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. 55

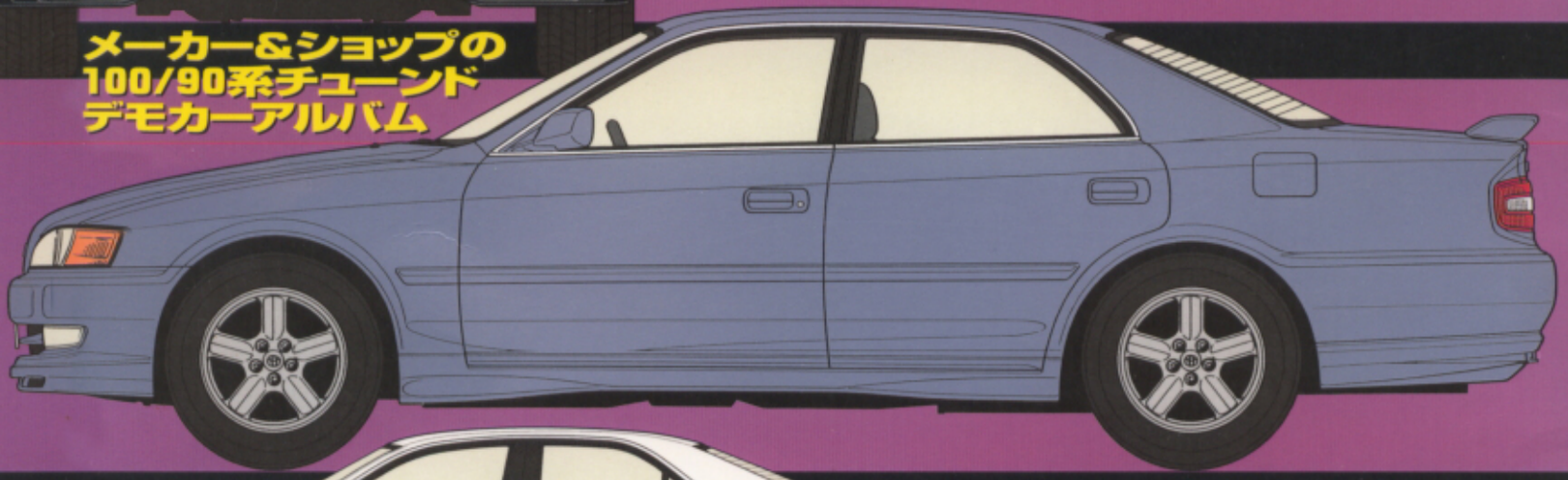
MARK II CHASER CRESTA

No. 9

平成13年1月9日発行

快速4ドアセダン JZX100/90をもっと楽しむための1冊!

メーカー&ショップの
100/90系チューンド
デモカーアルバム



エンジンチューンから足まわり
エアロ、ホイールまで
オールカラーのパーツカタログ

ニューコンセプトで
登場したJZX110の
実力を探る

JZX100中古車購入ガイド

JTCCを戦ったチェイサーの勇姿

TRD Sports T3

FORGED MONOBLOCK FOR TOYOTA MOTOR SPORTS

18 INCH

CHROME SILVER　WHITE　BRONZE

TRD Sports T3

TRD Sports T3

SIZE	OFFSET	HOLE	P.C.D.	PRICE
14×6.0JJ	+29, +38	4	100	¥35,000
15×6 ½JJ	+35, +40	4	100	¥39,000
	+33, +45	4	100	
16×7.0JJ	+33, +43	5	100	¥49,000
	+33, +43	5	114.3	
16×8.0JJ	+38	5	100	¥51,000
	+38, +45	5	114.3	
17×7 ½JJ	+30	5	100	¥60,000
	+30, +40, +45	5	114.3	
17×8.0JJ	+38	5	114.3	¥61,000
17×8 ½JJ	+40	5	114.3	¥62,000
17×9 ½JJ	+38	5	114.3	¥64,000
18×7 ½J	+40	5	114.3	¥66,000
18×8 ½J	+40	5	114.3	¥68,000
18×9 ½J	+38	5	114.3	¥70,000
18×10 ½J	+47	5	114.3	¥72,000

●カラー：ホワイト、ブロンズ（アルマイト）、クロームシルバー（18インチ）

TRD Sports T3センターキャップ
●カラー：ブラック、ダイヤモンドカット
¥3,200（別売）

New **TRD Sports T3センターキャップ（フラットタイプ）**
●カラー：ホワイト、ダイヤモンドカット
¥2,000（別売）

RAYS
■TRD Sports T3についてのお問い合わせは
発売元　株式会社レイズ
TEL (06) 6746-1010
〒577-0016 大阪府東大阪市長田西5-80

TRD Sports T3 17 INCH

CONTENT PROTECTED
Cisco Kids
WWW.CISCOKIDS.COM

HYPER REV

MARK II CHASER CRESTA No.2

CONTENTS

6 日常と非日常との狭間で……。4ドアセダンを超えたその実力

11 **Get in Styie!**
ドレスアップ、ゼロヨン、ドリフト、サーキット
どのシーンでもスタイリッシュがJZXのキーワードだ

19 **Newマーク II 発進!**
新型プラットフォームの採用で大きく生まれ変わった
JZX110マークIIの素性と、
HKS関西・向井氏が見たポテンシャル

27 **正統派の誇りと血統**
TRD、トムス、C-ONE……トヨタ車を知り尽くした
ファクトリーのストリートチューンの魅力とその開発哲学

35 **JZX100/90 デモカーコレクション**
メーカー&チューナーたちが
作り上げたチューンド&ドレスアップカーの数々

72 **チェイサー in JTCC**
全日本ツーリングカー選手権シリーズの末期を
駆け抜けたFRの閃光、その勇姿を振り返る

80 **エアロチューンタイプ別攻略法**
レーシー or スポーツラグジュアリー……
2大トレンドのポイントとドレスアップの実例を見る

87 **エンジン**
チューニング・パーツカタログ
エンジン・チューニング・ノウハウ——88
マフラー等排気系パーツ——96
エアクリーナー——100
コンピュータ、コントロールパーツ——101
ターボ関連——103
エンジン内部、冷却系パーツ等——104
クラッチ、フライホイール、駆動系パーツ——106

107 **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・チューニング・ノウハウ——108
サスペンションパーツ——112
剛性パーツ——116
ブレーキパーツ——118

125 今が旬のJZX81ドリフトマシン造り方講座

133 JZX100ターボ車を中古でGetする

140 マークII3兄弟情報コーナー

146 バックナンバーのご案内&
ハイパーレブ特約書店ガイド

152 掲載メーカー&ショップ
問い合わせ住所録

155 TOPICS……マークII3兄弟最新パーツ情報など

161 **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——162
シート——173
ステアリング——175
メーター——176
その他のエクステリア&インテリアパーツ——178

181 **ホイール&タイヤカタログ**
JZX100チェイサー実車装着ホイールマッチング——182
ホイール——188
タイヤ——191

トヨタ・マークII/チェイサー/クレスタ No.2
表紙イラストレーション/豊島信彦(Mir corporation)

TOM'S
PERFORMANCE ENGINEERING FOR TOYOTA

TOM'S X540 CHASER
栄光のマシンJTCC トムスチェイサー。
そのDNAを受け継いだコンプリートセダンが登場した。

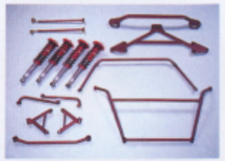
●トムスチューニングコンピュータ TECS
MT車 ¥178,000(下取りあり) +¥80,000(下取りなし)
AT車 ¥176,000(下取りあり) +¥80,000(下取りなし)
896CD0-TJX00-MT(H8年9月以降)
896CD0-TJX00-AT(H8年9月~H10年8月)
896CD0-TJX01-AT(H10年8月以降)
トヨタ1JZ-GTEに最適な燃料噴射量、点火タイミングをプログラミング。ベンチテストを実車テストにより、最良のデータをインプット。
●仕様/吉種リミッター解除
●適応車種/チェイサー(JZX100):H8年9月以降の1JZ-GTE搭載車

●トムススーパーラムIIレーシング ¥21,000
17710-TJX10
エンジンパワーの増大を図るエアクリーナー。トムス独自のファンネル形状とし、高い集塵力をキープすると共に吸入効率を向上する。
●仕様/ファンネルタイプ、取り付けアタッチメント付
●適応車種/チェイサー(JZX100):H8年9月以降の1JZ-GTE搭載車のみ

●パワーコントローラー ¥24,000
17210-TJX10
ブーストアップに必要不可欠な強化アクチュエーター。TECSとのセット装着で1JZ-GTの潜在能力を最大限に引き出す。
●仕様/ブースト圧約98kPa(1.0kgf/cm²)
●適応車種/チェイサー(JZX100):H8年9月以降の1JZ-GTE搭載車のみ

●インタークーラーキット ¥190,000
17940-TJX10
高効率な大型インタークーラーをフロントバンパー正面に装着し、吸気温度の低下を実現。これにより更なるパワーを獲得。又、専用パイピングキットにより確実なフィッティングとパイプの膨張によるレスポンスの低下を防止。
●仕様/新着仕大型インタークーラー、アルミ及びスチールパイプ
●適応車種/チェイサー(JZX100):H8年9月以降の1JZ-GTE搭載車のみ
※スーパーラムIIレーシングとセット装着のこと

●エキゾーストシステム・トムスパレル ¥110,000
17400-TJX11
排気効率の向上はもちろん、狗りの70φパイプの採用により、理想的なトルク特性を実現。フルステンレスによる美しいルックスとジェントルなサウンドが大人のチェイサーを演出する。
●仕様/フルステンレス製、SUS304材使用、パイプ径70φ、テール径100φ、保安基準適合
●適応車種/チェイサー(JZX100):H8年9月以降の1JZ-GTEエンジン搭載車



●アドヴォクス&ブレースキット ¥360,000
470000-TJX10
チェイサー用に開発された全ての補強パーツと専用セッティングのアドヴォクススポーツをキット化。誰もなしえなかった本物のサスペンションチューニングがここに完成した。コンプリートカー思想に基づく、トムススこだわりの逸品である。
●仕様/アッパーパフォーマンスロッドFr、サスペンションメンバー強化ロッドFr サスペンションメンバー強化ブレースFr・RrFr、アッパーボディブレースFr、ロアボディブレースRr&アドヴォクス・スポーツ(専用セッティング)
●適応車種/チェイサー(JZX100):H8年9月以降の1JZ-GTEエンジン搭載車
※純正Eマフラー及びトムスパレル(17400-TJX11)以外のマフラー※装着車以下添のおそれがあります。

●コイルダンパーユニット・アドヴォクス
¥330,000(ダンパー&スプリング1台分セット)
48000-TJX91(ツアラーV) 48000-TJX90(ツアラーS)
48000-TJX92(アバンテ)
新機構アドヴォクス・システム(特許出願中)により、操縦性と乗り心地、そしてコーナリングとスタビリティという一見両極にあるかに見える性能を同時に満たす新次元サスペンション。
●仕様/アルミ製造シェルケース、シングルチューブ、ツインピストン、ラバーチャンバータイプ(特許出願中)

●コイルダンパーユニット・アドヴォクス・スポーツ
¥246,000(ダンパー&スプリング1台分セット、スチール製)
48000-TJX95(ツアラーV)
●仕様/シングルチューブ、ツインピストン、ラバーチャンバータイプ(特許出願中)、スチールシェルケース

●トムスブレーキパット・レーシング ¥25,000
フロント04496-TR282 リア04496-TR353(ツアラーV)
ペダルタッチにリニアに反応する、究極のコントロール性が命である。耐フェード性、後期制動の高さはまぎれもなく傑出したレーシングスペックを意味している。
●仕様/ローター温度域100℃~600℃
●適応車種/チェイサー(JZX100):H8年9月以降の1JZ-GTE搭載車

●トムスブレーキパット・スポーツ ¥12,000
フロント04496-TS282 リア04496-TS353(ツアラーV)
●仕様/ローター温度域常温~500℃

●New Sports II ¥39,000~¥41,000
フロント 42610-NS001-#1 ¥39,000
リア 42610-NS002-#1 ¥41,000
トムス伝統のデザイン「井桁」を最新のトヨタ車に。シンプルで堂々とした姿には語らずとも溢れる才能が見える。
●仕様/アルミ鋳造ワンピース

●トムス・エンブレム
クロームメッキ ¥9,500 24金メッキ¥13,000
08233-TS001(クロームメッキ)
08233-TS002(24金メッキ)
トムスコンプリートカー思想に基づく、ハイクオリティエンブレム。トムスこだわりの証をトランクリッドに。
●仕様/ABS樹脂製 クロームメッキ
●適応車種/トヨタ全車

●アッパーパフォーマンスロッド フロント ¥25,000
53680-TJX10
フロントのアッパーマウント部左右をロッドで連結し、フロントのボディ剛性を向上させる。
※90系にも装着可能です。

●サスペンションメンバー強化ロッド フロント ¥22,000
51401-TJX10
頑強に作られている車引フック部とフロントサスペンションメンバーをロッドで繋ぎ、ボディに対するメンバーの無駄な動きを減少させトレース性を向上させる。
※90系にも装着可能です。
●サスペンションメンバー強化ブレース フロント ¥26,000
51403-TJX10
フロントサスペンションメンバーを三角形のブレースで繋ぎボディに対するメンバーの無駄な動きを減少させる。又、フロントロアアームの取付支持剛性も向上させ、加速しながらのコーナーリング時に大きな効果を発揮する。
※90系にも装着可能です。

●アッパーボディ強化ブレース リア ¥25,000
64125-TJX10
トランク内にブレースを装着し、リア周りのボディ剛性を大幅に向上させる。穴あけ加工等、不要で取り付けもスムース。
※簡単な加工で90系にも装着可能です。

●ロアボディ強化ブレース リア ¥24,000
52297-TJX10
ボディ下面にブレースを追加し、リア周りのボディ剛性を大幅に向上させる。
※90系にも装着可能です。
●サスペンションメンバー強化ブレース リア ¥39,000
52295-TJX10
ストラットロッドやロアアームのブラケット剛性を向上し、設計値により近い動きを実現する。又、サスペンションメンバー自体の剛性や取付支持剛性も向上させ、高いスタビリティを獲得する。

TOM'S X540 CHASER

AERO PARTS
●フロントグリル タイプ2 ¥38,000 75081-TJX10-02
●フロントリップスポイラー ¥49,000 52110-TJX10-02 (マイナー後期)

※この他にも多数のチェイサー用パーツがあります。適合等、詳しくはトムスプロダクツカタログをご覧下さい。

TOM'S PRODUCTS CATALOGUE 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。 〒158-0082 東京都世田谷区等々力6-13-10 株式会社トムス 営業部カタログ係 TEL03-3704-6191

トムス最新情報発信中 http://www.tomsracing.co.jp

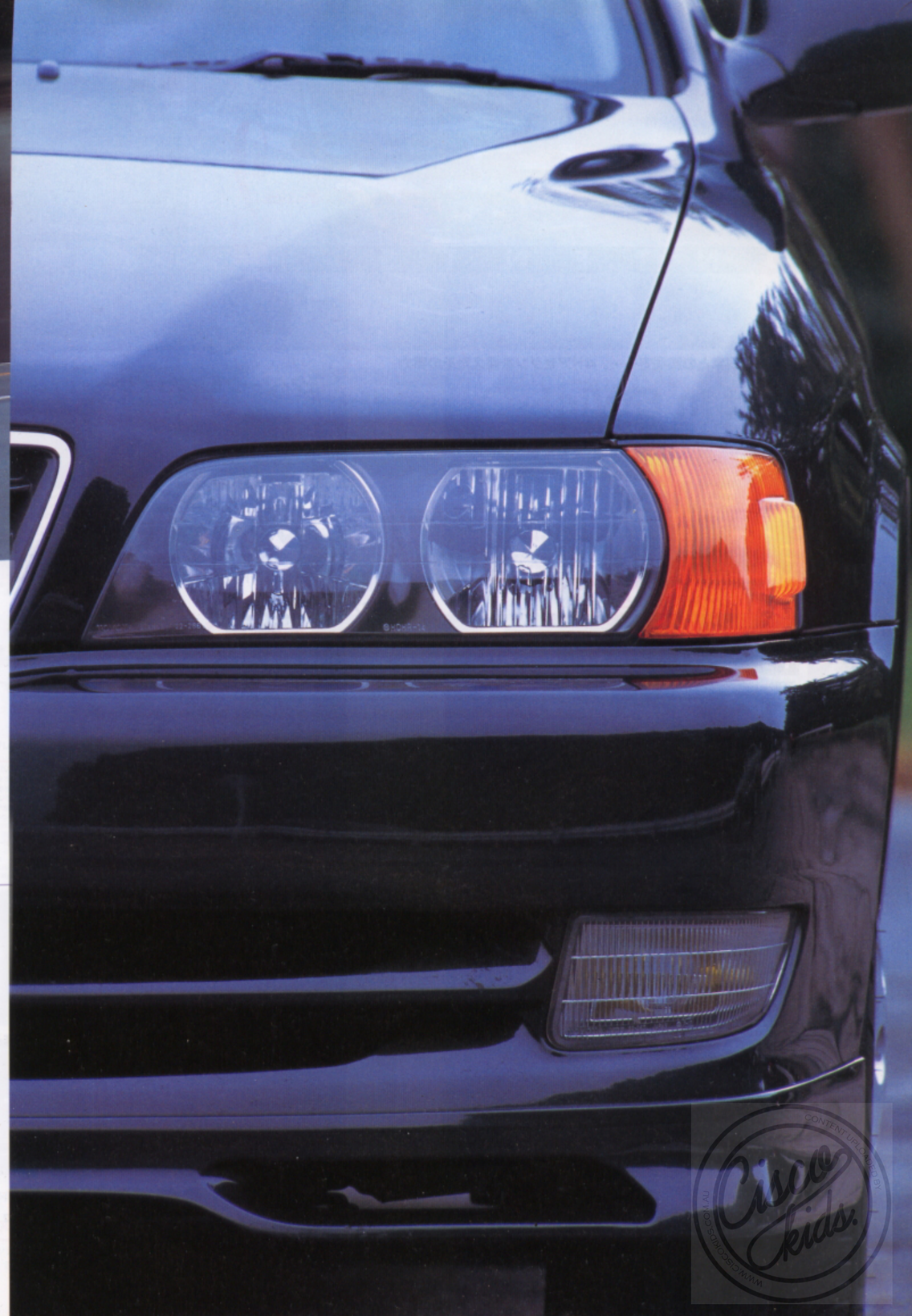
ハイパーレブ チェイサー No.2 カタログ請求券

Jの誘惑

TOYOTA JZX110,100,90,and more!

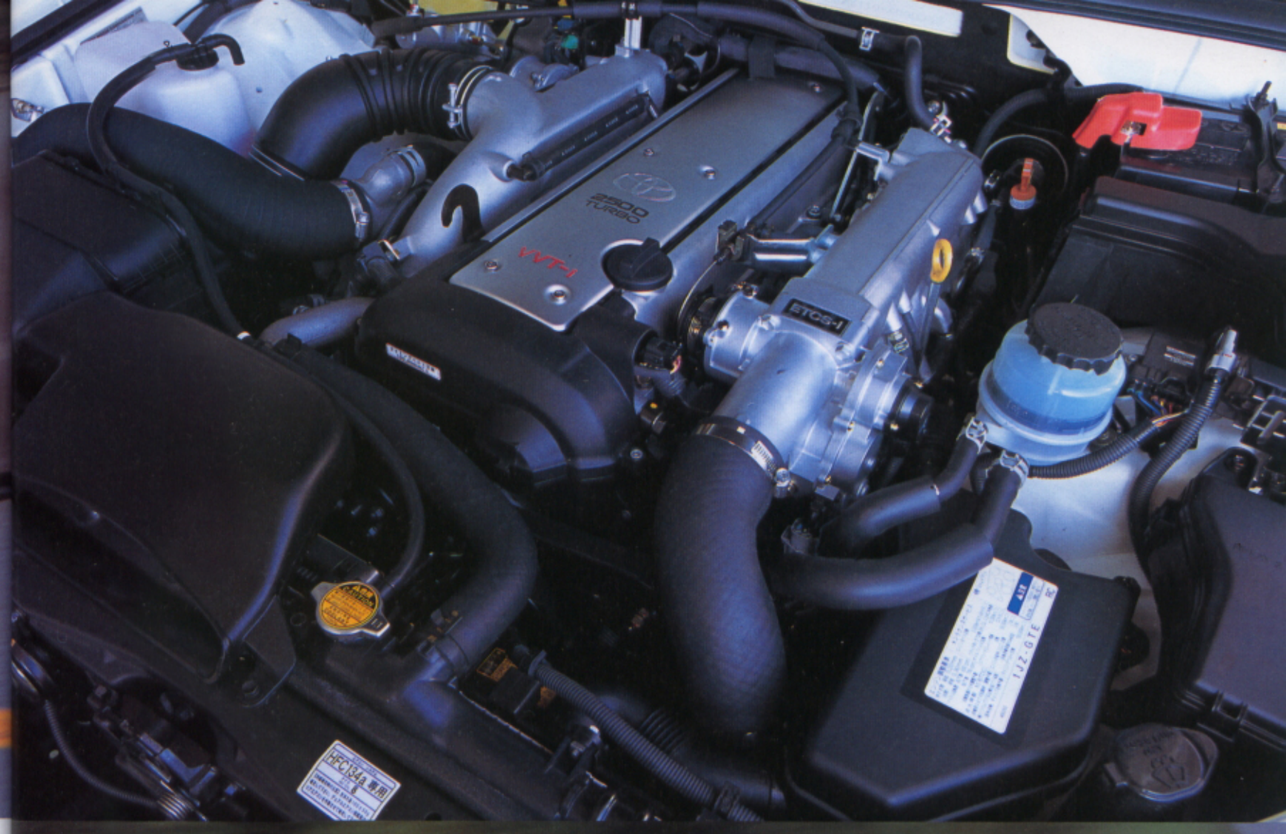
型式名JZX。それは、直列6気筒エンジンを搭載していることを意味する後輪駆動+ストレート6、その魅力はどこに?

Photos/Eiji Takeuchi(STUDIO BIS), Kazuhiro Kougo, Yuki Sawada

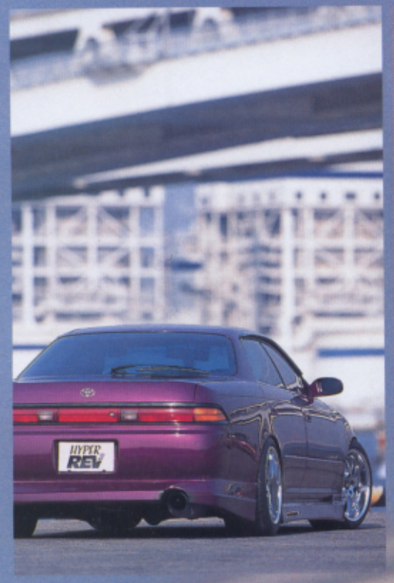


Jの誘惑

マークⅡ3兄弟、それはトヨタの歴代モデルの中でも
最もヒットしたクルマといっても過言ではない
80年代終盤のハイソカーブームと言われた
市場のハイグレード指向に乗って、これまで爆発的な
販売台数を誇ってきた。しかしこのクルマ
壮年のオーナーがぜいたくな内装の運転席におさまって
のんびり走らせるだけのセダンではないのだ
トヨタのパワーユニットの中でもとびきりの高い素性を
備えた1JZ-GTEエンジンは、スポーツカーと
なんら遜色のないパワーとフィーリングを持つ
この1Jエンジンを持つツアラーV、110系からはiR-Vと
名称を変えたトップグレードは、いまや珍しい
マニュアルシフト車の設定も残してある
ベストセラーとなったからこそ、基本骨格はぜいたくに
鍛え上げられ、希少なスポーツグレードも在続させる
そんなトヨタのプレゼントを、存分に楽しもう



Ciscoe Kids.
WWW.CISCOEKIDS.COM



MARKⅡ/CHASER/CRESTA

Get in Style!

COCKPIT TOTSUKA JZX100 CHASER & JZX90 MARKⅡ

埠頭にたたずむコクピット戸塚の100チェイサー。100/90系はドリフト仕様でも綺麗なエクステリアがよく似合い、この車高とキャンバーも上品に見える。デモカーの詳細は67ページを。

ドレスアップ、ストリート、サーキット、ゼロヨン、ドリフト
この3台ほど楽しみ方のバリエーションがあるクルマもない
しかしどの遊び方でもあくまでスタイリッシュにいくのが鉄則
乗る方にも見る方にもアピールするクルマづくりを目指そう

Photos/Yasushi Ishihara, Muneaki Kikuchi, Hiroharu Sato (Graffiti)
Akira Takahashi, Yoshiharu Takeuchi, Tatsushi Yuasa

最新情報!!

アミューズチェイサー2001 完成間近!!

アミューズチェイサー2号車を現在製作中です。1号車は、エアン内装付、GT2835Rで筑波1分4秒432、今回のタービンは等長エキマニ仕様のGT2837R、目標は筑波1分2秒台。JZX100の開発をさらに強化していきますのでご期待下さい。

JZX110用CP 解析開始!!

新型マークⅡ用CP解析を、2001年発売予定の新型チェイサー開発の布石と考え、精力的に進めていますのでとうぞご期待下さい。

Hi TECH-ROM

HIGH POWER PERFORMANCE CHIP SYSTEM

ハイテックROMは、あなたの車両に装着されたパーツの性能をより引き出すプログラムと、そのパーツが引き起こしてしまう燃調のズレによるエンジントラブルを未然に防ぐプログラムの双方を組み込んだ、新しい概念のコンピューター。コンピューターだけのパワーアップを期待される方、装着パーツの性能を100%発揮させたい方、チューニングによるトラブルを未然に回避したい方・・・すべての要求をこのコンピューターは実現します。

納得のセッティングがここにある。

オーバーフローアクセス防止!

トヨタ車コンピューターのキーポイントである、オーバーフローアクセス防止機能や、常用域とハイブースト時、双方のフィーリングと耐久性アップを可能にする、ノーマル比1.4倍サイズの燃料MAP及び点火時期MAPを搭載。様々な仕様に対して、最高のパワーをより安全に楽しんでいただけます。

◆ハイテックROM セッティング例
- 車検対応マフラーのみ装着のNクリーナーBOX車 =20PS以上UP
- ノーマルタービン+DUAL-SBCブースト1.0kg/㎠~1.2kg/㎠ =310~360PS
- アミューズGT2837Rタービン他、各社タービンKIT =360~480PS

◆Hi TECH-ROM タイプ2
ノーマルタービンの各仕様に対応。ETCS-CUT装着車や、TRCを非作動とさせている方は、タイプ3と同性能がこの価格で手に入ります。 ¥118,000

◆Hi TECH-ROM タイプ3
ノーマルタービンの各仕様に対応。オーバーフローアクセス防止や、vvt-i制御変更など、ハイテックROMの機能をフルに搭載するハイグレードモデル。 ¥148,000
※Hi TECH-ROMタイプ2、タイプ3はタービン交換用SPLへのデータ書き換えも2万円で可能です!

◆Hi TECH-ROM SPL
GT2837R他、各社タービンKITに対応、圧縮比の高い新型1JZのための高度な燃料&点火時期MAP(ノーマル比1.4倍スケール)の採用により、常用ブースト域でのレスポンスの良い使い勝手はそのままに、高圧縮のまま(1JZは純正でメタルガスケット装着済)1.2~1.4kg/㎠のスクランブルブーストが楽しめます。※注1
- GT2837R、2835GT-Pro、K1他各社タービンKIT専用データ ¥168,000
※注1.ブースト1.2kg/㎠以上は、インジェクター交換及び現車セッティングメニューが必要です。

ハイテックROM 購入方法
ノーマルコンピューターユニット、装着パーツ一覧(ブーストコントローラー装着車は、設定予定ブーストを記入)+商品お届け先のメモ、商品代金+消費税の3点を当社あて発送願います。(必ずTELにて納期確認をして下さい)
コンピューターの装着方法や、その他ご不明な点は、TELにてお気軽にお問合せ下さい。

現車セッティングご希望のお客様へ
TELにてご予約いただければ、CP代金プラス弊社セッティング実績のある仕様であれば、25,000円のプラスで、ダイノパックによる現車セッティングが可能です。車両コンディション(各センサー類、配管圧力チェック、A/F計による空燃比チェック値)の確認及び改善の後、効率的に各運転状況を再現、上記車両であれば、まる一日(付帯作業はマフラーやブーストコントローラー取付くらいまで、タービン交換等はお預かりとなります)でセッティングを完了する事が可能です。車両コンディションに不安のある方、この際だからパワーチェックもしたい方は、現車料金にそのメニューも含まれますので絶対お得です。

NEW タービン!

車検OK!!

GT2837R Pro-KIT

■ GT2837R Pro-KIT
等長エキマニ、ステンレス製アウトレット、ストール対策済SPLサクション付のGTタービンフルKIT、3037Sの大径コンプレッサーホイールを組み込んだ、GT2837Rの性能を100%引き出す為のレイアウトを追求、アクチュエーター式では最高の470PSが狙えます。又専用アウトレットには純正触媒への互換性を持たせて有りますので、車検が来ても安心です。

KIT内容 GT2837Rタービン、強化アクチュエーター、オイルデリバリーホース、等長エキマニPro-KIT、取付説明書、GTタービンステッカー ¥548,000

NEW

車検OK!!

■ 等長エキマニPro-KIT
等長エキマニの目的は、排気行程末期の負圧波を同期させ、体積効率を向上させる事。その本来の性能を追求したこのエキマニは、タービン加給前のNA領域での低速トルク向上は勿論、中・高回転領域において最高の効率で、各社高性能タービンをまわします。ブランチ長の最適化を最優先としたため、タービン位置は下付けのまま最適位置に移動、専用のアウトレット及びサクションKITが必要になりますが、より効率の良い吸排気レイアウトが完成します。

KIT内容 等長エキマニ本体、ステンレス製アウトレット、大容量サクションKIT(ストール防止構造)、オイルリターンパイプ、ガスケット1式
- GT2835R/2837R用 ¥268,000
- 2835GT-Pro用 ¥268,000
- K1-380V/450V用 ¥268,000

NEW PARTS!

ETCS-CUT

純正スロットルボディー内にある、トラクションコントロール用のサブスロットルバルブを取外し吸入抵抗を低減させるNEWパーツ、大口径スロットル装着と同効果のこの部品は、高回転域でのパワーフィールは勿論、広範囲でのレスポンスUPとトルク向上をもたらします。

■ JZX100ツアラーV専用 ¥9,800
注1.トラクションコントロールは完全に効かなくなります。
注2.サブスロットルバルブの再取付は不可となります。

R1 TITAN

Racing Muffler

JZX110用 近日発売

■ JZX100用 ¥149,000
- ノーマルマフラー重量 24kg
- R1チタン 5.5kg パワー25psアップ

◆フロントハーフスポイラー
- 白ゲル ¥48,000
- 純正色塗装済 ¥58,000

◆フードトップグリル
(フードトップモール一体型デグリル)
- 白ゲル ¥33,000
- 純正色塗装済 ¥39,800

power house amuse

有限会社パワーハウス アミューズ
千葉県館山市上真倉1584-1 TEL.0470-22-1657 FAX.0470-23-5688
振込先:千葉銀行館山支店(普)2262266 パワーハウスアミューズ タナベヒデキ 月曜定休

●仕様及び価格は予告なく変更する場合があります。表示価格には消費税は含まれておりません。

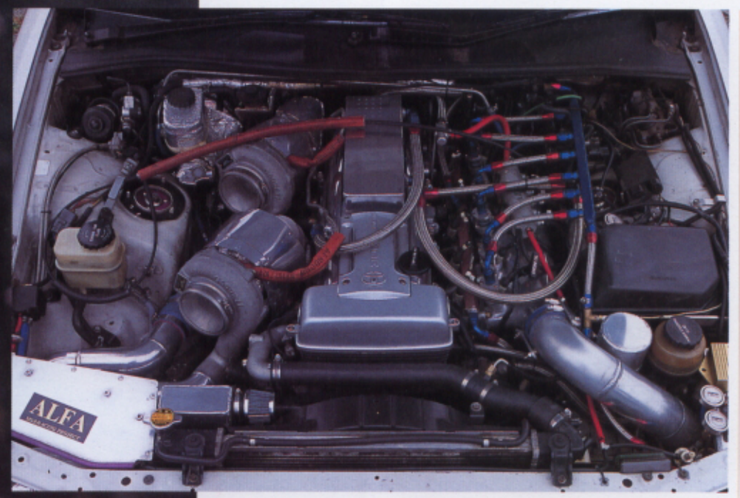
Please CALL!!
通信販売専用ダイヤル 0470-22-1461

Gorgeous Dress-Up

日本の高級セダン代表
マークⅡ／チェイサー／クレスタ
それゆえにこのクルマたちには
貧相な面持ちは決して許されない
街行く人々の目を惹き付ける
ゴージャスなルックスが求められる
だからと言って派手で高価なパーツで
着飾ればいいというものではない
あくまで自分流のドレスアップの
エッセンスを表現する必要がある
それでいながらこのクルマたちの
アイデンティティのひとつでもある
スポーティさのアピールも
忘れてはいけないファクターなのだ
しかし自分のセンスを信じてメイク
すれば必ずや魅惑的な1台になるはず
そして自分も磨き上げられるはずだ

MARGA HILLS PRODUCTS
JZX100 CHASER & CAR MAKE T&E JZX100 MARKⅡ

横浜港で相対した、スポーティさを強調した都会派スピードランナー風のマルガヒルズ100チェイサー（右）と、18インチホイールとボクシーなラインでVIP風に駆せるカーメイクT&E100マークⅡ（左）。この2台の詳細は80〜86ページを。

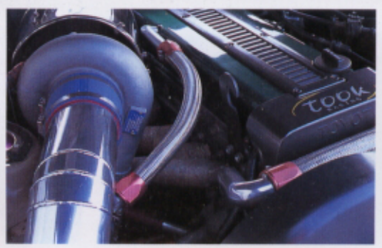


1JZ-GTEというエンジンを与えられたマークⅡ／チェイサー／クレスタはチューニングベースとして格好の素材だ 2.5ℓという大排気量はビッグタービンを難なく回すことができ恐ろしいまでの超ビッグパワーを手に入れることができるいやむしろノーマル280psという数値が低すぎたと言っても過言ではないだろう 500ps、600psはもちろんのこと 3ℓ化すれば800psも叩き出せるポテンシャルを持っているのだ このパワーをどこで炸裂させるか？ FRのメリットを生かすにはゼロヨンが最適だが基本はあくまでストリート街乗りから超高速クルージング どこでもアクセルを一発踏み込んでやれば後続車は瞬く間にミラーから消える

SPEED HOUSE ALFA JZX90 MARKⅡ "TOURER S"

1JZ-GEから3ℓの2JZ-GTEにエンジンを載せ換えられたスピードハウスアルファのJZX90マークⅡゼロヨン仕様。GT3037Sツインターボが繰り出すパワーは800psだ。このデモカーの詳細は56～57ページを。

Outrageous Power!



Chasing the Rival

HKS TOKYO SERVICE JZX90 CHASER

筑波サーキットでR34GT-Rを追い回すHKS東京サービスのJZX90チェイサー。1.5Jの3ℓに排気量アップされ、GT3037Sに交換されたタービンで450psという本格仕様だ。その筑波ではなんと1分4秒台を叩き出している。このクルマの詳細は48〜49ページを。

2500ccツインターボというパワーユニットを与えられたJZX90系はブーストアップでも400psというパワーを手に入れることができるタービンの絶対容量が低いJZX100系も“ポン付けタービン”の登場でコストをあまりかけずに400psを出せるようになったサーキットで走るには重すぎてハンディとなるボディでもこのパワーがあれば十分な戦闘力を持つことができるのだ咆哮を浴びせるか後塵を拝すかCHASERの名に賭けて敗北は許されない

DRIFTED JZX100 CHASER

カリスマドリフターの一人で、現レーシングドライバーの村尾真吾氏のドライビングによってサーキットのコース上で踊る100チェイサー。直ドリから高速でコーナーに突っ込んでいく姿は芸術性すら感じさせるほどキマっている。

ノーマルでも280psを持つマークⅡ／チェイサー／クレスタがFRであることを忘れてはいけないつまりアクセルオンで簡単にパワーオーバーに持ち込みリヤを流すことができるドリフトではもはや常識のハイスピードドリフトの必要条件を最初から兼ね備えているクルマなのだKeep Drifting in Style...これほどドリフトが似合う4ドアセダンはほかにはない

Keep Drifting

Ciscokids.

JZX110 マークⅡ登場!

新型プラットフォームの採用で
21世紀に向けて大きな変化を遂げた
トヨタFRセダンのメインストリーム

9代目となるマークⅡ、型式名JZX110が
2000年10月デビューを果たした
今回はチェイサー、クレスタら兄弟車
すべて同時のフルモデルチェンジではなく
まずはマークⅡが先行して生まれ変わっている
日本を代表するこのセダンの、新たな魅力とは?

Photos/Eiji Takeuchi(STUDIO BIS), Kazuhiro Kougo
Text/Manabu Kawaguchi, Ryuta Fujita

New Styleを極める。
チェイサーのプロデュース。

大人のスポーツセダン、安心・快適・少しスポーツをする人に、
Kansaiがプロデュースします。

もう少しパワーが欲しい!! という人に、
中間から高回転域までのパワーとトルクを UP!!

◆ブースト1kg時ー380P/S（F con Mini が必要）
◆ブースト1.2kg時ー412P/S（ポンプ,インジェクター,F con V Pro が必要）

●GTスポーツタービンキットPro GT2835 **¥248,000**
●GTスポーツタービンキットPro GT2835+F con Mini **¥268,000**

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

ボディ剛性と走行性能のバランス…、
クルマ本来の居住性と利便性を追求。

チェイサーに合ったボディ補強の
リフレッシュバーを開発しました。

●チェイサーリフレッシュバー
¥98,000
材質:クロモリ

●パットセット(ブラック)
¥12,800

●タワーバー(フロント用)
¥18,000
1JZ-GTE搭載車専用／JZX100・JZX90用
〈Kansaiエンブレム付き〉

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

▲強度を確保するリブ構造

翼 YOKU

●アクティブリアウイング(汎用)
¥86,000
ウイング角度調整式(3段調整)
ウイング・ステー部:ブラックアルマイト仕上げ
サイドウイング:ABS製
※トランク穴開け加工必要

ダウンフォースを造りだす迫力あるフォルム。
可変ウイングでイメージどうりの走りを実現します。

AERO SYSTEM……**¥250,000**
●フルエアロKIT　フロントバンパー・サイドステップ・リアウイング・リアアンダースポイラー
FRONT BUMPER……**¥89,000**
●フロントバンパー　ASSY交換タイプ(FRP)
純正フォグランプ対応
M/C後はM/C前用のフォグランプAssyが必要になります。
SIDE STEP……**¥68,000**
●サイドステップ　純正交換・穴開け加工要(FRP)
REAR WING……**¥58,000**
●リアウイング　純正交換・ボディー加工不要(FRP)
REAR UNDER SPOILER……**¥59,000**
●リアアンダースポイラー　穴開け加工要(FRP)(M/C後は取付不可)

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

Home Page Address http://www.kansaiss.co.jp
株式会社HKS関西サービス
〒632-0111 奈良県山辺郡都祁小倉1080(名阪国道/小倉インター・西へ300m)
・営業時間／AM10:00～PM7:30・定休日／毎週木曜日・第2水曜日
Phone 0743-84-0126 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。

チーフエンジニア 大橋 宏が語る110の進化

歴史を継承するだけではなく、新たなセダンを創造することを目指したNewマークⅡの開発コンセプト

Interview&Text/Manabu Kawaguchi

トヨタ・マークⅡは1968年の誕生以来、常に時代をリードするパーソナルセダンとして存在してきたモデルである。

それから32年が経過した2000年、自動車の世紀と言われた20世紀の最後に、フルモデルチェンジを果たし9代目へと進化した。

最近では時代の流れとともに自動車にも個性化、多様化が進んだことで、ミニバンやSUVなど様々なジャンルのクルマに人気が集まり、いわゆる昔ながらの「セダン」は、徐々に存在すら忘れ去られようとしている。

こうした状況にあって、新しく生まれ変わったマークⅡの存在意義は何かというと、改めて「セダンの歓び」を実感できるクルマであることだという。中でも素直なステアリングフィールが味わえるFRセダンにこだわった。その願いを実現するためFRならではの走りにこだわりつつも、スタイルの華やかさや室内の上質さに気を配ることで走らせることがさらに楽しくなるような「高級ドライバーズセダンの創造」を目指している。

そんな9代目マークⅡを取りまとめたのが、トヨタ自動車第1開発センターのチーフエンジニア、大橋 宏氏である。このマークⅡのチーフエンジニアに任命された時の想い」である。

なぜなら、セダン市場の冷え込みがささやかれる現代にあって、トヨタの中核を担うマークⅡというモデルを担当するということは、相当にプレッシャーではないかと思ったからだ。大橋氏はこんな風に語り始めた。

「どちらかというと慣例通りではなくチャレンジしていきなりCE（チーフエンジニア）をまかされましたから、上司は私に対して何を求めてるのかなと考えました。マークⅡが今まで築き上げてきた歴史なども大切ですが、その一方で、21世紀に向けた何かを期待していたのでしょう。私自身も、従来とは違うセダンをやらなければならないという危機意識はありましたね」

そう、変わることは誰もが必然だと考えていたことなのである。従来のままの価値観を持ったセダンでは21世紀に生き残ることはできないということを、トヨタ社内の人間も重々承知していたのである。もちろんそれは大橋氏も同じ思いであった。

「だから最初にマークⅡとは何か、と考え、自分自身でキーワードをいろいろ考えました。信頼性、品質、スタイリッシュ、豪華、華がある、無難……いろいろなキーワードが出てきましたね。その中から、〝良さ〟や〝らしさ〟を見つけだし、その中で私の目指すべきマークⅡ、というよりも私の目指す次の世代のセダンを考えていったんです」

マークⅡというクルマは、様々なキーワードによって言い表すことができるだけあって、いろいろなイメージもあれば、当然悪いイメージもある。大橋氏は言う。

「私自身が感じていた従来型の軽快な走りは、イコール軽いというマイナスイメージも持っていました。だから今回は、重量感や質量感が得られる骨太なクルマを作ろうと、軽快に走るだけより、安心ある走り、剛性感のある走りを実現したかったですね。ただマークⅡは歴史あるクルマで、マークⅡはこうあるべき、というような想いは人それぞれにある。社内にはそれまでマークⅡに関わった人もたくさんいるわけですからなおさらです。でも、私は今までのマークⅡが持っていたイメージを少し変革したかったんです。イメージレボリューションと呼んでますが、そのくらいにイメージを変えたかった」

これまでのマークⅡが築いてきたイメージをどう継承していくか

つまり大橋氏の気持ちの中には、マークⅡの新型というよりもまず、次世代セダンの新しいカタチを目指す、という想いがあったのだろう。だが、単純に全てを新発想で処理したわけではない。大橋氏は、セダンとしての新しさを、従来の価値観を踏襲しながらより深く練り込むことで、ユーザーに再認識してもらおうと務めた。

「最初に始めたのがパッケージとデザインで、これが96年です。次に操安性のいいプラットフォームを目指しました。というのもマークⅡは代々高級ファミリーセダンというイメージで市場の中心にあって成功してたわけですが、最近では高級ファミリーミニバンなどにその中心が移ってきた。そんな状況の中で、セダンの原点に戻ることが、セダンの魅力を再認識してもらうことであり、そこに〝再びの〟新しさがあると考えたからです」

ミニバンなどRV系が認識されるようになり、自動車そのものが熟成された現代のレベルで考えれば、従来型のセダンには足りない部分は多くあっただろう。例えばパッケージングなどはその好例。特に決められたわけでもないのに、セダンであるからという理由だけで全高を低く抑えようとする。そうすればドライビングポジションは低くなり、それを払拭しようとするために開放感を与えようとするから妙に落ち着かない感じの室内を持ったクルマもあった。大橋氏はそういったことに気付き、現代レベルの自然なパッケージングを施しながらも、セダンならではの魅力を持ったクルマに仕立てることを目指した。

「最初はドライビングポジションを考えました。これは一言で言うなら、程良いタイト感を持たせたかった。そこでヒップポイントを上げ、それに合わせてペダル類などを決めていく方向で先行試作を作りました。その後に全長、全高はどうしようかということになるんですけどね。それで3年半前に初めて1／1モデルを作った時には、フォルムは真四角に近かったんですよ。でも、これじゃカッコ良さはない。さらにイメージとして軽快から重厚へと思っていましたから、それに合わせてデザインも何度もやり直しました」

パッケージはあくまで現代的な解釈で構築されたといえるだろう。だが、あまりにパッケージ重視ではスタイルでの新しさがトレードオフされてしまう。そこで次世代のパッケージングを、デザインと上手く融合させていくわけだが、これには相当の苦労がうかがえる。デザインは6回もやり直したというから通常よりもかなり手間がかかっているのだ。事実、新型マークⅡのフォルムはこれまでとは全く違った背高のものである。しかしそこには、背高を強調するようなデザイン処理はなされていない。

こうして大枠が決まったマークⅡだが、当然これで全てが決まったわけではなかった。エンジンについては、今回から3・0ℓが廃止され、2・5ℓの6気筒直噴エンジンD4がそれにとって変わったが、これについては最も大変な作業だった。

「やっぱりエンジンは大変でしたね。直噴のD4の技術を使って燃費を大事にしたいという想いはありましたが、一方で力があって初めてエンジンであると言う想いもありましたから。実用域でのトルクの太さによって走りの楽しさを体感できながら、燃費も良いものをとなると、騒音やユーザーにとっての不快感を払拭しながら動力性能を確保するのは大変でした。工数も通常より3倍くらいかかっているし、4気筒のD4の技術をそのまま持ってくるわけにもいかない。

燃焼そのものを制御しないとダメなので、ピストンだけでも30種類くらい作りました。そしてエンジンが出来て初めてミッションとの適合が始まる。また音についても、音の良さが高級車の証ですから、静かさと耳障りのない気持ちよい音。そういうエンジンを目指しました」

内外装の質感や装備などに関しても、セダンの魅力を再認識させるための努力を払わなければならない。これらの点については、

「イメージレボリューションというのはクルマそのものだけではなく、仕事の仕組みに対しても使った言葉なんです。内装などはシステムサプライヤー制度を取っており、競合するメーカーさんに一堂に集まってもらって、システムを提案してもらったりもしました。例えばラゲッジルーム内のボックスや、リヤウインドウのサンシェードなどはその例です」

し、先代モデルをアバレルメーカーに渡して、室内を自由にコーディネイトしてもらって提案をしてもらったりもしました。また、ベストインクラスの価値観に、クルマ全体を合計400くらいの部位に分け、部位ごとの基準を作りました。その時にはBMW、メルセデスベンツ、VWゴルフなどを持ってきて、そのクルマの良いところ悪いところを体系的に分別して基準を作り上げたんです。その中から9代目に相応しいものを、250万円あたりクラスの価格を考えた場合のベストを決めました」

最近クオリティ面での伸長が著しい欧州車を例にとり、それに負けないだけのモノを250万円あたりの価格を考えながら作る。これは営業では簡単だが、非常に難しいことである。また同時に、最も重要な走りについても新たな方向性を示しながらも、本来の魅力をより分かりやすく表現する必要があった。

「走りの観点でいうと、セダンというのは運転して自分で操っている感覚がいいところじゃないですか。そう考えて、我々はスーパーツアラーという先行車を作ったんです。先代モデルをベースにサスを変えて、板金し直して、ドレスアップして、それをテストコースなどで走らせた。このクルマはちょっとハードなクルマでしたが、実際にやってみて、やっぱり運転して楽しいクルマがいいという結論を導き出せましたね。方向性としては間違っていないと」

新型を作るにあたって、様々な面でもう一度セダンを再認識する必要があり、その上で変化する必要があったことは、逆に考えれば今までのマークⅡに足りないもの、弱点があったという判断もできる。だが、大橋氏自身はあくまでかつてのマークⅡに対しての新型、というよりも、新しいセダンという気持ちの方が強い。

「かつてのマークⅡについては、いろいろ評価の仕方があるから何とも言えませんが、ボク自身は設計部門から来た人間なので、むしろマークⅡを取りまとめるということに関しては未知の分野から入ってきた人間だと思っているんです。だから、過去を振り返る必要はないと思ったわけですし、自分の造りたいクルマを作ると思っていました。販売会社にとっても、ユーザーにとっても大切なクルマであることを理解して現状の欠点を補うのは当然ですが、一方で一番大切なのは自分たちの理想を追い求めることだと思っていました。だからこれまでのマークⅡを守るというよりも、セダンって本来何なのかというところから発想もできました。

それだけに室内や造りなども、セダンだからドライバーに向けてクルマを作るべきと考えました。新しいポジションと程良いタイト感を付加したわけですが、それは例えばテストコースで200㎞／hを超えた時に、程良い間延びした落ち着かない空間よりも、程良いタイト感のある室内の方が安心感があったりする。そういう微妙なところを追い求めたのは事実ですね」

21世紀に向けて、セダンがどう変革していくべきなのか

トヨタという大メーカーには、下はカローラ、上はクラウン、セルシオといった絶大な支持層を持つセダンが多く存在する。特にカローラとセルシオはJZX110マークⅡ登場の少し前に新型にスイッチし、セルシオはもちろん、カローラも非常にクオリティ感の高い仕上がりを実現してきた。そういう中にあって、マークⅡは、ポジショニングとしてV系と真っ向から勝負する必要さえあった。

「確かにポジショニングという観点でいうとマークⅡというクルマは難しいところにあるが、あまり考えすぎると、従来の仕事の仕方でクルマを作るしかなくなってしまうし、社会の中でのヒエラルキー通りのクルマになってしまう。それを防ぐためにベストインクラスを考えて基準を作り、横（ライバル）を見ていった。そして全体のコンセプトを考えた上で、250万円くらいというポジショニングを考えたんです」

価格的には最量販グレードが250万円クラスだが、社内のポジショニングやヒエラルキーに準じたものを大切にするのではなく、あくまでベストインクラスを考えた。結果、ベンチマークとなる車種も、上級クラスの輸入車がほとんどである。

「室内については、アウディA6、BMWは参考になりましたね。メータークラスターを一体にしたのも、欧州車を見てその新鮮さや美しさに感銘を覚えたからです。そうするとデザインが重要になるし、新たな設計的手法も生まれる。だからベストインクラスというのは方向性を決めるのに重要だったし、それ

ついにマークⅡでも17インチホイールが正式採用された。トップグレードのiR-Vは215/45-17（リム幅7）、リヤは225/45-17（リム幅7.5）という前後異径のタイヤサイズ。サスペンション形式はこれまでと同様の前後ダブルウィッシュボーン。ただし、90、110系から約1世代進化した構成で、アーム長などは大きく変更されている。またリヤはスプリングを下方配置し室内スペース等に貢献している。

トップグレードのエンジンは従来と同じ2.5ℓターボの1JZ-GTE、低速からリニアに加速できるセッティングとしている。これはグランデiRそのものを大人のスポーティセダンにしたかったため。その他3.0ℓを廃止し、代わりに新設計の6気筒2.5ℓのD4を採用するなど、新たな時代へのマッチングを行なった。

プラットフォームは、アリストから始まった新世代FRプラットフォームを発展させ、最近の傾向である背高のパッケージング重視型を採用している。下の100系と比較して、全長は25mm短縮しながらホイールベースは50mm延長、全高は実に60mmもアップされているので、そのフォルムのイメージは大きく異なっている。

HKS関西
向井氏が見た110のポテンシャル

FRレイアウトにターボ、そしていまや珍しい、マニュアル車の設定もある……。こうした伝統を受け継いでいる新型マークⅡのチューニングを、早くもHKS関西がスタートさせた。その進化はチューナーの目にどう映ったのか？

新しい110系マークⅡには大物チューナーたちも熱い視線を送っている。なかでも日本チューニング界の重鎮、HKS関西サービスの向井氏は発表前からトップグレードのiR-V5速マニュアル車のオーダーを入れ、なんと2000年11月8日に納車させるほどの力の入れようだ。ちなみに110系マークⅡの発表・発売は10月24日。最初の生産ロットはAT車だけだったらしいので、HKS関西が買ったマークⅡは、MT車では最初のロットといえるだろう。

ともかく、GT-RやインプレッサWRXのSTIのようなコンペティションベースのクルマでもない、スポーツセダンのマークⅡをこれだけ速攻で購入するとは、よほどの魅力があるに違いない。ということで我々はHKS関西に110系マークⅡがデリバリーされた翌々日に訪ねてみた。そこで会った向井氏は、まだ新車独特の匂いがプンプンするド・ノーマルの新型マークⅡの前で、「思っていたよりいいよコレは。ちょっとお気に入りって感じだな」とかなり満悦な様子だった。向井氏によると、110系マークⅡで評価できる点は大きく言って3つ。まずボディ剛性の高さ。スタイルもベンツに似ているが、剛性もベンツに近いという。また室内の静粛性にも驚いていた。そして次はサスストロークの長さ。最後がエンジン、特にVVT-iの進化だという。その他、シートを含むインテリアなどの評価も高かったが、その反面、腰高なボディなど早速手を入れたいところも……。というわけで次ページから、気になるポイントをチェックしていこう。

「ハンドリングも良くなってる」と向井氏。

日下部保雄が検証する トップグレードiR-Vの実力

FRセダンならではの走りを重視しつつマークⅡに期待される上質さを目指し、主要コンポーネンツのすべてを一新したニューモデルがJZX110系だ。こんな新型をテストする時はいつも期待に胸が高鳴る。

ちょっと重さがあってカッチリとしたドアを開けた室内は、横の広がりもさることながら、特に上下方向にゆとりがある。乗降性も優れており、ヒップポイントが高いのですんなりと腰を下ろせる点も使いやすい。そのヒップポイントは従来のマークⅡよりも35mmも高く、ドライビングポジションを取ると上から見下ろすようなアイポイントとなる。思わず、シートリフターを探して目一杯さげてみたが、それでもかなり高い位置だ。FRセダンでこれほどの見下ろし感のあるポジションは他に知らない。それでいてヘッドクリアランスが従来よりも20mmも多く確保しているのはパッケージの妙か。またシートのホールド感などはタイトではないがますまずだ。

このドラポジは最初は違和感があったが、ドライビングしているうちに次第に慣れてきた。ただ相対的に低いマニュアルトランスミッションのシフトレバー位置は、短い試乗の間は最後まで意識させられた。このシフトフィールはMR-Sのような軽いものでも、ゲトラグのようなガッシリとしたものでもない。シフトストロークなどは妥当だが、ちょっと中途半端な気もしないでもない。

さて、エンジンのパフォーマンスを発揮させてみよう。280ps／6300rpm、38.5kg-m／2400rpmの実力はさすがだ。しかもやみくもにパワーを上げるのではなく、あたかも自然吸気の大排気量エンジンのようにスムースなトルクカーブが特徴。クラウン・アスリートのようなトルクが急速に盛り上がる、いわゆるドッカンターボではない。ウエット路面でも過度にホイールスピンをせず、トラクションコントロールが働くことはあまりない。

ターボラグもほとんど感じさせず、マークⅡに相応しい成長したエンジン特性となっている。しかも直列6気筒らしく高回転まで振動もノイズもなく、きれいに回ってくれるところが気持ちが良く、レスポンスもシャープでアクセルのツキもいい。個人的にはマークⅡクラスにはターボよりも自然吸気が良いと思っていたが、これならば積極的に選択したくなる、なかなか良いエンジンに仕上がっている。

マークⅡで優れているのはエンジンだけではない。優れた前後の重量配分、4輪ダブルウィッシュボーンのサスペンションなどがもたらすハンドリングもマークⅡに新しい領域を広げた。重量配分的にはエンジンを後方に40mm移動したことによってヨー慣性モーメントが減少し、回頭性が格段に向上している。従来のマークⅡもヨーモーメントは小さく、フロントのサスペンション剛性も高かったが、新型はこれを完全に凌駕した。さらに従来型では舵の効きの点では、応答性はシャープというほどまでには期待に応えてくれなかったが、ここからが新型の本領発揮で、グリップ力が高く、ライントレース性に優れている。しかもリヤサスペンションの動的なトー変化が小さいので、リヤの安定性がすこぶる高い。

もう少し具体的にコーナリング特性を姿勢変化も含めて見てみよう。最初にステアリングを切るとしっとりとした応答性を示して、さらに適度なロール特性で前後バランス良くコーナリング姿勢に入る。さらに応答性の素直さはそのまま持続し、ターンインでの姿勢変化は実にスムース。しかもステアリングを切り増しした時の追従性も高く、ノーズはぐいぐいと入っていく。それに対してリヤのグリップも上がっており、ブレーク点はかなり高い。前後のコーナリングフォースはバランスがとれている。

ただ、コーナリング中にダイヤゴナル（斜め）方向に荷重がかかった時に路面のウネリなどがあると、ダンパーの減衰力が合わずに姿勢が乱れる時がある。マークⅡらしい乗り心地と限界性能の両立を図った結果だが、テイストとしてはこのあたりの安定性を上げて、よりドライビングプレジャーを上げたいところだ。ただボディ剛性は高く、さらにサスペンションの取り付け剛性も高いので、素質としてはかなり高いレベルにきていると思う。

パワーステアリングの操舵力は、微低速ではやや重いが速度が上がると軽めになる。またニュートラル付近からの立ち上がりが高速になると接地感が不足する点もマークⅡの数少ない欠点の一つだ。

ブレーキ力配分の制御も備わっており、下り坂などでは制動力の高さを実感することができた。姿勢安定性も高く、このABS+EBDはなかなか優れたシステムでよく吟味されている。

マークⅡは完成度も高く、乗り心地／ハンドリング／動力性能のバランスが高次元でまとまっている。また素材が優れているのでチューニング素材としてのポテンシャルも高いというのが実感だ。

を設計やデザインに落とし込むのに非常に効果的なものだったといえます」

同様に走りについても、ベストインクラスは実践されている。

「ダイナミック性能でベンチマークとなったのは、ベンツのCクラスやBMWの5シリーズなど。国内では値段差があるが、マークⅡの車格からするとBMW5シリーズあたりと対等の走りは必要になると思いました。本来ならベンツのCクラスのような安定した走りを狙うでしょうが、マークⅡの狙いとしてはBMW5シリーズに近いものを狙いましたね、操る楽しさという点で。ただ、根底にはベンツの持つ安心感に近いものを盛り込みたかった。それがあって初めて、走る楽しさがあると考えたからです。ただ安心を強調し過ぎると無難になってしまうので、簡単に言えばテストコースで、160km／hでも片手で運転できるような感覚を狙いました。ステアリングの重さは、私は軽いのが好きですが。地面を感じさせるコンタクト感があって軽いものを目指しました。乗り心地も切れがいいものを。減衰が収まらないものは切れの良さを削ぎますから、アブソーバーもリニアコントロールバルブで、微少領域の減衰を抑え、ステアリングもニュートラルがしっかりしていて、かつ初期の立ち上がりもいい。そういうハード面での感覚も重視しました」

とはいえマークⅡには、様々なグレードがあり、それぞれに走り味も違ったものにする必要もある。

「そういう意味で一番大切にしたのは、グランデです。グランデを常に最初に持ってきて、基本的にグランデをしっかりしたクルマにして、スポーツ系へ発展させていくという考えをしましたね」

グレード構成といえば、今回の新型から走りのモデルである「ツアラー」の名が消えた。

「ツアラーを止めた理由はいろいろですが大きいのはやはり、マークⅡを21世紀に相応しいクルマⅡしっかりしたドライバーズセダンにしたかったのであえてスポーツ系を名乗る必要はないと思ったからです。ツアラーに代わるグレード、iRというのは、偶然にもイージーレボリューションとかぶりますが、あくまでグランデの中の一モデル。従来のツアラーは若い人のための少しジャジャ馬的存在でしたが、グランデiRではスポイラーはやめ、室内もブラック／ワインレッドにするなど、大人を感じさせる演出を施しました」

21世紀を目指したドライバーズセダンであるマークⅡは日の目を見ることになった。ただ、それでもまだ、外の人間からみれば、これまでのマークⅡのイメージが残っているような気がしないでもない。だが、それはある意味ビッグネームゆえの仕方のないことかもしれない。大橋氏に聞くと、実はマークⅡという名前すら無くすことさえ考えたのだという。でも、その分の新しさは確実に増えているといえるだろう。

「マークⅡクラスのクルマは、無個性になってきています。同時にお客様の価値も別のジャンルへ移動している。それをもう一度原点に戻すことが新しいかなと思うんですよ。合理的で、移動手段としてのベストだし、セダンって運転するためにあるんですよ、ということを訴える。そういう意味での新しさがこのクルマにはあると思います」

最後に、マークⅡを一言で言うと何か？　と聞いてみた。

「うーん、カッコいいクルマを作りたかったに尽きますね。カッコいいというのは、私自身や開発陣がカッコいいと思う、乗りたいと思うこと。だからユーザーの方には、ぜひとも一度見に来てくださいと言いたいです。マークⅡという知名度の高いクルマに対してはイメージがいろいろあるでしょうが、既成のイメージを払拭したので、それを見て欲しいです。根底にあるのは、私はマークⅡを作ったのではなく、新しいセダンを作ったという想いですから」

こうして2000年という記念すべき年に、9代目マークⅡは長い歴史の中で大きな変革を持って誕生したのだ。

（文中敬称略）

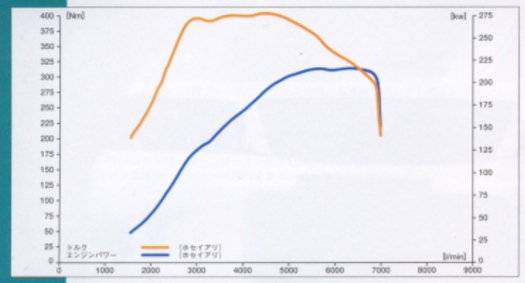
おおはし　ひろし。1952年生まれ。77年トヨタ自動車工業入社以来、ボディ設計部にてセリカ、スープラ、マークⅡ、セルシオなどのボディ設計を19年間担当した後、97年からマークⅡの製品企画を担当。今回の9代目でチーフエンジニアとなった。これまでの愛車はすべてFRセダンという。

ENGINE

基本構成は同じでも力強くなった1JZ

「乗ってみるとVVT-iがすごくよくなっている。100系は下は元気で上はちょっとかったるい感じがしてたけど、110系は低速トルクも十分出ているし、上も気持ちよくレッドまで回っていく。本当によく走るエンジンだよ。これでもう少しパンチを出して、パワフルにすればもっと楽しくなるね」（by向井氏）。タービンサイズはまだ詳しく調べていないが、ちょっと大きくなっているかもしれない、とのこと。下のシャシダイのカーブをみてもらえば分かるようにフラットなトルクで、ターボというより大排気量のNAのようなフィーリングだ。インタークーラーは変わっていないようだが、ラジエターは薄くなった（抜けがいい？）。HKSではすでにSLDが完成しているので、リミッターカットはもうOK。F-CONSのハーネスも完成したので、ブーストアップはすぐにでも取り掛かれそうだ。問題はマフラー。純正の出口が下向きで、バンパーの形状から大きなテールパイプを出しにくい。

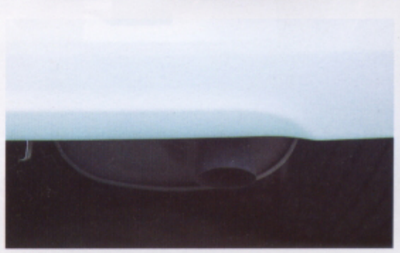
吸気側の可変バルブタイミングの制御が進化したのでは？　と向井氏が感心するフラットトルクのエンジン。



ラジエターはあれっ、と思うくらい薄いイブになっている。下まわりの空力性能も進化しているのだ。

サブコンのF-CONSのためのデータ解析もほぼ終了しつつある。

問題の下向きのテール。スポーツマフラーはバンパー交換とセットか？



スピードリミッターカットのパーツ、HKSのSLDは問題なく作動した。

INTERIOR

豪華過ぎてチューニングがやりにくい!?

「このインテリアはリッチだねえ。運転してて疲れないし、メーターやエアコンなどのスイッチも使いやすいしゴージャスだよね。あと問題は追加メーター。この内装にごちゃごちゃ並べるのは似合わないもんね。NAVI付ならHKSの電子モニターCAMPでオシャレな電子メーターにしたいところだね。シートも無段階調整でポジションがとりやすくていい。ステアリングがもう少し小さいといううことないんだけどね」と向井氏の評価もかなり高い。ただ、MTはアクセルペダルの位置が奥のほうへ下がっていて、ヒール&トゥがにくくなったのが気になる。シフトストロークも相変わらず長く、フィーリングはもう一歩。

最悪、とまでは言わないが、もうちょいビシっとした感触が欲しいシフト。

「ウッドの部分がカーボンのオプションがあればベスト」というインパネ。

とりあえずHKSの小径のほうのサブメーターはなんとか入りそうな感じが……。

素性のよさは文句なしの110系。チューニングの方向性はいろいろ考えられるだろうが、やはりツアラーとしての素性を伸ばすのが一番ではないだろうか。すでに開発に着手したHKS関西でも、サスなどは新しいメインバルブを使ったHKSのハイパーマックスダンパーで、突き上げ感のないストリート→走行会用というマルチユースなタイプを開発中だし、マフラーもできるだけこもり音のないものを目指している。エアロもミニマムなサイズの欧州風フルエアロを開発中。「ホンマにええクルマやで、110系は。素性がいいからチューナーのセンスの見せどころ！」と向井氏もかなりのやる気。開発の進んだ110系を早くこの目で見てみたい。

「ボディは重くなっているのに、エンジンの進化がそれを感じさせないのがいい」

18インチホイールを履いてみたけど ノーマル車高じゃどうにも締まらない……

「17インチが標準装着なんだけど、どうも小さく見える。それだけボディが大きいんだろうね」（by向井氏）というわけでまずはホイールをヨコハマの「クラウザー　シリーズV」の18インチに。ホイールアーチが大きいのでやはり18インチでちょうどいいぐらいだ。オフセットは前後とも+35でピッタリ。しかし車高の高さが気になる。

18インチでもワンダリングは気にならない。タイヤはF225/40-18、R255/35-18。

背高フォルムのJZX110はやっぱり 車高調でビシッと落とすのが先決!

「この背の高さはまいったな。側突（側面衝突）対策かドアがやたら高いし、腰高でどうしても上のほうがロールするから、気持ちよく走るのにはちょっと辛い」というわけで、試作の車高調サスでさっそくローダウン。とりあえずF44mm、R48mm落としてみたが、数段カッコがよくなった。最低地上高も90mmを余裕でクリア。

ボディとの間隔も指2本弱と、まさに「ビシッと落とした」という感じ。

SUSPENSION

高剛性ボディのおかげで さらに素性の良さがアップ

向井氏の言うとおり、確かにノーマルは車高が高く腰高だが、一方でサスストロークが長いというメリットもある。特に伸び側はかなりタップリとってあって、ロールしてもイン側のタイヤの接地性が高いので不安定にならない。ちなみにサスの取り付け形状は、アリストやアルテッツァと同じ。ローダウンしてもサスストロークを確保するのがポイントになりそうだ。「ボディ剛性がよくなったから、足まわりは作りやすいね。18インチにしてもホイールさえ軽量なら乗り心地もいいし、ホイールベースが伸びたので直進安定性もすごくいいよね。でもノーマルのハンドリングがいいから、チューナーがしっかりしないとボテンシャルダウンになっちゃうかも」（by向井氏）

ノーマルはこれだけ伸び側のストロークがある。

100系と違って、ブレーキの前後バランスはまずまず。

試作の車高調で早くも開発を開始したHKS関西。

野性を呼び覚ませ。

ツアラーV…これほどに多くを要求されるクルマも珍しい。高級サルーンでありながらスポーティカーとして一線級の戦闘力も要求される。その極めてハイレベルな要求に、妥協なく対応すべく開発されたスペシャル・エクィップメント「Revolution」。上質な乗り心地を損なう事無く、操安性を大幅に向上させるサスペンションキットや、迫力のスタイルとジェントルなサウンドを演出するツインテールマフラーなど拘りスピリッツを満載。拘り派のオーダーを心待ちにしている。

レボリューション サスペンションキット

上質な乗り心地を保ちつつ、ハイレベルな走りを実現する車高調キット。あくまでストリートユースに拘りながらサーキット走行にも対応できるハイブリッド設計。異音の原因となるピロアッパーはあえて排除。また、この度新たにリリースするサーキットスペックはヘルパースプリングを追加したスペシャルモデル。本気の攻めに大きく貢献します。私どもが自信をもってお届けする次世代車高調キット、その演出を心行くまでお楽しみ下さい。

ストリートスペック ¥198.000
サーキットスペック ¥218.000
※JZX100用・JZX90用の2タイプ有り。

レボリューションマフラー

迫力のツインテールを採用。排気効率を追求し、メインマフラー部よりデュアル設計とした拘りアイテムです。音質は車格を考慮してジェントルな音量・音質を実現。前期タイプと後期タイプの2タイプが有り。取り付け時にリアバンパー左アンダー部に若干の逃げ加工を要します。

¥108.000

レボリューションウィング

アグレッシブなフォルムでありながらチェイサーのフォルムにバランスよくフィットするデザイン。高速走行時やサーキット走行時にリアタイヤのトラクションを大幅向上。可変式フラップ付きですのでお好みに合わせたセッティングが可能です。

¥79.800

OTHERS

ストラットタワーバー（ブレーキマスターストッパー付き）
フロント用 ¥198.000

クイックシフト ¥218.000

1.5J化公認取得承ります。詳しくはTELにて。

レボリューションフロントスポイラー

（Stypeインタークーラー用）

HKS製Sタイプインタークーラーにジャストフィット設計のフロントスポイラーです。迫力のフォルムでありながらチェイサーに違和感なく溶け込みます。

¥79.800

F-CON V Pro

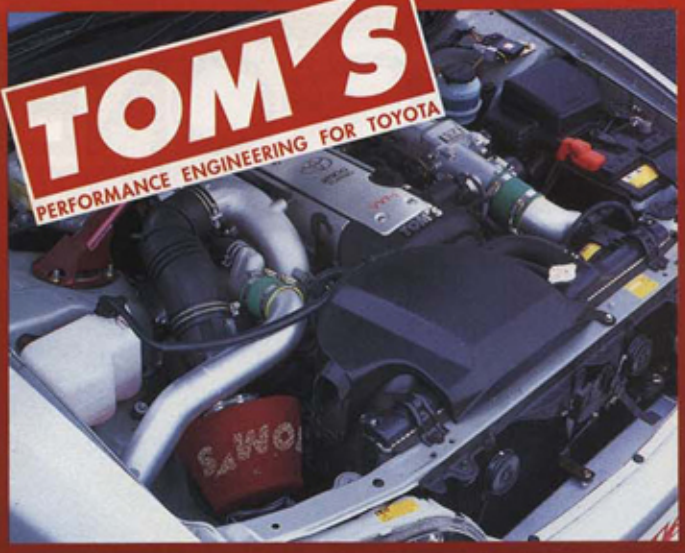
新次元のセッティングを実現するFconVpro。今までに無い幅広いセッティングが可能になり、従来では得られなかったレスポンスが手に入ります。

¥228,000～

HKS Kyusyu SERVICE CO., LTD.
http://www.hks-kyusyu.co.jp
株式会社 HKS九州サービス　福岡県北九州市小倉南区蒲田若園3-12-15 TEL 093-931-6910 FAX 093-922-1271

※表示価格は本体のみの価格です。各仕様及び価格は予告無く変更になる場合があります。

Ciscokids.



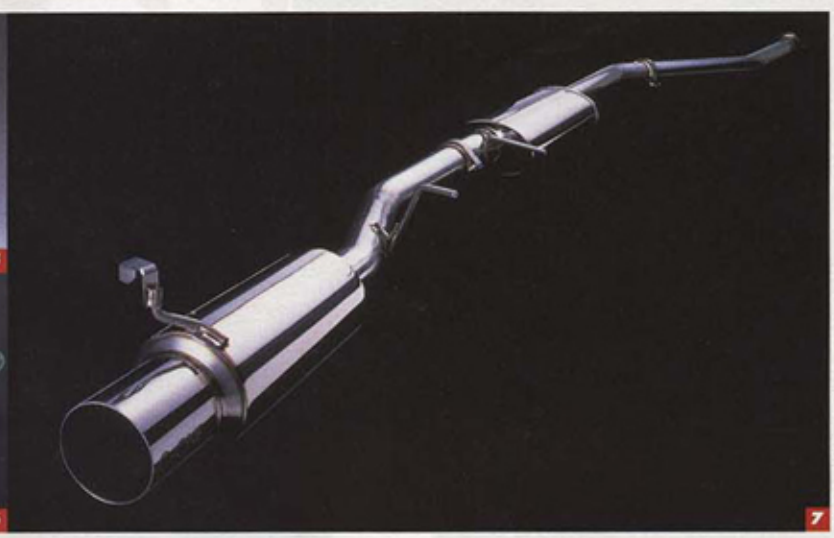
ワークスとモータースポーツの名門が提案するマークII/チェイサー/クレスタストリートチューニング

トヨタ車オーナーに絶対的な信頼を誇るブランド
シーワン・モータースポーツ、トムス、そしてTRD
それぞれに共通するキーワードはモータースポーツ
しかしマークII／チェイサー／クレスタは
あくまでストリートで楽しむクルマだ
当然この正統派3ブランドもストリートチューンを提案
シーワンとトムスはJZX100系パーツを豊富に取りそろえ
そして本家TRDは早くもJZX110系チューンを始動だ

JZX100/110 SUPER STREET TUNING

Competitio

❶いかにも剛性がアップしそうな、極太のオリジナル「ストラットタワーバー」。メイン部分にはアルミ押し出し材、アッパー部はアルミ削り出しを採用したオールアルミ製だ。重量を増やすことなく、ボディ剛性をしっかりと確保する。❷ビルシュタインベースの車高調「スポーツグレードサスペンションキット」。直巻スプリングのレートはF12、R8kg/mm。あくまでストリートでの乗り心地やワインディングなどでのしなやかさを追求している。❸「スポーツブレーキパッド」は、カーボンセミメタルが持つ高い制動力を兼ね備えた、ローター攻撃性が低くて耐摩耗性が高いノンアスタイプ。本格的なサーキットはちょっと辛いが、ワインディングからミニサーキットまでなら十分こなす。❹「スリットブレーキローター」は、制動時にパッド摩材表面を削り取るクリーニング効果があり、常に新鮮な面で制動させる。最も効果的なスリット本数と形状を検討し、スポーツ走行に対応する。



❺アクセルレスポンスをアップさせるために、フライホイールの軽量化は欠かせない。クロモリ製の「ライトウェイトフライホイール」は高い工作精度により高バランスと高い真円性を実現。重量は5.3kgだ。❻ターボ車に欠かせないROMチューンにもしっかり対応している。C-ONEオリジナルの「POWER ECU」はあくまでノーマルベースのファインチューンに対応。若干のブーストアップ（1.0kg/cm²程度）によりパワーもアップする。❼「パフォーマンスマフラー」は、シンプルで仕上げのきれいな大口径テールがリヤビューをアグレッシブに引き立てるオールステンレス製。メイン80φ、テール115φで、サイレンサーは砲弾型。付属のインナーサイレンサーを未装着でも保安基準に適合。

C-ONE MOTORSPORT JZX100

PARTS LINE-UP

剛性パーツ	ストラットタワーバー（フロント用4万8000円）
サスペンション	スポーツグレードサスペンションキット（28万円）
	アッパーマウント単品（F:ID60用2万5000円／R:ID60用2万5000円）
	このほか直巻スプリングもラインアップ（ID62／70／70-90）
ブレーキ	スポーツブレーキパッド（F:2万8000円／R:2万8000円）
	スリットブレーキローター（F:4万円／R:4万円）
駆動系	軽量クロモリフライホイール（3万9000円）
コンピュータ	POWER ECU（22万円）
排気系	パフォーマンスマフラーVer.S（7万8000円）
インテリア	INTERGET FR-B COMPETITIONフルバケットシート（6万8000円）
	※セミバケにはFB SPORT（7万6000円／ファブリック6万8000円）があり
	INTERGET SR-X SPORTS STEERING WHEEL（2万8000円）
	ゲートA/T TITAN SHIFT KNOB（1万6000円）
エクステリア	フロントバンパー（6万8000円）
	フロントグリル（2万5000円）
	サイドステップ（5万8000円）
	リアアンダースポイラー（前期4万8000円／後期4万7000円）
	リアウイング（5万8000円）
	C-ONEエンブレム（裏ネジ止めタイプ3800円／接着タイプ2800円）

❽サーキットでも走る人がいるチェイサーだけに、フルバケットシートの装着でスパルタンさを醸し出す。シートは優れたホールド性と長時間ドライビングでの疲労軽減を追求した、INTERGETブランドの「FR-Bコンペティション」。❾ステアリングホイールはディープコーンタイプのスポークが採用された、INTERGETのSR-Xに交換している。ステアリングがよりドライバー側に近づくため理想的なドラポジを得られる。❿AT車には純チタン削り出しという贅沢な「チタンシフトノブ」。手触りも心地よく、重厚なルックスがコクピットの質感をアップ。ツアラーの各ATに対応。

JZX系の中でも最もスポーティなチェイサーだけに、そのスポーティさをより強調するエアロに仕上げている。「フロントバンパー」や「フロントグリル」はできるだけ開口部を広げて冷却効率を高め、シンプルなデザインながらスポーティ感を十分に強調。「サイドステップ」はフロントからリヤバンパーまで流れるようなデザインで一体感を演出する。そしてエアダクトが装備されたリヤアンダースポイラーが装着され、「リヤウイング」とのバランスも絶妙だ。

JTCCチャンピオンマシンを作り上げた名門のノウハウをストリートに注入

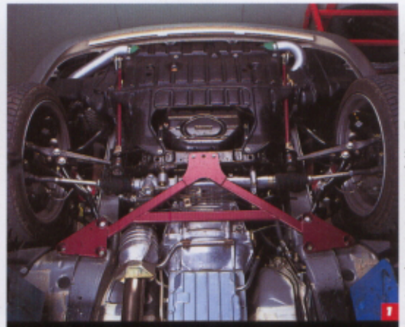
1974年の設立から一貫してトヨタ車でのレース活動を続け、あらゆるカテゴリーで輝かしい戦歴を残すトムス。87年からは正式にトヨタのワークスチームとなり、サーキットを席巻してきた。そして、その技術をストリートカー用のパーツ開発やマシン製作に注ぎ込み、ユーザーから絶大な支持を得ている。「トムスX540チェイサー」とネーミングされるこのコンプリートカーは、98年にチェイサーで全日本ツーリングカー選手権（JTCC）を制覇したことがきっかけとなり開発。チャンピオンマシンのテイストを、ストリート用にアレンジしたものなのだ。

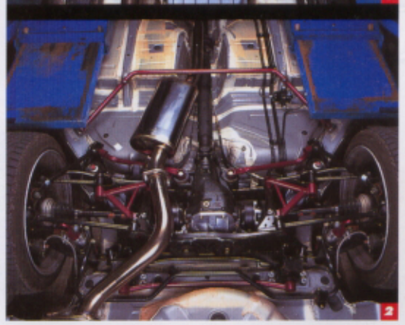
まず、エンジンパワーはノーマル比で約40psアップ。エンジン関係のパーツとしてはエアクリ、インタークーラー、マフラーなどを変更。リニアでフラットな加速感を実現すべく、CPUにもチューニングが加えられ、アクセルコントロールに忠実に反応するパワーユニットを完成させている。そのパワーを確実に路面に伝えるためタイヤは18インチをチョイス。もちろん見た目も意識している。

さらにこのコンプリートカーは、ボディやシャシー剛性の強化をかなり重点的に行なっている。それは、「動力性能や操縦性能を語るのは、骨格となるボディがしっかりとしていることが前提」という考え方からだ。ノーマル状態では、ステアリングを切った瞬間に前後左右へのよじれが発生してしまう。この症状はブッシュ類の交換によっても改善するが、乗り心地の悪化や騒音の発生などのデメリットを伴う。そこで、強化ロッドやブレースなど6点に及ぶ補強バーで解決した。

サスにはコイルダンパーユニットのアドヴォクスを装着している。刻々と変化するストリートでのシチュエーションにも対応し、スポーティな走りと乗り心地を両立。減衰力を固定式としているのも、そのバランスに絶大な自身を持っているからだ。

まず車格相応のタイヤサイズとエンジンパワーを決定。さらにそれを受け止めるボディ剛性を強化し、その上でサスをセッティングする。このように、それぞれを最高の状態で発揮させるために突き詰めていくと、クルマ1台分をトータルで考えねばならない。つまり、限りなく自動車メーカーがクルマを作り上げる考え方に近づいていく。トムスではレーシングチームとして活動してきたノウハウを生かして一切の妥協なく仕上げているのだ。

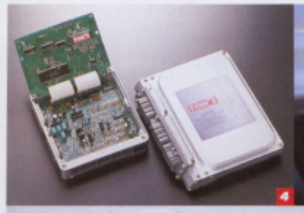


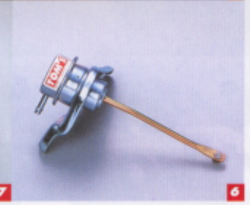


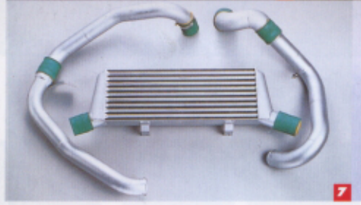
トムスでは、「サスの性能を生かすことができるのは、最初にしっかりとしたボディありき」と考えている。補強パーツはロールケージに代表されるようなボディ剛性のアップと、サスペンション取り付け部の強化などのシャシー剛性アップに分けられるが、いずれもハンドリング性能を向上させる上で欠かせない。❶フロント下まわりには前後方向の動きを規制するサスペンションメンバー強化ロッドと、左右のよじれを防ぐサスペンションメンバー強化ブレースが追加され、足まわり全体の剛性をアップ。加速や減速しながらのコーナリング時に効果を発揮する。❷リヤの下まわりにはサスペンションメンバー強化ブレースとロアボディ強化ブレースが装着される。写真の他にも、フロントストラットタワーをつなぐアッパーパフォーマンスロッド、トランク内には燃料タンクを囲むように装着されるアッパーボディブレースを組み込んで、ボディ剛性をアップしている。

Photos/Akira Takahashi
Text/Takao Yano

❸エアクリーナーはポリウレタン3層フォームにより吸入効率と集塵性をアップさせるスーパーラムⅡレーシング。開弁圧1.3kg/㎠のラジエターキャップや開弁温度71℃のサーモスタットで冷却効率を向上させている。❹CPUはTECS（トヨタ・エンジン・コントロール・システム）で燃料マップの変更などを行なう。これは当然ながらトムスの実戦経験から得たデータがベース。全域に渡り、トルク、出力ともアップして扱いやすさを狙っている。❺マフラーはトムスバレルⅡ。排気効率をアップしたフルステンレス製だ。メイン70φ、テール100φ。❻強化アクチュエーターのパワーコントローラー。ブースト圧は1.0kg/㎠にアップする。❼冷却効率に優れる前置きI/C。これらにより、エンジン及びタービンノーマルのままで、ノーマルから約40psのパワーアップを果たす。







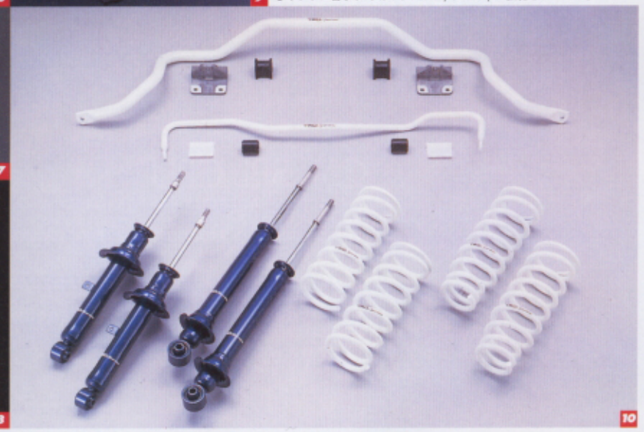
❽チェイサーの魅力を強調するグリルでフェイスを引き締める。純正オプションのサイドステップや、リヤバンパーとのつながりも良好なフロントハーフスポイラーは空力特性を最大限に発揮。❾ホイールはトムスの伝統、井桁デザインのニュースポーツⅡ。❿リヤにはエンブレム、トムスクロームメッキが輝く。

TOM'S JZX100
PARTS LINE-UP

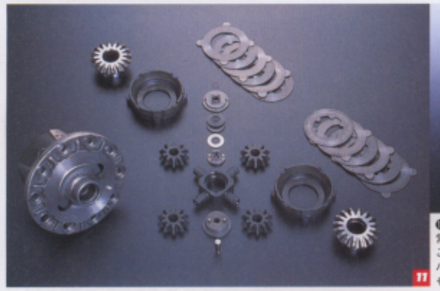
コンピュータ	チューニングコンピュータTECS（下取りありMT用　17万8000円）
アクチュエーター	パワーコントローラー（2万4000円）
インタークーラー	トムスインタークーラーキット（19万円）
エアクリーナー	トムススーパーラムⅡレーシング（2万1000円）
マフラー	エキゾーストシステム・トムスバレルⅡ（11万円）
ラジエターキャップ	トムスハイプレッシャーラジエターキャップ（2800円）
サーモスタット	トムスローテンプサーモスタット（7000円）
ダンパー&スプリング	コイルダンパーユニット・アドヴォクス（33万円）
補強パーツ	アッパーパフォーマンスロッド（フロント　2万5000円）
	サスペンションメンバー強化ロッド（フロント　2万2000円）
	サスペンションメンバー強化ブレース（フロント　2万6000円）
	ロアボディ強化ブレース（リヤ　2万4000円）
	サスペンションメンバー強化ブレース（リヤ　3万9000円）
	アッパーボディ強化ブレース（リヤ　2万5000円）
ブレーキパッド	トムスレーシング（F・R各2万5000円）
ブレーキライン	トムスステンメッシュ（3万3000円）
ホイール	トムスニュースポーツⅡ（F:18×7.5+38　3万9000円／R:18×8.5+45　4万1000円）
タイヤ	ミシュラン・パイロットスポーツ（F:225/40-18／R:235/40-18）
フロントスポイラー	トムスハーフスポイラー（4万9000円）
フロントグリル	トムスフロントグリル（3万8000円）
エンブレム	トムスクロームメッキ（9500円）

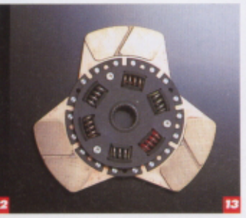
⓫ローター適正温度100～800℃に設定されたブレーキパッドのトムスレーシングを前後に装着。レース用としても耐え得る性能を持ち、高速域からのフルブレーキングでもフェードしない。⓬ペダル踏力をダイレクトに伝えるトムスステンメッシュとの組み合わせにより、タッチの質感と安心感を向上してくれる。ホースエンドを純正品と同一形状にし、取り付けも簡単だ。

JZX100/110
SUPER STREET TUNING
from Competition
●トムス
TOM'S
PERFORMANCE ENGINEERING FOR TOYOTA
〒158-0082 東京都世田谷区等々力6-13-10 ☎03-3704-6191
HPアドレス http://www.tomsracing.co.jp
JZX100 CHASER



❻❼メンバーブレースは前後とも設定される。ストラットタワーバー同様、ボディ下部のサスペンション取り付け部の剛性を高め、カッチリしたステアフィールを実現するパーツだ。フロント用は3点支持、リヤは4点支持を採用したスチール製。❽ホイールはTRDスポーツの18インチを装着。強度と軽量化を両立させた5本スポークタイプ、アルミ鍛造1ピース。❾パッドは制動時のペダル振動が少なくダイレクト感があり、耐フェード性にも優れている新開発のノンアスタイプを採用。最大許容温度780℃という高い耐フェード性を実現した。低温でも高い制動力を発揮し、コントロール性も抜群だ。❿安定感のあるしっかりしたドライブフィールとストレスを極力感じさせない乗り心地を両立させたサスキット。スプリングは20mmダウンのタイプでレートはF8.9、R7.6kg/mm。スタビもキットに含まれており、F27.2φ、R15φに強化されている。





⓫スポーツ走行で確実なトラクションを得るためのLSDはセレクティブLSDを採用した。通常LSDの効きを左右するイニシャルトルクの変更はデフをオーバーホールする必要があるが、これはドライブシャフトを外すだけで3段階に調整が可能な優れものだ。⓬強化クラッチカバーは強力な圧着力により、確実なクラッチワークを実現。⓭ディスクはハードな走りにも耐えられるメタル式を採用。ダイレクトなクラッチフィールを得ることができる。

TRD JZX110
PARTS LINE-UP

エンジン関係	スポーツエアフィルター（1万500円）
	スポーツサーモスタット・開弁温度71℃（8000円）
	スポーツオイルフィルター（2700円）
	オイルフィラーキャップ（ネジ式9800円／ワンタッチ式9800円）
	ラジエターキャップNタイプ・開弁率1.3kg/㎠（3000円）
サスペンション	サスペンションメンバーブレース
	F:3点支持スチール製（2万6000円）
	R:4点支持スチール製（3万6000円）
	TRD Sportivoサスペンションセット
	（フルセット18万円／ショックアブソーバーセット6万1000円／スプリングセット4万円／スタビライザーセット7万9000円）
ホイール	F:TRD Sports 18×7.5J+50（6万7000円）
	R:TRD Sports 18×8.5J+45（6万9000円）
	ブレーキパッド9270S μ=0.60／最大許容温度780℃
	（F:1万3000円／R:1万3000円）
駆動系	セレクティブL.S.D.（11万円）
	クラッチカバー荷重1000kg（5万円）
	クラッチディスク（4万5000円）
インテリア	スポーツシートBLACK/GRAY（8万4000円）
	スポーツシートRED/GRAY（9万4000円）
	シフトノブ球形状タイプ（2500円）
	左右非対称タイプ（8200円）
	SRSエアバッグ対応ステアリングホイール（開発中につき価格未定）
	クイックシフトノブ（開発中につき価格未定）

⓮⓯シートはリクライニング式のTRDスポーツシートに変更。レースでの経験を踏まえ、さらに最新の人間工学技術を惜しみなく投入した。本体とシートブラケットで14.8kgというクラストップの軽量化も実現している。⓰左のシフトノブは左右非対称で、人間工学に基づいて設計された理想的な形状を持っている。右は球形状。両方ともMT用。⓱スポーツステアリングと言えども、今やエアバッグを抜きにしては考えられない。TRDが開発したスポーツステアリングはエアバッグ付きながら、スポーツ性を損なわない高性能タイプ。⓲レバー比の変更によりシフトストロークをショート化したクイックシフト。これもレースから生まれてきたパーツだ。

JZX110 MARKⅡ

JZX100/110 SUPER STREET TUNING from Competition

Text/Koujiro Wakatsuki

Racing Development TRD

〒222-0002 神奈川県横浜市港北区師岡町800 ☎045-540-2121
http://www.toyota-ttc.co.jp/（TRDホームページ）
http://www.poweraxel.com（ワークスチューン）

●トヨタテクノクラフト・TRD

早くも110系チューンを開始したワークス やはり注目はSportivoサスペンションだ

TRDと言えば、トヨタ直系のスポーツファクトリーとしてあまりにも有名。そのTRDは早くもJZX110、つまり新型マークⅡをベースにストリートマシンを開発中だ。

TRDはトヨタ車向けのモータースポーツパーツを開発、販売してきたメーカーだが、TRDが手掛けてきたモータースポーツカテゴリーも、オンロードレースはもちろん、ラリー、ダートトライアル、ジムカーナなど競技系も幅広い。TRDなくしてトヨタ車チューンはあり得ないと言ってもいいだろう。

そのモータースポーツで培ったノウハウが半端なレベルではなく、かつ豊富にあるのがTRDの強みだ。常にコンペティションの現場からパーツを開発してきたTRDは、そのノウハウを惜しみなくストリートパーツにも注ぎ込んでいる。しかも、メーカー直系だから、各パーツの信頼度は純正部品並み。まさにホンモノのパーツをそろえることができると言えるというわけだ。

今回TRDが製作したマークⅡは新型車種ということでいくつか開発が残されているパーツもあるが、Sportivoサスペンションキットや駆動系パーツなど、主要部分はほとんど開発が終わりすでに販売されている。

その中でも特にSportivoサスペンションキットは、1年2万kmという保証制度まである点も注目されるところだ。それだけ信頼性に自信を持っている証拠でもある。もちろん性能も折り紙付き。ショックアブソーバーは車高調整式ではないものの、強化スタビライザーとともに20mmダウンサスが採用されている。これらは低速から高速コーナーのワインディングはもちろん、市街地から高速道路まで多くのシーンを想定したテストコースで徹底的に走り込んだ。メーカー直系だけが持つ緻密かつ長期間におよぶテスト走行と膨大なデータをフルに活用した、いわばワークスのセッティングとなっている。

さらに、ボディ剛性をアップさせるサスペンションメンバーブレースも開発。ボディ剛性が高くなければ、本来のサスペンションの性能が引き出すことができないという、モータースポーツでの経験がここにも生かされている。これはほかのすべてのTRDパーツにあてはまることで、まさに正統派のワークスチューニングが随所に施されている。TRDがこれだけ力を入れてきただけに、新型のチューニングも非常に楽しみになってきた。

❶純正交換タイプのスポーツエアクリーナーは、レーシングエンジン開発技術をフィードバック。表層にメッシュを織り込んで強度アップを図りながら、裏側には吸入抵抗の低い不織布ろ材を使用した新素材を採用。吸入効率を最大限アップしながら、純正品と同等の集塵効果を発揮する。❷サーモスタットはTRD製スポーツサーモスタット。開弁温度がノーマルより10〜15℃低い71℃に設定され、ラジエターへの循環時期を早めている。❸TRD製スポーツオイルフィルターの内部のろ紙は、レーシングカーが使用しているものと同じバックアップネットが採用され、ろ紙の変形や破損を防止している。❹オイルフィラーキャップはTRDのロゴ入りアルミ削り出しだ。❺ラジエターキャップは圧力調整弁の開弁圧を1.3kg/㎠にアップさせたもの。沸点を高めることでオーバーヒートを抑制する。

JZX100/90
MARK II CHASER CRESTA
SUPER DEMO. CAR COLLECTION

チューニングでいくかドレスアップでいくかそれとも両車のイイとこ取りか
90でも100でもマークⅡ／チェイサー／クレスタはどう楽しんでも面白い
自分のクルマをこれからイジる人もすでに自分のカタチを完成させている人も
まずはショップ&メーカーの多くのデモカーの中から今後に役立つ
チューニング&ドレスアップのヒントを見つけてみよう

HKS KYUSHU SERVICE
MIE TOP FUEL
HKS KANSAI SERVICE
E・SR
HKS TOKYO SERVICE
BN SPORTS
DO-LUCK
CAR SHOP ESPRIT
MARCA SERVICE
AUTO FILE
AUTO BASE
ZEES

BLITZ
ALES CREATE
POWER HOUSE AMUSE
DREAM FACTORY
AUTO SERVICE MORI
UNION PRODUCT(HIPPO SLEEK)
SPEED HOUSE ALFA
INTERCEPTER
FJG
AUTO LAND SENDAI-HIGASHI
COCKPIT TOTSUKA
TOOK RACING

Photos/Muneaki Kikuchi, Eisuke Kurosawa, Hiroharu Sato(Graffti), Shoichi Sudoh, Akira Takahashi, Eiji Takeuchi(STUDIO BIS), Yoshiharu Takeuchi, Yasushi Ishihara, Hiroyuki Ohminato, Kiyoshi Nomoto(AUTO UP), Toshiaki Hayakawa, Tateshi Yuasa

Text/Takayuki Saijo, Seiichiro Saito, Takeshi Saito, Makoto Shiomi, Akihiro Takahashi, Noboru Hirose, Ryuta Fujita, Koujiro Wakatsuki, HYPER REV

TUNED TOURER V C1-Specisal
JZX100 1J-GTE
Pro SHOP E・SR

C-1 SPL CPU
ノーマルCPUベースのCPUはブースト1.1kg以上では、マップ上でオーバーフローしてしまいます。
つまり、ブースト圧がマップのエリアを越えると、勝手に点火時期を遅らせたり燃料を濃くしたりと言った補正機能が働いてしまうのです。
そこで当社が開発したC-1 SPL CPUは、通常マップの1.3倍に容量を拡大する事でブースト1.3kg以上でもマップエリア内できっちりアクセスする事が可能。ブーストアップの効果を最大限に発揮できます。
また、確実な燃調を得る事で細かいセッティングが可能であるためビックアップ・レスポンス・耐久性重視など様々な仕様に対応。
(C-1 SPL CPU+ETC/CUT)¥162,000(取付け込み)
また、当社では現車走行によるセッティングのみ受付け中!
現車走行セッティング ¥50,000~

JZX100 C-1 SPL Parts

C-1 TURBIN kit
PW製PE2020Jタービンキット
立ち上がりから高回転まで扱いやすい、おすすめのタービンキットです。
ブースト1.1kg 387ps(ポンプPW製)
¥268,000

C-1 FRONT PIPE
排気効率を確実にUP!
■ノーマルタービン用 76.5φ
¥20,000
■PE2020Jタービン用 80.0φ
¥22,000

C-1 RADIATOR
真鍮製、2層式ラジエター。
ストリートからサーキット走行まで対応!
確実な冷却効果を発揮致します。
C-1必需品!冷却効果バツグン!
¥57,000

C-1 SUSPENSION
OHLINSベース
CUSCOピロアッパー
■フロント
スイフト製スプリング
18kg~22kg
■リア
メルベ製スプリング
11kg~14kg
F/Rセット一式
¥329,000
アライメントetc.セッティング代
¥ 35,000

C-1 ROLL CAGE
100系はボディー合成が弱い!!
ストリートを優先した(4名乗車)ロールケージを製作致します。
4点+サイドバー お勧めです。
ピラー止め、サイドフレーム止め、全て承ります。
¥120,000~¥250,000

C-1 BRAKE kit
JZA80スープラキャリパー・ローター・シムの定番ブレーキキット!!
ブレーキパッドは、PFC-R or AP-ZCの2種類用意、どちらかお選び下さい。
フロント¥118,000

C-1 REAR MEMBER COLAER
足回りはまず、メンバーカラー交換から行なって見て下さい。
乗れば分かります!
1台分¥19,000
取付け工賃¥20,000

C-1 STABILIZER
スポーティーな足回りになり、ボディーのロールを抑えます。
■フロント/32φ、■リア/30φ、
(F/Rセット/ブッシュ付き)¥55,000

OHLINS
OBERON LUBRICANTS

Let's Enjoy TUNED TOURER V!
ツアラーを楽しむコツ!!
■その1
ツアラー本来の乗り心地の良さを崩さずに、快適な乗り心地を考えたチューニングを行なう、もちろんデートにも最適な車に仕上げる事!
■その2
エンジンパワーはブーストアップで330ps位、ポン付けタービンで400ps位が扱いやすく、乗っていて楽しい車になります。もちろんストリートでの使用の場合ですが、サーキットでもそこそこ速いです。また、ドリフトでも扱いやすく楽しめます。
■その3
エンジンパワーを重視しかちですが、パワーに伴った足回りが必要です。次の順序で足 廻りのセットアップを行なってみて下さい。
1.リアメンバーカラー交換
2.スタビライザー交換
3.サスペンション交換
以上を、全て行なうのではなく、段階を置いて行なってみて下さい。ファミリーカーからスポーツカーに変わって行くのが体感的に分かると思います。
以上、ツアラーの持つポテンシャルを最大限にお楽しみ下さい。

販売代理店 オートハウス ファニー
Tel.048-431-9900
Fax.048-431-9978
〒335-0027 埼玉県戸田市氷川町3-8-16
OPEN A.M 9:30 ~ P.M 7:00

至 田無 / 至 哲学堂 / 新青梅街道 / 至 川越 / 至 新宿 / 西武新宿線 / 野方駅 / 環七通り / GS/JOMO / E・SR / 早稲田通り / 至 荻窪 / 至 高円寺 / 至 中野

工場完備
乗版O.K.
振込先
西京信用金庫
野方支店
普通
2217675
E・SR

製造発売元 E・SR
Tel.03-5318-6760
Fax.03-5318-6761
〒166-0003 東京都中野区野方2-62-3
OPEN A.M 11:00 ~ P.M 9:00

全日本ラリー、富士チャンピオンレース、筑波P-FFなどのCPUサポート 各種パーツ作成 etc.
※E・SRの電話が込み合っている場合は、オートハウスファニーまでご連絡下さい。

HKS九州サービス

〒802-0814　福岡県北九州市小倉南区蜷田若園3-12-15
☎093-931-6910
HPアドレス　http://www.hks-kyusyu.co.jp/

パワー・足まわり・ブレーキのトータルでバランスがとれたストリートオールラウンダー

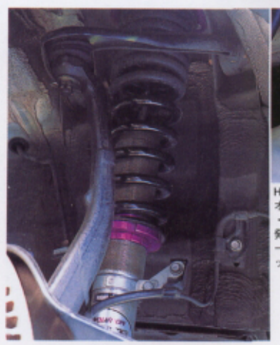
とはいえ腰下2J+To4Rにするところはさすが九州の大御所

HKS九州サービスはJZX100系が出たばかりの頃から手がけてきたオーソリティ。機能パーツやエアロパーツなどをオリジナルで開発するなど、特に力を入れている。HKS九州の竜円氏は「JZX100系チェイサーについて、ちょっと大人っぽくて落ち着いて乗れるし、エンジンの強度も高いから速くしようと思えば速くできる。パーツもたくさんあるしね。中古価格がちょっと高いのが難点だけど、チューニングベースとしてのポテンシャルはかなり高いよ」とその魅力を語る。

このチェイサーはジャンルを限定せずに、街乗りでも扱いやすく、ゼロヨンやサーキットでも楽しめるオールラウンドな特性を狙っている。とはいえ、3ℓ化、フル公認で600psのハードチューニングマシンだ。エンジンは、ヘッドは1Jのまま、腰下のみを2Jに交換。ポート研磨などもせずに純正パーツのポン付けになっている。カムはEX側を変更しているが、FコンVプロでセッティングしているのでアイドリングは安定しているし、エアコンON時にはアイドリングを上げるなどの制御も行なっている。

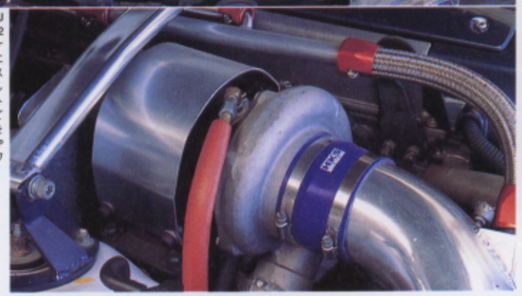
タービンは1Jのままなら GT3040あたりがちょうどいいらしいが、この1・5Jだともうワンサイズアップしないと使い切ってしまうという。下から使いたいなら GT3240くらいがベストだが、このクルマではよりピークパワーを狙って To4Rが選択されている。予算やクルマの乗り方にもよるが、1Jでも1・5Jでもタービンの選択肢が広いことが大きなメリットと言えるだろう。オリジナルの車高調はF10、R6kg/mmというバネレート。これもオールラウンダーというクルマの性格上、ストリートメインのセットで、サーキットでもストリートラジアルタイヤで流すくらいまで対応するが、Sタイヤには適さないという。Sタイヤでサーキットでタイムアタックなどをするオーナー向けにF16、R12kg/mmというセットもある。このほか、駆動系、ボディ剛性パーツなど、純正の流用パーツ、HKSのパーツ、オリジナルパーツを巧みに使い分け、とにかくトータルでバランスがいい1台に仕上げられている。

600psのパワーに見合うストッピングパワーを確保するため、フロントにはJZA80スープラ用のブレーキローター&4ポット対向キャリパーを移植してバランスをとっている。80スープラ17インチローター&キャリパー流用はマークⅡ系では定番ワザ。



HKSのハイパーMAXダンパーをベースにしたオリジナルセッティングのレボリューション・サスペンションKIT。乗り心地改善やノイズ発生防止のために、HKSのキットではピロボールになっているアッパーマウントをゴムブッシュに換えているのがポイント。

エンジンは腰下を2JZに交換したいわゆる1.5Jだ。カムはVVT-i側は生かし、EX側をHKSの272度（リフト量9.15mm）に換えている。ガスケットは2JZのノーマルを使用。コンピュータには当然FコンVプロを使用して、エアフロレスにしてDジェトロ化している。タービンは少しピークパワー狙いの思惑も含んだTo4Rカットバックタイプ。ブースト1.7kg/㎠をかけて600psを叩き出している。HKS本社がキットを出す前に製作したため、サクションパイプやインタークーラーパイプ、エキマニなどはワンオフ品になっている。



グローブボックスにキレイに収められた追加メーターは、燃圧計、排気温計、ブースト計。その下には、エアフロ車のDジェトロ化に用いられるHKSのVPCとブーストコントローラーのEVCがセットされている。

オリジナルのマフラーとフロントパイプの中間には、日産車用の触媒を付けることができるフランジが装備されていて、フルタービンキットを組んでも車検を通すことが可能だ。もちろんストレートパイプも装着できる。

オリジナルのレボリューション・ツインテールマフラー。触媒後で2本に分かれ、メイン60φX2、テール95φX2。メインパイプはアルスターで、タイコ以降がステンレス製。チェイサーは2本出しもよく似合う。

TUNING SPEC.

最大出力／最大トルク	600ps（ブースト1.7kg/㎠）／63kgm/5400rpm
ボア×ストローク	86mm×86mm
タービン	To4Rカットバック（A/R0.84）
コンピュータ	F-CON V Pro（32bit）＋ブーストコントローラーEVCⅡ
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 Sタイプインタークーラーキット
排気系	ワンオフステンエキマニ（42φ→60φ）、ワンオフフロントパイプ（75φ）、HKS 九州レボリューションツインマフラー（メイン60X2、テール94φX2）
カム	EX側HKS 272度（リフト量9.15mm）＋HKS 調整式カムプーリー
点火プラグ	HKS スーパーファイヤーレーシングS40i（NGK8番相当）
燃料系	インジェクターメイン550ccX8、ニスモGT-R用燃料ポンプ、調整式燃圧レギュレーター
駆動系	HKS ツインプレートクラッチ、TRD LSD
オイルクーラー	HKS エアロオイルクーラー
サスペンション	HKS 九州レボリューション・サスペンションKIT（F10、R8kg/mm）、強化ブッシュ
ブレーキ	パッド：F&R ラムズSPL、キャリパー&ローター：F80スープラ用
エアロパーツ	HKS 九州レボリューションフロントバンパー（7万3600円）、同リヤウイング（6万9800円）

オリジナルのレボリューション・フロントバンパースポイラー。開口部は、HKSのSタイプ・インタークーラーがジャストフィットする形状とサイズになっているのだ。

トランクリッドにもオリジナルのレボリューション・リヤウイングが装着されている。レーシーなデザインの2段フラップタイプで、エレガントにリヤビューを引き締めてくれる。

オリジナルのロアアームバーは左右のロアアームを連結するだけでなく、中央でサスペンションメンバーにも固定する3点支持タイプ。これにより剛性を大幅に高め、サーキット走行時はもちろん、ストリートでも効果が大きい。

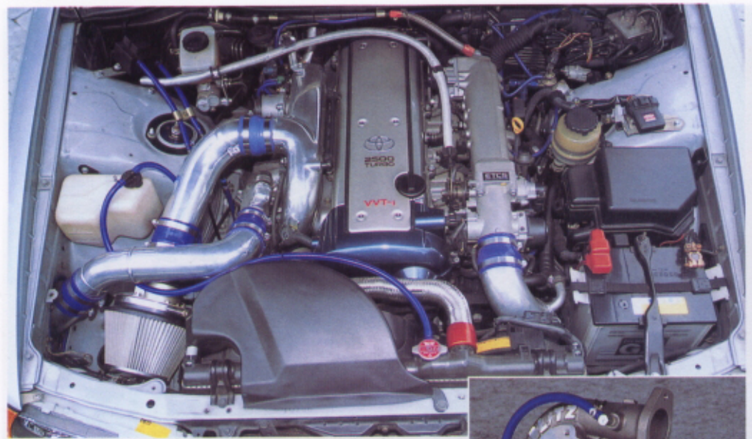
タイヤは走り屋定番のトップストリートラジアル・ネオバで、フロント225/45-18、リヤ255/35-18、ホイールもヨコハマのMODEL6（F18X8+35、R18X9+45）だ。ストリートカーの足元はやはり駐せる要素を無視できない。サスペンションもストリートラジアルに合わせた街乗り用セッティングになっている。

BLITZ

100／90系オーナーをサポートする豊富なパーツ群、そして110系も開発中

K1-450Vと『SACHSダンパー SP7』に注目！

〒202-0023　東京都保谷市新町4-7-6
☎0422-60-0515
HPアドレス　http://www.blitz.co.jp/



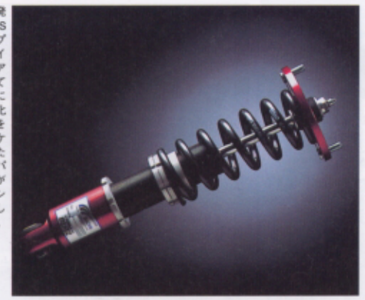
もともとトヨタ系には力を入れている総合チューニングパーツメーカーのブリッツ。ベースとして高いポテンシャルを持つ1Jを積んだ100／90系用のパーツを、エンジン系を中心に数多くリリースしている。

その中で特筆すべきなのは、やはりポン付けタービンながら450psの容量を持つK1-450Vだ。100系で純正タービンを使ったブーストアップでは、上限は約320ps～330psあたりとされ、限界が低かった。しかし、K1-450Vの登場により上限がアップ。かつてはシルビアの代名詞とも言えたポン付けタービンを、トヨタ車用に造ったところにブリッツの意地を感じさせる。100系用ポン付けタービンにはK1-380V（キャパは約380ps）もラインアップされており、100系1Jチューニングの可能性を広げてくれた（ちなみに、K1-380Vの方を例に挙げると、新設計コンプレッサーホイールにより空気流量を約20%アップ）。

また、長年開発してきたSACHS製の車高調も待望のリリースを迎えた。SACHSダンパー SP7」はストリートでの乗りやすさ・扱いやすさと、ワインディングやサーキットでのハード走行での高い限界特性を両立した。100系用はフロント12、リヤ10kg／mmで、もっとハードな方向に振りたければバネレートアップと減衰力アップで対応できる。その減衰力は調整式を採用しているが、調整できるのは伸び側のみ。というのも、伸縮同時タイプで減衰を上げると、どうしてもバンプ側が硬くなるだけのような感じが残ってしまうからだという。SP7は伸び側の減衰コントロールを重視し、フリクションを抑えたオイルシールなどとあいまって、ハード走行でもしなやかなフィーリングを実現している。より自分好みに減衰特性を変更したいなら、1本1万5000円から受け付けてくれるというから安心だ。

そのほか、パワーまで表示できる電子メーター POWER METER i-Dやさらに進化したブーストコントローラー SBCi-Dも好評。さらに、新型のJZX110系の開発も進んでいるというから楽しみだ。

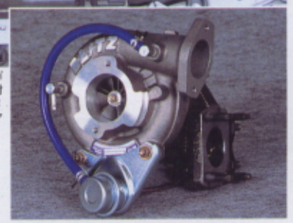
長い開発テストを経て、ついに発売されたブリッツの車高調、SACHSダンパーSP7。スペックの方は、スプリングは世界の信頼ブランド、アイバッハ、路面追従性アップやステアリングレスポンスアップに関係してくるプリロードの独立調整を可能にしたブラケット式車高調整、軽量化して慣性重量を下げサスの追従性をアップさせるためのアルミシェルケース、9伸び側の減衰特性を重視した減衰力無段階調整、などだ。アッパーマウントはゴムマウントタイプが標準で付属し、ピロアッパーマウントは別売りの設定。注文時に吊るしのバネレートからの変更もできる。



18インチにインチアップされたホイールは、BLITZテクノスピードZ1のF:8.0JJ+45,R:9.0JJ+45。スリーピースのリバースリムタイプで、ディスク部分は傷が付きにくい塗装が施されている。Z1の17インチではF:7.0+45,R:8.0+45が100系にマッチする。90系には17インチではF:8.0+38、R:9.0+45、18インチではF:8.0+45、R:9.0+45、19インチがF:8.0+45、R:9.0+45がマッチ。カラーはほかにゴールド、シルバーが用意されている。

純正エキマニにそのまま付けられるポン付けタービンのK1-450Vを装着し、ブースト1.3kg/cmで431.12psを発生するブリッツ・チェイサー。100系の1Jターボはノーマルタービンの絶対容量が低く、ブーストアップしろがあまり残されていない。そのため、タービン交換のメリットが大きく、450psのキャパシティを持つK1-450Vはコストをあまり掛けずにパワーアップできる。2.5ℓの排気量で低回転域から回すことができるタービンだ。

ブリッツのLMインタークーラーはアウターフィンの大型化で同サイズの従来品より冷却効率が約15～20%アップ、それでいてインナーチューブの断面積を広げて圧力損失を約15～20%低減した。パワーは約500psまで対応する。パイピング込みのキットで9万2000円という低価格が魅力だ。



SUS304オールステンレスボディで、抜群の吸入効率を誇るムキ出し型エアクリーナー、SUSパワーコアタイプ。ニュルブルクリンク最速トライのために開発されたとあって、何と1000ps対応というから驚く。ステンレスボディ独特のレーシーな吸気サウンドも魅力だ。

ブリッツオリジナルのアクセス・スーパーコンプリートコンピューターは、ワインディングやサーキット走行で繰り返されたテストデータを注ぎ込んだ、オールラウンドに対応するCPU。燃調／点火時期／スピードリミッター解除／レブリミッター解除／ブーストリミッター解除などがされている。

SUS304オールステンレス、鏡面仕上げ、TIG溶接ながら、超コストパフォーマンスで業界に衝撃を与えたニュル・スペックR。ストレート構造で排気効率は抜群。JZX100では前期で純正バンパーに合うタイプと合わないタイプが用意される。

シルバーボディにッドが映えるセミバケットシートのGT-3もちろんバックレストはリクライニング式た このほかに、フルバケのGT-1、フルバケがらバックレストの調整ができるGT-2というシートもラインアップする。

エアロダイナミクスキットのフロントバンパースポイラースペック1は前置きインタークーラーや大型ラジエター装着を想定し、開口部が広く取られている。ナード風になっていたり、オイルクーラー用のアウトレットダクトがあったりなど、サイドのフィニッシュも細かく造り込まれているが特徴だ。

ハイトは抑えつつも確なダウンフォースをむリアウィング。GTイング流行りの昨今こが、こういう控えめなタイプも似合うのがフェイサーのいいとこでもある。

TUNING SPEC.

最大出力／タービン	431.12ps（ブースト1.3kg/cm²）／K1-450V（24万8000円）
コンピュータ	ACCESS（12万5000円）
ブーストコントローラー	SBCi-D（5万9800円）
	ブーストマップアナライザー（2万9800円）
エアクリーナー	SUSパワー（2万6800円）
インタークーラー	LMインタークーラーキット（9万8000円）
マフラー	ニュル・スペックR（6万9800円）
プラグ	レーシングプラグR6472-8／ISO規格（1本2500円）
オイルクーラー	タイプAコア（5万円）
サスペンション	SACHSダンパーSP7　F12、R10kg/mm（34万8000円）
バケットシート	BLITZ GT-3（7万9000円）
ホイール	BLITZ Z1 BLITZ SILVER
	F:18X8.0JJ+45（8万2000円）R:18X9.0JJ+45（8万6000円）
エアロ	BLITZ エアロダイナミクスキット
	フロントバンパースポイラースペック1（8万9000円）、リアスポイラー（6万8000円）
その他	POWER METER i-D（2万4800円）

ビジュアル系電子メーターとして人気のSBCi-D（右）とPOWER METER i-D。SBCi-Dはブーストコントローラー本来の制御機能もさらに精密化。POWER METER i-Dはなんとパワー（1200psまで）表示できる。線グラフで追えるところが新しい。

助手席側ダッシュボードとグローブボックスに収められた追加メーターのレーシングメーターEV。ブースト計、水温計、油温計、排気温度計、油圧計、燃圧計などをラインアップし、電子式は60φと52φがある。SI単位に変更済みのBLメーターも並売されている。

〒515-2115
三重県一志郡三雲町大字中道字花ノ木500-1
☎0598-56-5880

三重トップフューエル

サーキットでもまだまだ現役の90 パフォーマンスは今でも十分に通用

1.8kg/cm²というブーストを許容する T78と1JZのコンビネーション

駆け出す前の4つ足動物のように低く身構えたこのチェイサーは、サーキットというフィールドに生息している……。

ドラッグのイメージが強い三重トップフューエルが作ったサーキット車というのは意外な気がするかもしれないが、この90チェイサーにはハイパワーFRのスポーツセダンでタイムを出すためのノウハウがつまっている。

まずエンジンだが、排気量はノーマルの2・5ℓのままT78タービンを使用。1JZでもパワーだけを追求する気ならもうワンサイズ上のT88も使えたが、サーキットではピークパワーよりも中高回転が重要ということでT78を選び、足りない部分はハイカムでフォローしている。90の1JZにはVVT-iが無いので、EX側だけでなくIN側もハイカムに交換できるのだ。そしてさらにバルブタイミングを見直すことで中速トルクを増やし、コーナー脱出スピードを高めている。

当然足まわりもこうしたエンジン特性に合わせた仕様で、アペックスのN1ダンパーにトップフューエルが選んだバネレートを組み合わせ、とことん車高を落としている。この低重心化と機械式LSDでトラクションを稼ぎ、速さとFRならではのクルマをコントロールする楽しさを与え、90の現役としての寿命を延ばしているのだ。

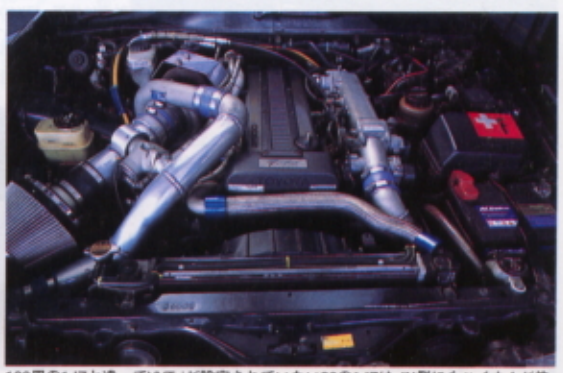
TUNING SPEC.

最高出力／ブースト	620ps／1.8kg/㎠
インジェクター／ポンプ	800cc／アペックスポンプ
コンピュータ	HKS　F-CON V
カムシャフト	HKS　IN:264／EX:272度　リフト量9mm
エアクリーナー	ブリッツ
タービン	トラスト　T78-33D 24㎠
エキマニ	トラスト
フロントパイプ	ZERO-1000オリジナル
マフラー	ブリッツ
フライホイール	OS
クラッチ	OSトリプル
LSD	TRD
ブレーキパッド	エンドレス　NA-S
サスペンション	アペックス　N1ダンパー　F:16　R:7kg/mm
タイヤ	YH　ネオバ　F:215/45-17　R:235/45-17
ホイール	ヨコハマ　AVS MODEL7　F:17X8+40　R:17X9+45

車高とバネレートは密接な関係があり、車高を落とせば落とすほどハードなバネが必要になる。ベタベタに落としたこのクルマは、フロント16、リヤ7kg/mmというレートだ。

サーキットランに合わせてシートはレカロに交換。しかし、フルバケではなくリクライニングタイプというのが、もともと高級セダンであるチェイサーらしいところともいえる。

ゼロヨンなら腰下2Jの3ℓ化でT88タービン、というメニューになるところだが、サーキット仕様ということで、2.5ℓ+T78でピークパワーよりもレスポンスを取るセッティングに。



100用の1JZと違ってVVT-iが設定されていない90の1JZは、IN側にもハイカムが使えるのが強みだ。このエンジンには、そのメリットを生かしてIN264度、EX272度のカムを組み込んでいて、中間から高回転までのパワーフィールを重視している。これと同時にバルブタイミングも中速トルクが稼げるよう見直されている。

トップフューエルのチェイサーは、サーキットでもラジアルタイヤの装着を前提としており、このクルマもネオバを履いている。サイズはフロントが215/45-17、リヤが235/45-17。

1JZは国産エンジンの中でもタフなエンジンで、水温に関しては余裕がある。しかしサーキットを走るとなるとかなり油温が上がるので、オリジナルのオイルクーラーを装着。

排気系は各社のイイとこ取りで構成している。エキマニはトラスト製で、マフラーはブリッツ。フロントパイプはオリジナルのワンオフでまとめている。触媒はサーキットでは当然ストレートだ。

CONTENT UPLOADED BY WWW.CISCOMDS.COM

〒224-0044　神奈川県横浜市都筑区川向町855-1
☎045-470-2888
HPアドレス　http://www.alles-create.co.jp/

アレスクリエイト／GLAD

フルエアロからブレーキパーツまで100系の走りを幅広くサポート

割れにくいウレタン製のエアロやオリジナルのパッドが走りに効く

グラッド・アヴィーラをプロデュースするアレスクリエイトは、さまざまなエアロパーツやブレーキパッド／ローターなどのオリジナルパーツを開発しているアフターメーカーだ。そのためこのチェイサーに装着されているアイテムは、すべて実際の走りを考慮されて製作されたモノばかりだ。

外装関係ではまず、フロントスポイラーに注目したい。100系チェイサーの場合、サイドステップやリヤバンパーはあえて交換する必要がないと思っている人も多いはず。しかし、ノーマルのフロントバンパーはアングルを確保するためか、いまひとつほかの部分とマッチしていなくて、バランスがちょっと悪い。そこで開発されたのがこのアイテムだ。ローダウンすると干渉がしやすくなるという点をクリアにするため、素材にはFRPより衝撃に強く、純正バンパーに使われているウレタンを使っているので、激しい走りにも十分対応できることが大きなメリットだ。

またGLADブランドのブレーキパッドは、ストリート、サーキット、ドリフトなどの使用条件に合わせたラインアップをしているが、その中からスポーツパッドのスタンダードといってもいいタイプNRをセットしている。ノーマルでも十分速い100系にピッタリのパッドなのだ。

TUNING SPEC.

■エアロパーツ	
GLAD AZZERAフロントスポイラー	2万7500円
未装着のエアロパーツ	100系マークⅡ前期用・汎用ダクト(2万8000円)
●V-SPECエアロパーツ	汎用ダクト用ネット(3000円)／フロントスポイラー(4万5000円) サイドステップ(4万8000円)／リヤアンダースカート(4万2000円) フロントグリル(2万5000円)／リヤウイング(4万5000円) ルーフスポイラー(4万8000円)
●GRIFFINエアロパーツ	100系マークⅡ用・フロントグリル(1万9000円) フロントスポイラー(4万6000円)／サイドステップ(5万6000円) リヤアンダースカート(4万4000円)／リヤウイング(4万6000円)
■チューニングメニュー	
排気量・最高出力／トルク	2500cc・280ps／38.5kg/㎠
装着ブレーキパッド	GLADタイプNR(F 2万3000円/R 2万2000円)
その他のパッド	GLADタイプNS(F 1万8000円/R 1万7000円) GLADタイプCZ(ツアラーVのみ)(F 2万8000円/R 2万6000円)
ブレーキローター	GLADスリットローター(3万5000円～8万円)
ブレーキフルード	GLADフルード(3300円／1ℓ)
タイヤ	RE711　F:225/40ZR-18／R:255/35ZR-18
ホイール	ZEIT SS　F18×8.5+41／R18×9.5+44

アレスクリエイトではフルエアロも多くラインアップしている。VIPテイストとスポーティテイストを融合したV-SPECブランド、ユーロスタイルを基本に上品で洗練されたフォルムを持つGRIFFINシリーズなどだ。写真はGRIFFIN100系マークⅡ前期用。詳細は166ページやホームページを参照。

❶100系マークⅡ(前期)用

❷100系マークⅡ(後期)用

走り屋系エアロシリーズというのがこのスポイラーの位置付け。ウレタン素材もそのための選択だ。デザインでは、ノーマルの結構ハデなサイドステップやリヤバンパーとバランスが取れている点に注目したい。

レース用からストリート、ドリフトまで、GLADブランドにはさまざまなパッドがある。ローターやフルードもラインアップしているので、ストリートカーからチューニングカーまで、すべて仕上げに対応できるのだ。

ホイールはZEIT SSをセット。サイズはフロント18×8.5+41、リヤ18×9.5+44だ。タイヤはポテンザRE711で、こちらはF225/40-18とR255/35-18。リヤのこのサイズは、フェンダーツメ折りで収めることができる。

❸90系マークⅡ(前期)用

❹100系チェイサー(前期)用

GLAD AZZERAのスポイラーはハーフサイズのボリュームを持ちながらも、全て2万7500円という低コストがうれしい。これは、同社がデザインから生産までを一貫して行なっているからこそ実現できる価格だ。

CONTENT UPLOADED
WWW.CISCO.COM/CISCO.COM.AU

HKS関西サービス

〒632-0111　奈良県山辺郡都祁小倉1080
☎0743-84-0126
HPアドレス　http://www.kansaiss.co.jp

2.5ℓとは思えない絶妙のタービン&カムセッティングで実現

アクセルを踏めばどこでも即反応。下から使える600馬力級のフィーリング

チェイサーは比較的派手なエアロが多いので、このHKS関西のシンプルなエアロはかえって目をひく。全体的にはAMGやハルトゲなどの、ヨーロッパ風のテイストを漂わせている。

3037SタービンとEX264度のカムの組み合わせも秀逸だが、そのコンビネーションを最大限に生かし切るコンピュータの効果も大きい。ハーフスロットルから踏んだ瞬間、エアコン使用時のアイドリング、冷間時のスタートにまでこだわった関西のF-CON V Proにも注目だ。

冷却性能を向上させ、なおかつ数字以上に車高を低くみせるオリジナルのフロントバンパー。前置きI/Cも収めやすく、ロードクリアランスも問題はない（ダクトはNISMO）。

オーリンズをベースにしたノーマルの形状サスは、高速ツアラー仕様。車高は35mmダウンされるが、ストロークはタップリと取ってある。車高調タイプのHKSハイパーマックスダンパーをベースにしたオリジナルもある。

エンジンパワーに負けないストッピングパワーを得るために、TRDの4ポッドキャリパーを装着している。パッドでリヤの効きを強め、最適な前後のブレーキバランスに整えている。

きりげないデザインで人気が高いHKS関西のオリジナルリヤバンパー。スポイラーはチェイサーのキャラクターを考えて、あえてウイングではなく貼り付けタイプのスポイラーに。

ピタリと収まったホイールは、AVSのモデル5。フロントは8の＋38、リヤは9の＋45、18インチのフロント235とリヤ265のをタイヤをツライチにするにはベストサイズだ。

シートは意外にもブリッドのフルバケを入れている。だが、考えてみれば4ドアなのだからリヤの乗降性に問題はないので、リクライニングしなくても別段不都合はないわけだ。

4ドア車でGOAボディの100系は、剛性感はもう一歩。HKS関西のリフレッシュバーなら、一般のロールバーと違って乗降性や乗車定員を損なわずに、強固なボディを作り上げる。

HKS関西のシンプルですっきりしたリヤバンパーは、他社（これはD.speed）のリヤウイングともマッチングがいい。リヤバンパーだけ装着する人も多いというから、人気の高さがうかがえる。

下まわりもトムスのブレース類でしっかり補強。ボディがしっかりするとサスペンションがきちんと動くので、ハードなサスを入れなくても姿勢が安定し、不安感が生じない。

白のチェイサーの足まわりには、HKSのハイパーマックスダンパーが装着される。バネレートはフロント10、リヤ8kg/mmというもので、実用性と走りを兼ね備えたセッティングだ。

TUNING SPEC.（黒）

最高出力／トルク／ブースト	445.5ps／58.6kg-m／1.65kg/㎠
インジェクター／ポンプ	540cc／ニスモポンプ
コンピュータ	HKS　F-CON V Pro
カム／ガスケット	HKS　EX:264度／HKS　メタルt=1.6
タービン	HKS　GT3037S 56T A/R0.87
マフラー	HKS　リーガルマフラー
I/C　O/C	HKS　GTインタークーラー／HKS
クラッチ	HKS　ツインプレート
LSD	クスコ　MZタイプRS
ブレーキ	TRDキャリパー+プロジェクトμ SCR PROブレーキローター
サスペンション	kansaiオリジナルオーリンズベース　F:9.4　R:5.7kg/mm
剛性パーツ	kansaiオリジナルタワーバー（1万8000円） kansaiオリジナルリフレッシュバー（9万8000円）
エアロパーツ	kansaiオリジナル　フロントバンパー（8万9000円）、サイドステップ（6万8000円） リヤウイング（5万9000円）、リヤアンダースポイラー（5万9000円）、以上キット25万円

TUNING SPEC.（白）

最高出力／トルク	377.3ps／49.0kg-m
フューエルポンプ	GT-R純正
コンピュータ	kansaiオリジナルメインコンピュータ
ブーストコントローラー	HKS　EVC
エアクリーナー	HKS　スーパーパワーフロー
サクションパイプ	kansaiオリジナル
タービン	HKS　GTスポーツターボキットPRO　GT2835 56T A/R0.67
マフラー	HKS　ハイパワーマフラー
インタークーラー	HKS　GTインタークーラー
パイピング	kansaiオリジナル
その他冷却系	HKS　オイルクーラーキット、ATオイルクーラー
LSD	クスコ　MZタイプRS
サスペンション	HKS　ハイパーマックスダンパー　F:10　R:8kg/mm
エアロパーツ	D.speed　HELL CAT　フロントバンパー、サイドステップ、リヤウイング kansaiオリジナルリヤアンダースポイラー（5万9000円）

AT車は低速トルクがあればあるほど面白い。ということで、GT2835タービンキットとGTインタークーラー、それに関西のROMタイプオリジナルコンピュータでビックアップ重視のセッティング。これで377.3馬力をマーク。

マフラーはパワー指向のHKSハイパワーマフラーを装着。もっとサイレントな音を求めている人には、HKSのリーガルマフラー（これでも500馬力まで対応する）をすすめている。

こちらのクルマのシートはレカロのリクライニングタイプでフォーマルを装い、どちらのタイプも似合ってしまうところがチェイサーというクルマの奥深さだろうか。

X側のカムを換えて排圧が上がり過ぎないようにすれば、上が詰まらずに高回転までスムースに伸びる。結果、パワーは445馬力に達し、トルクは58・6kg・mを出す。このクルマに匹敵するし、パワーフィールも600馬力級に引けを取らない。2・5ℓのままタービンとカムだけでこれだけのパフォーマンスが出ればコストも助かるし、満足度も高いというもの。またハンドリングも完成度が高い。このクルマはオーリンズベースのノーマル形状サスを使っているが、減衰力等はHKS関西オリジナルの仕様でストロークもタップリあり、しなやかな乗り心地になっている。バネレートはそれほど高くはないが、リフレッシュバーなどでボディがしっかり補強されているので、マイルドな足まわりでも不安感はない。

もう1台の白のデモカーはAT車で、できるだけ下からトルクが出るようにセッティング。こちらはエンジン本体はノーマルで、GT2835タービンとGTインタークーラー、それにオリジナルのパイピングとCPUでトルクバンドを広げている。2001年初頭にはHKSのエキマニが完成する予定なので、それを装着すればもっと下からパンチが出て楽しいAT車に進化するはずだ。

〒294-0038
千葉県館山市上真倉1584-1
☎0470-22-1657

パワーハウスアミューズ

アクチュエーター式では最大風量を誇る2837Rキットで2・5ℓの可能性を拡大

等長エキマニ＋ハイテックROMでNA領域のピックアップも抜群！

メーカーに先駆け2835Rのポン付けタービンキットをリリースしたアミューズだが、このクルマにはさらに風量を増やした新しいタービンキット、GT2837R Proを装着してきた。これは3037Sのコンプレッサーを使用したもので、容量的にはフルタービンの3040とほぼ同じ。最大470馬力を発生するアクチュエーター式では最大級のタービンだ。キットには専用のアウトレットやサクションのほか等長エキマニも付いているのだが、このエキマニがブランチ長や長さの理想を追い求めた絶品で、タービンが大きいのにNA領域もよく、2835タービンと同等の立ち上がりを誇る。2・5ℓの1JZに大きなタービンを入れると中低速が細くなるので、通常は壁下2Jの3ℓ化したエンジンに大きなタービンの組み合わせとなるが、このキットなら2・5ℓのままでも十分。現にインジェクターもインタークーラーも純正のまま、ポンプをGT-R純正に換えただけのでもブースト1・1kg/㎠までイケるので、400馬力を出せる。インジェクターとインタークーラーを交換すれば、450馬力も可能だ。さらにカムを入れれば470馬力と、ステップアップの余地も十分。またカムといえば1JZにはVVT-iが付いているが、アミューズのハイテックROMはVVT-iの設定も自在なので、等長エキマニの特性を生かしてさらに中間トルクを高めている。

さらにエンジン関係では、オリジナルのETCSカットも装着。ETCSとは、アクセルを踏み込んでもパワーが急激に立ち上がらないようにサブスロットルで出力を制御するもので、思い切り走りたいときにはもどかしい思いをする。ETCSカットはそのサブスロットルを取り除くキットなので、アクセルレスポンスはリニアになり、サクション抵抗も減るのでパワーフィールも向上している。

一方、足まわりは走行会ユーザー用に開発したハイテックダンパーキットで武装。ビルシュタインベースのこのサスは、タイムを出すために車高は目いっぱい低くしているが、きちんと動く足にしているので意外に乗り心地は悪くないのだ。

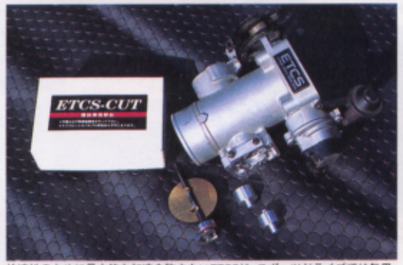
フロントまわりはオリジナルのハーフスポイラーとフードトップグリルでシェイプアップ。街乗り用の19インチタイヤが入るように、フェンダーは約15mm広げられている。

フロント同様にリヤのフェンダーもツメ折りの上、若干叩き出されている。GTウイングが目を引くが、実はコレ、オーナーの自作品。フェンダーも自分で叩き出したのだとか。

GT2837Rはアクチュエーターなので、純正触媒が取り付けられる。チェイサーにフルタービン（ウエストゲート式）を装着すると、触媒がつかないので車検の問題が発生するが、このキットならフルタービン級の容量なのに車検の心配はしなくていい。キットのエキマニを使うとタービンがよく見える。

GT2837Rのキットなら等長エキマニや専用アウトレットで理想の吸排気効率となっているので、通常大容量タービンで失われるNA領域や中低速トルクもばっちり。純正マニ用にアウトレット形状を若干変えたものも。

VVT-iまでいじることができるオリジナルのハイテックROM.GT2837R用をはじめ,各タービン用のデータが入ったコンピュータもある。ブースト1.1kg/㎠までなら、通販でセッティング済みコンピュータも扱っている



快適性のために暴力的な加速を許さないETCSは、スポーツドライブでは無用。ETCS-CUTは、ETCSのサブスロットルを取り外すキットなので、このシステムを殺すだけでなく、サブスロットルのサクション抵抗も低減させる。

マフラーはアミューズR1チタンマフラー。フルチタンなので,純正マフラーの24kgという重量に対して、なんとわずか5.5kgと超軽量。サウンドもかなりボリュームがあるが、110系用の容量を抑えたタイプも開発中だ。

TUNING SPEC.

最高出力／トルク	401.3ps／53.1kg-m
ブースト圧	1.1kg/㎠
コンピュータ	オリジナル　ハイテックROM SPL(16万8000円)
タービン	オリジナル　GT2837R Pro kit(54万8000円)
エキマニ	オリジナル等長エキマニ(タービンキットに含む)
マフラー	オリジナル　R1-TITAN（14万9000円）
スロットル	オリジナル　ETCS-CUT（9800円）
オイルクーラー	トラスト　グレッディ
LSD	クスコ　RS
ブレーキパッド	エンドレス　NA-R
サスペンション	オリジナル ハイテックダンパーキット F:18 R:12kg/mm
タイヤ	BS ポテンザS02ポールポジション F:245/35-19 R:265/30-19
ホイール	BBS-LM　F:19×9+38　R:19×9+20
エアロパーツ	フロントスポイラー（4万8000円）
	フードトップグリル（3万3000円）

サーキットでの性能を重視して、可能な限り車高を下げたハイテックダンパーキット。50～70mmは落としているのでローダウンによるデメリットもなくはないが,Sタイヤならば低重心がデメリットを打ち消し、タイムが出る。

街乗りではフロント245/35-19、リヤ265/30-19というビッグサイズでドレスアップし、サーキットでは4本とも255／40-17のSタイヤを装着する。255という太さがフロントに余裕を生んで具合がいい。

〒811-1323
福岡県福岡市南区弥生5-18-18
☎092-574-5591

ドリームファクトリー

1.5J+T88をATでブン回すストリート驚速モンスター

あくまで街乗りメインながらゼロヨンもやりたいというオーナーのこだわりマークII

ドリームファクトリーのマークIIは「超街乗りメインで、ちょっとゼロヨンもしたい」とオーナーがかなり欲張った仕様だ。ドリームが考えるバランスの取れた車造りということからすると、タービンはRX6がベストマッチするということを実走テストでつかんではいたが、オーナーの「ちょっとゼロヨン」というのが実はかなり本気レベルらしく、今後のパワーアップも見越してT88を選び、しかもATのままでいく、というところから開発がスタートしたという。

そのゼロヨンでは、T88を使って4速9000回転吹け切りという形に持っていければ一番速いというのは分かっているが、1Jノーマルのままでは限界まで回し切るような使い方に対してクランクシャフトの耐久性に不安が残る、という問題があった。そこで、1Jヘッドに2Jの腰下という、いわゆる1・5J仕様にしてこの問題をクリア。これは結果的にコストを下げるという面にもつながっていることに注目したいところだ。これで、現在の仕様でも約600psは絞り出しているが、気になるATもオリジナル強化タイプを使い、パワーのキャパがオーバーしないようにしている。

さらに700psというパワーも視野に入っているというバケモノAT車なのだ。

TUNING SPEC.

最大出力	約600ps/6800rpm（ブースト1.7kg/㎠）
タービン	T88-34D 18㎠
圧縮比	8.7
コンピュータ	メインCPU+ブーストコントローラーHKS EVC Pro
吸気系	HKSパワーフロー+ドリームオリジナルサクションパイプ
インタークーラー	トラスト+ワンオフパイピング
排気系	ステンエキマニ、ドリームオールステンマフラー
カム	EX264度
プラグ	NGK9番相当
燃料系	インジェクターメイン550cc×6、ボッシュ燃料ポンプインタンク、調整式燃圧レギュレーター
駆動系	オリジナル強化A/T、ATS LSD
サスペンション	HKSハイパーダンパー（現ハイパーMAXダンパー）F14、R7kg/mm
タイヤ	F:ネオバ235/45-17、R:NITTO 275/45-17
ホイール	F:RegaMaster 17X8+35、R:MODEL7 17X9+45
エアロ	Hippo Sleekフロントハーフスポイラー

HKSの（旧）ハイパーダンパーはオーナーの好みからのチョイス。乗り心地が良くて街乗りも良好だとか。ドリームファクトリーでは、走行テストの結果などから高速域でのダンピング特性に優れたクァンタムも勧めている。

ブースト1.2kg/㎠あたりからETCS（電子制御スロットルコントロールシステムが作動し始めるが、逆にブーストが安定しなくなってくるので、ドリームではカットしているという。

オリジナルのマフラーはメイン80φ+テール120φのオールステン。街乗りメインのATではトルクも欲しいので、ちょうどいい太さだ。このあとさらにパワーアップする時に変更する予定だ。

リヤのニットーはある達人の勧めによるもの。他のストリートラジアルやSタイヤを履いてみてもスタートでグリップしなかったが、ニットーは大正解。確実にトラクションを稼いでくれる。また、ゼロヨンでスタート時に最適なアライメントになるように、キャンバーは立てられている。

現在はT88タービンが搭載されているドリームの1.5J。通常のターボチューンでは、ブーストを一定より上げる時は圧縮比を下げるというのが常識とされるが、燃焼室の加工などによりデトネーション、さらにノッキングなどの問題をクリア。この車ではブーストを1.7kg/㎠までアップした上で、逆にノーマルの8.5から8.7まで上げている。

CONTENT UPLOADED BY
Cisco Kids
WWW.CISCOKIDS.COM

〒165-0027
東京都中野区2-62-3-1F
☎03-5318-6760

E・SR

ボディと足まわりを徹底的に煮詰めたC1&ストリート仕様

レスポンスを重視して選んだボールベアリングのPE2020Jも絶妙マッチ

もともとはシルビアオンリーのショップだが、JZX100に乗り換えるオーナーも多く、依頼されてJZX100のCPU、足まわりなども開発しているというE・SR。

このチェイサーはC1をターゲットにしつつ、街中でも乗りやすいというコンセプトで造られたマシンだ。1Jは高回転域で回るエンジンじゃないということで中低速域寄りの斜流タービンを選択し、ピークパワーを狙わず3000回転くらいでも遊べるようにした。

その分、力を入れているのがボディと足だ。JZX100系はリヤがマルチリンク特有のイヤな動きをするということで、オリジナルのメンバーカラーで余計な動きを抑え、ノーマルの低いボディ剛性は、できる限り使い勝手を犠牲にしないようにロールケージで補強。そして、セダンゆえにバタンバタンとロールしてしまうのをスタビで抑え込んでいる。

特に足まわりでスゴいのは、スプリングはフロントがスウィフト、リヤはメルヴェ、スタビはフロントがラルグスで、リヤはarcと、前後で異なっていること。つまり、何社もの組み合わせをテストして、ベストのマッチングを探っていったのだ。デートにも使える乗り心地ながらバツグンのトラクション性能を発揮するというこの足は、ストリートで飛ばすオーナーに高い人気を誇っている。

TUNING SPEC.

最大出力	393.8ps（ブースト1.3kg/㎠）
タービン	パワーエンタープライズPE2020J
コンピュータ	E・SRメインCPU（15万7000円）
ブーストコントローラー	BLITZ D-SBC
インタークーラー	トラストR-SPL HG
排気系	E・SRフロントパイプ80φ（2万円）、E-SRマフラー・メイン80φ/タイコ140φ/テール100φ（11万8000円）
点火プラグ	トラストR-8（NGK8番相当）
燃料系	インジェクターカルディナ用メイン534ccX6、R34GT-R用燃料ポンプ
駆動系	OSツインプレートクラッチ、クスコMZタイプRS（1WAY）LSD
冷却系	オリジナル真ちゅう3層ラジエター（7万7000円）、トラストオイルクーラー
サスペンション	E・SR車高調オーリンズベース（F22、R13kg/mm）、
スタビ	F:ラルグス32φ/R:arc、E・SRリヤメンバーカラー（1万7000円）
ブレーキ	パッド:F&R PFC RACE、フロントキャリパー80スープラ用17インチ
タイヤ	BS RE540S F235/40-17 R255/40-17
ホイール	RAYS SE37K F17×8.5+40 R17×9+40

剛性アップとストリートでの使い勝手を両立するために、ロールバーはリヤシートも残せる4点式に、サイドバーを追加している。ピラーはボルト留めを施し、フロアにはボックスを作って溶接している。こうしないと、せっかくの剛性アップの意味がないという。ここらへんのノウハウは、C1やストリートの実戦で培ってきたものだ。

タービン交換をしているだけに、マフラーは排気のヌケを重視したオリジナルのストレートタイプ。フロントパイプもオリジナルのマフラーと同径の80φ。写真にはないが、CPUは立ち上がりを重視したセッティングだ。

オーリンズベースのオリジナル車高調のバネレートは、C1をにらんだF22、R13kg/mm。ロッドやケースの寸法から合わせ直し、減衰力もオリジナルだ。スタビやオリジナルメンバーカラーとあわせて使わないと意味がないという。

エンジン本体はノーマルで、タービンはPWRのPE2020Jをポン付け。インジェクターは、カルディナ用534ccを流用している。ブーストコントローラーはブリッツD-SBCで、最大ブースト1.3kg/㎠時に、393.8psをマーク。ストリート用としては十分なパワーだ。

タイヤはC1に合わせたRE540S。黒いボディとSE37Kブラックの組み合わせがシブすぎる。フロントブレーキはノーマルのローターは80スープラ用のキャリパーを組み、PFCのパッドを使っている。リヤはパッドのみの強化でも大丈夫だという。

CONTENTS PROVIDED BY
Option
WWW.OPTION.CO.JP

HKS東京サービス

ストリートでの扱いやすさを重視したGT3037S装着のオールラウンダー

低回転でも十分にレスポンスするからATとのマッチングもまったく問題ナシ！

HKS東京サービスが提案する1JZ-GTEのエンジンチューニングは「乗りやすさを犠牲にしないタービン選択」としながらも、それでいて高回転側までパワーの落ち込みがないことをメインに考えられている。

JZX100系に搭載される1JZは、ノーマルが低中速を重視しすぎたタービン設定のため、高回転側では気持ちいい吹け上がりを感じることができない。そのためブーストアップで満足できないユーザーにはポイントとなるタービンの交換を勧めている。

その場合でもユーザーの狙いと予算を尊重したうえでタービンの交換となるが、予算を抑え、全域のフィーリングを重視したいならGT2835プロキットがいいという。しかしながら、高速域を重視して抜けるような加速感を味わいたいとなれば、このチェイサーに組み込まれたGT3037Sがお勧めだ。

ステンマニを採用し、ウエストゲート仕様となるGT3037Sタービンなら1JZとのマッチングはかなり高いレベルになるという。このサイズならATミッションだとしてもスタート時にまごつくことなく、高回転域までできれいに吹けあがる仕様になるという。

それだけエンジンとのマッチングもよく、セットアップが完璧に行なえているから、速さと乗りやすさの両立が可能なのだ。

TUNING SPEC.

最高出力／トルク	440ps／56.2kg-m
ブースト圧／ガスケット	1.2kg/㎠／1.6mm
コンピュータ	HKS F-CON V Pro
エアクリーナー	HKS スーパーパワーフロー
タービン	HKS GT3037S
マフラー	HKS ハイパーマフラー
I/C O/C	HKS GT／HKS
ミッション	強化、ATFクーラー装着
LSD	TRD
ブレーキパッド	プロジェクトμ HC TITAN Kai
ブレーキキャリパー／ローター	80スープラ用／プロジェクトμ SCRプロ
足まわりパーツ	TRDスタビライザー、TRD強化ブッシュ
剛性パーツ	オリジナルカーボンタワーバー、トムス補強バー
タイヤ	BS RE711 F:235/40-17 R:255/40-17
ホイール	ヨコハマ AVSモデル7 F:17X8+40 R:17X9+45
エアロパーツ	プロジェクトμ、HKS関西サービスリヤウイング

オーナーだけでなく、奥様も買い物に使われているという乗りやすさを持ち合わせながら、ここぞという速さを持っている。チェイサーならではの、乗りやすく速い仕様なのだ。

リヤウイングはHKS関西製の翼（ヨク）ブランドを装着。強烈なダウンフォースを発生させるためサーキットから高速域まで高い安定性を発揮するという。

エンジンルームとコーディネイトされているレッドカラーのレカロは、ストリートの快適性を備えながら、サーキットまで使えるサポート力も持ち合わせているのでお勧めなのだ。

ステアリングのコラム上にセットされているHKS製のEVCによってブースト圧をコントロール。設定ブーストは1.2kg/㎠。見やすい場所にセットすればブースト計としても使えるのだ。

サスペンションはHKS製のハイパーマックスダンパーを勧めている。オーバーホール時に好みに応じた減衰力設定も行なってくれるため、レベルアップしても対応できるところが人気の秘密。それでいて乗り心地もいいのだ。

ブレーキは80スープラに装着されている大容量キャリパーを移植。フロントだけでなく、リヤも移植は可能なので、気になる人はHKS東京サービスに問い合わせて確認して欲しい。

アドバンのAVSモデル7ホイールは、チェイサーとのマッチング度も高く、ユーザーの装着率も高い。タイヤはオーナーの好みに合わせてポテンザのRE711が組み込まれている。

インタークーラーはHKSのGTが装着されているが、タービンサイズを大きくしないのならタイプSでも対応できるという。パワーを重視するならGTのほうを選択したい。

このクルマのようにエンジンパワーを高めた場合、冷却系は充実させたい。オイルクーラーを装着することで、安心してアクセルを踏み抜くことが可能になるのだ。

レッドにカラーリングされたヘッドカバーはしっかり手入れされ、その仕上がりもきれい。JZX100系はVVT-iが採用されているため、イン側のカムは現在ノーマルだが、HKSから2001年初頭をめどに対応するカムが発売される予定だそうだ。そうなればエンジン効率がさらに高められることになり、GT3037Sタービンをさらに元気に回せるはず。

マフラーは、HKSのハイパーマフラーを装着している。チューンドタービンにも対応する口径を持たされているため、マッチング度はかなり高いレベルにある。

〒191-0065
東京都日野市旭ヶ丘6-11-8
☎0425-81-5251

筑波で1分4秒台に突入した90サーキットアタッカー

とはいえ、ほとんどこの仕様のままストリートユースもラクラクとこなす

同じくHKS東京サービスのデモカーでも、こちらは90のチェイサー&マークⅡ。それも、サーキットをターゲットに作られたクルマだ。それぞれ日光や筑波をメインステージとしており、日光では43秒2、筑波では1分4秒台をマークする実力を秘めている。

筑波をメインにしているというチェイサー。エンジンはブロックに2Jを使って3ℓ化している。燃焼室加工を施したヘッドには、IN/EX共に256度のカムを組む。これならアイドリングも安定するし、高回転でのタレもない、ということからのチョイスだ。そしてタービンは3037S。低速域と高回転での伸びのバランスを考えると、このサイズがベストとのこと。これで450psを発揮。

足まわりは、ハイパーマックスダンパーをベースにしたオリジナルキットを装着。バネレートはフロント14、リヤ10kg/mmと、ガチガチというわけではない。ロールはスタビで抑えるようにしているためもある。

ここまで聞いてわかると思うが、決してサーキットスペシャルではない。現に減衰を調整するだけで、通勤にも普通に使っているのだ。セダンとしての快適性を生かしつつ、サーキットでGT-Rも追いかけ回すポテンシャルを持つ……。マークⅡ3兄弟ならではの楽しみ方を具現化したクルマといえよう。

TUNING SPEC.(CHASER)

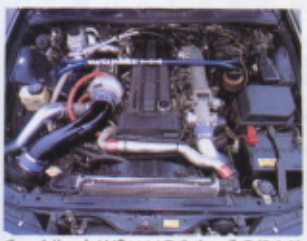
最高出力	450ps
最大トルク	58.5kg-m
ブースト圧	1.2㎏/㎠
エンジン	2Jブロック+1Jヘッド(燃焼室加工済み)
カムシャフト	HKS IN/EX:256度
ガスケット/圧縮比	HKS メタル2mm/8.5
インジェクター/ポンプ	メイン540cc/GT-R用
コンピュータ	HKS F-CON V Pro
タービン	HKS 3037S
インタークーラー	HKS GT-R用
クラッチ/LSD	HKSツイン/TRD
ブレーキパッド	エンドレス
ブレーキキャリパー/ローター	80スープラ用/プロジェクトμ SCRプロローター
サスペンション	オリジナル F:14Kg/mm R:10kg/mm
その他剛性関係	オリジナルカーボンタワーバー、TRDスタビライザー
タイヤ/ホイール	BS 540S F&R:255/40-17/R33GT-R純正

日光をメインに走っているマークⅡ。このクルマもサーキットはもちろんのこと、チャイルドシートを取り付けて(!)の家族サービスまでこなしてしまうというクルマ。だが、チェイサー同様に走りの実力も十分に高い。

タイヤはF275/40-17、R315/35-17という超ワイドサイズ。もちろんオーバーフェンダー加工して収めている。こちらもブレーキは80スープラ用のキャリパーを流用してサーキットに対応。

R33GT-R純正ホイールに、前後255/40-17のSタイヤを履く。フロントを255にすることで進入時のアンダーが消えるとのこと。ブレーキは、前後とも80スープラのキャリパーで強化する。

ボディまわりではオリジナルのカーボンタワーバーを装着している。90では剛性アップのチューンが有効で、特にリヤまわりが効果も高いという。ただし、下まわりを固めすぎるとピーキーになってしまうそうだ。



チェイサーとは違い1Jのまま。そのほかはIN/EXとも256度のカム、540ccインジェクターとGT-Rポンプ、そして3037Sタービンと、チェイサーとほぼ同じ。同じくブースト1.2kg/㎠で450ps/58.5kg-mというスペックだ。

一見ノーマルに見えるボディラインだが、よく見るとオッと思わせるオーバーフェンダー、F275/R315というサイズを収めるために、かなり叩き出されているのがわかるアングル。

インタークーラーはHKSの90用インタークーラーを使う。オイルクーラーもHKSだ。チェイサーとは違い、エアロパーツを多用せずにスッキリした外観に仕上げているのが特徴。

インタークーラーは、コアにHKSのGT-R用を使い、ワンオフパイピングでセットする。右ライトにダクトを設けてフレッシュエアをタービンに導くようにするなど、スパルタンな印象だ。

リヤウイングはHKS関西サービスの、いわゆるGTウイングタイプを使う。フロントにはオーナー自作のカナードを装着するなど、空力面でのチューンも積極的に行なっている。

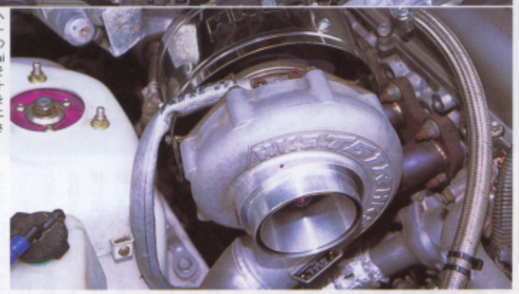
90の1JはVVT-iはないので、IN/EX側ともハイカムを入れられる。インジェクターはメイン540ccでポンプはGT-R用。これをF-CON V Proでコントロールし、ブースト1.2kg/㎠で450ps/58.5kg-mを発生。

オートサービスモリ

〒253-0101
神奈川県高座郡寒川町倉見1116　☎0467-74-0058
HPアドレス　http://www.as-mori.co.jp

ゼロヨンタイム狙いの2J換装+T51R 700ps+αの加速は圧巻のひとこと

GT-R用6速を組み込んでコンスタントに10秒台をマーク!



2Jに換装されたエンジンはHKSのカムなどヘッドチューンを徹底的に行ない、ビッグタービンを回すバルブタイミングや燃料、点火のセッティングを完璧に行なうことでT51R kaiを軽々回す。フルチューンのため乗りづらそうに感じるかもしれないが、低速トルクも十分あって意外と乗りやすい。それでも本領を発揮するのは3速から。ロー、セカンドではニットータイヤが温まった状態でもグリップさせることは難しいほどのパワーなのだ。

インタークーラーはトラストのGT-R用3層改。効率を考えたパイピングが施され、オイルクーラーなども装備することで、ハイパワーをムダなく出せるようにセットアップされている。もちろん、本番の時はナンバーを外す。

バルブタイミングはインテークが早めの108度。エキゾーストは272度カムということもあって113度あたりにセットしている。アイドリングでは多少バラつくが、セットアップが完璧のため決して乗りづらくはない。

燃料と点火を自由にコントロールできるFコンVプロによってセッティングを行なう。乗りやすく、トラブルを起こさない安定したエンジン出力を可能にするために、何日もかけ徹底したデータ入力を行なっている。

メインを890ccの大容量インジェクターに変更しながらも、1000回転でアイドリングするのはFコンVプロのセッティングが完璧に行なわれている証拠。燃圧は3.5kg/㎠と、決して高い設定にされていない。

オリジナルマフラーは90φ。80φのフロントパイプからストレートに排気させることで抵抗を最小限に抑え、ハイパワーを可能にしている。

これだけのハイパワーながらステアリングはノーマルを使う。このギャップがストリートマシンならでは。追加メーターはブースト計だけ。

ストリート走行にソライと感じさせるのはトラスト6速ドグミッション。シフトに対するフィーリングは完璧だ。入りづらいわけではないが、「ヒューン」というスバーギヤ独特の音は強烈。でも気分はいい。

TUNING SPEC."TOURER S"

最大出力	740ps（ブースト1.8kg／㎠時）
タービン	HKS T51R kai
コンピュータ	HKS F CON V Pro
ブーストコントローラー	EVC Pro
ベースエンジン	2JZ-GTE換装（87mm×86mm）
圧縮比	8.4
エアフロ	Dジェトロ化
ピストン	HKS 87φ鍛造
コンロッド	トラストH断面
バルブスプリング	㊙
カム	HKS IN264mm+リフト量9.0mm／EX272mm+リフト量9.3mm、HKSタイミングギア
インタークーラー	トラスト+オリジナルアルミパイピング
排気系	HKSステンエキマニ、HKSウエストゲートフロントパイプ80φ、MORIステンマフラー
燃料系	インジェクターメイン850cc×6、ポッシュポンプ×2、調整式燃圧レギュレーター
オイルクーラー	トラスト
ミッション	トラストGT-R用6速クロスミッション
クラッチ	HKS トリプルプレート
LSD	TRD LSD（ファイナル3.9）
サスペンション	HKSハイパーMAXダンパードラッグバージョン MORIリヤリンクキット
ブレーキ	キャリパーフロント:80スープラ・17インチ用、リヤ:GT-R用

700psというビッグパワーを受け止めるために、定番の80スープラ・17インチキャリパーを流用している。ストリートでも十分なストッピングパワーを発揮し、コストも低く抑えられるところが魅力だ。

ゼロヨンだけでなく、ストリート走行にも使える味付けとなっているHKSのハイパーダンパー（現ハイパーMAXダンパー）。トラクション性能はアップしているものの、発生する強烈なトルクとパワーに、オーナーもスタートにてこずっているという。

腰下はメタルガスケットのほかHKSの鍛造ピストンが組み込まれ、コンロッドはトラスト製のH断面が採用されている。こうした強化パーツを組み込むことで、1・8kg／㎠という高いブーストにも耐え、ハイパワーを発揮させることが可能になる。

これを生かす補機類のセットアップも完璧。燃料ポンプはポッシュ製を2基、インジェクターは850ccをメインに使うことで、パワーに対する燃料を補っている。そのほかにもトラストの3層インタークーラー、パイピング、フロントパイプ、マフラーに至るまで、徹底して効率を高められていなければ700psオーバーを狙うことは不可能なのだ。

また、強化パーツ、ビッグタービンを装着しただけでは、強烈なパワーを狙うことはできない。Fコン Vプロによる燃料と点火のセッティングを完璧になければ乗りやすく速いといわれるエンジンは完成しないのである。

そしてこのパワーを有効に使いタイムアップするために採用されたのが、GT-R用のトラスト6速ドグミッション。スバーギアから発せられる独特のミッション・サウンドは、いかにもハイチューンといった印象を与える。ファイナルギアもミッションに合わせ3・7から3・9にローギヤードさせ、イニシャルを高めたLSDを組み込むことで、ゼロヨン10秒台のタイムをコンスタントに叩き出しているのだ。

〒304-0004
茨城県下妻市大字大木1235-2
☎0296-45-1760

BN SPORTS

パワーチューンへの対応を考慮して実用的なエアロデザインを構築

インパクトの強いルックスはすべて走りを重視した意味のあるデザイン

BNスポーツは、ミドルセダン／スポーツセダンからスポーツカーまで、走りをしっかりと意識したエアロチューンを得意としているブランド。アイテムのデザインから製作まで、すべて自社で行なっているため高い精度と手ごろな価格を実現している。撮影用に2台持ち込まれたデモカーは、どちらもかなり押し出しの強い、存在感のある仕上がり。しかし各アイテムを見ていくと、そこには単なる「こけ脅し」のデザインではなく、走りを意識した処理が施されていることがわかる。

90系／100系ともに、フロントバンパーには広大なエアダクトが採用されている。これはもちろん、ハイパワー化に対応して、十分な空気をエンジンルームに取り入れるためのデザインだ。加えてユニークなのが、左右のウインカー部分にも大きなダクト状の開口部を持たせていること。この処理を活用すれば、ウインカーを生かしながら、オイルクーラーなどの補機類を無理なくビルトインできる。あくまで実用性を追及した結果の、インパクトのある形状なのである。

また全体的なフォルムに目をやって見ると、意外なほどに違和感のない、ナチュラルなラインを構成している。強い個性を主張しながらも、まるで純正エアロのようにフィットしていることも大きな魅力と言えるだろう。

DRESS-UP SPEC.

■JZX100　マークⅡ　こげ茶色

エアロパーツ	フロントバンパー（7万3000円）
	サイドステップ（4万8000円）
	リヤハーフスポイラー（5万3000円）
インテリア	シート：ブリッド、ステアリング：ナルディ　クラシック33φ
追加メーター	ブースト計
ホイール	WEDSクレンツェERM　F:17X9.0+23、R:17X9.5+27
タイヤ	ヨコハマM7R　F:215/40-17、R:215/45-17

■JZX90　チェイサー　えんじ色

エアロパーツ	フロントバンパースポイラーTypeⅡ（6万3000円）
	サイドステップ（4万8000円）
	リヤバンパースポイラー（6万8000円）
追加メーター	スピードメーター、タコメーター、燃料計、ブースト計、油温計、水温計、油圧計、排気温度計
ホイール	ワーク　エキップ　F:17X9.5+24、R:17X9.5+24
タイヤ	ADVANネオバ　F:235/40-17、R:255/40-17
軽量化	リヤシートレス

ナチュラルなエアロにマッチするワーク・エキップ。ノーマルからの1インチアップ、オフセット+24mmで、抜群のツライチ具合を見せる。

90系についても、同じく走りを意識したコンセプトでエアロアイテムを構築。ウインカーはS14用のものを流用している。

実用性を考慮したダクトデザイン。バンパー上部とアンダー部分に微妙なラインを加えて、視覚的な流れを生んでいるのがよくわかる。

ホイールはシックなラフメッシュタイプのクレンツェをチョイス。このエアロはホイールのデザインによって、スポーティにもVIP風にも見える。

車高を低く見せるのに効果的なサイドステップ。エアロで実際の車高よりも低く見せるように計算している。

オーナーの好みで、各部にメーターを追加。ダッシュボード上には油温計・水温計・油圧計・排気温度計が並ぶ。

迫力のあるリヤを演出するリヤバンパー。同社のエアロはFRPを2枚重ね、やや厚めにしているため衝撃に強いのが特徴。実用性も考慮しているのだ。

低く抑えられ、カタマリ感の強いリヤまわり。高速ツアラーとしてのキャラクターを考え、サイドからのラインを生かした美しい仕上がりを見せている。

フロントからリヤまでのバランスを重視し、サイドビューは流れるような自然なラインを見せている。

㈲ユニオンプロダクト　〒152-0002　東京都目黒区目黒本町4-25-21
☎03-3716-6281　HPアドレス　http://www.car-promenade.co.jp/HIPPOSLEEK/
㈲グレートカンパニー　〒245-0066　神奈川県横浜市戸塚区俣野町787-1
☎045-854-0304　HPアドレス　http://www.greatcompany.co.jp

Hippo sleek

90系ボディに100系顔をドッキング見た目のインパクト抜群のキットだ

フィッティングや剛性など実用面もクリアユーザーからの絶大な人気を誇る

「90系は中古車市場でタマ数が多いので、こんなキットを作ってみました」という、ヒッポースリーク。そのキットとは、90系のマークⅡを100系チェイサー顔にするフェイスキットのことだ。これは、ヒッポースリークをプロデュースするエアロブランドのユニオンプロダクトと、中古車販売会社のグレートカンパニーの共同開発によるものである。

基本となるデザインは、ヒッポースリークが得意とする、エアロダクトを多用したスポーティな形状を採用している。もともと、同社のエアロは特に「100系顔」でなくても完成度の高いナチュラルなフォルムに仕上げられているのが特徴。その上で、90系を100系フェイスに変えたことで、クルマにさらなる遊び心をプラスしているのだ。そのため、このキットはユーザーからの人気も高い。90系のマークⅡ専用品で、他車種には非対応。何とも思い切りのいいアイテムだ。

細部まできちんとジャストフィットさせるために開発にはかなり手が掛かった、というキットだが、そのぶん仕上がりは文句なし。実際の取り付け作業で苦労することはないだろう。また右記のグレートカンパニーではコンプリートカーの販売も受け付けているから、こちらに問い合わせれば最初から100顔の90系を手に入れることができる。

DRESS-UP SPEC.

JZX90　マークⅡ	
エアロパーツ	フロントバンパースポイラー（5万8000円）
	フロントグリル（2万8000円）
	アイライン（1万5000円）
	クーリングボンネット（6万8000円）
	フェンダーセット（7万5000円）
	サイドステップ（4万8000円）
	リヤアンダースポイラー（4万円）
	≪100フェイスキット≫29万8000円
	（フロントバンパー、フェンダーセット、クーリングボンネット、純正ヘッドランプASSY、純正コーナーレンズ、ハーネスセット）
ホイール	ユーロックスジャパン　F:18×9.0+30、R:18×9.5+37
タイヤ	トランピオ　ギューン　F:235/40-18、R:255/35-18
インテリア	シート：レカロ、ステアリング：ナルディ

JICの車高調キットによって50mmほど車高はダウン。さらにフルエアロの装着によって、実際以上に下がって見える。

キットはフェンダー／バンパー／ボンネットなどフロントまわり全体を交換するもの。写真のグリルの他にノーマルグリルもある。

当然ながらリヤには90マークⅡ用のアンダースポイラーを装着。スカートのように後方へ跳ね上げられた形状が特徴だ。

ホイールは18インチのグランデュール、ラフメッシュタイプをセレクト。スポーク部のメッキ加工がシルバーパールのクルマにマッチする。

ダクトやアウトレットを多用するのは、ヒッポースリーク得意のアレンジである。

サイドステップ上部にある「えぐれ」が、クルマに低くワイドな印象を与える。

Do-Luck

〒224-0042
神奈川県横浜市都筑区大熊町73
☎045-471-0500

速いドリフトのツボを押さえたチューン満載の上級ドリフト仕様

GT2835Rタービンと独特のエキマニそして内外装のキレイさで魅せる

ドゥラックはストリートチューンをメインに、ロータリー以外だったら、だいたい何でもできるというショップ。もちろん、100系用のオリジナルパーツも発売している。

この見事なキャンディレッドのJZX100チェイサーはお客さんのクルマで、ドリフト仕様。ドリフト仕様に汚いクルマが多かった（？）のは昔の話。今は特に上級者になるほど、キレイなクルマで走っている。で、このオーナーもサーキットをメインに走っている、けっこうウデの立つドリフト職人だ。

最近は、ドリフト仕様でもそれなりにパワーチューンを施していないと、速いドリフトができない。ウデが上がってくると、よりパワーが必要になってくるのだ。

そこでよくチョイスされるのがGTタービンというわけで、このチェイサーもGT2835Rが装着されている。とはいっても、GT2835Rだと、やや高回転重視の選択になる。これは、オーナーの「多少低速が犠牲になっても、高回転でのパンチが欲しい」という要望に答えたものだ。ドゥラックにはほかにも100系ドリフト仕様のお客さんがいるが、それぞれ走り方の違いにより、違うタービンを装着しているという。

エンジン本体はノーマル。1JZはエンジンが丈夫なので、低いコストでパワーが出せるという。HKSのGT2835Rタービンを付けるための、ユニークな取り回しのオリジナルエキマニは、オーナーのリクエストで製作。この形状を出すのにはとても苦労したという。これでもワンオフではないところがすごい。特性としては、高回転より低中回転域とレスポンスを重視している。装着には、干渉を避けるためにオリジナルのサクションも併用する必要がある。

また、ドリフトを知り尽くしたようなチューニングメニューが興味深い。タービン的には余裕があっても、低コストで済むようにインジェクターはノーマルのまま、燃料ポンプとレギュレーターで少し燃圧を上げて、390psまで。アルミ製なのに安いオリジナルラジエターと、高回転向きのオリジナルウォーターポンププーリーで水温対策も行なう。

また、ドリフトの走行タイムになったら、夢中で走ってしまって、クーリングなんか気にしなくなる可能性も考えている。パワーFCに水温の補正を入れてやり、100度を超えたら大きめに点火時期を遅らせてパワーダウンさせ、ドライバーに気付かせる、というようなセッティングも行なっている。

そして追加メーターだが、最も見やすいステアリングコラム上にあるのはブースト計ではなく排気温度計。「排気温度が急に上がったら、エンジンに何かトラブルが起きている兆候」ということで、とにかくクルマを壊さないことに気を遣っているのだ。

ドゥラックが発売しているいくつもの100系用パーツはドリフトを考えてのものだが、ストリート派やワンディング派にも使えるオールマイティなメニューと言えるだろう。

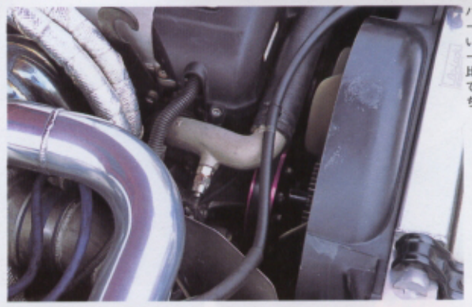
リヤフェンダーはドアの縁の部分まで叩き出しにしたという手の込みよう。これによって、仕上がりも随分とキレイに見える。サイドステップ自体は比較的スクウェアながら、フロント、リヤとつながる滑らかなラインでスポーティさを演出。ドアの叩き出し部もこれにいい影響を与えている。

フロントハーフスポイラーはGOOD LINE製。インタークーラーに効率よく風を当てるために、ノーマルバンパーの開口部はオリジナルの加工が施されている。とは言え、ルーバーはインタークーラー前面部だけを切り、左右に少し残しているのが粋だ。これもオーナーのコダワリらしい。

オリジナルの2層アルミラジエターは5万9800円とかなりの低価格ながら、キャップ部はビレット削り出しという贅沢なもの。ドリフト仕様ではパワステオイルクーラーも欲しい装備だという。

マフラーは破壊王のオールステンで、メイン80φ、テール115φ。リヤアンダーは、装着は手軽ながら膝高感を払拭し、リヤビューの重厚さを増してアピール度を高めている。

ホイールはレザックスメッシュ。ドリフトにはやはり光モノのメッシュタイプがよく似合う。キャンディレッドボディ＋シルバーメッキホイールの組み合わせが鮮烈。



パープルカラーがエンジンルーム内のアクセントになっている、オリジナルのウォーターポンププーリー。ノーマル比20％の大径化で、高回転域でのキャビテーション（泡立ち）防止になる。

コラム上にはブースト計ではなく排気温度計、センターコンソールにブースト計、水温計、油温計が装着されている。ブーストコントローラーはプロフェックBを使って1.2kg/㎠に設定。ちなみに、エアコンのコントローラーは、運転席と助手席の間のボックスに移動されているなど、芸が細かい。

残念ながら写真では見えないが、シフト部のプラスチックやゴムのパーツを金属製に変更して、シフトフィールを向上させるオリジナルのパーツも組み込まれている。

TUNING SPEC.

タービン	HKS GT2835R
コンピュータ	POWER FC＋ブーストコントローラーTRUST プロフェックB
吸気系	HKSパワーフロー＋オリジナルサクションパイプ
インタークーラー	HKS Sタイプ
排気系	Do-Luckステンエキマニ（38φ→42.7φ）、フロントパイプ76.3φ、破壊王オールステンマフラー（メイン80φ／テール115φ）
燃料系	R33GT-Rポンプ、調整式燃圧レギュレーター
駆動系	オグラツインプレートクラッチ、TRD LSD（1WAY）
サスペンション	レーシングギア車高調＋アイバッハスプリングF16／R12kg/mm、F&Rラルグススタビライザー、オクヤマロアアームバー、パッドF&R:T&E T-ZERO
タイヤ	F:M7R 235/40-18、R:TRAMPIO 255/35-18
ホイール	レザックスメッシュⅡ F:9X18+22、R:10X18+35
エアロ	GOOD LINEフロントハーフスポイラー（3万8000円） GOOD LINEサイドステップ（5万5000円） GOOD LINEリヤアンダースポイラー（4万7000円） 上記3点KIT（13万円）

ドリフト仕様車然としたリヤビューは厳格ささえ漂わせる。中途半端なドレスアップカーよりキレイな仕上がりで、まさに“ドリフト界の赤い彗星”と言ったところか。

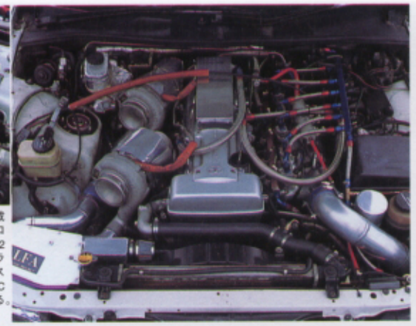
ドリフトの激しい横Gで体をサポートするシートは、エクステリアとマッチした赤のブリッドのセミバケ。オクヤマの6点式ロールケージもキレイに張り巡らされ、内装も魅せるドリフトに相応しい。

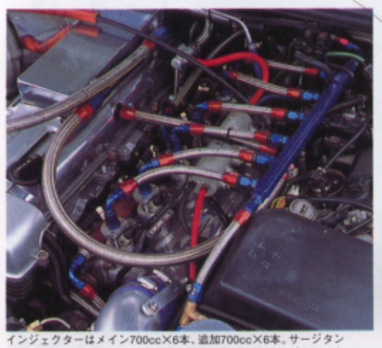
スピードハウスアルファ

〒203-0033
東京都東久留米市滝山7-1-26
☎0424-74-7444

ゼロヨン本番の時は、右側のヘッドライトを外して、このヘッドライト形状のダクトを装着する。エンジンルーム内にも導風板が設置されていて、タービンに直接フレッシュエアを導き入れる。

エンジンは1JZからVVT-iのないタイプの2JZに載せ換え、JUNの鍛造ピストン、HKSのH断面コンロッド、オリジナルのビッグバルブ、IN／EXとも272度カムなどが入るフルチューン。インタークーラーはHKS、タービンはGT3037Sツインで、ブースト2.2kg／㎠時になんと800psを出すという。EVC Proでゼロヨン時にはブースト値を変えながら走る。

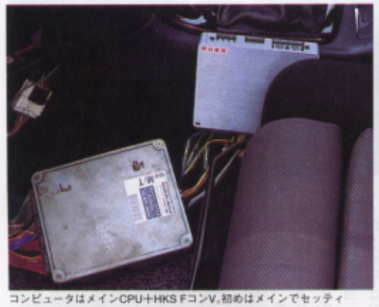




インジェクターはメイン700cc×6本、追加700cc×6本。サージタンクの上にある小さいタンクは、同じ圧力になるようサージタンクと連結されている。さまざまなところへ圧をとるための配管専用ミニサージタンクなのだ。もちろんワンオフ。

ワンオフのオールステンレスマフラー。極めてパワー指向で抜けを重視したパイプ径の選択で、メインは90φ、テール110φになっている。フロントパイプはメインと同径の90φスチール製を使用。

これほどの大パワーを発生するエンジンに対応するため、オイルパンも容量アップが図られている。溶接で継ぎ足し、大型化。オイルは1回の交換で8〜9ℓも入るという。



コンピュータはメインCPU+HKS FコンV。初めはメインでセッティングをとっていたので、主にメインで制御しながら、後から接続したFコンVで細かい補正を行なっている。ラインロックのスイッチとスクランブルブーストのスイッチが手元に来ている。

コラム上にはオートメーターのタコ、ブリッツの機械式ブースト計が、コンソールにはHKSのブースト、水温、燃圧、油圧、油温の各メーターを装着。助手席側のブースト計、タコメーターは助手席に乗ってセッティングする時に見る。

HKS車高調ベースのオリジナル・ドラッグ仕様サスペンション。ゼロヨンのときにフロントが伸びてもらわないと困るということで、伸び側のストロークが長く取られている。現在のバネレートはフロント12、リヤ6kg／mmだ。

TUNING SPEC."TOURER S"

最大出力	800ps（ブースト2.2kg／㎠時）
タービン	HKS GT3037Sツイン
コンピュータ	メインCPU+HKS F-CON V
ブーストコントローラー	HKS EVC Pro
エンジン	2JZ-GTE換装、JUN87φ鍛造ピストン、HKS H断面コンロッド、軽量バランス取り、HKSメタル、オリジナルBIGバルブ、ポート拡大、オリジナルバルブガイド／リテーナー／リフター
カム	HKS IN272mm・リフト量9.3mm／EX272mm・リフト量9.3mm、HKSタイミングギア
サージタンク・スロットル	GT-R用／GT-R用6連スロットル
インタークーラー	HKS+オリジナルアルミパイピング（80φ）
排気系	ステンエキマニ、HKSウエストゲート、スチールフロントパイプ90φ、オリジナルワンオフオールステンマフラーメイン90φ／タイコ90φ／テール110φ
燃料系	インジェクターメイン700cc×6+追加700cc×6、調整式燃圧レギュレーター、HKS AIC
点火系	HKSツインパワー、HKSスーパーファイヤーレーシング（NGK11番相当）
駆動系	OSクロスMT、OSトリプルプレートクラッチ、Gr.A LSD（ファイナル3.9）
サスペンション	HKSハイパーMAXダンパー車高調オリジナルゼロヨンSPL（F12／R6kg/mm）、arc前後スタビ、TRDブッシュ類、KSPリヤキャンバーアジャスター、TCSカット
ブレーキ	A'PEXフロントローター、EARL'Sホース
エアロ（ALFA）	GTフロントバンパースポイラー（7万8000円）、サイドステップ（5万円） 910マークⅡボンネット（9万8000円）

後続車のドライバーに「スポーツマフラーをつけただけの90じゃん」と油断させてしまうところが狙いのアルファ・マークⅡ。まさかこのクルマが800psのモンスターマシンだとは誰も思うまい。

2J換装+GT-R6連+GT3037Sツイン、超ド級！

リヤビューは一見ツアラーSだがその実800psのゼロヨンマシン…。白い90マークⅡに要注意

1Jはハードチューンやミッション載せ換えなどを多く手掛けるが、もちろんチューニング第一歩のブーストアップも引き受けてくれるスピードハウス・アルファ。

「羊の皮をかぶったオオカミ」というコンセプトどおり、実はこのマークⅡはツアラーS。フロントには大きなインタークーラーがのぞいてターボにしてあるとは分かるものの、車高は高めで、内装もほとんどノーマルのため、極めて乗用車然としている。

しかし、そのボンネットを開けると……そこはもうチューニングワンダーランド！ショップのデモカーでも、これほど細かいところまで手が入れられたクルマはそうそうない。

GT3037Sツインも目を引くが、衝撃的なのはその逆サイドの6連スロットルだ。スカイラインGT-R用のサージタンクを（インテークサイドが1J&2Jでは向かって右側になるため）裏返して取り付け、インマニを製作し、GT-R用6連スロットルを装着してしまっている。さらに追加インジェクターが6本、高い燃圧がかかっても漏れることがないように、独自の方式で確実に保持するワンオフのホルダーに固定されている。

もちろん、エンジンの中身もフルチューン。3ℓの2Jに載せ換え、これ以上できることはないというほどの究極仕様。

このマシン、公称800psだが、実際は精密なパワーチェックを行なっていないため、やや控えめの推定値のようだ。しかし、6気筒エンジンの1気筒あたりのインジェクター容量がおよそそのクルマの最大馬力と同じくらいの数値になることを考えると、1気筒あたりメイン700cc+追加700ccで計1400ccのこのマシンの場合、そのポテンシャルは1000psを大きく上回る可能性も。

一方で、その過激パワーを路面に伝えるためのチューニングは現在進行形。足まわりにはHKSハイパーMAXのゼロヨン仕様を使っているが、まだまだセッティングの途中。

インタークーラー以外、ボンネットのすごい中身を微塵も感じさせないノーマル風の外観と、その恐るべきポテンシャルとのギャップがまた魅力的で、まさにストリートチューンドの醍醐味というクルマ。2001年にはHKSドラッグミーティングに参加するため、ロールケージも装着され、リヤシートなども取り払うことになるという。

ちょっと寂しい気もするが、ついにこのパワーを使い切る走りを見られるのが楽しみだ。

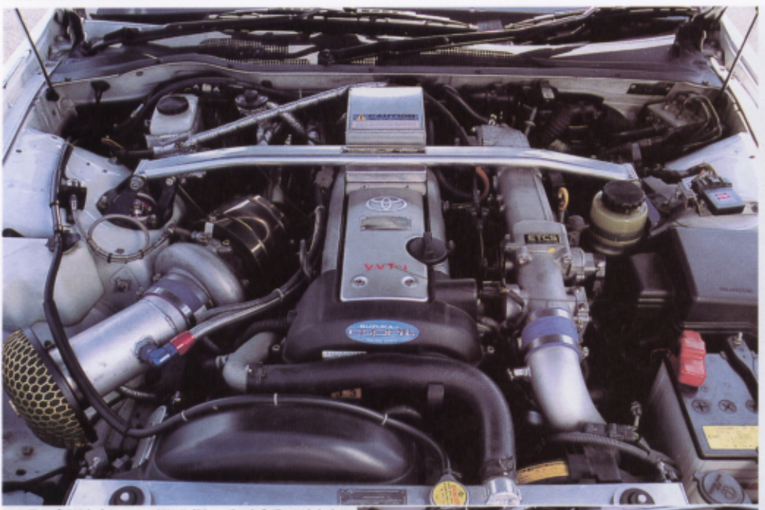
華麗なラインと迫力を両立したオリジナルのGTフロントバンパースポイラー。開口部面積を大きく取り、確実にクーラー類に風が当たるようになっている。オリジナルのボンネットは、中央を盛り上げ、100系チェイサーのグリルを装着しているところがポイント。

サイドステップもオリジナル。キャンバーは、ゼロヨンスタート時、リヤは沈み込んでゼロになるように少しポジキャンが、フロントは持ち上がってゼロになるように少しネガキャンがついている。

エスプリ

1・5J+To4Rで最高速200マイルの壁を破ったどんなステージでも難なくこなすスーパーチェイサー

1台で最高速、サーキット、ゼロヨン、ストリートをカバーする柔軟性を併せ持つ



2Jスワップではなく、1Jヘッドにこだわって、あえて1.5Jとしたエンジン。ポートや燃焼室も加工済みでTo4Rを下から上まで滑りなく回し切る。ノッキング対策も万全で、進角が3度ぐらい落とせるぐらい余裕がある。CPUは現車合わせのF-CON V Pro。400馬力ぐらいまではROMチューンで、それ以上はVプロというのがエスプリ流。

冷却面もオリジナルのアルミ3層ラジエターで強化してあり、ハードな連続走行にも音を上げない。ただし最近では他社のリーズナブルなラジエターを勧めているとか。オイルクーラーはトラスト製。

ミッションは80スープラの6速MTに換装。これは80スープラでもターボ用ではなく、同じゲトラグ製のNAスープラ用を使用している。NA用の6MTのほうがギヤがクロスしていてマッチングがいいそうだ(ファイナルは純正)。

筑波のバックストレートでも軽く200km/hを超えるので、ブレーキはアルコンで強化している。オリジナルのウイルウッドのキャリパーキット(21万3000円)が完成したので、今ではウイルウッドがコスト的にもおすすめだ。

追加メーターをこのようにグローブボックス内にスッキリと収めている。いかにも、というものではなく、ストリートでもストレス無く通用するというクルマのコンセプトに沿った仕上げ方をしている。

TUNING SPEC.

エンジン	1JZヘッド+2JZブロック(排気量3ℓ)
最高出力/トルク/ブースト	600ps/69kg-m/1.5kg/㎠
燃料系	720cc×6、ポッシュポンプ×2
コンピュータ	エスプリオリジナル(16万8000円)+F-CON V Pro
カム/ヘッドチューン	HKS EX:264度/ポート加工
エアクリーナー	HKS スーパーパワーフロー
タービン	HKS To4R
排気系	オリジナルマフラー メインパイプ径80φ(15万8000円)
ラジエター	エスプリオリジナル アルミ3層
オイルクーラー	トラスト
ミッション	80スープラNA用6速
クラッチ	OSトリプル
LSD	TRD
ブレーキキャリパー/パッド	トラスト アルコン/エンドレス
サスペンション	HKSドラッグ F:10 R:4kg/mm
タイヤ	BS RE711 F:235/40-17 R:255/40-17
ホイール	レイズ TE37 F:17×8.5 R:17×9.5
フロントリップ	オリジナル(3万9000円)
GTウイング	オリジナル

ルックスよりハンドリングという実を取って、タイヤ&ホイールは17インチに。サイズはF235/40-17、R255/40-17。特にワイドサイズというわけでもなく、オールラウンダーらしさがうかがえる。

チェイサーユーザーから圧倒的な支持を受けたオリジナルのフロントリップスポイラー。純正のサイドステップにデザインを合わせてあり、同時に空力的なメリットも最高速テストで証明している。

見た目はもちろん、サーキットでのトラクション向上というメリットのあるGTウイング。高速コーナーでは驚くほど効果があり、600馬力のパワーをアスファルトに有効に伝えることができる。

さらっと後ろに伸びた形状が新鮮なローマウントウイング。サーキットのような強大なダウンフォースをそれほど必要としないゼロヨンなどでは、ドラッグ(抵抗)が少ないので、より速している。

エスプリのチェイサーは、かつて谷田部で200マイル(320km/h)の大台に乗せた歴史的な一台。しかもサスセッティングを変えただけで、筑波サーキットで1分3秒台もマークしており、最近では自走でゼロヨン会場にも出没している。つまり最高速やサーキット、ゼロヨンのみというように目的を絞ったマシンではなく、ストリートを含めたオールラウンドプレイヤーなのだ。エスプリ代表の前川さんは「チェイサーは4ドアのスポーツセダンで用途が広い。せっかくのオールラウンダーの性格を生かしたほうが楽しめる」といって、このクルマを作り上げた。

そのチューニングのキモとなっているのは、やはりエンジン。1・5Jの車体(特に軽量化は施されていない!)を200マイルまで引っ張るために、600馬力まで高められたエンジンは、1JベースのNA腰下2J。2JにVVT-iがなかった当時、VVT-iという1Jの良さを生かすため、あえてインテークポートなどの形状が劣る1Jのヘッドにこだわり、ポートを加工。同時に燃焼室もノッキングしにくいように加工している。このエンジンに組み合わされたタービンはTo4R。3ℓの排気量にモノをいわせるチョイスだが、下から使えることを重視している。その一方でEX側に264度のカムを入れ、高回転でもフンづまらないように仕上げてあるので、低速からオーバー300km/hの世界まで一気に吹け上がっていくのだ。

この強烈なパワーを受け止める足まわりには、HKSのドラッグダンパーを使う。最高速&サーキットではオーリンズベースのオリジナルを使っていたが、ゼロヨンではオリジナルよりリーズナブルということで、メーカー製のサスを使っている。エスプリにもオリジナルパーツは多いのだが、メーカーから安くていいものが出れば、オリジナルにこだわらないという柔軟な姿勢があり、「メーカーパーツの実力を見極めるのがショップの力」と前川さんも言っている。ただブレーキやエアロなど、メーカー以上に完成度(コストパフォーマンス)が高いオリジナルパーツは健在で、いまでもユーザーの支持を受けている。

〒513-0826
三重県鈴鹿市住吉3-19-1
☎0593-70-8080

〒2772-0133　千葉県市川市行徳駅前1-1-16
☎0447-357-6211
HPアドレス　http://www.aiai.co.jp/ic/

D.ショップアサヒ インターセプター

ユーザーの声を反映したエアロと走りを意識したオリジナルパーツ群

メーカー主導の「インターセプター」ユーザー主導の「セクシースタイル」

ちょっとユニークなエアロアイテムをプロデュースしているのが、Dショップアサヒ。ここでは代表的なエアロブランドとして「インターセプター」を有している。これはメーカーが企画&デザインして販売するという、通常の形態のエアロだ。しかし同社で特徴的なのは、インターセプター内の1ブランドとして立ち上げられた「セクシースタイル」。こちらは、逆にユーザーの意見を全面的に取り入れてデザインするというエアロなのだ。

実在のドリフトチームの希望を具現化させたというセクシースタイルのエアロは、シンプルなスポーツデザインでまとめられている。しかし、写真のデモカーはまだ試作段階のもの。これからさらにアンダー部分にフレアを持たせ、ワイド&ローなフォルムに変更していくとのことだ。このように、ユーザーの意見をフレキシブルに取り入れてくれるのが、セクシースタイルブランドの魅力と言える。

またオリジナルのタービンキットも見逃せないアイテム。これは1JZ用に開発されたツインタービンキットで、2500回転あたりから効果を発揮する実用的なものだ。低回転域から力強さを実感できるので、あまり高回転まで引っ張らないAT車にもお勧めだという。中古マーケットで圧倒的にAT車の多い81や90に合わせた設定なのだ。

DRESS-UP SPEC.

JZX90　チェイサー	
エアロパーツ	インターセプターブランド　フロントバンパースポイラー(6万8000円)、ターボエアダクト(1万2800円) サイドステップ(6万2000円)、 リヤバンパースポイラー(6万8000円)
インテリア	インターセプター　セクシーフルバケ(2万5000円)、3連メーターフード(9800円)
ホイール	インテレッセ　F:18×8.5+38、R:18×9.5+38
タイヤ	F:フォーミュラW10　225/40-18、R:FM901　245/40-18
タービン	セクシーハイフロータービン(29万8000円)、 ※キット(タービン、CPU、インジェクター、ガスケット)は48万5000円
マフラー	インターセプター　レーシングマフラー(6万8000円)
ブレーキ	インターセプター　ブレーキパッド(1万7800円)
ダンパー	インターセプター　ネジ式　17万8000円　F:16K、R:12K
CPU	セクシーCPU(ワンオフ)

ボディ下部を流れる空気を整流するリヤバンパースポイラー。後方へ向けて跳ね上げられていて、見た目の迫力も満点だ。

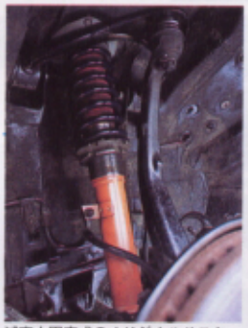
「アスラ」というマジョーラカラーのボディにマッチするホイールは「インテレッセ」。ゴールドのメッシュが足もとを引き立たせる。

センターの部分を微妙にえぐらせることにより、ボディ全体のラインをグラマラスに見せるサイドステップ。

バンパーに「ターボエアダクト(色の異なる部分)」を取り付けたフロントまわり。こちらを装着するにはエアロに穴あけ加工が必要だ。

オリジナルのフルバケットシート。色は青・赤・黄・黒&シルバー+黒の全5タイプだ。価格は2万5800円(黒は1000円ダウン)。

オリジナルの3連メーターフードはドライバー側にオフセットさせた形状だ。52φから60φまで各サイズのメーターにフィットする。



減衰力固定式のオリジナルサスキット。乗り心地を犠牲にしないマイルドな味付けとなっている。市販される商品の色はパープルだ。

メイン76.8φ、テール115φのオリジナルレーシングマフラー。ストレート構造の採用で抜群のヌケを実現している。

こちらはインターセプターのフロントリップスポイラー。TRDのフロントバンパー装着車用で、価格は4万8000円となっている。

マルカサービス㈱
〒453-0861　愛知県名古屋市中村区岩塚本通2-1-2 MSビル6F
☎052-419-1271
HPアドレス　http://www.marukanet.co.jp

マナレイ・スポーツ

ディープリムのマナレイ・スポーツがエクステリア全般をコーディネート

ホイールから発展した車高調、エアロマフラーによるハイレベルなメイクアップ

限界まで深さを確保したディープリムホイールで名を馳せたマナレイ・スポーツが、豊富なラインアップの中からこのチェイサーに装着したのは、バーテックシリーズの第5弾、VR-5のEXE（エグゼ）。このホイールは根強い人気を誇るツインスポークタイプだ。鋳造のワンピース構造にすることでコストを抑えることに成功し、18インチでも3万7000円～という価格設定としている。一般に2ピースの18インチなら5万～6万円が相場なので、このプライスは大きな魅力だ。18インチにはゴールド・カラーも用意されているし、ピアスボルトがついているので、ルックス的には2ピースホイールのようだ。

また同社では、ホイールだけでなくドレスアップを完成させる上で不可欠の車高調サスやエアロ、マフラーなどもオリジナルで開発。一台のクルマを足もとから全身までトータルでコーディネートしている。特にエアロはホイールのセンスがそのまま生かされているので、デザインレベルはかなり高い。また車高調はビルシュタインベース、マフラーも個性的な4本出しを採用しているが、造り込みはしっかりしていて、単なるドレスアップパーツではなく、機能パーツとしても標準以上の出来栄えだ。ホイールで浮いた予算の使い道にまた悩むことになりそうだ。

DRESS UP&TUNING SPEC.

エアロパーツ	フロントハーフスポイラー（5万3000円）
	フロントグリル（3万8000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Ⅱ（5万円）
	マフラー右出しのタイプⅠは4万9800円
マフラー	ゼリウスRSスタンダード4本出し（9万9800円）
サスペンション	ユーロシュポルトキット（27万6000円）
ホイール	マナレイスポーツ　VR-5 EXE
	F18×8.5+35（3万9000円）
	R18×9.5+45（4万1000円）
タイヤ	ダンロップ　FM901
	F225/40-18　R255/35-18

バーテックVR-5のEXEホイールは、同社のVR-5の後期モデル。チェイサーの大きなホイールアーチも18インチが入って車高が落ちれば、非常に引き締まって見える。ピアスボルトをあしらっているが1ピースなので、価格もリーズナブルだ。

インチアップしたら、車高を落とさずにいられない。「ユーロスポーツキット」と名付けられた同社のビルシュタインベースのストリート用車高調は、スタイリングとともに走りの快適性も十分に考慮されている。

視覚的効果が非常に大きい、テールパイプ4本出しの「ゼリウスRS」マフラー。リヤピースのみの構成でサイレンサーも小さく、最低地上高にも余裕がある。スポーツマフラーとしての性能も確保してあるのだ。

サイドステップは、トヨタ純正オプションのサイドマッドガードをそのまま肉付けしたようなデザインを意図的に採用。違和感を最少限に押さえながらも、メーカー純正とは明らかに異なるボリューム感をアピールしている。

100系チェイサーはノーマルバンパーのデザインレベルが高いので、あえてフロントはハーフスポイラーで開発した。やや丸みを持たせた上でダクトやアウトレットを加えて、十分なボリューム感を与えてある。

リヤバンパースポイラーは純正などの右側出しマフラー用と、この写真のような左右出しマフラー用の2タイプがある。これらエアロパーツは、同社の「アームズデザイン」ブランドでリリースされている。

F・J・G
〒229-0031 神奈川県相模原市相模原5-9-2 ☎042-752-0170
HPアドレス http://vaw.netvillage.co.jp/member/fjg/

FJ SPORTS

ビジュアル志向の90系用エアロ 100系用は実戦向けの仕上がり

「スポーティ」をキーワードにタイプの異なるエクステリアを提案

ミドルセダンのモディファイを中心に、スポーティなエアロチューン&ライトチューンを行なっているブランドがFJスポーツだ。そのメインとなるエアロアイテムは、あえてコンセプトや方向性を決めていない。クルマそれぞれに応じて、ジャストフィットするようなフォルムを追及しているのだ。

注目したいのは90系用のエアロ。今回紹介するのはクレスタだが、同じくマークⅡ用・チェイサー用もラインアップしている。このエアロは、各部にウイング形状を取り入れたレーシーなデザインが特徴だ。これまではシンプルなスポーツフォルムを得意としてきたFJスポーツが、初めてレーシングカーのような処理を採用。ビジュアル的なスポーツ感覚をより強調して、シャープな仕上がりを見せている。これら90系用のエアロは、2001年のオートサロン後の発売予定で予約は受け付け中。写真のデモカーはMC前用だが、今後はMC後用も製作する予定なので、そちらにも期待したい。

一方、100系にはマークⅡ用とチェイサー用を設定している。写真のチェイサーは、従来どおりストレートなスポーツ感覚を表現。シンプルで押しの強い形状が魅力的である。走りを意識した、スパルタンな仕上がりのエアロといえよう。

DRESS-UP SPEC.

■JZX90 クレスタ 白

エアロパーツ	フロントスポイラー(3万8000円)
	サイドステップ(5万5000円)
	リヤスポイラー(4万円)
	フロントグリルTypeⅡ(2万3000円)
	ヘッドライトフィニッシャーTypeⅡ(1万5000円)
ホイール	共豊コーポレーション F:18X9.0+27、R:18X10.0+26
タイヤ	ブリヂストン F:225/45-18、R:245/40-18

■JZX100 チェイサー 白

エアロパーツ	フロントバンパースポイラー(6万8000円)、
	フロントグリルTypeⅡ(2万3000円)、
	ヘッドライトフィニッシャーTypeⅡ(1万5000円)、
	サイドステップ(5万5000円)、
	リヤバンパースポイラー(6万5000円)、
	リヤウイング(4万5000円)、
ホイール	シュティッヒGULF F:17X9.0+23、R:17X9.5+29
タイヤ	F:RE711 235/40-17、R:FM901 235/45-17

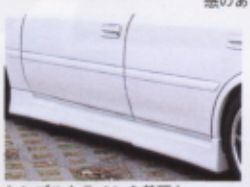
フロントスポイラーは、クーリング性能を重視した大きなダクトデザインが特徴だ。その他、110系についても2000年11月現在、開発を検討中。

ストリート系に振った90系用のエアロに対し、こちらの100系用はサーキット走行も考慮した実戦的なデザインを採用。硬派なシンプル志向となっている。

左右に加えたウイング形状のデザインが、レーシングカー的な存在感をアピール。FJスポーツでは現在90系のエアロに最も力を入れている。

このエアロはストリート系、ドリフト系のユーザーを意識して製作されたもの。そのため、見た目のインパクトを重視してリヤまわりも存在感のある仕上がり。

「走り」を考慮してホイールは17インチをチョイス。力強いスポークと美しいメッキデザインが魅力の「シュティッヒGULF」だ。


シンプルなラインを基調とした100系用のサイドステップ。90系/100系用ともに実用性を考え、適度なクリアランスを確保している。

いかにもレーシーで、空力性能が考慮されたガナドールの「エアロスーパーミラー」。FJGのエアロとのマッチングも上々である。

シャープな造形のサイドステップと、同社のローフォルムサスペンションによる30~40mmのダウンにより、車高はかなり低く見える。

シルバーメッシュのホイールが高速ツアラーの雰囲気を高める。リム部にあしらわれたビアスボルトが高級感を演出。

〒781-0112
高知県高知市仁井田1894-2
☎0888-47-2120

オートファイル

なによりも乗りやすさを重視したTi-サーキットスペシャル仕様

FR4ドアセダンでも走りを楽しむためあえてピークパワーを求めないチューン

高知県に位置するオートファイルだけに、最も近くにあるTi-サーキット英田に的を絞ってチェイサーをチューンしたという。あくまでサーキット仕様だから、エンジンも決してカリカリにしていないところがポイントだ。

エンジンまわりでは本体はノーマル。タービンはトラストのTD-05Hキットを使用している。エキマニも純正で、これはキットを使用することでそのまま装着することが可能だ。当然インジェクターやポンプなどは容量アップされているが、コントローラブルな特性に仕上がったと言えるだろう。

もっとも、カムはVVTi-が採用されているため、現状ではカムを変更しないかぎり高回転まで回すのは辛いという。6000回転を越えると頭打ちとなってしまうそうだが、逆に中低速では圧倒的なトルクを得ることができた。パワー的には330psだが、50kg-mというトルクを発生しているのだ。これならコーナリング中に回転を落としてしまったとしてもリカバリーは容易になるだろう。

サスペンションはバーディークラブのP1レーシングダンパーを装備。これもTi-サーキット攻略に的を絞った仕様で、購入後に1回だけ無料で仕様変更が可能という。ユーザーにマッチさせたセッティングを得ることが可能なのも嬉しい。

TUNING SPEC.

最高出力/トルク/ブースト圧	330ps/50kg-m/1.0kg/cm²
インジェクター	サード 530cc
コンピュータ	HKS F-CON V Pro
エアクリーナー	HKS スーパーパワーフロー
タービン	トラスト TD05H
マフラー	オリジナル ストレートチタン(オーダーで製作可 16万8000円)
ラジエター	真鍮2層
インタークーラー	トラスト2層
オイルクーラー	HKS
フライホイール/クラッチ	OSツイン
LSD	ATS 2WAY
ブレーキパッド	SEI
キャリパー&ローター	80スープラ用
サスペンション	バーディークラブ P1レーシング+スウィフトF/R:18kg/mm
タイヤ	YH A048 F:235/45-17 R:255/40-17
ホイール	バーディークラブ P1レーシング F:17X8+30 R:17X9+45

あくまで中身で勝負…というわけでもないだろうが、シンプルさを追求しているためエアロはほとんど使用されていない。リヤウイングのみブリッツのものを使用している程度だ。

意外にフルバケットが似合うチェイサー。レカロのSP-Gを使っている。ベルトには高い評価を得ているタカタをチョイス。黒地のシートに緑のハーネスが良く映える。

サスはバーディークラブのP1レーシングダンパー。フルオーダーで、ユーザーにマッチした減衰力を得ることが可能だ。レートは前後とも18Kとかなりハード。スタビはフロントのみarcを使う。

ホイールは同じくバーディークラブのP1レーシング。タイヤはヨコハマSタイヤ、A048だ。F=235、R=255で車高も50mmほど落ちているが、サスがガチガチのためボディに干渉することはない。

ブレーキは、フロントが80スープラ用純正17インチキャリパー+プロジェクトμローターを使う。ネジ穴加工で装着可能だ。リヤはキャリパー、ローターともに80スープラ用。

マフラーはオリジナルのフルチタン。ガスケットとボルト以外は、サイレンサーの中身まですべてチタンだというから驚きだ。現状ではワンオフだが、究極の軽さが実現できた。

エンジンのコントロールには、HKSのF-CON V Proを使っている。ストリートからサーキットまでをこなす、幅広いコントロール性の良さがウリだ。

I/Cはトラストの2層タイプを前置きに装着。冷却系ではラジエターに、リザーバーホースとロワホースを別タンクに導くサブタンクを使用。これでノーマルより5度程度水温が下がるそうだ。

ノーマルエキマニにトラストのTD05Hキットを組み合わせた。単純にピークパワーを求めても、ブローしてしまう危険性があるからだ。その点ではユーザーの身になったチューンと言えるだろうが、来シーズンはタービンも大きくし、ウエストゲートを装備するなどよりハードにする予定だ。

〒984-0032
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

ド迫力のDTM風オバフェンをまとった仙台名物スーパーストリートチェイサー

ポン付けK1タービンとしなやかな足まわりで通勤快速を狙う

ハードチューンからライトチューンまで何でもおまかせのオートランド仙台東。

しかし、特徴的なのはなんといってもクルマの仕上がりの良さだ。もはや仙台、いや東北地方では名物チューンドカーと言えるこのチェイサーはそのハデさもさることながら、驚くのは細部にまでこだわった仕上げのキレイさだ。特に迫力のボディメイクは1度完成したパーツ群を全て取り外し、新たに造り直すなど、とことんこだわっている。

ワンオフ製作のオーバーフェンダーはDTMを見習ってFRP形成され、バニングで使用される特殊接着剤で接着、パテ処理が施されている。ビスやボルト類を使用しなかったのは、ビス部のパテやせを避けるためだ。また、通常は切り落としてしまうノーマルフェンダー部は、接合部から数センチ残し、放射状に切り込みを入れて、オバフェンの裏側に折ってFRPで貼り込まれている。これにより接合部の強度が増し、継ぎ目のヒビ割れを防ぐとともに、最小限のパテ使用でパテやせによる事後変形を極力抑えるという徹底したものだ。さらに、フロントライナーは外側に移動取り付けし、リヤフェンダー内部にはガラス窓枠などに使われるゴムが塗り込まれ、オバフェン内部からの破損にも備えている。

当然、これだけのワイドボディ化を施せば、バンパーやサイドステップにも手を加えなければならない。TRDスポーツ純正のバンパーはオバフェンに合わせて、前後ともサイド部が広げられている。また、フロントリップ部はボディ全体の迫力に合わせ、微妙に延長加工が施される。実はこのTRDスポーツのABS製バンパーがクセもので、FRPとの相性が悪く、加工には大変苦労したという。

さらに、セルモのサイドステップはスリットをパテ処理、前後部分をオバフェンに合わせ広げているという芸の細かさだ。

このように、お目立ち度バツグンのエクステリアを持つオートランド仙台東チェイサーだが、エンジンは本体ノーマルのポン付けタービン仕様となっている。これはあくまでストリートメインの通勤快速仕様をコンセプトとしているからで、足まわり、ブレーキ、駆動系、ボディ補強などはハードチューン車と遜色ない装備が与えられている。特にN1ダンパーを筆頭にしたハイポテンシャルなチューンが施されているが、リヤのレートを柔めにするなど、乗り心地と路面追従性にこだわったあたりが、いかにもストリート仕様らしいセッティングだ。

ド迫力のオバフェンは素晴らしい仕上がり。リヤ部は一度ドアと一体形成したあとにカットし、オバフェンごとのドア開閉を可能にするなど、ルックスはディティールにこだわっている。

GTウイングはストリート仕様でもチェイサーではもや定番。ARCオリジナルのGTタイプウイングはかなりの大きさだが、ハイルーフタイプのため後方視界にも悪影響を及ぼしていない。

このド迫力のフォルムで通勤快速のストリート仕様。オバフェンにおののく後続車の姿が目に浮かようだ。

エンジン本体はノーマルのまま、タービンは低中速でのレスポンスがシャープで、ストリートでは十分の容量を持つブリッツK1-450Vをポン付け。ブースト圧は1.3kg/cmに設定している。また、オグラレーシングクラッチORC600D試作、クスコMZタイプRSなど駆動系もなるべく扱いやすいパーツをセレクトしている。

試作タイプのA'PEXハイブリッドインタークーラーを装着。バンパーに干渉する箇所はキレイにカットされている。また、GT-Rニスモ用バンパーダクトも入れて、少しでも多くのフレッシュエアを導くとともに、フロントの精悍さを増した。

A'PEX ELメーターの油圧計と油温計は運転席と助手席の間のコンソール部にしまい込まれ、普段は隠されている。通勤快速仕様車ならではのこだわりだ。

マフラーはブリッツのニュル・スペックRをチョイス。エンジン本体がノーマルなのでメイン80φでも十分に排気を抜いてくれるが、テールのサイズは外観の迫力にマッチした114.3φ。

ストリートメインのため、スパルタンというよりラグジュアリースポーツとしての様相を持つ室内。GT-3バケット、シフトノブ、ヴィクトールエヴォルツィオーネEVO Ⅱステアリングなど、ブルーでコーディネイト。

タービン交換やインタークーラー前置き化をしつつも、急激な水温上昇はないのでラジエターはノーマルながら、オイルクーラーはHKSエアロオイルクーラーをラジエター前部に装着して油温管理する。

シフトノブのC'sタイプリボルバーⅡはノブのところが分解可能になっており、ノブの重さを変えられるので、より自分の好みに合ったシフトフィーリングが得られる。ちなみにブルーは特注カラー。

シートにはセミバケのブリッツGT-3を2脚入れている。ホールド性はもちろんだが、ストリートでの快適性を考慮しての選択だ。鮮やかなブルーはドレスアップ性も高い。室内がブルーでない時はレッドで落ち着きがちだが、あえてブルーの方が見た目は新鮮だ。

前後のキャリパーは定番ワザの大容量80スープラ用を流用。フロントローターはA'PEX GTスペックに交換し、前後APロッキードZCパッド。重い100系を止めるために必要なストッピングパワーを確保している。

ドアミラーはマインズのカーボンタイプを使う。軽量化というより、ドレスアップとしての意味合いが強いが、視認性も高い。

ホイールはR34GT-R用エンケイNT03RRの16X9を装着しているが、オバフェン仕様ではツライチにならないため、フロント3mm、リヤ15mmのスペーサーをかませ、カンペキなツライチフォルムとした。

TUNING SPEC.

タービン	BLITZ K1-450V
コンピュータ	A'PEX POWER FC+A'PEXブーストコントロールキット
エアクリーナー	A'PEXパワーインテーク
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+オリジナルパイピング
排気系	BLITZ EXディフューザーフロントパイプ、BLITZニュル・スペックR
燃料系	インジェクターメイン525ccX6、BLITZ大容量ポンプ、調整式燃圧レギュレーター
点火系	スプリットファイヤープラグコード試作、BLITZイリジウム77（NGK8番相当）
駆動系	オグラレーシングクラッチORC800D試作、LSDクスコMZタイプRS、
サスペンション	A'PEX N1ダンパー99スペック（F16、R6kg/mm）、arc前後スタビ、TRDデフ強化マウント、前後TRDアッパーマウント、TRDサスペンションメンバーブレース
ブレーキ	前後80スープラ用キャリパー、フロントA'PEX GT specローター、リヤ80スープラ用1ピースローター、前後APロッキードタイプZCパッド、オリジナルステンメッシュホース
ボディ補強	Fクスコオーバルシャフト/Rナイトページャー改、ベルコ/ワークルタン
タイヤ	DL FORMULA FM901 F&R:255/35-18
ホイール	ENKEI NT03RR F&R:9.5X18+15（+スペーサー）
エアロ	純正TRDスポーツ改、サイドステップセルモ改、リヤバンパー純正改、オリジナルオーバーフェンダー、マインズカーボンドアミラー、リヤウイングARC GTタイプウイング（ハイルーフタイプ）
その他	HKS SQV、A'PEX ELメーターシリーズ、TRD 320km/hメーターなど

〒223-0056
神奈川県横浜市港北区新吉田町5268
☎045-593-3364

オートベース

ショッピングからゼロヨンまでこなす オートマTD05ツインターボ

カミさんにバレない秘訣は扱いやすくした1・5Jと乗り心地重視の足まわり

JZX90のチューニングカーというと、ドリフト仕様のイメージが強いが、オートベースで仕立てられる90（AT車）は意外にも普段も使えるハイパワー仕様が多い。90のオーナーは30歳代後半が多く、中には奥さんにバレないようにチューニングしたいなんていう切実なリクエストがあるいう。

さて、このJZX90マークⅡのAT車、見かけはおとなしいが、エンジンルームには1JZ-GTEのヘッドと2JZ-GTEの腰下を組み合わせたいわゆる1・5Jが収まっている。排気量アップでゆとりが出ると、タービンはビッグシングルにするのが普通だが、このクルマの場合「普段使える」ことをキーワードしているため、ドッカンターボになりがちなシングルタイプよりも、下も上も使え、そしてナチュラルなフィーリングに近づけられるツインターボとしている。

500psを発揮するだけあって、ATのシフトショックは普段はそれほど感じないが、パワーが出ている時は顔を出してしまうとか。ちなみに90のATの場合、トルコンがすぐにイッてしまうので強化タイプに交換したい。サスペンションはオリジナルの車高調タイプ。奥さんにバレない乗り心地のよさで、ゼロヨンスタートにも広く対応。エンジン、サスペンションともに欲張ったクルマなのだ。

TUNING SPEC.

最高出力	500ps（ブースト1.4kg/㎠時）
タービン	TD06-20G 8㎠ツイン
コンピュータ	オリジナルCPU
エンジン	2JZ-GTE換装（87mm×86mm）
圧縮比	8.5（ガスケットt=1.8mm）
エンジン内部	トラスト87φ鍛造ピストン、トラストH断面コンロッド
インタークーラー	トラスト
排気系	ステンエキマニ42.7φ→50φ（価格要問い合わせ）、サードウエストゲート（Jタイプ）、フロントパイプ（60φ）、オールステンマフラー（メイン80φ）
燃料系	インジェクターメイン550cc×6＋追加720cc×2、ボッシュ燃料ポンプ、調整式燃圧レギュレーター
プラグ	NGK9番相当
オイルクーラー	オートベースオリジナル（8万5000円）
サスペンション	オリジナル車高調キット（F:12、R:7kg/mm／12万5000円） ATオリジナル強化トルコン（25万円）

フェンダー加工でF:235、R:255サイズを収める。F:40、R:35の扁平率の割に、乗り心地を犠牲にしていない。

TD06-20Gツインとなるとさすがにインタークーラーは前置きにしないとつらいが、奥さんにバレないようにあまり大きいタイプにはせず、ナンバーも移動しないで何とか隠す。

1Jヘッド＋2Jブロックにトラストの87φ鍛造ピストン、H断面コンロッドを組み合わせて造られた1.5J。圧縮比は2Jと同じ8.5に下げられている。腰下は新品で40万～50万円ぐらいだとか。ブースト圧1.4kg/㎠で500psは1.5Jとしては控えめなパワーだ。

足まわりはオリジナル車高調キット装着のみでブッシュなどはノーマルのまま。バネレートはF12、R7kg/mm。弱めのレートでショックを生かしリヤサスに仕事をさせるセットだ。

過激なエアロパーツが取り付けられていないところも「カミさんにバレない仕様」の重要なポイントになっている。極端じゃないローダウンもベストバランス。

マークⅡのフロントからリヤへの流麗なデザインを崩すことなく、独特のエッジの効いたサイドステップを履いて、チューンドマークⅡであることをさりげなく主張。

排気系はワンオフのステンエキマニ、フロントパイプ（60φ）の組み合わせ。マフラーはメインパイプが80φ。高回転域までのストレスのない排気抜けを狙う。

タービンはTD05ツインも試して低回転域は十分だったが高回転域が使いモノにならなかったということで、最終的にTD06-20Gツイン。ちなみに、レブは8500rpmに設定。

〒245-0013
神奈川県横浜市泉区中田東1-8-22
☎045-802-6230

コクピット戸塚

エンジンノーマルでレスポンス重視の GT3037Sタービンを下から回す

ドライバーのテクでドリに持ち込ませる足まわりセッティングの90マークⅡ

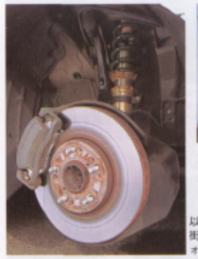
コクピット戸塚での90／100のドリフトチューニングは大きくふたつに分かれる。ひとつはドライバーの腕でドリフトに持ち込むタイプ、もうひとつは腕に頼らずあくまでもドリフトの雰囲気を楽しむタイプだ。もちろん、それはオーナーの技量や予算に応じたチューニングによるところも大きい。

このクルマは積極的にドリフトを楽しむセッティングに仕立てられたJZX90マークⅡ（写真上）。外観からは想像はつきにくいが、実はエンジンヘッド、内部はノーマルだ。タービンはHKSの1J用GT3040タービンキットを使用していたが、街乗りなら何とかなっても、ビッグシングルではノーマルエンジンで回すには荷が重すぎてしまう。そこでタービンをワンサイズ落とし、GT3037Sに交換。これによって、タイトコーナーでも下から回るし、失速してもアクセルを軽くアオるだけで簡単にパワーが復活。レスポンスも十分シャープになったという。現在ではブースト1・4kg／㎠で450psと、ドリフトには十分なパワーを発揮する。

足まわりのセッティングは、リヤが流れすぎてしまうというオーナーの意見によって、実はブレイクしにくいスタビ＋アライメント調整が施されている。ドラテクでネジ込むタイプのドライバー向けの90チューンなのだ。

TUNING SPEC.

最高出力	450ps（ブースト1.4kg/㎠時）
タービン	GT3037S
コンピュータ	F-CON V＋ブーストコントローラープロフェックB
エアクリーナー	BLITZ SUSパワー
インタークーラー	HKS R33GT-R用Sタイプ
排気系	HKSステンエキマニ、CP戸塚フロントパイプ76.3φ（価格は要問い合わせ）
燃料系	インジェクターメインA.S.MORI 540cc×6、燃料ポンプR33GT-R純正、調整式燃圧レギュレーター
駆動系	HKSツインプレートクラッチ、LSD TRD（2WAY）
ラジエター	サードスポーツラジエター
オイルクーラー	EARL'S19段
サスペンション	ZEAL FUNCTION BASIC＋アイバッハ（F12、R10kg/mm） サミットレーシングピロテンションロッド、前後ラルグススタビ
ブレーキ	パッドTCパッド
エアロパーツ	GOOD LINEフルエアロ（フロントバンパースポイラー3万5000円、サイドステップ5万5000円、リヤハーフスポイラー4万5000円）



ステアの応答性を求めて、テンションにロッドにあたる部分のブッシュをピロタイプに変更。クイックになり過ぎないくらいで扱いやすい。

以前は他メーカーの車高調だったが、街乗りを考えて圭オフィスのエアフォルグに。しなやかさが増した。

パワーバンドはGT3040タービンの時には4500回転から始まったが、ワンランクダウンのGT3037Sに交換したことで500回転ほど落ちたという。

1.4kg/㎠のブースト圧による吸気温度の上昇とノッキングを防ぐために、R33GT-R用の大容量インタークーラーを採用。ドリフトでもしっかりした冷却は必要。

ギリギリまで落とした車高はドリフト姿勢を犠牲にしない限界だという（底付きする寸前ではあるが……）。GOOD LINEのエアロで精悍さをより増した。

こちらドリフトを簡単に楽しむセッティングのJZX100チェイサー。ノーマルタービンのままブーストアップし、街乗りにも対応できる乗り心地など終始安定志向。F-CON Sでリーズナブルに仕上げている点もポイントだ。

GT3037Sとインタークーラーパイピングが目立つエンジンルーム。タービンがこのクラスになるとエアクリレスが多いが、エンジン保護の面も考慮して、エアクリは吸入効率の高いブリッツのSUSパワーに交換。

タイヤはリヤが流れすぎないように、フロントにRE711の235/40-17、リヤにRE710kaiの255/40-17を組み合わせてる。ホイールはドリフト90らしさをアピールするアルシュタットの17インチ（F9+30、R10+30）。

㈱ジースプロジェクト
〒463-0081　愛知県名古屋市守川区川宮町45
☎052-791-2437

ZEES PROJECT

個性派ユーザーにはたまらない プレミアム2本出しマフラー

専門メーカーならではのフレキシブルな対応で多彩なラインアップを誇る

メジャーなスポーツカーはもちろん、外車や旧車など、どんなマイナーなクルマでもワンオフで高性能マフラーを作り上げてしまうジースプロジェクトは、エキゾーストを知り尽くしたマフラー専門メーカー。チェイサー用にも材質、素材、レイアウトの違うマフラーをすでに数種類リリースしている。

そんなジースプロジェクトが、2000年秋に登場させた最新モデルのマフラーがこの「サイバーGT」だ。これは、砲弾型サイレンサーの左右2本出しという従来はなかったデザインを採用。チェイサーの真後ろからのルックスはもちろん、斜め後方からのイメージを一新させる力を秘めている。

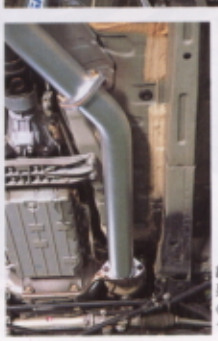
その構成はリヤピースだけでなく、触媒直後からテールエンドまでのフルセットで、メインパイプはアルスターの76・5φを使用。サイレンサー部分はステンレスとなっているが、ジースプロジェクトが特許を持つ、メッキタイプのサイレンサー（ステンレスにはメッキすることができないので材質はスチール）も用意されている。もちろんサイレンサー内部はストレート構造なので、純正マフラーのふん詰まるようなフィールも解消。メインパイプも交換するので、ノーマルと比べるとマフラーだけで20〜30馬力のパワーアップが図れる。音質のよさも折り紙付だ。

TUNING SPEC

マフラー	ジースプロジェクト　サイバーGT
	(8万4800円)
	サイレンサー：ステンレス製
	フロント＆中間パイプ：アルスター製
エアロパーツ	マナレイスポーツ
サスペンション	マナレイスポーツ
	ユーロシュポルトキット
ホイール	マナレイスポーツ　VR-5 EXE
	F18×8.5+35　R18×9.5+45
タイヤ	ダンロップ　FM901
	F225/40-18　R255/35-18

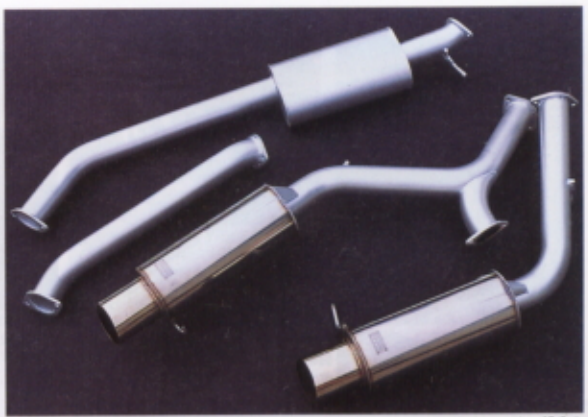
ZEESが特許を持つクロームメッキサイレンサー。ステンレスのように熱で変色しないので、いつまでもこの輝きをキープできる。メッキクリーナーで磨けば輝きを取り戻す。

サイレンサー以外は、アルスターというアルミとスチールの合金を素材に使用。耐腐食性はステンレスと同等だがコストはかなり安い。マフラーではよく使用される。



テールパイプは115φ。ボディが大きいチェイサーではこのぐらいの大きさでないと存在感が出ない。材質がステンレスなので、きれいに焼けると独特の雰囲気が味わえる。

純正マフラーはメインパイプも細くて抜けが悪い。スポーツマフラーもサイレンサーだけのものと、このようにメインパイプまで交換するものでは、排気効率がずいぶん違う。



サイレンサー部分のみがステンレスの、いわゆるハーフステン（セミステン）構造。ステンレスは腐食に強く見た目も美しい素材だが、高価なのでハーフステン構造を採用している。

Cisco Kids
WWW.CISCOKIDS.COM

〒862-0930
熊本県熊本市小山町527-1
☎096-380-3779

トークレーシング

T88搭載先にありきで踏めばバカッ速のストリート仕様

ヘッドチューンメインの1Jと補機類で600psは扱いやすさ重視

車やドライバーの志向に応じて柔軟なチューンを手掛ける熊本のトークレーシング。土地柄からだろうか、ゼロヨンではなくストリート、そしてドリフトを楽しむ層が多い。

そのトークが手掛けたのがこの90クレスタだ。もともと手元にあったT88-34D 18㎝を着にして1Jと組み合わせて、ストリートでの乗りやすさを狙ってみる、というところからチューンが始まっている。

「基本的に1J自体の潜在能力は高い」という認識から、補機類メインでチューンして、本体自体には大きく手を加えないという方向性。ただ、燃焼室加工やポートなどの段付き修正、カムプロフィール変更など、ビッグシングルを回すためのエンジンチューンの定石は当然押さえている。さらに特筆すべきなのが、このエンジンの性能を引き出すにあたってワンオフ製作したというオリジナルサージタンクだ。見た目のインパクトもスゴイが、これで1Jのウィークポイントとも言える吸気系がリファインされ、大きくポテンシャルアップした。排気量もタービンも大きいだけに効果は絶大だ。また、ボディ補強では定番となった発泡ウレタンを充填して、T88のビッグパワーにも応えるなど抜かりはない。

こうした積み重ねで、普段のストリートでも速くここ一発も速いクルマに仕上げている。

TUNING SPEC.

最大出力	約600ps/6800rpm（ブースト1.7kg/㎠時）
タービン	T88-34D 18㎝
コンピュータ	HKS F-CON V+ブーストコントローラープロフェック
吸気系	HKSスーパーパワーフロー、オリジナルサクションパイプ100φ、大容量オリジナルサージタンク（20万円〜、要相談）、インフィニティ用90φ
インタークーラー	トラスト3層式
排気系	トラストステンエキマニ、フロントパイプオリジナル（85φ）、K-STYLEオールステンマフラー（メイン80φ／テール110φ）
カム	HKS IN&EX256度・リフト量8.7mm、バルタイ調整式カムスプロケ
プラグ	HKSスーパーファイヤーレーシング（NGK9番相当）
燃料系	インジェクターメイン540cc×8、ニスモGT-R用ポンプ、調整式燃圧レギュレーター
駆動系	OSツインプレートクラッチ、TRD LSD（2WAY）
ラジエーター	ノーマルコア増し、BILLIONスーパーサーモ
サスペンション	テインHA車高調（F12、R7kg/mm）、F&R:arcスタビ、バッドF&R:RAMS
タイヤ	F:BS RE711 215/45-17、R:FIRESTONE F690 255/40-17
ホイール	OZベガ/F:17X9+45（+スペーサー）、R:17X11+50（+スペーサー）

ステアリングコラム上のベストポジションに、小ぶりな42φのブースト計と油圧計が並ぶ。ブーストのインターセプトポイント（掛かり始め）は4500rpmあたりに設定されている。

効率を考えて前置き化されたインタークーラーはシルビア用を流用。2.5ℓの1Jでもこれで大丈夫だという。ただスペース的にこの位置にキレイに収めるのは大変だったようだ。

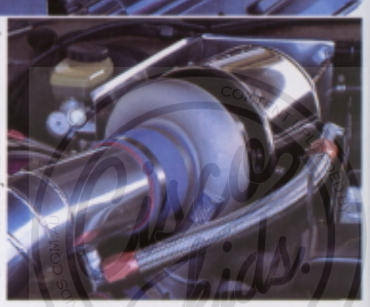
足まわりにはテインのタイプHA車高調を装着し、バネレートはフロント12、リヤ7kg/mmと90系ではソフトなタイプ。ストリートユースだけでなく、ドリフトもこなせる足としてオーナーが選択した。前後に違う銘柄のタイヤを履くあたりはマルチユースを視野に入れたものだ。

1Jの性能を引き出す上ではどうしてもノーマルのサージタンクでは容量不足。そこでトークでは大容量のオリジナルを作ってしまった。製作に手間取ったが仕上がりは申し分ない。

ブローオフバルブはSQV。これまでノントラブルできていて、性能的にも何の支障もないのでこれを使っている。プシュンプシュンプシュンという連続開放サウンドが心地いい。

2.5ℓ＋T88というエンジンスペックを考えると、メイン径が80φでは細すぎるような気がするかもしれないが、ストリートユースをメインに考えると、性能、音量ともに、太くても90φまでがジャストサイズだという。

T88を回すためには、腰下等はともかく、やはりポート加工などのヘッドチューンをキチンと押さえておく必要がある。当然、カム交換も必須のメニューだ。圧縮はノーマル同様8.5で、ブーストは2.0kg/㎠を掛けても全く問題は出ていない。レブリミットとシフトアップポイントは8000rpmに設定。



100 FACE KIT for 90MARKII

取付カンタン!!　コンプリートカー販売もOK!!

●コンプリートカー販売のお問い合わせは．．．．

㈲グレートカンパニーTEL045-854-0304

90MARKIIを100CHASER FACEにまるごと変えてしまうFACE KIT登場 !!
ボンネットフェンダー,フロントバンパー（以上３点FRP製）とヘッドライト,グリル,
コーナーマーカー等の純正パーツを含めたFULL KITで￥298,000 !!
ロープライスながら、ハイクオリティーな仕上がりで新発売 !!

---------PRICE----------

■FRONT BUMPER	￥58,000
■FENDER SET	￥75,000
■COOLING BONNET	￥68,000
★100FACE KIT	￥298,000

セット内容
（上記３点＋純正ヘッドライトAssy,フロントグリル
コーナーウインカー、ハーネスSet）

㈲グレートカンパニー共同開発.

JZX100 CHASER

MARKII

CRESTA

JZX90 TYPEII

MARKII

CHASER

CRESTA

JZX100

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

※（ ）純正塗装済みタイプ。カラー（スーパーホワイトII 040）
塗装済みはCHASERのみ。※CRESTAはマイナー前のみ。

JZX90 TYPEII

■Front Spoiler(前期／後期)	￥38,000（￥53,000）
■Side Spoiler	￥48,000（￥75,000）
■Rear Under Spoiler	￥40,000（￥55,000）
■Front Grill	￥28,000（￥36,000）
■Eyeline	￥15,000（￥22,000）

※（ ）純正塗装済みタイプ,
カラー（ウォームグレーパール046 /ダークグリーンM1O 6N2）

MARKII TYPE-U

■Front Spoiler 前期 TYPE U ￥38,000
■Front Spoiler 塗装済み ￥58,000
（ウォームグレーパール046/ダークグリーンM.I.O 6N2）

Cooling Bonnet

冷却能力をUPし、軽量化と剛性の両立を実現！ノーマルストライカー対応。（カザマオート共同開発品）

JZX90 MARKII

■Cooling Bonnet
FRP製 黒ゲルコート ￥68,000
（グリル一体式）

JZX90 CHASER

■Cooling Bonnet
FRP 製 ￥58,000
カーボン 製 ￥88,000

JZX100 CHASER

■Cooling Bonnet
FRP製 黒ゲルコート ￥68,000

★90系３連メーターパネル52φ、60φ

多少の加工でセンターコンソールに３連メーターを取り付けられる画期的な新商品 !!

■FRP製黒ゲルコート￥8,800 ■FRP製ウッド調 ￥13,800
■FRP製カーボン調 ￥13,800 ※サイズ52φ、60φあり。

有限会社ユニオンプロダクト 東京都目黒区目黒本町4-25-21〒152-0002 TEL03-3716-6281 FAX03-3792-0161

ページがリニューアルされて、更に情報満載です。http://www.car-promenade.co.jp/HIPPOSLEEK/
御希望の方は、郵便番号、住所、氏名、車種を明記し、切手￥500円分とカタログ請求券を同封の上、お送り下さい。
の製品につきましては、カタログをご請求下さい。●業販もいたしておりますので、お気軽にお問い合わせ下さい。
店『ウェッズ・エコー・スズカプレーン・タカマ・ヒノデ・ワッツ各営業所他』（アイウエオ順、敬称略）

Hippo sleek

CONTENT UPLOADED BY
HYPER REV
カタログ請求券
￥500円分

C-ONE CHASER

C-ONE PARTS for STREET

C-ONE PARTS for STREET

ミドルスポーツセダンの新たなる領域へと進化する C-ONE CHASER

SPORTS DRIVING PAR

POWER ECU

＊ノーマル下取価格

C-ONEならではの技術と徹底的な実走行セッティングオリジナルデータで、エンジンを傷めることなく、エンジン本体のスペシャルチューニングに匹敵する、湧き上がるトルクとパワーを体験できる本物のチューニングECU。ユーザーの「はじめからこのECUにしておけば良かった。」という声がそれを証明しています。

JZX100・ターボ M/T車(96.9〜)	¥220,000
JZX100・ターボ A/T車(98.8〜)	¥220,000
JZX100・ターボ A/T車(96.9〜98.8)	¥220,000

＊同型式・同仕様のマークⅡにも装着可。

HEIGHT ADJUST SUSPENSION KIT

ピロアッパー付車高調整タイプ(減衰力固定)

安定した高速走行と、キレのあるコーナーリング性能。しかもガチガチにならない絶妙のバランスを徹底した実走行セッティングで実現。絶妙なストローク量にこだわったC-ONEオリジナル設定のビルシュタイン製ショックアブソーバーとSAE9254材を採用したC-ONEオリジナルスプリング、そして高精度ピロアッパーによって上質でシャープな走りを可能にします。

JZX100・ターボ車、NA車とも	¥280,000

＊同型式・同仕様のマークⅡにも装着可。

PERFORMANCE MUFFLER

テール115φ

ストレートカット大口径テール。レーシングタイプメインマフラーを採用し、排気効率ばかりでなくサウンドとルックスにもこだわったスポーティなマフラー。中間パイプ付き、しかも耐久製にも優れ、美しいオールステンレス製。

JZX100・ターボ 車	¥78,000

＊同型式・同仕様のマークⅡにも装着可。

テールインナーサイレンサー(ストレート)

TITAN SHIFT KNOB

純チタン削り出しならではの手触りとルックス。そして上からでも横からでも握りやすい形状。

JZX100・GX100のツアラーグレードのゲートA/T車	¥16,000

＊同型式・同仕様のマークⅡにも装着可。

STRUT TOWER BAR

本格モータースポーツでも発揮できる剛性。そして軽量化にもこだわったオールアルミ・ストラットタワーバー。美しいルックスがエンジンルームをひときわグレードアップ。

JZX100・ターボ 車 Fr用	¥48,000

＊同型式・同仕様のマークⅡにも装着可。

BODY PARTS

JZX、GX、SX10#の全グレード

■フロントバンパー	¥68,000
■フロントグリル	¥25,000
■サイドステップ	¥58,000
■リアアンダースポーラー(M/C後)	¥47,000
■リアアンダースポーラー(M/C前)	¥48,000
■リアウイング	¥58,000

＊FRP製ホワイトゲルコート仕上げ。
＊C-ONEエンブレム(裏ネジ止タイプ¥3,800／接着タイプ¥2,800)は別売です。

卸販・通信販売歓迎! 掲載商品の業務、通信販売を随時受付中。詳しくはお問い合わせください。

www.c-one.co.jp/C-ONEPARTS

C-ONE PRO SHOPへどうぞ。 C-ONEパーツは全国のカー用品量販店、カーショップ、一部カーディーラーでお買い上げ、お取り寄せいただけます。またC-ONE MOTORSPORT内C-ONE PRO SHOPでも直接お買い上げ、お取り付けができます。

Cisco Kids

CHASER in JTCC

ツーリングカーレースの頂点に立ったチェイサーの軌跡

トヨタ、日産、ホンダがメーカーの威信を賭けて争ったJTCC
コロナエクシヴ、プリメーラ、アコードとFF車が繰り広げる
激しいバトルの渦中にFRレイアウトを武器に闘いを挑んだチェイサー
あくなき執念で先を行くライバル達を追い続けた追跡者は
ついに最後のJTCCチャンピオンに輝いたのであった

Photos/Hiroharu Sato, Shinpei Suzuki, Graffiti
Text/Naotsugu Mihori, HYPER REV

疾風の追跡

CHASER

FFマシン全盛のスーパーツーリングカーレースに あえてFRマシンで挑戦したチェイサー その輝きはJTCCの最後を彩った

JTCCは、それまでのグループAによるツーリングカーレースに代わって94年に新しくスタートした全日本選手権レースである。イギリスで始まりヨーロッパ諸国に広まった、2リッターNAエンジンを搭載する4ドアセダンによるスーパーツーリングカーレースは、いくつものワークスチームによる激しいバトルが高い人気を呼んでいた。それを日本に導入したのである。

日本では、トヨタ・コロナ、日産プリメーラ、ホンダ・シビックフェリオ、マツダ・ランティス、オペル・ベクトラ、BMW318iが参戦。これを、ベテランの関谷正徳、長谷見昌弘、星野一義らに中堅と若手、さらに海外の有力なドライバーが加わった40名近いトップドライバーたちが操ることになった。

トヨタは、コロナで初代チャンピオンを射止めた後、翌95年にコロナエクシヴをJTCCに投入。タイトル獲得こそならなかったものの、他を圧倒する速さを見せた。だが、96年になるとアコードの登場によってエクシヴの優位性は薄れてしまう。そうした矢先、マークIIシリーズがフルモデルチェンジを行なった。なかでもチェイサーは若者向けのスポーツイメージを重視したモデルとなり、FRセダンとしての走りを進化させていた。トヨタはFF車がほとんどを占める中、FRマシンのチェイサーを次期JTCC主力マシンとして投入することを決定したのである。

なぜFRマシンを投入したのか?

スーパーツーリングの本場、イギリスのBTCCも、参戦マシンの多くはFFセダンである。そのなか、唯一のFRマシンであるBMWは後輪駆動の利を生かし、BTCCをはじめ、ドイツなどヨーロッパ諸国のツーリングカーレースで栄光をつかむ。日本でもBMWはJTCC初年度最終戦までタイトルを争い、結果的にFFのコロナに敗れはしたが、翌95年はきっちりチャンピオンを獲得した。

2リッターNAエンジンで300馬力を発生するマシンの駆動力、そして操舵、さらにブレーキングの際の荷重移動で制動力の大半を担わされるFF車のフロントタイヤは、負担が計り知れず大きい。一方FRであれば駆動を後輪に任せ、他の仕事と分担させることでフロントタイヤの負担を減らし、タイヤのライフを持たせることが出来る。ゴール間際、最後の勝負どころでは、この残されたタイヤの性能が明暗を分ける。BMWの利点は、まさにそこにあった。企業としてのトヨタの思惑と、年々速さが進歩するレースの飽くなき性能追求において、チェイサーへの期待は高まっていった。

JTCCチェイサーの開発は、トヨタとTRDの協力で行なわれた。チェイサー登場がトヨタの肝入りで行なわれたことは、そのシェイクダウンテストの場所が東富士にあるトヨタの研究所内テストコースであることからもうかがえた。そして、96年の暮も押し迫った12月19~20日の富士スピードウェイ。チェイサーは初めて公の場に姿を現す。

開発ドライバーを務めるのは、94年のJTCC初代チャンピオンである関谷正徳。関谷は95年に日本人として初めてル・マン24時間レースで優勝を成し遂げている。すでに大ベテランではあるが、ドライバーとして充実の

間にプリメーラを挟んだ3重連でコーナーを立ち上がるチェイサー。JTCCの魅力は、このような超接近戦による激しいバトルにあった。

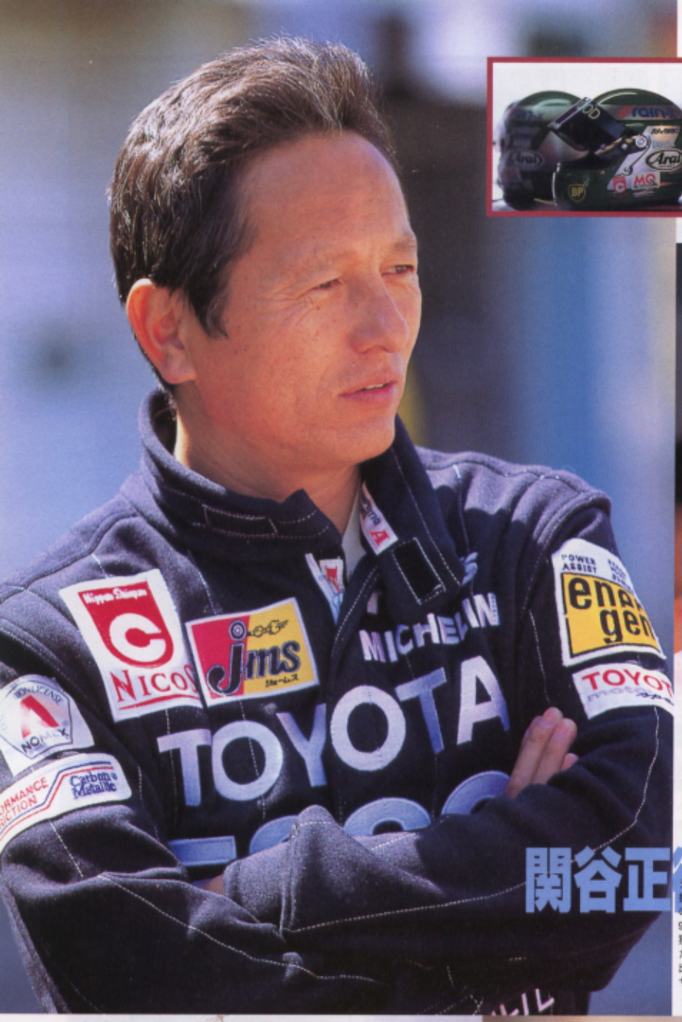
マカオで世界の強豪と闘ったチェイサー

マカオの市街地コースで争われるマカオグランプリ。ツーリングカーによるギアレースは、BMW、アウディなどもエントリーし、ツーリングカー世界一決定戦のような様相を呈している。そんなレースに、1999年、2台のチェイサーが参戦した。ドライバーは関谷正徳と、台湾出身のC.ジュン・サン。トップ争いを繰り広げると見られていた関谷だったが、フリー走行でクラッシュ。その影響で後方グリッドからのスタートとなったが、抜きにくいマカオのコースで着実に順位を上げ、4位でフィニッシュ。見事クラス優勝を果たし、JTCCチャンピオンマシンのポテンシャルの高さを世界に見せつけた。

10年ぶりのマカオのコース、1年ぶりのチェイサーのドライブ。さらにフリー走行でのクラッシュという厳しい状況の中4位に入り、さすがの走りを見せた関谷。

トヨタの主力マシンであったエクシヴ、チェイサー登場後もいくつものチームが走らせ、JTCC最後のタイトルをチェイサーと争った。

CONTENTS BRAND BY
Cisco Kids
WWW.



チェイサーを駆った 7人のドライバー達

竹内浩典

関谷と共に97年、チェイサーのJTCCデビューという大役を担う。以後セルモチームのエースとして2年間チェイサーを走らせる。98年の開幕戦では、待ち望んだJTCC初勝利をもたらした。

関谷正徳

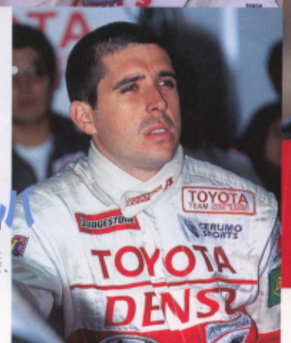
ツーリングカーからスーパーツーリングカーへとカテゴリーがダウンしてからJTCCまでまさにチェイサーのすべてを見届けてきた。98年見事にチャンピオンを獲得。2000年限りで引退したが、セレモニーでは思い出深いJTCCチェイサーでサーキットに別れを告げた。

M・クルム

97年、関谷とともにトムスチームに所属し、第9戦からチェイサーを駆った。乗り換え直後の第10戦では表彰台まであと一歩の4位を獲得する。

K・バート

本場BTCCでも活躍したバートは、98年にトムスでチェイサーを走らせた。第5戦のSUGOでは雨の中、1分近くもの大差を付けて優勝を飾った。



J-M・シルバ

セルモチームで97年の第1戦からチェイサーに乗る。そのレースでいきなりチェイサー勢最上位に入るなど、速さと安定性を見せつけた。

土屋圭市

97年の途中戦からアドバンチェイサーを駆ることに。98年の開幕戦と最終戦で表彰台に登る。ドリキンがFRマシンを走らせる、ということで観客の注目度も高かった。

立川祐路

96年にセルモチームからエントリー。優勝こそなかったものの、5度に表彰台に登るなど、コンスタントに上位に入賞。ランキング4位を得た。

時を過ごしていた一人だ。

富士スピードウェイ初走行の結果は、BMWが95年に記録したレコードタイムから2・8秒ほど遅れていた。しかしまだ走行を始めたばかりである。テストを積み重ねることで熟成が進み、速さを身に着けていくのがレーシングカーというものだ。関谷は、チェイサーの第一印象を次のように語った。

「ダウンフォースはエンジンよりかなり効いているね。そしてブレーキが凄く安定している。コーナーではアクセルを早く開け始められ、コントロール性もよく、なにより運転していてストレスが溜まらないのがいい。反面、サーキットのコースレイアウト次第では、有利、不利が出るかもしれない。今は、コーナーからの立上がり加速で損失が大きい感じがする……」

BMWもFRであるが故の苦心をしていた。FF車には無いプロペラシャフトの存在が、エンジンパワーの一部を食ってしまうのだ。自然吸気エンジンでは、その損失を補うパワーアップは簡単ではない。

そして迎えた97年の開幕戦だが、決勝レースは激しい雨で中止となる。しかしいずれにしてもFRでFFに負けならない状況だった。予選はポールポジションのアコードから3秒落ち。同じトヨタのエクシブの方が2秒以上チェイサーより速いのである。空気抵抗の大きいチェイサーは、1・4kmの直線を持つ富士スピードウェイの最高速度で、15km／hほど負けていた。

「今は加速が鈍いのが問題。仙台あたりで勝負に加われるようになってくるのではないか。以前BMWが勝っているサーキットだし」

と、関谷は現状を語った。関谷が言う仙台のコースはアップダウンが厳しく、後輪駆動が生きるレイアウトなのだ。

それでも、富士に続く第3／4戦T-IIサーキット英田の予選で、チェイサーはポールポジションに2秒差まで詰め寄り、決勝では5位に入賞する。ドライバーは、もう一台のチェイサーを託された竹内浩典だった。第5戦菅生の予選では、関谷が2位に着けた。雨の予選、そして最終コーナーがきつい上り坂となる菅生のコースが、後輪駆動のチェイサーに味方したのだ。決勝でもスタートダッシュで勝るFRの利を生かし、関谷はトップに立つ。そして最終ラップにスピンをするまで、優勝目前の走りを披露したのだった。

ある種、運に助けられたレース展開ではあったが、このチェイサーの活躍に誰もが目を見張った。それ以後、チェイサーは着実に力をつけていく。関谷を擁するトムスチーム、ウイナーセルモチームともシーズン途中からチェイサーを追加投入し、開発のテンポを速めていった。そうして実称の第10戦では4位に入賞。関谷が期待をかけた仙台の第12戦では、予選3位から決勝レースでも3位表彰台を獲得したのだ。

最終戦の舞台は再び富士スピードウェイに戻る。その予選で、ポールポジションのアコードに1・2秒差まで迫り、チェイサーは進化の様子をアピールした。このレースでは土屋圭市がチェイサーに乗り込み、FRでの走りを存分に披露したいと意気込んだ。

熟成されたチェイサー。しかし…

そして、タイトル奪取の準備を十分に整えて迎えた98年だったが、結果的にJTCC最後のシーズンとなる。97年チャンピオンのホンダと覇を競った日産の2社が撤退を表明したのだ。したがってこの年はトヨタ車同士、チェイサーとコロナエクシブの一騎打ちとなる。結果はチェイサーが11戦中8勝を挙げてチャンピオンを獲得。FRマシンに賭けたトヨタの決断が正しかったことを見事に証明した。そのドライバーは、チェイサー開発に心血を注いできた関谷正徳だった。

2年の開発期間を経て、チェイサーはコロナエクシブの速さを超えた。それはすなわち、97年までアコードやプリメーラとの戦いに加わってきたコロナエクシブに代わって、FRでFFに勝つ下地をトヨタは整えたことになる。だが、もはやそこに戦いの場は残されていなかった。JTCC終焉の訳は様々に語られたが、もし、トヨタ、日産、ホンダの各社がJTCCを戦い続けたならば、そこに新しい1ページをチェイサーが記した可能性は十分にあった。圧倒的有利とされたFF車の戦いの中へ、あえてFRのチェイサーで挑んだトヨタの決意は、JTCC最後のチャンピオンという勲章と共に、日本のツーリングカーレース史に記憶されることだろう。

身につけた力を十二分に発揮できなかったチェイサーは不運なのかもしれない。だが、その走りは決して色褪せることはない。

チェイサーの誕生からこのクルマを見守ってきた関谷正徳。圧倒的なタイトル獲得は、彼のこれまでの努力が見事に実を結んだものだった。

ライバル達と十分に戦えるまでに開発が進んだ矢先のホンダ・日産の撤退。もし98年も3メーカーの争いが行なわれていたら……。

幻となったSSCCチェイサー

JTCCの後を担うカテゴリーとして立ち上げられたSSCC＝スーパーシルエットカー選手権。プライベーター中心、さらには国内コンストラクターの育成も視野に入れてレギュレーションが制定された。そのマシンの成り立ちは、鋼管パイプを使ったスペースフレームでシャシーを作り、3ℓツインターボエンジンを搭載するというもの。フレームは頑丈につくることでライフサイクルを長くしてコストを抑え、同時に安全性の向上も狙っていた。レギュレーションが決まってから短時間でマシンを製作し、98年のJTCC最終戦で観客の前で試走するまでにこぎ着けた。しかし、準備期間が短くシリーズは残念ながら中止となり、このクルマがレースを走ることはなかった。

外観こそチェイサーに似せているものの、その中身はスペースフレームを使った本格的なレーシングカー。エンジンはハリアー用のV6エンジンがベースだった。

CHASER JTCC ALL RESULTS

1997

第1戦　富士	予選	決勝
㊱ 関谷正徳	15位	中止
㊳ 竹内浩典	12位	中止

第2戦　富士	予選	決勝
㊱ 関谷正徳	11位	中止
㊳ 竹内浩典	10位	中止

第3戦　TI	予選	決勝
㊱ 関谷正徳	13位	13位
㊳ 竹内浩典	11位	9位

第4戦　TI	予選	決勝
㊱ 関谷正徳	12位	7位
㊳ 竹内浩典	10位	5位

第5戦　SUGO	予選	決勝
㊱ 関谷正徳	2位	11位
㊳ 竹内浩典	10位	6位

第6戦　SUGO	予選	決勝
㊱ 関谷正徳	9位	リタイヤ
㊳ 竹内浩典	11位	9位

第7戦　鈴鹿	予選	決勝
㊱ 関谷正徳	12位	12位
㊳ 竹内浩典	13位	7位

第8戦　鈴鹿	予選	決勝
㊱ 関谷正徳	12位	9位
㊳ 竹内浩典	13位	7位

第9戦　美祢	予選	決勝
㊱ 関谷正徳	6位	リタイヤ
㊲ M.クルム	18位	6位
㊳ 竹内浩典	12位	8位

第10戦　美祢	予選	決勝
㊱ 関谷正徳	9位	リタイヤ
㊲ M.クルム	4位	4位
㊳ 竹内浩典	13位	9位

第11戦　仙台	予選	決勝
㊱ 関谷正徳	7位	リタイヤ
㊲ M.クルム	17位	リタイヤ
㊳ 竹内浩典	12位	8位
㊴ J-M.シルバ	10位	6位

第12戦　仙台	予選	決勝
㊱ 関谷正徳	3位	3位
㊲ M.クルム	10位	出走せず
㊳ 竹内浩典	14位	4位
㊴ J-M.シルバ	8位	リタイヤ

第13戦　十勝	予選	決勝
㊱ 関谷正徳	10位	9位
㊲ M.クルム	3位	14位
㊳ 竹内浩典	12位	8位
㊴ J-M.シルバ	11位	リタイヤ

第14戦　仙台	予選	決勝
㊱ 関谷正徳	8位	6位
㊲ M.クルム	5位	10位
㊳ 竹内浩典	9位	8位
㊴ J-M.シルバ	13位	7位

第15戦　富士	予選	決勝
㉔ 土屋圭市	18位	14位
㊱ 関谷正徳	14位	リタイヤ
㊲ M.クルム	10位	12位
㊳ 竹内浩典	15位	11位
㊴ J-M.シルバ	16位	16位

第16戦　富士	予選	決勝
㉔ 土屋圭市	16位	10位
㊱ 関谷正徳	14位	8位
㊲ M.クルム	11位	リタイヤ
㊳ 竹内浩典	15位	6位
㊴ J-M.シルバ	20位	リタイヤ

シリーズランキング	
9位	竹内浩典
10位	M.クルム
11位	J-M.シルバ
13位	関谷正徳
21位	土屋圭市

1998

第1戦　富士	予選	決勝
㉕ 土屋圭市	8位	3位
㊱ K.バート	6位	6位
㊲ 関谷正徳	2位	8位
㊳ 立川祐路	3位	7位
㊴ 竹内浩典	4位	優勝

第2戦　富士	グリッド	決勝
㉕ 土屋圭市	7位	8位
㊱ K.バート	4位	4位
㊲ 関谷正徳	2位	2位
㊳ 立川祐路	3位	3位
㊴ 竹内浩典	9位	6位

第3戦　もてぎ	予選	決勝
㉕ 土屋圭市	8位	7位
㊱ K.バート	3位	5位
㊲ 関谷正徳	P.P	優勝
㊳ 立川祐路	4位	2位
㊴ 竹内浩典	6位	4位

第4戦　SUGO	予選	決勝
㉕ 土屋圭市	9位	5位
㊱ K.バート	3位	4位
㊲ 関谷正徳	P.P	優勝
㊳ 立川祐路	4位	4位
㊴ 竹内浩典	2位	2位

第5戦　SUGO	グリッド	決勝
㉕ 土屋圭市	2位	6位
㊱ K.バート	3位	優勝
㊲ 関谷正徳	6位	3位
㊳ 立川祐路	P.P	4位
㊴ 竹内浩典	5位	2位

第6戦　鈴鹿	予選	決勝
㉕ 土屋圭市	9位	リタイヤ
㊱ K.バート	3位	リタイヤ
㊲ 関谷正徳	6位	4位
㊳ 立川祐路	2位	2位
㊴ 竹内浩典	P.P	3位

第7戦　鈴鹿	グリッド	決勝
㉕ 土屋圭市	8位	4位
㊱ K.バート	P.P	リタイヤ
㊲ 関谷正徳	3位	優勝
㊳ 立川祐路	5位	リタイヤ
㊴ 竹内浩典	4位	3位

第8戦　美祢	予選	決勝
㉕ 土屋圭市	8位	8位
㊱ K.バート	9位	9位
㊲ 関谷正徳	P.P	優勝
㊳ 立川祐路	2位	5位
㊴ 竹内浩典	4位	2位

第9戦　美祢	グリッド	決勝
㉕ 土屋圭市	2位	5位
㊱ K.バート	P.P	4位
㊲ 関谷正徳	9位	優勝
㊳ 立川祐路	5位	3位
㊴ 竹内浩典	8位	リタイヤ

第10戦　TI	予選	決勝
㉕ 土屋圭市	8位	4位
㊱ K.バート	5位	2位
㊲ 関谷正徳	P.P	優勝
㊳ 立川祐路	3位	3位
㊴ 竹内浩典	4位	7位

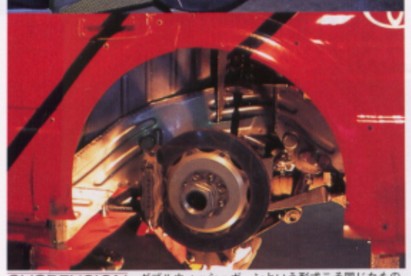
第11戦　富士	予選	決勝
㉕ 土屋圭市	9位	3位
㊱ K.バート	2位	リタイヤ
㊲ 関谷正徳	3位	7位
㊳ 立川祐路	5位	4位
㊴ 竹内浩典	6位	5位

※第2・5・7・9戦は、前戦の成績によるリバースグリッドを採用

シリーズランキング	
チャンピオン	関谷正徳
3位	竹内浩典
4位	立川祐路
5位	K.バート
7位	土屋圭市

JTCCチェイサーの メカニズムに迫る

ENGINE ボンネットを開けると、巨大なインダクションボックスや完全に作り替えられたタイヤハウスでエンジンが小さく見える。もちろん搭載位置を後ろに、低く変更されている影響もあるが、エンジンは2ℓのNAで、しかも8500回転のリミッターが装着された状態でも300馬力を発揮する。



SUSPENSION ダブルウィッシュボーンという形式こそ同じなものの、それ以外はいかにも頑丈そうなハブや当然ピロボール化されたアームなど、完全に作り替えられているサスペンション。フロントのブレーキも大径ホイールギリギリいっぱいのサイズまで大きくされている。また、タイヤハウス内をロールバーが貫通しているのにも注目したい。

もともとはイギリスから始まったスーパーツーリングカーカテゴリー。ベースとなる車両は4ドアセダンに限られ、エンジンは2ℓのNAのみとなっている。チェイサーは重量配分も考え、すでに熟成されている4気筒の3S-Gを搭載していた。また、駆動方式による格差をなくすため、ウェイトハンデが与えられる。FF車の975kgに対し、FR車は1000kg、4WD車は1040kgというもの。JTCCには4WDマシンはエントリーしていなかったので、チェイサーはもっとも重い重量で走っていた。ボディ面では、当初空力パーツの装着は認められていなかった。しかし、フロントスポイラー、リヤウイングの装着が可能になり、さらにJTCCでは最大幅1800mmまでオーバーフェンダーの装着も認められていた。空力面では全高の低いエクシヴの方が有利で、FRの駆動ロスと相まってストレートでの伸びはエクシヴが勝っていた。それを、FRのコーナリングでカバーするというわけだ。

SIDE VIEW 限界まで低められた車高（109ページのチューンドカーのカットと見比べて欲しい）、ハイマウントのリヤウイングぐらいしかレーシングカーらしさを感じない外観だが、ラップタイム的にはGT300クラスのマシンとほぼ同等のポテンシャルを秘める。

BODY WORK 重量物を車の中心へと集めて慣性モーメントを減らすため、シートはドライバーの横にBピラーが来るほど後ろに、そして低く設置される。ロールバーはただ点数を増やしただけでなく、ボディへの入力をいかに分散させるかを考慮して張り巡らされている。右の写真は、接触によってフェンダーが取れたもので、大径タイヤを装着するためのボディの切り欠きや、キャンバーの付き具合が分かると思う。

キメ技はここにあり!
明快ドレスアップ術

MARGA HILLS 100CHASER / T&E 100MARKⅡ

レーシーなテイストもスポーツラグジュアリーなフォルムも受け入れてしまうのが、このシリーズの深い部分。ユーザーがどんなスタイルにしていきたいのか、コンセプトをハッキリと決めておくことが大事だ。

よく言われる話だけど、マークⅡやチェイサー、クレスタといったこのシリーズは、どんな人が乗ってもそれなりに満足できる車だ。セルシオやクラウンには手が出ないけど、それでも豪華なセダンとして使いたい人だって十分納得できる装備や乗り味を持っている。また、ミドルクラスのボディを生かしたスポーツセダンとして使いたい人のために、国産車でもトップクラスの動力性能を持つツアラーVを用意している。正直言って、これほど幅広いユーザー層から支持されている車はそう多くはないはず。この3車というよりも、トヨタというメーカーの実力の凄さが、ここからも感じられてしまう。

ただ、メーカーが発表した車を、そのままの姿で乗っているというのは、少し寂しい。なにしろ売り上げランキングに常に顔を出している車だけに、ちょっと街を走れば同じ車を見かけることが多くて、ライバル意識からつい比べてしまうことも多い。たとえば高速道路の料金所などで同じ車が隣のブースに並んだとする。そしてそこでスタートダッシュに負けたら、決していい気分にはならないはず。そこで、違いを出すために手始めに考えつくのが、ホイールやマフラーの交換といったメニューだ。しかしこれだけでは、今ひとつハッキリとした他の車との違いがわかりにくいというのも事実。ではどうすれば他人とは違う、自分だけのクルマを演出できるのか。これがドレスアップのキモとなるのだ。

写真の車を見てもらえばわかるように、ここではマークⅡとチェイサーが、それぞれに個性的な仕上げをしている。チェイサーのほうは、かつて活躍していたツーリングカーレースをイメージさせるフォルムとなっているし、マークⅡのほうはスポーツラグジュアリーというべきか、スポーティだけど、どこにでも乗っていけるようなドレッシーな雰囲気を身にまとっている。どちらもノーマルとは明らかに違う個性を感じさせているのだ。この2車に共通しているのは、どこかにスポーティな味を残しているという点。ホットモデルが存在しているマークⅡ/チェイサー/クレスタの場合は、ほかのセダンとは違って、単に豪華に仕上げればそれでまとまる、と、いうわけではない。"スポーツ"という部分を生かした仕上げをすることが、完成度を高める際のポイントとなってくる。ユーザーそれぞれの好みがベースにあって、そこでスポーツ性を強調できればカンペキなのだ。

レーシー仕様はここがキモ

レーシーなテイストでまとめるポイントは、機能性に優れたアイテムの装着だ。たとえばエアロは、冷却面で効果的なダクトがしっかりと装備されていたり、ダウンフォースを稼ぐような工夫がされているものをセットしておきたい。また、インテリアにしてもステアリングやシートなど、走りを感じさせるアイテムがぜひほしい。さらに足まわりやホイールも、機能性に優れたアイテムを装着しておけば、スキのない仕上げが期待できる。

ラグジュアリー仕様はここがキモ

ラグジュアリー仕様のポイントは、面がハッキリしたエアロパーツの装着とローダウンのバランスをきちんとまとめるというところにある。あまりに下げすぎると下品になってしまうし、かといって下げずにいるとカタマリ感が不足して間抜けなフォルムになってしまうからだ。さらに、ホイールの選択も大事なポイントとなる。存在感の強いホイールをセットしていなければ、足もとのバランスが悪くなって完成度が低くなってしまうぞ。

カッコいいエアロメイクの主流は2つ!
レーシー&スポーツラグジュアリー
それぞれの決めドコロ

大人のための優雅なセダンとして完成度の高いマークⅡ/チェイサー/クレスタ
質感の高い内装やクセのない外装など、年齢層を問わずに満足させるものを持っている
しかし、ただそれだけがこのクルマの魅力のすべてではない
強力なエンジンを搭載したツアラーシリーズは、スポーツカーとしての素質も持ちえている
それだけにドレスアップをするときには、そのスポーツ性を生かした仕上げがふさわしいのだ

Photos/Akira Takahashi
Text/Makoto Shiomi, HYPER REV

MARGA HILLS
PRODUCTS
100 CHASER

レーシングイメージで攻める!

JTCCマシンをモチーフにカッコよさを極めていく

2・5リッターターボエンジンを搭載したツアラーVは、中途半端なスポーツカーなんて蹴散らしてしまうほど動力性能が高い。ノーマルでも十分速いのに、ちょっとチューニングすればそれこそ無敵といっていいくらいの力を発揮する。それも、ストリートでただ速いというだけではない。たとえばチェイサーはサーキットでも活躍している。それだけに、カッコ良いモディファイを考える場合にはレーシーなテイストを無視するわけにはいかない。安易なスポーツ性の追求だけではなく、本物の雰囲気を身に付けることによるクオリティの高い仕上がりが、完成度を高くするポイントとなる。

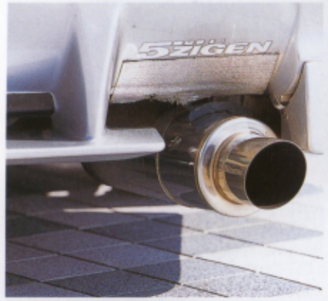
このマルガヒルズプロダクツのデモカーは、JTCCマシンのイメージをうまく生かしたアイテムがポイントとなっている。なにしろここには、ホンモノのJTCCマシンのエアロパーツを製作していたところだけに、機能性を高めるためのアイテム造りは手慣れたもの。逆に市販化するにあたって、コストをどうやって抑えるのかというところに気を遣っているくらいなのだ。それではここで、ひとつひとつのアイテムが持っている機能性をチェックしていこう。まずフロントバンパーは、前置きインタークーラーの装着を前提とした大きな開口部がポイントとなっている。しかもインタークーラーを装着したときに問題となってくるエアの抜けという部分に関しても、サイド部に大型のエアアウトレットを設けることで対処しているのだ。さらにノーズのリフトを抑えるためのダウンフォースの確保はリップ部の造形で実現しているため、ノーマル車はもちろん、チューニングカーにセットすることでより高い実力を発揮できる。それに加えて冷却効率を高めてくれるのがフロントグリルだ。これはフードトップモールを一体化することで抵抗を減らしながら冷却用エアの導入量を増やしているという優れもの。リヤブレーキやデフのクーリングに効果的なサイドステップ、大きなダウンフォースを発生させるリヤウイング、ボディボトムを流れる空気を整流し、スムースに排出するリヤバンパー、ホイールが巻き起こす乱流を素早く抜き出すオーバーフェンダーなどといったアイテムも、実戦から生まれてきたものばかり。しかもこれらのアイテムは、セットだけではなく単品でも装着可能。そこまでこだわっているからこそ、質感も高いのだ。

カーボン製(市販品はFRP製)のフェンダーは片側10mmのワイド化。大きくえぐられたデザインは、タイヤやホイールが巻き起こす乱流を素早く排出し、ドラッグを減らすため。インナーフェンダーを外す必要があるがノーマル車にも装着可能だ。

前置きインタークーラーがセットできるようにスペースを確保した上、エアアウトレットをサイド部に設けてオイルクーラーなどの冷却効率を高めているのがフロントバンパーの特徴。ダウンフォースを稼ぐリップ部の形状も注目したいところ。

装着のホイールは、クラブリネア・ディアブロスでサイズはフロント19×8、リヤ19×9。光りモノだし本来ドレッシーなテイストのホイールなんだけど、かえってレーシーなエアロのイメージを柔らかなものに変えてくれている。

サイドステップ後方にエアインレットを設け、リヤブレーキやデフの冷却効果を高めているところが特徴的。デザインのためのデザインではなく、機能性から生まれた造形がレーシーさをアピールする時の最大ポイントとなっているのだ。



ボディボトムを流れる空気は、そのままにしておくとバンパー後方で巻き上がってしまい、抵抗になる。この形状はその巻き上げを防ぐためのもので、サイド部のスパッツ(ノーマルバンパーにも装着可)も整流を狙ったものだ。マフラーは砲弾型の5ZIGENダイナマイトファイヤーボールをセット。

SPECIFICATION
MARGA HILLS PRODUCTS

■エアロパーツ
フロントバンパー ---------- 9万8000円
サイドステップ ---------- 7万2000円
リヤバンパー ---------- 8万円
JTCCタイプ リヤウイングVersionⅡ(カーボン製) ---------- 9万8000円
エアログリル ---------- 3万2000円
フロントフェンダー ---------- 9万2000円
リヤスパッツ ---------- 3万4000円
■チューニングパーツ
マフラー ---------- 5ZIGEN ダイナマイトFireball
スプリング ---------- TRD
ショック ---------- TRD
ホイール クリムソン クラブリネア ディアブロス ---------- F19X8+37 R19X9+37
タイヤ ---------- BS GRIDⅡ F245/35-19 R275/30-19
■その他
オリジナルフルバケットシート ---------- 13万8000円
ヘッドサポーター ---------- 試作品
カーボンストラットタワーバー ---------- 4万9000円
カーボンヘッドカバー ---------- 2万2500円
カーボンロアアームスティフナー ---------- 4万5000円
カーボンフロントスティフナー ---------- 4万3000円

MARGA HILLS PRODUCTS
〒411-0941
静岡県駿東郡長泉町上土狩507-3 ☎0559-23-0620
http://www.marga-hills.com/

マルガヒルズオリジナルのフルバケットシートはカーボンケブラー製で、そこに試作品のヘッドサポーターがセットされている。サポーターは近日発売予定だ。レーシーな仕上げをするなら、内装もこのくらいスパルタンにしたい。

エンジンルームにはオリジナルのカーボン製ストラットタワーバーやヘッドカバーが装備されている。このほかシャープなハンドリングに効くカーボンロアアームスティフナーやねじれ剛性を高めるカーボンフロントスティフナーなど、機能パーツもセットされいる。

ここを押さえろ! 基本ポイント

レーシーさを感じさせるための一番のポイントは、やはりリヤウイングだろう。なにしろここは、だれが見てもひと目でノーマルとの違いがわかるポイントだし、こういったハイトが高く、しかもウイング部が可変式になっているものであれば、いやが上にもレーシングマシンのテイストを感じさせることができるからだ。たとえば、他の部分で同じエアロをセットしていたとしても、ハイトの低いウイングが装着されていたとしたら、ここまでレーシーなテイストは出せなくなってしまうはず。逆に、もっとおとなしいエアロを装着していたとしても、このウイングをセットしてさえいれば、それだけでも十分走りのイメージを見る人にアピールしてくれる効果アイテムなのだ。

90チェイサーはこう仕上げろ!

90系チェイサーはその次の世代の100系とは違って、明らかにアダルトなテイストを持っている。これはマークⅡとの違いをハッキリさせるという意味からするとツラいものがあるが、スポーツラグジュアリーなテイストが好きな人にとってはありがたい話だ。なにしろ面が綺麗なエアロパーツ装着してローダウンし、存在感の強いホイールをセットすればそれだけで十分イメージをカタチ造ることができるのだから。これが100系チェイサーで同じように仕上げようとするとスポーツイメージを消すためのテクニックが必要となるし、仮にそうやったとしても、もっとドレッシーな100系マークⅡにはなかなか追いつくことができない。そのため90系チェイサーをこれから仕上げようとするのであれば、そのいい部分を生かすためにもチューニングするしないに関わらず、エクステリアのイメージはスポーツラグジュアリーでキメる、というのがベターだろう。

T&Eにはオリジナルのブレーキパッドも多数ラインアップしている。T-ZEROとネーミングされたこのパッドには、ストリート用のタイプTSとサーキットで本領を発揮するタイプTRというモノがあって、どちらもノンアスベストのカーボンメタル製となっている。

走りの実力とドレッシーなテイストを同時に感じさせる"スポーツラグジュアリー"は、マークⅡ／チェイサー／クレスタの個性をそのままにアピールする仕上げ方と言える。どんな場所でも違和感なく、そのまま落ち着くテイストが魅力なのだ。

SPECIFICATION
CAR MAKE T&E

100MARKⅡ RED

■エアロパーツ
VERTEXフロントハーフスポイラー - - 4万8000円
VERTEXサイドステップ - - - - - - - 6万1000円
VERTEXリヤハーフスポイラー - - - 6万1000円
上記3点KIT - - - - - - - - - - - - - - - - 16万3000円
VERTEXアイラインガーニッシュ - - 1万5000円
■チューニングメニュー
排気量／ブースト - - - - - - - - - - - 2500cc／1.3kg/㎠
コンピュータ - - - - - - - - - - - - - - T&Eオリジナル
エアクリーナー／オイルクーラー - - HKSパワーフロー／HKS
タービン - - - - - - - - - - - - - - - - - HKS GT3040
OLSD／クラッチ - - - - - - - - - - - - TRD／ORC
エンジンオイル／ミッションオイル - - オメガ／シントロン
マフラー - - - - - - - - - - - - - - - - - Bullet スパルタン501s
ホイール - - - - - - - - - - - - - - - - - R34 GTR純正　F18×9+30　R18×9+30
タイヤ - - - - - - - - - - - - - - - - - - F:BS RE711　F245/40-18　R:ファルケンGR-β　R255/35-18
シート - - - - - - - - - - - - - - - - - - RECARO

90CHASER SILVER

■エアロパーツ
VERTEXフロントハーフスポイラー - - 3万6000円
VERTEXサイドステップ - - - - - - - 6万円
VERTEXリヤハーフスポイラー - - - 5万8000円
上記3点KIT - - - - - - - - - - - - - - - - 14万3000円
VERTEXアイラインガーニッシュ - - 1万5000円
■チューニングメニュー
排気量・最高出力／ブースト - - - - 2500cc・400ps／1.3kg/㎠
ポンプ／コンピュータ - - - - - - - - GTRポンプ／T&Eオリジナル
エアクリーナー／オイルクーラー - - HKSパワーフロー／HKS
タービン - - - - - - - - - - - - - - - - - HKS GT3040
マフラー - - - - - - - - - - - - - - - - - サミットオリジナル JIC 501S
フロントパイプ／スプリング - - - - PCR／JIC
ホイール - - - - - - - - - - - - - - - - - エイグルストラッセ　F17×9+24　R17×9+24
タイヤ - - - - - - - - - - - - - - - - - - F:RE711　F235/40-17　R:グリットⅡ　R235/40-17
エンジンオイル／ミッションオイル - - オメガ／シントロン
■その他のパーツ
シート - - - - - - - - - - - - - - - - - - RECARO
ステアリング - - - - - - - - - - - - - - ナルディ25
メーター - - - - - - - - - - - - - - - - - ブリッツ

CAR MAKE T&E
〒224-0015
横浜市都筑区牛久保西1-2-10　アネックスパーク1-A
☎045-913-3130

スポーツラグジュアリーに見せるためには、インテリアの仕上げも大事になる。シート交換など、完全にレーシーなモノではなく、快適性も兼ね備えたスポーティなアイテムの装備が○。

ボディの面を生かしながらも後方に向かって張り出しが強くなっているため、ドレッシーなテイストと同時に躍動感も演出している。ここは低さを見せるためのポイントにもなるぞ。

ハーフタイプのスポイラーはノーマルバンパーに被せてセットするため、ノーマルの雰囲気を残しながらイメチェンができる。その上で冷却効率を高めるためのダクトや開口部が設けられているところがスポーツラグジュアリーのポイントになる。

この100系マークⅡはタービン交換や前置きインタークーラーのセットなど、走りをレベルアップするためのチューンが施されている。もともとドレッシーなマークⅡは、チューニングでさらにスポーティなイメージが強くなるのだ。

CAR MAKE T&E
100MARKⅡ
& 90CHASER

ラグジュアリーにキメる!

ゴージャスとスポーティの融合を目指してみる

全国産車という意味で見ればちょっと話は違ってくるけど、あくまでもチェイサーと比べる前提で言うならば、マークⅡというのはドレッシーなテイストが強い。これはマーク2に、チェイサーと同じく2・5リッターターボエンジンを搭載したツアラーVというホットグレードがあるとはいえ、やはりそういう印象がある。実際にマークⅡに乗っているユーザー層を見ても、チェイサーと比べて年齢層が高く、どちらかというとノーマルに近いカタチで使っている人が多い。では、そんなマークⅡのドレスアップにぴったりな方向性というのは、一体どんなものなのだろうか。そのヒントとなるクルマが、このカーメイクT&Eがプロデュースしたデモカーなのだ。

このクルマは、基本的には走りをメインとした仕上げをしている。たとえばフロントバンパー内部には前置きインタークーラーが装着されているし、タービン交換もしてあるくらいだ。しかしこのクルマに装着されているエアロパーツを純粋に見てみると、そのテイストはドレッシーと言っていいものがある。面構成はあくまで自然だし、ボディフォルムもそれほど大きくは変化させてはいない。しかし、じつはここにマークⅡドレスアップのポイントが隠されているのだ。走りの実力を秘めながらもあくまで優雅な雰囲気を持つマークⅡの場合、コテコテの走り仕様にしてしまったのでは、そのいいところを消してしまう恐れがある。そこでこういったエアロパーツを装着することで、スポーツラグジュアリーとでもいうべきスタイルを狙うというのが、完成度を高めるための秘訣といえるのだ。

たとえばこのクルマが、チューニングをしていなかったとしよう。その場合はもう少しだけ車高を上げておけば、テイストはゴージャスな方向に近くなってくる。ホイールをもっと存在感の強い、たとえばディッシュデザインのものにすれば、さらに雰囲気は大人っぽくなるはずだ。逆に走りをもっと意識させたいのなら、ボディカラーを変えたり機能性重視の軽量ホイールをセットすればいい。実をいうと、このテクニックはひとつ前の型となる90チェイサーにも生かすことができる。アダルトな雰囲気の強い90チェイサーは、思い切ったスポーツ仕様にするよりも、こういうスポーツラグジュアリーなテイストのほうが似合うのだ。それは写真を見てもらえば、十分に理解できるはずだ。

INTER CEPTER

Elegance & sport sedan

Sexy style JZX81 マークII

フルキット特別価格 ¥139.000
フロントバンパー ¥58.000
サイドステップ ¥52.000
リアバンパー ¥58.000

#90 マークII

フロントバンパー ¥68.000
サイドステップ ¥62.000
リヤバンパー ¥68.000
フロントフォグウィンカー ¥45.000
90専用3連メーターパネル ¥9.800

#90 クレスタ

フロントバンパー ¥68.000
サイドステップ ¥62.000
リヤバンパー ¥68.000
フロントフォグウィンカー ¥45.000
90専用3連メーターパネル ¥9.800

#90 チェイサー

フロントバンパー ¥68.000
サイドステップ ¥62.000
リヤバンパー ¥68.000
フロントフォグウィンカー ¥45.000
90専用3連メーターパネル ¥9.800

#81 マークII・クレスタ・チェイサー

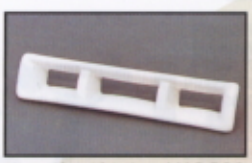
フロントバンパー ¥58.000
サイドステップ ¥52.000
リヤバンパー ¥58.000
リヤウイング1P ※マークIIのみ ¥38.000
リヤウイング3P ※マークIIのみ ¥68.000
アイライン ※マークIIのみ ¥18.000
フロントクリアフォグウィンカー ¥45.000

#100 TRDチェイサー

TRD専用3分割 フロントリップ ¥48.000
カラー ¥68.000
TRD専用3連メーターパネル ¥9.800

#100 チェイサー後期

フロントハーフスポイラー ¥38.000
サイドステップ ¥52.000
リヤハーフスポイラー ¥40.000
JZX100専用3連メーターパネル ¥9.800



ターボAダクト ¥12.800

ボンネットダクト タイプA ¥19.800

助手席キックプレート ¥13.800
（助手席の人もこれで耐えられる！）

90/100専用3連 メーターパネル ¥9.800

スピードリミッターカット
JZX100マークII・クレスタ・チェイサーオートマ専用
SLC-100 ¥23.800
（カプラーオン 取付簡単）

エアロミラー
GX-81（クレスタは除く）
JZX-81/JZX-90
手動¥28.000
電動¥35.000

インターセプター事業部
〒272-0133 千葉県市川市行徳駅前1-1-16
TEL047-357-6211 FAX047-357-2670

総代理店 ドゥオール TEL 03-3794-1689
代理店 ドゥオール関西 TEL 0726-37-6267
ドゥオール名古屋 TEL 052-808-5891
Japan 三陽 TEL 029-247-8263
ポロ(株) TEL 092-583-7000
(株)三共 TEL 0273-52-9393
スピードクリエイト TEL 03-3759-6251
桑野 TEL 052-261-7521

ENGINE

SET-UP & PARTS MANUAL

[エンジン・チューニング]

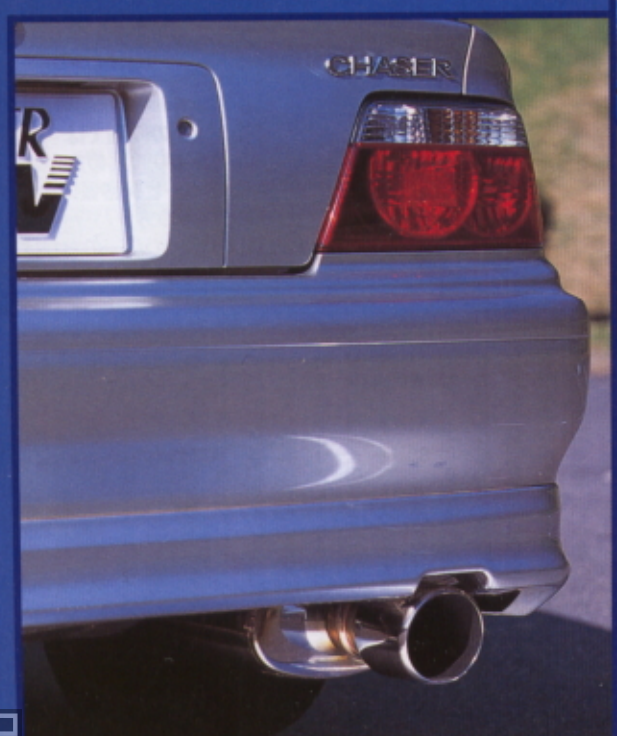
日本を代表するラグジュアリー4ドアセダン、
マークⅡ／チェイサー／クレスタ
その中でも280psモデルに搭載されているエンジンは
2500ccという大排気量を誇るターボで、エンジン剛性がもともと高いことなど
チューニングでパワーアップを楽しんでいくには格好のエンジンなのだ
最近ではポン付けタービンキットや
ミドルサイズのタービンキットもそろってきており
1JZ-GTEエンジンのチューニングは、まさにこれからが旬なのだ

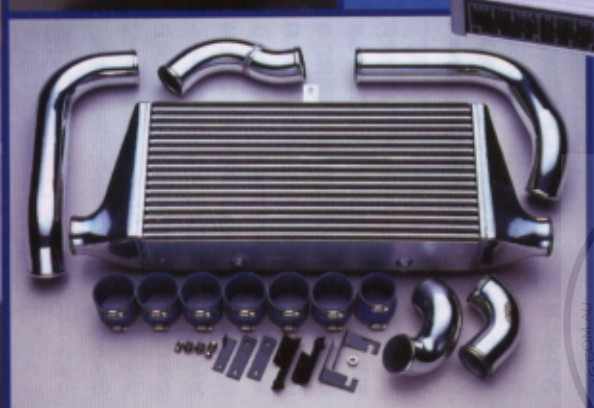
XX ＝100系
90 ＝90系
T ＝1JZ-GTE搭載車
NA ＝1JZ-GE、1G-FE、2JZ-GE、4S-FE搭載車

※ターボには2L-TE型のディーゼルターボモデルもありますが、対応するパーツの点数が少ないため、ここでは省略しています。また、NAモデルをはじめパーツの細かい対応については、よくお確かめください。各パーツの問い合わせ先は152～153ページにあります。

■MUFFLER
マフラー、エキマニなど排気系 —— 96
■AIR CLEANER
エアクリーナー —— 100
■COMPUTER, CONTROL PARTS
コンピュータなど電子パーツ —— 101
■TURBO PARTS
タービン、インタークーラーなどターボ関係 —— 103
■ENGINE PARTS
エンジン内部のパーツや冷却系 —— 104
■CLUTCH, FLYWHEEL
クラッチ、フライホイールなど駆動系 —— 106

※パーツの写真には、一部他車種用のものも含まれています。





CONTENT UPLOADED BY
WWW.CISCOKIDS.COM
Cisco Kids.

1JZ-GTE エンジンチューニングノウハウ

1JZ-GTEはブロックが鋳鉄なので強度が高く、チューニングに非常に適したエンジンだ
そのためアフターのメーカーやショップから多くのパーツがリリースされ可能性は無限大
ブーストアップ、タービン交換、1J／1.5J／2J、どれでいくにしても大排気量のメリットを最大限に生かそう

Photos/Akira Takahashi, Hiroyuki Ohminato, HYPER REV Text/Akihiro Takahashi
取材協力／オートサービスモリ、HKS東京サービス

90／100系1JZ-GTEのノーマル出力

型式	最大出力（発生回転数）	最大トルク（発生回転数）
JZX90（ツインターボ）	280ps／6200rpm	37.0kgm／4800rpm
JZX100（シングルターボ）	280ps／6200rpm	38.5kgm／2400rpm

PART 1 ブーストアップ

ブーストアップの段階では
新しい100系より90系の方が
ノーマルのタービン容量に余裕がある
それゆえ90系の方がパワーは出る
しかし100系はVVT-iのおかげで低速
トルクがあるなどそれぞれに特徴がある

100系
純正タービン
低速域の太いトルクとシャープなレスポンスを重視したことから、サイズダウンされた100系の純正タービン。90系から比べると、20ps以上もタービン容量が低くなってしまった。

80／90系のツインターボと100系のシングルターボ＋VVT-iの違いに注意

2・5ℓの排気量ながら低速域から十分なトルクを発生して乗りやすく、しかもチューニングベースとしても格好の素材と言われるエンジン、1JZ-GTE。人気車種にも搭載されたことでチューニングするユーザーも多く、各メーカーやショップからパワーアップパーツが多くラインアップされている。

ただ、同型式でもJZX80、90系に搭載されるものとJZX100系に搭載されるエンジンでは、そのチューニング内容は微妙に異なってくる。ベースこそ大きく変わっていないものの、80、90系がツインターボであるのに対し、100系はシングルターボへと変更され、さらに100系に搭載される1Jはインテーク側のカムに「VVT-i」と呼ばれるバルブタイミングを適正化させる機構が、新たに追加されているからである。

100系は最大でブースト1・0kg／㎠までが限界

それを考慮した上で、まず100系1Jのブーストアップではどのような方法がトラブルなくパワーアップできるのかを説明しよう。

100系の1Jは90系の1Jに比べ、エンジン特性を明らかに低速側へと振っている。ハッキリ言えば、6000回転から上は必要ないほどの出力ラインを描いているのだ。確かに低速域から中間域までは一気に吹け上がり、簡単にホイールスピンさせるほどの凝縮したトルクを発生させるが、高回転に行くにしたがって回転が重くなる傾向がある。

その特性を決定づけているのが、9・0という高い圧縮比（90系は8・5）とシングル化されたタービンだ。低い回転から「ピュッ」と回り出しレスポンスもいいが、その代わりに最大効率までの時間が短い。つまり、タービンの回転はすぐにMAXに達して高回転域では風量が不足し、逆にエンジンの効率を妨げるほど小型化されてしまったのだ。

そのため、ブーストアップチューンを進めていく場合、一番注意しなければいけないポイントがブースト圧の設定だ。ノーマルエンジンでも容量が完全に不足しているのだから、いくら高めに設定したところでタービンの効率は上がらない。逆に上げ過ぎてしまうと、

タービン本体に掛かる負担だけが増え、かなり短い期間でブローの道を辿ることになる。

そうならないためにも、電気式のブーストコントローラーを装着すること。メーカーの指定はないが、定評のあるHKSのEVCやトラストのプロフェック、サードのトリガー、ブリッツのE-SBCレベルを装着しておけば、ブーストの制御は完璧に行なえる。

優れたブーストコントローラーによって低回転からブースト圧を立ち上げ、安定したブースト圧を確保しながら、1kg／㎠を最大設定値とすること。これ以上に設定圧を高めようとしても、物理的な問題で高回転域では結局ブーストがタレてしまうのだ。だからタービンにムリな負担をかけてフィーリングを落とすよりも、できるだけタービンを効率よく使うことに集中すること。それが100系1Jのフィーリングを高めることにつながる。

そのために、ブーストアップに必要不可欠となるエアクリーナーは、吸入効率をいっぱいに高められるオープンタイプⅡムキ出し型を選ぶこと。吸入抵抗を減らすことで、よりタービンの負担を軽減してやるのだ。

エキゾーストマフラーも同じことで、できるだけ排気抵抗の少ないタイプを選択しよう。ステップアップでタービン交換を考えているなら、なおさらこの時点で太めのストレートタイプを選択しておきたい。そうすれば、後々の出費も抑えられることになる。

パーツを増やすのではなく現車セッティングを重視する

吸入&排気抵抗を減らすため、クリーナーからタービンまでのレーシングサクションキットやタービン直後のエクステンション、フロントパイプ、触媒ストレートも効果はある。しかし、根本的にタービンのエキゾースト側のサイズが小さいという問題を抱えているため、これらのパーツはそれほど直接的にパワーに結び付いていかない。アクセルに対するレスポンスは高まるかもしれないが、パワーは最高でも5ps前後の差が限界だと考えよう。それよりもプラグの熱価を（NGK相当で）8番まで高め、コンピュータをFコンSなどのサブコンかメインコンピュータのROMチューンに変更するなどの方法がベストだ。

ブーストアップに必要な基本パーツは同じと考えていいもちろん、専用タイプを選ぶことが最低条件のが、年式や走行距離、メンテナンス状態などによって、エンジンのコンディションが大きく異なっているということ。同じチューニングでも、トラブるエンジンとそうでないエンジンがあるのだ。

年式が古いこともあってこの判断は非常に難しいが、トラブルを発生させないための条件が設定ブースト圧。コンディションがいいエンジンなら1・2kg／㎠の設定でも問題ない。タービン周辺のパイプを外してオイルがにじんでいないかどうかを確認するなど、方法はいくつかあるが、そこはプロに任せた方が無難。そのため90系では1・1kg／㎠をMAXと考えよう。走行距離が6万kmを過ぎたエンジンなら1kg／㎠の方がさらに安全だ。

また100系と大きく違うのは、排気効率を高め過ぎてはいけないということ。効率を上げ過ぎてしまうとエンジン内部の圧力が高まり、タービンのオイルシールに負担をかけてしまうのだ。そうなるとマフラーから白煙が上がったり、タービンのサクションにオイルが漏れてきたりと、タービントラブルの引

そのようなやっかいなトラブルを発生させないためには、フロントパイプを交換しても、触媒は残すこと。排気圧に少しでも抵抗を与えてやることがタービンを保護する条件となってくるのだ。当然、ブースト圧の厳守も同じと考えたい。

90系は330～350psぐらいまで最大パワーを稼ぐことのできるツインターボなのだから、タービンを有効に生かすことがブーストアップで失敗しないコツなのだ。

80系、90系、100系にかかわらず、どのエンジンでもブーストの設定圧を変えることなく、さらなるパワーアップを約束してくれるのが前置きインタークーラーだ。吸入温度を引き下げ、タービンの効率を高めることでトルクとパワーは確実に高まってくれる。また、低い吸入温度で安定することで燃焼温度も下がることから、コンピュータによって点火時期を進めることも可能になるのだ。だから、インタークーラーの装着後は、キチンとしたショップでリセッティングを行なうこと。単純に装着しただけでも変化は感じられるが、点火時期を変更することでトルクフィーリングや吹け上がり、そしてパワーも10～15psほどアップできる。

せっかく効果のあるパーツを装着したのなら、最大限生かすことを考えよう。単なるパーツの積み重ねではなく、キチンとセッティングして初めて効果的になるのだ。

ブーストアップに必要なパーツ

エアクリーナー

純正エアクリボックスは吸入抵抗が大きく、ブーストアップしたタービンに余計な負担を掛けてしまう。純正交換タイプのスポーツエアクリもあるが、ムキ出し型を装着してアクセルレスポンスをアップさせたい。

スポーツマフラー

90系、100系にかかわらず、マフラーは排気の抜けのいいタイプを選んでおくこと。そうすればステップアップ時には余計な出費が抑えられる。フロントパイプも効果はあるが90系なら触媒を残し、100系ならストレートに。

レーシングプラグ

マフラー、エアクリの交換だけでもレーシングプラグに交換すること。ブーストアップしているのなら絶対だ。熱価を8番まで上げることはエンジンを保護することになる。また、焼け具合のチェックも忘れずに。

前置き インタークーラー

圧損と冷却効率のバランスが取れている前置きI/Cにすれば、吸入温度が下がって酸素密度が濃くなり、燃焼パワーがアップする。またノッキングが減るので、点火時期を進めてパワーを上げられる。

強化クラッチ

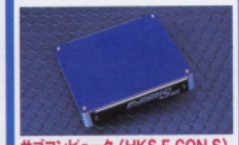
ブーストアップで街乗りだけならノーマルでも十分対応できるが、ゼロヨンやサーキットで走るとなればクラッチは強化タイプかツインプレートに早めに交換しておくこと。軽量フライホイールの効果も得られる。

バイピングにゴムホースを使う1JZはレスポンスもダウン。A.S.MORIオリジナルのバイピングキットはタービン交換後も有効に使える。

チューン度に関係なく必要なパーツ

メインコンピュータ（ROMチューン）

ブーストアップやポン付けタービンぐらいまでなら、純正コンピュータ内でデータの変更でも対応可能。パーツを追加したらデータリセッティングが基本だ。



サブコンピュータ（HKS F-CON S）

F-CON Sは7万円台、燃調と点火時期のデータを確実に変更でき、ブーストアップにちょうどいいサブコンだ。プロショップならリセッティングもできる。

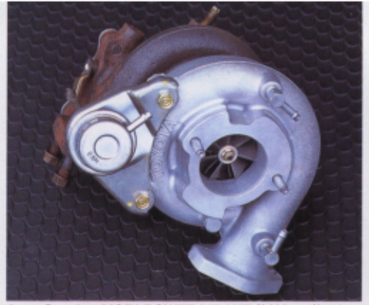
追加メーター類

ブーストアップチューンで必ず装着したい追加メーターがブースト計だ。タービンだけではなく、エンジンのコンディションをチェックすることもできる。

ブーストコントローラー

信頼できるメーカーの電気式ブーストコントローラーなら、低回転から早めにブーストを立ち上げ、しかも高回転域で安定させることが可能といいことづくめだ。

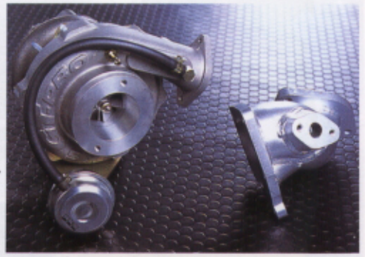
NIGHT PAGER／J-POWER 350／約350ps
このキットも純正タービンのコンプレッサーブレードを大型化し、EXハウジングもハイフロー加工されている。最大パワー表示は低いように思えるが、あくまでボルトオンで装着した状態のため、周辺パーツをどれだけ充実させるかで発生するパワーは前後する。あくまで乗りやすさを追及したタービンだ。



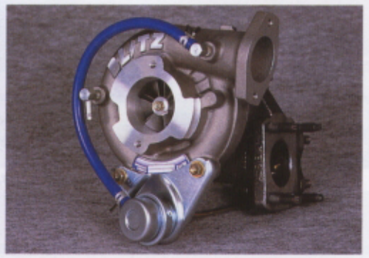
Auto Service MORI POWER UP KIT 約380ps/約450ps
純正タービンをベースにコンプレッサーブレードを大型化し、EXブレードにカットバックなどの加工を施してバランスさせ、より多くの風量を送り出せるように設定されている。最大380psを可能にする仕様と450psを発生させる2タイプを用意。周辺パーツのセットアップによって最大パワーも前後してくる。

POWER ENTERPRISE／PE2020J BOLT-ON TURBO KIT／約360ps
ボールベアリングのIHIタービンをベースにした、ボルトオンOKのPE2020Jターボキットは、低速から充填効率を高めるブレードを採用し、エンジン仕様に応じた分割式の強化アクチュエーター、アウトレットがセットになっていて、エンジン仕様に応じたブースト圧の設定を可能。レスポンスもいい。

A'PEX／AX53B70-P25 約380ps
ボールベアリングのAXタービンをベースにした、100系の1JZ-GTEにボルトオンできるキット。これまでのAX同様、コンプレッサーハウジング内部に特殊な処理を施すことで充填効率をアップし、タービン性能を最大限に引き出すことを可能にした。強化アクチュエーターも現在開発中で、安定したブーストを発揮する（写真はシルビア用）。



HKS／GT2835 Pro 約370ps
100系1JZ-GTE専用に開発。コンプレッサーとエキゾーストのハウジングを新設計したため、従来の2835Rよりも発生するパワーをアップすることに成功。ブーストを安定させるためスイングバルブ径を最大限大きくし、専用のアクチュエーターでタレを抑制。ボールベアリングならではのシャープなレスポンスを味わうことができる。



BLITZ／K1-380V/450V 約380ps/約450ps
ブリッツのK1タービンも基本的には純正のEXハウジングを使い、コンプレッサーホイールを大型化、専用のコンプレッサーハウジング組み合わせている。K1-380Vは文字どおり380ps、K1-450Vは450psを最大パワーとしているが、周辺パーツによってこのパワーは前後する。ボルトオンなら350psと400ps前後が目安だろう。

amuse／GT2837R 約460ps
HKSのGT2835Rをベースに、さらに風量を稼ぐためにワンサイズ大きいGT3037Sのコンプレッサーホイールを組み合わせ、コンプレッサー内部をそれに合わせて削ったアミューズオリジナルのタービンキット。等長ステンマニとのセットも用意されている。写真は専用のサクション、アウトレットのセット（詳しくは44～45ページを参照）。

VVT-i 専用カムを待ってパワーアップ

アクセル開度や回転数などコンピュータに入力されるエンジンの状態によってバルブタイミングを自動的に変化させるVVT-i（可変バルタイ）は、100系1Jのインテーク側に採用されている。そのため、専用のカムとコントローラーが必要になるが、現在HKSが開発中で、2001年初め頃に発表が予定されている。VVT-iエンジンでは現在EX側のみカム交換できるが、IN側用カムがリリースされれば1Jのフィーリングは大きく変わってくるはず。燃焼室に入る空気量が増えればパワーにもつながるし、VVT-iをコントロールできるようになれば、ハイリフトで作用角の広いカムでもアイドリングを安定させ、高回転域のパワーまで追従させられる。現在、EX側のカムだけを交換している1J乗りも多いが、これでさらに大きいサイズのタービンでも効果を発揮できるようになるはずだ。

現在HKSでは90系の1JZに対応するカムのみ販売される。EX側は共通なので、100系のEX側に装着は可能だ。ラインアップはIN側用が256度（リフト8.7mm）、264（9.0mm）、272（9.3mm）、EX側は256（8.7mm）、264（9.0mm）、272（9.0mm）。すべて1本4万8000円。

1JZ-GTE TUNING KNOW-HOW

▲POWER HOUSE amuse 1JZ-GTE

純正交換タイプのエキマニへの交換も効果大
ポン付けタービンでもステンレスで製作された効率の高いエキマニを使用することで、さらなるレスポンスアップを期待できる。写真のステンマニはアミューズ製で、GT2837Rに対応している。

PART 2 JZX100 ポン付けタービン交換

ここにきて一気に増えてきた感のある100系1JZ-GTE用ポン付けタービン
90系はツインターボなので
シングルターボの100系には
このアドバンテージがあるのだ
コイツを生かさない手はない

90系のツインターボからシングルターボにして、さらにタービンサイズを小さくすることで、低速トルクとレスポンスを稼ぐ方向へと変化した100系の1J。この基本特性はブーストアップするとより顕著に現れてくることはPART1で説明した。鋭い吹け上がりと5000回転を超えた時のパンチのなさはすべてタービンのサイズによるものだ。

100系はタービン交換がフィーリングを大きく変える

この高回転側の落ち込みをなくし、パワーアップしていくには、タービンを交換してサイズアップすることが一番の解決策となる。すでに前置きインタークーラーに交換し、タービン交換へのステップを踏んでいるユーザーなら即座にタービン交換も可能だ。しかし、その前の段階として、FコンSやFコンVプロ、パワーFCなどにコンピュータを変更しているクルマなら、より正確なブースト圧制御を行なうために、HKSからリリースされている圧力センサーを装着しておくというのもひとつの方法だ。ブーストを上げたことによって純正の圧力センサーのキャパを超えているために、よりワイドレンジのセンサーを使うことで、キメ細やかで正確な燃料制御を行なえるのだ。センサーの価格は1万5000円と比較的安いから、前置きインタークーラーへの交換時に一緒に換えておいた方がフィーリングも高めることができるはず。

インタークーラーより先にタービン交換したいと考えるユーザーも多いと思う。インタークーラーがノーマルでも、出力を抑え気味にすれば、チューンドタービンのフィーリングを楽しむことは可能だ。ただ、この場合は純正交換タイプのタービン、いわゆるポン付けタービンまでがいっぱいと考えたい。エキゾーストハウジングがノーマルと同じ形状のまま、コンプレッサーホイールとコンプレッサーハウジングを大きめのタイプに交換したタービンなら、極端なパワーアップこそ望めないものの、高回転域のフン詰まったフィーリングを改善することはできる。この時に注意したいのが、ブースト設定を1kg／㎠と低めに抑えること。また、安定した燃圧を確保するためにGT-Rポンプやサード製の燃料ポンプに交換することが条件だ。

当然、タービンの交換とともに燃調や点火時期のデータリセッティングは確実に行ないたい。エンジンに送られる空気量が増え、しかもその特性が異なったタービンに換わるわけだから、セッティングをしっかり行なわないと、いくら性能の高いタービンを装着したところでいいフィーリングは生まれないし、最悪はエンジンブローの悲劇が待っている。

ステップからすると、前置きインタークーラーに交換しておけば、タービンの能力を発揮させやすい。最大パワーを400psまでと考えるならHKSのタイプSやトラストV-SPL、ブリッツLM、ARCのM703程度のサイズで十分。もしそれ以上のパワーを狙うなら、HKSのRタイプがタービン性能を発揮してくれる。

この時点でハイブーストを考慮し、450ps以上のパワーを狙うのであれば、トラストのR-SPL HG、もしくはHKSのGTタイプを選択しておけば間違いない。タービンやブースト圧とのバランスを考えたパーツ選択で、あとからまたインタークーラーをサイズアップする二重の出費は避けておきたい。

JZX100系はポン付けタービンの種類が豊富

さて、肝心の100系のポン付けタービンだが、オートサービスモリ、ナイトベイジャー、ブリッツから販売されている。どれも純正タービン内部のコンプレッサーホイールを大型化し、ノーマルのエキゾーストハウジングのまま使用したタイプもあれば、タービンホイールにカットバックを入れたり、ハウジングをハイフロー加工して、コンプレッサーとのバランスを取ってタイプとなっている。

これらのタイプなら純正タービンと外観はそっくりなので、ノーマル風のエンジンルームに仕上げられる。無加工のボルトオンで装着できるところが魅力だろう。

パワー的にはオートサービスモリ、ブリッツが最大で380psと450ps。ナイトベイジャーがボルトオン状態で350psといったところ。周辺パーツの状態や設定ブースト圧によって出力は前後するので、詳しくはメーカーやショップに問い合わせてみるといい。

この中ではブリッツのK1-450Vとオートサービスモリのパワーアップキットがひとまわり大きなホイールを採用しているので、フィーリングは高回転寄りとなるが、その下のサイズであれば、低速域のフィーリングを損なうことなく、高回転域までパワーが追従するようなオールラウンドの使い方が可能な設定となっている。

同じポン付けのボルトオンタイプでも異なるタービンとなるのが、HKSやアペックス、パワーエンタープライズ、アミューズから販売されているキットだ。基本的に装着に加工は必要のない状態でリリースされているので、こちらも無加工で装着は可能だ。このタイプのタービンは純正と見た目が異なるため、タービン交換をしたのが外からも分かる。

パワー的には、HKSのGT2835プロキットが380～400ps。アペックスのAXタービンが380ps前後、パワーエンタープライズのPE2020Jが360ps前後、アミューズのGT2837Rが460ps前後といったところ。こちらも周辺パーツや設定ブーストによってパワーは異なってくるので、詳しくは販売元や取り扱っているショップに問い合わせてみるといい。

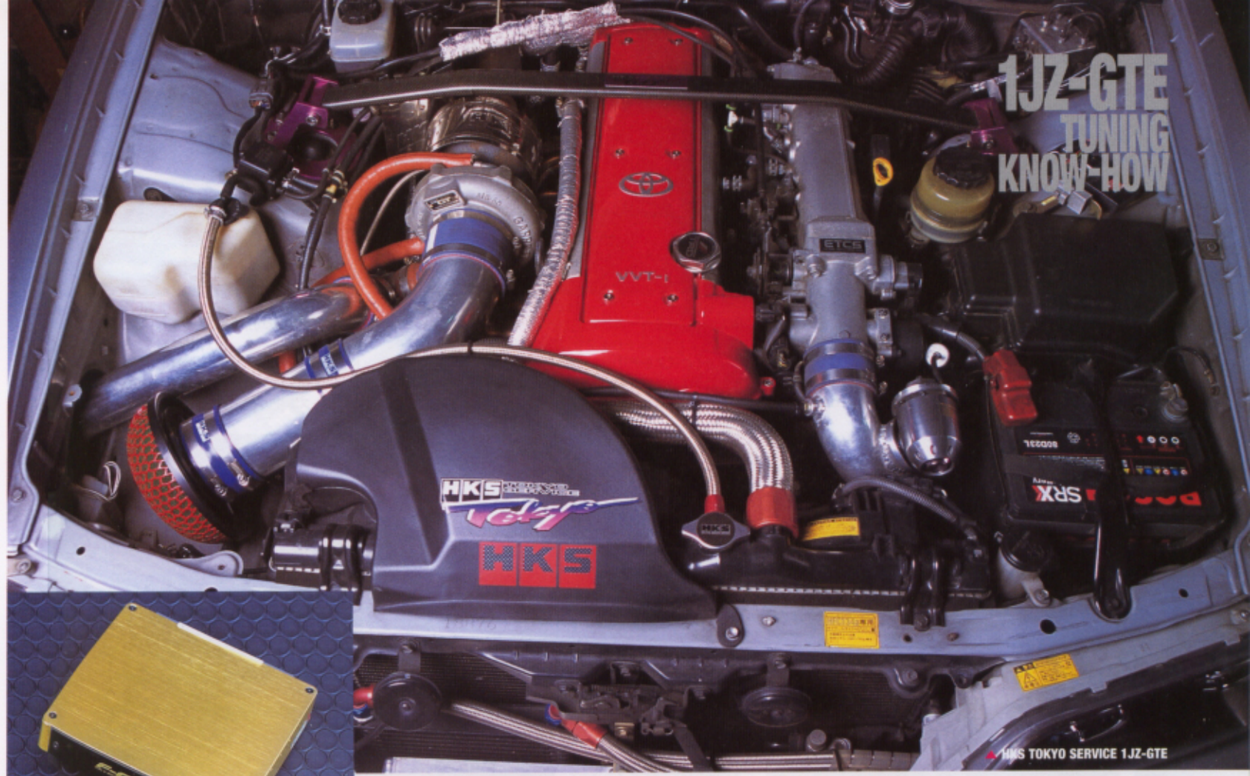
ところで、タービンによっては、ノーマルエンジンを対象にハウジング設定を行なっているものの、よりハイパワーを目指してさらにステップアップできるようにハウジングを大きめに設定しているケースもある。

この中で最も大きい設定となっているのがアミューズから販売されているGT2837Rだ。次いで、HKSのGT2835プロキットといったところ。どちらも基本的にはボルトオンでも使えるような味付けとなっているが、さらなるステップにも対応する。

HKSのプロキットを例に取れば、インタークーラーなど周辺パーツを装着した状態でタービンを交換しただけなら、ブーストの設定は1kg／㎠が限界だ。これでパワーは380～400psが最大であるのに対し、さらにパーツを加えることで450psの最大パワーを発揮させることができる。

この場合、必要なパーツとして1・6㎜厚のガスケットによって高い圧縮比を落し、エキゾーストのカムを264度にして排気効率を高めながら、燃料ポンプ、530ccインジェクター、調整式燃圧レギュレーターに交換し、吸気系はHKSレーシングサクションキットの装着、純正エアフロを取り去って吸入効率を最大限に高める。これをFコンVプロでコントロールし、設定ブーストを1・3kg／㎠にすれば、タービン能力を100%に近い状態で使えるようになる。

このようにポン付けタービン単体では、その性能をフルに引き出せなくても、キモのパーツをしっかり押さえることで、さらにパワーアップできるのだ。



サブコン／フルコンでのコントロールが必要
(HKS F-CON V Pro)

ビッグタービンを回すとなると、ハイカムに交換し、インジェクター容量をアップする必要があるので、ノーマルコンピュータでは制御が難しい。FコンVプロなどのコンピュータで完璧に制御しないと、乗りやすくて速いエンジンは完成しないし、ブローの危険性も出てくる。

PART 3

ビッグタービン交換

2.5ℓの排気量が生きてくるのはここから
2ℓでは回せなかったビッグタービンが
下から上までラクに回せるようになる
ブロックや腰下も強度があるのも強み
腰下ノーマルのままヘッドと補機類で
異次元加速を体感できるようになる

100系1Jをベースに考えると、吸排気系の効率を高めたブーストアップチューニングで300～330ps。80／90系なら350ps。インタークーラーを大容量タイプに交換してプラス10ps程度が限界だったパワーも、ポン付けタービンへの交換で、選ぶサイズによって450ps＋αまで引き上げることができる。しかしながら、ここまでのパワーを引き出すとなると、エンジンや各部がノーマルのままではムリ。380psを超えるなら安全性を考慮して1・6mm厚のメタルガスケットで圧縮比を落し、ハイブーストに対応させなければならない。また、ハイカムへの交換などでエンジンの効率をさらに高め、燃料系までしっかりとフォローしなければ、プラス50psを稼ぎ出すことは難しい……。ここまではお分かりいただけたと思う。

ただ、ポン付けタービンなら、このプラス50psはタービン能力を限界まで使った場合の数値だと考えてほしい。あくまでノーマルのエンジンを対象にしたサイズ選択だから、ここまでパワーを絞り出すとなると、かなりムリをさせた状態とも言えるのだ。

タービンをフルに使い切るレスポンスのいいエンジンを狙っているなら、ここまでのサイズはマッチングもよく、ベストの仕様と言える。1Jのパワーアップチューニングでは、ここまでがひとつのラインと考えていい。

どこまでパワーを求めるのか最初に計画を立てること

エンジンの効率を高めて、タービンを使い切った仕様に乗り慣れてくると、高回転側でモアパワーを求めたくなってくるのがチューニングの魔力だ。決して遅い仕様ではないはずなのに、そのフィーリングに不満が出てきてしまうのはクルマ好きの性としか言いようがない。走行場所や使い方にもよるが、特に高回転域の高速域になればなるほど、エンジンの力強い印象が薄れてきてしまう。ノーマルタービンほどではないにしろ、もっと高回転側の力を発揮させる方法はないものか？

ここで注意したいのは、ブーストアップから先に進む場合、どこまでチューニングを進めるかである。ポン付けタービンを装着して、着実にステップアップしていくやり方もひとつのアプローチだ。しかし、予算的な余裕もない、またはステップをひとつひとつ踏んでいられないというせっかちなオーナーなら、最初からビッグタービンの装着を想定してチューニング計画を練った方が、結果的に余計な出費をはたかなくて済む。

先ほど「ひとつのライン」と区切ったのはポン付けまでとビッグタービンにするのとではチューニングの費用に大きな差があるからだ。タービン単体の価格にはそれほど大きな差はない。ところが、ビッグタービンを装着する場合、専用のステンレスマニホールドのほか、ブースト圧を制御するウエストゲートも必要になるし、専用のフロントパイプやサクションパイプなど、すべてタービンサイズに合わせて製作しなければならない。また燃料系もパワーに合わせた大容量のインジェクターにしなければ燃料が不足し、結局は宝の持ち腐れになる。こう見ていくと、プラス50万円以上の出費は確実と踏んだ方がいい。

だから、ブーストアップからパワーアップチューニングを先に進めるのであれば、目標パワーを先に決めてしまうことが大事。ビッグタービンでもブーストを抑えることで、パワーを眠らせておくことは可能なのだ。レスポンスは落ちるかもしれないが、最終的には不満なく長くパワーアップを楽しめる。

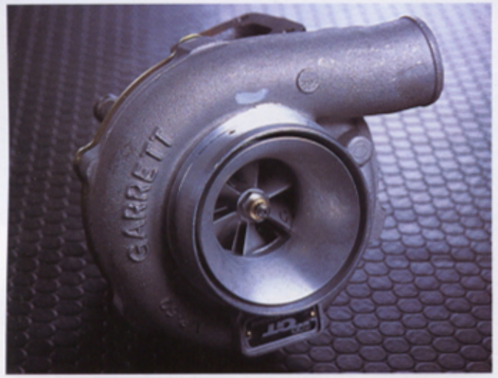
突き抜けるようなパワーフィーリングを味わおう

では、ビッグタービンの魅力とはどこにあるのか？　サイズが大きいタービンの特徴と言えば「高回転域での圧倒的なパワーフィーリング」。このひとことに尽きる。ポン付けタービンがATミッションでも十分な加速力を味わえるのは、低速域から十分なトルクを発生するように設定されているからだ。ビッグタービンはこの低速トルクを捨て、低回転域でのアクセルレスポンスも若干落とすかもしれないが、その反面、5000回転を超えてからは比較できないほどのハイパワーを見せつける。特に4速、5速といったハイスピードレンジでは7000回転を超えても突き抜けるように加速し、これを一度体感すると小さいタービンでは満足できなくなる。

では、1Jにマッチするチューンドタービンをリストアップしてみよう。ひとくちにビッグタービンといってもサイズは豊富だ。単純に大きいサイズを選択すればいいというものではない。エンジンの仕様にマッチさせなければ、低中速の回転域ではブーストが上がらず、まったく加速しないなんてことにもな

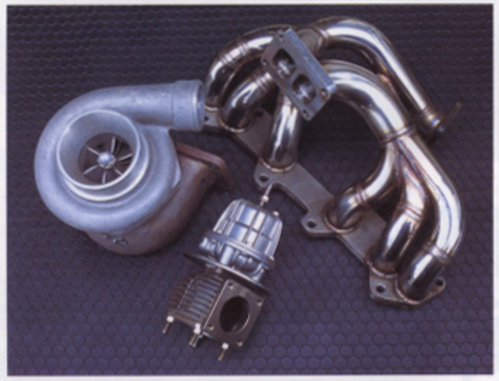
ハイカムでエンジン特性をコントロールする(HKS CAMSHAFT)

80／90系1Jならハイカムが数種類ラインアップされているので、ビッグタービンを回すエンジンを仕上げるのは100系よりやりやすい。最低でも264度の作用角は必要で、タービンサイズによってはEX側に272度を使う場合もある。当然、フィーリングを左右するバルタイ調整も重要だ。



HKS／GT3037S 約480ps

ビッグタービンといっても、レスポンスを兼ね備えたサイズもラインアップされている。ボールベアリングのGT3037Sなら、低中速域トルクを大きく犠牲にすることはなく、高回転域でもパワーの落ち込みを感じることは少ない。そのため、カムを換えたAT車でもビッグタービンのフィーリングを味わうことができる。エンジンの仕様にもよるが、余裕の450psを発生させることもでき、タービンを使い切るセットアップなら480psも可能になるタービンだ。



GARRETT(HKS) To4R／600ps＋α

コンプレッサーとエキゾーストのバランスがよく、パワフルなエンジンフィーリングを味合わせてくれるのがTo4Rだ。低速からレスポンスさせるならA/R0.81を選べばいいし、高回転・高速域でのパワーを狙うならA/R0.96だ。ただ、エンジン側にもしっかり手を入れていないと、全域でダラダラした特性になりやすいため、264度以上のカムシャフトをIN側、EX側に組み込んで、セットアップを完璧に行なうことが重要（写真のエキマニはA.S.MORI製）。

TRUST T78/88 600ps＋α

1JIに装着するならT78サイズまで。それもエンジン本体と補機類を完璧に仕上げてあることが前提だ。さらに大きいT88は2.5ℓの排気量では回せないと考えた方が無難。3ℓの1.5Jに排気量をアップするなら装着は可能だが、その場合でもヘッドチューンを行ない、ピストン、コンロッドなどの交換が最低条件。セットアップさえ間違わなければ、700psを超えるパワーを得られること間違いなしだ（写真のエキマニはA.S.MORI製、タービンはT88）。

燃料系の強化を忘れずに

●調整式レギュレーター

燃料ポンプの交換と同時に押さえておきたいのが調整式燃圧レギュレーターだ。ブースト圧によって燃圧をコントロールするため安定した圧力を確保できるタイプを選びたい。これはサードのレギュレーター。

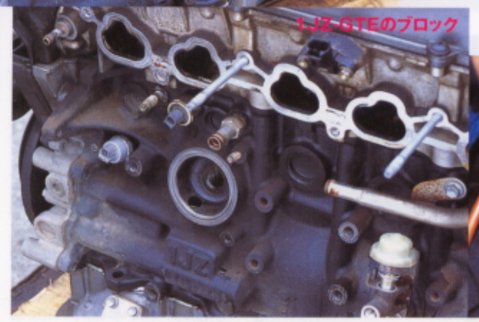
●大容量インジェクター

インジェクターは目標パワーに応じて容量を選択。500ps前後なら540cc、700ps前後なら860ccなどに（写真はサード製で容量は異なる）。純正CPUでの制御は難しくなるので、サブコン／フルコンに換えたい。

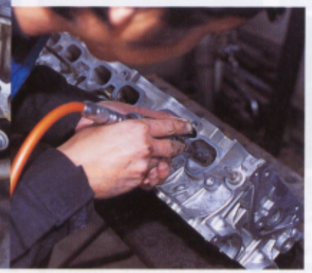
●大容量燃料ポンプ

燃料ポンプはサード製もしくはGT-R用に交換すること。600psをオーバーする場合はボッシュ製に換えておいた方が安全性は高まる。燃圧の低下はエンジンブローを確実に引き起こしてしまうからだ。

2JZ-GTEのブロック



1JZ-GTEのブロック



1Jと2Jではポート形状も違ってくる

1J型エンジンを発展させて開発された2Jは、基本となる出力特性の狙いは同じように設計されている。それは低速からの十分なトルクの発生だ。そのためポートの大きさこそ極端な差がないように思えるが、2Jは1Jの欠点と思われる部分のほとんどが改善されている。特にインテーク側のポートの形状が1Jでは中央寄りに配置されているのに対し、2Jではできるだけストレートなポートになるようにレイアウトを変更。この基本的な設計はハードチューニングが進むほど、エンジンの効率に影響を与えてくる。ノーマルなら問題がない部分でも究極パワーを狙うならヘッドも2Jを使いたい。

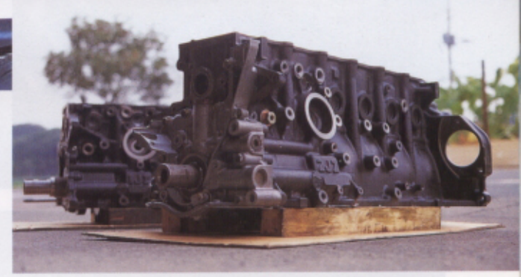
く同じで、異なるのはブロック全長とストロークのみと言ってもいいだろう。

ターボチューンによってある程度まではパワーアップできたとしても、排気量アップによって得られる圧倒的なトルクはターボとはまったく違ったフィーリングを与えてくれる。たった500ccと思うなかれ、この排気量の差から生まれる低速トルクはJZX系の車体が軽く感じられるほどの差なのである。

そのため1・5Jという愛称で通じるほど、スケールアップに進むユーザーの数は増えている。排気量をアップすれば排気量の大きさ自体で走ることができ、ハードチューンによってそれまで苦痛に感じていた低速域の扱いづらさやカッタルさを一切感じることがなく、さらに大きいタービンサイズを回すこともムリではなくなってくる。それでいてビッグタービンならではの強烈パワーを中速域から味わえるようになるのだから、このスケールアップに人気が集中するのもうなずける。

ところで、ヘッドだけ1Jを残してチューニングを進めるのにはそれなりの理由がある。それは1Jと2Jではエンジンのメインハーネスが異なるからだ。ブロックは載せ換えるだけでそのまま使えるのだが、ヘッドまで換えてしまうとハーネスまですべて引き直さないとメーターが動かないなどのトラブルが発生する。このふたつのハーネスが途中でカプラーオンで使えるのなら、2Jをそのまま載せ換えてしまう方法も増えてくるだろう。しかし、ハーネスを引き直すコストを考えたら、やはり1Jヘッド＋2J腰下を選んだ方がコストを減らせるから、1・5Jの方が人気が高いというわけである。

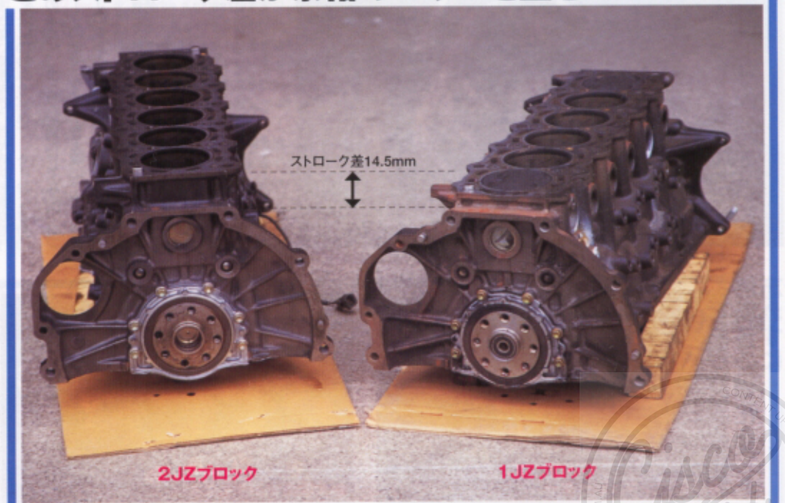
▲ A.S.MORI JZX100 2JZ-GTE



PART 4 究極チューン 1J▸2J載せ換え&腰下交換

さて1Jでもハードチューニングを突き詰めていくと排気量のカベに突き当たる
このカベをブチ破るのが1J乗りの最終手段、1J改1.5Jや2Jへの載せ換えだ
500ccの排気量差がもたらすメリットは想像以上で800psも夢ではない

このストローク差が余裕のパワーを生む



ボア×ストロークは、1JZ-GTEが86mm×71.5mm（排気量2419cc）、2JZ-GTEが86mm×86mm（排気量2997cc）。ストローク差は14.5mmで、正確な排気量差は578ccもある。この578ccの排気量差が、さらに太い低速トルクを絞り出し、ワンサイズ上のビッグシングルをブン回すことが可能になるのだ。また、低速トルクが増えることで乗りやすくなり、ファイナルをハイギヤード化して、最高速を上げることもできるようなる。

純正パーツの限界が1JZのパワーを左右する

選べるパーツも豊富で、ターボのチューニングがいくら進化したとしても、パワーを狙っていくと必ず限界というものがある。2・5ℓの排気量を持ち、ユーザーの多い1Jと言えども純正パーツには限界がある。

というのも、1Jはターボ周辺のパーツに関してはいろいろなメーカーからラインアップされているのに、エンジン本体の腰下に関するパーツが非常に少ないことが、チューニングのネックなっているからだ。

純正部品でもオーバーサイズのピストンは用意されておらず、しかもアフターメーカーからも強度の高い鍛造ピストンはリリースされていない。以前はHKSからオーバーサイズの鍛造ピストンが用意されていたが、現在ではラインアップから消え去っている。ピストントラブルが発生した場合は、ブロックごと交換するしか解決策は残されていない。

そのせいかもしれないが、1Jに限界を感じてしまうことも多く、トラブルが発生した場合などは、スープラやアリストに搭載されている兄貴分の2Jの腰下を組み合わせて、排気量を3ℓまでスケールアップしてしまうというケースがかなり多いのだ。

これは1Jと2Jが兄弟エンジンということもあり、ヘッドがほぼ共通に使えてしまうから。つまり、1Jのヘッドだけを使って2Jの腰下をボルトオンで組み合わせることができるのだ。エンジンマウント位置もまった

ヘッド形状も1Jと2Jでは異なるのに注意

では、1Jと2Jのヘッドはまったく同じなのかと言えば、これもまた違う。2Jは1Jの発展型であり、1Jの欠点を補うように設計されている。1Jはヤマハで設計・製作され、2Jはトヨタ社内で設計・製作されたエンジン。後発の2Jは各部分でより効率も上げられているのである。

ただ、ふたつのエンジンに共通しているのが低速トルクを重視して設計されたエンジンということ。それはヘッドのポート径やインテークマニホールドの長さにも現れている。

少し話がそれるが、その決定的なエンジン設計の違いを明確に理解するには、高回転域でパワーを発揮するように設計されたニッサンのRB26DETTエンジンを参考にすればいい。RBがショートストロークで多連スロットルを備えたレーシングエンジン並みの高回転型であるのに対し、あくまで一般のユーザー向けに開発され、低回転域にトルクピークを振っているのが1Jと2Jなのである。だから、トヨタワークスでさえもレースに採用していないのだ。

話を元に戻そう。その低速型を狙って設計されたエンジンは、チューニングに対してもいろいろな部分がネックとなってくる。ポート径があまりにも小さいために、パワーの出てくる高回転側で空気が入って来ないのだ。

特に1Jはサイズが小さいだけでなく、1番と6番のポートをセンターに寄せた設計となっているため、基本の形状がハードチューニングには向いていない。ノーマルなら問題ない部分でも、効率だけを考えれば、できるだけストレートのポートの方が有効なのだ。だから、ポートを拡大・研磨してサイズは大きくできても、この基本の形状は変更できないという問題は残ってしまう。

それが1Jと2Jのヘッドの大きな差なのだ。もちろん、バルブ径など、パワーにつながる直接的な部分も差はあるが、大パワーを狙っていく上ではポートの形状は大切な項目。そのため、ハーネスの引き直しなど、あえて面倒な作業をしてまでも、2Jにエンジンを載せ換えてしまうこともある。絶対的なパワーを発生させるなら、2Jの基本的なポテンシャルを生かした方がいいのだ。

500ccの排気量の差が余裕のパワーを生み出す！

2Jベースなら、ポイントを押さえれば700psはたやすい。排気量的にT88の34Dタービンや T51R kaiといった800psオーバーのタービンを使うこともできるし、ツインターボでさらにパワーを稼ぐという方法も難しいことではない。

また、2JにはHKSやトラストから鍛造ピストンがラインアップされているし、弱いと騒がれている純正コンロッドも、アフターではH断面で高強度のタイプがあり、大きなアドバンテージとなる。これらを使えば、大パワーをムリなく発生できるのだ。

排気量のメリットは、ハードチューンによって起こる乗りづらさも緩和してくれる。作用角が広く、リフトの高いカムを組み込んで、バルブタイミングを早めたとしても、扱いづらさを感じさせないのだ。

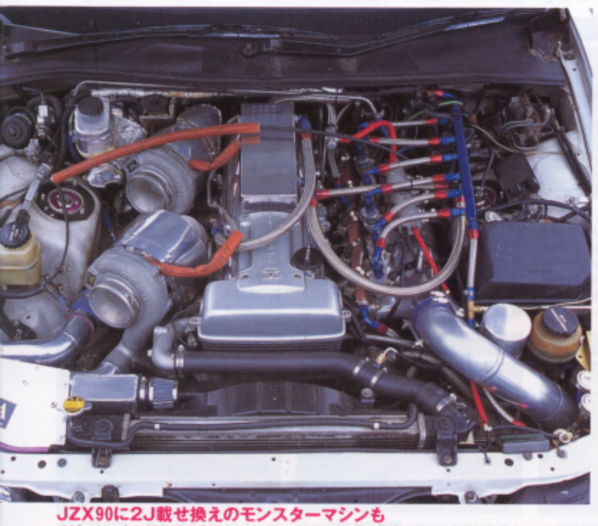
ただ、メリットばかりでなく、デメリットもある。ひとつはロングストロークになったことによって、1Jに比べ軽快な吹け上がり感がなくなること。それと、ピストンスピードの関係から高回転まで回せなくなるということ。フリクションを減らすためにメタル幅も狭いことから、8000回転を上限にしていないと、簡単にブローしてしまう。

そのほかでは、2Jのクルマが FRということもあって、パワーを上げていくとその強烈なトルクに低いギヤではタイヤがグリップしないといううれしい（!?）悲鳴もある。

いずれにしても、排気量アップの効果を存分に味わえる1J改2Jは、JZX系の究極のエンジンチューニングと言えるだろう。

アフターの2J用鍛造ピストンを入れる手も

1Jには純正ピストンさえオーバーサイズが設定されていないが、2Jにはアフターメーカーが鍛造ピストンを用意している。そのおかげで、ハイブースト仕様のエンジンを造ることもできるのだ。また、コンロッドもH断面がHKSやトラストからラインアップされている（写真はHKSの2J用鍛造ピストン）。



JZX90に2J載せ換えのモンスターマシンも

スピードハウスアルファの90マークⅡ。1Jから2Jに載せ換え、JUN87φ鍛造ピストン、HKSのH断面コンロッド、クランク軽量・バランス取り、ビッグバルブ化、ポート拡大、HKSのIN&EX272カム（9.3mmリフト）など、本体に徹底的に手を加えられている。タービンは1JでもトラブルでちょうどいいGT3037Sをツインで使い、ブースト2.2kg/㎠で800psを発揮する。

MUFFLER

マフラー

マフラーの交換はチューニングの第一歩。特にターボモデルは、交換によりパワーやレスポンスの向上が体感できる。また、マークⅡ／チェイサー／クレスタはマフラー交換でドレスアップも狙いたいクルマだ。そのため、パイピングの取りまわしも2本出し、左右出し、左右2本出しなどがあり、テール形状も大口径のものや斜めハネ上げタイプなどさまざまだ。車格を考えて、高い排気効率とルックスを兼ね備えたマフラーを選ぶようにしよう。

定番のマフラーチューニングで パワーとレスポンスのアップを図る

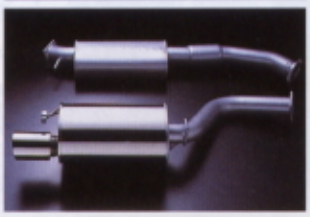
HKS

ハイパーマフラー 100 90 T NA

究極のストレート構造を採用したオールステンレスタイプ。ド迫力サウンドと低価格が魅力だ。

■1JZ-GTE　メイン85φ、テール120φ
1JZ-GE　メイン65φ、テール115φ
■5万5800円　■(株)エッチ・ケー・エス

HKS



リーガルマフラー 100 90 T

排気効率のアップに成功したセミステンレスタイプのマフラー。絶大な人気と実績を誇るベストセラーモデルだ。

■100系、90系共にメイン85φ、テール120φ
■100系　6万9000円／90系　6万8000円
■(株)エッチ・ケー・エス

HKS

スーパードラッガー 100 90 T NA

迫力のあるドラッガーテールが魅力のマフラー。セミステンレスタイプだ。

■1JZ-GTE　メイン95φ、テール130φ／1JZ-GE　メイン65φ、テール115φ
■1JZ-GTE　6万9000円／1JZ-GE　6万8000円　■(株)エッチ・ケー・エス

TOM'S

トムスバレル 100 T

排気効率の向上に成功し、理想的なトルク特性を生み出すマフラー。オールステンレスタイプだ。

■メイン70φ、テール100φ
■11万円
■(株)トムス

TRD

ハイレスポンスマフラー 100 T NA

エンジンに合わせた専用設計。オールステンレスタイプだ。■1JZ-GTE　メイン80φ、テール115φ／1JZ-GE、1G-FE　メイン65φ、テール115φ　■10万円(1JZ-GTE)／9万8000円(1JZ-GE、1G-FE MC後)／9万円(1G-FE MC前)　■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

A'PEXi

N1マフラー 100 90 T NA

排気抵抗の低減に成功。N1レースのノウハウをフィードバックしたマフラー。セミステンレスタイプだ。1JZ-GTE、1JZ-GE、1G-FEに対応。

■ターボ用　メイン80→85φ、テール115φ／NA　メイン54→60φ、テール115φ
■5万8000円　■(株)アペックス

A'PEXi

WSマフラー 100 T

メインサイレンサーとテールにSUS304ステンレスを採用。耐久性と高性能を重視したマフラーだ。

■メイン75→85φ、テール100φ
■6万3000円
■(株)アペックス

A'PEXi

スーパーメガホンマフラー 100 90 T

全回転域でパワー、レスポンスのアップを果たす。セミステンレスタイプ。車検対応の大口径マフラーの定番だ。

■メイン75→85φ、テール115φ
■7万5000円　■(株)アペックス

A'PEXi

N1タイタニウム 100 90 T

サイレンサー以降の材質にチタンを採用し、従来型N1マフラーより40%も軽量化を実現。排気抵抗の低減も実現している。

■100系、90系共に
メイン80→85φ、テール115φ
■8万4000円　■(株)アペックス

A'PEXi

GT spec.マフラー 100 90 T

優れた耐久性を誇るSUS304ステンレス製マフラー。高回転域の排気効率を追求している。

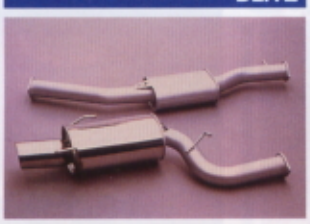
■100系、90系共に
メイン80→85→95φ、テール115φ
■100系　8万8000円／90系　8万6000円
■(株)アペックス

BLITZ

ニュルスペックレーシングマフラー 100 90 T

砲弾型サイレンサーを採用したオールステンレスタイプのマフラー。セパレート式のインナーサイレンサー付き。■100系、90系共にメイン80φ、テール114.3φ　■100系　6万9800円／90系　5万9800円　■(株)ブリッツ

BLITZ



リアライズTT 100 90 T NA

ハイパワーを実現するセミステンレスタイプのマフラー。■ターボ車　メイン76.3φ、テール115φ　■100系　6万9800円(1JZ-GE、1G-FE)／90系　5万9800円(1JZ-GTE)　5万4800円(1JZ-GE、1G-FE)　■(株)ブリッツ

TRUST

Power Extreme Ⅱ 100 T NA

スパルタンなリヤビューを実現する。90系用もあり。■メイン　1JZ-GTE　80φ、1JZ-GE　60φ、テールは共に115φ
■1JZ-GTE　6万8000円、1JZ-GE　5万5000円　■(株)トラスト

TRUST

MX Muffler 100 T NA

ストレート構造を採用したセミステンレスタイプ。90系用もあり。

■メイン　1JZ-GTE　70→80φ　1JZ-GE、1G-FE　60φ、テール130φ　■1JZ-GTE　7万8000円、1JZ-GE、1G-FE　6万円
■(株)トラスト

TRUST

dd Muffler 100 T NA

大口径デュアル斜め出しテールが特徴。90系用もあり。

■メイン 1JZ-GTE　80→60φ×2　1JZ-GE、1G-FE　60→50→60φ×2、テール102φ
■1JZ-GTE　7万4800円、1JZ-GE、1G-FE、6万4800円　■(株)トラスト

INTER CEPTER

レーシングマフラー 90 T

触媒以降のフランジをなくし、1体化することで排気効率の向上を果たしている。ステンレスタイプ。

■メイン76.3φ、テール115φ
■6万6800円
■(株)プアサヒ　インターセプター

EXE ALTAIR

90 Series 100 90 T

排気効率を優先させたセミステンレスタイプのマフラー。

■100系、90系共にメイン90φ、テール120φ
■6万円
■(株)アルテア

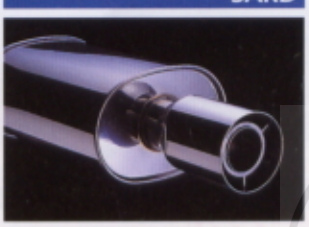
SARD

AROUSE MIG R 100 90 T

同社の「MIG」をストレート構造にしたもの。バルブ開閉などの機能は同じ。セミステンレスタイプ。

■100系、90系共にメイン80φ、テール100φ
■100系　6万6000円／90系　6万8000円
■(株)サード

SARD



AROUSE MIG 100 90 T

負荷に応じてバルブが開閉し、抜群の排気効率を誇る。純正と同じ取りまわしを採用したセミステンレスタイプ。■100系、90系共にメイン76φ、テール115φ　■100系　9万円／90系　8万5000円　■(株)サード

BLITZ

ニュルスペックマフラー 100 90 T

サイレンサー以降の交換タイプ。オールステンレスで耐久性をアップしている。

■100系、90系共にメイン80φ、テール114.3φ
■3万9800円
■(株)ブリッツ

注意：各パーツのデータは2000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152〜153ページにあります。

Revolution

ツインテールマフラー
100 T

メインパイプからデュアル設計を採用。音量、音質共に上品なものに仕上げてある。セミステンレスタイプ。

■メイン130 φ、テール94 φ左右出し
■10万8000円 ■(株)HKS九州サービス

ESPRIT

ステンレススポーツマフラー Type-Ⅱ
100 90 T

あらゆるチューニングに対応するオールラウンド型のマフラー。オールステンレスタイプだ。

■メイン80 φ、テール120 φ
■6万8000円(単体)／8万円(触媒アダプター付きセット) ■(株)エスプリ

ESPRIT

オールステンレススポーツマフラー
100 90 T

ハイパワーチューニングにも対応するフロントパイプ付きのマフラー。マフラー単体は13万4000円。オールステンレスタイプだ。

■メイン80 φ、テール100 φ
■15万8000円 ■(株)エスプリ

ST.MAY

SHOT GUN 100 T

デュアルサイレンサーを採用している。2段フック構造で純正リヤアンダーにも対応している。セミステンレスタイプ。

■メイン85→60.5×2 φ、テール101×2 φ
■9万8000円
■(株)エステイ.メイ

INTER CEPTER

VIPマフラー 90 T

2本出し、斜めハネ上げ式の大容量マフラーだ。オールステンレス。別売りで中間ストレート(3万8000円)もあり。

■メイン60 φ、テール115 φ
■6万8000円 ■(有)Dショップアサヒ インターセプター事業部

柿本改

Kakimoto R
100 90 T

同社のR SLASHのオールステンレスタイプ。ストレート構造を採用している。

■100系、90系共にメイン80 φ、テール115 φ
■100系 7万8000円／90系 7万6000円
■(株)カキモトレーシング

柿本改

Kakimoto R SLASH
90 T

ストレート構造の採用でパワーアップとグッドフィールを実現するセミステンレスタイプのマフラー。

■メイン80 φ、テール115 φ
■7万9000円
■(株)カキモトレーシング

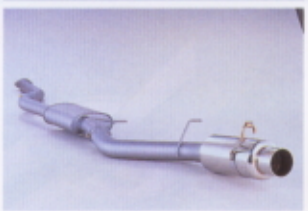
FGK

パワーゲッター 100 90 T

公道での扱いやすさを目的としながらパワーとトルクの向上を同時に実現している。セミステンレスタイプ。

■100系、90系共にメイン76.3 φ、テール114 φ
■5万6000円
■(株)エフ・ジー・ケー

FGK



パワーゲッター タイプRS
100 T

ラウンドタイプサイレンサーを採用したスポーツ仕様のセミステンレスマフラー。

■メイン76.3→89.1 φ、テール114 φ
■5万8000円
■(株)エフ・ジー・ケー

HKS TOKYO

デュアルDrマフラー 100 90 T

450psオーバーまで対応するセミステンレスタイプのマフラー。100系アンダースポイラー装着車は加工が必要だ。

■100系、90系共にメイン85→60×2 φ、テール85 φ×2 ■100系 8万9000円／90系7万9000円 ■エッチ・ケー・エス東京サービス

ZEES

EX. SYSTEM 100 90 T NA

材質の組み合わせが異なるTYPE1からTYPE4までで各2種類ずつの設定で計8グレード。対応は同社のサイバーEXと同じ。

■100系、90系共にメイン76 φ×2、テール130 φ左右出し ■6万9800円～11万2800円 ■(株)ジースプロジェクト

ZEES

サイバーEX 100 90 T NA

TYPE1からTYPE4まで、材質の組み合わせが異なる計6種類を設定。4S-FE、2L-TE以外の100系、90系に対応する。

■100系、90系共にメイン76 φ×2、テール100 φ×2左右出し ■10万9800円～17万9800円 ■(株)ジースプロジェクト

C-WEST

MEGAマフラー 100 T

排気効率を重視して開発されパワーアップを実現。インナーサイレンサーの装着も可能だ。セミステンレスタイプ。

■メイン80 φ、テール100 φ
■5万9000円
■(株)C-WEST

KGM

E' Exhaust System
100 T

ストレート構造採用で排気効率を大幅に向上させている。オールSUS304ステンレス製。

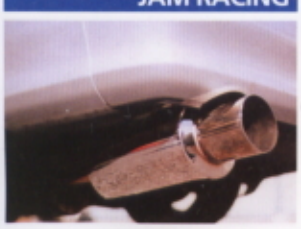
■メイン80 φ、テール115 φ
■12万8000円
■(株)ケージーエム

柿本改

HYPER 2000 Premium FULLMEGA N1＋ 100 90 T

オールステンレスで、シングルとダブルの2タイプを設定。■シングル メイン80 φ、テール115 φ／デュアル メイン70 φ×2、テール100 φ×2 ■100系 6万9900円／90系 6万5900円
■(株)カキモトレーシング

JAM RACING



左出しSPLマフラー
100 T

ストレート構造をとことん追求し開発された左側シングル出しのマフラー。セミステンレスタイプだ。

■メイン80 φ、テール125 φ
■6万8000円
■(株)ジャム

Bullet

スバルタン501S 100 90 T

ストレート構造で排気効率の向上を図ったマフラー。サイレンサー以降はステンレスを採用し、コンパクトに仕上げている。

■100系、90系共にメイン76.3 φ、テール100 φ ■5万4000円
■ジェイアイシー

Bullet

タイプ1 100 90 T

材質の選択が可能な砲弾型マフラー。90系はNA車用も設定している。

■メイン76.3 φ、テール116 φ
■7万円(オールステン)
5万4000円(セミステン)
■ジェイアイシー

C-ONE MOTORSPORT

パフォーマンスマフラーVer.S
100 T

高回転域までストレスなく吹け上がるオールステンレスマフラー。脱着可能なステンレス製インナーサイレンサー付きだ。

■メイン80 φ、テール115 φ
■7万8000円 ■シーワン・モータースポーツ

ZEES

サイバーGT
100 90 T NA

斜めハネ上げタイプのマフラーだ。100系・90系の全グレードに対応するセミステンレスタイプ。

■100系、90系共にメイン76.3 φ、テール115 φ ■左右出し 7万9800円／シングル出し4万9800円 ■(株)ジースプロジェクト

tanabe

G-power MEDALION
100 90 T NA

セミステンレスタイプ。■ターボ メイン80 φ、テール130 φ／NA メイン70 φ、テール110 φ
■100系 1JZ-GTE 8万5000円、1JZ-GE [illegible] 1JZ-GTE 7万9000円、[illegible]
■(株)タナベ

破壊王

破壊音S.P 90 T

音にこだわった直管型のマフラー。インナーサイレンサー付きなので街乗りもOKだ。セミステンレスタイプ。

■メイン80 φ、テール100 φ
■2万9800円
■ダートイズミJr パーツプロデュース破壊王

破壊王

破壊音サーキットスペック
100 90 T

迫力のサウンドを重視して開発されたオールステンレスマフラー。低価格も魅力。別売りでインナーサイレンサー(6800円)もある。

■100系、90系共にメイン80 φ、テール115 φ
■100系 5万9800円／90系 3万9800円
■ダートイズミJr パーツプロデュース破壊王

CERUMO SPORTS

MAXI-R 100 T

数えきれないほどのテストにより開発され、低中速のレスポンスと高回転のパワーを高次元で両立したステンレス製のマフラー。

■メイン70 φ、テール101 φ
■6万4000円
■(株)セルモスポーツプロジェクト

STILL WAY

ドラッグマフラー 100 90 T

排気効率を重視して開発され、エンジンのフィーリングをアップさせる。純正マフラーよりも5kg以上の軽量化に成功。

■100系、90系共にメイン90 φ、テール110 φ
■チタン 19万8000円、ステンレス 13万5000円 ■スティルウェイ

D.speed

JZX90用車検対応マフラー 90 T NA
ストレート構造にする事で排気効率を高めている。セミステンレスタイプ。
■ターボ　メイン76φ、テール115φ／NA　メイン70φ、テール115φ　■7万5000円
■(株)ディースピードインターナショナル

PITTURA

スポーツマフラー 100 90 T NA
オールステンレスタイプのマフラー。テール形状はオーバルだ。■1JZ-GTE　メイン65φ、テール120φ／NA　メイン60.5φ、テール120φ　■100系　1JZ-GTE　6万7000円、1JZ-GE　6万5000円／90系　1JZ-GTE　6万5000円、1JZ-GE　6万1000円　■(株)ティーエヌディー

R-SPEC

スポーツマフラー 90 T NA
抜群の排気効率を実現するストレート構造を採用。耐久性に優れるオールステンレスタイプだ。
■1JZ-GTE　メイン76.3φ、テール114φ
1JZ-GE　メイン65φ、テール114φ
■5万9800円
■(株)データシステム

tanabe

RACING MEDALION 100 90 T NA 排気効率重視型のセミステンレスタイプ。■1JZ-GTE　メイン80φ、テール100φ／1JZ-GE　メイン60φ、テール100φ ■100系　1JZ-GTE　6万5000円、1JZ-GE　6万2000円／90系　1JZ-GTE　6万8000円、1JZ-GE　6万2000円　■(株)タナベ

tanabe

Hyper MEDALION 100 90 T NA
ストレート構造のセミステンレスタイプ。■1JZ-GTE　メイン80φ、テール115φ／1JZ-GE　メイン70φ、テール110φ　■100系　7万3000円／90系　1JZ-GTE　7万8000円、1JZ-GE　7万3000円　■(株)タナベ

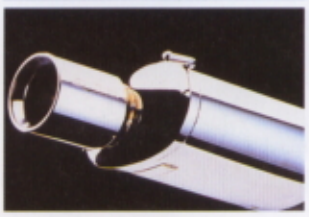
5ZIGEN

BORDER 304 MAX 100 90 T
ピークパワーとハイレスポンスを追い求めたマフラー。パワーとレスポンスのベストバランスを実現している。セミステンレスタイプ。
■100系　メイン80φ、テール90φ
90系メイン80φ、テール100φ
■7万円　■(株)ディジョンカーズ

5ZIGEN

BORDER-GT 100 90 NA
排気抵抗の少ないストレート構造を採用している。約700℃の耐熱塗装加工が施された。セミステンレスタイプのマフラーだ。
■100系、90系共にメイン60.5φ、テール115φ
■7万2000円
■(株)ディジョンカーズ

5ZIGEN



CANNON BALL 100 90 T
ベストな排気効率を実現し、全回転域でピークパワーとレスポンスをアップさせる。セミステンレスタイプ。
■100系、90系共にメイン70φ、テール115φ
■7万5000円
■(株)ディジョンカーズ

RS☆R

EXMAG GTⅡ 100 90 T NA
全域でのハイパフォーマンスを実現する。■1JZ-GTE　メイン80φ、テール101φ／1JZ-GE　メイン70φ、テール101φ／1G-FE　メイン60φ、テール101φ　■1JZ-GTE　6万8000円／1JZ-GE　6万7000円／1G-FE(100系用のみ)　4万4000円　■(株)ティエムシー

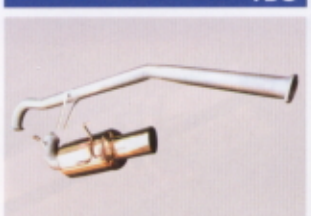
RS☆R

EXMAG 100 90 T NA
ド迫力サウンドが魅力のベストセラーモデル。
■1JZ-GTE　メイン80φ、テール120φ／1JZ-GE　メイン70φ、テール114φ
■100系　1JZ-GTE　8万5000円、1JZ-GE　7万8000円／90系　1JZ-GTE　8万5000円、1JZ-GE　7万3000円　■(株)ティエムシー

TOP SECRET

DRAG MUFFLER 100 T
数々のテストデータを基に仕上げられ、驚異のハイパワーを実現するマフラー。オールステンレスタイプだ。
■メイン90φ、テール115φ
■8万5000円
■(株)トップシークレット

TBO



砲弾スポーツマフラー 100 90 T NA
セミステンレスタイプ。オールステンレスも注文可能だ(価格は要確認)。90系用もある。■1JZ-GTE　メイン80φ、テール115φ／1JZ-GE、2JZ-GE、1G-FE　メイン70φ、テール115φ
■100系　1JZ-GTE　4万2000円　1JZ-GE　3万8000円　■(株)ティビィオー

5ZIGEN

ROCKET 2000 90 T
軽量化を限界まで追求し、高効率で高いパフォーマンスを発揮するストリートモデル。インナーサイレンサー(2500円)の設定もある。セミステンレスタイプ。
■メイン80φ、テール100φ
■4万3000円　■(株)ディジョンカーズ

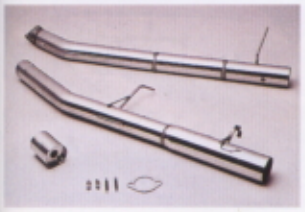
5ZIGEN

FIRE BALL 100 90 T NA
ストレート構造の採用でピークパワーのアップとトルクフルな走りを両立。セミステンレスタイプだ。
■1JZ-GTE　メイン70→80φ、テール100φ
1JZ-GE　メイン60.5φ、テール100φ
■6万5000円
■(株)ディジョンカーズ

5ZIGEN

BORDER-Ⅲ 100 90 T NA
エンジンに合わせた専用設計で開発されたセミステンレスタイプのマフラー。
■1JZ-GTE　メイン70φ、テール100φ
1JZ-GEメイン60.5φ、テール100φ
■1JZ-GTE　7万円／1JZ-GE　6万8000円
■(株)ディジョンカーズ

Buddy club



Racing SPECⅡ MUFFLER 100 90 T
競技専用で排気効率と軽量化を最優先し開発された。中低速域でのトルクを確保し、メインパイプに高効率中間サイレンサーを採用している。オールステンレスタイプ。■100系、90系共にメイン89.1φ、テール101.6φ
■3万9800円　■(株)ファースト

Buddy club

Racing SPECⅠ MUFFLER 100 90 T
余分な飾りを一切排除し、排気効率と軽量化を最優先に設計されたマフラー。低速域でのトルクを確保している。専用インナーサイレンサー付き。ハーフステンレスタイプ。
■100系、90系共にメイン80φ、テール89.1φ
■3万4800円　■(株)ファースト

Bee Racing

スーパーチックマフラー 100 90 T
触媒以降の交換をするストレート構造採用。価格を抑えた本格スポーツマフラーだ。セミステンレスタイプ。
■100系、90系共にメイン80φ、テール115φ
■100系　4万3000円／90系　3万4000円
■Bee Racing

amuse

R1 TITAN 100 T
オールチタンにすることでノーマルのマフラーに比べて格段に軽量化している。
■メイン80φ、115φ
■14万9000円
■(有)パワーハウスアミューズ

I.D Project

I.D power EXHAUST SYSTEM 100 T
中高回転域を重視して開発されたセミステンレスタイプのマフラー。サイレンサー部分には砲弾型を採用している。
■メイン80φ、テール115φ　■6万円
■ネッツトヨタ北九州(株)I.D.スポーツ

GANADOR

ESPERANZA 100 90 T
排気効率、耐久性と空気抵抗まで考えパイプレイアウトを設定している。オールステンレスタイプ。
■100系メイン　70φ→80φ、テール110φ
90系メイン　80φ、テール120φ
■100系　[illegible]00円／90系　9万2000円
■[illegible]

SHEEP DOG

VRSセミステン 100 90 T
エンジン性能を生かすために排気効率を向上させている。セミステンレスタイプ。
■100系　メイン76.3φ、テール101φ
90系　メイン76.3φ、テール115φ
■100系　7万8000円／90系　6万円
■(株)プロフ

FUJITSUBO

セダリス 100 T
低中回転域のレスポンスと中高回転域の抜けを重視、高次元でバランスしたミディアムセダン専用設計。セミステンレスタイプだ。
■メイン60.5φ、テール縦96mm横107mm
■5万6000円　■藤壺技研工業(株)

FUJITSUBO

レガリス　スーパーR 100 T
メインとサブにストレート砲弾サイレンサーを採用している。テールパイプを2重構造にして耐久性をアップ。オールステンレスタイプだ。
■メイン76.3→89.1φ、テール117φ
■8万7000円　■藤壺技研工業(株)

FUJITSUBO

レガリスR 100 T NA セミステンレスタイプ。90系の1JZ-GTE用、2JZ-GE用も設定している。■100系　1JZ-GE　メイン70φ、テール90φ、1G-FE　メイン60.5φ、テール90φ　■100系　1JZ-GE　8万5000円、1G-FE　8万3000円　■藤壺技研工業(株)

注意：各パーツのデータは2000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152～153ページにあります。

MISSILE

オールステンレスマフラー・ミサイル管 100 90 T

大口径マフラーながらパワーの抜けを抑えている。オールステンレスタイプ。ロングタイプも設定している(5万9800円)。

■100系、90系共にメイン80φ、テール110φ
■3万9000円 ■(有)ミサイル

materas

MAO 100 90 T NA

オールステンレスタイプ。その他の材質のものもある。■1JZ-GTE、1JZ-GEメイン76.3φ、テール100φ 1G-FE メイン60.5φ、テール100φ ■100系 1JZ-GTE 12万6800円／100系 1JZ-GE、1G-FE 12万9800円／90系 12万6800円 ■(有)マテラス

FRONT PIPE

柿本改 フロントパイプ 90 T

排気効率を徹底的にテストし、ターボ全域においてトルクとレスポンスを向上を発揮する。アルスター製。

■パイプ径80φ
■1万8000円
■(株)カキモトレーシング

FGK パワーゲッター専用フロントパイプ 100 90 T

同社のパワーゲッターと組み合わせることで高回転域の伸びが向上する。アルスター製フロントパイプ。

■パイプ径 100系 76.3φ／90系 70φ
■1万5000円 ■(株)エフ・ジー・ケー

A'PEXi N1 FRONT PIPE 100 90 T

大口径マフラーに見られがちな中低速域でのもたつきを解消し、パワーとレスポンスのアップを果たしている。アルスター製。

■パイプ径65→75φ
■2万1000円 ■(株)アペックス

A'PEXi GT spec FRONT PIPE 100 90 T

二次排圧を低減しブーストの立ち上がり特性を発揮する。1JZ-GTE用のSUS304ステンレス製。

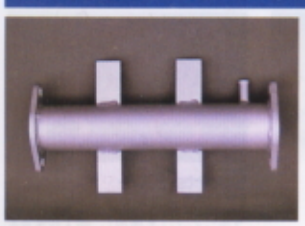
■パイプ径100系 74.7→80φ／90系 65→74.7→80φ
■2万5000円 ■(株)アペックス

HKS フロントパイプ 90 T

エンジン特性や性能を考慮してパイプ径を設定。パイプの曲がりを抑え、二次排圧を低減してターボのレスポンスアップと潜在パワーを引き出す。1JZ-GTE用のスチール製だ。

■パイプ径75φ
■2万3000円 ■(株)エッチ・ケー・エス

CATALYZER



INTER CEPTER 触媒ストレート 100 90 T NA

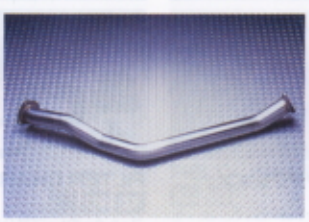
触媒レスで、排気抵抗を低減。さらなるパワーアップを実現する。スチール製。1JZ-GTE、1JZ-GE、1G-FEに対応する。写真は90系用だ。

■パイプ径76.3φ
■1万6000円 ■(有)Dショップアサヒ インターセプター事業部

BLITZ EXディフューザー 100 T

触媒をカットし、ストレート構造を実現。オールステンレスながら低価格が魅力だ。

■パイプ径80φ
■1万9800円
■(株)ブリッツ



FUJITSUBO SUS304フロントパイプ 90 T

スーパー耐久レースで得たノウハウを生かして開発。ブーストの立ち上がりが抜群にアップする。ステンレス製。

■パイプ径70φ
■2万8000円 ■藤壺技研工業(株)

NIGHT PAGER フロントパイプ 100 T

ストレート構造にすることにより、排気効率を高める。アルスター製。

■パイプ径76.3φ
■1万9800円
■ナイトペイジャー

kazama フロントパイプ 90 T

フランジ部分以降をテーパー形状にする事でステアリングラックへの干渉を抑えてくれる。スチール製。

■パイプ径80φ
■9800円 ■(有)風間オートサービス

CATALYZER

NIGHT PAGER アウトレットパイプ スクリーム 100 T

ノーマルまたは同社のJ-POWERタービンに対応。触媒をストレート化し、ウエストゲートの大気開放サウンドも楽しめる。ステンレス製。

■パイプ径60φ
■3万9800円 ■ナイトペイジャー

ALFA No3 RACING 触媒ストレート 90 T

排気効率をアップさせ、排気温センサーや遮熱板の取り付けも可能な触媒ストレートパイプ。スチール製だ。

■パイプ径76.3φ
■8800円 ■(有)スピードハウスアルファ

ATTAIN SUS304触媒ストレートパイプ 100 90 T

純正触媒部分の網の目構造をストレート構造にすることで、排気効率を高める。SUS304ステンレス製。■パイプ径76.3φ

■100系 1万6000円／90系 1万2000円
■(株)ケイエスピーエンジニアリング

柿本改 触媒サイレンサー 100 90 T

最も高圧で高温になるエキマニとマフラーの間にいれてパワーロスをなくし、上品で澄んだ音を作り出す。アルスター製。

■パイプ径100系 70φ／90系 80φ
■1万9000円 ■(株)カキモトレーシング

ESPRIT ストレートパイプアダプター 100 T

排気効率をよりスムースにするのが目的で、サーキットランやライトチューンに効果を発揮する。ステンレス製。

■パイプ径76φ
■2万6000円 ■(株)エスプリ

OTHERS

Do-Luck エクステンション 100 T

排気圧を低減しブーストの安定化を図る。ステンレス使用の純正交換タイプ。

■パイプ径76.3φ
■[illegible] ■ドゥーラック

kazama インナーサイレンサー 100 90 T NA

グラスウールを使用し、効果的に消音効果を発揮してくれる。脱着も簡単だ。

■115φ 6800円／80φ 5500円
■(有)風間オートサービス

EXHAUST MANIFOLD

amuse 等長EXマニ プロキット 100

HKS製GT2835タービンなどに対応している。スムースな排気で低中速トルクとピークパワーの向上に効果を発揮する。6→2→1のステンレス製。

■パイプ径38φ ■26万8000円
■(有)パワーハウスアミューズ

Do-Luck エキゾーストマニホールド 100 90

ロングタイプにすることで、割れを抑えてトルクアップを果たす。HKSのGT2835タービンクラスに対応。6→2→1タイプ採用の3mm厚ステンレスを使用している。

■パイプ径38φ ■16万円 ■ドゥーラック

テップス オールステンタコ足 100

ノーマルまたはブリッツ製K1-380Vタービンなどに対応。タイプAは等長タイプだ。レスポンスとパワーがアップする。6→1タイプの2mm厚ステンレス製。

■パイプ42.7φ ■タイプA 16万8000円／タイプB 9万8000円 ■テップス

マフラーなど排気側を交換したら、エアクリーナーを交換して吸気側のバランスもとらないと効果的にパワーが上がらない。社外品のエアクリは、手軽に吸入効率を上げる純正交換タイプと、より多くの空気を取り入れるムキ出しタイプの2タイプがある。またエアクリーナーの交換は、より多くのクリーンな空気を取り入れるという機能面だけでなく、迫力のある吸気音やスパルタンなエンジンルームを実現するという効果もあるのだ。

AIR CLEANER

エアクリーナー

パワーアップには吸気パーツの交換も大切 より多くの空気を取り入れよう

ムキ出しタイプ

TRUST

Airinx
100 90 T NA
特殊ウレタンフォームとABS製ファンネル採用。吸入効率に優れる。
■100系　1JZ-GTE　1万3000円、1JZ-GE　9500円／90系　1JZ-GTE　1万2000円
■(株)トラスト

BLITZ

SUS POWER エアクリーナー
100 90 NA
オールステンレスボディのエアクリーナー。高い集塵効果と吸入効率を誇る。洗浄による再使用も可能だ。
■100系　2万6800円
　90系　2万9800円
■(株)ブリッツ

A'PEXi

パワーインテーク
100 90 T NA
デュアルファンネル構造を採用し、吸気抵抗を低減。高い集塵力と吸入効果を実現している。90系はターボ車のみに対応。
■1万7800円
■(株)アペックス

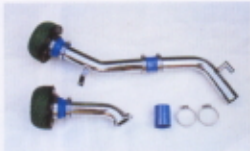
HKS

スーパーパワーフロー
100 90 T NA
吸入抵抗を抑えたカールファンネル形状を開発。レスポンスアップと省燃費を可能にした。ポリウレタンフォーム製。
■2万1800円
■(株)エッチ・ケー・エス

TOM'S

スーパーラムⅡレーシング
100 T
独自のファンネル構造を採用し、高い集塵能力と吸入効率を発揮する。
■2万1000円
■(株)トムス

NIGHT PAGER



ツインエアクリーナーキット
90 T NA
ツインターボに独立したクリーナーを取り付けることで吸入効率を格段にアップさせる。
■4万8000円
■ナイトペイジャー

ARC

スーパーインダクションボックス
100 90 T
高効率のフィルターと大容量エアボックスの組み合わせによりレスポンスとパワーをアップさせる。
■4万4800円
■(株)ARCインターナショナル

K&N

FILTER CHARGER
100 90 T
フィルターのトップ部分に耐蝕性に優れるチタンを採用。チタンは耐熱性も高いので吸入温度の上昇を防止する。
■100系　2万7000円
　90系　2万9000円
■(株)K&N JAPAN

K&N

FILTER HYPER CHARGER
100 90 T
バフアルマイト処理を施した放熱性の高い軽量アルミインテークダクトが、常に安定したクールエアを導く。
■100系　4万5000円
　90系　4万4000円
■(株)K&N JAPAN

SARD

Sports EX＋
100 90 T NA
ステンメッシュを使用し、吸入空気量を増大させたエアクリーナー。より高い吸気効率を実現するレーシングファンネル(写真下 1800円)もある。
■2万1000円
■(株)サード

純正交換タイプ

TRUST

AirinxⅡ
100 90 T NA
究極のバランス設計により、高い吸入効率と集塵効果を誇る。特殊ウレタンフォーム湿式2重構造を採用している。
■3900円
■(株)トラスト

A'PEXi

パワーインテークフィルター
100 90 T NA
特殊素材をフィルターに採用し、純正交換タイプながら高い吸入効果を発揮する。
■4200円
■(株)アペックス

HKS

スーパーフィルター
100 90 T NA
同社のスーパーパワーフローと同一のポリウレタンフォームを採用し、吸入効率をアップしている。
■3900円
■(株)エッチ・ケー・エス

TOM'S

スーパーラムⅡストリート
100 90 T NA
新素材を用いた3層フォームが圧力損失を大幅に低減。高い集塵効果を維持する。
■1JZ-GTE　8500円
　1JZ-GE　6500円
■(株)トムス

TRD

スポーツエアフィルター
100 90 T NA
レースでの技術をモディファイしてスムースな吸気と清浄効果を実現。
■9500円～9800円
■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

MONSTER

POWER FILTER 2
100 90 T NA
吸気抵抗低減を徹底追及し、純正交換タイプでは最高水準の抵抗値を実現。
■5500円
■モンスターインターナショナル(株)

Mine's

VX-AIR FILTER
100 90 T NA
3層コットン材、アルミメッシュを採用し吸入抵抗を低減させる。純正交換タイプ。
■1万4500円
■(株)マインズ・ウエイブ

FORZA

エアクリーナー
100 90 T NA
集塵効果と吸入効率を高次元でバランスさせたエアクリーナー。洗浄による再使用も可能だ。
■5100円
■(株)エフイーティー

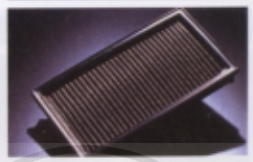
K&N

REPLACEMENT
100 90 T NA
熱の影響を受けにくいノーマルのメリットを生かし、簡単に、そして確実にパフォーマンスアップする。
■1万8000円
■(株)K&N JAPAN

SARD

EX POWER FILTER
100 90 T NA
吸入面積を広く取っている。ジャバラ状のろ材が優れた整流効果を発揮。抜群のロングライフも魅力だ。
■9000円～9800円
■(株)サード

BLITZ



SUS POWER エアフィルター
100 90 T NA
ステンレスを使用し耐久性と強度をアップ。2重層構造で吸入効果を向上させている。
■4900円
■(株)ブリッツ

注意：各パーツのデータは2000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152～153ページにあります。

100系／90系のターボ車は、排気量が大きいためブーストアップでも十分に楽しめる。だが、吸排気系のパーツを交換しただけでも簡単にブーストが上がってしまうので注意が必要だ。ブースト圧を抑えるためにブーストコントローラーによる制御などは最低限行なおう。また、ブーストアップなら純正のCPUを使用するROMチューンが一般的だが、最近では後々の発展性を考えてフルコンやサブコンを使用するのも定着してきている。

CPU&CONTROL PARTS

コンピュータ&コントロールパーツ

ブーストアップには コントロールパーツは欠かせない

BOOST CONTROLER

BLITZ DUAL-SBC
100 90
小型高性能ソレノイドバルブをツインで使用。より速い応答性能が特徴だ。安定したブースト圧を広範囲で設定し、きめ細かい制御が可能なブーストコントローラーだ。
■5万2800円
■(株)ブリッツ

BLITZ SBC-iD
100 90
希望するブースト圧をダイレクトに入力するだけでCPUが自動解析し、設定値となるフルオートタイプのブーストコントローラー。マニュアル設定により、走行中にブースト圧の設定変更も可能だ。
■5万9800円
■(株)ブリッツ

GReddy PRofec B Spec.
100 90
ソレノイドバルブを採用した、シンプルで使いやすい電子式ブーストコントローラー。ゲインボリュームにより好みのセッティングを引き出すことができる。
■3万9500円
■(株)トラスト

GReddy PRofec
100 90
コントロールバルブにステッピングモーターを採用。学習機能を搭載したことにより、きわめて安定したブーストセッティングを可能にしている。
■5万9500円
■(株)トラスト

A'PEXi AVC-R
100 90
目標ブースト圧を500回転刻みに8つのエンジン回転域で任意設定が可能。ギヤ別補正機能を搭載し、ハンチングや高回転でのタレを抑制する。
■5万8000円
■(株)アペックス

HKS EVC
100 90
制御性と操作性に優れるブーストコントローラー。その他、機能のスリム化を果たした「EZ」(4万2800円)と、より細かい設定が可能な「Pro」(8万8800円)がある。
■6万4800円
■(株)エッチ・ケー・エス

FIELD SF-HBC
100 90
ブーストコントロール、車速切り替えブースト機能、リミッター解除で自由なセッティングが可能。燃調セッティングやタイム計測、回転数表示機能も搭載している。
■4万9800円
■フィールド技研工業(株)

SARD TRIGGER
100 90
ピークホールドとアラーム機能を搭載した電子式ブーストコントローラー。60φメーターサイズの本体を採用し、ブースト圧をデジタル表示する。LEDフラッシングとブザーで警告してくれる。
■4万8800円
■(株)サード

BLITZ S-SBC
100 90
電気式VVCとしては脅威の低価格を実現。ブースト圧の設定でクルマのポテンシャルを引き出す。ウエストゲート、アクチュエーターのどちらでもスイッチひとつで対応可能だ。
■2万9800円
■(株)ブリッツ

TURBO TIMER

A'PEXi アペックス タイマー
90
0～10分まで16段階に設定できる。サイドブレーキをかけた状態でのみ、タイマーが作動する安全設計。操作もシンプルで扱いやすい。
■2500円
■(株)アペックス

GReddy ターボタイマー
100 90
オートタイマー機能を搭載し、2種類のカウントダウン時間の設定が可能。車両発進事故防止のため二重の安全回路も搭載されている。スケルトンピンクをはじめ全5色を設定。
■9800円
■(株)トラスト

BLITZ フルオートターボタイマー
100 90
フルオート&マニュアルタイマーモードが設定可能な1/4DINサイズのターボタイマー。バッテリー電圧表示機能も搭載している。
■9800円
■(株)ブリッツ

BLITZ デュアルターボタイマー
100 90
マニュアル&オートが選択できる1/4DINサイズのターボタイマー。オートモードではブースト圧を感知し、アフターアイドリング時間を自動演算する。
■1万3800円
■(株)ブリッツ

BLITZ マルチスピードターボタイマー
100 90
マニュアル&オートが選択できる1/4DINサイズのターボタイマー。スピードメーター機能、ピーク表示機能、タイム計測機能も付いている。
■1万5800円
■(株)ブリッツ

HKS ターボタイマー
100 90
0及び30秒から10分の間で計14通りのアイドリング時間を設定可能。走行状態によるアフターアイドリングの切り替えも容易に行なえる。
■1万1800円
■(株)エッチ・ケー・エス

R-SPEC TURBO TIMER
100 90
エンジンの使用状況に応じて、自動的に最適なアフターアイドリング時間を算出。また、任意に設定することもできる。ブルースケルトンとメタリックシルバーの2色をラインアップ。
■1万3800円
■(株)データシステム

ULTRA ターボモニター
100 90
ブースト計とスピードメーター機能、リミッター解除機能付きのターボタイマー。ブースト圧とスピードのピークホールド表示も可能だ。
■2万5000円
■永井電子機器(株)

PIVOT フルオートターボタイマーFLAT
100 90
マイコンが走行状況に応じた最適なアフターアイドリングタイムをフルオート設定する。ブルースケルトン、レッドスケルトン、シルバーの計3色。
■9600円
■(株)ピボット

WWW.CSCARS.COM.AU

I. MEC ハイパーコンピューター
100 90 T

「タイプ1」は燃料、点火の適正化。リミッターの変更や解除などが可能。「タイプ2」は、VVT-iの制御もできる。価格はMT車用でノーマル下取りのもの。AT車用は1万円アップ。90系用もある。

■タイプ1　13万5000円／タイプ2　18万5000円　■アイメック

SARD ANALYSE
100 90 T

燃料マップ、点火マップ、レブリミッターの変更や、スピードリミッター、ブーストリミッターの解除が可能なコンピュータ。

■100系用　16万8000円／90系用　11万8000円
■(株)サード

BLITZ アクセスコンピューター
100 90 T

サーキット走行からストリートまで、あらゆる仕様のクルマに対応する。各種リミッターの解除＆変更、燃料系や点火系の変更が可能。

■12万5000円
■(株)ブリッツ

A'PEXi パワーFC
100 T

あらゆるチューニングステージに対応する高性能CPU。また、別売りのFCコマンダー(3万5000円)により、車内においてCPUセッティングの変更も可能になる。MT車用。

■9万8000円
■(株)アペックス

HKS F-CON V Pro
100 90 T

従来までの16ビットのものから32ビットへとバージョンアップ。マップの拡大などにより、より細かな燃料／点火制御が可能になっている。

■12万円
■(株)エッチ・ケー・エス

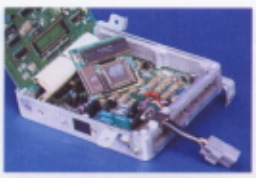
TOM'S チューニングコンピューター TECS
100 T

1JZ-GTEに最適となる燃料噴射量、点火タイミングをプログラミングしたCPU。数々のベンチテストと実車テストによって開発された。価格はノーマル下取り。

■MT車用　17万8000円
AT車用　17万6000円
■(株)トムス

CERUMO SPORTS スポーツコンピュータ C-SOLUTION
100 T

サーキット走行を想定した燃料マップの最適化、点火時期調整などが設定されている。微妙なアクセルワークにも反応し、スムースなパワーフィールを実現している。MT車用。価格はノーマル下取りのもの。■29万8000円　■(株)セルモ



ALFA No.3 RACING GT コンピューター
100 90 T

100系用、90系用ともにマフラー・エアクリーナー交換仕様に対応。100系用はブースト圧1.1kg/cm²、90系用は1.2kg/cm²に設定されている。価格はノーマル下取りのもの。■100系用　17万5000円／90系　9万8000円
■(有)スピードハウスアルファ

JAM RACING スーパーコンピューターシステム
100 T

各種リミッターの変更をはじめ、点火時期や燃料の補正を仕様別にセッティングしてくれる。谷田部のテストで最高速265km/hをマークした同社のデモカーにも搭載されていた。価格はノーマル下取りのもの。■15万8000円　■(株)ジャム

C-ONE MOTORSPORT パワーECU
100 T

モータースポーツと実走行からのノウハウによるデータが施されたCPU。軽快な吹け上がりと高回転域でのトルク感を高めている。MT車、AT車ともに対応。価格はノーマル下取りのもの。

■22万円
■シーワン・モータースポーツ

COCKPIT館林 オリジナルECU
100 90 T

同社のデモカーから得られたデータをフィードバック。現車合わせによるセッティングでレスポンス、耐久性をアップさせる。タービン交換仕様にも対応。価格はノーマル下取りのもの。

■100系用　17万8000円／90系用　12万円　■(株)コクピット館林

ESPRIT ELINT COMPUTER
100 T

エスプリの長年のセッティングノウハウを注入したコンピュータ。燃調セッティングや点火時期の補正などが可能だ。価格はノーマル下取りのもの。

■16万8000円
■(株)エスプリ

Mine's VX-ROM
100 90 T

燃調、点火時期のリセッティングによりクルマのポテンシャルを引き上げる。ブーストのコントロールも可能だ。100系に関しては、VVT-iの制御もできる。価格はノーマル下取りのもの。

■100系用 17万6000円／90系用 15万6000円 ■(株)マインズ・ウェイブ

amuse ハイテックROM
100 90 T

VVT-i制御やオーバーフローアクセス防止機能を搭載したCPU。ブーストアップやタービン交換車の、さらなる速さと耐久性のアップを両立する。価格はノーマル下取りのもの。■100系　11万8000円〜16万8000円／90系　9万8000円■(有)パワーハウスアミューズ

TJメガマップコンピューター
100 90 T

完全現車合わせによるCPU。ライトチューンから、タービン交換やインジェクター交換などのハードチューンまで、クルマの仕様に応じてセッティングを行なう。価格はノーマル下取りのもの。

■13万8000円〜
■(株)テクノスジャパン／TJワークス

HKS AFR
100 90 T

車両のエアフロ電圧出力を操作し、純正コンピュータに入力。簡単な燃料調整を行なうことが可能になる。

■1万2800円
■(株)エッチ・ケー・エス

HKS VPC
100 90 T

Lジェトロ方式のエアフロメーターを取り外し、Dジェトロ方式に変換する装置。シャープなレスポンスで吸入空気量算出を実現し、スロットルレスポンス補正やスロットル開度補正が可能だ。

■11万円
■(株)エッチ・ケー・エス

BLITZ ピークホールドディバイス
100 90 T NA

スイッチひとつで追加メーターのピーク値を表示。最大4種類までのメーターのメモリー開始から再生が可能な「リプレイディバイス」(1万8000円)もある。同社のレーシングメーターEV専用品だ。

■1万円　■(株)ブリッツ

BLITZ BOOST MAP ANALYZER
100 90 T NA

2次元および3次元マップからブースト圧を制御でき、合計9通りのプログラミングが可能。オプションとして排気ガスの空燃比を測定する「A/F ANALYZER」(12万円)も設定している。

■2万9800円　■(株)ブリッツ

GReddy Rebic Ⅳ
100 90 T NA

希望する回転数、ブースト圧に対して、噴射率をダイレクトに入力できる追加インジェクターコントローラー。セッティングも容易になっている。

■7万4000円
■(株)トラスト

A'PEXi スーパーAFC
100 90 T NA

簡単なスイッチ操作により8つの回転域で燃調コントロールを実現。1%刻みで−50%〜+50%の燃料セッティングが可能になっている。100系は1JZ-GTE用、90系は1JZ-GTE、1JZ-GE、2JZ-GE用だ。

■3万8000円　■(株)アペックス

FIELD A/F MONITOR
100 90 T NA

500回転刻みでA/F値データを記憶可能な回転数対応A/Fロガー機能を搭載。純正のO_2センサーから信号をとるため取り付けも簡単だ。安全で高度な燃調チューンをサポートする。100系は1JZ-GTEのMT車、90系は2JZ-GE、1JZ-GTE、1JZ-GEに対応。■1万2800円
■フィールド技研工業(株)

FIELD HYPER COUNTER
100 90 T NA

ゼロヨン計測、0〜100m、0〜200mの通過速度、通過タイムの計測が可能。スピードメーター、タコメーター表示に加え、各ピークホールド機能も搭載している。100系は1JZ-GTE、90系は1JZ-GTE、1JZ-GE、2JZ-GEに対応。

■1万6800円
■フィールド技研工業(株)

FIELD SFC-HYPER R
100 90 T NA

きめ細かい燃調チューンが可能。設定ポイント間の1000回転分の領域は、燃調が滑らかな設定値でつながる自動補正機能を採用している。1JZ-GTE、1JZ-GE、2JZ-GEに対応。

■3万5000円
■フィールド技研工業(株)

SARD Analyzer
100 90 T NA

エンジンのコンディションの把握に必要な、ブースト圧やインジェクター開弁時間(率)などを表示。最大10分間のデータを記録し、リプレイすることもできる。エンジンセッティングには欠かせないコンパクトなデータツールだ。

■2万9800円　■(株)サード

SARD FACE
100 90 T NA

ハイブースト、ハイパワーエンジンの燃料セッティングをコントロールするインジェクターコントローラー。全域にわたり理想的な空燃比のセッティングが可能だ。

■5万2800円
■(株)サード

Kids.

注意：各パーツのデータは2000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152〜153ページにあります。

TURBO

ターボ

1JZ-GTE用のタービンキットは、レスポンス重視の中型からパワー指向の大型まで、幅広い中から選択できる。JZX90は、ツインのままノーマルより少し大きいタービンへの交換か、あるいはビッグシングル化という選択がある。JZX100は純正タービンの容量が少ないため、ブーストアップで我慢するより、ポン付けタービンでのパワーアップのほうが手っ取り早くコストパフォーマンスも高い。

タービン交換はパワー&トルクを格段にアップさせる

TURBINE KIT

BLITZ ターボチャージャー K1-380V／450V

100 T

純正EXマニにボルトオン装着可能なタービンキット。K1-380Vは380ps、K1-450Vは450psまで対応する。

■K1-380V 21万8000円
K1-450V 24万8000円
■(株)ブリッツ

GReddy タービンキット

100 T

TD-05Hは純正エキマニにボルトオン可能なキット。T67はサクション、フロントパイプなどがセットになっている。T78はステンEXマニやウエストゲートなどが付属。

■TD-05H 24万円
T67 49万円／T78 52万円
■(株)トラスト

SARD GT-PRO KIT

100 90 T

K27シングルまたは、K26ツインにエキマニ、ウエストゲートをセット。ターボチャージャーやウエストゲートは変更可能。

■K27シングル 39万8000円
K26ツイン 46万8000円
■(株)サード

HKS GTスペシャルフルタービンキット 100 90 T

GT3040タービン、エキマニ、ウエストゲート、パイプ類などのキット。設定過給圧は0.6～1.0kg/cm²だ。100系クレスタのAT車には装着不可。

■54万8000円
■(株)エッチ・ケー・エス

A'PEXi 勇ターボキット

100 T

IHI製RX6Bを中心としてSUS304エキマニ、フロントパイプ、ボルト類をキット化。ステージに合わせてタービンサイズの選択が可能になっている。

■58万円
■(株)アペックス

A'PEXi AXタービン

100 T

1JZ-GTEエンジン専用設計のため、純正エキマニにボルトオン装着可能。AX53B70タービンのキットだ。低速から高速までトルク&パワーアップを実現している。

■28万4000円
■(株)アペックス

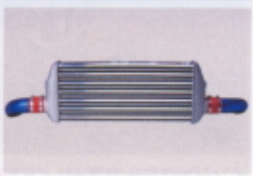
INTERCOOLER

HKSインタークーラーキット

100 90 T

レーシングフィールドでも採用される積層タイプのコアを前置き化。冷却性能を落とすことなく圧損を低減している。Sタイプと、積層タイプのコアを採用したGTタイプを設定。

■Sタイプ 9万8000円／GTタイプ17万8000円 ■(株)エッチ・ケー・エス



A'PEXi GTspec.インタークーラー

100 90 T

空気を効率よくコアに導く独自のデルタ断面チューブ採用。圧損を抑えて高い冷却性を実現し、ラジエターへの影響も最小限としている。

■100用 12万8000円／90用 11万8000円 ■(株)アペックス

TOM'S インタークーラーキット

100 T

高効率な大型コアを前置きに装着し、タービン性能を最大限に発揮。付属の専用パイピングキットによりレスポンスの低下を防止する。

■19万円
■(株)トムス

NIGHT PAGER J-POWER 350

100 T

ノーマルタービンのコンプレッサー側を加工し、ハイフロー化している。乗りやすさ重視の350ps仕様だ。

■22万8000円(下取りなし)
13万8000円
(ノーマルタービン下取り)
■ナイトペイジャー

amuse GT2837Rプロkit

100 T

GT2837R、等長エキマニ、専用アウトレット、サクションパイプのキット。476psの出力を可能にする。

■54万8000円
■(有)パワーハウスアミューズ

BLITZ プロフェッショナルキット

100 T

K27 3667MOJIKAまたはK26 2670とウエストゲート、ステンレスエキマニのハードチューン向け3点キット。

■K27 52万8000円
K26 59万8000円
■(株)ブリッツ

OTHERS

SARD RACING BLOW OFF VALVE

100 90 T

フルブースト時のエア漏れをシャットアウトし、優れたレスポンスを実現。バルブスプリングのセット荷重調整には工具不要。

■100系 3万3000円
90系 3万8000円
■(株)サード

HKS スーパーSQV

100 90 T

高過給圧時に作動するバルブを持つデュアルバルブ構造のため、幅広い領域でブローオフ効果を発揮。スムースな空気抜けにより迫力の吐出音も実現。

■3万2800円
■(株)エッチ・ケー・エス

NIGHT PAGER P-KIT R／EVO (PIPING)

100 90 T

RはGT-R用、EVOはランエボ用のインタークーラーを前置きにセットするパイピングキット。

■R 4万9800円
EVO 3万9800円
■ナイトペイジャー

INTERCOOLER

ARC スーパーインタークーラー

100 90 T

クロスフロー採用により圧損を減少し、特殊製法によって軽量化も実現。パイピングやステーが付属となる。

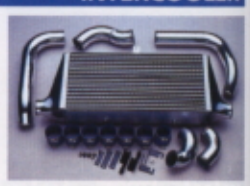
■17万8000円
■(株)ARCインターナショナル

BLITZ LMインタークーラー

100 90 T

フィンの大型化により15～20%冷却効率向上。インナーチューブの肉厚を薄くし、断面積をアップさせることで圧損低減を実現する。アルミ製パイプ付き。

■9万8000円
■(株)ブリッツ



GReddy インタークーラーキット

100 90 T

90系用は純正タービン専用の前置き2層式。100系用は純正タービン及びグレッディターボキット対応で、前置きタイプの2層式と3層式を用意している。

■2層 13万8000円／3層 15万8000円 ■(株)トラスト

OTHERS

TOM'S パワーコントローラー

100 T

ブーストアップ時に必要不可欠な強化アクチュエーター。同社のTECSとのセットで1JZ-GTEの潜在能力を最大限に引き出す。

■2万4000円
■

NIGHT PAGER NAブローオフバルブ

100 90 NA

ツアラーSやグランデなどのNA車でも、ブローオフバルブのサウンドを味わえる。

■3万4800円
■ナイトペイジャー

NIGHT PAGER T.A.C

100 90 T

バルブに電磁バルブを使用するテクノロジーエアコントローラー。最大ブースト10kg-f/cm²まで対応。作動ポイントやタイムなどを制御可能。

■3万9800円
■ナイトペイジャー

NIGHT PAGER スーパーノイジーバルブ

100 90 T

不思議な音の出るブローオフバルブ。先端のホースを外せば普通の音に戻る。

■1万8000円
■ナイトペイジャー

BLITZ スーパーサウンドブローオフバルブDD

100 90 T

ピストンとバルブの機能を独立させたデュアルドライブ制御により、信頼性とハイレスポンスを実現。SUSパワークリーナーが付属している。

■3万3000円
■(株)ブリッツ

GReddy ブローオフバルブタイプS

100 90 T

競技用のタイプSと、スタンダードと強化スプリングタイプの2種類をもつタイプRを設定。

■タイプS 2万2000円
タイプR 2万5500円
■(株)トラスト

ENGINE PARTS

エンジンパーツ

エンジン内部や周辺のパーツで気持ち良い走りを実現

100系／90系のターボモデルに搭載されている1JZ-GTEは、補機類がノーマルのままでもブーストアップ程度であれば対応できるキャパシティを持っている。だが、タービン交換などでパワーを上げるなら、ノーマルインジェクターでは容量が少ないため、燃料系の強化は必須。また、パワーがアップしたら増えた発熱量の分だけ冷やさなければならないので、ラジエターなど冷却系の強化は忘れずに行なおう。

BLITZ

インジェクター

100 90 T NA

1JZ-GTE用にはトップフィード525cc高抵抗タイプとトップフィード800cc高抵抗タイプ、1JZの非VVT-i車用にはサイドフィード540cc低抵抗タイプを用意する。

■525cc　1万円／800cc　2万円／540cc　1万2500円　■(株)ブリッツ

HKS

インジェクター

100 90 T NA

540ccの吐出量を持つサイドフィードの低抵抗タイプ。

■1万6000円

■(株)エッチ・ケー・エス

HKS

クランクメタル

100 90 T NA

耐荷重性、耐焼き付き性などに優れる軸受け合金F-112を採用し、最大許容面圧を大幅にアップ。

■4200円(上下2枚セット)

■(株)エッチ・ケー・エス

HKS

メタルヘッドガスケット

100 90 T

圧縮比8.64となる厚さ1.0mmと、圧縮比8.38となる厚さ1.6mmを設定。ボアはともに88φだ。

■1.0mm　2万4000円
1.6mm　2万7000円

■(株)エッチ・ケー・エス

HKS

カムプーリー

100 90 T

アルミスライドタイプの調整式カムプーリー。1目盛がクランク角2°となる目盛付き。VVT-iカムには装着不可だ。

■1万7000円

■(株)エッチ・ケー・エス

HKS

カムシャフト

100 90 T

256°IN8.7mm、256°EX8.7mm、264°IN9.0mm、264°9.0mm、272°IN9.3mm、272°EX9.0mmを設定。VVT-i側には使用不可だ。

■4万8000円

■(株)エッチ・ケー・エス

ATTAIN

コレクタータンク

100 90 T NA

スポーツ走行時のガソリンの片寄りによるトラブルを防ぐ。タンク内にはJZA80用の小型ポンプを装着可能。

■4万5000円

■(株)ケイエスピーエンジニアリング

SARD

フューエルポンプ

100 90 T NA

3.0kg/cm²時に280ℓ/hの吐出量を誇り、高燃圧域でもタレが少ないインタンク式ポンプ。ハーネスキット(8500円)とフィルター(800円)は別売りとなっている。

■3万2000円

■(株)サード

SARD

フューエルレギュレター

100 90 T NA

大容量インジェクター使用時にも適正な燃圧に調整。純正インジェクターでも吐出量を増やすことが可能。

■φ8ニップル　1万4000円
AN#6　1万5000円

■(株)サード

SARD

フューエルレギュレター TYPE-R

100 90 T NA

ダイヤフラムの大容量化によりハードチューン車のハイブースト時にも安定した燃圧を実現。フィッティングはφ8ニップルとAN#6から選択可能だ。

■2万8000円　■(株)サード

SARD

インジェクターカラー

90 T

サイドフィード850ccのインジェクターに対応。

■2500円

■(株)サード

SARD

インジェクター

100 90 T NA

1JZ-GTE用はトップフィード530cc高抵抗タイプ、1JZの非VVT-i車用はサイドフィード540cc、800ccの低抵抗タイプとサイドフィード850ccの高抵抗タイプを設定。

■1万2500円

■(株)サード

TRD

スポーツオイルフィルター

100 90 T NA

高回転域が続く過酷な状況下でも高効率2層ろ紙により常にエンジンをクリーンに保つ。ガスケットには耐熱ニトリルゴム使用。

■2500円～2700円

■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

GREX

ATFクーラーキット

90 T

ATフルード（オイル）を冷やすためのキット。アールズ製ホース&フィッティングを使用して、ラジエター前にコアを取り付ける。ATでもスポーティな走りを楽しめるのだ。

■3万4000円　■(株)トラスト

GREX

オイルクーラーキット

90 T

大容量コア使用により放熱量を高め、圧損の低減にも成功。サーモスタットの作動温度は71℃～85℃±2℃だ。

■7万4000円～8万3000円

■(株)トラスト

A'PEXi

PROMAXオイルクーラー

90 T

コア側面にオイル出入り口を設けたサイドIN&OUT方式により、高い冷却効率と圧力損失の低減を実現。サーモスタット機能も搭載している。

■16万8000円

■(株)アペックス

ULTRA

シリコンパワープラグコード

100 90 T NA

経年劣化を抑制する純粋シリコンゴムを皮膜素材に使用し、末端にノイズサプレッサーを採用。1JZ-GTE、1JZ-GE、2JZ-GE、1G-FE用を設定している。

■1万1200円～2万3300円

■永井電子機器(株)

amuse

ETCS-cut

100 T

スロットルボディ内のトラクションコントロール用サブスロットルバルブを外したことで空いた穴を埋めるパーツ。広範囲でのレスポンスアップとトルク向上を実現する。■9800円

■(有)パワーハウスアミューズ

GReddy

オイルフィラーキャップ

100 90 T NA

エンジンルームを飾るGReddyのロゴ入りフィラーキャップ。ブルーアルマイトとクロームシルバーの2色を用意している。

■7500円

■(株)トラスト

TRD

オイルフィラーキャップ

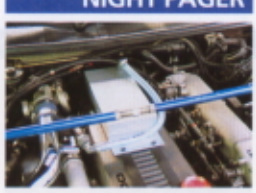
100 90 T NA

アルミ削り出しにより素材の美しさを引き出し、中央部のTRDロゴがエンジンルーム内をスポーティかつ上品に演出。

■9800円

■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

NIGHT PAGER



オイルキャッチタンク「HAKO」

100 90 T

プラグカバー上部に収まるように設計したオイルキャッチタンク。マフラーからの白煙も防止する。

■1万6800円

■ナイトペイジャー

SARD

オイルフィルターホルダー

100 90 T NA

エンジンの振動などによるオイルフィルターの緩みや脱落を防止。アルミアルマイト仕上げの3色から選択できる。

■3800円

■(株)サード

SARD

オイルフィルター移動ブロックKIT

100 90 T NA

フィルターブロック、ステンメッシュホース、ボルトなどのセット。ブロックはアルミ製ブルーアルマイト仕上げとなっている。

■2万9800円

■(株)サード

SARD

スポーツオイルフィルター

100 90 T NA

多層構造のろ材は圧力損失を低く抑え、確実にスラッジを除去してくれる。ろ材の強度を高めることで長期間の使用にも十分耐える。

■2500円

■(株)サード

注意：各パーツのデータは2000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152～153ページにあります。

STILL WAY

オリジナルラジエタータイプ1/2

100 90 T

銅3層式のタイプ1とオールアルミ3層式のタイプ2を設定。AT車は非対応だ。

■タイプ1　8万5000円～9万5000円
　タイプ2　13万5000円

■スティルウェイ

A'PEXi

GTspec.ラジエター

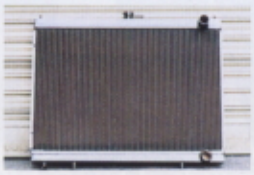
100 90 T

銅2層式のTypeSとアルミ3層式のTypeRを設定。レイアウト限界内の大容量化を実現している。装着もボルトオンで簡単。

■TypeS　5万6000円
　TypeR　12万8000円

■(株)アペックス

JAM RACING



容量アップラヂエター

100 T

真ちゅう製2層コアにより冷却性を大幅にアップ。自己放熱性を持っているため渋滞時の水温上昇も最小限に抑える。

■5万円

■(株)ジャム

SARD

RACINGラジエター

100 T

オールアルミ製で超軽量を実現し、コア面積拡大により大量の走行風を取り入れる3層式ラジエター。

■11万8000円

■(株)サード

SARD

SPORTSラジエター

100 90 T

真ちゅう製とすることで徹底した低価格を実現しながら、アルミ製に迫る冷却性能を発揮する2層式ラジエター。

■5万8000円

■(株)サード

NIGHT PAGER

アルミオイルフィラーキャップ

100 90 T

アルミ削り出しのオイルフィラーキャップ。色は青、赤、クロームメッキの3色をラインアップしている。

■4980円

■ナイトペイジャー

SARD

High Pressureラジエターキャップ

100 90 T NA

ラジエター内の圧力を上げて沸点温度を引き上げる。開弁圧1.3kg/cm²。

■2500円

■(株)サード

A'PEXi

ラジエターキャップ

100 90 T NA

開弁圧を1.3kg/cm²まで上げることでラジエターの冷却性能をアップ。

■2300円

■(株)アペックス

TOM'S

ハイプレッシャーラジエター

100 90 T NA

圧力調整弁の開弁圧を1.3kg/cm²まで上げ、ラジエターの冷却性能を最大限に引き出す。

■2800円

■(株)トムス

TRD

ラジエターキャップ

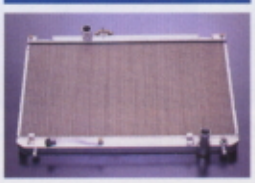
100 90 T NA

開弁圧は1.3kg/cm²。ラジエターの冷却性能を最大限に引き出す。

■3000円

■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

Do-Luck



オールアルミラジエターキット

100 T

軽量のアルミ製2層式ラジエターと大径ウォータポンププーリーのセット。ラジエターは高圧キャップ対応だ。

■7万5000円

■ドゥーラック

JURAN

レーシングラジエーター

100 90 T

100系はアルミ3層のみ、90系はアルミ3層と真ちゅう2層の2種類を用意。アルミ製は50%の軽量化と200%の水量アップを誇る。■アルミ製　14万8000円／真ちゅう製　5万3000円

■(株)ティーエヌディー

CARBING

ラジエタークーリングプレート

90 T

フロントグリル上部をカバーすることでラジエター通風量を増大し、水温の上昇を防止する。軽量なアルミ材を使用。

■9800円

■(株)オクヤマ

SARD

COOLING THERMO

100 90 T NA

開弁温度を68℃に設定し、冷却水の温度上昇を防ぐ。フローコントロールバルブ採用により急激な水温変動を抑制。1JZ-GTE、1JZ-GE、1G-FEに対応する。

■7500円

■(株)サード

TOM'S

ローテンプサーモスタット

100 T

開弁温度をノーマルより約10℃低い約71℃に設定することで、水温上昇を抑えてパワーダウンを防ぐ。

■7000円

■(株)トムス

TRD

スポーツサーモスタット

100 90 T NA

開弁温度を71℃とすることで冷却水の循環を早め、エンジン本来の性能を引き出す。1JZ-GTE、1JZ-GE、2JZ-GEに対応する。

■8000円

■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

JAM RACING

ハイプレッシャーラヂエターキャップ

100 90 T NA

開弁圧を1.3kg/cm²とすることで冷却水の沸点を高め、積極的にオーバーヒートを防止。容量アップラジエターとの併用が効果的だ。

■2400円　■(株)ジャム

GReddy

ラジエターキャップ

100 90 T NA

ラジエター内圧を引き上げ、冷却水の沸点を上げる。キャップ開弁圧127kPa(1.3kg/cm²)。

■2300円

■(株)トラスト

NIGHT PAGER

ステンアッパーホース

100 90 T

サビの出ないステンレス製によるアッパーホース。センサーアタッチメントが付けられているため、水温計の追加も簡単だ。

■1万2800円

■ナイトペイジャー

APP

ラジエターホースシステム

100 90 T

SUS304ステンレスメッシュブレードで被覆し、高い耐久性を実現。アッパー側、ロワ側別設定だ。

■1万5000円～1万6500円

■(株)銀功物産APP事業部

SARD

RADIATOR HOSE

100 90 T

耐熱性、耐久性に優れるシリコン素材を採用し、劣化を最小限に抑える。3プライ構造により耐圧性も確保。ホースバンド付きだ。

■アッパー、ロワ各1万1000円
　セット　2万円

■(株)サード

Do-Luck

ウォーターポンププーリー

100 T

ノーマル比20%アップの大径化により、高回転使用時のキャビテーションを防止する。軽量なアルミ製。

■1万8000円

■ドゥーラック

GReddy

アルミプーリーキット

100 90 T

ウォーターポンプ、パワステ、オルタネーターの各プーリーをアルミ製とし、軽量化とレスポンスアップを図る。

■3万2000円

■(株)トラスト

NIGHT PAGER

アルミラジエターフードパネル

100 90 T

エンジンルーム内の熱気がラジエター前面に流出するのを防ぎ、走行時には空気をラジエターに効果的に当てる。

■100用　1万1800円
　90用　9800円

■ナイトペイジャー

Do-Luck

ショートサクションパイプキット

100 T

ショートタイプのアルミ製サクションパイプ。ホース類と取り付けに必要なショートパーツを付属している。純正プローオフ取り付け不可。

■1万8000円

■ドゥーラック

D.speed

アルミインテークパイプ

90 T

インタークーラーのイン側とアウト側の樹脂製パイプをアルミ製とすることで、膨張による圧力損失を防ぐ。

■6万3000円　■(株)ディースピードインターナショナル

D.speed

ステンレスハイパーインテークパイプ

90 T

タービンとタービンの間の樹脂製パイプをステンレス製とすることで、圧損を減らしてレスポンスアップ。

■4万2000円　■(株)ディースピードインターナショナル

NIGHT PAGER

レスキューパイプ

90 T

トラストやHKS製前置きインタークーラー装着車で純正ホースを使用しているインテーク部分を、交換により強化する金属製のパイプ。

■スチール　1万2000円
　アルミ　2万円

■ナイトペイジャー

NIGHT PAGER

アルミインテークパイプ

100 90 T

脆弱を防止しアクセルレスポンスをアップ。ホース抜けも防ぐ。

■100系 アルミ 3万9800円、スチール 2万5000円／90系 アルミ 2万5000円、スチール 1万5000円

■ナイトペイジャー

SAMCO

ターボ／クーラントホース

100 90 T

5バールまでの耐圧性と−50～200℃のワイドな耐熱性を持つ。クーラントホースは青、赤、紫、黄の4色。

■ターボ　2万7000円
　クーラント　1万8000円

■(有)トップラインプロダクト

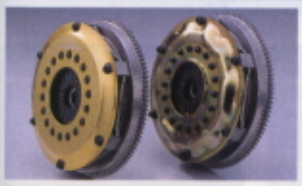
パワーをロスなく路面に伝え、鋭い加速性能を引き出すためにも、駆動系パーツのチューニングは重要。最近ではパワーに合わせて仕様変更できるタイプも用意されているが、ツーリングセダンとしての性格を考えると、渋滞や車庫入れなど日常での使い勝手を無視するわけにはいかない。クラッチにしろLSDにしろ、トラクション性能と快適性は両立しにくいものと考えよう。

DRIVE TRAIN

クラッチ、LSDなどの駆動系パーツ

エンジンパワーを有効に引き出して加速性能をアップ

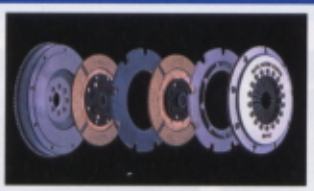
CLUTCH



OS GIKEN スーパーシングルクラッチ 100 90 T

直径225mmのディスクダンパー付きシングルクラッチキット。作動変更パーツ付き。

■プレスカバータイプ 13万円／アルミカバータイプ 14万円 ■(株)OS技研



BLITZ ACTIVE CLUTCH 100 90 T

シングルプレート(開発中)を基本とし、ツインへのバージョンアップも可能だ。軽量フライホイールなどが付属。■ツイン 19万8000円(予価)

■(株)ブリッツ

HKS クラッチ 100 90 T

ツイン、トリプルの2種類を設定し、それぞれに競技用フライホイールのセット。ツインは600ps仕様でトルクは100、トリプルは1000ps仕様でトルクは150だ。■ツイン 14万9000円／トリプル17万8000円 ■(株)エッチ・ケー・エス

TRD 8.5inchツインプレートクラッチ 100 90 T NA

純正クラッチ同等の操作性を実現しながら、許容馬力650ps、許容トルク63.0kgf-mを誇る。

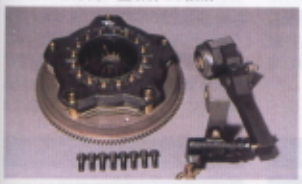
■19万8000円

■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

TRD クラッチカバー&ディスク 100 90 T NA

■圧着力 1JZ-GTE用1000kgf、1G-FE用840kgf ■カバー・ディスク 1JZ-GTE 5万円・4万5000円、1G-FE 3万3000円・1万7000円～3万3000円

■トヨタテクノクラフト(株)・TRD



TJ スーパークラッチシリーズ 100 90 T

トリプル、ツイン、ダンパー付きツインを設定。専用レリーズキットが付属している。

■圧着力 1200kgf ■22万2000円～25万2000円 ■(株)テクノスジャパン／TJワークス

MIDWAY CLUTCH KIT 100 90 T

ディスクの表裏で違う素材を使用し、高い伝達力と扱いやすさを両立。ブーストアップ仕様まで対応。

■8万2000円

■(株)ディースピードインターナショナル

FERODO HIGH PERFORMANCE CLUTCH DISCS 100 90 T

アスベストフリーの高性能フェーシングを使用したディスク。耐フェード性、対ジャダー特性、耐久性に優れる。ノーマルと変わらない操作性が魅力だ。

■2万7000円 ■(株)芝ライニング商会

ORC クラッチキット 100 90 T

ツイン、トリプル、4プレートを設定し、対応馬力はそれぞれ700ps、1000ps、1500ps。ツインプレートにはダンパー付きも用意する。

■22万9000円～25万4000円

■小倉クラッチ(株)

OS GIKEN マルチプレートレーシングクラッチ 100 90 T

ツインプレートから4プレートまで設定。作動変更パーツが別途必要になる。■圧着力 1000kgf～1100kgf ■14万3000円～21万8000円

■(株)OS技研

TRANSMISSION

TBS リングギアセット 100 90 T NA

1JZ-GTE用は3.723～4.778、1G-FE、2L-TE用は4.1～5.125までを設定。仕様に合わせてトルクバンドを保った走りを実現できる。■3万6000円～4万6200円 ■(有)ティー・ビー・エス

OS GIKEN クロスミッションギア 100 90 T NA

1速2.701、2速1.614、3速1.215へギア比を変更。R154系ミッションの細かなモデルチェンジにも対応。1JZ-GTE、1JZ-GE用だ。

■17万5000円 ■(株)OS技研

FLY WHEEL

Justy Japan 軽量クロモリフライホイール 100 90 T

強度の高いクロームモリブデン鋼を使用し、5.6kgという軽量化を図っている。

■3万6800円 ■(有)湘南部品販売

C-ONE MOTORSPORT 軽量クロモリフライホイール 100 T

耐久性に優れ、粘りと強度のあるクロモリ製。高い真円性を持ち、5.3kgという軽量化により軽快なレスポンスを実現している。

■3万9000円 ■シーワン・モータースポーツ

NIGHT PAGER 強化クラッチディスク 100 90 T

ブーストアップ仕様に設定して開発したノンアスの強化ディスク。カバーは純正品を使用するため扱いやすさを損なわない。

■3万8000円 ■ナイトペイジャー

L.S.D

RS★R スーパーLSD 100 90 T NA

1JZ-GTE、1JZ-GE、2JZ-GE用に1.5ウェイと2ウェイを用意する。ノーマルデフ、トルセンデフ車やAT、MT用など幅広く設定。■10万2000円～13万6000円 ■(株)ティエムシー

CUSCO LSDタイプRS 100 90 T

通常の効きの他、街乗りに適したソフトタイプも設定。組み込み時とオーバーホール時には1ウェイ、2ウェイを選択可能だ。

■10万8000円 ■(株)クスコジャパン

CUSCO LSDタイプMZ 100 90 T

プレートに溝加工を施し、効きを向上して耐久性も確保。組み込み時とオーバーホール時には1ウェイ、2ウェイの選択が可能だ。

■9万3000円 ■(株)クスコジャパン

ATS LSD 100 90 T NA

1.5ウェイと2ウェイを1JZ-GTE、1JZ-GE、2JZ-GE用に設定。ノーマルデフ、トルセンデフ車やAT、MT用など幅広く適合する。■10万2000円～13万6000円 ■エーティーエス(株)

TRD L.S.D. 100 90 T NA

2ウェイの機械式。一度装着すればデフケースの分解なしにイニシャルを3段階に調整できるセレクティブLSDもある。■8万5000円～11万円

■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

OTHERS

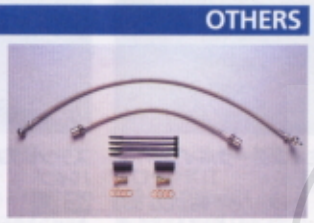
PENT ROOF 強化ATキット 100 90 T NA

変速時のタイムロスを減少させ、加速感を向上する。油圧のアップにより圧着力が向上し、耐久性も上がる。AT車用。■9万8000円(オイル、工賃込み14万8000円) ■(株)ウッドノース

JAM RACING ステンメッシュクラッチホース 100 90 T NA

ホース部分をステンレス被膜とすることで、油圧による膨張を防ぎ、クラッチの切れを向上。フィッティングはアールズ製だ。

■7000円 ■(株)ジャム



APP ダイレクトクラッチライン 100 90 T

ダイレクト感のあるクラッチフィールを実現するステンレステフロンメッシュホース。

■9000円

■(株)銀功物産APP事業部

TBS TRD製LSD用クラッチディスクキット 100 90 T NA

TRD製LSD(41301-RA002およびMZ201)に適合。薄なしは肉厚1.75mmと1.85mmが各2枚、薄付きは肉厚1.75mmが2枚セット。

■4000円～4200円

■(有)ティー・ビー・エス

注意：各パーツのデータは2000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152～153ページにあります。

HANDLING

SET-UP & PARTS MANUAL

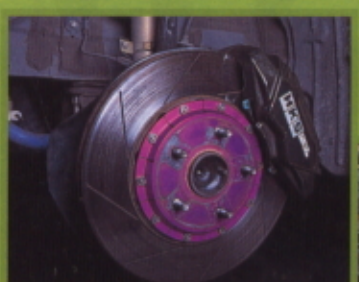
[ハンドリングパーツ・カタログ]

ツアラーVで、日本を代表するスポーツセダンの地位を築いた
といっても過言ではないマークⅡ／チェイサー／クレスタ
280psのパワーは圧倒的で、並のクルマの追随を許さない
そうなってくると、気になるのがハンドリング
やはりコンフォートセダンをベースにしているだけに
走りよりも乗り心地を重視したセッティングになっている
しかし、だからといってガチガチに固めた足にしてしまっては
走りこそ満足できても隣に人を乗せられない車になってしまう
せっかくの4ドアセダンなのだから、普段の走りも重視したいところだ
幸いなことに、最近ではしなやかさを全面に出したサスキットも多い
ジェントルながら、イザというときには牙を剥く。そんな1台を目指したい

100＝100系（96年9月～）
90＝90系（92年10月～96年8月）

■HANDLING TUNING KNOWHOW
ハンドリングチューニングノウハウ ―― 108
■SUSUPENSION PARTS
サスキット、スプリングなどサスペンションパーツ ― 112
■STABILITY PARTS
ストラットタワーバーなど、剛性関係のパーツ ―― 116
■BRAKE PARTS
パッドその他ブレーキパーツ ―― 118

※パーツの写真には、一部他車種用のものも含まれています。



MARKII CHASER CRESTA

HANDLING TUNING KNOW HOW

上質な乗り心地と軽やかな走りを両立させる

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

Photos/Eiji Takeuchi(STUDIO BIS), Yasushi Ishihara, Hiroyuki Ohminato, Akira Takahashi
Text/Ryuta Fujita
取材協力/HKS関西サービス、パワーハウスアミューズ

280psをマークする1JZ-GTEエンジンを心臓部に持ち、高級セダンのボディを纏ったマークII・チェイサー・クレスタ
日本を代表するスポーツセダンと呼ぶにふさわしく、並のスポーツカーを凌駕する走りを味あわせてくれる
その走りにさらに磨きを掛けたいと考えるのは自然なこと。だが、セダンらしい乗り味を捨てるのはもったいないことだ
日常でのスマートさと非日常でのワイルドさ。そんなジキルとハイド的な、刺激に満ちあふれたスーパーセダンを、その手に

The Point Of Suspension Setting

スタイル、乗り心地、そして走りをバランスさせるためのサスペンションチューン

強力なターボエンジンである1JZとFRレイアウトを与えられたマークII・チェイサー・クレスタのJZX100系兄弟（以下チェイサーと記す）は、スポーティなセダンから本格的なスポーツ・セダンに脱皮した最初のクルマともいえる。ハンドリングの完成度も高く、ノーマルでもヘタなスポーツカーより満足度は高い。しかし、ルックスを考えるならインチアップしてもっと大きなタイヤを履かせたいし、車高も当然低くしたい。しかしタイヤやサスは運動性能特性を決める要素の8割以上を占める重要なパーツでもあり、やたらめったに交換するとせっかくの高性能をデチューンすることにもなりかねない。セダンである以上、乗り心地を悪くしてしまっては本末転倒だ。そこで、助手席や後席の人に不快感を与えないようにしつつ、スタイリングはもちろん運動性能も向上させるためのハンドリングチューンの手法を紹介しよう。

それでは早速実践編。ハンドリングチューンの第一歩はなんといってもタイヤ選びからだ。はじめに結論からいってしまうとストリートでのハンドリングバランスがいいのは、F235／45-17、R255／40-17という組み合わせだ。サイズを大きくすればグリップ力はアップするが、その分タイヤ&ホイールが大きく重くなるためにバネ下重量が増え、路面追従性が悪くなってしまう。またタイヤのハイトが低くなる分、乗り心地も硬くなる。とはいっても17インチじゃちょっとルックス的に寂しいというのがチェイサーユーザーの本音だろう。そこでパフォーマンスとスタイリングの最大公約数をHKS関西サービスの向井さんに聞いてみた。その気になるアンサーはF235／40-18、R265／35-18というもの。このサイズならホイールさえ軽いものをチョイスすれば18インチのデメリットは目立たないという。またホイールは後々大きなブレーキキャリパーに交換できるようベースに余裕がある、外側に出っ張ったデザインのものがいいそうだ（※ちなみにHKS関西のデモカーはAVSモデル5のF8+38、R9+45というサイズを装着。これできれいなツライチになるそうだ）。

もっと大きい19インチを、と思う人もいるだろうが、さすがにこのサイズになると路面からの突き上げも激しくなってしまう。またフロントはこれ以上幅広にすると片減りが心配だし、フェンダーとのクリアランスも厳しくなる。さらに、太いタイヤは路面の影響を受けやすくなりワンダリングも目立つようになってしまう。リヤはブーストアップなどでエンジンパワーが上がっても、265ならきちんとトラクションを確保できるはずだ。

このHKS関西のデモカーは、F:235/40-18＆18×8+38、R:265/35-18＆18×9+45サイズのタイヤ＆ホイールを履き、車高は前後とも30〜35mmダウンさせている。これならば最低地上高も確保できるし、ルックスも十分に引き締まる。

タイヤはハイグリップのものを

それよりチェイサーは車重とパワーが大きいので、幅よりもタイヤの質にこだわって、各メーカーの最もグリップの高いタイヤを装着したい。さらに付け加えると、18インチを履かせる場合、ケーシング剛性（タイヤ自体のヨレにくさ）が高いタイヤはコツコツ跳ねたりトラクションが逃げたりするので、あまり相性がよくないようだ。したがって、適度にヨレることでグリップ力を発揮するテリシスロス）タイプのタイヤがおすすめだ。また同じ理由で空気圧の上げすぎも要注意。冷間で2・1kg、温間で2・2から2・3kgがベストだろう。よく、ロープロファイルにするとタイヤのハイトが低い分エアを多めに入れるという話を聞くが、タイヤの適正空気圧は荷重でほぼ決まるのでタイヤサイズが変わっても大きくは変わることはないのだ。

次はサスペンションだ。ノーマル車高のフェンダークリアランスではせっかくインチアップしたタイヤが生きてこないので、まずは車高を落としたい。車高を落とすとスタイリング上のメリットだけでなく、重心が下がることによって4つのタイヤのグリップをより有効に使えるようになるので、運動性能も向上する。だからレーシングカーは可能な限り車高を落としているのだ。でもストリート重視のセッティングならベタベタまでは落とせない。当然最低地上高90mmはキープしなければならないので、バネのヘタリを考えると初期のセッティングでは最低地上高95mmというのが適当だろう。つまりダウン量はF33mm、R30mmぐらいが目安になる。チェイサーはFRなので、フロントよりリヤが下がり気味のほうがトラクションがかかっていいのだが、後席に人が乗ったりトラクションに荷物を入れることを考えると先の数字が実用的だ。

さて、車高の変更はバネの交換だけで行なえるが、ショックがノーマルのままでは不十分。ノーマルショックにローダウンスプリングを入れると絶対ロー量は減少するが、ロールスピードは速いのでステアリングを切るとすぐにロールしてしまう。ロール量はスプリング、ロールスピードのコントロールはショックが受け持っているので、やはり車高を落とすならショックとセットで交換しよう。

最近の車高調はしなやかさを考慮して作られたものも多く、走りと居住性を両立させたいユーザーにはありがたい。

Useful Information

シートも立派なチューニングパーツ

シートは重要なハンドリングパーツ。純正品はたとえツアラーVに装着されているものでも他のグレードのものとさほど変わらないので、サポートはイマイチ。スポーツシートに交換すればホールド性が向上してクルマの動きがつかみやすくなり、シート高を下げることで重心も下げられる。チェイサーだと4ドアだからフルバケットシートを入れてもリヤシートの乗降性は問題ないので思い切ってフルバケを入れるのもいいと思う。最近のフルバケは乗り心地もいいし、軽量化にも貢献できる。ただスポーツシートを生かすも殺すも取り付け次第なので、ノウハウのあるショップでベストポジションに合わせてもらおう。

ホールド性が悪ければドライビングに集中できない。そういう意味では、シート交換も立派なチューニングメニューである。フルバケにするかリクライニングタイプにするか。これは好みで選んで問題はない。

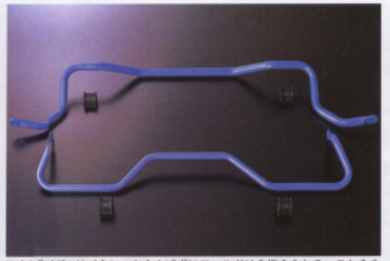
17inch

18inch

ホイールは大きければ大きいほどルックス的な迫力は増す。しかし、現実的な選択として17インチか18インチで選ぶというのが、バランス的にはいいところだ。

ショックとセットで、ということならなおらやはり車高調キットがおすすめだ。前回の雑誌マークⅡ／チェイサー／クレスタNo.1の発行時（'97年当時）と比べて、車高調キットをリリースしているメーカーの数もバリエーションも格段に増えている。それだけユーザーサイドの選択の幅が広がったということなので、利用しない手はないだろう。

さて、いいショックの条件はいくつかあるが、チェイサー用ならとにかくサスストローク（自由長）の長いものがいい。シャコタン用にケース長やロッドが短いショックも出回っているが、あまりショックが短いとバンプ側（伸び側）のストロークが足りなくなる。コーナーでロールしてアウト側のタイヤのグリップ力を使い切ったとき、イン側のタイヤのリバンプストロークが足りなくてインリフトしてしまうと、トラクションはタイヤ1本分しか路面に伝えることができない。ところが伸び側に余裕があれば、2本のタイヤでしっかり路面を踏るので脱出速度を高められる。したがってFR車はリヤのリバンプストロークが非常に重要なのだ。チェイサーが採用するダブルウィッシュボーン式のサスは、ストローク量が多くて接地性がいいのが特徴。それは生かしたがいいだろう。ちなみにフロントも、バンプ側（縮み側）ストロークが足りないとフルバンプしてアッパー側のサスアームがボディに干渉し、アームロックしてしまう。そうなるとタイヤが横に逃げるしかなくなるので限界が低くなり、ピーキーで乗りにくいクルマになってしまう。したがってシ


スタビライザーはバネレートを上げずにロールだけを抑えられる。これを生かしてうまく味付けすれば、しなやかなセッティングを作ることができる。

バネレートはバランスを考えて

そして組み合わせるバネは、乗り心地を考えると10kg／mmほどのバネレートに抑えたい。具体的にはストリートならF10kg、R8kgといったところか（ちなみにツアラーVの純正サスはF6・5kg、R3kg）。このぐらいならロール量もちょうどいいし、乗り心地もまずまずだ。逆にこれ以上硬くするとロールは減るが、反力が強くなった分接地性が悪くなる。だからもっとロール量を減らしたければ、バネレートを上げるのではなくアフターのスタビライザーに交換してロールのみ抑えてやるといい。そうすれば乗り心地はキープしたままロール量を減らすことが出来る。

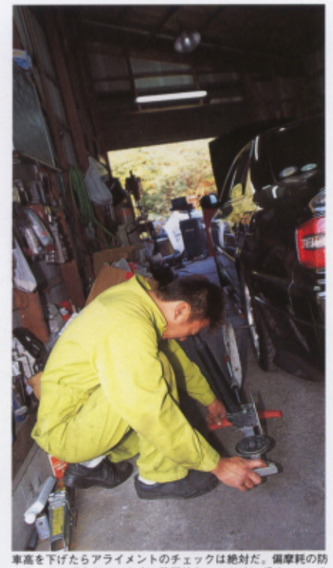
ただチェイサーは4ドアスポーツなので、乗り心地とスポーツ度のバランスはユーザーによって十人十色。基本的なセッティングは紹介できるが、各自の理想の足にするには微調整が必要だろう。そのためにもショックは減衰力調整機能付きで、なおかつ仕様変更可能（OH可能）なタイプが望ましい。またどんな足にしたいのかというイメージを明確に持って、それをきちんとチューナーに伝えることが何より重要になってくる。

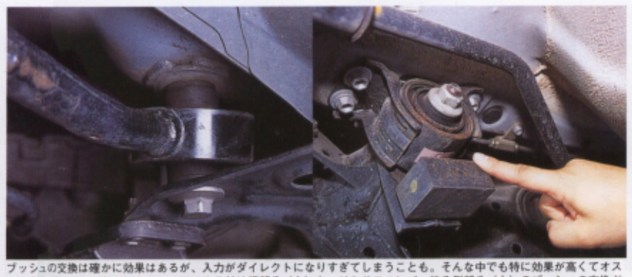
さて、タイヤとサス（車高）が決まったらアライメント調整も忘れずに。よく車高調を入れて車高を落とし、トーだけ調整してアライメントはOKというケースがあるが、トーだけではアライメントを合わせたとは言えない。重量を落とすとトーだけではなくキャンバーも大きく変わり、ネガキャン（ネガティブキャンバー）になる。ローダウンしてトーだけ調整してもネガキャンが付き過ぎるので、そのままだとタイヤが内側だけ偏摩耗してしまう。特にリヤはサスが沈んだときにさらにネガキャンが強くなるので、トラクションが悪化してしまいハイパワーにサスが追いつかず、ピーキーな乗り味になってしまうのだ。

だから、車高を落としたらトーもキャンバーも同時にきちんと調整しよう。目安はストリートならフロントキャンバーが1度半から2度。走り重視の人でもせいぜい2度半までがいいところ。トーはインに2～3mm。トーインを多めにつけることでスタビリティが増し、ワイドタイヤを履いていてもワンダリングが減って、高速道路のわだち走行がすごくラクになるはずだ。リヤもトーインは2～3mmにセットして高速ツアラーにふさわしい直進安定性を手に入れる。キャンバーは1度半までに抑えておきたい。

また、このアライメントを最大限生かすために、動きの大きい部分のブッシュだけでも強化ブッシュに交換するとさらに具合がいい。例えばフロントならコントロールアームのブッシュ（ボディ側だけでもいい）。リヤならサスメンバーの後ろ側のブッシュやデフマウントだ。中でもリヤサスメンバーのブッシュ（後ろ側）は特殊工具なしで交換できるのでイチ押し。これだけでもリヤが体感できるほど落ち着いて、トラクションが確実にアップする。その他の部分はブッシュ交換してもボディが逃げるので、ボディ補強のほうが効果的。100系などはGOAボディになったことで特にフロントがねじれるそうなので（あえてつぶれることで衝撃を吸収する、という構造のため）、しっかりしたタワーバーを入れて補強したい。チェイサーは上半身の補強がよく効くので、できればタワーバーは前後同時に装着し、場合によってはHKS関西のリフレッシュバーなどを組んでもいいだろう。

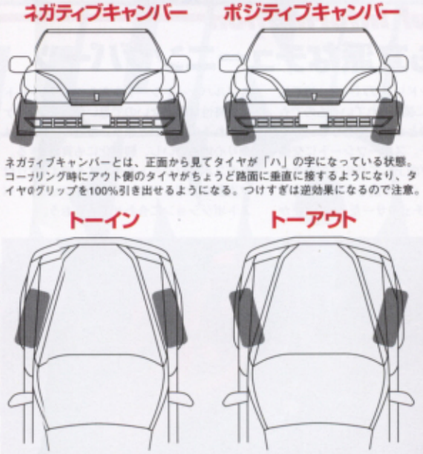
あとはLSDだが、インリフトするようなハードな走りをしていなければ純正のトルセンでも十分。AT車でLSDのオプションを付けなかった人や、よりハードな走りを目指す人はこの際機械式を選択するのもアリだ。


車高を下げたらアライメントのチェックは絶対だ。偏摩耗の防止といった理由だけでなく、積極的なハンドリングチューンのメニューとしてアライメントのセッティングを行ないたい。


ブッシュの交換は確かに効果はあるが、入力がダイレクトになりすぎてしまうことも。そんな中でも特に効果が高くてオススメなのが、フロントコントロールアームの付け根部分（左）と、リヤサスメンバー後ろ側部分（右）のブッシュの交換だ。

タワーバーの装着は手軽な上にボディ剛性アップの効果も高いし、エンジンルーム内のドレスアップとしても注目したい。リヤに装着する場合には、トリム加工が必要になる場合もあるので注意。

Useful Information
アライメントのあれこれ



ネガティブキャンバーとは、正面から見てタイヤが「ハ」の字になっている状態。コーナリング時にアウト側のタイヤがちょうど路面に垂直に接するようになり、タイヤのグリップを100%引き出せるようになる。つけすぎは逆効果になるので注意。

トーとは、車を上から見たときのタイヤの向きのことを指す。アライメントはキャンバー、キャスターなどいくつもの要素が影響し合うものなので、自分で調整しようとせずに、きちんとしたノウハウを持ったショップに頼むのが安全で効果も高い。

デフ交換はコーナー立ち上がりでトラクションが逃げるのが感じられるようになってからでもいい。ツアラーVのMT車はトルセン式LSDが標準装備される。

Important Menu, Brake Tuning

安全に、そして安心して走るためブレーキチューンは必要不可欠

パワーと重量を考えると、やはりノーマルでもパッド交換ぐらいはしておきたい。走るときの安心感も変わってくる。

1・5tという車重を持ち、ブーストアップでも軽く300馬力（ノーマルの実測馬力は250馬力前後といわれている）を超えるツアラーV。ブレーキの強化は必須事項だ。

純正のキャリパー&ローターはアリストと共通のものなので、ブーストアップまでなら耐フェード性の高いスポーツパッドに交換すれば、十分なストッピングパワーをゲットできる。ただし、前後ともに同じ銘柄のスポーツパッドを装着すると、一般的にフロントが効き過ぎる傾向があり、そのままだとブレーキング時に前のめり姿勢になりやすいのだ。だからフロントよりもリヤに若干効きのいい（特に初期制動）パッドを入れたほうがブレーキバランス的には望ましい。ちなみにHKS関西では、この考え方に基づいてフロントにプロジェクトμのHC、リヤは同じくHC-TITAN kaiという組み合わせで前後のブレーキバランスを取っている。

パッド交換の次のステップは、キャリパー&ローターの交換だ。比較的手軽でメジャーなメニューは、TRDキットの装着か80スープラ用キャリパー&ローターの流用だ。ただ、パッド同様前後のバランスを取ることを忘れずに。

そして、タービン交換まで行なっているならTRDの4ポットキャリパー（キットで22万円。80スープラの純正ブレーキとほぼ同じもの）程度のキャパシティは欲しい。もちろんブレンボやAPなどのビッグキャリパー&ローターならいうことはない。ただフロントだけビッグキャリパーにすると、やはりブレーキバランスがフロント寄りになりすぎるので、その際はリヤのキャリパーも80スープラ純正のリヤキャリパー（対向ピストン）などに交換したい。その上でフロントのパッドは硬めの、初期制動の甘めのものを選んだり、パッドの角を落としてローターに当たる面積を減らし、バランスを最適化するといい。

なお17インチ、18インチのホイールでもホイールの形状によってはビッグキャリパーの入るクリアランスがないものもあるので、ブーストアップ以上のチューニングを考えている人は、あらかじめリムのあまり深くない、ビッグキャリパーに対応できるホイールをチョイスしておこう。

また、ローターにはパッドの表面を整える穴あきタイプやスリット入りなどがあるが、中にはそのスリットや穴が原因でシャダーを発生させるものもある。キャリパー同様実績のあるメーカーのものを選びたい。

Special Setting for Circuit Run

走ることにウェイトを置いたサーキット向けセッティングは？

サーキットランでは空力パーツも積極的に使いたい。特にGTウイングは実際に競技で使われているものもあり、体感できるほどの効果を発揮する。

さて、これまでは走りとスタイリングと快適性を兼ね備えた、バランスのいい足まわりのセッティングについて説明してきたが、乗り心地を犠牲にしてももっと速さを追求したいという人もいるだろう。そこで、トヨタ車のチューニングに定評があるパワーハウスアミューズにサーキット用のセッティングを教わったので、参考にしてもらいたい。

サーキット中心のクルマにするなら、まずタイヤはSタイヤ。サイズは4本とも255／40-17というのが一般的だ。リヤはもう少し太くしたいが、現在市販されているサイズからのチョイスだとこれがベターな選択だ。ちなみにフロントブレーキだけビッグキャリパーに交換した場合、前後共255ならフロントがロックしづらくなり、ブレーキバランスの問題も解消するという副次的な効果もある。空気圧は温間で2・2kgが目安だ。

そして車高は思いっきり下げる。50～70mm落としてもいい。車高が下がるとストロークが減るので、バネをF18kg・R12kgぐらいに固めてロール量（ピッチングも）を減らしてしまう。車高が下がるとロールの中心点＝ロールセンターも重心と一緒に下がるのでロール半径が増え、意外にもロール量は増すのだが、コース1周平均の車高が下がることで4つのタイヤの合計グリップはアップする。したがってSタイヤのようにグリップの高いタイヤなら、ロールセンターが下がるデメリットよりもロールダウンのメリットが上回り、最終的にはタイムが伸びる。

本文中ではサーキットランだけに絞った場合を紹介したが、ある程度の日常性も兼ね備えたい、というのであれば、バネレートを紹介した数値から若干落とし（F14kg・R10kgほど）、減衰力調整式のショックを使って普段は柔らかめ、サーキットでは硬めに設定するといった方法もある。

アライメントは前後ともキャンバーは3度程度。これ以上ネガキャンをつけると初期が抜けてアンダーが強くなるだろう。また、トーはFが0、Rがインに3～4mm。あまりフロントをクイックにしすぎるとテールが逃げやすくなるので、このぐらいが適当とのこと。もしリヤのグリップを増したい場合は、ウイングなどで空力的に増してやるのが効果的だ。

さらに、ブレーキの強化やスポーツシートへの交換、ボディの補強は必須事項。機械式LSDもぜひ入れたい。ちなみにHKS関西、アミューズともにデフはクスコのRS（1WAY）がおすすめとのこと。車重が重いチェイサーは、1WAYのほうがアクセルで挙動変化を起こさせやすいのだそうだ。

マークⅡ、チェイサー、クレスタの足まわりに手を加える場合、せっかくのセダンなのだから乗り心地を極端に悪化させるようなイジり方は避けたい。助手席や後席に人が乗ることが多いからこそセダンを選んだのだから、そうなってしまっては本末転倒というものだ。そのことを頭に入れつつパーツをチョイスしていこう。特にこのクルマの性格を考えてかさまざまな味付けのものが発売されているので、何を選ぶにせよ、自分好みのものを見つけられるハズだ。

SUSPENSION

サスペンション

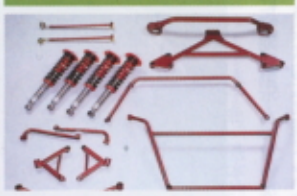
滑らかな乗り心地とスポーツ性をバランスさせる セダンならではのチューニングを楽しむ

HKS

ハイパーマックスダンパーⅡ 100 90

スタンダード/ドラッグバージョンの2種があるハイパーマックスダンパーの新作。基本構造は従来のものを継承し、スプリングを直巻きに変更。突き上げ感を抑えオールラウンドに対応。 ■17万8000円 ■㈱エッチ・ケー・エス

TOM'S



Advox＆ブレースキット 100

JZX100用に開発された各種の補強パーツと、それ専用にセッティングされたアドヴォクススポーツとのキット。ターボ車用。

■36万円

■㈱トムス

TOM'S

Advox 100 90

乗り心地はそのまま、アルミ鍛造シェルケースやシングルチューブなどを盛り込んだ、新機構アドヴォクシステム（特許出願中）により、ポテンシャルを高める。単筒式、減衰力固定式。

■33万円 ■㈱トムス

TOM'S

Advox スポーツ 100

素材を従来のアルミからスチールへと変更し、コストパフォーマンスを高め、よりスポーツ性能に磨きをかけたサスペンション。複筒式、減衰力固定式。ターボ車用。

■24万6000円 ■㈱トムス

TRD

TRDサスキットforサーキット 100 90

要望に応じてステアリング特性やコーナーウエイト等を自在にセッティング可能。F／Rとも減衰力5段式、F14K、R8K。レートは好みのものがチョイス可能。 ■17万5000円

■トヨタテクノクラフト㈱・TRD

GAB

Revolution stroke Ⅱ 100 90

ストリート用。減衰力F4段R8段、90系F13K/R7K、100系F14K/R8K。90系F0～-45mm/R+5～-70mm、100系F+35～-45mm/R+8～-80mm。

■14万円

■㈱ウイングスジャパン

SARD

GT SPECC 100 90

ストローク量はそのままで車高調整ができるブラケット式車高調整機構を採用。有効ストローク量を確保し、ローダウン化によるストローク不足をおこさない。減衰力4段、F14K、R12K。

■21万8000円 ■㈱サード

BLITZ

BLITZ SACHS DAMPER SP7 100 81

ザックスレースエンジニアリングでレース用と同クオリティで製作。シリアルナンバー登録。ブリッツにてオーバーホールなど可。減衰力固定。

■34万8000円～ ■㈱ブリッツ

A'PEXi

N1ダンパー 100 90

φ40のType Rとφ46の2000spec。単筒式で減衰力F／R13段階調整、F16／R7～8K。個別セッティングやO／Hも、全国100のフットワークエクセルショップでサポート。 ■17万7000円～25万8000円 ■㈱アペックス

A'PEXi

N1 WSダンパー 100 90

ストリートユースを前提に、専用設計のバルブやデュアルレートスプリングを装備。ネジ式車高調整機能を採用。しなやかで粘りのある走りを実現。減衰力固定式、F12K、R5K。単筒式。

■11万6000円 ■㈱アペックス

QUANTUM

クァンタム・レーシングダンパー RS Series 100 90

オーダーシステム採用。独自の単筒低圧ガス構造や、綿密に設定されたレートのNOVA SPRING が特徴。 ■90系 37万8000円／100系 40万8000円

■㈱クァンタム・ジャパン

ZEAL

FUNCTION-S 100 90

FUNCTIONシリーズBASIC／B6とアジャスタブルブラケットを共有化。アルミ製で低価格を実現。プリロード調整に合う軽量高性能SWIFTスプリングを採用。 ■21万5000円 ■㈱エンドレスアドバンス・ジール事業部

ZEAL

FUNCTION-B6 100 90

単筒式、減衰力は1ノッチごとに調整できるインテグラル6段式調整機構。また、レートは同FUNCTIONシリーズのBASICと同設定。

■20万5000円 ■㈱エンドレスアドバンス・ジール事業部

ZEAL

FUNCTION-BASIC 100 90

自在な車高調整、プリロード調整が可能。単筒式、90系STREET／F12K/R10KとHARD/F14K/R12K、100系STREET／F12K/R8KとHARD／F14K/R10K。 ■17万5000円 ■㈱エンドレスアドバンス・ジール事業部

GAB

Revolution stroke R 100

アッパーマウント部に特殊ブッシュ、F／Rともスクエアヘルパースプリングを採用。オプションでフルピロあり。単筒式、減衰力4段式、F、R共8K。

■15万8000円（標準）/17万6000円（ピロ仕様） ■㈱ウイングスジャパン

kei office

ERFOLGKEI TYPE TD 車高調キット 100 90

乗り心地はそのままで車高をダウン。スムースな走りを実現。減衰力固定式、90系F12K／R10K、10系F14K／R[illegible]系13万5000円／100系[illegible]■㈱ケイオフィス

CUSCO

CompL-ZERO 100 90

減衰力5段階調整、全長ブラケット調整式。プリロード、リバウンドストローク、フルバンプ時のケース長の調整も可能。F16K／R9K、F0～-80mm／R0～-70mm。

■16万8000円 ■㈱クスコジャパン

CUSCO

Comp-2 100 90

減衰力F／R4段階調整。豊富なレートの直巻きスプリングをオプション設定。ストリート、峠などで個性ある走りを実現。F16K／R9K、F-30～-75mm／R-10～-56mm。

■15万円 ■㈱クスコジャパン

CUSCO

Comp-S 100 90

ヘルパースプリングを使用せずに剛性を追求し、低価格に抑えたスタンダードモデル。ストリート、峠走行に適する。複筒式、減衰力固定、F14K／R8K、F-65mm／R-45mmまで。

■11万5000円 ■㈱クスコジャパン

QUANTUM

クァンタム・レーシングダンパー RM Series 100 90

単筒低圧ガス構造はレーシングスペックに近い減衰力なものの、乗り心地も十分に確保する。

■28万5000円

■㈱クァンタム・ジャパン

注意：各パーツのデータは2000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152～153ページにあります。

C-ONE MOTORSPORT

スポーツグレードサスペンションキット 100

微妙なストローク量にまでこだわった、C-ONEオリジナルセッティングのBILSTEIN製ショックを使う。F12/R8K。F/Rともピロアッパー付き。 ■28万円 ■シーワン・モータースポーツ

KGM

FS Damper kit 100 90

シェルケースにアルミを使用しバネ下重量を低減。減衰力15段階調整、幅広いステージに対応。90系F10～14K／R6～10K、100系F12～16K／R6～10K。 ■27万円（キット）／22万5000円（単体） ■㈱ケージーエム

kg/mm

kg/mm Damper kit 100 90

ハードレートのスプリングに応じたストローク、減衰力を設定。スポーツ走行を堪能させる。F9/4.5、R6.4/2.9K、ダウン幅90系F/R-30mm、100系F/R-35mm。

■8万4000円 ■㈱ケージーエム

NPG

サスペンションキット for SPORTS 100 90

車高調整幅が広いヘルパースプリング付き。F12／R9K、F10～80／R10～60mm、複筒式、減衰力固定式。

■11万5000円（アッセンブリーキット） ■ブリヂストンFVS㈱

kei office

ERFOLGKEI TYPE GU 車高調キット 100 90

スポーツ走行する全てのドライバーにケイオフィスがオススメするキット。減衰力調整式。90系F12K/R10K、100系F14K/R10K。 ■90系17万8000円/100系18万円 ■㈱ケイオフィス

tanabe

SUSTEC PRO S-S 100 90

S-0同様の超ショートケース/ロッド、ヘルパースプリング装備。F12K/R10K、F-22～-56mm/R-12～-45mm。複筒式、減衰力F4/R8段。

■13万2000円／17万2000円（ピロアッパー付き） ■㈱タナベ

tanabe

SUSTEC PRO S-0 100 90

超ショートケース/ロッドとリヤのヘルパースプリングで、ストローク、伸び側トラクションを確保。F12K/R10K,F-1～-73/R-15～-71mm。複筒式、減衰力固定。■11万2000円～15万2000円（ピロアッパー付き） ■㈱タナベ

JIC

FLT-2/FLT-A2 100 90

FLT-2はサーキット走行をメインに、単筒式大容量のショックアブソーバー採用。FLT-2Aは減衰力15段のツインチューブショックのフラッグシップモデル。F16K/R10K。4WD車への装着不可。 ■17万円～ ■ジェイアイシー

JIC

FLT-1/FLT-A1 100 90

ツインチューブを採用し用途に合わせて車高調整、プリロードをかけ、状況に応じたセッティングが可能。FLT-1減衰力固定、FLT-A15段階。複筒式、F16K／R10K。4WD車への装着は不可。

■16万5000円～ ■ジェイアイシー

JIC

SF-1/SA-1 100 90

車高調サスのエントリーモデルのSF-1とSA-1。SF-1は減衰力固定式でSA-1は5段階調整式。複筒式、F16K／R10K（JZX100のデータ）。4WD車への装着は不可。

■14万5000円～ ■ジェイアイシー

TEIN

TYPE HE ダンパー 100 90

ドリフト時のコントロール性を重視し開発、セッティングされたドリフト専用ダンパー。減衰力F/R16段調整。F14K/R8K、90系F-47/R-40mm、100系F-52/R-48mm。複筒式。

■16万9000円 ■㈱テイン

TEIN

TYPE HA ダンパー 100 90

HRダンパーに16段階の減衰力調整を追加、一層のセッティング幅を確保し、アグレッシブな走りをサポート。レート、ダウン量はHRダンパーに同じ。複筒式。 ■13万6000円～17万5000円 ■㈱テイン

TEIN

TYPE HR ダンパー 100 90

ストリートでのスポーツ走行に対応する。シャープなハンドリングレスポンスを実現。12～14K/R7～8K、90系F-37/R-36mm、100系F-47/R-40mm。複筒式、減衰力固定。 ■11万6000円～15万5000円 ■㈱テイン

TEIN

TYPE NA ダンパー 100 90

ストリートからミニサーキットレベルまでをカバーする走行特性を備える。レート、ダウン量はNRダンパーに同じ。複筒式、減衰力16段階調整式で幅広いセッティングが可能。 ■9万2000円～9万4000円 ■㈱テイン

TEIN

TYPE NR ダンパー 100 90

ストリートでのスポーツ性とコンフォート性を両立。Cリング式車高調整機能を装備。F9.4～12.2K／R5.6～5.8K、90系F-25／R-22mm、100系F-45／R-40mm。複筒式、減衰力固定。 ■7万6000円～7万8000円 ■㈱テイン

D.speed

G-1 車高調整KIT （ショック非調整式） 100 90

峠、サーキット走行をターゲットに開発。バネが遊ばないカップタイプを採用。減衰力固定、90系F12/R10K、100系F14/R10K、単筒式。 ■10万5000円 ■㈱ディースピードインターナショナル

TEIN

TYPE RS ダンパー 100

減衰力16段（伸16×縮16）で256通りのセッティングが可能な、あらゆるシチュエーションに対応するレーシングダンパー。F/Rとも別タンク付き。F16～20K/R10～14K、F-57/R-61mm、単筒式。 ■28万3000円 ■㈱テイン

TEIN

TYPE RE ダンパー 100

全長調整式でストロークを変えずに車高調整が可能。アルミボディなど細部まで高耐久な素材を厳選。減衰力16段、F16～20K/R10～12K、F-62/R-58mm、単筒式。

■23万1000円 ■㈱テイン

TEIN

TYPE RA ダンパー 100 90

サーキット走行を前提に開発されたレーシングスペックのダンパー。放熱性の高い軽量アルミボディ採用。減衰力16段、F16～18K/R12K、90系F-40/R-54mm、100系F-53/R-60mm、単筒式。

■21万5000円 ■㈱テイン

TEIN

TYPE CS ダンパー 100

ストリート走行をターゲットに、室内の静寂性を配慮した快適な走りを実現。上質な乗り心地と安定した操縦性を両立するダンパー。減衰力F/Rとも16段調整。F8K/R4K、F-35/R-43mm、単筒式。 ■18万3000円 ■㈱テイン

ÖHLINS

ガスショックアブソーバーPCV ノーマル形状ショートタイプ 100

単筒高圧窒素ガス封入式、減衰力20段、F5.1～8.4K、R2.3～3.7K。 ■18万8000円（セット）／15万8000円（シ[illegible]万3000円（スプリン[illegible]ラボ・カロッツェリア

Buddy club

P1 Racing DAMPER 100 90

減衰力36段のワイドな調整幅を備えるモータースポーツでの使用を前提に開発されたレーシングダンパー。目的やレートなど、ユーザーのリクエストをもとに製作するオーダーメイドシステム。

■34万8000円 ■㈱ファースト

Aragosta

アラゴスタ 100 90

φ46ピストン、ボトムケースはアルミ鍛造一体成型で軽量、高剛性を実現したスポーツサス。減衰力12段、90系F10.3/R6.8K、100系F11.3/R6.8K（プログレッシブS/P装着時）、ダウン量30mm。単筒式。新規オーダー時に限りスプリング変更無料。 ■26万8000円 ■㈲トップラインプロダクト

D.speed

ファルコン 車高調整KIT 4段調整式 100 90

減衰力を4段階調整式とし、サーキット走行でのベストなセッティングを実現。F14／R12K、単筒式。

■21万5000円 ■㈱ディースピードインターナショナル

D.speed

サイドワインダー 車高調整KIT 100 90

ドリフト走行をメインに開発。リーズナブルなプライスながら、コシのある走りを実現。減衰力固定、F12/R10K、単筒式。 ■14万8000円 ■㈱ディースピードインターナショナル

CONTENT UPLOADED BY WWW.CIRCUITS.COM.AU

ESPRIT

アジャスタブルスポーツサスペンション 100 90

オーリンズベースのサスペンション。レート、ダウン量など、ユーザーの好みに応じて設定するオーダーシステムを採用。

■27万8000円 ■㈱エスプリ

HKS

「最速」（サーキットVer.） 100 90

日光、筑波、FISCOなどでも実績をあげているサスキット。サーキットユースながら、しなやかで安定した挙動は、ストリートにもマッチ。単筒式、減衰力30段調整式、F16／R10K。 ■25万2000円 ■㈱HKS東京サービス

Revolution

Revolutionダンパー 100 90

突き上げ感をなくしストリート用としての乗り心地、滑らかなハンドリングを実現。単筒式、減衰力20段、F10/R5K、ダウン量F/R40mm。F16/R12Kのサーキットスペックあり。 ■19万8000円 ■㈱HKS九州サービス

INTER CEPTER

オリジナル車高調整kit 100 90

ストリート走行をメインに開発。車種別にオリジナル減衰力、バネレートを設定可。調整式は5段、ピロアッパー付き。 ■17万8000円（減衰力固定式）/19万8000円（減衰力調整式）

■Dショップアサヒ インターセプター事業部

I.MEC

オリジナルビルシュタイン車高調キット 100 90

突き上げ感のないしなやかさと、高速での安定性を両立。レートは変更可。単筒式、減衰力固定式、F12／R6K、ダウン量F／Rとも30mm。

■29万8000円 ■アイメック

TOP SECRET

SUPER DAMPER 100 90

STREETとDRAGの2タイプが設定される、軽量モノチューブ形状のスーパーダンパー。減衰力13段に加え、絞り込んだセッティングが可能な、ネジ式調整機能とネジ式全長整機能を備える。STREET F18／R8K、DRAG F8／R4K。

■18万円 ■㈱トップシークレット

CAR MAKE T&E

SUSPENSION KIT 100 90

独自のノウハウとテストの繰り返しにより減衰力とバネレートを設定。サーキット走行やドリフト走行でそのポテンシャルを発揮する。F16／R10K。F／Rともピロアッパーマウント付き。

■15万8000円

■㈲ティーアンドイー

AutoSelect

鴻岸用AS SPLサスkit 100 90

メインスプリングにアイバッハ製ヘルパースプリングを採用。幅広いセッティング幅で、あらゆるステージに対応する。減衰力20段。 ■36万円～ ※追加オプション・プリロード式車高調整機能／ガスニップル 各1万円（1本）

■㈱澤エンジニアリング

CAR SHOP NISHIKI

BILSTEINスペシャルネジ式車高調整直切りタイプ（スプリング付） 100 90

BILSTEINダンパーをベースにその素性の良さを最大限に生かし、街乗りから高速走行まで快適性と安定性を追求し開発。オーダーシステムで好みのセッティングが可能。

■25万6000円 ■㈲カーショップ錦

kazama

RGオリジナル車高調 100 90

超微低速バルブ採用の低フリクションのツインチューブダンパー。確かな減衰力が得られる。底付きの心配のないブラケット調整タイプ。F/R16K。レートはオーダー可。 ■20万6000円

■㈲風間オートサービス

amuse

ハイテックダンパーkit 100 90

レーサー仕様に迫る低車高で、サーキット走行をメインにセッティングが施された。シビアな走りに磨きをかける。F18／R12K、 ダウン幅F／Rとも70mm。 ■26万8000円

■㈲パワーハウスアミューズ

SPRING

SARD STREET DOWN SPRING 90

素材は抜群の耐久性を誇るシリコンクローム鋼オイルテンパー線を使用し、バリアブルレートを採用。ノーマルの乗り味を生かしつつ、優れた走行性能を実現。F6.0～8.0／R3.0～4.0、ダウン幅F／Rとも-20mm。

■5万7000円 ■㈱サード

BLITZ スーパートラクションスプリング 100 90

ノーマルダンパーとの組み合わせで、いっそうのトラクション向上を図る。ダウン量F-60／R-30mm。NAのみ-10mmの設定で、前傾姿勢を作り出す。

■3万9000円

■㈱ブリッツ

A'PEXi スポーツサスペンション 100 90

ノーマルダンパーとの組み合わせを前提に設定。純正と同様な熱間成形で製造されており、高精度で耐久性にも優れる。F9.8／R4.3K、 ダウン幅F-20～40／R-20mm～。ストリートメイン。

■3万6000円～3万9000円

■㈱アペックス

HKS スーパーフォルムスプリング 100

生産から出荷に至る工程で、一本ずつ測定し、バラツキの無いようにセットされる。F7.8／R3.7K、 ダウン幅F-48／R-15mm。

■3万7000円

■㈱エッチ・ケー・エス

TRD TRDローハイトスプリング 100 90

バネレートはF7.0、あるいは8.3K、R4.9K。ダウン量はF／Rとも20～30mm。

■3万2000円

■トヨタテクノクラフト㈱・TRD

tanabe SUPER DOWN PRECEDEO 100 90

ロー＆ワイドなフォルムを醸し出し、スタイリングの向上を図りつつ、ヘタリのない優れた耐久性を実現。F7.5／R4.5、幅約F35／R40mm。

■3万1000円～4万2400円

tanabe SUSTEC CVS 100 90

新素材クロームバナジウムと角断面+丸断面の異形サスで、軽量化とストローク量の確保を実現。F8.0/R4.6、ダウン幅F30/R20mm。 ■3万8000円～3万9000円 ■㈱タナベ

cerumo SPORTS スタビリティプラス 100 90

ノーマルの特性を基にレースで得たレートデータ、ノウハウを取り込み開発。卓越したスタビリティを実現。F7.5／R4.8、ダウン幅F35／R30mm。

■4万2000円 ■㈱セルモ

kg／mm DR21シリーズ JZX90/100 100 90

Sport、SuperSport、Racingの3タイプ。各車種・タイプに応じF4.4～9.0／R2.7～6.4、ダウン幅F／Rとも20～50mm。 ■3万9000円～4万4000円（1台分） ■㈱ケージーエム

ESPELIR ACTIVE SUPER DOWN 100 90

乗り心地をそのままにローダウン。高精度なSAE9254MHT材使用。各車種に応じF6.4～8.0/R2.0～4.4、ダウン幅F40～60/R35～50mm。 ■4万3000円～4万4000円 ■㈱エスペリア

注意：各パーツのデータは2000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152～153ページにあります。

SPRING

R-SPEC LOW DOWN SPRING 100 90

サスの遊びをなくし、乗り心地、操縦安定性、スタイリングをバランス良くマッチさせる。タイプ別にF4.64～7.88／R2.27～4.04K、ダウン幅も車種ごとに設定。

■3万8000円
■㈱データシステム

TEIN エス・テク 100 90

ソフト、ミディアムの2タイプをラインアップ。F4.9～12.2／R1.8～5.8K、ダウン幅90系F35／R30mm、100系F-45／R-40mm。

■2万24000円～2万7000円
■㈱テイン

D CUATRO Σβ180 100 90

快適な乗り心地のローダウンをコンセプトに開発。高い引張強度を持つ材質を使い、軽量、高応力に設計した。F7.0／R3.5K、

■3万9000円
■㈱デイトナ

TBS デュアルレートS/P 100 90

内径64φのデュアルレートスプリングを採用。レートを上げた際の伸び側のストローク確保し、抜群のトラクションを発揮。また、ギャップ通過時のコントロール性能も格段に向上させる。

■9000円（1本）
■㈲ティー・ビー・エス

PITTURA Sport Spring 100 90

スタイリッシュにローダウンが決まるストリートユースのサス。耐久性の高いSUP7を採用、縮み時の異音を抑えるラバーを装着。ダウン量F40～50／R35～45mm。■3万9800円（JZX100／101）／4万2200円（JZX105）／3万9000円（JZX90/91）

■㈱ティーエヌディー

I.D.project I.D gear ハイパフォーマンスダウンスプリング 100 90

乗り心地や、エアロパーツの装着も考慮し、絶妙なローフォルムを実現。F8.5／R4.5K、F-35／R-30mm。

■3万8000円（1台分）
■ネッツトヨタ北九州㈱I.D.スポーツ

Hiro M350.サスペンション 90

ターボ用、NA用あり。1台分で1万円のリーズナブルプライス。ターボ用F5.3／R2.5K、F-45／R-37mm、NA用F5.0／R2.5K、NA F-45／R-42mm。

■1万円（1台分）　■㈱ヒロ

RS★R Ti2000 100 90

性質の向上を図るため、素材にクローム、銅、ニッケルの添付、カーボンの減量を行ない、さびにくく、粘り強いバネに仕上げている。レート、ダウン幅はDOWN SUSに同じ。　■3万9800円（1台分）　■㈱ティエムシー

RS★R DOWN SUS 100 90

グレード毎に90系100系ともF6.20～7.49／R3.84K、ダウン幅90系F-25～-45／R15～35mm、100系F25～35／R20～45mm。

■3万9800円（1台分）
■㈱ティエムシー

BESTEX（STREET） BXC106/BXC166 100 90

90系2種と100系1種。90系F5.5～10.4/R2.8～4.7K、90系F/R-10～-25mm、100系F-30/R-25mm。ノーマルダンパー対応。　■90系 5万4000円／100系5万7000円　■㈱データシステム

SHOCK ABSORBER

ENNEPETAL エナペタルビルシュタインダンパー 100 90

ユーザーの要望に応え、ストリートから競技までオーダーメイドでダンパーを製作。Cリングによる車高調整が可能。単筒式、減衰力固定式。

■16万円（1台分）
■㈱エナペタル

GAB Super 100 90

街乗り、ワインディング、高速走行まで対応するベーシックモデル。複筒式、減衰力伸4段／縮8段（車種により伸4段／縮4段）、0～20mmダウン。

■6万6000円（1台分）
■㈱ウイングス　ジャパン

ÖHLINS ガスショックアブソーバー 100 90

あらゆるシーンに対応する減衰力20段階調整。大径φ46mmピストンを採用しオイル容量が増加され、発熱量を一層低く抑え、安定した挙動を実現。

■13万4000円（1台分）
■ラボ・カロッツェリア

BILSTEIN ショックアブソーバー 100 90

放熱性にすぐれ、ダンパー自体が軽量な単筒構造。減衰力固定式。

■8万8000円
■㈱阿部商会

TRD TRD ショックアブソーバー 100 90

ストリートユースをターゲットに開発。リザーバー室に低圧窒素ガスが充填された複筒式。減衰力F4／R8段階調整を備え、ハードな走りにも対応。

■2万円
■トヨタテクノクラフト㈱・TRD

TBS リヤ用ノーマル形状S/P用ショートショック 100 90

ストリート、峠、サーキットまであらゆるシーンに対応。好みの寸法に製作できるロッドショートタイプもあり。

■2万2000円（1本）
■㈲ティー・ビー・エス

TBS　車高調整式減衰力調整式リヤショック 100 90

ストリート、峠、サーキットまであらゆるシーンに対応。好みの寸法に製作できるロッドショートタイプもあり。複筒式、減衰力固定式。

■3万2500円（1本）／3万6500円（ロッドショートタイプ）
■㈲ティー・ビー・エス

tanabe SUSTEC DAMPER 100 90

ノーマルに比べてストローク量は変わらないものの、約25mmのショート化と、軽量化を実現。過激な姿勢変化を抑え込み、狙ったラインを忠実にトレースできる。複筒式、減衰力固定式。

■4万9200円
■㈱タナベ

KYB SUPER SPECIAL FOR STREET 100 90

ノーマルを100%とした場合、伸び側120～240%／縮み側150～180%の減衰力4段階調整。前後バランスの調整による挙動の変化を楽しめる。　■F/R各1万6800円（1本分）　■カヤバエンジニアリング・アンドサービス㈱

KYB NEW SR SPECIAL 100 90

純正の特性を残したまま、一層の走行安定性を実現。ノーマルを100%とした場合、伸び側180%／縮み側150%の減衰力特性。

■F／R各9400円（1本分）
■カヤバエンジニアリング・アンドサービス㈱

él SPORT ダンパーAJタイプII 100

従来のAJダンパーに全長調整機能を追加。プリロードを一定のまま車高の調整が可能。単筒式、減衰力固定式。

■23万6000円　■㈱ラック　エル・シュポルト事業部

él SPORT　ダンパー 100 90

ユーザーのニーズに応えるフルオーダーメイドシステムを採用。STDは純正形状。写真はAJ。

■16万円（STD）／21万6000（AJ/アッパーシート別売り）　■㈱ラック　エル・シュポルト事業部

TOKICO イデューサ 100 90

用途に応じてWINDING VERSION・CITY ROAD VERSIONの2タイプがそろう。乗り心地、自然な挙動を重視。複筒式、減衰力固定式。

■9400円（1本）※4WD、TEMS車を除く　■トキコ㈱

CONTENT UPLOADED BY

STABILITY PARTS

剛性パーツ

全体のバランスを考えて施す剛性アップ

“セダン”ということを考えてチューンを施すならば、乗り心地と走りの両立は重要なファクター。サスを柔らかめに設定し乗り心地を稼ぎ、スタビライザーを装着して走らせれば、ロールが抑えられ安定した走行性能が得られる。あくまでも普段乗りとのバランスを考慮した剛性アップを図ろう。精密に造り上げられたスタビリティパーツの数々は、どれも高性能なものばかりだ。

ROLL BAR

ドゥーラック REAR CROSS BAR 90

ボディ中央部の剛性アップを図るアイテム。よりコントロールのダイレクト感を増す。スチールメッキ材。 ■3万2000円 ※ストッパー2セット1万2000円 ■ドゥーラック

Justy Japan ロールバー 100 90

後部ドアの乗り降りが楽なように、リヤルーフに沿って取り付けでき、4名乗車登録が可能。スチール製、4点～8点式の全5点、φ38～φ40。 ■2万6800円（4点式）～6万6800円（8点式） ■ ㈲ 湘南部品販売

kazama ロールゲージ 90

5点式～7点式の3タイプ。各車種サンルーフ車の設定あり。別売りのロールバーパットは、黒・白・黄色など5色がそろう。 ■3万2000円（5点式）/4万4000円（6点式）/5万2000円（7点式） ■ ㈲ 風間オートサービス

CUSCO ロールバー 100 90

φ40クロモリ鋼を使用。剛性アップと安心感を得られる。4点～8点式の全5点。90系はチェイサー、100系はマークⅡ、チェイサー対応。 ■3万8000円（4点式）～10万5000（8点式） ■㈱クスコジャパン

CARBING ロールバー 100 90

車種ごとに設定されたジャストフィットスタイル。スチールとアルミの2種、4点～14点、φ40。90系サンルーフ車設定無し、100系はマークⅡ、チェイサーのサンルーフ車のみ設定。 ■4万円～ ■㈱オクヤマ

TOWER BAR

CUSCO アルミシャフトストラットバー 100 90

プレート部はスチール製ブルー塗装仕上げ。軽量アルミパイプシャフト。オプションでシャフト両端をピロボールに交換可。

■F/R各1万2000円 ※90系は油膜取りタンク装着車・クルーズコントロール付き不可 ■㈱クスコジャパン

CUSCO スチールストラットバー 90

シャフト部、プレート部すべてにスチール製ブルー塗装仕上げを施したストラットバー。

■1万2000円 ※フロントのみ。油膜取りタンク装着車・クルーズコントロール付き不可 ■㈱クスコジャパン

CARBING ストラットバー 100 90

ハイパワー＆タフコンディションに耐える一体型ストラットバー。従来のタイプⅠに続き、3点支持のタイプⅡがラインアップ。オーバルパイプ、素材はスチールとアルミ。100系はターボのみ。 ■F 1万2000円～／R 1万1000円～ ■㈱オクヤマ

TOM'S アッパーパフォーマンスロッド フロント 100 90

フロントのアッパーマウント部左右をロッドで連結し、フロント部のボディ剛性アップを図る。JZX90、91全車とJZX100ターボ対応。

■2万5000円～ ■㈱トムス

TRD TRDタワーバー 100 90

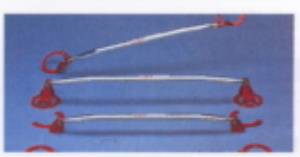
2本のパイプの間にプレートを挟む構造とし、さらにバー部分をアッパーブレースと一体化させ、剛性を格段に向上。2点支持、スチール製。ターボ車のみ。

■2万6000円 ※クルーズコントロール付き車除く ■トヨタテクノクラフト㈱・TRD

Kansaiオリジナル フロントタワーバー 100 90

断面形状を“目”の字型にすることで、より剛性をアップさせた、アルミオーバルシャフトタワーバー。ブレーキマスターシリンダーストッパー付属。アルミパフ仕上げにより見た目もスタイリッシュ。ターボ車用。

■1万8000円 ■㈱HKS関西サービス



GAB ストラットタワーバー 100 90

シャフト部はオーバル形状の軽量・高剛性なアルミ材を使用。剛性アップに加えて機能美も演出。共にJZX系対応。90系は油膜取りタンク装着車、クルーズコントロール付き不可。100系はツアラーS取り付け不可。 ■1万8000円（1本） ■㈱ウイングスジャパン

CUSCO 40φアルミパイプストラットバー（Type40φ） 100

スチールプレートにチタンカラー塗装仕上げが施された高強度40φアルミパイプ。ジョイント部アルミ削り出しブラケット。

■1万8000円 ※フロントのみ ■㈱クスコジャパン

CUSCO ストラットタワーバー オーバルシャフト 100 90

プレート部スチール製ブルー塗装仕上げを施した、高剛性軽量アルミオーバルパイプシャフト。

■1万5000円 ※90系はフロントのみ。90系は油膜取りタンク装着車・クルーズコントロール付き不可 ■㈱クスコジャパン

CUSCO メッキツインストラットバー 100

シャフト部、プレート部すべてにメッキ処理を施したスチール製ツインパイプシャフト。

■1万2000円 ※フロントのみ ■㈱クスコジャパン

tanabe SUSTEC STRUT TOWER BAR 100 90

新設計オーバルシャフトを採用し、ネジレ剛性を高めてシャープなハンドリングを実現。シャフト部には、補強リブ装備。バフ仕上げ。JZ車のフロントのみ。

■1万3000円 ■㈱タナベ

FET ストラットタワーバー 100 90

アルミ、カーボン、φ数の違いにより、FT、OV、RCの3タイプ。車種により装着不可有り。 ■FT1万3600円、OV1万5800円、RC3万3000円（フロント専用）※車種によりパーツの取り外しやオプションパーツ装着などの必要あり ■㈱エフイーティー

ESPRIT ストラットタワーバー 100

コーナリング時にJZXの重量級ボディをガッチリと支える。“剛性アップ”を確かに実感させる。

■2万1000円※フロントのみ ■㈱エスプリ

HKS Tokyo カーボンタワーバー 100 90

カーボンシャフトと、アルミ削り出し材にパープルアルマイトを施したマウント。機能性と見た目の美しさを両立。ターボ車用。

■3万8000円 ■㈱エッチ・ケー・エス東京

Revolutionストラットタワーバー 100 90

バフ仕上げの施されたストラットタワーバー。ジョイント部スチール製、ブルー塗装仕上げ。ブレーキマスターシリンダーストッパー付属。

■1万8000円 ■㈱HKS九州サービス

C-ONE MOTORSPORT ストラットタワーバー（フロント用） 100

軽量高剛性なアルミ材を、C-ONEオリジナル引き抜き中空アルミとし、マウント部は削[illegible]フォルムを演出する。ター[illegible]

■1万8000円 ■㈱C-ONEモータースポーツ

JTCCタイプ カーボンストラットタワーバー 100 90

TIG手溶接アルミタワーと30φカーボンパイプの両端をピロボールで繋ぐ、妥協のない仕上がり。右側タワーにはマスターシリンダーストッパーも備える。ターボ車対応。 ■4万9800円 ■ ㈲ マルガヒルズプロダクツ

Mine's ストラットタワーバーフラットタイプ 100 90

スチールと同強度ながらより軽量なアルミ素材を使用。剛性、ステアリングレスポンスの向上を実現。ターボ車対応。

■2万3500円 ■㈱マインズ・ウエイブ

NIGHT PAGER リヤタワーバーRT-40 100 90

アルミロールバーにも使用される φ40の特殊アルミパイプを使用したリヤタワーバー。マウント部にはアルミ削り出し材を採用し、いっそう剛性を高める。 ■3万8000円（オーバル） ■ナイトペイジャー

JURAN ストラットタワーバー 100 90

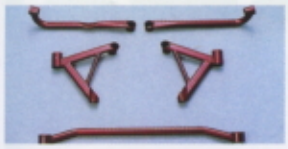
ストラットタワーバーと、100系のみストラットタワーバーオーバルタイプもラインアップ。アルミ素材使用。ターボ車対応。

■1万2000円／1万5000円（オーバル） ■㈱ティーエヌディー

CONTENT PROVIDED BY

注意：各パーツのデータは2000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152～153ページにあります。

MEMBER BRACE



TOM'S　サスペンションメンバー強化ブレースリヤ 100

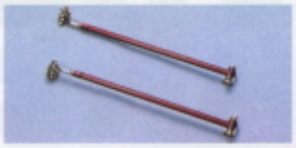
ストラットロッドやロワアームのブラケット剛性を向上させ、設計値により近い動きを実現。また、サスペンションメンバー自体の剛性や取り付け支持剛性も高める。JZX100、101対応。　■3万9000円　■㈱トムス

TOM'S　サスペンションメンバー強化ブレースフロント 100 90

フロントサスペンションメンバーとボディをつなぎ、無駄な動きを抑えて、トレース性の向上を図る。JZX90、91、100、101対応。

■2万2000円

■㈱トムス



TOM'S　サスペンションメンバー強化ロッドフロント 100 90

けん引フック部とサスペンションメンバーをロッドでつなぎ、ボディに対するメンバーの無駄な動きを減少する。JZX90、91、100、101対応。

■2万2000円　■㈱トムス

TRD　TRD サスペンションメンバーブレース 100 90

3点支持スチール製のメンバーブレース。ボディ下部から剛性の向上を図る。タワーバーとの併用が効果的。ターボ車専用。

■1万8000円

■トヨタテクノクラフト㈱・TRD

TOWER BAR

Justy Japan タワーバー（フロント用） 100 90

軽量アルミダイキャスト材使用。フロントまわりの剛性をアップさせ、シャープなハンドリングを実現。2点式。

■9800円

■ ㈲ 湘南部品販売

tanabe　SUSTEC UNDER BRACE 100 90

ロワアーム部を連結し、ボディ剛性を図る。コーナリング時のボディのネジレを抑え、ハイレスポンスなハンドリングを実現。ターボ車対応。　■1万5000円　■㈱タナベ

CUSCO ロアアームバー　バージョンⅡ 100

複数のポイントで固定し、横剛性を高めたバージョンⅡ。装着により荷重が分散され、アライメント変化を抑える。ボルトオン装着、クスコブルー塗装仕上げ。ターボ車対応。

■1万5000円　■㈱クスコジャパン

CARBING ロワアームバー 100 90

フロントの足まわり及びボディ剛性を向上させ、アライメントの変化を抑えるオーバルシャフトを採用し、コーナリング中の安定性を向上。ツアラー用。

■1万9800円　■㈱オクヤマ

TOM'S　アッパーボディー強化ブレースリヤ 100 90

トランク内にブレースを装着し、リヤまわりのボディ剛性を大幅に向上させる。JZX90、91、100、101対応。

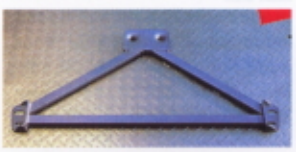
■2万5000円

■㈱トムス

TOM'S　ロアボディー強化ブレースリヤ 100 90

ボディ下面にブレースを追加し、リヤまわりのボディ剛性の大幅なポテンシャルアップを図る。1JZ NA車対応。マフラーとの干渉に注意。

■2万4000円　■㈱トムス



kazama　メンバーサポート 100 90

ノーマルにくらべ、格段に剛性アップを図る。コーナリングの安定性も向上。JZX90、100対応。

■1万3000円　■ ㈲ 風間オートサービス

JTCCタイプ　カーボンロアアームスティフナー 100 90

カーボンパイプとピロボールをふんだんに使用。また、タワーバーとの併用はより効果的。

■4万5000円

■ ㈲ マルガヒルズプロダクツ

JTCCタイプ　カーボンフロントスティフナー 100　ノーマルのインナーを取り外して同社のJTCCタイプフロントバンパーを装着する時、その剛性不足を補うアイテム。チェイサー対応。　■4万3000円

■ ㈲ マルガヒルズプロダクツ

SUSPENSION PARTS

CUSCO 調整式アッパーアーム 100 90

ノーマルのフロントアッパーアームとの交換により、-4mm、-8mm、-12mmの3段階にアッパーアームの長さが調整可能。ターボ車用。

■3万5000円　■㈱クスコジャパン

UPPER MOUNT

CUSCO　ピロボールアッパーマウント 100 90

6mm厚／超ジュラルミン17Sプレートとピロボールを組み合わせた超高剛性ピロアッパー。路面へのトレース性を向上。

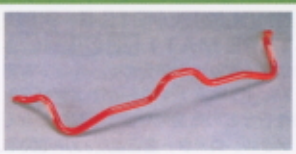
■2万2000円　■㈱クスコジャパン

STABILIZER

ESPRIT スポーツスタビライザー 100

JZX100専用のスタビライザー。コーナリング時のロールを抑え、抜群のロードホールディング性を誇る。

■8万8000円　■㈱エスプリ



GAB スタビライザー 100 90

ブッシュ類を強化ゴム（硬度85度）とし、スタビ特性をシャープに伝達。ツアラーS、V用。　■F 4万9000円／R 4万8000円

■㈱ウイングスジャパン

TRD TRD スタビライザー 100 90

幅広い走行シーンに対応。F／Rを個別に装着することでアンダー／オーバーステアのセッティングも自在。　■2万1000円

■トヨタテクノクラフト㈱・TRD

OTHERS

AS-MORI　リアメンバースペーサー 100 90

ゴムブッシュの不安定な動きを抑え、過減速、コーナリング時やゼロヨンなど、ジャダーを防ぎトラクションの向上を実現。

■1万2800円

■ ㈲ オートサービスMORI

TRD ラバーインシュレーター 100 90

それぞれF／Rのエンジンマウントとアッパーサポート、ブッシュのセット。

■7000円〜1万8000円

■トヨタテクノクラフト㈱・TRD

SUSPENSION PARTS

AS-MORI　リアサスペンションピロアームキット 100 90

ピロボールの使用でシビアなセッティングを実現。トラクション向上、コーナーでのアライメント変化を抑制。　■9万8000円（6本セット）　■ ㈲ オートサービスMORI

NIGHT　PAGER　セミリジットトラクションロッド 100 90

リヤサスペンションアームのゴムブッシュを強化ウレタンブッシュに変更。ターボ車用。

■6万8000円（6本セット）

■ナイトペイジャー

ATTAIN　リアキャンバーアジャスター 100 90

+2〜-5度の範囲でリヤキャンバー角の調整が可能。

■4万8000円

■㈱ケイエスピーエンジニアリング

OTHERS

ATTAIN　発泡ウレタン充填キット3kg 100 90

サイドシルにウレタンを流し込み発泡させ、強化を図る。ロールバー、スポット増の補強と併せると効果的だが、ウレタン充填だけでもその違いは大きく現れる。　■1万6000円

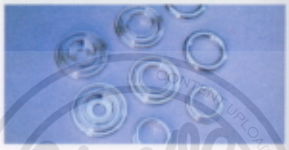
■㈱ケイエスピーエンジニアリング

NIGHT　PAGER　ロールセンターアダプター 100 90

ローダウン時にズレてくるロールセンター位置を理想の位置にもどし、コーナリング性能を高める。ターボ車用。

■1万4800円

■ナイトペイジャー



NIGHT　PAGER　リアメンバーカラー 100 90

リヤメンバーのゴムブッシュ部にカラーを装着することで、ジャダーを抑え、トラクションの向上を図る。ターボ車用。

■1万2800円

■ナイトペイジャー

CONTENT UPLOADED BY WWW.CISCOS.COM.AU

"止まる"というベーシックな、しかし重要な要素を司るブレーキパーツのポテンシャルアップは、どの車においても大切なこと。特にマークⅡ・チェイサー・クレスタの場合、1.5tという重量級のボディを持つこともあって、たとえノーマルの状態でもパッド交換は必須だと考えたい。タービン交換までチューンを進めたならば、キャリパーの交換も同時に行なおう。ブレーキの強化は安全な走りを約束し、ドライバーの安心感を高めることにもつながるのだ。

BRAKE PARTS

ブレーキパーツ

安全に、安心して走るためのチューニング

BRAKE PAD

ENDLESS TYPE NA-Y 100 90
低温域での制動力、少ない踏力でのブレーキフィーリングを重視したストリートユース。ノンアス、ローター適正温度50～350℃。
■F／R各1万3000円
■㈱エンドレスアドバンス

ENDLESS VN9500 100 90
安全に止まることに重点を置いて作られたパッド。リーズナブルなプライスも魅力。ノンアス、ローター適正温度0～300℃。
■F／R各9500円
■㈱エンドレスアドバンス

TOM'S ブレーキパッドレーシング 100 90
ペダルタッチにリニアに反応する高レベルなコントロール性を発揮。ターボ車対応。90はフロントのみ。ローター適正温度100～800℃。
■F／R各2万5000円
■㈱トムス

TOM'S ブレーキパッドスポーツ 100 90
初期制動を重視したストリート専用パッド。ノーマルよりワンランク上のポテンシャルを備える。ノンアス、ローター適正温度常温～500℃。
■F／R各1万2000円
■㈱トムス

TRD ブレーキパッド 100 90
グレード別にオールマイティなノンアスタイプの3410Fと、新開発のノンアスベストを採用した9270Sの2タイプ、各FR用を用意。最大許容温度～780℃。
■1万3000円～1万5000円
■トヨタテクノクラフト㈱・TRD

ENDLESS TYPE CC-M 100 90
サーキット走行会用パッド。セラミック・カーボン・メタル、ローター適正温度 200℃～800℃。フロントはターボ車のみ、リヤはMC後のJZX90、91、93（NA）とJZX100、101、105G、GX105（NA）に対応。
■F2万9000円／R2万8000円～2万9000円 ■㈱エンドレスアドバンス

ENDLESS TYPE MA11 100 90
スリックタイヤ限定のサーキット専用パッド。タイムアタックやスプリント走行などの高温域で性能を発揮。セミメタル、ローター適正温度300～800℃。フロントはターボ車のみ。
■F／R各2万5000円
■㈱エンドレスアドバンス

ENDLESS TYPE NA-R 100 90
止まるだけでなく、曲がるためのブレーキコントロール性を重視し、レース材をベースに開発されたサーキット専用パッド。ノンアス、ローター適正温度300～800℃。フロントはターボ車のみ。 ■F2万5000円／R2万3000円
■㈱エンドレスアドバンス

ENDLESS TYPE NA-M 100 90
ストリート用のトップグレードとしてリニューアル。各温度域での摩擦係数の変化が少なく、安定した制動力を誇る。ノンアス、ローター適正温度100～500℃。
■F2万3000円／R2万2000円
■㈱エンドレスアドバンス

ENDLESS TYPE NA-S 100 90
ストリートからワインディング、初心者から上級者まで、幅広い走行ステージとユーザーに対応。ノンアス、ローター適正温度70～450℃。
■F1万9000円～／R1万8000円～
■㈱エンドレスアドバンス

Project μ TYPE N-3000 100 90
ペダルの踏みはじめから奥までの変化が少なく、強力な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のパッド。ノンアス、ローター適正温度0～550℃。
■F2万1000円／R2万円
■㈱プロジェクト・ミュー

Project μ TYPE N-1000 100 90
初期制動力を重視したストリート専用のパッド。ローターへの攻撃性・耐摩耗性・粉塵・鳴きを最小限に抑える。ノンアス、ローター適正温度0～400℃
■F1万8000円／R1万7000円
■㈱プロジェクト・ミュー

ZEAL PROGRESSION 100 90
ストリートとサーキットの2タイプ。ともにノンアスベスト、ローター適正温度は順に50～480℃、300～800℃。
■ストリート1万8000円～2万2000円／サーキット2万3000円～2万5000円 ■㈱エンドレスアドバンス・ジール事業部

ENDLESS TYPE MA45 100 90
海外のビッグレースで評価され、ブレンボのレース用ブレーキパッドとして採用され世界でリリースされる、サーキット専用パッド。セミメタル、ローター適正温度350～830℃。ターボ車対応。 ■7万5000円（Fのみ）
■㈱エンドレスアドバンス

ENDLESS TYPE MA20 100 90
サーキット専用MAtador Seriesのニュースペック。高温域での安定した性能、ハードブレーキング時の確実なコントロール性を実現。セミメタル、ローター適正温度300～800℃。ターボ車に対応。 ■2万8000円（Fのみ）
■㈱エンドレスアドバンス

Winmax STREET 100 90
鳴き、汚れを抑え、渋滞時でもしっかり止める。アスベストフリー、ローター適正温度常温～350℃。
■F／R各[illegible]00円
■㈱[illegible]マックス

Project μ TYPE HC 100 90
ローター表面にカーボン皮膜を形成し、F/Rとも0～700℃の温度域でも制動力を発揮するハイパーカーボンタイプ。
■F2万3000円／R2万1000円
■㈱プロジェクト・ミュー

Project μ COMP-B Rally & Dirt Trial 100 90
低ミューなダート、高速ターマック、等で安定したコントロール性と制動力を発揮。ノンアス、F150～600℃、R0～480℃。 ■F2万2000円／R2万1000円 ■㈱プロジェクト・ミュー

Project μ B-FORCE 100 90
鳴きや粉塵を最小限に抑え、ストリートで優れた制動力とコントロール性を発揮。ノンアス、ローター適正温度0～400℃。 ■F1万3000円／R1万2000円 ■㈱プロジェクト・ミュー

Project μ TYPE N-5000 100 90
N1耐久レースで培われた性能を反映させ、苛酷な条件下でも高性能を発揮する耐久レース専用のパッド。ノンアス、ローター適正温度100～800℃。 ■F2万6000円／R2万5000円 ■㈱プロジェクト・ミュー

注意：各パーツのデータは2000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152～153ページにあります。

IMAGE
スーパーC² 100 90
セミメタルカーボン製でプロダクションレースにも対応し、耐磨耗性も高くロングライフが特徴。ローター適正温度200℃～。
■F2万6000円／R2万8000円～3万2000円
■㈱イマージュ

IMAGE
スーパースポーツ 100 90
ストリートからスポーツ走行まで幅広いレンジに対応するアスベストカーボン製のパッド。ローター適正温度150～900℃。
■F2万6000円／R2万3000円
■㈱イマージュ

IMAGE
スーパーストリート 100 90
アスベストフリーカーボン製で市街地走行などの低温域でも安定した制動力を誇るパッド。ローター適正温度100～500℃。
■F1万5000円／R1万2000円
■㈱イマージュ

Winmax
Zger Spec R 100 90
レーシーな走りをしっかりと支えるスーパースポーツパッド。アスベストフリー、ローター適正温度常温～750℃。
■F／R各1万5800円
■㈱ウィンマックス

Winmax
ESCORT 100 90
ABS車にベストマッチさせたアスベストフリー。ローター適正温度100～550℃。
■F／R各1万5000円
■㈱ウィンマックス

AXiS exocet
ストリート 100 90
F用は90系100系の、R用は100系のツアラーVのみ。フルメタル、適正温度0～800℃。高い制動力、コントロール、耐フェード性に加え、鳴き、ローター攻撃性等をノンアスと同等に抑えたパッド。 ■F2万8000円／R2万7000円 ■㈱アクシス

AXiS TYPE-G² 100 90
TYPE-Gをベースに初期制動力を強化。特に低～中速域で高いポテンシャルを発揮。アスベストフリー、ローター適正温度0～450℃。Rは設定なし。JZX101、105のフロントは設定なし。
■F1万8000円～／R1万7000円
■㈱アクシス

AXiS TYPE-G 100 90
TYPE-Rをベースに初期制動力を高め、コーナーでさらに奥まで攻め込める優れたコントロール性を発揮。アスベストフリー、ローター適正温度0～550℃。Rは設定なし。JZX101、105のフロントは設定なし。
■F1万5000円～／R1万3000円
■㈱アクシス

AXiS TYPE-R² 100 90
TYPE-Rをベースに初期制動力を高め、コーナーでさらに奥まで攻め込める優れたコントロール性を発揮。アスベストフリー、ローター適正温度0～800℃。Rは設定なし。JZX93、91、90ターボ、101、105は設定なし。
■F2万3000円～／R2万1000円
■㈱アクシス

AXiS
TYPE-R 100 90
スポーツ走行での高温時のコントロール性と安定性を高め、高度な耐磨耗性、耐フェード性を実現する材質を使用。アスベストフリー、ローター適正温度0～800℃。
■F2万1000円／R1万9000円
■㈱アクシス

BRIG
STREET 100 90
中低温域でのフィーリングを重視し、ストリートでの扱い易い温度域に設定。SoftとMidiumの2タイプ。S400℃以上、M500℃以上。
■Soft1万円／Midium1万5000円
■㈱ブロンコ・バスター

BRIG
B-704 Semi Metallic 100 90
サーキットのスポーツ走行や、グリップ力の高いSタイヤ等を使用するラリーストに適する。先端のセミメタリック技術を採用し、高温特性に優れ高温での制動性能がよい。耐フェード性能800℃以上。 ■3万円（Fのみ）
■㈱ブロンコ・バスター

BRIG B-533 Carbon Metallic
100 90
カーボンメタリック素材を使用し、耐フェード性能800℃以上。高温安定性を高次元で融合。初期制動力にも優れクイックなレスポンスを実現。
■F2万8000円／R2万5000円
■㈱ブロンコ・バスター

BRIG B-212NonAsbestos
100 90
スプリント、ダートトライアル、山岳走行など、コントロール重視のドライビング向き。ノンアス、耐フェード性能750℃。
■F／R各2万3000円
■㈱ブロンコ・バスター

BRIG
Super Dust Free 100 90
ストリートユースに重点を置き開発。常温域で高いポテンシャルを発揮。鳴き、ダストを最小限に抑える。耐フェード性能450℃。
■F2万円／R1万8000円
■㈱ブロンコ・バスター

GLAD
ブレーキパッドタイプCZ 100 90
ストリートハードユースをターゲットに開発されたカーボンメタルブレーキパッド。優れたコントロール性と制動力を発揮。適正温度100～850℃。Rは設定なし。90系100系ともにツアラーVのみ。 ■F2万8000円／R2万6000円 ■㈲アレスクリエイト

GLAD
ブレーキパッド type NR 100 90
初期制動から奥までのコントロール性を高次元でバランス。ストリートからサーキットでのワインディングまで対応するマルチスポーツタイプ。ノンアス、ローター適正温度0～600℃。
■F2万3000円／R2万2000円
■㈲アレスクリエイト

GLAD
ブレーキパッド type NS 100 90
鳴き、ダスト、ローター攻撃性を抑え、耐久性にも優れるストリートユースのパッド。ノンアス、ローター適正温度0～500℃。
■F1万8000円／R1万7000円
■㈲アレスクリエイト

BRIG
MINI CIRCUIT 100 90
低速から高速サーキットでの走行まで、ドリフト走行でその性能を発揮。適度なフロントダイブを誘発させる。SoftとHardの2タイプ。S750℃以上、H850℃以上。
■Soft2万円／Hard2万6000円
■㈱ブロンコ・バスター

BRIG
DRIFT 100 90
F／RそれぞれSoft、Midium、Hardに、RはSuper Hardが加わる設定。耐フェード性400℃以上～850℃以上。
■F：S1万円・M1万6000円・H2万2000円／R：S1万8000円・M2万5000円・H、SH2万6000円
■㈱ブロンコ・バスター

FERODO
HIGH PERFOR MANCE
STREET PADS DS34 100 90
レースでのノウハウが存分につぎ込まれた高性能パッド。低温ノンアスベス[illegible]0～550℃。NA対応。
[illegible]芝ライニング商会

AP Lockheed
Type ZC 100 90
優れたコントロール性を誇りサーキットを重視。カーボンメタリック系複合材、50～850℃。 ■F2万5000円／R2万3000円（※GX/LX100のMC後は除く） ■日本デルファイ・オートモーティブ・システムズ ㈱アフターマーケット・オペレーションズ

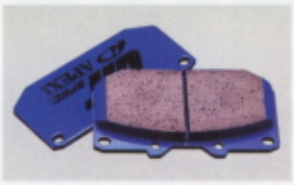
AP Lockheed Type SX
100 90
ストリートでの扱い易さと、ワインディングでの粘り強さを併せ持つエントリーモデル。ノンアス、50～500℃。
■F1万9000円／R1万7000円
■日本デルファイ・オートモーティブ・システムズ ㈱アフターマーケット・オペレーションズ

AP Lockheed
Type EX 100 90
中低温重視のストリート、ショートワインディング向きのパッド。ノンアス、ローター適正温度0～350℃。 ■F／R各1万3000円（※GX/LX100のMC後は除く） ■日本デルファイ・オートモーティブ・システムズ ㈱アフターマーケット・オペレーションズ

SEI
SPORTS PAD-SS 100 90
ノンアス・ノンスティール材を使用しローター攻撃性を抑えダストも低減。温度による変化の少ない材質を配合。街乗りからスポーツ走行まで対応。ローター適正温度10～500℃。
■F／R各2万円 ■住電ブレーキ・エス・アンド・イー㈱

BLITZ TYPE-S1 100 90
ストリートでのハード走行や鳴きなどに対しても安心して使用できる入門用のスポーツパッド。アスベスト、0～400℃。対応要確認。
■F／R各1万5000円
■㈱ブリッツ

A'PEXi A'850ブレーキパッド 100 90
コンペティションフィールドでテストを行ない、サーキット走行を重視して開発されたレーシングスペック。セミメタルカーボン、300～850℃。ターボ車対応。 ■F2万8000円／R2万6000円 ■㈱アペックス



A'PEXi GTspec・ブレーキパッド 100 90
ストリートからミニサーキットまで幅広いステージに対応。ノンアス、常温～650℃。フロントはターボのみ、リヤは1JZのターボとNAに対応。
■F1万6000円／R1万4000円
■㈱アペックス

C-ONE MOTORSPORT スポーツブレーキパッド 100
カーボンセミメタルパッドの制動力とノンアスの扱い易いフィーリングをバランスさせたノンアスタイプ・マルチスポーツ・コンポジットパッド。0～650℃。ターボ車対応。 ■F／R各2万8000円 ■シーワン・モータースポーツ

PERFORMANCE FRICTION HIGH PERFORMANCE STREET PADS 100 90
カーボンフィルムをローター面に形成。100～550℃。90系はターボ車のFのみ、100系は1JZ NAがRのみ、1JZターボがFのみ対応。 ■F2万3000円／R2万円 ■㈱芝ライニング商会

T-ZERO TYPE-TR 100 90
レーシングフィールドで最大限の性能を発揮。高温域での安定した制動力はもちろん、ハードブレーキ時にも正確なブレーキコントロールを実現。ローター適正温度100～800℃。アスベストスフリーカーボンメタルパッド。
■F2万5000円／R2万3000円
■㈲ティー・アンド・イー

IDI レーシングコンポジットブレーキパッドTYPE Dgr800 100 90
レース等での過酷な状況下において、驚異的な制動力とコントロール性を発揮。ローター攻撃性を最小限に抑制し、踏力に応じたブレーキコントロールを実現。350～850℃。 ■F2万6000円/R2万5000円 ■㈲アイ・ディ・アイ

IDI レーシングコンポジットブレーキパッドTYPE Dgr600 100 90
耐フェード性・コントロール性を重視し、確かな制動力と剛性感あるペダルタッチを実現。ストリートからサーキットまで幅広く対応。ローター適正温度100～650℃。 ■F2万1000円／R2万円 ■㈲アイ・ディ・アイ

IDI レーシングコンポジットブレーキパッドTYPE Dgr480 100 90
中低速域での効きを重視し、初期制動力とコントロール性をバランスさせたスタンダードモデル。鳴き、ダストの低減も実現。ローター適正温度30～500℃。 ■F1万6000円／R1万5000円 ■㈲アイ・ディ・アイ

BLITZ TYPE-S2 100 90
踏力によって制動力のコントロールを可能にする厳選された混合材と特殊加工技術を採用。スポーツ走行を前に開発。ノンアスベスト、0～700℃。対応要確認。
■F／R各2万2000円
■㈱ブリッツ

JustyJapan サイドフロックブレーキシュー 100 90
ドリフトのきっかけづくりに、その性能を発揮する。普通にレバーを引けば、カッチリと制動力を伝える。ノンアスベスト材使用。
■1万2000円
■㈲湘南部品販売

JAM RACING 驚異のブレーキパッド 100 90
ストリートからミニサーキットまで初期制動力と耐磨耗性を重視したタイプSR、タイプSRをベースに耐フェード性とコントロール性を重視したタイプRC。ノンアス。 ■SR：F/R各1万4000円／RC：F/R各1万7000円
■㈲風間オートサービス

Kazamaブレーキパッド 90
低速域の立ち上がりのよさを重視したS-typeと、中速域の安定性、初期タッチの良さを重視したM-type。ノンアスベスト、0～700℃。リヤサイドシュー（1万2000円）もあり。
■S：F8000円・R9600円／M：Fのみ1万2800円
■㈲風間オートサービス

柿本改 HYPER250WORK 柿本改 RACING BRAKEPADS 100 90
幾度もの走行テストを行ない開発された、600℃の高温と250km/hからのフルブレーキングを可能にするレーシングパッド。ターボ車対応。
■F／R各2万円
■㈱カキモトレーシング

T-ZERO TYPE-TS 100 90
ストリートでもっとも重要なポイントとなるストップ&ゴーで、抜群のレスポンスを発揮。ハードブレーキ時にも正確なブレーキコントロールを実現。ローター適正温度常温～450℃。アスベストスフリーカーボンメタルパッド。
■F1万2000円／R1万円
■㈲ティー・アンド・イー

TOKICO ストッパル 100 90
従来比μ10%アップの補修用ブレーキパッド。鳴きにくく、ダストも少ない。街乗り用。アスベストフリー、ローター適正温度常温～350℃。
■F9800円／R7800円 ■トキコ㈱

D.speed G-1ブレーキPAD 100 90
ブレーキング時のコントロール性に優れる。ストリートからミニサーキットまで対応。ノンアス、40～450℃。
■F／R各5000円 ■㈱ディースピードインターナショナル

RS★R Dorioブレーキパッド 100 90
鳴きもなく、踏力に応じた制動力が得られる前後バランスのとれたパッド。ノンアス、0～400℃。ターボ車はF,R共、90の1JZ NA、2JZ車はリヤのみ。
■F／R各1万5000円
■㈱ティエムシー

cerumo ブレーキパッド C611 CARBON 100 90
ライニング素材にカーボンを加え、ローターとパッドの耐摩擦抵抗を飛躍的に向上させた。ローター適正温度30～700℃。材質はノンアス+カーボン。
■F2万5000円／R2万3000円
■㈱セルモ

cerumo ブレーキパッドS639 NON ASBESTOS 100 90
低温から高温域まで、自然な制動力とコントロール性に優れた耐久性を備えるノンアスタイプのパッド、0～600℃。
■F2万3000円／R2万1000円
■㈱セルモ

él SPORT ブレーキパッド forサーキット 100 90
サーキット、ミニサーキット走行向き。～800℃。ターボ車対応。
■F2万7500円／R2万5500円
■㈱ラック エル・シュポルト事業部

I.D.project I.D.gear ハイパフォーマンスブレーキパッド spec-SR 100 90 初期制動から安定した制動力を誇るパッド。ノンアス、0～550℃。1JZ対応。
■F1万8000円／R1万7000円
■ネッツトヨタ北九州㈱I.D.スポーツ

NIGHT PAGER スポーツパッド 100 90
初期制動に重点をおき、スポーツパッド入門者用に開発。
■F／R各1万1000円
■ナイトペイジャー

注意：各パーツのデータは2000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152～153ページにあります。

CONTENT UPLOADED BY ISCOMOS.COM.AU

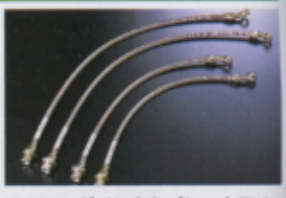
BRAKE LINE

ENDLESS BRAKE LINE 100 90
ステンメッシュテフロンチューブのホース部と、ステンレス材を使用したフィッティング部はプレス圧縮カシメで取り付け。ブラッククリアコーティング済み。車検対応。1JZ車対応。 ■2万7500円 ■㈱エンドレスアドバンス

SFIDA ブレーキラインシステム 100 90
フィッティング部にはボディ・ソケットに最適な高品質ステンレス材を使い分け、機械式圧着カシメフィッティングを採用。車検対応。1JZ車対応。 ■2万7500円 ■㈱銀功物産APP事業部

APP ブレーキラインシステム 100 90
シャープでダイレクトなフィーリングを実現する、ステンレスメッシュテフロンブレーキラインシステム。フィッティング部はスチールタイプとステンタイプの2タイプ。1JZ車対応。
■1万8000円～2万5000円
■㈱銀功物産APP事業部

TOM'S ブレーキライン 100
ホースエンドをステンレス削り出しの一体成形とし、また純正品と同一形状とすることで、完全にフィッティング。ステンレスメッシュホース使用。ターボ車対応。
■3万3000円
■㈱トムス

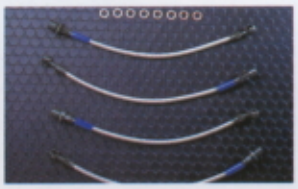


TRD ダイレクトブレーキライン 100 90
実際にレーシングカーで培った基本設計で、熱による劣化、膨張を防ぎハードなスポーツドライビングをカバーする、ステンメッシュホースのライン。4WD非対応。
■2万9000円
■トヨタテクノクラフト㈱・TRD

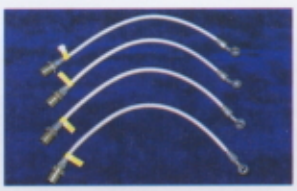
BRAKE CALIPER & ROTOR

ENDLESS 24 SLIT ROTOR 100 90
24本のスリットが劣化したパッド表面を削り、安定したブレーキングをキープ。特殊熱処理（焼き入れ）、エンドレスブルーの耐熱塗装も施される。ターボ車のみ。
■3万500円（1枚／Fのみ）
■㈱エンドレスアドバンス

ENDLESS BRAKE DISC ROTOR BASIC 100 90
熱による膨張や収縮、ひび割れなどを防止する特殊熱処理（焼き入れ）を施し、パッドの性能を充分に引き出す。ストリートからサーキットまで幅広く対応。ターボ車のみ。
■F2万500円／R1万8500円（各1枚）
■㈱エンドレスアドバンス



I.D.project I.D.gear ハイパフォーマンスブレーキライン 100 90
ステンメッシュホースを使用し、ダイレクトなペダルフィーリングを実現。対応は要確認。
■2万8500円
■ネッツトヨタ北九州㈱I.D.スポーツ



JustyJapan ステンメッシュブレーキホース 100 90
踏力に応じたオイルを流し、安定した制動力を実現。フィッティング部スチール製。車検対応、ライセンスカード付き。 ■1万6800円
■㈲湘南部品販売

ZAPS ブレーキライン 100 90
膨張率が極めて低く、クラッチやブレーキのフィーリングや初期制動の立ち上がりが向上するステンレスメッシュPTFEホースと、フィッティング部にスチールを採用。4WD非対応。 ■2万5000円 ■㈱三和トレーディング

BRAKE CALIPER & ROTOR

C-ONE MOTORSPORT スリットブレーキローター 100
スポーツ走行、前後バランスを考慮し施されたスリット本数と形状で、クリーニング効果を発揮。ターボ車のみ。
■F／R各4万円（各2枚）
■シーワン・モータースポーツ

A'PEXi スーパーブレーキローター 100 90
素材の内部のカーボン（黒鉛）の粒子形状にもこだわり、幅広い温度域での安定した効きとコントロール性を実現。冷却フィンも優れた効果を発揮する。ターボ車のみ。
■3万8000円～（スリットタイプ／F左右2枚1セット） ■㈱アペックス

GLAD スリットローター 100 90
純正ローターに特殊熱処理加工を施し、スリットを入れ、ハードな走行時に起きる高温域でのヒートクラックを抑える。受注生産品。
■オープンプライス
■㈲アレスクリエイト

ZEAL STRAIGHT-6 100 90
スリットが保てる効果を最大限に発揮するよう、幅・エッジ角・深さなどを徹底的に追求。ジャダーを大幅に減少、さらに安定性も高める。ターボ車のみ。
■4万9000円～（2枚1セット）
■㈱エンドレスアドバンス・ジール事業部

ZEAL SUPER DISC ROTOR 100 90
3本の曲線スリットを左右それぞれに回転方向に設定し、ペダルフィーリングを向上。ノンアス系パッドとの併用でより効果を発揮。ターボ車のみ。
■4万2000円～（2枚1セット）
■㈱エンドレスアドバンス・ジール事業部

NIGHT PAGER 80ブレーキ取付ナットキット 100 90
80スープラ（RZ）のキャリパーを移植するキット。Rでは80ローター用サイドシュー付きでサイドブレーキの使用可。ホース交換不要。ターボ車のみ。 ■F1万2800円／R3万6800円 ■ナイトペイジャー

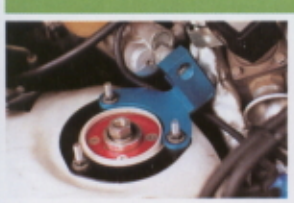
ESPRIT ディスクブレーキキット 100 90
U.S.A.ウィルウッド社のキャリパーとローターをはじめ、EARL'S社のブレーキホース、パッドはエンドレスNA-Rなど、高品質のパーツでそろえたキット。
■21万3000円 ■㈱エスプリ

GREX アルコンブレーキシステム 100 90
alcon社のキャリパーとローター、EARL'S社のブレーキホース、他、パッド、ローターベル、ブラケットなどをトラストで組み立てたブレーキシステム。チューンアップされたマシンのアグレッシブな走りを支える。
■46万2000円 ■㈱トラスト

I.D.project I.D.gear ハイパフォーマンスブレーキローター 100 90
クリーニング効果のあるスリットが6本入り、また焼き入れ加工も施される。GX90、100とJZX90、100に対応。
■F4万4000円／R4万円（各2枚）
■ネッツトヨタ北九州㈱I.D.スポーツ

cerumo SPORTS レーシングブレーキローター 100 90
ベルハウジングにアルミ素材を使用し、バネ下荷重を低減。ローター部分は耐クラック性を高める新素材採用。16インチ車に対応。 ■7万8000円（Fのみ2枚1組） ■㈱セルモ

OTHER BRAKE PARTS



NIGHT PAGER マスターシリンダーストッパー 100 90
ブレーキマスターシリンダー部に取り付けることにより、カッチリとしたブレーキフィーリングを実現する。ター
■F／R各1万5000円
■ナイトペイジャー

AS-MORI リヤーメンバーブラケット 100 90
リヤブレーキにR32GT-Rのキャリパーを取り付けるブラケット。
■3万8000円
■㈲オートサービスMORI

ぶれーき屋最強ブレーキシステム ブレンボF50キット 100 90
ブレンボキャリパーとIPBハイカーボンローターのキット。フルフローティング式ベルハウジングにジュラルミン製ブラケットをセット。パッドは別売り。 ■32万5000円 ■ぶれーき屋

MODA ブレーキシステムキット 100 90
鳴きを抑え、より安定した制動力を発揮する。
■12万8000円
■スピードショップターボ

NIGHT PAGER APキャリパーキット 100 90
80スープラφ324ローターとAP4ポットキャリパーとの組み合わせのブレーキキット。信頼性の高いPFC製ブレーキパッド付属。ターボ車のみ。
■F／R各24万8000円
■ナイトペイジャー

COPYRIGHT BY AUTOMOBILE COMMUNICATIONS INC. ALL RIGHTS RESERVED.

自分ノスタイルハ自分デキメル!

ジース マフラー バリエーション

ZEES 車検対応

CHOICE! YOURSELF!

ZEES CYBER GT

レーシーな砲弾サイレンサー

CYBER GT PRICE LIST 115φ

115φ 片側出し ¥49,800　　115φ 左右出し ¥79,800

型式 JZX101、JZX100(TB・NA)、GX100、JZX91、JZX90(TB・NA)、GX90
JZX101、JZX100(TB)、JZX91は定価の¥5,000upです。(フロントパイプ付)

ZEES CYBER EX.

迫力の4本出し

FOUR TAIL SERIES PRICE LIST 100φ×4

Type-1 ¥169,800	Type-2 —	Type-3 ¥129,800	Type-4 —
Type-1S ¥174,800	Type-2S ¥149,800	Type-3S ¥134,800	Type-4S ¥109,800

型式 JZX101、JZX100(TB・NA)、GX100、JZX91、JZX90(TB・NA)、GX90
JZX101、JZX100(TB)、JZX91は定価の¥5,000upです。(フロントパイプ付)
チェイサー100系 Wマフラー専用 リヤアンダースポイラー¥49,800

TWO TAIL SERIES PRICE LIST 100φ×2

Type-1 ¥111,800	Type-2 —	Type-3 ¥86,800	Type-4 —
Type-1S ¥114,800	Type-2S ¥99,800	Type-3S ¥89,800	Type-4S ¥74,800

型式 JZX101、JZX100(TB・NA)、GX100、JZX91、JZX90(TB・NA)、GX90
JZX101、JZX100(TB)、JZX91は定価の¥5,000upです。(フロントパイプ付)

130φ&140φ ZEES EX. SYSTEM

ZEES130φW & プレミアム(ナナメカットカールテール) 115φW

Type-1 ¥114,000	Type-2 ¥99,800	Type-3 ¥89,800	Type-4 ¥74,800
Type-1S ¥117,800	Type-2S ¥102,800	Type-3S ¥92,800	Type-4S ¥77,800

型式 JZX101、JZX100(TB・NA)、GX100、JZX91、JZX90(TB・NA)、GX90
JZX101、JZX100(TB)、JZX91は定価の¥5,000upです。(フロントパイプ付)
ZEES140φテールは定価の¥5,000upです。90系は、1・1S・3・3Sは不可。
チェイサー100系 Wマフラー専用 リヤアンダースポイラー¥49,800

ZEES130φ & プレミアム(ナナメカットカールテール) 115φ

Type-1 ¥109,800	Type-2 ¥94,800	Type-3 ¥84,800	Type-4 ¥69,800
Type-1S ¥112,800	Type-2S ¥97,800	Type-3S ¥87,800	Type-4S ¥72,800

型式 JZX101、JZX100(TB・NA)、GX100、JZX91、JZX90(TB・NA)、GX90
JZX101、JZX100(TB)、JZX91は定価の¥5,000upです。(フロントパイプ付)
ZEES140φテールは定価の¥3,000upです。

ZEESマフラーバリエーション

Type1:オールクロームメッキ・カートリッジタイプ
Type2:オールクロームメッキ
Type3:リヤタイコ以降クロームメッキ・カートリッジタイプ
Type4:リヤタイコ以降クロームメッキ

ゴールドメッキ シングル¥30,000 ダブル¥60,000
24Kゴールドメッキ シングル¥90,000 ダブル¥180,000

Type1S〜4Sはそれぞれのタイプで
リヤタイコ以降オールステンレスになります

フルオーダーシステム

詳しくはホームページで…
http://www.zees.co.jp

あなたの希望のマフラーつくります。

現在あるマフラーでは満足できない方、エアロパーツとマフラーがフィットしていない方、
マフラーが発売されていない車種に乗っていてお悩みの方、あなたのお好みのマフラー製作致します。

(株)ジースプロジェクト
〒463-0081 名古屋市守山区川宮町438-2
TEL.052-791-7805 FAX.052-791-7806
http://www.zees.co.jp

■「ZEES」EX.SYSTEMは、運輸省令で定められた数値をクリアーした保安基準適合品です。■クロームメッキマフラーはジースプロジェクトによる特許商品です。■カートリッジタイプはリヤタイコを分解して内部サイレンサーが交換できるシステムです。タイプ1・1S・3・3Sに設定。(実用新案出願中)■ZEES Premiumは、保安基準適合品です。■掲載価格は、メーカー希望小売価格です。消費税は別途加算されます。■仕様及び定価は改良のため予告なく変更することがあります。また、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 CYBER EX.CYBER GT. Premiumシリーズの取り付けにあたり、指定方法外で取り付けたり、異なった車種等の取り付けによる事故等があった場合、当社はその責任を一切負いません。■CYBER EX.の取り付けにあたって、けん引フックを取り外し、少々のバンパー送り加工が必要になる車種もございます。ご了承下さい。■JZX100、JZX101、GX100、JZX90、GX90のWマフラーの取り付けは、けん引フックを取り外し、装着して下さい。

特約店 マルカサービス(株)、マルカサービス東京(株)、(株)ツイン、ウエダ商事(株)、(株)リザ、(株)ジャパン三陽、(株)ヒサコ、(株)ウ・ドベル、(株)タカマコンペティションプロダクツ、(株)三貞、(株)桑野、(株)ムサシ、(株)ホットスタッフコーポレーション、(株)エコープロジェクト、(株)スピードクリエイト、(株)ユーピー、(有)ジェイプロウズ、(株)ドゥオール、スズカプレーン

■カートリッジ買い替え時に、古カートリッジを責任をもって回収し、不燃物と再利用可能物と分けて処理をするリサイクル活動にも取り組んでいます。

WWW.CHOICE-SHOP.COM
CONTENT UPLOADED BY

WWW.ESPRIT.TO

STRUT TOWER BAR
定価¥21.000
コーナーリング時にMARK-II-CHASERの重量級のボディを支えるストラット・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

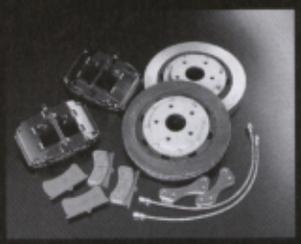
SPORTS STABILIZER
定価¥88.000
コーナーリング時のロールを押さえ抜群のロードホールディングを発揮するJZX100専用スタビライザー。MARK-II-CHASERのような重量級マシンには必要不可欠のセッティングパーツ。

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。

STAINLESS SPORTS MUFFLER Type-II
定価¥68.000
定評のあるエスプリ高性能エキゾーストマフラーシリーズの定番モデル。
●マフラー単体価格　¥68.000
●触媒アダプター付セット　¥80.000
●メインパイプ80φ テールサイズ120φ

ADJUSTABLE SPORTS SUSPENSION
定価¥278.000
オーリンズをベースにエスプリ独自の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
重量級のマシンにこそエスプリのパワーが活きる。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です。
●価格下取含む



6POD DISK BRAKE CALIPER
定価¥251.000
従来の4ポッドのピストン径44.5ミリに対してこの6ポッドは41ミリ×1/28.2ミリ×2。ローター径が323ミリと大幅な制動能力の向上が計られています。

4POD DISK BRAKE CALIPER
定価¥213.000
名門U.S.Aウィルウッド社キャリパーとローターを核に最高品質のアイテムでアッセンブリーされたエスプリならではブレーキシステムです。

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。

WANGAN DRAG REAR WING
定価¥78.000
エスプリから湾岸ドラッグタイプのリアウイング新発売。あらゆる車種に取付可能となっています。※写真はGT-Rです。

100系オーナーに特報
エスプリポン付けタービンセット 12月末まで特別プライスでご提供。

438馬力特別仕様セット内容
●インタークーラー HKS.TRUST.BLITZの各メーカーから選択できます。
●ポン付けタービン HKS.TRUST.BLITZの各メーカーから選択できます。
●F-CON S ●ブーストコントローラーSBC
●ハーネスキット ●圧力センター ●プラグ×6
●チェイサー専用ポンプ ●550ccインジェクター×6

¥688.000 ●この価格は特別プライスです。キット内容を変更する場合は別途料金となります。

●写真はリップスポイラー装着車両です。

esprit

●このカタログの内容は、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、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。●価格に消費税は含まれておりません。

〒510-0826 三重県鈴鹿市住吉3-19-1 ☎0593(70)8080 FAX0593(70)2080 e-mail : info@esprit.to

今が旬

滑走ハチイチ Dori!

安速楽三拍子揃った JZX81ドリ車の造り方講座

「ハチイチィ?!ナニそれ、3代前のクルマじゃん」
な〜んて思っている人は油断してるとイタイ目に遭いますぞ
なんでもその3代前のハチイチがドリフト野郎の間で
大ブレーク間違いなしの人気を見せているという
しかもお金をそれほどかけなくても格上のクルマを
食えるほど速いらしいからコイツは放っておけない!

Photo/Shoichi Sudo, Hiroharu Sato
Text/Atsushi Miyashita, Seiichiro Saito

HKS TOKYO SERVICE Tokyo

90·100系、エキスパートスタッフが
お待ちしてます。

HKS東京サービスオリジナル
いままでとはちがうコンセプトで開発。
軽量・剛性・性能にファッション性を
求めたカーボンシャフトを採用。

Towerbar
Produced by HKS Tokyo Service
設定車種
JZX90 JZX100
JZA80 JZZ30
BNR32 BCNR33 BNR34
カーボン製
¥38,000
●タワー部=カーボンシャフト
●取り付け部=アルミアルマイト加工

JZX100/465ps
●GT3040タービン
●GTインタークーラー
●オイルクーラー
エンジン、ミッション、オートマ、デフ、サスペンション、ブレーキ、エアロ、シート、タイヤ、ホイールマッチング等何でもご相談ください。
たとえば、100系チェイサーのTRDバンパーにフォグランプを取付けたまま、前置きインタークーラーを装着するとか…。
お客様に豊富な技術とデーターでベストな仕様を提案します。

制動性能を求める!!
JZX90/100
●JZA80、1ポットキャリパー
●プロジェクトμ、SCRプローター
フロント ¥143,000〜
リヤ ¥158,000〜
セット ¥298,000〜
(上記価格は、80純正ローターでの工賃込み価格です。)

JZX90/100
●N-1ブレンボキャリパー
●プロジェクトμ、SCRローター
TEL下さい。ローター、パッド等
相談に応じます。

サスペンションを極める!!
JZX90/100
●オリジナルハイパーダンパー
〈ストリートバージョン〉 ¥218,000
〈サーキットバージョン〉 ¥252,000
※参考お客様のタイム
ツクバ 1分4秒8(木村様)
日光 43秒2(竹中様)
富士 1分47秒1(伏本様)

HKS東京サービス
〒191-0065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:各種チューニング作業/各種チューニング用品の販売
走行会等の開催・企画
各種クレジット、ローン及びカード取り扱いしています。
静岡 FACTORY
〒418-0103 静岡県富士宮市上井出1254-1
Phone 0544(54)0771

10年以上前のクルマながら1Jターボでノーマル280psを叩き出していたJZX81これにFRと来た日にゃドリフトしかないでしょ!

81ドリフトがシュンなワケ

ノーマルで280psのツインターボを搭載しながらも、中古市場では20万～30万円と手に入れやすい価格であることから、人気が急上昇してきているJZX81。特にドリフトなら280psもあれば十分で、エンジンをイジらずに楽しめることから、ドリフトの人気スポットへ行くと81が増えてきている。

圭オフィスの風間靖幸サンもJZX81を駆ってドリフトをするひとりだが、「81の良さはなんといってもクルマの安さだよね」と強調する。ただ安いだけならほかにもクルマはたくさんあるが、そこは何と言ってもマークⅡ三兄弟の後90、100、110とマークⅡは進化していくが、使われているコンポーネントの基本はこの81から採用されたものばかり。サスペンションの流用こそできないものの、エンジンは1JZ-GTEで、パーツがそろっているからその気になればハードチューンまで手軽にできる良さがある。

「81はノーマルのままでパワーがあるから、足とデフだけでも十分楽しめるし、予算があればブーストアップをしてもいいしね。中古で多いのがATだからって思ってるだろうけど、ATでもパワーがあるからドリフトを楽しめるし、ドリフトを覚えるならMTよりいいと思うよ。アクセルワークとステアリングワークに集中できるから。だから、軽いノリでドリフトを楽しんで欲しいな」と風間サン。「ドリフトはMTじゃなきゃ」という固定観念は捨てて「通勤や家族サービスで使うクルマで気軽にドリフトを楽しむなら、ATでいいんじゃん」というのを、81ドリの基本スタンスにしていいんじゃないだろうか。

「81でドリフトするなら、何でもいいからとにかくLSDは入れたいよね。90のノーマルトルセンでもいいし、81のノーマルLSDをシム増しするのでもいいし。1WAYでも2WAYでもとにかく付いていれば滑らせられるよ。それに、足だけ入れれば立派に楽しめるからね。サスペンションのセッティングはMTよりもちょっとフロントの車高を下げてオーバー寄りにセッティングした方がドリフトしやすくなるよ。あとはブレーキだね。最低でもスポーツパッドへの交換はしないとドリフトは難しいよ。サーキットで連続周回は持たないでしょ、ノーマルじゃ。余裕があればフロントだけでもキャリパーとローターをグレードアップしたいね。簡単なアダプターでS14とかタイプM、GT-Rのキャリパーが付くし、ローターもそのまま装着できる。GT-Rじゃ標準車のブレーキは評判悪いけど、81にだったら余裕タップリ。安心してブレーキが踏めるようになるよ」

ただ、さすがに古いクルマだからベルト類の交換といった基本整備はもちろん「パワステポンプ、ステアリングギアボックスが81は弱いから結構ダメになってる」（風間サン）ため、そのあたりは注意が必要だ。また、買う時にマフラーから白煙が出ていないかもチェックしたい。そこさえ気を付ければ格安で遊べるから、気軽に走ってウデを磨こうぜ。

これが華麗なる風間81ドリだ!

静寂の峠に響き渡るスキール音

PERFORMER

圭OFFICE

風間靖幸サン

「ドリフト界で知らないとモグリ」と言われてもおかしくないくらいのカリスマドリフター。各チューニング誌主催の数々のドリコンでの優勝や解説・ゲストなどでもおなじみ。現在は長野県の圭オフィスでフロント兼メカニックとして、ドリフト野郎たちへの技術指導なども行なっている良きアニキ分なのだ。

Cisco Kids.

実践！ハチイチDori車の造り方

三種の神器 足、デフ、ブレーキでキメろ！

ノーマルで280psという十分なパワーがあるゆえに
とにかくやらなきゃいけないのは足まわり
そこで風間サンのJZX81マークⅡを例に
ポイントをざっと挙げてもらったけど
ホントあまりお金をかけなくても済むのが分かるハズ
あとは走り込んで練習あるのみなのだ

▼風間JZX81 MARKⅡ

A/Tドリってどうやってやるの？

オートマドリフトはいたってカンタン ATでドリのキホンをしっかり体で覚えよう!!

①マニュアルシフトで積極的にシフトチェンジして回転を維持

コーナー進入でコーナーに合わせてスピードを落とすためにブレーキングすると同時に、シフトもマニュアルでダウンするのがポイント。コーナーの大きさにもよるけど4速ATならODオフから2速、さらに小さいコーナーではLまでダウンする。

ATの場合、N-Dのシフトだけはレバーを動かすだけなんだけど、Dから2、2からLへのダウン時にはレバーに付いているボタンを押しながらじゃないと操作できない。あわてずに、しっかりとボタンを押すことを忘れないようにするのがポイント。

②シフトダウンはレバーのシフトミス防止ボタンを押しながら

③ドリフトのキッカケ作りはパーキングブレーキをギュっと踏む

JZX81はパーキングブレーキが足踏み式。そこで、リリースレバーにかませモノをしてフリーにする。この状態でスピードを落とし、ブレーキを踏みながらステアリングを切って、Pブレーキをギューっと踏み込んでキッカケを作る。

④テールが出たらアクセルを踏み込んでパワーオーバーへ

右足でフットブレーキを踏みながら、左足でPブレーキを踏んでテールを出すキッカケを作り、テールがズルッと出たら、すかさず左右のアシをペダルから離してアクセルオン。テールスライドを右足とステアリングでコントロールする。

取材協力 圭オフィス

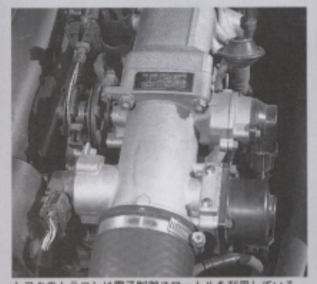
長野県という地の利を生かし、レビ・トレ、S13／S14シルビアやSW20などのグリップ＆ドリフトなど足まわりチューンを得意とする圭オフィス。ここにきて地元では圭オフチューンの81ドリ仕様がブイブイ言わしているという。

〒391-0301
長野県茅野市北山2625
☎0266-77-2109

TCSは殺せ！

ABSをカットすれば自動的にTCSもカットされるぞ

ドリフトを楽しむにはトラクションコントロール（TCS）とABSのカットは必ず行ないたい。トラクションコントロール、いわゆるトラコンが効いていると、アクセルでテールを出すことはできないし、ABSがあるとせっかくいいパッドを入れてもムダ。普段乗りだったらABSはあってもいいんだけど……。トラコンとABSは同じユニットを使ってコントロールしているから、最も簡単なのがトランクの右奥に装着されるユニットからカプラーを外してしまう方法。また、ヒューズを外しても、リレーを外してもいい。



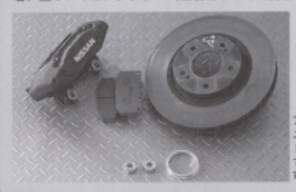
トヨタのトラコンは電子制御スロットルを利用している。

トランク右奥のユニットからABSカプラーを外すだけだ。

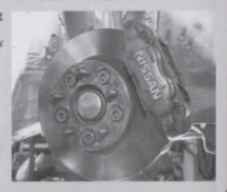
ブレーキはフロントを強化

パッドだけでもいいけどキャリパーとローターも容量アップしたい

ブレーキ関係は最低でも利きのいいスポーツパッドへ交換したい。JZX81は1.6トンもあるのに、セリカぐらいのサイズのブレーキだからだ。パッドを交換したら、フルードも交換しておかないとサーキットでの連続走行はできない。余裕があればキャリパーとローターのグレードアップもしたい。常識的にはTRDキャリパーキットや80スープラ流用だけど、簡単なアダプターを使うことでS14／S15やタイプM、GT-Rのキャリパー／ローターが流用できる。ちなみに、風間81にはGT-R標準車のキャリパーとN1ローターを装着。圭オフではアダプター（左右セットで1万円）を用意していて、それを使うと装着も楽になる。



純正キャリパーではあまりにも小さい。GT-Rキャリパーがデカくていい。



アダプターを使うとニッサン用のユニットを流用でき、格安でグレードアップが可能だ。

デフは何でもいいから即入れる！

でもなるべくなら機械式を入れたい

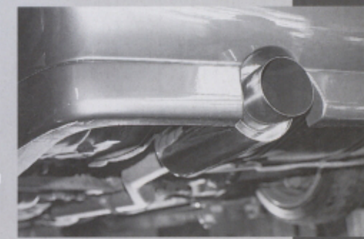
LSDはとにかく入っていれば、とりあえず滑らせることができる。ムリして機械式を入れなくても、90純正や100純正のトルセンを入れてる人も結構いるらしいぞ。ノーマルLSDのシム増しでもいいという。とにかく入っていることが大事。機械式も1WAYでも2WAYでも1.5WAYでもなんでもいい。要するに、LSDなしじゃドリフトはツライということ。もちろん、予算に余裕があるなら、機械式LSDを入れるのがベストだ。ちなみに、風間81はTOMEI T-TRAXの2WAYを入れている。

JZX81は純正LSD装着車が低いから、LSDはなにかしら装着が必須。

予算が余裕にあってLSDを入れるのなら、機械式の2WAYがアクセルオフでケツが出やすくて○。

魅せて聞かせるマフラーが大事

MTへ換装しているならフロントパイプ等を交換するのがいいけど、ATだと下がなくなるからノーマルのままがいい。メインもφ80じゃ抜けすぎの感じで、もう少し細めを。タイコはやはり斜めカチ上げが定番で、音は好みで選べばいいけど、音量は控えめのタイプが流行りだ。



風間81はP.P.H破壊管ハーフステンレスのφ80メインで、ドリ定番の砲弾型カチ上げマフラーを装着。

風間81が装着するホイールサイズを入れるには、フェンダーを軽く叩き出してやる必要がある。

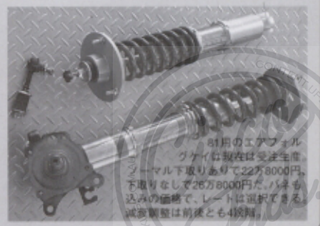
足はドリ用車高調が手っ取り早い

JZX81用は圭オフのエアフォルグケイが定番だ

エンジンノーマルで、デフと足だけで十分楽しめる81だけど、そのためにはキッチリと足を仕上げる必要がある。もちろん、サスペンションはノーマル形状でも悪くはないけど、ドリフトのしやすさを追求するには細かいセッティングができる車高調がベスト。ドリフト初心者だったら、ややフロント下がりの姿勢にしてタイヤも4本とも205/55-16のノーマルサイズでいい。銘柄もネオバとかじゃなくてDNAとかGグリッド、GR-βといったクラスのスポーツラジアルで十分。風間81もDNAでセットしてあるから、圭オフのエアフォルグケイを使えば、いいセットが見つかるはずだ。ちなみに、81用エアフォルグケイのセッティングについては、フロントはスプリングのロワシートをゼロタッチでセットして、ロワシート上面から車高調整用ブラケット部上面までを100mmに、リヤはロワシートに5mmプリロードを掛けて、ロワシート上面から車高調整用ブラケット部上面までを80mmにセットすると、風間81と同じ車高バランスになるという。スプリングレートはフロントが12、リヤが10kg／mmで、リヤに5mmほどプリロードを掛けると、ややオーバーステアにセットできるのだという。

リア

フロント



81用のエアフォルグケイは現在は受注生産。ノーマル下取りありで22万8000円、下取りなしで26万8000円だ。バネも込みの価格で、レートは選択できる。減衰調整は前後とも4段階。

速いドリフトには機能性も大事だ

開口部が大きいオリジナルのフロントバンパー。高回転域を多用する水温対策としても重要だ。T-1は4万3000円、T-2は4万6000円。

エンジンルーム内の熱気を抜くダクトを装備することで、フロントバンパー同様、水温、油温の上昇を少しでも防ぐようにする。

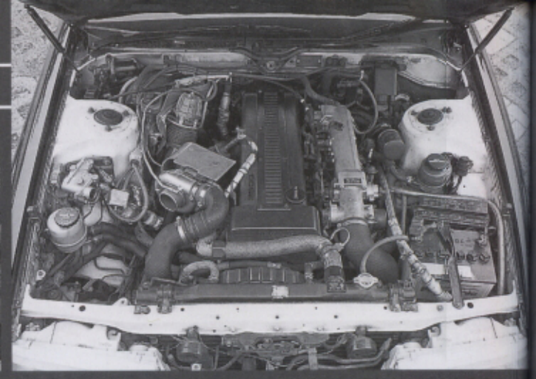
シンプルながらボディサイドのボリュームをアップするオリジナルのサイドステップ。重心が低く見えて、安定した印象を与える。4万円。

現代のクルマに比べてキャシャな感じのする81の迫力をアップする、オリジナルのリヤバンパー。見た目のアピール度も重要だ。4万円。

POWER

ボールベアリングタービンでレスポンスを追求

エンジン本体は1JZノーマル。ターボネティックスのフルタービンキットにGT-R純正インタークーラーを加工して装着。ブーストは普段は1.0kg/㎠で、走る状況によって1.2kg/㎠までかけることがある。ブーストコントローラーはプロフェック、コンピュータはMISSILEオリジナルだ。冷却液はレース用のものを使うと、水温が上がりにくくなっていいという。



INTERIOR

デジパネが逆に新鮮でこれはウケる

助手席前の追加メーターは、大森の油温、油圧、水温、排気温度計。連続走行をするならチェックしておきたい項目。

これはワンオフのマフラーだが、市販のJZX81用ミサイル管はオールステンレスで、メインパイプ径やテールの突き出し量、音量など、さまざまな細かいオーダーで造ってもらうこともできる。

冷却対策のためにタービンノーマルでもオイルクーラーは付けておきたいという。この仕様では水温、油温は上がらないが、熱ダレでパワーが落ちるてくるのでクーリングは㊙だ。

エモーションRオリジナルのレカロのセミバケ。ストリートユースを考えると、セミバケにした方が乗りやすい。

最近では、スポーツ系ではあまり見ないデジタルメーターが逆にカッコイイ。ドリフト中の視認性も悪くないという。

SUSPENSION

足はやはり圭オフのドリ車高調

エアフォルグのMISSILEスペシャル。全長調整式でフロント14、リヤ12kg／mmのスプリングが入っている。S13用のブッシュを利用してスタビをロワアームに移設している。

フェンダーを叩き出して、ツメを折ってやることで、17×9の+35のホイールが入るようになる。ホイールの選択肢が広がるし、ワイド感でJZX81の味も演出できるのだ。

JZX100 DRIFT CHASERもスタンバイ!

JZX90マークⅡのドリフトも極めた宮本サンだが、もちろんJZX100チェイサーもドリ仕様にしている。こちらの方は外観はカンペキなドリ仕様という感じではないがそこがネライ目で、超高速ドリでギャラリーを沸かしてくれる。

〒132-0015
東京都江戸川区西瑞江4-1-1
☎03-5678-1677

MISSILE 宮本光一サン

マークⅡドリフトと言えばこの人、というほどマークⅡ三兄弟ドリを極めたカリスマドリフター、宮本光一サン。ドリフトショップのMISSILEを開店し、代表を務める。

検証　カリスマDRIFTERのハチイチ

MISSILE

MIYAMOTO JZX81 MARKII

痛みやすいところは強化してレスポンス重視のタービンを積む

ドリフト職人の間でも人気が再燃しているJZX81。有名ドリフト職人の宮本光一サンのショップ、MISSILEもJZX81マークⅡドリフト仕様がスタンバっている。なにしろJZX90系と比べてもかなり安いので、JZX90を買うくらいの予算をかければJZX81なら結構速いドリフト仕様にできるのだ。

まず、安上がりに済ませようと思ったら、40万～60万円で購入して、足まわり、デフ、マフラーくらいは交換。新品パーツを使っても総額90万円くらいでひととおりの仕様が出来上がる。お下がりのパーツを使えば、総額50万円以下でもできるかもしれない。280psのMTがないのが、JZX81の難点だが、エンジンにパワーがあるからATでもそれなりにドリフトできてしまうのが強みだ。

一方でJZX81ならではのウイークポイントもある。同じ1Jでもノーマル同士比べると90系、100系に比べてやや非力なのは否めない。また、タイヤハウスが小さいので、太いタイヤを履くとタイヤがフェンダー内に当たってしまって、タイヤのキレ角が少なくなるせいもあり、挙動もややピーキーだ。スポーツカーなどと比べれば、それなりに大きい角度をつけることもできるので、迫力のある走りをすることはできる。ただ、90、100系なら、「あっ、スピンしそうだな」と思ってから先で、意外に粘ったりすることもできるが、81だとその先がないという。

トラブルが起きやすい箇所としては、インタークーラーの配管がボディの下を通っているので割れやすい。ブーストが上がらなくなったら疑ってみよう。また、ハードに走っているとステアリングのラック&ピニオンのギヤが欠けてしまうこともある。ドリフト中にイッてしまったりしたら大変なので、ちょっと遊びが増えてきたら交換したいところだ。

リヤサスのメンバー、また、デフを取り付けている部分のメンバーも割れやすいという。また、デフはノーマルではキビシイ。純正のLSDは機械式で、強化すれば強度的には持つが、やはりTRD製機械式に比べると、効きは弱くなってしまうという。

いずれにしても、パワーはあるのでとにかく楽しめてしまうという81。上級者にかかればトンでもなく速いドリができるのだ。

そのドリ車、凶暴につき……

Cisco Kids

GLAD

High Quality Brake System

限界まで攻められる
卓越したコントロール性と、効き。
様々なニーズに、
幅広いラインナップで応える、
それが、グラッド「ブレーキシステム」。

BRAKE PAD SERIES

type CZ for Street-Sports

ハイパーヘビーウエイトカーの為にストリートハードユースをメインとして新開発したカーボンメタルブレーキパット。ローター表面に形成されるカーボン被膜が、ハードユースで必要とされる優れたコントロール性と絶対的な制動力を発揮。

FRONT : 28,000yen REAR : 26,000yen

type NR for Street-Sports

ノンアスベストブレーキながら、ストリート～ワインディングまで幅広いステージに対応するマルチタイプブレーキパット。圧倒的な初期制動力とそこからのコントロール性を高次元でバランスさせ、確実なストッピングパワーを発揮。

FRONT : 23,000yen REAR : 22,000yen

type NS for Town-Use Sports

ストリートタウンユースを前提に開発した環境にやさしいノンアスベストブレーキパット。ノーマルブレーキパットでは決して実現することができないストッピングフォースを実現。その上、ブレーキ鳴きを抑えホイールに固着するブレーキダストを大幅に低減。

FRONT : 18,000yen REAR : 17,000yen

type ZR-1 for Circuit-Use

ツアラーVをターゲットにフルサーキットでのタイムアタック・走行会等向けに新開発したサーキット専用セミメタルブレーキパット。セミスリックタイヤの装着を前提として、圧倒的なストッピングフォースをリニアに発揮し、安定したペダルフィーリングを実現。

FRONT : 30,000yen REAR : 30,000yen

BRAKE ROTOR

GLAD
SLIT ROTOR

サーキットで鍛えられた高性能ブレーキローターGLADスリットローター。独自のスリット形状は、角度、本数、深さ、パターンに至るまでの全てにおいてテスト＆トライを繰り返すことにより、制動力はもとより不快なジャダーや音鳴きまでを大幅に低減させつつ、ブレーキパットの摩擦材面を常にクリーニングし、安定したブレーキパフォーマンスを実現。また、ローター表面に特殊熱処理加工を施すことで、ハードな走行時に起こる高温域でのヒートクラックの発生を最低限に抑制。受注生産につき価格等はお問い合わせ下さい。

AZZERA AERO SERIES

JZX100 CHASER after M/C

GLAD AZZERA
HIGH QUALITY & PERFORMANCE AERO

カッコがよくて、割れにくいスポイラー。
そんなのあればいいなって、思いませんでした？
ここにあります。ウレタン製スポイラー、
その名は、グラッド「アヅィーラ」。

ALL 27,500yen!!

URETHANE このマークがついているエアロパーツは、FRPに比べ耐衝撃性に優れるウレタンを採用。高い耐久性とクォリティを誇ります。

JZX100 CHASER before M/C

JZX100 MARK II after M/C

JZX100 MARK II before M/C

JZX90 MARK II before M/C

Alles CREATE

■一部商品は競技専用部品として開発されておりますので、一般公道では絶対に使用しないでください。■表示価格はメーカー希望小売価格です。取り付け工賃及び消費税は、含まれておりません。■掲載されている商品の価格・使用は製品の性能及び品質向上のため予告なく変更になる場合があります。■取り付け不良や改造等、誤った使用状況下での事故やクレームには応じかねますのでご了承下さい。■エアロはウレタン素地（黒又はグレー）のため別途塗装が必要です。■撮影及び印刷の都合上、色調が実物と異なる場合があります。

DISTRIBUTOR : ALLES CREATE Co.,LTD GLAD DIV.
855-1 KAWAMUKOU-MACHI ,TSUZUKI-KU ,YOKOHAMA-SHI , KANAGAWA, 224-0044
TEL 045-470-2888 FAX 045-470-2886 http://www.Alles-CREATE.co.jp

Photos/Shoichi Sudoh
Text/Seiichiroh Saito ,
Chance Yamamoto

得 中古100系ターボを狙え!

100系のマークⅡ／チェイサー／クレスタが欲しい。しかも、走りを意識したターボが欲しい! 低年式モデルだと登場から4年が経ち、新車価格から100万円近く安くなっているものもある。またボディ・エンジンなどの程度が良好なクルマが多く、社外のパーツが付いているものも多いぞ。100系ターボの中古車は狙い目なのだ!

中古100系ターボはマフラー、ホイール交換済みがほとんどだ

100系のターボモデルを探して、雑誌を見たり、中古車店に並んでいるクルマを見ていると気付くのが、ホイールやマフラーなどが換わっているクルマが多いことだ。

これは、前のオーナーが交換していたから、というのもあるけど、何かしらイジってある中古ターボのほうが人気が高い、という面があるのも事実。100系の中でも特にターボモデルは走りのイメージが強いようで、やっぱりチューニングして乗っていた人、乗りたい人が多い傾向にあるのだ。

確かに、ドノーマル車を買ってパーツをそろえていくのは楽しい。しかし、後でマフラー、ホイールなどを買おうと思ったら、ローンで購入する人はクルマのローンとは別に組まなくちゃいけないというデメリットがある。また買ったばかりとはいえ、ノーマルのクルマは車高が高く、純正ホイールではいまいちカッコ悪い……。そう考えると、中古で買おうと思った際に好みのホイールやマフラー、車高調なんかが入ってたら、むしろ狙い目ってワケだ。幸い年式は比較的新しいし、ボディもエンジンも丈夫なので、その辺のパーツが換わっていても、トラブルが出るということはまずない。マフラー、ホイールなどが換わっている100系ターボは、中古市場ではノーマルと同じ程度だと考えていいだろう。

下の表では、100系ターボの中古相場価格を紹介。次のページからは、よりよいクルマをチョイスする方法を説明していくぞ。

チューニングが一般的になっている中古100系ターボ。中古車選びの際にはチューニングメニューも、お店の人によく聞いておきたいポイントだ。

中古100系ターボモデルの相場価格

単位:万円

JZX100 マークⅡ ツアラーV	MC前	H9	149 ― 200
	MC後	H10	176 ― 220
		H11	225 ― 240
JZX100 チェイサー ツアラーV	MC前	H9	208 ― 220
	MC後	H10	235 ― 240
		H11	248 ― 260
JZX100 クレスタ ルラーンG	タマ数はほとんどナシ。価格はどの年式もマークⅡ・チェイサーより安め		

100系の登場は平成8年だが、9月に登場したモデルのためこの年式のクルマは中古市場では少ない。価格もH9年式とほぼ同じだ。またH12年式も、取材した段階（H12年11月）では非常に少ない。ただし110系の登場で、今後は市場に出てくるだろう。中古市場における100系ターボは、チェイサー・マークⅡが大多数。チェイサーはMT車、マークⅡはAT車が多い。クレスタは販売台数が少なく、中古市場でも圧倒的に少ない。100系はH10年にMCされているが、目立った変更点がなかったため、MC前後で価格が大きく変わるということもない。また、高年式モデルの方がタマ数も少ない。人気が高いのはホワイトパールマイカのMT車。価格もAT車に比べ10万～20万円ほど高い。その次に人気がある色はスーパーホワイトⅡ。他の色はなぜか不人気だ。

どっちを選ぶ？ ミッション編

スポーティなイメージの強いJZX100系のターボモデルだけど、マークⅡでは圧倒的にAT車のタマ数が多い。一方、チェイサーはJTCCに参戦するなどスポーティなイメージが強いためか、MT車のタマ数が多くなる。100系ターボ全体のAT：MTの比では、6：4くらい。どちらかといえば、やっぱりAT車の方がMT車よりおとなしく乗られていたケースが多いようだ。ミッションにこだわらないのなら、AT車はおすすめ。

新車ではAT車より安いMT車だけど、中古市場ではAT車よりも高くて、30万円くらいは違ってくるという。じゃあAT車を買って、後からMTに載せ換えたら……と思うかもしれないけど、JZX100系は中古のミッションがほとんど出回っていない。その上、ミッションを交換したらCPUも換える必要がある。結局50万円以上の出費は覚悟しなくちゃいけないので、「走り」を重視するなら、始めからMT車を購入しておいたほうがいい。

積極的にスポーツドライビングを楽しみたいならMTだけど、街乗り楽チン仕様ならATでも十分速いゾ。

オプションで選ぶ 装備編

当然ながら、新車購入時の純正オプションパーツによって、中古車も装備が異なる。その中で特に人気が高いのがサンルーフ。ひと昔前のようにサンルーフが付いている中古車はボディがガタガタなんてこともないから安心だ。ただ、開閉の動作や、雨漏りなどがないかどうかは見ておこう。

また、カーナビを搭載したマルチAVステーション装着車は、特別人気があるわけでもなく中古価格にもあまり反映されない。カーナビが欲しい人にはお買い得だ。古いものだと4年前のカーナビとなってしまうけど、CD-ROMを新しいバージョンに交換すれば、現在でも十分に使えるものだ。

その他、フロントスポイラーやヒーター付きドアミラーなど細かいオプション装備がある。ちなみに、リヤスポレスにするのが人気のようだ。

モニターをコンソール内にスッキリ収納したいなら、やっぱり純正のカーナビが一番。トヨタのカーナビは昔から定評がある。

メーターを見る 走行距離編

ターボモデル全体の傾向として走り好きの人が乗っていたケースが多いためか、中古車の標準である年間1万kmペースより走行距離は多くなっている。ただ、エンジンやボディは丈夫でトラブルの少ないクルマであるため、それほど走行距離に気を遣う必要はないだろう。

一方で怪しいのは、記録簿が残っていないクルマ。なくすようなものではないので、記録簿がないってことはオドメーターが戻されているなど、何かしら疑ったほうがいい。また、社外のスピードメーターなどがついているものは、装着した時点でオドメーターがゼロになっているので、表示される走行距離が実際のものとは異なる。走行距離の怪しいクルマは店に確認したり、室内のヘタリ具合などで判断しよう。

年式がさほど古くないため、走行距離は多くて6万km程度。極端に距離が伸びているものは価格も安くなる。

パーツつき中古車は 例えばこんなにオトク！

パーツがついた状態でこの値段で売ってるの？

チューニングパーツが装着された100系ターボは、はじめからイジってある手っ取り早さだけがメリットじゃない。詳しくは下の価格表を見て欲しいんだけど、ノーマル状態の中古車を買って、後から自分でパーツを装着していくのと比べて、こんなに安いのだ！

下の表にあるベース車両の価格は、中古車店が設定したドノーマル状態のもの。ノーマル車を購入して新品パーツをそろえていく価格と、中古パーツが装着されたクルマを購入するのでは、ナント約50万円ほど違ってくる。

もちろん、自分でパーツをコツコツ付けていくのは楽しい。しかし、定価と比べればもちろんだけど、中古でパーツ単品を購入していったとしてもこんなに安くはいかないよね（モノによっては工賃などもかかるし）。中古パーツとはいえ、気に入ったパーツが付いていれば狙い目。逆に気に入らないパーツでも、後でそれを下取りに出して、好みのパーツを購入するなんてワザも使えるかも。

ベース車両 269万円

平成10年式　チェイサー　ツアラーV　5MT
色：ホワイト　車検残：10ヶ月
走行距離：1万3000キロ
（ベース車両の価格はオートフリーク川崎店が設定）

このクルマに

	新品購入相場価格
•ヒッポースリーク　フルエアロ	18万8000円
•テイン　車高調　HA	15万6000円
•アペックス　パワーFC	9万8000円
•アペックス　FCコマンダー	3万5000円
•HKS　ハイパワーマフラー	4万4000円
•R34GT-R純正アルミホイール	19万8000円
	（ホイールのみ中古市場価格）
ベース車両＋上記新品パーツ TOTAL	約340万円（工賃などは除く）
中古パーツがこれだけ付いてTOTAL	289万円

忘れちゃならない 基本チェック①

ボディ

パーツが装着されているものはそれに応じたボディチェックをしよう

下まわりをのぞき込んで、激しくヒットした形跡がないかどうか見ておこう。

車高調などはタイヤを切ってみて、ダンパーからオイル漏れをしてないかどうかチェック。

アフターのエアロが装着されている場合には、実際に触ってみて、ガタつきなど取り付け具合を確認しよう。

フェンダーのツメを折っているクルマもある。タイヤが干渉して偏摩耗していることもあるので注意が必要だ。

100系ターボは、マフラー、ホイール、車高調なんかが装着されているクルマが多い。ボディそのものはそうそうトラブルは出ないものなんだけど、そういうチューニングパーツが装着されていると、またチェックするポイントが変わってくるのだ。

まず、ホイールが換わっている場合は、フェンダーなどにタイヤが当たっていないかをチェックしたい。また、シャコタンにして乗られていた場合は、下まわりをぶつけていた可能性もある。ちょっとこすってるくらいならいいけど、のぞきこんで大きいダメージがないかどうかをチェックしよう。

車高調が入っているとお得感が強いが、その車高調がヘタってないかどうかも重要なポイント。ガタガタ異音が出たり、ヘンな振動がしたり、乗り味が自分の好みに合うかどうかは、試乗の際にしっかりチェックしよう。

CONTENT PURCHASED BY
WWW.OSSOKIDS.COM

どこまでできるの?

最近では、チューニングパーツを扱っている中古車店も増えてきている。中古車の購入時に追加料金を払えば、希望のパーツを装着してくれるのだ。特に足まわり、マフラー、エアロなどを扱うところは多い。中古パーツに強い店なら、安く購入することも可能だ。

また、チューニングショップやエアロメーカーとつながりが強い中古車店もある。外注に出すことにはなるがタービン交換までやってくれたり、特定のエアロパーツなら安く装着できたり、というメリットがある。

これらの店なら、希望の仕様にビシッと仕上げてからクルマを購入することができる。また、車両代とパーツ代を合わせてローンを組むことができるというメリットもあるのだ。

ただし、どこの中古車店でもやってくれるわけではないので注意。1、2台しか並んでないような店よりも、今回取材したお店（詳細は137ページ）のような専門店や、100系を多く扱っている店がおすすめだ。

どこが変わってる? どんなパーツが人気?

店に並んでいるクルマには、どんなパーツが装着されているのだろうか。

まずはマフラー。これはもうほとんど変わっている。音量、音質、ルックスによって好みも異なるので、しっかり音も聞いてから選びたい。そしてホイール。人気が高いのが、R33／34GT-Rの純正ホイール。その他は、モデル7やTE37などのスポーツタイプや、VIP系のディープリムタイプも人気だ。

後は、車高調やターボタイマーを装着したクルマが比較的多い。これらマフラー、ホイールなどは装着された状態で店に入ってくる。ホイールは前オーナーがノーマルに戻して売りに出すことがあるが、店側で社外のものを装着している。エアロに関しては、付いているクルマは少ない（純正エアロはあるが）が、中にはエアロも装着して売っている店もある。

結果的に、店頭に並んでいるクルマに装着されているパーツは、下にあるように、マフラー、ホイール、車高調が多くなっている。

こんなクルマもあるぞ

ブーストアップ仕様で前置きI/Cのクルマもよく見かける。

ほとんどの中古100系ターボはドレスアップか、ブーストアップくらいまでのライトチューンなんだけど、中にはスゴいクルマもある。エンジンを3ℓの2JZ-GTEへ換装しているクルマや、サスにオーリンズなどの高価なものが入っているクルマ、ホイールに鍛造マグネシウムなどなどヨダレが出そうなパーツが装着されているのもあるぞ。ハードな仕様なだけに念入りにチェックした方がいいが、ライトチューンのクルマとさほど変わらない価格のものもあるので見逃せない。

あまりにハイパワーだと乗り手を選ぶし、メンテにも気を遣うから、誰にでも薦められるわけではない。だが、その気になればこんなマシンに手が届くというのもチューンド中古100系の魅力のひとつなのだ。

R34GT-Rの純正ホイールも人気だ。ディーラーで新品を購入すると1本12万円とかなり高価なので、装着されているクルマは狙いかも。

換わってるパーツベスト3

1 マフラー
2 ホイール
3 車高調

車体価格プラスいくらかかるの?

さて、実際にクルマを購入しようと思ったら、車両本体価格だけでなく、様々な諸費用がかかってくる。

まずは税金の類。自動車税や自賠責などは、月割りや日割りでかかることがほとんど。重量税は取る店と、取らない店がある。また2000年12月現在、100系初期のH8年式までは自動車取得税はかからない。

あとは登録費用や納車費用など。これは店によって差が出てくるところだ。特に地域外の登録などでは、高額になってしまう。

気を付けたいのは税金や自賠責には消費税はかからないということ。中には、総額に消費税5%をかける悪徳店もあるらしいぞ。

車検費用	車検のない場合は必要となるが、プライスボードに「2年付き」とあれば車両本体価格に含まれるのが普通。自動車重量税、自賠責保険料はユーザーの負担となる。
整備費用	整備付き・整備なしの表示がプライスボードに表記されているはず。整備なしが心配なら別途料金を支払って、やってもらうことも可能だが、整備内容で価格も変わってくるので確認すること。6ヶ月点検は基本的な点検だけと思った方がいい。
登録費用	登録手数料といっしょに書かれている場合もあるが、代書や登録印紙の領収書はもらうこと。地域やショップで差はあるが1〜2万円以内が普通。遠隔地は交通費別払い。
法定預かり費用	登録や申請に必要な印紙代。印紙なので領収書は必ずもらっておく。消費税は不要。
自動車税	クルマを購入すると、毎年4月に県税事務所から支払いのハガキが来る。100系のターボモデルは排気量が2500ccなので、年額4万1200円だ。

自動車重量税	車検取得時に支払う国税。新車なら3年分の5万6700円、車検のない中古車なら2年分で3万7800円。車検の残り月数で計算請求するのは不当、払う必要なし。
自動車取得税	クルマを所得することに関してかかる税金で、価格は中古車の残価率で決まる。残価率は年式に応じて算出される。
自賠責保険料	新車なら37ヶ月分の3万8450円の負担。中古で車検が無ければ25ヶ月分の2万8450円になる。車検の残っている。場合なら支払うこともある。名義変更が可能なのでいっしょに手続きしてもらう。
車庫証明費用	自宅と駐車場の位置関係を所定の書類に記入し、所轄の警察署に提出。印紙代は3000円程度、ショップに頼む場合は手数料としてプラス1万円くらい必要になる。
納車費用	遠隔地で購入しない限りは必要のない費用。もちろん店頭での受け渡しならば無料。
ローン手数料	「ローン申し込み（手続き・書類作成）費用」などを取るショップは悪質だ。
下取り費用	転売不可能でスクラップ行きなら廃車費用が必要になる。再販されるなら名義変更してもらい、名変後の車検証のコピーを必ずもらう。他県で登録されたらすぐ自動車税還付の手続きをしてもらおう。

忘れちゃならない 基本チェック②

室内

電装系が弱っているクルマが多い ひととおり作動させてみよう

ボディもエンジンも丈夫で、トラブルの少ない100系ターボにあって、唯一ともいえるほどトラブルの可能性があるのが電装系だ。マークⅡ／チェイサー／クレスタといえば、かつては“ハイソカー”として時代の申し子だったこともあるくらいで、最近のモデルでも高級そうな電装パーツが多く付いている。これらは直接走りには影響しない部分だけど、どうせならトラブルのないクルマを手に入れたい。

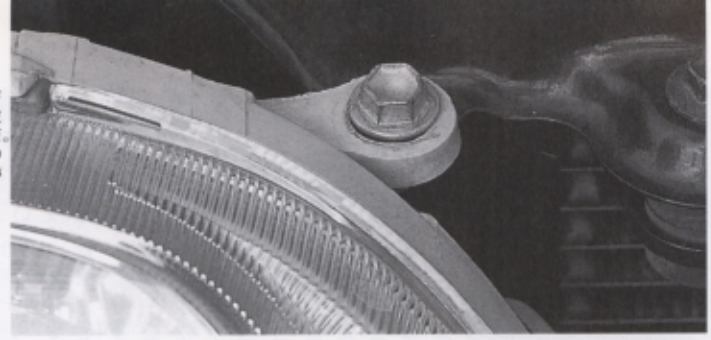
主に壊れやすいのは下の写真の部分だ。これ以外にも、エアコン、オーディオ、シートポジションの設定など、作動するところはひととおり見ておこう。どれも走りの基本機能と関係ない部分だけに、ついチェックするのを忘れがち。購入してから、「しまった！」ってことがないようにね。

サンルーフのトラブルはあまりないらしいが、念のために開閉具合や雨漏りはチェック。

高級装備のひとつ、エアコンのスウィングスイッチ。押してもルーバーがスイングしなくなるトラブルも起こりがち。動かないと悲しすぎる。

電動ドアミラーは、スイッチを押しても格納しなくなるというトラブルが多い。簡単にできることなので、購入前にチェックしておきたい。

パワーウインドウは上がりすぎてしまうトラブルが起こりがち。そうなるとドアの閉閉時に上部の雨よけと干渉してしまう。



ぶつけてライトが割れたりすれば交換しているハズだ。取り付けボルトのサビや回した形跡をチェック。

あまりないけど……

事故の修復歴はココを見よう

知らずに事故車をつかまないように各部の修復・補修跡は見ておく

前オーナーが走り好きとあっては、当然のことながら事故車も存在する。良心的な店では修復歴を明記し、その分価格を安くして販売しているところもある。しかし、あまり教えてくれない店があるのも事実だ。

また、その表現の方法もそれぞれ。フェンダーやボンネットを交換しただけのときは「交換歴」、鈑金ペイントなどを行なっていれば「補修歴」と分けている店もある。ひと口に「修復歴」と言っても、フレーム修正まで含む場合と含まない場合もあって、明確な基準はないのだ。

修復歴があっても、キチンと直っていれば、走行には影響がないケースもあるが、やっぱり事故車はイヤだ、という人はしっかりチェック。特にフロント部はぶつけている可能性が高いので重点的に見てみよう。

また、修復歴があるのはわかっても、しっかりと直っているかの判断は難しい。最後は試乗してみて納得いくまでチェックしよう。

エンジンルームまわりのボルト部分をチェック。他のボルトとの違いや、塗装のはがれがないか見てみよう。

バンパー交換などの場合もラジエター前部のボルトが回されているはず。のぞきこんで傷や塗装をチェック。

プチプチ音にはご注意

中古車店は「修復歴」などをプライスボード上に表示している良心的な店ばかりではない。そこで修復跡の表示がなくても、簡単にわかる方法を紹介しよう。

ボディの修復跡は、各部のシールを見ればすぐにわかる。左の写真のように、各部のシールを爪で押してみる。修復がされているものは「プチ」と空気がはじけるような独特の手応えがある。純正のシールはそのような音はしない。これは、その部分だけトヨタの工場が使用するシールではないためである。何台か比べればわかるものなので、気になるクルマがあったらシールをチェックしておこう。

トランク

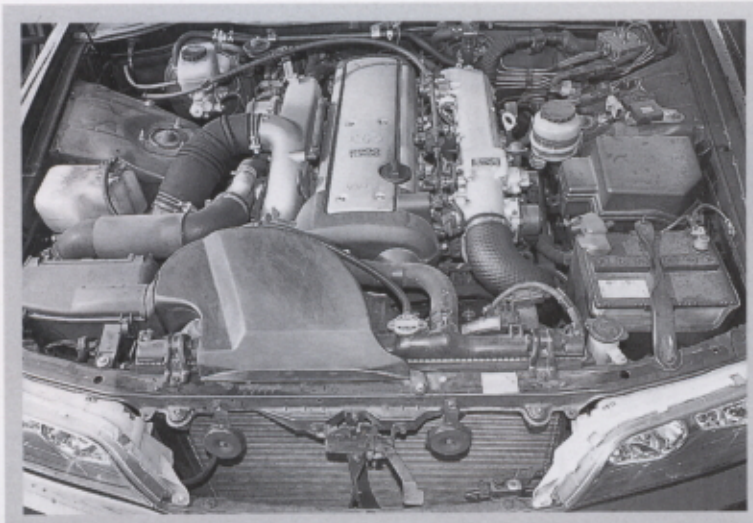
ドア

ボンネット

右はリヤ部の補修なし、下は補修ありの写真。補修歴があると下のようにシール剤が汚く盛られてたりする。だがフロントほどは走りに影響しにくい。気にならないのなら「補修歴あり」ということで価格が安い分、狙い目かも。

忘れちゃならない

基本チェック③



ノーマルエンジン

エンジンは丈夫だが念のため最低限ひととおり見ておこう

とにかく頑丈なエンジンなので、ノーマルのままだったらまずトラブルは起こらないという100系ターボの1JZ-GTE。でも、「丈夫なんだから、エンジンはノーチェック」というわけにはいかない。前オーナーのメンテナンスが悪いということだって考えられるからだ。さすがに何万kmもオイル交換していなかったりしたら、不調をきたす可能性が高くなるわけで、エンジンコンディションをチェックするのは、中古車選びの常識なのだ。

と言っても、チェックするべき項目は最小限のもの。エンジンオイルやタイミングベルトなど、むしろ当たり前ともいっていい部分ばかりだ。消耗品や調整不良の部分は、納車前に整備してもらえばいい。

もちろん、エンジンは始動させること。かかり具合やエンジンの音、走らせてみたりして、コンディションを判断しよう。

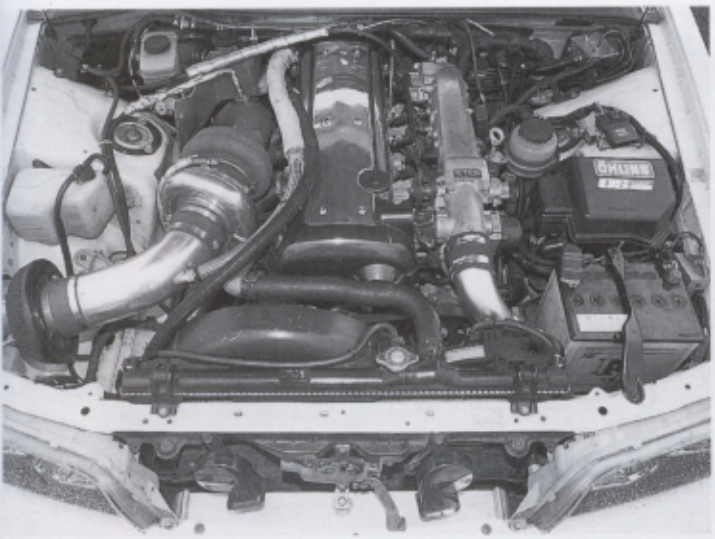
レベルゲージを抜いてみて、オイルが十分入っているか、汚れていないかをチェック。

キャップの裏側も汚いオイルのカスがついていないかどうか、見ておきたいポイント。

ベルトの亀裂、ささくれをチェック。一般的には10万kmまではOKだが、問題があったら交換してもらおう。

CONTENT UPLOADED BY WWW.CISCOMODS.COM.AU

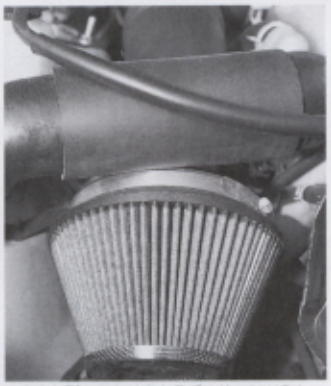
チューンドエンジンはココを見よう



取り付けたパーツが原因になってトラブルが起こる可能性もあるのだ

ブーストアップくらいしてあっても、まず調子の悪いものはないというJZ-GTEエンジン。だけど、取り付けたパーツとの相性や、取り付け方の不備によるトラブルは考えられる。

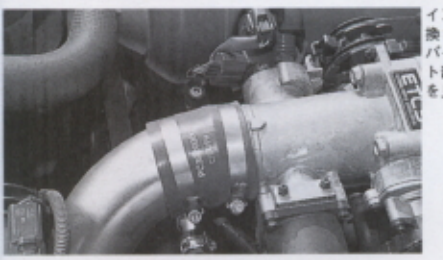
ムキ出し型のエアクリーナーが装着されているクルマの場合、バーッと走ってきて信号待ちなどで停車すると、エンストするというトラブルが起こりがち。これはクリーナーがエンジンルーム内の熱気を吸い込んでしまうからで、遮熱板を設けるなど、対策を施せば解決する場合が多い。



ムキ出し型エアクリのトラブルは、CPUのセッティング変更でも対処できる。

また、社外のブローオフバルブが装着されていたり、インタークーラーが交換されているものは、そこが原因で圧縮されたエアが抜けたり漏れたりしやすい。ブーストが十分上がらない場合は、パイピングに不具合がないかを見てみよう。

と言っても、そういったパーツが原因で、エンジンそのものにダメージが及んでいるケースは少ないから、原因がわかれば、そう深刻ではない。ちょっとした対策で、性能は蘇らせることができるのだ。



インタークーラーが交換されているものは、パイピングのジョイント部分の締め付けなどを見る。

社外ブローオフバルブの中のバネがヘタると、ブーストが上がらないことも。試乗の際にチェックだ。

まとめ

パーツつきのメリットを生かしてお気に入りの1台を見つけよう

マフラー・ホイールなどが装着されているのが、中古100系ターボの特徴。他のクルマの場合、最初に交換を考えるマフラーやホイールがついているので、すぐにブーストアップなどの次なるステップへ進める。改めて好みの仕様にしたいという人は、いま付いているパーツを転売して元金にすればいい。

クルマ自体、年式はさほど古くなく、エンジンやボディも丈夫。中古で購入しても心配の少ないのもウレシイ。ここで紹介してきた基本チェックさえ行なえば、あとは装着パーツで選んでいける。高価なパーツや気に入ったパーツが装着されていればお買い得だ。

また、最近では、購入の際にパーツの取り付けオーダーにも対応してくれる中古車店が増えている。気に入らないパーツを別のパーツに換えたり、どうせなら始めからつけておきたいパーツも合わせてローンを組んだりと、中古車の買い方も変わってきているのだ。

店の人と話し合って、クルマを選ぶ。しっかり試乗して納得のいくものを購入していくのは昔も今も不変の掟。店を回って乗り比べて、お気に入りの1台を見つけ出すのは、また楽しみのひとつだ。

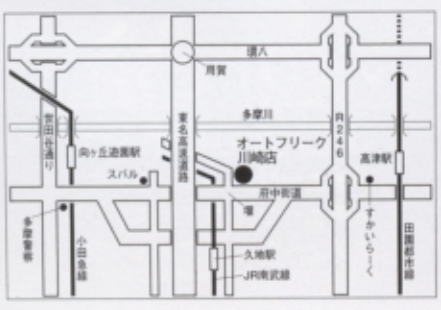
疑問点などがあったら聞いてみよう。信頼できる店ならば明確に返答してくれるはずだ。

今回お世話になったショップ

オートフリーク川崎店

100系ターボ5MT車の専門店がオートフリーク川崎店。ここは、プライスボードとともに車両状態表がついていて、クルマのコンディションや経歴、チューニングメニューをわかりやすく表示している。また、ヒッポースリークのエアロを破格で装着できるという特典もある。もちろん、その他のパーツの取り付けも可能。スタッフも親切・丁寧だ。

電話：044-822-1144
住所：神奈川県川崎市
多摩区堰2-3-29
営業時間：
月曜～土曜日　11時～22時
日曜・祝祭日　10時～20時
定休日：水曜日
（祝祭日の場合は営業）



試乗

やっぱり最後は運転してみて自分の感覚でコンディションをチェック

中古車は見てただけじゃわからない。最後の決め手はやっぱり試乗だ。事故車や足まわりに問題があるクルマは、意外に真っ直ぐ走らなかったりする。また、「カタカタ」といった異音が出てないかどうかは、足まわりのコンディションをチェックするために必要なポイントだ。

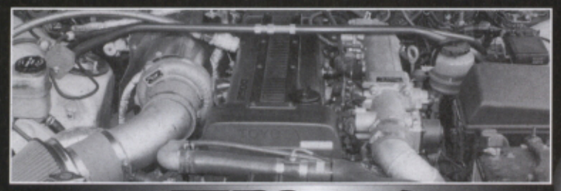
エンジンはターボをメインにチェック。必ず店の人に断ってから、アクセルを踏み込んでブーストをかけて走ってみよう。そのとき、「カーン！」という甲高い音がタービン付近から出てたら要注意。また、ルームミラーで後方を見てみて、白煙をモワッと噴いているようなクルマもタービンがヤバいゾ。ブーストコントローラーがついているクルマだと、前オーナーが無理なブーストをかけていることも考えられるのだ。あとは、全般的に音、振動、臭いなど、五感で異常がないかどうかをチェックしよう。

試乗時にはステアリングのガタ、シフトフィールやペダルフィールもチェックしよう。

忘れちゃならない
基本チェック④

CONTENT RELOADED BY
Custom Kids
WWW.CUSTOMKIDS.COM.AU

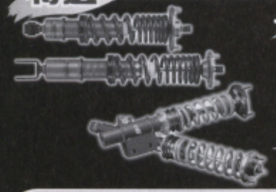
ドリフトからグリップまで何でもおまかせ下さい



JZX90マークII

■出力	約450PS※ブースト1.4Kg/Cm²
■タービン	HKS GT3037S 56T A/R 1.01
■コンピュータ	HKS F-con V
■インジェクター	540cc
■クラッチ	HKSツインプレート
■インタークーラー	HKS33GT-R用 S Type
■ブレーキパッド	フロント&リア　TCブレーキパット

特選 JZX90.100系用足回りパーツ



アラゴスタ ¥268.000

ZEAL ¥155.000~

NGP ¥115.000

CP戸塚おすすめチューニングパーツ

HKSフルタービン HKSGT3040or3037S	515.800円（工賃込）
HKSツインプレートクラッチ	140.000円（工賃込）
HKSF-con S	70.000円 + ハーネス20.000~34.000円（工賃込）（現車合わせ65.000円up）
HKSインタークーラー／オイルクラー	20%off

※取付費は別途に必要です

TC TOUCH & CONTROL HIGH-TECH BRAKE PADS

Coto sports

TCブレーキパット タッチアンドコントロール・ブレーキ制動の追求

	ノンアス NA材初期μ0.6	ノンアス BT材高温タイプ初期μ0.55	カーボンメタル C材初期μ0.4	カーボンメタル CR材高温タイプ初期μ0.45~0.5
FRONT	¥21.000	¥23.000	¥27.000	¥30.000
REAR	¥19.000	¥21.000	¥26.000	¥29.000
	常温~650℃	常温~700℃	100~800℃	100~900℃

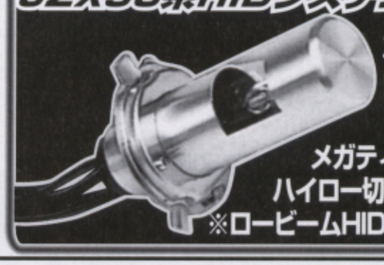
※ブレンボ・アルコン・apロッキード仕様は価格設定が異なる為、ご相談下さい。

OPTION2トロフィー最終戦2000.11.3（金）のクラス2レースにおいて TCブレーキパット（カーボン）装着のカラスレビン（AE86）が優勝しました!!

Omega

①摩擦軽減剤 ¥4.500
②エンジンオイル ¥2.650~
③ギアオイル ¥5.500
④エンジン強化剤 ¥3.800

JZX90系HIDシステム



工賃込 90.000円（税別）
メガティックHIDシステム
ハイロー切りかえ式HXタイプ
※ロービームHID/Hiビームハロゲン

● 各社メーカーECU・エキゾストマニホールド・マフラー・ターボKIT サスペンションKIT・etc...お取寄せ出来ます。お気軽に御相談下さい。

ローダウン・インチアップの後は! アライメント

大好評 予約受付中!

車高を落とした車や、縁石にぶつけた場合など、アライメントに狂いが発生したと思われる方にチェックをおすすめします。

こんな時はアライメント調整を

①ハンドルのセンターが狂っている。
②タイヤが片べりする。
③ハンドルがとられる。
④ショック・サスを交換した時。
⑤フラフラして安定性が悪い。
⑥ホイールチェンジやインチアップした場合。

アライメント測定調整料
国産車 18,000円~
外車 25,000円~
例: スカイライン 24,000円(6カ所)
※一部調整できない車種がございます。スタッフまでお問い合わせ下さい。

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）

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!

COTO&SEVテクニカルショップ

COCKPIT戸塚

TEL.045-802-6230
FAX.045-802-6730

全国通販OK

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

純粋培養サーキット育ち!!

MARGA HILLS PRODUCTS

HomePage http://www.maruga-hills.com/

JZX100系チェイサーエアロパーツ

■グリル	●フードトップモール一体型	¥32,000
■フロントバンパー	●大容量インタークーラー対応	¥98,000
■フロントフェンダー	●235/35-19 OK!	¥92,000
■サイドステップ	----------	¥72,000
■リアバンパー	----------	¥80,000
■リアスパッツ	----------	¥34,000
■Aキット	●G,FB,FF,SS,RB,RSP,RW(C)	特価¥500,000
■車検アダプター	●JTCCタイプリアウイングVer.III用	¥20,000
■後期チェイサー用フォグランプアダプター		¥20,000

マルガヒルズのカーボンざんまいパーツ!!

■カーボンストラットタワーバー	●90系100系ツァラーV対応	¥49,800
■カーボンロアアームスティフナー	●90系100系対応	¥45,000
■カーボンフロントスティフナー		¥43,000
■カーボンヘッドカバー		¥22,500
■カーボンナンバープレート		¥5,000

サーキット生まれの汎用ウイング Ftec type

初期のJCTTで多用された基本タイプ!! Version.I	■FRP	¥57,000
	■カーボン	¥85,000
翼断面に変化を持たせた逸品!! Version.II	■FRP	¥59,000
	■カーボン	¥89,000
GTウイングの革分け！高出力車・高馬力車に最適!! Version.III	■FRP	¥89,000
	■カーボン	¥139,000
そのまましーシングユースOKの本格派!! Version.IV	■FRP	¥178,000
	■カーボン	¥228,000

マークIIをチェイサー顔にする...

JZX100系チェークII!?エアロパーツ

■チェークII フェンダーキット	¥92,000
■チェークII サイドステップ	¥72,000
■チェークII リアスパッツ	¥34,000

MARGA HILLS PRODUCTS マルガヒルズプロダクツ

本社：〒411-0941 静岡県駿東郡長泉町上土狩507-3　TEL&FAX 0559-88-1286
工房：〒410-0012 静岡県沼津市岡一色字子の神725-1-A-2　TEL&FAX 0559-23-0620

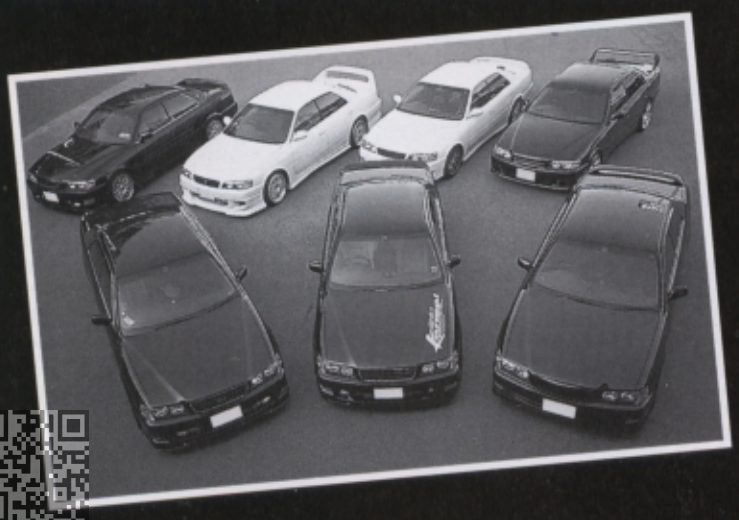
HomePage http://www.maruga-hills.com/

Mark II

Chaser

Cresta

Information Corner



新しく生まれ変わった110系マークⅡの
スペック&データをはじめ
メーカー・ショップのホームページアドレスなど
マークⅡ・チェイサー・クレスタオーナーに
ちょっと役立つ情報をここで紹介

CONTENT UPLOADED BY
WWW.OLDCARMANUALPROJECT.COM

新たなセダンのスタンダードになるか ニューマークⅡの細部に注目！

2000年10月24日に、110系へとフルモデルチェンジしたマークⅡ。いちばんのスポーティグレードであるiR-V、そしてニューマークⅡの「走り」に関する部分は19ページからの特集で詳しく紹介しているので、ここではベーシックな部分での進化のほどを紹介していこう。

まずは外観から。大きく拡大されたインテリアに合わせて採用された背高デザインは、カローラ、セルシオと続く、最近のトヨタデザインの流れを踏襲したものだ。ボディの大きさを生かした、シンプルながらカタマリ感の強いデザインで、マークⅡの車格にふさわしいものになっている。ボディは当然、さらに進化したGOAボディを採用。デュアルエアバッグに加え、前席のサイドエアバッグ、そしてサイドウインドウ部に展開されるカーテンシールドエアバッグという3種類のエアバッグと合わせ、世界トップレベルの衝突安全性を実現しているのだ。

メカニズム面では、新採用となった1JZ-FSEエンジンに注目。直噴システムを採用し、新時代にふさわしい低燃費とローエミッション化を実現しているこのパワーユニット。10・15モード燃費はクラストップレベルの12・6km/ℓ、HCとNOxは平成12年規制値をさらに25%も低減するという数値を達成しているのだ。もちろん、性能面も折り紙付きで、200ps/25・5kg-mをマークする。VVT-iに加え、吸気管長を制御するACISも採用し、全域、特に実用域でのトルクはクラストップレベルの実力を持っているのだ。そして1G-FEもVVT-i化され、すべてのエンジンにVVT-iが搭載されたことも注目すべき変更点だ。

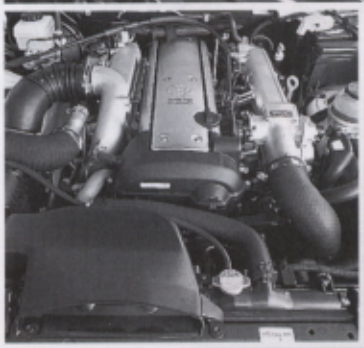
エンジンに合わせてATも進化した。きめ細かな制御が可能になったECT-iEと5速化された5Super ECTの2本立てで、5Super ECTでは状況に応じた操作でドライバーの意志に適応したシフトを行なうAI-SHIFTが盛り込まれている。そして特筆すべきは、DVDカーナビと連動して前方のコーナーや勾配、交差点等を認識し、自動的にシフト制御を行なうという画期的なNAVI・AI-SHIFTシステム。これで、ドライバーの意志により忠実なシフトパターンが行なえるようになり、キビキビとした走りを実現できるようになったのだ。

このほか、安全面はもちろん、パーツのリサイクル率を高めるなど環境にも十分配慮されたニューマークⅡ。これまで以上にセダンユーザーの注目を集めることになりそうだ。

Exterior

これまでのマークⅡの歴史上、もっともドラスティックな変化を遂げたといっても過言ではない110系へのモデルチェンジ。セダンの人気低下が囁かれる中、21世紀へ向けた、新時代のセダンの姿を提案している。

Mechanism



（上・中右）新開発の直噴1JZ-FSEエンジンは、環境性能と動力性能を両立させたトヨタの自信作。（中左）1JZ-GTEも着実に進化している。（下）ATはゲートシフトに。ナビとリンクしたNAVI・AI-SHIFTに注目。

interior

従来から大幅に広がった室内。光触媒を使った画期的な脱臭・抗菌装置エアピュリファイヤー（上右）や、トランクルーム内に設けたラゲッジボックスにはトランクスルーを使ってアクセスできるなど、細かな部分も充実している。

New MARK II Spec&Deta

110系にモデルチェンジしたマークII
トヨタの主力車種だけあって
その進化の充実ぶりは目を見張るものがある
しかし、価格はほぼ据え置きに近い設定
実質的な値下げともいえるバーゲンプライスだ

■寸法・定員

駆動方式			2WD	4WD
全長		mm	4735	
全幅		mm	1760	
全高		mm	1460	1475
ホイールベース		mm	2780	
トレッド	前	mm	1495	1485
	後	mm	1475	1470
最低地上高		mm	155	150
室内	長	mm	1960	
	幅	mm	1480	
	高	mm	1190※	
乗車定員		名	5	

※ムーンルーフ付き車は1155mm

■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		パワーアシスト付きラック&ピニオン
サスペンション	前	ダブルウィッシュボーン式コイルスプリング(スタビライザー付き)
	後	ダブルウィッシュボーン式コイルスプリング※
ブレーキ	前	ベンチレーテッドディスク
	後	ディスク
駆動方式		後輪駆動／四輪駆動

※グランデG-tb、グランデiR-V、グランデiR-Sはリヤスタビライザー付き

■エンジン

形式		1JZ-FSE (2500EFIツインカム24VVT-i D-4)	1JZ-GTE (2500EFIツインカム24ターボVVT-i)	1JZ-GE (2500EFIツインカム24VVT-i)	1G-GE (2000EFI24バルブVVT-i)
種類		水冷直列6気筒縦置き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	ℓ	2,491			1,988
内径×行程	mm	86.0×71.5	86.0×71.5	86.0×71.5	75.0×75.0
圧縮比		11.0	9.0	10.5	10.0
最高出力(ネット)	kW(PS)/r.p.m.	147(200)/6,000	206(280)/6,200	147(200)/6,000	118(160)/6,200
最大トルク(ネット)	N・m(kg・m)/r.p.m.	250(25.5)/3,800	378(38.5)/2,400	255(26.0)/4,000	200(20.4)/4,400
燃料供給装置		筒内直接燃料噴射装置(D-4)	電子制御式燃料噴射装置(EFI)		
燃料タンク容量	ℓ	70			

■トヨタマークII　主要諸元・メーカー希望小売価格

グレード	駆動	エンジン	トランスミッション	車両重量(kg)	10.15モード燃費(km/ℓ)	価格(消費税別・単位:千円)
グランデ	2WD(FR)	1G-FE(2.0ℓ)	ECT-iE	1,380	11.8	2,350
		1JZ-FSE(2.5ℓ)		1,460	12.6	2,730
グランデG			5Super ECT	1,490	12.4	3,060
グランデG-tb		1JZ-GTE(2.5ℓ)	ECT-iE	1,530	9.4	3,330
グランデiR-S		1JZ-FSE(2.5ℓ)	5Super ECT	1,490	12.4	2,950
グランデiR-V		1JZ-GTE(2.5ℓ)	5速マニュアル	1,520	9.8	3,330
			ECT-iE	1,530	9.4	3,360
グランデFour	4WD	1G-FE(2.0ℓ)		1,470	10.6	2,650
"Sパッケージ"						2,460
グランデG Four		1JZ-GE(2.5ℓ)		1,520	9.2	3,260

クルマ好きなら一度は訪れたい

愛知県長久手町にあるトヨタ博物館は、世界でも有数の規模・内容を誇る自動車博物館で、トヨタ車に限らず、自動車史において大きな役割を果たした車を、メーカーを問わず展示しているのが特徴である。

エントランスを入った広いホールには、トヨタの記念すべき第一号乗用車であるトヨダAA型が出迎えてくれる。そして階段を上って2階には、フォードT型やブガッティなど、19世紀末から1940年代までの欧米車を、3階にはスバル360やトヨタ2000GTなど、1970年代までの日本車が展示されており、その数は100台を有に超える。

このほかミュージアムショップやレストラン、資料室などもあり、車に興味を持っている人なら1日中いても飽きない施設だ。

■トヨタ博物館
☎0561-63-5151
開館時間：9：30～16：30
(入館受付は16：00まで)
※夏期(4月～10月)は17：00まで延長
休館日：月曜日(祝祭日の場合は翌日)
及び年末年始
入場料：大人1000円、中高生600円
小学生400円、団体割引あり

車でのアクセスは、東名高速名古屋IC、東名阪自動車道本郷ICからそれぞれ東へ4kmのグ[illegible]沿い。また、トヨタのホームページでも、博物館の情報を得られる。

WWW.CISCOKIDS.COM.AU

今やインターネットは貴重な情報源
家に居ながらレアなネタをゲット！

最近ではテレビや雑誌に加えて、インターネットも有力な情報源である。家に居ながらにして、好きな情報を好きなときに取り出せるという便利さは、インターネットならではのものといえるだろう。

そうした状況に合わせて、クルマ関係のメーカーやショップも独自のホームページを開設するようになり、ボクらユーザーにとっては大変にありがたい環境になっている。ざっと主だったところを挙げただけでも、左の表にあるように実に多くのメーカー・ショップのホームページがあるのだ。

そして、インターネットのもうひとつのメリットとして、オーナー同士の情報交換が手軽に行なえるようになったことも挙げられる。マークⅡ・チェイサー・クレスタに関するオーナーズクラブや個人で運営しているホームページの数も多く、そこでは、実際に装着したオーナーならではのナマのパーツ情報やメンテナンスに関する話、はてはミーティングの情報など、普通ならなかなか聞けないレアなネタがカンタンに手にはいるのだ。

こうしたホームページを見つけるのは、別に難しいことではない。YAHOOやInfoSeekに代表される検索エンジンで「マークⅡ」「チェイサー」「クレスタ」といったキーワードを入れて検索すれば、いくつも見つけられる。カーライフを充実したものにするために、ぜひ利用しよう。アナタの知りたかった情報が、きっと見つかるはずだ。

トヨタのホームページでは新型マークⅡの見積もりだってできてしまう。こんな便利なインターネットを利用しない手はない！

主なメーカー・ショップのホームページアドレス

トヨタ自動車	http://www.toyota.co.jp/
AXiS	http://www.axisworld.co.jp/index.html
阿部商会	http://www.abeshokai.co.jp/
アペックス	http://www.apexi.co.jp/indexa0/index2.html
アレスクリエイト	http://www.alles-create.co.jp/
ウイングスジャパン	http://www.yrc.co.jp/yfc/gab/index.html
ATS	http://www.a-t-s.co.jp/
HKS	http://www.hks-power.co.jp/
HKS関西サービス	http://www.kansaiss.co.jp/
HKS九州サービス	http://www.hks-kyusyu.co.jp/
エンドレス	http://www.endless-sport.co.jp/index.htm
OZジャパン	http://oz-japan.com/index.html
オーツタイヤ	http://www.falken.co.jp/
オートサービスモリ	http://www.as-mori.co.jp/
オーリンズ	http://www.carrozzeriajapan.co.jp/ohlins/ohlins.htm
オクヤマ	http://home4.highway.ne.jp/okuyama/
カーツ	http://www.kaaz.co.jp/
カービング	http://www.carving.co.jp/
カヤバ	http://www.kyb.co.jp/kybes/index.html
クスコ	http://www.cusco.co.jp/
グッドイヤー	http://www.goodyear.co.jp/
KSPエンジニアリング	http://www.ksp-eng.co.jp/
ケージーエム	http://www.kgm.co.jp/
シーウエスト	http://www.rakuten.co.jp/c-west/index.html
ジースプロジェクト	http://www.zees.co.jp/
C-ONE	http://www.c-one.co.jp/
タカタ	http://www.takata.co.jp/
タナベ	http://www.rd-tanabe.com/
田畑ラヂエーター	http://www.tabata-r.co.jp/
ダンロップ	http://www.sumitomorubber.co.jp/index.html
ディースピード	http://www.dspeed.co.jp/
TMC	http://www.rs-r.co.jp/index2.html
Dショップアサヒ	http://www.aiai.co.jp/ic/
ディジョンカーズ	http://www.5zigen.co.jp/
テイン	http://www.tein.co.jp/
To Fit	http://www.to-fit.co.jp/
東洋ゴム	http://www.toyo-rubber.co.jp/
トップフューエル	http://www.pac-gate.co.jp/t-fuel/index.html
トムス	http://www.tomsracing.co.jp/
トヨタテクノクラフト	http://www.toyota-ttc.co.jp/
トライアル	http://www.trial.co.jp/
トラスト	http://www.trust-power.com/
永井電子	http://www.mmjp.or.jp/ULTRA/
ヒッポースリーク	http://www.car-promenade.co.jp/HIPPOSLEEK/
ファースト	http://www.first-inc.co.jp/
ブリヂストン	http://www.bridgestone.co.jp/
BRIG	http://www.brig-bb.co.jp/
ブリッツ	http://www.blitz.co.jp/default.htm
BRID	http://www.bride-jp.com/index2.html
プロジェクトμ	http://www.project-mu.co.jp/
ボメックス	http://www.bomexaero.com/
マインズ	http://www.mines-wave.com/
マルカサービス	http://www.marukanet.co.jp/
ミシュラン	http://www.michelin.co.jp/index.htm
モデリスタ	http://toyota.mediagalaxy.ne.jp/modellista/index.html
ヨコハマゴム	http://www.yrc.co.jp/
ラック	http://www.luck.co.jp/
レイズ	http://rayswheels.co.jp/
レカロ	http://www.iijnet.or.jp/RECARO/

took RACING

T88タービン
オリジナル
サージタンク
90φスロットル
FコンVプロ

HKS パワーライター店
APEX パワーエクセルショップ
BLITZ MAPネットワーク店

トークレーシング
〒862-0930 熊本市小山町527-1
TEL 096(380)3779
FAX 096(389)3299
AM10:00～PM7:00
毎週水曜定休

リモコンドアロック（電波式）
新発売¥9,800
マークⅡは本体¥9,800のみで取付けられます。
オプション（別売）
フューエルセイバー
フューエルセイバー7つの効果
1本組¥9,800 2本組¥14,800
当社は大手カーディーラーへOEMモデルを納入しております
製品は電波法に準拠しています
業販歓迎

テレビ・新聞・カー雑誌等で話題の
自動車盗難・NEWイタズラ警報装置
¥19,800
自動車盗難警報装置
¥29,800
電子サビ防止装置ボディーガード
03-3303-9800 0#スタート
注文専用FAX03-3302-6970
全国通販 To-FIT トゥーフィット
http://www.to-fit.co.jp/

完璧な仕事。

1J/2J SPECIALIST.

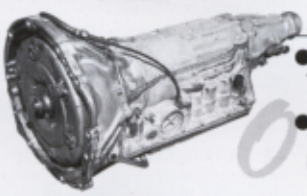
数々のドラッグレース参戦経験に基いた豊富なデータ収集とノウハウにより初めて可能となるチューニングメニュー。様々なシチュエーションに対応しうる車創り。100%自信が持てる仕事で81/90・100が生まれ変わる。

JZX90 1J改2J3.1ℓ
T88 34D
1JC7 TURBINE
HEAD TUNE
1J改2J K3T
JZX90 1J改2J3.1ℓ
K3TR×2

Engine

●7MG改3.2ℓ ENGINE単体
これからオーバーホールしようかな？という方におすすめです。エンジン脱着工賃と部品代も価格に含まれています。
¥650,000（税別）

●1J・2J ENGINE単体
詳細はお気軽にお問い合わせ下さい。
各¥500,000（税別）



AT&MT O/H

●AT O／H強化
TOYOTA・NISSAN他
¥190,000～

●MT O／H
¥50,000～プラス部品代
トラスト6速MT承ります。

MT

●1J・7M OS 3速クロスM／T
OH・工賃込でこの価格です。その他の車種もお受け致します。お気軽に御相談下さい。
¥298,000（税別）

EX Manifolds

●ターボ用EXマニホールド
¥150,000～

One Off Parts

オリジナルワンオフパーツ各種製作致しております。御相談下さい。

インタークーラーパイピング	¥35,000～
マニホールド	¥50,000～
タコ足	¥150,000～
マフラー	¥65,000～

●サージタンク ¥50,000～

Other Parts etc.

●燃調マップコントローラー
トヨタ系 ¥15,800
トヨタ系（ハイカム仕様のロジットロ専用） ¥17,800

●シフトポイントライト
2つの設定回転数をグリーンランプとレッドランプが最適なシフトポイントをお知らせします。
¥16,800

●GRPオイル添加剤
金属の摩擦部分に特殊な被膜を作り出し、金属摩耗を極限まで減少させます。エンジンやミッション等に効果絶大です。
200ml ¥7,000

●GRPオイルスプレー
オイルスプレータイプの強力浸透潤滑剤です。
300ml ¥1,500

Inter Cooler

●ワンオフインタークーラー
抜群の冷却効果があるワンオフのインタークーラーです。あなたの車に合わせて製作致します。お問い合わせ下さい。

Brake Parts

●GREX alcon
BRAKE SYSTEM
13inch（332φ）
JZX90系／100系
（マークⅡ・クレスタ・チェイサー）
限定各1台 ¥369,600（税別）

Turbine

タービン各種取り扱っております。お気軽にお問い合わせ下さい。

Radiator

●オリジナルラジエター

銅2層	JZX81	¥58,000
	JZX90・100	¥40,000
銅3層	JZX81	¥98,000
	JZX90	¥98,000
	JZX100	¥88,000
アルミ3層	JZX90・100	¥138,000

U.S.Import Parts

USインポートパーツ各種取り扱っております。お気軽にお問い合わせ下さい。

●オートメーター各種
タコ ¥44,000～

●オリジナル
フルバケット
シート
color:黒 ¥34,800

TORCO RACING OILS
SPECIAL PERFORMANCE HIGH PERFORMANCE

●SUNOCO OIL 取扱い
価格等は、電話にてお問い合わせください。
レーシングブレンドOIL1ℓ ¥3,000

TUNING CAR MAINTENANCE

現在使用中のチューニングカー（Eng・排気系・足廻り・その他）の不調、トラブルでお悩みの方御相談下さい。迅速解決致します。

VORTECH　tilton　TRUST　EARL'S　brembo　SARD　HKS　Auto Meter　MSD IGNITION　wilwood　OS GIKEN Co., Ltd.　BLITZ　Repulse　CAR SEASON

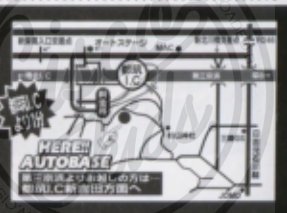
Racing Pro Autobase engineering

有限会社 オートベースエンジニアリング

TEL.045-593-3364　FAX.045-593-3610

〒223-0056 神奈川県横浜市港北区新吉田町5268

ローン大歓迎　年中無休 OPEN 10:00～20:00



JZ-100
ツアラーV
最・速・計・画
キャンペーン

TOURER V Original Parts Line-up

● 強化オートマ
〈特価〉……¥180,000

● ハイフロータービン
……¥198,000

● オリジナルコンピューター
(ハイフロー550cc用)…… ¥190,000
ノーマル ……¥160,000
現車あわせ …… +¥70,000

— Complete Equipment —

DREAM FACTORY

(有)ドリームファクトリー
〒811-1323 福岡市南区弥永5丁目18-18
TEL 092-574-5591
FAX 092-574-4922

http:www.dream-factory.co.jp

JZX100 in サーキット

by TIサーキット

当店ではAUTO FILEチューニング風チェイサーで楽しくサーキット走行しよう!!マシントラブルのない強いJZX100製作します。

21世紀ステップアップ 特 パーツセール中

チェイサー

四国No.1 JZX100 AUTO FILE号
TIサーキットBest/1'48"786/パワー304Ps(TIパワーチェック)

●パーツデーター
エンジン ノーマル
タービン TD05
インタークーラー トラスト
コンピーター HKS F CON V Pro
ダンパー P1ダンパー
スプリング スイフト Ⓕ14k Ⓡ14k

祝 2000年Buddy Club TIシリーズ
耐久チャレンジカップレース
第1戦&2戦 クラス2
連続2位入賞

●ブレーキパット SEI
商品名: SEI タイプCS 30℃~800℃
ガレージからサーキットタイムアタックまで、ブレーキパットのすべての性能を詰め込んだ驚異のハイパフォーマンスパット。
あなたもSEIでタイプアップ

JZX100ツアーV用
レーシングフルチタン
ストレートマフラー
……¥158,000

HKS F-CON V Pro 現車合わせOK
A/Fチェック
……¥160,000より~

Buddy club P1ダンパー
あなたのチェイサーに合せて
フルオーダー製作します。

取扱メーカー
HKS プロショップ
HKS パワーライター店
SEI SPORTS PAD 取扱店
TRUST 5ZIGEN
Buddy club AVS
BILSTEIN ÖHLINS RECARO
Luvix ap Lockheed
etc.

お気軽に電話、FAX、Eメールでお問い合わせ下さい。 西森まで

AUTO FILE

〒781-0112 高知県高知市仁井田1894-2
TEL 088-847-2120
FAX 088-847-2170
E-mail:a-nfile@i-kochi.or.jp

CONTENT UPLOADED BY Cisco Kids. WWW.CISCOKIDS.COM

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

バックナンバーのご案内

BACK NUMBER

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、ご注文下さい。約1ヶ月でお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148～151ページに掲載しています。こちらも合わせてご覧下さい。

●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下さい。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件につき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。また、問い合わせ等はEメールにて次のアドレス　news-pub@news-pub.comまでお願いいたします。

Get HYPER REV/STYLE RV sent directly from Japan!

If you would like to order,please write your Name・Address・Zip-code・Your country・E-mail address・Telephone/FAX NO.
Order is FAX or E mail only please.

FAX : 81-3-5430-4455　E-mail : news-pub@news-pub.com

<Payment Information>
Please write your credit card (VISA / Master / AMEX),your cardnumber (16-place) and expiration date (mm-yyyy),your signature.
*You choice a way of send,which EMS or SAL.

Postage of HYPER REV/STYLE RV (postage list include extra for commission)

(in Japanese Yen)

Quantity		Asia	Oceania・NorthAmerica Middle/ Near East	Europe	South America・Africa
		EMS 4-6days	EMS 5-8days	EMS 4-7days	EMS 5-9daysQuantity
		SAL 13-22 days	SAL 16-22days	SAL 16-22days	SAL 16-22 days
1	EMS	¥1520	¥2040	¥2400	¥3120
	SAL	¥820	¥980	¥980	¥1140
2	EMS	¥2400	¥3200	¥3700	¥5400
	SAL	¥1380	¥1680	¥1680	¥1980
3	EMS	¥3500	¥4700	¥5400	¥8500
	SAL	¥1940	¥2380	¥2380	¥2820

*If you order more than 4 books, please let we know your information by FAX or Email.

チューニング&ドレスアップ徹底ガイド

チューニングノウハウ、パーツカタログはもちろん
各車の魅力をじっくりと掘り下げる企画も満載
大人気を誇る車種別ガイドのトップシリーズ

HYPER REV

Vol.4	トヨタ・スープラ70&80	Vol.21	トヨタ・MR2	Vol.38	日産ステージア
Vol.5	スバル・レガシィツーリングワゴン	Vol.22	スズキ・ワゴンR	Vol.39	トヨタ・ランドクルーザー
Vol.6	マツダRX-7 FD&FC3S	Vol.23	マツダ・RX-7　No.2	Vol.40	スバル・レガシィ　No.3
Vol.7	ホンダ・シビック／CR-X	Vol.24	スバル・レガシィ　No.2	Vol.41	スバル・フォレスター
Vol.8	日産180SX／S13シルビア	Vol.25	日産フェアレディZ	Vol.42	日産・プリメーラ
Vol.9	ホンダ アコード・ワゴン	Vol.26	トヨタ・マークⅡ／チェイサー／クレスタ	Vol.43	トヨタ・アルテッツァ
Vol.10	三菱パジェロ	Vol.27	ホンダ・インテグラ	Vol.44	トヨタ・スターレット
Vol.11	日産スカイラインGTS-t	Vol.28	スバル・インプレッサ　No.2	Vol.45	スズキ・ジムニー
Vol.12	スバル・インプレッサ	Vol.29	トヨタ・スープラ　No.2	Vol.46	ホンダ・S2000
Vol.13	ホンダ・オデッセイ	Vol.30	トヨタ・セリカ	Vol.47	トヨタ・ヴィッツ
Vol.14	マツダ・ユーノス ロードスター　No.2	Vol.31	ホンダ・シビック／CR-X　No.2	Vol.48	トヨタ・レビン／トレノ　No.2
Vol.15	日産スカイラインGT-R　No.2	Vol.32	ホンダ・NSX	Vol.49	日産シルビア　No.3
Vol.16	トヨタ・ハイラックスサーフ	Vol.33	三菱ランサー・エボリューション　No.2	Vol.50	トヨタ・MR2　No.2
Vol.17	三菱ランサー・エボリューション	Vol.34	トヨタ・アリスト	Vol.51	マツダ・ロードスター　No.3
Vol.18	トヨタ・レビン／トレノ	Vol.35	トヨタ・ソアラ	Vol.52	日産マーチ
Vol.19	日産シルビア　No.2	Vol.36	トヨタ・セルシオ	Vol.53	スズキ・エスクード
Vol.20	日産セドリック・グロリア	Vol.37	日産スカイラインNo.2	Vol.54	マツダ・RX-7　No.3

■本体各1748円～2000円

Vol.52 日産マーチ

飾らない名車マーチ、そのロングセラーの秘密と魅力を探る／ボーイズレーサーの素晴らしき世界／nismoワークスの実力／スタイル別エアロカスタム実例集／レースを戦うマーチたち／ショップ&メーカーデモカーアルバム／チューニングの基礎知識／開発スタッフインタビュー／自分でやろうメンテナンス／最新パーツカタログ／実車装着ホイールマッチング

■本体2000円　■全196ページ

Vol.51 マツダ・ロードスター No.3

初代NAから2代目NB型まで専用パーツを徹底網羅&チューニング情報満載！／2000年夏のマイナーチェンジ可変バルブタイミング機構付きエンジンの実力とは／走りのテイストをさらに高く有力ファクトリーたちの実力／初代モデルリフレッシュ大作戦／ショップ&メーカーデモカーアルバム／真のオーバーホールとは／初歩のメンテナンスNB型編／実車装着ホイールマッチング 他

■本体2000円　■全196ページ

Vol.26 トヨタ マークⅡ／チェイサー／クレスタ

スポーティセダン、マークⅡ3兄弟のチューニング&ドレスアップを徹底特集／有名メーカー&ショップのチューンドJZX100をサーキットで緊急インプレッション／MT vs AT!?　チェイサー・チューンのポイント／JZX100用車高調をサーキットでフルテスト／エンジン・チューニング・ノウハウ／JZX100&90系にマッチするアフターパーツカタログ 他

■本体2000円
■全228ページ

BACKNUMBER

Vol.56
日産 R32 GT-R

2001年1月上旬発売予定！

■本体2000円(予定)

Vol.54
マツダ・RX-7 No.3

21世紀に向け熟成を重ねるRX-7の最新チューンを徹底網羅！／最強グレードRZ復活／ロータリーマイスター達の新しい提案／藤田流チューンの神髄を見る／RE雨宮ワールドの悦楽／ゼロヨン9秒台への布石／コンペティションシーンを席巻するロータリーパワー／デモカーコレクション／中古FD購入ガイド／最新パーツカタログ／FD3S実車装着ホイールマッチング

■本体2000円 ■全220ページ

Vol.53
スズキ・エスクード

ライトクロカンのパイオニア その歴史を探る／初代＆2代目実力徹底検証！／歴代モデル詳細ヒストリー／戦うモンスターエスクード／ショップ＆オーナーのスペシャルエスクードアルバム／押さえておきたい！ オフロード走行の基本テク／初代モデルリフレッシュプラン／オールテレーンタイヤ実地比較テスト／自分でやろうメンテナンス／最新パーツカタログ

■本体2000円 ■全172ページ

RVドレスアップガイドシリーズ

ミニバン・ワゴンのドレスアップの全てを車種別に特集
各メーカーのデモカーを始めエアロパーツや機能パーツなど
アフターパーツを網羅したドレスアップガイドの決定版

STYLE RV

Vol.20
マツダ・デミオ

コンパクトワゴンという新ジャンルを築き、96年のデビュー以来約4年間で40万台近いビックセールスを記録している、マツダ・デミオ。そのデミオの最新エアロからパーツカタログなどのドレスアップ情報はもちろん、2000年9月末のマイナーチェンジ情報までカバー！ デミオオーナー待望の1冊だ。

■本体1900円
■全268ページ

Vol.1	ホンダ・S-MX	Vol.11	ホンダ・アコードワゴン
Vol.2	ホンダ・ステップワゴン	Vol.12	ミツビシ・シャリオグランディス
Vol.3	トヨタ・エスティマ／ルシーダ&エミーナ	Vol.13	トヨタ・ライトエース／タウンエース・ノア
Vol.4	ホンダ・ライフ	Vol.14	ホンダ・キャパ
Vol.5	ニッサン・ラルゴ&セレナ	Vol.15	ホンダ・ステップワゴンNo.2
Vol.6	ホンダ・オデッセイ	Vol.16	日産・キューブ
Vol.7	ニッサン・エルグランド	Vol.17	スバル・レガシィワゴン
Vol.8	スズキ・ワゴンR	Vol.18	ホンダ・オデッセイ No.2
Vol.9	トヨタ・ハイエース／レジアス・グランビア	Vol.19	トヨタ・エスティマ／ルシーダ&エミーナ No.3
Vol.10	トヨタ・エスティマ／ルシーダ&エミーナ No.2		

Vol.21 ニッサン・ラルゴ&セレナ NO.2 2000年12月12日発売！ ■本体1900円(予定)

[ハイパーレブビデオ]

**車種別ガイドのハイパーレブがビデオになって登場！
迫力のバトルシーンやチューナーのナマの声など
映像でしか味わえないおもしろさ満載のガイドです**

Vol.1	スバル インプレッサ	2,381円+税
Vol.2	マツダ RX-7	2,381円+税
Vol.3	日産 スカイラインGT-R	2,381円+税
Vol.4	日産 シルビア	2,381円+税
Vol.5	三菱 ランサーエボリューション	2,381円+税
Vol.6	スバル レガシィ	2,381円+税
特別編	ホンダ S2000	2,190円+税
特別編	インプレッサマガジンビデオ	2,381円+税
ドラテクバイブルVol.1	「筑波完全攻略法!」	2,381円+税

ハイパーレブビデオスペシャル「スポーツFR No.1 決定戦!」

「チューニングカー比較 筑波サーキット徹底バトル」S2000からハチロクまで新旧、排気量関係なしのチューンドカー走りの比較&ドラテク養成講座／「最新オープンスポーツカー徹底チェック」ロードスター、MR-S、S2000のメカニズムや走りを掘り下げて解説／チューンドカーのエントリーマシンともいえるシルビア&ハチロク。その走りの内容や特徴に迫る「気になるライトウエイト車」など。

■本体2,400円+税 Hi-Fi60分

購入方法

ご自宅までお届けする通信販売でどうぞ。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週間以内にお届けします。送料はご注文1件に付き500円です。

最新のチューニング情報をGETするなら

レブスピード
REV SPEED
STREET TUNING CAR MAGAZINE

毎月26日発売
定価500円(税込み)

だね!!

**イマー番ホットで役に立つ
いろんなネタを満載!!
クルマで遊びたいヒトのための
チューニングマガジン**

車種別チューニングガイドの決定版が『ハイパーレブ』ならば、最新チューニング情報テンコ盛りなのが『レブスピード』だ!! 速いクルマはもちろん、とにかく目立つカッコイイクルマまで、毎月毎月ドッサリ紹介。さらにプロショップならではのチューニングノウハウもいっぱいだから、自分のクルマをいじるための参考にしておくれ～。とにかくオモシロくて役に立つ、クルマで遊ぶヒトのための雑誌です。本屋さんでどうぞ。

NEWs PUBLISHING CO.,INC.
ニューズ出版

〒154-0005 東京都世田谷区三宿2-4-7
株式会社ニューズ出版 販売部
TEL.03-5430-4440 FAX.03-5430-4455
E-mail : news-pub@news-pub.com

ニューズ出版インターネットホームページ
http://www.news-pub.com
弊社の刊行物に関する情報をご案内いたします

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。特に下記の「ハイパーショップ」書店では、バックナンバーも含めて在庫を豊富に用意しております。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。

●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03-5430-4455（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。またEメールでのお問い合わせは以下のアドレスnews-pub@news-pub.comまでお願いします。

ニューズ出版

ハイパーショップのご案内

オーナー必携の1冊
ここならバックナンバーも在庫豊富

株式会社ニューズ出版　〒154-0005　東京都世田谷区三宿2-4-7　TEL 03-5430-4440　FAX 03-5430-4455

宇都宮市雀の宮1-4-23	ブックスランド雀の宮店	☎028-653-3211
宇都宮市上戸祭町2-2-13	J－BOX戸祭店	☎028-650-1616
宇都宮市伝馬町2-22	ブックランドアレックス伝馬町店	☎028-637-3430
宇都宮市御幸ケ原町59-11	BOOKSサンライズ御幸ケ原店	☎028-660-5278
宇都宮市平松本町168	J－BOX平松店	☎028-637-2222
宇都宮市西一の沢町2-1	うさぎや作新学院前店	☎028-647-1391
宇都宮市北若松原1-14	リブロ宇都宮南店	☎028-645-1700
足利市小俣南町343-4	ファミリーBOOK小俣店	☎0284-62-6878
栃木市薗部町3-10	メディアクラブAtoZ栃木店	☎0282-24-6411
栃木市昭和町2-25	文教堂書店新栃木店	☎0282-20-1135
佐野市富岡町106	ブックス・テン	☎0283-24-0970
佐野市堀米町138	ファミリーBOOK佐野店	☎0283-20-1278
鹿沼市茂呂2284-1	J－BOX鹿沼店	☎0289-63-6666
小山市羽川488-1	ダイセイコー小山店	☎0285-25-0223
小山市城東6-36-13	創文堂	☎0285-23-4198
小山市稲葉郷285-1	ファミリーBOOK城東店	☎0285-25-6678
小山市中久喜1345-6	新駸堂中久喜本店	☎0285-30-1115
大田原市美原1-13-5	小山田書店美原店	☎0287-22-2333
黒磯市高砂町4-4	あすなろ書店	☎0287-62-2603
黒磯市下厚崎264	ハートブックスTSUTAYA黒磯店	☎0287-62-3939
河内郡河内町中岡本4027	ブックス・オム	☎028-673-4039
下都賀郡壬生町おもちゃのまち1-2-22	宮脇書店おもちゃのまち店	☎0282-86-0050
下都賀郡岩舟町静1164-1	ファミリーBOOK岩舟店	☎0282-55-8278
安蘇郡田沼町田沼1393	至誠堂書店	☎0283-62-0070
■群馬県		
前橋市亀泉町字上泉境271-13	ファミリーBOOK亀泉店	☎027-269-9778
前橋市天川町133-2	文真堂書店天川店	☎027-224-3121
桐生市相生町2-375-3	文真堂書店相生店	☎0277-52-3807
桐生市川内町3-278-1	ファミリーBOOK川内店	☎0277-65-5378
桐生市境野町6-488-1	ファミリーBOOK境野店	☎0277-45-0978
伊勢崎市上諏訪町1228-1	文真堂書店上諏訪店	☎0270-24-7277
伊勢崎市除ヶ町247-1	ファミリーBOOK伊勢崎南店	☎0270-32-9478
伊勢崎市八幡町4-6	ファミリーBOOK伊勢崎店	☎0270-23-7178
伊勢崎市柳原町59-1	ファミリーBOOK柳原店	☎0270-21-6978
伊勢崎市連取町766-37	ファミリーBOOK連取店	☎0270-25-9878
伊勢崎市連取町397-1	TIME CLIP連取店	☎0270-21-1388
太田市新井町565-1	TIME CLIP新井店	☎0276-46-7622
太田市石原町540-5	文真堂書店石原店	☎0276-48-6685
太田市高林寿町1809-1 太田高林サティ1F	太田高林サティ　ザ・シティ	☎0276-38-1131
太田市東本町56-13	ファミリーBOOK太田店	☎0276-26-1878
館林市緑町2-19-1　六郷ハイツ1F	みくに書房	☎0276-75-0132
館林市近藤町178-96	文教堂書店館林店	☎0276-70-1361
安中市高別当344-1	ファミリーBOOK安中店	☎0273-82-7278
勢多郡大胡町大胡343-3	ファミリーBOOK大胡店	☎027-283-0078
群馬郡群馬町箕谷	BOOKSサンエイ	☎027-373-1156
多野郡新町堂場1738-8	ファミリーBOOK新町店	☎0274-42-9578
甘楽郡下仁田町馬山394-1	ファミリーBOOK下仁田店	☎0274-82-6178
佐波郡東村東小保方2602	ファミリーBOOK東村店	☎0270-62-8678
佐波郡境町栄791	ファミリーBOOK境店	☎0270-74-8378
新田郡尾島町安養寺36-1	ファミリーBOOK尾島店	☎0276-52-4278
新田郡笠懸町阿左美176-6	ファミリーBOOK笠懸店	☎0277-76-9378
新田郡笠懸町阿左美591-1	文真堂書店阿左美店	☎0277-77-1239
新田郡笠懸町大字阿左美177-2	オートバックス 桐生西店	☎0277-76-0189
山田郡大間々町大間々27-2	ファミリーBOOK大間々店	☎0277-72-2878
邑楽郡板倉町岩田1329	ファミリーBOOK板倉店	☎0276-82-4478
邑楽郡大泉町朝日3-2-23	キャプテンブック	☎0276-62-4915
邑楽郡邑楽町中野2995-2	ファミリーBOOK中野店	☎0276-88-3978
渋川市御幸田84-1	オートバックス渋川店	☎0279-20-1170
■埼玉県		
川越市南台2-11-1	みずむら書房	☎0492-43-3847
川越市並木72	Book　Mind	☎0492-35-3829
川越市脇田本町6-3	精文堂	☎0492-47-0025
熊谷市円光2-4-48	チサンブックセンター熊谷店	☎0485-25-8962
熊谷市[illegible]-1　ニットーモール4F	新栄堂書店熊谷店	☎0485-27-3911
[illegible]　リブレ1番街1号館208	金華堂書店	☎048-253-7057

北海道

■北海道		
札幌市白石区栄通17	コープ協同産業アウルルーシー店書籍売場	☎011-854-4822
札幌市清田区北野3条2-13-55	本の店岩本北野店	☎011-883-8036
札幌市清田区真栄4条2-103-6	本の店岩本真栄店	☎011-885-2890
函館市鍛冶2-7-10	TSUTAYA函館鍛冶店	☎0138-31-5858
北見市寿町5-11	booksいずみ北見店	☎0157-61-7317
帯広市大通南14-22-1	TSUTAYA大通高架下店	☎0155-28-3728
岩見沢市9条西18-8-4	ゾーン岩見沢店	☎0126-22-3892
苫小牧市ときわ町6-23-30	TSUTAYA苫小牧バイパス店	☎0144-68-6666
千歳市東郊1-4-1-3	TSUTAYAサーモンパーク店	☎0123-26-6626
稚内市大黒2丁目	オートバックス 南稚内店	☎0162-24-4484
河東郡音更町木野大通西12-1-10	TSUTAYA木野店	☎0155-31-8835
標津郡中標津町東2条北1-2	明屋書店中標津店	☎01537-2-8451

東北

■青森県		
青森市大野前田64-5	ブックショップバズ荒川通り店	☎0177-29-3377
弘前市田町5-5-2	TSUTAYA堅田店	☎0172-38-1141
八戸市湊高台2-1-3	成田本店みなと高台店	☎0178-35-6161
■岩手県		
稗貫郡石鳥谷町小森林第5地割231-1	ドリーム花巻空港店	☎0198-26-5588
盛岡市下太田沢田68-25 かしむら太田プラザ内	さわや書店太田店	☎019-658-0605
盛岡市三本柳23地割25-1	オートバックス 盛岡南店	☎0196-38-8763
胆沢郡金ケ崎町西根西地蔵野35-3	松田書店金ケ崎店	☎0197-44-4375
■宮城県		
仙台市宮城野区小田原2-2-50	ブックセンター湘南小田原店	☎022-792-8195
仙台市青葉区川平1-5-25	とりたき書店	☎022-278-0707
仙台市泉区松森字後田45-1	ブックセンタースクラム	☎022-373-3887
仙台市泉区松森字坂下1-1	オートバックス 泉店	☎022-374-0005
石巻市南中里1-10-18	オートバックス 石巻店	☎0225-93-2737
■秋田県		
秋田市八幡1-6-36	オートバックス秋田店	☎0188-66-6161
本荘市裏尾崎町2-2	泰林堂書店	☎0184-24-5300
■山形県		
山形市千手堂102-3	千手堂書店	☎023-684-7888
天童市穂塚1-6-36	ぶんぶん堂	☎023-654-2739
■福島県		
会津若松市インター西116	レオクラブ会津アピオ店（レオクラブインター店）	☎0242-37-2633
郡山市富久山町八山田字向作59-6	みどり書房富久山店	☎0249-21-3820
郡山市堤1-26	レオクラブTSUTAYA新桜通店	☎0249-51-1100
郡山市開成6-252	レオクラブTSUTAYA開成店	☎0249-39-2111
白河市北真舟25-2　東邦ビル1F	Book　PAL西部店	☎0248-24-6935
白河市北中川原161-1	みどり書房白河店	☎0248-27-8207
二本松市杉田駄子内20-1	宮脇書店二本松店	☎0243-62-2488
田村郡常葉町中町	石川屋書店	☎0247-77-2001

関東

■茨城県		
石岡市杉並1-3-22	おがわやブックセンター	☎0299-23-3933
下妻市大字高道祖字西原1384-21	イエローハット 下妻店	☎0296-45-1135
水海道市浦町4551-1	ブック・シアター・ベル	☎0297-22-0261
つくば市吾妻3-8-7	友朋堂書店	☎0298-52-3665
ひたちなか市馬渡3861-4	浜田ブックセンター	☎029-274-5161
那珂郡東海村舟石川字大山台1570-19	ブックエース東海店	☎029-283-3113
鹿島郡鉾田町鉾田2473-2	増子書店	☎0291-32-2325
行方郡潮来町延方1452	文教堂書店潮来店	☎0299-66-3450
稲敷郡江戸崎町江戸崎甲4836 江戸崎SC2F	こうの書店パンプ店	☎0298-92-9174
猿島郡総和町西牛谷1014-3	BOOKSセキグチ牛谷店	☎0280-31-7138
北相馬郡守谷町立沢1131-6	明文堂書店守谷店	☎0297-48-5005
■栃木県		
宇都宮市花園町3-3	ロクブンブックステーション	☎028-637-4341
宇都宮市幸町13-9	BOOKSサンライズ陽西通店	☎028-638-0857
宇都宮市簗瀬町393-1	ブックランドアレックス簗瀬店	☎028-634-3722

印旛郡栄町安食2170-1	ブックフェスタ	☎0476-95-6353
東葛飾郡沼南町鳳早町1-3-13	スーパーオートバックス かしわ沼南店	☎0471-92-4000
■東京都		
千代田区神田神保町1-3-2	書泉グランデ	☎03-3295-0011
千代田区神田神保町1-21	書泉ブックマート	☎03-3294-0011
千代田区神田佐久間町1-11-1	書泉ブックタワー	☎03-5296-0051
中央区八重洲2-5-1	八重洲ブックセンター	☎03-3281-1811
中央区銀座5-6-1	近藤書店	☎03-3571-2480
港区新橋4-30-5	トミタBOOKS	☎03-3431-0112
新宿区神楽坂2-16-1	のりもの倶楽部	☎03-3267-2724
江東区東雲2-7-20　スーパーオートバックス東京ベイ	東雲店3F「クルマとバイクの専門店」リンドバーグTOKYO	☎03-3529-0705
品川区小山3-21-16	ソーブン堂書店武蔵小山店	☎03-3783-5801
品川区西五反田1-18-9　五反田NTTビル1F	あおい書店五反田店	☎03-3495-7289
目黒区中町1-28-6	産興堂書店	☎03-3712-8254
目黒区自由が丘1-6-9 自由が丘とうきゅう4F	自由が丘とうきゅう東光堂	☎03-3718-0109
大田区久が原3-31-16	雄美堂	☎03-3753-2738
世田谷区池尻3-1-3　武藤工業ビルB1F	ムトーオレンジキャット	☎03-5486-1151
世田谷区上用賀2-4-18 コリーヌ馬事公苑1F	蔦屋書店馬事公苑店	☎03-5450-3232
世田谷区尾山台2-29-20	「クルマとバイクの専門店」リンドバーグ	☎03-3705-2021
世田谷区若林4-20-8	山下書店世田谷店	☎03-3419-0617
渋谷区神宮前5-53-67 コスモス青山ビルガーデンフロアB2F	青山ブックセンター本店	☎03-5485-5511
渋谷区千駄ヶ谷5-24-2 タカシマヤタイムズスクエア	紀伊國屋書店新宿南店	☎03-5361-3301
渋谷区恵比寿西1-7-4	ミスタークラフト	☎03-3461-2665
渋谷区笹塚1-30-5	BOOKSクリッパー	☎03-3467-7081
中野区鷺宮4-34-2	Book　Shop　Z	☎03-3330-1161
中野区沼袋3-27-6	ブックス805	☎03-3385-5721
豊島区北大塚3-32	立美堂書店大塚店	☎03-3918-0428
板橋区板橋2-64-15	ブックタウン	☎03-3961-8221
板橋区蓮沼町26-2	BOOK-AID	☎03-3965-2850
板橋区蓮根3-9	文教堂書店西台店	☎03-5392-3003
練馬区高松5-5	文教堂書店光ヶ丘店	☎03-5372-0864
練馬区北町6-31-1	宮脇書店練馬店	☎03-3559-3252
練馬区石神井台7-26-1	TSUTAYA　石神井台店	☎03-3929-4699
葛飾区高砂2-38-6	セントラルブックス	☎03-3673-8560
江戸川区春江町2-40-1	椿書房	☎03-3676-8131
江戸川区小松川3-36-22　エクセルビル204	ぱぴるす江戸川店	☎03-3637-1151
江戸川区東葛西5-45-6	マルカ書店東葛西店	☎03-5658-6991
八王子市越野23-13	バルス越野店	☎0426-77-0744
八王子市日吉町13-24	マガジンショップ井上	☎0426-22-9282
八王子市石川町924	オートバックス 八王子石川工業団地店	☎0426-56-5626
武蔵野市吉祥寺本町1-14-3	ブックスルーエ	☎0422-22-5677
武蔵野市境2-3-2	でんでん堂書店	☎0422-36-1450
小金井市前原町5-3-15	オートバックス 小金井店	☎0423-87-8700
小平市花小金井3-20-6	オートバックス 小平店	☎0424-51-0539
三鷹市野崎4-7-3	ハタヤ書店	☎0422-31-8221
青梅市今寺3-443-15	タイヨー	☎0428-32-6082
調布市国領町4-51-7　ピエール・ジークル1F	文教堂書店国領店	☎0424-82-9781
町田市玉川学園2-21-9　オダキューOX内	ブックメイツ玉川学園店	☎0427-24-2629
日野市日野台5-5-10	一見堂書店	☎042-581-1430
東村山市久米川町5-3-1	TSUTAYA東村山店	☎042-397-4801
東村山市美住町2-18-41	オートバックス東村山店	☎0423-91-4111
国立市中1-9-1　増田ビル内	増田書店	☎042-572-0262
東大和市中央3-889-1	TSUTAYA東大和店	☎042-567-3911
清瀬市梅園2-10	文教堂書店清瀬店	☎0424-97-7055
清瀬市元町1-4-5　西友新清瀬店4F	BOOKSいいだクレア店	☎0424-95-9570
武蔵村山市学園1-50-1	メディア本店B館	☎042-561-4099
多摩市豊ケ丘1-59-10	ユーブックス	☎042-371-8141
あきる野市渕上178-1	メディアあきる野店	☎042-558-8584
■神奈川県		
横浜市鶴見区豊岡町2-1　西友鶴見店5F	西友鶴見店書籍売場	☎045-575-7711
横浜市神奈川区菅田町1704-1	BOOKSモア	☎045-473-7401
横浜市神奈川区新町7-1	オートバックス 東神奈川店	☎045-450-3337
横浜市磯子区上中里町851	ブックス・キタミ上中里店	☎045-774-7732
横浜市金沢区富岡東6-31-7	富岡書房	☎045-774-3500
横浜市栄区長倉町1-1387-1	文教堂書店栄上郷店	☎045-895-3220
横浜市栄区飯島町1435	文教堂書店本郷台店	☎045-894-9060
横浜市泉区岡津町121	ブックスキタミ山手台店	☎045-812-5791
横浜市青葉区青葉台1-6-13	文教堂書店青葉台南口店	☎045-983-5150
横浜市青葉区青葉台2-5 アレックス青葉台2F	グリーンブックス文教堂	☎045-983-4270
横浜市青葉区青葉台2-9-1	文教堂書店青葉台北口店	☎045-983-9240
横浜市青葉区たちばな台2-24-1	文教堂書店たちばな台店	☎045-962-3560
横浜市都筑区茅田東4-4-11	文教堂書店港北ニュータウン店	☎045-941-6540
横浜市都筑区仲町台1-4　パルスポット1F	ゆうゆう堂	☎045-943-8833
横浜市都筑区あゆみが丘1-1	スーパーオートバックス246江田店	☎045-911-0189
川崎市高津区上作延234	文教堂書店上作店	☎044-866-4332
川崎市麻生区上麻生1-5-2 日土地新百合ヶ丘ビルB1F	あゆみBooks新百合ヶ丘店	☎044-952-1362
川崎市麻生区下麻生38	文教堂書店麻生店	☎044-989-3160
川崎市麻生区上麻生28	あおい書店麻生店	☎044-989-4538
横須賀市船越町1-52	東京堂	☎0468-61-3253
横須賀市野比2-1-6	平坂書房野比店	☎0468-49-3221
平塚市岡崎5898-1	文教堂書店伊勢原南店	☎0463-59-5121
藤沢市南藤沢2-1-1	有隣堂藤沢店	☎0466-26-1411
藤沢市鵠沼[illegible]4-16-6	文教堂書店六会店	☎0466-82-9610
[illegible]4	有隣堂湘南台店	☎0466-44-1231

川口市西川口3-30-15	長嶋書店	☎048-253-5259
川口市朝日4-13	文教堂書店川口朝日町店	☎048-228-1646
浦和市道祖土3-5-20	ブックス21	☎048-887-1771
大宮市大成町3-545	さきたま書店	☎048-651-2877
大宮市吉野町2-211-7	文教堂書店大宮吉野店	☎048-654-2666
大宮市宮町1-60 大宮ロフト8F	ジュンク堂書店大宮ロフト店	☎048-640-3111
大宮市三橋1-1504-1	オートバックス 大宮店	☎048-648-9677
所沢市緑町1-1-10	白樺書房	☎042-922-6990
所沢市西住吉10-21	文教堂書店所沢店	☎042-928-1929
所沢市東所沢和田2-3-2	BOOKS　CULP	☎042-945-8775
所沢市若松町853-3	ブックス・タマ所沢店	☎042-998-5830
飯能市仲町4-15	田中一誠堂	☎0429-74-1111
飯能市柳町26-4	ファミリーBOOK飯能店	☎0429-72-8078
本庄市緑2-5700	ファミリーBOOK本庄店	☎0495-22-7878
東松山市松葉町4-5-38	比企文化社	☎0493-22-0232
東松山市沢口町15-1	マイタウン栄瑋堂	☎0493-23-6611
春日部市粕壁東2-5-1　ロビンソン百貨店6F	須原屋春日部店	☎048-763-1211
春日部市豊町3-1-7	ブックガーデン春日部店	☎048-735-4243
狭山市入間川2-3-2	謙受堂	☎042-952-2509
狭山市入間川3-4-20	盛文堂書店	☎042-952-2815
羽生市中央1-2-11	松栄堂書店	☎0485-61-0419
羽生市中岩瀬1059-1	TSUTAYA羽生店	☎0485-63-3455
羽生市中央5-3861-2	ファミリーBOOK羽生店	☎0485-63-4778
深谷市上柴町東6-8-7	ファミリーBOOK深谷店	☎0485-73-5578
上尾市春日2-5-1	TSUTAYA上尾店	☎048-772-7541
上尾市上野45	ブックガーデン上尾店	☎048-726-3699
越谷市谷中町2-58	竹島書店越谷店	☎0489-65-1135
越谷市上間久里862	スーパーソフトボックスせんげん台店	☎0489-73-2030
越谷市大字大里474-1	オートバックス 北越谷店	☎0489-77-8335
蕨市塚越5-54-18	TSUTAYA西川口店	☎048-444-0941
鳩ヶ谷市南4-15-8	BOOKSドリーム	☎048-286-4060
久喜市中央4-9-11 イトーヨーカドー久喜店4F	温古堂イトーヨーカドー店	☎0480-22-5311
八潮市南後谷八幡400	竹島書店八潮店	☎0489-31-4785
上福岡市松山2-5-9	文教堂書店上福岡店	☎0492-63-3141
三郷市三郷3-17-5	竹島書店三郷店	☎0489-58-8511
三郷市戸ケ崎3-556-2	竹島書店戸ケ崎店	☎0489-55-6625
坂戸市南町4-10	Kブックス	☎0492-84-4133
鶴ヶ島市松ヶ丘3-16-3	ファミリーBOOK鶴ヶ島店	☎0492-87-1178
北足立郡伊奈町小室字津地2268-14	チサンブックセンター伊奈店	☎048-721-6771
入間郡毛呂山町長瀬533-1	ファミリーBOOK毛呂山店	☎0492-94-0078
入間郡三芳町藤久保923-4	オートバックス 三芳店	☎0492-58-5730
秩父郡皆野町皆野1811-1	ブック&ビデオ　スバル	☎0494-62-1883
児玉郡児玉町吉田林400-1	ファミリーBOOK児玉店	☎0495-72-6578
児玉郡上里町神保原町字椙ノ木450	ファミリーBOOK上里店	☎0495-34-0078
大里郡江南町樋春2071	ファミリーBOOK江南店	☎0485-36-6178
■千葉県		
千葉市中央区春日2-25-1	ブックスワールド西千葉店	☎043-243-2630
千葉市若葉区東寺山町572-18	メディアクラブAtoZ千葉店	☎043-252-8877
千葉市若葉区みつわ台4-1-7	地球堂	☎043-255-3856
千葉市稲毛区山王町307-2	オートバックス 千葉長沼店	☎043-424-8561
千葉市美浜区稲毛海岸5-2-35	ブックスJベルスクエア店	☎043-248-5464
銚子市新生町1-40-24	宝文堂書店	☎0479-22-0769
市川市関ヶ原16-2	TSUTAYA行徳店	☎047-358-3939
市川市国分1-5	文教堂書店市川店	☎047-320-8286
市川市八幡3-43-1	椿書房本八幡店	☎047-322-3501
市川市相之川3-13	アークブックセンター南行徳店	☎047-397-4641
市川市妙典1-1 市川妙典サティ2番街	ビブロス市川店	☎047-395-2397
船橋市習志野台2-73-9	御幸	☎047-466-4493
船橋市金杉5-10	文教堂書店金杉店	☎0474-47-1113
船橋市新高根1-9-14	ときわ書房船橋芝山店	☎047-490-1961
木更津市大久保2-9-9	本屋しげちゃん	☎0438-36-3419
野田市花井231-7	オークスメディアパーク野田店	☎0471-23-0094
佐倉市大崎台1-2-7　JR佐倉駅南口前	青山書店	☎043-486-8812
佐倉市王子台6-26-6	文教堂書店王子台店	☎043-463-1782
東金市東金800-5	文教堂書店東金市役所前店	☎0475-52-6861
東金市道庭字八島659 おかじま電器東金店2号館	おかじま電器東金店書籍売場	☎0475-52-0111
習志野市東習志野7-3-1 イトーヨーカドー東習志野店4F	堀江良文堂書店東習志野店	☎0474-70-1211
柏市明原3-2-25	オークスブックセンター柏明原店	☎0471-46-0094
流山市三輪野山1026	マイ・ブックス流山店	☎0471-58-8511
流山市鰭ケ崎2040-1	宮脇書店流山店	☎0471-50-1500
八千代市勝田台1-10リブレ京成3F	多田屋勝田台店	☎0474-85-8916
八千代市八千代台東1-1-10 ユアー・エルム3F	堀江良文堂書店八千代台店	☎0474-84-1408
八千代市大和田新田438-1	タカヨシブックセンター八千代店	☎047-458-1867
八千代市勝田台1-31-7	PAC勝田台店	☎047-487-7751
鎌ケ谷市右京塚3-3	すばる書店鎌ケ谷店	☎0474-42-0421
浦安市北栄1-11	文教堂書店浦安駅店	☎047-381-5662
浦安市北栄3-26-3	アークブックセンターやなぎ通り店	☎047-354-4623
浦安市東野2-1-18	文教堂書店浦安店	☎047-354-5610
印西市小林1811	アイタイム	☎0476-97-3715
印西市武西学園台2-1200　東京電機大学学生協千葉ニュータウンキャンパス店書籍部		☎0476-46-7911
印西市戸神469-2	多田屋アルカサール店	☎0476-47-2122
東葛飾郡沼南町大島田450-3	ファミリーBOOK沼南店	☎0471-92-3078
東葛飾郡沼南町1-3-13　スーパーオートバックス柏店内	コルソティーボ柏店	☎0471-60-6650
印旛郡酒々井町中央台2-24　サンプラム内	信水舎書店酒々井店	☎043-496-8404

本巣郡糸貫町三橋1-40	自由書房ブックセンター糸貫店	☎058-323-4301
恵那郡福岡町福岡長根	三洋堂書店福岡店	☎0573-72-3884
益田郡下呂町小川1236-1 ショッピングセンターピア内	喜久屋ピア店	☎0576-23-1001
■静岡県		
浜松市高林4-8-7	イケヤ文楽館高林店	☎053-475-5211
浜松市葵東1-10-22	イケヤ文楽館高台店	☎053-438-1910
浜松市三和町252-1	松屋書店三和店	☎053-465-2701
浜松市中島2-22-2	イケヤ文楽館駅南店	☎053-460-9393
浜松市有玉北町768	アマノ有玉店	☎053-434-9373
浜松市笠井町字西浦876	ブックランドあいむ笠井店	☎053-432-2088
富士市本市場古新田481-1	あおい書店富士店（CD＆コミック館）	☎0545-60-3260
磐田市富士見台8-23	イケヤ文楽館磐田東店	☎0538-33-7600
袋井市大門16-1	あつみ書店	☎0538-43-8400
駿東郡清水町玉川字芝添61-2 サントムーン柿田川2F	マルサン書店サントムーン店	☎0559-81-8855
磐田郡福田町福田4640	ハートランド	☎0538-58-1548
浜名郡新居町中之郷3896	宮脇書店浜名湖店	☎053-594-4111
■愛知県		
名古屋市天白区植田1-2112	オートバックス植田店	☎052-803-3155
名古屋市中区栄3-29-1 名古屋パルコ東館4F	パルコブックセンター名古屋店	☎052-264-8526
名古屋市中川区広川町1-1-2	オートカルチャーサービスショップクラフト	☎052-354-5211
名古屋市守山区川村町120	白沢書店	☎052-793-6864
名古屋市港区木場町9-2スーパーオートバックス2F	ヴィレッジヴァンガードスーパーオートバックス店	☎052-694-0041
名古屋市緑区滝ノ水5-2113	ブックセンター名豊緑店	☎052-896-3801
豊橋市大岩町北山78-1	精文館書店二川店	☎0532-41-8201
豊橋市佐藤町古伝96	イケヤ文楽館豊橋店	☎0532-63-5650
岡崎市戸崎町字池下10-1	鎌倉文庫岡崎店	☎0564-54-1822
岡崎市土井町池田乙12	あおい書店土井店	☎0564-58-1081
岡崎市六名南2-4-21	あおい書店六名店	☎0564-58-6771
岡崎市天白町西池20 メディア内	メディア123	☎0564-53-1655
一宮市白旗通2-19	東一宮書店	☎0586-73-1368
一宮市末広2-6-6	ブックランドウィング	☎0586-46-4133
豊川市谷川町中道8	ブックランドあいむ谷川店	☎0533-85-2534
津島市経間町桝田307-1	津島書店	☎0567-24-3322
刈谷市小垣江町字吉浜田35-1	ブックステーション刈谷	☎0566-23-4688
豊田市大林町13-5	一二三書店大林店	☎0565-27-0110
豊田市丸山町5-55-1	夢屋書店豊田丸山町店	☎0565-28-9221
安城市里町北大道寺1-5	精文館書店安城店	☎0566-97-1661
西尾市熊味町北十五夜3-1	あおい書店西尾店	☎0563-57-1151
尾張旭市狩宿町4-73	こみかるはうすベルコート店	☎0561-54-4946
日進市赤池1-2710	高原書店	☎052-804-1605
瀬戸市西長根町66	ヴィレッジヴァンガード瀬戸店	☎0561-21-3822
愛知郡長久手町山越312	ヴィレッジヴァンガード7（イースト）	☎0561-63-9621
丹羽郡扶桑町柏森郷西131-1	カルコス扶桑店	☎0587-92-1991
西春日井郡春日町大字下ノ郷字中沼26	いまじん春日店	☎052-400-1228
海部郡弥富町前ケ須新田字午新田633-1	コアやとみ	☎0567-67-2388
■三重県		
伊勢市神田久志本町1784	吉川書店倉田山店	☎0596-26-1151
伊勢市神久4-4-17	WAY神久店	☎0596-25-2990
松阪市川井町上大坪718	ギガメディア松阪店	☎0598-22-3033
桑名市新西方1-43 マイカル桑名2番街1F	ビブロス桑名店	☎0594-22-9657
桑名市松ノ木3-8	白揚 大山田店	☎0594-31-0275
鈴鹿市末広町千年ヶ原5198	宮脇書店鈴鹿店	☎0593-84-3737
鈴鹿市住吉町7265-87	BOOKS伊坂	☎0593-78-1448
鈴鹿市西条町477 スキップタウン内	別所書店スキップタウン店	☎0593-84-0259
名張市瀬古口152-1	別所書店名張西店	☎0595-63-3878
亀山市東御幸町字実泥61-1	あおい書店亀山店	☎05958-3-4881
一志郡嬉野町中川字場浦823	宮脇書店三重嬉野店	☎05984-2-8520
三重郡朝日町小向313-1	ウシオ書房朝日店	☎0593-77-3935
三重郡川越町高松37 平田SC内2F	白揚サンリバー	☎0593-63-3937
度会郡小俣町宮前691-1	吉川書店度会橋店	☎0596-25-5666

近畿

■滋賀県		
彦根市高宮町1893	北川書店	☎0749-22-0729
草津市矢倉2-7-18	ブックスムラオカ（村岡光文堂矢倉店）	☎077-563-3933
■京都府		
京都市山科区西野山階町31	丸山書店山科店	☎075-581-5381
京都市西京区大枝塚原町3-144	ブックプラザ洛西店	☎075-333-2673
京都市西京区下津林台般若町77	ブック＆ビデオK桂店	☎075-393-6522
八幡市奈良一丁地3-4	オートバックス ガレージルート八幡店	☎075-972-2253
舞鶴市引土85-3	ブックプラザ舞鶴店	☎0773-77-1741
舞鶴市森本町26-17 川上ビル内	ブックプラザ東舞鶴店	☎0773-64-6039
向日市寺戸町小倉14	向日町サティ ザ・シティ	☎075-921-9181
■大阪府		
大阪市阿倍野区阪南町5-24-22 ツインハイツ栄和1F リブロ パル書店		☎06-6606-6636
大阪市鶴見区浜2	ラクダ書店	☎06-6913-4701
大阪市平野区長吉長原西1-8-11	ぶっくらんどくるまや平野本店	☎06-6704-3321
大阪市北区樋之口町3-21	宮脇書店大阪店	☎06-6357-3518
大阪市中央区難波千日前12-7 YES NAMBAビル1・2・3F	ジュンク堂書店難波店	☎06-6635-5330
大阪市浪速区桜川3-8-20	オートバックスなにわ店	☎06-6561-7280
堺市三宝町4-226	オートバックス 堺三宝店	☎0722-27-7716
堺市長曽根町758	オートバックス 金岡店	☎0722-59-8851
高槻市沢良木町18-3 南高槻サティ内	南高槻サティ ザ・シティ	☎0726-71-5221
藤沢市石川457	宮脇書店藤沢店	☎0466-88-8126
藤沢市鵠沼海岸6-10	文教堂書店鵠沼店	☎0466-30-1360
藤沢市村岡東1-5-7	井上書房鳥屋JRS店	☎0466-24-5515
藤沢市用田491-4	文教堂書店藤沢用田店	☎0466-49-1126
小田原市栄町1-16-29	平井書店	☎0465-22-5370
小田原市栄町1-14-48 小田原ナックビル4F	文教堂書店小田原ナック店	☎0465-21-1478
逗子市逗子5-1-15	島森書店逗子店	☎0468-71-6611
相模原市麻溝台6-8-16	ブックスA	☎0427-53-0890
相模原市下九沢1915	開明書房	☎0427-61-9779
相模原市相模原7-7-7	オートバックス 相模原店	☎0427-59-2100
厚木市中町4-13-1	石村萬文堂イトーヨーカドー厚木店	☎0462-24-1223
厚木市愛甲1028-5 安田屋ビル1F	Book House春山	☎0462-48-6873
大和市下鶴間1598-1 イトーヨーカドー中央林間店3F	電文堂中央林間店	☎0462-76-5261
大和市大和東1-1-1 プロス3F	有隣堂大和店	☎0462-60-1231
伊勢原市石田312	内田屋書房愛甲石田店	☎0463-95-2112
座間市小松原1-5192-5	石村萬文堂日産アプリーテ座間店	☎0462-58-2100
座間市西栗原1-7-7	オートバックス座間店	☎0462-59-3171
綾瀬市寺尾中1-4-70 PAT AYASE内	島森書店綾瀬店	☎0467-70-2771
綾瀬市小園1540-6	内田屋書房海老名第一支店	☎0467-78-8220
三浦郡葉山町一色1465-1	文教堂書店葉山店	☎0468-78-6564
津久井郡城山町久保沢1-4-12	伊勢原書店城山店	☎0427-82-8824

北信越

■新潟県		
新潟市紫竹山388	ブックスムービー新潟南店	☎025-244-2971
新潟市弁天橋通2-1-10	宮脇書店新潟駅南店	☎025-286-5816
長岡市新保1-22-9	ブックス平沢長岡店	☎0258-24-3916
柏崎市田塚1-1-28	ブックス平沢柏崎店	☎0257-22-8848
柏崎市栃橋町10-18	ファミリーBOOK柏崎店	☎0257-21-4578
加茂市幸町1-4019	ムービータイム加茂店	☎0256-53-5550
上越市国府4-30	Mr. BOOKS五智店	☎0255-44-7660
南魚沼郡塩沢町竹俣字追出86-7	ファミリーBOOK六日町店	☎0257-82-9978
■富山県		
富山市堀川町335	GROOVE富山堀川店	☎0764-93-8381
富山市新庄銀座202-1	富山市新庄北店	☎0764-52-1919
下新川郡入善町椚山1234-1	オートバックス入善店	☎0765-74-1199
高岡市駅南2-1-1 高岡サティ3F	高岡サティ ザ・シティ	☎0766-21-7530
西礪波郡福光町荒木665-1	森田書店福光店	☎0763-52-4811
■石川県		
金沢市入江3-18	オートバックス 金沢入江店	☎0762-91-8686
金沢市八日市第三土地区画35街区3	ブック宮丸金沢南店	☎076-244-3211
小松市平面町カ82-1	Books明峰	☎0761-23-6893
加賀市作見町ル25-1 アビオシティ加賀1F	ABCブックセンター加賀店	☎07617-2-8162
加賀市小菅波町2-1	オートバックス 加賀店	☎07617-2-8989
七尾市藤橋町戌ノ部17	オートバックス 七尾店	☎0767-53-3535
■福井県		
坂井郡坂井町上兵庫33-2	オートバックス 福井坂井店	☎0776-72-3636
■長野県		
長野市東和田714-1	マガジンクラブ東和田店	☎026-243-1818
長野市稲田612	ビッグスポット徳間店	☎026-263-0211
長野市大豆島3079-1	ビッグスポット大豆島店	☎026-221-5541
長野市末広町1355-5 ウエストプラザ長野ビル内	平安堂新長野店	☎026-224-4545
中野市吉田522	ビッグスポット中野バイパス店	☎0269-24-1220
松本市出川3-6-19	リングス松本店Foxy	☎0263-26-8250
松本市大字高宮字東7-15	オートバックス 松本店	☎0263-26-7163
松本市出川町8-1	ブックス中信堂	☎0263-26-7255
岡谷市本町1-7-21	交新堂書店	☎0266-24-3342
飯田市座光寺3717-1	TSUTAYA座光寺店	☎0265-53-7733
須坂市塩川町503-1	ビッグスポット須坂店	☎026-246-4275
北佐久郡御代田町馬瀬口2087-18	宮脇書店軽井沢店	☎0267-32-8090

東海

■岐阜県		
岐阜市泉町5	郁文堂書店	☎058-262-9897
岐阜市水主町1-160	大洞堂本店	☎058-277-4050
岐阜市北一色7-26-22	ながもり書店	☎058-247-1861
岐阜市鷺山南屋589	自由書房ブックセンター鷺山店	☎058-294-6191
岐阜市菅生8-7-21	カルコス本店	☎058-294-7500
岐阜市茜部大川2-10-1	あおい書店茜部店	☎058-274-8201
岐阜市芥見長山3-122-2	自由書房ブックセンター芥見店	☎058-243-0070
大垣市築捨町5-64	自由書房ブックセンター大垣南店	☎0584-89-3939
大垣市島里2-21-6	本の家	☎0584-89-6816
大垣市中曽根町戌剣2-2	丸本書店中曽根店	☎0584-91-5602
高山市三福寺町407-1	田近書店三福寺店	☎0577-32-1139
高山市下岡本町1426	中田書店	☎0577-32-2270
羽島市小熊町島1-116	大洞堂羽島店	☎058-391-8255
土岐市泉町久尻42-11	土岐サティ ザ・シティ	☎0572-55-5011
土岐市肥田浅野梅ノ木町1-40	三洋堂書店土岐店	☎0572-55-8434
各務原市那加前洞新町4-197	自由書房ブックセンター各務原店	☎0583-71-4301
各務原市鵜沼西町1-631	ヴィレッジヴァンガードVOL.1	☎0583-85-3488
可児市下恵土字長津良	東文堂可児店	☎0574-63-5366
羽島郡岐南町八剣1	自由書房ブックセンター岐南店	☎058-247-2990
羽島郡柳津町蓮池3-32	大洞堂ブックマーク柳津	☎058-388-1818

大竹市小方1-1-1	ブックセンター大竹	☎08275-2-2824
大竹市油見3-11-10	フタバ図書ソフトピア大竹店	☎08275-4-0300
東広島市鏡山1-7-1 広島大学西第2福利会館内	広島大学生協西2コープショップ書籍部	☎0824-24-0920
廿日市市佐方本町7-1	ブックシティ啓文社廿日市店	☎0829-31-0772
安芸郡熊野町字荒金5811-1	ブックセンタージャスト熊野店	☎082-854-0085
■山口県		
萩市椿東字石堤2942-14	ブックセンタージャスト萩店	☎0838-22-5753
防府市千日1-2-19	ブックス福島	☎0835-25-1200
下松市西豊井1538	明屋書店下松店	☎0833-45-1414
新南陽市川手1-2-31	ブックスとんだ	☎0834-62-2480

四国

■徳島県		
徳島市川内町平石夷野102-1	附家（つきや）書店	☎0886-65-6931
小松島市日開野町弥三次15-3	カルチャーシティ平惣小松島バイパス	☎08853-5-0888
名西郡石井町高川原字加茂野370-1	カルチャーシティ平惣石井店	☎0886-75-0220
板野郡藍住町笠木字中野72-1	カルチャーシティ平惣藍住店	☎0886-93-0202
阿南市橘町	TSUTAYA CLUBブックマート阿南	☎0884-27-2788
■香川県		
高松市丸亀町4-8	宮脇書店	☎087-851-3733
善通寺市上吉田町4-9	宮脇書店善通寺店	☎0877-62-9034
■愛媛県		
松山市大街道2-4-12	明屋書店大街道店	☎089-941-4242
松山市北井門町25	明屋書店石井店	☎089-957-6151
松山市谷町甲143	明屋書店城北店	☎089-978-0600
松山市南斎院町25	明屋書店空港通り店	☎089-973-4844
松山市平井町甲2352	明屋書店平井店	☎089-976-6151
松山市中央2-66	明屋書店中央通店	☎089-925-4343
今治市南鳥生町4-4	伸栄館書店鳥生店	☎0898-32-0788
西条市福武穴田甲443	明屋書店西条店	☎0897-53-1717
大洲市東大洲660	明屋書店大洲店	☎0893-25-1313
伊予市米湊1196-2	明屋書店伊予店	☎089-982-5522
伊予三島市中之庄町66-1	BOOK CITY伊予三島店	☎0896-23-7220
伊予郡松前町浜1091-1	明屋書店松前店	☎089-985-0808
伊予郡砥部町高尾田267	明屋書店砥部店	☎089-958-5959
喜多郡内子町内子甲526	明屋書店内子店	☎0893-43-1011
東宇和郡宇和町下松葉522	明屋書店宇和店	☎0894-62-3500
南宇和郡御荘町平城3730-1	明屋書店南宇和店	☎0895-72-6565

九州、沖縄

■福岡県		
北九州市小倉南区下曽根1-2-26	明屋書店小倉曽根店	☎093-473-1125
福岡市博多区博多駅前4-9-12	宮脇書店博多店	☎092-451-4544
久留米市東櫛原町字深町1132-1	Booksあんとく東櫛原バイパス店	☎0942-32-7888
久留米市荒木町白口字笹井原1450-4	TSUTAYA荒木町店	☎0942-51-3044
久留米市山川野口町16-11	メディア未来久留米店	☎0942-43-6337
筑紫野市塔原540-1	イチ・ニ・イチ筑紫野店	☎092-921-5691
春日市春日6-3	明屋書店春日店	☎092-596-8080
大野城市中3-5-1	明林堂書店大野東店	☎092-504-6070
粕屋郡新宮町三代字壁塗999-1	イチ・ニ・イチウエルタ新宮店	☎092-963-3030
三潴郡三潴町早津崎先真田892	Booksあんとくみずま店	☎0942-64-5656
山門郡三橋町久末764-1	Booksあんとくやまと店	☎0944-73-6555
■佐賀県		
佐賀市開成5-13-41	Books Mobile	☎0952-32-0402
佐賀市本庄町大字袋292-1	オートバックス 佐賀南バイパス店	☎0952-29-2351
唐津市和多田本村6-24	唐津ブックセンター	☎0955-72-1181
■長崎県		
長崎市葉山1-28-15 S＆B葉山ショッピングプラザ2F	スペースエム葉山店	☎095-857-6122
佐世保市大塔町1861-12	スペースM大塔店	☎0956-32-0644
大村市古賀島町524-14	スペースエム大村店	☎0957-52-5661
■熊本県		
熊本市本山町143-4	イエローハット 熊本本山店	☎096-375-1515
熊本市上通町5-1	金龍堂まるぶん店	☎096-356-4733
荒尾市荒尾字上川後田4160-2	Booksあんとく荒尾店	☎0968-66-2668
■大分県		
杵築市杵築字北浜665-217	さくら書店杵築店	☎09786-3-4000
■宮崎県		
宮崎市大字島之内6368-1	オートバックス 宮崎北店	☎0985-30-2511
宮崎市大淀3-7-11	スーパーオートバックス 宮崎南店	☎0985-54-2321
都城市宮丸町3017-8	リバティ田中書店	☎0986-27-1250
■沖縄県		
石垣市大川276	山田書店	☎09808-3-2758

海外

■SINGAPORE		
Singapore Main Store	391 Orchard Road, #03-09/10/15 Ngee Ann City, Takashimaya Shopping Centre Singaoire 238872	☎7375021
Bugis Store	200 Victoria Street #03-09/10/11/12 Parco,Bugis Junction Singapore 0718	☎3391790

高槻市柱本6-1-3	三誠書店	☎0726-77-7007
高槻市大塚町1-2-6	スーパーオートバックス 高槻店	☎0726-73-9377
牧方市三栗1-1-24	水嶋書房牧方店	☎0720-56-2468
南河内郡美原町黒山483-1	オートバックス美原店	☎0723-62-8558
茨木市上穂積1-1-36	ブックプラザ茨木店	☎0726-22-7178
泉佐野市松原1-5-18	バルネット泉佐野店	☎0724-69-5511
寝屋川市寝屋806-1	水嶋書房寝屋川店	☎0720-21-6760
寝屋川市木田町2-11	宮脇書店寝屋川店	☎0720-21-2323
松原市天美西4-185-1	ブックスファミリア天美店	☎0723-33-3930
箕面市牧落3-19-12	ブックプラザ牧落店	☎0727-24-6015
箕面市粟生新家4ー1ー14	ブックプラザ小野原店	☎0727-29-9806
摂津市千里丘5-12-3	ブックプラザ千里丘店	☎06-6339-3755
吹田市泉町2-47-8	オートバックス 吹田泉店	☎06-6339-7707
藤井寺市岡1-7-12 藤井寺サティ2F	藤井寺サティ ザ・シティ	☎0729-54-1151
東大阪市菱屋東2-16-5	ブックプラザ菱江店	☎06-6789-7809
枚方市招堤東町1-1-1	オートバックス 枚方バイパス店	☎072-857-5678
大東市南郷町3-37	オートバックス セブン東大阪店	☎0720-72-7555
箕面市牧落3-20-48	オートバックス牧落店	☎0727-21-5111
大阪狭山市金剛1-1-5 ショップ南海内	水嶋書房金剛店	☎0723-65-4556
■兵庫県		
神戸市東灘区御影中町4-3-1	ブックプラザ御影店	☎078-854-1323
神戸市兵庫区荒田町2-1-34	ブックプラザ新神戸店	☎078-531-0422
神戸市須磨区白川台6-17-8-3 ジェントリー白川1F	ブックプラザ白川台店（KTV白川台）	☎078-793-6011
神戸市須磨区多井畑字池ノ奥12-7	ブックプラザ須磨店	☎078-741-9110
神戸市垂水区青山台7-7-1 ジェームス山サティ4F	ジェームス山サティ ザ・シティ	☎078-753-8666
神戸市北区有野町有野2786-1	ブックプラザ有野店	☎078-982-9094
神戸市北区星和台1-34-12	ブックプラザ鈴蘭台店	☎078-593-6113
神戸市西区枝吉4-34-1	ブックプラザ西明石店	☎078-928-8743
神戸市西区王塚台7-131-1 西神戸サティ3F	西神戸サティ ザ・シティ	☎078-921-2121
神戸市灘区浜田町4-3-21	イエローハット 神戸灘店	☎078-854-0281
姫路市増位本町2-12-10 姫路サティ2F	姫路サティ ザ・シティ	☎0792-24-2121
尼崎市南塚口町7-4-20	あてね書店	☎06-6429-6131
尼崎市西昆陽2-1-35	ブックプラザ昆陽店	☎06-6436-1344
尼崎市西昆陽 2-1-30	オートバックス西昆陽店	☎06-6433-9002
尼崎市名神町2-3-18	ムービースター	☎06-6428-2085
尼崎市道意町7-1	オートバックス43道意店	☎06-6413-0500
明石市大蔵谷字清水707-1	タワーBOOKS明霞店	☎078-914-3664
明石市大久保町ゆりのき通り3-3-1 明石サティ4F	明石サティ ザ・シティ	☎078-934-2881
西宮市津門大箇町4-10	ブックプラザ本店（西宮店）	☎0798-36-1141
西宮市高松町1-45 西宮サティ内	西宮サティ ザ・シティ	☎0798-64-0021
伊丹市野間字ハツレ松193-2	ブックス・ユートピア	☎0727-70-2100
加古川市平岡町新在家615-1 加古川サティ内	加古川サティ ザ・シティ	☎0794-25-4121
加古川市平岡町二俣762-10	ブックスユーカリ	☎0794-37-1986
宝塚市小林5-9-78	ブックプラザ宝塚店	☎0797-72-5540
川西市見野3-58-1	ブックプラザ川西山下店	☎0727-94-6903
小野市王子町868-1 小野サティ1F	小野サティ ザ・シティ	☎0794-63-5121
三田市寺村町4440	ブックプラザ三田店	☎0795-64-2319
三木市末広3-336-1	BOOKS コスモ三木店	☎0794-83-3103
宍粟郡山崎町中井94-1	ブックランドヤスイ	☎0790-64-2051
氷上郡氷上町本郷300 ゆめタウン1F	ブックバーン氷上店	☎0795-82-8598
津名郡津名町志筑新島10-2 淡路サティ3F	淡路サティ ザ・シティ	☎0799-62-6300
■奈良県		
橿原市中曽司町76	宮脇書店奈良橿原北店	☎0744-29-4646
吉野郡大淀町下渕868-5	ブックスリード下市口店	☎0747-52-5705
大和郡山市小林町560-2	バルネット筒井店	☎0743-58-3302
■和歌山県		
和歌山市鳴神1054	オートバックスわかやまIC店	☎0734-73-7373
和歌山市小雑賀西浜畑669-1	オートバックス わかやま南店	☎0734-27-2525

中国

■島根県		
松江市西川津町32-4	ブックセンター今井学園通り店	☎0852-31-8099
松江市東朝日町151 松江サティ3F	松江サティ ザ・シティ	☎0852-32-2121
浜田市周布町イ一61-1	オートバックス 浜田店	☎0855-24-7126
■岡山県		
岡山市築港新町2	ブックプラザAZ本店	☎086-263-9154
岡山市新保660-3	ブックプラザAZバイパス店	☎086-245-4080
岡山市撫川1506-2	オートバックス 西岡山店	☎086-292-3234
岡山市長岡355-6	オートバックス 岡山東店	☎0862-79-3111
岡山市連島3-4-7	オートバックス 水島店	☎0864-44-6418
倉敷市笹沖字太田山1301-1	オートバックス 笹沖店	☎0864-22-7215
笠岡市富岡123	宮脇書店新笠岡店（コムプラザ内）	☎0865-67-1312
■広島県		
広島市中区本通1-11	廣文館金座街店	☎082-249-1611
広島市南区段原南 1	広島サティ ザ・シティ	☎082-263-3030
広島市西区井口明神1-1-26	中央書店井口ブックセンター	☎082-278-3101
広島市西区観音本町2-8-22	フタバ図書ラフォーレ	☎082-294-0181
広島市安佐南区大町東3-25-33-14	中央書店大町店	☎082-876-0501
広島市安芸区船越南2-5-10	中央書店船越ブックセンター	☎082-822-1741
福山市春日町5-1-3	啓文社福山コア店	☎0849-41-0909
福山市木之庄町2-1-1	ビブロス福山木之庄店	☎0849-25-3338
三次市南畑敷町320-1	ブックセンター下山	☎0824-63-3101
広島市佐伯区五日市中央7-2-13	オートバックス 広島五日市店	☎0829-23-6848

掲載メーカー&ショップ問い合わせ住所録

か

(有)カーショップ錦	〒272-0141 千葉県市川市香取1-6-10	☎047-358-1777
(株)カービング	〒659-0096 兵庫県芦屋市山手町34-15	☎0797-32-9881
(株)カキモトレーシング	〒592-8341 大阪府堺市浜寺船尾町東1-111	☎0722-65-8411
(有)風間オートサービス	〒344-0117 埼玉県北葛飾郡庄和町金崎635-1	☎048-745-2026
カヤバエンジニアリングアンド・サービス(株)	〒105-0014 東京都港区芝2-1-25	☎03-5476-1771
(株)共豊コーポレーション	〒460-0012 愛知県名古屋市中区千代田4-23-2	☎052-321-1835
(株)銀功物産APP事業部	〒123-0864 東京都足立区鹿浜2-5-5	☎03-3857-5011
(株)クァンタム・ジャパン	〒412-0003 静岡県御殿場市柴怒田962-13	☎0550-83-9977
(株)クスコジャパン	〒370-0018 群馬県高崎市新保町1664-1	☎027-352-2888
(株)クリムゾン	〒530-0044 大阪府大阪市北区東天満1-5-8	☎06-4800-6688
クロスロード	〒152-0012 東京都目黒区洗足1-25-8 OGビル1F	☎03-3793-2952
(株)ケイエスピーエンジニアリング	〒208-0034 東京都武蔵村山市残堀2-29-1	☎042-569-3150
(株)ケイオフィス	〒391-0301 長野県茅野市北山2625	☎0266-77-2109
ケイズ	〒333-0802 埼玉県川口市戸塚東3-6-16	☎048-297-9930
(株)K&N JAPAN	〒334-0054 埼玉県川口市安行北谷633	☎048-298-5911
(株)ケージーエム	〒567-0865 大阪府茨木市横江1-1-4	☎0726-33-9812
(株)小糸製作所	〒108-0074 東京都港区高輪4-8-3	0120-548-512
(株)コクピット館林	〒374-0013 群馬県館林市赤生田町2202	☎0276-73-5451
コクピット戸塚	〒245-0013 神奈川県横浜市泉区中田東1-8-22	☎045-802-6230

さ

(株)サード	〒473-0914 愛知県豊田市若林東町上外根50	☎0565-53-1166
(株)ザウバーWALD JAPAN事業部	〒569-0072 大阪府高槻市京口町9-18	☎0726-73-3000
(株)澤エンジニアリング	〒570-0037 大阪府門真市大字稗島516-1	☎072-885-6206
(株)三和トレーディング	〒144-0031 東京都大田区東蒲田2-25-21	0120-77-5505
(株)C-WEST	〒662-0863 兵庫県西宮市室川町4-26	☎0798-72-9000
(株)ジーコーポレーション	〒448-0003 愛知県刈谷市一ッ木町荒井41-1	☎0566-22-8105
(株)ジースプロジェクト	〒463-0081 愛知県名古屋市守山区川宮町438-2	☎052-791-7805
(株)ジーベック	〒259-1202 神奈川県平塚市千須谷字五反田162-2	☎0463-50-3391
(株)シーワン・モータースポーツ	〒355-0073 埼玉県東松山市上野本552-1	☎0493-22-6420
ジェイアイシー	〒223-0057 神奈川県横浜市港北区新羽町2350-5	☎045-593-1885
(株)芝ライニング商会	〒106-0044 東京都港区東麻布1-8-2	☎03-3582-9764
(株)ジャム	〒120-0001 東京都足立区大谷田3-1-1	☎03-5682-1100
(有)湘南部品販売	〒252-0815 神奈川県藤沢市石川2704-3	☎0466-88-4300
(株)スーパースター	〒582-0012 大阪府柏原市雁多尾畑4576	☎0729-79-0946
スタンレー電気(株)	〒259-1146 神奈川県伊勢原市鈴川27	0120-818-860
スティルウェイ	〒679-2123 兵庫県姫路市豊富町豊富3903-50	☎0792-64-6722
(株)スパート	〒105-0013 東京都港区浜松町1-2-17-201	☎03-5405-4371
スピードショップ　ターボ	〒225-0014 神奈川県横浜市青葉区荏田西1-15-22	☎045-972-3303
(株)スピードスター	〒581-0039 大阪府八尾市太田新町5-159	☎0729-49-2634
(有)スピードハウス　アルファ	〒203-0033 東京都東久留米市滝山7-1-26	☎0424-74-7444
住電ブレーキ・エス・アンド・イー	〒664-0016 兵庫県伊丹市昆陽北1-1-1	☎0727-71-0591
住友ゴム工業(株)	〒135-6005 東京都江東区豊洲3-3-3豊洲センタービル	☎03-5546-0114
(株)セルモ	〒410-1326 静岡県駿東郡小山町用沢1345-3	☎0550-78-1143

た

ダートイズミJr　パーツプロデュース破壊王	〒504-0821 岐阜県各務原市蘇原瑞雲町3-29	☎0583-80-2485
タカタ(株)	〒107-0052 東京都港区赤坂2-12-31アレスビル	0120-70-5441
(株)タケチプロジェクト	〒791-0243 愛媛県松山市平井町1436-1	☎089-975-2800
(株)タナベ	〒562-0031 大阪府箕面市小野原東1-4-15	☎0727-28-6700
(株)タルガ　スピードラインコルセ・ジャパン・ディビジョン	〒488-0033 愛知県尾張旭市東本地ヶ原町3-20	☎0561-55-5088
チャージスピード	〒560-0864 大阪府豊中市夕日丘1-13-7	☎06-6848-6630
ツーフィット	〒156-0057 東京都世田谷区上北沢4-16-11	☎03-3302-6820
(有)ティーアンドイー	〒224-0015 神奈川県横浜市都筑区牛久保西1-2-10アネックスパーク1-A	☎045-913-3130
(株)ティーエヌディー	〒145-0064 東京都大田区上池台2-27-1	☎03-3728-8444
(株)ティエムシー	〒561-0842 大阪府豊中市今在家町18-10	☎06-6866-1431

あ

アークスリー INC.	〒577-0042 大阪府東大阪市西堤1-2-2	☎06-6787-1414
アイメック	〒470-0371 愛知県豊田市御船町山屋敷135-2	☎0565-46-0727
(株)アクシス	〒143-0026 東京都大田区西馬込1-2-8	☎03-5718-2061
(有)アクティブ	〒800-0323 福岡県京都郡苅田町大字与原808	☎0930-25-4488
(有)アズテック	〒216-0013 神奈川県川崎市宮前区潮見台2-3	☎044-975-1012
US RACING.SPORTS	〒329-0414 栃木県下都賀郡国分寺町大字小金井字上町2883	☎0285-44-4671
アドミレイション事業部	〒146-0085 東京都大田区久ヶ原5-28-5	☎03-5700-7665
(株)阿部商会	〒101-0053 東京都千代田区神田美土代町3	☎03-3233-2212
(株)アペックス	〒229-1124 神奈川県相模原市田名10440-1	☎042-778-7410
(株)アルテア	〒578-0966 大阪府東大阪市三島106	☎06-6746-8511
(有)アレスクリエイト	〒224-0044 神奈川県横浜市都筑区川向町855-1	☎045-470-2888
E・SR	〒166-0003 東京都中野区野方2-62-3	☎03-5318-6760
(株)イージーライダーズ	〒150-0036 東京都渋谷区南平台町4-11-101	☎03-3464-3095
(株)イマージュ	〒389-0207 長野県北佐久郡御代田町三谷1688-2	☎0267-32-7679
インターゲット・プロジェクト	〒355-0073 埼玉県東松山市上野本552-1	☎03-3478-6259
(株)インテグラル	〒359-0021 埼玉県所沢市東所沢2-41-18	☎042-946-1591
(株)ヴェイルサイド	〒300-2656 茨城県つくば市真瀬1250-3	☎0298-38-1104
(株)ウイングスジャパン	〒105-0004 東京都港区新橋6-2-1	☎03-3431-0103
(株)ウィンマックス	〒385-0009 長野県佐久市小田井1119	☎0267-67-7700
(株)ウエッズ	〒152-0002 東京都目黒区目黒本町1-12-12	☎03-3792-0130
(株)ウッドノース	〒143-0012 東京都大田区大森東2-28-2	☎03-5493-0840
エアロクラフト	〒485-0826 愛知県小牧市東田中字高松41-1	☎0568-76-0301
エイティーエス(株)	〒701-0163 岡山県岡山市中撫川493	☎086-293-1981
(株)ARCインターナショナル	〒417-0061 静岡県富士市伝法273-6	☎0545-57-0678
ATCインターナショナルジャパン(株)	〒562-0031 大阪府箕面市小野原東1-2-69	☎0727-27-0881
(株)エーテック	〒453-0861 愛知県名古屋市中村区岩塚本通2-1-2MSビル1F	☎052-419-1291
エコープロジェクト(株)	〒339-8577 埼玉県岩槻市浮谷1562	☎048-797-1121
(株)エスティ・メイ	〒526-0804 滋賀県長浜市加納町225	☎0749-65-6888
(株)エスプリ	〒513-0826 三重県鈴鹿市住吉3-19-1	☎0593-70-8080
(株)エスペリア	〒197-0013 東京都福生市武蔵野台1-19-9	☎042-539-0870
(株)エッチ・ケー・エス	〒418-0192 静岡県富士宮市北山7181	☎0544-29-1100
(株)HKS関西サービス	〒632-0111 奈良県山辺郡都祁村小倉1080	☎0743-84-0126
(株)HKS九州サービス	〒802-0814 福岡県北九州市小倉南区蜷田若園3-12-15	☎093-931-6910
(株)HKS東京サービス	〒191-0065 東京都日野市旭が丘6-11-8	☎042-581-5251
(株)エナペタル	〒488-0825 愛知県尾張旭市東山町2-14-8	☎052-775-3328
(株)エフイーティー	〒157-0071 東京都世田谷区千歳台4-30-11	☎03-5490-2561
(株)エフ・ジー・ケー	〒223-0057 神奈川県横浜市港北区新羽町569	☎045-546-0888
(株)F.J.G.	〒229-0031 神奈川県相模原市相模原5-9-2	☎042-752-0170
(株)エボリューション	〒224-0051 神奈川県横浜市都筑区富士見が丘17-11	☎045-943-5000
エルベリバーCO,.LTD.	〒981-3341 宮城県黒川郡富谷町成田9-3-3	☎022-348-3311
エンケイジャパン(株)	〒105-0012 東京都港区芝大門1-10-12大鐵ビル3F	☎03-3578-1741
(株)エンドレスアドバンス	〒136-0071 東京都江東区亀戸4-17-26	☎03-5626-0211
(株)エンドレスアドバンス・ジール事業部	〒385-0014 長野県佐久市三河田522-3	☎0267-67-7301
(株)OS技研	〒702-8001 岡山県岡山市沖元464	☎086-277-6609
オーゼットジャパン(株)	〒430-7726 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(株)	〒595-8650 大阪府泉大津市河原町9-1	0070-800-325536
(有)オートサービスMORI	〒253-0101 神奈川県高座郡寒川町倉見1116	☎0467-74-0058
(株)オートバックスセブン	〒108-8307 東京都港区三田3-13-16三田43森ビル	0120-454-772
AUTO FILE	〒781-0112 高知県高知市仁井田1894-2	☎0888-47-2120
(有)オートベースエンジニアリング	〒223-0050 神奈川県横浜市港北区新吉田町4257-2	☎045-593-3364
(株)オートランダム	〒142-0063 東京都大田区上池台2-14-1	☎03-5754-1331
オートランド仙台東	〒984-0004 宮城県仙台市若林区六丁の目赤沼4-3	☎022-288-2025
(株)大森メーター製作所	〒144-0035 東京都大田区南蒲田3-2-2	☎03-3741-3273
(株)オクヤマ	〒224-0053 神奈川県横浜市都筑区池辺町4539	☎045-934-5334
小倉クラッチ(株)	〒105-0013 東京都港区浜松町1-10-12	0120-71-4112
(株)オリヂナル工芸	〒152-0012 東京都目黒区洗足1-25-8	☎03-3793-2451

WWW.CISCO-KIDS.COM

(株)ブリッツ	〒202-0023	東京都保谷市新町4-7-6	☎0422-60-0515
(有)FLiTZER	〒444-2135	愛知県岡崎市大門4-19-4	☎0564-28-6776
ブリンプ(株)	〒606-0015	京都府京都市左京区岩倉幡枝町1236	☎075-721-0204
ぶれーき屋	〒146-0092	東京都大田区下丸子1-16-7	☎03-5732-1256
(株)プロジェクト・ミュー	〒358-0034	埼玉県入間市根岸東狭山80	0120-44-3688
(株)プロジェクト・ミュー(エアロ)	〒197-0003	東京都福生市熊川1115-26	☎042-551-8131
(株)プロフ	〒223-0057	神奈川県横浜市港北区新羽町587	☎045-546-7311
(株)ブロンコ・バスター	〒350-2211	埼玉県鶴ヶ島市脚折町6-27-11	☎0492-87-9622
(株)ベステックス	〒135-0047	東京都江東区富岡2-4-7	☎03-3820-3961

ま

(株)マインズ・ウエイブ	〒238-0315	神奈川県横須賀市林5-7-25	☎0468-57-3313
(株)マツショウ	〒340-0002	埼玉県草加市青柳8-64-2	☎0489-35-1130
(有)マテラス	〒003-0831	北海道札幌市白石区北郷1条1-6-1	☎011-874-3448
マルカサービス(株)	〒453-0861	愛知県名古屋市中村区岩塚本通2-1-2MSビル6F	☎052-419-1271
(有)マルガヒルズプロダクツ	〒411-0941	静岡県駿東郡長泉町上土狩507-3	☎0559-23-0620
(有)ミサイル	〒132-0015	東京都江戸川区西瑞江4-1-1	☎03-5678-1677
ミシュランタイヤ販売(株)	〒102-8176	東京都千代田区富士見1-6-1	☎03-5210-2731
(株)MYTHOS	〒224-0054	神奈川県横浜市都筑区佐江戸町416	☎045-938-5770
(株)名岐　IDスポーツ事業部	〒509-0214	岐阜県可児市広見2065-1	☎0574-63-0988
(株)モーデックス	〒733-0822	広島県広島市西区庚午中1-13-9	☎082-507-1880
(株)モダンガレージ	〒274-0072	千葉県船橋市三山2-43-6レジデンスホンダビル101	☎047-473-0106
MOMO JAPAN Ltd.	〒158-8567	東京都世田谷区用賀2-26-4	☎03-5716-5485
モンスターインターナショナル(株)	〒438-0213	静岡県磐田郡竜洋町稗原665	☎0538-66-6761

や

(有)ヤマト	〒130-0012	東京都墨田区太平4-18-3	☎03-3625-5871
(株)ユーロックスジャパン	〒157-0073	東京都世田谷区砧2-15-10-1F	☎03-5727-2657
(有)ユニオンプロダクト	〒152-0002	東京都目黒区目黒本町4-25-21	☎03-3716-6281
横浜ゴム(株)	〒105-8685	東京都港区新橋5-36-11	☎03-5400-4531
(株)YFC	〒105-0004	東京都港区新橋6-2-1	☎03-3431-9981

ら

ラッキー	〒472-0024	愛知県知立市宝町築地道33	☎0566-82-8058
(株)ラック エル・シュボルト事業部	〒480-1112	愛知県愛知郡長久手町砂子718	☎0561-63-4444
(株)ラボ・カロッツェリア	〒336-0026	埼玉県浦和市辻8-23-13	☎048-863-1801
(株)リアル	〒581-0091	大阪府八尾市南植松町3-13-7	☎0729-99-6363
リーマン(株)	〒457-8550	愛知県名古屋市南区寺部4-20-1	☎052-824-1811
(株)ルーキー	〒199-0204	神奈川県津久井郡藤野町小渕1073-1	☎0426-87-3321
レアマイスター	〒983-0821	宮城県仙台市宮城野区岩切1-2-14	☎022-348-3319
(株)レイズ	〒577-0016	大阪府東大阪市長田西5-80	☎06-6746-1010
ロンテック(株)	〒224-0043	神奈川県横浜市都筑区折本町405	☎045-473-0525

わ

(株)ワーク	〒577-0016	大阪府東大阪市長田西4-17	☎06-6746-4158

(有)Dショップアサヒ インターセプター事業部	〒272-0133	千葉県市川市行徳駅前1-1-16	☎047-357-6211
ティーズ(株)	〒467-0836	愛知県名古屋市瑞穂区佃町1-17-1	☎052-882-2741
(株)ディースピードインターナショナル	〒151-0051	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
(有)ティー・ビー・エス	〒190-1222	東京都西多摩郡瑞穂町箱根ヶ崎東松原20-1	☎042-557-6885
(株)ディジョンカーズ	〒578-0951	大阪府東大阪市新庄東52	☎06-6747-4155
(株)ディスモンド	〒731-5151	広島県広島市佐伯区五日市町上河内1600-1	☎082-927-3811
(株)デイトナ	〒438-0016	静岡県磐田市岩井1836	☎0538-35-6126
(株)ティビィオー	〒132-0003	東京都江戸川区春江町2-10-4	☎03-3676-3735
(株)テイン	〒224-0043	神奈川県横浜市都筑区折本町324-1	☎045-474-5236
(株)データシステム	〒170-0013	東京都豊島区東池袋3-4-3	☎03-5950-1611
(株)テクノスジャパン／TJワークス	〒283-0824	千葉県東金市丹尾14	☎0475-55-2200
デザインサーキット事業部	〒224-0026	神奈川県横浜市都筑区南山田町3970-2	☎045-593-9915
テップス	〒262-0011	千葉県千葉市花見川区三角町596	☎043-258-7640
(有)テンポイント	〒224-0045	神奈川県横浜市都筑区東方町1150	☎045-929-0939
(株)トイズ	〒577-0016	大阪府東大阪市長田西5-80	☎06-6746-9441
ドゥーラック	〒224-0042	神奈川県横浜市都筑区大熊町73	☎045-471-0500
(株)ドゥオール	〒152-0003	東京都目黒区碑文谷5-20-1	☎03-3794-1689
(株)ドゥオール　アルジェノンオフィス	〒152-0003	東京都目黒区碑文谷5-20-1	☎03-3719-8819
東洋ゴム工業(株)	〒550-8661	大阪府大阪市西区江戸堀1-17-18	0070-800-310456
トークレーシング	〒862-0930	熊本県熊本市小山町527-1	☎096-380-3779
トキコ(株)	〒210-0005	神奈川県川崎市川崎区東田町8パレール三井ビル	☎044-200-0240
(株)トップシークレット	〒260-0001	千葉県千葉市中央区都町1285-6	☎043-232-5221
(株)TOP FUEL	〒515-2115	三重県一志郡三雲町大字中道字花ノ木500-1	☎059856-5880
(有)トップラインプロダクト	〒270-1416	千葉県印旛郡白井町神々廻831-2	☎0474-98-4326
(株)トムス	〒158-0082	東京都世田谷区等々力6-13-10	☎03-3704-6191
(株)トムス　スピリット	〒190-1211	東京都西多摩郡瑞穂町石畑1590-15	☎042-556-0911
トヨタテクノクラフト(株)・TRD	〒222-0002	神奈川県横浜市港北区師岡町800	☎045-540-2121
(株)トライアル	〒587-0011	大阪府南河内郡美原町丹上87-1	☎0723-69-3539
(株)トラスト	〒289-1605	千葉県山武郡芝山町大台3155-5芝山第2工業団地	☎0479-77-3000
(有)ドリームファクトリー	〒811-1323	福岡県福岡市南区弥永5-18-18	☎092-574-5591

な

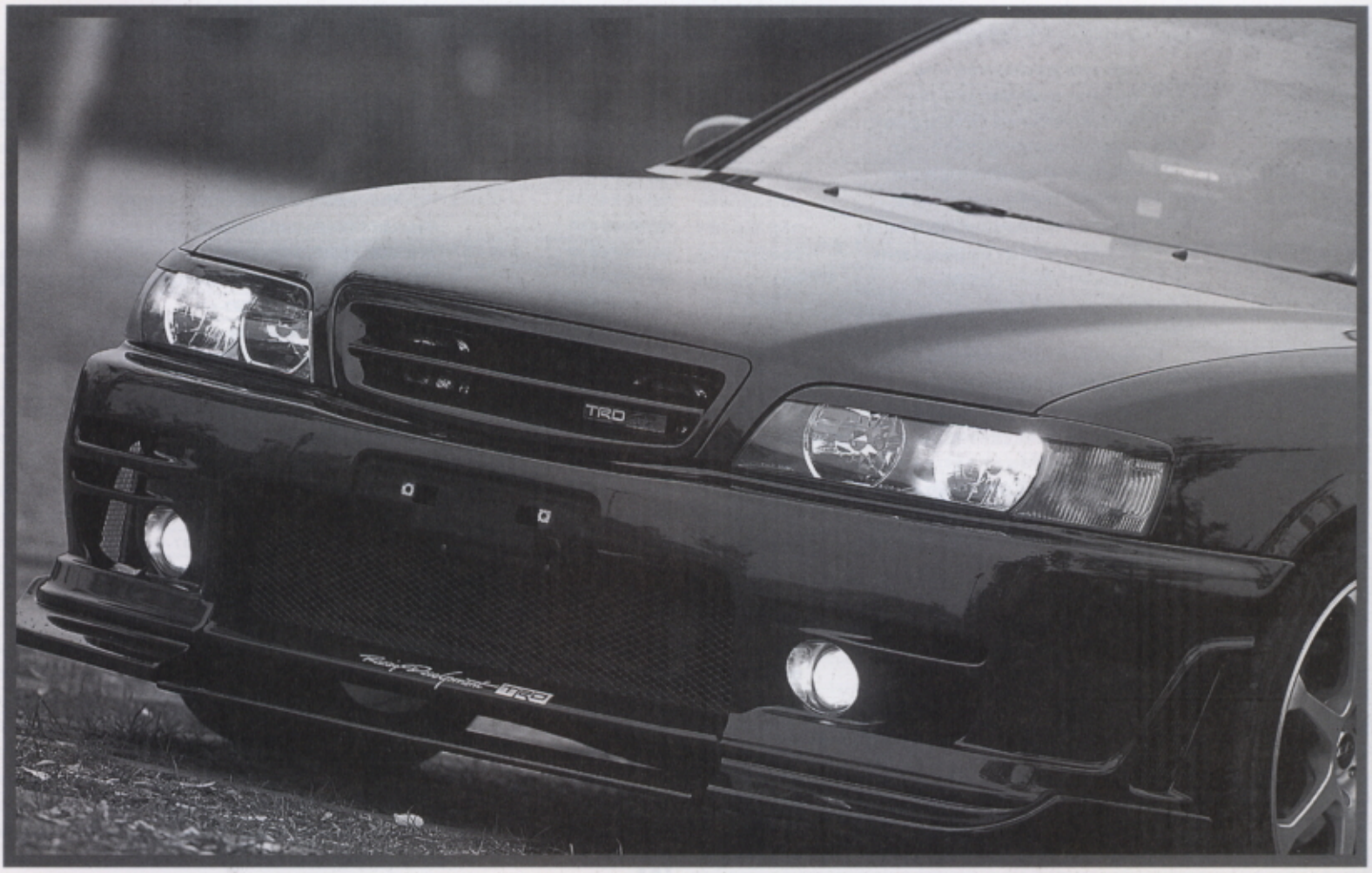
ナイトベイジャー	〒146-0092	東京都大田区下丸子1-11-15	☎03-3750-7986
永井電子機器(株)	〒213-0033	神奈川県川崎市高津区下作延471-1	☎044-877-2441
(株)ナプレジャパン	〒550-0013	大阪府大阪市西区新町2-3-8米澤ビル新町903	☎06-6532-9831
日本グッドイヤー(株)	〒107-0052	東京都港区赤坂1-9-13三会堂ビル3F	☎03-5572-8235
日本デルファイ・オートモーティブ・システムズ(株)			
アフターマーケット・オペレーションズ	〒564-0044	大阪府吹田市南金田2-16-1	☎06-6386-6874
ネッツトヨタ北九州(株)I.D.スポーツ	〒811-4303	福岡県遠賀郡遠賀町大字今古賀字貴舟461	☎093-293-4311

は

(有)パナスポーツレーシング	〒108-0073	東京都港区三田1-7-10	☎03-3453-5711
(株)バリス	〒192-0375	東京都八王子市鑓水1678	☎0422-77-0803
(有)パワーハウスアミューズ	〒294-0038	千葉県館山市上真倉1584-1	☎0470-22-1657
PIAA(株)	〒154-0001	東京都世田谷区池尻3-21-1-21	☎03-3413-2211
B.I.M creative studio	〒103-0027	東京都中央区日本橋3-12-2朝日ビルヂング5F	☎03-5202-0421
ビー・アンド・エー(株)	〒106-0044	東京都港区東麻布1-10-11アベビル	☎03-5575-2320
BN Sports	〒304-0004	茨城県下妻市大木1235-2	☎0296-45-1760
BMB技術研究(有)	〒108-0073	東京都港区三田1-9-11	☎03-3457-0071
Bee Racing	〒227-0054	神奈川県横浜市青葉区しらとり台64-4	☎045-985-1186
(株)ピボット	〒390-0313	長野県松本市岡田下岡田87-3	☎0263-46-5901
(株)ヒロ	〒536-0004	大阪府大阪市城東区今福西5-4-25	☎06-6932-2612
(株)ファースト	〒733-0842	広島県広島市西区井口5-15-1	☎082-276-0809
フィールド技研工業(株)	〒336-0917	埼玉県浦和市芝原2-13-11	☎048-875-2040
藤壺技研工業(株)	〒223-0057	神奈川県横浜市港北区新羽町569	☎045-546-0321
(株)フジムラ	〒615-8062	京都市西京区下津林前弘町15-7	☎075-381-7931
(株)ブリヂストン	〒104-8340	東京都中央区京橋1-10-1	0120-39-2936
ブリヂストンFVS(株)	〒103-0027	東京都中央区日本橋3-12-2朝日ビルヂング5F	☎03-5202-0404

●この本に掲載した／パーツの用品の価格・仕様・販売元などのデータは2000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。ご購入に際しては、よくお確かめください。また、ご購入の際に生じたトラブルに関しては、当編集部では一切の責任を負いかねますのでご了承ください。
●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。ご購入に際しては、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。

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.55
トヨタ・マークⅡ／チェイサー／クレスタ　No.2



STAFF

CHIEF EDITOR　松井亜希彦
EDITOR　高橋和清／大津英昭／安田健太郎
瀬川純子
CONTRIBUTING EDITOR　㈲クリエイティブランド／鈴木紀行
岸田哲也／中村　実／青木　聡
WRITER　高橋明宏／若槻幸治郎／御堀直嗣
宮下　敦／藤田竜太／塩見　誠
吉田直志／斉藤精一郎／西城孝幸
河口まなぶ／斎藤　猛／廣瀬　昇
チャンス山本／八野岳雄／関澤淳子
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／三浦信也
稲毛七重／工藤恵理子／小林賢太）
逆瀬川哲也
PHOTOGRAPHER　高橋　明／菊地宗秋／大湊博之
竹内英士（STUDIO BIS）／竹内美治
向後一宏／湯浅立志／増井貴光
須藤章一／石原　康／黒澤英介
野本　清（㈲ジオ）／
佐藤宏治（Graffiti）

●ハイパーレブ　トヨタ・マークⅡ／チェイサー／クレスタ　No.2
平成13年1月9日発行
●発行人＝西ヶ谷治男　●編集人＝松井亜希彦
●発行所＝株式会社ニューズ出版　〒154-0005　東京都世田谷区三宿2-4-7
TEL.03-5430-4441（広告）／03-5430-4440（販売）
FAX.03-5430-4520（広告）／03-5430-4455（販売）
●編集部　〒154-8575　東京都世田谷区三宿2-15-14　1F
TEL.03-5430-4465　FAX.03-5430-4460
●印刷＝凸版印刷株式会社
●DTP＝㈱グラフィティ（大嶽淳一郎／藍原幸子／林　聖蔵／樋口義憲）
／逆瀬川哲也／㈲クリエイティブランド
●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

IDスポーツ……157
アサヒインターセプター事業部……86
アミューズ……10
アレスクリエイト……132
E・SR……34
エスプリ……123
HKS関西サービス……18
HKS九州サービス……26
HKS東京サービス……124
F.J.G……158
オートファイル……145
オートフリーク川崎……159
オートベースエンジニアリング……144
カーメイクT&E……160
コクピット戸塚……139
ジースプロジェクト……122
シーワンコーポレーション……71
to Fit……143
ドゥーラック……194
トークレーシング……143
トムス……4
トヨタ自動車……表4
トヨタテクノクラフト㈱・TRD……表3
ドリームファクトリー……145
Bnスポーツ……193
マルカサービス……180
マルガヒルズプロダクト……138
ユニオンプロダクト……70
レイズ……表2見開き

CONTENT UPLOADED BY
Cisco Kids
WWW.CISCOKIDS.COM

最新情報 TOPICS

マークⅡとトヨタ車が好きな人のための新着情報満載ページ

TOPICS トヨタが新たに掲げる新世紀FISCOプロジェクト

2000年11月にトヨタが富士スピードウェイ（FISCO）の買収を発表したことはご存知だろうか。FISCOは、日本で初めてF1が行なわれ、数々の有名なレースが展開されてきたサーキット。首都圏に近い絶好のロケーションと魅力的なコースレイアウトで国内外での知名度はトップクラスだ。

今回の買収はトヨタのみならず、モータースポーツ界においても歴史に刻まれるようなビッグプロジェクトだと言える。前々から自前のサーキットを探していたというトヨタだが、なによりも若者へのブランドイメージのアピールという部分の狙いが大きく占める。

さて、気になるコースの改修だが、現在では珍しいコースレイアウトの高速コースはそのままに、全体的にはほぼ現在の形が残される形となる。観客席のグランドスタンドは屋根付きになり、多くのファンが詰めかける名物の第一コーナーには新たにスタンドが設けられる。また、電光掲示システムが導入され、大型ビジョンなどが設置されるほか、コンサートや車以外のイベントが開催できる大規模な広場や、ショートコースなどの新設が計画されている。そして、最大の目玉は、国際格式のレーシングカートコースの新設だ。

提携関係にあるヤマハの協力を得ながら、本格的なカートコースがお目見えするという。若手ドライバーの育成プログラムの一環としてレーシングカートにも今後力を入れていくのも楽しみなところだ。

近年に開通予定の第2東名道路などを見越したメインゲートの移設などに伴い、ますますアクセスも便利になる〝新生FISCO〟。「モータースポーツだけではなく、情報発信の場にしたい」と宣言するトヨタの、アムラックスやメガウェブに次ぐ、新たなアミューズメントスポットとして若い世代を中心にきっと受け入れられることになるはずだ。

2004年以降には再びF1開催も睨んでいるということだから、これからも大いに注目したい。

■富士スピードウェイ㈱
☎0550-78-1232

現在では珍しくなった長いストレートはFISCOの代名詞。F1マシンが駆け抜ける日も近い!?

改修作業終了は2004年。新たなテーマパークとしても期待が大きい。

コース周辺整備
1. 本コース改修（安全対策）
2. メインスタンド改修
3. 第1コーナースタンド設置
4. A及びBコーナースタンド設置
5. ヘアピンコーナースタンド整備
6. パドック拡幅
7. オーロラビジョン設置
8. メインゲート改修
9. 東ゲート改修
10. 場内道路、歩道の整備
11. ドライバーズサロン移転リフレッシュ

安全運転教育施設設置
12. ショートサーキットコース
13. 多目的コース
14. 講習棟

ファミリー、ヤングカップルで楽しめる施設
15. 物販、軽飲食施設
16. ゴーカート場設置
17. 芝生広場、水遊び場

その他
18. カートコース設置

TOPICS クルマとの日常を楽しもう 新感覚アミューズメントスポット

トヨタのクルマと身近に触れ合うことができる、新感覚のアミューズメントスポットに「アムラックス」と「メガウェブ」がある。東京お台場パレットタウン内にある「メガウェブ」（☎03-3599-0808）（http://www.megaweb.gr.jp/Guide/）には、新車はもちろん、数々のトヨタ車が展示されており、実際に車に触って確かめてみることができる。また、3Dシミュレーションシアターやバーチャルドライブなどを楽しめるアトラクションもあり、メガウェブ内を走っている電気自動車「e-com」の自動運転走行も随時体験可能だ。未来のクルマを体感できる貴重な体験だと言える。また、隣りのヴィーナスフォート内にあるヒストリーカーコレクションは必見の価値がある。国内外問わず厳選された約50台のヒストリーカーが常時展示され、街並みもレトロな雰囲気を漂わせている。ショウケースのミニカーを眺めるだけでも幸せな気分に浸れる。

また、東京と大阪にあるトヨタのアンテナショップ「アムラックス」も、車好きにはたまらないクルマ文化の大情報発信基地だ。新型車を含めたトヨタの車が常時多数展示されているのはもちろんのこと、チャイルドシートの取り付け実演や、開発者のトークショーなど多彩なイベントが随時開催されている。（http://www.toyota.co.jp/Amlux/）。アムラックス大阪にはイタリアンテイストの町並みを再現したフロアがある。これは舞台美術家の瀬尾河童氏が設計を担当したもの。一方、アムラックス東京のB2階には、トヨタのレース車両の展示の他、TRDのアンテナショップのアムラックスコレクションがある。カスタマイズの相談やオリジナルグッズの販売もしているので気軽に覗いてみよう。

■アムラックス東京
☎03-5391-5900
■アムラックス大阪
☎06-6363-8600

東京池袋にあるアムラックスビル。車展示フロアの他、アウトドア関連のライブラリーや、子供も遊べるキッズコーナーもあり家族で楽しめる。

買い物がてらにチューニングをするのも可能な、TRDのアムラックスコレクション。中高生の修学旅行コースにもなっているという。

最新シミュレーターによる3Dのバーチャルドライブも[illegible]部有料で、だいたい500円前後の料金だ。

広いフロアにトヨタのクルマが展示され、レストランやカフェも併設されているメガウェブ。お台場に行ったら寄ってみよう。

TOPICS

上品なフォルムで大人をアピール「バリス」のエアロシステム

年齢層を問わず絶大な人気を誇るマークⅡ、チェイサー。オリジナルの1台にこだわるなら、エアロパーツの装着を第一に考えるはず。とりわけ、マークⅡ、チェイサーはその高い運動性能からスポーティ路線が多い。そのため、若者向けによく見られがちな威圧感のある攻撃的なデザインのエアロは多くの種類が出ている。しかし、なかには飽きのこないような、大人のためのエアロを探している人もいるだろう。

100系チェイサー用。

100系チェイサー用。

そこで紹介したいのが、「バリス」からリリースされている100系マークⅡ、チェイサー専用のエアロシステムだ。

コンセプトはずばり〝ヨーロピアンベーシック〟。そこにバリスならではのノウハウがつぎ込まれ、完成された逸品だ。荘厳なフロントバンパーが形造る落ち着きのあるフェイスライン、引き締まったシャープなサイドスカート、エレガントなリヤビューが印象に残る。また、フロントグリルにはバリスの「V」のエンブレムが入り、高級感溢れる仕上がりになっているのが見受けられるだろう。

一見、純正のボディラインをそのまま生かしたオーソドックスなデザインだと思うかもしれない。しかし、写真をよく見れば分かるように、実は独創的でメリハリのあるデザインが随所にちりばめられているのだ。

ミディアムセダンを中心に、スポーティなバリエーションを数多く持つ「バリス」だからこそできる逸品だといえる。

〈価格〉
・フロントハーフ4万8000円・サイドスカート6万8000円・リアハーフ5万8000円・上記3点キット16万4000円・リアウイングスポイラー5万6000円・フロントグリル3万6000円・アイライン1万4000円

■㈱バリス
☎0426-77-0803

100系マークⅡ用。

100系マークⅡ用。

TOPICS

カーメイクT&Eから新ブランドのパッドが登場

本誌80ページのドレスアップノウハウでも、スポーツラグジュアリーテイストのデモカーを披露しているカーメイクT&E。この他にも数々のエアロをリリースするメーカーだ。

この度、新ブランド「T-ZERO」を立ち上げてブレーキパッドの発売を開始した。タイプ別に2つのバージョンをそろえる。レーシングフィールドで最大限の威力を発揮する「TYPE-TR」は、高温域での性能安定性はもちろん、ハードブレーキング時にも正確なブレーキコントロールができるなど、サーキットでの全開走行を可能にしたもの。適正温度域は100~800℃で、常用温度域は350~700℃になってる。

また「TYPE-TS」は、常温~約450℃というワイドな温度域の実現に加え、ストリートでもっとも重要なポイントとなる〝ストップ&ゴー〟にも抜群のレスポンスを発揮する。純正品ではもの足りずに、よりスポーツフィーリングを感じたい人、より安全にストリート走行を楽しみたい貴方に最適。

両タイプともノンアスベスト素材を採用のうえ、ローター表面に形成されるカーボン被膜により、広い温度域での絶対的な制動力とコントロール性を実現する「CARBON METAL PADS」仕様となっている。「トータル的に美しい車作り」をコンセプトに、安全面の向上は必要不可欠なものとして、かねてよりブレーキパッドの開発を進めてきたカーメイクT&E。今まで培ってきた独自のノウハウとサーキットにおける幾度ものテスト、一般ユーザーやプロドライバーによる走行テストを重ねてようやく完成した逸品だ。普段の何気ないブレーキング操作から、レーシーなスポーツ走行にまでも、メリハリの効く思い通りの走りを可能にしてくれることだろう。

■㈲ティーアンドイー
☎045-913-3130

「TYPE-TR」（F:2万5000円、R:2万3000円）。スポーツ走行車全般に対応する。

「TYPE-TS」（F:1万2000円、R:1万円）。国産車全般に対応する。

TOPICS

おしゃれは細部がカンジン意外なところで差をつけろ

エアロやホイールにお金をかけるような、誰にでも分かりやすいドレスアップも、自分だけの1台を作るうえで重要なところ。しかし、ここで提案したいのは、色のついたレンズをクリアタイプに交換することだ。そのようなさりげないセンスアップを、100系・90系マークⅡ／チェイサー／クレスタに施してみてはどうだろうか。純正のオレンジ色のレンズタイプだと、いまひとつアカ抜けない。そこで、クリアレンズに交換することで色的な一体感を高め、愛車のフロントマスクをさらにシャープに見せてくれるのだ。細かいところだが、費用も少なくて済む、かしこいドレスアップ方法と言える。

ここで紹介するIDスポーツのオリジナルクリアレンズは、信頼できる耐久性とリーズナブルな価格を誇る逸品だ。海外製品ではなく純正パーツの加工品なので、パーツのフィッティングやコード類の接続といった部分での精度のバラつきがない。そのため、ピッタリ付いて見た目にも違和感はゼロだ。さらにスポイラー・ウイングといったエアロパーツやホイールの交換は、人が普段洋服や靴をコーディネートするようなもの。プラス、合わせるアクセサリーにも気を遣ってこそオシャレ度が分かるというものだ。それと同じ様に愛車の細かいトコロにも手を加えてあげることで、オーナーの魅力と格も一緒に上がることにつながるはずだ。

■㈱名岐　IDスポーツ事業部
☎0574-63-0988

レンズまわりの一体感を高める100系マークⅡ用。M/C前期2万5400円、後期2万4800円。

シャープなイメージを強調する100系チェイサー用。M/C前・後期共通2万4000円だ。

スッキリした印象に変える100系クレスタ用。M/C前期2万4200円、後期不明。

TOPICS

クルマの盗難、劣化、事故防止にひと役買う隠れアイテムだ

クルマへのいたずら、盗難などの対処方法を考えると、大音量の警告音を発する盗難防止装置などが一般的だ。しかし、ここに紹介するツーフィットの「自動車盗難装置イモビライザー」（1万4800円）（写真❶）は、通常の盗難装置とは少し違う。万が一窓を割られて侵入されてもエンジンをスタートさせることができない、丸ごと車を盗まれることを防止する最新のセキュリティシステムだ。

付属のイモビキーを持たずにエンジンキーを差し込むとキーシリンダー内の電気回路が自動的にカットされ、エンジンが掛からない構造になっている。乗車時などはイモビキーをキーシリンダーの10cm以内に近づけることで電気回路が自動的にセキュリティをOFFにし、逆にキーを抜きエンジンを切ってイモビキーを10cm以上離すとセキュリティはONになりエンジンがかからなくなる仕組みだ。

普段はイモビキーをキーホルダーに取り付けたりして、エンジンキーと一緒にしていることが必要になる。万が一、車内に侵入されたとしても、クルマ自体を持っていかれるような最悪の事態を免れることができるのだ。現行のメルセデスにも採用されているタイプというのも心強い。

また、愛車の劣化をできるだけ防ぎたいオーナーには「オートセイバー」（1万9800円）（写真❷）がオススメ。科学的にも証明されている電子の働きでサビの科学反応を防ぎ、ボディをサビから守ってくれる画期的な製品だ。これは、海の近くの水道設備や雪国の橋げたに50年以上前から使われている原理のため、そのサビの抑制作用の効果はお墨付き。バッテリーから直接電源の供給を受ける小型のユニット（アノード）が、ボディにパルス化したDC（直流）回路を作り出してサビを抑制する仕組みだ。使用する電力は微弱なため電気障害やバッテリー上がりの心配も無用。ボンネット内のボディに両面テープで固定し、本体から伸びる2本の配線のうち1本をアースし、もう1本を12Vバッテリーの⊕に接続するだけと作業時間もわずか15分程度だ。なによりこの価格はサビが出てから修理するより断然安く上がる。アウトドア派のキミにぜひ試してもらいたい。

また、クルマ用の携帯電話便利グッズ「携帯キャッチ君」（1万2800円）（写真❸）は車内でラジオやCDを聞いていても電話がかかってきた時や、こちらからかける時に自動的に車内のラジオ&CDのボリュームが下げてくれるシステムだ。電話が終わると再び音が出始める。慌てる場面もなくなり、車内で携帯電話を快適かつ安全に使用するためのツーフィットの自信作だ。興味のある人は問い合わせてみよう。

■ツーフィット
☎03-3302-6820

❶エンジンキーとイモビキーを一緒に付けているだけで効果を発揮。万が一電源コードを切断されても、電池でバックアップされるので安心。

❷「オートセイバー」。バッテリーから継続的に電子を送り、サビや腐食を抑止する。また、ヘビーデューティタイプ（2万4800円）もある。

❸NTT DoCoMo系の携帯電話に対応する。全ての車種に取り付けOKだ。車内着信電波をすばやくキャッチし、電話のかかる1秒前にベルが鳴ることが分かる賢いアイテム。

TOPICS

クルマもキャンギャルも大好きなヒトのための魅力満載コンテンツ

このハイパーレブを発行しているニューズ出版のインターネット総合自動車情報サイト「Car News Net」（http://www.car-news.net）をご存知かな？

新車情報、企業ニュース、モータースポーツ情報などクルマの最新情報を、手軽にいち早く手に入れることができるのだ。新車レポートやメーカーリリースはもちろんのこと、日下部保雄氏をはじめとした著名なモータージャーナリスト陣による試乗インプレッション。大井貴之氏によるチューニング&ドラテク講座や、読者の疑問にズバリ答えるQ&Aなどコンテンツも大充実。各種イベント情報やキャンギャル、コンパニオンのベストショット画像なんかも楽しめちゃうぞ。

平成9年に発売されたVOL.26「トヨタ・マークⅡ／チェイサー／クレスタ」第1弾。全228ページ。本体価格2000円。

また、本誌"ハイパーレブシリーズ"は今号で55冊目。その中で「トヨタ・マークⅡ／チェイサー／クレスタ」は多くの要望があり、本誌で2冊目の発行となる。前回の特集でも、ドレスアップの基礎からエンジンチューンまで現在のトレンド手法もいち早くキャッチしている。発売から少し経ったけど、Vol.55とは違った、使える内容が満載だからぜひ手に入れてほしい。もっと詳しい内容は146ページを参照。オーナーならぜひ手に入れなきゃね。近くの書店か、148〜151ページに掲載されているハイパーショップ、もしくは弊社販売部まで御問い合わせを。

■㈱ニューズ出版　販売部
☎03-5430-4440

あらゆる角度からとらえた国内外様々なクルマの新車レポートや、毎日更新のレース情報など内容も大充実。

ID ORIGINAL CLEAR LENS

ID Sports

MARKII 100系(前期)
加工料　¥13,000
新品加工品　¥25,400

CRESTA 100系(前期)
加工料　¥13,000
新品加工品　¥24,200

MARKII 90系
ICHIKOH製
加工料　¥13,000
新品加工品　¥22,000

CHASER 100系
加工料　¥13,000
新品加工品　¥24,000

CHASER 90系
加工料　¥12,000
新品加工品　¥24,400

CRESTA 90系
加工料　¥12,000
新品加工品　¥24,400

MARKII 100系(後期)
加工料　¥13,000
新品加工品　¥24,800

CRESTA 100系(後期)
加工料　¥13,000
新品加工品　¥24,800

MARKII 90系
KOITO製
加工料　¥13,000
新品加工品　¥22,000

海外製品ではなく、純製品の加工品ですので、経年変化による変色も有りません。充分なコーキング処理により、水漏れ対策も万全です。

ID SPORTS　MEIGI CO.,LTD.
岐阜県可児市広見2065-1　TEL:0574-63-0988　FAX:0574-63-4049
http://www.idsports.co.jp/

FJ SPORTS
FINE AERO EQUIPMENT BY F.J.G

90series
SHIC or SPORTS?

60 SLIGHTLY6

60 NEW

フロントスポイラー ¥ 36,000
サイドステップ ¥ 53,000
リアスポイラー ¥ 38,000
フロントグリル(HLP付) ¥ 35,000
3P KIT ¥ 120,000

(M/C前)

60 NEW

フロントスポイラー ¥ 36,000
サイドステップ ¥ 53,000
リアスポイラー ¥ 38,000
フロントグリル(HLP付) ¥ 35,000
3P KIT ¥ 120,000

(M/C前)

60 NEW

フロントスポイラー ¥ 36,000
サイドステップ ¥ 53,000
リアスポイラー ¥ 38,000
フロントグリル(HLP付) ¥ 35,000
3P KIT ¥ 120,000

(M/C前)

MARKII

ヘッドライトフィニッシャー Type-I
フロントグリル Type-II 装着車

(M/C前後)
フロントスポイラー ¥ 36,000
サイドステップ ¥ 53,000
リアスポイラー ¥ 38,000
リアウイング Type-I ¥ 45,000
フロントグリル type-I・type-II ¥ 23,000
ヘッドライトフィニッシャー type-I・type-II ¥ 14,000
3P KIT(ハーフタイプ) ¥120,000
4P KIT(ハーフタイプ) ¥160,000
※リアウイングはtype-Iです。

CRESTA

(M/C前後)
フロントスポイラー ¥ 36,000
サイドステップ ¥ 53,000
リアスポイラー ¥ 38,000
リアウイング ¥ 45,000
フロントグリル ¥ 23,000
ヘッドライトフィニッシャー ¥ 14,000
3P KIT ¥120,000
4P KIT ¥160,000

CHASER

(M/C前後)
フロントスポイラー ¥ 36,000
サイドステップ ¥ 53,000
リアスポイラー ¥ 38,000
リアウイング ¥ 45,000
フロントグリル ¥ 23,000
ヘッドライトフィニッシャー ¥ 14,000
3P KIT ¥120,000
4P KIT ¥160,000

MARKII
JZX-90

BUMPER SPOILER TYPE

ヘッドライトフィニッシャー Type-I 装着車

(M/C前後)
フロントバンパースポイラー ¥ 68,000
サイドステップ ¥ 53,000
リアバンパースポイラー ¥ 65,000
リアウイング type-II ¥ 45,000
フロントグリル (type-II) ¥ 23,000
ヘッドライトフィニッシャー (type-I) ¥ 14,000
3P KIT (ハーフタイプ) ¥170,000
4P KIT (ハーフタイプ) ¥210,000
※リアウイングはtype-Iです。

BLISTER
JZX90-MARKII

1PPキット
リアウイング type-II (FRP) ¥450,000
リアウイング type-II (カーボン) ¥ 68,000
フロントグリル type-II ¥ 78,000
ヘッドライトフィニッシャー type-II ¥ 23,000
※リアバンパースポイラーはノーマルとダブルタイプがあります。 ¥ 14,000
※リアウイングtype-IIは、90MARK-IIまで取付け可。

フロントアンダースポイラー

MARK II (M/C前) ¥28,000

CRESTA (M/C前) ¥28,000

CHASER (M/C前) ¥28,000

90、100系SUSPENSION

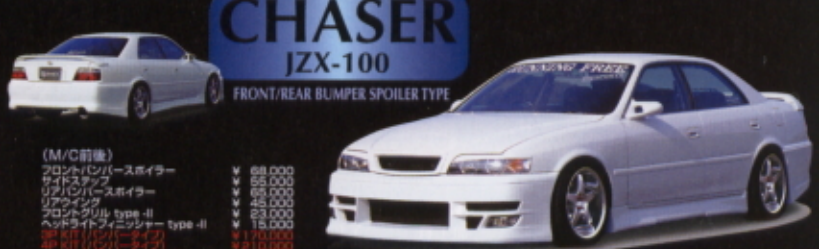
LOW FORME(3～4cmDOWN) ¥37,000
SUPER LOW FORME(6～7cmDOWN) ¥33,000

100series

MARKII
JZX-100

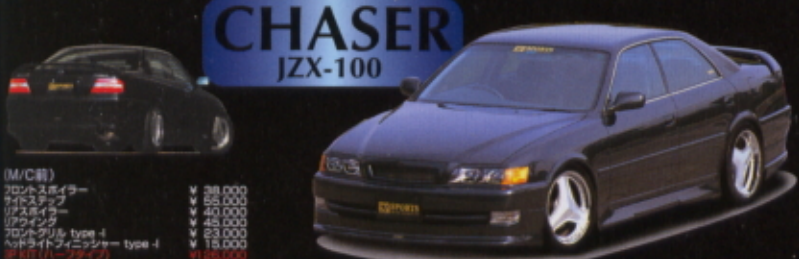
(M/C前)
フロントスポイラー ¥ 38,000
サイドステップ ¥ 55,000
リアスポイラー ¥ 40,000
リアウイング ¥ 45,000
フロントグリル ¥ 23,000
ヘッドライトフィニッシャー ¥ 15,000
3P KIT ¥130,000
4P KIT ¥165,000

CHASER
JZX-100
FRONT/REAR BUMPER SPOILER TYPE



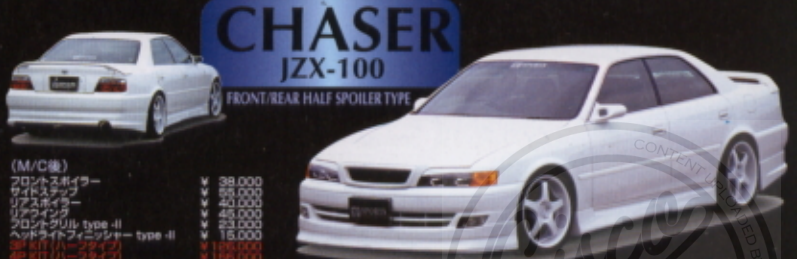
(M/C前後)
フロントバンパースポイラー ¥ 68,000
サイドステップ ¥ 55,000
リアバンパースポイラー ¥ 65,000
リアウイング ¥ 45,000
フロントグリル type-II ¥ 23,000
ヘッドライトフィニッシャー type-II ¥ 15,000
3P KIT (ハーフタイプ) ¥170,000
4P KIT (ハーフタイプ) ¥210,000

CHASER
JZX-100



(M/C前)
フロントスポイラー ¥ 38,000
サイドステップ ¥ 55,000
リアスポイラー ¥ 40,000
リアウイング ¥ 45,000
フロントグリル type-II ¥ 23,000
ヘッドライトフィニッシャー type-II ¥ 15,000
3P KIT (ハーフタイプ) ¥130,000
4P KIT (ハーフタイプ) ¥165,000

CHASER
JZX-100
FRONT/REAR HALF SPOILER TYPE



(M/C後)
フロントスポイラー ¥ 38,000
サイドステップ ¥ 55,000
リアスポイラー ¥ 40,000
リアウイング ¥ 45,000
フロントグリル type-II ¥ 23,000
ヘッドライトフィニッシャー type-II ¥ 15,000
3P KIT (ハーフタイプ) ¥130,000
4P KIT (ハーフタイプ) ¥165,000

URL http://www.fjg-intl.com mail info@fjg-intl.com imode http://www.fjg-intl.com/i.html
imodeでも情報発信中!

FINE AERO EQUIPMENT
F.J.G.

CONTENT PROTECTED BY
www.tuningparts.com

資料請求券
HYPER FREE
1,000円

全会員制通信販売・クレジット販売

ご希望の商品に関する事は、お電話にてお問い合せください。
通信販売・クレジットご利用の方はご遠慮なくお問い合せください。
〒229-0031 神奈川県相模原市相模原5-9-2 TEL.042-752-0170 FAX.042-752-0181

●全品FRPホワイトゲルコート仕上げです。
●製品もいたしております。お気軽にお電話にてお問い合せください。
●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いただけます。
●価格、仕様は予告なく変更する場合もあります。

Auto-FREAK

MARKⅡ CHASER CRESTA Specialist!
by AUTOFREAK KAWASAKI

チェイサー25ツアラーV ヒッポーエアロR34GT-RAW
H10年 検13/9 ホワイト フル装備 5速 エアバッグ AW ABS ワンオーナー 記録簿 ヒッポースリーフルエアロ R34GT-RAW TEIN車高調 パワーFCコマンダー 走行13,000km
289万円

マークⅡ25ツアラーV ヒッポーエアロ
H11年 検14/5 ホワイト フル装備 5速 エアバッグ AW ABS ワンオーナー 記録簿 ヒッポースリークフルエアロ HKS車高調 HKSハイパーマフラー ワーク17AW 走行21,000km
279万円

チェイサー25ツアラーV アドミレーションエアロ
H10年 検13/10 シルバーメタリック フル装備 5速 CD エアバッグ ABS 記録簿 アドミレーションフルエアロ フェンダー 叩きだし車高調 R33GT-RAW 走行19,000km
289万円

チェイサー25ツアラーV T&Eフルエアロ
H11年 検14/2 ホワイト フル装備 5速 エアバッグ AW ABS ワンオーナー 記録簿付 T&Eフルエアロ 前置インタークーラー GT3040タービン 車高調 マフラー 走行23,000km
289万円

チェイサー25ツアラーV 純正エアロ
H10年 検13/10 ブルーメタリック フル装備 5速 ボイスナビ TV エアバッグ AW ABS ワンオーナー 記録簿 橘少色 純正フルエアロ 走行27,000km
279万円

チェイサー25ツアラーV ヒッポーフルエアロ
H9年 検14/2 パール フル装備 5速 エアバッグ ABS ワンオーナー 記録簿 ヒッポーフルエアロ タナベ車高調 砲弾マフラー ボルク18インチAW 走行31,000km
249万円

チェイサー25ツアラーV 後期仕様ヒッポーエアロ
H9年 検14/8 ボルドマイカ (NEWペイント) フル装備 5速 AW ABS SR 記録簿 ヒッポースリークフルエアロ TEIN車高調 LSD クラッチ 前置IC 走行38,000km
239万円

マークⅡ25ツアラーV 改5速
H5年 検2年付 グリーン フル装備 5速 AW ABS SR ヒッポースリークフルエアロ レカロシート テイン車高調 砲弾マフラー 17インチAW 走行77,000km
145万円

マークⅡ25ツアラーV 純正フルエアロ R33GT-RAW
H11年 検14/3 ダークブルー フル装備 5速 エアバッグ AW ABS SR ワンオーナー 記録簿 純正フルエアロ R33GT-RAW JIC車高調 JICマフラー 走行17,000km
279万円

マークⅡ25ツアラーV ヒッポーフルエアロ
H9年 検2年付 ブラック フル装備 5速 ナビ エアバッグ AW ABS SR ワンオーナー ヒッポースリークフルエアロ HKS車高調 HKSハイパーマフラー 17AW 走行42,000km
259万円

マークⅡ25ツアラーV ヒッポースリーク フルエアロ
H8年 検13/9 ダークブルー フル装備 5速 エアバッグ AW ABS ワンオーナー 記録簿付 ヒッポースリークフルエアロ HKSタイプS前置インタークーラー 車高調 マフラー 走行23,000km
239万円

マークⅡ25ツアラーV 純正フルエアロ
H9年 検14/1 パールⅡ フル装備 5速 ナビ エアバッグ AW ABS SR 記録簿 橘少色パールⅡ純正エアロ TEIN車高調 アリストAW 走行43,000km
239万円

クレスタ25ツアラーV ファイナルコレクション
H6年 検13/5 パール フル装備 5速 AW ABS SR ワンオーナー 記録簿 ファイナルコレクション フルエアロ TEIN車高調 砲弾マフラー ワーク17AW 走行60,000km
169万円

クレスタ25GTツインターボ改5速公認
H2年 検13/10 グレー フル装備 5速 AW 公認5速 TEIN車高調 R33GT-RAW マフラーフェンダー 叩きだし 走行99,000km
69万円

新車コンプリートがなんと! 実質年率0.1%!!

チェイサーツアラーV 5速

60回払い 0.1%低金利

車両本体価格	3,227,000円
消費税+諸費用+ドレスUP	1,158,540円
総合計	4,385,540円
頭金又は下取車	385,540円
ローン元金	4,000,000円
金利はたったの	10,000円

ボーナス17万×10回
月々38,500円×60回

エアロパーツヒッポー ¥188,000

車高調アペックスWS ¥116,000

マフラーアペックスNI ¥58,000

MODEL7 ¥276,000

工賃 ¥80,000

計¥718,000

新車コンプリートカーの一例です。この他にもお好きなパーツ組込OK!!是非お相談下さい。

NEW JZX110 MARKⅡ

実質年率0.1%〜

※支払いプランお気軽にご相談下さい。

専門店ならではの高価買取

【年式別買取り目安リスト】

車種 ＼ 年式	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2
チェイサーツアラーV 25GTツインターボ	260	250/240	230	220/170	160	150	140	130/60	50	40
マークⅡツアラーV 25GTツインターボ	260	250/230	220	210/170	160	150	140	130/60	50	40
クレスタツアラーV 25GTツインターボ				/170	160	150	140	130/60	50	40

※買取り価格は、装備・程度により異なります。

株式会社オートフリーク 川崎店
〒214-0022 神奈川県川崎市多摩区堰2-3-29
TEL 044-822-1144
FAX 044-822-7456
営業時間 (月)〜(土) 11:00〜22:00 (日・祝日)10:00〜20:00

VERTEX

CHASER 100serise

フロントハーフスポイラー	¥48.000
サイドステップ	¥61.000
リヤバンパースポイラー	¥65.000
上記3点KIT	¥168.000
アイラインガーニッシュ	¥15.000

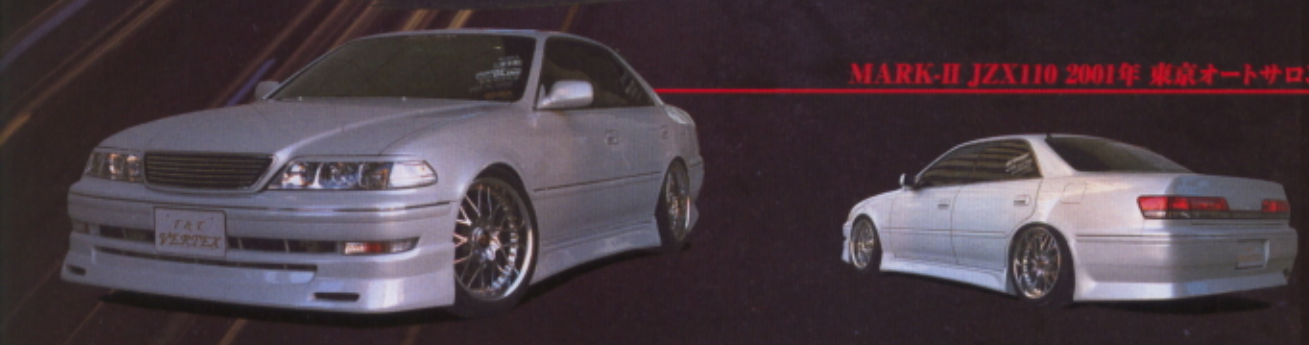
※フロントハーフスポイラー前期用設定有
※PHOTO:JZX100チェイサー後期用

CHASER 90serise

フロントハーフスポイラー	¥36.000
サイドステップ	¥60.000
リヤアンダースポイラー	¥58.000
上記3点KIT	¥143.000

※フロントハーフスポイラー前期用設定有
※PHOTO:JZX90チェイサー後期用

MARK-II JZX110 2001年 東京オートサロンにてデビュー!!ご期待下さい。



MARK-II 100serise

フロントハーフスポイラー	¥48.000
サイドステップ	¥61.000
リヤハーフスポイラー	¥61.000
上記3点KIT	¥163.000
アイラインガーニッシュ	¥15.000

※フロントハーフスポイラー前期用設定有
※PHOTO:JZX100マークII後期用

MARK-II 90serise

フロントハーフスポイラー	¥36.000
サイドステップ	¥60.000
リヤアンダースポイラー	¥58.000
上記3点KIT	¥143.000
アイラインガーニッシュ	¥15.000

※フロントハーフスポイラー前期用設定有
※PHOTO:JZX90マークII後期用

CRESTA 90series

フロントハーフスポイラー	¥36.000
サイドステップ	¥60.000
リヤアンダースポイラー	¥58.000
上記3点KIT	¥143.000

※フロントハーフスポイラー前期用設定有
※PHOTO:JZX90クレスタ後期用

SUSPENSION KIT

前後ピロアッパーマウント付

JZX90・JZX100系
(Ft:16kgf/mm・Rt10kgf/mm)
JZZ30(ソアラ)
(Ft:24kgf/mm・Rt18kgf/mm)
¥158.000

High Performance BRAKE SYSTEM

T-ZERO

For T&E BRAND

ORIGINAL BRAKE PAD

Type TR

Type TR F ¥25.000
R ¥23.000

Type TS

Type TS F ¥12.000
R ¥10.000

CRESTA90/CHASER90・100/MARKII90・100/SILVIA S13・S14・S15/180SX/SOARER30・31/ALTEZZA

その他車種はお問合わせ下さい。

発売元:
CAR MAKE T&E
有限会社 ティー・アンド・イー
TEL 045-913-3130 FAX 045-913-3443
〒224-0015 神奈川県横浜市都筑区牛久保西1-2-10アネックスパークI-A

全国通信販売OK!ローンOK!

通信販売をご希望の方はTELにて納期・価格をご確認の上、現金書留又は銀行振込みにてご送金下さい。業者販売をご希望の方は、お問い合わせ下さい。
お振込先:住友銀行 港北ニュータウン支店 (普通)260020 有限会社ティーアンドイー

販売代理店:(株)ドゥオール・(有)(株)コアーズインターナショナル(株)・アリースタイル(株)・(株)アイン・(有)K2の星5・(株)ホットスタッフ(株)Japan・(株)マルカサービス東京・(株)・(有)ラザ・(株)マルカサービス東京・(株)ディー・スピードインターナショナル ※順不同敬称略

T&Eでは、エアロパーツ製作にあたり、一分の妥協も許さない製品作りを行っています。その為、商品の発売が予定よりも大幅に遅れている製品もあり、お客様には大変御迷惑をおかけしていますが、商品にするからには、絶対に妥協せず最高の商品にしたいと考えていますのでご理解・ご協力お願いいたします。類似品が出まわってますので、御購入の際には、シリアルNoを貼っています/本製品には取り付け説明書とステッカーを同封しております。/カタログ御希望の方は、80円切手5枚同封の上、お申込下さい。/製品の仕様・材質・価格等は改良の為、予告なく変更する場合があります。/本製品には塗装料金・消費税及び送料は含まれておりません。

CONTENT UPLOADED BY

EXTERIOR & INTERIOR

SET-UP & PARTS MANUAL

[ドレスアップ・カタログ]

走りへのこだわりを刺激する4ドアセダン、マークⅡ、チェイサー、クレスタ
その高いスポーツ性能を遺憾なく発揮させるには
本来のドレスアップ目的の他に、冷却性能やダウンフォースを重視したものなど
機能美をバランスよく盛り込んだエアロパーツも重要になってくる
コーナリング時などにしっかりとドライバーをホールドするタイプのシートや
ステアリング、また5速マニュアル車のオーナーはシフトノブにこだわるなど
スポーツドライビングを楽しむための土台を築こう

■AERO PARTS
エアロパーツ ―― 162
■SEAT
シート ―― 173
■STEERING
ステアリング ―― 175
■METER
メーター ―― 176
■EXTERIOR & INTERIOR
エクステリア&インテリア、その他パーツ ―― 178

※パーツの写真には、一部他車種用のものも含まれています。

Cisco kids
WWW.CISCOKIDS.COM.AU

エアロの装着を考えるなら、マークⅡ、チェイサー、クレスタの高い運動性能をさらに引き出すようなデザインを選びたい。また、その中にもラグジュアリーテイストを取り入れたものなど様々な形状のものがラインアップされている。購入時に気を付けたいのは、例えば100系チェイサーは1997年の8月のマイナーチェンジを境に、フロントの形状が少し変わっている。取り外しをして装着するバンパータイプのものなら問題はないが、被せる方式のハーフタイプを選ぶ時は要注意。

AERO PARTS

エアロパーツ

スポーティorラグジュアリー？ 4ドアセダンのフォルムを磨き上げよう

100系 CHASER MARK Ⅱ CRESTA

■トヨタテクノクラフト(株)・TRD　TRD

チェイサー用のTRDスポーツのエアロカウル。流動的な造形美を思わせるエアロバンパーが個性的。リヤウイングはウイング部がアルミ製、サイド部はABS樹脂製。

エアロバンパー1とエアログリル1。

NEWエアロバンパー2とエアログリル2。

エアロバンパー1	13万6000円	フォグランプ	1万4000円
NEWエアロバンパー2	13万6000円	サイドマットガードセット	12万8000円
エアログリル1	2万3000円	リヤアンダースポイラー	8万7000円
エアログリル2	2万3000円	リヤウイング	13万8000円

■(株)HKS関西サービス　KANSAI ORIGINAL

走りのためのエアロを追及し、強度と耐久性にこだわるKansaiのエアロパーツ。チェイサー用。フロントバンパーをMC後に取り付ける場合はMC前のフォグが必要になる。また、リアアンダースポイラーはMC後には装着不可となる。

フロントバンパー	8万9000円
サイドステップ	6万8000円
リアアンダー（MC前専用）	5万9000円
リアウイング	5万8000円
フルエアロKIT	25万円

■(株)トムス　TOM'S

ボディとの一体感を大切にしながら、よりスポーティなイメージを高めるトムスのチェイサー用エアロシステム。MC後専用に開発されたフロントリップスポイラーとグリルタイプ2もある。

フロントリップスポイラーとグリルタイプ2。

フロントバンパー（MC前専用）	9万円	フロントグリル	2万8000円
フロントリップスポイラー（MC後専用）	4万9000円	フロントグリルタイプ2（MC後専用）	3万8000円
サイドステップ	7万5000円	リアウイング	7万3000円
リアバンパー	11万2000円		

■シーワン・モータースポーツ　C-ONE MOTORSPORT

完成度の高いエアロパーツで、新たなミドルスポーツセダンの領域へ昇華させるシーワン・モータースポーツ。アグレッシブな走りとジェントルな表情を融合させたチェイサー用エアロだ。

フロントバンパー	6万8000円
フロントグリル	2万5000円
サイドステップ	5万8000円
リヤアンダースポイラー（後期）	4万7000円
リヤアンダースポイラー（前期）	4万8000円
リヤウイング	5万8000円

■(株)ザウバーWALD JAPAN事業部　WALD SPORTS LINE

ヨーロピアンテイストとスポーティな味付けが融合したデザイン。ドリフトユーザーや人と違うものを求める個性派にオススメ。リアスポイラーは3ピース。写真はMC前チェイサー用。MC後用も同価格で設定あり。

フロントスポイラー	4万8000円
サイドステップ	6万8000円
リアスカート	4万8000円
リアスポイラー（3ピース）	6万円

■(株)ケイオフィス　kei office

3兄弟の中で一番スポーティなチェイサーを、よりスポーティに演出するケイオフィスのエアロパーツ。派手さはないものの、すれ違い様にカッコよさを演出するドリキン仕様。

フロントバンパースポイラー	6万8000円
サイドステップ	6万2000円
リヤバンパースポイラー	6万8000円
リヤウイング	5万8000円

■(株)セルモ　cerumo SPORTS

アダルトな落ち着きを持たせながらも、個性を主張できるデザインを採用した、チェイサー用のセルモエアロパーツ。もちろん空力的な要素を多分に含み、機能美を追求。

フロントハーフカバースポイラー	6万5000円
サイドステップ	7万2000円
リヤアンダーカバースポイラー	6万2000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
リヤスポイラー	5万8000円

注意：各パーツのデータは2000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152～153ページにあります。

■(株)ディースピードインターナショナル

HELL CAT MARK Ⅱ

大きな開口部が迫力のフロントバンパースポイラーは、MC後に装着する場合にはMC前のウインカーが必要。サイドステップは1ピースと6ピースの設定がある。マークⅡ用。

1ピースのサイドステップ。

6ピースのサイドステップ。

フロントバンパースポイラー	6万9800円	サイドステップ(6ピース)	5万8000円
フロントグリル	3万円	リヤウイング	6万円
オプションネット	3000円	リヤインナースポイラー	2万円
サイドステップ(1ピース)	3万9000円	リヤマッドガード	3万5000円

■(株)ディースピードインターナショナル

HELL CAT CHASER

ビッグサイズのラジエターとのマッチングが最高なフロントバンパースポイラー。どっしりとした安定感を演出するリヤアンダースポイラーは3タイプの設定。タイプ3だけMC後ツアラー専用となる。他はすべてMC前/後共通。チェイサー用。

リヤアンダースポイラー タイプⅡ。

リヤアンダースポイラー タイプⅡ。

フロントバンパースポイラー	6万9800円
オプションネット	3000円
サイドステップ(1ピース)	4万8000円
リヤウイング	6万円
リヤインナースポイラー	2万円
リヤアンダースポイラー タイプⅠ(右穴)	4万8000円
リヤアンダースポイラー タイプⅡ(左右穴)	4万8000円
リヤアンダースポイラー タイプⅡ(MC後ツアラー専用)	4万8000円

■(株)ディースピードインターナショナル

FALCON CHASER

フロントバンパースポイラー。

リヤマッドガード。

オーバーフェンダーキット。

精悍なフロントビューを演出するフロントバンパースポイラーは、MC後に装着する場合、MC前のウインカーが必要。オーバーフェンダーキットはサイドを印象的に見せるのに一役買う。チェイサー対応。

フロントハーフスポイラー。

フロントバンパースポイラー(最高速カウル/MC前用)	6万9800円
フロントハーフスポイラー(MC前用)	3万5000円
フロントハーフスポイラー(MC後用)	3万5000円
オーバーフェンダーキット1台分(ノーマルバンパー用/MC前用)	4万8000円
リヤマッドガード	3万5000円

■(株)ディースピードインターナショナル

FALCON MARK Ⅱ

フロントバンパースポイラーは、MC後に装着する場合にはMC前のウインカーが必要。サイドステップは1ピースと6ピースの設定がある。マークⅡ対応。

フロントバンパースポイラー	6万9800円	サイドステップ(6ピース)	5万8000円
フロントグリル	3万円	リヤウイング	6万円
オプションネット	3000円	リヤインナースポイラー	2万円
サイドステップ(1ピース)	3万9000円	リヤマッドガード	3万5000円

■(有)ユニオンプロダクト

Hippo sleek

マークⅡ用フロントスポイラー。

リヤアンダースポイラー(チェイサー用)。

迫力のフロントマスクのフロントスポイラー(チェイサー用)。

リヤアンダースポイラー(マークⅡ用)。

MC前クレスタ用フロントスポイラー。

フロントスポイラーにチェイサー、マークⅡ、クレスタそれぞれの個性を引き出したHippo sleekのエアロ。ともにアグレッシブなスタイルを実現した。また、サイド、リヤの流れるラインを強調したデザインで迫力のリヤビューを形造る。フロント、サイド、リヤの3点セット価格はそれぞれ11万8000円だ。

フロントスポイラー(チェイサー・MC前/後)	3万8000円
フロントスポイラー(マークⅡ・MC前/後)	3万8000円
フロントスポイラー(クレスタ・MC前/後)	3万8000円
フロントグリル	2万8000円
アイライン	1万5000円
サイドスポイラー	5万円
リヤアンダースポイラー	4万円
コーナークリヤーウインカー	2万9800円
(マークⅡMC後のみ)	3万4800円
バンパークリヤーウインカー	2万3800円

■(株)アズテック

RECMOTION

神奈川トヨタのオプションとして、クレスタ用に発売されたレクモーションのエアロパーツ。洗練された大人の雰囲気が人気を呼び、新車購入と同時に装着されるケースも多い。

フロントスポイラー	8万8000円
サイドステップ	7万8000円
リヤアンダースポイラー	8万6000円
以上3点セット	25万円
MC前用フロントグリル	3万8000円
MC前用フロントグリルメッキ枠仕様	4万3000円

■アイメック

EL TORO

チェイサーをレーシーなスタイルに変身させるアイメックのエアロパーツ。黒ゲルコート仕上げで、カーボンボンネットは無塗装。リヤアンダースポイラーはMC前のみに装着できる。

カーボン製、FRP製ボンネット。 フロントグリル。

フロントバンパースポイラー	6万9000円
サイドスカート	5万4000円
リヤアンダースポイラー(MC前用)	2万9000円
軽量ボンネット(FRP製)	19万8000円
軽量ボンネット(カーボン製)	23万円
フロントグリル	2万7000円
ボンネットエアダクト	3万9000円

■(有)Dショップアサヒ インターセプター事業部

INTER CEPTER

インターセプター初のハーフスポイラーは、スポーティセダンのチェイサーMC後用。ローダウンを前提に、攻撃的でアグレッシブな雰囲気を醸し出す。安価な価格設定も見逃せない。フロントリップスポイラーはTRDのエアロバンパー1の装着車両専用。さらなるローフォルムを実現する。

TRDのエアロバンパー1用のフロントリップスポイラー。

フロントハーフスポイラー(MC後用)	3万8000円
フロントリップスポイラー(TRDのバンパー装着車専用)	4万8000円
サイドステップ(MC後用)	5万2000円
リヤハーフスポイラー(MC後用)	4万円

■アドミレイション事業部

admiration

スポーツシーンに見合う躍動感を演出するアドミレイション。100系チェイサーのMC前用で、ロー&ワイドフォルムを実現。純正フォグをセンターに寄せ、オリジナリティを強調する。

フロントバンパースポイラー	7万8000円
サイドステップ	6万5000円
リヤバンパースポイラー	7万5000円
以上3点セット	20万5000円
リヤウイング	5万5000円
フロントグリル	2万8000円
アイラインガーニッシュ	1万8000円

CONTENT USE RESTRICTIONS APPLY
WWW.OLDSCHOOLJAPAN.COM

■(株)エボリューション

EXCLUSIVE MARKⅡ V1

VIPさながらの重厚なフォルムを漂わせるEXCLUSIVEのV1エアロ。MC前マークⅡをシックで魅力的な1台に仕上げる。フロントバンパースポイラーは専用ウインカー付き。ツアラーVはフォグランプ装着不可。

フロントバンパースポイラー	8万5000円
サイドスカート	5万5000円
リヤスカート	4万9000円
上記3点セット	18万5000円
リヤスポイラー（1ピース）	4万円
上記4点セット	22万円
ヘッドランプトリム	1万2000円
フォグランプ	2万1600円

■(株)エボリューション

EXCLUSIVE CHASER

ヘッドライトトリムとグリルがシャープなフロントまわりを演出。その寡黙な佇まいから、さりげない大人のカッコよさが滲み出ている。リヤスポイラーは3ピースタイプで落ち着いた雰囲気を醸し出す。すべてMC後チェイサーに対応。

フロントスポイラー	4万5000円
サイドスカート	5万5000円
リヤスカート	3万8000円
上記3点セット	13万円
リヤスポイラー（3ピース）	6万5000円
ヘッドランプトリム	1万6000円

■(株)エボリューション

EXPLOSION

流れるラインがシャープなMC前チェイサー対応エアロ。フロントバンパースポイラーにフォグランプをプラスした場合、2万7000円アップの設定。また、MC後の車両に装着の場合、フロントバンパー、グリルがセットにて装着となる。ヘッドランプトリムは1万6000円。

フロントバンパースポイラー	8万9000円
サイドスカート	5万9000円
リヤバンパースポイラー	8万5000円
上記3点セット	23万円（フォグランプをプラスは2万円アップ）
リヤスポイラー（3ピース）	6万5000円
フロントグリル／フォグランプ	各3万8000円

■(株)エボリューション

EXCLUSIVE MARKⅡ V2

MC後マークⅡ対応のV2エアロ。下部に大きくはり出したフロントスポイラーの迫力のある面使いと、サイドからリヤにつながるボリュームが、圧倒的な存在感の1台を誕生させる。

フロントスポイラー	4万2000円
サイドスカート	5万5000円
リヤスカート	3万8000円
上記3点セット	13万円
リヤスポイラー（1ピース）	4万円
上記4点セット	16万5000円
ヘッドランプトリム	1万2000円

■(有)FUTZER

EPICE

チェイサーのボディラインを崩さずに、スポーティデザインに変身させるEPICEスタイリッシュエアロ。スポーティで精悍なフォルムを実現する。

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

■(株)ヴェイルサイド

VeilSide

ヴェイルサイドのチェイサーMC後用エアロは、若々しさを強調。バックリと開いたビッグセンターダクトと独特のリップデザインは、ヴェイルサイドが得意とするライン使いだ。

フロントバンパースポイラー	12万円
サイドスカート	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

■(有)湘南部品販売

Justy Japan

堂々とした風貌のジャスティジャパンのチェイサー用エアロ。シンプルなパーツ構成でフォルムをひと回り大きく見せ、スポーティな1台を完成させる。フロントバンパースポイラーをMC後に装着する場合、MC前のウインカーが必要。

フロントバンパースポイラー	5万4000円
サイドステップ	4万5000円
リヤアンダースポイラー	3万4000円
フロントグリル	3万円
リヤウイング	5万円

■(株)ジャム

JAM RACING

シンプルさを大切にしたジャムのエアロパーツ。冷却効率、ダウンフォースを向上させる機能パーツだ。フロントバンパースポイラーをMC後に装着する場合、MC前のフォグが必要。チェイサー用。

フロントバンパースポイラー	6万8000円
サイドシルスポイラー	5万円
フロントグリル	2万8000円
アイフィニッシャー	1万8000円

■(有)ティーアンドイー

VERTEX

より高いグレードの1台にこだわって製作されたマークⅡ用エアロ。もの静かながら高級感を漂わせる。リヤはかなり大きめなハーフタイプを採用し、フロントとの一体感を高めた。

フロントハーフスポイラー	4万8000円
サイドステップ	6万1000円
リヤハーフスポイラー	6万1000円
上記3点キット	16万3000円
アイフィニッシュ	1万5000円

スポーティ&ラグジュアリーの両立に重点を置いて開発されたチェイサー用。シンプルなデザインながらも細かいラインで立体感を演出させたデザインを採用。さらに、鋭いアイラインガーニッシュがスポーティさをプラスする。

フロントハーフスポイラー	4万8000円
サイドステップ	6万1000円
リヤバンパースポイラー	6万5000円
上記3点キット	16万8000円
アイラインガーニッシュ	1万5000円

注意：各パーツのデータは2000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先は152〜153ページにあります。

■(株)ティーエヌディー

PITTURA

精悍なフロントマスクを演出するピッツーラのカフェレーシング。チェイサーのMC前車に装着でき、しっかりとした造形が硬派なイメージを醸し出す。

フロントバンパースポイラー	8万4000円
サイドステップ	6万円
リヤアンダースポイラー	7万4000円
フェンダープロテクター	4万8000円
フロントグリル	3万5000円

■デザインサーキット事業部

DESIGN CIRCUIT

機能美を追究し、チェイサーらしさを生かしながらも個性的で強さを感じさせるデザインサーキットのエアロパーツ。30代のオーナーを意識した大人のクルマを演出する。

フロントハーフスポイラーMC後。

フロントバンパースポイラー	8万9000円
フロントバンパースポイラーフォグ付き	9万9000円
フロントハーフスポイラー（MC後用）	4万9000円
サイドステップ	5万6000円
リヤアンダースポイラー（MC後用）	5万円
フロントグリル	2万6800円
フロントグリルアウター	2万4800円
リヤウイング	5万円

■(株)ヒロ

Hiro

流れるラインがスポーツセダンを印象付けるヒロのエアロ。フロントグリルは、押し出し感を強調する大型を採用。いずれもマークⅡ用だが、フロントスポイラーのみMC前専用。

フロントスポイラー（MC前用）	4万5000円
サイドステップ	5万8000円
リヤスリット	4万5000円
ライトマスク	1万8000円
フロントグリル	3万2000円
リヤスポイラー	5万5000円

■(株)ティビィオー

TBO

フロントバンパー一体式スポイラー。

リヤアンダースポイラー。

形にとらわれず、スポーティさを強調するTBO。フロントバンパー一体式スポイラーは、MC後車には純正フォグは装着不可。このクラスに対応するエアロとしては、低めの価格設定が嬉しい。チェイサー用。

サイドステップ。

フロントバンパー一体式スポイラー	5万9800円
サイドステップ	4万9800円
リヤアンダースポイラー	3万9800円

■マルカサービス(株)

MANARAY SPORT

チェイサーをさりげなく大人のイメージで演出する、マナレイスポーツのアームズデザインエアロパーツ。リヤアンダースポイラーの2種は、ジースプロジェクトのマフラーに対応する。

MC前用フロントハーフスポイラー。

左右4本出し対応のリヤアンダースポイラータイプ2。

左右2本出し対応のリヤアンダースポイラータイプ1。

フロントハーフスポイラー（MC前用）	5万3000円
フロントハーフスポイラー（MC後用）	5万3000円
サイドスカート	5万1000円
リヤアンダースポイラータイプ1（シングル）	4万9800円
リヤアンダースポイラータイプ1（左右2本出し・ジースのマフラー対応）	5万円
リヤアンダースポイラータイプ2（シングル）	5万円
リヤアンダースポイラータイプ2（左右4本出し・ジースのマフラー対応）	5万円
フロントグリル	3万8000円

■(株)プロジェクト・ミュー

Myu's μ

JTCCのチェイサーを意識して製作されたミューズミューのエアロパーツ。チェイサーMC前専用にデザインされたレーシーフォルムは、ワンランク上のスポーツマインドをかき立てる。

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

■(有)マルガヒルズプロダクツ

JTCC TYPE

エアログリル	3万2000円
サイドステップ	7万2000円
フロントバンパー	9万8000円
フロントフェンダー	9万2000円
リヤバンパー	8万円
リヤスパッツ	3万4000円
汎用JTCCタイプリヤウイングVersion1（FRP製）	5万7000円
汎用JTCCタイプリヤウイングVersion1（カーボン製）	8万5000円
チェークⅡサイドステップ	7万2000円
チェークⅡフロントフェンダーキット（マークⅡ用）	9万2000円
チェークⅡリヤスパッツ	3万4000円

JTCCタイプフロントバンパー。

サイドステップは効率のよい導風効果を考慮されている。

力強いフォルムのフェンダー。写真はチェイサー。ホイールアーチ位置で片方10mm拡幅し、245/35-19サイズの装着を可能にする。

下層気流の巻き上げを抑えるデザインのチェイサー用リヤバンパー。

フロントフェンダーキットを装着してチェイサー顔になったチェークⅡ。

JTCCイメージがコンセプトの個性的なフォルム。リヤバンパー以外はチェイサー、チェークⅡともに同じデザイン。チェークⅡとは、マークⅡにキットを装着して、チェイサー顔に変身させたもの。チェイサー用のボンネット、ヘッドライト、バンパーは別途必要。

チェークⅡ。リヤウイングはVersion1の他にも形状や高さの違うVersion2、Version3の設定もある。詳細はP172。

■(有)ミサイル

MISSILE

ボリュームを配して重量感をアップさせたリヤバンパー。

フロントバンパータイプⅡ。

ローダウンフォルム時に美しくサイドをまとめるサイドステップ。

フロントバンパータイプⅠ。

エンジンルームの熱対策を強力に解決するFRPボンネットタイプⅠ。

迫力のある大胆なデザインで力強い走りをアピールするミサイルのエアロ。フロントバンパーは2タイプの設定。タイプⅠは大容量インタークーラーとブレーキの冷却効率を考慮に入れ、タイプⅡはドリフト時のブレーキの熱対策を考慮に入れたデザイン。バンパー下部のエッジアールが独創性のある1台に仕上げてくれる。チェイサー用。

フロントバンパータイプⅠ	5万3000円
フロントバンパータイプⅡ	5万8000円
FRPボンネットタイプⅠ	5万9800円
サイドステップ	4万5000円
アイライン	1万3000円
リヤバンパー	5万3000円

Disco Kids WWW.DISCO-KIDS.COM

GLAD AZZERA

■(有)アレスクリエイト

GRIFFIN

ぶつけても壊れにくい丈夫なウレタン製。マークⅡ、チェイサーのMC前／後に対応。写真はマークⅡMC前用。その他はP41で紹介。

ウレタン製スポイラー	2万7500円

ベーシックでありながらもハイクオリティを追及したGRIFFINシリーズ。上品で洗練されたフォルムの中にアグレッシブさが秘められている。マークⅡ用。

フロントグリル	1万9000円
フロントスポイラー	4万6000円
サイドステップ	5万6000円
リヤアンダースカート	4万4000円
リヤウイング	4万6000円

■(有)アレスクリエイト

V-SPEC

汎用ダクト	2万8000円
汎用ダクト用ネット	3000円
フロントスポイラー	4万5000円
サイドステップ	4万8000円
リヤアンダースカート	4万2000円
フロントグリル	2万5000円
リヤウイング	4万5000円
ルーフスポイラー	4万8000円

VIPテイストとスポーティが融合したデザイン。フロントアンダー部にボリュームを配し、うねりのあるサイドフォルムからリヤへとアグレッシブなラインが続く。マークⅡ用。

汎用ダクト（右端の2つ穴）。

ルーフスポイラー。

■(株)ミトス

MYTHOS

フロントハーフスポイラー	4万2000円
サイドステップ	4万8000円
リヤハーフスポイラー	4万円
以上3点セット	12万円

リップ部にダクトを設け、ワイド感を強調するミトスのエアロパーツはチェイサーMC前用。サイド・リヤには、さりげない中にもしっかりとした存在感を植えつける、やりすぎないデザインを採用。

■(有)ヤマト

Bit Sports

フロントアンダースポイラー（MC前）	3万6000円
フロントアンダースポイラー（MC後）	3万6000円
サイドステップ	5万円
リヤアンダースポイラー	4万円
フロントグリル	2万8000円
ライトガーニッシュ	1万5000円
リヤスポイラー	5万円

大胆なフォルムのリップデザインが目を引くビットスポーツ。面を大きく使った押し出しの強さで迫力のフェイスを作る。写真2点はMC前チェイサーで、フロントアンダースポイラー以外はMC前／後とも共通デザインだ。

MC後用フロントアンダースポイラー。

■エアロクラフト

AERO CRAFT SPORTS

フロントハーフスポイラー	2万8000円
サイドステップ	4万3000円
リアハーフスポイラー	4万3000円
上記3点セット	11万円

空力の追求とデザインの進化を目指した、ストリートファイターのための究極のエアロ。マークⅡ用。チェイサー、クレスタは開発中（2000年11月現在）だ。

■ラッキー

Lucky

フロントハーフスポイラー（MC前）	3万円
サイドステップ（MC前／後）	3万8000円
リヤアンダースポイラー（MC前）	3万円
フロントグリル（MC前）	2万5000円
アイシャドー（MC前／後）	1万3000円
リヤウイング（MC前）	5万5000円

ラグジュアリーとスポーティを融合させた、重厚感漂うラッキーのエアロパーツ。マークⅡ用。サイドステップとアイシャドーはMC前／後共通。その他はMC前のみに対応する。

リヤアンダースポイラー。

（3P）。リヤウイング

■(有)テンポイント

EXTREME MARK Ⅱ

MC後マークⅡ。

フロントスポイラー（MC前）	3万8000円
フロントスポイラー（MC後）	3万8000円
サイドスカート（MC前／後）	5万円
リアアンダースポイラー（MC前／後）	3万2000円
上記3点セット	11万円

EXTREMEシリーズのマークⅡ用のエアロ。しっかりとした印象のフロントからサイドの窪みを経てリヤへボリュームを増していくラインが、美しくもタフな一台を完成させる。

MC前用のフロントスポイラー。

メリハリのついたシルエットのリアアンダースポイラー。写真はMC後。

■(有)テンポイント

EXTREME CHASER

フロントスポイラー（MC前）	3万8000円
フロントスポイラー（MC後）	3万8000円
サイドスカート（MC前／後）	5万円
リアアンダースポイラー（MC前／後）	3万2000円
上記3点セット	11万円

シンプルで上品なエアロをラインアップするテンポイント。フロント、サイド、リヤにかけてつながるラインが、シャープで洗練されたフォルムを形造る。チェイサー用。

MC後チェイサー。

シャープなシルエットのリアアンダースポイラー。写真はMC後。

■(有)パワーハウスアミューズ

amuse

フロントハーフスポイラー	4万8000円
フードトップグリル	3万3000円

フロントハーフスポイラーは純正インタークーラーへの冷気導入を考慮したデザイン。また、グリルも純正エアクリーナーダクトへの冷却効率を大幅にアップさせる設計だ。チェイサー用。

■(株)HKS九州サービス

Revolution

エアロバンパー	7万9800円
ウイング	6万9800円

HKS製のS'typeインタークーラーがジャストフィットするエアロバンパー。確実なダウンフォースを発生させるウイングは、サーキット走行の強い味方だ。チェイサー用。

注意：各パーツのデータは2000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152〜153ページにあります。

SUPER AERO MAGIC G FORCE
■(株)トップシークレット

大きなインタークーラーの装着が最も映える開口部デザイン。両側のダクトも大幅に走行風を取り入れられる設計だ。チェイサー用。

フロントバンパースポイラー(MC前／後)	7万8000円

■ブリッツ BLITZ

ファッション性のみならず、走りを支える高い機能性も重視されている。ブリッツのインタークーラー専用タイプも同価格である。チェイサー用。

フロントバンパースポイラー	9万8000円

■(株)エスプリ ESPRIT

数々の最高速テストやサーキットランを重ねて開発された。無駄を廃しながらも大胆なデザイン。チェイサー用。

フロントリップスポイラー(MC前／後)	3万9000円

■(株)F.J.G F.J.G

どっしりとしながらも洗練された印象を与えるチェイサー、マークⅡ用エアロ。フロントグリルとヘッドライトフィニッシャーを合わせることで、いっそう品格が上がる。写真にはないがフロントバンパースポイラー(6万8000円)、リアバンパースポイラー(6万5000円)、フロントグリルTypeⅠ(2万3000円)も設定がある。

フロントスポイラー	3万8000円	リアウイング	4万5000円
サイドステップ	5万5000円	以上4点KIT	16万6000円
リアスポイラー	4万円	フロントグリルTypeⅡ	2万3000円
以上3点KIT	12万6000円	ヘッドライトフィニッシャーTypeⅡ	1万5000円

■(株)ザウバーWALD JAPAN事業部 WALD SPORTS LINE

大きな開口部を持つフロントバンパーが印象的なマークⅡ用ザウバーエアロ。冷却効果を高めるセンターダクトと、それをサポートするサイドダクトを用意。ウインカーは別売り。

フロントバンパースポイラー	5万8000円
サイドステップ	4万8000円
リヤスカート	4万円

90系 CHASER MARK Ⅱ CRESTA

■(株)ジーベック XEV COLLECTION

ボルトオンタイプの簡単装着とシンプルなデザインが好評だ。チェイサー用。

チェイサーMC前用。

チェイサーMC後用。

フロントスポイラー(MC前／後)	3万2000円

■インターゲット・プロジェクト INTERGET

チェイサーMC前用。

オリジナルフォルムをさらにスポーティで精悍にしてくれる。一体感も絶妙だ。チェイサー用。

チェイサーMC後用。

EX-Fフロントスポイラー(MC前／後)	3万2000円

■(有)アクティブ ACTIVE SPORTS

90系マークⅡのためだけに開発されたアクティブスポーツのエアロパーツ。精悍で若々しいフォルムを演出する。低めに設定された価格帯だが、バンパー一体式を採用し、迫力満点だ。

フロントスポイラー	4万8000円
サイドステップ	4万2000円
リヤハーフスポイラー	3万5000円
エアロミラー(電動)	3万3000円
エアロミラー(手動)	2万6000円

■Dショップアサヒ インターセプター事業部 INTER CEPTER

90系全車に対応するインターセプターのエアロパーツ。ロー&ワイド感を強調し、開口部の十字スリットとクリアフォグが特徴的なフロントフェイスを作り出す。ミドルセダンを1ランク上の車格に変貌させる。写真はチェイサー。

フロントバンパー	6万8000円
サイドステップ	6万2000円
リヤバンパー	6万8000円
フォグランプ	4万5000円

■(株)ディースピードインターナショナル FALCON MARK Ⅱ

大きめのリヤウイングと車高の低さがスポーティさを引き立てるD.speedのエアロ。フロントバンパースポイラーは、MC後に装着する場合にMC前のウインカーが必要。マークⅡ対応。

フロントバンパースポイラー(MC前／後共通)	5万8000円
フロントグリル	3万円
オプションネット	3000円
サイドステップ(1ピース／6ピース)	3万9000円／5万8000円
リヤウイング	6万円
リヤインナースポイラー(MC前／後共通)	2万円
リヤマッドガード(MC前／後共通)	3万5000円

■(株)ディースピードインターナショナル FALCON CRESTA

クレスタをスポーティに変身させるエアロ。大きめのリヤウイングが迫力を演出。サイドステップは1ピースで、造形的なフォルムを作り上げる。

フロントハーフスポイラー(MC前／後)	2万9800円
フロントグリル	3万円
エアロミラー(電動)	4万5000円
サイドステップ(1ピース)	3万9000円
リヤウイング	6万円
リヤマッドガード	3万5000円
リヤインナースポイラー	2万円

■(株)ディースピードインターナショナル HELL CAT MARK Ⅱ

大きな開口部が迫力のフロントバンパースポイラーは、MC後に装着する場合にMC前のウインカーが必要。タイヤハウス指2本で地上高15cmが可能になる。マークⅡ対応。

フロントバンパースポイラー(MC前／後共通)	4万8000円
フロントグリル	3万円
サイドステップ(1ピース)	3万9000円
サイドステップ(6ピース)	5万8000円
リヤウイング	6万円
リヤインナースポイラー(MC前／後共通)	2万円
リヤマッドガード(MC前／後共通)	3万5000円

■(株)ディースピードインターナショナル SIDE WINDER MARK Ⅱ

フロントハーフスポイラーはマークⅡMC前用。

両サイドのダクトと仕切りのある開口部がエンジンルームの冷却効率を高めるフロントハーフスポイラーは、マークⅡ、チェイサー、クレスタそれぞれMC前後の設定がある。それ以外はともに共通デザイン、共通価格となる。

サイド、リヤまわりは共通デザインを採用。

フロントハーフスポイラーはマークⅡMC後用。

フロントハーフスポイラーはチェイサーMC前用。

フロントハーフスポイラーはクレスタMC前用。

フロントハーフスポイラー(MC前／後)	2万9800円
フロントグリル	3万円
エアロミラー(電動)	4万5000円
サイドステップ(1ピース・マークⅡのみ)	3万9000円
サイドステップ(6ピース)	5万8000円
リヤスポイラー(サイドワインダー)	6万8000円
リヤマッドガード	3万5000円

■アドミレイション事業部

admiration

軽快性に優れながら、迫力のある安定感を発揮するクレスタ用フルエアロキット。フロントウインカーまわりの造形はワイド感を強調し、2本のフィン構造のグリルはスポーティさをより一層アピールする。

フロントバンパースポイラー	6万8000円
サイドステップ	6万2000円
リヤバンパースポイラー	6万6000円
上記3点セット	18万5000円
リヤウイング（2ピース）	5万2000円
フロントグリル	2万8000円
アイラインガーニッシュ	1万8000円

軽快なスポーティさと迫力のある安定感をみごとに両立させた マークⅡ用フルエアロキット。フロントバンパースポイラーはMC後車に限り、MC前用の純正コーナーマーカーが別途必要となる。

フロントバンパースポイラー	7万6000円
サイドステップ	6万2000円
リヤバンパースポイラー	7万2000円
上記3点セット	19万8000円
リヤウイング（3ピース）	5万8000円
ドアパネル	4万2000円
アイラインガーニッシュ	1万8000円

■(有)ユニオンプロダクト

Hippo sleek CHASER TYPE Ⅱ

より低く、よりアグレッシブな造形をコンセプトとしたタイプⅡシリーズ。シンプルながらも迫力のある1台に仕上げてくれる。クーリングボンネットは(有)風間オートサービスとの共同開発品。ノーマルストライカー対応。

深く切り込んだダクトが特徴のクーリングボンネット。

フロントスポイラー（MC前）	3万8000円
フロントスポイラー（MC後）	3万8000円
サイドスポイラー	4万8000円
リヤアンダースポイラー	4万円
フロントグリル	2万8000円
クーリングボンネット（FRP製）	5万8000円
クーリングボンネット（カーボン製）	8万8000円

■(有)ユニオンプロダクト

Hippo sleek CHASER TYPE Ⅰ

フロントセンター部の大きなうねりがポイントのチェイサー用タイプⅠエアロ。シャープさを基調とし、ドレスアップ派からドリフト派まで幅広く受け入れられるのも魅力。

フロントスポイラー（MC前）	3万5000円
フロントスポイラー（MC後）	3万5000円
サイドスポイラー	4万8000円
リヤアンダースポイラー（2ピース）	3万2000円
フロントグリル	2万8000円
アイライン	1万5000円

■(有)ユニオンプロダクト

Hippo sleek MARKⅡ TYPE U

耐衝撃性に優れるウレタンを採用したMC前用フロントスポイラーTYPE U。割れにくく、より攻撃的な走りにも対応する。MC後用は開発中(2000年11月現在)。クーリングボンネットはグリル成型一体型。ノーマルストライカー対応。

フロントスポイラーTYPE U（MC前）	3万8000円
クーリングボンネット（MC前／後）	6万8000円

■(有)ユニオンプロダクト

Hippo sleek MARKⅡ TYPE Ⅱ

より低く、よりアグレッシブにをコンセプトにした。ボリューム感と一体感を両立させたマークⅡ用エアロ。フロントグリルがシャープな顔つきに変貌させてくれる。

フロントスポイラー（MC前）	3万8000円
フロントスポイラー（MC後）	3万8000円
サイドスポイラー	4万8000円
リヤアンダースポイラー	4万円
アイライン	1万5000円
フロントグリル	2万8000円

■(有)ユニオンプロダクト

Hippo sleek MARKⅡ TYPE Ⅰ

さりげなくスポーティをコンセプトにシャープさを強調したエアロ。リヤウイングもハイトがある大きめのものをチョイス。威圧感のあるリヤビューを作るのに最適。

フロントスポイラー（MC前）	3万5000円
フロントスポイラー（MC後）	3万5000円
サイドスポイラー	4万8000円
リヤアンダースポイラー（2ピース）	3万2000円
フロントグリル	2万8000円
アイライン	1万5000円
リヤウイング	4万5000円

■(有)ユニオンプロダクト

Hippo sleek CRESTA TYPE Ⅱ

クレスタ本来の持つ落ち着いたフォルムはそのままに、切れ味鋭くよりアグレッシブに演出してくれるタイプⅡエアロ。大きなダクトの付いたクーリングボンネットも近日発売予定(2000年11月現在)だ。

フロントスポイラー（MC前）	3万8000円
フロントスポイラー（MC後）	3万8000円
リヤアンダースポイラー	4万円
サイドスポイラー	4万8000円
フロントグリル	2万8000円

■(有)ユニオンプロダクト

Hippo sleek CRESTA TYPE Ⅰ

MC後フロントスポイラー。

クレスタ用のタイプⅠエアロ。ノーマルバンパーとの一体感があるフロントスポイラー。前期用フロントスポイラーはノーマルバンパーから4～5cm低くみせるデザインを採用した。

サイド、リヤ部はMC前／後とも共通デザイン。

MC前フロントスポイラー。

フロントスポイラー（MC前）	3万5000円
フロントスポイラー（MC後）	3万5000円
サイドスポイラー	4万8000円
リヤアンダースポイラー（2ピース）	3万2000円
アイライン	1万5000円
フロントグリル	2万8000円

■(株)ミトス

MYTHOS

マークⅡMC前用に開発されたミトスのエアロパーツ。リップ部にダクトを設け、エアの流れを取り込むデザインを採用。アグレッシブで斬新なフォルムを実現する。

フロントハーフスポイラー	4万2000円
サイドステップ	4万8000円
リヤハーフスポイラー	4万円
以上3点セット	12万円
フロントグリル	2万8000円

■(株)トライアル

TRY FORCE AERO

スポーティで古さを感じさせないトライアルのリップスポイラー。両サイドのダクトがレーシーなスタイルを強調し、リヤウイングがエレガントなスポーツセダンを演出。マークⅡ用。

フロントリップスポイラー（MC前）	4万7000円
フロントリップスポイラー（MC後）	4万7000円
リヤウイング	6万8000円

注意：各パーツのデータは2000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152～153ページにあります。

■(株)湘南部品販売

Justy Japan

大きな面遣いとダクトで迫力を演出するマークⅡ用エアロパーツ。すべてMC前／後に対応。

フロントグリル。

フロントリップスポイラー	3万6000円
エアロミラー（電動）	4万5000円
アイラインガーニッシュ	1万5000円
フロントグリル	2万8000円
サイドステップ	4万5000円
リアアンダースポイラー	3万4000円

Justy Japanのチェイサー用エアロ。フロントの流れを受け継いだサイドステップの両端のしずくのようなデザインが特徴的。すべてMC前／後に対応。

フロントリップスポイラー	3万6000円
エアロミラー（電動）	4万5000円
アイラインガーニッシュ	1万5000円
サイドステップ	4万5000円
リアアンダースポイラー	3万4000円

■(株)ティーエヌディー

PITTURA

装着するだけで精悍なフォルムを実現するカフェレーシング。マークⅡ用のフロントにはハーフタイプを採用し、MC前用とMC後用それぞれに別デザインを用意。サイド・リヤは共通部品。

フロントハーフスポイラー（MC前）	4万円
フロントハーフスポイラー（MC後）	4万9000円
サイドステップ	6万円
リヤアンダースポイラー	4万円
グリル	2万7000円
エアロウイング	5万9800円

クレスタ用エアロ。フロントバンパースポイラーはMC前に装着する場合、MC後用ウインカーが必要になる。リアガーニッシュで一味違うリヤまわりの演出が期待できる。

フロントバンパースポイラー	5万4000円
アイラインガーニッシュ	1万5000円
フロントグリル	2万8000円
サイドステップ	4万5000円
リアアンダースポイラー	3万4000円
リアガーニッシュ	1万5000円

■エアロクラフト

AERO CRAFT SPORTS VERSION Ⅱ

空力の追求とデザインの進化を目指した、ストリートファイターのための究極のエアロ。マークⅡ用。右記のバージョンⅠよりダクトがない分、落ち着いた印象だ。MC前／後共に対応。

フロントハーフスポイラー	2万8000円
サイドステップ	4万3000円
リアハーフスポイラー	4万3000円
上記3点セット	11万円

■エアロクラフト

AERO CRAFT SPORTS VERSION Ⅰ

空力の徹底追及を基本コンセプトに開発されたエアロクラフトスポーツエアロ。マークⅡの高級感を生かしながらスポーティなデザインを採用している。MC前／後共に対応。

フロントスポイラー	2万6000円
サイドステップ	3万8000円
リアハーフスポイラー	3万8000円
上記3点セット	9万8000円

■US RACING SPORTS

US RACING SPORTS

90系独特の腰高感を抑え、よりスマートでエレガントなマークⅡに仕上がる。リーズナブルなフロントリップスポイラーはMC後専用。その他のエアロパーツはMC前専用となっている。

フロントリップスポイラーはMC後のみ設定。

フロントリップスポイラー	1万9800円
フロントハーフスポイラー	2万9800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

■エアロクラフト

AERO CRAFT SPORTS

無駄なデザインを排除しながらセダンならではの高級感とスポーティさを融合させたエアロクラフトのエアロシリーズ。チェイサー、クレスタのMC前／後共に対応。

チェイサー用。

クレスタ用。

フロントスポイラー	2万6000円
サイドステップ	3万8000円
リアハーフスポイラー	3万8000円
上記3点セット	9万8000円

■(株)エボリューション

EXPLOSION

アグレッシブなフォルムで迫力感をアピールするマークⅡMC前用エアロシステム「EXPLOSION」。フロントバンパースポイラーをMC後へ装着する際には、MC前コーナーマーカーが必要となる。

フロントバンパースポイラー（MC後）	7万9000円
サイドスカート	5万6000円
リヤバンパースポイラー	7万8000円
上記3点セット	21万円

■(株)エボリューション

EXCLUSIVE

さり気ないスポーティさで、純正のイメージを崩すことなく存在感をプラスしてくれるEXCLUSIVEエアロ。マークⅡ用。フロントスポイラー、フロントリップスポイラーはMC前専用。フロントの整流効果を高めると共に、ロー&ワイドに見せるデザインが魅力。

フロントリップスポイラー。

フロントスポイラー（MC前）	3万8000円
サイドスカート	5万円
リヤスカート	3万6000円
上記3点セット	12万円
フロントリップスポイラー（MC前）	3万2000円

■スピードショップターボ

MODA TYPE Ⅱ

シックでありながら迫力をプラスしてくれるマークⅡ用のエアロパーツ「TYPEⅡ」。フロントハーフスポイラーはMC後専用。グリルフェイスと穴あけ加工不要のリヤウイングはMC前後共通の対応となっている。

フロントハーフスポイラー	4万8000円
リヤウイング	5万8000円
フェイスグリル	4万6000円

■スピードショップターボ

MODA TYPE Ⅰ

レーシーなイメージをさりげなく主張するマークⅡ用のエアロパーツ「TYPEⅠ」。フロントハーフスポイラーはMC前専用。リヤウイングはMC前後共通の対応だが、ツアラーV以外の取り付けの場合、別売りのLEDが必要となる。

フロントハーフスポイラー	5万6000円
リヤウイング	7万8000円

■(有)ティーアンドイー

VERTEX

90マークⅡが本来持つボディラインを生かして、より一層ラグジュアリー感をアップさせた。フロントからサイド、リヤへとつながるラインが一体感のあるデザインを形成する。

フロントハーフスポイラー	3万6000円
サイドステップ	6万円
リヤアンダースポイラー	5万8000円
上記3点キット	14万3000円
アイラインガーニッシュ	1万5000円

90チェイサー独特のボテッとした感じを消し去るようなデザイン。エレガントな雰囲気のある1台に仕上げてくれる。

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

■(株)ヒロ

Hiro

走りを追及し、ガンガンに飛ばせるマシンをコンセプトにドレスアップを施したヒロのチェイサー用エアロ。リヤウイングAタイプはトランクのラインに沿ったデザイン。Bタイプは高さを持たせたフォルム（写真）を採用。写真のフロントスポイラーはMC後期。

フロントスポイラー（MC前）	4万3000円	サイドステップ	6万5000円
フロントスポイラー（MC後）	4万5000円	リヤマッドガード	3万2000円
ライトマスク	1万6000円	リヤウイングAタイプ	5万5000円
フロントグリル	3万円	リヤウイングBタイプ	5万8000円

"シンプルでかつ大胆に"をコンセプトに90クレスタのエアロを開発。さらに光でできる影を利用することで、より立体感のあるデザインに仕上げている。

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

ダクトを多用し、クレスタにスポーツの風を吹き込むフロントスポイラー。迫力のフロントグリルが、いかにもワルっぽいフェイスを演出し、サイドステップの大きなラウンドデザインが筋肉美を想起させる。

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
フロントグリル	3万円
ライトマスク	1万6000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タイプ	5万5000円
リヤウイングBタイプ	5万8000円

■(株)ヒロ

Hiro

ワイルドなスタイリングのマークⅡを作り上げるヒロのエアロ。MC前にはグリルとフロントスポイラーを2種用意し、写真にはないがグリルBタイプにはフードトップフィンを用意した。写真のフロントスポイラーはMC後期。リヤウイングはBタイプ。

フロントスポイラーAタイプ（MC前）	4万3000円
フロントスポイラーBタイプ（MC前）	4万3000円
フロントスポイラー（MC後）	4万5000円
ライトマスク	1万6000円
フロントグリルAタイプ	3万円
フロントグリルBタイプ	3万円
サイドステップ	6万5000円
リヤマッドガード	3万2000円
リヤウイングAタイプ	5万5000円
リヤウイングBタイプ	5万8000円

■(株)F.J.G

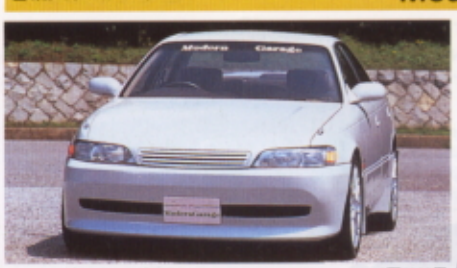
F.J.G

スパルタンな雰囲気のサイド・リヤに、流れるようなラインが特徴のフロントスポイラーが絶妙。また、フロントグリル＆ヘッドライトフィニッシャーが他にはないフェイスの1台を作り上げる。写真はクレスタだが、チェイサー、マークⅡ用もある。

フロントスポイラー	3万6000円
サイドステップ	5万3000円
リアスポイラー	3万8000円
上記3点KIT	12万円
	4万5000円
ヘッドライトフィニッシャー（セット）	3万5000円

■(株)モダンガレージ

Modern Garage AERO KIT



直線と曲線の融合をテーマに、微妙なマッチングを実現したモダンガレージのエアロパーツ。マークⅡ用。同デザイン、同価格でクレスタ用もある。

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

注意：各パーツのデータは2000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152～153ページにあります。

LUCKY

■ラッキー

マークⅡをスポーティに演出するラッキーのエアロ。低価格ながらも品質の良さが受けている。リヤはアンダーの形状で2パターンの設定だ。

MC後用フロントスポイラー。

リヤアンダースポイラータイプ2。

リヤアンダースポイラータイプ1。

MC前用フロントスポイラー。

フロントスポイラー（MC前用）	2万8000円
フロントスポイラー（MC後用）	2万8000円
サイドステップ	4万円
アイシャドー	1万3000円
リヤアンダースポイラータイプ1	2万8000円
リヤアンダースポイラータイプ2	3万円
リヤウイング	3万9800円

MISSILE

■(有)ミサイル

フロント部だけでも5タイプのスポイラーをそろえており、アグレッシブなフロントフェイスを造ることができる。精悍なフロントマスクを演出するグリルは、ノーマルよりも約20%アップの冷却効果が得られる。ボンネット以外はマークⅡ、チェイサー、クレスタにすべて対応する。

フロントバンパータイプⅣ、ダクト付きFRPボンネット、フロントグリル。

リアバンパー。

フロントバンパータイプⅠ。

フロントバンパータイプⅡ。

フロントバンパータイプⅢ、ダクト無しFRPボンネット。

フロントハーフスポイラー、サイドステップタイプⅠ。

フロントハーフスポイラー	2万円
フロントバンパータイプⅠ	4万8000円
フロントバンパータイプⅡ	5万2000円
フロントバンパータイプⅢ	5万円
フロントバンパータイプⅣ	5万5000円
FRPボンネット（ダクト付き・マークⅡ・クレスタ専用）	7万円
FRPボンネット（ダクト無し・マークⅡ・クレスタ専用）	6万4000円
フロントグリル	2万円
リアバンパー	3万7000円
サイドステップタイプⅠ	4万円

G-BRAND

■(株)ジーコーポレーション

マークⅡをシンプルにさり気なくフェイスチェンジさせ、大人っぽいエアロメイクを演出する「AERO DYNAMICS」。必要最低限のフェイス3点セットのみでイメージアップできる。フロントボトムとフロントグリルは共にMC前に対応。

フロントボトム（MC前）	3万8000円
フロントグリル（MC前）	2万8000円
アイラインガーニッシュ	2万2000円

Bit Sports

■(有)ヤマト

アンダーにボリュームを持たせ重量感を感じさせるチェイサー用エアロ。細かいダクトでスポーティさを演出。

フロントアンダースポイラー（MC前／後）	3万6000円
サイドステップ	4万8000円
リヤアンダースポイラー	4万円

クレスタをメリハリのあるフォルムにモディファイするエアロ。落ち着いた印象のフロントアンダースポイラーが、洗練された仕上がりを実現。クレスタ用。

フロントアンダースポイラー（MC前／後）	3万6000円
サイドステップ	4万8000円
リアアンダースポイラー	4万円

鋭く前に突き出したリップタイプのフロントアンダースポイラーは、大容量インタークーラーの装着が似合うスポーティ仕様だ。マークⅡ用。

フロントアンダースポイラー（MC前／後）	3万6000円
サイドステップ	4万8000円
リヤアンダースポイラー	4万円
リヤスポイラー（3分割タイプ）	4万8000円
フロントグリル	2万8000円
ライトガーニッシュ	1万5000円

TBO

■(株)ティビオー

形にとらわれず、スポーティさを強調したデザインで存在感をアピールする「TBO」のマークⅡ専用エアロパーツ。フロントバンパー一体式スポイラーは、MC前のフォグランプを使用。

フロントバンパー一体式スポイラー	3万8500円
サイドステップ	3万7500円

ALFA No3 RACING

■(株)スピードハウスアルファ

クーリングを重視したデザインのエアロシステム。前面開口部の広いGTバンパースポイラーと100系を連想させるエアロボンネットが冷却効果を確実にアップさせてくれる。マークⅡ対応。

GTバンパースポイラー	7万8000円
ALFA 910 マーク2ボンネット	9万8000円
サイドステップ	5万円

Kazama

■(株)風間オートサービス

グリル一体式のフロントバンパーは、インタークーラーの開口部を大きく広げ、冷却効果を向上させる。スポーツテイストあふれる美しいサイドステップもなかなかの逸品だ。チェイサー用。

フロントバンパー	4万8000円
サイドステップ	4万円
ボンネット（FRP・ダクト付き）	5万8000円
ボンネット（カーボン・ダクト付き）	8万8000円

Cisco Spider
WWW.CISCOSPIDER.COM

■㈱アレスクリエイト GRAD AZZERA

マークⅡ用フロントスポイラー。ウレタン製なので割れにくく、低価格なところもうれしい。

ウレタン製スポイラー（MC前）	2万7500円
ウレタン製スポイラー（MC後）	2万7500円

■チャージスピード EXT FORCE

両サイドにダクトを配し、スポーティに仕上げたフロントスポイラー。マークⅡMC前に対応。

フロントスポイラー（MC前）	2万8000円

■㈱ルーキー ROOKIE

装着するだけで、クレスタのフロントイメージを刷新してくれるフロントスポイラー。取り付けはオリジナルボルトナットを使用するボルトオンタイプ。

フロントスポイラー（MC前）	4万5000円
フロントスポイラー（MC後）	4万5000円

マークⅡ用フロントスポイラー。両端のダクトがスポーティなイメージ。取り付けはオリジナルボルトナットを使用するボルトオンタイプ。

フロントスポイラー（MC前）	4万5000円
フロントスポイラー（MC後）	4万5000円

フロントフェイスをさりげなくスタイリッシュに引き締めるスポイラー。取り付けはオリジナルボルトナットを使用するボルトオンタイプ。チェイサーに対応する。

フロントスポイラー（MC前）	4万5000円
フロントスポイラー（MC後）	4万5000円

■㈲ミサイル MISSILE

サイドステップ。

80系クレスタ、チェイサー専用リヤバンパー。

フロントバンパータイプⅠ。

シンプルなラインで美しく構成されたエアロシステム。ボクシーなイメージのフロントバンパータイプⅠとボディを引き締めるサイドステップは81系3兄弟に対応。リヤバンパーは80系クレスタ、チェイサー用だ。

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

81系 CHASER MARK Ⅱ CRESTA

■Dショップアサヒ　インターセプター事業部 INTER CEPTER

鋭いエッジが作り出すシャープなラインと曲面を巧みに融合し、走りを意識した実戦的なエアロ。ローダウン時にほどよい高さを持たせた設計だ。マークⅡ用。3点キット通常16万8000円のところを、年末（2000年12月）まで特別価格13万9000円で提供中だ。

フロントバンパー	5万8000円
サイドステップ	5万2000円
リヤバンパー	5万8000円
以上3点KIT	13万9000円（スペシャル価格）

ベタ付けタイプで車のカタマリ感を強調するリヤウイング。

シンプルな1ピースのリヤウイング。スポーティなスタイリングを実現。

ミドルセダンのエアロを得意とするINTER CEPTER。ロー&ワイド感を強調した迫力のあるVIPカーらしいフォルムを作り出す。3兄弟に対応するが、リヤウイングとアイラインはマークⅡ専用となる。

フロントバンパー	5万8000円
サイドステップ	5万2000円
リヤバンパー	5万8000円
リヤウイング1P（マークⅡ専用）	3万8000円
リヤウイング3P（マークⅡ専用）	6万8000円
アイライン（マークⅡ専用）	1万8000円
フロントクリアフォグウインカー	2万8000円

■㈲アクティブ ACTIVE SPORTS

数少ない81系クレスタに対応したエアロ。車高をダウンさせることを前提として設計。ロードクリアランスを確保すると共に適度なボリュームで存在感をアピールする。

フロントスポイラー	4万8000円
サイドステップ	4万5000円
リヤマッドガード	2万8000円
専用ウインカー	6000円

■㈲マルガヒルズ プロダクツ JTCC TYPE

サーキットでの実戦のノウハウがフィードバックされた2枚羽根タイプ。サーキット、ジムカーナのみならず全日本ダートラでも優勝実績のある最強GTウイング。

リヤウイングVersion.Ⅳ（FRP）	17万8000円
リヤウイングVersion.Ⅳ（カーボン）	22万8000円
フロントスポイラーVersion.Ⅳ	70万円

現在のGTウイングのトレンドリーダー。高いダウンフォースからレースやジムカーナの装着率が高い一品。

リヤウイングVersion.Ⅱ（FRP）	8万9000円
リヤウイングVersion.Ⅱ（カーボン）	13万9000円

ねじれたウイング断面により、ダウンフォースをアップさせる。N1耐久レース公認品。

リヤウイングVersion.Ⅱ（FRP）	5万9000円
リヤウイングVersion.Ⅱ（カーボン）	8万9000円

初期のJTCCで多く使われたベーシックなデザイン。

リヤウイングVersion.Ⅰ（FRP）	5万7000円
リヤウイングVersion.Ⅰ（カーボン）	8万5000円

100/90/81系 GT WING

注意：各パーツのデータは2000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152〜153ページにあります。

ドレスアップの基本として、シート交換は、自分だけの1台を産み出す喜びを味わえる。数多くあるブランドの中から色や形、使い勝手を考慮して選ぶのも楽しい作業だ。日常的に使うのであれば快適なリクライニング式のもの。スポーツ走行を重視したいならホールド性の高いバケットシートなど、4ドアセダンといえどもスポーツカーテイストを盛り込むことも可能になる。家族で出掛ける場合のチャイルドシートも吟味して楽しいドライブに出掛けたい。

SEAT

シート&シートベルト

選び方はヒトそれぞれ 今の自分に必要なタイプを見極めよう

RECARO ST-JJ

サイド&ショルダー部のサポートを大型化し、サイドサポートが調整可能。ランバーサポート調整範囲を拡げてシートクッション部のホールド性を高くしたモデル。色はファブリック5色、牛革3色。

■ファブリック 18万4000円／牛革31万9000円
■ブリンプ(株)

RECARO ORTHPAD

最新の整形医学が集約された腰痛予防シート。腰痛の大敵である背中と座面の汗をシートに内蔵した電動ファンで吸い取る機能や、温熱効果により疲労を抑えるシートヒーターで快適性は抜群だ。色は黒、青、こげ茶、ベージュ、グレイ。

■38万円
■ブリンプ(株)

TRDスポーツシート

レースでの経験を生かした振動吸収構造フレームを採用。軽量、高剛性、高いホールド性に加え、ロングドライブでの疲れを軽減する。蒸れを抑えるスペースファブリック製。カラーは黒と赤。

■黒 8万4000円
赤 9万4000円
■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

RECLINING SEAT

BRIDE ERGO

「ブリックス」のスポーツ性能はそのままに快適性能をアップさせた車検対応モデルのセミバケットシート「エルゴ」。エルゴノミックデザインされたニーサポート、ショルダーサポートが抜群のホールド性能を発揮。色は赤と黒。

■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最もスパルタンな「ブリックス」。フルバケット並みのホールド&サポート性能を誇る車検対応品。色は赤と黒。

■8万8000円
■ティーズ(株)

BRIDE REVS

ウエストとヒップを確実にホールドする新設計モデル。肩の部分を切り落としてあるが、上半身のサポートにも問題はない。乗降性を考慮した車検対応品だ。色は黒と赤。

■8万3000円
■ティーズ(株)

RECARO SR-Ⅳ

日本車と日本人の平均体型に合わせて、特別設計されたスペシャルモデル。よりホールド性を高めた形状を持つバケットタイプ。バックレスト前倒機能付き。色は全6色。

■16万円
■ブリンプ(株)

AAR STREET SPORTS

ローポジションとハイグリップサポートを実現したスポーツドライビング用のストリートモデル。素材はファブリック(黒)と合成レザー(赤、白、黒、オーク)を設定。

■12万5000円
■(株)ウェッズ

AAR BASIC

スポーツドライビングに最適なAARのベーシックモデル。バックレストが上下二分割され、それぞれ無段階に調節できる。ドライバーの理想の姿勢を実現し、疲れない設計。素材はファブリック(黒)と合成レザー(グレー、オーク)の2タイプ。

■13万3000円
■(株)ウェッズ

INTERGET FB SPORT

硬めの着座感でありながらロングドライブでの疲れを軽減する。ヨーロピアンテイストあふれるデザイン。ヘッドレストを上げれば4or5点式のシートベルトを簡単に装着できる。

■ファブリック 6万8000円／レザー7万6000円
■インターゲット・プロジェクト

BRIDE ZETA Ⅱ NEOS

「ジータⅡ」よりもバックレストを後方に5度ダウン、重心と視点を下げた理想のドライビングポジションを実現する車検対応品。色は赤と黒。

■FRP製 7万2000円／CFRP製 14万4000円
■ティーズ(株)

BRIDE ZETA Ⅱ

左右対称に張り出した「ジータⅡ」のショルダー部の形状は、ブリッドフルバケットシートの基本となっている。モータースポーツ全般に対応する車検対応品。色は赤と黒。

■FRP製 7万2000円／CFRP製 14万4000円
■ティーズ(株)

RECARO SP-GN

レカロの最新の技術を結集したレーシングシート。日本向けに形状変更がなされ、ホールド性と快適性を両立させている。素材はファブリックで色は計5色となる。

■18万円
■ブリンプ(株)

FULL BACKET SEAT

CONTENT UPLOADED BY WWW.CISCOMOTO.COM.AU

BLITZ BUCKET SEAT GT-1

ニュルブルクリンク攻略のためにブリッツとケーニッヒが共同開発したモデル。本格的なレース走行時の強烈なGにも耐えうる構造で、カーボンケブラー製のため軽量だ。色は黒、青、赤。
■24万円
■(株)ブリッツ

INTERGET FB-R COMPETITION

優れたホールド性と長時間のドライビングでの疲労軽減を徹底追求して作られたシート。FB-Rシリーズでベストセラーとなっているベーシックモデルだ。
■6万8000円
■インターゲット・プロジェクト

KÖNIG K5000G

ドイツのケーニッヒ社製高級バケットシート。上半身肩部分をしっかり押さえる素材の採用により、強い横Gを受けても確実に体をサポートする。ショルダーサポート部の色に、赤、青、黄色、黒、グレーを設定。
■オープン価格
■(株)エフイーティー

BRIDE ZIEG Ⅱ

ブリッドがGTカーで蓄積したテクノロジーを凝縮したレーシングモデル。「ジータⅡ」よりもさらにサイド、ニーサポートを強化した。色は赤と黒。
■FRP製 8万2000円／CFRP製 16万4000円
■ティーズ(株)

SPARCO REV Ⅱ

スパルコの名を世界へ広めたコンペティションシート。膝裏のクッションがベストなドライビングポジションを作るのに適している。色は黒、赤、青。
■7万3000円
■(株)イージーライダーズ

トムススピリット 赤鬼バケットシート

品質を第一に重視しながらも、ユーザーのふところ具合を考えて低価格にこだわったバケットシート。気になる人は座りにきて確かめに来てほしい、という自信の商品だ。
■1万5000円
■(株)トムススピリット

INTER CEPTER セクシースタイルフルバケットシート

ホールド性を重視し、本格的なレース走行にも対応するシート。ハイスピードのコーナーでも決してぶれないハードショルダー加工が施される。別売りで専用レール(1万7800円)も用意。
■黒 2万4800円／グレー・青・赤・黄 2万5800円 ■(有)Dショップアサヒ インターセプター事業部

BLITZ BUCKET SEAT GT-2

フルバケットシートでは数少ないバックレスト調整機構採用モデル。ストリートからサーキット走行までに対応する。色は黒、赤、青。
■6万9000円
■(株)ブリッツ

LEAMAN ドルミーEX

新生児から4才まで対応する回転式シート。乳児用インナーパッド付き。3段階ベルト調節機能&リクライニング機構付き。シートカバーは洗えるタイプ。色はラベンダー、ブラック、グレー。
■4万7800円
■リーマン(株)

TAKATA ミリブ4000

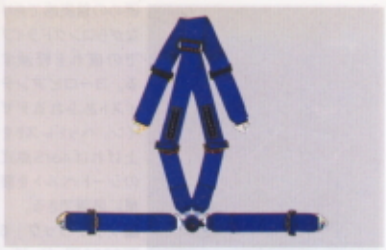
新生児から4才まで対応。乳児用インナークッション装備。ベルトが簡単確実に取り付けできるロックオフデバイス機能、肩ハーネスの長さが簡単調節のA-LOCK機能付き。色はノアールグレー。
■3万6800円
■タカタ(株)

RECARO START

9ヶ月から12歳(身長70～145cm)まで対応可能な経済的シート。4才までは付属のセーフティパッドが必要。色は豊富なコンビネーションの7色。取り付け簡単。
■7万2000円
■ブリンプ(株)

CHILD SEAT

WILLANS



CLUB4(4×4)FIA

レースのハイスピード化に対応し、高い安全性を誇る3インチモデル。4点支持4点取り付け。色は青。
■4万2000円
■(株)エフイーティー

TAKATA

MPH-340

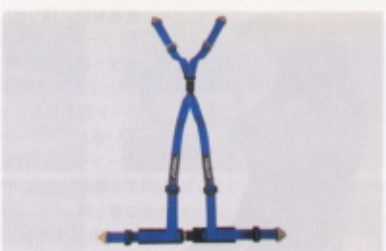
世界最軽量のASSY重量を実現したFIA適合規格のフルハーネス。調整がしやすく緩まないアジャスターや、高強度バックルなど最高の技術が注ぎ込まれている。
■4万5000円 ■タカタ(株)

HARNESS

MEDALLOIN V

新生児から4才まで対応するアメリカ製シート。3段階リクライニング機構付き。2段階ベルト調節機能。シートカバーは洗えるタイプ。パッド&クッション付き。色は黒系と青系の2タイプを設定。
■4万7800円
■(株)エフイーティー

GRACER



スポーツハーネス

正しいシートポジションをホールドする4点支持の背バックル付きシートベルト。FMVSS規格、JAFスラロームA車輌規定適合品で、取り付けは3点と4点の2種類。
■4×3 2万2000円／4×4 2万4000円

Sabelt

トップフォーミュラA／B

競技専用として開発。ベルトの脱着が簡単なロータリーリリースバックルを採用。色は赤と黒。
■A(4×3)4万円／B(4×4)4万2000円
■(株)オートランダム

注意：各パーツのデータは2000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152～153ページにあります。

ステアリングはドライバーの意志をクルマに伝える数少ないパーツの1つだ。グリップの太さ、材質によってもドライブフィールが変わるのを体感できる。また、ディープコーンタイプにすることでステアリングとの距離も調整できる。その他、重量が重いノーマルを交換することで軽量化にもなる。それによって、クルマの印象自体が完全に変わってしまうこともあるのだ。

STEERING

ステアリング

素材や形によってレスポンスの良さが変わる

AD ART-LINE

高級感漂うステアリング。カーボン、メタリックの他、ブライヤー模様を採用した2パターンのウッド仕様の設定がある。サイズ360φ。
■4万8000円
■ATCインターナショナルジャパン(株)

MOMO SPIDER

F1コクピットを演出するカーボンと革のコンビ。鮮やかなイタリアンレッドを使ったホーンスイッチが印象的。サイズは350φと320φ。
■3万5000円
■MOMO JAPAN Ltd.

MOMO SPORT

Dシェイプとカーボンリングが、より一層スポーティさを演出。美しいイエローのホーンボタンが特徴的な一品。
■3万3000円
■MOMO JAPAN Ltd.

MOMO PILOTA

両サイドのホーンスイッチ、カーボン柄のホーンボタンがイタリアンテイストをくすぐるブラックスポークステアリング。サイズは350φ。
■3万3000円
■MOMO JAPAN Ltd.

TRD SRSエアバッグステアリングホイール

純正エアバッグを装着しながらも、従来のスポーティなルックスは健在。高い安全性と操作性を誇る。色は黒の他、黒地に赤／黄／青の組み合わせの計4タイプ。360φ。
■6万9000円 ■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

NARDI GARA4 TYPE4

スポーク部にはブラックを配色した高級感あふれるコンビネーションウッドタイプ。サイズは360φ。日本限定販売品。
■6万3000円
■(株)エフイーティー

INTERGET SR-Xバックスキン

レース向けに設定された滑りにくいバックスキンを採用。350φサイズで俊敏な回転操作をサポートする。
■3万円
■インターゲット・プロジェクト

INTERGET SR-X

無理なくドライバーへと近づけられたディープコーンの3本スポークデザインを採用。サイズ350φの楕円グリップ断面がベストな握り心地を実現する。
■2万8000円 ■インターゲット・プロジェクト

atc SPRINTミレニアム

賑やかなカラーが楽しいミレニアムはSPRINTシリーズの2000年限定モデル。330φ、340φともに2000本の数量限定で、低価格の設定も魅力だ。
■2万3000円
■ATCインターナショナルジャパン(株)

atc Top-speed

ニュートラルグリップ部のエアレザーを切り返したデザインが特徴。本格的なスポーツモデル。サイズ350φ。
■2万3000円
■ATCインターナショナルジャパン(株)

LEONARDラリースポーツウレタンレザー

スポーツテイストをくすぐるステアリング。スポーク付け根部分の窪みをアクセントにしたデザインが光る。色はブラック&シルバー、ブラック&ブルーの2タイプの設定。サイズは330φ。
■オープン価格 ■(株)オリヂナル工芸

ITALVOLANTIイモラRS

バットレスタイプの3本スポークステアリング。スポーク部の色には黒、シャンパン、チタンカラーがある。サイズは350φ。
■黒 2万5000円／シャンパン 2万6000円／チタン 2万7000円 ■(株)イージーライダーズ

TOP SECRETパーソナルステアリング

パーソナルのステアリングにトップシークレットの水色のロゴが配置される。ブルーステッチとブルーオーナメントが効いている。サイズは350φ。
■3万2000円
■(株)トップシークレット

él SPORT PRO 2000

MOMO社と共同開発されたスポーツステアリング。スポーク部は深さ7cmのテーパー形状を採用し、レーシンググローブとのマッチングも考慮されている。■3万5000円
■(株)ラックエルシュポルト事業部

NARDI SPORTS TypeC

シビアなステアリング操作が求められるレースシーンでのノウハウが生かされた、ナルディスポーツシリーズ。8時20分スポークのパンチングレザーリムタイプで、メーター視認性も良い。外径360φ。
■3万1000円 ■(株)エフイーティー

LEONARDスポーツタイマーホーンボタン

ホーンボタンにストップウォッチが配されるブラック&クロームメッキ製。シンプルで機能的なデザインが魅力。
■[illegible]
■[illegible]工芸

CROSS ROAD ボスキット

ACC、エアバック、TEMS車専用ボスキット。タイプ1と2がある。
■9800円〜1万3800円
■クロスロード

junis ゼウスレザー&パールホワイトコンビ

牛革の高級感と、パールホワイトがコーティングされたウッドがともに迫力を演出。他に、ホワイト部がウォールナットのコンビもある。サイズは350φ。
■3万8000円
■(株)オリヂナル工芸

LEONARDタイプRSリアルレザー

上品なスタイルのステアリング。センスよく室内を仕上げるには最適の1本だ。素材は牛革スキンレザー。サイズは300φ、330φ、350φの3タイプ。
■1万5000円
■(株)オリヂナル工芸

LEONARD F-1リアルレザー

F-1をイメージしたデザインを採用。スパルタンなコクピットを目指すヒトにおすすめだ。牛革スキンレザー製。サイズは300φ。
■2万円
■(株)オリヂナル工芸

CONTENT RELOADED BY WWW.CIRCO.COM.JP

METER

メーター

視認性、正確性はもちろん センス漂う配置にもこだわりたい

エンジンに手を加えたクルマならば、水温・油温を正確に計測する追加メーターは必須だ。4ドアセダンであるマークⅡであれば、さりげなくセンターコンソールなどをうまく利用したレイアウトを考えたい。最近では夜間照明などに凝っているタイプも出ている。また、メーターパネルを交換するだけでも運転席の感じが変わるのでオススメだ。上手に選んで車内をムーディに演出するなど、センスのある装着を心がけてみよう。

ADDTIONAL METER

K's

JZX90 スピードメーター

ノーマルメーターを300km/hまでスケールアップさせた。90系対応。

■5万8000円(預かり改造)
7万円(完成品)
■ケイズ

K's

JZX100 スピードメーター

ノーマルをベースに300km/hまで刻んだスケールを採用。100系対応。

■3万8000円(預かり改造)
5万5000円(完成品)
■ケイズ

TRD

フルスケールスピードメーター

320km/h刻みのスピードメーター。純正メーターと同じカラー、デザインを採用している。90系対応。

■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

純正メーターと同じホワイト系の発光色で、違和感なく装着できる。100系対応。

■3万5000円
■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

K's

MASTERメーター 電圧計

コストを追求しながらもハイクオリティなスタンダードモデル。サイズは52φ。白パネルに赤文字と、黒パネルに白文字の2タイプ。

■9000円
■ケイズ

K's

MASTERメーター ブースト計

コストを追求しながらもハイクオリティなスタンダードモデル。サイズは60φ。白パネルに赤文字と、黒パネルに白文字の2タイプ。

■1万5000円
■ケイズ

K's

P.GAUGEメーターシリーズ

写真の油圧計他、7種の52φ、60φ、80φメーターに、鮮やかな色を選べる。黒、白、赤、黄、青、緑、銀の設定。

■1万500円~1万6000円
■ケイズ

K's

ELブライトメーター

ムラのない証明で夜間の視認性を向上。タイプLとA-fineの2タイプ。写真はブースト計A-fine。−60cm/Hg~1.8kg/cm²スケール。サイズは52φ。

■1万4000円 ■ケイズ

K's

PLSメーターシリーズ

完全透過照明採用でタイプL(80φ)と流麗な文字A-fine(60φ)の2タイプがある。写真はブースト計タイプL。色は白と黒。他にも各種設定あり。

■8500円~1万8000円 ■ケイズ

A'PEXi

60φELメーターシリーズ

ELブルー照明、ピークホールド、ワーニング機能付き。パネルは白と黒。ブースト(機械式&電子式)他4種。

■1万3000円~3万6000円
■(株)アペックス

BLITZ

BLレーシングメーター

業界初ブラックライト照明採用。カーボンパネルがスポーティ。全て機械式。ブーストを始め各種設定あり。サイズは52φと60φ。

■1万4800円~1万7800円
■(株)ブリッツ

BLITZ

レーシングメーターEV

透過照明のワーニング機能を搭載。サイズは52φと60φ。色は黒と白。

■ブースト計・排気温度計など
2万2000円~2万6000円
■(株)ブリッツ

BLITZ

レーシングメーターi-D

文字盤照明にはイルミドライブ、指針にはバックライト全透過式を採用。サイズは52φと60φ。色は白、黒、青。

■1万2800円~1万6800円
■(株)ブリッツ

GReddy

メーターシリーズ52φ・60φ

写真は電子式52φ排気温度計。パネルは白と黒。ブースト計を始め機械式など各種リリース。

■1万2000~2万9000円
■(株)トラスト

ULTRA

ステッピングモータードライブタコメーター NO.1972

超薄型軽量クロームメッキ製。ワーニング[illegible]化させたインジケーターを採[illegible]

■[illegible]
■[illegible]井電子機器(株)

OMORI

60φ電子式水温計

ラジエター内の、冷却水の温度を測定するメーター。夜間透過照明を採用した30~120℃スケール。ワーニング機能付きなので、任意設定でL.E.Dが点滅する。■2万3500円 ■(株)大森メーター製作所

OMORI

45φ機械式油圧計

ケース外径が小型で軽量なので、取り付け場所を選ばない。スケールは0~10kgf/cm²となっている。

■5200円 ■(株)大森メーター製作所

OMORI

52φ電子式排気温度計

夜間透過照明タイプの200~1200℃スケール。正常作動モニター監視のL.E.D付き。

■1万9500円
■(株)大森メーター製作所

SARD

PRO METER EL

ブースト計/排気温度計/排気圧力計/温度計/油温計/油圧計/燃圧計/バキューム計をリリース。色は白と黒。■1万3000円~3万5800円 ■(株)サード

注意:各パーツのデータは2000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152~153ページにあります。

PIVOT

オートシフトランプASL

アルミ削り出し大型シフトランプ。シフトポイントを知らせる高速点滅を採用。シガーライター差し込み式だから簡単に装着できる。

■1万4800円
■(株)ピボット

PIVOT

レーシングタコランプRTL

超薄型最軽量の80φ。シフトインジケーター機能付きで、ランプ点灯時に照明が青から赤に変化する。

■2万9800円
■(株)ピボット

SARD

STACK ST200

10000rpmスケールの80φタコメーター。夜間照明に青色を採用。ピークホールド機能搭載。色は白と黒。

■ST200 6万円／パネルKIT 9000円
■(株)サード

PIVOT

80φレーシングブーストメーターRBM

大型ながら超薄型設計の機械式連成計。7色の夜間照明をランダムモードで自在に点灯可能。

■1万5800円　■(株)ピボット

kazama

ブースト計

大きくて見やすい75φ、100φの2サイズを用意したブースト計。低価格なところも魅力だ。

■9800円
■(有)風間オートサービス

SARD

ATTACK METER

車速/回転数、コーナースピード/ラップタイム/0-400/距離/スピードリミッター解除など12項目をジョグダイアルに計測。

■2万4800円
■(株)サード

ULTRA

マルチモードメータープラスNo.4060

スピードリミッター解除機能付きのマルチメーター。0-200、0-400の他、最高400km/h計測、トリップ機能、速度、回転数のピークホールドメモリ機能など、多機能を搭載。

■2万5000円　■永井電子機器(株)

PIVOT

ATデジタルギヤモニター DGM

AT車のギヤポジション1～4速を、52φメーター形状のモニターにリアルタイムで表示する。90、100(前期のみ)系に対応。

■1万6500円
■(株)ピボット

SARD

P.B.I

エンジン回転数を4段階の領域に分けてライト発光するパワーバンドインジケーター。緑と赤のライトが設定回転数ごとに点灯&点滅し、回転領域を知らせてくれる。

■1万4800円　■(株)サード

PIVOT

オートシフトランプ　ASL-S

小型シフトランプ。シフトポイントを知らせる白色高速点滅を採用。スタンドが脱着できるため、取り付け場所を自由に選べる。シガーライター差し込み式。

■9800円　■(株)ピボット

INTEGRAL

デジタルコンボメーターシリーズ

視認性が良い大型デジタル表示。ピークホールド、ワーニング機能付き。ブースト計を始め全6タイプ。写真は排気温度計。

■2万2800円～11万8000円
■(株)インテグラル

R-SPEC

DSM340

レブリミットインジケーター、タイム計測、タイヤ外径補正機能を備えた多機能デジタルスピード&レブカウンター。メタリックシルバーも設定あり。

■1万6800円　■(株)データシステム

A'PEXi

レブスピードメーター

0-200m、0-400m計測、最高速度、回転数を表示するピークホールドメーター、スピードリミッター解除機能、他。

■2万2800円
■(株)アペックス

PIVOT

スピードメーター SML-M2

約タバコ半分の超小型ボディ。350km/h表示。リミッター解除機能、ゼロヨンオート計測機能を搭載。

■1万2000円
■(株)ピボット

BLITZ

POWER METER i-D

パワー、スピード、タイム計測可能の多機能パワーメーター。シャシーダイナモ搭載。ピークホールド、ワーニング機能付き。1DINサイズがコンパクトだ。

■2万4800円　■(株)ブリッツ

Hippo Sleek

90系 3連メーターパネル

センターコンソールのエアコン吹き出し口に多少の加工で取り付ける。サイズは52φと60φ。■黒ゲル　8800円／カーボン調・ウッド調　1万3800円

■(有)ユニオンプロダクト

METER PANEL

FIELD

A/F SENSOR UNIT

従来のA/F MONITORに追加して、全領域空燃比センサーにより正確な空燃比セッティングを実現する。

■8万5000円／AFM込み　9万円
■フィールド技研工業(株)

FIELD

A/F MONITOR

エンジン回転数対応のA/Fロガー機能付きA/Fモニター。16.5：1～9.5：1までのワイドな空燃比計測をカバーする。

■1万2800円
■フィールド技研工業(株)

ERG

050／030

車速表示、スピード警告、平均速度、60km/h到達時間、最高速度をリアルタイムで表示。050はスタンダードタイプ。030は機能をより充実させたタイプ。■050 9800円／030 1万2800円　■(株)エフイーティー

K's

水温計セッティングアダプター

ラジエターアッパーホース取り付けタイプ。ホースが抜けにくい設計でアルミニウム削り出し、黒アルマイト処理済み。

■6800円　■ケイズ

K's

ELブライトメーター用インバーター

ELブライトメーターを発光させるために必要となるインバーター。1台で3つまでのメーターに対応する。

■6800円　■ケイズ

BLITZ

ディンパネル

高級感と機能美が光るデザイン。センターコンソールの1DINスペースに43φメーターをはじめ、S-SBCやターボタイマーを収納することが可能。

■2800円　■(株)ブリッツ

BLITZ

3連ディンパネル

車内インテリアの雰囲気を壊さずに取り付けができる3連メーター用パネル。センターコンソールの1DINスペースに43φメーターを3つ収納できる。

■2800円　■(株)ブリッツ

INTER CEPTER

3連メーターパネル

ドライバーの見やすい位置を考慮したオフセット。52φ用だが、加工により60φにも取り付け可能。

■9800円　■(有)Dショップアサヒ　インターセプター事業部

スポーツチューンに励むのもいいが、やはり見た目のよさと速さが両立するドレスアップを施したい。レーシーさを演出するダクトや、エアロミラー、フットプレートを始め、90系マークⅡのフロントマスクを100系チェイサーに変えるキットなどを使うのも面白いだろう。また、走行中に同乗者が純正TVを見られるパーツや、ハンズフリーで携帯電話の使用を可能にするアイテムなども紹介している。

EXTERIOR&INTERIOR

エクステリア&インテリア

高い機能性&スタイル重視のアイテムで身を固めよう!

SHIFT KNOB

MOMO CORSE

SHIFT KNOB

高グリップを追求したシフトノブ。

■レースアルミA・DTM(ブラック/グレー) 5800円/レースウッドA・レザー(A/B) 6800円

■(株)オートバックスセブン

JAM RACING

ジュラコン軽量シフトノブ

熱の影響を受けにくいジュラコン製のシフトノブ。棒タイプと球状タイプの2種類で、どちらも握り易さを重視。滑り止め加工もあり。

■2500円 ■(株)ジャム

GREX

シフトノブ

シフトパターンエンブレムの色が鮮やかなシフトノブ。赤、青、パールホワイトの設定。アルミ削り出しのクロームメッキ仕上げ。

■4000円 ■(株)トラスト

TOM'S

シフトノブJTCC

トムスのJTCCマシンからフィードバックされた球型ノブ形状。ジュラコン製。シフトパターンステッカー付き。100系用。

■5000円

■(株)トムス

TRD

シフトノブ

ステッチ使いの渋さとスポーティなTRDのロゴが特別さを感じさせる1本。MT用(右)とAT用(左)の2タイプあり。

■2500円〜9600円

■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

SHIFT KNOB

Do-Luck

シフトカラー for JZX100 5点KIT

シフトセレクターボール部カラーをリン青銅化にし、上下のゴム、シフトレバーブッシュをアルミ製に変えてより耐久性を高めた1品。■7800円 ■ドゥーラック

TRD

クイックシフトレバーセット

レバー比の変更により、小気味のよいフィーリングを実現。さらに素速く確実なシフトワークを可能にしてくれる。

■3万4000円

■トヨタテクノクラフト(株)・TRD

QUICK SHIFT

CROSS ROAD

シフトノブ

90系の純正タイプスタイル。ウォールナット柄ウッド調とパールホワイトの2パターンを設定している。

■1万5000円

■クロスロード

C-ONE MOTORSPORT

ゲートA/Tチタンシフトノブ

純チタン削り出しならではの重厚なルックス。適度な重量で軽快なシフトワークを可能にしてくれる。100系AT用。

■1万6000円

■シーワン モータースポーツ

Top Secret

レーシングシフトノブ

カラフルなラベルにそれぞれ300/400/600/800psなどが刻まれる。スポーティで遊び心いっぱいのシフトノブ。

■4800円

■(株)トップシークレット

EXTERIOR PARTS

Kazama

ボンネットダクトTYPE3

シンプルなデザインを採用したボンネットダクト。レーシーな雰囲気を演出してくれる。サイズは790mm×365mm。

■2万9800円

■(有)風間オートサービス

Kazama

ボンネットダクトTYPE2

ボンネットに加工して取り付けることにより空冷対策はもちろん、ドレスアップにも最適なアイテム。黒ゲルコート仕上げ。サイズは810mm×363mm。

■2万9800円

■(有)風間オートサービス

Kazama

ボンネットダクトTYPE1

エンジンルーム内の熱した空気を開放し、水温、油温の上昇を抑えてくれる。サイズは800mm×385mm。

■2万9800円

■(有)風間オートサービス

Kazama

ボンネットシリーズ

迫力ある大きな窪みのダクトデザインを採用。クレスタ用は開発中(2000年11月現在)だ。■チェイサー 5万8000円(FRP)・8万8000円(カーボン)/マークⅡ用 6万8000円(FRP)

■(有)風間オートサービス

Westin'

アイライン

100系チェイサーのフロントマスクをきりっとさせるのに欠かせないアイテム。塗装はプラス5000円(パール、メタリックは6000円)になる。

■1万2000円 ■(株)C-WEST

JTCC TYPE

カーボンヘッドカバー

100系ツアラーV専用。カーボンを採用し、エンジンルームのドレスアップに効果的だ。重量はノーマルの3分の1となる。

■2万2500円

■(有)マルガヒルズプロダクツ

Hippo sleek

100フェイスキット for 90マークⅡ 90系マークⅡのフロントマスクを100系チェイサーに変える。穴開け加工のみで取り付け可能。キットには純正パーツが付き、フォグ、アイライン、ヘッドライトバルブは別売り。■キット 29万8000円 ■(有)ユニオンプロダクト

NIGHT PAGER

ボンネットフードダクト

90系用に作ったボンネットダクトだが、100系にも対応する。すっきりとしたデザインで水温上昇で悩む人にオススメだ。

■2万8000円

■ナイトペイジャー

Do-Luck

汎用ダクト

バンパーなどに後付けできる汎用エアダクト。冷却効果とドレスアップ効果を発揮する。左右2個セット。

■2万円

■ドゥーラック

Kazama

ニスモタイプダクト

ボンネットエアダクトと併用すると、さらにクーリング効果倍増なダクト。2個セット。サイズ200mm×760mm。

■1万2000円

■(有)風間オートサービス

Kazama

ターボAタイプダクト

前置きインタークーラーなどを装着した車両にベスト。エンジンルーム内の冷却効率のアップを図る。サイズは560mm×110mm。■1万4800円

■(有)風間オートサービス

NIGHT PAGER

ローターベルカバー

80スープラローターとキャリパー(ブレーキ移植)を付けた時に、ローターベル部にカバーをして見た目をアップさせるファ

■F/R 2万9800円

■ナイトペイジャー

Mine's

カーボンエアロミラー

レーシングカーを連想させる、視認性、安全性、ファッション性を兼ね備えた電動ミラー。100系対応。

■9万2000円

■(株)マインズ・ウエイブ

GANADOR

Super Mirror

業界初の車検対応ミラー。鏡面部分は2タイプ設定。簡単取り付け。90、100系のマークⅡ、チェイサーに対応。■サフェーサー 3万2000円/クロームメッキ4万3000円 ■(株)マツショウ

INTER CEPTER

エアロミラー

スタイルだけでなく空力面での効果などの機能性も重視したデザイン。クレスタ以外すべて対応。■手動 2万8000円/電動 3万5000円 ■(有)Dショップアサヒ インターセプター事業部

Do-Luck

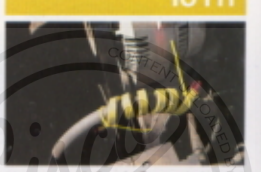
汎用アンダーカバー

空気を整流し、コーナー進入速度アップを目指せるアンダーカバー。冷却対策にも効果あり。

■4万5000円

■ドゥーラック

To FiT



フューエルセイバー

電磁場を利用し、ガソリンホースに巻くだけで手軽にトルク、パワー、燃費の向上を実現するアイテム。

■1本組 9800円/2本組 1万4800円

■ツーフィット

注意:各パーツのデータは2000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152〜153ページにあります。

CROSS ROAD

コーナークリアーウィンカー

KOITO純正タイプ。90系マークⅡ対応。KOITOタイプウインカー専用。オレンジバルブ付き。

■1万5800円(左右セット)
■クロスロード

CROSS ROAD

汎用リヤサイド

リヤサイドを違った表情に変えてくれるマーカーランプ。レッドとクリアーの2タイプ。穴開け加工が必要だ。

■レッド・ブラック 7800円／クリアー・ブラック 8800円 ■クロスロード

CROSS ROAD

汎用バックフォグ

装着するだけでドレスアップ感を楽しめるフォグランプ。レッドとクリアーの2タイプ。穴開け加工が必要だ。

■レッドレンズ 1万4800円／クリアーレンズ 1万6800円 ■クロスロード

Hippo sleek

コーナークリアーウインカー バンパークリアーウインカー

ウインカーのオレンジ部分をクリアーにするだけで高級感が増しすっきりと見せてくれる。90系対応。■コーナー 2万9800円／バンパー 2万3800円

■(有)ユニオンプロダクト

NIGHT PAGER

ビッグキャリバーオフセットスペーサー

ビッグキャリバーを付けた場合のホイールとのクリアランスを確保する。ハブリング付きでステアリングぶれなどを起きにくくする。

■1万2800円 ■ナイトペイジャー

JAM RACING

高精度ホイールスペーサー

アルミ削り出し加工のアルマイト仕上げ。装着したままでのアライメント調整も可能。色は青、赤、黒の3色。4／5穴の2種あり。価格は1枚分。■3mm 2000円/5mm 2500円/10mm 3000円

■(株)ジャム

SARD

GT-WING TYPE-S

1枚翼の5段階調整式を採用した、GTウイングのスポーツタイプ。抜群の整流効果とダウンフォースを発生させる。全幅1410mm。■カーボン 9万5000円／FRP 8万9000円 ■(株)サード

RAYBRIG

ストリートハイパーハロゲン LLクリア／LLホワイト

ノーマルバルブ同等の60／50Wの消費電力で100／90Wクラスの明るさを実現した。寿命1年間保証付き。

■オープン価格 ■スタンレー電気(株)

KOITO

ハイパワーバルブ

同じ消費電力のままでパワフルな明るさ感をよりアップさせるバルブ。クリアランスランプからルームランプ、テールランプまで、豊富なラインアップだ。

■320円～1440円 ■(株)小糸製作所

KOITO

ハイパワーハロゲンバルブ

消費電力はそのままに、1クラス上の明るさを実現するハロゲンバルブ。光色はクリア、イエロー(ゴールド)もあり。全車ヘッドライトに対応。■1900円～1万1900円 ■(株)小糸製作所

KOITO

ハイパワーバルブ ホワイトビーム

ポジション球用。「ホワイトビームver.Ⅱ」と併用により、ライト周りをパワフルな白でドレスアップしてくれる。

■740円(2個入り) ■(株)小糸製作所

KOITO

ホワイトビームver.Ⅱ

消費電力はそのままに110／100W相当の明るさを実現する車検対応品。点灯外観はHID風。全車ヘッドライトに対応。

■3600円～7200円
■(株)小糸製作所

FOLIA TEC

ブレーキキャリパーラッカー

ドイツ製のキャリパー用塗料。優れた発色性で個性をアピールできる。色はゴールド、シルバー、ブラック、レッド、イエロー、ブルーを用意。

■6000円 ■エコープロジェクト(株)

POISON

ダミーボンネットピン

ボンネットをレーシーに演出。アルミ合金製。両面テープ止め。色は、シルバー、レッド、ブルーアルマイト。

■2800円
■クロスロード

Tom's

Tom'sエンブレム

トムスのコンプリートカー思想に基づくハイクオリティエンブレム。トランクリッドに装着。

■シルバー 9500円／ゴールド 1万3000円 ■(株)トムス

SARD

GT-WING TYPE-R

サーキットで得たノウハウを受け継ぎ、高いパフォーマンスを発揮するGTタイプのリヤウイング。2枚翼の5段階調整式。全幅1420mm。■カーボン 15万8000円／FRP 13万6000円 ■(株)サード

R-SPEC

HFP760 V2

回路新設計で音切れ・エコーをシャットアウトした高音質ハンズフリーフォン。自動着信できるオート着信機能付きで、運転中でも通話ができる。

■1万6800円 ■(株)データシステム

PIVOT

レーシングスターター スイッチRS-1

パネルなどに穴開け加工で取り付けをするプッシュ式エンジンスターター。レースカー気分を味わうことができる。

■6500円 ■(株)ピボット

FET KARO

オーダーメイドカーマット

デザインと予算に合わせて5タイプ11色の生地を設定。車内を快適に保つ設計を取り入れ、従来の発泡ウレタンゴムから無臭性特殊樹脂に変更した。■3万9000円～5万3000円 ■(株)エフイーティー

CARBING

パッセンジャープレート

カーブや急ブレーキ時に助手席の両足を安定させる。軽くて美しいアルミ合金製のためファッション性も抜群。

■8000円
■(株)オクヤマ

INTER CEPTER

キックプレート

高速走行時やドリフト時に、助手席の人が踏んばるためのプレート。車内のドレスアップに最適。

■1万3800円 ■(有)Dショップアサヒ INTER CEPTER事業部

INTERIOR PARTS

To FiT

キーレスエントリー

運転席からだけでなく、助手席からも全てのドアを施錠・開錠できるようにするシステム。同乗者がいる時は特に重宝する。

■9800円
■ツーフィット

R-SPEC

CAR SECURITY SYSTEM SOS290

豊富なセキュリティバージョンで愛車をガード。目立たないところに設置できる超小型デザイン。リモコンドアロックも標準装備。

■3万4800円 ■(株)データシステム

To FiT

自動車盗難防止装置イモビライザー

万が一窓を割られて侵入されても付属のイモビキーがないと、エンジンをスタートさせることができない。丸ごと車を盗まれることを防止する最新のセキュリティシステム。■1万4800円 ■ツーフィット

To FiT

自動車盗難警報装置

シガーソケットに接続するだけで盗難防止効果を発揮する警報装置。ショック、こじあけ、平衡センサーが変化を感知し、100デシベルの警告音と赤色点滅で犯人を威嚇。■2万9800円 ■ツーフィット

R-SPEC

TV-KIT

ロングドライブや渋滞中に同乗者が純正カーテレビを見ることができる。「切り換え」、「オート」、「デジタル」と機能に応じて3タイプを設定。■1万9800円(90系H4.11～H7.8年式のみ2万9800円)

■(株)データシステム

BLITZ

TV JUMPER α

走行中に同乗者が純正テレビを見ることを可能にしてくれるパーツ。スイッチ1つでノーマルモードにも戻る。

■1万6800円
■(株)ブリッツ

KOITO

緊急脱出ツール付 非常用シグナルライト

夜間や事故の際に役立つ、ハンドライト、シートベルトカッター、ガラスハンマーが一体になった非常用シグナルライト。赤色点滅で後方からの追突を防止。

■ハンドライト付き 2980円／シンプルタイプ 1980円 ■(株)小糸製作所

KOITO

非常信号灯

発煙筒の代替品として使用可能。36時間の連続赤色点滅と夜間時200m先までの視認性を誇る。

■ハンドライト付き 2980円／シンプルタイプ 1980円 ■(株)小糸製作所

KOITO

電池式ブライトリボン

乗降の際にドアを開けると赤色LEDが点灯し、後方からの追突を防止してくれるアイテム。単三電池2本で約1年使用可能。

■4000円 ■(株)小糸製作所

To FiT

オートセイバー

バッテリーから継続的に送る電子の働きで、サビの科学反応を防ぎ、ボディをサビから守ってくれるアイテム。

■レギュラータイプ 1万9800円
■ツーフィット

R-SPEC

WES250Ⅲ

夏の炎天下や冬の寒い日など、離れた場所からエンジンをスタートさせることができる。リモコン、ユニットともにコンパクトサイズだ。■オープン価格

■(株)データシステム

R-SPEC

REMOCON DOOR LOCK

キーレスエントリーを手軽に実現。専用ハーネス(1480円)でワンタッチ取り付け可能。集中ドアロック付き。■ダブルリモコン 1万9800円／シングルリモコン 1万5800円 ■(株)データシステム

CARS UNLIMITED UPLOADED BY MOTORSMMM

WHEEL & TIRE

SET-UP & PARTS MANUAL

[ホイール&タイヤ・カタログ]

美しいスタイリング、パワフルなエンジン、しなやかな足まわりなど
マークⅡ・チェイサー・クレスタは日本を代表する高級セダンだ
ハードに走れる高速ツーリング仕様にしてもいいし
上品なドレスアップ仕様でキメるのも楽しいクルマである
そんな愛車のイメージを変え、走りをサポートするためにホイールやタイヤ選びは重要
ここでは、スポーク・メッシュ・ヨーロピアンなどさまざまなデザインのホイールや
グリップ力や快適性を重視したものなど、タイプの異なるタイヤを紹介している
目指す方向性に応じたホイール&タイヤを組み合わせ、ストリートを軽快に駆けぬけよう

■WHEEL MATCHING
ホイールマッチング ―― 182
■WHEEL CATALOGUE
ホイールカタログ ―― 188
■TIRE CATALOGUE
タイヤカタログ ―― 191

MANARAY SPORT

VERTEC VR5quest

DUNLOP

スーパーディープリム採用ワンピースSPOKE　ヴァーテックVR5クエスト

MTC

HYPER BLACK

SHINE SILVER

1875 114.3-5H off+32/+43/+48		¥29,000
1885 114.3-5H off+35/+45		¥30,000
1895 114.3-5H off+35/+45		¥31,000
COLOR/SHINE SILVER HYPER BLACK (¥4,000up) MTC (¥10,000up)		
RIM DEPTH	1875	(70mm)
	1885	(80mm)
	1895	(90mm)

ARMSDESIGN

ARMSDESIGN WILL MAKE YOU FREEDOM,FUTURE AND POTENTIAL.
THE POLICY IS THE CHALLENGER OF THE EVOLUTION OF NEW DESIGN.

CHASER
JZX100 M/C前
- FRONT HALF SPOILER ¥53,000
- SIDE SKART ¥51,000
- FRONT GRILLE ¥38,000
- REAR UNDER SPOILER TYPE-1 ¥49,800
- REAR UNDER SPOILER TYPE-2 ¥50,000

CHASER
JZX100 M/C後
- FRONT HALF SPOILER ¥53,000
- SIDE SKART ¥51,000
- FRONT GRILLE ¥38,000
- REAR UNDER SPOILER TYPE-1 ¥50,000
- REAR UNDER SPOILER TYPE-2 ¥50,000

MANARAY maruka service

●マルカサービス(株)〒453-0861名古屋市中村区岩塚本通2-1-2 MSビル6F TEL/052-419-1271 ●(株)マルカサービス東京〒141-0021東京都品川区上大崎1-23-16MTAビル TEL/03-5423-0701● (株)マルカサービス仙台〒984-0013仙台市若林区河原町1-8-22 TEL/022-258-0651

WHEEL MATCHING

ホイールマッチング

見た目のインパクトか走りの性能か 目指す方向性に合ったホイールを選ぼう

カタログでホイール単品を眺めているだけでは、いまいち装着時のイメージは沸いてこない。ここでは実車に装着したホイールを紹介しているので、雰囲気もつかみやすいはず。自分のイメージにぴったりの1本を選び出そう。100系のマークⅡ／チェイサー／クレスタの場合、スポーティなツアラー系でも純正ホイールのサイズは16インチ。そのため、重量などのバランスを考えるとインチアップは18インチまでが妥当なところ。リム幅はF:8.0／R：9.0、オフセットはF+35／R+37あたりから+40前後であればツライチにキマる。車高を落としてキャンバー角がつけば、さらに幅広いリムをフェンダー内に収めることが可能になるが、それでも9.5インチが限界。また、迫力や高級感などを重視してドレスアップを楽しむという意味では、19インチという選択肢もある。ただし、タイヤサイズなどにも十分配慮しなければ、ボディなどと干渉してしまう場合もあるので要注意。

17inch

CP-035

■(株)タケチプロジェクト　**Sprint Hart**

5本のツインスポークがスポーティイメージを演出するスプリントハート「CP-035」。コンペティションシーンで有利な超軽量化と高剛性を実現する鍛造1ピースホイールだ。17インチで約6.3kgという軽さを誇るタケチプロジェクトのヒットモデルである。もちろん、サイズやカラーのバリエーションにもこだわって開発されている。装着したサイズは下記のものだが、メーカー推奨サイズは、F：17×7.5＋35（5万7000円）、215/45-17だ。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×8.0＋38	←
価格	5万8000円	←
タイヤサイズ	225/45-17	←

FORMULA1 EUROSPORT C5R-E

■BMB技術研究（有）　**PANASPORT**

迫力ある流線型5本スポークとラウンドリムが斬新なスタイルを生み出す「フォーミュラーワン・ユーロスポーツC5R-E」。世界のラリーやレースなどで培われた技術をロードホイールに再現している。回転バランス、放熱性、高剛性を重視した鋳造1ピースホイールだ。装着サイズは下記のものだが、メーカー推奨のタイヤサイズはF：225/45-17、R：255/40-17。また、装着ホイール以外にも17×7.0（4万8000円）や、特注オフセット・特注カラー（各3000円アップ）を設定している。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×8.0＋40	17×9.0＋50
価格	5万2000円	5万6000円
タイヤサイズ	235/45-17	←

注意：各パーツのデータは2000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152～153ページにあります。

Cisco Kids

Type C

■スピードスター **SSR**

軽量化と高強度を実現する半溶融鍛造(SSF製法)によって作られたSSR「タイプC」。6本スポークのスポーティなデザインに加え、スムースなピットワークまで考慮された機能性と、JWL／VIA基準を余裕でクリアする高い剛性が魅力のホイールだ。装着サイズ以外にもF17×7.5＋40(4万5000円)／R17×8.5＋40(4万7000円)も設定している。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×8.5＋30	←
価格	4万7000円	←
タイヤサイズ	235/40-17	←

DD-6

■(株)ケイオフィス **Kei office**

サスペンションスペシャリスト集団ケイオフィスが、サスペンションの性能を引き出すために開発したホイール「DD-6」。6方向にダブルスポークを伸ばすというデザインは、ドリキンこと土屋圭市氏によるもの。強度と軽さを両立する鋳造2ピース構造。色はシルバーとシャイニングシルバー(写真、4000円アップ)だ。装着サイズ以外にも17×7.0＋42(4万8000円)、17×8.0＋42(5万円)を設定。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×8.0＋35	17×9.0＋39
価格	5万4000円	5万6000円
タイヤサイズ	225/45-17	245/40-17

NT-R

■(株)クリムソン **Racing SPARCO**

ホイールセンターから細身の5本のスポークだけが伸びているような斬新なデザインを持つ、レーシングスパルコ「NT-R」。放熱性や剛性の高さを極限まで突き詰めた機能性も併せ持ち、ストリートからサーキットまで、あらゆるステージで性能を発揮する軽量鋳造1ピースホイールだ。リーズナブルな価格も魅力。装着サイズ以外にもF：17×7.0＋33(2万8000円)／R：17×8.0＋42(2万9000円)も設定している。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×8.0＋42	17×9.0＋45
価格	2万9000円	3万円
タイヤサイズ	215/45-17	235/40-17

TC-005

■(株)ウェッズ **WEDS SPORT**

国内ツーリングカーレースの最高峰カテゴリーに参戦することで得られたレーシングテクノロジーをフィードバック。スポークを理想的位置に等間隔に配置し、リムに対してストレートに当てることで、たわみやねじれに強いリム剛性を実現。車種別専用設計による鋳造1ピースホイールだ。装着サイズ以外にF：16×7.0＋42(3万8000円)、17×7.0＋33(4万2000円)、R：16×8.0＋42(4万円)、17×8.0＋38(4万4000円)も設定している。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×8.0＋32	17×9.0＋34
価格	4万4000円	4万6000円
タイヤサイズ	235/45-17	255/40-17

P1 RACING

■(株)ファースト **Buddy club**

シンプルな6本スポークが硬派なスポーティテイストを醸し出す「P1レーシング」。レーシングホイールに求められる要素である軽量化と高剛性を、デザイン性を損うことなく両立している鋳造1ピースホイールだ。ローダウン車専用の特殊オフセットを設定することで、絶妙なマッチングを可能にしている。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×8.0＋42	17×9.0＋47
価格	3万2000円	3万3000円
タイヤサイズ	215/45-17	235/45-17

CONTENT UPLOADED BY Cisco Kids WWW.CISCOKIDS.COM

EVO

■(株)ディスモンド **Rega Master**

ロシア航空宇宙産業技術で培われた1万トンもの高荷重により成形された「リーガマスター・エボ」。重量を徹底的に落とすためにセンターキャップ部分もシェイプアップしつつ、軽量高剛性を確保した鍛造1ピースホイール。タイヤとホイールのズレを防ぐため、ビードストッパー加工を施している。また、新たにコンバットカラーとして「アルマイトグレー」を追加設定。装着サイズ以外に17×9.0+18(6万8000円)もある。装着タイヤサイズは下記のものだが、メーカー推奨サイズは、F:225/45-17、R:245/40-17だ。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×8.0+35	17×9.0+38
価格	6万6000円	6万8000円
タイヤサイズ	235/45-17	255/40-17

GT-one 2113

■(株)タルガ スピードライン・コルセ・ジャパン・ディビジョン **Speedline Corse**

ラウンドスポークを6方向に伸ばす「GT-one 2113」。99年のル・マン24時間耐久レースにおいて総合2位を獲得したTOYOTA GT-one TS020に装着されていたホイールを原型としている。レースからフィードバックされる卓越した耐久性と、高次元のポテンシャルをストリートにフィードバック。装着サイズ以外にも17×8.0+45(5万2000円)などを設定している。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	17×7.0+45	←
価格	5万円	←
タイヤサイズ	215/45-17	←

ENKEI

■エンケイジャパン **GTV**

エンケイのレーシングマインドはそのままに、デザインにこだわったG'SPECシリーズの「GTV」。5本スポークの断面形状をT字とすることで軽量と高剛性を確保した鋳造2ピースホイールだ。スポーク先端にはピアスボルトを埋め込み、メカニカルイメージを強調している。装着サイズ以外にF:17×8.0+44(6万1000円)/R:17×9.0+44(6万3000円)も設定あり。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×8.0+44	18×8.5+44
価格	6万4000円	6万5000円
タイヤサイズ	225/40-18	255/35-18

Double Six

■ロンテック(株) **LONTEC**

6本のダブルスポークが特徴的な「ダブルシックス」はストリートをメインとするチューニングカーのために開発。高強度と軽量化にこだわりつつ、ファッション性も兼ね備える鍛造2ピースホイールだ。設定サイズは18インチのみとなるが、あらゆる仕様に対応できるように1mm単位でのオフセット選択が可能となっている。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×8.5+30	18×9.5+25
価格	8万2000円	8万4000円
タイヤサイズ	235/40-18	245/40-18

SE37K

■(株)レイズ **VOLK RACING**

ボルクレーシングの「SE37K」は、縦長断面のスポークがリムフランジに向かって開くように伸び、K字型を作る特徴的デザインを持つ。この形状が応力分散に優れた高剛性を確保しながらも軽量化を実現。さらにブレーキ放熱性なども兼ね備えた高性能鍛造1ピースホイール。装着サイズ以外に17×7.5+40(5万9000円)、17×8.5+45(6万1000円)、18×9.5+30(6万9000円)も設定している。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×7.5+40	18×8.5+40
価格	6万5000円	6万7000円
タイヤサイズ	225/40-18	235/40-18

Circle Plus CONTENT UPLOADED BY MEMBER

注意:各パーツのデータは2000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152~153ページにあります。

RENN SPORT

■(株)カービング **Stark**

スポーティな5本スポークデザインを持つ「シュターク・レーンシュボルト」。逆反りのスポーク断面により高い強度を確保する。スポーツ性の高いデザインの中にも3ピース構造による高級感も演出。装着サイズ以外にもF：17×7.5＋43（6万4000円）、18×7.5＋43（7万4000円）、R：17×8.5＋43（6万6000円）、18×8.5＋43（7万6000円）を設定。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×8.0＋43	18×9.0＋43
価格	7万5000円	7万7000円
タイヤサイズ	225/40-18	235/40-18

New Sports Ⅱ

■(株)トムス **TOM'S**

トムス伝統の「井桁」デザインを継承する「ニュースポーツⅡ」。洗練された美しさとともに、スポーツマインドも満たしてくれる懐の深さが魅力だ。最新のトヨタ車にターゲットを絞り、サイズも18インチのみというこだわりの鋳造1ピースホイールである。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×7.5＋38	18×8.5＋45
価格	3万9000円	4万1000円
タイヤサイズ	225/40-18	235/40-18

Style-S

■アークスリー Inc. **A/X**

スポーティスタイルをテーマに開発し、大きな開口部がブレーキ冷却性を高める「スタイル・エス」。Sの文字には「スラント・スレンダー・スポーク」の意味が込められ、ホイールのデザインを表している。高級感のあるフリースタイルピアスボルトとアルミビレット製センターキャップも魅力の鋳造2ピースホイールだ。装着サイズ以外にも17×7.0＋33（5万4000円）を設定している。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×8.0＋37	18×9.0＋37
価格	6万5000円	6万7000円
タイヤサイズ	235/40-18	255/35-18

VISION 1

■(株)スパート **VASTER**

5本スポークの交点にはV字カットを施し、足長なイメージを演出する「バスター・ビジョン1」。色はシルバー、ブロンズ（2000円アップ）、ハイパーシルバー（6000円アップ、写真）を設定している。リムは鏡面バフ処理のリバースタイプとし、キャリパーサイズに最適なディスクを組み合わせることで深いリムを実現。また、ピアスボルトも標準のクロームの他にゴールド（2000円アップ、写真）、ブラック（2000円アップ）を選択可能だ。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×8.0＋45	18×8.5＋45
価格	7万3000円	7万4000円
タイヤサイズ	225/40-18	235/40-18

BRAINER

■(株)トイズ **VICTRIX**

ヴィクトリクス「ブレイナー」は独特のディッシュデザインが特徴。スポーティセダンをメインターゲットとしてデザインされ、立体的な断面の鋳造ディスクと、美しい輝きの鍛造リムを組み合わせた2ピースホイールだ。センター部を落とし込ませ、走行時の存在感にも配慮している。装着タイヤサイズは下記のものだが、メーカー推奨サイズはFが225/40-18だ。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×8.0＋44	18×9.0＋45
価格	7万9000円	8万1000円
タイヤサイズ	215/40-18	235/40-18

CONTENT UPLOADED BY Cisco Kids WWW.CISCOKIDS.COM

VELA-2P

■オーゼットジャパン(株) **OZ RACING**

ユーロテイストあふれる高級感を演出する「ベラ・ツーピース」。イタリア語で「帆」を意味するネーミングどおり、エレガントなスポークを帆のようにリムまで伸ばし、力強さをアピールする。ディスクをピアスボルトによってリムに組み合わせている鋳造2ピースホイールだ。その他、18×8.5+37(8万2000円)も設定している。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×8.0+40	18×9.0+40
価格	7万9000円	8万5000円
タイヤサイズ	235/40-18	265/35-18

SQUALA

■PIAA(株) **PIAA**

ラフメッシュデザインによりユーロスタイルを演出するピア「スコーラ」。同社が誇る超高級塗装のハイパーブラックが一層の質感を高める。リムの深さにもこだわりった1ピース鋳造ホイール。カラーはシルバーとハイパーブラック(写真、3000円アップ)だ。装着サイズ以外にもF:17×8.0+42(3万8000円)、R:17×9.0+45(4万円)も設定している。装着サイズは下記のものだが、メーカー推奨サイズはF:18×8.5+42(4万4000円)、R:18×9.5+42(4万6000円)だ。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×7.5+42	18×9.5+35
価格	4万5000円	4万9000円
タイヤサイズ	245/40-18	275/35-18

VERTEC VR5 quest

■マルカサービス(株) **MANARAY SPORT**

細めの5本ダブルスポークが映える「ヴァーテック・ブイアールファイブ・クエスト」。ディープリムの迫力あるフォルムに加え、鋳造1ピースでありながらピアスボルトを施して高級感を演出。色は写真のSMC(スーパーメタルコート)の他、シャインシルバーとハイパーブラックを設定。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×7.5+43	18×8.5+45
価格	3万9000円	4万円
タイヤサイズ	235/40-18	255/35-18

TRD Sports T3

■(株)レイズ **TRD**

オリジナルの鍛造ノウハウによって、JWL基準をはるかに上回る高強度と、極限の超軽量を実現する「TRDスポーツT3」。塗料を使わないアルマイトカラーを採用し、さらなる軽量化を図っている。ストリートからサーキットまで幅広く対応するこだわりの5本スポークホイール。装着サイズ以外にもF:16×7.0+43(4万9000円)、17×7.5+40(6万円)、R:16×8.0+45(5万1000円)、17×8.5+40(6万2000円)を設定している。装着タイヤサイズは下記のものだが、メーカー推奨サイズはF:225/40-18、R:235/40-18だ。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×7.5+40	18×8.5+40
価格	6万6000円	6万8000円
タイヤサイズ	235/40-18	245/40-18

DUCHATELET II

■(株)ザウバー **WALD**

ユーロスタイルのディッシュタイプを採用した、ヴァルド「ドゥシャトレ・ツー」。滑らかな面構成によるディスクデザインにより、重厚感と高級感を足もとに添える鋳造1ピースホイールだ。色はチタニウムクローム(写真)、シルバー、クロームの3色。撮影時は、フロントに8mmのスペーサーを入れている。このサイズ以外にも18×8.0+35/+45(5万3000円)を設定。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×9.0+35	←
価格	5万5000円	←
タイヤサイズ	235/40-18	265/35-18

CONTENT UPLOADED BY Disco Volante

注意:各パーツのデータは2000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152〜153ページにあります。

Campionato SS6&SS7

■(株)レイズ **VERSUS**

18inch

シャープなスポークラインを持つベルサス「カンピオナート」は、モノ・ハーモニック・コンセプトのもと開発された鋳造1ピースホイール。マルチディファレントデザインで、6本スポークの「SS6」と7本スポークの「SS7」のフェイスラインアップを持つ。写真のように、フロントとリヤに異なるタイプを組み合わせて個性的に仕上げることも可能。装着サイズ以外にも17×7.0+42(3万3000円)を設定している。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	18×8.5+45	18×8.5+38
価格	4万3000円	←
タイヤサイズ	225/40-18	←

ZEIT SS

■B.I.M creative studio **B.I.M creative studio**

19inch

ホイールセンターからリムエンドまで伸びる6本スポークが印象的な「ツァイト・エスエス」。路上にきらめく射光(ストリート・ストリーマー)をネーミングに持つだけに、光を反射するリムに埋め込まれたオーナメントの輝きが際立つ。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	19×8.0+45	19×9.0+45
価格	7万2000円	7万4000円
タイヤサイズ	235/35-19	265/30-19

BÜGEL

■(株)スーパースター **LEONHARDIRITT**

レオンハルトの「ビューゲル」は、オーバーヘッドフルリバース構造の鋳造3ピース。ヨーロピアンドレスアップに対応するメッシュデザインが魅力。好みに合わせてディスク、リム、ピアスボルトのカラーが選択可能だ。装着サイズ以外にもF:17×7.5+42(6万6000円)、18×7.5+42(7万1000円)、19×8.0+48(8万5000円)、R:17×8.5+42(6万8000円)、18×8.5+40(7万5000円)、19×8.5+40(8万7000円)や、オーバーフェンダー装着車用として18×12.0まで設定している。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	19×8.0+36	19×9.0+34
価格	8万5000円	8万9000円
タイヤサイズ	225/35-19	←

Series V

■横浜ゴム(株) **KREUZER**

正統派5本スポークを、徹底的に煮詰め直して誕生した鋳造1ピースの「クロイツァー・シリーズファイブ」。センターに向かって緩やかに曲線を描くスポーク形状が立体的な造形を生み、厚膜クリアの深い輝きとともに完成された美しさを引き出している。装着サイズ以外にもF:17×8.0+38(5万円)、18×8.0+38(5万9000円)、R:17×9.0+45(5万2000円)、18×9.0+45(6万1000円)も設定。

	フロント	リヤ
ホイールサイズ	19×8.0+38	19×9.0+45
価格	7万2000円	7万4000円
タイヤサイズ	225/35-19	265/30-19

ホイールマッチング 撮影車両はこれだ!

TOM'S

■問い合わせ (株)トムス ☎03-3704-6191

今回の撮影に使用したJZX100系チェイサーは、トヨタのワークスチームとして各レースカテゴリーで活躍している「トムス」のデモカー。トムスはチェイサーを駆って、1998年の全日本ツーリングカー選手権のチャンピオンを獲得している。そのマシンをベースとしたコンプリートカーが、この「X540」なのだ。

エアロは「フロントリップスポイラー(4万9000円)」と「フロントグリルタイプ2(3万8000円)」を装着(サイドステップは純正オプションのもの)。これら空力特性を追求したエアロと、同社の車高調「アドヴォクス」による約25mmの車高ダウンとがあいまって、スポーティな外観に仕上がっている。

ワンポイントのドレスアップに最適なエンブレム、「トムスクロームメッキ」。価格は9500円だ。

チャンピオンマシンのノウハウをフィードバックした「X540」チェイサー。このクルマの詳細は30〜31ページを参照。

マークⅡ・チェイサー・クレスタは、走り志向でもルックス重視でも楽しめるクルマだ。そのためホイール選びも、どちらの仕様にするかで若干変わってくる。走り志向なら、剛性や軽さ、ブレーキ冷却性などを重視したスポーティなモデルを選んで、高速ツーリングを楽しみたい。また、ドレスアップが目的ならディッシュやメッシュなど、ホイールデザインにこだわって仕上げていきたい。これから紹介するさまざまなホイールを参考に、自分の理想の1本をチョイスしよう！

WHEEL

ホイール

走り重視か、ルックス重視かがポイント！ 豊富なラインアップからベストワンを探そう

AVS MODEL5

同社の「VS5」の後を継ぐモデルとして誕生。軽量ツインスポークデザインが特徴だ。

■5万1000円(17×8.0+38)、6万3000円(18×9.0+45)他 ■(株)YFC

VOLK RACING TE37

軽くて強いことを目標に作り上げられ、バネ下荷重を軽減し、慣性重量を減らすことで、運動性能を高める。

■5万9000円(17×7.5+40)、6万7000円(18×8.5+40)他 ■(株)レイズ

VOLK RACING GT-A

交互にピアスボルトを配し、大胆に削りとったスポーク部分は走りとルックスを両立する。■5万円(17×8.0+31、44)、5万2000円(17×9.0+37、44)他

■(株)レイズ

Sebring ITC-S

同社の「ITC-X」を受け継ぐリムガードボルトが特徴のラウンド7本スポークモデル。

■3万9000円(18×7.5+42)、4万1000円(18×8.5+42)他 ■(株)レイズ

TOM'S V-pieza

端正なディッシュデザインをもち、クルマを上品に引き立てる。ダイヤモンドカットは5000円アップ。

■7万9000円(18×8.0+43)、8万1000円(18×9.0+44)他 ■(株)トムス

WORK MEISTER S1

サーキット生まれの2ピースホイール。豊富なオフセット設定は細かいセッティングにも対応。3ピースモデルもある。

■6万6000円(17×8.0+45)、7万6000円(18×8.0+45)他 ■(株)ワーク

WORK VS-SS

美しい極細のツインスポークは、軽量化や放熱性にも貢献し、機能性も高い。

■6万3000円(17×7.5+41)、6万9000円(18×9.0+51)他

■(株)ワーク

SIENA GENERATION Ⅱ

力強いメッシュデザインがハードな印象を与え、愛車をシャープに引き締める。

■5万9000円(17×8.0+38)
7万円(18×9.0+45)他

■(株)YFC

AVS MODEL7

スポーク部を限界まで伸ばすことで迫力あるフォルムを生み出したスパルタンモデル。

■5万円(17×8.0+40)、6万1000円(18×9.0+45)他

■(株)YFC

AVS MODEL6

リムまで伸びた6本スポークがレーシーなイメージをかき立てる。

■5万5000円(17×8.0+40)、6万7000円(18×9.0+45)他

■(株)YFC

TTE AM28352

トヨタの海外モータースポーツの本拠地TTE(トヨタ・チーム・ヨーロッパ)がプロデュースするホイール。

■7万円(18×8.5+40)

■エコープロジェクト(株)

ERAZER

美しく細かなフィンに施されたメッキ処理は、クルマの足もとを華やかにドレスアップする。■5万2000円(17×7.0+35)、5万4000円(17×8.0+35)他

■エコープロジェクト(株)

SCHNEIDER ITC-Ⅱ

エレガントなイメージの9交点スポークを採用したヨーロピアンホイール。

■4万3000円(17×8.0+45)、4万9000円(18×9.0+30、45)他

■(株)エーテック

WORK EUROLINE-S2

スリットを入れたスポーク部がリムまで伸び、よりホイールを大きく見せる。多彩なオフセットも魅力だ。

■5万円(17×8.0+45)、5万9000円(18×9.0+45)他 ■(株)ワーク

WORK MEISTER M1

スポーティなデザインと、細かなセッティングに対応する豊富なオフセットサイズが特徴。

■7万1000円(17×8.0+30)、7万3000円(17×9.0+30)他 ■(株)ワーク

OZ RACING OPERA-2

存在感あるエレガントなディッシュデザインをもつ鋳造2ピースホイール。

■8万3000円(18×8.0+40)、8万7000円(18×9.0+40)他

■エンケイジャパン(株)

ENKEI BORTEX-M Ⅱ

剛性アップ、軽量化を施したスポーティメッシュモデル。鋳造1ピース構造だ。

■3万8000円(17×8.0+35)、4万9000円(18×8.0+35)他

■エンケイジャパン(株)

ENKEI NT03

GT選手権などで得られたノウハウがフィードバックされた鍛造1ピースホイール。

■5万2000円(17×8.0+35)、6万9000円(18×9.0+42)他

■エンケイジャパン(株)

ENKEI RP02

余分な装飾を廃し、軽量化と剛性のバランスを追求した鋳造1ピースモデル。

■3万8000円(17×8.0+35)、5万1000円(18×9.0+30)他

■エンケイジャパン(株)

TTE LM-One

ル・マンで使用されたホイールをストリートにフィードバック。スパルタンなルックスが魅力だ。

■6万6000円(18×8+45)

■エコープロジェクト(株)

注意：各パーツのデータは2000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152〜153ページにあります。

FALKEN DE-1

足もとを包み込むような一体感あるディスク部が特徴。
■4万6000円(17×8+35、43)、6万7000円(18×8+35、43)他
■オーツタイヤ(株)

FALKEN MS-1

ツアラー的な落ち着いた雰囲気を漂わせるシンプルなシルエットが印象的なモデル。■4万5000円(17×8.0+35、43)、7万円(18×9.0+45)他
■オーツタイヤ(株)

FALKEN AZENIS Z

スポークにあしらわれた力強いロゴがレーシーな雰囲気を演出する。
■4万5000円(17×8.0+30、35)、4万7000円(17×9.0+35)他
■オーツタイヤ(株)

OZ RACING NOVA-2

スポーツセダンのために作られた高級感あふれる鋳造2ピースホイール。
■8万3000円(18×8+40)、8万7000円(18×9+40)他
■オーゼットジャパン(株)

OZ RACING CRONO

ラリーで鍛えられた高い強度、冷却性、精度を誇る鋳造1ピースモデル。
■6万2000円(18×7.5+38)、6万4000円(18×8.5+38)他
■オーゼットジャパン(株)

LEON HARDIRITT Kloster

スタンダードなデザインながら、存在感を醸し出す鋳造3ピースモデル。
■6万7000円(17×8.0+48)、7万7000円(18×9.0+46)他
■(株)スーパースター

Racing SPARCO Viper-R

ブレーキ冷却性と軽量化を追求したスポーティモデル。鍛造1ピース構造だ。
■7万2000円(17×8.5+30、35)、7万6000円(18×9.5+40)他
■(株)クリムソン

CLUB LINEA DIABLOS

スポーティかつ重厚な3ピースホイール。横向きにセットされたピアスボルトが個性的だ。■8万4000円(18×8.0+40)、8万8000円(18×9.0+40)他
■(株)クリムソン

CLUB LINEA CARRERA

鍛造削り出しの細く伸びたスポークが実際よりもホイールをワンサイズ大きく見せる。
■7万8000円(17×8.5+38)、8万1000円(18×9.0+23)他
■(株)クリムソン

AME Modelart Excellent

華やかで、迫力のあるディスクデザインがダイナミックな足もとへと変貌させる。
■6万円(17×8.0+42、45)、8万7000円(18×9.0+42、45)他
■(株)共豊コーポレーション

Speedline Corse CHRONO

シャープかつエレガントなフォルムをもち、ブレーキ冷却性が高い。■4万2000円(16×7.0+35)、4万8000円(17×7.0+40、45)他 ■(株)タルガ スピードラインコルセ・ジャパン・ディビジョン

Lowenhart LD1

深くとったアウターリムと大胆なディスクデザインが迫力のある足もとを演出する。
■7万3000円(17×7.5+36、43)、7万5000円(18×8.5+43)他
■(株)タケチプロジェクト

Bersaglio SPOKE

強烈な個性をアピールするツインスポークデザインはゴージャスにクルマをドレスアップ。■7万7000円(17×7.0+47)、7万9000円(17×8.0+35)他
■(株)タケチプロジェクト

INTEGRAL GT1

しなやかに伸びたスポークはビッグキャリパーにも対応。軽く、強く、ルックスも美しいホイールだ。
■5万円(17×8.0+45)、5万9000円(18×9.0+45)他 ■(株)スピードスター

LEOM HARDIRITT Ritter TYPE Ⅰ

ジャーマンテイストあふれるオーバーヘッド3ピースホイール。センターカバー付きのTYPE Ⅱもある。■6万7000円(17×8.0+48)、7万7000円(18×9.0+46)他 ■(株)スーパースター

Promoda Verse

40本のフィンが有機的なフォルムを創りだし、特殊パフが上品な輝きを放つ。ビッグセダンがメインのモデル。
■6万9000円(17×8.0+30)、9万円(18×9.0+30)他 ■(株)ディスモンド

5ZIGEN 5ZR COPSE

サーキットという過酷なコンペティションフィールドから生まれ、ハードな走りに対応する。■6万7000円(18×7.5+44)、6万9000円(18×8.0+43)他
■(株)ディジョンカーズ

5ZIGEN HEIDFELD

細身のスポークはデザイン面だけでなく、軽量化や冷却性などの機能面にも優れている。■7万9000円(18×7.5+44)、8万円(18×8.0+44)他
■(株)ディジョンカーズ

Speedline Corse CHAMP

世界ラリーで活躍したデザインを基に、高強度と軽量化を実現。写真は4穴モデルだ。■4万2000円(16×7.0+35)、5万円(17×8.0+35) ■(株)タルガ スピードラインコルセ・ジャパン・ディビジョン

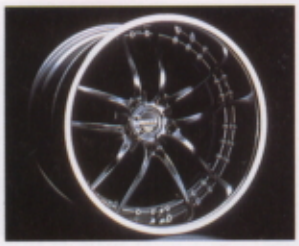
Speedline Corse COMPE-2

レースで使用していたホイールをロードスペック化したスパルタンモデル。写真は4穴モデルだ。■4万2000円(16×7.0+35)他 ■(株)タルガ スピードラインコルセ・ジャパン・ディビジョン

PIAA ROZZA STELLA

名前の通り星形ディッシュデザインを採用。起伏をつけることで立体的に見せ、エレガントな雰囲気を演出する。
■7万3000円(18×7.5+51)他
■(株)PIAA

PIAA ROZZA



センター部を小型化することでスポークを長く見せ、ブレーキ冷却性、応力分散性も向上させている。
■6万9000円(18×7.5+44)、7万3000円(18×8.5+44)他 ■(株)PIAA

RACING/G7 C5C

シンプルながら重厚な雰囲気を醸し出す。ディスク部をポリッシュ加工した「C5C改」もある。■8万9000円(17×8.0+41.9)、9万3000円(17×9.0+53.25)他
■(有)バナスポーツレーシング

marquis Promoda RegaMaster

1万トンの高荷重により形成された、高剛性、超軽量を実現した鍛造ホイール。超軽量ホイールの定番だ。
■6万3000円(17×8.0+45)、7万6000円(18×9.5+45)他 ■(株)ディスモンド

Promoda Dizzy

極力、ネジ等を表面に出さないフラッシュサーフェイスフォルムがすっきりとした印象を与える。■6万9000円(17×8.0+30、42)、9万円(18×9.0+30)他
■(株)ディスモンド

CONTENT UPLOADED BY AUTOMOBILE-CATALOG.COM
WWW.AUTOMOBILE-CATALOG.COM

Prodrive GC-07C

WRCで有名なプロドライブ社との共同開発で誕生。鍛造1ピースリバース構造でウエイトにも気を配ったモデルだ。■6万9000円(18×7.5+35、48)、7万1000円(18×8.5+39、44) ■ブリヂストンFVS(株)

Prodrive GC-05A

Vスポーク構造を採用し、軽量化を図った5本スポークモデル。
■4万5000円(17×7.0+45)、6万1000円(18×9.0+45)他
■ブリヂストンFVS(株)

B.I.M creative studio Bailador style M

繊細なメッシュラインは、上品さの中にもスポーティな感覚を表現する。
■5万8000円(18×7.5+38、48)、5万9000円(18×8.0+38、45)他
■B.I.M creative studio

B.I.M creative studio ZEIT R

シンプルだがダイナミックなフォルムの鋳造1ピースホイール。
■5万3000円(18×7.5+48)、5万9000円(18×9.5+48)他
■B.I.M creative studio

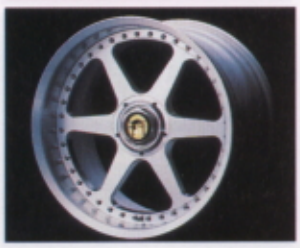
PIAA ROZZA MONO BLOCK

深いリムとスポークエンドの落とし込みがスポーティな印象を与え、足もとを際立たせる。
■4万2000円(17×7.5+44)、4万3000円(17×8.0+44)他 ■(株)PIAA

MANARAY SPORT VERTEC VR5-EXE

リーズナブルな価格ながら、ディープリムを採用した高級感あふれるデザインが特徴の1ピースモデル。■3万7000円(18×7.5+43)、3万9000円(18×8.5+45)他 ■マルカサービス(株)

MANARAY SPORT MS-6 HYPER



センターロックを連想させるセンターキャップ部の造りがポイント。広い開口部とディープリムが特徴だ。■8万8000円(17×8.0+30)、9万5000円(18×9.0+45)他 ■マルカサービス(株)

GANADOR PASION

流麗なフォルムは美しさや存在感をアップさせるだけでなく、放熱性や剛性も考慮している。
■7万3000円(17×8.0+38)、8万円(18×9.0+44)他 ■(株)マツショウ

BLITZ TECHNO SPEED WEEL Z2

3ピースリバースリムを採用して、剛性を落とすことなく軽量化と放熱性を向上させている。
■6万2000円(17×8.0+38)、8万円(18×8.0+45)他 ■(株)ブリッツ

BLITZ TECHNO SPEED WHEEL Z1

コンピュータ解析により、応力バランス、放熱性といった機能を高めている。キズにも強い塗装も特徴だ。
■7万4000円(17×8.0+38)、8万2000円(18×8.0+45)他 ■(株)ブリッツ

STAR FORM TYPE-D evolution

天然ダイヤで磨き上げられた鍛造アウターリムは、美しい輝きと高剛性を実現している。
■7万円(18×8.0+44)、7万2000円(18×9.0+49)他 ■(株)リアル

STAR FORM R2/REAL Racing

レースでの使用を想定した軽量、高剛性の鍛造1ピースモデル。
■5万6000円(17×7.5+38)、6万2000円(17×8.5+38)他
■(株)リアル

Grandeur KRAFT

リムフランジにまで伸びたスポークがホイールを大きく見せ、迫力のあるフォルムを造り上げる。■6万円(17×8.0+36)、7万6000円(18×9.0+36)他
■(株)ユーロックスジャパン

KEIICHI TSUCHIYA KS-CE

鍛造裂開工法を採用し、ハードな走行に耐える高い剛性と軽量化を実現したモデル。■6万3000円(17×8.0+45)、6万5000円(17×9.0+45)
■(株)モーデックス

MANARAY SPORT EURO KLASSE-AVANT

ディープリムにシャープな10本スポークを採用した、ユーロスポーツテイストあふれるホイール。■5万9000円(17×7.0+45)、6万5000円(18×8.0+45)他
■マルカサービス(株)

TRY FORCE ZELDA

3本スポークデザインにこだわり、軽さと強さと美しさを追求したホイール。
■5万5000円(17×8.0+45)、6万7000円(18×9.0+45)他
■(株)トライアル

PRECEDEO CST01 Hyper

ヨーロピアンスポーツを彷彿とさせる5本スポークホイール。カラーは全4色だ。
■4万5000円〜5万9000円(17×8.0+30、40)
■(株)ドゥオール

ALGENON INTELESSE

車に溶け込むようなシンプル&スマートなメッシュデザインをもつ。
■6万2000円(17×8.0+30)、7万4000円(18×9.0+43)他
■(株)ドゥオール アルジェノンオフィス

BASEL ES

天然ダイヤで磨かれた鍛造アウターリムは輝きを放ち、剛性アップと高いドレスアップ効果を果たした。
■7万1000円(18×8.0+44)、7万3000円(18×9.0+49)他 ■(株)リアル

BASEL CS

アウターリムを鍛造とすることで、十分な剛性も確保している。
■7万1000円(18×8.0+44)、8万円(18×9.0+49)他
■(株)リアル

A/X STILE-D

ラグジュアリーな雰囲気ながら、一体成型のリムを採用して剛性も確保している。
■5万6000円(17×8.0+45)、6万7000円(18×9.0+43)他
■ブリヂストン Inc.

GENERATION SPOKE

ヨーロピアンテイストあふれる雰囲気が車を上品にドレスアップする。
■6万7000円(17×7.0+42)、7万1000円(17×9.0+42)他
■レアマイスター

MEDUSA SERAPH

伝統的なメッシュモデル。ディスク部を薄くすることで迫力ある深いリムを表現した。
■6万3000円(18×8.0+38)、7万5000円(18×9.0+38)他
■(株)ナプレジャパン

MAHDI caesar TS-5

彫りの深いツインスポークとセンターキャップのマジョーラ色が、強烈なインパクトを与える。■5万円(18×8.0+45)、6万3000円(18×9.5+38)他
■(株)ナプレジャパン

TRY FORCE ZELDA MAGNUM

同社の「トライフォースゼルダ」を進化させ、ブレーキ冷却性、機能美を追求したモデル。■6万6000円(18×8.0+44)、7万円(18×9.0+44)他
■(株)トライアル

注意：各パーツのデータは2000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152〜153ページにあります。

マークⅡ／チェイサー／クレスタは、高級セダンとしての上品さを表現しながら、同時に走りのイメージを備えたスポーティセダンとしての顔ももつ魅力的なクルマだ。その魅力を引き出すためには、タイヤ選びも重要。グリップ性能と快適さのどちらを重視するかで、タイヤ選びも変わってくる。100系／90系には純正サイズで14インチというものもあるが、ここではツアラーV（純正タイヤサイズはF:205/55-16、R：225/50-16）からインチアップをする際のメインとなる、17、18インチのサイズを中心に紹介している。ホイールとのバランスや、ボディに干渉しないサイズを考慮して、走行ステージに応じたタイヤを選ぼう。

TIRE

タイヤ

自分の走りのスタイルに合ったタイヤを選ぶ それがドライビングを楽しむヒケツだ！

YOKOHAMA ADVAN NEOVA

ストリートアドバンの頂点に位置するのが、このネオバだ。温度依存性を小さくするシリカ配合コンパウンドを採用。コーナリング性能を飛躍的に向上させる「非対称・方向性パターン」と直進時に効率的な排水性を発揮する「アクアカット・ガルウインググルーブ」が高次元の走りを支える。

■オープン価格
■横浜ゴム（株）
235/45-17、245/45-17、255/40-17、235/40-18、245/40-18、他

BRIDGESTONE GRID Ⅱ

クルマのドレスアップを目的として、なおかつ運動性能を求めるユーザーへオススメのグリッドⅡ。サイドにリッジ加工を施すことでロープロファイルタイヤのスタイリッシュさをさらに強調した。F1マシンのノーズをイメージしたパターンが、耐ハイドロプレーニング性を向上させる。

■オープン価格
■（株）ブリヂストン
235/45-17、245/45-17、255/40-17、235/40-18、245/40-18、255/35-18、265/35-18他

BRIDGESTONE POTENZA RE711

ブリヂストン・スポーツタイヤのトップグレードであるポテンザRE711。ドライでの高い運動性能はもちろんのこと、タイヤが摩耗すると、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し、摩耗時の性能低下を抑制するAQドーナツ技術を採用している。

■オープン価格
■（株）ブリヂストン
235/45-17、255/40-17、225/40-18、235/40-18、245/40-18、255/35-18、265/35-18他

DUNLOP FORMULA FM901

スポーツカーはもとより、セダンやステーションワゴンでも、スポーツドライビングを楽しみたいという時代の要求に応えたフォーミュラFM901。静粛性や乗り心地を高次元でバランスさせつつ、ドライ&ウエット性能ともに高い性能を誇る。

■オープン価格
■住友ゴム工業（株）
235/45-17、245/45-17、235/40-17、255/40-17、235/40-18、245/40-18、255/35-18、265/35-18他

YOKOHAMA DNA dB

従来のアスペック・デシベルに環境性能をプラスしたのが「ディーエヌエー・デシベル」だ。運動性、快適性といった基本性能を高めながら、ころがり抵抗を低減させた。また、以前のパターンを踏襲しながら、低ノイズサイドグルーブの採用と専用に開発された「合体ゴム」により静粛性、耐摩耗性も向上した。

■オープン価格
■横浜ゴム（株）
235/45-17、245/45-17、255/40-17他

YOKOHAMA DNA GP

グランプリスポーツの後継モデルで、スポーツ性と静粛性・低燃費を高次元でバランス。シリカ結合コンパウンドを配合したスポーツ系「合体ゴム」を採用し、高い運動性能とウエットグリップ、そして転がり抵抗の軽減を実現した。また、燃費の向上、CO_2の削減といった環境へも配慮したニューコンセプトタイヤ。

■オープン価格
■横浜ゴム（株）
245/45-17、255/40-17、265/35-18他

OHTSU FALKEN ZIEX ZE-502

スポーツ&コンフォートモデルとして開発されたジークスZE-502。高い運動性能に、セダンレベルの快適性とファッショナブルさをプラス。センターの2本のグルーブはノイズの軽減と耐ハイドロプレーニング性に効果を発揮している。

■オープン価格
■オーツタイヤ（株）
205/60-15、205/55-16、225/50-16、215/45-17、235/45-17、215/40-17、255/40-17他

OHTSU FALKEN GR β RStune Ⅱ

ファルケン・スポーツタイヤ伝統のGRβ（ジーアールベータ）シリーズ、その最も進化したモデルだ。最新テクノロジーを導入したブロックパターンにより、ステアリング操作やアクセルワークに確実に反応する。また、シリカ配合コンパウンドにより強力なウエットグリップも確保。

■オープン価格
■オーツタイヤ（株）
235/45-17、245/45-17、255/40-17、225/40-18、235/40-18、245/40-18、255/35-18、265/35-18他

DUNLOP LE MANS LM701

快適性や乗り心地を重視したコンフォートタイプ。縦溝と同じ深さの横溝の採用で摩耗末期でも横溝が残り、優れた排水性を確保。また偏摩耗を防止し、ロングライフも実現させながら、消音ブロック配列を工夫することで「カン高い」とか「こもる」といった不快な音を軽減している。

■オープン価格
■住友ゴム工業（株）
235/45-17、245/45-17、255/40-17、255/35-18、265/35-18他

TOYO TRAMPIO Gu:wn

ドリフトも楽しめて、街乗りもラク、しかもリーズナブルなハイパーパフォーマンスモデルがこのギューンだ。ステアリングの初期操舵の手ごたえを一段とアップ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わえる。豊富なラインアップも魅力だ。

■オープン価格
■東洋ゴム工業(株)
235/45-17、235/40-17、255/40-17、235/40-18、245/40-18、255/35-18、265/35-18他

TOYO TRAMPIO F-08

トランピオのスポーツタイヤシリーズの中でも特にサーキットやワインディング性能を重要視して開発されたF-08。ハイミューコンパウンドとワイドトレッド&大ブロックを組み合わせ、限界域でグリップを自在にコントロールする楽しさを満喫できる。なおかつ耐摩耗性も向上させたモデルだ。

■オープン価格
■東洋ゴム工業(株)
235/45-17、245/45-17、215/40-17、235/40-17、255/40-17、他

OHTSU FALKEN DIGNEO

オーツタイヤがビッグセダンの出力・性能を無駄なく引き出すために開発したディグネオ。振動吸収ゴムの採用によりタイヤ表面と路面の間で発生する騒音を抑制し、静かで快適な車内空間を作り出す。また、ドライ・ウエットを問わず、高速での安定した走行性能にも定評がある。

■オープン価格
■オーツタイヤ(株)
205/65-15、205/55-16、225/50-16他

MICHELIN GTX VIRAGE

独創的なトレッドパターンとフラット&ワイドな接地面をもつモデル。ラインを狙い通りにトレースするコーナリング性能と、ドライバーの意志に忠実に従うダイレクトなステアリングレスポンスが魅力のスポーティタイヤだ。

■オープン価格
■ミシュランタイヤ販売(株)
205/60-15、205/55-16、225/50-16、215/45-17、235/45-17、215/40-17、255/40-17他

MICHELIN SX-GT

高速での本格的なスポーツ走行からタウンユースまで、優れたドライ&ウエット性能、静粛性と乗り心地のよさを高レベルで両立。高剛性ショルダーブロックの採用と、タイヤ接地圧の均等化で、クセのないハンドリングと高速操縦安定性を実現した。また、トレッドパターンを追求してスポーツ走行性と耐偏摩耗性を同時に向上させている。

■オープン価格
■ミシュランタイヤ販売(株)
235/45-17、255/40-17他

TOYO TRANSAS CRU:Z

ビッグセダン・インチアップ専用タイヤであるクルーズ。高速走行時の安定したクルージングを楽しむための静粛性と快適な乗り心地を両立させた。3本のワイドグルーブと排水性の高い1WAYパターンとシリカ配合コンパウンドは安心感のあるウエットグリップを発揮する。

■オープン価格
■東洋ゴム工業(株)
235/45-17、235/40-17、255/40-17、225/40-18、235/40-18、245/40-18、255/35-18、265/35-18他

GOODYEAR DUCARO REVSPEC

優れたドライ&ウエット性能、静粛性と乗り心地のよさを高レベルで両立。高剛性ショルダーブロックの採用と、タイヤ接地圧の均等化、クセのない良好なハンドリングと高速操縦安定性を実現している。また、トレッドパターンを追求してスポーツ走行性と耐偏摩耗性を同時に向上させているのだ。

■オープン価格
■日本グッドイヤー(株)
235/45-17、255/40-17、225/40-18、235/40-18、255/35-18、265/35-18他

GOODYEAR EAGLE F1

グッドイヤーの中では、スポーツモデルのトップに位置付けられているのが、この「イーグルF1」。クセのない安定したハンドリングとコントロール性をもち、さらに高速度対応ながら、静粛性が高いのも特徴だ。ドライバーが疲れにくく、かつスポーティな味付けになっている。

■オープン価格
■日本グッドイヤー(株)
235/45-17、215/40-17、235/40-17、255/40-17、225/40-18、235/40-18、255/35-18、265/35-18他

MICHELIN Pilot HX MXM

上質な乗り心地を重視した結果、高い静粛性、耐摩耗性、優れたウエット性能を高い次元でバランスさせた。安定感のあるハンドリング性能は、高速走行時も快適な走りが楽しめるコンフォート系モデルだ。

■オープン価格
■ミシュランタイヤ販売(株)
205/60-15、205/55-16、225/50-16他

PIRELLI DRAGO

スポーツカテゴリーに属するドラゴは圧倒的なウエット性能を誇る。その秘密は、太い「センター溝の底部に補強を施し、さらに断面を「W」の形にした「W.E.T」パターンが特徴。このパターンが高い排水性を確保すると同時に、コーナリング時のトレッド変化を防ぎドライグリップも向上させる。

■オープン価格
■ピー・アンド・エー(株)
225/50-16、215/45-17、235/45-17、255/40-17他

PIRELLI P-Zero System

ハイパワー後輪駆動車に求められる前後輪それぞれの役割に着目し、前後異パターン装着を推奨するウルトラプレミアムモデル。フロントには「ディレッツィオナーレ」という排水性を高めた前輪専用モデルを、そして後輪には「アシンメトリコ」という大パワーを受け止める駆動輪用モデルを採用している。

■オープン価格
■ピー・アンド・エー(株)
235/45-17、245/45-17、235/40-18、245/40-18、255/35-18、265/35-18他

GOODYEAR SUPER DUCARO F1

F1のレインタイヤに採用された曲線パターンを踏襲した、同社の「デュカロF1」をさらに進化させたスポーティツーリングトップモデル。3本の広くて深い周方向溝や回転方向指定デザインが、耐アクアプレーニング性能を大幅に向上させつつ、ドライグリップも確保。高速走行時の接地面積も従来の2倍だ。

■オープン価格
■日本グッドイヤー(株)
235/45-17、255/40-17、245/40-18、265/35-18他

注意：各パーツのデータは2000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152〜153ページにあります。

High Quality Performance PRODUCED BY

BN Sports

FAX ORDER 24h OK!

〒304-0004 茨城県下妻市 大木1235-2
営業時間 年中無休 AM10:00～PM8:00
TEL:0296-45-1760
FAX:0296-30-5978

販売代理店：三共（株）・D-SPEED / DC company

通信販売ご利用方法
銀行振込：常陽銀行 下妻東支店 普通1168182
有限会社 ビーエヌ・スポーツ
※現金書留でもお受け致します。

・表示価格には、消費税、送料は含まれておりません。・製品の仕様、価格は品質向上の為、予告なく変更する場合があります。・当社の製品は全製品白ゲルコート仕上げです。・お客様の都合による返品、交換、キャンセルは原則として致しておりません。・業販も承ります。

New

90 CHASER 前・後期

○フロントバンパー(Type-II) ¥ 63,000
○サイドステップ ¥ 48,000
○リアバンパー ¥ 68,000
●3点セット価格 ¥ 175,000

100 MARK-II 前・後期

○フロントバンパー ¥ 73,000
○サイドステップ ¥ 48,000
○リアハーフ ¥ 53,000
●3点セット価格 ¥ 169,000

New

100 CHASER

○フロントバンパー(前・後期) ¥ 63,000
○サイドステップ ¥ 48,000
○リアバンパー ¥ 68,000
●3点セット価格 ¥ 169,000

New

80/81 MARK-II CHASER/CRESTA

○フロントバンパーType-II ¥ 54,000

100 MARK-II 後期

○フロントハーフ(後期) ¥ 38,000
○サイドステップ ¥ 48,000
○リアハーフ(前・後期) ¥ 53,000
●3点セット価格 ¥ 135,000

New

100 CHASER

○フロントハーフ(後期) ¥ 38,000
○サイドステップ ¥ 48,000
○リアアンダー ¥ 44,000
●3点セット価格 ¥ 126,000

100 MARK-II

○フロントハーフ ¥ 34,000
○サイドステップ ¥ 48,000
○リアアンダー ¥ 44,000
●3点セット価格 ¥120,000

100 CHASER

○フロントハーフ(前期) ¥ 38,000
○サイドステップ ¥ 48,000
○リアアンダー ¥ 44,000
●3点セット価格 ¥ 126,000

90 MARK-II

○フロントバンパー(前・後期)Type-II ¥ 59,000
○サイドステップ ¥ 48,000
○リアバンパー ¥ 68,000
●3点セット価格 ¥169,000

フロントスポイラー

90 CHASER

○フロントバンパー(前・後期) ¥ 58,000
○フロントハーフ(前期) ¥ 30,000
○サイドステップ ¥ 48,000
○リアアンダースポイラー ¥ 40,000
●3点セット(フロントスポイラー) ¥ 115,000
●3点セット(フロントバンパー) ¥ 140,000

リアアンダー

90 CRESTA

○フロントバンパー(前・後期) ¥ 58,000
○サイドステップ ¥ 48,000
○リアアンダー ¥ 40,000
○リアバンパー ¥ 58,000
●3点セット価格(リアアンダー) ¥ 140,000
●3点セット価格(リアバンパー) ¥ 160,000

フォグランプ90前期マーク用使用

Special Price

80/81 MARK-II CHASER/CRESTA

○フロントバンパー ¥ 55,000 ▶ 4.3万円
○サイドステップ ¥ 40,000 ▶ 3.3万円
○リアバンパー ¥ 58,000 ▶ 4.8万円
●3点セット価格 ¥145,000 ▶12.0万円
～マーク前期～
○リアスムージングパネル ¥ 15,000

フロントスポイラー

90 MARK-II

○フロントバンパー(前・後期) ¥ 58,000
○サイドステップ ¥ 48,000
○リアアンダー ¥ 40,000
○フロントスポイラー(前期専用) ¥ 30,000
●3点セット(フロントバンパー) ¥ 140,000
●3点セット(フロントスポイラー) ¥ 115,000

CONTENT
WWW.CARCONTENT.COM

EXHAUST MANIFOLD

for 1JZGTE(vvt-i)

forJZX100

エキゾーストマニホールド ¥160,000
●純正交換タイプ ●3mm厚ステンレス製 ●6-2-1にて集合
●純正サクションを取り外し、取り回しの自由度を確保してロングタイプにすることにより、トルクが増し、振動を吸収し、割れにくくさせています。
●当社ショートサクションパイプもしくは、HKS製レーシングサクションをお使いください。

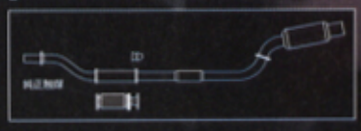
ショートサクションパイプキット ¥18,000
※純正ブローオフ取り付け不可

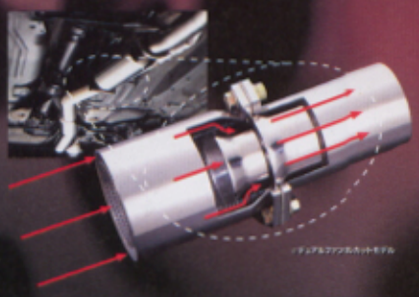
エキゾーストマニホールドキット forJZX100
¥170,000 ●ショートサクションパイプキット付き

D-GROW SINGLE

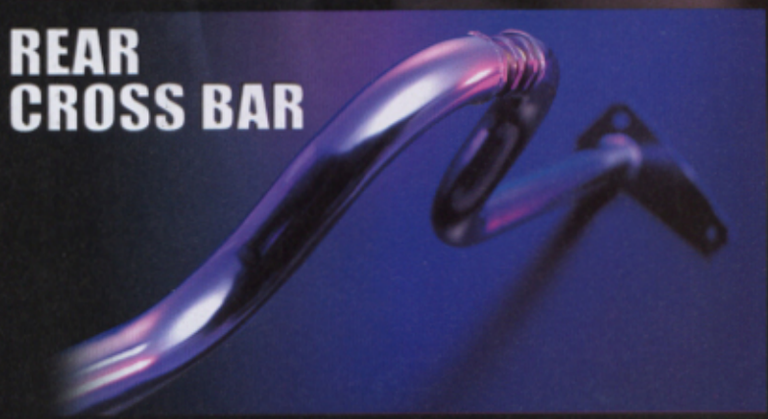
ダイレクトなアクセルレスポンスとハイパワーを両立させるため"D-GROW"は76.3φのフロント、90φのメイン、130φのテールエンドというオールステンレスパイプによる異径構造と、パイプの曲がりを極力減らすためメインサイレンサーを斜めにセットするという直線的なレイアウトを採用。さらにメインパイプ先端にセットされる取り外し可能なデュアルファンネルが排圧の低下を防ぎレスポンスを向上させる。このエキゾーストシステムは走りの本質を知る人の為にある。

JZX100
メインマフラー ¥138,000(90φ)
スポーツマフラー ¥168,000(純正第一触媒使用)
(90φ→出口130φ斜め出しデュアルファンネル付)
スポーツマフラー ¥183,000
(76.3φ→90φ→出口130φ斜め出しデュアルファンネル付)
触媒アダプター ¥15,000
(D-GROWスポーツマフラーに触媒をつけるための専用アダプター)


純正触媒


※デュアルファンネルカットモデル

REAR CROSS BAR



あらゆる状況下での速さを追求していくと、パワー以上に重要なポイントが見えてくる。それはボディ剛性。これがしっかりしていないと路面からの入力や駆動輪から伝わる力、コーナリング時に発生する遠心力などによってボディがねじれるため、正確なサスペンションストロークは望めなくなる。確かにサスペンション取り付け部の剛性がフロントリアのストラットタワーバーで向上する。しかしそれだけでは解消できないボディ中央部の剛性アップを可能にするのが"REAR CROSS BAR(リアクロスバー)"後部座席の乗員スペースを確保しながらも確実に剛性アップを果たし、取り付けもいたって簡単。このダイレクトなフィーリングは、コントロールすることを知ってしまったハイレベルなドライバーにこそ、味わってもらいたい。

80,90系 ¥32,000
全車ターンバックル調整式・付属品
専用レンチ付・スチールメッキ

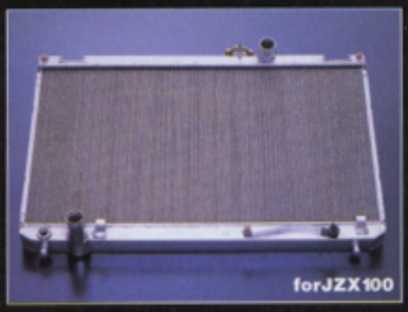
ストッパー2セット(裏板×2、ボルトナット付) 全車 ¥12,000

オールアルミラジエター ¥59,000
●軽量2層アルミコア
●ラジエターキャップ取り付け部削り出し、高圧キャップ対応

forJZX100

ウォーターポンププーリー ¥18,000
●アルミ製軽量タイプ
●ノーマル比20%UPの大径化により、高回転使用時のキャビテーションを防止

オールアルミラジエターキット forJZX100
¥75,000 ●ウォーターポンププーリー付き


forJZX100

forJZX100

シフトカラー 5点KIT ¥7,800
1 シフトセレクターボール部カラーがプラスティック製の為、熱で変形しクリアランスが広くなるのをリン青銅化にして変形を抑えます。
2 シフトレバーボール部上下のゴムが劣化し変形するのをアルミカラーにして変形を抑えます。
3 シフトレバーステーブッシュがプラスチック製でクリアランスが広い為、アルミ製でクリアランスの少ない物で動きを制限します。
1～3を要しシフトフィーリングを向上させるパーツです。

forJZX100

エクステンション純正交換タイプ ¥45,000
●76.3φの大口径により排圧の低減を計りブーストを安定させます。

DoubleSix
F18×8.5J+20(Lo-Disk)
R18×9.5J+30(Lo-Disk)
F.R.フェンダーつめ折り加工

WIDE USE PARTS

汎用リアスポイラー ¥85,000

汎用電動エアロミラー ¥40,000
※純正ミラープレートは別途必要です。

汎用ダクト
(白ゲルコート,左右セット)
¥20,000

※カット用型紙付き

汎用アンダーカバー ¥45,000

ブースト計(シルバー)
●φ60 ¥16,000
●φ80 ¥18,000

Ca-Luck ドゥーラック 〒224-0042 神奈川県横浜市都筑区大熊町 73 Tel.045-471-0500 Fax.045-471-0511
●価格および仕様は予告なく変更する場合があります。●価格に消費税、送料、取付工賃は含まれておりません。●資料をご希望の方は、住所・氏名・年齢・TELを明記の上、切手500円分を同封して郵送にてご請求ください。

TRD Sportivo

SUSPENSION SET

目指したのは、高い運動性能と
快適な乗り心地を同時に向上させた
新次元のステアリングフィール。

for NEW MARK II

新型マークII用早くも登場！

TRDスポルティーボサスペンションセット
MARK II (JZX110用)
＊車高約15～20mmDOWN
[ターボ車：約－20mm／NA車：約－15mm]
●フルセット／¥180,000
●ショックアブソーバーセット／¥61,000
●スプリングセット／¥40,000
●スタビライザーセット／¥79,000

※写真は装着イメージです。エアロパーツは純正オプション品です。

■乗り心地と運動性能の両立。

「走りを楽しむため」には、路面の凹凸、継ぎ目等に頻繁に遭遇する現実の公道走行において、極力ドライバーにストレスを感じさせないことが重要であると考え、TRD Sportivoサスペンションセットは運動性能と乗り心地の絶妙なバランスを図るとともに、助手席、後席での乗り心地も重視して開発されています。

■トータルセッティング。

TRD Sportivoサスペンションセットは、ショックアブソーバー、スタビライザー、コイルスプリングを同時装着することを前提に開発されたサスペンションセットです。TRDが目指す本当のストリートサスペンションを完成させるためには、同時装着をお勧めいたします。

■本当の意味でのストリート仕様。

日常での使用に不都合がないよう、車高の下がり量は運動性能と日常性を勘案し、約－15～－20mmとし、これによってストローク量を確保して乗り心地に配慮するとともに、重心を下げることでロールを抑制しています。また、車高を変化させることにより、スタイリングもよりスポーティに仕上げられます。

※ただし、他社製マフラー装着時やタイヤサイズ、エアロパーツ装着などにより、この限りでない場合があります。

■安定感に優れた乗り心地。運動性能も格段に向上。

TRD Sportivoサスペンションセットなら、スポーツドライビング時にも確かな接地感が伝わり、安定感のあるドライビングを実現します。また、限界域でのコントロール性が高いため、急激な姿勢変化に陥ることがなく、ドライでもウェットでも安全で安心感のあるスポーツドライビングが楽しめます。

■メーカー直系の安心感・信頼感、1年2万キロの保証付き。

TRD Sportivoサスペンションセットは細かな評価項目と厳しい基準を設定し、TRDがレースフィールドで培ったノウハウと、ワークスだけが持てるトヨタ車に関する膨大な資料をフル活用し、開発テストを徹底的に行って開発しています。しかも1年2万キロの保証を実施。これによりカスタマイズ入門者のお客様も、これまでのいわゆる「スポーツサス」の耐久性に懐疑的であったお客様にも安心してお求めいただけます。

●その他のTRD Sportivo設定車種
・アルテッツァ（SXE10/GXE10）・セリカ（ZZT231）
・MR-S（ZZW30）・ヴィッツ RS（NCP13/NCP10）

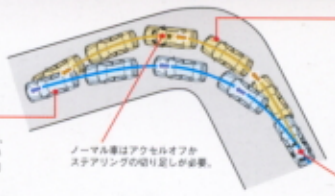
for ARISTO

進化した走り、スポルティーボ
ハイグレードスポーツセダンの走りが、
さらにアクティブに生まれかわる「TRD Sportivo」。

TRDスポルティーボサスペンションセット
アリスト（JZS161ターボ専用）＊車高約20mmDOWN
●フルセット／¥170,000 ●ショックアブソーバーセット／¥60,000
●スプリングセット／¥43,000 ●スタビライザーセット／¥67,000

コーナリング時の運動性能

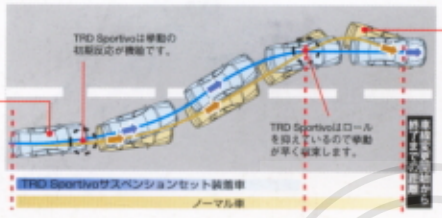
ある程度スピードが乗った状態でも、コーナーのピークに対してできるだけ膨らますに、ステアリングの切り足しなしで曲がれることが理想です。



TRD Sportivo サスペンションセット装着車
初期ハンドリングレスポンスが良く、素早く操作に反応するため、余裕を持ってコーナーの奥に進入できます。ロールを抑制しているためコーナーでの姿勢が安定し、車体の回頭性がよく、理想的なラインで曲がれるため、早めのアクセルオンが可能です。

車線変更時の安定性

車体がブレることなく、最小のステアリング修正で車線変更の動作を収束させられることが理想です。



TRD Sportivo サスペンションセット装着車
重心が低く、足回りも最適なチューニングが施されているため、高速走行時の挙動が安定します。クルマがステアリングの切り角に対して素直に反応することにより、ドライバーの思い通りのラインで車線変更ができ、挙動の収束も早いため、余裕を持ったドライビングが可能です。

Racing Development
TRD
トヨタ テクノクラフト株式会社・TRD
〒222-0002 横浜市港北区師岡町800 TEL(045)540-2121 FAX(045)540-2122
●TRDホームページアドレス http://www.toyota-ttc.co.jp/
●アムラックスコレクション／〒170-0013 東京都豊島区東池袋3-3-5 トヨタオートサロン・アムラックス東京 B1 TEL(03)5391-1781 FAX(03)5391-1780
●TRD PADDOCK／〒135-0064 東京都江東区青海1丁目地先パレットタウン メガ ウェブ トヨタ シティショウケース1F TEL／FAX(03)3599-0551
●TRDダイレクトショップ多摩(多摩工場内)／〒192-0033 東京都八王子市高倉町55-1-5 TEL(0426)46-3440 FAX(0426)46-2815
●芝浦工場／〒108-8534 東京都港区芝浦4-8-3 TEL(03)3453-2527 FAX(03)3453-3277
●荻窪工場／〒168-0081 東京都杉並区宮前1-20-22 TEL(03)3332-1181 FAX(03)3332-1186
●深川工場／〒136-0076 東京都江東区南砂2-8-1 TEL(03)3647-7611 FAX(03)3649-3891

●[illegible]は、取付費を含まない希望小売価格(消費税抜き)です。●この広告に掲載されている内容は、平成12年10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・全国コクピット店・タイヤ館、全国有名モータースポーツショップ、及びアムラックスコレクション、TRDダイレクトショップ多摩へどうぞ。（アムラックスコレクション、TRDダイレクトショップ多摩ではTRD新発売商品展示コーナーを実設しております。）また、トヨタテクノクラフト(株)の各工場プロジェクトでも直接お買い求めいただけます。●カタログをご希望の方は住所・氏名・年令・所有車(型式)及びカタログの種類を明記の上、80円切手3枚と資料請求券を同封して封書でTRD販売促進グループへご請求いただくか、お近くの取扱店へお問い合わせください。●TRD 2000総合カタログVol.8 A4判・全296ページは、価格3,500円にて紹介発売中です。

スピードはひかえめに。シートベルトやチャイルドシートを忘れずに。

Drive Your Dreams. 人、社会、地球の新しい未来へ。 TOYOTA

●クルマというものの、さらなる先へ。プラットフォームから一新した、ひとつの理想型。●包み込まれ、解き放たれる空間を。上質が迎えるシート、華やぐワインレッドの木目調パネル、操作フィーリングにこだわったスイッチ類。●心昂ぶる印象を。流麗でダイナミックなプロポーション。●クルマというものを心から愛するドライバーへ。あたらしいマークII。

Photo: 2.5 GRANDE iR-V。ボディカラーはシルバーメタリック(1C0)。全長4,735mm×全幅1,760mm×全高1,440mm。エンジン:1JZ-GTE VVT-i 最高出力(ネット):206kW(280PS)/6,200r.p.m. 最大トルク(ネット):378N・m(38.5kg・m)/2,400r.p.m.

2.5 GRANDE iR-V… A/T 336.0万円 / 2.5 GRANDE G … 306.0万円 / 2.0 GRANDE … 235.0万円

※価格はメーカー希望小売価格で参考価格です。※価格は各販売店が独自に定めていますので、詳しくは販売店までおたずねください。※価格はスペアタイヤ、タイヤ交換用工具付の価格です。保険料、税金(含む消費税)、登録料などの諸費は別途申し受けます。※価格にはオプションおよび取付費は含まれません。※価格は北海道・沖縄地区を除く価格です。

カタログのご請求は、下記無料ダイヤルで365日24時間受け付けております。[トヨタ自動車お客様センター 0070-800-778899]お問い合わせ、ご相談は、月～金(除く祝祭日)9時～12時、13時～17時で受け付けております。東京地区は東京トヨタでも取り扱っております。大阪地区は大阪トヨタで取り扱っております。

From TOYOPET

詳しくは!www.toyota.co.jp/Mk2

EXPO 2005 AICHI

[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.55

トヨタ・マークII／チェイサー／クレスタ No.2

平成13年1月9日発行
発行人●西ケ谷治男　編集人●松井亜希彦
発行所●株式会社ニューズ出版　〒154-0005　東京都世田谷区三宿2-47
広告☎03-5430-4441　販売☎03-5430-4440
編集部●〒154-8575　東京都世田谷区三宿2-15-1F　☎03-5430-4465

定価：本体2000円＋税
雑誌66718-28　NEWs PUBLISHING CO.,INC.
2001 PRINTED IN JAPAN　凸版印刷株式会社

ISBN4-89107-058-7
C9475 ¥2000E

9784891070588
1929475020001