月刊ap特別編集

MARKII CHASER・CRESTA

TATSUMI MOOK STREET PERFECT TUNING

ストリート完全チューニング

JZX100 JZX90 JZX81

チューニングからドレスアップまで
マークII・チェイサー・クレスタの楽しみ方を完全網羅

1JZ-GTE最先端エンジンチューン
ポイント別 パワーアップテクニック

完全決着!
3兄弟ゼロヨン対決

ユーザー必見 迫力のJZX パーツカタログ

マークII・チェイサー・クレスタ 最新ドレスアップ・テクニック

完全実装着 ホイール マッチングデータ

ドリフトマシンの作り方マニュアル

注目の車高調パーフェクトテスト
サーキット インプレッション

初心者でもラクにこなす
パーツ取り付けナガイド

AVS
Advanced Vehicle System

Model 7
Original Design

YOKOHAMA ALUMIWHEEL
DESIGN LABORATORY

AVS MODEL 7 SIZE LIST
"エイブイエス モデル セブン"

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

COLOR:SILVER METALLIC, GOLD(○印設定なし), GUN METALLIC(○印設定なし)

CHASER tuned by HKS Kansai F;19×8.0J 114.3-5-40 (53522) R;19×9.0J 114.3-5-45 (03562) AVS MODEL 7 GOLD

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

YOKOHAMA
Performance Wheels

MANARAY SPORT

ARMSDESIGN

CHASER
JZX100 M/C前

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

■REAR UNDER SPOILER TYPE-1（左右2本出マフラー用）

■REAR UNDER SPOILER TYPE-2

NEW CHASER
JZX100 M/C後

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

■REAR UNDER SPOILER TYPE-1

■REAR UNDER SPOILER TYPE-2（左右4本出マフラー用）

ヴァーテックVR5
VERTEC VR5

1885 off+35/+45 114.3-5 ¥38,000
1895 off+35/+45 114.3-5 ¥40,000

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

ヴァーテックVR5エグゼ
VERTEC VR5 EXE

1875 off+32/+43 114.3-5 ¥37,000
1885 off+35/+45 114.3-5 ¥39,000
1895 off+35/+45 114.3-5 ¥41,000

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

ARMSDESIGN
MANARAY SPORT

新潟のオートカルチャー
MANARAY
maruka service
MOTOR SPORT SALES AND SERVICE

●マルカサービス（株）〒453-0861名古屋市中村区岩塚本通2-1-2 MSビル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1-23-16 MSTビル TEL/03-5423-9701
●（株）マルカサービス仙台〒984-0013仙台市若林区六丁の目南町8-22 TEL/022-288-9951

Cisco Kids.
CONTENT UPLOADED BY
WWW.CISCOKIDS.COM

APEXi

最強のツアラーのために。

最強のエンジンユニットが
あらゆるチューニングステージで
ポテンシャルの高さをアピールする。
ライトからハードチューンへ
JZX90&100を未知なる領域へ誘う
アペックスチューニングパーツ。

APEX POWER SPORTS

EXHAUST

APEX ORIGINAL 日米特許取得

WS WORLD SPORTS MUFFLER
保安基準適合

世界へ向けるNew Standard。
ハイブリッドサイレンサー搭載。

●WSマフラー
JZX90/JZX100(NA)
¥58,000

GT SPEC. MUFFLER
保安基準適合

オールSUS304の軽いたサウンド。
極太メガホン管が生む驚異のハイパワー!!

●GTspec.マフラー
JZX90(ターボ)¥86,000　JZX100(ターボ)¥88,000
●GTspec.フロントパイプ JZX90 ¥25,000　JZX100 ¥25,000

サーキットから生まれた元祖斜め出し!メガホン構造で全域パワーアップ!!
保安基準適合

N1 MUFFLER　N1 METAL　N1 DUAL

●N1マフラー/N1メタル(N1メタルは受注生産です)
JZX90(ターボ)¥67,000/ JZX100(ターボ)¥69,000
JZX90/JZX100(NA) ¥69,000

●N1デュアル JZX90(ターボ)¥98,000
●N1フロントパイプ 各¥21,000
(JZX100は触媒装着不可のため競技専用品)

ハイブリッドサイレンサー&メガホン構造採用。信頼のJASMAシリーズ。 JASMA

SUPER MEGAPHONE
JZX90(ターボ)¥83,000
JZX100(ターボ)¥75,000
JZX90/JZX100(NA) ¥75,000

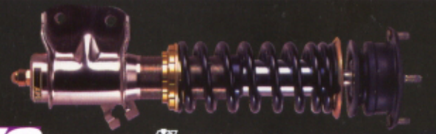
RS RACING SPORTS
JZX90(ターボ)¥85,000

Drink
JZX90/JZX100(ターボ)¥85,000

FOOTWORK

N1 99spec. DAMPER
保安基準適合

ワインディング&ストリートの走行性能と乗り心地を両立。
●N1ダンパーTYPE R(99spec.)¥228,000(φ40・13段減衰力調整・全長調整機能付)



WS WORLD SPORTS N1 DAMPER
保安基準適合

限界域で粘る、どこでも踏める。
世界基準の上質な乗り心地を提供。

●N1WSダンパー　¥116,000(純正アッパーマウント対応/ピロアッパーへの交換も可能)

GT SPEC. Suspension
保安基準適合

特性を自在にコントロール。
バンプラバー&バッカー装備
GTspec.サスペンション。

●GTspec.サスペンション
JZX90(ターボ)　¥52,000
JZX100(ターボ)　¥42,000

Sports Suspension
保安基準適合

走りとスタイリングの両立
手軽なスポーツサス。

●スポーツサスペンション
JZX90(ターボ)　¥39,000
JZX90(NA)　¥36,000
JZX100(ターボ/NA)　¥37,000

高性能&リーズナブルなブレーキセット。

SUPER BRAKE ROTOR
N1 BRAKE PAD

●スーパーブレーキローター
フロント ¥38,000(左右)
●N1ブレーキパッド
フロント ¥15,000
リア ¥13,000

保安基準適合

本格サーキットユースに。GTspec.。

GT SPEC. BRAKE ROTOR
GT SPEC. BRAKE PAD

●GTspec.ブレーキローター
フロント ¥62,000(左右)
●GTspec.ブレーキパッド
フロント ¥16,000
リア ¥14,000

保安基準適合

SUCTION

GT SPEC. INTERCOOLER
保安基準適合

(¥20,000ダウンでお求め易くなりました)

デルタ断面整流エアロチューブ。流体力学を極めたインタークーラー。
●GTspec.インタークーラー タイプSRS(旧価格 ¥148,000)→ 新価格 ¥128,000
●GTspec.インタークーラー タイプRS (旧価格 ¥138,000)→ 新価格 ¥118,000
●スーパーチャンバー(純正配管対応アルミパイプキット)　JZX90 ¥50,000/ JZX100 ¥48,000

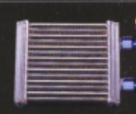
SUPER SINTAKE

デュアルファンネルが生む超効率。
40,000kmメンテフリー。
●スーパーインテーク
(むき出しタイプ)各¥22,000

TWIN CHAMBER

2室構造のレスポンス!
音量3段切り替え可能。
●ツインチャンバーブローオフバルブ
JZX90/JZX100 各 ¥32,800

●スーパーインテークフィルター
(純正タイプ)各¥5,800



PRO MAX OIL COOLER

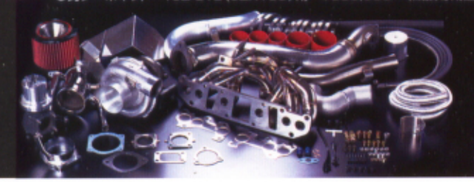
レーシングスペック搭載。
本格オイルクーリングシステム。
●プロマックスオイルクーラー
JZX90用　¥168,000(フルキット)

勇

高効率SUSマニホールド仕様のF1タービン・コンプリートキット。

"ISAMU" TURBO RX6B KIT

●勇ターボキット　1JZ-GTE(JZX100)用　¥580,000　(競技専用品)



ELECTRONICS

POWER FC
APEXi POWER FULL COMPUTER UNIT

あらゆるセッティングをこの1台で!
完全置換・レーシングレベルのフルコンピューター。

●パワーFC
JZX100(1JZ-GTE・MTのみ)　¥98,000
●APエンジニアリングオリジナルパワーFC
JZX90(1JZ-GTE・MTのみ)　¥118,000
(アペックスエクセルティーラーのみの取扱となります)
●FCコマンダー(JZX100用)　¥35,000
●ブーストコントロールキット(JZX100用)　¥38,000

AVC-R ACTUATOR VALVE CONTROLLER TYPE R　S-AFC SUPER AIR FLOW CONVERTER

最新インターフェイス搭載。燃調&ブーストコントローラーの進化形!

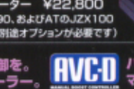
●AVC-R
¥58,000
(取付ステー付属)

●S-AFC
¥38,000
(取付ステー付属)

REV/SPEED METER

回転・車速をデジタル表示。
0-400計測も可能。
●レブスピードメーター　¥22,800
(94/99以降のJZX90、およびATのJZX100はリミッターカットに別途オプションが必要です)

AFC 燃調補正に最も手軽。コンパクトなAFC。



●AFC　¥24,800

SUPER ITC 回転別に点火時期制御を。

●スーパーITC
¥38,000
(1JZ-GTEのみ対応)

AVC-D 燃調&ブーストコントローラー。

●AVC-D
¥38,000
(別途ウエストゲート用付属品セット¥1,000が必要です)

EL SYSTEM METER

闇に輝くELブルー。
高性能φ60電子メーター。

●機械式ブーストメーター　¥13,000
●電子式ブーストメーター　¥29,800
●排気温度メーター　¥34,000
●温度メーター　¥31,000
●圧力メーター　¥36,000
(価格はホワイトパネル/ブラックパネル共通)

株式会社アペックス
製品に関するお問い合わせは アペックスお客様相談室 TEL042-778-7410 またはお近くのアペックス営業所まで　●電子メールでのお問い合わせは faq@apexi.co.jp までどうぞ。
●本社 〒229-1124 神奈川県相模原市田名10440-1　●営業所:東北/TEL.022-783-8355　中関東/TEL.048-845-2138　南関東/TEL.042-778-3963　名古屋/TEL.0568-56-2223
大阪/TEL.0720-72-6060　福岡/TEL.092-583-6767　APエンジニアリング/TEL.0462-44-1350

広告掲載商品のカタログをご希望の場合
カタログをご希望の方はお名前、住所、年齢、ご職業とお乗りの車種名、ご希望の商品名をメモにご記入の上、送料として270円分切手を同封して「アペックスカタログセンター」〒107-0062東京都港区南青山5-4-30 YSSビル3F　TEL.03-5468-5955　までお送りください。

'99 アペックスマスターカタログをご希望の場合
アペックスの全商品ラインナップを網羅した'99アペックスマスターカタログが完成しました。ご希望の方は、現金書留にて¥3,500(送料込)を「アペックスカタログセンター」(左記住所)までお送りください。

●メーカー装着車にご使用頂けます。車種により適合しない場合がございます。●掲載価格は予告なく変更することがあります。●表記の価格はメーカー希望小売価格です。●表記の価格は、消費税、送料は含まれておりません。

チェイサーを愛す君に一言。「チューンするなら、ブリッツを忘れるな。」最良のチューンナップは、真にその事を理解するものにしかできないから。下のPhotoをみてくれ、ブリッツが長年のデータと経験をもとに生みだしたパーツたちだ。

REAR WING ¥68,000〔JZX100〕 TECHNO SPEED WHEEL Z1 ¥72,000〜 INTER COOLER KIT ¥188,000〜〔JZX100〕

NÜR-SPEC RACING ¥59,800〜〔JZX90.100〕 BLITZ TURBO CHARGER K1-380V SUS POWER AIR CLEANER
NÜR-SPEC EX SYSTEM ¥39,800〔JZX90.100〕 ¥218,000〔JZX100〕 ¥26,800〜〔JZX90.100〕

ACCESS COMPUTER 333R ¥125,000〔GX81.JZX90.100〕 SUPER TRACTION SPRING ¥39,000〜〔JZX90.100系〕 EX DIFFUSER ¥19,800〔JZX100〕

BLITZ POWER INNOVATION

商品に関するお問い合わせは 株式会社 ブリッツ TEL.0422-60-0515(代) http://www.blitz.co.jp/
〒202-0023 東京都保谷市新町4-7-6 スタッフ募集中!(勤務地:東京)左記採用担当者まで履歴書をお送りください。
※製品の色は印刷物ですので実際の色と異なる場合があります。※製品の仕様は予告なく変更する場合があります。※適合車種については、弊社までお問い合わせください。

MARKII CHASER CRESTA

［ストリート完全チューニング］

CONTENTS

008 HISTORY OF Mk-II·CHASER·CRESTA
稀代のスポーティセダンの歴史に迫る

014 DRESS-UP COMPLETE STYLE
ドレスアップされた3兄弟がココに集合

048 EXTERIOR PARTS CATALOG
エクステリアパーツカタログ

055 1JZ PERFECT TUNING MANUAL
最強1JZエンジンチューン秘伝書
ストリート仕様のマシンから究極のゼロヨン仕様まで
目的に合わせたチューニングのすべてを網羅

078 ENGINE TUNE-UP PARTS CATALOG
エンジンチューンアップパーツカタログ

091 FOOTWORK Workshop
サスペンションセッティングマニュアル
走るステージにピッタリの足まわりを作り出すための
ノウハウ&気になる最新車高調をサーキットで完全テスト

109 FOOTWORK PARTS CATALOG
足まわりパーツカタログ

115 BEST WHEEL SELECT GUIDE
ベストホイールセレクトガイド
ホイール選びの確実性をアップさせる、100系のためのホイールガイド

127 DRIFT MACHINE of Mk-II·CHASER·CRESTA
100&90でドリる!
マークII・チェイサー・クレスタでドリるための、心意気&マシンチューンを完全指南

141 HYPER TUNING MACHINE
ショップオリジナルチューニングマシン
ショップのテクニックのすべてをそそぎ込んだマシンを徹底解説

154 DO IT YOURSELF
できることからやってみよう! 100系セットアップ術完全解説

175 INTERIOR TUNE UP GUIDE
タメになるインテリア講座

194 INTERIOR PARTS CATALOG
インテリアパーツカタログ

201 OWNER'S TUNING&DRESS-UP
オーナースカーに見るドレスアップ&チューニングスタイル

215 BUYER'S GUIDE for Mk-II·CHASER·CRESTA
マークII系の見極め方を教えます!
中古車完全BUYERS GUIDE

226 PERFECT SHOP GUIDE
全国パーフェクトショップガイド

232 PERFECT SPECIFICATIONS for 100&90
100&90パーフェクト諸元データ

236 掲載アイテム問い合わせリスト

239 PRESENT for YOU
読者プレゼント

CONTENTS UPLOADED BY Cisco Kids. WWW.CISCOKIDS.COM

HISTORY OF Mk-Ⅱ CHASER CRESTA

マークⅡ3兄弟モデル解説

6、7、8代目

4、5、6代目

3、4、5代目

マークⅡといえば、もはや日本を代表するクルマいえるほど、その認知度は高い。一時期はカローラを凌ぐほどの販売台数を誇り、現在でもその高人気ぶりには目を見張るほどだ。そのマークⅡ(およびチェイサー、クレスタ)の地位を不動にしたのが、1988年に発表された80系のモデル。そしてその後の90系でスポーティセダン人気を復活させ、さらに現行の100系ではその完成度に磨きをかけている。そんなマークⅡ三兄弟の歴史をちょっと眺めてみよう。

文:松本尊重　text by Matsumoto Takashige

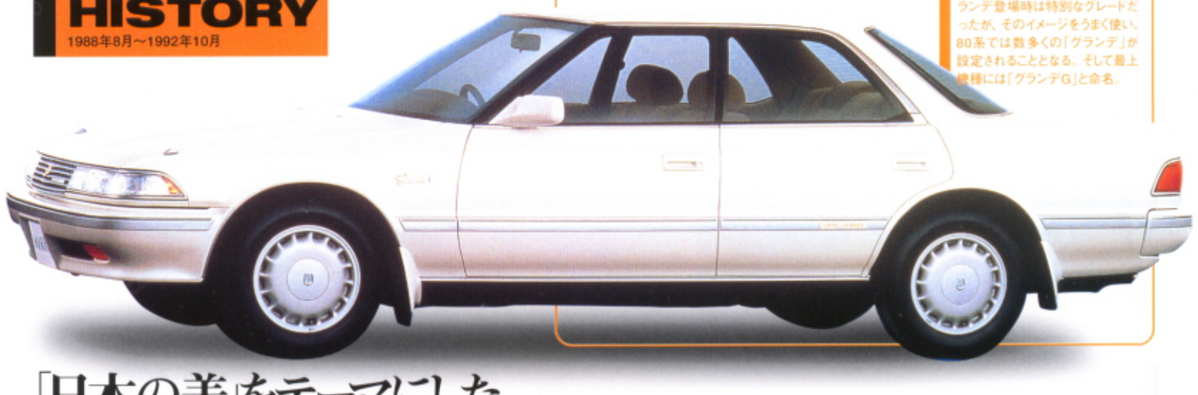
80系 HISTORY

1988年8月〜1992年10月

■マークⅡ　爽快な走りを予感させるスポーティで流麗な高品位ハードトップ
■チェイサー　優雅でハイセンス、若々しさをも持つ新高級サルーン
■クレスタ　プレステージを演出する洗練された高級パーソナルセダン

マークⅡグランデ

マークⅡといえば「グランデ」。グランデ登場時は特別なグレードだったが、そのイメージをうまく使い、80系では数多くの「グランデ」が設定されることとなる。そして最上級種には「グランデG」と命名。



「日本の美」をテーマにした国民的高級車

日本の高級車市場を常にリードし続ける

マークⅡ三兄弟(マークⅡ、チェイサー、クレスタ)が同時にデビューするようになったのは「X60系(XはマークⅡシリーズの車型)」のマイナーチェンジ(1982年)以降で、型式が統一されるようになったのはその後の70系からだが、この頃から外観では兄弟車とは思えないほど、デザインのディティールに差別化を図るようになった。そして、1988年8月、80系のデビューとなるが、80系でも三車三様のスタイルを持ち、微妙にターゲット(購買層)を違えていた。

スタイリングでいえば、見込み販売台数においてシリーズの屋台骨ともいえるマークⅡが、もっとも日本的、というか保守的なデザインで登場。「日本の美」という感覚を重視して設計されたとのことだが、水平基調と曲面を融合させたことで、スポーティ感を持ちながら「エレガント」なムードを演出することに成功したのだ。

そして、チェイサーに関しては、ドア周辺のデザインはマークⅡと共通としながら、フロントノーズに若干厚みを持たせ、また縦方向がマークⅡより大きいテールレンズを採用することで、ややボクシーなムードを醸し出している。これにより、若々しさと風格を両立させた感じだ。クレスタに関しては、70系同様ハードトップとせず、いわゆる「セダン」形状を採用。ただ、サッシュをドアと一体化した「プレスドア」を採用することで、ステータス性を高め、独自のスタイルを確立。高級車路線に一石を投じた形となった。

メカニズム的には、先代には搭載されなかったスーパーチャージャー(1G-GZE)とハイメカツインカム(1G-FE)を新たに搭載。70系でのデビューとなったツインターボ(1G-GTE)は空冷インタークーラーの採用などにより、180psから210psまでパワーアップ。また1989年には、3リッターの7M-GEエンジン搭載車(3ナンバー)も追加されている。

オートワイパーのセンサー部分。雨が降り出すと自動的に検知し、ワイパーをオートで作動させるというもの。こうした装備は、当時のバブル景気の日本を象徴しており、高級車路線を狙った結果ともいえる。

この頃から純正エアロも第二世代に入り、素材はウレタンながらボディ同色が主流となり、しかもボディから浮かせて装着するウイングタイプも登場するようになった。写真はマークⅡの純正オプションのリアスポイラー。

チェイサー アバンテ

ドアから後ろは基本的にマークⅡと共用ながら、独特のムードを持つチェイサー。フロントノーズの厚みが却ってスポーティに感じられる部分もあり、マークⅡよりも若年の層を狙ったスタイルだ。

クレスタ スーパールーセントG

チェイサーがマークⅡの兄弟車といわれても「なるほど」と思うが、クレスタは まったく違うスタイルを持つ。新たに採用されたプレスドア(サッシュとドアパネルが一体になっている)が個性を発揮している。

トヨタの高級車といえば、数多くの車種に採用されたのが「エレクトロマルチビジョンメーター」だ。デジタル数字の速度計とバーグラフ式のタコメーターを組み合わせ、その他の各種情報も液晶表示。いかにも、といった装備だが、意外と装着している人は多い。

70系では内装色のメインカラーは「赤」だったが、お世辞にも上品とはいえず、トヨタでもそれを察したのか、80系ではベージュの落ち着いた色感のものを採用。外観にマッチしたインテリアとしている。

マークⅡシリーズ初となる2.5リッターエンジン搭載

1989年に3ナンバー仕様を追加したのを機に、マークⅡ三兄弟も本格的に3ナンバー市場に参入したわけだが、自動車税の税制変更により2.5リッターという排気量のエンジンが登場し始め、トヨタでも新開発の1JZ型エンジンをマークⅡシリーズに搭載し、同クラスのシェア強化を図った。1JZ-GE(180ps)は2.5リッターのツインカムで、トヨタでは次世代の直列6気筒エンジンという位置付けとし、1G型は残したものの、メイングレードはすべて1JZ型になった。また、これを受けてGTツインターボグレードに採用されていた1G-GTEも、1JZ-GTE(280ps)に切り替えられ、スーパーチャージャー仕様(1G-GZE)は消滅した。そのほか、1.8リッターの4気筒ハイメカツインカム(4S型)の燃料制御方式を変更するなど、マイナーチェンジとは思えないほど、エンジン関係のラインナップ強化が図られた。

エクステリアの変更点は、ひと目でわかるポイントとしてはプロジェクターヘッドランプ(マークⅡ、クレスタ。チェイサーはデュアルレンズランプを採用)、ハイマウントストップランプを新採用。その他の装備としては、この頃から高まってきた安全意識に合わせて、トラクションコントロールおよびABS設定車種の拡大、エアバッグの新採用(オプション)、超音波雨滴除去ミラーが注目ポイントだ。

そして、エンジンラインアップの強化にともない、1G-GE、1JZ-GE、1JZ-GTE、7M-GEエンジン用のオートマチックを、エンジンとの統合制御とするECT-Sを新採用し、またシャシー回りのブッシュ類を見直すなど、見えない部分でも進化している。もともとがパーソナルセダンということで、実際には走りに向かない車種という印象があったが、さすがに280psをマークするだけに、走りにも磨きがかけられたというわけだ。

■80系マークⅡ ハードトップ

グレード	エンジン型式	エンジン仕様	最高出力
グランデG	7M-GE	3.0ℓ ツインカム	200ps▲
グランデG	1G-GZE	2.0ℓ スーパーチャージャー	170ps○
グランデG	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム	180ps◆
GTツインターボ	1G-GTE	2.0ℓ ツインターボ	210ps○
GTツインターボ	1JZ-GTE	2.5ℓ ツインターボ	280ps◆
グランデ	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム	180ps◆
グランデ	1G-GE	2.0ℓ ツインカム	150ps
グランデ	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム	135ps
rG	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム	135ps○
GRサルーン	2r-T	2.4ℓ ディーゼルターボ	94ps▲
GRサルーン	4S-FE	1.8ℓ ハイメカツインカム	115ps○

■80系チェイサー

グレード	エンジン型式	エンジン仕様	最高出力
アバンテG	7M-GE	3.0ℓ ツインカム	200ps▲
アバンテG	1G-GZE	2.0ℓ スーパーチャージャー	170ps○
アバンテG	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム	180ps◆
GTツインターボ	1G-GTE	2.0ℓ ツインターボ	210ps○
GTツインターボ	1JZ-GTE	2.5ℓ ツインターボ	280ps◆
アバンテ	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム	180ps◆
アバンテ	1G-GE	2.0ℓ ツインカム	150ps
アバンテ	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム	135ps
ラフィーネ	4S-Fi	1.8ℓ ハイメカツインカム	105ps●
ラフィーネ	4S-FE	1.8ℓ ハイメカツインカム	115ps◆
XG	2L-T	2.4ℓ ディーゼルターボ	94ps○
XG	4S-FE	1.8ℓ ハイメカツインカム	115ps◆
XL	2L	2.4ℓ ディーゼル	85ps○
XL	2L-T	2.4ℓ ディーゼルターボ	94ps◆

■80系クレスタ

グレード	エンジン型式	エンジン仕様	最高出力
スーパールーセントG	7M-GE	3.0ℓ ツインカム	200ps▲
スーパールーセントG	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム	180ps◆
スーパールーセントG	1G-GZ	2.0ℓ スーパーチャージャー	170ps○
GTツインターボ	1G-GTE	2.0ℓ ツインターボ	210ps○
GTツインターボ	1JZ-GTE	2.5ℓ ツインターボ	280ps◆
スーパールーセント	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム	180ps◆
スーパールーセント	1G-GE	2.0ℓ ツインカム	150ps○
スーパールーセント	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム	135ps
スーパーデラックス	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム	135ps○
スーパーカスタム	2L-T	2.4ℓ ディーゼルターボ	94ps○
スーパーカスタム	2L	2.4ℓ ディーゼル	85ps○
スーパーカスタム	4S-Fi	1.8ℓ ハイメカツインカム	105ps●
スーパーカスタムエクストラ	2L-T	2.4ℓ ディーゼルターボ	94ps◆
スーパーカスタムエクストラ	4S-FE	1.8ℓ ハイメカツインカム	115ps◆
スーパーカスタム	4S-FE	1.8ℓ ハイメカツインカム	115ps◆

※:▲は1989年8月追加。●は1988年8月〜1989年8月まで、◆は1990年8月追加。○は1988年8月〜1990年8月まで、○は1991年11月追加。無印は途中変更なし。

Chaser's ONLINE CHASER'S WWW.CHASERS.JP

90系 HISTORY

1992年10月～1996年9月

■マークⅡ　ウェッジシェイプを基調としたスポーティハードトップ
■チェイサー　ワイド感と風格に満ちたエレガントハードトップ
■クレスタ　格調と気品に溢れるプレステージサルーン

マークⅡ 2.5グランデG

80系とはうって変わって、いかつい顔つきになった90系マークⅡ。クルマそのものに備わったスポーツ性を表現するためのデザインだが、トヨタとしては冒険だったはず。それでもさすがに販売台数はかなり伸びた。

ボディ剛性と走りに磨きをかけたスポーティセダン

全車3ナンバー仕様となり新たにツアラーグレードを設定

日本を代表する高級車としての地位を不動のものとした80系に代わり、1992年に登場した90系マークⅡ三兄弟。このモデルでは、トヨタの余裕なのか、わりと思いきったデザインを、3車それぞれに採用してきた。ボディ外板をそれぞれ専用としているところも目新しい。

マークⅡは、それまでのオーソドックスな路線から、スポーティさを前面に押し出したスタイルとなり、高級車路線に新風を吹き込んだ。ただゆったり走るだけではなく、しっかりとした走りができる高級車を目指したわけだ。これと対照的に、チェイサーではエレガントなデザインを採用。そして、クレスタでは先代同様、落ち着きのあるプレステージセダンとしてのイメージを持たせている。

メカニズム的には、ボディ剛性が大幅にアップされたことで、それにともなうサスペンションの設定が可能になり、80系ではフロント・ストラット、リア・ダブルウィッシュボーンだったサスペンションが、4輪ともダブルウィッシュボーンに変更されている。エンジンに関しては、NAの3リッターが7M-GEに代わって2JZ-GEになったぐらいで大きな変更点はないが、ツインターボの2JZ-GTEに5速マニュアルを設定するなど(80系ではATのみ)、トヨタの「本気」がうかがえる。そして、このツインターボ仕様を独立したグレードとして「ツアラーV」というネーミングで新設定している(3車とも同グレード名。NA仕様のツアラーSも同様)。ツアラーVは専用のサスペンション、ブレーキ、トルセンLSDを装備し、まさに「走りのセダン」にふさわしい機動性を獲得している。

そして、このモデルで初めて採用した3ナンバー専用ボディにより、見た目には小さなキャビンながら、室内空間を大きく取れるようになった。また、ダッシュボードをエルゴノミックデザインとする(センターコンソールをドライバー側に傾斜させるなど)ことで、より快適なドライビング空間を演出している。なお、トヨタ伝統のデジタルメーターは、このモデルからスペースビジョンメーターに変更されている。

近頃の高級車の定番ともいうべきベージュの内装色を採用。これに合わせてフロアボード回りもブラウン系としたマークⅡ・ハードトップのインパネ。センターコンソールがドライバー側に傾斜しているのが特徴だ。

3ナンバー専用ボディの採用により、車室内の幅が増え、またホイールベースの延長を徹底のレッグスペースの拡大に割いたため、居住性はかなり高くなった。キャビンは小さめだが、室内は結構広いのだ。

バンパーやグリルの形状を大幅に変更して登場

1993年10月の4WD車(1JZ-GEエンジン搭載)を追加したあと、1994年9月に定例のマイナーチェンジが行われた。見た目には大幅に変更されたとは思えないのだが、全車でラジエターグリル、フロントバンパー、リアコンビネーションランプが変更されている。また、ツアラー系では、その存在感をアピールするべく、専用色(ダークグレーメタリック)塗装のグリルを配した。その他、トップマーク(オーナメント)を大型化したり、新色(シルバーメタリック、ダークブラウンマイカ)を追加している。

マークⅡでは、ターンシグナルランプ、フォグランプの形状を変更(バンパーも変更)、ラジエターグリルもより立体的となり、その中央に配置されるオーナメントもやや大きくなった。リア回りでは、テールレンズそのものの造形を変更し、横一線のストライプを追加している。一方チェイサーでは、グリルのデザインをV字型とし、バンパーの形状をやや角張らせることで、存在感を高めたほか、リアコンビネーションレンズのターンシグナル部分をクリアタイプとし、すっきりとしたリアビューとしている。そしてクレスタは、ラジエターグリルの桟(さん)の数を4本から5本に増やし、バンパーのインテークダクトの形状も変更。またテールレンズをマルチリフレクタータイプとすることで奥行きを演出している。

インテリアでは、シート表皮を全面変更(4気筒エンジン搭載車を除く)し、質感を向上させたほか、木目調パネルの形状を変更(より大きな面積となった)し、設定車種を拡大している(当時の高級車市場では、木目調パネルというのは必須の装備のような認識があり、この点でもライバルに差を付ける必要があったという背景がある)。

メカニズム的には、マイナーチェンジによる大幅な変更はない(エンジンにも変更はなし)が、ECT(4WD用を除く)に雪道で便利な2速発進モード(スノーモード)を追加し、また2JZ-GE搭載車には登降坂変速制御(アクセル開度と加速Gによって変速ポイントを制御する)を追加し、むだな変速を減らし、ドライバビリティを高めている。

チェイサー 2.5アバンテG

ウェッジシェイプのマークⅡに対して、全体的に丸みを持たせたラウンド形状を採用しているチェイサー。そのため車格感がアップし、先代の持つ若々しいムードから、一転して風格のある外観になった。とはいえ、ガチガチの高級車というわけではなく、ルーフからCピラーにかけてのラインがエレガントさを強調している。

クレスタ2.5ツアラーV

絶対的な販売台数こそマークⅡにはかなわないが、独特の重厚感を持ち、固定客(代替え)も意外と多いクレスタ。先代で得たそうした人気を維持するべく、プレステージセダンとしての魅力に磨きをかけ、「大人のクルマ」として見事にマークⅡ、チェイサーとの差別化が図られている。このあたりもトヨタのセグメント作戦の勝利か?

こちらはチェイサー・アバンテGのインパネだが、室内のカラーリングはこのようなグレー&ブラックという仕様も用意されていた。ボディカラーに応じて組み合わされるが、シブさを狙うならこちらのインテリアもいい。

■90系マークⅡ ハードトップ

グレード	エンジン型式	エンジン仕様	最高出力
3.0グランデG	2JZ-GE	3.0ℓ ツインカム	220ps
2.5グランデ	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム	180ps
2.5ツアラーS	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム	180ps
2.5グランデG	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム	180ps
2.5ツアラーV	1JZ-GTE	2.5ℓ ツインターボ	280ps
2.5グランデ Four(4WD)	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム	180ps▲
2.5グランデG Four(4WD)	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム	180ps▲
2.0グランデ	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム	135ps
1.8GL	4S-FE	1.8ℓ ハイメカツインカム	120ps
1.8グロワール	4S-FE	1.8ℓ ハイメカツインカム	120ps
2.4GL	2L-TE	2.4ℓ ディーゼルターボ	97ps
2.4グロワール	2L-TE	2.4ℓ ディーゼルターボ	97ps

■90系チェイサー

グレード	エンジン型式	エンジン仕様	最高出力
3.0アバンテG	2JZ-GE	3.0ℓ ツインカム	220ps
2.5アバンテ	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム	180ps
2.5ツアラーS	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム	180ps
2.5アバンテG	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム	180ps
2.5ツアラーV	1JZ-GTE	2.5ℓ ツインターボ	280ps
2.5アバンテ Four(4WD)	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム	180ps▲
2.5アバンテG Four(4WD)	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム	180ps▲
2.0アバンテ	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム	135ps
1.8XL	4S-FE	1.8ℓ ハイメカツインカム	120ps
1.8ラフィーネ	4S-FE	1.8ℓ ハイメカツインカム	120ps
2.4XL	2L-TE	2.4ℓ ディーゼルターボ	97ps
2.4ラフィーネ	2L-TE	2.4ℓ ディーゼルターボ	97ps

■90系クレスタ

グレード	エンジン型式	エンジン仕様	最高出力
3.0スーパールーセントG	2JZ-GE	3.0ℓ ツインカム	220ps
2.5スーパールーセント	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム	180ps
2.5ツアラーS	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム	180ps
2.5スーパールーセントG	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム	180ps
2.5ツアラーV	1JZ-GTE	2.5ℓ ツインターボ	280ps
2.5スーパールーセント Four(4WD)	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム	180ps▲
2.5スーパールーセントG Four(4WD)	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム	180ps▲
2.0スーパールーセント	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム	135ps
1.8SC	4S-FE	1.8ℓ ハイメカツインカム	120ps
1.8シュフィール	4S-FE	1.8ℓ ハイメカツインカム	120ps
2.4SC	2L-TE	2.4ℓ ディーゼルターボ	97ps
2.4シュフィール	2L-TE	2.4ℓ ディーゼルターボ	97ps

※:▲は1993年10月に追加。その他のグレードは1992年10月～1996年9月まで途中変更なし。

100系 HISTORY

1996年9月〜

■マークⅡ　洗練されたスタイルで「マークⅡらしさ」が復活
■チェイサー　ダイナミックな面構成を持つスポーツ心満点のセダン
■クレスタ　張りのあるスタイルにより、風格とエレガンスを主張

MC後チェイサー2.5ツアラーV

「スポーティセダン」のあり方を世に問う形となったチェイサー。先代までの「マークⅡの親戚(?)」という存在から、独立した1車種として、やっと認知された感があり、トヨタのセダンとしては久々のヒット作となった。

MC前チェイサー2.5アバンテG

スポーティカー顔負けのパフォーマンスにより、狙い通りセダンの復権を果たしたチェイサー。エンジンパワーだけでなく、シャシーも一級品のデキで、サーキット走行もこなす実力派のセダンといえるだろう。

「セダンイノベーション」を掲げセダンの復活を目指す

3車の棲み分けがさらに明確になった

1996年9月。マークⅡ三兄弟はいつものスケジュール通り、4年の歳月を経てフルモデルチェンジされた。当時は、現在まで続くミニバンブームが始まったころで、これに対抗すべく、自動車本来の姿はセダンにあるという意気込みから、マークⅡシリーズの新たなキャッチコピーは「セダン・イノベーション」となった。トヨタはセダンを見直そうという風潮を作り出したかったようだ。

そのセダンイノベーションを遂行するため、マークⅡシリーズにおいても、3車のアイデンティティをより明確にすることが必要になり、先代よりもさらに3車の差別化が進むこととなった。ただ、3車の位置付けに関しては、90系でマークⅡをスポーティスタイルとし、チェイサーをエレガントなセダンとしたのに対し、100系ではまたその立場を逆転させている。マークⅡは日本人の高級車志向に極力合致するようにとスタイリングが煮詰められた結果、イメージとしては80系に近いものとなったが、これはそもそもマークⅡが持つ「らしさ」だった。そして、さらなるスポーツ性が要求されたチェイサーは、ショートオーバーハング&丸目4灯式ヘッドライト(レンズは一体式)が採用され、まさに「精悍なセダン」と呼ぶにふさわしいスタイルとなった。三兄弟の末っ子ともいえるクレスタは、従来通りプレステージ路線を歩むべく、オーソドックスに高級車というものを見つめ直したスタイルとなった。マークⅡやチェイサーほど目立たず、悪く言えば遊び心に欠ける気もするが、逆に「いかにもセダン」というムードがあり、それはそれで安心できるエクステリアに仕上がっている。

メカニズム的には、ガソリンの6気筒エンジンをすべて「BEAMS」とし、また組み合わされるATも、コンピューター制御方式を変更したECT-iE、ECT-Eとした。BEAMSエンジンの特徴は、VVT-iの採用による最適なバルブタイミングの実現。これにより低速トルクを稼ぐことができるようになり、その結果1JZ-GTEエンジンをシングルターボ仕様に変更しながら280psを発揮させることに成功している。

なお、90系ですでに衝撃吸収ボディを採用していたマークⅡシリーズだが、100系ではこれをさらに進化させた「GOA」を採用。サスペンションやブッシュ類の徹底的な見直しもあって、静粛性としなやかな走りを両立させることにも成功。走りにさらに磨きがかかった。

歴代のマークⅡシリーズでは、どちらかというとアメリカ車的なデザインのインパネが多かったが、100系となってヨーロッパ調に変更。走りのセダンというイメージに合わせたものだが、それは見事に実現している。

内装色はグレードに応じてブラック、オーキッド(茶系)、セージ(グレー系)の3種類を用意。スポーティグレードとなるツアラー(ルラーン)系は、ブラックのインテリアとなり、ムードもスポーティそのものだ。

クレスタ2.5エクシードG

クレスタもテールランプの意匠を変更、トランクリッドまで回り込む形状としてレンズの面積を増やしている。また、同様にラジエターグリルも現行型ではよりワイドになり、押し出し感は歴代モデルの中でもっとも強いといえるだろう。重厚なセダンというイメージでクレスタを購入する人は多く、その期待に応えた形となった。

マークⅡ2.5グランデG

マイナーチェンジにより、さらに風格と押し出しの強さを増した感がある現行型のマークⅡ。フロントバンパーを大型化し、テールレンズのデザインを変更して面積を拡大したためだが、わりとおとなしめに見えるマイナー前に比べ、車格感も1ランク上がったように感じられる。とはいえ、細部の仕上げのうまさは、さすがトヨタというところ(リア写真は3.0グランデG)。

現行型では1G-FEエンジンもついにVVT-i仕様となり、最高出力はなんと160psに。このエンジンの母体である1G-GEが登場したとき(1982年)にはグロス表記で160ps、ネット表記では150psが最高だった(90系搭載時)から、ハイメカツインカム仕様でこれを上回ったことになる。技術の進歩といったところか。

ドイツ車に倣ってゲート式としたATシフトレバー。これが搭載されるのはツアラー系、ルラーン系のみだが、馴れればブラインドタッチでの操作も可能になる(セレクター位置を目視で確認しなくていいため、スポーティな走行には向いている。ツアラーVとなればマニュアルだろうが、5速ATのツアラーSなら、これで十分かもしれない。

高級車としての存在感をさらに高めたマイナーチェンジ

1998年8月に行われたマイナーチェンジで、マークⅡ三兄弟は現行型になったわけだが、その変更点は主にエクステリアに関するものが多い。3車ともに、ラジエターグリル、バンパー、リアコンビネーションランプが変更されているが、マークⅡ、クレスタの2車はテールレンズの意匠変更にともない、トランクリッドのパネルそのものも形状変更されている。そのほか各車の特徴としては、マークⅡではヘッドランプ、ターンシグナルランプのデザイン変更により、華やかな外観としながら、チェイサーの陰に隠れた感があったツアラー系のスポーツ性を強調するため、ラジエターグリル、テールレンズの枠をブラック塗装とし、レンズ類もダークスモーク仕上げとしている。チェイサーではツアラー系のラジエターグリルの横バーをダークグレーに、リアコンビネーションレンズの枠をブラックアウトし、さらに存在感を高めている。そしてクレスタは、グリルそのもののサイズを大きくし、より押し出しを強くしたほか、ウィンドウモールをブラックアウト。テールランプも立体感のあるものに変更された。

エンジン関係では、6気筒エンジンのラインアップ中、唯一BEAMSではなかった1G-FEエンジンが、VVT-iの新採用によりBEAMS化、最高出力を160psとした。また、100シリーズの発表時にはなかったガソリンの4気筒エンジン(4S-FE)が、チェイサーのみに復活している。そして要注目なのが1JZ-GE、2JZ-GEのスロットルを電子制御のETCS-iに変更したこと。また、ツアラーSには5速オートマチックを新採用している。さらにメカニズム関係では、このころトヨタが開発し、各車に順次採用してきたブレーキアシスト機構も新規に導入。

衝突安全ボディ「GOA」はマイナー前から採用されていたが、今回はさらにセンターピラー回り、アンダーボディの強度をさらにアップ。キャビン内の安全性を高めている。こうした見えない部分にも配慮されているところに、トヨタのマークⅡシリーズに対する思い入れの強さがうかがえる。

装備に関して目新しい点は、間欠ワイパーを車速感応タイプに変更したこと。また木目調パネルのデザインも変更(木目柄)し、シート表皮およびコンソールボックスの表皮も変更、このあたりがインテリア関係ではマイナーチェンジ前後の違いとなる。

■100系マークⅡ ハードトップ

グレード	エンジン型式	エンジン仕様	最高出力
2.0ツアラー	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム	140ps●
2.0グランデ	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム	140ps●
2.0ツアラー	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム(BEAMS)	160ps◆
2.0グランデ	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム(BEAMS)	160ps◆
2.0グランデ Four(4WD)	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム(BEAMS)	160ps○
2.0グランデ Four(4WD)S	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム(BEAMS)	160ps○
2.5ツアラーS	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム(BEAMS)	200ps
2.5グランデ	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム(BEAMS)	200ps
2.5グランデG	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム(BEAMS)	200ps
2.5ツアラーV	1JZ-GTE	2.5ℓ ツインカムターボ(BEAMS)	280ps
3.0グランデG	2JZ-GE	3.0ℓ ツインカム(BEAMS)	220ps
2.4GL	2L-TE	2.4ℓ ディーゼルターボ	97ps●
2.4グランデ	2L-TE	2.4ℓ ディーゼルターボ	97ps
2.5グランデ Four(4WD)	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム(BEAMS)	200ps●
2.5グランデ Four(4WD)G	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム(BEAMS)	200ps

■100系チェイサー

グレード	エンジン型式	エンジン仕様	最高出力
1.8XL	4S-FE	1.8ℓ ハイメカツインカム	120ps△
1.8XLラフィーネ	4S-FE	1.8ℓ ハイメカツインカム	120ps▲
1.8XLラフィーネパッケージ	4S-FE	1.8ℓ ハイメカツインカム	120ps○
2.0ツアラー	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム	140ps●
2.0アバンテ	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム	140ps●
2.0ツアラー	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム(BEAMS)	160ps◆
2.0アバンテ	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム(BEAMS)	160ps◆
2.0ツアラー Four(4WD)	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム(BEAMS)	160ps○
2.0アバンテ Four(4WD)S	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム(BEAMS)	160ps○
2.5ツアラーS	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム(BEAMS)	200ps
2.5アバンテ	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム(BEAMS)	200ps
2.5アバンテG	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム(BEAMS)	200ps
2.5ツアラーV	1JZ-GTE	2.5ℓ ツインカムターボ(BEAMS)	280ps
3.0アバンテG	2JZ-GE	3.0ℓ ツインカム(BEAMS)	220ps
2.4XL	2L-TE	2.4ℓ ディーゼルターボ	97ps●
2.4アバンテ	2L-TE	2.4ℓ ディーゼルターボ	97ps
2.5アバンテ Four(4WD)	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム(BEAMS)	200ps
2.5アバンテ Four(4WD)G	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム(BEAMS)	200ps

■100系クレスタ

グレード	エンジン型式	エンジン仕様	最高出力
2.0スーパールーセント	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム	140ps●
2.0エクシード	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム	140ps●
2.0スーパールーセント	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム(BEAMS)	160ps◆
2.0エクシード	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム(BEAMS)	160ps◆
2.0スーパールーセント Four(4WD)	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム(BEAMS)	160ps○
2.0スーパールーセント Four(4WD)S	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム(BEAMS)	160ps○
2.0ルラーン	1G-FE	2.0ℓ ハイメカツインカム(BEAMS)	160ps○
2.5ルラーン	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム(BEAMS)	200ps●
2.5ルラーンS	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム(BEAMS)	200ps○
2.5スーパールーセント	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム(BEAMS)	200ps
2.5エクシード	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム(BEAMS)	200ps
2.5エクシードG	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム(BEAMS)	200ps
2.5ルラーンG	1JZ-GTE	2.5ℓ ツインカムターボ(BEAMS)	280ps
3.0エクシードG	2JZ-GE	3.0ℓ ツインカム(BEAMS)	220ps
2.4SC	2L-TE	2.4ℓ ディーゼルターボ	97ps●
2.4スーパールーセント	2L-TE	2.4ℓ ディーゼルターボ	97ps
2.5スーパールーセント Four(4WD)	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム(BEAMS)	200ps
2.5スーパールーセント Four(4WD)G	1JZ-GE	2.5ℓ ツインカム(BEAMS)	200ps

○:△は1997年8月に追加。▲は1997年8月〜1998年8月。●は1996年9月〜1998年8月。◆は1998年8月に仕様変更。○は1998年8月に追加。4WD車の[S]はSパッケージ、[G]はGパッケージの意味。

写真：伊藤嘉啓、大西 靖、金子信雄、高松 弘、
田村 弥、平野 陽、山下和宏
photos by Ito Yoshihiro,Ohnishi Yasushi,Kaneko
Nobutoshi,Takamatu Hiroshi,Tamura
Wataru,Hirano Akio & Yamashita Kazuhiro
文：アール・インターナショナル
text by R international

究極のスタイリング

マークⅡ・チェイサー・クレスタ最新ドレスアップ

TRD / JZX100 CHASER
BLITZ / JZX100 CHASER
ARMSDESIGN / JZX100 CHASER
AP ENGINEERING / JZX100 CHASER
VERTEX / JZX100 MARK Ⅱ
Hippo sleek / JZX100 CHASER
Hippo sleek / JZX100 MARK Ⅱ
Vspec / JZX100 CHASER
GRiFFiN / JZX100 CHASER
C-ONE / JZX100 CHASER
FJ Sports / JZX90 MARK Ⅱ
FJ Sports / JZX90 CRESTA
FJ Sports / JZX90 CHASER
Hippo sleek / JZX90 MARK Ⅱ
Hippo sleek / JZX90 CHASER
Hippo sleek / JZX90 CRESTA
amuse / JZX100 CHASER
INTERCEPTER / JZX90 MARK Ⅱ
INTERCEPTER / JZX90 CHACER
D-FACE / JZX90 CRESTA
ZEES / JZX100 CHASER
KEI OFFICE / JZX100 CHASER
EVOLUTION / JZX100 CHASER
HIRO / JZX100 MARK Ⅱ
WIN.CORPORATION / JZX100 CHASER
VERTEX / JZX90 CHASER CRESTA
HKS TOKYO / JZX100 CHASER
MYTHOS / JZX100 CHASER
WISE / JZX100 MARK Ⅱ TYPE Ⅰ

DRESS-UP COMPLETE STYLE

MARK Ⅱ / CHASER / CRESTA

ミドルセダンとして、ラグジュアリーでありながら、スポーティセダンとしての高い資質を持つマークⅡ、チェイサー、クレスタ。時代は90系から100系へと移行したが、そのクルマが醸し出す魅力は、そのクルマでしか味わうことができない。すべてのマークⅡ系オーナーに贈る、さらに魅力的なクルマが、ここに大集合した。

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

サーキットからフィードバックされたスペシャルパーツが各所に奢られる

街乗りからサーキットまでスポーティな走りをオールマイティに使いこなせるTRD JZX100チェイサーは、ステージを選ばずにスポーツドライビングを楽しめるチューニングが施されている。

エンジンは、吸排気系とプラグのみのライトチューンだが、操縦安定性を向上させるためにまず足まわりをセッティング。フロント4段階、リヤ8段階の減衰力調整式ショックアブソーバーとローハイトスプリングが組み合わされている。ちなみにこれは、ツアラーV専用に設計されたものである。さらに、前後のスタビライザーも用意され、快適な乗り心地を保ったままさらにバネレートをアップさせたような効果を得ることができる。これは前述のサスペンションキットと併用することで、よりスポーティな味付けを可能にしている。

フロントのストラット部には、スチール製のタワーバーも装着され、徹底したステアリングフィール向上のためのチューニングアイテムが装備されている。その他にもストッピング性能を高めるハイパフォーマンスブレーキキットやLSD、エキゾーストシステムなども用意。走るための楽しさを徹底的に追求するためのメニューが用意されているのだ。ワークス系メーカーらしい機能性とデザインの両立、トータルでの高い完成度はクルマのもつパフォーマンスを120%発揮させてくれる。

インテリアにも手が加えられる。鮮やかなレッドとのツートンカラーのステアリング、シフトノブはもちろんTRD製が装着される。

リアスポイラーは整流効果を考慮した機能的デザイン。若干腰高なチェイサーのリアフォルムを、見事にシェイプアップし、まとめ上げている。

開口部が大きくとられたフロントスポイラー。フォグランプも埋め込まれるタイプで、スタイリッシュな仕上がりとなっている。

センター部分に段差をもたせたデザインのサイドステップ。ワイド感も強調してあり、バランス良くローフォルム感を醸し出している。

ホイールはマグネシウム鍛造1ピースの「TRD Sports MAG」を装着。まさに機能美を追求した最高峰のホイールといえよう。

角度調整機能付きの翼端板タイプのリアウィング。若干ハイマウントにデザインされ、レーシングシーンを仿佛させるスタイルだ。

SPECIFICATIONS

TRD　チェイサー	
【エンジン系】	
ラジエターキャップ	3000円
オイルフィラーキャップ	9800円
イリジウムスパークプラグ	4400円
スポーツエアフィルター	9800円
ハイレスポンスマフラーverS	10万円
【サスペンション系】	
LSD(機械式)	9万3000円
ハイパフォーマンスブレーキキット	22万円
ショックアブソーバー	2万円
ローハイトスプリングキット	3万2000円
タワーバー	2万6000円
【エクステリア系】	
TRD sports スポーツエアロカウル	
フロントエアロバンパー	13万6000円
フォグランプ	2万8000円
エアログリル	2万3000円
リヤウイング	13万8000円
※サイドマッドガード&リヤバンパースポイラー純正オプション	
TRD sportsアルミホイール　F18×7.0	6万7000円
【インテリア系】	
クイックシフトレバーセット	3万4000円
SRSエアバッグスポーツステアリング	6万9000円
スポーツシート	8万4000円
スポーツシート専用ブラケット	1万4000円
オプティトロンフルスケールスピードメーター	3万5000円

問:トヨタテクノクラフト　☎045-540-2121

TRD JZX100 CHASER

ストリートからサーキットへ ステージを選ばない トータルチューンを

エンジンチューンからサスペンション、インテリアに至るまで、サーキットでのモータースポーツ活動で培ったノウハウを注ぎ込んで完成させたさまざまなパーツを装着。レーシングスピリット溢れるチューンドカーが完成。

BLITZ JZX100 CHASER

280psというパワーを発揮する
1JZエンジンを搭載し、スポーティな走りが魅力の
JZX100チェイサーツアラーV。
究極のスポーツセダンとしての資質をさらに高める
チューンを施し、ブリッツが送りだした
チェイサーを紹介しよう。

全身に漲るスポーツマインド
トータルチューンにより引き上げられた性能

SPECIFICATIONS

ブリッツ　チェイサー	
【エンジン系】	
K1-380Vタービン	21万8000円
タイプBインタークーラーキット	
バージョンR	24万8000円
タイプAオイルクーラーコア	5万円
SUSパワーエアクリーナー	2万6800円
NUR-Rマフラー	6万9800円
Rプラグ　R6427-8	2500円×6
ACCESSコンピュータ	12万5000円
D-SBC	4万9800円
ブーストマップアナライザー	2万9800円
【サスペンション系】	
BLITZ車高調	発売予定
【エクステリア系】	
フロントバンパー	9万8000円
リヤスポイラー	6万8000円
【インテリア系】	
フルバケットシートGT-1	24万円
【ホイール・タイヤ】	
Z1ホイールBLITZシルバー	
F18×8J	8万2000円
R18×9J	8万6000円

問:ブリッツ　☎0422-60-0511

大きく張り出したリップ部と、両サイドに設けられるエアダクトがスパルタンな印象のフロントスポイラー。機能性を充分に考慮したデザインだ。

ステンレスのパイピングがチューンドカーらしい美しいエンジンルーム。タービンを交換し、ブースト圧1.0kg/cm²で380psを発生する。

助手席側のダッシュボード、グローブボックスに並べられる追加メーター類。その全てが見やすくレイアウトされ、レーシングカーのコックピットを思わせる。

インタークーラーはタイプBインタークーラーコンバージョンキットRを装着。高い冷却効果に合わせて攻撃的なフロントフェイスを実現する。

マフラーはNUR-Rを装着。口径、スタイル共に決して派手なものではないが、リアスポイラーとのマッチングは抜群。

カーボン製のGT-1シートはまさに戦うためのシート。ドライバーを確実にホールドするその性能はまさにチューニングパーツ。

タービン交換により実現した驚異的なパワーを味わう

これまでにも多くのチューニングカーを手掛けているブリッツが、100系チェイサーに与えたチューニングメニューは低予算で最大限に楽しめるドライバビリティを目指すことを主眼に置いている。これを実現するため、ブリッツが用意したチューニングパーツはK1-380Vタービン。このタービンは、独自の羽根形状をもたせることにより全回転域においてフラットな加速感を得られるよう設計されたもので、パワー的にもブースト1.0kg/cm²時に380馬力を発生し、トルクもノーマルより1.5倍近い数値をマークする。

また、このパワーアップと並行するようにインタークーラーやオイルクーラーといった冷却系のチューニングも万全で、特にインタークーラーはフロントスポイラーの大きな開口部にマウントされるため冷却効果も高く、視覚的にもチューニングカーであることを強くアピールしてくれる。

吸排気系のチューンでは、エンジンルーム前方に鏡面仕上げされたパイピングで装着されたSUSエアクリーナーと砲弾タイプのNUR-Rマフラーによりレスポンス、効率ともに向上を図り、ブリッツならではのエンジンルームを完成させている。

ライトチューンとは思えないのがコックピット。まず、目を引く赤のバケットシートはブリッツのGT-1シート。これはFIAの規格にも適合するというカーボン製のシートで、実際レーシングカーにも使用できるという本格的なもの。また、助手席のダッシュボード部、グローブボックス内には各種メーター類が納められ、視覚的にもドライバーをその気にさせてくれる演出がなされている。

サスペンションは現在開発中という車高調整キットが組まれているが、これまでのノウハウを活かしたセットアップが施されればその仕上がりには大いに期待が持てる。

ARMSDESIGN JZX100 CHASER

エクステリアモディファイの技法として、エアロパーツを装着したり、アルミホイールによる足元のドレスアップがある。
そのふたつを見事に融合させ、スポーティで精悍なスタイルを魅せるのがアームスデザイン・チェイサーである。

エアロとホイールのデザインが高次元で融合し、ヨーロピアン調に仕立て上げられたスタイル

前期型も後期型同様のデザインコンセプトによるスタイリングとなる。ボディカラーの違いからか、よりグラマラスな印象だ。

リアフォルムは後期型と違い、マフラーが2本出しとなるため、若干印象が変わってくる。またアンダー部分はエアダクト風の形状となる。

エアロメイクにより引き出すクルマ本来の持っている魅力

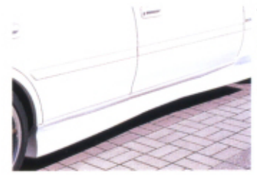
マルカサービスは、クルマの魅力を最大限に引き出す「アームズデザイン」ブランドでエアロパーツをリリースしている。ブランドイメージは、派手なVIP路線ではなく、あくまでもさり気なさをアピールしたヨーロピアンテイストをモットーにしている。

今回紹介する100系のチェイサーは、マイナーチェンジ後のモデルに対応する新型のエアロパーツを装着している。すでに発売されているマイナー前のエアロパーツと大きな変更点はないのだが、フロントをバンパータイプからハーフタイプに変更している。それでいて一体感ある形状を持たせることに成功しているところはマルカのこだわりが現れている。

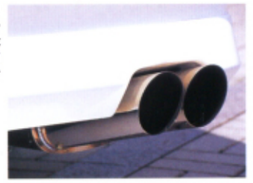
そして、なんといってもこのトータルバランスを助長しているのが、同社がリリースしているマナレイ・ヴァーテックVR5EXEホイールの存在だろう。スポーティで軽快な雰囲気と落ち着きのあるアダルトなムードが融合したデザイン。ボディに纏ったエアロパーツとともに、エクステリアに独特の雰囲気を醸し出している。このふたつがエアロパーツの魅力をさらに引き出しているのだ。

ホイールはヴァーテックVR5をチョイス。ディープリムを強調するデザインはよりローフォルム感を醸し出してくれる。

開口部が大きく開けられるデザインが多いチェイサーのエアロに対して、ひと味違った印象を持たせてくれるフロントスポイラー。



サイドステップはセンター部分をシェイプしたオーソドックスなスタイル。フロントからリアにかけてのラインを美しく形成する。



ワイド感を強調するリアアンダースポイラーから、存在感のある大口径デュアル出しマフラーが覗く。レーシーな雰囲気を強調。

SPECIFICATIONS

アームスデザイン　チェイサー	
【エクステリア系】	
マイナー前	
フロントハーフスポイラー	5万3000円
サイドスカート	5万1000円
リヤアンダースポイラータイプ1	5万円
リヤアンダースポイラータイプ2	5万円
フロントグリル	3万8000円
マイナー後	
フロントハーフスポイラー	5万3000円
サイドスカート	5万1000円
リヤアンダースポイラータイプ1	4万9800円
リヤアンダースポイラータイプ2	5万円
フロントグリル	3万8000円
【ホイール・タイヤ】	
ホイール	
ヴァーテックVR5EXE　18インチ	
7.5J～9.5J	3万7000円～4万1000円
問：マルカサービス	☎052-419-1271

CONTENT UPLOADED BY WWW.CISCO-DOS.COM.AU Cisco Kids

AP ENGINEERING JZX100 CHASER

通勤を快適に楽しめるよう仕上げた チェイサーベースのオトナのスポーツカー

タービン交換に合わせたブレーキチューンと通勤を重視した足の味付けがポイントだ

アペックスのアイテムを使いつつ、オリジナルのセッティングを施すことで、仕事に向かう通勤の時間を楽しく過ごせるようにしているのが、このチェイサーだ。このクルマのエンジン本体は、まったくのノーマルでありながら、タービンはアペックスのRX6という、1JZエンジンにはぴったりのサイズをセットしている。これはもちろん、低速から使いやすい、ということをメインに考えてのチョイス。当然このタービンを生かしきるために、インジェクターも550ccが装着され燃調はパワーFCできちんとコントロールしているので、フィーリングはリニアなモノとなっている。

さらに吸排気系もスーパーインテークとGTマフラーでキメているために、下のほうのトルク感だけではなく高回転での吹け上がりもスムーズだ。またターボ車のパワーアップを考えた場合、絶対といっていいほど必要になってくるインタークーラーは、GT-Rサイズのものを加工してセット。こういうワンオフパーツに対するコダワリは、ぜひ見習いたい部分といえる。

SPECIFICATIONS

アペックス・チェイサー	
【エンジン系】	
RX6タービン	22万5000円
GTマフラー	8万8000円
スーパーエアインテーク	2万2000円
勇エキゾーストマニホールド	19万8000円
GT-Rサイズインタークーラー	19万5000円
パワーFCオリジナル仕様	11万8000円
550ccインジェクター×6	1万3000円
アペックス・オイルクーラー	16万8000円
【サスペンション系】	
APエンジニアリングオリジナル車高調整キット	22万8000円
ブレーキパッドF・PFC　R・アペックスGT	
スーパーブレーキローター　F:3万8000円/R:1万9000円	
【ホイール・タイヤ】	
ホイール:BBSプリマドンナ(F:8.0×17、R:8.5×17)	
タイヤ:グランプリM7R(F:235/40-17、R:255/40-17)	
問:アペックス　☎0427-78-7410	

小気味の良いアシを実現するサスペンションは、APエンジニアリングオリジナルとなる。スプリングはフロント14kg、リアは7kgの設定。

タービンはRX6Bターボキットを搭載。マニホールドの口径は φ45。最大ブースとは1.5kg/cm²で設定される。

美しいパイピングレイアウトと、タービンが目をひくエンジンルーム。低速域から扱いやすいセッティングは街乗りも十分こなす。

マフラーはアペックスのGTスペックマフラーを装着。優れた排気効率とトルク&レスポンスを高次元で両立する。

エンジンそのものには手を加えず、タービン交換と足まわりのセッティングで
ストリートで元気のいいクルマを実現。
ベーシックな造りながら見るべきところが多いクルマだ。

VERTEX JZX100 MARK II

フルバンパータイプリリースで 新たに注目を集める新興エアロメーカー

ノーマルのボディラインを上手に活かし シックにかつスポーティにドレスアップ

カーメイクT&Eがリリースするエアロパーツのオリジナルブランド『ヴェルテックス』は、JZX100マークII用エアロをラインアップしている。

同社は、JZX90系にもチェイサーやクレスタ用のエアロをリリース済みだが、これらは全てフロントリップ、リアスポイラーといった単品のみだった。この100系マークIIからフルキットのエアロパーツに着手するに至ったのだ。エクステリアをシックにかつスポーティに飾っているアイテムは全部で3点で構成される。フロントスポイラーは、ハーフタイプを採用。上部にダクトが切られているデザインは、ヴェルテックスのアイデンティティとなっているモノだ。

リアスポイラーはノーマルのバンパーからのラインを見事に活かし、ボトムを多少フレアーしたデザインとした。フロントとリヤとをコーディネイトするようにデザインされたサイドステップ。これら全てがボディにジャストフィットするクオリティの高さも見事である。

フロントからのラインの流れを継承しつつ、ワイド感、ローフォルム感も強調しているサイドステップ。

SPECIFICATIONS

ヴェルテックス　マークII	
【エクステリア系】	
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
リアハーフスポイラー	6万1000円
※上記3点セット	16万3000円
アイラインガーニッシュ	1万5000円
【サスペンション系】	
車高調KIT	15万8000円
問:カーメイクT&E　☎045-913-3130	

これまで、90系のエアロとして、ハーフタイプのモノをリリースしてきたカーメイクT&E。フルバンパータイプをラインアップに加えた。さらに魅力的なデザインは、多くのカスタムユーザーの注目を集める。

厚めのリップ部分が特徴のフロントスポイラー。控えめなアイラインとの組み合わせで上品なフロントフェイスを作り上げている。

アンダー部分にボリュームをもたせたエアロデザインに対して、軽快感をもたせるためにホイールはシンプルなメッシュタイプを装着する。

フロント同様厚めのリップ部が特徴のリアスポイラー。アンダー部分にボリュームをもたせるかわりにあえてリアウイングは装着しない。

CONTENT UPLOADED BY Nicky Kuzy. WWW.CISCO.COM

Hippo Sleek JZX100 MARKⅡCHASER

ニューモデルへの対応の速さ その完成度の高さが人気の秘密

エアロパーツ業界の老舗的なブランドであるヒッポースリークは、ユニオンプロダクトがプロデュースしているエアロパーツ。豊富なデータをもとにリリースされるエアロパーツは完成度も高く、なによりもモデルチェンジが行われるとほぼ同時にアイテムをリリースするという対応力の高さはさすがである。JZX100系もすでに3車種すべてにおいてマイナーチェンジ前後で対応している。

基本的にヒッポースリークのフロント、リアスポイラーは、純正のバンパーを利用したハーフタイプが採用され、これにサイドスポイラー(サイドステップ)、フロントグリル、アイラインが加わりエアロコンプリートが完成する。

ここに紹介するチェイサー、マークⅡはマイナーチェンジ後のモデルで、ハーフタイプでありながら一体感があり、手軽にディテールをボリュームアップさせることに成功している。

SPECIFICATIONS

ヒッポースリーク　マークⅡ	
【エクステリア系】	
フロントスポイラー(前期・後期)	3万8000円(5万8000円)
サイドスポイラー	5万円(8万円)
リアアンダースポイラー(前期・後期)	4万円(6万円)
フロントグリル	2万8000円(3万6000円)
アイライン	1万5000円(2万2000円)
★3点キット(フロント/サイド/リア)	11万8000円(18万8000円)
(　)は純正色塗装済みタイプ。	
カラー(スーパーホワイト、ダークグリーンでチェイサーのみ)	
※オプション	
コーナークリアウインカー	2万9800円
バンパークリアウインカー	2万3800円

問：ユニオンプロダクト　☎03-3716-6281

フロントスポイラー、フロントグリル、アイラインの3点で構成されるフロントフェイス。かなり引き締まった印象だ。

ノーマルに比べてかなりのボリューム感を実現しているリアアンダースポイラー。大口径マフラーとの相性もイイ。

マフラーは今や主流となった大口径砲弾タイプをチョイス。リアフォルムをアグレッシブに見せるには欠かせないスタイルだ。

ハイグレードな重厚感のあるラインを基調にデザインされたエアロ。90用にリリースされ、ドリフトフリークに大人気となった、タイプⅡに採用されたアグレッシブで攻撃的なデザインを踏襲している。

ヒッポーによって重厚感が増したスタイルは ハイグレードな大人のセダンを演出

SPECIFICATIONS

ヒッポースリーク　チェイサー	
【エクステリア系】	
フロントスポイラー(前期・後期)	3万8000円(5万8000円)
サイドスポイラー	5万円(8万円)
リアアンダースポイラー(前期・後期)	4万円(6万円)
フロントグリル	2万8000円(3万6000円)
アイライン	1万5000円(2万2000円)
★3点キット(フロント/サイド/リア)	11万8000円(18万8000円)
(　)は純正色塗装済みタイプ。	
カラー(スーパーホワイト、ダークグリーンでチェイサーのみ)	
※オプション	
コーナークリアウインカー	2万9800円
バンパークリアウインカー	2万3800円

問：ユニオンプロダクト　☎03-3716-6281

サイドステップは、シンプルで上品なデザインとなる。なめらかな曲線がフロントからリアにかけてのラインを構築する。

「走りを予感させる重厚なエアロライン」というヒッポーの謳い文句通り、フロントフェイスはかなり凛い顔つきとなる。

ヒッポーのリアフォルムはリアウィングを装着しないのがポリシー。このチェイサーもリアアンダースポイラーだけの設定となる。

Cisco Kids
WWW.CISCOKIDS.COM.TW

Vspec JZX100 MARKⅡ

エアロパーツによるボディメイクは、いかに個性的なラインとアクセントを
与えるかが肝心。秘められた魅力を上手く引き出す
ヴイスペックのボディメイクで、センス良くコンバートされたマークⅡを紹介しよう。

オリジナルのボディラインを活かし マークⅡの隠された魅力を引きだす

ヴイスペックグランドエフェクツは、シーマなどのビッグセダンを手がけていたエアロパーツメーカーである。同社は、オリジナルのボディラインを活かすというコンセプトの元で、隠された魅力を引き出すボディメイクを施している。JZX100系マークⅡは、ジェントルなイメージを打ち出しているが、かすかなスポーティ性を秘めたモデルである。

今回紹介するエアロは、そのスポーティ性を引きだすデザインに仕上がっているといえよう。スタイルの決め手となるフロントまわりだが、左右に張り出しのあるデザインを採用し、攻撃的なイメージを発している。サイドステップは、センター部にクロスラインを持たせたのが特徴だ。このモデルには、ワゴンなどによく見られるルーフスポイラーを用意している。セダン用としてはレアなアイテムとして紹介できよう。リアウイングによるリアビューを個性的なスタイルに演出するエクストラアイテムとして紹介することができる。

ボリューム感をもたせたサイドステップは、ラインにひねりを加えることによって重苦しさを排除し、微妙なエアロラインを形成している。

かなり大きめに設定されたリップ部は、両サイドにエアインテークを、そしてセンター部分にくぼみをもたせてアクセントを付けている。

SPECIFICATIONS

Vスペック　マークⅡ	
【エクステリア系】	
フロントスポイラー	4万5000円
フロントグリル	2万5000円
サイドステップ	4万8000円
リアアンダースカート	4万2000円
リアウイング	4万5000円
ルーフスポイラー	4万8000円

問：アレスクリエイト　☎045-470-2888

リアフォルムは、リアアンダースカート、リアウイング、そしてマークⅡ系では珍しいルーフスポイラーの3点で構成される。

ノーマルのラインを 上手く活かし 一体感のあるデザインの エアロを纏う

GRiFFiN JZX100 MARKⅡ

ハイパフォーンスセダンにふさわしい アグレッシブ&スタイリッシュフォルム

凛とした知的イメージが グリフィンの証し

スポーツイメージの強かった90系から一転して、ラグジュアリーなイメージが強くなった100系マークⅡ。グリフィンでは、そのノーマルのイメージに加えて、洗練された知的なイメージと、エキサイティングなドライブフィールを予感させるアグレッシブなフォルムという相反する2面性を与えたようだ。といってもマークⅡ、特にツアラーVは、4ドアセダンとしての一面と、1JZエンジンが生み出すハイパフォーマンスな一面とがウリでもあるわけで、グリフィンが造りだしたスタイルは、ある意味クルマを正しく表わしている。そんな意味でも、グリフィンのマークⅡは洗練されたハイパフォーンスセダンにふさわしいフォルムだといえるだろう。最後に、ブランド名となっているグリフィンは、ギリシャ神話に登場する伝説の生物で、ワシの頭・翼とライオンの胴体とをもち黄金の宝を守り、知を象徴する生物とされている。と、聞けばこのマークⅡに与えられた凛としたイメージには、なるほどと納得させられるものが確かに存在するようだ。

リップ部を含め段差を巧みに使ったフロントスポイラーは、数多いマークⅡ系のエアロの中でもかなり個性的なスタイルといえる。

SPECIFICATIONS

グリフィン　マークⅡ	
【エクステリア系】	
フロントスポイラー	4万6000円
サイドステップ	5万6000円
リアスポイラー	4万4000円
リアウイング	4万6000円
フロントグリル	1万9000円

問：アレスクリエイト　☎045-470-2888

洗練された高性能セダンに
必要不可欠な
上質な動物的な佇まい。
グリフィンのマークⅡは
そんなイメージを持つ
数少ないエアロパーツだ。
アグレッシブで、スポーティ、
そしてスタイリッシュ
このスタイルにはその全てがある。

サイドステップは極めてシンプルなデザイン。しかし単純なラインではなく、微妙なアールによって構成されているあたりはさすがの一言。

ベタ付けタイプのようで、実は極めてロータイプのGTウイング、というところがミソのリアウイング。リアスポイラーとのマッチングも抜群。

かなり個性的なスタイルを見せるリアスポイラー。大きく開けられるエアダクトはフェイクだが、その視覚的効果は大きい。

C-ONE JZX100 CHASER

あくまでもストリートをターゲットに、
チェイサーが本来持っている
スポーティさをアピールするような
アイテムを開発しているのが、
シーワン・モータースポーツなのだ

SPECIFICATIONS

シーワン　チェイサー	
【エンジン系】	
パワーECU	22万円
パフォーマンスマフラー Ver.S	7万8000円
【サスペンション系】	
車高調整キット・スポーツグレードタイプ	28万円
ストラットタワーバー	4万8000円
スポーツブレーキパッド	F:3万円/R:2万8000円
スリットローターセット	F/R各4万円
【エクステリア系】	
フロントバンパー	6万8000円
サイドステップ	5万8000円
フロントグリル	2万5000円
リアアンダースポイラー	4万8000円
リアウイング	5万8000円
【インテリア系】	
インターゲット・チタンシフトノブ	1万5000円
インターゲットFBスポーツ・レザーシート	7万6000円
【ホイール・タイヤ】	
ホイール:ウェッズスポーツRS-5SS(F:8.0×18+45、R:9.0×18+45)	
タイヤ:ポテンザRE711(F:225/40-18、R:255/35-18)	

問:シーワンモータースポーツ　☎0493-22-6420

ストリートで気持ちよく走るための さまざまなアイテムがオリジナリティを生む

エクステリアと機能面を高次元でバランスさせた、まさにストリートパフォーマーなのだ

トヨタ車をメインにストリートで快適なクルマ造りを進めているシーワンは、コンペティションの世界で培ったノウハウを元にさまざまなアイテムをリリースしている。

その中でこのチェイサーは、高速での走行性能とコーナリング性能をレベルアップすることで、スポーツセダンとしてのキャラクターを最大限に生かしたクルマとなっているのだ。たとえば機能面を見てみると、エンジンまわりはオリジナルのコンピュータが中低速のトルクアップを実現し、1.1kg/cm²まで高められたブーストとオリジナルのマフラーが、どこから踏んでもリニアに反応するフィーリングのよさを味合わせてくれる。さらに足まわりには、ビルシュタインをベースにしたオリジナル車高調サスキットが装備されている。このアイテムの特徴は、ガチガチではなくあえてロールさせることで、ドライバーの積極性を生み出すようなそのテイストにある。もちろんパワーアップとともにかならず手を入れたいブレーキは、スリットローターとパッド、さらにはTRD製のブレーキホースが装備されていてコントロールしやすく、しかも強力なストッピングパワーを生み出している。

もうひとつ、見逃してはいけないのがエクステリアだ。ロードパフォーマーとネーミングされたこれらのエアロパーツは、チェイサーって本当はこういう姿だったんじゃないの？　と思いたくなるような、アグレッシヴかつシャープなフォルムを見せつけてくれる。もちろんインテリアには、シーワンがプロデュースするインターゲットのシート&シフトノブが装備されているので、機能面はもちろんファッション的にも抜かりはないのだ。

こういったトータルバランスの高さこそ、シーワンがクルマを仕上げるときもっとも大事に考えていることだ。どこかひとつが優れているのではなく、すべてのレベルを上げる。そうすることでベースとなるチェイサー本来の力を引き出しているのだ。

サスキットはスポーツグレードサスペンションが装着される。上質で心地よい走りをあらゆるフィールドで実現する。

エンジンルームを見たときに、まず目に飛び込んでくる程インパクトのあるデザインの、オールアルミ製ストラットタワーバー。

マフラーにはオールステンレスの砲弾タイプ、パフォーマンスマフラーを装着する。パイプ径φ80、テールはφ115となる。

シートはインターゲット製のリクライニングバケットシートを装着。抜群のホールド感と共に実用性も合わせ持った逸品。

控えめなボリュームのサイドステップだが、ひねりを加え、フロント側にはスリットを入れることによって十分存在をアピールしている。

リアアンダースポイラー、リアウイングによって構成されるリアフォルム。エアロダイナミクスを考慮した美しいデザインだ。

FJ SPORTS
JZX90 MARKⅡ CRESTA CHASER

強烈に個性を主張するブリスターバージョンもラインアップ

ミディアムセダンのボディカスタムは、比較的似通ったデザインのエアロデザインが多くなっている。F.J.Gでは、個性的なフォルムを形成するブリスターフェンダーを装着したコンプリートカーを発表。その存在感は非常に大きい。

ワイド・アンド・ワイルドなフォルムを演出するブリスターバージョンもリリースした

ミディアムクラスセダンのカスタムを楽しむユーザーの多くに、高い評価を獲得しているエアロメーカーF.J.G。シック、スポーティ、エレガンスと、そのクルマの素性を上手く引きだすデザインのエアロパーツをリリースしている。

JZX90系は、マークⅡ、チェイサー、クレスタの3モデルをラインアップ。まずは、スポーティで落ち着きのあるデザインに仕上げられたクレスタ、チェイサーだが、このふたつのモデルには、ほぼ同じデザインのエアロを纏っている。フロントのリップ部のせり出しが多少異なるくらいで、同社のアイデンティティでもあるセンター部にくぼみを持つサイドステップのデザインなどは共通するものだ。リアには、わずかながらハネ上がったタイプのウイングを装着、リアスポイラーのデザインも2台に共通する。ボトム部にややボリュームを持たせたデザインだ。

そして、今回の3台の中で、最新モデルとなるブリスターバージョンマークⅡ。このブリスターバージョンは、今年の東京オートサロンで発表したもの。その後のオートショーにも出展され、多くのカスタムユーザーの感心と話題を惹きつけた。大きく張り出したフェンダーアーチは、マッシブでスポーティなアピアランスをみせている。フロント部はヘッドライト横からエアを取り入れるためのダクトが設けられているのが特徴だ。ブリスターキット装着によりリアのドアノブはスムージング加工されている。リアには、大型のカーボンウイングまで備わり、そのスタイルはまさにレーシー。このブリスターバージョンは、ミディアムセダンドレスアップアイテムの新しいトレンドとして注目されることは間違いない。

SPECIFICATIONS

FJスポーツ　マークⅡ【エクステリア系】JZX90BLISTER Version	
ブリスターKIT(12P)	58万円
リアウイング　タイプⅡ(FRP)	7万8000円
リアウイング　タイプⅡ(CARBON)	9万3000円
フロントグリル　タイプⅡ	3万円
ヘッドライトフィニッシャー　タイプⅡ	1万8000円

FJスポーツ　チェイサー【エクステリア系】JZX90CHASER	
フロントスポイラー(M/C前後)	5万5000円
サイドステップ	6万5000円
リアスポイラー	5万7000円
リアウイング	6万8000円
フロントグリル	2万8000円
ヘッドライトフィニッシャー	1万8000円
3点キット(フロント・サイド・リア)	16万7000円
4点キット(フロント・サイド・リア・リアウイング)	23万円

FJスポーツ　クレスタ【エクステリア系】	
フロントスポイラー(M/C前後)	5万5000円
サイドステップ	6万5000円
リアスポイラー	5万7000円
リアウイング	6万8000円
フロントグリル(M/C前後)	2万8000円
ヘッドライトフィニッシャー	1万8000円
3点キット(フロント・サイド・リア)	16万7000円
4点キット(フロント・サイド・リア・リアウイング)	23万円

問：F.J.G　☎042-752-0170

迫力のフォルムを生み出すブリスターキットがこのクルマ最大の特徴だ。リアのドア周りの押し出し感も別格。プレスラインはスムージングされている。

ボンネットにはエンジンルームの熱気を排出するダクトが設置されている。さりげなくセットされたボンピンもスパルタンさを強調。

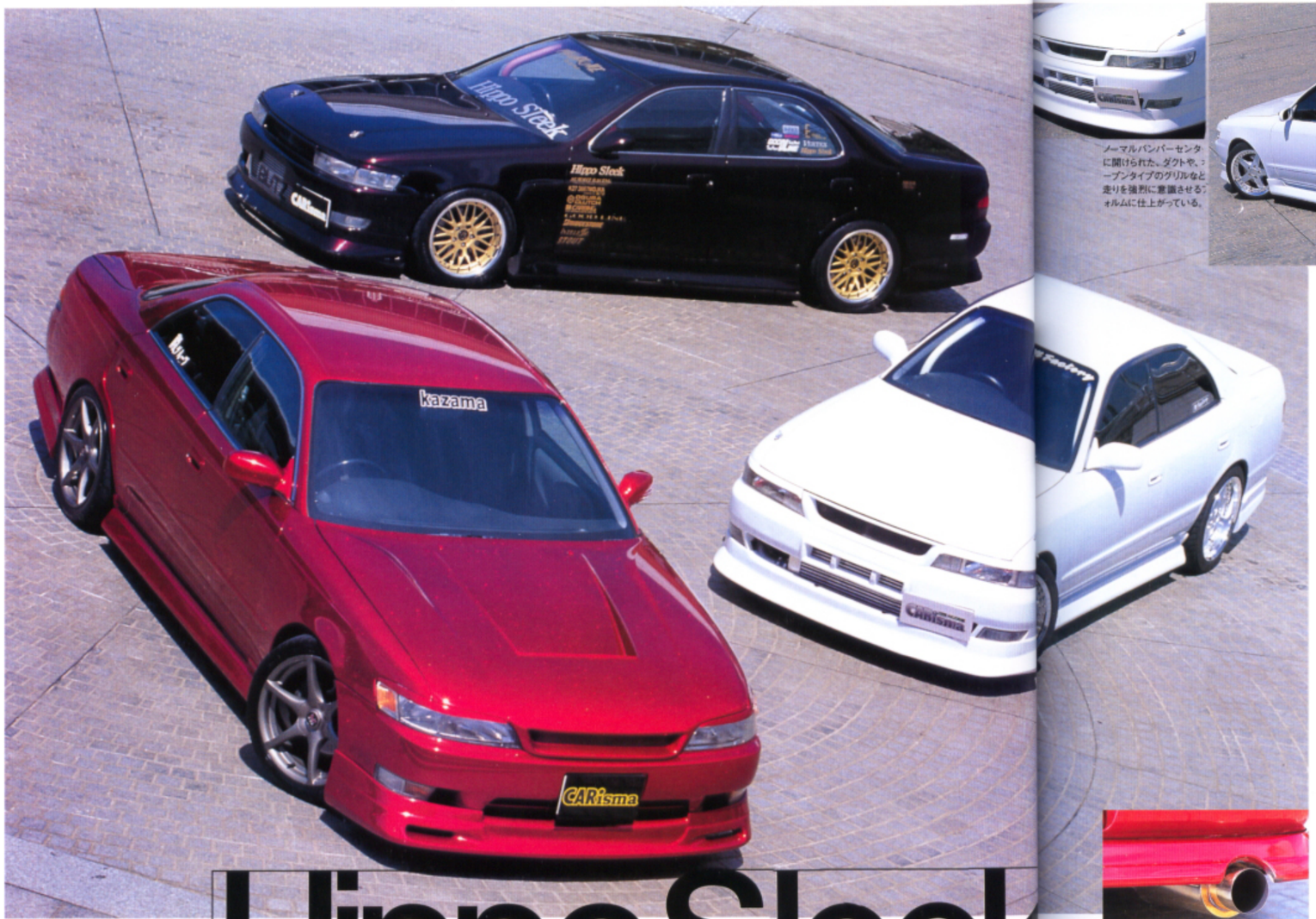
リアウイングは、ベタ付けのものと、ハイトのあるタイプⅡの2パターンがラインアップされる。雰囲気に合わせてチョイスできる。

チェイサーの低さを強調するサイドステップはスクエアなフォルムを採用。センターのくぼみが程良いアクセントになっている。

フロントは、スポイラー、フロントグリル、ヘッドライトフィニッシャーの3点がラインアップされる。マイナー前／後とも装着可能。

切れ上がるようなフィニッシュが精悍さを作り出している。ベタ付けのリアウイングもシャープさを増すアイテムだ。

フロントにボリュームを持たせた、ある意味独特のデザインが採用されたサイドステップ。飽きのこないフォルムが魅力となっている。



Hippo Sleek

JZX90 MARKⅡ CHASER CRESTA

スタイリッシュ&スポーティをコンセプトにしたエアロを数多くリリースするヒッポースリーク。ミディアムクラスのカスタムユーザーには高い支持を受けている。3兄弟すべてのラインアップは魅力のひとつ。

ノーマルバンパーセンターに開けられた、ダクトや、スリーブンタイプのグリルなど走りを強烈に意識させるエアロフォルムに仕上がっている。

スッキリとまとめられたリアフォルムを持つヒッポースリークの90シリーズの中でも、チェイサーのタイプⅡはその傾向が強い。

直線的なフォルムとボリューム感がクルマの低さを強調するサイドステップ。フロントからリアへの流れを作り出している。

インタークーラーがむき出しになったフロントマスクは、スパルタンの一言。こういったパーツとのマッチングも考慮されている。

ヒッポーの実力が全面に溢れたデザイン 90系の魅力を最大限に引き出す

3車種ともに、大口径マフラーの装着を前提にデザインされている。クルマの性格を考えると、この配慮はありがたい。

ゆるやかなデザインのタイプⅠとアグレッシブなタイプⅡを用意

トヨタがスポーティセダンの代表格として位置付けている、マークⅡ、チェイサー、クレスタのいわゆる3兄弟を、よりスポーティなフォルムに変貌させているヒッポースリーク。JZX90シリーズはタイプⅠとタイプⅡの2タイプのエアロをラインアップする。ユーザーの好みに応じてチョイスが可能になっているのだ。なかでもチェイサー・クレスタはヒッポースリークというエアロブランドを世に知らしめた代表作で、ドリフトフリークなどの間でも、いまだに高い人気を誇っている。

タイプⅠは、ヒッポースリークの語源でもある「ゆるやかな風」をテーマにデザインされたもの。やや大人しめにデザインされており、ノーマルラインのもつエレガントなテイストを崩さずにスポーティーなドレスアップに成功している。また、タイプⅡでは、よりローフォルムに、よりアグレッシブにをコンセプトにデザインされているのが特徴だ。タイプⅠとはがらりとおもむきをかえ、精悍で攻撃的なエアロスタイルを形成している。このデザインは、先に紹介した100系に継承されている。

どちらにしても、エアロパーツ界をリードするメーカーのヒッポースリーク。こだわりと実力が十分に表現されたデザインであり、セダンをスポーツセダンに変貌させてくれることに違いないはいないのである。ヒッポーによって重厚感が増したスタイルはハイグレードな大人のセダンを演出するものである。

効率よく空気を取り入れることができるスリットが設けられたフロンハーフスポイラー。フロントグリルのデザインも攻撃的だ。

ボディサイドへのマッチングもきれいなサイドステップ。エッジを効かせた造形が、ノーマルの丸いイメージを拭い去る。

SPECIFICATIONS

ヒッポスリーク　マークⅡ/チェイサー/クレスタ	
【エクステリア系】	
TYPE Ⅰ	
フロントスポイラー(前期・後期)	3万5000円(5万円)
サイドスポイラー	4万8000円(7万5000円)
リアアンダースポイラー(2ピース)	3万2000円(5万円)
フロントグリル	2万8000円(3万6000円)
アイライン	1万5000円(2万2000円)
※オプション	
コーナークリアウインカー	2万9800円
バンパークリアウインカー	2万3800円

TYPE Ⅱ	
フロントスポイラー(前期・後期)	3万8000円(5万3000円)
サイドスポイラー	4万8000円(7万5000円)
リアアンダースポイラー	4万円(5万5000円)
フロントグリルクレスタ	2万8000円(3万6000円)

以上、黒ゲルコート仕上げ(　)は純正色塗装済みタイプ
カラー(スーパーホワイト、ダークグリーンでチェイサーのみ)
問：ユニオンプロダクト　☎03-3716-6281

amuse JZX100 CHASER

アミューズが作り出す 400PSオーバーの世界を堪能できる

ハイクオリティに仕上げられた エンジンユニットが魅力のJZX100

エンジンチューンを得意とするパワーハウスアミューズは、JZX100シリーズにもオリジナルのタービンキットとコンピュータでパワーフィールを向上させている。2835Rタービンキットは手軽にチューンの行なえるボルトオンタイプになっており、エキゾーストマニホールド、強化アクチュエータ、タービンパイプなどが含まれている。これにブーストアップの効果を最大限に引き出す100系専用のハイテックロムを組み合わせると、ブースト1.0㎏/㎠でなんと！ 400PSオーバーを発揮する。また、このコンピュータは内部に備わっている各ギアごとの燃料マップを、1〜3速はピックアップ重視、4〜5速は耐久性重視に変更しているのも特徴である。

だれにでも手軽に圧倒的な加速力が楽しめるようにセッティングされたアミューズ・チェイサーは、無駄なコストをかけずにパワーアップする、いわばお手本のようなチューニングカーなのである。

ダウンフォースを稼ぎ、冷却のためのエアの導入など、機能性を高めるためのエアロパーツとしてデザインされたフロントスポイラー。

JZX100系のチェイサー以外にもアルテッツァ、スープラ、シルビアといったスポーツタイプのチューンを得意とするアミューズ。オリジナルのエアロも用意して準備万端！

後輩の加速感やドライブフィールが、アミューズの魅力。そのために、多くの部分でトータルバランスを考慮したイジリ方をしている。

SPECIFICATIONS

アミューズチェイサー	
[エンジン系]	
オリジナルGTタービンキット	35万8000円
ハイテックロム(コンピューター)	8万8000円〜
[エクステリア系]	
フロントハーフスポイラー	4万8000円(白ゲルコート)
	5万8000円(純正色塗装済)
フードトップグリル	
	3万3000円(白ゲルコート)
	3万9800円(純正色塗装済)

問：パワーハウスアミューズ ☎0470-22-1657

こちらは、マイナーチェンジ後の車両に装着できるフロントスポイラー。フォグの位置の違いを考慮したデザインになっている。

パッと見は、ノーマル然としたエンジンルーム。しかし、オリジナルタービンキットとハイテックロムが生み出すパワー感はハンパじゃない。

リアもバンパータイプを採用。一度あてがってから広がるフォルムは、ボリューム感を演出。クレスタには リジナルVIPマフラーが装着されている。

ノーマルのイメージを残しつつも、よりシャープなフォルムを作り出しているフロントバンパースポイラー。マッチングも美しい。

INTERCEPTER JZX90 CRESTA CHASER

魅せる、走るをデザインした エアロパーツは 大きな存在感を主張する

ドレスアップ派にも、ドリフトフリークにも大人気となっているのがインターセプター走るための機能性を両立した優れたアイテムである。

SPECIFICATIONS

インターセプター マークII チェイサー	
[エクステリア系]	
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
リアバンパースポイラー	6万8000円
フロントクリアフォグウインカー	4万5000円
[エンジン系]	
VIPマフラー	6万8000円
[足まわり系]	
車高調KIT	17万8000円/19万8000円

問：インターセプター ☎047-357-2650

存在感のあるフロントのデザイン スポーティなフォルムが人気

インターセプターは、JZS147アリストやC33ローレルといったモデルをベースにして、スポーティでエレガントなエアロ・カスタムを提案してきた。アグレッシブなフォルムで若いユーザーのハートを上手くキャッチしたデザインが人気となっている。

今回紹介するJZX90にもそのテイストは色濃く出ている。ドレスアップして走りを楽しむ、そんなドリフトフリーク達が求めるパワフルでスポーティなフォルムを醸し出している。

フロントバンパーには、開口部を大きめに取り、インタークーラー冷却効果をアップさせるデザインにした。両サイドには、フォグランプも埋め込まれ、スタイリッシュな演出効果も行なっている。そしてサイドステップは、フロント同様にボトムをフレアーしたデザインを採用して存在感をアピールするリアスポイラーへのラインをつなぎ、オリジナル車高調キットを装着してローダウンされたフォルムは、迫力のあるフォルムを形成する。

サイドステップは厚みを持たせ、クルマの安定感を作り出している。微妙なアールと直線の組み合わせで、存在感をアピール。

スポイラー類は90系としての共通したイメージでデザインされている。チェイサーには、シングルテールのマフラーを装着。

D-FACE
JZX90 CRESTA

VIPスタイルを意識したドリフトカーの出現

**地上高すれすれにセッティングされた
エアロパーツが迫力ある
スタイリングを華麗に演出**

VIP系のエアロを中心に、これまでにも数多くのオリジナルパーツをリリースしてきたディーフェイス。また、同社はドリフト走行も可能なクルマを製作するファクトリーとしても有名なのだ。ここに紹介する90系クレスタもミディアムセダンでありながら、「VIPカーに引けをとらないスタイルでドリフトを決める」というコンセプトで製作されたクルマ。たしかに、そのエアロスタイルはVIPカーを彷彿させるような力強い迫力のあるものに仕上がっている。

しかし、そのダイナミックなエアロスタイルとはうらはらに、フロントスポイラーのリップ部裏には、インタークーラーやブレーキにフレッシュなエアーを送り込むためディフューザータイプのエアインテークを取り付けるなど、チョットした小業も忘れてないのだ。ミディアムセダンは初の試みというディーフェイスだが、これまでのノウハウを活かしたエアロパーツは十分に高い完成度を誇っている。

面で構成されたフロントハーフスポイラーは、クルマにタップリとしたボリューム感を与えている。エッジの効かせ具合も絶妙。

SPECIFICATIONS

ディーフェイス　クレスタ	
【エンジン系】	
オリジナルマフラー(φ115)	4万5000円
【足まわり系】	
オリジナル車高調	14万8000円
【エクステリア系】	
フロントハーフスポイラー	3万8000円(マイナー前)
(マイナー後は現在製作中　価格未定)	
サイドステップ	4万8000円(マイナー前後共通)
リアハーフスポイラー	3万8000円(マイナー前後共通)
※上記3点セット	12万0000円
アイライン	1万5000円
すべて白ゲルコート仕上げ	

問:タイヤガーデンイースト　☎045-574-3835

ミディアムセダンという
新たなステージに挑戦する
ディーフェイス。
オリジナルのエアロパーツを
用意してドリフトも可能な
ハイパフォーマンスセダンに
仕上げる!

ボンネットにはホールが設けられ、ネット処理が施されている。冷却効果に加えて、見た目のインパクトも絶大。

サイドステップも、直線を基調としたデザイン。クルマにシャープなイメージを与え、走りを意識させることに成功している。

リアハーフスポイラーも、直線をベースにデザインされたものを採用。ボディアンダー全体で、クルマにシャープなフォルムを与える。

ZEES PROJECT
JZX100 CHASER

後続車に強烈なインパクトを与えるφ100×4のテールを持つマフラー。すべて専用設計のため、完璧な仕上がりを保証する。

大口径ストレートテールを左右に振り分けたダブルテールマフラー。専用のリアアンダースポイラーも設定されている。

鏡面材とクロームメッキを組み合わせ、究極の輝きを作り出すマフラー。カートリッジシステムの採用で、寿命が格段に延びている。

ステンレスを超えた
クロームの輝きでリヤビューを彩る

鏡面材とクロームメッキの組み合わせにより、これまでにない輝きをみせるマフラーが登場した。熱による変色もほとんどなく、ずっとその輝きを持続する。
リアビューを華麗に演出するニューアイテムだ。専用アンダースポイラーも用意。

SPECIFICATIONS

ジース　チェイサー	
【マフラー】	
CYBER EX.(φ100×4)	
CYBER EX.タイプ1	17万9000円
CYBER EX.タイプ1S	18万4000円
CYBER EX.タイプ2S	17万4000円
CYBER EX.タイプ3	15万9000円
CYBER EX.タイプ3S	16万4000円
CYBER EX.タイプ4S	14万4000円
JZX101 JZX100ターボは5000円アップ	
●Duble	
ダブルタイプ1	18万8000円
ダブルタイプ1S	19万3000円
ダブルタイプ2	17万8000円
ダブルタイプ2S	18万3000円
ダブルタイプ3	15万8000円
ダブルタイプ3S	16万3000円
ダブルタイプ4	13万8000円
ダブルタイプ4S	14万3000円
●EX.SYSTEM(φ130ストレートテール)	
ジースEX.SYSTEMタイプ1	10万8000円
ジースEX.SYSTEMタイプ1S	11万1000円
ジースEX.SYSTEMタイプ2	9万8000円
ジースEX.SYSTEMタイプ2S	10万1000円
ジースEX.SYSTEMタイプ3	8万8000円
ジースEX.SYSTEMタイプ3S	9万1000円
ジースEX.SYSTEMタイプ4	7万8000円
ジースEX.SYSTEMタイプ4S	8万1000円
※JZX101/100TBIは5000円アップ	
【エクステリア系】	
ダブルマフラー用リアアンダースポイラー	4万9800円(無塗装)

問:ジースプロジェクト　☎052-791-2437

**リアビューのドレスアップ効果を高める
パワーアップ効果も
体感できる高品質マフラー**

エアロパーツ装着でドレスアップされたエクステリア、足もとは、アルミホイールでグッとファッショナブルにキメル。もちろん走りを意識したチューニングを目的にモディファイするのなら、スポーティなモノを努めてチョイスすることになるだろう。さて、ドレスアップするにしろチューンアップするにしろマフラーもこだわりの逸品をチョイスしたい。心地よいエキゾーストノート、これが何ともいえずスポーツマインドをかき立ててくれるのだ。もちろん、それだけではない。マフラー交換によるパワーアップを体感することもできるハズだ。

ジースプロジェクトからリリースされているマフラーは、リアビューをキリッと引き締めるデザイン、心地よいエキゾーストノートを奏でることでスポーツドライビングをかき立てる。なんといっても鏡面材とクロームメッキの組み合わせが実現した究極の輝きがポイントだ。リアビューを華麗に彩るニューマフラーの登場だ。

CONTENTS UPLOADED BY
Nostalgic Skies.
WWW.NOSTALGICSKIES.COM

KEI OFFICE
JZX100 CHASER

運動性能とスタイリングを高いレベルで両立するハイレベルのサスチューン

レーシングドライバー土屋圭市氏がプロデュースするケイオフィスは、これまでに様々なコンプリートカーをリリースしている。なかでもチェイサーツアラーVは得意のサスペンションチューンにオリジナルのエアロパーツをマッチングさせ、走りの機能性を高めたハイパーなマシンに仕上げている。

注目のエアフォルクケイ・サスペンションは、ストローク量を変化させることなく前後の車高調整が可能な全長調整式を採用。ローダウンによるスタイリングアピールだけでなく、走りの性能向上を狙ったセッティングが可能になっている。

エアロパーツは前後ともバンパー交換タイプになっており、直線を基調にしたエアロフォルムはスポーティなチェイサーをより軽快感の強いものに変貌させている。どちらもケイオフィスが理想としている最高の運動性能を実現させるために設定された高いハードルを見事にクリアしたパーツなのである。

機能を最優先することによって生み出されたのが、このデザイン。左右に開けられた大きめのダクトはまさに、機能優先のスタイル。

SPECIFICATIONS

ケイオフィス　チェイサー	
[サスペンション系]	
エアフォルクケイ	
減衰力4段調整式	19万8000円(アルミリジットマウント)
[エクステリア系]	
マイナー前	
フロントバンパースポイラー	8万2000円
サイドステップ	7万8000円
リアバンパースポイラー	8万円
リアウイング	5万9000円

問：ケイオフィス　☎0266-77-2109

走りの機能性を高めたチェイサーはこれからのセダンをリードするケイオフィスの自信作

リアエンドに設けられたスリットも、走りを意識した上での存在となる。デザインも空気の流れを考慮した必然から生まれている。

キックアップしたスポイラーはフルバンパータイプ。撮影車はノーマルウイングだったが、ハイアーチタイプもラインアップされている。

スポーツ色の強いクルマに仕上げていくテクニックは、ケイオフィスのもっとも得意とするカテゴリー。なかでも足まわりのチューニングは、軽快な走りを約束してくれるモノだ。

EVOLUTION
JZX100 CHASER

ヨーロピアンテイストのデザインシックな大人のスタイルを提案する

エアロデザインのコンセプトはエレガントなヨーロピアンスタイル

エボリューションは、メルセデスをはじめとするヨーロッパ車のボディメイクも手がけるメーカーだ。どちらかというとエグゼクティブな仕上がりをみせるデザインのものを多くラインアップしている。そのデザインテイストを酌んで完成させたJZX100チェイサー。シックでスタイリッシュなエアロスタイルを演出している。

国産のスポーティセダンを代表するチェイサーは、多くのカスタムフリークがそのベース車輌として注目を集めるモデル。同社は、いかにスポーティにかつシックに仕上げることができるかを考慮してデザインした。フロントには、ハーフスポイラー、ヘッドランプトリムを用意。フロントマスクをシャープにみせることに貢献している。サイドスカートも直線的なラインでフロント同様すっきりとしたシャープなイメージを醸し出している。3ピースタイプのウイングとスカートとがあいまって、リアビューまでもシャープでスタイリッシュな仕上がりをみせている。

インパクトよりも、存在感を全面に押し出したエアロデザインが魅力的なフロント周り。アイラインがシャープさを強調している。

SPECIFICATIONS

エボリューション　チェイサー	
[エクステリア系]	
フロントハーフスポイラー	5万2000円
サイドスカート	6万8000円
リアスカート	4万6000円
※上記3点セット	16万円
リアスポイラー(3ピース)	6万5000円
ヘッドランプトリム	1万6000円
[ホイール・タイヤ]	
マトラッセ　F/8.5JX18+30	
R/9.5JX18+30	

問:エボリューション　☎045-943-5000

メルセデスなどの欧州車を多く手掛けるエボリューション。エレガントでエグゼクティブな大人のスタイルを演出するエアロ。そのコンセプトはミディアムクラスのセダンにも受け継がれている。

見事なマッチングを見せるサイドステップ。「いかにも」感が全くない造形は、まさに大人のドレスアップを具現化したものといえる。

リアスポイラーには、当然、太めのマフラー装着も可能なデザインが採用されている。撮影車には、デュアルテールのものが装着されていた。

ハデさを抑えつつも、独特の存在感を漂わせる造形が見事。リアスポイラーはボディサイドまでカバーする3ピースタイプだ。

HIRO
JZX100 MARK Ⅱ

エアロの老舗としての高い品質 ボディとのフィッティング性は抜群

高いフィッティング性を誇る6アイテムをラインアップ

関西の老舗エアロメーカー、ヒロ。ミディアムクラスのセダンはもちろん、ミニバン、ワゴンにいたるまでそのラインアップは豊富だ。多くのエアロを手がけてきた同社のエアロ。質感の高さ、フィッティング性の高さはいうまでもなく、並み居る個性派メーカーをも凌ぐ完成度を誇っている。

今回は、JZX100マークⅡのエアロキットをラインアップに加えた。全体的にシャープなイメージを前面に打ち出しているが、大きな特徴となるのはフロントマスクだ。プレスラインを上手に活かしたグリル。ヘッドライト上部に取り付けられたライトマスクが、クールでスポーティな顔つきを演出する。

フロントスポイラーはセンター部を逆台形型とし、グリルとの協調性を狙ったデザインを採用したのも特徴だ。また、サイドステップからリアへとつながるボトムラインは、そのままシンプルなスリットデザインとスマートな仕上がりをみせるリアビューへとつながる。トランクリッドに載る小振りなリアウイングと、これら全てが洗練されたデザインで、トータルイメージを高めている。

ボンネットのプレスラインに合わせてデザインされたフロントグリルの造形は、ノーマルとはまったく違う顔つきを作り出している。

SPECIFICATIONS

ヒロ　マークⅡ

【エクステリア系】	
ライトマスク	1万8000円
フロントグリル	3万2000円
フロントスポイラー	4万5000円
サイドステップ	5万8000円
リアスリット	4万5000円
リアスポイラー	5万5000円

※フロント、リア、リアアンダーの3点以上を購入の場合は、定価の10%OFF

問:ヒロ　☎06-6932-2612

エアロパーツのクオリティの高さは、そのボディとのフィッティング性の高さにもあらわれる。関西の老舗エアロパーツメーカーであるヒロは、スポーティなデザインもさる事ながら一体感のあるフィット性も自慢だ。

センターにアーチ状のくぼみを持たせ、その上にねじりを加えたラインを持つという、複雑な造形のサイドステップ。

シンプルなウイングは、高さよりも長さをクルマに与えることで、クルマにシャープなイメージを与えることに成功している。

リアは、跳ね上げたフォルムを持たせ、直線的なデザインと併せてスピード感を生み出している。丁寧な作り込みが魅力的なエアロだ。

WIN.CORPORATION
JZX100 CHASER

ボリュームを増したボディが 醸し出す迫力のスタイル

フルバンパーだけが可能な 一体感を持つエアロフォルム

ビッグセダンを中心に豊富な車種ラインアップを持つウインコーポレーション。そのウインが作り出すミドルセダン・チェイサーは、ビッグセダンの存在感に勝るとも劣らない迫力を醸し出している。その最大の要因は、フロント、リアともに設定されている、バンパースポイラーの存在にある。バンパースポイラー最大の利点は、ノーマルと完全に交換して装着されるため、取り付けのラインがまったく目立たず、そのため、はじめからそのスタイルであったかのような、美しい仕上がりになるのだ。

しかも、いかにも「取り付けました」風のラインが出ないため、自然で一体感あるフォルムに仕上がり、高い完成度が約束されている。また、パーツそのものの面積も大きく、デザインの自由度も比較的高いのも特徴。ウインのチェイサーもこの特徴を活かしたデザインで仕上げられている。

バンパースポイラーだけが可能な、圧倒的な一体感が魅力的なフロントフォルム。ストックのイメージを完全に拭い去っている。

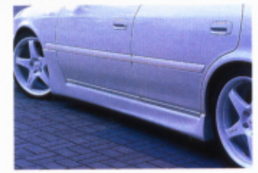
SPECIFICATIONS

ウイン　チェイサー

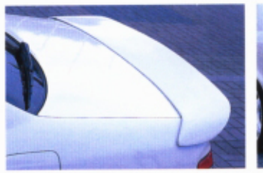
【エクステリア系】	
フロントバンパースポイラー	7万5000円
フロントグリル	3万円
フロントグリル(ペイント付き)	3万8000円
アイライン	1万8000円
アイライン(ペイント付き)	2万6000円
サイドスポイラー	7万円
リアバンパースポイラー	7万2000円
リアスポイラー	5万3000円
フロントクリアレンズ	3万円
【足まわり系】	
ホイール:ローゼストSS-01(7.0×17)	
タイヤ:ピレリー 195/45-17	

問:ウインコーポレーション　☎052-351-0930

上質な落ち着きを持つエアロフォルムが、クルマ本来が持つエレガントさをさらに際だたせる。フルラインアップといっても過言ではない、エクステリアパーツラインアップ全体での完成度の高さが決め手となっている。



サイドモール付近まである、サイドステップのフロントエンドが、車幅をアピールしながらも、直線的なフォルムでスッキリとしている。



リアウイングにはベタ付けタイプをチョイスする。パーツ全体でボディそのものの固まり感が強調され、強い存在感を生み出している。

リアにも、フルバンパータイプのスポイラーを採用している。一目見て感じる完成度の高さは、この部分によるところが大きい。

VERTEX
JZX90 CHASER CRESTA

T&Eがみせるエアロマジックにより地を這うようなローフォルムを実現

ヴェルテックスは、JZX90チェイサー用エアロパーツもラインアップする。このチェイサーは、ドリフトフリークに人気となっているモデル。車高調キットを組み込んで、実用域ギリギリまでローダウンし、スポーティなフォルムを実現している。

T&Eがエアロメイクにより狙ったのは、さらなるローフォルムだ。極限まで下げられた車高をさらに低く見せるためのデザインを行なったのである。フロントからリアまでを流れるようなラインでつなぎ、地を這うような迫力あるビューを演出する。

また、同社のアイデンティティとなっている、フロントスポイラーのエアダクト（最新モデルとしてリリースしたJZX100マークⅡにもこのデザインは継承されている）も特徴的だ。リアはハネ上がったラインでフィニッシュするようにデザイン。現在のところトヨタ車のみにしか設定されていないが、今後同社が発表するであろう新作にはカスタムフリークの注目が集まる。

SPECIFICATIONS

ヴェルテックス　チェイサー/クレスタ

【エクステリア系】	
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
リアアンダースポイラー	5万8000円
※上記3点セット	14万3000円
【サスペンション系】	
車高KIT	15万8000円

問：エアロメイクT&E　☎045-913-3130

こだわりのローフォルムが魅せるボリューム感のあるマッシブなスタイル

極限までローダウンされたスタイルを演出する。それがこのクレスタに与えられたテーマだ。
もちろん車高調によりギリギリまで下げられてはいるが、迫力あるフォルムを演出する決め手はエアロだ。

スラントしたリップがスピード感を強調するフロント周り。ノーマルバンパーセンターに設けられたスリットも充分に雰囲気を出している。

直線と曲線を組み合わせたフォルムが魅力的なサイドステップ。ヴェルテックスの90に共通のイメージとして存在感を高めている。

こちらはクレスタのリアフォルム。センターからボリュームを増すことで、クレスタとは思えない迫力と安定感を与えている。

HKS TOKYO SERVICE
JZX90 CHASER

余計なことはせずに割り切って造るターゲットは筑波での走行会だ

タイムアップのための数々の工夫は
さすがにユーザーカーならではのものだ

HKS東京サービスのチェイサーは、筑波での走行会をターゲットとしたユーザー車だ。そのためこのクルマにはいろいろなアイテムが装着されているんだけど、その中でも注目したいのはタービンだ。というのもこのクルマに装着されているGT3037Sタービンは、筑波ではちょっと大きめのはず。なのになぜこのサイズをセットしたのかというと、これはブーストアップ仕様のパワーでは物足りなさを感じるという、ユーザーのリクエストがあったからなのだ。もちろんそれ以前にカム交換や燃調のセッティング、シート交換や冷却系の強化など、基本的なことからひとつひとつをしっかりと仕上げてあって、足まわりやブレーキといったタイムアップに直接関わる部分もスキなくしっかりとまとめられている。それだけにこのクルマは、筑波では本領は発揮しにくい面があるにしても、もっとアベレージの高いサーキットに持ち込めば、十分にポテンシャルを見せつけてくれるはずなのだ。

SPECIFICATIONS

HKS東京サービス　チェイサー

【エンジン系】	
GT3037Sタービン	
カム(256/256)	
F-CON・V	
EVC	
レーシングタイプウエストゲート	
パワーフロー	
エキゾーストマニホールド	
ハイパーマフラー改	
インタークーラー	
オイルクーラー	
ヤシオファクトリー・ラジエター	
540ccインジェクターX6	
GT-R純正燃料ポンプ	
【サスペンション系】	
HKS東京オリジナル車高調キット	
HKSツインプレートクラッチ	
スープラ純正キャリパー	
プロジェクトμ・SCRプロローター	
プロジェクトμ・ブレーキホース	
【エクステリア系】	
エアロマジック・フロントリップ	
HKS関西オリジナル・アクティヴリアウイング	
【インテリア系】	
ブリッド・シート	
ウィランズ・シートベルト	
モモ・ステアリング	
【ホイール・タイヤ】	
ホイール:アドバン・モデル7(F:8.0×17、R:9.0×17)	
タイヤ:アドバン(F:235/40-17、R:255/40-17)	

問：HKS東京サービス　☎0425-81-5251

筑波でのタイムアタックを目的に煮詰められた足まわりには、本物が持つ"匂い"が漂っている。ローターの状態を見ても解るはずだ。

やや大きめながら、ブーストアップでのパワー感に物足りなさを感じたユーザーのリクエストで装着されたGT3037Sタービン。

コンソールには、油圧、油温、水温の3連メーターがセットされている。細部にわたって、スキのない仕上がりを感じることができる。

HKS関西オリジナルのアクティブリアウイングを装着。機能面だけではなく、スパルタンさを強調するビジュアル面の効果も大きい。

MYTHOS
JZX100 CHASER

大人のフォルムで チェイサーのスポーツ性を大胆にアピール

さりげなさが クルマのスポーツ性を際だたせる

100系となってデザイン的にも、イメージ的にもスポーティな軽快感を取り戻したチェイサー。そんなわけでスポーツ性を強調したクルマ造りを行なっているメーカーが数多いのだけれど、ミトスのアプローチはちょっと違う。チェイサーが持っているスポーツ性はそのままに、むしろ大人っぽさを強調したのがミトスのチェイサーだ。大人っぽさというのは、例えばフロントバンパーでいうとダクト形状。ダクトデザインはもちろん、バンパー全体の中で占めるボリュームがさり気なく押さえられてる。その抑制が結果的に、大人っぽいシブさを演出しているというわけで、つまりは大人っぽさとスポーティさのバランス感覚が、ミトスのエアロパーツデザインの上手さだと言っていいと思う。100系オーナーに多いといわれる、スポーツカーからの乗り換えというユーザーが、すんなりと入っていけるデザインをミトスのエアロは持っているのだ。今、シブめのエアロを造らせたら、ミトスの右に出るものはいないかも知れない。

ノーマルのバンパーと同等のボリュームをアンダーに与えるフロントハーフスポイラー。クルマの固まり感を強調することができる。

クオリティの高さで、多くのファンを持つミトスのエアロパーツ。そのミトスがワイルドさをコンセプトにリリースしたのが100系のエアロ。ここで紹介するチェイサーの他に、マークⅡもラインアップされている。

両サイドエンドにはスリットが設けられ、戦闘的なフォルムを作り出す処理がなされている。小さな部分だか効果は絶大だ。

最下部にアールを持つストックのサイド部分の処理は、奥行き方面に幅を持たせることでバランスをとることに成功している。

フロント、サイドと、面を強調したフォルムを維持するデザインが採用されたリアハーフスポイラー。クルマとして高い完成度を持つ。

SPECIFICATIONS

ミトス　100チェイサー	
【エクステリア系】	
フロントハーフスポイラー	4万4000円
サイドステップ	5万5000円
リアハーフスポイラー	4万6000円

問：ミトス　☎045-593-2397

WISE SPORTS
JZX100 MARK Ⅱ TYPE I

ストックの良さと個性を融合させるテクニックが滲み出る

中央がシェイプしたデザインが、ノーマルの持つ「重さ」を排除しているが、両エンド部に与えられたボリュームが一体感を生み出す。

クルマをワンランク グレードアップさせるワイズテイスト

上質で、かつスポーティな、非常に完成度の高いエアロを作り続けているワイズ。そんなワイズにとって、ミドルセダンというカテゴリーは得意中の得意分野である。デザインコンセプトはビッグセダンのエアロによって培われた上品で、威圧感のある荘厳さと、スポーツカーのエアロによって養われた、走りのスタイルに対してのこだわりが見事に融合したスタイル。

ここでご紹介するマークⅡタイプIにも、そのデザインコンセプトはキッチリと当てはまるといえるだろう。キット構成はフロントスポイラー、サイドステップ、リアスポイラーの3点が基本キットとなり、これにリアウイングがプラスされる。控えめながら存在感のあるフロントスポイラーのリップ部や、エッジの効いたサイドステップ、フロントからサイドにかけてつくられたエアロラインをキッチリとフィニッシュしている5リアスポイラーなど、まさにワイズデザイン。定番を求めるならやはりワイズしかないだろう。

飾るということを、『ハデ』めな方向性ではなく、さりげないデザインでおこなうのが、ワイズの特徴といえる。ところが、確実にノーマルにはないキャラクターが全面に押し出されているのも事実。

ウイングのステーにボリューム感を与え、クルマの存在感に負けないフォルムを生み出している。嫌味のないギリギリの処理といえる。

リアもフロントと一体感を持つような処理でまとめられている。アンダー部をスラントさせることで、クルマにシャープさを与えている。

アイラインとリップスポイラーで、フロントのイメージを作り出す。ボリューム感を与えることで、存在感が際立っている。

SPECIFICATIONS

ワイズスポーツ　マークⅡ　タイプⅠ	
フロントスポイラー	7万2000円
サイドスカート	8万3000円
リアスポイラー	7万円
上記3点セット	22万円
リアウイング	6万5000円

問：ワイズ　☎042-740-2800

C-ONE PARTS for STREET

C-ONE PARTS for STREET

フォルムにはドライビングスピリットを、走りには妥協のない技術を…。
モータースポーツの鼓動を秘めたC-ONEストリートパーツ。

Running performance,The assertion of the styling,And...

Driving Advantage

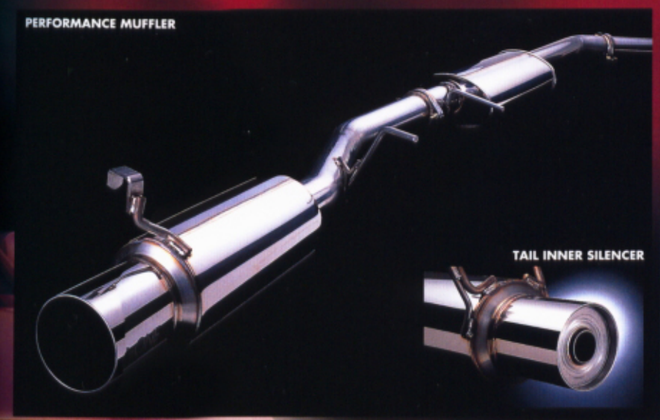
スタイリングと走行性能をトータルで グレードアップするC-ONEチェイサー用パーツ。

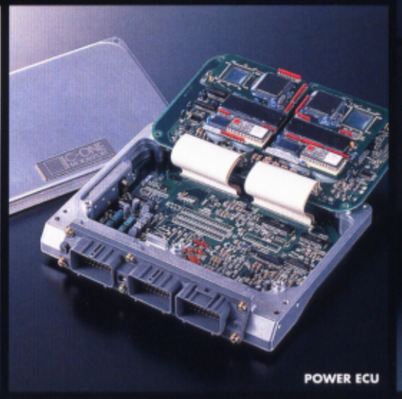
ハイパフォーマンスセダンとしての優れた資質を備えたチェイサー。そのスペックに、さらなる磨きをかけ、アグレッシブな躍動感と、スタイリッシュなルックスを与えるC-ONEパーツ。そのコンセプトは、大人の嗜好を満たす「上質なスポーツ」。絶大なパワーを引き出すパワーECU、心地よいサウンドを奏でるパフォーマンスマフラー、思い通りのラインを確実に捉える足回り。そして、その高性能を全身でさりげなく主張するボディパーツ。全てはスポーツセダンのためにラインナップされたハイグレードなアドバンテージ。

Body Parts

スポーティで美しいフォルムの中に、
さりげなくまとめられたアグレッシブなイメージ。
大人のセンスを感じさせるC-ONEボディパーツ。

＊各ボディパーツはFRP製ホワイトゲルコート仕上げ。
＊グリル、バンパー等のネット部には、網びる心配がなく、そのままでも装着でき、お好みの色にも塗装していただけるシルバーアルミネット付。
＊ボディパーツ装着の際の穴開け等の情報はインターネットのC-ONEホームページでもご参照いただけます。





Sports Driving Parts

エンジンのポテンシャルを可能な限り引き出し、パワーを存分に駆使できる走行性能を徹底追求したC-ONE機能パーツ。

PERFORMANCE MUFFLER
パフォーマンスマフラー

優れた排気効率、重厚なサウンドとスタイリッシュなリアビューを演出するパフォーマンスマフラー。

ストレートカット大口径テールで優れた排気効率と迫力のルックス、品質と耐久性に優れたオールステンレスタイプのVer.Sを設定。しかも中間パイプをセット、さらにレーシングタイプ四例型メインマフラーを採用し、本格スポーツ走行と一般走行の使い分けができるテールインナーサイレンサー付。

JZX100・ターボ車	●Ver.S（オールステンレス）パイプ径80φ・テール115φ ●テールインナーサイレンサー付（装着時保安基準適合）	¥78,000

SPORTS GRADE SUSPENSION
スポーツグレード車高調整サスペンションキット　ピロアッパー付車高調整タイプ（減衰力固定）

車重、パワー、ハンドリングなどの特性を考慮した実走行セッティングならではのサスキット。

安定した高速走行性とキレのあるコーナリング性能を発揮して、しかも乗り心地もガチガチにならない。そんな絶妙なフィーリングを徹底的なセッティングテストで追求したC-ONEサスキット。スプリングにはヘタリの少ないSAE9254材製のC-ONEオリジナルスプリングを開発し採用。そして、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ビルシュタイン製ショックとのベストマッチングが上質で力強い走りを実現します。

JZX100・90、GX100・90/ツアラーV、その他全グレード装着可		
	●ピロアッパー付 1台分キット	¥280,000
	●ビルシュタインショック封入　バネレート：F/12K　R/8K	

POWER ECU
パワーECU

C-ONEならではの技術と実走行セッティングオリジナルデータで、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発揮する本物のチューニングECU。

JZX100・ターボ車	ノーマル下取価格	¥220,000

STRUT TOWER BAR
ストラットタワーバー

本格モータースポーツにも対応する剛性を備え、軽量化にもこだわってC-ONEオリジナル引き抜き中空アルミを採用して開発された、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 フロント用	●オールアルミ製 1本タイプ	¥48,000

SPORTS BRAKE PAD
スポーツブレーキパッド

カーボンセミメタルに匹敵する圧倒的ストッピングパワー。しかも扱いやすさはノンアスベストならでは。装着していただければこれまでの名ばかりのスポーツパッドとの違いを納得してもらえるマルチスポーツ・コンポジット高性能パッド。

JZX100・ターボ車	フロント用 ¥30,000	リア用 ¥28,000

SLIT BRAKE ROTOR
スリットブレーキローター

適度な本数のスリットがクリーニング効果を発揮して、ブレーキパッドは常にベストコンディション。高性能ブレーキパッドを装着したら、ぜひ装着したいローター。

JZX100・ターボ車	●2枚セット	フロント用・リア用各 ¥40,000

LIGHT WEIGHT FLY-WHEEL
軽量フライホイール

クロモリ鋼材を採用し大幅な軽量化を図ったフライホイール。慣性モーメントの減少でシャープなエンジンレスポンスを発揮。

JZX100・ターボM/T車	●軽量クロモリ製	¥39,000

TITANIUM SHIFT KNOB
ゲートA/T用チタンシフトノブ

ゲートA/T車専用	¥16,000	グリル用裏ネジ止めタイプ ¥3,800 接着タイプ ¥2,800

EMBLEM
C-ONEエンブレム

C-ONE CHASER

（除くマーク2）
JZX100・101・105、GX100・105、LX100、SX100（'96.9〜）

■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
■リアアンダースポイラー M/C前用（'96.9〜'98.8）	¥48,000
■リアアンダースポイラー M/C後用（'98.8〜）	¥47,000
■リアウイング	¥58,000

※C-ONEエンブレム（裏ネジ止タイプ¥3,800）は別売です。

●各ボディパーツは単品での装着も可能です。●各機能パーツは同型式・同仕様のマークIIにも装着が可能です。
※ボディパーツをはじめ各パーツは年式やグレード、また装着されているオプションなどにより装着できないものもあります。

■詳しくは下記へお気軽にお問い合わせください。

〒355-0073 埼玉県東松山市上野本552-1 C-ONE MOTORSPORT
TEL 0493-22-6420 FAX 0493-22-6456

※カタログをご希望の方は、住所・氏名・年令・所有車種（型式）及び「C-ONEオールカタログ希望」と明記の上、カタログ請求券をハガキに貼って、上記までお送りください。

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

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

C-ONE PRO SHOP へどうぞ。
C-ONEパーツは有名カーショップでお買い上げいただけますが、C-ONE MOTORSPORT内 PRO SHOPでも直接お買い上げ、お取付けができます。

CONTENTS UNDER PROTECTION OF COPYRIGHT

Exterior Parts Catalogue
エクステリア パーツ カタログ

クルマの性格からか、90/100のエアロラインアップはスポーツ、VIP、アメリカンなど多岐にわたっている。これだけ様々にドレスアップできるクルマというのは珍しいと思うが、このカタログさえあれば好みのスタイルもきっと見つかるはず。どんなスタイルもそつなくこなすマークⅡ・チェイサー・クレスタのスタイリングを決めるのはキミだ。

※問い合わせ先はP236-237をご覧ください。

100系 MARK Ⅱ CHASER CRESTA

MARK Ⅱ

マークⅡ用フルエアロキット
前期

迫力あるフォルムでロー&ワイド感を強調してくれるエアロ。●価格：Fバンパー6万8000円、Sステップ6万5000円、Rバンパー6万8000円、ドアパネル7万8000円、Rウイング5万5000円、5点セット29万8000円、フォグランプ(クリア)4万円、フォグランプ(オレンジ)3万5000円 ●問：DIANA

ヴェルテックスエアロキット
前期 後期

シンプルなラインを活かして、ベース車の持つエレガントな雰囲気を引き立ててくれる。ボリューム感もたっぷり。●価格：Fハーフスポイラー4万8000円、Sステップ6万1000円、Rハーフスポイラー6万1000円、3点セット16万3000円、アイラインガーニッシュ1万5000円 ●問：カーメイクT&E

エクスクルーシブエアロキット
後期

デザインのベースを横基調とし、あくまでも上品な雰囲気を演出。ボディの曲面から流れるような面構成が、豊かな表情を引き出している。●価格：Fスポイラー4万8000円、Sスカート7万8000円、Rスカート4万4000円、3点セット15万5000円、ヘッドランプトリム1万2000円 ●問：エボリューション

エクスクルーシブエアロキット
前期

純正のような仕上がりの逸品。それぞれのパーツが自己主張することなく、トータルで存在感を強調している。●価格：Fバンパースポイラー10万8000円、Sスカート7万8000円、Rスカート7万8000円、3点セット25万円、Rスポイラー5万5000円、ヘッドランプトリム1万2000円 ●問：エボリューション

マークⅡ用フルエアロキット
前期 後期

繊細かつシャープなラインで構成されたエアロキット。ノーマルとはひと味違った機能美を演出してくれる。●価格：ライトマスク1万8000円、Fグリル3万2000円、Fスポイラー4万5000円(前期型のみ対応)、Sステップ5万8000円、Rスリット4万5000円、Rスポイラー5万5000円 ●問：ヒロ

ヘルキャットエアロキット
前期 後期

伸びやかでアグレッシブな印象のエアロキット。都会的なセンスも感じさせてくれる。●価格：Fバンパースポイラー6万9800円、Fグリル3万円、Sステップ4万8000円、Sステップドアパネル8万5000円、Rウイング6万円、Rインナースポイラー2万円、Rマッドガード3万5000円 ●問：ディースピードインターナショナル

クラックスエアロキット
前期 後期

レーシーさと洗練されたスタイルを両立。ウイングステーはアルミ削り出し。●価格：Fバンパースポイラー8万6000円、Fアンダースポイラー(前期のみ対応)4万8000円、Rバンパースポイラー9万円、Sステップ&ドアスパット6万3000円、Fグリル4万2000円、Rウイング18万5000円 ●問：クラックス

Vスペックエアロキット
前期 後期

地を這うようなシルエットが、ボディのボリューム感を強調し、獲物に跳びかかるようなフォルムを形成してくれる。●価格：Fスポイラー4万5000円、Fグリル2万5000円、Sステップ4万8000円、Rアンダースカート4万2000円、Rウイング4万5000円、ルーフスポイラー4万8000円 ●問：アレスクリエイト

グリフィンエアロキット
前期 後期

ボディラインを計算して形作られた造形美が、大人の落ち着いた雰囲気を演出。アーバンツアラーとしてのマークⅡの存在感をアピールしてくれる。●価格：Fグリル1万9000円、Fスポイラー4万6000円、Sステップ5万6000円、Rアンダースカート4万4000円、Rウイング4万6000円 ●問：アレスクリエイト

マークⅡ用エアロパーツ
前期

アダルトかつアグレッシブな雰囲気を作り出すエアロ。フロントグリルは立体的な造形で、ドレスアップの効果を最大限にアピールする。迫力あるドレスアップを求める人におすすめ。●価格：Fスポイラー3万円、Sステップ3万8000円、Fグリル2万5000円、アイシャドー1万3000円 ●問：ラッキー

FJスポーツエアロキット
前期

ノーマルボディの美しさを損なうことなく、さらに華麗に演出するエアロキット●価格：Fスポイラー6万円、Sステップ6万6000円、Rスポイラー5万9000円、3点セット17万5000円、Rウイング6万8000円、4点セット23万8000円、Fグリル3万円、ヘッドライトフィニッシャー2万円 ●問：エフ・ジェイ・ジー

ヴィサージュエアロキット
前期

跳びかかる猛獣のような、迫力あるクラウチングスタイルを形作るフルエアロ。躍動感にもあふれ、スポーティ指向のユーザーにぴったりマッチする。●価格：Fバンパースポイラー7万円、Sステップ5万8000円、Rハーフスポイラー5万8000円、3点キット17万6000円、アイラ1万3000円●問：DCカンパニー

マークⅡ用フロントバンパースポイラー
前期 後期

フロントマスクの印象をダイナミックに変えるバンパースポイラー。左右に大きく口を開けたエアダムが、存在感を強く主張し、ノーマルのおとなしさとは打って変わったアグレッシブな印象を残すこと間違いなし。後期型には前期型のウインカーが必要。●価格：6万9800円
●問：ディースピードインターナショナル

マークⅡ用エアロパーツ
前期

マークⅡをセンス良くドレスアップするエアロ。リアアンダースポイラーは、やや腰高感のあるスタイルを引き締め、リアウイングは3ピースタイプの大きめサイズで、リアのスタイルにより迫力を与えてくれる。●価格：Rアンダースポイラー3万円
●問：ラッキー

CHASER

デザインサーキットエアロキット
前期 後期

都会的なセンスでコーディネイトされたエアロキット。シンプルな造形ながら、細かく計算されたパーツのディテールに先進性が感じられる。●価格：Fハーフスポイラー4万9000円、Sステップ5万6000円、Rアンダースポイラー5万円、Fグリル2万6800円、Rウイング5万円
●問：スタイルテック

チェイサー用フルエアロキット

前期 後期

機能と美しさを両立させたエアロキット。単なるドレスアップではなく、速さを求める情熱がフィードバックされている。●価格：Fバンパー8万9000円、Sステップ6万8000円、Rウイング5万8000円、Rアンダースポイラー5万9000円(前期型のみ対応)、フルキット25万円
●問：HKS関西サービス

エピスエアロキット

前期

ボディにボリューム感を持たせつつ、スポーティなスタイルを追求。力強いオーラを感じることができる。リアスポイラーは参考商品。●価格：Fスポイラー4万円、Fグリル2万8000円、Sステップ5万2000円(後期にも対応)、Rアンダースポイラー4万8000円、ランプライナー1万8000円　●問：フリッツアー

エクスプローションエアロキット

前期

チェイサーのくさび形のフォルムをさらに強調し、スタイリッシュな造形美を創造。●価格：Fバンパースポイラー9万5000円、Sスカート6万5000円、Rバンパースポイラー8万5000円、Rスポイラー6万5000円、Fグリル3万8000円、ヘッドランプトリム1万6000円
●問：エボリューション

エクスクルーシブエアロキット

後期

チェイサーの持つアダルトでシックなイメージを増幅させるエアロキット。面を生かした構成が美しく、迫力を倍増させている●価格：Fスポイラー5万2000円、Sスカート6万8000円、Rスカート4万6000円、3点キット16万円、Rスポイラー6万5000円、ヘッドランプトリム1万6000円
●問：エボリューション

ファルコンエアロキット

前期 後期

直線的なラインとメリハリある凹凸の造形で、クルマの存在感をキリリと強調するエアロキット。ノーマルの持つスポーツイメージを120%引き出してくれる。●価格：Fハーフスポイラー3万5000円、Sステップ4万8000円、Rアンダースポイラー4万8000円、Rウイング6万円
●問：ディースピードインターナショナル

ヘルキャットエアロキット

前期 後期

モータースポーツで活躍するチェイサーのイメージが投影されたエアロキット。フロントの大きな開口部は、大型オイルクーラーの装着も可能とする。●価格：Fバンパースポイラー6万9800円、Sステップ4万8000円、Rアンダースポイラー4万8000円(後期型ツアラーV系用)
●問：ディースピードインターナショナル

チェイサー用フルエアロキット

前期 後期

ボリューム感をもたせたスタイルが魅力。より台形に近づけ、安定感あるフォルムを実現させる。●価格：Fバンパースポイラー7万8000円、Sステップ6万5000円、Rバンパー7万5000円、3点キット20万5000円、Rウイング5万5000円、Fグリル2万8000円、アイラインガーニッシュ1万8000円　●問：アドミレイション

チェイサー用フルエアロキット

前期 後期

滑らかな曲面を多用し、直線基調のノーマル車とは違う、エレガントで豊かな表情を見せる。上品さを追求したい人に。●価格：Fバンパー6万8000円、Fグリル2万5000円、Sステップ5万8000円、Rアンダースポイラー4万8000円(前期)4万7000円(後期)、Rウイング5万8000円　●問：シーワンモータースポーツ

FJスポーツエアロキット

前期

シンプルながらも存在感のあるエアロ。ヨーロッパ調デザインを基本としながら、ややスポーツ性を持たせた仕上がりだ。●価格：Fスポイラー5万8000円、Sステップ6万6000円、Rスポイラー6万円、Rウイング6万8000円、Fグリル3万円、ヘッドライトフィニッシャー2万円
●問：エフ・ジェイ・ジー

アームスデザインエアロキット

前期

しっかりとしたフォルムで演出するエアロ。マフラー開口部の違い(左右出し、右出し)にもしっかり対応している。●価格：Fハーフスポイラー5万3000円、Sスカート5万1000円、Rアンダースポイラー(タイプ1)4万9800円、Rアンダースポイラー(タイプ2)5万円、Fグリル3万8000円
●問：マルカサービス

アームスデザインエアロキット

後期

魂感のあるシックなエアロ。トータルコーディネイトでエレガントにキメたい。マフラー2本出し、左右出しに対応。●価格：Fハーフスポイラー5万3000円、Sスカート5万1000円、Rアンダースポイラー(タイプ1)5万円、Rアンダースポイラー(タイプ2)5万円、Fグリル3万8000円
●問：マルカサービス

チェイサー用フルエアロキット

前期 後期

ロー&ワイド感を強調するフォルムに変貌。さらに、ワイルドでアグレッシブな印象を持たせることに成功している。エアロで自己主張したい人におすすめ。●価格：Fバンパー6万9800円、Sステップ4万9800円(前期のみ対応)、Rアンダースポイラー4万9800円(前期のみ対応)
●問：フェニックス

エアロスタイリングシステム

前期 後期

横方向に力強く伸びたラインを地面スレスレに形作ることで、より安定感のあるシルエットを形成している。前期用純正フォグにも対応。●価格：Fバンパースポイラー6万8000円、Sステップスポイラー5万円、スポーツグリル2万8000円、アイフィニッシャー1万8000円
●問：ジャムレーシングサービス

ワイルダーエアロシステム

前期

迫力あるマッチョなシルエットが魅力のエアロキット。オプションで純正色塗装済みタイプも用意されている。●価格：Fハーフスポイラー4万8000円、Fグリル2万8000円、Sステップ6万5000円、Rアンダースポイラー4万5000円、Rスポイラー5万7000円、5点キット24万円
●問：エリートエンタープライズ

ヴィサージュエアロキット

前期

ワイルドな魅力と都会的な雰囲気がミックスしたエアロキット。低い位置にポイントを置いたスポーティなスタイルでアピール度は高い。●価格：Fハーフスポイラー4万6000円、Sステップ5万8000円、Rハーフスポイラー4万8000円、3点キット14万7000円、アイライン1万3000円
●問：DCカンパニー

JTCCタイプエアロキット

前期 後期

JTCCイメージの追求をコンセプトに作られたシリーズ。スタイルだけでなく、その機能も本格派が納得する逸品だ。●価格：Fグリル3万2000円、Fバンパー9万8000円、Fフェンダー9万2000円、Sステップ7万2000円、Rスパッツ3万4000円、Rウイング8万9000円、Rバンパー8万円　●問：マルガヒルズプロダクツ

チェイサー／マークⅡ用フルエアロキット

前期 後期

マークⅡにチェイサーの顔を移植するキット。●価格：Fグリル3万2000円、Fバンパー9万8000円、フォグランプアダプター8000円(後期のみ対応)、Fフェンダー9万2000円(*)、Sステップ7万2000円(*)、Rスパッツ3万4000円(*)　(*)印はチェイクⅡ用)
●問：マルガヒルズプロダクツ

チェイサー用フルエアロキット

後期

ノーマルのスタイリッシュな面影を残しつつも、さらにスポーティ&迫力のあるフォルムに変身させるエアロキット。チェイサーにより重厚感を持たせたいユーザーにおすすめ。●価格：Fアンダースポイラー3万8000円、Sステップ5万2000円、Rアンダースポイラー4万円
●問：インターセプター

EL TORO-GTエアロキット

前期

速さを体現するエアロ。オプション(受注生産)でカーボン／FRPボンネット、エアダクトなどもラインアップ。●価格：Fバンパースポイラー6万9000円、Fグリル2万7000円、Rサイドアンダースポイラー2万9000円、Sスカート5万4000円、オーバーフェンダー4万8000円
●問：アイメック

チェイサー用フルエアロキット

前期 後期

チェイサーのもつ直線基調のデザインをよりグレードアップさせ、エレガントで洗練された都会の雰囲気を演出してくれるエアロ。端正なフォルムが魅力だ。●価格：Fバンパースポイラー8万2000円、Sステップ7万8000円、Rバンパースポイラー8万円、Rウイング5万9000円
●問：ケイオフィス

グレーサーエアロスタイル

前期 後期

前置きインタークーラーに十分対応するよう、開口部を大きく取られたフロントマスクが特徴的。リアアンダーは前期型のみ対応。●価格：Fバンパースポイラー6万8000円、Sスカート4万8000円、Rスポイラー3万8000円、Rアンダースポイラー5万6000円
●問：トラスト

セルモスポーツ　エアロユニット

前期

パーツ各所に有機的なデザインを取り入れ、独特の個性を発揮している。●価格：Fハーフカバースポイラー6万5000円、Sステップ7万2000円、Rアンダーカバースポイラー6万2000円、Rスポイラー5万8000円、Fグリル3万2000円、ライトガーニッシュ1万5000円、セルモエンブレム3000円　●問：セルモスポーツプロジェクト

セルモスポーツ　エアロユニット

後期

前期型のデザインを踏襲しつつ細部でフィッティングが行われたエアロ。●価格：Fハーフカバースポイラー6万5000円、Sステップ7万2000円、Rアンダーカバースポイラー6万2000円、Rスポイラー5万8000円、Fグリル3万2000円、ライトガーニッシュ1万5000円、セルモエンブレム3000円　●問：セルモスポーツプロジェクト

トムス　エアロパーツ

後期

98年JTCCチャンピオンカーのノウハウをフィードバック。エアロダイナミクスに優れたスタイルは高級セダンながら、高いスポーツ性も感じさせるものとなっている。●価格：Fバンパー9万円、Fグリル2万8000円、Sステップ7万5000円、Rウイング7万3000円、Rバンパー11万2000円　●問：トムス

チェイサーTRD スポーツ

前期 後期

チェイサーの持つスポーティー感を強調したスタイルは、ルックスのみならず高い機能性も兼ね備えている。●エアロバンパー13万6000円、フォグランプ1万4000円、エアログリル2万3000円、Sマッドガードセット12万8000円、Rアンダースポイラー8万7000円、リアウイング13万8000円　●問：TRD

チェイサー用フロントバンパー

前期 後期

ノーマルのイメージを一気に変貌させてくれるアイテム。大きく口を開けたエアダムは、JTCCチェイサーのイメージを想像せずにはいられないほど。ローダウンしたマシンとマッチングさせたいエアロだ。●価格：Fバンパー7万9800円、クリアーコーナーマーカー1万9800円
●問：カズスポーツ

ファルコン最高速カウル

前期 後期

カウルはバンパー下に2段のスポイラーが装着され、最高速の名にピッタリ。後期型には前期型のフォグランプ装着で対応する。チェイサーでスポーツ走行を志すならぜひチョイスしたいシリーズ。
●価格：ファルコン最高速カウル6万9800円
●問：ディースピードインターナショナル

ヴェルテックスフロント ハーフスポイラー

前期 後期

純正のようにボディラインにとけこみ、よりスタイリッシュなシルエットを形作るハーフスポイラー。他人とちょっと違ったテイストを味わいたいユーザーにはオススメだ。続一されたデザイン・コンセプトのサイドステップ、リアアンダースポイラーも現在開発中だ。
●価格：4万8000円　●問：カーメイクT&E

フロントバンパースポイラー

前期 後期

走りを支える高機能エアロとして開発されたブリッツのフロントスポイラーは、前置きのインタークーラーの装着を想定して、開口部を大きく、スクウェア形状にとられているのが特徴。ブリッツから発売されているインタークーラー専用設定のスペックⅡもある。
●価格：9万8000円　●問：ブリッツ

チェイサー用フロントバンパー

前期 後期

大胆な意匠で大きくイメージチェンジができるフロントバンパー。直線基調の100チェイサーに丸いホールという取り合わせには、絶妙のバランスでデザインされた力量が光る。ホール内にはフォグランプを内蔵することができる。ランプ付モデルはノーマルの1万円高。
●価格：8万9000円(ランプ無し)　●問：スタイルテック

チェイサー用リップスポイラー

前期 後期

TRDのフロントバンパーに追加装着するフロントリップスポイラー。TRDのエアロで作られた迫力を、そのまま正常進化させることで、よりアグレッシブな印象を形作っている。単なるドレスアップでは飽き足らないユーザーにチョイスして欲しいアイテムだ。
●価格：4万8000円　●問：インターセプター

チェイサー用フロントスポイラー

前期 後期

スッキリとしたライン、繊細な面構成でデザインされたフロントスポイラー。大げさではない洒落たドレスアップを志向するユーザーにジャストフィットするパーツだ。前期、後期それぞれのフォグランプ形状にあわせて製品をラインナップしてくれているのが嬉しい。
●価格：3万2000円　●問：ジーベック

チェイサー用フロント リップスポイラー

前期 後期

ノーマルのフロントバンパーにアドオンするだけで、イメージを変えることができフォルムを持つリップスポイラー。派手に自己主張するようなことはないが、都会的で上品な雰囲気を確実に形成してくれる。すでにリリースされていた前期用に加え、後期用も新たに発売された。
●価格：3万9000円　●問：鈴鹿エスプリ

デザインサーキットフロントグリル

前期 後期

100チェイサーのアピールポイントであるグリルにアクセントを加えるパーツ。後期モデルは別売りフロントグリルアンダーカバーと使用すればバンパーとの隙間が解消され、ジャストフィットする。●価格：Fグリルアウター2万4800円、Fグリルインナールーバー1万4200円
●問：スタイルテック

チェイサーフロントグリル カーボンタイプ

前期 後期

フレームがカーボン素材タイプとなっているフロントグリル。クルマのイメージの中心となる部分に、敢えて大胆なデザインを活用。大きくイメージチェンジに成功している。グリルを装着するだけでも、他人の100チェイサーとは違う印象を与えることができるはずだ。
●価格：4万2000円　●問：アヴァンギャルド・スポーツ

チェイサー用エアロ

前期 後期

強烈なダウンフォースを発生させるハーフスポイラーや、エアの取り入れに大きな効果を発揮するグリルは機能重視のアミューズならではのパーツだ。●価格：Fハーフスポイラー4万8000円(純正塗装は5万8000円)、フードトップグリル3万3000円(純正塗装は3万9800円)
●問：パワーハウス アミューズ

チェイサー用レボリューションウイング

前期 後期

2枚のフラップや大きめの翼端版など、GT選手権をイメージさせるレーシーなリアスタイルと、確実なダウンフォースを生み出すリアウイング。標準タイプと角度の調節が可能なタイプの2種類がある。
●価格：標準タイプ7万9800円／可変タイプ8万9800円
●問：TRS九州サービス

チェイサー用リアウイング

前期 後期

FRのリアに強烈なトラクションを発生させるよう、ハイトを持たせたリアウイング。フラップの角度調整で、セッティングを変更できるほか、デザインも攻撃的で、同社のフロントバンパーと合わせて装着したときにチェイサーの存在感を強烈に印象付けてくれる。
●価格：6万8000円　●問：ブリッツ

クレスタ用フルエアロキット

後期

ノーマルグリルの力強さを活かすため、フロントに大きめの開口部をレイアウト。他のパーツも軽快なデザインを採用し、精悍なルックスに仕上げている。●価格：Fバンパースポイラー8万8000円、Rアンダースポイラー8万6000円、Sステップ7万8000円、3点セット25万円
●問：レクモーション

クレスタ用フルエアロキット

前期

フィンタイプのFグリルを装着することで、ヨーロピアンテイストを強くアピールする。●価格：Fバンパースポイラー8万8000円、Rアンダースポイラー8万6000円、Sステップ7万8000円、3点セット25万円、Fグリル(メッキ枠無)3万8000円、Fグリル(メッキ枠有)4万3000円
●問：レクモーション

90系 MARK II CHASER CRESTA

MARK II

マークII用フルエアロキット

前期 後期

フロントからリアへと流れるようなラインを基調にしたフルエアロキット。大型スープがレーシーな印象に。●価格:Fバンパースポイラー7万8000円、Rバンパースポイラー7万4000円、Sステップ7万5000円、ドアパネル5万8000円、Rウイング6万8000円、Fグリル2万8000円
●問:マッドスピード

マークII用フルエアロキット

前期 後期

迫力あるFバンパーが印象的な、DIANAから登場したエアロ。●価格:Fバンパー6万8000円、Rバンパー6万8000円、Sステップ6万5000円、ドアパネル7万8000円、Rウイング5万5000円、5点セット29万8000円、フォグランプ(クリア)4万円、フォグランプ(オレンジ)3万5000円
●問:DIANA

マークII用フルエアロキット

前期 後期

直線的な大型スープをフロントやサイドに多用することで、スポーティな走りのイメージをぐんと引き上げている。●価格:Fバンパースポイラー4万8000円、Sステップ3万8000円、Rハーフスポイラー3万4000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
●問:ウエストヨコハマ

マークII用フルエアロキット

前期 後期

スポーティセダンの王道を行く、シンプルさの中にエレガントな香りを漂わせるデザインを採用。ユーロスタイルでまとめあげるのにぴったりだ。●価格:Fバンパースポイラー5万2000円、Sステップ4万8000円、Rバンパースポイラー5万2000円、フォグランプ2万5000円
●問:エクスペリエンス

マークII用フルエアロキット

前期 後期

ボディの低い部分に開口部を設けるなど、アンダー部にポイントを置いたデザインを採用することで、車高をより低く見せると同時に重厚感をプラスしている。●価格:Fハーフスポイラー4万4000円、Sステップ5万5000円、Rハーフスポイラー4万6000円、Fグリル3万8000円
●問:ミトス

エクスクルーシブエアロキット

前期 後期

直線的なスープをドア下部にレイアウトすることで、ボディサイドをすっきりとまとめあげている。大人のセダンという風貌を求める人にセレクトしてほしい。●価格:Fスポイラー(前期のみ対応)4万2000円、Sスカート6万2000円、Rスカート4万1000円、3点セット14万円
●問:エボリューション

エクスプローションエアロキット

前期 後期

EXPLOSION(爆発)というブランド名にたがわない、迫力ある個性的なラインを形作るエアロ。特に曲線を巧みに配したFバンパーは見る者に強い印象を残す。●価格:Fバンパースポイラー8万6000円、Sスカート5万8000円、Rバンパースポイラー8万8000円、3点セット22万円 ●問:エボリューション

マークII用エアロキット

前期 後期

リップだけを装着したとは思えないほど、個性的なフロントマスクを作り上げることが可能。ボディ自体の丸みを活かしながら、まとまりのあるリアビューを演出するRウイングのデザインも秀逸だと言えるだろう。●価格:Fリップスポイラー4万7000円、Rウイング6万8000円
●問:トライアルプロジェクト

マークII用フルエアロキット

前期 後期

グリルやFスポイラーにブラックアウト部を多くレイアウトすることで、走りにこだわっていると訴えかけるような、すっきりとまとまったスポーティなスタイルを演出してくれる。●価格:Fスポイラー(前期のみ対応)4万3000円、Fグリル3万円、Rウイング5万8000円
●問:ヒロ

マークII用フルエアロキット

前期 後期

サーキットを疾走する姿をイメージできる、レーシーなデザインが決め手だ。●価格:Fバンパースポイラー6万9800円、Sステップ(ワンピース)4万8000円、Sステップドアパネル(6ピース)8万5000円、Rウイング6万円、Rインナースポイラー2万円、Rマッドガード3万5000円
●問:ディースピードインターナショナル

マークII用フルエアロキット

前期 後期

横に広がるデザインをFバンパーに採用することでボディ幅を一段とワイドに見せる効果を発揮する。●価格:Fハーフスポイラー2万9800円、Sステップ(ワンピース)4万8000円、Sステップ(6ピース)8万5000円、Rウイング6万円、Rインナースポイラー2万円、Rマッドガード3万5000円 ●問:ディースピードインターナショナル

マークII用フルエアロキット

前期 後期

「迫力」の2文字を具現化したような、低く構えたスタイルが魅力だ。●価格:Fバンパースポイラー7万6000円、Sステップ6万2000円、Rバンパースポイラー7万2000円、3点セット19万8000円、Rウイング5万8000円、Rドアパネル4万2000円、アイラインガーニッシュ1万8000円
●問:アドミレイション

マークII用フルエアロキット

前期 後期

アンダー部にボリュームを持たせているのが特徴のエアロ。●価格:Fスポイラー2万6000円(純正塗装済みは3万2000円)、Sステップ3万8000円(純正塗装済みは4万5000円)、Rハーフスポイラー3万8000円(純正塗装済みは4万5000円)3点フルキット9万8000円(純正塗装済みは11万3000円) ●問:エアロクラフト

90マークII用エアロキット

前期 後期

フロントからサイド、そしてボディ上部から下部へとつながりのあるデザインでまとめたエアロ。開口部をたくさん配置しながらも、主張しすぎないのはバランス感覚が巧みだからといえるだろう。●価格:Fスポイラー2万8000円、Sステップ4万円、アイシャドー1万3000円
●問:ラッキー

FJスポーツエアロキット

前期 後期

世代を問わずに愛してもらえるような、シンプルでスポーティなヨーロピアンスタイルがコンセプト。曲面の美しさを強調し、しっかりとした存在感をプラスしている。●価格:Fスポイラー5万5000円、Fグリル(TYPE II)3万円、ヘッドライトフィニッシャー(TYPE I)1万8000円
●問:エフ・ジェイ・ジー

FJスポーツエアロキット

前期 後期

BUMPERバージョンと名付けられたアメリカンスタイルを踏襲したエアロ。地面に届くまで伸長したバンパーが押し出しあるマスクを造る。●価格:Fバンパースポイラー(ウインカー付)8万4000円、Sステップ6万5000円、Rバンパースポイラー8万2000円、3点セット22万円
●問:エフ・ジェイ・ジー

FJスポーツエアロキット

前期 後期

BLISTERバージョンという名で登場したエアロ。まるでJTCCカーのようなルックスに変身させてくれる。●価格:ブリスターキット58万円、Fグリル(TYPE II)3万円、Rウイング(TYPE II FRP)7万8000円、Rウイング(TYPE II カーボン)9万3000円、ヘッドライトフィニッシャー(TYPE II)1万8000円 ●問:エフ・ジェイ・ジー

マークII用フルエアロキット

前期 後期

つるんとしたエッグラインと直線的なダクトを組み合わせたバンパーデザインがUSセダンのようなワイドなスタイルを完成させる。●価格:Fバンパースポイラー6万8000円、Fグリル2万8000円、Sスカート6万8000円、Rバンパースポイラー6万8000円、Rウイング4万5000円
●問:モダンガレージ

マークII用フルエアロキット

前期 後期

スポーティとエレガントさを巧みにバランスさせたスマートなエアロキット。どれも純正色塗装済みなので、簡単に装着することができる。●価格:Fハーフスポイラー5万2000円、Sステップ II 6万9000円、Rスカート4万8000円、Rスポイラー4万9000円、Rドアパネル3万8000円
●問:アヴァンギャルドスポーツ

ワイルダーエアロキット

前期 後期

グッと前側に付きだしたリップに代表されるようにシャープなラインを多用、全体の印象を攻撃的にしてくれる。どれも純正色塗装済みが設定されている。●価格:Fリップスポイラー3万9000円、Sステップ4万9000円、Rアンダースポイラー3万8000円、3点セット12万5000円
●問:エリートエンタープライズ

マークⅡ用フルエアロキット

前期 後期

大型インタークーラーの装着を念頭に置いて、大口径ダクトをセンターに配置したGTカー風バンパースポイラー。バランスを取るために面積を狭めたFグリルはネットタイプとし、レーシーなルックスでフロントをまとめる。
●価格:Fバンパー5万8000円、Fグリル1万8000円
●問:KMコーポレーション

G-BRAND for MARKⅡ

前期

エアロデザインで定評のあるGコーポレーションが作ったエアロは、フロント周りを中心にクルマをドレスアップ。力強いラインでスタイリッシュにクルマを演出してくれる。
●価格:Fボトム3万8000円、Fグリル2万8000円、アイラインガーニッシュ2万2000円
●問:ジーコーポレーション

マークⅡ用エアロキット

前期 後期

抜き去る時の姿を相手に深く印象づけるようなリアスタイルを造るアイテム。華美になりすぎない、けれども個性を主張できるまとまりあるデザインに仕上げられている。
●価格:Rアンダースポイラー(T-1)2万8000円、Rアンダースポイラー(T-2)3万円、Rウイング3万9800円
●問:ラッキー

マークⅡ用エアロキット

前期 後期

マークⅡの持つポテンシャルを前面に引き出したエアロ。バンパーの開口部が、獰猛な動力性能を予感させる。●価格:Fバンパースポイラー7万8000円、Sステップ5万円、910FRPボンネット予価10万円位
●問:スピードハウスアルファ

マークⅡ用フロントハーフスポイラー

前期 後期

ルーキーからリリースされた、白ゲルコート仕上げのハーフスポイラー。細いスリット風の開口部をポイントとした、すっきりと落ち着いたデザインとすることで、世代や使い方を限定しないエクステリアに仕上げる。スタイリッシュなセダンへの第一歩としてセレクトしたい。
●価格:4万5000円 ●問:ルーキー

CHASER

チェイサー用フルエアロキット

前期 後期

ボディ全体に厚みをプラスするエアロキット。●価格:Fバンパー6万8000円、Rバンパー6万8000円、Sステップ6万5000円、ドアパネル7万8000円、Rウイング5万5000円、5点セット29万8000円、フォグランプ(クリア)4万円、フォグランプ(オレンジ)3万5000円
●問:DIANA

ヴェルテックスエアロキット

前期 後期

スマートで迫力ある、魅せるボディを作り上げるエアロキット。大径ホイールと組み合わせればワンランク上の重厚感を演出することができる。●価格:Fハーフスポイラー(後期のみ対応)3万6000円、Rアンダースポイラー5万8000円、Sステップ6万円、3点セット14万3000円
●問:カーメイクT&E

チェイサー用フルエアロキット

前期 後期

シンプルなラインがノーマルの持ち味を引き立てる。
●価格:Fスポイラー(前期のみ対応)4万3000円、Fスポイラー(後期のみ対応)4万5000円、Fグリル3万円、Sステップ6万5000円、Rウイング A5万5000円、Rウイング B5万8000円、Rマッドガード3万2000円、ライトマスク2万円 ●問:ヒロ

クレスタ用フロントハーフスポイラー

前期 後期

あまり押し出しの強いフロントマスクは好きじゃないという人にオススメしたいFハーフスポイラー。ボディラインとのマッチングを考え、エッジを残しながら丸みを出しているデザインが特徴。さりげないこだわりの良さというものを実感させてくれるようなアイテムだ。
●価格:4万5000円 ●問:ルーキー

FJスポーツエアロキット

前期 後期

チェイサーの持つ"走スポーティセダン"というイメージをうまく引き出した、ユーロスタイルデザインが特徴だ。
●価格:Fスポイラー5万5000円、Fグリル2万8000円、Rスポイラー5万7000円、Sステップ6万5000円、Rウイング6万8000円、ヘッドライトフィニッシャー1万8000円
●問:エフ・ジェイ・ジー

ワイルダーエアロキット

前期 後期

"WILDER(野性的な)"というブランドからリリースされるエアロ。走りの本能を表現する鋭敏なスタイルだ。他に純正色塗装済みも用意されている。●価格:Fリップスポイラー3万9000円、Rアンダースポイラー3万8000円、Sステップ4万9000円、3点セット12万5000円
●問:エリートエンタープライズ

チェイサー用フルエアロキット

前期 後期

滑らかなラインでクルマの高級感を高めているのが特徴だ。●価格:Fスポイラー2万6000円(純正塗装済みは3万2000円)、Sステップ3万8000円(純正塗装済みは4万5000円)、Rハーフスポイラー3万8000円(純正塗装済みは4万5000円)3点フルキット9万8000円(純正塗装済みは11万3000円)●問:エアロクラフト

チェイサー用フルエアロキット

前期 後期

重量感のあるFバンパーを装着しているにもかかわらず、すっきりしたシンプルな面構成を取り入れることで軽快でスタイリッシュな雰囲気を漂わせることを実現する。●価格:Fバンパー6万8000円、Rバンパー6万8000円、Sステップ6万2000円、専用フォグウィンカー4万5000円
●問:インターセプター

CRESTA

クレスタ用フルエアロキット

前期 後期

流行にとらわれないデザインがどんな人からも支持されている。●価格:Fバンパー6万8000円、Rバンパー6万8000円、Sステップ6万5000円、ドアパネル7万8000円、Rウイング5万5000円、5点セット29万8000円、フォグランプ(クリア)4万円、フォグランプ(オレンジ)3万5000円
●問:DIANA

ヴェルテックスエアロキット

前期 後期

下からグッとにらみつけるような、ダークサイドな雰囲気がクレスタの精悍なマスクと巧みに組み合わさり、インパクトある外観を演出する。●価格:Fハーフスポイラー3万6000円、Rアンダースポイラー5万8000円、Sステップ6万円、3点セット14万3000円
●問:カーメイクT&E

クレスタ用フルエアロキット

前期 後期

クレスタをスポーツテイストでまとめたエアロ。●価格:Fスポイラー(前期のみ対応)4万3000円、Fスポイラー(後期のみ対応)4万5000円、Fグリル3万円、Sステップ6万5000円、Rウイング A5万5000円、Rウイング B5万8000円、Rマッドガード3万2000円、ライトマスク2万円

ドラスティックエアロキット

前期 後期

バックリと口を開けたFバンパーにクリアフォグを組み込むことで、アウトロー的マスクへと変身させる。●価格:Fバンパースポイラー6万8000円、Rバンパースポイラー6万8000円、Sステップ6万2000円、フロントクリアフォグウィンカー4万5000円、4点セット24万3000円
●問:インターセプター

ヘルキャットエアロキット

前期 後期

Dスピードらしいスポーティさを強調したエアロ。2本出しマフラーをプラスして走りへのこだわりを主張したい。
●価格:Fハーフスポイラー2万9800円、Fグリル3万円、Rスポイラー6万8000円、Sステップ8万5000円、Rマッドガード3万5000円、エアロミラー(電動)4万5000円
●問:ディースピードインターナショナル

サイドワインダーエアロキット

前期 後期

Wのラインを描くフロント、サイド、リアのつながりが統一感あるスタイルを造る。ねじりの入ったSステップもレーシーで個性的だ。●価格:Fハーフスポイラー2万9800円、Fグリル3万円、Rスポイラー(タイプⅡ)6万8000円、Sステップ8万5000円、Rマッドガード3万5000円
●問:ディースピードインターナショナル

ディーフェイスエアロキット

前期 後期

D-FACEから登場したDRIFT SPECIALという名前が付けられたエッジの効いたシャープなデザインが特徴のエアロキット。●価格：Fハーフスポイラー(前期のみ対応)3万8000円、Rハーフスポイラー3万8000円、Sステップ4万8000円、3点セット12万円、アイライン1万5000円
●問：タイヤガーデンイースト

FJスポーツエアロキット

前期 後期

前期用は柔和さをプラス、後期用はスポーティラインを強調とFスポイラーでは異なったデザインを採用する。
●価格：Fスポイラー5万5000円、Rスポイラー5万7000円、Sステップ6万5000円、3点セット16万7000円、ヘッドライトフィニッシャー1万8000円、4点セット23万円
●問：エフ・ジェイ・ジー

クレスタ用フルエアロキット

前期 後期

ダクトだけでなくバンパーやRウイングのデザインでも丸いラインを強調しているため、ボディ全体がどっしりとワイドに見える。●価格：Fバンパースポイラー6万8000円、Fグリル2万8000円、Rバンパースポイラー6万8000円、Sスカート6万8000円、Rウイング4万5000円
●問：モダンガレージ

クレスタ用フルエアロキット

前期 後期

大人しい印象の強いクレスタをスポーティライクにまとめるエアロ。価格は白ゲル品だが1万円UP(セットを除く)で純正色仕上げも用意される。●価格：Fハーフスポイラー4万2000円、Rスカート3万8000円、Sステップ5万9000円、ドアパネル2万8000円、4点セット15万8000円
●問：アヴァンギャルドスポーツ

クレスタ用フルエアロキット

前期 後期

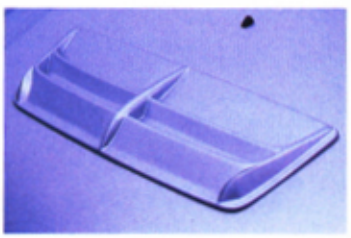
クレスタのイメージをスポーティーにまとめてくれるスタイル。●価格：Fスポイラー2万6000円(純正塗装済みは3万2000円)、Sステップ3万8000円(純正塗装済みは4万5000円)、Rハーフスポイラー3万8000円(純正塗装済みは4万5000円)3点フルキット9万8000円(純正塗装済みは11万3000円)　●問：エアロクラフト

クレスタ用ハーフスポイラー

前期 後期

フルでエアロを組む予算はないけど、ノーマルのままじゃ物足りないと考えている人にオススメするルーキーのFハーフスポイラー。シンプルなルーバー風のデザインは純正のラインとしっくりマッチするので、このアイテムだけをプラスしても自然な感じなるはずだ。
●価格：4万5000円　●問：ルーキー

Other Exterior Parts



ダミーダクト

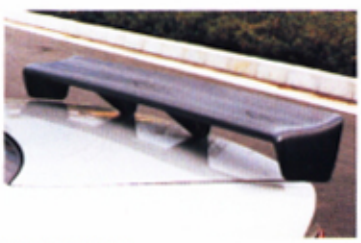
汎用

ボンネットに両面テープで貼り付けるダミーのダクト。サイズは幅640mm、奥行210mm。本体はABS樹脂製で、ボディ同色で塗装すれば本物のダクトに見えること間違いなし。平らなボンネットのクルマなら、ほとんど取り付け可能。エアロチューンのアクセントに活用したい。
●価格：2万2000円　●問：インターゲット

リアウイング

汎用

97年シーズンのJTCCレギュレーションを参考に誕生した"JTCCタイプリヤウイングVerⅢ"。実際にワークスマシンに使用されているものと同素材、同構造のカーボン、プリプレグ仕様が用意されているのも注目。●価格：FRP8万9000円、カーボン13万9000円、プリプレグ60万円　●問：マルガヒルズプロダクツ



リアウイング

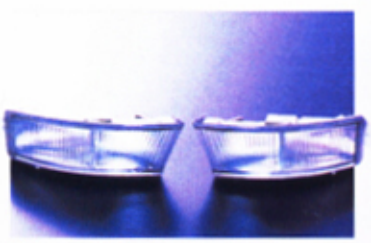
汎用

小さい取付座面、直線的な翼形、垂れ下がった翼端形状など、95年のJTCCレギュレーションを参考に開発されたのが"JTCCタイプリヤウイングVerⅠ"だ。より効果的なダウンフォースを得られるよう、各所に工夫が施されている。●価格：FRP5万7000円、カーボン8万5000円　●問：マルガヒルズプロダクツ

100用リアウイング

前期 後期

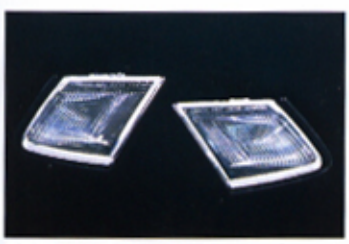
レーシングマシンとしても実力を発揮したJZX100。その走りのポテンシャルを引き出すのに効果的なウイングがこれ。ウイング部にはアルミを、翼端板部にはカーボンを使用した本格派アイテム。ウイングステー位置は調整可能でベストマッチなセッティングを望むことが可能。
●価格：11万8000円　●問：鈴鹿エスプリ



90マークⅡ用クリアウインカー

前期 後期

エアロをフルキット装着して、完璧にドレスアップしようと考えているのならクリアウインカーに交換することも忘れちゃいけない。これをプラスするだけでフロントマスクのゴチャついた印象をぬぐい去り、キュッと引き締まった印象を一段と強調してくれるはずだ。
●価格：2万4000円　●問：Vバランス



90マークⅡ用フロントコーナークリアランプ

前期 後期

ドレスアップした時にセンスの差が出るのは小物使い。ここで手を抜いてしまうと、せっかくフルエアロでキメていても物足りないスタイルになってしまうのだ。だからこそコーナーランプにもこだわりたい。AGSからリリースされているクリアタイプなら最後のシメにぴったり。
●価格：1万9000円　●問：アヴァンギャルドスポーツ

90ドアアンダーパネル

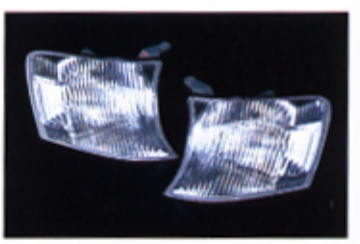
前期 後期

サイドがちょっと寂しい。もっとボリュームをプラスしたいんだけど…、と悩んでいるならAGSブランドから発売されているドアアンダーパネル。手軽にイメチェンできるかも。塗装済みと白ゲルコート仕上げが設定されている。
●価格：カラー品3万8000円、白ゲル2万8000円
●問：アヴァンギャルドスポーツ

90クレスタ用フロントコーナークリアランプ

前期 後期

ヨーロピアンスポーツラインを得意とするアヴァンギャルドスポーツからリリースされている90クレスタ用Fコーナークリアランプ。コーナーランプをクリアにするだけで、ボディ自体のワイド感が一段と強調されるから不思議だ。もちろんAGSエアロとはしっくりマッチする。
●価格：1万9000円　●問：アヴァンギャルドスポーツ



100チェイサー用フロントコーナークリアランプ

前期 後期

スタイリッシュなヨーロピアンスポーツにも、インパクトあるアメリカンフォルムにも、そしてJTCCルックスのレーシーな顔つきにも、どんなドレスアップにもハマってしまうコーナークリアレンズ。都会的なイメージを演出したいなら交換することを迷わずオススメする。
●価格：1万9000円　●問：アヴァンギャルドスポーツ

100チェイサー・クレスタ用クリアコーナーランプ

前期 後期

日頃見慣れたフロントマスクのイメージを簡単に変えることができるクリアコーナーランプ。クルマを全体的にスッキリとクールなイメージにかえてくれる。保安器具として[illegible]しているレンズ類もお洒落に演出で[illegible]には大切なアイテム。
[illegible]円　●問：ヒルトップ

90マークⅡ用クリアコーナーランプ

前期 後期

クルマのイメージをがらりと変える小技として重宝されるのがこのクリアコーナーランプ。ノーマルならばオレンジ色をしているコーナーランプをクリアランプにかえるだけで、シャープでスッキリとしたイメージになるのはドレスアップの基本だ。90クレスタ、チェイサー用もあり。
●価格2万9000円　●問：ヒルトップ

90BBボンネットダクト

前期 後期

エンジンチューンをしたときに欠かせない熱対策。このダクトはエアの流れをしっかり考え作られているので、エンジンルームの熱を効率的に排出してくれる。ダクトの形状は90専用ということだが、汎用品として他の車種に使用することも可能だ。
●価格：2万8000円　●問：ナイトペイジャー

フロントエアダクト

汎用

クルマのフロントバンパーに取り付けることにより、高い効率でエンジンルームにエアーを取り込むことができる。このダクトは前置きインタークーラーを装着したときに使うと、とても効果的だ。汎用品なので81、90、100など、どのクルマにも使える。
●価格：2万5000円　●問：ナイトペイジャー

職人の魂がレース、そしてストリートへフィードバックされてゆく・・・。

FUJITSUBO

最高の製品を生み出すこと。
そのポリシーは、1931年の創業以来変わることはありません。
その歴史のなかで、社会、経済の変容はもとより、
自動車技術の発達、テクノロジーの進歩そして数々のレースとともに弛まぬ努力を重ね、今日まで発展を続けてきました。
最高の製品。それは、マフラーやエグゾーストマニフォールドなど、
単にパーツとしてとらえれば高性能であり、高品質であればいいのかもしれません。
ですが藤壺技研では、それだけに止まらず人間の持つ感性をも内包した製品のことであると考えます。
そのため私達は、人、クルマ、社会、環境など、すべてが一体となった研究・開発を行い、
人間とコンピューターが高度にリンクした
トータルパフォーマンス・ラボラトリー&インテリジェンス・ファクトリーシステムを推進。
豊かな感性とより知的、かつ高度な製品づくりを可能にしているのです。

JASMA MEMBERS

ISO 9001
JISZ 9901

JAB
QS Accreditation
R004

品質保証の国際規格「ISO9001」認証取得。
スポーツマフラー業界初の快挙。

ISO（International Organization for Standardization）とは、国際標準化機構のこと。ISO9000シリーズはその国際標準化機構の、品質保証に関する国際規格です。FUJITSUBOではこのなかで、開発から設計、開発、製造、出荷に至るまで全20項目に区分された厳しい要求項目を満たし、かつ維持しなければならない「ISO9001」を取得。これはスポーツマフラーメーカーとして日本初の快挙です。FUJITSUBOは長年蓄積した技術・ノウハウと、万全の品質管理システムの融合により、より高度な高品質・高信頼性製品造りを可能にしています。

569 Nippa-cho, Kohoku-ku, Yokohama-shi, 223-0057, Japan Phone 045-546-0321 Fax 045-543-5723 http://www.mediagalaxy.co.jp/fujitsubo

カタログのご請求は、住所、氏名、年齢、希望商品をご記入の上、資料請求券、160円切手を同封して、藤壺技研工業（株）〒179-0075 東京都練馬区高松3-3-1 までお送り下さい。「1999/2000エグゾーストマニュアル：¥2,500」（送料込み）をご希望の方は、現金書留または、同額の郵便切手にてお申し込み下さい。

POWER UP 最強 ENGINE TUNE

エンジンチューンの初歩から上級指南まで実践ノウハウ投入で マークII・クレスタ・チェイサーのパワーユニットをチューンナップ

マークII・クレスタ・チェイサーのトップグレードに搭載されている1JZ-GTEはチューニングの世界においても人気が高い。逆にこのパワーユニットを搭載していなかったとしたら、このクルマはこれほどまで爆発的にヒットすることもなかったであろう。ノーマル状態で280馬力、37.0kg-mのトルクを持つセダンの登場によって、チューニングの分野はさらに拡大した。ひと昔前であれば、セダンのチューニングカーはマイナー色が強かったものが、ツアラーVの登場によって一躍脚光を浴びるチューニングベース車となったのだ。ここでは、そのツアラーVが持つ強力・強靭なパワーユニットである1JZのチューニングについて徹底的に掘り下げ、そのポテンシャルの高さを確認していこうと思う。

1JZエンジンのメカニズムを STRAIGHT 6 ストレート6 探る

ノーマルユニットはあらゆる面で色々と考えられている。効率、耐久性、パワーとすべての要素をうまく合わせるために、実に様々なアイデアを使って貴重な1基を作り上げている。この1JZというユニットはトヨタのスポーツユニットでもあるだけに、色々と細工が施されている。ハイパワー280馬力のスペックを与えるために、エンジンの奥深く細かい処理を施しているので、ここでは効率面で追及したポイントをいくつか絞り込んで話しを進めよう。

トヨタのフラッグシップ FRスポーツセダンの秘密がここにある。

6発エンジン特有の低回転域のタルさを補うためのチューニングが施されている

トヨタのフラッグシップFRスポーツセダンであるマークⅡ、クレスタ、チェイサーに搭載されているパワーユニットはご存じ1JZ−GTE型ユニットだ。このエンジンは直列6気筒2・5ℓの排気量を持っているが、基本設計は3ℓの2JZとそれほど変わらず、違う点といえばストロークが短いバージョンになっていることぐらいだ。

ノーマルのボア・ストロークは86・7mmでストーク・ボア比は0・83となっている。このことからもわかるように、このユニットはショートストロークの高回転高出力型で、ターボチャージャーの効果によって2500回転あたりからグンとトルクカーブがあがる、とても扱いやすい特性を示している。言い替えれば、つまり2・5ℓの排気量で3・5ℓなみの最大トルクと4・5ℓなみのエンジン出力を発揮しているあたりが1JZのポンテシャルの高さを証明している点であり、また、ユーザーにとっても魅力的な部分であるといえる。

この1JZは6気筒ならではのトルクの細さをどのようにして補うかをけっこう考えて作られていて、ショートストローク化もその一つだ。しかしそれだけではどうしようもなく、最新の100系ではタービンをツインで装備している。考え方としては、大きいタービンを1個使用するのではなく、小さいタービンを同時に2個駆動させることで、低速からのかかりをよくし、高回転までフラットに立ち上るフィーリングを引き出すことを狙ったわけだ。この特性を持っているからこそ、マークⅡ、クレスタ、チェイサーといった実用車として使うユーザーが多いクルマに対しても十分に使えるユニットとして、FRスポーツセダンという新ジャンルを生み出すことができたわけだ。

最新技術を投入して強靭なユニットに仕上げられた

冷却系の見直しによって強いエンジンが完成した

このエンジンは設計段階で、すでに壊れることのないよう、徹底した対策が施されていた。その例をいくつかあげると、まず、冷却系についてはエンジン保護面でシリンダーヘッドのエキゾーストポート上下にそれぞれ冷却通路を設けたり、ピストンの内側にアルミパイプをセットし、オイルが通る道を設定し、シリンダー下側を通し、その下に設置したオイルジェットからオイルを霧状に噴射させることで、より高い冷却効率を引き出すなど、発熱量に対しての処理がきっちり施されている。また、これはエンジンに限らずタービンにもまるっきり同じことがいえて、常に高温にさらされるターボのために、シリンダーブロックのメインオイルホールから直接ターボに潤滑用オイルを取り出すようにすることで、ベアリングハウジング内を通る冷却水の発熱を抑える作用を意図的に行なっている。チューニングベースエンジンとして見た場合、このユニットは本当に壊れないという言葉をよく聞くが、それはこういった純正状態での設計の奥深さがあるからこそなのだ。徹底した冷却系のグレードアップこそが、このエンジンの強い武器となって、その後のチューニングによって、さらに発熱量を高くしても、純正エンジンが持つ優れたポテンシャルによって耐えられるユニットとなっているわけだ。

同じエンジンでも性格はまるで別の90系1Jと100系1Jの違いとは? DIFFERENT

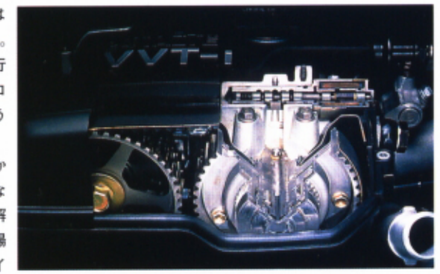
90系1JZと100系1Jとの大きな違いは、まずターボチャージャーの数が違う。90はシングルターボを採用しているが、100ではツインターボとなっている。なぜこのような事になったのかといえば、まず一番に上げられるのが、レスポンスとトルクの問題。実は90のときにけっこう指摘があったのが、シングルメタルタービンを採用したことで犠牲になった低速トルクのなさだった。6発ユニットはレスポンスがかなり悪くなってしまうのに、さらにシングルタービンのメタルブレードとなると、ブーストがかかってからはいいが、その前の段階ではかなり苦しいものがある。100系ではそんな低速域でのフィーリングの悪さをなくすために、回りの軽いセラミックブレードを持つタービンに変更したうえで、さらにターボチャージャーをツインで装着させることにしたのだ。また、エンジン自体のトルクを太いものにするために新機構であるVVT-iを採用し、常に最大のトルクを発揮できる状態にしているのだ。

100系搭載のVVT-iが果たす大きな役割について

低速からの太いトルクの発生が狙い

96年9月のマイナーチェンジによって1JZ−GTEには連続可変バルブタイミング機構（VVT−i）が装備された。このVVT−iとは、吸気バルブの開閉タイミングを走行状況に合わせて変えるシステムで、車速と回転信号をコンピュータが読み取り、常に豊かなトルクを発揮させようという狙いで付けられた装置だ。

このVVT−iがなぜチューニングを行なううえでやっかいなのかというと、VVT−iの制御をコンピュータで行なっているからだ。近頃のメーカーの出すコンピュータは解析が難しく、データを保管している場所と指示を送る場所がまったく違うところにあったり、ある一部分だけをイジッてもまったく変わらないどころか、勝手に補正まで入れてしまうシステムが組み込まれている。イジリにくいというのは、この制御をなんとかしなければならないあたりで、具体的には、このシステム自体は低速から力強いトルクを発揮させるのには優れているが、高回転域が苦手という点。この機能が働いてしまうがために、高速域の伸びがイマイチというクルマが多く、現在でもVVT−i仕様のコンピュータの解析は各社で続けられている。最近になってこのVVT−iをうまく生かしながらチューニングを行なっていくやり方を完成させたショップがいくつか出てきたので、このコンピュータの完全制覇はまもなくだ。



WEAK POINT

ウィークポイント総チェック

これさえ気をつければトラブル知らずの楽しいカーライフを過ごせる!!

1JZ MAINTENANCE DATA

1JZ搭載のマークⅡ、チェイサー、クレスタのオーナーの傾向というか、クルマの性格というか、とにかくハードな乗られ方をしているクルマが多い。最も多いのはストリート仕様だが、ドリフトやゼロヨンなどで人気の高いクルマなだけに、高回転でブチ回すオーナーが非常に多いのだ。エンジンそのものはかなり丈夫で耐久性も高いが、さすがにブチ回すとなると、それなりのメンテナンスが必要になる。ここでは注意すべきポイントについてを紹介しよう。

MAINTENANCE 1

このエンジンの場合は、ファンベルトがレイアウトの都合で長くなってしまっているため、距離を走ったクルマだと伸びているケースが多い。このファンベルトが伸びると、当然のように滑りが多くなって、最悪は水温が上昇し始めたり、異音が出てきたりする。そのため、まめにベルトの張り具合を点検するようにしよう。

MAINTENANCE 2

ターボを抱え、高いブーストを頻繁に使っていると、ホースへのダメージも大きい。ジョイントホースの電装はパワーダウンの元となるので、最近ちょっとパワー感が薄れたといった場合には疑った方がいい。それと、このエンジンに限ったことでは、スロットル手前のジョイントホースが抜けやすい。ホース抜け防止のために、ワイヤーロックなどでしっかり止めとくようにしよう。

MAINTENANCE 3

1JZは高回転まで回したときにヘッドに上がったオイルが戻りにくいため、メタルの焼き付きに注意してもらいたい。オイルの戻りが悪い原因は、リターン穴が小さいためで、解決法としては、この穴を大きくしてやることが一番だ。オイルの戻りをよくする加工を施せばブロー回避にもなるし、エンジンそのものの耐久性も高くなる。

MAINTENANCE 4

1JZ搭載車の場合で、ラジエター冷却ファンを動かすのに、通常の電気式ではなく、油圧式にしてある。そのため、エンジンルームの隅にファン用のタンクがあるが、ここのフルードの量が減ってくると、ファンから音がでる。なかなか点検しない場所なので、減っていることに気付かないオーナーも多いはず。ファンが壊れれば、オーバーヒートは確実なので、まめに点検するように心がけよう。もし、減っていたらフルードを足すわけだが、このフルードはパステフルードと同じだから覚えておこう。

WWW.CISCOPUBLICATIONS.COM

チューニングの第一歩は吸排気系のグレードアップから

GRADE UP はじめる

吸気系 FRESH AIR

密度の濃いエアー獲得が鍵
吸気チューンでモリモリパワーを引き出す

1JZのエアクリーナー交換について考える

1JZエンジンのチューニングを行なうときに重要になるのが、各部の抵抗を減らす事だ。その方法はエンジン内部の摩擦によるパワーロスをはじめとして色々とあるが、中でも吸気の抵抗というのがけっこう大きな問題になっている。

エンジン内部でガソリンを燃やすために必要な空気が、エンジンに入るまでの道のりを辿ってみると、その流れをせき止めている部分が2カ所ある。それが、スロットルバルブとエアクリーナーだ。

この内、スロットルバルブについては、開閉の度合いでエンジンの回転をコントロールするものだから付いてないと困る。もう一方のエアクリーナーも、エンジンにゴミが入ってしまっては壊れてしまう場合があるので無くすわけにはいかない。はっきりいってどちらも重要な役割を持つパーツだが、ノーマルのエアクリーナーに目を向けると、このフィルターには粉塵を通さないようにするためにろ紙が使われている。ダスト処理能力的には確かに優れているのかもしれないが、さすがに目の細かなフィルターでは空気を吸う力があったとしても抵抗が強すぎて吸うに吸えないといった状態になる。そこでスポーツクリーナーと呼ばれる低抵抗タイプのエアフィルターに交換するとグンと効率があがるのだ。

エアクリーナーのタイプとしては、純正交換タイプと俗に言うムキ出しタイプの2種類があるが、ハードなチューニングを施さない、例えばノーマルタービンを生かしつつの街乗り仕様程度であれば、高価なムキ出しタイプは必要ない。純正交換タイプで十分なだけの能力を発揮してくれる。と、いうのも90、100系ともに、このクルマはエアーを取り込むためのダクトがしっかりと作られている。純正のエアクリーナーボックスには、フロントグリルとスポイラーの2箇所からフレッシュエアーを取り込めるようになっているので、熱の影響を受けやすいムキ出しタイプを選ばなくても、純正形状でかなりの効果を上げることができる。タービン交換によってさらなるパワーを上げる場合は別として、そうではない場合はこれが一番いい。

ムキ出しタイプのクリーナーは エアー確保でハイパワーを持続

スポーツクリーナーにとって最もやっかいなのがエンジンルームの熱だ。いくら、そのクルマがシャシダイで計測して、素晴らしい結果を残したとしても、それは一瞬での話。しばらく走って、エンジンルーム内に熱がこもった状態では、エアクリーナーは温まった酸素密度の薄い空気しか取り込めない。そうなれば、吸入効率はかなりダウンする。

こうならないために、どうすればいいかだが、これについてはいくつかの方法がある。遮熱板やエアダクト、エアロボンネットなどを使うのもいいし、熱源であるエキゾースト周辺に直接、仕切りを設けたり、断熱材を巻いたりするのも効果がある。さらにいえば、クリーナー部分に直接エアーを当てるためにバンパーやグリルの開口部からダクトを引いて、クリーナー付近にエアーを送ってやるのも手だ。

最初にも話をしたが、最近のブーストアップはパワーを引き出せる。そのぶんエンジンの仕事量は増えているので、発熱量も高くなる。熱ダレによるパワーダウンを防ぐためのチューニングは、パワーアップには関係ないが、性能維持という面で、思っている以上の効果を上げてくれる。

排気系 MUFFLER

入れたら出すは基本中の基本
マフラー交換によって手応えのある加速を引き出せ

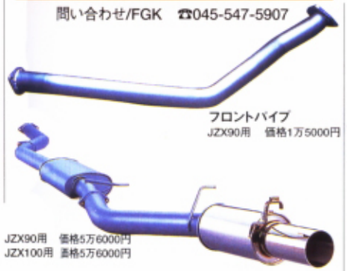
1JZのマフラー交換 について考える

この1JZというクルマは排気系のグレードアップによって、かなりのパワーが引き出せるクルマだ。最近のハイパワートヨタ車は排気抵抗をつけることによって、ありあまるパワーを抑え込んでいるので、この排気系をスムーズに抜くことで、20馬力以上のパワーアップが期待できたりもするのだ。1JZはマフラーチューニングがかなり効くという話をよく聞くが、この話は正解で、フロントパイプまで交換したクルマになると、抜けがよくなり過ぎることでリミッターが入ってしまうケースも多い。また、ブーストコントローラーを取り付けて、電源がオフになっているにも関わらず、ブーストが上がってしまうなんてケースというかトラブルがこのクルマにはあって、その原因は、単純にマフラーが抜けすぎということで発生する。1JZのチューニングにおいて、マフラー交換は大きなポイントとなるので、しっかりしたいい物を選んで使いたい。別枠では巷で爆発人気のマフラーを紹介しているので、マフラー選びに悩んでいるなら、これが絶対にお薦めだ。

よりハイパワー指向の ユーザー向けマフラー

FGKパワーゲッター

問い合わせ/FGK ☎045-547-5907



フロントパイプ
JZX90用 価格1万5000円

JZX90用 価格5万6000円
JZX100用 価格5万6000円

もうちょっとモアパワーを追及したいオーナーに人気なのがFGKのパワーゲッター。このマフラーにはフロントパイプの設定があり、排気効率を追及する面でかなり性能重視というあたりに絞り込んで作られている。マフラーそのものの形状もサイレンサータイプで、見るからにパワーを引き出す感じを見せる。チューニングカーらしさを全面にアピールしたければコレはかなりお薦め。メーカーだからこそできる低価格設定も魅力だ。

大人気90・100系エキゾーストシステム

FUJITSUBO LEGALIS

フジツボレガリスシリーズ

優れた排気効率を発揮しながらも 排気音の静かさがバカウケ!!

90・100系とも市場で最も人気が高いマフラーがこのフジツボ技研がリリースしているレガリスシリーズだ。この手のスポーツセダンに乗っているオーナーの多くは、排気効率をいい物を選びたいと思っているが、その反面、排気音がでかいのは、近所にも迷惑だからちょっと避けたいと思っている。このマフラーを作り出す発想は、まさにそういったユーザーに当てたもので、排気効率を追及しながらも、小音効果も同時に狙って作っている。巷で人気が高い理由は、やはり性能がよくて、静かというあたりがポイントらしく、さらにデザインの違うタイプをいくつか設定することで、オーナーの好みに応じたリアのスタイルを作り出すこともできる。

LEGALIS R
GX90用 価格8万円
JZX90用 価格8万5000円(NA)
JZX90用 価格8万7000円(ターボ)
GX100用 価格8万3000円
JZX100用 価格8万5000円(NA)
JZX100用 価格9万円(ターボ)

シリーズ中もっとも人気が高いマフラーがこれだ。パイプ径76.3φ、テールエンド101.6φの口径を持つこのマフラーは、テールカットも斜めに切ったスラッシュタイプで見た目もスポーティーな仕上がりとなる。

117φの迫力の大口径モデルがレガリススーパーRだ。小径、軽量化されたラウンドシェイプサイレンサーは今どきの流行のデザインで、ヘアーラインをタイコに入れることでより一層のスパルタンさを引き出している。

LEGALIS SUPER R
JZX90用 価格8万5000円(ターボ)
JZX100用 価格8万7000円(ターボ)

SEDALIS
JZX100用 価格5万6000(ターボ)

セダンのために生み出したマフラーがこれだ。デザインもさることながら注目なのは、中高回転域のトルク&パワーアップで、排気音が室内にこもることなく、性能をうまく引き出している。

問い合せ/藤壺技研工業 ☎045-545-7717

MARK Ⅱ CHASER CRESTA

特別講師/アミューズ　田名邉秀樹

AMUSE

Hi TECH-ROM

モアパワー追及の鍵を握るのは コンピュータセッティングにある豊富なストックデータを どれだけ溜めてあるかが勝負どころ

今回は1JZのコンピュータチューニングにおいて、一番知識のある人物としてアミューズの田名邉さんに、その奥深さについてを色々と教えてもらった。ここアミューズは1JZの出始めからコンピュータチューニングの重要性について説いていたお店で、どんなにいいパーツを組んだとしても、最終的な煮詰めを行うコンピュータを知っていなければ、速いクルマは作れないと断言する頑固チューナー。編集部としてもこの意見には賛成で、現代のクルマは電子制御によって動かすだけに、コンピュータのチューニングを知っていなければナニもできないのが現状だ。

燃調が決まると エンジン特性もガラリと変わる

最終的に取りつけたパーツの性能を活かすも殺すもセッティングにかかってくる。これを失敗してしまうとすべてがパァになるので、信頼できるショップにお願いしたい。CPチューンの役割は、燃料と点火時期を取りつけたパーツの性能に合わせることによって、より高いポテンシャルを与えるための最終仕上げと考えてもらっていい。基本的にマフラー、エアクリーナーをポン付けしただけで、燃調・点火時期のセッティング出しをしなければいけないかというと、それほど大きなトラブルが起こらない場合もあるので、けっこうおろそかにしていたりもする。しかし、吸気効率・排気効率が上がったのだから、本来ならやるべきことなのだ。CPチューンを行うことによる効果はかなり高い。適切な燃料と点火時期の調整を行えば、それだけでエンジンの回りも軽くなるし、トルクを太らすことも出来る。それに、ただ単にブーストを上げるだけの仕様ならまだしも、ブーストアップに十αのパーツを組み込んだ場合にノーマルCPを使っていたのでは、逆に不調になってしまう。取りつけたパーツをムダにしないようにするために、また、せっかく取りつけたパーツの性能をより引き出すために、さらには、組み合わせたパーツの相乗効果に磨きをかけるためにも、CPによるセッティング変更はチューニングを行う際にかならず施さなければいけないのだ。

JZX90とJZX100はブーストを 上げてもピーク値はほぼ同じだが・・・

アミューズ田名邉さんの話しによると、JZX90と100のユニットの差はほとんどなく、考えとしては、90の1JZで問題となったトルクの細さを解消させたエンジンに仕上がっているとのこと。コンピュータについても、基本的には同じものだが、100系ではVVT-iが搭載されているので、これをコントロールするために容量だけは上がっている。チューニングを行ううえでは、コンピュータの制御そのものは変わらないので、90系の解析を完全に終えているアミューズでは100系のコントロールは完璧に行える。セッティング出しのときに気をつけなくてはいけない点は、100系にはセラミックタービンが使われているので、ブースト圧を90の1JZと同じようには考えられないこと。安全マージンを考えると、低めの設定になる。よく聞く話しで、同じ1JZでも90と100では高回転域の伸びという点で違うというが、これはエンジンの特性ではなく、タービンの特性がそうさせているのだ。

TROUBLE

トラブルに心当たりあったオーナーに贈る とっても簡単安心の脱出テク

フューエルセーブ機能が働いた場合の脱出法は意外と簡単だ。まぁ、知っていればなぁーんだという物なんだけど、知らないヒトのために教えておくと、エンジンルームに設置されているヒューズボックスがあるけど、これのフタを開け、バッテリー側から見て右から2個目の一番下に10Aヒューズが差し込んであると思う。これを一度抜いて、もう一度差し込むだけで、フューエルセーブ状態は解除できる。

この写真と自分のクルマのエンジンルームを照らし合わせてもらいたい。このヒューズを抜けばリセットがかかる。

100系CPは 予防バックアップ装置に注意 フューエルセーブ機能が ちょっとクセモノなのだ

JZX100系のコンピュータは物凄く頭がいい。というのも、普通のコンピュータの場合、急激な水温上昇等が発生すると、コンピュータのフューエルセーブ機能が働く。これはエンジンが壊れないようにするためのもので、この機能がかかったときの復帰法はエンジンを切るか、または、温度上昇が規定値に戻ったときにだけ直るようにプログラムされている。しかし、このJZX100系については、この普通というのがまったく当てはまらず、一度フューエルセーブ機能が働いてしまうと、それをバックアップデータとして登録してしまうのだ。つまり、このことがどういう事なのかというと、エンジンの状態がよくなったとしても、コンピュータのフューエルセーブ機能は働きっぱなしで、燃料を濃く吹いたり、点火時期を遅らせたままの状態で走行し続けることになるのだ。この状態で走っていると、エンジンはどんどん調子を崩してしまう。よく聞く話しで、JZX100系は突然、高回転で吹けなくなるトラブルが発生しているらしいが、それは、このフューエルセーブ機能が影響しているケースが多いのだ。

オーナーにとってはトラブル補正というのは本当にありがたい機能だが、復帰してくれないのはちょっとやっかいだ。どのように直すかは別枠で紹介しているので、心当たりのあるひとはそちらを見て復帰させてくれ。

amuse
アミューズ
千葉県館山市上真倉1584-1
☎0470-22-1657

水温100度オーバーでも補正の入らないCPが存在するアミューズCPは フーエルセーブ解除機能搭載で高水温補正に対応している

Hi TECH-ROM
JZX100用
タイプ1　価格8万8000円
タイプ2　価格11万8000円
タイプ3　価格14万8000円
JZX90用
タイプ1　価格9万8000円

100用のタイプ1、タイプ2、タイプ3の違いはタイプ1がノーマル～0・9kg/cmまでの対応品でタイプ2、タイプ3が1・3kg/cmまで対応するタイプだ。JZX90用は1・2kg/cm対応だが、走行距離の走ったクルマは1kg/cmまでを上限にしている。

VVT-iをCP内でイジってみると 様々なことがわかってくる!! 果たしてVVT-iチューニングは 効くのか

100系マシンの最大の武器がトルクの太さだ。このビックトルクを引き出しているのがVVT-iなわけだが、最近、このVVT-iをチューニングするといいなんて話を聞く。アミューズでも色々と試してみたが、ノーマルの機構というのは物凄く考えられていて、これをイジると下でよくなるか、上でよくなるかのみとなってしまう。ノーマルのデータを取ったグラフを見る限り、ノーマルは上も下も美味しいところを引き出しつつグングン上にあがっている。特別よい部分はないが、悪い部分もないので、結論としてはチューニングしない方が扱いやすいのかも知れない。

アミューズのコンピュータはJZX100系で問題なっている純正のバックアップ機能を生かしながらも、しっかり復帰するようにプログラムされている。100系のコンピュータはかなり特殊な構造で作られているため、なかなか解析が難しいが、これをなんとかしなければ、速くて壊れないクルマを作り出すことは不可能なので、コンピュータのセッティングはきっちりデータ収集を行った。そのお陰で、フューエルセーブ機能を完全にコントロールすることができるようになったのだ。

ETCSの制御はちょっとクセ者 スロットルのコントロールを 正確にすることで フィーリングは上がる

チェイサー、マークⅡ、クレスタにはETCS機構が採用されている。このシステムはスロットルを2個備えていて、片側を電子制御にすることで、トラクションコントロールや各種リミッターの制御を行っている。このシステム自体は、かなりよく作られているが、チューニングカーにとってはジャマな存在で、アクセルを全開で踏み込むときに、電子制御ゆえに立ち遅れることがあるのだ。つまり、この制御の遅れがレスポンスの悪さとなって現われるのだ。

アミューズでは、この立ち遅れを防ぐために、ETCSレスキットをリリースしている。これはたった2000円で、スロットルを全開状態で固定できるもので、トラクションコントロールは使えなくなるが、レスポンスは確実にあがる。

実践データ
PRACTICE主義

100系チェイサー
究極のブーストアップチューニングを目指す

ここからはこれから盛り上がりつつあるJZX100のライトチューニングをHKS東京サービスの協力の元で色々と指導してもらおうと思う。これまでにも、チューニングについての様々な説明をしてきたが、ここからはいよいよ実践編として、それぞれのパーツを1台のクルマに取り付け、みんながやりそうなステップアップチューニングのメニューを想定し、そこで得られる変化、データについてをこと細かく伝えたいと思う。

技術指導/
HKS東京サービス
プロチューナー

松平真彦

このエンジンは同じ排気量のクルマと比べてトルクがあるといわれているが、実際にはショートストロークユニットだけに排気量分なりのトルクしか持っていない。2Jとは基本的な構造については同じでも、ロングとショートのストローク違いは明らかにエンジン自体の力の差となって出てしまう。比較対象がよくできすぎている面もあるが、それにしてもトルクの細さは乗っている中でモロに感じ取れる部分だ。

90系のときになかったVVT-iという機構が100系に採用されたのは、やはり下から太いトルクを発生させることで、タルさをなくす目的で取り付けられている。この装置のお陰で100系ではトルクの細さという点については解消された。ただし、タービン容量が少ないことと、メタルブレードではなく、セラミックブレードを使っているあたりで、ブーストを上げることができなかったり、ピークパワーそのものに違いはないにせよ、パワーの落ち込みが激しい等のあまりよくない面を持っている。

90系ユニット、100系ユニットそれぞれの究極のブーストアップチューニングを目指すと、まずメニュー的にはエアクリーナー、そしてフロントパイプ、触媒ストレート、マフラー、前置きインタークーラー、ブーストコントローラー、コンピュータということなる。普通のクルマではあれば、これらにプラスして燃料系の強化、エアフロ、ガスケット交換等が組み込まれるが、このクルマの場合は、ガスケットはすでに純正でメタルが採用されているので吹き抜けることはない。それに、燃料ポンプ、インジェクターについも、380馬力まではカバーできる容量を持っているので、これの交換も必要ない。エアフロの測定範囲も広いので、400馬力オーバーならマズイが、これも380馬力くらいまではカバーできる。

1JZのブーストアップ仕様車の魅力は、ノーマルの段階でひと昔前のチューニングカー並の強化パーツが組み込まれているので、チューニング費用的には他のクルマと比べるとかなり安くあげることができる。

このブーストアップ仕様の場合で、それぞれの引き出せるパワーについてを触れると、まず90系の場合でブースト1・2kg/㎠時に360馬力〜370馬力、100系の場合が340馬力〜350馬力にピークを引き伸ばすことができる。ブーストの設定値については、実際にはもうちょっと上げることができるが、これ以上のブーストは安易にタービンを痛めつけるだけなので、あまり変化もないし、大きな希望も望めない。

L O W C O S T

1JZのブーストアップはローコストで楽しめるオイシイ仕様

エアフロ

90になってからはDジェトロ方式が採用されているのでエアフロは取り付けられていないが、100からはLジェトロとなりエアフロが採用された。しかし、測定範囲は広いのでブーストアップまでなら対応可能だ。

インジェクター

インジェクターの容量はノーマルで430ccの容量を持っている。そのため、燃料の噴射量としては十分に400馬力までカバーできる。燃料系についてはインジェクターはパワーに対応できるが、燃料ポンプが容量オーバーとなる。

ガスケット

ガスケットはかなり強い。なんとノーマルの状態でメタルガスケットが採用されているのだ。メタルが入っていることでブーストを上げても吹き抜けることはない。安心してブーストアップが楽しめる。

燃料ポンプ

燃料ポンプはけっこう早い段階で交換が必要だ。インジェクターにゆとりがあるからと安心していると痛い目を見ることになる。昔にはトヨタ用の強化燃料ポンプがリリースされていので、ブーストアップの段階で入れておくといいかも。

究極のブーストアップチューニングの BOOST UP TUNING 全貌

ここからはHKSとHKS東京サービスの協力の元で、これから面白くなりそうなJZX100系の究極のストリート仕様車、ブーストアップチューニングについてを段階別に紹介していこうと思う。ノーマルタービンの性能をフルに使い切ることで、果たしてどのくらいのパワーをマークさせることができるか!!　目一杯に引き出すだけでなく、耐久面を考えるとどのラインでセーブをかければいいのかは、ここにすべて載っている。これからJZX100を購入しようと思っているオーナーはたくさんいると思うので、ステップアップチューニングの効果についてを公開しようと思う。

ノーマル280馬力を350馬力仕様に仕上げるための道のり

今回のテストの内容についてをお伝えする。テーマはJZX100の究極のブーストアップ仕様を目指す、だ。そのためのメニューとして、編集部で考えたのが、効率のいいパーツを組み合わせるステップアップチューニング法だ。

みんなもたぶんそうだと思うけど、ライトチューンといっても、実際にチューニングの見積りを取ってみると、予想以上にお金がかかることから断念というパターンが多い。最初の段階では色々と思う事があるので、アレもコレもということになってしまうが、現実問題として、やはり費用を調べるとひいてしまうケースが多いのだ。

そこで、ここではかなり現実性を重視して、ムリしないで組めるパーツをうまく組み合わせて、ノーマルタービンの限界を引き出してみることにした。メニューは全部で4つで、その1がマフラー&エアクリーナーの交換、その2が電子系パーツによるブーストアップ&コンピュータチューン、その3が前置きインタークーラーの交換だ。

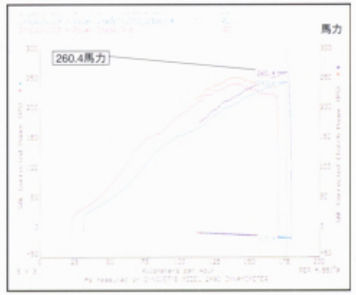
それぞれのチェックはトルクの変化とパワーの数値によって表わすことにした。ノーマル状態で計測を行い、その後の変化をみてみることにする。今回の目標馬力はHKS東京サービスの松平さんとも話した結果、350馬力まで高めることにした。正直いうと、パワー的には、JZX100の容量の小さいタービンでも360馬力までは引き出せるが、これはフロントパイプを交換しての話で、今回のテストではあえて触媒を取り付けたまま、ステップアップチューンを行ってみた。

JZX100の場合は、ブーストアップ仕様といっても燃料系の強化はしないで済むので、わりとローコストにチューニングを楽しめる。タービンを交換するような内容では、色々な要素が複雑に絡み合ってくるので、その分だけ費用もかかるが、ブーストアップまでなら安くてそこそこ速いクルマとして楽しめる。

POWER チェック1　まずはノーマルの状態を入念に探る!! 一般的なノーマル車両のパワーは260馬力あればいい方だ

カタログによると1JZは280馬力となっているが、実際に計測してみると…パワーチェックデータはとても低い数値を示す。けっこうあたりまえらしいぞ。

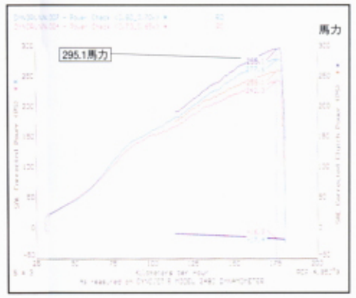
この企画をはじめる前に、まずはノーマルのパワーチェックを行って、基準を作らなければいけない。カタログによると、ノーマルの1JZは280馬力を誇るユニットになっているが、HKS東京サービスの調べによると、ほとんどの車両がカタログ数値以下のパワーをマークしているそうだ。ありがちなパターンとしては260馬力というのが最も多いらしい。テスト車両であるJZX100チェイサーがマークしたパワーは、予想通りの260.4馬力、最大トルクは31.6kg/mとこちらもカタログ数値よりもグッと低い数値をマークした。みんなのクルマも、実際に計測してみると、きっとこの程度のパワーしかないはず。カタログ数値20馬力落ちはあたりまえらしいぞ。



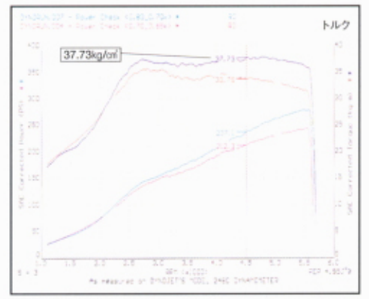
ノーマル280馬力はやっぱりカタログデータでしかなかった。実際の計測結果はそれよりもはるかに下回る260馬力。トルクも34kg/mなんてウソで31.6kg/mしかマークすることができなかった。

POWER チェック2　吸排気系の実力試し、マフラー+エアクリーナーの交換によってどこまでポテンシャルを高められるか

ノーマルのポテンシャルを把握したところで、チューニングの基本メニューであるエアクリーナーとマフラーの交換を行う。ここで使用したのは、HKSからリリースしているムキ出しタイプのエアクリーナーであるパワーフローとハイパーマフラーだ。最近のクルマでありがちなのが、吸排気系によって、わざとパワーを抑える細工を施すケースが多いので、この2点の交換によってグンとパワーが伸びるケースが多い。今回のテストではどうだったかというと、その例に漏れずに、しっかりとパワーアップを果たした。マークしたパワーはナント驚きの295.1馬力となり、ノーマルと比べると35馬力もパワーアップしたことになる。ちなみにトルクの変化はノーマルが31.6kg/mだったのに交換後は37.7kg/mをマークし、確実なチューニング効果が発揮された。この事について松平さんにコメントを求めると、このクルマは思ってた以上にパワーが出るとのことであった。



さすがに吸排気チューニングを施すと、このエンジンのポテンシャルの高さを知ることができる。たった2点のパーツの交換で295.1馬力を見事にマーク。しかもリミッターがかかった状態でだ。



トルクのほうもけっこうあがった。ノーマル31.3kg/mに対して交換後は37.7kg/mまで上がった。これだけ数値的な変化があると、十分に体感することができる。フィーリングとしてはひとまわり太くなった感じだ。

ハイパーマフラー
JZX90用　価格5万9800円
JZX100　価格5万9800円

HKSハイパーマフラーはパイプ径85φ、テール120φのスペックを持っている。排気効率、排気サウンドともによく、特に静かなことから、幅広いユーザーに愛用されている。オールステンレス製にも関わらず、6万円を切る価格で売り出されているのも魅力だ。

パワーフロー
JZX90用　価格2万1800円
JZX100　価格2万1800円

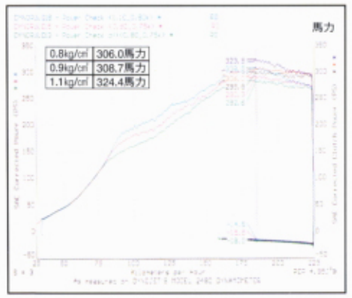
200-80φ設定のパワーフローを使うJZX系。ファンネル理論から空気の流れを徹底的に追及したモデルで、吸入空気量の獲得にかけてはチューニング業界内でも好評で、一番装着率が高い。このエアクリーナーの性能は市場での人気が証明している。

POWER チェック3　電子制御パーツによってさらなるパワーを目指すEVCによるブーストアップとF-CONによるリセッティングでどこまでイケるか

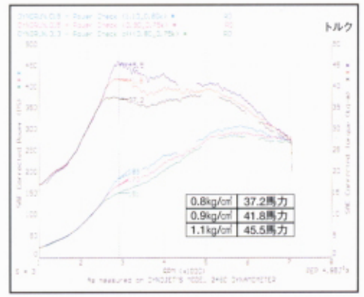
エアクリーナー+マフラーの交換によって295.1馬力をマークしたチェイサーの次のメニューはEVCとF-CON Vの装着だ。実はすでにエアクリーナーとマフラーを交換しただけで、リミッターがかかる領域に突入していて、このクルマをチューニングするとなると、早い段階でコンピュータチューニングを施す必要があるのだ。

今回のテストでは、せっかくブーストコントローラーを取り付けたのだから、いくつか圧を変えてパワーチェックを行ってみることにした。まず最初はブースト圧0・8kg/㎠とノーマルと同じ状態で、セッティング出しを行った結果から報告する。F-CON　Vによるセッティング後の計測データはブースト0・8kg/㎠で302.2馬力をマーク、そこからブーストを0・9kg/㎠に設定すると308.7馬力、さらにあげて1・1kg/㎠にセットすると324.4馬力ものパワーを引き出すことができた。吸排気系のチューニングを施してからのパワーアップは29.5馬力ということになる。凄い。

F-CON V　価格10万円
あらゆる制御方法のクルマに対応するF-CON　V。大容量のECUによってノーマルでは不可能なきめ細かいセッティング出しを行うことができる。データの処理速度は高速タイプで、立ち遅れによるトラブルは、このコンピュータを使っている限りない。



EVC1使ったブーストアップ+燃調・点火時期セッティングの効果は最大で+ブースト1・1kg/㎠のときに324.4馬力をマーク。ちなみにセッティングデータは現車に合わせたものだ。



パワーが遂に300馬力台に突入すると、トルクの立ち上がりもずいぶん鋭くなる。なんとこの時点で45.2kg/mをマークしてしまったのだ。はっきりいってこの数値の上がり方は凄い。

EVC
価格6万4800円
制御性、安定性ともに抜群の性能を誇るEVC。ブーストコントローラーの中ではベストセラー的な存在で、多くのユーザーが好んで使っている。ブースト制御の許容範囲は2・5kg/cmまでで、オートアジャスト、学習機能、ワーニング機能等を備えている。

POWER チェック4 圧縮空気をより効率よく冷やすことでさらなるピークパワーを狙う 前置きインタークーラーの交換で最終的に何馬力になるか？

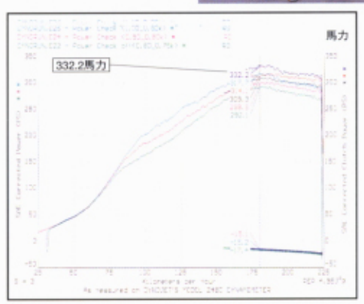
さすがに324.4馬力も引き出すことができると、ここからはパワーの伸びは少ないんじゃないかと松平さんがテスト前に話しだした。どうやら、このクルマの場合は、データ的にはとてもいいようで、パワーの上昇の仕方を見る限り、かなり当たりのクルマであることが判明した。しかし、ノーマルのパワーは並という事を考えると、パーツの性能がうまい形で引き出してくれているのだと思う。

で、ブーストアップ仕様車のトドメのチューニング、前置きインタークーラーの交換に入る。最近は見た目も肝心というあたりで、前置きインタークーラーの装着が流行っている。これの効果がどのように現われるかは、かなり気になるオーナーも多いはずだ。

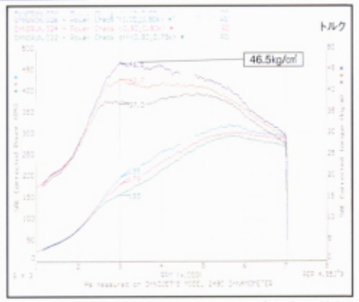
今回のテストではHKS、からニューリリースされたHKS Sタイプインタークーラーを装着させることにした。ノーマルタービンの性能を引き出すには、ありすぎるくらいの容量を持っているが、冷えとレスポンスのバランスをうまく合わせたのが、このSタイプインタークーラーの特徴であり、最大のセールスポイントなのだ。

このインタークーラーを装着してのテスト結果はブースト1・1kg/㎠のままで332.2馬力をマーク。トルクは46.5kg/mへと変わって、非常にパワフルなクルマとなった。

Sタイプインタークーラーキット
価格9万8000円
冷却効率のアップはもちろん、圧力損失を限りなく低下させることで、ハイレスポンスまでも引き出したHKSの新製品Sタイプインタークーラー。独自に開発したインナーフィンを採用することでラジエターの冷却性能の低下までも防ぐ設計になっている。



インタークーラーの容量を一気に大きくするとパワーもグングン上がって332馬力をマークした。インタークーラー装着による効果はブーストを上げれば上げるほどでかくなるので、この時点での332馬力はたいしたものだ。



332馬力を獲得したクルマのトルクは46.5kg/mにまで高まった。トルクカーブをみてもわかるように、トルクの立ち上がりは物凄く鋭く、急激な上昇を見せる。かなり力強いエンジンに仕上がった。

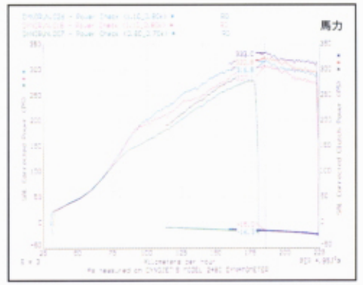
究極のブーストアップチューニング結果解説

実践データ主義 チェイサー100系

最終的には最高出力332馬力 トルク46.5kg/mをマーク
フロントパイプを交換していない触媒装着車としては十分な結果だ

ステップアップチューニングによるパワーアップの度合を追う

フルノーマルの状態ではじめたJZX100チェイサーのチューニング。スタートは260馬力と大きく期待はずれの結果となったが、そこからチューニングを行うことで、一気に332馬力をマークするクルマとなった。しかも、ここで出したパワーは、ノーマルタービンの耐久性を考えたブースト圧の設定。実際に、ここ一発のときにはもうちょっとブーストを高めることができるが、ストリート仕様であれば、そんなにムチャしなくてもいいんじゃない!! というプロチューナー松平さんからのアドバイスで、ブーストに関しては上げることをやめにした。右のグラフはノーマル以外のそれぞれのパワーカーブを合わせたものだ。パワーの上昇の仕方は、チューニングの効果がはっきりと現われていて、仕様変更を繰り返す度に、ひとまわりくらいパワーカーブの立ち上がりが鋭くなっていることがわかる。この特性は、そのままエンジンの加速フィールとなって現われて、最終的にインタークーラーの交換まできた段階になると、下から上まで、どこで踏んでも鋭い加速を見せるクルマへと変わった。ノーマルタービンを使ったブーストアップ仕様としては十分すぎるパワーを手に入れている。

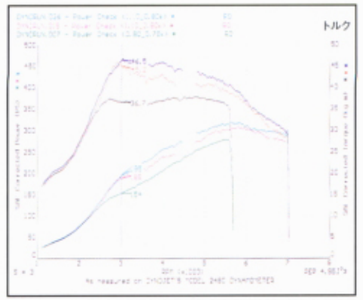


これはテストのデータをまとめたグラフだ。パワーカーブをみてもわかるように、チューニングを行うごとにひと回りぶん高い値を示している。

ステップアップチューニングによるトルクの変化を追う

上がパワーの数値なら下は当然トルクということになる。これも、ノーマル以外のトルク変化をグラフとして表わしたものだ。マフラー&エアクリーナーの交換ではトルクは36.7kg/mをマークし、そこからブーストアップ&F-CON Vによる燃料・点火時期のリセッティングによって45.2kg/m、さらにインタークーラーの交換によって46.5kg/mにまで高めることができた。パワーとともにトルクまであがるということは、それだけパーツの性能がよく出ている証拠だ。動力性能はタービンの仕事量を単純に増やすだけでは上げることはできない。エンジン本体そのものの燃焼効率を上げるチューニングを同時に行っているからこそついてくる物なのだ。したがって、このトルクの数値はHKSの製品が引き出す性能の確かさというのもあるし、セッティングを行ったHKS東京サービスのセッティング面でのうまさが出ている部分であるといえる。

ノーマルエンジンで、単純にブーストを上げただけで46.5kg/mのトルクとは本当に驚きだ。これだけの物を持っていれば、このクルマはそうとう扱いやすくて速いクルマのはずだ。



トルクの変化もパワーとほぼ同じような現象がみられる。立ち上がりそのものについては若干の違いでしかないが、ピーク値はあきらかに違う。

結果がすべて出揃ったところで冷静になって考えてみる

最終的な数値だけで見るとトルクが46.5kg/m、パワーが332馬力という結果となった。セラミックタービンを使いながらもブースト1・1kg/cmの状態で、この数値は冷静になって考えてもかなりいい方だ。おそらく、最大ブーストである1・3kg/cmにブーストを高めた状態では、350馬力近くの数値をマークするはずだ。はっきりいってこれだけのパワーがあれば、ストリートでは十分すぎると思う。扱いやすくて、パワフルな仕上がりなので、まさに高速・快適ツアラーとしてのポテンシャルは最大限に引き出したと思う。この仕様であれば、どんなステージでも気持ちよく走れるはずだ。

電子パーツで324馬力達成
ブーストアップとコンピュータのリセッティングで凄まじいパワーを手に入れた。

1JZ-GTE

仕様	ブースト	目安パワー
ノーマル	0.7	260
エアクリーナー+マフラー	0.8	295
コントントローラー+CP	1.1	324
前置きインタークーラー	1.1	332

吸排気系で295馬力達成
近ごろのクルマは吸排気系に抵抗をつけることでわざとパワーダウンさせている。この結果はまさにそれを証明している。

ブーストアップ
今回は1・1kg/cmの設定だったが、ここ1発であれば1・3kg/cmまではイケる。

インタークーラー装着で332馬力達成
圧縮空気を冷やすことで見事にパワーアップ!! ブーストをもっと上げればより大きな効果が期待できる。

イージーボルトオンタービン

EASY 交換事情

ブーストアップの次はいよいよタービン交換
その前にローコストでお気軽な
大容量アクチュエータータービンに注目

以前はタービン交換と聞くと、お金はかかるし、乗りにくくなるしのイメージが強かったが、近ごろのタービン交換事情はちょっと違う。扱いやすくて、パワーが稼げて、パーツ点数が少ない安いタービンキットが続々登場してきている。ブーストの制御はウエストゲートではなく、アクチュエーターによるものだが、これが今、物凄く面白くて、けっこうあなどれない性能を発揮することから、各メーカーとも特に力を入れている。これからが旬の大容量アクチュエータータービンとはどのようなものなのかをお伝えしよう。

最新イージーボルトオンタービンキット実力試し

ブリッツでは時代のニーズに合わせて、ローコストで速く、そして壊れないタービンの開発をこれまで進めてきた。あくまでも使いがってのよさに重点を置いた設計を施し、唐突にパワーが立ち上がるのではなく、純正感覚ながらもトルクとパワーはワンランク上の性能を与える。そんなテーマの元で完成したのが、このK1タービンなのだ。

現在の車種展開としては100系のみとなっている。と、いうのも同じ仕様で単純に90と100を比較した場合、走りで勝つのは難しい。100系は元々のタービン容量が90系よりも少ないので、特に高速域、高回転に入れば入るほど、追撃するのは難しくなってくる。ユーザーの間でも、こうした不満を抱えているオーナーがたくさんいて、新型なのに遅いという不条理を解き放つために、ブリッツではローコストでそこそこのパワーを引き出せるお手軽タービンK1-380Vをリリースしたのだ。ちなみにK1のあとに書かれている380Vとはパワーを表わした数値で、このタービンへの交換によって確実に380馬力仕様が作れるということなのだ。

BLITZ　K1-380V
価格21万8000円
問い合わせ/ブリッツ　☎0424-89-3334

速い・安い・うまいが魅力のアクチュエータータービンキット

近頃はパワー指向が強いだけに、どうしてもチューニングの情報もこういったネタに集中しがちだけど、チェイサー、マークⅡ、クレスタに乗っているオーナーは、そんな人達ばかりじゃないことくらい知っている。もっと手軽に乗りにくくならずに、費用が少なく、パワーも上げられる。そんなブーストアップの次にくる何かを求めているオーナーはかなりいるんじゃないかと思う。

そこで、そんなヒトには、ボン付けでパワーが上がる、走りが変わる、高性能アクチュエータータービンに注目してもらいたい。このタービンは扱いやすくてパワフル、それでいてリスクが少なく、壊れないという特徴を持っていて、まさにストリートで使う機会の多いチェイサー、マークⅡ、クレスタとの相性はピッタリと合う。あくまでもピークパワーは狙わず、実用域での扱いやすさを前提として開発されたレスポンス重視のタービンが多いだけに、どこで踏んでも前に進んで、ターボラグを感じさせないスペックを持っている。

また、基本的にこの手のタービンはノーマルのタービンレイアウトを崩すことなく、純正のEXマニホールドにボルトオン装着できるように作られているので、パーツ点数も最小限に抑えられ、非常にコストパフォーマンスに優れているあたりも魅力なのだ。

市場では1JZ用のアクチュエータータービンキットはまだまだ少ないが、それでも少しずつ種類は揃ってきているので、ノーマルタービンがそろそろヤバイ時期に差し掛かっているなら、純正を買わずにこれを選んだ方が、同じお金を出すにもその価値が大きく変わってくる。

K1タービンのポテンシャルを探る
低いブーストながらあっさり380.8PSをマーク

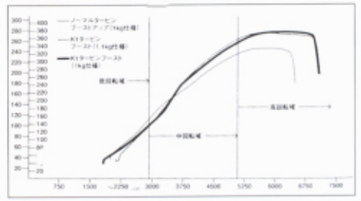
今回のテストではノーマルから本当にボンとK1タービンに付け変えてみてのチェックを行った。まず、基本となるノーマルブーストアップ車両の仕様だが、このクルマにはマフラー、エアクリーナー、コンピュータの他に前置きインタークーラーとデュアルSBC、コンピュータがセットされている。ブーストの設定の1kg/cmで、パワーは340馬力ということが判明した。ノーマル状態をチェック後、K1タービンを取り付けてのテストを行う。ブーストの設定は条件を同じにそろえるために1kg/cmにセットした状態で計測を開始すると、明らかに中間から違うラインでグングンとシャシダイの針があがっていく。はじき出された結果は驚きの383.3馬力をマークした。本当ならば、ここで試しにブーストをさらに上げて、1・3kg/cmあたりで試したいところだが、さすがに1kg/cmの状態のときで383.3馬力も出ているとなると、もうかなり燃料系が厳しくなってくることから、とりあえずチョイ上げの1・1kg/cmにセットし、再度計測開始。結果はもちろん更新の383.8馬力であった。

計測結果

ノーマルタービン1kg/cmブースト	340馬力
K1タービン1kg/cmブースト	383.3馬力
K1タービン1・1kg/cmブースト	383.8馬力

パワーチェックシートから読み取る注目ポイント

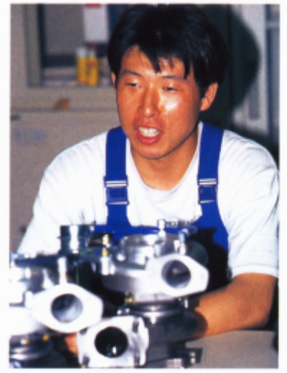
まず注目したいのが下の領域ではほとんどノーマルと同じ立ち上がりを見せて、中間域からさらに強いトルクとパワーを発揮している点。この状態だと、踏み込み時はノーマルのように鋭く立ち上がる特性を残しながら、そのまま踏み続けるとグングンパワーが伸びていくフィーリングとなることが伺える。おそらく、ストリートのようにアクセルのオン・オフを繰り返す走りをしても、こういう特性を持っているなら、まず、タメと感じることはないと思う。



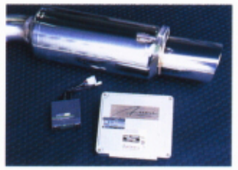
パワーチェックシートから読み取る注目ポイント

この写真はK1タービンと純正タービンの比較だ。一番の違いはコンプレッサー側、つまり吸う側のタービンを大きく設定している点。タービンの風量はコンプレッサーの直径によって決まるので、このタービンは大きいサイズ分だけパワーを引き出せる。コンプレッサーを単純に大きくしてしまうと、レスポンスの面で悪影響があるが、ブリッツではこの問題に対してインペラーの形状を変えることで解消させた。

FASCINATION
タービン担当・富田さんが教えるK1の魅力



このK1というタービンは、とにかくローコストで楽しめる新時代のタービンとして売りだしたかったので、余計なものはできる限り必要ないように作っている。余計な物というのは、1JZなら燃料ポンプ、インジェクターの交換等になります。ただ最低限の装備というものはあって、マフラー、エアクリーナー、CP、ブーストコントローラーはどうしても必要になります。セッティングを取らずにボン付けしてしまうと、4500回転付近の燃料が薄くなってしまうので危険です。最低でもCPのリセッティングはかけてもらいたいですね。この状態で、例えば前置きインタークーラーに交換したとしたら、このクルマは本当に速くて、まさに高速ツアラーといった感じに仕上がります。

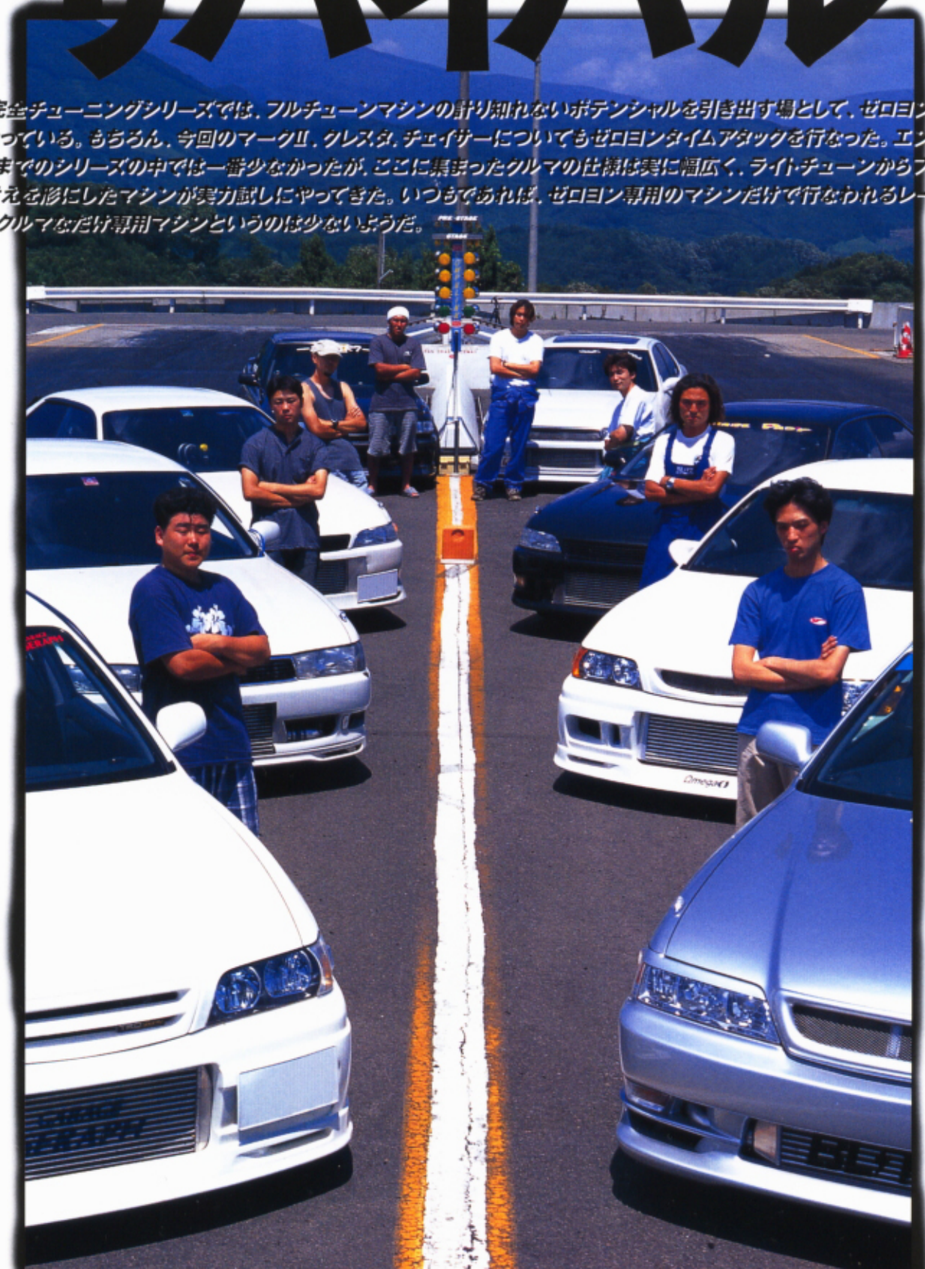


これはK1タービンと純正タービンの比較だ。このタービンはエキゾースト側はノーマルと同じで、コンプレッサーの容量を上げることでパワーを稼ぎ出している。

フルチューンマシンの真剣勝負

JZX90・100 0-400m サバイバル

ストリート完全チューニングシリーズでは、フルチューンマシンの計り知れないポテンシャルを引き出す場として、ゼロヨンによるタイム計測を行なっている。もちろん、今回のマークII、クレスタ、チェイサーについてもゼロヨンタイムアタックを行なった。エントリー台数は8台とこれまでのシリーズの中では一番少なかったが、ここに集まったクルマの仕様は実に幅広く、ライトチューンからフルチューンまで様々な考えを形にしたマシンが実力試しにやってきた。いつもであれば、ゼロヨン専用のマシンだけで行なわれるレースだが、やはりクルマがクルマなだけ専用マシンというのは少ないようだ。



このバトルは過酷すぎた
外気温34度オーバーの中で繰り広げられた死闘のバトル

この企画は最も過酷な時期にタイムアタックを行なった。別に狙っていたわけではなく、たまたまスケジュールの都合でこうなってしまったが、外気温34度、路面温度40度オーバーの中で行なったゼロヨンというのは、非常に過酷なだけに、見る側にとっては様々なデータが取れる。具体的にそのいくつかの例をあげると、例えば耐久面でのチェックもそのひとつに入る。今回の走行では、とにかく外気温が高かった。チューニングエンジンにとって、熱はある一定のラインまでは味方だが、そのラインを越すと敵となって、様々な悪影響を及ぼす。吸入空気量の低下、水温・油温の上昇による点火時期、燃料補正など、けっしてベストな状態で走ることができず、最悪はブローに陥る場合だってある。また、クルマだけでなく、ドライバーにも熱は大きく影響して、スタートラインまでの道のり、待ち時間の長さによって、集中力・精神力ともに大きく乱れる。こうした悪条件の中で、タイムアタックを行なうということは、チューニングカーのテストをするうえで、読者の立場に立って考えると、かなり参考になる。ベストな条件でタイムが出るのはあたりまえだが、本当の意味で速いクルマは、こうした悪条件の中でも速いし、壊れるようなこともない。事実、今回参加してくれたJZX90／100チューニングを得意とするプロショップが持ち込んだ車両は1台もリタイヤするようなことなく、立て続けに連続タイムアタックを繰り返していた。こういう光景を見せられると、本当に各ショップとも凄いクルマを作ってきたと思うし、ユーザーの立場で考えれば、壊れないということはチューニングカーに対する不安感を一気取り除いてくれる。

プロチューナー達が持ち込んだSPLマシン

スティルウェイ
スティルウェイが持ち込んだマークIIは完全にゼロヨンマシンとして製作されたものだ。とにかくどのクルマよりも400mを速く走り切るかだけを考えて作っているだけに、エンジン、足回り、駆動系と徹底したチューニングが施されている。スティルウェイの野望はゼロヨンステージにおいて、全車両完全制覇なので、とうぜん今回もトップタイムをマークさせるべく入念に考えられたクルマを持ち込んできた。

ガレージセラフ
ガレージセラフからは2台のエントリーがあった。1台はエンジンノーマルのまま、タービンだけを付け替えたポン付け仕様で、もう1台は腰下を2Lに交換した本気のゼロヨンマシン。2台のクルマの見方として、実用性を重視したクルマのポテンシャルはどうなのかという部分と、本気でイジったクルマの実力というところに注目してみてもらいたい。セダンもチューニングによって物凄いクルマとなるのだ。

ガレージバディ
このクルマはストリート兼ゼロヨン仕様として作られた。基本的にエンジンはノーマル排気量のままで、ハイブーストにも耐えられるようにトラスト87φピストン等によって強化している。このエンジンの強化は、耐久性の面で優れた効果を発揮し、ストリートゼロヨンのように連続して走行を繰り返しても壊れないだけのポテンシャルが与えられている。

レイブファクトリー
レイブファクトリーの車両はストリート兼ゼロヨン仕様といった仕上がり。エンジンパワーは550馬力を発揮しているが、パワーバンドは広く、わりと扱いやすい特性を与えている。どこで踏んでもアクセルに対して素直に反応してくれるので、ストリートでの使いがっもいい。今回は足回りをゼロヨンスペックに変換して参加してくれた。

コクピット館林
このクルマは完全に街乗りの重視のチューニングを施している。タービンについても、それほどデカイ物を使わず、レスポンスのよい物を選んで取り付けた。足回りにしても特別ゼロヨンを意識しているわけではないが、ごく一般的なサスキットを使用している。基本的にお金をかけないがテーマみたいなもんなので、SPL品は一切使っていない。

KSPエンジニアリング
このクルマはセオリー通りのライトチューニングを施しているクルマだ。これといって自慢するポイントもなく、タービンも変わっていなければ、エンジン本体だってチューニングしていないので、速く走ることはムリ。しかし、こういったブーストアップ仕様車のタイムはちょっと気になるというオーナーもけっこういると思う。

テップス
今回、テップスが持ち込んだクルマはJZX100が2台だ。それぞれやっている内容が違くて、1台がJZユニットをそのまま使った仕様で、もう1台が腰下2Lのフルチューンのマシンだ。同じお店が作ったことで、セッティング面では互角、パーツの性能によってタイムにどれだけ差がでるかが楽しみだ。

コスワーズ
これといって特別なことはやってなく、ライトなチューニングを施しているがコスワーズが持ち込んだ車両の特徴だ。エンジンは基本的にノーマルのまま、タービンを換えることでどの程度のポテンシャルを引き出せるかをチェックしているマシンで、実用性を重視したクルマをモットーに製作されている。ストリートマシンをそのまま持ち込んだようなものなので、タイムよりもエンジンのフィーリング等に注目してもらいたい。

ショップ推奨お薦め JZX90/100 0-400m メカチェック

スティルウェイ90マークⅡ
問い合わせ／スティルウェイ

1.5JユニットにK28ビックシングル仕様

Mecha Check

スティルウェイのJZX90マークⅡのパワーユニットは、ヘッドが1J、腰下2Jの俗に言う1・5J仕様となっている。ノーマルの1JZはショートストロークエンジンなので、どうしてもトルクが細くなってしまい、大きいタービンを回すことができないが、これをロングストロークの2Jユニットと組み合わせると、ビグトルクを発生するエンジンに早変わりするとっても美味しい仕様なのだ。排気量についても、ノーマルの2・5リッターから3リッターへと変わって、チューニングに対する柔軟性、幅を持たせることができる。ここでの500CCの違いは、とてつもなくデカイものなので、モノがフルチューンともなれば、やはり3リッター化はやってうぜんのメニューといえる。このユニットに搭載されたターボはK28によるシングルターボ。スペックは最大パワー500馬力オーバー、最大トルク55キロを誇る。腰下2Jという以外は、特別ポートを施しているわけでもないので、一般のヒトでもわりと出来るメニューが組み込まれている。

テップス
問い合わせ／テップス

腰下2JZのビックトルクハイパワー600馬力仕様

Mecha Check

テップスのクルマは相当やってある。ヘッド1J、腰下2Jの組み合わせはとうぜんやっていて、それ以外にピストンの強化、バルブスプリングの強化も行なわれている。パワーは謎のタービンであるT66タービンを使用していて、ピークパワーは600馬力を越すというから凄い。謎のタービンT66の正体については、明らかではないが、どうやらアメリカのターボネティック社製の特別品のようだ。テップス側の話では、ウチの店だけ入手可能だから、一般のヒトにも売っているとのことだ。このクルマの場合、注目点はそのパワーにあるといってもいいが、実はよくよくクルマを見てみると、もっと凄いポイントがあって、なんとミッションがATなのだ。600馬力も引き出しているのにAT車両とは本当に驚き。もちろん強化ATは使っているものの、果たしてこのパワーをATで活かせるのかどうかは楽しみだ。

ガレージパディ90マークⅡ
問い合わせ／ガレージパディ

高回転重視の超やる気のゼロヨン仕様

Mecha Check

ガレージパディが持ち込んだJZX90マークⅡのパワーユニットは、トラスト87φピストンに272度のカムを組んだだけの状態。タービンはT78-33Dの17cm を使っていて、パワーは550馬力を絞り出している。このクルマはショップのデモカーではなく、一般のヒトが好きでチューニングを施しているので、予算の都合もあって豪華なパーツを使うことができないので、効率の悪い面も持っている。その例を上げると、インタークーラーなんかはまさにお金がないことの現われで、このクルマに装着されているのはPS13用の3層タイプのインタークーラーとなっている。コア面積を考えれば、車用タイプの方が広く、よく冷えそうだが、そんなに高価な物をポンポンと変えるほど予算に余裕がないので、ガレージパディ側でも考えて、お店に置いてあった中古品を使い回して取り付けている。エンジンについては、それほどお金をかけていないが、ストリートゼロヨン会場にも行く車両なので、止めるチューニングには力を注いで80スープラ用のキャリバー&ローターをセットしていた。

ガレージセラフ90クレスタ
問い合わせ／ガレージセラフ

GT3040ポン付け仕様で12秒フラットをマークさせることができるか

Mecha Check

このクルマはノーマルエンジンの限界性能をどこまで引き出せるかを調べるために作ったクルマだ。基本的にエンジン本体はほったくイジらず、補器類の大幅グレードアップによって、パワーを引き出す考えで製作された。エンジンをイジらないとなると、速さの決めてとなるのはタービンということになるが、このクルマが装着しているタービンはTD07を取り付けている。エンジンノーマルのポン付け仕様ということで、あまりブーストを高く設定することはできないが、それでも最大ブースト1・5kg/cmをかけて、ピークパワーを500馬力まで高めている。ただ、TD07タービンをわりとスムースに回すために、カムの交換だけはやっていて、ここではIN256、EX264度のプロフィールを持つタイプを使っている。ちなみに、このカムがなかったという質問に対しては、完全に高回転仕様のクルマになってしまって、とてもじゃないけどストリートでは使えないクルマになってしまうとのことであった。

コクピット館林100マークⅡ
問い合わせ／コクピット館林

気軽に楽しめて走ると速いK27ポン付け仕様車

Mecha Check

コクピット館林のマークⅡはエンジンノーマルのポン付けタービン仕様になっている。取り付けたタービンはTD0625Gの10cm で、このタービン自体、それほどピークパワーを重視するような特性を持っていないので、エンジンのフィーリングについても、わりとストレスの感じない、どこで踏んでも前にガンガン進んでいく仕様となっている。コクピット館林でのJZXチューニングは、カリカリハードというクルマはわりと少なく、タービン交換仕様が圧倒的に多いとのこと。このクルマの車格から考えて見ても、ゼロヨンを速く走るとかのクルマではなく、どちらかというと、使い方としてはストリートでかっ飛ばすパターンが多いので、燃料系の強化とガスケットの交換ですむようなタービン交換仕様に人気が集まっているそうだ。今回のゼロヨンでは、はっきりいってとてつもなく凄いタイムを出すのは難しいが、乗りやすい、扱いやすい面から安定したタイムを出すことができるはずだ。

ガレージセラフ100チェイサー
問い合わせ／ガレージセラフ

K28ビッグシングル+フルチューンユニットで目指せ11秒5仕様

Mecha Check

ガレージセラフが持ち込んだ車両はJZX100系チェイサーだ。チューニングの方はかなり進んでいて、腰下2JZの3r バージョンとなっている。テーマはとにかくゼロヨンで速くなので、タービンもT78を使って、中速から高速域にかけての加速にパンチを効かせている。このクルマはエンジン以外にも足回り、駆動系にも力を入れていて、サスペンションはトラクションを重視するために、伸び縮みの減衰力をそうとうイジくっている。また、クラッチについてもトリプルを入れているが、これも半クラの使いやすいタイプとしてOS技研製を選んで使った。スタートダッシュの決め手はエンジンパワーだけではどうしようもない部分があるので、このクルマはゼロヨンを速く走り切るために、全体を見直して作られているといえる。エンジン特性的にはわりとピーキーだが、パワーバンドに乗せた状態のまま走ると、とてつもなく速いクルマとのことであった。

テップス100チェイサー
問い合わせ／テップス

エンジンノーマル3040タービン仕様で12秒5を狙う

Mecha Check

この前に登場したJZX100はカリカリにやってあったが、もう1台のチェイサーは、ノーマルの1JZにGT3040タービンをポン付けした状態でどこまで戦えるを試すために持ち込まれた。これからゼロヨン仕様を作ろうと思っているオーナーにとっては、ポン付けというあたりで、かなり興味をそそると思う。このクルマもミッションはAT仕様となっていて、パワーは500馬力ほど搾り出している。ブーストの設定は1・7キロで、さすがにこれだけのハイブーストともなると1・5ミリのメタルガスケットは入れてある。ATということでカムの設定は悩むところだが、テップスではわりと下からターボの力をかけるために264度カムを使っている。この仕様での目標タイムは12秒5とかなり控え目だが、クルマの仕上がりからいって、タイムを予想すると12秒フラットは確実に狙っていけると思う。

KSP81マークⅡ
問い合わせ／KSPエンジニアリング

ブーストアップ400馬力仕様車でどこまで頑張れるか!!

Mecha Check

KSPエンジニアリングが持ち込んでくれた車両は、今回の企画の中では初のJZX81マーク2だ。このクルマでは、ヘッドノーマル、ピストンノーマル、腰下ノーマル、コンロッドノーマル、カムノーマルというすべてノーマル状態の本体を持っていて、おまけにタービンまでもがノーマルというクルマ。つまり、ブーストアップ仕様というわけだ。ほんとんどがタービン交換仕様が集まっている中で、このブーストアップ400馬力仕様のクルマがどこまで健闘を見せるかは、ちょっと楽しみであった。一番ありがちのスペックを持つクルマがゼロヨンを何秒で走り切れるかはオーナーであれば、気にならないわけないので、この次のページからは、その辺をよーく注目して見てもらいたい。とりあえずの目標タイムは12秒999だ。

ゼロヨンバトル
INFORMATION 詳細報告

さすがは関西ゼロヨン風雲児
厳しい条件の中できっちりチャンスをモノにして
見事に11秒台に乗せた

スティルウェイ 90マークⅡ
問い合わせ/スティルウェイ
0-400m BEST TIME 11秒772

スティルウェイの手がけたJZX90が今回のトップタイムをマークした。このクルマに限らず、このお店が作ったマシンはどれも速い。その速い理由は、ゼロヨンはパワーよりも駆動系や足回りの煮詰めにあるという考えをもっているからだ。スティルウェイのクルマのスタートする瞬間をみてみると、パワーがかかった瞬間、リアが沈み込んだ状態のまま走り出す。フロントリフトアップ状態で走るこの姿は、ゼロヨンで速いタイムを出すためのポイントである。走行中の荷重は常にリアに寄っていなければ、トラクションは抜けてしまうので、リア荷重のまま走ることはトラクション確保という意味で重要。こういったスタイルを作り出すためには、やはりサス・ショックのセッティングということになるが、スティルウェイでは専用タイプのゼロヨンダンパー(1本価格4万5000円)をリリースしていて、これがバカ売れしているとのこと。単純に取り付けただけで、タイムのあがる足として取り付けたオーナーが喜んでくれると評判だ。このマークⅡにも、もちろんこの足が取り付けられているが、それ以外の工夫として、できる限りフロントの荷重を減らす努力をしているあたりもミソだ。具体的に行った内容はバッテリーの移動程度だが、それでもこのバッテリーをリアに置くだけで20kgもの重りを乗せたのと同じ状態になる。マークⅡはフロントヘビーのクルマなので、シフトアップ時の姿勢変化も激しいし、せっかくリアにトラクションを乗せても、シフトアップで抜けてしまうようでは、その次、またその次に進んだときにロスとなってしまうので、ゼロヨンでの姿勢変化は禁物なのだ。スティルウェイの考えはかなり的を得ている。エンジンパワーはパーツの性能がうんぬんのチューニングならそこそこ引き出せるが、そのパワーを生かすも殺すも足回りにかかっている。ベストタイムをマークすることができた裏側には、こういった発想の上でパーツを組み込んでいるからだ。

MACHINE DATA スティルウエイ

●エンジン型式:1JZ改　●ヘッド:1J　●ブロック:2J　●総排気量:3000cc　●最高出力:500ps　●最大トルク5.5Kg/mm　●タービン:K28　●最大過給圧:1.4kg/㎠　●VVC:プロフェック　●マフラー:オリジナル　●オイルクーラー:トラスト　●ラジエター:オリジナル　●メインインジェクター540cc/min×6本、追加インジェクター440cc/min×2本　●追加インジェクターコントローラー:レビックⅡ　●燃料ポンプ:ニスモ　●プラグ:NGK・9番　●クラッチ:OSトリプル　●ミッション:OSクロス　●デフ:TRD　●ファイナル比:4.1　●タイヤ:R・ニット一(275/40-17　●ブレーキ:エンドレス

テップス
問い合わせ／テップス
0-400m BEST TIME 12秒316

テップスが持ち込んだ本気の100系ゼロヨンマシンも11秒台をマークすることができる実力を持ったクルマであったが、惜しくもタイムを伸ばすことが出来ずに12秒316の結果で終わってしまった。写真を見てもらってもよーくわかるとおり、ライトを片目つぶしてエアインテークを引いてくるあたりからも、本気で挑んできている意気込みを強く感じる。このクルマはヘッド1J、腰下2Jによる効果で低速トルクがあって、下からタービンをきっちり効かすことができる。通常のゼロヨンマシンのように、上での伸びだけを重視したクルマと違って、全体にトルクフル&パワフルな特性を引き出しているので、スタート直後から後半区間の伸びまでを見ても、エンジンがしっかり吹けて、ガンガン前に進んでいくことがわかる。スタートライン上で見ていても、トラクションがかかってからー気に前に出ていく。アライメントもそうとうやっていると思うが、そのデータは公表してくれなかった。今回はかなり条件の厳しいなかでの戦いとなり、ドライバーにもツライ状態であったので、タイムを出すのは難しいかったが、条件さえそろえば、このクルマは間違えなく11秒中盤はマークすることができるはずだ。

MACHINE DATA テップス

●エンジン型式:2JZ　●ヘッド:1JZ　●ブロック:2JZ　●総排気量:3000cc　●最高出力:600ps　●ピストン:HKS　●クランク:2J　●コンロッド:2J　●ガスケット:メタル　●カム:264度　●バルブスプリング:強化　●タービン:T66　●最大過給圧:1.7kg/㎠　●VVC:SBC　●ウェイストゲート:トラスト・R　●エキゾーストマニホールド:トラスト(ステンレス)　●マフラー:オリジナル(チタン、90φ)　●オイルクーラー:トラスト・プリッツ　●ラジエター:ヤシオファクトリー　●インジェクター:540cc　●追加インジェクターコントローラー:レビック4　●燃料ポンプ:ニスモ・GTR　●プラグ:NGK　●ミッション:ヒロファクトリー強化AT　●デフ:TRD　●タイヤ(F/R):F・711(235/45-17)/R・540S(255/40-17)　●ホイール(F/R):F・モデル6(9×17)/R・モデル6(10×17)　●ショックアブソーバー:テイン　●スプリング:テイン　●ブレーキ:TRD　●パッド:プロジェクトμ　●ローター:プロジェクトμ　●ホース:TRD　●エアロパーツ:トラスト・フロント、TRD・サイド、リア

腰下2JZの600馬力仕様はとてつもなく速かった

ガレージパディ90マークⅡ
問い合わせ／ガレージパディ
0-400m BEST TIME 12秒375

ガレージパディが持ち込んだマークⅡは、パワーだけでみればそこそこ出ている方だ。このお店もゼロヨンを得意としているだけに、足回り、駆動系までストリートを走れるレベルながらもゼロヨンに少しだけ振っている設定で、パッケージとしてはトータルによく考えて作られている。今回の目標タイムは11秒台突入であったが、結果は12秒374で終わってしまった。走行後の話しによると、このクルマにはスープラの6速ミッションを使っていたため、ギア比とファイナルとの関係がイマイチとなってしまった。ノーマルのファイナルは3.7となっている。ノーマルミッションであれば、これでもいいが、ローが短いクルマにこれを使うと、スタート時に半クラ状態でがまんする時間が長すぎて、タイムを出すのが難しいらしいのだ。このスープラの6速ミッションを使った場合のファイナルは、その後の調べによると4・1あたりがピッタリとのことであった。これはクロスミッションを組んでも同じファイナルとのことであった。今回の走行で、もしこれに気付いていればコンスタントに11秒台は出せたはず。かなり強い手応えはあったそうだ。

MACHINE DATA ガレージパディ90マークⅡ

●エンジン型式:1JZ　●ヘッド:ノーマル　●ブロック:1JZ　●総排気量:2600cc　●ボア:87mm　●ピストン:トラスト・87φ　●クランク:ノーマル　●コンロッド:トラスト・H断面　●ガスケット:メタル・1.2mm　●カム:HKS・IN272度・OUT272度　●バルブスプリング:ノーマル　●ポート加工:オリジナル　●タービン:T78-33D　●最大過給圧:1.6kg/㎠　●ブースト制御バーツ:HKS・EVC　●ウェイストゲート:トラスト・タイプC　●インタークーラー:トラスト・PS13用3層　●エキゾーストマニホールド:オリジナル　●マフラー:オリジナル(80φ)　●オイルクーラー:アールズ・10段　●ラジエター:ノーマル　●インジェクター:550cc×6本　●追加インジェクター:660cc×2　●追加インジェクターコントローラー:HKS・AIC　●燃料ポンプ:2JZ×2　●クラッチ:OSトリプル　●ミッション:JZX80スープラ6速　●タイヤ(F/R):F・アドバンネオバニット一(245/50-16)　●ホイール:F・ボルクチャレンジ/R・80スープラノーマル　●ショックアブソーバー(F/R):オーリンズ・SPL　●スプリング:(F・16kg/mm　R・5kg/mm)　●ブレーキ:JZX80スープラ　●パッド:ルーピックス　●ホース:アールズ　●ボディ強化:7Pロールバー

お金をためながらコツコツと作り上げたストリート兼ゼロヨン仕様

ガレージセラフ90クレスタ

問い合わせ／ガレージセラフ
0-400m BEST TIME 12秒458

このクレスタはガレージセラフに通うお客さんのクルマだ。ゼロヨンデビューは約半年前で、はじめのうちは13秒台となかなかいい結果を出すことができなかったが、ここにきて調子を上げて、なんとか12秒台のタイムをコンスタントに出せるようになったそうだ。クルマの仕様的にみて、エンジンノーマルのTD07タービン＋カム交換という内容のわりにはタイムはまぁまぁ出ている方らしい。目標タイムは12秒フラットであったが、今回の走行では、リアのトラクションのかかりがイマイチで、思ってた以上に足回りが硬く、スッポ抜けホイールスピンの時間が長すぎた。また、タイヤについても225/50-16サイズの520Sを使っているため、どうしても食いつきが悪くなってしまう。本当のところは275のニットーを使いたいところだが、これだとノーマルフェンダーを叩き出さないと入らないので、さすがにオーナー車という事を考えるとそこまでは難しい。でも、このタイヤをもし使ったとしたら、おそらく12秒フラットをコンスタントに出せるはずだ。最後に、あまりゼロヨン仕様に振っているわけではないのに、結果はそこそこよかったというコメントをもらった。

MACHINE DATA
ガレージセラフ90クレスタ

●エンジン型式:1JZ ●ヘッド:1JZ ●ブロック:1JZ ●総排気量:2500cc ●最高出力:450ps ●圧縮比:9.0 ●ピストン:ノーマル ●クランク:ノーマル ●コンロッド:ノーマル ●ヘッドガスケット:ノーマル ●カム:264度 ●バルブスプリング:ノーマル ●タービン:GT3040 ●最大過給圧:1.6kg/㎠ ●VVC:SBC ●ウェイストゲート:HKS ●エキゾーストマニホールド:HKS(ステンレス、42φ) ●インタークーラー:ブリッツ ●マフラー:TEPS(チタン) ●オイルクーラー:トラスト ●ラジエター:ヤシオファクトリー ●インジェクター:530cc ●クラッチ:強化AT ●エアロパーツ:ユニオンプロダクト・フロント

コクピット館林100マークⅡ

問い合わせ／コックピット館林
0-400m BEST TIME 12秒923

このクルマはストリートをメインにしている車両なので、本当に特別なことはやってなく、キット物を取り付け、セッティング出しを行った程度のクルマであったが、きっちりラインロックを取り付けているところを見ると、オーナーはけっこうゼロヨンにハマッていると見て間違えない。クルマの仕上がりとしては、ローコストに速くがテーマなので、エンジン本体はノーマルのまま、タービン交換によって、ピークパワーを引き伸ばしている。このクルマのゼロヨンでの目標は12秒5を切れればヨシ!! といったところで、現在の仕様では、足回りも特別にゼロヨンセッティングしたものではないし、デフもイニシャルを高めていないし、タイヤも540Sなので、11秒台はまずムリとのことであった。今回の走行では、しっかりタイヤを焼いてグリップ力を引き出したうえで挑んだが、12秒台にいれるのがやっとで、それ以上のタイムの伸びがなかった。オーナーはけっこうこのクルマに慣れていたので、けっして乗れていなかったわけではないが、気温の高さと、路面状態の把握の仕方が適切ではなかったために、タイムに限りが見えてしまった。状況が厳しかっただけに、目標こそ超えられなかったが、それなりに満足の結果とのことであった。

MACHINE DATA
コクピット館林100マークⅡ

●エンジン型式:1JZGT ●総排気量:2500cc ●最高出力:450ps ●ボアXストローク:86×71.5mm ●圧縮比:8.5 ●ガスケット:メタル・1.6mm ●タービン:TD06 ●最大過給圧:1.5kg/㎠ ●ウェイストゲート:トラスト・R ●インタークーラー:トラスト ●エキゾーストマニホールド:トラスト(ステンレス、42.7φ) ●マフラー:トラスト・TR ●オイルクーラー:トラスト・16段 ●インジェクター:550cc ● クラッチ:HKSツイン ●タイヤ(F/R):F・BS RE711(225/45-17)/R・BS RE540(255/40-17) ●ホイール:F・レイズチャレンジ(8X17)/R・ワークマイスターS2(9X17) ●ショックアブソーバー:HKS ●スプリング:Kg/mm ● エアロパーツ:ノーマル

ガレージセラフ100チェイサー

問い合わせ／ガレージセラフ
0-400m BEST TIME 13秒047

このクルマは完全にゼロヨンをターゲットに作ったクルマだが、今回の走行ではちょっとしたトラブルに見回れて、エンジンが思うようにフケなかった。ガレージセラフでは、ここのところJZX100のコンピュータ解析に夢中で、今やっているのは、マップ自体を広げて、そこにオリジナルのデータを入れる作業。具体的には、メインのコンピュータを使いながらミスファイヤリングシステムを搭載させる作業を行っているのだ。このJZX100には、今回そのコンピュータを搭載して挑ませたわけだが、直接それとは関係ないかも知れないが、エンジンが突然フケなくなってしまった。おそらく電気系のトラブルだろうとのことであった。もし、このクルマの力が発揮されていれば、仕上がり具合からいって、間違えなく11秒台をコンスタントに出せたであろう。過去のベストタイムをみても、11秒892はすでにマークしているだけに、今回はぜひとも更新を!! と狙っていたが残念な結果に終わってしまった。

MACHINE DATA
ガレージセラフ100チェイサー

●エンジン型式:1JZ ●ヘッド:1JZ ●ブロック:1JZ ●総排気量:2500cc ●最高出力:450ps ●圧縮比:9.0 ●ピストン:ノーマル ●クランク:ノーマル ●コンロッド:ノーマル ●ヘッドガスケット:ノーマル ●カム:264度 ●バルブスプリング:ノーマル ●タービン:GT3040 ●最大過給圧:1.6kg/㎠ ●VVC:SBC ●ウェイストゲート:HKS ●エキゾーストマニホールド:HKS(ステンレス、42φ) ●インタークーラー:ブリッツ ●マフラー:TEPS(チタン) ●オイルクーラー:トラスト ●ラジエター:ヤシオファクトリー ●インジェクター:530cc ●クラッチ:強化AT ●エアロパーツ:ユニオンプロダクト・フロント

テップス

問い合わせ／テップス
0-400m BEST TIME 13秒144

もう1台のテップス2号車は別枠でも紹介しているとおり、排気量も2500ccのままで、エンジンには一切手を加えていない。タービンをGT3040に交換して、それに伴った燃料等の強化を行っている程度のクルマだ。100系チェイサーにGT3040タービンの組み合わせは、マッチングとしてはよく、パワー感もグッとくるものがあるのでお薦めできるとのこと。1JZ用にリリースされているタービンとしてはGT3037Sなども代表的だが、これだと乗っているうちに加速に対しての飽きがきて、しばらくするともっとパワーを欲しがるようになるという。後になって交換してしまうなら、最初から風量のあるものを組んでいた方が、費用的にも安く上げられるし、その後のチューニングの展開も広がるというものだ。クルマの仕上がりに対して、ゼロヨンのデータを見比べると、まだまだオーナーがこのクルマに慣れていないこともあって、13秒台で止ってしまった。本来なら12秒台は出てあたりまえのクルマだが、いちまいち調子がでなかった。

MACHINE DATA
テップス

●エンジン型式:1JZ ●ヘッド:1JZ ●ブロック:1JZ ●総排気量:2500cc ●最高出力:450ps ●圧縮比:9.0 ●ピストン:ノーマル ●クランク:ノーマル ●コンロッド:ノーマル ●ヘッドガスケット:ノーマル ●カム:264度 ●バルブスプリング:ノーマル ●タービン:GT3040 ●最大過給圧:1.6kg/㎠ ●VVC:SBC ●ウェイストゲート:HKS ●エキゾーストマニホールド:HKS(ステンレス、42φ) ●インタークーラー:ブリッツ ●マフラー:TEPS(チタン) ●オイルクーラー:トラスト ●ラジエター:ヤシオファクトリー ●インジェクター:530cc ●クラッチ:強化AT ●エアロパーツ:ユニオンプロダクト・フロント

レイブファクトリー90クレスタ

問い合わせ／レイブファクトリー
0-400m BEST TIME 12秒354

レイブファクトリーのクルマは、現在のところチューニング面で完成された姿ではない。パワーユニットは出来上がっているが、細かい部分でまだ手をつけていないところがある。そのひとつがデフ。ゼロヨンでは左右差をできる限りなくして、前に蹴り出す力を発揮させたクルマがタイム有利となるが、このクルマが装着しているデフはノーマルのままとなっている。これだけでもずいぶんなロスなのに、このクルマがマークしたタイムは12秒354だ。タイヤもA032を履いているのに、このタイムを叩き出すあたり、クルマも速いしドライバーの腕もいいといえるだろう。パワーは550馬力、RX6のTCW77P27スペックを使って絞り出しているわけだが、低速を犠牲にすることなく高回転域のパワーもきっちり出すセッティングのうまさが、ドライバーにとってもシビアな運転を要求しないで安定したタイムを出せる。レイブファクトリーのクルマがなぜこの程度の仕様で速く走ることができるのかといえば、それはズバリ作り方のうまさといえる。パーツを選び、組み合わせてマッチングを取る技術に長けているのだ。

MACHINE DATA
レイブファクトリー

●エンジン型式:1JZ-GTE ●ヘッド:ノーマル ●ブロック:ノーマル ●総排気量:2500cc ●最高出力:550ps ●圧縮比:ノーマル ●ピストン:トラスト ●クランク:ノーマル ●コンロッド:トラスト ●ヘッドガスケット:アペックス15mm ●カム:272度 ●バルブスプリング:オリジナル強化 ●タービン:RX6 ●最大過給圧:1.6kg/㎠ ● VVC:AVC-R ●インテークマニホールド:ノーマル ●エキゾーストマニホールド:42.7φオリジナル ●マフラー:TRマフラ ●オイルクーラー:トラスト ●ラジエター:ノーマル ●メインインジェクター:850cc×6 ●デフ:ノーマル ●クラッチ:OSトリプル ●ショックアブソーバー:エルシュボルトベース ●スプリング:kgmF12kg・アペックスR4kg ●ブレーキ:エンドレス ●エアロパーツ:ヒッポースリーク・フロント

KSP81マークⅡ

問い合わせ／KSPエンジニアリング
0-400m BEST TIME 13秒836

この本を全部見てもJZX81が登場しているページはここしかないと思う。しかし、このクルマは年式こそ古いものの、ポテンシャルとしては90よりも上といえる部分がある。と、いうのも余計な装備がないので、90や100に比べると重量が軽いのだ。これは、走りのステージにおいても大きなアドバンテージとなっており、当然ゼロヨンでも同じ仕様、同じ走りなら速く走れるわけだ。KSPが持ち込んだ、ライトチューンを施したJZX81であったが、タービン交換があたり前の中で、唯一1台だけのブーストアップ仕様車ということで、ある意味目立っていたし、結果も大健闘ではないかと思う。これといってナニをしてあるわけではなく、ごく普通のクルマで13秒836はけっこういい方だ。しかも、このクルマは計測タイムにムラがなく、実に安定したタイムを出す。乗りやすさ、扱いやすさがこういう結果を生んでいると思うが、実に素晴しい走りを見せてくれた。もうちょっと涼しかったらブーストもタレずに上でもうちょい速かったかもしれない。

MACHINE DATA
KSP81マークⅡ

●エンジン型式:1JZ-GTE ●ヘッド:ノーマル ●ブロック:ノーマル ●総排気量:2500cc ●最高出力:400ps ●圧縮比:ノーマル ●ピストン:ノーマル ●クランク:ノーマル ●コンロッド:ノーマル ●ヘッドガスケット:ノーマル ●カム:ノーマル ●バルブスプリング:ノーマル ●タービン:ノーマルX2 ●最大過給圧:1.3kg/㎠ ●VVC:S-SBC ●ブローオフバルブ:ブリッツ ●インテークマニホールド:ノーマル ●エキゾーストマニホールド:ノーマル ●マフラー:ワンオフ(ステンレス、90φ) ●オイルクーラー:ノーマル ●ラジエター:ノーマル ●プラグ:NGK ●デフ:クスコ ●タイヤ(F/R):F・ヨコハマエイビット(215/40-18)/R・トランピオFM9R(255/50-16) ●ホイール:F・ワークマイスターS1(8X18) ●ショックアブソーバー:カヤバ ●スプリング:RS★R ●ブレーキ:NA,Yパッド ●エアロパーツ:シューティングスター・フロント

コスワーズ90クレスタ

問い合わせ／コスワーズ 0-400m BEST TIME 不明

コスワースのクレスタに施されたチューニングは、基本的にエンジン本体、ヘッド共にノーマルのまま、タービンだけを交換した仕様となっている。1JZの場合は、ノーマルユニットのままとなると、低速トルクの細さがネックとなり、エンジンの出力特性的にビッグタービンとの相性が悪くなってしまう。コスワーズでも、そういったことにポイントをおいて、タービン選びはわりと小さいタイプを使って、下から効かせる物にした。選んだタービンはTD06Sタービンで、その中でもエキゾーストハウジングの小さい20Gを取り付けている。このタービンを使ってのパワーバンドは4700回転～6200回転まで。高回転ではさすがにつらいが、低中速域のピックアップは抜群で、タルさを感じることなくスムーズな走りができる。クルマが重いので、こういったクルマの仕上がりは実に乗りやすく、ストリート向きのクルマといえる。今回の走行では、クルマの調子がいまいちで、本来持っている力を発揮することはできなかったが、400馬力のパワーをフルに使いきって走れば、ゼロヨンタイムは12秒台で確実に走れるはずだ。

MACHINE DATA
コスワース

●エンジン型式:1JZ-GTE ●ヘッド:ノーマル ●ブロック:ノーマル ●総排気量:2500cc ●最高出力:400ps ●圧縮比:ノーマル ●ピストン:ノーマル ●クランク:ノーマル ●コンロッド:ノーマル ●ヘッドガスケット:ノーマル ●カム:ノーマル ●バルブスプリング:ノーマル ●タービン:TD06S-20G ●最大過給圧:1.5kg/㎠ ●VVC:プロフェック ●インテークマニホールド:ノーマル ●エキゾーストマニホールド:42.7φステン ●マフラー:オリジナル(ステンレス、80φ) ●オイルクーラー:トラスト ●ラジエター:ノーマル ●追加インジェクター:345X2 ●コントロール:レビック ●デフ:TRD ●クラッチ:OS ●ショックアブソーバー:テイン ●スプリング:テインF14kg・R10kg ●ブレーキ:エンドレス ●エアロパーツ:ヒッポースリーク・フロント

Engine Parts Catalogue
エンジン パーツ カタログ

JZX90、JZX100マークⅡ、クレスタ、チェイサー。このクルマはチューニングベースとして測り知れないほどバリエーションの広さを持っている。チューン次第でハイパワーユニットエンジンのポテンシャルを、より一層高めていくことができるのだ。バランスの良いエンジンチューンを施して、キミ仕様のクルマを作ろう。

※問い合わせ先はP236-237をご覧ください。

MUFFLER
マフラー

パワーゲッター
90前期 90後期 100前期 100後期

サブサイレンサーには排気効率を優先した大口径パイプを採用し、中間パイプからメインサイレンサーまで効率を損なうことの無いストレート構造。大幅なパワー&トルクアップを達成し、同時に100dbという大迫力サウンドを生み出すぞ。
●価格:5万6000円 ●問:FGK

レガリスR
90前期 90後期 100前期 100後期

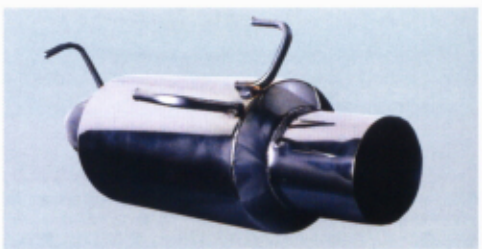
エンジン排気量及び特性に合わせてパイプ径を設定し、低中域のトルクアップと高回転域での高効率を両立。メインサイレンサーハウジング、テールエンドにはSUS304ステンレスを採用し高い耐久性を誇る大口径&高効率マフラーのベーシックモデルだ。
●価格:8万円~9万円 ●問:藤壺技研工業

セダリス
100前期 100後期

サイレンサーハウジングとテールパイプには最高級ステンレスSUS304を採用し、美しさと耐久性をキープ。低中速域でのレスポンスと中高速域での抜けのよさを高次元でバランスさせ、さらにキャビンにこもらない気持ち良いスポーツサウンドを発生する。
●価格:5万6000円 ●問:藤壺技研工業

レガリススーパーR
90前期 90後期 100前期 100後期

メインサイレンサー、サブサイレンサー共にコンパクト設計の砲弾型デザインで、内部はもちろん高効率重視のストレート構造を採用。その上で強度、耐久性に優れるSUS304を全てのマテリアルに採用し、さらに全身にヘアライン加工が施されている。
●価格:8万5000円~8万7000円 ●問:藤壺技研工業

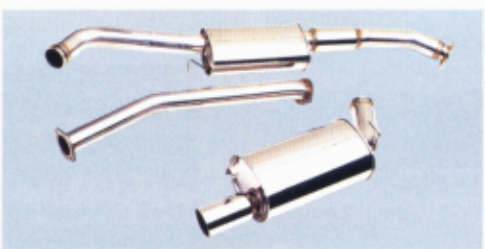


R-SPECスポーツマフラー
90前期 90後期

テールエンドには114Φの迫力大口径パイプが採用され、TIG溶接による綺き目の無い美しい仕上がりのバレル型スムージングサイレンサーがリアビューを彩る。独自のストレート構造により、抜群の排気効率を実現しパワーとレスポンスがアップする。
●価格:5万9800円 ●問:データシステム

ベガオリジナルマフラー
90前期 90後期 100前期 100後期

フルチタン素材の採用により、総重量5kg以下という超軽量マフラーで、そのポテンシャルと共に美しいチタンの焼け色がとてもレーシー。出力特性等の仕様はフルオーダーによりニーズに合わせた変更が出来る、ユーザーライクなアイテムだ。
●価格:16万円
●問:ベガ

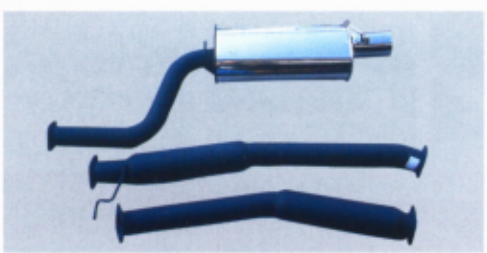


オールステンレスマフラー
100前期 100後期

ストレート構造の追求により、効果的な排気を実現して、ポテンシャルを引き出し、パワーとレスポンスがバランス良く向上。心地よくレーシーなサウンドを奏で、ステンレス製なので耐久性も抜群。その輝きはリアビューをスポーティに演出するぞ。
●価格:13万4000円 ●問:鈴鹿エスプリ

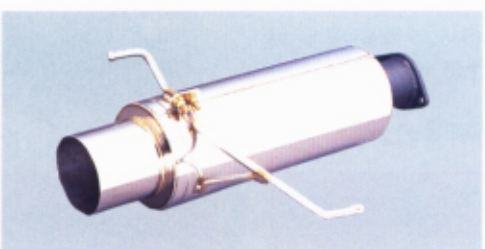
DCカンパニーオリジナルマフラー
90前期 100前期

効果的にステンレス材を配する事で十分な耐久性を確保し、さらにセンターパイプ80Φから左右に分かれたテールエンドは115Φが採用され、独自の設計により、抜群の性能を発揮。後続車を威嚇するほどに強力なインパクトを与えてくれるマフラーだ。
●価格:11万8000円 ●問:DCカンパニー



V・R・Sマフラー
90前期 90後期 100前期 100後期

ノーマルマフラーをリファインし、エンジン性能をフルに発揮する性能を第一に考え、中速域のトルク&レスポンスを大幅に向上。センターパイプ、メインマフラーとのセットにもかかわらずリーズナブルプライスを実現したユースフルアイテムだ。
●価格:6万円~7万8000円 ●問:プロフ



V・R・S CS
90前期 90後期 100前期 100後期

峠&サーキット走行専用スペックを採用し、スポーツ度満点のハード志向マフラーで、内部構造はSUSパンチング材にSUSメッシュのウールをスポット溶接し、ウールの飛散対策も万全。もちろんインナーサイレンサーを装着すれば保安基準に適合する。
●価格:7万5000円~7万7000円 ●問:プロフ

オールステンパフォーマンスマフラー
90前期 90後期 100前期 100後期

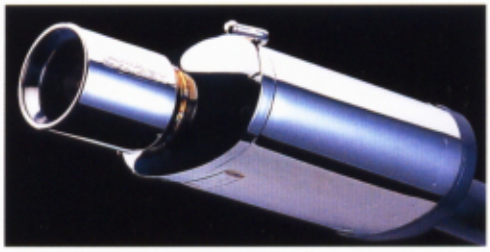
曲がり部分の排気抵抗を最小限に抑えパワーを重視して製作され、ブーストの立ち上がりやレスポンスが格段に向上。メイン76.3Φの触媒以降を交換するタイプで、テールは130Φ砲弾型サイレンサー使用となり、オールステンレスで耐久性も十分だ。
●価格:8万5000円~12万5000円 ●問:サミットレーシング

オールチタンパフォーマンスマフラー

90前期 90後期

オールチタンの採用により驚くほどの軽量化を実現し、パワーを最優先に排気ストレスを軽減させ、ブーストの立ち上がりやレスポンスが抜群。走り屋心を揺さぶるサウンドとチタンの持つ独特の焼け色が愛車をよりスパルタンに演出するはずだ。

●価格：19万8000円　●問：サミットレーシング

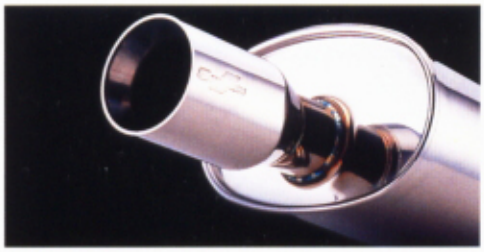


スーパーボーダーキャノンボール

90前期 90後期 100前期 100後期

触媒後から交換するタイプのハーフステンマフラーで、アンダーボディの空力にまで配慮したビューレットシェイプを採用。エンジンの持つパフォーマンスを最大限に発揮させ、さらにレーシングサウンドをイメージさせるコンペティブな音質を生み出す。

●価格：各7万5000円　●問：ディジョンカーズ



ボーダーⅢ

90前期 90後期 100前期 100後期

サイレンサー内部構造は各車種のエンジン特性に合わせ専用設計され、レーシングノウハウが活かされたハイパフォーマンス仕様。高温にさらされる吸音材には温度はもちろん経年変化や化学物質にも高い耐久性を示すハイクオリティなマテリアルが採用されている。

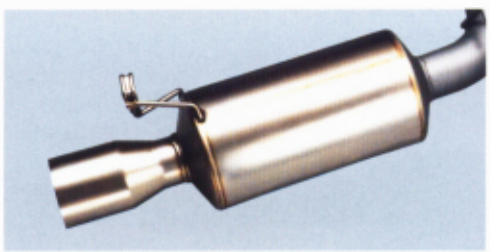
●価格：6万8000円～7万円　●問：ディジョンカーズ

ボーダー304MAX

90前期 90後期 100前期 100後期

コンパクトに軽量化されたサイレンサーはサスペンションの強化に伴いローダウンされ、最低地上高の確保が困難なコンペティションマシンにも対応。メインサイレンサーには高品位なSUS304を採用し、そのサウンドと共に迫力の走りをイメージさせる。

●価格：7万円　●問：ディジョンカーズ



トムスバレル

100前期 100後期

排気効率の大幅なアップを実現し、パワー、トルクとも理想的な特性を確保しているマフラー。サイレンサーは φ200、テール径は φ115のルックスでスポーツマインド溢れるリアビューを演出してくれる。材質はセミステンレスSUS304材を使用している。

●価格：9万9000円　●問：トムス

パフォーマンスマフラーVer.S

100前期 100後期

排気効率の向上に加えいまやチューンドカーのリアビューを引き締めるのに欠かせないアイテムとなった大口径マフラー。ボディとのマッチングや排気効率を考慮した曲げ形状、そしてスポーティなメインマフラーとストレートカットのテールがとてもレーシーだ。

●価格：7万8000円　●問：C-ONE MOTORSPORT

オールステン砲弾型スポーツマフラー

90前期 90後期 100前期 100後期

スムーズな排気が考慮されたストレート構造がボディとベストマッチングする事で最低地上高を確保し、スポーティなローダウンフォルムにも対応。抜群の耐久性を誇るステンレス材が採用され、その輝きは愛車のリアビューのドレスアップにも一役買うぞ。

●価格：3万6000円　●問：ケイ・ティー・エス

砲弾型スポーツマフラー

90前期 90後期

車両の持つポテンシャルを引き出すため、排気ストレスを軽減する、よりストレートなパイピングとスパルタンな印象の砲弾型サイレンサーを採用し、スポーツ走行を楽しくさせるサウンドを放つ。さらにお手頃なリーズナブルプライスも実現しているぞ。

●価格：2万9800円　●問：ケイ・ティー・エス

RS★R EXMAG GTⅡ

90前期 90後期 100前期 100後期

フロア下のサイレンサーを排除し、排気効率重視のため配管は最大限曲げの少ないストレート構造で、重量もノーマル比約30%減。サーキットをも走ることの出来るストリートマフラーをコンセプトに設計されたスタイリングはレーシングフィールたっぷりだ。

●価格：6万7000円～6万9000円　●問：ティエムシー

RS★R EXMAG

90前期 90後期 100前期 100後期

耐衝撃性、サイレンサーシェルの剛性向上を追及しスポット溶接を排除して、肉厚板材による一重巻きシェル構造を採用。さらに見た目にも美しく性能的にも優れるTIG溶接の導入や、フランジひとつにまでこだわりを持ってプロデュースされている。

●価格：6万7000円～8万5000円　●問：ティエムシー

Dスピードターボ車用マフラー

90前期 90後期

メイン76Φとテール115Φが設定され、ターボ車に専用設計された車種対応マフラー。排気ストレスを軽減し、抜群の抜けによるパワー&レスポンスアップはもちろん、咆哮とも言える迫力タップリの熱いサウンドを放ち、周囲を威嚇するぞ。

●価格：7万5000円　●問：ディースピード

Dスピード　NA車用マフラー

90前期 90後期

NAらしい特性を引き出すために70Φのメインパイプが採用され、効率良い排気により、ポテンシャルアップ。もちろん車検に対応したエキゾーストサウンドもNAらしさを強調した響きを持ち、ノーマルアスピレーションファンにお勧めのアイテムだ。

●価格：7万5000円　●問：ディースピード

フルコンペティション

90前期 90後期

最大限可能なストレートレイアウトを獲得し、吹け上がりのレスポンスを向上させ、高速域でさらに伸び上がるフィーリングを生み出す。コンペティションの名を持つマフラーはライバルとの競い合いの中でその真価を発揮する。

●価格：[illegible]8000円　●問：アルテア

バトルスペック98R

100前期 100後期

標準で付属される2種類のテールエンドからチョイスでき、ピアス穴をずらす事でハネ上げの角度も変更可能。さらにサイレンサーをはずしてアダプターを取る事により排気効率と音量の調節も出来るという、可能性を追求した新発想マフラーだ。

●価格：7万円　●問：アルテア

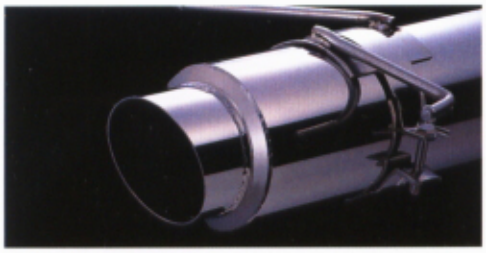
ラウンデル2パワースクリュー

100前期 100後期

排気流は壁面にそって進む性質を持った流動体である事に着目し、ラセン状に刻み込まれたスパイラルグルーブにより排気流にひねりを加え、流速を高めて排気効率が向上。もちろん様々なテストを繰り返し、スクリューの方向やピッチ及び角度等が決定された。

●価格：7万8000円　●問：アルテア

CONTENT UPLOADED BY
Circle Up
NISSAN SKYLINE R32 R33 R34 GTR



エグゼアルテア90

90前期 90後期 100前期 100後期

ターボ車に理想の排気効率を与えるためにメインパイプ90Φのセミストレートレイアウトを採用。そしてテールエンド120Φから聞こえるサウンドはただ単に迫力を求めたのではなく、確実なポテンシャルアップを得るために導き出された解答だ。

●価格:6万円 ●問:アルテア

サイバーEX.

100前期 100後期

完全専用設計により100Φの左右2本づつの計4本出しテールで、リアビューに圧倒的なインパクトを与える。もちろん抜けは抜群で、車両の秘めたポテンシャルを引き出しながら、後続車を威圧するほどのグッドサウンドを放つぞ。

●価格:14万4000円 ●問:ジースプロジェクト

ダブルマフラー

90前期 90後期 100前期 100後期

標準片側シングルから左右出しに変更し、よりスムーズな排気と走り屋心を揺さぶるエキゾーストサウンドで、ギャラリーに圧倒的な攻撃力をアピール。車検対応品と、レース専用品が用意されているので、ステージにあわせたチョイスをしよう。

●価格:13万8000円～ ●問:ジースプロジェクト

プレミアムデュアル

100前期 100後期

排気ストレスを軽減し、スムーズな排気を促す事で、立ち上がりのレスポンスから伸びまでポテンシャルが向上。さらに76Φデュアル出しのテールパイプがギャラリーの視線を虜にし、迫力充分なサウンドと共に愛車の注目度をアップさせるはずだ。

●価格:8万6000円～ ●問:ジースプロジェクト

マオーマフラー

90前期 90後期 100前期 100後期

堅牢で確実な作り込みと、一切の無駄を省き限りなくストレートレイアウトを求めたデザインが排気ストレスを大幅カットし、ユーザーのスポーツ走行をサポート。90系及び100系の多くに対応しJZX93やJZX105といった4WD車の設定もある。

●価格:6万8800円～12万9800円 ●問:マテラス

パワーエキゾースト・バズーカ

90前期 90後期

メインパイプ径は車種別に設計、美しく輝き耐久性に優れたステンレス素材で形成され、迫力のリアビューを演出する200Φの砲弾型サイレンサー。大口径のテールパイプ等「バズーカ」の名の通り、もちろん放たれるサウンドも爆音だ。

●価格:9万円 ●問:トライアル

HKSハイパーマフラー

90前期 90後期 100前期

斜め跳ね上げタイプの保安基準適合マフラーで、ストレート構造の採用によりパワーアップを実現し、タービン交換等のチューニングステップアップにも対応。なお100ツアラーVにはオールステンレス製の25TH ANNIVERSARY MODELもラインナップしている。

●価格:5万9800円～(アニバーサリーモデル7万6000円)
●問:HKSお客様相談室

RECマフラー

100前期

スムーズな排気を追及したストレートレイアウトのパイプと迫力の砲弾型サイレンサーがボディ下部にジャストフィットし、最低地上高を確保。アグレッシブなスポーツ走行を演出するローダウンフォルムにも対応し、ユーザーを熱い走りへ誘うぞ。

●価格:7万5000円 ●問:ガレージトータル

RECマフラー

90前期 90後期

メインパイプ80Φの設定に加え、出来る限り曲げをなくし、排気のストレスを大幅にカットする事で、ポテンシャルアップを実現。オールステンレス素材により耐久性を確保し、更にその輝きが愛車のスポーティ感に、よりインパクトを持たせている。

●価格:6万6000円 ●問:ガレージトータル

AROUSE MIG R

90前期 90後期 100前期 100後期

低速でのトルクアップによる加速感に加え、中高速域では大口径マフラーの持つ圧倒的ハイパワーと刺激的なエキゾーストノートを発生。またパフォーマンスアップと消音機能を両立させた、独創的なバルブシステムの採用によりインナーサイレンサーが不要になっている。

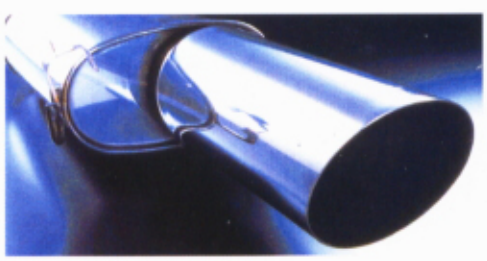
●価格:6万6000円 ●問:サード

シングルキラータイプⅠ

90前期 90後期

124Φの大口径とDTMをイメージさせるテールの跳ね上げ&カットがスパルタンな印象で後続車を威嚇。トルクアップによる低速域での力強さと共に中高速域でのハイパワーも体感でき、もちろんその大迫力サウンドも、ユーザーの心を震わせる。

●価格:7万8000円 ●問:Vバランス



シングルキラータイプⅡ

90前期 90後期

まっすぐに後方へと突き出た124Φの大口径テールエンドが精悍で、後ろ姿をジェントルなイメージにドレスアップし、大人の走りを演出。更に抜群の抜けにより、パワーを向上させ走りをサポートしながら、唸えるようなサウンドで、威圧感もタップリだ。

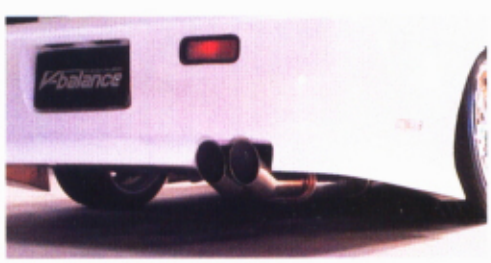
●価格:7万円 ●問:Vバランス

DTMツインキラータイプⅠ(左右出し)

100前期 100後期

左右に計4本出された90Φのテールと専用設計によりトルク&パワーが向上して、エンジンのパフォーマンスを大幅に引き上げる。さらにリアビューに強烈なインパクトを与えるインプレッションパーツとしても、その実力を充分に発揮

●価格:7万8000円 ●問:Vバランス



DTMツインキラータイプⅠ

90前期 90後期 100前期 100後期

90Φ×2の出口が採用されたデュアルタイプオールステンレスマフラー。DTMの名の由来となるテールエンドフォルムと磨きこまれたステンレスボディが、愛車の後ろ姿をレーシーなスタイルへと進化させ、街行く人の視線をクギ付けにする。

●価格:7万8000円 ●問:Vバランス

STILL WAYオリジナルドラッグマフラー

90前期 90後期 100前期 100後期

排気ストレスの軽減を追及したパイプレイアウトで、緩やかな曲がり部には入念な仕上げが施され、スムーズな排気を実現。磨きこみにより美しい輝きを放つフロントパイプ以降の重量は、JZX90用が13.5kg、JZX100用が15.5kgとなっている。

●価格:14万9000円 ●問:スティルウェイ

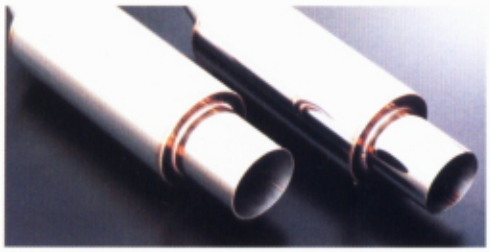
CONTENT UPLOADED BY

汎用サイレンサー砲弾

90前期 90後期 100前期 100後期

サイレンサー内部の排気抵抗を軽減し、パワーを引き出すために開発。社外マフラーやノーマルマフラーを加工して取り付けたり、ワンオフマフラー製作時に利用したりと用途は様々で、ニーズに合わせて自らの手で作り上げれば、一層の愛着が湧くはずだ。

●価格:3万2000円 ●問:KSPエンジニアリング



汎用サイレンサーN1

90前期 90後期 100前期 100後期

パワーを引き出し、車両の持つポテンシャルをアップさせるサイレンサーで、多くの車種に対応し、テーパーパイプも付属。自分仕様のお好みマフラーを製作する際、迫力満点なこのサイレンサーを取り付ければ、テールがグッと引き締まるぞ。

●価格:2万6000円 ●問:KSPエンジニアリング

汎用サイレンサーファンネルテール

90前期 90後期 100前期 100後期

オリジナルマフラーとして社外品や純正を加工して取り付けるも良し、ワンオフマフラーに利用するのもOK。同社製にはファンネルタイプの他にも砲弾型やN1タイプもあり、ベストなチョイスで自分だけの逸品マフラーを作ってみよう。

●価格:2万8000円 ●問:KSPエンジニアリング

Kakimoto.R (JASMA認定品)

90前期 90後期 100前期 100後期

徹底的に性能追求した最適なパイプ径と形状を持たせ、出口には大口径Φ115の独創的な二重ディフューザーテールを採用。構造と素材にこだわり、テストを繰り返すことで、性能と音質を高い次元でマッチングさせたハイパフォーマンスタイプだ。

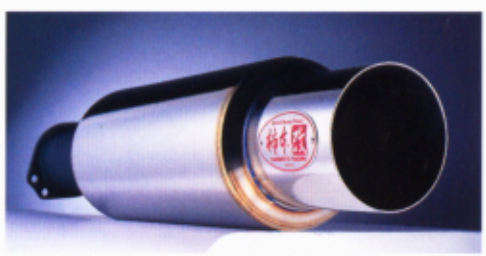
●価格:7万6000円～7万8000円 ●問:カキモトレーシング

ハイパー1000プレミアムエディション

100前期 100後期

ゴージャス&エレガンスをテーマに、高価なダイカット切削を施した革新的で大胆なストレートカットの専用テールを採用。排気流量の増大を図るフルメガ機構を搭載し、二重ディフューザーとの相乗効果でハイパワー、ハイトルクと共に澄んだ重低音を実現している。

●価格:14万9000円 ●問:カキモトレーシング

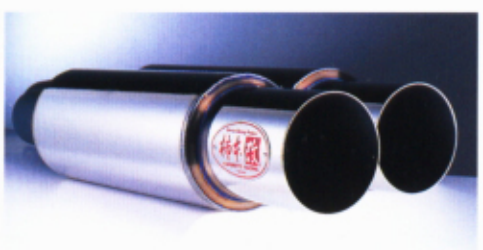


ハイパー2000プレミアムフルメガN1+シングル

90前期 90後期 100前期 100後期

レース仕様のマフラーにとって消音器によるパワーロスは無視できない問題であるが、タイコ内部のパンチングパイプ中程よりメガホン構造を採用。更にメインパイプからテール部に至るまでのつなぎ目の段差を無くし、よりスムーズな排気を促す。

●価格:6万9900円 ●問:カキモトレーシング



ハイパー2000プレミアムフルメガN1+デュアル

90前期 90後期 100前期 100後期

メインパイプからパンチングパイプの口径まで同径にするという徹底したストレート化に加えインナーメガホン機構を採用し、パワー&フィーリングが向上。材質にはSUS304が使用され、セミステンとオールステンの2種類がラインアップされている。

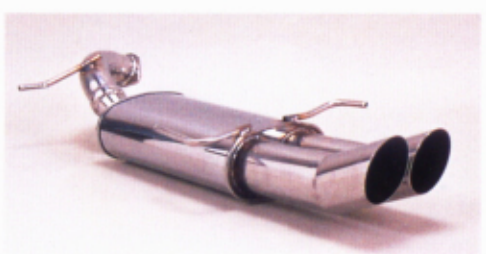
●価格:12万4000円～14万4200円 ●問:カキモトレーシング

ピクセルスポーツマフラー

90前期 90後期

その名の示すとおり、スポーツ走行時のパワーとレスポンスアップを考えられて作られた砲弾タイプのマフラー。そのヌケのよさもさることながら、ルックスもしっかりしており、サイレンサー表面や溶接部の仕上げもきれいに処理されている。

●価格:5万1000円 ●問:ピクセル



ピクセルVIPマフラー

90前期 90後期 100前期 100後期

ピクセルからリリースされているVIPマフラーは3種類のテール形状を持っているのが特徴。写真の「DTMデュアル」の他に、φ160のオーバルタイプ、φ90のストレートが用意されている。どのタイプも個性的でインパクトの強いリアビューを演出してくれる。

●価格:5万6000円 ●問:ピクセル

アペックスN1マフラー

90前期 90後期 100前期 100後期

N1耐久のハードな環境から生まれ、NA用、ターボ用共にストレート構造のサイレンサーを採用し、メインパイプの曲げRも極力ストレートに近く設定。保安基準を満たす音量範囲内で、最大限の排気効率とスロットルレスポンス&パワーアップが追求されている。

●価格:6万7000円～6万9000円 ●問:アペックス

アペックスN1デュアル

90前期 90後期

保安基準を満たしながら最大の効率を得るため、メインパイプ部は純正触媒近くからデュアル化。更に斜めだしのテールレイアウトにより、パイプの曲げ数、曲げ角度とも可能な限り小さくし、スムーズな排気を追求。デュアルによるサウンドハーモニーも迫力タップリだ。

●価格:9万8000円 ●問:アペックス

アペックスGTスペックマフラー

90前期 90後期 100前期 100後期

レーシングフィールドで鍛えたスペックは、高回転域での優れた排気効率と、低回転域からのトルク&レスポンスを高次元でバランス。さらに市街地とサーキットアタックの両方が可能となる、デタッチャブル式スーパーサイレンサーが付属し、装着すれば車検もOKだ。

●価格:8万6000円～8万8000円 ●問:アペックス

BL POWER EXTREME

90前期 90後期 100前期 100後期

タービン、インタークーラー、エアクリーナー、エンジンパーツ等によって、増大した排気流量に対応するために、メインパイプを大径化し、ストレート構造のバレル型サイレンサーを採用した車検対応スポーツマフラー。迫力あるサウンドが熱い走りに駆り立てるはずだ。

●価格:4万9000円～8万5000円 ●問:トラスト

BL POWER EXTREME2

100前期 100後期

メインパイプの曲がりを極力減らし、シンプルなストレートレイアウトを採用する事で、排気ストレスが低減。最低地上高の確保のため、やや小振りとされたサイレンサーと大径テールがレーシーな雰囲気満点で、その心地良いサウンドと共に愛車をスポーティに演出する。

●価格:5万5000円～6万8000円 ●問:トラスト

TR POWER EVOLUTION

90前期 90後期 100前期 100後期

ドラッグレースやサーキットで、チューニングエンジンの本来の威力を発揮させるパワーアップを目的としたマフラー。排気効率を最重視したストレート構造の小径バレル型サイレンサーの採用に加え、パイプの内部を絞り、段付を一切省く等により、スムーズな排気を実現した。

●価格:8万円～8万8000円 ●問:トラスト

CONTENT UPLOADED BY
WWW.

ddマフラー

90前期 90後期 100前期 100後期

排気効率の大幅な向上と最低地上高の確保を目指し、大口径パイプをデュアル化。サーキット走行、ドリフト走行等のスポーツシーンに対応するため、サイレンサーを触媒直後のセンター部へ配置し、マシン後部のロードクリアランスを確保している。

●価格：6万9800円～7万4800円　●問：トラスト

パディーオリジナルマフラーTYPE I

90前期 90後期

斜め出しのTYPE I マフラーは触媒付きのモデルの他に、触媒レスのTYPE I -Rがラインナップ。どちらのモデルもメインパイプの径は80φ、出口径を100φとして、高い排気効率を稼ぎながら迫力のリアスタイルを創り出している。

●価格：4万8000円　●問：ガレージパディー

ニュルスペックマフラー

90前期 90後期 100前期 100後期

メインパイプ以前のノーマル部分で低中速域のトルクを稼ぎ、メインパイプから後の部分で中高速域の抜けを確保する事で、車両本来の持つ走りのテイストを変えることなくパワーアップ。オールステンレス製ながら、ユーザーライクなコストパフォーマンスも実現している。

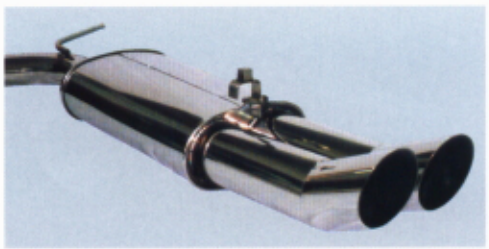
●価格：3万9800円　●問：ブリッツ

ニュルスペックレーシングマフラー

90前期 90後期 100前期 100後期

ドイツ・ニュルブルクリンクで培った技術がフィードバックされた、触媒以降交換タイプの砲弾型オールステンレスマフラー。パワー&トルクの向上はもちろん、輝く鏡面仕上げの施されたサイレンサーから、レーシーな雰囲気をかもし出すグッドサウンドを放つ。

●価格：5万9800円～6万9800円　●問：ブリッツ



ヒルトップオリジナルマフラー

90前期 90後期 100前期 100後期

Φ90跳ね上げの2本出しテールが採用された、メインパイプから後の部分を交換するタイプのオールステンレスマフラー。ノーマルの良い所を生かしながら、排気ストレスを大幅カットする事で、パワーアップを実現し、進化した走りが体感できるぞ。

●価格：5万8000円　●問：ヒルトップ

レボリューションツインテールマフラー

100前期 100後期

迫力の左右出しツインテールを採用し、秘められたポテンシャルを引き出しながら、更にフォーマルなシチュエーションでも気にならないジェントルな音量と音質を実現。より穏やかな音量を望むオーナーのために、追加サイレンサーも用意されている。

●価格：11万9000円　●問：HKS九州サービス

TRDハイレスポンスマフラーVer.S

100前期 100後期

テールパイプにはφ115の大径テールパイプを採用し、出口は15°スラッシュカットにより迫力のリアビューを演出。繰り返し行われたテストによりバツグンの排気効率を誇る高品位スポーツマフラーだ。素材は美しいオールステン。

●価格：9万8000円・10万円　●問：トヨタテクノクラフト

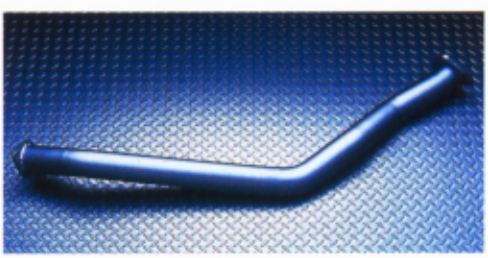
触媒関連パーツ

フジツボフロントパイプ

90前期 90後期

スーパー耐久レースで培ったノウハウをフルにフィードバックし、ターボエンジンのポテンシャルをフルに引き出すために開発・設計され、ブーストの立ち上がりが飛躍的に向上。マテリアルにはSUS304を採用し、耐久性、信頼性も高レベルで確保している。

●価格：2万8000円　●問：藤壺技研工業



パワーゲッター専用フロントパイプ

90前期 90後期

FGKから発売されている人気のマフラー「パワーゲッター」装着時に、より進んだ高効率を得るための専用フロントパイプ。パワーゲッターと併用し、もう1ランク上のパワー&トルクを手に入れて、アグレッシブな走りを体感しよう。

●価格：1万5000円　●問：FGK

ストレートパイプアダプター

100前期 100後期

エスプリから発売中のJZX100用のオールステンレスマフラーとの組み合わせを前提に設計され、作り込まれたパイプアダプター。併せて使用することで、よりスムーズな排気を実現し、車両の持つ更なるポテンシャルを引き出してくれる。

●価格：2万6000円　●問：鈴鹿エスプリ

オールステンフロントパイプ

90前期 90後期 100前期 100後期

サミットレーシング「パフォーマンスマフラー」に最適化され、フロントパイプを76Φの大口径とする事で、タービンからの排気効率が向上し、パワー&トルクアップが可能。尚、JZX100の場合はフロントパイプを交換するだけで触媒レスとなる。

●価格：1万8000円～2万9800円　●問：サミットレーシング

フロントパイプ

100前期 100後期

純正の触媒を、ナイトペイジャーのこのフロントパイプでカットすることによって排気効率がアップ。その結果ブーストアップにもつながり、立ち上がりが素早くなる。スポーツ走行から街乗りまで、快適なドライビングを可能にする、抜群の[illegible]チューンなのだ。

●価格：[illegible]万9800円　●問：ナイトペイジャー

触媒ストレート

100前期

よりハイパワー&トルクを求めたチューニングステップを進める際に、排気の流れをスムーズにする事は重要事項の一つ。ガレージトータルのJZX100用「RECマフラー」に併せて、触媒ストレートタイプのフロントパイプがラインナップされている。

●価格：1万5000円　●問：ガレージトータル

触媒ストレート

90前期 90後期

バランスの良い効果的な排気を目指し、ガレージトータルのJZX90用「RECマフラー」に最適化された触媒ストレートがラインナップ。排気ストレスの軽減を追求しながら、フィッティングも考慮され、車両のポテンシャルを更に引き出すぞ。

●価格：9300円　●問：ガレージトータル

Cisco Kit
WWW.CISCO-KIT.COM

アルミインテークパイプ

90前期 90後期

エンジンの潜在性能を引き出す手段として、ブーストアップが考えられるが、純正の樹脂パイプ等では、高過給時に膨張・破裂等が起こることもある。アルミパイプ材のパイピングキットにより、高過給での安全性と圧力損失が低減される。
●価格：6万3000円　●問：ディースピード

ステンレスハイパーインテークパイプ

90前期 90後期

純正パイプは曲がり箇所が多く曲げRも小さいなど圧力損失が大きい形状。熱・圧力の影響を受けず、インタークーラーの性能を充分に発揮するよう設計され、さらに磨きこまれたステンレスの輝きで、エンジンルーム内のファッション性も向上する。
●価格：4万2000円　●問：ディースピード

アルミインテークパイプ

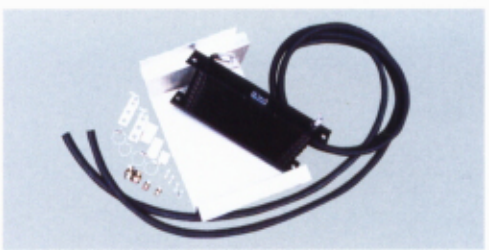
90前期 90後期 100前期 100後期

ナイトペイジャーのアルミインテークパイプは、ノーマルのゴムホースインテークパイプをアルミ強化パイプにすることで、ホースの抜けを防止してくれる。また、アクセルが気持ち良くふけるようになり、快適な走行をすることができるようになる、アクセルのレスポンスアップにつながるパーツだ。
●価格：90用2万5000円、100用3万9800円
●問：ナイトペイジャー

PROMAXオイルクーラー

90前期 90後期

大容量かつ圧力損失の少ないレーシングスペックのサイドタンクにより、ハイパワーエンジンの安定した油温確保に効果を発揮。またオーバークールを防ぐサーモスタット機能に加え、異常な油圧上昇時等に、コアをバイパスさせるオイルリリーフ機能も搭載している。
●価格：16万8000円　●問：アペックス



ATクーラーキット

90前期 90後期 100前期 100後期

エンジンオイルの管理も大切だが、クルマのためにはオートマフルードにも心を配りたい。ナイトペイジャーのATクーラーキットはATFを効果的に冷却するオイルクーラー。極めてコンパクトなサイズだから、場所を選ばずどこにでも付けられるのが魅力的だ。
●価格：3万8000円　●問：ナイトペイジャー

SUS304クロージングパネル

90前期 90後期

走行風を効率良くラジエーターに導くために開発され、従来はチューニングカーを製作するとき、各チューナがワンオフで製作していたものをノーマル車両にも取り付け出来るように型取り。お気に入りのステッカー等を貼って、チューニングカーの雰囲気を演出しよう。
●価格：1万2000円　●問：KSPエンジニアリング

ステンアッパーホース

90前期 90後期

ゴム製のアッパーホースはどうしてもブラブラと不安定になってしまうもの。そこで材質をステンパイプに変更したのがナイトペイジャーのステンアッパーホース。ステンパイプだから水温計の取り付けもできるし、安定しているから見た目にもまとまりのある印象を与えてくれる。
●価格：9800円～　●問：ナイトペイジャー

アルミラジエターフードパネル

90前期 90後期 100前期 100後期

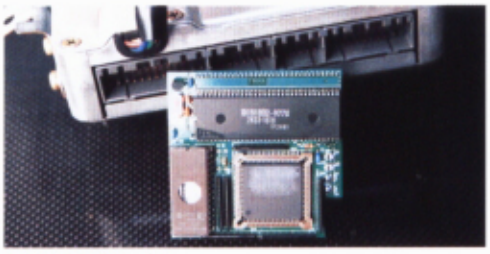
エンジン内の熱いエアがラジエターの前面に逆流するのを防いでくれるフードパネル。走行時には、エンジンルーム内のエアの流れを効率よく整え、効率良く冷却してくれる。ワインディングやサーキットはもちろん、エンジン内へフレッシュなエアを取り入れるには最適のパーツだ
●価格：1万1800円　●問：ナイトペイジャー

ラジエターホースシステム

90前期 90後期 100前期 100後期

大変負担が掛かりホースの破損や冷却水の漏れなどのトラブルが起きやすいラジエターホース。ステンレスメッシュブレードを被膜して、ホース内の高い圧力に対応し、取り付け部はアルミ削りだしメカクランプにより、確かな固定を実現している。
● 価格：1万5000円～1万6500円　●問：銀功物産

電子パーツ



GTコンピューター

90前期 90後期

エンジンの持つ本来のポテンシャルを引き出し、パワー&トルクアップのために、様々なテストを繰り返し、データを蓄積することで最適なセッティングを追求。もちろん熱や振動、電磁波等に対する、信頼性も十分確保している。
●価格：9万8000円　●問：スピードハウスALFA

アバンセコンピューター

90前期 90後期 100前期 100後期

数多くのデータをもとに、安全性と操縦性の両立はもちろん、更に幅広い走行条件に対応するようにセッティングが施され、車両のパフォーマンスアップを実現。街乗りや峠を始めとする様々なステージで、ユーザーを満足させるはずだ。
●価格：13万円～22万円（ノーマル下取り）　●問：アンフィニ

VX-ROM

90前期 90後期 100前期 100後期

エンジンが本来持っているパワーをストレス無く引き出す設計により、アイドリングやエアコンを正常に作動させながら見違えるようなパフォーマンスを実現。ロムに手を加え、新たな頭脳に換えるだけで魔法のようなセッティングが
●価格：市場15万6000円～17万6000円、下取無23万6000円～25万
●問：マインズ

パワーECU

100前期 100後期

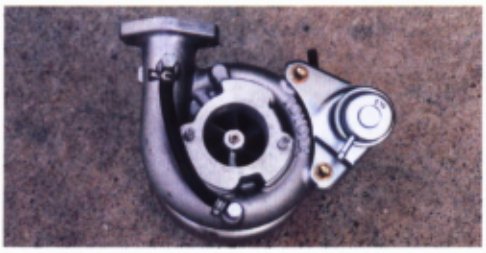
ノーマルエンジンのキャパシティをベースとしながらも実走行によるテストを幾度となく繰り返し、更にモータースポーツで得たノウハウを加味してデータを決定。スピードリミッターの解除に加え、ブーストリミッターの上限設定も変更されている。
●価格：各22万円　●問：モータースポーツ

DORF-R CPU

100前期 100後期

蓄積されたデータを基に、十分な安全マージンを確保した上で、ユニットの特性に合ったチューニングを施し、極めたパワーを引き出してポテンシャルアップ。驚くほどに熱く進化した愛車を操り、アグレッシブなスポーツ走行を楽しもう。
●価格：8万8000円～　●問：ヤスDORF-R事業部

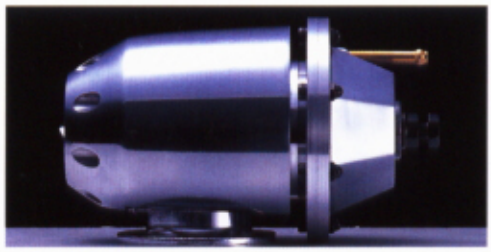
CONTENT UPLOADED BY
WWW.CISCO.KR



Jパワー350

100前期 100後期

ノーマルタービン改のハイフロータービンJパワー350。エンジンの加工なしで、ポン付け約350馬力という高出力を誇る。この高性能ながら、リーズナブルな価格が魅力的。ブーストアップ仕様の次のステップに、ぜひ活用したいタービンだ。
●価格：13万8000円　●問：ナイトペイジャー



スーパーSQVキット

90前期 90後期 100前期 100後期

低過給圧時にはプライマリーバルブ、高過給圧になればセカンダリーバルブも開くデュアルバルブ構造のシーケンシャル方式のため、レスポンス良くリニアに反応し、幅広い領域で最適なブローオフ効果を発揮。ファンネル中央のトリプルフィンがキレのある大迫力サウンドを奏でる。
●価格：3万2800円　●問：HKSお客様相談室

レーシングブローオフバルブ

90前期 90後期 100前期 100後期

バルブ式を採用することで、フルブースト時のエア漏れを完全にシャットアウト。ボディーアンダー側面の4方向の窓は最適設計され、スムーズな抜けを実現し、更にボディアッパーを回転させるだけで、バルブスプリングセットの過重調整が可能となっている。
●価格：3万3000円～3万8000円　●問：サード

スーパーサウンドブローオフバルブ

90前期 90後期 100前期 100後期

穴が開いた特殊ファンネルにより、過給圧が一気に開放され一味違った快音を発生し、また本体上部に設けられたアジャスターにより、大気開放するポイントの変更が出来、音色の変更も可能。鋭いレスポンスと切れのある音質を両立している。
●価格：3万3000円　●問：ブリッツ

TAC

90前期 90後期 100前期 100後期

TACは完全電子制御タイプのブローオフバルブ。ブースト圧はなんと10kg/cm²まで対応するからハードチューン車にも抜群の効果を発揮する。作動ポイントと作動タイムをコントロールできるから、自分の思いどおりにマシンコントロールができるのだ。
●価格：3万9800円●問：ナイトペイジャー

ブローオフキャップ

90前期 90後期

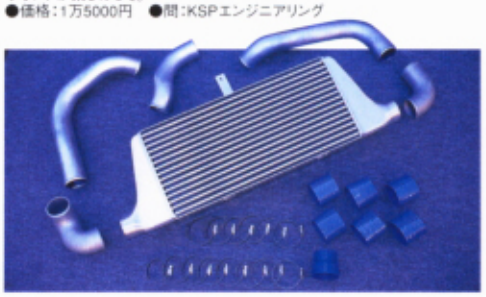
現在発売されているブローオフバルブは高価だったり、取り付けが面倒だったりと、頭を悩ませるオーナーにピッタリのアイテム。純正のブローオフバルブにかぶせるだけで、アクセルオフした時にチューニングカーのようなブローオフサウンドが楽しめるぞ。
●価格：1万5000円　●問：KSPエンジニアリング

エンジン関連パーツ

インタークーラー

90前期 90後期

ターボで加圧したエアを冷やすことにより空気の密度を上げ、安定した性能を発揮させるコンプレッサー。純正交換タイプのお手軽取り付けで、抜群の冷却性能を発揮し、季節を問わずユーザーのスポーツドライビングを強力にサポートする。
●価格：19万6000円　●問：エー・アール・シー



ベルテックスインタークーラーキット

90前期 90後期 100前期 100後期

GT-Rサイズの2層コアにより抜群のクーリング性を持ち、IN、OUT共にΦ70のスチールパイピング等により安定した性能を発揮。クーリングファンクーラーや、パワステ移動キット、その他ショートパーツ一式がセットになり、リーズナブルプライスでリリースされている。
●価格：12万8000円　●問：サミットレーシング

インタークーラーキットSタイプ

90前期 90後期 100前期 100後期

純正インタークーラーは容量が少ないため、ブーストアップレベルでも夏場等にはキャパシティが不足がち。しかし闇雲に大容量にするとアクセルレスポンスに影響が出てしまう。その点このキットはライトチューンにぴったりの薄型コアを採用しているからお悩みのオーナーにもお勧め。
●価格：9万8000円　●問：HKSお客様相談室

GTスペックインタークーラー

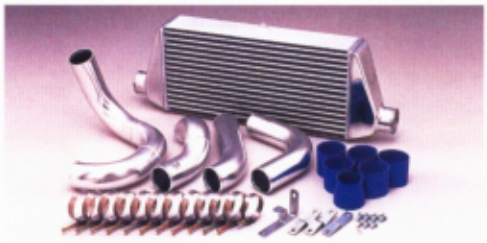
90前期 90後期 100前期 100後期

クロスフロー方式の導入に加え、独自のデルタ断面と優れたコア内部構造が驚異的な冷却性能＆高レスポンスをもたらす。さらにフロントマスクを引き締める大容量コア、ブルーメタリックカラーのパイピング等、走りの感性を刺激するこだわりが満載だ。
●価格：13万8000円～14万8000円　●問：アペックス

GReddyインタークーラーキット

100前期 100後期

コアチューブ内に効果的なエアの流れを生み出すインナーフィンを設け、冷却効率を大幅アップし、圧力損失を低減。ターボエンジンを安定させ、ポテンシャルをフルに引き出し、様々なスポーツドライビングフィールドで、アグレッシブな走りを楽しもう。
●価格：13万8000円～15万8000円　●問：トラスト



ブリッツインタークーラーキット

100前期 100後期

低回転域から高回転域までの効率良いエアの流れの実現に加え、放熱面積を大きく確保する事で冷却性をアップ。レーシングモデル「バージョンR」と、コストパフォーマンスを追求した「バージョンS」の2種が設定されている。
●価格：バージョンR　24万8000円、バージョンS　18万8000円
●問：ブリッツ

P-KIT

90前期 90後期 100前期 100後期

90、100系にスカイラインGT-Rのインタークーラーを流用できるのがP-KIT。容量の大きいスカイラインGT-R用のインタークーラーを装着すれば、効果的にエンジンルームを冷却してくれる。フロントマスクも精悍な雰囲気になるから一石二鳥だ。
●価格：4万9800円　●問：ナイトペイジャー

スチールインテークパイプ

90前期 90後期 100前期 100後期

材質をスチール製にすることで低価格化を実現したインテークパイプシリーズ。パイプの抜け防止にも一役かってくれる。加えて、ブーストアップ時には効果的にエアを取り込み、好レスポンスを実現。アグレッシブなドライビングを約束してくれる。
●価格：90用1万5000円、100用2万5000円　●問：ナイトペイジャー

CONTENT UPLOADED BY WWW.CISCO.KR

アルミインテークパイプ

90前期 90後期

エンジンの潜在性能を引き出す手段として、ブーストアップが考えられるが、純正の樹脂パイプ等では、高過給時に膨張・破裂等が起こることもある。アルミパイプ材のパイピングキットにより、高過給での安全性と圧力損失が低減される。
●価格：6万3000円　●問：ディースピード

ステンレスハイパーインテークパイプ

90前期 90後期

純正パイプは曲がり箇所が多く曲げRも小さいなど圧力損失が大きい形状。熱・圧力の影響を受けず、インタークーラーの性能を充分に発揮するよう設計され、さらに磨きこまれたステンレスの輝きで、エンジンルーム内のファッション性も向上する。
●価格：4万2000円　●問：ディースピード

アルミインテークパイプ

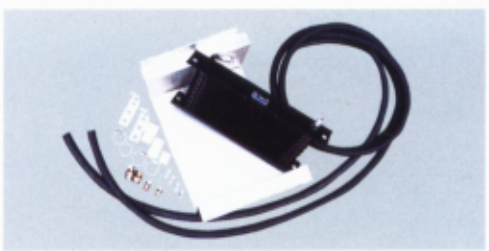
90前期 90後期 100前期 100後期

ナイトペイジャーのアルミインテークパイプは、ノーマルのゴムホースインテークパイプをアルミ強化パイプにすることで、ホースの抜けを防止してくれる。また、アクセルが気持ち良くふけるようになり、快適な走行をすることができるようになる、アクセルのレスポンスアップにつながるパーツだ。
●価格：90用2万5000円、100用3万9800円
●問：ナイトペイジャー

PROMAXオイルクーラー

90前期 90後期

大容量かつ圧力損失の少ないレーシングスペックのサイドタンクにより、ハイパワーエンジンの安定した油温確保に効果を発揮。またオーバークールを防ぐサーモスタット機能に加え、異常な油圧上昇時等に、コアをバイパスさせるオイルリリーフ機能も搭載している。
●価格：16万8000円　●問：アペックス



ATクーラーキット

90前期 90後期 100前期 100後期

エンジンオイルの管理も大切だが、クルマのためにはオートマフルードにも心を配りたい。ナイトペイジャーのATクーラーキットはATFを効果的に冷却するオイルクーラー。極めてコンパクトなサイズだから、場所を選ばずどこにでも付けられるのが魅力的だ。
●価格：3万8000円　●問：ナイトペイジャー

SUS304クロージングパネル

90前期 90後期

走行風を効率良くラジエーターに導くために開発され、従来はチューニングカーを製作するとき、各チューナがワンオフで製作していたものをノーマル車両にも取り付け出来るように型取り。お気に入りのステッカー等を貼って、チューニングカーの雰囲気を演出しよう。
●価格：1万2000円　●問：KSPエンジニアリング

ステンアッパーホース

90前期 90後期

ゴム製のアッパーホースはどうしてもブラブラと不安定になってしまうもの。そこで材質をステンパイプに変更したのがナイトペイジャーのステンアッパーホース。ステンパイプだから水温計の取り付けもできるし、安定しているから見た目にもまとまりのある印象を与えてくれる。
●価格：9800円～　●問：ナイトペイジャー

アルミラジエターフードパネル

90前期 90後期 100前期 100後期

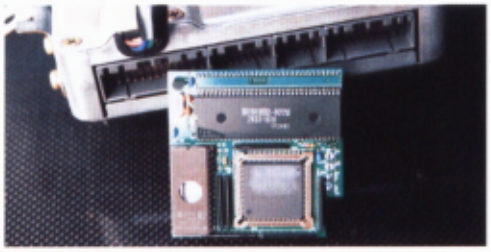
エンジン内の熱いエアがラジエターの前面に逆流するのを防いでくれるフードパネル。走行時には、エンジンルーム内のエアの流れを効率よく整え、効率良く冷却してくれる。ワインディングやサーキットはもちろん、エンジン内へフレッシュなエアを取り入れるには最適のパーツだ
●価格：1万1800円　●問：ナイトペイジャー

ラジエターホースシステム

90前期 90後期 100前期 100後期

大変負担が掛かりホースの破損や冷却水の漏れなどのトラブルが起きやすいラジエターホース。ステンレスメッシュブレードを被膜して、ホース内の高い圧力に対応し、取り付け部はアルミ削りだしメカクランプにより、確かな固定を実現している。
● 価格：1万5000円～1万6500円　●問：銀功物産

電子パーツ



GTコンピューター

90前期 90後期

エンジンの持つ本来のポテンシャルを引き出し、パワー&トルクアップのために、様々なテストを繰り返し、データを蓄積することで最適なセッティングを追求。もちろん熱や振動、電磁波等に対する、信頼性も十分確保している。
●価格：9万8000円　●問：スピードハウスALFA

アバンセコンピューター

90前期 90後期 100前期 100後期

数多くのデータをもとに、安全性と操縦性の両立はもちろん、更に幅広い走行条件に対応するようにセッティングが施され、車両のパフォーマンスアップを実現。街乗りや峠を始めとする様々なステージで、ユーザーを満足させるはずだ。
●価格：13万円～22万円（ノーマル下取り）　●問：アンフィニ

VX-ROM

90前期 90後期 100前期 100後期

エンジンが本来持っているパワーをストレス無く引き出す設計により、アイドリングやエアコンを正常に作動させながら見違えるようなパフォーマンスを実現。ロムに手を加え、新たな頭脳に換えるだけで魔法のようなセッティングが
●価格：15万6000円～17万6000円、下取無23万6000円～25万
●問：マインズ

パワーECU

100前期 100後期

ノーマルエンジンのキャパシティをベースとしながらも実走行によるテストを幾度となく繰り返し、更にモータースポーツで得たノウハウを加味してデータを決定。スピードリミッターの解除に加え、ブーストリミッターの上限設定も変更されている。
●価格：各22万円　●問：モータースポーツ

DORF-R CPU

100前期 100後期

蓄積されたデータを基に、十分な安全マージンを確保した上で、ユニットの特性に合ったチューニングを施し、極めたパワーを引き出してポテンシャルアップ。驚くほどに熱く進化した愛車を操り、アグレッシブなスポーツ走行を楽しもう。
●価格：8万8000円～　●問：ヤスDORF-R事業部

CONTENT UPLOADED BY Cisco Club WWW.CISCOCLUB.COM

ベルテックスCPU

90前期 90後期 100前期 100後期

車両の仕様を把握してからプログラミングを開始し、各車において最良の燃料マップ及び点火マップ変更、スピード&ブースト解除、レブリミッター変更を行う。様々なチューニングマシンに対応してくれるユーザーライクなコンピュータだ。

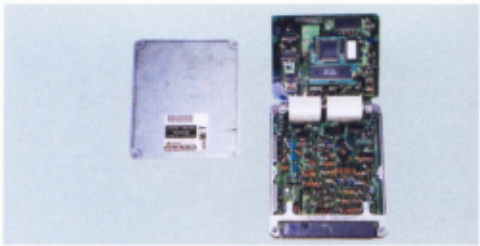
●価格：11万8000円～19万8000円　●問：サミットレーシング

DCカンパニーオリジナルCPU

90前期 90後期 100前期 100後期

チューニングを進める際に欠かせないステップの一つで、各種リミッターの変更&解除と共に、マップの変更を行うROMチューン。多くのデータと経験により、車両の持つポテンシャルを引き出すベストなセッティングが施され、パワーアップが体感できるぞ。

●価格：15万8000円～17万8000円　●問：DCカンパニー



ベガオリジナルCPU

90前期 90後期 100前期 100後期

点火時期や燃料噴射量の解析・変更から各種リミッターの解除まで、オリジナルのデータをタップリ詰め込んで登場。様々なテストとノウハウから、最良の設定を導き出し、安全性を充分に確保しつつ、ユニットの持つ性能を余す所なく発揮させる。

●価格：13万円～　●問：ベガ

KS-ROM

90前期 90後期 100前期

パワー&トルクのロス無い発揮を追求して、様々な走行テストによるデータを解析し、車両に合わせたベストセッティングを行うためにプログラミング。もちろん安全面も考慮され必要十分なマージンを確保し、ハード走行をキッチリとサポートする。

●価格：8万8000円～13万8000円　●問：コンピュータシステムKS

パワーFC

90前期 90後期 100前期 100後期

純正コンピュータとの置き換えにより、エンジンマネージメント全般を実現し、さらにFCコマンダーの操作により走行中でさえも各種制御マップの変更と、データのモニターが可能。もちろんあらゆるエンジン仕様と、チューニングステージに対応するぞ。

●価格：9万8000円～11万8000円、FCコマンダー3万5000円
●問：アペックス

アクセス

90前期 90後期 100前期 100後期

レース、サーキット走行からワインディングまで、あらゆる条件下でのテストから安全性と操縦性を徹底的に追求。オールラウンドに対応する機能がパワーとセイフティーランをハイレベルにマッチングさせ、ドライバビリティをさらに進化させる。

●価格：12万5000円　●問：ブリッツ

Cソリューション

90前期 90後期 100前期 100後期

サーキット走行を想定してスピードリミッター、レブリミッター、及びブーストリミッターの解除を始め、燃料マップ、点火時期調整等を設定。微妙なアクセルワークにも瞬時に反応するレスポンスと、エンジンの回転に滑らかに追従するパワーフィールが堪能できる。

●価格：24万8000円　●問：セルモスポーツ事業部

ハイテックROM

100前期 100後期

ノーマルタービン用の仕様別セッティングが施された「タイプ1」、「タイプ2」、「タイプ3」に加え、同社から発売されているGT2835Rタービンキットの特性に合わせた「GT2835R-SPL」。それぞれエンジンのポテンシャルをフルに引き出す為に開発された。

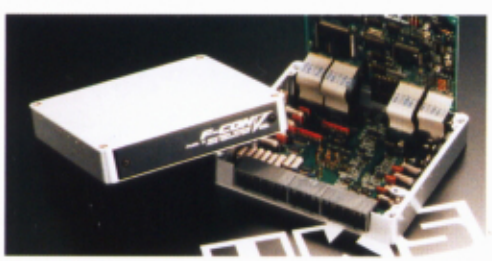
●価格：8万8000円～16万8000円　●問：パワーハウスアミューズ

EVC

90前期 90後期 100前期 100後期

ステッピングモーター採用のブーストコントローラー。自己学習機能やブースト計機能を搭載したスタンダードモデル「EVC」、スロットル開度、車速、回転数等により細かく制御可能な「EVC PRO」、単純操作でお手軽にブーストアップ可能な「EVC EZ」の3種がある。

●価格：EVC6万4800円、EVC PRO8万8800円、EVC EZ4万2800円
●問：HKSお客様相談室



F-CONV

90前期 90後期 100前期 100後期

ノーマルコンピュータを生かしつつ燃料噴射量や、点火時期を制御するサブコンピュータ。マップの書き換えが出来るので、チューンナップによる車両の仕様変更はもちろん、車両そのものが変わってもリセッティングすることで対応が可能だ。

●価格：10万円　●問：HKSお客様相談室

ターボタイマー

90前期 90後期 100前期 100後期

ターボチャージャー保護、エンジンオイルの劣化防止等を目的としたクールダウンを行う。タイマーメモリー機能を備えているので、セットしておけば、急ぎの用事であわてていても、忘れる事無くアフターアイドリングを自動でやってくれる。

●価格：1万1800円　●問：HKSお客様相談室

ビリオンVFC

100前期 100後期

バリアブルファンコントローラー「VFC」は、電動ファンの始動温度を任意に変更し、水温をコントロール。サーキット走行を始め、渋滞や低速走行時等、状況に応じてセッティングすることで、エンジンのパフォーマンスを維持することが出来るのだ。

●価格：各1万4800円　●問：ミノルインターナショナル

スピードリミッターカット

100前期 100後期

ワンタッチカプラータイプのお手軽取り付けで、スピードリミッターをカットし、ユーザーを一歩進んだ走りの領域に導き、スポーツ走行を楽しませてくれる。リーズナブルプライスの通常取り付けタイプもある。

●価格：ワンタッチカプラータイプ3万8000円、通常タイプ1万9800円
●問：ビスDORF-R事業部

フューエルコントローラー

90前期 90後期

3Dグラフィカルモニターを備え、ビジュアルセッティングを実現。マイコン制御の35ドット多色LEDで吸入空気量を始めセッティングレベルや燃焼状態をビジュアル的に確認でき、可変ボリュームと2つのSHAPEボリュームにより簡単確実セッティングが可能だ。

●価格：3万4800円　●問：データシステム

ビリオンスーパーサーモスイッチ

100前期 100後期

電動ファンの始動ポイントを約10～20℃下げることによりラジエターを早めに冷却し、水温の上昇を抑制。渋滞時などのラジエターに風が当たらない状況においても電動ファンが早めに作動することによりオーバーヒートを回避することが出来る。

●価格：7500円　●問：ミノルインターナショナル

ブーストコントローラー「トリガー」

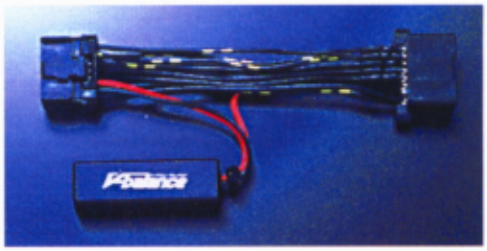
90前期 90後期 100前期 100後期

基本性能として過給圧の立ち上がりスピードの速さと設定ブーストに達してからの安定性を追求。自己学習機能を持つ16ビットマイコン制御により、ハンチングを抑えると共に、高回転域でのブーストのタレを極限まで抑えることを実現した。
●価格：4万8800円 ●問：サード

エンジンコントロールコンピューター「アナライズ」

90前期 90後期 100前期 100後期

高速走行時における高ブースト、高回転域の制御のみでなく、パーシャル域、市街地走行時等、様々な走行状況において、常に精度の高いエンジン制御を実現するべく燃料&点火マップ及び各種リミッターをセッティング。安定感ある性能の向上が望めるぞ。
●価格：11万8000円～16万8000円 ●問：サード



TVビジュアル

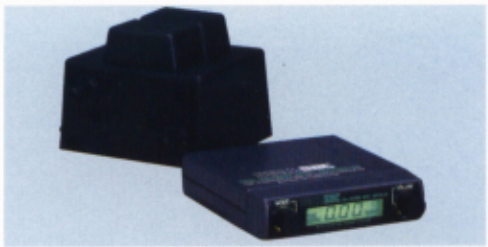
90前期 90後期

通常、走行中は見ることが出来ないメーカー純正オプションのTVを、いつでも受信可能にする。ナビシートからドライバーをサポートする際等、安全運転を第一に、必要な情報をゲットして、スマート&クールドライビングに役立てよう。
●価格：8700円～ ●問：Vバランス

ターボタイマー「FATT」

90前期 90後期 100前期 100後期

バッテリー電圧表示機能をプラスしたターボタイマー。オートモードでは走行中のブースト圧を感知し、アフターアイドリング時間を自動的に演算してくれる。車種別専用ハーネスも設定されているので、取付も手軽に行える。
●価格：9800円 ●問：ブリッツ



DUAL SBC

90前期 90後期 100前期 100後期

小型高性能ソレノイドバルブをツインで使用し、圧倒的な立ち上がりレスポンスとブースト圧の安定性を確保。完全デジタル表示で、リアルタイムに情報を伝え、安全面をサポートするワーニングやリミッター機能等、様々な機能が搭載されている。
●価格：4万9800円 ●問：ブリッツ

S-SBC

90前期 90後期 100前期 100後期

設定ブーストはLO、HIの2モードを記憶可能で、スイッチの切り替え一つで過給圧を自在に可変。コントローラー、コントロールボックス、バルブユニットを3ピース構造とする事で、コントローラーを1/4DINサイズのコンパクトさに収める事が可能となった。
●価格：2万9800円 ●問：ブリッツ

ブーストマップアナライザー

90前期 90後期 100前期 100後期

車速、エンジン回転、電圧等の2次元マップや、それぞれ組み合わせた3次元マップ等からのブースト圧の制御を実現。9マップ+オーバーテイクの合計10通りのプログラミング設定が出来、走るステージに合わせてスイッチ一つでプログラム切り替えが可能だ。
●価格：2万9800円 ●問：ブリッツ

デュアルターボタイマー

90前期 90後期 100前期 100後期

オートモードではブースト圧を感知して、アフターアイドリング時間を自動演算し、マニュアルモードでは任意に設定可能。ブーストメーターはリアル&ピークホールドのモード選択が出来、さらに電源OFF時にピークホールド値を記憶するためのセーブ機能も搭載している。
●価格：1万3800円 ●問：ブリッツ

リプレイデバイス

90前期 90後期 100前期 100後期

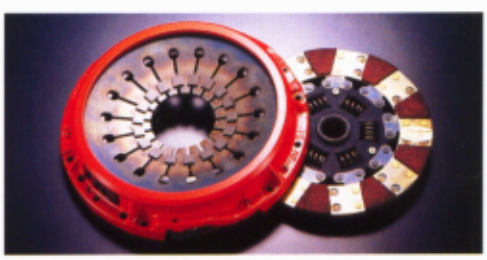
別体化したスイッチ1つで最大4種類までのメーターの接続ができスイッチ1つでメモリーから3分間の再生が可能。バランス良く小型化されたスイッチをユーザーの操作しやすい場所に取り付けて、いつでもマシンコンディションや走行状況を再生してチェックしよう。
●価格：1万8000円 ●問：ブリッツ

駆動系パーツ

ORC1000・600

90前期 90後期 100前期 100後期

特殊専用設計のロングレリーズフォークと、専用レリーズシリンダーを組み合わせたプッシュ式クラッチ変換キット付で、ペダル踏力をノーマル以上に軽減し、半クラッチ領域も拡大。必要なパーツが全て含まれていて、無加工で取り付けが出来る。
●価格：22万4000円～26万円 ●問：小倉クラッチ



MID WAYクラッチキット

90前期 90後期 100前期 100後期

耐熱性、耐摩耗性、ディスク剛性、放熱性等多くのテストを行い熟成。耐摩耗性・耐熱性を両立した摩耗材を採用し、高出力をロスなく車軸に伝え、エンジンパワーを効率よく路面に伝える圧着力の優れた、駆動系の高効率化を実現した。
●価格：11万円 ●問：ディースピード

HKSクラッチ

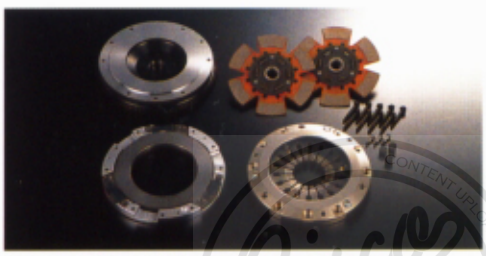
90前期 90後期 100前期 100後期

独自のセンターハブの採用により、伝達効率、耐久性、組み付け時の作業性向上を実現し、街中での半クラッチの扱いやすさと高回転域での軽い吹け上がりを両立すべく、フライホイールの重量を最適化した。またパーツの変[illegible]プレートへのステップアップも可能だ
●[illegible]9000円 ●問：HKSお客様相談室

パワーオペレーティング

90前期 90後期 100前期 100後期

チューニングステップを重ねていく際、ツイン等の強化クラッチを入れるときや、純正のクラッチでは重いし、ストロークがありすぎるというオーナーにお勧め。クラッチレリーズシリンダー径を最適化する事で、踏力を軽くし、踏量は少なくなるお役立ちアイテムだ。
●価格：1万2800円 ●問：エッセンシャル

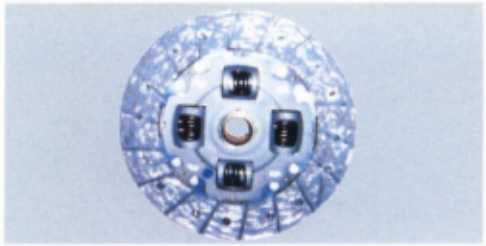


8.5インチツインプレートクラッチセット

90前期 90後期 100前期 100後期

63.0kgf/mという、高性能スポーツカーに要求されるトルク容量を十分確保しながら、軽い踏力と高耐久性、高い操作性能などの特性を備えたツインプレートクラッチ。ノーマルと同じプルタイプとなっているので変換キットなどの必要もない。
●価格：19万8000円 ●問：TRD

CONTENT UPLOADED BY WWW.CISCO.COM



強化クラッチディスク

90前期 90後期 100前期 100後期

ナイトベイジャーから登場の強化クラッチディスクは、ブーストアップチューンのクルマに向けて開発されたもの。耐久性と伝達力に優れているからゼロヨンスタートやサーキット走行でも耐え、パワーを確実に伝える。しかも扱いやすさも抜群で、普段の街乗りでも苦にならない操作性を併せ持っているのだ。

●価格：3万8000円　●問：ナイトベイジャー

フライホイール

100前期 100後期

エンジンのレスポンスを向上させ、パワーロスを減らす効果のあるフライホイールの軽量化。純正に比べ大幅な軽量化を図りつつ、充分な強度を確保するため、温度変化に対する耐久性や素材自体の粘りと強度で定評のあるクロームモリブデン鋼を採用している。

●価格：3万9000円　●問：モータースポーツ

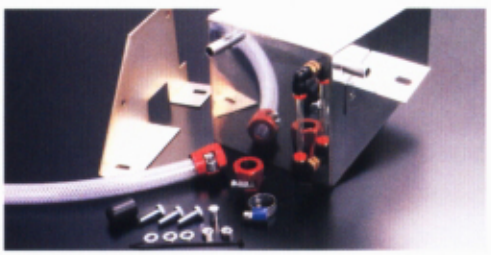
ATS LSD

90前期 90後期 100前期 100後期

アクセルを踏み込んでコーナリングしている時は強烈なトラクションが体感可能。またフリーからロックに至る過渡特性は実に穏やかでガツンと効くタイプに比べ、実にコントローラブル。まずはATSの純正LSDオイルで本来の性能を確かめよう。

●価格：10万2000円～13万6000円　●問：エイティーエス

その他エンジン系パーツ



オイルキャッチタンク

100前期 100後期

ブローバイガスと共に排出されるオイルを一時的に貯める為の必需品で、車種別専用設計により短時間の作業での簡単取り付けが可能。大容量2.65ℓのタンクはレベルゲージが付きフィッティングには信頼と実績のEARL'S製が設定されている。

●価格：1万9800円　●問：エッセンシャル

オイルキャッチタンク

90前期 90後期 100前期 100後期

オイルキャッチタンクはブローバイガスをキャッチして、タンクに一時保存。白煙防止に絶大な効果を発揮するもの。ナイトベイジャーのオイルキャッチタンクはエンジンルーム内の統一感がとれるデザインで、美しい仕上がりが目を引く。スパルタンな印象を与えてくれる逸品だ。

●価格：1万6800円　●問：ナイトベイジャー

スーパーサーモスタット

90前期 90後期 100前期 100後期

フローコントロールバルブによるハンチング抑制と運転条件の変化に即応するエレメント構造により、高出力エンジンの熱ダレ、ノッキング、パワーダウン等を防止。ル・マン、グラナダ・ダカールやWRCで実証された新技術を搭載し、登場した。

●価格：7500円～　●問：ケンタック

カムスライドスプロケット

90前期 90後期 100前期 100後期

このカムスライドスプロケットはバルブタイミング調整が車上で簡単に行えるバーニア目盛り付きで、カムを変更したときやエンジンチューンを行ったときに、簡単に最適なバルブタイミングに調整できる。調整範囲はノーマル位置からクランク角で±30度。

●価格：1万6000円　●問：ジュンマシンショップ

インジェクターカラー

90前期 90後期 100前期 100後期

タービン交換等ハイパワーに対応すべく開発され、ビッグパワーを引き出すポイントとなる燃料系のパーツインジェクター。同社の大容量850ccSFインジェクター取り付けの際、確実なフィッティングをサポートするアイテムで、必需品となっている。

●価格：2500円　●問：サード

インジェクター

90前期 90後期 100前期 100後期

タービン交換、ブーストアップ等のハードチューニングされたエンジンの燃料増量に必要なインジェクター。インジェクターカプラーと端子が付属し、メインインジェクターの容量アップのみの燃調セッティングで、最大限の効果を生み出す。540cc・800ccの2タイプあり。

●価格：1万2500円　●問：サード

ハイスロットル

100前期 100後期

ベストフィーリングを求めて専用設計され、純正スロットルプーリーと交換または純正プーリーにかぶせてスロットルワイヤーをかけなおすだけの簡単装着。アルミ削りだしのブルーアルマイト仕上げで、エンジンルームのワンポイントにもなる。

●価格：7800円　●問：KSPエンジニアリング

汎用タービンファンネル

90前期 90後期 100前期 100後期

より多くのエアを効率良く取り込むために、機能が追及され、エンジンルーム内のエアをタービンが吸い込む際、スムーズに導く。またエンジンルームのドレスアップにも一役買い、アクセントを与え、レーシーなイメージをかもし出すアイテムだ。

●価格：1万2000円　●問：KSPエンジニアリング

マスターシリンダーストッパー

90前期 90後期 100前期 100後期

このマスターシリンダーストッパーを装着すれば、ノーマルブレーキの持つふわふわとしたタッチがなくなり、カチっとしたフィーリングにしてくれる。カチっとしたペダルタッチになればストレスもなくなるし、ライトチューンでのスポーツ走行の際、[illegible]かつ的確なブレーキングができるようになる。

●価格：5000円　●問：ナイトベイジャー

ロールセンターアダプター

90前期 90後期 100前期 100後期

車高を下げる時にはロールセンターがズレてしまう。そのズレを直して理想のロールセンター位置に戻すことができるのがロールセンターアダプター。せっかく車高を下げてもロールセンターが適正な位置にないことには理想の走りはできない。ドリフト走行をする際にもぜひとも装着したいパーツだ。

●価格：1万4800円　●問：ナイトベイジャー

フルチューンルックキット

90前期 90後期

ノーマルタービンを上に配置し、あたかもフルタービンを組んだように見せるキット。手軽にスポーティな雰囲気を味わうことができて、エンジンルームを覗くのが楽しくなるぞ。見た目だけではなく、中速トルクも良くなるというから嬉しい。

●価格：未定　●問：ナイトベイジャー

HYPER SEDAN SERIES

JZX100

CHASER

★Front Spoiler（前期・後期）	¥38,000	(¥58,000)
★Side Spoiler	¥50,000	(¥80,000)
★Rear Under Spoiler（前期・後期）	¥40,000	(¥60,000)
●Front Grill	¥28,000	(¥36,000)
●Eyeline	¥15,000	(¥22,000)

★3点キット（Front/Side/Rear） ¥118,000 (¥188,000)

※以上、黒ゲルコート仕上げ。（ ）は純正塗装済みタイプ。
カラー（スーパーホワイトⅡ 040）塗装済みはCHASERのみ。

MARK Ⅱ

CRESTA

JZX90 TYPEⅢ

MARK Ⅱ

TYPE Ⅱ

●Front Spoiler（前期・後期）	¥38,000	(¥53,000)
●Side Spoiler	¥48,000	(¥75,000)
●Rear Under Spoiler	¥40,000	(¥55,000)

TYPE Ⅰ

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

※以上、黒ゲルコート仕上げ。（ ）は純正塗装済みタイプ。
カラー（ウォームグレーパール046/ダークグリーンMIO 6N2）

CHASER

CRESTA

JZX81

CRESTA

●Front Spoiler	近日発売!!
●Side Spoiler	近日発売!!
●Rear Bumper Spoiler	近日発売!!

※81MARK Ⅱ/CHACER 近日発売!!

Hippo sleek

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 TEL 03-3716-6281 FAX 03-3792-0161

販売代理店

ウエッズ・エコー・グランツ・スズカブレーン・タカマ・ツイン・ヒノデ・フリースタイル・ムサシ・ワッツ各営業所他（アイウエオ順、敬称略）

★ホーム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/
★カタログご希望の方は、はがきに郵便番号・住所・氏名・車種を明記し、切手￥５００円分とカタログ請求券を同封の上、お送り下さい。
●掲載以外の製品につきましては、カタログをご請求下さい。●業販もいたしておりますので、お気軽にお問い合わせ下さい。

CONTENT UPLOADED BY
Cisco Kids
WWW.CISCOKIDS.COM
マークⅡ・チェイサー・クレスタムック
カタログ請求券
切手500円分

be improved by SARD

さらなるプレステージへ。

スポーティーマインドを刺激するサードチューニング

JZX90/100 TUNE-UP PARTS

AROUSE MIG R
大口径メインパイプ＆砲弾型サイレンサーを採用。可変バルブ搭載のハイテクマフラー。
¥68,000(JZX90)
¥66,000(JZX100)

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

EX POWER FILTER
エンジンルームの熱気を吸入しない純正交換タイプスポーツクリーナー。吸気効率とろ過性能を両立。
¥9,000～¥9,800
(JZX90/100)

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

GT SPECC.
スプリングのプリロードを一定に設定可能なブラケット式車高調整機構を採用。前・後減衰力4段調整式。
¥218,000(JZX90/100)

■サード新総合カタログ完成。カタログご希望の方は住所・氏名を明記の上、カタログ代金3,000円＋切手390円分を現金書留でサードまでお送り下さい。

KKK TURBOLADER日本総代理店 turbolader POWERED by SARD

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

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

エンジンパワーを確実に受けとめるための足まわりセッティング

走りを極める！サスペンションセッティングマニュアル

1JZという強力なパワーユニットを搭載するマークⅡで走りを楽しむためのポイントとなるのが、サスペンションのセッティングだ。完全に乗り心地重視に振られた足まわりをどう味付けするか？　そのセッティングの方向性からマークⅡ系の唯一の弱点とも言えるブレーキの強化法、さらに最新車高調整式サスペンションキットの一気乗りテストまで、マークⅡの走りを極めるためのノウハウを満載でお届けしよう。

写真：金子信敏、伊藤嘉啓、平野陽、市川潔
photos by Nobutoshi Kaneko/Yoshihiro Ito/Akio Hirano/Kiyoshi Itikawa
文：塩見誠、瀬在仁志
text by Makoto Shiomi/Hitoshi Sezai

CONTENT UPLOADED BY WWW.SUPERCARS.COM

SUS-SETTING MANUAL
PART.1

MARKⅡ系 サスペンション チューン ノウハウ

基礎編

ハイパワーなエンジンに加えてFRレイアウトを持っているマークⅡブラザースは、その部分だけを考えれば楽しく走れるクルマのように思える。が、やはり元はといえばファミリーカーだけに、コンフォート重視の足回りにはいろいろな部分に問題点が見えてくる。そこをどうカバーしていくのかで、ドライビングの楽しさに差が付いてくるのだ。

乗り心地重視のノーマルサスペンションではハードな走りをすると、このよう巨大なロールが発生してしまう。

取材協力：アペックス ☎042-778-7410
ネッツ・シュポルト ☎043-241-7632

エンジンの実力はあるのに、それを生かしきれない足まわりが問題

マークⅡの基本となるテイストはコンフォート、つまりゆったりと走れる大人のクルマ、というところにあるようだ。たとえば現行型のJZX100系の足まわりには前後ともダブルウィッシュボーンが採用されているのだが、このジオメトリー変化が少ないところに特徴があるサス形式を、走行性能のレベルアップのために使うのではなく、居住空間の確保のために使っているのではないか、ということがタイヤを外してみると感じられる。そして実際に走り出してみると、強力なエンジンを持ったツアラーVの足まわりでさえ、サスペンション各部に使われているゴムブッシュの弱さが目立ってしまう。つまりこれは、スプリングとショックが衝撃を吸収する前に、ブッシュがよじれてしまうということだ。これではストリートで走っているだけならまだしも、ちょっと本格的に走ろうとした場合には、正確なサスペンションの動きは期待できない。

ただ、このことを逆にいえば、素質としてはいいものを持っているんだから、各部をきちんと強化していけばそれなりのレベルに達するということでもある。乗り心地を確保するために、もともとのサスストローク量はかなりのレベルを確保してあるし、ダブルウィッシュボーンのサスもきちんとセッティングさえすれば、路面追従性の高さを実現しやすい。問題となってくるのは、そのレベルに至るまでにかなりの手間がかかるというところにあるのだ。

前後ダブルウィッシュボーンのサスは進化を続けて熟成されたもの

同じカタチでもボディの違いから100系と90系ではクリアランスの余裕に差がある

81系のフロントストラット、リアダブルウィッシュボーンというサスペンションは、90系では前後ともダブルウィッシュボーンに生まれ変わった。100系に進化してからもほぼ同じカタチのアーム類が採用されている。もちろんスプリングやショックは車重や重量バランスの違いから別物が装着されてはいるが、これはもう、熟成されたといっていいレベルだろう。

ただし、同じカタチのサスとはいってもボディ形状はまったく違っているため、90系のほうが100系に比べてホイールハウスの余裕が若干大きい。これはノーマル車高やノーマルサイズのタイヤ＆ホイールをセットする場合には問題にはならないが、ローダウンしすぎるとタイヤとフェンダーの干渉の原因にもなってくるのだ。特に極端なローダウン・スタイルが好まれるドリフトでは、どれだけ車高を落とせるかは大きな問題だろう。

フロント・ダブルウィッシュボーン式サスペンション

JZX 90系

JZX90系のサスペンションは先代の81系と比べて、フロントがストラット式からダブルウィッシュボーン式に変わったことが一番の特徴だ。

JZX 100系

JZX100系のサスペンションも90系と同じく、前後ともダブルウィッシュボーンを採用し、アームの形式などについても、ほとんど90系と変わらない。

リア・ダブルウィッシュボーン式サスペンション

基本がコンフォートな味付けだけに、全体の改善でスポーティさを実現

ハードな走りをするために必要なことは、一体なんだろう

それでは、たとえばサーキット走行やゼロヨン、ドリフトなどを楽しみたい場合には、どんなサスチューンが必要になってくるのだろうか。それを知るためには、まずノーマルサスの持っている特徴を知っておかなくてはいけない。

このマークⅡブラザースというクルマには、NAエンジンを搭載したグランデ／アバンテというジェントルなグレードと、ツアラーVという走りに振ったグレードがあって、それぞれに足まわりの味付けが違っている。もちろんツアラーVのほうがスプリングやショック、ブレーキなども強化されているのは当然だ。グランデ／アバンテに乗ったあとすぐにツアラーVに乗ると、たしかにゴツゴツした感じがすることからも、強化されたものがセットされていることが分かる。

しかし実際には、その強化の度合いはそれほど大きいものではない。ツアラーVのノーマルサスやブレーキをそのままグランデ／アバンテに装着しても、正直いってまったく違和感がないのではないか、と思えてしまう程度なのだ。それだけに、いくらツアラーVだからといっても、ノーマルのままでハードな走りをしようとした場合には、スプリングレートの低さがロール剛性やブレーキング時の大きなダイブを起こす原因となるし、ショックの減衰力不足は重たいボディをいつまでも安定させないため、タイヤの接地性悪化、ひいてはトラクション不足の原因になる。また、乗員の安全性を確保するGOAボディも、キャビンの剛性確保には役立っているにしても、サスの取り付け部付近は衝撃吸収のためのクラッシャブルゾーンとなってしまうために、かえって剛性が足りなくなり、正確なサスの動きを阻害する要因となってしまっている。

そこである程度ハードな走りをするためには、ブッシュ類をスプリングとショックの交換と同時か、もしできるのであればそれ以前にハードなものに換えるということと、サス取り付け部付近の剛性アップをきちんと考えておきたい。ここをきちんとこなしてさえおけば、たとえばサーキット走行をメインに考えるのであればそれに見合ったスプリングとショックを装着すればいいわけだ。もちろんこれは、ゼロヨンやドリフト仕様車にする場合にも同じことがいえる。スポーツカーなら、かなりレベルアップして初めて問題になってくる部分だけど、マークⅡ系の場合はこれがスタートラインとなるのだ。

決して丈夫とは言えないマークⅡ系のボディには、剛性アップが不可欠。100系では、純正でも補強が入っているが、さらにこのようなパーツに交換して剛性アップを図りたい。

MARKⅡ系 ステップアップサスセッティング

サスチューンとひと口にいっても、ルックス重視のやりかたもあるし走りの機能をレベルアップさせるような方法もある。またアイテムも、用途に合わせたものがいろいろとリリースされている。そこでここでは、仕上げ方によって微妙に違ってくるそのノウハウについてチェックしていこう。

カッコよく、しかもきちんと走るためのストリートサスとは?

現行型の100系とひとつ前の型になる90系は、ともに前後ダブルウィッシュボーンというサスペンション形式を採用している。このサスはアームの中間あたりをショック＆スプリングが支えることになるので、そのレバー比からかなり固めのスプリングをセットしても乗り心地が悪化しないという特徴を持っている。たとえばフロントに15キロというレートのスプリングをセットしたとしても、90／100系のレバー比は0.64なので、レバー比の２乗×バネレートという計算をすると、ホイール部分でのバネ定数は約6.1キロとなるのだ。ただし、もしショックが純正品のままだとしたら、スプリングのレートを上げすぎればその動きを制御しきれない部分が出てくる。基本的に純正ショックの限界はノーマルバネレートの120〜130%アップだ、ということを覚えておこう。もちろんこれは純正ショックがきちんと仕事をしている場合のハナシで、ヘタっていたらもっと限界は低い。

では、ストリートをメインにスタイリングと乗り心地、スポーティな走りを実現するためにはどうしたらいいのだろうか。まず最初に知っておきたいのは、車高を落としすぎるとフロントのアッパーアームがインナーフェンダーにあたるという問題だ。これは柔らかいスプリングをセットし、しかもホイールをツライチ装着すると起こりがち。またリアサスペンションは、ハイグリップタイヤとハードなスプリングをセットすると、わだちを走っているときなどにブッシュがたわんでしまう。そのためストリートメインの場合には、30〜40ミリ車高が下がる純正形状のダウンサス＆スポーツショックという組み合わせがベターなのだ。もしこれ以上の機能を求めるのなら、その時は車高調サスキットを始めとしたアイテムが必要となってくる。さらにパワーを路面に伝えるために有効なＬＳＤも必要だ。タイムを稼ぐためにはノーマルのトルセンでは役不足だ、ということも知っておこう。

サスセッティングをキメる上で大事なのは、クルマの反応をきちんと理解することだ!

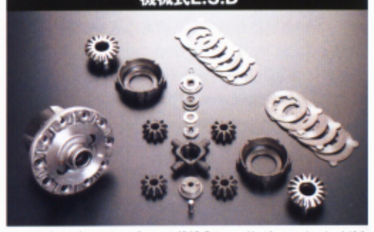
ローダウンスプリング

スタイリングと走りの性能を両立するサスチューンの第一歩としておすすめなのが、ローダウンスプリングの装着だ。ノーマルから30〜50mmの適度なローダウン化とスプリングレートが高まることによって、走りの性能もグッと引き上げることができるはずだ。

スタビライザー

ロール量を減らすのに効果的なのが、スタビライザーの強化だ。ハードなスプリングを組むことでロールを減らすこともできるが、乗り心地も悪化してしまう。スタビライザー強化なら、乗り心地もある程度確保しつつ、ロール剛性を高めることができるぞ。

機械式L.S.D



ハードな走りに欠かせないパーツが、機械式のLSDだ。ゼロヨンのスタート時やコーナリングの立ち上がりなどで確実にトラクションを稼ぎ、クルマを前に進めてくれる。もちろん、ドリフトでもノーマルのトルセン式では完全に役不足、機械式LSDは不可欠だ。

走るステージに合わせたセッティングで、ワンランク上の走りを目指す

サーキット走行では、足回りだけでなくエンジンチューンも含めたトータルなバランスが重要だ。

走りがハードになればそのぶんサスのレベルアップも必要だ

それではストリート仕様以外に最適なサスセッティングを見ていこう。まずはサーキット仕様からだ。サーキットを走る場合に問題となるのは、ロールに対する剛性だろう。これを抑えるためには純正形状のサスペンションではちょっとツライ。もちろん、バンプラバーを有効に使っていけば、純正形状でもなんとかなるのかもしれないが、しかしそれでは結局限界が低くなってしまうため、やはりここはバネレートの高い直巻スプリングを使った、車高調サスキットの装着がベターといえる。それにこのバネは、さまざまなレートのものがリリースされているので、セッティングしやすいというメリットもあるのだ。

次にドリフト仕様車の場合は、基本的にはリアのロール剛性を上げることで、オーバーステア側に振るというのが基本となる。ただしこれは、ドライバーの乗りかたによっても違ってくる部分。サスペンション以外にもＬＳＤやブレーキパッド、バンプラバーなどさまざまな部分とのトータルで、振り回しやすい味付けを見つけるようにしていきたい。またゼロヨン仕様車の場合には、リアは縮み側がすっと入って、じわじわと伸びていくようなショックのセッティングがトラクション面では有利になってくる。アライメントも、スタート時に沈み込んだところを基準にセッティングしていくのが基本だ。

しかしどんな仕様であっても、タイヤとサスペンションのバランスは大事だ。サスペンションを造ったメーカーがどんなタイヤを想定しているのか、ということまできちんと考えるようにしておきたい。

ドリフト仕様のセッティングは、上級者になるほどそれぞれの好みに合わせた仕様になってくるが、いずれにしてもどれだけ車高を下げるかというのが大きなポイントのようだ。

本格的に走りを追求するなら、車高調整式サスペンションが圧倒的に有利だ。走るステージに合わせた車高のセッティングはもちろん、スプリングもいろいろと選ぶことができる。

車高調を装着したら、ぜひ車高の調整をしてみよう。マークⅡ系の場合、比較的ストロークは多くあるので、車高を下げる方向でセッティングしてみよう。

トラクションの掛かりが悪いと言われるマークⅡのリアサスは、ストロークすることによって、キャンバーがネガティブ方向に付いていくジオメトリー変化が大きく関係している。

ブッシュ強化で正確なサスペンションの動きを引き出す

ブッシュというのはサスペンションアームの端や、そのサスアームとボディをつなぐメンバーの固定部などに使われていて、細かな振動をボディに伝えないようにしている。しかしこれが90／100系の場合は柔らかすぎて大きな力に対してはよじれてしまい、サスの正しい動きを邪魔してしまうのだ。またデフのマウント部に使われているブッシュも弱いため、エンジンから発生したトルクがここで逃げてしまう。だからダイレクトなフィーリングを求めるのなら、間違いなくブッシュ類は強化したほうがいい。ただし、乗り心地はゴツゴツするけどね。

強化ブッシュとしては、TRDからサスペンションブッシュ、リアメンバーブッシュ、リアディファレンシャルマウントブッシュがリリースされている。

アームの数が多いダブルウィッシュボーン式サスペンションでは、使われているブッシュの数も多いので、このブッシュを強化してやることでシャキッとしたフィーリングになる。

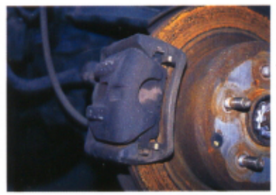
LSDはゴムマウントを介してメンバーに固定されているのだが、ノーマルのゴムマウントではLSD自体が動いてしまい、ジャダーなどが発生してしまう。

リアサスペンションのアームが装着されているリアメンバーは、フロント2ヶ所、リア2ヶ所の計4ヶ所でボディに固定されている。

MARKⅡ系 ブレーキチューンノウハウ

走るためにもっとも大事なポイント、それはブレーキだ。いくらパワーがあっても、どれだけコーナリング性能が高くても、きちんと減速できなければなんにもならない。ブレーキチューンを知ることは、走りを知ることなのだ。

JZX100系のフロントブレーキ。キャリパーは片押し式の2ポットで、特にツアラーVの車重とパワーを考えると圧倒的に容量が少ない。

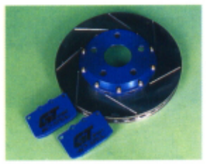


リアブレーキも片押し式のシングルピストンで、やはり容量は不足気味だ。ただし、サイドブレーキはインナードラム式なので、ドリフトのきっかけ作りはしやすい。

ノーマル以上の制動力とコントロール性を実現していきたい

マークⅡ系のノーマルブレーキは、グランデ／アバンテに比べてツアラーVに装着されているもののほうがローターも大きく、ストッピングパワーも強くなっている。といっても、エンジンのパワーに比べると役不足といってもいい。ちょっとスポーティな走りをしようとすればすぐにフワフワとしたフィーリングになってしまうし、たとえばサーキット走行会などにノーマルブレーキのまま参加したりすると、かなりコワイ思いをしてしまう。

そこでまず考えたいのが、簡単な作業の割に装着効果が大きいブレーキパッドの交換だ。自分がどんなステージを走るのか、ということをハッキリさせて、それにピッタリのパッドを選ばなければ意味がないが、逆に言えばそれさえ押さえておけばいいので、これほど楽なものはない。さらにフィーリングがダイレクトになるブレーキホース交換や、より効果的にブレーキを効くようにしてくれるローター交換までしておけば、ほぼカンペキだ。しかし、もっともっとハードな走りをする人の場合は、キャリパーを丸ごと交換してしまったほうがいい。これは物理的にストッピングパワーを強化してくれるという、究極のブレーキチューンなのだ。



手っ取り早くブレーキを強化するには、パッドの交換が一番だ。あわせてローターも交換すれば、よりパッドの性能を引き出すことができる。

キャリパー交換で確実な制動力を手に入れる

サーキットなどで本格的に走ろうとすると、ノーマルの片押し式キャリパーではどうしても役不足になってしまう。より確実な制動性能を手に入れるためには、パッド・ローターだけでなく、キャリパーをより容量の大きなものに変える方法が効果的だ。マークⅡ用としては、ここで紹介するように幾つかの有名メーカーからキャリパーキットがリリースされている他に、他車種同様、流用ワザもある。どちらを選ぶかは、トータルバランスを重視するならキットものを、予算にあまり余裕がないようなら、リーズナブルな流用ものを選べばOKだ。

TRD ハイパフォーマンスブレーキキット

価格／22万円
適合／JZX90、JZX100
問い合わせ／トヨタテクノクラフト
☎045・540・2121

TRDのキットにはキャリパーはもちろん、パッド（フロントのみ）やローター、ホース、さらには取り付けに必要なパーツがすべてセットされているため、ボルトオン装着できるのがポイント。キャリパーは大容量のアルミ製対向4ポットを採用、ローターはスリット加工、323φを採用。

HKS東京サービス 80スープラ用ブレーキ流用キット

価格／フロント 8万5340円、リア 8万3900円（ともにキャリパー、ローター、ナット等込み、パッドは別）
適合／JZX90、JZX100
問い合わせ／HKS東京サービス
☎0425・81・5251

トヨタ車最大の80スープラ用対向4ポットキャリパーを加工なしで流用するためのキットがこれだ。そのまま取り付けるには、少しキャリパー取り付けボルトの位置がずれているので、穴位置をずらす加工が必要だが、このキットを使えばボルトオンでの装着が可能だ。

グレックス アルコンブレーキシステム

価格／46万2000円
適合／JZX90、JZX100
問い合わせ／トラスト
☎0479・77・3000

イギリスの名門ブレーキブランド、アルコンのキャリパーをベースにしたシステムがこれ。専用ローターと軽いアルミ製対向4ポットキャリパーの組み合わせは、強力な制動力とともにバネ下重量の軽減にもひと役買っている。専用パッド、ホースなどもキット化されている。

ガレージセラフ R32GT-R用ブレーキ流用キット

価格／ステー＋ローター7万9400円、ステー単品3万9800円（キャリパーキットもあり）
適合／JZX90、JZX100
問い合わせ／ガレージ・セラフ
☎0489・98・0613

シルビアへの流用で有名なR32GT-R用対向4ポットキャリパーをマークⅡでも流用できるキット。中古品の流通量が多いGT-R用なら、リーズナブルに手に入れることも可能。ただし、ローターは加工が必要なので、セラフでは加工済みローターをセットにしたキットでも発売予定だ。

SUS-SETTING MANUAL
PART.2

車高調KIT サーキット試乗テスト

車高調の実力を徹底検証！

サスセッティングを突き詰めていくと、やっぱり車高調がほしくなってくるもの。なんと言っても、そのセッティング幅の広さはどんなステージでも有効だ。ただし、いざ選ぶとなると数多くリリースされている中からどれを選ぶか迷ってしまうだろう。そこでここでは、現在マークⅡ系用としてリリースされているものの中から幾つかのキットをサーキットに持ち込んで、それぞれの実力をテストした。それぞれの機能性と合わせて、より自分の走りにマッチした車高調選びの参考にしてほしい。

Tester Profile

瀬在仁志（せざい　ひとし）

N1やミラージュインターなどでの豊富なレース経験から得た確実なドライビングスキルをもとに、クルマの動きを的確で分かりやすく解説してくれる。カー・オブ・ザ・イヤーの選考委員に選ばれていることからも、その分析力の高さがうかがえる。

SARD　GT SPECC.

HKS　HYPER DAMPER

A'PEX　N1・WS DAMPER

A'PEX　N1 DAMPER AP.SPECIAL

TOM'S　COIL DAMPER UNIT Adovox

ZEAL　FUNCTION-BASIC

GAB　REVOLUTION STROKE Ⅱ

JIC　FLT1

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

Maker's VOICE メーカーイチ押しポイント

ユーザーのリクエストに合わせてさまざまなステージに対応できるようにはなっていますが、基本は快適で扱いやすいサスキット、というところにあります。デートに使えてしかも速く走れる、オトナのサスということです。

車高はブラケット部で上下に調整できるから、通常のスプリングロアシートはプリロードの調整にとそれぞれを独自に調整でき、幅広いセッティングが可能だ。

減衰力は、前後とも4段階で調整可能。ストリートからハードな走行まで、ステージに合わせたセッティングに変更できる。

SUS-KIT specification（JZX100）

バネレート	フロント	14kgf／mm
	リア	12kgf／mm
バネ形状		直巻
ダンパータイプ		シングルチューブラム式
減衰力調整		フロント 4段階／リア 4段階
ピストン径		35φ
ダンパーボディ材質		スチール
車高調整方式		ブラケット調整式
アッパーマウント形状		アルミリジッド

快適さを大事にしつつ、クルマをコントロールしやすい足に仕上げる

どんなシチュエーションにおいてもそれなりの動きをするかわりに、取り立ててスゴイ部分もないというのが純正サスペンションの特徴だ。それだけにスピードレンジが高くなってくると、今ひとつ動きに不満が出てくるのは仕方がないこととともいえる。このサードのＧＴスペックは、そんな純正サスペンションの良さを残しつつ、よりハードな走りにも対応するように作られたストリート用アイテムだ。その特徴のひとつに、ブラケット式の車高調整システムが上げられる。これは車高が変わってもサスそのもののストローク量が変化しないため、ローダウンしても乗り心地が悪化することはないという優れモノなのだ。

さらに、スプリングレートやショックの減衰力、プリロードなどはユーザーのリクエストに合わせたリセッティングも可能だ。今回のテストに使った仕様はあくまで標準状態のものだったのだが、もっとハードにキメることだってできるというわけなのだ。

フロント装着状態

リア装着状態

IMPRESSION インプレッション

剛性感のあるステアフィール

乗ってみてまず感じられたのが、ステアリングの正確性だ。初期レスポンスのスムーズさもさることながら、限界付近まで追い込んでいっても手応えが変化せず、ガチッとした剛性感が感じられる。ストロークを変化させずに車高を落とすことが可能なために、フロントに関してはサーキット仕様のセッティングが施され、その結果コーナリング時のキャンバー剛性が大幅にアップされた印象だ。低い車高にも関わらず、しっかりとした手応えとストローク感を残しているのは見事で、安心してコーナーに飛び込んでいける。

一方リアに関してはフロントの入りの良さに対して、車高が高くソフトな印象のため追従が遅れる傾向があった。サーキット仕様のフロントに対して、リアはストリートでの乗り心地の良さを残していて、その結果早いコーナリングスピードではオーバーステア気味。しかし、車高を落とせば即解決するというから、その調整幅の広さには驚かされてしまう。

機敏な応答性や走安性とともにストリートでの快適さを実現

サード

SARD GT SPECC.

価格／21万8000円
適合／JZX90、JZX100
問い合わせ／サード　☎0565-53-1166

エッチケーエス
HKS
ハイパーダンパー

価格／17万8000円
適合／JZX90、JZX100
問い合わせ／HKSお客様相談室　☎0544-29-1100

幅広い減衰力調整で、FRらしい キレのある走りと乗り心地を両立

デュアルレートスプリングとの組合わせで、しなやかなハンドリングに

単筒式ダンパーにＨＫＳ独自のベースバルブを採用することで、内蔵のガスを低圧化することができ、そのぶん初期でスムーズに動くような、つまりゴツゴツ感のない足を実現したのが、このハイパーダンパーのポイントとなる部分だ。サーキットなどでの速さを追求したサスキットにありがちな、乗り心地の悪さを解消することでストリートでは快適に走ることができるわけで、ハードな走りに対しての反応と乗り心地という、相反する部分を高い次元で両立していることが、このサスキットの使い道を幅広くしてくれる。

その上でスプリングは、軽量化とストロークの確保に優れた樽型デュアルレートスプリングを採用しているから、この部分でも小さな入力から大きな入力まできちんと対応してくれる。大径ピストンも含めたこれらの特徴があるからこそ、ダンパーの特徴が生きてくるということもいえるのだろう。しなやかな乗り心地に隠された高い実力は、本物なのだ。

Maker's VOICE メーカーイチ押しポイント

ハイグリップラジアルを想定してセッティングしたこのハイパーダンパーは、サーキットでも使えるのに乗り心地がいいというアイテムです。ですからどんなサスを付けたらいいのかわからない、という人にもオススメです。

減衰力の調整は10段階あり、幅広いステージに対応できる。また、リアシート後ろに隠れてしまうリアサスは、調整しやすいように特別なツールが付属されている。

樽型デュアルレートスプリングは、しなやかな乗り心地とストローク時のスプリングの座りの良さを両立するHKS独自のものだ。

IMPRESSION インプレッション
コーナーで踏ん張る粘り強さ

サーキットでコンマ何秒かを縮めようとすると、もう少し固ければと思うこともあった反面、冷静になってみるとその旋回スピードが予想以上に速いことに驚かされてしまう。確かにデュアルレートスプリングによって、初期ロールが早いために荷重の移動も大きく、旋回初期の動きは決してハードな印象は無い。けれども一度荷重が移動してからの粘り強さは、攻めるほどに高くなっていき、なかなか限界が見えてこない。その証拠に荷重を左右に振ってテールを流そうとしても、すべてトラクション方向に生かされてしまってアンダー方向に転じてしまう。

また伸び方向に関してはストロークが大きいうえに、減衰がしっかりと立ち上がることから初期に動いた荷重の戻りも穏やかで、粘り強くコーナーをすり抜けてしまう。当然スロットルを踏んでいる時間も長く、ソフトに見えていながらロスがない。切れ味マイルドで誰にでも安心して攻められるサスと言える。

SUS-KIT specification（JZX100）

バネレート	フロント	10kgf／mm
	リア	7kgf／mm
バネ形状		樽型デュアルレート
ダンパータイプ		単筒式
減衰力調整		フロント10段階、リア10段階
ピストン径		40φ
ダンパーボディ材質		スチール（ニッケルクロームメッキ）
車高調整方式		ネジ式
アッパーマウント形状		ピロアッパーマウント

Option Style
WWW.OPTION-STYLE.JP

A'PEX（アペックス）

N1・WSダンパー

価格／11万6000円
適合／JZX90、JZX100
問い合わせ／アペックスお客様相談室　☎042-778-7410

これからドラテクを磨こうという人にピッタリの入門者向け車高調

フロント装着状態
※スプリングは試作品です。

リア装着状態

十分な機能性を備えながらこの価格というのは、まさにサス革命だ

クルマをトータルでチューニングしているアペックスは、足まわりに関しても玄人好みのするアイテムを数多くリリースしている。しかしこのN1・WSダンパーは、あくまでもビギナーを対象にしたもので、あえてトップエンドを狙ったギリギリの性能や装備を削るかわりに価格を抑え、しかも扱いやすさを前面に押しだしたセッティングを実現している。といっても、決して安作りをしているというわけではないぞ。アイテムそのものの質感は十分に高いし、機能的にもスポーツ走行に必要なレベルはきちんと確保してある。

さらにこのサスキットで腕を磨いていき、走りのレベルに満足できないようになってきた場合には、N1ダンパーのアッパーマウントやスプリングを使うこともできるし、エクセルショップに持ち込めば減衰力のリセッティングも可能となっている。そういう意味からするとこのサスキットは、初級者からステップアップしていくのに最適なアイテムといえるのだ。

Maker's VOICE メーカーイチ押しポイント

サスが比較的穏やかに動くため、荷重移動がまだあまりできず、ハンドルで曲がっているレベルのドライバーが、そのテクニックを向上させるのにピッタリです。もちろん、ロングドライブメインの人にもオススメできますよ。

乗り心地とスポーティなフィーリングを両立するバリアブルレートスプリングが、コーナーでの粘り強い安定感を実現する。

これほどの低価格にもかかわらず調整部分など細部のクォリティは、上級モデルのN1ダンパーにも劣らない仕上がりだ

IMPRESSION インプレッション しっかりとした踏ん張り感がある

車高調でありながらリーズナブルな価格設定が持ち味のWSダンパーは、ストリートでの扱い易さを狙っているために、タイヤもM7Rなどのセカンドグレードが対象になっている。それだけにサーキットで、しかもタイヤも今回のようにRSV98スペックとなると、設定されたスピードレンジとは大きく異なってくる。

しかしながらステアリングのダイレクトな操舵フィーリングやシャープなレスポンスは、初中級者には実にわかりやすいうえに、限界そのものも予想以上に高かった。ステアリングで曲がっていくことを前提にしたセッティングにも関わらず、設定を越える荷重を受けてもグーッと沈み込みしっかりと踏んばってくれる。さすがに減衰力が不足気味なのか、沈み込んでからのロールの収まりがやや遅いけれど懐ろの深さはさすが車高調。もしワインディングで設定どおりのタイヤであればここまで早くて深くストロークせず減衰も追いついたはず。そう考えるとこの価格設定は見事。

SUS-KIT specification（JZX100）		
バネレート	フロント	12kgf／mm
	リア	5kgf／mm
バネ形状		2段ピッチ直巻
ダンパータイプ		モノチューブ
減衰力調整		非調整
ピストン径		40φ
ダンパーボディ材質		スチール
車高調整方式		ネジ式
アッパーマウント形状		ノーマルアッパー使用

Cisco Kids

Maker's VOICE メーカーイチ押しポイント

基本的には通勤を楽しむ仕様ですので、リアの減衰を強めにすることで発進時のトラクションを確保しています。しかし調整幅が大きいので、こういうステージではコーナリング重視の味付けも実現できるんですよ。

実効値で13段階という幅広い減衰力調整で、走りに合わせたセッティングが可能になる。また、46φの大径ピストンによって、正確な減衰を発生する。

全長調整機能によって、車高とプリロードの調整が別々に行えることが、N1ダンパーの大きなアドバンテージだ。

SUS-KIT specification（JZX100）

バネレート フロント	14kgf／mm
リア	7kgf／mm
バネ形状	直巻
ダンパータイプ	モノチューブ
減衰力調整	フロント13段階、リア13段階
ピストン径	46φ
ダンパーボディ材質	スチール
車高調整方式	全長調整機構付きネジ式
アッパーマウント形状	ゴムマウント

46φ大径ピストンが通勤を楽しめる余裕のセッティングを可能にする

ハイスピードサーキットでも破綻しない実力を誇るアペックスN1ダンパー・タイプPROをベースに、APエンジニアリング独自のチューニングを施しているのがこのAPスペシャルだ。今回テストに使ったダンパーは、普段の通勤時に気持ち良く走れるようセッティングしたものだったのだが、これはそれぞれのオーナーの好みによって変えられる。たとえばタイトターンが多いミニサーキット用の味付けもできるし、ワインディングに合わせてもらうことだって可能なのだ。

しかもこのダンパーは、減衰力を13段階で調整できるため、ひとつの方向性にセッティングしてあっても、ある程度ならほかのステージにマッチするようリセッティングすることだってできてしまう。今回のテストも基本的には通勤快速仕様のまま、減衰力を調整するだけできちんとサーキットを走ることができた。46φという太いピストン径が、減衰力を鋭く立ち上げ、しかもタレないからこそ実現できるワザなのだ。

フロント装着状態

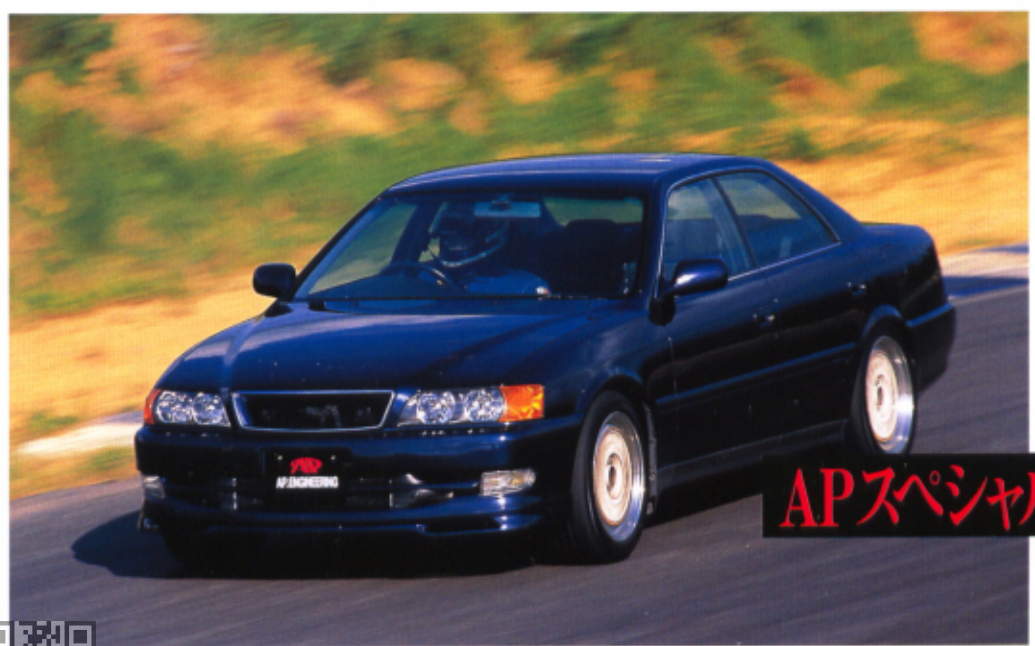
リア装着状態

IMPRESSION インプレッション 微少領域から確実にダンパーが働く

はじめはストリートセッティングになっていたために攻め込むとグラッとロールが発生し、ノーズの反応が遅れ気味だった。ところがわずかに減衰をアップさせただけで驚くほどフィーリングが向上した。路面のほんのわずかなアンギュレーションに対しても敏感に上下動を伝えてくるけれど、それが硬さによる反発感ではなくタイヤが絶妙にトレースしている上下動とそれを即座に吸収している実に繊細な動きなのだ。ボディはフラットのままでタイヤだけがピタッと路面に張りついている印象で、正にダンパーが微少領域から機能している証拠と言える。

それだけに操作に対するレスポンスが鋭いばかりか、限界付近まで動きがスムーズなために速い速度でコーナーに飛び込んでも容易にコントロールが可能。速いスピードレンジからの姿勢の収まりも早く、サーキットでこそさらに真価が味わえる。ストリートばかりでなくタイム短縮も可能な万能モデルなのだ。

ビッグパワーを受けとめつつ、しなやかな乗り心地を確保する



アペックス
A'PEX
APスペシャルN1ダンパーType Pro

価格／21万8000円（ダンパーのみ）
適合／JZX90、JZX100
問い合わせ／アペックス ☎042-778-7410

トムス
TOM'S
コイルダンパーユニット Advox（アドヴォクス）

価格／33万円
適合／JZX90、JZX100
問い合わせ／トムス　☎03-3704-6191

レース用サスのいいところをそのまま市販車にフィードバックしたアイテムだ

Maker's VOICE メーカーイチ押しポイント

コントロールしやすくて突然の入力に対しても暴れず、しなやかな乗り心地、というのがアドヴォクスの特徴です。レースの世界からフィードバックしたこの商品は、これまでのサスのイメージを変えるものだと思いますよ。

アドヴォクス独自のしなやかな乗り心地を可能にしているのは、専用スプリングの設定とアドヴォクス・システム（圧力制御室）の採用によるもの。

アッパーマウントもダイレクトなフィーリングのピロボールではなく、アドヴォクスの性格に合わせてゴムブッシュタイプを採用している。

SUS-KIT　specification（JZX100）

バネレート	非公開
バネ形状	ストレートロングタイプ
ダンパータイプ	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
減衰力調整	非調整
ピストン径	44φ
ダンパーボディ材質	アルミ
車高調整方式	ネジ式
アッパーマウント形状	ゴムブッシュタイプ

いいものはどこで使ってもいい、ということを教えてくれるサスペンション

このアドヴォクスは、レース用のサスペンションの構造をそのままに、テイストのみをストリート用にセッティングしたサスペンションだ。普通、サーキット用のモノとストリート用では、構造からして違っていたりするものなのだが、このアドヴォクスはごく初期から減衰が鋭く立ち上がる独自のアドヴォクスシステムを開発したことで、構造はまったく同じままに、サーキットで必要となる部分をカバーしつつ、ごくしなやかに動くサスペンションを実現している。

ちなみにこのアドヴォクスシステムというのは、圧力調整室を使うことで伸び側／縮み側ともにスムーズかつ正確に動くところがポイントとなるもの。つまりこれは路面への追従性が高いということで、速さの追求にはもちろん、乗り心地の向上にも効果的なのだ。またバネ下重量軽減のために、ダンパーユニットはアルミ製となっている。こういうコダワリもホンモノの機能性を追求する、トムスらしい部分なのだ。

IMPRESSION インプレッション
ストロークたっぷりの猫足フィール

グッドイヤーのデュカロを履いていることでもサーキットをメインにしていないことは明らかだ。けれどもこの厳しい状況の中でこそ、アドヴォクスの魅力は再認識された。

確かにスプリングの固さによるガチッとした踏ん張り感は薄い。けれども4輪の接地感は低速から高速コーナーまでまったくと言えるほど変化が無く安定感は抜群だ。一言で言えばヨーロッパ車のようなタップリとしたストロークを生かした猫足フィーリングといった印象で、その上でボディが自在に荷重を受け流している。従ってロールやピッチングはサーキット仕様のように少なくはないけれど、4輪のグリップは決してスポイルされていないことから、意外なほど速いスピードでコーナーをすり抜ける。またステアリング操作に対してのロールやヨーの発生と収まりも素直で、ダンピング性能の良さも光る。しなやかさとコントロール性を高次元でバランスさせ正にツアラーVのキャラにピッタリ。

CONTENT UPLOADED BY
Cisco Kids.
WWW.CISCOKIDS.COM

走りに関する機能は一級品なのに驚きのローブライスを実現

これまでにも、ゼロヨン専用品で、ゼロ発進時のトラクションを最大限に路面に伝えるファンクションＺＥＲＯを始めとする数々の車高調サスを開発してきたエンドレスが、よりリーズナブルなアイテムとしてリリースしたのがこのファンクション・ベーシックだ。といってもこのアイテムは、機能性のレベルダウンをしてコストを下げているわけではない。たとえばストロークを確保しつつ自由な車高調整ができるところや、スプリングのプリロードを任意に設定できるところなどはスタンダードモデルのファンクションＳと同じ。

ではなぜコストダウンできたのかというと、それはアジャスタブルブラケット形状の見直しや、スチール製シェルケースの採用などによるものなのだ。といってもこのシェルケースはクロムメッキ化されているので、耐久性や防錆などのレベルは高い。そういうトコロからするとこのサスは、気軽にスポーツ走行を楽しみたい人にピッタリなものといえる。

IMPRESSION インプレッション

タイムを削り取る剛性の高い足

走り出してみて、アドバンＡ０３８というＳタイヤのグリップを最大限に生かしていることにまず驚かされる。ノーズの早い動きに対して、リアの追従性も良く旋回スピードは明らかに高く群を抜く。一方スロットルを早めに開けていっても、イン側のリフト等によるトラクション抜けもなく、リアからグイグイ押し出される印象があって、ケツは決して流れようとはしない。それだけロール剛性は高く、タイムを削り取るサスに仕上がっていると言える。

ロール、ピッチングともに抑えられていて、常にフラットな状態を保ち、荷重変化も少なく、ダイレクトで素早いコーナリングが楽しめる。もちろん低い車高ながら底付き感もなく、ストロークを４輪ともしっかりと保っていることから、乗り心地も決して堅すぎることはない。Ｓタイヤのグリップを生かすハードさを持ち合わせながら、伸び、縮み側ともにバランス良くストロークさせることで最大限の粘り強さとカドのない乗り味を確保した。

Maker's VOICE メーカーイチ押しポイント

車高とスプリングのプリロードを独立して調整できるので、ストロークを確保しつつレベルの高いトラクション性能を発揮できます。名前はベーシックですが、機能的なレベルはきちんとしていますので安心してください。

スチール化されたシェルケースにメッキボディの採用で、ネジ部の強度と防錆効果を合わせ持つ。機能面でも、上級モデル同様の全長調整機能を受け継ぐ。

キットには、前後ともアルミリジットのアッパーマウントを備え、取り付けもボルトオンの簡単装着でOKなのだ。

SUS-KIT specification（JZX100）

バネレート	フロント	12kgf／mm
	リア	8kgf／mm
バネ形状		直巻
ダンパータイプ		シングルチューブ
減衰力調整		非調整
ピストン径		42φ
ダンパーボディ材質		スチール・クロムメッキ
車高調整方式		アジャスタブルブラケット式
アッパーマウント形状		アルミリジッド

オールラウンドに性能を発揮するため必要となる十分な機能性を持つ

ジール
ZEAL
FUNCTION-BASIC ファンクション・ベーシック

価格／17万5000円
適合／JZX90、JZX100
問い合わせ／エンドレスアドバンス・ジール事業部
☎0267-67-7301

CONTENT UPLOADED BY
WWW.DISCOBOLUS.COM
Disco Kids.

素直でクセのない操縦性は初級者レベルがドラテクを磨くのにピッタリ

ひと口に車高調サスキットといっても、その狙っているステージはさまざまで、レース専用品からダート走行向きのもの、さらにはタイトターンが得意なものなど、いろいろな方向性を持ったものがリリースされている。このＧＡＢレボリューションストロークⅡは、ラジアルタイヤ装着を前提に高速ツーリングで気持ち良く走れる、というところをターゲットにしているアイテムだ。もちろんサーキット走行に不向きというわけではないのだが、こういう言い方をするとレース専用品と比べてシビアさに欠けるんじゃないかと思われるかもしれない。

しかし、より確実で耐久性の高い造りと快適さの追求という部分を見れば、このサスキットが持っているキャラクターを理解してもらえるはず。しかもこのアイテムは、初めて車高調を付ける、という人でも気軽に使えるよう動きかたはジェントルになっているし、価格も大幅に抑えている。これも初級者にはウレシイ部分なのだ。

Maker's VOICE メーカーイチ押しポイント

初級者から中級者をイメージして造っていますので、非常に扱いやすいサスキットといえます。また価格的にもかなりお買い得な設定ですから、これから車高調をセットしよう、というかたはぜひ検討してみてください。

減衰力の調整はフロント4段リア8段と、十分な調整幅を持つから、走るステージに合わせたセッティングに対応する。

車高の調整は、ロアシートで行うオーソドックスなタイプ。ただし、ヘルパースプリングを備えているから、遊びの心配もなくかなりの範囲で調整可。

IMPRESSION インプレッション

イン側のタイヤもしっかり抑える

見た目のイメージ通りサーキットを攻めるには高めの車高のために、コーナーに飛び込んでいくとグラーッと大きめのロールが発生する。しかし、このサスの良いところはその大きなロールをしっかりとコントロールしている点にある。伸び側の減衰力が初期からスムーズに立ち上がってくれていることから、ロールスピードは適度に抑えられ、イン側の接地感はどんな状況においても失われることはない。

また、旋回中も荷重の少なくなったイン側のタイヤが路面に押しつけられている印象があって、ロールは大きめでもトラクションのかかりは実に正確だ。イン側のトレース性がいいことから、旋回中の姿勢が安定していることによって、コーナリングスピードも高く、その上乗り心地も良い。ステアリング操作に対して常に思った通りのラインにクルマを持っていくことができ、扱い易さは抜群。素直な動きと乗り心地の良さは実に上質と言える。

SUS-KIT specification（JZX100）

バネレート	フロント	14kgf／mm
	リア	8kgf／mm
バネ形状		直巻（ヘルパー付き）
ダンパータイプ		ツインチューブ
減衰力調整		フロント4段階／リア8段階
ピストン径		12.5φ
ダンパーボディ材質		スチール
車高調整方式		ネジ式
アッパーマウント形状		アルミリジッド

初めて車高調を付ける人にもオススメできるストリート用サスキット

ジーエービー
GAB
レボリューション・ストローク
REVOLUTION STROKE Ⅱ

価格／14万円
適合／JZX90、JZX100
問い合せ／ウイングス・ジャパン　☎03-3431-0103

ジェイアイシー
JIC
FLT-1

価格／17万5000円（90系）、17万7000円（100系）
適合／JZX90、JZX100
問い合わせ／クロススポーツレーシング ☎045-593-1885

路面からのインフォメーションをしっかりとフィードバックしてくれるサス

Maker's VOICE メーカーイチ押しポイント

90や100といった車重のあるクルマでも、動きが軽く感じられるような、しかしシビアすぎない乗り味になっています。また車高調整がブラケット式なので、どんな車高にセットしても底付きしないというのもポイントです。

JICのFLT最新モデルでは、今までのブラケット調整機能に合わせて、アーム取り付け部にも調整機構が備えられており、より調整幅が広くなっている。

アッパーマウントには、ダイレクトなレスポンスを伝えるピロボールを採用。限界域の挙動を抑えるバンプラバーは、ウレタン製だ。

SUS-KIT specification（JZX90）

バネレート	フロント	14kgf／mm
	リア	9kgf／mm
バネ形状		直巻
ダンパータイプ		ツインチューブ
減衰力調整		非調整
ピストン径		32φ
ダンパーボディ材質		スチール（ネジ部ハードクロムメッキ）
車高調整方式		ブラケット式
アッパーマウント形状		ピロアッパーマウント

ブラケット調整式でセッティングの幅が広く、コストパフォーマンスも高い

サスペンションを選ぶときに大事なのは、どんなシチュエーションで主にクルマを使うのか、ハッキリさせておくことだ。そうでないと、たとえばストリートユースメインなのにサーキット用のハードなものをセットした場合を考えると、乗り心地はメッチャ固いし、かえってクルマをコントロールしにくくなってしまうはず。それにこういったサスペンションは、Sタイヤなどグリップ力の強いモノを想定していることが多いから、フツーのラジアルタイヤにフツーの舗装という組み合わせではグリップが低すぎて、これまた挙動が不安定になってしまう。

このＪＩＣのＦＬＴ１は、市販ラジアルとミニサーキットレベルで掛かるＧを想定してバネレートや減衰力をセッティングしてあるサスキットだ。しかもサスの、ひいてはクルマそのものの動きをきちんとドライバーに伝えるように考えられているため、ドライビング初級者でも使いやすいはず。価格の安さもウレシイポイントだぞ。

フロント装着状態

リア装着状態

IMPRESSION インプレッション
ダイレクト感のあるレスポンス

コンセプトどおりコーナリング姿勢の作りやすさは抜群に良くて、ステアリングのちょっとした操作に対してもノーズが敏感に反応してくれる。重心高も低いうえに硬めのスプリングによって、腰砕けになることなくダイレクト感タップリに旋回体制に入ってくれる。ただ低速域では素直な動きをみせてくれていたものの、スピードが増すに連れて減衰が足りなく感じられて、あるレベルからロールスピードの早さとストローク不足が気になった。初・中級者向けということもあって、硬めの割に荷重移動のしやすさを狙っているため、感じられた部分と言えるだろう。

それを除けば前後のロールバランスは良く低中速コーナーであればロールの収まりも良く、コーナーの入り口から出口まで素直な動きを見せてくれる。また旋回中に荷重を移動させることもたやすいことから、ラインの自由度も高く自在に振り回すことができる。ショートサーキットやストリート向けと言える。

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

SUS-SETTING MANUAL
PART.3

セッティングに迷ったら
このパーツをチョイス

マークⅡにベストマッチなサスセッティングはこれだ!

乗り心地を確保する
純正形状ショックなら…

KYB（カヤバ）
NEW SRスペシャル

価格（1本）／81系フロント1万1200円
81系リア9400円
90・100系フロント・リアとも9400円
適合／JZX81、JZX90、JZX100
問い合わせ／カヤバエンジニアリング
☎03・5476・1771

カヤバの定番アイテム、ニューSRは、ストリートでの快適性とスポーティな走りを実現してくれるダンパーで、ノーマルからのステップアップの第1歩にはうってつけ。

低圧ガス封入式のニューSRダンパーは、路面のデコボコを吸収し、しなやかにサスを動かすようなセッティングになっている。

対応スプリングはノーマルはもちろん、適度にレートを上げたローダウンスプリングにまで十分マッチする減衰特性を持つ。

ノーマルのいいところはそのままにシャープさだけをレベルアップ

ローダウンサスレベルのバネレートにベストマッチする

ノーマルのスタイリングでは満足できない人がローダウンをするというのは、すでに当たり前のこととなってきている。しかしそのほとんどは、純正ショックにとりあえずダウンサスをセットして、フォルムのみをカタチ作ろうという人のようだ。もちろん、ストリートメインでクルマを使っていて、ハードな走りをしないというのであれば、これで十分といえなくもない。しかし、純正ショックというのはあくまで純正スプリングにマッチするようセッティングされているものだから、バネレートが上がってしまうダウンサスをセットした場合には、減衰力が不足しがちになってしまう傾向がある。そこでオススメしたいのが、ノーマル形状のスプリングに対応したスポーツショックの装着なのだ。たとえばこのカヤバ・ニューSRスペシャルは、乗り心地面で大きな影響を与えるごく小さな衝撃をきちんと吸収してくれるため、乗り心地は純正ショックとほぼ同じレベルをキープ。そしてその減衰力特性は純正に対して伸び側180%、縮み側150%を実現しているため、ダウンサスの動きをしっかりと制御するという優れモノだ。

実際に純正スプリングにこのニューSRスペシャルをセットして試乗してみたところ、たとえば工事中の路面や飛び出したマンホールなどを約50キロで通過するときにも、スポーツショックにありがちなゴツゴツ感はまったくなく、するっと通り抜けることができた。またそこからペースを上げていくと、しっとりとしたサスの動きが徐々にシャープさを増していくため、純正サスにありがちなロール状態でのフワフワとした動きがキレイに抑えられている。もちろんステアリングの動きに対するレスポンスも純正以上だから、このままサーキットにいくのはツライとしても、ストリートメインであれば気持ちのいい走りが体感できる。それにプラスして、変に気を使わずに乗れるところもウレシイのだ。

本気で足回りを考える人に本気で作ったパーツで応える それがEST流サスチューン

サビずに飛び石にも強いステンレス製のアダプター

レース、ダートラ業界では知る人ぞ知る、車高調整アダプターの老舗、といえるEST（イーエスティー）。12年も前から、ノーマル形状のダンパーに被せるだけで車高調整式に変更できる、いわゆる「被せタイプ」を販売してきた。ではESTのアダプターはドコが偉いのだろうか？　それは、まずケースそのものがステンレス製であることだ。車高調整を長く使ったことのある人ならわかると思うが、ネジ切り部分が次第にサビてきて、ネジが思いのほか硬くなることがある。ステンレス製ならばサビる心配はないし、また鉄よりも硬い金属だから、飛び石によってネジ山がツブれることもない。そして、もうひとつの特徴は溶接せずに装着できること。溶接タイプだと、作業時にダンパーに熱を加えることになり、ダンパーの寿命が短くなるし、溶接部分がサビることもある。また溶接しないことで、ダンパーを買い換えてもまた使えるというメリットもあるわけだ。

ステンレスのネジ切り加工というのはかなり大変で、普通の旋盤ではできない。素材が粘るためで、それなりの機械（3500万円くらいするらしい）と刃が必要になるのだ。

車高調整アジャスターを装着してみる

冷間成形によって作られたネバりのあるスプリング

そして、ESTが誇るもうひとつの足回りパーツが、オリジナルのスプリングだ。

冷間成形によって巻かれたスプリングは、熱間成形によるものより、引っ張り強度が高くなるが、さらに素材そのものも通常使われる鋼材よりも硬いもの（シリコンクローム）を使っている。これにより、ヘタりも少なくしっかりとストロークするスプリングが出来あがったわけだ。クルマのスプリングは単純に垂直方向にストロークするわけではなく、走行中にはネジれながら縮む。そうなると数値の上でのレートがいくら高くても、このネジれに対抗できる反発力を持つスプリングでなければロールは抑えられない。逆に、ネジれに強ければ、それほど硬いレートのバネを使う必要がなくなり、乗り心地を犠牲にせずにコーナリング性能を上げることができる。そのための冷間成形なのだ。なお、ESTのスプリングはノーマル形状のダウンサスのほか、直巻きタイプ、ツインスプリング、ヘルパースプリングと、すべての乗用車に対応できるだけのラインナップを用意している。

車高調の高性能を
リーズナブルに手に入れるなら…

EST（イーエスティー）
車高調整アジャスターKIT

問い合わせ／イーエスティー☎0425・55・1553

車高調整アジャスターKIT
●アジャスターパイプ：6500円/1本（ストラット径/45φ・51φ・55φ）
●アルミアッパーシート：3500円/1コ（内径/60φ・65φ・70φ・75φ）
●アルミロアシート：2500円/1コ（内径/60φ・65φ・70φ・75φ）
●アルミロックシート：1500円
スーパーコイル
●スポーツダウンスプリング
☆81用 F/2.8キロ R/2.9キロ
☆90用F/5.2キロ R/3.5キロ
☆100用 F/6.0キロ R/3.0キロ

※レートはターボ用。価格はすべて共通で3万8600円。
その他スプリングについてはお問い合わせ下さい。

ワンオフスプリングもお任せ下さい

EST
寺田孝氏

どんなスプリングでも作ってしまうという「コイリングマシン（国内に2台しかない）」を持つESTでは、希望のバネレート、車高セッティングのできるスプリングを製作してくれる。ESTの寺田さんは「マークⅡクラスだと、ノーマルの直進安定性と乗り心地を確保したスプリングが要求されるでしょ？　だからウチではそんなに硬くはしていないけど、もし希望があれば、ワンオフで作りますよ、しかも特注料金ナシで」という、さすがスプリングのプロだ。

ストリートからサーキットまでカバーするタイヤなら…

ADVAN（アドバン） TNR045

問い合わせ／横浜ゴム　☎03・5400・4532

チューニングカーの走りを支える高性能タイヤ

サイズラインナップ

インチ	扁平率(%)	タイヤサイズ	タイヤ外径(mm)
18	35	265/35ZR18	643
	40	245/40ZR18	651
		235/40ZR18	647
17	40	255/40ZR17	639
		235/40ZR17	621
	45	245/45ZR17	652
		235/45ZR17	643
		225/45ZR17	636
16	45	215/45ZR16	596
15	55	195/55ZR15 84V	596

マークⅡのハイパワーを確実に引き出すためのトラクション性能を発揮

トレッドパターン、コンパウンド、構造など全てがチューニングカー向け

タイヤというのは、どれも同じように見えるかも知れないが、じつはそれぞれに性格がかなり違う。たとえば乗り心地重視のものもあれば、グリップ力重視のものもある、といった具合だ。しかしその性格付けにはある程度の余裕があるために、突き詰めていくと甘さを感じる部分が出てきてしまいがち。ところがこのアドバンTNR045は、純粋にチューニングカーをターゲットとしているため、そんな甘さはまったく感じられない。

チューニングカーというのは、フツーのクルマと比べるとパワーやトルクが強大で、しかもストリートはもちろんサーキット走行、ゼロヨンなど、クルマを使うステージが幅広い。そこでこのTNR045は、構造やトレッドパターンはもちろん、コンパウンドも新たに設定し直すことで、チューニングカーに最適なテイストを実現した。たとえばその構造は、強大なトルクがいきなり掛かってくるゼロヨンスタートにも耐えられるような高い剛性を実現していて、トラクションを上げるために空気圧を下げたとしても、よじれることなくきちんとトルクを路面に伝えてくれる。また、トレッド面で目立っている大きなブロックも、じつはGに対する剛性確保のための選択で、排水性のいいグルーブデザインとともに、どんな状況でもクルマをコントロールしやすいようになっている。

さらにコンパウンドは、ディスタンスの短いレース用をベースにしながら、距離を走るチューニングカーに合わせたものを新たに開発している。シリカを効果的に配合することで熱ダレに強く、しかも連続走行時の摩耗も抑えることができたわけだ。だからSタイヤのように通勤などに使うとあっという間に減ってしまった、なんていうことはない。それだけにハイパワーを誇り、ストリートからスポーティな走行までをも軽々とこなすマークⅡ系にとって、このタイヤはピッタリとハマるアイテムなのだ。

サーキット走行では、トラクション性能とグリップ力の高さが光っていた。もちろん、限界を超えてからのコントロール性にも優れ、ハイパワーFR車とのマッチングは最適だ。

ハードなサーキット走行後もトレッド面には、ブロックの飛びなどの大きなダメージは見られず、耐久性の面でも十分に合格点が出せるレベルだ。

トレッドパターン

TNR045のトレッドパターンは、大きめのブロックを主体としたパターンで、孤立したブロックを持たないデザインだ。トレッド溝の深さは5.5mmで、25%の溝面積によって、パターンのヨレを低減し、クイックなハンドリングと有効なトラクション性能を発揮する。

TNR専用コンパウンド

ストリートでの耐久性とサーキットでの安定した性能を両立するTNR専用コンパウンドは、カーボンやポリマーの配合を独自にチューニングしたもの。ハイレベルなグリップと発熱を抑えた固めの硬度によって、サーキットでも安定したラップを刻むことができる。

高剛性構造

各サイズごとに個別の設計がされているTNR045の構造は、ゼロヨンなどのスタート時に有効な接地特性を得られる高剛性を確保。サーキット走行でも、優れたコントロール性、直進安定性、トラクション性能を発揮、高速走行でも安定した走行を可能にしてくれる。

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

Footwork Parts Catalogue
フットワーク パーツ カタログ

エンジンのパワーを最大限に活かすには、バランスのとれたフットワークチューニングが必要不可欠だ。サスパーツやブレーキの効き具合によって乗り味はもちろん、クルマのポテンシャルまでもが大きく左右される。自分のクルマの仕様や走るステージに合わせて、いちばん効果を発揮できるパーツをじっくりと選びだそう。

※問い合わせ先はP236-237をご覧ください。

Suspension
サスペンション

サスペンションキット「エアフォルクケイ」
90 100

ブラケットはストローク量を変化させること無く、前後の車高を調整することが可能で、ショックアブソーバーは前・後4段調整式。レーシングドライバーによるテストを積み重ね、様々なシーンをシミュレートし、ステージごとにユーザーの要望に応えるキットだ。
●価格：19万8000円　●問：ケイオフィス

レイブファクトリードラッグサスペンション
90 100

独自のテイストによりゼロヨン走行向けにセッティングされ、さらに高速ロングツーリングや市街地走行でも疲れない乗り心地とハンドリングを充分確保。ゴツゴツ感を解消しながら、しっかりとした踏ん張りとしなやかさがハイレベルマッチングしている。
●価格：11万円～　●問：レイブファクトリー

ベルテックスサスペンションキット
90 100

減衰力からバネレートに至るまで全てを高次元でバランスさせた車高調整式キットで、ピロアッパーも付属。またバネレート、減衰力、ケース、ロッドに至るまでオーダーによるワンオフ製作もしているので、ユーザーライクな選択も可能だ。
●価格：22万5000円～　●問：サミットレーシング

DORF-R車高調キット
90 100

減衰力固定式のラムタイプを採用。クーリング性能に優れた超軽量フルアルミシェルケースとの組み合わせにより、高い剛性とバネ下重量の軽減を両立。またシングルチューブにする事で、大径ピストンによる表面積の拡大が放熱性を発揮する。
●価格：19万8000円　●問：ヤスDORF-R事業部

スポーツグレードサスペンション
100

構成パーツの素材に徹底してこだわり。ヘタリの少ない高張力SAE9245材コイルスプリングを採用。更にモータースポーツフィールドで得たノウハウを存分に生かす事で、レーシングサスペンションに近い精度でコンプリートしている。
●価格：28万円　●問：C-ONE モータースポーツ

RS★Rダンパーシステム
90 100

前後共に15段減衰力調整式で、ストローク量を確保するためにヘルパースプリングを備え、アッパー、ロアスプリングシート及びシートロックは軽量高剛性のアルミダイキャスト製法を採用。究極のストリートの足を目指して、経験とアイデアが詰め込まれている。
●価格：ピロアッパー付16万5000円、ピロアッパー無13万2000円　●問：ティエムシー

トラディション車高調キット
90 100

絶えず変化する路面データに対し要求される様々な要素を考査し、テストを繰り返すことで開発。スプリングバネレートや減衰力のベストなマッチングにより、ハードなスポーツ走行時の安定性と市街地走行時等の乗り心地が両立したキットだ。
●価格：26万円　●問：トラディション事業部

ファルコン車高調整キット
90 100

車の運動性能を決定する要素の一つであり、路面からのインフォメーションを伝える重要な役割を持つサスペンション。スポーツ走行時に求められる追従性と、ロングドライブでも疲労を感じさせない、快適な乗り心地をユーザーにもたらすぞ。
●価格：21万5000円　●問：Dスピード

クァンタムトライアルバージョン
100

サーキットからストリートまであらゆる条件下のテストを繰り返し、ユーザーのリクエストも取り入れて開発。妥協の無い性能の追求をするため、高精度ダンパーテスターを導入し、実車のままに動作チェックを行い、様々なニーズに対応している。
●価格：37万8000円～44万8000円
●問：トライアルプロジェクト

GET G-FIX Light
90 100

走行性能と乗り心地という相反するファクターの高次元での両立を目指して開発。減衰力&バネレートの変更はもちろん、ショックアブソーバーのシングルチューブも倒立または正立の選択が可能なので、愛車に合わせたベストチョイスをしよう。
●価格：フロント21万5000円、リア23万5000円
●問：ゲット

HKSハイパーダンパー
90 100

スポーツ走行に必要な追従性を追及しつつ不快なゴツゴツ感を解消した車高調キット。ストリートからサーキット走行まであらゆるステージに対応するスタンダード仕様に加え、ゼロヨン走行向けにセッティングされたドラッグバージョンもリーリスされている。
●価格：各17万8000円　●問：HKS

FUNCTION-S
90 100

プリロード独立調整タイプにより、スプリングを遊ばせず、ショックストロークを犠牲にすることなく車高調整が可能。フロント、リア共にアッパーマウントまでキット化され、[illegible]と、取り付け後の確実なセッティングが
[illegible]:24万5000円
[illegible]アドバンス　ジール事業部

サスキットforサーキット
90 100

トータルバランスが考慮されたサスキット。ドライバーの好みや走行ステージに応じて車高・減衰力を変化させることでステアリング特性や重心、コーナーウエイトなどを自在にセッティングできるのだ。特にサーキットでの使用が効果的。
●価格：17万5000円　●問：TRD

GABレボリューションストロークII
90 100

リーズナブルな価格で1人1人のドライバーに車高調というキットを味わってもらうというコンセプトのもとに開発。あらゆる走りのニーズに応えるために、調整式ショックアブソーバー&ヘルパースプリングが採用され、自由度のある幅広いセッティングが出来る。
●価格：14万円　●問：ウイングスジャパン

Cリング式車高調整ダンパー
90 100

世界トップレベルの品質と精度を誇り、信頼性の高いビルシュタインパーツをより多彩なドライバーの感性に近付けるため多角的な開発スタッフを集結。希望セッティングとスペックの提示により製品化するフルオーダーシステムが確立され、ニーズに応える。
●価格：16万円　●問：エナペタル

アジャスタブルスポーツサスペンション

90 100

高い信頼と実績を持つオーリンズのショックをベースに独自の味付けを施し、より幅広いニーズに対応。しっかりとした追従性により、アグレッシブなドライビングのサポートに加え、街乗り時等のしなやかさで快適な乗り心地も充分確保している。

●価格：27万8000円　●問：鈴鹿エスプリ

レボリューションダンパー

100

ストリートユースを大前提にセダンならではの快適な乗り心地にこだわり開発され、しかも本格的なスポーツ走行にも対応する贅沢な車高調整式。ジェントルで高級感あるフットワークを手に入れた愛車が、アグレッシブかつ大人の走りをアピールするぞ。

●価格：19万8000円　●問：HKS九州サービス

タイプRSダンパー

90 100

同社製タイプRAダンパーをベースに、減衰力伸／縮別調整機能の追加に加え、別タンクを追加してオイル容量を大幅にアップし、幅広いステージに対応可能なアルミ正立タイプ。サーキット走行を始めとする様々なシチュエーションで、ユーザーを確実にサポートしてくれるはずだ。

●価格：28万3000円　●問：テイン

レーシングギアJTC'N1サーキットダンパー

90前期 90後期

軽量で衝撃にも強いアルミニウムシェルと、超微低速バルブを採用した低フリクションのツインチューブダンパー。シェルケース下部のフランジで全長調整ができ、その調整幅は50mmとなっている。スプリングレートはフロント12kg/m、リア8kg/m。

●価格：23万7600円　●問：辰巳屋興業

FLT-A2

90 100

同社ラインナップ中、最大のオイル容量を確保し、減衰力の精度を大幅に向上。さらに減衰力調整は車種専用に設定し3段目を基準として、ハード側に25%ずつ2段階、ソフト側に25%ずつ2段階の調整幅を持たせ、走行状況に応じた減衰力の選択が可能だ。

●価格：20万7000円　●問：クロススポーツレーシング

FLT-2

90 100

単筒式ショックアブソーバータイプで、高圧ガスのガス室及びオイル室をフリーピストンで完全に分離させることにより、ガスがオイルに溶け込むエアレーションの発生を防止。また安定した減衰力と耐久性を確保するために、ショックのピストンバルブは大径化されている。

●価格：19万円～19万2000円　●問：クロススポーツレーシング

FLT-A1

90 100

同社製FLT-1をベースに、3段目を基準として、ハード側に2段階、ソフト側に2段階の計5段階の減衰力調整機能を備え、走行条件に適した設定が可能。更に各パーツを見直し、精度を極限まで高め、同時に耐熱劣化性を向上させた専用オイルもリリースされている。

●価格：19万円～19万2000円　●問：クロススポーツレーシング

アドヴォクス・スポーツ

100

高い操作性と乗り心地を備えた同社のサスペンション「アドヴォクス」の性能をよりシャープに仕上げたのがこの「スポーツ」。しかも価格は従来品より大幅に安くなっている。構造はシングルチューブでケースの素材は重量の低減にも貢献するスチール。

●価格：24万6000円　●問：トムス

N1WSダンパー

90 100

きわめて上質のフィーリングを目指し、大容量の単筒式ダンパーには最適な固定式減衰力が設定されている。新設計バリアブルレートスプリングと共に、優れた安定性能が限界域での粘りとコーナーのどこからでも踏んでいける抜群の追従性を発揮するのだ。

●価格：11万6000円　●問：アペックス

N1ダンパータイプR 99スペック

90 100

コンペティションフィールドで鍛え上げられたN1スペックが、ストリートステージをターゲットに路面フィールをダイレクトにステアリングに伝えるための減衰力特性及びスプリングレートを設定し、更に進化。ハードな走りへの適合と乗り心地が徹底的に追求されているぞ。

●価格：22万8000円　●問：アペックス

GT SPECC.

90 100

極限まで高められた走行性能と乗り心地、この相反する要求をフレキシブルに実現させるため、減衰力4段階調整式を採用。シビアなセッティングが要求されるサーキットから、快適性というファクターも要求されるストリートまで様々なシチュエーションに対応する。

●価格：21万8000円　●問：サード

SPEC-RM

90 100

ショック部分は曲げ剛性、放熱性に優れる倒立式を採用。車高調整はブラケットで、プリロードをロアシートでコントロールするタイプのため、緻密なセッティングが可能になっている。ウィッシュボーンタイプのケースは軽量なアルミ製となる。

●価格：15万9000円　●問：シルクロード

Coilspring

コイルスプリング

ウルトラローダウンサスペンション

90 100

見る者を振り返らせる程に精悍なローダウンフォルムを大胆に演出しながら、必要充分なストロークを確保し、アグレッシブな走りもサポート。ゴツゴツ感の無い、快適な乗り心地で、街乗りから高速ロングドライブまで出掛けるのが楽しみになるアイテムだ。

●価格：4万7000円　●問：プレイカーズ

アクティブダウンスプリング

90 100

最低地上高90mmにより徹底したローフォルムを演出しながら、安定した走りが重視され、バンプ時の適正なストロークを確保し、3連ショットピーニングにより耐久性も飛躍的に向上。厳密な品質管理のもと、素材にはSAE9254/MHTが使用されている。

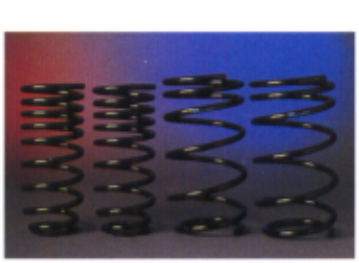
●価格：4万3000円　●問：エスペリア

DCカンパニーオリジナルスプリング

90 100

安定した走行に必要十分なストローク量と耐久性を確保しながら、スポーティで、スピード感あふれるローダウンシルエットを演出。実車装着＆実走テストからのデータをフィードバックする事で、スタイリングとパフォーマンスが両立している。

●価格：4万4000円　●問：DCカンパニー



SDRスプリング

90 100

スポーティで、適度なローフォルムを生み出す「ストック」と、ローフォルムをより強調する事で、スパルタンな印象を与える「ダウンストック」。様々な技術と試験を繰り返すことで耐久性がアップし、また遊びの無い自由長によって理想の走りと乗り心地を実現する。

●価格：3万9000円　●問：プロフ

ベステックスストリート用スプリング

90 100

1台1台テストを繰り返し、車両の持つポテンシャルを最大限に引き出すことを目的に開発。シリコンクロム鋼オイルテンパー線（SWOSC-B）を主素材に使い、高度な技術と徹底した品質管理により、ばらつきを抑え、十分な耐久性も確保した。

●価格：5万4000円～5万7000円　●問：ベステックス

RS★Rローダウンフォルム

90 100

ノーマルスプリングに対しバネレート約30%アップで車高は40mmダウン。最新の連続ショットピーニング機が、スプリングの表面層にのみ塑性加工を施し、表面層に圧縮の残留応力を与える事で、耐久性を飛躍的に向上させる。更に総体塗装により耐腐食性も向上した。

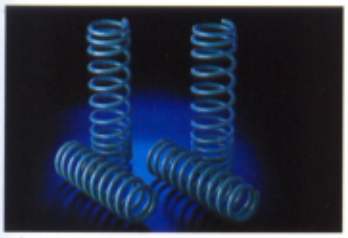
●価格：各3万9600円　●問：ティエムシー

トラディションオリジナルダウンサス

90 100

幅広い仕様に対応し、高いバネ定数とリバウンドストロークを両立させるために不等ピッチ＆テーパーコイルを採用。安定した走りと快適な乗り心地を実現しながら、ビジュアル面でも適度なダウン量でシブミの効いたスタイルをプロデュースする。

●価格：4万5000円　●問：トラディション事業部

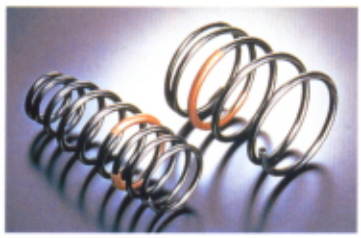


スーパーバリアブルダウンサス

90

オリジナル設計による可変バネレートは、街中ではソフトに、コーナリング時はハードにと、走行状況に対応して変化。フロントマイナス50mm、リアマイナス45mmの美しいローフォルムで、へたらない、遊ばない等機能性を満載したダウンサススプリングだ。

●価格：4万3000円　●問：アルテア



WJRローダウンスプリング

90 100

スタイルと乗り心地を両立させるために、不等ピッチやテーパーコイルをより効果的に設定した車種別専用設計。車両の過重特性を解析し、前後のバランスの取れたダウン量と、厳重な熱管理による成形工程により、ヘタリの少ない高耐久性も獲得している。

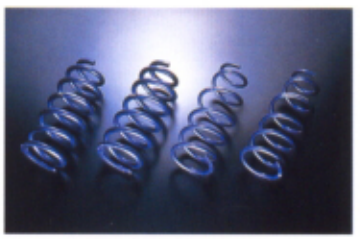
●価格：2万4000円～2万6000円
●問：オートバックスセブン

ローハイトスプリング

100

高品質な素材と熱管理の行き届いた製造工程により、抜群の耐久性を、蓄積されたデータとその分析により安定性とグッドバランスなダウン量を獲得。ハードなスポーツ走行を確実にサポートする機能性と洗練され精悍なスタイルを兼ね備えている。

●価格：2万5600円　●問：スタイルテック



ストリートダウンスプリング

90

純正ショックアブソーバーの性能を引き出すべく、走行テストを繰り返し、車両に応じたバリアブル（可変）レートを設定し、走行性能と乗り心地を両立。シリコンクロム鋼オイルテンパー線を主に使い高耐久性を実現し、改造車検に必要な強度検討書も用意されている。

●価格：5万7000円　●問：サード

スタビリティプラス

90 100

ノーマルスプリングをベースにレースシーンで培われたデータとノウハウをフィードバックして開発。テスト&トライを繰り返すことでベストなバネレートと、車高が設定され、ロール剛性＆姿勢変化の向上により、トラクションを確実に伝達する。

●価格：4万2000円　●問：セルモスポーツ

スーパートラクションスプリング

90 100

ターボ車とNA車用の2種の設定があり、それぞれ特性に合わせた専用設計により、スタイリングとステアリング特性がハイレベルにマッチング。もちろん快適な乗り心地も実現し、街乗りから高速道路におけるロングドライブでも、疲れを感じさせないぞ。

●価格：各3万9000円　●問：ブリッツ

GTスペックサスペンション

90 100

スポーツ走行のハンドリングを高めるためにスプリングばかりでなく、アクティブな設定を可能にするバンプラバーとバッカーを装備。バッカーによりバンプラバーとショックアブソーバーのクリアランス（ストローク）を変え、スタア特性をお好みでセッティングしよう。

●価格：4万2000円～5万2000円　●問：アペックス

JAM驚異のスーパーブレーキパッド

100

低温域から絶妙なタッチと効きを発揮し、ストリートから走行会までオールラウンドに対応する「タイプSR」と、高温域での耐フェード性をさらにアップし、限界時のコントロール性も抜群の「タイプRC」。更にランニングコストを抑えるべく、低価格も実現している。

●価格：タイプSR1万4000円、タイプRC1万7000円
●問：ジャムレーシング

トムスブレーキパッド・PFC

100

F1からヒントを得た、新素材のパッド。軽い踏力で思いのままの制動力を実現できる秘密はカーボンメタリックにある。ローターの温度域は常温から500℃。サーキットでの激しいアタックにもフェードしない耐久性を誇っている。

●価格：2万5000円　●問：トムス

エンドレス　ブレーキパッドタイプCC-M

90 100

スーパーツーリングやGTカーなどのレーシングフィールドで実戦テストを繰り返してきたセラミックカーボンメタルパッド。放熱効果の高いセラミックをバックプレートに溶射し、耐熱塗装も施し、セミメタル特有のカッチリしたブレーキタッチを生み出す。

●価格：フロント2万7000円～3万2000円、リア2万7000円～3万円　●問：エンドレスアドバンス東京営業所

エンドレス　ブレーキパッドタイプNA-R

90 100

サーキットで性能を発揮するためローター適正温度域は300～800℃と高温域を重視して設計。また曲がるためのブレーキとして、コントロールの幅を大きく取り平均摩擦係数は0.3～0.4と比較的小さく設定され微妙なペダル操作を確実にブレーキに伝える。

●価格：フロント2万5000円～、リア2万3000円～
●問：エンドレスアドバンス東京営業所

エンドレス　ブレーキパッドタイプCC-S

90 100

同社製CC-Mのセラミックカーボンメタル材をベースにし、ストリートでのハード走行を最優先したセミメタル系で、中高温域の性能が考慮され高い制動力を発揮。また鳴きや粉塵ばかりでなく消耗度も最小限に抑え、楽しくそしてスポーティに走るために仕上げられた。

●価格：フロント2万3000円～2万4000円、リア2万2000円～2万3000円　●問：エンドレスアドバンス東京営業所

エンドレス　ブレーキパッドタイプNA-S

90 100

スポーツパッドとしては極めて低い70℃からハード走行をした場合の450℃までワイドなローター適正温度域を与えられ、ストリートで重要な初期制動力にも抜群のレスポンスを発揮。初心者から上級者まで、あらゆる走りに対応するユースフルアイテムだ。

●価格：フロント1万9000円～、リア1万8000円～
●問：エンドレスアドバンス東京営業所

エンドレス　ブレーキパッドタイプNA-M

90 100

メタル成分の添加を最小限にする事で、摩擦粉の固着を防止し、またローターへの攻撃性も抑える事により、ローター摩擦粉も低減。初期制動力を兼ね備えながら、各温度域まで摩擦係数の変化量が少なく、踏力に応じ安定した制動力が得られる。

●価格：フロント2万3000円～、リア2万2000円～
●問：エンドレスアドバンス東京営業所

エンドレス　ブレーキパッドタイプNA-Y

90 100

50～350℃というストリート走行をカバーするには十分なローター適正温度域を持ち、また少ない踏力でのブレーキフィーリングを重視。ハードブレーキングが繰り返されることの少ない一般道ではキビキビしたドライビングや軽いタッチのブレーキングが楽しめるぞ。

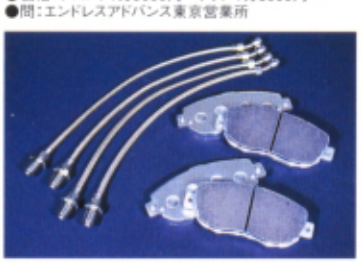
●価格：フロント、リア各1万3000円～
●問：エンドレスアドバンス東京営業所

エンドレス　ブレーキパッドタイプMA45

90 100

ディスクローター温度が350～830℃の間で優れたブレーキコントロール性、耐磨耗性が得られ、安定したブレーキング性能を発揮するレーシングパッド。オーストラリアツーリングカー選手権等ビッグレースで高い評価を受けているプラグシップモデルだ。

●価格：フロント1万5000円～
●問：エンドレスアドバンス東京営業所



ベルテックス　ブレーキライン&ブレーキパッド

90 100

ブレーキラインは耐久性に優れたSUS303ステンレススチールフィッティングにSUS304ステンレスワイヤーブレードを採用。パッドはドリフト向けのタイプA、実戦テストから生まれたフルメタルのタイプB、オールラウンド対応のタイプCの3種が揃っている。

●価格：ブレーキライン1万9800円、パッドタイプA　2万円、パッドタイプB　2万8000円、パッドタイプC　2万4000円　●問：サミットレーシング

C-ONEブレーキパッド

100

強い制動力を持ちながら、冷えた状態でも安定したブレーキ能力を得るため、カーボンセミメタルとノンアスベストタイプのメリットを素材のコンポジットによりゲット。ハード走行時の減速させるための制動力はもちろん開発的な制動にも効果抜群だ。

●価格：フロント3万円、リア2万8000円
●問：C-ONE モータースポーツ

Dスピード No.1ブレーキパッド

90 100

多くのテストを積み重ね、車両の持つポテンシャルをフルに生かすために開発され、ハードなスポーツ走行による中高温域の性能を重視し、安定した制動力を発揮。最高速専用の「D-3」、ゼロヨン専用の「D-4」の2タイプがラインナップしている。

●価格：フロント、リア各2万8000円
●問：ディースピード

Brake System
ブレーキ・システム

トライフォースブレーキパッド

90

摩擦材にレース用ブレーキパッドの主流になっているハイパーカーボンを採用し、ローター表面にカーボン皮膜を形成することにより、低温から高温まで安定した制動力を獲得。思い切ってアクセルを踏み、攻める事が楽しみになるブレーキパッドだ。

●価格：フロント2万7000円、リア2万6000円
●問：トライアルプロジェクト

ウェッズレブスペック

90 100

耐フェード性、耐久性、鳴き防止等をバランスよく向上させる複合ブレーキパッド技術を採用したブレーキパッド。ノンアスベスト材にセラミック&メタルコンポジット摩擦材を埋め込み両素材の特徴を合わせ持ち、幅広い条件下で高いコントロール性能を発揮する。

●価格：フロント1万8000円、リア1万7000円
●問：ウェッズ

プログレッションブレーキパッド

90 100

ノンアスベスト系摩擦材「ZERO」、幅広いローター適正温度の「STREET」、セミメタル特有の剛性感を持つ「HARD」、コントロール性に重点を置いた「CIRCUIT」の4種。●価格：ZERO、STREET　1万9000円～2万2000円、HARD　2万2000円～2万4000円、CIRCUIT　2万3000円～2万5000円

●問：エンドレスアドバンス　ジール事業部

サードブレーキパッド

90 100

効きを最優先に開発され、安定した高い制動力を備え、適正温度域100～600℃によりストリートからサーキットまで幅広く対応する「タイプA」より耐摩耗性を高め耐久レースなどの過酷な条件下でも高い性能を発揮する「タイプC」の2種がラインナップ中だ。●価格：タイプAフロント2万1000円、リア1万8000円、タイプCフロント2万4000円、リア2万1000円　●問：サード

Rizブレーキパッド

90 100

カーボン素材採用のセミメタルスポーツパッドで、ハイパフォーマンスをごく自然なフィーリングで発揮する「800」、高い信頼性とフィーリングで応えるスーパーストリート「600S」、初期タッチから高い制動力のストリートパッド「SP500」の3タイプが発売中だ。

●価格：「800」2万9000円、「600S」1万5000円、「SP500」1万2000円　●問：リズ

GTスペックブレーキパッド

90 100

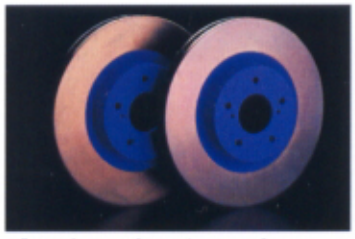
ストリートでの常用が前提の使いやすさと、安全性を追求し、さらにワインディングやショートサーキットなどの連続的なハードブレーキングにも耐える高いフェード性を備える。0℃付近からの安定した初期制動を発揮しながら上限は650℃という高温域まで対応している。

●価格：フロント1万6000円、リア1万4000円
●問：アペックス

ブレーキパッド「C611」「S639」

90 100

レーシングマシンに採用されているカーボンブレーキシステムの理論をストリートにフィードバックした「TYPE-C611」。あらゆるドライバーに対応すべく開発され、低温域から高温域まで常に安定したパフォーマンスを発揮する「S639」がラインナップ中だ。　●価格：C611　フロント2万5000円、リア2万3000円、S639　フロント2万3000円、リア2万1000円　●問：セルモスポーツ



ディスクローターベーシック

90 100

ディスクローターが消耗していてはどんな高性能パッドでも本来の性能を発揮するのは難しい。ブレーキをトータルで考え、最上級のストッピングパワーを引き出し、安定したパッド性能を発揮させるため、特殊熱処理と、エンドレスブルーの耐熱塗装が施されている。

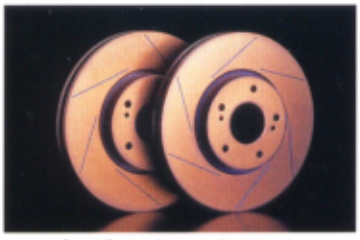
●価格：フロント2万5000円　リア1万8500円
●問：エンドレスアドバンス東京営業所

スリットブレーキローター

100

高性能スポーツパッドの性能を充分に引き出すために、ローター表面のスリットがクリーニング効果を発揮し、パッド面のダストを無い状態に保つ。最も効果的なスリット形状を検討し、スポーツ走行にも対応するローターとして、リリースされている。

●価格：4万円　●問：C-ONE モータースポーツ

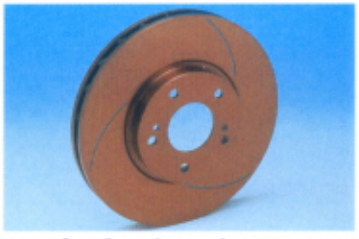


スーパーディスクローター STRAIGHT-6

90 100

ブレーキパッドの潜在能力を効果的に引き出すリバース回転のロングスリットを採用し、更に特有のシェービング効果で抜群の制動効果を生み出す。また特殊熱処理を施すことで、ローター成分の安定化を図りヘアクラックの発生を抑制している。

●価格：4万9000円　2枚1セット
●問：エンドレスアドバンス　ジール事業部

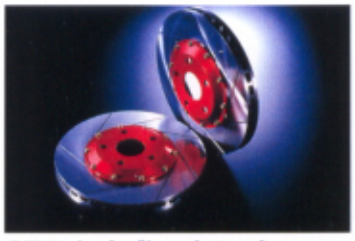


スーパーディスクローター

90 100

熱処理によりローター材質を安定化させ、ヒートクラックが入りにくく高温域での使用が可能。さらにスリット形状を曲線とし、角度を考慮した上で左右それぞれに回転方向を設定する事で、ペダルフィーリングが向上し、ジャダーの出にくい形状となっている。

●価格：4万2000円　2枚1セット
●問：エンドレスアドバンス　ジール事業部

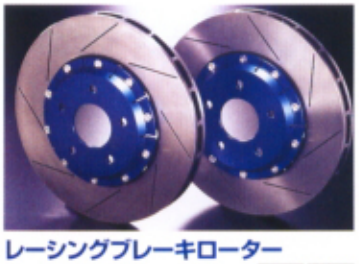


GTスペックブレーキローター

90 100

ジュラルミン製のベル部と鋳鉄製のローターを独立させ、全体重量を15～25%軽量化した純正サイズの完全置き換え型ローター。またローター部の不等ピッチスリットがパッド面を常にクリーンに保ち、フェード後に効きを悪くする酸化被膜の除去にも貢献する。

●価格：6万2000円　●問：アペックス



レーシングブレーキローター

90 100

レースシーンよりフィードバックされたテクノロジーにより開発されたツーピースローータータイプで、冷却性&耐久性の追求に加え、軽量化を図りベルハウジングにはアルミ材を採用。バネ下重量の軽減により路面追従性が高められ、シャープなハンドリングを生み出すぞ。

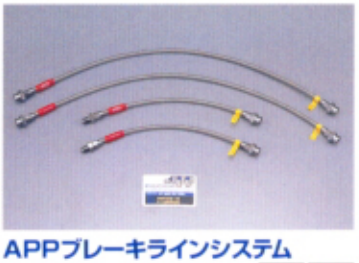
●価格：7万8000円　●問：セルモスポーツ

Rizオールステンレスブレーキライン

90 100

耐錆製、耐久性に優れたSUS303ステンレススチールフィッティングとSUS304ステンレススチールワイヤーブレードに加え、引き抜き成形のテフロンホースには油圧伝導ロスの少ないPTFE系を採用。ハイレスポンスとグッドフィーリングを体感できるぞ。

●価格：1万9800円　●問：リズ



APPブレーキラインシステム

90 100

硬いテフロンチューブをステンレスで編んだメッシュで巻き、更にPVCクリアコートを施した構造により高い圧力がかかってもほとんど膨張しない。ペダルを踏んだ時の力をそのままダイレクトにキャリパーに伝え、タッチフィーリングを格段に向上させる。

●価格：スチールタイプ1万8000円、ステンレスタイプ2万5000円　●問：銀功物産

スフィーダブレーキラインシステム

90 100

テフロンチューブは高耐圧性が要求される航空機用に開発された最高級グレードのPTFE系を採用し、ステンメッシュ部分はSUS304の材質と線形編み方にまでこだわった品質。ホース本体にはPVC系のクリアコートを被覆させ、摩擦や損傷を防いでいる。

●価格：2万7500円　●問：銀功物産

ハイパフォーマンスブレーキキット

90 100

下りを制し、攻めのブレーキングを実現させるブレーキキット。大径化したロータにはオリジナル4本スリットが入り、クリーニング効果を得られる。新開発の専用ノンアスベストパッドとのマッチングも絶妙で、確実な制動力を得られる。

●価格：[illegible]円　●問：TRD

APレーシングブレーキキット

90 100

ナイトベイジャーのAPレーシングブレーキキットはトータルでブレーキ性能をアップさせることができるキット。パッド、ローターなどの相性が第一に考えられて作られているから、トータルで高いコントロール性を得られ、スポーツ走行での激しいブレーキングでも高い耐久性を期待できる。

●価格：24万8000円　●問：ナイトベイジャー

Other Footwork Parts

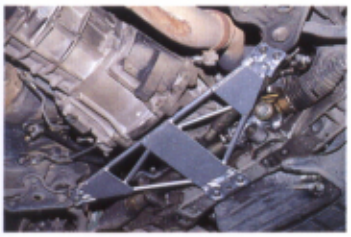
汎用パーツ

80ブレーキ取り付けナットキット

90 100

なんと90、100系に80スープラの17インチブレーキを移植できるのが、ナイトベイジャーの80ブレーキ取り付けナットキットだ。これがあれば比較的手軽に移植することができて、幅広いキャパシティを持つ17インチブレーキの制動力を手に入れられる

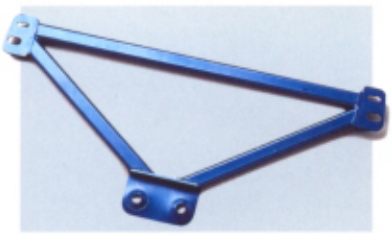
●価格：フロント1万2800円、リア3万6800円
●問：ナイトベイジャー



メンバーサポート

90 100

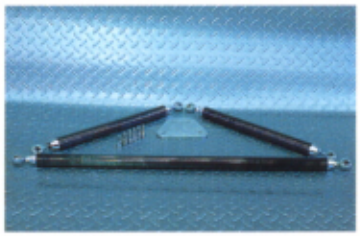
ノーマル車にも装着されているメンバーサポートを更に強化することでボディ剛性が格段に向上。カウンター時のマシンコントロール性が格段に向上し、ターンイン時のノーズもよりクイックになった愛車で、コーナーを攻めて、スポーツ走行をアピールしよう。
●価格：純正下取有1万2000円、純正下取無1万8000円 ●問：サミットレーシング



メンバーサポート

90 100

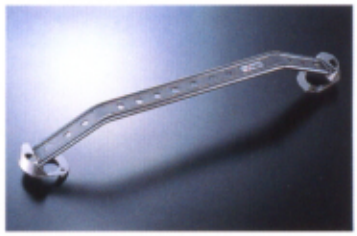
純正パーツからボルトオンで交換装着可能なメンバーサポートは、ボディ剛性やステアリング剛性をさらに高めてくれるアイテム。パイプ形状はオーバルで強度も高く、コーナリング時のアライメント変化なども確実に抑制できる。
●価格：1万3000円 ●問：シルクロード



カーボンロアアームスティフナー

100

鉄プレス品のノーマルに代わってカーボンパイプとピロボールをふんだんに使用し、タワーバーとの併用によって、コーナーをいくつか曲がれば体感できる程にボディ剛性がアップ。更にビジュアル面ではカーボン素材がスパルタンなレーシングイメージを演出する。
●価格：4万5000円 ●問：マルカヒルズプロダクツ



タワーバー

90 100

エンジンルームの剛性をアップするのに欠かせないのがタワーバー。これを付けることによってボディのよれやゆがみを防ぎ、エンジンから出力されるパワーを逃さずタイヤに伝えることができる。ハンドリングがリニアになるという利点もある。
●価格：2万6000円 ●問：TRD

リアクロスバー

90前期 90後期

走りを追求すると、どうしても突き当たるのが剛性の問題だが、ストラットタワーバーでは解消できないボディ中央部の剛性アップを可能にしてくれる。またロールバーのように後部座席の乗員スペースを犠牲にすることもなく、取付もいたって簡単。
●価格：3万2000円 ●問：ドゥーラック

ストラットタワーバー

100

量産車ベースのモータースポーツ参戦を続け、本来のハンドリングを損なわないボディ補強データを蓄積。剛性を確保しながら軽量化も図れるオールアルミ製で、ハードコーナリング時のネジレを減らし、シッカリ感のあるハンドリングを実現する。
●価格：4万8000円 ●問：C-ONE モータースポーツ

フロントタワーバーフラットタイプ

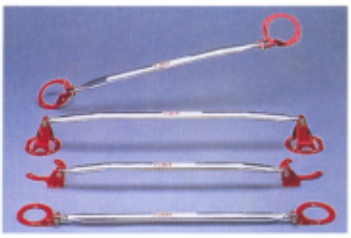
90 100

素材にアルミを使用し、スチール製と同強度ながらより軽量で、剛性、ステアリング、レスポンスの向上と申し分無しの合成アップパーツ。また眩しく光るオーバルパイプがエンジンルームにインパクトを与え、スポーツ走行を想像させるぞ。
●価格：2万3500円 ●問：マインズ

HKS関西フロントタワーバー

90 100

数々のレースシーンからフィードバックしたデータに加え、選び抜かれた素材と熟成された技術により確実にボディ合成をアップ。コーナリングでのネジレを減らす事で、安定したコーナリングを実現し、もちろんファッショナブルなドレスアップパーツとしても活躍する。
●価格：1万8000円 ●問：HKS関西



GABストラットタワーバー

90 100

ジオメトリーを正確に保持して、確かなハンドリング、すばやい反応を引き出すために欠かせないストラットタワーバー。軽量高剛性アルミ素材を採用と共にステー部分が確実な装着を可能にする等、機能性と扱いやすさが考慮されているボディ補強パーツだ。
●価格：1万8000円 ●問：ウイングスジャパン

カーボンストラットタワーバー

90 100

シャフト本体に強靭かつ圧倒的な軽量性を誇るカーボン材を採用し、またブラケット両端部とカーボンシャフトとのジョイント部、及びその両端部にはレッドアルマイト処理を施した高強度アルミ材を使用。ファッショナブルなスタイルに機能性がタップリのタワーバーだ。
●価格：2万8000円 ●問：アペックス

レボリューションタワーバー

100

足回りの合成を向上させる事で、歪みを抑えサスペンション本来の性能を発揮させると共に、シャープなハンドリングを実現し、コーナリング性能も大幅アップ。もちろんビジュアル面でもエンジンルームを特徴付け、ドレスアップパーツにも大活躍してくれる。
●価格：1万8000円 ●問：HKS九州サービス

RT-40リヤタワーバー

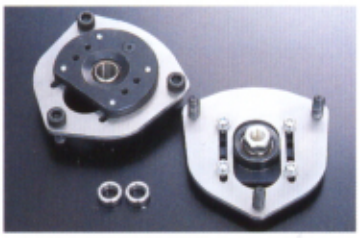
90 100

φ40のアルミパイプで作られた、ロールバーのようなリヤタワーバー。ロールバーを組むほどではないけどボディ剛性は欲しい、と悩むオーナーにオススメだ。効果的にボディのよれを防ぎ、確実にハンドリング性能を向上させる。乗り降りの時にも邪魔にならずにスパルタンなムードにしてくれるパーツだ。
●価格：3万8000円 ●問：ナイトペイジャー

ジュラルミン製ワイドトレッドスペーサー

90 100

ジュラルミンA2017S材の中でも純国産にこだわることで、抜群の強度を確保し、装着すればタイヤ&ホイールをフェンダーぎりぎりまで出すことができ、ファッショナブル。またトレッド幅が広くなることでコーナリング性能のセッティングも可能になる。
●価格：1万9000円～ ●問：KSPエンジニアリング



ピロアッパーマウント

90 100

キャンバー角の変更等、幅広いセッティングが可能になる。直巻きサス専用で、アルミ製とスチール製、車高調整式スチールと3タイプの設定があり、ニーズに合わせたベストチョイスで、愛車のパフォーマンスアップをしてくれるお役立ちアイテムだ。
●価格：1万8000円～2万5000円
●問：KSPエンジニアリング

ベガピロテンションロッド

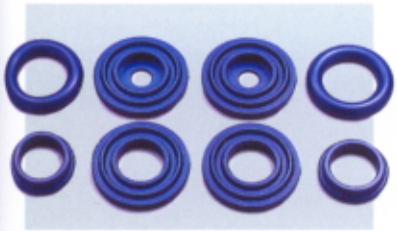
90 100

走り込むと劣化してヒビ割れる事もあるノーマルのテンションロッドにピロを使用する事で、ダイレクトな作動を実現し、走行中のアライメント変化を抑えハンドルレスポンスが大幅アップ。クイックでシャープなステアフィールが味わえるアイテムだ。
●価格：5万2800円（ノーマル下取り） ●問：ベガ

ベルテックスピロテンションロッド

90 100

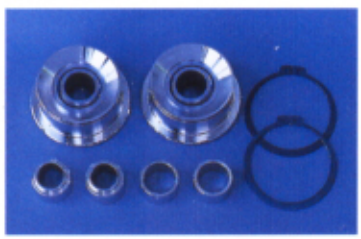
ややグニャグニャ感のある純正テンションロッドに、NMB製ピロボールにより信頼の耐久性を備え、前後方向のアライメント変化を抑えることで、ステアリングレスポンスが大幅に向上。ダイレクトなハンドリングを生み出し、スポーツ走行を楽しませてくれる。
●価格：下取有3万9800円、下取無4万9800円
●問：サミットレーシング



メンバーリジッドカラー

90 100

ジュラルミン製のメンバーリジッドカラーは、純正リアサスペンションマウントに使用されているゴム製のブッシュと交換することにより、加速・減速や、コーナリング時のダイレクト感を高め、トラクションを大幅に確保してくれる。
●価格：[illegible]0円 ●問：シルクロード



ピロテンションブッシュPRB-090

90 100

ノーマルのテンションロッドに打ち込まれているゴム製のブッシュをピロ化するアイテム。コーナリング時など、ステアリングを切り込んだときに、キビキビとした操舵感を味わうことができる。ステアリングフィールのダイレクト感を高めたい人にオススメ。
●価格：3万9000円 ●問：シルクロード

ネガティブアッパーアーム

90 100

ネガティブになりすぎてステアリングレスポンスが悪化したり、コーナーでの限界が低下した時等にキャンバー角を矯正することで、ポジティブよりに変更。最適なセッティングに導けば愛車のコーナリング性能がグッとアップし、走りの楽しみが倍増するぞ。
●価格：6万8000円 ●問：Dスピード

スタビライザー

引き抜き鋼管を使用した中空モノコック構造で、軽くしかもハードにロールを制御。ブッシュにはスタビ特性をシャープに伝達する強化ゴムを採用し、ストリートに合わせて入念な端末処理、ハードコーティング等、こだわりの仕上がりとなっている。
●価格：フロント4万9000円、リア4万8000円
●問：ウイングスジャパン

CONTENT UPLOADED BY Cisco Cent

Alles CREATE

DISTRIBUTOR / ALLES CREATE Co.,LTD
855-1 KAWAMUKOU-CHO, TSUZUKI-KU, YOKOHAMA-SHI, KANAGAWA 224-0044
TEL 045-470-2888　FAX 045-470-2886
HOME PAGE　http://www.Alles-CREATE.co.jp

100 90/80 MARK II

MARK II QUALIS

ヨーロピアンをさりげなく…纏おう。「グリフィン」エアロシリーズ。

GRIFFIN

EUROPEAN AERO STYLE

機能とヨーロピアンイズムを感じさせるハイセンスなスタイリングを高次元で調和させたエアロスタイル「グリフィン」。仕上げにこだわり、純正パーツと同等のクオリティを確保。

FRONT SPOILER（FRP製/未塗装）※M/C前のみ	¥46,000
FRONT GRILLE（FRP製/未塗装）	¥19,000
SIDE STEP（FRP製/未塗装）	¥56,000
REAR UNDER SKIRT（FRP製/未塗装）	¥44,000
REAR WING（FRP製/未塗装）※MARK Ⅱのみ	¥46,000

MARK II

このダンディズムを身に纏え…。「ヴィ・スペック」エアロシリーズ。

V-SPEC GROUND EFFECTS

BODY STYLING PARTS & EXHAUST SYSTEMS

V-SPEC HOME PAGE　http://www.V-SPEC.co.jp/

力強さとダンディズムを感じさせるエアロスタイル「ヴィ・スペック」。駆る者の主張を漂わせ、見た者の目に焼き付くインパクトのあるスタイリングを実現する。

FRONT SPOILER（FRP製/未塗装）※M/C前のみ	¥45,000
FRONT GRILLE（FRP製/未塗装）	¥25,000
SIDE STEP（FRP製/未塗装）	¥48,000
REAR UNDER SKIRT（FRP製/未塗装）	¥42,000
REAR WING（FRP製/未塗装）	¥45,000
ROOF SPOILER（FRP製/未塗装）	¥48,000

80 & 90用ルーフスポイラーの設定有り

ROOF SPOILER for 80 & 90（FRP製/未塗装）	¥48,000

GLAD

High Quality Brake System

HIGH PERFORMANCE BRAKE SYSTEM

このパフォーマンスは…並じゃない。「グラッド」ブレーキシステム。

TYPE YS : ENTRY-SPORTS PAD
ローター適正温度域を0～400℃に設定し、ストリート走行を十二分にカバー。もちろん、鳴き・ブレーキダストによる汚れも抑えた、ストリートに最適なブレーキパット。
フロント用　¥13,000　リア用　¥13,000

TYPE NS : STREET-SPORTS PAD
パットの粉塵による汚れや鳴きを抑えながら、ノーマルブレーキパットを上回るパフォーマンスを発揮。もちろんローターへの攻撃性も抑えられ、耐久性にも優れる。
フロント用　¥18,000　リア用　¥17,000

TYPE NR : SUPER-SPORTS PAD
ノンアスタイプのブレーキパットながら、ハードユースにも対応するマルチスポーツタイプ。初期制動力と奥でのコントロール性を高次元でバランスさせ、ストリート～ワインディング、サーキットまで幅広くカバー。
フロント用　¥23,000　リア用　¥22,000

TYPE CR : CIRCUIT-SPORTS PAD
サーキットユースを前提に開発されたカーボンセミメタルタイプ。レースシーンで必要とされる優れたコントロール性と絶対的な効きを合わせ持つ。サーキット走行専用のハイパフォーマンス・ブレーキパット。
フロント用　¥26,000　リア用　¥24,000

TYPE Guy Guy : DRIFTERS PAD
ドリフト専用に開発されたリア用ブレーキパット。初期制動力を高めるとともにロックコントロール性を重視し、摩擦変化を容易にできるようセッティング。
リア用　¥15,000

GLAD SLIT ROTOR
独自のスリット形状は、角度、本数、深さ、制動力はもとより不快なジャダーや音鳴までを大幅に低減させつつ、ブレーキパットの摩擦材表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、ハードな走行時におきる高温域でのヒートクラックの発生を最小限に抑制。ノーマルサイズのため、加工することなく取り付け可能。ノーマルパットからスポーツパットまで幅広く対応。
受注生産

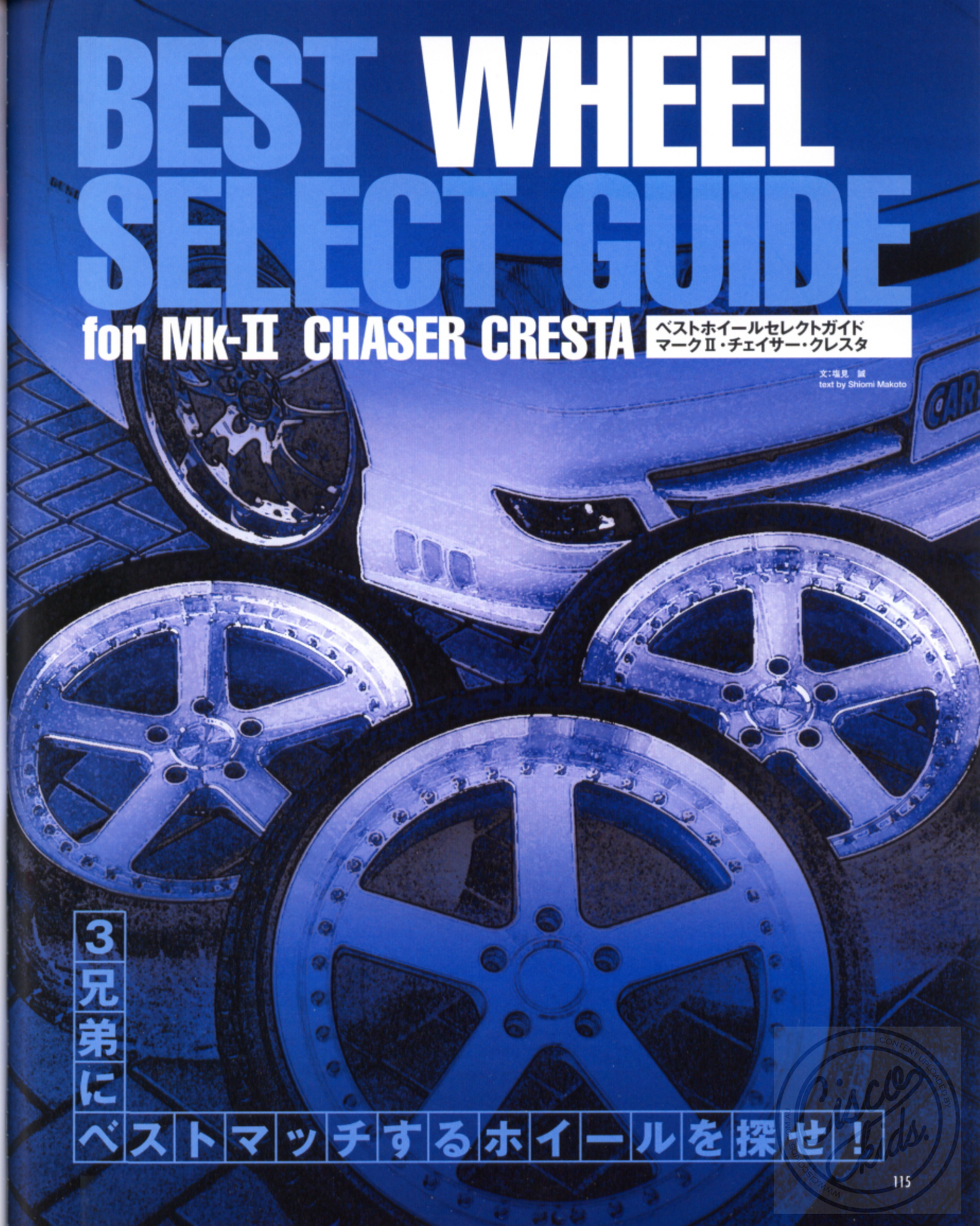
LUB-PROVE DOT 4 SPECIAL : BRAKE FLUID
JIS K 2233 4種と、SAE J1703、FMVSSNo.116DOT4の規格をクリアーし、DOT4の規格であるドライ沸点230℃、ウェット沸点155℃を大幅に上回る高沸点、ドライ沸点285℃、ウェット沸点188℃を実現しました。モータースポーツユースはもちろん、スポーツ走行からストリートまで幅広く使用できる高い耐久性も確保。
1L　¥3,300

BEST WHEEL SELECT GUIDE

for Mk-II CHASER CRESTA

ベストホイールセレクトガイド
マークⅡ・チェイサー・クレスタ

文:塩見　誠
text by Shiomi Makoto



3兄弟にベストマッチするホイールを探せ！

ホイール基礎講座

ドレスアップ路線を目指すにしろ、走り屋を目指すにしろ、基本はまずホイール交換。そこで、これだけは押さえておきたいホイールの基礎の基礎をまずは押さえておこう!

ホイール交換のその前に…

他人と同じクルマに乗りたくない、というのは人情だ。たとえば知り合いがあるクルマを買ってしまうと、ホントはそのクルマが好きなのにあえて別の車種を選んだりする人もいるくらいだもんね。ところが、街中を走っているとどうしても自分と同じクルマが目に付いてしまうものだ。いくらボディカラーが違っていたとしても、なぜか同じフォルムというのは悔しくて、ウチのクルマのほうが新しい、とかっていう具合に、どこかしらに違いを見つけようとした経験はだれにでも覚えがあることだろう。こんなのハタから見ればどうでもいいようなのかもしれないけど、オーナーにしてみたら大きいんだよな、結構。

とくにマークⅡ系は販売台数が多いだけに、そういう思いをしている人は多いはず。そこで手軽に個性をアピールする手段としてオススメしたいのが、ホイールの交換なのだ。クルマというのは、ボディデザインだけではなくホイールのデザインや大きさも込みでイメージがカタチ作られているものだから、単にホイールを換えるだけでもかなり大きなイメージチェンジ効果が得られる。しかもここは規格化されている部分なので、単純に交換するだけであれば、特別に難しい作業が必要となるわけでもない。その上このホイールは、各メーカーからさまざまなデザインのものがリリースされているから、他人と違ったイメージを造り出すことが比較的簡単にできる。つまりこのホイール交換というのは、ある程度のお金があれば、だれもがすぐに実行できるドレスアップメニューということなのだ。

しかし、なんにでもウラ話があるように、このホイール交換にもカッコよく見せるためのノウハウというのが存在している。単純にノーマルホイールと同じサイズのものをセットしただけでは、あまりアピール度が高くならない。ドレスアップメニューの中で一番手軽なのに、実は奥が深いということが、ホイール交換というメニューのポイントなのだ。

ホイール交換のメリットとデメリットとは?

ホイール交換をしたときのメリットというのは、さまざまだ。たとえば純正ホイールに比べて軽いホイールをセットすれば、そのぶんバネ下重量が軽くなって路面追従性が高くなるので、乗り心地がよくなったり走行性能が向上したりする。また、ホイールのサイズを純正サイズよりも大きくすると、タイヤの外径を合わせるためにタイヤを薄くする必要があって、そのことがタイヤの剛性アップ、ひいてはコーナリング性能の向上やブレーキ性能向上にもつながってくるのだ。さらにデザインによってはブレーキの冷却面で有利にもなる。もちろん、見た目のイメチェン効果というのもメリットのひとつに入れていい。

ではホイール交換にはデメリットがあるのだろうか。まず、純正ホイールよりも重たいホイールをつけた場合には、悪路などでバタついてしまうだろう。また重さが変わるということは、サスペンションに対する力のかかりかたが変わってくるため、きちんとアライメントを取り直しておかないとわだちなどで直進安定性が悪くなったように感じられることもある。さらに純正サイズと外径が大きく違ってしまっていては、実際のスピードとメーター表示のズレが大きくなってしまう。しかしこういった部分は、ホイールを交換するときに気を付けておけばいいだけのハナシだから、デメリットとはいえないかもしれない。それよりも問題になってくるのは、たとえばローダウンしているクルマにあまりに大きなホイールを履かせた場合のボディとの干渉だ。とくに販売店のアドバイスを聞き流してしまって、自分のクルマにマッチしていないサイズのホイールを履かせた場合には、デメリットだらけといっても過言ではないくらいの状況になってしまう。それだけに、たかがホイール交換とはいっても、自分ひとりの知識だけでアイテムを選ぶのではなく、プロのアドバイスを十分に聞きながら慎重に進めていかないと、ツライことになってしまうぞ。

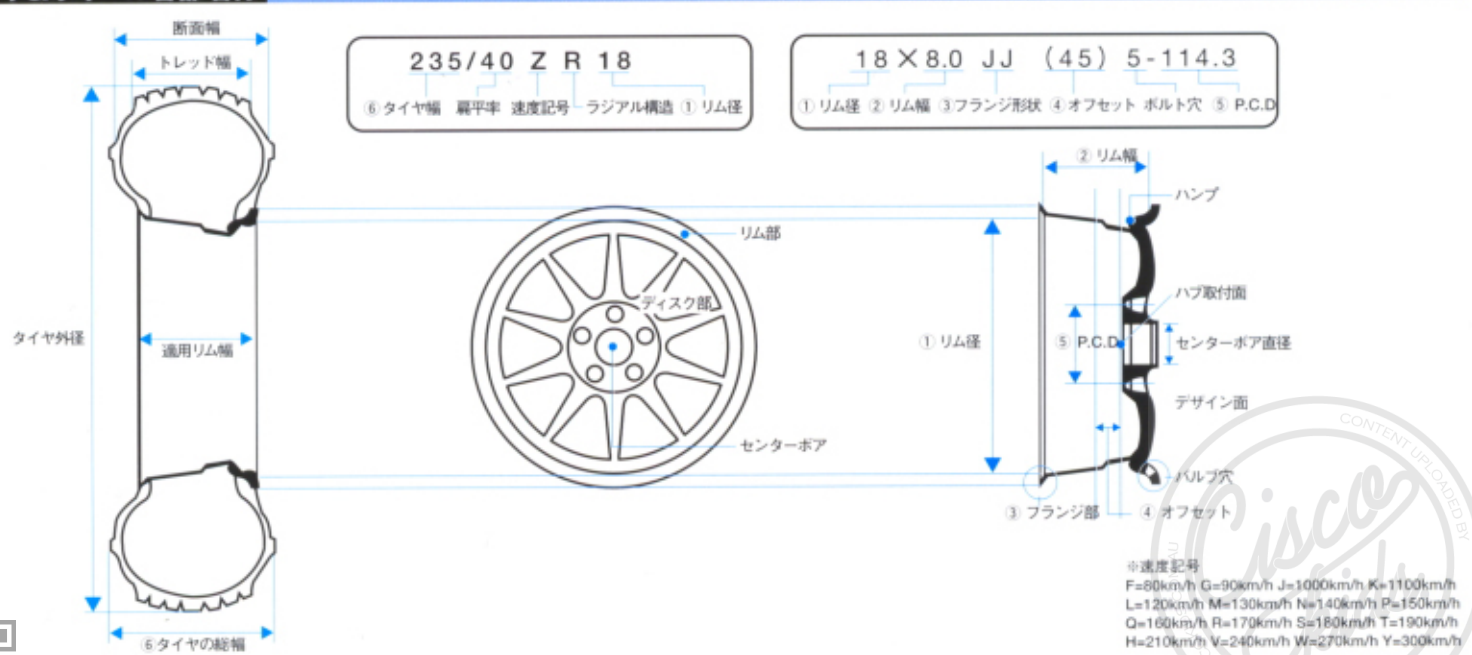
カタログの数値はどう読み解くか?

ホイールのサイズ表記は規格化されているため、覚えてしまえばひと目でどんな大きさのホイールなのかということがわかる。まずは直径と幅からチェックしていこう。

この直径と幅は、インチで表記されている。たとえば8J×18とあれば、幅が8インチで、直径が18インチということだ。1インチは2.54センチだから、幅が20.32センチ、直径が45.72センチというのが、このホイールの大きさということになる。また、幅表記のあとに付いているJやJJという記号は、ホイールのリム形状を表すもので、これはホイールをセットするときにはなんの関係もないものだから、無視していても大丈夫だ。

またPCDやH記号で表されるホール数、オフセットなどの数値も表記されている場合がある。たとえばPCD=114.3、5H、オフセット+40といった具合だ。これについては右ページの基本用語解説で詳しく説明していきたいので、参考にしてほしい。

タイヤ&ホイール各部名称

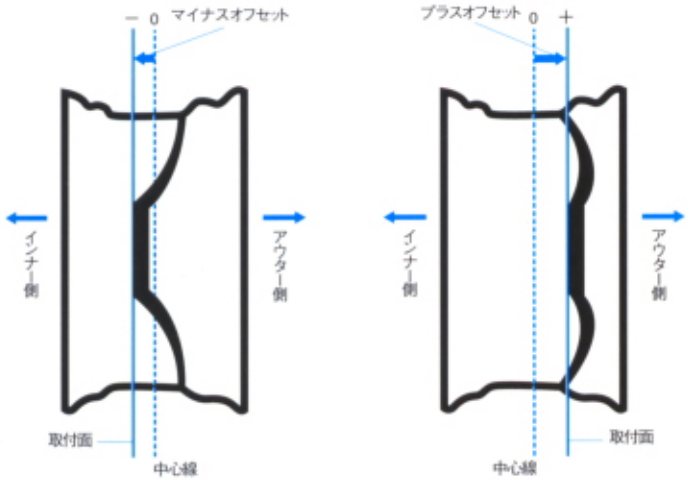


※速度記号
F=80km/h G=90km/h J=100km/h K=110km/h
L=120km/h M=130km/h N=140km/h P=150km/h
Q=160km/h R=170km/h S=180km/h T=190km/h
H=210km/h V=240km/h W=270km/h Y=300km/h

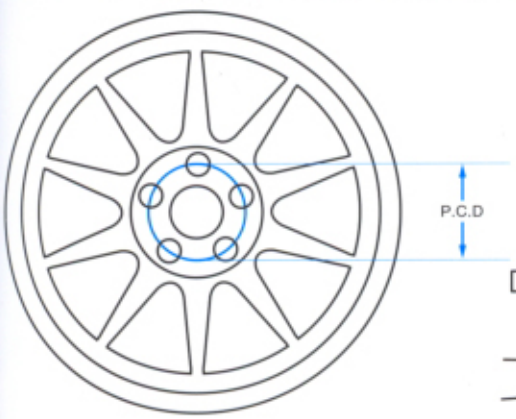
CONTENT UPLOADED BY WWW.CISCO.JP

インチアップの概念

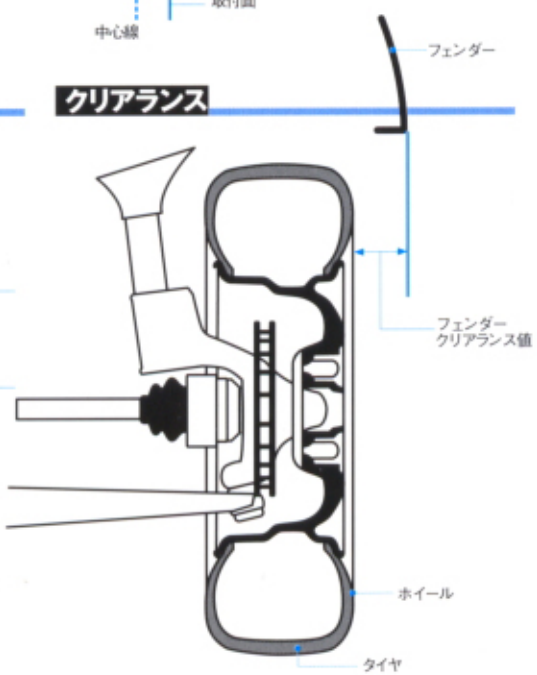
オフセットの概念



P.C.D.



クリアランス



雑誌などでよく見かける ツライチセッティングとは？

ツライチセッティングというのは、ホイールをフェンダーと同一面近くにセットするテクニックのこと。こうすることでクルマはカタマリ感が強くなり、見た目の迫力が段違いにレベルアップする。ただ、このツライチを実現するためにはホイールのオフセットを適正値よりもマイナス方向に大きくする必要があって、そうすると当然ボディとタイヤの干渉を起こしやすくなってしまう。そのためツライチセッティングにはタイヤサイズやホイールの幅まで含めたミリ単位でのアイテムチョイスが必要になってくるし、たとえば極端なハナシ、あえてタイヤ幅を狭くすることでホイールが上下したときの逃げの部分を作ったりすることもあるくらいだ。さらに車高とオフセットの関係や、タイヤごとによって違うショルダー形状など、レベルの高いツライチを実現するためには深いノウハウが必要になってくる。それだけにこれはもう、プロにまかせたほうが間違いないのだ。

ホイール交換に必要な基本用語解説

●インチアップ
inch up

インチアップというのは、そのものズバリ、ホイールの直径を大きくすることだ。もちろん、ただ大きくしただけではダメで、あくまでもタイヤの外径サイズを純正タイヤとほぼ同じにする、というのが基本となる。そうでないとスピードメーターやオドメーターの表示が大きくずれてしまうからだ。たとえば純正タイヤサイズが215／60－16で、ホイールは7J×16だった場合のインチアップを考えてみると、17インチではタイヤが225／50－17が外径サイズ的にはベターになり、ホイールはタイヤ幅が太くなったのに合わせて7.5J×17を選んでおけばいい。18インチの場合は225／45－18か235／40－18というタイヤに、8J×18サイズのホイールがほぼピッタリとなるのだ。

ただこれはあくまで計算上での数値で、実際にはボディというかホイールハウスの余裕が大きいクルマと小さいクルマでは、サイズの選びかたが微妙に違ってくることが多いぞ。

●オフセット
offset

オフセットというのは、ホイールのボディに取り付ける面が中心線からどのくらいずれて、つまりオフセットされているのかを表すものだ。たとえばこの数字がプラス方向に大きければ、そのぶんボディへの取り付け面がホイール外側にずれているということなので、実際にセットしたときにはホイールがボディの奥に入り込んでいくことになる。逆に数字が小さかったり、マイナス数字で表されている場合には、ホイールはボディの外側に装着されることとなる。ただし、最近のクルマはほとんどがプラスオフセットとなっている。

このオフセットで気を付けなければいけないのは、ボディやサスペンションに干渉しないものを選ぶということだ。通常アフターメーカーのホイールには、マークⅡ用にオフセット設定されたものがあるので、これをセットしていればほぼ問題は起きないが、さらに個性を見せようとしてあえてオフセットをずらす場合などには、細心の注意が必要なのだ。

●P.C.D.
Pitch Circle Diameter

PCD（ピッチ・サークル・ダイヤメーター）というのは、ホイールをボディに固定するハブボルトが描く円の直径サイズのことだ。マークⅡの場合はこのPCDが114.3ミリとなっている。日本車の多くは114.3ミリか100ミリで統一されているため、ホイールを選ぶときには間違えないようにしたい。また、ボルトの本数もポイントになる部分だ。マークⅡのボルト本数は5本（通常5Hと表記される）なので、いくらカッコイイホイールを見つけたとしても、そのホイールが4H対応のものなら装着できない。中には4／5Hマルチや、H数は共通だけどPCDが114.3／100マルチとなっているホイールもリリースされていて、それならば装着できるのだ。

●ローダウン
lowdown

ローダウンというのはそのものズバリ、車高を下げることだ。クルマをカッコよく見せるためには、このローダウンとホイール交換は必須メニューといってもいいだろう。ただ、ローダウンするとホイールの適正なオフセット値が変化するということは覚えておきたい。ノーマル車高でピッタリのホイールをセットした状態でローダウンすると、サスペンションの特性からホイールがボディ内側に入り込んでいってしまうので注意が必要だ。

●クリアランス
clearance

ホイール交換するときに大事なのは、適正なサイズを選ぶことだ。これはつまりホイールやタイヤがボディなどと干渉しないためのクリアランスを確保するということになる。実際にタイヤを外してみればわかることだが、ホイールというのは内側にブレーキやサスペンションアームを収める必要があるし、スプリングやフェンダー内部とのクリアランスも思った以上に小さいものだ。それだけにクリアランスの確保は本当に大事なのだ。

WWW.CISCO.KIDS.COM
Kids.

インチアップをマスターする

ホイール交換する最大の理由は、見た目をカッコよくすること。このカッコよく見せるために避けては通れないインチアップについて、詳しく解説しよう。

インチアップの目的と注意点

インチアップというのはホイールの直径を大きくすることだ。ではなぜインチアップする必要があるのだろうか。まずひとつ目に考えられるのは、インチアップすることでクルマ全体のバランスがよくなり、ルックスが引き締まるということだ。とくにマークⅡ系の場合は、純正サイズのホイールをセットしているとボディのボリュームが目立ってしまって全体のカタマリ感が薄れてしまう。ところがインチアップした場合には、クルマの足もとに迫力が増すため、そのぶん見た目のまとまりがよくなるのだ。

さらにインチアップにはタイヤ剛性の向上と、それにともなうグリップ力、ストッピングパワー、コーナリング性能アップなどの効果がある。見た目だけではなく機能的にもメリットがあるというのが、このインチアップなのだ。

ただし、間違ったインチアップをしてしまうと、ノーマルサイズのホイールよりも乗りにくくなってしまう、ということも忘れてはいけない。タイヤの外径が大きくノーマルサイズとは違ってしまっているのは論外としても、たとえばただ単にホイールを大きくしただけではわだちなどにステアリングを取られやすくなってしまうので、きちんとアライメント調整をしておく必要があるし、あまりに大きなサイズをセットしてしまっては、ボディやサスペンションとのバランスが悪くなって、かえって走行性能を悪化させることにもなる。そこでオススメなのが、ノーマルサイズから1インチ、もしくは2インチのインチアップなのだ。マークⅡ系の場合は純正で16インチホイールがラインアップしているため、17もしくは18インチということになる。これならボディやサスペンションの許容範囲内だから、きちんとセットさえしておけば特別な問題は起きずに、メリットだけを味わうことができるようになる。いくらかっこいいからといっても、大きすぎるサイズは禁物なのだ。

偏平率で乗り心地は違うのか？

偏平率というのはタイヤの厚みを表す数値で、幅に対するパーセンテージで表記されている。たとえば215／45というタイヤだったら、幅は215ミリで偏平率はその45%、つまり96.75ミリということになる。つまりこの偏平率は、同じように45と書いてあったとしても、タイヤの幅によってはその厚みが変わってくるものなのだ。

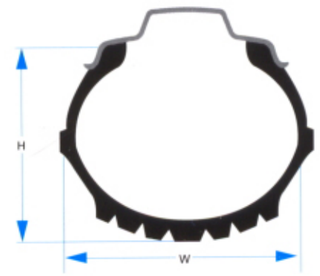
ホイールをインチアップする時には、この偏平率大きなポイントとなってくる。たとえば205／55－16というタイヤがあったとしよう。このタイヤの外径は、16インチホイールの大きさ、つまり406ミリにタイヤの厚み（205×55%×2）をプラスした、631.5ミリとなる。これを外径を合わせて17インチにする場合には、ホイールの大きさが431.8ミリあるので、約100ミリの厚みを持ったタイヤをセットする必要があるのだ。このことをベースに考えると、適正なタイヤサイズは225／45－17で、多少外径が小さくはなるけど215／45－17、また少し大きめだけど205／50－17でもほぼ問題ないということになる。これなら乗り心地を重視するなら50偏平を、コントロール性を重視するなら45偏平を選ぶ、ということもできるのだ。

偏平率と空気圧の相関関係

タイヤというのは中に入っている空気がボディを支え、路面からの衝撃を吸収している。だから偏平率の低い、つまり薄いタイヤは、厚みのあるタイヤに比べて空気圧を高めにしておかないと、本来の性能は発揮できない。たとえば55偏平タイヤなら2.2～2.3キロくらいの空気圧でOKだったとしても、それが45偏平では2.4～2.5キロは必要になるし、40偏平では最低でも2.5キロは入れておかないと、サイドウォールなどに余計な力がかかってしまう。もちろん空気圧が少なければ、ちょっとした衝撃でも直接ホイールに響いてくるため、最悪の場合にはホイール破損、などということにもなってしまうのだ。

それだけに空気圧のチェックはインチアップした場合はとくに大事になってくる。タイヤというのはどうしても、空気圧が高いほど抜けやすい傾向があるものなので、とくに偏平率の高いタイヤをセットしている場合はマメにチェックするようにしておこう。

偏平率



偏平率＝H÷W×100

実践比較 インチアップ 3サイズ比較

インチアップの最大の魅力は、足もとの迫力が増すことだ。そのことは右の3枚の写真を見比べればハッキリするはず。たとえば17インチは、これしか見なければ十分かっこいいんだけど、18インチと比べるとあきらかに存在感の強さが見劣りしてしまうし、18インチにしたって19インチと比べたらやはりイマイチだ。しかし、だからといって大きいほうがエライ、ということでもないというところが、インチアップの面白い部分なのだ。

たとえば19インチサイズの写真をよく見ると、たしかに存在感は強くインパクト面ではこれ以上ないくらいなんだけど、ボディのボリュームに比べてホイールが若干大きすぎて、全体のバランスが今ひとつと感じる人がいるかもしれない。そういう目で見るとベストサイズは18インチということにはなるが、これだとタイヤが薄くて、17インチと比べると乗り心地面では少しツライ部分が出てくるはず。つまり、それぞれのオーナーがなにを求めているのか、ということによって、ベストなサイズというのは違ってくるのだ。

そのため、インチアップをしようと思ってホイールを選ぶときには、まず自分がどんな使いかたをしているのか、またなにを一番大事に考えているのか、ということをハッキリさせておかないと、結局はクルマに自分を合わせてしまうことになるのだ。

さらにマークⅡ系の場合、迫力を見せるためにホイールの幅を太くしていくと、フロントサスペンションのアームとホイールが干渉してしまうことがある。これはとくに17インチホイールをセットした場合に出てくる現象で、8J×17サイズのホイールの場合には、＋45以上のオフセットでは、個体差を考えてもほぼどのクルマでもキツイ。それだけに迫力重視でいこうという人の場合は、17インチホイールを避けて18、もしくは19インチサイズをセットしたほうがよりリスクの少ないインチアップができるのだ。

マナレイスポーツ・ハイパーレボリューション
サイズ＆価格：17×7.0（7万7000円）
18×8.0（8万3000円）
19×9.0（10万2000円）
問：マルカサービス
☎052-419-1271

インチアップサイズ早見表

	80系				90系				100系			
ノーマル車高16インチ	F7JX16＋45	205／55－16	R8JX16＋45	225／50－16	F7JX16＋40	205／55－16	R8JX16＋45	225／50－16	F7JX16＋40	205／55－16	R8JX16＋45	225／50－16
ノーマル車高17インチ	F7JX17＋45	215／45－17	R8JX17＋45	235／40－17	F7JX17＋40	215／45－17	R8JX17＋45	235／40－17	F7JX17＋40	215／45－17	R8JX17＋45	235／40－17
ノーマル車高18インチ	F7.5JX18＋45	215／40－18	R8.5JX18＋45	225／40－18	F7.5JX18＋40	225／40－18	R8.5JX18＋45	235／40－18	F7.5JX18＋40	225／40－18	R8.5JX18＋45	235／40－18
ノーマル車高19インチ	—				かなりの加工が必要				かなりの加工が必要			
ローダウン16インチ	F7JX16＋40	205／55－16	R8JX16＋45	225／50－16	F8JX16＋40	225／50－16	R9JX16＋45	245／45－16	F8JX16＋40	225／50－16	R9JX16＋45	245／45－16
ローダウン17インチ	F7JX17＋40	215／45－17	R8JX17＋45	235／40－17	F8JX17＋38	225／45－17	R9JX17＋40	245／40－17	F8JX17＋38	225／45－17	R9JX17＋40	245／40－17
ローダウン18インチ	F7.5JX18＋40	225／40－18	R8.5JX18＋45	235／40－18	F8JX18＋38	225／40－18	R9JX18＋45	255／35－18	F8JX18＋38	225／40－18	R9JX18＋45	255／35－18
ローダウン19インチ	—				F8JX19＋40	235／35－19	R9JX19＋45	265／30－19（※1）	F8JX19＋40	235／35－19	R9JX19＋45	265／30－19（※2）

※1：ただしリアはツメ加工が必要。オフセット＋50であればギリギリクリア
※2：ただしリアはツメ加工が必要。

データ協力：ビレリワールド ☎03-3757-3533

デザイン別ホイール入門

同じサイズのホイールでも、デザインが違うとまったくクルマのイメージが異なってしまう。マークⅡ・チェイサー・クレスタに一番マッチするホイールは何か、レクチャーしよう。

そもそもホイールにはどんなデザインがあるのか?

ホイールというのは極端ないいかたをすれば、タイヤがきちんとセットできるようにさえなっていればいいものだ。しかしそのデザインにはさまざまなものがある。なぜそうやってデザインに変化が出てきたのかというと、基本的にはホイール内部のブレーキを、より効率よく冷却してやる必要があったからだ。しかしそうやってデザインの工夫を進めていくうちに、ルックス的な意味合いのほうが大きくなり、今やホイールのデザインというのは、よく思いつくなぁ、と感心してしまうほど種類が増えてきている。

それでは代表的なホイールのデザインを紹介していこう。まずひとつ目がスポークタイプだ。これは自転車のホイールのようなワイヤースポークから派生してきたカタチで、3本スポークから10本や12本などがラインアップしている。編み目のようなメッシュデザインも、スポークと同じようにワイヤースポークから派生したデザインだ。この両者は、かなり古くからアフターホイールとしてリリースされていて、スポーティな仕上げからシックな仕上げまで、幅広い適応性を持っているところが特徴だ。

またお皿のようなディッシュデザインというものもある。これはゴージャスなイメージにクルマをまとめるときにピッタリで、セットしたときの存在感も一番強い。このようにそれぞれの特徴を理解し、自分にピッタリのホイールを選ぶことが、じつは大事なのだ。

ホイールのカラーは何がベスト?

ホイールにはデザイン以外に、カラーバリエーションから選ぶという手がある。たとえば同じデザインのホイールでも、ブラックやホワイト、ガンメタなどなら素っ気ない感じであっても、それがゴールドやクローム系なら存在感が強くなるからだ。そこでホイールを選ぶときには、デザイン面のチェックはもちろん、どんなカラーバリエーションがあるのかということまできちんとチェックしておかないとツライ。

そこで知っておきたいのが、ブラックやホワイトなどのソリッド系カラーはスポーティにまとめやすいし、クローム系であればゴージャスになるということだ。だからマークⅡ系の場合は、VIP系の仕上げをする場合はクロームを、レーシーなイメージにする場合はホワイトやツヤ消しっぽいシルバーなどをセットしておくと間違いが少ない。また、ゴールドであればどちらに使ってもおかしくないため、これを選んでおくというのも手だ。

スプレッド6スポークのシュタークモータースポーツは、軽さを特徴とするレーシーなホイールだ。それだけにこのゴールドバージョンはレーシーにキメたクルマにセットするとより効果的なドレスアップができる。もちろん、ノーマルっぽいクルマに装着してもゴールドカラーが存在感を発揮してくれるので、よりインパクトの強い仕上げが実現できるはず。目立つ、という意味からするとこのカラーは、やはり外せないのだ。

GOLD ゴールド
シュタークモータースポーツ/ゴールド

F7.5JX17+48　6万1000円
R8.5JX17+40　6万3000円
問:カーピング　☎0797-32-9881

ゴールドに比べると、シルバーは地味に見えてしまう。しかしそれが、どんな仕上げのクルマにもマッチする懐の深さに通じているのだ。たとえばこのシュタークモータースポーツの場合は、もともとスポーティな表情を持っているホイールだけに、レーシーな仕上げにもマッチするし、シックなまとめかたにはもちろん問題なくフィッティングする。ただ、ゴールドと比べると目立ちにくいという点を、どう評価するのかが問題だ。

SILVER シルバー
シュタークモータースポーツ/シルバー

F7.5JX17+48　6万1000円
R8.5JX17+40　6万3000円
問:カーピング　☎0797-32-9881

スリムな5スポークデザインのクロイツァーエボリューションは、クローム系の輝きを持つスーパーメタルコーティングバージョンとなるとレーシーなイメージとともにその存在感が強く演出される。そのためツアラーVのようにもともとスポーティなクルマにセットすると、スポーツセダンらしい表情が見えてくる。もちろん、思いっきりゴージャスな仕上げにもピッタリなので、使いかたはオーナー次第となってくるのだ。

PLATE メッキ
クロイツァー・エボリューション

F7.0JX16+40　5万4000円
7.5JX17+40　6万4000円
R8.0JX16+45　5万5000円
8.5JX17+45　6万6000円
問:YFC　☎03-3431-9981

ホイール3大デザイン

SPOKE スポーク

AVSモデル7

F8.0JX17+40　5万円
8.0JX18+40　5万9000円
8.0JX19+40　7万2000円
R9.0JX17+45　5万2000円
9.0JX18+45　6万1000円
9.0JX19+45　7万4000円
問:YFC　☎03-3431-9981

レーシーに見せるためのスポークホイールのキモは、シャープなスポークのデザインにある。そういう意味でこのAVSモデル7は、代表的なスポーティホイールといっていいだろう。専用ナットを使うことで極めて小さくまとめたセンターパッケージとリムまでスパッと伸びたスポークの組み合わせは、足を長く見せてくれるので実際のサイズ以上の迫力を演出している。さらにリムよりも持ち上げてセットされたこのスポークは、ツライチセッティングしたときのインパクトにも大きな影響を与えてくれるのだ。とくにマークⅡ系のようにボディのボリュームがあるクルマの場合には、こういった強いインパクトを持ったデザインじゃないと足もとの存在感が発揮できないため、トータルバランス面からもツラくなってしまうことがある。スポーティかつレーシーな味わいを持ったこのホイールなら、どんなシチュエーションでも個性を発揮してくれるはずだ。

MESH メッシュ

SIENA GENERATIONⅡ

F8.0JX17+38　5万9000円
8.0JX18+38　6万8000円
8.0JX19+38　7万7000円
R9.0JX17+45　6万1000円
9.0JX18+45　7万円
9.0JX19+45　7万9000円
問:YFC　☎03-3431-9981

3ピースホイールというのはどうしても接合面が見えてしまって、そこがデザイン上の泣き所になることが多い。しかしこのシエナ・エボリューションⅡは、ディスクをリムギリギリにまでかぶせる、独自のディスクオーバーラップデザインを採用したために、成型が難しい1ピースホイール以上の迫力を見せつけている。

その基本となるデザインは、見ての通りメッシュだ。このメッシュデザインというのはもともとワイヤースポークが交差しているところから生まれてきたものなのだが、現代では交点を極力減らしたラフメッシュと呼ばれるものが主流となっている。このシエナも10交点だ。こういうデザインのメリットとなる部分は、メッシュが持つ繊細さとともに、スポーティな味わいをも演出できるというところにある。それだけにこのホイールは、ツアラーVというスポーティグレードを持つマークⅡ系にピッタリなのだ。

DISH ディッシュ

EXCLUSIVE HOMAGE EX7

F7.5JX17+38　6万1000円
8.0JX17+37　6万2000円
8.5JX18+43　7万2000円
R8.0JX17+45　6万2000円
9.0JX17+45　6万4000円
9.5JX18+45　7万4000円
問:YFC　☎03-3431-9981

7角形ディッシュデザインが特徴的なこのオマージュ・エクスクルーシブEX7は、ディッシュホイールの特徴的な部分をすべて持っているホイールだ。たとえばそのディスク面は微妙な3次曲面を描いているため、こうやってホイールを単体で見た場合にもその存在感が残いし、センターパッケージのファンクショナルリングは、ゴージャスさを強くアピールしている。さらにディスクの接合面を造形的に見せないようにするオーバーヘッドディスク構造を採用したことで、ディスクそのもののサイズを大きくとることができ、それもインパクトのレベルアップにつながっているのだ。しかもこのホイールには、シルバーメタリックとパールホワイトのほか、オプションとしてクロームコーティングバージョンも1万円高でラインアップされている。これならゴージャスさがさらに強くなり、セダンとしてのマークⅡ系の存在をアピールできるのだ。

同一デザインでもサイズによってこんなに違う!

17インチ

価格:6万4000円〜6万8000円

18インチ

価格:7万2000円〜7万6000円

19インチ

価格:9万4000円〜9万7000円

CERUMO SPORTS C-39 問:ブリヂストンFVS ☎03-5202-0404

ホイールのデザインというのは、円の中で描くものだけに難しいといわれている。しかし、その円のサイズが違ってくるとハナシは別だ。当然サイズが大きければ、自由なスペースが増えるため、より伸びやかなデザインが実現できる。たとえばまったく同じスポークデザインのホイールがあったとしよう。そのホイールが16インチの場合にはセンターパッケージからリムの距離が近いけど、18インチになれば長くなるため、スポークそのものも長くできる。そうするとホイール全体のイメージがすっきりするのだ。そのため各ホイールメーカーは、サイズごとでわずかにスポークの太さを変えるなどして、なるべく見た目の変化が出ないような工夫をすることが多い。しかし物理的な違いというのはやはり大きく、一般的にはより大きなサイズのホイールのほうがかっこいいのだ。インチアップするときになるべく大きなサイズのホイールを選ぶのには、こういう理由もあるのだ。

実例にみるデザイン別ホイールマッチング

SPOKE
スポーク

スポークホイールは、内部のブレーキがハッキリと見えてくるため、スポーティな雰囲気が出てくる。たとえばこのAVSモデル6は、中空成型による軽量化などといった機能性はもちろん、このフラットで力強いディスクデザインそのものがすでに走りを予感させてくれるのだ。ただしスポークデザインのホイールには、セットするだけでクルマ全体のイメージを走りの方向に振ってくれるモノのほかに、繊細でシックなイメージを感じさせるものもリリースされている。たとえばスポーク自体がもっとスリムで本数も多かったとしたら、レーシーな仕上げのクルマよりもドレッシーな雰囲気を持った仕上げをしたクルマに似合うはず。そういった実例に関しては、街中で見かけたクルマはもちろん、メーカーのデモカーなどをきちんとチェックしてどういうふうに見えるのか、ということをつねに考えるようにしていけば、自分なりのイメージがカタチ作られていくのだ。

AVSモデル6

F8.0JX17+40 5万5000円
8.0JX18+40 6万5000円
R9.0JX17+45 5万7000円
9.0JX18+45 6万7000円
問:YFC ☎03-3431-9981

MESH
メッシュ

バリスのデモカーにセットされたインテレッセは、鋭さを増したそのフォルムにぴったりなシャープな表情がポイントとなるホイールだ。メッシュデザインの特徴は、スポーティにもシックにも使えるというところにあるのだが、こうやって実際に装着している姿を見ると、クルマのフォルムによって表情が変わるということがハッキリしてくる。

そのためかえってメッシュホイールの選びかたというのは難しいのだ。このインテレッセのようにフラットなディスク面を持ったものであれば、どちらかというとスポーティな雰囲気にまとめればいい、と想像しやすいのだが、これがもしもっと曲面を使ったデザインのメッシュホイールだったとしたら、このデモカーはそれに影響されてドレッシーなテイストが見えてきてしまうはず。それだけにメッシュホイールを選ぶときは、オーナーがどんなスタイルにしていくのか、ということをハッキリとキメておかないとツライのだ。

インテレッセ

F8.0JX18+43 7万2000円
R9.0JX18+43 7万4000円
問:アルジェノン
☎03-3719-8819

DISH
ディッシュ

質実剛健というか、スキのないフォルムにキメているのがヴァルドのデモカーだ。このクルマにセットされているのは、ディッシュホイール。このようにディッシュホイールは、シルバーだったらコンサバなテイストを見せることができるし、メッキ系の光りモノの場合にはゴージャスな雰囲気を演出することができるという多様性を持っている。

そのため、もし自分がマークⅡ系をノーマルとはひと味違うけど、しかし個性だけはハッキリと見せたいと思っているんだったら、シルバーのディッシュホイールをセットすれば間違いがない。逆に厚みがあってインパクトの強いエアロに合わせるのであれば、シルバーでは役不足で、やはり光りモノのディッシュのほうがマッチするだろう。ただ、どちらにしてもディッシュというのは力強さが表面に出てきやすいデザインなので、スポーティな仕上げにセダンに合わせにくいというところは、しっかりと覚えておきたいのだ。

ドゥシャトレ

F8.0JX18+43 8万8000円
8.0JX19+43 9万8000円
R9.0JX19+43 10万4000円
9.0JX18+43 9万4000円
問:ヴァルド ☎0726-73-3000

TOM`S V-PIEZA
■トムス/Vピエーザ

F8.0J×18+43
7万9000円
R9.0J×18+44
8万1000円

問:トムス　☎03-3704-6191

サーキットではつねにトップを争っているトムスは、ストリートでは扱いやすく、しかも速いというところに力を入れたアイテム開発をしている。このVピエーザは、そんなトムスのストリートコンセプトがハッキリと表れているアイテム。オーバーヘッド構造のディスクは力強さを見せつけているディッシュデザインで、マークⅡ系のジェントルな部分をきちんとアピールしてくれる。しかもそのディスクに開けられたホール部には立体的な造形が施されているため、止まっているときにも躍動感を見せつけられるのだ。ちなみにカラーバリエーションはシックなシルバーと、オプションでより輝の強いダイヤモンドカットがラインアップしている。

5JIGEN 5ZR COPSE
■5次元/5ZR コプス

F7.5J×18+44
6万7000円
R8.0J×18+43
6万9000円

問:ディジョンカーズ　☎06-6747-4155

マークⅡブラザースのとくに100系は、スポーティな側面とジェントルな側面が高いレベルで融合しているために、どの部分を切り取って強調するのか、ということがとても決めづらいクルマだ。それだけにホイールをきちんとマッチさせようとすると、懐の深さを持っているもののほうがよりフィッティングさせやすい。この5次元・5ZRは、一見するとあくまでスポーツ性をアピールするスポークホイールのように感じられるかもしれない。しかしオーバーヘッドディスクのピアスボルトや、滑らかな曲面で構成されたディスク面を見れば、このホイールが単純に速さをアピールしているのではないことに気が付くはず。そんな多面性も魅力のひとつなのだ。

BREST CROSS7
■ブレスト/クロス7

F8.0J×17+43
4万円
R9.0J×17+45
4万2000円

問:ブレスト事業部　☎03-3676-9543

ラフメッシュというよりは、スプレッド7スポークといったほうがピッタリくるようなシャープさが、このクロス7の特徴だ。コンパクトにまとめられたセンターパッケージも、そんなイメージを加速させるのにひと役買っている。それだけにこのホイールは、都会的で洗練されたドレスアップにはピッタリとハマるはずだし、ゴージャスでインパクトの強いエアロパーツにも、その存在感は負けていないから、完成度アップに効くはず。ちなみにカラーバリエーションはこのゴールドのほかシルバーがラインアップしている。シックでジェントルなイメージを演出したいのなら、ゴールドよりもシルバーカラーのほうがまとめやすいだろう。

OZ SINFONIA
■オーゼット/シンフォニア

F8.0J×18+40
6万2000円
R9.0J×18+45
6万4000円

問:OZジャパン　☎053-451-0131

センターパッケージの意匠も含めて、究極のラフメッシュといえる表情を持っているのがこのシンフォニアだ。なにせその交点はわずかに6つ。スリムでリムギリギリまで伸びたスポーク部の長さは驚異的だし、あえて小さくまとめられたセンターのロゴも、ホイールそのものを大きく見せるのに役立っている。それだけにこのホイールは、シックなユーロドレスアップに最適なのだ。もちろん、スポーティな仕上げにだって、似合わないわけではない。しかしこの、まさにビューティといっていいくらいのシャンパンゴールドを見てしまうと、ハイセンスであくまでも控えめなドレスアップにこそ、このホイールを装着してしまいたくなってしまうのだ。

CONTENT UPLOADED BY

ESPORTE
■エスポルテ

センターパッケージをカバーして、5交点の超ラフメッシュをアピール。各スポークエンドのポイントと立体的な造形が、流麗なボディにアヴァンギャルドなテイストをプラスしてくれる。この存在感の強さはホンモノだ。

F7.5J×17+47　4万5000円　8.5J×18+45　5万7000円　R8.5J×17+42　4万7000円　9.5J×18+48　5万9000円

問：BIMクリエイティブスタジオ　☎03-5202-0421

ZEIT versionR
■ツァイト・バージョンR

シルバーとガンメタがラインアップするこのツァイト・バージョンRは、逆ぞりディスクが躍動感をアピール。リムエンドまでフラットに伸びたスポークが、このホイールの持っている高い質感を表現しているかのようだ。

F7.5J×17+47　4万5000円　8.5J×18+45　5万7000円　R8.5J×17+42　4万7000円　9.5J×18+48　5万9000円

問：BIMクリエイティブスタジオ　☎03-5202-0421

ZEIT versionR SPECIAL
■ツァイト・バージョンRスペシャル

バージョンRをベースに、19インチ&20インチモデルとして登場したのがこのバージョンRスペシャルだ。リムの奥に見えるピアスボルトがメカ的な魅力を見せつけ、新色のガンメタハイパーシルバーは高級感をアピール。

F7.5J×17+47　4万5000円　8.5J×18+45　5万7000円　R8.5J×17+42　4万7000円　9.5J×18+48　5万9000円

問：BIMクリエイティブスタジオ　☎03-5202-0421

prodrive GC-05A
■プロドライブGC-05A

WRCやF1で知られるプロドライブのホイールが、ついに日本でも発売された。このGC05Aはプログレッシヴなスポークデザインが特徴で、スポーツマインドあふれる5スポークデザインが走りを意識させてくれる。

F8.0J×17+42　4万7000円　8.0J×18+42　5万9000円　R9.0J×17+45　4万9000円　9.0J×18+45　6万1000円

問：ブリヂストンFVS　☎03-5202-0404

CERUMO SPORTS C-5S
■セルモスポーツC-5S

レーシングチーム、セルモのネーミングはダテではない。力強い5スポークはオーバーヘッド装着されているため、見た目の迫力とともに質感の高さをも感じさせてくれるし、もちろんスポーティさも超一流のレベルなのだ。

F8.0J×17+41　6万6000円　8.0J×18+46　7万2000円　R9.0J×17+44　6万8000円　9.0J×18+44　7万4000円

問：ブリヂストンFVS　☎03-5202-0404

CELEB F1
■セレブF1

ユーロテイストを感じさせるフィンデザインが、セレブF1のポイントとなる部分だ。シンプルかつドレッシーなこの表情が、足もとからのオシャレに最適。スッキリとした仕上げのクルマにピッタリのホイールなのだ。

81系:F/R7.0J×16+48　3万5000円　7.0J×17+48　3万9000円　90/100系:F7.0J×16+48　3万5000円　8.0J×17+45　4万1000円　R8.0J×16+45　3万7000円　8.0J×17+45　4万1000円

問：ウェッズ　☎03-3792-0130

GRADU T6F
■グラデューT6F

あえてセンター部につなぎを入れた6スポークデザインは、スポーティというよりもドレッシーなイメージが強い。さり気なく、しかし他人とは違うんだ、というところをアピールするのにピッタリなアイテムがこれだ。

81系:F/R7.0J×16+48　3万6000円　7.0J×17+48　4万円　90/100系:F7.0J×16+48　3万6000円　8.0J×17+45　4万2000円　R8.0J×16+45　3万8000円　8.0J×17+45　4万2000円

問：ウェッズ　☎03-3792-0130

CELEB M1
■セレブM1

スリムなラフメッシュの1ピースホイールがセレブM1。このMというのはメッシュを表している。小さくまとめられたセンター部のおかげで、ホイール全体が大きく見えるところにドレスアップのポイントがあるぞ。

81系:F/R7.0J×16+48　3万5000円　8.0J×17+45　4万1000円　90/100系:F7.0J×16+48　3万5000円　8.0J×17+45　4万1000円　R8.0J×16+45　3万7000円　8.0J×17+45　4万1000円

問：ウェッズ　☎03-3792-0130

GRADU TMF
■グラデューTMF

1ピース構造のメッシュホイールは、シンプルなそのイメージがどんな方向性を持ったクルマにもマッチさせやすい。一般的なデザインなるがゆえに、定番といってもいい落ち着いた雰囲気を感じさせてくれるのだ。

81系:F/R7.0J×16+48　3万6000円　7.0J×17+48　4万円　90/100系:F7.0J×16+48　3万6000円　8.0J×17+45　4万2000円　R8.0J×16+45　3万8000円　8.0J×17+45　4万2000円

問：ウェッズ　☎03-3792-0130

GAT TOSCANA
■GATトスカーナ

ハイパーシルバーに加え、オプションカラーとしてスパッタリングもラインアップするGATトスカーナは、ヒネリの入った5スポークデザインが独特の味わいを持っている。これならノーマルにセットしても存在感が強い。

F7.0J×16+48　3万8000円　8.0J×17+43　4万6000円　7.5J×18+43　5万3000円　R7.0J×16+48　3万8000円　8.0J×17+43　4万6000円　7.5J×18+43　5万3000円

問：ウェッズ　☎03-3792-0130

KRANZE ERM
■クレンツェERM

このクレンツェERMは3ピースの利点を生かして、さまざまなカラーバリエーションがオプション設定されている。クロームやクロームゴールド、ゴールドとブラックのピアスボルトなど、その見せかたは自由自在だ。

81系:F/R7.0J×17+46　6万1000円　90/100系:F/R8.0J×17+46　6万3000円

問：ウェッズ　☎03-3792-0130

KRANZE CERBERUS
■クレンツェ・ケルベロス

流麗なデザインをもつクレンツェ・ケルベロスは、ドレッシーな仕上げかたにピッタリだ。しかもオプションカラーが豊富なので、自分だけの表現が自在にできる。それもアピール度アップのためには大事なポイントだぞ。

81系:F/R7.0J×17+46　6万3000円　90/100系:F/R8.0J×17+46　6万5000円

問：ウェッズ　☎03-3792-0130

RS-5SS HYPER
■RS-5SSハイパー

SSというのはスーパーストリートの略で、その名の通りストリートで速さをアピールするのにピッタリな5スポークデザインをこのホイールは持っている。オプション設定されているカーボン調ディスクも魅力的なのだ。

F8.0J×18+45　6万5000円　R9.0J×18+45　6万7000円

問：ウェッズ　☎03-3792-0130

NOBLEY Final
■ノーブレイ・ファイナル

メッシュで足の長さを打ち出した先駆者とでもいうべきホイールが、このノーブレイ・ファイナルだ。シルバー/クローム/ゴールドクロームというディスクに、クローム/ゴールドピアスを組み合わせることができるぞ。

F8.0J×18+43　7万2000円　R9.0J×18+43　7万4000円

問：共豊コーポレーション　☎052-321-1835

Circlar GTA
■サーキュラーGTA

走りのイメージをストレートにアピールすることで、このサーキュラーGTAはマークⅡ系が持っている運動性能の高さを見せつけてくれる。豊富なカラーバリエーションがラインアップしているところも魅力のひとつだ。

F8.0J×18+45　5万8000円　R9.0J×18+45　6万円

問：共豊コーポレーション　☎052-321-1835

Gesralt Virouge
■ゲスタルト・ヴァルージュ

これまでにはなかった有機的なディッシュデザインは、存在感の強さとドレッシーなテイストにあふれている。そのためこのホイールをセットすれば、車格がレベルアップするのだ。他人には負けたくないなら、これだ。

F8.0J×18+45　7万4000円　R9.0J×18+45　7万6000円

問:共豊コーポレーション　☎052-321-1835

Modelart Excellent
■モデラート・エクセレント

中央部にハッキリとした膨らみを持ち、リムに向かって広がっていくスポークデザインは、このホイールを大きく見せてくれる。高いアピール度と洗練された雰囲気を持った、ハイセンスなオーナーにピッタリのホイールだ。

F8.0J×18+45　7万2000円　R9.0J×18+45　7万4000円

問:共豊コーポレーション　☎052-321-1835

BLEST DISH
■ブレスト・ディッシュ

リムの奥に向かって入り込んでいくディスク面は、迫力をアピールするのにピッタリのテイストを持っている。レギュラーのシルバーにプラスして、ダイアモンドカットゴールドがオプションカラーとして設定されているぞ。

F8.0J×17+43　4万2000円　R9.0J×17+45　4万4000円

問:ブレスト事業部　☎03-3676-9543

BLEST SS5S
■ブレストSS5S

ブレストディッシュのイメージをそのままに、5スポーク化したかのようなこのSS5Sは、よりスポーティな仕上げをしたクルマに履かせたい。もちろんこれからドレスアップを始めようという人にもピッタリなのだ。

F8.0J×17+43　3万8000円　R9.0J×17+45　4万円

問:ブレスト事業部　☎03-3676-9543

BLEST MESH
■ブレスト・メッシュ

ブレストメッシュの17インチモデルには、オープンホール部をカバーするためのキャップも付属している。そのためレーシーにもドレッシーにもキメることができるのだ。カラーはシルバーとゴールドが用意されているぞ。

F8.5J×18+38　5万3000円　R9.5J×18+45　5万5000円

問:ブレスト事業部　☎03-3676-9543

HEIDFELD
■ハイドフェルト

機能美を追求したメッシュホイール、それがこのハイドフェルトだ。あえて華美な装飾はせずに、メッシュの基本でもあるクロスしたスポークの美しさを前面に打ち出した造形は、オーナーの所有欲さえ満足させてくれる。

F7.5J×18+44　オープンプライス　R8.5J×18+44　オープンプライス

問:ディジョンカーズ　☎06-6747-4155

VOLK DD
■ボルクDD

DDというのは、ダイアディムディッシュの略。ディッシュホイールの面を重視したその造形は、プレステージの名にふさわしい高級感を見せつけてくれる。セットすることで車格が上がるホイールは、そう多くはない。

F8.0J×18+43　8万3000円　R9.0J×18+49　8万5000円

問:レイズ　☎06-6746-1010

DAYTONA SPEED
■デイトナスピード

このデイトナスピードは、リムの内側まで成型するFゼロ工法を採用したことで、ほかのホイールにはない深みとレーシーさをアピールしてくれている。オプションカラーも豊富だから、オリジナリティの演出もバッチリだ。

F8.0J×17+42　6万6000円　8.0J×18+45　7万3000円　R9.0J×17+46　6万8000円　9.0J×18+43　7万5000円

問:レイズ　☎06-6746-1010

VOLK SS
■ボルクSS

スポークのセンター部にモールを持っているところが、このセプタースポークのポイントだ。落ち着いた表情とともにほかにはない個性が、このモールによって演出されている。標準カラーはクロームシルバーだぞ。

F8.0J×18+43　8万円　R9.0J×18+49　8万2000円

問:レイズ　☎06-6746-1010

VOLK RACING CHALLENGE
■ボルクレーシング・チャレンジ

ごくスリムな5スポークが、デビュー当時から絶賛を浴びているスポーティなホイール、それがこのチャレンジだ。マークⅡ系にセットした場合には、そのスポーティさとシャープなエッジが、ボディを引き立ててくれる。

F8.0J×17+45　6万4000円　8.0J×18+45　7万1000円　R9.0J×17+45　6万6000円　9.0J×18+45　7万3000円

問:レイズ　☎06-6746-1010

VERSUS TURISMO SPADA WIDE
■ベルサス・ツーリズモ・スパーダ・ワイド

スプレッド5スポークで人気のスパーダのイメージはそのままに、リムをワイド化したのがこのスパーダ・ワイドだ。ボディにボリュームのあるマークⅡ系には、このくらいのリムがあったほうがより迫力が強くなってくる。

F8.0J×18+45　4万9000円　R9.0J×18+45　5万1000円

問:レイズ第2営業部　☎06-6787-8484

Sebring ITC-X
■セブリングITC-X

リムエンドに配されたボルトとそこまで真っ直ぐに伸びたスポークが、このメッシュホイールを単なるスポーツではないモノへと進化させた。カラーはシルバーと、オプションでシャイニングシルバーがラインアップする。

F7.0J×17+42　3万9000円　7.5J×18+45　4万6000円　R7.0J×17+42　3万9000円　8.5J×18+45　4万8000円

問:レイズ第2営業部　☎06-6787-8484

NT03
■エヌティー・ゼロスリー

スリムなスポークをつなぐブレースリングが、ホイールのねじれやたわみを軽減している。このことからもわかるようにこのNT03は、サーキットで生まれてサーキットで育った、リアルスポーツモデルなのだ。

F7.0J×17+33　5万円　8.0J×17+45　5万2000円　R9.0J×17+45　5万4000　8.0J×18+42　6万5000円

問:エンケイジャパン　☎03-3578-1741

BORTEX-MⅡ
■ボルテックス　エムツー

シャイニーに輝くサテライトシルバーがミドルクラスのセダンをドレスアップするのにピッタリ。細部にまでこだわったその造形は、メッシュデザインの新しい可能性を感じさせてくれるような仕上がりとなっている。

80,90系:F7.0J×17+45　3万6000円　R8.0J×17+45　3万8000円　100系:F8.0J×17+45　3万8000　9.0J×17+45　4万円

問:エンケイジャパン　☎03-3578-1741

GTV
■ジーティーブイ

T字断面のスポークが軽量/高剛性を実現した、機能的なホイールがこのGTVだ。しかしポイントはそれだけではない。スポーク先端のビアスボルトやハイパーホワイト/ハイパーブラックのカラーは、アピール度満点だ。

F8.0J×17+44　6万1000円　R9.0J×17+44　6万3000円

問:エンケイジャパン　☎03-3578-1741

VERTEX

JZX90 CRESTA

・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−
・F. R. S. 3点KIT ¥143,000−

JZX100 MARKII

・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−
・F. S. R. 3点KIT ¥163,000−
・アイラインガーニッシュ ¥15,000−

JZX90 CHASER

・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−
・F. R. S. 3点KIT ¥143,000−

CAR MAKE T&E

〒224-0015 神奈川県横浜市都筑区牛久保西 1-2-10アネックスパーク1-A
TEL/FAX 045−913−3130

SUSPENSION KIT
■マークII・チェイサー・クレスタ（JZX90/JZX100） ¥158,000-
【Ft:16kgf/mm, Rt:10kgf/mm】
※前後ピロアッパーマウント付

MARK II 90serise
9月待望のデビュー!
予約受付中!!

イメージ写真のみ。製品とは若干異なります

CHASER 100serise
フルエアロ製作開始!!

本製品の仕様・材質・価格等は改良の為、予告なく変更する場合があります / ■価格には塗装・取付料金、消費税及び送料は含まれておりません / ■通信販売・業者販売をご希望の方は、お問い合わせ下さい
振込先：住友銀行 港北ニュータウン支店（普通）１５７２６８ カーメイクT＆E 代表 上野 高広
特約代理店：㈱ドゥオール各営業所・三共㈱・コアーズインターナショナル㈱各営業所・フリースタイル㈱・㈱ツイン各営業所・㈱J. BLOWS・㈱ホットスタッフ各営業所・㈱Japan 三陽各営業所

巨体をスベらすコツが満載

極上ドリフト仕様 GUIDE

ドリフトの世界に確固した勢力を築きつつあるJZX81・90・100系。4ドア車の主流、A31セフィーロやC33ローレルでは物足りない、パワー指向のドリフターにはまさにうってつけのクルマだ。2ドア車とは比べものにならない巨大なボディが、強大なパワーによって自在に振り回されるその姿は、他の車種を完全に圧倒する。そんなド迫力ドリフトができるクルマを、ただでさえ目立ちたがり屋のドリフターが放っておくわけがないのだ。この章では、JZX81・90・100ドリフトにいち早く目を付け、牽引してきたエキスパートドリフターとチューナーを招き、彼らが生み出すドリフトの秘訣やドリ車の作り方、イジり方を徹底的に紹介しよう。

達人ドリフター and カリスマチューナーが贈る

文：宮下敦
text by Miyashita Atsushi
写真：金子信敏、伊藤嘉啓、市川潔
photo：Kaneko Nobutoshi Ito Yoshihiro Ichikawa Kiyoshi

Cisco Kids

90/100ドリフターのための
イジり方乗り方

JZXエキスパートドリフター 徹底座談会

峠や埠頭にドリフトをしにいくと、いわゆる「潰し屋」に間違われるという、90、100ドリフター不遇の時代から、このクルマにこだわってドリフトをしている、生粋の90、100エキスパート達の座談会を企画した。内容は90、100でドリフトするには、「どのようなイジり方が必要なのか」、また「どのように走らせることが、ギャラリーを沸かすことができるのか」だ。これから、90、100でドリフトを始めようと考えている人から、中級者を自認する人まで、必見の内容だ。

一番ドリフトしやすいクルマだから 3兄弟を選んだんだ

編集部（以下：編）　お忙しいところお集まりいただきありがとうございます。今日集まっていただいた方々は、今ほど3兄弟でのドリフトが流行っていない頃からドリフトをし続けている、かなり有名なドリフターの方ばかりなのですが、マークII 3兄弟でドリフトをしている理由を含め、3兄弟を走らせる上でのポイントなどを聞ければなと思いまして。

そこで、まずは皆さんのドリ車歴を含めて3兄弟に乗り始めた理由をお聞かせいただけませんか。

宮本さん（以下敬称略）　俺はドリフトはじめて7年ぐらいかな。ハチロクではじめてから20〜30台は乗り継いでるよ。車種的にはカリーナ、FC、シルビア、セフィーロときてJZX90に乗って、今も90は乗ってるよ。

三戸さん（以下敬称略）　ボクはドリフトはじめて5年ですね。クルマは少なくて、シルビアからはじめて今の90ですね。

鈴木さん（以下敬称略）　何年経つかな。だいたい4、5年だと思うんだけど。クルマは70スープラ、100チェイサー、147アリスト、90は2台乗り継いでます。

広田さん（以下敬称略）　ボクは4年ですね。最初S13に乗って、90マークII、100マークIIときています。

上野さん（以下敬称略）　エッ、この中で俺が一番長いの？　俺はもう9年、いや10年目になるな今年で。クルマもスカイライン、ハチロク、FC、30ソアラが2台、180SXとか、とにかく色々乗ってるな。

編　クルマ遍歴は色々あるみたいですけど、今は3兄弟に乗ってる訳じゃないですか。魅力ってどのあたりにあるんでしょうね。

宮本　今まで乗った中では一番ドリフトがしやすいな。

上野　90は特にね。

鈴木　4枚ドアは動きがマッタリしてて落ち着いているからね。長距離の移動も楽だし。

宮本　そうだな。特に俺なんて色々なイベントで遠くまで行くことが多いから、重要だよ。楽に移動できるって。

買った理由？ 90が呼んでたんじゃないかな

編　じゃ、選んだ理由ってのもその辺りにあるんですか。

三戸　つくりがいいクルマだからかな。高級車で（ドリフト）やりたかったんですよ。

鈴木　セフィーロ、ローレルが流行り始めてたんだけど他人と同じじゃ嫌で、他には90のツアラーVぐらいしかなかったし。

編　じゃ、最初はパーツなんてなかったでしょ。どうしてたんですか。

鈴木　ホントに無かったですよ、パーツは。車高調もないからかぶせタイプで車高調作ってやってたな。

編　はじめに付けたパーツってなんでした。

鈴木　アシとマフラー、デフぐらいじゃないかな。

広田　デフも無かったね。

鈴木　今はデフ、コンピュータ、タービンと大抵揃っているけど、当時は本当にパーツが少なくて大変だった。

編　そんな大変な中で3兄弟を選ぶというのはなんだったんですかね。

宮本　90がオレを呼んでたんじゃないの。セフィーロから90にして、セフィーロに戻ったけどまた90に乗ってるから。

編　ドリ車として見て、どうですか90の適性は。

宮本　セフィーロのパワーアップ版って感じだよ。乗り方もあまり変わらないし。

編　クルマの大きさがセフィーロとは随分違うんですけど、気になりません？

宮本　気にならないな。

上野　全然気にならないね。狭いサーキットだと気になることもあるけど。

鈴木　ただ、そのせいで勝つためにシルビアに戻ってる人もいるね。シルビアってある程度オールマイティに使えるから。

編　それって、やっぱりタイムとかに関係してくるんですか。

宮本　最近タイムを測るのが流行りだしてるからな。タイム測るのも善し悪しだと思うんだけどさ。

4枚ドアは動きがマッタリしてるから ドリフトがしやすいよ

鈴木　ドリフトは自分が楽しければいいんだから、タイムだすのもケツだすのも、やってる本人が楽しければいいと思うよ。

上野　ドリフトしていて「楽しい」という意味でいえば、（3兄弟は）楽しいクルマよ。

鈴木　重さがあるから飛ぶしね。

編　やっぱり飛距離って大事ですか。

上野　大事だけど90の飛距離は恐いね。回りそうなぐらいアングルが付いてるのに、そこからいくから。

鈴木　クルマが耐えるからね。

編　耐える理由って何ですか。

上野　ステアリングの切れ角とホイールベースの長さ、それと重さかな。

編　そういう意味では、ドリフトしにくいんじゃないですか。

宮本　覚えちゃえば誰でもできるよ。特に90は簡単にできる部類。でも、それで調子にのって大きな事故を起こすんだけどさ。スピードが出るから、それが事故につながる。人間がついていけないんだな。そういう意味では、簡単だけど難しい。ぶつけると高いしな。ひと当てウン十万。ボディも柔らかいし。

鈴木　100のゴアなんてサイテー、ぶつかるともう直せない状態になるし。そういう意味では、90と100は並べて語られることが多いけど、別のクルマだね。

宮本　そうそう、71、81、90、100は全部別のクルマだって考えた方がいい。

編　90と100の違いって具体的に何ですか。

宮本　やっぱりボディ。

鈴木　あとVVT-iが付いたから100は上が回らない。ボクは買ってすぐに売っちゃったから、今の、タービンが変わった後のフィーリングはよく分からないけど、気持ち良く乗るならやっぱり90かな。

宮本　もう少し待てば90がセフィーロぐらいの流通量になるし、100で吹けないとかの問題が出るなら90が面白い。でも100はカッコイイから、みんな買うんだろうな。そのうち数も出てくるしパーツも出てくるから、そうなるまで長く大切に乗りましょう、100は。

パワーがあるからコンピュータに ブーストアップで十分

編　90や100でドリフトするのに、どうやってクルマを作っていけばいいんでしょうか。C33ローレルみたいにエンジン載せ換えなんていますか？

宮本　できるコはやるけど、それは一部でしょ。大衆グレードを買ってエンジンを載せ換えるってのはまだ少ない。でもATを5速載せ換えで売る中古屋も出てきてるから、そういうのは増えてる。何にもしてない状態でツアラーVはお店で180万ぐらいだし。

編　じゃ、一部を除いては買ったなりのエンジンで乗ってるってわけですね。

宮本光一

覚えちゃえばやりやすいクルマだけど調子に乗ると危ないよ

もはや説明は不要であろう、「超」が付くほどのドリフト有名人だ。彼の豪快かつ挑戦的なドリフトは、いつもギャラリーを楽しませてくれる。現在は、エアロパーツブランド「ミサイル」の代表。彼がデザインするエアロはいつもドリフターの垂涎の的となっている。

三戸雅貴

高級車でドリフトやりたくて選んだんです

500psを誇る「K27MOJ」タービンを搭載した90チェイサーのオーナー。根っからの埠頭ドリフターで、その大パワーを活かした豪快なドリフトは、いつもギャラリーを沸かせている。ちなみに、彼のクルマはあの「サミットレーシング」のデモカー的役割を持っている。

鈴木憲司

飛距離が出るし目立つ走りができるクルマだよ

90、100ドリの威力を世に知らしめメジャーシーンに引き上げた神奈川の超有名ドリフトチーム「COOL D」の最古参メンバーの一人。かつては147アリストのT78仕様を操っていた、根っからのハイパワー4ドアドリフターだ。次期「COOL D」リーダーを狙っているとの噂も。

このクルマは簡単ゆえに難しい

宮本光一

CONTENT UPLOADED BY Cisco Skids WWW.CISCOSKIDS.COM.AU

宮本　そう。アシ、デフ、マフラーで乗ってるのが普通だな。

鈴木　それが多いね。まぁ、ノーマルでパワーあるからノーマルで十分とも言えるし。

宮本　ドリフトやるコはお金持ってないし。

三戸　壊れないから、それもいいところ。

宮本　走っててカッコいいのが一番でしょ。100も90もクルマが大きくて迫力あるし上手く決まれば速く見えるからさ。

上野　それに音がいいじゃん。

編　**まずは、サスペンションとLSDとマフラーを入れてしばらく乗るじゃないですか。その後はどうしていくのがいいんですか。**

鈴木　そこから始めて、満足いかなければコンピュータをやって次にタービンをやってとお金と相談してということになるね。

三戸　僕はタービン交換したクルマでドリフトしたいというのがあったんでタービンを換えたけど、最初は新車で買ってマフラーとアシを換えただけで乗ってました。

編　**ちょうどサミットレーシングの山路さんがいらっしゃってくれたので、山路さんにも聞いてみたいのですが、ドリフトするためのクルマ作りってどうすればいいですか。**

普通の乗り方をしてないんだから壊れても割り切れないと乗れないよ

——鈴木憲司

山路さん（以下敬称略）　90だったらコンピュータ、ブーストアップでパワーがあるから筑波は走れる。でも、ヒトと違うのがいいというのがあってタービン交換とかするんだろうね。

鈴木　基本的にはブーストアップで十分。タービン交換すると、下のトルクとか無くなるところもあるし。でも、やっぱり交換した時の上でのパンチとか音とかは魅力ある。

上野　実際タービン交換してるコはどんどん増えているよね。

編　**そういう意味で、目立つというのが90や100でのクルマ作りではポイントになるんでしょうね。**

宮本　このクルマはホントに見ている人を引き付けられるし、ましてやそういう走り方をしてるから目立つよ。シルビアとかとはその辺で比べモノにならない。

上野　そうそう、90は特に見せる走りになってるね。

リアメンバーがモゲるけど、これは他のクルマも同じ

編　**クルマ作りとは離れるけど、見せる走りのポイントってどんなところでしょう。**

鈴木　角度、飛距離、クルマ作り。数が増えてきたから他人と違うエアロを組んだりとか小技を効かせたりってのもポイント。エアロの数も増えてきたからさ。

編　**だから、クルマ作りも見せる走りがしやすいセッティングや音、カラーリング、エアロってのがポイントになるんですね。でも、クルマが重くて飛距離もあるってことはクルマへの負担も大きいですよね。トラブルとか、出やすいところってありますか？　特に旧い90なんですけど。**

宮本　リアメンバーがモゲる。

鈴木　フロントのナックルもかなぁ。

宮本　あと、アッパーアームも弱い。ノーマルでも曲がっちゃうから。だから、どうせ曲がって交換するならってキャンバー調整式のアッパーアームを入れているよ。俺はキャンバーついてた方が好きだし。

上野　車高を落とすとアッパーアームがインナーフェンダーに当たるんだよね。これは100も一緒。

宮本　それで、当たってアームが曲がるしピロブッシュのとこが曲がる。俺の場合は調整式にしてその上に鉄板を貼って突き上げないようにしてるけど、普通の調整式はピロのところが突き抜けるんだよな。

編　**リアメンバーがもげるというのは。**

宮本　リアメンバーに関してはどのクルマでも対策のしようがない。シルビアでももげるしさ。フロントのアッパーアームに関してはやっぱりノーマルがいいんじゃないかな。俺はさ、キャンバー付いてたほうがいいから調整式にしてるだけ。みなさんも、アッパーアームは消耗品として割り切るしかないんじゃないかな。結局クルマなんて高価なオモチャなんだからさ。

編　**そうですね、ドリフトで使ってるんだから実用車じゃないですよね。**

鈴木　普通の乗り方してないんだもん、壊れても割り切らないとね。

ボディはヨレるし速いクルマだからロールバーは入れたい

編　**サスペンション以外で弱いところは？**

宮本　やっぱりボディのヨレ。ヨレさせたくないなら最初からロールバーを入れる方がいいね。

ドリフターに絶大な人気を誇るエアロといえば、彼が社長を勤める「カーメイクT&E」がその最右翼だろう。もちろん、ドリフトの腕前もピカイチ。「NIGHT LEGEND」で数々の優勝経験を持つ。ドリフト歴は10年と長く、ドリフト創世記から第一線で活躍するドリフターだ。

上野高広

90も100もクルマが迫力あるしエンジンの音がいいじゃん

全国的にその名を轟かす、4ドアドリフター軍団「ナイトウォーカーズ」に所属。後期仕様の前期100マークⅡを駆り、ツインリンクもてぎで行われた筆誌ドリコン、団体部門の優勝を経験している。かつては「カーメイクT&E」、上野社長に鬼の特訓を受けていたらしい。

広田友和

追力を出すには一番のクルマこれからも乗り続けたい

鈴木　ヨレが良かったりもするけど。

宮本　でも、ヨレるとドアが落ちるし、安全のために入れてるってところがあるよ俺は。ロールバーで何回も命が助かってるし。

鈴木　ロールバーを入れないというならメンバーサポートとタワーバーかな。特にリアのタワーバーは効くね。

宮本　そうはいってもさ、パワーがあってスピードが上がってるから命守るためにロールバーはあった方がいい。

鈴木　僕はタワーバーだけ。安全運転だから（笑）

宮本　ロールバー入れるのってタワーバーとか入ったあとでしょ。だから結構変わるよ。基本形だけのロールバーを入れるならケツは出やすくなるね。コテコテに入れると曲がらないとかってことも出てくるけど。だから、ロールバーもパワーに応じて入れた方がいいと思うよ。

山路　500ps超えるとメンバーにクラックが入ってデフが落ちちゃうから、そこまでくるとロールバーで剛性を上げたいな。初めてのヒトがロールバーを入れると曲げづらくなって、それで無理して曲げるからグシャっといっちゃう。クルマが高いんだからパーツ選びも慎重にしないともったいないよ。いいパーツを入れて乗りやすいようにセットアップすれば問題ないんだけどさ、単純に雑誌のアンケートとかで装着率の高いパーツを入れるのは避けた方がいいかも。間違って悪いアシを入れると、クルマが重いから悪いところが顕著に出てくるんだ。

鈴木　ホント、重いとモノの悪さが出やすい。

宮本　遊びなんだし、自分の腕をカバーしてくれるパーツを入れる方がいいよ。

鈴木　乗り方に合ったパーツってことだけどアシに関して言えば車高調を選ぶのがいい。ただ、高くても悪いのあるし、安くてもいいのあるから選ぶのは難しいんだけど。

山路　使って選ぶってことができないだけに、雑誌がホントのこと書いてくれないと。

宮本　そう、だから乗ってる人に聞くってのが一番。

鈴木　それにいじってみること。車高を落とすだけなら車高調じゃなくたっていいじゃん。

宮本　でも、セットアップできる人って少ないからね。上手い人の走りを見て、自分の目指す走りをしている人に聞くというのがセットアップのコツ。

鈴木　勇気を出して聞くといいことあるよ。

編　**そうですよね、パーツ選びはホントに難しいですね。**

鈴木　でも、高いクルマだし90と100は借金抱える覚悟ないと楽しめないよ。最低50万は覚悟しないとね。

編　**LSDはどうしたらいいですか。**

山路　とりあえずTRDを入れときゃ問題ないよ。ノーマルのトルセンだってクラッチを蹴飛ばしたような効きだけど、最初からそれで乗ってると慣れちゃうけどね。でもデフが入ったクルマから乗り換えると、やっぱり見劣りするかな。ミッションは2速か3速のシンクロが壊れる可能性はあるけどギヤが飛ぶってことはないから大丈夫だし、エンジンも丈夫だから心配ないよ。

JZX90、100を始めとした、大型4ドアドリ車チューンのカリスマショップ「サミットレーシング」の代表。タービン交換したドリフト仕様のツアラーVを世に知らしめ、ここまで引っ張ってきた張本人と言える。ドリフターで彼の存在を知らぬものはもはやいないだろう。

山路典彦

パーツは試してからはなかなか買えない雑誌がホントのこと書いてくれないとね

クルマが重いからパーツの悪い部分が顕著に出るんだ

——山路典彦

ドリフトだけじゃなくて他でも走れるクルマ作りをしたいな

編　**ありがとうございました。そろそろ時間なんですが、最後にこれから3兄弟でどんなドリフトをしていきたいかをお伺いしたいのですが。**

宮本　なんでもあり。クルマも走りもミサイル。見た通りだよ。乗り方は俺の乗り方でいくけどエアロはフルバンパーだけじゃなくてリップをやっていこうかと思ってます。

三戸　僕は、もう少しパワーを上げたいかな。でも、クルマ作りはシンプルがモットーです。

鈴木　僕はブーストアップのままで、ドリフト以外にも山や街でも使えるようにしていきたいね。シンプルさの中にヒトと違うちょっとだけハデな部分を入れるのもポイント。

上野　僕も同じだね。

山路　ドリフトもゼロヨンもできてトータルに楽しくやっていければいいんじゃないかと思ってるんだけど。そのためにも、走る場所をみんなで守っていかないとね。最近マナーを守らないで一般のクルマに迷惑かけたりする子がいるからさ。

宮本　俺なんかが、マナーとかの面で引っ張っていければね。

編　**うーん、それがドリフトする上で一番大切なことですね。本日は本当にありがとうございました。**

ミーティング会場エビスサーキット西コース

ミーティング会場に我々が選んだのは、数々のドリフトエキスパートを生んできたエビスサーキット西コース。やはり、エビスサーキットにドリフトはよく似合う。ミーティング終了後には、彼らに思う存分ドリフトを楽しんでもらった。

ドリフト
専門SHOP
直伝

憧れのクルマに近づくための

完璧ドリ車セッティング術

前ページのミーティングに参加していただいた山路典彦、宮本光一、上野高広の3氏は、全国的に有名なドリフトショップやブランドの代表だ。ここでは彼らが作り上げたドリフト仕様の車両を徹底的に分析し、そのチューニングのコツから、スタイリングの秘訣までを解説しよう。憧れのクルマに近づくためのポイントが満載だ。

タービンサイズからは想像できない扱いやすさを持つK27仕様

「クールD」や「シャウトローグ」といった、超有名ドリフトチームのエキスパート達が多数出入りする、「サミットレーシング」。神奈川の大和市に居を構える、このショップは、ツアラーVや147アリストのタービン交換のドリフト仕様を当たり前にしたショップと言え、これら車種に乗るオーナーにとっては、カリスマ的な存在だ。

そして、このサミットレーシングが、手がけた車両が上の真っ白いJZX90チェイサーだ。パッと見はノーマル風だが、フロントバンパーからのぞくインタークーラーが、「ただ者」ではない雰囲気を与えている。それもそのはず。この車両には、KKKの「K27 3470MOJ #7」タービンが装着されたタービン交換仕様なのだ。

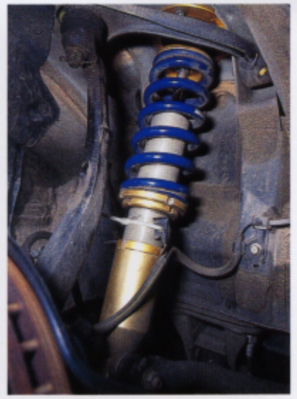
この「K27 3470MOJ #7」を搭載し発揮されるパワーは、ブースト1.5kg/cm²で500ps。エンジン内部がノーマルというのも、強度に恵まれた1JZのなせるわざだ。「このタービンだと乗りにくいのではとか、下がないのではとか、思われがちだけど、こればかりは、乗って体感してもらうしかない。でも、本当に乗りやすいタービンです」と、大きめと思われるタービンの割には、下からのトルクがあり、立ち上がりもマイルドだという。また、インタークーラーはトラストの2層、エキゾーストマニホールドはベルテックス、マフラーはワンオフで、メインパイプ径がφ76.3とレスポンスを重視しており、このあたりでも扱いやすさを出していることが感じられる。

足まわりに目を移すと、減衰力や、ストローク量を、ツアラーVのために設定したというオリジナルの車高調がマウント。パワーに合わせてメンバーサポート、ピロテンションロッド、タワーバーも装着され、アシの動きを素直にし、扱いやすい、パワーの出方に合わせたクルマづくりがされている。足まわり以外では、ノロジー、ホットワイヤーの装着に注目。火花を強く飛ばすこのパーツで、レスポンスやパワーが向上するのだ。

ドリ車としては下からトルクが出ることがクルマ作りのポイント。ピークパワーだけでは、回転をキープしてパワーで持っていく必要があるが、下があれば回転を維持しなくてもキッカケが作りやすいし、リカバリーもしやすい。さらに、アシ作りがボディ剛性を上げてきちんと動く仕様にしているのだから、山路代表が語るように楽しく操れ、乗りやすいクルマとなっている。この仕様であれば、ドリフトに限らず、様々なステージでの活躍が可能だ。

SUMMIT RACING
JZX90CHASER

フォト中央の三角の物体、「メンバーサポート」の装着により、フルカウンター時などのステアリングのフィーリングが格段に向上する。



装着のオリジナルの車高調は、ツアラーVに対するベストな減衰力とストローク量がインプットされた、90、100の職人が作り出した逸品だ。

ノーマルのゴムブッシュをピロ化すれば、ブレーキの際にあらわれる、ステアのふらつきがなくなる、ドリフトには欠かせないパーツだ。

ルックスだけのハイパワー仕様じゃない！ビッグシングルの理想のドリ車だ

オリジナルブランド「ベルテックス」からリリースされているタービンキット（35万円）には「K27 3470MOJ」が採用。同ブランドのインタークーラーキット（12万8000円）も装着される。

このマフラーはワンオフだが、ベルテックスマフラー（8万5000円）と専用インナーサイレンサー（1万2000円）もリリースされる。

90はブーストアップもかなりイケる

「タービン交換でもブーストアップでも、オーナーの好みに合わせたクルマを作るだけです」という、山路代表にはブーストアップの90マーク「もご用意いただいた。この車両は、トラストのBスペックでブーストを最大1.5kg/cm²に設定。オリジナルのコンピュータで現車合わせを行い、完璧といえるセッティングが施された極上のブーストアップ仕様。90は、ノーマルタービンの容量があるので、ブーストアップでも十分に楽しめるとのこと。タービン交換ばかりが注目されがちだが、90はブーストアップもかなりイケるのだ。

この車両にはワンオフのオールチタン(!)マフラーが装着されている。サミットレーシングのブーストアップ仕様にかける意気込みが伝わってくる。

取材協力：サミットレーシング　☎0462-67-5191

サミットレーシング流 ドリ車TUNE

代表
山路典彦

ウチのK27を使った90も楽しいクルマだけど、90は「ブーストアップ」という選択も忘れてほしくない。90は、タービンに容量があるから、ブーストアップでも、上がタレないんだ。だから、コンピュータで現車合わせをきちんとしたブーストアップ仕様だっていい。これで筑波を走れるパワーは十分にあるしね。100はタービンを回しきってて、上がタレてくるから、パワーが欲しいなら、タービン交換が必要ってことになるよね。それと、90の場合は、他人とは違うクルマにしたいというオーナーが結構いて、それでタービン交換をする人が多い。でもオーナーには、それだけじゃなくて、どんなクルマにしたいかというビジョンを持ってて欲しいね。

トータルバランスで見ると、100より、90の方がオススメ。ブーストアップでもパワーが出るし、アシがついている部分の強度があるから。100はゴアになってから、その部分の剛性が下がってて、人が乗っているとこだけが固いんだ。

SPECIFICATION

●過給器系PARTS
タービン：K27 3470MOJ #7　ウェストゲート：SARDタイプJ　ブースト制御：プロフェック　CPU：オリジナル
●吸排気系PARTS
インタークーラー：TRUST2層　エキゾーストマニホールド：ベルテックス　マフラー：オリジナルワンオフ
●冷却＆燃料系PARTS
オイルクーラー：アールズ25段　ラジエター：銅製3層　燃料ポンプ：BCNR33純正
●駆動系PARTS
クラッチ：TRDメタル
●足まわり系PATRS
ショック＆スプリング：オリジナル車高調　パッド：オリジナル　タイヤ：F/RE711（235-40-17）R/Gグリット（235-45-17）　ホイール：ABC（F・R9.5J-17）
●その他
オリジナルメンバーサポート＆ピロテンションロッド

MISSILE
JZX90CRESTA

GT2835Rで430psを出す宮本スペシャル

ドリフトのカリスマ、宮本代表の作るミサイルのエアロは「やっぱ走りもエアロもミサイルでしょ」という言葉に表れるように、とにかく勢いがあるデザイン。「クルマ作りはやっぱガンダム」という宮本代表らしくエッジの立ったメカメカした雰囲気を出しつつもあくまでも走りをサポートしてくれる、走りメインのデザインは現役ドリフトランナーだけにオーナーの心をグイッと掴む。

「ちょっと広げて見た目よく」と前後フェンダーをオーバーフェンダーにして膨らませてボリューム感を出し、フロントバンパーには「ミサイル」のタイプⅣ（5万5000円ータイプⅠ～Ⅲもラインアップ中）を装着。ボンネットも熱気の抜けがいいFRP製のミサイルスペシャルで見た目とともに機能も追求している。このエアロをさらに引き立たせているのが「一番力を入れているのが外装」といって塗ったマジョーラの新色、サファイアンギャラクシー。

このボディワークは山野井自動車とミサイルの合作で、仕上がりの美しさはさすがといったところ。「外装に比べればクルマは特別なことはしてないよ。キャンバーがついてるのが好きだからそこは最近のクルマとは違うかな」

宮本代表のMISSILE JZX90クレスタは、確かに本人が説明するようにエアロとラメの効いた濃い目のパープル、それに強めにつけられたキャンバーが最大の特徴。

エンジンは中身をイジらずにタービンをGT2835Rウェイストゲート仕様へ交換。これはアミューズから出ているキットモノでハーフステンのエキマニとフロントパイプももちろんキットに入っている。インタークーラーとオイルクーラーはトラスト製の90用でマフラーはミサイルオリジナルのφ80オールステンを装着。ブースト1.3kg/cm²で430ps／6921rpm、45.5kg-m／6021rpmというパワーを出す。

JUNの軽量フライホイールやAT用のファイナルギヤを使っていることで、レスポンスを良くしているから430psとパワフルでもエンジン特性としてじゃじゃ馬らしさはない。

15点ロールバーは命を守る

クルマ作りのポイントとしては、エンジンよりもとにかくボディワークで、外装もそうだがミサイルオリジナルの15点式ロールバーとサミットレーシングのピロテンション＆メンバーサポートでガッチリとボディを補強。「命を守るためにロールバーが必要。何度助けられたか分からない」と剛性アップとともに乗員保護を考えたしっかりした作りをしている。このボディのおかげもありアシがきちんと動くわけで、装着されている圭オフィスのエアフォルクも仕様を変更して宮本スペシャルとしている。スプリングはフロント14kgf／mm、リア12kgf／mmでブレーキはパッドとホースの交換だけだが「荷重移動できて止まればいいからこれで十分」と宮本代表。

ドリフトするにはキャンバーが強いことでクセがあるはずだが、宮本代表はそれを難なく乗りこなしてしまう。こうした仕様で宮本代表は飛距離が出て目立つ走りをしているのだ。

ミサイル流 ドリ車TUNE

代表
宮本光一

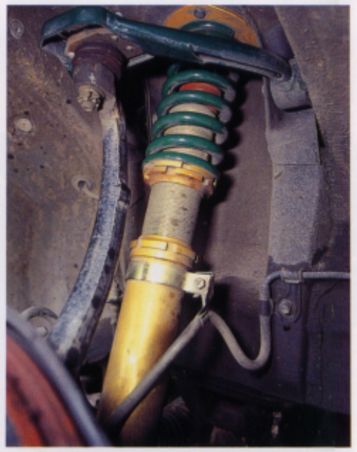
90はこれから台数が増えていくだろうけど、同じように台数が増えていったセフィーロやシルビアのようになってゆくのかどうか見えない。でもいい見本になるようなクルマ作りをしていきたいね。ウチはあくまでも「カッコ良くて目立つクルマ作り」をコンセプトとしているから、エアロもニーズに合わせつつもグレードは保っていく。

今のクルマもそうだけど、クルマの中身で目立つんじゃなくて、力を入れているのは外装だしマジョーラの塗装。やっぱ、走ってて外から見られてるわけだから、エアロで目立って走りで目立って、色で目立つというのがドリ車作りのポイントじゃないかな。

乗り方は好みだから、どんなドリフトスタイルが流行るかは分からないし、サスペンションも走りや好みによって違うからどうなってくか分からないけどさ。

逆に色は今、ダーク系がキテるよね。マジョーラの新色だったりマジョーラちっくだったりだけど、俺も塗ってるからね。

ミサイルオリジナルはガンダム系と走りを支える高剛性がポイント！



車高調はドリフターに人気の高い圭オフィスのエアフォルク。フロント14kgf/mm、リア12kgf/mmというバネレート設定がなされている。

攻撃的なオーバーフェンダー（2枚1組で1万6000円）は見る者を圧倒。リアバンパー（3万7000円）や、サイドステップ（4万円）とのマッチングで、その威力は倍増する。

軽量化のマストアイテム、FRPボンネット（6万7000円）には、折り込みダクト付き（7万円）もラインナップ。また左右の3連ダクト（1万2000円）も人気が高い。

「コレに何回命を助けられたか分からない」という、MISSILE15点式ロールバー。ボディ剛性アップのためにも欠かせないアイテム。

取材協力:ミサイル　☎03-3678-1324／090-2667-1520

81が今一番おいしい

セフィーロ、ローレルレベルの価格で購入が可能

ドリフトの世界では、今JZX81が注目されている。エンジンは現役1JZ、ボディサイズは90とほとんど同じ。さらに中古価格は90や100に比べ圧倒的に安い（ただしターボ車にはMT設定がなくMT希望ならミッション乗せ替えが必要）となれば、ドリフターが目を付けるのも当然だろう。そして「ミサイル」からは、スタイル面では貧弱さが目立つ81を、90や100に負けないスタイリングに仕上げるエアロが発売されている。車両を安く購入し、気に入ったエアロを装着するというのも賢いやり方だ。

このフロントバンパー（4万3000円）により、貧弱な81のフェイスラインに力強さが生まれる。サイドステップ（4万円）もラインナップ。

81のイメージを一新する、とにかくかっこいいリアバンパー（4万円）。一見しただけでは81とは思えないスタイルを生み出す。

SPECIFICATION

●過給器系PARTS
タービン：GT2835R　ウェイストゲート：HKSレーシングブースト制御：プロフェック

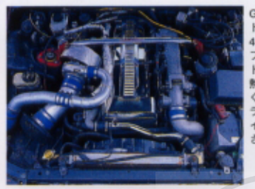
●吸排気系PARTS
インタークーラー：トラスト　マフラー：MISSILE管SPL

●冷却＆燃料系PARTS
オイルクーラー：トラスト　ラジエター：MISSILE3層　燃料ポンプ：BNR32純正　メインインジェクター：JZA80用（430cc×6）

●駆動系PARTS
LSD：TRD強化　フライホイール：JUN軽量フライホール

●足まわりPARTS
ショック＆スプリング：圭オフィスエアフォルク　ホイール：モーデックスABCバルケン（F/10.5J-17R/12J-17）

●その他
MISSILEフルキットエアロ　MISSILE15点式ロールバー



GT2835Rのウェイストゲート仕様で430psを発揮。プロフェックによりブーストは1.3kg/cmに制御。熱対策にも怠りがなく、オリジナルの3層ラジエター、トラストオイルクーラーが装着される。

マフラーはφ80オールステンレスの「MISSILE管SPL」をチョイス。もちろん、フルストレートの爆音仕様だ。

大迫力のGT3040タービンで430ps!! パワーで持ってくドリ100マークII

エレガントな仕上がりのエアロがクルマ作りのポイント

「ウチはエアロ屋なんで、やっぱこだわりはエアロですね。とはいってもコテコテなモノは作りたくなくて、コンセプトはシンプルでかつ大胆に低く大きく見えるようなエアロ。これは90でも100でも同じ」

カーメイクT&Eの上野代表はエアロメーカーらしくクルマのポイントはエアロパーツだと言いきる。

「エアロはT&EのVERTEXブランドでフロントハーフスポイラー、サイドスカート、リアハーフスポイラーだけど、付けていても後付けに見えないように自然なラインを出すのが大変。いつも思っているのは、仕上がりはエレガントにってことなんだけど、純正のラインを損なわないようにデザインしてます。これは90や100に限らずウチのエアロはすべて同じですよ」

目立つクルマがイチバン

クルマそのもののチューニングは上野代表と付き合いのあるチューニングショップで行われているが、そのコンセプトはあくまでも上野代表が得意とするドリフトで、エアロ作りもドリフトをしていて目立ちたいと作り始めた節が感じられる。

「JZX100マークⅡのクルマ作りは、あくまでドリフトするためのクルマとして仕上げているんだけど、付けたタービンはたまたま手に入ったってこともあってGT3040を付けてます」

こんなに大きなタービンを付けたら低回転域でのトルクが細ってしまいドリフトしにくくなるだろうが、そのあたりを上野代表はどう考えているのだろうか。

「どうしてもJZX100は上でパワーがタレるから、狙いはパワーが欲しかったってことなんだけど、GT3037Sの方が下からトルクが出ていいかもしれないとは思う。ただ、高回転でのパワーを考えるとGT3040の方がいいだろうとは思うんです」

JZX100はVVT-iが付いていることとタービンの容量の関係から高回転域でブーストがタレてパワー落ちを感じてしまう。そこでパワーを引き上げたいと、JZX100ではタービン交換が比較的多い。もちろんドリフトするにはピークパワーよりも中低速域でのトルクが太い方がコントロール性が高く、ドリフトをしやすいはずだが、それでも元々2.5リットルの排気量があるからシルビアやセフィーロよりはドリフトがしやすい。そこで、ピークパワーがあがればというのも理解できる。

パワーはブースト1.3kg/cm²で430psを出すが、エンジン内部はノーマルのままでコンピュータで燃調を合わせて、ブーストはプロフェックとウェイストゲートでコントロールしている。マフラーはJICのタイプⅠでパイプ径はφ76.3と細目。フライホイールはOS技研製とされるが、これはツインプレートクラッチを装着しているから。これらでレスポンスが良くなっているだろうし、トルクも補われているから、まったく下がなくて困るということはない。

ただ、トルクの盛り上がりがスライド中にくるこあって、その時にコントロールできる腕がなければ扱いにくいクルマということになるだろう。

車高調はT&Eオリジナルでやはりドリフトがしやすいセッティングとされているが、なんといっても特徴的なのがエアロを付けたクルマがカッコ良く見える車高設定をしているところ。さすが、エアロ専門店といったところだと感心してしまう。

違和感を一切感じさせない、「VERTEX」のサイドステップ。ボディにキレイにフィットしている（6万1000円）

エンジン内部はノーマルだが、GT3040タービンを搭載し、プロフェックでブーストを1.3kg/cm²に制御、大迫力の430PSを獲得している。

T&Eオリジナルの車高調は、エアロ装着車が車高を落とした時に、かっこよく見える車高設定となっている。もちろん走りの性能もお墨付きだ。

リアハーフスポイラー（6万1000円）も秀逸。ちなみに、フロントハーフスポイラーとサイドスカートを合わせた3点KITは単品買いよりお得な16万3000円。

フロントハーフスポイラーとアイラインガーニッシュは「VERTEX」。エレガントさが表現されている（M/C前・後各対応Fハーフスポイラー・4万8000円/アイラインガーニッシュ・1万5000円）。

CARMAKE T&E JZX90CRESTA

すっきりと見せたいサイドラインは、このサイドスカートの装着がオススメだ。シャープなラインを手にすることができる（6万円）。

ボディとの一体感が見事なリアアンダースポイラー。シンプルだが、さりげなく存在感をアピールできる絶妙なデザインだ（5万8000円）。

クレスタだってT&Eにかかればこの通り!!

カーメイクT&Eには、100のマークⅡ以外にもう一台、90クレスタを用意してもらった。もちろん、この車両もT&Eのブランド「VERTEX」のエアロがフル装備されている。このエアロは、「クレスタが持つ精悍なスタイルをもっと引き出す」とのコンセプトで製作。そのため、えぐったようなラインをふんだんに採り入れ、シャープさを強調、クレスタのボディデザインを見事に活かしたエアロだ。フロントハーフスポイラー、サイドステップ、リアアンダースポイラーの3点KITは、単品買いよりもお得な14万3000円で手に入れることができる。

フロントフェイスの精悍さを引き出すために、えぐったようなラインが大胆に採用されたフロントハーフスポイラー（3万6000円）。M/C前・後用がラインナップされている。

CAR MAKE T&E JZX100 MARK II

SPECIFICATION

●過給器系PARTS
タービン：HKSGT3040　ウェイストゲート：HKSレーシング　ブースト制御：プロフェック（1.3kg/cm²）　CPU：オリジナル

●吸排気系PARTS
インタークーラー：HKS GT　エキゾーストマニホールド：HKS　マフラー：JIC TYPE Ⅰ

●冷却/潤滑系PARTS
オイルクーラー：HKS　メインインジェクター：534cc×6　燃料ポンプ：NISMO GT-R流用

●駆動系PARTS
クラッチ：OS技研ツインプレート　LSD：TRD

●サスペンションPARTS
タイヤ：F/RE711（235-40-17）R/M7R（235-45-17）　ホイール：F/Rインテレッセ（F/8.5J-17R/9J-17）　ショック&スプリング：T&Eオリジナル

●その他
T&E「VERTEX」（F/S/R/アイラインガーニッシュ）

カーメイクT&E流 ドリ車TUNE

代表 上野高広

僕のクルマ作りやドリフトのスタイルはシンプルで車高短。これはウチのエアロのデザインに通じるところで、ノーマルの100や90が持っているラインを損なわないように、エアロを付けていてもまるで純正に見えるような、エレガントな仕上がりがコンセプト。

今回持ってきた90クレスタ（上記カコミ内）はエンジンとか何もやってないけど、マフラーは跳ね上げの超破壊音って名前で音で目立ってるけど、エアロはあくまでシンプルでかつ大胆なデザインで、低く大きくみせている。そのためにサスペンションも車高にはこだわっていて、お客さんが車高を上げてると悲しくなっちゃう。

クルマはドリフトするためのクルマ作りで、これは100も90も変わらないけど、これからはドリフト以外でもワインディングや街で使えるようにしていきたいと思ってます。

とはいっても、あくまでエアロがカッコ良く見える車高でそういったクルマ作りがウチらしいんじゃないかな。

取材協力:カーメイクT&E　☎045-913-3130

F.J SPORTS
FINE AERO EQUIPMENT BY F.J.G

It is fascinating and encouraging to observe the Brave's equipment.
The great new technological success can be seen at high quality and high sense of the products.
That will deduce the possibilities of your Highway roads appear unlimited.

JZX90 MARK II BLISTER

ブリスターキット(12P)	¥ 580,000
リアウイング TYPE II (FRP)	¥ 78,000
(CARBON)	¥ 93,000
フロントグリルTYPE II	¥ 30,000
ヘッドライトフィニッシャーTYPE II	¥ 18,000

※リアバンパースポイラーはノーマルとダブルタイプがあります。

JZX90 MARK II

フロントバンパースポイラー(ウィンカー付) ¥ 84,000
サイドステップ ¥ 65,000
リアバンパースポイラー ¥ 82,000
ヘッドライトフィニッシャーTYPE II ¥ 18,000
3P KIT バンパータイプ(フロント・サイド・リア) ¥220,000
4P KIT バンパータイプ(フロント・サイド・リア・ウイングType-I) ¥283,000

FRONT BUMPER REAR BUMPER SPOILER

JZX90 MARK II

フロントスポイラー(M/C後) ¥ 55,000
サイドステップ ¥ 65,000
リアスポイラー ¥ 57,000
リアウイング ¥ 68,000
フロントグリル Type-I ¥ 28,000
フロントグリル Type-II ¥ 30,000
ヘッドライトフィニッシャー ¥ 18,000
3P KIT(フロント・サイド・リア) ¥167,000
4P KIT(フロント・サイド・リア・ウイングType-I) ¥230,000

フロントスポイラー(M/C後) フロントグリルType-I 装着車

フロントスポイラー(M/C前) フロントグリルType-II 装着車

JZX90 CHASER

フロントスポイラー(M/C前後) ¥ 55,000
サイドステップ ¥ 65,000
リアスポイラー ¥ 57,000
リアウイング ¥ 68,000
フロントグリル ¥ 28,000
ヘッドライトフィニッシャー ¥ 18,000
3P KIT(フロント・サイド・リア) ¥167,000
4P KIT(フロント・サイド・リア・ウイング) ¥230,000

JZX90 CRESTA

フロントスポイラー(M/C前後) ¥ 55,000
サイドステップ ¥ 65,000
リアスポイラー ¥ 57,000
リアウイング ¥ 68,000
フロントグリル(M/C前後) ¥ 28,000
ヘッドライトフィニッシャー ¥ 18,000
3P KIT(フロント・サイド・リア) ¥167,000
4P KIT(フロント・サイド・リア・ウイング) ¥230,000

JZX100 MARK II

フロントスポイラー ¥ 60,000
サイドステップ ¥ 66,000
リアスポイラー ¥ 59,000
リアウイング ¥ 68,000
フロントグリル ¥ 30,000
ヘッドライトフィニッシャー ¥ 20,000
3P KIT(フロント・サイド・リア) ¥175,000
4P KIT(フロント・サイド・リア・ウイング) ¥238,000

JZX100 CHASER

フロントスポイラー ¥ 58,000
サイドステップ ¥ 66,000
リアスポイラー ¥ 60,000
リアウイング ¥ 68,000
フロントグリル ¥ 30,000
ヘッドライトフィニッシャー ¥ 20,000
3P KIT(フロント・サイド・リア) ¥174,000
4P KIT(フロント・サイド・リア・ウイング) ¥237,000

NEW LINE UP!! JZX100 CHASER

9月中旬 発売
フロントスポイラー(M/C後)
リアスポイラー(M/C後)
フロントグリル TYPE-II
ヘッドライトフィニッシャー TYPE-II

10月初旬 発売
フロントバンパースポイラー
リアバンパースポイラー

●全品FRPホワイトゲルコート仕上げです。
●車種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。

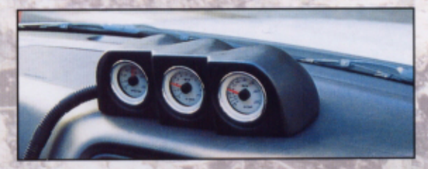
●上記商品は全国有名カーショップ、タイヤショップにてお買い上げいただけます。
●価格、仕様は予告なく変更する場合もあります。

●全国通信販売・クレジット販売
ご希望の商品に関する事は、お電話にてお問い合せください。
通信販売・クレジットご利用の方はご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4-10-18
TEL.042-752-0170 FAX.042-752-0161

FINE AERO EQUIPMENT
F.J.G.

INTER CEPTER

Elegance & sport sedan



TRD専用フロントリップ ¥48,000
3連メーターパネル ¥9,800

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
3連メーターパネル ¥9,800

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
3連メーターパネル ¥9,800

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 ¥39,000
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 ¥28,000

GX/JZX81
100φ×2 ¥58,000
中間ストレート ¥38,000
GX/JZX90
115φ×2 ¥68,000
中間ストレート ¥38,000

GX/JZX81
115φ×1 ¥65,000
GX/JZX90
115φ×1 ¥68,000

Racing Ajustable Shock Absorber

	調整式	固定式
GX81	¥198,000	¥178,000
GX90	¥198,000	¥178,000

※81系 要下取り

Motor Sport Challenger's Shop
ASAHI
FOR CIRCUIT & TARMAC

インターセプター事業部
ホームページ http://www.aiai.co.jp/ic/
〒272-0133 千葉県市川市行徳駅前1-1-16
TEL 047-357-6211 FAX 047-357-2670

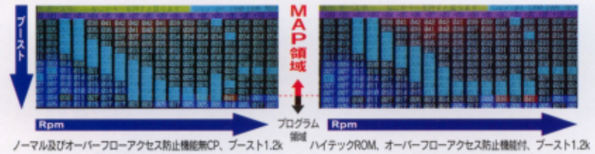
総代理店 ドゥオール TEL.03-3794-1689
代理店 ドゥオール関西 TEL.0726-37-6267
ドゥオール名古屋 TEL.052-808-5891
Japan 三 陽 TEL.029-247-8263
ボロ(株)広島 TEL.082-850-0770
ボロ(株) TEL.092-583-7000
(株)三 共 TEL.0273-52-9393
スピードクリエイト TEL.03-3759-6251
オートサロン高崎 デモカー展示中 TEL.027-360-5454

Hi TECH-ROM

HIGH POWER PERFORMANCE CHIP SYSTEM

オーバーフローアクセス防止

◆オーバーフローアクセス防止機能により、ブーストアップ時のさらなる速さと、耐久性の両立
◆書き換えOK (100のタイプⅢから2835-SPLへの書き換えは差額の2万円です。)
◆ブースト1.3k以上のBIGタービン車にはMAP領域を大幅に拡大、きめこまかで確実な燃料セッティングの取れるSPLを用意。(基本的に現車セッティングになります)
◆お客様のユニットを先送りしていただくことにより高品質でありながら低価格を実現
◆各種リミッター解除及び、希望により設定値の指定が可能



ノーマル及びオーバーフローアクセス防止機能無CP、ブースト1.2k　ハイテックROM、オーバーフローアクセス防止機能付、ブースト1.2k

◆JZX100

◆JZX90

◆JZX81

for TOYOTA

型式.エンジン	タイプ	対応ブースト	価格
JZX100	タイプⅠ	ノーマル～0.9kg/cm² 注1	¥88,000
1JZ-GTE	タイプⅡ	ノーマル～1.0kg/cm²仕様と1.3kg/cm² OKの2タイプ 注1	¥118,000
VVT-i	タイプⅢ	ノーマル～1.0kg/cm²仕様と1.3kg/cm² OKの2タイプ	¥148,000
	2835R SPL	当社タービンKIT専用データ、最大ブースト1.3kg/cm²	¥168,000
JZX90	ノーマルタービン	ノーマル～1.2kg/cm²走行距離の多い車両は1.0kgを上限として下さい。	¥98,000
1JZ-GTE	2835 SPL	当社タービンKIT専用データ、最大ブースト1.3kg/cm²	¥118,000
JZX81	1JZ GTE	ノーマル～1.2kg/cm²走行距離の多い車両は1.0kgを上限として下さい。	¥98,000

注1. JZX100のスピードリミッターは、フェールカット&サブスロットル制御による二重のリミッターがかけられています。タイプⅠ及びⅡは、フェールカットによるリミッターのみ解除してありますので、サブスロットル軸のコネクターを外して頂ければ、スピードリミッターを解除して頂けます。TRCが不要なドリフト&サーキット系の方におすすめです。尚、3及び2835SPLはSリミッター解除とTRCの使用を両立しています。

上のMAPは、JZX100の点火時期マップ、水色の軌跡が共にブースト0.95Kg/cm以上での実際のアクセス状況です。左画面を見てください。トヨタのターボ車のほとんどはこのようにMAP領域(上から11段目まで)を飛び出し、関係のないプログラム領域(下2段)の値を、MAPの設定値として読み込んでしまいます。(左画面は、まもなく41というこのブースト域ではとても危険な値を読む直前です)燃料MAP、点火時期MAP、それぞれに同じ事がおきてしまうので、とんでもない量の燃料や、極端に進んだ点火時期を出力してしまいます。ただ、トヨタのノーマルコンピューターは、良く出来ているので、その様な状況をすばやく補正し、エンジンを保護します。しかしその様な状況下での加速は、段付感があり、ブーストは掛かってはいても遅いのです。右画面を見て下さい。ハイテックROMは、その様な状況(オーバーフローアクセス)を確実に防止し、フィーリングの良い加速を実現、ブーストアップやタービン交換でのさらなる速さを引き出し、耐久性も向上させます。

ハイテックROM購入方法

■ノーマルコンピューターユニット、お車の仕様(ノーマルとの差異、希望ブースト)と商品お届け先のメモ、商品代金+消費税の3点を当社宛発送願います。(必ずTELにて在庫確認後ご注文願います)
■コンピューターの脱着方法や、その他ご不明な点は、TELにてお気軽にお問い合わせください。
■ご来店での取付けも可能です。その際は必ずTELにて予約して下さい。
■御自身での取付けに自信のない方は、お近くのカーショップにてご注文いただけます。工賃別途

GT2835R

JZX100 1JZ BEAMS VVT-i オリジナル GTタービン KIT

車検OK!!

◆ノーマルインジェクター&エアフロ容量に合わせたタービンサイズの設定によりローコストで380psオーバーの世界を楽しめます。(当社車両は実測423.91ps)
◆低回転からブーストが立ち上がるため、サーキットやドリフト、AT車とは最高のマッチングです。
◆キット専用CP、ハイテックROM-SPLを使用していただければ、簡単・確実にGT2835Rの性能を引き出せます。

■KIT PRICE ¥358,000
専用コンピューターハイテックROM-SPL ¥168,000

JZX90オリジナルGTタービンKIT

GT2835Rシングル、ウエイストゲート仕様! ステンエキマニ(純正マニ流用タイプ) タービン上付、ノーマルインタークーラー及び前置き対応、ウエイストゲート、パワーフロー、フロントパイプ付の完全ボルトオンKIT

■KIT PRICE ¥438,000
専用コンピューターハイテックROM-SPL ¥118,000

AERO M/C前後用あり

◆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グリル)
・白ゲル ¥33,000
・純正色塗装済 ¥39,800

power house amuse

Please CALL!! 通信販売専用ダイヤル 0470-22-1461

有限会社パワーハウス アミューズ 千葉県館山市上真倉1584-1
TEL.0470-22-1657 FAX.0470-23-5688
振込先:千葉銀行館山支店(普)2262266 パワーハウスアミューズ タナベヒデキ 月曜定休
●仕様及び価格は予告なく変更する場合があります。 表示価格には消費税は含まれておりません。

SPEED HOUSE ALFA
A'PEX KYOTO
COSWOR'S
EXECUTIVE RACING
TOP SECRET
ZENITANI
MINE'S
HKS HOKKAIDOH

JZX90、100をメニューに加えている、チューニングショップは数多いが、ここでは、「職人」と呼ばれる、全国屈指のプロチューナーが製作したデモカーを一挙に紹介。彼らをして初めて作ることができた、珠玉の逸品をじっくりと御覧いただこう。

DEMO car Review

職人製作

写真:金子信敏、高松弘、山下和宏
photos by Nobutoshi Kaneko/Hiroshi Takamatsu/Kazuhiro Yamashita

文:松本尊重
text by Takashige Matsumoto

SPEED HOUSE ALFA
スピードハウスアルファ JZX90 MARK Ⅱ

東京都東久留米市滝山7-1-26　☎042-474-7444

800psを使い切るモンスターマシン

マークⅡに限らず、トヨタ車全般を得意とするスピードハウスアルファ。
今回はゼロヨン仕様で800psを発揮するマシンを紹介しよう。

これはもはや「モンスター」超ハイパワー仕様のマークⅡ

古くからトヨタ車を得意とし、最近ではスープラやソアラ、MR2などでハイパフォーマンスマシンを作り上げている「スピードハウスアルファ」。その老舗のショップが手がけたJZX90・マークⅡは、なんと800psというハイパワーを誇るゼロヨンマシンだ。一見、ゼロヨンには不向きのクルマに思えるマークⅡだが、アルファの手にかかれば、スポーツカーにも負けない実力を発揮できる最速マシンに仕上がるのだ。

ところで、このクルマは一見、普通のマークⅡと違うが、それはボンネットの形状を変更し、なんと100・チェイサーのグリルをビルトインしているため（別項参照）。そこで90と100の両方のイメージを持つクルマとして、アルファでは「910マークⅡ」という名前を付けている。

では、まずこのマークⅡの「強心臓」であるが、エンジン本体は1JZから2JZに換装してある。もちろん、エンジン内部にはオリジナルのバルブスプリング、JUNのピストン、HKSのカムなどが組み込まれ、排気量は3.1リッターとなっている。シリンダーヘッドはあえて1JZ用とはせず、2JZのままだが、これはコストパフォーマンスを考えてのこと（1JZのヘッドを使うと結構加工代がかかる）。とはいえ、しっかりとポートは拡大されている。そして、タービンにはHKSのGT3037Sをツインで装着。

なんとGT-R純正の6連スロットルを装着

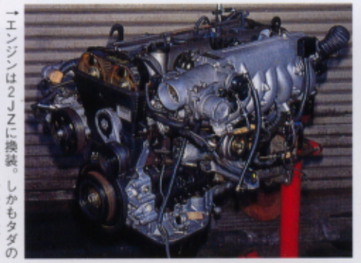
そして、このクルマでもっとも注目したいのは、インマニ、というかスロットル部分から先にGT-R用の6連スロットルを使うことで、まったくノーマルとは違う仕様にしていること。もちろん、そのまま付くわけもなく、インマニ部分から手作業で作り上げたシロモノだ。ただ、ハイパワーを狙っていくと、どうしてもノーマルのサージタンク、スロットルの容量が不足するということで、大変な作業ではあるが、何とか作り上げたとのことだ。そのほか燃料系では、メインインジェクターを700ccとし、追加も700ccを6本（制御はHKS・AIC）、ポンプも80スープラ用をツインで装着。よくGT-R用のポンプを流用することがあるが、マークⅡの場合、インタンク方式（タンクの中にポンプを埋め込む）で収めるには、スープラ用を2基装着した方が容量を稼げるとのこと。そして、この燃料をオリジナルのコンピュータで制御し、800psを発揮させているわけだ。では、気になるその「実力」であるが、ブースト2.2kg/cm²で走行し、仙台ハイランドのドラッグコースで12秒01のゼロヨンタイムをマーク。次は11秒中盤を狙ってセッティング中とのこと。しかも、確実にマークできそうというから楽しみなマシンだ。

MACHINE DATE

●エンジン系パーツ：2JZ換装/JUNピストン/HKSコンロッド&ガスケット/IN272° OUT272° カム/オリジナルバルブスプリング/ポート拡大加工/GT3037S×2タービン/EVC PRO/HKS SPLウェイストゲート/オリジナルインテークマニホールド&エキゾーストマニホールド&マフラー/HKS GTインタークーラー/HKSオイルクーラー/JZA80純正燃料ポンプ×2/HKSツインパワー●足まわり&駆動系パーツ：HKSハイパーダンパーDRAGバージョン/プロジェクトμパッド/OSトリプルプレートクラッチ/JZA80 6速ミッション/TRDグループA用LSD●その他：オリジナルFバンパー&サイドステップ

8000回転対応（!）のバルブスプリング

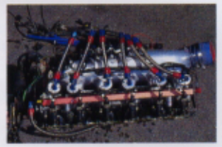
ここで登場しているマークⅡにはメカチューンを施された2JZエンジンが搭載されているが、その内部パーツとして注目したいのがオリジナルのバルブスプリングだ。2JZチューンも結構歴史があるのだが、バルブスプリングというのは意外なほどリリースが少ない。まして、ピストンやカムなど、ほかのパーツとの組み合わせで考えると、あるものをそのまま組むというわけにもいかない。そこでアルファではオリジナルで開発することで、目指す仕様に対応させている。このバルブスプリングのおかげで、パワーバンドが8000回転までつながるエンジンを作り上げることに成功したのだ。



→エンジンは2JZに換装。しかもタダのエンジンではなく、オリジナルのバルブスプリング、HKSのコンロッドを組み込んだ3・1リッター仕様だ。

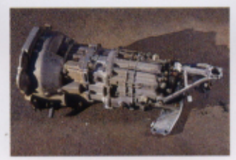
↑フューエルポンプは80スープラ用を2基装着。1基あたりのサイズが小さいため、インタンクで2基を使えるという理由で選択。値段的にも1基あたり2万円ちょっとということで、これから流用する人も増えるかも…。

←インタークーラーはHKSのGTインタークーラー。このインタークーラーにオリジナルのバンパースポイラーを装着することで、その性能を効率良く引き出している。



←なんとスロットルとサージタンクはRB26用を流用。もちろんボルトオンで付くわけもなくワンオフ加工品だ。なお、このスロットルにはメイン、追加ともに700ccのインジェクターが装着される。

↑プロペラシャフトの加工、流用はアルファお得意のチューニング項目でもある。車種や仕様に合わせてベストなパーツを探し出してセットアップするノウハウは、ほかのショップではちょっとマネのできないもの。



↓ミッションもスープラ用の6速に変更されている。ゼロヨン仕様ということもあり、デフギア比との兼ね合いでギアリングを詰めるためのアイテムだが、耐久性が高いというのも採用の理由だ。

↑GT3037Sタービンをオリジナルのエキマニを使って2基装着。さすがに800psを誇るハイパワーエンジンだけに、その仕様も凄みを感じるものとなっている。

個性を主張するならこのボンネットだ

本文中でも触れているが、このマークⅡの外観上のポイントは、オリジナルのエアロだ。まさに大型のインタークーラーを内蔵するべく形状が決められたバンパースポイラー、サイドステップは、ゼロヨンマシンならずとも似合うスタイルだ。また、100・チェイサー（前期型）のグリルを埋め込んだオリジナルのボンネットも、個性を主張するにはもってこいのデザインだ。なお、フロントバンパーは7万8000円、サイドステップは5万円で現在発売中（いずれも白ゲルコート仕上げ）だが、ボンネットは10月末発売予定で、価格は10万円前後を予定しているとのこと。

3兄弟はこうイジる

三沢 正行氏

JZX81のミッション載せ換えもする

トヨタ車チューンでは歴史のあるスピードハウスアルファ。長年トヨタ車を見てきた代表の三沢氏に、今回はマークⅡ系のチューニングについて聞いてみた。実際には、今回の取材車のようなゼロヨン仕様は少ないとのことだが「ライトチューンのユーザーは結構多いですよ」とのこと。とくに1JZになってから、チューニングアイテムが増えてきたことと、イジった効果が出やすく耐久性が高いことで、パワーアップを望むユーザーが多くなったとのことだ。また、90系に限らず、81系のチューニングもまだまだ多く、とくに1JZのツインターボでは、純正でMT仕様がないため、ミッションの載せ換えも数多く手がけてきたという。しかも、ただ純正パーツを流用するだけではなく、仕様に合わせてギア比やプロペラシャフトの互換性を考慮し、いろいろなパターンで載せ換えているという。そうしてできたエンジンをオリジナルのコンピュータでセットアップしてくれるわけだ。

A'PEX KYOTO
アペックス京都 JZX100 CHASER

京都府京都市北区平野上八丁柳町63　☎075-466-1010

コテコテにチューニングせず、JZX90、100のノーマルの良さを最大限伸ばした「ストリート仕様」。誰にでも手が出せるクルマだ。

ライトチューンでも十分走りを楽しめる仕様

ここで紹介する「アペックス京都」のチェイサーは、いわゆる「ストリート仕様」だ。見た目にもエアロとホイール、そして若干落とされた車高がそれを物語っている。

それでは、肝心の仕様の方だが、エンジン本体はノーマルながら、オリジナルのメインコンピュータチューンによって最高出力は320psにまで高められている。いわゆるブーストアップ仕様だが、ブーストはマージンを取って0.9kg/cm²ほど。これなら普通のクルマとして扱うことも可能だ。ちなみに、このクルマはAT車ではあるが、当然、それを前提としたコンピュータチューンが施されている。パワーが上がってもドライバビリティを損なわないよう、配慮されているというわけだ。そして、そのATの方もアップしたパワーに合わせて強化タイプとしている。たとえブーストアップ仕様でも、マージンを取った設計としているのだ。

さて、もうひとつ気になるポイントの足回りだが、この車両ではストリートでのオールマイティな走りができるようにと、アペックスのN1ダンパー（オリジナルセッティング）が装着されている。自在に振り回すにはボディサイズがやや大きいチェイサーだが、そのフットワークを確実に軽くしてくれる設定で、足回りをセットアップしている。とはいえ、セダンということを考えるとガチガチの足にはできないから、あえてピロアッパーマウントを装着しない仕様とし、乗り心地を確保。その代わりというわけでもないが、サイドシルにはパワーウレタンを注入している。ただ、100系の車両はGOAボディのためかサイドシル付近の構造が複雑で、シル内の空間がフロアにまでつながっており、しかもいくつかの部屋に分かれているため、通常の2倍ほどのウレタンが入ってしまうという。逆に、そのためにフロアまで強化されるから、注入後の乗り味は段違いだという。意外なところに効果があるものだが、車格を考えてカリカリにイジらないようにした結果、開発当初のコンセプトであった「しなやかに、そしてハードに」という目標はほぼ達成できたという。

AT車の比率が多いマークⅡ系であるが、ツアラーVを買う人はそれなりに「スポーツ性」を求めていることも事実。となれば、このような「オイシイとこ取り」のクルマは歓迎されるだろう。あくまでもオールマイティに乗りこなしたいなら、こういった気を使わなくていいライトチューン仕様というのも候補に挙がるのではないだろうか。

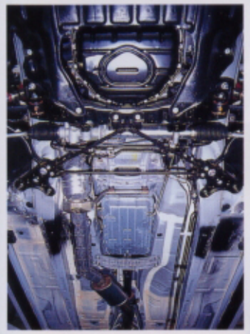
なお、今後の展開としてはブリッツのK1タービンか、近々登場するというウワサのアペックスのAXタービンの装着を考えているという。そのクルマにも期待したいところだ。やはり、この車の車格を考えると、コテコテにチューニングせずに、スマートに乗りこなせる仕様が、似合っているとも言える。

AT仕様でも気持ち良く飛ばしたいならコレ

←アペックスのN1ダンパーは、アペックス京都のオリジナルセッティング。ピロアッパーマウントを使わないことを前提に減衰力が決められている。

←車両がATということで、ドライバビリティを損なわず、なおかつマージンを取った設定のコンピュータ。それでも320psを発揮する仕様になっている。

↓エンジンは基本的にノーマル。スーパーインテークフィルターと、プラグがサードの8番に変更されているくらいだ。



↑パワーアップに合わせてATミッションも強化している。ブーストアップレベルでも、やるべきところはしっかりやってあるのだ。

↑ご覧のように取材車はAT車。ゲート式のレバーを持ち、スポーティな走りも可能なツアラーVではあるが、やはりATそのものも強化しておきたい。

↑一般的に規定量と呼ばれている量の、何と2倍ものウレタンが入ってしまうというサイドシル。フロアまで空間がつながっているからだが、おかげでフロアも強化できる。

ブーストアップで何と50psもパワーアップ

アペックス京都には、MT仕様のツアラーVもある。こちらはパワーFCによる燃料制御が行われているが、ブリッツのSUSパワー、タナベのハイパーメダリオンマフラー、そしてアペックスのAVC-Rを組み合わせて、いわゆる「ブーストアップ仕様」ながら、340psをマークするマシンに仕上げてある。ブーストもAT仕様より若干高め（0.95kg/cm²）に設定されているが、そのイデタチ（TRDフルエアロ）もあって、いかにもチューニングセダンという仕上がりになっている。しかも、ノーマル比で50ps以上のパワーアップを達成していながら、これでもかなり安全マージンを取ってあるという。恐るべき1JZなのである。

←ブリッツのSUSパワー・エアクリーナーが光るエンジンルーム。ブーストアップで50ps以上アップしているというから、見た目だけでは実力はわからない。■

MACHINE DATE

☆AT車両●エンジン系パーツ：オリジナルCPU/APEXスーパーインテークフィルター●足まわり＆駆動系パーツ：APEX N1ダンパー（オリジナルバージョン）/エンドレスCCMパッド/強化AT/●その他：パワーウレタンサイドシル加工☆MT車両●エンジン系パーツ：パワーFC/AVC-R/BLITZサスパワー/ハイパーメダリオン/ハイスロットル●足まわり＆駆動系パーツ：TEIN車高調/WINMAXパッド/JUNクロモリ軽量フライホイール●その他：TRDフルエアロ＆ステアリング

3兄弟はこうイジる

森藤 昌博氏

ボディが歪む前のウレタンチューンが効果的

100系チェイサーのチューニングについて、「アペックス京都」の藤森さんにお話を聞いてみた。「チェイサーのような、わりと大きめのクルマというのは、振り回して乗ると結構ボディに歪みがくるんですよ。仕事柄、よく新車に乗るからわかるんですが、たとえGOAボディとはいえ、1年もすればボディはヨレ始めます。そこで、新車の段階でサイドシルにウレタンを流し込んでみたわけです。そういう意味では1年後が楽しみなわけですが、現状でもかなり効いています。車格を考えると、たとえスポーティに走りたくてもあまり足回りを固められないのですが、ボディを補強することで柔らかい足でもソコソコ走れるようになるわけです。となれば、やはりチェイサーに限らずセダンのチューニングには結構向いている手法だと思いますよ」とウレタン注入をすすめる。確かにボディあっての足回りチューンだから、ぜひ参考にしたい部分だ。

MINE'S マインズ JZX100 CHASER

神奈川県横須賀市林5-7-25　☎0468-57-3313

MACHINE DATE

●エンジン系パーツ：VX-ROM/VXエアフィルター/サイレンスVXマフラー（参考品）●足まわり＆駆動系パーツ：ESTAサスペンション プロフェッショナルエディション（参考品）/ブレンボキャリパー（参考品）/パフォーマンスフリクションパッド/オリジナルクイックシフト●その他：TEC-LINEマインズスペシャルレカロSR-Ⅱ＆シフトノブ＆サイドブレーキ＆内装（以上4点全て参考品）/カーボンリアウイング（参考品）/オリジナルカーボンエアロミラー＆ストラットタワーバーフラットタイプ

ライトチューンの限界に挑む俊足セダン

ノーマルタービン仕様で筑波、1分7秒をマーク

JZX100のチェイサーが登場したころ、速攻で新車を購入し、パーツ開発を始めた「マインズ」。このチェイサーもここへ来てセッティングが煮詰められてきて、もはや完成の域に入りつつある。マインズといえばライトチューンでどこまでパフォーマンスを上げられるか、という点を重視したクルマ作りで有名だが、そのトータルバランスの高さを証明するべく、各地のサーキットでのテストも繰り返し行ってきた。そして、このチェイサーでもそれは同様で、筑波サーキットではなんと1分7秒台をマークするクルマに出来あがった。もちろん、これだけ速くてもクルマ全体としてはライトチューンレベルで、タービンはノーマルだし、触媒も残したままの仕様だ。また、筑波しても特別ハデな部分もなく、エンジンルームを見てもいわゆる「チューニングカー」というムードはない。また、車格に合わせて内装もオリジナルでコーディネイト（テックライン製・チェイサー以外でも受注可能）。こうしたさりげないチューニングが、チェイサーなどのセダンには適しているのではないか、というマインズのクルマ作りの姿勢が、こういう部分にも現れている。

また、足回りには「ESTAスペシャル」を装着。これも車高調整という形態は採っているが、セダンの乗り心地の良さを損なわない範囲で、しなやかに動くサスペンションとしてセッティングされている。ただ「流す」だけでなく、ある程度気合いを入れて走りたいユーザーには、最も「乗って楽しい」セッティングではないだろうか。そして、エンジンと足回りのバランスを考えてセッティングされていることが、トータルバランスをさらに高めている。それがマインズ・チェイサーだ。

↓マインズのお家芸ともいうべきコンピュータ。チェイサーでもノーマルの制御を生かしつつ最大限のパフォーマンスを発揮できるよう煮詰められている（17万6000円／下取り）。

↓足回りはオリジナルの「ESTAサスペンション」。現在装着されているのは、その上級バージョンの「プロフェッショナルエディション」で、発売は未定とのこと。

↓エンジンルームはほとんどノーマルの状態。見た目にはタワーバー（2万3500円）が装着されているのみだ。また、エアクリーナーには純正交換タイプ（1万4500円）を装着。

←キャリパーはブレンボ。まだ市販されていないが、基本的にはマインズのスープラ用（55万円）と同じもので、希望があれば製作、取り付けを行ってくれるという。

↑サーキットテストで培われたノウハウを元に開発されたクイックシフト。ドライバーの意図したタイミングとリンクするよう、そのフィーリングが煮詰められている（3万8500円）。

3兄弟はこうイジる

新倉 通蔵氏

そのクルマなりの持ち味を生かしたチューンを

このチェイサーに限らず、ライトチューンでトータルバランスを高めることをポリシーとしているマインズ。その代表である新倉氏にチェイサーのイジり方について聞いてみた。新倉氏は、「ベース車がどんなクルマでも、そのクルマなりの持ち味というのは大切にしていきたいね」と語る。チェイサーでいえば、セダンというボディ形状を考えると、カリカリにイジるのは似合わないということか。そして、「やはりトータルバランスが重要で、エンジンパワーが上がったら、足回り、ブレーキにも手を入れたい」と、バランスを重視している。吸排気系とコンピュータだけでセッティングするのも、そのあたりのバランスを考えてのことだという。

EXECUTIVE RACING エグゼクティブレーシング JZX100 MARKⅡ

神奈川県相模原市田名2130-1　☎042-760-2880

ハイパワーを生かした「飛距離」が自慢のドリフト仕様

→足回りはドリフト仕様の定番ともいえるJICの車高調整をチョイス。バネレートはF/16キロ、R/12キロと、かなりの本気仕様だ。

↓タービンはHKSだが、インタークーラーはトラスト製（2層タイプ）。バンパーを加工して、通気面積を稼いでいる。

↑燃料セッティングはF・CON-Vで行う。また、メインインジェクターは530ccに変更。追加インジェクターは使用せず、メインのみとなっている。

→エアロはフロント、リア、サイドともT&Eを装着。長年ドリフトをやっているオーナーらしく、エアロの選択も怠りない。

←GT3040がキレイに装着されたエンジンルーム。本体はノーマルとのことだが、それでも最高出力は430psをオーバーする。

↓タービンはGT3040。HKSのエキマニを使ってマウントされている。ノーマルの1JZとの組み合わせではインターセプトポイントが若干高回転側（4000回転）に移行するという。

MACHINE DATE

●エンジン系パーツ：GT3040タービン/EVCⅢ/HKSレーシングウェイストゲート/F-CON-V/TRUST2層インタークーラー/HKSスーパーパワーフロー/HKSステンエキゾーストマニホールド/HKSエアロオイルクーラー/GT-R燃料ポンプ●足まわり＆駆動系パーツ：JIC FLT/HKSツインプレートクラッチ●その他：カーメイクT&Eフルエアロ

3兄弟はこうイジる

塚田正裕氏

ツアラーVはチューニングには最適なクルマ

ゼロヨンではかなり有名なエグゼクティブレーシングだが、ドリフトのお客さんも結構多いらしく「近所に走るところがいっぱいありますから」と塚田さんは語る。マークⅡ系のチューニングについては、「ウチに来るお客さんの場合、あまりセダンという認識はないようですね。とくにツアラーVのMT車の場合、たまたま4ドアのカッコをしたスポーティカーだと思っているようです」という理由もあって、「イジり方はほかのクルマと同じですよ」とのこと。ただ、トヨタ車の場合、基本的にノーマルのエンジン、ミッションが結構丈夫なため、あまりトラブルが出ないという。そのあたりが、最近人気が上がっている理由なのかもしれない。

ドリフトでも定番となったタービンポン付け仕様

近くにいくつか峠があるという土地柄もあって、わりとドリフト仕様のお客さんが多いという「エグゼクティブレーシング」。今回手がけたクルマも、今やハイパワードリフトの旗手ともいえるJZX100のマークⅡ・ツアラーVだ。ドリフターたちに人気のT&Eのエアロを身にまとい、いかにもハデに決めてくれそうなイデタチではある。

そして、その心臓部であるエンジンは、HKSのGT3040タービンを同じくHKSのエキマニにマウントした、いわゆる「ポン付け仕様」。エンジン本体はノーマルのままだが、この状態で430psをオーバーするハイパワーマシンになっている。ただ、エンジン本体はノーマルでも、燃料系およびその制御にはエグゼクティブならではのノウハウが盛り込まれており、メインインジェクターを530ccに変更し、F・CON-Vでコントロール。フューエルポンプもこれに合わせてGT-R用としている。

ところで、このクルマのオーナーはドリフトを長くやっているそうだが、このマークⅡを購入したとき、90系に比べてパワー感がないのが不満だったとのことでタービン交換に踏み切ったそうだ。パワーバンドが高回転側に移行したためにアクセルコントロールが難しくなったかと思いきや、ドライビングの実力でカバーしたとのことで、今ではかなりの「ハイパードリ」を披露してくれるようになったという。さすがにこれだけの仕様のクルマに乗るだけに、テクニックも持ち合わせているのだろう。もしキミがドリフト派なら、参考になる1台なのではないだろうか。

TOP SECRET トップシークレット JZX100 CHASER

千葉県千葉市中央区都町1285-6　☎043-232-5221

T78のビッグパワーをパワーFCで制御

ゴールドにカラーリングされたボディを見て、これがトップシークレットのマシンだということはすぐにわかると思う。このクルマはゼロヨンをターゲットに開発された、スーパーセダンなのだ。

エンジンの仕様としては、現在はエンジン本体ノーマルで、タービンをT78に交換したというものだが、それでもマックスパワーは500psを誇る（ブースト1.5kg/cm²時）。しかも、このパワーでもマイナー後のインジェクターを使えば燃料は一応足りるようで、燃料系ではこのインジェクター（550cc）とポンプ（GT-R用）を装着するのみだ（インジェクターは純正部品のため、ボルトオンでの装着が可能）。とはいえ、容量を増やしたからといって速くなる保証はどこにもない。当然、セッティングのワザが必要になるわけだが、燃料制御にアペックスのパワーFCとZ32用のエアフロを使うことで全域でのパワーアップに成功している。この仕様で、狙うはゼロヨン11秒台とのことだが、これからも仕様変更の可能性はあり、大いに楽しみではある。さて、このハイパワーを支える足回りであるが、こちらはオリジナルの車高調整キット「スーパーダンパー」を装着している。スプリングは直巻きタイプだが、こちらもオリジナル開発となっている。バネレートは現状でF/10kgf/mm、R/4kgf/mmとなっているが、違うレートのスプリングを選択することも可能だ。サーキット仕様、ゼロヨン仕様など、シチュエーションに合わせてセッティングを変更して使える。

MACHINE DATE

●エンジン系パーツ：T78-33Dタービン/プロフェックBスペック/TRUSTタイプCウェイストゲート&2層インタークーラー&16段オイルクーラー&エアインクス/TOP SECRET PROエキゾーストマニホールド/TOP SECRET DRAGマフラー●足まわり&駆動系パーツ/TOP SECRETスーパーダンパー/プロジェクトμパッド/OSトリプルプレートクラッチ●その他：Gフォースフバンパースポイラー/TOP SECRETパーソナルステアリング

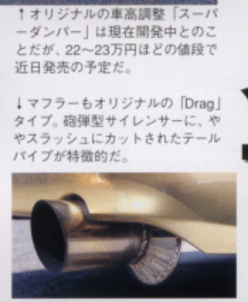
←インタークーラーはトラストのキット（2層タイプ）。また、これがキッチリと収まるように作られたフロントバンパーはオリジナルだ。

↑タービンはT78・33D。この遮熱板で見えないが、エアフロもZ32用に変更されている。エキマニはワンオフのオリジナル製作だ。

↓ブーストコントローラーはプロフェックB。ハイ／ローの切り替えが手元のリモコンでできるため、ゼロヨンのスタート時を考慮すると、使い勝手のいいVVCだ。

↑オリジナルの車高調整「スーパーダンパー」は現在開発中とのことだが、22〜23万円ほどの値段で近日発売の予定だ。

↓マフラーもオリジナルの「Drag」タイプ。砲弾型サイレンサーに、ややスラッシュにカットされたテールパイプが特徴的だ。



ゼロヨン11秒台を狙う極上チェイサー

3兄弟はこうイジる

トップシークレットの代表である永田さんに、3兄弟チューンの注意点について聞いてみたところ「ブーストアップ仕様のクルマで、ついオーバーブーストをかけて壊してしまう人がいる」とのこと。

永田 和彦氏

ブーストアップは「踏みすぎ」に注意

100系のターボではマイナーチェンジでメインインジェクターの容量が380ccから550ccにアップしているのだが、マイナー前のモデルではタービンの限界より先に燃料の限界がくる（エアフロの計測限界もあるが）ため、つい回しすぎてエンジンが壊れるようだ。だから、燃料制御をキチっとやった上で、ユーザーの自己管理も必要だということだ。

ZENITANI 銭谷自動車 JZX90 CRESTA

大阪府堺市毛穴町135-1　☎0722-47-0001

MACHINE DATE

●エンジン系パーツ/腰下2JZ換装/IN264° OUT264° カム/T45Sタービン/EVCⅡ/F·CON-V/BLIZタイプEウェイストゲート/HKSパワーフロー/ARCレーシングインタークーラー/ワンオフエキゾーストマニホールド&マフラー/ニスモ燃料ポンプ●足まわり&駆動系パーツ：HKSハイパーダンパーDRAGバージョン/ORCトリプルプレートクラッチ/OS3速クロス●その他：JZA80純正ホイール

↓マフラーも砲弾形状のオリジナル（90φ）。これ以外はいたっておとなしい外観を持つ。

←純正の圧力センサーは1.2kg/cm²までしか対応しないため、F·CON-Vでセッティングする。

↓タービンはT45S。クレスタでは珍しい仕様だが、ワンオフのエキマニを使うことで、見事にフィッティングさせている。ウェイストゲートはブリッツ・Eタイプを使用。

フォーマルにも使えるオールマイティな作りが自慢

3兄弟はこうイジる

セダンらしく使えるチューニングを

銭谷 精康氏

銭谷自動車のクルマは、以前から「シブさ」を狙った仕様が多いが、ことマークⅡ系ではどんな仕様が多いのだろうか？　そのあたりを銭谷専務に聞いてみた。まず「やっぱりセダンだから、カリカリのチューニングは似合わないよね。もちろんイジるからにはそれなりのパワーは必要だけど、セダンらしさは失ってはいけないと思う」と強調していた。またAT車も多い車種だが、このあたりについても「ATにはAT用のセッティングがある。乗りやすさを損なわないよう、チューニングしていきたいね」と語ってくれた。

↑エンジン本体は、腰下を2JZに換装。ピストン、コンロッドは2JZ-GTE純正だが、カムを264度のタイプに交換している。

←足回りはHKSのハイパーダンパーに交換されているが、ドラッグスペシャルではあるが、普段の乗り心地も考慮した、銭谷オリジナルのセッティングだ。

↑ホイールは80スープラ純正。これは、フロントブレーキに80スープラを流用しているためだ。

ハイパワークレスタはセダンらしさを残した仕様

大阪の「銭谷自動車」といえば、ハードなチューニングを行うことで知られているが、古くよりセダンも手がけてきた。最近ではゼロヨン仕様のスーパーマシンばかりに目がいくが、こうしたクルマも実は得意中の得意なのである。

今回紹介する90クレスタは、外観上は80スープラのホイールを装着するぐらいだが、実はタービン交換を施した600psオーバーのハイパワーセダンなのである。エンジン本体はシリンダーヘッドより下の部分、いわゆる「腰下」に2JZを流用している。ヘッドを1JZとしたのは、70系スープラ用のパーツが使えるということと、ハーネスを引き直す必要がないため、コストパフォーマンスに優れるからだ。それでも264度のハイカムを組み込み、T45Sを装着した（エキマニはワンオフのオリジナル）エンジンは、F·CON-Vの制御によって約660psを発揮する。最大ブーストは1.8kg/cm²と強烈だ。この仕様で、たまに行くセントラルサーキットでのゼロヨン計測でも好タイムをマークしているという。「たまに行く」というのはすなわち、これはゼロヨンマシンではないということ。あくまで街乗りがベースで、セダンとしての扱いやすさを重視したセッティングを施した「通勤仕様」なのだ。軽いと評判のORCのトリプルプレートクラッチを装着しているのもその志向の現れだろう。

見た目にも、エアロは純正だし、外観からは普通のセダンに見える。やはりセダンをイジるには、ある程度こうした「大人の雰囲気」というのも大切にしたいものである。

COSWOR'Z コスワーズ JZX90 CHASER

千葉県香取郡大栄町十豊三245-2937　☎0478-73-5293

使い勝手を重視した「通勤快速仕様」

→足回りにはHKSのハイパーダンパーをセット。セッティングとしてはほどよく車高を下げ、ガチガチにはしていないとのこと。

↓マフラーはトラスト。最近流行りの砲弾型ではなく、逆にシンプルに決めているところがミソだ。見た目におとなしく、それでいて本気になれば速いという仕様だ。

MACHINE DATE

●エンジン系パーツ：プロフェック/HKSエアクリーナー/オリジナルCPU/トラストマフラー●足まわり＆駆動系パーツ：HKSハイパーダンパー/●その他：MOMOパワーステアリング/レカロSR-Ⅲ

↓ブーストコントローラーにはプロフェックをチョイス。最大ブーストは1.25kg/cm²ほどで、ノーマルタービンを目一杯使い切る仕様となっている。

←コンピュータはオリジナル。AT仕様であることを考え、ベストマッチな燃調を実現している。決してピーキーではなく、あくまでも乗りやすいブーストアップ仕様だ。

↑この車両はブーストアップのため、エアクリーナーぐらいしか変更点はないが、こういったライトなものからハードチューンまで、JZ系なら何でもOKだ。

JZ系のエンジンならすべてオマカセできる

千葉県にある「コスワーズ」は、トヨタ車、それも1JZ、2JZを得意とするショップだ。ミッション載せ換え（JZX81ターボにはMTの設定がない）や2JZへのスワップはもちろん、NAのチューニングやタービン交換仕様のメカチューンなど、JZ系のことなら何でもOKだ。マークⅡ系に限らず、アリストやスープラのオーナーにも頼りになるショップなのだ。そして、やはりこうしたクルマをイジるとなると、どうしてもAT車である場合が多くなるが、AT車にはそれなりに乗りやすさを残したセッティングとすることで、使い勝手を損なわない仕様も作ってくれる。面白いメニューでは、2JZのNAをターボ化する（マークⅡ3.0グランデGなどをベースに）キットをリリースしている点が挙げられる（工賃込みで54万8000円）。もはや、JZ系のプロフェッショナルといってもいいだろう。

ここで紹介するチェイサーはATのブーストアップチューン（本誌の4/1MILE SURVIVALの特集でもクレスタが登場している）だが、オリジナルコンピュータを使い、吸排気系をイジることで快適な「通勤快速仕様」を作り上げている。ハイチューンではATの強化やMTへの換装が必要だが、ブーストアップならばノーマルのATでも壊れる心配もないようで、バランスがよく、なおかつ使い勝手に優れたマシンが作り上げられるわけだ。

ところで、このショップにはトヨタのセダン乗りのお客さんが数多く訪れるとのことだから、情報交換ついでに一度立ち寄ってみてはいかがだろうか？きっと参考になるネタがあるに違いないゾ。

3兄弟はこうイジる

JZ系は丈夫なのでイジりやすい

鈴木喜幸氏

コスワーズに来店するお客さんは、やはりマークⅡやアリストを得意とする関係で、30代～40代の人が多いという。「スタッフは若いんですけどね」と笑う鈴木さん（写真）だが、それだけ信頼性も高いということだろう。マークⅡ系では車格と年齢を考えると、家庭持ちのユーザーが多いだろうが、そうなるとチューニング費用の捻出は大変なはず。ハードチューンになれば、結構お金はかかるものだが、「基本的なところから先にイジれば、意外とJZ系はお金がかからないですよ。何しろ丈夫ですから」とのこと。そしてハードとはいえ決して乗りづらくはイジらない方針だそうで、そのあたりがユーザーに理解されているのだろう。

HKS HOKKAIDOH SERVICE HKS北海道サービス JZX100 CHASER JZX90 MARK Ⅱ

札幌店・札幌市東区北40条東1丁目2-14　☎011-751-3443
帯広店－帯広市西24条北2丁目新工業団地　☎0155-37-2900

目指したのは「オールマイティ」バランス重視のストリートマシンだ

MACHINE DATE

●エンジン系パーツ：EVC PRO/F-CON-V PRO/HKS GTインタークーラーキット＆スーパーパワーフロー（ストレートサクション付）＆デュアルドラッガーマフラー/195ℓGT-R燃料ポンプ●足まわり＆駆動系パーツ：HKSハイパーダンパー/エンドレスパッド●その他：クスコタワーバー/TRDフルエアロ/HKSキャンプ

←HKSのSQV、パワーフローが装着されたエンジンルーム。その中で一際光るのが、GTインタークーラーのパイピングだ。ブーストアップの次のステップといった仕様だ。

↓ただのブーストアップなら「プロ」は必要ないはず。それをあえて装着しているのは、VVT-iの制御を行う予定があるからだ。オーナーにとっては今後が楽しみだ。

←足回りにはハイパーダンパーを装着。スプリングもスーパーデュアルレシンプロだ。ブーストアップ仕様とのバランスを取ってセッティングされている。

F・CON-V プロでVVT-iを制御できるゾ

ここで紹介するのは、HKS北海道（札幌店）が手がけたJZX100チェイサー。見た目にはTRDのエアロをまとってはいるものの、ホイールもノーマルでチューニングカーには思えない外観を持つ。しかし、よく見るとバンパー内には大型のインタークーラーが顔を覗かせている。そう、これはブーストアップされたチューニング車両なのだ。

ブーストアップとはいえ、HKSディーラーらしくF・CON-V プロで燃料を制御。パワー的にはブースト1.2kg/cm²で330psほどだが、インタークーラー（GTインタークーラー）の装着に合わせて、フューエルポンプをGT-R用に変更し、安全マージンを確保している。F・CON-V プロを使う理由は、今後予定されているタービン交換仕様へのステップアップと、VVT-iの制御（現在データ取りの最中）を可能にするためだ。タービンはGT2835あたりが定番といえるが、タービンに合わせてVVT-iを任意で制御できるようになれば、また違ったフィーリングのマシンができあがるはず。

今後はHKS北海道のチューニングにはアンテナを張っておいた方がよさそうだ。

狙うは「日本一速い2WDセダン」その実力は十分に備わったマシンだ

→エンジンは2JZに換装。これにTO4Rを組み合わせる。また、タービンサイズに合わせてカムも264度（吸排気ともに）としている。全域でのトルクのつながりを重視したセッティングだ。

→ハイパーダンパーは足回りのジオメトリーの変更に合わせて、リアのストロークを特に重視して開発。クルマの姿勢を理想に近づけるべく、現在もセッティングが詰められている。

↓さすがに本気仕様だけに、インタークーラーはGT-R用を流用。あまりの大きさゆえ、通気面積が不足するため70スープラ・ターボA用のダクトをバンパーに埋め込む。

600psを路面に伝えるべく駆動系を徹底的にチューン

直線道路が多い土地柄からか、北海道ではゼロヨンは結構盛んだという。今回紹介するＨＫＳ北海道（帯広店）の90マークⅡは、そうした地元でも負けなしのゼロヨンマシンだ。何しろチューニングメニューが凄い。2JZをベースにハイカムが組まれたエンジンに、TO4Fタービンを組み合わせ、F・CON-Vで制御した結果、600psものパワーを絞り出している。ゼロヨンでトップクラスというと、このパワーでは心もとない気もするが、このクルマでは、エンジンパワーではなく、足回りや駆動系に工夫を凝らすことでタイムアップさせることに重点を置いており、JZA70用のクロスギアを加工して組み込んだり、クラウン用のデフギアを使ったりと、何しろこだわったパーツ選択がなされている。足回りもコントロールリンクの位置をずらしてジオメトリーを変更し、これにストロークを合わせたハイパーダンパーを装備。パワーをいかに路面に伝えるかということに情熱が注がれているのだ。そして、その実力はというと、十勝のストレートを使った計測では11秒６をマーク。しかもまだまだタイムは縮められそうだとのこと。

MACHINE DATE

●エンジン系パーツ：2JZ換装/IN272° OUT272° ＨＫＳカム/燃焼室鏡面仕上/ＴＯ４Ｒタービン/EVCⅡ/HKS GTウェイストゲート&F-CON V&GT-Rレーシングインタークーラー/オリジナルエキゾーストマニホールド/HKSドラッガーマフラー改/パワーフロー+ワンオフサクション/HKS GT-Rタイプ改/ニスモ240ℓ燃料ポンプ●足まわり＆駆動系パーツ：HKSハイパーダンパーDRAGバージョン/エンドレスCCMパッド●その他：発泡ウレタン充填

GX/JZX
AERO CRAFT SPORTS

風を追いかけ 風になる！ 高速バトラーの為の **AERO CRAFT SPORTS**

GX・JZX90 MC前／後有り

MARK II

CHASER

CRESTA

JZX81 MARK II

NEW

開発コンセプトは空力の徹底追及
むだなデザインを極力排除し
優れた空力特性とデザインの進化

全車種共通価格

SPECIFICATIONS	白ゲルコート	純正塗装済
FRONT SPOILER	¥26,000	¥32,000
SIDE STEPS	¥38,000	¥45,000
REAR HALF SPOILER	¥38,000	¥45,000
FULL KIT プライス	¥98,000	¥113,000

エアロクラフトスポーツ純正色ペイント済商品は、日本又はドイツ等のトップグレード塗料を使用してペイントしてあります。

通信販売のお申し込み方法

●TELにて商品名・車種・型式・在庫等を確認の上、銀行振込、現金書留（郵便局）又は、代金引替にでお申し込み下さい。
●商品は新車時のメーカーペイント配合表にて、熟練技術者が一本一本ペイントしておりますが、お客様のお車の
び、事故による修正等により弱干の色ずれが生じる場合があります。
、価格等は予告なく変更する場合があります。
は送料、消費税は含まれていません。クレジットのお申し込みも大歓迎です。 **業販も承ります。**

AERO CRAFT
〒485-0826 愛知県小牧市東田中字高松41-1
TEL0568-76-0301 FAX0568-71-1632

ZEES CYBER EX. SERIES!

ZEES 車検対応

100φ×4
左右4本出し

CYBER SERIES
90マークII系
新発売

ライバルはもういない…

圧倒的なインパクトをさらに加速！
また一切の妥協をなくすため完全専用設計し、一から作り直ししました。

MARK II CHASER CRESTA

100φ×2
片側2本出し

CYBER EX. 100φ×4 サイバーEX. 4本出しマフラー プライスリスト

MARK II CHASER CRESTA JZX100（TB・NA）、JZX101、GX100 GX90、JZX91、JZX90（TB・NA）							
Type-1	¥179,000	Type-2	—	Type-3	¥159,000	Type-4	—
Type-1S	¥184,000	Type-2S	¥174,000	Type-3S	¥164,000	Type-4S	¥144,000

チェイサー100系 Wマフラー専用 リヤアンダースポイラー ¥49,800（無塗装）（加工取付になります）

CYBER EX. 100φ×2 サイバーEX. 片側2本出しマフラー プライスリスト

MARK II CHASER CRESTA JZX100（TB・NA）、JZX101、GX100 GX90、JZX91、JZX90（TB・NA）							
Type-1	¥114,800	Type-2	—	Type-3	¥94,800	Type-4	—
Type-1S	¥114,800	Type-2S	¥104,800	Type-3S	¥94,800	Type-4S	¥84,800

JZX101、JZX100（TB）、JZX91は定価の¥5,000upです。（フロントパイプ付）

ZEES 130φW

プレミアム 115φW

ZEES 130φW

ZEES130φW & プレミアム（ナナメカットカールテール）115φW

Type-1	¥188,000	Type-2	¥178,000	Type-3	¥158,000	Type-4	¥138,000
Type-1S	¥193,000	Type-2S	¥183,000	Type-3S	¥163,000	Type-4S	¥143,000

型式 JZX101、JZX100（TB・NA）、GX100、JZX91、JZX90（TB・NA）、GX90
ZEES140φテールは定価の¥5,000upです。 90系は、1・1S・3・3Sは不可。
チェイサー100系 Wマフラー専用 リヤアンダースポイラー ¥49,800

ZEES 130φ

プレミアム 115φ

ZEES130φ & プレミアム（ナナメカットカールテール）115φ

Type-1	¥108,000	Type-2	¥98,000	Type-3	¥88,000	Type-4	¥78,000
Type-1S	¥111,000	Type-2S	¥101,000	Type-3S	¥91,000	Type-4S	¥81,000

型式 JZX101、JZX100（TB・NA）、GX100、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。

（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
■ショップ様へ／マフラー等のジースプロジェクト全商品 業販致します。

■「ZEES」EX.SYSTEMは、運輸省令で定められた数値をクリアーした保安基準適合品です。■クロームメッキマフラーはジースプロジェクトによる特許商品です。■カートリッジタイプはリヤタイコを分解して内部サイレンサーが交換できるシステムです。タイプ1・1S・3・3Sに設定。（実用新案出願中）■ZEES Premium は、保安基準適合品です。■掲載価格は、メーカー希望小売価格です。消費税は別途加算されます。■仕様は改良のため予告なく変更することがあります。また、掲載商品は写真のため、実物と異なって見える場合があります。■当社ZEES CYBER EX. Premiumの取り付けにあたり、指定方法外で取り付けたり、異なった車種等の取り付けによる事故等があった場合、当社はその責任を一切負いません。■JZX100、JZX101、GX100、JZX90、GX90のWマフラーの取り付けは、けん引フックを取り外し、装着して下さい。

特約店 マルカサービス（株）、マルカサービス東京（株）、（株）ツイン、ウエダ商事（株）、（株）リザ、（株）ジャパン三陽、（株）ヒサコ、（株）ウッドベル、（株）タカマコンベティションプロダクツ、（株）三共、（株）桑野、（株）ムサシ、（株）ホットスタッフコーポレーション、（株）エコープロジェクト、（株）スピードクリエイト、（株）ユービー、（有）ジェイプロウズ、（株）ドゥオール、スズカプレーン

ZEESマフラーバリエーション

Type1:オールクロームメッキ・カートリッジタイプ
Type2:オールクロームメッキ
Type3:リヤタイコ以降クロームメッキ・カートリッジタイプ
Type4:リヤタイコ以降クロームメッキ
ゴールドメッキ シングル¥30,000 ダブル¥60,000
24Kゴールドメッキ シングル¥90,000 ダブル¥180,000
★Type1S～4Sはそれぞれのタイプでリヤタイコ以降オールステンレスになります★

ワンオフマフラー
製作致します
詳しくは
お問合せ下さい

CHASER CRESTA MARK II
カタログ請求券
80円切手貼付
同封して下さい

できることからやってみよう

100系 セットアップ術 完全解説

「乗る楽しさ」「速く走る楽しさ」というのがピックアップされがちだけど、それだけがクルマの魅力じゃない。イジることの楽しさというのも重要な要素だ。パーツの取り付けは、プロに任せたほうがキレイに確実に仕上げてくれるけど、新たなパーツを自分で取り付ければ、満足度も高いし、クルマに対する愛着も強くなるというものだ。まずは簡単なパーツ交換から挑戦してみよう。

写真：金子信敏
Photo by Nobutoshi Kaneko

取材協力：エッチ・ケー・エス 東京サービス ☎0425-81-5251／ガレージセラフ ☎0489-98-0613／TRDダイレクトショップ多摩 ☎0426-46-3440／ケイ・エス・ピーエンジニアリング ☎042-569-2930

LEVEL 1

LEVEL 1では入門編というべき、簡単なパーツ交換を紹介したいと思う。特別な工具は一切必要なし。10分で終わるものから、長くても1～2時間あれば交換できるというものを集めてみた。

SET UP MENU

- ステアリングの交換
- シートの交換
- タワーバーの取り付け
- ナンバーガードの取り付け

ステアリングの交換 STEERING

取り付け作業の基礎の基礎 まずはここから始めてみよう

純正からアフターパーツへの交換の基礎中の基礎といえるのがステアリングの交換だ。クルマを運転するうえで、もっとも頻繁に触れるステアリングは、まず最初に交換したい部分である。作業自体は決して難しいものではなく、その方法さえ理解していれば、それほど作業時間もかからない。ボスの種類やエアバッグのセンサーの処理方法などといったちょっとした注意事項に気をつければ、誰にでも簡単にできるはずだ。

01 バッテリーのマイナス側端子を外す。その後、10～15分ほど待ってから作業を開始する。これを忘れるとエアバッグが作動してしまうので、絶対にバッテリーは外すこと。

02 ステアリング中央のパッドを外すために、裏側で止まっているネジを2箇所ゆるめる。これにはトルクスレンチが必要となる。

03 ゆるめたネジ付近にマイナスドライバーを突っ込み、拡げるようにして片側づつ外していく。パッドが取れたら、裏側につながっているエアバッグのコードをカプラー部分で外す。

04 パッドの内側はこのような構造になっているため、ネジは外れないようになっている。写真にあるように、マイナスドライバーで拡げてやってパッドを外すしかない。

05 今度はステアリング側のホーンの配線を外す。これもカプラーでつながっているだけなので、抜くだけでOKだ

06 ステアリング自体が真っ直ぐになるようにしてから、十字レンチでロックナットをゆるめる。ここで注意するのが、ナットを抜いてしまわないこと。

07 ステアリングを真っ直ぐにした状態をキープし、それをズラさないために、シャフトにペンなどでマークをしておく。

08 ステアリングを握りしめて、ゆすりながら力を込めて引き抜く。シャフトからナットを外しておくと、抜いたときに顔面を強打するので、ナットは付けたままにしておこう。

09 ボスに付属されているホーンのコードを取り付けた後、エアバッグセンサーに疑似信号を送るコード（これもボスに付属されている）を取り付ける。

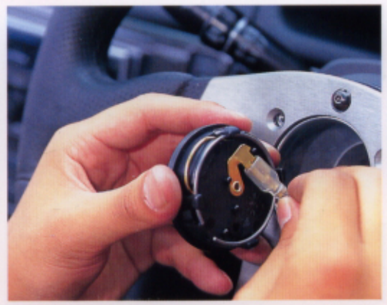
10 続いてシャフトにボスを取り付ける。このとき、ボスについている△マークとシャフトに書いたマークがずれないように注意しながらシャフトにはめる。

11 エアバッグの疑似信号用のコードがボス内で動き回らないように、ビニールテープを使ってシャフトに固定する。

12 ボスをシャフトに取り付けたら、ロックナットを軽く締めて固定し、ボスカバーを被せる。

13 ボスのカバーを取り付けた後、ステアリングを取り付け、仮止めする。この状態で駐車場内等でクルマを動かしてみて、センターに合っているかどうか確認する。

14 センターに合っていることを確認したら、ロックナットをしっかりと締める。このとき、ステアリングを右に目一杯回すと、固定されてきつく締めやすくなる。



15 ステアリングに付属されているホーンボタンを用意して、ホーンのコードをつなぎ、ステアリングにセットする。

16 そして、ボスとステアリングをネジで止めればステアリング交換の完了だ。

シートの交換

SEAT

長時間座るシートだからこそ座り心地いい快適なものに交換したい

長い時間、座りっ放しということが多いクルマのシート。純正って意外と座り心地が良くなくて、長時間のドライブになると、すぐに腰が痛くなってしまう。まして、ちょっと攻めた走りをしようものなら、クルマの動きとともに身体がズレてしまい、安定しないものが多い。ずっと身体を預けるものだからこそ、気軽に気に入ったものと交換したい。

01 バッテリーを外した後、トランクオープナーなどと一体化されたカバーを外す。2箇所あるネジを取ってから、手前に引っ張るようにするとカバーが外れる。

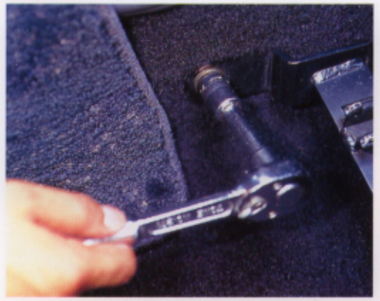
02 シートレールの端に付けられた残り3箇所のカバーを取り、それぞれのボルトをラチェット等を使って外す。

03 シートを倒し、シート下に設置されているエアバッグなどのカプラーを3つとも抜く。

04 これで車内からシートが取り出せる。シートレールで内張りに傷をつけやすいので、慎重に取り出そう。

05 ノーマルシートから、シートベルトのバックルを外して、これから取り付けるシートに流用する。アンカー裏側のナットをメガネレンチで固定し、表側からゆるめればOK。

06 シートベルトのバックルを、交換するシートに取り付けたら車内に入れる。このときも内張りに傷をつけないように慎重に。



07 4箇所のボルトでシートレールをフロアに固定する。最初に一カ所の締めてしまうのではなく、すべてのボルトを徐々に締め付けていこう。

08 右前側のカバーをネジで止めれば作業は終了。だが、サイドエアバッグが搭載されているため、このままではサイドエアバッグウォーニングが点灯したままになってしまう。

09 TRDのサイドエアバッグウォーニングキャンセラー（1500円）。シート下にあるカプラーに付けるだけでメーターのウォーニングランプが消える。

コーナーマーカーの取り付け

CORNER MARKER

作業時間はたったの5分 ポン付けできるマーカーのクリア化

100チェイサーの後期に乗っている人で、意外と気にしているのがオレンジ色のコーナーマーカー。ワンポイントのアクセントとして効果的なんだけど、ボディカラーによっては、いまいち似合わなかったりする。マーカーの交換はすごく簡単だから、前期用のクリアマーカーにしてみるのもいいんじゃない。ちなみに、チェイサーの前期用クリアマーカーの値段は各5500円、型番は右が「81511-22430」で左が「81521-22430」だ。

01 ボンネットを開けて、コーナーマーカーを固定しているネジをプラスドライバーで外す。ネジで止まっているのはこの1箇所のみ。

02 手前に引くようにしてマーカーを外す。裏側でコードがつながっているので、引っ張り過ぎて切らないように。

03 マーカーをボディから外せたら、つながっているカプラーを抜く。するとそのままマーカーが外せる。

04 カプラーをはめて、前期型のマーカーを取り付ける。取り付ける際には、マーカー側の2箇所に棒状のものがついているので、それをボディ側の穴に合わせて止める。

ナンバーガードの取り付け

NUMBER GUARD

ちょっとしたオシャレとプライバシーを守るために

エクステリアがノーマル状態なら違和感を感じないけど、イジることによって浮いてみえてしまうのが、ナンバープレートだ。これぱっかりは、アフターパーツに替えるわけにはいかない。そこでオススメなのがナンバーガードだ。その代表ともいえるのがBLTの「ウィザードⅡ」。ちょっとしたアクセントにピッタリで、しかも赤外線撮影などからプラバシーも守ってくれるというありがたいパーツだ。

01 最初にナンバープレートを外す。これはプラスのネジを取るだけだ。

02 取り外したナンバープレートを、ナンバーガードとセットとなっているアルミケースにセットする。

03 ナンバーの表側にプラスチックワッシャーをはめて、樹脂プレートを被せる。

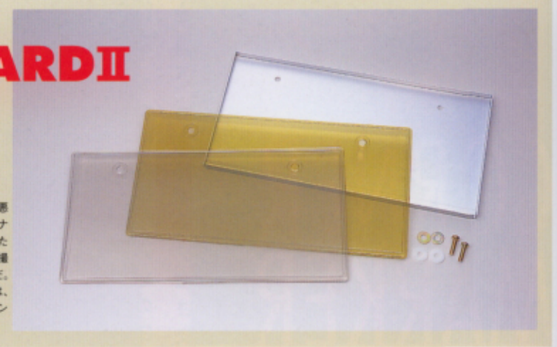
04 さらに、この上にもう1枚の樹脂プレートを被せれば、ナンバー自体のセットはOK。

05 後は、付属のボルトを使って、ナンバーをもとの位置に取り付けるだけ。

今回のモデルパーツ

BLT WIZARDII

価格：2万2000円
問い合わせ：BLT
☎0120-37-8410

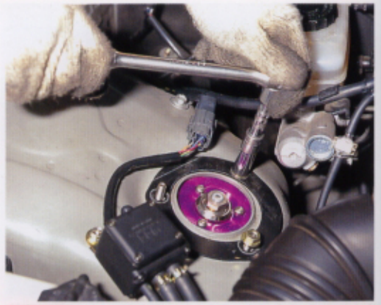


クルマで走っていると、何も悪いことはしていないのに車両ナンバーを勝手にチェックされたりすることもある。そんな盗撮を防いでくれるのがこの商品だ。薄いグリーンの樹脂プレートは、見た目にもオシャレだし、ナンバーの汚れも防いでくれる。

ストラットタワーバーの取り付け TOWER BAR

「もうちょっと剛性感を」そんな人にオススメなお手軽パーツ

全部でたった6箇所のネジをイジるだけで取り付けられるお手軽パーツが、タワーバーだ。でも、その取り付けが簡単だからといって、侮っちゃいけない。このパーツを取り付けただけで、フロントまわりの剛性がアップして、ステアリング操作の感触はガラッと変わり、まるで別のクルマのようにシャープになってくれるのだ。簡単なだけに、ぜヒ押さえておきたいパーツのひとつだ。



01 ボンネットを開け、左右のアッパーマウントのナットをゆるめて抜き取る。

02 ストラットタワーバーを左右のアッパーマウントのボルトにはめる。

03 いったん仮止めし、干渉部分がないことを確認してから増し締めする。

04 以上で取り付けは終了。たったこれだけで剛性が上がるという魅力的なパーツがタワーバーだ。

今回のモデルパーツ

TRD JZX90／100用タワーバー

価格：2万6000円
問い合わせ先：トヨタテク
☎045-540-2121

その取り付け工程の手軽さとは違い、シャープなハンドリングやフロントの剛性感をアップなど機能性は十分過ぎるほど。また、エンジンルームのワンポイントとしても欠かせないパーツだ。

LEVEL 2

チューニングの基本ともいえる交換メニューを揃えたのがLEVEL 2だ。なかには専用の工具が必要になるものもあるけど、決して高価なものじゃないし、クルマをイジるつもりがあるなら持っておくべきもの。プライベーターを目指すなら、ここからスタートだ。

SET UP MENU

- マフラーの交換
- エアクリーナーの交換
- ブレーキパッドの交換
- プラグの交換

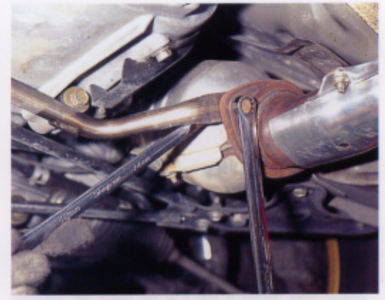
マフラーの交換 MUFFLER

これができなきゃクルマをイジれるなんて言えない必須パーツ

チューニングの入門メニューともいえる吸排気系パーツの交換。その代表と言えるのがマフラーの交換だ。交換するだけで、手軽にパワーアップが図れるし、リアビューに迫力を持たせてくれる。まさに一粒で二度オイシイといったパーツだ。そして取り付け自体に難しい技術が必要というわけではないので、今までやったことがないという人はぜひ挑戦してみてほしい。

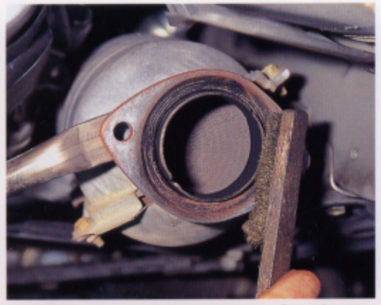
01 ジャッキアップした後、まずはノーマルマフラーを取り外す。ラバーステー部分やボルトに潤滑剤を吹くと、それほど力を入れずに外すことができる。

02 出口側を支えてもらいながら、出口付近のラバーリング、メインマフラーと中間パイプ付近のラバーステーをそれぞれ外す。



03 最後に触媒側を外す。これにも潤滑剤を吹き付けた後、メガネレンチを使いボルトを外す。

04 すると触媒以降が1本につながった状態で降ろすことができる。



05 この機会に、触媒の出口側をワイヤーブラシで磨いてキレイにしておこう。

06 マフラーを取り付ける前にフロントパイプと中間パイプをボルトでつなげておく。あいだにガスケットを挟むのを忘れないように。

07 まずが出口側から取り付ける。ノーマルが付いていたようにラバーリングをはめる。

08 すでに中間パイプとつなげてあるフロントパイプをガスケットを挟んで、触媒に仮止めし、メインマフラーを中間パイプにつなげる。

09 このときウエスなどを出口に被せておくと、リアバンパーに傷がつかなくてすむ。

10 全体がつながったところで、出口の位置などを直しながら各部のボルトを締めていく。位置がまとまったところで増し締めする。

今回のモデルパーツ

HKS Hiper Muffler

価格：5万9800円
問い合わせ先：エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1100

ハイパーシリーズはHKSのマフラーテクノロジーを集結し、排気効率を徹底追及した高機能マフラー。メインパイプと中間パイプは究極ともいえるストレート構造となっていて、確実なパワーアップを約束する。

エアクリーナーの交換

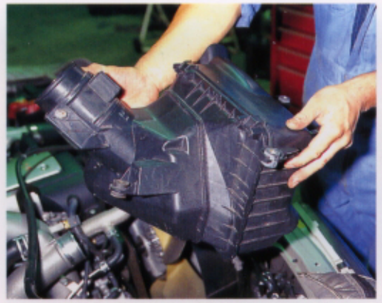
AIR CLEANER

空気をたくさん取り込むためのエアクリーナー 汚れるものだから 交換できるようにしておきたい

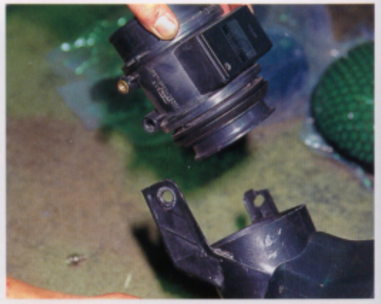
マフラーの交換とともにクルマイジりの必須メニューといえるエアクリーナーの交換。これは純正交換タイプとキノコ型のムキ出しタイプの2種類あるが、どうせやるならムキ出しタイプのものにトライしてみよう。こちらのほうが吸入効率はいいし、なんといってもエンジンルームを開けたときに目を引くからね。

01 バッテリーのマイナスターミナルを外してから、グリル側のエアダクトを取り外す。これはネジひとつだけで止まっているので、それを取り、上に引くようにすると外れる。

02 作業がしやすいように手元を広くするため、チャンバーホースの両側のホースベルトをゆるめ、抜くように取り外す。



03 エアクリーナーボックスを止めているネジ（3箇所）をすべて外し、カプラーを抜き、ホースバンドをゆるめてエアフロごとクリーナーボックスを取り外す。



04 エアフロメーターとクリーナーを分解する。エアフロのカプラーとは反対側にあるネジでボックスと固定されているので、これを取り、クリーナーボックスから抜く。

05 エアクリーナーボックスの下にもエアダクトがあるので、これも引っ張り出す。

06 取り外したエアフロメーターに後付けのエアクリーナーに付属されているパイプをつなぐため、取り付けられているゴムパッキンを外す。

07 ゴムパッキンを外した側に付属のジョイントホースをはめ、エアフロメーターを元にあった場所に戻す。

08 クリーナーボックス下のエアバッグのセンサーを外して下側にステーを挟む。このとき水平になるように、もう片方の下にワッシャーをかませる。

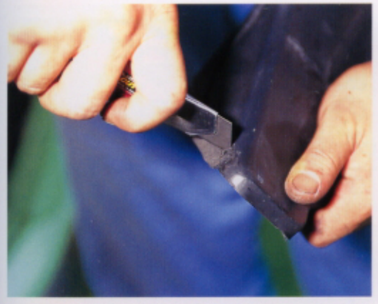
09 ラジエタータンクの下方向に、もともと開いている穴があるので、そこにもうひとつのステーを取り付ける。

10 エアフロメーターの先に、付属されているインテークパイプを取り付け、そのパイプを先ほど取り付けたステーで挟むように軽く固定する。

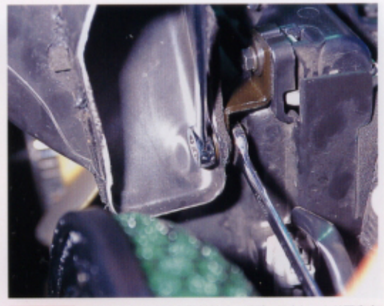
11 エアクリーナー本体をインテークパイプに取り付け、ボディに干渉しないように位置を調整して、場所が決まったらシッカリとホースバンドやネジをしっかりと締めて固定する。

12 そして、エアフロメーターにカプラーを差し込み、エアクリーナー自体の取り付けは完了となる。

13 最初に外したエアダクトを仮付けして、付属のステーをダクトの出口付近（ファンシュラウドステー）に取り付ける。



14 ダクトをステーと固定するため、エアダクトを外し、カッターなどで取り付け穴を開ける。



15 ステーにしっかりと取り付け、ボディにもしっかり固定すれば、ダクトの加工も終了。最後に、すべてのネジとホースバンドが締めてあるかを確認する。

今回のモデルパーツ

HKS SUPER POWER FLOW

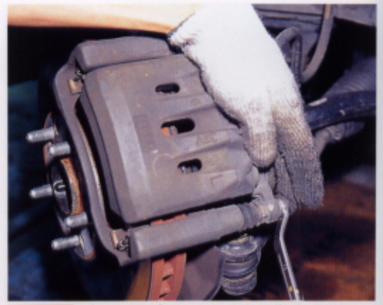
価格：2万1800円
問い合わせ先：エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1100

空気の流れを追求して生まれたファンネル理論を実践した大人気のスーパーパワーフロー。独特の形状は、ハードなチューニングをしたエンジンルームによく似合う。もちろん、機能性は十分だ。

ブレーキパッドの交換
BRAKE PAD

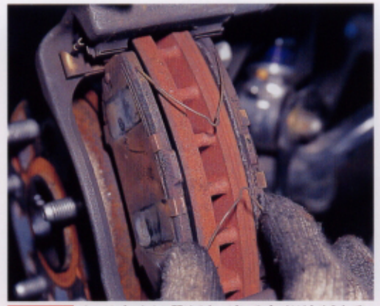
やってみれば意外と簡単 コツさえ掴めば、 アッと言う間に交換できる

クルマをイジったことのない人にとって、パーツの取り付けってすごく勇気のいるものだと思う。まして、ブレーキ系統をイジるなんて、まったく経験のない人にしてみれば、怖くてしょうがないかもしれない。だってホントに命に関わるところだからね。でも、これがやってみると意外なほど簡単なものなのだ。ここは一発気合いを入れて、パッドの交換に挑戦してみよう。



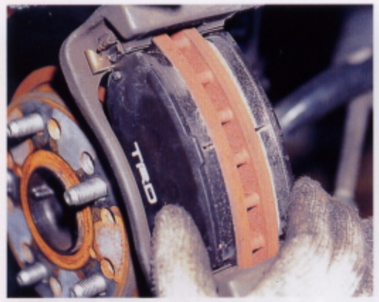
01 ジャッキアップしてホイールを外した後、キャリパーの下側のボルトを抜く。

02 このままではピストンがパッドを押し付けているため、キャリパーのカバーが開かない。そこで、マイナスドライバーを突っ込み、ピストンを押し戻す。



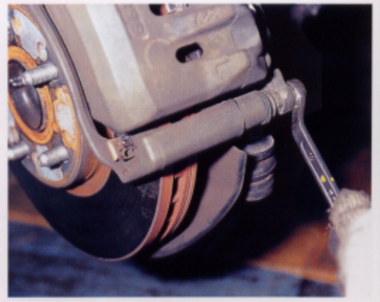
03 キャリパーを上に開けると、ピンでパッドが止められているのが分かるはず。このピンは、パッドがローターに付いたままになるのを防ぐためのものだ。これを上下とも取る。

04 これで、パッドを手前に引くようにすると簡単に取れる。ローターを挟むようにセットされているパッドを2枚とも外す。

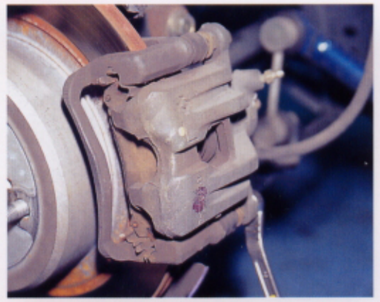


05 新しいパッドを取り付ける。本来は鳴き防止のヒートプレートを取り付けるのだが、絶対に必要というわけでもない。パッドをセットしたら、上下のピンをはめる。

06 ピストンにグリースをしっかりと塗り、キャリパーを下げる。もし、ピストンがパッドに当たってしまうようだったら、ウォーターポンププライヤーなどを使い、押し戻す。



07 キャリパーを降ろしたら、下のボルトを差し込み、メガネレンチを使ってしっかりと締め込む。



08 リアブレーキもフロントと同じようにキャリパーがハネ上げ式となっているので、手順はまったく同じだ。ボルトを抜き、キャリパーを上げ、パッドを入れ替えるだけだ。

09 最後に忘れてはいけないのが、止まった状態でブレーキペダルを何度も踏み、ピストンをパッドに押しつけるということ。必ず数回ブレーキペダルを踏み込むこと。

今回のモデルパーツ

価格：1万3000円（F/R）
問い合わせ先：トヨタテクノクラフト
☎045-540-2121

ペダルタッチがダイレクトで、踏めば踏んだぶん止まるパッドがTRDのブレーキパッドだ。異音の発生も少なく、ローター攻撃性が低いなど、ストリート用パッドとして必要なものを高次元で融合させている。

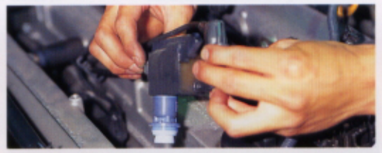
プラグの交換
PLUG

チューニングするのなら 絶対に押さえておきたいパーツだ

チューニングをして、エンジンを高回転でブン回しているのなら確実に悲鳴を上げるのがプラグ。今のプラグは高性能になって、なかなかダメになったりしないけど、見えない部分なだけに、十分に気を使ってやりたい。だったら「プラグの交換くらい自分でできなくちゃ」だよね

01 六角レンチを使ってエンジンカバーを取り外す。6箇所で止められている。

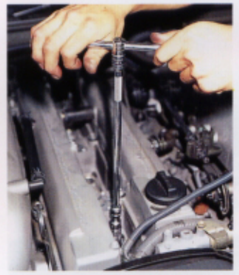
02 もうひとつカバーがあるのでこれも外す。フロント側2箇所で固定されている。これも六角レンチを使う。



03 点火コイルを固定しているボルトをラチェット等を使って外し、点火コイルを抜く。このとき、どの点火コイルがどこに入っていたかをチェックしておこう。

04 点火コイルをすべて外したら、いよいよプラグを抜く作業に移る。専用のプラグレンチを使い、しっかりとプラグの頭にレンチを差し込んでから1本1本抜いていく。プラグの数は全部で6個ある。

05 プラグを抜いたら焼け具合や汚れなどをチェック。そして新しいプラグを用意してプラグレンチにセットする。



06 ゆっくりと丁寧に締め込んでいく。最後は「締めてゆるめて」を数回繰り返し、確実に締め込む。ただし、締め過ぎには注意。また、初めてプラグ交換に挑戦する人は、ネジ山をつぶしてしまう可能性もあるので、最初の数回転は手で締めたほうが無難かも。

07 点火コイルやコード類は必ず元にあった場所に戻す。これさえ間違えなければ、プラグの交換はラクショーだ。

しもVもし 3

クルマの状況を知るために必要なメーター類。これらを付けたからって速く走れるわけじゃないけど、ハードに走るのなら欠かすことのできないアイテムを揃えてみた。

SET UP MENU

- ●フルスケールメーターへの交換
- ●追加メーターの取り付け

フルスケールメーターへの交換
FULL SCALE METER

コックピットに300km/h オーバーのスパルタンな世界を 持ち込むフルスケールメーター

「300km/hオーバーの世界」。その言葉の魅力はクルマが好きな人なら感じるハズだ。一種独特な雰囲気を持っていて、誰もが憧れるものだ。だが、実際にはなかなか実現できないもの。そんな300km/hオーバーの世界を手軽に身近に感じとれるアイテムがある。それがTRDのフルスケールメーターだ。

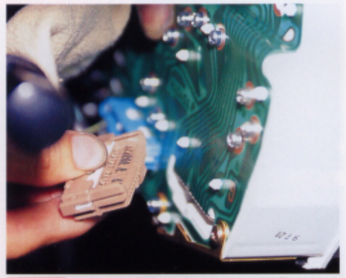
01 センターパネルは、思い切ってマイナスドライバーを突っ込み、こじるようにして慎重にカーボンパネルを外す。

02 コインホルダーを抜いてしまうと指がかけやすく、カーボンパネルも外しやすくなる。

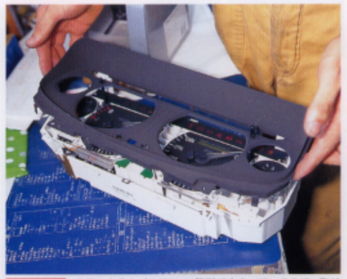
03 次にステアリングお側のキーシリンダー周辺のパネルを外す。これは、ステアリングコラムを一番下までさげると、その隙間から指をかけることができる。

04 メーターフードの内側のカバーは上側2箇所がネジで止まっているので、これを短いプラスドライバーで外す。下側はクリップで止まっているだけだ。

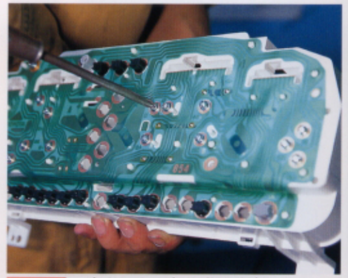
05 上2箇所、下2箇所の計4箇所でネジ止めされているので、プラスドライバーで取り、メーターを引っ張り出す。このとき、ボスにウエスを被せておくと、傷がつかなくてすむ。



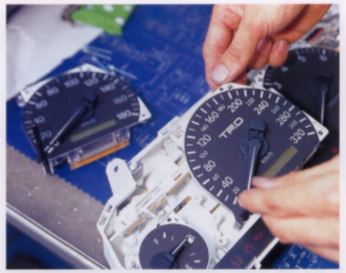
06 メーターから配線が伸びているので、これを傷つけないように、つながっているすべてのカプラー（4箇所）を抜く。これでメーターが取り外せる。



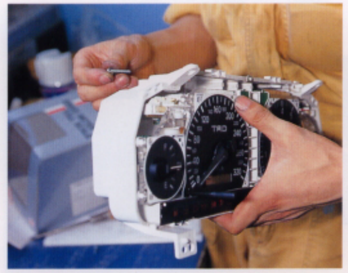
07 スモークのカバーはツメ4箇所で止まっているので、取り外した後、そのなかにあるカバーも取り外す。中のカバーは1本のネジとツメで止められている。



08 スピードメーターは裏から5箇所でネジ止めされているので、これもプラスドライバーを使って取る。



09 すると、そのまま純正のメーターが取り外せるので、フルスケールメーターと入れ替える。



10 純正のネジを使い、元のカタチと同じように止める。あとは外した手順と逆にメーターをクルマに取り付ける。

今回のモデルパーツ

価格：3万5000円
問い合わせ先：トヨタテクノクラフト
☎045-540-2121

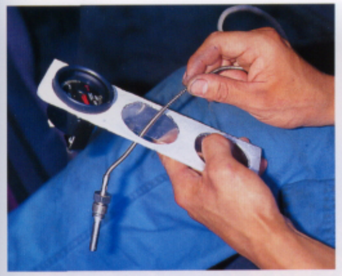
320km/hまで目盛りが刻まれたフルスケールメーター。TRDというロゴだけを入れ、余計な装飾を避けたシンプルなデザインは、機能美ともいえるスパルタンは雰囲気を作り出してくれる。前期、後期ともに対応。

追加メーターの取り付け AFTER METER

そのときのクルマの状況を逐一教えてくれる追加メーター

クルマの状況を把握するために必要不可欠なのが追加メーターの存在。暑さに対しては、まだ大丈夫なのか？　ブーストのかかり具合は？　など一目で分かる強い味方だ。ここでは、そのなかでも走行中に重要な水温計、油温計、ブースト計の3点に絞って取り付け方を追ってみた。また、使用したのは価格も手頃な機械式だ。機械式メーターの取り付けができれば電気式だって簡単にできるハズだ。

01 まず最初に取り付け場所を決める。今回はセンターパネルの助手席側としたので、センサー類を通すために、助手席の足元のダッシュボード類を外す。ネジは4箇所にある。



02 セットするパネルにセンサーをくぐらせ、メーターを設置する。センサーを伸ばしながらパネルをくぐらせるのは、けっこう面倒なので、気長にやろう。

03 メーターの角度を運転席から見やすい角度に取り付ける。ワーニングポイントが一番上にくるようになど、自分の見やすいように調整しよう。

04 今回はセンターパネル付近から入れて、クラッチの横にある穴からエンジンルームに入れることにした。取り付け場所によって、どこから通すか決めよう。

05 エンジンルーム側から見ると、指で差している奥に穴が位置する。普段はゴム状のフタがされているので、これを外して通す。

06 水温計のセンサーはクーラントが通っているゴムホースにセットするので、この部分のホースをいったん外す。

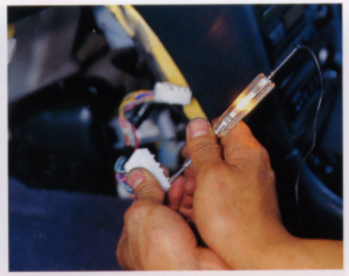
07 カッターなどを使い、途中で切断してアダプターを取り付ける。アダプターの形状に合わせてカットするとキレイにフィットする。

08 これに水温計のセンサーをセットして、もとあった場所につけ直す。そして、ホースを外したときに流れ出た分のクーラントを補充すればOK。

09 100系チェイサーの場合、ブースト計の設置は非常に簡単。加工は一切必要なく、指で差しているニップルを利用する。

10 ちょうどよくゴムカバーでフタのされたニップルが余っているので、このカバーを取りって配管するだけで終了。

11 油温計はオイルパンについているドレンボルトをアダプターに交換して、センサーを取り付けるだけ。



12 イルミネーション電源からは1箇所からふたつ引っ張るのが限界なので、ランプ用とオーディオ用から取ることにした。検電テスターを使い、イルミ電源を探し出す。

13 イルミ電源から配線をとり、メーターを両面テープ、もしくはネジ等で固定すれば作業は終了。これでクルマの状態が運転性から把握できるようになった。

今回のモデルパーツ

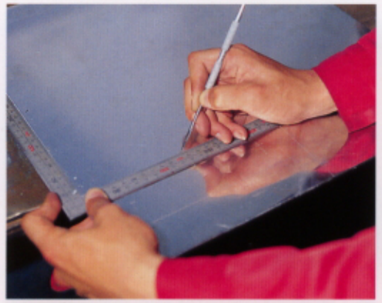
K's タイプMゲージ（52φ／黒）

価格：ブースト計1万2500円、水温計 8000円、油温計 9500円
問い合わせ先：ケイズ
☎048-297-9930

追加メーターの老舗ともいえるケイズのスタンダードモデルが今回使用しているタイプMゲージだ。シンプルなデザインは、走行中も読み取りやすく、どんなクルマのコックピットにも似合う。

メーターパネルの作り方

追加メーターを取り付ける方法はたくさんあるけれど、どうせならカッコ良くまとめてみたい。そこで、自分なりにメーター類をまとめることができるアルミパネルの作り方もあわせて紹介しよう。

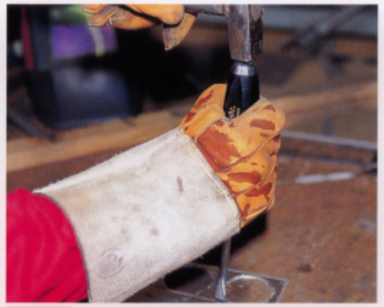


01 アルミ板はホームセンターで購入できる。3mmか2mmが理想の厚さ。加工することを考えるなら2mmのほうがラク。これに、取り付け場所に合わせたパネルの下絵を描く。

02 メーターの口径に合わせたホルソーでアルミ板をくり抜く。これなら中心を決めておけば、自然とメーターに合わせた穴が作れる。

03 穴を開けたらバリ取り。気長にキレイになるまでヤスリで削ろう。

04 最初に描いた下絵に合わせてアルミ板をカットする。これもキレイにバリ取りする。



05 実際に折り曲げる前に、買通のマイナスドライバーで叩いてラインを入れておくとキレイに曲げることができる。

06 万力で挟んで、ゴムハンマーで叩きながら折り曲げる。これでアルミパネルの出来上がりだ。

07 さらに、もう一工夫を望むなら表面を磨くという手もある。これをしておけば、アルミ板の表面が輝いてメーターが見づらいなんてこともない。

special thanks

今回のメーター取り付けとパネル製作に協力してくれたのは、埼玉県八潮市にあるガレージセラフだ。ゼロヨンからドリフトまで、どんなジャンルのクルマ作りにも対応していて、取り扱い車種もさまざま。最近では100系のお客さんも増えてきている。

住所：埼玉県八潮市伊草267
☎：0489-98-0613
営業時間：10:00〜20:00　定休日：木曜日

GARAGE'' SERAPH

LEVEL 4

コツさえ掴めば、思っているより簡単なものから、高価な専用工具がないと作業できないハードなものまでを紹介するLEVEL 4。ここで紹介する取り付けは、難しいものばかりなので、パーツの取り扱い説明書と整備解説書を用意してトライしてみよう。

SET UP MENU

- ●サスペンションの交換
- ●ブーストコントローラーの取り付け
- ●インタークーラーの交換
- ●クラッチの交換

サスペンションの交換

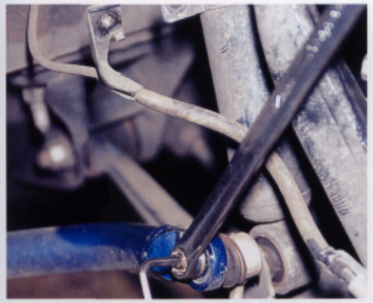
SUSPENSION KIT

足まわりの交換だってやり方さえ理解できれば怖くない

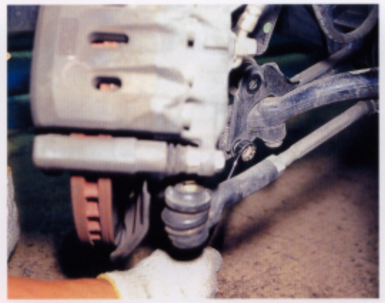
ちょっとハードな走りをしたときに、一番最初に不満を感じるのは足まわりだ。いくら100系のサスペンションがバランスがいいと言っても所詮はノーマル。走らせて満足のいくシロモノじゃない。だったら、もっと高性能なものが欲しくなるのがホントのところだ。でも高性能のサスはやっぱり高い。せめて取り付けくらいは自分でやって、少しでもコストを抑えよう。

01 まずはフロントから。100系チェイサーの場合、車速センサーのコードがショックに取り付けられたステーで固定されているので、まずはこのステーを外す。

02 ダブルウィッシュボーン形式のため、アームのジョイント部まで外す必要がある。ショックの奥にあるボルトをメガネレンチを使ってゆるめる。



03 ショックのアイリング部を止めているボルトを外す。メガネレンチの他に六角レンチも必要で、六角レンチで中央をロックさせて、そのまわりのナットをゆるめていく。



04 アームの下側のボルトもメガネレンチを使ってゆるめる。手が届きにくいところなので、長めのレンチを使うと作業がやりやすい。

05 そして、ショックの上部を固定しているアッパーマウントの3箇所のナットを外す。

06 最後に車速センサーを外して、作業のジャマにならないように取り除いておく。

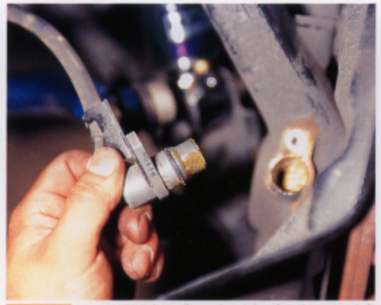
07 この状態で上部から抜くようにショックを取り出す。ホース類を引っかけたり、ショックを落とさないように気をつけよう。

08 実際に組み付ける前に、左右の車高の高さがきちんとあっている確認する。そしてキッチリと締め込んでおくこと。まずはメーカー推奨値で組み付けるようにしよう。

09 車高調を実際に組み付ける。ショックの下部から入れると作業がやりやすい。

10 まずはアッパーマウント側からはめる。この段階ではキッチリ締め込まず、仮止めの状態にしておくこと。

11 そして、アイリング側をスタビライザーなどと一緒にはめる。もちろん仮止めの状態だ。



12 コードが切れたり、傷つかないように先に外しておいた車速センサーを元通りにはめる。

13 車速センサーのコードも純正のショックから外したステーごと新しい車高調に固定する。このステーを固定するためのパーツは付属されている。

14 全部のボルトを仮止めして、干渉部分などがないようなら、ひとつひとつのナット、ボルトをしっかりと締め込んでいく。これでフロントの交換は完了だ。

15 リアのアッパーマウントはリアシートの奥に隠されているので、まずはリアシートを取っ払わなくてはならない。シートの着座部分は上に押し上げるだけではずれる。

16 するとボルトが姿を現すので、これを外し、背あて部分を上にズラすように持ち上げるとシートははずれる。

17 シートベルトは、リアシートのプラスチック部分に引っかけているだけなので、マイナスドライバーでこじるようにすると取れる。

18 シートベルトをシートから外したら、シートをジャマにならないように車内から取り除く。

19 リアトレイのシートベルトが出ているプラスチック部分は引っ張るだけで外れるので、そのままリアトレイを外し、その下にもカバーがあるので、これも外す。

20 するとアッパーマウントが顔を覗かせる。チェイサーはフロントもリアもダブルウィッシュボーン式なので交換の仕方はフロントとまったく同じ手順だ。

21 HKSのハイパーダンパーはリアの減衰力を調整しやすいように、調整する部分をリアトレイから出す。まずは、カバーの一部分を切り取る。

22 そして、リアトレイにも小さめの穴を開け、調整器具がそこから伸びるようにする。

23 リアトレイの加工が済み、車高調を組み付けると、写真のような状態になり、リアトレイから飛び出ているレンチを回すだけで、手軽に減衰力の調整ができるようにする。いちいちリアトレイを外す手間もいらない。他の車高調には見られないハイパーダンパーならではの構造だ。後は外した手順とは逆に取り付けていけば作業は終了。

24 足まわりを交換した後は、アライメントが狂っているので調整をしておきたい。

今回のモデルパーツ

HKS
HIPER DAMPER

価格：17万8000円
問い合わせ先：エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1100

単筒式ダンパーを採用し、ピストンの大型化を図ることによってコーナリング時の姿勢変化を抑え、確かな直進安定性などを実現。あらゆるシチュエーションに対応する車高調となっている。

ブースト コントローラーの 取り付け

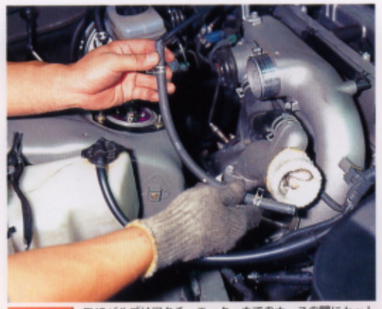
BOOST CONTROLLER

難しそうだけど、取り付け自体は意外と簡単。丁寧にやれば絶対にできるハズだ

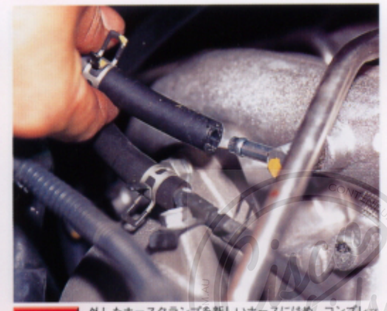
ライトチューニングの要ともいえるのがブーストの管理。そのかけ具合によって、パワーの差は大きく出てしまう。そんな大切なブースト圧を設定しているのがブーストコントローラーだ。さすがにセッティング自体は一歩間違えればクルマを壊すことになりかねないから怖いけど、取り付け作業はアクチュエーターの場所さえ分かってしまえば、それほど難しくはないぞ。

01 エンジンルームを開けてバッテリーのマイナスターミナルを外してから、取り付けに邪魔なチャンバーホースやエアクリーナーを外す。

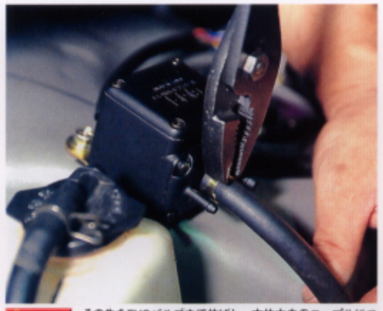
02 ホースの取り回しや室内に配線を引っ張ることを考えて、EVCバルブの取り付け場所を決める。



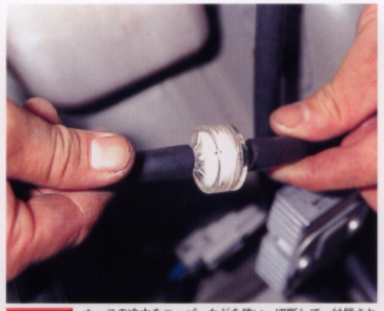
03 EVCバルブはアクチュエーターまでのホースの間にセットするので、コンプレッサーからアクチュエーターにつながるホースを外す。



04 外したホースクランプを新しいホースにはめ、コンプレッサにホースをつなげる。



05 その先をEVCバルブまで伸ばし、本体中央のニップルにつなげる。ホースバンドを使って、しっかり止めておこう。



06 ホースの途中をニッパーなどを使い、切断して、付属されているエアフィルターを取り付ける。

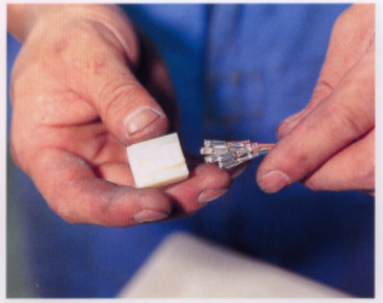
07 右側のニップルには、はじめに外したアクチュエーター側のニップルにつながるホースを取り付ける。

08 次にフューエルレギュレーターにつなげられているホースをサージタンク側で外す。

09 外した側から5cmくらいでカットして、付属の3ウエイを取り付けてサージタンクにつなぎ直す。

10 新たに追加したホースをEVCバルブの左側のニップルに接続する。

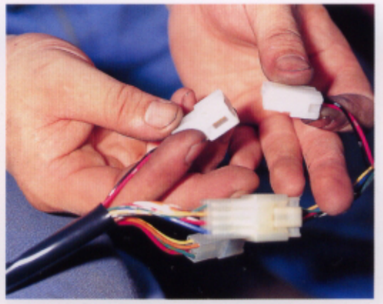
11 途中をカットして、これにも付属のエアフィルターを取り付ける。先に付けたエアフィルターを重ならないように、取り付け位置をずらしておこう。



12 今度はEVCバルブから出ている配線を室内に送り込む。コードの先端のカプラーを取り外し、先端をビニールテープなどでまとめ、フェンダー内を通りやすくしてやる。

13 フェンダーのインナーカバーを外し、エンジンルームからのコードを車内に引き込む。

14 これが車内に引き込まれている状態。コードの先端に針金などをつけておけば、慣れていない人でも作業がしやすい。



15 車内に引き込んだコードをEVCのコントロールユニットから伸びているカプラーにつなげる。そして、常時電源とアースを取ったコードを接続する。

16 取り付け位置を決め、両面テープなどを使ってしっかり固定する。バッテリーをつなげて作動するのを確認したら、ブースト設定を行う。

今回のモデルパーツ

HKS EVC

価格：6万4800円

問い合わせ先：エッチ・ケー・エス

☎0544-29-1100

ブーストコントローラーの定番ともいえるのがHKSのEVCだ。小さなボディにさまざまな機能を詰め込み、ノーマルからハードチューンまで、どんな仕様のエンジンにも対応できるスグレモノだ。

インタークーラーの交換

INTER COOLER

空気を冷やしてパワーを絞り出すチューニングの重要メニュー

エンジンに送る空気を冷やして、さらにパワーを絞り出してくれるというありがたいパーツがインタークーラーだ。インタークーラーは純正でも付いているけど、サイズが小さくて、効果もいまいち。そこで、前置きタイプの大容量タイプに替えることによって、その効果を倍増させる方法に人気が集まっている。ブーストアップ以上を目指すのなら、必ず押さえておきたいところだ。

01 まずはジャッキアップしてアンダーカバー、左右のインナーフェンダーを取り払う。

02 次にコーナーマーカーを外し、フロントバンパーを外す。バンパーを外すときには、ボディ側の接触面付近にガムテープなどを貼っておくと傷を防げる。

03 レインホースに止められている外気温度センサーを取り外し、2箇所のボルトで取り付けられているレインホース自体も外す。

04 レインホースメントアッパーから伸びているステーを糸のこ等を使って切り取り、外す。

05 ボディに開いている穴を利用して、3箇所に付属のステーを取り付ける。上1箇所、左右2箇所だ。

06 コア部分を傷つけないようにダンボールなどで保護して、先ほど取り付けたステーにインタークーラー本体を固定する。

07 取り付けたインタークーラーに、レインホースが干渉しないようにマークをして切断する。切断面を研磨して、なめらかにしたら取り付ける。

08 ノーマルのインタークーラーとパイピングを外す。まずはジャマなバッテリーを取り払う。

09 ホースバンドをゆるめ、固定しているボルトを外し、ノーマルインタークーラーのパイピング、それにつながるパイプ類を取り除く。

10 インタークーラーにつながるパイプのホースバンドをゆるめた後、3箇所のボルトを外して、ノーマルのインタークーラーをゴッソリ抜き取る。

11 そして付属のインレットパイプをシリコンホースを使ってタービン側からインタークーラーまでつなげる。

12 同じようにシリコンホースとアウトレットパイプを使って、インタークーラーからスロットルバルブ方面までつなげる。

13 すべてのパイプがつながったところで、調整を取りながら、各部のホースバンドをしっかりと締めていく。

14 取り付けたインタークーラーに干渉しないようにフロントバンパーを加工する。試しに取り付けてみてながら少しづつカットしていく。

15 カットする作業が終わったら、切断面を耐水ペーパーなどで仕上げ、塗装して取り付ける。

16 アンダーカバーとインナーフェンダーも同じように干渉してしまう部分をカットする。そして、最初に取り外したものを再び取り付け、作業は終了。

今回のモデルパーツ

HKS S-TYPE INTERCOOLER KIT

価格：9万8000円
問い合わせ先：エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1100

コア前面の表面積を大型化し、大幅に冷却効率を高めながらも、厚みを65mmとすることでレスポンスの悪化を防いだ新タイプのインタークーラー。本体自体の軽量化も図り、前置き移動でのバランスも考えている。

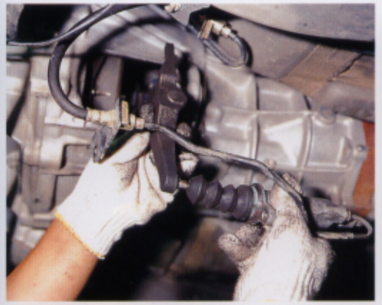
クラッチの交換
TWIN CLUTCH

パワーを有効に使うためにもさらなるチューニングのためにもクラッチは交換しておきたい

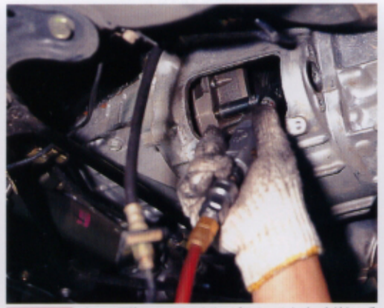
ハードなチューニングまで進みたいのならぜヒ押さえておきたいのがクラッチの交換だ。自分でやるとなると、かなり大がかりなものになってしまう。正直言って専用工具がないとできないし、普通の人がやろうたって、そう簡単にはいかない。でも、大切な愛車のことだから、交換の仕方を覚えといても損はないはずだ。

01 まずはミッションを降ろすためにエンジンを傾かせる必要があるので、インタークーラーとつないでいるパイピングのホースバンドをゆるめておく。

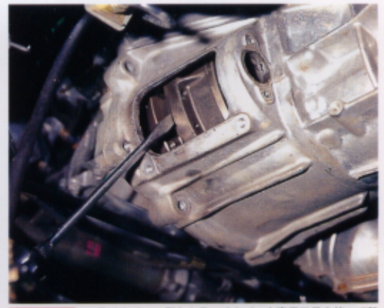
02 100の場合はシフトを固定しているボルト以外に、クルマに下に潜り込み、ミッションとシフトを固定しているボルトを外す作業が必要。



03 ミッションを降ろすため、ミッションケースに取り付けられているレリーズアームを取る。

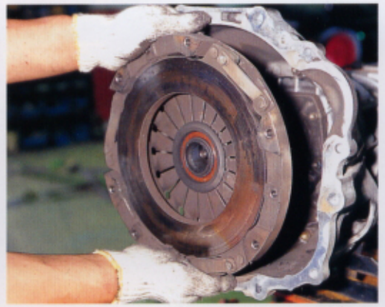


04 ケース両脇についているサービスホールカバーを外し、そこから工具を差し込み、クラッチカバーのボルトをすべて外す。

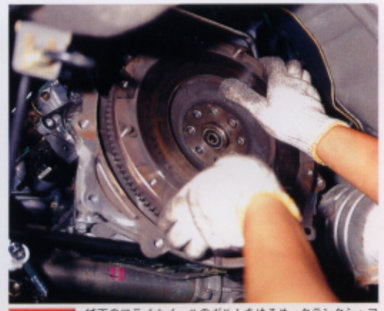


05 フライホイール側とクラッチカバーを専用工具を使って離し、ミッションジャッキで支える。

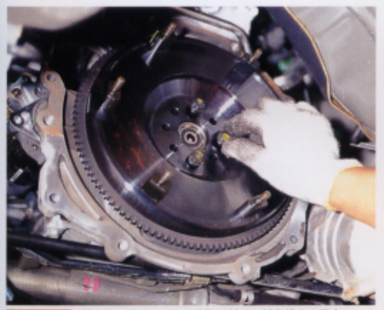
06 ケースを止めているボルトをすべて取り、ミッションをゆっくりと降ろす。



07 クラッチカバーやディスクを取り外し、ベルハウジング内の汚れを落とす。



08 純正のフライホイールのボルトをゆるめ、クランクシャフトから外す。

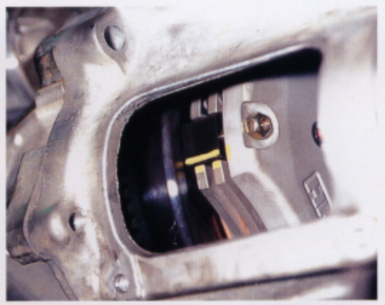


09 新たなフライホイールを取り付け、対角線上の規定トルクでボルトを締めつけ、ボルトの上側にマークをして、そこからさらに90度締めつける。

10 付属のレリーズベアリングスリーブに純正で使われていたワッシャ類を組み付け、クラッチカバーに取り付ける。

11 センターハブ、クラッチディスク、プレッシャープレート、センタプレートをペイントマークを揃うように組み、ワイヤでまとめる。

12 組み付けたものをベルハウジング内におさめ、ミッションをエンジン取り付ける。



13 ミッションを組み付け、クラッチカバーを仮止めしてからワイヤを取り除き、さらに規定トルクで締めつければ完了。

今回のモデルパーツ

HKS TWIN CLUTCH

価格：14万9000円
問い合わせ先：エッチ・ケー・エス
☎0544-29-1100

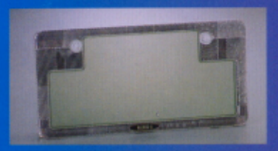
ツインクラッチというと強いつらい印象が強いが、ノーマルとほとんど変わらないほどの踏力で流滑も苦にならないHKSのツインクラッチに新しくJZX100用がリリースされた。ツインからトリプルへ変更可能なのもウリだ。

WIZARD II

ウィザードはプライバシーを守るためのものです。おまわりさんも
困っていますので、オービスへの悪用はご遠慮下さい。

粗悪な類似品にご注意下さい

WZR2000



反射板付き。撮影時、周囲の反射板が光り、赤外線を吸収する中央部が黒く落ち込むので、より判読しにくくなります。リヤ用加工承ります。 **24,000円**

WZ2000

反射板なし。シンプルなデザインなので目立つのはイヤ！という人におすすめです。 **22,000円**

赤外線で撮ると

実用新案申請
U992618

まっ黒！

ニュースステーションで実証済!!

おかげさまでウィザードは発売より5年、幾度かマイナーチェンジを重ねてまいりましたが、このたび画期的な赤外線吸収剤の開発に成功。赤外線カットの感度域が大幅に広がり、赤外線撮影であればビデオでもフィルムでも昼夜を問わず防ぐことができます。しかし、盗撮する際に「赤外線を使わない」「撮影波長域を大幅に変更する」等、撮影条件を変更する可能性もあり、「いかなる状況にも100%写らない」というのは理論上不可能です。

別売オプション
オーバーレイ2 1,500円
ウィザード用保護シール。飛石による破損からウィザードを守り、赤外線カット率が10%アップします。

新発売
ウィザード フロントシールド
勝手に人の顔撮るな！と、思ってる方へ、赤外線盗撮からがっちりガード

- 静電気でカンタン・キレイに貼れます。
- 赤外線から強力ガード、車内の高温対策にも。
- 赤外線ビデオ・フィルム対応
- 小型車用25,000円より

レーダー探知機が正常に動いているかチェックします。

レーダーテスター XG525 48,000円

- クリスタルを使って正確に10.525GHzを出力。
- 微弱電波を使用していますので電波法に触れません。
- シガーライターソケットに差し込むだけで簡単取付。
- 変調、無変調の切り替えスイッチがありますので、レーダー探知機との併用もできます。
（一部併用できないレーダー探知機があります。）

寸法/L69×W60×H22(mm)取付/両面マジックテープ付属/シガーライターソケット、取付け用両面接着テープ
（別売:二輪車用ウォータープルーフ）

使用上の注意
レーダーによるスピード取締り（ステルスを含む）の近くでの使用は、取締りを妨害してしまいますのでご遠慮下さい。

通販受付専用ダイヤル
0120-37-8410
平日9:00～19:00受付
全国送料無料!!

- ウィザード、XG525の人気に便乗したニセモノに、ご注意！
- 当社広告のイラスト、コピー等を勝手に流用し“最新・最強”と当社の新型に見せかけた粗悪な類似品が出回っています。これらのものは当社と無関係であり、これらの起こすトラブルには、責任を負いかねますのでご注意下さい。

製造発売元
株式会社 BLT
愛知県日進市赤池4丁目101番地
http://www.blt-wizard.co.jp
Tel 052-806-0494(代) Fax 052-802-7213

インテリア講座

インテリアの花形パーツ、スポーツシート
後付けメーター、オーディオから
自作作派必見のインテリア分解術まで
内容てんこ盛り!!

ためになる

どうしても後回しにされやすいのが、インテリアチューニングだ。直接、クルマの速さに結びつかない部分だけにそうなるのもムリはないが、チューンの仕方次第では、操作性や快適性が大幅に変わり、結果的に速さにも結びつく、という奥の深いパートだ。

文:松本尊重、内藤 毅
text by Matumto Takasige、Naito Takeshi
写真:金子信敏 田村 弥、高松 弘
photos by Kaneko Nobutoshi、Tamura Wataru、Takamatsu Hiroshi

マークII3兄弟 室内環境整備計画

自分のスタイルやイメージに合わせて、インテリアチューンを行ってみよう!!

見た目のカッコ(スタイル)もさることながら、インテリアってかなり重要だ。なんせクルマは外から見ることより、中で過ごす時間が圧倒的に多いのだ。インテリアを自分好みにするって事はとても大事だぞ!! ここは自分好みのインテリアを考えてみよう。

長く付き合う部分だけにインテリアも結構重要だ

クルマを買うとき、多くの人はそのスタイル、つまり外観をキーポイントに車種を選ぶ。もちろん、カッコイイということはそれだけでクルマの魅力だが、実際に乗り始めると、クルマを外から眺める時間より、運転席に座って室内を見ていることの方が多くなる。

そう考えると、そのクルマを所有している間はインテリアとの付き合いが長いわけだから、使いづらいとか飽きるとかいったことが起きないよう、クルマ選びの段階でインテリアに関しても注意を払いたいところ。とはいえ、もうすでに買ってしまったクルマの場合は、ディーラーに行って「インパネのデザインを変えてくれ」とはいえない。となれば、アフターパーツを使って「自分好みの」インテリアに仕上げていくしかない。これが、この企画で提唱する「環境整備計画」だ。自分の趣味や走りのスタイルに合わせたインテリア作りはとても重要なことなのだ。

何でも付ければいい? やはり目的は決めたい

では、具体的にはどういった方法でインテリアをチューニングしていくかだが、そのためにはまず「目的」をはっきりさせなければならない。まぁ、量販店で売られているようなインテリア小物関係ならば、どれをどう付けようがかまわないが、運転に直接関係してくる部分、そしてお金がかかる部分に関しては、やはり最初に目標を決めておきたいところだ。

そこで、今回はインテリアチューニングで一度にある程度お金がかかる部分である「シート」「メーター」「オーディオ」をメインに、インテリアのイジリ方を考えてみようと思う。そして、肝心の「目的」の部分だが、一応ストリートチューニングがメインで、ある程度のスポーティな走りができる仕様ということを前提に考えたい。マークIIシリーズでいえば、スポーティ、ラグジュアリー、VIPと志向が分かれる部分もあるが、それこそ「本気」でインテリアをモディファイしようと思えば市販のパーツでは足りず、ワンオフの特注モノがメインとなる。そうした人はそれなりの業者に依頼することになるわけだが、ここではあくまでも市販パーツを、できるだけクルマ側に加工せずに装着することを前提にお届けするつもりだ。キミの環境整備計画の参考にしてくれ。

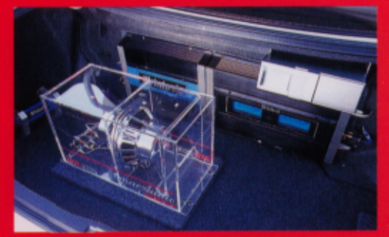
METER TUNING
メーターチューニング

今や「追加メーター」はインテリアチューンにおいてはハズせないアイテムとなった。昔はカリカリのチューニングカーのシンボルのようなイメージもあったが、最近のものは装着性もよくなったし、第一純正でも装着されるほど、メジャーになった。誰もが当たり前のように付けている感じだ。しかし、この追加メーター、ただ付ければいいというものでもない。メーターにはそれぞれ役目があって、見る頻度(ひんど)も違う。つまり、それなりのサイズのものを適切な位置に装着する必要があるわけだ。どのクルマにも装着可能なものでいえば油温計、水温計、油圧計、そしてターボ車ではブースト計と追加メーターはいくつかあるが、それぞれで装着の方法も違うし、適切な位置というのも異なる。そのあたりを考慮に入れて、追加メーターを装着しよう。また、ダッシュボードを加工するかどうかも、装着時の注意点になる。どう装着するかは、事前に決めておきたいところだ。

SEAT TUNING
シートチューニング

クルマの運転の基本はシートにある。シートは「座る」ためのものではなく、体を支えるためにあるのだ。走行中、体にはいろいろな方向から大小さまざまな「G」がかかる。それに負けずに的確な運転操作を行えるよう、体を支えるためにシートは存在するわけだ。ところが、市販車、とくに国産車のシートはあまり「デキ」が良くない。それに、仮によくできたシートでも、人それぞれ体型が違うし、クルマによってもドライビングポジションの取り方は違うから、いくら調整機構が付いていても、最終的にはシートに体を合わせることになる。しかし、それではシートの本来の意味はなくなる。そこで市販のシートを自分の体型や車種に合わせて装着することで、理想のドラポジに少しでも近づけたいところ。そこで今回は、レカロシートの販売はもちろん、そのセットアップでも有名な「ジェットセット」におじゃまして、シートの重要性について取材してみた。

AUDIO TUNING
オーディオチューニング



100系のオーディオについて

GX100系の純正カーオーディオの主な特徴は、①フロント/リアスピーカーが専用ブラケット付きの特殊形状、②「ライブサウンドシステム」搭載車ではパワーアンプが車両側、の2点。前記1の理由により、ドライバー1本で手軽にスピーカー交換を行うなら、専用設計のトレードインタイプか、専用取り付けブラケットがオプションとして用意されるスピーカーを選ぶ必要がある。それ以外のスピーカーを装着するにはバッフル板を新たに製作しなければならず、日曜大工が得意な人以外は専門店に依頼するのが無難。また純正ヘッドユニットは一般的な2DINサイズのためほとんどの機種と交換できるが、前記2の理由により、ヘッドユニット交換の際には市販の3Dタライブサウンド車用アダプターを使って純正パワーアンプにライン入力するか、スピーカー配線の引き直しが必要となる。オーディオチューンに限って言うなら、やはりライブサウンドシステム非搭載車のほうが有利だ。

PART 1 インテリアチューン　シート編

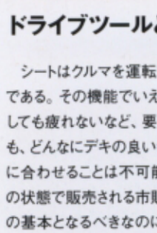
ホントのレカロシートの実像に迫る!!

90・100系オーナーなら、いつかはレカロ!?

スポーツシートの分野には、誰がいったか知らないが、いつかはレカロという暗黙の了解が存在するようだ。確かにレカロのシートは良いと聞くけれど、果してレカロのホントの良さとは？　3兄弟にとってレカロシートとの相性は？　などなど気になることをレカロブティックとして全国に名を馳せるジェットセットで取材してみた。

ドライブツールとしてみたレカロ

シートはクルマを運転する上で、もっとも重要な部分である。その機能でいえば、ホールド性や長時間運転しても疲れないなど、要求される項目も多いが、そもそも、どんなにデキの良いシートでも、すべてのドライバーに合わせることは不可能だ。まして、ほぼ全車で共通の状態で販売される市販車のシートの場合、本来運転の基本となるべきなのに、却ってスムーズな運転を阻害していることもある。今回お話を聞いた「ジェットセット」というレカロシートの販売、取り付けの専門店の佐崎代表もそのあたりを強調しており、「シートはあくまでもツールにすぎない。自分が運転しやすい状況を作り出すために、いろいろと調整したり取りつけ位置を変えたりするのは当然」という。純正のシートでは成し得なかった、「自分にシートを合わせる」という行為が、レカロのような市販のシートの場合は可能になるのである。そして、数多くのシートがある中、佐崎代表がレカロをすすめるのは、こうしたセットアップの融通性に加え、独自のスプリング機能や応力分散効果を生む構造が、「ツールとしてのシート」として考えるとほかのシートより優れているからだという。だからこそ「レカロ」なのだ。



ジェットセットの名物店主
佐崎誠司氏
「レカロのことならオレに聞け！」という感じで、どんな質問にも的確に答えてくれたジェットセット代表・佐崎氏。1年間に1000脚のシート装着を行なうという氏がこれまでに手がけた車種は数知れず。レカロシートについて、もっとも精通している人物の一人だ。レカロシートの購入を考えている人にとっては強い味方となってくれるだろう。

高性能ドライブツールレカロの秘密

サスペンション構造
レカロシートが長時間乗っても疲れないといわれるのは、その独特の構造による。座面下に、布にゴムを含浸させたスプリングを配し、路面からの衝撃を分散させているのだ。

無段階リクライナーとエアポンプ式ランバーサポート
写真のモデルは無段階リクライナーとエアポンプ式ランバーサポート（座面お下に装備）があるタイプ。これにより、微妙にポジションを変更することが可能になっている。

快適装備（電動リモコン）
最新のAM19シリーズではコード式の電動リモコンを採用。手元で簡単に操作できるようになった。スライド、リクライニング、ファン、ヒーターのスイッチを内蔵。

快適装備（レカロベンチ）
レカロにはシートバックと座面にベンチレーション用のファンを内蔵するタイプもある。シートバック部分は、上から空気が吸われ、下から排気される構造になっている。

レカロシートと90／100系とのマッチングは!?

スポーティな運転をしたいから市販のシートに交換する…。これは古くから行われてきた手法だが、そのメインとなったのは、いわゆるスポーティカーで、主に2ドアクーペのクルマだった。しかし、現在は4ドアセダンでスポーティな車種も多くなってきた。

4ドア車に市販のシートを付ける（といってももちろん前席のみ）場合のメリットは、ワンタッチリクライナーが不要になること。後ろに乗る人はリアドアを開ければいいわけで、そういう意味では2ドアよりもフルバケットを装着しやすい。デメリットはといえば、後ろに人が乗った場合に、ドライバーのドラポジを若干変更しなければならない可能性があること。つまりベストポジションが取れないということだ。

それと、マークⅡシリーズにレカロを装着する場合、90系ではベルトのバックルをベースフレーム側に移植するのに対し、100系ではスライドレール側に移植する（いずれもレカロ純正のレール、フレームを使用する場合）という違いがある。また、純正のレールそのものが前上がりに設計されているため、シート装着時に座面に角度がつきすぎる可能性がある。そこで、取り付けシートにもよるが、フロント側の調整部分をもっとも下の位置にし、後ろ側をもっとも上の位置に設定すると、座面の角度は適正となる。ただし、座高の高い人はこれだと頭がルーフに当たるかもしれないので、何度も乗り込みながらセットアップしていきたい。

写真はJZX100チェイサーのシートフレーム装着位置。フロント側がリア側よりも高い位置にあるため、レールが前上がりの角度になりがち。それを考慮してシートを装着する。

写真上が100系用、下が90系用のスライドレール。100系ではレールにシートベルトのバックルが付くのに対し、90系ではフレームに付くようになっている。

名物店主が3兄弟オーナーにおすすめするレカロはコレ!!

マークⅡシリーズにレカロを装着する場合、どんなシートがいいのか、佐崎氏に聞いてみた。まず、この車種の特徴として、シートの前側の取り付け位置がどうしても高くなるので、なるべく前側が低いシートにしたいとのこと。となると「スタイル」、「スポーツ」と呼ばれる製品がいいだろうとのことだ。中でも座面が低めの「-JJ」や「-JC」というタイプが最適とのこと。そして、さらにスポーツ性を高めたいなら、SR-Ⅳがオススメだそうだ。

SPORTS SP-JJ
価格：17万円（ファブリック仕様）
※スライドレール別途
ヘッドレスト固定式のレカロの新シリーズが「スポーツ」だ。ショルダーサポートを大型化しているが、座面長調整やエアランバーサポートなどの調整機構も備える。コンフォートパッケージのSP-JCもオススメ。

SR-Ⅳ
価格：16万円※スライドレール別途
レカロのスポーツシートの定番といえば「SRシリーズ」。最新のSR-Ⅳは各部サポートを強化しながら、16万円という低価格を実現している点が魅力だ。

STYLE ST-JJ
価格：18万4000円（ファブリック仕様）
※スライドレール別途
新世代レカロとして、最近装着車両が増えてきた「スタイル」。ヘッドレストの高さ／角度、サイドサポート、座面の長さ、ランバーサポート機能を備える。コンフォートパッケージでレカロベント、ヒーター、電動ファンを装備したST-JCもオススメ。

■ジェットセットはこんなショップ!

ジェットセットの作業室には、フィット性を確認するために、多くの車種のベースフレームを常にストックしている。それだけセットアップにこだわりがあるということだ。

店内にはサンプルとなるモデルが数多く展示され、またいつでも座れるように「試乗用」のシートも置いてある。そして、常時稼働のi-Macも使いたい放題!?

ジェットセットでは正規輸入物に限り、下取り／買い取りも行っている。さすがに値段が張るものだけに、安く手に入れたい人も多い。そういう人は、ジェットセットのホームページをチェックしてみよう。

JET·SET
住所：東京都八王子市横川町15-2
☎0426-24-0640
http://www.jetset.co.jp/

レカロシートの商品知識はもちろんのこと、実際にクルマに装着する際のノウハウに関しては業界随一といってもいいほど、その実力には定評があるショップ。ユーザーの体型や使用状況に合わせて、そのクルマ、そのオーナー専用のセットアップを施してくれるのだ。そのため、遠方からのお客さんも多く、手がけた車種も数知れず。購入を考えている人は、同社のホームページに質問コーナーもあるので、一度アクセスしてみよう。

レカロオーナーの生声　オーナーが伝えるホントの話を聞いてみよう!

■レカロでなければ…

akiraさん（仮名）
SRゼロ（限定モデル）＋100チェイサーツアラーV
本革＋ファブリックの表皮を持つ限定版である「SRゼロ」を、JZX100チェイサーに装着。真っ赤なステッチのこのモデルは、今でもマニアが欲しがるシートだ。元々腰痛持ちだったオーナーのakiraさん（仮名）は、レカロにしてから運転中の腰痛はなくなったという。また、ポジションもこれを考慮して、あえて低くはしてないということだ。

ノーマルシートと違ってフワフワ感がなく、腰痛にも優しいとお気に入り。しかもそのためにあえて90用のレールを加工して取り付けているという。

■座りに座って選んだSR-Ⅳ

長谷川明男さん
レカロSR-Ⅳ＋90マークⅡM/C前
90系のマイナーチェンジの情報を聞いて、あえてその前に購入したという長谷川明男さん。ブースト アップによるパワーアップも施してあり、サーキット走行にも挑戦しようと画策している最中とか…。その長谷川さんが選んだシートはSR-Ⅳ。いろんな店でいくつものシートに座ってみて、「これにしよう！」と決めたそうだ。やはり座ってみなければわからないのだ。

SR-Ⅱに比べて、やや横方向に小さいというSR-Ⅳ。「ホントはSR-Ⅱが欲しかったけど、もう売ってないんで」とのこと。それでもサポート性には満足しているようだ。

■激走りにはノーマルシートは役立たず!

囲実隆雄さん
レカロSR-Ⅳ＋90マークⅡM/C後
一見、ドリフト仕様か？　と思わせながら、実は峠仕様（グリップ）の90マークⅡのオーナーは囲実（いじつ）隆雄さん。彼がレカロを選んだ理由は複雑だ。一応セダンだし、家族もいることから本格的なスポーツシート（フルバケなど）は諦めたが、それでも峠を攻めるときに役不足なのはダメ。ということで、それを両立させたSR-Ⅳになったわけだ。

今回は友人の山田健さん（写真左）とともに撮影に協力してくれた囲実さん（同右）。本人はかなり照れていたが、快くポーズを決めてくれた。

■確かに赤いシート一脚じゃあ、チョットね!?

「真っ赤だと目立つので、後から助手席も買っちゃいました」と松村さん。ホワイトボディに真っ赤なシートがかなり映えていて、いかにもスポーツセダンという感じだ。

松村哲次さん
ラプター＋100チェイサーツアラーV
チェイサーTRDスポーツに乗る松村哲次さんは、2年前の限定モデルである「Raptor」を装着。助手席にまで同じシートを装着しているが、そもそもレカロを選んだのは、前に乗っていたスープラに某メーカーのシートを付けていたところ、体型が合わず、かなり窮屈だったから、とのこと。そのため、調整機構の多いモデルを選んだというわけだ。

PART 2 インテリアチューン　メーター編

アフターメーター徹底活用術

カッコよく取り付けて、カッコよく使う。これって基本でしょ!!

インテリアチューンのなかでも後付けメーターは、レーシーな雰囲気を演出するには持って来いのアイテム。で、マークⅡ系のコックピット環境にマッチした置き方を考えてみよう。カッコよくつけてカッコよく使う。コレって簡単だけどむつかしいんだよね。

リアルタイムの監視が必要なブースト計位置が一番重要!

追加メーターを装着するとき、まず問題になるのがどんなメーターをどこに付けるかということ。特にマークⅡシリーズの場合、多くのユーザーはダッシュボードに加工を施さずに装着することを望んでいると思われ、そうすると装着できる数も限られてくる。そもそも、ただ数多く装着すればいいわけではないが、やはり付けるメーターはあらかじめ絞り込んでおいた方がいいだろう。

というわけで、まず装着するメーターを考えたいところだが、ツアラーVの場合、何はなくともブースト計だ。そして、そのほかでは油温計、油圧計、水温計あたりが二番手候補。そして、次はどこに何を付けるかだが、追加メーターの装着位置の基本は「針の動きが速いメーターほど視線移動の少ない位置に置く」というもの。油温、油圧などはジリジリと上下するので、常にメーターを凝視する必要はなく、たまに見ればいいだけだが、ブースト計の針はかなり速く動く。となればブースト計を最優先するべきなのだ。だから、視線移動ということでいえば、やはりステアリングの周辺がもっともその角度が小さい。よくデモカーなどでグローブボックスへの装着例はあるが、あれはセッティング専用と理解しよう。

レッスン1 ブーストメーター配置シミュレーション

見やすい・使いやすい配置を考えてみよう!

■取り付け位置別解説

シミュレーション1

エアコン吹きだし口の上部に設置

写真はJZX100チェイサーで、センターコンソール部分の真上に装着した場合。ちょっと見た目に不安定だし、この位置であれば両面テープで装着しても、いずれ日差しでテープが劣化し、いつかメーターが落ちてくるだろう。となるとダッシュボードにネジ穴を開けねばならず、また配線を隠す工夫も必要(フードを装着するなど)。まずその点で不適切といわねばなるまい。視線移動(角度)に関しては、ギリギリという位置で、とくに見づらくはないかもしれないが、車幅がわりと大きい車種だけに、車両感覚との兼ね合いで、バランスは悪いかもしれない。

シミュレーション2

メーターフード左側に設置

ちょうどステアリングの左上の位置に装着。視線移動の少なさでいえば、ここがベスト。ドライバーは右側に乗車する関係上、無意識でやや左側を見ている。全体的にはクルマの正面を見ているのだが、右側からクルマの正面を見るということは、つまり左を見ているということ。ということは、メーターがこの位置なら首を動かさずにメーターを認識できる。焦点距離と明るさの変化に対応できれば、もっとも見やすい位置かもしれない。ただ、ダッシュボードの峰の部分が高いため、メーターが視界の確保という点ではジャマになる。どちらを優先させるかということだが…。

シミュレーション3

メーターフード右側に設置

ある意味で、このクルマのベストポジションとなるメーターフード右側への設置。多少、視線移動の角度は大きくなるが、常に気になる位置に付くことで、視野の端に入れておくことが可能になり、その分視線を移動した際に焦点を合わせやすい。その上、前方の視界を妨げないという意味で、ベストといえるわけだ。ただ、Aピラーが全体的に太くなったように感じられるため、右折時などは視界が確保しづらいというデメリットもある。また、こと装着性に関して言えば、この位置がもっとも配線が簡単ということも付け加えておこう。

シミュレーション4

ステアリングコラム上面に設置

チューニングカーでは定番ともいえる、ステアリングポストのコラム上に装着した例。視線移動としては、目の動きがほとんど上下するだけなので、見やすい位置といえばそうだが、この位置にあるメーターを見る場合、視界には入っていても、前方の状況はほとんど情報として脳に伝わっていない。ある意味危険ではあるのだが、全開走行時などは、ブーストだけではなく、タコメーターなどのメーターも凝視することになるから、より短時間で数値を確認できるように訓練すれば、ほとんど同時に確認することも可能になる。本気仕様の人にオススメの装着位置だ。

■利用頻度の高いメーターは何だ!!

ターボ車をベースに考えると、ブーストメーター、油温、油圧の3つは欲しいところだ。

スポーティーな車種では、ブースト計や油温計、油圧計が純正で装着されている例もあるが、ことマークⅡ系に関して言えば、たとえツアラー系であってもそうしたメーターはない。ただ、もしあったとしても多くの車種で純正のメーターの信頼性は低いから(数値の表記という意味で)、やはり市販のものを装着したい。それでは、まずどんなメーターを付けるかだが、ターボ車では前述のとおりブースト計だが、その次に必要なメーター、あるいはNA車の場合を考えると、油温計や油圧計が順当だろう。水温計は、純正が真ん中より上を差すような状況のときに追加したい。

アナログvsデジタル

見やすいのはどっち??

INTEGRALデジタルコンボメーター

価格:2万2800円〜11万8000円
問:インテグラル　☎042-946-1591

デジタル表示ならではの読み取りやすさを追求して生まれたのがインテグラのデジタルメーターシリーズだ。ブースト計からノックメーターまで機能別にアタイプが用意されている。

純正のメーターにデジタルが使われるようになってから、追加メーターの世界にもその流れは来た。そしていくつかのデジタルメーターが登場しているわけだが、ことスポーツ走行に関して言うと、必ずしも向いているとは思えない。装着位置とサイズにもよるが、動きが速いブーストなどは、読み取るのが難しい(数字でなくバーグラフ式なら何とかなるが…)。ただ、速度表示や油温、油圧などの比較的緩やかな動きをするものに関しては、視認性はまずまず良好。アナログより装着性が高いものもあるため、使い分ける工夫が必要だろう。また、室内のイルミネーションなどとコーディネイトすれば、追加メーターを使った有効なチューニングも可能になる。

ドラッグメーターの正しい使い方

STACKタコメーター

価格:6万円〜8万5000円
問:サード　☎0565-53-1166
高性能メーターで知られるスタックの新型タコメーターがコレ。φ125とφ80の2サイズがあり、φ80はブラックとホワイトの2カラーの設定だ。

追加メーターのうち、もっとも目立つものといえば、ドラッグ用のタコメーターだ。知らない人は「これみよがし」と思う位置に付いているが、実際には、あの位置に付けないと意味がないのだ。ドラッグでは真っ直ぐ走っている感覚さえあれば、外界の視界はどうでもいい。それよりもタコメーターとの100回転が重要なのだ。だから、ダッシュボードの真上に付ける。逆にいえば、走行中にジャマだと感じるためは、付けない方がいいということ。そして、もし装着するならシフトタイミングランプも同時装着した方がいいかもしれない。

レッスン2 メーター別メーター活用術

頭に効くウンチク添加剤!?

メーターをつけてもカッコだけじゃチトもったいない。せっかく装着したメーターなんだから有効的に活用しよう。そんなわけで、みんなが利用することの多い、ブーストメーター、水温や油温を計るテンプメーター、油圧などのプレスメーターの活用方法をご紹介しておこう。キチンと活用すれば、クラッシュする前に前兆もとらえることができるし、クルマを痛めることもなく長く活用することができるのだ。

■ブーストメーター

ゼロヨンの全国大会に出てくるようなクルマでは、「ブースト2キロ!」なんていうのが当たり前になりつつあるが、ツアラーVのブーストアップ仕様なら、せいぜい1.2キロほど。となればメーター購入時には、1.5キロのフルスケールを持つもので十分だろう。あまりスケールが大きいと、その分目盛りが小さくなるので、見づらくなることもある。また、ブースト計には「負圧領域」というのがあり、アイドリング時など、ブーストがかかっていないときのエンジンの吸気状態を表示してくれるが、この表示はエンジンのコンディションを探るのに有効。負圧領域で針が微妙に動き続ける場合、エンジンあるいは吸気系に何らかのトラブルを抱えていると考えよう。

A'PEXi BOOST METER

価格:2万9800円
問:アペックス　☎042-778-7410
走行状況を把握するためピークホールド、ワーニング、メモリーの3つのインジケーターランプを装備。正圧域側の表示が拡大され、読み取りやすいメーターだ。

■テンプメーター(水温・油温)

写真のメーターは油温計と水温計の両方に使えるタイプ(150度まで表示)だが、水温計として使うなら120度表示のものでもOK。油温、水温の上昇は「エンジンの悲鳴」ともいえるもので、あまりにも温度が高くなった場合(水温で100度、油温で130度オーバー)、何らかの対策を講じなければならない。まあ、走行中ならばペースを落とすとか、アクセルの開閉回数を減らすとかする。サーキット走行などで全開走行を続ける場合、これらの温度が常に高い状態なら、オイルクーラーや大容量ラジエターの装着も考えなければならないだろう。ただ、ブーストアップでストリート走行がメインというなら、とくに装着しなくても問題が起きることは少ない。

A'PEXi TEMP METER

価格:3万1000円
問:アペックス　☎042-778-7410
幅広い温度域設定により油温から水温に対応。目盛りは2度刻みで読み取りやすさを追求。温度表示域は30度から150度で3つのインジケーターランプを装備する。

■プレスメーター(油圧)

油圧計の役割は油圧を表示することだが、エンジンには油圧を管理する機構が付いていて、ある一定の圧力以上に油圧が上がることはない。だから、低いことに注意を払いたい。では、油圧計はどう見るかだが、油温計と併用すると、オイルの状態が把握でき、オイル交換の目安を付けやすい。なぜならオイルは少しずつ燃えて減るからだ。オイルが劣化すると油温が上がりやすくなり、油圧は低めになる。そして、オイル量が少なくなると、さらにその症状が出やすくなるのだ。また、油圧はエンジン回転とリンクして上昇するものだが、ある回転を超えると今度は下がり始める。そのタイミングにズレが出てきたら、何らかのトラブルと考えることもできる。

A'PEXi PRESS. METER

価格:3万6000円
問:アペックス　☎042-778-7410
油圧と燃圧のいずれにも対応。特に燃圧計としての使用を考慮して、目盛り表示は0.1kg/mg²刻み。表示は0kg/mg²から8.0kg/mg²となっている。

排気温度計・燃圧計はセッティング用?

A'PEXi EX.TEMP METER

価格:3万4000円
問:アペックス
☎042-778-7410
300度〜1200度の実用域を重視した表示範囲で読みやすさに優れている。また、目盛り表示は20度刻みとなっており扱いやすいメーターだ。

よく追加メーターの種類の中で、排気温度計や燃圧計という名前が出てくるが、これらは何のためにあるか。排気温度計は、エンジンの燃焼状態がリッチ(濃い)のときに排気温度が低く、その逆では高くなるという特性を利用したもので、その温度を元にセッティングを行おうというもの。また、燃圧計は燃料系を変更したときに、ベースとなる燃料の(インジェクターにかかる)圧力を図るもので、どちらもセッティング用といえ、また装着もシロウトでは難しいため、どうしても付けるならプロに任せよう。

PART3 インテリアチューン　オーディオ編

純正オーディオからの効率良いグレードアップ

■純正オーディオのサウンドを検証する

純正オーディオのチェックに用意したクルマはマークⅡのツアラーV(ライブサウンドシステム搭載車)。フロントがセパレート2ウェイ、リアがフルレンジの6スピーカー構成で、ヘッドユニットは2DINサイズのMD／CD／カセット一体機である。さすがは純正システムだけに音のバランスは悪くないが、スピーカーがローコストなためか、パンチのないドローンとした中低音や不明瞭なヴォーカルが気になる。特にツアラー系ならもっと明快なサウンドが似合うのではないだろうか。

最近は純正オーディオの音質も向上しつつある。特にトヨタ車は、それなりにサウンドを巧くまとめている。

■100系に用意される純正ユニットは3種類

1.GPSボイスナビゲーション付 ワイドマルチAVステーション

アバンテGに標準、ツアラー系にオプション設定のワイドマルチAVステーションは、CDナビ／5.8型TV／CD／カセットの一体機。オプション追加で情報サービスMONETにも対応する。

2.カセット一体AM/FMマルチ電子チューナー ラジオ&MD/CDプレーヤ

ツアラーVに標準、他のツアラー系にオプション設定されるのは2DINサイズのMD／CD／カセット一体機。6スピーカーとセット装着され、ライブサウンドシステムを構成する。

3.カセット一体AM/FMマルチ電子チューナー ラジオ&CDプレーヤ

アバンテ系を中心に設定されるのがコレ。ユーザー年齢層を考慮してかMDなしのCD／カセット一体機で、6スピーカーとのセット装着によりライブサウンドシステムを構成する。

■純正スピーカーは6スピーカーシステム

セパレート2ウェイタイプのフロントスピーカー。ツィーターの場所はドアパネル上になる。

ローレンジのスピーカースペースには16cm、17cmの口径のスピーカーが装着可能となる。

100系の純正スピーカーには6スピーカーと4スピーカーの2種類がある。前者はフロントドアにセパレート2ウェイ(ツィーター＋ウーファー)、リアドアにフルレンジ。後者はフロント／リアともフルレンジ。要はフロントツィーターのあるなしの違いだ。ワイドマルチAVステーションを含む2DINヘッドユニット搭載車には6スピーカーシステム、1DINヘッドユニット搭載車およびオーディオレス車には4スピーカーシステムが装着される。

POINT 1

ヘッドユニットを交換すればココが変わる

ヘッドユニットを交換すればコクピットの眺めが変わる。操作性も変わる。これ当たり前。では、本当に音の良いヘッドユニットとチェンジすると音質にはどのような変化が現われるのか。まず気が付くのは、今まで気付かなかった細かい音まで生々しく聞こえてくることだろう。しかも、長時間聴いても疲れないクリアで歪み感の少ない音が楽しめるようになる。いつも言うことだが、まさに「身体の中からキレイになる」というイメージなのだ。

ヘッドユニットには何を選ぶか?

1.ツアラー系はアンバー照明に合わせたユニット選び

今回取材したツアラーVのインパネ照明はアンバー系。インテリアとのマッチングを考えれば、ヘッドユニットのイルミも同系の色調で揃えるのが理想だが、市販の2DIN機となるとなかなか見付からない。このナカミチMD-95Zは、イルミ全体がアンバーで統一された数少ない2DIN機。6連奏CDとMDとを一体化した高音質・高機能設計も魅力のモデルである。

Nakamichi
MD-95Z
価格:15万円
問:ナカミチ　☎042-342-1114

2.1DIN、2DINどちらを選ぶか?

2DINヘッドユニットをストレートに装着するのもいいけれど、ヘッドユニットは1DIN機にしておいて、7型インダッシュTVと組み合わせたり、メーターパネルを後付けするなど、2DINスペースを好みに応じてカスタマイズするという手もある。特に、将来ナビの購入を考えているのなら、TV用に1段空けておくというのは充分にアリだ。

SOUND STREAM
Conductor
価格:15万8000円
問:サウンドストリームジャパン
☎03-3904-0007

サウンドストリームの新製品、Conductor(コンダクター)はアンプレスの高級CD。普通なら別体パワーアンプがないと鳴らせないが、市販のライブサウンドシステム用アダプターを使えば、ライブサウンドシステムの純正アンプとライン接続して高級機のエッセンスを手軽に味わえる。

KENWOOD
DDPX-9000MJ
価格:12万6000円
問:ケンウッド　☎03-3477-5335

純正ヘッドユニットとは正反対の最先端ワールドを味わうなら、ハイパークロスライトディスプレイ&スロットイン3連奏MDチェンジャーを搭載したケンウッドのDPX-9000MJがオススメ。MDの漢字カナタイトルやFM文字多重も美しいフルドット文字で楽しめる。

POINT 2

スピーカーを交換すればココが変わる

1.スピーカー選びのポイント

スピーカー選びでもっとも重要なのは、パワーアンプとのバランスである。純正ヘッドのままスピーカーだけ10万円クラス、というのでは絶対にロクな音がしないし、逆に高級アンプで純正スピーカーを鳴らすのも無意味。大雑把に言って純正ヘッドならペア2万円ぐらいまで、市販の中級ヘッドなら2〜5万円、外部アンプを使った本格的システムなら4万円以上のスピーカー、というのが常識的な目安だろう。もちろん価格だけでなく、自分の好みの音がするスピーカーを選ぶことは大前提だ。

JENSEN
AC-165WT & AC-165CX
価格:2万4000円　1万8000円
問:レコトン・ジャパン・インク☎03-3209-5055

国産とは一味違うサウンドが手軽に楽しめる、アメリカの老舗ジェンセンの低価格シリーズ。写真のAC-165WT(フロント)とAC-165CX(リア)の組み合わせなら合計3万3000円でOKと実にリーズナブルだ。鳴らしやすいスピーカーなので、ヘッドユニットは純正のままでも結構イケるはずだが、100系に付けるにはバッフル加工が必要。

carrozzeria
TS-C1700A & TS-J170A
価格:3万1000円　2万1000円
問:パイオニア
☎0070-800-8181-55

オススメトレードインスピーカー

音質重視のケブラーコーンウーファーを採用した、トレードインモデルとしては高級機に属する製品。ヘッドユニットを中級クラス(MD／CD一体機で10万円前後のもの)と交換するならこのあたりがベストマッチだろう。100系への装着には別売のブラケット(価格3000円)が必要となる。

2.フロントのみにハイパフォーマンススピーカーを選ぶ

本格的なハイファイシステムを組むには、まずフロントスピーカーだけで音を仕上げ、それから必要に応じてサブウーファーやリアスピーカーで"味付け"を行うという手法がしばしば採られる。まずはフロントスピーカーのみに予算を集中投下して、ひとクラス上のサウンドを目指すというのも、サウンドチューンの王道のひとつと言えよう。

FOCAL 165V
価格:5万8000円　☎092-503-1837
問:アルファーディオ　☎092-503-1837

フランスの名門スピーカーメーカー、フォーカルの新しい中級モデル。同社高級機のエッセンスがしっかり詰まった高品位なサウンドは、アンプやヘッドユニットをグレードアップするにつれて真価を発揮するはずだ。このクラスのユニットなら、将来のグレードアップにも充分に対応できる。

POINT 3

パワードサブウーファーをプラスすれば…

サブウーファーは、そのレベル設定によってさまざまな効果を発揮する。レベルを控えて隠し味的に鳴らせば、低域のみならず音楽全体をイキイキと輝かせる効果があるし、レベルを上げれば(音楽的なバランスは崩れるが)重低音の迫力を身体ごと味わうことも可能。設置場所が許す限り余裕のあるサイズのものを選び、自分なりの使い方を追求してはどうだろう。

carrozzeria TS-WX707A
20cmリニアドライブサブウーファー
価格:4万7000円
問:パイオニア　☎0070-800-8181-55

同社独自のリニアパワードライブ方式を採用したアンプ内蔵サブウーファーの最新モデル。内部の赤い円筒が20cm口径のリニアパワーユニットで、振動板の可動域を拡げることで従来の30cm級にも相当するパワフルな重低音を叩き出す。内蔵アンプも最大出力200Wと強力だ。

POINT 4

モニター&ナビゲーション選びのコツ

純正カーナビが選べる車種にアフターマーケット品のナビやTVを付けるなら、純正品では得られない機能や性能が欲しいところ。となれば、ナビは最新DVD、TVモニターは7型ワイドの1DINインダッシュ収納式でキマリだろう。最近はディーラーオプションでもDVDナビを用意するところが増えたので、価格と機能をじっくり見比べて選びたいものだ。

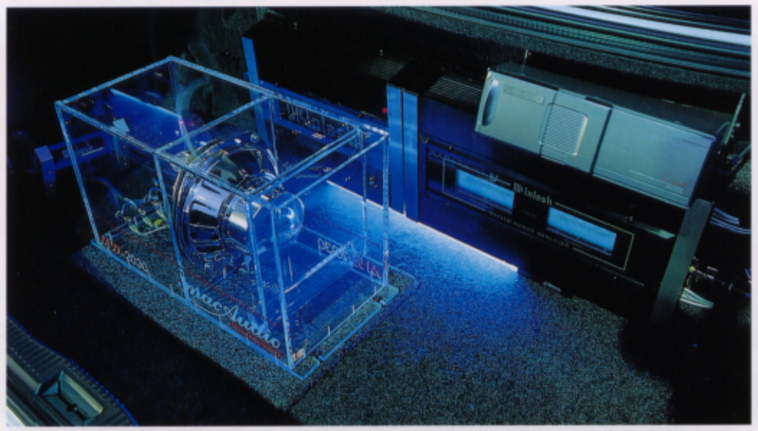
SONY
NVX-DV701
価格:28万5000円
問:ソニー　☎03-5448-3311

ソニー初のDVDナビシステムの最大のウリは、「世界最小」「世界最速」。ナビ本体は薄さわずか35mm。助手席シートの下などにしまうことも可能なので、設置場所を選ばない。また、ドライブ中での検索やスクロールに関しては、リモコンのコントローラーにすばやく反応するため、ほとんどストレスを感じさせないほどである。

carrozzeria
AVX-P7000W
7.0型1DIN収納式ワイドインダッシュTV
価格:11万5000円
問:パイオニア　☎0070-800-8181-55

インダッシュモニターとしては最大である7インチサイズを実現したAVX-P7000W。周囲の明るさに応じてモニターの照度を自動的に調整するインテリジェントディマー機能のおかげで、ナビゲーションシステムと組み合わせた際の視認性が非常に優れている。フル/ジャスト/シネマ/ズーム/ノーマルと5種類の画角モードが使える点もポイントが高い。

プロショップミストラルが造る100系マークⅡHiFiサウンド仕様



お気に入りのアイテムを手際よく活かす機能満載のHiFiサウンドスペシャル

今回の取材にご協力いただいた上田和彦さんのマークⅡには、サウンドストリームのスピーカーとマッキントッシュのパワーアンプを中心とした本格的なHiFi仕様のサウンドシステムが搭載される。単にお金の掛かったHiFiシステムというだけなら他にもあるが、このシステムのいいところは、最新の高級機だけで一気にドーンと行ってしまうのではなく、今まで使っていたコンポーネントを大切に活かしながら、オーナーとともにサウンドも成長している点だ。サウンドキャラクターの異なるアイテムを音質的にうまくまとめるため、15バンド・グライコやフロントスピーカーのバイアンプ機能なども駆使。今後も引き続きグレードアップを計画しているというから、そのHiFiサウンドにもさらに磨きが掛かるに違いない。

HEAD UNIT

KENWOOD/DPX-910MD

ヘッドユニットは1997年登場のケンウッドDPX-910MD（当時の価格13万6000円、生産完了品）。MD／CDにFM文字多重チューナー、CDテキスト表示、フルオート電動開閉パネルなどを加えた当時の最上級機だった。先にご紹介したDPX-9000MJの2世代前のモデルにあたり、現在のMD／CD一体機の先駆けとなったモデルのひとつだ。

SPEAKER

SOUND STREAM/ EXACT6.3 & EXACT6.2

スピーカーはサウンドストリーム（アメリカ）で統一。フロントが16cmセパレート2ウェイのEXACT6.3（価格11万5000円）、リアが16cmコアキシャルのEXACT6.2（価格6万円）。EXACT6.3のツィーターは取付穴を若干拡げてフロントドアの純正位置にセットしている。EXACTシリーズは付属ネットワークを活かしたままバイアンプ駆動（ツィーターとウーファーを2組のアンプで別々に駆動する）が可能で、取材車でもその機能を活かしたインストレーションがなされていた。

●オーナー
オーナーの上田和彦さん。上田さんのマークⅡは、今回紹介したオーディオだけでなく、グローブボックスに埋め込んだメーターや、TRDの220kmスケールメーターなども取り付けはミストラルで行っている。

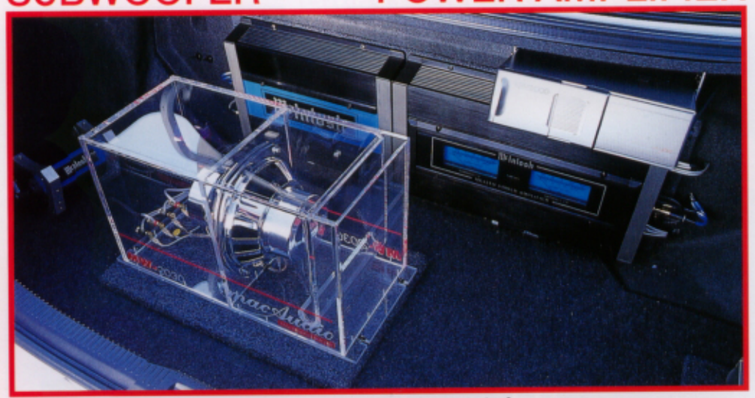
Dr.内藤による視聴もしっかりと行われた。ミストラルでは、いつもながらのバランスのとれたサウンドはさすがの一言。

EQUALIZER

Phoenix Gold/EQ215ix

最終的な音質の仕上げには、フェニックスゴールドの15バンドグライコ、EQ215ix（価格8万4000円）を利用している。グライコならヘッドユニットにも内蔵されているが、やはり専用品だけに使いやすさが違うし、バンド数も10〜15バンドは欲しいところ。なお取材車では、運転席から低音レベルを調整できるオプションのコントローラー、LPL44（価格5000円）を装着していた。

SUBWOOFER　POWER AMPLIFIER



MAC AUDIO/MW-2030

サブウーファーにはマックオーディオのMW-2030（クロームメッキ仕上げ、価格11万5000円）が搭載されていた。これは前のクルマから引き継いだもので、セダンのトランクにはちょっと大きすぎる気がしないでもないが、クルマからの脱着は簡単にできるよう工夫されている。透明アクリル製のキャビネットは非常に手の掛かる造りで、トランクに隠してしまうのが惜しい美しさだ。

Mcintosh/ MC431M & MC420

パワーアンプには、一度は使ってみたかったというオーナーの希望によりマッキントッシュの4chモデルMC431Mと、同じく4chのMC420を装着。中でもMC431Mは、通常のMC431にブルーメーターを取り付けた限定品で、カーオーディオマニア憧れの逸品だ。ここではMC431Mでフロント2ウェイのツィーターとウーファーを別々に、またMC420でリアスピーカーとサブウーファーをドライブしている。余裕のある贅沢な使い方である。

CHANGER

CD、MDチェンジャーを搭載するまさにフルシステム。チェンジャーはヘッドユニットと共通でケンウッド製。

KENWOOD

CDチェンジャーとMDチェンジャーはヘッドユニットと同じくケンウッド製。チェンジャーは信号経路が長くなることもあって、音質的にヘッドユニット側プレーヤーに及ばないとされているが、やはりロングドライブなどでの使い勝手を考えれば装備しておきたいアイテムだ。取材車のオーナーは次にマッキントッシュの新型ヘッドユニットを狙っているとのことで、そうなればチェンジャーもマッキントッシュに変わることになるだろう。

ミストラル花柳社長が語る 100系のオーディオ グレードアップのポイント

オーディオレス車は別にして、100系マークⅡのように純正オーディオシステムがそれなりのレベルに達しているクルマでは、中途半端なオーディオチューンはお金の無駄遣いともなりかねません。音質にこだわる人なら、今回の取材車のようにスピーカーケーブルから引き直す本格的なカスタム・インストレーションに敵うものはありませんが、ちょっと気分を変えてみたいということなら、ヘッドユニットだけ交換、スピーカーだけ交換といったプラスワン・チューニングがお薦めです。本来ならスピーカー配線を引き直したいところですが、市販のライブサウンド車用アダプターを使って純正アンプをそのまま活かせばDIY取り付けでもOK。それで本当に不満を感じるようになってから、私たちのようなカーオーディオ専門店にご相談いただくのもひとつの方法かと思います。

mistral

千葉県市川市東菅2-1-6　☎047-399-9899

千葉県市川市にあるミストラルは、サウンドストリーム、マッキントッシュなどHiFi系ブランドを中心とした国内外の有名カーオーディオブランドを取り扱うカーオーディオ・カービデオプロショップだ。特にメルセデスベンツを中心とした高級輸入車への取り付けメニューには定評があるところ。もちろんマークⅡなど国産車のインストールへのノウハウも豊富。本誌でカーオーディオ取り付けをお願いしたい人にぜひお薦めしたい信頼のおけるショップだ。首都高速6号線「市川」インターより約3km。営業時間／10:00〜19:00　定休日／水曜日

PART4 インテリアチューン　室内分解術編

インテリアチューンはここからスタート!? よくわかるインテリア分解講座

分解を制する者が、インテリアを制するのだ!

インテリアをチューニングしたり、ドレスアップしようとすると、避けては通れないのが純正パーツの分解の仕方だ。パネルやカバーといった純正の部品をキレイに外せないと新しいパーツをつけてもみすぼらしくなるし、パネルを自分で塗装しようと思っても、キズがついてしまってはどうしようもない。このページでは、自分でインテリアチューンをしてみたいユーザーの手引きとなるように代表的な部分の分解方法を紹介しよう。

PART 1 JZX90編

90系に限らず、トヨタ車はネジの使用が少なく、パネル類ははめ込みで留められているので分解しやすいのが特徴になっている。その分、パネルのはめ込みのツメを的確に押してやることが必要で、下手に力任せにやってしまうと失敗してしまうので注意が必要だ。

90マークII分解術特別コーチ

荒井タイヤ商会
佐藤義博さん

90マークⅡの分解術を披露してくれるのは、荒井タイヤ商会の佐藤さん。佐藤さんいわく、トヨタ車の中でも、マークⅡのインテリアの分解はそれほど難しくないのだとか。慎重に様子を伺いながら行なうのがコツで、わからない場合はムリにやらないで、整備書などのデータを用意してから行なうことが失敗しないコツだそうだ。

分解術で使用する工具はコレ!

佐藤さんがJZX90分解術で使用した主な工具は以上のモノ。これ以外の工具としては短いプラスのドライバーがあると便利だろう。特徴的なのは内張はがしで、場所によって金属製のものとプラスチック製のものを使い分けている。傷つきやすい場所はプラスチック製のものを使っている。

1 金属製内張はがし
2 プラスティック製内張はがし
3 プラスドライバー

CENTER CONSOLE センターコンソール

分解のポイント

センターコンソールの分解については、プロの目で見ると取り立てて難しくはないようだ。が、僕らが行なう場合には、内張はがしの使い方、つまりツメ部分へ内張はがしを的確に当てられるかどうかで作業の明暗が別れそうだ。要は内張はがしを差し込んだ時に、その奥を良く観察しながら行なうことがポイントだ。

START

1 車は90マークⅡのツアラーSのAT仕様。センターコンソールの分解には、ATシフト回りのパネルを外すことが必要。まず、リア側から内張はがしをパネルに差し込む。

2 パネルの手前が浮いたら、フロント側の角にツメがあるので、そのツメを押しつつパネルを手前に引きながら外す。このパネルの固定はツメだけだ。

6 続いて奥側右手のネジを外す。ちなみに、丸頭のプラスネジ以外のネジも存在するが、よくみればパネル以外の部分を固定していることがわかるはず。

5 灰皿を取り外すとセンターパネルを固定している丸頭のネジが3本見えるはずだ。写真は右手前にあるネジを外しているところ。

7 3本のネジをとれば、後ははめ込みのツメで固定しているだけなので、下側から手前に引けば、パネルを取ることができる。

8 パネルの裏面はご覧の通り、灰皿部分同様にパネル上部を固定しているのは金属製のツメだ。

9 続いて純正のオーディオを取り外してみよう。オーディオを固定しているのは、プラスネジで上側の両角に2本、下側に2本のネジで固定されてる。

GOAL

3 次は、シガーライター部分と灰皿部を丸ごと取り外す。この部分ははめ込みになっているだけなので、手のひらを差し込み、下から手前に引きながら外す。

4 クリップ状の金属が固定用のツメ部分で、全部で5個ついている。このツメも、はめ込まれてるだけなので、なくさないように気をつけよう。

10 4本のネジは全て、隠れることなく見えているので探しやすいはずだ。裏側のコネクターやアンテナ端子を抜けばオーディオを取りだすことができる。これでセンターコンソール及びオーディオの取り外しは完了。

METER PANEL メーターパネル

分解のポイント

90系のメーターパネルについては、意外なほど簡単にできるはず。というのもメーターフードは内張はがしの使い方で取り外しに差がでるかもしれないが、上手く浮かせることができれば後は難なく外せるだろうし、何と言っても行程自体が少なく、ネジの位置もわかりやすいのでメーター自体の取り出しも思ったよりは簡単にできるはずだ。

START

1 メーターパネルの上部フードの裏側の左右に、下から上に留められたネジが2本ある。下から覗くとネジの頭が見える。短めのドライバーを使って外す。

2 ネジを2本外したら、まずメーターフードの両端の一方から内張はがしを差し込み、少しづつ浮かせながら、メーターフードを外す。

3 メーターフードが浮き上がってくれば、パネルの下側を先に出すようにしながら引きだせば、特に苦もなくメーターパネルを外すことができる。

4 メーター本体の固定は上側に2本、下側に2本のネジで行われている。このネジは隠れているわけではないのでフードさえ外せばわかるはずだ。

5 4本のネジを外したら、後はメーター裏側のコネクターを外すとメーター本体を取りだすことができる。下側から先に出すようにすると楽に抜ける。

GOAL

6 これで、メーターパネルとメーター本体の取り外し完了。このパートの作業はそれほど難しくないはずだ。

COMPUTER コンピュータ

分解のポイント

今回の分解術の中で難関といえるのがこのコンピュータへのアクセスだ。設置場所が意外なほど奥に置かれていることもあって、知らないでやろうとすると意外なほど苦戦してしまうかもしれない。ただ、それまでの過程は、特に難しいところはないので、ポイントさえ押さえれば何ということもない。さらにコンピュータを取りだして云々ということになればセンターコンソールパネルを外す必要がある。

START

1 最初に、助手席のグローブボックスの最下部のパネルを外す。このパネルを固定しているのはクリップで等間隔に4つ並んでいる。

2 4つのクリップを順番に外したら、後はそのまま引きはがせば簡単に外すことができる。

3 続いて、車体側に残ったパネルの取り外し。取り外したパネルと重なる部分の一番左端に車体側のパネルを固定するネジが一つ隠れている。

4 次に、センターコンソールの助手席側面に隠しネジが一つ。丸いフタを外し、ネジを外す。ネジのフタはマイナスドライバーなどの先っちょで剥ぐればポロリと取れる。

5 手順の4と同様にフタで隠したネジが助手席のグローブボックスのドア側面にある。これまた同様にフタをとりネジを外す。

6 このパネルは合計3本のネジを外すことで取り外すことができる。ネジの位置は、左側に2本、右に1本。よく観察すればすぐに見つけることができる。

GOAL

7 パネルを外すとコンピュータがちらりと見える。さらにコンピュータを取りだすには、シフト回りのパネルやセンターコンソールの灰皿を外すことが必要だ。

DOOR PANEL
ドアパネル

分解のポイント

トヨタ車の場合総じてネジ止めというのはすくないのだが、このパートに関しては他のパート以上にネジが使われている。ただ、そのネジ位置はわかりやすいところにあるので、ネジの数が多くても安心だ。ポイントとなるのはドアノブのカバー。このカバーは、内張はがしをポイントに的確に当てないと、簡単には外れてくれないのだ。

START

1 まずドアミラー内側の3角プレートを外す。このプレートの固定方法は差し込みによるもの。内張はがしを差しこんで少しこじれば簡単に外れる。

2 続いてドアノブカバーを外す。把手部分の奥にフックの受けがあるので、写真のように内張はがしを隙間から差し込みフックを外す。

3 ドアノブカバーの下側が外れたら、後に引くようにしながら抜き取ることが必要だ。

4 これが取り外したドアノブカバー。左側にカギ状のフックがあって前には外れないのが良くわかる。手順2の把手の奥のフックというのは←の部分だ。

5 続いてドアのアームレストのトレイの底にある隠しネジを外す。四角い隠しブタがついているので、そのフタを取るとネジが現われる。

7 次に手すり部分の下側2カ所にネジが2つあるのでそれぞれプラスドライバーで外す。このネジは少し下目から見るとすぐにわかるはず。

8 アームレスト後側のクリップを外す。中心部を押すとロック機構が解除されるタイプのクリップなので、それさえ行なえば簡単に外すことができる。

6 ネジを取ると後は、はめ込みではまっているだけだが、パネルのフロント側に板状のバネが使われているので、内張はがしを使ってそのバネを押しながら取りす。

10 次にドアのヒンジに近いところに隠しネジが2つある。丸い隠しブタでカバーされているが、マイナスドライバーなどを使えば簡単にとれる。

9 続いて、ドアパネルの下面を固定しているネジを外す。ほぼ等間隔で4本のネジが使われているが、特にカバーもないので簡単に見つかるはず。

11 ドアパネルを固定しているネジ類は以上ですべて。あとはパネルの下側を先に外し、右上に持ち上げるようにしながら外す。

GOAL

ジャジャーン、これで終了。

12

90マークII分解術を披露してくれたのはココ!!

荒井タイヤ商会
神奈川県厚木市外室1-28-3
☎0462-21-3054

ホイールやタイヤのことならお任せという荒井タイヤ商会。お客さんのニーズにあったパーツ探しライメント調整でバッチリクルマ生活を応援してくれる。またオーディオやナビなども得意で何か困ったことがあったら相談してみよう。

インテリア分解講座

PART2 JZX100編

90系と比べるとパネルの形状が違っているため、作業が若干異なるところもあるが、作業的に難しくなっているわけではない。100系の分解でも、使われるネジは目のつくところにあるので問題はないが、パネル裏のツメは表から見ただけでは解らないので、少しづつめくって裏側の様子を窺う必要がある。

100系マークII分解術特別コーチ

ミストラル
花柳貴雄代表(右)
中森裕之店長

100系マークIIの分解術を披露してくれるのは、ミストラルの花柳代表と中森店長のお二人。注意点を聞いたところ、キーシリンダー回りのカーボンパネルやメーターのフード部分は素材的に柔らかく傷つきやすいので、マイナスなどの幅の狭いツールで行なうと傷つきやすいので注意が必要だとか。また、温度が低くてプラスチック類がカチカチになる夜間より、温度の高い昼間にやった方が、プラスチックに復元力があって傷つきにくいそうだ。

分解術で使用する工具はコレ!

ミストラルさんが使用したのは工具は以上のモノ。インテリアの分解ではなくてはならない内張はがしはスナップオンのタイヤレバーを流用。大小2つのプラスドライバー。そして、意外なほど使える小さめのマイナスドライバーの以上4つ。ミストラルで使用する工具のうち、一番の特徴はスナップオンのオートバイ用のタイヤレバーを使っていること。ご覧のように先端がへらのように広くなっているので、パネルなどを傷つけにくいのだという。オーディオショップでは良く使われているというプロっぽいツールだ。

1 タイヤレバー　2 プラスドライバー(大)
3 マイナスドライバー(小)　4 プラスドライバー(小)

METER PANEL
メーターパネル

分解のポイント

100系のメーターパネルの取り外しでは、メーターパネル回りの構造に一部変更があるため、90系とはアプローチが違っている。とくにセンターパネルがメーターパネルの下にまで回り込んでいて、メーターパネルを固定する役目を兼ねていることもあってセンターパネルの脱着が必要ことは大きな違いの一つだ。というわけで、このパートではセンターパネルの外しかたも合わせて行なうのであしからず。

START

1 先ずはメーターパネル回りのフードを分解する。最初に外すのは90系の時と同じようにメーターフード裏側の下から上に留められている2本のネジをそれぞれ外す。

2 次は、90とは違ってキーシリンダー回りのパネルを外すことが必要だ。内張はがしをパネル右側から差し込んでグリッとこじれば簡単に外れるのだ。

3 内張はがしを上手く使えば特に苦労することもなく、外すことができるはずだ。ちなみに、この部分は電子パーツ用の電源確保には最適な場所なので覚えておいて欲しい。詳しくは別項目で触れる。

4 センターコンソールパネルを外すことが必要ということは触れたが、そのためにはシフト回りのパネルを外すことが必要。パネルははめ込みなので内張はがしで抜き取る。

5 続いて外すのは、メーターパネルの下まで回り込んでいるセンターコンソールパネル。内張はがしをメーター下のパネルに差し込んで浮かせながらパネルをはがしてゆく。

6 100系のセンターパーネルは90のようにネジで固定されているということがない。固定方法ははめ込みによるもので、内張はがしを使えばパネルを簡単に取り外すことができる。

7 メーターフードの上部はネジで固定されているが、下側はキーシリンダー部分のパネルとセンターパネルの2つで固定されているだけなので、これでメータフードを外すことができる。

8 メーターパネルが外れたら、後はメーター本体を取り外すだけ。メーター自体は90系と同様に、上に2つ、下に2つのネジで固定されてる。いずれも目につくところにあるので解りやすい。

GOAL

9 4つのネジを外し、メーター裏のカプラーを外したらメーターを取りだすことができる。このとき下側を先に取りだすように抜きだすことがコツだ。

CONTENT UPLOADED BY Cisco Kids
WWW.CISCOKIDS.COM

TATSUMI MOOK PERFECT SERIES

20バルブエンジン研究

20バルブヘッドを持つ4A-Gエンジンのカットモデルを使い
先駆けて20バルブエンジンの研究をしよう。

完璧フルコンチューニング

AE86に最新フルコンを取り付け、パソコンを使ってセッティング。
これが理解できれば、もう怖いものはない!

AE86初期化 復活チューニング計画

ハチロクベース車両のチェックから、エンジン補機類のトラブル
と対策、そしてファインチューニングアイテムとそのパーツ組み
付けポイントなどを完全解説。

すべての4A-Gファンに贈る。

LEVIN& TRUENO

IN STORE Now!!

AE86 → AE111

チューニング・バイブル

■TATSUMI MOOK■A4ワイド判／144ページ■定価1,800円+税
■監修／太田政幸(Otta-Man)

TATSUMI MOOK STREET PERFECT TUNING SERIES

究極のシルビア／180SX ドレスアップ技

エアロパーツの装着は、もうお約束の状態。
カッコいいエアロをまとったマシンを大紹介。

目的別スーパーマシンの作り方教えます。

■ゼロヨン仕様■ドリフト仕様■サーキット仕様…など、
ショップのデモカーを中心にセッティングの内容を詳細解説!

この本を手にした瞬間から、
キミはこれまで以上に、
シルビア／180SXの虜になる。

月刊ap特別編集

IN STORE Now!!

SILVIA& 180SX

S13
PS13
S14

ストリート完全チューニング

■TATSUMI MOOK■A4ワイド判／240ページ■定価2,000円+税

●お問い合わせは
辰巳出版株式会社
〒160-0022 東京都新宿区新宿2-15-14 TEL.03-5360-8088／郵便振替00140-5-71584

HKS 北海道

Original Fine Parts

8int FINAL GEAR SET

4、100・4、300

¥75,000

WPC加工による耐久性向上品。機敏な加速に変化。
サーキット、ドラッグ向け。

AT Oil cooler KIT

JZX90
JZX100 専用

¥39,800

A/Tのスポーツ走行におすすめキット。

Original Tecnical Menu

1J→2JZ ショートブロック メニュー

¥400,000

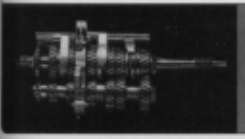
BIGトルクで余裕の走りを実現。

T04R フルタービンキット メニュー

¥548,000

ドラッグユースにJUSTタービン。

クロスミッション製作 メニュー



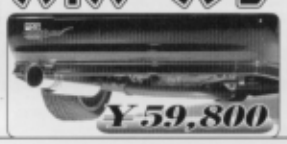
ギヤレシオ ①2.701 ②1.614 ③1.215

¥400,000

ファイナルギヤとの組み合わせで
さらにGOOD!!

ライトチューンセットメニュー

Step 1 ハイパーマフラー+レーシングパワーフローキット



¥59,800

¥27,800

(セットアップ工賃 含む)

¥85,000

Step 2 BOOST UP メニュー / ブースト1.0kg 330ps

F-conV+EVCⅢ+レーシングプラグ+(ATリミッターカット)

	AT車		マニュアル車	
JZX90	¥269,000	JZX90	¥250,000	(セットアップ工賃 セッティング 含む)
JZX100	¥260,000	JZX100	¥240,000	

ATオイル リフレッシュ交換 メニュー

JZX100 ¥22,000 (HKSプログレATF)
JZX90 ¥30,000 (HKSシンセATF)
(交換費用 含む 作業時間30分)

ハイパーダンパー セットアップ メニュー

JZX100
JZX90
(ストリート用 ドラッグ用 各種有り) **¥188,000**

(取付費・4輪アライメント測定・調整 含む)

キャンプ マルチセット メニュー

(お手持ちのモニターにブースト圧・回転・車速のメーター表示可能)

¥39,800 ¥24,800 ¥13,800

¥74,800

(セットアップ工賃 含む)

HKS 北海道サービス 札幌店

☎011-751-3443

札幌市東区北40条東1丁目2-14
FAX.011-751-3449

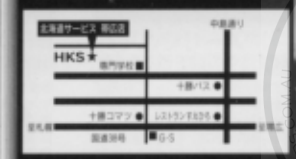
営業時間 / AM9:00~PM7:00
毎週木曜定休

Hokkaido HKS Service CO.,LTD

HKS 北海道サービス 帯広店

☎0155-37-2900

帯広市西24条北2丁目5-42
FAX.0155-37-2914



CONTENT UPLOADED BY WWW.CISCOMPANY.COM

Interior & Other Parts Catalogue

ドライバーがいつも触れるところ、それがインテリアだ。いくらエクステリアを飾っても、それを的確に作動させるのはドライバーの役割。そのドライバーがベストな走りをするために、自分の手足のようなパーツを選びたい。いつも触れる一番身近なところだからこそ、とことんこだわろう。

インテリア・汎用 パーツ カタログ

※問い合わせ先はP236-237をご覧ください。

バケットシートGT-1

90前期 90後期 100前期 100後期

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で共同開発されたピュアレーシングモデルのバケットシート。ホールド重視のフルバケットタイプで、素材はこだわりのカーボンケブラー製。重量は超軽量の3.9kg。FIA公認モデルと本格的。

●価格：24万円　●問：ブリッツ

FB SPORTファブリック

100前期 100後期

長距離ドライブでも疲れないヨーロピアンテイストのスポーツリクライニングシートがこのFB SPORTファブリックだ。ボディラインに沿ったクッションレイアウトが優れたトータルバランスを実現。クルージングからスポーツ走行までじっくり楽しめる。運転席、助手席あり。

●価格：6万8000円　●問：インターゲットプロジェクト

FB-R TOURINGオールレザー

100前期 100後期

バケットシートは乗り降りしづらいのが デメリットだったけど、このFB-R TOURINGオールレザーなら大丈夫。というのもホールド感を損なうことなく、乗降性を最大限に考慮して開発されたものだからだ。表皮には高品質の合成皮革を採用。簡単に手入れできるのもポイントだ。

●価格：6万8000円　●問：インターゲットプロジェクト

FB-R PRO

100前期 100後期

トップドライバーのために開発された疲労感の少ないバケットシートがこのFB-R PROだ。従来品よりもディープタイプとすることで体のホールド感を一層高めているだけでなく、3分割脱着式クッションを採用することで、自分に最適なシート高にセットすることができる。

●価格：8万8000円　●問：インターゲットプロジェクト

FB-R COMPETITION

100前期 100後期

インターゲットからリリースされているバケットシートFB-Rシリーズのベストセラー・ベーシックモデルがこのFB-R COMPETITIONだ。優れたホールド性と長時間のドライブでの疲労軽減に着目し、開発されているので、ドライバーは運転することだけに集中できるはずだ。

●価格：6万8000円　●問：インターゲットプロジェクト

AAR STREET SPORTS

90前期 90後期 100前期 100後期

AARから登場したスポーツドライビングのためのシートがこのSTREET SPORTSだ。ドライバーの背中の形状に合わせて微調整できる中折れ可変式のシートバックを採用することで、理想的な姿勢を維持することができる。合成皮革のレザータイプとファブリックタイプがある。

●価格：12万5000円　●問：ウェッズ

AAR RACING2

90前期 90後期 100前期 100後期

コースを攻める集中力を維持するために、体の部分的な負担を軽減するよう開発されたのがAAR RACING2だ。剛性と耐衝撃性をアップさせるのみならず、優れたホールド性も確保。ツーリングカーレースから得たデータが十分に活かされている。黒、赤、青の3色が設定される。

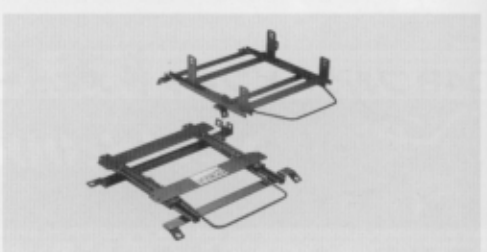
●価格：9万3000円　●問：ウェッズ

AAR BASIC

90前期 90後期 100前期 100後期

スポーツドライビングを楽しむクルマのシートとして求められる十分なホールド性、疲労の軽減などといった必要な機能を追求して生まれたAAR BASIC。合成皮革を使用することで、ラグジュアリーな雰囲気を醸し出してもいる。スポーティなファブリックタイプも設定される。

●価格：13万3000円　●問：ウェッズ



シートアジャスター

90前期 90後期 100前期 100後期

低めのシート位置に設定できるシートアジャスター。リクライニングシート下止め用のTYPE-R、フルバケットシート横止め用のTYPE-F、レカロ、ケーニッヒなどのドイツ企画用のTYPE-Mが用意される。●価格：TYPE-R1万4000円、TYPE-F1万6000円、TYPE-M1万8000円

●問：ヤス

シートベルト

90前期 90後期 100前期 100後期

モモコルセから発売されているヨーロッパシートベルト規格に基づいて製造された、高い安全性が特徴の4点式シートベルト。レーシーなコックピットを演出するドレスアップ効果も発揮する。

●価格：スプリントB 4×4　1万5800円、スプリントA 4×3　1万2800円

●問：バックスセブン

SR-Xバックスキン

90前期 90後期 100前期 100後期

タイトなコックピットでも優敏なステアリングワークを実現する小径350mmディープコーンデザインを採用したSR-Xバックスキン。ステアリング裏面を凹凸処理で仕上げることで握りやすさと同時に握り疲れを軽減する。グリップ部は滑りにくいバックスキンを使用している。

●価格：3万円　●問：インターゲットプロジェクト

SR-1

90前期 90後期 100前期 100後期

イタリア製本革を丁寧に縫製したオールラウンドモデルSR-1。T字型スポークとすることにより、しなりに対する強度を出すだけでなく、メーター類の視認性も向上させている。また握り部分に自然なふくらみを持たせているので、ロングドライブ時でも握り疲れが少ない。

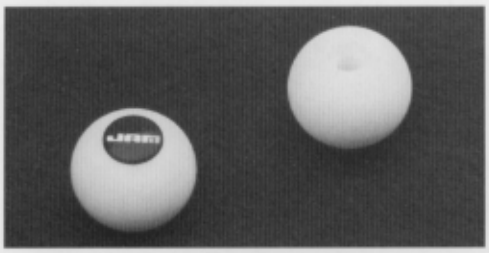
●価格：2万5000円　●問：インターゲットプロジェクト

CONTENT UPLOADED BY Circle Okiba MYCIRCLE.MYMM

SR-R

90前期 90後期 100前期 100後期

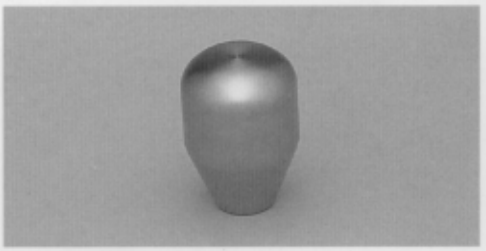
φ360径という基本的なステアリング径を採用した、ディープコーンタイプがこのSR-Rだ。ステアリングの断面は心地よいグリップフィールを実現する楕円形状を採用。手に馴染む形なので自然に力を込めることができる。使うほど手に馴染むイタリア製本革を使用している。
●価格：2万6000円 ●問：インターゲットプロジェクト



MT用ジュラコンシフトノブタイプⅡ

90前期 90後期 100前期 100後期

軽量ホワイトジュラコンを使用した、シックリとくる握り心地が特徴のMTシフトノブ、ジュラコンシフトノブタイプⅡ。手に自然に収まる大きさという点にこだわり、直径φ42の球状としているところがポイント。ノブの上面にはJAMのロゴエンブレムがプラスされている。
●価格：2500円 ●問：JAMレーシング



MT用チタニウムシフト

90前期 90後期 100前期 100後期

純チタンから削りだして造られた、高級感溢れるチタニウムシフトがVISAGEブランドから登場。そのメタリックな輝きはコックピットをレーシーかつ華やかに演出してくれる。すんなりと手に収まるサイズとシンプルな形状は軽快なシフトワークに貢献してくれるはずだ。
●価格：1万2000円 ●問：DCカンパニー

バリアブルATシフトノブ

90前期 90後期 100前期 100後期

メタル面積を広くすることにより、ゴージャスなイメージをコックピットにプラスするバリアブルATシフトノブ。●価格：ブラック/クローム1万2000円、ウッド/クローム1万4000円、カーボン/クローム1万4000円、ウッド/ゴールド1万6000円、パールホワイト/ゴールド1万6000円
●問：オートルックセールスコーポレーション

AT用セレクターノブ

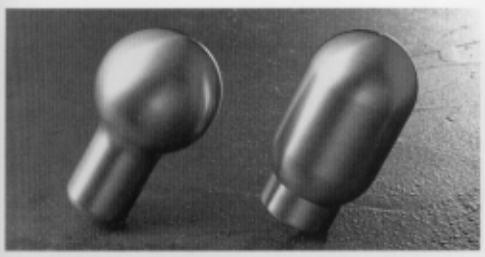
90前期 90後期 100前期 100後期

本物のインテリアパーツを作るため、素材を厳しくチョイスしたAT用シフトノブ。シフトのボディに硬質ウォールナット材を採用することで、プレステージ性を高めることに成功している。ODスイッチ付。●価格：クローム仕上げ3万3000円、24Kゴールド仕上げ3万9000円
●問：オートルックセールスコーポレーション

MT用シフトノブ

90前期 90後期 100前期 100後期

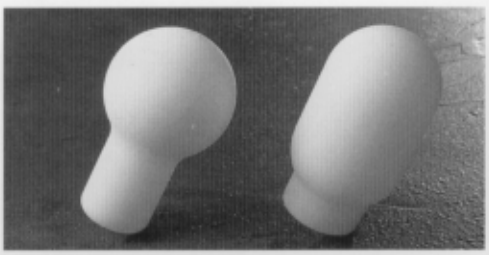
走りにこだわるM'Sからリリースされている MT用シフトノブ。そのフィッティング性とデザインの良さは折り紙付き。タイプも色々。自分好みをチョイスして。
●価格：アルミクリアブルー6200円、アルミ丸パールホワイト4800円、ハイトアジャストアルミチタンカラー5600円
●問：オートルックセールスコーポレーション



MT用チタンシフトノブ

90前期 90後期 100前期 100後期

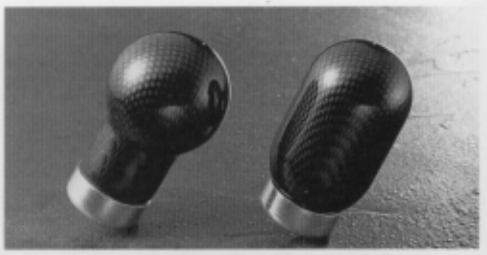
純チタン削り出しならではの、本格的でスポーティなルックスを完成させるチタンシフトノブ。それがあるだけでコックピットがレーシーに見えるから不思議だ。その独特の手触りと適度な重量感が快適なシフトワークも実現する。球状のAタイプと長球状のBタイプが用意される。
●価格：1万5000円 ●問：インターゲットプロジェクト



MT用ホワイトシフトノブ

90前期 90後期 100前期 100後期

ジュラコン素材を削り出して作ったホワイトシフトノブ。カラーを白とすることで、シフトノブがどこにあるか探すことなく、一目で確認できるのもいい。また素材自体も軽いので、素早いシフトワークをサポートしてくれる。球状のAタイプと長球状のBタイプが設定されている。
●価格：3800円 ●問：インターゲットプロジェクト



MT用カーボンルックノブ

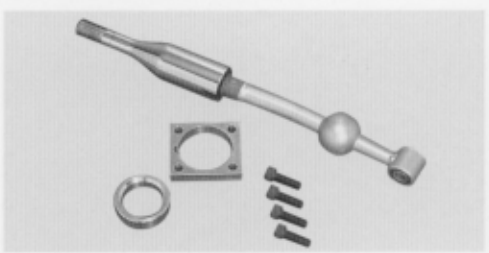
90前期 90後期 100前期 100後期

ドライバーの心を煽り立てる、レーシーなルックスが魅力のカーボンルックノブ。握り部分には感触と熱くなりにくいという2点からウッドを選択。取付部分のインナーをアルミとすることで、一層スポーティライクに仕上げている。球状のAタイプと長球状のBタイプがある。
●価格：5800円 ●問：インターゲットプロジェクト

ゲートAT用シフトノブ

100前期/100後期

100ツアラー系に設定されているゲート式ATに対応するゲートAT用チタンシフトノブ。握り心地の良さとドレスアップ効果の両立を考え、材質にはチタンをセレクト。その輝きとレバー取付位置に入れられた3本スリットがスポーツマインドを刺激するコックピットを演出する。
●価格：1万6000円 ●問：シーワンモータースポーツ



クイックシフト

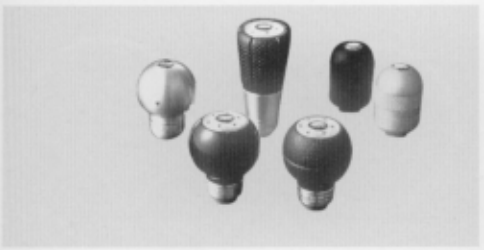
90前期 90後期 100前期 100後期

走行性能を重視し、振動を徹底的に抑えたクイックシフト。ナチュラルなシフトワークを実現するよう、ストロークの長さを設定。ピュアスポーツフィーリングと呼ぶにふさわしい、快適なマシンへと変身させてくれる。性能の充実を追求するマインズらしいアイテムだ。
●価格：3万8500円 ●問：マインズ

AT用モモコルセシフトノブ

90前期 90後期 100前期 100後期

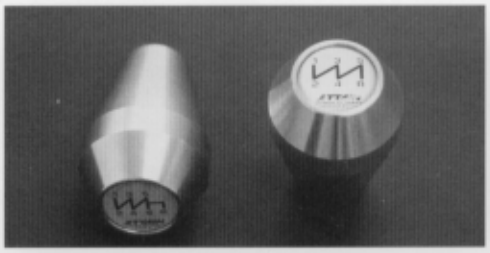
クルマとコンタクトを図る部分だからこそ、その握り心地と操作性の良さにこだわって作り上げたモモコルセのシフトノブ。高級感あるデザインがクルージングを楽しむ余裕を生み出す。●価格：スムースレザー9800円、コンバットカーボン9800円、コンバットウッド9800円
●問：オートバックスセブン



MT用モモコルセシフトノブ

90前期 90後期 100前期 100後期

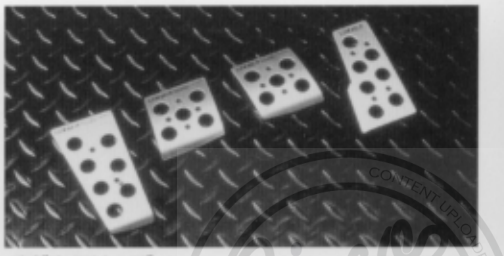
サーキットで磨かれた技術を集結させて完成させたモモコルセシフトノブ。そのデザインにもレーシングマインドが溢れている。●価格：レースアルミA5800円、レースウッドA6800円、レースレザーA6800円、レースレザーB6800円、DTM(ブラック)5800円、(グレー)5800円
●問：オートバックスセブン



MT用ATTAINスポーツシフトノブ

90前期 90後期 100前期 100後期

形だけにこだわるのではなく、操作性をも重視して開発されたシフトノブ。自分好みの重さをチョイスできるよう、軽量アルミタイプ（ホワイトアルミ仕上げ）とずっしりと重いステンレスタイプ（削り出し）を2デザインで設定する。●価格：アルミ3500円、ステンレス4500円
●問：KSPエンジニアリング



ペダルシリーズ

90前期 90後期 100前期 100後期

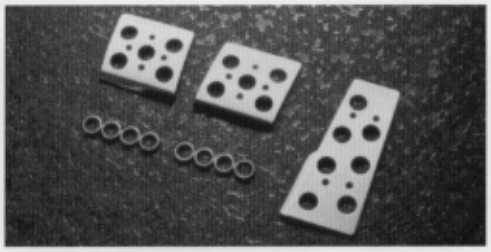
長年のレース経験で培われた技術から誕生したLONZAのペダルシリーズ。確実なペダルワークをサポートする。●価格：アクセル(M)1800円、(L)2000円、ブレーキ&クラッチ(M)2400円、(L)2400円、ATブレーキ(M)2000円、(L)2200円、フットレスト(M)1800円、(L)2000円
●問：オートルックセールスコーポレーション

CONTENT UPLOADED BY Cicko WWW.CICKO.COM

LONZAネオノンスリップペダル

90前期 90後期 100前期 100後期

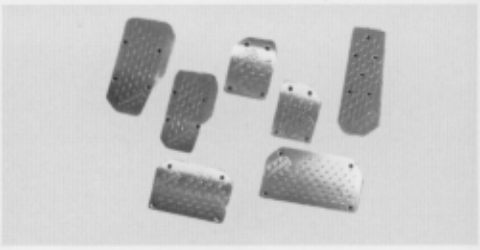
新開発のノンスリップシステムを採用することで確実なペダルワークから生まれるスポーツドライビングを実現。●価格：アクセル(M)2300円、(L)2400円、ブレーキ&クラッチ(M)3000円、ATブレーキ(M)2400円、(L)2500円、フットレスト2200円、ネオノンスリップラバー2000円
●問：オートルックセールスコーポレーション



LONZAポリッシュペダルセット

90前期 90後期 100前期 100後期

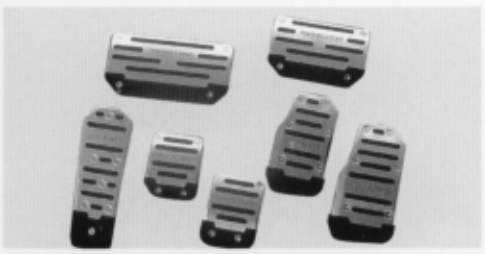
硬質クロームプレーティングを採用した耐久性の高いペダルセット。付属のプラスリングをノンスリップリング(別売)に交換可能。自分に適したセッティングにすることができる。●価格：MT車用(S)5800円、(M)6200円、(L)6200円、AT車用(S)5800円、(M)6200円、(L)6200円
●問：オートルックセールスコーポレーション



モモコルセペダルシリーズ

90前期 90後期 100前期 100後期

レースで必要とされる過酷なペダルワークから誕生したモモコルセ・シフトペダルシリーズ。アルミ鍛造とすることでハードに演出。●価格：アクセル(S)3800円、(L)3800円、ブレーキ&クラッチ4800円、ATブレーキ(S)3800円、ATブレーキ(L)3800円、フットレスト3400円
●問：オートバックスセブン



モモコルセシフトペダルシリーズ

90前期 90後期 100前期 100後期

アルミ鍛造を素材に選択したモモコルセ・シフトペダルシリーズ。横スリットデザインがスピード感溢れるドライバーズシートを完成させる。●価格：アクセル(S)2980円、(L)2980円、ブレーキ&クラッチ5600円、ATブレーキ(S)2980円、(L)2980円、フットレスト2980円
●問：オートバックスセブン

センターコンソール灰皿&シガーライターセット

90前期 90後期

センターコンソールをスポーティでハイグレードな印象へと変身させるカーボンルックのセンターコンソール、灰皿&シガーライターセット。些細な部分にまで気を抜かないということが、完璧なドレスアップへの道だと言えよう。AT車用、MT車用それぞれが設定されている。
●価格：4万5000円 ●問：Dスピードインターナショナル

3連砲弾タイプメーターパネル

100前期 100後期

インターセプターから3連砲弾タイプメーターパネルが登場。メーター裏側にまで神経を行き届かせている個性的なデザインは走ることにこだわっているという気持ちを具象化できる、そんなアイテムだ。メーター径φ52～φ60用。近々90系、100系すべてがリリースされる予定。
●価格：9800円(予価) ●問：インターセプター

φ60アルミ製コラム取付メーターパネル

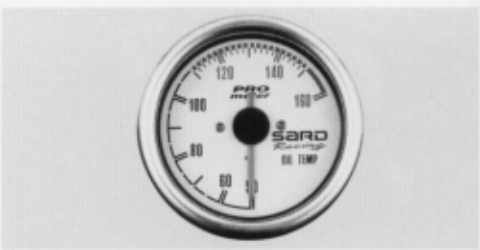
90前期 90後期 100前期 100後期

ステアリングコラムの上に取り付けるよう、車種別に専用設計されたメーターパネル。必要な純正メーターと干渉することなく装着できるのがポイント。なお90系はコラム右側に、100系はコラム左側に装着することとなる。アルミ製、黒アルマイト・ショット仕上げ。ビス付属。
●価格：2400円 ●問：KSPエンジニアリング

プロメーターφ60ブースト計

90前期 90後期 100前期 100後期

アルミリングとSARDの文字がスパルタンな印象を与えるφ60ブースト計。ワイドスケールとブルーの透過式を採用することで良好な視認性を確保している。文字盤のカラーはブラックとホワイトを設定。また2.3kg/cm²と1.8kg/cm²の2タイプのスケールが用意されている。
●価格：1万4000円 ●問：サード



プロメーターφ60油温計

90前期 90後期 100前期 100後期

はっきりとしたワイドスケールとブルー透過式文字を採用することで昼夜を問わず、高い視認性を発揮する電気式油温計。SARD RACINGのロゴもドライバーのスピリットを熱く刺激する。文字盤色はホワイトとブラックの2種類を設定。50度から160度まで対応するタイプだ。
●価格：2万4000円 ●問：サード

プロメーターφ60油圧計

90前期 90後期 100前期 100後期

ハードドライビングやサーキット走行を心ゆくまで楽しむ時に力強い味方となってくれるオイルプレッシャーゲージ。ワイドスケールとブルー透過式の組み合わせが一目で現状を把握させてくれる。文字盤色はホワイトとブラックを2種類を設定。0kg/cm²～10.0kg/cm²まで対応。
●価格：2万6000円 ●問：サード

TRDオプティトロンフルスケールスピードメーター

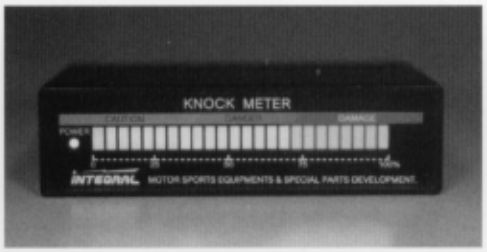
100前期 100後期

標準メーターと同カラー・デザインにより違和感のないインテリアチューンが可能な320kmメーター。メーターセンターに配されたTRDのロゴもうれしい。解りやすい取り扱い説明書が添付しており、簡単に取り付けることができる。
●価格：3万5000円 ●問：トヨタテクノクラフト

インテグラルブースト計

90前期 90後期 100前期 100後期

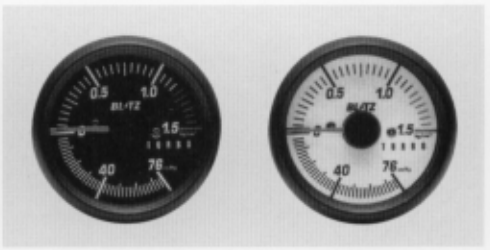
天候や高度差による気圧変化に影響されない高精度な圧力センサーを装備したブースト計。ワンタッチ式のピークホールド機能や、オーバーブーストアラームを装備し、エンジンコンディションを正確に監視するメーター。ボディサイズはコンパクトな1/4DINサイズ。
●価格：2万5800円 ●問：インテグラル



インテグラルノックメーター

90前期 90後期

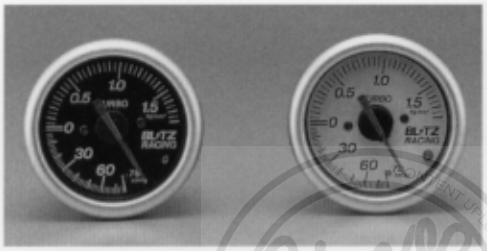
エンジンブローへと繋がるノッキングの程度を、解りやすくレベルメーターとアラームで警告。製品はノーマルエンジンのブーストアップ仕様をベースに設定されているが、ハイカム組み込みなどのハイチューンドエンジンには、仕様に応じたワンオフでの対応も可能。
●価格：2万3800円～(ワンオフ品 プラス1万円) ●問：インテグラル



スポーツメーター

90前期 90後期 100前期 100後期

信頼と実績を誇るφ52のブリッツ機械式メーターシリーズ。錬成計、バキューム計、油温/水温計、油圧計がラインナップされている。カラーはブラックパネルとホワイトパネルがあるから好みに合わせて選ぶことができる。
●価格：9800円～1万2800円 ●問：ブリッツ



レーシングメーターEV

90前期 90後期 100前期 100後期

電子式化したメーターは耐熱性、耐久性抜群。メーター径はφ60とφ52の2種類があり、シルバーで統一されたベゼルは全てアルミ削り出し。バックライト全透過式を採用し、夜間でも抜群の視認性を誇る。ワーニング機能を搭載し、設定値は調整可能だ。
●価格：2万2000円～2万4000円 ●問：ブリッツ

Discover Skids
WWW.DISCOVERSKIDS.COM
CONTENT UPLOADED BY

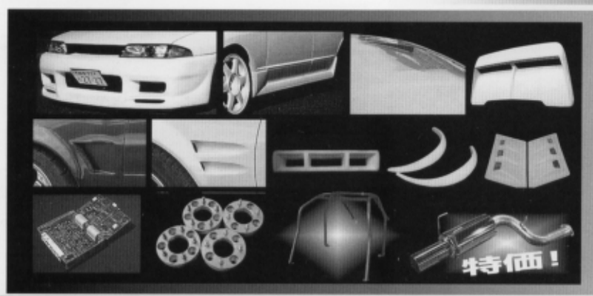
JZX/GX81

フロントバンパーType1 ¥43,000
フロントバンパーType2 ¥46,000
サイドステップ ¥40,000
リアバンパー ¥40,000

Its NEW
Garage.S製FRPボンネット ¥59,800

類似品、粗悪品等のコピー品が、出回っておりますので、良くお確かめの上お買い求め下さい。価格及び規格仕様は改良のため、予告なく変更する場合があります。どうかご了承下さい。

JZX90 MARK II・CRESTA・CHASER	
Front Bumper type1	¥48,000
Front Bumper type2	¥52,000
Front Bumper type3	¥50,000
Front Bumper type4	¥55,000
Side Step	¥40,000
Rear Bumper	¥37,000
FRP bonnet normal-type	¥64,000
FRP bonnet with duct	¥70,000
JZX100 CHASER	
Front Bumper type1	¥58,000
A31 CEFIRO	
Front Bumper	¥30,000
Side Step type1	¥25,000
Side Step type2 －発売開始－	¥30,000
Rear bumper	¥35,000



R32 SKYLINE	
Front Bumper	¥42,000
Side Step	¥40,000
Garage S製汎用ボンネットダクト	¥19,800
オーバーフェンダー（汎用2枚set）（FRP）	¥16,000
ボンネット3穴ダクト 左右set	¥12,000
ボンネット Gr.Aタイプダクト 左右set	¥15,000
フェンダーダクト&オーバーフェンダーたたき出し	～¥50,000（1枚から）製作いたします
オールステンマフラー ミサイル管	¥特価～ワンオフ製作OK!
ミサイルオリジナルロールバー	4P ¥30,000～ワンオフ製作OK!
ミサイルオリジナルコンピューター現車合わせ致します（ニッサン）¥40,000～（トヨタ）¥100,000～	
シート張り替え（各車）	¥TELにてお問い合せ下さい。
ホイールスペーサー 15mm/20mm/25mm	¥13,800

リリース予定
JZX100 MARK II, CRESTA, CHASER:FullKit
C34 LAUREL:Fullkit
C33 LAUREL:Fullkit *Coming soon*

ミサイル販売代理店：Garage S カーショップTM （有）きっずはあと 三共株式会社 シルフィード T's GARAGE D・SPEED （有）山野井自動車工業所

MISSILE ミサイルのお問い合せは・・・ ミサイル事業部 担当 宮本マデ TEL.03-3678-1324 fax.03-3678-1300 docomo.090-266-71520 MISSILE

スポイラー塗装付販売もOK！
S13/シルビア 180SX⇒⇒S15フェイス移植kit予約受付中 （塗装取付工賃別）

事故車レッカー引き取り・鍵（夜間は）090-321-71865 090-266-71520 スポイラー各社取扱い
（買い取りも致します。）

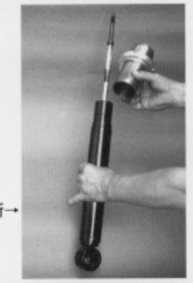
商品発送いたします。
現金書留または、銀行振込で必要な金額を送金してください。（送料・振込手数料別）
5万円以下は、代引もOK！
送り先：〒133-0061 東京都江戸川区篠崎町5-4-3
先：小岩信用金庫 篠崎支店
（当）003528 （有）山野井自動車工業所

■板金・塗装・ローン3～60回OK!
■全塗装16万円～（パール、フッ素、板金、ガラス脱着は別料金）
■公認車検（88ナンバー他）8万円より
★チームカラー塗装に関しては、ご相談下さい。特別割引有り!
★セキュリティシステムK9。安くて安全で言うことナシです。¥telにて
★MAZ2ORA マジョーラオールペン 40万円～ MAZ2ORA

レッカーサービス（24h） 中古車・事故車引き取り
新車・中古車販売 板金塗装 車検・点検整備 保険代理店
有限会社山野井自動車工業所
■本社 〒133-006 東京都江戸川区篠崎町5-4-3 TEL.03-3678-1324 FAX.03-3678-1300
■千葉工場 〒286-0213 千葉県印旛郡富里町高松字外山286-17 TEL.0476-94-1627

コレはびっくり!! ノーマルショックが車高調になる!!

▲ノーマルのお皿をグラインダーなどで落とします



お皿を取り外した所→

▲アジャスターパイプ（ワンタッチタイプ）を取り付けます

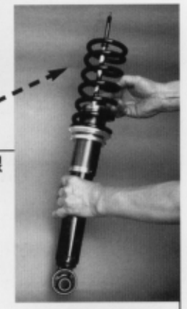
ステンレス製アジャスターパイプ（ワンタッチTYPE）

アジャスターパイプの取付けに熔接しないので、ショックのガスが抜けないから純正のまま使えるし、ステンレスでできてるから錆びません。

※145、170、190と長さも3種類作ってくれる!!

▲イモネジを締め付けて固定する

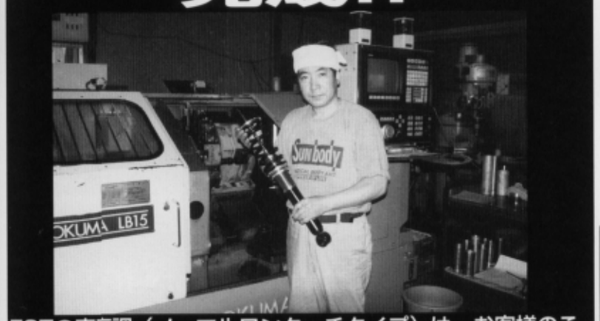
▼直巻コイルをセットする



E-92直巻スーパーコイル

E92,スーパーコイルは、シリコンクローム線材を使っており、全て冷間成形（熱を加えない）により1本1本製作していますので、ヘタリに強く、フンバリの強さがフラツキ等を抑え、シャープでクイックなハンドリング操作を可能にしている。
直巻コイルスプリング、ヘルパーコイルスプリング、ツインコイルスプリングがあるぞ。

完成!!



ESTの車高調（ノーマルワンタッチタイプ）は、お客様のことを考えて作られており、サーキット、峠、ストリートとセッティングもいろいろとできる。こんなにいろいろ出来るのにメーカー直販なのでお値段もリーズナブル。もし何か解らない事があれば、ESTの寺さんに相談してみよう。

●直巻コイルスプリング ¥6,000（1本）
自由長（mm）160・220・250
コイル内径（mm）60φ・70φ
バネレート（kg/mm）3・4・5・6・7・8・9・10・12

●ヘルパーコイルスプリング（ヘルパーシート付） ¥5,000（1本）
自由長（mm）40・60・80
コイル内径（mm）60φ・65φ・70φ

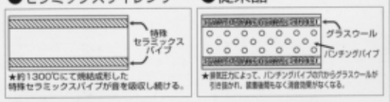
●ツインコイルスプリング（ヘルパー機能付コイル） ¥8,600（1本）
自由長（mm）220・260・300
コイル内径（mm）70φ
バネレート（kg/mm）3・4・5・6・7・8・9・10・12

品名	価格	備考
アジャスターパイプ（ワンタッチタイプ）	¥6,500/本	全長150mm ストラット径45φ・51φ・55φ
アルミ アッパーシート	¥3,500/コ	スプリング内径：60φ・65φ・70φ・75φ
アルミ ロアシート	¥2,500/コ	スプリング内径：60φ・65φ・70φ・75φ
アルミ ロックシート	¥1,500/コ	
アルミパイプ ステンパイプ（Cリングタイプ）	¥5,500/本	KYBソアラ・スープラオーリンズ コニー、ビルシュタイン、シビックオーリンズショートストローク

先進のセラミックスサウンド セラミックスサイレンサー（インナータイプ）

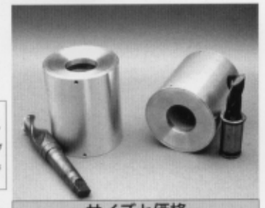
●消音材として特別に開発・製作したセラミックスパイプを使用。
消音効果が飛躍的にアップします。

●セラミックスサイレンサー ●従来品



★約1300℃にて焼結成形した特殊セラミックスパイプが音を吸収し続ける。
★排気圧力によって、パンチングパイプの穴からグラスウールが引き抜かれ、装着後間もなく消音効果がなくなる。

●本体はアルミ削り出し、鉄製に較べて大幅な軽量化。（アルミ自体も吸音効果有り）
●愛車を一段とグレードアップさせる美しいテールデザイン



－サイズと価格－

70φ	¥10,600	100φ	¥12,600
75φ	¥10,600	115φ	¥13,600
80φ	¥11,600	120φ	¥13,600
90φ	¥11,600	130φ	¥14,600
94φ	¥12,600		

Ride On Technical EST

開発・製造元 有限会社 イーエスティー エンジニアリング
〒205-0022 東京都羽村市双葉町2-19-3 TEL.&FAX. 042-555-1553

※掲載以外の特注品・機械加工、お気軽にご相談下さい。

A/T～M/Tの変更は実績と信頼のALFAで!!

SPEED HOUSE
ALFA
NO.3 RACING PROJECT

Pro Shop HKS

関東 HAPS 会会員
JASMA 日本スポーツマフラー協会会員
パワーライター指定店
HKS強化A/T指定店

AK AMKREAD

完璧セッティング承ります。AF計、データロガー、ダイノパックシャーシ台設置

月曜日定休（月曜・夏期休暇別）
平日：AM10:00～PM8:00
休日：AM10:00～PM7:00

〒203-0033 東京都東久留米市滝山7-1-26
FAX.0424-75-2942

☎0424-74-7444（代）

ローン大歓迎！
通信販売希望の方、お電話下さい。

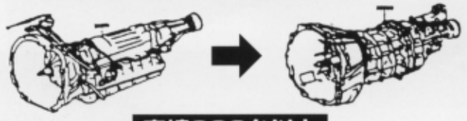
■フロントバンパースポイラーバージョンⅠ
（マイナー前・後）白ゲルコート仕上 ¥78,000
※フロントウインカーは社外品を使用して下さい。

■エアダクトバージョンⅡ用
（白ゲルコート仕上げ）¥12,000
他車種も取付可能詳しくはTELにて

■サイドステップ ¥50,000

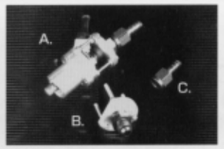
■マークⅡ用 ボンネット 12月発売予定!!

ATからMTに変更します。1ヶ月保証付
しかたなくAT車を買ってしまった。でも、どうしてもマニュアル車に乗りたい方、ミッションに乗せ替え承ります。構造変更費用は車検時4万円～かかります。



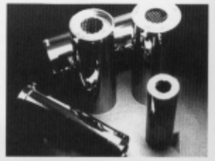
実績300台以上
ローンOK!! 価格等はTELにて下記以外の車種もM/T変更いたします。
作業時間2～3日間 無料代車有り

■インジェクターホルダー
ネジ込みタイプ
熔接加工なし、タップ加工で取付
14mm×1 ボルト・13mm
●ねじ込みタイプ ¥6,000
●熔接タイプ 各¥3,000
（アルミ、スチール）



■インジェクターフューエルアダプターKIT
A.¥7,500（ノズルホルダー+B+C）
B.¥3,300（インジェクターフューエルアダプター）
C.¥1,400（フィッティング6番ライン対応）

■T04フランジ
差し込みタイプをフランジタイプに変更
T04,TD07,08,IHC7用
定価 ¥19,000



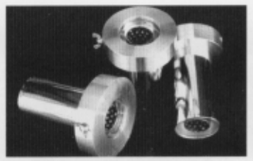
■マフラー、サイレンサー消音器
ワンタッチTYPE 長さ15cm

	外径	スチール
50φ	46.8mm	¥6,300
60φ	56.5mm	¥6,500
70φ	65mm	¥7,000
75φ	70mm	¥7,000
80φ	76.2mm	¥7,500
90φ	85mm	¥8,500
94φ	89mm	¥8,000
100φ	96.3mm	¥9,800

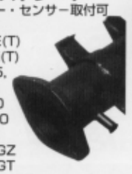
1JZ TUNE
ブーストUP体感キット
マークⅡ/チェイサー/クレスタ(JZX81/JZX90)
ソアラ(JZZ30)・スープラ(JZA70)
●オリジナルCPU ●プラグ
●トラストプロフェックB
以上3点セット（取付けセッティング含む）
¥150,000
（マフラー・エアクリーナー別）（ブースト1.2k仕様）
※トラストプロフェックBは他社の商品に変更も可能です。（別料金）

オーバーホール済エンジン
●1GGT●7MGT
●2JZGT
オーバーホール済エンジン在庫あり
詳しくはTELにて

ENGINE TUNE
NA→ターボ
1JZGT→2JZGT
M/C前→M/C後へE/g
変更承ります。



■マフラーサイレンサー
115φ108mm ¥12,800
120φ114.5mm¥13,300
130φ124.5mm¥13,800



■触媒ストレート
純正カバー・センサー取付可
■日産
CA18DE(T)
SR20DE(T)
RB20,25,
26DE(T)
VG20,30
L20,FJ20
■トヨタ
4AG,4AGZ
1GG,1GGT
1JZGT,7MGT
¥8,800

（当店でチューニング等をするお客様には無料代車を用意しております）

ドレスアップ&チューニングスタイル

オーナーズカーに見る

MARKⅡ CHASER CRESTA

ドリフト・最高速・サーキットと

あらゆるステージで走りを楽しめる

マークⅡ・チェイサー・クレスタ。

しかし、様々なステージと同様に

多くのパーツがラインアップしているので

アイテム選択も頭を悩ませるところだ。

同じクルマで同じ仕様でも

選択肢は数多い。

実際のオーナーのクルマを参考に

オリジナリティのある

ドレスアップ&チューニングをして行こう!

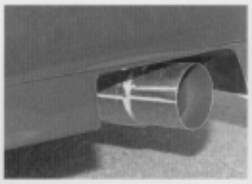
写真：田村 弥
Photo by Tamura Wataru
取材協力：ナイトペイジャー ☎03-3750-7986

甲斐宏志さん　30歳

No.1

JZX90チェイサー

走りとスタイルを決めるのが今どきのドリフトスタイルだ！



↑マフラーは、インターセプターのオリジナルを装着。機能面と重低音サウンドを両立したマフラーだ。

→フルバケットのシートも、インターセプターのオリジナル。走りをしっかりサポートする性能を持つ。

マジョーラカラーが美しい甲斐さんのチェイサー。フルエアロをはじめ、車高調やシートまで、インターセプターで決めている。実は、インターセプターの社員と言うから、この仕様も頷けるというもの。一見すると、ドレスアップ仕様にも見えるが、走りのステージは、バリバリのドリフト仕様。インターセプターオリジナルの、抜けの良い砲弾マフラーを装着するなど、チューニングの方も抜かりなしと言ったところだ。ドレスアップもしっかりやるのが、今どきのドリフトスタイルの定番。フルエアロでパワードリフトするのがカッコイイのだ。

その点甲斐さんの場合は、スタイルもチューニングも、かなり高い完成度を誇るチェイサーに仕上げている。今後の予定は、今のところないが、気が付いたところから、少しずつグレードアップしていくのがいいだろう。

DRESS UP&TUNING SPECIFICATIONS

●ボディカラー：マジョーラ●ドレスアップパーツ：フロント＝インターセプター　サイド＝インターセプター　リア＝インターセプター●チューニング：マフラー＝インターセプター・オリジナル砲弾マフラー　車高調＝インターセプター・オリジナル●インテリア：シート＝インターセプター・オリジナルフルバケ　シートベルト＝タカタ　メーター＝大森3連●タイヤ：フロント＝（225/40-18）　リア＝（245/40-18）●ホイール：インテレッセ18インチ

富塚　誠さん　26歳

No.2

JZX100チェイサー

最高速狙いのチェイサーはスタイルもスポーツ性抜群

↑HKSのGTインタークーラーを装着して、冷却効率のアップを図る。視覚的なインパクトも抜群のアイテム。

←ダッシュボードに書かれた土屋圭市氏のサイン。富塚さんの、一番お気に入り&自慢の一品だ。

富塚さんは、チェイサーで最高速を楽しんでいる。まず目に付くのがエアロで、グリルまでフルでヒッポースリークを装着。ドリフト仕様に思われがちだが、チューニングの方は、最高速仕様にセットアップされている。エンジンまわりのチューニングは、インタークーラーやエアクリーナー、マフラーとHKS製をメインに装着している。最高速仕様には、やはり効率の良い吸排気が必要とされているからだ。もちろん、仕様に合わせてコンピュータも補正済。バランスの良いチューニングが施されている。

ホイールは、今流行りの軽量なTE37をセットし、しっかりと存在感をアピールしている。エアロとのマッチングも良く、レーシーなスタイルを強調。また、ダッシュボードに書かれている土屋圭市氏のサインは、オーナーご自慢のポイントだ。

これからのチューニングの予定は、タービン交換と駆動系のチューニングと、さらなるパワーアップを計画中。金銭的な理由もあって、少しづつステップアップして行き、最高速仕様を完璧なモノにしていこう。

DRESS UP&TUNING SPECIFICATIONS

●ボディカラー：スーパーホワイト●ドレスアップパーツ：フロント＝ヒッポースリーク　サイド＝ヒッポースリーク　リア＝ヒッポースリーク　グリル＝ヒッポースリーク●チューニング：インタークーラー＝HKS・GTインタークーラー　ブローオフバルブ＝HKS　エアクリーナー＝HKS・スーパーパワーフロー　インタークーラーパイピング＝HKS EVC　F-CONV　マフラー＝HKS・ハイパーマフラー　フロントパイプ＝エスプリ　ブレーキパッド＝エンドレス　車高調＝テイン・HAダンパー●インテリア：シート＝TRD　ブーストメーター＝HKS　シフトノブ＝エスプリ●タイヤ：フロント＝M7R（215/45-17）リア＝M7R（235/45-17）●ホイール：ボルクレーシング・TE37

WWW.CISCOKIDS.COM

島田康宏さん　26歳

No.3

JZX100マークⅡ

チューニングはまだまだこれからハード&パワフルに！

↑サイドステップには、クリアレンズを移植してオリジナリティを強調。一味違ったドレスアップを見せる。

←シャープなイメージのリアには、ヒッポースリークを装着。すっきりと美しいフォルムがポイントだ。

今回は、残念ながら仕事の都合で参加できなかったオーナーの島田さん。そこで代理の「よーさん」が参加してくれた。まだドノーマルと本人は言っているけど、ヒッポースリークのフルエアロが、インパクト抜群のフォルムを作り出している。アイラインも装着して、エクステリアは完璧なスタイルと言える。

チューニングは、テインの車高調とマフラーの交換にとどまっているが、ドリフトをするのには、パワーは十分。しかし、島田さん的にはまだまだ物足りないらしく、エンジンは1J改の1.5Jクラスにチューンアップして、さらにT88タービンへの換装を予定している。トータルバランスの良いエクステリアにマッチした、パワフルな性能を発揮できる仕様へと完璧な仕上がりを目指しているのだ。

DRESS UP&TUNING SPECIFICATIONS

●ボディカラー：ワインレッド　●ドレスアップパーツ：フロント＝ヒッポースリーク　サイド＝ヒッポースリーク　リア＝ヒッポースリーク　アイライン＝ヒッポースリーク　●チューニング：マフラー＝FGK・パワーゲッター　車高調＝テイン　●インテリア：ステアリング＝ナルディ　シート＝レカロ・SRⅡ　ブーストメーター＝サード　●オーディオ：ナビ＝アゼスト　●タイヤ：フロント＝RE710（225/45-17）　リア＝不明（235/45-17）　●ホイール：フロント＝イージーズ（8.5×17）　リア＝イージーズ（9.0×17）　●その他：ジャンクションふさ

荒井寛人さん　25歳

No.4

JZX90マークⅡ

スマートなフォルムでスマートに走る

→トラストのインタークーラーと、グリルのメッキが良くマッチして、スタイル的にも効果が高いフロント。

↓レカロのシートと、ホワイトのステアリングを装着してムードを一新。シフトノブに個性を感じる。

荒井さんのマークⅡには、ドリフトフリークに大人気の、ヒッポースリークのフルエアロが装着されていた。スポーティかつスマートなスタイルに加えて、自分で塗装したと言うブラックのボディカラーが、オリジナリティを醸し出している。こうした、自分だけのエクステリアを作り出すことで、よりクルマへの愛情もアップするのだ。

一方、チューニングは少し控えめで、冷却系から足まわりまで、自分の走りに必要なアイテムを厳選して装着。ステージに合わせた走りが楽しめる仕様となっている。オーナーご自慢のポイントは、ワンオフ製作のFGKのマフラーで、トルクフルな走りを実現している。これからも、少しづつパワーアップしていく予定だ。

DRESS UP&TUNING SPECIFICATIONS

●ボディカラー：ブラック・自作塗装　●ドレスアップパーツ：フロント＝ヒッポースリーク　サイド＝ヒッポースリーク　リア＝ヒッポースリーク　アイライン＝アドミレイション　●チューニング：インタークーラー＝トラスト　マフラー＝FGK・パワーゲッター（ワンオフ）　ブレーキパッド＝エンドレス　車高調＝テイン　●インテリア：ステアリング＝ホワイト　シート＝レカロ　●オーディオ：カロッツェリア　●タイヤ：フロント＝P-ZERO　リア＝M7R　●ホイール：フロント＝ゲネシス（9.0J＋38）　リア＝ゲネシス（9.0J＋18）

丸田敦士さん　24歳

No.5

JZX100チェイサー

チューニングもドレスアップもスマートさがポイント

←レーシーなコックピットには、運転席はレカロシート、助手席にはブリッドのシートが奢られていた。

→TRDのフルエアロの中でも、特にスポーティ性をアピールできるのが、このハイタイプのウイングだ。

「つあらー友の会」に入っているだけあり、丸田さんのツアラー好きは折り紙付きだ。その丸田さんが選んだエアロアイテムが、TRD製のフルエアロだ。スマートでバランスの良いドレスアップが光るスタイルは、スポーツセダンにふさわしい迫力と機能美を持ち合わせている。走りの方は、オールラウンドに走れるセッティングで、足まわりはオーリンズとアイバッハを組み合わせている。

エンジン関係も冷却系のパーツをメインに、ブレーキまでしっかり強化。全体的に、理想的なパーツが装着されていた。

さらに、盗難対策もぬかりがなく、自分の愛車は自分で守るという心掛けは、オーナーみんなが見習って欲しいところ。スタイルは完成したので今後は、タービン交換して、さらに快適で、パワフルな走りを追求していく予定だ。

DRESS UP&TUNING SPECIFICATIONS

●ボディカラー：シルバー●ドレスアップパーツ：フロント＝TRD　サイド＝TRD　リア＝TRD　リアウイング＝TRD　フロントグリル＝TRD●チューニング：インタークーラー＝トラスト　エアクリーナー＝HKS　オイルキャッチタンク＝エッセンシャル　プラグ＝HKS・イリジュウムEVCⅡ　ターボタイマー＝HKS　マフラー＝HKS・ハイパーマフラー　ブレーキパッド＝エンドレス・NA-M　ショック＝オーリンズ　サス＝アイバッハ　タワーバー＝TRD●インテリア：シート＝レカロ・SRⅡ　ブーストメーター＝HKS　スピードメーター＝TRD・320km/h　レブスピードメーター＝アペックス●タイヤ：フロント＝RE711（225/45-17）　リア＝RE711（245/40-17）●ホイール：フロント＝ボルクレーシング・TE37（7.5×17＋40）　リア＝ボルクレーシング・TE37（8.5×17＋40）●その他：盗難防止装置＝トヨタ

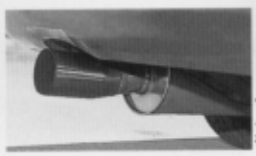
村山さん　27歳

No.6

JZX81マークⅡ

ストリート仕様のマークⅡは乗りやすさを目指す

↑ストリート仕様でも、タービンはTD-06に換装している。トルクフル&パワフルな走りに貢献する。



←シングル出しで、スマートなスタイルを見せるマフラー。乗りやすさを重視して、選択されたアイテム。

村山さんの場合は、エクステリアはフロントリップのみと、とことんシンプルに決めている。ストリート重視の仕様だけあって、足まわりもビルシュタインとアイバッハを組み合わせるなど、粘ってしかも乗り心地がいい、こだわりを感じるパーツ選択だ。

また、オーディオなどの快適装備も忘れずに、アンプやウーハーも装備。ストリート仕様ならではのアジを出している。

一方、エンジンまわりは、冷却系と吸排気系に力を入れ、さらにタービンをTD-06タービンに換装。快適と言うより、快速と言った感じのファインチューンが施されていた。外見だけのストリート仕様も多い中、村山さんのマークⅡは、スマートさが追求された、パワフルなストリート仕様車に仕上げられていたのだ。見た目も大切だけど、こういったチューニングにも注目だ。

DRESS UP&TUNING SPECIFICATIONS

●ボディカラー：ツートン●ドレスアップパーツ：フロント＝不明・リップスポイラー●チューニング：インタークーラー＝トラスト・GT-R用　エアクリーナー＝SUSパワー　コンピュータ　EVCⅡ　マフラー　タコ足　フロントパイプ　タービン＝TD-06シングル　レーシングW/G　不明ブレーキパッド　ブレーキホース＝自作・強化　車高調＝ビルシュタイン・Cリング　サス＝アイバッハ　タワーバー　サイドシルウレタン充填●インテリア：ステアリング＝momo　シート＝レカロ　ブーストメーター　排気温計　油温計　油圧計　ノックメーター●オーディオ：ヘッドユニット＝アルパイン　アンプ＝アルパイン　スピーカー＝ボーズ　ウーファー＝JVC　CDチェンジャー＝アルパイン　●タイヤ：90純正　●ホイール：フロント＝純正　リア＝グリッドⅡ（225/50-16）●その他：ホーン＝5連

WWW.CISCOKIDS.COM FOUNDED BY Chris

横尾　崇さん　22歳

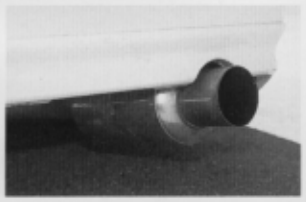
No.7

JZX100チェイサー

ドレスアップはさり気なく大人のスタイルを演出

↓カーメイクT&Eのフロントが、チェイサーに精悍さを与える。インタークーラーは、GT-R用を流用。

↓マフラーは、ドリフトオーナーに人気のビーレーシングを選択。迫力のサウンドでお騒がせのマフラーだ。



一見すると、フロントのみにエアロを装着して、おとなしいイメージを作り出している横尾さんのチェイサー。しかし、ドリチームに所属しているだけあり、チューニングの方は徹底的に走りを堪能できる仕様となっている。インテークパイプとCPUに、ナイトペイジャーのオリジナルアイテムを装着し、バランスを重視したセッティングを行っている。今後は、現在装着しているハイフロータービン交換が課題だが、船舶のエンジン用のタービンを装着する予定だ。このタービンは、どんなフィーリングになるのか未知数なので、交換したらぜひ報告してもらいたい。

また、チューニングだけに片寄らず、オーディオもフルコンポと言うからすごい。ハードなドリフト走行から、デートカーとしてまで、幅広くクルマを使っている横尾さんならではの装備なのだ。

DRESS UP&TUNING SPECIFICATIONS

●ボディカラー：ブルーパールホワイト　●ドレスアップパーツ：フロント＝カーメイクT&E　サイド＝純正　リア＝純正　リアウイング＝純正　●チューニング：インタークーラー＝GT-R用　エアクリーナー＝ブリッツ　インテークパイプ＝ナイトペイジャー　パイピング＝ナイトペイジャー　コンピューター＝ナイトペイジャー　EVC　タービン＝ハイフロータービン　マフラー＝Beeレーシング　ブレーキパッド＝エンドレス・CC-M　車高調＝テイン　●インテリア：ステアリング＝ナルディ　シート＝ブリッド　ブーストメーター　●オーディオ：ケンウッド・フルコンポ　ウーファー＝キッカー　●タイヤ：フロント＝Gグリッド（215/40-17）　リア＝ジークス（255/40-17）　●ホイール：フロント＝BBS・LM（9.0×17＋22）　リア＝ヴェイルサイド（9.0×17＋10）

城澤健一さん　19歳

No.8

JZX90チェイサー

ドリフトやりすぎでもまだまだやる気十分！

←ホイールは、オーナーご自慢のワーク・ベルサリオ。豪華さのあるスポークデザインが魅力となっている。

↓ボンネットには、ダクトを設けてエンジンルーム内の放熱効果を高めている。アグレッシブなムードがいい。

このチェイサーの一番目に付くところが、オーナーご自慢のボディカラーだ。ダークブルーとブラックにブルーパープルパール&クリアという、超個性的なカラーが選択されている。しかも、城澤さんはまだ物足りなく、さらに日焼けさせてオリジナリティのあるボディカラーを予定しているのだ。もちろん、カラーだけでなくドレスアップもフルエアロに加えて、ボンネットまで交換済。躍動的なスタイルが魅力だ。

チューニングは、ハードなドリフトに耐えるように、クラッチやデフを強化。プラスして、タワーバーなどを使ってボディ剛性アップが図られている。そして、もうひとつのポイントが、ワークのホイール「ベルサリオ」で、スポーティなメッシュが特徴。大人のスタイルもアピールできるホイールと言えるだろう。ドレスアップからチューニング、さらにオーディオと、オリジナリティを追求したチェイサーなのだ。

DRESS UP&TUNING SPECIFICATIONS

●ボディカラー：ブルー&ブラック＋ブルーパープルパール＋スーパークリア●ドレスアップパーツ：フロント＝カーメイクT&E　サイド＝カーメイクT&E　リア＝カーメイクT&E　ボンネット　ボンネットダクト　●チューニング：インタークーラー＝トラスト　ブローオフバルブ＝ブリッツ　エアクリーナー＝自作　プラグ　EVC Ⅲ　FCD　クラッチ＝TRD・強化　デフ＝TRD　マフラー＝サミット　フロントパイプ　ブレーキパッド＝プロジェクトμ・チタン　車高調＝テイン　タワーバー　テンションロッド＝サミット●インテリア：ステアリング＝東名　シート＝レカロX2　ブーストメーター●オーディオ：ヘッドユニット＝アルパイン　アンプ＝オライオン　スピーカー＝アルパイン　ウーファー＝キッカー●タイヤ：フロント＝M7R（235/40-17）　リア＝Gグリッド（235/45-17）　●ホイール：フロント＝ベルサリオ（9.0×17＋22）　リア＝ベルサリオ（9.5×17＋28）●その他：ドアノブ＝ヴェイルサイド

菅谷和浩さん　28歳

No.9 JZX90チェイサー

外見はおとなしくても走りで勝負のドリフト仕様！

菅谷さんのチェイサーは、仕事でも使っている理由から、見た目は比較的おとなしい仕様に仕上げている。しかし、走りの方はドリフトをしているだけあり、チューニングもバッチリ決まっている。冷却系はR32スカイラインGT-Rの純正を移植し、クーリング効果をアップ。足まわりにはテインの車高調を入れて、仕事とプライベートに使い分けている。

特にALFAのコンピュータは、オーナーご自慢の一品で、走りにベストなセッティングが施されているのだ。仕事で使うことを考えると、あまりエクステリアをイジれないけれど、これからもチューニングをメインにクルマを造り上げていって欲しい。

↓インタークーラーは、R32スカイラインGT-Rの純正を流用。冷却効果抜群で、走りをサポート。

DRESS UP&TUNING SPECIFICATIONS

●ボディカラー＝ガンメタ●ドレスアップパーツ：フロント＝ヒッポースリーク　サイド＝ヒッポースリーク　リア＝ヒッポースリーク　ダクト＝R32GT-R用●チューニング：インタークーラー＝R32GT-R純正　ブローオフバルブ＝アペックス　エアクリーナー＝M's　EVC　マフラー＝HKS　車高調＝テイン●インテリア：ステアリング＝パーソナル　シート＝R32GT-R純正　メーター＝ブリッツ他多数

角田　卓さん　25歳

No.10 JZX81マークⅡ

欲しいアイテムは自分で作るDIYを駆使した1台

メーター製作やホイールの塗装を自分で行っている角田さん。ショップで作業してもらったような、美しい仕上がりには脱帽だ。欲しいパーツがなかったのと高かったのが、角田さんが自作にこだわった理由だ。自分で手を加えていくことで、愛車への思いが、ますますアップしたのもDIYならでは。

走りのステージは、もっぱらC1環状がメイン。セッティングも高速仕様となっている。エクステリアはシンプルだが、チューニングからオーディオまで、こだわっているのがわかる。今後は、ミッション換装からタービン交換と、ステップアップしていく予定だ。

→スピーカーとツィーターは、アゼストに交換している。走りだけでなく、オーディオも完璧だ。

DRESS UP&TUNING SPECIFICATIONS

●ボディカラー：ホワイト●ドレスアップパーツ：フロント＝エアロマジック●チューニング：ブローオフバルブ＝トラスト　エアクリーナー＝M's　トラスト・プロフェック　F-CONV　マフラー＝柿本・ハイパー　フロントパイプ　ブレーキパッド＝プロジェクトμ・HCチタン　ショック＝GAB・スーパーHP　サス＝kg/mm・DR21●インテリア：ステアリング＝ナルディ　シート＝レカロ・SRⅡ　メーター＝トラスト・グレッディ　ロールバー＝TBO・6点式　自作メーターパネル●オーディオ：ケンウッド・X828/P800/KCA-200　アゼスト・SRS1381●タイヤ：フロント＝アドバン・ネオバ（215/45-17）　リア＝アドバン・ネオバ（245/45-17）●ホイール：フロント＝バナスポーツ・G7 C5C Ⅱ（7.5X17）　リア＝バナスポーツ・G7 C5C Ⅱ（8.5X17）●その他：ホーン＝ボッシュ　サイドマーカー　ホイール塗装＝自作

丹野　徹さん　25歳

No.11 JZX81マークⅡ

ツライチのスタイルも決めたパワードリフト専用車

丹野さんのマークⅡは、歴代人気ナンバーワンのJZX81だ。ナイトベイジャーのデモカーでもあり、スタイルの方は最高の仕上がりだ。シューティングスターのフルエアロに、スムージングパネルをプラスして、一体感のある個性派フォルムを作り出している。さらに、オーナーご自慢のツライチも、エクステリアのポイントとなっている。

チューニングの方は、インタークーラとブレーキまわりにR32スカイラインGT-R用のアイテムを流用し、強化が図られている。インテリアの方も、ナイトベイジャーのフルバケがレーシーなコックピットを印象付けていた。丹野さんの走りのステージは、ドリフトなので、今後はボディの剛性アップを予定中だ。

←リアのタワーバーは、室内に装着するタイプ。こちらは、ナイトベイジャーのオリジナルアイテムだ。

DRESS UP&TUNING SPECIFICATIONS

●ボディカラー：パールホワイトⅡ●ドレスアップパーツ：フロント＝シューティングスター　サイド＝シューティングスター　リア＝シューティングスター　スムージングパネル●チューニング：インタークーラー＝R32GT-R純正　エアクリーナー＝HKS・スーパーパワーフロー　パイピング＝オリジナル　EVC　コンピュータ　フロントパイプ＝RS★R　マフラー＝アルティア改　フロントブレーキローター&キャリパー＝R32GT-R純正　車高調＝JIC　リアタワーバー＝ナイトベイジャー●インテリア：ステアリング＝ウッド　シート＝ナイトベイジャー・フルバケ　ブーストメーター＝ブリッツ●オーディオ：カロッツェリア●タイヤ：フロント＝M7R　リア＝P7000●ホイール：フロント＝RSエボリューション　リア＝Z32純正

山口　巧さん　25歳

No.12

JZX100チェイサー

もっとピカピカのドレスアップを目指す

↑チューニングだけでなく、オーディオ装備もお気に入り。スピーカーは、アルパイン製を搭載している。

↑車高感をスッキリ取り除いたリアビューには、カーメイクT&Eのアンダーを装着。マフラーもベストマッチ。

山口さん自身も言うように、ドリフト仕様とは思えない程、見た目のキレイさが印象的なチェイサー。フロントはワイズのリップを装着し、リアにはヒッポースリークを奢っている。このパーツ選択だけ見ていると、やっぱりドリフト車なんだと納得できる。また、アイディアとしてチェックしておきたいのが、ステッカーを使ったアイライン。コストパフォーマンスも抜群で、しかも簡単装着できる、超お手軽なドレスアップを実現してくれるのだ。

また、チューニングに関しては、ノーマルでもパワー十分のチェイサーだけに、敢えて吸排気系などをメインにしたライトチューンに抑えられている。これからの予定としては、ますますピカピカさに磨きをかけて、シンプルでも目立つフォルムを目指している。都会派のドリフトスタイルのお手本となる一台。

DRESS UP&TUNING SPECIFICATIONS

●ボディカラー：パールホワイト●ドレスアップパーツ：フロント＝ワイズスポーツ　サイド＝純正　リア＝ヒッポースリーク　アイライン＝ステッカー●チューニング：エアクリーナー＝HKS・スーパーパワーフロー　マフラー＝Beeレーシング・スーパーチックマフラー　車高調＝テイン●インテリア：ステアリング＝ナルディ　シート＝レカロ　ブーストメーター＝サード●オーディオ：ヘッドユニット＝ケンウッド・DPX700MD　スピーカー●タイヤ：フロント＝ダンロップ・FM901（235/40-17）　リア＝パフォーマ8000（235/45-17）●ホイール：フロント＝ワーク・VS-XX（9.0×17＋22）　リア＝ワーク・VS-XX（9.0×17＋20）

古谷正和さん　22歳

No.13

JZX90マークⅡ

次はハイパフォーマンススタイルに一新

↓エアロの選択同様、ホイールもスマートにBBSをセット。スポーティセダンらしさはピカイチの一台だ。

↓ワイズのリップスポイラーは、ノーマルの良さを活かした逸品。スマートな都会派スタイルを演出できる。

まだ購入したばかりのマークⅡだが、すでにエアロからチューニングパーツ、オーディオと手を加えている古谷さん。フロントにワイズ、リアにヒッポースリークと、別メーカーのエアロを装着しながらも、アンバランスさを感じさせないスタイルを見せている。オーナーのセンスの良さが光るポイントだ。

一方、インテリアで注目したいのがステアリングで、トヨタ車ながらマツダスピード製を装着しているのが面白い。枠にとらわれずに、機能的に使えるアイテムはしっかり装着しておく姿勢は見習いたいところだ。

また、スマートなスタイルには欠かせないBBSのホイールも、エクステリアドレスアップのポイントとなる。センスの良いオーナーだけに、これからのドレスアップ&チューニングによる変身が楽しみな一台だ。

DRESS UP&TUNING SPECIFICATIONS

●ボディカラー：ブラック＋ゴールドパール●ドレスアップパーツ：フロント＝ワイズスポーツ　サイド＝純正　リア＝ヒッポースリーク●チューニング：インタークーラー＝サミットレーシング　エアクリーナー＝M's　コンピュータ　EVC　マフラー＝いだてん　ブレーキパッド＝不明　車高調＝テイン●インテリア：ステアリング＝マツダスピード　シート＝ブリッド●オーディオ：ヘッドユニット＝ケンウッド・DPX510　スピーカー＝ケンウッド●タイヤ：フロント＝（225/45-17）　リア＝（215/45-17）●ホイール：BBS・LM（9.0×17）●その他：極密のフロントガラス

井上知一さん　28歳

No.14

JZX90マークII

チューニングもドレスアップも本格派サーキット仕様！

←パイピングも美しいエンジンルーム。速いクルマは、エンジンルームもキレイというのは、やっぱり基本だ。

→自分が一番見やすい位置に、メーターをレイアウトしている井上さん。サーキット仕様ならではの配置だ。

月イチペースでサーキット走行を楽しむ井上さんは、ドレスアップとチューニングの両方に力を入れている。エクステリアは、ディースピードとヒッポースリーク、そしてナイトペイジャーのエアロを上手に選択して走りのイメージを印象付けている。

チューニングは、サーキット走行仕様ということもあり、ナイトペイジャーのアッパータービンキットを装着。コンピュータチューンと合わせて、低速から高速までパワフルな走りを体感できる仕様になっている。

また、パワーだけでなく、ブレーキキャリパー&ローターにスープラ用を移植して、速く走れてしっかり止まれるチューニングが施されていた。それでいて、オーディオなどの快適装備も、フルで搭載されているところは、サーキット一辺倒ではないことを証明している。速さと快適さを追求しているところは、マークIIオーナーは、絶対チェックして欲しいポイントだ。

DRESS UP&TUNING SPECIFICATIONS

●ボディカラー：パールホワイト●ドレスアップパーツ：フロント=Dスピード　サイド=純正　リア=Dスピード　リアウイング=ヒッポースリーク　ボンネットフードダクト=ナイトペイジャー　ターボAダクト●チューニング：インタークーラー=トラスト　ブローオフバルブ=ナイトペイジャー　エアクリーナー=HKS　コンピュータ=ナイトペイジャー　トラスト・プロフェック　マフラー=アペックス・N1デュアル　ブレーキパッド=ナイトペイジャー　ブレーキローター=80スープラ純正　ブレーキキャリパー=80スープラ純正　ブレーキホース=TRD　車高調=テイン　リアタワーバー=ナイトペイジャー●インテリア：ステアリング=momo　シート=レカロ　水温計=大森　油温計=大森　油圧計=大森●オーディオ：ヘッドユニット=カロッツェリア　アンプ=カロッツェリア　スピーカー=ボーズ　ウーファー=ケンウッド●タイヤ：フロント=M7R　リア=ネオバ●ホイール：ボルクレーシング・チャレンジFゼロ

梶内勝規さん　25歳

No.15

JZX81マークII

クールなルックスとハードな走りをアピール

←ルナワークスのリアアンダーは、シンプルでスマートにフォルムアップしてくれるアイテムだ。

←運転席は、ブリッドのブリックスを装着。ドリフトには、やはりシート交換は必須課題と言える。

梶内さんは、ブーストアップ仕様でドリフトを楽しんでいる。エアロパーツは、ルナワークスとピコレーシング製をチョイスしている。さらに、プロジェクター以外は、フロントをクリアレンズで統一し、スポーティセダンには珍しく、アメリカンムードが漂うクールなスタイルを演出している。

エンジンのチューニングは、ブーストアップにとどめているが、ブレーキや足まわりなど、各部分にはポイントを押さえたチューニングが施されていた。クールな外見に似合わない、熱い走りが自慢のマークIIなのだ。

そして、一番注目して欲しいのが、お金をかけずに、上手にドレスアップ&チューニングをしているところ。ドリフト好きのみんなの良いお手本だ。

DRESS UP&TUNING SPECIFICATIONS

●ボディカラー：ブラック&シルバー●ドレスアップパーツ：サイド=ピコレーシング　リア=ルナワークス　リアウイング=純正●チューニング：エアクリーナー=HKS　コンピュータ=TMファクトリー　EVCII　ブーストアップ仕様　マフラー=柿本　ブレーキパッド=トムス　車高調=テイン　●インテリア：ステアリング=ナルディ　シート=ブリッド・ブリックス　ブーストメーター●タイヤ：フロント=RE710　リア=不明●ホイール：フロント=ワーク・VX9 MS　リア=山口●その他：フロントクリアレンズ

Option Atlas
WWW.OPTION-ATLAS.COM

織田　満さん　23歳

No.16

JZX100チェイサー

ファミリーカーでもストリート快適仕様

↑メカニカルなスポークデザインが特徴の、ブリッツのホイールが、フォルム全体を引き締めている。

←ホイールと同じく、ブーストメーターもブリッツで統一。視認性の高い場所に装着している。

ご家族で参加してくれた織田さん。足まわりとフルエアロは純正を装着して、乗り心地の良さと大人のドレスアップスタイルを両立している。エクステリアだけでなく、エンジン関係のチューニングにも、家族が受け入れてくれやすいパーツ選びをしていて、みんなが楽しめるクルマに仕上げている。

その中でもオーナーがお気に入りのエンジンは、ブーストアップ仕様で、通勤時間がなんと7分も短縮したらしい。しかし、まだまだ満足しておらず、タービン交換など、スゴイ仕様のエンジンチューンを計画中だ。

エクステリアに関しては、ブリッツのホイールが魅力で、スポーツセダンらしさをアピール。もちろん、このスタイルを維持するつもりはなく、今後は社外のフルエアロに交換するなど、予定が盛りだくさんだ。

DRESS UP&TUNING SPECIFICATIONS

●ボディカラー：ダークグリーンマイカ　●ドレスアップパーツ：フロント＝純正　サイド＝純正　リア＝純正　リアウイング＝純正　●チューニング：エアクリーナー＝HKS　コンピューター＝ガレージヴァンナ　トラスト・プロフェック　マフラー＝フジツボ・レガリスR　タワーバー＝クスコ　●インテリア：ステアリング＝momo　シート＝チャイルドシート×2　スピードメーター＝TRD・フルスケール　ブーストメーター＝ブリッツ　●タイヤ：フロント＝ダンロップ・ルマン701（225/45-17）　リア＝ダンロップ・ルマン701（245/40-17）　●ホイール：ブリッツ　●その他：エンジンスターター

坂口隆之さん　23歳

No.17

JZX90マークⅡ

最高速を目標にチューニングを極める

←インテリアのポイントは、オーナーが削り出して作ったシフトノブ。抜群のフィット感はお手製ならでは。

→ハードチューンが施されたエンジンルーム。スープラ用の2JZエンジンと大風量のタービンに換装。

「羊の皮を被った狼仕様」という言葉がピタリと当てはまる、坂口さんのマークⅡ。エクステリアは、フロント&アイラインとシンプルにまとめている。ところが、チューニングは徹底したハードチューンが施されている。まずエンジンは、最高速用にフルチューンされたスープラ用の2JZに換装。ミッションも同じく、スープラ用の6速を流用しているのだ。さらに、タービンはトラストのT88-34Dに換装して、圧倒的なピークパワーの向上を実現している。もちろん、冷却系のパーツも大型のインタークーラーやオイルクーラーに変更。ハードなチューニングに対応させている。

また、インテリアにはメーター類をキレイにレイアウトして、走行中のコンディションを管理。メーターひとつで愛車のトラブルを早期に発見できる。自分で削り出しした、アルミのシフトノブも、ドレスアップのワンポイントになっている。エンジンから足回りまで、バランス良くトータルで速さを追求した坂口さんのチューニングは、絶対チェックして欲しい。

DRESS UP&TUNING SPECIFICATIONS

●ボディカラー：ワインパール　●ドレスアップパーツ：フロント＝Dスピード　アイライン＝ヒッポースリーク　●チューニング：インタークーラー＝ブリッツコア＋トラスト3層　ブローオフバルブ＝トラスト・タイプR　エアクリーナー＝HKS　オイルクーラー＝トラスト・19段　スープラ2JZエンジン換装　ヘッドチューン　カム＝レボリューション・オリジナル　ウェイストゲート＝トラスト　コンピューター＝レボリューション・オリジナル　トラスト・VVC　スープラ6速ミッション換装　マフラー＝レボリューション・オリジナルφ100　タービン＝トラスト・T88-34D　ブレーキパッド＝プロジェクトμ・HCチタン　ショック＝オーリンズ・Sターボオリジナル　その他・エンジン㊙仕様　●インテリア：ステアリング＝momo　油温計＝トラスト　排気温計＝トラスト　ブーストメーター＝トラスト　シートベルト＝ウィランズ×2　シフトノブ＝自作削り出し　●タイヤ：フロント＝RE710kai（235/40-18）　リア＝RE710kai（265/35-18）　●ホイール：フロント＝（8.0×18）　リア＝（9.0×18）　●その他：盗難防止装置＝ホーネット

熊谷和勅さん　26歳

No.18 JZX90チェイサー

ストリートからサーキットまでオールラウンドでドリフトをこなす！

チェイサーでドリフトを楽しむ熊谷さんは、某メーカーの技術者だけあり、インタークーラーのパイピングなどを自作している強者だ。エアロは、フロント・サイド・リアと、違うメーカーのアイテムを装着しながらも、違和感のないスマートなスタイルに仕上げている。ボディカラーも、今はシルバーだが、ブラック系のカラーにオールペンを予定している。

走るステージは、ストリートからサーキットと幅広く、すべてに於いて快適なドリフトを楽しめるように、足まわりや吸排気系などライトチューンが施されていた。バランス良くチューニングとドレスアップを行うことで、ドリフト会場でも目立つ走りを実現している。夏場やハードな走りを考えて、今後はオイルクーラーを装着する予定だ。

DRESS UP&TUNING SPECIFICATIONS

●ボディカラー：シルバー●ドレスアップパーツ：フロント＝ヒッポースリーク・タイプⅡ　サイド＝TBO　リア＝カーメイクT&E●チューニング：インタークーラー＝トラスト・GT-R用　パイピング＝KUMAスピード・ワンオフ　エアクリーナー＝M's　マフラー＝FGK・パワーゲッター　ブレーキパッド＝プロジェクトμ　車高調＝テイン　クラッチ＝TRD●インテリア：ステアリング＝イタルボランテ　シート＝ブリッド・ブリックス＋エルゴ　ブーストメーター＝サード●オーディオ：イクリプス・E5507MDT/E5507CDP　●タイヤ：フロント＝RE711（235/40-17）　リア＝M5（235/45-17）●ホイール：SSR・エイグルストラッセ（9.0×17）●その他：スターボ

↑カーメイクT&Eのリアを装着して、走りのスタイルをアピール。マフラーはFGKのパワーゲッター。

↓メッシュともスポークとも見えるホイールは、スピードスターのエイグルストラッセ。スポーツ度は満点だ。

雑賀隆男さん　25歳

No.19 JZX81マークⅡ

子供が生まれてもまだまだ現役の走りが自慢!!

↑友達の熊谷さんが作った、24金メッキテールのマフラーが、かなりインパクトを醸し出している。

もうすぐお子様が生まれる予定の雑賀さんだが、チューニングには余念がない。エアロは、フロントとサイドにJ'sモードを装着し、リアにはMZ20用の純正エアロを加工して取り付けて、オリジナリティのあるスタイルとしている。サーキット&ストリートを楽しむドリフト仕様で、駆動系を中心にチューニングしている。ミッションをMTに換装し、ブレーキやクラッチを強化。水温などの管理もメーターでしっかり行っている。

ちなみに、2連のメーターは、雑賀さんの自作だ。さらに、ポイントが高いのが、先に登場した熊谷さんお手製の24金メッキのW出しマフラー。本人もお気に入りの一品で、排気効率だけでなくスタイルもインパクト抜群のアイテムだ。今後は、しばらくクルマの方はお休みになるとのことだが、お子様の成長とともにグレードアップが期待される。

DRESS UP&TUNING SPECIFICATIONS

●ボディカラー：ブラック&シルバー●ドレスアップパーツ：フロント＝JSモード　サイド＝JSモード　リア＝MZ20純正加工●チューニング：エアクリーナー＝M's　オイルクーラー　ローテンプサーモスタット　ラジエター＝シップオリジナル　AT→MT換装　クラッチ＝TRD・強化　コンピューター＝シップオリジナル　マフラー＝KUMAスピード・ワンオフ24金メッキW出し　ブレーキパッド＝TRD　車高調＝JIC　ロールセンターアダプター●インテリア：ステアリング＝momo　シート＝ブリッド　水温計　油温計　ブーストメーター　自作2連メーター●タイヤ：フロント＝RE711（215/45-17）　リア＝トランピオ・F08（235/45-17）●ホイール：フロント＝ザウバー・ディッシュ（8.5×17＋25）　リア＝ザウバー・ディッシュ（9.5×17＋25）　●その他：フロントクリアレンズ

←メーター類をグローブボックスに、キレイにまとめている。カーボンのパネルもレーシーさを強調。

Street Oriented Cars
WWW.OSCO.CO.JP

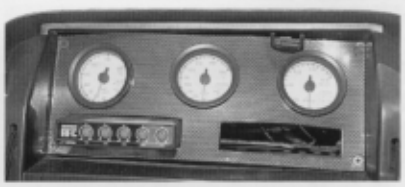
山中健司さん　24歳

No.20

JZX90マークⅡ

紫パールが美しい○井埠頭専用のドリフト仕様車

↑スペシャルマフラーは、テールエンドの口径も迫力満点。スタイルと機能の両方が得られるアイテム。



←グローブボックス内に、メーター類をレイアウト。カーボンルックのパネルもスパルタンな印象を与える。

山中さんのマークⅡは、いだてんのフルエアロを装着し、ドリフト仕様らしいスタイルを演出している。エアロのブランドイメージを活かした、ドレスアップは基本中の基本だ。そして、ホイールは、R33スカイライン用をセットして、スポーティさを強調。ボディカラーのパープルパールも、エアロスタイルと相まって、注目度抜群だ。スタイルとチューニングのバランスも良く、ブーストカットで、走りを楽しんでいる。

また、ドリフトをするに当たって、重要になる水温や油温などの管理も、メーターを装着することでクリア。迫力のサウンドを奏でるスペシャル マフラーも、オーナーお気に入りの一品でもある。パワードリフトをこなす、アグレッシブな走りとスタイルが、山中さんのマークⅡの最大の魅力なのだ。

DRESS UP&TUNING SPECIFICATIONS

●ボディカラー：パープルパール　●ドレスアップパーツ：フロント＝いだてん　サイド＝いだてん　リア＝いだてん　●チューニング：インタークーラー＝GT-R純正　パイピング＝ナイトベイジャー　ブローオフバルブ＝ブリッツ　エアクリーナー＝HKS　オイルクーラー　ブーストカット　マフラー＝スペシャル　ブレーキパッド＝サミットレーシング　ショック&サス＝レーシングギア　●インテリア：ステアリング＝ナルディ　シート＝レカロ　油温計　水温計　油圧計　ブーストメーター　●オーディオ：カロッツェリア　●タイヤ：フロント＝（225/45-17）　リア＝（235/45-17）　●ホイール：R33GT-R純正

美保さん&真生くん23歳&2歳

No.21

JZX100チェイサー

ドリフト&お買い物仕様はマダ~ム専用

↓こちらは「秘密のフロントガラス」？一体なにが秘密なのかは、最後まで教えてもらえませんでした。

↓エンジンルームは、パイピングのレイアウトがキレイ。かなりスポーティなムードが伝わる部分だ。

今回のオーナー取材で唯一の女性が、人妻の美保さん。彼女のマークⅡは、ドリフトからお買い物までの、オールマイティ仕様だ。エクステリアは、カーメイクT&E、エボリューション、ヒッポースリークと3社のエアロを上手に組み合わせ、絶妙なスタイルを演出している。

そして、エクステリアだけでなく、コンピュータやマフラー、足まわりまで、チューニング。街乗りでは快適に、でもドリフトにも耐えうる、まさにオールラウンドな仕上がりがポイントだ。お子様が乗ることも含め、安全性を考えて、ブレーキパッドも交換されていた。

インテリアには、レカロシートを装着して、マダムの熱い走りを感じさせてくれる。まだまだ、熱い走りを極めるために、今後はオイルクーラーを装着の予定だ。

DRESS UP&TUNING SPECIFICATIONS

●ボディカラー：ワインレッド　●ドレスアップパーツ：フロント＝カーメイクT&E　サイド＝エボリューション　リア＝ヒッポースリーク　●チューニング：インタークーラー＝GT-R純正　パイピング＝ナイトベイジャー　ブローオフバルブ＝ナイトベイジャー　コンピューター＝森スペシャル　マフラー＝柿本改　ブレーキパッド＝プロジェクトμ　足まわり＝圭オフィス　●インテリア：ステアリング＝パーソナル　シート＝レカロ　●オーディオ：イクリプス　●タイヤ：フロント＝RE710kai（225/45-17）　リア＝W10（235/45-17）　●ホイール：フロント＝イージス（9.0×17+32）　リア＝イージス（9.5×17+25）　●その他：秘密のフロントガラス

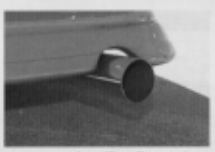
三富大輔さん　26歳

No.22

JZX90マークⅡ

撮影前日に作った自作マフラーは性能とスタイルを高次元でアピール

↓コックピットは、ホワイトパネルでドレスアップ。7Pのロールバーも、レーシーさに磨きをかけている。



↑一目で作ったとは思えない、高い完成度のマフラー。自作パーツは、クルマへの愛情の深さの証だ。

今回参加してくれたクルマの中で、ひときわ印象的なスタイルにドレスアップしていたのが、三富さんの愛車だ。フロントはヤマト、サイドとリアにヒッポースリークを装着。個性的で存在感のあるフォルムを作り出していた。エクステリアのポイントとしては、エアロもさることながら、AVSのホイールVS5も、走りの年期を感じさせる選択だ。

また、撮影前日に自分で作ったと言うマフラーも、オリジナリティを感じさせてくれる。外見がビシバシのドリフト仕様なので、カリカリのチューニングカー仕様かと思われがちだが、ヘッドユニットからスピーカー、そしてウーハーまで、オーディオ装備も完璧。走りだけにこだわらず、快適にカーライフを送れる仕様になっているのだ。

DRESS UP&TUNING SPECIFICATIONS

●ボディカラー：レッド　●ドレスアップパーツ：フロント＝ヤマト　サイド＝ヒッポースリーク　リア＝ヒッポースリーク　アイライン＝FJスポーツ　●チューニング：エアクリーナー＝トラスト　フロントパイプ＝JIC　マフラー＝自作・ストレート　ブレーキパッド＝不明　ブレーキホース＝不明・ステン　車高調＝JIC・ラム式　メンバーサポート＝サミットレーシング・強化　●インテリア：ステアリング＝momo　シート＝レカロ・SRⅡ×2　ブーストメーター＝サード　7点式ロールバー　●オーディオ：ヘッドユニット＝アゼスト　フロントスピーカー＝ケンウッド　ウーファー＝キッカー　●タイヤ：フロント＝RE711（215/45-17）　リア＝トランピオ・F08（235/45-17）　●ホイール：AVS・VS55

大橋秀一さん　27歳

No.23

JZX100マークⅡ

ハイパフォーマンスドリとスタイルの両方で注目度アップ!!

←一見するとノーマルに見えるフェンダーだが、実はフロントもリアも3cm叩き出している。スマートさが光る。

↑ブリッドのシートと、4点式のシートベルトが、ドレスアップ仕様じゃないことを教えてくれる。

ドリフトチームのメンバーである大橋さんのマークⅡは、アダルトなムードにドレスアップ。フロントとサイドはカーメイクT&Eを、リアにヒッポースリークのエアロを装着。さらにフェンダーをフロント・リア共に3cm叩き出して、さり気なく美しいワイド&ローフォルムを演出している。

そしてホイールは、走りを意識して17インチを選択。ツライチに決めながらも、ドリフトにも最適なサイズがセットされていた。

チューニングも、足まわりをメインに、コンピュータやワンオフマフラーをセット。パワフルな走りとスタイルを実現しているのだ。しかし、大橋さんはパワー不足を感じているらしく、今後はタービンを交換して、さらなるパワーアップを図る。

DRESS UP&TUNING SPECIFICATIONS

●ボディカラー：シルバー　●ドレスアップパーツ：フロント＝カーメイクT&E　サイド＝カーメイクT&E　リア＝ヒッポースリーク　●チューニング：インタークーラー＝ブリッツ　エアクリーナー＝M's　コンピューター＝サミットレーシング　マフラー＝サミットレーシング・ワンオフ　ブレーキパッド＝エンドレス・CC-M　車高調＝テイン　●インテリア：ステアリング＝ナルディ　シート＝ブリッド　ブーストメーター　●タイヤ：フロント＝RE711（235/40-17）　リア＝Gグリッド（235/45-17）　●ホイール：バナスポーツC5C（9.0×18＋25）　●その他：フロント&リアフェンダー3cm叩き出し　盗難防止装置

WWW.OLDSCHOOL.CO.JP

■本社工場

■西工場

A'PEX AUTHORIZED DEALER Kyoto

京都府京都市北区平野上八丁柳町66-4 Tel.075-466-1010 FAX.075-466-1011

近畿陸運局指定工場
大阪陸運局認証工場

愛車は常に正しい状態で!! ●アペックスディーラーでは保安基準適合車両のみ入庫受付しております。前席ウインドウフィルム貼り付けや、触媒レス車の入庫は、ご遠慮いただいております。

HKS特約店

BLITZ ブリッツアクセスショップ（マップネットワーク店）

APEXi アペックスエクセルディーラー

be improved by SARD サード特約店

CUSCO クスコ特約店

Racing Development TRD nism 他取扱

お望みの仕様に合わせてステップアップ!!

JZX100（MT車）チューニングメニュー

下記メニューはほんの一例です。
各仕様はお気軽にお問い合わせください!!

STEP1
約310PS

POWER FC
SUPER INTAKE
取付セッティング
¥134,000

STEP2
約330PS

POWER FC
ブーストコントロールキット
イリジュウムプラグ
取付セッティング
¥185,800

STEP3
約360PS

STEP2 +
GT INTERCOOLER
BLITZ K1タービン
レーシングオイル・クーラント
取付セッティング
¥462,300

STEP4
約380PS

STEP2 +
GT INTERCOOLER
BLITZ K1タービン
大容量燃料ポンプ
SARDレギュレーター
レーシングオイル・クーラント
取付セッティング
¥527,300

STEP5
約450PS～

STEP2 +
"ISAMU" TURBO RX6B KIT
（またはGT3037キット）
GT INTERCOOLER
Z32エアフロ
大容量燃料ポンプ
SARDレギュレーター
レーシングオイル・クーラント・他
取付セッティング
¥ASK

FOOTWORK
フットワークスペシャル

N1 DAMPER R
パワーウレタン
SUPER BRAKE ROTOR
GT BRAKE PAD（前後）
レーシングブレーキオイル
取付セッティング
¥327,300

マップネットワーク店の当社では、BLITZアクセスコンピューターによる現車セッティングも承ります。

ATもOK!!

A'PEX KYOTO（JZX100用）オリジナルロム

AT車チューニングのために、当社ではオリジナル品をご用意いたしました。
各仕様有り ¥171,000～

●オリジナルロムは車輌製造年月により可否があります。随時お問い合わせください。

乗り味Good!

A'PEX KYOTO N1ダンパー

アペックスN1ダンパーをベースに、当社オリジナルセッティングを施しました。ピロアッパーレスで取付可能な仕様となっています。
フルキット ¥218,000

A'PEX KYOTO オリジナルチューニングコンピューター 対応車種一覧 各AT/MT車対応 ¥41,000～

- ●スカイラインGT-R（BNR32, BCNR33, BNR34）
- ●スカイライン/セフィーロ（R32, ECR33, ER34/A31）
- ●シルビア/180SX（S13, 14, 15）
- ●フェアレディZ（Z32）
- ●パルサー/プリメーラ/アベニール（N14/P10/PNW10）
- ●セドリック/グロリア（Y31, 32, 33, 34）
- ●インプレッサ/レガシィ（GC8, GF8/BF5, BG5 他）
- ●ランサーエボリューションI/II/III/IV/V（CD9～）
- ●レビン/トレノ（AE86, 92, 101, 110）
- ●MR2（AW11, SW20）
- ●マークII系（JZX80, 90, 100）
- ●スープラ（JZA70, 80）
- ●アリスト（JZS147）
- ●スターレット（EP82, 91）
- ●シビック/CR-X（EF, EG～）
- ●RX-7（FC3S）

BOSCH POWER CHECK

現車セッティング時 無料計測いたします。

（2WD・450PS対応）

RB26、4A-GE、ヘッドチューンからミッション・クラッチもおまかせ!!

APEX DEALER

【JZX100 SPECIFICATION】
■最高出力: 613PS/6400rpm
■ブースト：1.65kg/cm²
（エンジン系）
■勇ターボRX6Bキット（TW76-P25）
■GTspec.インタークーラー（SPL.）
■インジェクター550cc/min
■大容量フューエルポンプ
■GTspec.マフラー（SPL.）
（制御系）
■パワーFC
■パワーFCブーストコントロールキット
■メーター各種
（足廻り系）
■N1ダンパーPRO AP SPL.
■GTspec.ブレーキローター
■GTspec.ブレーキパッド
■ORCダンパー付ツインプレートクラッチ

600PS 通勤仕様。

スーパーFRセダン、最強のモディファイ。

600PS強というレーシングレベルのパワーを叩き出しながら、毎日の通勤運転にも使える抜群の耐久性と乗りやすさ。チューニングの常識を覆す、このスーパーバランスがアペックスディーラーの技術力。あなたのご希望に合わせて、様々な仕様をご用意。お近くのアペックスディーラーへお気軽にご相談ください。

（アペックスディーラーは、チューニングのスペシャリスト集団です。）

私たちアペックスディーラーでは「安全に、楽しく」のテーマのもと、多くの皆さんに自分好みのクルマ造りとそれをドライブすることの楽しさを提案するお店です。日頃のメンテナンスからカスタマイズまで、私たちは「カーライフトータルサポーター」を目指しています。

●アペックスパーツの情報発信基地です！
アペックスディーラーは身近な地域のアペックス情報発信基地です。話題の新商品展示はもちろん、新商品の発売情報や各種アペックスパーツ取付時のパワーデータ、各パーツ詳細説明、オリジナルグッズの販売など、話題豊富。また、すでに取り付け済みのパーツや他メーカーパーツのご相談も大歓迎ですので、お気軽にご来店ください。

●愛車のステップアップご相談ください！
極限の性能を追求するだけがチューニングではありません。アペックスディーラーではご予算、クルマの仕様に合わせ、お客様が納得いくまでご相談に乗らせていただき、ベストチューニングを提案いたします。マフラー、クリーナー交換からタービン交換、エンジン加工まで、何でもおまかせください。
（お取り扱いできる内容は店舗により異なります。詳しくは各店舗にお問い合わせください。）

●車検のご相談も大歓迎
●新車、中古車へのパーツセット販売もOK！
●パーツ購入、取付時にサービス点検実施中

A'PEX TS Noguchi
茨城県鹿島郡波崎町柳川中央1-1-2
Tel.0479-46-5788

ネッツトヨタ千葉株式会社 成田店
千葉県成田市土屋字公田402-8
Tel.0476-22-2651

ネッツトヨタ千葉株式会社 緑ヶ崎平成通店
千葉県市原市椎津1117-1
Tel.0436-62-3511

A'PEX AP
神奈川県厚木市上依知2981-1
TEL. 0462-44-1350

A'PEX J.B.Q
長野県飯山市蓮234
Tel.0269-63-1988

A'PEX オートショップガイズ
石川県金沢市新保本町4-54
Tel.0762-69-0225

A'PEX TS Company
静岡県沼津市岡一色35-23
Tel.0559-25-1003

A'PEX GARAGE I 浜松店
静岡県浜北市内野4591
Tel.053-585-0530

A'PEX GARAGE I 袋井店
静岡県袋井市久能1363-11
Tel.0538-43-7818

A'PEX NOKYO
大阪府門真市殿島町7-12
Tel.06-6908-1230

A'PEX KYOTO
京都府京都市北区平野上八丁柳町66-4
Tel.075-466-1010

A'PEX KING AUTO CENTER
兵庫県氷上郡氷上町稲継259-1
Tel.0795-82-1080

A'PEX Giken
兵庫県赤穂市元町6-6
Tel.07914-3-1200

A'PEX OHTANI
福岡県北九州市八幡西区金剛2-3-1
Tel.093-618-1552

A'PEX Auto-Avio
福岡県甘木市大字牛木524-1
Tel.0946-21-1801

A'PEX YOU I
佐賀県鹿島市大字常広139-2
Tel.09546-3-1138

A'PEX MINAMI
長崎県長崎市草住町274
Tel.095-878-5722

A'PEX ツーロック清武
宮崎県宮崎郡清武町大字加納3184-3
Tel.0985-84-0269

●アペックスディーラーに加盟していただける自動車整備業者様を募集しています。 詳しくは株式会社アペックス Tel.042-777-7680までお問い合せください。

マークII系の
見極め方を教えます！

中古車完全ガイド

バイヤーズガイド

さて、これからマークII三兄弟を購入しようと考えている人、それに最近買ったばかりだけどまだイジっていない、という人のために、ここでは中古車を買うときの注意点や、基本的なメンテナンスの方法について解説しよう。もちろん、チューニング済みの車両にも当てはまる項目ばかりなので、長く乗るためにはどうすればいいか、そのあたりを考えてみよう。

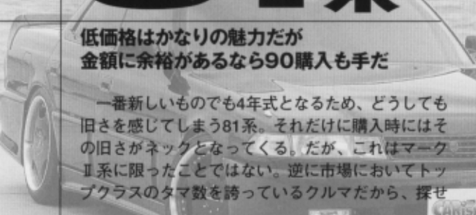
写真：平野 陽／金子信敏
photo by Hirano Akio & Kaneko Nobutoshi
文：松本尊重
text by Matsumoto Takashige

GUIDE BUYERS

STEP1 BUYERS GUIDE 中古車市場の流れをつかめ！ 中古車価格編

マークⅡシリーズでなくても、中古車を購入する時に大きなポイントとなるのはやっぱりベース車の価格だろう。ならば、年式、車種、グレードによって価格がどう変わるか。その辺りを徹底調査して知ってもらうことにしよう。

81系



低価格はかなりの魅力だが
金額に余裕があるなら90購入も手だ

一番新しいものでも4年式となるため、どうしても旧さを感じてしまう81系。それだけに購入時にはその旧さがネックとなってくる。だが、これはマークⅡ系に限ったことではない。逆に市場においてトップクラスのタマ数を誇っているクルマだから、探せばしっかりとした状態のものが出てくるというメリットがある。それだけに購入時にはしっかりとした構想が必要だ。というのも、走行距離や状態のいいものを選ぶと100万円近くに価格が上がってくるからで、これは90系のクルマに手が届く価格帯だからだ。安く手に入れようと81系を探しているなら構わないが、90が高いから81の程度が良いモノを買おうと考えている人はぜひ再考してほしい。またタマ数が多いというメリットを最大限に活かして、クルマはじっくりと時間をかけて探すようにしよう。車種、グレード、色、状態、価格とかなりこだわって探してもかなりの確率で見つかるからだ。

頭の片隅に入れておきたい 豆知識

81系何でも人気ランキング

人気のあるものは必然的に価格が高くなる。こだわらない部分では徹底してその辺りを避けることが、車両価格の高騰を防ぐポイントとなってくる。

車種	グレード	ボディカラー
1位 マークⅡ	1位 2.5 ツインターボ	1位 黒／銀ツートン
2位 チェイサー		
3位 クレスタ		2位 パールツートン

気になる車種別価格帯

マークⅡ	50万円～90万円まで
チェイサー	45万円～85万円まで
クレスタ	40万円～70万円まで

ショップお薦め価格帯
30万円～40万円
（3車種とも）

※ これは平成11年9月2日に東京オート販売で扱っているクルマの価格をベースにしたものです。グレード、AT、MT問わずに全般の平均的な価格帯です。

中古車屋さんが唱える
購入時の注意点

★古いクルマではよくあることだが、81もエアコンが壊れていることが多い。これはしっかりと確認をしよう。

★マークⅡ系共通の悩みであるタービンはチェックポイント。古いということで特に81は要注意だ。

★2.5ツインターボで過走行のクルマは事故歴などの面でかなり不安。場合によっては大きな欠陥に繋がることなので確認は忘れないように。

どっちがお得？

チューニング車 VS ノーマル車

ベースとなるクルマ選びで忘れてはいけないのがエアロ、ホイールなどの装着状態。全くのノーマルベースを購入すべきか、それともある程度パーツがついているモノを選ぶべきか。調べてみると81系の場合、購入する人が多いのはやっぱりある程度パーツが付けられているもの。納車されたらすぐに走りに行けるというメリットが大きな要因となっているようだ。逆にノーマルベースから自分の好きなパーツをつけていく人というのは、お金に余裕があったり、ドリフトなどの上級者が多いとか。価格はどれくらい違ってくるかというと、基本的にはパーツが付いている方が高くなると考えていいが、それはあくまでパーツの種類による。つまり、どこのものか分からないパーツがついている場合などはノーマルベースの方が高くなるというわけだ。旧いクルマだけに、正体不明のパーツがついているのはかなり恐い。

人気の比率

ノーマル	チューニング
40%	60%

こんなクルマがお薦め

6年式
マークⅡ（ツアラーV）

198万円／ボディカラー：パイオレット／フル装備／テイン車高調／TRD LSD／前置きインタークーラー／社外フルエアロ／17インチメッキアルミ

9年式
マークⅡ（ツアラーV）

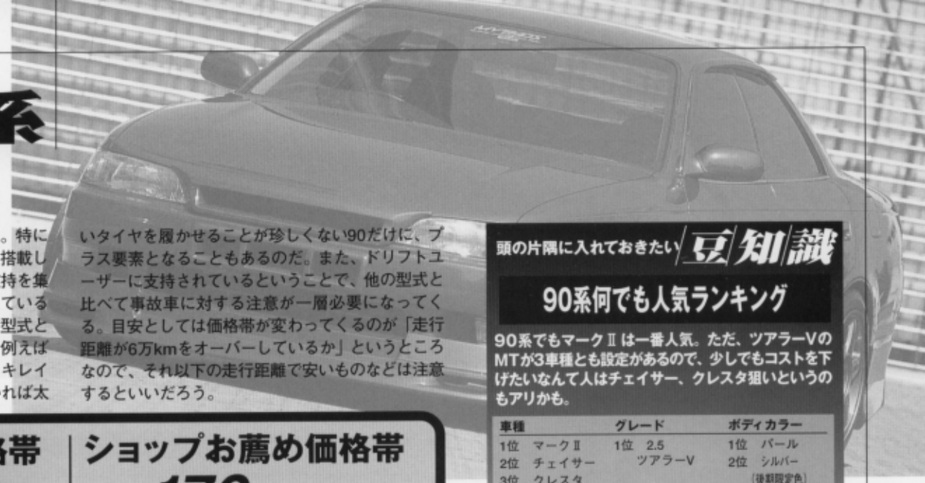
279万円／ボディカラー：ホワイト／フル装備／テイン車高調／TRD LSD／前置きインタークーラー／社外フルエアロ／17インチメッキアルミ／その他多数

100系

前期ではチェイサー、後期はマークⅡ
人気モデルはまだまだ高値

デビューしてから2年しか経っていないが、すでに市場にかなりの数が出回っている100系。といっても、あくまでそれは前期モデル。後期に関してはタマ数は圧倒的に少なく、中古で探し出しても新車とほとんど変わらない価格となっている。ということで中古で100系を購入するなら前期に絞りたいところだ。人気はチェイサーに集中しているというイメージが強いが、それはあくまで前期モデルの話。後期モデルはテールのデザインがポイントとなりマークⅡの方が支持されつつあるのだ。だからテールのみの後期移植が行われているマークⅡのというのも増えてきている。新車でマークⅡ後期モデルを購入するのに躊躇してしまう人は探してみるといいだろう。それからすっかり影が薄いクレスタだが、ツアラーVからルラーンGに名前を変えたのがネックになっているのか、人気はイマイチ。前期モデルの人気状態は1番人気チェイサーが全体の5割、マークⅡが4割、クレスタに関しては1割くらい。対応パーツが少ないというのもうなずける数字となっている。

90系



性能と価格のバランスを考えると
最も手が出しやすいのが90系だ

最近人気が急上昇している90系のクルマ。特に280psのハイパワーユニット「1JZ-GTE」を搭載した2.5ツアラーVは、ドリフト派から絶大な支持を集めている。100系の登場で価格が下がってきていることを考えると、90系は今、最もお買い得な型式といえるだろう。この型式ならではの特徴は、例えば通常はマイナス査定となるツメ折りなども、キレイに処理されていたり、しっかりとキマっていれば太いタイヤを履かせることが珍しくない90だけに、プラス要素となることもあるのだ。また、ドリフトユーザーに支持されているということで、他の型式と比べて事故車に対する注意が一層必要になってくる。目安としては価格帯が変わってくるのが「走行距離が6万kmをオーバーしているか」というところなので、それ以下の走行距離で安いものなどは注意するといいだろう。

頭の片隅に入れておきたい 豆知識

90系何でも人気ランキング

90系でもマークⅡは一番人気。ただ、ツアラーVのMTが3車種とも設定があるので、少しでもコストを下げたいなんて人はチェイサー、クレスタ狙いというのもアリかも。

車種	グレード	ボディカラー
1位 マークⅡ	1位 2.5 ツアラーV	1位 パール
2位 チェイサー		2位 シルバー（後期限定色）
3位 クレスタ		

気になる車種別価格帯

マークⅡ（ツアラーV／MT）	150万円～
チェイサー（ツアラーV／MT）	150万円～
クレスタ（ツアラーV／MT）	150万円～

ショップお薦め価格帯
170万円前後
（3車種とも）

※ これは平成11年9月2日に東京オート販売で扱っているクルマの価格をベースにしたものです。

どっちがお得？

チューニング車 VS ノーマル車

ドリフト仕様がとにかく多いということで、ライトチューニングが施されたクルマが市場に大量流出している90系。新たなパーツ代の発生を嫌がって、少しでもかかる費用を少なくしようと、若い世代はそっちを選ぶ人がほとんどだ。仕様で多いのはマフラー、足まわり、エアロを交換する程度のもので、それ以上となると数は激減する。注意したいのはタービン交換などをしていたクルマをノーマルと交換している場合もあるところ。エンジン本体が酷使されている可能性が高いからだ。価格は81同様、基本的にはパーツ付きが高値となり、処理などがしっかりされていないとノーマルの方が高くなることもある。ちなみに90系の場合、テインの車高調が入れられている場合が多く、また多くのユーザーに受け入れられているようだ。

人気の比率

ノーマル	チューニング
50%	50%

中古車屋さんが唱える
購入時の注意点

★エンジンまわりには心配はいらないが、その分ボディのチェックを入念に。

★タービン交換をしているクルマが多いのが90系。それだけに装着していたクルマはエンジンが不調の可能性あり。

★前オーナーの好みがよく出ている場所として内装が上げられる。快適に乗るならこだわって選ぶことをお薦めする。

気になる車種別価格帯

マークⅡ（ツアラーV／MT／前期）	240万円～250万円まで
チェイサー（ツアラーV／MT／前期）	230万円～240万円まで
クレスタ（ツアラーV／MT／前期）	210万円～220万円まで

ショップお薦め価格帯
290万円
（3車種とも）

※ これは平成11年9月2日に東京オート販売で扱っているクルマの価格をベースにしたものです。

どっちがお得？

チューニング車 VS ノーマル車

新しくても人気があれば市場にクルマは出回るもの。100系も前期に限ればノーマル状態、パーツなどを装備した状態とその数は想像以上に出回っていると考えていい。さすがにタービン交換などのハードなチューニングがされているクルマは少ないが、ブーストアップ程度のライトチューンがされたクルマならかなりの数が存在している。そこで忘れてはいけないのが新しく100系から採用されたVVT-iの存在。コンピュータでバルブタイミングを制御するこの新システムを採用したことにより、無駄がなく効率のいい吸気を実現し、大幅なパワーアップがなされているのだが、ドリフトなどで走らせるときには、ユーザーが求めているフィーリングとかみ合わないことが多いらしく、100から90に買い換えるユーザーが増えている。つまり、本格的にサーキットを走らせたり、快適な市街走行を目的にしている人はライトチューニングがされた100系を、ドリフト派などはハードにチューニングを施すため90を購入することが多くなる。

人気の比率

ノーマル	チューニング
40%	60%

頭の片隅に入れておきたい 豆知識

100系何でも人気ランキング

前期がチェイサー、後期ではマークⅡがそれぞれ人気を集めているので、両車種はかなりの高値。値段的にはお薦めはクレスタといいたいが、対応パーツの少なさを考えると、やはり値が張ってもチェイサー、マークⅡを購入したいところだ。

車種	グレード	ボディカラー
1位 マークⅡ	1位 2.5ツインターボ（ルラーンG）	1位 パール
2位 チェイサー		2位 ブラック
3位 クレスタ		

中古車屋さんが唱える
購入時の注意点

★実はエアバックを一度開いているクルマが多い。ということは少なからず1度は事故を起こしているクルマが多いということ。

★過走行のものはX。100系の場合走行距離の違いはほとんどなく価格で10万円くらいしか変わらないので、少な目のものを選んでおこう。そうしないと売る時に査定が低くなり後悔する可能性大。

★ゴアボディでフレームが丈夫なため、多少の事故でもフレーム自体は無事なことが多い。そのためボディ表面（見た目）だけを直して、内側が直されていないことが多々ある。

STEP2 価格帯を把握したら次は点検・整備だ!

BUYERS GUIDE メンテナンス編

クルマを長持ちさせるコツはメンテナンスにある。メカの知識がなくても、いつも点検しておくことでトラブルを未然に防ぐことができるからだ。ここでは中古車を買ってから初めて自分のクルマをチェックする人のために、あるいはこれから買おうという人のためにわかりやすく解説していく。

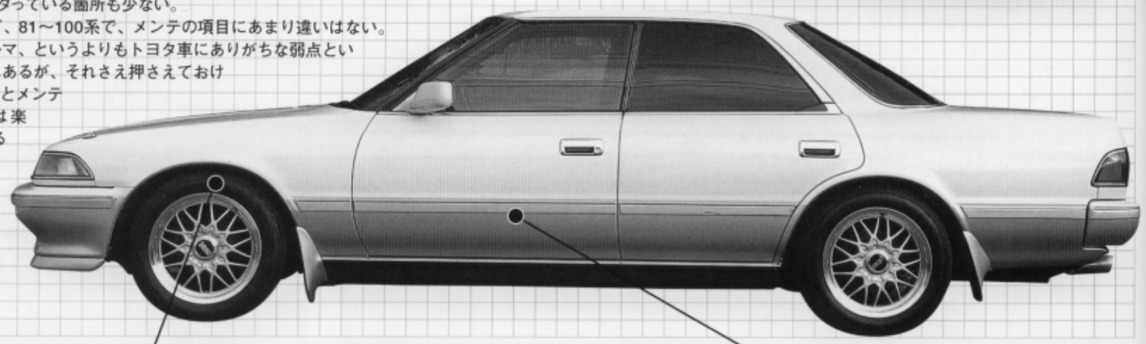
メンテナンスの項目は各年式共通 他車と比べてヘタリが少ないのが特徴だ

クルマをチューニングするとき、どうしても目先のパワーにとらわれてしまい、イジる気持ちがはやってしまうものだが、チューニングカーを長く「楽しむ」には、まずクルマの状態を把握する必要がある。

そのためにチューニング前のメンテナンスが必要になるわけだが、チューニング後でも常にメンテを心がけることで、トラブルを未然に防ぐこともできるようになり、ムダな修理代を払うこともなく、またクルマを「入院」させなくて済むようになるのだ。

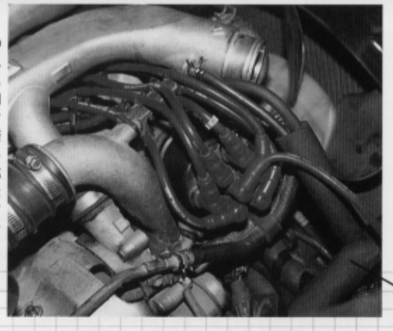
そこで、このページでは基本的なメンテナンスの項目を紹介しているわけだが、内容としてはほかのクルマとそんなに違いはなく、ノーマル車の場合、マークⅡシリーズは結構よくできたクルマで、また中古車の場合は大事に乗られたものが多いため、スポーツタイプに比べれば、ヘタっている箇所も少ない。

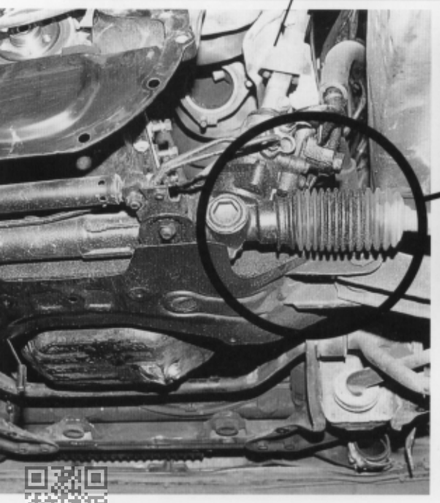
そして、81〜100系で、メンテの項目にあまり違いはない。このクルマ、というよりもトヨタ車にありがちな弱点というものはあるが、それさえ押さえておけば、わりとメンテナンスは楽に行えるだろう。



デスビキャップ

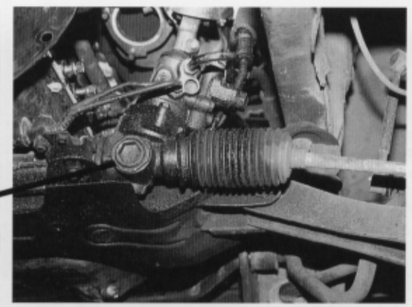
これは1G-G、1G-GTの場合だが、このエンジンではディストリビューター（デスビ）で各気筒への点火配分を行っている。デスビの中ではローターというパーツが回転しているのだが、経年変化でこのローターからの火花の飛びが弱くなってくる。新車から乗っていてもエンジンが回っている限りはなかなか気付かない部分だが、一応消耗品のため、一度はチェックしておきたい。もし交換となれば、キャップを外してローターを交換するわけだが、自信がなければディーラーやショップでやってもらおう。





ステアリングラック

中古のマークⅡシリーズの場合、型にかかわらずチェックしたいのが、このステアリングラックのブーツ部分のオイル漏れ。どうやらオイルシールに欠陥があるらしいのだが、経年変化でヘタってくることが多い。欠陥というべき理由は、このトラブルが出るとラックごと交換しなければならないから。まぁ、車格ゆえにステアリングを「すえ切り」で使うパターンが多いというのも原因のひとつだろうが、修理代がかかる部分だけに、もし中古車を買う場合には、可能ならばチェックしておきたい。

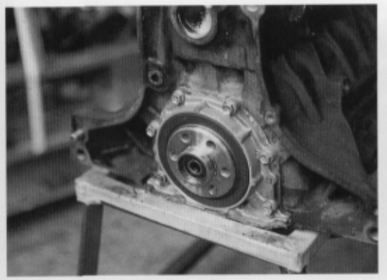


シフトレバーカラー

写真を見ても何だかわからないかもしれないが、これは本来シフトレバーの下側に敷かれている、リング状のブッシュ（強化ゴム）がコナゴナになっている状態だ。原型をとどめていないためイメージしづらいかもしれないが、おそらく最初にヒビが入って、その後割れて、それでもシフト操作を繰り返していると、まるでスリコギ棒でコネられたかのごとく、コナゴナになるのだろう。だから、シフトレバーの座りが悪かったり、ガタがある、ギアが入りにくいという場合、車上での点検も可能だから、一度外してみるといい。

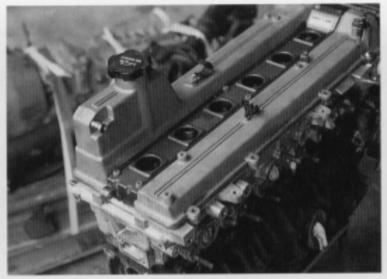
クランクシール

これはフライホイールが外れた状態でシール（10センチほどのゴムのリング）が見えるようになっているが、ここまで外さなくてもオイル漏れはチェックできる。その方法は、クルマをリフトアップして、ベルハウジング（クラッチが収納されているケース）のつなぎ目を見る。ここからオイルがにじんでいるなら、クランクシールを疑ってみよう。ミッションオイルの漏れを勘違いしそうだが、ミッションオイルの場合はもっと後ろの部分から漏れるため、区別できるはずだ。



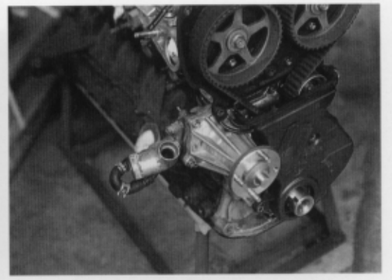
ヘッドカバーのオイル漏れ

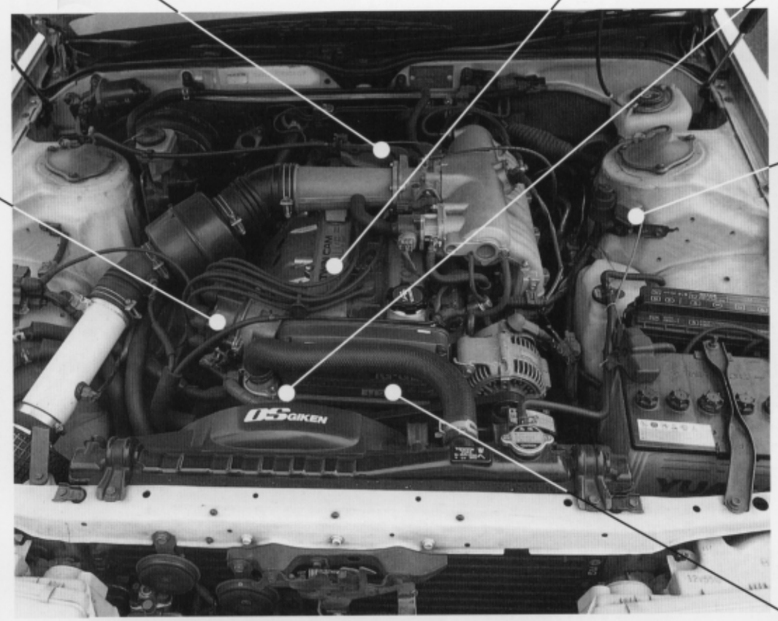
6気筒エンジンは前後に長く、ネジれが大きいためか、ヘッドカバーからのオイルのにじみが発生することがある。ゴム製のパッキンにも問題がある（経年変化でヒビ割れる）のだが、これは見過ごせないトラブルだし、わりと簡単に交換できるので、漏れがひどいなら思い切って交換してしまおう。また、外へではなく中に漏れることもある。この場合はプラグホールにオイルが溜まるので、プラグを外してみれば点検は可能だ。



ウォーターポンプ

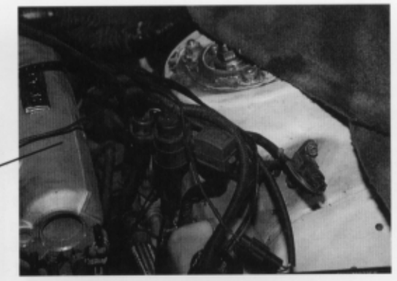
写真は1G-Gだが、ウォーターポンプのシールのヘタりというのもトヨタ車特有の欠点といえる部分。内部に羽根があって回転するのだが、その周囲のシールがヘタると、クーラントを効率良く送れなくなるばかりか、クーラントが漏れ出す。そしてタチの悪いことに、アイドリング状態ではほとんど漏れず、回転上昇にともなって（ポンプはクランクで回されるため）漏れてくる。水温が上がり気味のクルマの場合、一度思いきってチェック（結構面倒だが）してみよう。





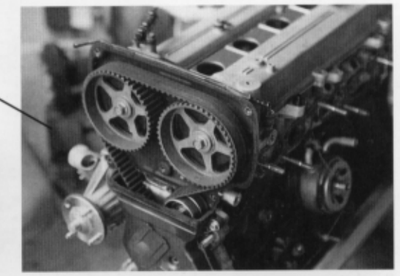
ダイアグノーシス

ダイアグノーシスとは、ディーラーなどにある故障診断装置をつないで、過去のトラブル状況を探るシステムのこと。写真はそのための接続部分で、このパーツをメンテするのではなく、ここに故障診断装置をつなぐ。純正のコンピュータには、この故障状況を記憶する機能があって、バッテリーを外さない限り、それは生きている。そこで中古車の場合、これをつなげば前のオーナーの故障歴がわかるのだ（ただ中古車屋ではバッテリーを一度は外すだろうが…）。ただし、もちろんエンジンのトラブルしかわからない。



タイミングベルト

もしウォーターポンプをチェックするなら、ついでにやっておきたいのがタイミングベルトの点検。どうせフロントカバーを外すのだから、同時にやった方がいい。チェック項目はテンショナー（張りを調整する部分）の位置とスプロケットとの噛み合い部分のクリアランス。そしてベルトそのもののキズやヒビ割れだ。テンショナーがかなり左にずれているなら、ベルトが伸びているということ。そしてベルトが伸びてくると、スプロケットとの噛み合いが微妙におかしくなって、いずれは最悪の「山飛び」が起きる。一応10万キロ保証だが、信用せずにチェックしよう。



こんな場所にもチェックポイントが！

エンジンマウント

これも構造的な欠陥ともいうべきだが、エンジンマウントのゴム部分がわりと簡単にちぎれる。高級車ゆえにエンジンの振動を室内に伝えないため、柔らかくできていることもあるが、最悪なのが、ちぎれていても目視ではわからないということ。何となくギアが入りづらくなったとか、エンジンの振動が大きくなったというときは疑った方がいいのだが、いかんせん、エンジンをちょっと持ち上げるなどして、マウント部分を確認できるようにしないと点検できない。やはりショップでチェックしてもらうしかないだろう。

STEP3

マークⅡシリーズに乗るならおさえておきたい!

BUYERS GUIDE 流用編

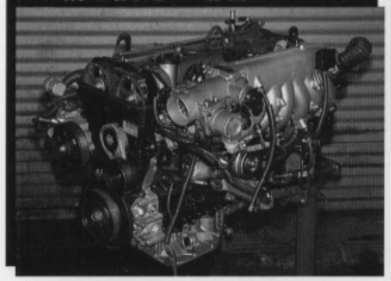
価格、メンテナンスに続いて紹介するのが流用技。同じ設計がされている2JZへの載せ換えなどは注目度も高い技だから、どういうものか頭に入れておこう。

高くつく分魅力的な 2JZと6速ミッションの載せ換え

トヨタ車のチューニングというと、パーツが少ないこともあるが、エンジンパーツ、ミッションなどの流用は必須項目だ。マークⅡシリーズの場合、最近増えてきているのがスープラやアリストに搭載されている2JZエンジンへの載せ換え、あるいは2JZの腰下を使うのと、スープラ用の6速ミッションへの載せ換えだ。

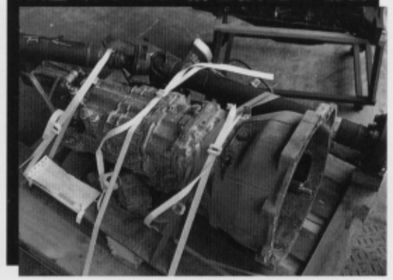
とはいえ、かなりハードなチューニングにならないと必要ない場合もあり、また予算との兼ね合いもある。JZX81に限っていえば、ノーマルがATの設定しかないため、タービン交換などのハードな仕様では、MTへの換装も多い。ただ、ミッションの換装はギアリング（デフギアとの兼ね合い）があるため、ただ付ければいいわけではないということは、あらかじめ認識しておきたい。

2J載せ換えの場合



1JZから2JZへの載せ換えは、元々の設計が同じエンジンのため、物理的には比較的簡単だが、コンピュータハーネスの引き直しなどの作業が加わるため、ヘッド回りだけを1JZにするという方法も結構ポピュラーだ。それに、1JZのヘッドならば旧型スープラ（JZA70）のエキマニやタービンも使える。

6速ミッション載せ換えの場合



ゼロヨンでトップタイムをマークしたいというのであれば、スープラ用の6速ミッションを使う、という手もある。デフギアだとの兼ね合いやプロペラシャフトの問題もあるが、シビアなギアリングを望むなら装着したいパーツではある。また、同じスープラでもターボとNAではギア比が違うので、どちらを選ぶかでもセッティングは変わってくる。

スピードハウスアルファ 三沢氏に訊くマークⅡ系の購入ノウハウ

「自分がいうのもなんだけど、チューニング歴のないクルマを買おう」

今回取材にうかがった「スピードハウスアルファ」の代表である三沢氏に、マークⅡシリーズをチューニングする場合、そのメンテナンス項目や中古車選びの方法について、プロの目から判断してもらった。

三沢氏は、まず中古車の選択基準について「自分でイジっててなんだけど、チューニング歴のあるクルマは避けた方がいいよね。どんな使い方をされていたかがわからないし、走行距離と程度の良し悪しが比例しない。だから、まずエンジンルームやインテリアにチューニングの形跡があるかないか、それをチェックする。チューニングカーに乗った経験がある人なら、どのパーツがどのあたりに付けられるかはある程度予想できるでしょ。それを逆手に取って、イジりそうな部分をチェックするわけ」と、チューニングのプロらしく解説してくれた。もちろん、一般的な中古車のチェック方法（事故車の見分け方など）と合わせて使えるテクニックだ。

そして、いざクルマを買って、これからイジろうという人にもアドバイスをもらった。まず「いきなりイジるのはやめなさい、ということ。とにかく現在の状態がチューニングのベースとしてどの程度のものなのかを知る必要がある。オイルやクーラントのチェックで、ある程度前オーナーの使い方がわかるけど、最低でもダイアグノーシスとコンプレッションのテストはしたいよね。ブースト計を付けて負圧をチェックしたりね。それにターボ車だったらタービンのオイル漏れのチェックもやりたい。いきなりブーストアップしてタービンを壊す人も結構いるしね」といい、さらに「いきなりイジるとクレームも効かなくなるでしょ」と現実的なご意見までいただいた。そして、ある程度クルマの現状が把握できたら、純正部品で直すべきところは直す。ベース車としての基礎体力を上げておくために。もちろん、チューニングの作業と同時に行った方が効率がいいもの（エンジンマウントの交換など）もあるし、どうせ市販品に交換してしまうなら、純正の新品を買うこともない（ダンパーなど）が、どちらにしてもトータルバランスに重点を置いて考えたいところ。三沢さんも「チューニングとメンテナンスっていうのは、やっぱりいっしょにやらないとダメだよね。別に自分でやらなくてもいいから、常にクルマのコンディションを把握しておくという姿勢は重要」とおっしゃる。つまり、イジろうがイジるまいが、日常のクルマのチェックは欠かせないということなのだ。とくに中古車はその「素性」が完璧にはわからないため、どの部分にトラブルが起きるか予測できないことも多い。となればやはりメンテナンスは欠かせない。

チューニングショップが唱える 購入前のチェックポイント&購入後のアフターケア

購入前

- エンジンをかけて、異常な音が発生していないかチェックする
- カムカバーのオイルシールからのオイル漏れの程度を見る
- 試乗して直進性はどうか、ステアリングにガタがないかを見る
- 下回りが見られるなら、ステアリングラックのブーツのグリス漏れを確認しておく
- ラジエターキャップを開けてクーラントの状態やキャップの汚れをチェック
- オイルフィラーキャップを開けてオイルの色やキャップの汚れをチェックする
- ギアの入りが悪くないか、ミッションが異常に動かないか、試乗してみる
- ダッシュボードにネジ跡がないか、両面テープの跡がないかチェックする
- エンジンルームにパーツを付けた形跡はないかチェックする
- サイドブレーキを引いたまま半クラッチにして滑りがないか確認する
- クラッチはちゃんと切れるか、ATの場合は変速ショックの大きさを確認する
- トランクルームのウェザーストリップに雨漏りの痕跡はないかチェックする
- サンルーフ車ではサンルーフ回りの雨漏りもチェックする
- エアコンを入れてコンプレッサーが作動するかを確認する

中古車店でチェックできる内容というのはだが知れてるが、必ず試乗は行いたい。各操作系統の不具合は、乗ってみなければわからないからだ。試乗を拒否するお店はパス。それに「現状渡し」という車両も、メカの知識がない人はパス。ここで挙げた項目は、一般的な中古車選びに加える形で参考にしてほしいが、いずれも買ったあとに直すと高くつく部分をピックアップしている。この項目が当てはまるクルマは買うな、ということだ。

購入後

- まずダイアグノーシスでこれまでの「異常」の履歴を調べてもらう
- コンピュータのハーネスにエレクトロタップの後はないか確認する
- エンジンのコンプレッションを測る。規定値は11.5、限界値は9（気筒差1.0以内）
- シフトレバーを外して、レバーの台座の消耗具合をチェックする
- タービン前のサクションパイプを外して羽のガタをチェック。指で触ればわかる
- パワステのパイプ、タンク、ラックからのオイル、グリス漏れをチェックする
- エンジンマウントに亀裂がないかを見る（かなりわかりづらいが）

購入前にお店ではチェックできなかったところでも、チューニングするつもりならば必ずその前にチェックしておきたい。なぜならあとでトラブルが出たときに元々の原因が掴めないからだ。これらの項目の中でもぜひやってほしいのがダイアグノーシスの故障診断とコンプレッション（圧縮圧力）のチェック。ディーラーに行けばチェックしてくれるはず。まずはノーマル車両の体力測定を行うという意味で、こうした点検は必ず行いたい。

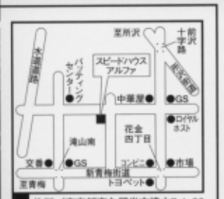
STEP4

ここで紹介するショップをチェックして快適なドレスアップ&チューニング生活を送れ

BUYERS GUIDE ショップ編

クルマを購入するのもイジるのも、頼りになるショップを知ってると知らないでは大きな差がでる。ここでは今回取材に協力してくれたショップと、チューニング好き必見のネッツ店をそれぞれ紹介しよう。各分野でそれぞれ信頼ができるショップだから、ぜひ訪れてみて。

スピードハウス アルファ



住所／東京都東久留米市滝山7-1-26
☎0424-74-7444
定休日／月曜日
営業時間／10:00〜20:00

トヨタ車のことなら何でもおまかせだ

東京都東久留米市にある「スピードハウスアルファ」はもう15年以上も前からチューニングを行ってきた、老舗中の老舗だ。なかでもトヨタ車のチューニングには定評があり、MR2やスープラでも数々の記録を残している。近頃ではツアラー系のお客さんが多いということだが、これはエンジンチューンが面白いからだという。最近のおすすめは「ブーストアップキット」。オリジナルコンピュータとプロフェックBを使った仕様で、現車合わせ、工賃込みで15万円と値段も破格の安さだ。また、マークⅡ系でいえばエンジンやミッションの載せ換えが多いが、アルファでは純正パーツをうまく活用して、いろいろなパターンの載せ換えを行ってくれるという。とくにAT車に乗っていて、MTにしたいと思っている人は相談してみよう。

東京オート販売

住所／神奈川県相模原市東淵野辺5-2-20
☎042-758-0130 営業時間／9:00〜21:00
定休日／年中無休

マークⅡシーリズを得意とするフリークにはたまらない一軒

これからマークⅡ系を購入しようと考えている人にお薦めしたい中古車屋が、神奈川の「東京オート販売」だ。ここは敷地内に普通のスポーツ系を販売する店舗と、マークⅡ系のみを扱う店舗を持っていて、90/100のツアラーVをメインに多くの在庫を取り扱っている。専門で扱っているだけに知識やノウハウは豊富で、お客さんからの要望にしっかりと答えてくれるから、探している年式、グレード、色、車種などを伝えればしっかりと探し出してくれる。販売しているのはノーマルからチューニング済みの車両まで幅広く、人気のパーツを装着させて売っているから、金額を抑えたいと思っている人にもってこいだ。

16号沿いのお店にはズラっとマークⅡ並べられていてかなり目立つから、いい状態や人気の色のクルマは仕入れてもすぐに売れてしまうというこのお店。パーツ付きの中古車を買う予定の人はぜひとも訪れてみよう。

ネッツシュポルト

●デモカー試乗料金：30分　500円〜120分　2000円

↑チューニングパーツ（？）としては最も装着率の高いであろうアルミホイールも、メーカーを問わず自分の好みに合ったものを選べる。

↓さまざまなチューニングパーツがずらりと並ぶネッツシュポルトの店内は、ここってホントにディーラーと疑いたくなるような光景だ。

↑最新鋭のリフトを備え、パーツの取り付けからオイル交換のような通常のメンテナンスにもしっかりと対応できる。

住所／千葉県千葉市美浜区新港70-1
☎／043-241-7632
営業時間／9:30〜19:30
定休日／月曜日

新車購入時にチューニングパーツを装着できる新しい形のディーラーが登場

チューニングパーツを装着したデモカーをレンタルすることもできる

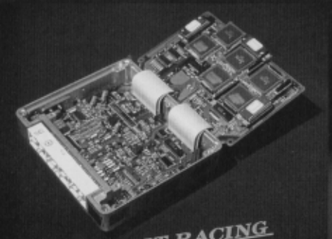
規制緩和にともなって、最近では自動車メーカーのディーラーでもいわゆるチューニングパーツが販売されるようになってきている。このチューニングパーツ販売をさらに広げて、新車購入時からチューニングパーツを装着した状態で販売してくれるディーラーが、このネッツタウン新港のネッツシュポルトだ。

取り付けるパーツは、合法的なものならほとんどどんなメーカー、ショップのパーツでも選ぶことができて、新車の納車時にチューニングパーツも全て取り付けた状態で引き渡してくれる。取り付けパーツに関しては、アドバイスはもちろん、TRD、トムス、アペックスなどの一部有名メーカーのパーツについては、実際にパーツを装着したデモカーをレンタルしており、パーツの性能を試すことができるというユニークなサービスも行っているから（100系のデモカーはTRD、トラスト、セルモスポーツのチェイサー）、安心してチューニングを任せることができる。また、オリジナルのネッツシュポルト・ブランドから、エアロパーツや機能パーツなどもリリースしているから要注目だ。

人と同じスタイリングには満足できないという人やよりハイレベルな走行性能を求めるユーザーは、新車時から自分の好みのパーツでチューニングできるこんなサービスを利用してみるのはいかが？

Vertex ®

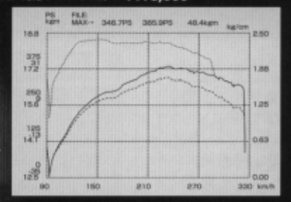
Vertex COMPUTER



For JZX81・90・100 他メーカー及び車種も多数ございます。

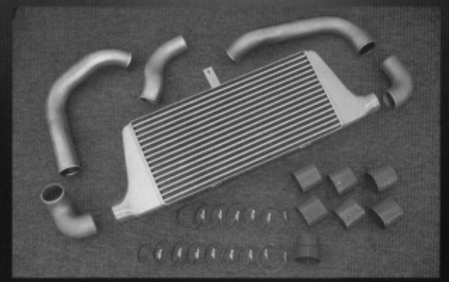
ベルテックスコンピューターは、安全性と操縦性の両立はもちろん、あらゆる走行条件に対応できるようベストセッティングを施したエンジンコントロールコンピューターです。当社ではご来店いただき、お客様のお車の仕様を細かく伺ってからコンピューターのプログラムを開始いたします。ですからお客様の仕様にあった最良の燃料マップ及び点火マップ変更、スピードリミッター解除、ブーストリミッター解除、レブリミッター変更などが可能です。
ご来店の際はTELにてご予約をお願いいたします。
※下記価格は全てノーマルCPUユニット下取りです。
※CPU交換後はレーシングプラグ、ハイオクガソリンをご使用下さい。
※下記以外の車種、仕様変更などはお問い合わせ下さい。

- ●JZX81（後期／MT／AT 対応ブースト1.1） ¥118,000
- ●JZX90（前後期／MT／AT 対応ブースト1.2） ¥118,000
- ●JZX100（後期／MT／AT 対応ブースト1.2） ¥198,000



（パワーチェック例）JZX100ツアラーV
ブースト1.2kg/cm²→385.9馬力 トルク48.4kgm達成!! マジ速です!!

仕様：エンジン＆タービンノーマル・ベルテックスCPU・ベルテックス前置きインタークーラー・サミットオリジナルフロントパイプ・ワンオフマフラー・レーシングプラグ・エアクリーナー・TRUSTプロフェック



Vertex INTER COOLER & Vertex COMPUTER SET

（キット内容）**For JZX90・100**

- ●GT-Rサイズ2層コア600×280×76（JZX100のみ3層コアの設定あり ¥30,000UP）
- ●IN70φ、OUT70φスチールパイピング
- ●クーリングファンクーラー＆パワステ移動キット付 ●他ショートパーツ一式

JZX90 SET PRICE ¥198,000
JZX100 SET PRICE ¥278,000

※セット価格は特別プライスのため ご来店されるお客様のみに限らせて頂きます。ご了承下さい。

Vertex SUSPENSION KIT

For JZX90・100 他メーカー及び車種も多数ございます。

減衰力からバネレートに至るまで全てを高次元でバランスさせた、自慢の車高調キットです。又、ユーザー様のご希望にあわせてバネレート、減衰力、ケース、ロッドに至るまでワンオフ製作もいたします。

TYPE-1（F14kg R-12～10kg）各 ¥225,000
●オリジナルショック ●スタンダードスプリング。

TYPE-2（F14kg R-12～10kg）各 ¥278,000
●オリジナルショック ●アイバッハ又はベステックススプリング。

TYPE-3（F14kg R-12～10kg）各 ¥350,000
●オリジナルショック ●アイバッハ又はベステックススプリング。
※全商品ピロアッパー付。オーバーホール、減衰力変更、バネレート変更対応OK。

Vertex BRAKE PAD & BRAKE LINE

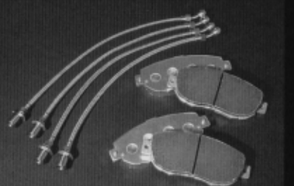
For JZX81・90・100 他メーカー及び車種も多数ございます。

■BRAKE PAD TYPE-A（フロント・リア）各 ¥20,000
純正パッドの良さを活かしたフィーリングながらも、初期制動を重視したドリフト向けのパッド。
●ローター温度域：30℃～550℃ ●摩擦係数範囲：0.3～0.45 ●パッド材：焼入タイプ

■BRAKE PAD TYPE-B（フロント・リア）各 ¥28,000
実戦テストから生まれたフルメタルパッド。ハード＆走行に耐え、重量級のボディも確実に減速させる。
●ローター温度域：150℃～800℃ ●摩擦係数範囲：0.3～0.52 ●パッド材：焼入タイプ

■BRAKE PAD TYPE-C（フロント・リア）各 ¥24,000
ストリートでの扱い易さに加えTYPE-Bのスポーツ性を持つオールラウンド対応のミディアムグレード。
●ローター温度域：60℃～600℃ ●摩擦係数範囲：0.3～0.48 ●パッド材：焼入タイプ

■STAINLESS BRAKE LINE（一台分）各 ¥19,800
耐久性に優れたSUS303ステンレススチールフィッティングにSUS304ステンレスワイヤーブレードを採用しPVCクリアコーティング加工済。ローコストでハイクオリティ、ハイパフォーマンスを約束します。



NOLOGY HOT WIRE

吸排気系やロムチューンなどで良質の混合気や圧縮を作り出しても、完全燃焼が行われなければ、その効果を十分に引き出すことはできません。
「ホットワイヤー」はコイルとプラグの間に装着し、電荷を一時的に蓄電、電流値を増大させて一気に放電させます。これにより得られた強力なスパークは確実に混合気を燃やし切り、完全燃焼を実現することができます。

『ホットワイヤー』の完全燃焼効果

①中低速のトルク＆パワーアップ ②レスポンスアップ ③ターボラグ減少
④アイドリングの安定 ⑤ノッキング低減 ⑥クリーン排気 ⑦燃費向上 etc...

For JZX90・100 ¥68,000

PERFORMANCE MUFFLER

曲がり部分の排気抵抗を最小限に抑えパワー重視で製作。ブーストの立ち上がりやレスポンスを格段に向上します。
製品はメイン76.3φで触媒以降を交換。テール130φ砲弾型サイレンサー仕様。

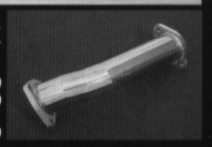
For JZX90
（オールステンレス）¥85,000
（オールチタン）¥198,000
For JZX100 ※予価
（オールステンレス）¥125,000

（付属品）
・ガスケット
・ボルト＆ナット
・強化プッシュ×2

FRONT PIPE

フロントパイプを76φの太口径にすることでタービンからの排気効率が向上し、パワー＆トルクアップが可能になります。JZX100の場合、フロントパイプを交換するだけで触媒レスとなります。

For JZX90
（スチール）¥18,000
（オールステンレス）¥29,000
For JZX100
（オールステンレス）¥29,800



PILLOWBALL TENSION ROD

前後方向のアライメント変化を抑え、スプリングレスポンスが大幅に向上します。NMB製ピロボールを使用し耐久性は抜群です。

For JZX90・100
（下取り）¥39,800
（下取り無し）¥49,800

MEMBER SUPPORT

ノーマル車にも装着されているメンバーサポートをさらに強化することでボディ剛性が格段に向上します。カウンター時のマシンコントロール性も格段に良くなりターンイン時のノーズの入りもよりクイックになります!!

For JZX90・100
（純正下取り）¥12,000
（下取り無し）¥18,000

Vertex K27 TURBO KIT

（キット内容）**For JZX90・100**

- ●ステンレスEXマニホールド
- ●K27 3470MOJタービン（EXハウジング選択可能 #7、#9、#11）
- ●ウェイストゲート ●他ショートパーツ一式 ¥350,000

（別売）
- ●JZX90フルタービン専用 VerteX CPU （ノーマル下取り）¥148,000

※サクションパイプはキットに含まれておりません。又、大幅にパワーアップするためCPUのリセッティングが必要になります。
※JZX100 フルタービン専用 VerteX CPUはTELにてお問い合わせ下さい。
※既に当社CPUを装着済の方は¥35,000にてプログラム変更いたします。

WORK MENU

- ●エンジンオーバーホール（1J、2J）¥180,000～
- ●ミッションオーバーホール ¥50,000～
- ●LSDオーバーホール及び取付 ¥38,000
- ●クラッチ交換 ¥38,000

※上記価格は作業工賃です。部品代は含まれておりません。
JZX90、100リビルトミッション有り。詳しくはTELにて

SUMMIT RACING
Amazing Power Creator!
サミットレーシング
〒242-0024 神奈川県大和市福田6-9-24 営業時間10:00～20:00
Call.0462-67-5191 Fax.0462-67-8125
インターネットホームページ http://www.summit-racing.com

全国通信販売いたします。ご注文は現金書留又は銀行振込にてお申し込み下さい。
銀行振込先 平塚信用金庫 桜ヶ丘支店 普通口座798516 サミットレーシング
掲載以外にもオリジナルパーツ、インポートパーツを多数取り扱っております。
表示価格に取付工賃、消費税、送料は含まれておりません。
掲載商品の価格及び仕様は予告無く変更する場合があります。予めご了承下さい。
一部の製品はモータースポーツ専用部品のため、一般公道では使用できません。

■D-FACE DRIFT SPECIAL AERO STYLE FOR JZX90 CRESTA

●フロントハーフスポイラー（M/C前）	¥38,000
●フロントハーフスポイラー（M/C後）	¥38,000
●サイドステップ（M/C前後共通）	¥48,000
●リアハーフスポイラー（M/C前後共通）	¥38,000
★3点セット	¥120,000
●アイライン（M/C前後共通）	¥15,000

※白ゲルコート仕上げ

■D-FACEオリジナル砲弾マフラー

（タイプ1）¥42,000
仕様／メインパイプ 76.3φ（アルスター）
サイレンサー 180φ（ステンレス）
出口 114φ（ステンレス）
（タイプ2）¥45,000
仕様／メインパイプ 76.3φ（アルスター）
サイレンサー 140φ（ステンレス）
出口 114φ（ステンレス）

※JZX90系ツアラーVは、出口5cmロング有り。※写真はタイプ2

形式／EG形式					
JZX90/100	1JZGTE	AE92	4AGE	C34	RB25DET
JZX90	1JZGE	AE86	4AGE	HBY33	VQ30DET
JZX81	1JZGTE	BCNR33	RB26DET	PBY32	VG30DET
GX81	1GGTE	ECR33	RB25DET	PAY31	VG20DET
JZZ30	1JZGTE	BNR32	RB26DET	HP11	SR20VE
GZ/MZ20	1GGTE/7MGTE	HCR/HNR32	RB20DET	HP10	SR20DE
JZA80	2JZGTE	HR31	RB20DET	DC2	B18C
JZA70	1JZGTE	DR30	FJ20ET	BB1/4	H22A
GA70	1GGTE	S15	SR20DET	EK4/EG6	B16A
SXE10	3SGE	S14/PS13	SR20DET/DE	FD3S/FC3S	13B
ST202	3SGE	S13	CA18DET/DE	NA6CE	B6
AE101	4AGE	A31/C33	RB20DET	GC8	E120

■D-FACEアルミインテークパイプ（JZX90系／1JZ-GTE用）¥63,000

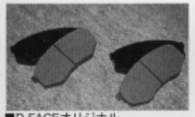
■D-FACEオールステンレスハイパーインテークパイプ ※タービン集合部分用（JZX90系／1JZ-GTE用）¥42,000

■D-FACEオリジナル ネガティブアッパーアーム（JZX90.JZX100）各¥68,000

■D-FACEオリジナル ラム式車高調整キット（JZX90系用）¥148,000

■D-FACEオリジナル 4点ロアアームバー（JZX90系用）¥15,000

■D-FACEオリジナル アルミ製ラジエーターフードパネル（JZX90系用）¥12,000



■D-FACEオリジナル ドリドリパッド各¥12,000（S13.PS13.R32.JZX90. JZX100. S14.A31.C33）

■D-FACEオリジナル ピロアッパーマウント各¥19,800（AE86.R32.S13.A31.C33.FC3S）

■D-FACEオリジナル エアコン3連メーターパネル ※S13系52φ／60φ有り（ステンレス製／カーボン仕上げ）各¥8,000

■D-FACE リアウインドウ用ステッカー（デュアルフェイスプロジェクト）（ぬき文字：白）¥12,000

■D-FACEオリジナルフロントパイプ

形式	EG形式	交換位置	口径	スチール	ステンレス
R/S13	CA18DET	タービン～触媒後	76φ	¥18,000	¥29,000
		タービン～触媒後	76φ	¥26,000	¥36,000
R/PS13	SR20DET	タービン～触媒前	76φ	¥29,000	
		タービン～触媒前	76φ	¥26,000	¥36,000
S14	SR20DET	タービン～触媒前	76φ	¥18,000	¥29,000
		タービン～触媒後	76φ	¥26,000	¥36,000
HCR32	RB20DET	タービン～触媒前	76φ	¥18,000	¥29,000
		タービン～触媒後	76φ	¥26,000	¥36,000
ECR33	RB25DET	タービン～触媒前	76φ	¥18,000	¥29,000
		タービン～触媒後	76φ	¥26,000	¥36,000
BNR32	RB26DET	タービン～触媒前	60→76φ	¥41,000	¥64,000
		タービン～触媒後	60→76φ	¥54,000	¥76,000
BCNR33	RB26DET	タービン～触媒前	60→76φ	¥41,000	¥64,000
		タービン～触媒後	60→76φ	¥54,000	¥76,000
C/A31	RB20DET	タービン～触媒前	76φ	¥18,000	¥29,000
		タービン～触媒後	76φ	¥26,000	¥36,000
CH33	RB20DET	タービン～触媒前	76φ	¥18,000	¥29,000
		タービン～触媒後	76φ	¥26,000	¥36,000
Z32	VG30DET	タービン～触媒後	60φ	¥52,000	¥72,000
JZX90	1JZ-GTE	タービン～触媒前	70φ	¥16,000	
		タービン～触媒後	76φ	¥18,000	¥29,000
JZX100	1JZ-GTE	タービン～触媒前	76φ		¥29,800
JZA80	2JZ-GTE	第一触媒後～第二触媒後	76φ	¥23,000	

■D-FACEオリジナルクラッチキット

形式	EG形式	クラッチカバー	メタルクラッチディスク	ノンアスクラッチディスク	メタルクラッチセット	クロモリフライホイール	レリーズベアリング	クラッチ3点セット
AE86	4AG	¥11,000 530K	¥24,000	¥9,000	¥33,000	¥38,000 3.9K	¥2,100	¥71,000
AE101/EP82	4AG/2ET	¥20,000 700K	¥27,000	¥14,000	¥45,000			
PS13/S14	SR20DET	¥22,000 850K	¥28,000	¥14,000	¥47,000	¥38,000 5.3K	¥1,600	¥85,000
HCR32	RB20DET	¥22,000 850K	¥28,000	¥14,000	¥47,000	¥38,000 6.3K	¥1,600	¥85,000
FC3S	13BT	¥28,000 950K	¥30,000カーボンメタ		¥54,000	¥38,000 6.3K	¥1,600	¥85,000
FD3S	13BTREW	¥44,000 950K	¥30,000カーボンメタ		¥69,000			

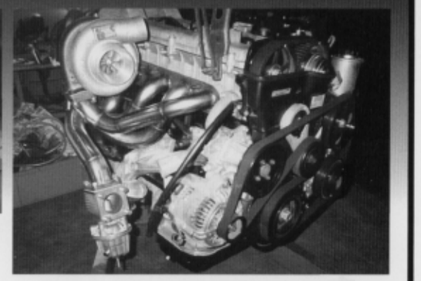
D-FACE
DRIFT CAR SPECIAL
総発売元 タイヤガーデンイースト
〒230-0012 横浜市鶴見区下末吉1-31-10 ROUTE 1 SEIWA
TEL.045-574-3835 FAX.045-574-3877

取扱代理店
■ドゥオール 03-3794-1689／■ベイサイドスポーツ 045-547-3622／■ビック神奈川 045-547-3330／
■ヨコハマタイヤ神奈川販売 045-502-2212／■フリースタイル 045-831-6932／■エービー 03-3453-5711／
■ディースピード 03-5474-8949（順不同）

■現金書留の場合ご希望商品名及び車種、グレード、年式等をご記入の上、上記宛お送り下さい。到着後発送致します。
■銀行振込の場合お電話にて在庫、納期等を確認の上、右記お振込み下さい。お振込み確認後発送致します。●振込先／さくら銀行・東神奈川支店 当座5204099 南星（ナンセイ）有限会社
■全国通信販売大歓迎。ローン各種取扱中！業販も承ります。■価格及び仕様等は、予告なく変更する場合があります。■他メーカー商品も特価にて取り扱っておりますお気軽にお問い合わせ下さい。
■5万円以下の商品は送料一律¥1,000となります。（離島を除く）■掲載商品には消費税は含まれておりません。

マークⅡ・クレスタ・チェイサー〈JZX90/100/101〉

¥89,000



- ステップⅠ　TD06S20G仕様　435.9ps
  1JZエンジン時（予算に合わせて）インタークーラーは2層から5層まで
  これからチューニングを始める方におすすめ（初級編）
- ステップⅡ　TD06S25GorT67仕様（この仕様がパワー、街乗りともしやすいです）
- ステップⅢ　T78＋カム、その他仕様　らくらく500psオーバー

☆2JZスワップ時（当店はVVTiナシでススメます）

- ステップⅠ　T78仕様、約550〜600psオーバー（2JZ初級編）
- ステップⅡ　T88＋カム＋バルブ、ポート回り加工仕様
  〈ここまでくると本当に速いです〉※850ccインジェクター使用
- ステップⅢ　T88改＋3.1ℓ＋カム＋バルブ、ポート回り加工、その他仕様
  〈もう何も言いません、すきにしてください〉※1000ccインジェクター使用

☆さらにその上のメニューもありますが、本当にヤバイのでやめた方が…

オリジナルボンネットダクト加工

1JZ、2JZは水回りがよくないので、
エンジンルームを涼しくしましょう!!

JZX101（2JZ-GE）NAの方に一言

もしパワー感がなく、ターボエンジンに乗せ換えを考えている方、エンジン代、工賃がばかになりません。その金額を乗せ換えだけに使うのはもったいない！その金額があれば、エンジン内部、ターボチューンが出来ます。上記のことは、2JZ-GEに乗っている方皆さんに言えることです。NAだからと言ってあきらめずに相談して下さい。

Cosmo R 2 コスワーズ
CHASE THE VELOCITY
〒287-0223 千葉県香取郡大栄町十余三245-2937
TEL・FAX 0478(73)5293　営業時間/9:30〜18:00　定休日/日曜日・レース開催日

リモコンドアロック（電波式）

（キーレスエントリー・ワイパレス・ドアロック&アンロック＆トランクオープンシステム付もあります）

新発売¥9,800 ほとんどすべての国産車、外車に取付けられます。

マークⅡは本体のみで取付けられます

車種	年式	型式	ドアトランパーの装着位置	ドアフルレバーのサイズ幅	ドアノブ 穴あけ加工	ドアノブ 色	ドアノブ 塗装
マークⅡ	88〜92	X70系	ダッシュボード右上	13幅	有	白/黒	要	要
チェイサー	88〜96	X10・X80系	ダッシュボード右上	16幅	有/無	白/黒	要/不要	要/不要
クレスタ	96以下〜	X90系	助手席ダッシュボード右下	13幅	有/無	白/黒	要/不要	要/不要

■ オプション■（別売）

①スペアリモコン	¥2,800
②ドアロックモーター（1ヶ）	¥3,800
③集中ロックセット（4ドア用）	¥18,000
④集中ロックセット（2ドア用）	¥15,000
⑤トランクオープナー	¥6,800
⑥スライドドアスイッチ	¥2,800
・ほとんどのトヨタ車	本体のみ
・ほとんどの日産車／スバル車	本体＋②
・ほとんどのホンダ車／ミツビシ車	本体のみ
・ほとんどのマツダ車	本体＋②
・集中ロック未装着の2ドア車	本体＋④
・集中ロック未装着の4ドア車	本体＋③
・ベンツ／ゴルフ2台専用キット	本体＋②
・ほとんどの軽自動車	本体＋②
・ユーノスロードスター キット	¥24,800
・ボルボ940／740	本体＋②

助手席側やトランクのそば等、車両から約5m離れたところから開閉できます。

ピコピヨサイレン¥3,800が新発売

今はやりのアルテッツのように、ロック時に1度、アンロック時に2回音が鳴って確認できます。もちろん、付属のスモールライトの点灯の確認は勿論の併用もできます。

人気のスケルトンモデルも限定発売！ New

スペアリモコン

LOCK&UNLOCK時にスモールライトを点滅できます

ハイエース/エスティマ/タウンエース
カローラwgn/キャラバン/ブルーバードwgn
アベニール/エスクード/S-MX/アコードwgn
クエンRV/ムーヴ等に入荷です。

■その他■

・ポップアドキット NEW	¥39,800	・リモコンエンジンスターター（外車用）	¥39,800
・24ボルト用リモコンロック新発売	¥29,800	・オートロック付リモコンロック	¥12,800
・リモコンロック&エンジンスターター一体型	¥59,800	・燃費向上磁気装置 Fuel Master	¥9,800
・セキュリティ付リモコンロック NEW	¥24,800	・ボクベルタイプ/ステッカー	¥29,800
・トランクオープン機能付リモコンロック	¥12,800	・ボクベルタイプ/ダイヤチェックセンサー	¥29,800

NEW ■下記車種対応リモコンロック（アップグレード版）¥9,800
・カプリス/サバーバン/C・1500/ブレイザー
・トーラス マスタング/モンテ/チェロキー エクスプローラー
・ボルボ850／OPEL／AUDI／BMW
・アルファロメオ／フィアット／シトロエン他

電磁式トランクオープナー ¥6,800

ワイヤー式のトランクもスイッチ式になります

12V車専用

スムーシングやポップアップ用に最適です。
リモコンドアロック（キーレスエントリー）との併用も簡単にできます。

集中ドアロックセット☆

12V車専用

4ドア用 ¥18,000 2ドア用 ¥15,000

集中ロック未装着車

3ドア車もOKです 同じ取付可能です。運転席・助手席どちらのロックを動かしても全てのドアロックが連動します。

人気の盗難・イタズラ警報機

※タイヤ・ホイール・エアロパーツの盗難
※ボディー・各ロゴのイタズラ
※カーナビ・オーディオ・TV・車内品の盗難
…など警告します。

JECガードは
- 取付けとても簡単（12V全車種取付OK）
- リアルタイム通知
- ワイヤレスリモコン付
- アメリカンサウンドサイレン内蔵
- 緊急スポットガード機能
- 緊急スポットガード2機サービス
- 汎用保険付

¥19,800

被害に会ってからでは遅い
10円パンチ、1ドーカギの破壊、ガラス破り等、被害件数は平均10〜20万円の損害出者です。これからの車に必ず、このアラーム・カーナビやタイヤホイール盗難 etc.に関するあらゆる盗難・イタズラ盗難警報機。取付け簡単、12V車全車OK。感度調整機能付。やさしくやっても通ります。

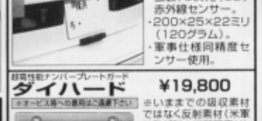
■オプション／外部サイレン　¥5,000
スペアリモコン　¥5,800

ロードサイレン¥5,800が新発売
プラグインさせるだけで、異常時にも種類の音色が順番になり知人を組織するロードサイレン。どこから鳴るでしょう。

赤外線バック確認センサー

後方障害物警報器　¥20,000

・車輌入れ・縦列車・後退・狭い道でのバックにとても便利です。
・ナンバープレートの下に目立たず取付けられます。



・段階式警告ブザー。
・独製、3次元（3D）赤外線センサー。
・200×25×22ミリ（120グラム）。
・車事仕様同梱度センサー使用。

ダイハード　¥19,800

※いままでの吸収素材ではなく反射素材（米軍特殊部隊の戦闘服素材）を採用しています。さらに強度アップし、夜間はもちろん昼間もOKです。

当社は大手ブランドディーラーへOEMモールディング納入しております
製品は電波法に適合しています

仕様および外観は改良のため予告なく変更することがあります

業販歓迎

お手元のFAXから無料で情報が取り出せます。
03-3303-9800　0#スタート
ご注文専用FAX 03（3302）6970

To FIT　全国通販　ツーフィット
F156-0057 東京都世田谷区上北沢4-16-11 (MON〜FRI 10:30〜17:30)
TEL.03-3302-6820 (代) FAX.03-5316-7470
http://plaza10.mbn.or.jp/~tofit/

デジタルスターターカッター☆

4ケタの暗証番号を押さないと、キーをまわしただけではエンジンがかかりません。大事な車の盗難ガードに。

¥14,800

自動車盗難警報装置

リモコン付¥9,800
モデル46-1008
・12V車用・LEDランプ付
・ショックセンサー・オートリセット機能付　New

燃費向上・パワーupに米国生まれの燃費向上磁気装置

フューエルマスターの5つの効果

①燃費を節減できます。
②アベーアップし、アクセルが軽くなります。
③カーボン等の付着を防ぎます。
④ディーゼル車の黒煙を減らします。
⑤排ガスを少なくし環境保護に役立ちます。

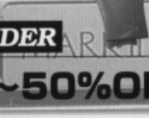
アメリカ自動車排気規制対応済
AAA（アメリカ自動車連盟）でテストされ認証を認められています。

5年の実績

秘密は、強力なフューエルマスター磁石2個。強力な磁場で燃焼中のガソリンの分子が凝縮しダンゴ状になるのを防ぎ、ガソリンの完全燃焼で燃費が向上し、パワーもUP！、一度、燃焼ホースに巻き付けれはなんと、効果は半永久的。標準で2セットつけると効果はさらにUP

大丈夫　燃料ホースに巻きつけるだけ　取付はわずか1分!!

マークⅡにも適合！



エンジンのフキ上がりが良くなります。

1 Set ¥9,800　2 Set ¥17,800

電子サビ防止装置 オートセイバー

長く大事に乗る車、海辺を走る車に最適。

海外では、地下のパイプライン、海の近くの水道設備、雪国や水面下の橋げたなどに50年以上まえから利用されていて、科学的にも証明されている電子の働きによるサビの抑制作用。AUTO　SAVERは空気をカップリングとして、車のボディーにパルス化したDC回路を作り、ボディー鋼板の腐食作用を消滅させる、つまり、車をサビから守る装置です。もちろん、電気障害やバッテリー上がりなどの弊害への対策も万全です。

海辺い、雪の多い地方に住んでいる方や、釣り、サーフィン、スキーなどによく行かれるかたに是非お進めしたいGOODSです。車の受けるダメージも大幅に少なくなります。補修費用と比較して考えて見てください。取り付けるなら、もちろん、なるべく早くつけるほうが車にとって良いのは当然です。

取り付けもとても簡単、ベビーチューティータイプもラインナップ！

品切でご迷惑をおかけしています。9月20日頃次期ロット入荷予定です

ポケベル式盗難・イタズラ検知機

フェザータッチセンサー内蔵

特価¥29,800

トライバーの悩みのタネ、盗難・イタズラもこれで安心！ドア・トランクやボディーに触れるとポケットベルへ即知らせます。到達距離、約800mは出ます。車にイタズラされて「くやしい」思いした事、ありませんか？超小型高性能センサー内蔵、DC12V用。

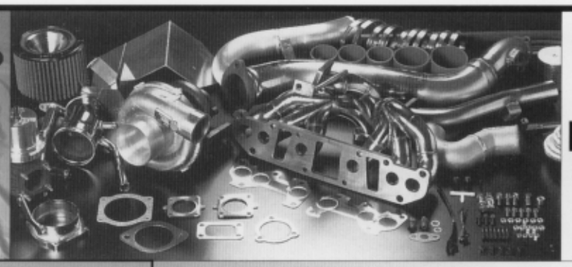
携帯キャッチ君

¥12,800

●NTT Docomo系の携帯電話はなどにも対応！
●全ての車種へヘッドユニット（カセット/ラジオ&CD）にも取付けOK!

携帯電話をかける時、かかってきた時、いずれも、車内のラジオ&CDが、自動的に切れ、電話が終わると再び音が出ます。

NEW　実用新案申請中/特許登録申請中　**話題の新商品**　¥12,800



- アペックスRX-6タービンkit
- AXタービンkit
- N1ダンパードラック、サーキット

各種モニター価格にてキャンペーン中

※エンジンO/H、タービンkit取付、他セット価格あり
詳しくはTELにて（担当　渡辺）

APEX
Authorized Dealer for Technical Service
APEX POWER EXCEL SHOP

- JZX90、JZZ30 パワーFC　¥118,000
- JZA70 1JZGT パワーFC　¥138,000
- JZA80 2JZGT パワーFC　¥138,000
- アペックスN1ダンパープロ ドラックダンパー　¥110,000〜
- パワーFCセッティング　¥20,000〜
- アライメント調整　¥20,000〜　○コーナーウエイト調整　¥15,000〜

APEX
Authorized Dealer for Technical Service
FOOTWORK EXCEL SHOP

THE REAL STREET CRAZIES' TUNING

Rave Factory

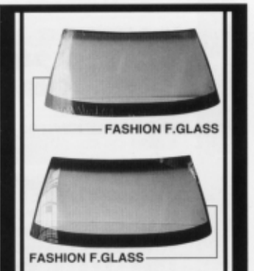
レイブ・ファクトリー
〒960-8164 福島県福島市八木田字並柳166-1
TEL 024(545)2420　FAX 024(545)8199

AUTOMOBILE ワンワン

オートモービルワンワンでは、国産〜外車までのボディーパーツを各国より輸入し販売しています。そのため、市場より断然安い価格を実現しました。特にエアロから正規車両にもどすお客様にはお勧めです。また、エアロパーツに取り替えた中古純正部品の買い取りもいたします。

美しさの原点にかえる時

オートスペアパーツが市場価格より40〜50%OFF



対応精度
'90〜'96年式の車両部品：ボンネット・ウインドウ・Fフェンダー・F／Rバンパー・Fグリルともに2ドア4ドアに対応（マイナー前後アリ）

※その他車種多数取扱いあり。TELにてお問い合わせください。

オートモービル ワンワン　東京都武蔵村山市三ッ藤3-25-1　tel.042-520-7756 fax.042-520-7021　営業時間／9:00〜19:00　定休日／日・祝日
振込口座 ▶ あさひ銀行村山支店　当座120315　クラウンボデー工業（有）　オートモービルワンワン事業部　商品到着はオーダー後3日です

通販・業販OK

MARK Ⅱ CHASER CRESTA

PERFECT SHOP GUIDE

ライトチューンからハードチューンまで、タイヤ・ホイールからドレスアップまで、クルマに関する様々なことを行ってくれるショップ。ここでは、数あるショップの中から、マークⅡ・チェイサー・クレスタオーナーのための、全国厳選ショップをご紹介しよう。走行会から街乗りと、あらゆるチューニング&スタイルを手にするには、ショップ選びがポイントになるのだ。

北海道

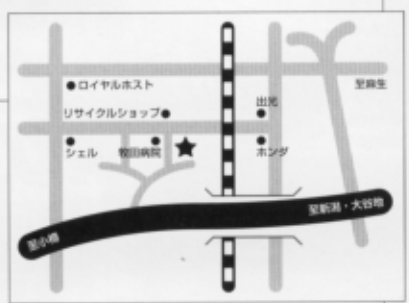
チャージ

【ショップの特徴】 ☎011-761-1222

●コンピュータならお任せ！
●実走に近いセッティングが可

〒001-0901
住所／札幌市北区新琴似1条2-5-7
営業時間／11:00～20:00
定休日／水曜日

コンピュータに関することなら、絶対お任せできるショップが「チャージ」だ。ダイノパック4000で、データロガー・プラディス9000より出力されたデータをもとに、現車合わせで実走に近いコンピュータセッティングが可能となっている。CPUの相談は、このショップで決まり。



宮城県

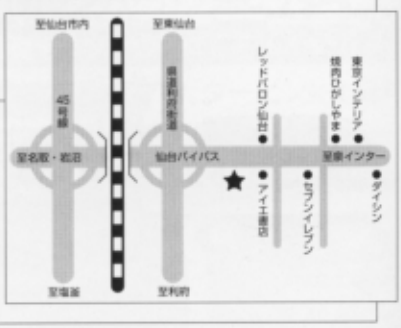
タイヤ&ホイール館フジ仙台店

【ショップの特徴】 ☎022-255-7000

●タイヤ&ホイールを豊富に在庫
●AVSやBBSもリーズナブル!!

〒983-0821
住所／仙台市宮城野区岩切1-2-14
営業時間／10:00～20:00
定休日／年中無休（季節休除く）

90系、100系のドレスアップ&チューニングは、やっぱりタイヤとホイールから。フジ仙台店の、人気ホイールベスト3は、1位AVS・モデル7、2位BBS・LM、3位VOLK・TE37だ。以上を中心に多数展示しているので、ホイール交換を考えている人は尋ねてみよう。



岩手県

タイヤ&ホイール館フジ盛岡店

【ショップの特徴】 ☎019-626-5335

●人気ホイールが多数展示
●最新ホイールも低価格で提供中

〒020-0823
住所／盛岡市門2-18-10
営業時間／10:00～20:00
定休日／年中無休（季節休除く）

タイヤ&ホイールの豊富な在庫でお馴染みの「タイヤ&ホイール館フジ」そろそろ愛車のドレスアップをしようと考えているオーナーは、このショップで新作&人気商品をゲットできる。さらに低価格で購入できるのも嬉しい。今なら、冬のボーナス一括払い金利・手数料サービス。

福島県

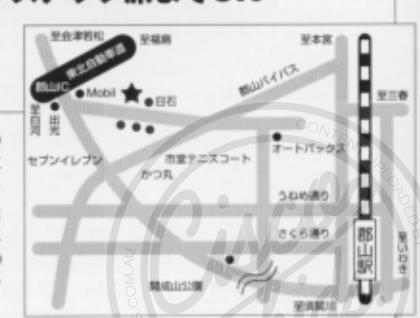
タイヤ&ホイール館フジ郡山店

【ショップの特徴】 ☎022-255-7000

●18インチホイールも多数取り扱い
●スポーツ派からドレスアップ派までOK

〒963-8041
住所／郡山市富田町字下赤沼12-1
営業時間／10:00～20:00
定休日／年中無休（季節休除く）

フジ郡山店では、18インチをはじめ多数ホイールを展示。マークⅡ系に乗っているスポーツ派／ドレスアップ派のオーナーは、必ず気に入った商品を見つけられるはず。気軽にスタッフにひと声かけられる雰囲気のショップなので、マッチング・ツライチなどの相談にも乗ってくれる。



茨城県

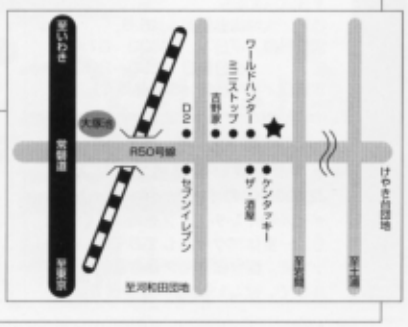
グランドスラム ディザイア

【ショップの特徴】 ☎029-251-5001

●ドレスアップ大得意!!
●足まわりセッティングもお任せ

〒311-4152
住所／水戸市河和田3-2580-21
営業時間／平日　10:00~20:00
　　日祭日　10:00~19:00
定休日／水曜日

足まわりのセッティングを得意とする「グランドスラムディザイア」。タイヤ&ホイール、エアロパーツ、ローダウン、アライメント調整など、足まわりのことなら何でもお任せできる。また、代行車検も格安で行っているので、愛車を丸ごと預けることができる。



栃木県

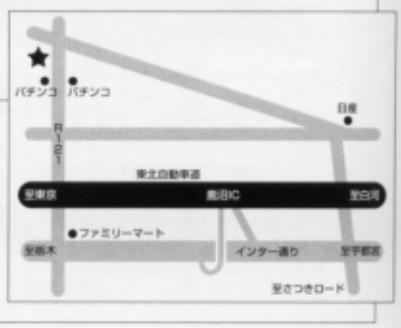
ガレージ北関東

【ショップの特徴】 ☎0289-76-1021

●幅広いチューニングに対応
●コンピュータ&足まわりのノウハウも豊富

〒322-0026
住所／鹿沼市茂呂1170-1
営業時間／9:00~19:00
定休日／第二水曜日、木曜日

1JZ系のチューニングなら、このショップにお任せ。リーズナブルなブーストアップからタービン交換など、様々なメニューが用意されている。特にコンピュータはF-CON Vを使い、幅広いチューニングに対応。サスペンションも実績のあるものを中心に取り揃えている。



茨城県

タイヤ&ホイール館フジ茨城店

【ショップの特徴】 ☎0298-23-6633

●タイヤ&ホイール大特価中
●マフラーも多数在庫！

〒300-0805
住所／土浦市常名字大山3963-4
営業時間／10:00~20:00
定休日／年中無休（季節休除く）

タイヤ&ホイール館フジ茨城店では、タイヤ&ホイールを大特価で販売中。専門店ならではの、低価格も魅力だ。その他にも、シートやマフラーの販売もしているので、一緒にまとめて購入したい。現在、冬のボーナスでの支払も受け付け中なので、これを利用するのが賢い。

群馬県

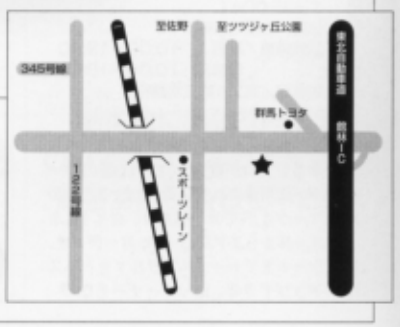
コクピット館林

【ショップの特徴】 ☎0276-73-5451

●ブーストアップがオススメ!!
●新トヨタ用ECUDも対応予定

〒374-0013
住所／館林市赤生田町2202
営業時間／9:00~20:00
定休日／年中無休

日産系のチューニングで有名な「コクピット館林」だが、トヨタ系チューニングも実績は十分。ブーストアップメニューも、大好評。　速い・壊れない・安いで、ストリートチューンにオススメ。また、新トヨタ用EVCも、現在着々と実績を重ねているので、新型車オーナーも安心だ。



栃木県

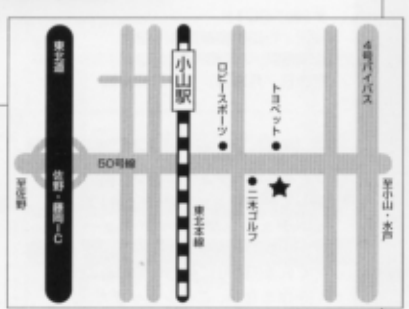
カーファッションプラザ三峰

【ショップの特徴】 ☎0285-27-3814

●エアロパーツ純正色塗装無料中
●ブランドによっては消費税もOFF

住所／小山市東城南1-1-7
営業時間／火曜日~土曜日 10:30~19:30
　　日曜日・月曜日 10:00~19:00
定休日／第三水曜日

C.F.P.三峰では、今エアロパーツ（ミドルセダン／ミニバン／ライトウエイトスポーツ）を買うと、純正カラー塗装が無料のキャンペーンを実施中。また、アスレーシング／ビックブーン／グランドクロスのエアロを買うと、さらに消費税分5%が還元される。チャンスは今だ。



埼玉県

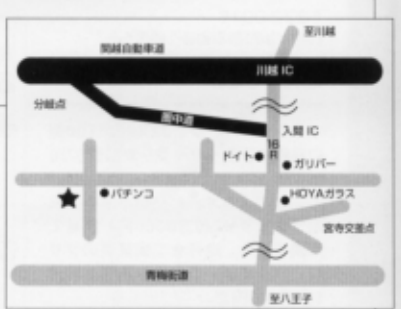
JUNオートメカニック

【ショップの特徴】 ☎042-934-5335

●ライトチューンからハードチューンまでOK
●コンピュータやエアロにも対応！

〒358-0032
住所／入間市狭山ケ原松原102-1
営業時間／9:00~18:00
定休日／年中無休

お馴染みJUNのショップでは、ファインチューニングからハードチューニングまで、幅広く対応。特に1GGまたは1JZにおいては、現車合わせによるセッティングを施し、F-CON Vやパワー FCにも対応している。また、JUNオートワークスではボディ関連の作業が可能となっている。



栃木県

タイヤ&ホイール館フジ宇都宮店

【ショップの特徴】 ☎028-647-3030

●軽量ホイールからディープリムまでおまかせ!
●ツライチセッティングも大得意

〒320-0851
住所／宇都宮市鶴田町2050-3
営業時間／10:00~20:00
定休日／年中無休（季節休除く）

どんなアルミホイールを付けようか迷っているオーナーや、本当のツライチを極めたい人、軽量ホイールで走りを軽快にしたい人も、安心のプロショップ。とにかくタイヤ&ホイールのことなら、なんでもOK。もちろん在庫も豊富なのが自慢だから、欲しかったホイールも見つかるはず。

埼玉県

アンフィニディベロプメント

【ショップの特徴】 ☎048-294-6161

●トヨタ車何でも大得意
●どんなチューニングにも対応可能！

〒333-0813
住所／川口市西立野472
営業時間／10:00~20:00
定休日／水曜日・第一&第三木曜日

トヨタ車のことなら、ノウハウたっぷりの「アンフィニディベロプメント』。トヨタ技術トレーナー出身のオーナーが、チューニングしてくれる。ブーストアップからフルチューンまでOK。また、A/T強化など、ストリートからサーキットまで、何でもOKの頼もしいショップだ。

埼玉県

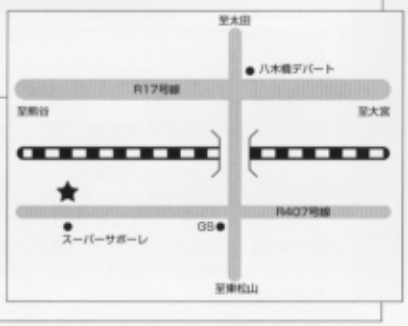
オートガレージY's DIY

【ショップの特徴】 ☎048-520-5371

●ドレスアップからチューニングまで対応
●オリジナル&ワンオフパーツもOK

〒360-0821
住所／熊谷市伊勢町210
営業時間／10:00～19:00
定休日／第一&第三日曜日、祭日、イベント日

「オートガレージY's DIY」では、ドレスアップからチューニングはもちろん、トータルビットも用意し、安く楽しいクルマいじりをサポートしてくれる。また、オリジナルパーツの特価で販売。さらに、ワンオフもOK。相談受け付け店にで、相談にも乗ってくれる。



埼玉県

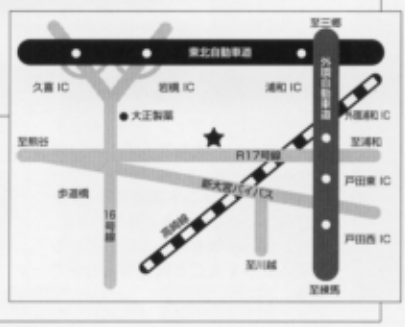
タイヤ&ホイール館フジ大宮店

【ショップの特徴】 ☎048-654-5665

●タイヤ&ホイールのインチアップならお任せ
●ただ今セール開催中でさらに特価！

〒330-0038
住所／大宮市宮原町4-65-5
営業時間／平日　11:00～21:00
　　土日祭日10:30～20:30
定休日／年中無休（季節休除く）

「フジ・コーポレーション」では、ホイールがお買い得価格で手に入る。JZX90/100のオーナーで、タイヤ&ホイールのインチアップを考えているなら、一度はアクセスしてみてたいショップだ。掘り出しモノから最新ホイールまで、欲しい商品が見つかるはず。



埼玉県

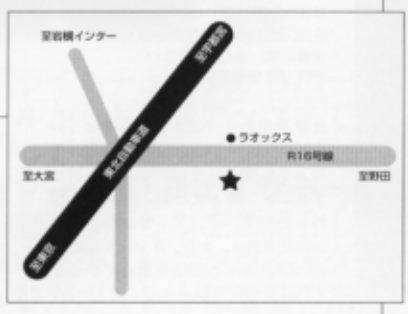
ピットイン岩槻スポーツ館

【ショップの特徴】 ☎048-758-7575

●JZX100マークⅡデモカーあり!!
●レカロシートやエアロ希望者大歓迎

〒339-0047
住所／岩槻市原町1-70
営業時間／平日　10:00～19:30
　　日祭日　10:00～18:00
定休日／第二&第三水曜日

レカロシート正規代理店なので、あらゆるレカロが在庫。JZX100系のコーナーも用意されている。また、JZX100マークⅡデモカーもあり、タイヤ&ホイールからエアロパーツ、オーディオ、シートまでトータルでクルマをドレスアップできる。走りオーナーもOK!!



埼玉県

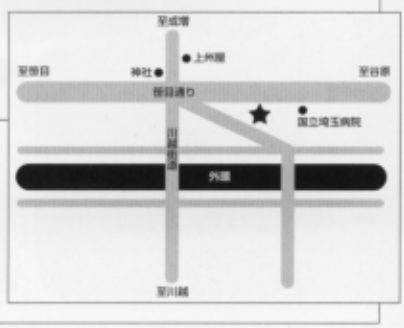
コクピット和光

【ショップの特徴】 ☎048-464-1351

●タイヤからエアロパーツまでOK
●ライトチューンやタービン交換も対応

〒351-0102
住所／和光市諏訪1-14
営業時間／平日　10:00～20:00
　　金・土曜日10:00～22:00
定休日／水曜日

タイヤ&ホイール、足まわり、エアロパーツをはじめ、その他にも現在のパワーに満足していないオーナーにオススメのライトチューンやタービン交換までOK。経験豊富なスタッフが、ライトチューンからハードチューンまで、幅広く対応してくれる。



埼玉県

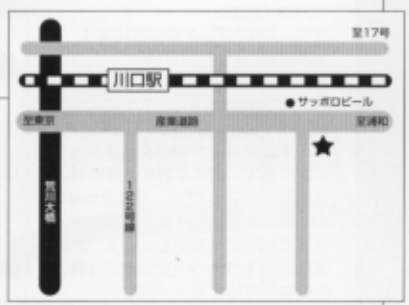
スピードハウスリード

【ショップの特徴】 ☎048-255-1281

●前置きインタークーラー大特価
●車高調も特価で提供中

〒332-0016
住所／川口市幸町3-12-3
営業時間／10:00～20:00
定休日／水曜日

オリジナルパーツ、JZX90／100用の前置インタークーラーが特価8万8000円。インタークーラーを取り付けることによるオーバーヒートを、三層ラジエター（9万8000円）装着で解消できる。走行会で実証済のプリロードタイプ・ラム式車高調も特価13万5000円だ。



埼玉県

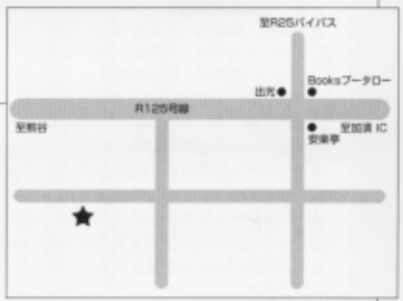
t-get

【ショップの特徴】 ☎048-554-1345

●ゼロヨン・最高速・ドリフト他に対応
●ライトチューンからハードチューンまでOK

〒361-0016
住所／行田市藤原町3-1-2
営業時間／9:00～20:00
定休日／月曜日、レース開催日

ゼロヨン、最高速、ドリフト、グリップとあらゆるチューニングに幅広く対応しているショップが「t-get」だ。ライトチューンからハードチューンまで、予算に合わせたチューニングをしてくれる。走りに合わせて好みのマシンを作るなら、このショップだ。



埼玉県

ガレージTOTAL

【ショップの特徴】 ☎0489-56-4776

●ワンオフも1日で完成のマフラー専門店
●豊富なシリーズをラインアップ

〒341-0035
住所／三郷市鷹野2-296
営業時間／10:00～20:00
定休日／水曜日、第二&第三火曜日

マフラー専門店の「ガレージTOTAL」。ポピュラーな値段でワンオフでも1日で完成できる、唯一のショップだ。豊富なシリーズを揃えているので、どんなステージにも対応もちろん全国通販OK。マフラーチューンで悩んだら、TOTALに相談してみよう。

埼玉県

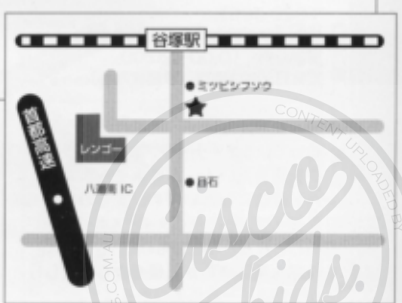
原田エンジニアリング

【ショップの特徴】 ☎0489-27-1100

●8ナンバー登録も受け付け
●ワンオフパーツやCPUも大得意

〒340-0833
住所／八潮市西袋428-1
営業時間／13:00～24:00
定休日／レース開催日

「原田エンジニアリング」では、チューニングの他に8ナンバー登録も行ってくれる。チューニングでは、アフターでパーツのないモノでも、ワンオフ製作が可能だ。コンピュータチューンもメインはもちろん、パワーFC、MOTEC、F-CONなど何でもセッティングOK。



CONTENT UPLOADED BY
Cisco Kids.
WWW.CISCOKIDS.COM

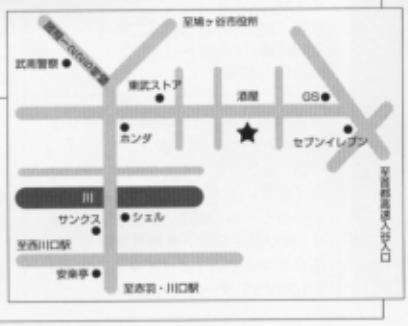
埼玉県

KTSファクトリー

【ショップの特徴】 ☎ 048-285-8906

●チューニング初心者から上級者まで対応
●オリジナルマフラー好評発売中

〒334-0019
住所／鳩ヶ谷市南1-25-3
営業時間／12:00~21:00
定休日／木曜日



チューニング初心者から上級者まで、満足のいくサービスがモットーのショップ。KTS砲弾型スポーツマフラー、オールステンレススポーツマフラーなど、高機能なオリジナルパーツも多数用意されている。通信販売も、全国どこでも受け付けてくれるのが嬉しい。

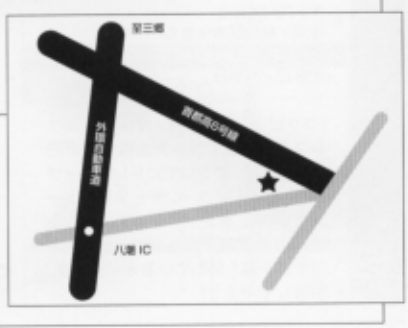
埼玉県

クリエイトスタッフ

【ショップの特徴】 ☎ 0489-98-3364

●オリジナルパーツ多数用意
●ワンオフオイルクーラーなどもあり

〒340-0814
住所／八潮市南川崎832-3
営業時間／9:00~20:00
定休日／土曜日、日祭日



「クリエイトスタッフ」では、JZX100のオリジナルアッパーリンクが好評発売中。価格は3万5000円。キャンバー角が最大4.5度まで調整可能。また、ブレーキパッドなども用意されている。オイルクーラーやブレーキホースのワンオフ製作も行っている。

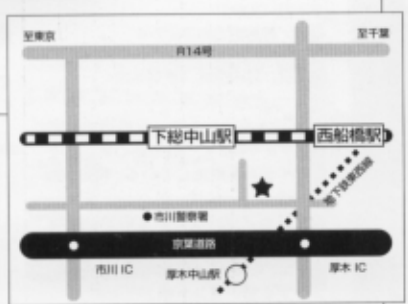
千葉県

ブラッシュボーイ

【ショップの特徴】 ☎ 047-327-5669

●JZX100の後期型を開発中
●ブーストアップ仕様が大特価

〒272-0004
住所／市川市原木1-1-20
営業時間／10:00~20:00
定休日／水曜日・第二火曜日



JZX100後期型を開発中。まずはブーストアップから。パワーFCブーストアップを大特価。仕様は、パワーFC+プラグ+プロフェックB+工賃込みで22万5000円となっている。しかも現車走行セッティングは無料と言うから嬉しい。消費税もサービス実施中。

千葉県

グランドスラム習志野

【ショップの特徴】 ☎ 047-469-9070

●足まわりを中心にドレスアップまで対応
●豊富な知識とノウハウあり！

〒274-0071
住所／船橋市習志野2-6-23
営業時間／10:00~20:00
定休日／水曜日

足まわりを中心としたチューニングから電子パーツ系、ドレスアップまで幅広く受け付けてくれるショップ。マークII系オーナーズクラブのお客様が来店するので、知識も豊富だ。ショップにて取り扱いしているメーカーは、サード、アペックス、HKS、トラストなど豊富。

千葉県

ZEIGEN（ザイゲン）

【ショップの特徴】 ☎ 043-271-4767

●コンピュータやタービン交換得意
●一周年記念キャンペーン実施中

〒262-0071
住所／千葉市花見川区朝日ケ丘町2494-9
営業時間／10:00~20:00
定休日／土曜日

「ザイゲン」では、コンピュータ、タービンを始めとしたエンジンチューンなど、どんな要望にも応えてくれる。ステージに合わせたチューニングが可能だ。また、現在オープン一周年記念として、クラッチ交換の無料キャンペーンも実施中だ。今がチャンス。

千葉県

アバイディング

【ショップの特徴】 ☎ 047-472-1874

●合法8ナンバーなら絶対の自信あり
●出張サービスシステムのみ

〒274-0824
住所／船橋市前原東4-8-11
営業時間／9:00~21:00
定休日／年中無休

基本的に出張サービスのみとなっておりますので、直接お問い合わせ下さい。

このショップでは、税金を最大4分の1、保険を最大6分の1に減らす88ナンバー車検を受け付け中。合法な88ナンバー取得ができ、しかも業界最安値が嬉しい。基本的に出張サービスのみだが、完全合法8ナンバーなら、絶対「アバイディング」へ依頼したい。

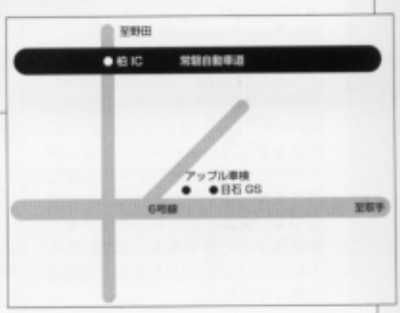
千葉県

グランドスラムNAO

【ショップの特徴】 ☎ 0471-32-3979

●ストリート仕様からサーキット仕様までOK
●オリジナルマフラーも発売中

〒277-0005
住所／柏市柏296
営業時間／平日 11:00~21:00
日祭日 11:00~19:00
定休日／年中無休



「グランドスラムNAO」では、マークII3兄弟ストリート仕様、サーキット仕様、ドリフト仕様と何でもOK。タイヤ&ホイールはもちろん、エアロパーツ、チューニングパーツもお任せ。オリジナルパーツは、3万9800円の直管と保安基準マフラーも用意されている。

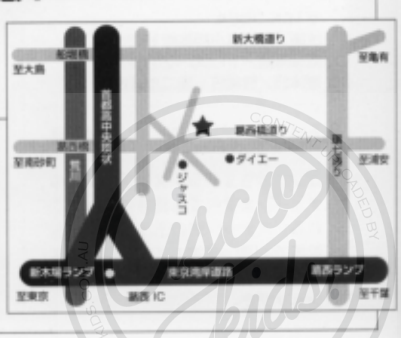
東京都

矢東タイヤ 江戸川店

【ショップの特徴】 ☎ 03-5696-0810

●タイヤ&ホイールの専門店
●アライメントも大得意！

〒134-0081
住所／江戸川区北葛西4-1-48
営業時間／平日 9:00~19:00
日祭日 9:00~18:00
定休日／水曜日



タイヤ&ホイールの専門店が、「矢東タイヤ 江戸川店」だ。リーズナブルな商品からブランド品、人気商品まで、幅広く取り扱っている。また、アライメントテスターを設置しているので、サス&ショックの取り付けから調整まで、プロの技術で、しかも低価格で行ってくれる。

Disco Club

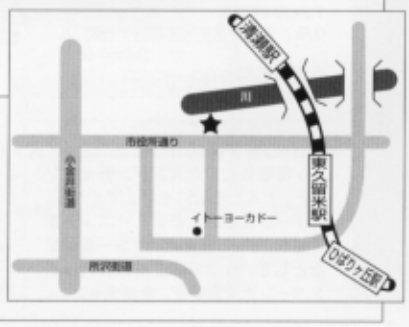
東京都

タイヤ館W4 清瀬

【ショップの特徴】 ☎0424-79-1341

●ドレスアップからトータルチューンまでOK
●各アフターパーツメーカー取り扱い!!

〒203-0053
住所／東久留米市本町2-2-9
営業時間／10:00～20:00
定休日／水曜日



COCKPIT和光グループの「タイヤ館W4」では、ドレスアップやトータルチューニングなど、あらゆるニーズに応えてくれる。もちろん、アフターパーツ各メーカー取り扱いしているので、好きなスタイル、好きなチューニングに愛車をチェンジできる。見積りだけでもOK。

東京都

カーシューズ コブヤマ パートⅡ

【ショップの特徴】 ☎0120-528-002

●中古タイヤ&ホイールの販売・買い取り店
●タイヤ交換工賃1本1000でサービス中！

〒195-0064
住所／町田市小野路町3374-1
営業時間／10:30～19:00
定休日／木曜日

中古タイヤ&ホイール専門ショップ「カーシューズ コブヤマ パート『 』では、販売だけでなく中古ホイール&タイヤ買い取りも実施中。16～18インチホイール、BBS、ボルク、エンケイ、R33純正ほか、多数在庫あり。新品タイヤ9800円より。タイヤ工賃1本1000円でサービス中。

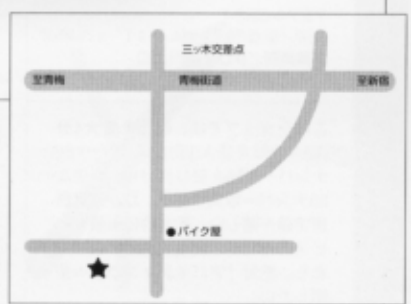
東京都

KSPエンジニアリング

【ショップの特徴】 ☎042-569-2930

●81系から100系まで新製品あり
●エンジン系もワンオフ対応可能！

〒208-0034
住所／武蔵村山市残堀2-29-1
営業時間／10:00～20:00
定休日／木曜日



あえあゆるチューニンに精通している「KSPエンジニアリング」。オリジナルパーツは、X80系、X90系、X100系のリアキャンバーを調整できるアームが新商品として登場した。その他、ライトチューンからハードチューン、エンジン系もワンオフ製作してくれる。

東京都

COCKPIT 大泉

【ショップの特徴】 ☎03-3924-1351

●マークⅡ・クレスタ・チェイサー大得意
●ドレスアップもチューニングもバッチリ

〒178-0064
住所／練馬区南大泉5-20-8
営業時間／10:00～20:00
定休日／水曜日

「コクピット大泉」は、マークⅡ・クレスタ・チェイサー大大得意分野のショップだ。エアロでのドレスアップから、ライトチューンからフルチューンまでOK。また、アライメントも地域No.1の実績があるので、セッティングに不満を持っているオーナーは、相談してみよう。

東京都

スニーカーズ ぐりっぷ

【ショップの特徴】 ☎0426-63-5688

●中古タイヤ&ホイールの専門店
●装着写真あり&試着もOK

〒193-0831
住所／八王子市並木町25-10
営業時間／平日 10:00～19:30
日祭日 10:00～19:00
定休日／木曜日

「カースニーカーズぐりっぷ」では、豊富なデータによりツライチセッティングはもちろん、ホイールの装着写真を展示中。実際にクルマに試着もでき、愛車にピッタリのワンセットを選ぶことができる。また、タイヤ&ホイールのことならどんな相談にも乗ってくれる。

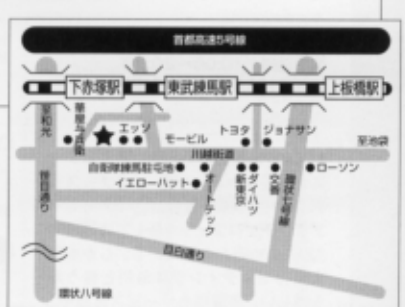
東京都

タイヤ&ホイール館フジ練馬店

【ショップの特徴】 ☎03-5920-2850

●100系のスペシャルマッチングあり！
●タイヤ&ホイールならお任せ

〒179-0081
住所／練馬区北町3-17-4
営業時間／11:00～21:00
定休日／年中無休（季節休除く）



「タイヤ&ホイール館フジ練馬店」では、タイヤ&ホイールを中心に、様々なアイテムを用意している。特に100系のオーナーには、スペシャルマッチングもノウハウがあるので、興味のある人は、ぜひ除いてみたいショップだ。ただ今、オリジナル携帯ストラップをプレゼント中。

東京都

横浜スポーツアンドレーシング

【ショップの特徴】 ☎042-736-2007

●7M／1J／2Jエンジン大得意!!
●エンジンスワップやフルチューンまで対応

〒195-0064
住所／町田市小野路町1163-2
営業時間／11:00～21:00
定休日／日曜日・第二土曜日

トヨタエンジンの7M、1J/2Jは得意分野の「YSR」では、ライトチューニングからエンジンスワップ、フルチューンまで何でも相談に乗ってくれる。ステージ別のチューニングも可能で、「走って楽しく、速いクルマ造り」をモットーに取り組んでいるショップだ。

東京都

KTSファクトリー 一之江店

【ショップの特徴】 ☎03-3674-2006

●チューニング初心者から上級者までOK
●オリジナルマフラーもラインアップ

〒132-0023
住所／江戸川区西一之江2-28-13
営業時間／12:00～21:00
定休日／木曜日

チューニング初心者から上級者まで、満足のいくサービスがモットーのショップ。KTS砲弾型スポーツマフラー、オールステンレススポーツマフラーなど、高機能なオリジナルパーツも多数用意されている。通信販売も、全国どこでも受け付けてくれるのが嬉しい。

東京都

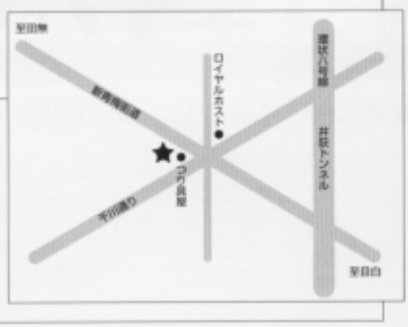
タイヤ館 石神井

【ショップの特徴】 ☎03-5372-1150

●90系&100系大得意
●足まわりからチューニングまで対応

〒177-0042
住所／練馬区下石神井4-1-3
営業時間／10:00～20:00
定休日／水曜日

JZX90&100大得意の「タイヤ館 石神井」走りに応じたタイヤ選びからホイールのマッチング、足まわりの交換、アライメントによるセッティングまでお任せできる。その他、ドレスアップからチューニングまで、あらゆることに対応してくれるショップだ。



滋賀県

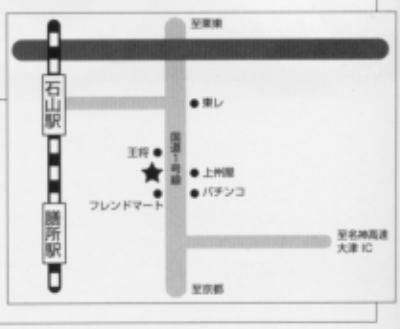
タイヤ館大津

【ショップの特徴】 ☎077-527-0201

●JZX100チェイサーのデモカーあり！
●オーディオ&GTパーツ豊富に在庫

住所／大津市中庄2-595-1
営業時間／平日　10:00～20:00
　　日祭日　10:00～19:00
定休日／水曜日

「タイヤ館大津」は、99年7月に新しくオープンしたショップだ。チェイサー用車高調、大特価で売り出している。100チェイサーのデモカーもあるので、愛車の参考には打ってつけ。また、現在オーディオ&GTパーツフェアを開催中。その他にも大特価品を取り揃えている。



神奈川県

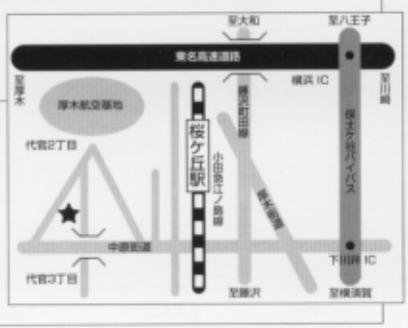
シュヴェーレン

【ショップの特徴】 ☎046-269-9698

●ATの専門店・AT強化ならお任せ
●ライトチューンからハードチューンまで対応

〒242-0025
住所／大和市大官3-1-10
営業時間／10:00～20:00
定休日／第二・第三土曜・日祭日

「シュヴェーレン」は、オートマの専門店だ。ATの強化は3万5000円～17万円まで、ステージに合わせてラインアップしている。また、ライトチューン～フルチューンまで対応。JZX90／JZX100も、もちろん得意。全国発送可能（送料無料）で、クルマ持ち込み（要予約）もOK。



京都府

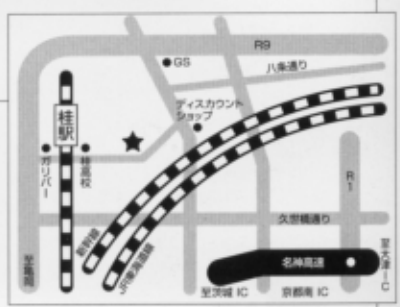
フジムラオート

【ショップの特徴】 ☎075-381-7931

●1J/2Jエンジンのノウハウ豊富！
●エンジン換装フルチューンまで得意

〒615-8062
住所／京都市西京区下津林前泓町15-7
営業時間／10:00～20:00
定休日／水曜日

チューニングショップとして全国に名を馳せている「フジムラオート」。1J／2Jに関しては、いろいろノウハウを蓄積しているので、安心してお任せできる。ブーストアップやインタークーラーなどから、2J載せ換えフルチューンまで、何でもアリ。エアロパーツやレカロシートも格安。



新潟県

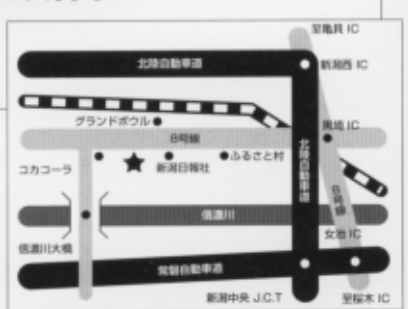
タイヤ&ホイール館フジ新潟店

【ショップの特徴】 ☎025-377-7761

●タイヤ&ホイールの在庫が豊富
●ニューホイールが続々入荷中

〒950-1102
住所／西蒲原郡黒崎町大字善久718-1
営業時間／10:00～20:00
定休日／年中無休（季節休除く）

タイヤ&ホイールの専門店、「タイヤ&ホイール館フジ新潟店」ドレスアップの基本となるホイール交換なら、新商品が続々入荷している今が、チャンスだ。もちろん、価格設定もリーズナブル。しかも、今なら冬のボーナス一括払い、金利・手数料サービス中。



京都府

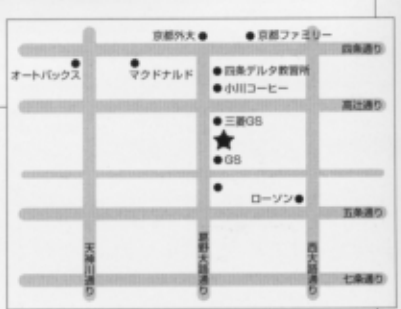
タイヤ館ウメモト

【ショップの特徴】 ☎075-314-6595

●タイヤ&ホイールからエアロまで取り扱い
●足まわりもアライメントまでOK

〒615-0054
住所／京都市西京区西院付双町80
営業時間／9:00～21:00
定休日／年中無休

「タイヤ館ウメモト」では、タイヤ&ホイールをはじめ、足まわり、マフラー、エアロパーツなど、オーナーのクルマに合った商品を取り扱っている。90系、100系マークⅡ／クレスタ／チェイサー用のオーリンズショックも大好評。取り付け費、アライメント調整込み20万円（税別）。



愛知県

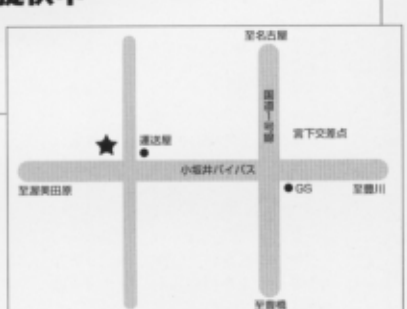
オートパーツショップASPECT

【ショップの特徴】 ☎0533-72-6556

●オリジナルパーツ多数ラインアップ
●店内激安プライスて提供中

〒441-0103
住所／宝飯郡小坂井町八幡田2-2
営業時間／10:30～20:00
定休日／月曜日

ショップのおすすめオリジナルパーツ　(1)真ちゅう製ラジエター2層式4万8000円、3層式7万9800円、すべてノーマル下取り　(2)ボディ剛性アップにXメンバーサポート1万2800円、ボルトオンタイプ。その他のパーツも盛りだくさんだ。店内激安プライスも魅力。



大分県

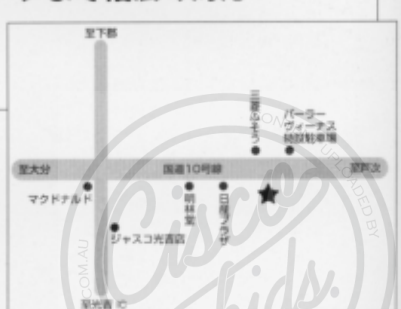
H.R.F

【ショップの特徴】 ☎097-567-9251

●ノーマルクラス最速チェイサーあり
●街乗りからフルチューンまで幅広く対応

〒870-1133
住所／大分市大字宮崎字延命1410-1
営業時間／10:00～21:00
定休日／水曜日

「H.R.F」のJZX100チェイサーは、ポン付けタービンで、303.6km/hというエンジンノーマルクラス最速をマーク。もちろん、ノウハウも豊富で、あらゆるステージに対応。チューニングに関しては、街乗りからフルチューンまで、要望に合わせた幅広いクルマ造りを行ってくれる。



Cisco Kids.

90系 MARKⅡ CHASER CRESTA 主要諸元表

※データは1994年のカタログをもとに製作しています。

マークⅡ チェイサー クレスタ

■ステアリング・サスペンション・ブレーキ・駆動方式

ステアリング		パワーアシスト付ラック＆ピニオン　※1
サスペンション	フロント	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）
	リア	ダブルウィッシュボーン式コイルスプリング　※2
ブレーキ	フロント	ベンチレーテッドディスク
	リア	ディスク　※3
駆動方式		後輪駆動方式／4輪駆動方式

※1：グランデG、アバンテS、スーパールーセントG、2.5グランデ、2.5アバンテ、2.5スーパールーセント、ツアラーV、ツアラーS、グランデG Four、アバンテG Four、スーパールーセントG Four、グランデFour、アバンテFour、スーパールーセントFourは、油圧反力制御式車速感応型、そのほかはエンジン回転数感応型
※2：ツアラーV、ツアラーSはスタビライザー付
※3：ツアラーVはベンチレーテッドディスク

■変速比・減速比

	5MT				電子制御式2ウェイOD付4速オートマチック ECT				OD付4速オートマチック	
	2500EFI ツインカム24 ツインターボ	2500EFI 24バルブ	1800EFI 16バルブ	2400EFI ディーゼル ターボ	3000EFI ツインカム24	2500EFI ツインカム 24ツインターボ	2500EFI ツインカム24	2000EFI 24バルブ	1800EFI 16バルブ	2400EFI ディーゼル ターボ
第1速	3.251	3.285	3.566	3.566	2.531	2.531	2.804	2.450	2.450	2.452
第2速	1.955	1.894	2.056	2.056	1.531	1.531	1.531	1.450	1.450	1.452
第3速	1.310	1.275	1.384	1.384	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
第4速	1.000	1.000	1.000	1.000	0.705	0.705	0.705	0.688	0.688	0.688
第5速	0.753	0.860	0.850	0.850	—	—	—	—	—	—
後退	3.180	3.768	4.091	4.091	1.880	1.880	2.393	2.222	2.222	2.212
減速比	3.727	3.909	3.583	3.727	3.909	3.909	4.100 ※	3.909	3.909	3.727

■マークⅡ主要諸元

	グレード	1.8GL	1.8 グロワール	2.0グランデ	2.5グランデ	2.5ツアラーS	2.5グランデG	2.5ツアラーV	3.0グランデG	2.4GL	2.4 グロワール	2.5 グランデFour	2.5 グランデG Four
車両型式・重量・性能	車両型式	SX90	←	GX90	JZX90	←	←	←	JZX91	LX90	←	JZX93	←
	車両重量（kg）	1250	1260（1250）	1290（1280）	1370	←	1390	1460（1450）	1420	1370（1370）	1380（1380）	1430	1460
	車両総重量（kg）	1525	1535（1525）	1565（1555）	1645	←	1665	1735（1725）	1695	1645（1645）	1655（1655）	1705	1735
	最小回転半径（m）	5.1	←	←	←	←	←	←	←	←	←	5.3	←
	燃費消費率(km/ℓ) 60km/h定地走行	19.4	19.4（21.8）	19.6（19.0）	17.6	←	←	16.7（16.7）	17.1	20.8（23.8）	←	16.0	←
	燃費消費率(km/ℓ) 10・15モード走行	12.2	12.2（14.2）	10.0（11.4）	9.0	←	←	8.2（9.1）	8.5	—	—	8.2	←
	トランスミッション	OD付4AT	OD付4AT（5MT）	ECT（5MT）	ECT	←	←	ECT（5MT）	ECT	OD付4AT（5MT）	←	ECT	←
エンジン	型式	4S-FE	←	1G-FE	1JZ-GE	←	←	1JZ-GTE	2JZ-GE	2L-TE	←	1JZ-GE	←
	種類	水冷直列4気筒 縦置DOHC	←	水冷直列6気筒 縦置DOHC	←	←	←	←	←	水冷直列4気筒 縦置OHC	←	水冷直列6気筒 縦置DOHC	←
	内径×行程（mm）	82.5×86.0	←	75.0×75.0	86.0×71.5	←	←	←	86.0×86.0	92.0×92.0	←	86.0×71.5	←
	圧縮比	9.5	←	9.6	10.0	←	←	8.5	10.0	21.0	←	10.0	←
	総排気量（ℓ）	1838	←	1988	2491	←	←	←	2997	2446	←	2491	←
	最高出力（ps/rpm）	120/6000	←	135/5600	180/6000	←	←	280/6200	220/5800	97/3800	←	180/6000	←
	最大トルク（kgm/rpm）	16.5/4600	←	18.0/4400	24.0/4800	←	←	37.0/4800	28.5/4800	22.5/2400	←	24.0/4800	←
	燃料供給装置	EFI（電子制御式燃料噴射装置）	←	←	←	←	←	←	←	ボッシュ式 分配型燃料 噴射ポンプ（電子制御式）	←	EFI（電子制御式燃料噴射装置）	←
	燃料タンク容量（ℓ）	70	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	使用燃料	無鉛レギュラー ガソリン	←	←	無鉛プレミアム ガソリン	←	←	←	←	軽油	←	無鉛プレミアム ガソリン	←
寸法・定員	全長（mm）	4750	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	全幅（mm）	1750	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	全高（mm）	1390	←	←	←	←	←	←	←	←	←	1405	←
	ホイールベース（mm）	2730	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	トレッド　前（mm）	1485	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	トレッド　後（mm）	1495	←	←	←	←	←	1490	1495	←	←	1490	←
	最低地上高（mm）	155	←	←	←	←	←	←	←	←	←	150	←
	室内　長（mm）	1990	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	室内　幅（mm）	1475	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	室内　高（mm）	1155	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	定員（名）	5	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←

※（　）内は5MTです。

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

問い合わせ一覧

あ

アイメック	愛知県豊田市御舟町山屋敷135-2	☎0565-46-0727
アドミレイション事業部	東京都大田区久ケ原5-28-5	☎03-5700-7665
アヴァンギャルドスポーツ	神奈川県厚木市林134-2	☎0462-24-3041
アペックス	神奈川県相模原市田名10440-1	☎042-778-7410
アルテア	大阪府東大阪市三島106	☎06-6746-8511
アレスクリエイト	神奈川県横浜市都筑区川向町855-1	☎045-470-2888
アンフィニ	埼玉県川口市西立野472	☎048-294-6161
インターゲット	埼玉県東松山市上野本552-1	☎03-3478-6259
インターセプター	千葉県市川市行徳駅前1-1-16	☎1047-357-6211
インテグラル	埼玉県所沢市東所沢2-41-18	☎042-946-1591
ウイングスジャパン	東京都港区新橋6-2-1	☎03-3431-0103
ウエストヨコハマ	神奈川県横浜市旭区上川井町356-1	☎045-923-0771
ウエッズ	東京都目黒区目黒本町1-12-12	☎03-3792-0130
エー・アール・シー	静岡県富士市大渕2692-18	☎0545-36-2899
エイティーエス	岡山県岡山市中撫川493	☎086-293-1981
エクスペリエンス	沖縄県具志川市安慶名7	☎098-972-4850
エスペリア	東京都福生市武蔵野台1-19-1	☎042-539-0870
エッセンシャル	東京都武蔵村山市岸1-12-5	☎0425-60-3174
HKS	静岡県富士宮市北山7181	☎0544-29-1100
HKS関西サービス	奈良県山辺郡都祁村小倉1080	☎0743-84-0126
HKS九州サービス	福岡県北九州市小倉南区蜷田若園3-12-15	☎093-931-6910
エナペタル	愛知県尾張旭市東山町2-14-8	☎052-775-3328
エフ.ジェイ.ジー	神奈川県相模原市相模原4-10-18	☎042-752-0170
エボリューション	神奈川県横浜市都筑区茅ヶ崎中央30-16 IビルF3	☎045-943-5000
エリート	神奈川県横浜市保土ケ谷区桜ヶ丘1-7-1	☎045-331-4136
エンドレスアドバンス　東京営業所	東京都台東区台東1-33-3	☎03-5688-6571
エンドレスアドバンス・ジール事業部	長野県佐久市三河田522-3-2F	☎0267-67-7301
小倉クラッチ	東京都港区浜松町1-10-12	0120-71-4112
オートバックスセブン	東京都港区三田3-13-16三田43森ビル	☎03-3454-0433
オートルックセールスコーポレーション	埼玉県大宮市三橋4-320-1	☎048-620-1717

か

柿本レーシング	大阪府堺市浜寺船尾町東1-111	☎0722-65-8411
カズスポーツ	熊本県熊本市御嶺6-2-32	☎096-389-2331
カーメイクT&E	神奈川県横浜市都筑区牛久保1-2-10アネックスパーク1-A	☎045-913-3130
ガレージセラフ	埼玉県八潮市伊草267	☎0489-98-0613
ガレージトータル	埼玉県三郷市鷹野2-296	☎0489-56-4776
ガレージパディ	埼玉県入間郡三芳町北永井933-3	☎0492-58-7050
銀功物産	東京都足立区鹿浜2-5-5	☎03-3857-5011
クラックス	大阪府東大阪市西鴻池町3-2-34	☎06-6744-7899
クロススポーツレーシング	神奈川県横浜市港北区新羽町2350-5	☎045-593-1885
ケイエスピーエンジニアリング	東京都武蔵村山市残堀2-29-1	☎042-531-9936
ケーエムコーポレーション	東京都品川区南品川3-6-31	☎03-5479-5673
ケイ・ティー・エス	埼玉県鳩ケ谷市南1-25-3	☎048-285-8871
ケイオフィス	長野県茅野市北山2625	☎0266-77-2109
ゲット	長野県小諸市大字柏木575-1	☎0267-23-2015
ケンタック	東京都新宿区新宿1-15-9さわだビル	☎03-3355-3921
コクピット館林	群馬県館林市赤生田町2202	☎0276-73-5451
コンピュータシステムKS	徳島県徳島市北田宮4-8-20	☎088-633-1801

さ

サード	愛知県豊田市若林東町上外根50	☎0565-53-1166
サミットレーシング	神奈川県大和市福田6-9-24	☎0462-67-5191
Gコーポレーション	愛知県刈谷市一ツ木町荒井41-1	☎0566-25-8105
ジースプロジェクト	愛知県名古屋市守山区川宮町438-2	☎052-791-7805
JAMレーシング	東京都足立区大谷田3-1-1	☎03-5682-1100
ジーベック	東京都江東区石島13-2	☎03-5690-7377
ジュンマシンショップ	東京都練馬区関町北3-1-7	☎03-3920-4165
シーワンモータースポーツ	埼玉県東松山市上野本552-1	☎0493-22-6420
シルクロード	奈良県天理市桧垣町484-2	☎0743-67-2811
鈴鹿エスプリ	三重県鈴鹿市住吉3-19-1	☎0593-70-8080

※本書に掲載したパーツの中には、競技専用の物も含まれておりますので、商品の仕様や特徴、取付方法などはあらかじめご確認ください。

UPLOADED BY CISCOKIDS.COM.AU

■チェイサー主要諸元

	グレード		1.8XL	1.8ラフィーネ	2.0アバンテ	2.5アバンテ	2.5ツアラーS	2.5アバンテS	2.5ツアラーV	3.0アバンテG	2.4XL	2.4ラフィーネ	2.5アバンテ Four	2.5アバンテG Four
車両型式・重量・性能	車両型式		SX90	←	GX90	JZX90	←	←	←	JZX91	LX90	←	JZX93	←
	車両重量（kg）		1250	1260（1250）	1290（1280）	1370	←	1390	1460（1450）	1420	1370（1370）	1380（1380）	1430	1460
	車両総重量（kg）		1525	1535（1525）	1565（1555）	1645	←	1665	1735（1725）	1695	1645（1645）	1655（1655）	1705	1735
	最小回転半径（m）		5.1	←	←	←	←	←	←	←	←	←	5.3	←
	燃費消費率(km/ℓ)	60km/h定地走行	19.4	19.4（21.8）	19.6（19.0）	17.6	←	←	16.7（16.7）	17.1	20.8（23.8）	←	16.0	←
		10・15モード走行	12.2	12.2（14.2）	10.0（11.4）	9.0	←	←	8.2（9.1）	8.5	—	—	8.2	←
	トランスミッション		OD付4AT	OD付4AT（5MT）	ECT（5MT）	ECT	←	←	ECT（5MT）	ECT	OD付4AT（5MT）	←	ECT	←
エンジン	型式		4S-FE	←	1G-FE	1JZ-GE	←	←	1JZ-GTE	2JZ-GE	2L-TE	←	1JZ-GE	←
	種類		水冷直列4気筒 縦置DOHC	←	水冷直列6気筒 縦置DOHC	←	←	←	←	←	水冷直列4気筒 縦置OHC	←	水冷直列6気筒 縦置DOHC	←
	内径×行程（mm）		82.5×86.0	←	75.0×75.0	86.0×71.5	←	←	←	86.0×86.0	92.0×92.0	←	86.0×71.5	←
	圧縮比		9.5	←	9.6	10.0	←	←	8.5	10.0	21.0	←	10.0	←
	総排気量（ℓ）		1838	←	1988	2491	←	←	←	2997	2446	←	2491	←
	最高出力（ps/rpm）		120/6000	←	135/5600	180/6000	←	←	280/6200	220/5800	97/3800	←	180/6000	←
	最大トルク（kgm/rpm）		16.5/4600	←	18.0/4400	24.0/4800	←	←	37.0/4800	28.5/4800	22.5/2400	←	24.0/4800	←
	燃料供給装置		EFI（電子制御式燃料噴射装置）	←	←	←	←	←	←	←	ボッシュ式分配型燃料噴射ポンプ（電子制御式）	←	EFI（電子制御式燃料噴射装置）	←
	燃料タンク容量（ℓ）		70	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	使用燃料		無鉛レギュラーガソリン	←	←	無鉛プレミアムガソリン	←	←	←	←	軽油	←	無鉛プレミアムガソリン	←
寸法・定員	全長（mm）		4750	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	全幅（mm）		1750	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	全高（mm）		1390	←	←	←	←	←	←	←	←	←	1405	←
	ホイールベース（mm）		2730	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	トレッド 前（mm）		1485	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	トレッド 後（mm）		1495	←	←	←	←	←	1490	1495	←	←	1490	←
	最低地上高（mm）		155	←	←	←	←	←	←	←	←	←	150	←
	室内 長（mm）		1990	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	室内 幅（mm）		1475	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	室内 高（mm）		1155	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	乗員定員（名）		5	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←

※（ ）内は5MTです。

■クレスタ主要諸元

	グレード		1.8SC	1.8 シェフィール	2.0スーパールーセント	2.5スーパールーセント	2.5ツアラーS	2.5スーパールーセントG	2.5ツアラーV	3.0スーパールーセントG	2.4SC	2.4 シェフィール	2.5スーパールーセントFour	2.5スーパールーセントG Four
車両型式・重量・性能	車両型式		SX90	←	GX90	JZX90	←	←	←	JZX91	LX90	←	JZX93	←
	車両重量（kg）		1250	1260（1250）	1290（1280）	1370	←	1390	1460（1450）	1420	1370（1370）	1380（1380）	1430	1460
	車両総重量（kg）		1525	1535（1525）	1565（1555）	1645	←	1665	1735（1725）	1695	1645（1645）	1655（1655）	1705	1735
	最小回転半径（m）		5.1	←	←	←	←	←	←	←	←	←	5.3	←
	燃費消費率(km/ℓ)	60km/h定地走行	19.4	19.4（21.8）	19.6（19.0）	17.6	←	←	16.7（16.7）	17.1	20.8（23.8）	←	16.0	←
		10・15モード走行	12.2	12.2（14.2）	10.0（11.4）	9.0	←	←	8.2（9.1）	8.5	—	—	8.2	←
	トランスミッション		OD付4AT	OD付4AT（5MT）	ECT（5MT）	ECT	←	←	ECT（5MT）	ECT	OD付4AT（5MT）	←	ECT	←
エンジン	型式		4S-FE	←	1G-FE	1JZ-GE	←	←	1JZ-GTE	2JZ-GE	2L-TE	←	1JZ-GE	←
	種類		水冷直列4気筒 縦置DOHC	←	水冷直列6気筒 縦置DOHC	←	←	←	←	←	水冷直列4気筒 縦置OHC	←	水冷直列6気筒 縦置DOHC	←
	内径×行程（mm）		82.5×86.0	←	75.0×75.0	86.0×71.5	←	←	←	86.0×86.0	92.0×92.0	←	86.0×71.5	←
	圧縮比		9.5	←	9.6	10.0	←	←	8.5	10.0	21.0	←	10.0	←
	総排気量（ℓ）		1838	←	1988	2491	←	←	←	2997	2446	←	2491	←
	最高出力（ps/rpm）		120/6000	←	135/5600	180/6000	←	←	280/6200	220/5800	97/3800	←	180/6000	←
	最大トルク（kgm/rpm）		16.5/4600	←	18.0/4400	24.0/4800	←	←	37.0/4800	28.5/4800	22.5/2400	←	24.0/4800	←
	燃料供給装置		EFI（電子制御式燃料噴射装置）	←	←	←	←	←	←	←	ボッシュ式分配型燃料噴射ポンプ（電子制御式）	←	EFI（電子制御式燃料噴射装置）	←
	燃料タンク容量（ℓ）		70	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	使用燃料		無鉛レギュラーガソリン	←	←	無鉛プレミアムガソリン	←	←	←	←	軽油	←	無鉛プレミアムガソリン	←
寸法・定員	全長（mm）		4750	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	全幅（mm）		1750	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	全高（mm）		1390	←	←	←	←	←	←	←	←	←	1405	←
	ホイールベース（mm）		2730	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	トレッド 前（mm）		1485	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	トレッド 後（mm）		1495	←	←	←	←	←	1490	1495	←	←	1490	←
	最低地上高（mm）		155	←	←	←	←	←	←	←	←	←	150	←
	室内 長（mm）		1990	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	室内 幅（mm）		1475	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	室内 高（mm）		1155	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	乗員定員（名）		5	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←

※（ ）内は5MTです。

CONTENT UPLOADED BY WWW.DISCOCARS.COM

100系 MARKⅡ CHASER CRESTA 主要諸元表

※データは、マークⅡ2.4GL、チェイサー2.4XL、クレスタ2.4SCに関しては1998年のカタログを、その他は1999年のカタログをもとに製作しています。

マークⅡ チェイサー クレスタ

■ステアリング・サスペンション・ブレーキ・駆動方式

ステアリング		パワーアシスト付ラック＆ピニオン
サスペンション	フロント	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）
	リア	ダブルウィッシュボーン式コイルスプリング ※1
ブレーキ	フロント	ベンチレーテッドディスク
	リア	ディスク ※2
駆動方式		後輪駆動方式／4輪駆動方式

※1：ツアラーV、ツアラーSはスタビライザー付
※2：ツアラーVはベンチレーテッドディスク

■変速比・減速比

	電子制御式フレックスロックアップ付4速オートマチック（インテリジェント）					電子制御フレックスロックアップ付4速オートマチック		スーパーインテリジェント5速オートマチック	4速オートマチック		5MT	
	ECT-IE					ECT-E		5Super ECT				
	3000EFIツインカム24 VVT-i	2500EFIツインカム24 VVT-i	2500EFI 24バルブ VVT-i	2000EFIツインカム24 VVT-i	2000EFI 24バルブVVT-i（4WD）	2500EFIツインカム24 VVT-i	2500EFIツインカム24 VVT-i(4WD)	2500EFIツインカム24 VVT-i	2400EFIディーゼルターボ	1800EFI 16バルブ	2500EFIツインカム24 VVT-iターボ	2000EFI 24バルブ VVT-i
第1速	2.804	2.531	2.804	2.450	2.804	2.804	2.804	3.357	2.452	2.450	3.251	3.566
第2速	1.531	1.531	1.531	1.450	1.531	1.531	1.531	2.180	1.452	1.450	1.955	2.056
第3速	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.424	1.000	1.000	1.310	1.384
第4速	0.705	0.705	0.705	0.688	0.705	0.705	0.705	1.000	0.688	0.689	1.000	1.000
第5速	—	—	—	—	—	—	—	0.705	—	—	0.753	0.850
後 退	2.393	1.880	2.393	2.222	2.393	2.393	2.393	3.209	2.212	2.222	3.180	4.091
減速比	3.909	3.909	4.100	4.300	4.300	4.100	4.300	4.100	3.727	3.909	3.727	4.100

■マークⅡ主要諸元

	グレード	2.0ツアラー	2.0グランデ	2.0グランデ Four	2.0グランデ Four S	2.5ツアラーS	2.5グランデ	2.5グランデG	2.5ツアラーV	3.0グランデG	2.4GL	2.4グランデ	2.5グランデ FOUR	2.5グランデ Four G
車両型式・重量・性能	車両型式	GX100	←	GX105	←	JZX100	←	←	←	JZX101	LX100	←	JZX105	←
	車両重量（kg）	1340	1340（1330）	1440	1430	1420	1410	1420	1490（1480）	1460	1400	1420	1480	1510
	車両総重量（kg）	1615	1615（1695）	1715	1705	1695	1685	1695	1765（1755）	1735	1675	1695	1785	1785
	最小回転半径（m）	5.1	←	5.3	←	5.1	←	←	←	←	←	←	5.3	←
	燃費消費率（km/ℓ） 60km/h定地走行	19.8	19.8（19.5）	17.3	←	18.0	←	←	17.3（17.3）	17.4	21.7	←	16.2	←
	燃費消費率（km/ℓ） 10・15モード走行	11.6	11.6（12.0）	10.4	←	10.4	10.6	←	9.6（10.2）	10.0	—	—	9.5	←
	トランスミッション	ECT-iE	ECT-iE（5MT）	ECT-iE	←	5 SuperECT	ECT－E	←	ECT-iE(5MT)	ECT－iE	4AT	←	ECT－E	←
エンジン	型式	1G-FE	←	←	←	1JZ-GE	←	←	1JZ-GTE	2JZ-GE	2L-TE	←	1JZ-GE	←
	種類	水冷直列6気筒縦置DOHC	←	←	←	←	←	←	←	←	水冷直列4気筒縦置OHC	←	水冷直列6気筒縦置DOHC	←
	内径×行程（mm）	75.0×75.0	←	←	←	86.0×71.5	←	←	←	86.0×86.0	92.0×92.0	←	86.0×71.5	←
	圧縮比	10.0	←	←	←	10.5	←	←	9.0	10.5	21.0	←	10.5	←
	総排気量（ℓ）	1988	←	←	←	2491	←	←	←	2997	2446	←	2491	←
	最高出力（ps/rpm）	160/6200	←	←	←	200/6000	←	←	280/6200	220/5600	97/3800	←	200/6000	←
	最大トルク（kgm/rpm）	20.4/4400	←	←	←	26.0/4000	←	←	38.5/2400	30.0/4000	22.5/2400	←	26.0/4000	←
	燃料供給装置	EFI（電子制御式燃料噴射装置）	←	←	←	←	←	←	←	←	ボッシュ式分配型燃料噴射ポンプ（電子制御式）	←	EFI（電子制御式燃料噴射装置）	←
	燃料タンク容量（ℓ）	70	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	使用燃料	無鉛レギュラーガソリン	←	←	←	無鉛プレミアムガソリン	←	←	←	←	軽油	←	無鉛プレミアムガソリン	←
寸法・定員	全長（mm）	4760	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	全幅（mm）	1755	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	全高（mm）	1400	←	1415	←	←	←	←	←	←	←	←	1415	←
	ホイールベース（mm）	2730	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	トレッド 前（mm）	1485	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	トレッド 後（mm）	1495	←	1490	←	1495	←	←	1490	1495	←	←	←	←
	最低地上高（mm）	155	←	150	←	←	←	←	←	155	190	←	←	←
	室内 長（mm）	1990	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	室内 幅（mm）	1475	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	室内 高（mm）	1165	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	乗車定員（名）	5	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←

※（ ）内は5MTです。

CONTENT UPLOADED BY
Cisco Kids
WWW.CISCOKIDS.COM

■チェイサー主要諸元

	グレード	1.8XL	1.8 ラフィーネ	1.8ラフィーネ パッケージ	2.0ツアラー	2.0アバンテ	2.0アバンテ Four	2.0アバンテ Four S	2.5 ツアラーS	2.5アバンテ	2.5 アバンテG	2.5 ツアラーV	3.0 アバンテG	2.4XL	2.4 アバンテ	2.5アバンテ Four	2.5アバンテ Four G
車両型式・重量・性能	車両型式	SX100	←	SX100	GX100	←	GX105	←	JZX100	←	←	←	JZX101	LX100	←	JZX105	←
	車両重量（kg）	1290	1290	1300	1340(1330)	←	1440	1430	1420	1410	1420	1490 (1480)	1460	1400	1430	1480	1510
	車両総重量（kg）	1565	1565	1575	1615(1605)	←	1725	1705	1695	1685	1695	1765 (1755)	1735	1675	1705	1755	1785
	最小回転半径（m）	5.1	←	←	←	←	5.3	←	5.1	←	←	←	←	←	←	5.3	←
	燃費消費率（km/ℓ） 60km/h定地走行	19.4	←	←	19.8(19.5)	←	17.3	←	18.0	←	←	17.3 (17.3)	17.4	21.7	←	16.2	←
	燃費消費率（km/ℓ） 10・15モード走行	11.6	←	←	11.6(12.0)	←	10.4	←	10.4	10.6	←	9.6 (10.2)	10.0	—	—	9.5	←
	トランスミッション	4AT	←	←	ECT－iE(5MT)	←	ECT－iE	←	5 superECT	ECT－E	←	ECT－iE(5MT)	ECT－iE	4AT	←	ECT－E	←
エンジン	型式	4S-FE	←	←	1G-FE	←	←	←	1JZ-GE	←	←	1JZ-GTE	2JZ-GE	2L-TE	←	1JZ-GE	←
	種類	水冷直列4気筒縦置DOHC	←	←	水冷直列6気筒縦置DOHC	←	←	←	←	←	←	←	←	水冷直列4気筒縦置OHC	←	水冷直列6気筒縦置DOHC	←
	内径×行程（mm）	82.5×86.0	←	←	75.0×75.0	←	←	←	86.0×71.5	←	←	←	86.0×86.0	92.0×92.0	←	86.0×71.5	←
	圧縮比	9.5	←	←	10.0	←	←	←	10.5	←	←	9.0	10.5	21.0	←	10.5	←
	総排気量（ℓ）	1838	←	←	1988	←	←	←	2491	←	←	←	2997	2446	←	2491	←
	最高出力（ps/rpm）	120/6000	←	←	160/6200	←	←	←	200/6000	←	←	280/6200	220/5600	97/3800	←	200/6000	←
	最大トルク（kgm/rpm）	16.5/4600	←	←	20.4/4400	←	←	←	26.0/4000	←	←	38.5/2400	30.0/4000	22.5/2400	←	26.0/4000	←
	燃料供給装置	EFI（電子制御式燃料噴射装置）	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	ボッシュ式分配型燃料噴射ポンプ（電子制御式）	←	EFI（電子制御式燃料噴射装置）	←
	燃料タンク容量（ℓ）	70	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	使用燃料	無鉛レギュラーガソリン	←	←	無鉛プレミアムガソリン	←	←	←	←	←	←	←	←	軽油	←	無鉛プレミアムガソリン	←
寸法・定員	全長（mm）	4715	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	全幅（mm）	1775	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	全高（mm）	1400	←	←	←	←	1415	←	1400	←	←	←	←	←	←	1415	←
	ホイールベース（mm）	2730	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	トレッド　前（mm）	1485	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	トレッド　後（mm）	1495	←	←	←	←	1490	←	1495	←	←	1490	1495	←	←	1490	←
	最低地上高（mm）	155	←	←	←	←	150	←	←	←	←	←	155	150	←	←	←
	室内　長（mm）	1990	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	室内　幅（mm）	1475	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	室内　高（mm）	1165	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	乗員定員（名）	5	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←

※〈 〉内は5MTです。

■クレスタ主要諸元

	グレード	2.0スーパールーセント	2.0 エクシード	2.0スーパールーセントFour	2.0スーパールーセントFour S	2.0ルラーン	2.5スーパールーセント	2.5 エクシード	2.5 ルラーンS	2.5 エクシードG	2.5 ルラーンG	3.0 エクシードG	2.4SC	2.4スーパールーセント	2.5スーパールーセントFour	2.5スーパールーセントFour G
車両型式・重量・性能	車両型式	GX100	←	GX105	←	GX100	←	←	←	←	←	JZX101	LX100	←	JZX105	←
	車両重量（kg）	1340	←	1440	1430	1340	1410	←	1420	←	1490	1460	1400	1430	1480	1510
	車両総重量（kg）	1615	←	1715	1705	1615	1685	←	1695	←	1765	1735	1675	1705	1755	1785
	最小回転半径（m）	5.1	←	5.3	←	5.1	←	←	←	←	←	←	←	←	5.3	←
	燃費消費率（km/ℓ） 60km/h定地走行	19.8	←	17.3	←	19.8	18.0	←	←	←	17.3	17.4	21.7	←	16.2	←
	燃費消費率（km/ℓ） 10・15モード走行	11.6	←	10.4	←	11.6	10.6	←	10.4	10.6	9.6	10.0	—	—	9.5	←
	トランスミッション	ECT－iE	←	←	←	ECTi－E	ECT-E	←	5 SuperECT	ECT-E	ECT－iE	←	4AT	←	ECT-E	←
エンジン	型式	1G-FE	←	←	←	←	1JZ-GE	←	←	←	1JZ-GTE	2JZ-GE	2L-TE	←	1JZ-GE	←
	種類	水冷直列6気筒縦置DOHC	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	水冷直列4気筒縦置OHC	←	水冷直列6気筒縦置DOHC	←
	内径×行程（mm）	75.0×75.0	←	←	←	←	86.0×71.5	←	←	←	←	86.0×86.0	92.0×92.0	←	86.0×71.5	←
	圧縮比	10.0	←	←	←	←	10.5	←	←	←	9.0	10.5	21.0	←	10.5	←
	総排気量（ℓ）	1988	←	←	←	←	2491	←	←	←	←	2997	2446	←	2491	←
	最高出力（ps/rpm）	160/6200	←	←	←	←	200/6000	←	←	←	280/6200	220/5600	97/3800	←	200/6000	←
	最大トルク（kgm/rpm）	20.4/4400	←	←	←	←	26.0/4000	←	←	←	38.5/2400	30.0/4000	22.5/2400	←	26.0/4000	←
	燃料供給装置	EFI（電子制御式燃料噴射装置）	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	ボッシュ式分配型燃料噴射ポンプ（電子制御式）	←	EFI（電子制御式燃料噴射装置）	←
	燃料タンク容量（ℓ）	70	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	使用燃料	無鉛レギュラーガソリン	←	←	←	←	無鉛プレミアムガソリン	←	←	←	←	←	軽油	←	無鉛プレミアムガソリン	←
寸法・定員	全長（mm）	4760	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	全幅（mm）	1755	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	全高（mm）	1420	←	1435	←	1420	←	←	←	←	←	←	←	←	1435	←
	ホイールベース（mm）	2730	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	トレッド　前（mm）	1485	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	トレッド　後（mm）	1495	←	←	←	←	←	←	←	←	1490	1495	←	←	1490	←
	最低地上高（mm）	155	←	150	←	←	←	←	←	←	←	155	150	←	←	←
	室内　長（mm）	1990	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	室内　幅（mm）	1475	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	室内　高（mm）	1185	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	乗員定員（名）	5	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←

※〈 〉内は5MTです。

CONTENT INCLUDED BY WWW.CISCOKIDS.COM

スティルウエイ	兵庫県姫路市豊富町豊富3903-50	☎0792-64-6722
スタイルテック	神奈川県横浜市都筑区南山田町3970-2	☎045-593-9915
スピードハウスアルファ	東京都東久留米市滝山7-1-26	☎0424-74-7444
セルモスポーツプロジェクト	静岡県駿東郡小山町用沢1345-3	☎0550-78-1143

た

ティーマインド	埼玉県北葛飾郡杉戸町倉松4-1-42	☎0480-33-8496
DAINA	千葉県流山市鰭ケ崎1607-1-1F	☎0471-50-6991
タイヤガーデンイースト	神奈川県横浜市鶴見区下末吉1-31-10	☎045-574-3835
辰巳屋興業	東京都葛飾区西新小岩3-8-4	☎03-3696-0620
ツーフィット	東京都世田谷区上北沢4-16-11	☎03-3302-6820
テイン	神奈川県横浜市都築区川向町795	☎045-474-5236
ティエムシー	大阪府豊中市今在家町18-10	☎06-6866-1431
DCカンパニー	兵庫県西脇市和田町688-88	☎0795-25-2600
D-SPEEDインターナショナル	東京都渋谷区千駄ケ谷2-39-3千駄ケ谷ホリタン216	☎03-5474-8949
ディジョンカーズ	大阪府東大阪市新庄東52	☎06-6747-4155
テップス	千葉県千葉市花見川区三角町5-9-6	☎043-258-7640
データシステム	東京都豊島区東池袋3-4-3-11F	☎03-5950-1611
ドゥーラック	神奈川県横浜市都築区大熊町73	☎045-471-0500
トムス	東京都世田谷区等々力6-13-10	☎03-3704-6191
TRDトヨタテクノクラフト	神奈川県横浜市港北区師岡町800	☎045-540-2121
トライアルプロジェクト	大阪府南河内郡美原町丹上91-1	☎0723-62-7779
トラスト	千葉県山武郡芝山町大台3155-5芝山第二工業団地	☎0479-77-3000
トラディション事業部	福岡県北九州市八幡西区上の原1丁目2-24 2F	☎093-614-1566

な

ナイトベイジャー	東京都大田区下丸子1-11-15	☎03-3750-7482

は

パワーハウス　アミューズ	千葉県館山市上真倉1584-1	☎0470-22-1657
ピクセル	広島県広島市安芸区矢野東2-30-32	☎082-544-1191
ヒルトップ	岡山県岡山市今3丁目15-23	☎086-246-3600
ヒロ	大阪府大阪市城東区今福西5-4-25	☎06-6932-2612
Vバランス	岡山県岡山市花尻きぎょう町14-110	0120-100-307
フェニックス	神奈川県横浜市瀬谷区阿久和東3-3-9	☎045-364-4703
藤壷技研工業(FGK)	神奈川県横浜市港北区新羽町569	☎045-546-0888
ブリッツ	東京都保谷市新町4-7-4	☎0422-60-0515
フリッツアー	愛知県岡崎市大門4丁目19-4	☎0564-28-6776
ブレイカーズ	熊本県熊本市野田3丁目14-1	☎096-358-6617
プロフ	神奈川県横浜市港北区新羽町551	☎045-546-7311
ベガ	東京都板橋区大門6-9	☎03-3938-7291
ベステックス	東京都江東区富岡2-4-7岡田ビル201	☎03-3820-3961
ホットロード	埼玉県川越市鴨田1206-3	☎0492-26-2953

ま

マインズ	神奈川県横須賀市林5-7-25	☎0468-57-3313
マッドスピード	栃木県佐野市大橋町3171-6	☎0283-21-2867
マテラス	北海道札幌市白石区北郷1条1丁目6-1	☎011-874-3448
マルカサービス	愛知県名古屋市中村区岩塚本通2-1-2MSビル6F	☎052-419-1271
マルガヒルズプロダクツ	静岡県駿東郡長泉町上土狩507-3	☎0559-23-0620
ミトス	神奈川県横浜市都筑区南山田町4239-3	☎1045-593-2397
ミノルインターナショナル	神奈川県大和市下鶴間727-33	☎03-5706-1888
モダンガレージ	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

や

ヤスDORF-R事業部	石川県石川郡野々市町御経塚20街区4	☎076-269-1660

ら

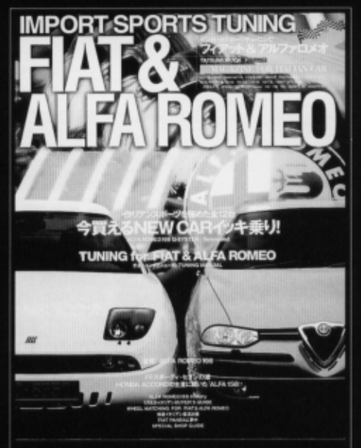
ラッキー	愛知県知立市宝町築地道33	☎0566-82-8058
リズ	神奈川県大和市桜森3-10-17	☎0462-64-8765
ルーキー	神奈川県津久井郡藤野町小渕1073-1	☎0426-87-3321
レイブファクトリー	福島県福島市八木田字並柳166-1	☎024-545-2420
レクモーション	神奈川県川崎市宮前区潮見台2-3	☎044-976-9751
レッドライン西東京	東京都田無市芝久保町4-26-5	☎0424-66-8856

UPLOADED BY WWW.CISCOKIDS.COM.AU

IMPORT CAR

EXTREME SERIES 第一弾
VW フォルクスワーゲン

●全てのフォルクスワーゲンファンに捧げる究極のオーナーズバイブル
A4 ワイド判　228頁　定価2500円+税



IMPORT SPOTS TUNING SERIES
FIAT&ALFA ROMEO
フィアット&アルファロメオ
●今買えるNEW CAR完全紹介!
●フィアット&アルファロメオチューニングの神髄を究める
A4 ワイド判　196頁　定価2200円+税

LAND ROVER ランドローバー
PERFECT FILE パーフェクトファイル
●全容解明・新型ディスカバリー
●半世紀を走り抜けた名車を全て収録!
ヒストリック・ランドローバー大鑑
A4 ワイド判　140頁　定価1800円+税

TATSUMI MOOK CAR SERIES
大好評発売中!

カーライフをもっと楽しく!読みごたえ見ごたえ抜群のタツミムック最新カーシリーズ大好評発売中!

DOMESTIC&TUNING CAR

ストリート完全チューニングシリーズ
第二弾
MAZDA RX-7
FC3S&FD3S

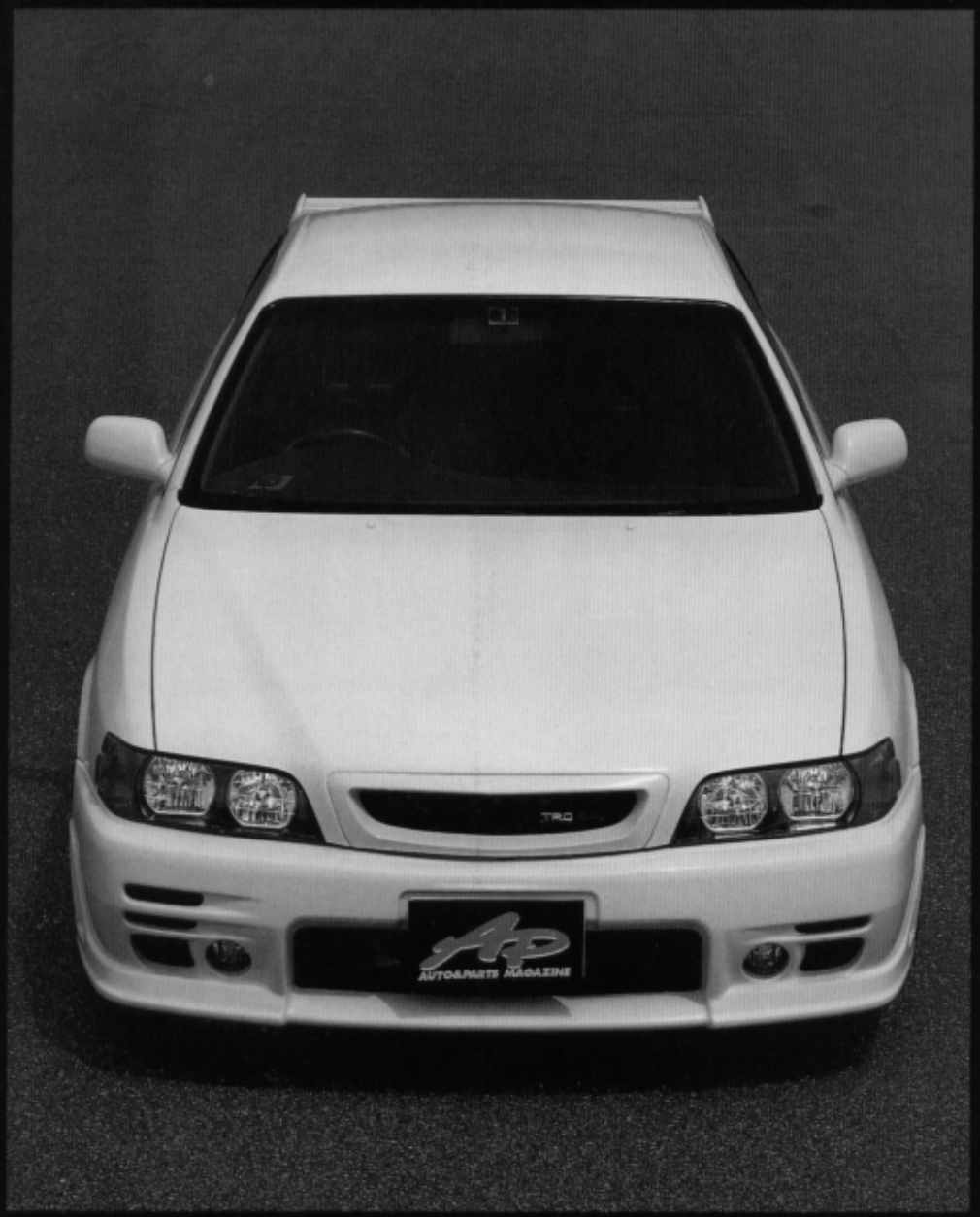
●チューニングからドレスアップまでマツダRX-7の楽しみ方を完全網羅
●最新デモカー完全テスト!いま一番速いセブンは!?
●最新パーツカタログ
A4ワイド判　240頁
定価2000円+税

すべてのインプレッサファンに贈る
TUNING BIBLE
SUBARU IMPREZA
チューニングバイブル

●EJ20エンジンの実力を全方位的にチェック!
●最新至高のインプレッサのチューニングインプレッサを徹底解明
A4ワイド判　146頁
定価2000円+税

タツミムックは全国の書店でお買い求め下さい

発行・発売
辰巳出版株式会社　〒160-0022東京都新宿区新宿2-15-14辰巳ビル　☎03-5360-8088(代)



MARK II CHASER CRESTA

STREET PERFECT TUNNING

STAFF

SENIOR EDITER 佐々木哲哉

EDITER 青木邦敏
安齋 聡

EDITERS 依田 新
坂本憲俊
井関千賀子
石井 隆
井上 誠
西山嘉彦
宮島小次郎
岡村宗勇
遠藤晶子
室井 凡

CONTRIBUTORS 青柳 馨
大久保智巳
塩見 誠
瀬在仁志
内藤 毅
松本尊重
宮下 敦

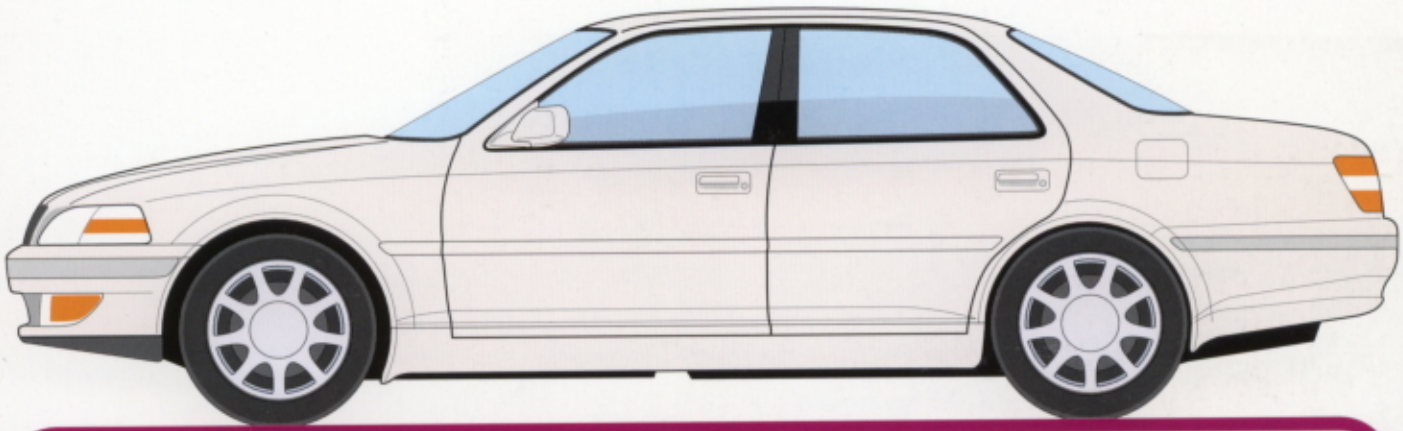
PHOTOGRAPHERS 伊藤嘉啓
市川 潔
大西 靖
金子信敏
田村 弥
平野 陽
山下和宏

COVER DESIGN 太田竜郎

DESIGNERS CROSS
OMNIMAX IT'S
Phantom Graphics
Republic.

タツミムック・ストリートパーフェクトチューニング
トヨタ マークII・チェイサー・クレスタ
発行人／廣瀬和吉
編集人／佐々木哲哉
発行所／辰巳出版株式会社
〒160-0022
東京都新宿区新宿2-15-14 辰巳ビル
TEL.03-5360-8088(代表)
TEL.03-5360-8078(広告部)
TEL.03-5360-8029(編集部)
平成11年11月10日発行
©TATSUMI PUBLISHING CO.,LTD.1999
無断転載を禁ず
掲載されているすべての価格及びデータは、1999年9月30日現在のものです。価格・仕様は予告無く変更される場合があります。

いまのマークⅡのままで、
あなたは満足できますか。



Type A

ノーマルの走行性では物足りない。
でもゴツゴツするのはいや……。

マークⅡ JZX 系
シルビア S15（開発中）
アルテッツァ
ランサー EVO Ⅰ～Ⅵ

NEW SR SPECIAL

Type B

ノーマルに近い乗り心地も嫌いじゃない。
でもたまには高速クルージングも
楽しみたい。

マークⅡ JZX 系
スープラ
セフィーロ
スカイライン

SUPER SPECIAL
FOR STREET

Type C

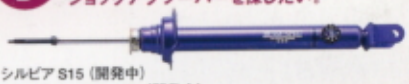
峠やワインディング走行が大好き。
だから、走り重視のショックアブソーバーを
装着したい。というあなたに。

アルテッツァ
シルビア S15
スカイライン R34 GTR（開発中）
ランサー EVO Ⅱ～Ⅵ

ショートストロークバージョン
Gear CLIMB
SHORT STROKE VERSION

Type D

峠や走行会が大好き。
いま以上の走りを発揮する
ショックアブソーバーを探したい。

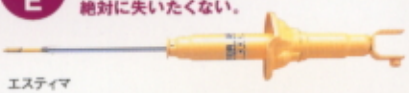


シルビア S15（開発中）
スカイライン R34 GTR（開発中）
ランサー EVO Ⅰ～Ⅵ
インプレッサ GC8

BUZZ SPEC
FOR CIRCUIT TOURING

Type E

ワゴンやワンボックスをローダウンに。
しかし、走行性能だって
絶対に失いたくない。



エスティマ
オデッセイ
ワゴン R
ムーブ

LOWFER SPORTS
FOR WAGON & RV

Type F

エレガントで高性能。
そんなスポーティセダンを、
いま以上にレベルアップしたい。

セルシオ UCF10/20
アリスト JZS147
セドリック / グロリアY 32/33
シーマY 32/33

SECTOR SPORTS
FOR SEDAN CRUISING SPORTS

◎マークⅡへの設定は、Type A・Bです。他の商品では、設定されておりません。

クルマのタイプや
求める走りに応じて選べる
ショックアブソーバー。
カヤバだけのラインナップです。

◎上記設定車の他、各車種設定がございます。
ショックアブソーバーのお問い合わせは　KAYABA ENGINEERRING & SERVICE CO.,LTD. TEL.03-5476-1771
KYB オリジナルグッズ販売ホームページ開設　http://www.santsusho.co.jp

KYB

CONTENT UPLOADED BY
Disco Kids
WWW.DISCOKIDS.COM.AU

CHASER TRD Sports

秘められたポテンシャルを引き出し、
最高の走りを実現する
TRDスポーティドライビングパーツ。

Photo：チェイサーTRDエアロパーツ装着車両
（エアログリル2装着）

〈JZX100系チェイサー用エアロパーツ〉
●エアログリル1／¥23,000 ●エアログリル2／¥23,000
●エアロバンパー（フォグランプ別売）／¥136,000 ●フォグランプ／¥28,000（1台分）
●サイドマッドガードセット（塗装済）／¥128,000 ●リヤアンダースポイラー（塗装済）／¥87,000
●リヤウイング／¥138,000 ※表記以外は未塗装です。

エアログリル1

NEW

待望のTRDツインプレートクラッチ新登場 ツインプレートの常識を超える扱いやすさを実現！

高性能スポーツカーに要求される高トルク容量、軽量低イナーシャを確保しながら標準装着品同等の高い操作性、切れ性能を高次元で両立させるスポーツクラッチが遂に登場！各クラッチディスクにダンパー機能を採用。従来のツインプレートクラッチに比べ、「軽い踏力」「鋭い切れ」「高耐久性」「高い操作性」等の特性を備えたソフトタッチのツインクラッチが誕生。クラッチワークの新たなる常識は、TRDツインプレートクラッチから始まる。

●ツインプレートクラッチ／¥198,000
（JZX90・100ターボ用）

NEW

車載状態でイニシャルトルクを3段階に変更可能 クイックなセッティングを実現する TRDセレクティブL.S.D.

セレクティブL.S.D.は、車載状態のままドライブシャフトを外し、セレクトカムを回転するだけで簡単に3段階のイニシャルトルクに調整が可能。そのため、セッティングに要する時間を大幅に短縮。しかも、従来の機械式が外圧式なのに対し、内圧式としたことにより、ロック機能がクイックに反応し、スムーズなトラクションコントロールを実現。ターンイン時のプッシュアンダーも低減し、鋭い回頭性が得られ、ワンランク上のコーナリングが実現。

●セレクティブL.S.D.／¥110,000
（車種によっては装着できない場合があります。）

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

●アムラックスコレクション／〒170-0013 東京都豊島区東池袋3-3-5 トヨタオートサロン・アムラックス東京 B1 TEL（03）5391-1781 FAX（03）5391-1780
●TRD PADDOCK／〒135-0064 東京都江東区青海1丁目地先パレットタウン メガ ウェブ トヨタ シティショウケース1F TEL／FAX（03）3599-0551
●TRDダイレクトショップ多摩（多摩工場内）／〒192-0033 東京都八王子市高倉町55-1-5 TEL（0426）46-3440 FAX（0426）46-2815
●芝浦工場／〒108-8534 東京都港区芝浦4-8-3 TEL（03）3453-2527 FAX（03）3453-3277
●荻窪工場／〒168-0081 東京都杉並区宮前1-20-22 TEL（03）3332-1181 FAX（03）3332-1186
●深川工場／〒136-0076 東京都江東区南砂2-8-1 TEL（03）3647-7611 FAX（03）3649-3891

●価格は、取付費を含まない希望小売価格（消費税抜き）です。●この広告に掲載されている内容は、平成11年9月現在のものです。商品仕様、価格は予告なく変更する場合があります。●商品の色につきましては撮影、印刷インキの関係で実際の色とは異なって見えることがあります。●お求めは全国トヨタ販売店、全国トヨタ部品共販店、全国コクピット店・タイヤ館、全国有名モータースポーツショップ、及びアムラックスコレクション、TRDダイレクトショップ多摩へどうぞ。（アムラックスコレクション、TRDダイレクトショップ多摩ではTRD新発売商品展示コーナーを常設しております。）また、トヨタテクノクラフト（株）の各工場フロントでも直接お買い求めいただけます。●カタログをご希望の方は住所・氏名・年令・所有車（型式）及びカタログの種類を明記の上、80円切手3枚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 '99総合カタログVol.8（A4判・全296ページ）は、価格3,500円にて好評発売中です。

資料請求券 '99.9.9 ツインプレートサー

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

ワークスチューニング/オフィシャルホームページ
http://www.cyber-bp.or.jp/POWERAXEL/

MARK II CHASER CRESTA JZX100 JZX90 JZX81 STREET PERFECT TUNING
1999年11月10日発行 発行人・廣瀬和吉 編集人・佐々木哲哉 発行／発売・辰巳出版株式会社 〒160-0022東京都新宿区新宿2丁目15番14号辰巳ビル 編集部03-5360-8029 広告部03-5360-8078 代表03-5360-8088

9784886414441

ISBN4-88641-444-3

C9475 ¥2000E

1999475020001

©TATSUMI PUBLISHING CO.,LTD. 1999 Printed in Japan.

雑誌 66037-17 タツミムック
定価：本体2000円＋税