MARKII CHASER·CRESTA

vol.2 月刊ap
クレスタ・チェイサー・マークII
チューニング向上委員会責任編集

JZX81
JZX90
JZX100
JZX110

TATSUMI MOOK STREET PERFECT TUNING

ストリート完全チューニング

ドレスアップからチューニングまで
JZX81 JZX90 JZX100 JZX110の
楽しみ方を完全網羅

ユーザー必見 怒濤のJZX81 JZX90 JZX100 JZX110パーツカタログ

クルマと長く付き合うための
徹底メンテナンスガイド

気になるボディチューニング最前線

ドリプロ達が総出演
ドリフトマシンセットアップ指南

1JZユニットの潜在能力を解き明かす

壊れない・壊さない

エンジンチューニングの極意

初心者でもラクにこなせる
パーツ取り付け完全ガイド

最新エアロ徹底チェック!!

ステージ別
サスキット全開
フルテスト

オーナーこだわりの
ホイールセレクション

スポーツ
＋
エコ

ECOタイヤ
DNA
YOKOHAMA

DNA GP GRANDPRIX

走りも、低燃費も、環境性能も。DNA GPのために新たに開発された新技術、スポーツ系「合体ゴム」。ころがり抵抗を小さくしながら、グリップ力もキープしたこの新コンパウンドが、次世代の「走り」を現実のものにした。無駄なガソリンを浪費しない。だからCO_2を減らせる。タイヤから発生する騒音もぐっと抑えて、まさに時代はスポーツ+エコへ。次世代スポーツタイヤDNAグランプリ。

これからのスポーツタイヤは、「走る」だけではすまされない。

http://www.yrc.co.jp

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

ZEIT

So kommt Qualität zur entfultung.

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

RR

ZEIT 2001 MODEL DEBUT

SILVER 17・18inch

BRONZE 17・18inch

Disco Kids.

パワーを身に纏え。

FGK

POWER Getter type RS

GF-S15 SILVIA Turbo
E-BNR32 SKYLINE GT-R
GF-BNR34 SKYLINE GT-R
E-JZX100/GF-JZX100 MARK-Ⅱ TOURER V
E-CD9A/CE9A LANCER Evolution/Ⅱ/Ⅲ
E-CN9A/GF-CP9A LANCER Evolution Ⅳ/Ⅴ/Ⅵ
E-FD3S/GF-FD3S RX-7
E-GC8・GF8/GF-GC8・GF8 IMPREZA Sedan/WagonWRX
GF-BE5 LEGACY B4 Turbo

POWER Getter Sports

E-PS13/RPS13 SILVIA Turbo/180SX
E-S14 SILVIA Turbo
GF-S15 SILVIA Turbo
E-HCR32 SKYLINE GTS-t
E-BNR32 SKYLINE GT-R
E-ECR33 SKYLINE GTS25 t
E-BCNR33 SKYLINE GT-R
GF-ER34 SKYLINE 25GT Turbo
GF-BNR34 SKYLINE GT-R
E-EP82 STARLET Turbo
E-EP91 STARLET Turbo
E-AE111 LEVIN/TRUENO 20V
GH-ZZT231 CELICA SS-Ⅱ
GF-SXE10 ALTEZZA RS200
GF-GXE10 ALTEZZA AS200
GF-ZZW30 MR-S
E-JZX90 MARK Ⅱ Tourer V
E-JZX100/GF-JZX100 MARK Ⅱ Tourer V
E-CD9A/CE9A LANCER Evolution/Ⅱ/Ⅲ
E-CN9A/GF-CP9A LANCER Evolution Ⅳ/Ⅴ/Ⅵ
E-EG6 CIVIC SiR
E-EK4 CIVIC SiR
E-EK9/GF-EK9 CIVIC Type R
E-DC2 INTEGRA Type R
GH-AP1 S2000
E-GC8・GF8/GF-GC8・GF8 IMPREZA Sedan/WagonWRX

POWER Getter for Wagon

GF-SCP10 VITZ 1.0
E/GF-TCR10G～21G LUCIDA/EMINA
GF-TCR10G～21G LUCIDA/EMINA
E-TCR10W～21W ESTIMA NA
E-TCR10W～21W ESTIMA S/C
GF-TCR10W～21W ESTIMA S/C
GH-MCR40W ESTIMA V6 3.0 4WD
GF-Z10 CUBE
GF-PC24/PNC24 SERENA FF/4WD
E-W30/E-CW30 LARGO 2WD
E-NCW30 LARGO 4WD
E-ALE50/E-ALWE50 ELGRAND 2WD/4WD
E-CF6 ACCORD Wagon FF
GF-CH9L ACCORD Wagon SiR
E-CE1/CF2 ACCORD Wagon /SiR
E-RR1/RR2 S-MX FF/4WD
E-RF1/RF2 STEP Wagon FF/4WD
GF-RF1 STEP Wagon FF
E-RA1 ODYSSEY FF
E-RA2/RA4 ODYSSEY 4WD
E-RA5 ODYSSEY V6 FF
GH-RA6 ODYSSEY 2.3 FF
E-L600S MOVE Turbo FF
E-L602S MOVE Turbo FF
GF-L902S MOVE Turbo FF
GF-L910S MOVE Turbo FF
E-CT21S WAGON R Turbo FF
GF-MC21S WAGON R Turbo FF/4WD
GF-HN11S/HN12S Kei Turbo FF

POWER Getter

FGK Co.,Ltd. 569 Nippa-cho,Kohoku-ku,Yokohama 223-0057,Japan Tel.045-546-0888 http://www.fgk.co.jp

MANARAY SPORT

VERTEC VR5quest

ARMSDESIGN

ARMSDESIGN WILL MAKE YOU FREEDDOM,FUTURE AND POTENTIAL.
THE POLICY IS THE CHALLENGER OF THE EVOLUTION OF NEW DESIGN.

CHASER
JZX100 M/C後

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

CHASER
JZX100 M/C前

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

スーパーディープリム採用ワンピースSPOKE　ヴァーテックVR5クエスト

1875	114.3-5H	off+32/+43/+48	¥29,000
1885	114.3-5H	off+35/+45	¥30,000
1895	114.3-5H	off+35/+45	¥31,000

RIM DEPTH	1875	(70mm)
	1885	(80mm)
	1895	(90mm)

COLOR/■SHINE SILVER■HYPER BLACK (¥4,000up) ■MTC (¥10,000up)

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1-23-16MTA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/022-390-7261

CONTENT UPLOADED BY Cisco kids.

これがブリッツ流JZXだ。

BLITZ 20th Anniversary

ボンネットグリル 24,000yen（5月発売予定）
フロントバンパースポイラー 56,000yen（5月発売予定）
サイドステップ 76,000yen（5月発売予定）
LM INTER COOLER
98,000yen（2層タイプ）
128,000yen（3層タイプ）

リアアンダースポイラー 46,000yen（5月発売予定）
トランクスポイラー・リアウイング 86,000yen（5月発売予定）
NURSPEC-V EX.SYSTEM 74,800yen

BLITZ MARK II JZX110

SUS POWER AIR CLEANER 29,800yen　LM OIL COOLER 49,800yen（5月発売予定）
K1用マニホールド 158,000yen（6月発売予定）　タービンアウトレット 38,000yen

	K-1 TURBO SERIES	INTER COOLER	SUS POWER AIR CLEANER	BLITZ SACHS DAMPER-SP7
JZX110	K-1 380V 218,000yen	98,000yen 2層タイプ 118,000yen 3層タイプ	29,800yen（5月発売予定）	348,000yen
JZX100	K-1 450V 248,000yen		29,800yen	

フロントバンパースポイラー SPEC I 98,000yen
フロントバンパースポイラー SPEC II 98,000yen

リアウイング 68,000yen
NURSPEC-V EX.SYSTEM 74,800yen

BLITZ CHASER JZX100

SUS POWER AIR CLEANER 29,800yen　LM OIL COOLER 49,800yen（5月発売予定）
K1用マニホールド 158,000yen　タービンアウトレット 38,000yen

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）〒202-0023 東京都西東京市新町4-7-6
http://www.blitz.co.jp/ BLITZ商品（一部）の取り扱い説明書のダウンロード開始！ 今すぐホームページにアクセス！
ブリッツ総合カタログ POWER BOOK 2001 発売中！●総合カタログご希望の方は住所、氏名、電話番号を明記の上、3,500円（消費税・送料含む）を現金書留にて上記、東京本部「総合カタログ係」までお送りください。
スタッフ募集中！ 営業スタッフ 勤務地：大阪　開発、営業スタッフ 勤務地：東京　詳しくは、総務部 中村までお電話ください。TEL 0422-60-0515(AM9:30〜PM6:30)
※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。※詳しい適合車種については、弊社までお問い合わせください。

ブリッツハイパワーキャンペーン2001
期間：2001年3月1日〜5月31日 もれなくもらえるプレゼント！
キャンペーン期間中に該当商品をご購入いただいたお客様に、BLITZ商品をプレゼント！

MARK II CHASER CRESTA

TATSUMI MOOK STREET PERFECT TUNING
JZX81/JZX90/JZX100/JZX110

CONTENTS

8 HISTORY of MARK CHASER CRESTA
マークII クレスタ チェイサーの進化の歴史

14 メーカーチューンドの真骨頂がここに！
モデリスタJZX110コンプリートモデルの全貌

23 1JZユニットの潜在能力を解き明かす
壊れない・壊さない
エンジンチューニングの極意

52 怒涛のエンジンパーツカタログ

63 高いフットワークを手に入れるためのノウハウ
サスペンションセッティングのすべて

86 怒涛のサスペンションカタログ

95 DRIFT SUPER EXPERT
ドリプロ達が総出演
ドリフトマシンセットアップ指南

113 DRESS-UP
COMPLETE STYLE
機能美を追求した最新フルエアロ

136 怒濤のエアロカタログ

145 MARK CHASER CRESTA
BEST WHEEL SELECTION
力強く優美なフォルムへのこだわり

158 INTERIOR
コンフォートな快適内装空間を作り出す
車内快適化計画

174 DEMO CAR REVIEW
チューナー入魂の自信作

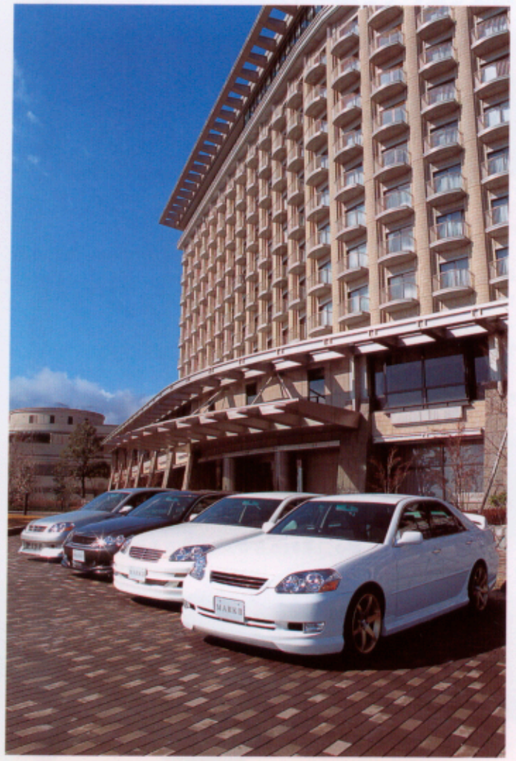
184 完璧パーツ取り付け解説図鑑

199 ナニが買いでどんな基準でクルマを選べばいいのか!!
プロが明かすバイヤーズガイド

207 メンテナンスの継続こそがブローを防ぐ鍵
愛車と長く付き合うための
メンテナンス指南

224 全国のマークII クレスタ チェイサーに強いお店をピックアップ
プロフェッショナルチューニングショップガイド

232 スカイライン諸元表



CONTENTS UNDER PRESSURE
Circle Skids.
WWW.CIRCLESKIDS.COM

HISTRY of MARKII/CHASER/CRESTA

～日本を代表するスポーティサルーンとチューン&ドレスアップの歩み

**アッパーミドルクラスのサルーンとして自動車市場に確固たる地位を築いてきたマークⅡシリーズ。
しかし近年のこのシリーズはファミリー層だけではなく
走りやドレスアップを求める層からも熱い支持を集めている。
その傾向が強まってきた80系以降の歩みを振り返ってみよう。**

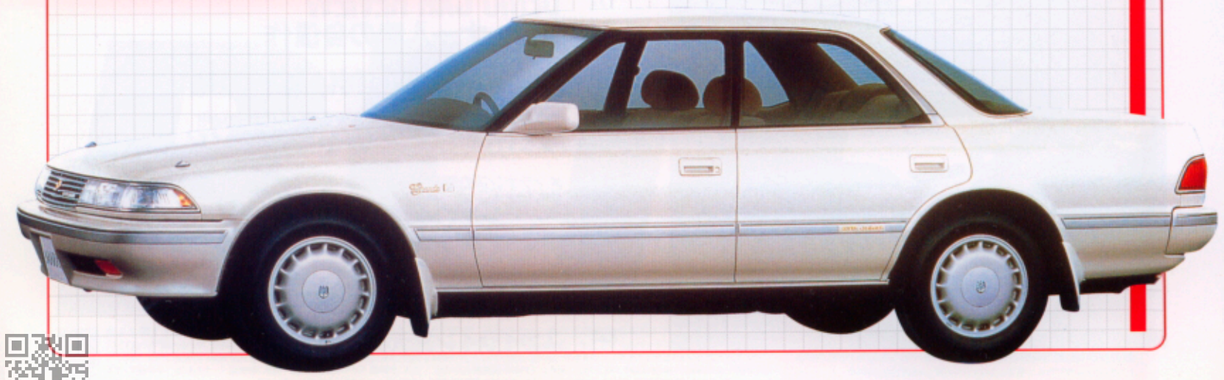
80系 1988/8～1992/10

スポーティハイグレードサルーンとしての礎を完璧に仕上げた傑作

6th MARK-II
3rd CHASER
2nd CRESTA

マークⅡグランデ

今見ると非常にプレーンなデザインの80系。グランデ系はミドルクラスの高級車として確固たるマーケットを築いていたが、GTツインターボが新境地を拓いた。



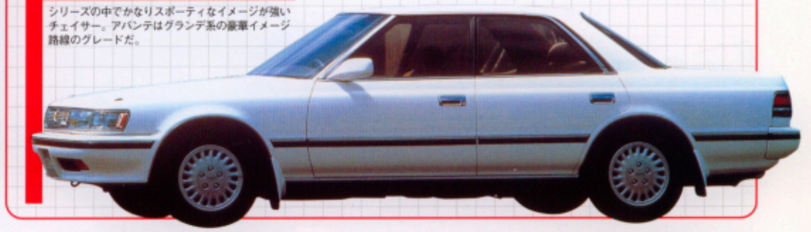
後期の280psは麻薬にも似た刺激に満ちていたのだ

マイナーチェンジで新たな主力エンジンとして登場した1JZ系。特にツインターボは控破りの280psのウルトラハイパワーをもたらし、セダンらしからぬ驚異的な走りで新たなベースマシンの出現をアピールした。これによって走りの世界も新しい世代に突入。一部の超高級スポーツカーのモノだった280psを格安で手に入れることができるのだから、これをほうっておく手はない。かくしてマークⅡシリーズはドリフトを中心に走り屋の世界に受け入れられていくことになる。ただし、足まわりの基本設計が古いため、サーキットでタイムを出すのではなく、パワーを生かして振り回すのに向いており、自然にドリフトやドラッグシーンでの活躍が目立つようになっていった。ちなみに、セダンのドレスアップが当たり前に行われるようになったのも、このクルマの出現が大きく影響しているといっていいだろう。

どちらかというとアメリカン調のインパネ。グランデ系の乗り心地もどちらかといえばアメリカンな感じで、あまり走りには結びつかないような印象だった。

チェイサー アバンテ

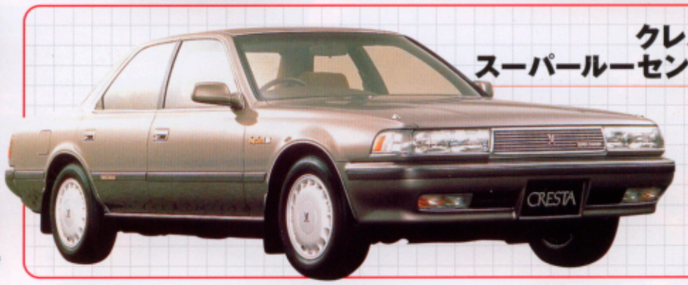
シリーズの中でかなりスポーティなイメージが強いチェイサー。アバンテはグランデ系の豪華イメージ路線のグレードだ。



室内は流石に高級感が漂う。シート表皮の質も高く、70系よりも落ち着いた色調でミドルクラスにふさわしいインテリアに仕上がっている。

クレスタ スーパールーセントG

兄弟車でありながらちょっと路線が違うクレスタ。実は販売台数ではチェイサーを上回る程の人気がある。



ハイパワーセダンという新しい世界を提示

コロナの派生モデルとして生を受けたマークⅡも、いつしか日本のスタンダードたるモデルへと成長し、70系からはトヨタが本気で作る車種、いわばジャパニーズ・セダンの指標となるモデルとなった。

80系もその例外ではなく、もっとも保守的かつ最大公約数的デザインを持つマークⅡ、スポーティ路線を主張するチェイサー、確信犯的なトラッド・テイストのクレスタと、同じボディシェルながら微妙に異なるマーケットを狙う兄弟車としての存在が70系にも増して明確になった。

デビューは1988年8月、「日本の美」をテーマにデザインされた水平基調の中に曲面が融合するデザインはスポーティかつエレガントな主張を持つ、と当時は評された。スタイルの基本は4ドアハードトップとし、キャビンスペースを確保したうえでルーフを低めに設定することで流麗なスポーティさを演出、またクレスタについてはプレスドアを採用し、センターピラーを持つセダンとしてプレミアム感をもたせている。

エンジンは70系から存続する1G系の各バリエーションの進化版に加え、新たにスーパーチャージャー版が追加された。ハイエンド・モデルには3リッターNAの7M-GEが搭載され、このモデルのみ3ナンバー車となっていた。

日本の税制変更により2.5リッター車という新たなマーケットが登場したことから、1990年8月のマイナーチェンジでは2.5リッターターボの1JZ-GTE搭載モデルが登場、マークⅡシリーズは280psのパワーを得て高級車の枠を徐々に踏み外してゆくことになる。ややもすると古い構成のシャシにこのパワーを与えることはトヨタとしても不安だったのか、足回り、ブッシュ等を全面的に見直すことで走りのレベルを底上げし、結果的に締まった乗り味を実現。ここにチューニングベース車としてのマークⅡが再び登場するのである。

280psのパワーを与えられたFR車というパッケージングは当時としてはスポーツカーでもまだ少なく、ましてや4ドアとなると皆無であったことから一風かわったスポーツカーとしてのマークⅡの存在が注目されることとなり、結果としてアフターマーケット市場をも刺激、一種独特の世界を現出することとなる。ハードチューンに耐える頑強な1JZエンジンがもたらす絶対的なパワー、相対的に不足気味のスタビリティはそのスタイルとインテリアに似つかわしくない暴力的な走りをあらゆるステージで見せつけることとなった。

80系はモデル末期に至るまで進化を続け、トラクションコントロール、エアバッグ、ABS等の安全装備を拡充、1JZ系と7Mエンジンについ てはATとの統合制御を推し進めるなど、パワーだけではない高級車としての資質を磨いていった。

また超音波雨滴除去ミラーも採用され、隠れたハイテク・ポイントとなっている。今となっては1G系搭載車、および前期の80系は評価すべき対象外となってしまってはいるが、クルマとしてのバランスはむしろこちらの方が上との声も高い。

歴史に埋もれつつある80系だが、その存在はあくまで日本ドメスティックな価値観が支える高級車であったことは間違いない。「マークⅡらしさ」という点では、80系がもっともそのイメージに近いかもしれない。

90系
1992/10〜1996/9

走りもドレスアップもOKなオールマイティスーパーセダンに進化

7th MARK-II
4th CHASER
3rd CRESTA

マークII 2.5グランデG

税制変更に伴って全車3ナンバー枠に拡大され、アッパーミドルクラスを越える重厚感を手に入れ、顔つきもアグレッシブに。ボディパネルは3車とも異なるため、互換性はない。

インテリアの質感はシリーズ最高に高められ、非常に居心地のいい空間を実現している。デジタルメーターはスペースビジョンメーターに変更され、かなり見やすくなっている。スイッチ類の操作感もいい。

ボディサイズが大きめのためキャビンが小さく見えるが、実際にはこのように結構ルーミーで、後席のゆとりもかなりある。幅も結構有るため大人4人がゆったりと座ることができるのだ。

ワイドボディと足まわりの進化で本格的スポーツセダンに

自他共に認めるジャパンスタンダードな高級車、マークⅡ三兄弟は90系となって新たな主張を盛り込んできた。まず全車3ナンバー専用ボディへと拡大され、時代の先端をゆく強固なボディ剛性が与えられたのだ。スタイリングも従来までの保守的なものから一変して、ダイナミックかつ大胆なデザインとなり、マークⅡもオーソドックス一辺倒の路線からは完全に脱却した。

90系のデビューは1992年10月、打ち出したイメージは「スポーティ」であった。

メカニズム面では280psエンジン搭載を前提に設計された強固なボディ剛性に裏打ちされたサスペンション・セッティングが第一に上げられるだろう。4輪ダブルウィッシュボーンとなったサスは従来の高級車にありがちなただ柔らかいだけの乗り味とは一線を画し、しなやかで腰のある走りを実現、もちろん280psのパワーをがっしりと受け止めるキャパシティも兼ね備えている。

エンジンはJZ系が中心となり、NA3リッターの2JZ、NA、ツインターボの1JZが中心に据えられた。特にツインターボの1JZ-GTE搭載車は専用にツアラーVという独自のカテゴリーが設けられ、エアロパーツで武装したうえに走りを極めるべく80系では存在しなかったツインターボ+5MTが設定された。また同様の外観を持つNAエンジン搭載車はツアラーSと呼ばれる。

ツアラーVにはエアロの他に専用サスペンション、トルセンLSDが奢られ、新採用の5MTとも相まって大柄なボディながらスポーツカーと同等の走りを見せる、まさに本気のスポーツセダンに相応しい動力性能を得ている。

経済的な逆風が吹く中でもトヨタはマークⅡ三兄弟にコストダウンの影を感じさせることなく、内装は高級感たっぷりの仕上げを見せている。キャビンスペースは決して広大ではないものの十分に広さを感じさせる実スペースとデザインを見せ、ワイドなボディに小さなキャビンというスポーツセダンの王道的なバランスを見せている。またボディ外板が3モデルそれぞれ完全別パーツとなるなど、贅を凝らした造りには他メーカー同クラス車の追随を許さないものがあった。

1994年9月に行われたマイナーチェンジでは各車ともバンパー、グリル、リアコンビネーションランプの意匠が変更され、また内装デザインにも手が入れられた。

マークⅡではターンシグナルランプ、フォグランプ、バンパー形状の変更、ラジエターグリルとオーナメントの大型化、テールレンズが上下二分割風デザインとなっている。チェイサーではフロントバンパーが肩を張った形状となり、グリルがT型意匠へと変更、テールレンズがクリア化。クレスタにおいてはラジエターグリルの桟が4本から5本になり、バンパーダクトの形状変更、テールレンズがマルチリフレクター化されるなどそれぞれ新たに金型を起こすという贅沢なマイナーチェンジとなった。

内装についても変更は大きく、シート表皮が全面変更、木目調パネル面積の拡大など一目見て「わかる」よう手が入れられている。

エンジン、サスペンションについては大きな変更はなく、登場時より機能面は熟成されていたことが伺えるポイントだ。

チューニングベースとして注目されるツアラーVはタービンサイズがノーマルとしてはかなり大きなものが採用されており、またもともとトルク感のある1JZと組み合わせたことでブーストアップで充分すぎる程のパワーを叩き出し、手の掛からないチューニングカーとして人気を集めた。それでありながら高級な乗り味を失うことはなく、またターボの装着を前提に開発されたボディとNAエンジンという組み合わせはシャシー性能の高さゆえにその乗り味は高級車そのもの。チューニングベースから快適な移動空間まで幅広くカバーしているのも90系の大きな特徴だろう。

オールマイティ・スポーツセダン。これが90系の真骨頂ではないだろうか。

ベースマシンとしての資質の高さがハイチューンマシンを生み出した

いわゆる代表的な日本のセダンでに280psという暴力的なパワーを同居させたツアラーVは、一躍注目の的となり、チューニングやドレスアップのベースマシンとして各方面に受け入れられてさまざまなシチュエーションに活躍の場を広げていった。特にスープラなどのノウハウがそのままいかせるエンジンチューニングはかなり過激なマシンを生み出すに至り、爆音と共に華麗なドリフトをキメるクルマも数多く出現した。エンジンそのもののポテンシャルが高いため、ブーストアップ程度でもかなり楽しめるというのも大きなポイント。また、ハイチューンと同様に盛り上がっていたドレスアップのベースとしても評価され、族手系からユーロ調まで様々なバリエーションが登場。走り、ドレスアップ共にいまだにバリバリの現役であるのはいうまでもないだろう。

チェイサー 2.5アバンテG

よりスポーティイメージを強くするチェイサーだが、人気はマークIIに集中。全シリーズとも販売台数が80系を上回ることはなかった。

クレスタ 2.5ツアラーV

センターピラーを持つクレスタは相変わらずのアダルト路線で、かなり落ち着いたイメージにまとめられている。

100系

1996/9〜2000/11
（MARK-Ⅱのみ）

8th MARK-Ⅱ
5th CHASER
4th CRESTA

重厚さを増して VIPカー的ドレスアップもヒートアップ

後期チェイサー 2.5ツアラーV

100系デビュー時のイメージリーダーとなったチェイサー。巧みな戦略で新たなユーザー層を獲得したのは間違いない。

電子制御が満載となったエンジン。レスポンスにも優れ、ノーマルできらっと乗るには最高にいいのだが、いじろうとするとかなり面倒なことになるというクレンマを抱えており、走り系ユーザーのウケはイマイチ。

2.0ℓで使われ続けてきた1G系もついにBEAMS化され、レベルアップした。VVT-iによって160psを発揮するようになったあたりに進歩を感じる。

ツアラー、ルラーン系のATセレクターがポジション式からゲート式に改められた。制御が進化しているためきちんと使えればマニュアルよりも気楽で速いのだ。普通に乗るならこれで十分だ。

シリーズごとの性格を明確にし より高いステージに進化

ミニバン、SUV等の台頭によりセダン市場の落ち込みが危機的状況を呈し初めた1996年、100系マークII三兄弟は「セダン・イノベーション」というキャッチフレーズの元に大々的に登場した。

セダンの存在価値を改めて世に問う、という使命を帯びた100系は90系で若干曖昧となった3モデルのキャラクターを整理し、明確に分化させた。コンポーネンツを共有しつつ異なったキャラクターを演出するという基本に立ち返ったとも言えるだろう。

まずマークⅡは90系のスポーツ指向から一転して日本の高級車という王道に返り、華はあるが落ち着いたスタイルというマークⅡ本来の高級車路線に回帰。代を重ねる毎にアイデンティティが振れているチェイサーは思いっきりスポーティ路線になり、すばっと切り落とされたフロントオーバーハング、攻撃的なフロント4灯ヘッドライトなどそのフォルム全体から見直されることとなった。最もイメージが安定しているクレスタは従来ユーザーから最も抵抗なく受け入れられるであろうオーソドックスなセダンスタイルの高級車という立場に磨きをかけた。

100系メカニズムの特徴は電子制御技術の積極的な採用である。エンジンは6気筒モデルをすべてBEAMSとし、可変吸気バルブタイミング機構であるvvt-iを採用、ATの統合制御もさらに進んだECT-iE、ECT-Eとすることでエンジン、ATの最適化制御をより推し進めている。

90系と同じくホットモデルとしてターボのツアラーV、同様の外観を持つNAのツアラーSがラインアップされ、走りを求めるユーザー層を考慮し5MTモデルも設定された。90系ツアラーVに比較して5MT比率が高まったのもマークⅡ兄弟のスポーツイメージが広く受け入れられた証左と言えるだろう。

ボディ構造はさらに進化しトヨタお得意のGOA化され、サスペンションも形式はダブルウィッシュボーンながら新設計されてジオメトリーを最適化、走りの質感アップに大きく貢献している。

ただしチューニングベースとして考えるとエンジン、AT等の制御が複雑化したためイジりにくいモデルとなったのも事実。またレスポンス重視の小径ターボンを採用しているためブーストアップでのパワーアップも90系ほどには期待できない。ボディと足のポテンシャルはアップしているが、電子制御が仇となってチューニング難易度の高いクルマであることは間違いない。

1998年8月のマイナーチェンジはエクステリアが中心で、3車ともにバンパー、グリル、テールレンズの意匠が変更となった。またマークⅡとクレスタに関してはテールレンズ意匠変更に伴ってトランクそのものの形状変更が行われている。

機能面で主だったところはセンターピラー、フロアに補強が加わり、キャビン周りの安全性をアップしている。

ノーマルベースでさらっと乗るスーパーセダン、これが100系の真の姿だろう。

やるなら徹底的にやるが、100系イジリのポイントか

爆発的な人気となった90系の後だけに、100系に対する期待は大きく、販売のイメージもスポーティ路線をアピールしていたためデビューと同時に乗り換えたユーザーも多かったようだが、実は操作系の電子制御の問題やタービンサイズの問題などによって走り系マシンを作るのはかなり大変なことがわかってきた。そのため再び90系に戻るUターン現象も起きているという。しかし、シャーシの基本性能は確実に進化してるため、しっかりチューニングしてやれば90系を上回るパフォーマンスを発揮するのは間違いない。もう少し中古相場が下がってくれば、100系のハードチューンに火がつくことは明らかで、コストは掛かるが、その分の効果は確実に有るといえる。しかし、エンジンパワーがあまり問題にならないドレスアップ系ではかなりの人気になっており、高級セダンとしての重厚感を活かしたさまざまなバリエーションが誕生している。

90系に比べてシンプルにまとめたインパネ。ケバさはほとんど感じられず、アナログ調メーターの視認性も非常に高く、高級車らしさを感じとれる室内になっている。

マークII 2.5グランデG

後期になってより迫力が増したマークII。市場での人気も後期はマークIIが一番高い。

クレスタ 2.5エクシードG

堅実な路線を歩むクレスタ。スポーツグレードもツアラーを名乗らないあたりにシリーズとしての性格の違いが感じられる。

JZX110 MARKⅡ MODELLISTA FORTUNA

モデリスタ・フォーチュナデビュー
問い合わせ/トヨタモデリスタインターナショナル　☎03-3332-2811

モデリスタ・フォーチュナデビュー

隠れた魅力を引き出す マークⅡに潜む猛虎さと気品を呼び覚ます

メーカー製だけに圧倒的な造りの良さが自慢

新型マークⅡがデビューし、街中で見かける機会もだんだん多くなってきたが、もうしばらくすれば、見かける機会はもっと増えてくるはずだ。そうなると、「マークⅡは欲しいけど、沢山の人が乗っているから……」なんてことを言う人が出てくるものである。しかし、そんなわがままなオーナーも安心して欲しい。トヨタ直系のチューニングセクションであるモデリスタから、フォーチュナという特別仕立てのマークⅡが発売されたからだ。チューニングカーとはいえ、近くのディーラーで買うことができて、普通のマークⅡと同じ感覚で乗れてしまうのも魅力的だ。チューニングカーに抵抗があるような人や、クルマの（メカニズムなどの）ことをまるで知らないような人が乗っても、言われなければ普通のマークⅡと思ってしまうほどのクオリティに仕上げられている。じゃあ、その程度のクルマなのかと言われれば、それも違う。気持ちよさは格段に増していて、ただのマークⅡでないことは100mも走らないうちに分かるはずだ。

フォーチュナのベースとなるのはグランデiR-VとiR-Sのみ。スポーティなこれらのグレードならノーマルでも、エンジンはパワフルだし、動力性能もスポーツカー並だ。加えて相当高い快適性を備えている。そんな素材をモデリスタはどう料理したのだろうか？

モデリスタによるチューニングコンセプトは「オトナのためのスポーツセダン」だそうだ。しかも、ディーラーで販売することが前提だから、価格の制約もあったという。そんな中でモデリスタが手を入れたのが、外観、内装、足まわりの3点。エンジンや吸排気系には、信頼性の問題や、好み（音）の問題などもあって手は入れられていない。もっとも、マフラーに関しては、オプションでARCのチタン製と、5ZIGENのステン製のものが用意されているが…。

フォーチュナは悪く言えば改造車だが、マークⅡという素材を使ってさらに上質なクルマを造った、と解釈するのが適当だ。ちょうど、メルセデスベンツに対するAMGのような存在、と考えれば分かりやすいのではないだろうか？

メーカー直系チューナーが提案する、大人のためのスポーティセダン

JZX110 MARKⅡ MODELLISTA FORTUNA

インテリア

フォーチュナはインテリアも特別仕立てだ。まず、黒を基調とするダッシュパネルにひときわ目を引くシルバーのトリム。シャープな印象を与え、スポーティ感を演出している。この金属調トリムはフォーチュナ専用。また、ノーマル同様、スポーツタイプとなるシートは、ノーマルがファブリックとなるのに対して、すべりにくいエクセーヌとなり、ハイスピードドライブに対応する。このシート生地の色はブラックとチャコールの2色が用意され、外装色に関係なく好みで選べるのも嬉しい。このシートの座り心地や素材感が、快適性や乗り心地の良さにも大きく貢献している。内装に関しては、シートもダッシュパネルも基本的にノーマルと同一デザインのものだが、色や素材を変えることで、質感が高められている。また、インテリアは常に目に触れ、実際に手で触れる部分だけに、質感が高められているだけでも、快適性はずいぶん高まる。

フォーチュナのリアバンパーにはダクトが設けられている。

精悍なフォルムが作り出されている。ノーマルとは明らかに違う大人のエアロだ。

センターからラウンドしながら広がるスポークを持つこのホイールはフォーチュナ専用だ。

サイドステップはスカートタイプを採用。ステップ部分を下に広げることでワイド感を醸し出した。

フロントスポイラーは左右の張り出しを強調させたデザインが取り入れられた。

隠れた魅力を引き出す

マークⅡに潜む猛虎さと気品を呼び覚ます

エクステリア

ノーマルと大きく異なるのがエクステリアだ。フォーチュナ専用のエアロパーツと18インチホイールがノーマルと大きく違う所。エアロパーツなどのスペシャルエクイップメントは、車名エンブレム付きのフロントグリル、フロントスポイラー、サイドステップ、リアアンダースポイラー、ヘッドライトエクステンション（ダークスモーク）、リアコンビテールストップレンズ（スモークレンズ）の7点構成。また、専用のホイールは18インチとなり、ダンロップのSPスポーツ9000が標準装着される。ボディカラーは3色用意されているが、グレーメタリックはフォーチュナの専用色となる。このボディカラーは、スモークレンズが装着されたヘッドライト、リアコンビランプと相まって、とてもシックなのに、スポーティ感も演出されている。エアロパーツの存在感もそうした雰囲気の演出に一役買っているのだろう。

走りに磨きをかけ、研ぎ澄まされたドライビングフィール

リアからのフォルムはノーマルとは明らかに違うラインをエアロによって作り出した。

マークⅡ本来の持ち味を高めつつ、走りの質感も高められている

フォーチュナの変更点は外観やインテリアだけではない。肝心の走りの質感も高められているのだ。専用の足まわりに加え、専用のクロスメンバーでリアの剛性を強化している。この追加メンバーのお陰で、リアの剛性が格段にアップし、トラクションのかかりも大幅にアップしている。このメンバーは専用品で後から買えるものではないので、ノーマルiR-Vと比べて、剛性面（走り）での大きなアドバンテージになるはずだ。また、フォーチュナ専用にセッティングされた足まわりは、乗り心地を損なうことなく、走りの質感も大幅に高められている。サーキットを走って楽しい足ではないかも知れないが、街中から高速まで不安感なくアクセルを踏んでいけるような足で、特に高速コーナーでの気持ちよさは特筆ものだ。高速道路をメインに（少々飛ばし気味に…）しているオーナーには、これほどピッタリのクルマもないのではないだろうか？

モデリスタ独占

JZX110 MARKⅡ AERO STYLE

ブリッツ、ARC、サード、そしてモデリスタ。名だたるチューニングパーツメーカー、そしてメーカー直系のチューニングセクション。そんなパーツメーカーならではのパーツを使ったスペシャルメイドのマークⅡといったら、クルマを見なくても、そのポテンシャルの高さが分かりそうなもの。しかも、そのスペシャルマークⅡが実際にコンプリートカーとして発売されるというから、これは要チェックだ!

モデリスタが販売するチューンドマークⅡはフォーチュナだけではないのだ

モデリスタは以前から、個人の好みに合わせたチューニングや、特別仕様車の販売などを行っていた。トヨタ直系ならではの信頼性と、ディーラーで後の面倒を見てもらえるという利便性も人気の要因となっていた。そんなモデリスタから、スペシャルメイドのマークⅡが販売されることになった。モデリスタが製作するスペシャルマークⅡには、すでにフォーチュナがあるが、フォーチュナは全国のディーラーでも買うことのできる普遍性の高いチューニングカーだ。しかし、モデリスタでしか買えないこれらのスペシャルパッケージは、それぞれのパーツメーカーならではの部分が活かされた、非常に個性的なマークⅡに仕上げられている。メーカーがここまでやらなくても、と思わなくもないが、ニーズがあればそれに応えるのがトヨタである。また、メーカー直系のモデリスタで買えることが、チューニングカーにつきまとう不安感を小さいものにしてくれる。メーカーがチューニングカーを扱うというのは、入り口が広がるという意味でも悪いことではないと思う。

それはともかく、モデリスタで独占販売されるスペシャルマークⅡは、ブリッツ、ARC、サード、モデリスタの4種類。フォーチュナまで含めれば、ノーマルとは違う5種類のスペシャルパッケージが存在しているのだ。ノーマルマークⅡよりは幾分高いが、これからマークⅡを買おうという人には、嬉しくも（迷ってしまう分）困った存在なのではないだろうか？

隠れた魅力を引き出す

マークⅡに流れる猛虎さと気品を呼び覚ます

BLITZ
マークⅡ

■特別装備
■外装:フロントバンパースポイラー、フロントグリル、サイドマッドガード(サイドステップ)、リアバンパースポイラー、リアスポイラー、専用エンブレム■エンジン:純正交換タイプエアクリーナー、インタークーラー、ラジエターホース、オリジナルマフラー、ラジエターキャップ、オイルフィラーキャップ■足まわり:オリジナルサスキット、ストラットタワーバー、18インチアルミホイール(BLITZ ZZ)、タイヤ(DL FM901・F:225/40-18 R:255/35-18)

未来的でアグレッシブなスタイルがブリッツ流

ブリッツといえば、国内でもトップクラスのパーツメーカー。そんなブリッツのパーツがいろいろ装着されたコンプリートカーがこのマークⅡだ。シルバーのボディに、ひと目でブリッツのそれと分かる、アグレッシブなデザインのエアロパーツを纏っているのが外観上の特徴。18インチホイールも当然ブリッツ製だ。エンジンはノーマルで、特にチューニングはされていないが、前置きされたインタークーラーに、純正交換タイプとはいえ、効率のいいエアクリーナー、そしてブリッツ製のマフラーの装着で、ノーマル十αの性能は確実に有しているはずだ。また、足まわりもブリッツのオリジナルとなり、乗り味や走りもノーマル以上のものになっている。室内に目を移すと、エアコンの吹き出し口を加工して取り付けられたブースト計が装着されていて、ただのマークⅡでないことをアピールしている。

アグレッシブな顔ツキを作り出すバンパーを装着している。

リアバンパーもレーシングスペックを彷彿させる仕上げ。

ARC
マークⅡ

■特別装備
■外装:フロントバンパースポイラー、フロントグリル、サイドステップ、リアバンパースポイラー、リアウイング■エンジン:インダクションボックス、前置きインタークーラー、ラジエター、オイルクーラー、チタンサイレンサー■足まわり:オリジナルサスキット、ストラットタワーバー、オリジナルブレーキセット、補強ロッド■その他:本革シート張り替え、カーボンパネル

風を切り裂くイメージでデザインされたバンパーがかっこいい。

リアバンパーはアンダーカバーとセットになっているタイプだ。

満載の機能パーツとアグレッシブなスタイルが魅力

ARCといえば、高品質なインタークーラーやチタンマフラーなどで有名なメーカーだが、そんなARCが提案するスペシャルマークⅡがこれだ。ボディカラーのせいもあって、あまり派手には見えないものの、相当アグレッシブなスタイルが特徴だ。ARCがリリースするエアロパーツだけに、機能面でも期待できそうだ。また、ARCらしく、前置きインタークーラーやオイルクーラー、ラジエターなどの他、アルミ製のインダクションボックスもARCらしい装備だ。それに加えて軽量なチタンマフラーを装備していて、性能はもちろん、チタンならではの甲高いサウンドも楽しめる。ボディ補強も抜かりが無く、下回りに装着された補強ロッドは、サスの性能を十分に引き出してくれるという意味でも、要注目のパーツといえる。また室内もARCオリジナルの革張りのバケットシートに換装され、快適なスポーティドライブが可能だ。

SARD
マークⅡ

■特別装備
■外装：フロントバンパースポイラー、フロントグリル、サイドステップ、リアバンパースポイラー、リアスポイラー■エンジン：純正交換タイプエアクリーナー、純正交換インタークーラー、ブローオフバルブ、ラジエター、オリジナルマフラー、オイルフィラーキャップ、ラジエターキャップ、オイルフィルター■足まわり：オリジナルダウンサスペンション、ストラットタワーバー、スタビライザー、ブレースバー■その他：シフトノブ、インストゥルメントパネル、センターパネル、ドアパネル

シンプルかつスポーティにまとめられたルックスが◎

トヨタ系のレーシングコンストラクターとしても活動しているサード。そんなサードのオリジナルパーツでカスタムされたマークⅡがこれだ。その他のマークⅡ同様、エアロパーツが装着されているが、誰にでも抵抗なく受け入れられそうなシンプルなデザインが特徴。それでいながら、スポーティ感もしっかり演出されていて、まさにスポーツセダンといった言葉がピッタリのクルマに仕上がっている。一方、機能パーツも充実していて、純正交換タイプのエアクリーナーやインタークーラーに加え、ラジエターやマフラーも換装され、ノーマルから確実にグレードアップした走りが期待できる。また、ブローオフバルブが装備され、その開放音がマフラーのサウンドと共に、気分を盛り上げてくれることも付け加えておこう。シャシー関係もスタビライザーやブレースバーで適度に強化されている。

バンパーに付いたプレスラインがお洒落でマッチングもいい。

アリストにも似た顔ツキを作り出すエアロに好感が持てる。

MODELLISTA
マークⅡ

■特別装備
■外装：フロントスポイラー、フロントグリル、サイドスカート、リアバンパースポイラー、トランクリッドスポイラー■エンジンまわり：オリジナルスポーツマフラー■足まわり：オリジナルローダウンスプリング、18インチアルミホイール（BBS LM）、タイヤ（BS　RE01・F：225/45-18　R：245/40-18）

左右に作られた開口部がちょっとしたアクセントだ。

マフラーはオリジナルで、サウンドも心地よいレベルだ。

高級感を演出しながらも雰囲気はスポーティ

これらのスペシャルマークⅡを販売するモデリスタが製作したマークⅡは、その他のメーカーのものに比べると、変更点が少ないような印象を受ける。しかし、モデリスタが製作したマークⅡのコンプリートカーには、このモデリスタバージョンの他に、フォーチュナがあるのだ。モデリスタバージョンは機能パーツの装着はマフラーのみとされ、足まわりもローダウンスプリングが装備されているにすぎない。しかし、エアロパーツは独特の雰囲気のあるモデリスタバージョンならではのものが装着されている。全体の印象は非常にまとまっていてスポーティなのだが、グリルの印象のせいか、非常に高級感が高い。これなら、高級ホテルやレストランなどのエントラントに横付けしても恥ずかしくないだろうし、高級外車の存在感にも引けをとることはないだろう。大人のためのスポーツセダンといった仕上げだ。

Tuning Okids!

Kansai SERVICE

JZX110 マークII

●フロントリップスポイラー　¥49,000
JZX110／マークII用

●リアウイング　¥45,000
JZX110／マークII用

ジェントルなパワーセダンを求める。

JZX100 チェイサー

AERO SYSTEM……¥250,000
●フルエアロKIT　フロントバンパー・サイドステップ・リアウイング・リアアンダースポイラー

FRONT BUMPER……¥89,000
●フロントバンパー　ASSY交換タイプ（FRP）
純正フォグランプ対応　M/C後はM/C前用のフォグランプAssyが必要になります。

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

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

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

●HKSハイパーマックスダンパーII
JZX110　¥178,000
JZX100　¥178,000

●Kansaiスペック
減衰力変更　¥218,000
バネレートup

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

●HKS GTスポツターピンキットPro　GT2835　¥248,000
●HKS GTスポツターピンキットPro　GT2835＋F con Mini　¥268,000

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

●タワーバー（フロント用）¥18,000
1JZ-GTE搭載車専用／JZX100・JZX90用
〈Kansaiエンブレム付き〉
車体のネジレ、ボディー剛性をアップ。さらに、足回りの安定性を確保。仕上げはオーバルシャフトでファッション性を追求。また、シャフト部分は、3倍の強度を持つリブ構造を採用。強度を要求するタワーバーにもKansaiの技術が投入されています。

●Newタワーバー（フロント用）¥18,000
1JZ-GTE搭載車専用／JZX110
〈Kansaiエンブレム付き〉
車体のネジレ、ボディー剛性をアップ。さらに、足回りの安定性を確保。仕上げはオーバルシャフトでファッション性を追求。また、シャフト部分は、3倍の強度を持つリブ構造を採用。強度を要求するタワーバーにもKansaiの技術が投入されています。

●リフレッシュバー　¥98,000
マークII・チェイサー・クレスタ／JZX100用
材質:クロモリ
※サンルーフ装着車は取付不可

●バケットセット（ブラック）　¥12,800
ボディ剛性と走行性能のバランス…、クルマ本来の居住性と利便性を追求。
マークII・チェイサー・クレスタに合ったボディ補強のリフレッシュバーを開発しました。

HKS KANSAI SERVICE Company Limited

Kansai SERVICE
Quick Response Advanced Footwork And Good Driving!
Pursuing Sports And Sporty

Home Page Address　http://www.kansaiss.co.jp

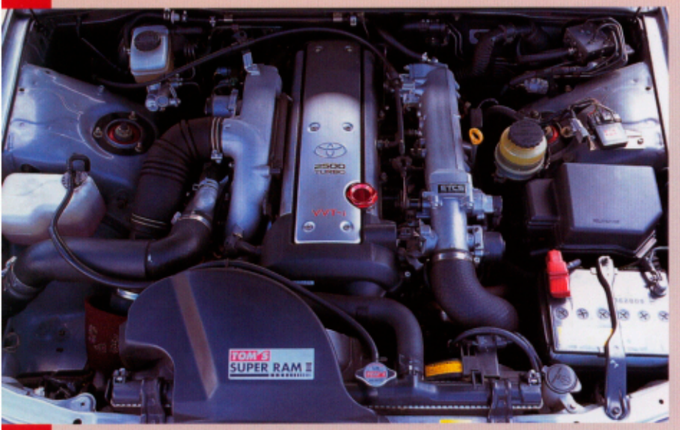
株式会社HKS関西サービス
〒632-0111 奈良県山辺郡都祁小倉1080（名阪国道/小倉インター・西へ300m）
・営業時間／AM10:00～PM7:30・定休日／毎週木曜日・第2水曜日
Phone 0743-84-0126　FAX0743-84-0413

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

POWER UP ENGINE TUNE 走

90/100/110系と受け継がれてきた1JZ-GTE型エンジンは、ノーマルで280psを発生する、まさに名機といっていいものだ。というよりも、このエンジンを搭載しているからこそ、マークII/チェイサー/クレスタは人気があるといっても過言ではないはず。そんな1JZ-GTEエンジンは、チューニングの世界でも人気が高い。しかし、名機であるがゆえにさまざまな機構が追加されているというのも事実で、90/100/110それぞれでやるべきこと、できることの内容が違ってきてしまう。だからこれからチューンを進めていこうとするならば、まずは自分のエンジンの特徴を知り、そこを生かした仕上げをしていかなければ、長く楽しめないのだ。

Cisco Kids



1Jユニット誕生から現在までの進化

ツインターボから始まり、可変カムでトルクフルに

90系に搭載された１ＪＺ−ＧＴＥは、ヤマハが開発したまさに名機といえるエンジンだ。2･5リッター直列６気筒というレイアウトを採用しながら、セラミック製のブレードを採用したツインターボのおかげで乗りやすく、しかもフルカウンタークランクやメタルのヘッドガスケット、ピストンのクーリングチャンネルを最初から採用していたことで、強く、しかもパワフルな特性を持っていた。しかしその１ＪエンジンにＯ、100系に進化したとき、モデルチェンジといっていいくらいの、大きな仕様変更を受けている。

まず大きいのが、ＶＶＴ−ｉ、連続可変バルブタイミング機構の採用だ。これは吸気バルブの開閉タイミングを、走行状況によってコンピュータで制御するシステムで、このおかげで90系に搭載されていた１ＪエンジンのＯ弱点といわれた、低速トルクの細さを補っている。さらに、ツインだったタービンも、風量の小さいシングルタービンへと変更されているのだ。これもトルク対策と考えていいもので、それに合わせて圧縮比がそれまでの8.5：１から9.0：１へと変えられている。また、吸気センサーもＶＶＴ−ｉの採用にともなって、それまでのＤジェトロから、負圧変化があってもエラーが出ないエアフロ式になっているのだ。こうやって進化の具合を見てみると、街乗りでは明らかに100系１Ｊ、つまり後期型１Ｊのほうがいいように思えるが、しかしたとえばブーストアップチューニングを考えた場合には、風量の小さなタービンというのがネックとなってくる。90の場合はブーストアップとマフラー交換、インタークーラーの装着などで、ブースト1.3kg/cm²時に370〜380psくらい出せたものが、100系の場合は、同じメニューでもブースト1.1〜1.15kg/cm²で350psが限界となってしまうのだ。ちなみに、110系の１Ｊは、それまで２軸でコントロールしていたスロットルが、１軸でＥＴＣ−Ｓの制御をしている。

ユニット別の特性の違いを見極める

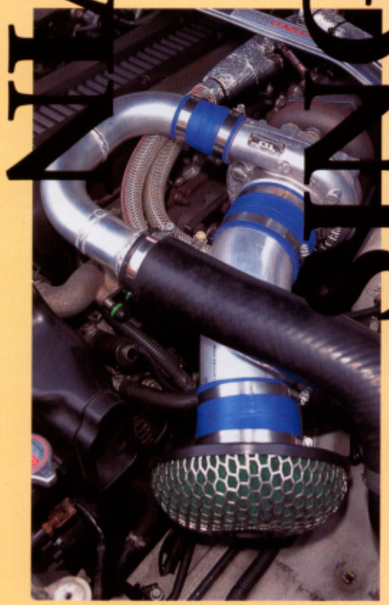
TWIN & SINGLE

1JZツインターボ仕様

風量に余裕があるため ブーストアップチューン向き

90系に搭載されていた１ＪＺ−ＧＴＥは、セラミック製のブレードを採用した、ツインターボが最大の特徴となる。このタービンはもともと風量に余裕があるため、カタログ値の280psという状態では、まだまだその性能から比べると、余裕がある。だからこそ、ブーストアップで350psオーバーのパワーが出せるのだ。

また、この型のＥＴＣ−Ｓは、トラクションのコントロールが必要なときにだけ働くようになっているため、そのまま使っていてもとくに悪さをするということはない。もともとショートストロークで、クランクやピストン、ガスケットも余裕のあるモノを使っているために、ハードなチューニングをしていってもへこたれることがないというのは、ボクたちにとってはウレシイ部分で、そういう素材のよさがあったからこそ、ここまでマークⅡブラザースのチューニングがメジャーになったと考えていいのだ。



1JZシングルターボ仕様

VVT−iも含めて、低速トルクが太くなった

本来ショートストロークで、高回転高出力型の1JZエンジンは、小さめのタービンをセットしたほうがトルクが太くなり、乗りやすい。しかし90に搭載されていたツインターボは、パワーアップという部分ではウレシイ風量の大きさが、低回転でのトルクという面ではあまり効かず、その部分がノーマル車をそのまま乗っている人にとってはツライ部分となっていた。そこで100系へのモデルチェンジに伴って採用されたのが、小さめのシングルターボの採用と、VVT-iという、まったく新しい機構の採用だった。このおかげでノーマル状態の乗りやすさという意味ではこちらのほうが明らかに優れているけど、ことチューニングを、それもブーストアップを考えた場合には、どうしても遅い、ということになってしまう。また、スロットルに連動しているETC-Sのコントロールバルブが悪さをして、本来の力を発揮できないというのもツライ部分だ。

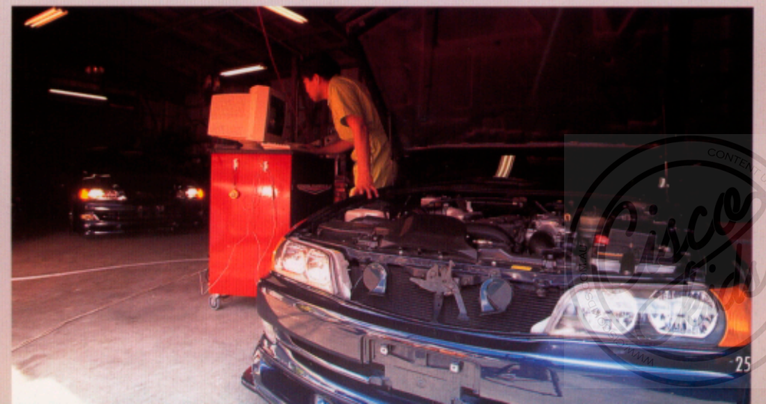
VVT-i機構について

かっちりした制御のおかげで チューンが難しいのだ

ＶＶＴ−ｉというのは、コンピュータの指示によって、吸気バルブの開閉タイミングを走行状況に合わせてコントロールしている。カンタンにいえば、車速と回転数に合わせて、ベストな吸気となるように、カムの回り方を遅らせたり早めたりしているわけだ。そのキモとなっているコンピュータが、じつはクセモノで、たとえばちょっと高回転型にしてみたいなぁと思ってデータをいじっても、すぐに補正が入るようなシステムになってしまっているのだ。だから、このＶＶＴ−ｉをいじろうとするなら、まずはこのコンピュータを解析していかなければならない。今年に入ってとうとう、アフターのＶＶＴ−ｉ用カムとコントローラーがリリースされたけど、ここまで時間が掛かってしまったのは、ひとえに解析の難しさと、新しいシステムだけに、可変バルブタイミングを速さにつなげていくためのノウハウの蓄積が、ゼロからのスタートだったということにあるのだ。

これがVVT-i機構を制御しているスロットルバルブだ。JZX100はスロットルを2個装備している。

可変バルタイは自体はとてもいいものだが、現在のチューニングの状況ではそれを速さやパワーに結びつけるのが難しい。



BOOST UP TUNING

ブーストアップチューニング

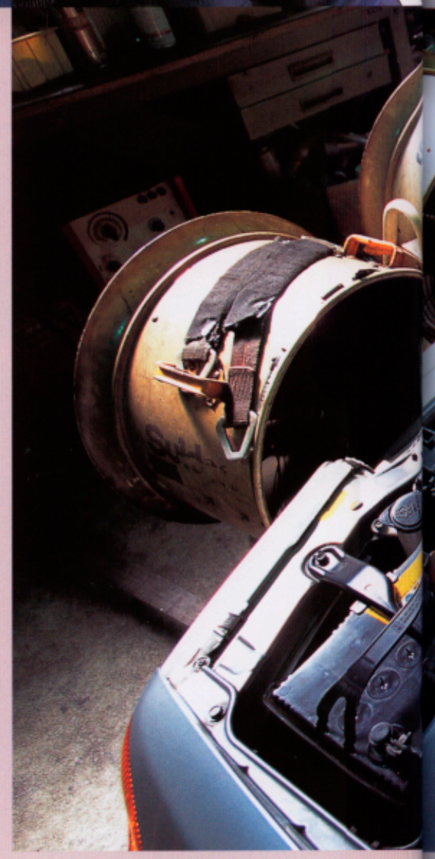
ブーストアップをするとターボ車は速くなる、と思われがちだけど、マークⅡブラザースの場合は、そうともいいきれない部分がある。というのもこのクルマは、コンピュータのフェールセーフ機構がしっかりしているため、いくらコントローラーでブーストを上げようとしても、コンピュータが補正してしまい、壊れないけど速くない、という状態になってしまうのだ。そこをクリアしていくことが、速さにつなげるためのキモだぞ。

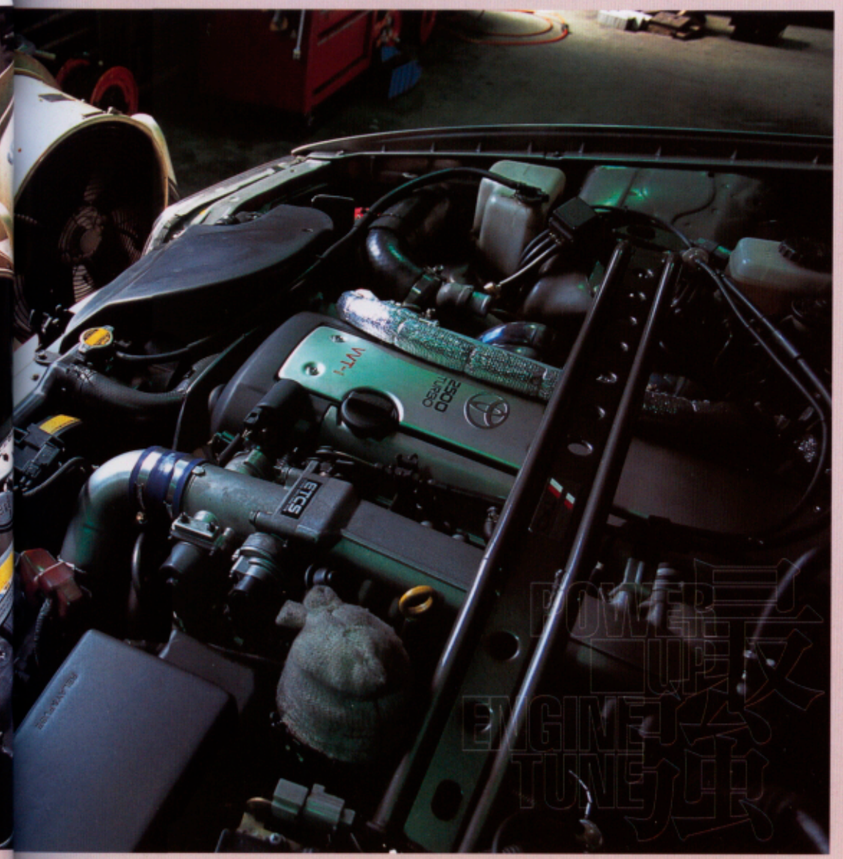
フルノーマルユニットでは ブーストの管理がキーワード

90系と100系では、若干違うハナシになってしまうんだけど、基本的にマークⅡブラザースのブーストアップは、単にブーストを上げれば速くなる、というものではない。というのは、ブーストを上げて吸気量が増え、そのぶん混合気が薄くなると点火時期が進んでいくため、エンジンはノッキングを起こしそうになってくる。そうなるとコンピュータが、これはイカンということで点火時期を遅らせてしまい、結果として、壊れないけど全然速くない、という状態になってしまうのだ。そこで大事なのは、こうならないように、きちんとコンピュータのセッティングをしておかなければいけない、ということだ。

これは、チューニングを進めていくと問題になってくる、オーバーフローアクセス、つまりコンピュータが持っているデータ以外の部分に、コントロール領域が入ってしまうという場合にも関わってくるのだ。たとえばチューンを進めていって、純正コンピュータが予想していない量の燃料をインジェクターが吹こうとする場合には、コンピュータはほかの部分を制御することで、パワーダウンの方向に持っていってしまう。そのため、ブーストアップで速さを求めようとするなら、まずはこのコンピュータからきちんと対処していく必要があるのだ。ちなみに90の場合、触媒を外すとブーストが0.9〜0.95kg/cm²で制御が入ってしまうため、チェックランプが点灯して、燃料がカットされてしまい、パワーが出なくなる。そこで触媒を取るのなら、コンピュータチューンをしないとパワーが出ないのだ。また100系の場合は、ブースト0.9〜1.0kg/cm²でカットが入ってしまうんだけど、触媒を外しても、一般的にはここまでブーストは上がらなくなっているので、そういう意味では問題ないけど、速さということでいえば、やはり速くない。どちらにしても、ブーストアップでパワーを求めるのなら、コンピュータチューンとブーストの管理をきちんとしなければ、実際のパワーにはつながっていかないぞ、ということなのだ。

1JZはとても強いエンジンだが、ただ単にブーストを上げて燃調がノーマルのままでは寿命はどんどん縮んでいく。





1JZユニットは強いのか!!

基本設計がしっかりしている ところがウレシイのだ

1JZというエンジンは、ヤマハが造ったもので、昔から不思議と、トヨタ内製のユニットよりもヤマハ製のほうがいい、といわれている通り、かなりよくできたエンジンと考えていい。たとえば高回転時でもバランスが取れる、フルカウンタークランクを採用していたり、ピストンにクーリングチャンネルが設けられているため、熱に強かったりする部分は、ハッキリいってしまえばオーバークオリティだし、メタルのヘッドガスケットを採用しているというのも、同じだ。それだけにこの1Jは、エンジン内部に手を入れなくても、かなりのパワーにまで耐えることができる。ただし、前期型1Jと後期型1Jを比べると、たとえば後期型のほうはプラグホールのすぐそばまでウォータージャケットがきているため熱に強いとか、ポートは前期型1Jのほうが太いのでパワーを出しやすいかわりに、後期型1Jはポートの細さが流速の速さにつながるため、エキマニの形状によって掃気のタイミングを変えられる、などといった違いがあるので、一概にどちらがいいとはいいにくい部分もあるのだ。

燃料系ノーマルで狙えるパワーとは

経年劣化も考慮した チューンが必要だ

ノーマルの燃料系は、ブーストアップまでのチューンであれば、基本的には問題ない。ただし、90系の場合は、すでにデビューから年数が経っているため、インジェクターノズルが劣化している可能性もあって、そうなるとノーマルでも規定の燃料を吹いていない可能性がある。さすがにこうなっているとマズイので、ポンプやインジェクターの交換を考えなければならない。また、100系の場合はインジェクターの噴射量とポンプの吐出量のバランスが取れているためある程度のチューニングまでは大丈夫だけど、90系の場合は、インジェクターに余裕があるため、できれば燃料ポンプを換えて、燃圧をきちんと掛けておいたほうが、トラブルが間違いなく少なくなる。これも含めて、まずはチェックしたほうがいいぞ。

燃料ポンプ交換は必要か!?

ハイパワーを狙うなら 燃料ポンプの交換も必要だ

燃料系がノーマルのままでは、掛けられるブースト圧も自然と制限がついてしまう。インジェクターノーマル、燃料ポンプノーマルのままで狙えるパワーはJZX100でも350馬力が安全圏内。これ以上のパワーはもちろん狙えるが、トラブルの元となるので350馬力をひとつの目安として覚えておきたい。よく、燃料系ノーマルのまま凄まじいパワーを引き出しているクルマもあるが、これは燃圧を高めてインジェクターの噴射量を100%絞り出しているパターンが多い。チューニングの方法としては、コレもありだが、せっかく高い費用をかけてチューニングしたクルマなんだから、ちゃんとした形で乗りたいのは本音。トラブルの元となるゆとりを残さないチューニングは避けたいものだ。

POWER UP
ENGINE TUNE

FUJITSUBO

快適パワーアップマフラー選び

ユーザーのニーズに合ったものが必ず見つかるマフラーシリーズ

排気系パーツの総合メーカーとして常に業界をリードしているのがフジツボ技研だ。その製品ラインナップはサーキットなどに合わせたパワー重視のものから、近接排気騒音など環境に配慮したものまで、多様化されているユーザーのニーズにも十分応えられるよう幅広いものとなっており、それぞれがしっかりと個性をもったものとなっているのが特徴だ。また、全ての製品はJASMA（日本自動車スポーツマフラー協会）の規定基準に適合しているのでクオリティや音量、寿命に関しては長期間の使用でも安心できるもの。ただ、中にはよりパワーや更にチューニングカーらしい排気音を求める声もあり、そういったユーザーに向けてより高性能なものをリリースしているのがFGKのパワーゲッターシリーズとなっている。FGK製品に関しては保安基準の適合品ということだが、どちらもクオリティ的には非常に高い精度で作られており、性能面やフィッティングは他メーカーとは比較にならないぐらいだが、今回はそんなフジツボ、FGKのマフラー4種類を一気にテストしてみることとなった。

チェックした項目は同一車両においてそれぞれのマフラーがどのようなパフォーマンスを持っているかというパワーチェックと、その排気音。そしてマフラー選びでは意外と重要なポイントとなるテールデザインのチェックとなっている。実際に使用したマフラーはフジツボのロングセラーモデルとなっているレガリスシリーズからレガリスRとレガリススーパーR。比較的おとなしめなユーザーに向けられたセダリスと、FGKのパワーゲッターシリーズで、それぞれが独自の性能を発揮できるよう作られているもの。パワーやトルクに関してはほぼ同一条件でシャシダイを使いデータを取っているので、かなり正確な数値となっている。しっかりとしたノウハウを持つメーカーが計算して製作したマフラーは、実際にどのような違いが出るのか、そのあたりをしっかり確認してもらいたい。

LEGALIS SUPER R

価格　8万7000円

サウンドチェック

全域で計算されたサウンドチューンは高回転でのヌケのよさが確実に伝わる仕上がり

音としてはかなりマイルドな味付けがされている印象。アイドリング付近の低い回転数での排気音は静かな部類に入るのではないだろうか。そこから徐々に回転数が上がっていくにつれ、いかにもチューニングカーというような排気音になっていき、レブ付近の高回転になると、完全にスポーティなヌケを感じさせてくれるもの。ちょっと気合を入れて走ろうと思ったときにはいい感じかもしれない。フジツボが計測した近接排気騒音は90db/4650rpm。

パワーチェック

オールステンレスで排気効率も上げられているレガリススーパーRの計測値は184.5kw（251ps）、302.1Nm（30.8kg-m）。ノーマル状態から14.6kw（20ps）のパワーアップ。これだけ出力が向上しているということは、クルマのパフォーマンスは明らかにワンランク上になっているはず。これからチューニングを進めていくユーザーにはそれにもしっかり対応してくれるだろう。ちなみに全てのチェックはエンジン、タービンともノーマル。触媒付きの計測となっている。

スマートなメインサイレンサーから伸びるテールエンドは、中空タイプの2重構造となっている。見た目もきれいだが、これはデザインだけでなく強度や耐久性などに優れたものとなっている

スタンダードタイプなので落ち着いた感じを引き出せる

砲弾タイプを採用しているテール部分は、一般的な砲弾のようにカットされているような状態ではなく中空構造となっているのが特徴。また、テールパイプ表面にはヘアラインといわれる独特の光沢を持った処理が施されているのもポイントで他のステンレスマフラーとは明らかに違ったイメージだ。JZX100用の構造は中間部分とテール部分の2分割になっており、メインサイレンサー、サブサイレンサーともスマートで、いかにも効率を重視したようなストレートなイメージ。材質は強度や耐久性で信頼のあるSUS304ステンレス。メインパイプ径はΦ76.3-89.1。メインサイレンサーはΦ160。テールパイプ径はΦ117となっている。

LEGALIS R　価格　9万円

サウンドチェック

チューニングカーらしい音質ながら低速では音量を抑えたコンサバティブモデル

レガリススーパーRと比較すると、それに比べてはややおとなしいイメージ。ノーマルの音を考えたときもアイドリング付近ではあまり大きな違いはない。回転を上げていったときの排気音自体はやや太めだが、その音量はそれほど大きくなく、深夜の車庫入れなど近所付き合いを考えたときにはなかなかいい選択と言えるのではないだろうか。見た目もコンサバティブにまとまるマフラーなので、チューニングカーに乗りたい家族連れにはいいかも。近接排気騒音は84db/4650rpm。

見た目がスマートにしてチューニングカーらしさを強めた

最近のスタンダードというと砲弾タイプというイメージがあるが、それ以前に流行っていたのがこのレガリスRのようなベーシックな形状だ。「砲弾タイプはちょっと…」という人も多いようで、今でもコンスタントな人気を持つモデルとなっている。中間パイプの素材はアルスター鋼でメインサイレンサーとテールエンドにはSUS304ステンレスを使用。アルスター鋼というとオールステンレスモデルに比べ重たいように思っている人もいるようだが、中間パイプにアルスター鋼を使っていてもマフラー自体の重量は実際のところはあまり変わらない。手軽にマフラー交換を楽しめるベーシックモデルといえるだろう。メインパイプ径はΦ76.3。テールパイプ径はΦ101.6となっている。

パワーチェック結果

レガリスRを装着した状態のチェイサーのパフォーマンスは180.2kw（245ps）299.7Nm（30.5kg-m）という数値。サブサイレンサーが大きめなのでパワーが上がりにくいイメージがあるが、特に影響はなかった。ポジション的にはセダリスの上、レガリススーパーRの下ということだが、どのマフラーと比較してもしっかりとパワー的なすみわけができているのは、マフラーのクオリティの高さといえるだろう。極弾型のマフラーはちょっとという人にはオススメ。

スタンダード品ということで極端な派手さはないが、やや大きめのメインサイレンサーから出ているテールはややスラッシュ気味にカットされており、ノーマルとは明らかに違ったスタイルだ。

パワーチェック結果

テールエンドのみの交換となるセダリスは、当然そこまでのパイプ径はノーマル。そんなわけで極端なパワーアップをすることはなかったが、それでも177.3kw（241ps）、291.9Nm（29.7kg-m）と、ノーマルに比べ10馬力程度のパワーアップとなった。これだけパワーが上がればどんな人でも十分体感できるレベル。ハードなチューンはちょっとという人であればノーマルのバランスを崩さずに、ちょっとしたチューニングの気分を味わうことができる。

装着状態を見てみるとテール部分のみの交換ということは全くわからない。しっかりとアフターのマフラーという雰囲気は出ているが、迫力的にはやや少ない。家族がいる人にはいいかも。

サウンドチェック

下品のないところで抑えられたサウンドはノーマル＋αでファミリーユースにも対応する

音量は極めて静かといえるだろう。ノーマル＋αといった感じで、本の少し太い音がするような感じ。使い込んでいったときには内部の消音グラスウールが劣化してくるため、多少は大きくなってくるだろうが、それでも音量は静かな部類に属する。ノーマルと比較したときには確かにチューニングされたようなイメージはあるが、比較的音量が大きいものを聞き慣れてしまっているだけにヘビーユーザーには物足りないかもしれない。近接排気騒音は78db/4650rpm。

SEDALIS　価格　5万6000円

ファッション系マフラーを選ぶならコレがベストマッチ

メインサイレンサー以降の部分のみ交換となるセダリス。パイプ径なども当然ノーマルの中間に合わせてあり、極端に太くなるようなことはなく、メインサイレンサーのサイズはノーマルとほぼ同等。クルマを買ってホイールとマフラーのみを交換するという人向けのマフラーといえるだろう。テール部分だけということで価格的にもリーズナブル。全くパワーアップしないというわけではないが、どちらかというとファッション的な要素が強い。ただ、ノーマルに穴があいてしまったようなときに交換するというのもいい。サイレンサーとテール部分の素材はSUS304ステンレス。テールパイプ径はΦ107×96のオーバル（楕円）スラッシュとなっている。

POWER Getter&RS

価格　5万8000円

パワーチェック結果

さすがに高効率、パワー重視で設計されているパワーゲッターシリーズだけあり、今回テストした中ではダントツの197.7kw（268.9ps）、トルクは333.8Nm（34kg-m）を記録した。ノーマルのマフラーを装着した状態は169.9kw（231ps）275.6Nm（28.1kg-m）だったことを考えると、マフラー交換のみで実に27.8kw（37.8ps）もパワーアップしたことになる。現在の状態からモアパワーを求めているなら間違いなくこのマフラーがオススメだ。

パワーを狙っていくならこのマフラーで決まりだ

パワーとトルク、サウンドチューニングにこだわりを持って作られたスポーツマフラーがこのパワーゲッターだ。テール形状は基本的に砲弾型で、あくまでも排気効率を追求したというレイアウトは、排気効率を考えてストレートに近いもの。メインパイプ径はΦ76.3-89.1。テールパイプ径はΦ117となっている。素材は中間パイプがアルスター鋼、メインサイレンサーとテールはSUS304ステンレスでサブサイレンサーは地面にあたりにくいよう平形の形状になっている。パワーゲッターにはスタンダードモデルのほかRSタイプが存在し、両者とも性能的な違いはないが、RSはメインサイレンサーのエッジがない、ラウンドタイプを採用したものとなる。

サウンドチェック

全域に渡って施されたサウンドチューンがハイパフォーマンスなチューニングカーを演出する

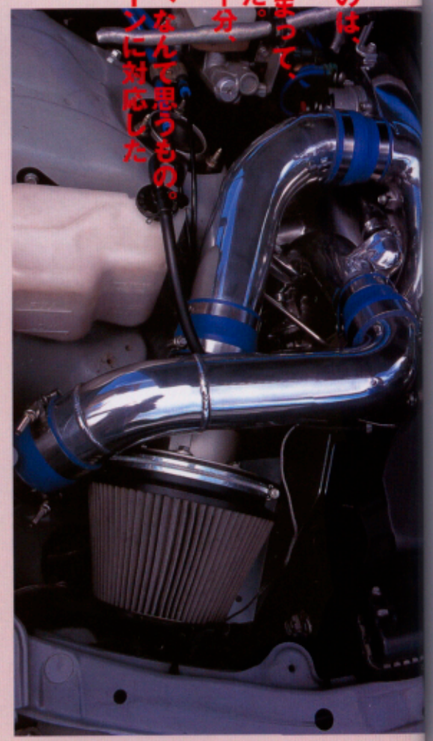
排気音は極めてチューニングカーらしく低速では空気の振動が肌に伝わってくる。それが徐々に気持ちのいいヌケのよさそうな音に変化していき、高回転ではドライバーまで確実に響く、スポーティなサウンドとなるが、下品な音ではないところはさすがだ。近接排気騒音は100db/4650rpm。チューニングカーらしい、野太いサウンドとなるが、タウンユースも考え、専用サイレンサーも用意されている。そのときの近接排気騒音は97db/4650rpm。

パワーゲッターはまさに伸びているといったイメージのテールエンドが印象的。RSではメインサイレンサーがエッジを持たない形状でテールエンドは短め。どちらもかなりスポーティだ。

POWER GETTER ENGINE TUNE

補器類のセットアップ方法

チューニング、というかパワーというのは、言葉は悪いけど麻薬みたいなもので、一度経験してしまうとすぐに慣れてしまってもっともっと、ということになりがちだ。それだけに、最初はブーストアップで十分と思っていても、結局はやっぱりタービン交換したいなぁ、なんだったら、最初からハイレベルのチューンに対応した補機類をセットしておいたほうが、得なんじゃないの？ってのが、このコーナーのポイントなのだ。



モアパワーを追求するための下準備

補器類というと、みんなはなにを想像するだろう。たとえばインジェクターもそうだろうし、燃料ポンプだって、補器類だ。しかしもっと基本的な、たとえばマフラーとかインタークーラーなんていうアイテムも、ここに含めていいはず。だってターボ車は、吸排気系のチューニングでパワーの出かたが大きく変わってくるんだもの。そのため、どうせ交換するのであれば、先々のことまで考えてアイテムチョイスをしておいたほうが、お金をムダにしなくて済むはずだ。ま、具体的なハナシはそれぞれの説明のところでするとして、ここではおおまかに、どんな選びかたをしていけばいいのか、というところを見ていこう。

まずマフラーは、パイプのφ数も大事だけど、なるべくパイプの絞りが無いものを選んでおいたほうが、間違いが少ない。インタークーラーの場合は、触媒付きのままでいくのならそこそこのものでも大丈夫だけど、触媒を外して大パワーを狙うのであれば、機能的に優れたものをセットしておいたほうがいいのだ。さらに、ブーストコントローラーもそうなんだけど、アイテムの取り付けかた、というのも大事になってくる。いくらいいアイテムを買っても、取り付け方が変だと、その性能を生かしきることができなくて、結局お金を使うことになるからだ。そういうことを防ぐためには、チューンの初期段階から、信頼できるショップで相談しつつ、ステップアップしていく、ということ。それぞれのショップには、得意としている部分や、得意としているパーツがあるので、そういうノウハウを豊富に持っているショップを見つけて、そこでトータルバランスを考えながら仕上げていく、というのが、遠まわりのようでも、じつは結果として近道だったりする。では、どうやっていいショップを見つければいいのか。それにはまず、スタッフとたくさんハナシをすることが大事。パッと見ただけで判断するなんていうのは、間違いの元なのだ。

インタークーラー

インタークーラーは、圧損と冷却のバランスで選んでいくというのが基本となる。といっても、これじゃなんだかわからないよな。そこで知っておきたいのは、ゆくゆくタービン交換をしちゃいそうだな、と思うのなら、ショップオススメのいいものをセットしておく、ということだ。さらに、前置きインタークーラーをセットすると、当然ラジエターに当たる風量が少なくなるため、エンジンが冷えにくくなってしまう。そこで前置きインタークーラーをセットするのなら、正確な水温計を装備して、ヤバそうならクールダウンしてエンジンを冷やすとか、ラジエター交換をするとか、ナンバーを移設する、なんていう手段を取る必要があるのだ。

マフラー

マフラーは、φ数はもちろんだけど、パイプの途中に絞りが入っているものを選んでしまうと、ステップアップしていっても予想通りのパワーが出なくて、なんだろうといろいろ悩んだ結果、結局買い直し、となることがある。そのため、できれば最初からなるべく絞りの無いものを選んでおきたいのだ。もちろんこれは、エンドマフラーの問題だけではなく、フロントパイプなども同じ。ブーストアップなら問題にならないノーマルフロントパイプも、タービン交換をするのならその時までには交換しておかないと、せっかくのパワーがきちんと引き出せない。そういう部分まできちんと想像しつつ、アイテムを選んでいきたいのだ。

エアクリーナー

エアクリーナーは、ブーストアップだけであればノーマル交換タイプでもなんとかなる。しかし、タービン交換をするのであれば、ダイレクトタイプのほうが間違いなくいい。そのため、早い段階からダイレクトタイプをセットしておく、というのもアリなのだ。ただしこれは、ちゃんと熱気を吸わないように対策してある場合のハナシだ。いくらダイレクトタイプでも、エンジンルームの熱気をそのまま吸い込むようなレイアウトになっていると、パワーロスが大きくなってしまう。ここをきちんと追求しているかどうかというのも大事なポイントで、そこまで考えた取り付けをしてくれるショップを見つけだせれば、かなりいい感じなのだ。

サクションパイプ

サクションパイプは、どれも同じように見えるけど、とくにターボキットに付属しているものの場合は、タービンの特性などを考慮したデザインがされていることが多い。そのため、ブーストアップのレベルから見栄えのためにサクションパイプを装着していても、結局ムダになってしまう場合も無いわけじゃない。

しかしこれを逆にいえば、セットしたいタービンが決まっているのなら、それにピッタリのサクションを早いうちにセットしておくというのはアリなのだ。インタークーラーを早い段階でセットするのであれば、それを生かした仕上げをしてもらう、というテもあるので、ここは十分にショップスタッフと相談しておきたいぞ。

燃料ポンプ

燃料ポンプは、経年劣化が進む部分だけに、中古車を買った場合などはとくに、交換を前提に考えておいたほうがいい。もちろん、長年乗っている場合も、燃圧のチェックくらいはしておこう。またここは、空吸いをすると壊れやすいため、早めの燃料補給というのがベターなのだ。ちなみに、もしプライベートで燃料ポンプを交換するのであれば、かならずホースバンドを締めておこう。じゃないと、普段は大丈夫でも、ブーストがかかるとホースのつなぎ目から燃料が漏れて、凄してしまう場合がある。ちなみに、インジェクターを交換するのであれば、燃料ポンプがノーマルのままでは容量が足りなくなる。かならず一緒に交換しておきたいのだ。

インジェクター

ブーストアップであれば、インジェクターはノーマルのままでも問題はない。しかしこれは、設計段階の燃料をきちんと吹いていれば、ということが前提になる。インジェクターというのは、すごく精密な霧吹きみたいなものだから、燃料にゴミが混ざっていたりするだけでも規定の量を吹かなくなってしまう。そのため、デビューから時間が経っている90系であれば、交換することを考えておいたほうがいいのだ。また、小さめのタービンをセットするのであれば、カルディナ純正インジェクターでも容量は足りるけど、デカイタービンを考えているのなら、装着時に容量の合ったインジェクターをセットしたほうが、パワーを引き出しやすいのだ。

ガスケット

１ＪＺエンジンは、もともとメタルのガスケットが装着されているため、ブーストアップくらいのレベルであれば、そのまま使っていてもとくに問題はない。ただし、大パワーを狙っていくのであればハナシは別だけどね。とはいえ、最初の段階からガスケット交換だけのためにヘッドを開けて、というのは、あまりにお金の無駄遣いといえる。そこで、もしエンジンをオーバーホールする予定があったり、カム交換をしようなんて考えているのであれば、その時に組み付ける、というのが工賃的にも有利になるのだ。つまりここは、タービン交換などをして、ガスケット交換が必要になったときに考える、ということで大丈夫だぞ。

タコ足

エキゾーストマニホールドは、装着効果が大きいアイテムだけに早く付けたいところだけど、将来的にどんなタービンをセットするのかによって、セットするものが違ってくるので注意が必要。たとえば、ノーマルタービンでいくんだったり、ノーマルボン付けタービンでいくんだ、というのであれば、ノーマルタービンに対応したエキマニをセットしておいてもいい。しかし、ビッグタービンをセットしていこうという人が、ノーマルタービン対応のエキマニをセットすると、結局買い直し、ということになってしまう。だからここは、自分なりのチューニングメニューをあらかじめ決めておいて、必要となったときに初めて考える、ということで大丈夫だ。

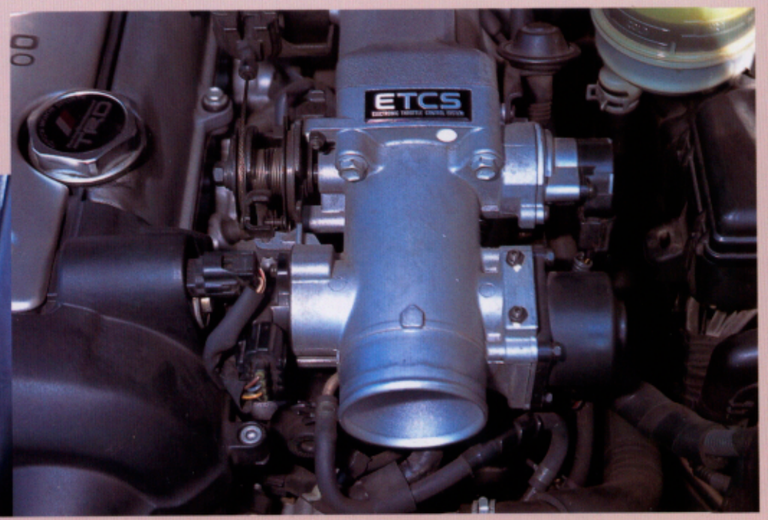
エンジンマネージメントチューニング

90/100に限らず、
トヨタ系のクルマはマネージメントシステムがよくできていて、
パワーを出そうとするとすぐ制御が入ってしまい、
壊れないけど速くもないという、
つまらないことになりがちだ。
そのためここは、きちんとノウハウを持っているショップに、
できれば現車合わせでセッティングを出してもらったほうが、間違いがない。
パワーと信頼性のキモとなるこのマネージメントは、
中途半端じゃ意味がないチューニングなのだ。

1JZポテンシャルを決めるCPチューニング

現代のクルマは、すべてコンピュータに収められたデータが制御しているといっても、間違いではないはずだ。それだけに、ここのデータをきちんと解析し、メーカーが壊れないように設定しているフェールセーフ機構を生かしつつ、きちんとパワーを出すようなセッティングをしなければ、速さを実現できないのだ。とはいっても、その基本となるのは、キャブ時代と同じで適切な燃料と点火時期の調整。ここに、高温時の補正やノッキングの補正などが入ってくるので、ややこしくなってしまうんだけどね。

そんなコンピュータチューンによって得られるものはなんだろう。まずひとついえるのは、チューニングメニューの実力を100%生かすことができる、ということだ。たとえばタービン交換をしていて、きちんと燃料ポンプやインジェクターも変えているのにコンピュータがノーマルのまま、というのでは、パワーアップのためにエンジンが必要とする燃料を吹けなくて、しかし壊さないための補正が入るからやたらと乗りにくく、しかも遅いクルマとなってしまう。これは、単にタービン交換といった大物だけの問題ではなく、厳密にいえば吸排気系のアイテムが違っただけでも、エンジンが必要とする燃料の量は、わずかとはいえ変わってきてしまうのだ。もちろん、このくらいの違いであればデータ内で処理できるんだけどね。現車合わせが基本というのは、こういうことがあるからなのだ。



アミューズが画期的なシステムを遂に完成させた新型ETCSコントローラーについて

ノーマルを生かしたまま、全開固定ができる

これまでアミューズでは、ＥＴＣ－Ｓのバルブを取り外してしまうことで、パワーロスを物理的になくしていたんだけど、これはノーマル状態に戻すことができなくて、もしノーマルにしたい人は、新たにスロットルボディを買わなければいけない、というデメリットがあった。

しかし今回リリースされた、このＥＴＣ－Ｓコントローラーは、ノーマルのシステムは生かしたまま、サブスロットルを全開固定することもできるという優れモノなのだ。なにしろこのＥＴＣ－Ｓのスロットルは、高負荷時に全開にならないだけではなく、アクセルペダルの動きとリンクしているとはいっても、パワー特性を非線形型にするため、かなりゆっくりと動いている。さらに、一度高負荷の補正が入ってしまうと、イグニッションオフでもリセットされないため、パワーが出たり出なかったりしがちになるし、アクセルに対するエンジンレスポンスの悪さという部分にもつながっているのだ。ちなみにこれは、ＥＴＣ－Ｓのコントロールをスロットルバルブで行う110系やアルテッツァでも同じで、ＥＴＣ－Ｓをなんらかの手段で完全にカットしないと本当の意味でレスポンスはよくならない。

そこでアミューズは、サブスロットルの動きだけを止めてしまおうということを考えた。といっても、使いかたはカンタンで、パワーが欲しいときには、コントローラーのスイッチをオフモードにするだけ。コイツはパワーアップに効くアイテムだぞ。

1JZはETCSを理解してこそパワーが上がる眠っているポテンシャルを引き出すETCSチューニング

100系の場合、ブーストアップじゃ90には勝てない、というのが定説となっている。たしかにタービン自体の風量が少なくなっているから、このハナシは間違いじゃないんだけど、しかしもうひとつ、ものすごく悪さをしている部分があったのだ。それがこのＥＴＣ－Ｓ。コイツはアクセル開度と連動して動いていて、しかも、負荷がかかっていると全開時の60%くらいしか開かない。ここをどうするかが、100系パワーアップのキモなのだ。

安定した姿勢を造るための、ウチらにとっては邪魔者

ＥＴＣ－Ｓというのは、アクセルを踏み込んだときにいきなりパワーが掛かって、たとえばクルマが横滑りしたりしないようにするための機構だ。これは90系の場合、トラクションコントロールをオンにして初めて仕事をしていたんだけど、100系はオンであろうがオフであろうが、インテークのスロットルバルブの前に付いているコントロールバルブが動いていて、しかも高水温や高負荷状態、吸気温度が高い場合などには、約60%の開度までしか開かないようになっている。つまり、いくらアクセルを踏んでも、その部分で吸気が絞られてパワーが出ないのだ。ちなみにこのロスは、ブーストでいえば0.1kg/cm²ほど。マフラーとエアクリーナーを交換したＡＴ車のチェイサーでテストしたデータによると、ＥＴＣ－Ｓが生きたままだと297psだったパワーが、このサブスロットルを全開固定しただけで321psまでパワーアップしている。この20数psの差は、メチャでかい。

価格２万9800円

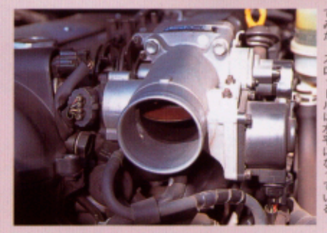
テストの結果

ここまでハッキリデータが出ると、マジ欲しくなるぜ

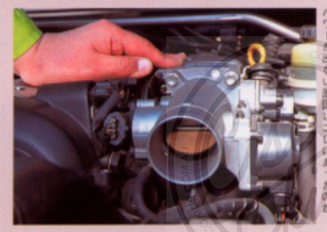
実際にこのコントローラーをセットして、その動きを確かめてみたんだけど、まず感動したのが、取り付けがカンタンだということ。なにしろ、ＴＲＣのコンピュータのところに配線をつないで、跡はコントローラーを室内にセットするだけなんだもの。で、スイッチを入れると（ＴＲＣをオフにすると）、サブスロットルはパタッと全開状態で固定されてる。このとき、ＴＲＣのワーニングランプは、オフになってるよということを知らせるために、点滅しているのだ。

で、通常状態にすると、ワーニングはもちろん消えて、サブスロットルはアクセルと連動して、ゆっくりと開け閉めするようになった。これなら、走る状況に合わせて使い分けることができるのだ。

スロットルの横に置いた計測機には電圧が表示されている。これの読み方は、ノーマルの全開スロット時で2.16ボルト、アイドリング時で0.81ボルト、アミューズETCSコントローラーを使って3.62ボルトになる。それぞれのスロットルの開き方に注目してもらいたい。実は全開という名の全開ではなかったことがわかる。



もう少しわかりやすくするためにETCSコントローラーを作動させた状態にしてみた。スロットルは水平になっている。



ノーマルの場合、全開といってもサブスロットルはこれだけしか開いていない。パワーが出ない原因はコレにあったのだ。

TURBINE TUNING

ハイパワーを目指すターボチューニング

ターボエンジンのチューニングは、NAエンジンと比べると、パワーを出しやすい。しかし、いくらパワーを出しやすいからといっても、きちんとノウハウを生かした仕上げをしていかなければ、扱いづらくなってしまうのは、ほかの部分のチューニングと同じだ。タービンの選択はもちろん、そのタービンを生かすための、セッティング技術の善し悪しによっては、同じメニューのはずなのに……という、大きな差ができてしまうのだ。

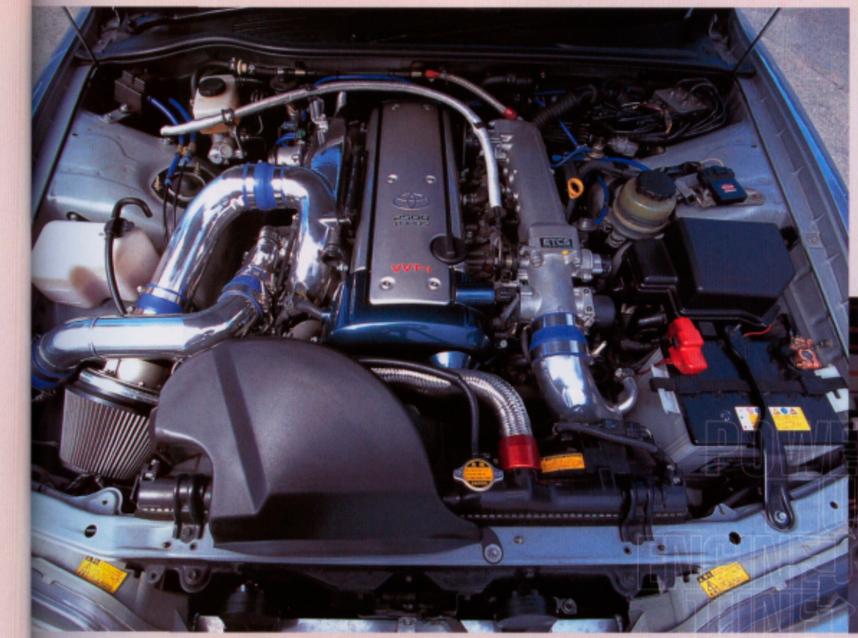
乗り味を犠牲にしない全域トルクフルが常識

ピークの数字だけではない、乗りやすさがじつは大事

パワーというのは、言葉は悪いけど麻薬みたいなモノで、一度味わってしまうとすぐに物足りなくなって、もっともっと、となりがちだ。とくにマークⅡ／チェイサー／クレスタのように、素性のいいエンジンをベースにタービンで過給しているクルマは、そのぶんチューンしたときのリスクも少ないので、どうしてもパワー重視のメニューに走りがちなところがある。しかし、だ。いくらパワーが出せるからといっても、そこばかりに目がいってしまったのでは、乗りにくさのほうが大きくなってしまって、結局は長く楽しむことができなくなってしまう。それに、マークⅡブラザースは4枚ドアだ。ストリートでもきちんと使えて、しかもイザというときは速い、という仕上げのほうが、間違いなくクルマのキャラクターには合っている。もちろん、ゼロヨンで使う、という場合には、パワー重視で仕上げなくてはいけない。ゼロヨンはピークパワーがタイムアップの大きなポイントとなっているからだ。しかし、普段はストリートで使っていて、たとえばドリフトが好きだとか、たまにサーキットを走りにいく、という使いかたをしているのなら、アクセルに敏感に反応し、どの回転域でも十分なトルクを生むターボチューンをしたほうがいいのだ。

では、どういう仕上げかたをすれば、トルクフルなターボチューンができるのだろうか。これまではノーマルエンジンにはアクチュエーター式タービンをセットし、大きなタービンをセットするのならカム交換をして、きちんとタービンを回してやる、ということが、なかば常識となっていた。従来のカムを使っている90系の場合にはその通りしかし、ＶＶＴ－ｉが装備されている100／110系は、カム交換をしてもＶＶＴ－ｉのコントロールができないと、交換した意味がない。じつはここが、これからのターボチューンのポイントとなるのだ。ＶＶＴ－ｉ＋ターボチューンは、じつは無限の可能性を秘めているのだ。

電子パーツを駆使したパワーアップには限界がある。また、酷使したぶんだけ耐久性は低下してしまう。パーツにゆとりを持たせておくのは重要なことだ。



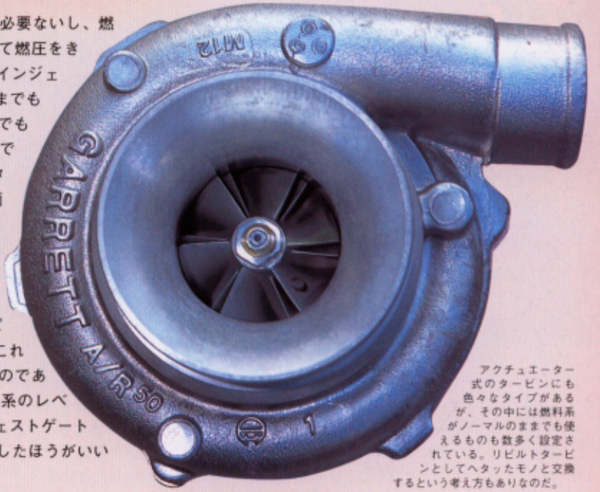
アクチュエータータービンの装着がブーストアップからの第1歩

ブーストアップの次にくるパワーアップチューンがタービン交換だが、最近では扱いやすくてパワーを稼ぎ出すことが出来るタービンが多い。その中でもローコストに楽しめるアクチュエーター式タービンはサイズも豊富で、オーナーの好みに応じて様々なタイプが選べる。ブーストアップからでもスムーズな加速は損なわれないので、何の抵抗感もなく、パワーアップを果たせる。

主流のアクチュエータータービンのメリット・デメリット

少ない予算でパワーアップできるところがウレシイ

アクチュエーター式タービンの最大のメリットは、コストがかからない、というところにある。たとえばウェストゲート式のタービンをセットしようと思った場合には、エキゾーストマニホールドが必要となるんだけど、アクチュエーター式であれば、ノーマルのマニホールドにそのままセットできるモノが多いから、そのぶん予算が少なくて済む。しかもエンジン本体はノーマルのまま、つまりカム交換などは必要ないし、燃料系は、ポンプを換えて燃圧をきちんとかけてやれば、インジェクターはノーマルのままでも対処できるから、ここでも予算を抑さえることができるのだ。ただし、タービンの風量という面では小さいものが多いので、扱いやすいというメリットはあるけど、パワー的には400psくらいがいっぱいとなる。そのため、これ以上のパワーを求めるのであれば、燃料系や吸排気系のレベルアップを含めて、ウェストゲート式のタービンをセットしたほうがいいのだ。



アクチュエーター式のタービンにも色々なタイプがあるが、その中には燃料系がノーマルのままでも使えるものも数多く設定されている。リビルトタービンとしてヘタったモノと交換するという考え方もありなのだ。

90&100タービン選びの基準とは

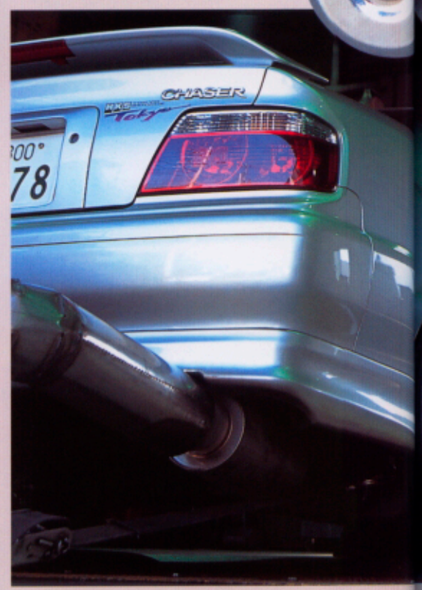
いろいろある中からベストのものを見つけたい

タービン選びで大事なのは、どの程度のパワーを出していきたいのかということを、ユーザー自身がハッキリさせておくことだ。たとえばＨＫＳのタービンシリーズ でいえば、１ＪＺにセットした場合、350psから600psというピークパワーの幅の中 に、６種類のタービンがラインアップしているわけで、極端なハナシ、ストリートでしかクルマを使っていない人が600ps対応のＴ51Ｒをセットしても、扱いにくいのはもちろん、お金をムダに使うことにもなってしまう。そのため、どんなタービンがその人の求めているパワーにピッタリなのか、きちんと判断できるショップにいきたい。なにしろタービン交換は、単に取り付けるだけではなく、燃調など総合的なセッティングが必要なるんだから、きちんとしたところでないと、クルマにトラブルが起きることもあるのだ。そのため、まずはいろいろなショップに足を運び、きちんとハ ナシを聞いた上で装着をお願いしたい。

HKS TURBINE KIT

問い合わせ/HKS
☎0544-29-1100

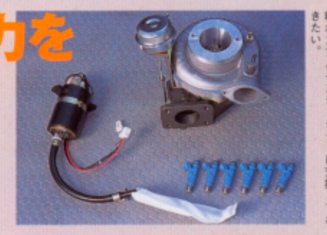
90オーナーには嬉しいGT2835キットが追加。100オーナーにはGT-PROがお薦めだ



Kシリーズ最大風量450馬力を引き出すアクチュエーター式

GT-PRO KIT

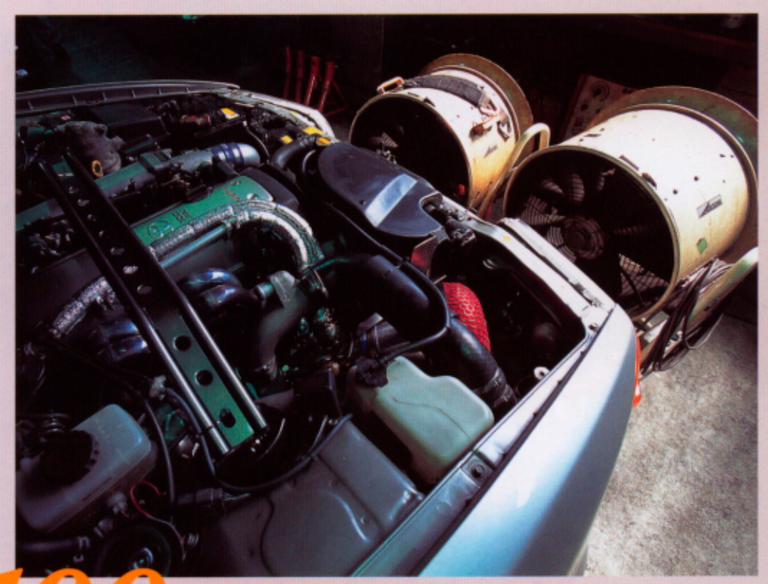
価格24万8000円



このGT-PROタービンのポテンシャルをフルに発揮させてやろうと思ったら燃料ポンプとインジェクターは交換しておきたい。

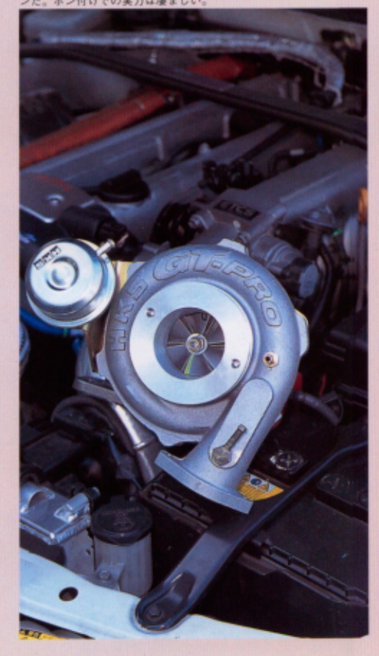
オールジャンルで思いっきり楽しめるのがポイント!!

登場してからというもの、人気絶好調の「HKS GT-PROキット」。1JZとのマッチングは抜群で、タービンを交換した違和感がないほどのレスポンスを確保している。また、ピークパワーについても驚くほどポテンシャルを発揮する。GTタービンシリーズには、アクチュエーター式でも様々なタイプがリリースされているが、その中にあって、このGT-PROキットは最高傑作といえる製品なのだ。今回は、このタービンを実際にクルマに装着させてテストを行った。テスト車両は走行距離8万キロ突破のJZX100チェイサー。エンジンはもちろんオーバーホールしていない車両だ。かなり走り込んでいるが、みんなのクルマもこういう状態だと思う。これを使ってどのような結果が出るかは楽しみだ。GT-PRO装着に伴って、キット以外に用意したパーツは燃料系、ポンプはGT-R用、インジェクターはカルディナ用を流用することにした。実はカルディナGT用のインジェクターは530ccもの容量を持っていて、1JZにも使うことができるのだ。そのため、これを流用した方が、費用の面でも安くなるというわけだ。この2点を用意した以外はすべてキット内に含まれているものでOK。ブーストアップからのステップアップなので、Sタイプのインタークーラーは装着されている。タービン装着後のパワーについては、別紙のグラフでも表しているとおり、ブーストアップ時とはケタ違いのパワー。低いブースト設定値ながら、軽く400馬力オーバーを果たしている。特筆すべき点はノーマルのフィーリングをそのままに、中速から一気にトルクとパワーとが同調しながら立ち上がっていくこと。体感的にも気持ちがよすぎる加速を見せる。パワーバンドが広く、扱いやすいので、走りのターゲットを決めないまでも、オールジャンル楽しめる仕様だ。



このGT-PROタービンはエキゾースト側にパワーを引き出す鍵がある。タービン単体の完成度は物凄く高い。

HKSがJZX用に新しくリリースしたタービンがこのGT-PROタービンだ。ポン付けでの実力は凄まじい。



ボルトオンからビッグタービンまでワイドバリエーション

90はツインターボ、100はシングルターボでVVT-iというのは常識だけど、タービンキットはシングルターボ仕様がメインになっている。ツインの方がピークパワーは狙えるが、ノーマルで物足りないオーナーに手軽に楽しんでもらえる価格なのがシングルターボ仕様のイイところ。ツインターボにコダわる90オーナーなら、ちょっとレトロになったHKSのT3-25Tのキットもあるのだけど、最新キットの、Fコンミニまでキットに含まれるGT2835のGTスポーツタービンキットプロが登場したばかり。インジェクター・燃料ポンプもノーマルのままでインタクーラーとマフラーを組み合わせれば、手軽に380馬力が手に入る。さらにFコンまたはVプロを組み合わせて燃調を取れば、エンジンフルノーマルの状態でも400馬力、インジェクター&ポンプ交換で420馬力くらいまではOKだ。500馬力オーバーを狙うなら、レーシングタイプウエストゲートとステンマニホールドがセットされたGT30系タービンをチョイス。カタログ上では、90の場合にはGT3040（56T・A/R1.12）、100の場合にはGT3040（50T・A/R1.12）が基本のキットになるが、タービン価格で5千円のアップと取り付けに少しの加工が必要を施して、マイルドな特性を持つGT3037SにスワップするユーザーがGT3037Sにスワップするユーザーが多い。ノーマルエンジンのままだと約500馬力が限界の目安で、カルディナターボ用の520ccインジェクターの流用やGT-Rポンプなどを組み合わせて、FコンVで現車合わせで燃調を取るようにする。500馬力オーバーになればメタルガスケットは最低条件で、あとは予算次第。TO4並のコンプレッサー径を持つGT3040タービンを使って、2JZエンジンの腰下なんかを組み合わせれば、さらにハイパワーまでいけるだろう。

90にお薦めのキット

アクチュエーターもウエストゲート仕様も選べる

90には、HKSのGT2835スポーツタービンキットプロがお手軽。元々JZX用のGTタービンキットは、ウエストゲートタイプのGT3040のキットだったけど、ややエンジン特性がピーキーになるため、元々のキットにGT3037Sを組み合わせるパターンが多かった。どちらでもノーマルインジェクター+ポンプなら400馬力くらいだが、新たにGT2835のキットが登場したため、400馬力くらいがターゲットならGT2835が断然乗りやすい。

100にお薦めのキット

好みのタービンをパワーと予算で選べる

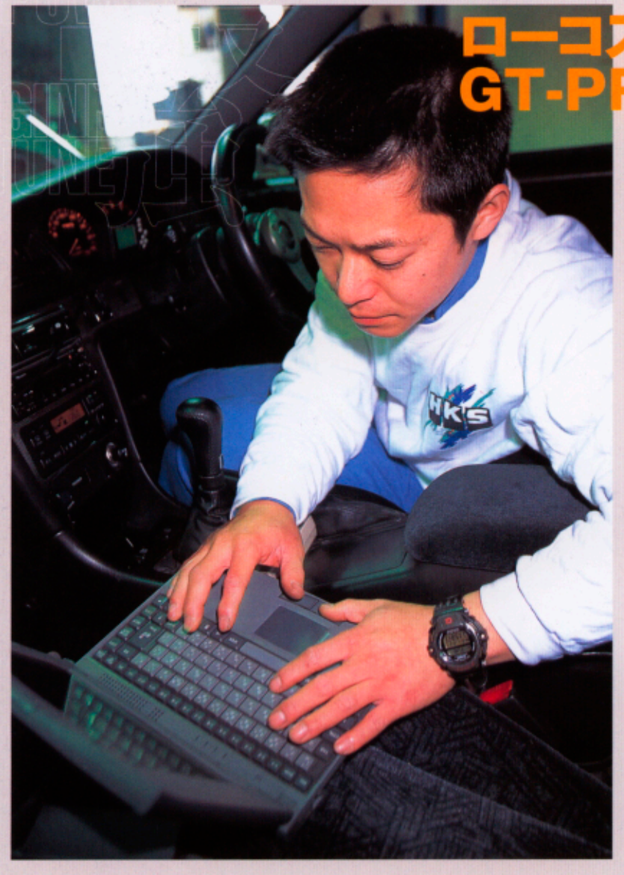
ストリートやサーキットならJZX100用フルタービンキットのタービンを、ややピーキーなパワー特性を持つGT3040からGT3070Sにスワップして乗りやすく仕上げる。3037Sは、3040に比べてコンプレッサーホイールサイズが5・8ミリ小さいので、絶対パワー狙いならばコスト的にも安上がりな3040に劣るが、扱いやすさと豊富なバリエーションが魅力的なタービンだ。高出力タービンに起こりがちな欠点も補っている。

BOLT ON TURBINE TUNING

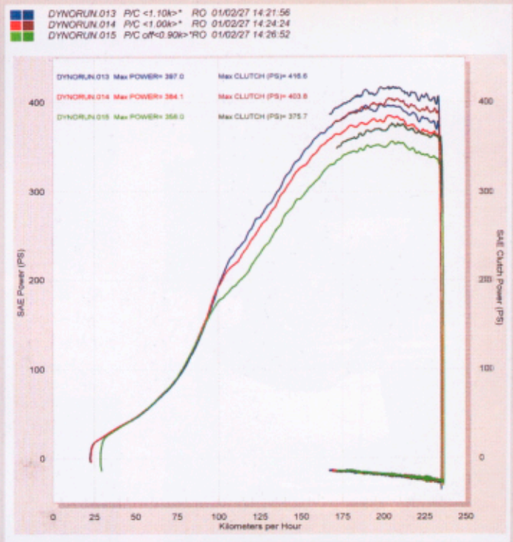
ハイパワー・ハイパフォーマンス

三千円のタービンフルチェック

ここからは近頃話題のアクチュエーターレスタービンの実力チェックを行う。扱いやすくてパワーが出るタービンとして、各メーカーから様々なタービンがリリースされている。しかし、選ぶときの基準がいまいちはっきりしていないのが現状。そこで、ここではメーカーごとの味付けの違いを実走行によって調べると共に、それぞれの魅力についてをチェックしてみよう。



ローコストで速さを求めるなら GT-PRO KITで決まりだ!



このグラフはブースト圧の調整によってパワーグラフがどのように変化するのかを調べたものだ。ブースト圧を1・0kgにセットしてパワーチェックしたところ、いきなりの400馬力。そこから1・1kgに設定するといきなり416馬力をマークしてしまった。このブーストの設定は余力を十分に残した常時モード。ブーストを1・2kgまで高めれば、430馬力オーバーは確実だ。しかも、このクルマの場合はノーオーバーホールの走行距離8万km突破車両。それがポン付けでこれだけのパフォーマンスを発揮してくれるのだからオイシイ。

GT-PRO KITの実力を試す

ノーマル級の扱いやすさにパンチのある加速を与えた

このGT-PROタービンは低いブーストながら軽く400馬力オーバーをマークしてしまった。細かいデータは、ブースト1・1㎏で416馬力を叩き出した。このデータは正直いってベストなセッティングではない。まだまだ煮詰める余地を十分に残しながらの416馬力だから凄い。ちなみにノーマルブーストではどうなのかを試すために回してみると343馬力をスゥーとマークしてしまった。吸排気系をイジッているのでブーストが上がり気味の傾向を見せるが、それでもブーストコントローラーをオフ時にしてこのパワーが出せればストリート走行でも十分。いざとなれば、ブーストコントローラーのスイッチをオンにして、いつでも400馬力体制で飛び出していける。

100系ツアラー乗りにとって、このゆとりを持った走りが出来るところは魅力的なんじゃないかと思う。いつでもどこでも圧倒的パワーを武器に高速クルージングできる素性はオーナーであれば絶対に夢見ることだと思う。ちょっと生意気なクルマがアオッてきても、そのままスゥーと離すことができる。そうしたエンジンパワー、動力性能は絶対にほしいところ。このGT-PROキットは、その特性をポン付けというお手軽な形で可能にしたのだ。

このテストに使ったクルマも高速ツアラーとして普段活躍しているわけだが、低速トルクの特性は本当にノーマルと同じようにフィーリングでマイルド。それでいて、アクセルを踏み込むと、力強い加速とともに回転が立ち上がってくれる。スムーズな面と強烈な加速を発揮する面とを合わせ持っている。これだけのポテンシャルがあれば、馬力の魔力も満喫できるし、街乗りでストレスを感じることもない。これからタービン交換を考えているヒトにはコレは絶対にお薦め。値段も手頃でお買い得感いっぱいのタービンキットだ。

徹底検証

純正エキマニにそのままの 元祖ボルトオンターボ トルクフルな特性がたまらない魅力

BLITZ TURBINE KIT

問い合わせ/ブリッツ
☎0422-60-0515

ターゲットパワーに応じて 2タイプをラインアップ

ノーマルのタービンを外して、そのままK1タービンを装着するだけの本物？　のボン付けタービンがブリッツのK1シリーズだ。ツインターボの90用は今年夏頃追加発売されるまで待たなくてはならないが、すでに発売中の100用には380馬力をターゲットとするK1－380VとK1－450Vが用意され、ノーマルコンピューターをそれぞれの専用アクセスコンピューターに交換するだけで燃調OKの手軽さが嬉しい。380Vでターゲット馬力の380馬力を狙うなら、インタクーラーを追加したうえ、触媒レスの状態で1.1kg/cm²のブースト、安全圏での常用なら1.0kg/cm²で360馬力。同じく450Vでは1.4kg/cm²で430馬力、常用1・2kg/cm²で400馬力が目安となる。いずれもボン付けエキマニを追加すると全回転域トルクアップが可能だ。500馬力オーバーを狙うなら、プロフェッショナルキットをチョイス。こちらも残念ながらキット化されているのが100用だけだが、90オーナーでも30ソアラ用を流用する手があるので大丈夫。このキットはシングルとツインが選べるところがミソで、90から100に世代交代した際のシングルターボ化を嘆いたツインターボファンには嬉しいバリエーションなのだ。ツインはK26－2670が標準だが、6万円アップでK3T－3070のチョイスも可能。シングルはK27－3667が標準だ。当然のことながら、これだけ大きなタービンを使うとなればインジェクターと燃料ポンプの交換が前提となるが、ブリッツの方式ではノーマルコンピューターベースのチューニングコンピューターであるアクセス333Rを使って、アクセスショップにセッティングを依頼することになる。またショップによっては、オリジナルコンピューターで対応可能なところもあるから、相談してみるといい。

90にお薦めのキット

夏に90用K1が登場予定 でもK5&K27もオイシイぞ！

いまのところ、90用のタービンキットはブリッツから発売されていないが、K1タービンを望む90オーナーは今年の夏まで待てるのならば、90用K1タービンの追加発売が予定されている。それでも待ちきれない方がいるなら、あきらめる事はない。お手軽というわけにはいかないが、ブリッツの豊富なタービンバリエーションからK1タービンに近いスペックのものも、なくはない。K5－660RとかK27－3470を使えば、近いフィーリングになりそう。また大きめのタービンを使う場合にも行きあたる壁は、エキマニなのだが、ソアラ用を流用すればショップに完全オリジナルのものを作ってもらうよりも安上がりに済むだろう。またK1発売後でも、K1－450よりも上のパワーをタービン買い替えなしのまま狙うなら、256か264あたりのカムを組んでアクセス333Rのセッティングを煮詰めれば500馬力あたりまでは可能だ。

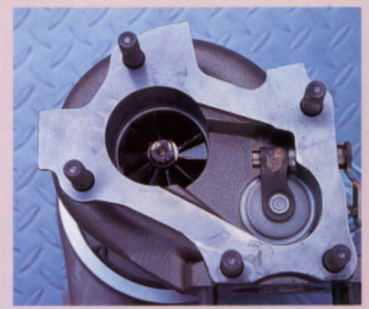
K1-450V

Kシリーズ最大風量450馬力を 引き出すアクチュエーター式

価格24万8000円

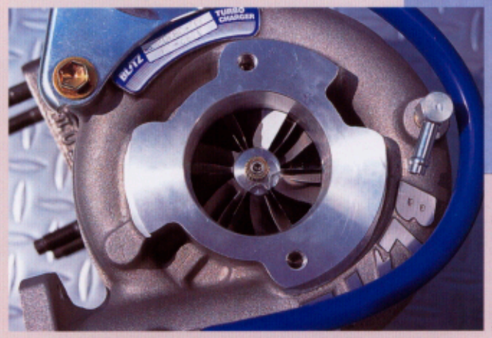
大パワーでも街乗りを きっちりこなす

ブリッツがアクチュエーター式大容量タービンとしてリリースしている最新バージョンがこのK1・450Vだ。Kタービンでは、製品名の数字が最大パワーを表している。したがって、このK1・450Vで引き出せるパワーは450馬力ということになる。このタービンは、100系でブーストアップをしたはいいが、やってみてガッカリというオーナーに向けたものだ。最大パワーが450馬力というのは、パッと聞いた感じピーキーな特性をイメージしがちだが、このタービンは低速トルクを犠牲にすることなく、高回転域での強い加速を味わえるように作ったもの。そもそもの製品化のきっかけが、ブーストアップに物足りなさを感じるというあたりなので、ターゲットとしたユーザーも街乗りを活動の場としながらも、サーキットやドリフトを楽しむといった使い方しているオーナーだ。そのため、低速トルクの確保には開発段階で一番気を使っている。パワーがあっても乗りにくい仕様では作る意味がない。そうした考えの元で誕生した。このK1・450Vはタービン単体での販売だ。基本的に純正のエキマニにボルトオンで装着することができるように作られている。各ショートパーツが必要ないため、ローコストでハイパワーを楽しめるが、インジェクターと燃料ポンプを交換すると、ブースト1.5キロ時に450馬力を発揮する。



エキゾースト側はサイズ、形状ともに様々なテストの中からベストマッチのものをセレクトして組み付けている。

ハイブーストに対応させるためにアクチュエーターも専用設計の大容量タイプだ。高いブーストの安定性を実現する。



コンプレッサーハウジングも380Vをさらに進化させたもの。ブレードを大きいタイプに交換すると共に回りを軽くする加工を施している。

100にお薦めのキット

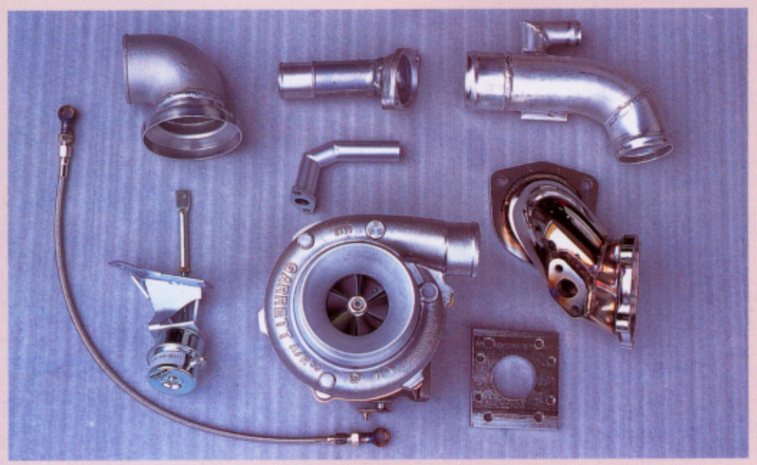
プライベーターでも手軽に 取付OKのK1タービン

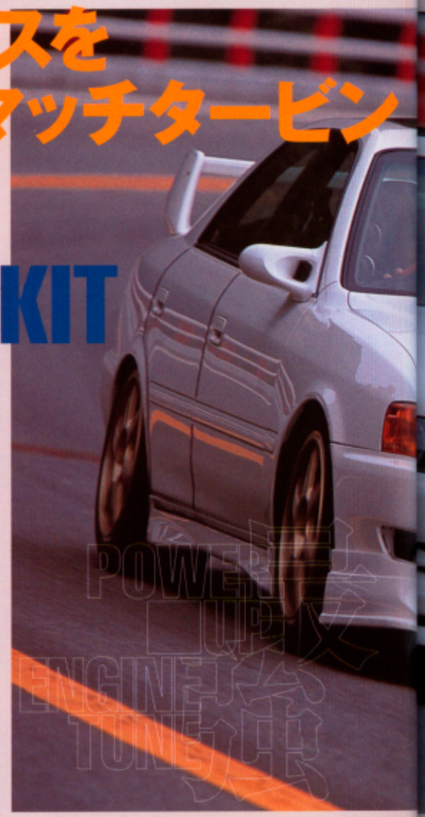
愛車を信頼できるショップに委ねられるのが理想だけど、どうしても予算的に厳しいとか、DIYに自信ありのオーナーもいるだろう。そんな方々に最もオススメなのがK1タービンシリーズ。強化アクチュエーター一体のままで純正エキマニにそのまま取付可能だし、燃料系も含めてエンジンノーマルのままノーマルCPUをK1タービン専用のアクセスCPUに交換すれば作業終了。耐久性に信頼のおけるメタルタービンホイールを採用し、ボールベアリングタービンにも劣らないレスポンスが自慢だ。ノーマル並の扱いやすさにプラスパワーを求めるならK1－380V。ややピーキーになっても、ノーマルブーストアップ仕様を明らかに凌駕するパワーを求めるならばK1－450Vを3万円アップでチョイスできるのも嬉しい。タービン単体のコストは他社製品と比べてやや高めだが、パワーをポイントにトータルコストを考えると手軽でお買得なのが特徴だ。

ハイパワーとハイレスポンスを両立させた100系ベストマッチタービン

amuse TURBINE KIT

問い合わせ/パワーハウスアミューズ
☎0470-22-1657



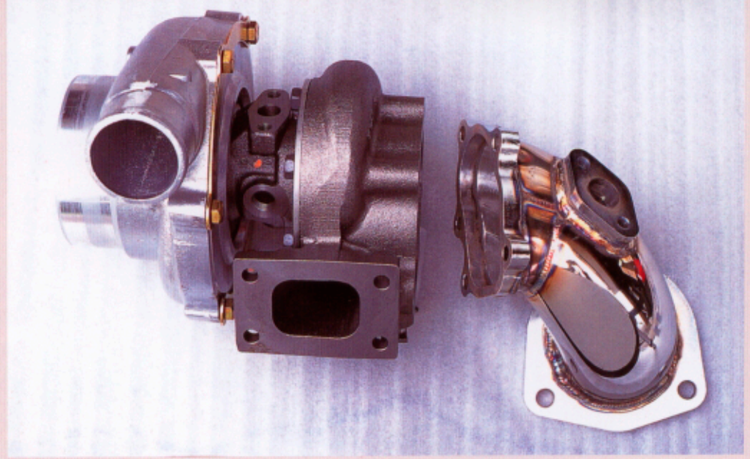


ハイパワーでありながらもアクセルのツキががいいターボキット

チェイサーの登場とともにあらゆるチューニングを細かく分析し続けてきたアミューズ。これまでに、GTタービンをはじめ、ありとあらゆるアフターに出回るタービンを使い、ユーザーの要望に合ったメニューを数多く手がけてきた。その都度、お客さんの希望に合うものを色々と探っていくうちに、自然とアミューズスタイル的なタービンのイメージが出来上がってきたという。アミューズスタイルのタービンとは、つまり社長である田名邊さんの走りのスタイルにリンクする。みんなも知っているとおり、アミューズはサーキットでその名を轟かすお店。筑波サーキットをメインに驚異的な記録を出している。このステージを走らせるために必要なタービン特性とはどんなものか…それを追求し、形にしたのがGTタービンをベースにオリジナルで開発したGT2837Rキットなのだ。サーキットを走るうえで、立ち上がりでのモタツキは致命傷になる。かといって、レスポンスばかりを追求していっては、高回転での伸びがなくなって、結果としてフィーリングがよくなってもタイムには結びつかない。このふたつの要素を引き出すのに、ベストなタービンがGTタービンであり、アフターに出回る100系人気のタービンGT2835RとGT3037Sの組み合わせを思いついたのだ。それぞれのうま味を合わせれば、上から下までパワーとレスポンスを兼ね備えたタービンが生まれると考えたわけだ。そして、この狙いは見事に的中し、GT2835R&GT3037Sのハイブリッドターボは想像以上のマッチングのよさを見せた。両方のおいしいポイントを逃さずにバランスさせたことで、今までになかったポテンシャルを引き出すことに成功した。

エンジンルームを見てもわかるようにレイアウトはノーマルのまま。それでいて、速いクルマというのがカッコイイ。

付属品としては専用のアウトレットを用意した。これを付けることで純正フロントパイプに対応させている。



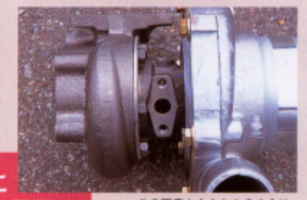
GT2837R

価格35万8000円

コンピュータはアミューズオリジナルのハイテックプログキット内に設定されている。追加基盤を使ったマップエリア拡大モデル。

ボールベアリング特有のレスポンスなくしては完成することは出来なかった

もともとGT2835もGT3037Sもインデュース径は100と同じ。Sカバー仕様だが、ホイールの移植に伴ってカバーの内側を削っている。



この写真からもわかるように、コンプレッサー側はさすがにGT3037Sだけあってデカイが、けっして扱いにくくはない。

大パワーでも街乗りをきっちりこなす

このタービンは、GT2835RとGT3037Sとを組み合わせたもの。つまりハイブリッド化を施したわけだが、ただ単に違うタービンを組み合わせただけのものではない。実は様々な細工を施しているのだ。そのひとつにコンプレッサー側に使うGT2835Rのハウジング径の拡大加工がある。外観上ではGT2825Rなのだが、実はオリジナル品といってもいいくらいの加工が随所に見られるのだ。パワーについては通常のGT2835Rが約420馬力のポテンシャルをひとつの目安にすると、このアミューズオリジナルタービンはGT2835Rと同じブースト圧の設定で450馬力を引き出す。このパワーを引き出すためには、インジェクターと燃料ポンプの交換が必要になるが、パワーが400馬力以下ならばノーマルインジェクターでもOKだ。このパワーで走らせても低中速域のレスポンスはそれほど変わらない。また、モタツキというフィーリングも伝わってこない。今あるタービンのおいしいところだけをうまくバランスさせたGT2837Rは、ハイパワー、ハイレスポンスという時代のニーズに見事にマッチしているタービンといえる。ちなみにキット内容については、タービンのほかにサクションパイプ、アウトレット、強化アクチュエーター他ショートパーツが用意されている。これらショートパーツにもひと工夫加えられているのはいうまでもないが、アミューズタービンはいかに効率よくパワーを引き出せるかを追求すると共に、扱いやすさという点も考えてリリースされている。

アミューズ 田中澄秀樹

アクチュエータータービン車にありがちなエンジンストールの原因

アミューズではこれまでに様々なタービンを扱い、取り付けて来たが、アクチュエータータービン車でよくありがちだったのが、ストップ&ゴー時に発生するアイドリングのバラつき現象。これは、アクセルオフ時の吹き返しの影響で発生する問題だが、アミューズオリジナルのGT2837Rキットには、これらの問題は起こらない。なぜかというと、普通のキットにももちろんサクションキットが含まれるものがあるが、それらはストレートにエアクリーナーとタービンコンプレッサーをつなげる。しかし、アミューズのサクションキットを見ると、タービンコンプレッサーのジョイント部分が2重構造になっている。これがバラツキを防止するための秘策で、外側を流れる吹き返しエアーを一時的に溜めることで、アイドリングが安定するという方法を見つけだしたのだ。もろちん、これをやったからといってタービンへの悪影響は出ない。さすがは、JZX90・100のチューニングの可能性をトコトン追求する男だけのことがはある。細かいところまで本当よく気がつく。

これがアミューズが考えついたアイドリングを安定させるための秘策サクション。確かに二重構造になっている。

ノーマルハイフロー加工によって350馬力を発揮

NIGHTPAGER TURBINE KIT

問い合わせ/ナイトペイジャー
☎03-3750-7986

高出力を発揮する純正ベースのスペシャルタービン

ナイトペイジャーが開発したタービンキットJパワー350は、考え方としてノーマルのハイフロータイプといえるもの。コンプレッサーホイールをより大きいものに交換しているというと、ハウジング内径そのものを削って拡大加工を施している。そのため、ハウジングそのものはノーマルとまったく同じなので、ショートパーツの追加はいっさい必要ないまま、純正タービンとの交換が可能だ。パワーも350馬力を引き出すが、このパワーであれば燃料系はノーマルのままでOkだ。このタービンキットを作るに当たっては、とにかくお金をかけずにパワーを稼ぎ出すことを考えたという。余計なショートパーツがつけば、そのぶん費用も高く設定しなければいけないので、タービン単体だけの交換によってどこまでポテンシャルを高められるかにチャレンジした。もちろん、燃料系もノーマルのままというのは条件に含まれている。その結果が商品名でもある350馬力なのだ。このタービンなら、純正タービンのヘタリに伴って、交換しようかなという気にもなる。タービンには余力を残して常時パワーで350馬力を発揮させられる。本気でポテンシャルを引き出そう思えば、380馬力も可能だ。ノーマルからすれば100馬力アップで費用がたったの13万8000円。このパワーアップぶりには魅力を感じる。トルク、レスポンス、パワーともにブーストアップからのスプアップとしても申し分ない。装着後は必ず

J-POEWE350

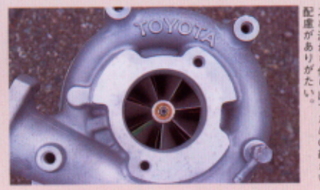
価格13万8000円

満足のフィーリングが得られるはず。あまりお金がないけど、必要に迫られてタービンを…なんてヒトはそっこうでJパワーに交換だ。かなり遊べるクルマに仕上がる。

インタークーラーはローコストにランエボ用を流用している。

これがJパワータービン装着状態。見た目はまったくノーマルと変わらない。レイアウトの変更もいっさいない。

純正のロゴが入っていることが純正品の証。しかし、見えないところでの加工がきっちり施されている。



コンプレッサーの内側もきれいに削っていることがわかる。スムーズな流れを作り出すための細かい配慮がありがたい。

A'PEX TURBINE KIT

問い合わせ/アペックス
☎042-778-7410

エアリック&ボールベアリングがもたらすAXタービンの俊敏レスポンス

高効率が自慢のAXタービンとF1テクノロジーのRX6B

昨年の暮れにＡＸタービンシリーズにＪＺＸ１００用が加わった。ＡＸタービンの特徴は、手軽なボルトオンターボであることと、エアリックと呼ばれるコンプレッサー効率を向上させる新技術が投入されたタービンであること。これはインペラーとハウジング間のチップクリアランスを限りなくゼロに近付ける技術で、早いハナシが隙間を無くしてパワーを稼ぐために大切な空気を逃がさないということ。タービンは超高速回転で回るから、僅かにでもブレが発生すればインペラーとハウジングは干渉してしまうので、フリクションの低減と高耐久性が求められる。その要となるセンターセクション部にはＩＨＩ製の水冷ボールベアリング軸受を使っている。ＪＺＸ用には高回転ハイブースト対応のＡＸ53Ｂ70ーＰ25タービンが使われ、常用１・２ブーストで３８５・５馬力をマークする。もちろんエンジン本体は燃料系も含めて、完全ノーマルでＯＫだ。ノーマルＣＰＵベースのショップオリジナルＣＰＵ等でもベストな燃調が可能だが、ＡＸタービンを選ぶなら、流行りのフルコンピューターであるパワーＦＣを使うのが定番だろう。ＩＨＩタービンといえば、Ｆ１がターボ全盛時代に、無敵だったホンダエンジンに採用されていたことで有名。ＩＨＩのモータースポーツ用試作タービンのコードネームであるＲＸの名を冠した、ＲＸ６Ｂタービンキットがアペックスのフラッグシップ的な存在だが、ＪＺＸ１００用にもＴＣＷ76ＬＳとＴＣＷ77ＬＳ（ＲＸ６Ｂシリーズの中で最も大きいサイズ）を採用したＲＸ６Ｂキットがある。こちらはフルコンプリートキットのためコストパフォーマンスに優れ、容量アップの燃料ポンプ、吐出量の大きいインジェクター、パワーＦＣを準備してエクセルショップで現車合わせの燃料セッティングを行なえば、５００馬力オーバーまでいけるハズだ。

価格28万4000円

90にお薦めのキット

AXとベストマッチの勇マニホールドも追加

ＡＸタービンはノーマルエキマニにボルトオンできるが、どうせタービン交換するなら「よりパワーを引き出したいし、ボンネットを開けた時のハッタリも大切」というユーザーも少なからずいるだろう。そんなオーナーの期待に応えて追加発売されたのが勇マニホールドだ。ＡＸタービンの特性に合わせて、ポテンシャルを最大に引き出すことを目的とした高品質ステンレス性で、AXタービンの持ち味である。

ショップオリジナルで90用のAXタービン仕様があるという情報もあるが確認されていない。

100にお薦めのキット

ゼロチップクリアランスのもたらす全回転域トルクが自慢

各社とも様々な特徴を持ったキットが出揃う１００の場合にはチョイスに迷うところ。ボールベアリングタービンにコダわればＧＴかＡＸになるが、ＡＸの売りはやはり高効率が自慢のエアリック加工だろう。ノーマルエキマニに完全ボルトオンの手軽さに加え、アペックスオリジナル設計によるスクロールおよびディフューザー形状は、ストリートやサーキットでの扱い易さに重点を置いたものだ。

回りの軽さがウリなだけに、エンジンもピックアップよく反応してくれる。

POWER ENTRPRISE TURBINE KIT

問い合わせ/パワーエンタープライズ
☎0545-66-0707

Kシリーズ最大風量450馬力を引き出すアクチュエーター式

トルクフルでハイパワーを実現させた驚異のタービン

1J系エンジンのシングルタービンはエンジンスペックの割にはサイズが小さく、いまいちパワーを出し切れていないのが弱点だ。そこでコンピューターチューンを施したブーストアップやタービン交換などでよりパワーアップを図るわけだが、タービン交換を行う場合、最近ではボルトオンタイプのタービンが人気だ。キット物で値段が安いことや取り付け作業の容易さからボルトオンターボを選択するユーザーが増えてきた。今回パワーエンタープライズがリリースした2020シリーズも、こうした時代の流れに沿ったボルトオンタイプの製品となっている。100系ツアラーに乗っているユーザーで「いまいち高回転でのトルク感がない」と感じている人は少なくないはず。しかし、この2020シリーズはアクチュエーター式のタービンとしては現在、最大の風量を持ちノーマルとは明らかに違うモアパワーを提供してくれる。気になる最大出力は450馬力対応となっており、十分サーキット走行に耐えられるだけのパフォーマンスを持っている。またアクチュエーター自体も分解が可能で、それによって内部のスプリングを3種類からチョイスできるのも特徴だ。アクチュエーター内部のスプリングを交換できるようにしたことによって、過給圧をベストな状態にキープできるのもこの2020シリーズならでは。そして、なんといってもボールベアリングの採用が注目すべきポイントだろう。ボールベアリングを採用したことによってアクセルワークに俊敏な反応を見せ、重量級の100系ボディをグイグイと気持良く加速させることが可能だ。

ボルトオンのアクチュエーター式で450馬力。それでいて下を犠牲にしない価値あるタービンだ。

山梨順一のフィーリングチェック

ポン付けタービンとはいえ、450psともなるとミニサーキットでの試乗となればパワーをもてあましてしまうケースが多いのだが、このタービンはビッグサイズにも関わらずターボ域への移行がスムースなため扱いやすい印象を受ける。これはボールベアリングを採用した恩恵だろうが、一旦ターボ域に入ってしまうと、やはりその加速感はもの凄いものがあり、アクセルを踏み込めば踏み込んだだけ加速していくような感覚を味わえる。また、高速コーナーなどでアクセルを微妙にコントロールする場合でも、きっちりとブースト圧を維持してくれるのでビッグタービン特有のターボラグや回転ロスが少なく、その後にアクセルを全開にしても間髪入れず一気にレッドゾーンまで吹け上がってくれる。正直、ストリートでこれだけのパワーを最

大限引き出すことは難しいと思うが、サーキット走行や戦闘機並みの加速性能を楽しむのであれば非常に有効なパーツといえる。

ボルトオンタービンがここまで来た！ポン付けでもノーマルを凌駕するパワーが手に入る。

PE2020J
価格26万8000円

大パワーでも街乗りをきっちりこなす

アクチュエーター式ということで、そこそこの対応馬力かと思いきや、450馬力までOK。これは一昔前のフルタービン交換に匹敵する数値だ。さらにウェストゲート式ではなくアクチュエーターを装備したことによってコストパフォーマンスも非常に高い製品となっている。このアクチュエーター内部のスプリングもチョイスが可能で、任意のブースト圧で設定できるのもユーザーにとってはありがたい機能だろう。またパワーエンタープライズとしては初めてのボールベアリング採用のタービンなので気持の良い吹け上がりや、瞬時に加速して行くターボカーらしいフィーリングには誰もが十分満足のできる仕上がりとなっている。街中でもサーキットでもボディの重さを感じさせない逸品である。フルタービン交換と違い、キットの点数も少なくタービン本体にオイル・ウォーターライン。そしてアウトレットパイプというシンプルな構成なのでDIYで装着も十分可能なレベル。またインジェクターや燃料ポンプなどはそのまま純正が利用可能なので、チューニング時のコストもかなり抑えられるのがメリットでもある。100系でパワー不足を感じたユーザにはオススメのタービンだ。なにかと時代はパワーに捕らわれがちだが、本気で実用域を確保しながらも、回転ピークでひと伸びするタービンというのは少ない。ある意味、それは理想に近いものだが、このパワーエンタープライズのP2020Jは、その理想に限りなく近いモノといえる。全域でターボラグを感じることなく前に突き進んでいく特性はツアラー乗りにとっては興味深いものだし、魅力的な要素だと思う。エンジンは素直な特性ながらもスピードは明らかに速い。そんなフィーリングがこのタービンの魅力なのだ。

ブーストの設定さえ下げておけばノーマルの燃料系でも取り付けは可能。お金が貯まったらちゃんと組むというのもありだ。

注目のチューニング

誕生

HKS関西代表向井

今回はHKS関西代表の向井さんにJZXユニットのカム選びについてを話してもらった。登場したばかりのHKS製VVT-iカムについての極秘情報もこっそり教えてくれたので、じっくり読んでもらいたい。

カム選びがエンジン特性そのものに変化を与える

ノーマルエキマニにボン付けできるような、小さめのタービンならともかく、風量の大きいタービンをセットしようとすると、カム交換をしてきちんと排ガスをタービンに当て、回してやる必要がある。ところが100系のカムは、VVT-i機構のおかげで、交換しても大きな効果が得られなかった。しかしここにきて、このVVT-iを任意にセッティングできるコントローラーがHKSからリリースされたのだ。これは画期的なアイテムだぞ。

HKSから登場したVVT-i用のカムは面白いくらいパワーとトルクが出るそうだ。専用のコントローラーの調整によってフィーリングも自在に操れる。

カムを変えるとエンジンの性格が変わる

カムというのは、1JZのようなDOHCエンジンの場合吸気側と排気側にそれぞれ1本セットされていて、バルブの動きかたをコントロールしている。つまり、カムを変えるとバルブが開いたり閉まったりするタイミングを変えたり、素早く開けたり、ゆっくり開けたり、などという調整ができるわけだ。ということは、カムを交換すると高回転でのパワーをレベルアップしたり、逆に低中回転でのトルクを増やしたりすることができる。もちろんそのためには、燃料噴射量の調整や、点火時期の調整も必要なんだけどね。

これがターボエンジンの場合は、さらに大きな意味を持ってくる。というのは、風量が大きい、つまりタービンを回すためにより大量の排気ガスを必要とするターボチャージャーをセットする場合には、ノーマルカムよりもバルブが開いている時間を長くして、より大量の排気ガスを送り込んだほうが、低回転からタービンは回りやすくなり、しかもバルブが開いている時間が長いということは、そのぶんタービンが圧縮した混合気を多く詰め込めるので、よりパワーアップする。つまり、大きなタービンを使い切るには、カム交換は必須メニューといっていいのだ。

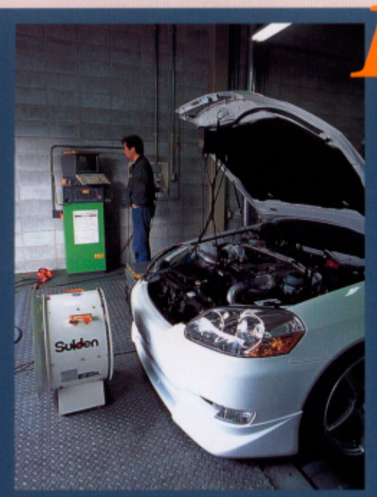
VVT-i用の新型カムはウソでもなんでもなく超お薦めとのことだ。

90系のカム選び

従来型だから交換は必須メニュー

90系は通常のカムを使っているため、風量が大きいタービンをセットする場合には、カム交換をしていないと使い切れなくなってしまう。たとえばT51RやT04Rといったタービンをセットする場合には、吸気側は264°か272°、排気側は264°くらいのカムを装着しておきたいのだ。もちろんこのときには、吸排気系や燃料系、コンピュータのセッティングが必要なのはいうまでもない。

ただし、ノーマルタービンでのブーストアップや、ノーマルエキゾーストマニホールドにセットする、ボン付けタービンの場合は、カム交換をしなくても問題はないといっていい。というよりも、こういうタービンは、下での扱いやすさを生かしたほうがいいのだ。



100系のカム選び

VVT-iがネックになるのだ

100系の場合は、カムを交換してもVVT-iが働いてしまって、吸気側のバルブの開きかたをコントロールしているため、あまり効果がない。そのため、パワーを求めて大きなタービンをセットしようとする場合には、2JZエンジンに載せ換え、排ガスの量そのものを増やすことで、きちんとタービンを使い切ろうとしていたのだ。もちろん排気量が増えれば、そのぶんパワーも出せるというメリットがある。しかしこの手法には、コストがかかるというデメリットもあるのだ。なにしろエンジンだけではなく、マニホールドや補機類などさまざまなモノが必要となってくるからで、これが100系+ビッグタービンという組み合わせが一般的にならなかった理由だ。

待望のVVT-i対応カム登場

コントローラーとの組み合わせで引き出される能力とは

大きな可能性を秘めた驚異のアイテム

100系でネックとなっていたVVT-iに対応する、コントローラー+カムがHKSからリリースされた。このアイテムの最大のメリットは、排気量アップをしたような効果が得られるということ。たとえばビッグサイズのタービンをセットした場合には、アイドリングをきちんと安定させたまま、低回転から高回転までフルにタービンを使い切ることができるし、小さめのタービンをセットした場合にはフラットなトルク特性が実現でき、さらにパワーが落ち込みがちな高回転も、さらに伸ばすことができる。なぜこういうことができるのかというと、このコントローラーを使えば、回転数に合わせたバルブタイミングが設定ができるからで、タービンの特性に合わせて、たとえば2~4000回転はバルブを長く開け、高回転域では開ける時間を短くしてパワーアップを狙う、なんていうこともできる。ただし、このコントローラーを生かすには、適切なバルブタイミングの設定とともに、その時の適切な燃調や、点火時期などのセッティングが必要となってくるから、セッティングを進めるショップ側としては、かなり大変な作業となるはず。

さらに、バルブの突き出し量とピストンのクリアランスもきちんと管理していないと、コントローラーをいじった途端にブロー、なんてことにもなりがちだ。そのためこのアイテムは、そういうことをちゃんとわかっているショップでセッティングを出してもらうのがベスト。自分でいじるのはリスクが大きいのだ。

コントローラーを使ってナニが出来る

今までにない特性のエンジンが仕上がる

バルブタイミングを任意に設定できるということは、使うタービンに合わせて、回転数ごとに最適な部分を見つけることができれば、それぞれのタービンが持っている一番オイシイ領域を使うことができるようになる。たとえば小さめのタービンなら、これまででは考えられなかったほどトルクフルにできるから、AT車で速くしたい、と思っている人もうれしいし、これまで1JZでは回せなかったサイズのタービンだって、回せるようになる。また、ゼロヨンなどでも、エンジンの特性を変えられるという部分を生かして、ギア比に合わせたセッティングをすると、かなり有利になるはず。これはアイディア次第で、さまざまな使いかたができるアイテムなのだ。

これがVVT-iコントローラー。手元のダイヤルによってバルタイ調整を行う画期的な装置だ。この装置は正直いって誰もが求めていたものだ。

VVT-i装着車にはこれは絶対に必要なパーツ。間違いなく爆発ヒットすることだろう。バックオーダーもかなり入っているそうだ。

FULL TURBINE TUNING

憧れのフルタービン フルチューン仕様

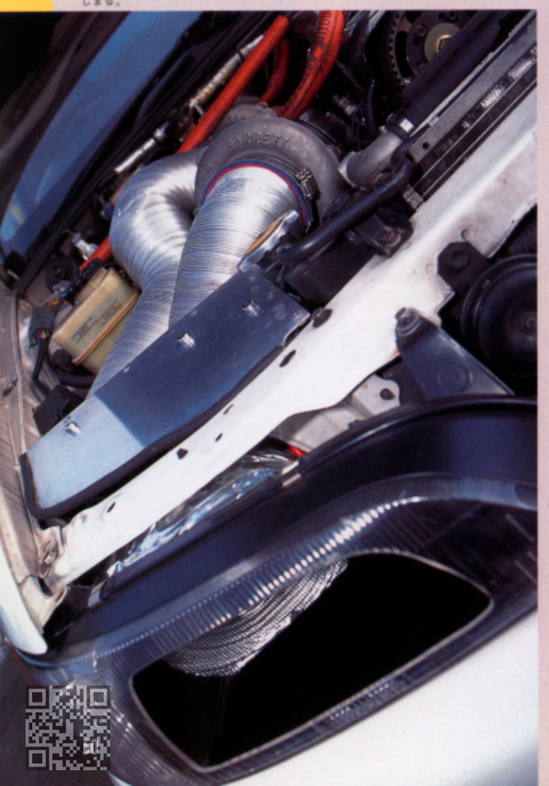
チューニングを進めていくと、一度は想像するのがフルチューン仕様だ。タービン交換だけではなく、エンジン内部からきちんと仕上げて、持てる力のすべてを引き出すこの仕上げは、時間もお金もかかるけど、それ以上にユーザーの満足感を刺激する。しかし、この仕上げを実現するためには、きちんとエンジンのこと、タービンのことを知っておかなくてはいけない。じゃないと、ただお金を使ったというだけのモノになってしまうのだ。

フルタービンの魅力

圧倒的なパワー感が最大の魅力

ボン付けタービンのように、ノーマルタービンがヘタったから取り換えよう、という具合に、気軽にセットできるわけではないけど、フルタービンを使い切れば、圧倒的なパワーを味わうことができるようになる。それも、ほとんどのレーシングカーが出しているパワーよりも出せるんだから、ハンパではない。このパワーをしっかりと使うためには、エンジン内部や補器類はもちろん、足まわりやブレーキも含めた、トータルでのチューニングが必要だし、もちろんドライバーのチューニングだって必要だけど、しかし、一度フルタービンの魔力を知ってしまうと、もう後戻りはできない。パワーに酔う、という感覚には、なにものにも換えがたい魅力があるのだ。

ウエストゲート仕様の加速と音を一度味わってしまうとパワーへのはたしない追求がはじまる。



ノーマルユニットでフルタービンを組む

エンジンのキャラが問題になるのだ

フルタービンをセットするときに必要なのは、きちんとタービンを使い切るようにしてやるということ。では、まったくスッピンの１ＪＺにフルタービンをセットするとどうなるのか。まず最初に押さえておきたいのは、このエンジンは、基本的な素性は高いレベルにあるんだけど、あくまで低中回転域でのトルクを重視した味付けがされている、ということだ。たとえばシリンダーヘッドにある吸排気ポートは、排気量の割には細くなっていて、パワーを出そうとするには役不足な面がある。さらにカムも、あくまで低中回転域でのトルクを重視した設定なので、このままでタービンを換えると、ブーストが掛かる回転数が高くなるぶん低回転でのトルクが薄くなり、パワーも出し切れなくなってしまう。

しかしここで、ＶＶＴ－ｉコントローラー＆カムをセットすると、低回転でのトルクという部分がクリアできるようになるのだ。ただし、450psを超えるような部分を狙うのであれば、ポートを加工する必要があるし、ピストン交換もしておかないと、ブローの原因となる。そう考えると、ノーマルの１ＪＺ＋フルタービンというのは、あまりオススメできないメニューなのだ。

1JZはあまり形状のよいポートをもっていないので、フルタービンを組むときにはポートの見直しも効果的なチューニングだ。

酷使されるエンジン本体の耐久性をあげるチューニング

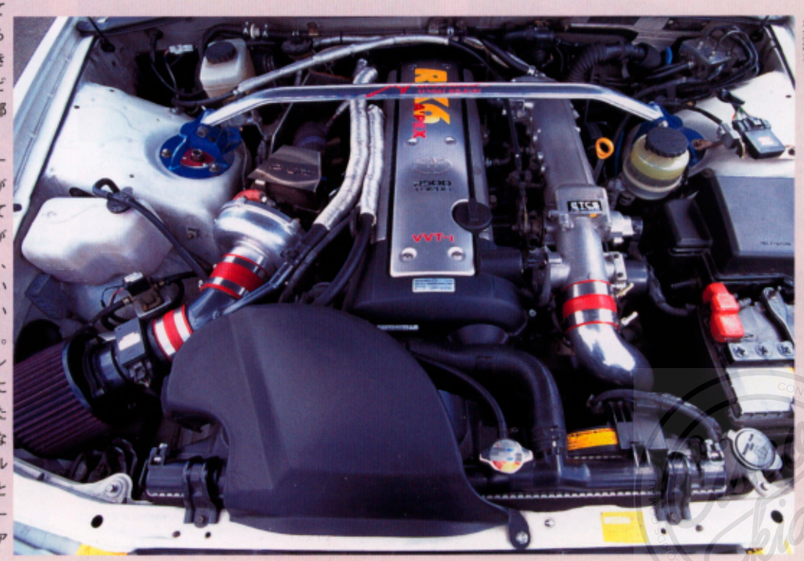
フルチューンといっても壊れるようなカリカリ仕上げには抵抗感がある。常に限界というのではなく、ゆとりを持ったエンジンに仕上げるための手段として、最終的に2Jブロックを使うチューニングもある。

素性がいいだけに、きちんとやれば耐久性は高い

１ＪＺというエンジンは、もともとの素性がかなりいい。フルカウンタークランクにしてもそうだし、ピストンにしても、もともとクーリングチャンネルが設けられているため、450psまでは十分に耐えられるなど、ハッキリいって280psで使っているのがもったいないくらいだ。では、もっと大パワーを求めるときに、エンジンの耐久性を上げるためにはどうすればいいのだろうか。まず基本的な部分としてあげておきたいのは、冷却面だ。

たとえば100系の１ＪＺは、プラグホールのすぐそばまでウォータージャケットが広げられているので、そのぶん熱に対して強くなっている。しかしそれも、冷却水がきちんと仕事をしていればこそのハナシで、パワーアップして発熱量が大きくなっているのに、冷却系が280ps対応のまま、というのでは、どうにもならなくなってしまう。オイルに関しても同じ。オイルはエンジン内部を潤滑するだけではなく、熱を外部に運ぶ働きもしているため、発熱量が増えたなら、その熱をきちんとどこかで発散しなくてはいけない。そのため、早めのオイル交換や定期的な冷却水の交換は当たり前として、オイルクーラーの装着やラジエターの高効率化といったメニューは、パワーアップ、とくに400psを超えるようなメニューをしていくのなら、きちんと考えていかなくてはいけない。

また、吸排気系の仕上げも、エンジン本体の耐久性に関わってくる部分だ。たとえばインタークーラーの圧損が大きければ、そのぶんエンジンの負担が増えるわけだし、サクションの形状にしても同じ。排気系だって抵抗が大きければ、タービンはもちろんエンジン本体の負担も増えてしまう。そのため、耐久性アップのためには、細かなところまで気を配って、きちんと仕上げなければいけない。エンジンルームがキレイなクルマは速いし壊れない、という言葉のウラには、こういう心配りが隠れているのだ。



フルチューンで最も多いパターンがシングルターボ。高風量タービンを絞り出すスタイルが主流だ。

Engine Parts Catalogue
エンジン パーツ カタログ

ノーマルの素性がよく、丈夫で壊れないことから、エンジンパーツのラインナップも本当に充実している。ハードパーツは逆に少ないが、ソフトな面でいわゆるポンつけパーツの量が凄まじい。ストリート仕様として楽しむには多すぎるほどのアイテム量なので、君のスタイルにあったものをこのカタログから見つけ出してくれ。

※問い合わせ先はP238-239をご覧ください。

MUFFLER
マフラー

HYPER2000 フルメガ N1＋シングル
90前期 90後期 100前期 100後期

かつて一斉を風靡した柿本改マフラー。硬派なチューニングカーには必ずといっていいほど柿本改のロゴが入っていた。そんな柿本マフラーの最新作がコレだ。パワーロスを最小限に抑えて、パンチの効いたフィーリングを引き出す。
●価格：90用6万5900円　100用6万9900円
●問い合わせ/ランナップ事業部

HYPER2000 フルメガ N1＋ダブル
90前期 90後期 100前期 100後期

サイレンサーをダブル装着したマフラー。小ぶりなサイレンサーを車体にマウントした姿は実にスパルタン。シングルもいいがダブルもかっこいい。マフラー素材はオールステンレスで作られた。
●価格：90用12万4000円　100用13万9000円
●問い合わせ/ランナップスポーツ事業部

フロントパイプ
90前期 90後期

ベストな集合部の位置に加えて優れた口径を割り出すために長期テストを行った本気仕様。全域にわたってトルクが増すフィーリングを味わった瞬間から、誰もが柿本改のとりこになる。
●価格：1万8000円
●問い合わせ/ランナップスポーツ事業部

触媒サイレンサー
100前期 100後期

エキマニとマフラーの間にある触媒部分を取り外し、交換するタイプのサイレンサー。高回転域で発生するザワザワ音やチリチリ音をなくしてくれる。もちろん、排気効率的にも優れた特性を持つ。
●価格：1万9000円

破壊王ダートRマフラー
90前期 90後期 100前期 100後期

破壊王こと出水田みずからがテストを行ったマフラー。フルストレート構造で排気効率は抜群。秘められる潜在能力をフルに引き出す。排気サウンドについては爆音だ。
●価格：90用3万9800円　100用5万9800円
●問い合わせ/ダートイズミJr

破壊王ダートWマフラー
90前期 90後期 100前期 100後期

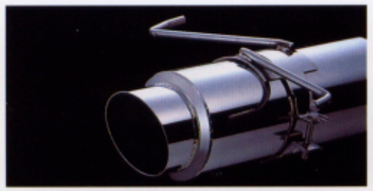
過激な音を発する超爆音系マフラー。消音効果を狙ったパーツは一切取り付け不可。中間パイプから出口まで一直線に抜く。デュアルサイレンサーが作り出すリアビューはものすごくスパルタンだ。
●価格：2万9800円
●問い合わせ/ダートイズミJr

トライフォースバズーカ
81 90

迫力のリアビューを演出するトライフォースバズーカ。200φの迫力サイレンサーを持つことで強烈なインパクトを見る者に与える。テールエンド部は斜めカット処理が施され、トライアルの刻印が入る。
●価格：81用8万8000円　90用9万円
●問い合わせ/トライアル

セミチタンマフラー
100前期 100後期

パイプ部分はステン、出口がチタンというハイブリットモデル。実際のところ、外見上でマフラーが見えるのはテール部分だけ。ここだけチタンでカッコよくして、残りはステンにするのは価格を安くするためだ。
●価格：7万8000円
●問い合わせ/カーメイクラスティ



エグゼアルティア90φ
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のセミストレート形状を採用。テールエンドは120φ。ここから聞こえるサウンドは迫力だけを求めたものではなく、確実なポテンシャルアップが得られるための音だ。
●価格：価格90用6万円　100用6万5000円
●問い合わせ/アルテア

ST−MAYショットガン
100前期 100後期

独自のWサイレンサーがリアビューをスパルタンに決める。2本のロングストレートパイプが効率的な排気と適正なロードクリアランスを両立させた。パイプ径は85φ、出口は101φに設定されている。
●価格：9万8000円
●問い合わせ/ST−MAY

EXMAG
90前期 90後期 100前期 100後期

マフラーの王道を行くスタンダードタイプといえるEXMAG。昔からRS★Rのマフラーは美しいといわれていたが、このEXMAGもまたオールステンの輝きがなんともいえない魅力を放つ。
●価格：7万5000円〜13万円
●問い合わせ/ティーエムシー

EXMAG GTⅡ
90前期 90後期 100前期 100後期

マインパイプを80φで統一したEXAG　GTⅡ。テールエンド部の口径は101φと太すぎず細すぎない絶妙な設定。斜めカットのテールがひと昔前の硬派なマフラーを彷彿とさせている。
●価格：6万8000円
●問い合わせ/ティーエムシー

Bee★R スーパーチックマフラー
90前期 90後期 100前期 100後期

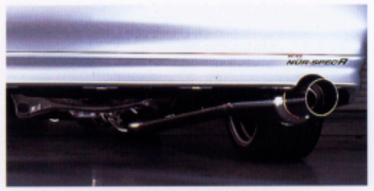
心地よいサウンドを奏でるスーパーチックマフラー。ひとつの時代を築いたマフラーとして高い知名度を誇る。その人気は今でも衰えることはない。チックじゃなきゃダメだというオーナーはたくさんいる。
●価格：90用3万4000円　100用4万3000円
●問い合わせ/ビーレーシング

ニュルスペックバリアブルチャンバー
90前期 90後期 100前期 100後期

ブリッツの最新作「バリアブルチャンバーエキゾーストシステム」。インナーサイレンサー部分に音量とパワーを任意に調整できるバルブ機構を採用している。スポーツマフラーが欲しいけど、音が気になるヒト向けだ。
●価格：90用6万4800円　100用7万4800円
●問い合わせ/ブリッツ

ニュルスペックマフラー
90前期 90後期 100前期 100後期

砲弾型オールステンレスマフラー。テールタイコ部分の交換のみで、90・100のリアビューをスポーティーに変えてくれる。保安基準適合品なので、車検時の補修部品としても使える。
●価格：3万9800円
●問い合わせ/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

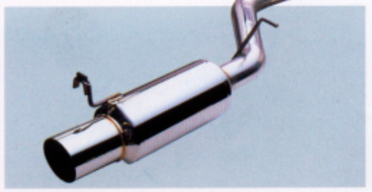
オールステンレスの美しい輝きを放つマフラー。迫力の砲弾タイプで、取り付けは触媒以降を交換するモデルだ。マフラーのセットパーツとしてインナーサイレンサーも付属品としてついてくる。
●価格：90用5万9800円　100用6万9800円
●問い合わせ/ブリッツ

EXデュフューザー
90前期 90後期 100前期 100後期

オールステンレス製の触媒アダプター。手持ちのマフラーを使って、もう少しのパワーを引き出したいのであれば、この触媒アダプターの助けを借りたい。純正との交換によって体感できるフィーリングを引き出せる。
●価格：1万9800円
●問い合わせ/ブリッツ

ガナドールマフラー
100前期 100後期

オールステンレス製の美しいマフラー。溶接箇所、接合部分がまったくわからないほど完成度は高く、細部の処理にもこだわりを感じる。テールエンド部の凝ったデザインに注目してもらいたい。
●価格：9万8000円
●問い合わせ／マツショウ



エキゾーストシステム・トムスバレル
100前期 100後期

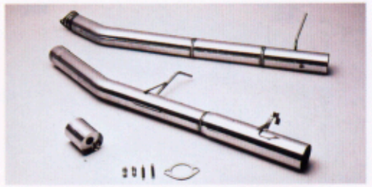
排気効率の向上はもちろん、70φメインパイプの採用によって理想的なトルク特性を実現した。フルステンレスによる美しいルックスとジェントルなサウンドが大人のチェイサーを演出する。
●価格：11万円
●問い合わせ/トムス

TRDハイレスポンスマフラー
100前期 100後期

音量を抑え目に設定しながらも性能面での妥協は最小にしているモデル。100系にはあたりまえのように取り付けられ、その装着率はかなり高い。マフラー形状的にも薄も薄いていて、あからさまに交換している感じが出ないところがウケている。
●価格：9万円〜10万円
●問い合わせ/TRD

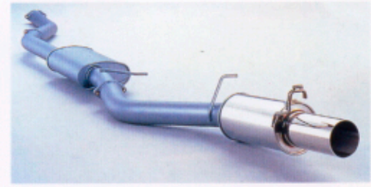
バディークラブレーシングスペック1
90 100

チューニングカーに置ける排気効率を重視しながらも、不快感のあたえない音作りに気を使って開発したスペック1。レーシングの名にふわさいボテンシャルを持ちながらも、心地よいサウンドが楽しめる。
●価格：3万4800円
●問い合わせ/ファースト



バディークラブレーシングスペック2
90 100

オールステンレスで作れたスペック2マフラーはフルストレート構造の性能追求型。極限まで曲げを減らしてスムーズに排気を抜く工夫が施されている。抜けすぎによる低速域での悪影響はない。
●価格：3万4800円
●問い合わせ/ファースト



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。
●価格：5万6000円　●問：FGIK

レガリスR
90前期 90後期 100前期 100後期

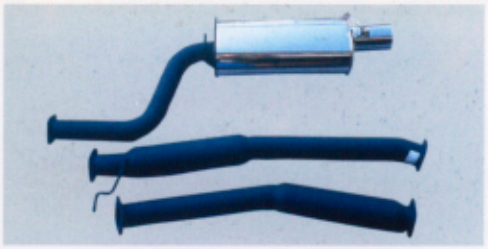
エンジン排気量及び特性に合わせてパイプ径を設定し、低中域のトルクアップと高回転域での高効率を両立。メインサイレンサーハウジング、テールエンドにはSUS304ステンレスを採用し高い耐久性を誇る大口径&高効率マフラーのベーシックモデルだ。
●価格：8万円〜9万円　●問：藤壺技研工業

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R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

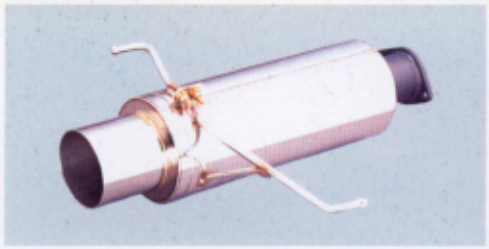


V・R・Sマフラー

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、リーズナブルなプライスを実現したストリートユースのマフラーだ。

●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

絆&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。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。

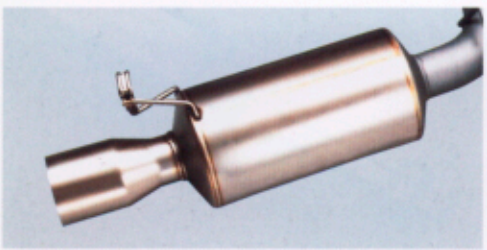
●価格：6万2000円　●問：プロフ

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200φ、テール径は115φ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。

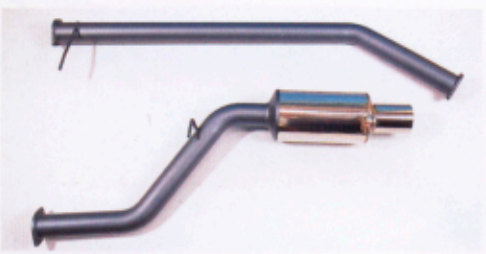
●価格：7万8000円　●問：C-ONE MOTORSPORT

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：3万4000円　●問：ケイ・ティー・エス

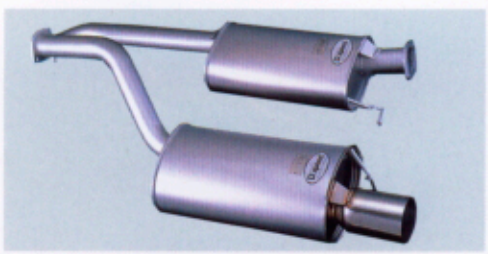


砲弾型スポーツマフラー（レベルⅢ）

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



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検対応マフラー。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

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：11万4800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、ステージにあわせてチョイスをしよう。

●価格：10万4800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：8万2800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車のラインナップ。

●価格：11万8800円～12万9800円　●問：マテラス

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

CONTENT UPLOADED BY
Cisco Auto
WWW.CISCO-AUTO.COM

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：90用6万8000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：4万7000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、咽えるようなサウンドで、威圧感もタップリだ。

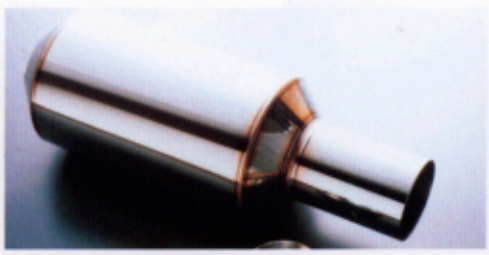
●価格：4万6000円 ●問：Vバランス

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：ステン12万9000円 チタン18万9000円 ●問：スティルウェイ

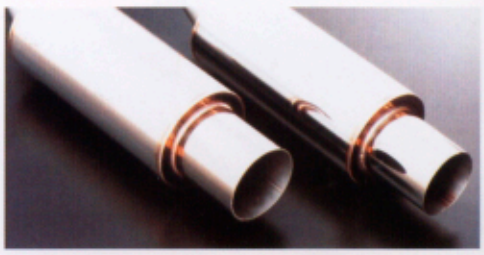


汎用サイレンサー砲弾

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。

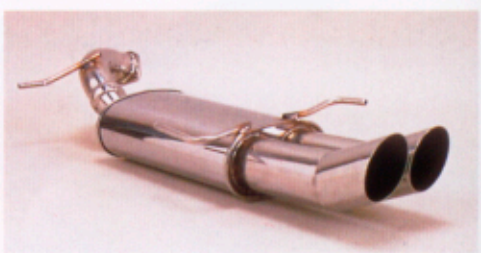
●価格：2万8000円 ●問：KSPエンジニアリング

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、160φのオーバルタイプ、90φ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。

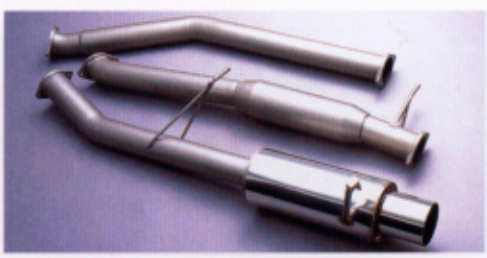
●価格：8万6000円～8万8000円 ●問：アペックス

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。迫力あるサウンドと走りを駆り立てるはずだ。

●価格：4万5000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

エア クリーナー

TRDスポーツエアフィルター

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

このTRDスポーツエアフィルターは新素材の採用によって、吸入抵抗を最大限に低減させたもの。スポーツ走行時における過酷な条件化でもスムーズなエアー吸入を発揮しながらも高い清浄効果を実現させた。
●価格：9500円〜1万500円
●問い合わせ/TRD

トムススーパーラムIIストリート

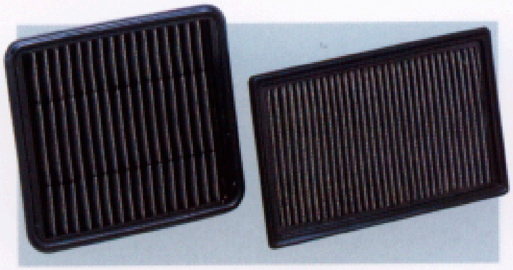
90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

特殊な新素材を使った3層フォームが圧力損失を大幅に低減。集塵用オイルを使わなくても高い集塵効果を発揮してくれる。エアフィルターのみを交換いるイージーチューニングの代名詞だ。
●価格：8500円
●問い合わせ/トムス

SUSパワーエアクーナー

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

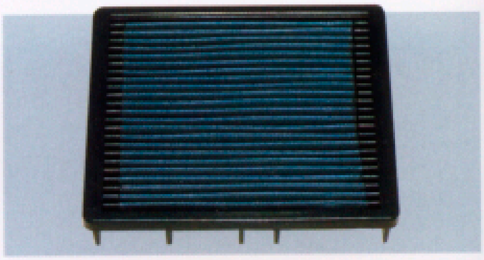
業界初のステンレス素材を使ったエアクリーナー。吸入効率を大幅に上げるとともに、アクセルオフの豪快なサウンドも魅力だ。見た目にもシルバーで実にかっこいい仕上がりをみせる。
●価格：90用2万9800円　100用2万6800円
●問い合わせ/ブリッツ



SUSコアタイプLM

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

業界初のステンレス素材を使ったエアクリーナー。フィルター部分が交換可能なタイプ。純正のクリーナーを外して、そこに置くだけのイージーボルトオン装着商品だ。低価格なのがオーナーにとってありがたい。
●価格：1万3800円
●問い合わせ/ブリッツ



VXエアフィルター

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

整列された3層コットン材、アルミメッシュ、特殊オイルが乱気流を起こさずに吸入エアをろ過し、吸入効率を向上させ、さらに洗浄による再使用も可能。また吸入されたエアは純正と同様の経路を通るので、エンジンルーム内の熱の影響による効率ダウンは無い。
●価格：1万4500円　●問：マインズ

インダクションボックス

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

純正のエアクリーナーボックスと交換するタイプで、吸入効率が大幅に向上し、パワー&レスポンスアップ。吸気系のチューニングパーツとしてはもちろん、エンジンルームをよりメカニカルに演出し、スパルタンな印象を強調してくれる。
●価格：4万4800円　●問：エー・アール・シー

スーパーパワーフローセット

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

スーパーリップファンネルを採用し、クリーナー本体をむき出しタイプとする事で、大幅に吸気効率アップ。大量のエアーを導入する事によりエンジンのフィーリング&パワーアップを実現し、また独特の吸気音がドライバーの心をくすぐるぞ。
●価格：2万1800円　●問：HKSお客様相談室

EXパワーフィルター

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

長年のレース活動からフィードバックした技術で、脅威の吸気効果と防塵能力を発揮する純正交換タイプ。スポンジタイプと比較しろ材の吸入面積が格段に広いため、吸入効率の低下を最小限に抑えると共に抜群のロングライフも実現。クリーンなエアを供給する。
●価格：9000円〜9800円　●問：サード

スーパーインテーク

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

赤いフィルターの内部には、レーシングエンジンにも使用されているインテークファンネルを内蔵し、さらにすり鉢上のアッパーファンネルとのデュアルファンネル構造が、抵抗となる乱流を抑え驚異の高効率を生み出す。その実力はパワーアップデータに確実に現れるぞ。
●価格：2万2000円　●問：アペックス

TRDスポーツオイルフィルター

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期 | 110

高回転を多用する過酷な条件下でも常にエンジンをクリーンな状態に保つスポーツフィルター。圧力損失は低くしながらも、ろ過能力は高く、しっかりとした破裂強度を確保したフィルターだ。
●価格：2500円
●問い合わせ/TRD

タービン 関連 パーツ

ベルテックスターボキット

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

K27 3470MOJタービンのEXハウジングは#7、#9、#11から選択可能。ステンレスの輝きが光るEXマニホールド、ウエストゲート、他ショートパーツが付属す。[illegible]JZX90フルタービン専用ベルテックス CPUが別売りで用意されている。
●[illegible]5万円　●問：サミットレーシング

KKKターボキット

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

ターボチャージャー、ウエストゲート、ステンレス製エキゾーストマニホールドの3点キットで、ユーザーの持つコンセプトを生かすためシンプルなパーツ構成。エキゾーストハウジングのサイズ変更や、よりハイパワーを狙うためのパーツ変更もオーダー可能だ。
●価格：39万8000円〜46万8000円　●問：サード

JZX100オリジナルGTタービンキット

100前期 | 100後期

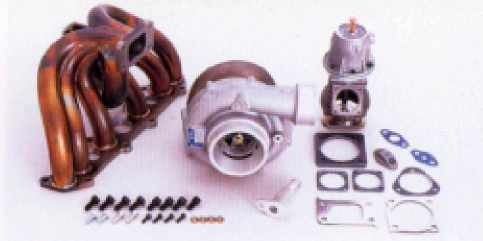
ノーマルインジェクター&エアフロサイズに合わせたタービンサイズの設定により、ローコストで380PSオーバーの世界が実現。低回転からブーストが立ち上がるので、サーキットやドリフト走行はもちろん、AT車とのマッチングもバツグンだぞ。
●価格：35万8000円　●問：パワーハウスアミューズ

CONTENT UPLOADED BY WWW.CISCOKID.COM.AU

勇ターボキット

100前期 100後期

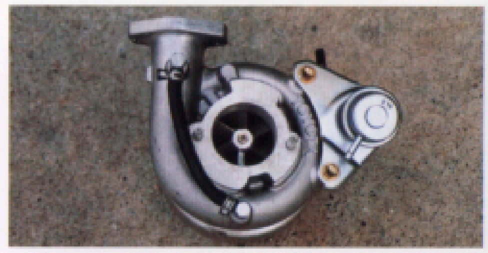
レースフィールドの要求から生まれた独自の特許技術を投入した高性能タービンRX6Bの性能を最大に引き出すため、必要とされる全てのパーツが専用設計されたフルコンプリートキット。更なる高効率を追求し、ステンレスSUS304製マニホールドがセットされている。
●価格:58万円　●問:アペックス



ブリッツプロフェッショナルキット

100前期 100後期

タービン、等長タイプの手曲げステンレス製EXマニホールド、ウエストゲートの3点キットで、EXハウジングやタービンは変更が可能。愛車に合わせたグッドチョイスで、ポテンシャルを大幅アップすれば、あらゆるシチュエーションで活躍の場が広がるはずだ。
●価格:52万8000円　●問:ブリッツ

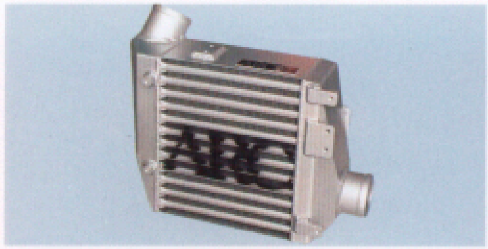


Jパワー350

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

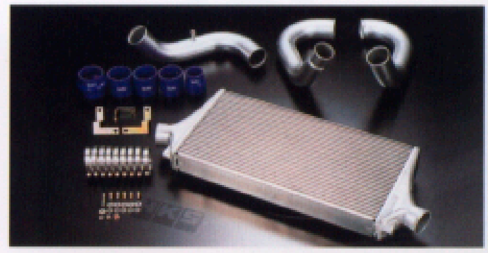
エンジン関連パーツ



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



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

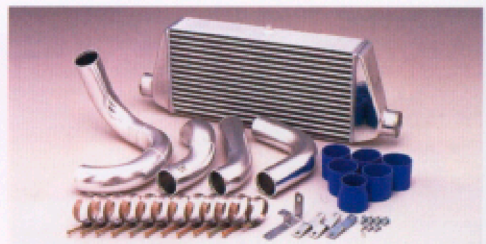
90前期 90後期 100前期 100後期

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

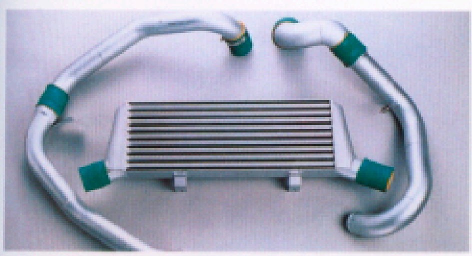
コアチューブ内に効果的なエアの流れを生み出すインナーフィンを設け、冷却効率を大幅アップし、圧力損失を低減。ターボエンジンを安定させ、ポテンシャルをフルに引き出し、様々なスポーツドライビングフィールドで、アグレッシブな走りを楽しもう。
●価格:13万8000円～15万8000円　●問:トラスト



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



インタークーラー

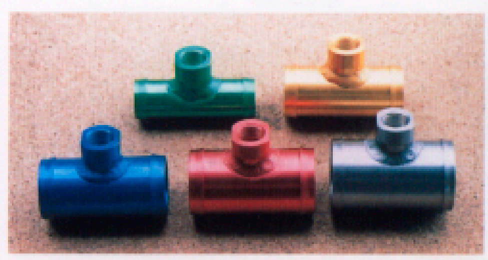
100

高高率な大型インタークーラーをフロントバンパー真正面に装着。吸気温度の低下を実現させた。専用のパイプフィッティングによって膨張によるレスポンスの悪化も解消させている。
●価格:19万円
●問い合わせ/トムス

ベルテックインタークーラーTYPE-R

90 100

高性能インナーフィンタイプのコアを使うことで、ブーストアップ仕様からタービン交換車までフルカバー。サイドタンクとパイピングは鏡面仕上げになっていて見た目も実に美しい。キラリと光る一品だ。
●価格:11万8000円
●問い合わせ/サミットレーシング



K's水温セッティングアダプター

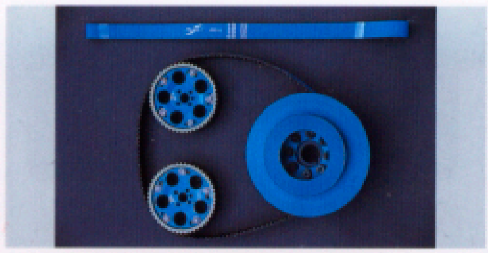
90 100

水温計取り付け時に必要になるセンサーの設置場所を確保するためのアダプター。ラジエターアッパーホースに取り付けるタイプなので、簡単に装着可能。加工もなしで完全ボトオン装着することができる。
●価格:4800円
●問い合わせ/ケイズ

PWRインジェクター

90前期 90後期 100前期 100後期

大容量インジェクターは脈流が出ないようにすることがポイント。このPWRインジェクターは噴射口をダブルにし、スムーズにガソリンを噴射できるように作られている。こだわりの高出力ユニットには欠かせないアイテムだ。
●[illegible]cc1万2500円　650cc1万5000円　800cc1万5000円
●[illegible]パワーエンタープライズ



スーパーストロングタイミングベルト

90前期 90後期 100前期 100後期

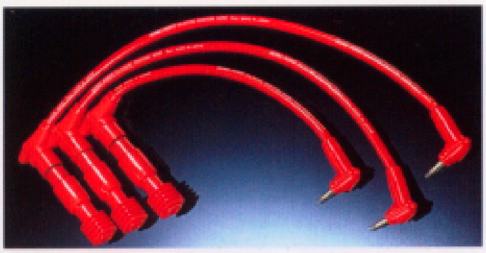
ノビないタレないを実現したスーパーストロングタイミングベルト。パワーアップ時の弱点とされるカムタイミングの遅れを無くすほか、高回転域での追従性と絶対的な耐久性を両立させている。オーバーホール時には必ず交換しておきたい。
●価格:1万6000円
●問い合わせ/パワーエンタープライズ

ボルトオン高流量フューエルポンプ

90前期 90後期 100前期 100後期

アフターに出回るトヨタ車用の大容量燃料ポンプはこれだけ。完全ボルトオンでプライベーターにも装着可能。流用は210L/Hを確保し、フルタービン装着でも安定した燃料供給を行う。
●価格:2万5000円
●問い合わせ/パワーエンタープライズ

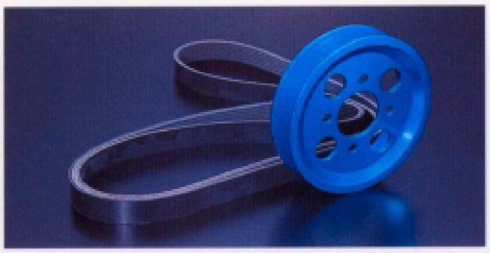
CONTENT UPLOADED BY Cisco Kidd WWW.CISCOKIDD



ウルトラシリコンパワープラグコード

90前期 90後期 100前期 100後期

安定した導電性を確保することで、エンジンが本来持つ性能を引き出す役目を果たすシリコンパワープラグコード。コードの太さなども徹底した見直しが行われことで、装着した瞬間から強い効果を発揮してくれる。
●価格：90系2万3300円　100系1万1200円
●問い合わせ/永井電子



ウォーターポンププーリー

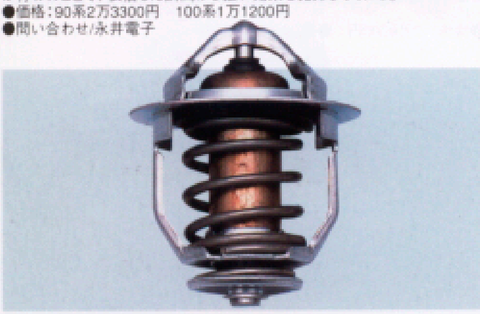
90前期 90後期 100前期 100後期

プーリー径の大幅アップと軽量化によってキャビテーション防止とアクセルレスポンスを向上とを同時に狙った商品。ハードに走り込むドリフト君は要チェックのアイテムだ。ブルーアルマイト処理のプーリーは見た目も美しい。
●価格：2万円
●問い合わせ/サミットレーシング

TRDラジエターキャップ

90前期 90後期 100前期 100後期

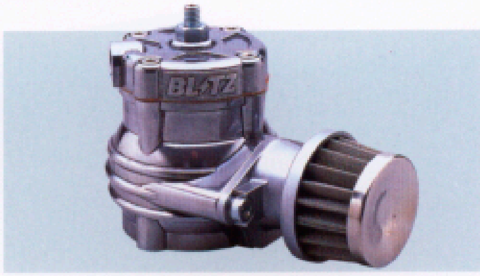
ラジエターキャップ内の圧力調整弁の開弁圧をアップさせることで、ラジエターの冷却性能を最大限引き出す。このラジエターキャップはレーシングカーにも装着されている。性能については抜群だ。
●価格：円
●問い合わせ/TRD



ローテンプサーモスタット

90前期 90後期 100前期 100後期

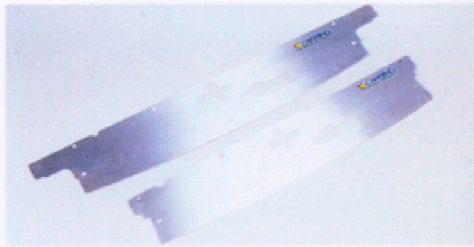
開弁温度をノーマルよりも10度低く設定することで、水温の上昇を抑えてパワーダウンを解消させる。開弁温度の設定は71度で、この温度以降になるとサーモスタットをフル開放させる。
●価格：7000円
●問い合わせ／トムス



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

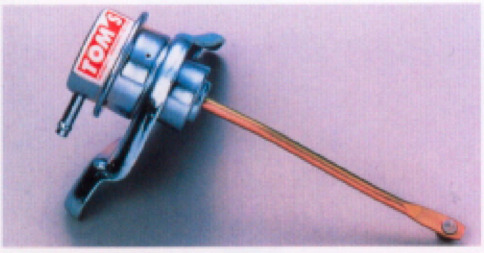
デュアルドライブ制御を採用したブローオフバルブ。サウンドについてはすでに各地で大好評を受けている。SASパワーとの組み合わせによって、走り屋にふさわしい音を発してくれる。
●価格：3万3000円
●問い合わせ/ブリッツ



ラジエタープレート

90

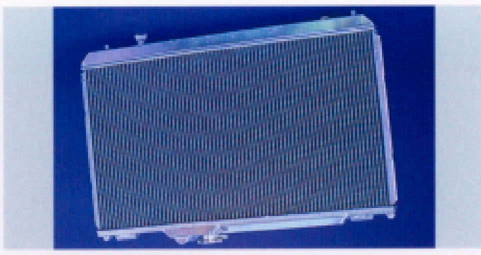
このラジエタークーリングプレートはフロントグリル上部をカバーし、ラジエター通風量を増大させる役割を持つ。プレートに使っている素材はアルミ性でエンジンルームを飾る効果も高い。
●価格：9800円
●問い合わせ/オクヤマ



パワーコントローラー

100前期 100後期

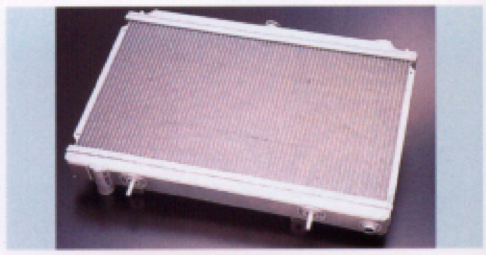
ブーストアップに必要不可欠な強化アクチュエーター。ETCSとのセット装着で1JZユニットの潜在能力をフルに引き出す。このアクチュエーターを使ったブースト圧の設定は1キロだ。
●価格：2万4000円
●問い合わせ／トムス



ダブルローラジエター

100前期 100後期

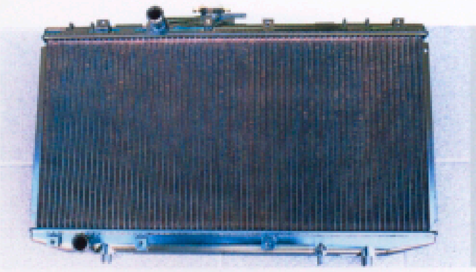
優れた冷却効率を発揮してくれるオールアルミラジエター。チューブ構造は2層式でサーキット走行にもゆとりの冷却を行ってくれる。性能も抜群なのに、価格設定が激安というあたりにも注目してもらいたい。
●価格：5万9800円
●問い合わせ/パワーエンタープライズ



ベルテックラジエターキット

90前期 90後期 100前期 100後期

パワーを維持するという意味で高い性能を発揮する大容量ラジエター。ベルテックシリーズにはタイプ1(銅2層式)タイプ2(銅3層式)タイプ3(アルミ)の3タイプがラインナップされている。
●価格：タイプ1　4万円　タイプ2　9万8000円　タイプ3　13万8000円
●問い合わせ/サミットレーシング



容量アップラジエター

100前期 100後期

真鍮2層コアを使って自己放熱作用を利用。アイドリングからスポーツ走行まで積極的に冷却効果を高めてくれる。ボディ加工はいっさいなく、完全ボルトオン商品になっている。
●価格：5万円
●問い合わせ/JAMレーシング

パワーパフォーマンスオイル　グレートZZ

90 100

100%化学合成のチューニングオイル。フリクションロスの低減によってハイレスポンスを引き出す。ハイパワーターボ車向けのオイルとして定番の域に達しつつある。ZZシリーズにはターボとNA両方の設定がある。
●価格：4800円～8800円
●問い合わせ/ブリッツ

電子パーツ

SBC－iD

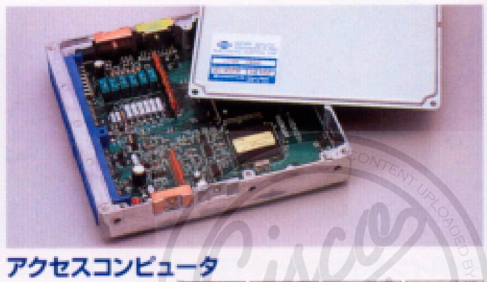
90前期 90後期 100前期 100後期

シーケンシャルソレノイドバルブが高いレスポンスと安定性を実現する。メーター機能も備えているが、パワーメーターi－Dとの組み合わせによって充実の計測機能が手に入れられる。
●価格：[illegible]9800円
●問い合わせ/ブリッツ

SFC-HYPERR

90前期 90後期 100前期 100後期

1000回転～8000回転まで各回転域ごとに30%、1%刻みで燃料を補正することができるユニット。セッティングデータを3パターンメモリーし、走るステージに合わせてエンジンをベストコンディションな状態してくれる。
●価格：3万5000円
●問い合わせ/フィールド技研



アクセスコンピュータ

90前期 90後期 100前期 100後期

パワーとセーフティセンを実現したアクセスコンピュータ。JZX100に関してはK1タービン仕様にも対応していて、ブーストアップからのステップアップ費用を安く出来るように考えられている。
●価格：12万5000円
●問い合わせ/ブリッツ

CONTENT UPLOADED BY CiscoKid WWW.CISCOKID

JAMオリジナルCP

100前期 100後期

各種リミッターの解除、点火時期、燃料補正を車両ごとに最適化することによって、アクセルレスポンスが俊敏になるCP。体感できるレベルでのトルクアップも可能で、仕様に合わせた現車セッティングも行っている。

●価格：15万8000円
●問い合わせ/JAMレーシング

ハイパーコンピュータ

90前期 90後期 100前期 100後期

燃料、点火時期の最適化、ブーストリミッター、レブリミッターの変更、スピードの解除とユーザーの思うがままにセッティング変更プランを選べる。細かいオーダーにも柔軟に対応してくれる。

●価格：13万5000円～
●問い合わせ/アイメック

ベルテックスコンピュータ

90前期 90後期 100前期 100後期

同じクルマでも車両の状態や取り付けたパーツの違いによってフィーリングは大きく変化する。サミットレーシングのCPチューニングは現車合わせを基本として、そのクルマにベストなセッティングを導き出してくれる。

●価格：11万8000円～19万8000円
●問い合わせ/サミットレーシング

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。

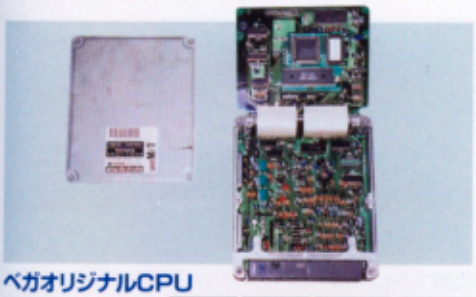
●価格：13万円～22万円（ノーマル下取り）　●問：アンフィニ

ウルトラマルチモードメータープラス

90前期 90後期 100前期 100後期

このメーターは水温、油温、タコメーター、ブースト計、速度、タイム、中間加速タイムなどがデジタル表示によってすべて確認できるスグレモノ。これだけの機能を備えながらも2万5000円は安すぎる。

●価格：2万5000円
●問い合わせ/永井電子



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ところなく発揮させる。

●価格：13万円～　●問：ベガ

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

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

●[illegible]　●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

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、バーシャル域、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

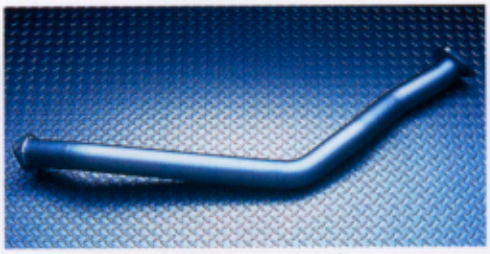
触媒関連パーツ

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、抜群の排気チューンなのだ。

●価格：1万9800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

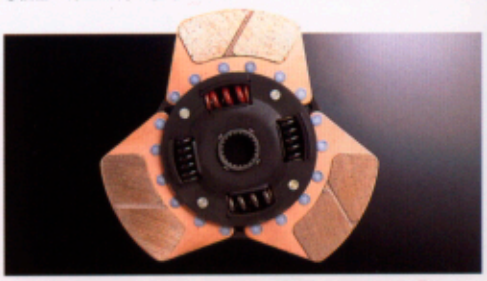
触媒ストレート

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

駆動系パーツ



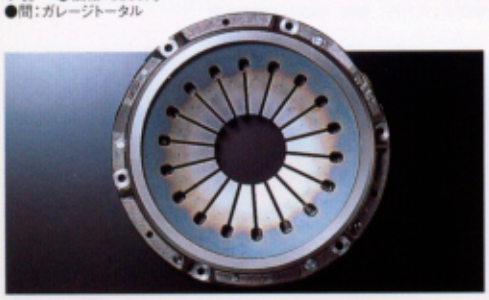
TRDクラッチディスク

90前期 90後期 100前期 100後期

メタルフェーシングを採用したモデル。パワーロスすることなくしっかりパワーを伝達してくれる。メタルクラッチということでつながりはダイレクト。一度味わうと、そのつながりのよさが病みつきになってしまう。

●価格：4万5000円

●問い合わせ/TRD



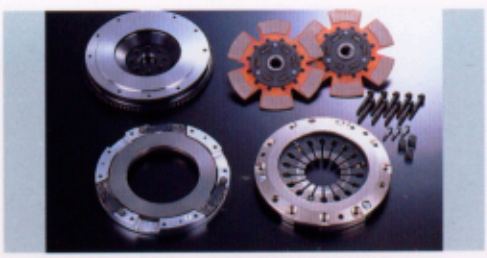
TRDクラッチカバー

90前期 90後期 100前期 100後期

ダイヤフラムスプリングの圧着力を純正よりも高めた強化モデル。激しい走りを行うクルマには必需品で、メタルフェーシングディスクとの組み合わせにより、一体感、ダイレクト感の高いクラッチが完成する。

●価格：[illegible]000円～5万円

●問い合わせ/TRD



TRD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

従来のツインプレートクラッチに比べて軽い踏力、鋭い切れ、高い耐久性、高い操作性を数段レベルアップさせたモデル。ツインプレートというと、扱い難いイメージが強く、抵抗感があるオーナーが多いが、このクラッチは純正並に使える。

●価格：19万8000円

●問い合わせ/TRD

TRDセレクティブLSD

90前期 90後期 100前期 100後期

ドライブシャフトを外すだけでイニシャルトルクの設定を3段階調整できるスグレモノ。走りのステージに合わせて低イニシャルから高イニシャルまで、LSDのロック率を変化させてセッティングを煮詰められる。機械式だが不快感がでないあたりも特徴だ。

●価格：9万8000円～11万円

●問い合わせ/TRD

TRD軽量フライホイール

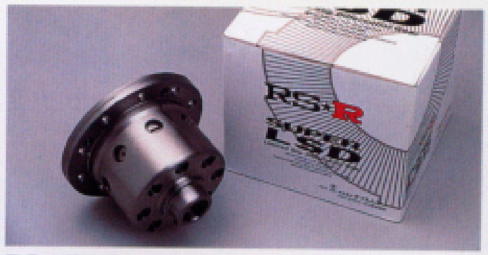
90前期 90後期 100前期 100後期

優れたエンジンレスポンスとシャープな吹け上がりを実現する軽量フライホイール。総重量6.184キロのフライホイールはノーマルと比べると2キロの軽量化が施された。アクセルを踏んだ瞬間からその違いがわかるはずだ。
●価格:5万9000円
●問い合わせ/TRD

アイメッククラッチマスターシリンダー

90前期 90後期 100前期 100後期

ノーマルクラッチのマスターには一部樹脂素材が採用されている。これがクラッチのダイレクト感に悪影響を与えている原因だが、アイメックのクラッチマスターシリンダーを取り付ければ、強化クラッチはもちろん、ノーマルの場合も高い効果を発揮する。
●価格:3000円 ●問い合わせ／アイメック



RS★R LSD

90前期 90後期 100前期 100後期

走り屋のためのLSD。それを意識しながらハードなテストを繰り返しながら開発したRS★R LSD。1.5ウェイと2ウェイの設定がある。オーナーの好みによってセレクトプランを組んだのだ。
●価格:10万2000円
●問い合わせ/ティーエムシー

ストラットタワーバー

90前期 90後期 100前期 100後期

オクヤマ独自のオーバル形状のストラットタワーバー。軽量かつ剛性の高い素材の選定からはじまって、取り付けレイアウトへの工夫など実に奥深いところまで考えて完成された。フロント・リアそれぞれに設定がある。
●価格:フロント1万8000円 リア2万8000円
●問い合わせ/オクヤマ

ロールバー

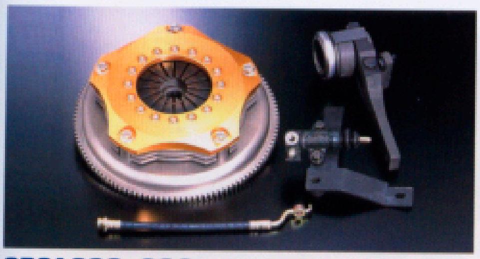
90前期 90後期 100前期 100後期

スポーツ走行において安全性はもちろんのこと、ボディ剛性を大幅にアップさせるオクヤマロールバー。標準6P状態からなんと14Pまでグレードアップさせられる。目的に合わせてアレンジは自由自在だ。
●価格:8万円
●問い合わせ/オクヤマ

クラッチステンメッシュホース

90前期 90後期 100前期 100後期

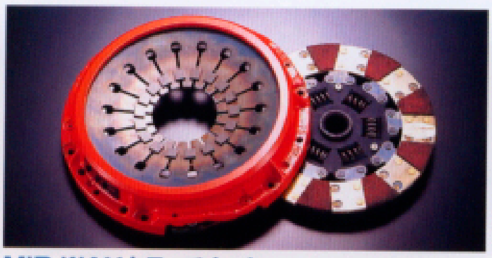
ブレーキライン同様にゴムホースをステンメッシュ被膜ホースに交換するみことで、油圧のかかりがよくなるので、クラッチの切れが大幅に向上する。フィッティングは信頼のアールズ製を使っている。
●価格:7000円
●問い合わせ/JAMレーシング



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。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

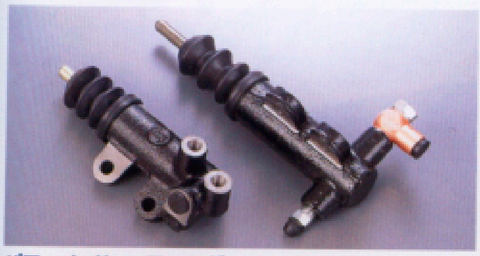
90前期 90後期 100前期 100後期

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輪に伝え、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

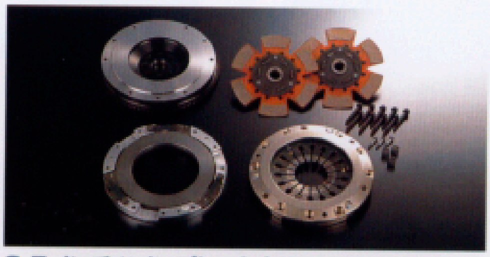
独自のセンターハブの採用により、伝達効率、耐久性、組み付け時の作業性向上を実現し、街中での半クラッチの扱いやすさと高回転域での軽い吹け上がりを両立すべく、フライホイールの重量を最適化した。またパーツの変更によりトリプルプレートへのステップアップも可能だ
●価格:各14万9000円 ●問:HKSお客様相談室



パワーオペレーティング

90前期 90後期 100前期 100後期

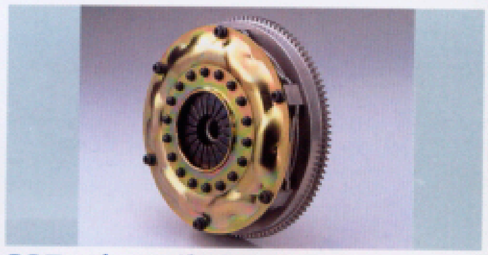
チューニングステップを重ねていく際、ツイン等の強化クラッチを入れるときや、純正のクラッチでは重いし、ストロークがありすぎるというオーナーにお勧め。クラッチレリーズシリンダー径を最適化する事で、踏力を軽くし、踏量は少なくなるお役立ちアイテムだ。
●価格:1万2800円 ●問:エッセンシャル



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

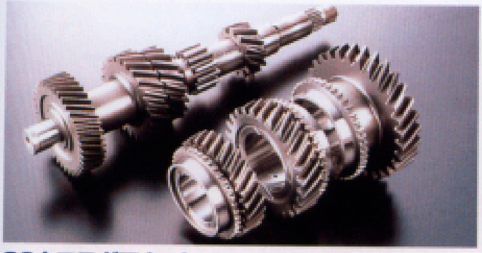
63.0kgf/mという、高性能スポーツカーに要求されるトルク容量を十分確保しながら、軽い踏力と高耐久性、高い操作性能などの特性を備えたツインプレートクラッチ。ノーマルと同じプルタイプとなっているので変換キットなどの必要もない。
●価格:19万8000円 ●問:TRD



OSスーパーシングルクラッチ

90前期 90後期 100前期 100後期

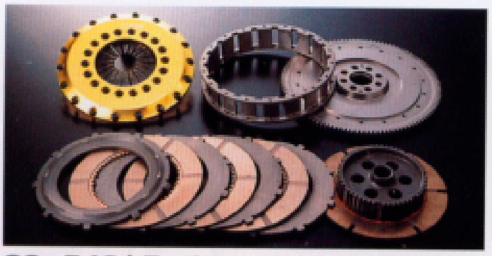
メタルクラッチでありがら半クラのしっかりある扱いやすさを実現。ハイパワーに対応しながらも、渋滞時で疲れないという特徴を持っている。このクラッチを一度使ったら手放せなくなるという話も聞くくらいだ。
●価格:13万円
●問い合わせ/OS技研工業



OSクロスギアキット

90前期 90後期 100前期 100後期

このクロスギアキットはパワーアップするためのパーツではないが、エンジンが発生したパワーをロスすることなく伝達する優れた能力を持っている。一番おいしいと言われるパワーバンドをキープした走りが可能になる。
●価格:[illegible]
●問い合わせ/OS技研工業



OS R4Cクラッチ

90前期 90後期 100前期 100後期

ハイパワー1JZX用に開発された4枚ディスクのスペシャルクラッチ。ゼロヨン等の過酷な条件化で半クラを多様する車両には絶対に取り付けておきたい。ディスク強度も強く、熱による半クラ位置の変化もない。
●価格:21万8000円
●問い合わせ/OS技研工業

OSレリーズホーク

90前期 90後期 100前期 100後期

このレリーズホークセットは通常時に扱いにくいツインプレートクラッチ装着車の半クラ性能を上げるためのもの。なにかと気を使う強化クラッチだが、このレリーズホークセットを組み込めば、渋滞もラクに乗り越えられる。
●価格:近日発売予定
●問い合わせ/OS技研工業

http://www.arcinter.co.jp/

このJZXに乗りたい。

110系各パーツ開発中!!

インタークーラーシリーズ
- ●純正交換タイプ(JZX90・JZX100)　M105・・・・・・・・・¥168,000
- ●前置きタイプ(JZX90・JZX100)　M073　クロスフロー　¥178,000

スーパーマイクロコンディショナーシリーズ
- ●プレステージR(JZX100)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・¥188,000
- ●プレステージR　空冷　ATクーラー付き(JZX100)・・・・¥208,000
- ●フローコントロール(JZX90・JZX100)　サーモスタット・・・・¥7,500
- ●スーパーLLC アルミラジエター専用 クーラント2000ml・・・・・¥3,800
- ●ラジエターキャップ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・¥2,800
- ●アルミオイルキャップ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・¥9,800

スーパーインダクションボックス
- ●JZX90　フィルターサイズ:BX1・・・・　¥44,800
- ●JZX100　フィルターサイズ:AX1・・・　¥44,800

チタンシフトノブ
- ●O型　45φ M12×P1.25・・・・・・・・・・・・¥10,000
- ●N型　M12×P1.25　チタン生地仕上げ・¥12,800
- ●N型　M12×P1.25　鏡面仕上げ・・・・・¥14,800

車楽スポーツシートブラケット
- ●RH・・・・・・・・¥13,000
- ●LH・・・・・・・・¥13,000

アビィロードのご案内

オリジナルサクションパイプ　¥12,800
オリジナルインテークパイプ　¥14,800
アルミアッパーパイプ・・・・・・・¥9,800

その他商品のお問い合わせ、ご案内はURLでご紹介しています。
http://www5.oen.ne.jp/~abbey/

All Aluminium Radiator
SUPER MICRO CONDITIONER
SMC36/SMC55

エンジン性能の高性能化に合った、熱交換物器の開発。最先端技術によるスーパーマイクロチューブで、従来品のラジエターに比べ27.5%の高効率化を実現。この結果レースはもとより、ストリートでの熱交換性能に効果を発揮。エンジンに安定したコンディションを可能にします。

- ● Basic-S R33 /R32/R34　¥95,000
- ● Prestege SMC36 (ストリート) R32/R33 /R34　¥128,000
- ● Prestege SMC55 (レース) R32/R33 /R34　¥188,000～¥208,000

4月発売予定 NEW
アルミラジエター専用クーラント

アルミ素材の特性に合わせ、冷却性能と耐久性を高次元で両立させたロングライフクーラントです。このためキャビテーションの発生を抑制。高冷却性に優れ、また銅性ラジエーターにも効果を発揮できます。

NET:2L　¥3,800

フローコントロール サーモスタット　¥7,500

ラジエータ キャップ　1.3 Kg/cm²・1.5 Kg/cm²　各¥2,800

オイルキャップ　各¥9,800

ARC International Inc. IN JAPAN
株式会社
エー・アール・シーインターナショナル
〒417-0061静岡県富士市伝法273-6
Phone 0545-57-0678　FAX 0545-57-0676

●エー・アール・シー製品についてのお問合わせは、お近くの有名ショップまたはエー,アール,シーまでお問合わせください。●カタログご希望のかたは、個・氏名・職業・年齢・車種・カタログ希望商品名を明記の上、エー・アール・シーまでお申込ください。●表示価格はメーカー希望小売価格です。また消費税・取り付工賃は含まれておりません。●仕様・価格は予告無く変更される場合があります。●テスト数値は一定条件下での検出値です。●掲載商品は印刷条件により実色色調が異なる場合があります。●適用車種・指定以外での取り付け・ご購入後の改造はおやめください。●価格は2001年3月現在のものです。

ハイパワーFRの代表でもマークⅡ、クレスタ、チェイサー3兄弟。エンジンスペックだけを見ればスポーツカーの分類に入るが、サスペンションやボディ関係については4ドアのファミリーカーといった味付け。乗り心地を重視した足回りをどのように変化させていく。そのセットアップをピックアップしていこう。

極上のサスペンションチューニングマニュアル

本当の意味でのツアラーな足回りを見つけだす

SUSPENSION SETTING MANUAL

ノーマルの特性を知らなければチューニングは始まらない

ホットモデル、ツアラーVがあるとはいっても、マークⅡブラザースのサスペンションは、正直いってヤワイ。まったくノーマルのクルマに乗ると、どうしてダブルウィッシュボーンなんて凝ったカタチにしたのか、今イチわからなくなってしまうほどだ。しかし、だからといってあきらめてしまってはいけない。なにしろ素質はいいんだから、いろいろと手を入れさえすれば、パワーに見合ったしっかりした足まわりにできるんだからさ。

SUSPENSION

どうしてダブルウィッシュボーンにしたんだろう?

90/100/110系のサスペンションでは、前後ともダブルウィッシュボーン式が採用されている。この方式、じつはレーシングカーなどにも使われているもので、どうしてこの方式をレーシングカーが使っているのかというと、ホイールの上下動によって生まれる、サスペンションのアライメント変化が、たとえばストラット式などと比べると少ないからだ。しかし、マークⅡブラザースの場合、そのメリットを生かすためにこのカタチを使っているのかというと、どうもそういう感じはしない。これはハッキリと開発者に確認したわけではないんだけど、タイヤを外して見ているかぎりでは、どちらかというと、居住空間を広げるためにダブルウィッシュボーン式を採用したような感じがするのだ。

このことは、実際にノーマルサスペンションのまま走り出してみると、さらにハッキリしてくる。もともとスプリングのレートを低くし、ロールを抑えるスタビライザーの効きも弱く（なんてったって110マークⅡは、高グレードにしかリアのスタビライザーは付いてないし）、ゴムブッシュもヤワヤワで、ちょっとGを掛けていくとサスペンションが動く前に、ブッシュがよじれて衝撃を吸収してしまう。これでは、お買い物レベルなら問題なくても、ちょっと本格的に走ろうとする場合には、正確な動きは期待できない。

しかし、だ。だからといってまったくダメな足まわりかというと、決してそんなことはない。なにしろもともとがレーシングカーと同じダブルウィッシュボーン式なんだから、たとえばブッシュを強化したり、ショックやスプリングの交換、スタビライザーの強化などを巧く組み合わせていけば、間違いなくいい方向の仕上げができるはず。もちろん、そこまで行くには、かなりのお金と手間が掛かるんだけど、しかし、具体的に名前は出さないけど、最初からどーにもならない足まわりを持ったクルマと比べれば、はるかに優れた素質を持っているといえるのだ。

ダブルウィッシュボーンサスペンションについて

コンフォートな味付けが大問題

ダブルウィッシュボーン式のサスペンションというのは、ホイールを取り付けるハブ部を、上下のアームが支えるカタチとなっていて、その特性上、ホイールが上下してもキャンバー変化やトーの変化が起きにくい。つまり、つねにタイヤが正しく路面と接地しやすいわけだ。これは速さということを考えた場合には、とても大きなメリットとなってくる。なにしろクルマというのは、どれだけパワーがあっても、タイヤがきちんと路面にくっついてなければ走れないのはもちろん、曲がれないんだから。しかしマークⅡブラザースの場合、まずゴムブッシュが柔らかすぎて、そのダブルウィッシュボーンのメリットを、生かしきれていない部分がある。つまり、力がかかるとゴムがたわんで、正しくサスペンションが動かないわけ。さらに、バネレートや減衰力、スタビライザーなどもヤワすぎて、Gが掛かると腰砕けになってしまう。そこで、こういう部分の強化が、走りのためには必要となってくる。せっかくの素質を生かすための仕上げをしていくことが、ドライバーの意志に忠実なクルマの動きへとつながり、楽しい走りを実現するための近道になる、ということなのだ。

90/100のノーマルサスペンション特性

やっぱりノーマルはノーマル走りに合せた足を考えよう

フロント/リアともに、アライメント変化が少なく、よりスポーティな走りに向いているといわれるダブルウィッシュボーン式を採用しながら、かなりコンフォートな乗り心地となっているのが、マークⅡ/チェイサー/クレスタの足まわりだ。それだけに、積極的にドライビングを楽しんでいこうとすればするほど、かなりの部分に手を入れていく必要がある。しかし、いきなり総取っ換え、というのは、あまりに非現実的。ここはやはり、自分がどんな使いかたをしているのかをハッキリさせて、その時に弱点となる部分を中心に手を入れていったほうが、結果として長く楽しんでいけるはず。そこでまずは、ノーマルサスの基本からチェックしていこう。

ハイグリップラジアルタイヤ装着によるクルマの動きとは…

タイヤのグリップが高くなると、サスへの負担は大きくなる

サスペンションというのは、外部から力が掛かると縮んで、そのあと伸びようとする動きをする。その力というのは、なにもボディの重さだけではなく、走っているときの段差の乗り越えなどで掛かってくるものもそうだ。また、コーナリング中には、ボディが外側に振られようとする力（遠心力）が掛かり、やはりサスペンションは縮んでしまう。

このとき、タイヤがヤワなものだったら、遠心力が掛かるとタイヤは横滑りを始めてしまって、ボディにかかる力はそのぶん少なくなるんだけど、ハイグリップタイヤをセットしていると、タイヤが力を受け止めてしまうぶん、ボディにかかる力が大きくなる。つまり、そのぶんサスペンションの負担が大きくなってしまうわけだ。そのため、厳密にいえば、タイヤのグリップ力に合わせてサスペンションのセッティングというのは変わってくるし、さらにいうと、路面の摩擦抵抗の違いによっても、変わってきてしまうのだ。

SET UP 2

ステップアップチューニングのコツ

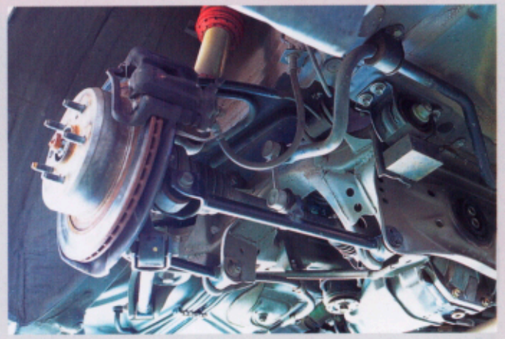
サスペンションチューニングでもっとも大事なことは、自分の使いかたに合ったセッティングをするということだ。たとえば、お買い物＋長距離ドライブという使いかたをしているクルマにサーキット専用の足まわりをセットしてしまったのでは、クルマに乗ることが苦行のようになってしまうし、逆にサーキット走行会で走りを楽しみたいと思っている人が、まったくのノーマルサスのままでは、イヤになってしまうはず。ここがポイントだぞ。

自分の乗り方、使い方をハッキリさせてこそ良い足にめぐり会える

カッコよくきちんと走るストリートサスを目指す

ストリート、ということに目的を絞った場合、マークⅡブラザースの足まわりはかなり扱いやすい。というのもこのシリーズは、衝突したときの衝撃吸収のために、サスペンションの取り付け部付近がクラッシャブルゾーンとなっていて、案外剛性が不足しているために、それがかえってしなやかな動きへとつながりやすいからだ。だからヤワヤワな、ショーファーカーのような乗り心地を求めているのなら、ハナシは簡単。そのままノーマルで乗っていればいいわけ。しかし、いくらストリートで使うとはいっても、思った通りに動いてくれなきゃイヤだ、という場合には、まずスプリング交換から考えていきたい。

この足まわりのポイントは、あまりに車高を落とし過ぎると、フロントのアッパーアームがインナーフェンダーと干渉しやすくなる、という部分にあって、そのためスプリングだけを交換をする場合には、純正ショックが受け止められる限界の、ノーマルバネレート比120％アップくらいのレートを持ち、約30〜40ミリ車高が下がるスプリングをセットすると、それなりにまとめることができる。もちろんこのとき、ショックもスポーツタイプのものに交換しておけば、よりバランスのいい足まわりとなるのだ。



正直いって、ストリートであれば、このスポーツショック＋スプリングという組み合わせがベターといっていい。また、足まわりをハードにしていけばいくほど、先に書いたショック付け根部分の剛性不足や、ブッシュの柔らかさといった部分が悪さをしだして、正確なサスペンションの動きが期待できなくなってしまう。そこでストリート仕様よりもハードにしていきたいときには、こういったところも含めたサスペンションの見直しが必要となってくるし、もちろん、ノーマル形状のスプリングやショックではなく、よりセッティング幅が広くなる、車高調整式サスペンションキットの装着も考えていかないといけないのだ。

目的をハッキリ決めることで扱いやすい特性を引き出す

ストリートを卒業したら、より深くセッティングをしたほうが楽しい

ストリートよりもハードにクルマを使う場合には、それなりに仕上げていかないと、かえって扱いにくいクルマとなってしまう。それでは早速、サーキット／ドリフト／ゼロヨンという、それぞれにベストなサスペンションをチェックしていこう。

まずはサーキット仕様からだ。サーキットを走る場合、最初に考えたいのはロールに対する剛性だ。サーキットというのは、路面の摩擦抵抗が一般道よりも高くなっているし、絶対的なスピードレベルが高いため、ストリート走行よりもはるかに大きな横Gがボディに掛かってくる。そのため、サーキット走行をする場合に、ノーマル形状のサスペンションを使うのであれば、バンプラバーを上手く利用してロールを減らす必要があるけど、これでは結局限界が低くなってしまう。そこで考えたいのは、バネレートの高い直巻きスプリングの使用や、スタビライザーの強化といった部分だ。さらに、S字コーナーでの切り返しなど、ステアリングのレスポンスという部分まで考えると、車高調整式サスペンションキットの装着がベター。こういうものは、セッティング幅が広いというメリットもある。

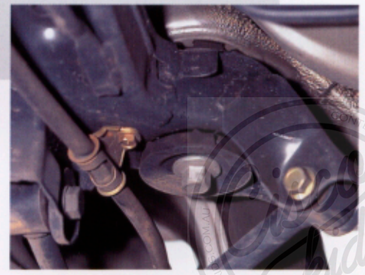
次にドリフト仕様の場合を考えてみよう。この場合は、基本的にはリアのロール剛性を高めることで、オーバーステア、つまりリアを振り出しやすくすることになる。ただしこれは、ドライバーの乗りかたによっても違ってくる部分で、サスペンション以外のブレーキパッドや、ＬＳＤのセッティング、バンプラバーの使いかたなど、さまざまなもののつみかさねで、振り回しやすい味付けを見つけていきたいのだ。またゼロヨン仕様の場合は、トラクションが一気にかかるように、リアは縮み側がスッと入り、そこからじわじわと伸びていくようなショックのセッティングをしておきたい。アライメントも、その加速状態を基準にセッティングしておくことが、タイムアップにつながっていくのだ。

強化ブッシュ装着による運動性能のメリットとは

ダイレクトなフィールを求めるならブッシュ強化はマスト

ブッシュとひとことでいっても、これはさまざまな部分に使われている。たとえばサスペンションだけを見ても、アームの付け根にも使われているし、アームがセットされているメンバーとボディをつなぐ部分にも使われている。また、たとえばデフのマウントやエンジンマウントにも使われているのだ。では、なぜノーマルのブッシュは弱いのか。それはおもに振動対策のためだ。そのため、力に対してよじれにくく、正確な動きを期待してブッシュを強化品に交換すると、そのぶん室内では、振動を感じやすくなるわけだ。

とはいっても、ここをきちんと対策しておかないと、いくらいいアイテムをセットしても、本来の力を発揮できなくなってしまう。たとえば足まわりでいうと、力が加わった初期段階でブッシュがよじれてしまうと、ショックやスプリングの動きがアバウトになってしまうし、デフのマウントブッシュが弱ければ、そこが最初によじれて、エンジンが作り出したトルクがきちんと伝わらなくなってしまう。そのためここは、できれば早いうちに、そうじゃなくてもサス交換や、ＬＳＤ装着などをするのと同時といった感じで、きちんと交換しておきたいのだ。



SET UP 3

ベストセッティングを導き出すためのチューニング項目を一気に紹介

サスペンション

スプリングはノーマルショックを使うのであれば、ノーマルバネレート比120～130%くらいが限界と考えていい。ただし、スポーツショックを同時にセットするのであれば、もっとハードなものでも大丈夫。とはいえ、ノーマル形状のスプリングは、あまりにハードな使いかたをするには、ちょっと役不足な面がある。また、ノーマルショックのまま思いきりローダウンすると、ショックが底付きを起こす場合があるので、注意しよう。

ショックアブソーバー

ノーマル形状のスポーツショックは、ローダウンに対応したショートストロークのものであれば、多少のローダウンをしても、引き締まった乗り心地を味わうことができる。ただし、これでサーキットをガシガシ走る、というのはちょっとツライ。あくまでストリート＋α、くらいに割り切って使っていくのがベターだし、市販ラジアルタイヤならともかく、Sタイヤを履かせて、となると、完全に役不足。使いかたを考えておきたいアイテムだ。

サスキット

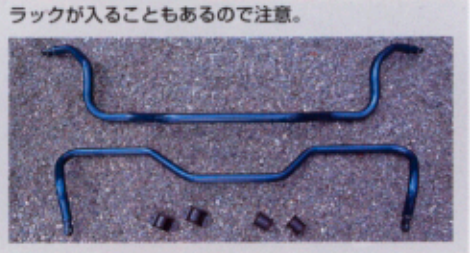
車高調整式サスキットは、文字通り車高のセッティングができるため、サーキット走行などにはそのセッティング幅の広さが大きなメリットとなる。また、このキットに使われている直巻きスプリングには、さまざまなレートのものが用意されているので、自分の乗りかたやシチュエーションに合わせて選択できる。ただし、初心者にはその調整幅の広さが、かえってわかりづらい面もある。その場合はメーカー推奨値に合わせるのが基本だ。

LSD

ノーマルのデフに採用されているトルセン式のLSDは、あくまでノーマルエンジンのパワーに対応したものなので、チューニングした場合や、サーキット走行では役不足となる。そこでセットしたいのが、アフターメーカーのLSDだ。これにはパワーを掛けたときのみ効く1WAYや、アクセルのON／OFFに関わらず効く2WAYなど、さまざまなものがラインアップしているので、ショップなどで使いかたに合ったものを見つけたい。

スタビライザー

スタビライザーとは、左右のサスペンションをつないでいるヒネリバネのことで、ボディのロールを抑える働きをしている。そのため、ここを強化品と交換すれば、そのぶんボディの傾きかたを少なくできるのだ。だからここは、サスペンション、とくにバネレートときちんとバランスさせながら、セッティングを進めていく必要がある。また、あまりにヒネリ剛性の高いものを装着すると、取り付け部にクラックが入ることもあるので注意。



ブッシュ

ブッシュの強化は、サス交換やエンジンチューンを考えているのなら、かならず、といっていいくらいやっておきたいメニューだ。なにしろノーマルのブッシュはあまりにヤワだし、耐用年数にしてもそれほど長くないため、すぐにヒビ割れたりして使い物にならなくなってることが多い。そう考えれば、すでに何年か乗ってるクルマだったら、ダメになったところから強化品に交換してしまうというのは、アリなのだ。

ピロアーム

いくら強化品とはいえ、ゴム系の素材でできていれば、ブッシュはよじれてしまう。そこでレーシングカーなどが採用しているのが、ピロボールを使ったジョイントだ。これなら、入力をそのまま素直に伝えてくれるため、確実な動きが期待できるのだ。そのかわり、振動だってモロに入ってくるし、耐用年数ということでいえば、ガタが出たらオシマイなので、決して長くはない。その部分を納得して使うなら、これは走りに効くアイテムだ。

乗り心地がよくて攻めても楽しい車高調キットを試す

SUSPENSION TEST

ここまでの説明で足回りについての基礎知識は身に付いたと思う。そこで、ここからは足回りの特性を決定づけるサスキットについてをテスト形式で試してみようと思う。アフターパーツメーカー各社からリリースされている足が発揮してくれるフィーリングとはどんなものなのか!!　その特性についてを鋭くエグッてみようと思う。

山　梨　順　一

今回のテストドライブを勤めるのは本誌apでもお馴染みの山梨順一。大のキャバクラ好きで、別名『キャバスキー山梨』と呼ばれている。テスト前日は悠覚が鋭るという理由から、酒、女はいっさい抜いた状態で体を作ってもらった。今回は全身のセンサーをフルに使って読者に参考になるフィーリングチェックをしてもらった。インプレッションのコーナーに注目して読んでもらいたい。

TEIN
CIRCUITTYPE RA

問い合わせ/テイン　☎045-474-5236
価格：28万3000円（ピロSET価格）
適合：JZX100

SUS KIT SPECIFICATIONS
バネレート/F18kg　R12kg
減衰力/F.R16段
ダンパータイプ/単筒式
ピロアッパーマウント/有り

幅広い対応能力をもつハードスペック

大容量45φのピストンバルブをもつテインの自信作!

数々のラインナップを揃えるテインの中でも、もっともスポーツ色が強いのがこのサーキットスペック、タイプRA。サーキット走行、またはストリートにおいても、ピストンスピードに応じた最適な減衰力をスムーズに立ち上げることによって最高のセッティングを実現している。これは常に安定した減衰力の供給にくわえ、大容量の減衰力調整機能がサポートする恩恵に他ならない。ストリートでの乗り心地はもちろんのこと、サーキット走行におけるタイムアタックなどでも高いレベルで幅広い適応能力を持つことの証明でもある。14φのピストンロッドはオイルの流量と剛性のバランスが考慮され、熱処理とメッキ処理によってフリクションロスの低減に役立っている。また内部構造については今までにも高い評価をあたえられてきたモデルにも採用されていた、特殊形状ニードルバルブをより進化させたものが使用され、装着する車種によってさまざまな形状をチョイスしている点も見逃せない。

また、14φロッドと相まって乗用車用のサスペンションとしては最大級の45φの大径ピストンバルブを採用するなどして減衰力の精度を飛躍的に向上させている。このピストンバルブ自体にもテインの技術が多く盛り込まれ、ピストンバルブそのものにカーボンPTFE樹脂を加熱圧着。これによりフリクションロスおよびオイルリーク量も低減することに成功している。また、サスペンションの形状によって製品自体の形状もラインナップが用意され、特に横剛性が必要なストラットタイプのサスペンションには倒立式の形状が用意されている。ユーザーには大切な車高調整の部分では標準の車高から十一約30ミリの範囲で調整できる。使うステージとルックスへのこだわりを考えてチョイスできる。ストリートからドリフトスペックなど製品のラインナップが充実しているテインの製品だけにサーキット愛好家にはオススメの一品といえる。

テインが持ち込んだサスキットは45のピストンバルブ設定、大容量のダンパー構造なのでハードな走りにも対応するマルチタイプだ。

ニードルバルブの進化によって、ピストンの動きがなめらかになって、しなやかに動く特性を引き出した。

MAKER INTERVIEW メーカーインタビュー

冨沢光哉さん

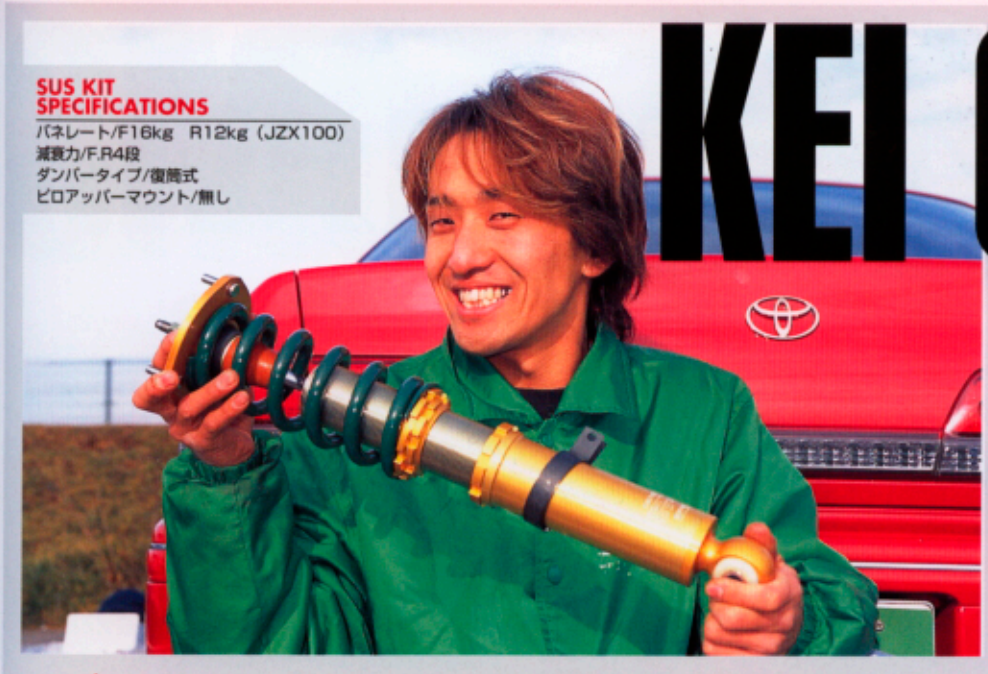
ストリートでの使用にも充分対応できる仕様になっていますが、やはりサスペンション本来の性能が発揮できるのはサーキット走行です。ハイグリップラジアルはもちろんのことSタイヤを使用した時のセッティングでも高い評価を受けている製品ですので、スピードレンジが高い走行にはベストマッチします。減衰力も伸び、縮み同時で16段階というきめ細かな調整ができますので、より幅広いセッティングを楽しんでいただけるはずです。

山梨順一の TEST REPORT

テインのラインナップの中ではかなりハードなスペックが与えられたモデルなのだが、ビッグパワーが与えられたチェイサーとの相性は良好といえる。たとえば、ステアリングを切り込みながらアクセルを踏み込めば、パワーに合わせてクルマが自然とコーナリングを始めてくれる印象で軽快感すら感じるほどだ。ただ、パワーがかけられる分トラクションを維持していくことは難しいのでサーキット走行を楽しむのであれば、ぜひSタイヤをチョイスしたい。そうすればパワー、シャーシ、足回りが一体となったサーキットスペシャルカーとして自由自在のコーナリングが楽しめるはずだ。

KEI OFFICE
ERFOLGKEI

SUS KIT SPECIFICATIONS
バネレート/F16kg　R12kg（JZX100）
減衰力/F.R4段
ダンパータイプ/復筒式
ピロアッパーマウント/無し



問い合わせ/圭オフィス　☎0266-77-2109
価格：JZX90：17万8000円、JZX100：18万円
適合：JZX90、100

圭オフィスの車高調キットは全長調整機能付き。ストロークを犠牲にすることなくシャコタンを実現する。

減衰力の調整幅はフロント4段、リア4段の変更が可能。ドライビングステージに合わせて調整可能だ。

ぜいたくな性能が魅力のサスペンション！

サーキットベースのオールマイティーモデル

圭オフィスのエアフォルクのイメージとしてまっさきにドリフトを思い浮かべる人も多いと思うが、これはどんなステージにも対応できるスペックを持つ製品となっている。ドリフトはもちろんのこと、グリップでのサーキット走行においても高いトラクションを確保し、安定した性能を発揮する。もともと製品が持っている性能に加え、減衰力も前後とも4段階調整式となっており、ユーザーの好みに合わせて細かいセッティングが可能となっている。また購入時にスプリングレートを自由にチョイスできるので、まさにワンオフに近いサスペンションを作り上げることも可能なのだ。さらにサスペンションの構造が全長調整式を採用されているので、クルマの車高に関しては極端なローダウンから、ノーマルとさほど変わらない車高までが調整可能だ。各ショートパーツにもノウハウが詰め込まれているのも特徴だ。アルミリジットアッパーマウントは強度はもちろんのこと、コーナー中のロールに対して粘りを見せるアッパーブッシュを新開発。これにともない、アッパーマウントの材質もテストを繰り返し、アルミ合金を採用するなどトータルバランスのとれた圭オフィスならではの高い技術が盛り込まれる。アッパーマウント部分以外にも強度が必要とされるナックル取り付け部分にはアグレッシブなドライビングにも対応するようにスチール製を採用している。ブラケット部分には、いままでのモデルから何度もマイナーチェンジを繰り返し、強度・性能・形状ともに進化し続けたアルミブラケットとなっている。まさに性能重視のエアフォルグだが、このサスペンションを装着し、ユーザーがセッティングを出したり、ステージや乗り方に合わせてセッティングを変えていくならば、それにともなってドライビングテクニックも向上していくのは間違いないだろう。数々のドライバーが賞賛するサスペンションだけに、その性能の高さは保証付きだ。

MAKER INTERVIEW メーカーインタビュー

風間靖幸さん

ドリフトはもちろんのことグリップ走行においても満足のいく性能が引き出せるようなサスペンションに仕上がっています。それだけでなく、しっかりと街乗りもサポートしていますので、どんなユーザーが装着してもきっと満足していただけるはずです。つまり、あくまでもサーキットスペックでありながら万人向けでステージを選ばないというのがポイントなのです。車高調の入門用として多くのチューニングカーオーナーに使用してもらいたいですね。

山梨順一の TEST REPORT

ドリフト界の支持率からも実証されているように、コントロール性には非常に定評のあるエアフォルクケイ。このことは100系のチェイサーにも例外なくあてはまり、必要以上にアクセルを踏み込めば簡単にドリフト状態に持ち込めるし、その際のコントロール性はいうまでもなく完璧なもの。一方、グリップ走行でもその実力を試してみたところ、パワーがあり過ぎるためにどうしてもややオーバーステアな傾向をみせるが、アクセルのコントロールによってリアはきっちりとグリップを回復し車を前に進めようとしてくれる。このパフォーマンスならばセッティング変更無しでドリフトもグリップも楽しめるだろうし、セッティングを行えば自分好みの自在な仕様が作れるだろう。

TOMS Advox

問い合わせ/トムス　☎03-3704-6191
価格：33万円
適合：JZX90、100

SUS KIT SPECIFICATIONS
バネレート/――――――――――
減衰力/――――――――――
ダンパータイプ/単筒式
ピロアッパーマウント/強化ブッシュ

コンセプトは快適なドライビング 高いアベレージ速度で軽快な走りを実現

ストリートでの楽しさが秀逸のサスペンション

サーキットをハードに攻め込むよりも、快適にクルージングを楽しむ。そして時にはワインディングを普段よりも少しだけアクセルを踏んで走りたい。そんなユーザーにはベストマッチするのがこのアドヴォクス。言いかえれば、純正サスペンションが持っている乗り心地、スポーツサスペンションが持っている操作性を、高いレベルで両立させたということだ。あくまでもストリートユースを前提として開発されている製品だけに、サーキットでのラップタイムやハイグレードのタイヤとのマッチングというファクターはあまり重要なことでない。それどころか、そんなファクターさえ薄れてしまうようなスペックがドライバーに伝わるまでにそんな時間は必要としないだろう。アドヴォクスサスペンションが優れている点は幾つもあるが、特に注目したいポイントは「接地性」。もちろんドライバーにとっては「接地感」となるわけだが、どのスピードレンジでも常に4輪が路面を捉えるような的確な減衰力を追求している。これはアドヴォクスシステムといわれる圧力制御室の採用で減衰力の立ち遅れを防止しているからだ。また、ストリートユースにおける最重要課題のひとつである「乗り心地」に関しては、純正のサスペンションよりも快適なドライブを提供してくれる。これは可動部分にラバーチャンバーを採用しフリクションロスを軽減しているためイヤな突き上げ感を抑えているからだ。

MAKER INTERVIEW メーカーインタビュー

高橋勉さん

「サーキット走行やワインディングでのハードドライビングを想定し開発されたサスペンションではないのが特徴のひとつであると言えます。だからといってファッションだけが優先したドレスアップのローダウンでもありません。車の走る・止まる・曲がるという要素をすべてにおいて高いレベルで誰もが体感できるサスペンションなのです。ステージごとのドライビングスタイルにとらわれずクルマの性能を発揮できる製品です」

快適クルージングを約束してくれるアドヴォクス。路面の凹凸に対して足回りがちゃんとついてくる。

山梨順一の TEST REPORT

ストリートを快適に走るために開発されているため、ハードなサーキット走行には向かないというアドヴォクスなのだが、ストリートでも高評価を受けている接地性はサーキットでも健在。推奨セッティングで攻め込んでいけばロール量の多さは気になるだろうが、その代わりに今まで味わったことのない異次元の感覚とも思える粘り強いコーナリングを体感できる。また、ゼブラゾーン等のギャップを乗り越えた時の吸収性も抜群なのでドライバーの疲労はもちろん、車のダメージも最小限におさえることができる。逆にこれだけ接地性の高いサスペンションだと、ドリフトのように振り回すドライビングするには、それなりのテクニックを要求されるだろう。

スプリングとショックのマッチングはとてもいい。純正の足回りよりも快適に走れる。

クルマとしての基本性能、走る、曲がる、止まるをハイレベルで実現するサスキットだ。

GAB
REVOLUTION STROKE R

SUS KIT SPECIFICATIONS
バネレート/F10kg　R8kg
減衰力/F.R4段
ダンパータイプ/単筒式
ピロアッパーマウント/オプション

問い合わせ/ウイングスジャパン
☎03-3431-0103
価格：15万8000円（ピロ付き17万6000円）
適合：JZX100

サーキット性能をとことん追求したサスペンション

ラップタイムにこだわるオーナーなら必見

カタログ数値だけを見ると、意外なほどスプリングレートがソフト設定となっているのがレボリューションストロークRだ。決して車重が軽いとは言えない100系シリーズだが、このソフトなスプリングレート設定でも車をキビキビと走らせることのできる秘密は、しっかりとスプリングの動きをサポートするショックアブソーバー部分にある。しっかりと煮詰められた減衰力こそが、このサスペンションキットの持ち味だろう。この製品が本領を発揮するのはあくまでもサーキット。決して「街乗りからサーキットまで」というオールマイティーな仕様ではない。それゆえに乗り心地は多少ハードなものとなる感は否めない。しかし、これはオールマイティーなサスペンションでは、どうしても必要になってしまう「快適性」をあえて削り、その分を走行性能という要素に凝縮したからに他ならない。高速コーナーで狙ったラインをトレースできる性能、アクセルひとつでオーバー・アンダーを操ることができる緻密さ。そんな凝縮された性能は細やかな部分にまで行き渡っている。まず、基本的な仕様だが、減衰力は前後ともの4段階調整となり、ユーザーのドライビングスタイルに応じて好みのセッティングが可能。また、購入時には好みに合わせてスプリングレートやアッパーマウントの仕様も選択できる。さらに過酷な条件にさらされることも多いサスペンションだけに、完全オーバーホール対応というのもありがたいシステムだ。

GABサスペンションキットは減衰力調整前後とも4段だ。調整幅についてはかなり広い。

ストロークRが採用したショックはシャープなハンドリングが自慢の足回りだ。

MAKER INTERVIEW メーカーインタビュー

佐々木雅徳さん

車高調としてリリースしているストロークRですが、一番感じていただきたいのはショックアブソーバー本体の動きですね。ただスプリングレートを硬めただけでロール量を抑えるのではなく、伸び側と縮み側の両方で徹底的に減衰力を煮詰めました。その結果がシャープなハンドリングが味わえるのはもちろんのこと、トラクションが逃げず踏みこめるセッティングという結果が出ているのです。まずはサーキットでその性能を確かめてください。

山梨順一の TEST REPORT

さすがにサーキットスペックという感じで、ステアに対してのレスポンスもよくキビキビ走ってくれるという印象。コーナー侵入などでもステアした初期から減衰力が瞬時に立ち上がってくれるためスムースに向きを変えることができる。しかし、ロール量が最大値となるコーナリング中は逆に減衰力が若干マイルドな特性となり、十分なトラクションを確保してくれる。このためサーキットスペックでありながら極端に固められた足回りという印象もなく、実際タイムアタックをかけた仕様での乗り心地もストリートで使えるレベルなのではないだろうか。チェイサーのスポーツ性をより引き出してサーキットを本気で攻め込みたいユーザーには絶対オススメのサスだね。

HKS

HYPER DAMPER Ⅱ

問い合わせ/HKSお客様相談センター　☎0544-29-1100
価格：17万8000円（ピロSET価格）
適合：JZX90、100、110

SUS KIT SPECIFICATIONS
バネレート/F10kg　R6kg（JZX100）
減衰力/F.R30段
ダンパータイプ/単筒式
ピロアッパーマウント/有り

減衰力30段調整に進化したマルチパーパス車高調整キット

調整幅が広がったことでオールジャンルをこなす

HKSハイパーダンパーシリーズがハイパーマックスダンパーⅡへと進化した。「車高調は乗り心地が悪くて当然」という既成概念を払拭するための試みは、ストリートでの快適性を確保しながらも、剛性感があるのに足が良く動くというもの。そのため組み合わせるタイヤはストリートユース前提で、Sタイヤには柔らかめの設定。ではサーキットなどのスポーツユーザーには駄目なの？　ということになってしまうが、実は早々にもハイパーマックスプロの登場が控えている（予定）。こちらはスポーツユースに割り切ったモデルなので、ストリートの快適性は2の次、3の次になる。ストリートユース前提とはいっても充分なグリップ力を持つタイヤは多いので、乗り心地がよくてコーナリングもバッチリ楽しめ、車高もお好み次第という欲張りユーザーの要求を満たすモデルがハイパーマックスⅡというわけだ。今回の目玉となるのは、ハイパーマックスでは20段だった減衰力調整幅がマックスⅡでは30段にまで細かくなったこと。これはかなり多様なドライバーの好み、また様々な走りのステージに対応できる。では、なぜ20段が30段になったのかHKS開発担当者さんに突っ込み取材を入れてみたところ「当初は20段で開発テストを行なっていたのですが、ハンドリング重視でセッティングを行なうとオイシイ減衰力が絞り込まれてくるので、その部分に20段調整を割り振り、乗り心地を優先したセッティング部分として10段追加したわけです」。なるほど、ユーザーの要望を満たすためには必要な流れだったわけだ。各対応車種に応じてキットで組み合わされるバネレートが設定されているが、20％前後のレート変更にも対応できるキャパももたせているそうだ。ショックの大幅改良によって、さらなる進化を遂げたHKSハイパーマックスⅡは、まさに時代のニーズにマッチする足回りといえる。

減衰力の調整幅は従来の20段からマックスⅡに変わって30段になった。

柔らかすぎず、堅すぎずの絶妙な設定で街乗りでの不快感は出ない。

いい意味でよく動く足を実現させたハイパーマックスⅡは、あらゆる使い方をするオーナーにお薦めだ。

MAKER INTERVIEW メーカーインタビュー

近藤剛生さん

ハイパーマックスⅡとなって最も大きな変更点は従来の減衰力20段調整が30段にまでフレキシブルになったことです。柔らかい方向に10段追加で割り振られたけど、減衰力を落とすことによって「良く動く足」「ストリートでの快適性」を実現したということではないのです。もちろん大は小を兼ねるから、選択範囲が多いことで多種多様なユーザーに対応できるのは事実。だけど、今回のモデルチェンジで最も注目すべき点はダンパーケース内を動くピストン内部のオイル流路形状の改善です。ピストン部のバルブ受圧面積が46シリンダーでは5倍、40シリンダーでも2・7倍にしています。わかりやすく言えば、僅かな外力（サスペンションのストローク）でもレスポンスよくピストンが動くのです。さらにベースバルブ装着で低圧ガスの使用が可能になったこともレスポンス向上にひと役かっています。ショック本体の材質やオイルは定評ある従来品どおりです。

山梨順一の TEST REPORT

このハイパーMAX2という車高調は、バネレートも柔らかめでどちらかというと、乗り心地重視。ホント乗り心地がメチャメチャいい。ゼブラを乗り越えてもまったく突き上げてこない。足を交換してるって言われなかったら、気が付かないかもしれない。こういう足の場合、みんながイメージしがちなのが、グニャグニャで走れない・・・なんてことだと思うけど、この足はそういうやわらかさとは違って、衝撃をうまく吸収しながらしなやかな動きを発揮してくれる。この乗り心地だと、女の子とドライブしても、家族を乗せても、絶対大丈夫だと思う。また、サーキットにクルマを持っていっても収まりのいい動きによって踏んでいける。

BLITZ
ZACHS SP7

問い合わせ/ブリッツ
☎0422-60-0515
価格：34万8000円
適合：JZX90、100

SUS KIT SPECIFICATIONS
バネレート/F10kg　R6kg（JZX100）
減衰力/無段調整
ダンパータイプ/単筒式
ピロアッパーマウント/現在開発中

ストローク確保という問題に対しては全長調整機能を加えることで対処している。

ザックスとの共同開発による完成度の高さに注目

データにとことんこだわった仕上がり

チューニングパーツメーカーとして、有名なブリッツがリリースするザックスダンパー。この製品はあらゆる状況を想定して、膨大なデータに基づいて設計されているのが特徴だ。既製品のレベルでただ大量生産されているのではなく、1本1本がレース用ショックと同じクオリティーで製作されているため、その品質は相当高い。メインピストンに46φピストンを採用したことによって、初期の減衰力がスムーズに立ち上がり、タイヤの路面への追従性を確実なものにしている。またショックアブソーバーの性能に関しても独自のノウハウが詰め込まれている。縮み側の減衰力を固定し、一方伸び側のみを独立調整式。これによっていままでの車高調にありがちだった乗り心地の問題も解消されている。実際に固めのセッティングをしていくと、どうしても全体的にハードな乗り心地となってしまうところを縮み側を固定とすることで解消しているのだ。これによってただ、乗り心地がいいだけでなくセッティングの幅も広がり、装着車両に一番ベストな状態のショックアブソーバーを実現できる。もちろん、数あるクルマの様々なデータをとことん追求した製品のために車種別でマッチングの良い状態で出荷されるのもポイントだろう。ここまで完成された製品は、取り付けた状態での走行性能はもちろんのことだが、それ以外でもしっかりとサポートしてくれる。購入したユーザーにはありがたいオーバーホールやメンテナンス体制がしっかりとなされいる。

MAKER INTERVIEW メーカーインタビュー

阿部成人さん

この車高調はストリートからサーキットまでをカバーする性能を持ち合わせながら乗り心地も十分に考えられています。タイムを狙うこともちろん可能ですが、だからといってあまりハードな方向へ固めてないところがポイントです。この相反する条件をクリアするために開発には十分な時間を費やしましたし、さらにはしっかりとした接地感にもこだわった商品です。ですからクルマの大きさやスペックにかかわらず本来クルマの持っている性能をフルに引き出していただけると思います。

山梨順一のTEST REPORT

サスペンション全体がしなやかに動く印象で、スポーティというよりは乗り心地を重視したサスペンションといえる。しかし、しなやかながら限界性能はノーマルとは明らかに違い、ストリートでの高速コーナリングでもロール量が適度に抑えられており、安定したコーナリングが約束される。その分、サーキット走行では柔らかい印象を受けるのだが、ハイパワー車になればなるほど、そのしなやかに動くサスペンションが絶大なトラクションを生み出し、確実に車を前に走らせてくれる。また、コーナリングでもトリッキーに車が動きだすようなこともなくコントロールが楽に行える。セッティング次第でサーキット性能はまだまだ向上させることはできるのだろ。

SET UP 4

.ブレーキチューニングノウハウ

どんなチューンをするにしても、一番大事なのがこのブレーキだ。なにしろクルマは、コイツがきちんとしてなきゃ止まれないんだからさ。そのため、まったくノーマルのクルマだってここをレベルアップしておけば、安心感が違ってくるし、逆に、パワーアップしてるのにブレーキがノーマルのまま、というのでは、本当に危なくて、走ることはできない。それだけにここは、自分の使いかたにマッチしたアイテムを選んで仕上げていこう。

BRAKE TUNING

こだわりのブレーキシステムが高次元な走りを引き出す

ノーマルブレーキには不満タップリ よく止まる、よく止める ブレーキセットアップ

マークⅡ／チェイサー／クレスタのブレーキシステムは、なんで？　と思わずいってしまうほど、情けない。たしかに、ターボエンジン搭載車にセットされているブレーキは、そのほかのものと比べると1ランク上になってはいるんだけど、それにしたってパワーや車重から見ると役不足という感じだ。そのためここは、パッドやホースの交換などといったメニューを実現することで、きちんと効き、コントロールできるモノにしておきたい。

しかし、それ以前に押さえておかなければならないことがある。それは、どんなアイテムにしても、自分の使いかたにマッチしたものを選ばなければダメだ、ということだ。とくにブレーキパッドは、いろいろなメーカーから、それこそ星の数ほどアイテムがリリースされているんだけれど、たとえば街乗りしかしないのにサーキット用パッドをセットしてしまうと、きちんとパッドが働く温度までローターが温まらず、かえって効きが悪くなってしまうことも考えられる。正直いってこれでは、なにもしなかったほうがよかった、ということになってしまうのだ。そのためここは、アイテムを選ぶときに自分がどんなところでクルマを使っているのかハッキリさせておく必要がある。極端ないいかたをすれば、普段はストリート用パッドを使っておき、走行会ではサーキット用パッドに交換して走る、というくらいでもいいのだ。そのほか、パッド交換だけではフィーリングが今イチ、と感じた場合には、圧力を逃がさないブレーキホースへの交換ということも考えたいしチューニングして大パワーを得たおかげで、ノーマルのブレーキシステムでは役不足だ、ということになってくれば、ローター交換から始めて、キャリパーの交換やブレーキローターの大径化といったこともやっていきたい。もちろん、ブレーキまわりの冷却も忘れてはいけない。ここまでくれば、ブレーキで不安を覚えることは、そうはないはずだ。

90・100系ともにブレーキのキャパシティは完全に足りない。止まらないブレーキとしては有名だ。最低でもパッド&ローターは交換しておきたい。

ハードブレーキングを繰り返すとローターがゆがむというトラブルも発生する。

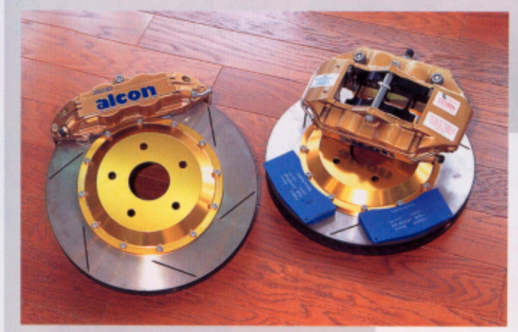
パッド&ローター&ホース交換で止める

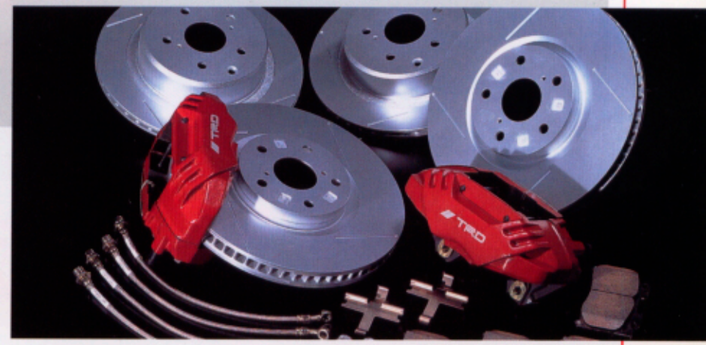
ブレーキチューンの 初歩段階がこれだ

ノーマルのパッドよりも摩擦抵抗が高く、よく効くパッドに交換すれば、そのぶんストッピングパワーが高くなる。しかしパッドというものは、性能を発揮するためのローター温度がさまざまなので、たとえばストリートで使うのなら、低い温度から効くもののほうがいいし、サーキットで使うのであればローターが熱くなっても効くものでないとツライ。さらに、効くパッドというのは一般的に、ダストの量が多かったり、鳴きが激しかったりしがち。その部分もきちんと考慮したアイテム選びをすることが大事なのだ。

さらに、ブレーキというのは、油圧を使って動かしているため、ノーマルのゴムホースでは圧力が逃げてしまう。そこで効果的なのが、膨張率の低いホースへの交換だ。さらに、パッドから発生するダストやガスを抜くことで、性能劣化を防ぐスリットローターの装着や、冷却性に優れたドリルドホールローターの装着も、効果的なメニューだ。

キャリパー交換で制動力を高める





片押しキャリパーよりも 対向ピストンがやっぱいいよね

制動力のカナメであるフロントのキャリパーは、ノーマルでは片押し式となっていて、絶対的なパワーに不足している。とくにサーキット走行をする場合には、これはツライ。そこで考えたいのが、ローターを両側から挟み込んで止める、対向ピストンキャリパーの装着だ。こうすれば、ストッピングパワーは明らかに高くなるわけで、それだけにキャリパー交換は究極のブレーキチューニングといっていい。ただし、ここで注意しておかなければいけないのは、ブレーキというのは、前後のバランスも大事だ、ということ。

たとえば、まずありえないことだけど、フロントのキャリパー交換をしたのに、リアのパッドがノーマルのまま、というのでは、クルマは止まるとき前のめりになってしまう。オートバイに乗ったことがある人ならわかると思うけど、ブレーキはわずかにリアが先に聞かないと、クルマの姿勢が安定しないのだ。そのため、フロントのキャリパー交換をするのなら、それに合わせたリアのパッド交換も考えておかなければならない。もちろん、アフターメーカーのものだけではなく、純正流用するというテもあるということを、忘れてはいけないぞ。

使える大容量ブレーキシステム

TRD

TRDのハイパフォーマンスブレーキキットには、ローター・キャリパー・パッド・ホース・フィッティングキットが付属しているため、まんまボルトオンで装着できるようになっている。注目の対向4ポッドキャリパーは、大容量のアルミ製。パッドから出るガスやダストを排除し、長時間高いレベルの制動力を発揮する、スリット加工が施されたローターは323φという大径のモノなので、ストッピングパワーは強烈なのだ。

アルコン

イギリスの名門ブランド、アルコンのキャリパーをベースに、専用のローターと組み合わせてキット化したのが、このアイテムだ。アルミ製4ポッド対向ピストンキャリパーは、制動力はもちろん軽さもバツグンで、バネ下重量の軽減にも効果的。専用のパッドやブレーキホースなどもキット化されているところもウレシイし、なにより、ホイールから見えるアルコンのロゴが、アピール度満点なのは、ルックス的にもいい感じなのだ。

80スープラ

トヨタ車の純正ブレーキシステムの中で、最大のストッピングパワーを持つ80スープラ用キャリパーを、加工ナシで90／100系にセットできるキットが、これだ。もしどこかでスープラキャリパーを手に入れてきた場合には、キャリパー取り付け用の穴位置をずらさないとセットできないんだけど、このキットを使えば、ボルトオンでの装着が可能となる。ローター、ナットなどがこのキットには含まれているけど、パッドは別売りだ。

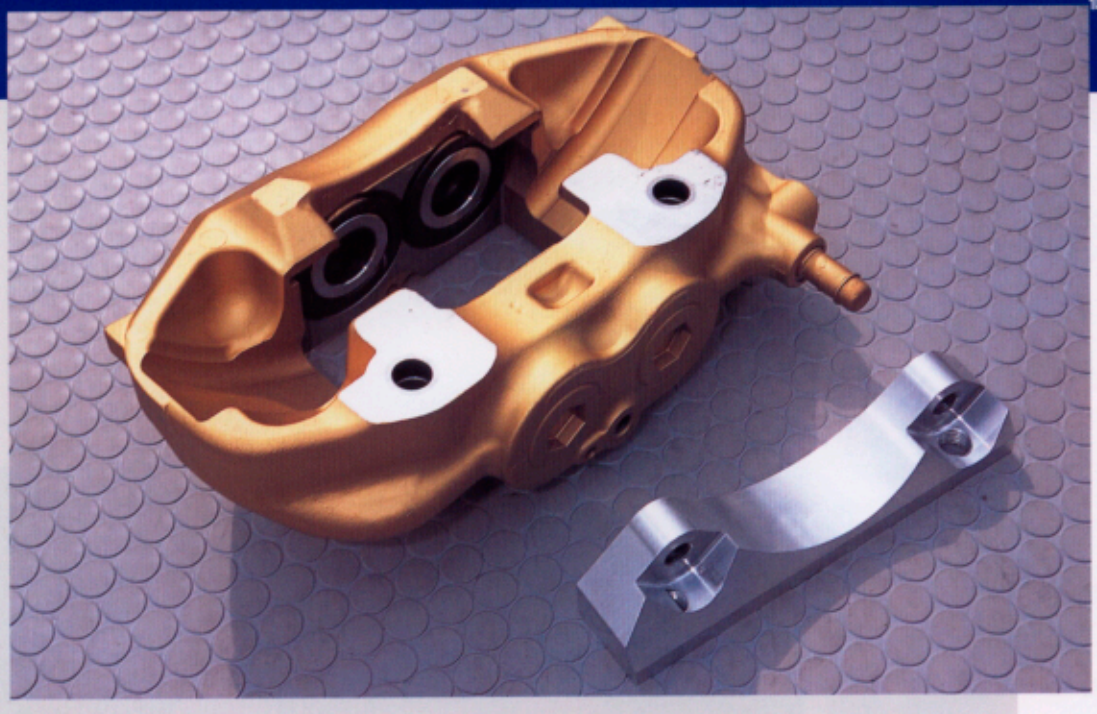
GT-Rキャリパー

ガレージセラフがリリースしているこのキットは、スカイラインGT-Rの対向4ポッドキャリパーを90／100系に流用するためのもの。ただし、これはそのままセットできるというものではなく、ローターの加工も必要になってくるため、別売りで専用加工済みローターも販売されている。中古品の流通量が多いGT-Rキャリパーなら、リーズナブルにグレードアップできるため、このアイテムの存在は、ユーザーにとってウレシイのだ。

最新注目の大容量ブレーキシステム

ナイトペイジャー セルシオブレーキ流用キット

価格：14万8000円～19万8000円（フルセット）
問い合わせ/ナイトペイジャー
☎03-3750-7986



開発者コメント

実際に装着したクルマに乗ってもらうのが一番ですが、とにかくコントロール性は非常にいいキャリパーです。踏みしろは多少あるものの、奥でしっかりと効いてくれるので、どんな人にも満足してもらえると思います。もちろんサーキットから街乗りまでしっかりカバーしますよ。それに純正部品ですからどこでも入手できる手軽さもウリですね。装着時の加工といえばバックプレートを切る程度のものですから、誰もが手軽に扱えると思いますよ。

流用ならではのコストパフォーマンスが魅力 セルシオキャリパーがグッドフィールを引き出す

サーキット走行にも 十分対応するキャリパー登場

さまざまアイデアで斬新なパーツをリリースするナイトペイジャーだが、その中でも流用チューニングには膨大なノウハウと実績をもつ。そのナイトペイジャーが新たに着目したのが最新のセルシオに装着されている4ポッドキャリパーだ。決して軽いとは言えない100系、それに相反する1ＪＺの280馬力というハイパフォーマンスエンジン。これでサーキット走行やワインディングを走るとなればブレーキのチューニングは真っ先に終わらせておきたいメニューだろう。今までキャリパー流用といえばＧＴ-Ｒブレンボなどがメジャーだったが、純正品としてはけっして安いとは言えなかった。そこで今回セルシオキャリパーを新たにラインナップして登場、させたわけだが、やはり最新のキャリパーだけに流用するメリットは数々あげられる。４ポッドという性能はもちろんのこと、このセルシオキャリパーは１ピースで作られているために、キャリパーの剛性が高いのだ。これによってハードな使用を続けてもキャリパーが開くことも少ない。またローターは80スープラ用を使用し、より大きなローターで強力なストッピングパワーを得ることができる。もともと大柄なボディーのセルシオに装着されていただけに、他の車種への流用は非常に有効な効果が期待できる。その性能もさることながら、あくまでも純正部品なのでパーツ自体の入手が簡単であることもポイントの一つだ。例えばキャリパー自体の破損や劣化はもちろんのこと、細かいパーツの紛失や交換の際に、長い納期待ちをすることなくスピーディーにメーカーが対応してくれるのがメリットだ。この流用キットはキャリパー自体に加工が必要となってくるのでブラケットのみの購入よりもキャリパーもセットで揃えるのが無難だろう。

セット内容はキャリパー・ローター・ブレーキパッド・ブラケットとなっており、好みのパッドをつけたいユーザーにはパッドなしでの販売も可能だ。

WWW.CISCOMOTORS.COM.AU
Cisco Kids.

80スープラ用 VSセルシオ用

今回のテストではノーマル、80スープラ、セルシオの3つのキャリパーを用意したかったのだが、前日になって用意していたノーマルキャリパーの動きが悪くなってしまいテストを断念。そこで、テストはJZX90・100系のブレーキ強化パーツとしては定番の80スープラ用と最新情報であるセルシオ用キャリパーとの性能差がどれくらい出るのかを調べることにした。かなりいいと評判のスープラキャリパーを上回る性能は果たして発揮することができるのか…。

◀セルシオ

スープラ▶

こんなオーナーにお薦めの一品だ

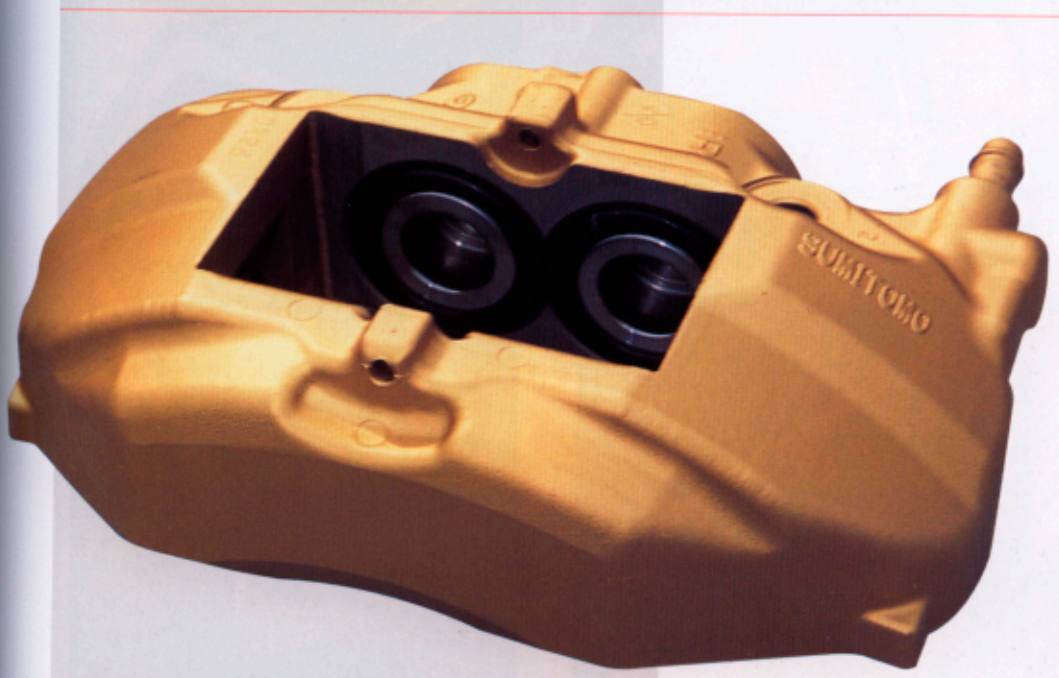
もともと大型のセルシオに装着されていたこともあって、100系以外にも重量のかさばるスポーツカーには有効なチューニングと言える。ブレーキシステムの海外モノの社外品はどれもキットで購入すると値段が高いばかりか、ショートパーツの入手も困難となることを考えると、国産の純正パーツのメリットは大きくコストパフォーマンスに優れているのもポイントだ。取り付け作業自体もほぼボルトオンとなるために、それほど大がかりなものではなく、設定車種さえあれば問題ないだろう。ノーマルキャリパーではブレーキパッドの選択でごまかすしかなかった部分だが、キャリパーのグレードアップでの絶対的なストッピングパワーは魅力だろう。

実装着テスト結果 ゆとりのストッピングパワーを手に入れた

装着前

もともと80スープラ用のブレーキは全域でマイルドに効き、誰もが扱いやすい味付けがされている。しかしフルブレーキング時にABSが作動するなど、狙ったラインをトレースできないことも多々あり、限界という意味では決して高いとはいえない。それに加えフェード性の問題もあり、長い時間のサーキット走行では性能低下は否めない。標準の大きさのローターとパッドではサーキットを走るにおいてクルマのエンジン性能にも追いつかない部分もあり、さらにパッドを社外品に交換した場合でもその性能を使いきることは難しいだろう。これがスピードレンジが上がれば上がるほどこの傾向は如実に現れるはずである。

80スープラ用キャリパーも容量が大きいぶんだけフィーリングが上がったが、それでも多少の不満が残る。



セルシオ用のキャリパーだ。単純にデカイといわれている80スープラと比べても、セルシオ用の方がはるかに上回る大きさだ。ゆとりのブレーキシステムを手に入れたいなら、これは絶対に効果的。サーキットで怖い思いとはオサラバできるぞ。

装着後

ローターとキャリパーの容量が増えたことによって絶対的なストッピングパワーは、ノーマルと比べものにならないほど向上している。重い100系のボディーでもしっかりと、ドライバーの意志通りに止まってくれる。実際にサーキットでハードブレーキング多用してラップを重ねても、フェードすることなく安定した効きを維持できた。ペダルタッチは踏みしろが若干あるものの、踏み込んでいけば行くほど車速が落ち、コントロール領域も幅広いのでどんなブレーキングスタイルにでも対応するだろう。このキャリパーのキャパシティーならばチューニングが進んでも問題ないだろうし、ビッグサーキットの超高速域からのブレーキングも安心してコーナーに入っていける。

ペダルのタッチに素直な特性を発揮。コントロール領域が広くて扱いやすい。ストッピングパワーは十分だ。

CONTENT U... WWW.CSCOWLSPEED.COM

SET UP 5 サスペンションをきちんと動かす

ボディ剛性というのは、じつはかなり難しいハナシになってくる。たとえば、サスペンションをきちんと動かすことを考えれば、ガチガチのボディにして、まったくよじれないようにしてやったほうがいいんだけど、これは事実上不可能といっていいくらい難しいし、いざやろうとするとお金がかかりすぎる。そこで実際は、ポイントとなる部分をきちんと補強することで、なるべくサスが正確に動くようにするというのが、現実的なのだ。

4ドア車は特にドア回りの剛性が弱い。この部分にスポットを打つだけでも走りに与える影響は大きい。

ノーマルのゴアボディを知る

安全面での進化と、速さの追求というのは、ちょっと考えるとまったく正反対の方向性のようだけど、じつは意外とリンクしているところがある。たとえば、いろいろな補強を入れてボディが重たくなれば、当然そのぶん走行性能のレベルは低くなるんだけど、しかしボディ剛性という意味からすれば、これはアリなのだ。マークⅡブラザースの場合でいうと、GOAボディの採用は、重量増にもつながっているけど、キャビン部分のネジレ剛性の高さというのは、かなりレベルが高いのだ。ただし、衝撃を吸収するためのクラッシャブルゾーンに、ストラットハウスなどが含まれているため、ここが意外とねじれやすいのだ。具体的には、簡単なものでいえばストラットタワーバーの装着が効果的だし、できればストラットハウスまわりのスポット増し打ち、というのも効果が高い。ブッシュ交換やハードな足まわりの装着などをする場合は、こういう部分にも気を使いたいのだ。

90・100ともにストラットタワー付近の剛性はものすごく弱い。ハンドリングの悪さはここの剛性不足から来るものだ。

BODY TUNING

激しい走行によって起きるボディへの負担を探る

スポットマシンが入らないところは、点付け溶接によって強度を上げる。溶接増しも剛性アップには効くチューニングだ。

走り込んだクルマの場合、写真のように接合部分が裂けているケースが多い。フロアーカーペットを外せば確認できる。

スポットを打つときにはこのような道具を使う。ちなみに発砲ウレタンを入れたクルマでスポットを打つと、熱の影響で燃え上ることもある。

ボディ剛性の上げ方もヒトそれぞれ、ヘタったボディでキシミ音を消すためのボディ補強というのもある。

走れば走るほどボディはゆがんでくるものだ

クルマというのは、走れば走るほどボディにストレスが掛かってしまう。衝撃をカンペキにサスペンションで吸収できればそんなことは起きないんだけど、しかしそれは現実問題として不可能なハナシだし、ブッシュの強化やハードなサスペンションの装着など、ノーマルよりもレベルアップしている場合には、そのぶんボディに対する負担は大きくなってしまうのだ。もちろん、ブッシュやサスを変えたからといって、すぐに目で見てわかるほどゆがんでしまうというわけではない。しかし、長く使えば間違いなく、どこかにしわ寄せがくるのだ。では、どうすればそのゆがみを抑えられるのだろうか。

一番簡単なのは、たとえばスポットの増し打ちをしたり、各部に補強を入れたりして、大きな力が加わってもなるべくボディがゆがまないようにする、ということだ。しかしこれは、予算面でちょっと厳しい人も多いはず。となると考えられるのは、タワーバーやロアバーなどを装着して、なるべくボディにかかる負担を少なくしてやる、ということや、ウレタンの注入といったメニューだ。そのほか、普段からハードな足まわりを使っている場合には、段差の乗り越えなどのとき、なるべくゆっくり走るとか、歩道に片足を載せてクルマを止めないなど、余計な負担をボディにかけないようにしていくしかない。ドアを開けっ放しで片側だけのジャッキアップなどをすると、結構ゆがみやすいので注意しよう。

衝撃!! 新事実発見

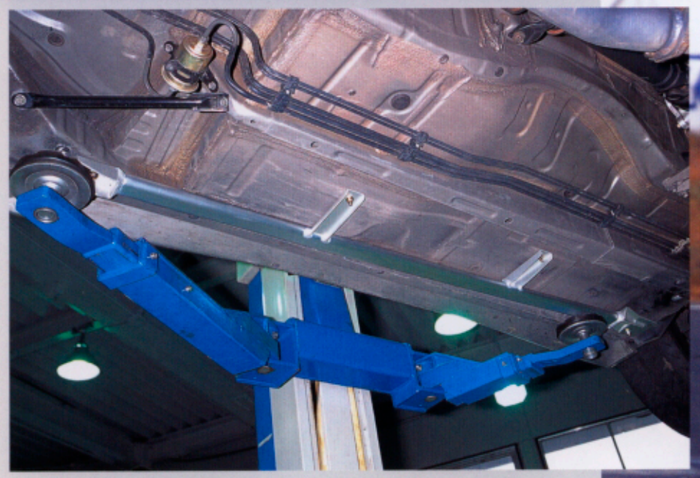
ストラットタワー内側の補強プレートが引き裂かれる!!

キミのクルマは大丈夫だろうか? 実は最近になってJZX90・100系のクルマに異変が起きているのだ。一体どんな異変かというと、フロントフェンダー内にあるアッパーアームのサポートプレート、これが開いてしまうクルマが多いのだ。このプレートはストラットタワーの補強にも使われているため、スポットでがっちり固定されているが、実はそのスポットの数が少ないために、走行中の衝撃によってサポートプレートが開くという症状が現れるのだ。しかも、この症状は激しい走りをしているクルマはもちろん、街乗り中心でたまにサーキット走行なんて使い方をしているクルマでも発生している。この部分が開いてしまうと、ステアリング切ったときにワンテンポ遅れて反応するようになってしまう。元々がダルなクルマなので、反応の遅れは毎日のように乗っていないとなかなかつかめないものだけど、知らない間にもボディはどんどんヘタってしまうのだ。改善策がP116に載っているので注目してもらいたい。

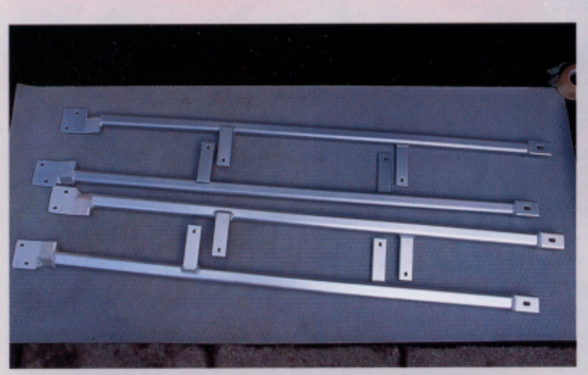
CONTENT UPLOADED BY WWW.CISCOKIDS.COM.AU

DO-LUCK サイドバー

価格：アルミ4万8000円、スチール3万8000円
問い合わせ/ドゥーラック
☎045-471-0500



シンプルながら誰もが体感できるボディ補強パーツ革命



ヤレたボディーには効果バツグン

ボディー補強といえば、その方法はいくつも存在するが中には非常にコストがかかるものや、DIYでは難しいものもある。スポット増しなどはボディーの補強といえば真っ先に思いつくが、本気でレースをやっている人や、それなりの技術や設備がないと難しいのも事実。またロールバーやサイドシルへの発泡ウレタン充填などもあるが、やはり手軽とは言えない作業だ。しかし、このドゥーラックの補強バーは装着も簡単でなおかつ効果が高いパーツ。その効果は誰が乗っても車自体のボディーがしっかりとしたのが体感できるレベルだ。バーといえば、今までフロント・リヤーのタワーバーが比較的安価であったが、その効果といえば体感できる車種はごく一部であった。しかし、この補強バーは後部座席の足元に装着し、左右のフレームを繋ぐ構造となっている。そして左右のドア下部にもバーがセットされる形となる。これでボディーの中心に一本、左右に2本の補強バーを追加したという形になる。これによって誰が乗っても体感できるほどの効果を生み出すのだ。この製品が効果を生み出すだけでなく、その他にも注目すべき点がいくつか挙げられるが、そのひとつとしては装着が容易というのが最大の特徴だ。リヤセクションのバーに関してはフロアのカーペットを一部切り取る以外は、もともと開いているサービスホールを利用してボルトで取りつけられるだけだ。

もちろん、取りつけはカーペットやアンダーコートをはがす必要はまったくない。サイドバーはクルマの室内ではなく外側のフロア裏側の装着するタイプとなっている。しっかりとジャッキアップポイントを確保しながら、大がかりな工具を使わずにサービスホールを利用しての取り付けとなる。これでメインのフレームが左右で2本増え、よりしっかりとした剛性を確保できるのだ。いままでかなりの費用と作業を必要としたボディ補強が、タワーバーと同じ感覚で実現できる、非常にコストパフォーマンスに優れた製品といえるだろう。

こんなオーナーにお薦めの一品だ

リヤクロスバー、サイドバー共に完全ボルトオンのパーツであるにも関わらず、これだけのパフォーマンスを発揮する製品だけに、ハイパワーチューニングを施してボディーが付いてこない場合や本気でサーキット走行を行う車両にはうってつけの一品。スポット増しの作業ほどコストもかからず、ロールバー装着時の問題点である室内空間を犠牲にすることがないので、普段は街乗りでクルマを使用しているユーザーも抵抗なく装着が可能。中古で購入してすでにボディの耐久性が落ちたクルマであっても、簡単に装着し、なおかつ効果が誰にも体感できるパーツなので、クルマのリフレッシュを考えているなら有効な方法の一つと言えるだろう。

ネジレに対しての剛性が上がったことで、機敏な動きを作り出すことができるようになった。

開発者コメント

まずはとにかく装着してみて下さい。どんな車種でも必ずその効果は体感できるはずです。ドライバーのレベルや走るステージに関わらず、ノーマルとは比べものにならない、しっかりとした剛性がわかりますから。いままで大がかりだったボディー補強も、すべてボルトオンで、さらに製品の値段もリーズナブルですから自信をもってオススメしますね。4ドアセダンだけでなくハッチバックやオープンカーならその効果はさらに上がるでしょうね。

実装着テスト結果

ボディのネジレ感がなくなったことでFR車としての自然な動きを発揮

装着前

もともと100系はボディ剛性が弱いクルマではないので、サーキットで走行したとしてもそれほどの違和感は感じられない。しかしノーマルのなにもしていないボディーであればスピードが上がれば上がるほど、サスペンションに頼ったドライブになる感は否めない。荷重をかければかけるほどボディのネジレ感は強くなり、インリフトするくらい攻め込んでいくと、やはりノーマルでの限界を感じることは少なくない。重く長いボディならではの腰くだけの感じが、スピードと比例して強くなり、タイムアタックなどをしたときにどうしてもネックになってしまう。ノーマルのボディの限界というところか。

装着後

コースインした瞬間にその違いがノーマルボディーと明らかに違うのが分かるほど効果があるパーツと言える。コーナーでステアリングを切り込んでいくと、シャーシとサスペンションがうまくバランスをとっているのが非常によく分かる。路面からの入力を逃がす部分とトラクションに変える部分でメリハリがついてネジレ感は格段に解消されている。リヤがブレイクしたドリフト状態になっても、ボディのネジレがなくなったせいでドライバーの意志を裏切ることなくコントロールできるようになっている。これは4輪ともにトラクションのかかり方が向上しているということでもあり、グリップ走行だけでなく、ドリフト走行にも有効なパーツと言えるだろう。

こだわりの足作りの決め手アライメントセッティング

サスペンションの性能を生かすも殺すも最終的にはアライメントの調整の仕方によって決まってくる。どんなにいい足を組んでも、アライメントがちゃんとしていなければ、すべてが狂ってしまう。走るステージ、好みに応じてアライメントをどのように決めていけばいいのか!! 基礎知識とともに紹介しよう。

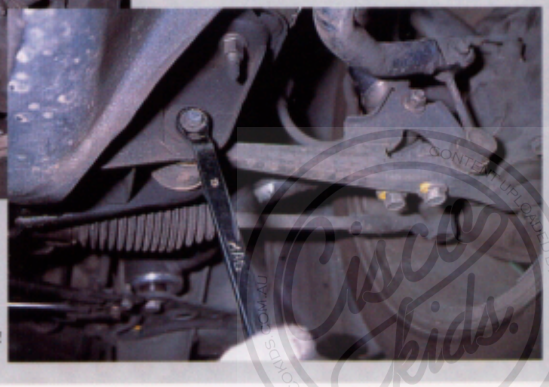
アライメントで走りを変える シャープな動きはセッティング次第で引き出せる

クルマの動き全体にかかわる 重要なセッティングの数値

クルマには4つのタイヤが付いている。タイヤは転がるのが仕事だから、当然その向きは進行方向と平行になっているハズ…。ところが、いろいろな理由で、実はタイヤは平行には付いていない。その理由とは、まずクルマは真っ直ぐ走るだけではなく、ときには曲がり、しかもその曲がり方が毎回違うということ。そしてクルマにはサスペンションがあり、この動きいかんでタイヤの接地角度、面積が変化するということも、タイヤの装着方向に角度を付けている理由だ。そして、この装着角度をいろいろな方向から測定し、数値化したのが「アライメント」と呼ばれるもの。アライメントの数値はサスペンションの基本構造（形式）と車重（重量配分）、そして駆動方式によって、だいだいの数値の基準というものが設定されている。ただ、自動車メーカーの考え方の違いもあって、必ずしも同種類の車種でも同じ数値にはなっていない。

ところで、サスペンションをチューニングした場合、アライメントは取り直す必要があるが、これはサスパーツが変更になったことで、走行中のサスペンション全体の動き、しいてはクルマの動き（荷重移動も含めた）が変わるからだ。だから必ずしもノーマルの基準値に合わせる必要はない。自分が乗って気持ちのいい仕様にするためのアライメント調整なのだ。実際に調整したことのある人ならわかるが、パーツを交換することよりも効果がある場合もある。つまりアライメントもサスチューンの一部と考えたい。

90・100系ともにトーの調整はタイロッドで行う。自分でやるには計測するのが難しい。



アライメント調整はやっぱり自分でやるよりは、ちゃんと計測設備を持ったショップで行い。

アライメントを知る

タイヤの装着される向きを角度で表すのがアライメント。このアライメントにはいくつかの種類（取り付け方向の見方）があるが、ここではその中でトー、キャンバー、キャスターについて解説しよう。

トー調整

駆動方式によって数値の設定が違ってくるのだ

トーは日本語でいう「つま先」のこと。つまりタイヤを足に見立てて、左右で平行に付いているかどうかを表す。ヨーロッパ車では角度、国産車ではミリで表示されるが、進行方向に対して、つま先が内股になっているのを「トーイン」、外股の場合を「トーアウト」と呼ぶ。そして表示としては、トーインがプラス、トーアウトがマイナスの数値になる。「トーがマイナス3mm」といえば、トーアウトを表すわけだ。では、この数値が何を意味するかだが、クルマが走行中、タイヤは回転するが、このときタイヤの前側と後ろ側では摩擦抵抗が違い、そのため停止時に平行に付いていたとしても、走行中にはトーアウトに変化する。だから、あらかじめちょっとだけトーインにしておくわけだ。

キャンバー調整

クルマを前から見たときのタイヤの傾き具合を指す

キャンバーはクルマを前後方向から見たときのタイヤの角度。垂直になっている場合をゼロとし、内側に傾いているものを「ネガティブキャンバー」、外側に傾いている場合を「ポジティブキャンバー」という。通称として「ネガ、ポジ」というが、ネガの場合、数値はマイナス、ポジでプラス表記になる。トーが直進性を生むためのアライメントであるのに対し、キャンバーは操舵時のタイヤの接地性を高めるためにつけられる。クルマが真っ直ぐしか走らないなら必要のないものなのだ。コーナリング時を含め、クルマが曲がっている瞬間というのは外側のタイヤに荷重がかかる。このときの接地面積を確保するため、あらかじめ直立よりやや寝かせた状態、つまりネガキャンにする、というのがキャンバー調整の意味であるが、前輪と後輪のキャンバーのバランスも重要。なぜならノーマルサスのジオメトリーが、車高ダウンとともにキャンバーがネガ方向になる車種が多いからで、とくにＦＲ車の場合、後輪の方がキャンバーのつき方が大きい。

キャスター調整

直進性と復元力を左右するが駆動方式によって数値が違う

キャスターは、操舵時にタイヤの切れ角の中心にくる軸の角度で、クルマを真横から見たときのものを指す。ただ、実車で考えると、これは「仮想軸」なのでわかりにくい。ダブルウィッシュボーンではハブのアッパーアーム側の取り付け点とロアアーム側の取り付け点を結んだ線の角度として理解するといいだろう。キャスターが立っている場合、タイヤが元の位置に戻ろうとする力（復元力）が強くなり、直進性は上がるが、そもそもキャスターは重量配分が前寄りの車種ほど、キツめ（寝かせ気味）になる。ＦＲの場合は、前輪が推進力を発揮するのは後輪に押されてからなので、実質的なキャスターの下側のポイントは前輪の後ろ側になり、その分あらかじめ寝かせておく、というわけだ。

90・100系に見るアライメントの決め方

オーナーの走り方によってセッティングが微妙に違う

クレスタ、チェイサー、マークⅡのオーナーは年齢も走りも幅広い。徹底的に走りに徹するオーナーもいれば、街乗りしかやらないオーナーまでいる。そこから、さらにそれぞれのオーナーの使い方によって、たまにサーキットに遊びにいくとか、ゼロヨンをやりにいくといったように、アライメントの設定を考えるだけでも実にたくさんのノウハウが要求される。今回取材させてもらったKSPにも様々なオーナーが訪れる。ただ単に標準値にしてくれというヒトから事細かく調べ尽くしてくるヒトまで様々だ。ただ、このアライメント作業を行うときに、必ずみんなに守ってもらいたいのは、普段はどんな走りをして、調整する部分をどこに合わせかをハッキリさせること。アライメントはある種、ドライバーの使い方に合わせてクルマを操りやすくするためのものなので、これがはっきりしていないと調整するにも悩んでしまう。KSPにはこういう使い方の場合という参考例、基本設定を用意しているので、これを参考にしてみるといい。もし、わからなければ、まず自分のクルマを普段どのように使っているかを説明しよう。ショップのヒトはそれだけでも、目安が出来て作業がやりやすいはずだ。

仕様別アライメントデータ	Fキャンバー	Fトー	Rキャンバー	Rトー
ドリフト	3度	+0.5	1度	−1
ゼロヨン	0度	+0.5	−1度	−1
サーキット	3度	−1度	2.5度	0

Footwork Parts Catalogue

フットワーク パーツ カタログ

走りの面でもファミリカーという枠から完全に抜け出した90/100.スポーツ走行も十分楽しめることから、サスキット、アーム、ブッシュ、ブレーキ関連とアフターに出回るパーツは数多い。それぞれのパーツには開発段階での目的、ターゲットとなるユーザーを決めているケースが多い。

※問い合わせ先はP238-239をご覧ください。

Suspension
サスペンション

TOKICOイデューサ
90 100前期 100後期

イデューサは走りのステージに合わせてシティーロードバージョンとワインディングバージョンを設定。ショックのみの設定だが、テストはローダウンスプリングを装着して行われた。操作性と乗り心地を見事にマッチングさせている。
●価格：3万7600円　●問い合わせ/トキコ

バディークラブP1レーシングダンパー
100

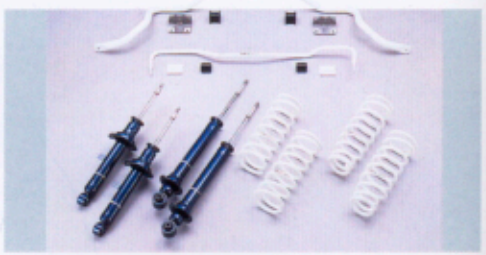
シェルケースはオールアルミ、減衰力36段調整という本格派な足回り。あらゆる走行に合わせてバネレート設定は好みに応じてセレクト自由。スタンダードタイプを頼んで、自分に合わないものは交換可能だ。
●価格：34万8000円
●問い合わせ/ファースト

ベルテックスサスペンションキット
90 100

初心者から上級者まで様々なドライビングステージで満足できる足回りを実現。インフォメーションの多い動きのある足はあらゆる路面を軽快に走る。タイプ1、タイプ2、タイプ3、タイプ4の4種類がラインナップされる。
●価格：タイプ1　22万5000円　タイプ2　27万8000円　タイプ3　35万円　タイプ4　29万8000円
●問い合わせ/サミットレーシング

アラゴスタサスペンションキット
90 100

高剛性を誇る超軽量アルミ鍛造シェルケースを採用したモデル。車高は全長調整タイプで、一定のストロークを確保したままベストな車高セッティングを施せる。減衰力の設定は12段調整で、アベレージスピードの高い足回りになる。
●価格：26万8000円　●問い合わせ/トップライン



TRDサスペンションセット
110

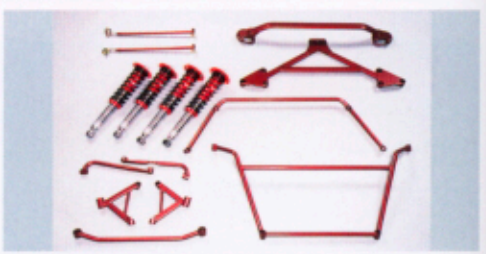
ストリート走行を前提に軽快に高いアベレージ速度をキープしながらを目標に開発。スタビライザーをセット内に入れて、乗り心地とロール量をうまくバランスさせている。接地感が強く路面凹凸に対してなめるように走ってくれる。
●価格：18万円
●問い合わせ/TRD

TRDショックアブソーバー
90 100

車両姿勢を安定させて操縦性を向上させるショックアブソーバー。走行条件に合わせて5段階の調整が可能で、オールジャンルなんでもこなせるスペックを持つ。ローハイトスプリングとの組み合わせでさらにポテンシャルがアップする。
●価格：8万円　●問い合わせ/TRD

アイメック車高調キット
90 100

ビルシュタインベースのオリジナル車高調。低速時はしなやかに、中高速時にはカチッとしたフィーリングを出せるようにセッティングしている。オーダー時に走行条件に合わせて作ることもできる。
●価格：29万8000円
●問い合わせ/アイメック



アドヴォクス&ブレースキット
100

チェイサー用に開発されたすべりの補強パーツと専用セッティングの足を組んだアドヴォクススポーツキット。誰もなしえなかった本物のサスペンションチューニングがここにある。
●価格：36万円
●問い合わせ/トムス

コイルダンパーユニット・アドヴォス
100

新機構アドヴォクス・システムにより、操作性と乗り心地、そしてコーナーリングとスタビリティのすべてを満たした。オールマイティに何でもこなすスーパーサスペンションとはまさにこれのこと。
●価格：33万円
●問い合わせ/トムス

コイルダンパーユニット・アドヴォクス・スポーツ
100

業界を震撼させたあのアドヴォクスの性能をより軽快に、シャープに仕上げた。タイヤのキャパシティーアップにも余裕で対応できるだけのポテンシャルを持っている。
●価格：24万6000円
●問い合わせ/トムス

TRDサーキット
90 100

スポーツドライビングを楽しむ本気のユーザーに向けて開発したサスキット。サーキットをガンガンに攻めるこが出来ながらも、ストリートで不快な思いをしない乗り心地もしっかり確保されている。
●価格：17万5000円
●問い合わせ/TRD

CONTENTS UPLOADED BY Cisco Okinawa WWW.CISCO-OKINAWA.COM

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：90用17万8000円　100用18万円　●問：ケイオフィス

ファルコン車高調キット

90 100

前後4段調整機能付きのファルコン車高調キット。バネレートの設定はフロント14kg、リア12kgに合わせている。これは実走行によるテストによって割り出したもので、一見ハードレートに思えるが突き上げ感はなく、ストリートにも適している。

●価格：21万5000円
●問い合わせ/ディースピード

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

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リースされている。

●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、容易な取り付けと、取り付け後の確実なセッティングが行える。

●価格：24万5000円
●問：エンドレスアドバンス　ジール事業部

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

レーシングギアJTC'N1サーキットダンパー

90 100

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：18万5000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。

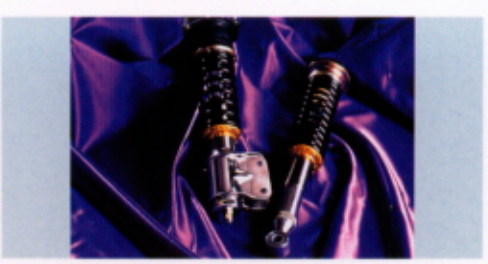
●価格：17万円　●問：クロススポーツレーシング

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モデルもリリースされている。

●価格：[illegible]円　●問：クロススポーツレーシング

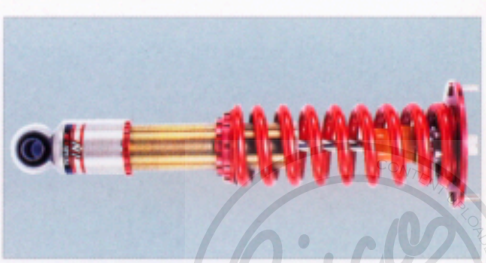


N1WSダンパー

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：17万7000円　●問：アペックス

Coilspring
コイルスプリング

TRDローハイトスプリングセット

90 100

お手軽にサスペンションをグレードアップさせるローハイトスプリング。ノーズダイブ、スクウォートなどの車体の動きを抑えて挙動を安定させる。スタイルの面からも適度に車高を落としたフォルムを作り出す。
●価格：3万2000円
●問い合わせ/TRD

Ti2000

90 100

走れるローダウンをコンセプトに誕生したTi2000。ダウン率は90系でフロント40mm前後、リアは35mmくらい、100系ではフロント35mm、リア30　前後に設定されている。
●価格：4万4000円
●問い合わせ/ティーエムシー

RS★Rサス

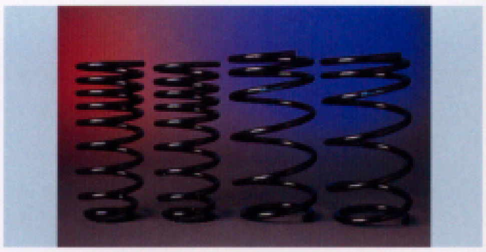
90 100

ローダウンスプリングといえばRS★Rのサスを代表するモデル。ただローダウンになるだけというのではなく、質の良い素材を使うことでヘタりの少ないローダウンスプリングを完成させている。
●価格：3万9800円
●問い合わせ/ティーエムシー

アクティブダウンスプリング

90 100 110

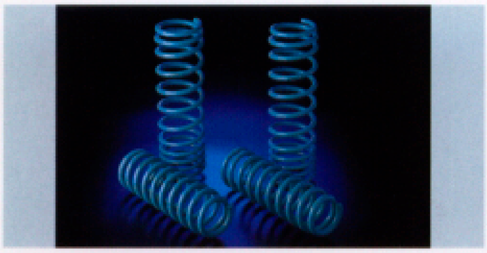
最低地上高90mmにより徹底したローフォルムを演出しながら、安定した走りが重視され、バンプ時の適正なストロークを確保し、3連ショットピーニングにより耐久性も飛躍的に向上。厳密な品質管理のもと、素材にはSAE9254/MHTが使用されている。
●価格：90用100用4万3000円　110用4万5000円　●問：エスペリア



SDRスプリング

90 100

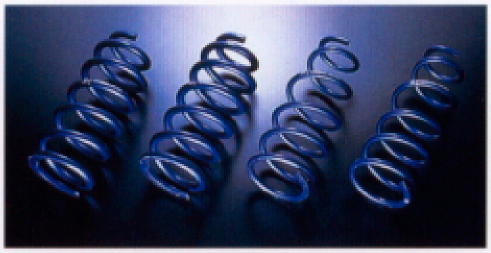
スポーティで、適度なローフォルムを生み出す「ストック」と、ローフォルムをより強調する事で、スパルタンな印象を与える「ダウンストック」。様々な技術と試験を繰り返すことで耐久性がアップし、また遊びの無い自由長により、安定した走りと乗り心地を実現する。
●価格：各3万9000円　●問：プロフ



スーパーバリアブルダウンサス

90

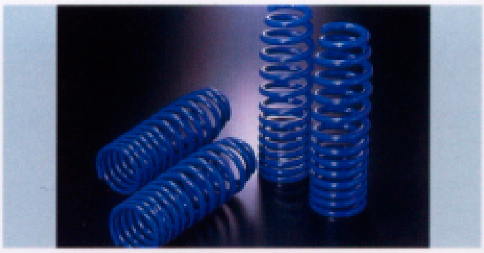
オリジナル設計による可変バネレートは、街中ではソフトに、コーナリング時はハードにと、走行状況に対応して変化。フロントマイナス50mm、リアマイナス45mmの美しいローフォルムで、へたらない、遊ばない等機能性を満載したダウンサススプリングだ。
●価格：4万3000円　●問：アルテア



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

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パッカーを装備。パ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、ステ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

Brake System
ブレーキ・システム

apロッキードSHPタイプZC

90 100

ストリートドライビングやジムカーナでの低温時における初期制動を抜群にしながらも、パッドの鳴き、粉塵、超高温域での耐フェード性を意識して作ったモデル。温度領域を選ばず、安定した効き味を発揮してくれる。
●価格：フロント2万5000円　リア2万3000円
●問い合わせ/日本デルファイ・オートモーティブ・システムズ

apロッキードSHPタイプSX

90 100

ストリート、ハイウェイ走行などの日常での扱いやすさを最重視。優れた初期制動力によって、発進直後の低温域でも剛性感のあるブレーキフィールが伝わってくる。スポーティー&セーフティなドライビングを可能にしてくれる。
●価格：フロント1万9000円　リア1万7000円
●問い合わせ/日本デルファイ・オートモーティブ・システムズ

apロッキードSHPタイプEX

90 100

スポーツパッドをはじめて使う人に最適な低・中温域設定のブレーキパッド。エントリー&エコノミーなブレーキパッドを目指して、効き味、鳴き、粉塵性能に関してこだわって作ったモデルだ。
●価格：フロント・リア共1万3000円
●問い合わせ/日本デルファイ・オートモーティブ・システムズ

TOKICOストッパル

90 100前期 100後期

スポーツパッドにありがちなローターへの攻撃性、鳴き、粉塵の増大を極限まで低減させたブレーキパッド。ノーマル風の味付けで、ペダルタッチ的には10%の性動力アップが期待できる。補修用部品と考えてもらいたい。
●価格：フロント9800円　リア7800円
●問い合わせ/トキコ

ベルテックスブレーキパッド

90 100

温度領域別に3タイプをラインナップ。30度～550度設定のタイプ1、150度～800度設定のタイプ2、60度～600度設定のタイプ3が用意される。どのパッドもコントロール性に気を使った仕上がりになっている。

●価格：タイプA　フロント・リア各2万円　タイプBフロント・リア各2万8000円　タイプCフロント・リア各2万4000円
●問い合わせ/サミットレーシング

スリットローター

90 100

常にパッドと接している6本のスリットがパッドのポテンシャルを最大限に引き出す。ノンアス、カーボン、メタル等あせらゆる材質に対応する。また、耐久性の面でも純正とは比べられないほど長く使える。

●価格：1枚1万9500円
●問い合わせ/サミットレーシング

TRDスポーツブレーキディスク

110

制動時の強大なパワーをしっかり受け止め、確実に減速させるためのブレーキシステム。スリット加工によってパッドの汚れを残さず、常にベストなコンディションを保ちながら、高い制動力を引き出す。

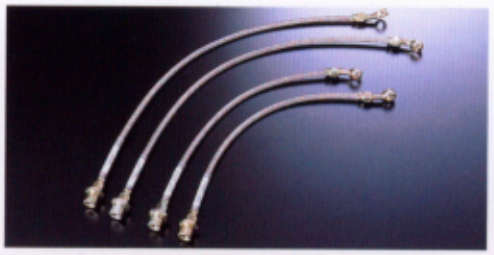
●価格：フロント2枚4万円　リア2枚3万2000円
●問い合わせ/TRD

TRDハイパフォーマンスブレーキキット

90 100

ローターの大径化を行った上でスリットタイプを採用。キャリパーは制動力を大幅にアップさせるために4ポットタイプを装備した。パッド、ホースも専用タイプが用意され、重たいボディを余裕を持って止められるシステムを完成させた。

●価格：22万円　●問い合わせ/TRD



TRDダイレクトブレーキライン

90 100 110

より安全でダイレクトなブレーキフィーリングを実現するステンメッシュブレーキホース。熱の影響によって起こるホースの膨張を防ぎ、ハードドライビング時に安定したブレーキ性能を引き出す。

●価格：2万9000円
●問い合わせ/TRD

TRDタワーバー

90 100 110

オーナーの間ではもはや定番になっているTRD製ストラットタワーバー。コーナーリング時における足回りやボディのねじれを抑え、ステアリングレスポンスを大幅に向上させる。ガンメタリックのカラーもカッコいい。

●価格：2万6000円
●問い合わせ/TRD

トムスブレーキパッド

100

初期制動力を重視したストリート専用パッド。効き、コントロール性など、さまざまな面でノーマルのワンランク上をいく性能が体感できる。ノーマルのタッチでもう少し強く効いてほしい人にお薦めだ。

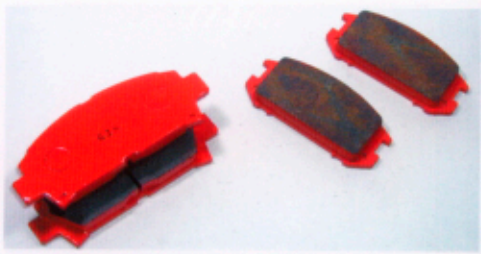
●価格：フロント・リア共1万2000円
●問い合わせ/トムス

Dorioブレーキパッド

90 100

ストリートで扱いやすく素直な特性を引き出したブレーキパッド。ペダルに対して忠実な動きを発揮するので、コントロール性は抜群。ブレーキフィーリングは使った瞬間からいいと感じるはず。

●価格：フロント・リア共1万5000円
●問い合わせ/ティーエムシー

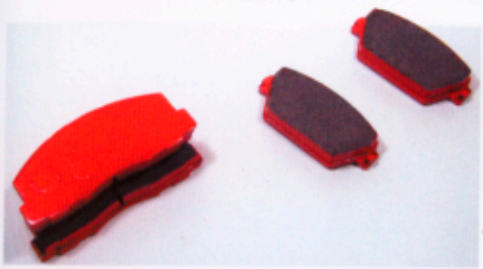


ウィンマックスquest・CORE−H

90 100

過酷な温度条件にさらされるヘビーライトウエイト車向けのブレーキパッド。チューニングされたパワーに見合う強力な効きを発揮。高温域でも安定した性能をキープすることができる。ローター温度域は200度～850度だ。

●価格：3万円
●問い合わせ/ウィンマックス



ウィンマックスquest・G2

90 100

1000分の1秒を争うコンー゛ティションにおいて欠かすことの出来ない意のままに操れる制動力を引き出すパッド。十分なコントロール性とスムーズなペダルタッチが不用意なロックを防いでくれる。ローター温度域は0度～600度だ。

●価格：フロント2万円　リア2万8000円　●問い合わせ/ウィンマックス

ウィンマックスZgerストリート

90 100

渋滞でもしっかり効く低温・初期制動力を確保したブレーキパッド。鳴きと汚れも低く抑えて、ストリートで扱いやすいパッドとして考えれた。ローター温度領域は0度～350度。街乗りには支障のないレベルだ。

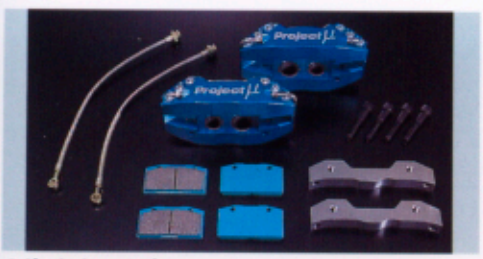
●価格：9800円
●問い合わせ/ウィンマックス価格：円

ウィンマックスZgerスポーツ

90 100

スポーツ走行で実力発揮。高速走行でもしっかりと仕事をするパッド。パフォーマンス温度域は100度～600度。ワイドレンジ設定があらゆる走りに対応する。アスペストフリーのモデルだ。

●価格：9800円
●問い合わせ/ウィンマックス

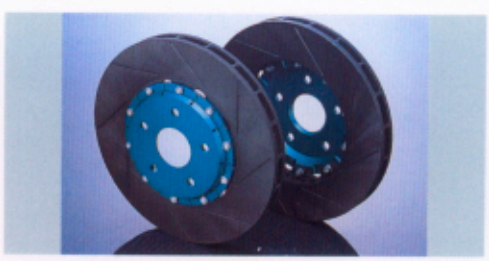


4ポットキャリパーセット

90 100

高剛性と軽量化を両立したアルミ大容量ポットキャリパー。純正ローターに対応するコンパクト設計ながら、制動能力はとてもつもなく高い。ハードブレーキングの連続でも安心のブレーキを約束してくれる。

●価格：フロント31万5000円　リア29万5000円
●問い合わせ/プロジェクトμ

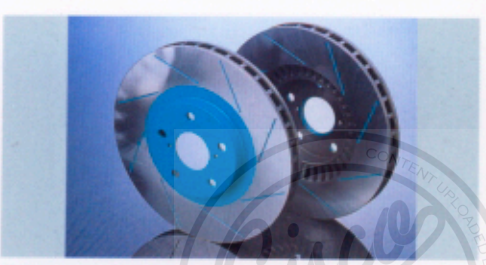


SCR=Pro

90 100

2ピース構造の高温・高熱対応モデル。新素材の採用によってコントロール性と耐クラック性を大幅にアップさせた。ベル部分にアルミを採用しているため、軽量化という意味でも役立つ。バネ下荷重の軽減は絶対だ。

●価格：6万5000円
●問い合わせ/プロジェクトμ



SCR

90 100

安定した制動力を実現するスタンダードモデル。一般的なスポーツパッドに対応し、ハードなドライビングシーンにおいて、確実かつコントロール性の高いブレーキ性能を引き出す。

●価格：4万1000円
●問い合わせ/プロジェクトμ

CONTENT UPLOADED BY WWW.CISCOMOTORS.COM

B=SPEC

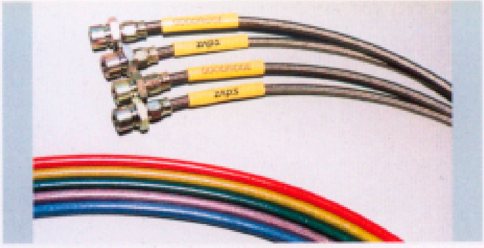
90 100

コストパフォーマンスに優れるストリート専用スポーツブレーキパッド。トータルパフォーマンスアップを実現し、踏力に応じたコントロール性を発揮してくれる。鳴き、粉塵の発生も最小限に抑えている。
●価格：フロント1万8000円　リア1万7000円
●問い合わせ/プロジェクトμ

タイプNR

90 100

初期から奥への効きや耐フェード性に気を使って開発が行われた。条件としてはストリート中心だが、性能的にはミニサーキットくらいまではカバーできる。ロック率も低く抑えているので扱いやすいブレーキパッドだ。
●価格：フロント2万1000円　リア2万円
●問い合わせ/プロジェクトμ



ZAPSブレーキライン

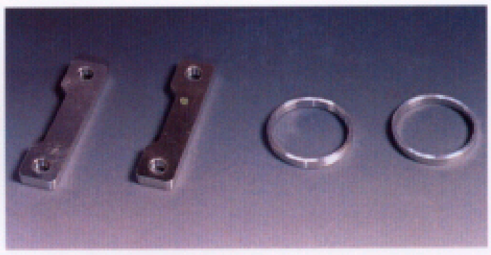
90 100

GOODRRIDE製ステンメッシュホース。フィッティングは割れにくいスチール製でがっちり噛み込む仕組みになっている。目の細かいステンメッシュホースを採用さしていので膨張によるフィーリングの悪化も少ない。
●価格：2万5000円
●問い合わせ/三和トレーディング

JAMオリジナルブレーキパッド typeSR

90 100

素材はノンアス材を使用し、ストリートで不快な鳴きを極限まで抑えた。パッドの特性的には初期制動力・初期タッチを重視してストリートからミニサーキットまで様々な条件下で楽しめる。
●価格：フロント・リア共1万4000円
●問い合わせ/JAMレーシング



キャリパーアダプター

JZX81

81マークⅡにBNR32用のキャリパー&ローターを移植させるためのブラケット。タイプMキャリパーの装着も可能だ。81系はブレーキのキャパシティが少ないので、ぜひ装着しておきたいアイテムだ。
●価格：1万2000円
●問い合わせ/ダートイズミJr

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材パッド。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

ZEALプログレッション

90 100

レーシングフィールドを中心に活動してきたエンドレスの技術協力によって生まれたブレーキパッド。ストリート用とサーキット用との2タイプをラインナップし、走りのステージに合わせて強力なストッピングパワーを引き出してくれる。
●価格：1万8000円～2万5000円
●問い合わせ/エンドレスアドバンジール

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、摩擦紛の固着を防止し、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紛も低減。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たエンドレスのフラッグシップモデルだ。
●価格：フロント7万5000円
●問：エンドレスアドバンス東京営業所

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瞬発的な制動力も抜群だ。
●価格：フロント、リア用2万8000円
●問：C-ONE モータースポーツ

ウェッズレブスペック CC

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、リア用1万8000円
●問：ウェッズ

サードブレーキパッド

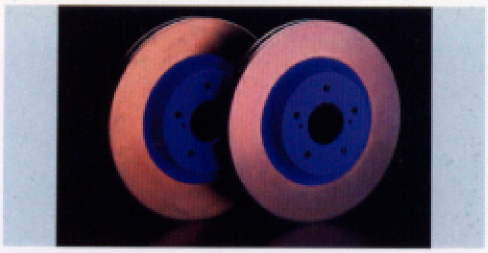
90 100

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」、より耐磨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：「800R」3万円、「600S」1万5000円、「SP500」1万2000円 ●問：リズ



ディスクローターベーシック

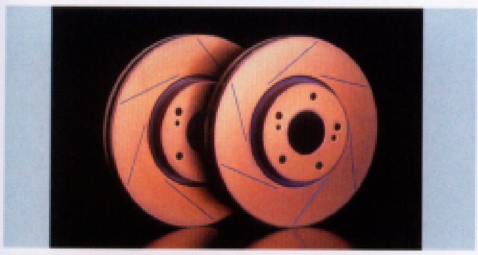
90 100

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

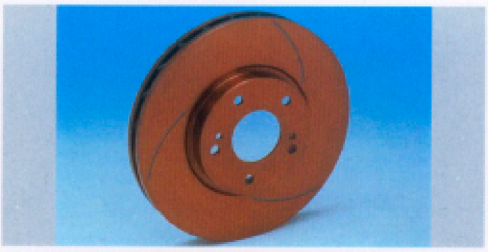
高性能スポーツパッドの性能を充分に引き出すために、ローター表面のスリットがクリーニング効果を発揮し、パッド面のダストを無い状態に保つ。最も効果的なスリット形状を検討し、スポーツ走行にも対応するローターとして、リリースされている。
●価格：4万円 ●問：C-ONE モータースポーツ



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：フロント5万4000円 リア4万9000円
●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

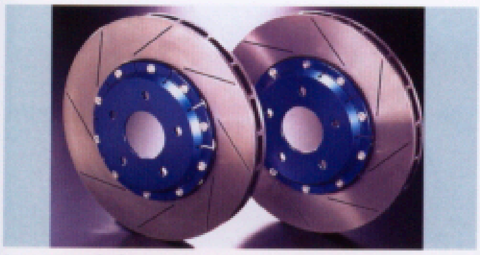
90 100

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：フロント4万7000円 リア4万2000円
●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

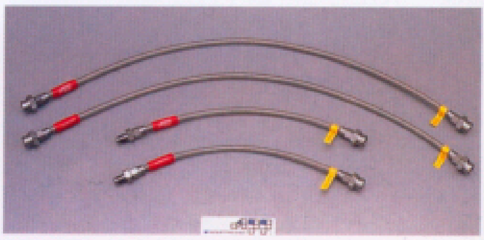
90 100

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

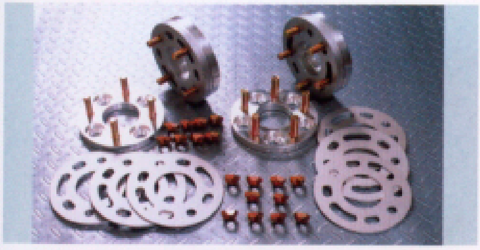
耐錆製、耐久性に優れたSUS303ステンレススチールフィッティングとSUS304ステンレススチールワイヤーブレードに加え、引き抜き成形のテフロンホースには油圧伝導ロスの少ないPTFE系を採用。ハイレスポンスとグッドフィーリングを体感できるぞ。
●価格：1万9800円 ●問：リズ



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1万9800円、ステンレスタイプ2万7500円
●問：銀功物産



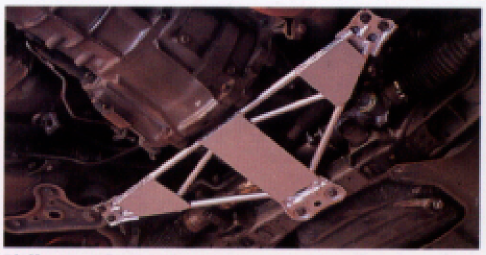
KSPワイドトレッドスペーサー

90 100

14通りのオフセット調整ができる為、幅広いセッティングが可能。フェンダーをツライチにすることはもちろん、サーキット等のコーナーリングフォースを決定づけるアイテムとしても役に立つ。14通りを駆使すれば、あらゆるセッティングが可能だ。
●価格：1万9800円
●問い合わせ/KSP

Other Footwork Parts

汎用パーツ



強化メンバーサポート

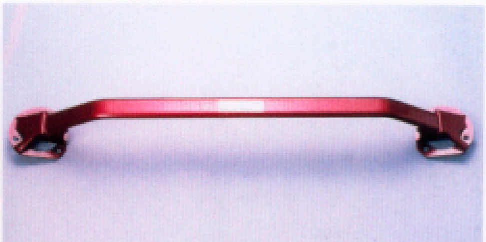
90 100

ノーマル車にも採用されているメンバーサポートをさらに強化することで、ボディ剛性を格段にあげるアイテム。カウンターステアー時のコントロール性がよくなり、ターンイン時のノーズもスムーズに入る。
●価格：1万2000円
●問い合わせ/サミットレーシング

TRDリアサスペンションメンバーブレース

90 100

タワーバーがエンジンルーム側から足回りを支えるのに対して、サスペンションメンバーブレースはボディの下側から包み込むような形で支える。剛性感と操作性をスマートに引き出したいならコレはお薦めだ。
●価格：110用2万6000円 100用1万8000円
●問い合わせ/TRD



フロントアッパーパフォーマンスロッド

100 110

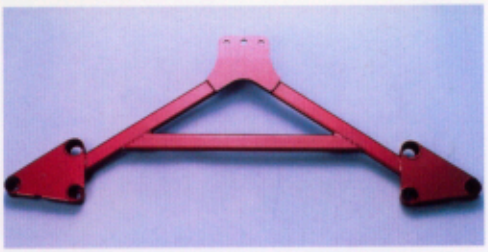
フロントのアッパーマウント部左右をロッドで連結。フロント部のねじれを抑え、サスペンションの動きをより正確なものにする。ボディ剛性も大幅にアップするので装着は必ずしたい。
●価格：2万5000円
●問い合わせ/トムス

サスペンションメンバー強化ロッド

100

頑丈に作られている牽引フック部とフロントサスペンションメンバーをロッドでつなぐ。これによって、ボディに対するメンバーの無駄な動きを減少させ、狙ったラインをトレースできる足回りを作る。
●価格：2万2000円 ●問い合わせ/トムス

CONTENT UPLOADED BY Cisco Kids

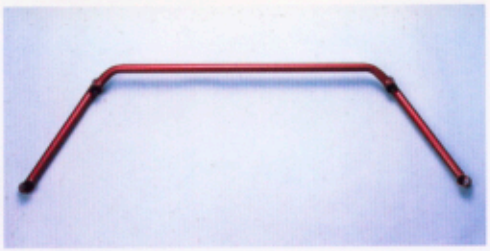


フロントサスペンションメンバー強化ブレース

100

フロントサスペンションメンバーを三角形のブレースでつなぎ、ボディに対するメンバーの動きを抑える。フロントロアアームの取り付け支持剛性も向上させて、加速しながらのコーナーリング時に高い効果を発揮する。

●価格：2万6000円　問い合わせ／トムス

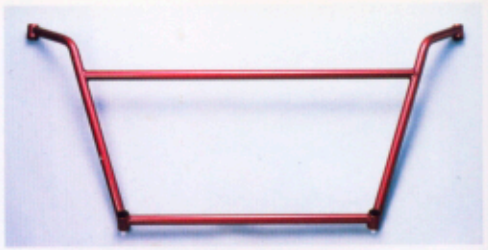


ロアボディ強化ブレース

100

ボディ下側にブレースを追加することで、リア周りの剛性感を大幅にアップさせる。構造的には単純なパーツだが、その効果は絶大だ。FR車らしさを引き出すならこれは絶対に装着しておきたい。

●価格：2万4000円　問い合わせ/トムス



リアアッパーボディ強化ブレース

100

トランク内にブレースを装着。リア周りの剛性感を大幅にアップさせる。穴あけ、加工は一切不要の完全ボルトオンタイプだ。ハードに走りこむチェイサーの必需品だ。

●価格：2万5000円　問い合わせ／トムス

サスペンションメンバー強化ブレース

100

リアのストラット部、ロアアーム部の剛性を高めるパーツ。ブラケットをより強いものにすることで、開発時の設定値に限りなく近づける工夫を施している。サスペンションメンバーの剛性アップにも一役買っている。

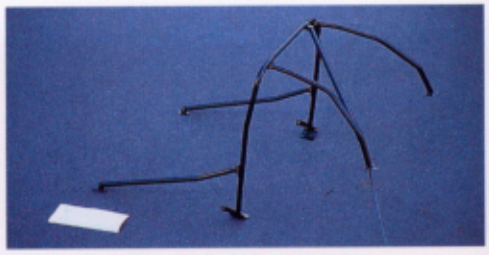
●価格：3万9000円　問い合わせ/トムス

ピロテンションロッド

90 100

前後方向のアライメント変化を抑えてハンドリングをシャープなものにする。ダイレクトなフィーリングを引き出したいのであれば、高級ピロボール採用のこのテンションロッドは注目だ。

●価格：3万9800円　問い合わせ/サミットレーシング

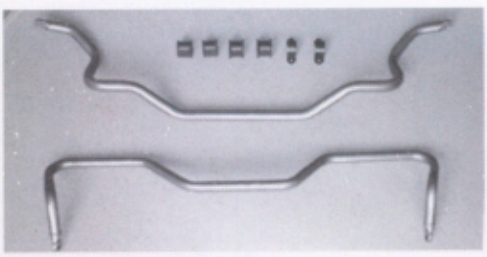


リフレッシュバー

90 100

ボディ剛性と走行バランスを考えて作られたリフレッシュバー。最大の特徴は車内を狭くすることなく高い剛性感を引き出せること。乗車定員の変更をしなくてもいいのがありがたい。スマートにさりげなく装着したい人らにお薦めだ。

●価格：9万8000円　問い合わせ/HKS関西



スクーレットスタビライザー

81 90 100

コーナーリング中のロールを大幅に減少させることで安定感の高い走りを作り出してくれる。強化スタビ率はフロントがノーマルの1.8倍、リア2.1倍の設定になっている。ビタッと狙ったラインをとらえたいならコレに頼れ。

●価格：フロント・リア共2万2000円
問い合わせ/ラルグスプロジェクト

リアクロスバー

90

ボディの中で一番弱いボディフロア部分の左右をバーで結ぶことで、ネジレに対して強い剛性を発揮。乗った瞬間から手応えのある俊敏な動きを作り出してくれる。ドリフトオーナー必見だ。

●価格：3万2000円
問い合わせ/ドゥーラック

TRDスタビライザーセット

90 100

乗り心地の保持とロール量の抑制という相反する問題をクリアーしてくれるスタビライザー。太さによって、そのセッティングはかなりシビアな物だが、TRDのスタビライザーは適度に強めでしなやかな動きを作り出す。

●価格：フロント・リア共2万5000円
問い合わせ/TRD

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

ネガティブアッパーリンク

90 100

ハイアベレージなコーナリングスピードを求めるために生まれたネガティブアッパーリンク。キャンバーを自由自在に操ることによって、本来持っているサスペンション能力をフルに発揮させる。セッティングツールとして高い性能を

●価格：5万250円(3段アジャストタイプ)　●問い合わせ/ジェイアイシー

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：ナイトベイジャー

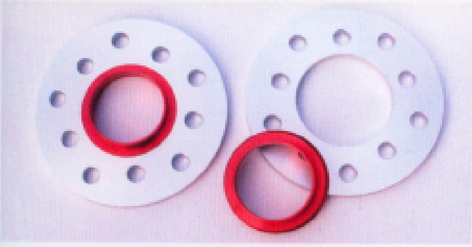
ピロアッパーマウント

90 100

リアのトラクション不足を補うパーツ。パワーをかけて暴れる後輪を落ち着かせ、前に飛び出す力へと変換するスグレた機能を備えている。パワーロスとドライバーのフラストレーションを解消してくれるスグレモノだ。

●価格：2万8000円
●問い合わせ/ジェイアイシー

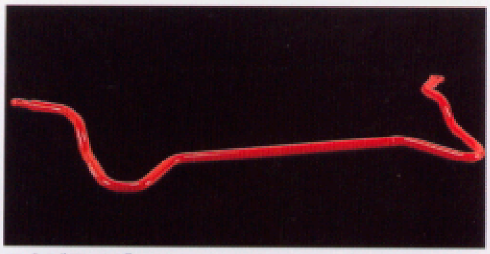
CONTENT UPLOADED BY WWW.CISCOCARS.COM



ビッグキャリパーオフセットスペーサー

90 100

ビックキャリバーの装着にあたってキャリバーのホイールへの干渉を調整するためのパーツ。フル削り出しの高精度スペーサーで、センターのハブリングも取り付けられている。これのおかげでステアリングのブレも出ない。
●価格:1万2000円 ●問い合わせ/ナイトペイジャー



スタビライザー

90 100

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

Hoill
ホイール

SPRINHART CP-035

90 100

競技マシンのこだわりをそのままストリートに持ち込んだレーシングハートCP035。超軽量を実現したこのホイールは17インチでもSタイヤより軽い。それでいて、コールドスピニング製法によって高剛性を実現させた。
●価格:5万7000円〜 ●適合/バリエーション多数あり
●問い合わせ/タケチプロジェクト

LOWENHART LO1

90 100

深々としたリムが演出するグラマラスなフォルムが魅力。叩き出しフェンダー用といっても過言ではないこのホイールは、開発当初からそういう使い方をするオーナーをメインターゲットにしていた。
●価格:7万2000円〜 ●適合/バリエーション多数あり
●問い合わせ/タケチプロジェクト

STRUSSE

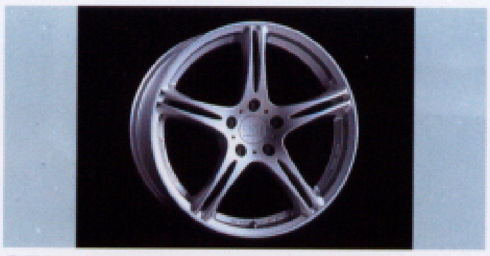
90 100

有機的なスポーク形状を採用したストラッセ。回転体としてのホイールのダイナミクスを計算し、力強くエレガントなフォルムを作り出した。カラーはシルバーとポリッシュの2タイプがラインナップされる。
●価格:5万7000円〜 ●適合/バリエーション多数あり
●問い合わせ/スピードスター

MINERVA

90 100

知性の女神という名を持つエイグルシリーズのミネルバ。ツインスティンスポークデザインはひねりが加わったことで、外形的なボリューム感が引き出された。ディープリム設定もシャコタンによく似合う。
●価格:5万7000円〜 ●適合/バリエーション多数あり
●問い合わせ/スピードスター



GT1

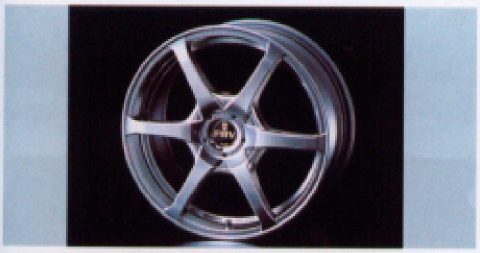
90 100

性能曲線美を追求したスピードスターGT1。このスポークラインはビックキャリバー装着時に干渉しないように考えられている。SSF半溶融鍛造製法が軽くて強いホイールを作り出す。本物のチューニングカーにこそ似合うホイールだ。
●価格:4万8000円〜 ●適合/バリエーション多数あり
●問い合わせ/スピードスター

FULMINE FMV-VTⅡ

90 100

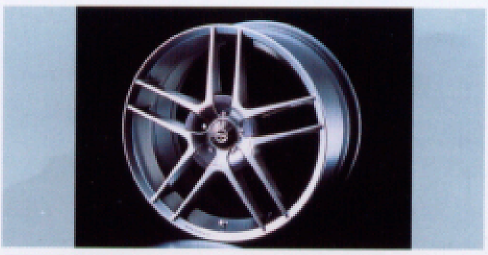
丸いホイールのディスク部分にメリハリの利いたエッジを設けることでメカニカルなイメージを与えたFMV−VT。スポーティーな走りをエレガントにも過激にも見せる。ストリートでのインパクトも高い。
●価格:3万7000円〜 ●適合/バリエーション多数あり
●問い合わせ/ウェッズ



FULMINE FMV−VTⅢ

90 100

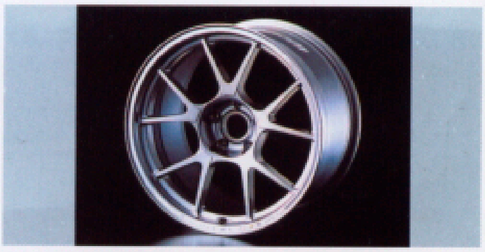
近頃の走り屋が好む6本スポークを採用したモデル。スポーク部をえぐるようにすることで、大容量キャリバー装着車にも使えるようにした。センターディスクに入ったスリッドもかっこいい。
●価格:3万3000円〜 ●適合/バリエーション多数あり
●問い合わせ/ウェッズ



CELEB V2

90 100

細いツインスポークを5本セットしたホイール。見るからにスタイリッシュなこのホイール最大の魅力はセンター部にカーボンをあしらった点だ。このワンポイントはかなりカッコイイ。ポリッシュモデルではカーボンもより一層引き立つ。
●価格:4万9000円 ●適合/バリエーション豊富
●問い合わせ/ウェッズ



WEDS TC005

90 100

このホイールはただ軽いだけというのはではなく、剛性を高めたうえでホイール単体のバランスを図り、軽量化を施している。数多くのロードテストで得たノウハウを余すことなく注がれたレーシングスペックのホイールだ。
●価格:4万2000円〜 ●適合/バリエーション多数あり
●問い合わせ/ウェッズ

SUPERLEGGRA

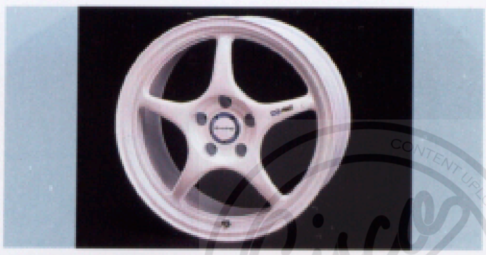
90 100

スリムなラフメッシュホイール。小さくまとめられたセンター部のおかけで、ホイール全体を大きく見せる効果を引き出した。ローダウンにマッチする形状のホイールといえる。写真は4穴だが、もちろん5穴モデルもある。
●価格:4万[illegible]000円〜 ●適合/バリエーション多数あり
●問い合わせ/オーゼットジャパン

ROZZA

90 100

小径専用ナットによって中央部をコンパクト化し、スポーク長を最大限伸ばした。これによってディスク全体がダイナミックに表現されている。クロススポークとツインスポークを融合させたデザインもカッコイイ。
●価格:5万9000円 ●適合/バリエーション多数あり
●問い合わせ/PIAA



RP02

90 100

10万本を越える爆発ヒットセールを記録したRP01の後継モデルとしてリリースされたRP02.機能を追及した5本スポークデザインを継承しながらも、最新の鋳造技術によってより高い強度を確保した。
●価格:3万6000円〜 ●適合/バリエーション多数あり
●問い合わせ/遠菱アルミホイール

CONTENT UPLOADED BY Cisco Skid WWW.CISCOSKID.COM.AU

JZX90&100 ドリ・プロマシンの決めテクを公開!

ド迫力のドリフトをキメたい……
とにかく目立ちたいと考えるのがドリフターの正常な思考回路。
そんな、派手モノ好きのドリフトエキスパートに
絶大な人気を誇っているのがJZX90・100系だ。
でっかいボディを十分なトルク＆パワーで
自在にコントロールできる扱いやすさが魅力。
それとは裏腹な見た目の威圧感は、JZX90・100系ならでは。
この章では、JZX90・100を振り回しギャラリーを沸かしている
プロドリフターたちのマシン作り＆パーツセレクトノウハウ、
そしてセッティングを徹底解剖するぞ。

文：岡崎幸一郎、宮下敦　text:Okamoto Koichiro/Miyashita Atsushi
写真：主予信敏　photo:Kaneko Nobutoshi

EXHAUST MANIFOLD

エキゾーストマニホールド　¥160,000
●純正交換タイプ　●3mm厚ステンレス製　●6→2→1にて集合
●純正サクションを取り外し、取り回しの自由度を確保してロングタイプにすることにより、トルクが増し、振動を吸収し、割れにくくさせています。
●当社ショートサクションパイプもしくは、HKS製レーシングサクションをお使いください。

ショートサクションパイプキット　¥18,000
※純正ブローオフ取り付け不可

エキゾーストマニホールドキット　forJZX100
¥170,000　●ショートサクションパイプキット付き

D-GROW SINGLE

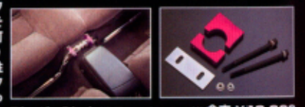
ダイレクトなアクセルレスポンスとハイパワーを両立させるため"D-GROW"は76.3φのフロント、90φのメイン、130φのテールエンドというオールステンレスパイプによる異径構造と、パイプの曲がりを極力減らすためメインサイレンサーを斜めにセットするという直線的なレイアウトを採用。さらにメインパイプ先端にセットされる取り外し可能なデュアルファンネルが排圧の低下を防ぎレスポンスを向上させる。このエキゾーストシステムは走りの本質を知る人の為にある。

JZX100
メインマフラー　¥138,000(90φ)
スポーツマフラー¥168,000(純正第一触媒使用)
(90φ→出口130φ斜め出しデュアルファンネル付)
スポーツマフラー　¥183,000
(76.3φ→90φ→出口130φ斜め出しデュアルファンネル付)
触媒アダプター　¥15,000
(D-GROWスポーツマフラーに触媒をつけるための専用アダプター)

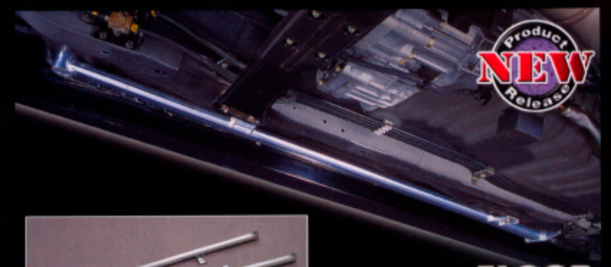
REAR CROSS BAR

あらゆる状況下での速さを追求していくと、パワー以上に重要なポイントが見えてくる。それはボディ剛性。これがしっかりしていないと路面からの入力や駆動輪から伝わる力、コーナリング時に発生する遠心力などによってボディがねじれるため、正確なサスペンションストロークは望めなくなる。確かにサスペンション取り付け部の剛性がフロントリアのストラットタワーバーで向上する。しかしそれだけでは解消できないボディ中央部の剛性アップを可能にするのが"REAR CROSS BAR(リアクロスバー)"。後部座席の乗員スペースを確保しながらも確実に剛性アップを果たし、取り付けもいたって簡単。このダイレクトなフィーリングは、コントロールすることを知ってしまったハイレベルなドライバーにこそ、味わってもらいたい。

■80,90系　¥32,000
全車ターンバックル調整式・付属品
専用レンチ付・スチールメッキ



ストッパー2セット(裏板×2、ボルトナット付)全車 ¥12,000



FLOOR SUPPORT BAR

ボディー下部に取り付ける事により、邪魔にならず縦方向の剛性を上げ路面からのインフォメーションをドライバーに伝えやすくなります。その為、意のままにコントロールする事が可能となり、無駄なソーイングや無駄なカウンターが減り操作性の向上に貢献します。

forJZX100
■フロアサポートバー（スチール）　¥38,000
■フロアサポートバー（アルミ）　¥48,000

オールアルミラジエター　¥59,000
●軽量2層アルミコア
●ラジエターキャップ取り付け部削り出し、高圧キャップ対応

ウォーターポンププーリー
¥13,000
別途ベルトが必要になります。6PK1955 ¥6,850
●アルミ製軽量タイプ
●ノーマル比20%UPの大径化により、高回転使用時のキャビテーションを防止

オールアルミラジエターキット forJZX100
¥70,000　●ウォーターポンププーリー付き

シフトカラー　5点KIT　¥7,800
①シフトセレクターボール部カラーがプラスティック製の為、熱で変形しクリアランスが広くなるのをリン青銅化にして変形を抑えます。
②シフトレバーボール部上下のゴムが劣化し変形するのをアルミカラーにして変形を抑えます。
③シフトレバーステーブッシュがプラスチック製でクリアランスが広いため、アルミ製でクリアランスの少ない物で動きを制限します。
①～③を施しシフトフィーリングを向上させるパーツです。

エクステンション純正
交換タイプ
¥45,000
●76.3φの大口径により排圧の低減を計りブーストを安定させます。

Double Six
F18 × 8.5J + 20 (Lo-Disk)
R18 × 9.5J + 30 (Lo-Disk)
F.R.フェンダーつめ折り加工

Do-Luck　ドゥーラック　〒224-0042 神奈川県横浜市都筑区大熊町 73　Tel.045-471-0500 Fax.045-471-0511
●価格および仕様は予告なく変更する場合があります。●価格に消費税、送料、取付工賃は含まれておりません。●資料をご希望の方は、住所・氏名・年齢・TELを明記の上、切手500円分を同封して郵送にてご請求ください

SUMMIT RACING

JZX90 MARK Ⅱ

100より速い90に仕上げるために!!

この青白い光はキセノン！　夜の峠走りでもより視界がよくなるように、サン自動車のキセノンランプキットを装着した。ここもJZX100に負けたくないポイント。

本人が「横浜仕様」と呼ぶ！？　メッキのドアノブをコーディネート。クラウン・マジェスタ用純正品の流用だ。意外に周りの注目度も高く、流行らせたいと思っているらしい？

オーナーの鈴木憲司。クールDの古参メンバーであり、70スープラに始まったドリフト人生は、現在90で究極の走りを目指すことに執着している。

インパネもかなりキレイな仕上がり。センタークラスターはサミットの木目調パネル、メーターはに左から水温計、油温計、油圧計をセット。

シートはBRIDEのBRIXを装着。深いサポートでサーキットでも十分なホールドが得られる。

なんと大型のウーハーをリアトレーに埋め込んでいる。ドリ車でもこういう楽しみを忘れていない。

タイヤは、サーキットではフロントにRE711の225/45-17、リアにDNA GPの275/35-18を履く。ホイールはSSRエボリューションが8気に入り。

足まわりはサミットオリジナルの新作TYPE4、RGベースの試作品で開発を重ねてきて、このほど市販スペックが決まったところだ。スプリングはアイバッハで、レートはF14K、R7K、減衰力5段調整で、現在F3番、R2番にセット。

この90には飛距離の長いドリフトを生むサミットのノウハウが満載

以前は「これからは一生ブーストアップでいく！」とココロに決めていた鈴木だったが、その決心は早々に崩れた。やはり、体がフルタービン車の麻薬的な加速を忘れられなかったのだ。というのも、このマシンの2台前に147アリストのT78仕様に乗っていて、その時に覚えてしまったビッグタービンの魔力をよく知っていたからだ。

実はこのマシンの前にもJZX90マークⅡに乗っていて、ブーストアップでそれなりに満足していた。90の1Jはブーストアップでもそこそこ速くなるので、十分と思っていたらしい。その後マシンの消耗が進んだので、新しい程度のいい現在の愛車を入手。前と同じような仕様にして乗っていたが、そこでガマンができなくなってしまったようだ。しかもJZX90でヤルことにこだわったために、費用的にはとっくにJZX100を買ってブーストアップしてもオツリがくるくらいかかっている。「こうなったら意地でも100より速い90に仕上げて見せる！」というのが狙いのマシンだ。

エンジンは、タービンをK27の3667という、キット設定がないタイプをセレクト。「K27を付けても下があるハズ」だったが、実際は4000rpmまでがどうもタルい。そこで、思い切って腰下2J化を決断したのだ。その結果、下から十分なトルクが得られ、4000rpmから上は、まさに「イッキにワープ！」の世界。

「感覚的にはブーストアップ時より、全域にわたってパワー感は2倍！」

本当にそのくらいの違いを感じられるという。パワー的には、ブースト1.2kg／cm2で480psぐらい。ふだんはだいたい1kg／cm²で走っているという。

ところで、その腰下2J化作戦によって、ハンドリングにも変化があらわれた。エンジンの重量は、1Jとほとんど変わらないが、ブロックが約2cm高くなるので腰高な印象がある。とくにターンインではノーズを切り込む反応が一瞬遅れ、その後イッキに曲がるような感じになったという。

またタワーバーは、そのエンジン高がネックとなって、市販のJZX90用が付けられるものがなくなってしまった。ということで、この両方の要因から現在は少し安定感を欠く方向にセットアップされている。

しかし、それがまた飛距離の増加にはプラスとなっているから面白い。ドリフトマシンとしてはデメリットよりメリットが大きいというところだろうか。またアライメントは、フロントがトーイン2mm、キャンバー2度、リアがトーイン2.5mm、キャンバー2度半の設定。タイヤのフェンダーへの収まりも考えてのことで、特にややリアはトーインが少なめだが、これはリアタイヤをわざとイン減りさせて、裏返して2回使えるようにしているためだ。

この鈴木90は、K27＋腰下２Ｊというパワーユニットが魅力だが、エンジン以外にもこだわっているところが多いマシンだ。メッキホイールとコーディネートしているメッキのドアノブや、JZX90にはメーカー設定がなかったキセノンランプを工夫して取り付けている等々。なにかと参考にしたい、気になる部分の多いマシンなのだ。

爆発的なパワーを全域でGET！

K27タービン＋腰下2J化で

見る人が見れば一発で「腰下2J」を見破れる腰高なヘッド高。わずかなところが干渉してタワーバーが付かなくなってしまった。タービンはK27の3667で、CPUはサミットオリジナル。ブーストコントローラーは、学習機能を兼ねてプロフェックのBをチョイス。ラジエターは純正で何の問題もないが、油温対策にオイルクーラーを装備している。エアクリーナーはK&N製でGT-R用小型タイプを使う。

マフラーはサミットオリジナルのオールチタン製、メインパイプ76・3φとレスポンス重視の設定で、テール径は130φと大口径。

SUMMIT RACING

JZX100 MARK II

エンジンはサミットのK27 3470MOJのフルタービンキット。3層インタークーラーなどを装着し、オリジナルCPUで制御。オリジナルのウォーターポンププーリーやノロジー・ホットワイヤー、オイルクーラーなど、サミット定番のチューニングメニューが施されている。インテークの形状もサミット独自のアイデアによるもの。

マフラーはサミット・オリジナルのオールステンタイプ。メイン径76.3φ、テール径130φ。出口には、よりエキゾーストノートの迫力を増す「爆音サポート」が装着されている。

K27タービン＋470psのパワーを路面に叩きつける高トラクション仕様

長野の有名なドリフトスポット、白樺のコーナーを攻めるメンバーのひとりだという上原。愛車JZX100マークⅡは、地元に近いこともあって足まわりを圭オフィス、そしてエンジン関係をサミットレーシングでチューニングしている。

JZX100を選んだのは、S14から乗り換えるときに、大きなクルマにしたくて90と迷った上、やっぱり新しいクルマにしようということで決断した。しかし、ドリフトマシンとしての素性はJZX90とJZX100では一長一短で、むしろ旧型のJZX90に分があるのではと感じていたという。

そう感じさせられたポイントはエンジンのパワー不足だ。JZX100は純正タービンの容量が小さく、ブーストを上げてもパワーを上げられるキャパが小さいのだ。それでもその一番のウイークポイントはK27タービンを組んで解決。また車重もかなり重いが、動き出してしまえば想像以上にコントロールはしやすく、「ひとたびドリフト状態に持ち込めば、それをキープするのは全然簡単。いろいろな車種が集まる白樺の中でも、戦闘力はかなり高いほう」と感じているということだ。

チューニング費用約180万円！　というエンジン系は、エンジン本体には手を入れず、ガスケットもインジェクターもノーマルのまま。でも、タービンはサミットレーシングのK27フルタービンキットを装着し、ブーストを1.3kg／cm²かけて推定470psを引き出している。「パワーは十分。とくに4000rpmあたりからの加速が強烈で、なるべくエンジン回転を落とさないように走る」ことを心がけているという。

足まわりはエアフォルクケイのタイプGU。バネレートはフロント16kg/mm、リア12kg/mmで、減衰力は前後3段（全4段）にセットしている。ブレーキパッドは前後イマージュで、フロントにC2、リアにドリパッドを装着。ドリフトのきっかけづくりが難しいJZX100で、きっかけにサイドを多用する走りのスタイルに合わせているという。またアライメントは、コントロール性を重視したセッティング。前後のキャンバーはタイヤがフェンダーに干渉しない程度にできるだけ起こし、またリアにはトーインをかなりつけることで、トラクションを稼ぎハイパワーを確実に路面へ伝えていく“速いドリフト”を可能にしている。

エクステリアは、エアロはフロントがBNスポーツ、サイドとリアがT&Eという組み合わせ。オールペンしたソリッドレッドもキマッている。ホイールは「高級車らしく！」というコンセプトでチョイスした、お気に入りのBBS LMを装着している。

JZX100は90よりも車格が豪華になったように感じさせられるマシンだが、上原の場合、ルックスは渋めに高級車っぽく、走りはハイレベルな高速ドリ指向と、どちらかといえば90を卒業した上級者が参考にしたいマシンの仕上げ方だといえるだろう。

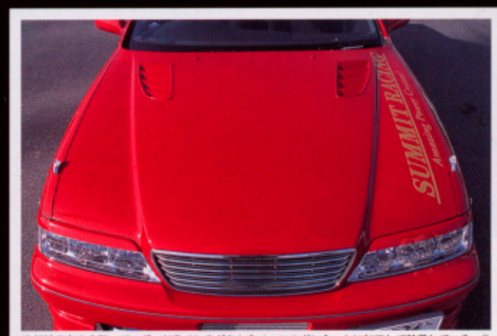
“速いドリフト”を可能にするサミット流JZX100セッティング

足まわりはエアフォルクケイの減衰力4段調整式のタイプGUをチョイス。バネレートは標準スペックよりやや固めでF16kg/mm、R12kg/mmにセットしている。ブレーキパッドはフロントにイマージュのC2、リアがドリパッドというのが上原のセッティングだ。

タイヤは前後とも225/40 18のM7Rを履く。高速ドリでのコントロール性を考え、前後同サイズにこだわっているのが上原流だ。「M7Rが廃版となった今後はGRβRSチューンを検討中とのこと。

上原弘光。以前はS14を駆るドリフター。長野県在住だが、サミットレーシングの噂を聞きつけ、トヨタ車へ乗り換えたのをきっかけに常連となる。

サミット・チューンのエンジンパワーと圭オフィスの足まわりが高速ドリを可能に！



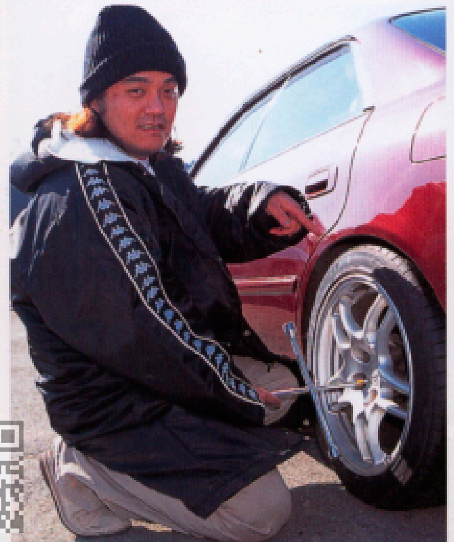
冷却性の向上を狙って、グッドラインのダクトをノーマルボンネットに加工して装着している。この「抜け」が結構ポイントが高い。夏場の走りはこのダクト無しでは考えられない。

コクピットまわりはツアラー系に乗る上級者が好む作りをしている。シートはフルバケにせず、街乗りも考えてレカロSR3をチョイス。追加メーターも油温計とブースト計のみとシンプル。ステアリングはお気に入りのナルディ・クラシックで、アダプターで2cm手前にセットアップしている。またシフトノブが長めのものなのは本人の好みだ。

SUMMIT RACING

JZX100 MARK II

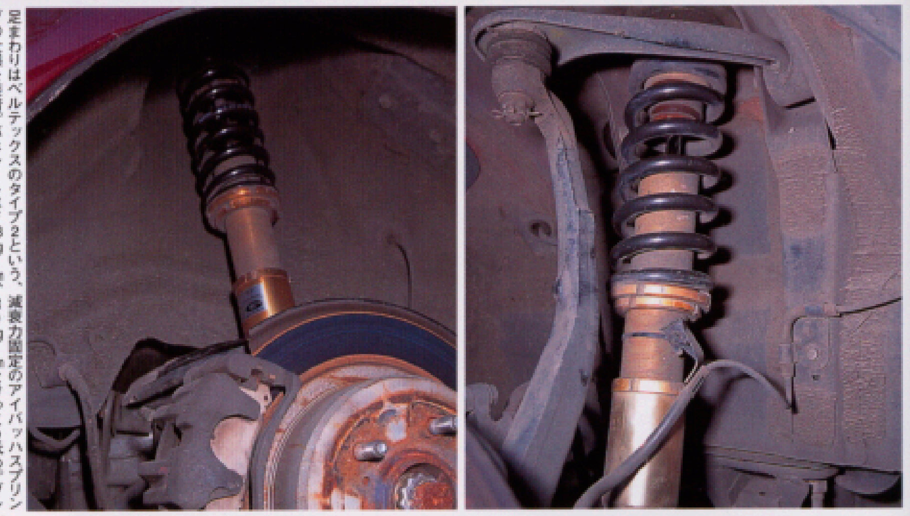
タイヤは街乗り＆たまの公道ドリ用には、珍しいBS S-02のF235/40-18、R245/40-18を履く。


サーキット走行時にはタイヤをチェンジ。R33GT-Rホイールに組んだタイヤは、取材時はフロントがRE711の235/40-17、リアがGRβRSチューンⅡの235/45-17。GRβは価格が安くコントロール性もいいので、ドリフトにはもってこいだという。

JZX100でブーストアップ仕様の次にやるべきことは何か？

HIPPOのフルエアロキットで固めた福山100マークⅡは、エンジンは現在のところブーストアップ仕様。前置きのインタークーラーを入れて、さらにサミット・オリジナルのウォーターポンププーリーを装着。これはレスポンスの向上にかなり効果が体感できたという。しかしご存知のことだろうが、JZX100の宿命として、純正のシングルタービンはけっこうキャパが小さく、ブーストを1kg/cm²かけただけでタレてきてしまう。オーナーの福山もやはり、タービンを替えないとキツイと感じているらしい。候補として考えているのは、ちょっとドッカンのK27か、バシバシ回せるT67あたり。今度タービンにトラブルが出たら、そのときが替えどきと考えているとのことである。どうやらJZX100では、タービン交換はぜひ組み入れたいメニューと思ってよさそうだ。

足まわりはベルテックスのタイプ2という、減衰力固定のアイバッハスプリングの仕様を装着。バネレートはF13kg/mm、R9kg/mmとけっこう低め。ブレーキパッドはフロントにサミットのオリジナルパッドを装着し、リアはあえてノーマルをチョイスしている。



JZX100ブーストアップ仕様の可能性を探る！

HIPPO SLEAKのフルエアロを装着する福山100。ボディカラーは、街であまり見ないがJZX100マークⅡの初期型にはあった純正色。

パッと見、エアクリーナーと、インタークーラー交換によるワンオフのパイピングぐらいで、ノーマルの面影が色濃く残るエンジンは基本的にブーストアップ仕様で、MAX1kg/cm²で推定パワー350psを発揮する。ETCSによるスロットルが閉じてしまう制御はドリフトには不向きなので、オリジナルCPUで解除している。ブーストコントローラーはプロフェックB。

福山 [illegible] 180SXのシルエイティ、[illegible] 147 [illegible] リストと乗り継いでJZX100にいたった。よく走りに行くスポットは箱根・大 [illegible]

ボディ剛性アップは確実に効果を体感 コストパフォーマンスの高い仕上がり

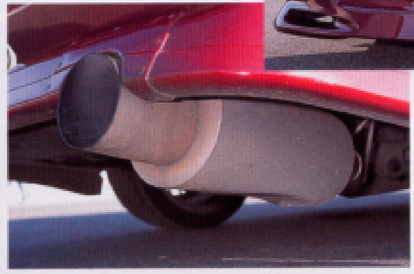
また、このマシンでけっこう力が入っているのはボディ剛性の確保だ。コクピットにはロールバーがしっかり組まれているし、前後ともオクヤマ製ストラットタワーバーが装着されている。もちろんサミット・オリジナルのメンバーサポートも装着されている。もともとノーマルとしてはポテンシャルの高いGOAボディのJZX100だが、これだけで剛性感はさらに高くなったという。コーナーのターンイン時など、その違いをかなり体感できるとのことだ。

足まわりはRGベースのサミット・オリジナルで、バネレートはフロント13kg/mmリア9kg/mmとやや低めの設定。このほうが流したときにリア荷重になってタイヤもねばってくれるし、トラクションを稼いで前に進むことができて、好みの乗り味だという。

アライメントは、フロントはキャンバーを2度半つけた上で、さらにトーインを2mmつけている。アウトに向けたほうがハンドルの戻りは早いが、インのほうがコントロール性がよくなるとのことだ。さらにコダワリポイントは、リアに必ず新品タイヤを履かせているという点。福山が今までさんざん走ってきた上での結論で、リアタイヤが中古品だとバーストなどトラブルの心配があるので、新品を入れてその不安を解消している。それと、やっぱり新品のほうが"速い"からだ。

やはり福山もJZX100のノーマルタービンブーストアップでは、物足りなさを感じているが、ボディや足まわりのポテンシャルアップでドリフトのパフォーマンスは、上級者をうならせるレベルをキープしているのがこのマシンの特長だろう。

バンパーから大胆にのぞくインタークーラーは、ベルテックスのアルミ2層式を装着している。


マフラーはサミット・オリジナルのオールステンを装着。メイン径76.3φ、テール径130φ。

コクピットはこのとおり、ロールバーが張りめぐらされている。さらに前後もタワーバーを装着して、ボディ剛性はかなり高くなっているとのことだ。シートはストリートユースも考慮してレカロSR3を装着。

MISSILE

ミサイルエアロキット
フロントバンパータイプ2　価格5万8000円
サイドステップ　価格4万5000円
リアバンパー　価格5万3000円
アイライン　価格1万3000円
問い合せ／ミサイル　☎048-621-0007

ミサイルのエアロをフルキットで装着する宮本代表の100チェイサー。タービン交換でパワーを上げて振り出しやすくし、その後のコントロール性も上げている。

JZX100 CHASER

宮本流100チェイサー・タービン車の作り方&ころがし方

宮本光一

90を廃車にしてしまい、いい機会だからと100に乗り換えたという彼の存在を知らぬモノは、もはやドリフターの中には居ないのでは？　といえるほどに有名なドリフト界のカリスマ。彼が代表を務める「ミサイル」が生み出すエアロは会場に集まったギャラリーの目を釘付けにする。

とにかく迫力のあるドリフトができてアピール度が高いという理由でマジョーラで塗装をした90を走らせてきた宮本代表が、次に選んだのはもちろん100。

「3兄弟は、クルマが大きいのとドリフトしての迫力がいいよね。ステップアップして100になったけど、90に乗って更なる進化をしないといけないしね。それで100にしたんだ。90と100の違いはボディの強さだよ。よりスポーティに動くし、高級感を持って乗れるよ、100の方が。ドリフトしてるときは大きさ感じないんで楽だし、重さも感じないよ。作り方は、基本的には90も100も変わらないけど、走らせ方で見ると全然違うクルマだと思った方がいいよ」

宮本代表の100は、メンバーサポートやメンバースペーサーを入れ、リアメンバーの強化をし、GOAで弱くなっている部分を固め、キャビン周りの剛性の高さを生かすボディ作りをしている。もちろん、宮本代表のコンセプトとして身を守るためのロールケージもガッチリと入れている。

「前に、横っ腹に突っ込まれて危うかったから、速いドリフトをするにはロールケージがないと思いっきり走れないよ」

特に、飛距離の出る速いドリフトで迫力を追求した走りを信条とする宮本代表らしいこだわりだ。

サスペンションは、レートこそ90と同じながら減衰の特性が多少違ってくるという。そのあたりが、ボディそのものの剛性の差なのだろう。

ENGINE エンジン

アペックスのRX6タービンにウェストゲート、R33GT-Rポンプ、2J純正インジェクター、オリジナルのステンエキマニで、パワーFCを使ってセッティングをし500psを出す。

←トラストのインタークーラーをつけて、吸気温度を下げる。開口部が大きいミサイルのフロントバンパーで空気が入りやすく、デザインだけでなく実用性も高い。

→ボディが大きいこともあって、RX6のちょっと大きめなタービンを使いパワーを稼いで飛距離の出るドリフトを可能としている。アクチュエータよりもレスポンスがよく上でのタレが少ないウェストゲートとしてるのも、そのため。

←冷却に関しては、ラジエターはノーマルで十分。その代わりオイルクーラーを冷えるところに追加して油温管理をきちんとすることで水温の上がりを抑えている。

→マフラーは見た目の迫力と音を重視したミサイルロング管。マフラー出口がリアバンパーギリギリまで延びていることで、バンパーの焼けが起こらず、アンドロメダベースのマジョーラの美しさを保つ。

エンジン内部はノーマルのまま、R33GT-R純正燃料ポンプと2J純正インジェクターを使用、燃圧レギュレータで燃圧を一定として燃料系を強化し大き目のアペックスRX6タービンを装着。ミサイルオリジナルのステンレス製エキゾーストマニホールドとウェストゲートでレスポンスと上でのブーストの安定を図っている。ブーストアップでも十分なパワーのあるエンジンだが、さらにタービン交換で500psあたりまでパワーアップすることで、ステアを切ってアクセルを踏むだけで簡単にテールを振り出せるようになる。しかし、ブーストアップ程度のパワーでは姿勢つくりをきちんとしないと、テールを出すことができず、ややテクニックが必要となる。パワーアップすることで気になる熱の問題だが、吸気温度に関してはインタークーラーを前置きにすることで解決。水温も、ノーマルラジエターでオイルクーラーの追加だけで十分に冷えるという。

SUSPENSION&TIRE サスペンション&タイヤ

ミサイル得意のフェンダー加工でエアアウトレットを設けたフロントフェンダーに収まるのは、9.5J-18（+36）のファイトに組まれた225／40-18のR E 711。リアには同じサイズのグリッドIIでケツを出しやすくしている。

サスペンションはドリフターに人気の圭オフィス・エアフォルダをチョイス、レートはフロントが14kg／mm、リア12kg／mmで90と同じだが、減衰特性は車重の重さと剛性の高さにあわせて調整が施されている。また、フロントにはキャンバー調整のためにJICのアッパーアームを使う。

サスペンションは圭オフィスのエアフォルダをベースにしたミサイルスペシャルで、多くの時間を費やしてテストを繰り返した結果、ドリフトのしやすい現在の仕様が出来上がっている。アライメントはキャンバーこそあまりついていないが、キャスターをかなりつけて、カウンターを当ててるときのキャンバーを重視している。タイヤは見た目とサイド剛性を重視して思いっきり引っ張ってホイールに組む。ブレーキはイマージュのC2を使う。

BODYWORK ボディワーク

エンジンの冷却と共に、ドレスアップパーツとしても人気のエアロボンネットは、ミサイルオリジナル。

ミサイルオリジナルの15点式ロールケージでガッチリと自らの命を守る、もちろん、これでボディ剛性もガッチリと上がっている。インテリアはフルブリッドで、リアシートも取り替えている。

ボディワークは、下まわりにメンバーサポートとメンバースペーサーを装着、リアメンバーの強化を行って、カッチリとしたボディを作っている。もちろん、ピロテンションも使いラルグスのスタビを使ってロール剛性も上げている。室内はミサイルオリジナルの15点式ロールケージで武装し安全性とボディ剛性を上げ、ブリッドのバケットシートとフルトリムでトータルコーディネートし、トラストの追加メーターをズラリと並べている。

宮本流ブーストアップ90

ハーフスポイラーなどでおとなしめな外観の90チェイサーはブーストアップ仕様。パワーが無く飛ばすのが難しいというが、宮本代表はキッチリと飛距離を出す。

マフラーはミサイル管だが、ノーマル然としたおとなしい長さのタイプを、エクステリアに合わせてチョイスしている。

サスペンションは100と同様、圭オフィスのエアフォルク・ミサイルスペシャルで、レートも同じ14kg／mm、12kg／mm。JICのアッパーアームでキャンバーを調整する。

オイルクーラーを装着して冷却に気を使う以外はノーマルのブーストアップ仕様。パワーは280～300ps程度だという。

装着されるのはフロントがネオバの225／40-18、リアがM7の235／40-18。ホイールは9.5J-18のオフセット36。飛距離を出したいならP600をチョイスするという方法もある。

「タービン交換をしてると、楽しく勢いで乗ってるだけでもドリフトを楽しめるけど、かといって金かかるから、誰でもできるわけじゃないんで、ノーマルタービンでどこまでいけるかと思って作ったのがこの90」と、ユーザーサイドに立ったクルマ作りをみせるミサイルの90チェイサー。ただ、ドライビングではパワーのあるタービン交換車だと誤魔化しがきくが、ブーストアップではごまかしがきかないために正確な操作を要求される難しさがあるという。「ただ、でっかいコーナーならタービン交換が楽だけど、小さいとこならブーストアップでも十分楽しめるよ。とはいっても、やっぱりパワーが無い分、どこまでドライビングで迫力を出せるかだよね。ドライビングの基本は一緒なんだけど、パワーの無いクルマで飛距離を出すには、上が伸びないからいかにスピードをノセて回転を落とさずに走るかだな」。クルマはリーズナブルに作れるが乗り方が難しいのがブーストアップ。逆にいえば、腕を磨くにはピッタリということだろう。

MISSILE

S字の振り返しでは100の動きについていけないが、それ以外では動きが穏やかでコントロールしやすいクルマに仕上がっている

JZX90 CHASER

ブーストアップ90チェイサーのドリ車作りと転がし方

榊原充

「マークIIはみんな乗ってるしクレスタはドアに枠があるんで、好みがチェイサーだった」という理由で90チェイサーに乗る、現役ドリフターらしく、キレのいい飛距離のあるドリフトを得意とする、小さいコーナーでも大きなコーナーでもブーストアップでキッチリドリフトを繋げるテクは惚れ惚れする。

「迫力があって、それが1番だよ。それに、2枚ドアより4枚ドアの方がドリフトしてるときのインパクトあるし、なんたってエンジンの音がいいよ、1Jや2Jは。ドリフト会場に1台でもツアラーがいると存在感あって目立つもん」と、90チェイサーをチョイスした理由を話す榊原クン。

マインズのブーストアップ仕様コンピュータを使っているが、エンジン内部や冷却系もすべてノーマル。サスペンションに、車高調とスタビライザーを入れて、TRDのLSDにサミットレーシングのピロテンション、メンバーサポートと定番パーツを組み合わせたお手軽ドリフト仕様に仕上げている。

この仕様で、タービン交換仕様の100に匹敵する走りを見せる榊原クンは、最初にまずテインのHAを装着して車高を下げた。チョイスした理由は「悪い噂聞かないし、値段も手頃。中古で買ったけど、なかなかイケるよ。レートはちょっと柔っこいけどね。ホントはもう少し硬くしたいんだけど。スタビライザーはTRDのを前後に入れてるんだけど、ヤッパリ振りっかえしが遅くて、ワンテンポズレてたのが、付けたら動きがすごく良くなったよ。ピロテンションも、付けたら直進性が良くなって、ケツ流している時に頭をさらに入れたいなんて時でも入りやすくなった。無いときは、全然頭入らなくてそれが当たり前だと思ってた」と、基本を押さえるだけでドリフトしやすいクルマになるという。

INTERIOR インテリア

レカロのSPGをおごり身体をしっかりホールド。その他のシートや内装類は100から移植して、豪華な雰囲気を漂わせている。

レカロのフルバケットをおごり、ドリフト中の体の動きを抑えて、正確なドライビングで美しいドリフトを決める。操作性を考えてシフトノブはステアリングに近い位置となるように長いタイプへ変更。サイドブレーキノブには、スピンターンノブを付けて、パワーが無くて振りだせないようなシチュエーションでも自在にドリフトへ持ち込めるようにしている。また、インテリアは100仕様としてドレスアップにも余念が無い。

ブリッツの80φブースト計と大森の60φの水温計を装着。メーターパネルはTRDの320km／hフルスケールメータをビルトイン。

ドリフターの定番パーツとなっている水中花シフトノブ。長さがあって、ステアリングからの手の移動量が少なくてすみ、素早い操作を可能としてくれる。

ENGINE エンジン

フロントパイプにRS★Rを使い、触媒ストレートを介してミサイルの20cm延長ミサイル管マフラーを装着。

BCNR33純正インタークーラーをナイトページャーのパイピングを使って装着。ブーストアップで吸気温が上がってしまうため、前置きインタークーラーは必須だ。

エアクリーナーをブリッツの新しいSUS L／Mに、インタークーラーにR33GT-R純正をナイトページャーのパイピングで装着する以外フルノーマルのエンジン。コンピュータはマインズのブーストアップ仕様で、ブーストコントローラーにはブリッツのデュアルSBCを使う。クラッチは現在ノーマルだが、強化を使うよりも安いしブーストアップぐらいなら十分間に合うという。冷却系は今のところノーマルラジエターにオイルクーラー非装着だが、走行会では1ヒート走ると4〜5周全開で110℃ぐらいまで上がるんでクーリングしないとだめで、近いうちに容量アップラジエターとオイルクーラーは付ける予定でいるという。

EXTERIOR&TIRE エクステリア&タイヤ

ホイールはインテレッセで、9J-17+30にフロント235／40、17、リアにZ35／45-17のタイヤを組み合わせて、ツライチとしている。

エアロはミサイルのフルエアロだが、ボンネットはカザマオートサービスのタイプIIを装着して、エンジンルームの空気を抜いている。

見た目の迫力が好きで90をチョイスしたというだけに、装着するエアロパーツも押し出しが強く走りを大きく見せるミサイルのフルエアロとしている。唯一、冷却に効果のあるエアロボンネットにカザマのタイプIIをチョイスしているが、これだけでも何もしないより確実にエンジンを冷やす効果が得られる。ツライチで美しくマッチングしているタイヤはフロントがRE711、リアがGR-β。サイズはフロントが235／40-17、リアが235／45-17で、これをインテレッセの9J-17オフセット+30に組み合わせている。アライメントは、前後共にトーをゼロにしてキャンバーは車高をさげたときのままにしている。ただ3度も付いているので起こしたいとのこと。

SUSPENSION サスペンション

サスペンションは最低でも車高調整式が欲しいということで、中古のテインHAを手に入れて装着。レートはフロントが10kg／mm、リアが6kg／mmでピロテンションをつけている。

リアのレートは6kg／mmで、ブッシュ類はノーマルのまま。ただし、前後にTRDのスタビライザーを装着することで、ロール剛性を上げて振っかえしの時の反応を速くしている。

装着する車高調は、中古で手に入れたテインのHA。レートはフロントが10kg／mm、リアが6kg／mmでやや柔らかいとはいうがTRDのスタビライザーを前後に入れることでロール剛性を上げて、動きにキビキビ感を出している。さらに、フロントにはサミットレーシングのピロテンションロッドとメンバーサポートを装着、タワーバーなども入れてアライメント剛性を上げている。とはいえ、ブッシュがフルノーマルでボディ剛性そのものも上げていない。ただ、そのボディ剛性の無さが動きの素直さに繋がり、パワーが無くてもドリフトしやすいクルマに仕上がっている。滑らせるときのコントロール性もあり、動きがゆっくりで扱いやすいという。

チーム“こがねもち”が語る

100ドリの魅力!!

ドリフトの世界では超がつくほどの有名人である三氏、グッドラインの金子修司、ダートイズミＪｒの出水田祐樹、Ｋスタイルの熊久保信重が組むドリフトユニット「小金持（こがねもち）」のチームドリは、JZX100の魅力を存分に表現する素晴らしい匠の世界を見せる。その、「小金持」の三氏にJZX90・100系でのドリフトの魅力と、ユニット結成の経緯、これからの展開などを存分に語ってもらったぞ。

ボディ補強しなくても軽い動きをするのがいいね

ー出水田祐樹(ダートイズミJr代表)

――3人が100に乗ろうと思った理由というのは何かあったんですか。

熊久保信重（以下熊久保）：グッドラインの社長が100に乗ってて、それを見てていいなーと出水田クンが100を買ってね、で僕も90から100に買い換えたんですよ。もともとカタチもいいし、ボディもいいし、エンジンもいいし、気に入ってたんでね。

出水田祐樹（以下出水田）：最初、81でショーカーを作ったんだけど、それが売れてさ、じゃ次はということで90を作って、それを金色に塗ってくれとグッドラインに出したらさあ、気に入ったって客がいたらしくて売れちゃってさ、だったら100を作ろうということになったんだけど、俺のはツアラーＶベースじゃ金が掛かるんでツアラーＳをベースにしてエンジンミッションを載せてツアラーＶにしたクルマだけどな。100は、ボディ補強しなくても動きが軽いし、なんたってカッコイイでしょ。変な色にさえ塗ってなきゃ、どこにでも乗っていけるしさ。

俺らは長距離の移動が多くて、自走でどこでも行くから長距離が楽なクルマと思って100にしたというのもあるよ。

金子修司（以下金子）：やっぱり神奈川なんで４ドアじゃないとね。４ドアにこだわって90に乗ってきて、それでグレードアップということで100にしたんだけど、手を加えれば加えるほど良くなっていくクルマで、そこが気に入ってるよ。ベースがすごくいいんだよね。もちろん、正しい手の入れ方をしたらという条件はつくけどね。エンジンもブーストアップでいけるし、ターボを換えればもっと良くなるよ。

神奈川スタイルのカッコよさが100にはあってそこが気に入ってるよ

ー金子修司（グッドライン代表）

――100でドリフトをする面白さというのは、どのあたりなんでしょうね。

金子：100の場合、ボディの中心の堅さと前後の堅さがアンバランスで、そのあたりに手を加えるとすごく良くなるんですよ。バランスとしては90の方がいいんだけど、手を加えて剛性を上げていくとさらに楽にドリフトできるようになって、僕のようにドリフトはじめて３年ぐらいの腕でも楽しめる。そういう、部分で楽しみがあるかな。

出水田：うーん、みんなタービンとか入れてるけど、そんな必要なくて、インタークーラーとブーストアップでコンピュータのセッティングをちゃんとやれば370～80ps出るし、それだけあればドリフト楽しむには十分じゃない。ギア比も90より100の方がいいしさ。90はファイナルが高めで、オートマのファイナルを入れないといけないとかあるけど、100はアシを入れてポンと乗れる手軽さがあるよ。LSDだってノーマルのトルセンで十分効くしさ。

それに、90はもう古いから距離でてるクルマが多くて、作るとなるとタービンブローの心配とかあって高いものにつくじゃない。パーツが沢山出てて困らないという部分はあるけど、作って走らせてと長い目で見たら100の方が割安。

熊久保：そうだね。１Ｊはいじらなくても速いしさ、いじればもっと速くなるし、そんなところがいいよね。でも、僕らは買ったばっかりですぐ走りたいって人ばかりだからさ、アシだけ入れて色を塗っただけですぐドリフトで使えるってところで100を気に入ってるってこともあるよ。僕のオレンジは昔からのトレードカラーでさ、昔は誰も塗ってない色だったし、今でも気に入ってるよ。

カタチがいいしボディもエンジンも良くてそのままポンと使えるのが魅力

ー熊久保信重（Kスタイル代表）

――3人で走る面白さや、これからの展開についてお伺いしたいんですが。

熊久保：ユニットの名前は僕が考えたんだけど、僕が100を買った記念にみんなで走ろうということになって組んだユニットなんです。

出水田：そうそう、ノリで作ったユニットだからさ、またどこかの大会にノリで出ることもあると思うよ。この３人だと、みんなアドリブで走れるから当日のフリー走行で少しあわせるだけでちゃんと走れるし、いきなり本番でどこまであわせられるかというのが楽しくてやってるところもあるからさ。勝てばいいというんじゃなくて、自分たちで楽しんで、ギャラリーにも楽しんでもらう、それがこのユニットのいいところ。そういう面でも、100は目立つクルマだからいいよ。

金子：そうだね、この3人で走るのってすごく豪華だよね。それぞれ、ちゃんとドリフトの世界で成功してきてさ、その3人が一緒に走るんだから。

でも、みんなそのためにがんばってやってきたし、ドリフトが好きでやってきたから、仕事でバンバン走ることもできる。普通の人じゃ、僕らみたいにしょっちゅサーキットを走ることなんてできないでしょ。趣味と仕事を兼ねてできるんで大変だけど、走ることで商売にも繋がるし、みんなやりがいを持ってると思うよ。

チームドリは、僕が一番ヘタなんでいつも先頭をとって、彼らがあわせてくれるんだけど、後から写真やビデオで見るのがホントに楽しみ。彼ら一緒だと安心して走れるし、ミラーにチラチラ映ってプレッシャーは掛かるけど、その緊張感もいいんだよね。一人で走るのでは得られないものだからね。そうやって、3人で走ってドリフトが決まった時は最高に気持ちいいよ。

これからは、この３人ともまた走りたいけど、うまい人が他にも一杯いるから、そういう人ともユニットを組んで走ってみたいですね。

JZX90&100

3兄弟の弱点を知ってポイントを押さえたメンテで思いっきりドリフト派手なドリフトを長く楽しもう

ドリ車特有のメンテ法大公開

基本的にはエンジンもボディも強いJZX90・100系だが、そうはいってもドリフトのようにボディに負担の大きな走りをすると、ヤワな部分がどうしても目立ってしまう。特にJZX100はキャビン周りがGOAボディとなったことで、JZX90では問題とならなかったような部位でトラブルが出たりということもある。また、ドリフトでは通常の走行じゃ使わない回転域をガンガン使うことから、いくら丈夫なエンジンとはいっても、きちんとしたメンテナンスをしていなければ、エンジンの寿命も短くなってしまい、せっかく作ったクルマを壊してしまうことになる。

そこで、この章ではJZX100を中心に、3兄弟をドリフト車を作って走らせたときにトラブルが出やすい部位や、長く使うためのメンテナンス方法を、神奈川スタイルのドリ車作りを得意とするサミットレーシングの山路典彦代表にレクチャーしてもらったぞ。

フロント周りでは、純正の細いメンバーサポートを交換して強化されたサミット製とすることで、随分と剛性があがって動きが良くなるという。

山路典彦

ドリフトのような走行では、特にサスペンションを取り付けていたりデフやミッションをマウントしている部分、エンジンマウントといった駆動系のマウントに非常に負担が掛かる。そのため、マウント類のヘタリがでたり亀裂が入ることが多々あるという。

特に、エキゾーストがある側のエンジンマウントは熱の影響を受けて必ず切れるから、距離を乗っているクルマは点検が必要だという。「エンジンを外から見ると右へ傾いているのがわかるよ。ある日突然3速が入りにくくなった、なんて時はまず切れてるよ。そんな時はまずエンジンマウントを交換して、余裕があれば一緒にミッションマウントも交換するといいよ」と山路代表。

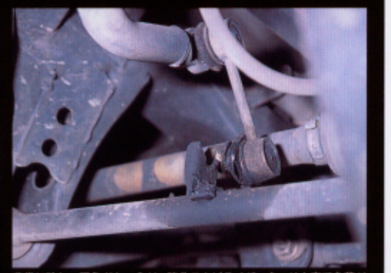
また、メンバーサポートを補強することでフロント周りの剛性を上げることができるという。「剛性アップはまず前後タワーバーだね。次にウチのメンバーサポート入れて、ハンドリングをシャープにしたいんならピロテンションをつけると良くなるよ。ロールバーもいいけど神奈川スタイルでは、スマートじゃないし重くなるから入れないのが普通だよ」。

また、マウントブッシュ以外のサスペンションアームなどのブッシュは強化にしなくても、ドリフトの場合はさほど問題ないという。また、ドライブシャフトもハブベアリングも強いから、これまでにトラブルが出たことは無いという。しかし、500psを出しているようなドリ車の場合には、リアメンバーに非常に負担が掛かり、メンバーそのものに亀裂が入るので、定期的に点検をしたいところ。亀裂の入る部分については写真で説明しているので参考にしてほしい。

距離が伸びているとテンションロッドのゴムが切れてしまう。ここが切れると、アライメント剛性が落ちてしまい直進性が悪くなったりステアリングの反応も鈍くなる。

ピロテンションは純正のゴムのマウント部が金属製のジョイントになっているもの。写真はサミットレーシングのピロテンションロッドと純正を比べたものだ。

写真は100だが、90ではこのナックルにリコールが出ているから、リコールの対策がされていないクルマはディーラーで対応してもらうといいだろう。



非常に珍しい現象だというが、強化スタビライザーをつけた事で負荷が増えて、スタビリンクのマウントブラケットが切れたクルマがあった。あまりに効きの強いスタビを付けた場合は点検したいところ。

90はここに気をつけろ

90に特有な現象だが、エンジンマウントが切れてエンジンが傾くと、フロントパイプとステアリングのボルトが干渉してしまい、ステアリングがある角度から切れなくなってしまう。

100では純正で補強されている部分も、90では何もされていない部位もあるから、90と100の違いを知って、純正流用などで補強パーツをつけるのもアリだろう。

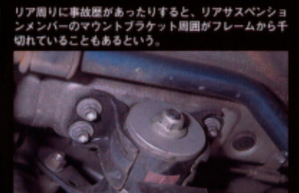
100では問題が無いというセンサー類だが、90ではO^2センサーやノックセンサー、圧力センサーが壊れることがあるという。また、100でもエアクリーナーをスポンジタイプにしているとスポンジを吸い込んで、エアフロのセンサーをダメにすることがあるというから気をつけたい。さらに「90ではフロントのナックルにリコールが出ているから、心配だったらディーラーに問い合わせるといいよ」とのこと。また、エンジンマウントが切れるとステアリングラックにフロントパイプのボルトが干渉してステアリングが切れなくなるのも90特有のトラブルだ。

「エンジンはとにかく強いから、きちんと日ごろのメンテナンスさえすれば、まず壊れることは無い。基本はオイル交換で、エンジンオイルは走行距離に関係なく月に一回は交換して欲しいな。一度熱の入ったオイルは酸化するから、走って無くてもどんどん劣化する。だから、たとえ乗って無くても最低月に一度は交換しないと、オイルのせいでエンジンを壊してしまうよ。

あと、点火プラグも月に一度は交換したいな。よく、今までは2速でもホイールスピンしてたのにしなくなった、なんて話を時々聞くけど、プラグを交換すると直ることが多いんだ。あまり気にしない人が多いけど、点火プラグは消耗品と考えた方がいいよ。番手は、ブーストアップ以上ならNGKの8番。ただ、ブーストを1.5kg／cm² 以上かけるクルマとか、500ps以上だすクルマにはイリジウムじゃなくてプラチナを使う方がいいよ。特にノロジーとかつけてたらプラグの消耗は激しいからね」

山路代表によれば、ドリフターはオイル交換を頻繁にしないし、使うオイルも安いものを使っているという。しかし、「1回の交換で1万円ソコソコのいいオイルを使ったとして年間で12〜13万円かかるけど、エンジン壊しちゃったら25〜60万円かかるからねぇ、直すのに」と、どちらが得か、考えなくてもわかるたとえ話をする。オイルは100％化学合成で、上の粘度が50〜60番あればレスポンスは少し悪くてもタービンを壊す心配が無く安心だという。「俺なんかはオメガを使うけどワコーズの4CTぐらいあれば十分」だ。

デフマウントブッシュの上側に亀裂が入ることがあるから、持ち上げたときは定期的にこの部分を点検しておきたい。



リア周りに事故歴があったりすると、リアサスペンションメンバーのマウントブラケット周囲がフレームから千切れていることもあるという。

見にくい部分だが、サスペンションメンバー指をさしている部分へ亀裂が入ることがあるから、他の部位と同様にマメに見ておきたい。

サスペンションメンバーのデフマウントの付け根部分も亀裂が入りやすいところ。大トルクの影響を受けやすい部分だけに定期的な点検をしたい。

デフマウントブッシュの円周部は亀裂の入りやすいところ。特にタービン交換などでパワーアップしている場合には気を配りたい。

写真でもわかるように、ここも切れてしまいやすいところ。この様になっていたら、デフマウントを新品に交換しよう。

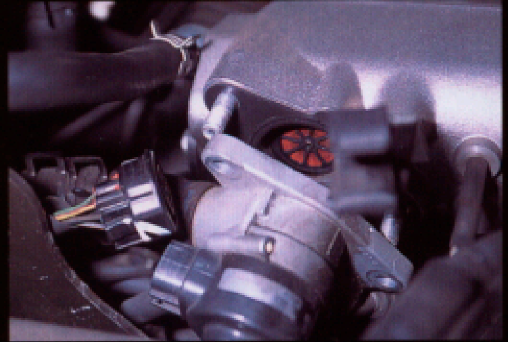
フロント側のデフマウントがあるサスペンションメンバー部も亀裂が入りやすいところ。リア側だけでなく、前側も忘れずに点検しよう。

サミットレーシングで実際に使ってみて、JZX90・100との相性が良かったのがこれらのオイル。特にエンジンは硬めの100％化学合成がタービンを壊さなくていいという。

ツインプレートなど圧着力の強いクラッチを使うと、純正のゴムホースでは膨張してしまい、クラッチの切れが悪くなって、シフトのフィーリングが悪くなってしまうので、テフロンホースに換えたいところだ。

エンジンマウントほどヘタリはないとはいうものの、経年劣化でゴムが硬化するし、写真で見るぐらいの潰れはどうしても起こり、ミッションの入りを悪くするから、エンジンマウント交換時に同時に換えるといいだろう。

そんなに頻繁に起こるわけではないというが、排気ガスを還元するためのバルブが原因でアイドルが不安定になったりすることもあるという。距離を乗っていてアイドルが不安定の場合は疑ってみてもいいだろう。



バルブをばらすと中にはダイアフラムが入っているが、バルブにカーボンがついてスティックしていることがあるという。とはいえ、バラスのは知識があるプロにお願いしよう。

これはエンジンマウントの新品だが、エキゾーストがある右側のエンジンマウントは熱で切れやすいため、3速が突然入らなくなったなどの症状があるときはエンジンマウントを新品に交換したい。

このようにフロントからエンジンを見ると、エンジンマウントが切れていると右側（クルマに向かっては左側）へヘッドカバーが傾いているのがわかる。タワーバーが付いていれば基準になるのでわかりやすい。

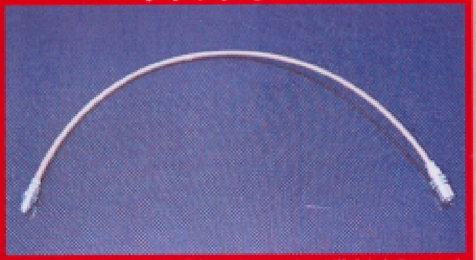
デフやミッションのオイルも交換は月に1回でミッションに相性のいいものを選ばないと、壊してしまうという。「ミッションが壊れるのは、ミッションが悪いんじゃなくてオイルが悪いことが多いよ。カストロールやＢＰ、スピードマスターはドリフトとの相性が良くないね。良かったのはワコーズの5120やオメガ。番手は80－120ぐらい。デフはオメガか140番のシングルなら問題ないかな。ウチオリジナルのデフオイルもすごくいいけどな」。LSDのイニシャルは、16kg／cm² まで上げるとプッシュアンダーが出てしまうから、ドリフトだと12～14kg／cm² が使いやすいとか。ＯＨは新品で組んでから1～2年で行うのが一応の目安だという。

また、冷却系ではラジエターを交換する前にまずオイルクーラーを装着することを山路代表は勧めている。「水温は、オイルの温度の影響を受けて上がっていくんだから、オイルクーラーが先。夏場にドリフトすると150℃まで油温があがるからね。ツアラーはエンジンルームの構造悪くてエア抜けにくいから、熱がこもりやすいんだよ。そういう意味じゃ、エアロボンネットも効果的だしダクト引くよりはエアが入りやすいエアロを選ぶのがいいんじゃない」

また、センサー類では100はトラブルがおきにくいから、あまり心配する必要は無いという。90では時々ノックセンサーのチェックランプがつくというが、その時はエンジンが温まっている状態でバッテリーのマイナス端子を5分間外すとリセットされるという。

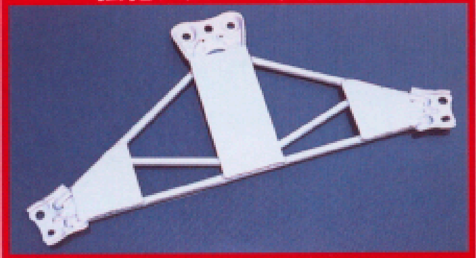
山路代表お勧めドリ車作りお役立ちパーツ

クラッチホース



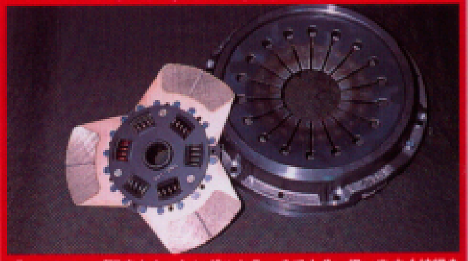
強化クラッチを入れている場合、ステンメッシュが施されたテフロンホースを使うことでクラッチの切れが良くなり、シフト時にスパスパとミッションが入るようになるという。

強化メンバーサポート



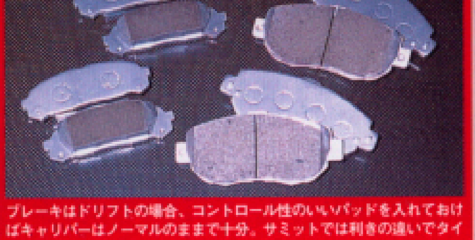
ノーマルベースで補強が施されたメンバーサポート。これで、フロントのヨレがかなりなくなるという非常に効果的な補強パーツ。サミット製で１２，０００円（ノーマル下取り）。

ベルテックス・クラッチキット



ブーストアップ程度なら、シングルクラッチで十分。扱いやすく神経を使うことも無いので、ドリフトコントロールに神経を集中できる。1000kgの圧着力を持つカバーとメタルディスクで75000円。

ベルテックス・ブレーキパッド



ブレーキはドリフトの場合、コントロール性のいいパッドを入れておけばキャリパーはノーマルのままで十分。サミットでは利きの違いでタイプＡからタイプＣの３タイプをラインナップ。20000円～。

ベルテックス・強化ハブボルト

ドリフト屋だからこそ開発されたアイディアパーツ。タイヤ交換を頻繁に行うドリフトでは、ハブボルトの傷みが激しく、走行中に折れることも。この強化ボルトなら安心して走行できる。20本セットで25000円。

ピロテンションロッド

前後方向のアライメント変化を抑えてシャープなハンドリングを生んでくれる、ドリフトでは必携のパーツ。ノーマル下取りで39800円、下取りなしで49800円。

VERTEX

CRESTA 100serise
フロントハーフスポイラー ¥48.000
サイドステップ ¥61.000
リヤバンパースポイラー ¥65.000
上記3点KIT ¥168.000
アイラインガーニッシュ ¥15.000
※PHOTO:フロントハーフスポイラー後期用
フロントハーフスポイラー前期用 堂々完成!!

MARK-II 110serise
フロントハーフスポイラー ¥48.000
サイドステップ ¥61.000
リヤバンパースポイラー ¥65.000
左記3点KIT ¥168.000
アイラインガーニッシュ ¥15.000

MARK-II 100serise
フロントハーフスポイラー ¥48.000
サイドステップ ¥61.000
リヤハーフスポイラー ¥61.000
上記3点KIT ¥163.000
アイラインガーニッシュ ¥15.000
※フロントハーフスポイラー前期用設定有
※PHOTO:フロントハーフスポイラー後期用

CRESTA 90series
フロントハーフスポイラー ¥36.000
サイドステップ ¥60.000
リヤアンダースポイラー ¥58.000
左記3点KIT ¥143.000
※フロントハーフスポイラー前期用設定有
※PHOTO:JZX90クレスタ後期用

MARK-II 90serise
フロントハーフスポイラー ¥36.000
サイドステップ ¥60.000
リヤアンダースポイラー ¥58.000
上記3点KIT ¥143.000
アイラインガーニッシュ ¥15.000
※フロントハーフスポイラー前期用設定有
※PHOTO:JZX90マークII後期用

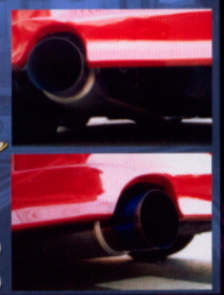
※PHOTO:フロントハーフスポイラー後期用

CHASER 100series
フロントハーフスポイラー ¥48.000
サイドステップ ¥61.000
リヤバンパースポイラー ¥65.000
左記3点KIT ¥168.000
アイラインガーニッシュ ¥15.000
※フロントハーフスポイラー前期用設定有

CHASER 90series
フロントハーフスポイラー ¥36.000
サイドステップ ¥60.000
リヤアンダースポイラー ¥58.000
上記3点KIT ¥143.000
※フロントハーフスポイラー前期用設定有
※PHOTO:JZX90チェイサー後期用

Légerfort™

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



設定車種:
JZX100系・JZX90系・JZZ30 ソアラ・CP9A ランサー(115φ)
JZA80 スープラ・R33 GT-R(130φ) ¥138.000
PS13・S14・S15シルビア(115φ)・FD3S RX-7(130φ) ¥128.000

-High Performance BRAKE SYSTEM-
T-ZERO
For T&E BRAND

HIGH PERFORMANCE BRAKE SYSTEM

Type TR F ¥25.000 R ¥23.000
Type TS F ¥12.000 R ¥10.000
220車種以上対応
SILVIA S13・S14・S15/180SX/SOARER30・31/CRESTA90/CHASER90・100/MARKII 90・100/ALTEZZA
その他車種はお問合わせ下さい。

SUSPENSION KIT
前後ピロアッパーマウント付

■JZX90/JZX100系
Ft:16kgf/mm
Rt10kgf/mm
¥158.000

全国通信販売OK!
ローンOK!
通信販売をご希望の方はTELにて納期・価格をご確認の上、現金書留又は銀行振込みにてご送金下さい。業者販売をご希望の方は、お問い合わせ下さい。
お振込先:住友銀行 港北ニュータウン支店 (普通)260020 有限会社ティーアンドイー

T&Eでは、エアロパーツ製作にあたり、一分の妥協も許さない製品作りを行っています。そのゆえ、商品の発売が予定よりも大幅に遅れている製品もあり、お客様には大変御迷惑をお掛けしています。商品にするからには、絶対に妥協せず最高の商品にしたいと考えていますのでご理解・ご協力お願いいたします。製品品が出ますので、御注意ください。本製品には、シリアルNoを貼っています。本製品には取り付け説明書とステッカーを同封しております。カタログ掲載型の方は、資料送承3.80円切手を同封の上、お申し込み下さい。本製品の仕様・材質・価格等は改良の為、予告なく変更する場合があります。本製品には消費税等は含まれておりません。
販売代理店:(株)ドゥオール・三具(株)・コアーズインターナショナル(株)・フリースタイル(株)・(有)J-BLOWS・レールワーク・(株)ホットスタッフ・(株)Japan三陽・マルカサービス(株)・(株)リザ・(株)マルカサービス東京・(株)ディー・スピードインターナショナル・(株)ツイン ※順不同敬称略

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
T&E CO.,LTD telephone:045-913-3130 facsimile:045-913-3443

機能美を追求した
DRESS-UP COMPLETE STYLE
最新フルエアロをピックアップ
MARK II CHASER CRESTA

マーク2/チェイサー/クレスタは、ノーマルのままではいかにもオジサンっぽくてしょうがない。しかし、ちょいと手を入れてやると、見違えるほど精悍なスタイルになるというのも、また事実。では、どんな仕上げかたをすればただのセダンじゃなく、走りのクルマに見えるようになるのか。それを教えてくれるのが、ここで紹介する各メーカーのデモカーなのだ。ローダウンやホイール交換くらいは、まぁ誰でもやっていると思うけど、そこにこういったエアロを追加していけば、そしてそのセットアップ次第では、いろいろな雰囲気を演出できる。だからここでは、単にエアロのカタチを見るだけじゃなく、どんなまとめかたをしてるのかチェックしてほしい。

T&E VERTEX AERO SYSTEM

MARKII CHASER CRESTA

問い合わせ／カーメイクT&E
☎045-913-3130

ハーフスポイラーでありながらも荒々しさをうまく引き出した。戦闘的なフォルムが魅力的だ。

ワンランク上の車格が与えられたようなフォルムを作り出す。バンパーを下に伸ばすことで迫力が増した。

スピード感あふれるスポーティフォルムを作り出している。シャコタンがよく似合う。

specifications

JZX100・CHASER	
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
リアバンパースポイラー	6万5000円
3点フルキット	16万8000円
アイラインガーニッシュ	1万5000円

シャープさを前面に打ち出したスポーツセダンスタイル

specifications

JZX100・MARKⅡ	
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
3点フルキット	16万3000円
アイラインガーニッシュ	1万5000円

純正の開口部をより広げる方向でデザインされたリップスポイラー。

凹凸とエッジをうまく使って立体感のあるリアビューを作り出した。

機能美を追求した DRESS-UP COMPLETE STYLE

MARKII CHASER CRESTA

specifications

JZX90・CHASER	
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
3点フルキット	14万3000円

ノーマルの弱いところをすべて見直して迫力をテーマを作り出した。クレスタファン必見だ。

素直なまとめかたで3兄弟に走りの雰囲気を演出

ベルテックスがプロデュースする１００系のエアロパーツは、どれも共通の雰囲気を持っている。その統一感ともいえる個性の強さを生み出しているのが、「１００系は、あくまでスポーツセダンである」という、確固たるデザインポリシーだ。そのためベルテックスのアイテムをセットした１００系は、それだけでノーマルとは明らかに違う、戦闘的なイメージを身に付けているし、そのぶんユーザーからの支持も高くなっている。

しかし、いくら統一感が高いからといっても、この３車のアイテムがまったく同じというわけではない。たとえばフロントスポイラーのエアダクトの開けかたや、張り出しかたが同じように見えるけど、しかしそれぞれの顔付きに合わせて、微妙なチューンが施されている。そういうこまやかな心遣いは、エアロパーツ開発の基本ともいえる部分なのだ。

それではまず、マークⅡからディテールをチェックしていこう。このクルマのポイントは、スポーティさの中にもラグジュアリー性をアピールしているところにある。ノーマルバンパー下部にある開口部に合わせたへこみや、フォグランプ部の処理のしかたなど、コンベンショナルなテイストをうまく生かしたまとめかたをしてあるので、落ち着いた雰囲気が強い。一方チェイサーはというと、鋭いフェースのイメージに合わせて、若干ボトムを持ち上げ気味にし、さらに張り出しはマークⅡよりもわずかに押さえることで、全体のまとまりをよくしているのだ。サイドやリアはさすがに共通のアイテムをそのまま使っているけど、それにしても張り出しかたや面の絞りかたが絶妙なので、マッチングはいい。

さらに注目しておきたいのが、クレスタなのだ。１００系にモデルチェンジした当初、クレスタはどうも蚊帳の外というか、これは違うだろう的な扱いをされている雰囲気があった。しかし、このベルテックス・クレスタを見ると、そんな評価が大きく違っていたことに気が付かされる。鋭いエアロと大きなグリルのマッチングや、ボトムの張り出しとテールレンズが見せるコンビネーションは、３車中のベストといっていいほどのもの。今後注目を集めそうなアイテムなのだ。

Hippo Sleek

MARKII

問い合わせ／ユニオンプロダクト　☎03-3716-6281

過激なルックスに見えて、じつは機能的なのだ

さまざまなアプローチでシリーズを遊び倒す

ヒッポースリークブランドをプロデュースするユニオンプロダクトは、いろいろな引き出しを持っている会社だ。これは、これまでにさまざまなクルマに対応するアイテムを数多く作ってきた、という歴史があるからこそできることかもしれない。そんなことを考えさせてくれるのが、ここで紹介する3台のクルマなのだ。まずは81マークⅡから見ていこう。このクルマは、大きく張り出したフロントスポイラーが激しさと、クルマにピッタリマッチする懐かしいテイストを演出している。しかも、ノーマルのストライカーをそのまま使える、オリジナルのダクト付きボンネットも装備されているため、ハードなチューニングで発生する熱にも対処できるだけのキャパシティも持っている。この機能性という部分は、90や110のアイテムにも共通しているところで、たとえば90マークⅡを100チェイサーのフェースに変身させてしまうフェースキットにしても、単にルックス的な面だけではなく、大きな開口部やボンネットなど、走りに直結する部分に対する心配りがしっかりしているのだ。しかもこのキット、取り付けをする場合のボディ加工はほとんど不要となっている。これはやはり、引き出しの多さがあるからこそできることなのだろう。

では、最新作の110マークⅡはどうなのかというと、これがまたよくできているのだ。まずフロントスポイラーは、見ての通り前置きインタークーラーに対応しているため、今すぐはムリでも、将来的にはチューニングしていきたい人が装着しても、なんの問題もない。また、ルックス的な面では、110マークⅡがもともと持っているカタマリ感の強さを生かしながら、全体的なボリューム感をレベルアップし、さらに各アイテムを微妙にへこませることで躍動感を上手く演出している。この110マークⅡは、ヘタないじりかたをすると単に重たく見えるだけで終了、となってしまいがちなのに、このアイテムをセットすると、いかにも走るぞ、という雰囲気が見えてくるのだ。これもまた、デザインの手法としていろいろな引き出しを持っているからこそできたカタチ。それだけに、長く乗っていくことができるエアロパーツなのだ。

81用の落とし込みボンネットはファンとして揃えておきたい。ダクトの位置もまさにベストポジションだ。

全体的に薄っぺらな感じをなくすデザインが魅力的。走り屋らしさがリビューからも伝わる。

フロントはリップ部分を強く強調したデザインを取り入れた。激しい顔ツキを求めるならコレで決まりだ。

アイライン、グリル、フロントスポイラーの3点キットが迫力満点。これだったらと考えてしまう。

リアからも走りをイメージさせる形状を取り入れた。プレスラインがアクセントになっている。

specifications

JZX110・MARKⅡ	
フロントスポイラー	3万8000円
サイドステップ	5万円
リアアンダースポイラー	4万円
フロントグリル	3万2000円
アイライン	1万5000円
3点キット	11万8000円

specifications

JZX81・MARKⅡ	
フロントスポイラー	3万2000円
サイドステップ	4万5000円
リアバンパー	5万2000円
3点フルキット	11万8000円

サイドステップにはわざと段差を付けてノッペリとした感じをなくした。このアイデアは大成功だ。

specifications

JZX90・MARKⅡ	
フロントバンパースポイラー	5万8000円
クーリングボンネット	6万8000円
フェンダーセット	7万5000円
ハーネスセット	2万5000円
フルキット	29万8000円

リアは紹れもなくマークⅠなのにフロントチェイサーになっている。90の100純キットが付いているのだ。

どうせボンネットを交換するなら、熱い走りを主張するダクト付きボンネットを選びたい。

機能美を追求した
最新フルエアロをピックアップ

DRESS-UP COMPLETE STYLE

MARKII CHASER CRESTA

BN SPORTS

MARKII CHASER

問い合わせ／BNスポーツ　☎0296-45-1760

見た目でわかりやすい速さをアピール

BNスポーツの100マークⅡ／チェイサーは、ボトムにボリュームを置くことで、誰が見てもわかりやすい、速さというものをアピールしている。まずはマークⅡのほうから見ていこう。このクルマはもともと、ラグジュアリーなテイストを大事にした造りをしているところが特徴となることは、みんなも知っているはず。しかし実際の走りに関しては、そこを狙ったチェイサーと比べても、なんの遜色もない。それならば、見た目からハッキリと走りの雰囲気を感じさせようということから、開口部が大きくボトムにボリュームを持たせたフロントバンパーをデザインしたわけだ。

さらに、そのフロントバンパーとデザイン的にバランスが取れる、サイドステップやリアハーフスポイラーをセットすることで、マークⅡはチェイサーに負けない迫力のルックスを持てるようになった。

では、100チェイサーはどうなのかというと、このクルマはもともと、走りをイメージしたルックスを持っている。とはいえ、ノーマルのままではさすがに詰めが甘く、とくに腰高感の強さはせっかくのスタイルを損ねるものとしか思えない。そこでマークⅡとは違いチェイサーのエアロパーツは、低く見せることを中心に考えられている。シャープな開口部も冷却性能向上というのはもちろんとして、低さのポイントとなるリップ部を目立たせる効果が大きいし、サイドステップが大きく張り出しているところも、実際のローダウン以上に低く見せる効果が大きいのだ。とはいえ、このサイドステップやリアハーフは、マークⅡ／チェイサーとも、共通のアイテムを装着している。もっといえば、フロントバンパーにしたって、マッチングのために細部には変更があるけど、基本となるカタチは同じだ。つまりこれは、BNスポーツがマークⅡには走りを感じさせ、さらにチェイサーには低さをアピールさせるという、Wの効果を持ったアイテムを作りだしてきたということでもある。どちらにもきちんとマッチしながら、それぞれを見ると違ったモノに見えるようにするというのは、言葉でいうのは簡単でも、現実化するのはかなり難しいはず。それを軽々とこなしてしまうところが、ウマイのだ。

過激な走りを感じさせる力強さがポイント

フロント開口部を大胆に広げたバンパー。前置きインタークーラー装着時にマッチする。

ワイド感を強調させたリアバンパーは注目の一品。まさにドリフトスタイルといった感じだ。

機能美を追求した DRESS-UP COMPLETE STYLE 最新ルエアロをピックアップ

MARKII CHASER CRESTA

specifications

JZX100・CHASER	
フロントハーフスポイラー	3万8000円
サイドステップ	4万8000円
リアアンダースポイラー	4万4000円
3点セット	12万6000円

厚みを持たないマークⅡのフロントに厚みを持たせたバンパースポイラー。是非、前置きインタークーラーは装着しておきたい。

ハコ車としてのメリハリ感を強調するデザインが魅力的。エッジを効かせたデザインがよくマッチしている。

サイドステップはフロントとリアとのバランスをうまくとり、一体感を強めてくれている。

specifications

JZX100・MARKⅡ	
フロントハーフスポイラー	3万8000円
サイドステップ	4万8000円
リアハーフスポイラー	5万3000円
3点セット	13万5000円

BN SPORTS

JZX90 MARKⅡ CHASER

問い合わせ／BNスポーツ　☎0296-45-1760

100系の元となったカタチがこれだ

BNスポーツの90マークⅡ／チェイサーは、パッと見ると100系のアイテムと同じようなテイスト、つまり低さと過激さを持っているように見える。つまりこのアイテムは、100系用のアイテムの原点といっていいはず。いくら素性に優れていても、メーカーとしてはあくまでアダルトな方向性を考えていたクルマをベースに、ボクたちが乗っていて楽しいテイストにするための手法は、ここから生まれてきたといってもいいのだ。どちらのクルマも、前置きインタークーラーに対応した大きな開口部と、ボリュームの大きなリップ部を持っていて、迫力や機能性は十分すぎるほどのレベルにある。もちろん、ルックス的な部分でも、迫力十分なのだ。

厚みを持たせたリップスポイラー形状と大きく開いた開口部がBNスポーツエアロの特徴。

マークⅡのリアバンパーは下に広がるタイプが採用されている。

specifications

JZX90・CHASER	
フロントバンパースポイラータイプⅠ	6万3000円
サイドステップ	4万8000円
リアバンパースポイラー	6万8000円
3点セット	17万5000円

マークⅡと同じ形状だが、クルマが変わるとその印象もまるで違う。チーム員同士ですべて統一したいといった感じだ。

オーナーの関でも不評な顔ツキのノーマルだけに、このバンパースポイラーは魅力的だ。

specifications

JZX90・MARKⅡ	
フロントバンパースポイラータイプⅠ	5万9000円
サイドステップ	4万8000円
リアバンパースポイラー	6万8000円
3点セット	16万9000円

BN SPORTS

JZX81 MARKⅡ

不足しがちな厚みをしっかりと持たせたアイテム

GX81はスラッとしたプロポーションが特徴となるクルマだ。しかしその特徴が、こと走りともなると逆効果というか、迫力不足な面につながってしまう。そこでBNスポーツは、メリハリの強いエアロパーツを装着することで、81マークⅡに力強さを演出している。

そのアイテムの造りかたは、110系のアイテムにも共通するものだ。たとえばエアロパーツの面はなるべく大きく、ハッキリとしたカタチにしてあるし、開口部もバランスが取れるギリギリまで広げてある。これなら今から仕上げても古い感じはしないだろうし、逆に新鮮ささえ感じる人だっているはず。今すでに持ってる人はもちろん、もう一度、という人にもオススメしたいアイテムなのだ。

specifications

JZX81・MARKⅡ	
フロントバンパースポイラータイプⅠ	5万4000円
サイドステップ	4万5000円
リアバンパースポイラー	5万9000円
3点セット	14万9000円

フロント同様、バンパーにも厚みを持たせて迫力のフォルムを作り出した。

どこにでも乗っていけるのにスポーティなのだ

風間オートの100マークⅡは、スポンサーステッカーがたくさん張られているから、それなりに過激に見えるかもしれないけど、じつはかなり素直で、バランスのいいカタチをしている。たとえばフロントスポイラーは、開口部こそ大きいけれど、リップ部は張り出し量のわりには薄くなっているから、押し出しはそれほど強くないし、ダクトが開けられたサイドステップだって、単品で見ればハデなカタチのように感じるけど、クルマ全体の中で見るときちんと収まっている。では、スポーティさがまったくないのかといったら、それは大きな間違いで、このアイテムは、ユーザーの仕上げかた次第でさまざまな表情を見せられる、という風に考えたいのだ。これはマークⅡというクルマのキャラクターを考えたら、ベストといっていいマッチングといえる。ボディのオールペンやステッカーの張りかたで走りを感じさせることもできるし、素直にそのまま乗っていれば、ちょっとカッコいいマークⅡだな、という雰囲気になるんだから。そういう意味でこのアイテムは、外観はハデにしたくないけど、走りのイメージはきちんと感じさせたい、というわがままなユーザーにピッタリなのだ。

さり気なく、バランスを重視したアイテム

ほどよく厚みを持たせたバンパーを装着。前置きインタークーラーがなくてもカッコイイ顔ツキを作り出す。

スタイリッシュな形状のミラーはガナドール製。エアロミラーとしては珍しく車検対応品だ。

サイドステップのセンター部分を凹ましているところがポイント。流れるラインを作り出した。

決して派手でなく、それでいて地味にも仕上がっていない風間オートフルエアロ。このスタイルに飽きることはないだろう。

specification

JZX100 MARKⅡ	
フロントバンパースポイラー	3万8000円
サイドステップ	4万5000円
リアバンパースポイラー	5万2000円
3点セット	13万5000円

機能美を追求した
DRESS-UP COMPLETE STYLE
最新フルエアロをピックアップ
MARKⅡ　CHASER　CRESTA

Kazama

JZX100 MARKⅡ

問い合わせ／風間オート　☎048-745-2026

機能的な造りは
さすがワークス

TRDのチェイサーは、機能性のレベルアップということを第一にしながら、ほかのアイテムには見られない特徴も持っているところがキモとなっている。これはさすがにワークスといえる部分で、逆にいえば機能性とキャラクターの強さをきちんと両立させるための苦労には、かなりのものがあったはず。では早速、ポイントとなる部分を見ていこう。

まずフロントバンパーのポイントは、開口部を広く取るといったことだけではなく、きちんとエアの流れを考え、エアアウトレットも設けられているという部分だ。これは装着することで、きちんと効果を出したいという、ワークスとしてのポリシーがあったから。ハイマウント化されたリアウイングや、ディフューザー形状のリアスポイラーもそうだ。さらに、中央部に段差を設けたサイドステップは、視覚的な低さとともにワイドさをも感じさせてくれるため、装着すると大きくイメージチェンジができるのだ。

これらのパーツが、ひとつひとつを見た場合だけではなく、クルマ全体としてまとまると、さらに強い迫力を生み出しているところにも、ワークスならではの完成度の高さを感じることができるのだ。

ワイドさを強調したルックスがチェイサーに新しい表情をプラス

ブロンズの渋い輝きを放つホイールはもちろんTRD製。スポーツするチェイサーの足下を飾る。

リアアンダースポイラーには整流効果をもたらすデュフューザーが取り付けられている。

もはやこのフロントグリルは100系チェイサー乗りの間では定番の商品といえる。

サイドステップにはねじりのアクセントが入る。これのお陰でシャープさが際立った。

内装関係での注目はエアバック内蔵型ステアリング。高価な商品だがいつかは手に入れたい。

ちょうどいい高さに設定されたTRDリアウイング。ダウンフォース効果も高いアイテムだ。

specifications

TRD JZX100 CHASER	
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
リアウイング	13万8000円

さすがにパッケージとしても純正で設定があるだけに、まとまり感のあるフォルムを作り出す。

TRD JZX100 CHASER

問い合わせ／トヨタテクノクラフト　☎03-3599-0551

AERO CRAFT

MARKII CHASER CRESTA

問い合わせ／エアロクラフト　☎0568-76-0301

機能美を追求した
DRESS-UP COMPLETE STYLE
最新フルエアロをピックアップ
MARKII CHASER CRESTA

81/90/100と、3代揃ったスッキリフェース

張り出しの利いたリップスポイラー形状が独特の顔ツキを作り出している。

同じマークⅡでもリップスポイラーの形状を変えると、こんなにも印象が変わる。こちらもスティリッシュでかっこいい。

specifications

JZX90・CHASER	
フロントハーフスポイラー	2万6000円
サイドステップ	3万8000円
リアハーフスポイラー	3万8000円
フルキットプライス	9万8000円

JZX90・MARKⅡバージョン1	
フロントハーフスポイラー	2万6000円
サイドステップ	3万8000円
リアハーフスポイラー	4万5000円
フルキット	9万8000円

JZX90・MARKⅡバージョン2	
フロントハーフスポイラー	2万8000円
サイドステップ	4万3000円
リアハーフスポイラー	4万3000円
フルキット	11万円

JZX81・MARKⅡ	
フロントハーフスポイラー	2万6000円
サイドステップ	3万8000円
リアハーフスポイラー	3万8000円
フルキット	9万8000円

「いかにも」ではないまとめかたに
自信が見える

エアロクラフトのアイテムは、あくまでノーマルをベースに足りない部分を補う、といったカタチのデザインが特徴となっている。たとえば81を見てみると、ボディの薄さをカバーするためにアイテムは若干厚めとなっているし、逆に90の場合は、テールの厚みが特徴となるだけに、リアのアイテムを大きく跳ね上げて、フロントとのバランスを取っているのだ。また100の場合は、押し出しが弱いというところがそれまでのモノとは大きく違っているため、アイテムの張り出しかたを強くし、さらに面を強調するような造りかたをしている。このように、それぞれのクルマに合わせてカタチを変えていくというのは、よほどブランドとしての自信がなければできないはず。普通はイメージを統一するために、どこかしら似たようなカタチにしたくなるものだ。そう考えるとこれらエアロクラフトのアイテムは、それぞれのクルマに惚れ込んだユーザーにこそセットしてもらいたいのだ。自分のクルマを大事にして、長く乗っていこうというユーザーがセットして初めて、カッコよさをアピールできるはずで、誰のものでもない、自分のクルマを自分らしく仕上げようという人にピッタリのアイテムなのだ。

チェイサーが本来持つアグレッシブさを浮き彫りにしたような印象を受ける。きれいで整ったスタイルだ。

機能美を追求した DRESS-UP COMPLETE STYLE 最新フルエアロをピックアップ

MARK II CHASER CRESTA

specifications

ARMSDESIGN JZX100 CHASER	
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
リアアンダースポイラー	5万円
フロントグリル	3万8000円

ドレッシーなテイストを見せる 独自のキャラが魅力的

フロントスポイラーはノーマルのフォグランプをうまく生かしてデザインされた。ダクトの処理が凝っている。

エッジをうまく使ったフロントグリル。スポーティなイメージを与えたいなら、まずはコレだ。

サイドステップはセンター部分を少し絞って前後を大きく広げた形状を取り入れた。

リアバンパースポイラーはまるでノーマルのようにすっきり収まっている。一体感のよさがうかがえる。

ARMSDESIGN

JZX100 CHASER

問い合わせ／マルカサービス　☎052-419-1271

エアロの効果を最大限に生かしたイメチェンがウレシイ

アームズデザインの100チェイサー用エアロパーツは、マイナー前モデル用ではフロントのエアロがバンパー交換タイプだったのが、このマイナーチェンジ後用はノーマルバンパーボトムに追加する、ハーフタイプとなっている。とはいっても、見せているイメージは同じで、あくまでストリートカーとしてチェイサーをとらえ、存在感のレベルアップを図っている。この、ストリートカーとして、というところが、このアイテムのポイントとなる部分。フツーチューニングを考えるならば、開口部を大きく取って冷却性能をレベルアップし、という具合になっていくところを、あえてノーマル開口部のサイズを変えず、チェイサーの弱点でもある腰高感を上手く打ち消している。そのおかげでこのデモカーは、ヨーロッパのチューナーが仕上げたようなコンプリートカーのような、ノーマルの雰囲気を生かしつつ個性をアピールするという、オトナっぽい仕上がりとなっているのだ。

それでは具体的に各アイテムを見ていこう。まずフロントスポイラーは、曲面とスリットを効果的に生かした、躍動感の強いカタチが特徴となっていて、左右に開けられたダクトがワイド感を強調しているところも見逃せない。ネットタイプのフロントグリルとともに、イメージチェンジ効果がかなり大きいのだ。またサイドステップは、前後端を大きく張り出すことで、低さをアピールしているため、大口径のホイールとのマッチングがよく、このクルマにセットされているヴァーテックVR5の存在感にも、決して負けてはいない。もうひとつのアイテム、リアアンダースポイラーは、左右出しのマフラーに合わせたものもラインアップしているんだけど、この1本出し用も同じく、面の美しさを強調したシンプルなデザインとなっているので、たとえば砲弾型のマフラーをセットしても、きちんとマッチするので、ありがちなマフラーだけが目立ってる、みたいな仕上げにはならないのだ。つまりこのアイテムは、走るだけがチェイサーの魅力じゃないんだぞ、ということを教えてくれているとも考えられる。高級車としての存在意義を、あらためて感じさせてくれるデモカーなのだ。

圭OFFICE

JZX100 CHASER

問い合わせ／圭オフィス　☎0266-77-2109

specifications

圭OFFICE JZX100CHASER	
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
リアウイング	5万8000円

セダンとしての機能性やイメージを生かしたアイテム

どこでも使え、しかも速いという仕上げかたにピッタリ

圭オフィスのアイテムは、機能性に優れている。それはエアロパーツにしても同じ。しかしこと100チェイサーのエアロに関しては、単に機能性を追い求めるだけではなく、ドレッシーでもあるのだ。これは、チェイサーがただ速く走ればそれでいい、というクルマではなく、4ドアセダンとして、オトナ4人が快適に移動できるクルマでもあるから。その部分を割り切って切り捨て、純粋に速さだけを求めたら、おそらくこのエアロはもっと違ったカタチになっていたはずで、逆にいうとこのカタチは、速さのアピールと機能性をギリギリまで追い込んで造り上げたモノなのだ。それだけにパッと見の迫力という面でいえば、若干弱い部分もあることはある。しかしそのかわり、買い物に行こうが長距離ドライブをしようが、サーキット走行会に行こうが、どんなシチュエーションでもそれなりにハマッてしまうフトコロの深さというものが、このアイテムにはあるのだ。ちなみにウイングは、ハイアーチタイプがラインアップしているけど、これはノーマルウイングでも十分なマッチングを見せている。だから地味にいきたい人はノーマルウイングをセットしておくと、さり気なくキマるぞ。

オールドスタイル的な形状ながら、100系チェイサーのフロントにベストマッチしている。

リア回りはノーマルのままだが、基本的なラインは崩してはいないので、フロントとの連和感はまるでない。

サイドステップにはストレートなラインを強調するダクトが設けられている。

specifications

JZX81 MARKⅡ	
フロントバンパースポイラー	7万8000円

サーキットを攻めるためのエアロパーツがテーマとなっているので、GTウイングが装着されている。

フロントスポイラーは前置きインタークーラー装着を前提にデザインされた。ラジエター冷却用のダクトもちゃんと備えている。

バンパーエンド部分にリップを付けているところが新しい。整流効果パーツとしても高いメリットを持つ。

機能美を追求した
最新フルエアロをピックアップ

DRESS-UP COMPLETE STYLE

MARKII　CHASER　CRESTA

スタンダードに近いイメージながら確実な個性を持ったスタイル

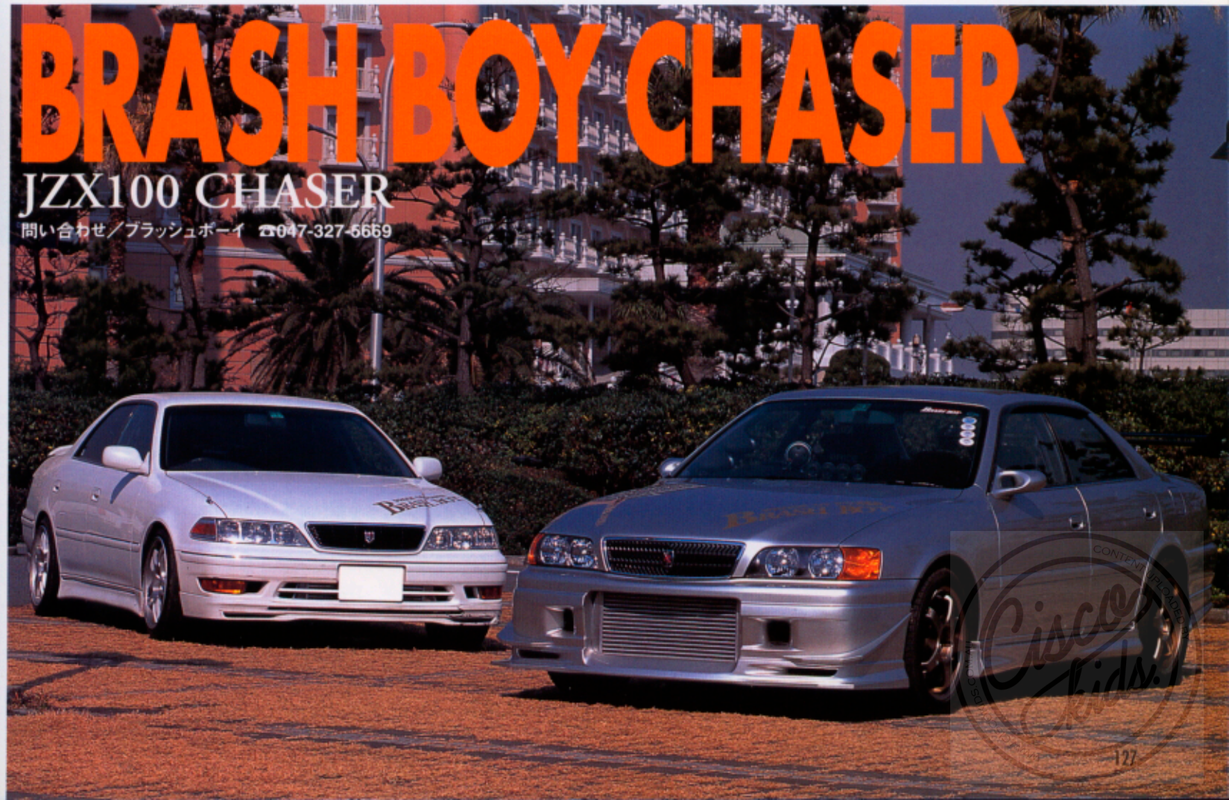
ブラッシュボーイのエアロというと、今までリリースされたものの中に、あまりに強烈なイメージを持っているものがあったため、どうしても奇抜なイメージを想像してしまうが、100系チェイサーにリリースされたフロントバンパーはそんなイメージを払拭させてくれるような、どちらかというとよりスタンダードに近いスタイルとなっている。クルマの仕様としては、GT3040タービンを装着し、ブースト1.6キロで540～550馬力、竜ヶ崎で12秒台後半のタイムを出しているということだが、パフォーマンスだけでなく見た目からも速さをアピールしようということであろうか。ブラッシュボーイの小松田氏曰く「なるべく奇抜なスタイルは避けてレーシーなものにしたかった」ということ。大型インタークーラー装着に対応するフロントの開口部など、確かにそれを実践しているようなアピールもあるが、バンパーサイドに設けられたカナード状のスタイルなどには、やはり独特の雰囲気を持たせている。サイドステップやリアウイングなどに関しては他メーカーのものを使用しているが、フロントバンパーだけでもその存在感はなかなかなもの。サーキットで目立つことうけあいだ。

サーキットでの戦闘力を高めるフルエアロフォルム

BRASH BOY CHASER

JZX100 CHASER

問い合わせ／ブラッシュボーイ　☎047-327-5669



INTER CEPTER

MARKII CHASER

問い合わせ／インターセプター ☎047-357-6211

チューニングカーであることを外観から強くアピール アグレッシブなフォルムが注目を集める

機能美を追求した
DRESS-UP COMPLETE STYLE
最新フルエアロをピックアップ
MARKII CHASER CRESTA

マークII系を網羅する充実のラインアップを持ったエアロシリーズ

トヨタ車用エアロに関して強力なラインアップをそろえているインターセプター。特にマークII系は充実したものを持っておりGX81とJZX90では3車種とも、100系ではチェイサーに関して2種類のエアロ、合計で8車種にも上るアイテムをリリースしている。今回はその中から5種類のクルマを紹介させてもらうこととなるが、全体的なスタイルを見てみるとGX81、JZX90シリーズ全体に共通しているのはVIP系ともスポーツ系ともとれる、独特の存在感を持っているということ。重厚なフロントバンパーや大型のサイドステップは空力的な機能性よりも明らかにデザイン性を重視したものだが、クルマ全体をトータルで見たときには、パーツを構成しているラインがシャープにまとまっているため程よくスポーティなイメージを出しているのがポイント。昭和のクルマであるGX81のように、発売からかなりの年月が経ってしまっているクルマでも、その年月を感じさせにくいスタイルは流行りに流されにくく飽きのこないもの。JZX90であれば現行車種にも十分通用するクオリティものを持っており、車種的な特徴を考えると、ドリフトユーザーなどに喜んで受け入れられるスタイルといってもいいかもしれない。また、そんなユーザーに向けてか、タービンキットもリリースしているということ。このキットはノーマルのタービンハウジングを使用しているため、一般的なハイフローかと思われがちだが、ブレード形状なども変更されており、より低回転からブーストが立ち上がるようなものとなっている。

100系チェイサーに関してはVIP的なイメージは薄れ、それまでのラインアップがフルバンパーを採用していたのに対し、フロント、リアともハーフタイプを採用している。もともとスポーツ色が強いクルマだけにノーマルのイメージを生かしたスタイルは十分スポーティ。前後から絞り込まれたサイドステップもこんな雰囲気作りに一役買っている。また100系チェイサーにリリースされているもうひとつのエアロはTRDから発売されているバンパーに対して装着するアイテムで、イメージとしてはリップを装着するような状態になるが、センター部分はネジによる調節で前後にスライドするものとなっているのがポイントだ。

このフォルムにシビレるというオーナーが多いはず。正統派のオールドスタイルだ。

INTER CEPTER 81MARK II

このフォルムを一目見た瞬間に気に入ったと思うヒトは多いはず。81マークIIのスタイルとしては、まさにハマッている。ハコ車はハコ車らしくというデザイン的な主張が見事にマッチしている。クルマを選ぶ価値観は、外観も大きな要素となるわけだが、このクルマのこのスタイルは古いクルマながら、思わず自分の物にしたくなる魅力を持っている。硬派でスパルタンなオールドスタイルに憧れるなら、このエアロキットは特にお薦めだ。

specifications

JZX81・MARKII	
フロントバンパースポイラー	5万8000円
サイドステップ	5万2000円
リアバンパースポイラー	5万8000円
アイラインガーニッシュ	1万8000円

INTER CEPTER 90CHASER

リアバンパーはスッキリとした仕上げ。これといってデザイン処理しないところがポイントだ。

フロントバンパースポイラーはシンプルな仕上げながら、インターセプターらしい主張を感じる。

サイドステップは厚みを持たせ、サイドラインのローフォルム化を実現させた。

specifications

JZX90・CHASER	
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

インターセプターの90チェイサーは見る人が見れば、かなり渋い仕上げになっている。装着されているエアロキットはシンプルなデザインだが、そのシンプルさの中にナニかを潜ませているようにも感じる。無言のプレッシャーという言葉があるが、まさにこのクルマのスタイルはそんな表現がピッタリ合う。男らしさを全面に見せながらも凝ったデザインを取り入れない工夫が随所に見られる。速い男にこそふさわしいフォルムを見事に作りあげたといえる。

ダクトの処理によって他にはないインターセプターならではのオリジナリティーを出している。

specifications

JZX100・CHASER	
フロントハーフスポイラー	3万8000円
サイドステップ	5万2000円
リアハーフスポイラー	4万円

INTER CEPTER 100CHASER

フロントスポイラーを軸に実に凝ったデザインが採用された100系チェイサー。片側にダクトを5個も備え、両側合わせて10個も設定し、センターに大きく開いた開口部を持つうえに、リップスポイラーの中央にもダクトを掘った。普通、ここまでやるとやりすぎに見えてしまうが、そこはまとめ方のうまさでカバーしている。このダクト内にフォグランプをセットすると、かなり個性的なチェイサーが出来上がること受け合いだ。注目を浴びたいなら、これはかなりイケるかも。

フロントとはガラリとイメージの違うリアビューを持つ。このギャップが100系エアロの魅力かもしれない。

FJ SPORTS

MARKII CRESTA CHASER

問い合わせ／F.J.Gスポーツ　☎042-752-0170

アクの強い強烈インパクトの3台
チーム走りの団体ドリフトで
エアロも統一させよう

サイドステップには段差を設けている。これによってサイドラインを引き締める。

自然な感じがうまく引き出されている。飾りすぎていないところが通好みだ。

FJ SPORTS 90MARKⅡ

specifications

JZX90・MARKⅡ	
フロントハーフスポイラー	3万6000円
サイドステップ	5万3000円
リアスポイラー	3万8000円
3点フルキット	12万円
リアウイング	4万5000円
フロントグリルセット	3万5000円

アイラインの効果によってかなりワルな印象を受ける90マークⅡ。メリハリを効かせたデザインが激しい走りをイメージさせるクルマへと変える。90マークⅡのノーマルのスタイルは、押し出しの強さがまるでなかったが、このエアロパーツの装着によって強烈なインパクトを手に入れた。激しいストリートでの走りによくマッチするスタイルとして、これにはちょっと憧れるオーナーも多いことだろう。走りの過激さを普段から強くアピールするならコレだ。

シャープな感じがうまく引き出されている。ボテボテしていないところが魅力だ。

マークⅡとまったく同じ形状だが、クレスタに装着するとまったく違った印象を受ける。

FJ SPORTS 90CRESTA

マークⅡとクレスタとチェイサーを見比べてみると、まったく同じ形状だが、それぞれに違った表情を持っている。どのエアロも攻撃的なスタイルを醸し出しているが、クレスタの方はマークⅡと違って全体的におとなしめの印象を受ける。ライトの形状のせいもあるが、これはこれでクレスタというクルマによくマッチしている。エアロのデザインを統一させるための強引な処理はいっさいなく、自然な感じで取り付けられるところがいい。

specifications

JZX90・CRESTA	
フロントハーフスポイラー	3万6000円
サイドステップ	5万3000円
リアスポイラー	3万8000円
3点フルキット	12万円
リアウイング	4万5000円
フロントグリルセット	3万5000円

ワルなインパクトを見る者に与えるフルキット

マークⅡ、クレスタ、チェイサーのエアロパーツについてはこれまでに数多くのヒット作を手がけてきたFJスポーツ。精悍で攻撃的なフォルムが時代のニーズにピッタリ合って、数多くのオーナーが好んで装着している。そんなFJスポーツの最新作のエアロがこの90マークⅡ、クレスタ、チェイサーの3台だ。写真を見てもわかるように、この3台が装着しているエアロパーツはよく似ている。と、いうよりもデザイン的にほぼ同じように見えるが、実はコレがFJスポーツの狙い所でもあった。

3兄弟として登場しているのだから、エアロを合わせてみるのも面白いんじゃないか!! この発想が形になったわけだ。

FJスポーツのエアロキットは、アグレッシブなフォルムを作り出すことから、ドリフト系のユーザーに人気がある。90系はベース費用が安いので、ドリフトマシンとして作りにはもってこい。チームでの走りがはやっているあたりも考慮すると、車種別にエアロだけが統一されているのはカッコイイはず。そんな理由から、エアロのデザイン統一がはかられた。

このエアロキットを見ての第一印象は、とにかくドリフト系を意識した激しい走りを予感させるもの。フロントスポイラーはハーフタイプながら、FJスポーツらしさを全面に打ち出した処理が施されて、フロントマスク全体をガラリと変える強い効果を持っている。センターに開けたダクト、そのダクトを左右から挟み込む丸形ダクトなど、これまでのハーフスポイラーには出来なかったデザイン処理を限られた範囲でやり遂げている。

キットの構成はフロントスポイラー、サイドステップ、リアバンパーといった組み合わせだが、デザイン的な妥協はいっさいなく、処理に関しても実に凝った仕上がりだ。

フロントからサイド、リアへと流れるラインを立体的に作り出し、スピード感あふれるフォルムを作り出すデザインワークは、まさにこれまでに数多くのエアロを手がけ、特徴をうまく捕らえているFJスポーツならではのものといえる。

チームでエアロを統一させる。この新しいこころみはこれから間違いなく流行るはずだ。

機能美を追求した
DRESS-UP COMPLETE STYLE
最強フルエアロをピックアップ
MARKII CHASER CRESTA

リアウイングが装着されていなければ、それほど目立つスタイルではない。こういうエアロとは長く付き合える。

チェイサーにもよく似合っている。普通のクルマじゃ満足できないオーナーも大満足の仕上がりなのでは。

specifications

JZX90・CHASER	
フロントハーフスポイラー	3万6000円
サイドステップ	5万3000円
リアスポイラー	3万8000円
3点フルキット	12万円
リアウィング	4万5000円
フロントグリルセット	3万5000円

FJ SPORTS 90CHASER

チェイサーに装着することで精悍さがより一層高くなったように感じる。また、同時に押し出しの強さが強調された。これはフロントリップが持つ厚みの影響だと思うが、薄っぺらな感じがなくなっている。フロント、リア、サイドとどの角度からみても精悍でありながらも攻撃的な一面をのぞかせている。インパクトという点でいまいち弱い部分を持つチェイサーだけに、これはかなり受け入れやすいスタイルだと思う。ひょっとしたらドライブするヒトによってもガラリと違った印象を発揮してくれるかも。

なめらかな面がディテールのポイントだぞ

ベルテックスの110マークⅡは、フロントハーフ／サイドステップ／リアバンパー／アイラインという、エアロの基本ともいえる4点のアイテムで構成されている。ここで「フロントがハーフということは、ノーマルとそれほどイメージが変わらないのか」と思った人は、それなりにエアロのことを知っている人だ。たしかに、普通に考えればノーマルバンパーに被せてセットするハーフスポイラーというのは、どうしてももともとのイメージを引きずりがちで、そのぶんインパクトに欠けてしまいがち。しかし、そんな先入観を吹き飛ばしてしまう個性の強さを、実はこのアイテムは持っているのだ。

たとえばこのクルマをナナメ後方から見ると、ノーマルとはまったく違う伸びやかさが感じられるはず。フロントナナメから見ると、その印象はさらに強くなり、しかもシャープささえ感じられるようになっている。これはごく小さいとはいえ装着効果の大きなアイラインと、なめらかに張り出したフロントハーフやサイドステップがもたらしたもの。どうも110マークⅡはずんぐりしててイヤだなぁ、と思っている人ほど、このデモカーの持つ雰囲気に、魅かれるものがあるはずだ。

伸びやかさをアピールできるエアロパーツだ

バンパースポイラーはかなり大きめに設定している。ボリューム感たっぷりのリアだ。

細目のアイラインに極太のリップスポイラーを組み合わせてオヤジ臭さを消し去っている。

サイドステップはロー&ワイドな仕上げを施している。純正との一体感はばっちりだ。

フルエアロ装着時の姿は実におさまりがいい。前後のバランスがしっかり取れている。

T&E VERTEX AERO SYSTEM 110MARKⅡ

問い合わせ／カーメイクT&E　☎045-913-3130

specification JZX110・MARKⅡ	
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
リアバンパースポイラー	6万5000円
3点フルキット	16万8000円
アイラインガーニッシュ	1万5000円

HKS KANSAI MARKⅡ

問い合わせ／HKS関西　☎07438-4-0126

機能美を追求した
DRESS-UP COMPLETE STYLE
最新フルエアロをピックアップ
MARKⅡ　CHASER　CRESTA

機能美の追求がスピード感あふれるフォルムを生み出した

specifications JZX110　MARKⅡ	
フロントリップスポイラー	4万9000円
リップスポイラー	4万5000円

HKS関西サービスのJZX110マークⅡが履くホイールはヨコハマの新製品クロイツァーだ。

リアのパーツ構成でポイントが高いのがウイング。トランク全体を覆うチビスポがよく似合っている。

チビスポはトランクにこのような形で取り付けられる。さりげなく装着しておきたいアイテムだ。

一見なんの変哲もないように見えるフロントスポイラーだが、リップ部分につくダクトはチューニング効果も高い。

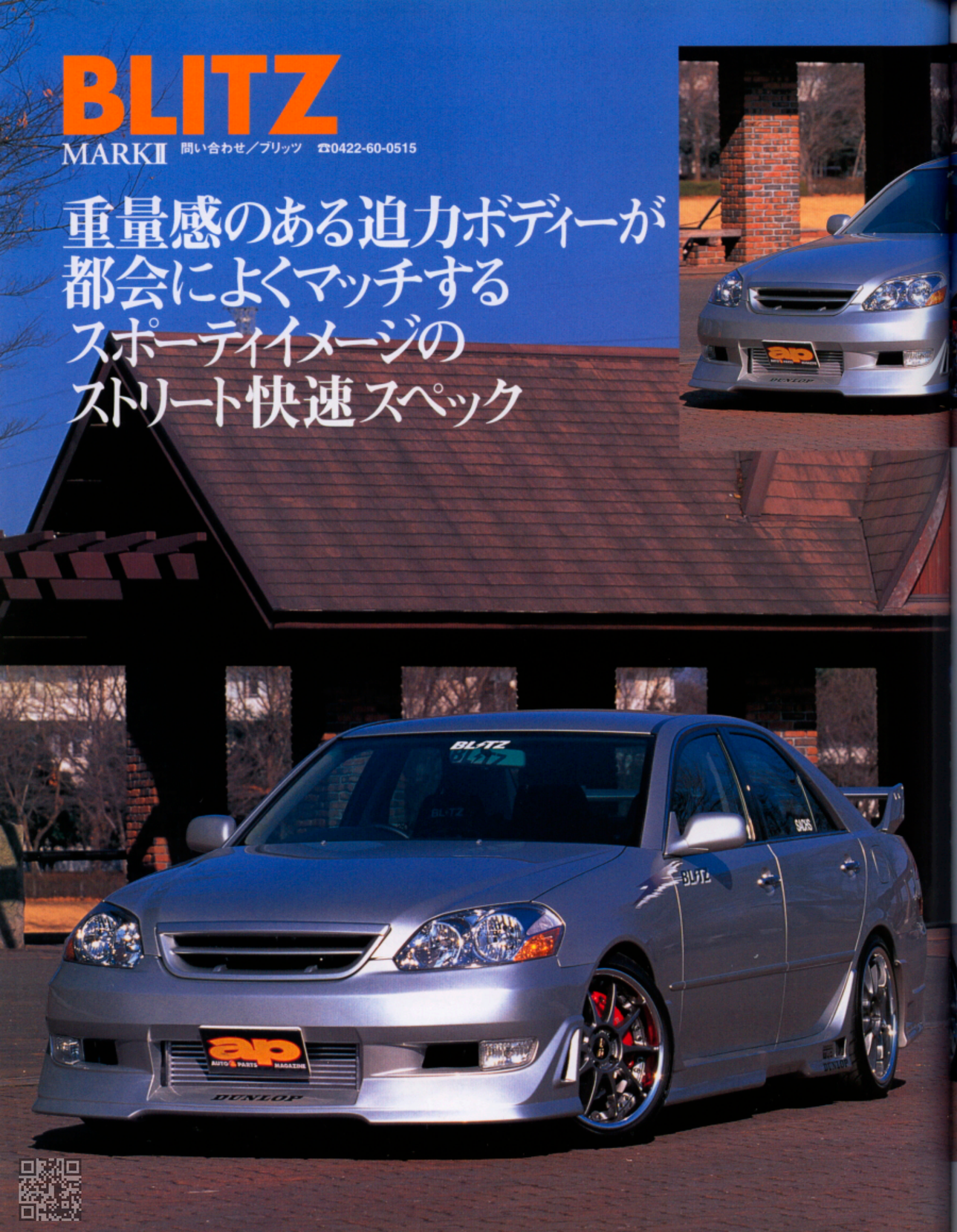
ノーマルカーにセットしても似合うフツーさが魅力

ＨＫＳ関西がリリースしているオリジナルのエアロパーツは、素のチェイサーにそのままセットしても似合うような、ある意味ノーマルっぽいイメージを持っている。しかしその機能性の高さは折り紙付き。なにしろＨＫＳ関西といえば、ごくライトなモノから思いきりハードなものまで、日本におけるチューニング界でトップクラスの実力を誇るショップだ。それだけにこのアイテムも、見た目はフツーでもじつはハードチューンにも対応するだけの実力を持っている。しかし、だからといって見た目ハデになっていないところが、標準的なユーザーにとってはウレシイところといえる。なにしろ、ハデなエアロをセットしていると、そのイメージのままチューニングしてあると思われがちだからで、このアイテムであれば、ノーマルっぽく見えるぶん、これからステップアップしていこうという人がセットしていても、違和感がないわけだし、チューンの度合いが進んでも、そのまま使い続けられる。そういう意味では、これから１１０マークⅡを買って仕上げていこうという人が、初めてセットするアイテムとしても最適。幅広いユーザーが使える、スタンダードなエアロパーツといえるのだ。

BLITZ

MARKⅡ 問い合わせ／ブリッツ ☎0422-60-0515

重量感のある迫力ボディーが都会によくマッチするスポーティイメージのストリート快速スペック



機能美を追求した
DRESS-UP COMPLETE STYLE
最新フルエアロをビッグアップ

specifications

JZX110 MARKⅡ	
グリル	2万4000円
フロントバンパースポイラー	5万6000円
サイドステップ	7万6000円
リアアンダースポイラー	4万6000円
リアスポイラー	8万6000円
フルキット	20万円（全て予定価格）

純正オプションのような完成度の高さがキモ

ブリッツがリリースしている110マークⅡ用のエアロパーツは、じつはフロントバンパーとリアスポイラーとサイドステップとリアアンダースポイラーの4点のみだ。写真を見てもらえばわかるように、そのマッチングレベルは非常に高く、すべてを新たにデザインし直したか、と思えるほどの完成度を誇っている。

チューニングしていくと機能的に役不足となる部分が必ず出てくる。これは外装パーツにもいえることで、このパーツのデザイン次第では、装着させるチューニングパーツの効果を高めるばかりか、クルマそのもののポテンシャルをもあげることができるのだ。

この激しいまでに戦闘的なフォルムはまさに戦うために完成された姿というわけだ。

オリジナルの車高調をセットした品のいいローダウンと、オリジナルマフラーがポイントとなるリアビューのアピール度の高さなど、ブリッツのデモカーだからこそ、という部分があるにしても、速さをきちんと見せつつまとまりがいいこのクルマは、まさにスーパーストリートスポーツと呼ぶに相応しい、機能美を持っている。

逆にこのエアロを装着してしまえば、ブリッツのデモカーに間違えて見られる。そんな優越感に浸れる仕様にもなっているのだ。

これからこのブリッツ110マークⅡは様々なテストを行って、記録を出していく。そうなれば、自然とこのエアロパーツ、このクルマのスタイル的な価値が高まるってもんだ。

ノーマルの110マークⅡは100系に比べておとなしくなった。スポーティさや激しさがいっさいなくなったわけだが、それをベースにしてもチューニングカーらしさは強くアピールすることは出来る。そんな主張がこのエアロから感じ取れる。

まだクルマも登場したばかりで、目新しさもある。それでいて、このスタイルには、ちょっと抵抗感もあるかもしれないが、これはブリッツのデモカーと同じスタイルなんだと思えば、その一言ですべてのわだかまりがなくなると思う。

デモカーだけが持つ独特のスタイル。それを望むなら、このエアロキットは絶対に買いだ。

キャリパーにブリッツのロゴが入っているが、これはただ単に塗料でキャリパーで塗っただけでした。

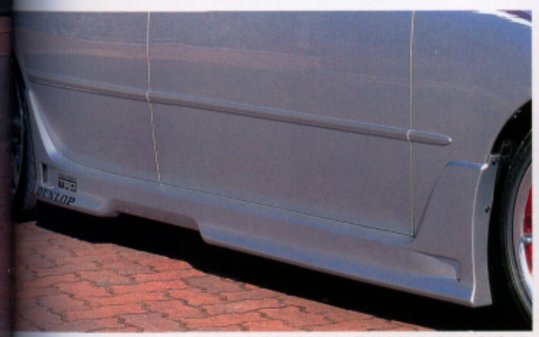
ホールド性抜群のブリッツオリジナルシート。乗り降りもしやすいように作られている。

リアウイングは翼端板で支えるタイプ。サイドに折り目をつけているところがポイントだ。

リアバンパースポイラーにはカーボンで作られたデュフューザーが取り付けられている。

リアバンパーの形状はマッドカード的に見せたものだ。サイドに取り付けたダクトがスポーティだ。

フロントスポイラーは左右に張り出したリップ形状が印象的。強烈なダウンフォースを発生させそうだ。



サイドステップも独特のデザインだ。厚ぼったくしていないところがミソだ。

戦闘的なフォルムむき出しのブリッツ110マークⅡ。まさにデモカーのためのエアロだ。

Exterior Parts Catalogue

エクステリア パーツ カタログ

クルマのキャラクター的な問題から、90/100のエアロパーツはたくさんラインナップされている。ありとあらゆる外装パーツが揃っているので、このカタログを見ればお目当てのスタイルはきっと見つかるはず。走り屋からドレスアップユーザーまで楽しめるように、幅広く商品を集めて見たぞ。

※問い合わせ先はP236-237をご覧ください。

100系 MARK II CHASER CRESTA

BNスポーツチェイサー用エアロキット

100前期 100後期

迫力のフロント開口部が印象的なBNスポーツ100系チェイサー。ワイド&ローを強調したデザインが激しい走りを意識させる。
価格フロントバンパー6万3000円　サイドステップ4万8000円　リアバンパー6万8000円　フルセット16万9000円
問い合わせ/BNスポーツ

BNスポーツチェイサー用ハーフエアロキット

100前期 100後期

純正の持つ強いインパクトをより強調させるデザインを見事に作り出した。ハーフスポイラーながら、まとまりのよさはフルバンパーとなんら変わりはない。
価格フロントハーフスポイラー3万8000円　サイドステップ4万8000円　リアアンダースポイラー4万8000円　フルセット12万6000円
問い合わせ/BNスポーツ

BNスポーツマーク2用エアロキット

100前期 100後期

戦闘的なフォルムを作り出す。ドリフトマシンとしてのマーク2の風格を前面に引き出したインパクトを持つ。ボディーカラーによって流く見える。
価格フロントバンパー7万3000円　サイドステップ4万8000円　リアハーフスポイラー5万3000円　フルセット16万9000円
問い合わせ/BNスポーツ

EXTREMEチェイサーエアロキット

100前期 100後期

エクトリームのチェイサー用エアロキットには前期と後期でフロントスポイラーの形状が若干異なる。基本的な形状は同じだが、リップの長さが前期の方があり、シャコタン度が高い仕上がりになっている。
価格フロントハーフスポイラー3万8000円　サイドステップ5万円　リアハーフスポイラー価格3万2000円　フルセット11万円
問い合わせ/エアロガレージ

EXTREMEマーク2エアロキット

100前期 100後期

チェイサーとは違って似たような形状を採用しながらも、マーク2への装着ではわりと落ち着いて見える。シャープな感じがうまく出ていて、まさにツアラー的なフォルムといえる。
価格フロントハーフスポイラー3万8000円　サイドステップ5万円　リアハーフスポイラー価格3万2000円　フルセット11万円
問い合わせ/エアロガレージ

GLAD AZZERA

100前期 100後期

FRP製のエアロパーツが多い中、グラッドのこのエアロパーツはウレタン製。多少の衝撃はすべて吸収してしまうという優れた素材を使っている。割れない、壊れないウレタン製エアロは時代の最先端を行くモデルだ。チェイサー、マーク2に設定がある。
価格2万7500円
問い合わせ/アレスクリエイト

TBOチェイサー用エアロキット

100前期 100後期

けっして派手ではなく、それでいておとなしくもないTBOエアロキット。チェイサーが持つ迫力をスポイルすることなく大人の仕上げを施している。キットはフロント、リア、サイドからなる3点構成だ。
価格フロントバンパー一体式スポイラー5万9000円　サイドステップ4万9800円　リアアンダースポイラー3万9800円
問い合わせ/TBO

アイメックエルトロエアロ

100前期 100後期

サーキット走行を前提にボディをデザインワークしたアイメックエルトロ。フロントバンパーは前置きインタークーラーを装着できるスペースをきっちり確保している。注目はノーマルフェンダーアーチにピッタリ合うオーバーフェンダーだ。
価格フロントバンパー6万9000円　サイドスカート5万4000円　リアサイドアンダー2万9000円　フロントグリル2万7000円　オーバーフェンダー4万8000円　問い合わせ／アイメック

オールラウンドチェイサーエアロキット

100前期 100後期

ドリフト系エアロとしてリリースされたオールラウンドエアロキット。過激な走りを演出するためのスタイル面での処理方法はバッチリ成功している。押し出しの強さという点では大注目のエアロキットといえる。
●フロントバンパースポイラー5万9800円　サイドステップ4万円　リアハーフスポイラー4万円　問い合わせ/オールラウンド

グッドラインマーク2エアロキット

100前期 100後期

ボリューム感を持たせたフォルムが魅力的。マーク2はシャープなイメージに定評があるが、そのストレートな感じの中に迫力を与えた仕上がりになっている。ドリフト仕様車にはもってこいのエアロキットだ。
価格フロントハーフスポイラー3万8000円　サイドステップ5万5000円　リアアンダースポイラー4万7000円
問い合わせ/グッドライン

グッドラインチェイサーエアロキット

100前期 100後期

一見シンプルでありながら、走り屋らしいイカツイ感じを醸し出す。前置きインタークーラー装着を前提に考えられたエアロだけに、開口部はとても広く、チューニングカーであることを強くアピールできる。
価格フロントハーフスポイラー3万8000円　サイドステップ5万5000円　リアアンダースポイラー4万7000円
問い合わせ/グッドライン

TRDチェイサー Sportsエアロカウル2

100前期 100後期

TRDスポーツカウルはカナード形状を採用したリップスポイラーが印象的。全体的に荒々しい感じが出ていて、さらなるチェイサーの魅力を引き出した。バンパー素材はFRPではなくABSで衝撃に対しても強い。
価格フロントバンパースポイラー13万6000円　フォグランプ1万4000円　エアログリル2万3000円　サイドマッドガードセット12万8000円　リアアンダースポイラー8万7000円　リアウイング13万8000円
問い合わせ/TRD

フロントグリルタイプ2

100前期 100後期

よりシャープなマスクを演出するフロントグリル。グリル本体に成形されるトムスのロゴがステイタス性を高めてくれる。グリル素材はFRP製で出荷時は白ゲルコート仕上げなので塗装が必要だ。
価格3万8000円
問い合わせ/トムス

フロントリップスポイラー

100後期

マイナーチェンジ後のチェイサーをより魅力的に変身させるリップスポイラー。純正オプションのサイドステップに合わせてデザインされ、フロントのみならずサイドからも美しいフォルムを作り出す。
価格4万9000円
問い合わせ/トムス

100用チェイサーエアロキット

100前期 100後期

純正フォグランプを活かし、よりシャープな印象をもたらすデザインが魅力。高度なエアロダイナミクスがチェイサーの走行性能をより高めてくれる。スポーティでありながらもスマートに決めたい人にお薦めだ。
価格フロントグリル2万8000円　フロントバンパー9万円　サイドステップ7万5000円　リアウイング7万3000円　リアバンパー11万2000円
問い合わせ/トムス

Hippo Sleek JZX100マークII エアロキット

100前期 100後期

これから流行そうなJZX100系マークIIを見事に走り屋風に仕上げたエアロキット。気品を保ちながらもアグレッシブにビルトアップされたフォルムはオーナーにとってはたまらない仕上げだ。
価格フロントスポイラー3万8000円　サイドステップ5万円　リアアンダースポイラー4万円　フロントグリル2万8000円　アイライン1万5000円
問い合わせ/ユニオンプロダクト

Hippo Sleek JZX100チェイサーエアロキット

100前期 100後期

アグレッシブに大胆なフォルムを作り出している。純正のラインを崩さないように、フロントリアともハーフスポイラーで構成しながらも、この迫力の出し方がすごくいい。硬派なスタイルとして完成した。
価格フロントスポイラー3万8000円　サイドステップ5万円　リアアンダースポイラー4万円　フロントグリル2万8000円　アイライン1万5000円
問い合わせ/ユニオンプロダクト

Hippo Sleek JZX100クレスタエアロキット

100前期 100後期

マイナー前用のクレスタに対応しているエアロキット。ありきたりなクルマでは満足することが出来ないことから、クレスタは密かな人気車種。こうしてエアロパーツを装着した姿から完全にオヤジ臭さは消え去っている。
価格フロントスポイラー3万8000円　サイドステップ5万円　リアアンダースポイラー4万円　フロントグリル2万8000円　アイライン1万5000円
問い合わせ/ユニオンプロダクト

フロントスポイラー

100前期 100後期

フロント開口部を大きく深くすることで、エンジンルームの冷却効率を大幅アップさせる。また、フロントの揚力を抑える効果もあるのでサーキットや高速巡行時のフロントタイヤのグリップも増す。
価格6万8000円
問い合わせ/JAMレーシング

フロントグリル&アイフィニッシャー

100前期 100後期

純正では物足りないフロントマスクをお手軽に引き締めるアイテム。精悍な顔ツキを作り出すにはこのふたつをセットで装着したい。逆にこれだけの交換でもインパクトは高められる。
価格フロントグリル2万8000円　アイフィニッシャー1万8000円
問い合わせ/JAMレーシング

サイドステップ

100前期 100後期

ノーマルのボディラインを生かしつつ、張り出しを持たせたサイドステップ。クルマのフォルム全体を引き締めて、スポーティさに磨きをかける。ジャッキアップポイント逃げ加工を施しているあたりはポイントだ。
価格5万8000円
問い合わせ/JAMレーシング

マークIIフロントハーフスポイラー

90前期 90後期

張り出しの効いたリップスポイラーが印象的。センターリップを凹ましているところが他にはないヤマトスポイラーの特長といえる。リリースはずいぶん前になるが、まったく古さを感じない仕上がりだる
価格3万5000円
問い合わせ/ヤマト

チェイサー用エアロキット

100前期 100後期

リップスポイラーをいかして迫力満点の顔ツキを演出。ロー&ワイドに、そしてシャコタンに見せる工夫も随所にあらわれている。ちょっとしたパーツの交換のみで、これだけのスタイルを作り出すあたりはさすがだ。
価格フロントハーフスポイラー3万6000円　サイドステップ5万円　リアスポイラー5万円　リアアンダースポイラー4万円
問い合わせ/ヤマト

エクスクルーシブエアロキット

100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。ボディの曲面から塗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4万2000円、Sスカート5万5000円、Rスカート3万8000円、3点セット13万円、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

100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8万5000円、Sスカート5万5000円、Rスカート4万9000円、3点セット18万5000円、Rスポイラー4万円、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

100前期 100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：ライトアスク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スプッ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

クラックスエアロキット

100前期 100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&ドアスパッツ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

100前期 100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

100前期 100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

100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2万円、Sステップ3万4000円、Fグリル1万8000円、アイシャドー9000円　●問：ラッキー

FJスポーツエアロキット

100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3万8000円、Sステップ5万5000円、Rスポイラー4万円、3点セット12万6000円、Rウイング4万5000円、4点セット16万6000円、Fグリル2万3000円、ヘッドライトフィニッシャー1万5000円
●問：エフ・ジェイ・ジー

C-ONEフロントスポイラー

100前期 100後期

ノーマルインタークーラーダクトへの効率的な冷気導入を実現したフロントスポイラー。とてもハーフスポイラーとは思えない迫力の顔ツキを作り出しながらも、効率を追求したところがエライ。ルックスと機能とをうまくバランスさせた作りだ。
●価格：3万2000円　●問い合わせ/シーワンコーポレーション

デザインサーキットエアロキット

100前期 100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

100前期 100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

100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

100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8万9000円、Sスカート5万9000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

100前期

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4万5000円、Sスカート5万5000円、Rスカート3万8000円、3点キット13万円、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

チェイサー用フルエアロキット

100前期 100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19万5000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

100前期 100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)・[illegible]万7000円(後期)、Rウイング5万8000円　●問：シーワンモータース[illegible]

FJスポーツエアロキット

100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3万8000円、Sステップ5万5000円、Rスポイラー4万円、Rウイング4万5000円、Fグリル2万3000円、ヘッドライトフィニッシャー1万5000円
●問：エフ・ジェイ・ジー

アームスデザインエアロキット

100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

CONTENT UPLOADED BY Cisco Kid WWW.CISCOKID.COM.AU

アームスデザインエアロキット

100後期

迫力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

風間オートマークⅡフルエアロキット

100前期 100後期

走り屋風のデザインながら、過激なスタイルとは違う大人の走り屋スタイルを提案。どこを走っても溶け込むようなスタイルを目指して作っただけあって、マークⅡというクルマを上品にまとめあげている。
●フロントスポイラー4万8000円、サイドステップ4万5000円、リアハーフスポイラー5万2000円
●問い合わせ/風間オート

ワイルダーエアロシステム

100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

ファルコンマークⅡエアロキット

100前期 100後期

マーク「というクルマのおとなしいスタイルを完全に消し去った過激スタイルがファルコンの特徴。目に飛び込んで来てからのインパクトは物凄く、迫力満点のフォルムを作り出している。アピール度の強さを狙っていくならコレだ。
●価格：フロントバンパースポイラー6万9800円　フロントグリル3万円　サイドステップ5万8000円　リアウイング6万円　リアインナースポイラー2万円　リアマッドガード3万5000円　●問い合わせ/ディースピード

JTCCタイプエアロキット

100前期 100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

チェイサー用フルエアロキット

100前期 100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6万8000円、Sステップ6万2000円、Rバンパースポイラー6万8000円、Rウイング5万8000円
●問：ケイオフィス

グレーサーエアロスタイル

100前期 100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

100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

100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

100前期 100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

100前期 100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

ファルコン最高速カウル

100前期 100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

フロントバンパースポイラー

100前期 100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、スクウェア形状にしているのが特徴。ブリッツから発売されているインタークーラー専用[illegible]もある。
[illegible]00円　●問：ブリッツ

チェイサー用フロントバンパー

100前期 100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

100前期 100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

ピッツーラカフェレーシング

100前期 100後期

コンプリート性の高さを感じるエアロキット。すべてのおいてチェイサーによくマッチしていて、都会的な印象を漂わす。スポーツ性と高級感を合わせ持つこのフォルムには誰もが憧れるはずだ。洒く飾るならこのエアロキットはお薦めだ。
●価格：フロントバンパースポイラー8万4000円　フロントグリル3万5000円　サイドスカート6万円　リアアンダースカート7万4000円　フェンダープロテクター4万8000円　●問い合わせ/TNDコーポレーション

チェイサー用フロントリップスポイラー

100前期 100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る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

チェイサーフロントグリル カーボンタイプ

100前期 100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

100前期 100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

90系 MARK II CHASER CRESTA

BNスポーツ90マークII用エアロキット

90前期 90後期

ドリフト仕様車をターゲットにデザインしただけに、その仕上がりは見るからにスパルタン。硬派なイメージがうまく引き出されている。
価格フロントバンパー5万9000円　サイドステップ4万8000円　リアバンパー6万8000円　フルセット16万9000円
問い合わせ/BNスポーツ

BNスポーツ90チェイサー用エアロキット

90前期 90後期

前置きインタークーラー装着を想定したバンパースポイラー形状が新しい。顔ツキも引き締まって、いかにも走り屋らしいスタイルを作り出した。
価格フロントバンパー6万3000円　サイドステップ4万8000円　リアバンパー5万8000円　フルセット14万円
問い合わせ/BNスポーツ

BNスポーツマークII用エアロキット

90前期 90後期

スタイリッシュな仕上がりが魅力的。走りを意識させながらも、けっして派手ではなく、純正のフォルムに磨きをかけた印象を受ける。
価格フロントバンパー6万3000円　サイドステップ4万8000円　リアアンダー6万8000円　フルセット17万5000円
問い合わせ/BNスポーツ

TBOマーク2用エアロキット

90前期 90後期

マーク2の顔ツキはバンパースポイラーによって大きく印象を変えられるが、このTBOのバンパースポイラーは走り屋らしさを前面に打ち出した仕上げになっている。見る者へのインパクトが強い迫力フェイスだ。
価格フロントバンパー一体式スポイラー3万8500円　サイドステップ3万7500円
問い合わせ/TBO

グッドラインマークIIエアロキット

90前期 90後期

威圧感たっぷりの攻撃的スタイルをうまく作り出している。リップスポイラーのみでこの顔ツキを引き出したあたりは立派。パッ見ではフルバンパー装着車をおもわせるまとまり感がある。
価格フロントハーフスポイラー3万5000円　サイドステップ5万5000円　リアアンダースポイラー4万5000円
問い合わせ/グッドライン

アスレーシングマークII用リップスポイラー

90後期

大人のためのスポーティセダンスタイルといえる仕上がりを見せる。純正が持つ味をうまい形で残しながらもオリジナリティーを打ち出している。リップスポイラーだけが、そのデザインワークは実にハマッている。
価格1万9800円
問い合わせ/アスレーシング

ターボAダクト

90前期 90後期 100前期 100後期

あのスープラターボAが純正で取り付けていたダクトの90/100版。ナンバー取り付けステーも装着され、使い勝手も実にいいように仕上げられている。前置きインタークーラーだけでなく、ラジエターにも走行風を当ててくれる。
価格1万2800円　問い合わせ/インターセプター

Hippo Sleek JZX90エアロキット

90前期 90後期

すでにドリフト仕様車としての90チェイサーのエアロとしては定番になっているヒッポースリークエアロ。ハーフスポイラーのみでこれだけのフォルムを作り出すデザインワークは見事の一言につきる。
●フロントスポイラー3万8000円　サイドステップ4万8000円　リアアンダースポイラー4万円　問い合わせ/ユニオンプロダクト

モダンガレージ90クレスタエアロキット

90前期 90後期

これといった飾りをあえてつけないシンプルなフォルムのエアロキット。サイドステップも純正よりもシンプルに作れられ、実におとなしくさりげない印象を受ける。派手な仕様に飽きたヒトには斬新に見えるのでは…。
価格フロントバンパースポイラー6万8000円　リアバンパースポイラー6万8000円　サイドステップ6万8000円　リアウイング4万5000円　フロントグリル2万8000円　問い合わせ/モダンガレージ

モダンガレージ90マークIIエアロキット

90前期 90後期

これといった飾りをあえてつけないシンプルなフォルムのエアロキット。サイドステップも純正よりもシンプルに作れられ、実におとなしくさりげない印象を受ける。派手な仕様に飽きたヒトには斬新に見えるのでは…。
価格フロントバンパースポイラー6万8000円　リアバンパースポイラー6万8000円　サイドステップ6万8000円　リアウイング4万5000円　フロントグリル2万8000円　問い合わせ/モダンガレージ

マークⅡ用エアロキット

90前期 90後期

シャープなラインを作り出すエアロパーツの構成は5点。フロントハーフ、サイドステップ、グリル、リアスポイラー、アンダースポイラーが装着されている。攻撃的でありながらスタイリッシュな仕上げだ。
価格フロントハーフスポイラー3万6000円　サイドステップ4万8000円　リアスポイラー4万8000円　リアアンダースポイラー4万円
問い合わせ/ヤマト

チェイサー用エアロキット

90前期 90後期

低重心フォルムを作り出す迫力エアロキット。上品なイメージのチェイサーがエアロの装着によって見事に硬派な走り屋のクルマに仕上がっている。オーナーにとってはたまらない仕上げのはず。
価格フロントハーフスポイラー3万6000円　サイドステップ4万8000円　リアアンダースポイラー4万円
問い合わせ/ヤマト

クレスタ用エアロキット

90前期 90後期

大胆にフロントリップスポイラーをまとめたクレスタ用エアロキット。ノーマルではイマイチ存在感が薄いが、ヤマトのエアロを装着すると強烈なインパクトが発揮される。あまり居ないだけに狙い目かもしれない
価格フロントハーフスポイラー3万6000円　サイドステップ4万8000円　リアアンダースポイラー4万円
問い合わせ/ヤマト

JZX90トライフォース

90前期 90後期

センターリップをえぐったデザインが特長のトライフォースエアロ。パーツ構成はリップとリアスポイラーのみの組み合わせだが、ノーマルには迫力感をうまく引き出している。シンプルにカッコよくがテーマだ。
価格フロントリップ4万7000円　リアスポイラー6万8000円
問い合わせ/トライアル

JZX81トライフォース

81前期 81後期

左右にダクトを持つオーソドックススタイルのリップスポイラーだが、センターに伸びるラインをきつめに付けることで、引き締まった顔ツキを作り出している。シンプルだがカッコイイ。
価格4万2000円
問い合わせ/トライアル

エクストフォース90マーク2Ⅱスポイラー

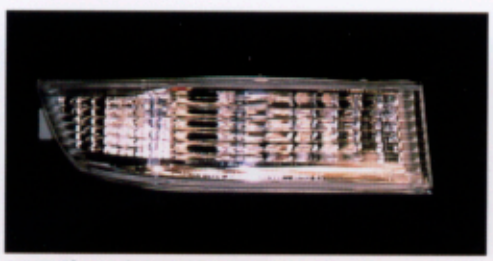
90前期 90後期

90マークⅡのフロントをスタイリッシュに仕上げる。リップスポイラー形状のよさを生かしたおとなしめの点が魅力的。ノーマルとは明らかに見せながらも落ち着きのあるフロントフェイスがグッドだ。
価格2万8000円
問い合わせ/チャージスピード

リアスポイラーウイングタイプ

90前期 90後期 100前期 100後期

サーキットでその効果が実証されたエスプリリアウイング。ウイング部はアルミ、翼端板はカーボンの組み合わせ。着飾るファッションとは違う、実戦型の外装パーツだ。ウイングステーは移動タイプでセッティング時に役立つ。
価格7万8000円
問い合わせ/エスプリ



IDスポーツクリアーレンズ

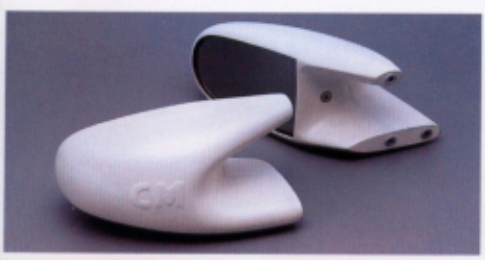
90前期 90後期 100前期 100後期

スポーツするクルマは昔からウインカーはクリヤーと決まっていた。マークⅡ、クレスタ、チェイサーも今やスポーツカーの部類に入るので、やっぱりクリアーレンズで決めたい。IDスポーツにはたくさんのクリアーレンズがある。
価格1万3000円(加工代)
問い合わせ/IDスポーツ

スーパーミラー

90前期 90後期 100前期 100後期

あらゆるエアロパーツにベストマッチするエアロミラー。純正カラーはすべて揃っているうえ、クロームメッキスタイルやカーボンスタイルなどの設定もある。ミラーの調整はもちろん純正と同じように動かせる。
価格3万8000円～4万5000円
問い合わせ／マツショウ



BRチャージミラー

90前期 90後期 100前期 100後期

汎用タイプのミラー。二本足の超小ぶりなミラーは実用度としては低いかもしれないが、スタイルの面からいうと素直にカッコイイと思える物だ。取り付けには若干の加工が必要だが、けっして面倒なレベルじゃない。
価格3万8000円
問い合わせ/ビーレーシング

マークⅡ用フルエアロキット

90前期 90後期 100前期 100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。大型スク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

90前期 90後期 100前期 100後期

直線的な大型スク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

風間オート90チェイサーエアロキット

90前期 90後期

ド迫力のいかにものスタイルが魅力。ドリフト走行中でのインパクトで勝負といったエアロパーツ。開口部の大きさは、まるで前置きインタークーラーを自慢しているかのよう。ここまで迫力のあるチェイサーのエアロはなかなかない。
●価格：フロントスポイラー4万5000円　サイドステップ4万円
●問：風間オート

エクスクルーシブエアロキット

90前期 90後期 100前期 100後期

直線的なスク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)3万8000円、Sスカート5万円、Rスカート3万6000円、3点セット12万円
●問：エボリューション

エクスプロージョンエアロキット

90前期 90後期 100前期 100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7万9000円、Sスカート5万6000円、リアバンパー7万8000円、3点セット21万円　●問：エボリューション

マークⅡ用フルエアロキット

90前期 90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

90前期 90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18万8000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

90前期 90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

FJスポーツエアロキット

90前期 90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)6万8000円、Sステップ5万3000円、Rバンパースポイラー6万5000円、3点セット17万円

●問：エフ・ジェイ・ジー

FJスポーツエアロキット

90前期 90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45万円、Fグリル(TYPE Ⅱ)2万3000円、Rウイング(TYPE Ⅱ FRP)6万8000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)1万4000円　●問：エフ・ジェイ・ジー

ワイルダーエアロキット

90前期 90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

チェイサー用フルエアロキット

90前期 90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

90前期 90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

FJスポーツエアロキット

90前期 90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3万6000円、Fグリル2万3000円、Rスポイラー3万8000円、Sステップ5万3000円、Rウイング4万5000円、ヘッドライトフィニッシャー1万4000円

●問：エフ・ジェイ・ジー

ワイルダーエアロキット

90前期 90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

90前期 90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

クレスタ用フルエアロキット

90前期 90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

90前期 90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

90前期 90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

●問：ヒロ

ドラスティックエアロキット

90前期 90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

サイドワインダーチェイサー

90前期 90後期

シャープなイメージのチェイサーに磨きをかけたエアロキット。すべてにおいて強烈インパクトを狙ってエアロパーツはデザインされている。過激という言葉がよく似合う仕上がりだ。ハーフスポイラー類の装着のみでこのスタイルを作り出した。●価格：フロントハーフスポイラー2万9800円　フロントグリル3万円　エアロミラー4万5000円　サイドステップ5万8000円　リアスポイラー6万8000円　リアマットガード3万5000円
●問い合わせ/ディースピード

クレスタ用フルエアロキット

90前期 90後期

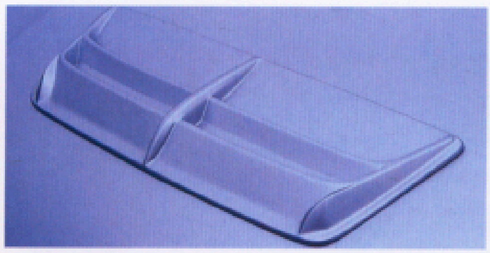
大人しい印象の強いクレスタをスポーティライクにまとめるエアロ。価格は白ゲル品だが1万円UP(セットを除く)で純正色仕上げも用意される。●価格：Fハーフスポイラー4万2000円、Rスカート3万8000円、Sステップ5万9000円、ドアパネル2万8000円、4点セット15万8000円
●問：アヴァンギャルドスポーツ

クレスタ用フルエアロキット

90前期 90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

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

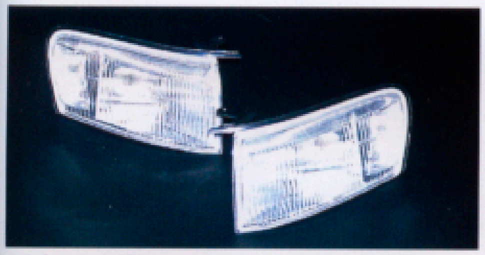
100前期 100後期

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用フロントコーナークリアランプ

90前期 90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クレスタ用フロントコーナークリアランプ

90前期 90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

100前期 100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

90BBボンネットダクト

90前期 90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

風間オート90用ボンネット

90前期 90後期

FRP製のエアロボンネット。この写真からも作りのよさがうかがえるように、FRPでありながらもボンネット上にゆがみ等はいっさいない。まるで純正のボンネットを加工したかのような仕上がりを見せる。
●価格：[illegible]円　●問い合わせ/風間オート

ヒッポースリークボンネット

100前期 100後期

鋭いエッジを使ったスパルタンなエアロボンネット。基本的にFRP製なのでノーマルに比べれば軽量にはなるが、重量よりも熱を逃がす工夫、熱の影響をうけて変形する度合い等に気を使って作られている。
●価格：6万8000円　●問い合わせ/ユニオンプロダクト

ボンネットマスコット

81

JZX81用のボンネットマスコット。なりげなく置いておくと通っぽく見えるスグレモノアイテム。ちょっと違った感じを作り出したいのであれば、このボンネットマスコットはかなり効くドレスアップだぞ。
●価格：8000円　●問い合わせS.P.I

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

F/J SPORTS
FINE AERO EQUIPMENT BY F-JG

It is fascinating and encouraging to observe the Brand's equipment.
The great new technological success can be seen at high quality and high sense of the products.
That will makes the possibilities of your Highway roads appear unlimited.

90 Series

NEW MODEL DEBUT 3P KIT 120,000

60 SLIGHTLY b

スライトリー シックス

(M/C後)
フロントスポイラー ¥ 36,000
サイドステップ ¥ 53,000
リアスポイラー ¥ 38,000
リアウィング ¥ 45,000
フロントグリル(H/L付き) ¥ 35,000
3P KIT(フロント・サイド・リア) ¥120,000
(M/C後は開発予定)

JZX90 MARKII SLIGHTLY b

JZX90 CRESTA SLIGHTLY b

JZX90 CHASER SLIGHTLY b

JZX90 MARKII (M/C前後)

フロントスポイラー ¥ 36,000
サイドステップ ¥ 53,000
リアスポイラー ¥ 38,000
リアウィング Type I ¥ 45,000
フロントグリル Type I ¥ 23,000
フロントグリル Type II ¥ 23,000
ヘッドライトフィニッシャー Type I ¥ 14,000
3P KIT(フロント・サイド・リア) ¥ 120,000
4P KIT(フロント・サイド・リア・リアウィング) ¥ 160,000
※ヘッドライトフィニッシャーはType II、フロントグリルはType I 装着車

JZX90 CRESTA (M/C前後)

フロントスポイラー ¥ 36,000
サイドステップ ¥ 53,000
リアスポイラー ¥ 38,000
リアウィング ¥ 45,000
フロントグリル(M/C前後) ¥ 23,000
ヘッドライトフィニッシャー ¥ 14,000
3P KIT(フロント・サイド・リア) ¥ 120,000
4P KIT(フロント・サイド・リア・リアウィング) ¥ 160,000

JZX90 CHASER (M/C前後)

フロントスポイラー ¥ 36,000
サイドステップ ¥ 53,000
リアスポイラー ¥ 38,000
リアウィング ¥ 45,000
フロントグリル ¥ 23,000
ヘッドライトフィニッシャー ¥ 14,000
3P KIT(フロント・サイド・リア) ¥ 120,000
4P KIT(フロント・サイド・リア・リアウィング) ¥ 160,000

JZX90 MARKII (M/C前後)
FORNT BUMPER / REAR BUMPER SPOILER

フロントバンパースポイラー(ランカーゼ) ¥ 68,000
サイドステップ ¥ 53,000
リアバンパースポイラー ¥ 65,000
フロントグリルTYPE II ¥ 23,000
ヘッドライトフィニッシャーTYPE II ¥ 14,000
3P KIT バンパータイプ(フロント・サイド・リア) ¥ 170,000
4P KIT バンパータイプ(フロント・サイド・リア・リアウィングType I) ¥ 210,000

JZX90 MARKII BLISTER

FRONT UNDER SPOILER

フロントアンダースポイラー (M/C前) ¥28,000

マークII　クレスタ　チェイサー

90,100系用

・スーパーローフォルダウスペンション
カラー：ホワイト
5センチ～7センチダウン ¥33,000

・ローフォルダウスペンション
カラー：ブラック
3センチ～4センチダウン ¥27,000

100 Series

JZX100 CHASER (M/C前後)
FORNT/REAR BUMPER SPOILER TYPE

※フロントバンパーをM/C前に装着する場合は純正フォグランプが必要です。

フロントバンパースポイラー ¥ 68,000
リアバンパースポイラー ¥ 65,000
サイドステップ ¥ 55,000
リアウィング ¥ 48,000
フロントグリル TYPE II ¥ 23,000
ヘッドライトフィニッシャー TYPE II ¥ 15,000
3P KIT バンパータイプ(フロント・サイド・リア) ¥ 170,000
4P KIT バンパータイプ(フロント・サイド・リア・リアウィング) ¥ 210,000

JZX100 CHASER (M/C後)
FORNT/REAR HALF SPOILER TYPE

フロントスポイラー(M/C後) ¥ 38,000
サイドステップ ¥ 55,000
リアスポイラー(M/C後) ¥ 40,000
リアウィング ¥ 45,000
フロントグリル TYPE II ¥ 23,000
ヘッドライトフィニッシャー TYPE II ¥ 15,000
3P KIT(フロント・サイド・リア) ¥ 126,000
4P KIT(フロント・サイド・リア・リアウィング) ¥ 166,000

JZX100 CHASER (M/C後)

フロントスポイラー(M/C後) ¥ 38,000
サイドステップ ¥ 55,000
リアスポイラー(M/C後) ¥ 40,000
リアウィング ¥ 45,000
フロントグリル ¥ 23,000
ヘッドライトフィニッシャー ¥ 15,000
3P KIT(フロント・サイド・リア) ¥ 126,000
4P KIT(フロント・サイド・リア・リアウィング) ¥ 166,000

JZX100 MARKII

フロントスポイラー(M/C後) ¥ 38,000
サイドステップ ¥ 55,000
リアスポイラー(M/C後) ¥ 40,000
リアウィング ¥ 45,000
フロントグリル ¥ 23,000
ヘッドライトフィニッシャー ¥ 15,000
3P KIT(フロント・サイド・リア) ¥ 126,000
4P KIT(フロント・サイド・リア・リアウィング) ¥ 166,000

FINE AERO EQUIPMENT
F.J.G
〒229-0031 神奈川県相模原市相模原5-9-2
TEL.042-752-0170 FAX.042-752-0161
http://www.fjg-intl.com
info@fjg-intl.com
i-mode:http://www.fjg-intl.com/i.html

●全品FRPホワイトゲルコート仕上げです。
●価格、仕様は予告なく変更する場合もあります。
●掲載車種以外にも車種がございます。お問い合せください。
●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。
●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。
【口座振込先】
八王子信用金庫 相模原支店 普通1053680
口座名義 株式会社エフ・ジェイ・ジー

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

力強く優美なフォルムへのこだわり

BEST WHEEL SELECTION

MARK II CHASER CRESTA

CONTENT UPGRADE
WWW.DISCOKIDS.COM
Disco Kids.

BAILADOR STYLE M

BEST WHEEL
MARK Ⅱ CHASER CRESTA
SELECTION
バイラドール・スタイルM

問い合わせ/B.I.Mクリエイティブ
☎03-5202-0421

撮影協力/アレスクリエイト ☎045-470-2888

ボディに負けない大きさとシャープさを合わせ持つスタイリッシュなアイテム

この大きさは圧倒的な存在感を生む

ホイールというのは、円の中でデザインするだけに、どうしても似通った部分が出てきてしまいがちだ。しかしこのバイラドール・スタイルMは、ほかのホイールには見られない、大きな特徴を持っている。それは、センターパッケージをディスクの奥に追い込むことで、ディスク面を大きく見せている、という部分だ。そこで写真をよく見て欲しい。通常であれば、ハブボルトをセットするボルトホールはディスク面と同一状にあるのに、このスタイルMの場合は、ボルトホールがスポークの間にセットされていて、そのぶんセンターパッケージが小さくなっているのがわかるはず。これを可能にしたのが、専用の小径ナットなのだ。しかもこのディスクは、リムまできちんと伸びているため、同じ18インチ同士で比べても、明らかに面積が大きくなっている。これがボディのボリュームが大きい110マークⅡに、ジャストフィットするテイストとなっているのだ。

110マークⅡはそれでなくてもホイールが小さく見えてしまうため、今はメジャーな大径サイズとなった18インチホイールとはいっても、デザインによってはきちんとバランスできない場合がある。しかしこのホイールであれば、たとえエアロパーツをセットしても、存在感で負けることはないのだ。またウレシイのは、ドレッシーな仕上げだけではなく、スポーティな仕上げにもマッチするということ。これもイケてる部分なのだ。

メーカー推奨マッチング

JZX110			
フロント	オフセット	タイヤサイズ	ホイール価格
18×8.0J	+38	235/40-18	5万9000円
17×ー	ー	ー	
リア	オフセット	タイヤサイズ	
18×9.0J	+45	265/35-18	6万1000円
17×ー	ー	ー	

JZX100			
フロント	オフセット	タイヤサイズ	ホイール価格
18×8.0J	+38	235/40-18	5万9000円
17×ー	ー	ー	
リア	オフセット	タイヤサイズ	
18×9.0J	+45	265/35-18	6万1000円
17×ー	ー	ー	

JZX90			
フロント	オフセット	タイヤサイズ	ホイール価格
18×7.5J	+48	225/40-18	5万8000円
17×7.0J	+48	215/45-17	5万円
リア	オフセット	タイヤサイズ	
18×8.0J	+38	235/40-18	5万9000円
17×8.0J	+38	235/45-17	5万2000円

特徴

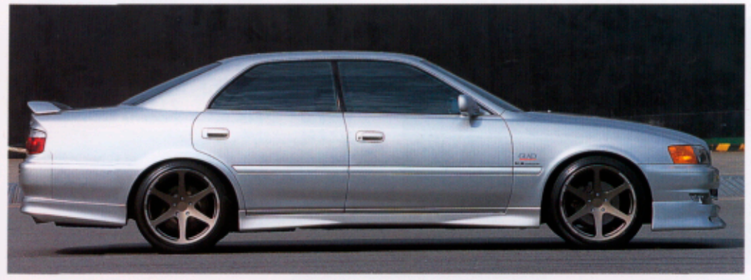
このバイラドール・スタイルMの特徴は、なんといってもそのディスク面にある。センタパッケージを限界まで小さくし、しかもスポークをリムエンドまで伸ばしたそのデザインは、18インチホイールとしては最大級の面積といっても過言ではないはず。また、そのスポークのスリムさにも注目しておきたい。SSF（半溶融鍛造）製法を採用することで実現できた、このスポークの細さは、これまでのホイールの常識を打ち破るもの。速さと優雅さを兼ね備えたマークⅡブラザースにそんな部分がピッタリとマッチするのだ。ちなみにカラーは、ガンメタとシルバーがラインアップしている。優雅に決めるなら、やはりシルバーのほうが似合うはずだ。

ZEIT VersionRR

BEST WHEEL
MARK Ⅱ CHASER CRESTA
SELECTION
ツァイト・ヴァージョンRR

問い合わせ/B.I.Mクリエイティブ
☎03-5202-0421

ベストセラーホイールが大きくリニューアルしたぞ



この大きさは圧倒的な存在感を生む

ツァイト・ヴァージョンRは、フラットなディスク面を持つ6スポークデザインが、ボリュームの大きなハイパーセダンにピッタリなキャラクターを持っている。そんなヴァージョンRが今回、ヴァージョンRR（ダブルR）に進化したのだ。そのもっとも大きな、そして一番大事なポイントは、リムが通常のタイプから、リバースリムになったということ。このリバースリム化で得られるメリットは、スポークを長くできるという部分で、これによって同じ18インチでも、視覚的には1サイズアップしたかのような効果が得られるのだ。しかも、ヴァージョンRのときから注目をされていた、逆ゾリ形状のディスクも健在で、このダブルRにも18×8・5Jサイズと、18×9・5Jサイズに、逆ゾリのテーパー形状ディスクモデルがラインアップしている。写真を見てもらえばわかるように、ボディのボリュームが大きい100系チェイサーには、このテーパー形状のディスクがマッチする。これはつまり、ボディに負けない存在感を、このホイールが持っているということだ。もちろん、リバースリムを採用したことで増えがちなホイール単体の重さも、特殊な熱処理を採用するなどして押さえ込んでいるし、スポークのウラには切削加工を施すことで、じつはヴァージョンRよりも重さは軽くなっている。つまりこのダブルRは、ヴァージョンRの正常進化形といってよく、21世紀最初のモデルに相応しい質感を持っているのだ。

メーカー推奨マッチング

JZX110			
フロント	オフセット	タイヤサイズ	ホイール価格
18×8.5J	+41	235/40-18	5万7000円
17×ー	ー	ー	
リア	オフセット	タイヤサイズ	
18×9.5J	+44	265/35-18	5万9000円
17×ー	ー	ー	

JZX100			
フロント	オフセット	タイヤサイズ	ホイール価格
18×7.5J	+32	235/40-18	5万3000円
17×7.5J	+32	215/45-17	4万5000円
リア	オフセット	タイヤサイズ	
18×8.5J	+30	255/35-18	5万7000円
17×8.5	+32	235/40-17	4万7000円

JZX90			
フロント	オフセット	タイヤサイズ	ホイール価格
18×7.5J	+48	225/40-18	5万3000円
17×7.5J	+42	215/45-17	4万5000円
リア	オフセット	タイヤサイズ	
18×8.5J	+42	245/40-18	5万7000円
17×8.5J	+38	235/40-17	4万7000円

特徴

このダブルRは、リバースリムを採用している。このリバースリムというのは、タイヤをセットするときに使うへこみを、表側ではなくウラ側に設けているもののことで、出っ張りがオモテにないぶんディスク面積を大きくできるという特徴がある。そのかわりどうしても重量が増えてしまうんだけど、このダブルRの場合は、全体の強度を見直し、たとえばスポークウラを切削したり、特殊な熱処理を加えることでスポークをスリム化を行い、軽量化しているのだ。また、カラーは写真のブロンズのほかにシルバーがラインアップしていて、ホイールをなるべく大きく、迫力タップリに見せたいのなら、シルバーを選んだほうが効果が大きいはずだ。

YOKOHAMA AVS MODEL5 Limited Version

BEST WHEEL
MARKⅡ CHASER CRESTA
SELECTION
AVSモデル5リミテッドバージョン

問い合わせ/YFC
☎03-3431-9981

ブライトクロームの輝きが、走りとともに妖しさもアピール

モデル7で人気のカラーがモデル5でも実現

張り出しの強いディスク面と、ツインスポークが見せる躍動感で人気の高いAVSモデル5は、マークⅡ/チェイサー/クレスタオーナーの間でも、ユーザーが多い。なにしろクルマにセットしたときの存在感の強さは圧倒的で、極端なハナシ、どんなクルマにセットしても、スポーティさをしっかりとアピールしてくれるといってもいいくらいだ。

そんなモデル5に、新たなカラーバリエーションが追加された。それがこのリミテッドエディションと呼ばれるもの。これは、もともとモデル7のみにラインアップしていたブライトクロームを、モデル5にも与えたものだ。このブライトクロームというのは、クロームの微粒子を真空蒸着させることで実現するカラーなんだけど、よくあるスパッタリングとは違って、深味のある輝きが特徴となっている。その深味が、モデル5の複雑な面とマッチして、複雑な輝きとなるのだ。これがクルマにセットしたとき、足もとの存在感というか、妖しい雰囲気につながり、とくにエアロパーツをセットしたクルマに装着すると、ほかのホイールでは得られない、独特なイメージを見せるポイントとなってくる。ちなみにサイズラインアップは、17インチから19インチまでと幅広いので、車高の状態やエアロのデザインに合わせたマッチングが可能。他人とは違う、自分だけのスタイルを見せていきたいという人にとって、このホイールの持つ魅力は、計り知れないものがあるはずだ。

メーカー推奨マッチング

JZX110

フロント	オフセット	タイヤサイズ	ホイール価格
18X7.5J	+45	225/40-18	6万9000円
17X7.0J	+45	215/45-17	5万9000円
リア	オフセット	タイヤサイズ	
18X7.5J	+45	225/40-18	6万9000円
17X8.0J	+45	225/45-17	6万1000円

JZX100

フロント	オフセット	タイヤサイズ	ホイール価格
18X8.0J	+38	225/40-18	7万1000円
17X8.0J	+38	225/45-17	6万1000円
リア	オフセット	タイヤサイズ	
18X9.0J	+45	255/35-18	7万3000円
17X9.0J	+45	255/40-17	6万3000円

JZX90

フロント	オフセット	タイヤサイズ	ホイール価格
18X8.0J	+38	225/40-18	7万1000円
17X8.0J	+38	225/45-17	6万1000円
リア	オフセット	タイヤサイズ	
18X9.0J	+45	255/35-18	7万3000円
17X9.0J	+45	255/40-17	6万3000円

特徴

このリミテッドバージョンは、たんにブライトクローム化されたということだけが、その特徴ではない。まずひとつ上げておきたいのは、ブライトクローム化にしたがって、付属品類もスペシャル化されているということだ。たとえばセンターオーナメントは、リング部をバフ掛けし、さらに全体をクロームメッキ化してあるし、アクリルのオーナメント部にはゴールドの「リミテッドバージョン」ロゴを配している。また、このセンターオーナメントを固定する6本のヘキサゴンボルトも、ただのステンレスではなくメッキ化されているのだ。こういうこまやかな心遣いがあるからこそ、ブライトクロームの輝きが十分に生かされているわけなのだ。

軽量/高剛性の定番ホイールがこれ

コンベンショナルなデザインは機能への自信の表われ

古くから鍛造製法でホイールを作り続けているBBSは、それだけに深い製造ノウハウを持っている。だからこそF1を始め、いろいろなレーシングコンストラクターが、ここのホイールを指名して使っているわけだ。そんなBBSの、ハイパワー車用ホイールが、このLM。コンベンショナルなメッシュデザインはムカシのモデルからそのまま受け継ぎながら、最新の製法を採用することで、見た目にはそれほど大きな変化はなくても、その中身は次世代のBBS、といえるものを持っている。もちろん、機能性の高さは折り紙付きで、数多くのチューナー、それも最高速など、ホイールに対する負担が大きくなる、ハイチューンをしているチューナーの多くが、このホイールを使っているということからも、そのことはわかるはず。単に丸く造ってあればいいはずのホイールも、ハードな状況になればなるほど、真円度のレベルやバランス、剛性、軽さなど、さまざまな部分の完成度が問題となってくる。そういう部分をきちんとクリアしつつ、ルックス的にはあまりに定番となっているからこそ、純粋なドレスアップ車にセットしても似合うし、チューニングカーに履かせても違和感を受けることがないのだ。これはまさに、永遠の定番といってもいいはず。すでにある程度仕上がっている人はもちろん、これからチューニングをしていこうという人にとっても、長く使えるだけにオススメできるホイールなのだ。

メーカー推奨マッチング

JZX110

フロント	オフセット	タイヤサイズ	ホイール価格
18X8.0J	+45	225/40-18	7万5000円〜
17X—	—	—	
リア	オフセット	タイヤサイズ	
18X9.0	+45	255/35-18	7万7000円〜
17X—	—	—	—

JZX100

フロント	オフセット	タイヤサイズ	ホイール価格
18X7.0J	+45	225/40-18	7万5000円〜
17X—	—	—	—
リア	オフセット	タイヤサイズ	
18X9.0J	+45	255/35-18	7万7000円〜
17X—	—	—	—

JZX90

フロント	オフセット	タイヤサイズ	ホイール価格
18X8.0J	+45	225/40-18	7万5000円〜
17X—	—	—	—
リア	オフセット	タイヤサイズ	
18X9.0J	+45	255/35-18	7万7000円〜
17X—	—	—	—

特徴

BBS・LMのポイントは、なんてことはないそのデザインにある。というのも、このメッシュデザインは、強度的にも優れているし、回転バランス面でも有利、さらには、ブレーキの冷却性能という面でもレベルが高いという、ホイールに必要なすべての条件をクリアしているものだからだ。だからこそBBSは、このメッシュデザインにこだわっているわけ。もちろん、見た目の新しさという意味でこのデザインは、ちょっと弱い部分があるかもしれない。そのかわり、モノのわかった人が見れば、さすが、となるのも事実。そんなラッドテイストを持っているところも、このBBS・LMがアピールする、魅力のひとつといっていいのだ。

BEST WHEEL
MARKⅡ CHASER CRESTA
SELECTION
BBS-LM

問い合わせ/日本BBS
☎0120-57-4433

BBS-LM

BLITZ Z2

BEST WHEEL
MARK II CHASER CRESTA
SELECTION
BLITZ Z2

問い合わせ/ブリッツ
☎0422-60-0515

メーカー推奨マッチング

JZX110			
フロント	オフセット	タイヤサイズ	ホイール価格
18×8.0J	+45	225/40-18	7万5000円〜
17×—	—	—	
リア	オフセット	タイヤサイズ	
18×9.0	+45	265/35-18	7万7000円〜
17×—	—	—	—

JZX100			
フロント	オフセット	タイヤサイズ	ホイール価格
18×7.0J	+45	225/40-18	7万5000円〜
17×—	—	—	—
リア	オフセット	タイヤサイズ	
18×9.0J	+45	255/35-18	7万7000円〜
17×—	—	—	—

JZX90			
フロント	オフセット	タイヤサイズ	ホイール価格
18×8.0J	+45	225/40-18	7万5000円〜
17×—	—	—	—
リア	オフセット	タイヤサイズ	
18×9.0J	+45	255/35-18	7万7000円〜
17×—	—	—	—

スポーツマインドを持ったオトナにこそセットしてもらいたい美しさ

高機能性は当たり前。それに加えた存在感が魅力なのだ

チューニングに興味のある人なら、ブリッツが行ったアウトバーンでの最高速チャレンジや、ニュルブルクリンクでの最速ラップチャレンジのことは知っていると思う。ブリッツはこういったことを通じて、市販品にそのノウハウをフィードバックしているのだ。それは単にチューニングパーツに限ったことではなく、ホイールもまた同じ。というよりも、ブリッツの場合、ホイールもチューニングパーツのひとつと考えているわけで、いくらカッコよくても、限界で破綻してしまうようではダメだ、という部分がハッキリしている。このテクノスピードホイールZ2は、そんな過酷な条件の中から生まれてきたものだ。しかし、そんなことを知らずにルックスだけを見てみると、とてもそんな高機能性を持ったホイールとは思えないほど、美しい。というか、デザイン優先の中から生まれてきたホイールのようにさえ見えてしまう。しかしこのホイールは、紛れもなくブリッツが生み出した、最高レベルのスポーツホイールなのだ。深いリムやシャープなディスク面のデザインなど、スタイル優先のクルマにセットしても似合うだけのものを持ちながら、どんなにハードな使いかたをしてもへこたれないその実力の高さは、さまざまな仕上げかたができるマークⅡ/チェイサー/クレスタにピッタリのモノといえる。サイズラインアップが豊富なところも、走りの幅を広げるために有利で、そこにもノウハウが息づいているぞ。

特徴

3コート/3ベーク塗装で仕上げられた表面は、単純な光りモノホイールとはひと味違う、強さと深さを持っている。また、リムには軽くてしかも剛性が高く、鏡面加工が施されたSBSリムを採用しているため、サーキットよりもはるかに条件の悪いストリート走行をする場合にも、不安がないのだ。ちなみに、オプションとして3ピース構造のホイールのカナメ、ピアスボルトはゴールドやブラックに変更もできる。つまり、ボディカラーに合わせることもできるし、その部分で個性をアピールすることだってできるわけで、ここに単なる機能性重視ではなく、ストリートカーのことを考えたブリッツのポリシーがハッキリと見て取れるのだ。

スッキリとしたスポーティさがジャストフィット

VERSUS CAMPIONATO SS7

異スポークでのコンビも楽しめるのだ

ベルサス・カンピオナートSS7は、見ての通りスッキリとしたスポーティさがポイントとなるホイールだ。なにしろスポークのエッジはシャープだし、しかもそのスポークは立体的な造形がされているから、存在感も強く、ボディのボリュームが大きいマークⅡ/チェイサー/クレスタにピッタリの質感を持っている。しかし、それだけがこのホイールのポイントではないのだ。このカンピオナートシリーズには、じつはデザインコンセプトは同じのまま、スポークの本数だけが違うSS5/SS6というモデルもラインアップしていて、この3種を前後にそれぞれ履かせることで、より強い躍動感をギャラリーにアピールできるようになるのだ。たとえば、ストリートで走りをイメージさせたいのなら、フロントにSS6、リアにSS7をセットすれば、トランク部分の重さをホイールがきちんと受け止めてくれるようになるので、スポーティさがストレートに伝わるようになるし、ドリフトをメインに考えているのなら、フロントにSS7をセットして、リアにSS6を履かせれば、リアのアクションの強さとフロントのカウンターを強調することができる。これまでホイールというのは、せいぜいフロントとリアの太さを変えてバランスを取るくらいのことしかできなかったけど、このカンピオナートシリーズであれば、もっと積極的に、異スポークによるコンビネーションを楽しめるというわけだ。

特徴

ごく小さなセンターパッケージと、立体的ながらリムエンドまでのびたスポークデザインのおかげで、このカンピオナートSS7はサイズ以上に大きく見えるルックスを持っている。そのため17インチサイズでも十分に存在感は強く、乗り心地を重視したい人にとってもウレシイ。もちろん、18インチサイズをセットすればボディとのバランスはさらによくなり、SS5やSS6との異スポークコンビネーションを組み合わせると、その存在感はほかのホイールでは得られないほどになる。とはいえ、これまでにはなかったこの異スポークコンビネーションだけに、もっと新しい使いかたがあるかもしれない。それはユーザー自身が見つけていって欲しいのだ。

BEST WHEEL
MARK II CHASER CRESTA
SELECTION
ベルサス CAMPIONATO

問い合わせ/レイズ
☎06-6746-1010

メーカー推奨マッチング

JZX110			
フロント	オフセット	タイヤサイズ	ホイール価格
18×7.5J	+42	215/40-18	4万1000円
17×—	—	—	
リア	オフセット	タイヤサイズ	
18×8.5	+45	255/40-18	4万3000円
17×—	—	—	—

JZX100			
フロント	オフセット	タイヤサイズ	ホイール価格
18×7.5J	+42	215/40-18	4万1000円
17×—	—	—	
リア	オフセット	タイヤサイズ	
18×8.5	+45	255/40-18	4万3000円
17×—	—	—	—

JZX90			
フロント	オフセット	タイヤサイズ	ホイール価格
18×7.5J	+42	215/40-18	4万1000円
17×—	—	—	
リア	オフセット	タイヤサイズ	
18×8.5	+45	255/40-18	4万3000円
17×—	—	—	—

Cisco Kids

VERTEC VR5 quest

気軽にセットできるのにこのルックス。これは強いぞ

ホイールは高い、というイメージが、まぁ誰にでもあるはず。たしかに1本5万円とすると、4本で20万円だから、気軽に買う、というものではないはず。しかし、だ。18インチホイールが3万円台、それも3万円台前半だとしたら、どうだろう。そんな想像を実際のものとしてくれたのが、このヴァーテックVR5クエストなのだ。このホイールのプライスは、18×8・5Jサイズで、なんと3万円というもの。これは一時期の、16インチホイールの値段だと考えればかなり驚異的で、このプライスだったら、ストリート用と走り用に2セットホイールを揃えても、それほど財布にとっては痛くないはず。もちろん、安いからといって質が悪いというわけではないし、最大で90ミリというディープリムは、ヴァーテックシリーズのコンセプトがそのまま息づいている部分だから、心配することもない。ではなぜ、ここまで安いのか。それはこのクエストが、18インチ専用ホイールだからなのだ。サイズバリエーションを増やさず、18インチに特化することで製造コストを下げ、さらに製法的にも工夫することで、このプライスを実現している。ちなみにカラーバリエーションは、標準色のシャインシルバーのほか、ハイパーブラックとMTCが用意されているけど、この2色はオプションとなっていて、それぞれハイパーシルバーから4000円、1万円高となっている。もちろんそれでも十分に安いところが、凄いのだ。

アピール度の高さとプライスの安さが驚異的だ

BEST WHEEL
MARK Ⅱ CHASER CRESTA
SELECTION
ヴァーテックVR5 quest

問い合わせ/マルカサービス
☎052-419-1271

メーカー推奨マッチング

JZX110			
フロント	オフセット	タイヤサイズ	ホイール価格
18×8.5J	+45	225/40-18	3万4000円
17×ー	ー	ー	
リア	オフセット	タイヤサイズ	
18×9.5	+45	265/35-18	3万5000円
17×ー	ー	ー	ー

JZX100			
フロント	オフセット	タイヤサイズ	ホイール価格
18×8.5J	+45	225/40-18	3万4000円
17×ー	ー	ー	
リア	オフセット	タイヤサイズ	
18×9.5	+45	265/35-18	3万5000円
17×ー	ー	ー	ー

JZX90			
フロント	オフセット	タイヤサイズ	ホイール価格
18×8.5J	+45	225/40-18	3万4000円
17×ー	ー	ー	
リア	オフセット	タイヤサイズ	
18×9.5	+45	265/35-18	3万5000円
17×ー	ー	ー	ー

注/あくまでも参考例なので、クルマによってはフェンダーに干渉する場合があります。

特徴

プライスを見てしまうと、安さばかりに注目されがちだけど、このホイールは単に安いだけというわけではない。たとえばデザインは、これまでにリリースされてきたヴァーテックシリーズと同じコンセプトの元に仕上げられていて、ディープリム+ピアスボルトが見せる迫力も同じ。また、シャインシルバーとハイパーブラックのカラーリングは、切削リムとなるため、スポークの映り込みも美しいのだ。サイズバリエーションは、すべて18インチで7.5J/8.5J/9.5Jという3種類があり、オフセットは7.5Jが+32/+43/+48、8.5Jは+36/+45、9.5Jは+35/+45の2種類となっている。まさに、3兄弟にピッタリのラインアップなのだ。

ワイドリムを可能にした鍛造2ピース製法が機能性も生む

コンベンショナルなデザインは機能への自信の表われ

ロンテック・ダブルシックスは、その名の通り、ツインデザイン化された6スポークデザインがポイントだ。しかもこのディスクは、リムからセンターパッケージに向かって逆ゾリしているため、クルマに装着したときの躍動感が強い。しかし、そんなことだけがこのホイールを一級品にしている部分ではないのだ。というのもこのホイール、じつは鍛造2ピースで造られている。これがどういうことかというと、リム部とディスク部を別々に鍛造製法、つまり合金のインゴットに圧力をかけて成型する製法を採用したということで、よくある、ひとつの型でホイールを一気に作ってしまう鍛造1ピースと比べると、この製法はサイズバリエーションを増やしやすく、しかもデザインの自由度も増えるというメリットがある。それがリムエンドで折れ曲がるスポークに代表される、複雑なカタチのディスクや、ディープリムといった部分に生かされているのだ。もちろん、鍛造製法だけに軽さや強さはトップレベルにあるわけだから、このルックスと合わせて考えると、マークⅡ/チェイサー/クレスタのキャラクターにピッタリのテイストを持っているわけ。ちなみにカラーバリエーションは、シャンパンゴールドが標準色で、ハイパーブラックとクロームがオプションとなっている。また、18×9・5Jと18×10・5Jサイズには、ブロンズカラーもラインアップしているので、ボディカラーに合わせたマッチングができるぞ。

メーカー推奨マッチング

JZX110			
フロント	オフセット	タイヤサイズ	ホイール価格
18×8.5J	+20	235/40-18	7万8000円〜
17×ー	ー	ー	
リア	オフセット	タイヤサイズ	
18×9.5	+35	255/35-18	8万円〜
17×ー	ー	ー	ー

JZX100			
フロント	オフセット	タイヤサイズ	ホイール価格
18×8.5J	+20	235/40-18	7万8000円〜
17×ー	ー	ー	
リア	オフセット	タイヤサイズ	
18×9.5	+35	255/35-18	8万円〜
17×ー	ー	ー	ー

JZX90			
フロント	オフセット	タイヤサイズ	ホイール価格
18×8.5J	+20	235/40-18	7万8000円〜
17×ー	ー	ー	
リア	オフセット	タイヤサイズ	
18×9.5	+35	255/35-18	8万円〜
17×ー	ー	ー	ー

ホイール価格はカラーリングによって異なります。

特徴

鍛造ホイールでは制約が大きく、なかなか表現しにくかった立体的なディスクデザインやディープリムといった部分を解決した、リムとディスクをそれぞれに鍛造する、鍛造2ピース構造を採用したところが最大の特徴だ。これがサイズバリエーションの豊富さという部分にもつながっていて、リム幅だけではなく、ハイロープロファイルやオフセット設定の多さというところは、走りのセッティングはもちろん、ルックス的なアピール度という部分にも効果的だ。また、このダブルシックス専用のハニカム構造を持つホイールカバーも開発が進んでいる。これはブレーキの冷却性能とホイール強度をを飛躍的に高めるアイテムで、近い将来リリースされる予定だ。

BEST WHEEL
MARK Ⅱ CHASER CRESTA
SELECTION
ロンテックDOUBLE SIX

問い合わせ/ドゥーラック
☎045-471-0500

LONTEC DOUBLE SIX

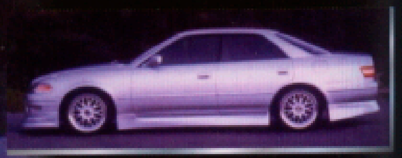
High Quality Performance PRODUCED BY
BN Sports
FAX ORDER 24h OK!
販売代理店：三共（株）・D-SPEED／（有）DC company／（株）ヒノデ各営業所／（株）リザ／（株）ツイン
〒304-0004 茨城県下妻市 大木1235-2
営業時間 年中無休 AM10:00～PM8:00
TEL:0296-45-1760
FAX:0296-30-5978
通信販売ご利用方法
銀行振込：常陽銀行 下妻東支店 普通1168182
有限会社 ビーエヌ・スポーツ
※現金書留でもお受け致します。
・表示価格には、消費税、送料は含まれておりません。・製品の仕様、価格は品質向上の為、予告なく変更する場合があります。・当社の製品は全製品白ゲルコート仕上げです。・お客様の都合による返品、交換、キャンセルは原則として致しておりません。・業販も承ります。
New
100 MARK-II 前・後期
○フロントバンパー ¥73.000
○サイドステップ ¥48.000
○リアハーフ ¥53.000
●3点セット価格 ¥169.000
New
90 CHASER 前・後期
80/81 MARK-II CHASER/CRESTA
○フロントバンパーType-II ¥54.000
○サイドステップ ¥45.000
○リアバンパー ¥59.000
●3点セット価格 ¥149.000
4/1から発売開始!
サイドステップ&リアバンパーは4/1～の販売になります!もう少しお待ち下さい!
※先着10名様 セット価格¥120.000!!
New
100 CHASER
○フロントバンパー(前・後期) ¥63.000
○サイドステップ ¥48.000
○リアバンパー ¥68.000
●3点セット価格 ¥169.000
New
100 MARK-II 後期
○フロントハーフ(後期) ¥38.000
○サイドステップ ¥48.000
○リアハーフ(前・後期) ¥53.000
●3点セット価格 ¥135.000
New
100 CHASER
○フロントハーフ(後期) ¥38.000
○サイドステップ ¥48.000
○リアアンダー ¥44.000
●3点セット価格 ¥126.000
100 MARK-II 後期
○フロントハーフ ¥34.000
○サイドステップ ¥48.000
○リアアンダー ¥44.000
●3点セット価格 ¥120.000
100 CHASER
○フロントハーフ(前期) ¥38.000
○サイドステップ ¥48.000
○リアアンダー ¥44.000
●3点セット価格 ¥126.000
90 MARK-II
○フロントバンパー(前・後期) Type-II ¥59.000
○サイドステップ ¥48.000
○リアバンパー ¥68.000
●3点セット価格 ¥169.000
フロントスポイラー
90 CHASER
○フロントバンパー(前・後期) ¥58.000
○フロントハーフ(前期) ¥30.000
○サイドステップ ¥48.000
○リアアンダースポイラー ¥40.000
●3点セット(フロントスポイラー) ¥115.000
●3点セット(フロントバンパー) ¥140.000
リアアンダー
90 CRESTA
○フロントバンパー(前・後期) ¥58.000
○サイドステップ ¥48.000
○リアアンダー ¥40.000
○リアバンパー ¥58.000
●3点セット価格(リアアンダー) ¥140.000
●3点セット価格(リアバンパー) ¥160.000
Special Price
80/81 MARK-II CHASER/CRESTA
○フロントバンパー ¥55.000 ▶4.3万円
○サイドステップ ¥40.000 ▶3.3万円
○リアバンパー ¥59.000 ▶4.8万円
●3点セット価格 ¥145.000 ▶12.0万円
～マークII用～
○リアスムージングパネル ¥15.000
フロントスポイラー
90 MARK-II
○フロントバンパー(前・後期) ¥58.000
○サイドステップ ¥48.000
○リアアンダー ¥40.000
○フロントスポイラー(前期/後期) ¥30.000
●3点セット(フロントバンパー) ¥140.000
●3点セット(フロントスポイラー) ¥115.000

INTER CEPTER
Elegance&sport sedan
よりアグレッシブに酸素を吸い込め!!
SET UP & PARTS
MUFFLER
EXHAUST MANIFOLD
TURBIN,INTERCOOLER,etc
AIR CLEANER
ENGINE TUNE PARTS
CLUTCH&FLY WHEEL
COMPUTER
CONTROL PARTS
Sexy style JZX81
フロントバンパー ¥58.000
サイドステップ ¥52.000
リアバンパー ※マークII専用 ¥58.000
#100 TRD専用 3分割フロントリ ¥48.000 ペイント済み ¥68.000
#81マークII・クレスタ・チェイサー
フロントバンパー ¥58.000
サイドステップ ¥52.000
リヤバンパー ¥58.000
リヤウイング1P ※マークIIの ¥38.000
リヤウイング3P ※マークIIのみ ¥68.000
フロントクリアフォグウィンカー ¥28.000
#90 クレスタ
フロントバンパー ¥68.000
サイドステップ ¥62.000
リヤバンパー ¥68.000
フロントフォグウィンカー ¥45.000
90専用3連メーターパネル ¥9.800
#90 チェイサー
フロントバンパー ¥68.000
サイドステップ ¥62.000
リヤバンパー ¥68.000
フロントフォグウィンカー ¥45.000
90専用3連メーターパネル ¥9.800
セクシーフルバケ Bタイプ クロ ¥24.800
Bタイプ カラー ¥25.800
オリジナル車高調整KIT
車高短・乗り心地重視
81 ¥178.000 ABS付
90 ¥178.000
100 ¥178.000
直巻スプリング 1本 ¥4.800
90/100専用 3連メーターパネル ¥9.800
OHLINS車高調整 90/100 定価¥250.000→ ¥198.000
エアロミラー 手動 ¥28.000 電動 ¥35.000
GX81(クレスタは除く) JZX81/JZX90
今なら純正ペイント無料サービス中 ¥22.000
81マークII
90マークII
100チェイサー
81/90専用 ハイフロタービンKIT ¥298.000
81/90/100専用 サイクロンMAX 吸入効率180%up ¥12.800
81/90/100専用 フロントロアアーム (純正下取り) ¥35.000
ロアアームブッシュ (要圧入) ¥19.800
ボンネットダクト タイプA ¥19.800
| VIPマフラー | 中間ストレート | レーシングマフラー
GX/JZX81 NA | 100φ×2 ¥58.000 | ¥38.000 | 115φ×1 ¥65.000
GX/JZX81 ターボ | 100φ×2 ¥96.000 | 中間含む | 115φ×1 ¥65.000
GX/JZX90 NA | 115φ×2 ¥68.000 | ¥38.000 | ——
JZX90ツアラーVターボ | 115φ×2 ¥106.000 | 中間含む | 115φ×1 ¥68.000
Motor Sport Challenger's Shop ASAHI FOR CIRCUIT & TARMAC
インターセプター事業部
〒272-0133 千葉県市川市行徳駅前1-1-16
TEL047-357-6211 FAX047-357-2670
総代理店 ドゥオール 代理店 ドゥオール関西 ドゥオール名古屋 Japan三陽
(株)三共 スピードクリエイト 桑野 (株)タカノ
東京三菱銀行 行徳支店 (普)1132824 (有)ディショップアサヒ 業販受付中

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

MARK Ⅱ GX・JZX100（MC前／後）



SPECIFICATIONS	白ゲルコート	純正塗装済
FRONT HALF SPOILER	¥28,000	¥35,000
SIDE STEPS	¥43,000	¥53,000
REAR HALF SPOILER	¥43,000	¥53,000
FULL KIT プライス	¥110,000	¥135,000

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

MARK Ⅱ VERSION Ⅰ GX・JZX90（MC前／後）

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

MARK Ⅱ VERSION Ⅱ GX・JZX90（MC前／後）

SPECIFICATIONS	白ゲルコート	純正塗装済
FRONT HALF SPOILER	¥28,000	¥35,000
SIDE STEPS	¥43,000	¥53,000
REAR HALF SPOILER	¥43,000	¥53,000
FULL KIT プライス	¥110,000	¥135,000

MARK Ⅱ JZX81（2ℓ不可）

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

CHASER GX・JZX90（MC前／後）

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

CRESTA GX・JZX90（MC前／後）

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

AERO CRAFT

〒485-0826 愛知県小牧市東田中字高松41-1

TEL 0568-76-0301 FAX 0568-71-1632

http://www.aerocraft.co.jp e-mail info@aerocraft.co.jp

キャッシュカードでお支払い頂けます。 J-Debit

業販も承ります 業販をご希望の業者様は、当社へ直接お問い合わせいただくか、もしくは販売代理店までご相談下さい。販売代理店につきましては、当社までお問い合わせ下さい。

振込口座 東濃信用金庫 小牧支店 普通 0221251 (有)リアルコーポレーション

マニアだけでなく幅広い自動車ファンの間で人気急上昇!!

このボリュームは見逃せない

IMPORT SPORTS TUNING **BMW**

■TATSUMI MOOK■A4WIDE■定価：本体2200円＋税

◎全国書店にて **絶賛発売中!!**

●お問い合わせ・ご注文は辰巳出版株式会社

TATSUMI PUBLISHING CO.,LTD. 〒160-0022東京都新宿区新宿2-15-14 TEL03-5360-8088 FAX03-5360-8951

車内快適化計画

コンフォートな快適内装空間を作り出す

気付いている人は想像以上に少ないが、インテリアチューニングの効果は想像以上に高い。何故なら、乗っている時にはインテリアしか見えないから

自分のスタイルやイメージで内装チューニングを思いっきり楽しむ

だ。乗り込み、座り、触り、踏む。総じて、クルマを操作するという行為は車内でしかできないのだから、それを確実に、快適にこなせるようにするためのインテリアパーツは有効なのだ。例えば、常に手が触れるステアリングやシフトノブを換えてみる。すると、何だか、ドライビングフィールすら変わったような気がしてくるから不思議だ。シートもそう。シートを換えるだけで速く走れそうな気がするし、シートのタイプにもよるが、快適さや、スポーティ度合いも大きく変わってくるはずだ。

STERRING

METER

SEAT

マークⅡオーナーに見る内装環境の考えた方

快適をとるか、スポーツをとるかが迷いどころ

マークⅡといえば、豊富なグレード展開で幅広いユーザー層に支持されている日本を代表するセダンである。本誌読者の興味の対象は、専らツアラーVを始めとするターボモデルが中心だろうが、マークⅡのオーナーはスポーツ派ばかりではない。あらゆるタイプの人をターゲットとしているクルマだけに、ノーマルでも快適性という意味ではかなりレベルの高いものを実現している。だから、快適さを求めるなら、あえて手を加えることなく、ノーマル状態で乗るのがいいのではないだろうか？　ドライブをさらに快適にしてくれるオーディオやカーナビ、そしてドリンクホルダーなどの小物類、そうしたアクセサリーを沢山取り付けてのドライブは、マークⅡ本来の快適さを損なうことなく、ドライブをより快適に、充実したものとしてくれるだろう。しかし、高速をメインに移動する人や、たまには峠やサーキットも走りたい、なんて考えている人にはノーマルのインテリアでは役不足だ。まず、ノーマルのソファーのようなシートではまるでお話にならない。かといって、スポーツ性だけを追求すれば必然的にフルバケットシートの装着ということになるが、快適な乗り心地の大きな要因であるシートを、スポーツ性のみを追求したものにしてしまうと、折角の乗り心地が犠牲になってしまう。そこで、快適性、スポーツ性、軽量化などシートに求められる条件をバランスよく満たしていながら、かつマークⅡというクルマのイメージを損なわないものを選びたいもの。それはシートに限ったことではない。ステアリングやシフトノブにも同様のことが言える。特にステアリングやシフトノブは常に手が触れていて、なおかつ視界に入るものだけに、素材（触り心地）や、デザインによってはクルマの印象すら変わってしまうほどだ。マークⅡに限った話ではないのだが、まずはステアリング、シフトノブ、シートを換えてみて欲しい。驚くほど印象が変わるはずだ。

Cisco Kids

STEERING
こだわりのステアリング選び

ハンドルなんてただ丸けりゃいいんだよ！　流石にそんな風に考えている人はいないと思うが、ステアリングの交換がドライブフィールの向上に大きな効果があることは、意外と知られていない。クルマをコントロールするのは、最終的にはステアリングなのだし、クルマの中でもっとも触れている時間の長いパーツなのだから当たり前の話なのだ。とりあえず、ステアリングを換えてみよう。きっと驚くほどの効果が得られるはずだ。

必ず触れるものだからこそ、イイものが欲しい

JZX90系以降のマークⅡ（チェイサー、クレスタ）のステアリングは基本的にエアバッグ付きだ。安全面だけを考えるなら、悪くない装備だ。それどころか、エアバッグのお陰で怪我の度合いが低くて済んだ人や、中には死なずに済んだ、というような人もいるだろう。しかし、ありがたい装備である反面、邪魔な面もある。少なくとも本誌を読んでいる人の多くは、邪魔だと感じているんではないだろうか？　エアバッグ付きのステアリングは重く、動きがモッサリしていてるし、最近のものはそうでもないが、中心にエアバッグを収めているせいもあって、デザインもカッコ悪い。しかも、エアバッグがあるために、ステアリングの交換は厄介なものとなってしまった。先にも書いたが、ステアリング交換は想像以上に効果のあるチューニングであるからして、そこは、少々面倒くさい作業だが、交換してみるのも悪くない。もっとも、エアバッグのキャンセルは多少の危険を伴う可能性があるから、プロにまかせた方が無難だが。ただし、無責任に勧める訳にもいかない。というのも、エアバッグをキャンセルすれば、安全性は損なわれるし、保険料も高くなる。その辺もよく考えて交換するようにしたい。

ステアリングを選ぶ要素は多い。デザイン、素材、サイズ、握りの良さ等々。まずは、見て、触って、自分の走りにピッタリ合うものを選んで欲しい。

手に馴染む感触が快適な走行フィールを引き出す

TRD
SRSエアバッグスポーツステアリング

問い合わせ／トヨタテクノクラフト　☎045-540-2121
価格6万9000円

純正のセンターをそのまま使用するタイプのエアバッグ付きステアリングで、トヨタ車専用のTRD製とはいえ、この値段はかなりお買い得だ。エアバッグが元々装着されているクルマなら、車種を問わず装着が可能だが（トヨタ車に限る）、エアバッグを作動させなくてはいけないので、取り付けはやってもらった方が安心確実だろう。デザインはオーソドックスな3本スポークタイプで、純正よりは多少スポーティになっているものの、あまり派手なデザインでない所にも好感がもてる。TRD製だけあって、チェイサーへの収まりはバッチリだったことも付け加えておこう。

POINT　このデザインでエアバッグ付きというのが最大のポイントだろう。ステアリングは交換したいが、エアバッグがなくなるのは嫌だという人にはピッタリだろう。また、カラーリングも（ノーマルに比べて）派手で、ステアリングを交換したという満足感も高いはずだ。TRDがリリースしている商品だけに、トヨタ車へのマッチングもバッチリ。最近はレースカーにもエアバッグが付く時代だし、サーキット走行派にも十分対応するはずだ。

NARDI
SPORT TYPE RALLY

問い合わせ／エフイーティー　☎03-5490-2561
価格3万2000円

モモと並んで有名な名門老舗ステアリングブランドがナルディである。少々クラシカルで上品なデザインのステアリングをリリースするナルディのラインナップから、マークⅡ用にチョイスしてみたのは、ラリー。ナルディのラインナップの中では相当スポーティなステアリングだが、ナルディのデザインだけに、あまり強いスポーツイメージはないが、ラリーという名前が示す通り、ディープコーンタイプとなりスポーツ性は高い。特にスポーツを意識しなくても、装着できるデザインと言えるだろう。撮影したものはレザーだが、スウェード巻きのものもある。直径35cm。

POINT　このステアリングのポイントは、スポーティなステアリングながら、あまりそれを意識させないデザイン、ということになるだろう。本来、ディープコーンのステアリングというと、かなり“ヤル気”なデザインのものが多いものだが、これなら街乗りしかしないようなクルマに付けていても、違和感はない。それでいながら、本格的なスポーツドライビングにも対応する辺りは、さすがに名門の作品だと言わざるを得ない。

Personal
ボールポジション

問い合わせ／オートランダム　☎03-5754-1331
価格2万8000円

前出のサンダーと同じくパーソナルのステアリングだ。やはり35cmの3本スポークタイプだが、デザインはさらにシンプルで、名前からも分かる通り、よりモータースポーツをイメージしたタイプのようだ。素材はカーフとスウェードのコンビとなり、特に汗で滑りやすいステアリングの内側がスウェード張りとなっている。基本的なデザインはサンダーと同じだが、ホーンリングが付かないなど、飾り気は少ないが、より実戦的。同じマークⅡへの装着でも、サーキット仕様など実戦的な仕様への装着がより相応しいのではないだろうか。サイズも一般的な直径35cmだ。

POINT　このステアリングのポイントは、ステアリング内側に巻かれたスウェードだろう。通常、スウェード巻きステアリングは、圧倒的にスポーツタイプのものにのみ使われることが多く、　確かに滑りにくいのだが、耐久性の問題や、握った感じなどに好き嫌いがあり、あまり一般的ではない。しかし、このステアリングは、滑り止めを目的として一部にスウェードが巻かれたおり、、普段乗りとスポーツ走行の両方をこなせるものとなっている。

MOMO
ファイターレザー

問い合わせ／レアーズ　☎03-5716-3501
価格3万2000円

ステアリングのトップブランドであるモモ。さすがにトップブランドだけあって、あらゆるタイプのステアリングがリリースされているが、マークⅡに似合うものということで、オーソドックスな3本スポークのものをチョイス。ファイターレザーは大きなホーンリングが特徴のステアリングで、オーソドックスな3本スポークタイプながら、ホーンリングのおかげでアグレッシブな雰囲気を演出している。握る部分は通気性を考慮した穴あき加工が施されている。撮影に使用したものは名前通りのレザー仕様だが、ウッドマホガニー仕様のものもある。直径は35cmだ。

POINT　このステアリングのポイントは、真ん中で圧倒的な存在感を示している大きなホーンリングだろう。これはデザイン上でも大きなポイントとなっていて、これが好きじゃないという人にはこのステアリングは受け入れられないだろう。マークⅡ（チェイサー）とのマッチングは悪くないと思う。穴あき加工が施された握り部分は、太さも握った感じも多くの人がちょうどいいと感じるレベル。標準的な35cmというサイズもポイントだ。

OMP
ラリー

問い合わせ／エフイーティー　☎03-5490-2561
価格2万5000円

一直線に並んだダブルスポークとスウェードが非常にコンペティティブなステアリングだ。そもそもOMPはラリーを始めとするレーシングエクイップメントを製作しているメーカーだけに、本格的な競技のニオイのするステアリングだ。コーン自体もかなり深く、サーキット走行はもちろん、本格的な競技にも十分対応する。大型セダンのマークⅡには少々ホットなデザインではあるが、撮影した赤の他にも、グレーや黒なども設定されているから、そうしたものならまたイメージも違うかも知れない。OMPのラインナップの中には、もう少しオーソドックスなタイプも用意されている。直径35cm。

POINT　このステアリングのポイントは、圧倒的にスポーティなデザインだろう。赤いスウェードに2本スポーク。それにディープコーン。まるでラリーカーのようだ。問題は、これがマークⅡに合うかという所だが、　とりあえずカッコはいいと思う。また、スウェード巻きのステアリングはすべらなくていいが、　傷みやすく、長く使っているとだんだん普通の革巻きステアリングのようになってしまう弱点がある。

ADLEGNO
MODEL 4 ダークウッド

問い合わせ／ATCインターナショナル　☎0727-27-0881
価格2万え000円

高級なウッドステアリングをメインに展開しているADプレステージ。そんな中でもトップモデルとなるマホガニー4は、高級家具などに使用される高級材マホガニーウッドをメインに使用、レザーとのコンビながら圧倒的な高級感を実現している。撮影に使用したクラッシィ4は、マホガニー4と同様のデザインながら、素材をプラスティックとすることで価格を抑えたモデル。プラスティックと言っても、見た目、手触りともにウッドステアリングに極限まで近づけたもので、言われなくては分からないレベルに仕上がっている。ウッドステアリングの高級な雰囲気を楽しむのなら、これで十分だろう。

POINT　このステアリングのポイントは、デザインは高級バージョンと同様ながら、抑えられた価格ということになるだろうか。それだけでも高級感のある4本スポークに加え、ウッド調の素材で造られているから、高級感はタップリだ。また、本物のウッドでないとはいえ、実際に握ってみても言われなくては分からないほど精巧にできているから、ウッドステアリングの雰囲気は十分に楽しめるという部分もポイントだ。

SEAT
こだわりのシート選び

クルマを構成するパーツの中で、ある意味もっとも重要なのがシートではないだろうか？　何故なら、一番長い時間接しているのはシートだし、どんなに素晴らしい性能のクルマでも、シートが悪いだけで、良くない（印象の）クルマになってしまうことも、逆に、硬く乗り心地の悪い足が入ったクルマでも、シートさえ良ければ快適に走ることが出来る。クルマそのものの印象すら変えてしまうほどのパーツ、それがシートなのだ！

ドライバーにゆとりを与えるスポーツリクライニングシート

クルマを速くしたら、シートもそれに合わせる必要があるのだ!

日本のクルマは世界的に見ても、よく出来ている。製品としてのクオリティにしても、速さにしても、日本車に勝てるクルマは多くない。しかし、ヨーロッパのクルマと比べると、いくつか劣っていると言わざるを得ない部分がある。その1つがシートだろう。日本のように公共交通機関が発達していないヨーロッパ諸国では、移動の足はクルマがメインとなる。必然的にクルマに乗っての移動距離は長くなり、クルマに乗っている時間も長いものとなる。日本人もクルマには長い時間乗っているが、渋滞にハマっている時間が一番長いのではないだろうか？　当然といえば当然なのだが、それぞれの国のクルマがそれに合わせて進化したように、シートもそうした用途に合わせて進化してきている。日本のクルマも随分速くなったが、クルマの速さにシートがまだ追いついていないような状況だ。それがノーマルよりさらに速くなっているチューニングカーならなおさらの話である。スピードやパワーがアップしているのなら、それに合わせたシートが必要なのだ。また、シートが変われば、ノーマル以上の快適な乗り心地を得ることができるかも知れないし、腰など、体にも優しいかも知れない。

しかし、シートを換えようといっても、ステアリングやシフトノブほど簡単にはいかない。座る人間の体格、体重によっても印象は変わるし、販売店でもステアリングほど展示されていない場合が多いから、実際に座ってみて比べることが難しいのだ。それでいて、シフトノブなどよりははるかに高価だから、勇気もいる。買ってから良くなかったでは目も当てられないし。シートを選ぶ時には、目的をよく考えて選ぶといいだろう。例えば、サーキットや競技がメインならフルバケだし、峠や高速道路を飛ばす程度ならリクライニングバケットといったようにだ。

RECARO
SP-JJ

問い合わせ／ブリンブ　☎075-721-0204
価格17万円

憧れの名品! スポーティなのに座り心地抜群

レカロといえば、超名門シートブランド。誰でも知っているようなブランドだけに、その内容は他社製を大きく凌駕している。コンフォートシートだが、コンペティションシーンで培われたテクノロジーが投入され、開発されたシートだ。レカロならではの個性的なデザインに加え、高い快適性はレカロならでは。コンフォートシートながらサイドサポートやショルダーサポートなどのスポーツ性能も有しており、ハイスピードドライブにも十分対応できるだけの懐の深さもある。

幅広い体格の人に対応するシートだけに、サイズは少々大きめだが、反面、ゆったりしており抜群の快適性を実現している。適度な硬さのあるシートは、優れたクッション製で、長距離ドライブでもラクにこなすことができる。シート表面に貼られる素材は、通気性のよいファブリックとなり、気持ちいい座り心地を実現している。シートカラーは黒いサイドに、黒、ピンク、ブルー、赤のモザイク模様と大変派手なものだが、これもこのシートならではの特徴だ。

フィーリングチェック

座り心地は抜群。これなら長距離ドライブも快適だろう。しかし、シート自体のサイズが大き過ぎるきらいがあり、もう少し小さい方がいいと思った。ゆったりしていて快適だが、バケットシートに座っている実感は薄い。サイドのサポートも少し柔らかくて、ここももう少ししっかりさせて欲しかった。シートレールの問題もあると思うのだが、着座位置が高く、身長の高い人だと屋根に頭が付いてしまうほどだった。

POINT　このシートのポイントは圧倒的な座り心地の良さということになるだろう。シート自体が大きく、幅も広いのでどんな体格の人でも快適なドライブをすることができるはずだ。最大のポイントは空気圧によってシートバックのサポート調整ができること。これはかなり微妙な調整ができるので、どんな体型の人でもベストなポジションを取ることができる。また、派手なカラーリングも魅力の1つだろう。

TRD
スポーツシート

問い合わせ／トヨタテクノクラフト　☎045-540-2121
価格8万4000円

フィーリングチェック

流石にTRD製だけあって、チェイサーへの収まり具合はバッチリ。座り心地も良くて、快適。ただし、シートそのもののサイズが小ぶりで、身長の大きな人だと、もう少しヘッドレストが高い方がいいんじゃないだろうか？　サポート感はまずまずだが、サイドのサポートがもっと高くても（もっと窮屈でも）いいと思う。圧倒的に低い着座位置を実現しているのだから、もっとスポーティにしてもいいように思った。

POINT　このシートのポイントは幅や高さなどのサイズがトヨタ車にピッタリ収まるように造られている点だろう。デザイン的にはスポーティな雰囲気もそれほど高くないが、実際に装着してみると、圧倒的な着座位置の低さを実現し、スポーツ性もかなり高いことを意味しており、ここもポイントだ。すべりにくい素材の採用や、シックでカッコいいと思わせるカラーリングなど、評価すべきポイントの多いシートと言えるだろう。

さすがにTRDだけあって最高のマッチング

最新のエルゴノミック（人間工学）技術を駆使して開発されたというTRDスポーツシートは、トヨタ車専用に設計、開発されているから、マークⅡを始めとしたトヨタ車に装着すれば、高さや幅など、サイズ的にはノーマル並みの収まりの良さを実現する。TRDがリリースする商品だけに、商品内容はもはや約束されたようなもの。ノーマルを上回るしっかりしたホールド性を実現していながら、ノーマルに劣らない乗り心地の良さも実現している。車種によっては、若干の硬さを感じるものもあるかも知れないが、ほとんどの人が乗り心地には不満を感じないはずだ。シート表面に貼られる素材も、通気性を考慮した穴あき加工が施されていて、熱く不快と感じがちなバケットシートを快適なものとしている。この素材は滑りにくさも考慮されていて、色は黒×グレーのコンビ。

ノーマルシートに劣らない座り心地など、高い快適性がありながら、圧倒的に低い着座位置を実現しているなど、スポーツ性もしっかりと高められている、トヨタ車ならば是非とも入れたいシートだ。

CONTENTS PROTECTED BY Cisco Kids

BRIDE

ERGO

問い合わせ／ティーズ ☎052-882-2741
価格8万3000円

フィーリングチェック

定番となっているシートだが、改めて定番なりの理由があることを納得した。着座位置は低く、サポート感もまずまず良好で、スポーティな感じは強い。これも好みの問題かも知れないが、シートそのものが少し柔らかくて、ちょっと乗る分には乗り心地が良くていいのだが、長距離ドライブだと少々辛いのではないだろうか？　あらゆる意味で、バランスの取れたバケットシートということが出来ると思う。

日本を代表する超定番アフターシート

日本を代表するシートメーカーであるブリッド。そのブリッドのリクライニングシートの基本モデルとなるのがエルゴだ。基本モデルながら様々な機能を装備し、高品質なウレタンを採用することによって、座り心地はもちろんのこと、座った時のフィット感やホールド性も優れたものを実現している。このウレタンはドライバーの体圧を分散させ、長時間のドライブでも疲労を軽いものとしてくれる。また、用意されるオプション装備を使えば、さらに快適な乗り心地を実現できるという。シート生地は通気性や質感だけでなく、対摩耗性や耐光性、耐久性に優れている他、難燃性というスポーツシートならではの条件も満たしている。シート生地は撮影したブラックGロゴの他に、レッドロゴの2種類のファブリックが用意されている。

バケットシートの中には車検に通らないものもあるというが、保安基準をはるかに上回る強度と安全性を備えているため、ブリッドのシートは全て車検対応。高い剛性と精度を実現している、無段階リクライナーを装備していて、微調整も可能となっている。

POINT このシートのポイントは、やはり圧倒的なローポジションだろう。撮影に使用したエルゴは比較的ベーシックなモデルながら、シートバックの調整も細かい調整が出来るダイヤル式となっている上、2ドア車に装着する場合に便利な、ワンタッチ前倒機構など、便利な機能が多いというのがポイントだ。また、高機能ながら、比較的リーズナブルに設定された定価も大きなポイントだろう。

KONIG

K5000G

問い合わせ/エフイーティー
☎03-5490-2561
価格12万円

フィーリングチェック

見るからにスポーツ性が高そうなシートだが、見かけよりはるかにゆったりしていて、窮屈な感じはしなかった。もっとも、これは標準体重よりはるかに細いテスターの体型のせいもあるかも知れないが。体格によってサポート性は異なりそうだが、サポート性そのものは高いはずだ。座り心地は、座面、シートバック共に硬く、テスターは嫌だとは思わなかったが、中には嫌だと思う人がいるかも知れない。

ヨーロッパ生れの骨太なスポーツシート！

平均的な日本人の体格を基準に設定された、日本向けのリクライニングバケットシートだ。リクライニングバケットシートとしては、高いスポーツ性を実現しており、サーキット走行などにも十分対応する。特にショルダー部分に滑り止め加工が施されていて、ハイスピードコーナリングも安心だ。シートのカラーは基本的に黒だが、ショルダー部分は従来のグレー、赤、黄色、ブルーに加え、新色の黒と5色が用意され、好みやクルマのイメージに合わせて選ぶことができる。シート表面に貼られる生地はスウェード調の「デルカール生地」を採用、フィット感と、滑りにくさというバケットシート本来の機能に加え、高級感も演出している。

スポーツ性の高さばかりに目がいきがちだが、快適な座り心地も実現しており、特に硬めに設定されたクッションは、長距離ドライブでの疲労を最小限ものに抑えてくれるはずだ。重量の面ではそれほど軽いシートではないが、それは剛性の高さを証明する事実であり、快適な座り心地以外に、万が一の時などの安全性にも大きく役立つはずだ。

POINT このシートのポイントは、高いスポーツ性能だろう。リクライニングバケットシートとしては、かなり本気度の高いデザインということになると思うんだけど、座ってみると意外とゆったりしていて、思いの他快適なのもポイントといえるだろう。スウェード調の生地と、ショルダー部分の色が選べるなど、ファッション性が高いこともポイントとして考えていいだろう。

POINT このシートのポイントは、シート幅が大きく、幅広い体格の人に対応していることだろう。ノーマルのサイドサポートに不満がある人でも、このシートならば不満を感じることはないだろうから、窮屈なシートが嫌だという人にはピッタリだろう。どんな人にもフィットするという「フレックス・バックレスト」もポイントだ。この機能のお陰で、体型、体格を問わない快適な座り心地が実現されるのだ。

AAR

ストリートスポーツ

問い合わせ／ウェッズ ☎03-3792-0130
価格12万5000円

高級感たっぷりの本格派。その実力はかなり高い！

独自の「フレックス・バックレスト」を採用したストリート向けリクライニングバケットシートで、しっかりしたホールドが得られながらも、高い快適性も実現している。国産のシートだから、平均的な日本人体型に合わせて設計されており、日本人ならばほとんどの人にピッタリ合うように設計されている。フレックスバックレストが採用されていることもあって、理想的なドライビングポジションが簡単に取れるのも魅力的なポイントだ。そのため、バケットシートながら乗り心地も快適なものとなっている。シート表面に貼られている生地も、滑りにくくフィット感も上々。ラインナップは撮影したストリートスポーツの他にも、よりコンフォート指向の強いベーシック（13万3000円、ファブリック、レザータイプがある）、コンペティションモデル（フルバケット）のレーシング2などがある。

サーキットオンリーという人でなければ、ストリートスポーツでも十分以上のスポーツ性と実用性を備えているから、大丈夫だ。

フィーリングチェック

シートの幅が広く、かなり幅広い体型の人に対応するが、テスターのような痩せた人間だと、サイドのサポート性に不満を感じるかも知れない。逆にゆったりしたシートが好きな人には向いているかも。座り心地に関しては、人一倍軽いテスターの体重のせいもあるかもしれないし、好みもあるので一概には言えないが、テスターには良いとは思えなかった。シートの硬さは悪くなかったから、この点は本当に個人の好みの問題だけかも知れないが・・・・・

POINT このシートのポイントは標準的日本人サイズとでも言うのだろうか、適度なサイズと、純正のようなシート生地（チェイサーツアラーVの）ということになるのだろう。運転席だけしか交換しなくても、違和感は少ないはずだ。また、同じ形のバリエーションも用意されているので、好みに合わせて選ぶことができるのもポイントだろう。また、シートバックに付いたポケットはかなりポイントの高い装備といえるだろう。

ABARIS

スタンダード

ウィステリアジャパン ☎045-982-2995
価格6万9000円

日本人の体形にぴったりフィットする本格的なスポーツシート

平均的な日本人体型に合わせて設計されたABARISは、ほとんどの日本人にピッタリ合うように設計されている。そのため、しっかりしたホールドが得られながらも、そこそこの快適性も実現している。長距離ドライブも視野に入れた優れたクッション性で、バケットシートながら快適な乗り心地を実現している。シート表面に貼られる素材も、通気性、対摩耗性に優れたジャージ素材が用いられている。この素材は滑りにくいだけでなく、帯電防止加工が施されており、静電気対策もバッチリとなっている。シート生地は撮影したベーシックの黒×マーブルのコンビの他にも、ダークブルー1色のスタンダード、黒の本革仕様（19万8000円）の3種類が用意されている。

ノーマルシートに対してスポーツ性を向上させたバケットシートでは、使い勝手などは犠牲になることが多いが、このABARISではシートバックにポケットを設けるなど、便利な装備はきちんと活かされている。ノーマルシートに遜色のない使い勝手と乗り心地がありながら、サポート感などのスポーツ性もきっちり高められているオールマイティな性能を有したバケットシートだ。

フィーリングチェック

素材的な影響もあるのだろうが、体にピッタリとフィットする感覚が強く、サイドのサポートも良好なので、ハイスピードドライブにも向いていそうだ。サイズに関しても、幅、座面、シートバックともにちょうどいいサイズ。ほとんどの人が快適に、スポーティに走ることができると思う。乗り心地に関しても、適度に硬さがちょうど良くて、長距離ドライブでの苦痛も少ないもので済みそうだ。まさに日本人にぴったり、国産車にぴったりくるスポーツシートである。

C-ONE

スポーツシート

問い合わせ／シーワンコーポレーション
☎03-3478-6259
価格7万6000円

フィーリングチェック

少々小振りな感じがするが、座ってみるとサイズはさほど気にならない。ほとんどの人が不満なく座ることができるサイズだと思う。シートの硬さもちょうどよくて、座り心地も悪くない。ただ、スポーツ性に関しては、サイドのサポートが若干低く、もう少し高くてもいいように思う。また、座面の一番前の部分がやけに張り出していて、足が上に押し上げられているような圧迫感があった。好みの問題もあると思うが、それが気になった点だ。

コンフォート重視だがしっかりした実力シート

少々硬めに設定されているという着座感が長距離ドライブでの疲労感を最小限なものとしてくれるという、ヨーロピアンテイストのバケットシートだ。スポーツ性ばかりを追求したシートではないものの、ヒップ部分と腰部分のホールド性はスポーツシートにも引けをとらないものとなっている。シート表面に貼られる素材は、高品質な合成レザーが用いられており、高級感たっぷりな見た目はもちろん、掃除など、手入れの簡単さも見逃せないポイントといえるだろう。

モータースポーツの名前が冠されるシートだけに、スポーツ性もそれなりに高いレベルを実現している。先にも書いたとおり、下半身を中心としたサポート性はかなり高いものを実現しており、スポーツ性も高い。かといって窮屈感はなく、見た目以上にゆったりと快適にドライブすることができる。また、高級感溢れるレザーシートながら、比較的安く買えるというのも、ありがたくも嬉しいポイントだ。

POINT このシートのポイントはトラディショナルなデザインと、革張りということになるのだろう。デザインに関しては、好みもあるだろうが、昔のイギリス車にでも合いそうなデザインで、雰囲気もいい。見た目は小振りながら、座ってみても窮屈感はなく、適度なサポート感が得られる。足を押し上げるタイプの座面が好きな人ならば、きっとお気に入りとなるはずだ。

行動派のツアラー乗りに贈る
高性能低コストナビゲーションシステム
カロッツェリア楽ナビ
AVIC-DR1000
問い合わせ/パイオニア・カスタマーサポートセンター　☎0070-800-8181-11

carrozzeria AVIC-DR1000 COLOR WIDE LCD MONITOR Pioneer
50m
現在地から
28.1km
3-5

カーナビ界のトップクラスを走り続けているカロッツェリア。常に「高性能」「最先端」をテーマに、高機能ぶりを発揮してきた。だから自然とカロッツェリア＝高性能ナビという図式が頭の中にできあがっている人も多いハズ。しかし、ここにきてカロッツェリアナビのスタイルがほんの少し変化してきた。ただの「高性能」「最先端」ではなく、それをいかに使いやすいものにするか…にこだわりはじめたのだ。カロッツェリアが掲げる「実楽主義」というコンセプトのもと、使いやすさを追求したナビ、それがこのDVD［楽ナビ］だ。ただ、暖かみのあるデザインに惑わされないでほしい。中身は、やはりカロッツェリア。機能に関しては満足度120%だ。

7:53

CONTENTS POWERED BY
Cisco Kids.
WWW.CISCO-KIDS.CO.JP

ハイスペック!! ハイポテンシャルを実現させた憧れのシステム

これからは「使いやすい高性能」がキーワード

これまでのカーナビは、最先端機能を盛り込んだ「ハイクオリティモデル」と、初心者にも使いやすくて低価格がウリの「ハイコストパフォーマンスモデル」にだいたい二分することができた。機能をとるか価格をとるか…という選択になっていたわけだ。しかし、このDVD［楽ナビ］は、その両者を融合させた「使いやすい高性能」を可能にしてしまった。まず、［楽ナビ］の見た目はとても親しみやすいデザインで、リモコンを見ただけでもカンタンに操作できそうなのが分かる。はっきり言ってしまえばカロッツェリアナビらしからぬほど、リモコンボタンが少ない。問題の中身はと言うと、カロッツェリアの最高峰モデル・DVD［サイバーナビ］とほとんど同等で、情報量の多さ・ビジュアルのクオリティの高さはまさに最先端。つまり、羊の皮を被った狼よろしく、見た目の可愛さやネーミングにだまされてしまうと、とんでもなくスゴイやつだった…ってことになる。いつでも誰でもどこでもカンタンに使えて、その上ナビ経験者をも満足させてくれるナビ、それがこのDVD［楽ナビ］なのだ。また、ドライブシーンをサポートするさまざまな情報も、ボクら行動派には強い味方になりそうだ。

豊かなドライブシーンを演出するハイクオリティ

リアル感が楽しめるさまざまな地図表示

［楽ナビ］には、ドライブシーンを楽しくしてくれる地図表示がたくさん用意されている。まずひとつめは、運転席から見たような景色が堪能できる「ドライバーズビュー」。ドライバーの目線から見た地図なので、実際に運転していると外の景色と地図画面がリンクして、とても楽しい。ガソリンスタンドやコンビニのような目印となる建物は立体で表示されているのもユニークだ。次にヴァーチャル感覚が楽しめる「ビジュアルシティマップ」。全国約750都市に対応していて、街中を走行する時にはぜひこの画面を表示させておきたい。実際の建物の高さや形をリアルに再現しているため、周囲の状況がすぐに把握できる。ビル名称も表示されるため、ビジネスシーンでも役立ちそうだ。夜画面では、なんとビルの窓に明かりが灯る…というニクイ演出までされている。その他にも、住宅地にある目的地を探す時に便利な「10mスケール」、異なるスケールを2画面で表示できる「ツインビュー」、「ハイウェイモード」など優れた地図表示がたくさんあるが、これらはすべてリモコンの「ビュー」ボタンでカンタンに切り替えを行うことできる。走るシーンや状況に応じて賢く使い分けよう。

楽ナビの使い勝手のよい機能について

ユニークで便利な機能が満載

［楽ナビ］はドライブ情報誌的な使い方もできる。リモコンの「おすすめ」ボタンを押すと、観光情報やグルメスポットなど、詳しい説明や写真を見ることができるのだ。中でも約200コースを収録したドライブプランは楽しい。知らない土地に行った場合も、観光名所を盛り込んだオススメのドライブコースを教えてくれるので（もちろん選べばすぐに道案内もしてくれる）かなり便利だ。もうひとつ「テーマ別検索」というユニークなメニューも用意されている。「雨の日の…」「日本一を探す」「ミステリースポットで不思議体験」などなど、行く場所に困った時にも大いに参考になりそうな面白スポットが多数収録されている。また、ボイスコントロール機能を利用して、自分の使いやすいようにナビをカスタマイズすることも可能。友人の家や会社、よく行くショップなど、自分の好きな場所を100ヶ所までメモリーしておける地点登録機能を使うのだ。登録した場所には、名称のほかに好きな「読み」も入力できる。例えば、友人のあだなを「読み」として入力しておけば、そのあだなをナビに告げるだけでダイレクトにその場所が画面に現れるようになるのだ。この機能はマルに使いたい。

IQ高精度について

真下に一般道が並行して通っているような高速道路上を走行している場合、出口が近づいて一般道に降りても、まだナビは高速道路を走っているとカンチガイしてしまうことがよくある。これは結構ありがちな誤認ではあるのだが、道案内役のナビがこれでは困る。しかし、そんな不満もこのカロッツェリアナビなら皆無だ。瞬時に高低差（クルマの傾き）を感知して、高速から一般道へ降りたことを認識する。高速道路を通るルートを引いていた場合も、すぐに一般道ルートを再探索してくれるのだ。また10mスケールやドライバーズビューなど、道がかなり太く表示されるような詳細な地図では、さらにこの自車位置の正確さ＝IQ高精度を痛感できるハズだ。

セット内容について

DVD［楽ナビ］は、ナビ本体と6.5型ワイドTV付きのフルセットが2種類用意されている。上級システムのAVIC-DR1000V（23万円）は、VICS3メディアがフルに使用できるビーコン受信機付きのパッケージ。AVIC-DR1000（21万円）は、そのビーコン受信機レスのシステムになる。しかしビーコン受信機が付いていないからといって、AVIC-DR1000ではVICSによる渋滞情報が見られない…というワケではないのでご安心を。どちらのセットにもVICS・FM多重チューナーは内蔵されているのだ。そうなると選択はビーコン受信機が必要か否かになってくるのだが、渋滞を考慮した自動ルート探索機能を使いたい人は、ビーコン受信機付きのセットを選ぶ必要がある。

ナビゲーション時の画面表示について

ルート走行中、曲がるべき交差点に近づくとナビが音声と共に拡大図で誘導…というのは今どきは当たり前の機能。しかし渋滞している道路などでは、急に車線変更ができない…とパニックになることもしばしばある。他にも、直進レーンだと思って並んでいた車線が実が右折車線だったり、なんていう状況も結構あることだ。しかしこの［楽ナビ］の誘導さえあれば、そんな情けない姿ともおサラバ。道路に設置してある青い方面看板とソックリな案内図と、どこの車線を走っていればいいのかを示すレーン情報を表示してくれるのだ。このレーン情報は直進する交差点でも表示されるので、常に車線状況が把握することができ、スマートな走りができる。

音声入力について

ナビのほとんどの機能を音声で操作することができる［楽ナビ］。しかも、わざわざ難しい専用キーワードを覚える必要はない。例えばどこかで食事したい場合なども、「ファミレス行きたい」や「お腹すいた」「腹へった」といった普段しゃべっている感覚で通じるのだ。ファミレスのチェーン名（「すかいらーく」や「デニーズ」など）を言うことでお気に入りのファミレスだけを一発で検索することも可能。さらに目的地までのルートを引きたい場合は、ダイレクトに「東京ドーム」と行きたい場所を告げれば自動でルート探索が開始される…というお手軽さだ。また、音声認識用マイクがモニター本体に内蔵されている点も非常にスマートでウレシイ。

操作性の高いリモコンについて

見るからに分かりやすいボタンレイアウトの「Doリモコン」。ダイレクトに配置された基本操作ボタンは、「お出かけ」「周辺」「渋滞」「お帰り」など、やさしい言葉で書かれているので、説明するまでもなく誰にでもすぐ理解できる。「お出かけ」ボタンを押せば、住所や電話番号・施設のジャンルなど、いろいろな検索方法が選べるので、すぐに行きたい場所を見つけだすことが可能だ。また帰りは「お帰り」ボタンを押すだけで、自宅までのルートを一発検索してくれる。中でも便利なのが「周辺」ボタンで、探したい施設を素早く地図上に表示させることができる。しかも、営業中の店とすでに閉まっている店との区別もしてくれるという親切さなのだ。

Interior & Other Parts Catalogue

インテリア・汎用 パーツカタログ

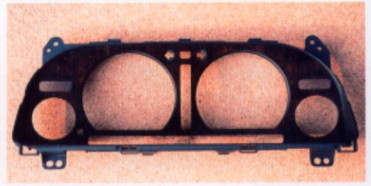
ドライバーがいつでも触れているところ、それがインテリアだ。いくらエクステリアを飾っても、それを的確に動作するのはドライバーの役割。そのドライバーがベストな走りをするためのアイテムをここで紹介する。自分のクルマを手足のように動かすには、自分の体に合ったものを選ばなくては始まらない。このカタログを見て、じっくり検討してもらいたい。

※問い合わせ先はP238-239をご覧ください。

K's300kmメーター

90 | 100前期 | 100後期

ノーマルメーターを300km/hまでスケールアップしたメーター。文字盤に入っている文字は純正メーターの文字とまったく同じで、違和感なく装着することができる。もちろんメーターのカラーについても純正と同じだ。
価格90用5万8000円　100用3万8000円
問い合わせ/ケイズ



K'90用メーターパネル

90前期 | 90後期

特殊技術によって本物の木目板を使ったこだわりのメーターパネル。高級感あふれる車内の演出には欠かすことの出来ないアイテムだ。本物の木の温もりを取り入れたいのであればコレしかない。
価格90用1万9800円
問い合わせ/ケイズ

K's　Pゲージメーター

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

メーター全体の操りを自由に選ぶことが出来るメーター。視覚的に楽しめる最大の特徴で、文字盤と文字色の組み合わせパターンは480パターンにもなる。そのためユーザーオリジナルの追加メーター感覚が楽しめる。52φ、60φ、80φの設定あり。
価格1万500円～1万6000円
問い合わせ/ケイズ

ELブライトメーター

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

夜間照明にEL(エレクトリック・ルミネッセンス)パネルを使ったメーター。面発光によって均一でムラのでない照明効果を引き出す。発光時間も通常のランプタイプに比べて長く、熱の発生も少ないのが特徴だ。
価格9000円～1万4000円
問い合わせ/ケイズ

ステップデュアルテンプゲージ

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

永井電子の誇るステッピングモータードタイプを採用した2系統テンプ計。温度表示は油温、水温をそれぞれ切り替え表示し、パネル内のLEDよってモードを示す。ワーニング機能も装備していて、センサーがクーラント量などもチェックする。
価格3万円　問い合わせ/永井電子

ターボモニター

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

ターボ車には必要不可欠な機能をすべて満載。ターボタイマーモードのほかに、スピードモード、スピードワーニングモード、ブーストゲージ、ブーストワーニング、ブーストピーク、オイルワーニング機能はかを備える。
価格2万5000円
問い合わせ/永井電子

TRDシフトノブ

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

オーナーの間で大人気のTRDシフトノブ。ラインナップは非対称モデルと丸型モデルの2タイプ。どちらも、握った瞬間によく手に馴染む。JZX90・100オーナーにとっては押さえておきたいアイテムだ。
価格丸型2500円　左右非対称8200円
問い合わせ/TRD

TRDクイックシフト

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

素早いシフトチェンジでスポーティードライビングをリズミカルに行うクイックシフト。小気味良いシフトフィーリングを引き出すために、ストローク量もショートタイプにしている。
価格3万4000円
問い合わせ/TRD

TRDゲート式ATシフトノブ

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

いかにもオートマの印象を変えてくれるシフトノブ。マニュアル的な感じで、操作性も高い。純正と同じ本皮を使っているので、内装とのマッチングもよく、自然な形で装着することができる。
価格9800円
問い合わせ/TRD

トムスシフトノブJTCC

100前期 | 100後期

トムスのJTCCマシンからフィードバックされた球形状のノブ。素早さとスムーズなシフトワークが可能になる。シフトノブの素材はジュラコン製だ。カラーはホワイトのみの設定だ。
価格4000円
問い合わせ/トムス

トムスシフトノブGT

100前期 | 100後期

トムスGTスープラからフィードバックしたシフトノブ。細長いタイプで握った感じ手によくフィットする。素早いシフトもやりやすい。
価格7800円
問い合わせ/トムス

パワーメーターi-D

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

ブリッツの誇る多機能メーター。パワー、スピード、ダッシュ能力など、実にすばらしい計測機能を備えている。コンパクトなパッケージの中にさまざまなメーターが入っている魅力的モデルだ。
価格2万4800円
問い合わせ/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

ブリッツの誇るレーシングメーターはイルミネーションがとてもキレイだ。文字盤のデザインがとてもカッコよく、思わずトータルコーディネイトしたくなってしまう。ワーニング機能も付いて装備も充実している。
価格52φ2万2000円、60φ2万4000円
問い合わせ/ブリッツ

BLレーシングメーター

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

ブースト、バキューム、オイルテンプ、オイルプレッシャー等、走り上で必要不可欠なメーターをラインナップ。業界初ブラックライト照明を採用し、ナイトドライブをムーディーにしてくれる。
価格52φ1万4800円、60φ1万5800円
問い合わせ/ブリッツ

バケットシートGT1

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

青、青、黒の3色が用意されている。カーボンケブラー製にすることで3.5キロという超軽量シートを実現させた。FIA公認モデルにもなっている本格派のシートだ。
価格24万円
問い合わせ/ブリッツ

バケットシートGT2

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

バックレスト調整機能付きのシート。カラーラインナップは赤、青、黒の3色。鮮やかなカラーが車内を明るくしてくれる。車種別専用シートレールは別売の9000円で販売される。価格6万9000円
問い合わせ/ブリッツ

バケットシートGT3

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

リクライニングタイプのスポーツシート。低価格を実現しながらも、整備の面ではけっして妥協していないモデル。シート時も耐久性に優れていて、長時間の使用にもヘコタレルことはない。
価格7万9000円
問い合わせ/ブリッツ

アウトローシフトノブ

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

ドライバーの操作感やシフトポジションに合わせてグリップ部の高さを最大約30mm上下できる。シフトノブは超アルミ削りだしで、形状も手にしっくり馴染むものになっている。
価格9800円
問い合わせ/ピボット

スーパーヘビータイマーSBT

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

タバコ半分の超小型薄ボディに、アフターアイドリング機能を搭載。信号配線不要でマイコンが最適なアイドリング時間を感知し決定してくれるフルオートモードも搭載している。
価格9800円
問い合わせ/ピボット

80φレーシングタコランプRTL-X

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

80φの大型・超軽量タコメーター。外付け大型シフトランプと内臓シフトランプのふたつを備えて設定回転数で点灯する。黒文字・白文字の2パターンがあり、外付けランプなしのモデルもある。
価格外部ランプ付き2万6800円　外部ランプなし2万4800
問い合わせ/ピボット

80φレーシングタコランプRTL-M

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

80φメーターとしての機能だけを追求したモデル。タコメーターは装備していないが、このシンプルさが通好みの仕上げといえる。夜間照明は裏側のスイッチによって7色から自由に選べるようになっている。
価格2万4800円
問い合わせ/ピボット

60φ空燃比メーター

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

アナログメータータイプの空燃比計。デジタルが多い空燃比の計の中では異色の存在。だが、これもマニアックで魅力的。便利機能としては手元のスイッチを使って約5秒間、現状表示させることが出来るところ。
価格3万9800円
問い合わせ/ピボット

レーシングシフトランプ

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

面倒な回転信号への配線不要のエンジン回転レーシングシフトランプ。コントローラに付くボリュームによって、設定回転数を思いのままイジれる。大型ランプは好きな場所にセットできる。
価格1万4800円
問い合わせ/ピボット

フルカバーホルダー

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

各種60φメーターを背面まですっぽり覆って様々な場所にすっきり装着することができる。取り付けスタンドは2種類で、どちらのスタンドも自由度の高い取り付けが出来るように工夫されている。
価格2480円
問い合わせ/ピボット

AFM

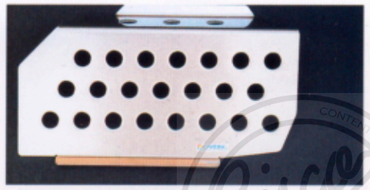
90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

回転数対応のA/Fロガー。純正のO2センサーから信号をもらうため、取り付けも簡単だ。ディスプレイはデジタル数値とバーグラフによる表示で、初心者でも数値の違いを読み取りやすくしている。
価格1万2800円
問い合わせ/フィールド技研

ジュラコン軽量シフトノブ

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

熱の影響を受けにくいジュラコン材を使ったシフトノブ。球状タイプでサイドは42φ、どんな角度から握ってもフィーリング変化が無く、手によく馴染む。
価格2500円
問い合わせ/JAMレーシング



パッセンジャープレート

90前期 | 90後期 | 100前期 | 100後期

パッセンジャープレートはカーブや急カーブ時に助手席に乗るヒトを安心させるために取り付けるためのもの。アルミのパンチングプレートを敷くことで踏ん張れるようになる。マジックテープでの固定なので脱着も簡単だ。
価格8000円
問い合わせ/オクヤマ

アテインスポーツシフトノブ

90前期 90後期 100前期 100後期

サーキット走行、ドラッグ競技など、いかにシフトミスを無くせるかをシフトノブで追及したモデル。アルミとステンレスの設定があり、好みの重さを選べるようになっている。重さはアルミが800g、ステンレスが500gだ。

●価格：3500（アルミ製） 4500（ステンレス製）
●問：イ問い合わせ/KSP

ATレザーシフトブーツ

90前期 90後期 100前期 100後期

AT車のシフトをまるでMT仕様化のように見せるアイテム。純正と同じレザーを使っているので、質感はとてもいい。このブーツを装着すれば、まさかATとは…と思ってしまう。かなりユニークでアイデア満点のパーツだ。

●価格：8000円
●問い合わせ/アバンギャルドスポーツ

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：オートバックスセブン

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俊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膨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

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

C-CONスポーツシート

90前期 90後期 100前期 100後期

合成レザーを採用したスポーツシート。少し硬めの着座感がロングドライビング時の疲れをやわらげてくれる。優れたホールド性でヒップと腰を安定ポジションへと導いてくれる。高速クルージングからスポーツドライビングまで可能だ。

●7万6000円
●問い合わせ/シーワンコーポレーション

BRIDE ブリックス

90前期 90後期 100前期 100後期

フルバケットなみのホールド性能を誇るリクライニングバケットシート。大きく張り出したショルダーサポートやニーサポートが超高速でのフルスロットル&フルブレーキングでしっかり体を支えてくれる。ホールド性能抜群のモデル。

●価格：5万8000円 ●問い合わせ/ティーズ

BRIDE マキシス

90前期 90後期 100前期 100後期

競技をするためにシートに求められる物とはなにかを追求した究極の形。FIA公認モデルで最高水準の強度も誇る。シート全体がドライバーを包み込むスタイルなので、クラッシュ時にドライバーに伝わる衝撃をやわらげてくれる。

●価格：8万7000円(FRP) 16万7000円(CFPR)
●問い合わせ/ティーズ

MT用カーボンルックノブ

90前期 90後期 100前期 100後期

ドライバーの心を掴り立てる、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。

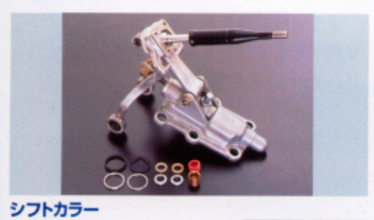
●価格：1万6000円 ●問：シーワンモータースポーツ

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



シフトカラー

100前期 100後期

いまいちプニョプニョ感の強いシフトフィールを向上させるためのパーツ。熱の影響にも強く、シフトフィーリングが常に一定というところがポイント。マイルドなシフトフィーリングがたまらないアイテムだ。

●価格：7800円 ●問：ドゥーラック

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、コンパットカーボン9800円、コンパットウッド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

ATFテンプメーター

90前期 90後期 100前期 100後期

オートマッチク車は過酷な運転をするとATFが油温上昇してオイル粘度が低下し、ATディスクに負担がかかる。加速が鈍くなったり、シフトポイントが変わってたり、キックダウンのタイムラグが長くなるのは、すべて油温上昇が原因。このメーターはそうした症状が出る前に目視するためのパーツだ。

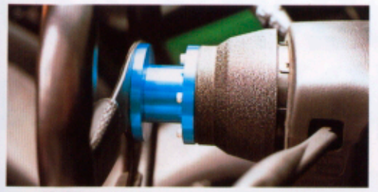
●価格：2万1500円
●問い合わせ/ナイトベイジャー

ヘビーウエイトシフトノブ

90前期 90後期 100前期 100後期

ノーマルシフトノブはわざとシフトノブにウエイトを入れている。このヘビーウエイトシフトノブは名前の通り超重たいシフトノブ。ノブを重くすることによってシフト時に力を入れることなく、スコっと入るように工夫に作られている。

●5980円
●問い合わせ/ナイトベイジャー



ロングボススペーサー

90前期 90後期 100前期 100後期

ボスとステアリングの間に挟み込んでステアリング位置を延長。ベストなドライビングポジションを作り出すことができる。フルバケットシートを入れて、ポジションが合わないことがけっこうあるが、これを入れれば大丈夫だ。

●価格：格5980円
●問い合わせ/ナイトベイジャー

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。アルミ鏡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

アルミ鏡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5800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

チューナー入魂の自信作

DEMO CAR REVIEW

ストリートチューン神髄!!

ここではストリートチューニングをやるうえで参考になるショップお薦めの仕様についてを紹介していく。ストリートチューニングといっても、その幅は物凄く広い。オーナーの考え方の違いで、いろいろなチューニングのスタイルが生まれるので、ここではその考え方と実際に作ったクルマをお見せしよう。

MINE's

AP ENGINEERING

UEDA ENGINEERING

BRASH BOY

K1

TOW SYSTEM

ネピット倉敷

amuse

トランクエンドを覆うような形で装着されるカーボンプレートがお洒落だ。

速さと快適性を追求したスポーツセダン

マインズが製作したJZX110新型マークⅡは、チューニングカーにありがちな派手さはまるでない。ノーマルと違うのは18インチのホイールと、マインズのデモカーの証でもある、白いボディとシルバーのラインくらいしかない。その印象はボンネットを開けてみても変わらない。ノーマルと何も変わらないエンジンルームがそこにあるだけだ。しかし、マインズのマークⅡは、当然ノーマルではない。マインズはVX-ROMをメインとするコンピューターチューニングを得意とするメーカーだけに、当然、ロムは完成したばかりだというVX-ROMに換えられている。JZX110はノーマルのCPUの完成度がかなり高く、例えば同じマークⅡ、同じ1JZ-GTEでも、JZX100とではCPUは別モノと言えるほどの進化を遂げているのだそうだ。そこで、JZX110用には初めから開発する必要があったのだ。完成したJZX110用VX-ROMは、ロムとのマッチングを考えて開発されたというVXエアフィルターと併せてセットすることで、330psを発生するという。余裕というには十分なパワーだ。併せて交換されたマフラーも、快適性を損なわないため、静粛性を重要視して開発されたという。取材車に装着されているものは試作品で、性能的にはほぼ完成しているそうだが、テールデザインなどの細部が変更になるそうだ。

また、快適性を追求しながら、スポーティな走りをも実現する足まわりもマインズのオリジナルとなっている。独自のノウハウでチューニングされたという足は、20段の減衰調整が出来る車高調で、マークⅡを快適に、そしてスポーティに走らせる。サーキットで速い足ではないが、高速道路やちょっとしたワインディングなどは十分に楽しめる足に仕上げられている。パワーもあって、快適に速く走れる、バランスの取れたオトナのためのチューニングカーなのだ。

マインズのマフラーはジェントルなサウンドが魅力。効率をスポイルさせることなく静かな排気を実現させた。

MINE's
JZX110 MARK II
問い合わせ／マインズ　☎0468-57-3313

速さだけを追求するのではなく、パワーを余裕と考えられる人のチューニングカー

トータルバランスを追求したノーマル+αのチューニングがマインズ流だ。

マインズが考えるJZX110スタイル

マインズが考える新型マークⅡのチューニングコンセプトは「ラグジュアリースポーツ」というもの。ベースとなるマークⅡも、JZX100に比べ高級志向が強くなり、そんなクルマをスポーツカーのように速さだけを求めてチューニングするのは少々考えものだ。新型マークⅡならではの持ち味を活かしながら、より速く、快適にというのがマインズが提案する新型マークⅡのチューニングだ。そのため、実際に装着されたパーツは、足まわりもマフラーもマイルドで快適なものが選ばれている。また、外観も派手なエアロパーツなどを取り付けることなく、せいぜいホイールのインチアップとさりげないトランクスポイラー程度に止められている。

マインズ自慢のコンピュータはあらゆる面でグッドフィールを約束してくれる。

出来る限りノーマル風をモットーにファインチューニングを施している。

足回りはエスタブロキット。マインズオリジナルの自信作だ。

SPECIFICATIONS
■エンジン:1JZ-GTE・2500cc■過給器:ノーマル■吸排気系:エアクリーナー・VXフィルター／マフラー・サイレンスVX■点火系:プラグ・プリッツ9番■駆動系:タイヤ・(BS S-02 F:225/40-18 R:255/35-18)／■サス:ESTA PRO／スプリング・マインズ(F:10kg R:8kg)■その他:マインズVX-ROM■データ:最高出力・330ps

オールマイティに何でも楽しめる快速ツアラー 大人のスポーツカースタイル

AP ENGINEERING

JZX100 CHASER

問い合わせ／APエンジニアリング
☎0427-78-7410

マフラーはアペックスGTスペック。大人のスポーツカーに爆音は似合わない。

乗り心地を損なうことなく飛ばせる足のバネレート設定はフロント14kg、リア7kgという設定だ。

エンジンルームを見る限りチューニングカーとは思えないほど。この意外性がおもしろい。

通勤快速スペックを持つ大人のスポーツカー

エンジンそのものに手を加えることなく、補器類のグレードアップによってチェイサーが本来持つポテンシャルを発揮させているのがAPエンジニアリングのチェイサーだ。テーマは「大人のスポーツカー」というもの。街中でも普通に使えて、高速区間でも安定して飛ばせる。そんなクルマを目指して作られた。

踏めばガツンと加速してくれる。中速域からの強烈な加速を生み出すためにタービンはRX6に交換。これは勇キットをノーマルエンジンに取り付けた。これに伴って550ccのインジェクターに交換し、パワーFCを使って的確な燃調をとる。これでパワーソースとしては十分すぎるほどのポテンシャルを手に入れられる。

パワーが出てくると、次に問題になるのが足回りだが、快適に飛ばせるという意味でマッチングのいい足を探したが、なかなか気に入ったものがなかったので、このクルマ用にオリジナルで作り、組んでいる。止めるという意味でのチューニングは、フロントがPFC、リアにアペックスGTのブレーキパットを取り付けた。やはり、パワーアップしたことで、止めるチューニングは重要。快適に飛ばすためには止めるチューニングをやらなければ、ただの危険なクルマでしかないので、ここは絶対に押さえておきたい。

外観がすべてを物語っている通り、このクルマのスタイルは走り屋ともドレスアップとも違い。素ノーマルで機能パーツだけをグレードさせる。これが大人のスポーツカースタイルなのだ。

アペックスのGTスペックマフラーを装着しているのでそれっぽく見えるが、これがなければ普通のオヤジぐるまだ。

イチオシパーツ

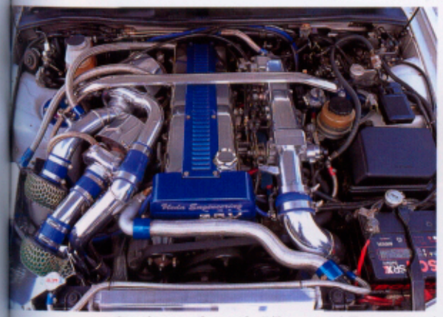
このクルマでのイチオシパーツというのはすべてということになるが、その中でもあえて挙げるとするなら勇キットはお薦めの商品。1Jユニットとの相性がよく、高速道路走行中での追い抜き加速ではモタツクことなく回転がスゥーと立ち上がって車速が伸びる。パワーがあるので、運転はすごくラクになる。巡航スピードも自然と上がって、高速移動が可能になるわけだ。やっぱり大人のスポーツカーはゆとりのパワーでゆったりと走らせたい。

SPECIFICATIONS
■エンジン:1JZ-GTE・2500cc■過給器:RX6タービン■エアクリーナー:スーパーインテーク■マフラー:GTマフラー■インタークーラー:アペックス■制御:パワーFC■インジェクター:550cc×6■ダンパー・APエンジニアリングオリジナル■サス:F14K/R7K■オイルクーラー・アペックス■ブレーキ・FPFC　RアペックスGT■ブレーキローター・アペックス■データ:最高出力・475ps

UEDA ENGINEERING

JZX90 MARK Ⅱ

問い合わせ／ウエダエンジニアリング
☎043-442-1014



ウエダエンジニアリングのエンジン仕様はノーマルと同じツインターボにこだわって作られている。

マフラーはいかにもチューニングカーらしい。もちろんオリジナル品だ。

点火系のチューニングはこの領域に入るとやっておきたい項目だ。

GT2540タービンをツインで装着させて全域にわたって加速する広いパワーバンドを手に入れた。

SPECIFICATIONS
■エンジン:1JZ-GTE・2500cc■エンジン系:コスワース鍛造ピストン、キャレロH断面コンロッド、HKSカム(IN:256°/EX264°)、オリジナルポート&燃焼室加工、クランクバランス、HKSオイルクーラー、HKSメタルヘッドGK■過給器:GT2520X2、■排気系:ウエダオリジナルステンマニ、ウエダオリジナルフロントパイプ、ウエダオリジナル∅90マフラー■インタークーラー:トラスト3層インタークーラーキウエダオリジナルパイピング■ブローオフバルブ:HKSブローオフバルブ■燃料:GT-Rニスモ F/PX2、サードフューエルレギュレーター、ウエダオリジナルデリバリー、660cc/J■制御系:ウエダオリジナルCP、HKS EVC Pro■足まわり・駆動系:シュペーレンオリジナル強化A/T、HKS A/Tクーラー、TRD LSD、KSP調整式アーム、KSPメンバーカラー、HKS車高調(F:14K/R:6K)■ブレーキ系:APEXブレーキローター、エンドレスブレーキパッド、アールズブレーキホース■外装系:P-Pointオリジナルボンネット、D-SPEEDバンパー、ガナドールミラー、ターボA純正ダクト、ニスモGT-R用フードモール、オリジナルグリル、バナスポーツG7 C5C Ⅱ■その他:7点式ロールゲージ、レカロLS-LX2、HKSメーターX7■データ:最高出力・600ps

オーナーの理想を実現したショップの実力が伺える1台

ウエダエンジニアリングはトヨタ車をメインで扱っているイメージが強いが、基本としては様々なクルマを扱うエンジンチューンをメインとするショップと思って間違いではない。その証拠にガレージにはニッサンやホンダ系のエンジン、ロータリー、それ以外にも外車も頻繁に入庫しており、それらのエンジンも手掛けている辺りからわかってもらえるだろう。そんなショップがこだわりをもって作ったのがこの一台。エンジンはピストンやコンロッド、クランクなど腰下まで手を入れ、700馬力程度までは対応できるようなスペックを持っているにもかかわらず、エンジンレスポンスを重視するため2基がけのGT2530をブースト1.5キロ、630ps程度にディチューンしたもの。現在のベストタイムは竜ヶ崎で11秒3、仙台ハイランドでは10秒9という驚異的なタイムを叩き出している。クルマのオーナーである坂本氏は「理想に合ったクルマに仕上げていったところ必然的に現在のこのような仕様になった」と言っていたが、単にキットで売られているパーツを装着していくのではなく、同氏とウエダエンジニアリングがうまくコラボレーションした結果がしっかり数字を出せるクルマを作り上げたということだろう。また、この2人のコンビは現在、GX81を使ったブーストアップ仕様のクルマを製作中だ。当然そのクラスで最速が目標。デビューは3月を予定しているということで、この本が発売される頃にはすでにシェイクダウンは終わっているはず。

イチオシパーツ

このクルマのイチオシパーツはなんと言ってもこのタービンだろう。ちょっと小さめとも思えるHKSのGT2530を2基がけしているのは当然ながら理由が存在する。それは、このクルマがATであるということ。オーナーはGT2540Rも所持しているということだが、ATとのマッチングでレスポンスなどを考えたときに、こちらの方がブーストのツキがよく、いいフィーリングを見せてくれるということだ。当然ながらATもそれに合わせて強化済み。この強化ATはシュペーレンというショップのオリジナルとなっている。ATのクラスでは関東ですでに敵ナシというこのマーク Ⅱ。今シーズンの目標は日本一ということだが、その目標は十分達成できる実力を持っているのは間違いない。

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チューンド

BRASH BOY
CHASER
問い合わせ／ブラッシュボーイ
☎047-327-5669

コンピュータはアペックスパワーFCによる制御。オリジナルセッティングによってそのクルマに合ったモノを作り出す。

写真のクルマにはステンエキマニが取り付けられているが、タービンはノーマルまま。実はオリジナルで作った純正交換ステンエキマニなのだ。

最近になってマークⅡのチューニングカーが増えている。これからやるヒトはマークⅡも要チェックだ。

オーナーの走りのスタイルに合せてチューニングメニューも豊富

ブラッシュボーイにはJZX90・100用のチューニングメニューが豊富にラインナップされている。これからチューニングを考えているオーナー向けのメニューとしてはオリジナルパワーFCを使った現車セッティングブーストアップメニューがあり、こちらが90系で23万円、100系で21万円になっている。もちろん工賃込みの価格だから、これ以外にかかる費用はいっさいない。そして、すでにブーストアップをやっていて、これからタービンを交換しようかなと考えているオーナーには低コストで速いクルマに仕上げるブリッツ380Vタービン仕様を用意している。このタービンはアクチュエーター式なの基本的に純正エキマニにボルトオン装着可能。お金のかかる専用エキマニが必要なのでチューニング費用を安く抑えて速くて気持ちがいいクルマを完成させることができるのだ。

JZX90・100系オーナーの中には、けっこうパワー志向のユーザーが多い。高速でガンガン飛ばしたり、ゼロヨンなんかを楽しむオーナー向けにブラッシュボーイで用意しているのは各種フルタービン仕様。ノーマルエンジンを前提に考えて選ばれたタービンはRX6タービン、T78・T88タービン、GT3040タービンといったあたりだ。費用は工賃込みで80万円ですべての組み込みが完了する。

ブラッシュボーイではチューニングからミッション載せ換えまで、JZX90・100に関するメニューは実に細かいので、いろいろな意味でよい相談役になってくれるはずだ。

イチオシパーツ

イチオイパーツというわけではないが、この仕様の実績が高くてお薦めというメニューがある。それがエンジンノーマルのまま、HKS1.6mmガスケット、ポート加工、GT3040タービン、トラストインタークーラーを装備した500馬力仕様。電ヶ崎のゼロヨンでは11秒台を連発するポテンシャルを誇っている。水回りのチューニングとオイル管理をしっかりやれば、このクルマはトラブルも少なく、快適に速く走ることができるのでお薦めだそうだ。

K1 JZX100 CHASER
問い合わせ／ケーワン ☎052-891-7717

ストリートでの扱いやすさを重視しながら走行会もイケるブーストアップ仕様！

エンジンはブーストアップ仕様だが、HKSのレーシングサクション装着によってレイアウトは少し変わっている。

マフラーはアペックスN1を装着している。抜けがよくて音も静かだ。

インタークーラーはHKS Sタイプを装着している。ヒット商品でもある。

リアウイングはダンパー付きのGTウイング。かなりカッコいい。

SPECIFICATIONS
■エンジン：1JZ-GTE・2500cc■過吸器：ノーマル■エアクリーナーHKSレーシングサクション■マフラー：N1マフラー■インタークーラー：HKS Sタイプ■制御：HKS FコンV PRO■インジェクター：ノーマル■ダンパー・サスペンション車高調(k-oneオリジナル)8段■サス：サフェラF10K/R7K■アーム・ゼロテンションロッド■ブレーキ・k-oneオリジナル■LSD・クスコRS■データ：最高出力・約360ps

ノーマルの限界を知ることから始まるステップアップチューニング

走行会仕様など走りのチューニングを得意としながらも、ストリートでの扱いやすさも念頭に置いた幅広いクルマ造りを目指すカーライフレボリューション k-one。だが、JZX系に限っては、やはりクルマの性格上、ストリートメインとしながらサーキットでも楽しめるというパターンが多くなるそうだ。

このチェイサーはノーマルエンジン、タービンのポテンシャルを最大限に発揮させたブーストアップ仕様だが、ブーストは1.2kg/cm²というから、ノーマルタービンではまさに限界のセッティング。HKS FコンVプロをチョイスしたのは、きめ細かいセッティングが出来ることと、チューニングのステップアップに合わせてリセッティングが可能という理由からで、現在のセッティングは全開時でのパワーと街乗りでの燃費を稼いだ、ストリートメイン仕様らしい方向性となっている。今後はタービン交換などハードなチューニングが予定されており、そのことからもHKS FコンVプロがチョイスされているのである。

ストリートメイン仕様でサーキットを楽しむ場合、サスペンションなど足廻りがポイントとなる。その点、k-oneチェイサーでは全ネジタイプオリジナルショックを装備、プリロードと車高が別々に調整可能なため、ストリートでもサーキットでも好みのセッティングを細かく出す事が出来るのである。また減衰8段調整を装備しているので、柔目のサスでも充分にサーキットを楽しむことが出来る。まさに2つのステージをこなすスタイルだ。

イチオシパーツ

HKS FコンVプロ
いわずと知れたチューンドコンピュータの決定版HKS FコンVプロ。細かい燃調、点火制御でライトチューンからフルチューンドまで対応している。取材車のチェイサーはブーストアップ仕様のため、ハッキリ言ってしまえばロムチューンやHKS FコンSなどのサブコンピュータでも充分に対応出来るわけで、HKS FコンVプロではオーバークオリティで割高感が出てしまう。しかし、今後のステップアップを考慮すれば、どんなチューニング内容でも対応可能なHKS FコンVプロならリセッティングのみでOKとなり、結果的にはベターなチョイスと言えるだろう。つまりはコンピュータにおいても最終的なチューニング内容を考慮してのセレクトが必要なのだ。

TOW SYSTEM
JZX90 CHASER

問い合わせ／ツーシステム
☎0187-66-1696

SPECIFICATIONS
■エンジン:1JZ-GTE・2500cc■過吸器:TA45Sタービン■カム:HKS272カム■オリジナルポート■東名GT-Rバルブスプリング■マフラー:オリジナル■制御:オリジナルCP■追加インジェクター・720cc×2■燃料ポンプ・GT-Rニスモ■サス:ノーマル、リア調整式アーム■データ:最高出力・不明

驚異のタイムを叩き出すゼロヨンスペック

ポン付けタービンで走りを楽しむ

ハードチューンでゼロヨンを楽しむのではなく、あくまでもノーマルエンジンにこだわってローコストにゼロヨンを楽しむクルマがこのツーシステムが作ったプランだ。お手軽にパワーを楽しむという意味で選んだタービンはT45Sタービンを使ったシングル化。風量的にも1JZとの相性はよく、実用域からストレスをあまり感じることなく使っていける。ただし、ゼロヨンをやるには、エンジン側でのもうひと伸びがほしいところなので、中速域からのパンチをカムの特性を変えることで引き出している。基本的に、この状態でエンジンに手をいれるつもりはない。この程度の仕様であれば、イジェクターも追加を打つ程度で十分だし、壊れないで長く楽しめる。ゼロヨンというとパワー思考が強いが、このクルマはお金のかかるエンジンをホドホドにして、それに合わせた足回りの煮詰めによってタイムを狙っていく仕様なのだ。パワーと足回りのバランスを保つことでも、想像以上のタイムが叩き出せるのだ。

エンジンは基本的ノーマルのままT45Sタービンによってゼロヨン加速を引き出している。

スーパーライトチューンの極上ストリートスタイル
ネピット倉敷
JZX100

問い合わせ／ネピット倉敷
☎086-463-5758

SPECIFICATIONS
■エンジン:1JZ-GTE・2500cc■過吸器:ノーマル■エアクリーナー:スーパーインテーク■インタークーラー:トラスト■駆動系:OSスーパーシングル■マフラー:アペックスN1■制御:パワーFC■サス:アペックスN1ダンパー■ブレーキ・前後スープラ純正■外装・TRDスポーツ仕様■データ:最高出力・不明

このエアロキットは言わずとしれたTRDスポーツパッケージだ。

インタークーラーはトラスト製。TRDバンパーとのマッチングもいい。

誰もが出来るストリートスペックのよいお手本

気軽にチューニングを楽しむというあたりを狙ったメニューがネピット倉敷のJZX100には施されている。ライトなチューニングをテーマに、ストリートチューニングのあり方をネピット倉敷流に考えた結果、エンジンはノーマルのまま、エアクリーナー、マフラーを交換、パワーFCを使った燃料、点火時期を調整するというスタイル。この状態で前置きインタークーラーを装着すればエンジンメニューとしては終了。その後は気持ちよく走るためにアペックスN1Rダンパーを装着して、確実に止める80スープラキャリパーを移植する。一気にチューニングをやろうと思えば出来なくはないが、ネピットのこのメニューはステップアップチューニングを行っていく中での最初の目標として作ったものだ。ストリートでの使い勝手は、この仕様でのポテンシャルは非常に高い。どこでも気持ちよく走れて楽しめる!! それでいてトラブルが少ないスペックを、このクルマは持っているというわけだ。

ごくフツーにまとめているのに、メチャ速なのだ

amuse
JZX100 CRESTA

問い合わせ／アミューズ ☎0470-22-1657

サーキット走行をするうえでオイルクーラーは欠かせないアイテム。プローバーの出やすいクルなので装備しておきたい。

このフロントハーフスポイラーはチェイサーオーナー人気の商品。もちろんアミューズオリジナルだ。

バンパーに取り付けられたカナードはサーキット走行時に物凄く効くアイテム。フロントの接地性が高くなる。

イチオシパーツ

ブッシュはノーマルだし、ボディ補強もロールバーはおろか、まったくなんにもしていない状態で、普通に売っているものをセットし、軽量化しただけでツクバ本コース1分1秒のタイムが得られるということは、普段は街乗りをしていながら、走行会で走りを楽しみたいという人にとっては、究極の目標といえる仕上げだ。もちろん、このサーキットスペックのハードなサスのまま街中を走るのはつらすぎるので、ここだけは走るときに交換している。このクルマはサーキット用として作られているが、みんなのクルマにも参考になる部分は多い。とくに、チェイサーのようにボディが大きいクルマにとって、軽量化はものすごく効果的なチューンだ、ということに気が付いただけでも、意味があるのだ。

SPECIFICATIONS
■エンジン:1JZ-GTE・2500cc■過吸器:GT2837R■エアクリーナー:パワーフロー■インタークーラー:Sタイプ■駆動系:ノーマル■マフラー:オリジナル■制御:ハイテックプロ■サス:オリジナル■ブレーキ アルコン■外装・アミューズ仕様■データ:最高出力・未定

アミューズチューンの極意が見えるクルマ

このチェイサーは、ツクバサーキット本コースを、なんと1分1秒675という、とんでもないタイムでラップしたクルマだ。しかし、その仕上げは、実はごくあっさりとしたものとなっている。たとえばタービンはオリジナルのGT2837Rだし、コンピュータはお馴染みのハイテックROMだ。燃料系は、カルディナ純正のインジェクターを使うという、ホント、フツーのチューニングカーといった雰囲気なのだ。

マフラーにしても市販品と同じR1チタンをセットしているだけで、特別に、このクルマだからやった、という部分は見当たらない。もちろん、軽量化という部分へのアプローチはすごくて、エアコンなど走りに関係ないものはすべて外しているし、ボンネットはカーボン調のFRP製となっていて、車両重量は1250kgと、チェイサーとしては驚異的なものとなっているんだけど、それにしたってこのタイムはすごい。実は、それを可能にしているポイントは、どうも足まわりにありそうなのだ。それも、TRDの前後とも20kgというハードなスプリングを組み込んだ、ビルシュタインベースの車高調ショックや、TRDのスタビライザーといったサスペンションではなく、タイヤサイズにその秘密がありそう。というのも、このクルマにセットされているのは前後とも255／40R17というサイズで、これはチェイサーのオーナーなら「入らないじゃん」とすぐにわかるもの。実はこのサイズを収めるために、このチェイサーのフェンダーは、わずかに叩き出されているのだ。アミューズの田名邊さんによると、このタイヤサイズでもまだ役不足で、本当はもっと太いタイヤを履きたいくらいだそうだ。しかし、ノーマルの雰囲気を生かすためにはこれがギリ、ということから、このサイズをセットしている。ちなみにこのクルマ、ブッシュなどはまるっきりノーマルのままでいっている。これもすごいハナシなのだ。

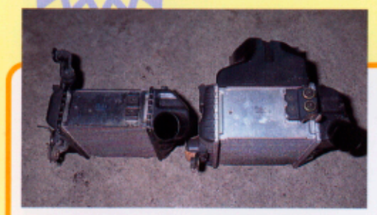
このエンジンレイアウトを見ても、大幅な変更がかけられていないことがわかる。

常識的な流用技から耳書き並の細かいことまで色々なネタを聞いてみました

JZXの流用技&自力ネタ

流用技が少ないと言われるJZXにも意外な技あり

近頃はチューニング業界でも世間並のデフレパワーで、アフターパーツも買い易い価格のものが増えてきた。ひところ流用技といえば、純正パーツを使ってチューニングを安上がりにすることが目的だったけど、今では純正パーツしか使えない場合の裏技とか、タダ同然で解体パーツが手に入ったとか、そんな場合の技へと変貌してきた。新品パーツを使うと、場合によっては市販のチューニングパーツよりも高く付くことも珍しくなくなってきたからね。流用技の少ないといわれるＪＺＸ系だけど、聞いてみるとショップの皆様が色々教えてくれたゾ。流用技だけでなく、様々な耳かきネタも教えてしまおう！　複数のショップさんに御協力いただき、重複する内容は割愛したので念のため。



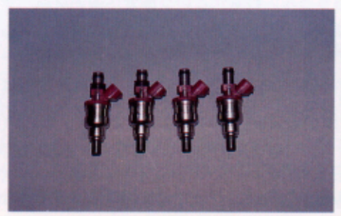
流用技から耳かきネタまで色々 アミューズ田名辺さん提供

●ＪＺＡ80スープラのインタクーラー
80スープラのインタクーラーは、90にも100にも僅かな加工で装着できる。もちろん容量はアップして、上下に少し長い点を解決できれば意外と簡単なＤＩＹ作業が可能。

●100用インジェクターのウソ
100用インジェクターは90用よりも吐出量があるというのはガセネタだそうだ。どちらも全く同じ370cc。80スープラ用なら440cc、カルディナターボ用なら525ccで、どちらも流用ＯＫなのだ。ただしカルディナ用は抵抗値の問題があって90には流用不可。

●90用と100でデフとサスは共通
デフ本体とデフキャリア（キャリアについては他のショップさん取材で確認）、サスペンション一式は90と100で共用できる。

●ＡＴ用ファイナルが流用できる
ＡＴ車用のファイナルを使えばＭＴ車のファイナルをローギヤード化できる



ＪＺＡ80ローターを使う トップシークレット渋木さん提供

ＪＺＸ90にも100にもＪＺＡ80スープラの純正ローター＆キャリパーが流用できる。完全なボルトオンではないが、パーツ代15万円程度で強力なストッピングパワーが手に入り、ブレーキ前後バランスにも問題はないそうだ。

流用技から耳かきネタまで色々 Ｋスタイル平岡さん提供

●81に90用のATミッションがポン付けできる
平岡さんは普段の足にＪＺＸ81を使っていて、たまたまお店にあった90用のＡＴミッションを付けてみたら一部の配線を加工するだけで、ポン付け出来てしまったそうだ。

●90タービンは後期型？
統計的なネタだが、90オーナーのクルマは後期型のタービンブローが圧倒的に少ないそうだ。言い換えれば後期型タービンの方がブローしにくいのでは？

●90インタークーラーの取付ノウハウ
90前期用のインタクーラーを後期型に使うと向かって左側が何かのブーリーに干渉する。言い換えれば、ここを対策すれば流用だきるということ。

●90のフロントロアアームは弱い？
これも統計学的な参考意見らしいのだが、90はサーキットで頻繁に縁石にのると、ステアリングセンターがずれてしまう事が多く、原因を調べてみたら、フロントロアアームが曲がっている（ネジレ）ことが多いそうだ。

●90も100もリヤメンバーが弱い
90も100も（特に90と81）リヤメンバーのサポートが弱いので絶対にドリフトでもグリップでも強化品に代えた方がいい。フロントの入りがスゴクよくなる。またメンバー本体にもクラックが入りやすいので、外したついでに強化しておいた方が無難なのだ。

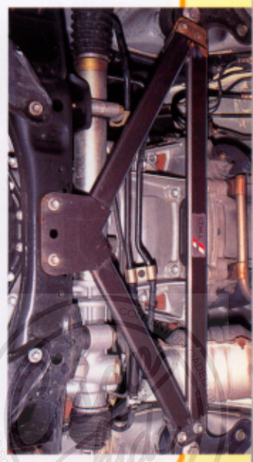
流用技から耳かきネタまで色々 サミットレーシング山路さん提供

●90で500馬力以上ならメンバー強化
90と100も構造上の問題で500馬力のチューニングを施したクルマだと割れてしまう事が多いが、どちらかと言えば100の方が強いので、100用を強化して使う。またTRDから100用のリヤメンバー強化マウントが発売されているが、90後期には付かないから、90前期には後期用純正で対処する。

●100の純正タービンのたれを解消
某純正タービンの流用によって、100の高回転でのブーストのたれを解消できそうだという。かなりしつこく聞いてみたが、教えてくれなかった。またノーマルタービンのままでもブーストアップで380馬力出すことが可能だという。

●90と100のエンジンには基本的に互換性がない
同じエンジン型式でも90と100には互換性がないに等しいので、チューニングメニューは全く別の考え方が必要になる。100が発売された当初、様々な流用技を試みたが、ことごとく失敗に終わったそうだ。

●90も100もLSDのイニシャルは高め
車重のあるクルマなので、どうしてもリヤLSDのイニシャルトルクは高くしてやる必要がでてくる。そうなると街乗りでデフロック並にタイヤをひきずってしまう弊害があるが、それを解消するオイルがある。残念ながら、正体は教えてもらえなかったが、サミットレーシングで買えるそうだ。



目指せプライベーター
100系 パーツ取り付け 完全ガイド

このムック本は今回がVOL.2となる。前回はエンジン系のパーツを中心に取り付け解説を行ったが、今回は足回りを中心に様々なサポートパーツの取り付け解説をしていこうと思う。ここで紹介する製品は、専用工具を必要としないものばかりなので、時間はかかってもなんとか自分で取り付けられるものばかりだ。

ステアリング交換

momo RACE

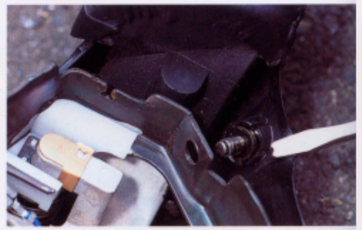
価格3万2000円
問い合わせ/レアーズ TEL03-5716-3501

純正からアフターパーツへの第1歩といえるのがステアリングの交換。純正ステアリングはエアバック付きで、デザイン的にカッコ悪い。やっぱりツアラーにはスポーティーなステアリングがよく似合う。オヤジっぽさを完全に消し去るには、まずステアリング交換から。TRDのようにエアバック装着でもスポーティーなタイプがけっこうあるから、気に入った物を見つけて交換行程を覚えよう。ちなみに今回の取り付け商品はモモのツアラー定番ステアリングだ。

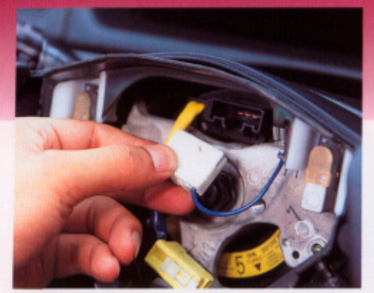
01 バッテリーのマイナス端子を外して10分から15分ほど待つ。作業は最初にこれをやったからスタートする。バッテリーを外さないとエアバックが作動するぞ。

02 次にステアリングのセンターパットを外す。裏側に2本のナットがあるので、これをトルクスレンチを使って外す。取り外したナットはちゃんと保管しておこう。

03 ゆるめたネジ付近にマイナスドライバーを入れて、すくいあげる要領で片側ずつ持ち上げる。センターパッドが外れたら、裏側のエアバック用カプラーを抜く。



04 センターパッドの内側はなかなか凝った作り。ネジが外れないようになっているので、ネジを止めているプレート部分をマイナスドライバーでこじって外していくのコツだ。

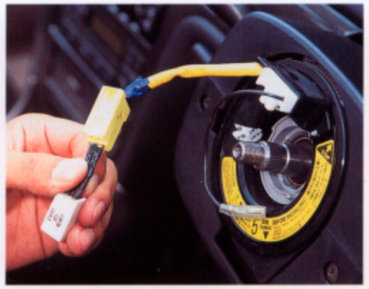


05 今度はステアリング側のホーン用配線を取り外す。これはカプラーで取り付けられているので、ツメを押しながら引き抜く。

06 ステアリングの位置を真っ直ぐにした状態でキーをロックする。センターボルトに十字レンチをはめてナットをゆるめる。ナットはゆるめたままだ。

07 ナットをゆるめたら、ステアリングの位置を合わせるために、マジックでシャフトにアイマークを入れておく。これでセンターが出せるはず。

08 ある程度、ナットをゆるめたら、ステアリングをガッチリ掴んで、左右にゆさぶりながら引く。なかなか外れない場合は、センターシャフトを軽くハンマーで叩いてみよう。



09 純正ステアリングが外れたら、アフターのステアリングボスに付属されているホーン用コードを取り付ける。また、エアバッグに疑似信号を送るカプラーも差し込む。

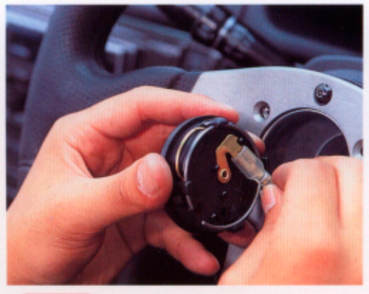
10 次にセンターシャフトに専用ボスを取り付ける。このとき、ボスに付いてる△マークとシャフトに付けたアイマークとを合わせてはめ込む。ここがズレるとセンターが出ない。

11 エアバック用疑似信号カプラーがブラブラしてしまうので、ビニールテープを巻いてシャフトへ固定する。これで、シャフトにナットを取り付ける準備が完了した。

12 シャフトにロックナットを差し込んで止める。この時点では仮止めでOK。ナットを差し込んだら、ボスカバーを取り付けよう。ボスの溝にカバーの溝を合わせながら差し込む。

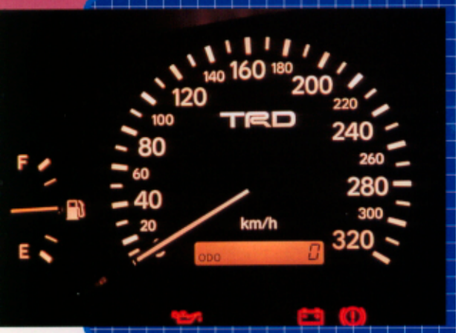
13 ボスカバーを取り付けたら、ステアリングを取り付ける。とりあえず、仮止めの状態で、ステアリングを回してみよう。センターがちゃんと出ているようならOKだ。

14 センター合わせが終わったらロックナットをしっかり締める。このとき、ステアリングを右に目一杯まわしておくと、固定状態になって回しやすい。



15 ステアリングを固定したら、付属のホーンボタンを用意して、専用コードにつなぐ。ステアリングによっては、ステアリングセット時に一緒に取り付けるタイプもある。

16 ホーンボタンをセットしたら、ステアリングを固定しているナットをしっかり締める。リング付きの場合は、雑に作業するとキズが入ったりするので、注意しながら締めていこう。



フルスケールメーター交換

TRDオプオプティロンフルスケールメーター

価格3万5000円
問い合わせ/トヨタテクノクラフト TEL045-540-2121

JZX100系のフルスケールメーターの中で一番人気なのがこのTRDオプティロンフルスケールメーターだ。純正とまったく同じ発色でありながらも320~/hまで刻まれているあたりが超魅力的。価格もそれほど高くないので、これなら何とかお小遣いで買える。ゴテゴテとメーターを取り付けるのではなく、統一感を持ってメーターは取り付けたいもの。このオプティロンフルスケールメーターは純正とまったく同じ照明というだけでも買いだ。

01 メーターパネル上部フードの裏側の左右にネジがあるので、まずはコレを取り外す。短いドライバーを用意しておくとやりやすい。

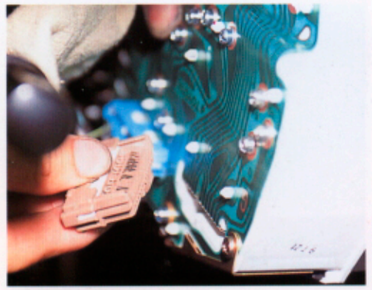
02 メーターフードのネジを外したら、パネルの合わせ目にカッターを入れて、メーターフードを少しずつ浮かす。カッターの歯にはテープを巻こう。

03 パネルが浮き上がってきたら、パネルの下側を先に出すように引き抜く。これでメーターを覆うパネルが外せる。

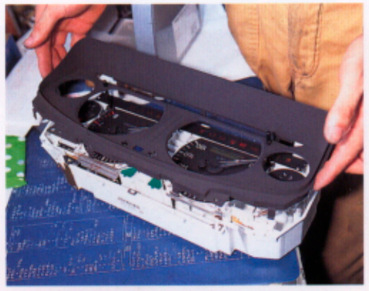
04 メーター本体の固定は上下2本ずつネジ止めされている。メーターフードを外せばすぐに確認できるので外してしまう。

05 4本のネジを外したらメーター本体の裏側にある配線を抜く。コネクタータイプになっているので、簡単に外すことができる。

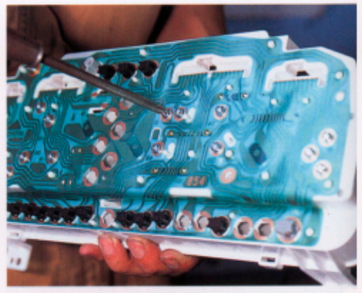
06 これでメーターパネルとメーター本体の取り外しは終了。ここからはいよいよメーターの分解作業に入る。



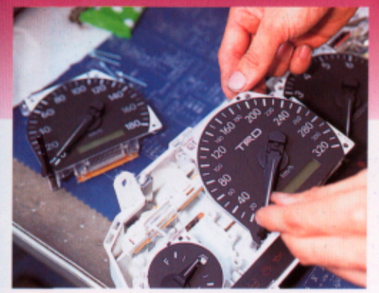
07 コネクターを抜くときの注意点として、絶対に基盤を傷つけないようにすること。ここに傷が入ると、メーターの動きがおかしくなる。



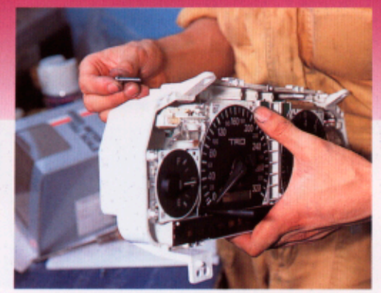
08 メーターをバラすときには、まずメーターを覆うフレーム部分を取り外す。これについてはハメ込み式になっている。



09 フレームを外したところでメーター自体の交換作業に入る。スピードメーターのネジは5箇所あるので、これをすべて外す。



10 スピードメーターを取り外したら、そのままTRD製のスピードメーターに交換する。固定は純正とまったく同じ方法だ。



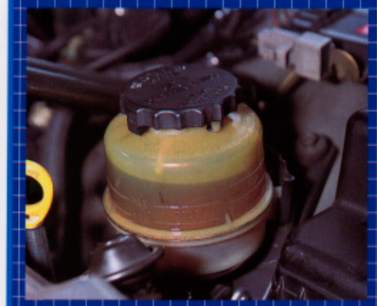
11 スピードメーターを組み込んだら、これまでやってきた逆の手順でパーツを組み立てていく。ネジ類はわかるように保管しておこう。

12 メーターを組み付けたら、今度は組み立て作業に入る。最初の取り外し手順とは逆の行程で作業を進める。この時、ネジ類をちゃんと保管しておくと作業もしやすい。

13 カバーを抜くのは簡単でも入れるのがなかなか難しい。けっこうな力を入れて押し込むように入れるわけだが、この時はパネル破損に注意するように。

14 最後はインパネ回りのパネルを元通りにして作業は終了。よくありがちなのが、写真のようなメクラを忘れてしまうケース。最後の作業としてすべてが元通りになっているかを確認しよう。

15 これが完成状態だ。320キロまで刻まれたメーターはやっぱりカッコイイ。純正とまったく同じイルミネーションというのも実に自然でいい。ちょっとと通な仕上がりだ。



パワーステアリングフルード交換

このパワステフルードは熱に強く、再生能力も高いもの。大容量のタンクを備えているとはいえ、サーキット走行時ではどうしてもパワステフルードは吹き出してしまう。沸点の高いフルードを使えば、その症状がなくなり、パワステポンプへのダメージも少なくてすむわけだ。頻繁に走りに出かけるなら、これは絶対に交換しておきたい。

01 まずエンジンルーム内のパワーステアリングタンクを探し蓋を外す。100系の場合は、エンジンに向かって右側、エンジンオイルレベルゲージ脇に設置されている。

02 パワーステアリングタンクの蓋を外したら、タンク内のフルードを吸い上げる。このとき、全部吸い上げてしまうとエアーが入る可能性があるので、タンクの底が見えた段階でやめておくように。

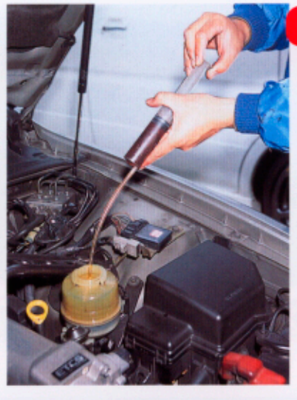
03 タンクからフルードを吸い上げたら、新しいフルードをタンクの中に注ぐ。この時点では、タンクの目盛り目いっぱいにフルードを入れてOKだ。なるべく、フルードをこぼさないようにうまく注ごう。

04 フルードを入れたら、エンジンをかけてステアリングを左右に目いっぱい回す。これでパワーステアリングりポンプが作動して、パイプ内に入り込んだ汚れたフルードをタンク内に送り込んでくれる。

05 ステアリングを左右に5回くらい回したところで、再びタンク側に行き、キャップを開ける。蓋の裏側にも汚れがこびりついているので、ウエスを使ってきれいに拭き上げる 。ここに汚れが残っているとフルードできれいにならない。

06 汚れたフルードを最初の要領で再び吸い上げたら、吸い上げた分だけ新しいフルードを足す。パワーステアリングフルードは、使用頻度によってマチマチだけど、1回のフラッシングではきれいにならない。

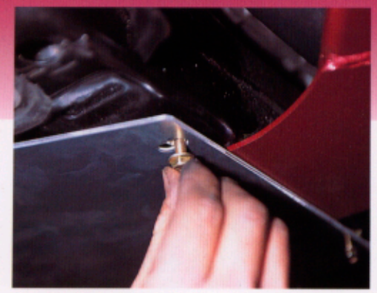
07 再び運転席に回って、ステアリング左右に5回まわす。このとき、パワーステアリングを素早く回して、ポンプになるべく負担をかけるようにするのがコツ。ポンプの作動を強めれば、循環効率も高くなる。



08 ステアリングを左右に5回まわし終わったら、タンク内にたまった汚れたフルードを再び吸い出す。この作業は、タンク内のフルードがきれいになるまで、何度でも続けてもらいたい。

09 最後はタンクに表示されている、適量の位置まで新しいフルードを注ぎ込む。新しいフルードを入れたら、再びステアリングを左右を振る。ちなみに最後の工程はエア抜きもかねているので、最低でも10回は 見せてもらいたい。

04 プレートに穴をあけたら再びクルマの下に潜り込んで、ラジエターコアサポートにプレートを取り付ける。この状態ではとりあえず仮止めにしておく。



05 フロント側を取り付けたら次はリア側。取り付け位置はオイルパン付近にある。ここにボルトを差し込み、仮止め状態にしておく。

06 フロント、リアともにボルトを仮止めしたら、最終的なプレートの位置を調整し、ボルトを締め込んでいく。これで作業は終了だ。

07 写真を見てもらってもわかるように、しっかりオイルパンをガードしている。これなら縁石ヒットも怖くない。取り付けておくといつか助かるパーツだ。

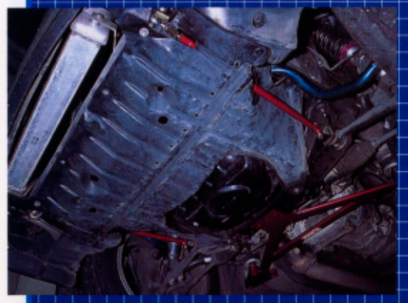
08 このプレートはオイル交換時にジャマにならないように、ドレンボルト付近の逃げ加工を施している。いちいちプレートを取り外すようでは面倒で取り付ける気もなくなるからね。

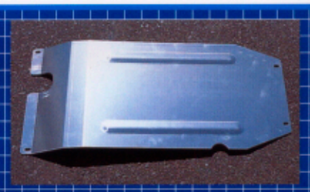
09 このプレートは風間オートの自信作。ドリフトをやっているヒトなら絶対に取り付けておいた方がいいぞ!! 風間社長からのコメントだ。安いから取り付けて安心して攻めたいね。

アンダーパネル交換

風間アンダーパネル

価格1万2800円
問い合わせ/風間オート　TEL048-745-2026





このアンダープレートはドリフト車両には是非取り付けておきたいアイテム。ドリフトをしている最中に縁石を何度もまたぐことがあるが、打ち所が悪いと、オイルパンを凹まして、ストレーナーが機能しなくなるといったトラブルが発生する。このアンダープレートはそうした状況に備えておくためのもの。ヤッてからでは遅いので、ここは致命傷になる前に装着しておきたい。

01 まず、アンダープレートをどのうにセットすればいいのかを調べる。前後左右の穴の位置を合わせて装着イメージを頭の中に入れてから作業に入ると、その後の作業がスムーズに行える。

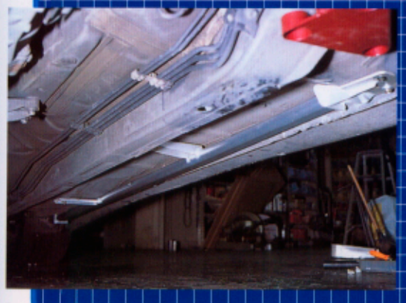
02 このプレートには純正のボルト穴を流用するための穴が取り付けあるが、今回は固定をしっかり行うために、取り付けポイントを増やす。

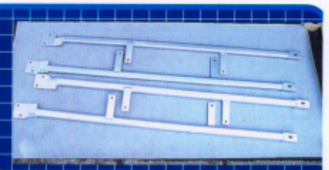
03 電動ドリルを使えば簡単に穴をあけることができる。見た目以上にブ厚アルミ板なので、強度的にはかなり出ていることだろう。

サイドバー取り付け

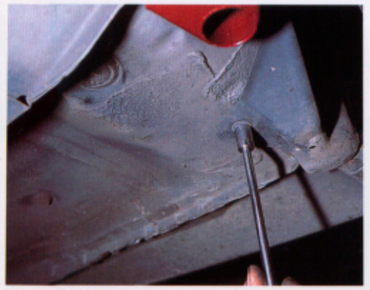
DO-LUCKサイドバー

価格4万8000円
問い合わせ/ドゥーラック　TEL045-471-0500



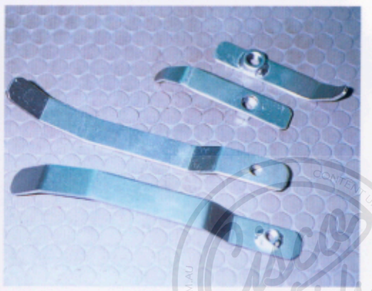


ボディ補強アイテムに革命を起こすバーがこれだ。このサイドバーはボディのサブフレームに沿って装着するものだが、その強度アップが物凄い。これまでにも様々な剛性アップパーツをリリースしているドゥーラックだが、これほどの効き目を持つパーツは少ないという。取り付けはいたって簡単で効果抜群のパーツとあっては取り付けないわけにはいかない。剛性不足に悩むオーナーにとっては、このバーは救いになるはずだ。



01 サイドバーはサブフレームに沿って取り付けるプレートだ。ちょうどフロントからリアにかけてのジャッキアップポイントが付くツメに沿って取り付ける。

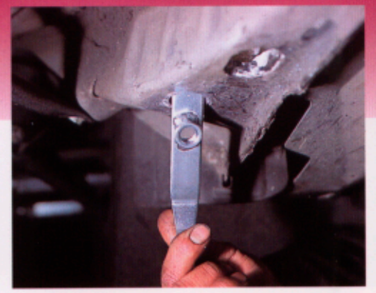
02 下回りをみるとメクラ蓋が付いているのが確認できると思う。とりあえず、このメクラを外してしまう。ここにはサイドバー固定用のステーが入る。



03 写真のステーがサイドバーを固定させるためのもの。全部で4本セットされている。ステーを入れるときにはナット付の位置に気をつけたい。

04 取材車両には発砲ウレタンが入っていた。ウレタン注入車の場合、メクラを外すと中がウレタンで固められている。ステーを入れる場所を確保するためにかき出そう。

05 ステーが入る向きはこんな感じ。けっこう長さがあるので、発砲ウレタン注入車の場合、ステーを入れるまでに時間がかかる。地道にかき出し作業を行おう。



06 発砲ウレタンをかき出したら、ステーを中に差し込んでみよう。ちょういど位置に合わせてそのまま状態でサイドバーを準備する。

07 ステーをボディ内部に入れたら、サイドバーを取り出して、取り付け部分をボルトを固定。ここでは位置合わせのため、軽く締める程度にしておこう。

08 ボディの使い方次第では、サイドバーが飛び出している取り付け用ステーの位置が合わないクルマが出てくる。そういうときには、ドライバーを差し込んで位置合わせを行う。

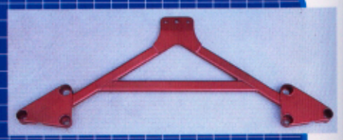
09 前後とも同じように作業したら、仮止めしていたボルトを締め込む。10mmボルトなので、最後の締めはメガネを使ってしっかり締めよう。

10 ステーを止めてしまえば、作業はほとんど終了したようなもの。交換自体はフロアジャッキでも出来るが、下に潜ることを考えると馬を使って作業したい。

11 サイドを固定をするときには、ジャッキからクルマを降ろした状態で行うようにしよう。ジャッキがかったままだと、ボディがゆがんだ状態でそのまま固定されてしまうぞ。

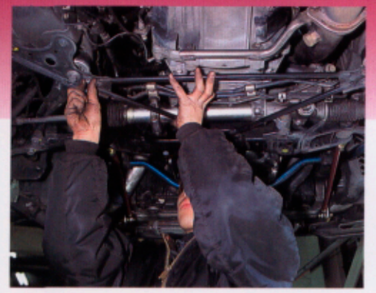
12 取り付け完了の写真がコレだ。サブフレームに沿って、極太のバーがガッチリ取り付けられているのがわかると思う。ボディ補強に効果的なアイテムだ。

フロントサスペンション メンバー強化ブレース

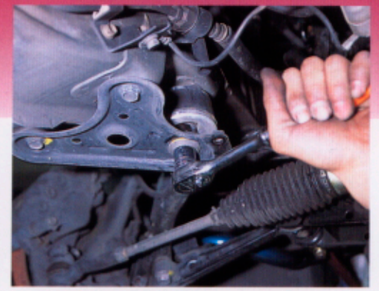


価格2万6000円
問い合わせ/トムス　TEL03-3704-6191

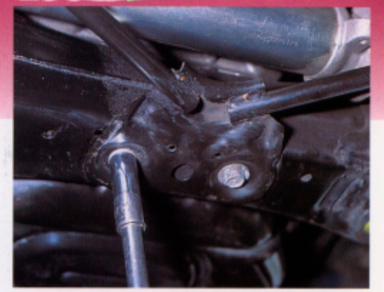
フロントメンバーの動きを抑えて、ブレーキング時のノーズの安定性を発揮させるとともに、フロントの剛性アップにも大きな影響を与えるトムス・フロントサスペンションメンバーブレース。純正にもブレースはついているが、専用設計のコレとではその目的自体が違うため、性能差は比べものにならない。



01 サスペンションメンバーブレースは純正でも取り付けられている。しかし、この効果はほとんどないほどの細さ。取り付け位置は同じなので、よーく見ておこう。

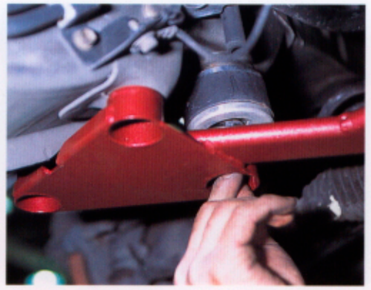


02 まず、純正のサスペンションメンバーブレースを取り外す。サポートステーが全部で3箇所取り付けられているので、固定ボルトすべてを取り外す。



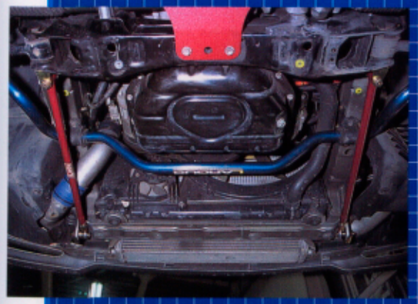
03 フロント側は写真のように2本のボルトでガッチリ固定されている。2本とも取り外してしまおう。けっこう固く締まっているのでナメないように注意してもらいたい。

04 フロント同様、左右の3角プレートを外すと純正のサスペンションメンバーブレースが取り外せる。このプレートは再使用しないので、処分してしまう。

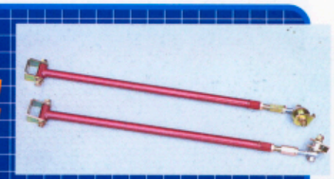


05 純正を外したらトムスの極太サスペンションメンバーブレースを用意する。純正取り付け位置とまったく同じように取り付けられるタイプだ。

06 すべてのボルトを固定したら作業は終了。ノーマルとは比べものにならないくらいに太い。やはりこれくらいの太さじゃないとボディ補強に効くとは思えない。



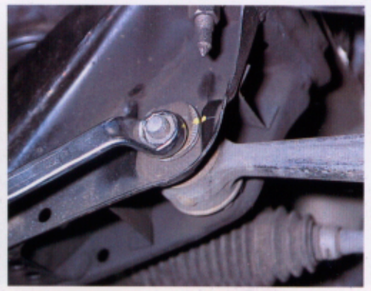
サスペンション メンバー強化ブレース



価格2万2000円
問い合わせ/トムス　TEL03-3704-6191

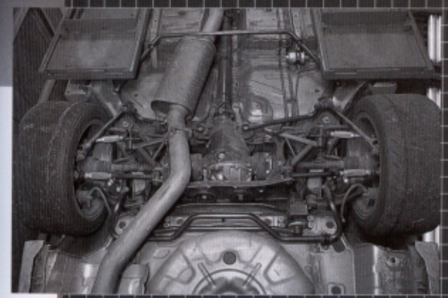
メンバーとボディとを直接アームによって固定するボディ補強パーツ。フロントサスペンションブレースとの組み合わせによって、ステアリングに手応えを伝える足回りを作り出す。補強という意味合いが強いパーツだが、その補強するという先にはサスペンションの動きをしっかりさせるという意味まで含んでいる。このパーツを取り付ければ、ダルな100系のハンドリングもクイックに反応してくれるようになる。

01 サスペンションメンバー強化ロッドの取り付け状態は上の写真のようになるため、純正のアンダーカバーを取り外す。



02 次にロアアームにブラケットを取り付けるわけだが、このを外すとキャンバーがズレるのでアジャストカムとアームにアイマークを打っておく。

03 ロアアームブラケットは最初にワッシャーを入れ、ブラケットを当て、純正ワッシャーをボルトに差し込み固定する。ボルトを締めるときにはアイマークを合わせよう。



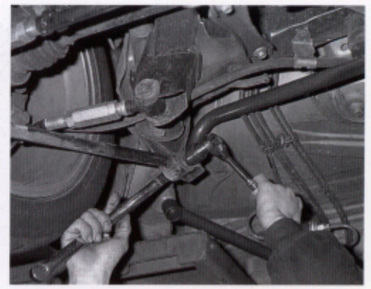
サスペンション メンバー強化ブレース・リア

価格3万9000円
問い合わせ/トムス　TEL03-3704-6191

リアメンバーの動きに制限を与えることで、サスペンションの動きを性格し、各チューニングパーツの性能を最大限に引き出すのがこのメンバー強化ブレースだ。100系チェイサーはメンバーが弱いといわれているが、それは動くことによって発生するもの。このアームセットを使って剛性を高めれば、そのようなトラブルも発生しにくくなる。クルマの挙動も読みとりやすくなるので、クルマのコントロールがしやすくなるなどのメリットを生む。

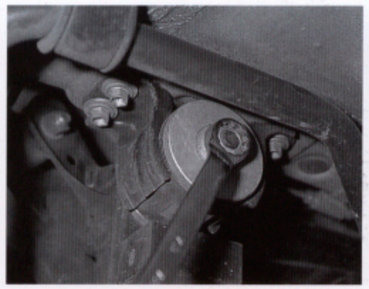
01 まず最初はデフキャリヤーを支えているメンバーボルトを探す。写真と自分のクルマとを見比べれば簡単に見つかるはず。

02 マウント位置を確認したらボルトを取り外す。このときに注意してもらいたいのが、必ず片側ずつの作業の行うこと。両側やるとキャリヤーが落ちてしまう。

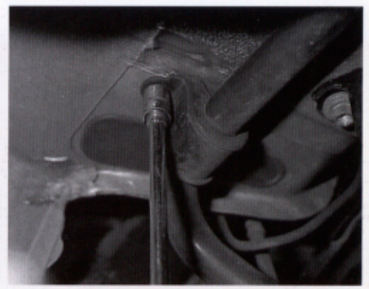


03 次にリアすとスラットロッドのフロントよりについている方を外す。ここではアームは付けっぱなしの状態を保つ。

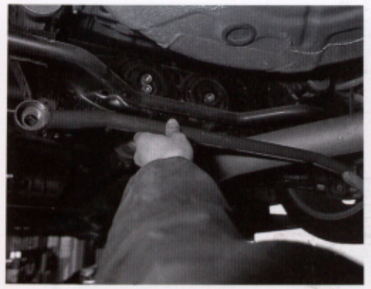
04 次にメンバーブレースのNO1と書かれている商品を取り出して、デフキャリアー側とストラットロッド側にそれぞれ取り付ける。



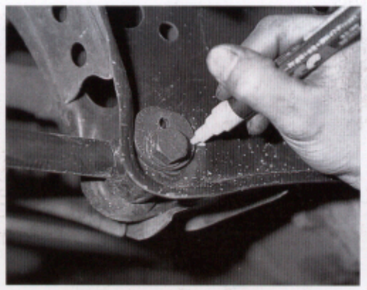
05 それぞれをマウントしたらボルトをしっかり締める。かなりキツメに締めてOKだ。取り付け終了後はマフラーとの干渉を調べよう。



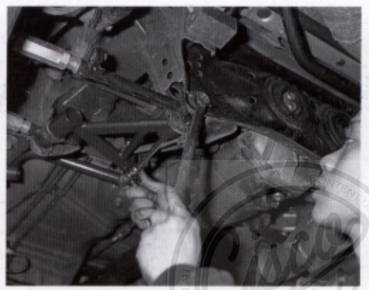
06 次にメンバーブレースNO3の取り付け作業に入る。本当ならNO2だが、作業効率的にこちらの方がやりやすい。とりあえずリアスタビライザーを外そう。



07 スタビライザーを外したらリアサスペンションメンバーの裏側のボルトを左右1本ずつ外す。そこに、NO3のロッドを固定すれば終了だ。



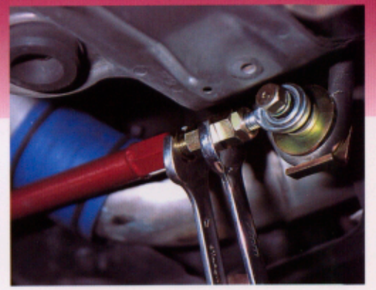
08 次に一番面倒なサスペンションAアームの交換に入る。まずはキャンバーアジャストカムにアイマークを入れて、組み付けによるズレをなくそう。



09 アイマークを打ったら純正のサスペンションAアームとを付け替える。これですべての作業が終了となる。最後にボルトの増し締め確認にしておこう。

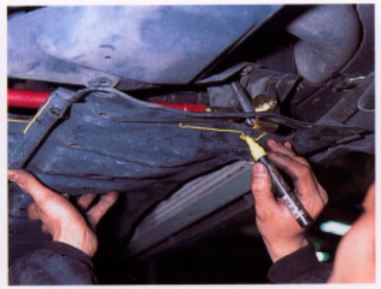
04 ロッドの取り付けは、ロアアーム側に取り付けたブラケットにはめるところからはじまる。中通し貫通ボルトを通してロッドを固定しよう。

05 もう一方のピロボールがつく部分は牽引フックへの取り付けとなる。専用のL字ステーと大型ワッシャーを使ってガッチリ固定させよう。

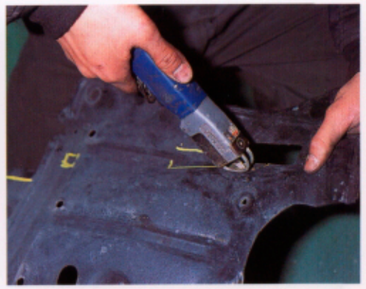


06 ロッドの長さはターンバックル機能によって調整可能。取り付け時は長くてもいいが、セットするときにはしっかりテンションをかけて固定しよ

07 ロッドの取り付けが終わったらアンダーカバーを取り付ける。この時、ロッドがアンダーカバーに干渉する部分が出るので、まずは当たるところを調べる。

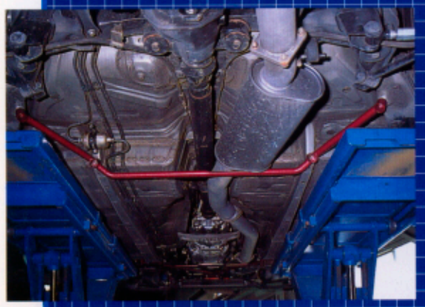


08 ロッドとアンダーカバーとが干渉するポイントが見つかったら、どれくらいカットするかを決める。マジックを使ってカット部分のアイマークを入れておこう。



09 アンダーカバーにアイマークを入れたところをカットして、再び取り付ければ作業は終了だ。前後とも必ずロッドと干渉する部分が出るはずだ。

ロアボディ強化ブレース・リア



価格2万4000円
問い合わせ/トムス　TEL03-3704-6191

駆動輪にかかる負担はメンバーを通してボディに伝わる。その力は想像を絶するものだが、元々100系にはそれに対応させたバーが数多く取り付けられている。しかし、トムスのバーは、純正をさらに進化させてスポーツ性能という面ですべてを考えたもの。そのための剛性をどうするかを考えた結果、このバー形状が誕生した。左右を結ぶこのバーはクルマの動きを適格にインフォメーションしてくれる画期的なパーツだ。

01 純正にはリアストラットロッドという呼び名のバーが取り付けられている。作業はこのバーを外すところからはじめる。

02 この写真は純正のバーとトムス製ロアボディー強化ブレースを比較したもの。左右が結ばれていかにも剛性感が強そうだ。

03 取り付け箇所は全部で左右2箇所ずつの計4箇所。位置については純正と同じポイントにマウントする。

リアアッパーボディ強化ブレース

価格2万5000円
問い合わせ/トムス　TEL03-3704-6191

トランクルームというのは広くとれば取るほど剛性は落ちていくもの。元々がファミリーカーとして作られたクルマなので、スポーツ性能というよりも、使い勝手のよさを優先して作りになっている。スポーツするセダンを目指すには、やはりファミリーカーとして妥協している部分の見直しが必要で、このトムスのアッパーボディ強化ブレースは、その忘れてしまっているスポーツ性能を伸ばすことができるアイテムなのだ。取り付けた瞬間から手応えが違う。クルマの動きが違う。それをすぐに感じさせてくれるパーだ。

01 まずはトランクルーム内の内張りを取り外す。ツメによって引っかけてあるものや、ナットによって止めているものまで様々なのでチェックしながら作業を進める。

02 内張りという内張りはすべて外して、とにかくトランクルーム内のカバー類はすべて外してしまう。

03 写真のようにナニもない状態が作業をするうえで理想的。ここまでやって、やっと取り付けのため準備が完了する。

04 取り付けの一番最初の行程はまず純正で取り付けられているバーを取り外す。これが純正の燃料タンクを固定するためのステーだ。

05 燃料タンク固定ステーを外したら、今度は内装側に回ってシートを取り外す。アッパーボディブレースを固定するためにはこの面倒でもやらなければいけない。

06 シートを外したら、スピーカートレーも外す。そして、シートベルト固定用のボルトを付属のボルトに交換する。

07 付属のボルトを用意したらそのまま締め込んでOK。貫通した部分にアッパーボディブレースが取り付けられるようになっている。

08 内装側の作業はこのシートベルトのボルト交換でおしまい。次は再びトランク側に回ってアッパーボディブレースを組む。

09 シートベルト貫通ボルトにアッパーボディブレースのナットを絡み、燃料タンクステーが取り付けてあった下側をマウントすれば終了だ。

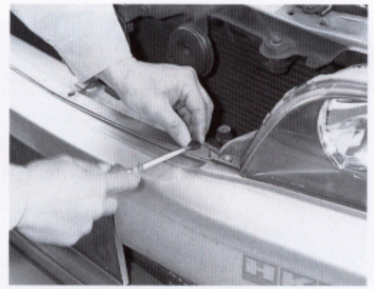
バンパー交換&塗装

トップシークレットバンパー

価格7万8000円
問い合わせ/トップシークレット　TEL043-216-8808

トップシークレットバンパーはJZX100チェイサーオーナーの間でも人気の商品。チェイサーのアグレッシブな顔ツキをより一層高めてくれる。このエアロは不思議なことに、オーナーによっては精悍なスタイルに見えたり、走り屋的なスタイルに見えたりする。特別マッチングがいいバランスのよさが自然とそういう感じに見せていると思うが、このエアロはなんとも不思議な感じだ。純正エアロを装着しても違和感なく収まるあたりもバランスのよさを物語っている。

01 バンパーの交換作業を行うには、まずウインカーを外さなければいけない。プラスドライバーがあれば簡単に外せる。

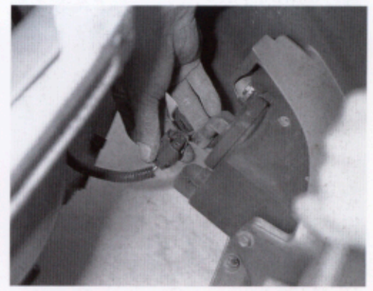


02 次にフロントグリルを外す。グリルを外すとライトとバンパーとを止めているナットが見えるので、これを取り外す。

03 次は車両の下側にもぐりこんで、アンダーカバーのフロント部分だけを取り外す。ちなみに、このクルマにはレインホースはついていない。

04 最後はタイヤを切ってフェンダーの内側で固定しているナットを取り外す。これでバンパーが外れるようになる。

05 バンパーがグラグラになったからといって一気に引き抜くのは禁物。まだ、配線類が付いていることを忘れないように。

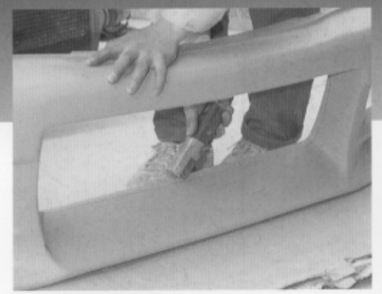


06 とりあえずバンパーを外したら配線類を取り外そう。配線はすべてカプラーオンタイプなので、ツメを押しながら引き抜く。

07 バンパーが外れたところで、塗料合わせの作業に入る。使い方によってボディ色は微妙に違うので、ここはプロに調合してもらおう。

08 塗料を注文している間に新しいバンパーを用意。素材がFRPの場合は運搬時に割れてしまうケースがあるのでチェックしよう。

09 新品のバンパーが不具合箇所がないことを確認したらとりあえず仮合わせしてみる。前置きインタークーラー装着車はカット部分もチェックしよう。

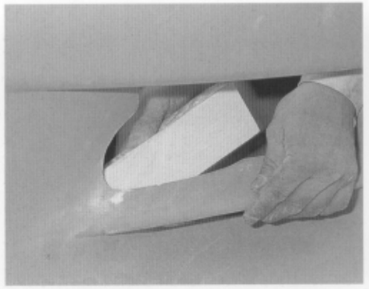


10 前置きインタークーラー装着車はバンパーをカットする作業が入る。このカットの方法は、一気に切るのではなく、何度も合わせながらカットしよう。

11 ほぼカットを終了させたところで、再び仮組してみる。最終的なフィッティングをどうするかはここで決定させる。

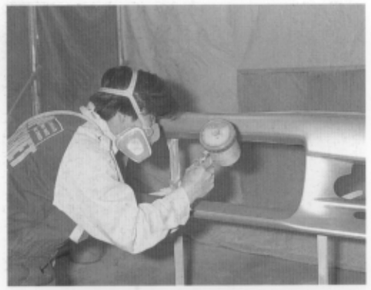
12 最終ラインを決定させたら慎重にカット作業を進める。ここでミスると修復不可能なので少しずつ削っていくように。

13 削ったところはバリをしっかり落としておく。この作業をしっかりやっておかないと、塗料を吹くときにケバケバが目立ってカッコ悪い。



14 塗装の行程に入る前にヤスリを使ってバンパーを削る。2000番の水ヤスリを使うのが一般的だ。細かいところまできれいに仕上げよう。

15 ヤスリできれいに研いだらサフェーサーを吹いて塗料を塗る。この後、超微粒子のコンパウンドで磨き、バンパーを取り付ければ終了だ。



16 バンパーを塗るときの注意点としては、ムラにならないようにすることと、少しずつ広い範囲を塗っていくこと。乾かしながら仕上げの作業を行おう。時間を掛けた方がきれいに仕上がる。

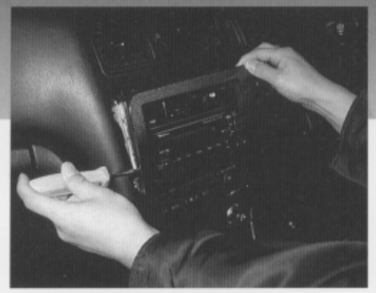
カロッツェリア楽ナビ

AVIC-DR1000　価格21万円
問い合わせ/パイオニア・カスタマーサポートセンター　TEL0070-800-8181-11

行動派のためのカーナビ「楽ナビ」は機能満載の優れモノ

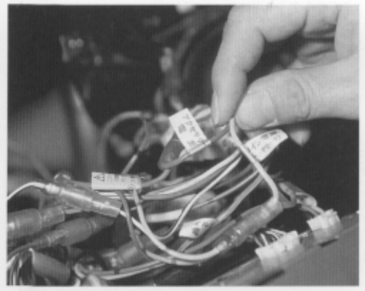
パイオニアからリリースされているカロッツェリア「楽ナビ」は行動派のユーザーに大人気のモデル。とりかく使い勝手のよさを追求し、検索時間の短縮、操作性の向上、案内画面の見やすさを追求したものだ。遊び心たっぷり面も持っていて、移動時の案内ビュー画面も豊富に設定されている。必要な機能を満載しながらも価格を抑えた「楽ナビ」はかなりお買い得の機種といえる。JZX90・100へのマッチングもいいぞ。

01 まず最初の行程は、ナビゲーション本体の配線を行うために、センターコンソールを取り外す。ここにはボルトは使われていない。

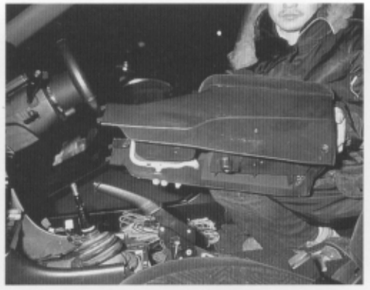


02 センターコンソールはツメによって固定されている。けっこう固いので写真のようにドライバーを差し込んで持ち上げよう。

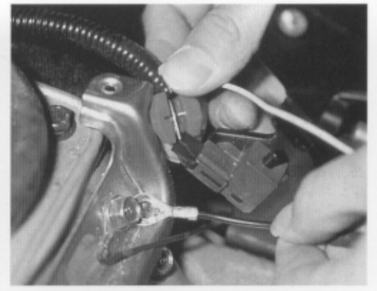
03 センターコンソール下側にもマイナスドライバーを差し込んで持ち上げる。この時、力を入れすぎるとパキッと割れてしまうことがあるので注意してもらいたい。



04 センターコンソールを外したらオーディオを外し、常時電源、イルミネーションといった各配線を行っていく。

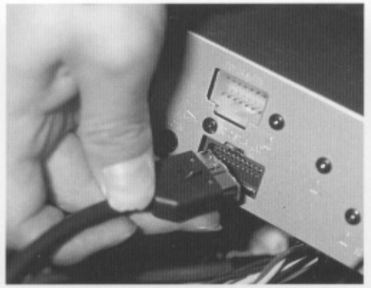


05 次にサイドブレーキ用のパーキング配線を行う。100系の場合は、すべてのコンソールを外さないとサイドブレーキへの配線が出来ない。



06 サイドブレーキの配線がコレだ。テープで巻かれているので、これをうまく剥がしてクランプ止めしよう。

07 パーキングブレーキの固定が終わったらナビゲーション本体を取り出し、設置場所を決める。今回はシートの下に固定した。

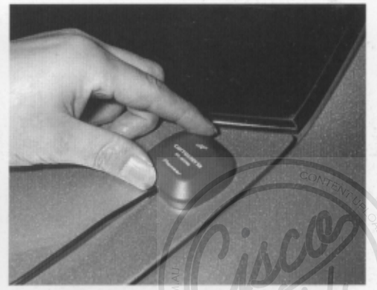


08 ナビゲーション本体の固定場所を決めたら、各配線のコネクターを取り付ける。モニター、アンテナ、電源関係の配線をつなげる。

09 本体の設置場所を決めて配線処理が終わったら、次にモニターの場所を決める。今回は一番見やすいメーター脇に固定した。

10 今回はグローブボックスの上にモニターを設置した。100系はこの位置が見やすい。取り付け固定ステーはこのように斜めになっている場所でも水平に設置できるように作られている。

11 それぞれの配線・設置が終わったところで余った配線をきれいにまとめて、センターコンソール内に隠す。



12 最後はGPSアンテナを固定すれば取り付け終了となる。けっこう作業工程が多いが、説明書も親切なので自分でも取り付けられる。

APEX DEALER

AXの圧倒性能、今度はJZX100へ。

ストリートから過酷なコンペティションフィールドまで完全網羅。
JZX100用AXタービン&勇マニホールドが、走りをエキサイティングに変えていく。

この加速力に常識は通用しない。アペックステクノロジーが満を持して解き放つJZX100専用設計AXタービン&勇マニホールド堂々完成。考え試され選ばれたAX53B70タービンには、優れた充填効率のエアリック及び、高ブースト対応アクチュエーターを備え、あらゆる回転域で高トルク、高レスポンスを発揮するばかりか、驚異的な伸びをも実現。また高耐久ステンレス採用の勇マニホールドをセレクトすれば、最適パイプ径と巧みなレイアウトがもたらす高排気効率でAXタービン性能はMAXへ到達する。スポーツマシンも寄せ付けない圧倒的なパフォーマンスは、もはや想像のレベルを完全に超越した。

勇 "ISAMU" AX MANIFOLD
JZX100用 勇SUSマニホールド for AX ¥168,000

AX A'PEX TURBINE
JZX100用 AX53B70キット ¥284,000

POWER FC
APEXi POWER FULL COMPUTER UNIT
パワーFC ¥98,000/FCコマンダー ¥35,000
ブーストコントロールキット ¥38,000

チューニングはもちろんカーライフのすべては1カ所にまかせる時代。 アペックスディーラーだから頼れる信頼のトータルサポート。

A'PEX A-1
福島県福島市大森字岩7-3
tel 024-545-3290

A'PEX TS Noguchi
茨城県鹿島郡波崎町柳川中央1丁目1-2
tel 0479-46-5788

NEW A'PEX NIKKO
栃木県日立市滑川町1-13-8
tel 0294-23-1101

ネッツトヨタ千葉
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
旭ヶ崎平成通店 千葉県市原市椎津1117-1
tel 0436-62-3511

A'PEX OHYA
千葉県山武郡大網白里町北今泉661
tel 0475-77-4177

A'PEX MATSUMOTO
東京都稲城市東長沼2100-1
tel 042-378-1670

A'PEX AP
神奈川県厚木市上依知2981-1
tel 046-244-1350

NEW 内田自動車
神奈川県横浜市都筑区池辺町4444番地
tel 045-932-5508

A'PEX JBQ
長野県飯山市大字瑞234
tel 0269-63-2988

A'PEX FUJIMOTO
長野県下伊那郡喬木1316-1
tel 0265-33-3344

A'PEX TS Company
静岡県沼津市岡一色35-23
tel 0559-25-1003

A'PEX GARAGE I
浜北店 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1063-11
tel 0538-43-7618

A'PEX GAIZU
石川県金沢市新保本町4-54
tel 0762-69-0225

NEW A'PEX SANYU
新潟県新潟市青山1丁目2-26
tel 025-267-1050

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八丁柳町66-4
tel 075-466-1010

A'PEX GARAGE MORI
奈良県奈良市北之庄西町1丁目11-3
tel 0742-61-5662

A'PEX Giken
兵庫県赤穂市元町6-6
tel 07914-3-1200

A'PEX KING AUTO CENTER
兵庫県氷上郡氷上町福纏259-1
tel 0795-82-1080

ネビット倉敷
岡山県倉敷市中庄2259-4
tel 086-463-5758

ネビット岡山
岡山県岡山市神下136-1
tel 086-279-3833

A'PEX Valentine HASHIMOTO
岡山県英田郡作東町土居870
tel 0868-75-2668

A'PEX OHTANI
福岡県北九州市八幡西区金剛2丁目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 MINAMI
長崎県長崎市草住町274
tel 095-878-1868

A'PEX YOU・I
佐賀県鹿島市大字常広139-2
tel 09546-3-1138

A'PEX ツーロック清武
宮崎県宮崎郡清武町加納甲347-3
tel 0985-84-0269

NEW A'PEX オドテック沖縄
沖縄県具志川市字田場2086
TEL 098-973-8363

アペックスディーラーの最新情報はこちら!! http://homepage2.nifty.com/APEX-DEALER/

マークⅡシリーズ
中古車完全 BUYERS GUIDE
~2001 EDITION

価格帯からチェックポイントまで
マークⅡシリーズを買うためのすべてがココに!!

東京オート販売　相模原ショールーム

マークⅡシリーズの中古車市場事情を伺ったのは90系を中心にマークⅡシリーズを取りそろえる東京オート。ココには関東中の90ツアラーV'マニュアル車が集まっているのでは、と思わせるほどに豊富なストックがあるのだ。また、単なる販売だけではなく、エアロ装着やミッションスワップのような作業もしてくれるので、ベース車選びからチューニングまでまるごと任せることができる頼もしいショップなのだ。

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

スーパーセダン・マークⅡシリーズは一般的ファミリーセダンとしての顔も持っているためタマ数が多く、かなり選びやすい状況にある。しかし、世代によってそれぞれ特徴があるため、そのあたりもきちんと押さえておく必要がある。このページでは、80系以降の中古車購入のポイントを世代別にまとめているので、購入時の参考にしてほしい。

text=深澤誠人

81系

すでにチューニングカーの主力ではないが根強い人気を保つ

1988/8〜1992/10

主要価格帯：30万円〜40万円

ミドルクラスにツインターボによる衝撃的なパワーを与えた80系。後期ではよりパワフルになり、セダンブームを加速した。

セダンブームの火付け役もいまではマニア向けに……

デビュー当時は安価でそこそこパワーの出るベース車として隆盛を極めたこともある80系。ミドルクラスセダンブームの火付け役ともなって、カローラ並みの販売台数を記録した割りには最近めっきり見かけなくなってしまった。聞けば中古車市場では完全に特殊なマニアのためのクルマという図式が成立し、すっかりマニアックなクルマの高みへ昇格してしまったようだ。

そもそも価格が安くて乗って楽しめる最適ベース車というのはベース車の素性もさることながら年式がかなりのファクターを決定づけるものだ。いくら価格がこなれてきたからといって10年落ち車に近い状態であれば、まともに走りに対応させるためにはチューニング以前に補修のためのコストが恐ろしくかさんでしまい、車両価格は安くても結局は次世代のクルマが手に入るほどの費用をつぎ込むはめになりかねないってこと。80系もこの例に漏れず、安いからという理由で手を出すと火傷するのが目に見えている。あのスタイルがイイ、内装はあれじゃなきゃダメだ、とどうしても80系でなくてはいけない理由がない限りは避けた方が無難だ。

人気の中心は当然ＧＴツインターボ、しかもエンジンが１ＪになったＺ期モデルに集中しているが、現在の市場は走りのベース車としてよりももっぱらドレスアップベースとして動いており、マニュアル乗せ換えやエンジンチューンまで及ぶケースはごく稀。

ドリフト車として仕上げてゆくとリアサスのメンバーごと落っこちてしまったり、それ以前にラック本体以外のパワステ系が全滅に近い状態なのでドリフト特有の素早い大転舵に耐えられないことがしばしば。また、Ｈ４年以前の個体はブローバイにも問題があり、結果としてタービンにダメージが及んでいるケースが多いのだ。

これらをすべて対策してゆくと90系の前期に手が届く価格になってしまい、勢いドリフトの主力は90系へと自然に移行してゆくことになる。

ノーマルの80系はコンディションが良くてせいぜい40万円、エアロがついて70〜80万円。人気色は黒銀ツートンだ。マークII、チェイサー、クレスタの順にそれぞれ５万円ほどの格差があるが、年式相応にコンディションの差の方がむしろ価格に大きく影響していると言って間違いない。ただし、店頭に常時在庫されるようなクルマではなくなってしまっているため、どうしても欲しいならオーダーして探してもらう方が早いだろう。できればターボ系の対策が済んでいる最終型が欲しいところだが、少し難しいかもしれない。

スリムで低く構えたフォルム、これを活かしたドレスアップベース車、80系はこの方向性で今後も推移し、自然消滅してゆく運命なのだろう。

当初はこの1G-GTEツインターボエンジンが搭載され、210psのパワーで市場に衝撃を与えたのだが、後期では新型1J-GTEにスイッチされてついに280psマシンになってしまった。ただし、足の出来はイマイチ。

純正でウイングタイプのエアロが装着されるようになったのもこの世代当たりから。同時にフルエアロによるドレスアップも当たり前に行われるようになってきた。セダンブームはココから始まったといえるだろう。

インテリアの質感はさすがに高い。メーターもエレクトロマルチビジョンと呼ばれたデジタルメーターで、時代を感じさせる。

■81系新車時チェックポイント

・ガソリンエンジンは全てツインカムとなった。
・ハイパワーモデルは1G-GTE（210ps）搭載のＧＴツインターボだったが、スーパーチャージャー仕様の1G-GZE（170ps）搭載のグランデG（チェイサー/アバンテG、クレスタ/スーパールーセントG）もあった。
・89年８月に７Ｍエンジン搭載の３リッターモデル追加。グレード名はグランデG（チェイサー/アバンテG、クレスタ/スーパールーセントG）。
・３リッターモデル追加と同時にトラクションコントロールがオプション設定されるようになった。
・90年６月にマイナーチェンジ。税制変更によってボディはワイド化され、2.5リッターの１ＪＺエンジン搭載車が登場。
・このマイナーチェンジでＧＴツインターボは1JZ-GTEを搭載し、セダンとしては驚異的な280psを発揮。ただしミッションはＡＴのみ。
・同じくグランデ、グランデGに180psの1JZ-GEが搭載された。
・これらに伴ってスーパーチャージャーモデル、2.0リッターツインターボが消滅。

■中古車探しのポイント

・ボディカラーでは黒／銀のツートンが一番人気。
・後期ツインターボは白煙を吹きやすい。最終年式では改善されているため、なるべく最終年式を探したい。
・同様の理由でブーストアップ程度でもタービンが壊れる事がある。
・年式的に常時在庫されるクルマではなくなっているため、欲しいならショップに探してもらう方が早い。
・パワステやエアコンなどがトラブっているクルマが多いので気をつけよう。

■新車時バリエーション

80系マークⅡハードトップ

グレード	エンジン型式／仕様／最高出力	
	前期（88/8〜90/8）	後期（90/8〜92/10）
GTツインターボ	1G-GTE/2.0ℓツインターボ/210ps	1JZ-GTE/2.5ℓツインターボ/280ps
グランデG	1G-GZE/2.0ℓスーパーチャージャー/170ps	1JZ-GE/2.5ℓツインカム/180ps
グランデG※1	7M-GE/3.0ℓツインカム/200ps	←
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	←
グランデ		1JZ-GE/2.5ℓツインカム/180ps
GL	1G-FE/2.0ℓハイメカツインカム/135ps	消滅
GRサルーン※1	2L-T/2.4lディーゼルターボ/94ps	←
GRサルーン※2		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／仕様／最高出力	
	前期（88/8〜90/8）	後期（90/8〜92/10）
GTツインターボ	1G-GTE/2.0ℓツインターボ/210ps	1JZ-GTE/2.5ℓツインターボ/280ps
アバンテG	1G-GZE/2.0ℓスーパーチャージャー/170ps	1JZ-GE/2.5ℓツインカム/180ps
アバンテG※1	7M-GE/3.0ℓツインカム/200ps	←
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	←
アバンテ		1JZ-GE/2.5ℓツインカム/180ps
ラフィーネ	4S-Fi/1.8ℓハイメカツインカム/105ps	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	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／仕様／最高出力	
	前期（88/8〜90/8）	後期（90/8〜92/10）
GTツインターボ	1G-GTE/2.0ℓツインターボ/210ps	1JZ-GTE/2.5ℓツインターボ/280ps
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	1JZ-GE/2.5ℓツインカム/180ps
スーパールーセントG※1	7M-GE/3.0ℓツインカム/200ps	←
スーパールーセント	1G-GE/2.0ℓツインカム/150ps	1JZ-GE/2.5ℓツインカム/180ps
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	消滅
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	2L-T/2.4ℓディーゼルターボ/94ps	消滅
スーパーカスタム	2L/2.4ℓディーゼル/85ps	消滅
スーパーカスタム	4S-Fi/1.8ℓハイメカツインカム/105ps	4S-FE/1.8ℓハイメカツインカム/115ps

※1　89年８月追加　※2　91年11月追加

90系

走って良し ドレスアップして良しの万能ベースマシンだ

1992/10～1996/9

主要価格帯：150万円

相変わらず高値安定状態の90ツアラーV。きれいなドレスアップ車やまともに作られたチューニングマシンも多いという。

人気、実力共にナンバーワン 90系の天下は当分続く!?

80系で爆発的人気を博したＧＴツインターボが、ツアラーＶとしてよりスポーツ性を強めて登場した90系。このクラスには珍しく、マニュアルミッションの設定があったため、80系で火がついた『走るセダン』のブームを確固たるモノにしていったのはみんなが知っての通り。

しかもボディはぐっとワイドでグラマラスになったため、フルエアロによるドレスアップが非常に似合うというのもポイントが高い。足まわりも大昔のストラット＋セミトレから４輪ダブルウイッシュボーンに大幅な進化をしたため、あらゆる走りのステージでしっかり走れるようになり、チューニングによるパワーアップも受け止めるだけの基礎体力を身につけているのも見逃せない部分なのだ。

というわけで、市場では走るなら90、ドレスアップも90、とにもかくにも人気爆発中。もちろんベースとなるのはターボのツアラーＶであって、ＮＡ車はほとんど相手にされていないものまた事実。ドレスアップだけを狙うならツアラーＶの半額程度で手に入ってしまうＮＡ系を狙うのもアリだ。内装のトーンを問わないならグランデ系を狙ってもいいかもしれない。当然ツアラー系よりはぐっと相場が落ちて買い得感が高い。

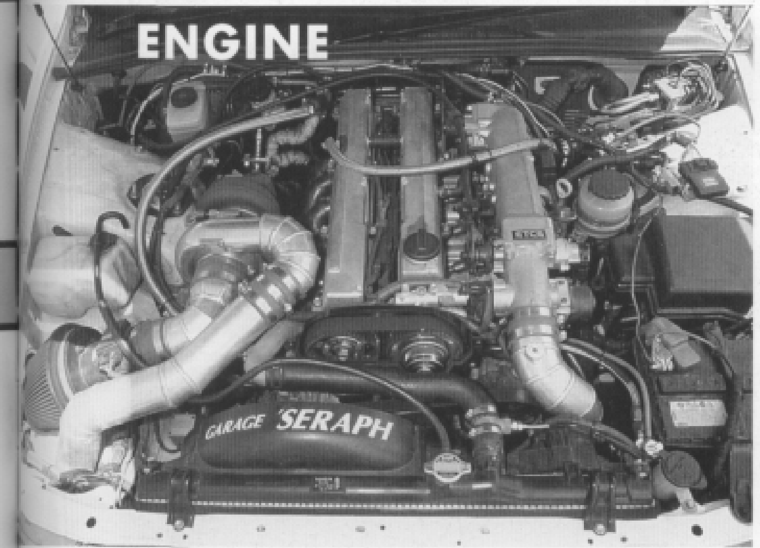
さて、ツアラーＶのＭＴ車は依然として人気が高く、前期もので150万円コース、後期ではさらに20万円前後のアップになってしまっており、はっきり言って２年ほど前とほとんど相場が変わっていない。また、いじってあって当たり前的な認識もあるのでチューニングはキレイに決まっていればプラス評価になり、フルエアロやタービン交換済みはそれなりにいいプライスになっている。

これは、100系登場で一旦そちらに流れていった走り系の層が、やはりこっち（90系）の方がいい、といって戻ってくるケースが非常に多いからなのだ。知っての通り、100系のツアラーＶは、ピークパワーこそ同じだが、一般ユーザーの扱いやすさを優先してタービンが小型化されてしまったため、ブーストアップ程度ではなかなか速くならず、タービンが大きい90系の方が圧倒的に簡単に速くできる上に、スロットルコントロールのオマケがドライバビリティを疎外するため、思うように走れないためだ。

そのため、最近ではドリフトやドラッグといった走り系のオーナーを経てきている個体が多く、価格は同じでもＭＴそのものの調子は落ちていると見て間違いない。特にニュートラル付近でぐにゃぐにゃ感があるものはシンクロに深刻なダメージで及んでいる証拠。これの修理に数十万円をはたくよりは、前期でも50万円も安く買えるＡＴ車ベースに新品のＭＴに換装した方が結果として安くなることが多いという。換装コストはコミコミで40万円、それでミッション本体は新品になるのだからどっちがお得か考えてみる価値はある。

幸いな事にタービンやエンジン本体といった機能部品で特にここが弱いといったところもまだ出ていないので、走りに、デートに、ドレスアップに、用途を問わず元気に走れるのが90系だと思っていいだろう。

ちなみに人気色はパール／白系、不人気はダークグリーン、価格にして10万円以上の差だ。もちろんマークIIがダントツ一番人気なのは、言うまでもないよね。でもオールペンを前提にするならボディカラーはどうでもイイのだから、ベース車は安いに越したことはない。自分が何をやりたいのかをしっかり見極めれば、イイ買い物ができる可能性は高いぞ。



エンジンは熟成が進む1J-GTE。自主規制によってピークパワーは280psのままだが、内容はかなり進化している。ブーストアップ程度で相当速くなるのもポイント高し。

インテリアは一段と高級感が増して住心地が良くなっている。内装色にはグレー系もあって、こちらの方が走り系にはマッチしているといえるだろう。

アダルト層を中心に人気のクレスタ。走り系の人気はマークII、チェイサーにかなわないが、ドレスアップとなるとクレスタ人気も侮れないモノが有るようだ。

■90系新車時チェックポイント

・完全３ナンバーボディとなってフォルムはかなりグラマラスになり、迫力が出た。
・足まわりは前後ともダブルウイッシュボーンに進化し、ようやくパワーに見合うシャーシになった
・スポーティグレードとしてツアラー系が設定された。・ツインターボ系のグレード名はツアラーＶで、ＮＡはツアラーＳ（各車共通）となり、スポーティなイメージで新たな若年層ユーザーを取り込むことに成功。エンジンはもちろん1JZ-GTEとGE。
・ツアラー系には待望のマニュアルモデルが設定された。
・３リッターモデルは2JZ-GEを搭載。ＮＡながら220psを発揮。搭載グレードはグランデG（チェイサー／アバンテG、クレスタ／スーパールーセントG）。
・４WDは92年10月に追加されるがターボとの組み合わせはない。
・マイナーチェンジは94年９月。
・大幅な仕様変更はされていないが、各車ともグリル、テールランプの意匠が変更された

■中古車探しのポイント

・走るなら90系、という認識が定着してきたため、ツアラーＶの値段はあまり落ちていない。
・マニュアルミッション車があまり多くないため、ＡＴからの載せ換えを考えに入れるといい買い物ができる。
・ツアラーＶはいじられていたクルマが多いが、キレイに決まっているなら歓迎されるため、それなりのプライスになっている。
・もちろん事故車はＮＧだが、ツアラーＶの場合激しく走り込まれていることもあるのできちんとチェックしよう。

■新車時バリエーション

90系マークIIハードトップ

グレード	エンジン型式／仕様／最高出力
2.5ツアラーV	1JZ-GTE/2.5ℓツインターボ/280ps
2.5ツアラーS	1JZ-GE/2.5ℓツインカム/180ps
3.0グランデG	2JZ-GE/3.0ℓツインカム/220ps
2.5グランデG	1JZ-GE/2.5ℓツインカム/180ps
2.5グランデ	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
2.5グランデG Four（4WD）	1JZ-GE/2.5ℓツインカム
2.5グランデ Four（4WD）	1JZ-GE/2.5ℓツインカム/180ps
1.8グロワール	4S-FE/1.8ℓハイメカツインカム/120ps
1.8GL	4S-FE/1.8ℓハイメカツインカム/120ps
2.4グロワール	2L-TE/2.4ℓディーゼルターボ/97ps
2.4GL	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／仕様／最高出力
2.5ツアラーV	1JZ-GTE/2.5ℓツインターボ/280ps
2.5ツアラーS	1JZ-GE/2.5ℓツインカム/180ps
3.0アバンテG	2JZ-GE/3.0ℓツインカム/220ps
2.5アバンテG	1JZ-GE/2.5ℓツインカム/180ps
2.5アバンテ	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
2.5アバンテG Four（4WD）	1JZ-GE/2.5ℓツインカム
2.5アバンテ Four（4WD）	1JZ-GE/2.5ℓツインカム/180ps
1.8ラフィーネ	4S-FE/1.8ℓハイメカツインカム/120ps
1.8XL	4S-FE/1.8ℓハイメカツインカム/120ps
2.4ラフィーネ	2L-TE/2.4ℓディーゼルターボ/97ps
2.4XL	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／仕様／最高出力
2.5ツアラーV	1JZ-GTE/2.5ℓツインターボ/280ps
2.5ツアラーS	1JZ-GE/2.5ℓツインカム/180ps
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G	1JZ-GE/2.5ℓツインカム/180ps
2.5スーパールーセント	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
2.5スーパールーセント 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
1.8シュフィール	4S-FE/1.8ℓハイメカツインカム/120ps
1.8SC	4S-FE/1.8ℓハイメカツインカム/120ps
2.4シュフィール	2L-TE/2.4ℓディーゼルターボ/97ps
2.4SC	2L-TE/2.4ℓディーゼルターボ/97ps

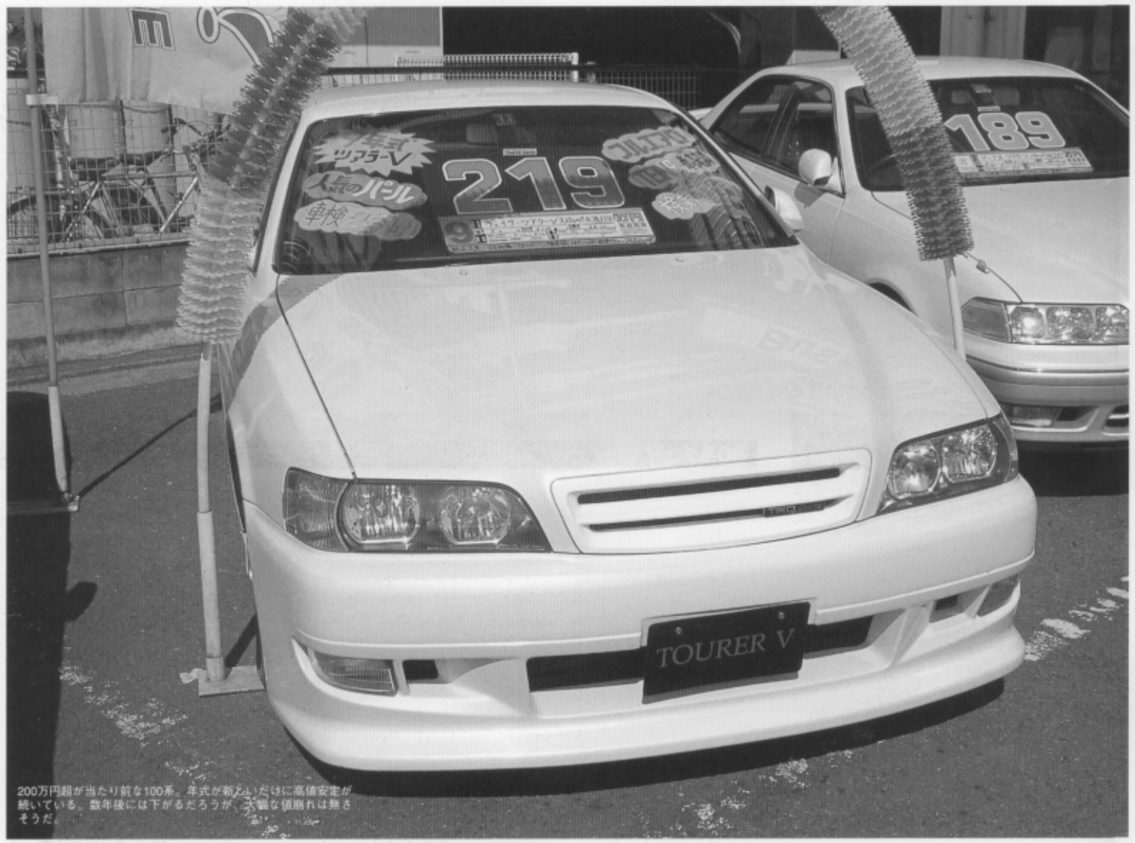
※4WDモデルは93年10月追加

100系

一時期は走りのベースにもなったが今はドレスアップベースが主流になっている

1996/9〜2000/11（マークⅡのみ）

主要価格帯：200万円



200万円超が当たり前な100系。年式が新しいだけに高値安定が続いている。数年後には下がるだろうが、大幅な値崩れは無さそうだ。

やれば速くなるのだがいまはドレスアップが主流

90系が煽りまくったスポーツセダンの世界を席巻するべく登場した100系だがハイテク投入が仇となって結果はイマイチになってしまっている。

登場当初はレースでのイメージアップも手伝って、ツアラー系はチェイサーを中心に一気にブレイクしたのだが、90系の項でも触れたように、100系ツアラーVはノーマルで乗ると相当に速く感じるのだけど、ブーストアップでは巨大なノーマルタービンの90系の敵ではない、そんな性格が災いしてか一時期100系に移行する動きをみせたドリフト君たちも結局は90系へと戻るケースが少なからずあるようだ。なので、現在はドレスアップをメインに走りはライトに楽しむユーザーのターゲットになりつつある。

ただし、ボディや足まわりの基本的なレベルは90系を遥かに凌いでいるため、それなりの予算をつぎ込む覚悟が有るのなら、最終的には90系よりもレベルの高いクルマに仕上げることはできるから、全バリエーションが110系に移行して、もう少し相場が落ちてくるであろう数年後には狙い目と考えてもイイだろう。マニュアルのタマ数も豊富なため、数年後が楽しみなクルマだといえる。

人気を集める色はやはりパール／ソリッドの白系で、マークⅡの前期に限っては黒の人気も高い。次期モデルの登場で価格の低下を期待したユーザーを裏切り、相場は高値安定、マークⅡ、チェイサーの５ＭＴ車で200万円から230万円くらいが標準的なところ。ちなみに比較的アダルトな客層が好むクレスタは、別の相場で動いているようで、グレード名もツアラーからルラーンへ変更されているため走り系ユーザーが更に少ないようだ。また、前期ではチェイサーが、98年８月以降の後期モデルでは、プレミアムセダンの域に迫る迫力、重厚感を増すようなイメージになり、マークⅡが人気となって、結局ドレスアップベースの一番人気は後期マークIIという傾向が出てきているが、実際に店頭を訪れるユーザーは車種の指名買いがほとんどで価格と天秤にかけるケースは少ないようだ。マークIIの場合、前期を買って後期仕様にするのもよく行われているようだ。

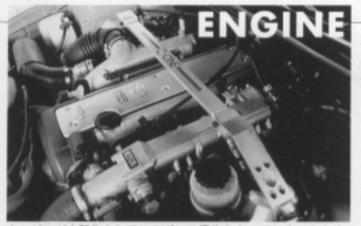
ちなみにＮＡのツアラーＳは総じて30万円〜50万円安と隠れたお得車種なので、ドレスアップにはこちらもアリだろう。90系と同じく、オールペンするなら不人気色を選んでもなんの問題もないので、おすすめのポイント。

■90系新車時チェックポイント

・本格的スポーティ路線２世代目ということで、根本的な部分ではかなりのレベルアップを果たしている。
・100系のイメージリーダーはレースでも活躍していたチェイサーが担うことに。
・アダルト路線のクレスタはより重厚感のあるスタイリングに進化。スポーツ系モデルの名称もツアラーから『ルラーン』に変更されている。
・ボディは大柄ではあるが、ノーマル同士の走りを比較すると明らかに100系の方がレベルが高い。
・インパネがアナログ調になった。
・エンジン出力は280psではあるが、ターボの容量を小型化してレスポンスを優先しているため、ブーストアップでの大幅なパワーアップは望めない。
・98年８月のマイナーチェンジでは各車共に迫力を増すような外観変更が行われ、かつてのクラウンのような迫力あるスタイリングになっている。
・2000年11月にはマークⅡだけ110系に先行フルモデルチェンジされているが、チェイサー、クレスタは100系のまま継続販売されている（01年３月現在）。

■中古車探しのポイント

・90系でマニュアルが登場したターボ系は、100系で本格的にブレイクし、マニュアルのタマ数は結構多い。
・エンジン制御はコンピューターに支配されている部分が多いため、思いのままに走らせるのは難しい。そのためドレスアップのベース車としての需要が多い。
・パワーウインドーは挟み込み検知装置がついているのだが、これが仇になって動きが渋くなると閉まり切らずにまた開いてしまうトラブルがあるようだ。
・マークⅡの場合前期を買って後期仕様に、というケースが多いとか。
・前期はやはりチェイサーの方が人気が高いという。
・どうせドレスアップするなら前期のマークⅡベースがコストパフォーマンスが高いといえる。



タービンが小型化されてレスポンス優先となってしまったため、ライトチューンでは思ったような速さが得られない。スロットルコントロールも余計なお世話なのだ。

インパネ周りは少しスッキリし、メーターもアナログ調になってあか抜けた感じ。近ごろエントリークラスでは質感の低下が激しいが、このクラスではさすがに維持されている。

グランデ系は既に一昔前のクラウンを凌駕する程の重厚感を持つに至っている。押し出し感も十分だ。

ところで、90系に比べてＭＴ比率が多いのは嬉しいところだが、最新のＡＴもかなりお利口なので、速いＡＴ車としての需要も多く、実際かなりスポーティな走りが楽しめるので、乗せ換えるにしてもしばらくその走りを堪能してからでも遅くはないだろう。マニュアルへの換装コストは90系と同じく40万円ほどでできる。

登場当初の熱気が冷めてきたここ１年で、走りの90系、手間いらずでオールマイティな100系と性格がはっきり分かれ、それに伴ってユーザー層の住み分けも始まっているといっていいだろう。

ちなみにイメージリーダーとしてさんざん広告に登場していたチェイサーＴＲＤバージョンは、結局フルエアロなドレスアップマシンで中身は変わっていないため、マニアックなだけで普遍的な人気、希少価値はないそうだ。

■新車時バリエーション

80系マークⅡハードトップ

グレード	エンジン型式／仕様／最高出力 前期（96/9〜98/8）	後期（98/8〜00/11）
2.5ツアラーV	1JZ-GTE/2.5ℓツインカムターボ（BEAMS）/280ps	←
2.5ツアラーS	1JZ-GE/2.5ℓツインカム（BEAMS）/200ps	←
2.0ツアラー	1G-FE/2.0ℓハイメカツインカム/140ps	1G-FE/2.0ℓハイメカツインカム（BEAMS）/160ps
3.0グランデG	2JZ-GE/3.0ℓツインカム（BEAMS）/220Pps	←
2.5グランデG	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	←
2.0グランデ	1G-FE/2.0ℓハイメカツインカム/140ps	1G-FE/2.0ℓハイメカツインカム（BEAMS）/160ps
2.5グランデFour（4WD）	1JZ-GE/2.5ℓツインカム（BEAMS）/200ps	消滅
2.5グランデFour（4WD）G	1JZ-GE/2.5ℓツインカム（BEAMS）/200ps	←
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
2.4GL	2L-TE/2.4ℓディーゼルターボ/97ps	消滅
2.4グランデ	2L-TE/2.4ℓディーゼルターボ/97ps	←

80系チェイサー

グレード	エンジン型式／仕様／最高出力 前期（96/9〜98/8）	後期（98/8〜）
2.5ツアラーV	1JZ-GTE/2.5ℓツインカムターボ（BEAMS）/280ps	←
2.5ツアラーS	1JZ-GE/2.5ℓツインカム（BEAMS）/200ps	←
2.0ツアラー	1G-FE/2.0ℓハイメカツインカム/140ps	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	
3.0アバンテG	2JZ-GE/3.0ℓツインカム（BEAMS）/220ps	←
2.5アバンテG	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	←
2.0アバンテ	1G-FE/2.0ℓハイメカツインカム/140ps	1G-FE/2.0ℓハイメカツインカム（BEAMS）/160ps
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	←
2.0アバンテFour（4WD）S		1G-FE/2.0ℓハイメカツインカム（BEAMS）/160ps
1.8XL ※1	4S-FE/1.8ℓハイメカツインカム/120ps	←
1.8XLラフィーネ ※1	4S-FE/1.8ℓハイメカツインカム/120ps	消滅
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
2.4XL	2L-TE/2.4ℓディーゼルターボ/97ps	消滅
2.4アバンテ	2L-TE/2.4ℓディーゼルターボ/97ps	←

80系クレスタ

グレード	エンジン型式／仕様／最高出力 前期（96/9〜98/8）	後期（98/8〜）
2.5ルラーンG	1JZ-GTE/2.5ℓツインカムターボ（BEAMS）/280ps	←
2.5ルラーン	1JZ-GE/2.5ℓツインカム（BEAMS）/200ps	消滅
2.5ルラーンS		1JZ-GE/2.5ℓツインカム（BEAMS）/200ps
2.0ルラーン		1G-FE/2.0ℓハイメカツインカム（BEAMS）/160ps
3.0エクシードG	2JZ-GE/3.0ℓツインカム（BEAMS）/220ps	←
2.5エクシードG	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	←
2.0エクシード	1G-FE/2.0ℓハイメカツインカム/140ps	1G-FE/2.0ℓハイメカツインカム（BEAMS）/160ps
2.5スーパールーセント	1JZ-GE/2.5ℓツインカム（BEAMS）/200ps	←
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	1G-FE/2.0ℓハイメカツインカム（BEAMS）/160ps
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	←
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	
2.4SC	2L-TE/2.4ℓディーゼルターボ/97ps	消滅
2.4スーパールーセント	2L-TE/2.4ℓディーゼルターボ/97ps	←

※1　97年８月追加

CONTENT UPLOADED BY WWW.CISCOKIDS.COM
Cisco Kids

JZX90 / 100 1JZ-GTE

CHASER / MARK-II / CRESTA

PROOF OF POWER

It's NEW !! JZX100 オリジナル フロントバンパー
定価¥78,000初回10本に限り !! ¥68,000

JZX100 ゼロヨンSPL !!

仕様内容

□エンジン腰下	ノーマル	□ラジエター	サード
□ヘッドガスケット	HKS 1.6mm	□ラジエターホース	サード
□カムシャフト	ノーマル	□サーモスタット	サード
□ポート	オリジナル加工	□クラッチ	OSトリプル
□タービン	GT3040	□ミッション	ノーマル
□オイルクーラー	TRUST	□デフ	クスコ
□インタークーラー	TRUST	□コンピューター	オリジナルパワーFC
□インジェクター	800cc×6	□ダンパー	N1ダンパー

通販OK!
オリジナルパワーFC

当社オリジナルコンピューターは、APEXIパワーFCをベースにシャシダイ・現車セッティングにて開発したCPUです。（ノーマル下取り不要）

JZX90 ¥138,000
JZX100 ¥118,000

通販OK!
オリジナルN1ダンパー
2000spec Type･Pro

ピストン径46φ

当社オリジナルダンパーは、APEXI 2000SPEC N1ダンパーType-Proをベースに開発したものです。ストリート、サーキット、ドラッグ様々な状況でセッティングが可能。ご注文の際は、ストリート、サーキット、ドラッグのご指定をお願い致します。

JZX90 ¥278,000
JZX100 ¥278,000

TUNING MENU

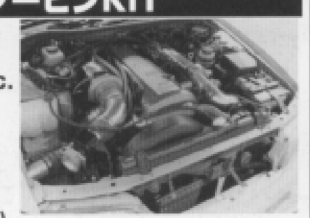
ブーストアップ
オリジナルパワーFC.
ブーストコントローラー.
プラグ.
現車走行セッティング.
工賃一式.

■ JZX90 ¥230,000
■ JZX100 ¥210,000

ポン付けタービンKIT
ブリッツ380VタービンKIT.
オリジナルパワーFC.
現車走行セッティング.
工賃一式.

■ JZX100
¥450,000

フルタービンKIT
・RX-6
・T78/88
・GT3040 etc.



■ JZX100
¥600,000～
お気軽にお問い合わせ下さい。

エンジンスワップ
1J(NA)→1J・2J(ターボ)
2J(NA)→2J(ターボ)
お気軽にご相談下さい。
AT→MTもご相談下さい。
広告掲載以外のチューニング内容お気軽にご相談下さい。
エンジン・ミッション・デフのO/Hお問い合わせ下さい。

ORIGINARL PARTS

ステンEXマニ

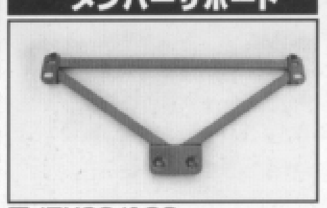
■JZX100 ¥138,000

メンバーカラー

■JZX100 アルミ製 ¥16,000

触媒ストレート

■JZX90 ¥12,000

メンバーサポート

■JZX90/100 ¥12,000

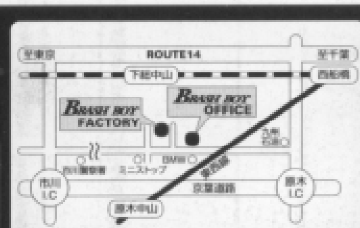
強化ブッシュ

■JZX90/100 ¥19,800

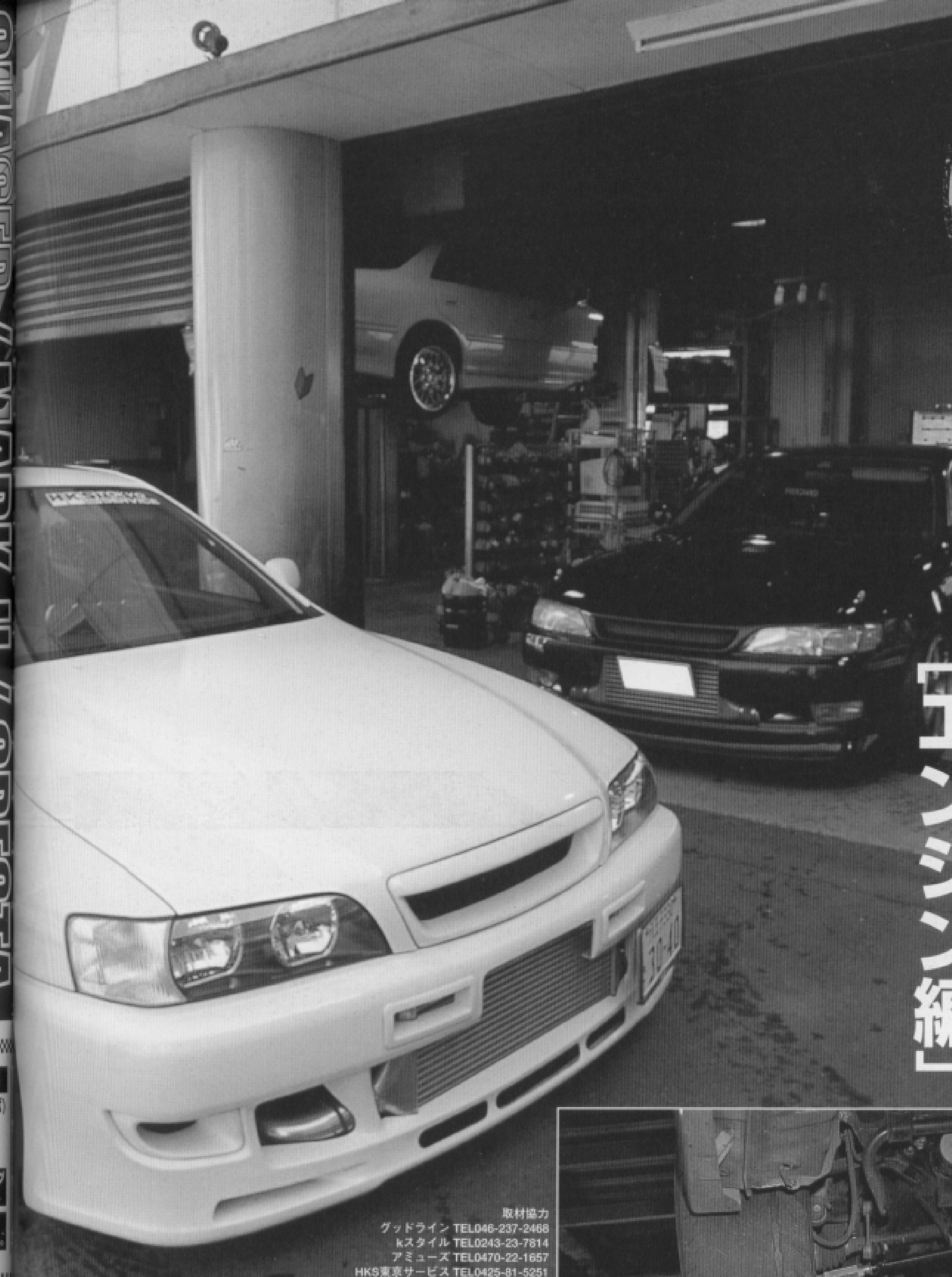
APEXi SARD HKS BLITZ TRUST CUSCO
最新情報満載のブラッシュボーイホームページ是非、ご覧下さい。
http://www2s.biglobe.ne.jp/~brashboy/

全商品通販・業販OK!
希望商品を確認の上現金書留または、銀行振込にてお申し込み下さい。
振込先：千葉銀行 本八幡南支店
（普）3089288（有）ブラッシュボーイ

まずは、お電話下さい。



APEXi エクセルディーラー
PROOF OF POWER
BRASH・BOY
TEL.047-327-5669 FAX.047-327-6768
（有）ブラッシュ・ボーイ 〒272-0004 千葉県市川市原木1－1－20
■営業時間 平日 10:00～20:00 日・祭 11:00～20:00
■定休日 水曜日 第1木曜日



メンテナンス指南【エンジン編】

取材協力
グッドライン TEL046-237-2468
kスタイル TEL0243-23-7814
アミューズ TEL0470-22-1657
HKS東京サービス TEL0425-81-5251

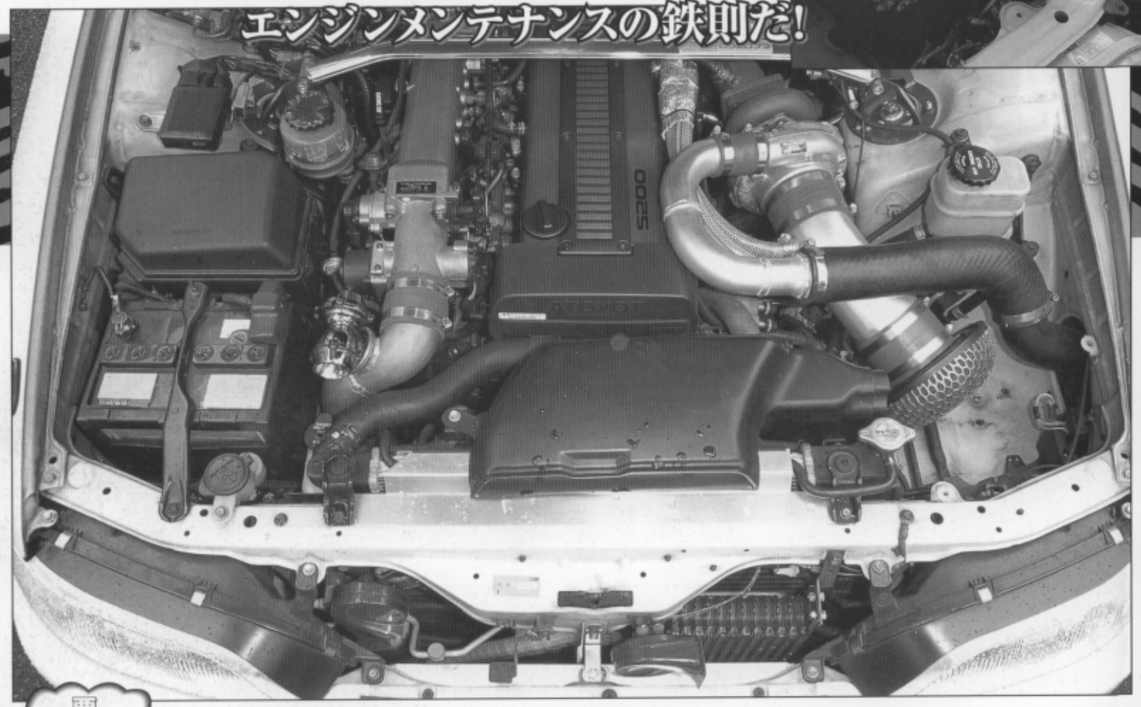
ハイソなラグジュアリーセダンとして誕生した生い立ちながら国産最強の280psを誇る1JZX-GTEユニットを得たことにより、今やハイパワーセダンの代名詞となったマークII／チェイサー／クレスタ。特にJZX100となって、その地位は不動のものとなったと言えるだろう。

しかし、そんな走りのセダンだからこそストレスも並み大抵ではなく、ほおっておけば、そのストレスはやがて大切な愛車の走りの性能を蝕んでいってしまう。機械である以上は日々劣化していく宿命からは免れないが、ここでは出来るだけ長く調子を保ち、いつまでも色褪せない走りを楽しむためのメンテナンスについて触れておこう。

ここがヘタりやすい

ENGINE

[エンジン系] 全てにおいてクリーンな状態に保つことがエンジンメンテナンスの鉄則だ!



基本的に丈夫な1JZX-GTEだが、磨耗と汚れを抑えて調子を維持する

なんといっても丈夫な1JZX-GTE。神経質なハイパワーエンジンが多い中で、その丈夫さはマークII/チェイサー/クレスタのアドバンテージのひとつとも言えよう。丈夫でパワフル、独特なエンジン音の1JZX-GTE自体に魅力を感じるユーザーもかなり多いはずだ。しかし、いくら丈夫とはいえ、そこは機械、こまめなオイル管理やメンテナンスを怠ると調子を崩してしまうのは当然だ。

エンジンの性能劣化の原因となるのは磨耗と汚れ。ピストンリングやメタルなど金属同士が触れる部分は磨耗するし、磨耗すればオイルが汚れる。つまりこの2つは機械である以上、発生を防ぐ事は不可能なのであるが、これらは日頃のメンテナンスで極力抑えることが可能なのである。特にチューニングによるパワーアップを図っている場合はエンジンに対する負担も大きく、磨耗や汚れが進みやすくなるのでキッチリとメンテナンスしたい。

その最も初歩的でありながら、最も重要なのがオイル管理。このオイル管理ひとつでエンジンがいつまでも絶好調でいられるかブローさせてしまうかの分かれ道と言っても過言ではないのだ。特にストレスが溜まるのがタービン。常に高温にさらされ、高回転で回り続けるタービンにとって、摩擦抵抗を減らし、冷却の役割を持つオイルの影響をモロに受けるため、オイル管理は非常にシビアなものと考えておきたい。

さらにエンジンメンテナンスで意外な落し穴となりがちな燃料フィルターのチェックも怠ってはいけない。ラジエターやベルト類などと比べ、つい忘れられがちだが、ここを見逃すと燃料の流れが悪くなり、ノッキングを起こしてしまうことがある。目詰まりを起こしてブローなんていう最悪な自体にならないように燃圧が下がったと感じたなら即交換してしまおう。とにかく全てにおいてクリーンな状態に保つことがエンジンメンテナンスのキモと言えるのである。

要チェックポイントはココだ!!

エンジンオイル

いいオイルをマメに交換。スラッジを溜めるようではダメ!

エンジンの状態を常にベストなものに保つにはマメなオイル交換が常識だが、特に油温が上がりやすい1JZX-GTEユニットにはいいオイルをマメに交換したい。また、高いオイルだからといって交換をさぼっていては結局エンジン内部を汚してしまうだけになってしまう。オイルフィラーキャップを開けて覗いた時にスラッジが溜っているようでは落第だ。もし、すでにスラッジが溜っているなら、とにかくフラッシングしてみよう。それでもスラッジが残るようでは、もはやオーバーホールしか手は無い。くれぐれもそんなことにならないように早めのオイル交換を心掛けよう。オススメは15W-50又は10W-50の100%化学合成だ。

ラジエター

前置きインタークーラーにしたならラジエターも大容量タイプに交換しよう

1JZX-GTEのラジエターはノーマルで普通に乗っている場合には容量的に全く問題無しだが、前置きインタークーラーを装着している場合は大容量タイプに交換しておきたいところだ。水温センサーを抜いておくと電動ファンが廻りっぱなしになる裏技も知っておくといいだろう。リザーブタンクからLLCが吹いているなら早めのヘッドガスケット交換が必要だ。LLC交換をする時はラジエター内の洗浄を一緒にしておくとより効果的に冷却効果が蘇るのでオススメだ。それでも性能が戻らない場合は交換した方が安全だ。また、アッパーホースがベルト類に干渉して切れる場合があるので、ここも是非チェックしておきたい。

タービン

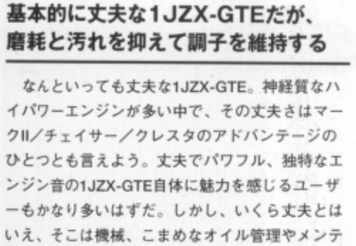
丈夫でないタービンはオイル管理徹底と90秒以上のアフターアイドルが重要だ

1JZX-GTEユニットはエンジン本体は非常に丈夫なのだが、タービンのオイルシールがあまり丈夫ではなく、これが原因でタービンブローを招いていまうことがけっこう多い。マフラーから青い煙が出たり、オイルの焼けるニオイが出たらかなりヤバイ。そんな症状が出たらブローは近い。タービン交換という結果となってしまう。その防止策としてはやはりいいオイルを早めに交換することとアフターアイドルの徹底だ。またJZX100系はコンパクトなシングルタービンを採用したピックアップ重視タイプだから、ノーマルタービンでのキャパは90系の方が高いので90系のつもりでブーストの上げ過ぎでブロー招くことになりかねないので要注意だ。

ベルト

基本的にはメーカー指定通りの交換でOKただしチェックは抜かり無く!

今のクルマのベルト類はそうそう切れることはないので交換時期自体はメーカーの指示通りで問題ないが、1JZX-GTEユニットではラジエターのアッパーホースと干渉してしまっている個体もあるので、チェックは怠らないようにしたい。また、ベルトを交換する時は一緒にテンショナーも交換しておくと万全だ。しかし、90系は走行距離が指定距離までいってなくとも年式からくる劣化も出てきているので、機会がれば交換しておくことをオススメする。ファンベルトやパワステポンプ用のベルトやエアコン用ベルトは張り具合や傷を忘れずにチェックしておこう。



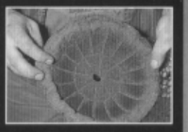
燃料フィルター

甘く見ていると手痛いシッペ返し燃圧下がりが出たら目詰まりを疑おう

意外とノーマークなのが燃料フィルター。ノーマルであれば10万km以内で交換すればOKと言われているが、それでも8万kmも走ったら是非交換しておきたい。パワーを出しているクルマなら、セッティング後3万mぐらいで交換と考えていたほうがいいだろう。これはフィルターが詰まってくれば燃圧が下がり、燃圧が下がれば設定した燃料噴射量に足りなくなってせっかくのジャストセッティングが台なしになってしまうからだ。さらに目詰まりが進めば燃料が薄くなり、最悪の場合、ノッキングを起こしてエンジンにダメージを与える事もありえるのだ。燃料ポンプやインジェクターには気を廻すけど、ここにも充分に気を付けておきたい。

エアクリーナー

フィルター汚れは自分の目で確認。ムキ出しタイプなら遮熱版を装着しよう

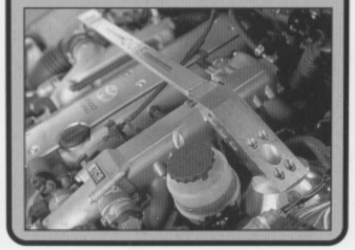


エアクリーナーはフィルター交換タイプでもムキ出しタイプでもメーカー指定通りの洗浄・交換でほぼ問題無い。とはいっても最終的には自分の目で確かめることは必要だ。距離がいってなくとも、ホコリっぽいところばかり走っていたら当然、汚れ具合も進むからである。また、ムキ出しタイプを装着したクルマでポットな走りをした後、信号待ちなどでエンジンがストールする場合はエンジン内の熱い空気を吸ってしまっていることが考えられるので、遮熱版を装着してみよう。90系ではエアフロが無いためインタークーラーパイピングが抜けても気付かないでそのまま走ってしまっている人がいるようなので要チェックだ。

パワステ

フルードのチェックは量が重要吹き出しているなら必ず足すべし

ここでのチェックポイントはパワステフルードの汚れと量。パワステフルードの汚れはタンク外からでもチェック出来るので、真っ黒になる前に交換しておこう。よくあるトラブルはパワステフルードの吹き出しだが、これはパワステオイル専用のオイルクーラー装着で納まるのだが、大抵の人はそこまでやらないで軍手をかぶせて済ませているようだ。しかし、タップリとフルードを吸った軍手は引火するおそれがあるので、軍手の交換にも気を付けるように。フルードが吹き出して減った分はちゃんと足しておかないと、ポンプが空打ちして壊してしまうのでレベルチェックは重要だ。また、やたらと重い場合はポンプが壊れてしまっている可能性が高い。



普段と違う音が発生したらすぐチェック早めの対処が被害を最小限に抑える

何度もいうが1JZX-GTEユニットは非常に丈夫なエンジンなので、よほどの無茶をするか、トラブルの症状が出てもほったらかしにでもしておかないかぎりブッ壊れることはそうは無い。しかし、反面タービンに限ってはオイルシールが弱く、マメなオイル管理を怠るとオイルの焼けるニオイがしたり、青い煙を吐いたりしてタービンブローという結末を迎えやすい点に注意しておきたい。この例で最も恐いのが、ブローしたフィンがエンジン内部に吸い込まれてしまうことだ。こうなってしまったらタービンブローなどという生優しいものではなく、エンジン内部に大きなダメージを与えてしまうので、オイルシールのトラブルに気が付いた時点で速攻でショップに持って行こう。エンジン本体で最も気を付けたいのはノッキング。チリチリとかカリカリとか音がするのですぐにわかるはずだ。こちらはエンジンブローの可能性があるので、同じく速攻でショップへ駆け込もう。

ここがヘタりやすい

SUSPENSION

[サスペンション編]

ボディ剛性アップとブッシュ交換でシャープなハンドリングが蘇る

基本的に丈夫な1JZX-GTEだが、磨耗と汚れを抑えて調子を維持する

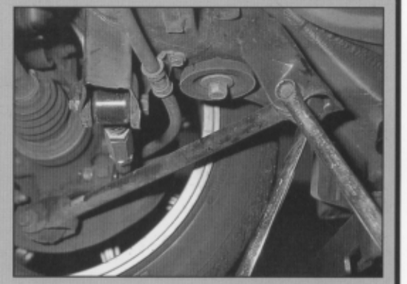
ボディ剛性が弱いといわれる100系だが、普段はボディやブッシュがバランス良くねじれることで快適な乗り心地を呈するのが本来のマークII／チェイサー／クレスタの素性である。ただ90、100系と進むうちに走りの面が全面に押し出され、そうなると物足りなさが如実に現れてくるのだ。と言っても実際に強度が足りないのは事実でハードな走りによってフロントストラットタワーの溶接ブレートがはがれてきたり、リアメンバーにクラックが入ってしまうのも100系のウィークポイントとなってしまっている。本格的に走り込みたいならボディ補強は必要不可欠だが、距離を走っているだけでも、この症状が出ている個体もあるので、チェックした時に不具合があったなら修正、補強をするようにしたい。

スポーツ走行においてはシャープでダイレクトなステアリングフィールが醍醐味であるが、ブッシュ類のヘタりによって、その醍醐味は大きくスポイルされてしまう。ステアリングのカッチリ感が損なわれていたり、直進安定性が悪い、ブレーキングでハンドルが取られるなどの症状があるならフロントロアームを疑おう。特に100系はフロントロアアームやスタビのブッシュが弱いので、問題があればついでに強化しておくことをオススメする。ブッシュはゴム製品のため消耗品として交換しなければならないパーツだが、どうせ手間ひま掛けて換えるならスタアリングフィーリングに優れる強化タイプにしてしまおう。もちろんピロ化してしまえば、これらの問題は解決するが、街乗りではいささかツラくなるのは覚悟しなければならない。

また、ブレーキはボディ重量があるため負担が大きいので、ここもコマメにチェックしておきたい。定番技として80スープラ用を移植することがあるが、ジャダーが出るとRスタビライザーブラケットに悪影響を及ぼすので、あまり酷いようならローターを社外品に換えるほうがいいだろう。

要チェックポイントはココだ!! サスペンションブッシュ

ハンドリングはブッシュが命 つぶれたブッシュでは走りもダルダル

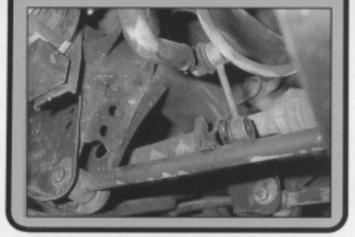


足元からゴトゴトなど音が出てたり、全体的にシャキッと感が無くなって来たらサスペンションブッシュをチェックしよう。新品時は弾力性に富み、ブッシュセンター部にパイプが通っているのだが、硬くなって縮んでいたり、断裂したり、片寄っているようでは本来の働きは出来ない。この辺は目視で確認出来るので、これらの症状があるならまずはチェックだ。また、ブッシュ劣化によってフロントテンションロッドが動いてしまっている場合があるが、ここはピロテンションロッドに換えてやるとハンドリングがダイレクトになるので、より走りを楽しむことが出来るので強化ブッシュとともにオススメなアイテムだ。

スタビブラケット

スタビライザーブラケットは付け根の溶接はがれに注意したい

バネはあまり硬くしないで、強化スタビライザーの装着でロールを抑えるのが100系をストリートからサーキットまで楽しむにはピッタリのチューニングメニューと言えるのだが、この強化スタビライザーの装着によってスタビライザーブラケットの付け根の溶接が剥がれ落ちる場合がある。基本的にボディがしなる100系では、どこかを強化すると必ずどこかに影響が出るので、プロに相談しながら予め補強を入れておくと２度手間にならなくて済む。また、ジャダーを出したりするとリアのブラケットがちぎれたりすることもあるので要チェックだ。フロントは強化タイプがTRDから出ているのでこれで対応するのもいいだろう。



サスペンションメンバー

リア廻りのブレはサスペンションメンバーのクラックが原因

リアの挙動が不安定になったり、シックリとこなくなったらリアメンバーにクラックが入ってないか見てみよう。100系の剛性不足によるトラブルはフロントストラットタワー廻りの溶接はがれから始まり、次にリアサスペンションメンバーのクラックというパターンが多い。ここにクラックが入っていたら、すでにフロントストラットタワー廻りの溶接はがれが起こっているはずなので、こちらもチェックしておこう。またフロントストラットタワー廻りにスポット補強をいれた場合は必ずといっていいほど、リアメンバーに負担が生じるので、どうせ補強するならボディ全体一通りやってしまったほうがいいだろう。

サス・ショック

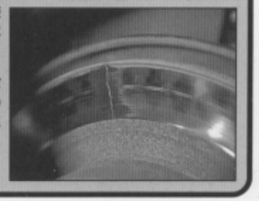
納まりの悪さはダンパーのヘタリ オーバーホールでフィーリング復活

サス・ショックのメンテナンスは自分でするには、ちょっと無理があるが、ヘタリ具体は自分でわかるはず。いままで感じなかった突き上げ感やフワフワ感が出て来たようならダンパーのヘタリと考えて間違いは無い。また、オイルが漏れている場合も同様だ。今のダンパーはオーバーホールが利くのがほとんどだから、ショップに頼めば再びもとのフィーリングに復活する。これを機会に違うダンパーを試してみるのもいいだろう。また90,100系のセッティングの方向としては、ストロークの長いタイプをチョイスし、路面追従性を重視した味付けが素性を活かした走りを楽しめる。同じようにバネを硬くするよりもスタビでロールを抑えた方がいいだろう。

ロ ー タ ー

リアローターの磨耗限度は片面0.5mm 限度を超えると一気にクラック！

ガンガン走り込んでいるとローターまわりにクラックが発生してブレーキフィールが悪くなり、最終的には割れることさえある。いくら交換してもこのトラブルは発生するため、スリットローターへの交換がオススメ。このスリットローターは放熱効果も高いので、ハードブレーキングの連続に対しても強い。また、ローターにクラックが入らなくても、フルブレーキング時にブレーキジャダーやステアリングが左右に取られるなんて場合は、ローターがゆがんでいるケースが多い。この場合も、交換が必要になってくる。ローター研磨機で直るケースもあるが、そのぶん使用限界は近づく。ここは要チェックすべきポイントなのでマメな点検を。



エンジンマウント

フロアしたからの不快な異音、振動 ほおっておけば駆動系に悪影響が

意外と見落とされがちなのがエンジンマウントやミッションマウント。もちろんここもゴム製ブッシュなので、経年劣化による縮みや亀裂、つぶれなどが生じる。エンジンが傾いているような場合は完璧につぶれているか、下手すると剥脱している。そんなエンジンマウントやミッションマウントのヘタリ、剥脱の症状は加減速時の振動や異音が挙げられる。フロア下の方からゴンゴン、ゴトゴトとボディに干渉するような異音、振動が発生するならかなり悪化している。このまま乗ってすぐに壊れるということはないが、かなり不快である上、駆動系に悪影響を及ぼすので早めの交換が懸命だ。また、エンジンメンバーサポートは脱着後に緩む傾向があるので要注意。

キ ャ リ パ ー

ブレーキの片効きは超キケン グリスアップでピストン固着を防ぐ

ボディ重量が1.5トンもある100系では、ブレーキへの負担も想像以上に大きい。そのため激しく走り込むと、その熱でダストブーツが解け、ホコリが侵入してピストンを噛んでしまったりり、スライドピンが固着してしまう場合がある。ブレーキの片効きはフルブレーキング時にはクルマがとんでもない方向に飛んでしまうので非常に危険だ。ハードな走りをする人なら、定期的な分解清掃がイチバンだが、とりあえずはコマメにグリスアップをするなど日頃からメンテナンスしておきたい。またブースアップ仕様以上ならパッドだけではなく、キャリパー、ローターもレベルアップさせておきたいところだ。

ここがヘタりやすい

DRIVE TRAIN

[駆動系]

最もストレスがかかる駆動系 基本的には丈夫だが油断は禁物だ

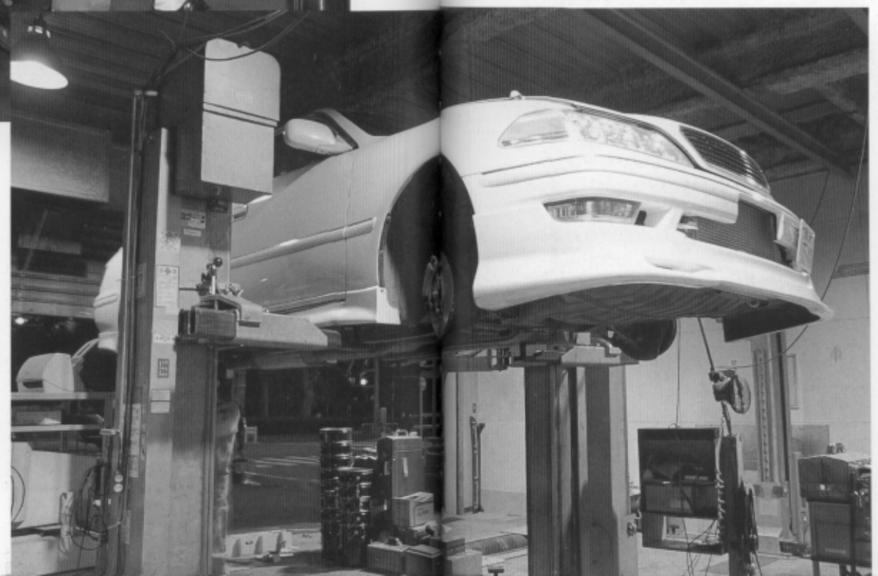
エンジンはメンテナンスしても駆動系をおろそかにしているヒトはけっこう多い。しかし、トラブルが発生したときに、一番やっかいなのは、実は駆動系なのだ。ここがおかしくなれば、自走するのは難しくなってくる。路上で立ち往生しないためにも、日頃からメンテナンスを心がけよう。

パワーや乗り方に合わせたオイル選択 ドライブシャフトブーツも要チェック

重いボディをハイパワーで走らせる。これこそが生粋のスポーツカーとは違ったスポーツサルーンを操る醍醐味であるが、その負担は予想以上に駆動系にストレスを掛けてしまうのも事実。そんなこともあってかマークII／チェイサー／クレスタではミッションやデフ関係も丈夫なものを使用し、大きいトラブルはあまり聞くことが無い。しかし、パワーアップを図っていたり、ノーマルでもハードに乗った個体は劣化も進みやすいので大きなトラブルが出るまえにシッカリとメンテナンスをしておこう。

駆動系も重要なポイントはエンジンと同じくオイル管理だ。まさか今どきミッションオイルやデフオイル、ＡＴＦ等がメンテナンスフリーだと思っている人もいないと思うが、エンジンオイルはコマメに交換しても、これらのオイルはおろそかにされがちだ。基本的には丈夫ではあるがメンテナンスを怠ってはブローへの道をまっしぐらに走ることになるので、ミッションのフィーリングやデフフィーリングが変わったらすぐにでも交換しよう。また、オイルを交換しても症状に変化が無い場合はオーバーホールしかない。

オイルの劣化以外でチェックしておきたい場所としては、まずドライブシャフトブーツが挙げられる。ここはブーツ内部にタップリとグリスが封入されているのだが、ブーツはゴム製のために経年劣化で亀裂が生じてしまうのだ。破けてしまったら中のグリスが出てしまうので、潤滑油分不足でジョイントを破損してしまう可能性がある。リフトアップする機会があれば必ず目視してチェックするように心掛けたい。できればタイヤを回転させて、ブーツの全周をチェックしよう。また、タイヤハウス内にグリスが飛び散っていたなら、すでにシャフトブーツが破れている証拠なので、すぐにでもブーツ交換が必要だ。亀裂の大きさにもよるが、放置しておくとジョイント部を始めハブ廻りまで傷めてしまい、大事に至ってしまうので早めに対処しておこう。



要チェックポイントはココだ!!

クラッチ

滑り始めたら即交換 パワーアップしたならツインプレートに

クラッチのメンテナンスや目視は難しいため、ここでは日頃の症状から減り具合を判断するしかない。エンジン回転数だけ上がってスピードが付いてこない場合は明らかに滑っているのでクラッチ交換しなければならない。高負荷を掛けた時だけ滑るなら、まだ初期の段階なのでこの時点で交換してしまおう。ゆっくり走れば大丈夫などとたかを括っていると、クラッチプレートだけの交換で済まなくなるので注意したい。また、ニュートラルでカタカタなるのにクラッチを踏むと納まるのはレリーズベアリングの劣化が原因だ。交換作業はミッションを降ろさなければならないので、クラッチプレート交換と合わせて修理するのがいいだろう。

デフ

優れたトルセンLSDだが 普通では効き味のチェックは難しい

トルセンＬＳＤはメンテナンスに関しては優れもので、よほどハードな走りをしない限り純正でも結構イケる。そう簡単にはヘタらないのだ。しかも、本体を交換せずとも中のプレートを交換すれば機械式に近いフィーリングを得ることも可能なのだ。しかし、トルセンＬＳＤ未装着車でハードに走りたいなら、この際、機械式に換えてしまうのがいいだろう。なお、デフが効いているかどうかチェックする方法としては、ＬＳＤの効き具合は機械式ならバキバキ言ってくれるので分かりやすい。トルセンＬＳＤは普通に走っている分にはわかりづらい。ハンドルをフルロックさせちょい多めにアクセルを踏んだ時、内側のタイヤがキュッキュッと断続的に鳴れば効いていると思うが、どの程度の効き味なのかは判別出来ないので、リフトアップしてタイヤを回転させたときの遊びを見て判断しよう。

ミッション

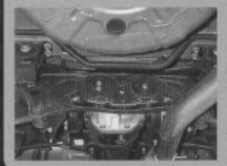
ミッションは結構丈夫でスムーズだが コマメなオイル交換で調子を維持しよう

たくさんの歯車が噛み合っているミッション内部では、その削りカスも大変なものだ。いかにマークII／チェイサー／クレスタのミッションが丈夫とは言っても、削りカスと一緒に潤滑されていたのでは、ミッションを傷めてしまうだけである。もともとスムーズなシフトフィールなので、オイルが汚れたならすぐに気が付くはずだが、とにかくマメに交換するのがイチバンだ。交換を怠ればミッションが唸ったりシフトチェンジでガキッなどと異音が発生するようになる。そのままブローする場合もあるので気を付けたい。また、もしもブローしてしまった場合、あえて修理するよりもリビルドミッションを載せた方が安く早く済むことも覚えておこう。

デフオイル

マメなオイル交換が デフの効き味を長もちさせる

デフオイルにまで気を遣う人は少ないが、これは普通の人はLSDが効いてなくとも、さほど気にしないからで、ハードな走りを楽しむならやはりLSDの効きは気になるところ。その効き具合が大きく影響するからである。ストレスを多く受けるデフだからこそオイル管理には気を使おう。トルセンLSDにはあまり硬いオイルは必要無いが、その汚れは想像以上のものとなる。ギアが大パワーを受けて激しく噛み合うのだから、当たり前と言えば当たり前なのだが、この金属の削りカスがデフ内部にいつまでもあるようではいいハズがない。LSDを効かせるハードな走りをするならデフオイル交換も早めにしておこう。



ミッションオイル

ミッションから異音を発生させる前に 渋くなったらすぐにオイル交換

マークII／チェイサー／クレスタのミッションは90、100系ともに他のスポーツモデルに比べるとかなり丈夫と言えるだろう。しかしオイル交換を怠ればすぐにでも渋くなってしまうので、スムーズさが足りなくなったらすぐに交換したい。オイル交換を怠るとギアの減りが進み、シフトチェンジのたびにガキッという異音が生じるようになる。そこまで症状が進んでしまったらやや硬めのオイルに交換することをオススメする。それで症状が治まれば一安心だ。それでも治まらなかった後はミッションオーバーホールしか手はない。そうなってしまうと結構な料金が掛かってしまうので、異音が出る前、スムーズさが足りなくなった時点でオイル交換しておこう。

ＡＴフルード

ＡＴの滑り、シフトショックは ＡＴフルードの劣化が原因だ

ちょっと前まではＡＴフルードはメンテナンスフリーと信じられていたが、油圧によって変速を促すＡＴではフルードの劣化は即シフトフィールの悪化に直結する。ＡＴフルードの劣化はシフトアップ時に必要以上に滑っている感じや、逆にガツッと衝撃が出ることが挙げられる。ニュートラルからドライブにシフトした時にギアが入るまで２秒以上かかるようではかなりヤバイと言えるだろう。とにかくＡＴフルードもマメに換えてやることが大切だ。またしばらく交換をしてないＡＴフルードを交換する際は、フラッシングも行っておくと調子が戻りやすいので、ショップの人と相談しながら進めよう。

駆動系の異音は要注意 オイル交換で済まないこともある

エンジンオイルはチェックする機会も多く、タービンブロー以外はエンジン不調になることで済むことが多いが、駆動系に至っては、症状が出始めた時点で交換してやらなければ症状は悪化の一途をたどる。異音が出るようではオーバーホールも覚悟しておいたほうが良いだろう。ＡＴフルードはレベルゲージでチェックすることが出来るが、デフオイルやミッションオイル、クラッチプレート等は目視によるチェックが出来ないので、フィーリングに頼らざるを得ない。と言っても自分の愛車の調子くらいフィーリングが変わったらすぐにでも気付くはずなので、フィーリングが変わったり、滑りが生じているようなら早めの交換が必要だ。また、パワーを上げているクルマの場合、強化ＡＴフルードを使用することで滑りを抑えることが可能となるが、この強化ＡＴフルードは距離の走ったノーマル車には、かえって負担を掛けることになるので注意したい。

これは効く
ポン付けボルオンボディ補強

ヘタった下回りは強化パーツでシャキッとさせる

ボディ補強によって走りが変わる

トヨタワークスの一員として様々な実績を誇り、そのノウハウを惜し気も無くストリートにフィードバックさせ続けるトムス。中でもFF車の絶対的有利が囁かれたJTCCにてFR車のチェイサーにて参戦し、勝利を飾った意義は非常に大きい。そんなチェイサーを知り尽くしたトムスからリリースされたブレースパーツはボディ剛性に不満を持つJZX100チェイサーオーナーに取って大変興味深いアイテムと言えるだろう。ボディのよじれで衝撃を吸収するゴアボディを採用するJZX100系にとって、それは快適性と安全性を確保するひとつの方法であったのかも知れないが、チェイサー本来の走りを堪能するには、やはりボディ補強は外せないファクターだ。

トムス補強キット

フロントアッパーパフォーマンスロッド	2万5000円
フロントサスペンションメンバー強化ブレース	2万6000円
サスペンション強化ロッド	2万2000円
ロアボディー強化ブレース	2万4000円
リアアッパーボディ強化ブレース	2万5000円

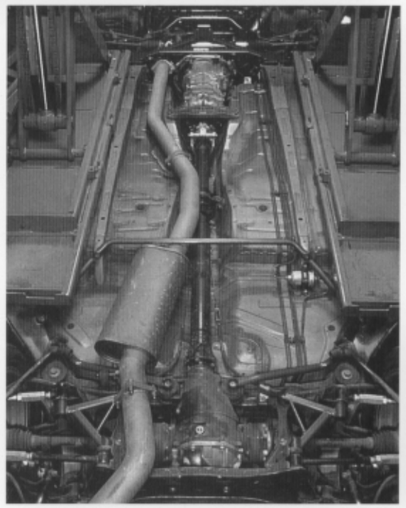
問い合わせ／トムス ☎03-3704-6191

アッパーパフォーマンスロッド リア強化ブレース

ボディ補強の第一歩と言えば まずはアッパーボディの強化

フロントは頑強なスチール製パイプでアッパーマウントの左右を結ぶアッパーパフォーマンスロッドを装着することによって、フロント剛性を向上。ステアリングレスポンスの向上とサスジオメトリ変化を減少させる。特にフロントがよじれるJZX100にはてきめんの効果を感じることが出来る。

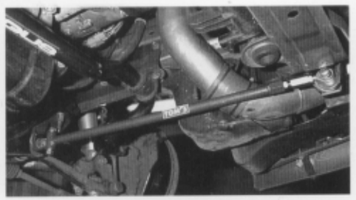
リアはトランク内にブレースを装着、リア廻りのボディ剛性を大幅に向上させ、同じくステアリングレスポンスの向上とサスジオメトリー変化を減少させている。アッパーボディ強化ブレースリアはタワーバーの形状ではなく、上部左右と下部左右を連結させた四角形のような形状となるので、ボディリア廻りの剛性感も抜群だ。



フロントサスペンション 強化メンバーブレース

ダイレクトなステアリングフィールを 生み出すフロント廻りの剛性アップ

ボディ自体の剛性がアップしてもサスペンションメンバーがヨレてしまえば、走りのポテンシャルは最大限に発揮出来ない。またサスペンションメンバー自体がヨレ続ければクラックが入ったり、他のアーム類に悪影響を及ぼすことも考えられる。サスペンションメンバー強化ロッドフロントは、シャシーで最も頑強に造られている牽引フック部とフロントサスペンションメンバーをロッドで繋ぐことによって、ボディに対するサスペンションメンバーの前後の無駄な動きを封じ込め、ライントレース性を向上させ、ステアリングフィールもシャープでダイレクトなスポーティな味付けとなる。



トムスが補強パーツをリリースしたワケ

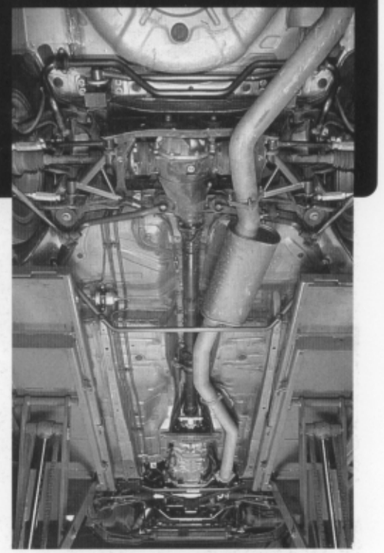
上下前後左右のボディ補強で死角無し カッチリボディはJTCCの走りを彷彿させる

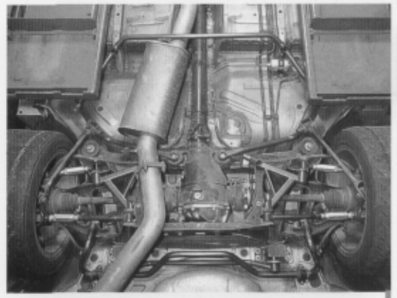
JTCC制覇で得たチェイサーのチューニングノウハウをストリートに如実にフィードバックしたのがトムスのコンプリートカーだが、本来その目玉パーツと成るべく新開発されたのが、コイルダンパーユニットのアドヴォクスであった。ここではアドヴォクスの詳細は触れないでおくが、かなりの自信作であることには違い無い。そのトムス自信作のアドヴォクスの効果が設計理想値に近い動きを実現させるために開発されたのが、各強化パーツなのである。それは、どんなに優れたサスペンションであってもボディがヤワであれば、その能力を100％発揮することは不可能だからだ。ボディがシッカリしていればこそサスペンションも本来のポテンシャルを最大限に発揮出来るというものだ。特にノーマルでは非常にボディ剛性の低いJZX100チェイサーならなおさらのことだ。

メーカーでもスポーツセダンとしては、特にフロント剛性が弱いことを認知しているため純正ブレースで対応しているのだが、足を硬めた時には全くの役不足。やはりストリートコンプリートカーを輩出するトムスのボディ強化を見習いたい。剛性不足は接地性の高いサスペンションを装着した場合、ジオメトリ変化が著しく、安定した姿勢を保ちにくくなってしまい、ステアリングレスポンスも大きくスポイルされてしまう。つまり剛性が保たれていれば、サスジオメトリ変化も少なく、サスペンションが本来の仕事をキッチリとこなせるようになり安定感とステアリングレスポンスが損なわれることは無くなるのである。

そんなワケでリリースされた強化パーツはボディ自体の剛性を高める前後のアッパーボディ強化ブレースとロアボディ強化ブレースリア、メンバーの無駄な動きを抑え込むサスペンションメンバー強化ブレースフロント＆リア、サスペンションメンバー強化ロッドフロントの６つ。これらの強化パーツによって、ボディ、シャシー、メンバーと全てにおいてカッチリとした剛性感を実現するのである。

これらの補強パーツの装着には、サスペンションポテンシャルの発揮や優れたトラクション得るためには非常に効果的であるが、ボディのしなりが抑えられるため溶接はがれやクラックなどJZX100でありがちな症状を防ぐことに役立つことも有り難い。また、サスペンションメンバー強化ブレースリア以外は90系にも装着可能(アッパーボディ強化ブレースリアは簡単な加工が必要)なので90系オーナーにもオススメのパーツだ。





フロントサスペンション メンバー強化ブレース

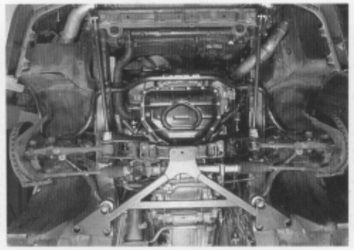
ロアアーム支持剛性も向上 まさに一石二鳥の強化ブレース

フロントサスペンションメンバーを丈夫な三角形のブレースで繋ぐことで、ボディに対するサスペンションメンバーの左右の無駄な動きを減少させる。また、フロントロアアームの取り付け部に装着されるため、ロアアームの支持剛性も向上させている。このサスペンションメンバー強化ブレースと強化ロッドの組み合わせによって、ロールしながら加速するコーナリング脱出時などのフロント廻りのボディのヨジれ、バタツキを抑え車体姿勢を安定させる。車体姿勢が安定すればダブルウィッシュボーンらしいストロークの伸びで優れた接地性能を充分に発揮出来るようになるのである。

リアサスペンション メンバー強化ブレース

サスペンションメンバー自体も強化で 走りの性能ＵＰに加え ロングライフ化も実現

JZX100系ではリアサスペンションメンバー自体にクラックが入りやすいのだが、サスペンションメンバー強化ブレースリアはサスペンションメンバー前後とロアアームを繋ぐことで、サスペンションメンバー自体の補強にも繋がっている。またロアアームブラケット剛性が向上するのでカッチリ感が増すだけでなく、他のクルマより不具合が出やすいと言われるメンバー廻りのロングライフ化と考えても装着する価値がある。ストラットロッド部にも補強が入るのでサスペンションの不要な動きが抑えられ、サスペンションがセッティング通りの位置で仕事をするため、本来のポテンシャルを最大限に発揮できるのだ



インプレ

ボディの異音はブッシュ類の ヘタリが原因 シッカリ直してカッチリいきたいね

どんなクルマでもそうだが、ゴム製のブッシュは必ずヘタる。これはしかたないことだ。しかし、ブッシュがヘタると足元からゴトゴトと不快な音が発生し、ハンドルのキレも悪くなる。これには対策ということは特に無く、ヘタったら早めの交換、これに尽きる。結局は消耗品と考えておかなければならないパーツなのだ。それよりも問題はヘタったまま使用し続けることだろう。ゴム製品であるブッシュが上手く力を逃がしていたので、そこが働かないとなると、どこかにストレスが掛かりやすくなるワケだ。また、ハンドリングフィールも極端に悪くなってしまうのでとにかく交換しかない。また、気を使いたいのはブレーキ関係だ。他の部品なら壊れておしまいだが、ブレーキ系のトラブルは即事故に結びつくのでシャレにならない。パッドの減りはもちろんのこと、ローターのクラック・減り具合、そしてピストンの作動時状況はキッチリとチェックしておかなければならない。

走りを変える動きを変える

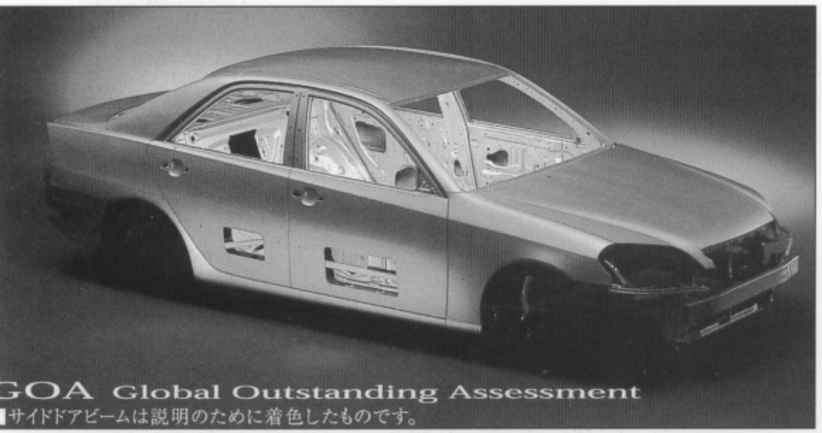
ボディ補強 新事実

ボディ補強というと、ある程度のチューニングが終了し、最終章としてとらえられがちだが、実は本当に走りを楽しみたいなら一番始めに手を入れたいトコロでもあるのだ。特にもともとボディ剛性が弱いJZX100系ならなおさらだ。そんなワケで、プロが見るボディ補強と、JZX 100系で最も顕著な症状であるフロントストラットタワーの溶接はがれについてボディワークス島村にて話しを聞いてみた。

ボディ職人　島村久生
ガレージセラフのボディー担当である島村さんは16歳の頃からボディ剛性の分野に携わってあらゆる経験を積んできた。そのノウハウは物凄く、ボディを語らせたら1週間は話し続けるこだわりの職人だ。

JZX 100系のウィークポイントはボディの弱さ。特にフロントストラット廻りは要チェックだ

街乗りだけでも2万kmを越えたあたりからフロントストラット廻りの溶接はがれが出始めるJZX100系。硬い足を入れれば、その症状はすぐにでも出てしまうという。しかも、そのはがれ方は走るステージやオーナーの乗り方で千差万別なので現車に合わせた修正が必要となる。さらに症状はフロントストラット廻りだけに留まらず、次いでリア廻り、フロアと弱い順に現れて来る。そのためフロントストラット廻りを補強すれば、コアサポートがゆがみ、そこを補強すれば今度はリア、そしてフロアと不具合が弱い所へと移っていくのである。リアメンバーのクラックも他のクルマに比べると遥かに早い段階で入ってしまうというから、これは困った限りだ。



■サイドドアビームは説明のために着色したものです。

マーク2、クレスタ、チェイサーのボディは強いようでけっこう弱かったり。元々がスポーツカー的な設計ではないので、ボディもバチバチに仕上げていないのだ。乗り心地、快適走行を狙った結果がステアリングフィールの悪さにつながっている。

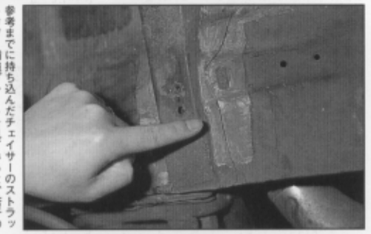
しかし、困ってばかりはいられない。逆にいえば、これらをしっかりと補強しておけば、走りは全く別物となるのである。ボディワークスではJZX 100系では、まずボディ補強、それからチューニングというパターンをススメている。しかし、実際にはチューニングが進んで、あるいは走行距離が伸び、症状が出てからのドッグ入りがほとんどなので、すでに様々な場所が歪んでいたり、ドアがしまりずらくなっている状態だという。ま、確かにオーナーの立場としては、とにかくイジりたい気持ちもわからないでもないが、始めに補強していた方が余計な場所にお金が掛からないで済むというワケだ。とにかくストラットプレートの補強は早めに超したことはないとのことだ。

コーナリング中にフロントやリアがブレたり、ドア廻りがブレるようでは、すでにはがれているものと考えていいだろう。そんな時はジャッキアップして、まずは自分で点検することが大切と島村さんは言う。フロントストラット廻りのスポット開き、リアメンバーのクラック、バックパネルはがれ、フロアなら内装を剥がしてスポット開きが無いかチェックすること。ほったらかしにしておくと症状が進むので、不具合を見つけたらすぐにでも修正・補強をしておこう。本当なら症状が出る前に補強しておくのが一番なのではあるが。ちなみに90、81系はドアスポット補強を最初にした方が効果を体感出来るそうだ。

100系、90系ともにストラットタワー部分の補強プレートは非常に弱い。一番弱い箇所としては、ちょうどアッパーアームが取り付けられている部分。サス・ショックが拾う衝撃はアッパーアームに強く伝わる。激しい走行を行うと、少しずつだが、取り付けプレート部の溶接がはがれて開いてしまうのだ。自分のクルマがこうなっていないかチェックしてもらいたい。

問い合わせ
ガレージセラフ
TEL0489-62-2610
住所/埼玉県越谷市花田6-1-18
定休日/木曜日
営業時間/10:00～19:00

90・100系を中心にトヨタ車のチューニングが得意なガレージセラフ。埼玉県の三郷市から越谷市にショップを移転させ、心機一転、バリバリチューンを行うこだわりのお店だ。ガレージセラフにはボディの痛みに悩むオーナーが多く訪れて、いろいろな相談をしていくことから、今回の開点を発見できた。かなり安い金額で、ボディ補強を引き受けてくれるので、ギシギシ音やガタツキ音に気になるオーナーは相談してみるといいぞ。



写真の位置のプレートが剥げはじめているようだと、かなり重傷になってくる。フェンダーリングにそれはしっかり現れているはず。ハンドルを切ってもワンテン遅れて反応するような場合なんかは、この部分が開いているケースが多い。

参考までに持ち込んだチェイサーのストラットタワー補強プレートを見てみると、若干の開きが確認できた。このクルマの場合、走行距離こそいっているものの、サーキット走行を頻繁にやっているわけではないストリートを普通に走ってもこのような症状が出てしまうのだ。

ストラットタワー補強完全ガイド

ストラットタワー補強完全ガイド
左右強化4万円で極上ボディーが出来上がる

補強行程

まずストラットタワーの補強を行う準備として足回りを外す。強引なヒトは、面倒だからといって足回りなんて外さなくて溶接くらいできると思うかもしれないが、この場合、失敗確率は90%だ。

足回りを外したら、フェンダー内の内張りを取ってアンダーコートを剥がす。タガネやスクレーパーなどを使ってきれいに剥がそう。地金がみえるところまで根気よく剥ぐ。

エアツールを持っていると写真のようにベルトサンダーを使って、アンダーコートを削ることが出来る。細かいところまできれいに剥がすアイテムとしては心強い。

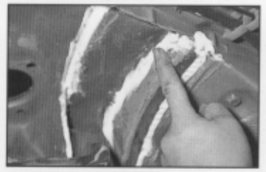
主にアンダーコートを剥がす場所は、ストラットタワーとアッパーアームをスポット溶接箇所。この部分に溶接を集中させるので、きれいに剥がしておこう。

とりあえず写真をよく見てもらいたい。テカテカに輝いているところがアンダーコートを剥がした部分だ。ストラットタワーに装着された補強プレートとアッパーアームをブラケットの付け根を重点的に前ってスムーズに行うための下準備をしっかりや必。アンダーコートが残っている溶接は簡単に剥がれてしまう。

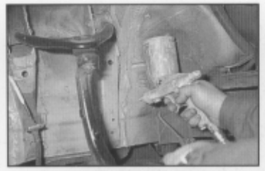
アンダーコートを剥がす作業が終わったら、開いてしまった隙間をハンマーで軽く叩いて閉じておく。これをやって溶接しないと、今回の作業がすべて無駄になってしまう。

隙間が出来た部分をハンマーできちんと埋めたら、いよいよプレートに沿って溶接を行う。溶接を打つポイントと数についてはちょっとしたノウハウがあるそうだ。

さて、この写真を上から下まで見て、溶接を打っているわかるかな。この数と位置を頭に入れて真似するだけでも高い効果が得られるが、肝心なのは溶接で打つ順番だとガレージセラフ・ボディ担当の島村さんはいう。



溶接が終了したらしばらく休憩。チンチンに熱くなったストラットタワーを冷やしてから次の作業に入る。写真の白い部分に注目してもらいたい。プレートの隙間に沿ってシーラーを入れて固めておくのだ。



シーラーがしっかり固まったらサフェーサーを吹く。これはアンダーコートを塗るときに、塗料を馴染ませるための作業だ。アンダーコートの持ちがよくなる。

これですべての作業が終了した。塗ったアンダーコートを乾かし、足回りを再び装着すればおしまいだ。補強を行ったことでの効果は、乗った瞬間から手応えの違いがはっきりわかるものだぞ。

これが補強を入れた状態だ。アンダーコートを吹いているので、本当に強化しているのか写真では見にくいが、よく見ると無数にスポット溶接されている。作業終了後、すぐに走行したが、ステアリングに伝わる接地感、フィーズの入り方が物凄くいい。

セダンポテンシャル!!

サミットレーシングが提案するターボチューニング

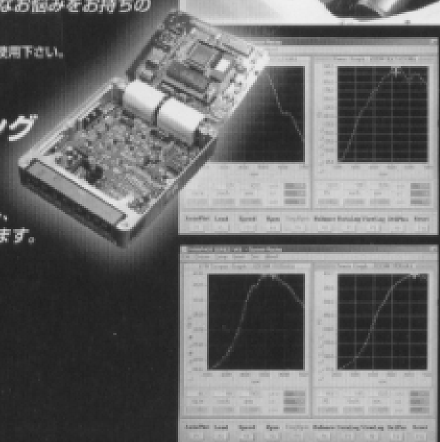
現在、各メーカーから様々な種類のタービンキットが発売されています。当社の思考としては、発売されている製品をそのまま取り付けるのではなく、お客様が走るステージやクルマの特性、エンジンの特性、予算なども考慮し、それぞれのオーナーの方々に100%満足して頂けるようとことん話し合い、ベストプランをご提案したいと考えております。
「どのメーカーのどんなタービンを選択したら良いか？」
「どのくらいパワー＆トルクが出るのか？」など その他
様々な疑問や質問をお持ちの方は、お気軽にご相談下さい。

ベルテックス・コンピューター

当社ではあらゆる情報、機材及び設備を駆使し、日々研究開発を重ねており、データ分析なども様々な観点から行い、進化させています。当社のコンピューター「Vertex CPU」は独自のセッティングにより、他社とはひと味も、ふた味も違ったフィーリングに仕上がっていると自負しております。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自慢のコンピューターです。通信販売においても、お客様のクルマの仕様を細かく伺い、車輌状態を把握し、その上で膨大なデータの中からこの世に一つしかない製品に仕上げています。勿論、仕様変更などにも対応する事が可能です。「今ひとつ調子が悪い」「もっとパワー＆トルクを出したい」その他 様々なお悩みをお持ちの方はご相談下さい。

●For JZX81・JZX90（1JZ-GTU）各 ¥118,000
●For JZX100（1JZ-GTU）各 ¥198,000

※左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。



DATA JZX90 ツアラーV
・エンジンノーマル
・タービンノーマル
・Vertex CPU（スタンダード）
・Vertex TYPE-Rインタークーラー
・Vertex フロントパイプ
・Vertex マフラー
etc..
［ブースト］1.2kg/cm²
［パワー］344.2／400.4ps
［トルク］47.2kgm

DATA JZX100 ツアラーV
エンジンノーマル
K27タービン
Vertex CPU（現車セッティング）
Vertex TYPE-Rインタークーラー
Vertex フロントパイプ＆マフラー
GT-R用燃料ポンプ
etc..
［ブースト］1.0kg/cm²
［パワー］404.7／469.4ps
［トルク］48.8kgm

ダイノパックによる現車セッティング

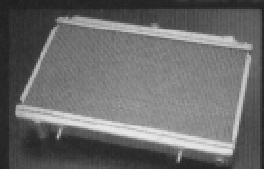
同じクルマでも車輌の状態や装着部品などでフィーリングは大きく変化します。現車セッティングは各種計測機器を駆使しパワー＆トルクアップは勿論の事、安全性をも両立し、お客様のクルマの仕様に合った最良のセッティングを施します。
（ご来店の際はTELにてご予約をお願い致します）

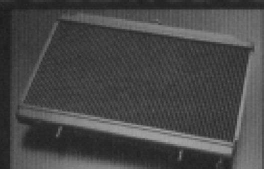
●当社がセッティングに使用している主な機材
・シャーシダイナモ（ダイノパック3000）
・データロガー（グラディス9000）・A/Fモニター（NGK・サード）
・ロムスコープ ・ラップトップパソコン

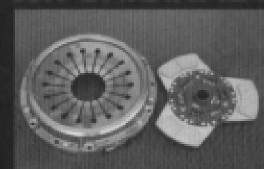
●CPU現車セッティング ¥80,000
●パワーチェック（計測データ付） ¥20,000
※現車セッティングの料金は当社CPUを装着の場合です。

JZX90 & JZX100 Vertex ORIGINAL PARTS

●前置きインタークーラーキット
（TYPE-R 鋼面仕上げ）¥118,000
（TYPE-S バフ仕上げ）¥88,000

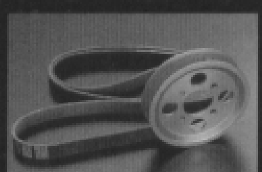

●アルミ大容量ラヂエーター
¥138,000

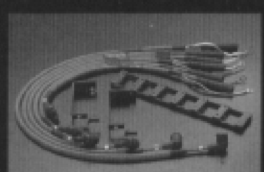

●大容量ラヂエーター
（銅2層式）¥40,000
（銅3層式）¥98,000

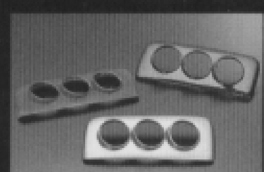

●強化クラッチキット
（圧着力1000k）¥75,000
※強化カバー＆メタルディスク。

●JZX90用フロントパイプ
（76φスチール）¥18,000
（76φオールステンレス）¥29,000

●JZX100用フロントパイプ
（76φオールステンレス）¥29,800
※同時に触媒レスになります。

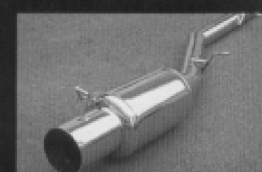

●JZX100用ウォーターポンププーリー
¥20,000


●ノロジーホットワイヤー
¥68,000


●JZX90用 52·60φメーターパネル
（黒ゲルコート）¥8,800
（カーボン調／ウッド調）各 ¥13,800

●車高調整キット（TYPE-1〜4）
（1台分）¥225,000〜¥350,000
※各種設定有り詳しくはTELにて。

●ロゴ入りオリジナルグッズ各種
（ZIPPO）¥8,500（ライター）¥200
（ステンレスプレート）¥1,000


●JZX90用パフォーマンスマフラー
（76.3φオールステンレス）¥85,000
※テール130φ、触媒後より一体型。

●強化ハブボルト （1本）¥1,500
（10本セット）¥13,500
（20本セット）¥25,000

●ピロテンションロッド
（純正下取り）¥39,800
（純正下取りなし）¥49,800

●強化メンバーサポート
（純正下取り）¥12,000
（純正下取りなし）¥18,000

●ブレーキパッド（TYPE-A〜C）
（F／R）各 ¥20,000〜¥28,000

●ステンレスブレーキホース
（1台分）¥19,800

●スリットブレーキローター
（1枚）¥19,500

SUMMIT RACING
Amazing Power Creator!

サミット・オリコカード会員募集中!!

有限会社 サミットレーシング 〒242-0024 神奈川県大和市福田6-9-24
Call.046-267-5191 Fax.046-267-8125
http://www.summit-racing.com

通販をご希望の方は商品の在庫・納期等をご確認の上、現金書留又は銀行振込でお申し込み下さい。
振込先 …信用金庫 桜ヶ丘支店 普 849503 有限会社 サミットレーシング
各種…カードのお取扱もいたします。送料・消費税は価格に含まれておりません。
…販売代理店 ●三共 ●ディースピード ●ユニオンプロダクト

オリジナルパーツカタログご希望の方は切手320円分を同封の上、当社までご請求下さい

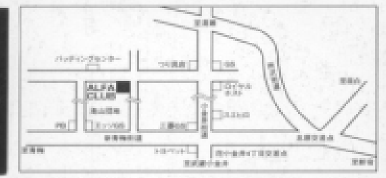
（24hホットライン）
Call.090-7238-6374

24時間レッカーサービス!!
カードのご利用もOK!!

フルフラット仕様のローダーにより、車高の低いクルマも…
もちろんお客様の希望する指定工場へ搬送する事も可能です。
チューニングカーのデリバリーサービス!!
遠方の方からお越し頂いたお客様のために…
いたします。別途料金にてお引き取りも可能です。

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

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

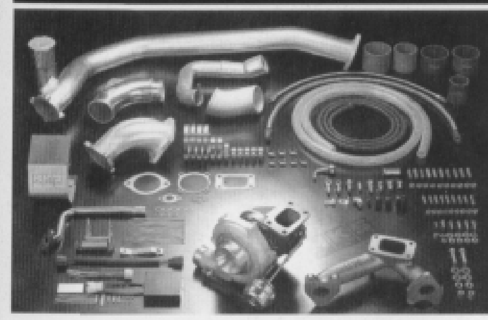
月曜日定休（月曜・夏期休暇別）
平日：AM10:00〜PM8:00
休日：AM10:00〜PM7:00
〒203-0033 東京都東久留米市滝山7-1-26
FAX.0424-75-2942
☎0424-74-7444（代）
ローン大歓迎！
通信販売希望の方、お電話下さい。

■ALFA910マークⅡボンネット
（FRP製・グリル別売）¥98,000

■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

■フロントバンパースポイラーバージョンⅠ ¥78,000 ■サイドステップ ¥50,000
（マイナー前・後）白ゲルコート仕上 ※フロントウインカーは社外品を使用して下さい。

GTスポーツタービンキットPRO仕様



BOOST UPでパワーにものたりなさを感じたら、次のステップは、タービン交換です。
JZX81・90、JZA70、JZZ30系
基本 JZX90
GT PRO KIT
¥328,000
GT PRO KIT+F CON mini6付
¥348,000

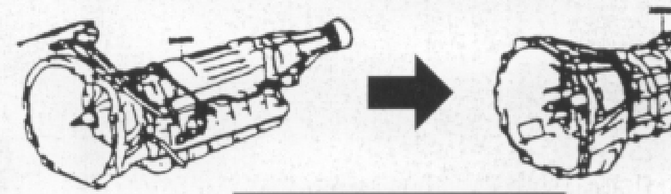
ポン付け+クリーナー+マフラー+ブーストコントローラー+インタークーラー（I/J、F/Pノーマル）

パワーデーター	BOOST	1.1kg/cm	380PS
ステップUP	BOOST	1.4kg/cm	420PS

※90系以外は加工が必要です。取付け工賃は別途。

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。

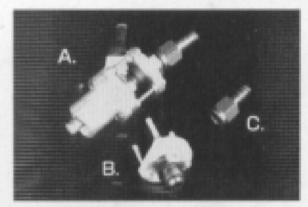


実績400台以上

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
構造変更を行わなければ、不法改造車になります。もちろん車検は通りません。

■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）

■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

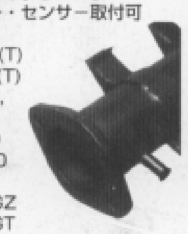
1JZ TUNE

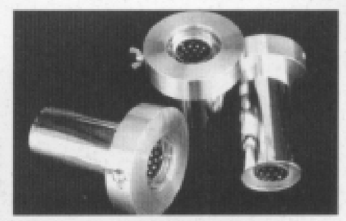
ブーストUP体感キット
マークⅡ/チェイサー/クレスタ(JZX81/JZX90)
ソアラ(JZZ30)・スープラ(JZA70)
●オリジナルCPU ●プラグ
●トラストプロフェックB
以上3点セット（取付けセッティング含む）
¥150,000
（マフラー・エアクリーナー別）（ブースト1.2k仕様）
※トラストプロフェックBは他社の商品に変更も可能です。（別料金）

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E/gへ
変更承ります。

■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





■マフラーサイレンサー
115φ108mm ¥12,800
120φ114.5mm ¥13,300
130φ124.5mm ¥13,800

（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）

K one ケーワン Car Life Revolution

MARK II
CHASER
CRESTA

JZX100
JZX90

K-one オリジナルパーツ JZX100/90

Safura サフューラ
車高調整サスペンションキット
オススメ! 全ネジタイプの車高調!! 乗り心地を損なわずに 車高ダウンがOK! 8段減衰力調整
JZX100/90系 ¥168,000
車高調
先着5名様 20% OFF

ピロテンションブッシュ
ブッシュのよじれを抑え、ダイレクト感がUP!
JZX100/90系 ¥39,000
先着5名様 10% OFF

メンバーサポート
ボディ剛性、ステアリング剛性UP!
JZX100/90系 ¥13,000
先着5名様 10% OFF

メンバーリジットカラー
加速時、コーナリング時のボディとの一体感UP! ジャダーの防止、トラクションアップを実現!
JZX100/90系 ¥18,000
先着5名様 10% OFF

アルミウォーターポンププーリー
ウォーターポンプ回転数を下げ、高回転時の冷却効果UP!
JZX100系 ¥19,000
先着5名様 10% OFF

アルミ3層ラジエター
サーキット走行などの過酷な状況下においても優れた冷却効率を発揮!
JZX100/90系 ¥128,000
先着5名様 10% OFF
JZX100/90はお任せください!

HKS F-CON V Pro
エアフロレスにすることでアクセルレスポンス高回転での伸びが違います!
エアフロレス、アダプター、セッティング料込価格! ¥250,000

タービンからストレートにエアーを吸うことによって、レスポンス&パワーUP!
HKS レーシングサクション ¥55,000

配達の際にクレジットカード デビットカードでお支払いOK!
※一括払いです。手数料はお客様負担となります。※通販でお求めのお客様に限ります。

取扱いクレジットカード
JCBカード VISAカード マスターカード オリコカード セゾンカード OMCカード KYODOカード
キャッシュカードでお支払い頂けます。 J-Debit

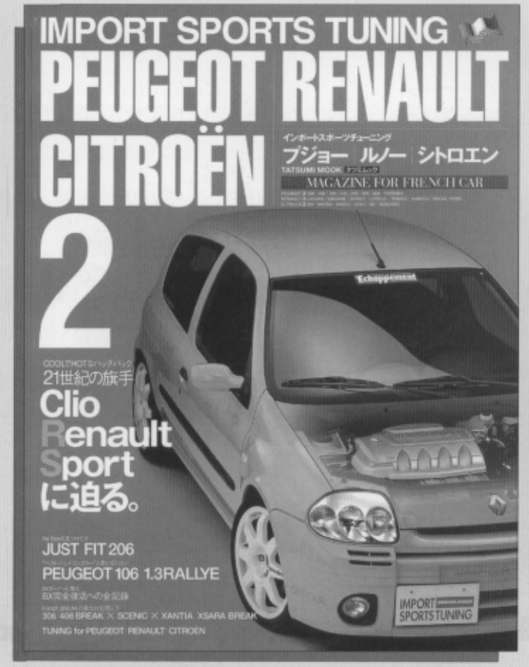
通信販売は野並店のみ受付

Original Muffler
世界でたった1つのマフラー製作します。
オールステン 手曲げ現車合せ ¥49,800より

野並店
〒468-0047 名古屋市天白区井の森228番地
TEL.052-891-7717 FAX.052-891-7718
営業時間/平日10:00~21:00 日・祝10:00~19:00 水曜定休

通販・業販OK! ☎052-891-7717
K one ケーワン Car Life Revolution
K-oneメンバーズ募集
OILメンバー同時募集
オリジナルカード
◆3回払いまで金利0%
◆頭金ナシ、最高60回払いまでOK!
◆作業工賃20%~100%OFF!!
◆オイル メンバー特別価格
◆各種パーツ メンバー特別価格
■お支払い方法 銀行振込みが現金書留にて、商品+送料+消費税をお支払い下さい。
・取引銀行/中京銀行 野並支店 口座番号(普)1062051 共栄タイヤサービス(有) ・表示価格には消費税・送料は含まれておりません。別途お支払い下さい。 ・ご希望商品の在庫、納期等に確認の上、振込んで下さい。お振込前に必ずTEL下さい。
※販売価格は仕入れ価格の変更等により、予告なく変更する場合があります。ご容赦下さい。
※お客様の都合による返品やキャンセルには対応できませんので、あらかじめご了承下さい。

熱田店
〒456-0032 名古屋市熱田区三本町2番18号
TEL.052-871-2055 FAX.052-882-2033
営業時間/平日9:00~19:00 祝定休 日曜日は営業してるよ!!

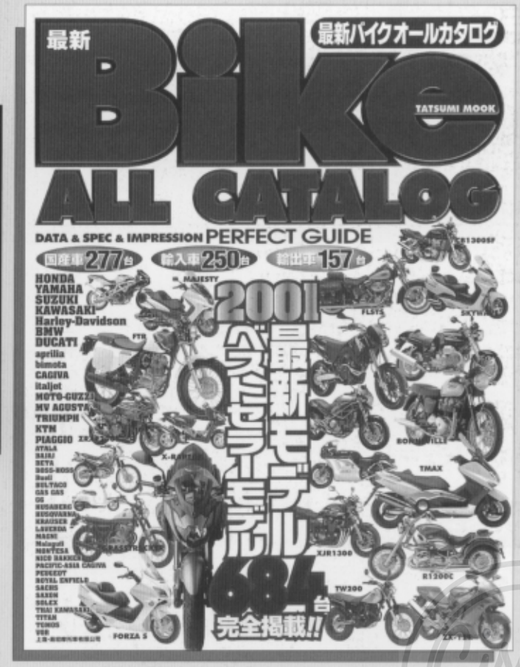


TATSUMI MOOK

大好評発売中

IMPORT SPORTS TUNING
PEUGEOT RENAULT CITROËN 2
インポートスポーツチューニング
プジョー／ルノー／シトロエン
2
MAGAZIN FOR FRENCH CAR
定価2500円＋税

最新バイクオールカタログ
最新 Bike ALL CATALOG
2001最新モデル ベストセラーモデル
684台完全掲載!!
定価1800円＋税



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)
TEL03-5360-8088(代表)
FAX03-5360-8951

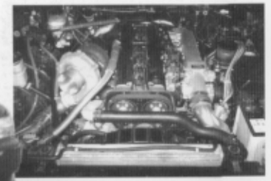
マフラー JZX90 ¥58,000～
JZX100 ¥58,000～

ピロリヤキャンバーアジャスター
JZX90 ¥128,000

1/4 Mile Trial

R/T	0"928	Winner
60'	1"757	
330	4"640	
660	7"102	160.88km/h
1000	9"188	
1/4	10"954	205.08km/h
(R.T+E.T)	11"882	
330→660	2"462	
660→1/4	3"852	
average speed		132.22km/h

タイム10.954



2JZ換装製作中!!

●腰下ノーマル●HKS 272°カム
●トーメー GTR用バルブスプリ
ング●オリジナル ドラックボート●オリジナ
ル 燃焼室加工 圧縮比8.5●オーリンズベース オリジナルドラック
ダンパー●TRD LSD●オートサービスモリ リアキャンバーアジ
ャスター●オリジナル CPU●オリジナル 等長ステンタコ足●
HKS GTウエストゲート●HKS T45S●HKS AIC●トラスト
GTR用インタークーラー●720ccインジェクター×2●612PS

1JZはポン付けで 10秒 出ます。
1JZはポン付けで 600ps出ます。

ステップI
オリジナルCPU
レーシングプラグ8番
トラストプロフェッBスペック
取付工賃
¥195,000
(JZX100はプラス¥80,000)

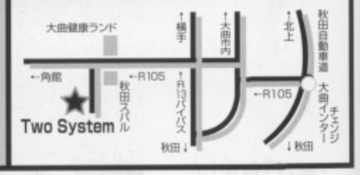
ステップII
ステップIプラス
トラストI/Cキット
HKSツインクラッチキット
取付工賃
¥328,000

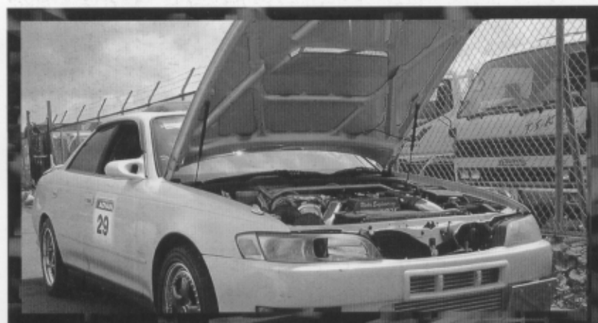
ステップIII
ステップI、IIプラス
T-78タービンキット
レビック4
インジェクター550cc×2
ニスモGTR用Fuelポンプ
取付工賃
¥700,000

オリジナルCPU製作します
●ニッサン ¥75,000～ ●トヨタ ¥95,000～
●ミツビシ ¥75,000～ ●スバル ¥95,000～

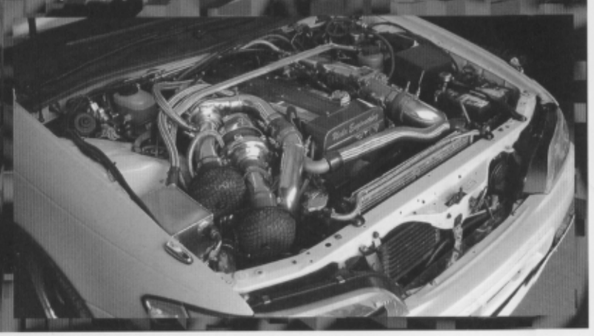
各種エンジンO/H・ミッションO/H
CPU作製・E/gスワップ
ワンオフ作製
…I/Cパイピング・タコ足・マフラー等
etc.

APEX パワーエクセルショップ
Two System
— Traditional Tuning Shop —
TEL 0187-66-1696 秋田県大曲市 高関上郷字向田123-1





1JZ&2JZエンジンOH ……¥240,000～
1JZ→1.5JZ(ブロック新品) ……¥250,000～
ライトチューンからフルチューンまで!



ノーマルCPUセッティング
FコンS&Vブロセッティング
A/F&燃圧計&排圧計を取り付けての現車セッティング
(各仕様により、セッティング出来ます。)
HKS・パワー・ライター店
ローン&カード取扱い

Ueda Engineering Since 1993
UEDA ENGINEERING TEL 043-442-1014 FAX 043-442-1092
〒289-1144 千葉県八街市八街ろ27-12 定休日 月曜日及びレース日 営業時間 10:00~20:00
ホームページアドレス http://www2.ttcn.ne.jp/~ueda-eng
メールアドレス ueda-eng@mx6.ttcn.ne.jp

辰巳出版グループの最新刊

新時代Jr.アイドルのすべてがわかる!
プレミアビジュアル誌
前田亜季
末永遥
石田未来
黒川芽以
pure²
ピュア★ピュア VOL.5
A4判 本体1300円 トレカ3枚封入

B5判 本体1800円
海で、山で、キッチンで、
どんな料理も手間をかけずにできる
魔法のブラックポット(鉄鍋)
料理法別レシピ集。
アウトドアの万能オーブン料理、大好評第2弾!!
ダッチオーブンクックブック完全レシピ60!!

マークII チェイサー クレスター
90/100/110
ストリート完全チューニング
VOL.2
A4W判 本体2000円
国産最高峰のスポーツセダンを思いっきり
チューニングするための完全ガイド。

わかりやすさもアップした好評シリーズ最新版!!
ビギナーに役立つシチュエーション別キャンプ装備術
A4変判 本体1800円
[決定版]キャンピンググッズ選び

超人気OVA
「ワーズ・ワース」の
魅力を凝縮した
設定資料集が登場!

今、すべての謎が明らかになる…
ワーズ・ワース設定資料集
A4判 本体2000円

人気エリアを徹底紹介するテーマ別の宿ガイド
そうだ、温泉に行こう! VOL.3
今号は、伊豆、箱根新ガイド。1万円のタクシー旅。本当のお土産。修善寺のおしのび旅など。 ●A4変判/本体933円

恋愛小説の新カリスマが贈るホラー官能意欲作
顔のない女 松野大介・著
「自傷癖」「少女愛」「マザコン」日常に潜むリアルなホラーを背景にして現代を描く異色官能。 ●小B6判/本体1000円

かわいさ200%の大人気ハムスターコミック
大好き!ハムスター 赤ちゃんがほしいでちゅ!
お見合い、子づくり、妊娠、出産、子育てから、飼育、食事、イタズラなどエピソード盛りだくさん。 ●A5判/本体638円

バナナ文庫 人気のリーチアクション完全凝縮
2001年上半期 パチンコスーパーリーチマニアmini
プレミアの予告アクション、幻のリーチアクションなど、掲載写真数日本一の1700点、全65機種。 ●文庫判/本体590円

春一番のブランド狙い、絶対欲しい人気アイテム
Super Shop VOL.24
続々登場で大注目の新作クルーズラインや、お出掛けしたくなっちゃうシューズカタログ等。 ●A4変判/本体571円

バナナ文庫 最新機種の攻略情報満載!!
2001年上半期 最新パチスロ最強攻略ガイド
あなたの知りたい攻略方が必ず見つかる、全77機種完全大特集。勝利に不可欠な情報を満載! ●文庫判/本体590円

http://www.TG-NET.co.jp
インターネットでムック、コミックス、書籍が買える!!
TG-NET
インターネットで、24時間365日いつでも手軽に本が買えるホームページがついにオープンしました!! 充実した各種検索機能で辰巳出版グループの本の内容が詳しくわかる便利で楽しいホームページです。ぜひあなたの「ブックマーク」に加えて下さい。
いますぐアクセス!!

辰巳出版 〒160-0022 東京都新宿区新宿2-15-14 辰巳ビル
TEL:03-5360-8088(代表) FAX:03-5360-8951
●中部支社 TEL:052-805-1036FAX:052-805-1037
●西部支社 TEL:06-6452-4755FAX:06-6452-4756
表示価格は本体価格です。別途消費税が加算されます。直接注文は送料380円を加え(合計金額3000円まで一律)現金書留か郵便振替00140-5-71584で申し込み下さい。

PERFECT SHOP GUIDE

MARKⅡ CHASER CRESTA

パーフェクトショップガイド

ドレスアップから走るためのチューニングまで
様々なクルマに関する要望に応えてくれるのがショップ。
自分の目的にあったショップを選ぶことはとても大事なことだ。
ここではマークⅡ、チェイサー、クレスタを
得意とするところを厳選して紹介したので、
ぜひショップ選びの参考にして欲しい。

チャージ

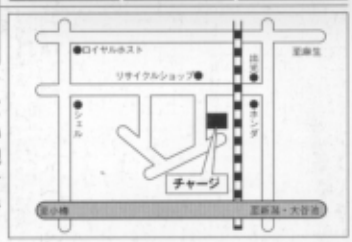
☎011-761-1222

オリジナルCPUでベストセッティングを

〒001-0901
北海道札幌市北区新琴似1条2-5-7
営業時間　11：00～20：00
定休日　水曜
ホームページ
http://www2.comco.ne.jp/~charge/

得意ジャンル	
ゼロヨン	ドリフト
ストリート	ドレスアップ

サーキット
ワインディング
最高速



チャージでは北海道で初めて導入したダイノパックやシャーシダイナモ、グラディヌなどを使用して一台一台セッティングを行っている。特にCPUはデータをもとに効果的な現車合わせをしてくれる。ブーストアップしたけどイマイチ調子が悪いなんて人は相談してみよう。

TWO SYSTEM

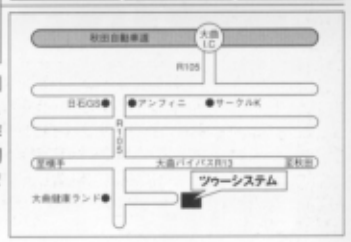
☎0187-66-1696

フレンドリーなショップです

〒014-0103
秋田県大曲市高関上郷向田123-1
営業時間　10：00～20：00
定休日　水曜

得意ジャンル	
ゼロヨン	ドリフト
ストリート	ドレスアップ

サーキット
ワインディング
最高速



TWO SYSTEMは、気さくで明るい雰囲気のショップなので、敷居が高そうで入りにくいということは全くない。これからクルマを作りたいがどうしたらいいかわからないなんて初心者からもっとクルマを速くしたい上級者まで親切に対応してくれるショップなのだ。

カーショップ K-STYLE

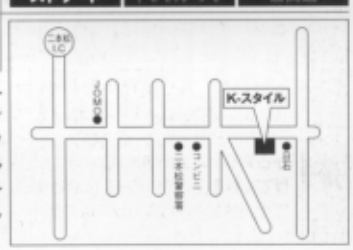
☎0243-23-7814

ドリフトなら何でもOK

〒964-0905
福島県二本松市松岡265-10
営業時間　10：00～19：30
定休日　火曜
ホームページ
http://www.k-style.gr.jp

得意ジャンル	
ゼロヨン	ドリフト
ストリート	ドレスアップ

サーキット
ワインディング
最高速



ドリフトのことなら何でもOKというK-STYLE。セッティングはもちろん、オリジナルパーツもPCPスペックDやケリツイン（クラッチ）などドリフト用に開発したパーツが多い。オリジナルパーツの通信販売や中古パーツの販売もしているのでこちらも是非利用してください。

グランドスラムディザイア

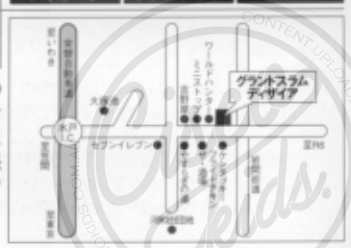
☎029-251-5001

どんなわがままでもご相談下さい

〒311-4152
茨城県水戸市河和田3-2580-21
営業時間　10：00～20：00
定休日　水曜

得意ジャンル	
ゼロヨン	ドリフト
ストリート	ドレスアップ

サーキット
ワインディング
最高速



グランドスラムディザイアでは、ユーザーの希望にあったクルマが作れるよう、時間をかけてじっくり話を聞きながらチューニングを考えてくれる。また、13年のキャリアを持つ店長がアライメントを見てくれるので、アライメントで困っていたらまずこのショップへ。

CONTENT UPLOADED BY
WWW.OLDCARS.COM

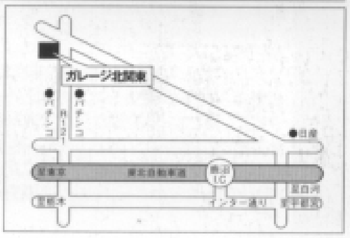
ガレージ北関東

☎0289-76-1021

目的にあったベストチューニングを

〒322-0026
栃木県鹿沼市茂呂1170-1
営業時間　9：00〜20：00
定休日　木曜

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	最高速



ガレージ北関東は、パーツ取付からワンオフパーツの製作まで何でも得意だ。CPUは今注目のＦｃｏｎ　Ｖ　Ｐｒｏも使いこなしベストのセッティングを出す高い技術力を持っている。その技術力を活かしてユーザーの使用目的にあったクルマ作りをしてくれる。

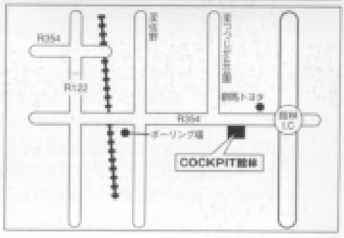
コクピット館林

☎0276-73-5451

すべてのチューニングができるショップです

〒374-0013
群馬県館林市赤生田町2202
営業時間　9：00〜20：00
定休日　火曜
ホームページ
http://www.cockpit.gr.jp/

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	最高速



サスペンションチューンからＣＰＵ、エンジンチューン、そしてエアロ、オーディオもＯＫと幅広いジャンルを高いレベルでの対応してくれるのがコクピット館林だ。独自のデータをもとにしたオリジナルＥＣＵセッティングを含むオリジナルブーストアップメニューが人気だ。

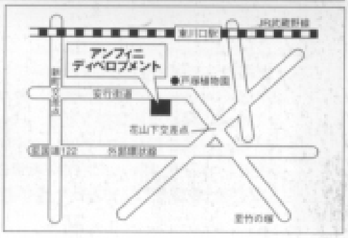
アンフィニディベロプメント

☎048-294-6161

トヨタ車のことならおまかせ

〒333-0813
埼玉県川口市西立野472
営業時間　10：00〜20：00
定休日　水曜　第1・3木曜
ホームページ
http://www.infini-d.co.jp/

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	最高速



トヨタ車ならどんなチューニングでも対応できるという高い技術力を持つ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の的確なアドバイスをしてくれる。強化Ａ／Ｔなども確実で丁寧な作業をしてくれる信頼できるショップだ。

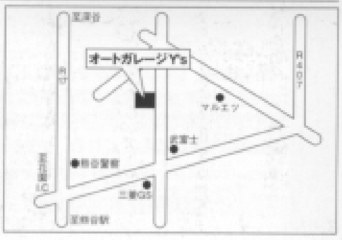
オートガレージY's

☎048-526-4482

一緒にクルマ作りを学んで楽しもう

〒360-0811
埼玉県熊谷市原島1217-1
営業時間　10：30〜19：00
定休日　月曜　祭日　イベント開催日
ホームページ
http://www.ys-mall.com/index-auto.htm

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	最高速



オートガレージY'sは、ユーザーがクルマ作りをスタッフと共に楽しめるショップを目指している。チューニング、ドレスアップやクルマをよりキレイにするカーエステも行っている。予算を最大限に活かせるチューニングを考えてくれるので、初心者も気軽に相談できる。

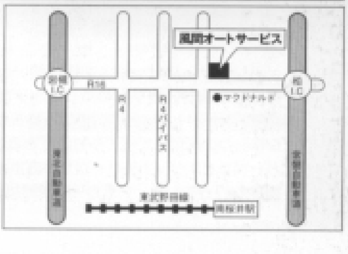
風間オートサービス

☎048-745-2026

オリジナルパーツ多数あります

〒344-0117
埼玉県北葛飾郡庄和町金崎635-1
営業時間　10：00〜19：00
定休日　イベント開催日
ホームページ
http://www.kazamaauto.co.jp

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	最高速



風間オートではＫＺ350タービンやエアロキットなど多数のオリジナルパーツをリリースしている。ほかにもワンオフパイピングやタービン交換などの取付作業も格安で行ってくれる。また走行会も定期的に開催しており、そこで行われるジャンケン大会はちょっとした名物だ。

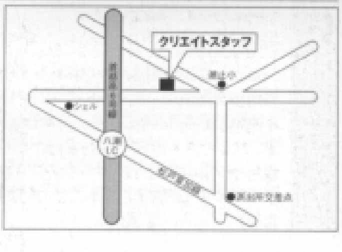
クリエイトスタッフ

☎0489-98-3364

オリジナルパーツが多数あり

〒340-0814
埼玉県八潮市南川崎832-3
営業時間　10：00〜20：00
定休日　土曜　日曜　祭日

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	最高速



クリエイトスタッフには、キャンバー角が4.5度まで調整可能なアッパーリンクやブレーキパッドなどオリジナルパーツが豊富だ。他にオイルクーラーやブレーキホースなどのワンオフ製作も行っているので既製品では満足できない人は一度相談してみるといいだろう。

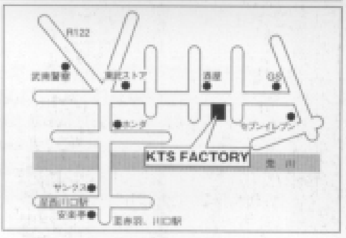
KTS FACTORY

☎048-285-8906

シャーシダイナモ、アライメントテスター完備

〒334-0013
埼玉県鳩ケ谷市南1-25-3
営業時間　12：00〜21：00
定休日　木曜

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	最高速



KTS ファクトリーは、ＬＳＤやクラッチの取付け、足まわりのセッティングが得意だ。アライメントテスターなども完備でより正確なセッティングが可能だ。KTS砲弾型スポーツマフラーやアルミシャフトタワーバーなどオリジナルパーツも多数ラインナップされている。

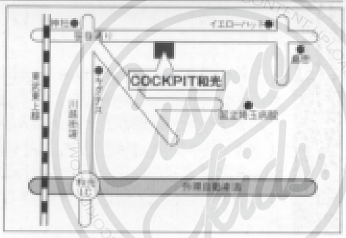
コクピット和光

☎048-464-1351

走るステージに合わせたクルマを作ります

〒351-0102
埼玉県和光市諏訪1-14
営業時間　10：00〜20：00（金曜、土曜は〜22：00）
定休日　年中無休

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	最高速



ターボチューニングならブーストアップからタービン交換、CPUチューニングまでＯＫというコクピット和光。足まわりもパーツ取付けからアライメント測定、調整まできっちり仕上げてくれる。走るステージに合わせてトータルで仕上げてくれるショップなのだ。

CONTENT UPLOADED BY WWW.CISCOKIDS.COM Cisco Kids

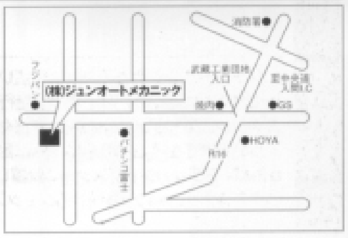
JUN オートメカニック

☎042-934-5335

CPUチューンからフルチューンまで幅広く

〒358-0032
埼玉県入間市狭山ケ原字松原102-1
営業時間　9：00〜18：00
定休日　年末年始
ホームページ
http://www.junauto.co.jp/mechanic/

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	最高速



JUNオートメカニックはエンジンチューンで有名だ。現在も1JZのカムシャフトを開発中とのことで発売が楽しみ。しかしそれだけでなく、ボディーワーク部門のJUNオートワークスと連携してボディから足まわりなどトータルコーディネイトしてくれるショップなのだ。

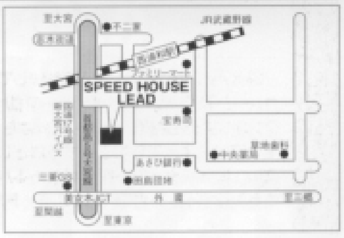
スピードハウス リード

☎048-837-0636

レース経験を活かしたクルマ作りを

〒336-0037
埼玉県浦和市田島5-26-8
営業時間　10：00〜20：00（日曜祭日は〜19：00）
定休日　木曜

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	最高速



スピードハウスリードでは16年間のレース経験をストリートチューニングにフィードバックしている。オイル交換からエンジンのO／Hまで何でも対応してくれるうえに、持ち込み取付も歓迎という嬉しいショップだ。フェンダーのツメ折りなどのキャンペーンも実施中だ。

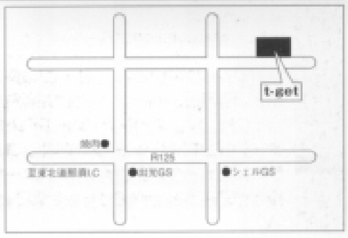
t-get

☎048-554-1345

パーツのポテンシャルを引き出します

〒361-0016
埼玉県行田市藤原町3-12
営業時間　10：00〜20：00
定休日　月曜

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	最高速



t-getは、ダイノパックを使用し、パーツの力を引き出すセッティングが得意だ。オリジナルCPUはもちろん、パワーFC、F-CON V Proなどにも対応してくれる。クラッチ、マフラー、ラジエター等のオリジナルパーツもラインナップされている。

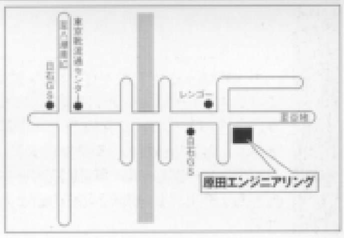
原田エンジニアリング

☎0489-27-1100

できない物はない!

〒340-0833
埼玉県八潮市西袋428-1
営業時間　13：00〜24：00
定休日　イベント開催日

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	最高速



原田エンジニアリングは、チューニングに必要なあらゆるパーツを自ら開発、製作することで有名。特にクルマ作りでは、パーツの製作、取付からCPUセッティングまですべて自社で行うので、安心してクルマをまかせることができ、仕上がりにも満足が行くはずだ。

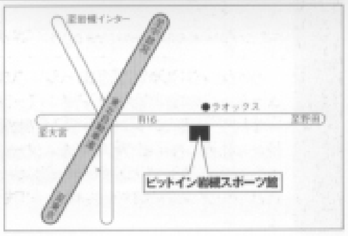
ピットイン岩槻スポーツ館

☎048-758-7575

トータルでドレスアップを

〒339-0047
埼玉県岩槻市原町1-70
営業時間　10：00〜19：30（日曜祭日は〜18：00）
定休日　第二・第三水曜

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	最高速



ピットイン岩槻スポーツ館はレカロシートの正規代理店だ。だからレカロシートの様々な情報を得ることができる。在庫ももちろん豊富だ。オーディオやタイヤ、ホイールからエアロパーツなど外装パーツもあるので車内から外観までトータルでドレスアップすることができる。

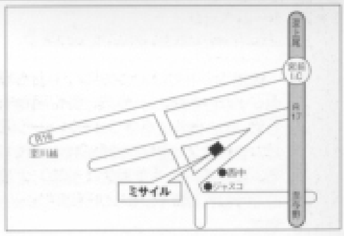
ミサイル

☎048-621-0007

あのドリフト名人のショップ

〒331-0052
埼玉県大宮市三橋6-1874
営業時間　12：00〜21：00
定休日　木曜

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	最高速



ドリフターなら一度は名前を聞いたことがある宮本氏が代表を務めるショップがミサイルだ。ドリフトチューニングはもちろんエンジンまわりの修理など何でも対応できる。エアロパーツなどオリジナルパーツや中古ホイールの販売も行っている。デモカーも常時展示中だ。

アバイディング

☎047-472-1874

8ナンバーのことならなんでもOK

〒274-0824
千葉県船橋市前原東4-8-11
営業時間　10：00〜20：00
定休日　年中無休

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	最高速

出張専門となっておりますので、
直接御問い合せください。

アバイディングでは、8ナンバー取得だけでなく税金や保険なども対応してくれる。これから8ナンバー取得を考えている人は要チェックのショップだ。他店で8ナンバーを既に取得した人でアフターフォローが悪くて困っている人の相談にも乗ってくれるぞ。

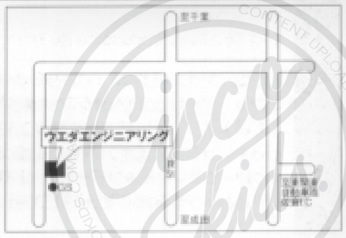
上田エンジニアリング

☎043-442-1014

納得のいくクルマをつくります

千葉県八街市八街ろ27-12
営業時間　10：00〜20：00
定休日　月曜
ホームページ
http://www2.ttcn.ne.jp/~ueda-eng

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	最高速



上田エンジニアリングでは、ユーザーの納得のいくクルマ作りをモットーにしている。そのモットーのためには、クルマを作る上で不足なパーツは作ってしまうほど徹底したもの。オリジナルマフラーや、ワンオフパイピング等のパーツ販売もしているのでこちらも利用したい。

CONTENT UPLOADED BY
Cisco Kids
WWW.CISCOKIDS.COM

ガレージ TOTAL

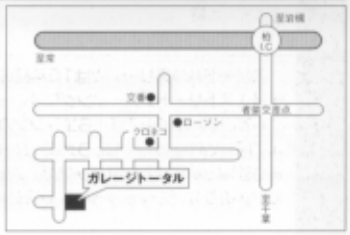
☎0471-56-2002

ボディ補強パーツのワンオフもOK

〒270-0132
千葉県流山市駒木649-70
営業時間　10：00～20：00
定休日　水曜

得意ジャンル	
ゼロヨン	ドリフト
ストリート	ドレスアップ

サーキット
ワインディング
最高速



排気系パーツをワンオフで製作してくれるガレージTOTALでは、ボディー補強パーツのワンオフ製作も開始。材質の選択はもちろん、使用目的によって型を工夫するなどしてそのクルマにトータルで一番効果のあるパーツを作ってくれるワンオフのエキスパートだ。

グランドスラム習志野

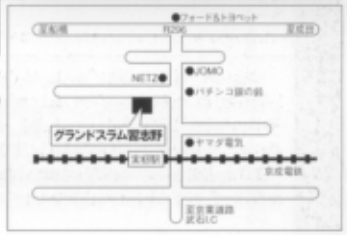
☎047-469-9070

アライメントテスターも設置

〒274-0071
千葉県船橋市習志野2-6-23
営業時間　10：00～20：00
定休日　水曜

得意ジャンル	
ゼロヨン	ドリフト
ストリート	ドレスアップ

サーキット
ワインディング
最高速



グランドスラム習志野では、幅広いジャンルに対応できるため、サーキット走行会名の人やドレスアップメインの人など様々なジャンルの常連のお客さんが多い。特に足まわりが得意。アライメントテスターも設置しているのでアフターフォローも頼れるショップだ。

ZEIGEN

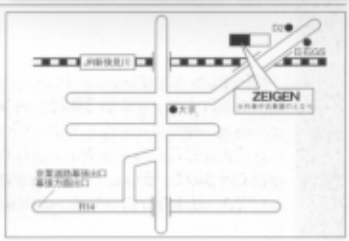
☎043-271-4767

トータルチューニングができるお店

〒262-0017
千葉県千葉市花見川区朝日ケ丘町2494-9
営業時間　11：00～18：00
定休日　水曜日

得意ジャンル	
ゼロヨン	ドリフト
ストリート	ドレスアップ

サーキット
ワインディング
最高速



足まわりのセッティングからエンジンチューニングまでオールマイティに対応してくれるのがＺＥＩＧＥＮだ。クルマをトータルでチューニングしてもらえる。チタンマフラーなどオリジナルパーツもある。年4回のサーキット走行会も開催しているので興味のある人は問合せを。

Dショップ アサヒ

☎047-357-2650

81、90、100系ならまかせて!

〒272-0133
千葉県市川市行徳駅前1-1-16
営業時間　10：00～20：00
定休日　木曜
ホームページ
http://www.aiai.co.jp/ic/

得意ジャンル	
ゼロヨン	ドリフト
ストリート	ドレスアップ

サーキット
ワインディング
最高速

Dショップアサヒは、スタッフの愛車が90系というほど、81、90、100系がすきなショップだ。オリジナルブランド「インターセプター」もこの車種のパーツは充実している。4輪コンピュータアライメントテスターも完備。鈑金修理もＯＫと何でもまかせることができる。

トップシークレット

☎043-216-8808

新店舗へ移転しました

〒262-0011
千葉県千葉市花見川区三角町759-1
営業時間　9：00～20：00
定休日　水曜
ホームページ
http://www.topsecretjpn.com

得意ジャンル	
ゼロヨン	ドリフト
ストリート	ドレスアップ

サーキット
ワインディング
最高速

トップシークレットはリフト5台を設置する広い工場へ移転し、作業、整備面がますます充実。チューニングメニューはトータルバランスのとれたクルマ作りを目指し、何でもオーナーとじっくり話あってチューニング方向を決め、納得の一台を造り上げてくれる。

パワーハウス アミューズ

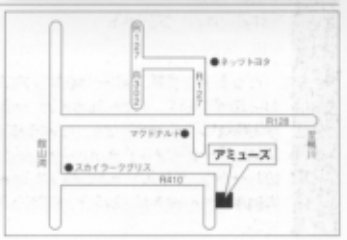
☎0470-22-1657

ハイテックROMが人気

〒294-0038
千葉県館山市上真倉1584-1
営業時間　10：30～19：00
定休日　月曜
ホームページ
http://www.amusewave.co.jp（準備中）

得意ジャンル	
ゼロヨン	ドリフト
ストリート	ドレスアップ

サーキット
ワインディング
最高速



ハイテックROMが人気なパワーハウスアミューズ。このオリジナルCPUはパーツ性能を引き出す一方エンジントラブル防止のプログラムも組み込んだ優れ物なのだ。タービンキットGT2837R　Pro-KITやETCS-CUTなどパワーアップに欠かせないパーツも多数ある。

ブラッシュボーイ

☎047-327-5669

あらゆる仕様に対応します

〒272-0004
千葉県市川市原木1-1-20
営業時間　10：00～20：00
定休日　水曜　第1木曜
ホームページ
http://www2s.biglobe.ne.jp/~brashboy/

得意ジャンル	
ゼロヨン	ドリフト
ストリート	ドレスアップ

サーキット
ワインディング
最高速

ブラッシュボーイは、１Ｊから２ＪへのエンジンスワップやＡＴからＭＴへの載せ換えなどが得意だ。また１Ｊエンジンは丈夫なのでブーストアップだけで十分楽しめる仕様にできるとか。オリジナルメンバーサポートなどオリジナルパーツも豊富に用意されている。

HKS東京サービス

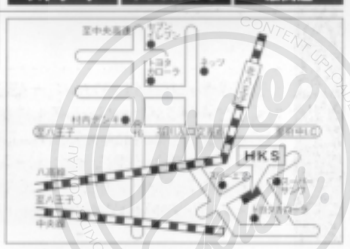
☎042-581-5251

豊富なデータと経験をいかします

〒191-0065
東京都日野市旭が丘6-11-8
営業時間　10：00～19：00
定休日　木曜　一部水曜

得意ジャンル	
ゼロヨン	ドリフト
ストリート	ドレスアップ

サーキット
ワインディング
最高速



ＨＫＳ東京サービスは、豊富なデータと技術をチューニングに活かしたクルマ作りをしている。特にJZX81、90、100系に関しては得意分野といえるので相談の価値ありだ。カーボンタワーバーやサーキットVerサスキット「最足」などをはじめとしたオリジナルパーツもある。

CONTENT UPLOADED BY WWW.OLDCAR-ONLINE.COM

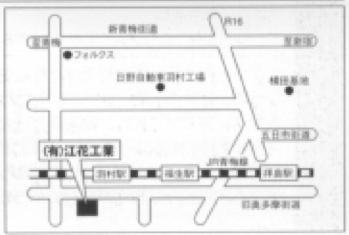
江花工業

☎042-554-0305

カスタムメイドにも対応

〒205-0017
東京都羽村市羽西2-8-1
営業時間　9：00〜20：00
定休日　日曜

得意ジャンル	サーキット
ゼロヨン ／ ドリフト	ワインディング
ストリート ／ ドレスアップ	最高速



かゆいところに手が届くようなバリエーション豊かなパーツを作り出している江花工業。マフラーのほか、サスキットはもちろん、ロールセンターアダプターやなど足まわりパーツには自信の程が伺える。その殆どが自社設計、製作なので、カスタムメイドも可能なのだ。

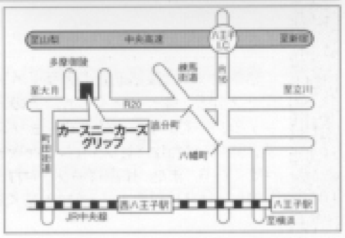
カースニーカーズ ぐりっぷ

☎0426-63-5688

欲しかったホイールが見つかります

〒193-0831
東京都八王子市並木町25-10
営業時間　10：00〜19：30
定休日　木曜
ホームページ　http://www.grip-net.com/

得意ジャンル	サーキット
ゼロヨン ／ ドリフト	ワインディング
ストリート ／ ドレスアップ	最高速



中古タイヤやホイールセットが豊富なカースニーカーズぐりっぷ。インターネットでも購入できるのが嬉しい。他にもホイールのオリジナル塗装（1本5000円〜）も行っているのでイメージチェンジを考えている人は要チェック。足まわりパーツやマフラーなどもある。

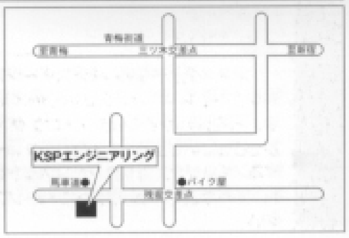
KSPエンジニアリング

☎042-531-9936

オールペンからフルチューンまで

〒208-0034
東京都武蔵村山市残堀2-29-1
営業時間　10：00〜20：00
定休日　木曜
ホームページ
http://www.ksp-eng.co.jp/

得意ジャンル	サーキット
ゼロヨン ／ ドリフト	ワインディング
ストリート ／ ドレスアップ	最高速



ＫＳＰエンジニアリングは、オールペンから競技車両の製作までなんでもこなす。四駆対応のシャーシダイナモなど計測機器から旋盤のような工作機械まで設置し、あらゆる作業が可能なのだ。また、ショールームもありゆったりと作業が終わるまで待てるのもうれしい。

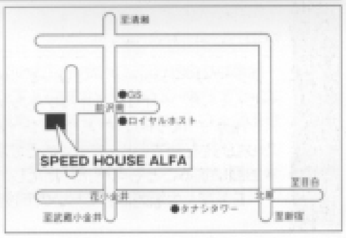
SPEED House ALFA

☎0424-74-7444

ライトチューンからハードチューンまで

〒203-0033
東京都東久留米市滝山7-1-26
営業時間　10：00〜20：00
定休日　月曜

得意ジャンル	サーキット
ゼロヨン ／ ドリフト	ワインディング
ストリート ／ ドレスアップ	最高速



エンジンスワップやターボチューンが得意なスピードハウスアルファ。1JZならオリジナルCPUなどをセットにしたブースト体感キットなどがある。ATからMTへのミッションの変更も得意だ。ここでチューニングする人には無料で代車を用意してくれるのはうれしい点だ。

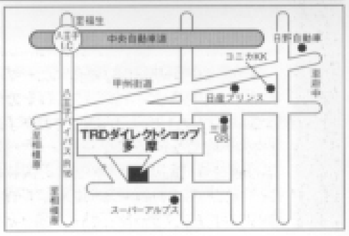
TRDダイレクトショップ多摩

☎0426-46-3440

TRDのプロショップファクトリー

〒192-0033
東京都八王子市高倉町55-1-5
営業時間　10：30〜19：00
定休日　火曜　祭日
ホームページ
http://www.poweraxel.com/trd/shop/tama/

得意ジャンル	サーキット
ゼロヨン ／ ドリフト	ワインディング
ストリート ／ ドレスアップ	最高速



ＴＲＤダイレクトショプ多摩はパーツの展示、販売のほか、工場も併設していてる。モータースポーツの経験豊かなスタッフがクルマ作りの相談に乗ってくれるので、買ったパーツの取り付けはもちろん、そのままクルマ作りをお願いすることもできる頼もしいショップだ。

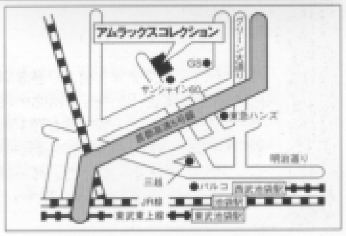
アムラックスコレクション

☎03-5391-1781

クルマに関する情報発信基地

〒170-0013
東京都豊島区東池袋3-3-5
営業時間　11：00〜19：30
定休日　月曜（祭日の場合は翌日）
ホームページ
http://www.poweraxel.com/trd/amlux/index.htm

得意ジャンル	サーキット
ゼロヨン ／ ドリフト	ワインディング
ストリート ／ ドレスアップ	最高速



ＴＲＤの最新パーツの情報などが知りたかったらアムラックスコレクションがオススメだ。情報発信だけでなく、スタッフが様々なカスタマイズの相談にも乗ってくれる。他にもＴＲＤサスペンション装着車の無料試乗やデモカーの展示など様々なイベントも随時開催している。

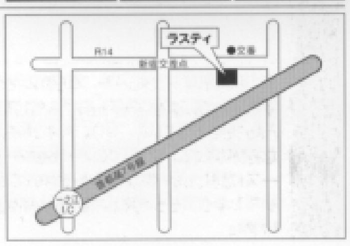
カーメイクラスティー

☎03-3678-5225

ステンレス製品の専門店です

〒132-0011
東京都江戸川区瑞江1-20-3
営業時間　11：00〜19：30
定休日　火曜　イベント開催日

得意ジャンル	サーキット
ゼロヨン ／ ドリフト	ワインディング
ストリート ／ ドレスアップ	最高速



ステンレス製品ならオリジナルエキマニ、マフラー、アウトレット製品まで約60品のラインナップがあるカーメイクラスティー。もちろんチューニングもOKで、ブーストアップからフルチューンまで対応してくれる。90系、81系のATからMTへの載せ換え作業もしてくれる。

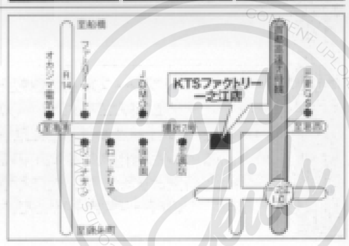
KTS 一之江店

☎03-3674-2006

安くて良質なパーツを開発

〒132-0023
東京都江戸川区西一之江2-28-13
営業時間　12：00〜21：00（日曜祭日は11：00〜19：00）
定休日　木曜

得意ジャンル	サーキット
ゼロヨン ／ ドリフト	ワインディング
ストリート ／ ドレスアップ	最高速



KTS　FACTORY　一之江店では、安くて高品質をモットーに開発された、マフラーやクラッチなどオリジナルパーツが豊富にある。また初心者から上級者まで満足の行く対応をしてくれる。アライメント測定を調整込み9800円で行ってくれるのもうれしいメニューだ。

コクピット大泉

☎03-3924-1351

セッティングに自信あり

〒178-0064
東京都練馬区南大泉5-20-8
営業時間　10：00～20：00
定休日　年中無休

得意ジャンル	
ゼロヨン	ドリフト
ストリート	ドレスアップ

サーキット
ワインディング
最高速

コクピット大泉は最新のアライメントテスターを設置。今まで4000台以上のアライメント調整している実積のあるショップでもある。走りに合わせたセッティングをきちっとキメてくれる。また、車高調キットやカーボンパッドなどのオリジナルパーツも数多くある。

JAM RACING

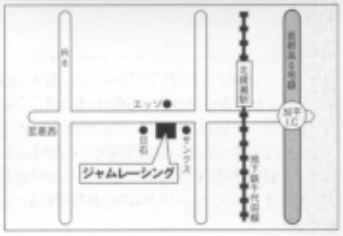
☎03-5682-1100

O／Hからハードチューニングまで

〒120-0001
東京都足立区大谷田3-1-1
営業時間　9：00～20：00（日曜祭日は～19：00）
定休日　年中無休
ホームページ　http://www.jam-racing.com/

得意ジャンル	
ゼロヨン	ドリフト
ストリート	ドレスアップ

サーキット
ワインディング
最高速



ジャムレーシングでは、エンジン、ミッションのO／H、チューニングはベテランスタッフが丁寧に行ってくれる。100系チェイサーのオリジナルエアロパーツをはじめ、CPUやブレーキパッドも開発するなど、オリジナルパーツのラインナップが充実しこれからが楽しみだ。

FUJITSUBO 東京ショールーム

☎03-5241-1611

マフラーの事が知りたくなったら

〒179-0075
東京都練馬区高松3-3-1
営業時間　9：00～19：00
定休日　日曜　祭日
ホームページ
http://www.fujitsubo.co.jp

得意ジャンル	
ゼロヨン	ドリフト
ストリート	ドレスアップ

サーキット
ワインディング
最高速

フジツボ東京ショールームはフジツボの製品やサイレンサー内部構造がわかるカットモデルが展示されている。オリジナルグッズやオイルの販売も行っており、オイルはそのまま交換をお願いすることも可能だ。ただし、マフラー、EXマニの販売はしてないので注意を。

横浜スポーツアンドレーシング(YSR)

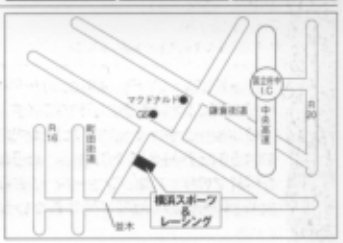
☎042-736-2007

エンジン製作のプロです

〒195-0064
東京都町田市小野路町1163-2
営業時間　10：00～20：00
定休日　日曜　第二土曜
ホームページ
http://www.ysr.gr.jp/

得意ジャンル	
ゼロヨン	ドリフト
ストリート	ドレスアップ

サーキット
ワインディング
最高速



エンジン製作が得意な横浜スポーツアンドレーシング。特に1J、2Jなどのエンジンは O／Hをはじめ多くのチューニングメニューがそろっていて自分にぴったりのチューンが選べる。オリジナルのFRPボンネットなどエアロパーツなどもあり、ワンオフパーツの製作も可能。

アストロプロダクツ 厚木店

☎046-245-2085

移転してパワーアップ

〒243-0805
神奈川県厚木市中依知326
営業時間　10：00～20：00
定休日　年中無休
ホームページ
http://www.astro-p.co.jp

得意ジャンル	
ゼロヨン	ドリフト
ストリート	ドレスアップ

サーキット
ワインディング
最高速

アストロプロダクツと言えば豊富な工具が所狭しと置いてあるのを思い浮かべる人も多いかも知れない。その厚木店が移転して売り場面積も広くなり、大型工具の展示も充実。アイテム数もぐんと多くなった。厚木店独自の企画も考えているそうなのでこれから楽しみだ。

APエンジニアリング

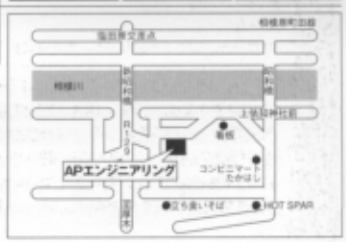
☎046-244-1350

アペックスの技術集団です

〒243-0801
神奈川県厚木市上依知2981-1
営業時間　10：00～20：00
定休日　年末年始

得意ジャンル	
ゼロヨン	ドリフト
ストリート	ドレスアップ

サーキット
ワインディング
最高速



アペックスのパーツをさらにユーザーの好みに合わせてカスタマイズしてくれるのがAPエンジニアリングだ。1000馬力のダイノパックやNMBダンパーテスター、コーナーウエイトも設置され、豊富なデータから最適なセッティングを出してくれる。JZX90系のPower FCやワンオフマフラーなどがオススメとのこと。

オートベースエンジニアリング

☎045-593-3364

エンジン、ミッションのチューニングが得意です

〒223-0056
神奈川県横浜市港北区新吉田町5268
営業時間　10：00～20：00
定休日　年中無休

得意ジャンル	
ゼロヨン	ドリフト
ストリート	ドレスアップ

サーキット
ワインディング
最高速

多くのトラッグレースなどの参戦経験があるオートベースエンジニアリング。そのノウハウをエンジンチューニングなどに活かしている。ミッションも強化ATやMTの3速クロス化などを得意とする。他にオリジナルパーツやワンオフでのパーツ製作も行っている。

東京オート販売

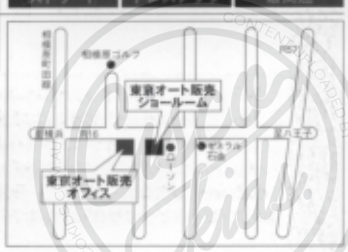
☎042-758-0130

マークIIシリーズを買うならココ

〒229-0003
神奈川県相模原市東淵野辺5-1-10
営業時間　9：00～21：00
定休日　年中無休

得意ジャンル	
ゼロヨン	ドリフト
ストリート	ドレスアップ

サーキット
ワインディング
最高速



これからマークIIシリーズの購入を考えているなら、ここ東京オート販売がオススメだ。専門販売店として90、100系をメインに豊富な在庫がある。また、スタッフもマークIIシリーズに詳しい人なので分からないことは相談してみよう。きっと探している一台が見つかるはずだ。

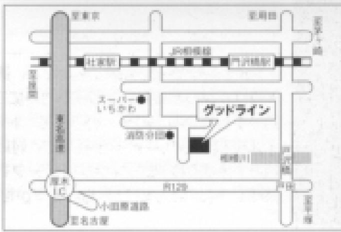
グッドライン

☎046-237-2468

ボディのことならぜひ相談してください

〒243-0425
神奈川県海老名市中野383-3
営業時間　10：00~20：00
定休日　日曜
ホームページ
http://www.goodcar-news.com/

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	最高速



オリジナルのエアロパーツが人気のグッドライン。さらにボディ補強や塗装なども得意だ。特に塗装は焼付ブースも完備し、仕上がりは満足できるモノになるはず。しかもオールペン10万円からと破格なのだ。パーツ販売や取付け、コンプリートカーの製作販売もしている。

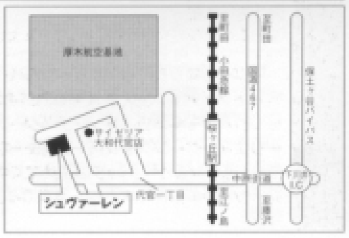
シュヴァーレン

☎046-269-9689

強化ATに自信あり

〒242-0025
神奈川県大和市代官3-1-10
営業時間　10：00~20：00
定休日　日曜　祭日　第二・第四土曜

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	最高速



強化ATといっても仕様は様々。シュヴァーレンでは、バルブボディーのみのチューンから600PS以上にも対応できる強化ATまで5段階のメニューがあり、目的にあったものをチョイスできる。強化したATが滑った場合は同仕様ならノーマルO／H価格で対応してくれる。

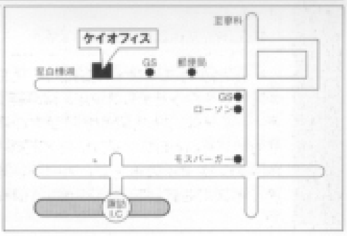
圭OFFICE

☎0266-77-2109

ケイオフィスのチューニング部門

〒391-0301
長野県茅野市北山2625
営業時間　10：00~18：00
定休日　日曜　祭日

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	最高速



サスペンション開発で名高いケイオフィスのチューニング部門をあずかるのが圭ＯＦＦＩＣＥだ。オリジナルパーツの販売はもちろんだが、サスペンションメインのチューニングをユーザーと相談しながら行ない、その上で他のパーツで補っていく無駄のない方法を勧めている。

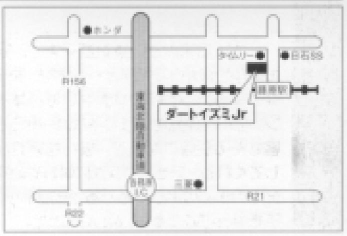
ダートイズミ Jr

☎0583-80-2485

オリジナルパーツが豊富

〒504-0821
岐阜県各務原市蘇原瑞雲町3-29
営業時間　10：00~19：00
定休日　日曜　第二・第四土曜

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	最高速



ダートイズミ　Ｊｒでは、ダートＷマフラー、ダートＲマフラーやエアロパーツなどをはじめとした様々なオリジナルパーツを販売している。パーツだけでなく中古車販売もしているので、ベース車両からチューニング車まで希望のクルマを手に入れる事ができる。

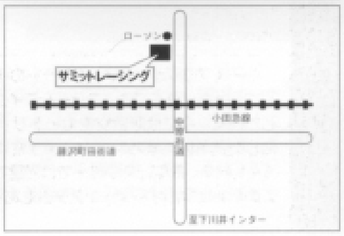
サミットレーシング

☎046-217-5191

エンジンから足まわりまで

〒242-0024
神奈川県大和市福田6-9-24
営業時間　10：00~20：00
定休日　年中無休
ホームページ
http://www.summit-racing.com

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	最高速



サミットレーシングは、エンジンチューンならブーストアップからフルタービン仕様まで得意だ。90、100系のオリジナルパーツもエンジンパーツ、さらに足まわりキットと充実している。リビルトミッションの販売も開始。強化ミッションの製作も相談に乗ってくれる。

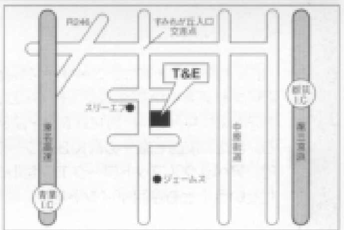
カーメイクT&E

☎045-913-3130

見せて楽しむクルマに

〒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
営業時間　10：00~20：00
定休日　年中無休

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	最高速



カーメイクT&Eには、T-ZEROブレーキパッドやLegerfortチタンマフラーなどオリジナルパーツがある。中でも完成度の高いエアロパーツVERTEX、ismシリーズは自信作だ。見せて楽しめるクルマにと考えているなら、是非チェックしておきたいショップだ。

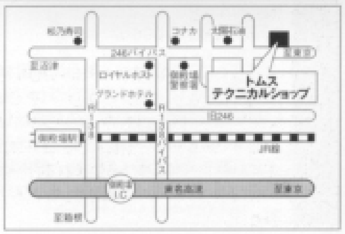
トムス テクニカルショップ

☎0550-89-8347

レーシングマシンのノウハウを活かしたクルマ作り

〒412-0017
静岡県御殿場市塚原149-6
営業時間　9：00~18：00（日曜祭日11：00~17：00）
定休日　レース開催日
ホームページ　http://www.tomsracing.co.jp

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	最高速



トムステクニカルショップでは、レーシングチーム・トムスのプロフェッショナルなメカニックが直接クルマ作りのアドバイス、メンテナンスをしてくれる。オリジナルパーツの販売も行っている。所属レーサーがよくショップへ来るそうなのでもしかしたら会えるかも。

I'MEC

☎0565-46-0727

幅広い分野をカバー

〒470-0371
愛知県豊田市御船町山屋敷135-2
営業時間　10：00~19：00
定休日　木曜
ホームページ
http://www.imec.co.jp/

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	最高速

アイメックは、エンジン、ミッション、デフ、サスペンション、ＣＰＵのセッティングなどオールマイティに対応できる。溶接なども可能。オリジナルＣＰＵやクラッチマスターシリンダー強化クレビスなどクルマをよく知っているからこそ生まれるオリジナルパーツもある。

CONTENT UPLOADED BY WWW.CISCOKIDS.COM.AU

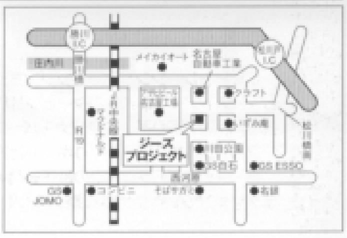
ジースプロジェクト

☎052-791-7805

マフラーの専門店です

〒463-0081
愛知県名古屋市守山区川宮町45
営業時間　9：00～18：30
定休日　年中無休
ホームページ
http://www.zees.co.jp

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	最高速



ジースプロジェクトは、マフラーの専門店として、様々なタイプのマフラーをラインナップしている。中には吸音材をカートリッジ方式にし交換可能にするなどの工夫がされたマフラーもある。既製品マフラーでは満足できない人のためにフルオーダーシステムもある。

HKS関西サービス

☎0743-84-0126

ストリートチューンのスペシャリスト

〒632-0111
奈良県山辺郡都祁村小倉1080
営業時間　10：00～19：30
定休日　木曜　第2水曜
ホームページ
http://www.kansaiss.co.jp

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	最高速

HKS関西サービスはサーキット、最高速などで得たノウハウをストリートカーにフィードバックしている。安全・安心をモットーに、オイル交換からハードチューンまで対応してくれる。1JZ-GTEエンジンはデータも豊富で技術レベルも高いので安心してまかせられる。

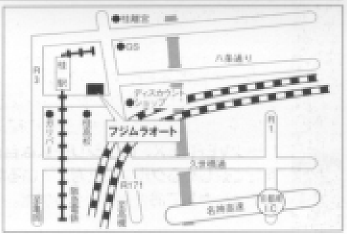
フジムラオート

☎075-381-7931

ユニークなスタッフがアドバイス致します

〒615-8062
京都府京都市西京区下津林前泓町15-7
営業時間　8：00～22：00
定休日　木曜
ホームページ
http://www.fujimura-auto.co.jp

得意ジャンル		**サーキット**
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	**ドレスアップ**	最高速



フジムラオートでは、ユーザーの希望をよく聞いたうえでいかに効率よくチューニングカーを楽しむかを考えたクルマ作りを提案している。また、京都で唯一のHKSパワーライター店、アペックスフットワークエクセルショップだということも注目ポイントだ。

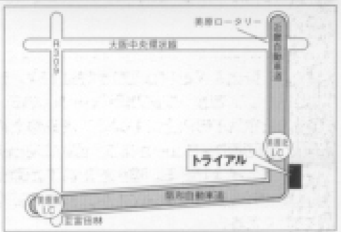
トライアル

☎0723-69-3539

充実した設備で完璧にフォローします

〒587-0011
大阪府南河内郡美原町丹上87-1
営業時間　10：00～20：00（日曜祭日は11：00～19：00）
定休日　水曜
ホームページ　http://www.TRIAL.co.jp/

得意ジャンル		**サーキット**
ゼロヨン	**ドリフト**	**ワインディング**
ストリート	**ドレスアップ**	**最高速**



バズーカマフラーなどオリジナルパーツが豊富なトライアル。設備も1300PS対応のエンジンダイナモやアライメントテスター、コーナーウエイトゲージやダンパーテスターなどもあり、セッティングもバッチリ決めてくれる。また、ショットバーがあるのも注目ポイントだ。

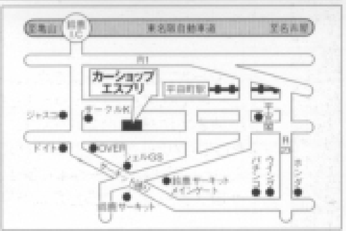
カーショップエスプリ

☎0593-70-8080

経験と実積を活かしたチューニング

〒513-0826
三重県鈴鹿市住吉3-1-19
営業時間　10：00～19：00
定休日　水曜　第二火曜
ホームページ
http://www.esprit.to

得意ジャンル		**サーキット**
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	**最高速**



チューニング経験が13年～20年のスタッフが4人もいるエスプリ。その経験と1000PS、四駆対応のシャーシダイナモを駆使してユーザーの希望にあうチューニングをしてくれる。こだわりから生まれるオリジナルパーツはどれも品質、信頼性ともに高いものばかりだ。

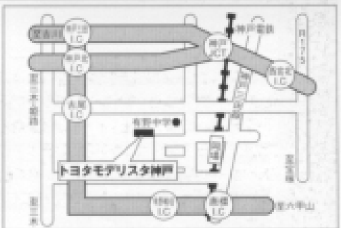
トヨタモデリスタ神戸

☎078-984-3030

自分だけのクルマづくりを手伝います

〒651-1302
兵庫県神戸市北区藤原台中町5-3-1
営業時間　10：00～18：00
定休日　水曜（祭日は営業）
ホームページ
http://www.modellista.co.jp/

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	ドリフト	ワインディング
ストリート	**ドレスアップ**	最高速



多様化するユーザーの要望とこだわりに応えてくれるのがモデリスタだ。神戸店では専属デザイナーによる相談やオリジナル車の製作を行ってくれるほか、インテリア工房も設置し内装カスタマイズも対応している。福祉カスタマイズにも応じてくれるうれしいショップだ。

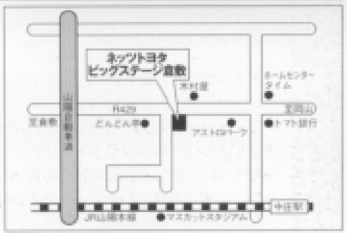
ネピット倉敷

☎086-463-5758

ネッツトヨタ岡山のカスタマイズ部門

〒710-0016
岡山県倉敷市中庄2259-4
営業時間　10：00～20：00
定休日　月曜

得意ジャンル		**サーキット**
ゼロヨン	**ドリフト**	**ワインディング**
ストリート	**ドレスアップ**	最高速



ディーラーのカスタマイズ部門であるネピット倉敷は、モータースポーツに参戦中のスタッフもおり経験を活かしたセッティングをしてくれる。また、アライメントテスターやコーナーウエイトゲージもあり設備も充実、パーツメーカーとの協力体制も充実している頼れるお店だ。

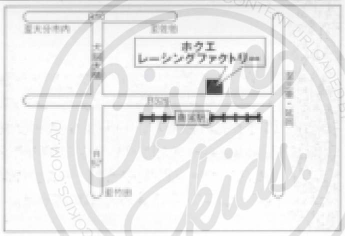
カーライフレボリューション k-one

☎052-891-7717

経験豊富なスタッフが様々な相談に乗ってくれる

〒468-0047
愛知県名古屋市天白区井の森228
営業時間　10:00～21:00
定休日　水曜日

得意ジャンル		サーキット
ゼロヨン	**ドリフト**	ワインディング
ストリート	ドレスアップ	**最高速**



小排気量車から大排気量車まで、街乗りのお手軽仕様からフルチューンまで、チューニングのジャンルを問わずナンでもこなすケーワン。様々な商品を扱うエキスパートらしく、お客さんの要望に対して、様々なアドバイスをしてくれる。チューニングに対しての姿勢も自分のクルマのようにイジるがモットーなので、丁寧な仕事ぶりを見せる人気店だ。

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

90系 最終型主要諸元表

MARK II CHASER CRESTA

■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	前	ダブルウイッシュボーン式コイルスプリング（スタビライザー付）
	後	ダブルウイッシュボーン式コイルスプリング※2
ブレーキ	前	ベンチレーテッドディスク
	後	ディスク※3
駆動方式		後輪駆動／四輪駆動 ※4

※1 グランデG、2.5グランデ、グランデGFour、グランデFour、アバンテG、2.5アバンテ、アバンテGFour、アバンテFour、スーパールーセントG、2.5スーパールーセント、スーパールーセントGFour、スーパールーセントFour、ツアラーV、ツアラーSは油圧反力制御車速感応式、その他はエンジン回転数感応式。
※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。
※4 グランデGFour、グランデFour、アバンテGFour、アバンテFour、スーパールーセントGFour、スーパールーセントFour。

■変速比・減速比

	5速マニュアル				電子制御式2ウェイOD付4速オートマチック（ロックアップ付）<ECT>			OD付4速オートマチック	
エンジン型式	1JZ-GTE	1G-FE	4S-FE	2L-TE	2JZ-GE/1JZ-GTE	1JZ-GE	1G-FE	4S-FE	2L-TE
第1速	3.251	3.285	3.566	3.566	2.531	2.804	2.450	2.450	2.452
第2速	1.955	1.894	2.056	2.056	1.531	1.531	1.450	1.450	1.452
第3速	1.310	1.275	1.384	1.384	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
第4速	1.000	1.000	1.000	1.000	0.705	0.705	0.688	0.689	0.688
第5速	0.753	0.860	0.850	0.850	–	–	–	–	–
後退	3.180	3.768	4.091	4.091	1.880	2.393	2.222	2.222	2.212
最終減速比	3.727	3.909	3.583	3.727	3.909	4.100※	3.909	3.909	3.727

※ グランデGFour、グランデFour、アバンテGFour、アバンテFour、スーパールーセントGFour、スーパールーセントFourは4.300となります。

■マークII主要諸元

グレード		グランデG	ツアラーV	グランデG	グランデ	ツアラーS	グランデGFour	グランデFour	グランデ	グロワール	GL	グロワール	GL
車両型式		JZX91	JZX90	JZX90	JZX90	JZX90	JZX93	JZX93	GX90	SX90	SX90	LX90	LX90
寸法・定員・重量・性能	全長 mm	4750	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	全幅 mm	1750	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	全高 mm	1390	←	←	←	←	1405	←	1390	←	←	←	←
	ホイールベース mm	2730	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	トレッド 前 mm	1485	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	後 mm	1495	1490	1495	←	←	1490	←	1495	←	←	←	←
	最低地上高 mm	155	←	←	←	←	150	←	155	←	←	150	←
	室内 長 mm	1990	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	幅 mm	1475	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	高 mm	1155	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	乗車定員 名	5	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	車両重量 kg	1420	1460（1450）	1390	1370	1370	1460	1430	1290（1280）	1260（1250）	1250	1380（1380）	1370
	車両総重量 kg	1695	1735（1725）	1665	1645	1645	1735	1705	1565（1555）	1535（1525）	1525	1655（1655）	1645
	最小回転半径 m	5.1	5.1	5.1	5.1	5.1	5.3	5.3	5.1	5.1	5.1	5.1	5.1
	燃料消費率10・15モード走行（運輸省審査値）km/ℓ	8.5	8.2（9.1）	9.0	9.0	9.0	8.2	8.2	10.0（11.4）	12.2（14.2）	12.2	20.8（23.8）※	20.8※
	トランスミッション	ECT	ECT（5MT）	ECT	ECT	ECT	ECT	ECT	ECT（5MT）	4AT（5MT）	4AT	4AT（5MT）	4AT
	駆動方式	2WD	←	←	←	←	4WD	←	2WD	←	←	←	←
エンジン	エンジン	3000ツインカム24	2500ツインカム24 ツインターボ	2500ツインカム24					2000 24バルブ	1800 16バルブ		2400 ディーゼル・ターボ	
	型式	2JZ-GE	1JZ-GTE	1JZ-GE					1G-FE	4S-FE		2L-TE	
	種類	水冷直列6気筒縦置DOHC								水冷直列4気筒縦置DOHC		水冷直列4気筒縦置OHC	
	使用燃料	無鉛プレミアムガソリン							無鉛レギュラーガソリン			軽油	
	総排気量 cc	2997	2491						1988	1838		2446	
	内径×行程 mm	86.0×86.0	86.0×71.5						75.0×75.0	82.5×86.0		92.0×92.0	
	圧縮比	10.0	8.5	10.0					9.6	9.5		21.0	
	最高出力（ネット）PS/rpm	220/5800	280/6200	180/6000					135/5600	120/6000		97/3800	
	最大トルク kgm/rpm	28.5/4800	37.0/4800	24.0/4800					18.0/4400	16.5/4600		22.5/240	
	燃料供給装置	電子制御式燃料噴射装置（EFI）										ボッシュ式分配型燃料噴射ポンプ（電子制御式）	
	燃料タンク容量 ℓ	70											

●車両重量、燃料消費率などの数値の< >はマニュアル車。※60km/h定地走行（運輸省届出値）。

■チェイサー主要諸元

グレード		アバンテG	ツアラーV	アバンテG	アバンテ	ツアラーS	アバンテGFour	アバンテFour	アバンテ	ラフィーネ	XL	ラフィーネ	XL
車両型式		JZX91	JZX90	JZX90	JZX90	JZX90	JZX93	JZX93	GX90	SX90	SX90	LX90	LX90
寸法・定員・重量・性能	全長 mm	4750	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	全幅 mm	1750	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	全高 mm	1390	←	←	←	←	1405	←	1390	←	←	←	←
	ホイールベース mm	2730	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	トレッド 前 mm	1485	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	後 mm	1495	1490	1495	←	←	1490	←	1495	←	←	←	←
	最低地上高 mm	155	←	←	←	←	150	←	155	←	←	150	←
	室内 長 mm	1990	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	幅 mm	1475	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	高 mm	1155	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	乗車定員 名	5	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	車両重量 kg	1420	1460（1450）	1390	1370	1370	1460	1430	1290（1280）	1260（1250）	1250	1380（1380）	1370
	車両総重量 kg	1695	1735（1725）	1665	1645	1645	1735	1705	1565（1555）	1535（1525）	1525	1655（1655）	1645
	最小回転半径 m	5.1	5.1	5.1	5.1	5.1	5.3	5.3	5.1	5.1	5.1	5.1	5.1
	燃料消費率10・15モード走行（運輸省審査値）km/ℓ	8.5	8.2（9.1）	9.0	9.0	9.0	8.2	8.2	10.0（11.4）	12.2（14.2）	12.2	20.8（23.8）※	20.8※
	トランスミッション	ECT	ECT（5MT）	ECT	ECT	ECT	ECT	ECT	ECT（5MT）	4AT（5MT）	4AT	4AT（5MT）	4AT
	駆動方式	2WD	←	←	←	←	4WD	←	2WD	←	←	←	←
エンジン	エンジン	3000ツインカム24	2500ツインカム24	ツインターボ	2500ツインカム24				2000 24バルブ	1800 16バルブ		2400 ディーゼル・ターボ	
	型式	2JZ-GE	1JZ-GTE	1JZ-GE					1G-FE	4S-FE		2L-TE	
	種類	水冷直列6気筒縦置DOHC								水冷直列4気筒縦置DOHC		水冷直列4気筒縦置OHC	
	使用燃料	無鉛プレミアムガソリン							無鉛レギュラーガソリン			軽油	
	総排気量 cc	2997	2491						1988	1838		2446	
	内径×行程 mm	86.0×86.0	86.0×71.5						75.0×75.0	82.5×86.0		92.0×92.0	
	圧縮比	10.0	8.5	10.0					9.6	9.5		21.0	
	最高出力（ネット）PS/rpm	220/5800	280/6200	180/6000					135/5600	120/6000		97/3800	
	最大トルク kgm/rpm	28.5/4800	37.0/4800	24.0/4800					18.0/4400	16.5/4600		22.5/2400	
	燃料供給装置	電子制御式燃料噴射装置（EFI）										ボッシュ式分配型燃料噴射ポンプ（電子制御式）	
	燃料タンク容量 ℓ	70											

●車両重量、燃料消費率などの数値の< >はマニュアル車。※60km/h定地走行（運輸省届出値）。

■クレスタ主要諸元

グレード		スーパールーセントG	ツアラーV	スーパールーセントG	スーパールーセント	ツアラーS	スーパールーセントGFour	スーパールーセントFour	スーパールーセント	シュフィール	SC	シュフィール	SC
車両型式		JZX91	JZX90	JZX90	JZX90	JZX90	JZX93	JZX93	GX90	SX90	SX90	LX90	LX90
寸法・定員・重量・性能	全長 mm	4750	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	全幅 mm	1750	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	全高 mm	1390	←	←	←	←	1405	←	1390	←	←	←	←
	ホイールベース mm	2730	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	トレッド 前 mm	1485	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	後 mm	1495	1490	1495	←	←	1490	←	1495	←	←	←	←
	最低地上高 mm	155	←	←	←	←	150	←	155	←	←	150	←
	室内 長 mm	1990	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	幅 mm	1475	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	高 mm	1155	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	乗車定員 名	5	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	車両重量 kg	1420	1460（1450）	1390	1370	1370	1460	1430	1290（1280）	1260（1250）	1250	1380（1380）	1370
	車両総重量 kg	1695	1735（1725）	1665	1645	1645	1735	1705	1565（1555）	1535（1525）	1525	1655（1655）	1645
	最小回転半径 m	5.1	5.1	5.1	5.1	5.1	5.3	5.3	5.1	5.1	5.1	5.1	5.1
	燃料消費率10・15モード走行（運輸省審査値）km/ℓ	8.5	8.2（9.1）	9.0	9.0	9.0	8.2	8.2	10.0（11.4）	12.2（14.2）	12.2	20.8（23.8）※	20.8※
	トランスミッション	ECT	ECT（5MT）	ECT	ECT	ECT	ECT	ECT	ECT（5MT）	4AT（5MT）	4AT	4AT（5MT）	4AT
	駆動方式	2WD	←	←	←	←	4WD	←	2WD	←	←	←	←
エンジン	エンジン	3000ツインカム24	2500ツインカム24 ツインターボ	2500ツインカム24					2000 24バルブ	1800 16バルブ		2400 ディーゼル・ターボ	
	2JZ-GE	1JZ-GTE	1JZ-GE					1G-FE	4S-FE			2L-TE	
	種類	水冷直列6気筒縦置DOHC								水冷直列4気筒縦置DOHC水冷直列4気筒縦置OHC			
	使用燃料	無鉛プレミアムガソリン							無鉛レギュラーガソリン			軽油	
	総排気量 cc	2997	2491						1988	1838		2446	
	内径×行程 mm	86.0×86.0	86.0×71.5						75.0×75.0	82.5×86.0		92.0×92.0	
	圧縮比	10.0	8.5	10.0					9.6	9.5		21.0	
	最高出力（ネット）PS/rpm	220/5800	280/6200	180/6000					135/5600	120/6000		97/3800	
	最大トルク kgm/rpm	28.5/4800	37.0/4800	24.0/4800					18.0/4400	16.5/4600		22.5/2400	
	燃料供給装置	電子制御式燃料噴射装置（EFI）										ボッシュ式分配型燃料噴射ポンプ（電子制御式）	
	燃料タンク容量 ℓ	70											

●車両重量、燃料消費率などの数値の< >はマニュアル車。※60km/h定地走行（運輸省届出値）。

※資料協力 ブックガレージ

100系 最終型主要諸元表

MARK II CHASER CRESTA

■ステアリング・サスペンション・ブレーキ・駆動方式

ステアリング		パワーアシスト付ラック&ピニオン
サスペンション	前	ダブルウイッシュボーン式コイルスプリング（スタビライザー付）
	後	ダブルウイッシュボーン式コイルスプリング※1
ブレーキ	前	ベンチレーテッドディスク
	後	ディスク※2
駆動方式		後輪駆動／四輪駆動※3

※1　ツアラーシリーズ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。
※3　2.5グランデFour、2.5グランデFour　Sパッケージ、2.0グランデFour、2.0グランデFour　Gパッケージ、2.5アバンテFour、2.5アバンテFour　Gパッケージ、2.0アバンテFour、2.0アバンテFour　Sパッケージ、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パッケージ、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パッケージ。

■変速比・減速比

	5速マニュアル		スーパーインテリジェント5速オートマチック 5 Super ECT	電子制御フレックスロックアップ付4速オートマチック（インテリジェント）ECT-iE				電子制御フレックスロックアップ付4速オートマチックECT-E	4速オートマチック
エンジン型式	1JZ-GTE	1G-FE	1JZ-GE	2JZ-GE	1JZ-GTE	1JZ-GE	1G-FE	1JZ-GE	4S-FE
第1速	3.251	3.566	3.357	2.804	2.531	2.804	2.450［2.804］	2.804	2.450
第2速	1.955	2.056	2.180	1.531	1.531	1.531	1.450［1.531］	1.531	1.450
第3速	1.310	1.384	1.424	1.000	1.000	1.000	1.000［1.000］	1.000	1.000
第4速	1.000	1.000	1.000	0.705	0.705	0.705	0.688［0.705］	0.705	0.689
第5速	0.753	0.850	0.705	–	–	–	–	–	–
後退	3.180	4.091	3.209	2.393	1.880	2.393	2.222［2.393］	2.393	2.222
最終減速比	3.727	4.100	4.100	3.909	3.909	4.100	4.300［4.300］	4.100［4.300］	3.909

※　［ ］内は4WD

■マークII主要諸元

	グレード	グランデG	ツアラーV	グランデG	グランデ	ツアラーS	グランデFour	Gパッケージ	グランデ	ツアラー	グランデFour	Sパッケージ	グランデ
	車両型式	JZX101	JZX100	JZX100	JZX100	JZX100	JZX105	JZX105	GX100	GX100	GX105	GX105	LX100
寸法・定員・重量・性能	全長 mm	4760	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	全幅 mm	1755	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	全高 mm	1400	←	←	←	←	1415	←	1400	←	1415	←	1400
	ホイールベース mm	2730	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	トレッド　前 mm	1485	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	後 mm	1495	1490	1495	←	←	1490	←	1495	←	1490	←	1495
	最低地上高 mm	155	150	←	←	←	←	←	155	←	150	←	←
	室内　長 mm	1990	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	幅 mm	1475	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	高 mm	1155	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	乗車定員 名	5	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	車両重量 kg	1460	1490〈1480〉	1420	1410	1420	1480	1510	1340〈1330〉	1340	1440	1430	1420
	車両総重量 kg	1735	1765〈1755〉	1695	1685	1695	1785	1785	1615〈1605〉	1615	1715	1705	1695
	最小回転半径 m	5.1	5.1	5.1	5.1	5.1	5.3	5.3	5.1	5.1	5.3	5.3	5.1
	燃料消費率10・15モード走行（運輸省審査値）km/ℓ	10.0	9.6〈10.2〉	10.6	10.6	10.4	9.5	9.5	11.6〈12.0〉	11.6	10.4	10.4	21.7
	トランスミッション	ECT-iE	ECT-iE〈5MT〉	ECT-E	ECT-E	5 Super ECT	ECT-E	ECT-E	ECT-iE〈5MT〉	ECT-iE	ECT-iE	ECT-iE	4AT
	駆動方式	2WD	←	←	←	←	4WD	←	2WD	←	4WD	←	2WD
エンジン	エンジン	3000ツインカム24 VVT-i	2500ツインカム24ターボ VVT-i	2500ツインカム24 VVT-i					2000 24バルブ VVT-i				2400ディーゼルターボ
	型式	2JZ-GE	1JZ-GTE	1JZ-GE					1G-FE				2L-TE
	種類	水冷直列6気筒縦置DOHC											水冷直列4気筒縦置OHC
	使用燃料	無鉛プレミアムガソリン							無鉛レギュラーガソリン				軽油
	総排気量 cc	2997	2491						1988				2446
	内径×行程 mm	86.0×86.0	86.0×71.5						75.0×75.0				92.0×92.0
	圧縮比	10.5	9.0	10.5					10.0				21.0
	最高出力（ネット）kW(PS)/rpm	162(220)/5600	206(280)/6200	147(200)/6000					118(160)/6000				71 (97) /3800
	最大トルクN·m(kgm)/rpm	294(30.0)/4000	378(38.5)/2400	255(26.0)/4000					200(20.4)/4400				224(22.5)/4800
	燃料供給装置	電子制御式燃料噴射装置（EFI）											[illegible]
	燃料タンク容量 ℓ	70											

■車両重量、燃料消費率などの数値の〈〉はマニュアル車。

■チェイサー主要諸元

	グレード	アバンテG	ツアラーV	アバンテG	アバンテ	ツアラーS	アバンテFour Gパッケージ	アバンテFour	アバンテ	ツアラー	アバンテFour	アバンテFour Sパッケージ	ラフィーネパッケージ	XL
	車両型式	JZX101	JZX100	JZX100	JZX100	JZX100	JZX105	JZX105	GX100	GX100	GX105	GX105	SX100	SX100
寸法・定員・重量・性能	全長 mm	4715	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	全幅 mm	1755	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	全高 mm	1400	←	←	←	←	1415	←	1400	←	1415	←	1400	←
	ホイールベース mm	2730	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	トレッド　前 mm	1485	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	後 mm	1495	1490	1495	←	←	1490	←	1495	←	1490	←	1495	←
	最低地上高 mm	155	150	←	←	←	←	←	155	←	150	←	155	←
	室内　長 mm	1990	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	幅 mm	1475	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	高 mm	1165	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	乗車定員 名	5	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	車両重量 kg	1460	1490〈1480〉	1420	1410	1420	1510	1480	1340〈1330〉	1340〈1330〉	1440	1430	1300	1290
	車両総重量 kg	1735	1765〈1755〉	1695	1685	1695	1785	1755	1615〈1605〉	1615〈1605〉	1715	1705	1575	1565
	最小回転半径 m	5.1	5.1	5.1	5.1	5.1	5.3	5.3	5.1	5.1	5.3	5.3	5.1	5.1
	燃料消費率10・15モード走行（運輸省審査値）km/ℓ	10.0	9.6〈10.2〉	10.6	10.6	10.4	9.5	9.5	11.6〈12.0〉	11.6〈12.0〉	10.4	10.4	11.6	11.6
	トランスミッション	ECT-iE	ECT-iE〈5MT〉	ECT-E	ECT-E	5 Super ECT	ECT-E	ECT-E	ECT-iE〈5MT〉	ECT-iE〈5MT〉	ECT-iE	ECT-iE	4AT	4AT
	駆動方式	2WD	←	←	←	←	4WD	←	2WD	←	4WD	←	2WD	←
エンジン	エンジン	3000ツインカム24 VVT-i	2500ツインカム24ターボ VVT-i	2500ツインカム24 VVT-i					2000 24バルブ VVT-i				1800 16バルブ	
	型式	2JZ-GE	1JZ-GTE	1JZ-GE					1G-FE				4S-FE	
	種類	水冷直列6気筒縦置DOHC											水冷直列4気筒縦置DOHC	
	使用燃料	無鉛プレミアムガソリン							無鉛レギュラーガソリン					
	総排気量 cc	2997	2491						1988				1838	
	内径×行程 mm	86.0×86.0	86.0×71.5						75.0×75.0				82.5×86.0	
	圧縮比	10.5	9.0	10.5					10.0				9.5	
	最高出力（ネット）kW(PS)/rpm	162(220)/5600	206(280)/6200	147(200)/6000					118(160)/6000				88(120)/6000	
	最大トルク N.m kgm/rpm	294(30.0)/4000	378(38.5)/2400	255(26.0)/4000					200(20.4)/4400				162(16.5)/4600	
	燃料供給装置	電子制御式燃料噴射装置（EFI）												
	燃料タンク容量 ℓ	70												

■車両重量、燃料消費率などの数値の〈〉はマニュアル車。

■クレスタ主要諸元

	グレード	エクシードG	ルラーンG	エクシードG	エクシード	スーパールーセント	ルラーンS	スーパールーセントFour Gパッケージ	スーパールーセントFour	エクシード	スーパールーセント	ルラーン	スーパールーセントFour	スーパールーセントFour Sパッケージ
	車両型式	JZX101	JZX100	JZX100	JZX100	JZX100	JZX100	JZX105	JZX105	GX100	GX100	GX100	GX105	GX105
寸法・定員・重量・性能	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	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	後 mm	1495	←	←	←	←	←	1490	←	1495	←	←	1490	←
	最低地上高 mm	155	←	150	←	←	←	150	←	155	←	←	150	←
	室内　長 mm	1990	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	幅 mm	1475	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	高 mm	1185	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	乗車定員 名	5	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
	車両重量 kg	1460	1490	1420	1410	1410	1420	1510	1480	1340	1340	1340	1440	1430
	車両総重量 kg	1735	1765	1695	1685	1685	1695	1785	1755	1615	1615	1615	1715	1705
	最小回転半径 m	5.1	5.1	5.1	5.1	5.1	5.1	5.3	5.3	5.1	5.1	5.1	5.3	5.3
	燃料消費率10・15モード走行（運輸省審査値）km/ℓ	10.0	9.6	10.6	10.6	10.6	10.4	9.5	9.5	11.6	11.6	11.6	10.4	10.4
	トランスミッション	ETC-iE	ETC-iE	ETC-E	ETC-E	ETC-E	5 Super ECT	ETC-E	ETC-E	ETC-iE	ETC-iE	ETC-iE	ETC-iE	ETC-iE
	駆動方式	2WD	←	←	←	←	←	4WD	←	2WD	←	←	4WD	←
エンジン	エンジン	3000ツインカム24 VVT-i	2500ツインカム24ターボ VVT-i	2500ツインカム24　VVT-i						2000 24バルブ　VVT-i				
	型式	2JZ-GE	1JZ-GTE	1JZ-GE						1G-FE				
	種類	水冷直列6気筒縦置DOHC												
	使用燃料	無鉛プレミアムガソリン※1								無鉛レギュラーガソリン				
	総排気量 cc	2997	2491	2491						1988				
	内径×行程 mm	86.0×86.0	86.0×71.5	86.0×71.5						75.0×75.0				
	圧縮比	10.5	9.0	10.5						10.0				
	最高出力（ネット）kW(PS)/rpm	162(220)/5600	206(280)/6200	147(200)/6000						118(160)/6000				
	最大トルク N·m(kgm)/rpm	294(30.0)/4000	378(38.5)/2400	255(26.0)/4000						200(20.4)/4400				
	燃料供給装置	電子制御式燃料噴射装置（EFI）												
	燃料タンク容量 ℓ	70												

■車両重量、燃料消費率などの数値の〈〉はマニュアル車。

CONTENT UPLOADED BY Cisco kids. WWW.CISCOKIDS.COM

110系 MARK Ⅱ

主 要 諸 元 表

※2001年2月現在のデータを元にしています。

■ステアリング・サスペンション・ブレーキ・駆動方式

ステアリング		パワーアシスト付ラック&ピニオン
サスペンション	前	ダブルウィッシュボーン式コイルスプリング（スタビライザー付）
	後	ダブルウィッシュボーン式コイルスプリング※1
ブレーキ	前	ベンチレーテッドディスク
	後	ディスク
駆動方式		後輪駆動／四輪駆動※2

※1　グランデG-tb、グランデiR-V、グランデiR-Sはリヤスタビライザー付。
※2　グランデG Four、グランデFour。

■変速比・減速比

	5速マニュアル	スーパーインテリジェント 5速オートマチック 5 Super ETC	電子制御フレックスロックアップ付　4速オートマチック（インテリジェント）ETC-iE			
	1JZ-GTE	1JZ-FSE	1JZ-GTE	1JZ-FSE	1JZ-GE	1G-FE
第1速	3.251	3.357	2.804	2.804	2.804	2.450 [2.804]
第2速	1.955	2.180	1.531	1.531	1.531	1.450 [1.531]
第3速	1.310	1.424	1.000	1.000	1.000	1.000 [1.000]
第4速	1.000	1.000	0.753	0.705	0.705	0.688 [0.705]
第5速	0.753	0.753	–	–	–	–
後退	3.180	3.431	2.393	2.393	2.393	2.222 [2.393]
最終減速比	3.727	3.909	3.727	4.100	4.300	4.300 [4.300]

●［　］内の数値は４ＷＤ車のもの。

■マークⅡ主要諸元

グレード		グランデG-tb	グランデiR-V	グランデiR-S	グランデG	グランデ	グランデG Four	グランデ	グランデFour
車両型式		JZX110	JZX110	JZX110	JZX110	JZX110	JZX115	GX110	GZX115
寸法・定員・重量・性能	全長 mm	4735	←	←	←	←	←	←	←
	全幅 mm	1760	←	←	←	←	←	←	←
	全高 mm	1460	←	←	←	←	1475	1460	1475
	ホイールベース mm	2780	←	←	←	←	←	←	←
	トレッド　前 mm	1495	←	←	←	←	1485	1495	1485
	後 mm	1475	←	←	←	←	1470	1475	1470
	最低地上高 mm	155	←	←	←	←	150	155	150
	室内　長 mm	1960	←	←	←	←	←	←	←
	幅 mm	1480	←	←	←	←	←	←	←
	高 mm	1190	←	←	←	←	←	←	←
	乗車定員 名	5	←	←	←	←	←	←	←
	車両重量 kg	1530	1530〈1520〉	1490	1490	1460	1520	1380	1470
	車両総重量 kg	1805	1805〈1795〉	1765	1765	1735	1795	1655	1745
	最小回転半径 m	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.4	5.3	5.4
	燃料消費率 10・15モード走行（国土交通省審査値）km/l	9.4	9.4〈9.8〉	12.4	12.4	12.6	9.2	11.8	10.6
	トランスミッション	ETC-iE	ETC-iE〈5MT〉	5 Super ETC	5 Super ETC	ETC-iE	ETC-iE	ETC-iE	ETC-iE
	駆動方式	2WD	←	←	←	←	4WD	2WD	4WD
エンジン	エンジン	2500ツインカム24ターボ　VVT-i		2500ツインカム24　VVT-i　D-4			2500ツインカム24 VVT-i	2000 24バルブ　VVT-i	
	型式	1JZ-GTE		1JZ-FSE			1JZ-GE	1G-FE	
	種類	水冷直列6気筒縦置DOHC							
	使用燃料	無鉛プレミアムガソリン						無鉛レギュラーガソリン	
	総排気量 cc	2491						1.988	
	内径×行程 mm	86.0×71.5						75.0×75.0	
	圧縮比	9.0		11.0			10.5	10.0	
	最高出力（ネット）kW(PS)/rpm	206(280)/6200		147(200)/6000			147(200)/6000	118(160)/6200	
	最大トルクN・m(kgm)/rpm	378(38.5)/2400		250(25.5)/3800			255(26.0)/4000	200(20.4)/4000	
	燃料供給装置	電子制御式燃料噴射装置（EFI）		筒内直接燃料噴射装置（D-4）			電子制御式燃料噴射装置（EFI）		
	燃料タンク容量 ℓ	70							

■車両重量、燃料消費率などの数値の〈〉はマニュアル車。

■マークⅡ装備一覧

	グランデG-tb	グランデG	グランデ	グランデ	グランデiR-V	グランデiR-S	グランデG Four	グランデFour	グランデFour Sパッケージ
	2500ツインカム24 ターボVVT-i	2500ツインカム24VVT-i D-4	2500ツインカム24VVT-i D-4	2000 24バルブ VVT-i	2500ツインカム24 ターボVVT-i	2500ツインカム24VVT-i D-4	2500ツインカム24 VVT-i	2000 24バルブ VVT-i	2000 24バルブ VVT-i
■タイヤ&ホイール									
195/65R15 91H（15×6.5JJスチール+樹脂フルキャップ）		●	●					●	●
195/65R15 91H（15×6.5JJアルミホイール）		▲	▲				●	▲	▲
205/55R16 89V（16×6.5JJアルミホイール）	●	●							
215/45ZR17（17×7JJアルミホイール）						●			
215/45ZR17（17×7JJアルミホイール）［フロント］					●				
225/45ZR17（17×7.5JJアルミホイール）［リヤ］									
スペアタイヤ　車両装着タイヤ	●	▲	▲	▲	●	▲	▲	▲	▲
スペアタイヤ　応急用タイヤ		●	●	●		●	●	●	●
■足まわり&メカニズム									
H∞（インフィニティ）－TEMS		●							
EBD（電子制動力配分制御）付ABS	●	●	●	●	●	●	●	●	●
ブレーキアシスト	●	●	●	●	●	●	●	●	●
スタビライザー	●フロント+リヤ	●フロントのみ	●フロントのみ	●フロントのみ	●フロント+リヤ	●フロント+リヤ	●フロントのみ	●フロントのみ	●フロントのみ
VSC（ビークル・スタビリティ・コントロール）	▲※1	▲※2	▲※2						
TRC（トラクションコントロール）	●	▲※2	▲※2		●	▲			
電子制御スロットル	●	●	●		●	●	●		
"トルセン" LSD（リミテッド・スリップ・デフ）	▲※3	▲※3	▲※3	▲	▲（AT）／●（MT）	▲	▲	▲	▲
足踏み式パーキングブレーキ	●	●	●	●			●	●	●
■計器盤・操作性									
パワーステアリング　新プログレッシブ	●				●				
パワーステアリング　エンジン回転数感応型		●	●	●		●	●	●	●
チルトステアリング	●テレスコピック機能付	●テレスコピック機能付	●テレスコピック機能付	●	●テレスコピック機能付	●テレスコピック機能付	●テレスコピック機能付	●	●
4本スポークステアリングホイール	●本革+木目調	●本革+木目調	●ウレタン	●ウレタン			●本革+木目調	●ウレタン	●ウレタン
3本スポークステアリングホイール					●本革巻き	●本革巻き			
本革巻きシフトレバーノブ	●木目調	●木目調			●	●	●木目調		
ゲート式A／Tシフトレバー	●	●	●	●	●ATのみ	●	●	●	●
本革巻きパーキングブレーキレバー					●	●			
イルミネーテッドエントリー	●足元+トリム+天井エアピュリ	●足元+トリム+天井エアピュリ	●	●	●	●	●足元+トリム+天井エアピュリ	●	
（イグニッションキー照明+ルームランプ）									
オプティトロンメーター（メーター照度コントロール付）	●	●	●	●	●	●	●	●	●
パワーウインドウ※4	●	●	●	●	●	●	●	●	●
（運転席・助手席ワンタッチ式／運転席挟み込み防止機構付）									
車速感応オート・ドアキー連動電気式ドアロック	●	●	●	●	●	●	●	●	●
（キー抜き忘れ防止機能・衝撃感知ドアロック解除システム付）									
クルーズコントロール	▲	▲			▲※5	▲			
ワイヤレスドアロックリモートコントロール	●	●	●	●	●	●	●	●	
（トランクオープナー・アンサーバック機能付）									
コンライト	●	●	●	●	●	●	●	●	
タイヤ空気圧警報システム	▲※1	▲※2	▲※2						
■外装									
フロントウインドシールドガラス	●ティンテッド	●ティンテッド	●ティンテッド	●ティンテッド	●ティンテッド	●ティンテッド	●ティンテッド	●ティンテッド	●
（グリーンUVカット機能付）									
熱線入りティンテッドフロントウインドウシールドガラス	▲※6	▲※6	▲※7	▲※7	▲※6	▲※6	▲※6	▲※7	▲※7
（グリーンUVカット機能付）									
フロントウインドウシールドガラス撥水加工	▲	▲			▲	▲	▲		
UVカット機能付ガラス（フロントサイド）	●撥水加工	●撥水加工	●	●	●撥水加工	●撥水加工	●撥水加工	●	●
UVカット機能付ガラス	●	●	●	●	●ソフトプライバシー	●ソフトプライバシー	●	●	●
（リヤサイドガラス・バックガラス）									
フロントグリル	●	●	●	●	●スポーツ	●スポーツ	●	●	●
マイコン制御チルト&スライド電動ムーンルーフ	▲※8	▲※8	▲	▲	▲	▲	▲※8	▲	▲
（ワンタッチ開閉・挟み込み防止機構付）									
リヤスポイラー（LEDハイマウントストップランプ付）					●※9	●※9			
フロントスポイラー	●	●	●	●	●	●	●	●	●
■視界									
電動格納式リモコンカラードドアミラー（ヒーター付・	●	●	▲※7	▲※7	●	●	●	▲※7	▲※7
レインクリアリングブルーミラー・運転席はワイドビュー）									
電動格納式リモコンカラードドアミラー（運転席はワイドビュー）			●	●				●	●
ハロゲンヘッドランプ			●	●				●	●
ディスチャージヘッドランプ（ロービーム）	●	●			●スモーク	●スモーク	●		
コーナリングランプ	●	●	●	●	●	●	●	●	●
時間調整式フロント間欠ワイパー（フルシリコンシールド）	●車速感応	●車速感応	●車速感応	●車速感応	●車速感応	●車速感応	●車速感応	●車速感応	●
間欠ワイパー	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲
リヤフォグランプ※10	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲
■内装									
デュアルSRSエアバッグ	●	●	●	●	●	●	●	●	●
前席SRSサイドエアバッグ&	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲
前後席SRSカーテンシールドエアバッグ									
木目調パネル（インストルメントパネル&ドアトリム）	●ライトブラウン	●ライトブラウン	●ライトブラウン	●ライトブラウン	●ワインレッド	●ワインレッド	●ライトブラウン	●ライトブラウン	●ライトブラウン
ドアカーテシランプ（前席）	●	●	●	●	●	●	●	●	
ドアスカッフプレート	●車名入り	●車名入り	●	●	●車名入り	●車名入り	●車名入り	●	●
ラゲージユーティリティボックス	●	●	●	●	●	●	●	●	
スライド式アームレスト付コンソールボックス	●※11	●※11	●	●			●※11	●	●
（トレイ付／ファブリック張り）									
コンソールボックス（トレイ付）					●※11	●※11			
バニティミラー（運転席・助手席）	●ランプ付	●ランプ付	●ランプ付	●助手席のみランプ付	●ランプ付	●ランプ付	●ランプ付	●助手席のみランプ付	●助手席のみランプ付
室内置きハイマウントストップランプ※12	●	●	●	●	▲※13	▲※13	●	●	●
手動式バックウインドウサンシェード	●	●	●	●	●	●	●	●	●
■シート									
シート表皮　本革	▲ラグジュアリー	▲ラグジュアリー			▲スポーツ	▲スポーツ	▲ラグジュアリー		
シート表皮　ファブリック	●ラグジュアリー（A）	●ラグジュアリー（A）	●ラグジュアリー（B）	●ラグジュアリー（B）	●スポーツ	●スポーツ	●ラグジュアリー（A）	●ラグジュアリー（B）	●ラグジュアリー（B）
8ウェイマルチアジャスタブルパワーシート（運転席）	●	●	●	●	●	●	●	●	●手動式
4ウェイマルチアジャスタブルシート（助手席）	●※14	●※14	●	●	●※14	●※14	●※14	●	●
電動ランバーサポート（運転席）	●	●	●	●			●	●	
リヤセンターアームレスト（トランクスルー）	●BOX付	●BOX付	●	●	●	●	●BOX付	●	●
フロントヘッドレスト（前後・前後調整式）	●	●	●	●	●	●	●	●	●
リヤヘッドレスト	●前後・上下調整式	●前後・上下調整式	●固定式	●固定式	●固定式	●固定式	●前後・上下調整式	●固定式	●固定式
全席ELR3点式シートベルト（前席プリテンショナー&	●	●	●	●	●	●	●	●	●
ファースリミッター機構付／後左右席チャイルドシート固定機能付）									
■ナビ・オーディオ									
DVDボイスナビゲーション付EMV	▲	▲NAVI・AI-SHIFT付	▲	▲	▲	▲NAVI・AI-SHIFT付	▲	▲	▲
（エレクトロマルチビジョン）※16									
インダッシュCDチェンジャー+MD一体AM／FMマルチ	▲	▲	▲	▲	●	●	▲		
電子チューナー付ラジオ+6スピーカー									
インダッシュCDチェンジャー+カセット一体AM／FMマルチ	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲
電子チューナー付ラジオ+6スピーカー									
CD一体AM／FMマルチ電子チューナー付ラジオ+カセット+6スピーカー	●	●	●	●			●	●	▲
ラジオレス+6スピーカー			▲※16	▲※16	▲※16	▲※16		▲※16	●※16
ダイバシティアンテナ（リアウインドウタイプ）	●	●	●	●	●	●	●	●	●
■空調									
ファジー制御オートエアコン&プッシュ式ヒーターコントロールパネル（デジタル表示）	●	●	●	●	●	●	●	●	●
スイングレジスター	●	●					●		
天井ビルトイン式エアピュリファイヤー（光脱臭・イルミネーション付）	●※8	●※8					●※8		
オートエアピュリファイヤー（光脱臭付）	●	●	●	●	●	●	●	●	●
クリーンエアフィルター（防塵・脱臭機能付）	●	●					●		
クリーンエアフィルター（防塵機能付）※17			●	●	●	●		●	●
■その他									
ISOFIX対応チャイルドシート固定専用バー（リヤ左右席）	●	●	●	●	●	●	●	●	●
盗難防止システム（エンジンイモビライザーシステム）	▲				▲				
スノーバージョン（雪国仕様）※18	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲
寒冷地仕様※19	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲

※1　VICSとタイヤ空気圧警報システムはセットでメーカーオプション。
※2　VICS、TRC、タイヤ空気圧警報システムはセットでメーカーオプション。
※3　VICS選択時には選択できない。
※4　助手席はオープン時のみワンタッチ式。
※5　A／T車のみ選択可能。
※6　スノーバージョン（雪国仕様）または寒冷地仕様の場合のみメーカーオプションで選択。
※7　スノーバージョン（雪国仕様）または寒冷地仕様の場合のみ電動格納式リモコンカラードドアミラー（ヒーター付・レインクリアリングブルーミラー・運転席はワイドビュー）と熱線入りティンテッドフロントウインドシールドガラス（グリーンUVカット機能付）はセットでメーカーオプション。
※8　マイコン制御チルト&スライド電動ムーンルーフ装着時には天井ビルトイン式エアピュリファイヤー（光脱臭・イルミネーション付）が非装着となります。
※9　非装着車も選択できます。その場合、室内置きハイマウントストップランプとなります。
※10　スノーバージョン（雪国仕様）または寒冷地仕様の場合のみメーカーオプションで選択。なお、リヤフォグランプを装着した場合はテールランプの点灯状態が変わる。
※11　本革シート表皮を選択した場合、ソフトレザー張り。
※12　間欠リヤワイパー装着時には、専用タイプ。
※13　リヤスポイラー（LEDハイマウントストップランプ付）非装着車の場合、標準装備。
※14　本革シート表皮を選択した場合、パワーシート。
※15　オーディオ類は種類が豊富ですので、詳しくは販売店に。
※16　DVDボイスナビゲーション付EMV（エレクトロマルチビジョン）とラジオレス+6スピーカーを同時に選択することはできない。
※17　販売店装着オプションで防塵・脱臭機能付を選択することができる。
※18　スノーバージョン（雪国仕様）では積雪地（北海道を除く）での使用を考慮して、ワイパー関係の強化や各部位の結露対策、防錆対策などにより、信頼性・耐久性の向上を図っている。
※19　寒冷地での使用を考慮して、主に充電系統の信頼性・耐久性の向上を図っている。

■全車標準装備

●サイドドアビーム●サイドプロテクションモール●フロントフォグランプ（ヘッドランプと一体）●タイマー付リヤウインドゥデフォッガー●フューエルリッドオープナー●ルームランプ●グローブボックスランプ●フロントパーソナルランプ●ラゲージルームランプ●防眩インナーミラー●フットレスト（運転席）●開閉式フロントドアポケット●メガネケース●カップホルダー（フロント2+リヤ2）●シートバックポケット●トリップメーター●照明付プッシュ式前席灰皿●後席灰皿●照明付シガレットライター●デジタルロック●運転席・助手席シートベルト非着用警告灯（点滅式）●ランプオートカットシステム●アシストグリップ●工具（ジャッキ、ジャッキハンドル、ハブナットレンチ）など

CONTENT UPLOADED BY Cisco Chids WWW.CISCOCHIDS.COM.AU

問い合わせ一覧

あ		
IDスポーツ	岐阜県可児市広見2065-1	☎0574-63-0988
アイメック	愛知県豊田市御舟町山屋敷135-2	☎0565-46-0727
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
アスレーシング	栃木県下都賀郡国分寺町大字小金井字上町2883	☎0285-44-4671
アドミレイション	東京都大田区久ヶ原5-28-5	☎03-5700-7665
アベックス	神奈川県相模原市田名10440-1	☎042-778-7410
アルテア	大阪府東大阪府三島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
アンィニ	埼玉県川口市西立野472	☎048-294-6161
インターゲットプロジェクト	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	☎047-357-6211
ウィンマックス	長野県佐久市小田井1119	☎0267-67-7700
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
ウェッズ	東京都目黒区目黒本町1-12-12	☎03-3792-0130
ARC	静岡県富士市大渕2692-18	☎0545-57-0678
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	☎07438-4-0120
FGK	神奈川県横浜市港北区新羽町569	☎045-546-0888
エフジェージー	神奈川県相模原市相模原4-10-18	☎0427-52-0170
エアロガレージ	神奈川県横浜市都筑区東方町1150	☎045-929-0939
エスティメイ	滋賀県長浜市加納町225	☎0749-65-6888
エスプリ	三重県鈴鹿市住吉3-19-1	☎0593-70-8080
エスペリア	東京都福生市武蔵野台1-19-1	☎042-539-0870
エナペタル	愛知県尾張旭市東山町2-14-8	☎052-775-3328
エボリューション	神奈川県横浜市都筑区目茅ヶ崎中央30-16Ⅰビル3F	☎045-943-5000
エリートエンタープライズ	神奈川県横浜市保土ヶ谷区桜ヶ丘1-7-1	☎0467-88-1833
エンドレスアドバン	東京都台東区台東1-33-3	☎03-5626-0211
遠菱アルミホイール	静岡県浜松市板屋町111-2　アクトタワー26F	☎053-451-0122
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
オールラウンド	神奈川県横浜市瀬谷区阿久和東1-2-5	☎045-364-4703
オクヤマ	神奈川県横浜市都筑区池辺4539	☎045-934-5334
か		
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
カーメイクラスティ	東京都江戸川区瑞江1-20-3	☎03-3678-5225
ガレージトータル	千葉県流山市駒木649-70	☎0471-56-2002
銀功物産	東京都足立区鹿浜2-5-5	☎03-3857-5011
グッドライン	神奈川県海老名市中野383-3	☎046-237-2468
クラックス	大阪府大阪市西池町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
ケーワン	愛知県名古屋市天白区井の森228	☎052-891-7717
KSPエンジニアリング	東京都武蔵村山市浅掘2-29-1	☎042-531-9936
ケイズ	埼玉県川口市戸塚東3-6-16	☎048-297-9930
ティーエムシー	大阪府豊中市利倉3-6-17	☎06-866-1431
ケイティーエス	埼玉県鳩ヶ谷市南1-25-3	☎048-285-8871
ディジョンカーズ	大阪府東大阪市新庄東52	☎06-6747-4155
ゲット	長野県小諸市大字柏木575-1	☎067-23-2015
圭オフィス	長野県茅野市北山2625	☎0266-77-2109
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
三和トレーディング	東京都大田区東蒲田2-25-21	☎03-3298-8111
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
シーワンモータース	埼玉県東松山市上野本552-1	☎0493-22-6420
JAMレーシング	東京都足立区大谷田3-1-1	☎03-5682-1100
スタイルテック	神奈川県横浜市都筑区南山田町3970-2	☎045-547-2451
スティルウェイ	兵庫県姫路市豊富町豊富3903-50	☎0792-64-6722

CONTENT UPLOADED BY Tuning Kids WWW.CGOOD.JP

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	静岡県駿東郡小山町用沢1345-3	☎0550-78-1143
た		
ダートイズミＪｒ	岐阜県各務原市吾蘇原端雲町3-29	☎0583-71-5692
タケチプロジェクト	愛媛県松山市平井町1436-1	☎089-975-2800
辰巳屋興行	東京都葛飾区西新小岩3-8-4	☎03-3696-0620
チャージスピードD-ＦＡＣＥ	神奈川県横浜市瀬谷区橋戸1-25-1-4-102	☎045-310-2770
ＤＩＮＡ	千葉県流山市　Dヶ崎1607-1-1Ｆ	☎0471-50-6991
ＴＢＯ	東京都江戸川区春江町2-10-4	☎03-3676-3735
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
ディースピードインターナショナル	東京都渋谷区千駄ヶ谷2-39-3千駄ヶ谷ホリタン216	☎03-5474-8949
ドゥーラック	神奈川県横浜市都筑区大熊町73	☎045-471-0500
トキコ	神奈川県川崎市川崎区東田町8	☎044-200-0240
トップライン	千葉県印旛郡白井町神々廻831-2	☎0474-98-4326
トムス	東京都世田谷区等々力6-13-10	☎03-3704-6191
トライアル	大阪府南河内郡美原町丹上91-1	☎0723-62-7779
トラスト	千葉県武郡芝山町大台3155-5芝山工業団地	☎0479-77-3000
な		
ナイトペイジャー	東京都大田区下丸子1-11-15	☎03-3750-7986
永井電子	神奈川県川崎市高津区下作延471-1	☎044-877-2441
日本デルファイ・オートモーティブ・イステムズ	大阪府吹田市南金田2-16-1	☎06-6386-6874
は		
パワーエンタープライズ	静岡県富士市中島307	☎0545-66-0707
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
B.I.Mクリエイティブ	東京都中央区日本橋3-12-2	☎03-5202-0421
BNスポーツ	茨城県下妻市大木1235-2	☎0296-45-1760
ビーレーシング	神奈川県青葉区しらとり台64-4	☎045-985-1186
ピクセル	広島県広島市安芸区矢野東2-30-32	☎082-544-1191
ピボット	長野県松本市岡田下岡田87-3	☎0263-46-5901
ヒロ	大阪府大阪市城東区今福西5-4-25	☎06-6932-2612
PIAAスポーツ	東京都港区白金台3-19-6　白金ビル	☎03-3413-4991
バランス	岡山県岡山市花尻ききょう町14-110	☎0120-100-307
ファースト	広島県広島市西区井口5-15-1	☎082-276-0809
フィールド技研	埼玉県浦和市芝原2-13-11	☎048-875-2040
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
ブリッツ	東京都保谷市新町4-7-4	☎0422-60-0515
フリッツァー	愛知県岡崎市大門4-19-4	☎0564-28-6776
プロジェクトμ	東京都西多摩郡瑞穂町箱根ヶ崎東松原8-7	☎0120-443688
プロフ	神奈川県横浜市港北区新羽町551	☎045-546-7311
藤壺技研工業	神奈川県横浜市港北区新羽町569	☎045-546-0888
ベガ	東京都板橋区大門6-9	☎03-3938-7291
ま		
マインズ	神奈川県横須賀市林5-7-25	☎0468-57-3313
マツショウ	埼玉県草加市青柳8-64-2	☎0489-35-1130
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
ミサイル	埼玉県大宮市三橋6-1874	☎048-621-0007
ミスト	神奈川県横浜市都筑区南山田町4239-3	☎045-593-2397
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		
ヤマト	東京都墨田区太平4-18-3	☎03-3625-5871
ユニオンプロダクト	東京都目黒区目黒本町4-25-21	☎03-3716-6281
ら		
ラッキー	愛知県知多市宝町築地道33	☎0566-82-8058
ランナップスポーツ	大阪府堺市浜寺船尾町東1-111	☎0722-65-8411
リズ	神奈川県大和市桜森3-10-17	☎0462-64-8765
レイズ	大阪府東大阪市長田西5-80	☎06-746-1010
わ		
YFC	東京都港区新橋6-2-1	☎03-3431-9981

TATSUMI MOOK STREET PERFECT TUNING

MARKII CHASER CRESTA

JZX81/JZX90/JZX100/JZX110

STAFF

EDITOR
青木邦敏

WRITER
松本尊重
塩見誠
前田順一朗
井上誠
青砥浩史
西城考幸
平木久美子

TESTER
山梨順一

PHOTOGRAPHERS
金子信敏
平野　陽
高松　弘

COVER DESIGN
大田竜郎

DESIGNERS
CROSS
OMNIMAX IT'S
Republic.
SOLD

マークII クレスタ チェイサー
ストリート完全チューニング

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13年5月10日発行

©TATSUMI PUBLISHING CO.LTD.2001
無断転載を禁ず

CONTENT UPLOADED BY
Cisco Kids.
WWW.CISCOKIDS.COM

power house amuse

Hi TECH-ROMがある。納得のセッティングがここにある。

JZX100 AERO

FRONT HALF SPOILER
自ゲル ¥48,000
純正色塗装済 ¥58,000
前期・後期対台今

FOOD TOP GRILLE
フードトップグリル
自ゲル ¥33,000
純正色塗装済 ¥39,800
前期・後期共通

筑波LAP
1'01"675

アミューズチェイサー2号車が完成。筑波でのシェイクダウンにて早くも1秒台をマークしました。E/Gノーマル、新しいタービンKITと等長エキマニ、ハイテックROMでのタイムです。

チェイサー最速!!

ETCS-MONITOR

本当のパワーが手に入る!!
走行中でもON/OFF可能!!

ETCSのサブスロットル実開度をパーセント表示し、表示パネルのプッシュボタンで走行中もETCSサブスロットルの全開と制御復帰を選択出来るNEWパーツ。ETCS制御の一つTRC制御は、コンソール上のスイッチで切れますが、高級車としての穏やかな加速を優先したスロットル非線形制御やAT車変速ショック低減制御など、TRC以外の出力制御は超えず書き、エアクリーナーやマフラー交換により出力が増えた車両が高負荷状態に入った場合には、サブスロットルは徐々に閉じ、車両によってはブーストで0.1kg/cm²、出力値で2~5PS以上をも制い取る事実をあなたはご存じでしたか?…ETCSモニターは、その事実の確認は勿論、パッセンジャーのための穏やかな加速と、スポーツカー競争用のハイレスポンスをプッシュボタンで切り換えられる、JZX100ツアラーVならではのデジタル追加メーターです。

表示部 30mm(H)×50mm(W) 超小型サイズ 5MT・4AT ¥29,800

GT2837R Pro-KIT

■ GT2837R Pro-KIT

車検完全対応!!

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

KIT内容
(GT2837Rタービン、等長エキマニ、専用ヤクション、ステンレス製アウトレット、調圧アクチュエーター、オイルデリバリーホース、専用開発品、GTタービンステッカー)

¥548,000

HiTECH-ROM

HIGH POWER PERFORMANCE CHIP SYSTEM

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

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

ハイテックROM セッティング例

- 車検対応マフラーのみ装着のノーマルクリーナーBOX車 =20PS以上UP
- ノーマルタービン+ETCSモニター ブースト1.0kg/cm²~1.2kg/cm² =330~360PS
- アミューズGT2837Rタービン他、各社タービンKIT =360~480PS

HiTECH-ROM TYPE 2

ノーマルタービンの各仕様に対応。ETCSモニター装着車や、サブスロットルを内蔵されている方は、タイプ3と同性能がこの価格で手に入ります。

¥118,000

HiTECH-ROM TYPE 3

ノーマルタービンの各仕様に対応。オーバーフローアクセス防止や、wt-制御変更など、ハイテックROMの機能をフルに搭載するハイグレードモデル。

¥148,000

※HI TECH-ROMタイプ2、3はタービン交換用SPLへのデータ書き換えも2万円で可能です!

HiTECH-ROM SPL

GT2837R他、各社タービンKITに対応。圧縮比の高い新型1.4Lのための高度な燃料&点火時期MAP(ノーマル比1.4倍スケールの採用により)、専用ブースト域でのリミッターの高い使い勝手はそのままに、高圧縮のまま(1.4L純正でメタルガスケット装着車)1.2~1.4kg/cm²のスクランブルブーストが楽しめます。※ブースト1.2kg/cm²以上は、インジェクター交換及び専用セッティングメニューの必要です。

・アミューズGT2837R、HKS2835GT-Pro、K1他各社タービンKIT専用データ ¥168,000

ハイテックROM 購入方法

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

同車セッティングご希望のお客様へ

TELにてご予約いただければ、弊社セッティング実績のある仕様であれば25,000円のプラスで、ダイノパックによる標準セッティングが可能です。車両コンディション(各センサー値、配管圧力チェック、A/F計による空燃比チェック他)の確認及び改善の後、効率的に希望仕様を再現。上記車両であれば、また一日(付帯作業はマフラーやブーストコントローラー取付ぐらいまで、タービン交換等はお気がかりとなります)でセッティングを完了する事が可能です。車両コンディションに不安のある方、この機会からパワーチェックもしたい方は、規準料金にそのメニューも含まれますので絶対お得です。

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
最寄先: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

通信販売専用ダイヤル 0470-22-1461

※在庫及び価格は予告なく変更する場合があります。
※不明部品にはお応答は含まれておりません。

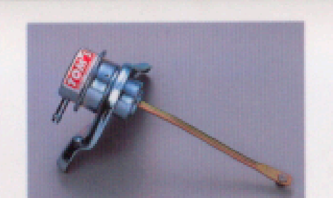
MARKII CHASER CRESTA JZX100 JZX90 JZX81 STREET PERFECT TUNING

●トムスチューニングコンピュータ TECS
MT車 ¥178,000(下取りあり) +¥80,000(下取りなし)
AT車 ¥178,000(下取りあり) +¥80,000(下取りなし)
89600-TJX00-MT(H8年9月以降)
89600-TJX00-AT(H8年9月〜H10年8月)
89600-TJX01-AT(H10年8月以降)

トヨタ 1JZ-GTE に最適な燃料噴射量、点火タイミングをプログラミング。ベンチテストを実車テストにより、最良のデータをインプット。
●仕様／各種リミッター解除
●適応車種／チェイサー（JZX100）：H8年9月以降の1JZ-GTE搭載車

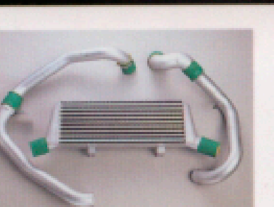
●トムススーパーラムⅡレーシング ¥21,000
17710-TJX10

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



●パワーコントローラー ¥24,000
17210-TJX10

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

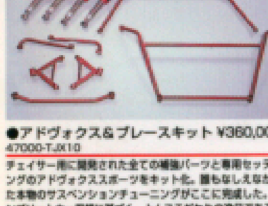


●インタークーラーキット ¥190,000
17940-TJX10

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

●エキゾーストシステム・トムスバレル ¥110,000
17400-TJX11

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



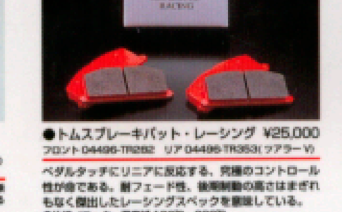
●アドヴォクス&ブレースキット ¥360,000
47000-TJX10

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

●コイルダンパーユニット・アドヴォクス
¥330,000(ダンパー&スプリング1台分セット)
48000-TJX91(ツアラーV) 48000-TJX90(ツアラーS)
48000-TJX92(アバンテ)

新機構アドヴォクス・システム（特許出願中）により、乗り心地、そしてコーナリングとスタビリティという一見両極にあるかに見える性能を同時に満たす新次元サスペンション。
●仕様／アルミ製倒立ケース、シングルチューブ、ツインピストン、ラバーチャンバータイプ（特許出願中）
●コイルダンパーユニット・アドヴォクス・スポーツ
¥246,000(ダンパー&スプリング1台分セット、スチール製)
48000-TJX95(ツアラーV)

●仕様／シングルチューブ、ツインピストン、ラバーチャンバータイプ（特許出願中）、スチールシェルケース

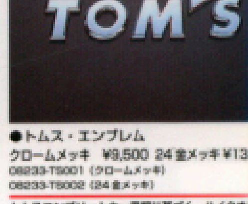


●トムスブレーキパット・レーシング ¥25,000
フロント04496-TR282 リア04496-TR353(ツアラーV)

ペダルタッチにリニアに反応する、究極のコントロール性が身上である。耐フェード性、後期制動の高さはまぎれもなく傑出したレーシングスペックを誇張している。
●仕様／ローター温度域100℃〜800℃
●適応車種／チェイサー（JZX100）：H8年9月以降の1JZ-GTE搭載車
●トムスブレーキパット・スポーツ ¥12,000
フロント04496-TS282 リア04496-TS353(ツアラーV)
●仕様／ローター温度域常温〜500℃

● New Sports II ¥39,000〜¥41,000
フロント 42610-NS001-#1 ¥39,000
リア 42610-NS002-#1 ¥41,000

トムス伝統のデザイン「井桁」を最新のトヨタ車に。シンプルで堂々とした姿には語らずとも溢れる才能が見える。
●仕様／アルミ鋳造ワンピース

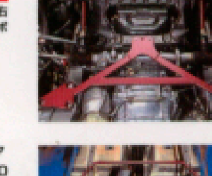


●トムス・エンブレム
クロームメッキ ¥9,500 24金メッキ ¥13,000
08233-TS001（クロームメッキ）
08233-TS002（24金メッキ）

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

●アッパーパフォーマンスロッド フロント
53680-TJX10 ¥25,000

フロントのアッパーマウント部左右をロッドで連結し、フロントのボディ剛性を向上させる。
※90系にも装着可能です。



●サスペンションメンバー強化ロッド フロント
51401-TJX10 ¥22,000

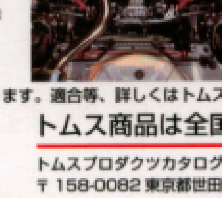
頑強に作られている牽引フック部とフロントサスペンションメンバーをロッドで繋ぎ、ボディに対するメンバーの微妙な動きを減少させトレース性を向上させる。
※90系にも装着可能です。

●サスペンションメンバー強化ブレース フロント
51403-TJX10 ¥26,000

フロントサスペンションメンバーを三角形のブレースで繋ぎボディに対するメンバーの微妙な動きを減少させる。又、フロントロアアームの取付支持剛性も向上させ、旋速しながらのコーナーリング時に大きな効果を発揮する。
※90系にも装着可能です。

●アッパーボディ強化ブレース リア
64125-TJX10 ¥25,000

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



●ロアボディ強化ブレース リア
52297-TJX10 ¥24,000

ボディ下面にブレースを追加し、リア周りのボディ剛性を大幅に向上させる。
※90系にも装着可能です。

●サスペンションメンバー強化ブレース リア
52295-TJX10 ¥39,000

ストラットロッドやロアアームのブラケット剛性を向上し、設計値により近い動きを実現する。又、サスペンションメンバー自体の剛性や取付支持剛性も向上させ、高いスタビリティを獲得する。

TOM'S X540 CHASER

AERO PARTS

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

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

TOM'S PRODUCTS CATALOGUE
ご好評につきカタログプレゼント続行中！

タツミムック JZX．2001.3月 カタログ請求券

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

トムスプロダクツカタログをご希望の方はカタログ請求券、お名前・ご住所・ご職業・所有車両を記入した用紙を同封の上 下記宛先までお送り下さい。
〒158-0082 東京都世田谷区等々力6-13-10 株式会社トムス 営業部 TEL03-3704-6191
トムス最新情報発信中 http://www.tomsracing.co.jp

2001年5月10日発行 発行人・廣瀬和吉 編集人・佐々木哲雄 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

9784886415868
ISBN4-88641-586-5
1929475020001
C9475 ¥2000E

雑誌 66038-34 タツミムック
定価：本体2000円＋税

©TATSUMI PUBLISHING CO.,LTD. 2001 Printed in Japan.

CONTENT UPLOADED BY Cisco kids. CISCOKIDS.COM.AU