。①時代のトレンドと日本の美を基調にした、それぞれに個性豊かな、のびやかなスタイルの実現。②高い運動性能と品位ある乗り心地の高次元での達成。③ユーザーに心から満足してもらえる高い商品力。

実際、JZX80系を見てみると、その狙いの通りに仕上げられていることがわかる。

まず、そのスタイル。これまではどちらかというと直線を基調にしたボクシーなスタイルだったが、このモデルからは洗練された曲面フォルムと均整のとれたサイドシルエットを基調にして、日本人の美的感性に訴えかけるような美しいプロポーションを実現。さらに、それぞれ専用のボディ形状を採用し、オリジナリティの高いスタイルを確立した。同時に、剛性の高い軽量なユニット構造ボディを作り上げたほか、高級車にふさわしい静粛性も徹底的に追求されている。

インテリアは、洗練された質感の高いデザインによって、やすらぎに満ちたものとされ、同時に快適な走りを支える充実した装備や機構を採用して、物足りなさはみじんもない豪華さを作り上げていた。

搭載エンジンは、1・8ℓの4気筒ハイメカツインカム4S-Fiを筆頭に、新開発の直列6気筒ハイメカツインカム2・0ℓ1G-FE型も採用。さらに上級モデルでは同エンジンにスーパーチャージャーを組み合わせた1G-GZE型を採用した他、トップモデルには、ツインターボを組み合わせた2・0ℓ直列6気筒の1G-GTE型を搭載、最高出力で210馬力を発生させた。この他にも改良された1G-GE型もラインアップ、ガソリンエンジンはすべてツインカムとなった。組み合わせられるトランスミッションは、1G-GZE/1G-GEエンジン搭載車のATを、新開発の総合制御システムを採用したECT-Sとした他、1G-GZE/1G-GTE/1G-GE/1G-FEエンジン搭載車のATには、スーパーフロートルクコンバーターが採用された。

シャシーは、フロントに新設計のマクファーソンストラットを採用。リヤにも新形式のダブルウィッシュボーンが採用された（6気筒搭載車）。

また、翌89年には3・0ℓの直列6気筒DOHC、7M-GE型を搭載した3ナンバー車を追加したほか、上級グレードにTRC（トラクションコントロール）が装備されるようになる。さらに翌90年のマイナーチェンジでは、新開発の2・5ℓ直列6気筒DOHCエンジン・1JZ-GE型と、同エンジンにセラミックツインターボを組み合わせた1JZ-GTE型を追加。この1JZ-GTEは最高出力280馬力、まさに最強のセダンといえたこのMCでターボ車は2ℓから2・5ℓに移行。また、TRCやABSの設定グレードが拡大されるなど、安全装備、電子制御化に拍車がかかることになった。ボディでは、3ℓおよび2・5ℓエンジン搭載車の全長を70mm拡大し、車格感も一段と増している。

クレスタ GTツインターボ

88年8月から90年8月までは、2ℓツインターボ（1G-GTE）搭載車のGTツインターボが最高グレードだった。

JZX81系エンジン主要諸元

	3000EFI ツインカム24	2500EFI ツインカム24	2500EFI 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	2000EFI ツインカム24 スーパーチャージャー	2000EFI ツインカム24	2000EFI 24バルブ	1800EFI 16バルブ
型式	7M-GE	1JZ-GE	1JZ-GTE	1G-GTE	1G-GZE	1G-GE	1G-FE	4S-FE
種類	直列6気筒縦置DOHC							直列4気筒縦置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)	2,954	2,491		1,988				1,838
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(ネット) ps/r.p.m.	200/5,600	180/6,000	280/6,200	210/6,200	170/6,000	150/6,200	135/5,600	105/5,600
最大トルクkg-m/r.p.m.	27.0/3,600	24.0/4,800	37.0/4,800	28.0/3,800	23.0/3,600	18.6/5,600	18.0/4,400	16.0/4,400
燃料供給装置	EFI（電子制御式燃料噴射装置）							
燃料タンク容量（ℓ）	65							
備考	89.8〜92.10	90.8〜92.10	90.8〜92.10	88.8〜90.8	88.8〜90.8	88.8〜92.10	88.8〜92.10	88.8〜92.10

チェイサー GTツインターボ

チェイサー GTツインターボ

●型式JZX81 ●全長×全幅×全高：4690×1695×1375mm ●エンジン型式：1G-GTE（直列6気筒DOHCツインターボ） ●排気量：1988cc ●最高出力：210PS/6200rpm ●最大トルク：28.0kg-m/3800rpm ●燃料供給方式：EFI ●フロントサスペンション：マクファーソンストラット ●リヤサスペンション：ダブルウィッシュボーン ●ブレーキ：ベンチレーテッドディスク ●車両本体価格：296.1万円

前期型のチェイサーGTツインターボ。1G-GTEは210馬力をマークするスポーティユニットだった。

マークⅡ H/T 2.5ツアラーV(MC後)

94年9月のマイナーチェンジで外装・内装に変更が加えられた。これはMC後のモデル。

JZX90系
7代目マークⅡ
5代目チェイサー
4代目クレスタ
1992年10月
さらに高級感を増し ハイテク満載となった90系

マークⅡ H/T 2.5グランデG(MC前)

横基調のグリル、スポーティなフォルムが魅力の90系マークⅡ。左はマイナーチェンジ前のモデル。

JZX80系のデビューから4年後の1992年10月。スケジュールに従い、マークⅡシリーズはそれぞれ7代目、5代目、4代目のモデルへと移行した。JZX90系と呼ばれるこのモデルでは、「日本を代表する高級パーソナルセダン」という開発コンセプトが掲げられ、「美しいスタイル」「高質な走り」「ゆとりのアメニティ空間」という3点を主な狙いとしていた。また、時代の流れを汲んで、安全性の確保や環境対策を考慮し「人と地球にやさしいクルマづくり」に取り組んでいたのもポイントだ。

エクステリアは、このモデルから全車3ナンバーのワイドなボディを採用したのが最大の特徴。三車ともにそれぞれの専用ボディを開発・採用することによってアイデンティティを強調させたことや、ボディ各部における洗練度がさらに増したのはもちろんで、その他では衝撃吸収構造のCIASを採用し安全性を確保した他、大幅な軽量化も行なわれた。三車ともに美しいスタイルが実現されたそのボディバリエーションは、従来通りマークⅡとチェイサーが4ドア・ピラードハードトップで、クレスタがプレスドアセダンとされ、マークⅡのセダン/ワゴンは従来型が継続生産された。

インテリアでは、3ナンバーボディ採用によって、より洗練されたパッケージングが与えられ、室内幅や前後席のヘッドクリアランスやレッグスペースを広く取ることが可能になり、ゆとりのある居住空間が確保された。そして理想のインテリアを目指してエルゴノミクスの徹底した追求を行ない、センターコンソールパネルを運転席側に傾斜させることによる、手の届きやすい位置へのスイッチの集中配置や、確実な操作性を可能にするスイッチデザインが採用され、高い機能性を備えたアメニティ空間を実現している。その他、遠視点表示採用のスペースビジョンメーターを採用、オプションでナビゲーションシステムも用意されていた。

搭載されるエンジンは、1・8ℓ直列4気筒の第2世代ハイメカツインカムを始めとし、3・0ℓの直列6気筒DOHC・2JZ-GE型、そしてシリーズ最強の280馬力を発生する2・5ℓ直列6気筒ツインターボ、1JZ-GTE型など5機種を搭載。トランスミッションは1・8ℓエンジン搭載車以外のATにECTを採用している。

シャシーはこのモデルから足まわりが新設計の4輪ダブルウィッシュボーンとなった他、全車に4輪ディスクブレーキを採用。またツアラーVには、大容量のブレーキが採用されている。この他にも4輪ABS、TRC(トラクションコントロール)、トルセンLSD、TEMSなども盛り込まれ、その走りは非常に洗練されたものとなった。中でもツアラーVの走りはスポーツカーをしのぐほどの実力。この時代にあってもなお5速MTを採用していたことも評価すべきことだ。

94年9月にはフロントバンパー、リヤコンビランプのデザイン変更など、外装を中心とするマイナーチェンジが施されている。

JZX90系がデビューした当時は、バブル崩壊による不況の真っ直中であったが、それでもこのJZX90系は好調なセールスを記録し、一時はカローラを上回る販売台数を打ち立て「怪物」と評されるほどだった。96年に現行100系モデルが登場するまでの4年間、実に80万台以上が生産されたのだった。

マークⅡ H/T 2.5ツアラーV(MC前)

直線的なテールランプデザインが特長的なマークⅡのリヤまわり。スポーツ性を感じさせるフォルムだ。

機能的で高級感もあり、なおかつスポーティなツアラーVのコクピット。

1JZ-GTEエンジン

	1JZ-GTE
総排気量 (cc)	2,491
シリンダー数および配置	直列6気筒・縦置き
燃焼室形状	ペントルーフ形
気筒あたり吸排気弁数	各2
弁機構	DOHC・ベルト駆動
内径×行程 (mm)	86.0×71.5
燃料供給方式	EFI
圧縮比	8.5
最高出力 (PS/rpm)	280/6200〔ネット〕
最大トルク (kg-m/rpm)	37.0/4800〔ネット〕
燃料消費率 (g/PS・h)〔rpm〕	210〔2000〕
寸法(mm)〔長さ×幅×高さ〕 M/T / A/T	775/760×655×655
バルブタイミング 吸気 開き	3°BTDC
吸気 閉じ	41°ABDC
排気 開き	46°BBDC
排気 閉じ	2°ATDC

( ):ツアラーS、ツアラーV

アライメント(空車時)

		JZX-91	JZX-90	GX90,SX90,LX90
フロント	トーイン (mm)	1	←	←
	キャンバー (度)	−0°05′	←(−0°05′)	0°05′
	キャスター (度)	5°45′	←(6°00′)	5°45′
	キングピン角 (度)	9°00′	←(9°10′)	8°45′
リヤ	トーイン (mm)	2	←	←
	キャンバー (度)	−0°25′	←(0°40′)	−0°25′

ブレーキ諸元

		SX90,GX90		JZX90,JZX91		JZX90 ツアラーV
			ABS車		ABS車	
ブレーキブースター (インチ)		7+8 タンデム	8+9 タンデム	7+8 タンデム	8+9 タンデム	8+9 タンデム
フロントブレーキ	ディスクローター	ベンチレーテッド	←	←	←	←
	ローター寸法(外径×厚さ) (mm)	255×22	←	275×25	←	296×32
	パッド面積 (cm²)	46	←	55	←	59
リヤブレーキ	ディスクローター	ソリッド	←	←	←	ベンチレーテッド
	ローター寸法(外径×厚さ) (mm)	267×10	←	291×10	←	307×16
	パッド面積 (cm²)	26	←	←	←	←

CircuitKids WWW.CIRCUITKIDS.COM

チェイサー　2.5ツアラーS(MC前)

チェイサー　2.5ツアラーV(MC前)

クレスタ　2.5ツアラーV(MC前)

クレスタ　2.5ツアラーV(MC前)

車種体系と型式

	グレード	エンジン	ミッション	型式
マークII	1.8GL	4S-FE	4AT	SX90
	1.8グロワール		5MT・4AT	
	2.0グランデ	1G-FE	5MT・ECT	GX90
	2.5グランデ	1JZ-GE	ECT	JZX90
	2.5ツアラーS		ECT	
	2.5グランデG		ECT	
	2.5ツアラーV	1JZ-GTE	5MT・ECT	JZX90
	3.0グランデG	2JZ-GE	ECT	JZX91
	2.4GL	2L-TE (ディーゼルターボ)	5MT・4AT	LX90
	2.4グロワール		5MT・4AT	
チェイサー	1.8XL	4S-FE	4AT	SX90
	1.8ラフィーネ		5MT・4AT	
	2.0アバンテ	1G-FE	5MT・ECT	GX90
	2.5アバンテ	1JZ-GE	ECT	JZX90
	2.5ツアラーS		ECT	
	2.5アバンテG		ECT	
	2.5ツアラーV	1JZ-GTE	5MT・ECT	JZX90
	3.0アバンテG	2JZ-GE	ECT	JZX91
	2.4XL	2L-TE (ディーゼルターボ)	5MT・4AT	LX90
	2.4ラフィーネ		5MT・4AT	
クレスタ	1.8SC	4S-FE	4AT	SX90
	1.8シュフィール		5MT・4AT	
	2.0スーパールーセント	1G-FE	5MT・ECT	GX90
	2.5スーパールーセント	1JZ-GE	ECT	JZX90
	2.5ツアラーS		ECT	
	2.5スーパールーセントG		ECT	
	2.5ツアラーV	1JZ-GTE	5MT・ECT	JZX90
	3.0スーパールーセントG	2JZ-GE	ECT	JZX91
	2.4SC	2L-TE (ディーゼルターボ)	5MT・4AT	LX90
	2.4シュフィール		5MT・4AT	

4AT：OD付4連オートマチック　ECT：電子制御式2ウェイOD付4連オートマチック　5MT：5連マニュアル

90系マークII 3兄弟　前期型と後期型の違い

前期型1992年10月～1994年9月　　後期型1994年9月～1996年9月

マークII

チェイサー

クレスタ

90系は94年9月のマイナーチェンジでフロントバンパー、リヤテールランプのデザインなどを中心にエクステリアの大幅な変更が施された。

CONTENT UPLOADED BY Cisco Chids. WWW.CISCOKIDS.COM.AU

主要諸元

車両型式・重量・性能(マークⅡハードトップ)

エンジン		3000EFI ツインカム24	2500EFI ツインカム24 ツインターボ	2500EFI ツインカム24			2000EFI 24バルブ	1800EFI 16バルブ		2400EFI ディーゼル・ターボ	
グレード		グランデG	ツアラーV	グランデG	グランデ	ツアラーS	グランデ	グロワール	GL	グロワール	GL
車両型式	5速マニュアル	——	E-JZX90 -ATMVZ	——	——	——	E-GX90 -ATMQK	E-SX90 -ATMEK	——	Y-LX90 -ATMET	Y-LX90 -ATMNT
	OD付4速オートマチック	——	——	——	——	——	——	E-SX90 -ATPEK	E-SX90 -ATPNK	Y-LX90 -ATPET	Y-LX90 -ATPNT
	電子制御式2ウェイOD付4速オートマチック(ロックアップ付)〈ECT〉	E-JZX91 -ATPZF	E-JZX90 -ATPVZ	E-JZX90 -ATPZF	E-JZX90 -ATPQF	E-JZX90 -ATPVF	E-GX90 -ATPQK	——	——	——	——
車両重量 kg		(——) 〈1,420〉	(1,450) 〈1,460〉	(——) 〈1,390〉	(——) 〈1,370〉	(——) 〈1,370〉	(1,280) 〈1,290〉	(1,250) 〈1,260〉	(——) 〈1,250〉	(1,380) 〈1,380〉	(1,370) 〈1,370〉
車両総重量 kg		(——) 〈1,690〉	(1,725) 〈1,735〉	(——) 〈1,665〉	(——) 〈1,645〉	(——) 〈1,645〉	(1,555) 〈1,565〉	(1,525) 〈1,535〉	(——) 〈1,525〉	(1,655) 〈1,655〉	(1,645) 〈1,645〉
最小回転半径 m		5.1									
燃料消費率 km/ℓ	60km/h定地走行(運輸省届出値)	(——) 〈17.1〉	(16.7) 〈16.7〉	(——) 〈17.6〉			(19.0) 〈19.6〉	(21.8) 〈19.4〉		(23.8) 〈20.8〉	
	10・15モード走行(運輸省審査値)	(——) 〈8.5〉	(9.1) 〈8.2〉	(——) 〈9.0〉			(11.4) 〈10.0〉	(14.2) 〈12.2〉		(——) 〈——〉	

( ) はマニュアル車。〈 〉はオートマチック車

エンジン(マークⅡ/チェイサー/クレスタ共通)

型式	2JZ-GE (3000EFI ツインカム24)	1JZ-GTE (2500EFI ツインカム24ツインターボ)	1JZ-GE (2500EFI ツインカム24)	1G-FE (2500EFI 24バルブ)	4S-FE (1800EFI16バルブ)	2L-TE (2400EFI ディーゼル・ターボ)
種類	水冷直列6気筒縦置DOHC				水冷直列4気筒縦置DOHC	水冷直列4気筒縦置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	2,997	2,491		1,988	1,838	2,446
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(ネット) PS/rpm	220/5,800	280/6,200	180/6,000	135/5,600	120/6,000	97/3,800
最大トルク kg-m/rpm	28.5/4,800	37.0/4,800	24.0/4,800	18.0/4,400	16.5/4,600	22.5/2.400
燃料供給装置	EFI(電子制御式燃料噴射装置)					ボッシュ式分配型燃料噴射ポンプ(電子制御式)
燃料タンク容量 ℓ	70					

寸法・定員(マークⅡ/チェイサー/クレスタ共通)

全長		mm	4,750
全幅		mm	1,750
全高		mm	1,390
ホイールベース		mm	2,730
トレッド	前	mm	1,485
	後	mm	1,490(ツアラーV)
最低地上高		mm	155
室内	長	mm	1,990
	幅	mm	1,475
	高	mm	1,155
乗車定員		名	5
タイヤ			F205/55R16 R225/50R16(ツアラーV)
ホイール			F16×6.5JJ+50 R16×7.5JJ+55(ツアラーV)

ステアリング・サスペンション・ブレーキ・駆動方式(マークⅡ/チェイサー/クレスタ共通)

ステアリング		パワーアシスト付ラック&ピニオン ※1
サスペンション	前	ダブルウイッシュボーン式コイルスプリング(スタビライザー付)
	後	ダブルウイッシュボーン式コイルスプリング ※2
ブレーキ	前	ベンチレーテッドディスク
	後	ディスク ※3
駆動方式		後輪駆動方式

※1 グランデG、ツアラーV、ツアラーS、2.5グランデは、油圧反力制御式車速感応型、そのほかはエンジン回転数感応型
※2 ツアラーV、ツアラーSはスタビライザー付
※3 ツアラーVはベンチレーテッドディスク

変速比・減速比(マークⅡ/チェイサー/クレスタ共通)

	5速マニュアル				電子制御式2ウェイOD付4速オートマチック(ロックアップ付)〈ECT〉			OD付4速オートマチック	
	2500EFI ツインカム24 ツインターボ	2000EFI 24バルブ	1800EFI 16バルブ	2400EFI ディーゼル・ターボ	3000EFIツインカム24/2500EFI ツインカム24ツインターボ	2500EFI ツインカム24	2000EFI 24バルブ	1800EFI 16バルブ	2400EFI ディーゼル・ターボ
第1速	3.251	3.285	3.566	3.566	2.531	2.804	2.450	2.450	2.452
第2速	1.955	1.894	2.056	2.056	1.531	1.531	1.450	1.450	1.452
第3速	1.310	1.275	1.384	1.384	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
第4速	1.000	1.000	1.000	1.000	0.705	0.705	0.688	0.689	0.688
第5速	0.753	0.860	0.850	0.850	——	——	——	——	——
後退	3.180	3.768	4.091	4.091	1.880	2.393	2.222	2.222	2.212
減速比	3.727	3.909	3.583	3.727	3.909	4.100	3.909	3.909	3.727

Cisco Kids WWW.CISCOKIDS.COM

JZX100系
8代目マークⅡ
6代目チェイサー
5代目クレスタ
1996年9月
進化を極めた4ドア・セダン
完成度の高い性能を誇る100系

その登場から現在に至るまで、常に日本の自動車シーンを引っ張り続け、常に好調なセールスを記録し続けてきたマークⅡシリーズ。「マークⅡ現象」とさえいわれた5代目が93万台、その後を受けた6代目では108万台を記録。そしてバブル崩壊後の不景気の中にあっても、7代目は一時はカローラを凌ぐセールスを見せ、80万台以上が生産された。しかし、時代の流れによって、自動車の人気はこの間に、4WDやワゴン、ミニバンといったRVへと移り変わっていった。そして当然ながら、「怪物」とさえいわれたマークⅡも、その人気を徐々に失いつつあるかに見えた。

しかし、4年というモデルサイクルを守り続けてきたマークⅡ、チェイサー、クレスタの3兄弟車は1996年9月5日、やはりそのスケジュールに従って、それぞれ8代目、6代目、5代目へと進化を果たした。

このJZX100系と呼ばれるモデルは、当時のトヨタの広報資料によれば、「『セダン・イノベーション』をスローガンに掲げ、走る・曲がる・止まる、その全てにトヨタの最新技術を結集し、操る楽しさと品格を実感できる走り、世界トップレベルの安全性など、高級セダンの新たな潮流を生み出すことを念頭に最高峰のイノベーティブセダンとして開発されたもの」となっている。その仕上がりは、もはや国内専用とは思えぬほどで、むしろ世界レベルの性能を持ったモデルとなっている。

まずそのエクステリアであるが、これまで通り美しいスタイルを追求したものに変わりはないが、RVブームの中でのセダン復権(=セダン・イノベーション)を狙ってか、さらに「セダンならではの」という強調を込めたうえで「美しいスタイル」を求めたと謳っている。

さらに、マークⅡは「洗練されたアドバンストセダン」、チェイサーは「ダイナミックなスポーツセダン」、そしてクレスタは「気品あるプレステージセダン」といった具合に、それぞれが異なるコンセプトに基づき、それぞれのデザインはもちろん、ボディサイズまでも独自のものとして、これまで以上に明確な性格分けがされた。中でもスポーツセダンを提唱したチェイサーは、その言葉通り前後のオーバーハングを切り詰めるなどして、全長も三車の中で最も短いものを採用している。

このように、それぞれに非常に明確な個性が与えられたボディに対するインテリアも、またそれぞれに独自の個性を反映したものとされている。もちろん基本的な造型こそ共通であるものの、トリム類やシート地などは3車ともに異なるもの。また、特にスポーツを意識したツアラー系では、スポーツモデルらしい雰囲気を出すために、カーボン調のパネルなどが与えられている。

搭載されるエンジンは、力強い発進加速、伸びの良い滑らかな追い越し加速とともに、優れた低燃費を両立したVVT-i(吸気バルブの開閉時期を連続的に変えることで、運転条件に応じた最適なバルブタイミングが得られる機構)を新たに採用したクラス世界トップレベルの新世代エンジン、BEAMSシリーズ(3・0ℓ直列6気筒の2JZ-GE、2・5ℓ直列6気筒ターボの1JZ-GTE、2・5ℓ直列6気筒の1JZ-GE)を核に、2・0/2・4ℓのディーゼルターボと全5機種をラインアップ。中でも最もスポーツ性の高い1JZ-GTE型は先代のツインターボからシングルターボに変更されたほか、ECTS(電子制御スロットル)やVVT-iが採用されたことにより、低中速トルクを最大50%向上させるとともに、俊敏なレスポンスを獲得する進化が図られた。最高出力は280馬力と変わらないが、わずか2400回転で発生される最大トルクは38・5キロに向上している。

チェイサー 2.5ツアラーV

マッシブなスタイリング、スパルタンなフェイスまわり。100系チェイサーはスポーツを前面に押し出したデザインとなった。

ゲート式オートマチックシフトレバーがATでのスポーツ走行を可能にする。

ハロゲン比70%の消費電力で2倍強の明るさを得られるディスチャージヘッドランプを新たに採用。

シートは写真のツアラーVのスポーツタイプからパワーシートまで4タイプ。

全車に両席SRSエアバッグ、サイドエアバッグを備える。(写真はツアラーV)

CONTENT UPLOADED BY WWW.CISCOKIDS.COM.AU

マークⅡ 2.5ツアラーV

マークⅡ 2.5ツアラーS

先代から継承された横基調のワイドなテールランプがマークⅡのアピールポイント。洗練されたアドバンストセダンのコンセプトにふさわしい華やかさと先進性をあわせもつスタイリング。

タービン仕様

		新型	従来型
ターボ型式		CT15B	CT12A
仕様個数		1	2
インペラー	D1/D2	46/65mm	37/54mm
タービンホイール	D1t/D2t	60/48mm	52/42mm

ショックアブソーバー仕様

項目	駆動方式 搭載エンジン サスペンション方式		1G-FE	1JZ-GE 2L-TE	1JZ-2JZ-GE TEMS設定車*	1JZ-GTE
フロント	減衰力[N(kgf)] (0.3m/sec時)	伸び側	1236(126)	1605(164)	970(99)	2059(210)
		縮み側	461(47)	595(61)	505(52)	657(67)
リヤ	減衰力[N(kgf)] (0.3m/sec時)	伸び側	697(71) (882(90))	882(90) (872(89))	657(67)	921(94)
		縮み側	265(27) (353(36))	353(36) (412(42))	304(31)	382(39)

*：TEMS設定車の減衰力はMedium時のもの　( )：ツアラー系

アライメント仕様(空車時)

項目	駆動方式 搭載エンジン	1JZ-GE 1JZ-GTE 2JZ-GTE	1G-TE 2L-TE
フロント	キャンバー [度]	0°00′ (−0°15′)	0°00′
	キャスター [度]	5°45′	←
	キングピン角 [度]	9°00′	←
	トーイン [mm]	1	←
リヤ	キャンバー [度]	−0°30′ (−0°40′)	−0°30′
	トーイン [mm]	2	←

( )：ツアラー系

車種体系と価格

	グレード	エンジン	駆動	トランスミッション	価格(万円)
マークⅡ	2.0ツアラー	1G-FE	2WD(FR)	ECT	235.0
	2.0グランデ			5速マニュアル	225.2
				ECT	235.0
	2.5ツアラーS	1JZ-GE		ECT-E	275.5
	2.5グランデ				264.0
	2.5グランデG				288.0
	2.5ツアラーV	1JZ-GTE		5速マニュアル	322.7
				ECT-iE	329.5
	3.0グランデG	2JZ-GE			330.0
	2.4GL	2L-TE (ディーゼルターボ)		OD付4速オートマチック	206.0
	2.4グランデ				238.0
	2.5グランデFOUR	1JZ-GE	4WD	ECT	296.0
	Gパッケージ装着車				312.0
チェイサー	1.8XL	4S-FE	2WD(FR)	OD付4速オートマチック	194.0
	1.8ラフィーネ				215.0
	2.0ツアラー	1G-FE		ECT	235.0
	2.0アバンテ			5速マニュアル	225.2
				ECT	235.0
	2.5ツアラーS	1JZ-GE		ECT-E	275.5
	2.5アバンテ				264.0
	2.5アバンテG				288.0
	2.5ツアラーV	1JZ-GTE		5速マニュアル	322.7
				ECT-iE	329.5
	3.0アバンテG	2JZ-GE			330.0
	2.4XL	2L-TE (ディーゼルターボ)		OD付4速オートマチック	206.0
	2.4アバンテ				238.0
	2.5アバンテFOUR	1JZ-GE	4WD	ECT	296.0
	Gパッケージ装着車				312.0
クレスタ	2.0スーパールーセント	1G-FE	2WD(FR)	5速マニュアル	225.2
				ECT	235.0
	2.0エクシード				246.0
	2.5ルラーン	1JZ-GE		ECT-E	275.5
	2.5スーパールーセント				264.0
	2.5エクシード				278.0
	2.5エクシードG				295.1
	2.5ルラーンG	1JZ-GTE		ECT-iE	327.2
	3.0エクシードG	2JZ-GE			332.6
	2.4SC	2L-TE (ディーゼルターボ)		OD付4速オートマチック	206.0
	2.4スーパールーセント				238.0
	2.5スーパールーセントFOUR	1JZ-GE	4WD	ECT	296.0
	Gパッケージ装着車				312.0

1JZ-GTEエンジン

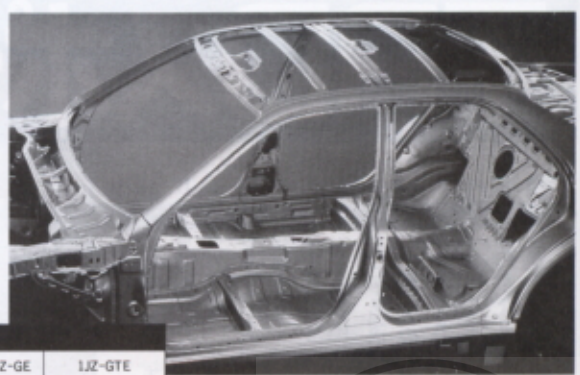
			新型100系用 (VVT-i付き)	従来型90系用 (参考)
排気量 [cc]			2,491	←
シリンダー数および配置			直列6気筒・縦置き	←
燃焼室形状			ペントルーフ形	←
気筒当たり吸排気弁数			各2個	←
弁機構			DOHC・ベルト駆動	←
燃料供給方式			EFI	←
内径×行程 [mm]			86.0×71.5	←
圧縮比			9.0	8.5
最高出力 (PS/rpm)			280/6200	280/6200
最大トルク (kg-m/rpm)			38.5/2400	37.0/4800
燃料消費率 (g/PS-h)(rpm)			205/2000	210/2000
寸法 〈長さ×幅×高さ〉 [mm]			M/T：860×680×655 A/T：840×680×655	M/T：860×670×665 A/T：845×670×665 A/T (TRC付き)：845×675×665
バルブタイミング	吸気	開き	-6°～54°BTDC*	3°BTDC
		閉じ	52°～8°ABDC*	41°ABDC
	排気	開き	46°BBDC	←
		閉じ	2°ATDC	←
点火順序			1-5-3-6-2-4	←
参考質量 [kg]			211	217
使用燃料			無鉛プレミアムガソリン	←
使用オイル (工場出荷時)			SAE 10W-30, API SH	←

これらのエンジンに組み合わせられるトランスミッションは、フレックスロックアップ付きオートマチック(ECT-E、ECT-iE)が採用され、1JZ-GTEエンジンを搭載するツアラーVではまたもや5速MTがしっかりと設定されている。(ただし、クレスタのターボ搭載車ルラーンGはATのみ)

サスペンションは、先代同様に4輪ダブルウィッシュボーンを採用している点に変更はないが、バネレートや減衰力を徹底的に磨き上げ、フラットで快適な乗り心地と、意のままに操れるハンドリングを実現。また、電子制御サスペンションであるTEMSは、路面状況や車速、運転操作などに応じて、スカイフック理論に基づく9段階の減衰力を制御する「スカイフックTEMS」を採用して、上級車に劣らぬ乗り心地を実現した。

また、パワーステアリングはこれまでのプログレッシブパワーステアリングに新しい特性を持つバルブを採用し、より剛性感のある、ナチュラルな操舵感を実現した。

シャシー面で特筆すべきはトヨタの新衝突安全ボディ、GOAが採用されたことによる



衝撃吸収ボディ&高強度キャビン「GOA(ゴア)=Grobal outstanding Assessment」の採用など安全面でも最高レベルの技術を投入

ブレーキ諸元

		1G-FE	1JZ-GE,2JZ-GE	1JZ-GTE
ブレーキブースター (インチ)		8+9タンデム	8.5+8.5タンデム	8+9タンデム
フロントブレーキ	ディスクローター	ベンチレーテッド	←	←
	ローター寸法 (外径×厚さ) (mm)	255×22	275×25	296×32
	パッド面積 (cm²)	46	55	59
リヤブレーキ	ディスクローター	ソリッド	←	ベンチレーテッド
	ローター寸法 (外径×厚さ) (mm)	267×10	291×10	307×16
	パッド面積 (cm²)	26	33	26

WWW.CISCOKIDS.COM

クレスタ 2.5ルラーンG

「基本あるプレステージセダン」がコンセプトのクレスタ。ターボ搭載車はルラーンGというグレード。ミッションはオートマチックのみの設定。ちなみにルラーンとはフランス語で(車が)「走る」という意味。

クレスタ 2.5ルラーン

安全性の飛躍的な向上だ。ABSは全車標準装着になり、3・0ℓ車には、車両安定性制御システム、VSCが標準装備される。また、ツアラーVでは、TRC(トラクションコントロール)とECTSの組み合わせによって、タイヤの空転時以外でも様々な運転状況に応じて、アクセル開度に対するエンジン出力を制御し、高次元での車両安定性を確保するシステムが搭載されている。もちろんSRSエアバッグはデュアルで、さらに運転席/助手席サイドエアバッグを加え、全車に標準装備とされた。また、ヘッドライトには新たにディスチャージヘッドランプを採用した。(ツアラー系を除く)これはハロゲンランプの3倍の光量と、伸びと広がりのある配光により視認性を高める放電管採用の新世代のライトである。

このように、あらゆる部分において、世界レベルの性能が与えられ登場した現行型マークII・チェイサー・クレスタは、RVブームという時代ながらも、再び人気を呼び、見事に「セダン・イノベーション」を成功させたといえる。それというのも96年9月5日の発売開始から10月6日までの最初の1ヶ月間の累計受注台数で、3車合計の月販目標台数であった2万3500台の、2倍を越える5万6000台という数字を記録したのだ。

さらに、97年4月、チェイサーに1・8ℓの直列4気筒DOHC、4SIFE型を搭載した新グレード、1・8ラフィーネ、1・8XLの2つの新グレードを設定。また、TRD製のエアロを装着した「TRDスポーツ」を設定。メーカー完成特装車として発売した。

97年8月には、初めてのマイナーチェンジを敢行。これによって、各車に特別仕様車を設定した他、ツアラー系の全てにディスチャージランプの設定を拡大した。

歴代のマークIIを見てくると、これほどまでに大きな進化を見せてきたクルマは、なかなか思い当たらない。当初はコロナの派生車種という存在だったが、次第に一人歩きし始め、モデル途中では社会現象を引き起こすまでの存在となり、いまでは世界の名車と比較しても遜色ないレベルとなっている。

良くも悪くも日本を代表するクルマと言われてきたこのマークIIシリーズの歩みは、日本車の歩みそのものといえるかもしれない。2000年に9代目が登場するとき、それは果たしてどんな車になっているのだろうか?

ディーラーで買える エアロ仕様 TRDスポーツ

TRDスポーツは、エクステリアを中心にTRDパーツで武装したモデル。チェイサーのツアラーV、ツアラーS、ツアラーをベースに、TRD製のフロントエアロバンパー、大型リヤスポイラー、フロントグリル、CIBIEのマルチリフレクタータイプのフォグランプ、リヤマッドガード、サイドマッドガードなどを装着したエアロバージョンだ。しかも完成状態でディーラー(トヨタオート店)で買えるのも魅力。ボディカラーはスーパーホワイトIIまたはメーカーオプションのダークグリーンマイカPIOの2色。価格は258万8000円から358万8000円。ベース車に30万円プラス程度で完成度の高いエアロカーが手に入るのだ。

WWW.DISCOMS.COM

主要諸元

※ECT-iE：電子制御フレックスロックアップ付4速オートマチック（インテリジェント） ECT-E：電子制御フレックスロックアップ付4速オートマチック ECT：電子制御4速オートマチック
※1クレスタには5MTの設定なし。（ ）はオートマチック車、〈 〉はマニュアル車の数値

車両型式・重量・性能

エンジン	2500EFI ツインカム24ターボ VVT-i 〈1JZ-GTE〉	2500EFI ツインカム24 VVT-i 〈1JZ-GE〉	2000EFI 24バルブ 〈1G-FE〉	3000EFI ツインカム24 VVT-i 〈2JZ-GE〉	2500EFI ツインカム24 VVT-i 〈1JZ-GE〉			2000EFI 24バルブ 〈1G-FE〉		1800EFI 16バルブ 〈4S-FE〉		2400EFI ディーゼルターボ 〈2L-TE〉		2500EFI ツインカム24(4WD) VVT-i 〈1JZ-GE〉	
グレード マークII	ツアラーV	ツアラーS	ツアラー	グランデG	グランデG	グランデ	―	グランデ	―	―	―	グランデ	GL	Gパッケージ装着車	グランデFOUR
グレード チェイサー	ツアラーV	ツアラーS	―	アバンテG	アバンテG	アバンテ	―	アバンテ	―	ラフィーネ	XL	アバンテ	XL	Gパッケージ装着車	アバンテFOUR
グレード クレスタ	ルラーンG	ルラーン	―	エクシードG	エクシードG	エクシード	スーパールーセント	エクシード	スーパールーセント	―	―	スーパールーセント	SC	Gパッケージ装着車	スーパールーセントFOUR
型式	JZX100		GX100	JZX101	JZX100			GX100		SX100		LX100		JZX105	
ミッション ECT-iE	●			●											
ミッション ECT-E		●			●	●	●								
ミッション ECT			●					●	●					●	●
ミッション 4速オートマチック										●	●	●	●		
ミッション 5速マニュアル	●*1							●*1	●						
車両重量 kg	(1,480) 〈1,470〉	(1,400)	(1,330)	(1,460)	(1,410)	(1,400)	(1,400)	(1,330) 〈1,320〉	(1,330) 〈1,320〉	(1,290)	(1,280)	(1,420)	(1,400)	(1,500)	(1,470)
車両総重量 kg	(1,755) 〈1,745〉	(1,675)	(1,605)	(1,735)	(1,685)	(1,675)	(1,675)	(1,605) 〈1,595〉	(1,605) 〈1,595〉	(1,565)	(1,555)	(1,695)	(1,675)	(1,775)	(1,745)
最小回転半径 m	5.1													5.3	
燃料消費率 km/ℓ 60km/h定地走行	(17.3) 〈17.3〉	(18.0)	(19.3)	(17.4)	(18.0)	(18.0)	(18.0)	(19.3) 〈19.3〉	(19.3) 〈19.3〉	(19.4)	(19.4)	(21.7)	(21.7)	(16.20)	(16.2)
燃料消費率 km/ℓ 10・15モード走行	(9.6) 〈10.2〉	(10.6)	(10.4)	(10.0)	(10.6)	(10.6)	(10.6)	(10.4) 〈11.6〉	(10.4) 〈11.4〉	(11.6)	(11.6)	―	―	(8.6)	(9.0)

エンジン

	2JZ-GE (3000EFIツインカム24) VVT-i	1JZ-GTE (2500EFIツインカム24ターボ) VVT-i	1JZ-GE (2500EFIツインカム24) VVT-i	1G-FE (2000EFI24バルブ)	4S-FE (1800EFI16バルブ)	2L-TE (2400EFIディーゼル・ターボ)
種類	水冷直列6気筒縦置DOHC				水冷直列4気筒縦置DOHC	水冷直列4気筒縦置OHC
使用燃料	無鉛プレミアムガソリン			無鉛ガソリン	無鉛ガソリン	軽油
総排気量 cc	2,997	2,419		1,988	1,838	2,446
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	10.5	9.0	10.5	9.6	9.5	21.0
最高出力（ネット） PS/rpm	220/5,600	280/6,200	200/6,000	140/5,600	120/6,000	97/3,800
最大トルク（ネット） kg・m/rpm	30.0/4,000	38.5/2,400	26.0/4,000	18.5/4,400	16.5/4,600	22.5/2,400
燃料供給装置	EFI（電子制御式燃料噴射装置）					ボッシュ式分配型燃料噴射ポンプ（電子制御式）
燃料タンク容量 ℓ	70	70	70	70	70	70

寸法・定員・タイヤサイズ

	マークII	チェイサー	クレスタ
全長 mm	4,760	4,715	4,750
全幅 mm	1,755		
全高 mm	1,400		1,420
ホイールスペース mm	2,730		
トレッド 前 mm	1,480		
トレッド 後 mm	1,495/1,490（ツアラーV、ルラーンG）		
最低地上 高 mm	155/150（ツアラーV、ルラーンG）		
最低地上 長 mm	1,990		
室内 幅 mm	1,475		
室内 高 mm	1,165		
乗車定員名	5		
タイヤサイズ	F 205/55R16 R 225/50R16 （ツアラーV、ルラーンG）		
ホイール	F 16×6.5JJ+50 R 16×7.5JJ+55 （ツアラーV、ルラーンG）		

ステアリング・サスペンション・ブレーキ駆動方式

ステアリング		パワーアシスト付ラック&ピニオン
サスペンション	前	ダブルウイッシュボーン式コイルスプリング(スタビライザー付)
サスペンション	後	ダブルウイッシュボーン式コイルスプリング※1
ブレーキ	前	ベンチレーテッドディスクブレーキ
ブレーキ	後	ディスクブレーキ※2
駆動方式		後輪駆動

※1ツアラーシリーズはリヤスタビライザー付。※2ツアラーVはベンチレーテッドディスク。

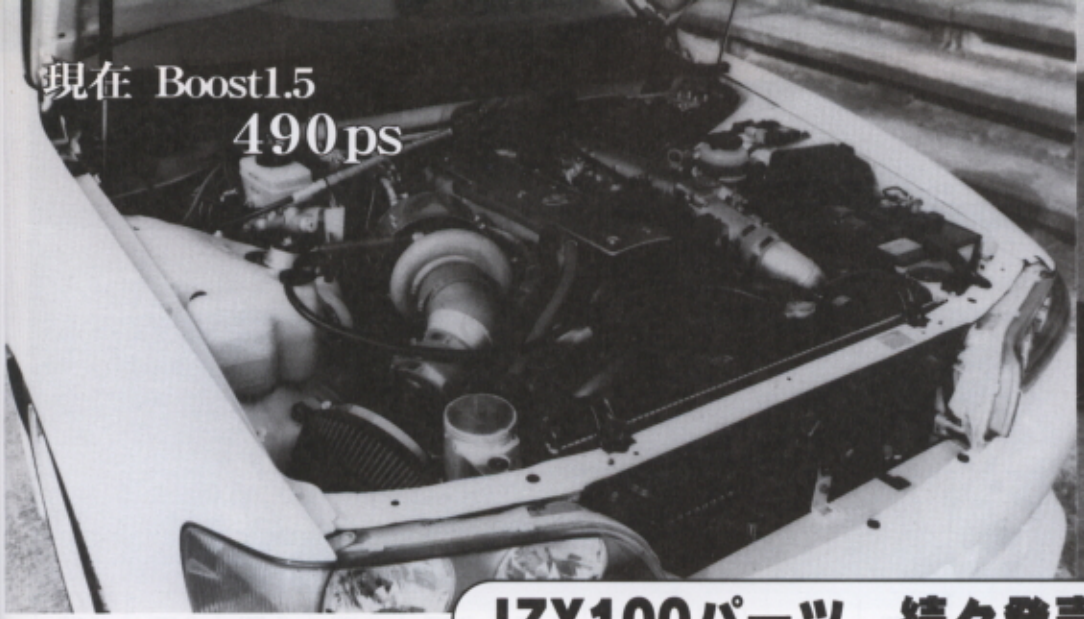
※アバンテFourGパッケージ装着車。

高速比・減速比

	電子制御フレックスロックアップ付4速オートマチック（インテリジェント）		電子制御フレックスロックアップ付4速オートマチック	電子制御式4速オートマチック		4速オートマチック		5速マニュアル	
	ECT-iE		ECT-E	ECT					
	3000EFI ツインカム24 VVT-i	2500EFI ツインカム24ターボ VVT-i	2500EFI ツインカム24 VVT-i	2500EFI※ ツインカム24 VVT-i	2000EFI 24バルブ	1800EFI 16バルブ	2400EFI ディーゼル・ターボ	2500EFI ツインカム24ターボ VVT-i	2000EFI 24バルブ
第1速	2.804	2.531	2.804	2.804	2.450	2.450	2.452	3.251	3.285
第2速	1.531	1.531	1.531	1.531	1.450	1.450	1.452	1.955	1.894
第3速	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.310	1.275
第4速	0.705	0.705	0.705	0.705	0.688	0.689	0.688	1.000	1.000
第5速	―	―	―	―	―	―	―	0.753	0.860
後退	2.393	1.880	2.393	2.393	2.222	2.222	2.212	3.180	3.768
減速比	3.909	3.909	4.100	4.300	4.300	3.909	3.727	3.727	3.909

*アバンテFOUR、アバンテFOUR Gパッケージ装着車。

CISCO KIDS WWW.CISCOKIDS.COM.AU CONTENT UPLOADED BY



JZX100パーツ　続々発売

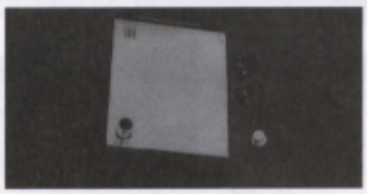
ディアルステンレスマフラー ￥138,000　EXステンレスマニーホールド ￥198,000　パイピングKIT ￥34,000

新製品 **リヤーブレーキブラケット ￥38,000**

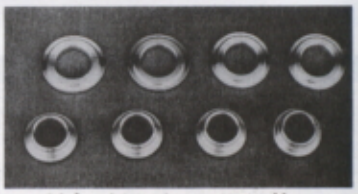
説明・フロントブレーキをブレンボやアルコンなどに交換すると前後バランスが悪くなるためにリヤーブレーキにGT-Rリヤーブレーキのキャリパーを取り付けるブラケットです。パットの種類の多いGT-Rですからパットの選択が好きにできます。

MORIオリジナルステンレスマフラー90
GTR 33・32用 ¥138,000

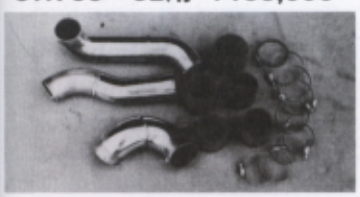
ウオッシャー&オイルキャッチタンク
GTR 33用 ¥44,800



オイルキャッチタンク
GTR 32・R32用 ¥28,000

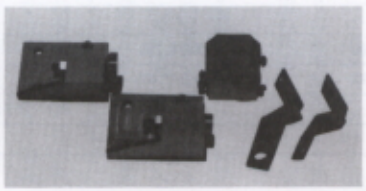


リヤメンバースペンサー
R33・R32・S13・S14・Z32用¥18,000



JZX100 チェイサー パイピングKIT
ノーマルのゴム部分をアルミパイプに強化
34,000

JZX100 チェイサー
車高調サスペンションKIT ストリートバージョン
F・R4段階調整 ¥182,000



マスターシリンダーストッパー
R33GTR、R33、R32 ¥9,800

マスターシリンダーストッパー
S14用 ¥6,800

ステンレスEXマニホールド
各社タービン設定有 ¥198,000

1JZ ステンレスEXマニホールド
各社タービン設定有 ¥198,000

1JZ GTタービン(ツイン)用
ステンレスマニホールド ¥228,000

トヨタ　リヤーブレーキブラケット
GT-R・Rキャリパー取付用 100系・90系 ¥38,000

オリジナルラジエーター ¥98,000
R33、R33 2.5、R32、S14、70SUPRA用

SR用FS5R20A改　ミッションハウジング
単品販売いたします　¥153,000

フュエールデリバリーキット
S13・S14用 ¥34,000

ピロテンションロッド
R33・R32・S13・14用 ¥23,800

Racing spirits by MORI

（有）オートサービスモリ
〒253-01神奈川県高座郡寒川町倉見1116
OPEN AM10:00～PM8:00 定休日 月曜日
TEL 0467-74-0058
FAX 0467-74-0254

SHOP GUIDE

Maintenance, Dressup, Tuning...etc,.

for TOYOTA MARK II, CHASER, CRESTA

マークⅡ／チェイサー／クレスタをチューンするならオススメの

全国ショップガイド

誰だって自分のクルマを大事にしたいし
できればもっとカッコよく、もっと速いクルマに仕上げたい
ハイパーレブを読んで「自分もチューニングしようかな」と思ったら
まずはショップに相談してみよう
ショップ選びのポイントは、自分の作りたい方向にマッチするお店を探すこと
ゼロヨンをしたいなら、ゼロヨンが得意なお店がいいし
ライトチューンでドレスアップ狙いなら、ホイールセットのノウハウをもつところがいい
そして何より通いやすいところであること
クルマを作ってもらったらそれで終わり、なんかじゃなくて
オイル交換などのメンテや調整で、長〜く付き合うことになるからだ
まずはお店に相談することから始めよう

CONTENT UPLOADED BY WWW.CISCOMOTORS.COM.AU Cisco Kids.

東北

オートランド仙台東

ストリートからレースまでまとめて面倒見てくれる

チューニングからレース車両製作、一般メンテナンスまで、クルマの事ならなんでも受け付けている「オートランド仙台東」。「お客様に正直に接する」ことをモットーにユーザーとのグッドな信頼関係を保っている良心的なショップだ。各種パーツの販売はもちろん、取付けやオリジナルなチューニングなど、ユーザーの要望に対し可能な限り支援してくれるのだ。現在オリジナルマフラーも開発中だ。90系に関してはドア下のモールがポイントとのこと。ボディ同色にペイントしてくれるので、きれいに仕上げたい人は要チェック。

住所：〒984 宮城県仙台市若林区六丁の目赤沼4-3
TEL：022-288-2025 FAX：022-288-2045
定休日：水曜日、第2火曜日（12月は無休）
営業時間：10：00〜19：00

関東

パワーハウスアミューズ

初心者でも上級者でも満足のいくチューンを提供

初心者にはわかりやすくいアドバイスをし、上級者のわがままにもなんでも応じる頼もしいショップが「パワーハウスアミューズ」だ。CPUから足まわりまで、技術には絶大の自信をもち、ユーザーのレベルに応じたチューニングを適格に行なう。JZX100用タービンキットやハイテックROM、ハイテックダンパーキットなどのオリジナル商品もラインアップ。走行会も年間にたくさん開催し、チューニングの楽しさを常に追求しているのだ。「アミューズのミューズは娯楽の神様。うちに来ると楽しいことがたくさんありますよ」

住所：〒294 千葉県館山市上真倉1584-1
TEL：0470-22-1657 FAX：0470-23-5688
定休日：月曜日
営業時間：10：30〜20：00

ディショップアサヒ

どんなユーザーでも納得の老舗の味をもたらす

20年の営業年数を誇る老舗の「ディショップアサヒ」は、スポーツ系、VIP系、ワゴン系と3つのコーナーに分かれそれぞれにきめの細かい対応をしてくれるショップだ。81系マークII3兄弟に関しては特に力を入れ、「INTER CEPTER」ブランドで各種パーツをリリースしている。Fバンパー（5万8000円）、をはじめ、各種エアロから、81用フルバケットシート（3万円）、81用ブレーキパッド（1万7800円）などパーツが豊富に揃う。なによりスタッフが3兄弟をこよなく愛しているのがうれしい。

住所：〒272-01 千葉県市川市行徳駅前1-1-16
TEL：047-357-2650 FAX：047-357-2670
定休日：木曜日
営業時間：10：00〜20：00

トップシークレット

ハードチューンだけでなくライトチューンもOK

ハードチューニングや最高速仕様のイメージが強いトップシークレットだが、もちろんライトチューンも大歓迎。「ユーザーの求めた性能を100%発揮できるよう心がけています」というだけに、豊富なノウハウと自信であらゆるチューンを施してくれる。マークII系に関しては、吸排気を中心としたブーストアップ、車高調キットなどのチューンがおススメとのこと。97年12月4日までサスペンション強化デイ、その後パワーアップデイといったように、各種キャンペーンも積極的に開催中。

住所：〒260 千葉県千葉市中央区都町1285-6
TEL：043-232-5221 FAX：043-232-5229
定休日：水曜日
営業時間：10：00〜20：00

アムラックスコレクション

TRD直営店としての安心のノウハウが魅力

「アムラックスコレクション」はTRDの直営ショップとして各種チューニングパーツのセッティング見積もりを行ない、都内4箇所にあるTRD指定工場での取付けを実施する。もちろんトヨタ車に関してはなんでも受け付け、TRDならではの蓄積された豊富なデータ・ノウハウから最上のパーツをセレクトしてくれる。マークII系ではストリートからサーキット走行向けの車高調整キットを販売し、最近ではマフラーも人気だとか。もちろんパーツはTRDオリジナルの「ウェイドゥー」だ。まずはアムラックスをのぞこう。

住所：〒170 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内 TEL：03-5391-1781
FAX：03-5391-1780 定休日：月曜日
営業時間：11：00〜19：30（日祝10：00〜19：00）

HKS東京サービス

楽しく走れる車がモットー　オイル交換から気軽にどうぞ

ＨＫＳのプロショップであるＨＫＳ東京サービスは八王子インターから約15分とアクセスも便利。チューナーの松平さん自身が90マークⅡやクレスタを乗り継いできたというだけあって、マークⅡ3兄弟作りのノウハウは豊富。ストリート、サーキット、ゼロヨンとオールマイティに走れる車作りがモットーなのだ。このほかホイールのツライチセットのノウハウも豊富。速くてカッコイイ車を作りたいなら、頼りになるお店だ。オイル交換から2Ｊ流用フルチューンまで守備範囲は広いから、一度相談に行ってみよう。

住所：〒191　東京都日野市旭ヶ丘６丁目11-8
TEL：0425-81-5251　FAX：0425-81-5257
定休日：木曜日、第一・三水曜日
営業時間：10：00〜19：00

JAM

オリジナルな味を追及し　ベストなクルマ作りを

「安く・楽しく・速く」をモットーにユーザーと共に歩んでいる「ＪＡＭ」。足まわりのセッティングからエンジンパワーの追求、そしてトータルバランスを考えたチューニングで、オリジナルな味を常に求めている。特にＣＰＵや足まわりは自信あり。マークⅡ系では乗り心地を損なわないサスにエアロの組み合せ、街乗りからサーキットまで通用するパワーチューンなどどんな仕様もＯＫ。どんな小さな事でも相談してみよう。オリジナルエアロも開発中。発売記念に大特価セールも予定しているので、ユーザーは見逃せないぞ。

住所：〒120　東京都足立区大谷田3-1-1
TEL：03-5682-1100　FAX：03-5682-1120
定休日：特になし
営業時間：10：00〜20：00

スピードハウスアルファ

信頼の技術とノウハウで　オリジナルな味を提供

ライトからハードまでチューニング全般を行なう「スピードハウスアルファ」。オリジナルブランドの「ＮＯ．３ ＲＡＣＩＮＧ」はレスポンスとパワー、そして耐久性に重点を置くコンセプトで開発されるパーツだ。マフラー、エアクリーナーなどはもちろん、ワンオフのインタークーラー、Ａ／Ｆ計、データロガーコンピュータなどにより完璧セッティングを施してくれる。もちろんＮＯ．３ ＲＡＣＩＮＧの各種パーツを駆使したオリジナルセッティングを提供してくれるのだ。12月で20周年を迎える老舗の味を究めてみよう。

住所：〒203　東京都東久留米市滝山7-1-26
TEL：0424-74-7444　FAX：0424-75-2942
定休日：月曜日
営業時間：10：00〜20：00

ティビィオー

エアロだけじゃなく　トータルな車作りが得意

ＴＢＯというとエアロパーツのイメージが強いけど、ドレスアップを含めたトータルなチューニングをしてくれるショップなのだ。ドレスアップ、街乗りはもちろん、峠、ドリフト、走行会、ゼロヨンとそのメニューは幅広い。毎月、日光サーキットで走行会も開催していて、いろんな車が参加してるから、きっと同じ車の友達もできるはず。ＪＺＸ１００系には、オリジナル砲弾直管マフラー（６万８０００円）のほか、エアロパーツも開発中。走りとスタイルを極めたいなら、ＴＢＯに相談してみよう。

住所：〒132　東京都江戸川区春江町2-10-4
TEL：03-3676-3735　FAX：03-3676-1765
定休日：なし
営業時間：10：00〜19：00

トムススピリット

トムス直営のノウハウで　ワークスの味を提供

ＧＴ、Ｎ１、フォーミュラトヨタ等の車両メンテナンスもしているレーシングメカニックが、その持てるノウハウを存分に注ぎ込みチューニングしてくれるのが「トムススピリット」だ。トムスの直営店として、トムスパーツはもとより、ＴＲＤ関連パーツなど抜群のラインアップを誇る。やはりマークⅡにはトムスのフルエアロにバレル・マフラー、コンピュータのセットアップでキメてほしいとのこと。赤鬼ブランドでブレーキパッドの他、ネガキャンアダプターなども開発中。97年末大特価セールも開催中。

住所：〒190-12　東京都西多摩郡瑞穂町石畑1590-15
TEL：042-556-0911　FAX：042-556-2330
定休日：火曜日
営業時間：10：00〜19：00

Cisco kids

ミューズ・ミュー

確かな技術で応じるプロジェクトμの専門店

「ミューズ・ミュー」はプロジェクトμのアンテナショップとして幅広い展開を行なっている。プロジェクトμの製品はもちろん100%なんでもOK。取付けも専門店ならではのノウハウを生かした確実な仕事をしてくれる。ショップはショールームというより作業ガレージの装いで、取付けチューニング作業がメインとなる。マークII系では100系チェイサーのエアロパーツがおすすめとか。「とんがったドレスアップ&チューニングをしてほしいですね」と語る。オートサロン98にチェイサーを展示予定だ。

住所：〒197　東京都福生市熊川1115-26
TEL：042-551-8131　FAX：042-551-9042
定休日：水曜日
営業時間：10：00〜19：30（日祭〜19：00）

オートサービスMORI

ストリート使用を基本に乗りやすいクルマ作りを

「基本はストリートだ」と、どこでも走れるクルマ作りを目指す「オートサービスMORI」。マークII系も新型旧型を問わず豊富にチューニングしてきたので絶大な自信を持っている。特に1JZには強いとのこと。データも豊富に持っているのでユーザーにとっては非常に心強い。オリジナルパーツのツアラーV100用パイピングキットも好評だ。特にトヨタ車専門ショップではないが、トヨタ車のチューニング依頼も多く、ショップでも自信をもって対応してくれる。「新型1JZは1Jのままでタービン交換がおすすめ」とのこと。

住所：〒253-01　神奈川県高座郡寒川町倉見1116
TEL：0467-74-0058　FAX：0467-74-0254
定休日：月曜日
営業時間：10：00〜20：00

コクピット戸塚

ファミリー層からチューニング派までOK

ファミリーからドリフト派までどんなクルマの要望にも応じてくれる幅の広さが魅力の「コクピット戸塚」。タイヤ&ホイールからケミカル類、チューニングパーツ、ドレスアップとなんでもOK。ブランドにこだわらず、いいモノを安く提供するよう日夜努力しているのだ。マークII系は基本的にエンジンのパワーを生かすよう、VVC、マフラー、エアクリーナー、コンピュータ・チューニングを施し、17インチホイールでキメるのが多いとのこと。アットホームな雰囲気を大切にしているので一度足を運んでみたい。

住所：〒245　神奈川県横浜市泉区中田東1-8-22
TEL：045-802-6230　FAX：045-802-6730
定休日：水曜日、第3木曜日
営業時間：10：00〜20：00

ジェイズモードジャパン

セダン&スポーツカーの神奈川仕様をアピール

「神奈川仕様」と呼ばれる、セダン&2ドアスポーツのコンプリートチューニングを展開する「いだてん」グループのパーツ部門が「ジェイズモードジャパン」だ。JZX90/100だけでなく、セダン系に古くから対応し、パーツを開発販売し続けてきた。その蓄積されたノウハウや経験で、他にはないオリジナリティと絶対の信頼をもたらすショップだ。マークII3兄弟のチューニングに関しては、R33/32のGT-Rホイールやボンネットダクト&アイラインのエアロ、砲弾タイプのステンマフラーなどがおすすめの商品だ。

住所：〒252　神奈川県藤沢市高倉837-1
TEL：0466-46-3838　FAX：0466-44-5505
定休日：年中無休
営業時間：10：00〜22：00

スピードショップターボ

トータルにチューンを見極めて満足を得る

チューニングしたら乗りづらくなった、というクルマは絶対に作らないよう、トータルコンセプトを大事にしているのが「スピードショップターボ」。チューニングはエンジン関係はもちろん、サスペンション関係、駆動系、そしてドレスアップ全般となんでもOK。オリジナルのボディパーツ「MODA」でオリジナリティあふれるスマートさを強調してくれる。RRCのドラッグレースに参戦し、実戦で培ったターボチューニングには自信をもって提供してくれるのだ。ブーストアップも真剣にやっているので、相談してみよう。

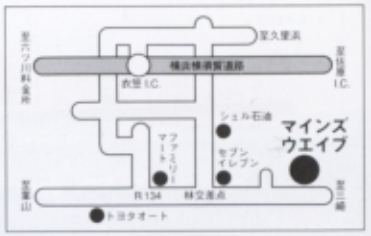
住所：〒225　神奈川県横浜市青葉区荏田西1-15-22
TEL：045-972-3303　FAX：045-972-3888
定休日：火曜日
営業時間：10：00〜20：00

関東

マインズ・ウエイブ

高性能パーツを幅広く扱い信頼のセッティングを出す

「高品質、高性能なパーツ製作」をモットーに幅広くチューニングパーツを開発する「マインズ・ウエイブ」。コンピュータを中心にライトからハードまで幅広く対応しているが、特にオーリンズベースの足まわり開発を積極的に行なっている。マークII系ではオリジナルのVX・ROMとVXエアフィルター＋ブーストコントローラーによるライトチューンがおすすめとのこと。またサーキットデータをもとに開発したEST A・SPLサスキットはサーキット走行にはベストマッチのアイテムだ。



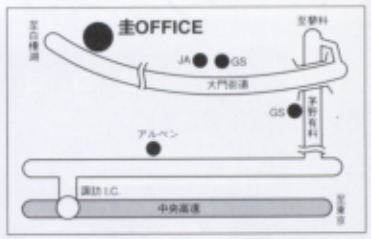
住所：〒238-03　神奈川県横須賀市林5-7-25
TEL：0468-57-3313　FAX：0468-57-2708
定休日：水曜日
営業時間：9：00～19：00

信越

圭オフィス

土屋圭市の技が随所に独自の技術で応える

レーシングドライバーの土屋圭市氏がプロデュースするショップの「圭オフィス」。周知のとおりサスペンションとブレーキに関しては高い信頼を獲得しているが、その他エンジン関係のチューニングから各種車両製作も行なっている。オリジナルパーツではERFOLGサスシステム、サスペンションマジック、ステップアップ車高調キットなど豊富だ。100ツアラーVはノーマルそのもののボテンシャルが高いので素材の良さを壊さずにチューニングしてほしいとアドバイス。初心者から上級者まで信頼できるショップだ。



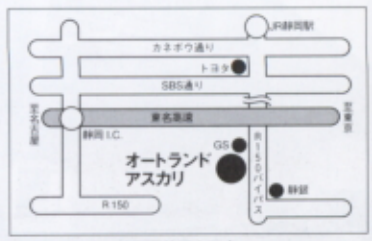
住所：〒391-03　長野県茅野市北山2625
TEL：0266-77-2109　FAX：0266-78-2940
定休日：日曜祭日（イベント日は除く）
営業時間：10：00～19：00

東海

オートランドアスカリ

日常メンテナンスから高度なチューニングまで

タイヤ&ホイールから日常メンテナンス、修理・車検、そしてチューニングまで幅広く対応してくれるのが「オートランドアスカリ」だ。クルマの事ならなんでも相談してほしいとのことで、困ったときに役立つうれしいショップというわけだ。独自のノウハウで、ノーマルダンパーを車高調整式に加工（9万8000円）なども行なってくれる。マークII系はエアロパーツとマフラー交換により車高調整幅も変わってくるとのこと。パーツ選びからアドバイスをしてくれる。中古のホイールやパーツもあるぞ。

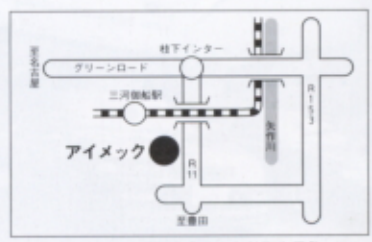


住所：〒422　静岡県静岡市下島193-1
TEL：054-238-2701　FAX：054-238-2106
定休日：水曜日
営業時間：10：00～20：00

アイメック

壊れないチューニングがモットーという信頼が魅力

「ロングライフ&ファインチューン」をモットーに幅広い客層に対応している「アイメック」。とにかくチューニングに関してはどんな分野でもOK。「無口なスタッフで人見知りするんですが」というが、そのノウハウや技術は信頼性抜群だ。ハイパーコンピュータ、マフラー、サスキットなどオリジナルパーツもどんどん開発しているので、オリジナリティを追求するなら見逃せない。マークII系は低予算のファインチューンでゼロヨン、峠、サーキットとあらゆる仕様をハイレベルに実現してくれる。走行会も開催しているぞ。

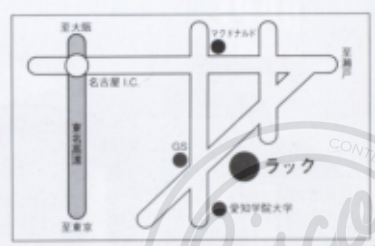


住所：〒470-03　愛知県豊田市御船町山屋敷135-2
TEL：0565-46-0727　FAX：0565-46-0807
定休日：木曜日
営業時間：10：00～19：00

ラック

エル・シュポルトの直営ショップ

「エルシュポルト」のオリジナルパーツで広く知れ渡る「ラック」は、ドレスアップからチューニングまで幅広くユーザーを支援するショップ。特に足まわり関係は定評のあるところで、豊富なオリジナルパーツラインアップからベストセレクトを生み出し、アライメントテスター、ショックテスターなどで完璧なセッティングを実現してくれる。マークII3兄弟に関しては「おやじっぽくならないよう、スマートに仕上げて欲しいですね」とアドバイスしてくれた。サス関連だけでなく、トータルに面倒見てくれるショップだ。



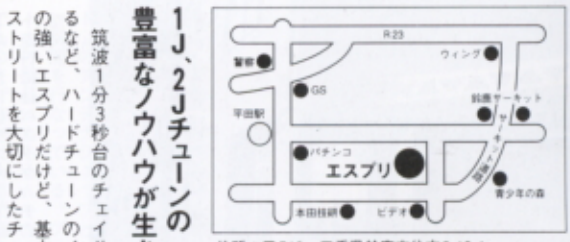
住所：〒480-11　愛知県愛知郡長久手町砂子718
TEL：0561-63-0101　FAX：0561-63-3535
定休日：水曜日、第2火曜日
営業時間：9：00～20：00（日祝～19：00）

CONTENT UPLOADED BY
Drift Kids
WWW.DRIFTKIDS.COM

カーショップエスプリ

1J、2Jチューンの豊富なノウハウが生きる

筑波1分3秒台のチェイサーを作るなど、ハードチューンのイメージの強いエスプリだけど、基本姿勢はストリートを大切にしたチューニング。そこにはエスプリが培ってきた1J&2Jエンジン・チューニングのノウハウが生かされている。サーキットで威力を発揮する6速ミッション載せ換えも得意なメニュー。また、100系でサーキットを走るなら抜群のトラクションを約束するGTウイング（11万8800円）がおススめ。ブーストアップからデモカーのようなハードチューンまで安心の技術でカバーしてくれる。

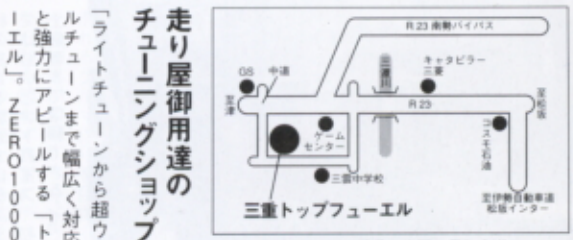


住所：〒513　三重県鈴鹿市住吉3-19-1
TEL：0593-70-8080　FAX：0593-70-2080
定休日：水曜日、第二火曜日
営業時間：10：00～19：00

三重トップフューエル

走り屋御用達のチューニングショップ

「ライトチューンから超ウルトラフルチューンまで幅広く対応します」と強力にアピールする「トップフューエル」。ZERO1000ブランドのオリジナルパーツで全国的に有名なショップだ。マークⅡに関しては「タービン交換の時は、ハイカム&腰下2Jがおすすめです」と、下からのレスポンスをめざす。ハードなチューンショップのイメージがあるが、最近はノーマルのユーザーもよく来店し、スタッフ一同張り切って対応してしている。ショップではキャンペーンやイベントなども度々行なっているのでぜひ覗いてみよう。

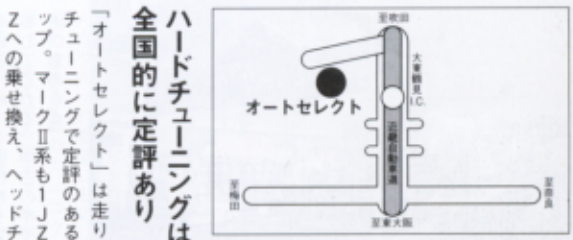


住所：〒515-12　三重県一志郡三雲町中道500-1
TEL：059856-5880　FAX：059856-4832
定休日：木曜日
営業時間：10：00～19：00

オートセレクト

ハードチューニングは全国的に定評あり

「オートセレクト」は走り屋向けのチューニングで定評のある専門ショップ。マークⅡ系も1JZから2JZへの乗せ換え、ヘッドチューンなどの依頼が多く、メインコンピュータのセッティング、大容量インジェクターセッティングなどで仕上げてくれる。ゼロヨンではトップクラスの性能を発揮させているとか。「2JZか1・5JZの強化トルコン＋フルタービンキットが速いし壊れないのでおすすめです」とのこと。とにかく速いクルマを望むなら、まずオートセレクトの技術を信頼してみよう。必ず満足するはずだ。

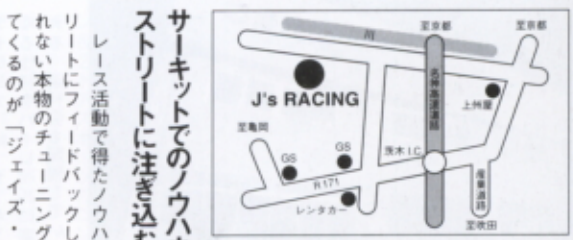


住所：〒571　大阪府門真市大字稗島516-1
TEL：0720-85-6206　FAX：0720-85-6203
定休日：水曜日
営業時間：10：00～20：00

J's RACING

サーキットでのノウハウをストリートに注ぎ込む

レース活動で得たノウハウをストリートにフィードバックし、速く壊れない本物のチューニングを手がけてくるのが「ジェイズ・レーシング」。ゼロヨン、峠、サーキット、最高速といったハードなチューニングユーザーが多く、様々な要望に応えている。もちろんライトチューンもOK。気軽に訪ねてきてほしいとのこと。単なるパーツの販売取付けではなく、ユーザーとのコミュニケーションを大事に、トータルなクルマつき合いができるよう、スタッフ一同頑張っているのだ。各種セール&イベントも多数開催している。

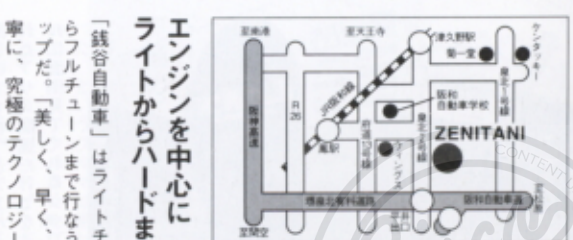


住所：〒567　大阪府茨木市上郡2-1-40
TEL：0726-43-6700　FAX：0726-43-6556
定休日：盆と正月以外年中無休
営業時間：10：00～20：00

ZENITANI

エンジンを中心にライトからハードまで

「銭谷自動車」はライトチューンからフルチューンまで行なう専門ショップだ。「美しく、早く、安く、丁寧に、究極のテクノロジーをあなたのクルマにフィードバック」をモットーにクルマの事ならなんでも受け付けてくれる。チューニングも豊富なオリジナルパーツラインアップを駆使して独自のノウハウと技術で対応してくれる。RB26、SR20が得意だがトヨタ系ももちろんOK。エンジンに関してのチューニングに悩んでいるユーザーは、必ずZENITANIの誇るスペシャルノウハウに満足するはずだ。

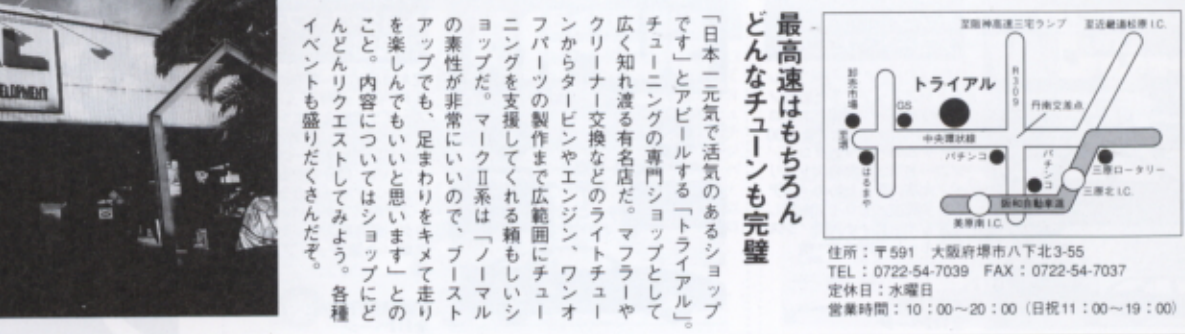


住所：〒593　大阪府堺市毛穴町135-1
TEL：0722-47-0001　FAX：0722-72-5032
定休日：水曜日、祝日
営業時間：10：00～22：00（日曜12：00～19：00）

トライアル

最高速はもちろんどんなチューンも完璧

「日本一元気で活気のあるショップです」とアピールする「トライアル」。チューニングの専門ショップとして広く知れ渡る有名店だ。マフラーやクリーナー交換などのライトチューンからタービンやエンジン、ワンオフパーツの製作まで広範囲にチューニングを支援してくれる頼もしいショップだ。マークII系は「ノーマルの素性が非常にいいので、ブーストアップでも、足まわりをキメて走りを楽しんでもいいと思います」とのこと。内容についてはショップにどんどんリクエストしてみよう。各種イベントも盛りだくさんだぞ。

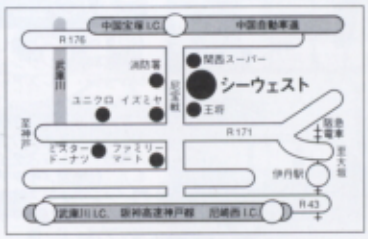


住所：〒591　大阪府堺市八下北3-55
TEL：0722-54-7039　FAX：0722-54-7037
定休日：水曜日
営業時間：10：00～20：00（日祝11：00～19：00）

シーウェスト

現役の走り屋がアドバイス確実に速いクルマを作る

スタッフ全員現役の走り屋で、やってくるユーザーは走行会、ドリフト、峠、通勤快速仕様と様々なショップが「シーウェスト」だ。「まずはユーザーと仲よくなることがチューニングの第一歩」というように、ユーザーの目的を見極めベストなクルマ作りを目指しているのだ。JZX100はもともと乗りやすいクルマなので、足まわり、エアクリーナー、マフラーなどのチューニングで十分に楽しめるとのこと。セントラルやTIでの走行会やセールなどのイベントももりだくさん。もちろんユーザーの要望によりなんでもこなしてくれる。

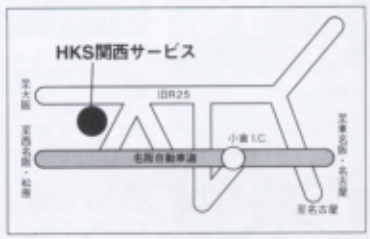


住所：〒664　兵庫県伊丹市奥畑2-189
TEL：0727-80-5255　FAX：0727-80-5222
定休日：火曜日
営業時間：10：00～20：00

HKS関西サービス

安い費用で楽しく走れるチェイサー作りが目標！

GT-Rやシルビアでさまざまな記録を打ち立ててきたHKS関西がいま、力を入れているのがJZX100チェイサー。「安い費用で、楽しく走れるクルマを作りたい」との代表の向井さんのコメントどおり、キメ細かなセッティングで気持ちよく走れるチェイサーを仕上げてくれるはず。もちろん、スープラやソアラなど、1J、2J系のチューンを早くから手掛けてきたカンサイだけに、ハードチューンのノウハウも豊富。97年12月6日にはセントラルで走行会を開催。走行会は年に何度か開催しているので問い合わせてみよう。

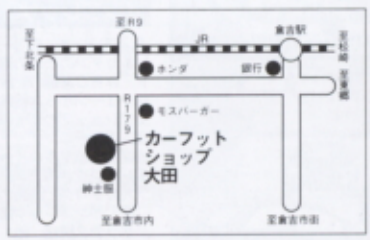


住所：〒632-0111　奈良県山辺郡都祁村小倉1080
TEL：0743-84-0126　FAX：0743-84-0413
定休日：木曜日、第二水・木曜日
営業時間：10：00～19：30

カーフットショップ大田

足まわり関係を中心にどんな事でも応じる

ファッションからモータースポーツまでなんでも応じてくる「カーフットショップ大田」。店名からもわかるとおり、足まわりに関しては絶対の自信をもち、パーツ選びからセッティングまでどんな要望にも応えてくれる。その他ドレスアップも合わせておまかせできる頼もしいショップだ。マークII系は走りと乗り心地を両立させることが肝心とのことで、オーリンズやアペックスのパーツを特にすすめているとのこと。走行会も年に数回行なうので、サーキットに興味のあるユーザーは一度訪ねてみるといい。

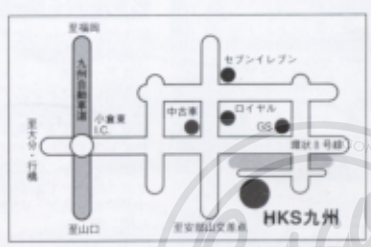


住所：〒682　鳥取県倉吉市上井362-4
TEL：0858-26-5717　FAX：0858-26-4712
定休日：火曜日、第3水曜日
営業時間：9：00～20：00（日祝～18：00）

HKS九州サービス

HKSのパーツを中心に的確な方向性でチューン

HKSのサービスセンターとしてHKSパーツを中心にチューニングする専門ショップの「HKS九州サービス」。ユーザーとチューニングの方向性を良く話し合って、的確なアドバイスを施し、すすめていくとのこと。100系はタービンのキャパが足りないため、GTタービンを取り付けるのがおススメ。360馬力まではノーマルのインジェクターでOKとのこと。もちろんHKSの豊富なセッティングデータをもとに完璧なクルマ作りをしてくれる。チューニングからドレスアップまでどんなことでも応じてくれるぞ。



住所：〒802　福岡県北九州市小倉南区徳田若園3丁目12-15　TEL：093-931-6910　FAX：093-922-1271　定休日：木曜日、第2水曜日
営業時間：9：30～18：30

BACK NUMBER
バックナンバーのご案内

ハイパーレブ車種別チューニング&ドレスアップ徹底ガイドシリーズ

Vol.9 ホンダ アコード・ワゴン

CE1&CE9アコード・ワゴンをドレスアップするためのノウハウ&パーツ情報／エアロからエンジンパーツまで全1000アイテムのパーツカタログ／アコードワゴン開発ストーリー／大事に乗るためのメンテナンス講座／ドライブを楽しくするオーディオ入門／システムキャリアガイド　他

本体1748円
全192ページ

Vol.4 トヨタ・スープラ 70&80

JZA80&70スープラの徹底ガイド／ショップのチューンド・スープラ大集合／エンジン・チューニング・ノウハウ／ハンドリング・チューニング・ノウハウ／自分でやるライトチューン／オールカラーのスープラ用アフターパーツカタログ／保存版スペック&データ集／全国ショップガイド　他

本体1942円
全212ページ

Vol.10 三菱パジェロ

パジェロをもっと楽しむための大百科／エンジン・サスペンション・ドレスアップ・タイヤ&ホイール……パジェロにマッチするアフターパーツ大図鑑／ショップのデモカー大集合／どんなスタイルにする？　仕様別メイクアップ入門／メンテナンス講座／全国オフロード遊び場マップ／ショップガイド　他

本体1942円
全212ページ

Vol.5 スバル・レガシィ ツーリングワゴン

BG系&BF系レガシィ・ツーリングワゴンのチューニング&ドレスアップを詳しくガイド／ショップのチューンド・レガシィ大集合／レガシィ開発者インタビュー／チューニング・ドレスアップ・タイヤ&ホイールなどレガシィ用アフターパーツカタログ／自分でする基礎のメンテナンス／ショップガイド　他

本体1748円
全188ページ

Vol.11 日産スカイライン GTS-t

R32&R33GTS-tのためのチューニング情報を満載！／全国ショップワークスに見るGTS-tの最新チューン／直6伝説・RBエンジンの系譜／GTS-t用アフターパーツカタログ／スポーツドライビング講座／ライトチューン実践マニュアル／保存版スペック&データ集／全国ショップガイド　他

本体1942円
全212ページ

Vol.6 マツダRX-7 FD&FC3S

孤高のロータリー・スポーツRX－7のすべてを大特集／FD&FC全国有名チューナーのデモカー大集合／13Bロータリー・エンジン・チューニング・ノウハウ／RX－7用アフターパーツカタログ／RE雨宮チューンのすべて／藤田エンジニアリングのロータリー・チューン／自分でするライトチューン　他

本体1942円
全212ページ

Vol.12 スバル インプレッサ

インプレッサ・スポーツワゴン&セダンのための徹底ガイド／WRC激闘の記録／街乗りチューンから本格競技仕様までショップのデモカー大集合／チューニング・ドレスアップ・タイヤ&ホイールなどインプレッサ用アフターパーツ大カタログ／開発スタッフに聞くインプレッサ誕生秘話／ドラテク講座　他

本体1748円
全180ページ

Vol.7 ホンダ・シビック／CR-X

EG&EF系シビック&CR-Xのチューニング・ドレスアップを徹底特集／VTECストーリー／シビック／CR-X用アフターパーツカタログ／基礎のメンテナンス講座／歴代シビック・ヒストリー／レースシーンのシビック／究極のB16Aチューニング／FFドライビング・テクニック　他

本体1942円
全212ページ

Vol.13 ホンダ オデッセイ

新世代ムーバー・オデッセイの魅力を全方位解析／最新ドレスアップスペシャル大集合／失敗しないドレスアップ入門／自分でやるメンテナンス講座／イラストで見るオデッセイ・スタイル／ドレスアップからチューニングまでオデッセイ用パーツカタログ／アイデアで勝負！　の使いこなし術　他

本体1942円
全212ページ

Vol.8 日産180SX／S13シルビア

大人気のFRスポーツ・180SXのチューニング・ガイド／全1000アイテムの180SX用アフターパーツカタログ／SR&CAエンジン・チューニング・ノウハウ／仕様別チューニング必勝法／織戸のドリテク指南道場／ショップのチューンドマシン大集合／メンテナンス講座／FRスポーツドライビング　他

本体1942円
全212ページ

購入方法

●弊社発行のムックは全国の書店でお求めになれます。お店に在庫のない場合は、「ニューズ出版のハイパーレブVol.○号　車名」または「スタイルRV Vol.○号　車名」と書名をご指定のうえ、ご注文ください。約1ヶ月で取り寄せが可能です。

＊ハイパーレブの在庫が豊富な全国書店リストを198～199ページに掲載しています。こちらも合わせてご覧ください。

●通信販売をご希望のお客様は、お電話（月～金曜日　10:00～18:00）またはファックス（24時間受付）にて直接弊社までご注文ください。商品代金、送料代引きにて、ご注文から1週間以内にお届けいたします。送料はご注文1件に付き500円です。

●弊社発行の出版物に関する情報はインターネットでもご覧になれます。アドレスは、
http://www.news-pub.com　です。

＊ハイパーレブVol.1～3は絶版となっております。ご了承ください。

〒154　東京都世田谷区三宿2-4-7
株ニューズ出版　販売部
TEL.03-5430-4440　FAX.03-5430-4455
NEWS PUBLISHING CO.,INC

CONTENT UPLOADED BY WWW.CARMANUALSONLINE.INFO

Vol.24 スバル・レガシィNo.2

レガシィ・ツーリングワゴン&セダンのチューニング・ドレスアップ情報を満載／プロドライバーによるレガシィ・ワゴン・サーキットテスト／全国ショップワークスのデモカー大集合／ＥＪ20エンジン・ストーリー／レガシィ・チューン最前線／メンテナンス&リフレッシュ講座／ホイールからエアロまでドレスアップのコツと技を大公開　他

本体2000円
全204ページ

Vol.19 日産シルビアNo.2

熟成され尽くしたＳ14&Ｓ13シルビア・チューンのすべてを徹底ガイド／／最速ゼロヨン・チューン／全国有名チューナーが教えるシルビア・チューンのツボ／SR&CAエンジンの歴史／車高調ベスト・バイ・カタログ／最新タービン・カタログ／全1000アイテム以上のシルビア用パーツカタログ　他

本体1942円
全244ページ

Vol.14 ユーノス・ロードスター No.2

1800&1600ライトウェイトスポーツ・ロードスターの魅力とチューニング情報を徹底的にガイド／最新ロードスター用アフターパーツカタログ／ショップのデモカー大集合／エンジン&ハンドリング・チューニング・ノウハウ／メンテナンス講座／オーナーズクラブ・ガイド／ＲＥＶロングラン・ロードスターの系譜　他

本体1942円
全212ページ

Vol.25 日産 フェアレディZ

初代S30から現行Z32まで歴代フェアレディZの魅力のすべてとチューニング情報を満載／全国有名ショップの最新チューンドZを一挙掲載／Z32開発スタッフインタビュー／歴代フェアレディ&Zオールアルバム／ステージ別チューニング方法／エンジン&ハンドリング・チューニング・ノウハウ集　他

本体2000円
全196ページ

Vol.20 日産セドリック・グロリア

大人気のビッグセダン、セドリック&グロリアだけの徹底ガイド／ホイール・ツライチメイク・ノウハウ／グランツの牙を磨け／　チューニング・ノウハウ／予算別ドレスアップ・シミュレーション／詳細スペック&データ集／エアロからコンピュータまで全1000アイテムのセド・グロ用パーツカタログ　他

本体1942円
全212ページ

Vol.15 日産スカイライン GT-R No. 2

R33&R32ＧＴ-Ｒチューンのすべてを総力特集／RB26DETTエンジン・チューニング・ノウハウ／ゼロヨン・スペシャルに見るチューニング・ノウハウ／ＧＴ-Ｒ用アフターパーツ・カタログ／全国有名ショップのチューンドマシン／R32リフレッシュ・チューン／保存版スペック&データ集　他

本体1942円
全252ページ

Vol.1 SM-X

大人気のSM-Xをドレスアップするための情報がいっぱい／初心者でも迷わないHOW TO ドレスアップ／怒涛の5万連発／S-MXエアロデモカー図鑑／好みのホイールが必ずみつかる実車ホイールマッチング／詳細パーツカタログ／走りのポテンシャルを磨くチューンドSM-Xスペシャル　他

本体1500円
全180ページ

Vol.21 トヨタ MR2

ミッドシップスポーツ、ＭＲ２の徹底ガイド／初代ＡＷ11、２代目ＳＷ20ともに特集／ガレージ福井のディープな世界／３Ｓ-Ｇ&４Ａ-Ｇエンジン・ストーリー／ＭＲ２イン・モータースポーツ／ストリートＳＰＬから競技仕様までショップのチューンドＭＲ２大集合／詳細スペック&データ集　他

本体2000円
全180ページ

Vol.16 トヨタ・ハイラックス サーフ

185系&130系サーフのための徹底ガイド／サーフの魅力／ドレスアップからチューニングまでサーフ用パーツ徹底カタログ／ドレスアップ・マニュアル／タイプ別サーフの作り方／４ＷＤビギナーのためのドラテク講座／全国オフロードエリアマップ／リフトアップからローダウンまで全国ショップデモカー　他

本体1942円
全212ページ

Vol.2 ステップワゴン

大人気のステップワゴンをドレスアップするための情報満載／好みのエアロを見つけよう　総勢60台のスーパーエアロ大図鑑／アメリカンか、ヨーロピアンか？　HOW TO ドレスアップ術／好みのホイールが必ずみつかる実車ホイールマッチング／詳細パーツカタログ／実践　小物&小技ガイド　他

本体1500円
全180ページ

Vol.22 スズキ・ワゴンR

大人気のワゴンＲをもっと楽しむための徹底ガイド／エアロはもちろん、ビレット小物、マフラーなどワゴンＲ用パーツ1000アイテム以上を徹底掲載／いまイケてるワゴンＲがこれだ／最新ドレスアップ・ワゴンＲ大集合／おしゃれにホイールをはくためのノウハウ集／自分でやるメンテナンスガイド　他

本体2000円
全204ページ

Vol.17 三菱ランサー・エボリューション

エボⅠ～Ⅲまで各世代のランエボ・チューニング・ノウハウ／第４の刺客・エボⅣの全貌／走るエボの作り方／ストリート・スペシャルから競技仕様までショップのワークス・エボ大集合／ＷＲＣ勝利への挑戦／篠塚が教えるＷＲＣ流ドライビング講座／エボ用アフターパーツ・カタログ／ショップガイド　他

本体1748円
全188ページ

Vol.23 マツダRX-7 No.2

最新のＲＸ-７チューニング情報を満載／FD&FCチューンのすべてを徹底解説／ゼロヨン、サーキット、ステージ別チューニング方法／全国有名ショップのチューンドＲＸ-７大集合／キミの13Bは盛れている／距離を走ったＦＣのエンジンをリフレッシュ／開発スタッフに聞くＦＤ３Ｓ誕生秘話　他

本体2000円
全228ページ

Vol.18 トヨタ レビン／トレノ

ＡＥ86/92/101/111レビン・トレノを総力特集／４Ａ-Ｇストーリー／人気漫画「頭文字D」作者・しげの秀一インタビュー／エンジンパーツからホイールまでレビン・トレノ用パーツ・カタログ／ダウンヒル最速のハチロク作りのノウハウ／レースで戦うレビン・トレノ／小林且雄のドリフト道場　他

本体1942円
全212ページ

スタイルRV RVドレスアップガイドシリーズ

ニューズ出版

ハイパーショップのご案内

下記の書店はニューズ出版ハイパーレブシリーズの特約店です
ハイパーレブ・シリーズをご購入の際は、下記の書店でどうぞ
店頭でお手にとってご覧になれます

株式会社ニューズ出版　販売部　〒154　東京都世田谷区三宿2-4-7　TEL.03-5430-4440　FAX.03-5430-4455

狭山市	謙受堂　☎0429-52-2509
	盛文堂書店　☎0429-52-2815
羽生市	松栄堂書店　☎0485-61-0419
	TSUTAYA羽生店　☎0485-63-3455
	ファミリーBOOK羽生店　☎0485-63-4778
深谷市	ファミリーBOOK深谷店　☎0485-73-5578
上尾市	チサンブックセンター上尾店　☎048-776-3557
越谷市	竹島書店越谷店　☎0489-65-1135
鳩ヶ谷市	ブックスドリーム　☎048-286-4060
朝霞市	TSUTAYA朝霞店　☎048-468-0591
久喜市	温古堂イトーヨーカドー店　☎0480-25-2188
八潮市	竹島書店八潮店　☎0489-31-4785
上福岡市	文教堂書店上福岡店　☎0492-63-3141
三郷市	竹島書店三郷店　☎0489-58-8511
	竹島書店戸ケ崎店　☎0489-55-6625
坂戸市	Kブックス　☎0492-84-4133
鶴ヶ島市	ファミリーBOOK鶴ヶ島店　☎0492-87-1178
日高市	田中一誠堂日高店　☎0429-85-3313
入間郡毛呂山町	ファミリーBOOK毛呂山店　☎0492-94-0078
秩父郡皆野町	ブック＆ビデオ　スバル　☎0494-62-1883
児玉郡児玉町	ファミリーBOOK児玉店　☎0495-72-6578
児玉郡上里町	ファミリーBOOK上里店　☎0495-34-0078
大里郡江南町	ファミリーBOOK江南店　☎0485-36-6178
■千葉県	
印旛郡栄町	ブックフェスタ　☎0476-95-6353
野田市	メディアパーク野田店　☎0471-23-0094
千葉市	オルモ鎌取店　☎043-293-1482
	ブックスJベルスクエア店　☎043-248-5464
銚子市	宝文堂書店　☎0479-22-0769
船橋市	文教堂書店金杉店　☎0474-47-1113
木更津市	本屋しげちゃん　☎0438-36-3419
松戸市	たちよみ堂書店　☎047-343-3760
佐倉市	青山書店　☎043-486-8812
	文教堂書店王子台店　☎043-463-1782
東金市	文教堂書店東金市役所前店　☎0475-52-6861
	おかじま電器東金店書籍売場　☎0475-52-0111
習志野市	ショッピングセンター多田屋ブックス津田沼 ☎0474-77-2611
	堀江良文堂書店東習志野店　☎0474-70-1211
流山市	マイ・ブックス流山店　☎0471-58-8511
我孫子市	文教堂書店我孫子店　☎0471-81-3181
鎌ヶ谷市	すばる書店鎌ケ谷店　☎0474-42-0421
印西市	アイタイム　☎0476-97-3715
	東京電機大学生協千葉ニュータウンキャンパス店書籍部 ☎0476-46-7911
	多田屋アルカサール店　☎0476-47-2122
■東京都	
渋谷区	BOOKSクリッパー　☎03-3467-7081
	ミスタークラフト　☎03-3461-2665
	弟楽洞書店渋谷ハンズ店　☎03-3464-4604
江東区	リンドバーグTOKYO店　☎03-3529-0705
千代田区	書泉グランデ　☎03-3295-0011
	書泉ブックマート　☎03-3294-0011
	書泉ブックタワー　☎03-5296-0051
中央区	近藤書店　☎03-3571-2480
品川区	ソープン堂書店武蔵小山店　☎03-3783-5801
	あおい書店五反田店　☎03-3495-7289
目黒区	産興堂書店　☎03-3712-8254
世田谷区	ムトーオレンジキャット　☎03-5486-1151
	蔦屋書店馬事公苑店　☎03-5450-3232
	リンドバーグ　☎03-3705-2021
	山下書店世田谷店　☎03-3419-0617
中野区	Book Shop Z　☎03-3330-1161
豊島区	立美堂書店大塚店　☎03-3918-0428
板橋区	ブックタウン　☎03-3961-8221
練馬区	文教堂書店光ヶ丘店　☎03-5372-0864
	宮脇書店練馬店　☎03-3559-3252
葛飾区	セントラルブックス　☎03-3673-8560
江戸川区	ぱぴるす江戸川店　☎03-3637-1151
	マルカ書店東葛西店　☎03-5658-6991
八王子市	啓文堂書店片倉店　☎0426-37-3710
	栄光堂　☎0426-64-5799
	マガジンショップ井上　☎0426-22-9282
武蔵野市	ブックスルーエ　☎0422-22-5677
	でんでん堂書店　☎0422-36-1450
三鷹市	ハタヤ書店　☎0422-31-8221
日野市	一見堂書店　☎0425-81-1430
東村山市	蔦屋東村山店　☎0423-97-4801
国立市	増田書店　☎0425-72-0262
東大和市	蔦屋東大和店　☎0425-67-3911
清瀬市	文教堂書店清瀬店　☎0424-97-7055
	BOOKSいいだクレア店　☎0424-95-9570
	ファミリーBOOK城東店　☎0285-25-6678
大田原市	小山田書店美原店　☎0287-22-2333
黒磯市	あすなろ書店　☎0287-62-2603
	ハートランド黒磯店　☎0287-62-3939
河内郡河内町	ブックス・オム　☎028-673-4039
下都賀郡壬生町	宮脇書店おもちゃのまち店　☎0282-86-0050
下都賀郡岩舟町	ファミリーBOOK岩舟店　☎0282-55-8278
安蘇郡田沼町	至誠堂書店　☎0283-62-0070
■群馬県	
伊勢原市	ファミリーBOOK桐原店　☎0270-21-6978
	ファミリーBOOK連取店　☎0270-25-9878
佐波郡東村	ファミリーBOOK東村店　☎0270-62-8678
前橋市	ファミリーBOOK亀泉店　☎0272-69-9778
高崎市	メディアクラブ A to Z 筑縄店　☎0273-63-2211
桐生市	ファミリーBOOK境野店　☎0277-45-0978
	文真堂書店相生店　☎0277-52-3807
	ファミリーBOOK川内店　☎0277-65-5378
伊勢崎市	文真堂書店上諏訪店　☎0270-24-7277
	ファミリーBOOK伊勢崎南店　☎0270-32-8478
	ファミリーBOOK伊勢崎店　☎0270-23-7178
	スペース・ユー　☎0270-21-3773
太田市	ファミリーBOOK太田店　☎0276-26-1878
	文真堂書店新井店２号店　☎0276-46-7622
	太田高林サティ　ザ・シティ　☎0276-38-1131
館林市	みくに書房　☎0276-75-0132
	文教堂書店館林店　☎0276-70-1361
安中市	ファミリーBOOK安中店　☎0273-82-7278
勢多郡大胡町	ファミリーBOOK大胡店　☎0272-83-0078
群馬郡群馬町	BOOKSサンエイ　☎0273-73-1156
多野郡新町	ファミリーBOOK新町店　☎0274-42-9578
甘楽郡下仁田町	ファミリーBOOK下仁田店　☎0274-82-6178
佐波郡境町	ファミリーBOOK境店　☎0270-74-8378
新田郡尾島町	ファミリーBOOK尾島店　☎0276-52-4278
新田郡笠懸町	ファミリーBOOK笠懸店　☎0277-76-9378
山田郡大間々町	ファミリーBOOK大間々店　☎0277-72-2878
邑楽郡板倉町	ファミリーBOOK板倉店　☎0276-82-4478
邑楽郡大泉町	キャプテンブック　☎0276-62-4915
邑楽郡邑楽町	ファミリーBOOK中野店　☎0276-88-3978
■埼玉県	
越谷市	スーパーソフトボックスせんげん台店　☎0489-73-2030
川越市	みずむら書房　☎0492-43-3847
	Book Mind　☎0492-35-3829
熊谷市	チサンブックセンター熊谷店　☎0485-25-8962
	新栄堂書店熊谷店　☎0485-27-3911
川口市	金華堂書店　☎048-253-7057
	長嶋書店　☎048-253-5259
	E・ブックス　☎048-255-9024
浦和市	BOOK BOX北宿通り店　☎048-887-1771
大宮市	ささたま書店　☎048-651-2877
	文教堂書店大宮吉野店　☎048-654-2666
所沢市	白樺書房　☎0429-22-6990
	文教堂書店所沢店　☎0429-28-1929
	新栄堂書店新所沢店　☎0429-43-7711
	CULP　☎0429-45-8775
	ブックス・タマ所沢店　☎0429-98-5830
飯能市	ファミリーBOOK飯能店　☎0429-72-8078
本庄市	ファミリーBOOK本庄店　☎0495-22-7878
東松山市	比企文化社　☎0493-22-0232
	マイタウン栄耳堂　☎0493-23-6611
春日部市	須原屋春日部店　☎048-763-1211

北海道

■北海道	
帯広市	蔦屋帯広大通り店　☎0155-28-3728
札幌市	OWLルーシー　☎011-854-4822
	本の店岩本真栄店　☎011-885-2890
函館市	TSUTAYA函館銀冶店　☎0138-31-585
河東郡音更町	TSUTAYA木野店　☎0155-31-8835

東北

■青森県	
弘前市	TSUTAYA堅田店　☎0172-38-1141
八戸市	成田本店みなと高台店　☎0178-35-616
■岩手県	
盛岡市	さわや書店太田店　☎0196-58-0605
■宮城県	
仙台市	とりたき書店　☎022-278-0707
	ブックセンタースクラム　☎022-373-388
■秋田県	
本荘市	泰林堂書店　☎0184-22-1777
■山形県	
天童市	ぶんぶん堂　☎0236-54-2739
■福島県	
郡山市	みどり書房富久山店　☎0249-21-382
	レオクラブ富田店　☎0249-35-6333
白河市	Book PAL西部店　☎0248-24-6935
	みどり書房白河店　☎0248-27-8207

関東

■茨城県	
石岡市	おがわやブックセンター　☎0299-23-393
水海道市	ブック・シアター・ベル　☎0297-22-026
取手市	ブックスわきや　☎0297-73-5461
つくば市	イワキつくば店　☎0298-51-1770
ひたちなか市	浜田ブックセンター　☎029-274-516
鹿島郡鉾田町	増子書店　☎0291-32-2325
行方郡麻生町	立原書店　☎0299-72-0014
行方郡潮来町	文教堂書店潮来店　☎0299-66-3450
稲敷郡江戸崎町	こうの書店パンプ店　☎0298-92-817
猿島郡総和町	BOOKSセキグチ牛谷店　☎0280-31-713
北相馬郡守谷町	明文堂書店守谷店　☎0297-48-5005
■栃木県	
宇都宮市	ロクブンブックステーション　☎028-637-4341
	ブックランドアレックス築瀬店　☎028-634-372
	ブックスランド雀宮店　☎028-653-3211
	J-BOX戸祭店　☎028-650-1616
	ブックランドアレックス伝馬町店　☎028-637-3430
	BOOKSサンライズ御幸ヶ原店　☎028-660-527
	進駸堂宇都宮店　☎028-638-1212
	J-BOX平松店　☎028-637-2222
足利市	ファミリーBOOK小俣店　☎0284-62-6878
栃木市	メディアクラブAtoZ栃木店　☎0282-24-6411
	文教堂書店新栃木店　☎0282-20-113
佐野市	ブックス・テン　☎0283-24-0870
	ファミリーBOOK佐野店　☎0283-20-1278
鹿沼市	J-BOX鹿沼店　☎0289-63-6666
小山市	ダイセイコー小山店　☎0285-25-0223
	創文堂　☎0285-23-4198

WWW.OSCOMICS.COM.AU

中国

■島根県

松江市	松江サティ　ザ・シティ	☎0852-32-2121

■広島県

広島市	フタバ図書ラフォーレ	☎082-294-0181
	中央書店船越ブックセンター	☎082-822-1741
	中央書店大町店	☎082-876-0501
福山市	啓文社福山コア店	☎0849-41-0909
大竹市	ブックセンター大竹	☎08275-2-2824

■山口県

新南陽市	ブックスとんだ	☎0834-62-2480

四国

■徳島県

板野郡藍住町	カルチャーシティ平惣藍住店	☎0886-93-0202
徳島市	附家（つきや）書店	☎0886-65-6931
名西郡石井町	カルチャーシティ平惣石井店	☎0886-75-0220

■香川県

高松市	宮脇書店本店	☎0878-51-3733
善通寺市	宮脇書店善通寺店	☎0877-62-9034

■愛媛県

松山市	明屋書店石井店	☎089-957-6151
今治市	伸栄館書店鳥生店	☎0898-32-0788
西条市	明屋書店西条店	☎0897-53-1717

九州

■福岡県

北九州市	明屋書店小倉曽根店	☎093-473-1125
福岡市	宮脇書店博多店	☎092-451-4544
大野城市	明林堂書店大野東店	☎092-504-6070
粕屋郡志免町	青柳BOOKSシンコー	☎092-935-4964
粕屋郡新宮町	イチ・ニ・イチウエルタ新宮店	☎092-963-3030

■長崎県

長崎市	スペースM葉山店	☎095-857-6122

■大分県

杵築市	さくら書店杵築店	☎09786-3-4000

■宮崎県

都城市	リバティ田中書店	☎0986-27-1250

■愛知県

名古屋市	バルコブックセンター名古屋店	☎052-264-8526
	ブックセンター名豊緑店	☎052-896-3801
	ブックプラザ天白植田店	☎052-805-7345
豊橋市	イケヤ文楽館豊橋店	☎0532-63-5650
岡崎市	あおい書店土井店	☎0564-58-1081
	メディア123	☎0564-53-1655
一宮市	ブックランドウィング	☎0586-46-4133
豊川市	ブックランドあいむ谷川店	☎0533-85-2534
豊田市	一二三書店大林店	☎0565-27-0110
	夢屋書店豊田丸山町店	☎0565-28-9221
安城市	精文館書店安城店	☎0566-97-1661
西尾市	あおい書店西尾店	☎0563-57-1151
尾張旭市	こみかるはうすベルコート店	☎0561-54-4946
日進市	高原書店	☎052-804-1605
津島市	津島書店	☎0567-24-3322
愛知郡長久手町	ヴィレッジヴァンガードイースト	☎0561-63-9621
海部郡弥富町	コアやとみ	☎0567-67-2388

■三重県

桑名市	ビブロス桑名店	☎0594-22-9657
名張市	別所書店名張西店	☎0595-63-3878
度会郡小俣町	古川書店度会橋店	☎0596-25-5666

近畿

■滋賀県

彦根市	ぶっくはうす北川河瀬店	☎0749-28-2729
草津市	ブックスムラオカ（村岡光文堂矢倉店）	☎0775-63-3933

■京都府

京都市	丸山書店山科店	☎075-581-5381
	ブックプラザ洛西店	☎075-333-2673
	ブックプラザ桂店	☎075-393-6522
舞鶴市	ブックプラザ舞鶴店	☎0773-77-1741
	ブックプラザ東舞鶴店	☎0773-64-6039
向日市	マイカル向日町店ザ・シティ	☎075-921-9181

■大阪府

大阪市	ブックプラザ大宮店	☎06-955-6949
	ラクダ書店	☎06-913-4701
	宮脇書店大阪店	☎06-357-3518
	ジュンク堂書店難波店	☎06-635-5330
高槻市	南高槻サティ　ザ・シティ	☎0726-71-5221
	三誠書店	☎0726-77-7007
茨木市	ブックプラザ茨木店	☎0726-22-7178
寝屋川市	水嶋書房寝屋川店	☎0720-21-6760
	宮脇書店寝屋川店	☎0720-21-2323
松原市	ブックスファミリア天美店	☎0723-33-3930
箕面市	ブックプラザ牧落店	☎0727-24-6015
摂津市	ブックプラザ千里丘店	☎06-339-3755
藤井寺市	藤井寺サティ　ザ・シティ	☎0729-54-1151
東大阪市	ブックプラザ菱江店	☎06-789-7809
大阪狭山市	水嶋書房金剛店	☎0723-65-4556

■兵庫県

神戸市	ブックプラザ御影店	☎078-854-1323
	ブックプラザ新神戸店	☎078-531-0422
	ブックプラザ白川台店（KTV白川台）	☎078-783-6811
	ブックプラザ須磨店	☎078-741-9110
	ブックプラザ有野店	☎078-982-9094
	ブックプラザ鈴蘭台店	☎078-593-6113
	軽々堂神戸三宮店	☎078-393-0170
	ブックプラザ西明石店	☎078-928-8743
	西神戸サティ　ザ・シティ	☎078-921-2121
	ジェームス山サティ	☎078-753-8666
姫路市	姫路サティ　ザ・シティ	☎0792-24-2121
尼崎市	あてね書店	☎06-429-6131
	ブックプラザ昆陽店	☎06-436-1344
明石市	タワーBOOKS朝霧店	☎078-914-3664
	明石サティ	☎078-934-2277
西宮市	ブックプラザ本店（西宮店）	☎0798-36-1141
	西宮サティ　ザ・シティ	☎0798-64-0021
加古川市	加古川サティ　ザ・シティ	☎0794-25-4121
	ブックスユーカリ	☎0794-37-1986
宝塚市	ブックプラザ宝塚店	☎0797-72-5540
川西市	ブックプラザ川西山下店	☎0727-94-6903
小野市	小野サティ　ザ・シティ	☎0794-63-5121
三田市	ブックプラザ三田店	☎0795-64-2319
津名郡津名町	淡路サティ　ザ・シティ	☎0799-62-6300

■奈良県

橿原市	宮脇書店奈良橿原北店	☎07442-9-4646
武蔵村山市	メディア本店B館	☎0425-61-4099
多摩市	ユーブックス	☎0423-71-8141
あきる野市	メディアあきる野店	☎0425-58-8584

■神奈川県

横浜市	有楽洞書店横浜ハンズ店	☎045-320-7093
	西友鶴見店書籍売場	☎045-575-7711
	BOOKSモア	☎045-473-7401
	ブックス・キタミ上中里店	☎045-774-7732
	文教堂書店青葉台南口店	☎045-983-5150
	グリーンブックス文教堂	☎045-983-4270
	文教堂書店青葉台北口店	☎045-983-9240
	文教堂書店たちばな台店	☎045-962-3560
	文教堂書店港北ニュータウン店	☎045-941-6540
	ゆうゆう堂	☎045-943-8833
川崎市	あゆみブックス新百合ヶ丘店	☎044-952-1362
	文教堂書店麻生店	☎044-989-3160
	あおい書店麻生店	☎044-989-4538
横須賀市	東京堂	☎0468-61-3253
平塚市	文教堂書店伊勢原南店	☎0463-59-5121
藤沢市	文教堂書店六会店	☎0466-82-9610
	宮脇書店藤沢店	☎0466-88-8126
	井上書房菖蒲JRF店	☎0466-24-5515
小田原市	平井書店	☎0465-22-5370
	文教堂書店小田原ナック店	☎0465-21-1478
逗子市	島森書店逗子店	☎0468-71-6611
相模原市	BOOKS A	☎0427-53-0890
	開明書房	☎0427-61-9779
厚木市	石村集文堂イトーヨーカドー店	☎0462-24-1223
	Book House春山	☎0462-48-6873
大和市	龍文堂中央林間店	☎0462-76-5261
	有隣堂大和店	☎0462-60-1231
伊勢原市	内田屋書房愛甲石田店	☎0463-95-2112
座間市	石村集文堂アプリーテ座間店	☎0462-58-2100
綾瀬市	内田屋書房海老名第一支店	☎0467-78-8220
	島森書店綾瀬店	☎0467-70-2771
津久井郡城山町	伊勢原書店城山店	☎0427-82-8824

信越

■長野県

長野市	ビッグスポット徳間店	☎026-263-0211
	ビッグスポット大豆島店	☎026-221-5541
飯田市	TSUTAYA座光寺店	☎0265-53-7733
須坂市	ビッグスポット須坂店	☎026-246-4275
北佐久郡御代田町	宮脇書店軽井沢店	☎0267-32-8090

■新潟県

新潟市	宮脇書店新潟駅南店	☎025-286-5816
柏崎市	ファミリーBOOK柏崎店	☎0257-21-4578
加茂市	ムービータイム加茂店	☎0256-53-5550
上越市	Mr.BOOKS五智店	☎0255-44-7660
南魚沼郡塩沢町	ファミリーBOOK六日町店	☎0257-82-8978

北陸

■富山県

富山市	グルーヴ富山堀川店	☎0764-93-8381
高岡市	高岡サティ　ザ・シティ	☎0766-21-7530

■石川県

金沢市	ブック宮丸金沢南店	☎076-244-3211
小松市	BOOKs明峰	☎0761-23-6893

東海

■岐阜県

岐阜市	大洞堂本店	☎058-277-4050
	ながもり書店	☎058-247-1861
	大洞堂長森店	☎058-248-6991
	カルコス本店	☎058-294-7500
	大洞堂ブックマーク	☎0582-51-6381
羽島市	大洞堂羽島店	☎058-391-8255
土岐市	土岐サティ　ザ・シティ	☎0572-55-5011
各務原市	ヴィレッジヴァンガードVOL.1	☎0583-85-3488
羽島郡柳津町	ブックマート柳津店	☎058-388-1818

■静岡県

浜松市	イケヤ文楽館高台店	☎053-438-1910
	イケヤ文楽館駅南店	☎053-460-0393
	ブックランドあいむ笠井店	☎053-432-2088
富士市	あおい書店富士店	☎0545-60-3260
袋井市	あつみ書店	☎0538-43-8400
	あおい書店袋井店	☎0538-42-9020
浜名郡新居町	宮脇書店浜名湖店	☎053-594-4111

CONTENTS PROVIDED BY WWW.ISO.COM

掲載メーカー&ショップ問い合わせ先住所録

カキモトレーシング㈱	〒592	大阪府堺市浜寺船尾町東1-111	☎0722-65-5050
㈱カバエンジニアリングアンド・サービス	〒105	東京都港区芝2-1-25	☎03-5476-1771
㈱キャロッセ	〒370	群馬県高崎市新保町1664-1	☎0273-52-3578
㈱共豊コーポレーション	〒460	愛知県名古屋市中区千代田4-23-2	☎052-321-1835
㈱銀功物産APP事業部	〒123	東京都足立区鹿浜2-5-5	☎03-3857-5011
㈱クァンタムジャパン	〒412	静岡県御殿場市東田中1091-3-302	☎0550-83-9977
㈱クスコジャパン	〒370	群馬県高崎市新保町1664-1	☎0273-52-2888
㈱クリムソン	〒536	大阪府大阪市城東区野江1-17-5	☎ 06-934-0234
クロスロード	〒106	東京都港区麻布台1-1-8 シャトレ麻布101	☎03-3585-1831
㈱桑野	〒460	愛知県名古屋市中区千代田1-16-6	☎052-261-7521
㈲ケイエスピーエンジニアリング	〒208	東京都武蔵村山市伊奈平4-50	☎0425-69-2930
㈲圭OFFICE	〒391-03	長野県茅野市北山2625	☎0266-77-2109
ケイズ	〒333	埼玉県川口市戸塚東3-6-16	☎048-297-9930
㈱ケージーエム	〒567	大阪府茨木市横江1-1-4	☎0726-33-9812
ケイ・ティー・エス	〒176	東京都練馬区豊玉中1-13-14	☎03-3994-7785
コクピット館林	〒374	群馬県館林市赤生田町2202	☎0276-73-5451
コクピット戸塚	〒245	神奈川県横浜市泉区中田東1-8-22	☎045-802-6230

さ

㈱サード	〒473	愛知県豊田市若林東町上外根50	☎0565-53-1166
ZAPS	〒144	東京都大田区東蒲田2-25-21	☎0120-77-5505
シーウエスト	〒664	兵庫県伊丹市奥畑2-189	☎0727-80-5255
㈱ジーコーポレーション	〒448	愛知県刈谷市一ッ木町荒井41-1	☎0566-25-8105
㈲ジースプロジェクト	〒463	愛知県名古屋市守山区川宮町45	☎052-791-7805
㈱ジーベック	〒135	東京都江東区富岡2-4-1	☎03-3630-1103
㈱ジーラ テクノマグネシオ事業部	〒488	愛知県尾張旭市東本地ヶ原町3-20	☎0561-52-4500
C-ONEコーポレーション	〒355	埼玉県東松山市上野本552-1	☎0493-22-6420
ジェイアイシー	〒223	神奈川県横浜市港北区新羽町2350-5	☎045-593-1885
㈱ジェイズ・コーポレーション	〒567	大阪府茨木市上都2-1-40	☎0726-43-6700
ジェイズ モード ジャパン	〒252	神奈川県藤沢市高倉837-1	☎0466-46-3838
㈱ジャム	〒120	東京都足立区大谷田3-1-1	☎03-5682-1110
㈱スーパースター	〒582	大阪府柏原市畑4576	☎0729-79-0946
スピードショップターボ	〒225	神奈川県横浜市青葉区荏田西1-15-22	☎045-972-3303
㈱スピードスター	〒581	大阪府八尾市太田新町5-159	☎0729-49-2634
㈲SPEED HOUSE ALFA	〒203	東京都東久留米市滝山7-1-26	☎0424-74-7444
住友ゴム工業㈱	〒135	東京都江東区豊洲3-3-3 豊洲センタービル	☎03-5546-0114
銭谷自動車	〒593	大阪府堺市毛穴町135-1	☎0722-47-0001
㈱セルモ	〒410-13	静岡県駿東郡小山町用沢1345-3	☎0550-78-1143

た

㈱タケチプロジェクト	〒791-02	愛媛県松山市平井町1436-1	☎089-975-2800
㈱タナベ	〒562	大阪府箕面市小野原東1-4-15	☎0727-28-6700
㈱タルガ	〒465	愛知県名古屋市名東区大針1-12	☎052-704-0088
ツーフィット	〒153	東京都目黒区駒場1-16-9	☎03-3481-5640
㈱ティーエヌティー	〒145	東京都大田区上池台2-27-1	☎03-3728-8444
ティーズ㈱	〒467	愛知県名古屋市瑞穂区佃町1-17-1	☎052-882-2741
㈱ティースピードインターナショナル	〒151	東京都渋谷区千駄ヶ谷2-39-3 千駄ヶ谷ホリタン216号	☎03-5474-8949
㈱ティエムシー	〒561-0845	大阪府豊中市利倉3-6-17	☎ 06-866-1431
ディショップアサヒ	〒272-01	千葉県市川市行徳駅前1-1-16	☎047-357-2650
㈱ディジョンカーズ	〒578	大阪府東大阪市新庄東52	☎ 06-747-4155
㈱ディスモンド	〒731-51	広島県広島市佐伯区五日市町上河内1600-1	☎082-927-3811
㈱デイトナ	〒438	静岡県磐田市岩井1836	☎0538-35-6126
㈲ティー・ビー・エス	〒190-12	東京都西多摩郡瑞穂町箱根ヶ崎東松原20-1	☎0425-57-6885
㈱ティビィオー	〒132	東京都江戸川区春江町2-10-4	☎03-3676-3735
㈱テイン	〒224	神奈川県横浜市都筑区川向町795	☎045-474-5236
㈲テクノスジャパン/TJワークス	〒283	千葉県東金市丹尾13	☎0475-52-1900
㈱トイズ	〒577	大阪府東大阪市長田西5-80	☎ 06-746-9533
㈱トイズ PFC事業部	〒158	東京都世田谷区等々力6-13-10	☎03-3704-2879
東洋ゴム工業㈱ お客様相談室	〒550-91	大阪府大阪市西区江戸堀1-17-18	☎0070-800-310456
ドゥラック	〒224	神奈川県横浜市都筑区大熊町73	☎045-471-0500
トヨック	〒210	神奈川県川崎市川崎区東田町8	☎044-200-0245

あ

㈱アイバワークス	〒399-07	長野県塩尻市片丘塩尻インター 林間工業団地	☎0263-53-3393
アイメック	〒470-03	愛知県豊田市御船町山屋敷135-2	☎0565-46-0727
㈱US RACING.SPORTS	〒329-04	栃木県下都賀郡国分寺町 大字小金井字上町2883	☎0285-44-4671
AZEV JAPAN INC.	〒170	東京都豊島区東池袋3-1-4	☎03-5952-8414
㈱アドバンススタッフ	〒560	大阪府豊中市夕日丘1-13-7	☎ 06-848-6488
㈱阿部商会	〒101	東京都千代田区神田美土代町3	☎03-3233-2212
㈱アベックス	〒229	神奈川県相模原市田名10440-1	☎0427-78-7410
アムラックスコレクション	〒170	東京都豊島区東池袋3-1-5 トヨタオートサロン アムラックス東京内	☎03-5391-1781
アルジェノン オフィス	〒152	東京都目黒区碑文谷5-20-1	☎03-3719-8819
㈱アルテア	〒578	大阪府東大阪市三島106	☎ 06-746-8511
㈱アルファ リジット事業部	〒336	埼玉県浦和市中尾7-1	☎048-873-6230
㈱アローエンタープライズ	〒578	大阪府東大阪市水走4-3-3	☎0729-65-0500
㈲イーシーワークス	〒359	埼玉県所沢市北野433-2	☎0429-48-9456
㈲飯田商会	〒230	神奈川県横浜市鶴見区尻手3-1-29	☎045-573-0779
㈱イマージュ	〒389-02	長野県北佐久郡御代田町三谷1688-2	☎0267-32-7679
㈱インテグラル	〒359	埼玉県所沢市東所沢2-41-18	☎0429-46-1591
㈱ウイングス・ジャパン	〒105	東京都港区新橋6-2-1	☎03-3431-0103
㈱ウィンマックス	〒389-02	長野県佐久市小田井1119	☎0267-67-7700
㈱ヴェイルサイド	〒300-24	茨城県つくば市真瀬1250-3	☎0297-52-0300
㈱エー・アール・シー	〒417	静岡県富士市大淵2692-18	☎0545-36-2899
ATCインターナショナルジャパン㈱	〒562	大阪府箕面市小野原東1-2-69	☎0727-27-0881
㈱エーテック	〒453	愛知県名古屋市中村区岩塚本通2-1-2 MSビル7F	☎052-419-1291
エコープロジェクト㈱	〒339	埼玉県岩槻市浮谷1562	☎048-797-1121
SKエンジニアリング㈱	〒370	群馬県高崎市京目町246-3	☎0273-52-6162
㈱エスティ・メイ	〒526	滋賀県長浜市加納町225	☎0749-65-6888
㈲エス・ビー・アイ	〒593	大阪府堺市津久野町3-33-18 メイプルハウス1F	☎0722-61-3839
エスプリ	〒513	三重県鈴鹿市住吉3-19-1	☎0593-70-8080
㈱HKS	〒418-01	静岡県富士宮市上井出2266	☎0544-29-1100
㈱HKS関西サービス	〒632-01	奈良県山辺郡都祁村小倉1080	☎0743-84-0126
HKS九州サービス	〒802	福岡県北九州市小倉南区徳田若園3-12-15	☎093-931-6910
HKS東京サービス	〒191	東京都日野市旭が丘6-11-8	☎0425-81-5251
㈱エナペタル	〒488	愛知県尾張旭市東山町2-14-8	☎052-775-3328
NSR by NIKKEI	〒243-04	神奈川県海老名市河原口712	☎0462-32-1171
㈱エバ	〒246	神奈川県横浜市瀬谷区北町43-14	☎045-921-7000
APジャパン㈱	〒564	大阪府吹田市南金田2-16-1	☎ 06-386-6874
㈱エフイーティー	〒157	東京都世田谷区鎗谷1-9-24	☎03-3329-3203
㈱F.J.G	〒229	神奈川県相模原市相模原4-10-18	☎0427-52-0170
㈱エム・エル・ジェイ	〒160	東京都新宿区四谷2-14-8 YPCビル5F	☎03-3359-6410
エリートエンタープライズ	〒240	神奈川県横浜市保土ヶ谷区桜ヶ丘1-7-1	☎045-331-4136
エルベリバーCO.,LTD	〒981-33	宮城県黒川郡富谷町明石字下桜ノ木46-1	☎022-348-3311
エンケイジャパン㈱	〒105	東京都港区芝大門1-10-12 大鐵ビル3F	☎03-3578-1741
㈱エンドレスアドバンスジール事業部	〒385	長野県佐久市三河田522-3	☎0267-67-7301
㈱エンドレスアドバンス	〒110	東京都台東区台東1-33-3	☎03-5688-6571
㈱エンドレススポーツ	〒385	長野県佐久市三河田522-3	☎0267-67-0535
㈱オーエス技研	〒702	岡山県岡山市沖元464	☎086-277-6609
オーゼットジャパン㈱	〒430	静岡県浜松市板屋町111-2 浜松アクトタワー26F	☎053-451-0131
オーツタイヤ㈱	〒595	大阪府泉大津市河原町9-1	☎0725-23-1001
㈲オートサービスMORI	〒253-01	神奈川県高座郡寒川町倉見1116	☎0467-74-0058
オートセレクト	〒570	大阪府門真市大字稗島516-1	☎0720-85-6206
㈱オートバックスセブン	〒108	東京都港区三田3-13-16 三田43森ビル	☎03-3454-0433
㈱オートランダム	〒150	東京都渋谷区南平台町4-8 南平台アジアマンション602号	☎03-3770-0671
オートランドアスカリ	〒422	静岡県静岡市下島193-1	☎054-238-2701
オートランド仙台東	〒984	宮城県仙台市若林区六丁の目赤沼4-3	☎022-288-2025
㈱オクヤマ	〒224	神奈川県横浜市都筑区池辺町4539	☎045-934-5934

か

カーショップ エスプリ	〒513	三重県鈴鹿市住吉3-19-1	☎0593-70-8080
㈲カーショップニシキ	〒272-01	千葉県市川市香取1-6-10	☎047-358-1777
カーフットショップ太田	〒682	鳥取県倉吉市上井362-1	☎0858-26-5717

ATTENTION!

●この本に掲載したパーツ／用品の価格・仕様・販売元などのデータは1997年10月20日現在のものです。場合によっては、価格改訂／仕様変更／発売中止などもあると思われます。購入に際しては、よくお確かめください。
●この本に掲載したパーツ／用品の中には競技専用のものも含まれています。購入に際しては、商品の仕様・特徴・取り付け方法・価格など、よくご確認ください。
●この本に掲載したパーツ／用品の特徴・性能などのデータはいずれもメーカー発表値となっています。

㈱ユーロックスジャパン	〒158	東京都世田谷区瀬田2-22-10	☎03-3709-9157
㈱ユーロベイシス	〒550	大阪府大阪市西区新町2-3-6 米澤ビル新町903	☎ 06-532-9831
㈲ユニオンプロダクト	〒152	東京都目黒区目黒本町4-25-21	☎03-3716-6281
横浜ゴム㈱	〒105	東京都港区新橋5-36-11	☎03-5400-4532

ら

㈱ラック	〒480-11	愛知県愛知郡長久手町砂子718	☎0561-63-0101
㈱ラック・エルシュボルト事業部	〒480-11	愛知県愛知郡長久手町砂子718	☎0561-63-4444
ラボ・カロッツェリア	〒336	埼玉県浦和市辻8-23-13	☎048-863-1801
㈱リアル	〒578	大阪府東大阪市吉田本町2-3-30	☎0729-64-1527
㈱ルーキー	〒199-02	神奈川県津久井郡藤野町小渕1073-1	☎0426-87-3321
㈱ループ	〒578	大阪府東大阪市中新開1-7-16	☎0729-63-7331
レーシングスタッフII	〒468	愛知県名古屋市天白区保呂町2209番地	☎052-806-2001
レアマイスター	〒983	宮城県仙台市宮城野区岩切1-2-14	☎022-348-3319
㈱レイズ	〒577	大阪府東大阪市長田西5-80	☎ 06-746-1010

わ

㈱ワーク	〒577	大阪府東大阪市長田西4-17	
ワーク大阪営業所			☎ 06-746-2859
ワーク大宮営業所			☎048-688-4922
ワーク神奈川営業所			☎044-888-0711
ワーク金沢営業所			☎0762-69-3211
ワーク札幌営業所			☎011-787-1301
ワーク仙台営業所			☎022-283-4721
ワーク高松営業所			☎0878-31-7131
ワーク名古屋営業所			☎052-777-4511～2
ワーク新潟営業所			☎025-265-3221
ワーク広島営業所			☎082-241-4214
ワーク福岡営業所			☎092-472-7007
㈱YFC	〒105	東京都港区新橋6-2-1	☎03-3431-9981
㈱ワイズ	〒228	神奈川県相模原市上鶴間545-5	☎0427-40-2800

㈱トップシークレット	〒260	千葉県千葉市中央区港町1285-65	☎043-232-5221
㈱TOP FUEL	〒515-21	三重県一志郡三雲町中道字花ノ木500-1	☎059856-5880
トップラインプロダクツ	〒270-14	千葉県印旛郡白井町神々廻831-2	☎0474-98-4326
㈱トムス	〒158	東京都世田谷区等々力6-13-10	☎03-3704-6191
トムススピリット	〒190-12	東京都西多摩郡瑞穂町石畑1590-15	☎0425-56-0911
トヨタ自動車㈱お客様相談センター	〒461	愛知県名古屋市東区泉1-23-22	☎0070-800-778899
トヨタテクノクラフト㈱・TRD	〒222	神奈川県横浜市港北区師岡町800	☎045-540-2121
㈱トライアルプロジェクト	〒591	大阪府堺市八下北3-55	☎0722-54-9777
トライアル	〒591	大阪府堺市八下北3-55	☎0722-54-7039
ドライブショップ ラッキー	〒472	愛知県知立市宝町築地道33	☎0566-82-8058
㈱トラスト	〒289-16	千葉県山武郡芝山町大台3155-5	☎0479-77-3000

な

㈲ナイトペイジャー	〒146	東京都大田区下丸子1-11-15	☎03-3750-7986
永井電子機器㈱	〒213	神奈川県川崎市高津区下作延471	☎044-877-2441
㈱ナプレジャパン	〒550	大阪府大阪市西区新町2-3-6 米澤ビル新町903	☎ 06-532-9831
㈱ナポレックス販売	〒124	東京都葛飾区小菅2-7-26	☎03-3602-7311
㈱日京	〒243-04	神奈川県海老名市河原口712	☎0462-32-1171
㈱日清紡テクノビークル	〒224	神奈川県横浜市都筑区川和町275	☎045-931-9201
日本グッドイヤー㈱	〒107	東京都港区赤坂1-9-13 三会堂ビル3F	☎03-3582-0483

は

㈲パナスポーツレーシング	〒108	東京都港区三田1-10-12	☎03-3457-0071
㈲パワーハウスアミューズ	〒294	千葉県館山市上真倉1584-1	☎0470-22-1657
パワービルダー Bee Racing	〒227	神奈川県横浜市青葉区しらとり台64-4	☎045-985-1186
PIAA㈱ スポーツホイール部	〒108	東京都港区白金台3-19-6 白金台ビル	☎03-3413-4991
㈱ピコ・レーシング	〒327	栃木県佐野市植下町2790-1	☎0283-22-7331
㈱ピボット	〒390-03	長野県松本市岡田下岡田87-3	☎0263-46-5901
㈱ヒロ	〒536	大阪府大阪市城東区今福西5-4-25 私書箱49号	☎ 06-932-2612
㈱ファースト	〒733	広島県広島市西区井口5-15-1	☎082-276-0809
フィールド技研工業㈱	〒336	埼玉県浦和市芝原2-13-11	☎048-875-2040
藤壺技研工業㈱	〒223	神奈川県横浜市港北区新羽町551	☎045-548-0321
フジムラオート	〒615	京都府京都市西京区下津林前泓町15-7	☎075-381-7931
㈱ブリヂストン	〒104	東京都中央区京橋1-10-1	☎03-3563-6845
ブリヂストンFVS㈱	〒108	東京都港区港南4-1-8 リバージュ品川2F	☎03-5462-2155
㈱ブリッツ	〒182	東京都調布市富士見町3-8-3	☎0424-89-0346
ブリンプ㈱	〒606	京都府京都市左京区岩倉幡枝町1236	☎075-721-0204
㈱プロジェクト・ミュー	〒190-12	東京都西多摩郡瑞穂町箱根ヶ崎東松原8-7	☎ 0120-443688
㈱プロフ	〒223	神奈川県横浜市港北区新羽町551	☎045-546-7311
㈱ブロンコ・バスター	〒350-02	埼玉県鶴ヶ島市脚折町6-27-11	☎0492-87-9622
ペイトンプレイスジャパンオフィス	〒577	大阪府東大阪市長田西5-80	☎ 06-746-3045
㈱ベステックス	〒135	東京都江東区富岡2-4-1	☎03-3820-3961

ま

㈱マインズ・ウエイブ	〒238-03	神奈川県横須賀市林5-7-25	☎0468-57-3313
㈱マツショウ	〒340	埼玉県草加市青柳8-64-2	☎0489-35-1130
㈲マテラス	〒003	北海道札幌市白石区北郷1条1-6-1	☎011-874-3448
マナレイジャパン㈱	〒453	愛知県名古屋市中村区岩塚本通2-1-2 MSビル7F	☎052-419-1271
三重トップフューエル	〒515-21	三重県一志郡三雲町中道500-1	☎ 059-56-5880
ミシュランオカモトタイヤ㈱	〒102	東京都千代田区富士見1-6-1	☎03-5210-2731
ミューズ・ミュー	〒197	東京都福生市熊川1115-26	☎042-551-8131
㈱モーデックス	〒730	広島県広島市中区鶴見町3-21	☎082-542-4500
㈱モダンガレージ	〒274	千葉県船橋市三山2-43-6	☎0474-73-0106
モンスターインターナショナル㈱	〒438-02	静岡県磐田郡竜洋町稗原665	☎0538-66-6761

や

㈲ヤマト	〒130	東京都墨田区太平4-18-3	☎03-3625-5871
㈱ユーピー	〒108	東京都港区三田1-7-10	☎03-3453-5711
ユーロジャパンルブリカンツ	〒561	大阪府東大阪市西堤本町1番2	☎ 06-787-8484

HYPER REV

ハイパーレブ車種別チューニング&ドレスアップ徹底ガイドシリーズ Vol.26

トヨタ・マークⅡ／チェイサー／クレスタ

STAFF

CHIEF EDITOR——高岡佳代
EDITOR——菅野正則／古賀敬介
WRITER——中谷明彦／木下隆之／斎藤 聡／高橋明宏／藤田竜太／塩見 誠／若槻幸治郎／河口 学／上村 正／伊藤 剛／深沢誠人／竹岡 圭
JUICE（逆瀬川正人／逆瀬川哲也／織田精一郎／川合央助）
ACALA（相沢いく／三宅茉申）
ART DIRECTOR——後藤恵二（㈱グラフィティ）
DESIGN——㈱グラフィティ（佐藤直樹／／西山剛由／宮地 存／大津英昭／丸山 健／三浦信也／小針あゆみ）
吉岡広樹
PHOTOGRAPHER——高橋 明／澤田優樹／竹内英士／川端 潔／吉見幸夫／小田健一／臼井美喜夫／山家博英／須藤章一／伊藤 剛
㈱グラフィティ（佐藤宏治）

●ハイパーレブ トヨタ・マークⅡ／チェイサー／クレスタ
平成10年1月5日発行
●発行人＝西ヶ谷治男
●編集人＝高岡佳代
●発行所＝株式会社ニューズ出版 〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7
TEL.03-5430-4441（広告）／03-5430-4440（販売）
03-5430-4465（編集）
FAX.03-5430-4455（広告・販売）／03-5430-4460（編集）
●印刷＝凸版印刷株式会社
●写植・版下＝株式会社あるす

●NEWs PUBLISHING CO.,INC.
（本誌中の記事、写真、イラストなどの転載、使用を禁じます）

AD CONTENTS

●アイメック ……P173
●アミューズ ……P100
●いだてん ……P214
●エスプリ ……P162
●㈱エッチー・ケー・エス ……表3見開き
●㈱HKS関西サービス ……P4～5
●㈱HKS東京サービス ……P155
●NSR byニッケイ ……P122
●F.J.G. ……P136
●オートランド仙台東 ……P102
●オートサービスモリ ……P188
●オートランドアスカリ ……P170
●カーフットショップ太田 ……P170
●コクピット戸塚 ……P171
●シーウェスト ……P103
●ジースプロジェクト ……P215
●㈱セルモ ……P49
●㈱タナベ ……P68
●㈱ティーエムシー ……P104
●Dショップアサヒ ……P153
●㈱ディースピードインターナショナル …P30～31
●TO Fit ……P175
●㈱トップライン ……P167
●㈱トムス ……P56
●トヨタ自動車㈱ ……表4
●トヨタテクノクラフト㈱・TRD ……P67
●㈱プロジェクトミュー ……P42
●マインズ ……P6
●マナレイジャパン㈱ ……P216～217
●ユニオンプロダクト ……P86
●㈱ラック ……P154
●ラボ・カロッツェリア ……P87
●㈱レイズ ……表2見開き

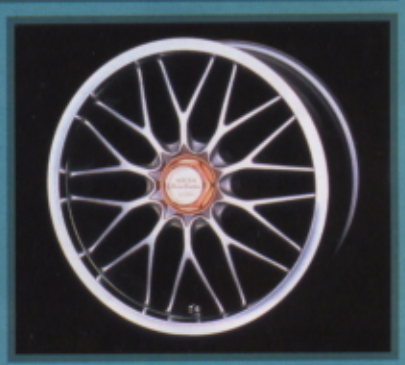
CONTENT UPLOADED BY
Cisco Kids.
WWW.CISCOKIDS.COM.AU

WHEEL

SET UP & PARTS MANUAL

[ホイール・カタログ]

走りの面でも、ドレスアップ面でも、ホイールは重要なポイントだ
ドレスアップ狙いなら迷わず18インチを履きたいが、ハンドリングは大きく変化することを覚えておこう
また、100系はホイールハウスや足まわりに余裕があまりないから
ローダウン&インチアップしていくときは、セッティングに注意が必要だ
とくに、18インチでツラへのセッティングをねらっていく場合は、ノウハウのあるショップに相談するほうがいい
最近はデザインのみならず冷却性など機能を重視したホイールも多いから
ルックスと性能のバランスを考えてベストなホイールをセレクトしていこう



■JZX100 CHASER WHEEL MATCHING
JZX 100チェイサー実車ホイール・マッチング・カタログ ―― 204
■WHEEL CATALOGUE
ホイール・カタログ ―― 208

CONTENT UPLOADED BY Cisco Kids. WWW.CISCOKIDS.COM

WHEEL MATCHING

ホイールマッチング

走りにこだわるなら17インチ ルックス重視なら18インチ どちらを選ぶか …… それが悩みだ

チェイサー／クレスタ／マークⅡ系の場合、ドレスアップ重視か、走りでいくのかをハッキリと決めたほうがいい。それは、17インチか18インチかというサイズ選びの問題があるからだ。

ルックス優先でいくなら、やはり18インチだろう。最近は、低価格の18インチホイールが続々と増え続けている。そのため、以前に比べれば手に入れやすくなってきている。

ただし、走りを極めたいのなら18インチではちょっとオーバーサイズだ。もちろん大きいことでメリットもあるのだが、選べるタイヤが限られてしまい、サスセッティングをつめていく上での自由度という意味では17インチに軍配が上がる。

さて、ここでお見せする17インチ、18インチは、「軽く、強く」に各メーカーともますます磨きをかけてきているものばかり。とくに、このクラスの大径ホイールでは、偏平率の低いタイヤ（40とか35といったもの）を組み合わせることになるため、強度に関してはシビアなものがある。そのなかでも、キズや歪みを作りやすいリム部分の造りに関しては慎重で、強度を高めた製法や構造で対処しているので安心できる。

RS-EVOLUTION

■エンケイジャパン（株） **ENKEI**

エンケイの「Racing」ブランドのヒット作、「Racing-S」の進化バージョンがこの「アールエス・エボリューション」だ。新開発FJリムの採用により、偏平率の低いタイヤを履いた場合でも、十分な剛性を確保している。表面はスーパーアルマイト処理を施すことにより、鏡面仕上げのような独特の輝きを実現している。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×7JJ＋38	17×8JJ＋38
タイヤサイズ	215／45-17	235／40-17
価格	5万6000円	5万8000円

Rega Master

■（株）ディスモンド **marquis Promøda**

ロシアの宇宙産業ゆずりの超圧縮鍛造製法から誕生した高強度、超軽量ホイール「マーキスプロモーダ・リーガマスター」。1万トンもの圧力で成形される。鍛造1ピース構造ならではメリットを生かして、運動性能を高めてくれる。超軽量ジュラルミン鍛造ホイールナットが付属。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×8JJ＋45	17×9JJ＋45
タイヤ	225／45-17	245／40-17
価格	6万3000円	6万5000円

CONTENT UPLOADED BY Cisco Kids
CISCOKIDS.COM.AU

注意：各パーツのデータは1997年10月20日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは200～201ページにあります。

SR01

■(株)YFC **SIENA**

17inch

正真正銘の極細大径メッシュを実現したマシニングリムや、ダブルセンターナットといったこだわりを随所にこめた「シエナ・エスアールゼロワン」。細かいメッシュデザインを生かすため、メッシュ側面の角度を5度に設計しているのがポイント。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×7.5J+40	17×8J+45
タイヤ	215／45-17	235／45-17
価格	5万4000円	5万5000円

TE37

■(株)レイズ **VOLK RACING**

18inch

レースで培ったノウハウをふんだんに取り入れた「ボルクレーシング」。その中でも超軽量・高剛性モデルといえばこの「ティーイーサンナナ」。鍛造の1ピース構造のメリットを最大限に引き出したホイールだ。N1レースや、ジムカーナ等の実戦でも活躍している。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×8.5J+40	←
タイヤ	225／40-18	←
価格	6万7000円	←

STELLATO

■(株)クリムソン **CLUB LINEA**

BIGサイズセダンにふさわしいデザイン、質感を大切にした「クラブリネア・ステラット」。3ピース構造の本体は、表リムは鍛造、裏リムはスピニング。そしてディスク部分はSSF(半溶融鍛造)と各部位の特性に合わせた最適な製法技術を採用している。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×8JJ+42	18×10JJ+60
タイヤ	235／40-18	265／35-18
価格	8万円	8万8000円

VERTEC MR4

■マナレイジャパン(株) **MANARAY SPORT**

ビッグ／ミドルセダンに合わせた1ピースフルリバース構造が特徴の「マナレイスポーツ・ヴァーテックエムアールフォー」。マナレイ独特のディープリム形状を採用し、シンプルでディスク部を大きく見せるデザインに仕上げている。迫力を感じさせてくれるホイールだ。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×7.5JJ+42	18×8.5JJ+45
タイヤ	225／40-18	245／35-18
価格	5万3000円	5万5000円

SCHWARZ 3PIECE EDITION

■(株)スピードスター **VARDEN SPORT**

ビッグ&ミディアムクラスのセダンに見合った、ジェントルかつフォーマルでエレガントなテイストを高次元でバランスさせたのが「バーデンスポーツ・シュバルツスリーピースエディション」なのだ。鍛造アウターリムと、SSFセンターディスクによる3ピース構造で、ピアスボルトホールにディンプル加工を施したSDSリムが特徴。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×7.5J+42	18×8.5J+42
タイヤ	225／40-18	255／35-18
価格	7万8000円	8万2000円

CONTENT UPLOADED BY Cisco Club. WWW.CISCOKIDS.COM

MUG TANG

■㈱トムス **TOM'S**

「ホイールもサスペンションの一部」という発想に基づき、あえて高価なマグネシウム素材を採用した「トムス・マグタン」。同サイズの一般的なアルミホイールと比べて65%しかない重量は驚異的。JTCCに使用しているホイールと同じ製法で製造したモータースポーツ直系の超パフォーマンスホイールだ。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×8J+40	18×9J+45
タイヤ	225/40-18	245/40-18
価格	16万円	17万円

SPOKE 3PIECE

■㈱アローエンタープライズ **GEWALT**

彫りの深いリムにオーバーヘッドツイン5スポークディスクがポイントの「ゲバルト・スポークスリーピース」。インチアップ効果を高めてくれるディスク部のデザインが魅力だ。オプションで「ブラックピアスボルト」を1000円(ホイール1本あたり)アップで用意する。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×8.5+38	18×9.5+38
タイヤ	235/40-18	265/35-18
価格	6万6000円	6万8000円

LOWENHART

■㈱タケチプロジェクト **LOWENHART**

5ヵ所にベストレイアウトされたペンタゴンホールが目をひく「レーベンハート」。大口径ディスクローターへの冷却効果を高めてくれる。鋳造3ピース構造。流麗さとダイナミックな走りを予感させるデザインをコンセプトとしている。クロームバージョン(1万円UP)もあり。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×8.0J+42	18×9.0J+47
タイヤ	225/40-18	255/35-18
価格	7万2000円	7万4000円

MODELART EXCELLENT

■㈱共豊コーポレーション **AME**

最新のユーロテイストを盛り込み、エアロデザインで構成された5スポークを持つ「エーエムイー・モデラートエクセレント」。スパークリングリム、オーバーヘッドタイプなどの特徴により、スーパーワイドフェイスを実現している。ラグジュアリーセダンからハイパースポーツまでマッチするホイールだ。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×8J+42	18×9J+45
タイヤ	225/40-18	245/40-18
価格	7万2000円	7万4000円

C5C2

■(有)バナスポーツレーシング **RACING/G7**

高度焼き入れによる硬質リム、高強度を誇る鍛造ディスク部による3ピース構造が強いホイールに仕上げている。「レーシング/ジーセブン・シーゴシーツー」は、特殊アルミ合金X394を採用。強大なストッピングパワーを誇る大径ブレーキキャリパーにも対応するディスク構造が魅力。なお、17インチもラインアップされており、F 17×8+43.9(8万9000円)と、R 17×9+52.2(9万3000円)というスペック。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×8+42.55	18×9+49.55
タイヤ	225/40-18	255/35-18
価格	10万6000円	11万2000円

注意:各パーツのデータは1997年10月20日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは200~201ページにあります。

G'Kraft

■㈱ユーロックスジャパン **M's RACING**

軽量化と高剛性という相反するテーマを高次元で両立させた「エムズレーシング・ジークラフト」。開口部分を大きくとることで、冷却効果を高めている。また、カラーは写真のメタルシルバーのほかに、パールホワイト、シャンパンゴールド、ガンメタリック、クロームの5色を用意している。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×8JJ+46	18×9JJ+44
タイヤ	225／40-18	255／35-18
価格	6万7000円	7万1000円

OPERA

■オーゼットジャパン㈱ **OZ RACING**

今ヨーロッパで人気急上昇中の2ピースデザインが特徴の「オーゼット レーシング・オペラ」。設定サイズは18インチだが、それ以上のサイズに感じさせてくれるディスク部のデザインが魅力。ビッグサイズセダンにマッチするエレガントな5ホールディッシュデザインだ。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×8+40	18×8.5+38
タイヤ	225／40-18	255／35-18
価格	7万8000円	8万円

FOVOR

■㈱ナプレジャパン **MEDUSA**

「メデューサ・フェイバー」は大胆な5ホールをアクセントにした鋳造3ピースホイール。そのデザインはブレーキの冷却性能を高めてくれるほか、ありふれたスポークデザインに飽きたユーザーの心を魅了してくれることだろう。ピアスボルトのレイアウトなど、細かいディティールにこだわった造りが魅力だ。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×8J+46	18×9J+46
タイヤ	235／35-18	265／30-18
価格	8万3000円	8万7000円

●ホイールマッチング撮影車両はこれだ!

ケージーエムのDR SPORTスプリングでローダウン シャープなハンドリングと乗り心地が好バランス

今回の実車ホイールマッチングで、実際に各車のホイールを装着して撮影を行なった車両は、JZX100チェイサーに、kg/mm(ケージーエム)製のDR SPORTスプリングを組み込んで車高をダウンさせてある。このスプリングはノーマルから平均して20mm車高が落ちるように設計されている。デュアルレートを採用することで(F4.2/6.6kg/mm R2.7/4.0kg/mm)、軽快なハンドリングと良好な乗り心地を両立している。適度な車高と乗り心地を求めるユーザーにベストマッチングなスプリングだ。

価格はJZX90、JZX100用ともにフロント1万円、リヤ9500円(各1本)となっている。また、デュアルレートのDRシリーズに関しては、よりスポーティなハンドリングと規定ギリギリの車高を求めるユーザーにはDR21 SUPER SPORTが、ハンドリングを極めるユーザーにはDR RACINGが用意されている。この他に、シングルレートのS21シリーズもあるなど、豊富なラインアップがkg/mmスプリングの魅力なのだ。

WWW.DISC-OMEGA.COM

WHEEL

ホイール

走りにも、ドレスアップにも大きく影響するホイール選び

マークⅡ／チェイサー／クレスタの足元のドレスアップはかなり奥が深い。装着するホイールの方向性によって、クルマ全体の印象がガラッと変わってしまうからだ。例えばメッキタイプを選択すればゴージャスな雰囲気に、またブレーキディスク&ローターが顔をのぞかせるような開口部の大きいものをセレクトすれば一気にスポーツセダンへと変身してしまうといった具合だ。それだけに、あらかじめどういうクルマに仕上げたいのかをキチンと決めておくことが大切だといえよう。

VERSUS SESTO TURISMO

フラットに仕上げられたフェイスとシャープなスポークが特徴の「ベルサス セスト ツーリズモ」。ムダを省いた機能美が、アグレッシブな印象を与える。鋳造1ピース構造。
■2万9000円(17×7.0JJ)
〜3万8000円(18×7.5JJ)
■(株)レイズ

VOLK RACING CHALLENGE

新鍛造法、F-ZERO工法による3Dデザインのディスクと、その裏側に見え隠れするストロボラインがダイナミックな表情を演出している「チャレンジ」。鍛造2ピース構造。
■6万2000円(17×7.0JJ)
〜7万5000円(18×10.0J)
■(株)レイズ

VOLK RACING VOLKⅢ

ボルクレーシングのニューフェイス「VOLKⅢ」はアルミ合金鍛造2ピース構造のオーバーヘッドディスクタイプ。カラーはクロームシルバーの他、クロームプレーテッド(+8000円)があり。また、特殊カラーにも+3000円で対応可能。
■7万5000円(17×7.0JJ)
〜8万9000円(18×10.0J)
■(株)レイズ

SEBRING ITC-X

スポーティさとエレガンスを高次元でバランスさせた「セヴリングITC-X」。カラーはスパークシルバー。
■4万6000円(18×7.5J)
〜5万円(18×9.5J)
■ユーロジャパンルブリカンツ

VICTRIX Pleasure

ゆるやかで優雅な「アール」を生かした大胆な開口部が鮮やかな5スポークホイール。カラーはブリリアント・シルバーとクロームプレーテッド(+1万2000円)。
■6万8000円(17×7.0JJ)
〜8万3000円(18×10.0J)
■トイズ

Payton Place SILVER ARROW WING

彫りの深い極太の5本スポークが特徴的な「ペイトンプレイス シルバーアローウイング」。カラーはブリティッシュシルバー、クロームプレーテッド(+1万2000円)がある。
■6万5000円(17×7.0JJ)
〜8万3000円(18×10.0J)
■ペイトンプレイスジャパンオフィス

SSR INTEGRAL-A2

伸びやかな5本スポークが躍動感を生み、力強さと軽快感を兼ね備えた高性能ホイールがSSR「インテグラル-A2」。大きく開口したエアホールは高いブレーキ性能を発揮する。
■4万4000円(16×8.0J)
〜5万7000円(18×8.0J)
■(株)スピードスター

SSR AGLE- DISH

3ピースでありながらワンサイズ大きく見えるディスクデザインの斬新なホイール。カラーはシルバー、ホワイト、ガンメタ、クローム(7000円UP)の4種類。
■6万5000円(17×8.0J)
〜7万6000円(18×8.0J)
■(株)スピードスター

VARDEN SPORT SCHWARZ 1PIECE EDITION

SSF製法ならではのエレガントな曲線を持つ10交点メッシュホイール「バーデン・スポーツ シュバルツ ワンピースエディション」。リム部のダイヤカットと同調して光り輝くセンターカバーリングがまぶしい。
■4万6000円(16×7.0J)
〜6万5000円(18×9.0J)
■(株)スピードスター

KÖENIG-SPECIALS KG-IMP

オーバーヘッドディスクがヨーロピアンテイストを醸しだしている、KG-IMP(インポート)モデル。重厚感と安定感はさすがにドイツのブランドらしい。
■6万8000円(17×8.0)
〜7万円(17×9.0)
■(株)モーデックス

KÖENIG-SPECIALS KG-JPN

ドイツのチューナーブランド『ケーニッヒスペシャル』のジャパンモデルがKG-JPN。定番の5本スポークが重厚感と安定感を、光り輝くリムとピアスボルトがファッショナブルに足元を演出。
■6万6000円(17×7.0)
〜7万円(17×7.0)
■(株)モーデックス

SPEED STAR VIENNA SPOKE

VIENNAシリーズの第2弾。17インチ、18インチともにフルリバースリムで、シルバー、クローム(7000円UP)がラインアップ。ゴールドピアス仕様は3000円UP。
■6万4000円(17×7.0J)
〜8万4000円(18×8.5J)
■(株)スピードスター

Classic Kids.

注意：各パーツのデータは1997年10月20日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは200〜201ページにあります。

KEIICHI TSUCHIYA KS-05R

レーシングドライバー土屋圭市がデザインしたアルミホイール。美しい曲線のラウンドリム、ブレーキ冷却効果を追求した大開口部など土屋圭市のこだわりが凝縮されている。
■5万3500円(17×7.0)～5万5500円(17×8.0)
■(株)モーデックス

KÖENIG-SPECIALS GERMAN-SPOKE

美しい曲線と特徴的な傾斜面で構成されたラウンドスポークがスポーティ感を強調する「ジャーマンスポーク」。アウトバーンを強く意識したホイール。
■6万6000円(17×7.0)～7万円(17×9.0)
■(株)モーデックス

KÖENIG-SPECIALS GERMAN-MESH

好評発売中の5 本スポークデザインに続く「ケーニッヒ スペシャル」のアルミホイール第2弾「ジャーマンメッシュ」。より迫力のあるメッシュデザイン。カラーは全6色。
■6万7000円(17×7.5)～7万円(17×9.0)
■(株)モーデックス

CLUB LINEA SPECIALE

リムのインサイドに施された彫刻と優雅なフォルムがイタリアンテイストを感じさせるフィンホイール「クラブリネア・スペチアーレ」。
■3万1000円(17×7.0)～4万5000円(18×9.0)
■(株)クリムソン

ABC EXCLUSIVE GLANZEN

力強いフォルムとアックス(斧)をイメージした斬新なスポークデザインの「アーベーツェー エクスクルーシブ グレンツェン」。従来のホイールにはないスラントカット&ブラックシャドウによる、ペンタゴン(五角形)デザインを採用。
■6万6000円(17×7.0)～8万8000円(18×11.0)
■(株)モーデックス

KEIICHI TSUCHIYA KS-03

レーシングドライバー土屋圭市デザインの、3ピース3本スポークホイール。よりシェイプされたスポークデザインと鍛造ディスク&リムで、サーキットユースに耐えうる強度も保持。
■6万円(17×7.0)～6万4000円(17×9.0)
■(株)モーデックス

BASEL

ホイールを大きく見せるというデザインコンセプトで開発された「バゼル」。センターサークルをできる限り小さくして、リバースリムとの組み合わせにより今までにはないスポークの長さを実現。カラーはシルバーとゴールド。
■3万5000円(17×7.0JJ)～4万7000円(18×9.0JJ)
■(株)リアル

CLUB LINEA RX

別次元の発想から生まれた尖鋭の線と形のリネアRX。ハイプレステージなスタイルと細部のディテールにこだわった超一級のイタリアンだ。カラーはシルバーとホワイト。
■4万円(17×7.0)～5万6000円(18×9.0)
■(株)クリムソン

CLUB LINEA VIP (SMC)

新技術SSFで製造されたクラブリネアVIP。自由な造形力は軽さと強さを合わせ持つ革新的なデザインに現れている。
■7万3000円(17×7.0)～9万5000円(18×10.5)
■(株)クリムソン

Promøda Verse

ディスク表面が、バフ処理によってメッキとは違う上品な輝きを放つ、40本のU字型ワイヤフィンホイール。ビッグセダンをメインターゲットにデザインされた。
■6万7000円(17×7.0JJ)～9万6000円(18×10.5JJ)
■(株)ディスモンド

Promøda Black Verse

ビッグセダンをターゲットにデザインされた「ブラック・ヴァース」。黒、紺などの濃色車に向けてディスク、リムを黒真珠のように輝かせたホイールを開発。
■7万円(17×7.0JJ)～9万9000円(18×10.5JJ)
■(株)ディスモンド

Promøda Dizzy

ディスク表面を徹底してフラッシュサーフェス化。シンプルな5本スポークはセダンから2ドアクーペまで装着車種を選ばない。
■6万7000円(17×7.0JJ)～9万4000円(18×10.0JJ)
■(株)ディスモンド

ELBE RIVER Racing Charge

コンペティティブな6本スポーク。キリリと伸び上がったスポークラインに施された艶やかなフィニッシュワークは、荒削りで激しいサーキットをイメージさせる。メッキ仕様は7000円UP。
■5万6000円(17×7J)～8万円(18×9.5J)
■エルベリバーCO,LTD.

ELBE RIVER RACING SPOKE II MONO BLOCK

スポーツ性の追求から生まれたチューニングホイール、「レーシングスポークII モノブロック」。2本ずつ伸びた5本スポークがスパルタンなイメージ。
■4万4000円(18×8.5JJ)～4万6000円(18×9.5JJ)
■エルベリバーCO,.LTD

ELBE RIVER Racing Mesh Parade

伝統的なメッシュデザインを踏襲、それにサーキットのスペックを融合させたハイパフォーマンスモデル。オーソドックスなイメージに、コンテンポラリーなアレンジを加えている。メッキ仕様は7000円UP。
■6万6000円(17×7.0J)～8万8000円(18×9.5J)
■エルベリバーCO,.LTD

DUNLOP D-tune type M

力強さと伝統の気品が漂うメッシュタイプのホイール。正統派のダンディズムにあふれている。
■4万2000円(16×7.0JJ)
〜5万8000円(18×9.0JJ)
■住友ゴム工業(株)

DUNLOP D-tune FORMULA CP-R

SSF 製法によって開発された新製品。ラリー、ダートトライアルなど苛酷な戦いもサポートできるモデル。
■3万1000円(14×6.0JJ)
〜4万6000円(17×9JJ)
■住友ゴム工業(株)

ELBE RIVER Racing Spoke Ⅱ

ヨーロピアンツーリングカーレースを彷彿とさせる5本スポーク。レースのための機能性をストリートにフィードバック。メッキ仕様は7000円UP。
■6万9000円(17×7.0J)
〜8万7000円(18×9.5J)
■エルベリバーCO,.LTD

DUNLOP ANEET

ディスク面に5つの開口部を開けることによってエレガントなヨーロピアンを主張。カラーはシルバー。
■5万8000円(17×7.0JJ)
〜7万1000円(18×10.0JJ)
■住友ゴム工業(株)

DUNLOP D-tune type F

繊細さと大胆さを融合させ、贅肉を取り払った10本フィンタイプホイール。スポーティな雰囲気も満点。
■4万円(16×7.0JJ)
〜5万7000円(18×9JJ)
■住友ゴム工業(株)

DUNLOP D-tune RACING Spec F

10本フィンが躍動感を醸し出す個性的なホイール。2ピースリム鍛造。
■4万2000円(16×7.0JJ)
〜5万8000円(18×9.0JJ)
■住友ゴム工業(株)

MANARAY SPORT ハイパー レボリューション

ハイパーシリーズ中で、最もスパルタンなイメージを感じさせる5 本スポークデザイン。ジュラルミン鍛造ディスク採用の3ピースモデル。新しく19インチリバースモデルも追加された。
■7万7000円(17×7.0)
〜10万8000円(19×10.5)
■マナレイジャパン(株)

MANARAY SPORT MS-6 ハイパー

レーシーなセンターロック風のキャップ、オーナメントのデザインはツアラー系にベストマッチ。ジュラルミン鍛造ディスク採用の3ピースモデル。
■8万5000円(17×7.0)
〜11万6000円(19×10.5)
■マナレイジャパン(株)

MANARAY SPORT ハイパー コンペティション

ジェラルミン鍛造ディスク採用の3ピースモデル。オーソドックスな6本スポークデザインだ。
■7万7000円(17×7.0)
〜9万3000円(18×10.5)
■マナレイジャパン(株)

Lehrmeister NEW FACE PRETTY MESH

スパルタンなイメージと優雅なフォルムのヨーロピアンメッシュホイール。カラーはシルバーでオプションによりメッキ(7000円UP)、ホワイトメッキ(1万円UP)が可能。
■6万4000円(17×7.0J)
〜8万2000円(18×9.5J)
■レアマイスター

Lehrmeister BRIANT SPOKE

斬新なデザインがユーロテイストをかもしだす5本スポークホイール。カラーは、シルバー、ブラック、ゴールド、ガンメタ、メッキ(7000円UP)の5種類。
■6万4000円(17×7.0J)
〜8万4000円(18×10.0J)
■レアマイスター

Gewalt EVOLUTION

曲線だけで構成されているオーバーヘッドラウンドディスクと彫りの深いリムの組み合わせがインチアップ効果抜群の「ゲバルト・エボリューション」。オープンホールは力強い走りを予感させる。
■5万8000円(17×7.0)
〜6万9000円(18×10.0)
■(株)アローエンタープライズ

Lehrmeister NEW FACE BIG SPORT

スポーツセダンの足元を軽快に演出する「NEWフェイスビッグスポーツ」。カラーはシルバー、ブラック、ゴールド、ガンメタの4種類。ゴールド/ブラックビスは3000円UP。
■6万7000円(17×7.0)
〜8万4000円(18×9.5)
■レアマイスター

Lehrmeister NEW FACE MESH

繊細さと力強さを両立させた「レアマイスターNEWフェイスメッシュ」。カラーはシルバー、ブラック、ゴールド、ガンメタ。メッキは7000円UP。ゴールド/ブラックビスは3000円UP。
■6万7000円(17×7.0)
〜8万4000円(18×9.5)
■レアマイスター

Lehrmeister NEW FACE SPOKE

ノーブルなフェイスとビアスボルトが独特のマッチングを見せる。カラーはシルバーの他、メッキタイプ(7000円UP)もある。ゴールドビスは4500円UP。
■5万8000円(17×7.0)
〜7万円(18×9.5)
■レアマイスター

注意:各パーツのデータは1997年10月20日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは200〜201ページにあります。

DEVIZE SHAPER MESH

一切の無駄を省いた贅肉を削ぎ落とした美しいフォルムは、シェイバーの名に相応しい。
■3万8000円(16×7.0)
〜4万7000円(17×9.0)
■(株)ループ

PIAA POOZA

1本のスポークをダブルにした細身のデュアルスポークが特徴の「プーザ」。クールなデザインが注目の新カテゴリーホイール。
■4万5000円(17×7J)
〜5万3000円(18×8.5J)
■PIAA(株)

PIAA POOZA-X

スポークを極限まで細めてダブルにしたデュアルスポークのソフトラインデザインは、今日本のストリートシーンで注目の新カテゴリーホイール。
■7万4000円(17×7J)
〜8万2000円(18×8.5J)
■PIAA(株)

OZ RACING FUTURA MONOBLOCK

ヨーロピアンテイストあふれる5本スポークの定番。多くのチューナーから熱い支持を受けていたフッツーラのモノブロック構造モデル。
■5万円(17×7)〜
5万4000円(17×9)
■オーゼットジャパン(株)

TRIAL TRY FORCE ZELDA

サーキット生まれの高性能アルミホイール ゼルダ。ブレーキの冷却効果、軽量化などレースにおけるニーズに応えた設計になっている。写真のプレミアム(ダイアモンドカットバージョン)の他、カラーバリエーションも豊富。
■5万3000円(17×7.0JJ)
〜7万7000円(18×10.0JJ)
■(株)トライアルプロジェクト

DEVIZE SHAPER VOGUE MESH

リムには最高級の光沢と強度を誇る「鍛造スーパーダイヤモンドカットリム」を採用。ディスクも鍛造。優れた光沢と品質のクロームモデルに仕上がっている。ほかにVOGUE MESH Ⅱもある。
■6万5000円(17×7.0)
〜8万4000円(18×10.0)
■(株)ループ

BBS RT

BTCC、DTM など世界的なレースで採用されているBBS レーシングマグネシウムホイールの、アルミ鍛造バージョン。走りを重視するユーザーに応える高剛性回転バランスは最も高いレベルを実現。
■7万9000円(17×7.0J)
〜11万3000円(18×9.0J)
■ブリヂストンFVS(株)

OZ RACING SUPER TURISMO

各国のツーリングカー選手権でトップチームの足元を支える「スーパーツーリスモ」のロードゴーイングバージョン。カラーはホワイトとシルバー。
■4万9000円(17×8.0)
〜6万2000円(18×8.0)
■オーゼットジャパン(株)

OZ RACING FUTURA

F1GPで絶大な信頼を受けているホイール。シュトロゼック・ハイゼンなど多くのチューナーからも支持されている5本スポーク。
■12万3000円(17×8.0)
〜16万3000円(18×9.0)
■オーゼットジャパン(株)

AZEV TYPE-B

独特な形状の開口部が特徴的な「アゼフ タイプB」。重厚さと軽快さを兼ね備えたデザインが秀逸だ。1ピース構造でカラーはシルバー。
■5万円(17×7.5)
〜7万5000円(18×8.5)
■AZEV JAPAN INC.

AZEV TYPE-A

星型の1ピースデザインが、ヨーロピアンな雰囲気を醸し出す「アゼフ タイプA」。カラーはシルバー。
■5万円(17×7.5)
〜6万9000円(18×8.5)
■AZEV JAPAN INC.

BBS RT Ⅱ OPEN

セダンの足まわり・乗り心地・運動性能を高いレベルに保つため、フル鍛造2ピース構造、チタン製ピアスボルトを採用。回転バランスの良さは抜群。
■8万9000円(17×7.0J)
〜11万3000円(18×9.0J)
■ブリヂストンFVS(株)

ERAZER

コンピュータで最高のバランス形状を算出して38本のフィンを「ステップ&ストレート」に確立。表面はハイテンショナルなクロームメッキでコートしている。
■4万7000円(16×7.0)
〜5万4000円(17×8.0)
■エコープロジェクト(株)

PANASPORTS RACING / G7 C5C

高度焼き入れによる硬質リム、強度を誇る鍛造ディスク、特殊アルミ合金X394を使用。レーシング仕様G9の鍛造ディスクを特別加工している。
■8万9000円(17×8.0)
〜11万2000円(18×9.0)
■(有)パナスポーツレーシング

AZEV TYPE-E

しなやかに伸びたスポークが足元をスポーティに演出する「アゼフ タイプE」。ブレーキのクーリングにも有利。1ピース構造でカラーはシルバー。
■6万9000円(18×8.5)
■AZEV JAPAN INC.

Classic Kids. WWW.CLASSICKIDS.COM

INLET ICING-MESH

オーセンティックなメッシュパターンで足元をひきたてる「アイシング.メッシュ」。「Y」「U」のユニットデザインはセダン車にフィット。ディスクカラーはシルバー、ゴールド、クローム(7000円UP)。
■5万8000円(17×7.0)
〜7万6000円(18×10.5)
■エコープロジェクト(株)

ImpossiBLE

「ホイールの鉄人」が素材にこだわり、輝きに命をかけたマイスターホイール。オールクロームとクロームスポーク・ニップルゴールド(9000円UP)の2タイプ。
■8万8000円(17×7.0)
〜9万5000円(17×9.0)
■エコープロジェクト(株)

GRIFONE

17インチ専用設計により、スポーク部分のストロークを最大限に生かし、ヨーロピアンダイナミックを実現。さりげなく目立つ6スポーク。
■4万3000円(17×7.0 シルバー) 5万3000円(17×7.0 スーパーメタルコート)
■エコープロジェクト(株)

ALGERNON INTELESSE

セダンのためにデザインされた「アルジェノン インテレッセ」。リバースリム、オーバーヘッドディスクにより、ひとまわり大きく見せるデザインになっている。カラーはシルバー、ゴールド(3000円UP)、クローム(3000円UP)。
■6万円(17×7.0)
〜7万4000円(18×9.0)
■アルジェノンオフィス

ENKEI BORTEX-MIRELLA

ラグジュアリーなメッシュデザインをラウンドリムと上品なラインで表現することにより、ホイールの最も基本的なデザインであるメッシュのイメージを一新。
■3万2000円(15×6.5JJ)
〜5万1000円(17×9.0JJ)
■エンケイジャパン(株)

SCHNEIDER ITC

迅速な充填溶錫とコンピュータ制御による急速冷却でアルミ組織をきめ細かく均質にし、強度のばらつきを最小限におさえた究極の1ピースホイール。
■4万6000円(17×8.0)
〜5万6000円(18×9.0)
■(株)エーテック

Gemüt

ゲミュートは「トータルコーディネートを楽しむアイテム」の開発コンセプトにより、ディスクスポークのひねりをリムまで継承させることで独創的なオリジナリティーあふれるホイールを完成。カラーはパールホワイト、シルバーホワイト、クロームメッキ、アンティークシルバー。
■6万3000円(18×7.5J)
〜8万9000円(18×9.5J)
■(株)ファースト

Racing Hart DELORIZON

美しさとダイナミズムを表現する究極の大口径スリーピース・メッシュホイール。次世代を予感させるオーバーヘッドタイプデザインのスポークエンド。
■6万7000円(17×7J)
〜6万9000円(17×8J)
■(株)タケチプロジェクト

Racing Hart DELORIZON GIGA

ビッグセダン系をターゲットにデザインされた、鋭しげな光を放つ10交点クローム・ラフメッシュホイール。ゴージャスでクールな光沢感にあふれたニュートレンド。
■7万円(17×7.0J)
〜7万2000円(17×8.0J)
■(株)タケチプロジェクト

BORBET Type A

地元ドイツではBMW5シリーズ、ベンツ Eクラス、Sクラスをターゲットに開発されたホイール。同様のテイストが楽しめる。
■4万8000円(16×7.5)
〜5万4000円(17×7.5)
■(株)タルガ

BORBET Type S

トライアングルデザインが強烈な「ボルベット タイプS」。スポーティセダンにさらなる躍動感を与える。
■4万6000円(17×7.0)
■(株)タルガ

SNIPER

エレガントなデザインの10本スポークタイプの「スナイパー」。贅肉を徹底して削ぎ落とした機能美が美しい。
■3万2000円(16×7.0)
〜5万3000円(18×10.0)
■(株)ファースト

BLITZ BRW 03

10スポークにこだわるブリッツのニューモデルが、スリーピース・リバースタイプのBRW-03。アウターリムには独自技術で開発したスーパーブリリアント&シャイニングリム(SBSリム)を採用。
■5万9000円(17×7.0JJ)
〜7万8000円(18×10.0JJ)
■(株)ブリッツ

BLITZ BRW 01 CX

最大の特徴はリバースリムを採用したこと。ディスクデザインはBRW 01のラウンドライン10スポークを継承しており、機能性とレーシーなイメージを強くアピールしたホイール。
■5万4000円(16×7.0JJ)
〜6万7000円(17×10.0JJ)
■(株)ブリッツ

BLITZ BRW 01

10スポークのシャープなラインを描くディスク部分は、強度、バランス、ブレーキの放熱性などホイールに求められる様々な機能を高次元で追求した結果生まれたもの。800PSにも耐えうる2ピースホイール。
■5万9000円(16×7.0JJ)
〜8万8500円(18×10.5JJ)
■(株)ブリッツ

注意:各パーツのデータは1997年10月20日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは200〜201ページにあります。

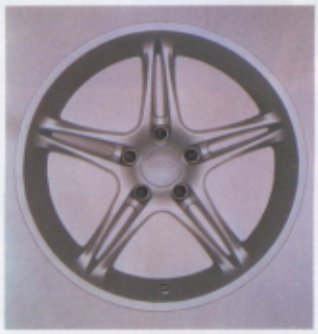
KREUZER EVOLUTION

5穴専用5スポーク+ラウンドリムフランジデザイン。フロントスタンダードリム、リヤディープリムの前後異形がこのホイールのコンセプト。
■4万4000円(16×7.0JJ)
〜5万8000円(17×9.5JJ)
■(株)YFC

SIENA

フルリバース鋳造1ピースメッシュデザイン。マシニング+逆ラウンドの新リム形状は金型成型の限界に挑んだ、ほぼ垂直なメッシュ側面形状が特徴。
■4万4000円(16×7.5JJ)
〜6万7000円(18×9.5JJ)
■(株)YFC

A.V.S VS-5



ラウンドリム+ツイン5スポークを初めて商品化したエポックメイキングなホイール。独創的で有機的なフォルムは様々なホイールにも影響を与えた。
■5万8000円(16×7.5JJ)
〜9万6000円(18×7.5JJ)
■(株)YFC

FALKEN FS-4

高速走行においても余裕を感じさせる優雅なフォルム。ラグジュアリーな雰囲気は華やかで安心感に満ちている。
■4万1000円(15×6.5JJ)
〜5万5000円(17×9.0JJ)
■オーツタイヤ(株)

FALKEN SD

高級セダンの足元を華麗に演出するFALKEN。風格の漂うフェイスには高剛性、耐久性などの安全性能が極められている。
■3万5000円(15×6.5)
〜3万9000円(16×7.0)
■オーツタイヤ(株)

Schmidt motorsport S-4

「シュミット・モータースポーツS4」のデザイン・テーマは、スポーティ・シック。古代ギリシャの戦車の車輪にまでさかのぼり、ホイールの原点を見つめ直し、プリミティブな造形を完成させた。カラーはシルバーとチタン。
■3万5000円(16×7.0)
〜3万9000円(17×7.0)
■(株)オートランダム

カキモトレーシング Super N-GT

ホイールの強度、ブレーキディスク、ローターの冷却性、軽量化というレースで求められる要素を高次元でバランスさせたハイパフォーマンスホイール。
■6万2000円(16×7.0)
〜7万3000円(17×8.5)
■カキモトレーシング(株)

Aproma LS

ファミリーカーにジャストミートなファニーフェース。曲線をデザインポイントに取り入れたやさしい形状は、軽量設計を徹底して燃費の向上にも貢献。
■3万円(15×6.5JJ)〜
4万6500円(17×9.0JJ)
■オーツタイヤ(株)

FALKEN R·S·N

スポーツカーの高運動性能をあますことなく駆動輪に伝達する高度なテクノロジーが、シンプル&ビューティーなフォルムに凝縮されている。全身スポーツ・アルミホイール。
■3万円(15×7.0JJ)〜
3万9000円(17×9.0JJ)
■オーツタイヤ(株)

MiNe's LM EVOLUTION

BBS のLMをベースにオリジナルでサイズを作成。カラーも専用ミディアムグレーメタリックになっている。JZX100専用なのでサイズ変更によるタイロッドへの干渉もなく装着できる。
■7万3500円(Fr 17×8J)
7万7500円(Re 17×9J)
■(株)マインズ・ウエイブ

TRD ALUMI-K

スタイリッシュなリム、スポークともに軽量・高剛性に優れた「アルミック」高度なスポーツ走行を実現するための条件を満たすホイール。
■5万6000円(15×6.5JJ)
〜7万円(17×8.5JJ)
■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

TOM'S Reno

リムまで伸びたスポークが大きなディスクサイズを演出し、アシンメトリーデザインの開口部が有機的なフォルムを実現。
■4万3000円(17×7.0)
〜5万1000円(17×8.0)
■(株)トムス

REZAX CA

「レザックスCA」は10交点の「コンパウンド・アングル・メッシュ」(メッシュの形が大小5つずつ交互の間隔になっている)のシャープなデザイン。
■5万6000円(17×7J)
〜6万7000円(18×9.5J)
■(株)ワーク

ANDREW RACING MESH

アウターリムに鍛造製法を採用した3ピースフルリバース構造。大型のセンターボルト&ナットにより迫力は抜群。
■7万9000円〜
■(株)ヴェイルサイド

TecnoMagnesio タイプ205R

ヨーロッパツーリングカーレースで培われたスポーツ性能をそのまま受け継ぎ、マグネシウムホイール合金1ピース構造ならではの慣性重量軽減効果が得られる。
■11万6000円(18×8.0JJ)
〜12万4000円(18×9.0JJ)
■(株)ジーラ テクノマグネシオ事業部

Used Kids.

CHASER JZX100・ツアラーV

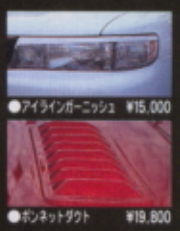
●フロントバンパースポイラー ¥68,000
●リヤアンダースポイラー ¥46,000
●サイドステップ ¥56,000
◆上記3点セット ¥165,000
●フロントグリル ¥30,000
●リヤウィング ¥50,000
●オールステンレスマフラー段違タイプ ¥108,000
（出口115φ）最高級ステンレスSUS304使用

JZX90チェイサー・ツアラーV

●フロントリップスポイラー ¥48,000
●リアアンダースポイラー ¥46,000
●サイドステップ ¥56,000
◆上記3点セット ¥145,000
●オールステンレスマフラー段違タイプ ¥98,000
（出口115φ）最高級ステンレスSUS304使用
●アイラインガーニッシュ ¥15,000
●ボンネットダクト ¥19,800
●電動エアロミラー ¥45,000

MARK-Ⅱ JZX81

●Fリップスポイラー ¥36,000
●ネガキャンアダプター ¥18,000
●Sステップ ¥48,000
（純正タイプ）



●アイラインガーニッシュ ¥15,000
●ボンネットダクト ¥19,800

MARK-Ⅱ JZX90・ツアラーV

●Fリップポイラー ¥48,000
●Rアンダースポイラー ¥46,000
●Sステップ ¥56,000
◆上記3点セット ¥145,000
●ライトカバー ¥20,000
●Rウィング ¥48,000
●フロントグリル ¥28,000
●ウインカークリアレンズ ¥9,800
（M/C前）

友達同士で買ってくれたら割引します。
仲間同士で注文してね！
走行会、峠にゼッタイ必要！ 体と彼女と自分の命!!

ドリフトしているキミ達、ロールバー入れてますか?

ORIGINAL ROLL BAR SERIES

全車種オールアルミバフ仕上げ有ります。
5P¥88,000 6P¥108,000 7P¥118,000

●TOYOTA JZX81,JZX80
5P¥54,800 6P¥64,800 7P¥74,800

●TOYOTA JZX100マークⅡ・チェイサー・クレスタ
5P¥54,800 6P¥64,800 7P¥74,800

NEWバージョン

■R32スカイライン用■
5P¥45,000 6P¥55,000 7P¥65,000
■HC34ローレル用■
5P¥54,800 6P¥64,800 7P¥74,800
■JZX30ソアラ用■
5P¥54,800 6P¥64,800 7P¥74,800
■MAZDA FC3S・FD3S■
5P¥45,000 6P¥55,000 7P¥65,000

ROLL BAR PAD
ピンク・ブルー・ブラック・イエロー・パープル
¥1,800/1M目安 4P/5M 5P/6M 6P/10M 7P/11M 8P/12M

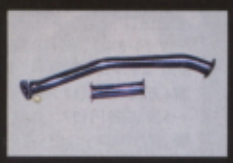
TOYOTA
●JZX81 マークⅡ・チェイサー・クレスタ
●JZX90 マークⅡ・チェイサー・クレスタ
●JZX100 マークⅡ・チェイサー
¥54,800~
全車種5P・6P・7P・サンルーフ有り無し、すべて有ります。

■HONDA CIVIC用■
5P¥45,000 6P¥55,000 7P¥65,000

●JZX90オリジナル減衰力車高調キット
●Fピロアッパー●Rハルバースプリング付
●バネレート最大18kgまでOK
¥159,000

●ネガティブアッパーアーム
●キャンバー角が付けられます
0°~6° 調整可
¥59,800

●フロントタワーバー
●各JZX90・JZX100
¥18,800



●JZX90（1JZ・GTE）
ステンレスフロントパイプ ¥28,000
ステンレス触媒ストレート ¥14,800

●ブローオフバルブ
JZX90・JZX100
¥19,800

●バトルクラブワイドトレッドスペーサー
30mm ¥20,600 25mm ¥19,800
20mm ¥19,100 4to5 ¥51,000
※ワイドトレッドスペーサーは、左右1組です。
※4to5チェンジャーは1台分です。

●JZX90サイドブロックブレーキシュー ¥12,000

●JZX90ウインカークリアレンズ M/C前 ¥9,800

●大森メーター52φ
油温 ¥7,800 油圧 ¥4,800
水温 ¥7,300 排温 ¥13,800
ブースト計 ¥11,600
●3連メーターパネル
オーディオタイプ ¥2,250

●クロモリ軽量フライホイール
1JZ・GTE ¥36,800
（ノーマル8.5kg→5.6kg）
※レスポンスの向上に!!

●TRD・L.S.D 特価¥71,800
●TRD強化クラッチカバー 特価¥39,800
●TRD強化ディスクカバー 特価¥35,800

●純正タイプFリップ ¥26,000

●フロントグリル 特価¥18,000

JZX90

フルストレートハーフステンマフラー
段違タイプ（出口115φ）
最高級ステンレスSUS304使用 特価¥78,000

JZX90

フルストレートオールステンレスマフラー
段違タイプ（出口115φ）
最高級ステンレスSUS304使用 ¥98,000

JZX100

フルストレートオールステンレスマフラー
段違タイプ（出口115φ）
最高級ステンレスSUS304使用 ¥108,000
3分割式

TEL.0466・46・3838 FAX.0466・44・5505
〒252 神奈川県藤沢市高倉837-1（振込先）横浜銀行 三ッ境支店（普）1240529 ジェイズ・モード

Produced by いだてん

J's MODE JAPAN ジェイズモードジャパン

※上記金額には消費税及び送料は含まれておりません。各種公認車検格安にて代行します。
● 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。
● 適用車種以外に取付けたり、指定方法以外で取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。

全国通信販売 ローンOK!!

※J's MODE ホームページアドレス http://www.js mode.com

CONTENT UPLOADED BY

完成車検対応 JZX100 GX100 左右出しWマフラー

ZEES EX.SYSTEM
車検対応

●テール　プレミアムデュアル 76ø W

Type1	¥198,000	Type1S	¥203,000	Type2S	¥193,000		
Type3	¥168,000	Type3S	¥173,000	Type4S	¥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(無塗装)

●テール　ZEES 130ø W & プレミアム 115ø W

Type1	¥188,000	Type1S	¥193,000	Type2	¥178,000	Type2S	¥183,000
Type3	¥158,000	Type3S	¥163,000	Type4	¥138,000	Type4S	¥143,000

●型　式　JZX101、JZX100 TB・NA、GX100、JZX90 TB・NA
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)

●テール　プレミアムデュアル 76ø

Type1	¥113,000	Type1S	¥116,000	Type2S	¥108,000		
Type3	¥93,000	Type3S	¥96,000	Type4S	¥86,000		

●型　式　JZX101、JZX100 TB・NA、GX100、JZX90 TB・NA
JZX101とJZX100TBは定価の¥5,000upです。

●テール　ZEES 130ø & プレミアム 115ø

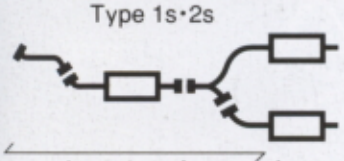
Type1	¥108,000	Type1S	¥111,000	Type2	¥98,000	Type2S	¥101,000
Type3	¥88,000	Type3S	¥91,000	Type4	¥78,000	Type4S	¥81,000

●型　式　JZX101、JZX100 TB・NA、GX100、JZX90 TB・NA
JZX101とJZX100TBは定価の¥5,000upです。
ZEES140ø テールは定価の¥3,000upです。

マフラーレイアウト

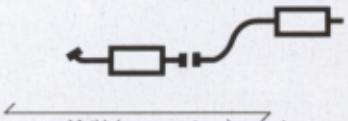
(Wマフラー)

例:JZX101,JZX100 TB
Type 1s・2s



パイプ径　オール76φ

例:JZX90
Type 3・4



パイプ径　76φ→90φ

ZEESマフラーバリエーション

Type1：オールクロムメッキカートリッジタイプ
Type2：オールクロムメッキ
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

	シングル	ダブル
ゴールドメッキ	¥30,000	¥60,000
24Kゴールドメッキ	¥90,000	¥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。

●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のサイレンサーが交換できるシステムです。
Type1・1S・3・3Sに設定(実用新案出願)
■ZEES EX.SYSTEMは、運輸省令で定められた試験をクリアーした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 EX.SYSTEMの取り付けに為たり、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。
■JZX101・JZX90 Wマフラーは競技専用のため一般公道での使用はご遠慮下さい。

特約店

マルカサービス㈱、㈱ツイン、ウエダ商事㈱、㈱リザ、㈱ジャパン三陽、㈱ヒサコ、㈱ウッドベル、オーガストジャパン、㈱タカマコンペティションプロダクト、㈱三共、㈱桑野、㈱ムサシ、㈱三栄商会、㈱ホットスタッフコーポレーション、㈱エコープロジェクト、㈱スピードクリエイト、㈱ユーピー

有限会社ジースプロジェクト
〒463 名古屋市守山区川宮町438－2
TEL.052-791-7805 FAX.052-791-7806

MANARAY SPORT

MANARAY SPORT WILL MAKE YOU FREEDOM, FUTURE AND POTENTIAL. THE POLICY OF MANARAY SPORT IS THE CHALLENGER OF THE EVOLUTION OF NEW TECHNOLOGY. THE KNOW HOW OF MATERIALS AND METHODS CREATE HIGH PERFORMANCE WHEEL. THIS MUST BE YOUR FIRST TIME TO EXPERIENCE THE REAL SPORTS SPIRITS.

VERTEC MR4

18inch

SIZE/1875/1881/1895
COLOR/SILVER POLISH
PRICE/53,000 ~ 57,000

NEW ARMS CHASER TOURER-V AERO PARTS

- フロントハーフスポイラー ¥53,000
- サイドステップ ¥51,000
- フロントグリル ¥38,000
- リヤアンダースポイラータイプ1 ¥49,800
- ZEES タイプ4 マフラー ¥138,000 (115 ø W出し競技用)
- リヤアンダースポイラータイプ2 発売予定 (マフラー片側出し)

VERTEC TYPE-1 VIP
SIZE/1880/1890
COLOR/N.D.P
PRICE/67,000 ~ 69,000

VERTEC TYPE-1
SIZE/1880/1890
COLOR/SILVER
PRICE/52,00 ~ 54,000
(GOLD/55,000 ~ 57,000)

VERTEC TYPE-2
SIZE/1880/1890
COLOR/SILVER
PRICE/52,000 ~ 54,000

VERTEC TYPE-3
SIZE/1880/1890
COLOR/SILVER
PRICE/52,000 ~ 54,000

VERTEC TYPE-MR
SIZE/1770/1780/1790
COLOR/SILVER
PRICE/47,000 ~ 49,000

MJ-9 SUPER EDITION
SIZE/1775/17825/1785/1795
COLOR/SILVER
PRICE/45,000 ~ 49,000

ARMSDESIGN
ARMSDESIGN WILL MAKE YOU FREEDOM,FUTURE AND POTENTIAL.
THE POLICY IS THE CHALLENGER OF THE EVOLUTION OF NEW DESIGN.

MANARAY
〒403 名古屋市中村区本通2-1-2 MSビル7F
PHONE 052-419-1271 FAX 052-419-1230

GT SPECIAL TURBINE KIT

GTスペシャルタービンキット
JZX90 (1JZ-GTE) ¥548,000
JZX100 (1JZ-GTE) 開発中

軸受けにボールベアリングを採用。全回転域（低速域〜高速域）で滑らかな立ち上がりを実現したGTタービンシリーズ最大のGT3040とステンレス製シングルエキゾーストマニホールド・スペシャルウェストゲートをキット化。JZX90のツインターボをシングルターボに置き換え、ノーマルタービンには無いハイパワーを実現。

INTERCOOLER

※写真はRB用

インタークーラー
JZX90 (1JZ-G(T)E) 開発中
JZX100 (1JZ-G(T)E) 開発中

ブーストアップ、タービン交換によって風景が増えたチューニング車は、吸気されたエアの十分な冷却が行われないと大きなパワーが得られません。HKSインタークーラーは冷却効率と圧力損失を高次元で調和させ、ターボパワーを引き出します。また、ブーストアップ時のパイピングにおける圧力損失防止とエンジンルームのドレスアップにHKSインタークーラーパイピングキット（JZX90·JZX100 ¥45,000）が効果的です。

SUPER POWER FLOW

スーパーパワーフロー
JZX90 (1JZ-G(T)E) ¥21,800
JZX100 (1JZ-G(T)E) ¥21,800

空気の流体特性を考えた独特のスタイル、スーパーハニカムフレーム・高粘度湿式ポリウレタンスーパーフィルター・インナーフレーム・スーパーリップファンネル構造。ノーマルクリーナーケースの吸入抵抗を極限まで減少し、レスポンスアップを実現。チューニングエアークリーナーの基準になっています。また、1JZ型エンジンの特性を考慮したHKS独自の取り付けキットが設計されています。

スーパードラッガー
JZX90 (1JZ-GTE) ¥88,000
(1JZ-GE) ¥68,000
JZX100 (1JZ-GTE) ¥88,000
(1JZ-GE) ¥78,000

デュアルドラッガー
JZX90 (1JZ-GTE) ¥98,000
JZX100 (1JZ-GTE) ¥98,000

リーガルマフラー
JZX90 (1JZ-GTE) ¥78,000

MUFFLER SERIES

エキゾーストサウンドとレスポンス・テールビューの3つを同時に楽しめるHKSマフラーシリーズ。130φテールの迫力の「スーパードラッカー」、またスーパードラッカーの性能を引き継いだ2本出し「デュアルドラッガー」、伝統のベーシックモデル「リーガルルマフラー」。もちろん安心のJASMA認定。またさらなるパワーアップを目的に開発された保安基準適合のハイパーマフラーの誕生。充実のラインナップであらゆるニーズに対応。また、HKSスーパーフォルムスプリングとのセッティングにおいても最低地上高9cmをクリアし、車検の心配もありません。

※写真はS14用

ハイパーマフラー
JZX90 (1JZ-GTE) 開発中
JZX100 (1JZ-GTE) 開発中

速くなければツアラーじゃない HKSで武装した最強のJZX.

CAMSHAFT STOPPER TYPE HEAD GASKET

■カムシャフト
カムシャフトIN/EX各 ¥48,000
(各256·264·272度)
スライド式カムプーリーEX ¥15,000

エンジンパワー・トルクアップを行うのにカムシャフトは重要なファクターのひとつです。1JZ-GTEの潜在力を引き出すHKSカムシャフトはHKSカムプーリーを組み合わせることで、より細かなバルブタイミング調整が可能となり、エンジン仕様に合わせたセッティングが可能になります。
※写真はRB用／VVTi用カム 開発中

■ストッパータイプヘッドガスケット
1JZ-GTE用 ボア径88φ/厚さ1.0mm·1.6mm
¥30,000〜¥34,000

燃焼室回りに段差をつけることで、高面圧によるシール性を確保したストッパータイプガスケット。チューニングに合わせた圧縮比の設定を可能としました。
※写真はRB用

AERO OIL COOLER

※写真はJZA80用

エアロオイルクーラー
JZX90 (1JZ-GTE) ¥84,000
JZX100 (1JZ-GTE) 開発中

ハイパワー化に比例して、エンジンは熱を発生、油温も上昇。高温にさらせれたオイルは劣化しやすく、エンジン内部の潤滑機能が低下し、各部の摩擦により最悪の場合エンジンブローを招きます。そこで、HKSではサーモスタット内部にアダプターを標準装備。オーバークールを防ぎ、ハイパワー化したエンジンを最適な状態に維持します。さらに、HKSスーパーオイルシリーズを併用することによりその性能は向上します。

HIPER DAMPER

ハイパーダンパー
JZX90·¥208,000
JZX100·¥208,000

フルオーバーホール可能な10段階減衰力調整式車高調KIT、HKSハイパーダンパー。HKS独自の「ベースバルブ」を組み込み、乗り心地とコーナーリング性能を高次元で調和。また、棒型2段不等ピッチ「スーパーデュアルレーシングスプリング」と「ピロアッパーマウント」を組み込んだフルキットの選択により、取り付け後即座に高性能ダンパーを楽しめます。

SUPER FORM SPRING SUPER SPORTS SPRING

■スーパーフォルムスプリング
JZX90 ¥38,000:JZX100 ¥37,000
■スーパースポーツスプリング
JZX90 ¥40,000:JZX100 ¥40,000

ローダウンのスポーティさと乗り心地を追求したノーマルバネレート約30%アップのスーパー·フォルム·スプリング。そして、ローダウンにスポーツ性をプラスし、走りのための理想的なバネレート設定のスーパースポーツスプリング。ジャッキアップしたときの遊びもなく、HKSマフラーシリーズとの組み合わせにより最低地上高9cmをクリア。用途に合わせた選択が可能です。

SUPER SQV

シーケンシャルブローオフバルブ
JZX90 (1JZ-GTE) 近日発売予定
JZX100 (1JZ-GTE) 近日発売予定

従来タイプのバルブ作動方式ではスプリングのセット荷重を車両の仕様によって調整する必要があり、セット荷重が弱いと高過給圧時に過給圧がリリーフして設定過給圧になりません。また、セット荷重が強いと、高過給圧時のリリーフは防止できますが、低過給圧時に作動しなくなります。しかし、スーパー·シーケンシャル·ブローオフ·バルブは車両の仕様に左右されないリリーフレスタイプの作動方式になっていますので、低過給圧時から高過給圧時まで安定した作動が確保でき、スーパーサウンドを鳴らします。

F-CON V

F-CON V ¥100,000
車種別専用ハーネス(JZX90) ¥34,000
(JZX100) ¥28,000

EVCで得たハイブースト時にブーストアップのプログラミングにより、燃料·点火時期を補正、燃調を的確にコントロール。ハイレスポンス·ハイパワーを無駄にしませんし、エンジンブローを招く恐れもありません。また、各種ノーマルリミッター·フルチューニングには、パワーライターでのロム書き変えが可能です。

VPC

1JZ-GTE (JZX100)
近日発売

LジェトロをDジェトロに変換、ターボパワーを炸裂させるVPC。JZX100はJZX90と違いエアフロメーター付なのでVPCが有効です。

EVC ¥64,800

EVCはバルブユニットにステッピングモーターを採用。ライトチューニング時のブーストの立ち上がりはもちろん、安定性でも他を寄せ付けない性能を発揮します。その上、ソレノイドバルブでは対応しきれないハードチューニング時でもその性能は衰える事はありません。チューニングフリークの車場での先を見通し製品開発。それがEVCをブーストコントローラーの代名詞とまで言わせる理由なのです。

EVC Pro

¥88,800

最大過給圧3.00kg/cm²対応、大気圧補正回路内臓。スロットル開度·エンジン回転数（または車速）から3次元マップのプログラミングで任意のブースト制御を可能とした究極の電気式ブーストコントローラー「EVC Pro」新登場。

FCD FUEL CUT DEFENCER

¥12,800

ノーマルコンピューターの高ブースト時におけるフェールカットを防ぐ装置です。過給圧設定の幅を広げる事ができ、ハイパワー·ハイレスポンスを実現。

SLD SPEED LIMIT DEFENCER

¥12,800

ノーマルスピードリミッターを解除。CAMPと接続すればお手持ちのナビモニターが300km/hフルスケールメーターに変わります。
●SLD TOYOTA AT用 開発中
※SLDはクローズドコースのみで御使用下さい。

●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）

●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。●指定車種以外に取り付けたり、指定方法以外で取り付けて、事故等があった場合、当社は一切の責任を負いません。一部商品は改造許可が必要な場合があります。●記載されている型式·エンジン型式でも取付けできない場合がありますので、ご購入される前にお手持ちの車検証の内容をHKS取扱店、各営業所にてご確認ください。

株式会社 エッチ・ケー・エス 〒418-01静岡県富士宮市上井出2266
（札幌）011-723-1110（仙台）022-291-2722（浦和）048-863-5010（横浜）045-476-0300（金沢）076-265-4030
（名古屋）052-354-6833（大阪）0727-28-3663（広島）082-871-1020（高松）0878-41-7105（福岡）092-471-5931

HKS

スピードはひかえめに。シートベルトは忘れずに。

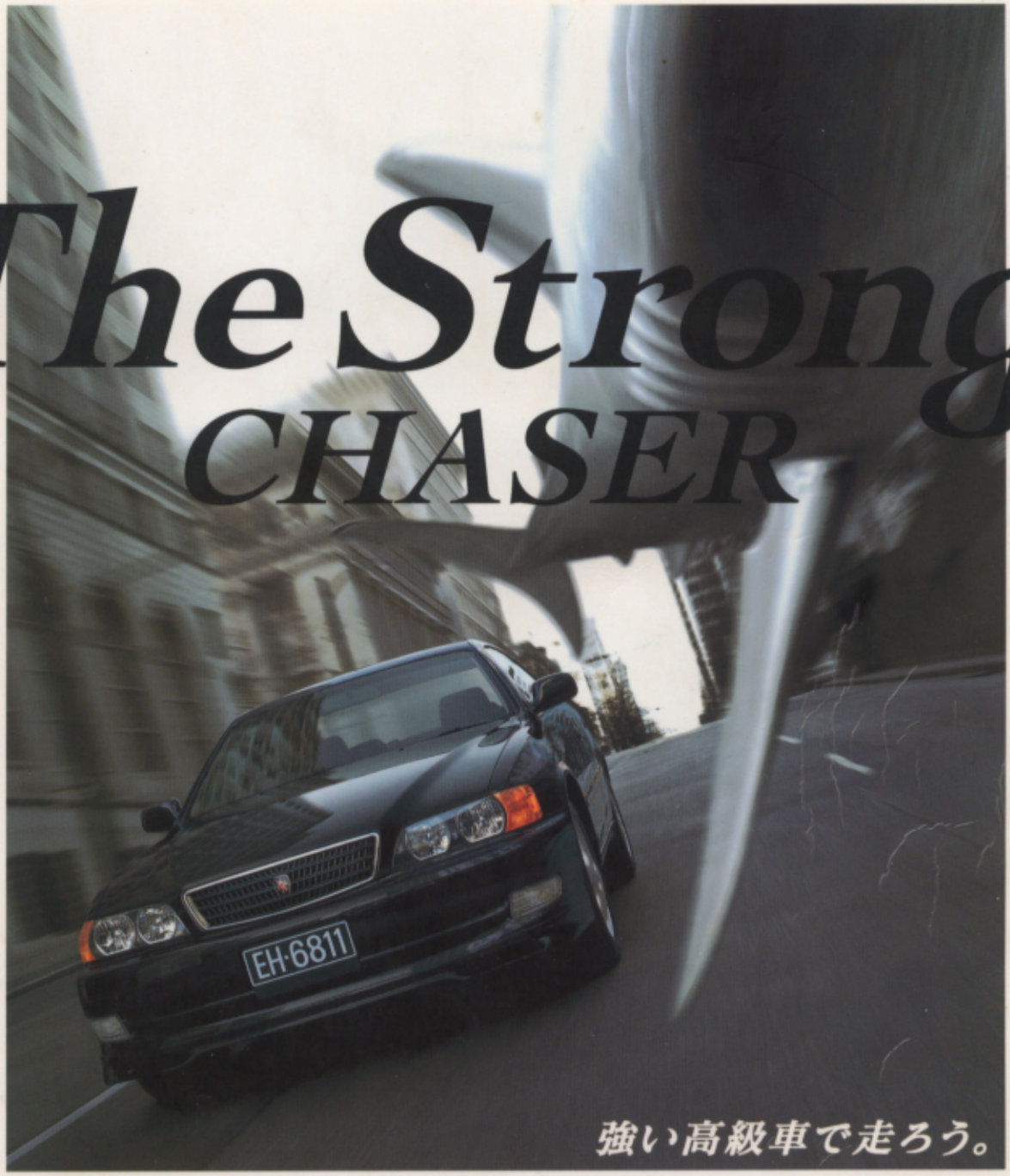
人へ。社会へ。地球へ。ACTION TOYOTA

Sedan Innovation
セダンのさらなる進化へ。

NAGANO 1998

TOYOTA OFFICIAL SPONSOR

The Strong. CHASER



強い高級車で走ろう。

その力は、果てしない興奮のために。スーパーエンジン、BEAMS VVT-i搭載。

世界の頂点に迫る圧倒的な加速性能 2.5ℓ BEAMS VVT-iターボエンジンを搭載。*1 最高出力280PS/6,200r.p.m.、最大トルク38.5kg·m/2,400r.p.m.(NET)を発生。低速から高速まで、劇的な加速が切れ目なく続く。

4エアバッグ·ABS·GOAを全車標準装備 さらに横方向のスリップ抑制を行うVSC*2、ハロゲン方式の2倍強の明るさで高い視認性を確保するディスチャージヘッドランプ*3等の採用により安全性を飛躍的に向上。

ハイテンション·スポーツサルーン

チェイサー

'97 JTCC(全日本ツーリングカー選手権)参戦

Photo:2.5ツアラーV ボディカラーはダークグリーンマイカP.I.O.(6N9)。オプション装着車。●全長×全幅×全高=4,715mm×1,755mm×1,400mm ●BEAMS〈Breakthrough Engine with Advanced Mechanism System〉 ●VVT-i〈Variable Valve Timing-intelligent〉:連続可変バルブタイミング機構 ●4エアバッグ:デュアルSRSエアバッグ&SRSサイドエアバッグ ●SRS〈Supplemental Restraint System〉:乗員保護補助装置。SRSエアバッグはシートベルトを補助する装置ですので、必ずシートベルトをご着用ください。なおSRSエアバッグは、衝突時の衝撃が弱い場合は作動しません。 ●ABS:アンチロック·ブレーキシステム ●VSC〈Vehicle Stability Control〉 *1:2.5ツアラーV *2:3.0アバンテGに標準装備 *3:ツアラーシリーズに採用

TOYOTA INTERNET DRIVE
http://www.toyota.co.jp/Chaser

お近くのトヨタオート店へ AUTO

「ハイパーレブ」車種別チューニング&ドレスアップ徹底ガイドシリーズ Vol.26

トヨタ·マークII/チェイサー/クレスタ

平成10年1月5日発行
発行人●西ヶ谷治男 編集人●高岡佳代
発行所●株式会社 ユーズ出版 〒154 東京都世田谷区三宿2-4-7
広告☎03-5430-4441 販売☎03-5430-4440 編集☎03-5430-4445

9784938495602

ISBN4-938495-60-0

C9475 ¥2000E

1929475020001

定価: 本体2000円 +税

雑誌66717-38 NEWs PUBLISHING CO., INC.

1998 PRINTED IN JAPAN 凸版印刷株式会社