ホンダ・EK/EG/EF シビック&
DC/DBインテグラ
チューニング&ドレスアップ徹底ガイド

HYPER REV

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

2010年4月18日発行

vol.148

HONDA EK/EG/EF DC/DB

CIVIC&INTEGRA

+EF CR-X

初代VTEC搭載エンジン

B16/18型チューンの最終進化形を探れ

B型エンジン搭載車は
モータースポーツ現役素材

中古車購入バイブル

内装脱着マニュアル

B型エンジン搭載車総覧

完全保存版 まだ買えるパーツカタログ1200点!

車両代込み200~250万円
遊べるFFスポーツづくり 実例集

「あと1秒」を削る
パート別セッティング集

栄光のレーシングストーリー
グループA/N1耐久 / ワンメイクレース



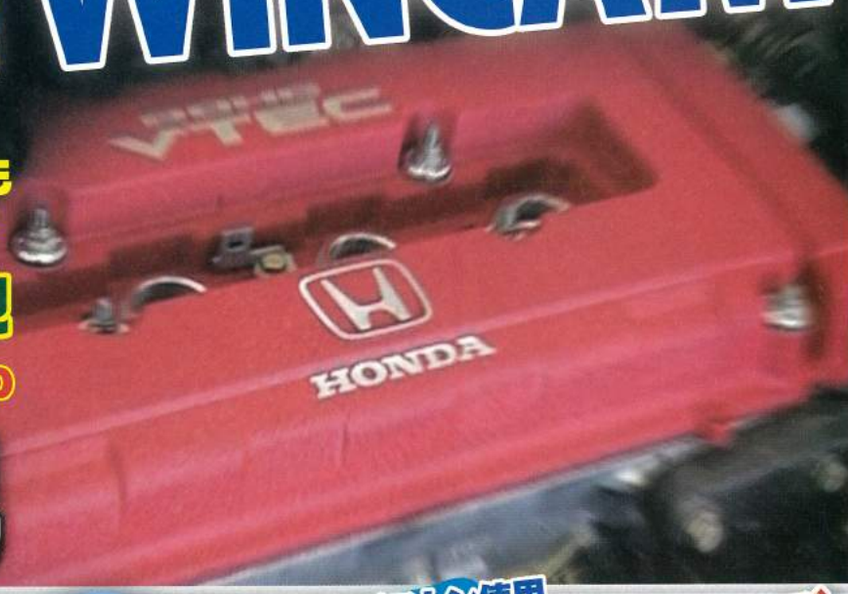
TUNED by HONDA TWINCAM

パーツもメニューもサーキット走行会も
キャンペーンもイベントもUカーetc

盛り沢山の情報発信基地

www.hondatwincam.co.jp

ホンダツインカム 検索



全40項目 あなたの愛車は健康ですか?

“安心の総点検”

¥3,000 税込¥3,150



ファースト来店点検限定特価 (要予約)

¥1,500 ホンダツインカム全店有効。 税込¥1,575

純正オーバーサイズピストン使用

コンプリートエンジンシリーズ



フルO/Hコンプリート	¥360,000	税込¥378.000
ライトチューンコンプリート	¥540,000	税込¥567.000
高圧縮1.8コンプリート	¥580,000	税込¥609.000
250ps 2.0コンプリート	¥670,000	税込¥703,500



技が冴える
マニホールド



人気の
チタンエンド
マフラー



VTECには
熱対策!!



ベストポジション
ローポジションシートレール



無料 FEEL'S
パーツカタログ
Vol.10

ご希望の方は、ハガキ、FAX、
メールにてご請求ください。
※但し、送料のみ着払いとさせて
いただきます。

全国どこでも チューニング&メンテナンス・デリバリー

有料道路代、燃料代のご負担のみで
あなたの愛車を ドア・トゥ・ドア

ホンダ車のチューニングでお困りの方…ホンダツインカムのハイテクニカルチューンをあなたもお気軽にオーダーしませんか。全国どこでもローダーで引き取り&お届け致します。
チューニング、メンテナンス等の作業でお車をお預りする場合は代車をご用意いたします。





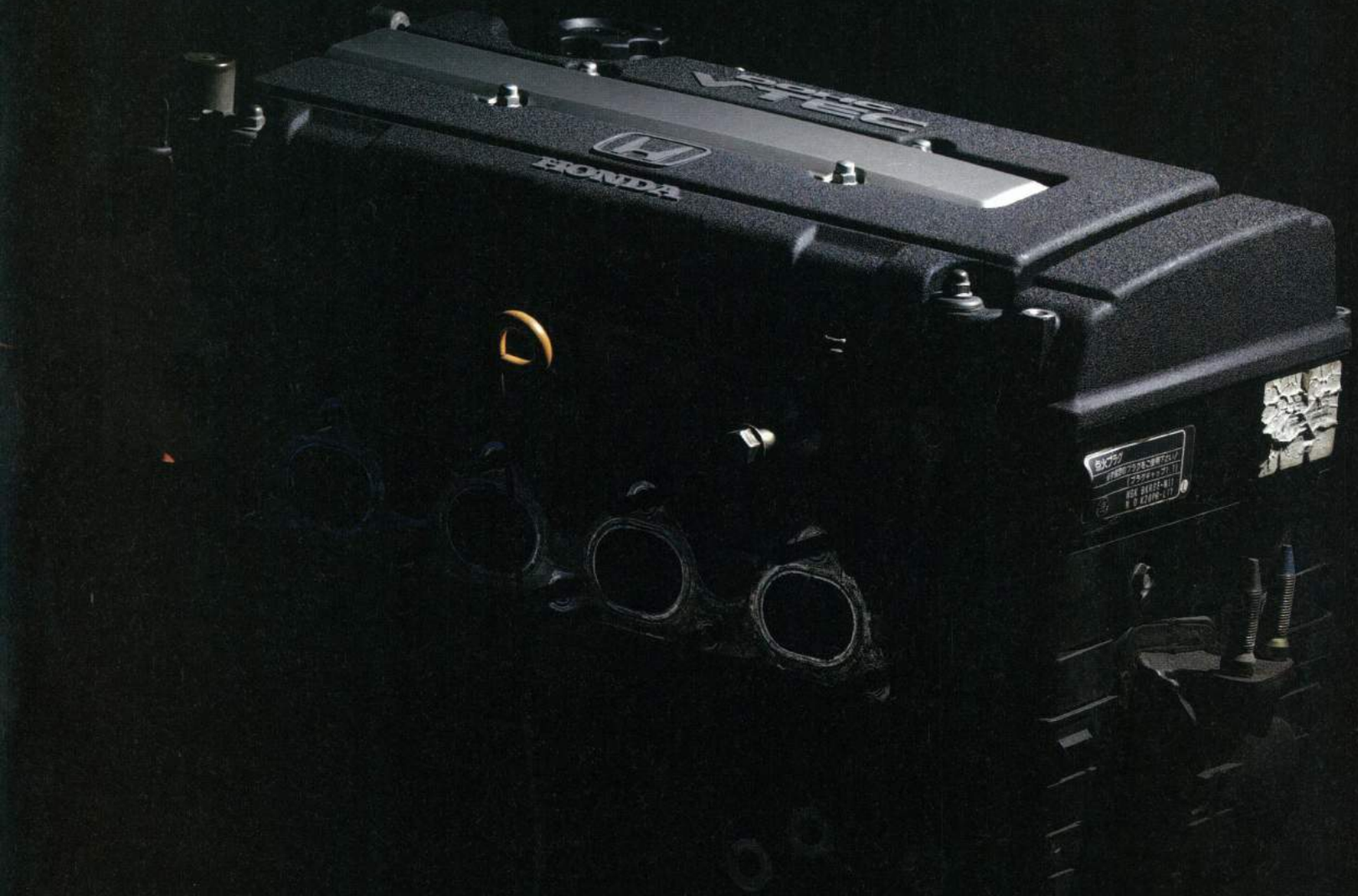
B16A/B, B18C

Photos/Makoto Inoue, Satoshi Kamimura
Text/Akihide Suzuki, HYPER REV


名機
HONDA

B16A

	bore x stroke	power	torqe	Compression
CR-X&CIVIC[EF8&9]	81x77.4	160ps/7600rpm	15.5kg/7000rpm	10.2
CR-X&CIVIC[EG2&6/EK4]	81x77.4	170ps/7800rpm	16.0kg/7300rpm	10.4



1989年9月、まだラグジュアリースポーツだったインテグラに遅れること5ヵ月
すでにモータースポーツの世界で覇を争う存在となっていたシビック・CR-Xに
新たなエンジンが搭載された
エンジン型式B16A。ほかに類を見ない
VTECと名付けられた可変バルブタイミング・リフト機構を持つこのユニットは
自然吸気エンジンでありながらリッターあたり100馬力というレーシングユニットなみの高出力を誇った
もちろん、そのセンセーショナルな登場の以後も
カテゴリーを問わずレーシングシーンに幾多の戦績を残して行く
そして、B18C、B16Bと進化するVTECエンジンは
なんとDC2インテグラ・タイプRのB18Cでは
市販車としては考えられない手作業によるポート加工を施してまでも、その性能が追求された
当誌では、今なお現役のスポーツユニットとして楽しまれる珠玉の名機「B型エンジン」を搭載した
シビック・CR-X・インテグラの、「最新の楽しみ方」をお伝えする

B16B

	bore x stroke	power	torqe	Compression
CIVIC TYPE R[EK9]	81x77.4mm	185ps/8200rpm	16.3kg/7500rpm	10.8

B18C

	bore x stroke	power	torqe	Compression
INTEGRA TYPE R 96[DC2]	81x87.2mm	200ps/8000rpm	18.5kg/7500rpm	11.1
INTEGRA TYPE R 98&00[DC2]	81x87.2mm	200ps/8000rpm	19.0kg/6200rpm	11.1







僕に数多くの王座を もたらしてくれたエンジン



レーシングドライバー
山野哲也

B型エンジンは、ボクにとって特別な想いが詰まったユニット。低速トルクはそこそこだけど、高速カムに切り替わってからの加速は、あまりにもセンセーショナルで驚きを隠せなかった。そしてなによりも、ボクがレーシングドライバーになるために必要なエンジンだったと言っても過言ではない。

たしかB型エンジン搭載車とのファーストコンタクトは、EF8だったはず。その年は全日本ジムカーナ選手権がシリーズ戦となったときで、ボクはEF8でフル参戦し、初めてのシリーズチャンプを獲得。そして同じ年にシビックレースとN1耐久レースへも参戦しはじめた。それぞれでEG6やEF9に乗っていたから、1992年から1997年にかけては、エントリーするレース全てでB型エンジン搭載車をドライブしていたことになる。なかでもF1の前座として鈴鹿で開催されたシビックレースに優勝したことは、忘れられない想い出。今思うと、その経験がなければプロのレーシングドライバーになっていなかったかもしれない。

だからそれぞれのクルマに思い入れがある。例えば、EF8のコーナリング性能は特別だったし、EG6の高いトラクションは大きな武器になった。DC2ではデフが保たなくて、イニシャルトルクを40kg-mに設定していたこともあった。まさにB型エンジンの誕生とともにレース活動も本格化し、ドライバーとしても育ててくれた、ボクの原点かもしれない。

レースの魂、チューニングに宿る

B型エンジン搭載シビックほど、チューニングシーンとレースが接近しているものはない。グループA、スーパー耐久、シビックワンメイクレース…。EF9の登場以来、無限を筆頭に全国の辣腕チューナーやエンジニアが競い合い、パフォーマンス向上を果たしてきた。

また、多くのチューナーはレーシングチームを立ち上げ、自らの経験値を惜しげもなく商品開発に注ぎこみ、市場に投入してきたのである。

「レースシーンから生まれた商品」という言葉がチューニングシーンではよく使われるが、エンジンパーツやエアロ、足まわり等々、シビックやインテグラは、まさにレースシーンと商品がリアルに一致していた稀有なベース車両と言える。

そして現在、中古車価格の低下から、改めてチューニングベースとして注目されているB型エンジン搭載車。今なお、多くのパーツが選択できるわけだが、そこには、往年の名レース名シーンで培った魂が宿っている…、そんなことを考えるだけでも、このマシンを所有し、このマシンをチューニングする幸福感を得られるのではないだろうか。

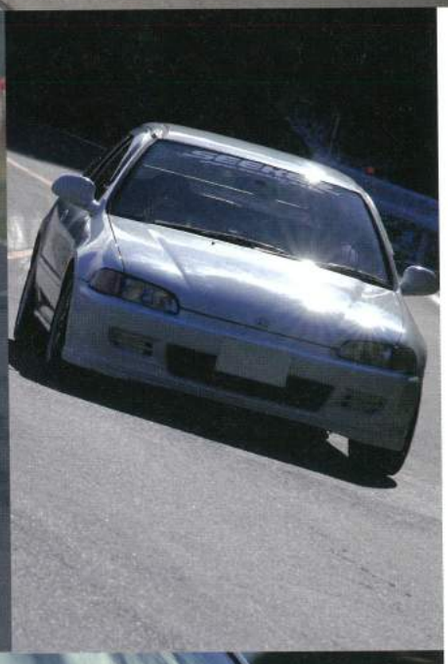












名機

B16A/B, B18C



TODA B series



B16A/B16B/B18C カムシャフト

	コードNo.	作用角(バルブリフト)		価格[Tax-in]
★	14111-B16-00A	220(6.0) / 290(11.6) / 240(9.0)	IN	¥48,300 (¥46,000)
★	14121-B16-00A	220(5.5) / 280(11.2) / 240(8.5)	EX	¥48,300 (¥46,000)
★	14111-B16-02A	220(6.0) / 295(12.0) / 240(9.0)	IN	¥48,300 (¥46,000)
★	14121-B16-02A	220(5.5) / 285(12.0) / 240(8.5)	EX	¥48,300 (¥46,000)
	14111-B16-00B	250(11.0) / 295(12.0) / 250(11.0)	IN	¥48,300 (¥46,000)
	14121-B16-00B	250(11.0) / 285(12.0) / 250(11.0)	EX	¥48,300 (¥46,000)
	14111-B16-00C	250(11.0) / 295(12.5) / 250(11.0)	IN	¥48,300 (¥46,000)
	14121-B16-00C	250(11.0) / 295(12.5) / 250(11.0)	EX	¥48,300 (¥46,000)
	14111-B16-02C	250(11.0) / 300(12.5) / 250(11.0)	IN	¥48,300 (¥46,000)
	14121-B16-02C	250(11.0) / 300(12.5) / 250(11.0)	EX	¥48,300 (¥46,000)

※作用角は、プライマリ/ミッド/セカンダリで表示しています。
※TODA強化バルブスプリング使用のこと。
★ STD ECU アイドリング対応

B16A/B16B/B18C フリーアジャスティングカムプーリー

IN・EX共通 ¥13,650[Tax-in](¥13,000)×2　　IN・EX共通 □14211-B16-001×2

B16A/B16B/B18C 強化バルブスプリング

EGG-SHAPED

¥37,800[Tax-in] (¥36,000)　　□14760-B16-000

B16A/B16B/B18C 強化オイルポンプ

¥23,100[Tax-in] (¥22,000)　　φ80mm □15131-B16-001
φ84mm □15131-B16-000

B16A/B16B/B18C ハイパワーシングルクラッチKIT

WELL BALANCED

¥113,400[Tax-in] (¥108,000)　メタルディスク付KIT(バランス調整済)　　□26000-B16-H00

B16A/B16B/B18C パワーライナーKIT

¥126,000[Tax-in] (¥120,000)（組付加工&特殊ホーニング含む）　　□11102-B16-003

B16A/B16B/B18C ハイコンプ鍛造ピストンKIT

¥92,400[Tax-in] (¥88,000) 81.00-82.00mm / ¥102,900[Tax-in] (¥98,000) 83.00mm

B16A/B16B

φ81.00mm	1595cc
φ81.25mm	1605cc
φ81.50mm	1615cc
φ82.00mm	1635cc
φ83.00mm	1675cc

B18C

φ81.00mm	1797cc	13010-B16-000
φ81.25mm	1808cc	13020-B16-000
φ81.50mm	1820cc	13030-B16-000
φ82.00mm	1842cc	13040-B16-000
φ83.00mm	1887cc	13045-B16-000 ※4 TODAパワーライナーを必ず併用のこと。

B16A/B16B/B18C ハイパワータイミングベルト

車両型式	年式	エンジン型式	純正品番	TODA品番	価格[Tax-in]	ベルトサイズ
DA6	89/05~93/07	B16A	06141-PR3-305	06141-B16-000	¥14,700 (¥14,000)	124RU26
DA8	89/05~93/07					
EF8	89/08~					
EF9	89/09~					
EG2	89/08~					
EG6						
EG9						
EK4						
EK9		B16B				
DB8	93/05~	B18C	06141-P72-305	06141-B18-000	¥16,800 (¥16,000)	126RU26
DC2	93/05~					

B16A/B16B/B18C ハイストッパーメタルヘッドガスケット

コードNo.	厚さ	ボア径	価格[Tax-in]
12251-B16-006	0.6mm	φ82.5mm	¥18,900 (¥18,000)
12251-B16-008	0.8mm	φ82.2mm	¥23,100 (¥22,000)
12251-B16-009	0.9mm	φ82.2mm	¥23,100 (¥22,000)
12251-B16-010	1.0mm	φ82.2mm	¥23,100 (¥22,000)

B16A/B16B/B18C-R スポーツインジェクションKIT

¥273,000[Tax-in] スロットルボディ付φ45mm　※エアーファンネルは標準仕様が63mmです。※すべてインジェクター/ノズルレス。
¥283,500[Tax-in] スロットルボディ付φ50mm　※標準装着のデリバリーパイプはB16A用ノズルサイズに準拠しています。

スロットルバルブ径 φ45mm	17100-B16-453	ファンネル33mm	¥273,000 (¥260,000)
	17100-B16-456	ファンネル63mm	¥273,000 (¥260,000)
	17100-B16-458	ファンネル88mm	¥273,000 (¥260,000)
スロットルバルブ径 φ50mm	17100-B16-503	ファンネル33mm	¥283,500 (¥270,000)
	17100-B16-506	ファンネル63mm	¥283,500 (¥270,000)
	17100-B16-508	ファンネル88mm	¥283,500 (¥270,000)

B18C-R(DC2/DB8) 98spec エキゾーストマニフォールド Ver.2 (4-2-1 SUS)

¥113,400[Tax-in] (¥108,000)　　■18100-DC2-981

B18C-R(DC2/DB8) 98spec エキゾーストマニフォールド Ver.2 (4-2-1 SUS)

¥113,400[Tax-in] (¥108,000)　　■18100-DC2-961

B16B (EK9) エキゾーストマニフォールド Ver.2 (4-2-1 SUS)

¥113,400[Tax-in] (¥108,000)　　■18100-EK9-001

エンジン型式	B16A				B16B				B18C					
ボアサイズ	排気量	クラウン部容積※1	突出量※2	参考圧縮比※3	排気量	クラウン部容積※1	突出量※2	参考圧縮比※3	排気量	クラウン部容積※1	突出量※2	参考圧縮比※3	コードNo.	価格[Tax-in]/(本体価格)
φ81.00mm	1595cc	8.9cc/8.9cc	±0mm	ε≒11.6:1	1595cc	8.9cc/6.6cc	−0.45mm	ε≒11.0:1	1797cc	8.9cc/6.6cc	−0.45mm	ε≒12.3:1	13010-B16-000	¥92,400(¥88,000)
φ81.25mm	1605cc	8.9cc/8.9cc	±0mm	ε≒11.7:1	1605cc	8.9cc/6.6cc	−0.45mm	ε≒11.1:1	1808cc	8.9cc/6.6cc	−0.45mm	ε≒12.4:1	13020-B16-000	¥92,400(¥88,000)
φ81.50mm	1615cc	8.9cc/8.9cc	±0mm	ε≒11.7:1	1615cc	8.9cc/6.6cc	−0.45mm	ε≒11.1:1	1820cc	8.9cc/6.6cc	−0.45mm	ε≒12.4:1	13030-B16-000	¥92,400(¥88,000)
φ82.00mm	1635cc	8.9cc/8.9cc	±0mm	ε≒11.9:1	1635cc	8.9cc/6.5cc	−0.45mm	ε≒11.3:1	1842cc	8.9cc/6.5cc	−0.45mm	ε≒12.6:1	13040-B16-000	¥92,400(¥88,000)
φ83.00mm	1675cc	8.9cc/8.9cc	±0mm	ε≒12.2:1	1675cc	8.9cc/6.5cc	−0.45mm	ε≒11.5:1	1887cc	8.9cc/6.5cc	−0.45mm	ε≒12.8:1	13045-B16-000	¥102,900(¥98,000)

※1 ピストン肩基準/ブロック上面基準。※2 ピストン肩突出量(ブロック上面より)。※3 参考圧縮比(TODAヘッドGK t=0.6mm)は目安です。必ず実測を行なってください。※4 83.00mmは、TODAパワーライナーを必ず併用のこと。

※( )内は本体価格です。

TODA RACING Motor Power Creator

株式会社 戸田レーシング
〒714-1215 岡山県小田郡矢掛町中640-1
TEL 0866-83-1202 / FAX 0866-83-1203
http://www.toda-racing.co.jp/

C O N T E N T S

「ハイパーレブ」2010 March Vol.148
HYPER REV
HONDA EK/EG/EF シビック
&DC/DB インテグラ

2 名機・B型エンジングラフィティ

11 **B16/B18搭載マシン チューニング最前線**

22 ひと目でチューニングPOINTがわかるレーダーチャート付き
B型シビック&インテグラ 200~250万円実例集!!

52 **あと一秒を詰める パート別チューニング**

Part1 タイヤサイズ別サーキット実走テスト
Part2 足まわり強化チューン
Part3 ブレーキパッドセッティング術
Part4 B型エンジンの吸排気チューン
Part5 ボディ強化のノウハウ
Part6 駆動系チューンの基礎知識

エンジンパーツカタログ
70 吸排気系パーツ
75 エンジンパーツ
82 コントロールパーツ
84 冷却系パーツ
87 駆動系パーツ





Illustration/Masakazu Tsuzuki

91 15万6000kmのDC2で指南する 性能回復へのチェックポイント10

94 B型搭載マシン購入ガイド

足まわりパーツカタログ
100 サスペンションパーツ
106 剛性パーツ
109 ブレーキパーツ

114 Racing History
シビック&インテグラの栄光

125 サーキットガイド

129 EK/DC インテリア分解マニュアル

142 レース参戦のススメ

155 B型エンジン搭載マシンが得意な全国ショップガイド

158 掲載メーカー&ショップ 住所録

161 B型情報館

162 愛車を守るプロの技~セキュリティのススメ~

164 B型エンジン搭載車の系譜

168 B型エンジンとVTEC

エクステリア&インテリア&ホイールカタログ
170 エアロパーツ
176 ボディパーツ
181 エクステリア&インテリアパーツ
186 メーター
188 ホイール



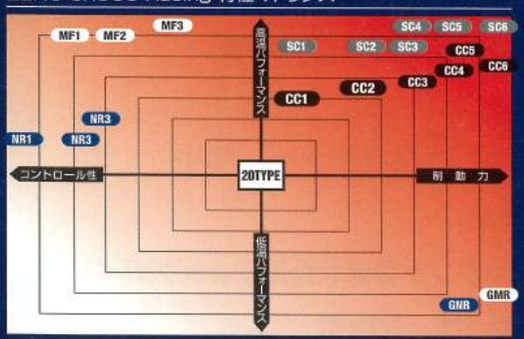
20種類の特性から選べる競技専用ブレーキパッド

ZERO CROSS Racing Pad Series

TYPE D-0X Racing タイプD ゼロクロスレーシング

アイ・ディ・アイが本気でトライアル競技・レース走行をされる方に用意したスペシャルブレーキパッド、「 TYPE-D ZERO CROSS Racing 」。千差万別の車両の仕様やドライバーの好みにお応えするため、特性を細かく20種類に分類し、好みのブレーキパッドを組み合わせることで、ドライバーの意思をステージにあわせて十分に発揮できるようになりました。※

ZERO CROSS Racing 特性マトリクス



さらに国内の主要サーキットコースのブレーキ環境データや各品番ごとのテストデータを蓄積しています。ご注文時にはIDIプロショップとのご相談によって走行ステージにあわせた品番選択が可能です。

ZERO CROSS Racing ラインアップ

NUMBER RENEWAL!
2010年3月、サーキット走行車両の変化を占に合わせて、さらなるマッチング向上を目指して「 TYPE-D ZERO CROSS Racing 」全ラインナップの一新を行いました。

品番	材質区分	有効温度	摩擦特性温度（有効温度／作動温度）
レーシングシリーズ / カーボンメタル材			**¥27,300**
CC1	ロースチール	200~700℃	
CC2	ロースチール	150~700℃	
CC3	ミドルスチール	100~700℃	
CC4	ミドルスチール	150~750℃	
CC5	ハイスチール	350~750℃	
CC6	ハイスチール	200~800℃	
レーシングシリーズ / セミメタル材			**¥28,350**
SC1	ローフリクション	100~700℃	
SC2	ローフリクション	150~750℃	
SC3	ローフリクション	150~750℃	
レーシングシリーズ / セミメタル材			**¥29,400**
SC4	ハイフリクション	200~800℃	
SC5	ハイフリクション	300~800℃	
SC6	ハイフリクション	300~850℃	

品番	材質区分	有効温度	摩擦特性温度（有効温度／作動温度）
リヤ専用レーシングシリーズ / ノンアスベスト材			**¥26,250**
NR1	ロースチール	200~650℃	
NR2	ロースチール	100~650℃	
NR3	ノンスチール	50~650℃	
エンデュランスレーシングシリーズ / フルメタル材			**¥38,850**
MF1	焼結結合	350~850℃	
MF2	焼結結合	350~850℃	
MF3	焼結結合	300~900℃	
スラロームコンペテションシリーズ / ノンアスベスト材			**¥26,250**
GNR	ロースチール	0~300℃	
スラロームコンペテションシリーズ / フルメタル材			**¥29,400**
GMR	焼結結合	0~400℃	

※「 TYPE-D ZERO CROSS Racing 」は、通常市販パッドにはない、より理想的なブレーキングを手に入れることができますが、特性が特化するため、目的以外のシチュエーションでは不向きになる場合があります。
※競技専用ブレーキパッドのため一般公道では使用しないでください。
※購入時には、IDIプロショップとよくご相談のうえ、お買い求めください。

TYPE D750 Super sports
制動力向上と高温安定性に優れたマルチパッド
フロント ¥25,750 | リア ¥25,200

TYPE D700 Sports
本格サーキット&ストリート対応のマルチパッド
フロント ¥24,150 | リア ¥23,100

TYPE D500 Standard
スポーツ走行を楽しむスタンダードパッド
フロント ¥18,900 | リア ¥17,850

ご注文の流れ

ユーザー
①希望パッドを相談 ↓↑ ④パッド装着
IDIプロショップ
②希望パッドを検証しご提案 ↓↑ ③希望パッド納品（納期10日前後）
IDIブレーキパッド開発部

IDIプロショップを通じてユーザーの車両の仕様、走行ステージ、求められる希望や好みなどを理解し、もっとも適したパッドの組み合わせを設定。理想のブレーキングを追求することが可能です。

プロショップ限定販売

セミオーダーメイド方式

ユーザーが好みや効きに満足できないといったパッド選択ミスを回避するために、使用用途や環境、車両特性、重量、好みなど、細かな対応が可能な「プロショップ限定販売」「セミオーダーメイド方式」を採用しています。

IDIプロショップの詳しい情報は、当社ホームページをご確認ください。

記載の商品はすべて、純正ブレンボキャリパー用パッドなどは¥2,100アップとなります。また、後付けなどによるap、ブレンボ、アルコンキャリパー用パッドなどは¥6,300アップとなります。

有限会社アイ・ディ・アイ 〒196-0004 東京都昭島市緑町2-13-18 TEL042-549-0050 TAX042-549-0051 http://www.idijp.com

プロショップ募集



HONDAチューナー かく語りき

～名機の資質を磨き進化させる匠が感じた B型エンジンの魅力～

市販の状態でレーシングエンジンさながらの機能と性能を持つB16/18エンジンを
モータースポーツで勝つために、ストリートで楽しむために、さらに進化させてきた
名機に魅せられた５人のチューナーが語る、B型エンジンの真価と楽しみかたをお伝えする



SPOON
市嶋　樹氏



K-TECH エンジンサービス
河島　誠氏



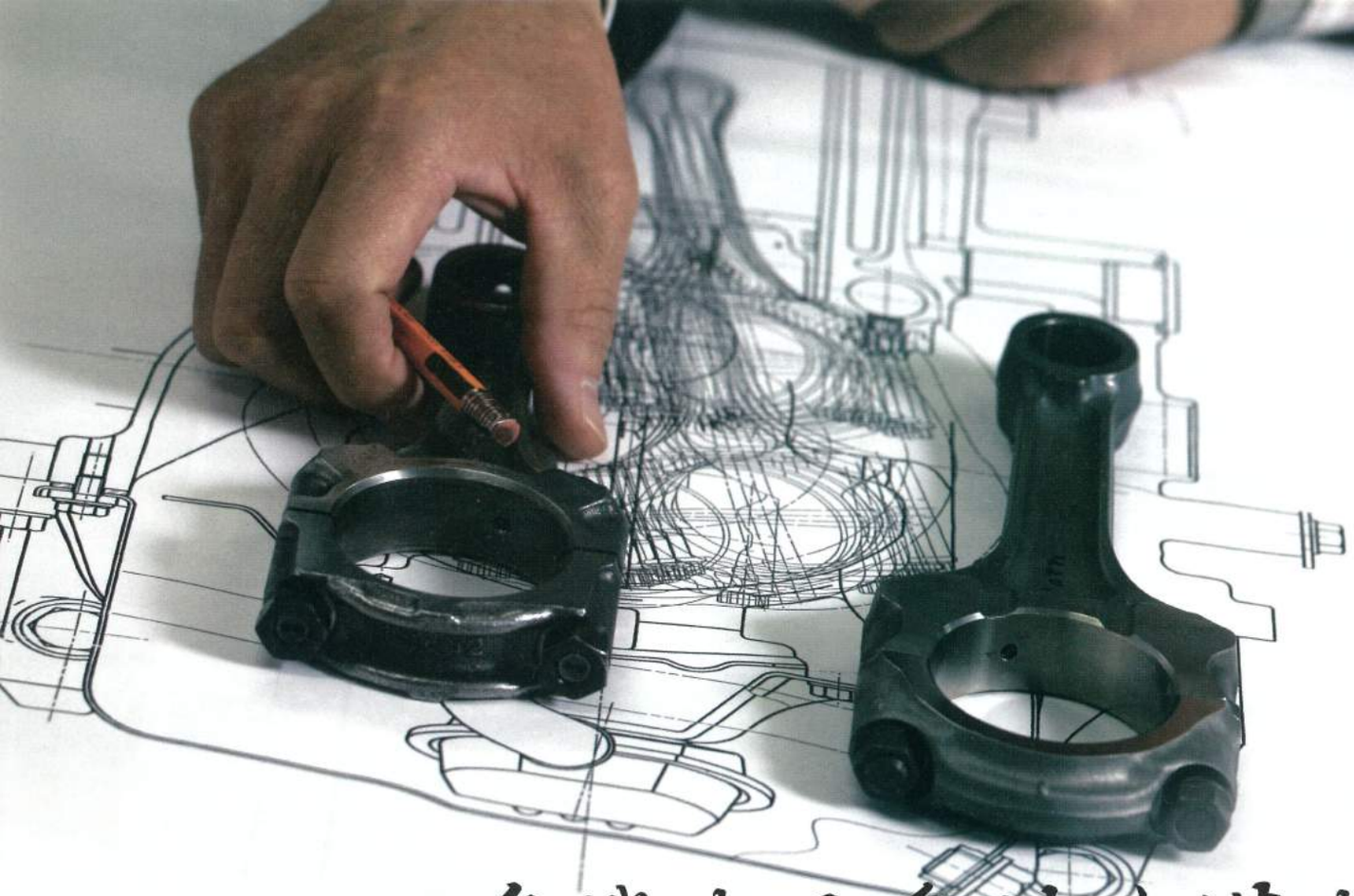
戸田レーシング
島田武男氏



トップフューエル
平野泰司氏



ジェイズレーシング
梅原大吾氏



名機たる条件を満たす B型エンジン

チューナーとしてはもちろん、自らステアリングを握るレーシングドライバーとしても
ホンダエンジンに心酔する市嶋氏が説く、B型エンジンの名機と称される所以
そして、だからこそ、持って生まれた真の実力を「よく知って欲しい」と力説する

ホンダ車の専門ファクトリー、スプーンの代表取締役。1970年代からN360やS800でレースに参戦して以来、ホンダ車一筋40年。1980年代からは早くも海外のツーリングカーレースにも出場し、1988年、ホンダのスポーツ車種だけを対象にしたレース用パーツの開発・販売を行う、スプーンを設立。1990年代以降、国内ではスーパー耐久をメインに積極的にレース活動を展開し、シビック、インテグラ、S2000などで活躍。2008年にはNSXでマカオGPにもチャレンジし、クラス3位を獲得。ホンダ車のチューニングをリードする大御所チューナーであると同時に、ドライバーとしても"現役"。「もっとホンダ車を知りたい」がモットー

株式会社スプーン
代表取締役
市嶋　樹氏
☎03-3220-3411
http://www.spoon.jp/



「いいエンジン、名機の条件というのは、①理にかなった設計、②工作・量産精度の高さ、③回転バランスのよさ、結局この三点に尽きるんです」というのは、ご存知スプーンの総帥、市嶋樹氏。

「B型エンジンに限らず、ホンダのエンジンと他社のエンジンを乗り比べてみると、ホンダのエンジンは、他社製よりもレスポンスがよかったり、音がよかったり、振動が少なかったり、という違いがあることは、実感してもらえることでしょう。問題はなぜそうした違いが生じるのかという部分です。これはまずホンダのエンジンは設計がいい。とくにブロックやヘッドなどのスタティック（静的）なパーツは、非常に強度が高く、冷却などもよく考えられた作りになっている。一方、ピストンやコンロッド、クランクシャフトなどのムービングパーツは、軽くて強くてフリクションが少なくできている。ボア・ストロークなどの基本的なレイアウトも、よく考えられている。そして、そのよく考えられた図面どおりに、きちんと量産化されているのが、ホンダのエンジンの強みなんですよ。エンジンの設計図というのは、（ホンダの場合）栃木や和光の研究所で図面に起こされるわけですが、実際にエンジンは、鈴鹿製作所であったり狭山製作所で作られているわけです。その図面と製品との差が極めて小さいのが、ホンダエンジンの特徴なんです」

ピストンとピストンリング、あるいはピストンリングとシリンダーといったものの間には、理想的なクリアランス値というものがある。しかし、鋳造や削りだしによって造られた数百個のパーツが、すべて設計図と寸分たがわぬということはありえないので、設計者はある程度の誤差をあらかじめ許容する設計をしている。それがいわゆる「公差」。市嶋氏はその公差が突出して小さいのが、ホンダと他社との一番の違いだという。

「加工精度、工作精度をよくするためには、より優秀な工作機械の導入が必要になります。つまりお金がかかるわけですが、現場の加工精度、組み立て精度が低い場合は、必然的に設計上の公差も甘くなり、いい加減な図面になりがちになります。他社のエンジンなどは、現場のレベルに合わせているので、図面上の精度もたかが知れているわけですが、ホンダの場合は現場の加工精度、組み付け精度が高いので、図面の精度もハイクオリティなんです」

その精度の高さを、市嶋氏の指摘にしたがって具体的に見ていくことにしよう。

まずはシリンダーブロックから。B型エンジンのシリンダーブロックは、アルミの鋳物でできているが、表面の鋳肌が驚くほどきれいに仕上がっている。そして肝心のシリンダーの内壁は、飛び抜けてきれいで、オイルがスムーズに下りてくる。

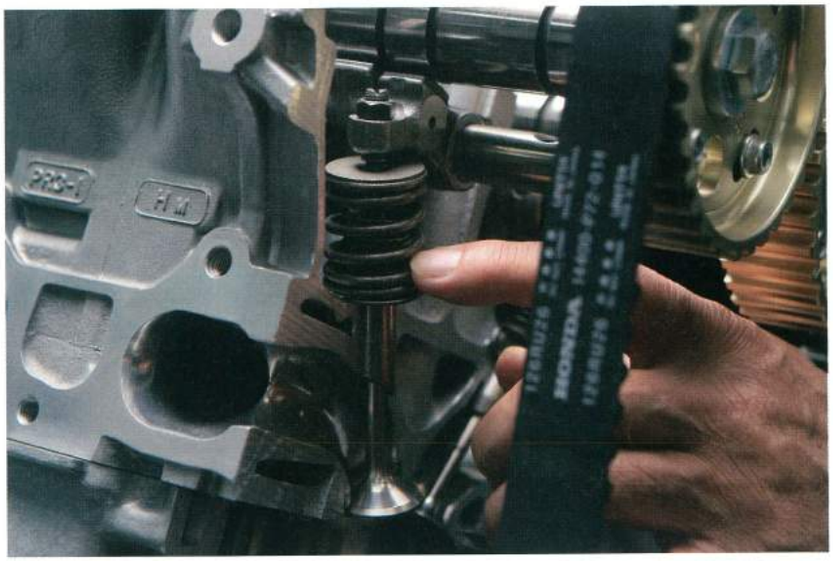
次にピストン。B型のピストンは、スカート部にモリブデンコートが施されていて、擦動抵抗を低減している。このモリブデンコートは、よく見ると波状になっていて、とことんフリクションを減らす工夫をしていることがよくわかる。またピストンリングも薄い。コンロッドも長めで、連棹比も大きめなので、ピストンの横振れが小さく、振動やフリクションも小さく、その分、ピストンも小さくでき



アルミブロックのB型エンジンは、燃焼による高温とピストンの往復運動による摩擦に耐えるため、鋳鉄のシリンダーライナーが内側に入っている。その鉄とアルミの接面は表面積が広い波状で、鉄とアルミの膨張率の違いによって支障が出ないよう工夫されている



本体がアルミで、シリンダーライナーが鋳鉄というB型のブロックに合わせて、ガスケットも内側と外側で厚さの異なる板を中央で溶接。ホンダ車以外では考えられないクオリティだ





純正の新品のピストン。スカート部に施されているモリブデンコーティングが、波状になっているのがわかる。なんとピストンリングの溝も波状加工が取り入れられている。ちなみに、こうしたムービングパーツの重量を0.2g以内に合わせるのがスプーンの基準



バルブステムとガイドの部分は、隙間があってはいけないし、クリアランスが狭すぎても摺動抵抗が大きくなる。高精度のB型は他社のエンジンの約半分のフリクションに仕上がっている

て、コンロッドも細く、軽いものにできる。コンロッドのスモールエンドにブッシュ（金属製）がないのもB型エンジンの特徴（その分肉厚で強度がある）。

「シリンダーだってピストンだって、一般ユーザーの皆さんは真円だと思っているだろうけれど、ピストンの吸気側は混合気で冷やされ、排気側は高熱の排気に晒されるので、そうした熱の影響を受けたときにクリアランスが最適になるよう、冷間時には楕円に作られているんです。そうした精度もホンダは抜群なんです。ヘッドまわりでは、まずカムホルダが強度のある立派なもので、カムまわりの潤滑も非常によく考えられている。カムの下にはロッカアームがありますが、このロッカアームに微妙なオフセットがついていて、バルブがコッターとともに押されることで回転し（7000回転で、約1分間で1周）、自動的にバルブカットの役割をすることで、バルブとバルブシートとの密着度を高めている。バルブとバルブガイドの擦動抵抗も、他社のエンジンの半分ぐらいに納まっていて、高回転でも優れた追従性を発揮している。もうひとついえば、B型エンジンはバルブスプリングのレートが意外に低いんです。高回転エンジン＝強化バルブスプリングというイメージがあるかもしれませんが、バルブスプリングが固いとサスペンションと一緒でバルブの動きが悪くなるし、スプリングの反力でエンジンパワーも喰われて回転が重たくなってしまうんですよ。ホンダの場合、それを柔らかくしてよく動くようにして、その分ツインスプリングで高回転化に対応しているんだから賢いよね。ホンダの場合、ZCエンジンも優秀だったと思うけど、ZCの頃はまだ原理・原則の段階にとどまっていて、その優れた思想を工業製品として反映できたのは、このB型からといっていいでしょう。世間では、B型＝VTECというイメージが強いかもしれませんが、私はVTEC以前にこれまで語ってきたような、エンジンの基本にもっと注目してもらいたいと思っています。テレビに例えれば、VTECのあるなしは、白黒テレビかカラーテレビかというような違いであって、まずテレビとしてよくないものをカラーにしても、決してよくはならないはずです。B型は、まず優れた設計があって、それを図面どおり製品化する技術があったからこそ、回転したり往復運動したときのダイナミックなバランスがずば抜けていいんですよ。だからホンダのエンジンのチューニングは難しいんです。クランクひとつとってもフロントのプーリーからクラッチカバーまで、一体となってバランシングされているので、単品で良さそうなパーツをポンとつけても、全体としてエンジンがよくなるかというと、そういうもんではないんです。だからいまB型搭載車の乗っているユーザーで、もう少しパワーがほしいという人は、チューニングの前にリビルド（O／H）をして、真のB型のパフォーマンスを知ってほしい」

そういって、市嶋氏はちょうどO／Hのためにバラしていた10万km走行のB型エンジンを見せてくれた。10万kmといってもそのエンジンは非常にきれいで、消耗しているのはピストンリングの角と、ピストンのスカートのコーティング面ぐらい。シリンダー側は驚くほど磨耗がなく内壁のクロスハッチが残っていたほど。これもアルミのブロックと鉄のスリーブの結合部が凝っていて、熱交換率を良くし、強度を出しているおかげだろう。ちなみにヘッドガスケットもブロックの熱膨張に合わせて、内側と外側で異なるものをレーザー溶接して使っている。

「この状態をみると、ブローバイは少々増えてきているだろうけど、オイル管理さえしっかりしていれば、壊れる心配はまったくない。でも、いまならピストンとピストンリングの交換ぐらいで済むけれど、さらに消耗が進めば、シリンダーの加工まで必要になるかもしれない。そういうことを考えると、10万kmというのはひとつのいい目安だと思う。

ウチの場合、シリンダーの平面度、直角度、垂直度のチェックや、ピストンやコンロッドの重量チェック、クランクのバランスチェックなどを行って、ピストンならピストン単品ではなく、コンロッドなどと組み合わさった状態で、重量が揃うようにしていくわけです。そうしたことをきちんと測定し、揃えていく下準備が肝心なんです。そのとき量産エンジンの公差が、3～4gだとしたら、ウチでは2g以下に揃える。それが秘密といえば秘密です。でもそうしたことが、どう影響するかご存知ですか？　エンジンチューンって、たしかに花があって魅力的なことなんですが、ユーザーの皆さんには、その前にB型エンジンの素性をよく知っていただきたいですね。すべては知ることから始まるというのが、私の持論です」

官能的な吹け上がりをもたらす ラムダ比にこだわる

レースエンジニアとしてホンダエンジンの極限性能を追求するなかで蓄積された経験値と ロジカルな発想をベースに、エンドユーザーむけにスペシャルエンジンを提供する K-TECH河島氏が教えるB型エンジンの特性と、長く楽しむためのアドバイス



ホンダの、それもエンジンだけを手掛けるスペシャリスト、K-TECH代表の河島 誠氏。もともと無限においてレーシングエンジンの組み立てやマネージメントに関わっていたというキャリアを持つ河島氏だけに、K-TECHとして独立した後も、ホンダエンジンだけにこだわりつづけるのは、ごくごく自然な行動。もちろん現在のターゲットはストリートカーであり、その主流がB型エンジンであることも、また自然な流れだ。

そんな河島氏（K-TECH）に入庫するエンジン、B16Aが急増中なのだという。

「ウチはエンジン単体で送ってもらって、それを元にオーバーホールやプラスアルファのチューニングをするので、どんな車両に搭載されているエンジンかは分からないのですが、最近本当にB16Aが増えていて驚きます。年式を考えれば最低でも10万kmは走っているでしょうか、もうドロドロの状態ですよ」と苦笑しながら、このところB16Aのオーバーホールが増えていることが嬉しそうな様子。たしかにB16Aにこだわって、けっして安くはないコストをかけてK-TECHでオーバーホールしようという熱意のあるオーナーが多いのであればホンダエンジンの好きな人間としては好意を持つのは当然だろう。しかも、おそらくEF・EG型のシビックやCR-Xに搭載されていただろうB16Aが河島氏の手を離れ、ふたたびエンジンルームに収まるとき、そのボディがピカピカに磨かれていることも容易に想像できる。そこにはエンジンをブンブンと回すだけで楽しかった頃が思い出されるといえるのかもしれない。

そんなB型エンジンを評して、河島氏は「組むのがラクなエンジン。それは手が抜けるという意味じゃない。たしかにVTEC機構は複雑かもしれないけれど、基本に忠実なエンジンだから変わった作業はいらないし、アクロバティックな組み付けもない。なにより丈夫なのがいい。エンジンのオーバーホール時にはパーツの再利用が可能かどうか、カムやクランクの歪みを計測するけれど、いずれも曲がっていて使えないことはほとんどない。だからクランクメタルについても大抵の場合が再利用できる。メタルを再利用するというと心配するかもしれないが、クランクシャフトとメタルの間には常に油膜があるわけで、また歪みがないということは、そのクリアランスが保たれているということ。であれば、わざわざメタルを変えるよりも、相性のいい従来使っていたメタルをそのまま使うのが合理的かつ自然な判断。またタイプR用のB16BとB18C-Rについてはコンロッドボルトの締め付け管理がトルク値ではなく伸び量になっているのは市販エンジンとしては異例。さらにクランクキャップが高剛性の期待できるブリッジタイプとなっているのには驚かされた」とB型エンジン全般の好印象とスペックR系の軸まわりにおける歪みの少なさやこだわりを評価する。とはいえB型エンジンはブロック上面が開放された構造のオープンデッキゆえにシリンダーの歪みを指摘する声も少なく

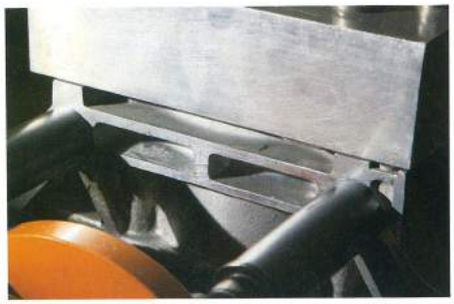


株式会社 K-TECH エンジンサービス
代表取締役
河島　誠氏

☎ 04-2935-7891
http://www.maroon.dti.ne.jp/k-tech/



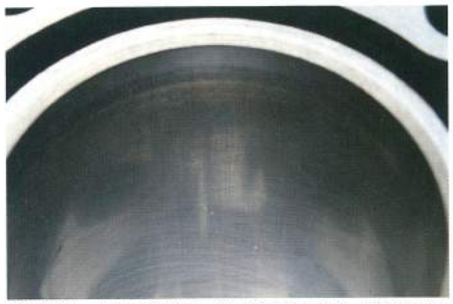
1980年代に無限へ入社。F3000をはじめとするレーシングエンジンの開発に関わった経験を持つ生粋のエンジン屋。自動車整備系専門学校の講師もつとめたという理論派チューナーでもある。現在はホンダエンジン専門の「K－TECH エンジンサービス」を主宰。その代表として日々、ホンダエンジンのチューニングに、オーバーホールに明け暮れる。ユーザーが直接オーダーをするスタイルではないので、ファクトリー内を覗く機会は少ないだろうが、写真でもわかるようにエンジン専門とは思えないほどクリーンで、オイルの匂いが充満しているということもない。これはエンジン組み立て時のトラブルを防ぐため。もちろん温度もしっかり管理されている。



エンジンスタンドに固定されたB16Bのブロック。写真手前の丸い棒が固定されている部分からわずかに上にはみ出している分だけ、B16Aよりもエンジンブロックが高くなっている。これは「設計段階からラムダ比を稼ごうとしていたことの表れ」とは河島氏の弁



インタビューにおいて「クランクキャップがブリッジ状につながっているのは驚いた」と河島氏が言っているのは、この写真で確認できる。こうしてクランクキャップをつなぐことで回転軸をしっかりと固定しようというのは高回転を意識したゆえの工夫だ



回転軸がしっかりしているエンジンなのでシリンダー壁のトラブルも少ない。この写真のように少々引掻いたようなキズが入っていても「経験的にいって指でなぞって段差を感じないレベルであれば問題なく再利用できる」というほどタフさも持つシリンダーだ

ない。その点については、どのように捉えているのだろうか。

「たしかにシリンダーボアの変形はB型エンジンのオーバーホールでは注意すべき点のひとつ。実際、計測するとボアはピストンの側圧がかかる横方向（エンジン搭載状態で見たときの前後方向）に拡がっていて、その歪みは50μm以上になることもある。ただ、これについては歪み続けるというのではなく、初期段階で一気に歪んで、ある程度まで変形すると落ち着く傾向にあると考えている。データを取ったわけではないので、変形の落ち着く具体的な走行距離は明示できないけれど、経験値的にいうならば4～5万km走った先はほとんど歪まない」という。だからこそ10万kmを過ぎたあたりにオーバーホールを実施して、シリンダーをボーリング・ホーニングすることで歪みを修正すれば、B型エンジン本来の魅力を取り戻せるというわけだ。そのときにオーバーサイズピストンを入れるのだが「同時に面研などにより圧縮を上げたいというリクエストもありますが、ライフを重視するなら圧縮比は上げないほうがいい」と河島氏のアドバイス。B16Aをはじめとするエンジンではパワーを求めるよりもフィーリングを重視したほうがよさそうだ。

さて、さきほど河島氏の口から『側圧』という言葉が発せられた。これはピストンの往復運動時にシリンダー壁に対して発生する圧力のことでリングなどによるフリクションとは異なる、純粋に設計から考えられる圧力のこと。そもそもレシプロエンジンは往復運動をクランクシャフトで回転運動にしているわけで、ピストンとクランクシャフトをつなぐコンロッドの角度は常に動いている。具体的にいえばピストンが一番上にある状態（上死点）と一番下にある状態（下死点）では真っ直ぐになっているが、真ん中の位置では大きく角度がつく。仮にコンロッドをピストンを引っ張る力の方向だと思えば、斜めになっているときには横方向への力が発生することが想像できるはず。これが側圧を生み出す原因で、レシプロエンジンでは不可避である。また側圧が大きいと回せば回すほど不利になるわけで、高回転型エンジンであれば側圧の低減は設計段階から考慮すべき重要なポイントとなる。その側圧を減らす方法はコンロッドの最大角度をゆるくすること。そのためにはコンロッドをできるだけ長くすればいい。実際、コンロッド長をクランク回転半径で割った数字をラムダ比（連桿比）といってエンジン設計では重要な数値として位置づけられているし、また河島氏がこだわっているのもラムダ比である。

「ラムダ比を稼ぐにはコンロッドを長くする、すなわちエンジンブロック高を伸ばすことになります。B型エンジンでいえばシビックタイプRのB16BでB18Cと同じブロックを使っているのは、このラムダ比を稼ぐため。その数値はB型エンジンで比較すれば次のようになります。

B16B‖3・690
B16A‖3・470
B18C‖3・163

このラムダ比は大きいほど側圧が小さいことを示しますから、見ての通りB16Bは圧倒的に高回転で有利なことがわかります。わざわざブロック高を稼いだのには、こうした理由があるわけで、そうした設計思想を鑑みれば、ストロークを変えるチューニングによる排気量アップは、たしかにパワーは稼げるかもしれませんが、ラムダ比を考慮した視点で見れば、B型エンジンらしい高回転のよさをスポイルする面があることもユーザーには知っていただきたいですね」と河島氏。

さて、こうしてラムダ比による素性でいえばB16Bの優位性は明らかで、その点を高く評価する河島氏だが、それだけで終わらないのがエンジンスペシャリストとしての気概。なんとB18Cのラムダ比を改善するために専用にピストン・コンロッドを開発しているのだ。それが『K-TECH SP-I』と呼ばれるキットだ。そもそもはB16Bのコンロッドを流用できるように名門オメガ社にオーダーした軽量かつピン位置を変更した専用ピストンが用意されていたが、現在では中心間距離を142・8㎜とB16B用コンロッドと同スペックにしたH断面コンロッドもラインアップされている。これによりラムダ比は

B18C SP-I‖3・275

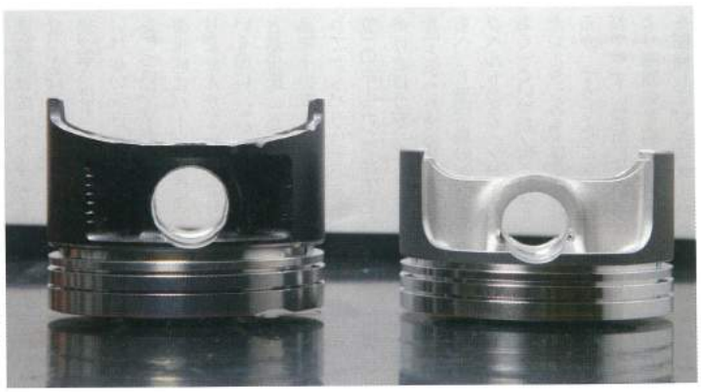
へと改善するのである。とはいっても、やはり、そもそもストローク（クランク半径）が短いB16Bエンジンのラムダ比には敵わない。

「ですから、なおさらB16Bであればストロークアップをすることなく、その素性のよさからくる高回転への気持ちイイ吹け上がりを楽しんで欲しい。それがB型エンジンの魅力です」と河島氏はまとめてくれた。





ラムダ比を決めるのはコンロッド長とストローク（クランク半径）の関係。写真右からB16B純正・K-TECH SP-I（ともに中心間距離=142.8mm）・B18C純正（同137.9mm）。コンロッドを長くするには、ピン位置の異なる専用ピストンが必要なのはいうまでもない



右がコンロッド延長に合わせた専用ピストン。左がB18C-Rの純正品。ピストントップを下にしている状態の写真だが、かなりピン位置が変わっていることが理解できるだろう。また純正406gに対して313g（ピストンピン含む）と軽くなっているのも魅力だ



実戦でのデータと経験から生まれた信頼できる珠玉のパーツ群

スーパーGTやフォーミュラのエンジンサプライヤーとして常にトップ争いを繰り広げている戸田レーシング
彼らがB型エンジン用に展開するアイテムは、内部のパーツだけでに留まらず実に豊富
すでにB型エンジン用のパーツ開発自体は終わっているというが、当時の裏側に迫ってみた

レースシーンでの経験から必要と感じたパーツを開発

エンジンの中身まで手を入れる、いわゆるメカチューンを考えるようなヘビーユーザーであれば『戸田レーシング』という名前を耳にする機会が多いだろう。フォーミュラやGTマシンなどレーシングな世界に軸足を置く戸田レーシングが生み出すピストンやカム、クランクなどのパーツのパフォーマンスとクオリティはそれだけ知られている。その戸田レーシングのエンジン開発プログラムのキーマンといえるのがディレクターの島田武男氏だ。入社以来27年に渡ってエンジン一筋に経験を重ねてきた大ベテランだ。そのキャリアにおいて、また戸田レーシングの歴史においてホンダエンジンとの関係は浅からぬものがある。

たとえば戸田レーシングのフォーミュラ3マシンでは1988年からホンダ(無限)エンジンを使っているし、また1995年から販売しているF4用エンジンのベースは、なんとB18Cをベースとしたものだ。このF4クラスでは戸田+B型エンジンのコンビネーションは最強といえる成績を残している。ただしベースとなっているのはインテグラタイプRのエンジンではなく、標準グレードに搭載されたバージョン。その理由はF4ではレギュレーションにより可変バルブ機構が禁止されているから。また25㎜径リストリクターによる吸気制限を受けているので、パワーはそれほどではなく、ピーク値で175ps/6780rpmとなっているそう。なお2010年からの新レギュレーションに対応してベースエンジンは現行シビックなどに搭載されるK20A型へとスイッチされるが、いずれにしてもホンダエンジンと戸田レーシングの関係が深いことは理解できよう。また1996年にはF3用としてB18Cをベースとしたエンジンに携わったこともあるという。

さて、このように戸田レーシングにおけるホンダB型エンジンといえばB18C型をベースとしたF4用エンジンとの関わりが深く、その活動によりノウハウを溜めたのかと思いきや、意外にもB型との出会いはジムカーナにあったという。島田氏によれば「マシンはEG6型シビックでしたね。エンジンはもちろんB16Aで、改造度の高いC1クラスでしたから年々エンジンは進化していったものです」ということだから、意外にもハコ車のチューニングからB型エンジンに触れていたのだ。そのジムカーナマシンでは最終的にB18CブロックとB16Aヘッドを組み合わせ、さらにオリジナル開発のクランク・コンロッド・ピストンを組み込んだ2ℓ仕様まで進化。250ps/8500rpmというパワーを実現したという。数字だけを見れば後に市販されるF20Cと同等レベルだが、その何年も前に、しかも高いフレキシビリティ性が求められるジムカーナ仕様において実現していたということに注目したい。ちなみにB型エンジンの2ℓ仕様というとB20BブロックとB18C-Rヘッドを組み合わせて戸田レーシングのオリジナルピストンを組み込むという定番メニューもあるが、この仕様について島田氏は「排気量アップとしては有効ですが、シリンダーブロックの性質上、究極の仕様のためのスポーツエンジンではありません」と教えてくれた。

フォーミュラからジムカーナ、そしてドラッグまでモータースポーツであれば幅広く、その高いスキルを発揮する戸田レーシング。改造範囲が広いトップカテゴリーでの活躍が目立つところだが、B型エンジンでいえば、「N1規定で、ほとんど純正パーツを使わなければいけないシビック・インターレースのエンジンについてサポートをしたこともありますね。直接的にパーツ開発につながったわけではありませんが、これによりB型エンジンを見ていくのに、いい経験をすることができました」と島田氏。「たとえば、B16Bのブロックは新品でそのまま精度を出すよりも、一度熱を入れてからバラして、高精度(1/100㎜単位)のホーニング加工をシリンダーに施してあげたほうが、よく回るエンジンに仕上がった」といった情報を教えてくれた。そのほかにもヘッド面研量の多い改造車では「タイミングベルトのテンショナースプリングを外しておく」といったノウハウも手にしたという。またレーシングでは高回転を常用することになるが、そうしたときに純正パーツでトラブルがでやすい箇所については対策として、またより高回転を楽しむためにいくつかのパーツを開発している。「オーバル断面のバルブスプ



伸びや耐久性に強いハイパワータイミングベルトやタイプR専用に開発されたエキゾースト・マニフォールドなど写真で見える部分以外のエンジン内部でも鍛造ピストンやハイカムシャフト、メタルガスケットなどB型エンジンに対応した数々のパーツをラインアップ



2010年からの新レギュレーションに合わせたF4用エンジンはホンダK20A型エンジンがベース。その吸気系にもやはり『スポーツインジェクション』さながらの4連スロットルボディがセットされる。ファンネルが長いのは主に吸気制限への対応のため



フォーミュラ譲りともいえる戸田レーシングを代表するアイテムが、この『スポーツインジェクションキット』。干渉のない独立スロットルによりハイカムを入れた際のアイドリングの安定などピーク領域での性能以外の部分でも乗りやすさに貢献するパーツだ



スペックRではないB18Cエンジンをベースに戸田レーシングが手掛けるF4用エンジンでは厳しいレギュレーションながらライバルを圧倒する性能を発揮。長年に渡って、各地区でのチャンピオンを生み出す、文字通り原動力となっている

リングとクロモリ鋼削り出しのオイルポンプ。バルブスプリングはレブリミット付近まで回すひとであればノーマルカムでも有効で、メリハリが出るのが感じられると思います。またオイルポンプは高回転でのトラブルを防ぐために、強度にこだわったパーツです」と島田氏は推奨パーツをあげる。

このように戸田レーシングがB型エンジン用にラインアップしているオリジナルパーツの数々は、本当にレースで使っていく中で必要性を感じたことから生まれている。その象徴といえるのが気筒ごとに独立したスロットルバルブを持つ『スポーツインジェクションキット』だ。B型エンジン用として用意されているのはバタフライ径45㎜／50㎜の2タイプ。またファンネルは33／63／88㎜と3種類の長さから選ぶことができる。

では、この『スポーツインジェクションキット』を前提とした、戸田レーシングの考える究極の仕様とは？　という質問を島田氏にぶつけてみれば、返ってきた答えは……意外なものだった。

「B型エンジンは、パワーもさることながら、高回転を楽しむことが魅力だと考えます。だとすれば高回転重視にはストロークが短いほうがいいですし、ピストンだって軽いほうがいい。その線で考えれば、おすすめの仕様はB16Bをベースにハイコンプピストンとハイカムをセットして、スポーツインジェクションで吸気するという仕様になるでしょう。このとき高回転のことだけを考えるのであればVTECは不要になります。ですから我々が『VTECキラーカム』と呼んでいるカムへの変更も効果的でしょう。具体的にいえばIN295度／12・5㎜、EX295度／12・0㎜のスペックが推奨。この仕様での実績を数値でいえば230ps／8750rpm。8500rpmを超えても、まだまだ伸びようとする様子は、本当にB型エンジンらしい高回転指向のキャラクターです」。

「一方、B18C-Rはストロークが長いことともあって、B16Bに比べると高回転は苦手ですから、それほど上にこだわらず全域でのチカラ強さを求めたいところ。ですからVTECは〝イキ〟がベターと考えます。それでもスポーツインジェクションをつけるのであればハイカム側でIN295度／12・0㎜、EX285度／12・0㎜のカムを選びたい。この仕様で245ps／8500rpmが目標となります。ピークパワーの回転数を見ると似たように思えるかもしれませんが、B18Cではこのあたりでアタマ打ちになるのに対して、さきほども言いましたがB16Bはまだまだ伸びようとしますから、かなり印象は異なります。なお、どちらのエンジンにおいてもスポーツインジェクションのバタフライ径はどちらも45㎜を使用した際のデータ。また吸気慣性効果を生み出すファンネルは長い方が低回転指向となりますから、63㎜を標準としてより高回転を楽しみたければ短くするといった風に使い分けるといいでしょう」。

最後は経験に元づいた具体的なチューニングメニューへのアドバイスもくれた島田氏だが、一貫しているのはB型エンジンを楽しむためのキーワードは『高回転のよさをいかに引き出すこと』にある。それはまさしく戸田レーシングの考えるB型エンジンの持つ魅力ということでもある。



戸田レーシング
エンジンディレクター
島田武男氏
☎0866-83-1202　http://www.toda-racing.co.jp

B16Aの前に存在したテンロクエンジンであるZCの時代からホンダのDOHCを手掛けているというエンジンディレクターの島田武男氏。VTECが登場した1989年を思い出して「オートバイに似たような機構（CBR400Fの『REV』）を見たときから思っていましたが、実際にカムプロフィールの切替機構であるVTECを見たときは、これは理想のエンジンが出てきたな、他のエンジンは勝てないなと感じました」と出会いの衝撃を語る。さらに「ブロックの余裕もあったし、とにかく〝いいエンジン〟だと直感した」と続ける。またタイミングベルト式である点については「チェーンやカム式より軽いというメリットがあります」とも教えてくれた。



トップフューエル
代表平野泰司氏
㈱トップフューエル　三重県松阪市中道町 500-1
☎ 0598-56-5880　http://www.topfuel.info

ディーゼルエンジンのエンジニアを経て、1984年にトップフューエルを設立。高性能エンジン×ターボチューンを、古くから手掛けてきたハイパワーチューナーの大御所的存在。B型エンジンのチューニングにおいても、VTEC ×ターボという独自路線でテンロククラスのハイパワーチューニングのシーンをリード。ドラッグでは 9 秒 98、最高速では 301.9 ㎞ /h そして、サーキットラップでは筑波を 59 秒 330 という記録を樹立。全カテゴリーともに当時の FF 世界最速を成し遂げている。チューニングは常にユーザー目線をモットーとし、特別なものは使わず既製のパーツで行うのがトップフューエルの流儀。壊れず安全にリーズナブルに速く。そのためのオリジナルパーツも「ZERO-1000」ブランドで多数開発する



数々の記録へ挑戦してきたことで可能性は確信へと進化を遂げVTECターボという世界をつくりあげた

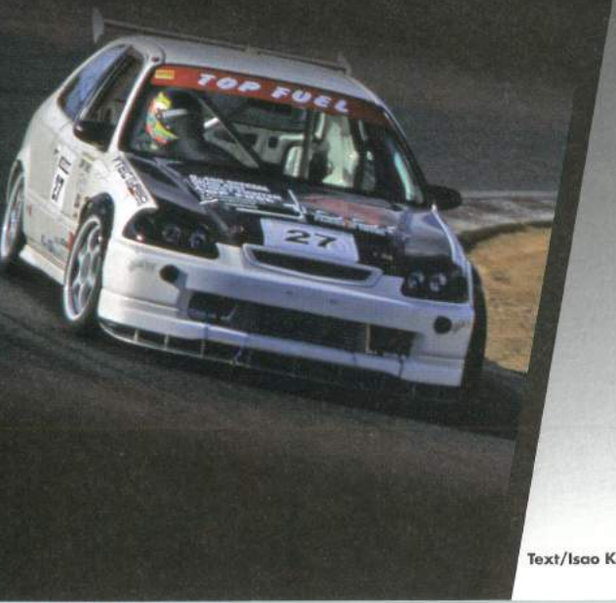
大排気量によるハイパワーチューニングが隆盛のなか
ホンダが世に放ったVTECという新たな機構に目を付け
それまでの常識を覆し数々の記録を打ち立ててきたトップフューエル
しかし、最速への常套手段となるまでの道乗りは決して平坦ではなかった

VTECという魔法の機構が新たな道を生み出してくれた

近年のトップフューエルの歴史はターボチューニングとともにあった。そして、それは単なる高出力を得るための手法ではなく、エンジンの素性を見極める手段というのがトップフューエル独特のスタンスである。内燃機として基本性能が優れたものほどターボが活かせ、そしてターボが活かせるエンジンほど耐久性が高い。また、逆にターボを付け負荷を掛けることで、エンジンの弱点が浮き彫りになってくるという考え方である。高性能と呼ばれるエンジンに出逢えば、ターボを付けてテストする。限界性能を知るために何機も壊す。徹底的にデータを採り、エンジンのポテンシャルを突き詰める。それがトップフューエルのエンジンを壊さないチューニングの基盤となっているのだ。

「ターボチューニングというと多くの人がタービンに目をやる。タービンのサイズを気にして、そしてそこから一足飛びに最高出力へと意識が向かう。でも、ターボによるチューニングも、あくまでも主役はエンジンです。本格的なターボチューンの場合は、技術やノウハウはNAチューンと同じようにエンジン本体、つまり目には見えない部分にあります。大手パーツメーカーが発売している手軽なターボキットも、対象エンジンの性能をしっかりと分析して開発されたもの。エンジンがあってのターボ、エンジン性能を知り尽くしてこそのターボキットです」と語るトップフューエル代表の平野氏。

エンジンの素性をターボというフィルターを通して見定め、さらに引き伸ばす。そんな同氏の目にも、当時、B型エンジンのポテン



シャルの高さは絶大。それまでのホンダのZC型はもちろん、1・6ℓというくくりでいえば他社のそれを含めても圧倒的なパフォーマンスと断言できる存在だった。とくに吸入効率（燃料や空気を吸い込む力）には目を見張るものがあったという。例えば、同じタービンを同じ過給圧で回した場合、他の1・6ℓが200ps程度なのに対し、B16Aは300psを発生させる。それほどの大差だ。

「タービンサイズひとつをとってみても、これまでの1・6ℓでは不可能な大きさのものをいとも簡単に回してみせる。VTECの底力を見せつけられた瞬間〝このエンジンなら面白いことができる〟と直観しました」と、当時を振り返る平野氏。VTECという独自の機構により生み出されたハイカム効果、理想的な燃焼室の形状、ゆとりのあるスロットル径、そして充填効率のよいサージタンクの形状……。それは、ノーマルにしてチューニングを受けた究極のNAエンジンというイメージだ。ターボによって高出力化していくうえで必須となる熱対策という面でも、B型エンジンはピストンをオイルで直接クーリングするオイルジェットを標準で装備。当時、オイルジェットといえば日産のRB26など、最初からターボ化を前提に設計されたエンジンのみに与えられた最先端技術。それをB型エンジンは、NAながらノーマルから装備していたのだ。NAチューニング+ターボII究極のチューニングエンジン。

かつてない夢の仕様を平野氏は頭に描いた。

もちろん、そんな珠玉のB型エンジンにも弱点はある。テスト&トライを繰り返すうちに見えてきた、高出力を求めていくには克服しなければならない課題があった。なかでもオープンデッキ・アルミシリンダー仕様となるB型エンジンは、剛性や耐久性という点でどうしても不安が残る。そこでトップフューエルでは、ある一定レベルの出力からはスリーブの打ち変えなどにより、エンジンの仕様を剛性の高いクローズドデッキタイプの耐久性に近づけることにした。ちなみに、トップフューエルがテストで突きとめたスリーブの打ち変えが必要となるパワーの下限は400psで、ここさえ超えなければノーマルのオープンデッキ構造のままでもエンジンの耐久性に不安はない（一般ユーザーにはマージンをとって350ps未満に抑えることを推奨）という。逆にスリーブの打ち変えなどでブロックの対策さえ施せば、あとは天井知らずでパワーを追い掛けることも可能となるのだ。もちろん、そのことは〝ターボによる過給で700ps超え〟という実績を誇るトップフューエルのB型チューニングが実証済みである。

世間の度肝を抜くパワーと記録。ドラッグ、最高速、サーキットアタックなど、B型エンジン×ターボチューニングの可能性を、さまざまなジャンルで追求したトップフューエル。ちなみに、そこには当時同社が掲げたテーマがモチベーションとしてあって、それが〝エンジンチューニングのユーザー層の拡大〟である。スカイラインやシルビア、RX-7やスープラといった大排気量車が大半を締めていた当時のエンジンチューニング。車両販売数のボリュームゾーンとなる1・6ℓクラスを取り込むことができれば、エンジンチューニングのユーザー層を一気に拡大できる。シビックにCR-X。ホンダのマシンは格好の素材で、そしてこれらが搭載するB型エンジンは大排気量車に負けないパワーを得るには理想的なエンジンだったのだ。小さな排気量車で大排気量車をいとも簡単に抜き去る痛快さ。B型チューニングの醍醐味は同社の狙いどおりに多くのファンを虜にし、エンジンチューニングを楽しむ層を大幅に拡大した。

そして「FFで全カテゴリーを制覇する。そんな気持ちで当時掲げた目標が、ドラッグレースでの10秒切り、最高速での300km／hオーバー、さらに筑波での1分切りだった。苦しくなることは承知のうえで全カテゴリーともに制覇としたのは、インパクトを最高のものにするため。あと、FF車に苦手なジャンルがあるイメージをつけたくはなかったからです。

イメージという点では、〝壊れる〟という印象も絶対にユーザーに与えたくなかった。そのためにも内部でのテストを徹底して繰り返し、コンピュータのセッティングから油温の管理にいたるまで、常に完璧な仕上がりを目指しました。そして、スタッフ全員が額に汗した努力の甲斐があって、掲げた目標を全カテゴリーともに達成することができたんです。今思えば、ウチが幾つもの記録を残すことができたのも、ホンダがB型という優秀なエンジンを世に送り出してくれたお陰。感謝しなければいけませんね（笑）」。

B型エンジン搭載車両のチューニングでは、エンジンのパフォーマンスよりも、むしろシャシーや足まわりのセッティングに苦労したとも話してくれた平野氏。限界までパワーを引き上げたB型エンジンのパフォーマンスは、FFでは荷が重いというのが正直なところらしい。事実としてミッドシップレイアウトに改造し限界のパフォーマンスに挑んだ同社のCR-Xが、そのことを暗に物語っている。

その後、B型エンジンで培ったターボチューンのノウハウを、S2000のF20Cにも展開。結果、同車においても55秒350という筑波サーキットでスーパーラップ（2010年時点でFR最速）を刻んだトップフューエル。さらに、最近ではスイフトスポーツのターボチューンも意欲的に展開中で、エンジンの能力を最大限に引き出すノウハウは今後も他車に流用され、そして確実に引き継がれていく模様だ。一見、ヘビーなものに思われがちなターボによるパワーアップ。しかし、実際にはエンジンに非常にやさしいチューニングであることを平野氏は最後に付け加えた。

「内燃機関エンジンの出力アップの手段は大きく分けて『トルクを上げる』か『回転数を上げるか』のふたつ。そして、前者は排気量アップ、一方後者はハイカム等による高回転化がチューニングの基本。ただ、このふたつは共にエンジンの設計そのものを変えるチューニングで、じつはエンジンに負担が大きい。回転数を上げれば共振点という問題も出てきます。その点ターボチューンは、基本的にエンジンの設計をイジらずにトルクを稼ぐ。出力を上げてもエンジンを一番美味しい状態で楽しめる。それがターボチューンなんですよ」。

当時、邪道ともいわれたVTECターボ。しかし、トップフューエルの地道な努力により、邪道は正道へと変わっていった。



2000年11月に筑波59秒330というタイムをマークしたEK9のエンジンルーム。エンジン本体はB16B改1800cc仕様で、K3Tタービンを組み合わせブースト1.5kg/㎠時に480psを発生させていた。当時、二駆で1分切りを達成するクルマが少ないなかでの快挙だった



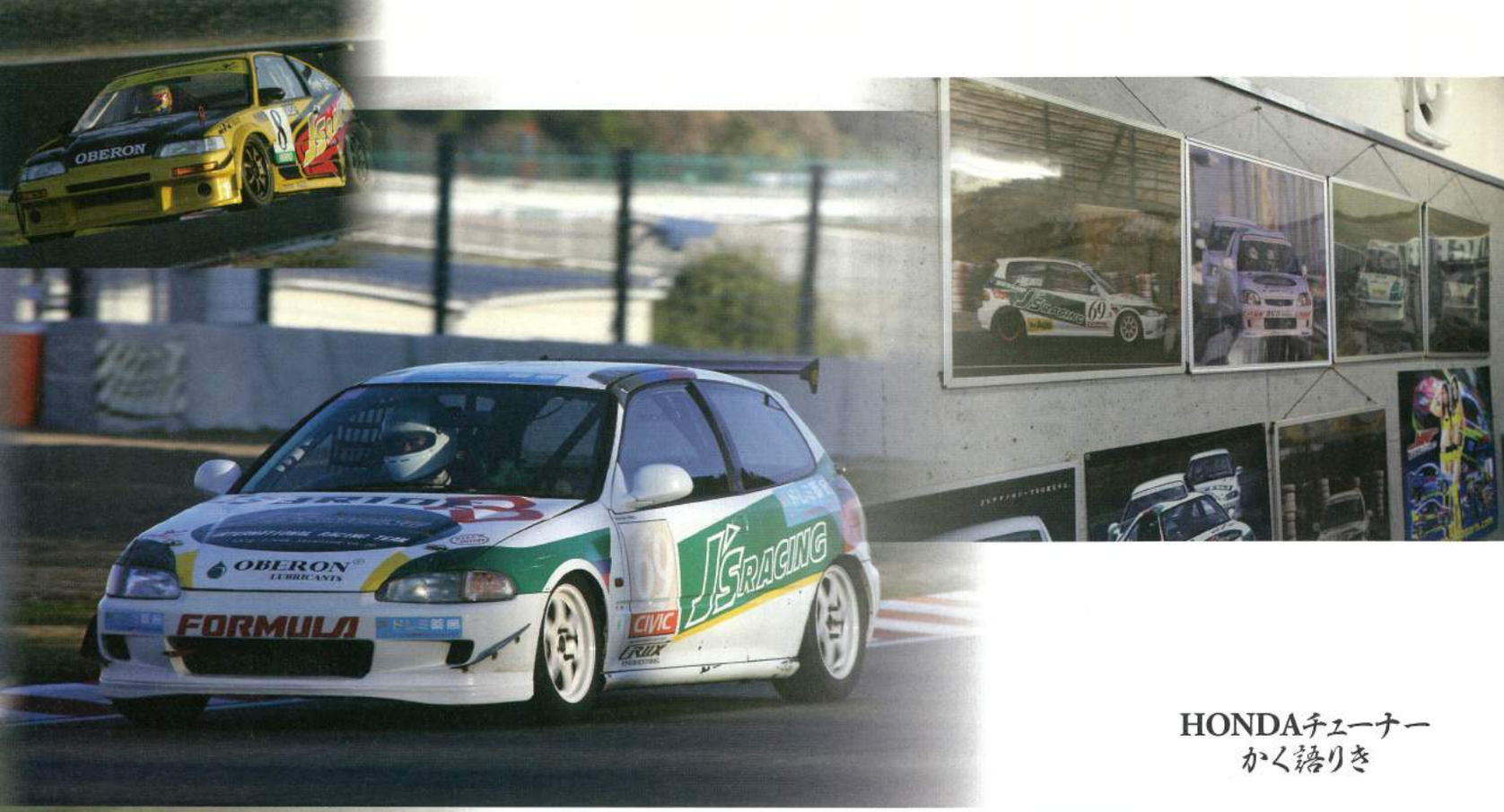
記録達成時の模様を掲載していた過去の記事（レブスピード2001年3月号より抜粋）。記事のなかには「ブリッツのブーストアナライザーを使用し、回転域によってブーストを自動でコントロールするシステムの効果も大きい」とあり、闇雲にパワーを追求するだけでなくドライバーが扱いやすいように配慮がされていた。山野選手は「これからまだまだ良くなる」とコメントしていた



ドラッグ、最高速、タイムアタックで培われた技術により、パワーに関してはB型エンジン搭載マシンのなかでは群を抜いている。その証拠に2009年度のもてぎEnjoy耐久（通称joy耐）では、EG6で2分12秒267をマーク。予選出走84台中、見事トップに立った



同じくjoy耐での決勝レース走行シーン。通常、耐久レースでは燃費のことを考えて、回転数とブーストを抑えて安全マージンを取って走る。しかし、トップフューエルでは「常に限界に挑戦する」というスタンスで、予選同様の走りで決勝レースに挑む。ちなみに、予選から決勝を通じてエンジントラブルは一切なく、B16改+GT-RSタービンが発生する400psというパワーにミッションが悲鳴をあげた



HONDAチューナー
かく語りき

B型エンジンとともに歩み成長を続けてきたホンダ西の雄

いまや日本を代表するホンダ系チューナーとして有名なジェイズレーシング
その成長の裏側にはシビック&インテグラに搭載されたB型エンジンの存在があった
B型を知ることでチューニングの奥深さを理解することができ"現在"があるのだという

メーカーが進化させたことでチューニングも進化を遂げる

レーシングの世界で生まれ、そしてレースによってチューニングの技術を磨き続けてきたジェイズレーシング。同社の名がチューニングの世界に広く浸透し始めたのが、ちょうどB型エンジンが誕生した頃のこと。B16Aを搭載してシビックによるワンメイクレース、そしてB18Cを搭載したインテグラによるクラブマンレース……。B型エンジンチューニングの歴史は、そのまま同社のチューニングの歴史にあてはまる。

「ホンダ車一筋に、レーシング畑を歩んでいた当時のウチの目にも、B型エンジンの性能はセンセーショナルでした。非常にやり甲斐のあるエンジンで、メカチューンの元祖ともいえる存在でした。そして、その人気は誕生から10年以上経過した今も、決して色褪せることがない。純正でハイカム仕様となる「可変バルブタイミング・リフト機構」VTEC。そのパフォーマンスを活かし切るべく高められたシャシーや軽量なボディ、さらにダブルウイッシュボーン構造となる高性能なサスペンションも、エンジンの魅力を倍増させた要因でした」と、当時自らもB16A搭載車であるシビックのステアリングを握っていた梅原氏。

そして、やがて誕生するB18Cがジェイズレーシングのチューニング魂を一段と刺激する。B16Aから一段と進化したエンジンのパワーと精度。純正パーツのクオリティも、ここから一気にアップしたというのがB型エンジンを知り尽くす同社の見解だ。

「初代となるB16Aは、精度という面で不満を感じる部分が少なからずありました。加えていえば、手を入れるためのチューニングパーツの完成度も、B16A時代はいまひとつ。それが、B18Cとなってからはイメージが激変。とくに純正パーツの完成度はB16Aに比べ大幅に高められた印象です」。

そして、B18Cの誕生はチューニングの世界に新たな言葉を浸透させていく。それがエンジンの"換装"である。もちろんエンジンの乗せ換えというチューニング手法は、それ以前にもあった。しかし、ここまでメジャーなものにした例はかつてない。B16AとB18Cとの間にあった優れた互換性も、換装が一気に一般化した大きな理由のひとつだ。ストローク量を上げて排気量を稼ぐメニューよりも、お手軽感を覚えるユーザーも多かったエンジンの換装。チューナーの目にも魅力一杯で、事実として費用対効果が抜群のパワーアップ手法だった。

「もちろん、その頃すでにB16Aの排気量を引き上げるストロークアップキットもリリースされてはいました。ただ、ホンダの純正パーツに比べると、その時点でのアフターのパーツには若干の不満があった。しかしB18Cへの換装は、そういった不満や不安を一切解消してくれた。コスト的にもB16Aに手を加えるよりも、かえって安くつくらい。その結果、当時シビックでサーキットを走り、排気量アップを考えるユーザーの9割は乗せ換えを選んだ。B18Cへの換装は、それほどにメジャーなチューニングメニューだったんです」。

まるでコンプリートエンジンのような扱いで、一段とボテンシャルがアップしたホンダ純



ジェイズレーシング
国内営業部 主任
梅原大吾氏

㈱ジェイズレーシング　大阪府茨木市畑田町10-17
☎072-645-3500　http://www.jsracing.co.jp/

1989年、F1からターボが消えたその年、大阪の茨木市に設立されたジェイズレーシング。当時ホンダのマシンを操ったのはセナ&プロスト。まさにホンダの黄金期にジェイズレーシングはホンダフリークの、そしてモータースポーツフリークの夢を叶えるチューナーとして誕生した。同社において商品の企画開発から広報にいたるまで、多岐に渡り活躍する梅原氏。ホンダ車にとことん精通する、走って、イジって、開発できる若きチューナーの一人。チューニングやパーツ開発での一番こだわりは「安心できる性能」であること。耐久レースに意欲的に参戦、壊れないことを第一に考えるジェイズレーシングのモットーは、全スタッフの胸にたしかなカタチで息づいている

Photos/Yukio Yoshimi
Text/Isao Katsumori



正エンジンのB18Cを搭載する。そんなシビックオーナーが数多くいた一方で、当然B18Cそのものをさらにパワーアップさせようとするユーザーも存在した。そして、そういうユーザーに対しては、同社はメカチューンで対応する。

「B18Cのメカチューンは、当初ウチもまだまだ手探りの状態。ユーザーに提供したメニューは、バルブ周辺のシートカットや燃焼室の容積合わせ、さらにメタルの重量合わせといった項目にハイカムをプラスする基本的な仕様でした。しかし、それでもB18Cはパワーアップ。チューニングの効果を、ユーザーに確実に届けることができたんです」。

やがて、B型エンジンはB16Bへと発展。ここではB18Cをベースに排気量を1800ccから1600ccへとダウン。低フリクション化により高回転型に進化させ、性能を向上させるという路線を選んでいる。そして、ここからいよいよB型エンジン特有の、メーカーの純正パーツをフルに活用してのチューニングが始まる。いわば流用チューンの黄金期だ。B16Aとの、それ以上に互換性があったB18CとB16Bエンジン。パーツをひとつ交換するだけで、キャラクターが激変。違ったエンジン特性が手軽に楽しめるのだ。

「B型エンジンは純正パーツの流用チューンを楽しめるところに、じつは最大の価値があります。コストという面でも耐久性という面でも、やはり自動車メーカーが開発する純正パーツは圧倒的に優れていますから。B型エンジンのチューニングに関していえば、純正パーツを活用するチューナーほど、エンジンを理解している優れたチューナーといえる。これは間違いないです」。

メーカーの純正パーツが使えるという安心感。そして、創意工夫でさまざまな味わい方が楽しめるというチューニングの奥深さ。高額なパーツを使ってのハイテクチューンやハイパワーを目指すヘビーデューティなチューンではなく、流用パーツを使ったシンプルで確実なチューニングこそB型チューンの醍醐味であり真髄。それがジェイズレーシングのB型に対する考え方といっていい。

「大雑把にいって、B18CとB16Bの相違点はクランクとコンロッド、それにピストンぐらいと考えていいです。そして、これらを入れ換え組み替えることで、さまざまなキャラクターのエンジンが楽しめると思えばいいんです。たとえば、B18Cのピストンを B16Bのピストンに交換すれば、もうそれだけでハイコンプ仕様に変更できます。圧縮数値でいえば11・3から12・4に高まるイメージで、フィーリングは大きく確実に変わります」。

ちなみに、梅原氏によると純正パーツの流用チューンによる耐久性低下の心配は一切なし。ホンダ車のエンジンパーツは他社メーカーのエンジンに比べて、もともとオーバークオリティでつくられており、正しく使えば破損することはない。コンロッドの軸の太さや形状、そしてメタルの幅など、どれをとっても一般車両のものとは思えない優れた耐久性を保持しているのだ。

「200ps仕様のエンジンなら、構成パーツは300psとか400psに対応するクオリティです。また、B型エンジンは、オイルジェットやウォーターラインの容量、アルミを使ったシリンダーブロックなど、熱対策にも十分配慮した設計になっている。設計もパーツも、すべてがまさにオーバースペック。B型はエンジン屋であるホンダが、威信を賭けてつくったことがヒシヒシと伝わってくるエンジンです」。

ハイクオリティで精度が高く、ハードなチューニングにも十分に耐えるB型エンジン。ただ、パワーアップはほどほどに、がベストだと梅原氏はいう。例えば、より高度なハイカム、そしてそれを活かす4連スロットルの装着など、NAチューンに限定しても上を見ればきりがないB型エンジンのチューニング。しかしながら、上を望めば望むほどにエンジンは確実に扱いづらいものになっていくのだ。

「サーキット専用のマシンをつくる。そういう考えでもない限り、B型エンジンはハードなチューニングをウチのほうからオススメすることはありません。街乗りを違和感なくこなせ、それでいてパワーやレスポンスの向上を感じてもらえるメニューを、まずは推奨する。16なら18への換装、そして18はハイコンプ仕様への変更が基本で、これだけでも十分に満足していただけるはずです」。

10万kmを目安にオーバーホールして劣化した部分をリフレッシュ。ベーシックなチューニングでも、まだまだ楽しめるホンダのB型エンジン。

「フローベンチの導入で、当時は解析が難しかったテストも可能になりました。ホンダのB型はこれからも現役。ウチ的にも、チューニングの第二章がスタートを切ったという感じです」。

ひと目でチューニングPOINTがわかるレーダーチャート付き

円実例集!!

今さら説明するまでもないがB型エンジンが搭載されたシビック&インテグラは
チューニングベースとして考えた場合"ダイヤの原石"ともいえる素晴らしい素材だ
そこで今回は、これからシビック&インテグラをチューニングしようと考えているオーナーや
すでに、シビック&インテグラに乗っているがさらチューニングをしたいと考えているオーナーのために
チューナーがオーナーのことを考えて予算に応じて製作したマシンを紹介していきたいと思う

B型シビック&インテグラでチャンピオンを獲得してきた2人のプロがサーキットで徹底インプレ



山野哲也選手



井入宏之選手

今回、実例集となったマシンのステアリングを握ってくれたのは、B型エンジンが搭載されたシビック&インテグラで数々の勝利を掴んできた2006年度のスーパーGTチャンピオンコンビ、山野選手はタイムアタックの聖地である筑波サーキットを、井入選手は西日本地区のシビック&インテグラ乗りの猛者が集まるセントラルサーキットを担当した

Photos/ Hiroaki Inada,Makoto Inoue,Takashi Ogasawara(auto up!), Hiroyuki Ohominato,Tomomitsu Kato
Satoshi Kamimura,Hideaki Komatsu,Hiro Komatsu,Yoshiharu Takeuchi,Kazuhisa Masuda,Shinji Yamakawa,Yukio Yoshimi
Text/Keiji Kaga,Isao Katsumori,Hiro Komatsu,Hiroshi Shomatsumoto,Hideaki Suzuki,Takashige Matsumoto,Shinya Yamamoto



B型シビック&インテグラ 200～250万

RG-O CIVIC TYPE-R[EK9]
Technica sport CIVIC TYPE-R[EK9]
TOPFUEL CIVIC TYPE-R[EK9]
FACTOR CIVIC TYPE-R[EK9]
M&M HONDA CIVIC TYPE-R[EK4]
HONDA TWINCAM CIVIC TYPE-R[EK9]
BackYard Special CIVIC TYPE-R[EK9]
SCOOT service factory CIVIC TYPE-R[EK9]
ALEX CIVIC TYPE-R[EK9]
SPOON INTEGRA TYPE-R[DC2]
SEEKER INTEGRA TYPE-R[DC2]
J's Racing INTEGRA TYPE-R[DC2]
SR-FACTORY INTEGRA TYPE-R[DC2]
D-jac INTEGRA TYPE-R[DC2]
AUTOGARAGE-M CIVIC[EG6]
GARAGE M-TEC CIVIC[EG6]
CRAFT-A CIVIC Coupe[EJ1]

RG-O[EK9]

レーシングガレージ大住　〒603-8471　京都府京都市北区大宮西山の前町7-2
☎075-491-6719　http://www.geocities.jp/rgohsumi/

エンジン
内外装　足まわり
駆動系　ボディ補強

ひと目で分かる
チューニングPOINT!!

ギア比を使いわけることで B18Cのポテンシャルを引き出す

比較的小規模で運営するファクトリーながら EK9に関してはデモカーを2台も所有するほどの思い入れがあるRG-O 徹底的に走り込みを行い、パーツ選びとセットアップには定評があるが 「なるべく少ないコストで高いパフォーマンスを目指す」という姿勢を貫き ユーザーの意見を反映したクルマつくりにこだわっている

RG-Oでは草耐久レースにも対応する安全タンク付きのレースカーもデモカーとして所有するが、このEK9は一台で街乗りからサーキットまでカバーできるように製作された、ロードゴーイングコンセプトマシンだ





エンジンは定番のB18C換装。耐久性や信頼性を重視し、ピストン、クランク、コンロッドといった主要パーツは純正を使うが、ポート研磨、バルブすり合わせなどでファインチューン。さらにトルクアップを狙って0.5mmのヘッド面研を行い、11.6へとハイコンプ化を実施。ピークパワーよりも低い回転域からトルクを発生させることを優先している



手曲げによるパイプ構成でストレスのない排気を実現したオリジナルのエキマニ。等長にすることで回転ムラをなくし、パイプ径と集合までの長さでトルク志向にアレンジしている



軽量化も意識して設計されたオリジナルマフラー。触媒との接合部は54φだがトルク損失を嫌い、段付きのないテーパー形状のパイプを採用し、徐々に60φまで拡大する

最低限のコストとリスクで2ℓ仕様VTEC勢に挑む

1.6ℓシビックにおいて、最もポピュラーなパワー系チューンとして定着しているのが、DC2インテグラ・タイプRに搭載されているB18Cへの換装。同じB型エンジンなので載せ換えも比較的スムーズで、200ccのアドバンテージを手っ取り早く稼げるスワップメニューとして人気が高い。

しかし、最近ではB18C換装もすっかり浸透し、さらにはK20AやF20Cといった2ℓVTECの熟成も進み、単純に「軽量なシビックに1.8ℓのB18Cを積みました」というだけでは太刀打ちできなくなってきた。そこで、B18Cのポテンシャルをフルに引き出すべく、「B18Cプラスαチューン」を提案しているのが京都に拠点を置くレーシングガレージ大住。B18C換装に独自のスパイスを与えることによって、B型エンジン搭載車両はもちろんのこと、2ℓVTEC勢に対しても果敢に挑もうというのだ。

まず、「ユーザーにとって入手困難だったり高価なスペシャルパーツは使わず、最低限のコストで高い耐久性を確保したい」と考え、基本的にエンジンの主要パーツは純正を使用。「パワー重視の高回転仕様にするとタイムへの反映以上に、駆動伝達系やタイヤ、ブレーキに大きな負担を与えてしまう」との持論を展開し、ヘッド面研による圧縮比アップでトルクを増強。パワーよりもレスポンスを重視し、高回転までまわさなくても力強いパンチと高フィールが得られるようにアレンジを加えている。

そして、B18Cプラスαプラン最大のアクセントとなるのが、OS技研製5速フルクロスミッションの導入だ。さらにコースに合わせて4.2から4.9まで、6種類のファイナルを使いわけることで、高回転域のパワーバンドが有効に使えるようになる。

また、いくら軽さのメリットを活かせるからといって、2ℓVTEC勢と対等な勝負をするには、吸排気、コンピュータといった補器類による地道なセットアップの積み重ねも侮れない。そのため、ここでもパワーよりもトルクを重視したセットアップとパーツ開発を展開。とくにオリジナルのエキマニ+マフラーは効率アップを追求しながら、ノーマルよりも15kg以上もの軽量化に成功。シビックの長所をより一層強調している。



レーシングガレージ大住
大住 拓さん

Concept of Car

段階的に仕上げるなら3ステップ！

EK9のナンバー付きユーザーカーにオススメのチューニングとしては、大きく3ステップにわけることができると思います。まず、車高調、マフラー、エキマニ、吸排気、ECUまでがステップ1。ステップ2がB18Cへの換装とECUのリセッティング。そして、最後のステップ3がクロスミッション、LSD、ファイナル、部分的なスポット増しといった内容になり、このあたりまでなら、トータルで200万円が目安となるはずです。





車高調はエナペタルダンパーをベースにしたオリジナル。スムーズな減衰の立ち上がりが特徴で、前後とも12段階の減衰力調整機構を備える。このほかにも、エントリーモデルと位置付けるCリングタイプや、全長調整タイプなどのバリエーションを揃えている

ブレーキはバリエーションが豊富なIDIのパッドで前後の制動バランスを整える。取材当日はフロントにD700、リアにD-0XのF08を装着。リアのロックを抑制し、コントロール性を重視した組み合わせを選んでいる





トルクの谷を与えずにスムーズにつないでいくため、オリジナルECUでVTECポイントを200rpmだけ引き下げる。全体的にトルク重視のセッティングで、3000rpmで18.5kgmに到達し、7400rpmで20.2kgmを発生



タイヤは前後とも195/55-15のアドバンA050を装着。ハイグリップなSタイヤに合わせてバネレートはフロント20kg/mm、リア16kg/mmを選択。キャンバー角もフロント3度半、リア3度に設定する

200(プラ)250万円実例集!!



EK9専用設計とすることで剛性を維持しながら、極限のローポジションを実現したオリジナルシートレールも販売中。ワンタッチスライドのダブルロックタイプで、シートのメーカーや製品に合わせたオーダーも可能だ



パワーバンドを有効に使うため、EK9用の開発初期段階からRG-Oも積極的に参加したというOS技研の5速フルクロスミッションを導入。ファイナルはコースなどによって使いわけるが、今回は4・533が組み込まれていた

RG-O spec.

ベースグレード	EK9
搭載エンジン	B18C
排気量(ボア×ストローク)	1807cc(81.25mm×87.2mm)
最高出力	220ps／8350rpm
最大トルク	20.2kg-m／7480rpm
コンピュータ	RG-O 現車合わせ
エアクリーナー	無限
エキマニ	RG-O 手曲げ
フロントパイプ	-
触媒	-
マフラー	RG-O メイン54→60φ テール60φ
カム	-
スロットル	インテグラ タイプR用 流用
ピストン	-
コンロッド	インテグラ タイプR用 流用
クランクシャフト	B18C 流用
プラグ	-
ヘッドまわり	ポート研磨
ラジエター	RG-O アルミ3層
オイルクーラー	-
エンジンオイル	IDI PER 5W-30
ミッション	-
ミッションオイル	IDI COMP R 75W-90
クラッチ	OS GIKEN スーパーシングル
フライホイール	ノーマル
L.S.D.	OS GIKEN スーパーロック 1.5WAY
ファイナル	OS GIKEN 4.533
ショック	エナペタル ベース RG-O
スプリング	ベステックス RG-Oスペック
	F:20kg/mm R:16kg/mm
スタビライザー	F:無限 R:ノーマル
アーム類	-
キャリパー	F:- R:-
ローター	F:ノーマル R:ノーマル
ブレーキパッド	F:IDI D700 R:IDI OX
ブレーキフルード	-
タイヤ	ADVAN A050 F:195/55-15 R:195/55-15
ホイール	TE37 F:7.0J×15 40
	SSR Type-C R:6.5J×15 42
タワーバー	F:ノーマル R:なし
ロールケージ	-
その他剛性	キャロッセ改 9点ロールケージ
エアロパーツ	-
シート	JURANレーシング
ステアリング	-
追加メーター	-

ズバリ車両込み!!

250万円



井入宏之選手



今回は8500rpmシフトでのインプレだったが、「もう少しまわしてもいいんじゃない?」と思うくらい、パワーもトルクもしっかりとついてくる。さらにB18C換装に加えてクロスミッションが組み込まれていることもあり、セントラルではパワーバンドを外さない、程よいレンジになっている。ドロップ感がないのはもちろん、過剰なシフトチェンジを強要されることもなく、ひとつ上のギアでも違和感なくクリアしてしまうほどの余裕すらあった。また、全体的には前後のバランスがよく、安定感があり、コントロールしやすいのが印象的だった。

パワーバンドが広く、もっとまわしたくなる IMPRESSION



Technica sport [EK9]

テクニカスポーツ　〒564-0001 大阪府吹田市岸部北 5-40-2
☎06-6878-5891　http://www.technicasport.co.jp/

劣化が進んだブッシュを硬質なウレタンへと変更！

デビューから10年以上が経過していることもあり、EK9やDC2といったモデルではリフレッシュを兼ねたチューニングが不可欠であると考えるテクニカ。オリジナルブランドの『VISION(ビジョン)』からは、純正ゴムブッシュを硬質なウレタンに打ち換え、適度な剛性アップを図ったサーキットリンクキットをリリース。アーム単体での販売ではなく、アームごとASSY交換となるため、DIY派からの人気も高い。

さらに、フロントにはピロブッシュ&スライド調整式のネガティブAアーム、リアにも強化ゴムブッシュ&ターンバックル調整機構を備えたADJリアアッパーアームを設定。ブッシュ部の強化だけでなく、キャンバー角の調整も可能にしている。

また、劣化したドライブシャフトの新品交換時に推奨しているのが、より高性能なグリスへの交換。スポーツ走行を前提とする場合、耐熱温度が低い純正グリスでは負担が大きいため、沸点が高く、耐熱性に優れるモリブデングリスの使用がオオスメ。さらにSタイヤを装着するなら、ドライブシャフトのアウター側のみを大容量のCR-V純正に交換するのも定番だ。

一方、今回の取材車両のEK9ではエンジンも1.8ℓ化が図られていたが、高価な鍛造ピストンはあえて選ばず、スプーンのオーバーサイズピストンを使用したスタンダードな1.8ℓ化を選択。限られた予算の中でリフレッシュと圧縮アップの両方をクリアしている。



ひと目で分かる チューニングPOINT!!

長く乗り続けるための リフレッシュ&チューン！

ビギナーが安心して乗り続けられるメンテ&チューンを提案するテクニカ
注目はブッシュを強化したサスペンションアームの充実ぶり
また、エンジンチューンにおいても高価なパーツの使用はなるべく避け
コストパフォーマンス重視の姿勢を貫く

Technica sport spec.

ベースグレード	EK9
搭載エンジン	B16B
排気量(ボア×ストローク)	1808cc (81.25×87.2)
最高出力	-
最大トルク	-
コンピュータ	テクニカオリジナル VTEC5300 REV8700
エアクリーナー	-
エキマニ	VISION 4in1 エキマニ
フロントパイプ	-
触媒	VISION ストレートパイプ
マフラー	VISION-R N1マフラー SUS304 メイン60φ テール100φ
カム	-
スロットル	SPOON ビッグスロットル
ピストン	SPOON 0.25オーバーサイズピストン
コンロッド	B18C純正 流用
クランクシャフト	B18C純正 流用
プラグ	NGK イリウェイ9
ヘッドまわり	-
ラジエター	KOYO アルミ3層
オイルクーラー	-
エンジンオイル	MOTUL 300V 5-30
ミッション	-
ミッションオイル	MOTUL ギアオイル 75W-140
クラッチ	EXEDY Sメタル
フライホイール	VISION 4.2kg
L.S.D.	ATS 1.5WAY
ファイナル	ATS 4.9
ショック	無限 N1 ダンパー
スプリング	F:Swift 16kg/mm R:Swift 14kg/mm
スタビライザー	-
アーム類	F:VISION サーキットリンクキット、ネガティブAアーム、ADJロールセンター　R:VISION サーキットリンクキット、ADJコンペンセーターアーム、ADJリアアッパーアーム
キャリパー	SPOON モノブロックキャリパー
ローター	RACING GEAR
ブレーキパッド	F:制動屋 RM551　R:制動屋 SP300
ブレーキフルード	-
タイヤ	ADVAN NEOVA F:195/55-15　R:195/55-15
ホイール	REAL Racing
タワーバー	F:VISION　R:VISION
ロールケージ	-
その他剛性	SAFTY21 8点ロールバー
エアロパーツ	C-WEST フロントバンパー
シート	RECARO SP-G
ステアリング	-
追加メーター	Defi 3連メーター
インテリア、エクステリア	VISION ブルーワイドミラー、ルームミラー、タカタ4点ベルト
その他エンジン	バルブシートカット、擦り合わせ、ポート修整、ダミーヘッド付きポーリング、ヘッド面修整、ブロック面修整

ズバリ車両込み!!（車両80万）

250万円

エンジンはB16Bのブロックを活かした1.8ℓ仕様。鍛造ピストンといった高価パーツの使用はあえて避け、コストパフォーマンスを重視し、オーソドックスな0.25mmオーバーサイズピストンを使う



タイヤは195/55-15のアドバンネオバAD07。ラジアルタイヤでなおかつストリートで使うことも考え、キャンバー角はフロントが3度30分、リアが2度とやや控えめ



Concept of Car
トータルでの見直しが効果的です

街乗りとスポーツ走行の両立を狙う場合、日頃からきっちりとメンテナンスを行ったうえで、リフレッシュを兼ねた効果的なチューニングを施すことが、愛車を長く乗り続ける秘訣になります。エンジンにしろ、足まわりにしろ、どこか一点だけを突出させるのではなく、各パートの出費はなるべく抑え、トータルでリフレッシュを図りたいですね



テクニカスポーツ
乾 賢二郎さん



無限のN1用車高調にフロント16kg/mm、リア14kg/mmのスプリングを組み合わせ、ラジアルでも十分な接地性を確保する



ノーマルローターに装着可能な大容量キャリパーとして、スプーンの4ポットをチョイス。安定した制動性能を確保している



井入宏之選手

乗り味は意外なほどマイルドで、ヨレ感を程よく払拭しながら、本来動くべきところがスムーズに動いてくれる。コーナー立ち上がりでのアンダーが見事に打ち消され、積極的に旋回スピードを稼いでいくことができる。エンジンは扱いやすくてトルクもあり、しっかりとまわしていける。パワーとトルクのバランスもよく、ストレスを感じることはない

唐突感がなく、コントロールしやすい　IMPRESSION



硬質なウレタンブッシュを採用するサーキットリンクキット。ソリッド感を演出する一方で、衝撃吸収にも優れ、低価格なのが魅力



リアのキャンバー調整に対応したADJリアアッパーアーム。ターンバックル調整式になっていて、細やかなセットアップが可能だ

TOPFUEL [EK9]

トップフューエル　〒515-2115 三重県松阪市中道町 500-1
☎ 0598-56-5880　http://www.topfuel.info/

回して遊ぶ。メカチューンの醍醐味を徹底して追求する

B18C では味わえない天井知らずのシャープな吹け上がり感を身上とする B16B トップフューエの EK9 は、そんな B16B の魅力をメカチューンで倍増させる





ひと目で分かる チューニング POINT!!

VTECキラーを搭載 タコメーターは天井知らず

痛快に回るB16Bの美味しさをメカチューンで味わい尽くす。それがトップフューエルが手掛ける、このEK9のチューニングテーマだ。現車はユーザーカーで、オーナーはエンジンをブン回して乗るのが大好き。モーターランド鈴鹿や鈴鹿ツインサーキットをホームコースに、B16Bでしか味わうことができないエキサイティングな走りを満喫している。ターゲットステージはサーキットだが、タイムよりも走りのフィーリングを重視する。このクルマはそういうユーザーにフィットする。

そして、テーマを具現化しB16Bの美味しさをより一層と引き出すメカチューンの核となっているのがVTECキラーだ。高回転志向のB16Bも、ノーマルのままでは高速域でのパワー感がいまひとつ。その不満を解消するために、このEK9はあえて低速域を犠牲にするVTECキラーカムを投入。高回転域でのフィーリングをより高めているのだ。ちなみに、現車のB16Bは、まだ開発の途上にあって、現時点ではVTECキラーの性能がまだまだ活かし切れてはいない状態。今後の展開としては4連スロットルを装着予定。吸入効率を最大限に引き上げることでVTECキラーの機能を100%引き出し、高回転でのパワーをより強力なものにするという。

エンジンのキャラクターに合わせてのギア比の見直し、そしてサスペンションの煮詰めなどが並行して進められているトップフューエルのEK9。完成するのが待遠しい1台だ。

B型シビック&インテグラ

200~250万円仕様

TOPFUEL spec.

ベースグレード	EK9
搭載エンジン	B16B
排気量(ボア×ストローク)	ノーマル(81.0×77.4)
最高出力	-
最大トルク	-
コンピュータ	F-CON V Pro
エアクリーナー	パワーチャンバー
エキマニ	TODA ステンマニ
フロントパイプ	-
触媒	SARD
マフラー	ワンオフチタン
カム	TODA VTECキラー
スロットル	SPOON ビッグスロットル
ピストン	TODA ハイコンプ(圧縮比 11.3)
コンロッド	ノーマル
クランクシャフト	ノーマル
プラグ	HKSレーシング
ヘッドまわり	バルブSP、カムプーリー
ラジエター	TABATA アルミ
オイルクーラー	HKS
エンジンオイル	HKS
ミッション	ノーマル
ミッションオイル	NUTEC
クラッチ	オリジナル スーパーシングル
フライホイール	オリジナル スーパーシングル
L.S.D.	OS GIKEN 1WAY
ファイナル	オリジナル 4.9
ショック	CRUX
スプリング	F:HYPERCO 14kg/mm　R:HYPERCO 10kg/mm
スタビライザー	ノーマル
アーム類	-
キャリパー	F:ENDLESS　R:ノーマル
ローター	F:Project μ　R:ノーマル
ブレーキパッド	F:ENDLESS　R:ENDLESS
ブレーキフルード	-
タイヤ	YOKOHAMA ADVAN NEOVA F:205/45-16　R:205/45-16
ホイール	RAYS CE28N
タワーバー	-
ロールケージ	-
その他剛性	-
エアロパーツ	-
シート	RECARO フルバケットシート
ステアリング	-
追加メーター	Defi リンクメーター BF
インテリア、エクステリア	TAKATA シートベルト

ズバリ車両込み!!　ただしベースによる

250万円



高回転志向のB16Bを究極の超回転型エンジンに昇華させるトップフューエルのメカチューン。カムはチューンの要となるVTECキラーの交換。低速でのトルクを補うために、ピストンはハイコンプ仕様に変更されている

Concept of Car

フィーリング重視の仕様

このEK9は、乗りやすさよりもタイムよりも、とにかくフィーリングの良さにこだわって仕上げている1台です。タイムアタックに挑んだりレースに参加するには乗りこなすのが難しい仕様ですが、天井知らずで伸びる高回転域でのパワーフィーリングは絶品なので、一度味わえばクセになりますよ(笑)。今後は4スロ化して、高回転の感触にさらに磨きを掛ける予定です



トップフューエル
森本康師さん



今後装着する4連スロットルに合わせてコンピュータはV-proに交換済み。なお現在の回転リミットは同機にて9000rpmで制御



タイムよりもフィーリングを重視するため、タイヤはラジアルを選択する。フロントのキャンバー角は1度30分





サスペンションはクラックスペースでセッティング。スプリングはハイパコを使用、バネレートはF:14kg/mm、R:10kg/mmとなる。基本的はリアをあまり粘らせない方向で味付け



井入宏之選手

高回転を重視したセッティングであることは、少し走っただけで明らか。しっかりと走らせるためにはそこそこの技量が必要だ。操作のミスをミスとして、ドライバーに確実に跳ね返してくる性格のエンジン特性。やさしくはないが、乗りこなせばスキルアップは確実だ。まだ、開発途上とのことだけど乗り味は全体的に好感触。サスのスタビリティも高かった。

乗りこなせばスキルアップ確実　IMPRESSION



トップフューエルが手がけるB型マシンとしては、JOY耐専用となるターボ仕様のEG6にも注目。ライバルが燃費にこだわる中、同車は1台、速さを重視。給油のハンディもなんのその、'09年度はクラス優勝を果たしている

FACTOR [EK9]

レーシングサービス ファクター　〒591-8012 大阪府堺市北区中村町756-5
☎072-251-4300　http://www.factor-crew.com

トルクフルなB20Bに強度と高回転の伸びを追加

ビッグトルクを確保しながら、高回転&ハイコンプを実現したB20B改オリジナル2.0ℓエンジンが注目を集めるファクター
足まわりではペンスキー製バルブ&シムをはじめ、国産シェルケース高性能ダンパーオイルなど、厳選したパーツを使う車高調も人気だ





ひと目で分かるチューニングPOINT!!

ペンスキー製パーツを使ったオリジナル車高調にも注目！

EK9では不動の人気を誇るB18C換装に代わり、新たな定番チューンとしてB20Bへのスワップを提案するファクター。2ℓという排気量のアドバンテージを活かし、低い回転域からビッグトルクを発生させる。

もちろん、本来はミニバンに搭載されているB20Bをトルクフルでまわるエンジンに調教するため、他車種純正に加工を施したピストンやコンロッドを組み込み、ハイコンプ化や強度アップを敢行。さらにブロックにも補強を加えることで、高回転&高負荷にも耐え、トップエンドまでキッチリとまわるスポーツエンジンに仕上げている。

その一方で、ファクターがこの2ℓエンジン以上に自信を持っているのがオリジナルのサスペンションキットだ。加工精度と価格のバランスに優れる国産シェルケースを使い、減衰力特性を大きく左右するバルブやシムといった内部パーツは国際的にも実績のあるアメリカのペンスキー製を採用。バンプ／リバンプともに安定した減衰力を発生させることができ、接地状態でベストなプリロードを導き出すことによって、突き上げ感のない、しなやかな乗り味を実現。街乗りの快適性だけでなく、ドライバーに路面からのインフォメーションを伝えやすくなるのも大きなメリットといえる。

実際にファクターでは、このサスペンションキットを使って鈴鹿クラブマンレースに参戦。2年連続でシリーズチャンピオンを獲得し、その実力の高さを実証している。

FACTOR spec.

ベースグレード	EK9
搭載エンジン	B20B
排気量(ボア×ストローク)	2000cc(85.0×89.0)
最高出力	-
最大トルク	-
コンピュータ	ファクターオリジナル
エアクリーナー	ファクターオリジナル
エキマニ	ファクターオリジナル
フロントパイプ	-
触媒	-
マフラー	FUJITSUBO
カム	TODA
スロットル	ノーマル
ピストン	ファクターオリジナル
コンロッド	ファクターオリジナル
クランクシャフト	B18C流用
プラグ	ノーマル
ヘッドまわり	ファクターオリジナルチューン
ラジエター	FWIN
オイルクーラー	なし
エンジンオイル	REDLINE
ミッション	ノーマル
ミッションオイル	REDLINE
クラッチ	ATS カーボン
フライホイール	ノーマル
L.S.D.	CUSCO 1WAY
ファイナル	ノーマル
ショック	ファクター SPL サスキット(オリジナル)
スプリング	F:16kg/mm R:14kg/mm
スタビライザー	CUSCO
アーム類	ノーマル
キャリパー	ノーマル
ローター	F:Project μ　R:ノーマル
ブレーキパッド	F:Project μ　R:AP
ブレーキフルード	-
タイヤ	YOKOHAMA ADVAN A050 F:225/45-16 R:205/50-16
ホイール	RAYS CE28 F:16×8J　R:16×7.5J
タワーバー	F:CUSCO R:CUSCO
ロールケージ	-
その他剛性	ブッシュ
エアロパーツ	-
シート	-
ステアリング	-
追加メーター	-

ズバリ車両込み!!

190万円



高回転の伸びを確保したうえで、VTEC領域よりも低い回転域でも十分な加速が得られるようにセッティングされたオリジナルECU



エンジンはB20Bをベースに、フリクションが少なく、強度面でも優れたパーツを厳選。そのほか、低回転域のトルク確保をテーマに開発を進めたエキマニや、シンプルながら高効率を追求した吸気システムなども用意する



レーシングサービス ファクター 松下裕一さん

Concept of Car

これからのトレンドはB20B改！

オリジナル2.0ℓエンジンに扱いやすさ重視のクラッチ、ECUのセットアップ、吸排気、足まわりといったメニューであれば、200万円の予算で満足のいくトータルチューンが可能です。ストレスを感じさせないパワーと、快適性を損なうことなく軽快なハンドリングを実現した足まわりは、サーキットと街乗りの両立を求めるユーザーにぴったりです





ペンスキー製パーツを使用したオリジナル車高調は、好みやステージに合わせたオーダーに対応。この車両ではスポーツ性を残しながら、街乗りを意識したセッティングを行う



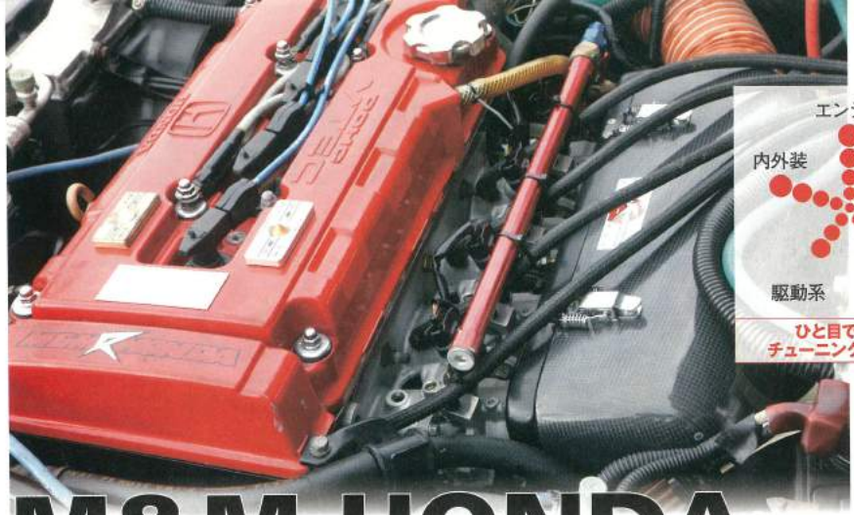
井入宏之選手

とにかく太くてワイドなトルクバンドが印象的。でも、インパクトはあるが決してピーキーではなく、フラットな特性で扱いやすいし、一時的に回転が落ち込んでもすぐにリカバリーしてくれる。足まわりもしっかりとスムーズに動き、ギャップなどでの収まりもいい。レーシングスペックのダンパーをストリート向けにうまく調教されていると感じた。

トルクの太さが大きなメリット！ IMPRESSION



サーキットではSタイヤを装着するが、普段はラジアル＋純正ホイールを履き、あくまでもノーマルルックを貫く。そのため、キャンバー角もフロント3度、リア2度と控えめ



ひと目で分かる
チューニングPOINT!!

M&M HONDA [EK4]

エムアンドエム・ホンダ　〒818-0835 福岡県太宰府市国分 1-18-8
☎ 092-923-1955　http://mandm-honda.com/

ベース車の仕上げ具合にもよるが200万円ならいろいろできる

M&MホンダのEKは、9ではなく4をベースに仕上げたもの。これは中古車市場での価格がはるかに安いEK4をベースにしながら、EK9を超えるクルマがつくれる、ということを実際のものとして見せるための選択だ。その予算は200万円。エンジンはB16B型をベースに、公認を取得することを考えB18Cのブロックなどを使って1.8ℓ化されたもので、ファイナルの変更やLSD&強化クラッチの装着、オリジナル車高調サスの装備などで、キビキビ走るクルマとなっている。ボディ面では、セーフティ21のロールケージやアフターパーツのエアロを装着することで、機能／ルックスともに高レベルだ。

しかし、これが正解というわけではない。ユーザーによってはエンジンはB16Bで十分だけど見た目をきれいにしたい、という人もいるだろうし、とにかくサーキットで速く走りたい、という人もいるだろう。そういう場合には、たとえばボディ外装は軽く磨いてコーティングするだけにしておき、そこで浮いた予算をエンジンチューンに回せばいいし、見た目にお金をかけるのなら、エンジンはフルオーバーホールのみにしておき、サスのブッシュを純正新品に交換することで、まずはしなやかな乗り味を実現する、という手もある。そういう具合に、固定観念に縛られず、各部のバランスを考えながら仕上げていけば、次に予算ができたときのメニューも考えやすく、結果的に長く楽しむことにつながるのだ。

予算を抑えレベルアップをするための選択はEK4ベースのチューン

予算に縛りがある場合、どこかひとつの部分にその予算を注ぎ込むという手段もあるが長くそのクルマを楽しみたい場合には、バランスのいい仕上げをしたほうが確実に有利各ポイントのファーストステップをクリアすることが、走りの楽しさに繋がってくるのだ

B型シビック&インテグラ
200~250万円実例集!!



フロントバンパーはC-WEST製。ここの予算を抑えるなら外装はノーマルのまま軽い磨きとコーティングですませる方法もある。マフラーやサスペンションは、購入した中古車にセットされていれば、それをメンテナンスして使い続けることで予算の削減が可能となる

M&M HONDA spec.

ベースグレード	EK4
搭載エンジン	B16B
排気量(ボア×ストローク)	1800cc(81mm×87.2mm)
最高出力	225ps
最大トルク	-
コンピュータ	APEX　POWER FC
エアクリーナー	無限
エキマニ	4-2-1ステン
フロントパイプ	-
触媒	-
マフラー	ステン／スポーツ
カム	-
スロットル	4連スロットル 45φ
ピストン	鍛造ハイコンプ 81.0φ
コンロッド	ノーマル
クランクシャフト	ノーマル
プラグ	イリジウム8番
ヘッドまわり	フルポート研磨
ラジエター	アルミ
オイルクーラー	-
エンジンオイル	-
ミッション	ノーマル
ミッションオイル	MOTUL タイプ2 75W-90
クラッチ	メタル強化クラッチ
フライホイール	クロモリ
L.S.D.	1.5way
ファイナル	4.7
ショック	OHLINS 全長調整式
スプリング	F:Swift 16kg/mm R:Swift 12kg/mm
スタビライザー	F:ノーマル　R:ノーマル
アーム類	-
キャリパー	F:SPOON　R:ノーマル
ローター	F:ノーマル　R:ノーマル
ブレーキパッド	F:Project μ　R:Project μ
ブレーキフルード	-
タイヤ	POTENZA F:RE01 225/45-16　R:RE01R 215/45-16
ホイール	ENKEI　ES TARMAC　F:16×8J 43　R:16×7J 45
タワーバー	-
ロールケージ	-
その他剛性	-
エアロパーツ	C-WEST フロントバンパー／サイドステップ、Buddy club リア アンダースポイラー、M&M GTウイング
シート	-
ステアリング	-
追加メーター	-

ズバリ車両込み!!

250万円



B16Bをベースに1.8ℓ化。カム交換や鍛造ハイコンプピストン、フルフローコンロッドの装備、バランス取りなどをおこなうことでEK9以上のEK4となっている。4スロも装備されているが、これは予算外のオプションとなる



ボディ補強はセーフティ21のロールケージのみ。スポット増しなどといった手法は予算面を大きく圧迫してしまうため採用せず



中古車はステア交換などがされていることも多いので、使えるものはそのまま使う。予算に余裕ができたらそのとき替えればいいのだ



見た目がノーマルのままでは寂しい、という場合には、バンパーなどはノーマルのまま、ルーフスポイラーのみ装着する手も使える



速さだけを求めるならナンバーなしがラクだ

予算を200万円と考えたとき、車検に縛られているとタイムアタック車両を造るのは難しい。逆にいえば、ナンバーなし車両だったらこの予算は、十分に使いでがある額。このDC2は、JAFでいうところのN規定に縛られずに約200万円で製作したタイムアタック車両。ワイドトレッドとワイドフェンダー、フルチューンエンジンなどが、この予算で手に入る。



純粋にサーキット走りを楽しむならこういう方法も有効。ワイドトレッド化によって純正ベースとはまったく違う安定感が味わえるのだ

HONDA TWINCAM [EK9]

ホンダツインカム横浜ブランチ　〒224-0031　神奈川県横浜市都筑区茅ケ崎町373番地
☎045-949-4005　http://www.hondatwincam.co.jp/



ひと目で分かる
チューニングPOINT!!

適切な予算配分を心がけて常に高いポテンシャルを味わう

B型エンジンを搭載したトップモデルといえばやはり初代シビック&インテグラ・タイプRに代われるものはない。しかしインテグラ・タイプRの初期モノでいえば車齢は15年に迫り走行距離も20万kmを超えた個体もちらほら見かけるほど。だからこそホンダツインカムが提案するメニューはチューニングではなく最適なリフレッシュだ



Concept of Car
予算の配分をうまく考えて！

いまB型エンジンを積んだシビックやインテグラのお客様はリフレッシュ指向が強いですね。ただリフレッシュしたい、というときにたとえば100万円の予算があるとして、それでエンジンを新品で組んでもいいのですが、それではサスペンションはそのままになってしまいます。そうしたときにエンジン・オーバーホールで70万円、サスペンションブッシュの交換などで30万円といった具合に、予算をうまく配分して、本来の性能を引き出してほしいですね。



店長
鳥越裕司さん

エンジン&ブッシュの新品+αにより新車以上の走りを実現

レーシングマシンやサーキットアタッカーなどのチューニングでも知られるホンダツインカムは、そのホンダ車だけを見つめてきたプロの手による「安心の総点検」をメニューとして設定するなどメンテナスにも力を入れていることで知られている。

今回、B型エンジン搭載マシンのサンプルとして用意してくれた2台のタイプRは、いずれもオーナーの元で大事に乗られているマシン。シビックは2人目、インテグラはなんと新車時からワンオーナーなのだという。大事にしまっておくのではなく、楽しく乗られている2台なので、走行距離は15～19万km。しかし、エンジンをかけても、またボディを見ても、それだけの時間と距離の経過を感じさせない〝新しさ〟がある。

その理由は完璧ともいえるリフレッシュメニューの実行にあった。両車とも「エンジン新組」なのだ。つまりすべて新品パーツを使用、重量合わせを行うなど丁寧に組み上げられた、新品コンプリートエンジンを搭載しているということ。どちらのエンジンでも予算はおよそ100万円。これだけの予算をかけるのであれば、シビックはB18Cへ換装したほうが速くなるように考えてしまうが、排気量アップに伴なうコンピュータ系の変更や公認車検などのコストや、またシビックらしさを考慮すると「テンロクのまま」というのがベストの判断ということだ。

もちろん新組エンジンに合わせてフットワークもリフレッシュ。サスペンションの肝となるブッシュは無限製にフル交換(30万円コース)。また必要に応じて、ブレーキキャリパーやダンパーといったパーツのオーバーホールも施され、動かしてみてもガタを感じさせない新車っぽさを手に入れている。

というわけで、この2台に投入された予算は、それぞれ新車をもう一台買えるほどだという。しかし、もはやこうした軽さや速さをもった新車が出てこないであろうことを考えれば「新車を買うつもりで予算を組んで、計画的にリフレッシュする」というのもB型エンジン搭載モデルの楽しみ方としては大アリだ。そして、その際に適切なアドバイスを出来るのが、ホンダツインカムのようなプロショップの魅力であり、実力だ。

AIR WALKERのフロントバンパー、カーボンボンネット、真赤なリアウイングといったアクセントの強いルックスで、走りのターゲットはサーキットだということだが、オーナーは通勤にも使っているという。「車検に通る安心仕様」も重要なコンセプトなのだ





タイプRといえば純正でレカロシートを装着しているが、長年の使用によりシート地がほつれてしまっていることも。リペアという手もあるが、軽量なバケットシートへの交換も視野に入れて考えたい



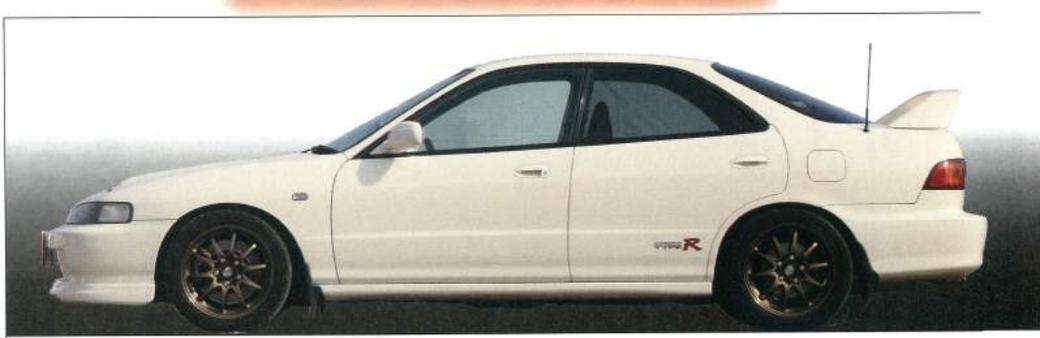
リアサスペンションでは前後方向を支えるトレーリングアームのボディ側部分に圧入されているブッシュが傷みやすく、交換時期の目安になる。ブッシュは純正よりも無限製がコスト的にもオススメだとか



シビック、インテグラともに前後ダブルウィッシュボーンのサスペンション形式。フロントではロアアームに圧入されたダンパーを支える部分のブッシュが傷みやすいという。この部分の劣化を見て、ブッシュ交換のタイミングを計るといいだろう

B

B型シビック&インテグラ 200~250万円実例集!!



HONDA TWINCAM spec.

ベースグレード	EK9
搭載エンジン	B16B
排気量(ボア×ストローク)	1596cc
最高出力	-
最大トルク	-
コンピュータ	ノーマル
エアクリーナー	ARC
エキマニ	FEEL'S
フロントパイプ	-
触媒	純正
マフラー	メーカー不明
カム	ノーマル
スロットル	ノーマル
ピストン	ノーマル
コンロッド	ノーマル
クランクシャフト	ノーマル
プラグ	NGK 7番
ヘッドまわり	ノーマル
ラジエター	FEEL'S アルミ2層
オイルクーラー	ノーマル
エンジンオイル	RED LINE 0W-40
ミッション	DC2 '98 ファイナル+5速、1~4速 EK9
ミッションオイル	RED LINE 75W-90
クラッチ	CUSCO シングルメタルセット
フライホイール	CUSCO シングルメタルセット
L.S.D.	CUSCO RZ 1.5WAY
ファイナル	DC2 '98ファイナル 流用
ショック	FEEL'S 車高調キット
スプリング	F:6kg/mm R:4kg/mm
スタビライザー	F:FEEL'Sスタビ R:ノーマル
アーム類	-
キャリパー	F:ノーマル R:ノーマル
ローター	F:DIXCEL R:DIXCEL
ブレーキパッド	F:FEEL'S カーボン R:FEEL'S スポーツ
ブレーキフルード	-
タイヤ	YOKOHAMA ADVAN NEOVA AD07 F:195/55-15 R:195/55-15
ホイール	RAYS VOLK RACING TE37 EK9純正サイズ
タワーバー	F:ノーマル R:メーカー不明
ロールケージ	-
その他剛性	バックヤード リアタワーバー
エアロパーツ	AIR WALKER フロントバンパー
シート	-
ステリング	-
追加メーター	Defi 3連メーター
インテリア・エクステリア	VISION フロントバンパー、メーカー不明Cピラーバー

ズバリ車両込み!!

250万円



新組エンジンかコンプリートか

なぜかホンダは純正パーツとしてエンジン単体が用意されていない。つまり完全に新品のエンジンが欲しいと思ったら、すべての純正パーツを注文して組み上げるしかない。それがホンダツインカムでいう『新組エンジン』。もちろん、ただ組み立てるのではなく、バリ取りや重量合わせなどの作業も行うので新品以上の走りが期待できる。予算はエンジン脱着まで含めて100万円~といったところ。もう少しリーズナブルに抑えたいならホンダツインカムが用意している新品パーツを使ってオーバーホール+αの手が入ったコンプリートエンジンという選択肢もあり。こちらのエンジン単体価格は、B18Cで60万9000円(ノーマルエンジン下取り)となっている。

エンジンの新組やオーバーホールと同時にホースなどのゴム類も一気に新品に変えてしまえばホース切れなどのトラブルを避けることができる。流用できそうに思うかもしれないが、しっかり予算を組んでリフレッシュしていきたい





BackYard SPECIAL [EK9]

バックヤードスペシャル　〒465-0058 愛知県名古屋市名東区貴船3-808
☎052-704-1707　http://www.backyard.co.jp/



ひと目で分かる
チューニングPOINT!!

ミニサーキットでタイムを出す秘訣はトルク重視のエンジン特性とボディの軽量化。1.8ℓを積み、使い勝手が犠牲にならない程度に内装が簡略化された今回のEK9は、コーナーからの立ち上がりの鋭さでタイムを稼ぐ1台。トルクも向上しているため、街乗りもしやすい

みっちりしゃぶり尽くすのは きっちりメンテンスしてから!

中古車でEK9を購入した、もしくはもう随分長くEK9に乗っている そんなひとたちに注目して欲しいのがこのページ。まずはリフレッシュすることを提案したい ここでは50万円、100万円、150万円という3つの価格帯をもうけ それぞれの金額でどんなリフレッシュができるのかを バックヤードの鈴木さんにレクチャーしていただいた



然るべき金額を掛ければ新車同等のものに仕上がる

まずは予算50万円。この価格帯は足まわりのリフレッシュがメインとなる。

距離を走っているならサスはまず間違いなく交換が必要。ストリートメインならテインのスーパーストリートやアペックスのS1が、タイムも狙いたいならバックヤードオリジナルのベストチョイスキットがオススメだ。

経年変化でヘタってしまっているブッシュも交換したい。ストリートメインなら純正のゴム製ブッシュ、サーキットも走るなら強化ゴム製、ウレタン製、ジュラコン製、ピロボールというように使い分けよう。

ただし、ブッシュ単品では購入できないパーツもあるから注意が必要。フロントで言えばロアアームやスタビリンクはアッセンブリー交換が必要だが、ロアアームで1万5000円ほど、スタビリンクで4000円ほどと、それほど高価ではないから安心だ。

リミットを100万円に高めれば足まわりに加えて駆動系もリフレッシュできる。

10万kmを超える個体のミッションはシンクロやスリーブがヘタっている場合がほとんど。よく使う2速や3速は特にヘタっており、ギアの入りが悪かったりギア鳴りしたりする。ストリートメインなら純正でOK、サーキットも走るならクロスミッションに交換してしまうのも手だろう。

クラッチも8万〜10万kmほどを目安に要交換。サーキットを走るなら社外の強化品に交換しても良いが、それほどパワーアップしていなければ純正で十分。この場合、10万km前後走っているならミッションとクラッチをセットで交換した方が工賃が浮いて得だ。

最後に150万円コースは100万円のメニューにエンジンのリフレッシュを加えたメニュー。どこまでやるかは予算次第なわけだが、ピストン、ピストンリング、メタル、バルブといったエンジン内部の消耗パーツを交換すると、(パーツ代と工賃を合わせて)50〜60万円の内容で新車同様のパワーとフィーリングが手に入る。ハイコンプピストンやハイカムを組んでのエンジンチューニング、B18Cのピストン、コンロッド、クランクを使った1.8ℓ化、B18Cへの乗せ換えなども試してみたくなるが、これらも予算次第だ。

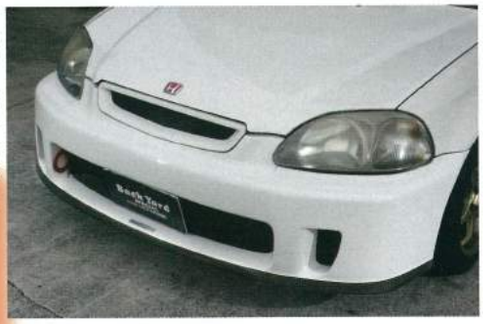


この個体はストリート＆ミニサーキット仕様。B16Bには排気量を1.8ℓとするハイコンプピストンや戸田のカム（IN：295度、EX：285度）が組まれる。12.8：1と高圧縮だがアイドリングは安定しており、ストリートでも乗りやすい特性だ。ノーマルタワーバーに追加する形で装着するフロントストラットタワーバーはバックヤードのオリジナル（1万6800円）



開口部が大きいハッチバックのEK9の場合、リアまわりの補強が重要になってくる。左右のCピラーを繋ぐリアピラーバーはバックヤードのオリジナルで価格は1万6800円。写真のリアタワーバーはクスコ製だが、バックヤードのオリジナル（1万6800円）も用意されている

ミニサーキットはいってみればストップ＆ゴーに近いシチュエーション。軽量化がタイムアップのカギになるワケだ。バックヤードオリジナルのエアロバンパー（7万2450円）はリップ部分がカーボンケブラー製で軽量。強度も確保でき、少々擦っても割れることがない



B型シビック＆インテグラ

200~250万円実例集!!

Machine spec.

ベースグレード	EK9
搭載エンジン	B16
排気量（ボア×ストローク）	1800cc
最高出力	230ps ／ 9400rpm
最大トルク	-
コンピュータ	BYS スーパー ECU
エアクリーナー	-
エキマニ	-
フロントパイプ	-
触媒	-
マフラー	-
カム	TODA Bカム
スロットル	BYB BIGスロットル
ピストン	オリジナル
コンロッド	-
クランクシャフト	-
プラグ	NGK 8番
ヘッドまわり	ヘッド研磨
ラジエター	アルミ2層
オイルクーラー	-
エンジンオイル	-
ミッション	ATS クロス
ミッションオイル	75W-90
クラッチ	DIXCEL
フライホイール	DIXCEL
L.S.D.	CUSCO 1way
ファイナル	ATS 4.929
ショック	BYS ベストチョイスキット
スプリング	F:14kg/mm R:10kg/mm
スタビライザー	-
アーム類	-
キャリパー	-
ローター	F:DIXCEL R:DIXECL
ブレーキパッド	F:BYS R:BYS
ブレーキフルード	-
タイヤ	-
ホイール	-
タワーバー	F:BYS オリジナル R:BYS オリジナル
ロールケージ	-
その他剛性	-
エアロパーツ	BYS オリジナルエアロバンパー
シート	-
ステリング	-
追加メーター	-

ズバリ車両込み!!

350万円

チューニングする前に確認すべきリフレッシュポイント



スラッジが溜まったピストンでは本来の性能は出ない。白煙を履くようになったりオイルの消費が激しくなったりしたら、O/Hの時期



エンジン＆ミッションマウントは一カ所切れると他も切れやすくなる。交換するなら5カ所セットで。パーツ代は合計で2万5000円ほど



減った純正のクラッチディスク＆カバー。これは8万km走った状態。これではせっかくエンジンが発生したパワーをロスしてしまう



本来は鋭角的なシンクロのギア部分が削れて台形になってしまっている。これではギア鳴りやシフトが入りづらい原因になってしまう



BackYard SPECIAL 代表
鈴木初男さん

Concept of Car

B型を長く楽しんでください！

この車両はストリート＆ミニサーキット仕様。ハイコンプピストンを組み込み、排気量も1.8ℓにしていますが、チューニングの前にまずはリフレッシュが大切です。ホンダがNSX用にリフレッシュプランを用意していますが、当社ではシビック＆インテグラ用として同じようなメニューを用意しています。K20Aはトルクフルで良いエンジンですがスムース過ぎます。その点B型は感動的。ブン回して楽しめるB型エンジンを長く楽しんで欲しいと思います



サーキットを走るひとにオススメなのがアペックスN1Rをベースにケース長、ストローク量、減衰力を見直したバックヤードオリジナル車高調のベストチョイスキット。ストリートからサーキットまで幅広くカバーしてくれる。28万1400円



ミニサーキットを走る程度ならブレーキ関係はパッド、ローター、ホースの交換で必要十分。この車両にはWINMAXのパッド、DIXCELのローター、バックヤードオリジナルのステンレスメッシュホース（2万9800円）が装着されていた



SCOOT service factory [EK9]

スクートサービスファクトリー　〒491-0914 愛知県一宮市花池2-10-19
☎0586-52-3610



ひと目で分かるチューニングPOINT!!

好きな仕様をフルオーダーできるコンプリートカーという買い方

EK9シビックやDC2インテグラといったB型エンジン搭載車はもはや中古車でしか手に入れることができない
ただし中古車購入はパーツがあらかじめ装着されている買い得感の大きな個体を手にするチャンスでもある
ここでは中古車を選ぶ際の基準や中古車をより楽しむ方法を伝授する

アンダーパネルの装着によりN1車両以上の速さを可能に！

EK9を例に取ると、現在の中古車マーケットでの流通価格は50万円程度から200万円近くまでと、その価格帯は非常に幅広い。価格だけでなく当然程度もピンキリなわけだ。ではなにを基準に個体を選べば良いかということになるが、スクートの原田さんが話す「B型エンジンは基本的に丈夫。ボディがしっかりしているかどうかの方が大事です」という言葉に倣い、まずはボディの状態に注意して車両購入に臨みたい。

そんな原田さんが代表をつとめるスクートは、ボディの程度にこだわって仕入れた個体をベースにチューニングを施したり、ドレスアップパーツを装着したりしたコンプリートカーの製作&販売を得意とするショップ。究極的なものとしてレーシングカーをベースに公道走行を可能にした車両、というものまで何台も販売してきた実績を持つ。

写真のEK9もそういったうちの1台。この個体は具体的には鈴鹿クラブマンレースのEK9クラスを走っていた車両がベース。エアロを装着することで、「より速く、しかもカッコ良く走りたい！」という贅沢な要望に応えるべく製作された。

「エアロで本当にタイムアップするの⁉」と疑うひともいるかもしれないが、ここでのポイントはフロントバンパーやサイドステップそのものというより、それらの下に追加されたアンダーパネル。これらの効果でコーナーでより安定し、N1レギュレーションの状態より速いタイムを刻むことを狙っている。

これとは別の車両にカナードを装着して鈴鹿フルコースでテストしてみたところ、中古タイヤを履いていたにも関わらずN1レギュレーションの状態より1.5秒もタイムが縮まった結果が得られたという。カナード未装着の状態よりストレートスピードが落ちた代わりにコーナーでタイムを稼ぐことができるようになったのがタイムアップの原因だ。もちろんエアロにはドレスアップパーツとしての効果もある。

原田さんによれば、「エンジンチューンとしてリカバリーが効きやすいため好タイムを安定してマークできる1.8ℓ化もオススメ」とのこと。1.8ℓ化まで含めたコンプリートカー製作をお願いするのも面白いだろう。



車高の異様な低さとリアガラス越しに見えるロールケージ以外はそれほど派手ではないが、実は鈴鹿クラブマンレース仕様のレーシングカーを公道で、しかも堂々と走らせるという快楽を感じることができるこの1台。こういった仕様をはじめ、フルオーダーが可能だ



フルバランスが取られ、精密組み立てされたN1仕様のB16B。エキマニはノーマルのままだが、SPOON製に交換すればさらに楽しいエンジンになるとのこと。ちなみにB型エンジンはオイルさえ定期的に交換すれば美味しい状態をキープしたまま長く楽しむことができるという。SCOOTのオススメは「EURO」の5W-40。距離を走っている個体に関しては10W-50の方がオススメ



ロールケージは無限のワンメイク指定品。N1車両にもともと装着されていたものだ。これに巻くパッドも好みのカラーや好みの巻き方をオーダーすることが可能。内装が剥がされた軽量ボディにはフルスポット溶接も施されている



トランク内にはホンモノのレーシングカーならでは装着される安全タンクがきっちり整備されたカタチで残されている。これを目に留めるたびに「レースカーに乗っているんだ！」という優越感にひたれるのがうれしい

SCOOT service factory spec.

ベースグレード	EK9
搭載エンジン	B16B
排気量(ボア×ストローク)　ノーマル	
最高出力	210ps
最大トルク	-
コンピュータ	オリジナル
エアクリーナー	APEX+オリジナルインテーク
エキマニ	ノーマル
フロントパイプ	-
触媒	なし
マフラー	無限 材質:ステン メイン60φ テール60φ
カム	ノーマル
スロットル	オリジナルビッグスロットル
ピストン	ノーマル
コンロッド	ノーマル(バランス取り)
クランクシャフト	ノーマル(バランス取り)
プラグ	10番
ヘッドまわり	ポート加工
ラジエター	無限 アルミ3層
オイルクーラー	-
エンジンオイル	ユーロ 5W-40
ミッション	4.7ファイナル WPC処理
ミッションオイル	OMEGA 690 80W-90
クラッチ	EXEDY カーボン
フライホイール	EXEDY クロモリ
L.S.D.	CUSCO RS 1.5way
ファイナル	4.7
ショック	APEX N1 ダンパー PRO オリジナル
スプリング	F:Swift 22kg/mm　R:Swift 20kg/mm
スタビライザー	F:無限 R:無限
アーム類	-
キャリパー	F:SPOON　R:ノーマル
ローター	F:FCRスリット　R:スリット
ブレーキパッド	F:ENDLESS　R:ENDLESS
ブレーキフルード	-
タイヤ	DUNLOP F:215/40R17　R:205/45R16
ホイール	ENKEI RPF1 F:17×8J　R:16×7J
タワーバー	F:CUSCO R:CUSCO
ロールケージ	無限 ロールバー
その他剛性	-
シート	
ステアリング	NARDI
追加メーター	カーボンメーターパネル
インテリア・エクステリア	インテリア:ラフィックスGTC、バッテリーBOX、ATL30ℓ安全タンク、ボディフルスポット　エクステリア:エアウォーカーエアロバンパー、オリジナルカーボンアンダーパネル、FRPボンネット(スタウト)、ビジョンエアロミラー、カーボンシートラッピング

ズバリ!!［車両代は別］

250万円



N1車両と明らかに違うのがブレーキ。N1車両では交換できないキャリパーがSPOON製4ポットに交換されている。ローターはFCR



フロントバンパーにもカーボン製アンダーパネルが追加されている。フレーム留めとされており、効果が余すところなく発揮される



社外品のサイドステップにカーボンでつくったワンオフのアンダーパネルを追加することでコーナリング時の接地性を高めている



足まわりはアペックスN1ダンパープロをベースに減衰調整し、F:20kg/mm、R:16kg/mmのスプリングを組み合わせたもの。タイヤはミニサーキットならF:215/40-17、R:205/40-16、鈴鹿のような大きいコースではF:225/45-16、R:195/55-15がベストとのこと。

B型シビック&インテグラ 200~250万円実例集!!



SCOOT service factory
代表　原田良一さん

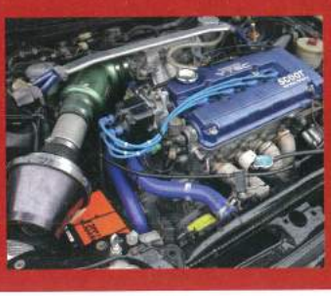
Concept of Car

公道をカッコ良く走れるレースカー

レースメカはファッション的要素が大きいエアロパーツを付けたがりません。でも、レーシングカーのように速く、しかもカッコ良いということになればさらにうれしいですよね。ストリートを走るのなら見た目も重要ですし、僕自身そういう方向性が好きということもあり、当店ではそんなコンプリートカーを何台も作ってきています。B型は丈夫なエンジンです。良いオイルを3000kmごとに交換することだけ気を配っていただければ楽しく乗ることができます。

タイムレコードを持つEF8

B16AはN1仕様で足まわりはバネレートがフロント20kg/mm、リア10kg/mmのオリジナル。LSDはクスコの1.5wayと、それほどカリカリにチューニングされているわけではないが、内装を簡略化して軽量化していることとバランスの良さがタイムに繋がっているようだミニサーキットでタイムを狙う場合に大切になってくるのは軽さ。リアの接地性をアップさせるべくGTウイングも装着されているが、パッと見はおとなしめ





写真のEF8はSCOOTユーザーの愛車。ミニサーキット仕様として活躍している1台で、例えば美浜サーキットでは44秒171をマーク。これはテンロククラスのレコードタイムだ

ALEX[EK9]

アレックス　〒114-0034　東京都北区上十条3-28-3
☎03-3906-6111　http://www.alex-motorsports.co.jp



ひと目で分かるチューニングPOINT!!

フットワーク重視で仕上げた競技車 ストリート仕様にも参考になる1台

ラリー、ジムカーナを筆頭とした競技に実績があるアレックス このEK9のデモカーは、ジムカーナをターゲットに据えた車両で SAクラスに則って製作されている 当然、レギュレーションの縛りはあるが 車検に通る範囲内でチューニングの自由度が高いクラスなので その内容はストリート仕様にも向いているといえる



剛性アップまで駆使することで足の能力を最大限に高める！

「ベース車をいちから買う場合、値段も程度もピンキリだけど、車両込み総額200万円あれば十分に速いマシンを完成させられる」

アレックスの大谷さんはそう話す。しかし、間違いなく押さえるべきポイントがある。ひとつは足で、さらに足に100%仕事させるためのボディだ。エンジンパワーはあるにこしたことはないが、最重要課題ではない。あくまで足、付け加えるなら駆動系。デモカー（シリーズ3位という実績を持つ）の場合、エルシュポルトの車高調にブッシュのフルピロ化を慣行。リアスタビは、「純正が太めなので、ダンパーを働かせるため細くするのが今のジムカーナ、ラリーのトレンド」ということでEK4を流用。そして、看過できないほどヤワいボディを固めて、足をキッチリと動かす。

ボディは最低重量があるから、眼の色を変えてまで軽量化してはいない。が、カーペットはないし、ボンネットやフロントバンパーは軽いFRP製。ロールケージも、規定を見越してリア4点式だ。補強も、重量増に繋がる追加バーを用いず、スポット増しを定番箇所に行っているので、「逆にウエイトを足すくらいかも」とのこと。つまりストリート仕様で製作するなら、もっと軽く仕上げられるという訳（さらに、規定でタイヤも太くできないから、その面でもストリート車の方が有利！?）。こうして磨き上げた足、ボディによるフットワーク性能向上の他は、ジムカーナ向きのローギアード化を図ったミッション、イニシャルで30kg-m超のトルクをかけたLSDの装着など、駆動系が判りやすい見どころだ。

だが、どんなに仕上げの深度を深めても、EK9は大抵、要リフレッシュ時期にきている。そう、まずチューニング以前のオーバーホールやメンテにそれなりの資金を投入する必要があるのだ。デモカーはエンジンを開けてはいるが、ピストンはレギュレーション故にあくまで純正サイズ。ドラシャは強化モノに換え、スプールバルブもリフレッシュした。ベース車の状態によってコストは大きく変わるが、「純正パーツを使えばひどく高くはならない」し、リフレッシュに合わせてチューニングすれば、余計な出費も少なくて済む。そして、それだけやっても200万円という予算なら狙えそうだというのが嬉しいではないか！





ステッカー以外の外観は極めて無駄のない仕上がりとなっている。フロントバンパー、ボンネットに採用されているのはウォーカージャパンのエアロ。この両製品ともFRP製なので、フロントまわりの軽量に貢献しているのもポイントだ



エンジンはオーバーホールをしているが、レギュレーションに合わせるためオーバーサイズピストンは採用していない（ECUも規定上ノーマル）。ただし、強化モノのタイミングベルトを導入するなど、ハードな走行に対応した仕上げを施している。エンジンマウントはオリジナルの強化品と、ウレタン製とを組み合わせて使用

B型シビック&インテグラ
200~250万円実例集!!



マフラーはユニークなバイプレイアウトの無限製で、エキマニはマキシムワークス製をチョイス。アレックスではエキマニも無限製を使うケースが多いそうだが、このクルマではオーナーの好みでこの選択となった

ALEX spec.

ベースグレード	EK9
搭載エンジン	B16B
排気量(ボア×ストローク)	1595cc (81.0×77.4)
最高出力	-
最大トルク	-
コンピュータ	-
エアクリーナー	-
エキマニ	マキシムワークス
フロントパイプ	-
触媒	-
マフラー	無限
カム	-
スロットル	-
ピストン	-
コンロッド	-
クランクシャフト	-
プラグ	NGK8番
ヘッドまわり	-
ラジエター	社外ラジエター
オイルクーラー	-
エンジンオイル	-
ミッション	OS GIKEN、3速クロス 3.077-2.105(純正)-1.600-1.261
ミッションオイル	-
クラッチ	EXEDY ハイパーシングル
フライホイール	-
L.S.D.	CUSCO RS
ファイナル	OS GIKEN 3速クロス 3.077-2.105(純正)-1.600-1.261 ファイナル4.9
ショック	elsport AJ2 全長調整式
スプリング	F:BESTEX 24kg/178mm、ID66 R:Swift 7kg/200mm
スタビライザー	F:EK3用 流用 R:EK4用 加工品(3段調整可能)
アーム類	F:フルピロ(クスコ) R:ロアアーム3箇所のみピロ(クスコ)
キャリパー	F:EG6用14インチキャリパー 流用 R:EG6用14インチキャリパー 流用
ローター	F:EK9外周切削14インチローター R:EK9外周切削14インチローター
ブレーキパッド	BRIG
ブレーキフルード	-
タイヤ	POTENZA RE55S F:205/50-15 R:195/55-15 ※競技用 (街乗りはRE01、スタッドレス)
ホイール	F:Racing hart CP035 15×7.5J 40 R:SSR typeC 15×6J 45
タワーバー	F:ノーマル R:無し
ロールケージ	キャロッセ4点式
その他剛性	-
エアロパーツ	-
シート	-
ステアリング	OMP・スウェード
追加メーター	-
インテリア・エクステリア	フロントバンパー&ボンネット:エアウォーカー、シフトノブ:社外品ラリー系丸いノブ、ベルト:サベルト4点3インチ、ボディ:溶接フル補強、リアシート無し・2名乗車変更

ズバリ車両込み!!

200万円





アレックスが最重要課題とする足まわりは、エルシュポルトの車高調をメインに仕上げた。ボディ剛性まで含めて、足をシッカリと動かす方向でセットアップした。リアスタビは、ダンパーを働かせるため径の細いEK4用を使用



リアシートはおろか、カーペットすらない車内。スポット増しはフロアパンとサイドシルの繋ぎ部分に施工するのが効果的なのだが、ちょうど樹脂パーツが付く箇所なので視認できないのが残念。ロールケージがリアシート側のみなのも特徴的



バルクヘッドより前も適所をスポット増しを行い、サスが正確に動くようにした。また、リア側にはサイドブレーキのレスポンスアップを図る加工を施している



よいサスキットを着けても、ボディがヤワいと活かしきれない。そこで、スポット増しで剛性アップを図った。タイヤハウス内も溶接の跡が無数にあった



ブッシュは、スムーズに動かすためにフルピロ化を図った。デモカーでは未装着だが、ロールセンターアジャスターも効果的だとか



ドラシャも弱点のひとつ。ここでは強化モノのドラシャ+強化グリスを使用しているが、リフレッシュ時にこう仕上げるのもアリだ



トレッド幅はフロントが205で、リアが195。レギュレーション上太くはできないが、「性能を考えたら225幅は欲しい」とのこと。レギュレーションにとらわれないストリート仕様、サーキット仕様なら太くするべきか!



ALEX
大谷源太さん

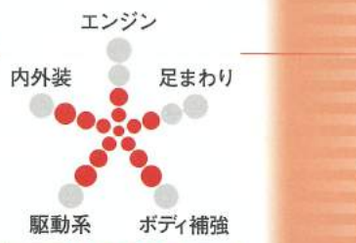
Concept of Car

レギュレーションに適合させながらフットワークに磨きをかける!

実際の競技の現場でシリーズ3位を獲得した、本物のジムカーナ車両だ。だから、チューニングを進める場合もレギュレーションの範囲内で行う必要がある。今時のEK9のチューニングカーにしてはタイヤが細いのもそのため（「下の改造範囲の狭いクラスだと太いタイヤが履ける」のだとか……）。また、サイドターンしやすいようにサイドブレーキ加工をしていたり、LSDを過激に効かせている点からも、ジムカーナ車両であることが判る

SPOON [DC2]

スプーン　〒167-0051 東京都杉並区荻窪 5-2-8
☎0120-122-095　http://www.spoon.jp/



ひと目で分かる
チューニング POINT!!

タイプR本来のパフォーマンスを呼び覚ますリフレッシュ&ライトチューニングメニュー

**ホンダ車のスペシャリストであるスプーンが提唱するのは、過度なチューニングではなく堅実なリフレッシュ
ヤレた部分を元に戻し、キーポイントとなる部分は自社製のチューニングパーツでバリッと仕上げる
そこにはホンダ車を知り尽くすスプーンだからこそのノウハウが活き、タイプR本来のカタチがそこにある**



タイプRの素性を活かしたノーマルライクなクルマだけに、エクステリアにも大きな変更は無い。唯一、カーボンボンネットを装着してスポーツマインドを強調してはいるが、車高などもノーマルのままとなっているので決して派手な印象は受けない



クルマをリフレッシュさせてこそさまざまなチューニングも活きる

スプーンの用意したサンプル車両は、同車のアンテナショップであるタイプワンで実際にコンプリートカーとして販売中の1台。走行距離も10万キロオーバーの個体だが、新車に近いドライブフィーリングを体感できるほど、コンディションは良好だ。

それもそのはず、このインテグラは各マウントブッシュやサスペンション、さらにはハブにいたるまで、さまざまな可動部分を新品パーツでリフレッシュ。とくに足まわりに関しては、ブッシュをすべて交換するだけではなく、新品の純正サスキットを選択するなど、スプーンの考えるリフレッシュメニューがすべて施されている。そしてそのうえで、ツインブロックキャリパーやN1マフラー、そして大口径スロットルやエキマニなど、オリジナルパーツでチューニング。派手なモディファイではないが、タイプRのパフォーマンスを底上げしてくれる定番メニューだ。「インテグラのアキレス腱ともいえるパーツはすべて新品パーツで換装し、まずはクルマを新車の状態へ戻すようにリフレッシュを施しました。いきなりアレコレとチューニングしては、何を基準にして良いかわからなくなってしまいますからね。元の状態を知ることで、足りない部分も見えてくるんです。そこからアフターパーツでのチューニングを行えば、本来持つクルマの素性が楽しめるとともに、チューニングで失敗することも減ると思いますよ」(タイプワン・城本氏)

また、気になるエンジンのリフレッシュメニュー関しては、中古のクルマでは必須メニューのタイミングベルト交換とバルブクリアランスの調整だけに留めている。というのも、もともとB型エンジンは耐久性が高く、オイル交換などしっかりメンテナンスされていれば10万kmオーバーでもコンディションのキープも可能。とくにこの個体では、B型エンジン特有のオイル滲みやオイル消費も無く、お金をかけてオーバーホールまでしなくてもタイプRの持つパワフルなエンジンフィーリングを満喫することができる。

確かに年式の浅いクルマならまだしも、10年以上が経過した個体ならリフレッシュは重要。ましてや限られた予算で考えれば、これもひとつのベストな例だろう。



スピードショップタイプワン
城本大輔さん

Concept of Car

徹底リフレッシュでクルマは蘇る

コンセプトはできるだけ新車に近い状態へ戻すためのリフレッシュ。そのため、10万kmオーバーのクルマでやるべきメニューによって手を加えられている。そしてプラスαのチューニングとして、ブレーキキャリパー、ボンネット、エアクリーナー、スロットル、エキマニ、マフラーでチューニング。加えてサブフレームカラーで余計な動きを抑えているので、乗り心地に関しては新車以上のフィーリングが得られているクルマだ



エンジンそのものには手を加えず、基本的なメンテナンスだけとなっている。しかし、プラグコードやラジエター、そしてラジエターホースなど、エンジン周辺のパーツはしっかりとスプーン製パーツに交換済み。ただこれはパワーアップというよりも、スポーツドライビングでもエンジンを壊さないためのチューニングだ



吸排気系は、エアクリーナーからマフラーまで、すべてオリジナルパーツでトータルチューニング。NAエンジンらしいリニアなアクセルレスポンスをさらに強調してくれるとともに、心地よいサウンドを聞かせてくれる。スポーツカーのチューニングメニューでは定番だが、欠かすことのできないものでもある





ノーマルのドライブフィーリングを知るなら、足はやはり純正という選択になる。それでもタイプR用なので、あらゆるステージに対応。サーキットなどで足りなく感じてきたら、アフターのサスキットに交換すればいい

B型シビック&インテグラ
200~250万円実

SPOON spec.

ベースグレード	DC2
搭載エンジン	B18C
排気量(ボア×ストローク)	1797cc(81.0×87.2)
最高出力	210ps ／ 8000rpm
最大トルク	20kg-m ／ 7500rpm
コンピュータ	SPOON
エアクリーナー	SPOON
エキマニ	SPOON
フロントパイプ	-
触媒	ノーマル
マフラー	SPOON EXパイB:テールサイレンサー N1タイプ(メイン60φ・テール65φ)
カム	ノーマル
スロットル	SPOON 70φ
ピストン	ノーマル
コンロッド	ノーマル
クランクシャフト	ノーマル
プラグ	SPOON レーシングプラグ #24
ヘッドまわり	ノーマル
ラジエター	ラジエターホース、サーモスタット、サーモスイッチ
オイルクーラー	-
エンジンオイル	MOTUL 300V 10W40
ミッション	ノーマル
ミッションオイル	-
クラッチ	SPOON
フライホイール	SPOON
L.S.D.	ノーマル
ファイナル	ノーマル
ショック	ノーマル
スプリング	ノーマル
スタビライザー	ノーマル
アーム類	ノーマル(新品交換済み)
キャリパー	F:SPOON ツインブロックキャリパー R:ノーマル
ローター	-
ブレーキパッド	F:SPOON R:SPOON
ブレーキフルード	-
タイヤ	F:215/45-17 R:215/45-17
ホイール	F:DIREZZA RSC R:DIREZZA RSC
タワーバー	F:SPOON R:-
ロールケージ	-
その他剛性	SPOON サブフレームリジットカーラーキット
エアロパーツ	-
シート	-
ステアリング	SPOON ステアリング
追加メーター	-
インテリア・エクステリア	SPOONシフトノブ

ズバリ車両込み!!

140万円



フロントには、スプーン自慢のツインブロックキャリパーを装着。純正キャリパーとは異なり、サーキットで周回を重ねても安定した制動力を提供してくれる



タイヤは純正よりインチアップし、前後とも215／45／17サイズを装着。スポーティーさを強調しながら、しっかりとタイプRの軽快なフットワークも支えてくれる



サスペンションのブッシュは、すべて新品に交換。これは年式の古いクルマほど効果が高く、明らかにフィーリングも変化する。リフレッシュには絶対に欠かせないメニューだ



シフトノブも交換し、さりげなくドレスアップ。運動性能に関わる部分だけではなく、せっかくリフレッシュさせるのであればインテリアにも手を加えておきたい



ボンネットはカーボンを選択することで、軽量化に貢献。とくにFFの場合は、フロント部分を軽くすることで、ステアリングが軽くなり回頭性もグッと良くなる



もちろんドライブシャフトもオーバーホール済み。ブーツ類もきちんと新品に交換されているので、グリス切れでブローしてしまうような事態も避けることができる



ブッシュってじつは経年変化が大きく、新車から半年でもヘタリが出るようなパーツ。でも地味なためか軽視されがちなんだけど、交換の効果は大きい。このクルマもその違いがしっかりとあらわれていて、ステアリング操作に対する動きがシャープでダイレクト。純正よりもグリップの低いタイヤを装着していたけど、まったく不安無くキビキビ走ることができた。DC2 タイプRはもう新車では手に入らないクルマだから、こうして新車のようなフィーリングが楽しめるのはすごく貴重。長く乗ることを考えているオーナーであれば、ぜひ参考にしてほしい

山野哲也選手

経年変化の大きいゴムパーツの交換で動きが激変 IMPRESSION

SEEKER [DC2]

シーカー　〒168-0081 東京都杉並区宮前 1-19-7
☎ 03-5336-7025　http://www.seeker.co.jp/

激速チューンドカーから学ぶベースチューニングプラン

**ボディメイクにまで手を加えられたド派手な DC2 タイプ R は熱い想いを具現化した 1 台
予算を度外視したメニューによる、じつに贅沢なチューニングカーではあるが
やりきったからこそ見えてくるポイントを押さえたチューニングのヒントがある**



ひと目で分かる
チューニング POINT!!

楽しさと安全の融合したカタチがシーカー流のチューニングカー

シーカー自慢の K-TECH エンジンにはじまり、サスキットや吸排気、そしてドンガラにしてのボディメイクなど、このクルマには DC2 インテグラ・タイプ R を極めるためのメニューがふんだんに盛り込まれている。好きだからこそ自分仕様に仕上げられた、まさにチューニングカーの醍醐味を体現した 1 台だ。

しかし、誰もがここまでチューニングできるわけではない。エンジン内部にまで手を入れるのは、価格的にもかなりハードルが高くなってしまう。ただチューニングそのものに特別なパーツを用いている箇所は無い。それだけに、ポイントを絞り込めばクルマ全体の底上げができるオススメチューニングプランが組めると、シーカー店長の寺岡さんは語る。

「まず冷却系ホースやブッシュなど、ゴム類の交換は必須です。そのうえで、足を見直すのがオススメです。サス剛性が上がればクルマ自体もシッカリしますからね。あとは純正で十分なので、ブレーキ系もリフレッシュさせれば 80 万ぐらいの予算で組めるので、車両込みでも現実的な金額です」と寺岡さん。

また、チューニングを進めるうえで、設計の古さを認識することも重要だと語る。とくに電子制御で補正してくれるわけでもないので、尖ったセッティングではリスクも大きくなってしまう。ストリートカーとしての役割がメインなら、あくまで一般のオーナーが乗ることを考え、安全な範囲で仕上げるのがベストとのこと。乗って楽しく、なおかつ安心なチューニングカーこそが理想なのだ。



SEEKER spec.

ベースグレード	DC2 TypeR 98spec
搭載エンジン	B18C
排気量（ボア×ストローク）	1800cc
最高出力	230ps ／ 9000rpm
最大トルク	22.0kg-m ／ 6200rpm
コンピュータ	ストラダーレ
エアクリーナー	-
エキマニ	SEEKER
フロントパイプ	SEEKER 材質：チタン メインパイプ 60φ
	テールパイプ 70φ
触媒	-
マフラー	SEEKER
カム	ノーマル
スロットル	SPOON
ピストン	K-TECH
コンロッド	ノーマル
クランクシャフト	-
プラグ	NGK レーシング 8 番
ヘッドまわり	-
ラジエター	KOYO アルミ 2 層
オイルクーラー	-
エンジンオイル	MOTUL 300V シーカーブレンド 10W-40
ミッション	SPOON クロス
ミッションオイル	OMEGA
クラッチ	SEEKER
フライホイール	SEEKER 3.8kg
L.S.D.	CUSCO 1way
ファイナル	ノーマル
ショック	SEEKER S.A.S ダンパーキット（減衰 7 段調整）
スプリング	Swift F:18+ ヘルパー kg/mm R:14+ ヘルパー kg/mm
スタビライザー	F: ノーマル R: ノーマル
アーム類	F&R: フルブッシュ
キャリパー	F:SPOON　R: ノーマル
ローター	F:DIXCEL　R:DIXCEL
ブレーキパッド	F:TYPE-C　R:TYPE-C
ブレーキフルード	-
タイヤ	ADVAN A050 F:225/45-16　R:195/55-15
ホイール	RAYS CE28N F:16×8J 35　R:15×7J 45
タワーバー	F: 無限 R: 無限
ロールケージ	-
その他剛性	ボディフレームフル補強
エアロパーツ	-
シート	sparco シート
ステアリング	sparco ステアリング
追加メーター	-

ズバリ［エンジン、駆動系などで］

200 万円



K-TECH のコンプリートエンジンはレスポンスに優れ、レーシングエンジンのような鋭さがある。もちろんパワーもあり、1800cc という排気量はそのままで、実測 220ps 以上を達成するほど。軽量ボディと相まって、非常に力強いドライビングが楽しめる



足まわりには、シーカーの S・A・S ダンパーキットを装着。バネレートはフロント 18kg／mm、リア 14kg／mm だが決して硬くない



ホイールはフロントに 16 インチ、リアに 15 インチを選択。ストリートでの乗り心地も考慮してのサイズ設定となっている



シーカー店長
寺岡 亮さん

Concept of Car

スポット増しで 10 年保つボディに

車両込みで 200 万というプランニングであれば、リフレッシュ＆フットワークチューニングがオススメとのこと。長く使うならオーバーホールもアリだが、丈夫なので必須ではない。また、同色でオールペンすれば比較的安価で見た目もリフレッシュでき、同時に開口部だけをスポット増しすれば、もう 10 年保つボディに仕上げられる。





マフラーはシーカーオリジナルのチタン製。K-TECH エンジンとのマッチングも良く、NA ならではの乾いたサウンドを奏でてくれる

エンジンマウントの強化は振動の増加に繋がってしまうが、エンジンパワーをロス無く伝え、アクセル操作のツキもよくなる



山野哲也選手



まず乗って驚いたのが、ボディ剛性。剛性の高いボディは走ると重く感じるんだけど、このクルマもそう。でもそれはタイヤがグリップしているということだから、かなりポテンシャルは高い。まだセッティング中だからコーナーによって動きが変わってしまうけど、それでも 4 秒台に入ったし、セッティングがまとまったらまた乗ってみたい。

ボディ剛性の高さが速さに効く！　IMPRESSION

J'S RACING [DC2]

ジェイズ・コーポレーション　〒567-0028 大阪府茨木市畑田町 10-17
☎ 072-645-3500　http://www.jsracing.co.jp/

エンジン / 足まわり / ボディ補強 / 駆動系 / 内外装

ひと目で分かるチューニング POINT!!

徹底的なリフレッシュを行うコンプリートエンジンが人気

徹底したリフレッシュをセットにしたコンプリートエンジンを設定するジェイズレーシング
耐久性重視の B18C ピストンかハイコンプの B16B ピストンかという選択肢はあるものの
どちらも基本的には純正パーツを使って組み上げるため、信頼性も申し分ない

リフレッシュ費用も含めた安心感の高いコンプリート価格

「シビックやインテグラに搭載されているB型エンジンは最新のパーツやノウハウを投入することで、まだまだ速く、そしておもしろくなる可能性を秘めている」と断言するジェイズレーシング。その言葉を裏付けるべく、オリジナルのコンプリートエンジンを用意。低コストで高い耐久性と信頼性を維持するため、ピストン、コンロッド、クランクシャフトといった主要パーツは純正を使用するのが特徴。

基本メニューとして設定されるのは、ブロックの上面修整をはじめ、各部のバランス取り&重量合わせ、バルブシートカット、バルブすり合わせといったファインチューン。さらにウォーターポンプやオイルポンプ、サーモスタット、ガスケット、シール、ボルト類など、劣化が進みやすい部品のリフレッシュ費用もコンプリート価格に含み、明瞭化が図られているのもユーザーにとってはうれしいところ。

一方、取材車両では長年のストレスが蓄積され、劣化の進行が予想されるボディのリフレッシュ&剛性アップにも着手。開口部を中心としたスポット増しを施すほか、定番のポン付け補強パーツも装着。強化ブッシュを圧入したアームセットも組み込み、ダイレクトなハンドリングを取り戻している。

また、DC2インテグラ・タイプRの98スペックでは4~5速のギアが少し高いため、ファイナルは98スペックの4.7のままでいいので、ローギアードな96スペック純正4~5速に交換するのがオススメ。全域でスムーズに加速していけるようになるはずだ。



1500mm 幅の 3D シングルフラップで構成する GT ウイングはドライカーボンとウエットカーボンをラインアップ。オプションとして専用ガーニーフラップも用意している



ジェイズ・コーポレーション
梅原大吾さん

Concept of Car

充実したプランを用意しています!

200 万円という予算があれば、エンジン+ミッションのオーバーホールをはじめ、ボディ補強、足まわり、サスペンションブッシュ、ブレーキといったトータルチューンを視野に入れることができます。年式や走行距離、車両の状態などによっても異なりますが、かなり充実したリフレッシュとプラスαのチューニングを実施することが可能です。



ドルフィンテールが特徴的なマフラーは、コンパクトな砲弾型サイレンサーを採用し、フルチタンとすることで軽量化を図っている





サブダクトにはインテークダクトカバーを追加。ダクトホースと組み合わせることで、フレッシュなエアをダイレクトに取り込む

J'S RACING spec.

ベースグレード	DC2
搭載エンジン	B18C
排気量(ボア×ストローク)	1797cc (81.0×87.2)
最高出力	230ps
最大トルク	-
コンピュータ	
エアクリーナー	J'S RACING
	つちのこエアインテーク FRP(ABS 付き)
エキマニ	J'S RACING 4-2-1SUS-1EX マニホールドバンテージ仕様
フロントパイプ	-
触媒	-
マフラー	J'S RACING チタニウム FX 60RS ブルー
カム	-
スロットル	-
ピストン	-
コンロッド	-
クランクシャフト	-
プラグ	-
ヘッドまわり	-
ラジエター	J'S RACING アルミ SPL ラジエター
オイルクーラー	-
エンジンオイル	Moty's M111 エンジンオイル 5W-40
ミッション	-
ミッションオイル	Moty's M509S 85W-140 MT オイル
クラッチ	J'S RACING メタルクラッチ
フライホイール	J'S RACING クロモリフライホイール
L.S.D.	J'S RACING 1.5WAY L.S.D
ファイナル	-
ショック	J'S RACING SPL ダンパーキット CRUX Ver
	全調式 30 段調整式
スプリング	J'S RACING Swift スプリング
	F:16kg/mm R:14kg/mm
スタビライザー	-
アーム類	-
キャリパー	-
ローター	J'S RACING FCR スリットローターセット
ブレーキパッド	制動屋 R-MASTER F:RM551+ R:SP300
ブレーキフルード	制動屋 R-MASTER ブレーキフルード
タイヤ	BRIDGESTONE POTENZA RE-11
	F:215/45-16　R:205/45-16
ホイール	RAYS VOLK RACING TE37 F:16×8J 38 R:16×8J 38
タワーバー	J'S RACING フロントアルミストラットタワーバー、
	リアアルミストラットタワーバー
ロールケージ	-
その他剛性	フロントウインドウ/リアハッチ/左右ドア開口部スポット増し、SAFETY21 40φ 9P ロールケージダッシュ貫通式、A ピラーガゼットプレート製作・溶接
エアロパーツ	-
シート	RECARO RS-G SK ブラック/レッド
ステアリング	-
追加メーター	Defi BF タコメーター、Defi 水温計/油温計/油圧計

ズバリ!! [車両代は別]

215 万円



手頃なボディ補強パーツとして、ピラーバーやタワーバーといったポン付け補強パーツを装着。さらに開口部を中心としたスポット増しや、各ピラーにしっかりと固定された 9 点式ロールケージによって剛性アップを図る

徹底したリフレッシュとファインチューンが施された、ジェイズレーシングのコンプリートエンジン。とくにポートはフローベンチテスターを導入することで、より高精度な加工が可能になった。また、補器類の充実ぶりも特徴で、吸排気や ECU のセットアップを組み合わせることにより、230ps というハイパワーをマークする



セミオーダーが可能な SPL ダンパーキットはクラックスがベース。唐突感のないストロークが特徴で、この車両ではストリートとサーキットの両立を意識したセットアップを施す



井入宏之選手



ファインチューンが施されたエンジンはノーマルよりも明らかにパンチがあり、吸排気との組み合わせによって、ストレスなくまわってくれる。足まわりもストリート兼サーキット仕様としてよく煮詰められていて、とにかくよく動き、突き上げもなく、すごくしなやか。限界付近で唐突にブレイクする心配もなく、懐の深いセッティングが印象に残った。

ストレスなく楽しめる理想的なトータルメイク　IMPRESSION



SR-FACTORY [DC2]

SR ファクトリー　〒617-0845 京都府長岡京市下海印寺方丸 47-3
☎ 075-951-1134　http://www.srfactory.jp/



ひと目で分かる
チューニング POINT!!

鈴鹿サーキット２分 25 秒台という
最終目標を目指してユーザーとチューナーが
手を取り合いチューニングを敢行
エンジンや足まわり各部を順序立てて徹底的に煮詰めていく

GTマシンを参考にしながら独自の路線でチューニング

二人三脚でつくるあげるサーキットアタック仕様

インテグラのワンメイクレースやシビックのレースなど、ホンダ車をベースにしたレースで数々の戦績を残しているSRファクトリー。その同社が仕上げたDC2インテグラは、デモカーではなくオーナーカー。しかし、その仕上がりはデモカー同様、というよりもデモカー以上の仕上がりを見せる。

基本コンセプトは「ストリートも走れるタイムアタック仕様」ということで、サーキット走行に照準を合わせてエアコンなどの快適装備は取り外されている。そのためエンジンルームをはじめ各部の仕上がりは、レーシングカーなみの美しさを見せる。その背景にはオーナーの「GTマシン好き」から来るらしく、エンジンルーム内の吸入空気用ダクトのホースをはじめ、オールinワンのスタックメーターをチョイスしている点からも伺える。

さて、気になるチューニングの内容だが、エンジン本体はB18Cをベースに戸田レーシングの0・25㎜オーバーサイズ鍛造ピストン&ハイカムに4連スロットルを組み合わせたレスポンス仕様。これにより、使用できる最大回転数は10000rpmにも達するというが、あえて安全マージンを取って常用8500〜9000rpmに抑えているという。これは、オーナー自身が過去にエンジンブローという苦い経験をしたことから得た教訓らしく、これによりエンジンへの負担が減りライフが長くなったという。もちろんエンジン本体のポテンシャルを有効に引き出すように、大型ラジエターへの交換やオイルクーラーの追加、そして燃料の偏りにより燃料ポンプの空吸いを防ぐためのコレクタータンクの設置も行っている。

また、駆動系のチューニングも抜かりなく、オリジナルのクロスギアとATSの機械式LSDを組み込むことで、エンジンのパワーを有効に使えるようにセットしている。ちなみに、足まわりに関しては鈴鹿サーキットと岡山国際サーキットというコーナリングスピードが求められるコースに合わせて、セッティングの幅が広いクラックスベースのオリジナルダンパーをセレクトし、スプリングはコースに合わせてセレクトするというこだわりよう。

なお、オーナーいわく仕上がり具合は「65%」らしく、今後も理想のカタチを目指してチューニングを進めていくという。



腰下には0.25mmのオーバーサイズピストンを組み込むことにより排気量を1808ccにアップ（圧縮比は12.4以上）。クランクはバランス取り、コンロッドは重量合わせを実施。また、パワーの源ともいえるヘッド部分は、ポート研磨および燃焼室の加工も行いハイカムをセット。さらに4連スロットル化することで抜群のレスポンスを誇る。ちなみに、吸入空気用のダクトはGTマシンに使用されているものと同じものだという



ラジエターは冷却水の容量を増やしつつも重量増を最小限に抑えてくれ、安定した冷却効果をみせるアルミ三層サイドタンク式。また、ローテンプサーモとファンスイッチ、13段タイプのオイルクーラーも装着している



コーナリングGによる燃料の偏りを防ぐために室内にはサード製のコレクタータンク（2ℓタイプ）を装着。内部にはバッフルプレートとセパレーターが装備されているので、泡立ちも防ぎエア噛みを防いでくれる



スプーンのカーボンリップにエアウォーカーのサイドステップなどを、バランスよく組み合わせたエクステリアはシンプルながらレーシングな雰囲気を醸し出す。また、フロントフェンダーはトレッドを広げるためにワイドタイプを装着している

B型シビック&インテグラ

200~250万円実例集!!



タイヤはグリップ力とコントロール性を考慮してアドバンのA050を選び、ホイールはバネ下重量の軽減と剛性を考えレイズの鍛造モデルCE28Nを組み合わせる。バッドは効きとコントロール性を狙いウィンマックスのゼロス



駆動系のカナメともいえるL.S.D.はATSの機械式1.5way式をチョイス。なお、セッティングは効きだけでなくコントロール性も重視。このあたりはレースで実績を持つSRファクトリーの経験が生かされている



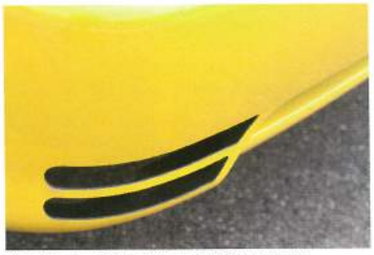
「シンプルis ベスト」を絵に描いたように、スッキリとまとめられたコクピット。メーターは、回転数、水温、油温、油圧などが一度に確認できるスタックを装着。また、コンソール部分にはキルスイッチなどが、カーボンのワンオフパネルにインストールされている



フロントバンパーにはスプーンのカーボンリップ、そして高速コーナーで抜群の効果を発揮するというディフューザーを装着している



DC2でキーともいえるGTウイングは、調整機構のついたSRファクトリーのオリジナル。走行時には路面の状況などに合わせて細かく調整を行うという。ちなみに、リアを安定させたい場合は立て気味に、ストレートで最高速を稼ぎたい場合は寝かせ気味にしている



リアバンパー裏側は走行中に空気溜まりができてしまうので、空気を抜くために猫の髭状(仲間内ではこう呼んでいる)にカットしている

SR-FACTORY spec.

ベースグレード	DC2
搭載エンジン	B18C
排気量(ボア×ストローク)	1797cc (81.0×87.2)
最高出力	-
最大トルク	-
コンピュータ	BR オリジナル
エアクリーナー	TODAレーシング ファンネル仕様
エキマニ	マキシマムワークス製
フロントパイプ	-
触媒	ストレート形状
マフラー	J'S RACING製
カム	TODAレーシング
スロットル	TODAレーシング
ピストン	TODAレーシング
コンロッド	重量合わせ
クランクシャフト	バランス取り加工
プラグ	NGKレーシング 11番
ヘッドまわり	各部加工済み
ラジエター	サイドタンクタイプ アルミ3層
オイルクーラー	トラスト製 13段
エンジンオイル	Moty's 5W-40
ミッション	ブラッドスポーツ オリジナルクロス
ミッションオイル	OBERON オリジナルブレンド
クラッチ	TODAレーシング
フライホイール	TODAレーシング
L.S.D.	ATS 1.5WAY
ファイナル	ノーマル
ショック	CRUX オリジナルスペック (アルミケース全長調整式、30段調整)
スプリング	Swift スプリング
スタビライザー	ノーマル
アーム類	-
キャリパー	ノーマル
ローター	F:Project μ R:ノーマル
ブレーキパッド	F:WINMAX ゼロス R:WINMAX ゼロス
ブレーキフルード	-
タイヤ	ADVAN A050 F:225/50R16 R:225/50R16
ホイール	RAYS CE28 16×8J
タワーバー	F:BR オリジナル R:無限
ロールケージ	-
その他剛性	BR ピラーバー
エアロパーツ	SPOON フロントカーボンリップスポイラー、 汎用ディフューザー、オリジナルGTウイング
シート	BRIDE ZITAⅢ カーボン
ステアリング	-
追加メーター	SARD スタックメーター

ズバリ!! [車両別]

250万円



SRファクトリー
板垣敦之さん

Concept of Car

計画を立ててイジれば予算を抑えることも可能

「DC2に限ったことではありませんが最初からやりたいことを全部やってしまうと、とんでもない金額が掛かってしまい、せっかくイジったのに走りにいけない……。ということにもなりかねません。そこでウチではお客様と細かく打ち合せをして順序立ててイジるようにしています。このDC2も一見デモカーのようにお金が掛かっているように思えますが、パートごとに進めているので予算は最小限に抑えられています。また、闇雲にパーツを装着するのではなく、数あるパーツから吟味して選ぶことも大切。いい素材なので長く楽しむことをオススメしています」

D-jac[DC2]

ディージャック　〒192-0362 東京都八王子市松木 33-8
☎ 042-674-7700　http://www.djac.co.jp



ひと目で分かる
チューニング POINT!!

充填効率の向上が K20Aの戦闘力を更に引き出す

コンパクトなボディに気持ちよく回るエンジン。それがインテグラ・タイプR最大の特徴だ
「自分で操縦している」という感覚が得られやすいのもインテグラのいいところ
では、その素性を生かすチューニング方法とは？

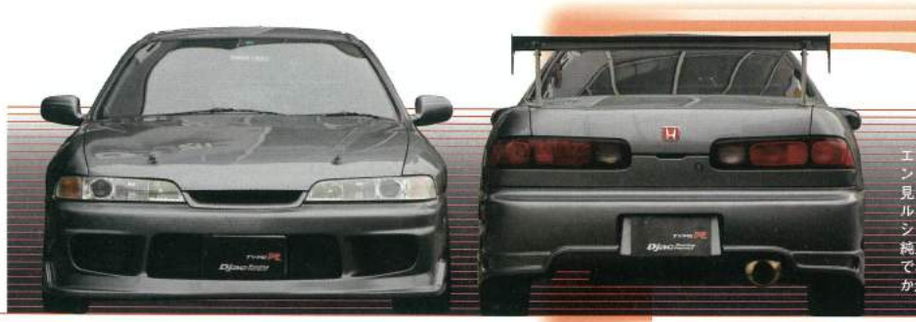
サーキットに焦点を当てた予算100万円の充実プラン

現在でも根強い人気を誇るDC2。元気なエンジンと、振り回すのにちょうどいいボディサイズがその人気の秘密だろう。また、ジムカーナ、ミニサーキット、本格的なサーキットと状況に応じたチューニングが可能で、しかもどのカテゴリーでも「速いマシン」をつくることが可能なところも魅力だ。

ここで紹介するのは、そんなDC2のサーキット仕様。もちろん公道走行は可能だが、おもにサーキット走行をターゲットにつくり込んである。気になるチューニングのメニューは、サスペンション、ブレーキ、LSD、エンジンとトータルで手が入れられているが、シャシー系のセットアップをバランスよく行うだけでDC2の戦闘力は相当アップするといい、100万円の予算でこれに近い仕様はできるという。

エンジンに関しては、ノーマルエンジンベースであれば吸排気系のセットアップだけでも十分だが、このクルマのようにハイカムやオーバーサイズピストンなどでレベルアップするという手もある。ただし、大嶺さんいわく「最近、エンジンまわりやパワステラックまわりからのオイル漏れが多い」とのことなので、ただチューニングするだけでなく、しっかりとメンテナンスして「トラブルの芽」を摘んでおくことも重要だという。

それと、もし距離を走っている車両なら、エンジンのオーバーホールも視野に入れ、予算を組んでおいた方がいいだろう。



エアロ3点キット+GTウイングを装備しているものの、見た目の印象としてはシンプルにまとめられている印象。シブめのカラーリングはNSX純正のガンメタ（オールペン）で、基本的にはサーキットしか走らないという仕様だ





見た目にはインテークチャンバー、タコ足、プラグコードぐらいしか変更されていないが、じつは「中身」は戸田レーシングのハイカム、EK9用ピストンなどでチューニング。レブリミットは9500rpmまで高められている。コンピュータのデータ変更が必要になるが、その作業とオーバーホールを含めて、この仕様でも100万円以内でだいたい収まる



サスペンションはテイン・HT。ジムカーナ用をベースに、ディージャックのオリジナル減衰にセッティングされている。調整範囲の広さからHTをチョイスした



「走り専用」なので、コンソールにオーディオ類はなく、必要なメーター類がセットされているだけだ。フロアカーペットも取り払われ、まさに「スパルタン」を絵に描いたような仕様



フロントタイヤをワイド化するのがDC2チューンの定番。このクルマでも、フロントに225/45-16サイズを履かせる（リアは195/55-15）。タイヤはRE-55S



DC2ではキャリパーの容量アップは必須項目ではないが、直線が長いサーキットなどでは有効だ。ただし、その場合は前後のバッドの組み合わせに注意。※写真はオリジナルローターを使った仕様

ホンビック&インテグラ 200~250万円実例集

D-jac spec.

ベースグレード	DC2
搭載エンジン	B18C
排気量（ボア×ストローク）	1797cc（81.0×87.2）
最高出力	-
最大トルク	-
コンピュータ	-
エアクリーナー	-
エキマニ	-
フロントパイプ	-
触媒	-
マフラー	-
カム	TODA
スロットル	-
ピストン	TODA
コンロッド	-
クランクシャフト	-
プラグ	-
ヘッドまわり	-
ラジエター	-
オイルクーラー	-
エンジンオイル	ASH 0W-30
ミッション	ATS
ミッションオイル	ASH 75W-90
クラッチ	EXEDY ハイパーシングル

フライホイール	-
L.S.D.	ATS
ファイナル	-
ショック	TEIN
スプリング	TEIN
スタビライザー	-
アーム類	-
キャリパー	F:DC5 brembo R:ノーマル
ローター	F:Project μ R:ノーマル
ブレーキパッド	WINMAX
ブレーキフルード	-
タイヤ	POTENZA RE-55S F:225/45-16 R:195/55-15
ホイール	RAYS CE28N
タワーバー	-
ロールケージ	-
その他剛性	-
エアロパーツ	ings、CUSCO GTウイング
シート	-
ステアリング	-
追加メーター	Defi

ズバリ!! [車両代別]

250万円



ディージャック
大嶺高志サン

Concept of Car

200万でコンプリートカーも可能

DC2で200万円をかけようと思えば、相当いろいろなことができますよ。当店でも、中古車をベースにサーキット仕様に仕上げた車両をコンプリートカーとして販売していますが、ベース車込みで200万円以内に収めることも可能です。また「とにかくインテグラが好き」という人には、ノーマル風のリフレッシュ・コンプリートカーをつくることもできますので、ご相談ください。





AUTOGARAGE-M [EG6]

オートガレージ M　〒761-8056 香川県高松市上天神町 751-7
☎ 087-816-8777　http://autogarage-m.com/

テーマはユーザーフレンドリー
誰もが満足する快適＆快走 EG6 シビック

いまだ高い戦闘力を秘めた EG6 はハードなチューニングで楽しむというのが一般的だが オートガレージ M が手掛けた EG6 は少し毛色が違い速さを快適に楽しめる仕様 そんな誰をもうなずかせるセッティングに一番のコダワリがあるという

普段は『代車』として活躍 燃費のよさも大好評なのだ

「ひとりでも多くの人に本当のチューニングの魅力を体感してほしい」。オートガレージ M のこの EG6 は、そういう気持ちで製作されている。チューニングのテーマは、ドライビングスキルを問わず、誰もが速く、楽しく、快適に走れる仕様だ。もちろん用途も限定せず、普段の買い物にも、サーキットに汗を流しに行くのにも付き合ってくれる。そんなユーザーフレンドリーな内容だ。そして、同社ではつくりあげたこのクルマの走りを、実際にユーザーに体感してもらっている。車検や整備時の『代車』として、心ゆくまで存分に走りのよさを味わってもらっている。

「チョイ乗り体験では、わからないでしょ？速さは感じられても、普段の使い勝手や扱いやすさまでは判断できない。だから代車です（笑）。これなら長距離走行から燃費まで、あらゆる方向からよさを実感してもらえます。見た目やスペックでは伝えられないところに、本当のチューニングの魅力は隠れていますから。このクルマにのってもらえれば、そのことを必ずわかってもらえるはずです」と代表の三浦さん。

ブッシュやマウントなど劣化した部分をきっちりとリフレッシュしてから進められた、ポテンシャルアップのためのチューニング。トルクがあって扱いやすいエンジン、そしてしなやかでフラットライドなサスフィール。中古パーツをうまく活用しながら費用を抑えている点もユーザーフレンドリー。永く付き合える、速さと楽しさに満ちたシビックだ。

エンジン
内外装　足まわり
駆動系　ボディ補強

ひと目で分かる チューニング POINT!!



走行距離が 15 万 km を突破！　オーバーホールのついでに排気量をアップして、パフォーマンスの底上げを図った B16A 改 1.8 ℓ 仕様。カムは B16B 用を流用してリフト量を稼ぐ。耐久レースに対応するタフさもウリの仕様で、なんと燃費は 13 km / ℓ とチューニングエンジンと思えない優秀さを誇る



マフラーはフジツボの車検対応モデル。アクセルを強く踏み込まなければ、排気音は極少量。ロングドライブも快適にこなせる。エキマニは RS-R の 4-2-1。触媒は純正のままだ



ノーマル然とした車内。エアコンを装備しシートはインテグラ純正のレカロでホールド性と快適性を両立する。追加装備されたメーターは油圧計。B 型はオイル管理が欠かせない



サスは TODA ファイテックスダンパーのオートガレージ M 仕様。サーキット対応のハイレート仕様だが、非常に乗り心地がいいという



タイヤはラジアル（RE01）。グリップ性能だけでなく、ライフなどのトータルバランスを考慮して選択。普段は 15 インチを装着し、サーキット走行時は 14 インチに履き替える



車齢を重ねた EG6 はボディの剛性が弱点のひとつ。タワーバーによる剛性アップは、走りのスタビリティを高めるためにもぜひ行いたい

AUTOGARAGE-M spec.

ベースグレード	EG6	ショック	TODA ファイテックスダンパー
搭載エンジン	B16A		オートガレージ M 仕様
排気量		スプリング	F:TODA 18kg/mm
（ボア×ストローク）	1797cc(81.0mm×87.2mm)		R:TODA 14kg/mm
最高出力	200ps ／ 8200rpm	スタビライザー	F:ノーマル　R:ノーマル
最大トルク	19.8kg-m ／ 6200rpm	アーム類	-
コンピュータ	オリジナル	キャリパー	F:ノーマル　R:ノーマル
エアクリーナー	HKS ノーマル交換タイプ	ローター	F:DIXCEL PD
エキマニ	RS-R		R:DIXCEL PD
フロントパイプ	-	ブレーキパッド	F:制動屋 SM400
触媒	ノーマル		R:制動屋 SM400
マフラー	FGK	ブレーキフルード	-
カム	-	タイヤ	POTENZA RE01
スロットル	オリジナル 60φ		F:205 45-16
ピストン	81φ		R:205 45-16
コンロッド	TODA	ホイール	RAYS gram LIGHTS 57C
クランクシャフト	TODA		F:16×7J33　R:16×7J33
プラグ	NGK 8 番 /NGK プラグコード	タワーバー	F:ノーマル　R:VISION
ヘッドまわり	ポート研磨　その他加工	ロールケージ	-
ラジエター	オリジナル　アルミ 3 層	その他剛性	アーム取り付け部　溶接
オイルクーラー	アールズ ワンオフ 16 段	エアロパーツ	-
エンジンオイル	MOTUL 300V パワー 5W-40	シート	レカロシート×2（DC2 流用）
ミッション	ノーマル	ステリング	-
ミッションオイル	A.S.H 80W140	追加メーター	-
クラッチ	TODA スポーツディスクKIT	インテリア・エクステリア	
フライホイール	TODA フライホイール 4.1kg		ハンドル・シフトノブ
L.S.D.	CUSCO MZ 1WAY		（DC2 流用）、ETC、オーディオ
ファイナル	ATS 4.9		

ズバリ車両込み !!［中古パーツもアリ］

150 万円



オートガレージ M 代表
三浦義博さん

Concept of Car

ぜひ、お手本にしてください

ユーザーが本当に求めているものは何なのか。そして、ユーザーの理想を叶えるためにウチは何ができるのか？　見た目は地味ですが、この EG6 はそういうことをしっかりと考えてつくったクルマです。速くて、楽しくて、快適で、しかもリーズナブル。チューニングを一部の人たちだけのものにしないためにも、多くの人にぜひ参考にしてほしい仕様です



ひと目で分かる
チューニング POINT!!

GARAGE M-TEC [EG6]

ガレージ・M テック　〒577-0006 大阪府東大阪市楠根 3-4-25　☎ 06-6746-7035

モータースポーツはお金がかかる
クルマのチューニングなんて
一部のお金持ちのすること
そんなイメージを払拭するガレージ
M-TEC の EG6
製作費用は車両代を含め実に 100 万円
しかもバカっ速！

低予算でモータースポーツを満喫!!
走り好きにイチ押しの痛快 EG6

走りたいだけ走ってほしい
そんな気持ちを仕様に込めた

チューニングフリークのタイプは2種類。ひとつはクルマが常にピカピカで、装着パーツも一流品じゃないと気が済まないタイプ。そしてもうひとつがクルマの格好は二のつぎで、とにかく走るのが好きなタイプだ。志向や好みは両極端だが、共に立派なチューニングフリークであることに間違いはない。最近の言葉で表現するなら、前者は草食系のチューニングフリークで、後者は肉食系のチューニングフリークといったところだろうか。そして、体勢的には一般の流れと同じように草食系がフリークの大半を占めつつある。「ウチにくるお客さんも、実際のところは見た目を最も重視する人が大半。今はクルマをクラッシュさせてまで速く走りたいとは考えない人が大部分でしょう。しかし、中にはクルマは速く走らせてナンボという男前な気持ちの人もまだまだいます。走るのが三度のメシより好きというフリークが事実して存在するんですよ」とガレージM-TECの松野さん。

ここで紹介するEG6は、あえてそんな少数派となりつつある昔気質のフリークを対象にガレージM-TECがつくり上げた〝走り重視の激辛シビック〟。クルマをイジルよりも走るのが好きというユーザーのためにビルドアップしたサーキット走行専用マシンである。コストを極力抑えるために見た目は二のつぎ、しかし走る楽しさは絶品。速さも資金を存分にかけたマシンにもけっして負けていない。

なお、同社のデモカーとなる現車はオプション2耐久レースのレギュレーションに適合するようにつくられており、これを参考にすれば耐久レースに参戦できるマシンを格安でつくることが可能だ。また、逆にいえば、レースへのエントリーを考えなければ、さらにコストダウンを図ることもできる。

現車がコストをかけずに速さを得たポイントしては、まず心臓をB18Cに換装。エンジンはあくまでもノーマルのままとし、その分クロスミッションやボディの軽量化でノーマルパワーをカバーする。足まわりは上質な中古パーツを使うことで、サスペンション性能を向上させつつもコストダウンを極める。軽快さを最大の武器にローコスト&高性能を実現したM-TECのEG6。クルマを気遣うことのなく思う存分に走り込めるマシンだ。



不要なものは付けない。必要最小限のチューニングでサーキット走行を満喫できるパフォーマンスを得るガレージ M-TEC の EG シビック。基本的に重量増となるエアロパーツは未装着。カーボンボンネットや FRP フェンダーなど軽量化が望めるボディパーツのみ装着



「走りの不要なパーツは徹底的に取り外す。軽量化はコストをかけずにできる、最もローコストなチューニングです」とM-TEC の松野氏。エアコンなどの快適装備も一切なし。徹底的にシェイプされた現車重量は900kgを切るという裕はずれな軽量ぶりだ。軽さを最大の武器に、このEG6シビックはサーキットでの走る、止まる、曲がる、の性能を突き詰める



軽量なFRP素材でつくられたフェンダーはフェージョンのプロトモデル。これだけでもフロントタイヤの負担が軽減するといわれるほど軽量なフェンダーだ。バンパーも同じくFRP製で、運動性能の向上に大きく貢献している



ガレージ・Mテック
松野博幸さん

Concept of Car
ローコストで高性能を追求しました

見た目を重視するユーザーが大半を占めるようになった最近のチューニングシーン。ハイコストでハイパフォーマンスというのが時代の流れです。そんな中、このシビックは見た目は二のつぎ。クルマにお金をつぎ込むよりも、走り込みにお金をかけたいとユーザーのためにつくり上げたローコスト仕様です。もちろん、腕が磨ける確かな性能を盛り込むことも忘れてはいません。仲間と合同で所有する。そういう楽しみ方にもピッタリの１台です。





いかにコストダウンがテーマとはいえども、サスペンションに手を抜いては満足のゆく走りの性能は得られない。ガレージM-TECのシビックの足は、クラックスベースで仕上げたリペアハウスプルのオリジナル(USED 品)。キャンバー角はナックルのプレス加工で得る



インテグラ DC2 の B18C をスワップしたパワーユニット。エンジン本体には一切手を加えず、完璧にノーマルのままだ。吸排気を効率化しコンピュータのみ B18C 用に交換。最高出力は概ね 200ps を発生させる。冷却系ではラジエターを銅 3 層タイプに交換済みだ。なおエンジンは B16A のまま仕上げる方法もアリ。その場合はさらにコストダウンが可能だ



コクピット周り以外は、ほとんどなにもない車内。余分な配線類もすべて取り除かれている。燃料タンクは純正を使用し、コレクタータンクにて燃料の偏りを防止している。ボディは安全性確保のためのロールケージと、要所のみのスポット増しで最小限の補強を施す



コンピュータも決して凝ったものではない。B18C の基本的なチューニングメニューに合わせてデータを書き換えた増田自動車のオリジナル。そしてこれが現車の仕様にドンピシャ。B18C のポテンシャルをフルに引き出す



ノーマル B18C のまま、セントラルサーキットを 1 分 30 秒台で走るガレージ M-TEC の EG6。その速さの秘密がクロスミッション。エンジンのパワーバンドを最大限に活かすことで、同じエンジンが何倍もの働きをするのだ



軽量化に大きく貢献するカーボン材のボンネットを装着。緻密な努力がライバルを圧倒する軽快な走りを生む。耐久仕様となる現車は大きなダクトを持つ冷却機能に優れたタイプを装着。エンジンのオーバーヒートを防止

GARAGE M-TEC spec.

ベースグレード	EG6
搭載エンジン	B18C
排気量(ボア×ストローク)	1800cc (81.0×87.2)
最高出力	200ps
最大トルク	-
コンピュータ	増田自動車オリジナル
エアクリーナー	ノーマル
エキマニ	5ZIGEN
フロントパイプ	-
触媒	ストレート
マフラー	オリジナル
カム	ノーマル
スロットル	B18C ノーマル
ピストン	ノーマル
コンロッド	ノーマル
クランクシャフト	ノーマル
プラグ	NGK 10番
ヘッドまわり	ノーマル
ラジエター	銅3層
オイルクーラー	なし
エンジンオイル	OMEGA
ミッション	OS GIKEN フルクロス
ミッションオイル	OMEGA
クラッチ	ATS
フライホイール	ATS
L.S.D.	ATS 1.5way
ファイナル	OS 技研 4.9
ショック	リペアハウスブルオリジナル(クラックスベース)
スプリング	F:16kg/mm R:14kg/mm
スタビライザー	F:無限
アーム類	-
キャリパー	ノーマル
ローター	ノーマル
ブレーキパッド	F&R:制動屋 RM551
ブレーキフルード	-
タイヤ	ADVAN NEOVA AD08 F:195/55-15 R:195/55-15
ホイール	RAYS CE28N F:15×7.0J 35 R:15×7.0J 35
タワーバー	ノーマル
ロールケージ	-
その他剛性	無限 ロールケージ、スポット増し
エアロパーツ	-
シート	-
ステアリング	-
追加メーター	DDR メーター
インテリア・エクステリア	配線引き直し、純正フューエルタンク+コレクタータンク、FRP パーツ、カーボンパーツ、オリジナルカッティングシート

ズバリ車両込み!!

100万円



井入宏之選手



見た目はかなりのヤンチャ系。かなり手強そうなイメージ。でも、実際に走った印象はものすごくデキがいい。EG ならではの軽さ、そして B18C の力強さ、そして粘りのあるフットワークと、すべての要素がうまい具合に噛み合って、じつに気持ちよく走ることができる。見た目と違い、ねじ伏せて走るようなキャラクターではなく、リズムにのって走れるイメージだ。サスはタイヤの性能を目一杯引き出してくれて、ラジアルなのにまるで S タイヤを履いているかのよう。欲を言えばフロントの限界に合わせてリアの限界をもう少し高めてやれば、パフォーマンスに死角なしだ

軽さが生きる、極上のバランスフィールだ IMPRESSION

エンジン
内外装　足まわり
駆動系　ボディ補強

ひと目で分かる
チューニング POINT!!

CRaftA [EJ1]

クラフトエー　〒157-0064 東京都世田谷区給田 5-20-13
☎ 03-3300-0022　http://www.craft-a.com/

そのルックスからは想像もできない戦闘力を秘めた
クラフトAのEJ1シビックは
長年のテストをくり返して完成した抜群のコーナリングマシン
しかし、そこに特別なチューニングは施されていない
あくまでユーザーにとって現実的な仕様は
これからオーナーになる人の道標ともなるはず

クラフトAが丹精込めてつくりあげた ドレスアップとスピードの融合！



ルックスも速さも極めてみたい 欲張り心が生んだ激速クーペ

アメリカンスタイルでドレスアップしながらも、走りのパフォーマンスも徹底的に磨きあげたクラフトAのデモカーは、日本では珍しいEJ1（シビッククーペ）がベースとなっている。もともとドレスアップショップとしてオープンしたクラフトAだったが、欲張りな宮田さんが走りも極めたくなり、このEJ1が誕生したのだ。それだけに、アメリカンナイズされたルックスと、日光サーキットを39秒台（Sタイヤ）で駆ける走行性能が融合した、非常に稀有なデモカーとなっている。「日本のショップでは、ドレスアップと走りの両方に特化させたクルマは珍しいと思います。速くなると、どうしても走行性能だけを考えたストイックなルックスになってしまう。ボクはカッコよさも共存させたかったんですよ」と宮田さん。

そのために選んだEJ1のボディには、パワーユニットとしてB16Aを換装。そしてリアブレーキをドラムからディスクへ変更したり、足まわりを煮詰めながら確実に進化してきた。とくにサスペンションキットに関しては特別のコダワリがあり、途中でベースそのものを変更したのを含めると、1年以上も掛けてセッティングを完成させている。さらに重量バランスを考慮しながら軽量化することにより、ボディ重量は910kgという軽さを実現。それらの積み重ねによって、美しく仕上げたルックスはもちろん、抜群のスピードを手に入れることができた。

ただし、速さのために闇雲なチューニングを施していないのも、このクルマの特徴のひとつ。みんなが真似できる現実的なチューニングメニューに意味があると、宮田さんは語る。「スペシャルチューンではオーナーカーにフィードバックできないんです。誰でも導入できるチューニングメニューであれば、みんなで走ることを楽しめますからね」と宮田さん。

まさにユーザーのためのデモカーでもあるが、さすがに同じ仕様をつくるには予算を大きく超えてしまう。しかし宮田さんの言うとおり、誰でも真似できるチューニングばかりなので、求めるスペックだけを手に入れてもいいし、段階的にステップアップしていく手もある。例え迷うことがあっても、クラフトAならユーザー目線で応えてくれそうだ。



クラフトA代表
宮田玲サン

Concept of Car

スピードにもビジュアルにも自信アリ

クラフトAの仕上げたデモカーは、やはりドレスアップとスピードの融合が最大のポイント。両方を兼ね備えたクルマは、ありそうでなかなか無かった。しかも、そこそこのレベルではなく、かなり高いクリティで融合しているところに注目してほしい。ドレスアップの仕上がりは一目瞭然として、ラジアルタイヤで日光サーキットを40秒台、筑波サーキット・コース2000を1分4秒台というタイムが、そのハイレベルなパフォーマンスを示している


軽量化のため、ほとんどの内装が撤去されているが、ただドンガラ態にしてないのがクラフトA流のチューニング。ボディと同色に仕上げるなどして、インテリアも見られることを意識している。ちなみにロールバーはみんなが注目するクルマだからこそ、安全装備として必要と判断し導入。ここも見られることを意識してのことだ


随所に使われたカーボンパーツは、ボディの軽量化に貢献するとともに、ドレスアップにもひと役買っている。まさにこのデモカーのコンセプトにピッタリのチューニングだ


クラフトAでは、マフラーは音でスポーティな雰囲気を演出するアイテムとも考えているので、クルマを購入したら何はともあれ導入しておきたいとのことだ



ダクトや車高も走ることだけではなく、ルックスを大いに意識して仕様を決定。また、ヘッドライトなども軽量化できるポイントではあるが、そこまでしてしまうとドレスアップ要素が減ってしまうために却下。そして現在の仕様に落ち着いているとのことだ

CRaftA spec.

ベースグレード	EJ1
搭載エンジン	B16A
排気量（ボア×ストローク）	1595cc（81.0×77.4）
最高出力	190ps
最大トルク	-
コンピュータ	Black Monster
エアクリーナー	ColdAirIntake
エキマニ	4-2-1
フロントパイプ	-
触媒	-
マフラー	MYAKUDO ステンレス60φサイレンサー
	80φテール50φ
カム	B18Cカム
スロットル	66φ
ピストン	重量合わせ
コンロッド	重量合わせ
クランクシャフト	ラッピング
プラグ	イリジウム IK24
ヘッドまわり	ポート加工
ラジエター	オリジナルアルミ半面2層ラジエーター
オイルクーラー	-
エンジンオイル	PETRONAS 5W-40
ミッション	ATS 3.4.5クロス
ミッションオイル	NUTEC UWオリジナルブランド
クラッチ	OS GIKEN スーパーシングル
フライホイール	OS GIKEN
L.S.D.	CUSCO 1WAY
ファイナル	ノーマル 4.4
ショック	オリジナルサスペンション（GravityForce）
スプリング	F:22kg/mm R:16kg/mm
スタビライザー	DC2-R
アーム類	-
キャリパー	F:EK9 R:DC2-R
ローター	F:EK9 R:EG6
ブレーキパッド	F:ARMA R:ARMA
ブレーキフルード	-
タイヤ	GOODYEAR RS スポーツ
	F:235/40-17 R:195/55-15
ホイール	AME TM-02 F:8.5J×17 45 R:7J×15 35
タワーバー	SPOON
ロールケージ	6点アルミロールケージ
その他剛性	-
エアロパーツ	-
シート	BRIDE ジータII
ステアリング	-
追加メーター	-
インテリア・エクステリア	
	MOMO RACE オリジナル4点3インチハーネス、スイッチパネル、オリジナルフロントスカート、オリジナルデザインFRバンパー、US DX仕様、USヘッドライト、USクリアコーナー、USクリアテール、アンテナスムージング、カーボンフード、カーボントランク、オリジナルリヤウィング、フロントオフェンダーサイドウィンカースムージング、オリジナル軽量アクリルウィンドウ、エンジンルーム配線隠し、スムージング

ズバリ車両込み!!

180万円



ホイールはフロントが17インチ、リアに15インチを装着。セットするタイヤのサイズは、フロントが235／40'17、リアが195／55'15。前後で2サイズも違うが、バランス的にはこれがベストマッチとのことだ

徹底して煮詰めた自慢のサスキット



フロント22kg／㎜、リア16kg／㎜というバネレートのオリジナルサスキットは、減衰を調整すればストリートからサーキット走行までをこなせる優れもの。高いバネレートでも、しなやかに動いてくれる足となる

ブレーキは日本仕様に換装済み



もともとのEJ1は、リアがドラムブレーキ。さすがにそのままではサーキットで走るには厳しいので、真っ先にディスクブレーキへと変更。EJ1に乗るのなら、このチューニングメニューは必須でもある



235/40-17サイズのタイヤを装着し、車高短にするとインナーにタイヤがヒットしてしまう。しかしこのクルマでは、叩いてホイールハウスの容積を拡大。しかも、叩いた痕跡が残らないよう綺麗に処理されている



室内への空気の吸入ダクトも装着。エアコンを使わないほうがタイム的に有利なサーキットでは、あるととても便利。とくに夏場になると、得られるその恩恵は大きい



リアに装着するデュフューザーもオリジナル。ひとつひとつの効果はそれほど大きなものではないが、こうしたチューニングの積み重ねによって、着実に速くなっていく

B型シビック&インテグラ 200~250万円実例集!!



山野哲也選手



とにかくよく曲がるクルマだ。フロントが17インチでリアが15インチという構成だから、アンバランスな印象を受けるけど、乗ってみるとまったくそんな不安感を抱くようなことはない。タイヤとサスペンション、そしてデフのマッチングが本当に絶妙。そのために、かなりテストをくり返しているんじゃないかな。操舵角が少ないのにレコードラインをピッタリ外さず走ってくれるから、ある意味FFのフォーミュラマシンじゃないかと思うぐらい曲がってくれる。それからクロスミッションの気持ち良い加速感もあるから、もの凄く気持ち良く走れるクルマだ

よく曲がり、よく走る、究極のFFマシン IMPRESSION

シビック&インテグラ乗りこなしテクニック

B型シビック&インテグラと共に駆け上がってきた井入宏之が語る

多くのレーシングドライバーを育てたホンダのシビック&インテグラだが現在、スーパーGTなどで活躍する井入選手も、このクルマに鍛えられたドライバーの一人そこで、鈴鹿クラブマン・シリーズチャンプが、その速さの活かし方を伝授してくれた



2000年度の鈴鹿クラブマンレースで念願のシリーズチャンピオンをEK9で獲得。すでにEG6ではN1耐久(現スーパー耐久)に参戦していたが、この後アルテッツァレース、スーパーGTへと着実にステップアップ。2006年にはスーパーGTのシリーズチャンピオンに輝いた。(オートスポーツ2000年12月21日発売号より抜粋)

旋回速度の向上こそが速さを活かすカギとなる

VTECが与えられたB型エンジンを搭載するホンダ車は、エンジンのパフォーマンスが高いがゆえに、どうしても意識がパワーばかりに向かいがち。でも、実際にはそれ以上にサスペンションが魅力で、加速性能よりもコーナーリング性能を楽しむべきクルマだと僕は思う。あんなにお手軽な車格で、足まわりにWウイッシュボーンを採用するクルマなんて他にはない。世界中を見渡しても、多分この時代のホンダのこのクラスぐらいのはず。

だから、シビック&インテグラをチューニングするときは、エンジンよりもコーナーリング性能を引き延ばす足まわりから。そして、次にLSD。まずは、コーナーリングに関わる部分から進めていくのがセオリー。これらが正しく決まってくれば、ドライバビリティもタイムも、そして走る楽しさも必ず向上していく。逆に間違ったチューニングを施せば、必ず乗りづらくなる。チューニングの善し悪しがダイレクトに操作性に現れる。それも、逆に魅力といえる。

さらにチューニングに関していえば、この時代のホンダ車は、せっかくの軽さをスポイルしないことも大切。重量増につながるようなチューニングは、極力避けてライトウエイトを維持させる。少しのパワーアップなら軽量化のほうがこのクラスのクルマにはプラス。ブレーキングはもちろん、加速という面でもコーナーリングという面でも確実にクルマを速くするプラス要素として働く。

そして、クルマの乗り方や走らせ方については、"いかに旋回速度を上げるか"につきると僕は思っている。どうすれば旋回速度を上げられるかを、ひとつひとつのコーナーで、常にしっかりと考えながら走る。そのことが一番大事。もちろん、この考えはセッティングにも当てはまることで、例えばサスペンションのセッティングは、この旋回速度の向上を指標にすると煮詰めて行きやすい。旋回速度が1km/hでも上がれば、そのセッティングは良い方向。逆に1km/hでも下がれば確実に悪い方向に進んでいるといえる。また、LSDをセッティングする場合も、この考え方は極めて有効。LSDの効きの変化は一般の人には体感するのが難しいだけに、効きを速度として把握することで理想のセッティングに導きやすくなるからだ。

ちなみに、旋回速度を上げる方法としては、サスペンションの性能アップがもっとも手っ取り早く確実な方法。そして、このとき注意しなければならないのが前後バランス。どちらが崩れても、限界の旋回速度は得られない。同じB型エンジンでも車種によって乗り味のキャラクターは若干異なるが、基本的な考え方は同じ。旋回速度を上げても不安な動きをしなければ、そのクルマのチューニングは正しいといえる。

ただし、エンジンのパワーを極端に高めた場合は、乗り方は少し違ってくる。旋回速度よりも、加速に軸足を置いた走らせ方が必要になる。感覚的にはFFレイアウトのハイパワー4WDに乗る感じということを伝えておこう。

さて、実際の走らせかただが、一般的なシビック&インテグラを旋回速度を落とさずコーナーでハイスピードを保ったままで駆け抜けるための具体的な操作法としては、まずはブレーキング。ここでは、頑張りすぎないことが一番大事。ブレーキをガマンするような走りは、恐怖心から結局は最終的に車速を落とし過ぎてしまいがち。止まるブレーキではなく曲がるためのブレーキをしっかり意識して、ブレーキは早めにそっと踏む。フロントに荷重が乗ったら、後はブレーキを抜く方向で車速と荷重をコントロールする。速いコーナーリングを表す言葉として"コーナーに飛び込む"というのがあるが、あれを頭に描いてはダメ。ドライビングが必ずギクシャクしたものになってしまうからだ。それよりも、軽さが武器のシビック&インテグラの場合は"スーッと入って、スーッと抜ける"といった表現が適切。リズムにのって抵抗感なく走り抜けるのが理想的。

ステアリングとアクセルワークに関しては、タイヤの転がり(グリップ)をしっかりと感じて行うことがもっとも重要。基本的にFF車はステアリングに抵抗を感じた状態では、いくらアクセルを踏んでも絶対に前には進まない。もちろん、逆に舵が抜けた状態でも前には進まない。だから、ステアリングで常にタイヤの転がりを感じておくようにする。そしてアクセルワークは、ステアリングを通して伝わってくるタイヤの転がりを感じながら行う。ステアリングを切っていてもタイヤが前々へと転がっている状態なら、アクセルを踏んで加速して大丈夫。ちなみに「FFはステアリングを戻してからアクセルを開ける」といわれているが、それでは高い旋回速度は保てない。正しくは「ステアリングを戻しながらアクセルを開ける」。そして、少しでも早くアクセルを開けるためにも、ステアリングで常にタイヤの転がりを感じておく必要があるのだ。

ドライバーのスキルを鍛えてくれるシビック&インテグラだけに、是非ともオーナーはドライビングテクニックを磨いてほしい。



同じ型式ながらモデル('96スペックと'98スペック)によってクルマの特性が違うDC2インテグラ。井入選手いわく「ドライビングだけではなくパーツを使い分けることができるので、さまざまなチューニングも楽しむことができる」とチューニングベースとしての素性の高さを評価する。



レーシングドライバー
井入宏之

本格的にレースに参戦し始めた1994年、鈴鹿フレッシュマン(CIVIC)でシリーズ2位を獲得。翌年からはCIVICインターカップなどを参戦、そして2000年の鈴鹿クラブマンシリーズで念願のチャンピンの座を獲得。その名をレーシングの世界に一気に広げた井入選手。その後、アルテッツァによるネッツカップ、スーパー耐久レースなどを経て、2004年、GTドライバーに抜擢。そして、2006年にRE雨宮レーシングのRX-7でシリーズチャンピオンに輝き、一躍トップドライバーとなった。歯に衣着せぬものいい、ポイントをついたわかりやすいコメントで、インプレッションドライバーとして評価も高い。現在はレーシングドライバーの他にも、チューニングパーツのテスト&開発、そしてセントラルサーキットの代表としてモータースポーツの布教活動にも東奔西走している



まさに井入選手の原点ともいえるEG6シビック。今回の企画でも数台のシビック&インテグラのステアリングを握ってもらったが「EG6の最大の武器は軽さから得られるコーナリングスピードの速さ。EG6で鈴鹿を走り込んだから、ドライバーとしての基本を見つけることができた」と語る。

全国通販 お支払いは60回までローンOK! ●すべての表示価格には消費税5%が含まれております。
通信販売ご利用の方は「〒114-0034東京都北区上十条3-28-3 アレックス ハイパーレブ部」まで 皆様の御来店をお待ちしております。

ALEX EK9 CIVIC
ALL JAPAN DirtTrial Champion
4年連続シリーズチャンプ獲得!!



CIVIC Meister Dr.Ishii



0.1秒が天地の差! Motor SportsのノウハウをFeed Back for CIVIC

表示価格はすべて税込みです。
5% TAX are included

Super Low Down Seat Slider
売れてます!!
フルバケットシート用
−40〜−60mmダウンを実現!
スーパーダウンシートレール
for EF3,9/EJ/EG/EK
左右 各¥20,790
純正レカロシート用
ローダウンレール
−20mm down!
for EK9 左右 各¥16,000

Bonnet for EK
エアスクープ付き
エキゾースト熱を排流出!!
※前後期モデルあり
FRP ¥61,950
純正フック対応
CARBON ¥79,800

Strut Bar for EK9 超特価!!
オーバルシャフト
フロント
リヤ
超大特価!! 各 ¥8,000

Reinforced Engine mount
Motor Sports share No.1!?
トラクションUP!!
マウント中空部をハードラバーで埋め強度UP!!
マウント切れを防ぎジャダーを抑える!
※その他車種 特注OK! EF,EJ,EH,ES,etc.価格はお問合せ
ヒット商品!! 売れてます!!
for EK,EG
4ヶ 1set ¥35,595

Racing Nuts
銀遣・超軽量!!
アルマイトブルー12×1.5
19HEX 35mm 1ヶ21g
16ヶ 1set ¥7,350
20ヶ 1set ¥9,180

Acrylic Window for EG/EK
更なる軽量化を!!
リヤウインドウ ¥56,700
リヤクォーター
R/L 1set ¥47,250

Rear Lower arm Bar
リアメンバー部の
ヨジレを防ぎ剛性UP!!
for EF,EG,EK
¥9,800

Reinforced Timing Belt
純正比4倍の耐久性
強度UPのケブラーベルト!!
for B16B ¥15,540
for B16A・ZC ¥14,490
伸びによるタイミングのズレを抑えて
高回転域でのレスポンスUP!!

Shift Knob
WRCシフトノブ
スバヤイ
シフトワークを!!
スベラナイ!!
ゴム製 ¥1,890
チタン製 ¥8,400

Rear Spoiler ADJ Stay for EK
空力UP!!3段調整
売れてます!!
※BOLT ON
for EK9 Type-R
アルミ製 1set ¥10,290

C-Pillar Bar
リヤハッチ開口部の
ヨジレ防止!!
for EG,EK
¥9,800

Reinforced Trailing arm Bush
ブッシュのヨレをなくし
シャープなコントロール性!!
for EF8,9・EG・EK
1set ¥19,740

Monocoque Bar
ボディ補強に!!
for EK9 Type-R
¥9,800

Tow Hook
牽引フック
for EF3,9
F/R 各 ¥7,000
for EG・EK
F ¥8,400 R ¥7,000

ALEX Global Network

DUTY-FREE SHOP 免税

TEL 81-3-3906-6111
FAX 81-3-3906-6112
E-mail alex@mxi.mesh.ne.jp

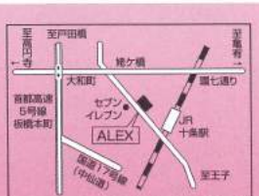


It should be an enterprise that is and needed pleased of the customer
Our company is trusted also in foreign countries
From ALEX to all the countries of the World

敝社ALEX COMPANY是专门经营新车、二手车及汽车零件，并售卖日本车和零件给日本国内及出口到海外（出口时会获得免税）。敝社的汽车维修工场是经由专业训练的机械技师管理，能提供有效率的优质服务，保证令阁下感到满意。
如阁下有任何疑问或感到兴趣，请随时联络我们或我们的海外代理店。我们诚意等候阁下的莅临及垂询。



ALEX
無限 HKS CUSCO KYB EXEDY
TEL. 03-3906-6111
特約店
FAX.03-3906-6112
http://www.alex-motorsports.co.jp/
E-mail address alex@mxi.mesh.ne.jp
〒114-0034東京都北区上十条3-28-3
営業時間:AM11:00〜PM9:00（日曜、祭日PM6:00まで） 水曜・第3月曜日定休
(株)アレックス



●駐車場・取付工場完備

通信販売 クレジットカード支払いもOK
VISA Master NICOS
●現金でお買上げの方は、現金書留で商品代金と送料を同封し、住所・氏名・電話・商品名・車種・年式等をお書きの上、お申し込み下さい。
●ローンでお買上げ希望の方は、電話又は、ハガキにてローン申し込み用紙送れとお申しつけ下さい。申し込み用紙ご返送後、3〜5日前後で商品を送ります。

	タイヤ4本	その他
北海道・九州	¥3,000	¥1,500
中部・関東	¥1,800	¥1,200
東北・四国	¥3,000	¥1,400
山陰・山陽		
関西	¥2,500	¥1,300
バケット・ガレージジャッキ	全国¥2,000	

送料別
代引・通販OK!
お支払い口座
みずほ銀行 赤羽支店
(普)1800563
(株)ALEX

2010年度 女・男クラブ員大募集中!!
詳しくはスフィア事務局（中村・塚村）
TEL:03-3906-6120まで

携帯サイト OPEN!!
アレックス ワークスカー 動画も見れます!!

We export the 'cars' parts!

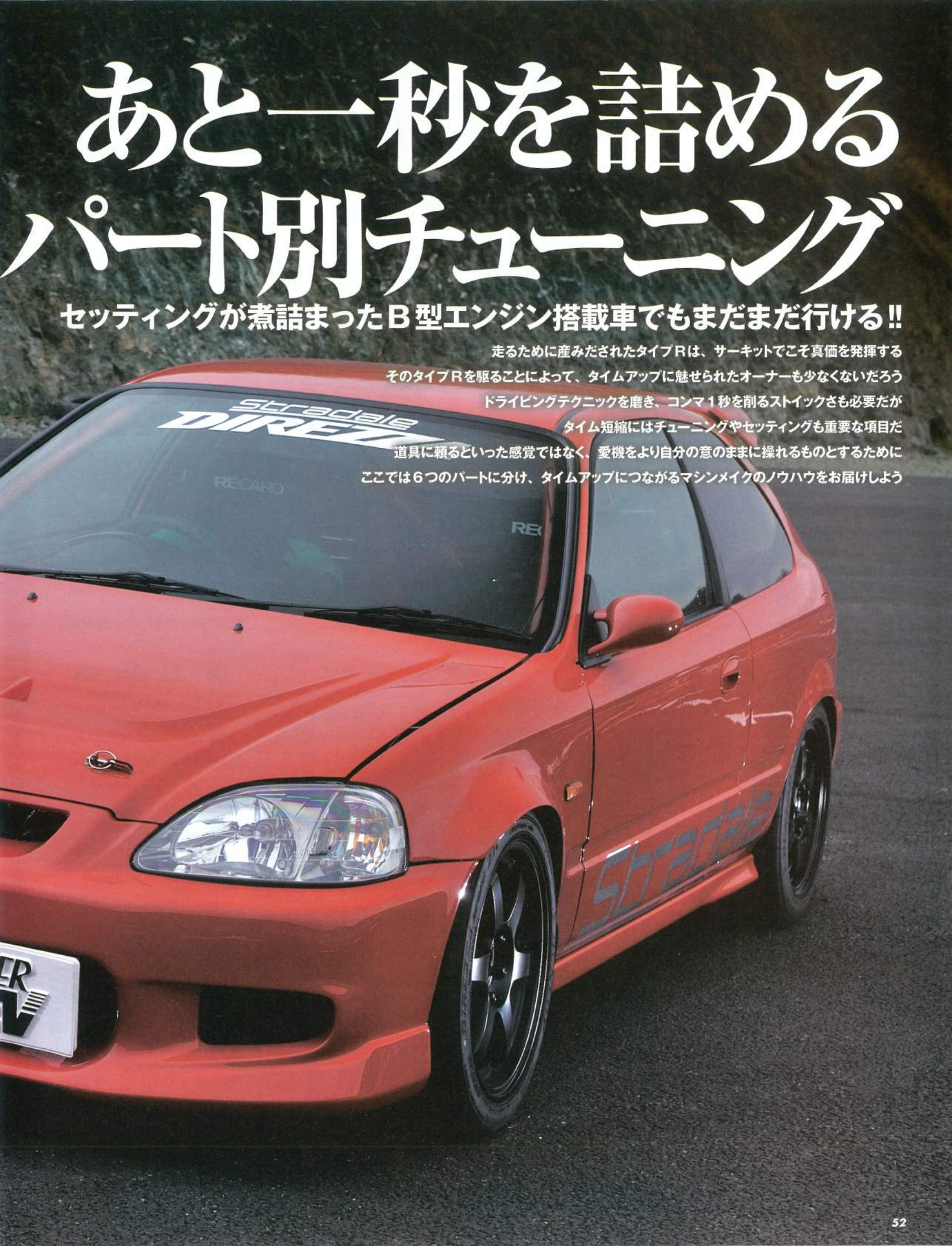
HONG KONG BRANCH
1,G/F76HAK Postreet,Mongkok,
KOWLOON,HONG KONG
TEL 852-2171-4900 FAX852-2171-4902
CANADA AGENCY
http://www.aj-racing.com TEL1-604-279-0329
PHILIPPINE AGENCY
e-mail nctoys@pldtdsl.net TEL604-716-2789

下記QRコードで簡単アクセス

あと一秒を詰めるパート別チューニング

セッティングが煮詰まったB型エンジン搭載車でもまだまだ行ける!!

走るために産みだされたタイプRは、サーキットでこそ真価を発揮する
そのタイプRを駆ることによって、タイムアップに魅せられたオーナーも少なくないだろう
ドライビングテクニックを磨き、コンマ1秒を削るストイックさも必要だが
タイム短縮にはチューニングやセッティングも重要な項目だ
道具に頼るといった感覚ではなく、愛機をより自分の意のままに操れるものとするために
ここでは6つのパートに分け、タイムアップにつながるマシンメイクのノウハウをお届けしよう





Part1
タイヤサイズで走りはどう変わる？
サイズ別タイヤサーキット実走テスト



Part2
確かなハンドリングを獲得する
足まわり強化チューン



Part3
パッドの組み合わせでタイムアップ！
ブレーキパッドセッティング術



Part4
VTECエンジンをパワーアップ
B型エンジンの吸排気チューン



Part5
全ての土台となるボディ剛性を上げる
ボディ強化のノウハウ



Part6
限り有るパワーを確実に路面に伝える
駆動系チューンの基礎知識

あと一秒を詰めるための タイヤサイズ選択

ジムカーナやレースなど、1000分の1秒を競うときのポイントとなってくるのが、タイヤだ。それも、サイズの選択というのはかなり大きなファクターを占めている。そこで幅だけではなくホイールサイズも含め、さまざまな組み合わせで走りを試してみた

タイヤサイズは純正装着されているものを基本に、外径を近い数値に保ったままホイールのインチ数を上げて幅を広げ、そのぶん扁平率を下げたり前後異径にしたりすることで、各ドライバーはアドバンテージを得てタイムアップを狙っている。実際、ジムカーナだったらこのサイズが主流、といわれるものもあって、それが実績を残しているのだが、しかし本当にそれがベストなのか、じつはもっと違ったサイズでいいものがあるのではないか、ということのチェックは、プロはともかく、素人ではなかなかできない。

そこで今回は、純正サイズをはじめとして、16インチや17インチ、前後異径サイズを用意して、実際に走ってのタイムやフィーリングをチェックしてみることとした。用意した車両は2台。ストラダーレのEK9と、編集部員所有のDC2。まったく同じブランドのタイヤを使い、サイズを変更することでどこまでの差が出るのか、あるいは予想以上に差が付かないものなのか。それでは早速、各サイズの走りの違いを見ていってほしい。



使用したタイヤは DUNLOP DIREZZA SPORT Z1 STAR SPEC

今回のテストで使用したタイヤは、ダンロップのディレッツァスポーツZ1スタースペック。グリップ力の高さはもちろんだが、走行を続けてタイヤが減っていっても、そのグリップ力のダウン幅が穏やかで扱いやすく、横方向の滑り出しもわかりやすいため、サーキット走行会などでも使いやすいという評判のアイテムだ。今回のテストでもその実力を遺憾なく発揮していて、ベストタイムはEK9で43秒225と、2ℓターボ4WD車にも負けないものをマークしている。もちろんサーキットだけではなく、ストリート走行に求められる性能も一級品。ウエット時の排水性のよさや安定したグリップ力は、ロングドライブ時にも安心できるものといえるのだ

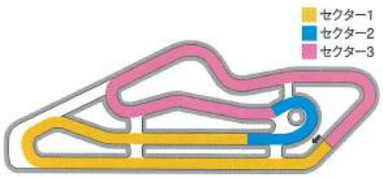


テスターはこの人 大井貴之

テストドライバーは、ご存知大井選手。ハコ車に乗らせたら天下一品、初見のクルマでもいきなりタイムを出す能力も凄い。その上、ただ速いというだけではなく、今回のようなフィーリングの違いを確認したい場合の的確な表現は、メーカーも信頼する高いレベルにある。つまり、今回のようなタイヤサイズのみを変えて走るという、いってみれば微妙な違いを知りたいテストに最適といえるドライバーなのだ

テイストフィールドはここ 本庄サーキット

今回のテストフィールドは、埼玉県の本庄サーキット。ショートサーキットといえる距離とレイアウトを持っているのだが、じつはこのコース、ブレーキに厳しく、タイヤにも厳しいところとして知られている。テスト当日の天候は、明け方は雨で走行時には曇り。路面は走行時にはドライだったが、気温は終日2～4℃。路面温度は5～7℃の間で推移しているという、クルマには優しいが人間には厳しい条件となっていた





Photos/Satoshi Kamimura
Text/Makoto Shiomi

テストマシンはこの2台



編集部・マツモト DC2インテグラ

DC2は編集部員の個人車。これはストラダーレのクルマとは違い、軽量化などは行っていないし、ボディ補強に関してもノーマルのまま。その違いがフィーリングにどのような差となって現われるのか、という部分も興味深い。足まわりオーリンズのPCV車高調で、バネレートはフロント16kg/mm、リア14kg/mm。レートに合わせた減衰の仕様変更も施されている。そのほかにL.S.D.とスポーツパッドが装着されている程度



ストラダーレ EK9シビック

ストラダーレのEK9は、ボディ補強をしっかりと行い、軽量化も進めたマシン。エンジンはB18Cに換装されていて、そのエンジンはカム交換とコンマ5ミリのヘッドガスケットを装着。制御はパワーFCで行っている。ミッションはATSの1／3／4速を使用。ファイナルは4.785、デフはクスコ製。サスペンションは新たに組んだエナペタル製オリジナル車高調を装着。接地性を高めるため、しなやかに動くことを目的としたアイテムだ。また、フロントはオーバーフェンダーの装着により拡幅され、245サイズを楽々と履きこなす





ビルシュタインベースのオリジナル車高調は減衰力12段調整。しなやかに動くことでタイヤをなるべく接地させたい、という狙いで作ったもの。アッパーはキャンバー調整可能



エキゾーストマニホールドはマキシムワークス製。マフラーは無限製を装着していた。ラジエターはサードのアルミ製で、ストラットハウスの補強にも注目

② フロント16インチ

	フロント	リア
タイヤ	225/45-16	195/55-15
ホイール	16×8.0J 45	15×6.5J 48



タイヤ外径：F 607/R 597mm
タイヤトレッド面実サイズ：F 227/R 201mm
タイヤ+ホイール重量：F 17.2kg/R 13.2kg

リアは純正サイズである195／55-15のまま、フロントを225／45-16としたこの組み合わせは、ジムカーナで定番とされているもの。回頭性が重視されるジムカーナで使われているということは、その特性が本庄サーキットのようなミニサーキットでは、有利に働くのではないかと想像される。ただし、この16インチのタイヤとホイールの組み合わせは、15インチと比べて4kgの重量増。これがどう働くのかも楽しみだ

① 基本セット（EK9&DC2 96spec純正サイズ）

	フロント	リア
タイヤ	195/55-15	←
ホイール	15×6.5J 48	←



タイヤ外径：F&R 597mm
タイヤトレッド面実サイズ：F&R 201mm
タイヤ+ホイール重量：F&R 13.2kg

最初のテストは純正サイズからスタート。このサイズのタイヤとホイールの組み合わせがもっとも軽いため、その点では有利に働くが、エアボリュームの大きさとハイトの高さから、剛性感という部分では不利になる可能性もある。走行会などでも最近は見かけない15インチだが、その走りが最近主流となってきている17インチや、ジムカーナなどで使われる異径サイズと比べてどんなものなのか、興味深いところだ

④ 前後17インチ

	フロント	リア
タイヤ	215/40-17	←
ホイール	17×8.0J 45	17×8.0J 50



タイヤ外径：F&R 604mm
タイヤトレッド面実サイズ：F&R 222mm
タイヤ+ホイール重量：F&R 17.0kg

今回注目していたのが、この前後17インチの組み合わせ。スタイルという部分ではもっともカッコいいのだが、パワーとのマッチングという部分や、純正サイズより2インチ、つまり5センチ以上大きいホイールというのは、さすがに無理が大きいのでは？　ということも含めて、走りには向かないように感じていたからだ。重量的にはタイヤとホイールのセットで17キロと、16インチよりも軽い。ここがポイントとなるか？

③ 前後16インチ

	フロント	リア
タイヤ	205/50-16	←
ホイール	16×7.0J 45	←



タイヤ外径：F&R 612mm
タイヤトレッド面実サイズ：F&R 211mm
タイヤ+ホイール重量：F&R 17.8kg

次の組み合わせは前後とも205／50-16。本当は45扁平とすれば、インテ98スペックの純正サイズとなりマッチングがいいのだが、希少サイズでほとんど設定がない。205／50では外径が612ミリと、ほかの組み合わせよりも大きくなってしまい、加速という部分では不利に働くはずで、タイムを稼ぐためには素早く加速をしたいこのコースには向かないはず。ちなみに重量的にも、最も重いのがこの組み合わせとなっていた。

⑥ 前17後16インチ

	フロント	リア
タイヤ	245/40-17	205/50-16
ホイール	17×8.5 40	16×7.0J 45



タイヤ外径：F 621mm/R 612mm
タイヤトレッド面実サイズ：F 244mm/R 211mm
タイヤ+ホイール重量：F 未計測 /R 17.8kg

ストラダーレが09シーズンに実績を残した組み合わせとなるのが、このフロント245／40-17と、リア205／50-16だ。ストラダーレのEK9は、このサイズを活かすように作られているため、もっともタイム的な期待が持てる。そのフィーリングがどんなものなのかというのが楽しみだし、物理的にも一般には履きづらい245幅のタイヤを使うためのコツがあるのか、という部分も含めて大井選手のコメントが興味深い

⑤ 前後17インチフロント幅広

	フロント	リア
タイヤ	245/40-17	215/40-17
ホイール	17×8.5 40	17×8.0J 50



タイヤ外径：F 621mm/R 604mm
タイヤトレッド面実サイズ：F 244mm/R 222mm
タイヤ+ホイール重量：F 未計測 /R 17.0kg

次に試したのは、フロントを245／40サイズの17インチとし、リアは215／40-17とした、インチ数は同じだが幅のみ違うサイズとした組み合わせ。せっかくタイヤとホイールがあるんだから試してみようということで、走行をしてみた。あまり普段は見かけない組み合わせだが、回頭性という部分では有利に働く可能性もある。ただし、フロントに245サイズをセットするためには、フェンダー交換やインナーフェンダーの加工なども必要となる

＊フロント245サイズはEK9ノーマルフェンダーでは装着できません。

取材協力：住友ゴム工業株式会社　0120-39-2788　http://tyre.dunlop.co.jp/
ストラダーレ　☎0572-21-5805　http://www.stradale.co.jp/

テスト開始!

先ずはテスト環境を整える





路面温度7℃、タイヤ温度はなかなか上がらない



冬というのはクルマにとっては優しいが、人間にとっては厳しい季節だ。この日の本庄サーキットはドライだったが、気温は2℃から4℃、路面温度は7℃近辺となっていて、エンジンにとってはありがたいが、タイヤの温度はなかなか上がらないという状況。

そのため今回のテストでは、まず最初の走行で数周してタイヤの温度を上げ、そこで内圧を適正値に調整してタイムアタックし、内圧の変化を見て冷間での内圧を決めるという方法をとった。その内圧は、冷間でフロント2kg／cm²、リア2・30kg／cm²。以降はすべて、この冷間内圧でスタートして、走行後の内圧変化を見る、ということを続けている。ちなみに走行直後のタイヤ表面の温度は、フロントがほぼ40℃から50℃の間で、リアは30℃前後だった。減衰力は、最初の走行でフロントを締め込んだところから5段階戻しに、リアは7段階戻しに決め、そのままで最後まで走行している。

DC2のほうは、走行時間が短かったこともあって、内圧調整などは行わず、EK9に履かせたときのままの状態でタイヤをセットし、数周走って暖まったらそのままタイムアタック、という力タチでテストを行っている。

また、タイヤの状況はEK9のテスト時が新品状態で、その後DC2をテスト。フロント245サイズはノーマルフェンダーには装着できないので、EKのみテストを行った。

① 基本セット

	フロント	リア
タイヤ	195/55-15	←
ホイール	15×6.5J 48	←

BEST TIME

EK9:44秒383　DC2:46秒310



最初は純正サイズとなる、195／55－15の走行から。この走行の最初で、減衰力を調整している。そのステップは、まず前後とも最強から5段戻しで走り始め、そのあとフロントを6段戻しに、リアは7段戻しにし、さらにフロントを5段戻しに直し、リアはそのまま7段戻しとしたところで決定している。

タイムは見てもらえばわかるように、EK9は44秒383、DC2は46秒310と、それほど悪いものではない。セクタータイムを見ると、ベストを出しているときは第2セクターが速い。本庄サーキットの第2セクターは、バックストレートエンドから第2ヘアピン立ち上がりまでの、まわり込んでいく部分。とくにEK9の場合には、ここから第3セクターとなるフィニッシュラインまでが速く、これはS字やシケイン、最終コーナーでの動き、というよりはバランスがいい、ということを現わしているはずだ。それも含めて大井選手のコメントを見てほしい。

大井貴之 IMPRESSION



バランスは悪くないがキャパが足りない

熟がかかるとグリップするが、それまでの3周くらいはエンジンに対してフロントタイヤのキャパシティが足りず、逃げていく感じがあった。この走行では減衰も決めたのだが、サスを固めるとさらに逃げる感じが強くなったので、フロントの減衰を緩める方向に戻した。ただ、暖まりさえすればバランスはいいし、ブレーキコントロール性も悪いものではない。それがコーナーでの速さになっているのだろう。DC2のほうはクルマが重いこともあって、全般的にタイヤのキャパが足りない、という感じが強かった。値段に釣られて買った安いタイヤをセットすると、こういう頼りなさを感じるケースが多い。タイムを出すならもうちょっとキャパが欲しいところ。

② フロント16インチ

	フロント	リア
タイヤ	225/45-16	195/55-15
ホイール	16×8.0J 45	15×6.5J 48

BEST TIME

EK9:43秒520　DC2:45秒418



大井貴之IMPRESSION



ブレーキングが格段にラクになる

ブレーキングは純正サイズよりもはるかにラクになって、奥まで行ける。全体的にストッピングパワーが上がった、という感じ。またS字などではノーズが入っていき、そこでアクセルを踏んでいくとリアがついてきてくれるので、ここでのスピードも高くなっている。ただ、ブレーキコントロールに余裕ができたぶん、突っ込みすぎへの注意が必要になる。フロントに荷重が乗りすぎるとかえって遅くなるからだ。DC2は不足していたフロントのキャパシティが増えていることが効いている。格段に走りやすくなったし、サスペンションがしなやかなせいもあって、リアが落ち着いていて安心して走ることができる。これは十分に楽しい組み合わせだ。

ジムカーナでの定番サイズとなっているこの組み合わせだが、ベストタイムを出したときのセクタータイムを見てみると、第1／3セクターがとくに速くなっている。これは加速状態からのブレーキング区間での速さと、S字やシケインでの切り返しの速さ、ということが現われていると考えていい。これはDC2でも同じ。作りかたが違い、車重も違うクルマで同じような傾向が現われたということは、この組み合わせはまさしく、ジムカーナで必要とされる短く鋭いブレーキングとステアリングに対する反応のよさ、回頭性のよさといった要素に対して有効である、ということになるだろう。

ちなみに内圧の変化は、最終的にはフロントが左2・65kg／㎠、右2・6kg／㎠。リアは左が2・6kg／㎠、右2・57kg／㎠となっている。これは思っていた以上に高いもので、もう少し落として走行していたら、さらなるタイムアップが期待できたかもしれない。

あと一秒詰めるためのタイヤサイズ選択

③ 前後16インチ

	フロント	リア
タイヤ	205/50-16	←
ホイール	16×7.0J 45	←

BEST TIME

EK9:43秒926　DC2:45秒752



大井貴之IMPRESSION



タイヤの使いかたで差が出る組み合わせ

ブレーキング時は、ほどよい感じでグリップはあるのだが、先ほどの組み合わせと比べると足りないし、クリッピングポイントから立ち上がっていく部分では、丁寧にアクセルを踏んでいかないと外側に逃げていってしまう。したがってこの組み合わせで速く走ろうと思うと、ブレーキを使いすぎず、アクセルの踏みかたも丁寧にして、タイヤをきれいに使って走ることが大事になる。DC2では、外径が大きいということもあってストレートエンドまで3速で引っ張れる。これは有利な点だろう。しかし225サイズのタイヤと比べると強さがないので、やはり丁寧にタイヤを使っていくことがタイムを出すためには必要となるだろう。

このサイズは、外径の大きさがネックとなっている。本来205幅の16インチをセットするのであれば、50扁平ではなく45扁平としたいところなのだが、サイズ設定がなかったために、この205／50－16サイズとなったのだ。そのためタイヤ外径は、ほかのタイヤが597㎜から604ミリでおさまっている中、これのみ612㎜と大きくなっている。

この走行でのベストタイムを出したときのセクタータイムは、すべてが速い、というものとなっていた。そこだけを見ればバランスがいい、ともいえるのだが、ベストタイム以外のラップを見るとセクターごとのばらつきが大きい。ということは、どうすればいい走りができるのかを試しながら走行を続け、その中からもっともいいところを見つけて走ってベストを出した、ということがいえるはず。実際のタイムも、純正サイズよりもわずかながら遅いわけで、タイムを出すのに苦労していることがここからもわかる。

④ 前後17インチ

	フロント	リア
タイヤ	215/40-17	←
ホイール	17×8.0J 45	17×8.0J 50

BEST TIME

EK9:43秒667　DC2:45秒138



大井貴之IMPRESSION



予想以上のバランスのよさを見せつけた

これは気持ちいいね。ブレーキからターンインでの応答性がシャープだし、まわりはじめがきれいなので走るのがラク。どこが凄いとかいうのではなく、スイスイ走るという感じでタイムが出てしまう。さらによかったのがDC2のほうで、初期応答はリニアだし、車の向きもきれいに変わる。だから、無理に突っ込んで向きを変えて、というのではなく、きれいに走ることを意識していれば自然とタイムアップしてくれる。これならワインディングでも気持ちいいだろうし、ディレッツァZ1の特長ともいえるのだが、安定して走りを楽しむことができるはず。前後17インチでこのよさというのは、正直にいって意外な結果だった。

最近の20インチが当たり前、といった時代からすると小さいが、しかしEK9やDC2にセットすると、大きさが感じられてカッコいい、というのが17インチのポイント。しかしパワー面とのバランスを考えると、オーバーキャパシティではないか、というのが走行前の予想だった。実際、競技にこのサイズを使っている人もまだ少なく、どこまでのタイムが出るのか、またどんなフィーリングなのか、ということが楽しみだったのだが、実際に計測してみるとそのレベルはかなり高いものがあったといえる。

また内圧の上がりかたを見ると、走行後はフロント左が2・50kg／㎠で右は2・45kg／㎠。リアは左が2・55kg／㎠、右は2・50kg／㎠とバランスがよく、きれいにタイヤを使えていることがここからもわかる。DC2のほうもその走りはスムーズで、どのセクターもバランスよく速いという結果が出た。これからは17インチで走るというのが主流となるかもしれない。

⑤ 前後17インチフロント幅広

	フロント	リア
タイヤ	245/40-17	215/40-17
ホイール	17×8.5 40	17×8.0J 50

BEST TIME

EK9:43秒405



大井貴之IMPRESSION



タイムは出るけど使いかたが難しい

グリップをするときはするのだが、いまひとつタイヤの当たりかた、路面のつかまえかたの判断が難しく、使いきれていない感じがあった。ステアリングを切ったときから接地面の変化が大きいのだ。といっても、タイヤ自体のキャパシティは十分にあるから、切ってはいける。もっと時間があって、このコースなりのキャンバー角を見つけていければ、もっときれいにフロントタイヤを使うことができてタイムアップできるだろうし、さらにいえば、内圧調整ももっといろいろと試していけば、そこでも変わってくると思う。今回のアライメントのセッティングでは、このタイヤのキャパを活かしきれていない、という感じだった。

フロントのみ245幅の17インチとしたこの組み合わせは、前後215幅のときよりもタイムアップをしているが、第2セクターが全般的に遅めとなっていた。これはまわり込んでいる第2ヘアピンで向きが変わりにくい、ということがあるようだ。

またこのセットでタイムを取りはじめて3周目、リアの挙動が変だったためピットでチェックしたところ、リアの内圧が2・5kg／㎠まで上がっていた。そこで内圧をその時点で2・40kg／㎠落として走行したところベストタイムが出たのだが、走行後の内圧チェックではフロント左が2・45kg／㎠、右は2・45kg／㎠となっていた。これは、これまでの走行よりもリアの発熱が大きい、つまりはリアタイヤの仕事量が大きい、ということ。これはリアタイヤに対して横方向への力が大きく掛かっているということで、その意味からするとサスセッティングの変更をしたほうがいいはずだ。

⑥ 前17後16インチ

	フロント	リア
タイヤ	245/40-17	205/50-16
ホイール	17×8.5J 40	16×7.0J 45

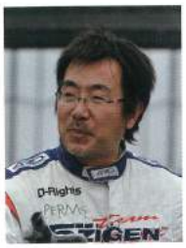
BEST TIME
EK9:43秒225



今回のテストでのベストタイムをマークしたのが、この組み合わせだ。しかもベストタイム時は、じつは3つのセクターとも、ベストを記録しているわけではない。この組み合わせでは合計15周にわたってタイムを計測しているのだが、そのうち6周が43秒台で44秒台が2周と、クリアを取るための周回や、他車を追い越すためにタイムロスした周回を除くと、すべてが44秒台以内での走行という、安定した速さを見せつけていたのだ。

内圧は途中でのピットインがなかったことも影響しているのか、走行後はフロントが左右とも2・70kg／cm²、リアは左が2・65kg／cm²、右は2・60kg／cm²と高くなっていた。ここから見えるのは、ステアを切りながらアクセルを踏み込んでいる時間が、ほかの組み合わせに比べて長い、ということ。タイムの速さからいってもそうだが、アクセルを踏みながらコーナーを回っていけるということが、その速さに繋がっているようだった。

大井貴之IMPRESSION



上級者向けだがバランスのよさがある

まずよかったのが、バランス。それにリアタイヤのハイトがあるせいか、挙動の穏やかさがあった。ただ、この組み合わせだと、アクセルを踏まないでステアリングを切るとリアが出ていってしまう。そこでアクセルを踏んでパワーをかけていくと、フロントが引っ張ってくれてちょうどいい感じになっていく。だから、そういう走りかたができる人、いい換えれば上級者向けの組み合わせといってもいいのかもしれない。フロントの245幅はタイヤの剛性が高くなるので、荷重をかけて曲げていく必要がある。加速に移るところでもタイヤの立ち直りが早いので、かえってトラクションがかからない場合がある。ここのコントロールがポイントとなる。

あと一秒詰めるためのタイヤサイズ選択







テストを通して分かった意外な発見

17インチに新たなる可能性

今回のテストでもっとも驚いたのは、17インチサイズのレベルの高さ、というものだった。もともと設定されているサイズよりも2インチ大きいホイールと、サイドウォールの剛性が高くなる低扁平タイヤの組み合わせというのは、EK9やDC2の走りにとってはあまりいいものではないのではないか、と思われていた。ところが、タイムもそうだがフィーリング的にも、215／45－17に8Jホイールの組み合わせは評価が高かったのだ。ベストタイムでいえば、ストラダーレのデモカーがセットしていた、フロント245／40－17にリア205／50－16という組み合わせのほうが速いのだが、しかしその違いは、わずかコンマ4秒。それでいてどちらが扱いやすいのかというと、圧倒的に前後215／40－17。見た目のカッコよさということも含めて、注目に値する結果だった。

さらに、ぎりぎりのタイムアタックを、というのであれば、フロントに245幅をセットするというのは有効なワザだ。今回はこのタイヤ幅とコースにマッチしたキャンバー設定などができなかったが、それを行えばもっときれいにタイヤを使うことができ、215幅とのタイム差はもっと大きなものとなったはず。そうすると今回ベストのフロント245／40－17にリア205／50－16の組み合わせと、前後17インチでフロントのみ太いサイズ、という組み合わせの可能性は、もっと大きなものになるかもしれない。

あと一秒を詰める足まわりチューニング

B型エンジンが繰り出すパワーにも増して魅力的なシビック&インテグラの軽快なフットワーク
コーナリングを楽しみたくて、今もこのクルマを選ぶフリークは少なくない
ここではコーナリング性能の向上をテーマに、あと一秒を詰めるフットワークチューンを考える



ブッシュ交換だけでもタイムアップは確実だ

ワンオーナーカーとなる極上のEK9シビックを手に入れた。早速、車高調でフットワークをグレードアップ！　念願のサーキットデビューを果たす。たしかに速い。でも、今ひとつコーナリングがシックリとこない。さて、その原因はどこにあるのか……。

EK9に限らずEG6やインテグラにおいても、大抵の場合、その原因はサスペンションアームの劣化したブッシュにある。ゴム製となるブッシュは、年数とともに確実に劣化が進む部分で、たとえ走行距離が少なくても機能は徐々に低下するのだ。B型搭載車の中では比較的新しいEKでも10年以上、DC&DBインテグラで12～13年、そしてEGにいたっては製造終了から既に15年以上が経っている。雨や泥にさらされる環境のなかで、酷使されるサスペンションブッシュ。10年を超えてなおも新品時のパフォーマンスを求めるのは酷というものだ。

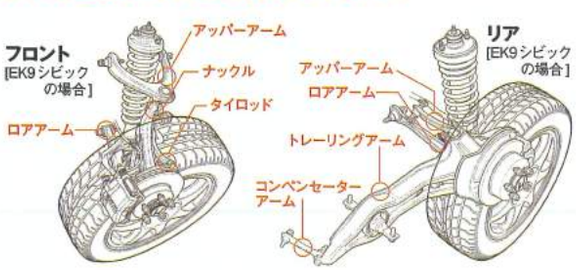
車齢を重ね、走行距離を伸ばしたクルマほどブッシュのリフレッシュは効果の出るサスペンションチューンで、街乗りをメインとするなら純正ブッシュへの交換でも変化を必ず体感できる。ワインディングやサーキット走行を視野に入れるなら、ウレタンブッシュや強化ゴムブッシュへのグレードアップがオススメで、純正よりもコーナリングの切れ味が確実に増す。ちなみに、ウレタンブッシュはピロボールブッシュのような不快な異音を発生させないのがポイント。もちろん価格もピロに比べずっとリーズナブルで、クルマにかかる負担も少ない。

なお、ブッシュチューンを考える際は、あわせてアーム類を調整式のものへ交換すると、シビックやインテグラのハイレベルなコーナーリングパフォーマンスにより一層と磨きを掛けることができる。例えば、アッパーアームをスライド式のモノに交換すれば、純正のままでは不可能なキャンバー調整が可能になる。さらに、コンペンセーターアームを調整式にすればトーの調整の幅も広がる。

ちなみに、同じシビックでもEGとEKでは走りのキャラクターが異なり、理想となる足まわりのセッティングは違ってくる。クルマのことのパフォーマンスを最大限に引き出すためにも調整式のアームは断然有利だ。

シビック&インテグラの足まわりはこうなっている

アームとダンパーを分離。クルマの状態や外力に左右されることなく、対地キャンバーを常に一定とすることでタイヤの性能を最大限に引き出し、コーナリング性能を高めるダブルウイッシュボーン式サスペンション。この贅沢なサスペンション形式を、このクラスで前後ともに採用していたのは、後にも先にもこの頃のシビック&インテグラだけだ。ただ、シンプルなストラット式に比べてパーツ点数が多く、支点となる部分も多め。ブッシュのヘタリが機能性に大きく影響するのも納得だ



シビック&インテグラのホイールベースと重量を比較

車両	全長/全幅/全高	ホイールベース	トレッド[前/後]	車両重量
シビック[EG6]	4070mm/1695mm/1350mm	2570mm	1475mm/1465mm	1040kg
シビック[EK9]	4185mm/1695mm/1360mm	2620mm	1480mm/1480mm	1050kg
インテグラ[DC2/'96]	4380mm/1695mm/1320mm	2570mm	1480mm/1470mm	1060kg
インテグラ[DB8/'96]	4525mm/1695mm/1355mm	2620mm	1480mm/1470mm	1100kg
インテグラ[DC2/'98]	4380mm/1695mm/1330mm	2570mm	1480mm/1485mm	1080kg
インテグラ[DB8/'98]	4525mm/1695mm/1365mm	2620mm	1480mm/1485mm	1120kg

走りの性格は三車三様。性格を最も左右するのがホイールベースとトレッド。この数値が小さいほうがクイック、大きい方が安定志向。サスセッティングはこれを顧慮して行う

ロアアーム&ロールセンターアジャスター



ロールセンターを補正することでアンダーステアの軽減や回頭性の向上など、さまざまな効果が得られるロールセンターアジャスター。タイムを詰めるには必須のパーツだ

車高を下げるとアームがバンザイ状態になるのは優秀なダブルウイッシュボーン式のサスペンションとて同じ。ロアアームを適正な位置に戻し、ジオメトリーの変化を防止するロールセンターアジャスターも、タイムアップが期待できるフットワークチューニングパーツのひとつといっていい。サスペンションストローク確保は、速いコーナーリングワークの必須項目。ロールセンターをアジャストすればシビック&インテの性能がさらに活かせる

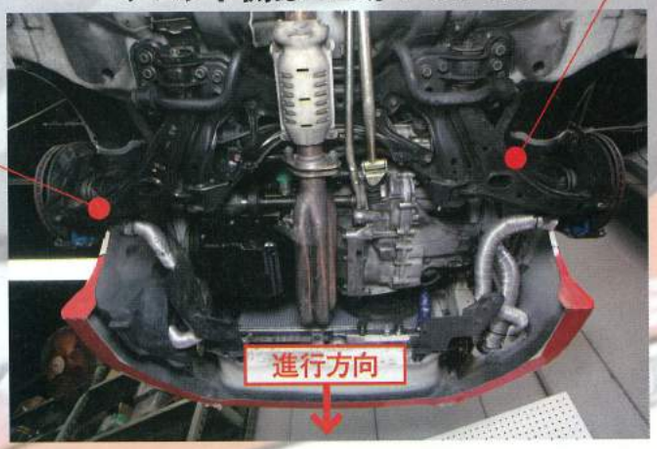
アッパーアーム



スライド調整で狙いのキャンバーアングルに一発調整可能なテクニカの調整式アッパーアーム。ナックルの加工によるキャンバー調整と違い、ベストな角度を求めて何回でも調整OK

バツグンのコーナリング性能を提供してくれるシビック&インテグラのダブルウイッシュボーン式サスペンション。ただ、サーキットを攻めるには弱点もあって、それがノーマルではキャンバーの調整ができないこと。ブッシュをリフレッシュする際は、このアッパーアームを調整式のものに交換することで、キャンバー角の調整が可能となる。初期レスポンスのアップやタイヤの接地性の向上など、キャンバー調整のメリットは数え挙げるときりがない

フロント側はココがPOINT!!



リア側はココがPOINT!!



ブッシュ交換を安くする方法

ブッシュ組み込み済みアームを比較

強化ブッシュをあらかじめアームに組み込み、アームごとデリバリー。手間を要したブッシュの交換作業を一気に短縮したテクニカのVISION サーキットリンクキット。ブッシュは硬質ウレタンで、ラバーよりもダイレクト感がありピロのような不快な異音もなしだ



手間が掛かったブッシュ交換を一気に身近な存在にしてくれたVISION サーキットリンクキット。価格(F/R各5万400円~5万6700円)もとってもリーズナブルなのだ

トレーリングアームブッシュ

リアのトレーリングアームを固定するブッシュは、荷重による負担を最も強く受ける部分だ。ちぎれたり亀裂が入ったりと、かなりのダメージを受けていることは確実で、サーキット走行をする・しないにかかわらずシビック&インテグラに乗るなら必ずリフレッシュしておきたい。なお、交換する際は純正ゴムブッシュではなく強化品がオススメ。負担の大きい箇所だけにチューニングの効果も大きい。シビックユーザーはマイカーのそれを早速チェック!

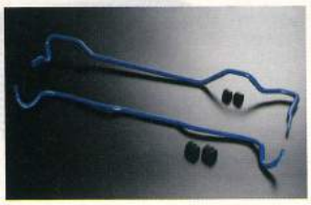


トレーリングアームブッシュは、サスペンションブッシュの中でも特に負単が大きい。リフトアップして覗くと、間違いなくダメージを受けている。安全のためにも即交換だ

その他に使えるアイテム

スタビライザーはどうする?

スタビライザーによるチューニングも理想のフットワークを追求するには欠かせない。基本的にスタビライザーはフロントを固めればアンダーステア傾向に、逆にリアを固めればオーバーステア傾向となる。ただし、バネレートとも密接に関係してくるので考えて選びたい



まだまだ実践しているユーザーが少ないスタビライザーによるチューニング。変化のほどは想像以上。乗り心地に影響しない点も魅力

コンペンセーターアーム

車高を下げたりキャンバーを調整する際に、必須となるのがアライメント調整だ。そこで、コンペンセーターアームを調整式にすることで、トーの調整も自在に行える。ちなみに、固定式となる純正のコンペンセーターアームは、トー調整の範囲がかなり限定される。ブッシュ&アームをグレードアップするときは調整機能を保持したものを選ぶのが断然お薦め。調整式のアッパーアームと併用することで、サスセッティングの可能性が無限大に広がる



リアタイヤのコントロールを司るコンペンセーターアーム。ブッシュを交換するだけでも価値はあるが、調整式タイプとすることでトーの調整が楽になり、範囲も広がる

総括

ブッシュの交換は、確かなサスセッティングの第一歩

あと二秒を詰める足まわりチューンを考えて、ブッシュの役割や重要性、さらに負担の度合いを深く知れば知るほどにわかってくることがある。それは、足まわりをチューニングするにあたり、まず最初にすべきことがブッシュのチューニングだということだ。

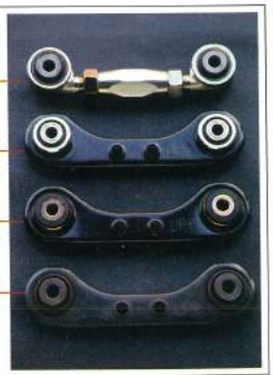
とくに車齢を重ね、走行距離を伸ばしたB型エンジンのシビックやインテグラの足まわりをチューニングする場合は、何はさておきこの部分だ。劣化を起こしたブッシュのままでは、いくら高価な車高調を投入しても、その真価を得られない。どんなにダンパーの減衰力を高めても、クルマの動きに不満をおぼえるのは、車高調やバネレートが原因ではなく、ブッシュに問題がある可能性が極めて高いのだ。

そして、ブッシュをチューニングする際は、できるだけ同時にアームを調整機能のあるタイプに交換し、理想的なアライメントを得る。ふたつをセットでこなせば、詰められるタイムは一秒どころではないはずだ。

単純にブッシュは強化したらイイ?

目的や仕様に合わせて選ぶこと

単純に固めればいいとはいい切れないのがブッシュ。純正より強化(ウレタン)、強化よりとピロ、と強化するほどクルマの動きがシャープにダイレクトになるが、遊びがなくなる分、操作に神経を使う必要が出てくる。街乗りもサーキットも楽しみたい人にはウレタン製がベスト。アームの仕様に関しては固定式よりも調整式の方が当然セッティングには有利。



取材協力:テクニカスポーツ 大阪府吹田市岸部北5-40-2 ☎06-6878-5891 http://www.technicasport.co.jp/

あと一秒を詰めるブレーキセッティング

**前後のブレーキバランスを調整するブレーキバランサーというパーツは
タイムアップを目的とするセッティングには有効なアイテムだ
だが、このパーツと同等以上の効果をブレーキパッドのチョイスで実現できる
このページでは、豊富なラインアップを持つIDIのパッドを使った
ブレーキセッティングテストの模様をお伝えする**



自社製品の開発やデモカーのセットアップに反映させるべく、鈴鹿サーキットをホームコースに定めて日頃から徹底的な走り込みを行い、「スズカマイスター」として知られるRG-Oの大住さん。納得いくまで厳選したパーツのみを使い、気に入ったものがなければ製作するというスタンスを崩さない。

そんな大住さんが長年に渡って愛用し、新製品の開発にも積極的に参加しているのがIDIのブレーキパッド。その理由は主力アイテムだけでもステージによって豊富なバリエーションが揃い、それ以外にD-0X（ゼロクロス）シリーズからも摩材や配合の異なる製品を18種類もリリースしているからだ。

通常、ブレーキパッドはカタログを見て、ストリートやサーキットなど、メインとするステージによって選び、まずまず気に入ればそのまま使い続けるし、少し違和感があれば交換時期を迎えたときに別のブランドやシリーズを試してみる…というのがごく一般的な購入スタイルだろう。これに対し、「ブレーキパッドもダンパーやスプリングと同じ調整パーツである」というのが大住さんとIDIの持論。「バネレートを変更するのと同じように、パッドも車両ごとに摩材や組み合わせを探求するべき」と考えているのだ。

IDIが膨大な種類のパッドをラインアップしている最大の目的は、「なんの疑問も持たずに前後とも同じ摩材のパッドをセットで購入するのではなく、ドライビングの印象によって前後の摩材を変更し、ベストな組み合わせを見つけ出して欲しい」というメッセージを我々ユーザーに伝える」ことにある。

では、実際にスポーツパッドはどのように選んでいけばいいのか。まず、フロントはドライバーの乗り方やフィーリングの好みで選ぶのがベター。「初期からガツンと効いて欲しい」とか「コントロールしやすいのがいい」といったように、好みやコースによって選んでいけばいいのだ。

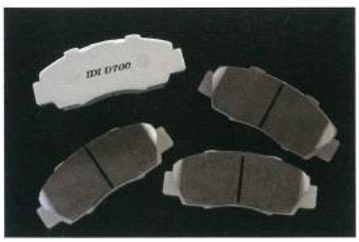
これに対して、挙動を大きく左右するのがリアパッドのセレクト。一般的にリアが効きすぎるとロックしやすくなり、コーナーの進入でオーバーステアが発生し、ロスが生じてしまう。一方、リアの効きがあまいとノーズダイブが過剰になり、フロントタイヤへの負担が一気に増すことになる。そこで今回はRG-OのEK9をテストに、パッドの選び方と実際のフィーリングを検証してみたので、ぜひ今後の参考の一例にして欲しい。

テストアイテムはこれ

IDI D700 Sports

摩材材質：カーボンメタル（新ロースチール）

ローター適応温度：50～750℃
価格：フロント2万4150円／リア2万3100円



IDIのスポーツパッドでは最も主軸となる製品で、サーキットはもちろん、街乗りでも違和感なく使えるように、低温域から高温域まで幅広くカバーする。踏み込んでいったときのコントロール幅を確保するため、初期制動の味付けはややマイルド。一方、サーキットでの連続走行を想定し、高温域での安定性を強化。周回を重ねたときのブレーキタッチの変化を最小限に抑えている。コントロール性を重視したパッドを好むユーザー向き

IDI D750 Super Sports

摩材材質：カーボンメタル（新ロースチール）

ローター適応温度：50～850℃
価格：フロント2万6250円／リア2万5200円



D700の美点であるコントロール性能の高さを受け継ぎながら、初期制動や全体的な制動能力を底上げ、さらには高温域の効きの強化を実施している。車両のパフォーマンスに対してブレーキシステムのキャパシティが不足しているクルマや、ある程度以上の重量があって慢性的にブレーキが厳しい車両などがターゲット。「ストレートで完全に車速を落としてからコーナーにアプローチしたい」というスタイルのユーザーにもフィットする。

ブレーキフルードも重要なパーツ



ブレーキフルードBF338

2520円／500㎖

周回を重ねたときのブレーキタッチの変化を最小限に抑えるため、サーキットユースにターゲットを絞り、高温度に達した領域でのパフォーマンスを強化したIDIの自信作。ただし、サーキット性能だけを特化させるのではなく、ナンバー付きの走行会系ユーザーの使用も強く意識し、ゴムシールの膨潤性や金属腐食を抑え、ストリートユースからコンペティションユースまで、幅広いステージで使えるスポーツフルードに仕上げられている

テスト車両はこの車

テスターはこの人



レーシングドライバー
和田　久氏

テストドライブは関西のチューニングカーインプレではおなじみの和田久選手。ワダQの愛称で親しまれ、スーパーGTやスーパー耐久など、豊富な経験と実績を持つ



フロントにはNSX純正ブレーキキャリパーを移植する。EK9純正サイズのローターのまま、大幅に容量を拡大できるのが魅力で、安定した制動力を供給できるようになる



もちろんラジアルタイヤでのセッティングデータも収集しているが、今回のテストではSタイヤのアドバンA050を使用。タイヤは前後とも195／55－15だった。



RG-Oシビック EK9

限りなくユーザーカーに近いナンバー付き走行会仕様を目指し、スペシャルパーツは一切使わず、ストリートユースも意識したクルマ作りを展開。エンジンは定番のB18C換装だが、厳選した吸排気系パーツを使い、オリジナルECUでコントロールすることにより、トルクを大幅に底上げ。さらにはOS技研のフルクロスミッションも導入。ストレスなく、スムーズにシフトチェンジしていくことが可能になり、ロスが大幅に削減できた

TEST 2

フロントD700 Suports ＋ リアD-0X Racing F08



RG-O大住氏のセッティングコンセプト

テスト1では、フロントの効きに唐突感があり、リアもロック傾向だったので、2セット目では前後とも絶対的な制動力よりも効きとコントロール性のバランスを重視。現状では最もコントロールしやすいと思われる組み合わせにしました。とくにリアがマイルドなので、ブレーキを奥まで残し、姿勢変化を自在に操りたいドライバーに向いています。また、μを抑えて発熱量も下げられるため、ハブなどへのダメージも軽減できます

和田　久 IMPRESSION

フロントのD700は全体的にタッチの剛性感が高く、カチッとした踏み応えがあり、わずかな踏力に対しても敏感に反応してくれる。初期のフィーリングはマイルドでピーキーさもなく、扱いやすい。踏み込んでいってもその印象が変化することはなく、穏やかに制動力が立ち上がってくる。クセがなく、自在に制動力をコントロールできるので、フロント荷重の前傾姿勢も自然に作り出せる。コーナーで荷重をしっかりとコントロールすれば、旋回スピードを追求するような走りにも順応させることが可能だ。じつは効きだけならD750が優れているが、極端な荷重変化が発生することなく、一定の姿勢で確実に車速を落とすことができるのがD700の最大のポイント。一方のリアもブレーキがロックするような気配はなく、フロントが効いてから少し遅れてリアが適度に効いてくるため、コーナーの進入で姿勢を安定させやすいのもメリットのひとつといえるだろう

TEST 1

フロントD750 Super Suports ＋ リアD-0X Racing F05



RG-O大住氏のセッティングコンセプト

D700よりも制動力を強調した新作パッドということもあり、コントロール性を犠牲にしない範囲内で全体的に制動力を引き上げたD750をフロントに装着。それに見合うだけの制動力をリアにも与えるため、初期の唐突な効きを抑制しながら、踏み込んでいった領域での制動力を重視したF05をリアパッドとして選びました。とくにストップ&ゴーの性格が強いコースで本領を発揮し、メリハリのある走りを好むユーザーに向いています

和田　久 IMPRESSION

フロントのD750の効きは申し分なく、踏力とともにμが一気に高まるタイプ。意外に初期の唐突感はなく、荷重変化を目的にした軽いブレーキングでも違和感はない。しかし、そこから踏み込んでいくと制動力が急激に高まるので、ブレーキングでしっかりと車速を落としたいユーザーに適している。ちなみに、このEK9に装着されていたNSX純正キャリパーとの組み合わせでは、「少しオーバーキャパかな」と思わせる一面もあったが、EK9純正キャリパーとの組み合わせではもっとフィットするはず。そしてリアのパッドについては、フロントと同じく、踏力を増していったときの制動力が高く、よく効いてくれる。ストレートでしっかりと落としきっておきたいユーザーにマッチした組み合わせといえる。ただし、このバランスで踏力を入れていくと、フロントがよく効く分だけリアがロックし、接地感を保てなくなるシチュエーションがあるのが気になった

取材協力：アイ・ディ・アイ　☎042-549-0050　http://www.idijp.com/
レーシングガレージ大住（RG-O）　京都府京都市北区大宮西山ノ前町7-2　☎075-491-6719　http://www.geocities.jp/rgohsumi/

あと一秒を詰める吸排気チューニング

燃料とともに空気を効率よく取り込んで、そして効率よく排気する吸排気系のチューニングはエンジンの性能を高める基本中の基本だ そして、ここを見直すだけでもさらなるタイムアップは可能となる 事実として、不確かな知識で誤ったチューンをしている人は数多い

チューニングする前に純正の仕様を必ず確認

まずは、純正の仕様や構造を十分に知る。それが、吸排気系チューニングで効果を得る何よりの秘訣だ。そして構造を理解したら、次に走るステージやクルマの用途をハッキリとさせる。そうすることで、必要なパーツや選ぶべきタイプがしっかりと見えてくる。クルマの仕様や走るステージによって、ベストなシステムが異なる吸排気。人の真似をしていては、チューンにつながる可能性が大だ。

吸気系の効率を高めていく理想的なステップとしては、まずはスポーツフィルターの装着。そして、この時フィルターは必ずエレメント交換タイプを選択する。バンパー内にインダクションボックスを設けて冷却風を取り込むB型エンジンは、安易にオープンタイプに交換するとパワーダウンする場合がある。

第2段階としては、チャンバー+オープンタイプのエアクリーナー+エアインテークダクトのセット装着。ここでも吸気温度を下げる工夫は欠かせない。そして、最終ステップがスロットルの容量アップ。B型はビッグスロットルや4連スロットルなど、さまざまなメニューが多彩に揃うが、一般ユーザーはビッグスロットル程度にとどめておく方が扱いやすくいいかもしれない。

一方、排気系はリアピースの交換からスタート。次に中間パイプを含めての排気効率を考える。扱いやすさに重きを置いた純正は50φ。走りにこだわるなら60φは欲しい。

そして、排気系の最終ステップとなるのが、エキゾーストマニホールドやフロントパイプの性能アップで、高回転&高出力を狙いたい場合は必須となる。ちなみに、純正のエキマニはトルクを重視した4-2-1タイプ(DC2インテグラの'98スペックは高回転志向の4-1タイプを採用)。排気効率を高めた社外品もパイプレイアウトや径により特性が変わるので、走るステージを考慮しつつベストなものを選ぶようにする。

材質や形状、パイプ径の違いなど、ほんの少しの違いで特性や性能が大きく変わる吸排気系のチューニングパーツ。左ページに、それぞれの働きや特性を記載したので、ぜひ参考にしてほしい。なお、B型のシビックやインテグラの吸排気系は流用パーツによるチューニングも可能だ。賢く活用すればリーズナブルに、あと一秒を詰めることができる。

エキゾーストマニホールド



エンジン特性を変えフィーリングを変える

燃焼した排気ガスをマフラーへと導くエキゾーストマニホールド。単に排気ガスを集めるパーツではなく、排気干渉を利用し排気の流れをよりスムーズにする機能パーツだ。マニホールドの長さや径、集合のさせ方によりエンジンの出力特性が変化する。ステージが街乗りやミニサーキットならトルク重視型、高速サーキットならパワー重視型がオススメ。

4-1タイプ



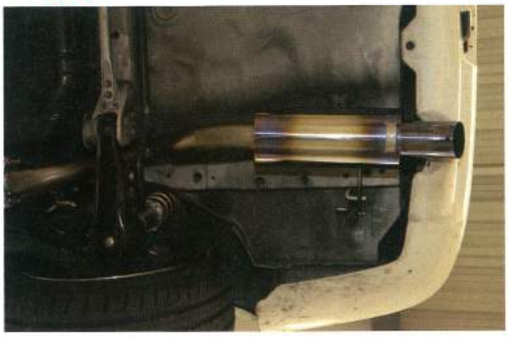
高回転志向となる4-1タイプ。ただ、パイプ径やパイプの取り回しによって特性は変わる。適合する走行ステージは高速サーキット。純正が4-2-1タイプの場合、安易にこのタイプを選ぶとクルマが乗りづらくなる可能性がある

4-2-1タイプ



トルクを重視した形状といえる4-2-1タイプ。街乗りからサーキットまで幅広く対応する一般ユーザーには理想的なレイアウトだ。ただ、このタイプもパイプ径や長さによってトルクの出方が変わるので、交換時は特性を確認したい

マフラー



軽量化のためにも絶対に交換したい

マフラー交換は基本的に最後尾となるリアピースから行う。リアピースをノーマルのまま、フロントまわりを交換しても、結局最後で詰まってしまい排気効率を高めきれない。消音器の形状はストレート構造のもののほうが抵抗も少なく、排気効率という点では断然有利だ。なお、マフラーの交換は軽量化という面でもメリットもあり。タイムアップに貢献する。

形状で選ぶ

砲弾タイプ

抜けを重視したタイプ。サイレンサー内部を排気が直線的に通過するので排気抵抗が少ない。吸音材によって排気音を消音する仕組み



タイコタイプ

耐久性を重視したタイプ。排気の膨張や収縮で消音する仕組みで、多段膨張式とも呼ばれる。吸音材を必要とせず劣化の心配が少ない



素材で選ぶ

チタンタイプ

軽さという点では圧倒的な性能を誇るチタンマフラー。サーキットでコンマ1秒にコダワルならこれだが、加工が困難で価格は高めだ

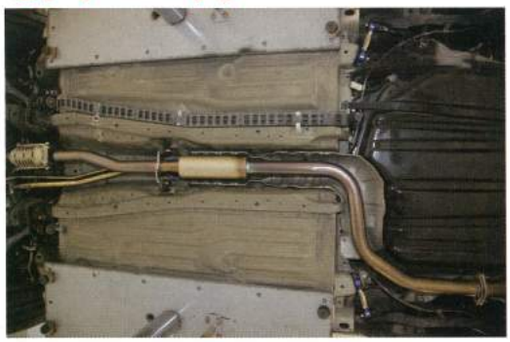


ステンレスタイプ

社外マフラーの鋼材としてメジャーなステンレス。耐腐食性に優れ、重量も純正のスチール製よりはずっと軽い。価格もリーズナブル



センターパイプ



パワーだけでなく軽量化にも貢献!!

エキゾーストマニホールドとサイレンサーを結ぶセンターパイプ。長さがあるため、軽い社外品に交換するとかなりの軽量化が望める。排気干渉が少ない直線的なレイアウトのものほど、排気効率が高められる。純正のパイプ径は、ストリートでの扱いやすさを重視した50φ。サーキットでの走りのパフォーマンスを重視するならパワー志向の60φが理想。

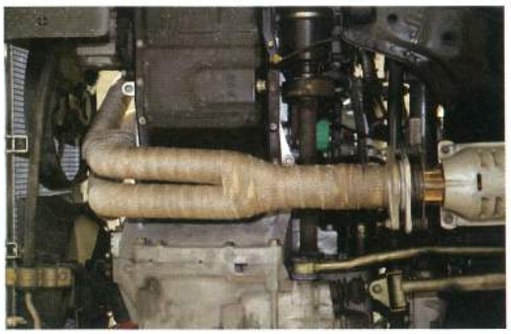
エアクリーナー



エンジンルーム内の熱い空気を吸わせない

吸気系のベーシックチューンとなるエアクリーナーの高効率化。吸・排気は、ともにチューニングしてこそ価値が出る。なお、吸気系のチューニングでは、吸気温度に要注意だ。効率のよいオープンタイプに交換しても、エンジンに熱い空気を吸わせるようではかえってパワーダウンしてしまう。吸気チューンは、高効率化＋冷風の取り込みをセットで考える。

フロントパイプ



曲がり部を小さくして排気効率をスムーズに

エキゾーストマニホールドとセンターパイプをつなぐフロントパイプ。純正は分離タイプとなるが、一般的に社外品のエキマニはこのフロントパイプ部分を含めて設計し、より優れた排気効率が求められている。ちなみに、ノーマルのエキマニを残したままでチューニングを進めていく場合は、このフロントパイプの交換が効果を発揮する。

インテークダクト

コンピュータで制御する近年のエンジンは、吸気温度が高いと補正が入り、もうそれだけでパワーがダウンする。冷却風を取り込むエアインテークダクトの設置は、最も効果が高い吸気系チューニングのひとつといえる



エレメント交換タイプ

バンパー内にエアインダクションボックスを設置したB型は、純正仕様のままスポーツタイプのエアエレメントに交換するだけでも効果大。熱い空気をエンジンに吸わせる心配がない



オープンタイプ

吸入効率抜群のオープンタイプ。仕様変更する際は、隔壁を設けたりエアダクトを設置して熱い空気をエンジンに送らないように注意を払う。チャンバーの同時装着で効果が倍増



マフラーを交換する際は

音量にも注意しておくこと

排気系をチューニングするにあたっては、性能にもまして意識する必要があるのが排気音量。街乗りをする場合は、保安基準で定められた音量を守っていないものは取り締まりの対象となり、もちろん車検も通せなくなってしまう。社外品の排気システムの中には、サーキットなどのクローズドコースでしか使えない「競技専用品」もあるので注意しよう。



守るべき排気音量は車種や仕様よって異なる。マフラーを交換する際はクルマの用途をお店にはっきりと伝えて規制に適合するものを選ぼう

その他のパーツ

吸排気パーツを活かす

吸排気チューンに併せて気を付けておきたいのが、燃調や点火系のレベルアップ。効率の上がった吸排気アイテムに合わせたセッティングを施してやることで、より一層そのパーツが活きてくる。とくに吸排気を全て高効率なものに交換した場合、空燃比が変化してしまうのでECUのリセッティングによる燃調と点火時期適正化は必須と考えよう



コンピュータ

吸排気パーツを交換して効率を上げたら、できればコンピュータチューンにも着手したい。これによりフィーリングは激変し効果が倍増する



点火プラグ

直接的にパワーアップには結びつかないが、吸排気パーツを交換したり高回転を多用する場合は点火プラグの熱価は上げておきたい



メタルキャタライザー

効率だけを考えれば触媒は抵抗でしかないが、公道を走る場合は取り外すことができない。効率を優先するなら抵抗の少ないものにする手もあり

取材協力：ジェイズレーシング　大阪府茨木市畑田町10-17　☎072-645-3500　http://www.jsracing.co.jp/



あと一秒を詰めるボディ補強

**ある程度クルマができ上がってくると、タイムはなかなか縮まらなくなってくる
そこで考えたいのがボディ補強だ。これによってクルマ全体でのトラクションレベルを高くし
タイヤのグリップ力を活かしきることでのタイムアップが実現できるのだ**

究極のEKをお手本にボディ補強を考える



今回テキストカーとしたのは、ストラーダーレのEK9。見た目はごく普通に仕上げられたクルマで、クルマに詳しくない人が見れば、ごく普通にしか感じられないはず。ちょっと詳しい人が見たところで、気がつくのは車高が低くてエアロパーツをセットしているのと、前後異径ホイールを履いていることくらいのはずだ。しかし細かく見ていくとそのボディ補強メニューは、ここまでやるのかというくらいに深く、細かい。実際ストラダーレの芳村氏も同じように仕上げてくれといわれても、できれば断りたいといってしまうほどに手をかけ、時間をかけて製作されているのだ。エンジンルームを見ても、そのワザの一端はあきらか。それによる効果などといった細かい話は次ページに譲るが、どこに手が入っているか、オーナーなら気がつくはず。できることはすべて行い、する必要のないことはしない、ということを徹底して仕上げた究極のボディ補強車がこれだ。



フロントまわり中心の補強

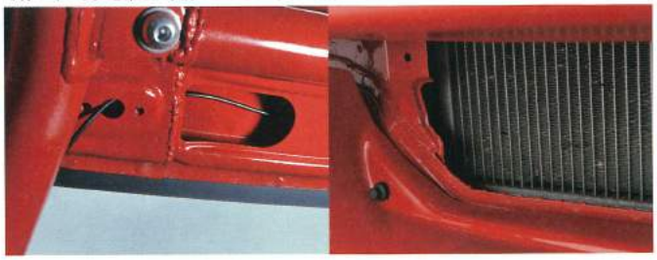


スポット溶接部はギリまで削って溶接し直す

フェンダー内部にはサイドブレースを溶接して装着。レーシングカーであればいきなりこういう仕上げをするのだが、これからボディ補強をするという人の場合には、まずはこういう部分に使えるボルトオンパーツからはじめていく、というのが順当な手段となる

溶接のし直しでナナメ方向のゆがみを抑える

開口部はすべて、スポット溶接部のギリまでのりしろを削り、合わせ面を再度溶接し直すことでゆがみを抑えている。これをウインドゥまわりやドア、ハッチゲート、フロントフレームにいたるまですべて行っている。地味だが手間のかかる、そして効果のあるワザだ



補強＋タイムアップを実現できるタイヤをセットするためのワザ

フロントストラットハウス部は、一部をカットしてそこに鉄板を溶接し直している。こうすることでこの部分の剛性を高めることができ、サスペンションの正確な動きが期待できる。また、245幅のタイヤをセットしたときの逃げを作る、という意味合いもある



まずはボルトオンパーツからリアはしならせたほうが有利だ

ボディ補強とひと言でいっても、そのメニューは多岐にわたる。ボルトオンパーツをセットするのも補強だし、ロールケージも第一目的は乗員保護だが、装着の仕方によってボディを強化するのに役立つ。さらにはボディがもっともゆがみやすい開口部周辺を補強していくというのも、有効な手段となる。そこで大事なのが、どこまでのレベルを求めるのか、ということとなる。サーキット走行会を楽しむレベルであれば、ボルトオンパーツの装着くらいで十分ともいえるし、どうせロールケージをセットするのだったらきちんと取り付けたい、ということもいえるわけで、つまりはボディをどこまでのレベルに仕上げるのかを決めておかないと、作業が二度手間、三度手間となる可能性もあるのだ。

そこでまずは、基本的な知識をおさらいしておこう。EK9やDC2のように、FF車でボディ補強を考える場合は、まずフロント側から固めていく、ということが大事だ。いきなりリアまでまとめて補強をしてしまうと、リアの動きがシビアになりすぎて、かえってタイムを出すことが難しくなってしまいがち。リアはボディをしならせ、それによってトラクションを稼ぐ、というのが基本となることを覚えておきたい。またロールケージは、ボディの上下方向の剛性確保に役立ち、通常はボルトオンパーツとロールケージの装着で、十分に剛性は確保できる。もしそれ以上のモノを求めるのであれば、開口部の溶接をやり直し、フロントウインドウの周囲やドア、ハッチゲート部をゆがまないようにすることで、ねじりに対する強さを実現していくこととなる。この場合には、フロントフレーム自体のゆがみを抑えるための溶接加工も必要となるし、ストラットハウス部の剛性も高めていくほうがよく、そうなると当然、エンジンや補器類、ガラスなどを外した、いわゆるホワイトボディ状態での作業となるため、かなりの時間と手間、そして工賃がかかることになってくる。もちろん、そこまでする効果は絶大ではあるが、本当にそれが自分にとって必要なのかどうかということを考えた上で、補強メニューを決めていくというのが、無駄のない仕上げにつながるのだ。



リアまわりは補強なし

リアはロールケージのほかは、大きな補強はなし。それによって敏感すぎない動きとリアタイヤのトラクションを実現しているのだ



ロールケージは各ポイントをボディと溶接

ロールケージはフロアにセットするだけではなく、ピラーやボディ、サイドシルなどと溶接され、ハコをしっかりと補強している。使われているケージは無限製だが、こうすることで全体の剛性は格段にレベルアップする

ロールケージ補強

ボディ剛性を活かすマシンメイク



エナペタル製の車高調にハイパコ。じつはこれ、組み上がったばかりのおろしたてだそうで、セッティングの狙いはしなやかに動いてタイヤを接地させるというもの。その狙いはタイヤテストで実証された

いくらボディをしっかり仕上げても、それを活かすための仕上げがなければ宝の持ち腐れ。このストラダーレEK9は、しっかりしたボディの持ち味を活かすために、サスペンションにはオリジナルセッティングされたエナペタル製車高調をセットしている。またアライメントを適正化し、タイヤを正しく接地させるために、アームは調整式へと変更されていた。そのほか、エンジンマウントを硬度の高いモノへ変更したり、軽量化を進めるための工夫をするなどしているのもポイント。ちなみに車重は、約890kg。パワーFCによって制御されるB18Cエンジンとともに、この軽さと強さ、そしてトラクションの高さがタイムとなって現われているのだ。



シートはレカロSP-GTⅡ。余計なものをすべて外しているためイメージはスパルタンだが、自走での移動も考えETCは装備されている



ダッシュパネルはカーボン製、サブメーターはDefiを装着。ステアはナルディクラシック。ブレーキバランサーも装備されていた



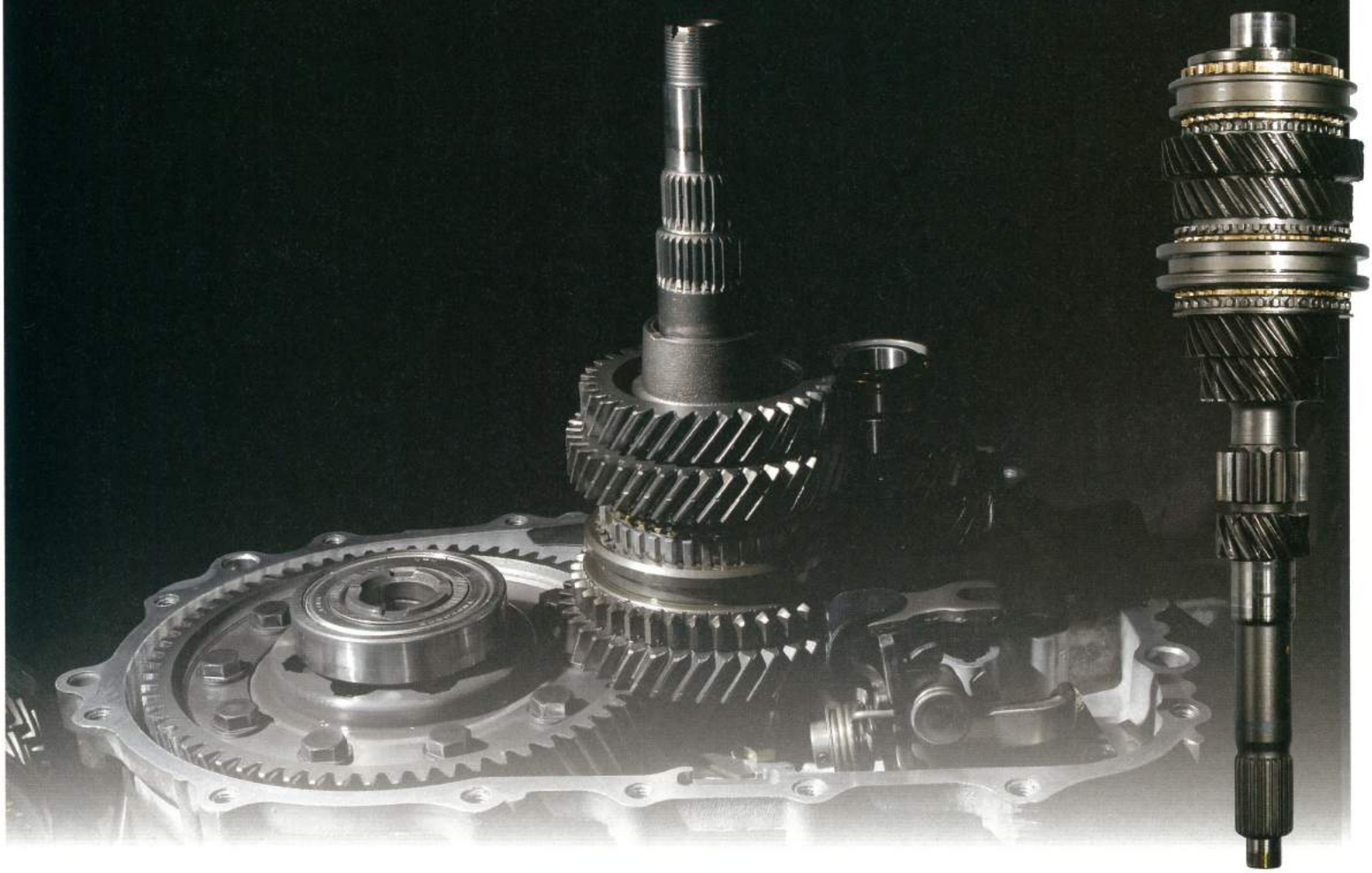
バッテリーはユアサ製のバイク用をセット。軽量化にはピッタリだが、あがりやすいのが難点とのこと。でも一般的なドライよりは安い



エンジンマウントは強化品をセット。エンジンの余計な動きを抑え、アクセルの動きに対してクルマの反応が鋭くなる

あと一秒を詰める駆動系

サーキットやコーナーに合わせ、トルク&パワーバンドを維持するためのクロスギアやチューン
限りあるパワーを路面に伝え、またハンドリングを左右するデフセッティングは
NAマシンでこそ「あと一秒」実現するうえでの重要な項目となる



EK／DCはサーキット走行が楽しいクルマだ。エンジンやシャシーのキャパシティを使い切る走りでラップタイムが縮まれば、ドライバーとしてはこれほど嬉しいことはないだろう。しかし、同じサーキットに通っていると、そのうちタイムが平均化してきて、なかなか、「コンマ1秒」が詰められなくなる。それはそれで、ドライバーの「スキル」としては向上していることになるのだが、しかし、何度走ってもタイムが変わらないのでは、「これが限界か?」と思ってしまう。

そんな「ソコソコ乗れている」ドライバーにオススメなのが「ギア比の変更」だ。ミッションやファイナルのギア比を変更して、走るコースに合わせることで、ムダなシフトチェンジが減り、エンジンのトルクバンドをより有効に使えるようになるのだ。

ギア比変更の方法としては、ミッションの各ギア(1~5速)のギアを交換するか、ファイナルギアを交換する。中でも、もっともオーソドックスなのが「ファイナル変更」だ。DC2のファイナルギア比は、96スペックが4・4・1、98スペックが4・785・1となっており、98スペックの方がギア比が低い。ギア比が低いということは加速重視の設定なので、たとえば96スペックでミニサーキットを走っているような人には、このローギアードのファイナルはおすすめ。また逆に、富士スピードウェイを98スペックで走っている場合などは、96スペック用のファイナルに変更した方がいい場合もある。

ファイナルを変更しても、そのコースやエンジンの仕様(レブリミットやトルクバンドの設定)に合わない場合は、ミッションのギアを変更する。その方法としては、他車純正のギアを流用するか、社外品のギアを使う、または両方を組み合わせる。このギア比変更の目的は「シフトチェンジ時にエンジン回転をトルクバンドに合わせること」なので、ギア比そのものもそうだが、各ギア間のギア比の差(ステップ比)も重要になる。いわゆる「クロスミッション」とは、このステップ比が近づいているタイプのミッションのことを指すが(英語のクロウス「Close」:接近した、の意)、社外品のミッションは、その点を重視してギア比が設定されているので、エンジンの仕様や走るコースによってベストなものを選択しよう。

	DC インテSiR	インテ 98&00SPEC	96SPEC/ EK9&4/EG6	ATS	ATS大型	OS技研3速	戸田 レーシング	OS技研 5速	スプーン	アデリア	サージェント	M&M ホンダ	トップ フューエル
1速	3.230	3.230	3.230	3.077	3.077	3.077	2.929	2.818	2.533	2.533	2.530		
2速	1.900	2.105	2.105				2.056	2.000	1.944	1.944	1.940		
3速	1.360	1.458	1.458	1.652	1.563	1.600		1.471	1.591	1.590	1.591	1.563	
4速	1.034	1.034	1.107	1.308	1.188	1.261		1.136	1.280	1.280	1.280	1.188	
5速	0.787	0.787	0.848	1.033	0.938			0.926	1.033	1.032	0.840	0.938	
ファイナル	4.400	4.785	4.400	4.929		4.267/4.533/ 4.643/4.929			4.643/4.857	4.929/4.785			4.900/4.785

社外品のミッションには「1速ギアのみ交換」「2速ギアのみ交換」「5速ギア全部を交換」などいろいろなタイプがあるが、それはファイナルギア比や純正ギア(交換せずに残すギア)のギア比との兼ね合いを考慮して数値が設定されているからだ。「どのギア比が自分にとってベストか?」を判断するのは難しいので、ノウハウを持つプロショップに相談した方がいいだろう。ただ「組めば速くなる」というものでもないからだ

価格、問い合わせ先は89ページからのパーツカタログを参照

Photos/Satodhi Kmimura,Shinji Yamakawa
Text/Takashige Matsumoto

サーキット走行にはマストアイテム



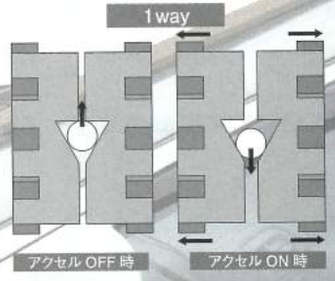
L.S.D.の基礎知識

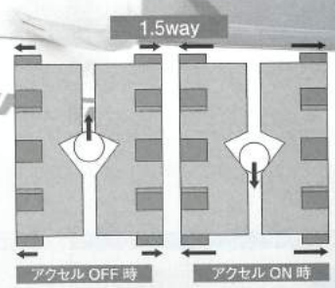
イニシャルトルクとは？

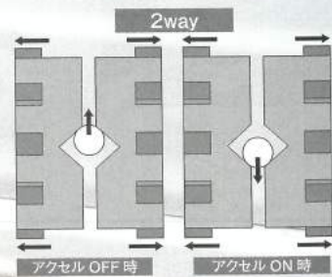
「イニシャル（Initial）」には「初期の」という意味がある。つまり、LSDが作動していない初期状態からデフの「差動制限」を働かせておこうというのが、イニシャルトルクの考え方だ。L.S.D.は本来、アクセルONまたはOFFで作動するが、アクセル操作時間の短いタイトターン時の作動遅れを防ぎ、トルク入力時の唐突な作動を抑制するためには、イニシャルトルクの設定が必要になる。数値が大きいほど、L.S.D.の効きは安定するが、FF車の場合はアンダーステア傾向が強くなる

カム角とは？

一般的な構造（摩擦多板式）の機械式L.S.D.では、エンジンからデフケースを伝わってきたトルクにより、デフケースと同軸回転するプレッシャーリングがピニオンシャフトに「乗り上げる」ことで左右に広がり、L.S.D.機能が発生するが、そのとき、プレッシャーリング側の「切り欠き」の形状によって、その作動特性が異なる。ピニオンシャフトとの接触面の角度が、車軸に対して大きいほど、小さなトルクでも作動するようになるのだ。この角度のことを「カム角」と呼ぶ







1way、2wayって何？

L.S.D.に使われる「1way」「2way」という用語は作動方向のパターンを示すもの。「1way」はアクセルON時のみ、「2way」はアクセルON時とOFF時の両方でL.S.D.機能を発生するという意味だ（1wayはクスコ製品のみの設定）。その中間の「1.5way」「1.2way」などは、アクセルON時とOFF時の両方で作動するものの、OFF時（エンジンブレーキ発生時）の方が効きが弱い設定のもの（いわば変則2way）。FF車の場合、「1.1～1.5way」が使われることが多いが、これはOFF時のアンダーステアを抑制するため

EK／DCの駆動系チューンで、むしろミッションのギア比変更より重要といえるのが、LSDの装着だ。EK／DCは純正でもヘリカルLSDを装備するが、ヘリカルタイプは非分解式の消耗品なので、距離を走っている車両ではヘタっている可能性が高い。LSDの本当の効果を期待するなら、社外品の機械式タイプに交換した方がいいだろう。

機械式LSDにはいろいろなタイプがあり、その特性が製品によって（メーカーによっても）違うが、EK／DC用としては、クスコやATS（メタル、カーボンあり）、OS・スーパーロックデフあたりが定番。さらにその中で、1way、1・5wayなどの作動方向や、35度、45度などのカム角（作動レスポンスに影響する）の違いがあるので、自分の走りに合わせて選ぶ。ただ、どの製品を選択した場合でも、重要なのは「だれが組むか？」だということは知っておこう。イニシャルトルクの設定などは、ノウハウを持ったチューナーのテクニックが必要だ。

LSDの設定としては、一般的には、ジムカーナのタイトターンなど、コーナー半径が小さい場合にはイニシャルトルクを高めに、カム角を大きめにすることが多く、ストリート仕様の場合は、イニシャルトルクは小さめにする傾向がある。街乗りとサーキットを両立させるような目的であれば、イニシャルトルクは7～8kg-mあたりが妥当なところだろう。あまりトルクを高く設定すると、車庫入れ時など、舵角が大きい状態でチャタリング音が出たり、トルクステアが起きやすくなるからだ。なお、EK／DCはジムカーナ競技へのエントリー数も多いモデルなので、ジムカーナ仕様のLSDが市販されており、その中には10kg-m以上のイニシャルトルクが設定されているものもある。

というわけで、LSDを選ぶには、まずどんな製品ラインアップがあるのかを知ることが重要で、次に、ノウハウのあるプロショップに相談する。そこで自分がどのサーキットで、どんな走りをしたいのか、それを伝えて、ベストと思えるものを見つけていくプロセスが必要だ。ノウハウという点では、やはりジムカーナやダートラ、ワンメイクレースに出場している車両を数多く手がけてきたショップの方が豊富に持っていることは間違いない。LSD交換は部品代＋工賃でそこそこ費用がかかるチューニングメニューだけに、つい金額にばかり目が行きがちだが、「安さ」だけで選ばないよう注意しよう。

というわけで、ここまでミッションとLSDのチューニングについて考えてきた。どちらも単独で成立するチューニングメニューであり、それなりにラップタイムの短縮には効果がありそうだ。とはいえ、やはりこの2つは「トータル」で考えることが重要だろう。駆動系はタイヤとエンジンをつなぐもので、「エンジンのパワーをいかに効率よく路面に伝えるか」がトータルでの役割になる。だから、たとえギア比のセッティングがベストだったとしても、LSDが効かずにホイールスピンが起きれば、せっかくのギア比変更がムダになるし、逆に、いくらLSDの性能がよくても、ギア比が合っていないためにシフトアップ後にエンジン回転が下がりすぎ、トルクバンドを外れてしまうようでは、その性能もうまく使えているとはいえない。

そしてその「トータルチューン」の中には、当然「ドライバーのレベルアップ」も含まれる。きっちりとセットアップされたエンジンをレブリミットまで使い切り、タイヤのグリップ力をうまく路面に伝えられるようなステアリング操作、アクセル操作を行うのは、あくまでも「ドライバー」なのだということは改めて認識しておきたい。

取材協力：D-jac　東京都八王子市松木33-8　☎042-674-7700　http://www.djac.co.jp/

EXHAUST & INTAKE

[吸排気系パーツ]

EK9 シビックTYPE R(97/8～ B16B搭載)
EK4 シビック／シビックフェリオ(95/9～ B16A搭載)
EG6 シビック(91/9～ B16A搭載)
EG9 シビックフェリオ(91/9～ B16A搭載)
EK2 CR-Xデルソル(92/3～ B16A搭載)
EF8 シビック(89/9～ B16A搭載)
EF2 CR-X(89/9～ B16A搭載)
98R インテグラTYPE R 98 spec(98/1～ B18C搭載)
96R インテグラTYPE R 96 spec(95/8～ B18C搭載)
DC インテグラSiR(93/5～ B18C搭載)

吸排気系の交換でB型エンジンのポテンシャルを引き出す

持ち前のハイパワーでシビック&インテグラの俊敏性を支えるB型エンジン
そのパワーをさらに効率よく引き出すには吸排気系パーツを交換することが効果的だ
なかには競技専用品もあるので、目的に合わせて吟味して商品を選ぼう

※ご購入に際しては、商品の仕様・特徴・取り付け方法・価格など事前によくご確認ください。商品の写真には他車種用のものも含まれます。実際の商品と外観が異なることがあります。購入・チューニング等の際に生じたトラブルに関しては、当編集部では一切の責任を負いかねます。

J'S RACING



チタニウムエキゾーストシステム FX60RS
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

[材質] メイン→[T]／テール→[T]
[径] メイン→60φ／テール→75φ　音3

1mm厚のチタンを使用した軽量・高品質マフラー。各車種に合わせたパイプ径とレイアウトを追求し、パワー&レスポンスアップを実現した。
■13万4400円　保

MUGEN



Sports Silencer
問:無限
☎048-462-3131

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→60.5φ／テール→89φ　音3

EK4 (SiR/FERIO Si) 用はサイレンサー部分のみの設定。2つのループがサイレンサー内を2回通過させることで、音波の干渉によって消音を実現。
■7万1400円　J 保

MUGEN



Sports Exhaust System
問:無限
☎048-462-3131

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→54φ／テール→89φ　音3

車種別に最適なパイプ径、レイアウト、サイレンサー構造、デザインを考慮に入れて開発。消音材のみに頼らない設計により軽量・コンパクト化も実現した。
■9万7125円　J 保

MUGEN



Sports Exhaust System
問:無限
☎048-462-3131

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→54φ／テール→89φ　音3

低排圧を実現するストレート構造にこだわりながら、消音性能も高めるツインループタイプサイレンサーを採用。消音とパワー&トルクの向上を実現。
■9万9750円　J 保

Muffler

[マフラー]

[材質] ……S:ステンレス、T:チタン、A:アルスター
[径] ……パイプ径
J ……JASMA認定品
保 ……保安基準適合品
競 ……競技専用品
音 ……[1]=非常に静か　[2]=静か
[3]=保安基準適合の音量
[4]=やや爆音　[5]=爆音
というおおよその目安です

柿本改 KAKIMOTORACING



Kakimoto.R
問:カキモトレーシング ランナップスポーツ販売事業部
☎072-265-8411

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→60φ(EK9 EK4 EG6 EF9 EF8)、70φ(98、96)／テール→115φ　音2～3

二重ディフューザーテールの採用で、エキゾーストノートの整音と、バンパーの焼けを防ぐ空冷効果を実現。
■7万8750円　J

M&M HONDA

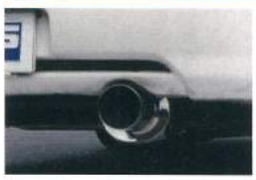


フルチタンスポーツマフラー
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

[材質] メイン→[T]／テール→[T]
[径] メイン→60φ／テール→80～90φ　音4

フルオーダーシステムのチタン製エキゾーストシステム。パイプ径、サイレンサー、テール径などは自由に選択可能。重量わずか 4kgと驚異的な軽さを実現。
■24万1500円～　競

HKS



サイレントハイパワーマフラー
問:エッチ・ケー・エス
☎各取り扱い店へ

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→60φ／テール→120φ　音3

気分をもり立てる音質と、JASMA基準適合の音量を両立。ハイパワーマフラーの伝統を引き継ぐテールデザインにより、スポーティなリアビューを実現。
■8万5050円　J

SPOON SPORTS



Tail Silencer(N1 Type)
問:スプーン
☎0120-122-095

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→60φ／テール→65φ　音4

爽快なパワー感とレーシーな音質を追求した競技専用品。軽量性の面でもストリートタイプを凌駕し、EK4、EK9、EG6用で純正比4.9kgの軽量化を実現。
■3万9900円　競

SPOON SPORTS



Tail Silencer(Street Type)
問:スプーン
☎0120-122-095

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→60φ／テール→75φ　音2

EK4、EK9、EG6用で純正比1.5kgの軽量化を実現したステンレス製。ストリートタイプはトルク特性重視の設計で、音質も上品なレベルに抑えられている。
■6万900円　保

CRaftA



MYAKUDO
問:クラフトエー
☎03-3300-0022

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→60φ／テール→50φ　音4

小排気量エンジンのトルク不足を補うため、排気脈動を活かしたレイアウトを採用。全回転域のパワー&トルク感をバランスさせた。耐久性にも優れる。
■7万7700円

DangunRacing



スポーツマフラーGT タイプH セミステン
問:関東車輌
☎03-5547-5570

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→60.5φ／テール→100φ　音3

メインパイプにスチール、サイレンサーにステンレスを使用した3ピース構造のスポーツマフラー。同社製品はいずれもインナーサイレンサー付属で保安基準に適合。
■3万7800円　保

DangunRacing



スポーツマフラーGT タイプH オールステン
問:関東車輌
☎03-5547-5570

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→60.5φ／テール→100φ　音3

触媒以降の3ピース構造となるオールステンレスマフラー。国内生産品でありながら比較的リーズナブルな価格設定も魅力。インナーサイレンサーを付属する。
■4万7250円　保

DangunRacing



スポーツマフラーGT タイプH セミチタン
問:関東車輌
☎03-5547-5570

[材質] メイン→[S]／テール→[T]
[径] メイン→60.5φ／テール→100φ　音3

メインパイプにステンレス、サイレンサーにチタンを使用したスポーツマフラー。飽きのこないベーシックなデザインが特徴で、インナーサイレンサーを付属する。
■6万1950円　保

RACING PASSION



ワンオフマフラー
問:GARAGE M-TEC
☎06-6746-7035

[材質] オーダー
[径] メイン→オーダー／テール→オーダー

ユーザーの要望に応じてテールの方向、形状、仕様、素材などを選定し、ワンオフで製作。エンジン特性に合わせて製作し、この世に1本だけのマフラーが完成する。
■応相談

SERGEANT



ストリート用オールステンマフラー
問:サージェント
☎0725-22-7688

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→60φ／テール→70φ　音3

オールステンレス製とし、耐久性を向上したストリート用マフラー。VTEC 独特の音質を際だたせる。インナーサイレンサー 装着で保安基準適合レベルに。
■4万2000円　保

SERGEANT



60φスチールセンター出しマフラー(ノーマルタンク用)
問:サージェント ☎0725-22-7688

[材質] メイン→[A]／テール→[S]
[径] メイン→60φ／テール→60φ　音5

耐熱黒色スチールパイプとステンレステールを採用した3ピース構成。排気効率を追求し、高回転域での出力向上を実現する。EK4、EG6のAT車は装着不可。
■3万4650円　競

5ZIGEN



MIRACLE FIREBALL
問:5ZIGENインターナショナル
☎072-995-8005

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→60.5φ／テール→125-90φ　音3

溶接加工の難しい1mm厚のステンレスを採用した競技専用マフラー。中空ステンレスパイプの吊り下げフック採用など、軽量化と高品質を徹底的に追求した。
■11万5500円　競

ProRacer



SUPER LAP
問:5ZIGENインターナショナル
☎072-995-8005

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→50.8φ／テール→89.1-70φ　音5

新構成のスプラッシュチャンバーシステムを搭載して整音特性を向上した競技専用品。5ZIGENらしいレーシングマフラーに仕上げられている。
■3万1290円　競

ProRacer



ProRacer ZZ
問:5ZIGENインターナショナル
☎072-995-8005

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→60.5φ／テール→90-125φ、100-150φ　音3

1.2mm厚の高品質ステンレス材を使用。車種別専用設計の排気構造で、中高速域のトルクアップを実現する。テールデザインはスポーティな砲弾スタイルとなる。
■9万7650円(EK4、9、DC2)、7万7700円(EG6)　J

Signal



CBマフラー
問:シグナル
☎072-730-2828

[材質] メイン→[T]／テール→[T]
[径] メイン→60φ／テール→90φ　音4

ストレート構造のメインパイプを採用したチタンマフラー。スポーツ走行や競技シーンで最大の性能を発揮する。付属のインナーサイレンサー装着時に保安基準適合。
■8万1900円

GP SPORTS



EXAS EVO Tune
問:ジーピースポーツ
☎0256-36-7773

[材質] メイン→[S]／テール→[T]
[径] メイン→60φ／テール→115φ　音5

EK9用と同様、メインパイプとテールそれぞれにステンレスとチタンを併用。パワーチャンバーにより排気効率を損ねることなく効果的に消音し、パワーアップと両立。
■6万900円

GP SPORTS



EXAS EVO Tune
問:ジーピースポーツ
☎0256-36-7773

[材質] メイン→[S]／テール→[T]
[径] メイン→60φ／テール→90φ　音5

メインパイプとサイレンサーにステンレスを使用し、テールのみチタンとしたJASMA認定マフラー。90φの大口径テールによってスポーティなリアビューを実現する。
■5万6700円

SEEKER



S.E.S セミチタンマフラーKIT
問:シーカー
☎03-5336-7025

[材質] メイン→[S]／テール→[T]
[径] メイン→60φ／テール→70φ　音4

中間パイプにはステンレス、テールピースにはチタンを採用した競技専用品。高出力と弾けるようなVTECサウンドを追求した。ローダウン車両用のレイアウトを採用。
■16万1700円

SEEKER



S.E.S ステンレスマフラーKIT"テンロクSPL"
問:シーカー
☎03-5336-7025

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→54φ／テール→70φ　音4

テンロクエンジンが理想の性能を発揮するよう、専用設計を施したオールステンマフラー。ローダウン車両でも問題なく取り付けられるレイアウトを採用している。
■8万4000円

HYAKUSIKI JIDOUSHA



オールステンレス センター出し マフラー
問:百式自動車
☎045-805-5007

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→54φ／テール→54φ　音5

ステンレス製のセンター出し競技用マフラー。高い排気効率と爆音を実現。センター部分にサイレンサーを配置することでオーバーハングの軽量化にも貢献。
■3万9800円

Back Yard SPECIAL



ステンレスマフラー MAGUNAM-R
問:Back Yard SPECIAL
☎052-704-1707

[材質] メイン→[S]／テール→[T]
[径] メイン→60φ／テール→100φ　音3

リアピース交換タイプのフルステンレスマフラーで、テールにはチタンを使用。エンジン特性をフルに発揮できるストレート構造ながら、保安基準に適合。
■5万8000円

VISION



VISION-R N1マフラー
問:テクニカスポーツ
☎06-6878-5891

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→60φ／テール→100φ　音4

ホンダエンジンの特性に合わせたストレート構造で、スポーティかつ上品なエキゾーストノートを演出。メインパイプを60φとすることでトルクフルな中低速を実現する。
■4万950円

VISION



VISION-R スポーツマフラー
問:テクニカスポーツ
☎06-6878-5891

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→60φ／テール→100φ　音3

純正の排気レイアウトを活かせるリアピース交換タイプ。パワー&トルク感の向上と快適なスポーツサウンドを追求した。テールはスラッシュカットを採用。
■5万400円

ZERO-1000



パワーマフラーチタニウム
問:ZERO-1000
☎052-365-3007

[材質] メイン→[T]／テール→[T]
[径] メイン→60φ／テール→100φ　音3

腐食に強く、耐久性もあるフルチタンマフラー。100φの大口径テールはチタンらしいグラデーションの焼き入れが施され、独特の乾いたサウンドも大きな魅力。
■8万1900円

FUJITSUBO



Legalis R
問:藤壺技研工業
☎055-998-0130

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→60.5φ／テール→90φ　音3

90φの大口径テールと出力アップをもたらす高効率化が魅力のステンレス製マフラー。JASMA認定、保安基準適合。EK9、EG9用はMT車のみ適合。
■9万300円

FUJITSUBO



Legalis R
問:藤壺技研工業
☎055-998-0130

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→60.5φ／テール→90φ　音3

大口径&高効率マフラーのスタンダードモデル。低回転域のトルクアップと高回転域での高効率を両立する。EK4、EG6用はMT車のみの適合となる。
■8万7150円

FUJITSUBO

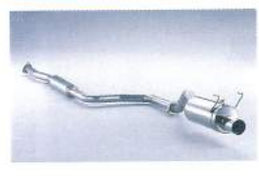


RM-01A
問:藤壺技研工業
☎055-998-0130

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→60.5φ／テール→89φ　音4

EF8用の競技向けのオールステンレス製で耐久性も抜群。重量は純正より7.9kg軽い11.6kg、11.6psのパワーアップを実現。89φの大口径テールも魅力。
■9万300円

FUJITSUBO



RM-01A
問:藤壺技研工業
☎055-998-0130

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→60.5φ／テール→89φ　音4

タイムを削るために生まれたステンレス製の競技向けマフラー。写真はEG6のMT車専用モデルで、重量は9.9kg。純正比1.2psのパワーアップを実現。
■9万2400円

FUJITSUBO



RM-01A
問:藤壺技研工業
☎055-998-0130

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→60.5φ／テール→89φ　音4

テール径89φのEK9用競技向けスポーツマフラー。重量11.5kg、純正比2.6psのパワーアップを実現。出力向上と軽量化との相乗効果でタイムアップに貢献。
■9万2400円

MATERAS



M·A·O
問:マテラス
☎011-588-7677

[材質] メイン→[A]or[S]／テール→[A]or[S]
[径] メイン→50.8φ／テール→100φ　音3

材質とテールデザインが自由に組み合わせできるセミオーダー式マフラー。メインパイプとサイレンサーはアルスターかステンレスから選択可能。テールはステンレス。
■7万140円～13万1040円

FEEL'S



オールステンレススポーツマフラー
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→60φ／テール→115φ　音3

115φの大口径テールを採用したオールステンレス製マフラー。パワー向上を第一に考えて開発された触媒後交換タイプで、インナーサイレンサーを付属する。
■7万8750円

FEEL'S



ハーフチタンスポーツマフラー
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

[材質] メイン→[S]／テール→[T]
[径] メイン→60.5φ／テール→115φ　音3

中間パイプにはステンレス、大口径エンドにはチタンを採用。ブランドロゴを印字したテールは、チタンの焼き入れ処理も施し、スポーティな装いを実現。
■10万2900円

PaceActive



オリジナルエキゾーストシステム
問:ペースアクティブ
☎0776-36-9400

[材質] メイン→[T]／テール→[T]
[径] メイン→オーダー／テール→オーダー　音3～5

抜けを重視し、トルクとパワーの向上にこだわったオーダーメイドマフラー。チタンを使用し、用途に応じて形状やパイプ径をオーダー可能。
■17万8500円～

FUJITSUBO

POWER getter
問:藤壺技研工業
☎055-998-0130

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→60.5φ／テール→90φ　音4

パフォーマンスを最優先した大口径マフラー。JASMA認定、保安基準適合ながら、EK9用で純正比12.1ps向上と、格段のパワーアップを実現する。
■8万9250円

RG-O



オリジナルエキゾーストシステム
問:レーシングガレージ大住
☎075-491-6719

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→54-60φ／テール→60φ　音4

テーパータイプを使用することでB型エンジンの弱点である中間トルクの落ち込みをカバー。高回転ではVTECならではの伸びに、さらなる磨きをかける。
■18万4800円

RG-O



オリジナルスリップオンマフラー
問:レーシングガレージ大住
☎075-491-6719

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→60φ／テール→60φ　音3

ノーマル中間パイプを使用し、トルクの落ち込みを抑制するリアピース交換タイプ。さらなる高回転の伸びが欲しければ、同社製フルキットの装着を推奨。
■6万900円

BUDDY CLUB



RACING SPEC MUFFLER SPEC4
問:モーデックスアルファ
☎082-830-2008

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→60.5φ／テール→101.6φ　音3

排気効率と消音を両立したストリート用ハイスペックマフラー。インナーサイレンサーなしで保安基準に適合するも、テール径は同社製レーシングマフラーと同サイズ。
■6万2790円

BUDDY CLUB



RACING SPEC MUFFLER SPEC3
問:モーデックスアルファ
☎082-830-2008

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→60.5φ／テール→101.6φ　音3

軽量化を徹底的に追求したレーシングスペックマフラー。オールステンレスで重量は7.3kg。101.6φの大口径テールもいかにもスポーティだ。
■6万2790円

BUDDY CLUB

RACING SPEC MUFFLER SPEC2
問:モーデックスアルファ
☎082-830-2008

[材質] メイン→[S]／テール→[S]
[径] メイン→60.5φ／テール→76.3φ　音5

ローダウンしてサーキット走行することを想定した競技専用マフラー。重量は8.5kgと軽量。ストレート構造をイメージさせるルックスも魅力。
■4万1790円

※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

Exhaust Manifold
[エキゾーストマニホールド]

〔 径 〕…… パイプ径
〔 レ 〕…… パイプレイアウト

J'S RACING



ステンレスEXマニホールド(バンテージ仕様)
問:ジェイズ・コーポレーション ☎072-645-3500

〔材質〕ステンレス
〔 径 〕42.7-50.8-60.5φ
〔 レ 〕4-2-1

サーモバンテージを巻くことで排気ガスの流速を高め、油温を下げる効果が期待できる。
■8万1900円(EG6、EK4)、8万9250円(EK9、98R、96R)

J'S RACING



ステンレスEXマニホールド
問:ジェイズ・コーポレーション ☎072-645-3500

〔材質〕ステンレス
〔 径 〕42.7-50.8-60.5φ
〔 レ 〕4-2-1

低回転から高回転まで著しいトルク&パワーアップを実現。レスポンスアップにも貢献する。
■6万900円(EG6)、6万8250円(EK9、EK4、98R、96R)

MUGEN



Exhaust Manifold
問:無限
☎048-462-3131

〔材質〕ステンレス
〔 径 〕45-60.5φ
〔 レ 〕4-1/4-2-1

排気干渉の低減を実現したステンレス製エキマニ。98spec用は4-1と4-2-1レイアウトの2種類を用意。
■9万3975円(4-1)、10万2900円(4-2-1)

MUGEN



Exhaust Manifold
問:無限
☎048-462-3131

〔材質〕ステンレス
〔 径 〕45-60.5φ
〔 レ 〕4-1

最適設計を採り入れた高い排気効率により、パワーとトルクを向上。EK9用は4-1レイアウトを採用。
■9万3975円

M&M HONDA



エキゾーストマニホールド
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

〔材質〕ステンレス
〔 径 〕42-50-55φ
〔 レ 〕4-2-1

VTECのエンジン特性を考慮して等長レイアウトを採用。排気流速を高めるバンテージタイプを設定。
■7万3290円

BLOOD SPORTS



EXマニホールド
問:エスアールファクトリー
☎075-951-1134

〔材質〕ステンレス
〔 径 〕42.7-50.8φ
〔 レ 〕4-2-1

4-2-1レイアウトのステンレス製。装着すれば中高速のレスポンス向上とパワーアップを体感できる。
■5万2290円

SPOON SPORTS



421エキゾーストマニホールド
問:スプーン
☎0120-122-095

〔材質〕ステンレス
〔 径 〕45-48.6-60.5φ
〔 レ 〕4-2-1

パワーとトルクのバランスを追求。集合部にバルジを内蔵し、やや不等長とすることでそれを達成。
■9万3450円

SPOON SPORTS



2in1エキゾーストマニホールド
問:スプーン
☎0120-122-095

〔材質〕ステンレス
〔 径 〕56-60.5φ
〔 レ 〕2-1

常用回転域が高くなるサーキット向けに開発。純正の2-1部分と交換すれば高回転の伸びが変わる。
■2万5200円

SPOON SPORTS



4in2エキゾーストマニホールド
問:スプーン
☎0120-122-095

〔材質〕ステンレス
〔 径 〕45φ
〔 レ 〕4-2

低速トルクの低い1600ccに優位な4-2-1レイアウトを採用。TIG溶接など高精度な加工を施している。
■6万900円

TODA POWER



エキゾーストマニホールド(4-2-1SUS)
問:戸田レーシング
☎0866-83-1202

〔材質〕ステンレス
〔 径 〕45-48-55-60φ(EK9)、45-50-55-60φ(98R 96R)
〔 レ 〕4-2-1

実車とベンチテストを通したVTEC専用設計を採用。等長+テーパー構造がパワーを効率的に引き出す。
■11万3400円

VISION



4in1 エキゾーストマニホールド
問:テクニカスポーツ
☎06-6878-5891

〔材質〕ステンレス
〔 径 〕45-65φ
〔 レ 〕4-1

パイプ径、管長、レイアウトを徹底的に追求。リューターによるポート研磨などを施し、排気ロスを排除。
■7万1400円〜7万3500円

JUN



エキゾーストヘッダー
問:田中工業(ジュンマシンショップ) ☎03-3920-4165

〔材質〕ステンレス
〔 径 〕45-50-60.5、42.7-48.6-51φ
〔 レ 〕4-2-1

レーシングパーツと同じ加工工程で製作し、フランジは総削り出し。軽量、高排気効率を実現。
■9万9750円(EK4、EG6、EG9)、8万9250円(EK9、98R、96R、DC)

SEEKER



S.E.S エキゾーストマニホールド
問:シーカー
☎03-5336-7025

〔材質〕ステンレス
〔 径 〕45-50.8-60.5φ、42-48-50.8φ
〔 レ 〕4-2-1

パワーとトルクのバランスがよい4-2-1を採用。B16A用4.8kg、B16B/B18C用5.6kgと軽量化にも貢献。
■8万6100円

ProRacer



ProRacer Header
問:5ZIGENインターナショナル ☎072-995-8005

〔材質〕ステンレス
〔 径 〕42.7-50.8φ
〔 レ 〕4-2-1

理想的な排気流速を実現する精密加工を盛り込んだ。低速トルクを確保する4-2-1レイアウトを採用。
■7万8750円(EF8、EF9)、5万7750円(EG6、EK4、EK9、98R、96R、DC)

FEEL'S



エキゾーストマニホールド
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

〔材質〕ステンレス
〔 径 〕42.7-48.6-50.8φ
〔 レ 〕4-2-1

マフラー交換よりも効果を体感できる同社の自信作。オールステンレス製で耐久性も高い。
■9万2400円

BLAZE Motor Sport



エキマニ
問:ブレイズモータースポーツ
☎0595-83-5807

〔材質〕ステンレス
〔 径 〕-
〔 レ 〕4-2-1

中低速トルクを重視した4-2-1レイアウトを採用。ポート部の研磨仕上げでコストと効果を両立。
■6万900円

FUJITSUBO



Super EX
問:藤壺技研工業
☎055-998-0130

〔材質〕ステンレス
〔 径 〕42.7-50.8-60.5φ
〔 レ 〕4-2-1

タイプR専用の受注生産品。徹底した排気効率の向上により、Bタイプエンジンのポテンシャルをさらに高める。
■10万2900円

FUJITSUBO



Super EX BASIC VERSION
問:藤壺技研工業
☎055-998-0130

〔材質〕ステンレス
〔 径 〕42.7-45-50.8φ
〔 レ 〕4-2-1

レースで培われた技術を活かし、排気効率の向上と優れたレスポンスを実現。MT車のみの適合。
■7万8750円

DogFightPro



Rタイプエキマニ
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

〔材質〕ステンレス
〔 径 〕45-50-62φ
〔 レ 〕4-2-1

職人の手曲げによって製作される特徴的な4-2-1レイアウトを採用。全回転域の扱いやすさが増す。
■7万9800円

RG-O



手曲げEXマニホールド
問:レーシングガレージ大住
☎075-491-6719

〔材質〕ステンレス
〔 径 〕42.7-57φ
〔 レ 〕4-1

手曲げ加工によってパイプの潰れを回避。集合部はピラミッドトップとしてスワールを効果的に得る。
■11万3400円

M-BIT



EXマニホールド
問:マキシマムワークス
☎048-584-6430

〔材質〕ステンレス
〔 径 〕45-50.8-60.5φ
〔 レ 〕4-2-1

高精度の加工を採用しながら、ストリートでの使用も想定。ハイスペックと実用性を両立した。
■9万9750円

M-BIT



EXマニホールド
問:マキシマムワークス
☎048-584-6430

〔材質〕ステンレス
〔 径 〕42.7-48.6-50.8φ
〔 レ 〕4-2-1

オールステンレス製で、表面はTP研磨仕上げとなるため見た目の美しい。保安基準にも適合。
■9万8175円

M-BIT



EXマニホールド
問:マキシマムワークス
☎048-584-6430

〔材質〕ステンレス
〔 径 〕42.7-48.6-50.8φ
〔 レ 〕4-2-1

マシニングセンターで総削り出ししたフランジを採用。JASMA認定品のため安心して装着できる。
■9万8175円

M-BIT



EXマニホールド
問:マキシマムワークス
☎048-584-6430

〔材質〕ステンレス
〔 径 〕45-50.8-60.5φ
〔 レ 〕4-2-1

レース用パーツと同工程で製作された高品質エキマニ。排気効率、強度、軽量性を追求した。
■9万9750円

Sports Catalyzer & Straight Pipe
[スポーツ触媒&触媒ストレート]

[径] ..... パイプ径

SARD



高い排気効率を誇る大径セルを採用しながら、保安基準をクリアする高い浄化性能を実現。オールステンレス製のため耐久性も高い。職人の手によって1本ずつ製作されるため、大量生産品にはない品質の高さは折り紙付き。
■8万1900円

EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

SPORTS CATALYZER
問:サード
☎0565-53-1166

J'S RACING



[材質] ステンレス
[径] 60φ

排気抵抗を低減し、高回転での効率アップを図るステンレス製ストレートパイプ（競技専用品）。ノーマルの遮熱板をそのまま取り付け可能なステーを付属する。
■1万2600円

EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

サーキットコンバーター
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

HYAKUSIKI JIDOUSHA



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

触媒ストレート
問:百式自動車
☎045-805-5007

[材質] ステンレス
[径] 54φ

排気干渉をなくし、高回転の伸びをアップする競技専用品。同社製チューンドECUは、触媒なしの車両でセッティングされているので相性も抜群だ。
■5980円

DogFightPro



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

触媒ストレート
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

[材質] ステンレス、スチールともに設定有り
[径] 60φ

触媒と交換することで排気効率を向上する競技専用品。スチールとステンレスの2種類をラインアップ。サーキットで甲高いエキゾーストノートを奏でる。
■9800円

VISION



[材質] ステンレス
[径] 60φ

サーキット走行など、全開走行時のチェックランプ点灯による不調を防ぐ競技専用品でレースでの戦闘力を増す。取り付けは純正触媒と交換するだけ。
■1万2600円

EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

サーキットコンバーター
問:テクニカスポーツ
☎06-6878-5891

SERGEANT



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

触媒ストレート
問:サージェント ☎0725-22-7688

[材質] ステンレス
[径] 60φ

スポーツ走行においてパワーロスに頼がる触媒をバスさせる競技専用品。AT車は装着不可。
■1万3650円（EK9、98R、96R）、1万920円（EF8、EF9、EG6、EG9、EG2、EK4）

J'S RACING



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

マフラー強化ブッシュ Bタイプ
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

ホンダ専用のトライアングル形状を採用したマフラー吊り下げ用の特殊ブッシュ。ゴム硬度をアップすることによって振動を抑え、マフラーの耐久性を向上させる。振動抑制は排気流速のアップにも繋がり、本来の性能を発揮させる効果もある。
■1260円

J'S RACING



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

マフラー強化ブッシュ Aタイプ
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

ゴム硬度を純正比の約3倍まで高めたマフラー吊り下げ用の特殊ブッシュ。汎用品のため幅広い車種に適合する。マフラーの振動を抑制して耐久性を向上するため、マフラーを大事にしたいサーキットユーザーには必須アイテムともいえる。
■945円

Exhaust Parts
[その他排気系パーツ]

FEEL'S



抜けの良さとクリーンな排ガス化を実現するメタル触媒。優れた浄化性能を確保しながら、排気の圧力損失を抑制することで、B型エンジンのポテンシャルを最大限引き出すことができる。DC2用に限り排ガス検査データ付き。
■10万5000円

EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

スーパーメタル触媒
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

VISION



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

レーシングサイレンサー
問:テクニカスポーツ
☎06-6878-5891

レーシングサウンドを実現する競技専用の交換タイプサイレンサー。オールステンレスのポリッシュ仕上げで見た目も美しい。メインパイプは60φ、76.3φで、テール径は110φの大口径。ルックス面でも競技用をアピールできる。
■2万9400円

JURAN



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

Muffler Ring
問:タニダ
☎052-871-3741

ノーマルのマフラーブッシュに対して、ゴムの硬度を約20%アップした吊り下げ用ブッシュ。マフラーの下がりを抑え、歪みから起こる排気干渉も抑制する。エアロパーツとのクリアランスを確保するダウンマフラーリングも設定する。
■1260円～1890円

JURAN



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

Exhaust Jacket 730
問:タニダ
☎052-871-3741

溶解温度730℃のグラスファイバーを採用した特殊テープ。エキゾーストマニホールドに巻き付けることで、熱害を防ぐとともに排気効率を高めることができる。1800℃対応のセラミック製、1600℃対応のシリカ製もラインアップする。
■4515円～9975円

SPOON SPORTS



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

エキゾーストパイプB
問:スプーン
☎0120-122-095

排気温度が高いほど消音効果が高く、触媒の浄化性能にも寄与するため、サイレンサーを可能な限り前方向にレイアウトしたセンターパイプ。これにより排圧が安定し、より高い排気効率を実現。同社製はもちろん純正マフラーとも組み合わせ可能。
■5万7750円

J'S RACING



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

インナーサイレンサー
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

同社製サーキットマフラーのチタニウムシリーズに適合するステンレス製のインナーサイレンサー。保安基準適合の音量とするためには取り付けが必須となるため、街乗りでも同チタンマフラーを使用する場合は同時に購入しておきたい。
■5040円

BE FREE



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

チタンテールチップ
問:BE FREE
☎06-6324-0405

エアロパーツを装着したことでマフラー出口が内側に入ってしまった場合、これを追加装着することでチタンの輝きをリアビューにそえることが可能になる。サイズは3種類で、90φ、100φ用は長さ100mm、115φ用は長さ150mmを用意。
■7140円

DogFightPro



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

インナーサイレンサー
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

街乗りにおける音量の低減を実現するインナーサイレンサーを各種用意。サイズは60φ、75φ、80φ、90φ、100φ、115φ、120φの7種類をラインアップする。競技用マフラーのストリートでの併用を考えるなら手に入れたいアイテムだ。
■4890円

DogFightPro



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

強化マフラーブッシュ
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

サーキット走行などの激しい動きでマフラーが横揺れするのを防ぐ強化ゴムブッシュ。揺れを防止することで排気効率もアップし、エキマニなどの排気パーツの破損を未然に防ぐ効果も期待できる。汎用品のためB型搭載車全車に適合する。
■940円

DogFightPro



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

調整式マフラーブッシュ
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

強化ゴムを採用したブッシュで、マフラーの揺れを防ぐとともに高さの調整も可能。マフラーの吊り下げ位置を純正より高くも低くも設定できるため、パイプが地面と擦ったり、エアロパーツと干渉して困る場合などに重宝するアイテムだ。
■2100円

VISION



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

センターパイプ
問:テクニカスポーツ
☎06-6878-5891

リアマフラー交換からさらにステップアップをはたすことができるセンターパイプ。パイプ径を60φとすることで排気抵抗を低減し、全回転域でスムーズなレスポンスを実現する。同社製N1マフラーとの組み合わせでは車検非対応となる。
■3万1500円

※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

Normal Type Air Cleaner
[純正形状エアクリーナー]

湿 …… 湿式
乾 …… 乾式

BLITZ



SUS POWER AIR FILTER LM DC
問:ブリッツ
☎0566-79-2200

[材質] 乾式特殊繊維+ステンレス

純正交換タイプながら、鋭い吸気レスポンスと高い集塵効果を実現したエアフィルター。素材の一部をステンレスで補強することで高い耐久性と強度を獲得し、低圧損による吸入効率アップも果たした。
■5145円 乾

HYAKUSIKI JIDOUSHA



スポーツエアクリーナー
問:百式自動車
☎045-805-5007

[材質] コットン

3層構造を採用し、吸入空気中のダストを分別、集塵、整流をすることでハイレスポンスを実現。トルクを落とさず吸気効率アップが図れる、B型エンジンと相性が良いノーマル形状のエアクリ。
■2940円 乾

K&N



K&N純正交換フィルター
問:グループ・エム
☎048-450-2911

[材質] 多層コットン(フィルター)、シリコンラバー(パッキン)

純正エアクリーナーケースの特性を活かし、簡単&確実にパフォーマンスアップを実現。燃焼効率の向上はもちろん、燃費向上にも貢献。専用のメンテナンスキットで洗浄・再生させることも可能。
■8820円～1万6380円 湿

HKS



SUPER HYBRID FILTER
問:エッチ・ケー・エス
☎各取り扱い店へ

[材質] スポンジ

3層構造のフィルターを採用したスーパーハイブリッドフィルター。吸入空気中のダストを分別、集塵し、エアの整流をすることで、スポーツフィルターに求められるハイレスポンスを実現。
■4095円 乾

RIGID



AIR FILTER
問:アルファ
☎048-873-6986

[材質] 不織布材

吸効率アップ、エンジンレスポンスアップを約束する純正形状交換タイプのエアクリーナー。不織布のドライ素材を採用している。EK4・9用とDC2・DB8用の2種類をラインアップしている。
■4410円 乾

Sports Type Air Cleaner
[スポーツエアクリーナー]

湿 …… 湿式
乾 …… 乾式

M's



POWER CLEANER
問:グループ・エム
☎048-450-2911

[材質] 多層コットン(フィルター)、シリコンラバー(パッキン)

吸入効率と濾過特性の高次元でのバランスを実現したハイフロー・スポーツクリーナー。外寸の5倍以上の表面積を持つフィルターを使用して大容量を実現し、高負荷連続吸気を可能とした。
■2万4150円～2万5200円 湿

HKS



SUPER POWER FLOW RELOADED
問:エッチ・ケー・エス
☎各取り扱い店へ

[材質] ポリウレタン3層

むき出しタイプのエアクリーナーの代名詞的存在・パワーフロー。スーパーリップファンネル構造とスーパーステルスフレームを採用することで、吸気面積を増やしつつ、大幅に吸気抵抗を低減した。
■2万1000円 乾

A'PEXi



POWER INTAKE
問:Apex
☎0544-65-5061

[材質] 特殊フィルター

抜群の吸気効率を誇る新デュアルファンネル構造を採用。従来品を上回る性能の新開発フィルターと相まって、圧倒的なパワーを引き出す。
■1万9950円(EG6 EG9)、1万6800円(EK9 EK4 98R 96R DC) 乾

J'S RACING



つちのこチャンバー専用交換用クリーナー
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

[材質] コットン

熱に影響されず、ダイレクトにフレッシュエアを取り入れる同社の「つちのこチャンバー」専用のエアクリーナー。汚れがひどくなった場合の交換時や、スペアパーツとして使用する。純正&他社製非対応。
■1万290円 乾

ARC



スーパーインダクションボックス
問:エー・アール・シー・インターナショナル
☎0545-31-1101

[材質] 特殊フィルター

アクセルオン・オフ時に発生するクリーナーとインマニの間の負圧を防ぐことでレスポンスアップを図る。大容量のボックスと内部のファンネルにより、吸気効率が大幅にアップする点もポイントだ。
■3万8640円～4万1790円 乾

Sports Type Air Cleaner
[スポーツエアクリーナー]

湿 …… 湿式
乾 …… 乾式

FEEL'S



スポーツエアクリーナー
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

[材質] K&N特注

吸気効率を大幅に向上させることで、アクセル操作に対するレスポンスの向上、出力向上を実現する。中高回転域では、迫力ある吸気サウンドが楽しめる。別売りの洗浄キットでメンテもできる。
■2万3100円 湿

BLITZ



SUS POWER AIR CLEANER
問:ブリッツ
☎0566-79-2200

[材質] オールステンレス

ステンレスメッシュのフィルター、ボディにもステンレスを採用するなど、オールステンレス仕様の1000ps超対応エアクリーナー。吸入抵抗が大幅に減ったことによるレーシーな吸気音も魅力。
■2万4990円 乾

BLITZ



SUS POWER CORE TYPE LM
問:ブリッツ
☎0566-79-2200

[材質] 乾式特殊繊維、ステンレス

独自の新開発特殊2層構造の繊維フィルターが、高い集塵効果と吸入効率アップを達成。ステンレスとの組み合わせで、高い吸入圧にも耐える強度と耐久性も獲得した。フィルター色は青と赤の2種類。
■1万7640円 乾

POWER ENTERPRISE



エアインパルスII
問:パワーエンタープライズ
☎0545-52-0123

[材質] 特殊合成繊維

センターインテーク構造を採用し、表面積の拡大と吸気抵抗の低減を図った。新開発の特殊合成繊維のフィルターは、ロングライフを実現するとともに、洗浄が可能な点もポイントに挙げられる。
■1万7640円 乾

ZERO-1000



パワーチャンバー タイプ2
問:ZERO-1000
☎052-365-3007

[材質] 軽量ウレタン+コットンペーパー

エアフィルターとスロットルの間にチャンバー室を作ることで、スロットルの動きに追従した吸気を実現。パワー、レスポンスを向上させる。カーボンがレーシーな外観を演出し、軽量化にも貢献。
■2万8140円 乾

SARD



SPORTS EX+
問:サード
☎0565-53-1166

[材質] 繊維層フィルター

トップインテーク部とプロテクションカバーを脱着可能としたため、防塵優先仕様とパワー優先仕様の選択が可能。レーシングファンネルを装着することで、究極の吸入効率を発揮する。メンテも簡単。
■2万2050円 乾

Air Cleaner Kit
[エアクリーナーキット]

湿 …… 湿式
乾 …… 乾式

VISION



カーボンエアインテークシステム
問:テクニカスポーツ
☎06-6878-5891

[材質] ペーパー

エンジンルーム内の熱気を極力遮断し、フレッシュエアをフィルターへスムーズに導くカーボンのインテークシステム。エアチャンバーとしての役割も担う。形状は専用設計を採用。ABS付車に対応。
■4万7250円 乾

M's



RAM AIR SYSTEM
問:グループ・エム
☎048-450-2911

[材質] コットン

車種専用設計のカーボンインテークダクトはエンジンルームの熱気を遮断しつつ、クールエアをエンジンへ導く。吸入効率を最優先させた形状を採り、全域でのパワー&トルクアップを実現した。
■6万3000円 湿

J'S RACING



つちのこ エア インテーク
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

[材質] コットン

フレッシュエアを効率良く導き、吸気抵抗による圧力損失を低減させられるエアクリーナーボックスと、通期抵抗の少ないフィルターのセット。ボックスは、空気脈動に共鳴しない高剛性のFRPとカーボンを用意。
■2万790円(FRP)、2万6040円(カーボン) 乾

MUGEN



Hi-Performance Air Cleaner & Box
問:無限
☎048-462-3131

[材質] コットン、FRP製専用ダクト

純正エアクリーナーボックスと交換することで、吸気レイアウトを最適化。吸気温度を下げ、より密度の高い空気をエンジンへ導く。高性能エアフィルターとの相乗効果で、約19%吸入抵抗を低減した。
■6万8250円 湿

MUGEN



Hi-Performance Air Cleaner&Box
問:無限
☎048-462-3131

[材質] コットン、FRP製専用ダクト

FRP製専用ダクトでバンパー下部からフレッシュエアを強制的に導入し、空気密度を高めるエアインテークシステム。独特のチャンバー形状を採用することで充填効率を高め、レスポンスアップに貢献する。
■6万8250円 湿

Air Intake Parts
[その他吸気系パーツ]

DogFightPro



エアーダクトキット
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

むき出しエアクリーナの欠点である低速レスポンスの悪さを解消し、エンジン回転全域でトルクアップを実現。冷えた外気を導入することでエンジンパワーを上げ、燃費も向上させる。取り付けも簡単。
■1万2600円

JURAN



High Temp Air Duct Hose
問:タニダ
☎052-871-3741

吸気系パーツ等へエアをダイレクトに導入する際に有効なホース。レースでの使用を前提に、耐熱・対摩擦性能を高めたシリコン皮膜済みのガラスクロス製。ブレーキの熱ダレ防止などにも有効。
■6615円～6万3000円

JURAN



Air Duct Funnel
問:タニダ
☎052-871-3741

エアダクトの吸気側に取り付けることで、吸気効率を大幅にアップさせることができるエアダクトファンネル。軽量なアルミ製で、美しいカラーアルマイト仕上がりを誇るので、ドレスアップ効果も期待できる。
■2835円～3465円

ARC



スーパーインテークチャンバー
問:エー・アール・シー・インターナショナル
☎0545-31-1101

エアチャンバーを設けることで、低中速域のトルクアップとアクセルレスポンスの向上を実現したインテークチャンバー。チャンバー内にエアを溜めることで、アクセルオン時の瞬間的なエア不足を補うのにひと役買う。
■3万1290円～3万4440円

SPOON SPORTS



ダイレクトエアフローパイプ
問:スプーン
☎0120-122-095

吸気音を消すためにレゾネートサイレンサーが装着されている EK4・9純正エアフローパイプに対し、高回転域のストレス減少と2500gの軽量を目的にエアフローパイプを製品化。ECUはそのままで OK。
■1万8900円

SET-UP & PARTS CATALOG 01

ENGINE PARTS

[エンジンパーツ]

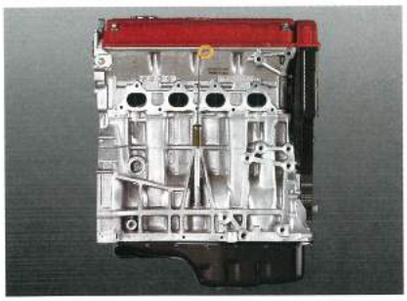
EK9 シビックTYPE R(97/8〜 B16B搭載)
EK4 シビック／シビックフェリオ(95/9〜 B16A搭載)
EG6 シビック(91/9〜 B16A搭載)
EG9 シビックフェリオ(91/9〜 B16A搭載)
EK2 CR-Xデルソル(92/3〜 B16A搭載)
EG8 シビック(89/9〜 B16A搭載)
EF8 CR-X(89/9〜 B16A搭載)
DB8 インテグラTYPE R 98 spec(98/1〜 B18C搭載)
DB6 インテグラTYPE R 96 spec(95/8〜 B18C搭載)
DC インテグラSiR(93/5〜 B18C搭載)

ヘッドチューンから補機類交換までメニューいろいろ

ハイカム、薄型ヘッドガスケット、チューニングヘッドなど
B型VTECエンジンには各社から高精度なメカチューンパーツがリリースされている
もちろん電気系や点火系など、もっと手軽なパーツも豊富にあるので、楽しめる幅の広さは、他の追随を許さない

※ご購入に際しては、商品の仕様・特徴・取り付け方法・価格など事前によくご確認ください。商品の写真には他車種用のものも含まれます。実際の商品と外観が異なることがあります。購入・チューニング等の際に生じたトラブルに関しては、当編集部では一切の責任を負いかねます。

SPOON SPORTS



メーカー基準を超えた公差範囲で組み合わせ、精密に組み立てるオーバーホールメニュー。完成したエンジンには信頼の証、シリアルナンバーが与えられる。シリンダーはダミーヘッドを使用してホーニングを行い、心円度・垂直度も修正する。
■39万9000円

EK9 EK4 EG6 EG9 EK2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

Engine OverHaul NTS
問:スプーン
☎0120-122-095

J'S RACING



熟練メカニックの完全手作業によるコンプリートエンジン。ベースエンジンの能力を引き出し、カタログスペックを上回るトルク&パワーが手に入る。耐久レースでの過酷なテスト走行なども実施済みで、ノントラブルで完走を果たす実績もあげている。
■52万2900円

EK9 EK4 EG6 EG9 EK2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

COMPLETED ENGINE
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

Complete Engine

[コンプリートエンジン]

M&M HONDA



EK9 EK4 EG6 EG9 EK2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

B型エンジンオーバーホール
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

排気量を拡大したスペシャルエンジン。ダミーヘッド、フルフロー加工等を施し、ハイコンプピストンを奢った。高回転まで強烈な吹け上がりが楽しめる。また、NAらしいアクセルレスポンスも体感できるほか、フィーリング面の変化は著しい。
■39万9000円

BLOOD Sports



EK9 EK4 EG6 EG9 EK2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

オリジナルスペックエンジン
問:エスアールファクトリー
☎075-951-1134

1台1台ユーザーの要望に応じて製作するコンプリートエンジン。メーカー基準値を超える公差範囲で組み合わせ、ニューパーツを使い組み上げるのも特徴。同社のコンピュータと組み合わせれば、さらなるレスポンス＆パワーアップが期待できる。
■68万2500円〜

IMPACT!



EK9 EK4 EG6 EG9 EK2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

K20Aエンジンスワップ
問:IMPACT
☎072-871-3333

現行型のK20Aをスワップするメニュー。エアコン、パワステを備えるストリート仕様から、完全レース仕様にまで対応。排気量アップや4スロ化も可能。また、エンジン搭載位置を適正化することで回頭性とトラクション性も向上する。
■100万円〜

IMPACT!



EK9 EK4 EG6 EG9 EK2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

B20B改2100ccコンプリートエンジン
問:IMPACT
☎072-871-3333

B20Bをベースに VTEC ヘッドをプラスした、2.1ℓ仕様のコンプリートエンジン。ボアアップ&ハイコンプ化で、圧倒的なパワー感、トルクが手に入る。全域でトルクフルなので、街乗りでは1段上のギアで走らせることが可能だ。
■42万円

IMPACT!



EK9 EK4 EG6 EG9 EK2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

B18C-Rハイコンプコンプリートエンジン
問:IMPACT
☎072-871-3333

ダミーヘッドボーリングを施し、マーレー製ハイコンプピストン等を採用するコンプリートエンジン。レブリミットまで強烈なパワーフィールが楽しめる。コンロッドもフルフロー化し、各メタルも最適値でセットしている。最高出力223psを発揮する。
■52万5000円

FACTOR



EK9 EK4 EG6 EG9 EK2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

ファクターオリジナル2000cc
問:レーシングサービス ファクター
☎072-251-4300

高トルク、高圧縮、高回転のエンジンに仕上げる。低回転からトルクが立ち上がり、力強く高回転まで回る。価格にはエンジン脱着、オイル代も含まれる。同店デモカーにも搭載し、タイム実績は折り紙つき。予算に応じて各スペックを用意する。
■40万円

FEEL'S



EK9 EK4 EG6 EG9 EK2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

各種コンプリートエンジン
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

純正のオーバーサイズピストンを使用したり、高圧縮化を図るなど、様々なプランを用意するオーバーホールメニュー。ポート修正やヘッドの面修正も行う。全4タイプを用意し、「B18TC」は230ps、「B20TC」は250ps以上の実測パワーを確認済み。
■37万8000円

BLAZE Motor Sport



EK9 EK4 EG6 EG9 EK2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

B16A B18C Bpiston ver
問:ブレイズモータースポーツ
☎0595-83-5807

B16Bの0.25mmオーバーサイズピストンを使用して圧縮比もアップし、ムービングパーツの重量合わせ等を実施。レスポンス、精度にこだわったエンジン。メタルの選定やシリンダーのホーニング、シートカット等、各種測定、修正も行っている。
■39万9000円〜

DogFightPro



EK9 EK4 EG6 EG9 EK2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

ダイナミックコンプリートエンジン
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

オーバーホール、バランス取りやポート研磨はもちろん、薄型メタルガスケット、強化タイベルまで含むコンプリートユニット。様々な仕様にも対応可能。純正流用で最大の性能を発揮させ、価格も抑えた。要ノーマル下取りで、納期は約3週間。
■28万9000円

K-TECH ENGINE SERVICE



EK9 EK4 EG6 EG9 EK2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

K-TECHコンプリートエンジン
問:K-TECHエンジンサービス
☎04-2935-7891

精密オーバーホールのコンプリートエンジンの他、K-TECHがこだわって設計した薄型鍛造ピストンを使用するSpirits-Iを設定。出力はおよそ230ps-20kgfを発揮。オリジナルH-I断面コンロッドを使用したType-2もあり。B16Bでも対応可能。ノーマルエンジン下取り。
■53万5500円〜123万9000円

TODA POWER



EK9 EK4 EG6 EG9 EK2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

VTECキラーハイパワープロフィール カムシャフト
問:戸田レーシング
☎0866-83-1202

【開度】IN:285 EX:285
【リフト】IN:12.5mm EX:12.0mm

5000rpm超のサーキット走行やドラッグレース用に開発。VTECをカットし、ハイリフトを追求。内部を中空構造として軽量化も実現。仕様違いで全3タイプを用意。
■5万8800円(IN・EX各1本)、14万1120円(1台分セット)

TODA POWER



EK9 EK4 EG6 EG9 EK2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

ハイパワープロフィール カムシャフト
問:戸田レーシング
☎0866-83-1202

【開度】IN:220-290-240 EX:220-280-240
【リフト】IN:6.0-11.6-9.0mm EX:5.5-11.2-8.5mm

小さな作用角でひとつ上のクラスと同等のパワーを実現。リフトする際の加速度をスムーズにし、開度が狭くとも開弁時間が長くなるよう設計。仕様違いで全5タイプ。
■4万8300円(1本)

JUN



EK9 EK4 EG6 EG9 EK2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

ハイリフトカムシャフト
問:田中工業(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

【開度】IN:292 EX:284
【リフト】IN:11.7mm EX:11.3mm

カムプロフィール設計専用ソフトウェアを導入し、コンピュータによる自動設計で製作されたハイリフトカム。開度、リフト量の異なる5タイプを設定。
■4万8300円〜5万4600円(1本)

IMPACT!



EK9 EK4 EG6 EG9 EK2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

ハイパフォーマンス カムシャフト
問:IMPACT
☎072-871-3333

【開度】IN:292 EX:286
【リフト】IN:11.5mm EX:11.0mm

排気量アップ、高圧縮エンジンに効果絶大のカム。純正品と交換するだけで、最適なバルタイになるよう設定してあるため、スライドプーリー等は必要なし。
■8万6100円(2本)

Cam Shaft

[カムシャフト]

【リフト】…… バルブリフト量

※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

DogFightPro



ダイナミックコンプリートヘッド
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

オーバーホールによって本来の性能を引き出すとともに、バリ取り、バルブすり合わせ、バフ掛け、バランス取り、燃焼室加工、ポート研磨等々定番のNAチューニングメニューも施工。オーダーにも対応。要純正下取り。
■6万3000円

JUN



ショートヘッド
問:田中工業(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

純正部品のバラついた精度を補正するため最小限の加工を施すベーシック、チューニングエンジンとして同社が必要と考えるすべてを取り入れたEXタイプと、ふたつのメニューを用意。どちらもプリアッセンブルタイプ。
■19万7400円(BASIC)、29万4000円(EX)

M&M HONDA



リフレッシュヘッドチューニング
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

ヘッドのオーバーホールだけではなく、段付き修正や研磨、重量合わせなどを行い、ハンドメイドで仕上げていくリフレッシュメニュー。年式によるパワーダウンや、中古車購入でエンジンに不満がある人に最適。
■18万9000円

SPOON SPORTS



Tuning Head Assy NTS
問:スプーン
☎0120-122-095

混合気の充填効率をあげ、各部を徹底して低摺動化したチューニングヘッド。4mmある排気ポートとガスケット部の段差をなくし、排気ポートも42mmから50mmへ拡大。バルブシート段差も徹底的に磨き上げた。
■14万7000円

Cylinder Head
[シリンダーヘッド]

JUN



カスタムキットEX 1.8ℓ for B16A
問:田中工業(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

エンジン性能の限界に迫るために開発された排気量アップキット。ロングストローク化による中低回転域を含む全体的なトルクアップとハイパワー化を実現。軽量化、バランスにもこだわっている。
■35万7000円

JUN



総削出しクランクシャフト
問:田中工業(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

ビレット素材から削り出しで製作することで、理想的な形状に仕上げた純正ストロークのクランク。アンカー形状のカウンターウエイト、贅肉の削除など、設計の自由度の高さを活かして、高次元のバランスを追求した。
■39万9000円

SPOON SPORTS



Oversize Piston Kit
問:スプーン
☎0120-122-095

量産ボアに対し、0.25mmオーバーのサイズを採用したピストンとリングのセット。ピストンの重量は公差1g以内で揃えており、リングの合い口の公差は0.07mm以内で揃えている。
■4万2000円

Piston & Con Rod & Crank Shaft
[ピストン・コンロッド・クランクシャフト]

[ボア] ……ピストン径

JUN



強化ヘッドボルト
問:田中工業(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

ハイチューンエンジン用パーツの開発プロセスで生まれた強化ヘッドボルト。シリンダーヘッドとブロック間の面圧を増やし、ヘッドガスケットの気密性向上と接合部の剛性アップに貢献する。過酷な状況に対応。
■2万7300円

PSI



ピストンKIT
問:パワーサービスイマズ
☎079-424-2440

[ボア] 81.25φ

0.25mmオーバーのピストン径を採用。圧縮比も12:1に設定されるなど、ハイコンプ仕様になっているのが特徴。オーバーホールに合わせてプラスαを求める人にも最適なピストンキット。
■7万8750円

TODA POWER



ハイパワープロフィール鍛造ピストンKIT
問:戸田レーシング
☎0866-83-1202

[ボア] 81/81.25/81.5/82/83φ

3000tプレスで鍛錬された、自社で製造する鍛造ピストン。多くの実戦テスト、ベンチテストを繰り返して最適な形状を決定。バランス調整済みで、オイルドレンの穴径・位置も見直している。
■9万2400円(81~82φ)、10万2900円(83φ)

TODA POWER



B16Aキャパシティアップ1800KIT
問:戸田レーシング
☎0866-83-1202

[ボア] 81/81.5φ

鍛造ピストン、ロングストロククランク等で構成されるキットで、1797cc仕様と1820cc仕様の2種類がある。B16Aのネックでもあったコンロッドメタルもグレードアップ品を標準採用している。
■30万4500円

K-TECH ENGINE SERVICE



K-TECHオリジナルピストンコンロッドセット(TYPE-II)
問:K-TECHエンジンサービス
☎04-2935-7891

側圧を低減したスリッパーピストンと、鍛造クロモリ総削り出しH-I断面軽量コンロッドのセット。それぞれ単体で100g近い軽量化を実現し、全域で出力向上を実現。コンロッドにB16Aをセットにした Type-Iもあり。
■57万7500円(Type-II)、26万2500円(Type-I)

JUN



アルミ鍛造ピストンキット
問:田中工業(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

JUNの設計で英国コスワース社で製造されたスーパーピストンキット。洗練された形状とピストンプロフィールで、軽量ながら高剛性を実現。ハイレスポンス&高回転化を可能にする。
■13万8600円(Cシリーズ)、11万250円(Wシリーズ)

IMPACT!



強化バルブスプリング
問:IMPACT
☎072-871-3333

高回転時のバルブサージングを解消するためのマストアイテム。不等ピッチのダブルスプリング仕様で、ハイカムを導入する際には欠かせない。必要以上の固さを求めないユーザーにオススメのアイテム。
■3万7800円

SPOON SPORTS



ポリッシュバルブセット
問:スプーン
☎0120-122-095

高回転時に正確にカムのプロフィールに追従させ、スムーズな回転フィールを得るのに有効な、動弁系の軽量化を実現する。燃焼室の熱溜まり、バルブシートとの応力、ポート内の流速を考慮して重量合わせをしている。
■8万4000円

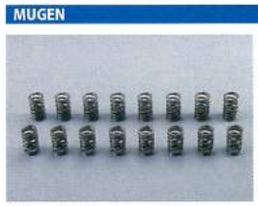
SPOON SPORTS



バルブスプリングセット
問:スプーン
☎0120-122-095

高回転時に正確にカムのプロフィールに追従させ、スムーズな回転フィールが得られる軽量バルブスプリング。B18Cの場合、1気筒あたり148.4g(純正186.3g)。DC2は96、98スペックに対応している。
■4万6200円

MUGEN

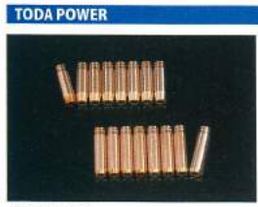


Valve Spring
問:無限
☎048-462-3131

専用のN1 ECUによってノーマルより引き上げられたレブリミットに対応する強化バルブスプリング。プロダクションレース(N1)専用アイテム。IN/EX計8点構成となっている。
■4万2000円~4万8300円

Valve & Valve Spring
[バルブ&バルブスプリング]

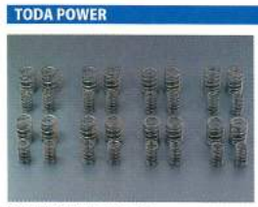
TODA POWER



バルブガイド
問:戸田レーシング
☎0866-83-1202

高い剛性を維持しながら初期馴染みも良く、高い熱伝導性と拡散性能を誇る焼結合金製の強化バルブガイド。純正品よりも信頼性を向上させるために素材から吟味し、高負荷・高回転化での信頼性を高めた。
■2100円(1個)

TODA POWER



強化バルブスプリング
問:戸田レーシング
☎0866-83-1202

同社のカムシャフトが正確に作動するために必須の強化バルブスプリング。不等ピッチの採用により、スプリング固有の共振や振動を抑制。高強度Si-Cr鋼および超高強度Si-Cr鋼を採用したハイリフト対応品。
■3万7800円

JUN



強化バルブスプリング
問:田中工業(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

バルブ速度が速くなった時でも、ジャンピングやサージングを起こさない強化バルブスプリング。セット時やバルブリフト時に最適な荷重が得られるよう設計。ハイカム使用時でもヘタりもなく耐久性も大幅に向上した。
■3万9900円

JUN



バルブガイド
問:田中工業(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

チューニングエンジンに最適なリン青銅製強化バルブと、純正部品と同性能の鋳鉄製バルブガイドの2種類を設定。前者は高回転時のバルブの破損防止を考慮し製作され、後者は純正品より廉価なのが特徴。
■2万6880円(リン青銅)、1万2600円(鋳鉄)

JUN



チタンバルブリテーナー
問:田中工業(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

高回転化するほどバルブのジャンピングが起こりやすく、エンジン破損の危険性が高まるので動弁系の軽量化は不可欠。そこで軽量&強度面で有利なチタンでリテーナーを製作。耐磨耗性を高めたタイプ2もある。
■4万6200円(Type1)、6万900円(Type2)

Head Gasket
[ヘッドガスケット]

TODA POWER



ハイストッパーメタルヘッドガスケット
問:戸田レーシング
☎0866-83-1202

[厚み] 0.6mm/0.8mm/0.9mm/1.0mm

リング形状とビード形状の二重構造による、プレスシールタイプのヘッドガスケット。t＝0.8/0.9/1.0mmで、B16A、B16B用としてビードタイプ（t＝0.6mm）も設定されている。
■1万8900円～2万3100円

SPOON SPORTS

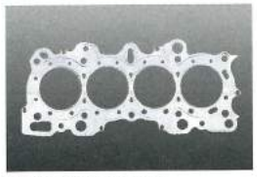


2P Head Gasket
問:スプーン
☎0120-122-095

[厚み] 0.45mm

ノーマルの0.75mmに対し、薄口の0.45mmのヘッドガスケット。冠面容積比率を上げ、中速域のトルクアップが得られるように製作した。シール性などは純正以上の規格で、耐久性も確保。
■1万2600円

MUGEN



Metal Head Gasket
問:無限
☎048-462-3131

[厚み] 0.47mm

ノーマルの3枚に対し、2枚構造のガスケットプレート。プレート面のスリーブに0.07mmのレーザーリブ溶接を施した、高圧縮対応品。t＝0.47で、B18Cの場合、圧縮比が11.4になる。
■1万2600円

Cam Sprocket & Timing Belt
[カムスプロケット&タイミングベルト]

POWER ENTERPRISE



スーパーケブラーⅡタイミングベルト
問:パワーエンタープライズ
☎0545-52-0123

圧倒的な耐伸性と対切断性でレース界でも活躍する、世界最強のタイミングベルト。歯ゴム部にナイロン短繊維を配合し、歯欠け強度の大幅向上に成功。歯布にケブラー繊維を配合し、耐摩耗性、耐熱性も向上。
■1万4490円～

TODA POWER



フリーアジャスティングカムプーリー
問:戸田レーシング
☎0866-83-1202

超々ジュラルミンA7075材に硬質アルマイト加工を施した高剛性&高精度カムプーリー。エンジン特性に合わせた正確なバルタイが得られる。調整目盛り付きで、クランク角1度（カム角0.5度）単位で調整できる。
■1万3650円（1個）

TODA POWER



ハイパワータイミングベルト
問:戸田レーシング
☎0866-83-1202

トルクや回転の変動が大きいスポーツエンジンに使っても、劣化による伸びが発生しにくいタイミングベルト。ハイリフトカムや強化バルブスプリング装着にも対応。厳選された高強度素材を使った優れた耐久性も魅力。
■1万4700円（B16A）、1万6800円（B16B、B18C）

JUN



カムスライドスプロケット
問:田中工業（ジュンマシンショップ）
☎03-3920-4165

カムを換えた時やエンジンをチューニングした際に、最適なバルブタイミングを調整するためのアイテム。エンジンオーバーホール時のヘッド面研によりズレたバルブタイミングを修正したい場合にもひと役買う。
■1万6800円（1個）

Engine Mount
[エンジンマウント]

J'S RACING



SPLエンジンマウントブッシュ
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

高硬度ジュラコン素材を採用したエンジンマウント。的確なシフトワークを求める際の必需品で、ミッションの保護にも効果がある。EK9用、EG6用、EF9用、EF8用、DC2用など、各車種用を用意している。
■3万9900円～4万4100円

J'S RACING



エンジンミッションマウントセット
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

純正マウントと同形状ながら、約20%硬度を高めたエンジンマウント。アクセルレスポンスの向上、コーナーリングやブレーキング時の安定性向上に貢献し、ボディの動きに同調した軽快感をも演出する。
■3万9900円

FEEL'S



強化タイミングベルト
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

純正の4倍の耐久性を持ち、伸びも抑えた特殊ゴム製の強化タイミングベルト。ベルトの交換時期がきた人、余裕を持ってスポーツ走行を楽しみたい人にピッタリの一品。オーダー時には車両形式が必要になる。
■1万8900円

HYAKUSIKI JIDOUSHA



B16 B18スライドカムプーリー
問:百式自動車
☎045-805-5007

エンジンの仕様や特性に合わせ、正確にバルブタイミングを設定することができる調整式プーリー。カムシャフトをセットしたまま、±20度の範囲でクランク角の調整が可能。目盛りも刻まれている。IN/EXセットで販売。
■1万9950円

SERGEANT



リジットマウントKIT
問:サージェント
☎0725-22-7688

エンジンマウントの空洞部にシリコンを充填することで、不要な動きを抑制し、トラクション、シフトフィール向上を実現。価格は下取りありのモノだが、新品をベースとした下取りなし（5万1450円）の設定もある。
■3万3600円

CUSCO



エンジンマウント
問:キャロッセ
☎027-352-3578

高硬度ハイパーゴムブッシュを採用したエンジンマウント。ブラケットにブッシュを圧入済みなので、純正マウントと交換するだけでOK。高回転&高出力エンジンの振動を受け止め、スロットルレスポンスが向上する。
■3万4650円

SS WORKS



強化エンジンマウントセット
問:SS WORKS
☎025-282-1255

今までになかったハイブリッドタイプのマウントセット。激しい走りをする際でも、確実なトラクション伝達と快適なシフトフィーリングを提供する。EG6用、EF8・9用、EK4・9用の3種類を設定している。
■4万950円～

RACING PASSION



強化エンジンマウント
問:GARAGE M-TEC
☎06-6746-7035

同製品は純正マウントに専用の強化ゴムを流しこんでいるのが特徴。ウレタンより振動がマイルドになり、さらにエンジンレスポンスや加速性能もアップする。サーキット走行での耐久性も抜群だ。
■1万円～

SPOON SPORTS



エンジン／ミッションマウント
問:スプーン
☎0120-122-095

55から70へと硬度を上げた実ラバータイプのマウント。バネ定数も6kgf・mmから14kgf・mmへと変更されている。シャープな操縦特性が得られるが、アイドル領域でも、不快な振動をほとんど発生させない。
■3万3600円（EK4、EK9）、3万8850円（98R 96R）

BLAZE Motor Sport



オリジナルエンジンマウント
問:ブレイズモータースポーツ
☎0595-83-5807

ノーマルマウントの中空部を加工することで強度を高めたオリジナルエンジンマウント。2種類の異なる樹脂を使用することで、低振動とリジッド感を両立させた。1台分、前後3点セット。下取りが必要になる。
■3万9900円

DogFightPro



強化エンジン・ミッションマウントセット
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

純正形状で、ゴム硬度のみ68度にアップした強化マウント。走行会での使用を念頭に置いているが、ストリートからワインディング、普段の街乗りまで、不快感を与えない程度の硬度に設定しているのが特徴。
■3万9800円

TRY・BOX



ジュラコンエンジンマウント
問:TRY-BOX
☎072-366-9606

ジュラコン製のエンジンマウント。1台分計3個のセットで、左右2個、リア側1個という構成になる。アクセルオン・オフ時の挙動の安定や、ブレーキング時の姿勢の安定、シフトフィール向上にひと役買う。
■3万1500円

Orangeball



ウレタンエンジンマウントセット
問:チューニングガレージ オレンジボール
☎03-5933-3044

ノーマルのマウントを下取りして加工する、強化タイプのエンジンマウント。エンジン、ミッション、リアマウントの3点セットで販売されるが、リアマウントは単品での販売（1万8900円）も行っている。
■6万3000円

3Q/Cars



Selex 強化エンジンマウント
問:3Q自動車
☎06-6626-3939

ストリートや走行会用に、室内への振動対策を施したソフトなエンジンマウント。1個から販売しているので、ニーズに合わせて交換したい個数を選べるのが魅力。純正品の下取りが不要なのもポイントに挙げられる。
■9600円～

※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

Engine Torque Damper
[エンジントルクダンパー]

SECTION


エンジントルクダンパー
問:シルクロード
☎0744-34-1155

パワー・トルクの増大、ハイグリップタイヤの装着などで、加減速時に路面からの反力で大きく揺すられているエンジンを支えるダンパー。シフトミスによるミッションやエンジンのトラブルを予防することができる。
■2万1000円

M&M HONDA


エンジントルクダンパー
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

エンジンをボディと連結することで、アクセルオン・オフで発生するエンジン本体の揺れを抑制するエンジントルクダンパー。エンジンの無駄な振動が抑えられるため、アクセルレスポンス等が良化する。
■1万9845円

SPOON SPORTS


エンジントルクダンパーキット
問:スプーン
☎0120-122-095

純正エンジンマウントでは不可避のウオルブ振動や、大きな揺動で起こる操縦不安定感を大幅に減少させるエンジントルクダンパー。ボルトオン装着が可能で、穴開け加工も不要。同社製タワーバーとの併用も可能。
■2万790円

J'S RACING


エンジントルクダンパーSTD
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

エンジン上部をボディに直接固定することで、エンジンの振動を抑制するエンジントルクダンパーSTD。アクセルレスポンスの向上や、シフトフィーリング向上に効果があり、ミッションへのダメージを和らげる。
■2万790円

Pulley & Belt
[プーリー&ベルト]

K-MAX SPEED


超軽量クランクプーリー
問:ケイマックススピード
☎086-456-4440

実測で218.7gという軽さを実現したレース用の超軽量クランクプーリー。A2017ジュラルミン製で、ブルーアルマイト処理を施した。外径が小さく、オルタネーターの回転が下がるのでフリクションロスが低減する。
■2万5000円

HYAKUSIKI JIDOUSHA


エンジントルクダンパー
問:百式自動車
☎045-805-5007

エンジンは路面からの反トルクによって揺らされているが、マウントだけでは吸収しきれないエンジンの揺れを効果的に抑え、シフトミスによるミッションやエンジンのトラブルを防ぐ。プリロード調整ができるのも特徴。
■9450円

SEEKER


エンジントルクダンパーKIT
問:シーカー
☎03-5336-7025

エンジンの揺れを抑え、シャープな操縦特性が得られるエンジントルクダンパー。シフトミスの低減にも有効で、ボルトオン装着ができる。プリロード調整機構付きで、強化エンジンマウントとの併用がオススメ。
■1万6800円

Signal


エンジントルクダンパー
問:シグナル
☎072-730-2828

新開発の独自の内部構造を採用したエンジントルクダンパー。加減速時のエンジンの振動を抑えることで、不要なシフトミスやシフト抜けを防止する。エンジン、ボディへのストレスを大幅に減らす効果もある。
■1万5540円

PSI


クランク&オルタレース用プーリーKIT
問:パワーサービスイマズ
☎079-424-2440

エアコンやパワーステアリングのない車両に対応した、レース用のプーリーセット。オルタネーターのみにベルトを使用する。クランク、オルタネーターともに回転数を変更している点も特徴に挙げられる。
■3万1500円

PSI


クランク&オルタプーリーKIT
問:パワーサービスイマズ
☎079-424-2440

クランクとオルタネーターのプーリーの回転数を変更した、プーリーとベルトのセット。エンジンの立ち上がりの良化や高回転時の負荷の低減、パワーステアリングオイルの吹き返し防止に効果があるアイテム。
■3万7275円

DogFightPro


超強化ファンベルト
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

サーキットなどでの高温、高負荷等に対応するため、EPDMという化学合成ゴムにて製作されたファンベルト。高温環境（100℃）で従来品の約4倍の耐久性能を謳り、純正品の20%の軽量化を実現している。
■4200円（1本）

DogFightPro


軽量シングルプーリーキット
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

B型エンジン専用の軽量シングルプーリーと専用ベルトのセット。重い純正プーリーと交換することで、軽量フライホイール使用時と同様のレスポンスアップを図ることができる。パワステ、エアコン未装着車に対応。
■1万6800円

Stradale


アルミクランクプーリー
問:ストラダーレ
☎0572-21-5805

2530gの純正に対し、標準タイプ406g、小径タイプ387gと、圧倒的な軽量化を実現。フリクションロス低減、中間レスポンスの向上に威力を発揮。エアコン、パワステ非車用の設定もある。ベルトは別売り。
■3万1500円

Drain Bolt
[ドレンボルト]

J'S RACING


SPLマグネット ドレンボルト
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

エンジンから発生する鉄粉などを、高磁力マグネットにより収集することができるドレンボルト。小さく、目立たないパーツではあるが、エンジンを保護し、ライフを伸ばすことに貢献するアイテムだ。
■1575円

FEEL'S


スポーツプーリーキット
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

径を変更したジュラルミン製のクランクプーリーとACGプーリーのセット。鋭い立ち上がりを提供し、ライバルに差をつけることができる一品。競技用。エアコン付き車両用で、別途専用ベルトが必要になる。
■4万2000円

HYAKUSIKI JIDOUSHA


軽量アルミプーリー 2pcsセット
問:百式自動車
☎045-805-5007

純正プーリーがスチール製なのに対し、高精度削り出しのアルミ製とすることで軽量化を果たしたクランク用とオルタネーター用プーリー。慣性モーメントを低減し、エンジンレスポンスやアクセルレスポンスを向上させる。
■1万9950円

POWER ENTERPRISE


スーパーケブラーVベルト
問:パワーエンタープライズ
☎0545-52-0123

耐熱性、耐スリップ性、耐摩耗性に優れたVベルト。ケブラー繊維を織り込み、リブ高さを10%アップさせることで、ノーマル比で約3倍の耐久性を実現。色は赤と青の2種類をラインアップしている。
■3990円（1本）

MF-R


MAGドレンボルト Type2
問:ムーンフェイス
☎0566-75-4455

オイルフィルターでは除去しきれない、オイルパンの底に沈殿したスチールダストを吸着するボルト。4000ガウス以上の強力な磁力を発生するシールドマグネットが、オイルをクリーンに保つのにひと役買う。
■1575円

DogFightPro


マグネットドレンボルト
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

3000ガウスのマグネットで、エンジンオイルやミッションオイル内の鉄粉などを強力除去。一度掴んだ腐物を放さず、オイルをクリーンに保つ。エンジン&ミッション保護の必需品で、2個セットで販売している。
■2980円

SARD


Dren Plug MAG+
問:サード
☎0565-53-1166

先端に、強力マグネットを装備したドレンプラグ。エンジンオイルに混入する鉄粉を、効果的に除去してくれる。製品にはオイルパッキンを付属している。同社のスポーツオイルフィルターマグ＋との併用もオススメ。
■2625円

ATS&ACROSS


ネオジムマグネットドレンボルト
問:エイティーエス
☎086-286-9331

強力ネオジム3500～4300ガウスを採用。熱により磁力が低下すると、完全な不純物の除去が難しいとされていたが、この商品は耐熱180℃を実現し、この問題をクリアした。エンジンやトランスミッションに適合。
■1869円

SPOON SPORTS


マグネットドレンボルトセット
問:スプーン
☎0120-122-095

オイルに浮遊しているメタルフレークや、ギア、シンクロなどの金属粉を、磁力で吸着することでオイルをクリーンに保つドレンボルト。エンジン用（長い方）とミッション用（短い方）をセットで販売している。
■3570円

Throttle Body & Others

[スロットルボディなど吸気系パーツ]

FCRキャブレターKIT

SS WORKS



問:SS WORKS
☎025-282-1255

同社の代名詞ともいえる、FCRキャブ化を実現するキット。レスポンスの良さ、スムーズな加速、操作性の良さ、高回転の伸びの良さが特徴。ホンダエンジンをもっと鋭く、高回転まで気持良く回すための秘密兵器。
■25万2000円～

ベンチュリポートアダプター

SS WORKS



問:SS WORKS
☎025-282-1255

シリンダーヘッドとインマニの間に挟み込むことで負圧発生ポイントを最適化。その結果、ガスの霧化特性が向上し、流速の上がらない低～中速域のパワーアップを実現する。アルミ製。ガスケット2枚を付属。
■2万9400円

ベンチュリー式Bigスロットル

IMPACT!

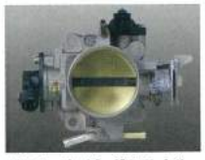


問:IMPACT
☎072-871-3333

車種別に最大限のパフォーマンスを発揮できる口径を採用したビッグスロットル。スロットル本体をテーパー加工したことで、ベンチュリー効果も得られる。インマニ加工を行うことで、さらなる性能アップも狙える。
■2万8000円

ベンチュリービッグスロットルボディー Assy/NTS

SPOON SPORTS



問:スプーン
☎0120-122-095

ボディ口径70φ（DC2純正67φ、EK9純正62φ）を誇るビッグスロットル。スロットルボディ内面をベンチュリー形状にすることで充填効率を高めた。「ASSY」とノーマル追加工対応品「NTS」の2種類を設定。
■5万400円(Assy)、3万3600円(NTS)

ビッグスロットル

J'S RACING



問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

口径の拡大（70φ）はもちろんのこと、バタフライサイズをも拡大することで、流入空気面積アップを果たしたビッグスロットル。パワー&トルクを確実に増大させる。バタフライ専用ガスケットも付属している。
■2万9400円

ハイパワーサージタンク

TODA POWER



問:戸田レーシング
☎0866-83-1202

入口の外径が90mm、入口の内径が85-80mmのテーパー形状で設計されているサージタンク。同社のスポーツインジェクションキットに対応。本製品を使用の際には、33mmのエアファンネルを併用する。
■8万4000円

スポーツインジェクションKIT

TODA POWER



問:戸田レーシング
☎0866-83-1202

各気筒ごとに独立したスロットルを備え、スーパーレスポンス&全域パワーアップを実現するインジェクションキット。エアファンネルは63mmが標準。スロットルは45φと50φの2種類が揃う。要ECUセッティング。
■27万3000円～28万3500円

GTサージタンク

JUN



問:田中工業(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

エンジン性能を最大限引き出すために製作されたGTサージタンク。エンジン特性は、サージタンクの形状や排気量に対するコレクター容量、吸気ポートの断面積や全長で変わるが、これら個々の要因を踏まえて設計。
■27万7200円

オリジナルビッグスロットル

SCOOT



問:スクート
☎0586-52-3610

ファンネル部のみならずバタフライ部をも大径化した、オリジナルのビッグスロットル。パワーとトルク、レスポンスアップに効果的な、吸気系チューニングにおける定番アイテム。下取りが必要になる。
■2万5200円

スポーツインジェクションシステム(4スロ)

M&M HONDA



問:M&M HONDA
☎092-923-1955

ハイレスポンスや全域のパワーアップを追求するのに欠かせないスポーツインジェクションシステム。カーボンインテークボックスを併用することで、低回転からのトルクアップも実現する。別途ECUチューニングが必要。
■28万3500円

ビッグスロットルタイプ1/タイプ2

M&M HONDA



問:M&M HONDA
☎092-923-1955

シビックは65φ（純正62φ）、インテグラは70φ（純正67φ）という内容を誇るビッグスロットル。DC2にはバタフライを拡大した仕様もある。基本的にノーマル下取りだ。
■1万5540円(タイプ1)、3万3600円(タイプ2)

フューエルレギュレータKIT

M&M HONDA



問:M&M HONDA
☎092-923-1955

100～600kPaの間で燃圧の調整が行える、調整式のフューエルプレッシャーレギュレータ。本体の他に、調整時に欠かせない燃圧メーター、フィッティング用のアダプター、メッシュホースを付属している。
■3万1290円

調整式フューエルレギュレータセット

SS WORKS



問:SS WORKS
☎025-282-1255

ニスモ製のフューエルレギュレータを簡単に取り付けることができ、なおかつ燃圧調整が簡単にできるようになるアイテム。レギュレータとのセットの他、セットプレートのみ（8400円）の販売も行っている。
■2万1000円

Fuel Line Parts

[燃料系パーツ]

ハイパースロットル

FEEL'S



問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

エア導入部分をテーパー加工したフィールズのハイパースロットル。吸入効率のアップを実現し、レスポンスの向上を図ることができる、スポーツ派にとってのマストアイテム。ノーマルの下取りが必要。
■2万7300円

ワイヤー式ビッグスロットル

DogFightPro



問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

エンジン回転全域でトルクアップを実現するビッグスロットル。純正品より10%吸入面積を拡大し、バタフライバルブの径も拡大。テーパー形状加工や鏡面加工を施すなど、細部にこだわった匠の一品。要下取り。
■2万6800円

ビッグスロットル

TRY・BOX



問:TRY-BOX
☎072-366-9606

吸気系チューン定番のひとつであるスロットル加工メニュー。ファンネル部の加工だけでなく、バタフライも大径化するため、空気の流速、吸入量ともにアップする。純正ECU対応品。車検時の排ガス検査にも対応。
■1万6000円

FUEL DELIVERY PIPE

SARD



問:サード
☎0565-53-1166

大容量インジェクター装着を容易にするアイテム。同社製のトップフィードタイプのインジェクターを装着でき、純正インジェクターは装着不可。AN＃6フィッティングが標準で、AN＃8アダプターをオプション設定。
■2万5200円

インポンプコレクタータンク

SERGEANT



問:サージェント
☎0725-22-7688

スポーツ走行時に最適な、純正燃料ポンプ（別売り）をセットすることができるコレクタータンク。ガソリンの偏りというノーマルタンクの弱点を補うための"余分な燃料の搭載"を不要にする。タンク容量は5ℓと大容量。
■2万6250円

大型コレクタータンク

ATTAIN



問:ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-2930

容量5ℓで、GT-Rの燃料ポンプを2つ内蔵できる大型コレクタータンク。別途ポンプが必要になり、ポンプ固定用の部品を付属していないので注意が必要。アルミ製で、フィッティング出口は＃6-90＃709106。
■5万2290円

超小型コレクタータンク

ATTAIN



問:ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-2930

サーキット走行や競技走行時の必需品であるコレクタータンク。エンジンルーム内にも取り付けられる、容量650ccの超小型タイプ。内蔵できるポンプは直径38φの大きさまで、出口のフィッティングは8φ。
■3万1290円

ポンプイン コレクタータンク

ATTAIN



問:ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-2930

1.8ℓの容量を誇る、中型のポンプインコレクタータンク。スポーツ走行等によって起こる、燃料の偏りを防ぐための必需品。なお、ポンプは別途必要になる。コレクターからの出口はアールズのAN6となっている。
■4万7250円

コレクタータンク

DASH



問:オクヤマ
☎045-934-5334

フューエルラインのエア混入を防止し、安定した燃料供給を可能にするコレクタータンク。1ℓ仕様と1.5ℓ仕様の2種類をラインアップしており、それぞれホース接続タイプと＃6フィッティングタイプを用意。
■2万1000円～3万1500円

大容量フューエルポンプ

POWER ENTERPRISE



問:パワーエンタープライズ
☎0545-52-0123

165ℓ/h、245ℓ/hはカスケード式、255ℓ/hはトロコイド式を採用した大容量フューエルポンプ。低騒音、低振動を実現しているのも特徴で、気になる駆動音はない。ボルトオン装着が可能となっている。
■1万9950円～

大容量インジェクター

POWER ENTERPRISE



問:パワーエンタープライズ
☎0545-52-0123

パワーアップを目指し、吸入空気量を増やした車両に必要となる大容量のインジェクター。純正製造メーカーによる厳密な品質管理を経て商品化されているのも特徴。流量は650ccと800ccの2種類を用意。
■1万8900円(1本)

コレクタータンクキット

DogFightPro



問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

サーキット走行時の遠心力による、燃料の偏りを磁力抑えるために開発。燃料配管の間にもうひとつポンプを設ける点も特徴。バッテリーの小型化によりできたスペースに収まる超コンパクト設計。ポンプレス仕様もある。
■6万1740円

レギュレーターセットプレート

TODA POWER



問:戸田レーシング
☎0866-83-1202

ニスモ製のフューエルレギュレータ（品番22670-RR580）と組み合わせることで、燃圧の調整が可能となるセットプレート。燃圧計センサーを取り付けるホール（PT1/8）もある。ノーマルデリバリーパイプ用。
■9450円

AN6デリバリーアダプタ

Orangeball



問:チューニングガレージ オレンジボール
☎03-5933-3044

調整式燃圧レギュレータ装着時などに使用する、燃料取り出し用のアダプター。AN6のフィッティングに対応している。製品を一体成型とすることで、信頼性と耐久性向上を実現したのもポイントに挙げられる。
■6300円

FUEL REGULATOR

SARD



問:サード
☎0565-53-1166

レギュレータ本体の大容量化とダイヤフラム大径化を図り、高燃圧、ハイブーストに対応。1/8サービスホールを備え、燃圧センサー装着や燃料ラインの取り出しに対応。汎用品で、＃8とAN＃6フィッティングを用意。
■1万4700円～2万9400円

※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

Ignition Parts
[点火系パーツ]

ULTRA



シリコーンパワープラグコード
問:永井電子機器
☎044-877-2441

導電性の高い銅芯線を採用。車種別に開発された巻線固定抵抗により、各気筒に均一した点火エネルギーを効率的に伝達。また、シリコンゴムを採用したことで優れた耐候性と耐電圧特性を実現した。
■1万4385円

HotInaZma



HotInaZma G Ⅱ
問:サン自動車工業
☎03-3708-3333

バッテリーの+と−を繋ぐだけで、パワー&トルクアップ、レスポンスアップ、電装品への負荷軽減、オーディオノイズの低減が図れる。電極に付着するサルフェーションを、パルス波により除去機能も兼備する。
■1万6800円

OKADA PROJECTS



PLASMA BOOSTER
問:OKADAPROJECTS
☎044-822-3341

ノーマルの点火システムに割り込ませるだけで、点火エネルギーを増大させ、パワー&トルクの向上を図る。2次電流を約2倍にまで増大させ、スパークを3回以上発生(マルチスパーク)させることで、燃焼効率を高める。
■3万2550円

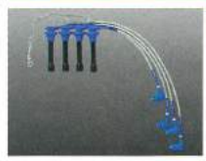
SplitFire



ツインコアプラグコード
問:SFJ
☎03-5669-1595

スプリットファイアのツインコアプラグコードは、純正コードの15倍の点火電力を誇る。2本の芯線に、高品質の磁気防止芯線を採用しているのがポイント。耐熱性や耐久性に優れている点も見逃せない。
■2万5200円

SPOON SPORTS



ハイテンションコード
問:スプーン
☎0120-122-095

ディストリビュータからの高電圧を確実に伝えるハイテンションコード。レース等の過酷な条件下でも理想的な抵抗値を実現し、安定した点火性能を提供する。耐熱性や被水性にも優れたシリコン素材を採用。
■2万5200円

Electric Parts
[電気系パーツ]

SplitFire



グラウンドワイヤー
問:SFJ
☎03-5669-1595

純正アースシステムを強化するアイテム。各電子パーツの電流を確実、かつ素早くバッテリーへと戻すことで、電子機器が持っているパフォーマンスを余すことなく引き出す。拡張機能を有しているのも特徴。
■2万790円

SPOON SPORTS



バッテリー
問:スプーン
☎0120-122-095

自己放電の少ない特殊合金を電極板に使用し、電解液の希硫酸を特殊セパレータに含浸させることで、容量確保と35%の軽量化を実現。軽く、なおかつ長期間にわたり安定した性能を供給できるバッテリーである。
■3万9900円

PSI



レーシングプラグコード
問:パワーサービスイマズ
☎079-424-2440

フォーミュラニッポンの無限のマシンに使われている NGKレーシング製プラグコードをベースに製作したパワーサービスイマズオリジナル品。「RACING」のロゴが雰囲気を高める。1台分での販売となる。
■2万6250円

ULTRA



M.D.I ダイレクトイグニッションシステム
問:永井電子機器
☎044-877-2441

シビックタイプR、インテグラタイプR専用の MDIダイレクトイグニッションシステム。数々のサーキットでレコードを記録した MDIの強力な点火火花、マルチスパークは、VTEC エンジンとの実績も豊富だ。
■9万1350円

ULTRA



M.D.I リプレイスメントフルキット
問:永井電子機器
☎044-877-2441

高性能点火システムとして開発された MDI-Dualを、ホンダ独自のイグニションコイル内蔵型ディストリビュータ仕様に装着するためのキット。MDI専用コイルをデスビ外部に増設することで、装着を実現した。
■7万1400円

DMS technologies



Verley Red Top Battery
問:タニダ
☎052-871-3741

エンジンの始動性能を約30%向上させる、極めて高いクランキングパワーを持つメンテナンスフリーのドライバッテリー。戦闘機用のバッテリー開発から生まれた製品なので、抜群の耐衝撃・対振動性能を備えている。
■要問い合わせ

EARTHING SYSTEM



アースイングシステム
問:ストリートライフ
☎044-812-7770

クルマの電気的性能を最大限に引き出すのに欠かせないアースイングシステム。高効率アース線と低抵抗端子を使用したシステムで、車種ごとに最適化するため、専用設計がなされている点もポイントである。
■2万6250円

ZEIGEN



大容量オルタネーター
問:ZEIGEN
☎043-286-7331

一般的な乗用車のオルタネーターの純正電圧が 80-100Ampであるのに対し、100-130Ampと容量アップを果たしたオリジナルのオルタネーター。電力を安定供給する際の必須アイテムだ。要ノーマル下取り。
■4万8150円

3Q/Cars



モリコ4/6/R
問:3Q自動車
☎06-6626-3939

バッテリーを効率良く使うために開発されたモリコ。摩擦で発生する静電気や残留電気をバッテリーに戻すことで、0.6V～1V以上の電圧が回復。基本の「モリコ-4」、高回転志向の「モリコ-R」など数タイプあり。
■7880円～1万8900円

HotEarth



HotEarth
問:サン自動車工業
☎03-3708-3333

最強の電導率を誇る超低抵抗極太銅線を使用。バッテリーから直接シリンダーヘッドなどにマイナスアースを取ることで、電気抵抗を減らし電気の流れをスムーズにする。自動車メーカーに純正採用された品質を持つ。
■1万8690円

D-com



ドライバッテリー DC-440
問:エムツー販売
☎03-3704-2272

強力な始動性能を持ち、コンパクトなボディが魅力のドライバッテリー。小柄で、液が入っていないため取り付けの自由度も高い。エンジンルーム内にパーツを追加する際にも重宝する。ステーキット(2100円)もある。
■1万円

Oil Filter
[オイルフィルター]

POWER ENTERPRISE



マグパワーⅡ オイルフィルター
問:パワーエンタープライズ
☎0545-52-0123

チューニングエンジンに必須の、マグネットを内蔵し鉄粉除去能力を有するオイルフィルター。圧力損失はほぼゼロという低圧損化を実現し、ダスト除去力を向上させながら、ロングライフ(1万km)化を実現。
■2100円

DogFightPro



ショートトップエレメント
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

純正オイルフィルターの約半分の全長、重量ながら、純正と同レベルの集塵力を発揮するオイルフィルター。移動型オイルクーラーを装着するクルマにもオススメ。軽量なので、緩みにくい点も特筆。
■1260円

JURAN



Racing Filter
問:タニダ
☎052-871-3741

純正品に対し、厚みを抑えた超薄型仕様のオイルエレメント。省スペースタイプなので、センサーアタッチメント装着時でも干渉を軽減できる。内部にバックアップネットを装備し、高圧力時でも安定した濾過性能を発揮。
■2520円

SARD



Sports OIL FILTER MAG+
問:サード
☎0565-53-1166

世界最強の磁石・ネオジムマグネットを内蔵したスポーツオイルフィルター。濾紙では取り除ききれない超微細な金属粉をも確実にキャッチする。優れた濾過性能でオイルをクリーンに保ち、エンジン性能を際立たせる。
■2625円

K&N



K&Nオイルフィルター
問:グループ・エム
☎048-450-2911

実績と信頼の K&N社製高性能オイルフィルター。特殊フィルターを使用することで、10～20ミクロンの超微粒ダストの除去も実現。カートリッジ式はワイヤーロック用ホールもあるので、レース等でも安心して使える。
■2394円

Oil Pan
[オイルパン]

DogFightPro



プロテクトオイルパン
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

コーナーリング時に発生する遠心力によってオイルが偏るのを防ぐために、最適形状&最適位置にバッフルプレートをレイアウト。特に DC2は、オイルの偏りが持病でもあるので、スピードを出さない人にもオススメ。
■3万1500円

Orangeball



センサーボス付き バッフルオイルパン
問:チューニングガレージ オレンジボール
☎03-5933-3044

サーキット走行やスポーツ走行時の、オイルパン内のオイルの偏りを防ぐバッフルプレート付き。油温計のセンサー取り付け用の、1/8ptのセンサーボスを追加しているのが特徴。なお、装着用パッキンも付属している。
■3万1500円

SPOON SPORTS



バッフルオイルパン
問:スプーン
☎0120-122-095

サーキット走行などでのオイル偏りによる油圧低下を防ぎ、エンジンブローを抑止するバッフルプレート付きのオイルパン。油温の上昇を防ぐために、エキゾーストの熱を遮断する遮熱テープを併用することを勧めている。
■2万5200円

J'S RACING



SPLオイルパン
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

アルミ製バッフルプレートを縦&横に配したオイルパン。高回転常用のサーキットで、オイルポンプのエア吸い込みによる油圧低下を防ぐ。B18C用、B16B用を用意。油温計のセンサー装着はオプション対応。
■2万9400円

MUGEN



Oil Pan
問:無限
☎048-462-3131

旋回Gで発生するオイルの偏りよる油圧低下を防ぐため、バッフルプレートを設置したオイルパン。ケース本体はノーマル形状で、機能面のみ磨きを掛けたのが特徴。スポーツ派に、オススメのアイテム。
■2万5200円

CUSCO



ストリートオイルキャッチタンク 0.6ℓ
問:キャロッセ
☎027-362-3578

有害なブローバイガスを処理する、容量0.6ℓのオイルキャッチタンク。混合気に不純物が混ざるのを嫌うチューニングエンジンには必要不可欠なアイテムだ。ホース内径は9φ。取り付け用のステーも同梱している。
■1万290円

CARBING



0.6ℓオイルキャッチタンク
問:オクヤマ
☎045-934-5334

取り付け自由度の高い、コンパクトボディが特徴のオイルキャッチタンク。容量は0.6ℓでシルバーアルマイト仕上げ。ブローバイガスを効率良く分散させるため、タンク内を上下に仕切るセパレータが付く。
■1万6590円

DASH



オイルキャッチタンク
問:オクヤマ
☎045-934-5334

ブローバイガスを大気に放出することなく処理することができるオイルキャッチタンク。レース車両やチューニングカーの必須アイテム。アルミ製で、容量は2ℓと3ℓの2種類をラインアップしている。
■2万1000円~2万8350円

Oil Catch Tank

[オイルキャッチタンク]

FEEL'S



バッフル加工オイルパン
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

バッフルプレートを内部に加工・設置したオイルパン。ハードな走行をしている時のオイルの偏りを防ぐことで、オイルポンプへのエア混入をなくしてエンジンブローの危険性を回避する。
■2万4150円

PSI



増量オイルパン
問:パワーサービスイマズ
☎079-424-2440

96スペック、98スペックに対応した、オイル容量を1.5ℓ~2ℓ増やしたオイルパン。油温計をセットするためのアダプターが付いているのも特徴。オイルの偏り防止用のバッフルプレートもセットされている。
■5万1450円

SPOON SPORTS



遮熱テープ
問:スプーン
☎0120-122-095

B型エンジンのオイルパンは、絶えずエキマニから熱を受け、油温上昇、オイル粘度低下などの悪影響がある。それを効果的に抑止するのが遮熱テープ。バッフル付きオイルパン装着車なら、同時使用がオススメ。
■2100円

Oil System Parts

[オイル系パーツ]

VISION



オイルキャッチタンク
問:テクニカスポーツ
☎06-6878-5891

1000㎖の大容量を誇るオールアルミ製のオイルキャッチタンク。本体は美しいバフ仕上げが施されており、エンジンルームをレーシーに見せる効果もある。サイズは高さ195mm、幅90mmとなっている。
■1万6590円

Signal



汎用カーボンオイルキャッチタンク
問:シグナル
☎072-730-2828

エンジン内部で、カーボンやスラッジが生成される要因のひとつである、ブローバイガスとともに噴出されるエンジンオイルを、吸気側へ戻る前にキャッチするタンク。センサー類やプラグ等へのオイル付着を低減する。
■1万3440円

SARD



GEAR OIL CATCHTANK
問:サード
☎0565-53-1166

ブリーダープラグより溢れ出るオイルをキャッチし、オイル消費を抑えるとともに飛散を防止。本体容量は0.35ℓで、縦向き、横向きどちらでも使用できる。バッフルプレート内蔵で、オイルとエアを確実に分離する。
■1万3440円

SARD



OIL CATCH TANK
問:サード
☎0565-53-1166

取り付け場所を選ばないコンパクトな設計がなされた、容量0.6ℓのオイルキャッチタンク。確実に固定ができるTボルトクランプステーを付属している。ブローバイホース、ホースクランプ、取り付けステー等を付属。
■1万290円

FEEL'S



オイルセンサーアタッチメント
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

オイル漏れ防止に効果的な、ダブルパッキン仕様を採用したオイルセンサーアタッチメント。油圧センサーのホールは3方向に設定されているので、使い方に合わせてホールの選択・使用ができるのが特徴。
■1万2600円

PSI



オイルパンライナー
問:パワーサービスイマズ
☎079-424-2440

オイルパンのオイル漏れ対策に開発されたライナー。オイルパンガスケットの代わりに使用し、液体パッキンにて貼り付けるカタチを採る。オイルパンからのオイル漏れに悩んでいるオーナーに、オススメのアイテム。
■1万3650円

TODA POWER



強化オイルポンプ
問:戸田レーシング
☎0866-83-1202

材質を変更することで、強度を高めたオイルポンプ。エンジンの心臓部であるオイルポンプの、高回転時の破損を防止することができる。B16A、B16B、B18C用で、サイズは、80φと84φの2種類をラインアップ。
■2万3100円

CARBING



オイルセンサーブロック
問:オクヤマ
☎045-934-5334

油温計、油圧計など、同時に3つまでセンサーをセットすることができるセンサーブロック。1/8PTセンサー用。1箇所にまとめて取り付けられるため、エンジンルームをスッキリとさせることができる。素材はアルミ製となる。
■7850円

SS WORKS



オイルパンヒートガード
問:SS WORKS
☎025-282-1255

エンジンオイルの冷却を邪魔するエキマニの熱を遮断するガード。貼り付けタイプと違い、オイルパンのネジと共締めするので、外れる心配がないのが特徴。素材はアルミ製で、油温上昇を抑える際の必需品のひとつ。
■5250円

SS WORKS



オイル取り出しブロック
問:SS WORKS
☎025-282-1255

取り出し口を90度にすることで、ストレートフィッティングの使用を可能にした。また、溶接一体成型とすることで、アダプターの共回りも防止。油温計、油圧計など、1/8PTのセンサーが2個セットできる。
■2万6250円

Beatrush



オイルフィラーキャップ
問:レイル
☎045-824-1835

アルミ削り出しで製作され、アルマイト処理が施された美しいオイルフィラーキャップ。ワイヤーロック用のサービスホールが設けてあるのが特徴だ。ゴールド、シルバー、ブルーの3色を設定している。
■6090円

MF-R



オイルフィラーキャップ
問:ムーンフェイス
☎0566-75-4455

工具を使用して簡単に緩めることができるサービスホールを側面に配置したオイルフィラーキャップ。軽量で、強度に優れるアルミ合金製で、削り出しにて製作。見た目も美しい硬質アルマイト仕上げで、3色を用意。
■6825円

FEEL'S



オイルフィラーキャップ
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

スポーツ走行時のキャップ脱落や、損傷によるトラブルを防止するために、アルミ削り出しで製作されたオイルフィラーキャップ。機能を重視して製作されたアイテムだが、無駄のない美しさを携えている点も特徴的だ。
■6825円

SARD



OIL FILLER CAP
問:サード
☎0565-53-1166

ユニークな形状を採用した、アルミ削り出しオイルフィラーキャップ。ゴールドアルマイト仕上げで、エンジンルームに高級感を与える。また、付属の緩み留めスプリングにより、脱落を防止することができる。
■6300円

J'S RACING



オイルフィラーキャップ
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

高強度アルミ製のアイテムで、フィラーキャップ破損による車両トラブルを未然に防ぐ。緩み防止対策のワイヤーロック用の穴を備える。色はシルバー、ブロンズ、レッド、ゴールド、ブルー、メタリックシルバー。
■5040円

Oil Filler Cap

[オイルフィラーキャップ]

Back Yard SPECIAL



カーボン製プラグカバー
問:Back Yard SPECIAL
☎052-704-1707

スポーティ&レーシーを演出する際のマストアイテムのひとつであるカーボン製アイテム。独特の風合いを持つ、美しいリアルカーボン製のプラグカバーが、こだわりのエンジンルームを作るのにひと役買う。
■1万4800円

VISION



ドライカーボンプラグカバー
問:テクニカスポーツ
☎06-6878-5891

プラグカバーをドライカーボンで製品化。エンジンルームのドレスアップに最適なのはもちろん、わずかな軽量化にこだわる人にもオススメ。手頃な価格で、本格的なドライカーボン製品が手に入るのも嬉しい。
■9450円

Signal



カーボンプラグカバー
問:シグナル
☎072-730-2828

スポーティ路線でモディファイする際の必需品ともいえるカーボン製のアイテム。見た目も美しいリアルカーボンのプラグカバーは、普段目に留まりにくいエンジンルーム内をドレスアップするのにも効果的。
■1万2600円

IMPACT!



カーボングラフィックカバー
問:IMPACT
☎072-871-3333

ユーザーからのオーダーに沿って、好みのカラーで仕上げるメニュー。カーボンのグラフィックの折れ目、伸びが出た部分に、ブラックの挿し色を入れているのが特徴。見た目もキレイに仕上がる。要ノーマルカバー下取り。
■2万9800円

SPOON SPORTS



イエローヘッドカバー&カーボンプラグカバー
問:スプーン
☎0120-122-095

スプーンイエローにペイントされたヘッドカバー。イグニションコイルカバーをCFRP製とするなど、軽量化した点も特徴で、エンジンルームをレーシーに演出。
■3万9900円(イエローヘッドカバー)、1万2600円(カーボンプラグカバー)

Plug Cover

[プラグカバー]

※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

CONTROL PARTS

[コントロールパーツ]

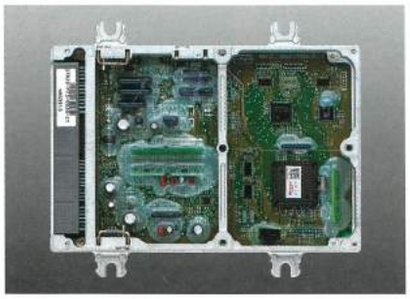
EK9 シビックTYPE R(97/8〜 B16B搭載)
EK4 シビック/シビックフェリオ(95/9〜 B16A搭載)
EG6 シビック(91/9〜 B16A搭載)
EG9 シビックフェリオ(91/9〜 B16A搭載)
EG7 CR-Xデルソル(92/3〜 B16A搭載)
EG8 シビック(89/9〜 B16A搭載)
EF8 CR-X(89/9〜 B16A搭載)
98R インテグラTYPE R 98 spec(98/1〜 B18C搭載)
96R インテグラTYPE R 96 spec(95/8〜 B18C搭載)
DC インテグラSiR(93/5〜 B18C搭載)

コンピュータチューンでもっと気持ちいいVTECに

B型VTECエンジンのコンピュータチューンの醍醐味は
燃調や点火時期、VTECの切り替えポイントなどを変更することで、ひと味違ったフィーリングを楽しめること
低回転域からのトルク感を増幅することで、それまでとは違ったレスポンスを堪能することができる

※ご購入に際しては、商品の仕様・特徴・取り付け方法・価格など事前によくご確認ください。商品の写真には他車種用のものも含まれます。実際の商品と外観が異なることがあります。購入・チューニング等の際に生じたトラブルに関しては、当編集部では一切の責任を負いかねます。

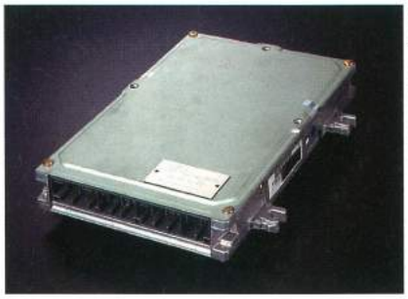
SPOON SPORTS



レーシングライクなドライビングシーンでの高出力化、高レスポンスという要求に応えるために開発されたECU。燃料の総噴出量、排気温度、点火タイミング等を、安全な領域に設定しながらハイパワーを実現した。個別リクエストにも対応。
■8万4000円

スポーツコンピューターNTS
問:スプーン
☎0120-122-095

J'S RACING



高出力、高レスポンスを実現させるため、各仕様に合わせてセッティングされるハーフオーダーシステムECU。全域にわたり各マップを見直し燃調、点火時期等を最適化したことでエンジン性能を引き出す。
■10万2000円(EK)、10万2900円(EG/DC2)

サーキットN1 ECU
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

Reprogram ECU

[純正交換ECU]

IMPACT!



IMPACT! 現車セッティングパワーFC
問:IMPACT
☎072-871-3333

A/Fセンサーをセットし、実走行にてセッティングする現車合わせコンピュータ。ノーマルと比べ、スムーズなアクセルフィールに変身する。4スロ化、排気量アップ、ハイカム仕様等にも対応。車種によって、ハーネス等の加工が必要になる。
■13万4400円〜

RG-O



車両の仕様や走行ステージ、高回転・ハイレスポンス・中低速トルク仕様など、好みに合わせてオーダーメイドにて製作するコンピュータ。VTECポイントやレブの設定は、希望に合わせて変更することができる。
■6万8250円(EK前期)、9万4290円(EK後期)

仕様合わせECU
問:レーシングガレージ大仕
☎075-491-6719

A'PEXi



純正コンピュータを取り外し、そのままカプラーへ接続するだけで、アペックス仕様の制御が可能になる完全置き換え式のコンピュータ。純正ECU下取りや純正書き換えではなく、純正を凌ぐ独自の制御方式を採用しているのも特徴。
■10万2900円

POWER FC
問:Apex
☎0544-65-5061

FACTOR



オリジナルコンピューター
問:レーシングサービス ファクター
☎072-251-4300

各仕様に合わせて最適な燃料、点火時期に設定し直す純正書き換え方式のコンピュータ。全モデルに対応しており、スピードリミッターの解除、VTECポイントの変更やレブの変更など、様々な仕様に対応しているのが特徴。
■8万4000円〜

M&M HONDA



ストリートでの使用を念頭に置いたセッティングのコンピュータで、VTECの切り替わりを5400rpm、リミッターを9000rpmに設定。ノーマルカム仕様、ハイカム仕様を用意。4連スロットル等に対応したスペシャルオーダー仕様も用意。
■8万4000円

Sports Computer
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

BLOOD SPORTS



オリジナルCPU
問:エスアールファクトリー
☎075-951-1134

数々の走りのステージからのフィードバックにより、低回転から高回転まで、全域にわたってレスポンス、パワーアップを体感できる。インジェクター、ハイカム、排気量アップ、圧縮比アップ等にも対応したデータの作成が可能となっている。
■7万3500円〜

IMPACT!



IMPACT! 現車セッティングフリーダム
問:IMPACT
☎072-871-3333

ハイスペックなフリーダムECUをベースに、ユーザーの仕様に合わせて現車セッティングが可能なメニュー。大容量マップ+多くの補正マップによる奥深いセッティングが可能。アクセルフィールがモーターのようにスムーズになる。
■15万8000円

K-MAX SPEED



フルオーダーECU
問:K-MAX SPEED
☎086-456-4440

1台1台違う、それぞれのクルマの仕様に合わせてワンオフ製作する、フルオーダーのECUセッティングメニュー。純正ECU書き換え式で、ダイナパックやサーキットテストから得たデータを基にプログラムを作成するのが特徴。
■6万900円〜7万8750円

KSROM



KSROM
問:KSROM
☎0797-57-5580

口コミで全国に広がったロムチューンで、驚異的な低価格を実現。マップの流れを考えた独自のプログラムが特徴で、スピードリミッターのキャンセルをはじめ、レブリミッター変更や燃料マップ変更等を行う。EK4・9は前期車に対応。
■3万8000円〜5万8000円

CRaftA



Black Monster
問:クラフトエー
☎03-3300-0022

B16Aの弱点のひとつである低回転域のトルクの薄さを補いつつ、VTECの谷間を感じることなく9000rpmまで一気に吹け上がるフィーリングを実現。VTECポイントは5000rpm、レブは9000rpmに設定されている。
■4万8300円

RACING PASSION



ボン付けECUで満足できない人にピッタリの、ECUの現車合わせセッティングメニュー。個々の車両に合わせ仕上げていくため、"違い"を体感することができるのが特徴。同社のデモカーも当メニューにて生まれ変わったという。
■13万円〜

現車合わせECU
問:GARAGE M-TEC
☎06-6746-7035

※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

TRY・BOX



現車の仕様に合わせて、ダイナパックを使いセッティングを行う純正書き換えのECUチューニングメニュー。セッティングの前後でパワーグラフを比較することができるのも特徴。なお、作業には1週間の預かりが必要。EK9は前期にのみ対応。
■12万6000円～

EK9 EK4 EG6 EG9 EZ2 EP3 EF8 98R 96R DC

現車合わせ スポーツECU
問:TRY-BOX
☎072-366-9606

SCOOT



EK9 EK4 EG6 EG9 EZ2 EP3 EF8 98R 96R DC

スポーツECU
問:スクート
☎0586-52-3610

車両の仕様に合わせて点火、燃料、VTECポイント、レブを現車合わせするスポーツECU。現車合わせなので、オーダーすることもできる。ノーマルの下取りが必要。純正書き換え方式で、同社のビッグスロットルとの併用が特にオススメ。
■6万8250円～

Stradale



EK9 EK4 EG6 EG9 EZ2 EP3 EF8 98R 96R DC

オリジナルECU現車合わせ
問:ストラダーレ
☎0572-21-5805

1台1台、完全現車セッティングを行うECUチューニングメニュー。吸排気パーツはもちろんのこと、ハイカムなど様々なパーツを組み合わせていても、そのクルマの仕様に合わせてベストのセッティングを施すことができる。
■18万9000円

G.TWORKS



EK9 EK4 EG6 EG9 EZ2 EP3 EF8 98R 96R DC

GENROM
問:G.TWORKS
☎097-520-5388

エンジンが持っているポテンシャルを100%発揮できるように煮詰めた、SPLデータ「GENROM」入りのエンジンコントロールユニット。パワーだけでなくレスポンスを狙い、"乗って楽しい"を実現している。要ノーマルECU下取り。
■3万6750円～

FEEL'S



EK9 EK4 EG6 EG9 EZ2 EP3 EF8 98R 96R DC

スポーツプログラムドコンピューター
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

サーキットで真価を発揮するようセッティングされた、B16B用のスポーツコンピュータ。純正コンピュータ書き換え式で、車体番号100番以降の車両に対応している。プログラムの書き換えには、ECUの他に車検証が必要になる。
■10万800円

FEEL'S



EK9 EK4 EG6 EG9 EZ2 EP3 EF8 98R 96R DC

スポーツプログラムドコンピューター
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

サーキット走行を繰り返し、そこで得たデータを反映させたインテグラタイプR用のスポーツコンピュータ。純正書き換え仕様。スピードリミッターのカット、レブリミット変更などによって、モータースポーツを楽しむ人に最適なコンピュータに仕上げる。
■10万800円

Pace Active



EK9 EK4 EG6 EG9 EZ2 EP3 EF8 98R 96R DC

オリジナル ECU
問:ペースアクティブ
☎0776-36-9400

低回転域から高回転域まで、全回転域でのレスポンス、パワー、トルクアップを実現する。純正書き換え式で、リミッターカットも含まれる。街乗りでの乗りやすさと高燃費も魅力。VTEC切り替え回転数の変更はオーダーにて対応。
■7万3500円～

Back Yard SPECIAL



EK9 EK4 EG6 EG9 EZ2 EP3 EF8 98R 96R DC

スーパーコンピューター
問:Back Yard SPECIAL
☎052-704-1707

燃料調整、点火時期変更等により、ベストセッティングを施したコンピュータ。VTEC作動を5000rpmに、レブを9200rpmに設定している。10psアップを実現する自信作。EKはタイプR専用で、マイナー前・後用を設定している。
■12万円

M.L.S



EK9 EK4 EG6 EG9 EZ2 EP3 EF8 98R 96R DC

M.L.S.チューニングコンピューター
問:モーターライフシステムズ
☎06-6446-1025

低速域で乗りやすく、VTEC切り替え後のレスポンス向上が体感できる。安全領域内で点火、燃料マップ等を変更する。通信販売にて施工するが、エンジン形式、チューニング内容等を詳しく伝えることで、最適チューンを施すことができる。
■10万2900円～

Mine's

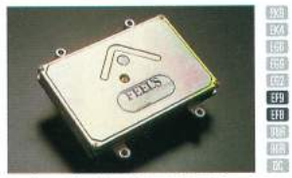


EK9 EK4 EG6 EG9 EZ2 EP3 EF8 98R 96R DC

VX-ROM
問:マインズ
☎046-857-3313

燃調、点火時期、スピードリミッター、レブリミッターの各コントロールが可能な、純正書き換えタイプのコンピュータ「VX-ROM」。レスポンス重視のプログラム設定にしてあるのが特徴。DC2のSiRは非対応となる。価格は下取り込みのもの。
■10万800円

FEEL'S



EK9 EK4 EG6 EG9 EZ2 EP3 EF8 98R 96R DC

スポーツプログラムドコンピューター
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

出力アップ、燃料のベストコントロール、点火時期のベストセッティング、スピードリミットの解除を実現するスポーツコンピュータ。レブリミットは、走りのステージに合わせて設定できる。サーキットやワインディングで、特に満足度の高いメニュー。
■9万4500円

FEEL'S



EK9 EK4 EG6 EG9 EZ2 EP3 EF8 98R 96R DC

スポーツプログラムドコンピューター
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

出力アップ、燃料のベストコントロール、点火時期のベストセッティング、スピードリミットの解除を実現するスポーツコンピュータ。NAエンジンの、トータルでのフィーリングを向上させる。MT車、AT車双方に対応している。車検証と純正ECUを送付する。
■10万800円

GReddy



EK9 EK4 EG6 EG9 EZ2 EP3 EF8 98R 96R DC

e-マネージ アルティメイト
問:トラスト
☎0479-77-3000

VTECポイントや燃調、点火時期等を、パソコンを介して変更することが可能。サブコンの代名詞ともいえるeマネージを進化させたモデルで、大幅に機能を追加し、豊富なデータ量に対応した応用範囲の広い制御スペックを持つのが最大の魅力。
■6万5100円

siecle



EK9 EK4 EG6 EG9 EZ2 EP3 EF8 98R 96R DC

ADIC
問:ジェイ・ロード
☎03-5746-0720

燃料噴射タイミングの変更によって、エンジンレスポンス変更とパワーアップを図るアディック。主に低中速のトルクアップが期待できる。燃料値、点火時期を変更しないため、装着によるエンジン破損のリスクがないのもポイント。
■1万5540円

ZEIGEN



EK9 EK4 EG6 EG9 EZ2 EP3 EF8 98R 96R DC

F-CON Vpro現車セッティング
問:ZEIGEN
☎043-286-7331

F-CON V proを使用した現車合わせのコンピュータチューニング。データロガーなど、最新のセッティングツールを使ってセッティングする。吸排気系の変更を筆頭とした、チューニングされた車両にベストなプログラムを提供する。
■27万8250円

Sub&Full Computer
[サブ&フルコンピュータ]

FEEL'S



EK9 EK4 EG6 EG9 EZ2 EP3 EF8 98R 96R DC

スピードリミッターカッター
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

スピードリミッター機能をキャンセルすることができる、モータースポーツを楽しむ際に必要不可欠なアイテム。180km/h以上での走行が可能になるなど、サーキットにてB型エンジンの性能をフルに発揮したいと望む人にうってつけ。
■2万1000円

Back Yard SPECIAL



EK9 EK4 EG6 EG9 EZ2 EP3 EF8 98R 96R DC

リミッターキラー
問:Back Yard SPECIAL
☎052-704-1707

タイプRの高速性能をスポイルするリミッターをカットするためのアイテム。サーキット走行をする際の必需品。ECUの配線に割り込ませるカタチでセットする。装着しても、スピードメーターに影響を与えることがないのが嬉しい。
■1万6000円

siecle



EK9 EK4 EG6 EG9 EZ2 EP3 EF8 98R 96R DC

SLC214
問:ジェイ・ロード
☎03-5746-0720

超低価格を実現したスピードリミッターカット。サーキット走行時のマストアイテム。MT車専用品。取り付けに関しては、車速センサーへ2本、12v電源、ボディアースの計4本のみでOKなので、簡単・確実に行えるのも特徴といえる。
■6825円

A'PEXi



EK9 EK4 EG6 EG9 EZ2 EP3 EF8 98R 96A DC

AFC neo
問:Apex
☎0544-65-5061

世界初の高輝度FEDモニターを採用した燃調コントローラー。プロモードで16ポイントのエンジン回転数ポイントを用意するなど、S-AFCⅡから進化した制御能力を有している。高度な補正機能の他、VTECコントローラー機能も持つ。
■4万4100円

Controller
[コントローラー]

※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

COOLING PARTS

[冷却系パーツ]

EK9 シビックTYPE R(97/8～ B16B搭載)
EK4 シビック／シビックフェリオ(95/9～ B16A搭載)
EG6 シビック(91/9～ B16A搭載)
EG9 シビックフェリオ(91/9～ B16A搭載)
EG2 CR-Xデルソル(92/3～ B16A搭載)
EF9 シビック(89/9～ B16A搭載)
EF8 CR-X(89/9～ B16A搭載)
98R インテグラTYPE R 98 spec(98/1～ B18C搭載)
96R インテグラTYPE R 96 spec(95/8～ B18C搭載)
DC インテグラSiR(93/5～ B18C搭載)

冷却系の強化でB型エンジンの性能をキープ

B型エンジンの高性能を長くキープし、サーキット走行を存分に楽しむためには冷却系の強化は必須だ
サーキットユーザーなら、ラジエターやサーモスタットの交換などの方策をとりたい
純正よりも信頼性の高いラジエターホースに交換するのも効果的だ

※ご購入に際しては、商品の仕様・特徴・取り付け方法・価格など事前によくご確認ください。商品の写真には他車種用のものも含まれます。実際の商品と外観が異なることがあります。購入・チューニング等の際に生じたトラブルに関しては、当編集部では一切の責任を負いかねます。

BLOOD SPORTS



オリジナルラジエター
問:エスアールファクトリー
☎075-951-1134

[仕様] アルミ2～3層

水温を低く保ち、パワーダウンを防ぐのに有効なオリジナルラジエター。ストリート、スポーツ、レーシング、サイドタンクタイプとバリエーションも豊富なのが特徴。エアコンを生かせるタイプも設定されている。
■4万7250円～

M&M HONDA



2層オールアルミラジエター
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

[仕様] アルミ2層

軽量かつ冷却性能に優れたオールアルミ製の2層式ラジエター。各車種専用設計がなされているので、ボルトオンで装着できる。コア厚36mmの大容量タイプなので、エアコン装着車にも対応する。
■10万5000円

SPOON SPORTS



Aluminum Radiator
問:スプーン
☎0120-122-095

[仕様] アルミ2層

エアコンが使用可能なオールアルミ製の2層ラジエター。ウォーターポンプとの兼ね合いで、ラジエターホースの張り付きを防ぐために、SEPホースを使う必要があるので注意。同社製のラジエターキャップが付属される。
■10万5000円

J'S RACING



マックスクーリング ラジエターシリーズ
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

[仕様] アルミ2層

コストパフォーマンスに優れ、使用用途に応じて40mm、50mm、耐久SPLから選べるマックスクーリングラジエター。50mmタイプには、EK9等向けの純正エアコン対応のハーフタイプも設定している。
■23万9400円

MUGEN



Radiator
問:無限
☎048-462-3131

[仕様] アルミ1層

水温を安定管理するターンフロー式を採用した高効率ラジエター。サーキット等でのハードなスポーツ走行時でも、水温上昇を効果的に抑える。各車ボルトオンで装着することができ、エアコン装着車にもセット可能だ。
■10万2900円～12万3900円

Radiator

[ラジエター]

ZEIGEN



大容量ラジエター
問:ZEIGEN
☎043-286-7331

[仕様] アルミ/真ちゅう2層

ハイパワーマシンに求められる、極限領域での確実な冷却性能にこだわったラジエター。発熱量の多い競技車両やチューニングカーは、外気温度に左右されない安定した出力性能が得られる。
■3万450円～

SARD



RACING RADIATOR
問:サード
☎0565-53-1166

[仕様] アルミ2層

2層式のオールアルミ製ラジエター。ボルトオン装着が可能な範囲で、最大限のコア面積を確保。ノーマルシュラウドが装着可能で、フィンやタンク形状にもこだわった。超軽量であるのもポイント。
■10万2900円

KOYO RAD



タイプZ
問:コーヨー
☎052-381-5238

[仕様] アルミ2層

オールアルミタイプのラジエター。軽さを維持しながら、トップレベルの冷却性能を追求したモデル。ノーマル比で、放熱量が35%アップしており、フルチューンエンジンの性能をフルに引き出す。
■7万4550円

KOYO RAD



タイプS
問:コーヨー
☎052-381-5238

[仕様] 銅2層

気軽にラジエター容量をアップしたいというライトチューンに最適な銅2層式のラジエター。ノーマルのラジエターと簡単に交換でき、なおかつ優れたコストパフォーマンスを実現したのが特徴。
■3万450円～4万4100円

KOYO RAD



タイプR&R Ⅱ
問:コーヨー
☎052-381-5238

[仕様] 銅3層

RACINGの「R」からその名をとった銅3層ハイパフォーマンスラジエター。熱伝導率に優れる銅のコアを採用し、ハイチューンエンジンにも対応する。RⅡは樹脂製タンクを採用した軽量モデル。
■7万4550円～10万8150円

ARC



スーパーマイクロコンディショナー
問:エー・アール・シーインターナショナル
☎0545-31-1101

[仕様] アルミ1層

コア厚36mmと55mmの2タイプをラインアップするラジエター。最先端技術によるスーパーマイクロチューブ新製造法を採用したのが特徴。従来品と比べ、27.5%の高効率化を実現した。
■10万2900円～16万5900円

RACING GEAR



POWER RADIATOR
問:辰巳屋興業
☎03-3696-0620

[仕様] アルミ/銅2～3層

レースで培われた先進のテクノロジーを集結して開発された高効率ラジエター。アルミ薄型2層のタイプA2S、アルミ幅広2層のタイプA2、銅3層のタイプC3、銅2層のタイプC2を設定している。
■3万450円～

SUGITA RADIATOR WORKS



シビックカロリーアップラヂエター
問:スギタラヂエターワークス
☎0568-71-1611

[仕様] 銅3層

銅製の3層式コアを採用したカロリーアップラジエター。高性能フィンを使用しているのが特徴。装着時の加工は必要なく、エアコンのコンデンサも外さないでOK。AT車用のラインアップもある。
■4万4100円

SUGITA RADIATOR WORKS



シビックオールアルミラヂエター
問:スギタラヂエターワークス
☎0568-71-1611

[仕様] アルミ2層

48mm厚のアルミ2層ラジエター。レース用として高い評価を得ているように、優れた冷却性能を有している。装着時は車体の加工の必要はないが、エアコンコンデンサは外す必要がある。
■15万2250円

SUGITA RADIATOR WORKS



シビック3層ビックラヂエター
問:スギタラヂエターワークス
☎0568-71-1611

[仕様] 銅3層

高効率の銅フィンを使用したコア厚49mmの3層式ラジエター。ハイパワーエンジンに対応する冷却性能を確保したが、ハーフタイプなのでエアコン付き車両にも装着可能。EK4のAT車は非対応。
■7万2450円

SUGITA RADIATOR WORKS



インテグラオールアルミラヂエター
問:スギタラヂエターワークス
☎0568-71-1611

[仕様] アルミ2層

コア、タンクともにアルミを採用したDC2用の高性能2層式ラジエター。コア厚は48mmで、高性能フィンを使用している点も特徴に挙げられる。ラジエターキャップの開弁圧は1.1kg/cm²となる。
■15万2250円

Signal



スーパーラジエターSRⅡ
問:シグナル
☎072-730-2828

[仕様] 真ちゅう3層

真ちゅうを素材に採用したラジエター。SRⅠは2層式で、ライトチューン車に最適だ。一方の3層式で容量アップを図ったSRⅡは、サーキットを走行する車両等に向いている。エンジンチューンの必需品。
■6万900円～

FEEL'S



オールアルミ2層ラジエター
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

[仕様] アルミ2層

コア、タンクともにアルミで製作された2層式のラジエター。1/8ピッチの水温センサーホールを標準装備し、ハイプレッシャー仕様のラジエターキャップも付属する。エアコンもそのまま残せる。
■7万5600円～8万850円

HYAKUSIKI JIDOUSHA



アルミラジエター シビックEG/EK用
問:百式自動車
☎045-805-5007

[仕様] アルミ2層

EK、EGの純正ラジエターは、車格や走行ステージに対して容量が足りない。アルミ2層、42mm厚に変更することで水温を適正に保ち、エンジンパワーもフルに発揮できる。エアコンの使用もOK。
■2万9400円

Back Yard SPECIAL



アルミ製ラジエター
問:Back Yard SPECIAL
☎052-704-1707

[仕様] アルミ2層

ノーマルが1層式なのに対し、2層式を採用し、なおかつ冷却性能を大幅アップ。スポーツ走行に欠かせないアイテムだ。アルミ製で、EK全車に対応しており、ボルトオンで装着できるのも嬉しい。
■6万5000円

DogFightPro



銅2層容量アップラジエータ
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

[仕様] 銅2層

純正面積はそのままに、コア厚を1.5倍にした強化型。タンク容量を増やすことで冷却性能が大幅アップし、耐久性も向上。枠、サーキット走行に最適なアイテム。ポン付けできるのも高ポイント。
■4万3500円

DogFightPro



N1レース対応アルミラジエータ
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

[仕様] アルミ2層

コア厚を2倍にした超強化型ラジエター。冷却性能が純正の約1.8倍になったとのデータもある。サーキット走行、耐久レースの必需品。EG、EKは純正面積の2倍になっている点もポイント。
■7万3500円

TABATA



S2/R2
問:田畑ラヂエーター
☎045-383-1814

[仕様] アルミ2層

軽量で、放熱性に優れたアルミ新素材を採用。コア厚はS2が36mm、R2は48mm。リザーバーオフセットが必要。ノーマルタイプと全面タイプがあり、後者はエアコンコンデンサの取り外しが必要。
■7万7700円～

Radiator Hose
[ラジエターホース]

SAMCO



クーラントホースキット
問:トップラインプロダクト
☎04-7190-1391

競技からのフィードバックにより製作されたクーラントホース。最大180℃の耐熱性を誇り、チューニング車、純正車問わずロングライフを実現。標準色が青、赤、黄、紫で、緑、黒、オレンジをオプション設定。
■1万7850円～2万2050円

SFS performance



Silicone Hose
問:タニダ
☎052-871-3741

WRCチームから絶大な信頼を集めている英国製シリコンホース。ストレート、エルボー、レデューサなど多様な設定があり、使用の自由度も高い。冷却水、オイル、燃料、耐熱、耐圧など用途に合わせ最適な構造を採用。
■要問い合わせ

SERGEANT



アルミラジエターパイプKIT
問:サージェント
☎0725-22-7688

ゴム製でなく、アルミ製とすることで大幅に耐久性・強度を高めたラジエターパイプ。放熱性にも優れているので、冷却効率もアップする。アッパー部には水温センサー取り出しホース(M16×P1.5、1/8PT)も装備している。
■2万7300円

SPOON SPORTS



SEP ラジエターホース
問:スプーン
☎0120-122-095

肉厚のSEP材を使用した、レース用アルミパイプと同様に対変形性に優れるラジエターホースで車種専用品。エンジン回転が激しく上下するスポーツ走行時でも、吸い込み圧による"つぶれ"現象が起きにくい。
■2万3100円

J'S RACING



J'S RACING ラジエターホース
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

常用耐熱温度が180℃で、常用最大耐圧4kgf/cm²のレーシングラジエターホース。ポリスターシリコン3層構造で、色はレッド。スーパー耐久やタイムアタックでも実績がある、優れたポテンシャルを持つホース。
■2万1000円～2万2050円

Radiator Cap
[ラジエターキャップ]

CARBING



ハイプレッシャーラジエターキャップ
問:オクヤマ
☎045-934-5334

ラジエター内の圧力を高めるために、開弁圧を127kPaに設定したハイプレシャー仕様のラジエターキャップ。パッキンのゴムに、密着性、耐熱性に優れたシリコンゴムを採用している点も特徴に挙げられる。
■2940円

ARC



ARC ラジエターキャップ
問:エー・アール・シーインターナショナル
☎0545-31-1101

様々な冷却系アイテムをリリースするARCのラジエターキャップ。開弁圧を高めることで冷却水の沸点を高め、沸騰を抑制。オーバーヒートの防止には不可欠な一品。開弁圧は1.3kgf/cm²に設定されている。
■2940円

SPOON SPORTS



ラジエターキャップ
問:スプーン
☎0120-122-095

ラジエターの内圧を1.1kgf/cm²から1.35kgf/cm²へと高めることで、耐ヒート性を向上させるラジエターキャップ。サーキット走行など、過酷な状況下で走らせる車両のマストアイテムのひとつ。
■2835円

J'S RACING



ラジエターキャップ
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

開弁圧を1.3kgf/cm²に設定した、ハイプレッシャータイプ。スポーツ走行をする際に欠かすことのできないアイテム。ノーマルラジエター用の「N」、SPLラジエターシリーズ用の「S」の2種類を用意している。
■2940円

MUGEN



Hi-pressure Radiator Cap
問:無限
☎048-462-3131

開弁圧を高めることでクーラントの沸点を下げるラジエターキャップ。サーキット走行時などの高負荷時に威力を発揮する。開弁圧は、純正が1.1kgf/cm²なのに対し、当製品は1.3kgf/cm²となっている。
■2835円

Radiator Cap
[ラジエターキャップ]

POWER ENTERPRISE



ハイプレッシャーラジエターキャップ
問:パワーエンタープライズ
☎0545-52-0123

ノーマルの0.9kgf/cm²の開弁圧から1.3kgf/cm²へ引き上げることで、冷却水の沸騰を抑えるハイプレッシャー仕様のラジエターキャップ。サーキット走行や夏場のオーバーヒート対策に効果があるアイテムだ。
■2100円

JURAN



Radiator Cap
問:タニダ
☎052-871-3741

ハイプレッシャー式のラジエターキャップ。圧力調整弁を強化し、加圧弁圧を高めたのが特徴。沸点を上昇させることでクーラントの気泡発生を防止する、スポーツ派は要注目のアイテム。開弁圧は1.3kgf/cm²。
■2520円

RACING GEAR



POWER RADIATOR CAP
問:辰巳屋興業
☎03-3696-0620

加圧バルブの開弁圧を上げて、ラジエター内の圧力を高め冷却水の沸点温度を上昇させる。冷却水と外気温度の差が大きくなるため、高回転走行時の冷却性能が向上する。デンソータイプとカルソニックタイプを用意。
■2415円～3150円

SEEKER



ハイプレッシャーラジエターキャップ
問:シーカー
☎03-5336-7025

ラジエター内の圧力を高めることにより冷却水の沸点を引き上げ、冷却効率を高めるハイプレッシャーラジエターキャップ。特に高回転走行時に威力を発揮。開弁圧は1.3kgf/cm²(純正は1.1kgf/cm²)に設定。
■2835円

SARD



High Pressure Radiator Cap
問:サード
☎0565-53-1166

開弁圧を高めることでラジエター内部の圧力を上げ、冷却水の沸点を引き上げて、ラジエター性能を100%引き出す。「S」「N」の2種類があり、前者は1.3と1.5kgf/cm²、後者は1.3kgf/cm²を用意。
■2625円

CUSCO



ハイプレッシャーラジエターキャップ
問:キャロッセ
☎027-352-3578

冷却水の沸点を上げ、冷却効率アップを図るキャップ。主圧力スプリングを強化し、シリコンゴムを採用することで、ラジエター内の圧力を上昇させる。冷却水が沸騰しにくくなり、気泡ができず、放熱効果が高まる。
■2625円

Thermo Stat
[サーモスタット]

[開弁] ····· 開弁温度

J'S RACING



SPLローテンプサーモバルブ
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

[開弁] 68℃

開弁温度を下げ、熱交換量を向上させることでエンジン本来のポテンシャルを引き出すスポーツ派の必須アイテム・SPLローテンプサーモバルブ。バルブの開弁温度は68℃に設定されている。
■7350円

MUGEN



Low-Temp Thermostat
問:無限
☎048-462-3131

[開弁] 68℃

作動温度を低く設定したサーモスタット。サーキット走行など過酷な条件下における水温の急激な上昇、エンジンのパワーロスを抑える。フローコントロールバルブの採用で、早い冷却水温安定を実現。
■6930円

BILLION



ハイプレッシャーラジエターキャップ
問:ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

チューニングカーの冷却性能を100%引き出すハイプレッシャーラジエターキャップ。冷却水の沸点温度を引き上げることで、クーリングパフォーマンスを向上させる。エンジン形式によって適合品番が変わる。
■2100円

FEEL'S



ハイプレッシャーラジエターキャップ
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

純正キャップの1.1kgf/cm²から、1.35kgf/cm²まで開弁圧を高めたハイプレッシャータイプのラジエターキャップ。冷却性能を大幅に引き上げる、スポーツ走行の時マストアイテム。ホンダ純正ラジエター専用品。
■2730円

HYAKUSIKI JIDOUSHA



ハイプレッシャーラジエターキャップ 社外対応
問:百式自動車
☎045-805-5007

開弁圧を1.3kgf/cm²に上げることで、冷却水の沸点を高めたクーリングパーツ。0.9kgf/cm²の純正品と比較して、沸点が約10℃高くなる。色はブルー、レッド、ブラックの3種類。社外ラジエター対応品。
■2100円

BILLION



ビリオンスーパーサーモ(ローテンプサーモ)
問:ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

[開弁] 65℃／71℃

最適な水温に保つことで、エンジンパワーを最大限に引き出すとともに、オーバーヒートを抑制。オーバークールや燃調の不具合を防止しながら、冷却水を素早く循環させることで冷却効率を高める。
■7350円

PSI



サーモスタット&ハウジングセット
問:パワーサービスイマズ
☎079-424-2440

[開弁] 76℃

クーラントの循環流用を増やし、さらにサーモスタット通過時の流路抵抗を低減させるアイテムで、冷却性能アップを効果的に実現する。サーモスタットの開弁温度は76℃に設定されている。
■2万1000円

DogFightPro



ローテンプサーモスタッド
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

[開弁] 68℃

68℃で開弁するため水温変化に素早く対応し、急激な温度変動によるエンジンやラジエターへの負荷を軽減。強化ラジエターとの同時使用により、さらなる冷却性能アップを図ることが可能だ。
■7350円

SEEKER



ローテンプサーモスタット
問:シーカー
☎03-5336-7025

[開弁] 65℃

ノーマルの開弁温度88℃に対し、65℃という低い温度に設定したサーモスタット。低い温度から冷却水を循環させることで対オーバーヒート性能を引き上げ、エンジンのパワーロスを抑える。
■6825円

ARC



ARCサーモスタット
問:エー・アール・シーインターナショナル
☎0545-31-1101

[開弁] 68℃

冷却水の急激な温度変動を抑止するサーモスタット。高負荷時でも適正な水温に保つことができるので、急激な水温の変化により、エンジンへダメージが加わるのを防止することができる。
■7350円

SPOON SPORTS



サーモスタット
問:スプーン
☎0120-122-095

[開弁] 68℃

ノーマル品よりも開弁温度、全開温度を約10℃下げたサーモスタット。熱交換量をアップさせることで、対オーバーヒート性能の向上を図る。エンジンの熱ダレによるパワーダウンを防ぐことができる。
■7140円

※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分ご確認ください。

Thermo Switch
[サーモスイッチ]

[作動] ………… 作動温度

BILLION



スーパーサーモスイッチ
問:ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

[作動] 80℃

80℃（作動停止温度は75℃）に変更することでラジエターの冷却効果を向上させ、水温の上昇を抑制させる。同社製のローテンプサーモと組み合わせることにより、さらなるポテンシャルアップを実現する。

■7875円

SEEKER



ローテンプサーモスイッチ
問:シーカー
☎03-5336-7025

[作動] 80℃

クーリングファンの作動開始温度を80℃へと下げることで冷却能力に余裕を持たせたローテンプ仕様のサーモスタット。冷却性能向上には、同社のローテンプサーモスタットとの併用がオススメ。

■4725円

SPOON SPORTS



サーモスイッチ
問:スプーン
☎0120-122-095

[作動] 80℃

クーリングファンの作動開始温度を、ノーマルよりも13℃低い80℃に設定。冷却性能に余裕を持たせることができるため、耐オーバーヒート性能向上にも貢献。サーモスタットとの併用も効果的。

■4725円

J'S RACING



SPLローテンプサーモスイッチ
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

[作動] 80℃

電動ファンの作動温度を低くしたサーモスイッチ。作動開始温度がノーマル95℃に対し、当製品は80℃、作動停止温度は90℃から75℃に変更されている。パワーダウン、ノッキング防止等に有効。

■4725円

MUGEN



Fan Switch
問:無限
☎048-462-3131

[作動] 80℃

ノーマルの設定温度が93℃であるのに対し、80℃から作動するファンスイッチ。早めにファンを作動させることで、対オーバーヒート性能を高めた。同社のローテンプサーモとの併用が必要。

■4725円

Fan & Fan Controller
[ファン&ファンコントローラー]

BILLION



ビリオン VFC-eLM
問:ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

電動ファン始動温度を1℃単位で設定できる。全情報を有機ELディスプレイに表示。別途1/8PT水温センサーアダプターが必要。別売りセンサー（6090円～7140円）を使い、油温・吸気温などの計測も可能。

■3万5700円

Breather Tank
[ブリーザータンク]

SARD



Breather Tank
問:サード
☎0565-53-1166

冷却系内部の気泡を取り除き、クーリングパーツの性能をフルに発揮させるブリーザータンク。車種別専用ブラケットにより、スマートで確実な装着が実現。同梱のステーは、同社製オイルキャッチタンクとの併用も可能。

■2万790円

CARBING



リザーバータンク
問:オクヤマ
☎045-934-5334

エンジンが高回転で回っている時の、ウォーターポンプのキャビテーション（泡立ち）により発生するウォータラインの気泡を取り除く。気泡の発生は冷却性能を損なうので、オーバーヒート防止にも必須のアイテム。

■2万1000円～2万3100円

M&M HONDA



ラジエター サブタンク
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

ラジエター内部のエア抜きのためのタンク。エアを排除することで、ラジエター水の流れがスムーズに行われ、冷却性能がアップ。ラジエター内のエアの膨張を抑制することで、ラジエターの温度が安定し、パワーロスを抑制。

■3万3600円

Cooling Others
[冷却その他]

ARC



CoolFin
問:エー・アール・シーインターナショナル
☎0545-31-1101

貼るだけで、簡単に冷却性能を高めることができる万能ヒートシンク・クールフィン。フレキシブルで、自由にカットできるのが特徴。曲面にも取り付けができるのが嬉しい。冷却系チューンの仕上げに最適。

■2079円

SPOON SPORTS



ラジエタースティ
問:スプーン
☎0120-122-095

サーキットで見かけたスプーンデモカーなどに装着されていたものと、同じフィッティングを実現するステー。スプーンのデモカーと同様に仕上げたい、というオーナーのマニア心に訴えるアイテムである。

■2100円

BILLION



ビリオン スーパーエレクトリックファン
問:ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

後付けタイプの薄型電動ファン。ブレード形状やモーター形状を、できる限り薄型にすることで、狭いエンジンルームにも使用できるようになった。サイズは7インチから16インチまでの6タイプを設定している。

■1万4700円～1万9950円

BILLION



ビリオン VFC-Pro "DUAL DIGITAL"
問:ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

コンパクトで多機能な電動ファンコントローラー。電動ファンの始動温度を2段階で、任意に設定できる。水温・電圧のデジタル表示に加え、別売りセンサー(6090円～7140円)使用で、油温・吸気温の計測も可能。

■2万6250円

BILLION



ビリオン VFC-Max
問:ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

電動ファンの始動温度を1℃単位で任意に設定することができるコントローラー。水温・電圧のデジタル表示に加え、別売りのセンサー(6090円～7140円)を使用することで、油温・吸気温の計測も可能となる。

■3万1290円

DAVIES,CRAIG



電動ウォーターポンプ EWP80L
問:ニコル・マーケティング
☎044-511-3322

ノーマルのウォーターポンプと交換することで、エンジン負荷を軽減できる。エンジン回転数と関係なく流量をコントロールできるようになるので、水温管理が容易になる。汎用品なので、装着には加工が必要。

■3万3000円

JURAN



Thermo Block
問:タニダ
☎052-871-3741

エンジンやタービンから発生する熱を90%遮断する、アルミ箔転写済みのガラスクロス。粘着テープ加工品の他、糊なしタイプや大判タイプなどをラインアップしているので、自由自在の使い方ができるのも特徴。

■2520円～9030円

CARBING



ラジエタークーリング プレート
問:オクヤマ
☎045-934-5334

高速走行時の走行風を整流し、ラジエターへと効率良く導くプレート。放熱効率を高めることでクーリング性能アップを実現する。EK4、EK9用をラインアップしている。エンジンルームのドレスアップにも最適。

■1万290円

CARBING



コンビネーション ホースアダプター
問:オクヤマ
☎045-934-5334

1/8PTセンサー用のホースアダプター。リザーバータンクのリターンホースアダプターと水温センサー用フィッティングを、同時に装着することができるのが特徴。クーリング性能にこだわる人に最適なアイテムである。

■5040円～5460円

SS WORKS



ラジエータクーリングパネルセット
問:SS WORKS
☎025-282-1255

ラジエターに、効率良く走行風が当たるようにするクーリングパネルのセット。高性能なラジエターをセットした際に、その能力を余すことなく、最大限に引き出すのに貢献する。冷却効率アップの必需品だ。

■8925円

HKS



車種別オイルクーラーキット
問:エッチ・ケー・エス
☎各取り扱い店へ

油温を安定させ、エンジンパワーを最大限に引き出す、優れた冷却性能を持つオイルクーラー。エンジン内部の潤滑、冷却、清浄といった重要な性能の低下を誘う、オイル成分破壊に繋がる過度な油温の上昇を抑える。

■6万5100円

Beatrush



ラジエターサポートブッシュ
問:レイル
☎045-824-18355

ラジエター本体の振動を押さえ込むことにより、ラジエターホースの負担を軽減させるラジエターサポートブッシュ。純正がゴム製ブッシュであるのに対し、ビートラッシュ製はウレタン素材を採用しているのが特徴。

■5040円

Beatrush



ラジエタークーリングパネル
問:レイル
☎045-824-1835

ラジエターに、効率良く走行風が当たるようにするクーリングパネルのセット。高性能なラジエターをセットした際に、その能力を余すことなく、最大限に引き出すのに貢献する。冷却効率アップの必需品だ。

■8925円

BILLION



ビリオン スーパーサーモバンテージ90
問:ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

エキゾーストマニホールド、フロントパイプ、マフラーなど、高熱を発生する発生する部分に巻きつけることで放熱を抑制。熱害から各種パーツを守る。耐熱温度は1260℃。25mm×5m～50mm×15mの6種類が揃う。

■5040円～1万7325円

BILLION



ビリオン スーパーサーモバンテージ100
問:ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

圧倒的な強度と耐久性を誇る新素材、シリカファイバーを採用した耐熱エキゾーストバンテージ。耐熱温度は1650℃を誇る。エキマニ等からの放熱を抑制し、エンジンルームの温度上昇を抑える。サイズは6種類。

■6300円～2万3100円

BILLION



ビリオン スーパーレーシングエアダクト
問:ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

レーシングカーにも採用される、耐熱性、耐久性に優れるエアダクト。エアクリーナーやブレーキローターなどにフレッシュエアを導き、エンジンパワー向上やブレーキ性能の安定化などにひと役買う。全7タイプを用意。

■7560円～2万7300円

BILLION



水温センサーアダプター（エアブリーズタイプ）
問:ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

1/8PT穴をふたつ備えるビリオンの水温センサーアダプター。ひとつに水温センサーを取り付けても、もうひとつを冷却水交換時のエア抜き穴等としても活用できる。トライドン社製のホースバンド2個を付属している。

■3150円

※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

DRIVE TRAIN
[駆動系パーツ]

EK9 シビックTYPE R(97/8～ B16B搭載)
EK4 シビック／シビックフェリオ(95/9～ B16A搭載)
EG6 シビック(91/9～ B16A搭載)
EG9 シビックフェリオ(91/9～ B16A搭載)
EG2 CR-Xデルソル(92/3～ B16A搭載)
EF9 シビック(89/9～ B16A搭載)
EF8 CR-X(89/9～ B16A搭載)
98R インテグラTYPE R 98 spec(98/1～ B18C搭載)
96R インテグラTYPE R 96 spec(95/8～ B18C搭載)
DC インテグラSiR(93/5～ B18C搭載)

確実にエンジンパワーを伝えてトランクション性能を高める

B型VTECエンジンのパワーを走りに活かすには、駆動系のブラッシュアップも効果的
特にL.S.D.の装着はトラクション性能を飛躍的に向上し、その体感レベルも高い
値段の張るメニューが多いが、エンジンのリフレッシュなどと同時に強化できれば効率的だ

※ご購入に際しては、商品の仕様・特徴・取り付け方法・価格など事前によくご確認ください。商品の写真には他車種用のものも含まれます。実際の商品と外観が異なることがあります。購入・チューニング等の際に生じたトラブルに関しては、当編集部では一切の責任を負いかねます。

SPOON SPORTS



クラッチディスクカバー
問:スプーン
☎0120-122-095

[材質] ノンアスベスト、メタル共用
[圧] - 1枚
純正よりも30%高い圧着力を確保し、厳しい条件下でも滑り、摩耗、ジャダーに強く、安定した性能を発揮。ペダル踏力がほとんど変化せず、スムーズな操作性を実現する。
■2万7300円

SPOON SPORTS



クラッチディスク
問:スプーン
☎0120-122-095

[材質] メタル
[圧] - 1枚
心材やフェーシングなどの材料面、固定方法にこだわったメタルディスク。高い耐フェード性能を確保して、サーキット走行などの高負荷時でも常に安定した性能を発揮する。
■3万450円

SPOON SPORTS



クラッチディスク
問:スプーン
☎0120-122-095

[材質] ノンアスベスト
[圧] - 1枚
純正カバーとの組み合わせも考慮し、材質や固定方法に最新スペックを投入して設計。操作感に優れ、街乗りからサーキット走行まで幅広いステージに対応する。
■1万4700円

J'S RACING



ハイパーシングル クラッチキット メタル
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

[材質] メタル
[圧] - 1枚
優れた操作性と軽量コンパクト化を実現したスポーツクラッチ。クラッチの切れがよく、シフトミスが減るほか、ミッションへの負担も少ない。レスポンスの良さが持ち味。
■10万2270円

MUGEN



Metal Clutch
問:無限
☎048-462-3131

[材質] メタル
[圧] 660kgf 1枚
高めの圧着力を確保したカバーと強化ボルト、スプリングをセットしたメタルディスク。高温にも対応するフェードリカバリー性能に優れ、メタルらしいダイレクトなタッチも抜群。
■6万3000円

Clutch
[クラッチ]

[材質] ..... クラッチ板摩材
[圧] ..... 圧着力
[枚] ..... クラッチ枚数

EXEDY



CARBON-R シングル
問:エクセディ
☎072-824-7138

[材質] カーボン
[圧] 10200N 1枚
キット全体を徹底的に軽量化し、車両重量の低減にも貢献。カーボンクラッチならではの低慣性設計により、素早いシフトチェンジとシンクロへの負担低減を実現する。
■13万1460円

ATS&ACROSS



メタルクラッチ
問:エイティーエス
☎086-286-9331

[材質] メタル
[圧] 1300/1600kgf 1枚
メタルクラッチの常識を覆す軽快さと扱いやすさが特徴。スーパー耐久で2年連続ノントラブルの実績をあげるなど、信頼性の高さも折り紙付き。軽快なシフトワークを実現する。
■11万2350円～11万5500円

ATS&ACROSS



カーボンクラッチ
問:エイティーエス
☎086-286-9331

[材質] カーボン
[圧] 1000/1100/1300/1350/1600kgf 1/2枚
メタルクラッチにはない穏やかな操作性を実現し、スピーディなシフトワークを可能にする。カーボンの軽量性を活かし、レスポンスアップとパワーロス低減を両立する。
■15万4350円～27万6150円

RIGID



リジットクラッチディスク
問:アルファ
☎048-873-6986

[材質] メタル
[圧] - 1枚
全開発進や微妙な半クラッチワークを繰り返す、競技車両向けの高性能フルメタルディスク。メタル素材を厳選することでスムーズなクラッチフィーリングと耐久性を両立した。
■3万1500円

RIGID



リジットクラッチシステムセット
問:アルファ
☎048-873-6986

[材質] メタル
[圧] 710kgf 1枚
確実なマシンコントロールを実現する競技用クラッチカバーとメタルディスクのリーズナブルなセット。それぞれ単品で購入するよりも6300円安く購入することができる。
■5万6700円

RIGID



リジットクラッチカバー
問:アルファ
☎048-873-6986

[材質] メタル
[圧] - 1枚
ターンオーバータイプのクラッチ方式を採用したスポーツ走行向けクラッチカバー。高圧着力により、ハードな使用に耐え、エンジンパワーを最大限活用することができるようになる。
■3万1500円

BLOOD SPORTS



強化クラッチ(メタル)
問:エスアールファクトリー
☎075-951-1134

[材質] メタル
[圧] 600kgf 1枚
耐摩耗性に優れるメタルディスク採用の強化クラッチ。高温時でも安定した性能を発揮し、特にハードなスポーツ走行ではダイレクト感あふれるフィーリングを実現する。
■2万7300円～

BLOOD SPORTS



強化クラッチ(ノンアス)
問:エスアールファクトリー
☎075-951-1134

[材質] ノンアスベスト
[圧] 600kgf 1枚
半クラッチなどの微妙な操作も行いやすく、ジャダー感も少ないノンアスタイプの強化クラッチ。長時間およびスポーツ走行などの高負荷の使用でも安定して性能を発揮する。
■2万3100円～

EXEDY



ハイパーシングル
問:エクセディ
☎072-824-7138

[材質] メタル
[圧] 9800N 1枚
クラッチディスクの形状や厚さを最適化して、ノーマル品以下の低イナーシャを実現。シフトフィールを向上するとともにシンクロへの負担を大幅に低減。長寿命化に貢献。
■10万2270円

EXEDY



ウルトラファイバークラッチセット
問:エクセディ
☎072-824-7138

[材質] ノンアスベスト
[圧] 6940N 1枚
ノンアスベスト繊維と銅線の配合を見直し、高い耐フェード性を確保。優れた半クラッチフィーリングを実現し、ストリートから耐熱性が要求されるスポーツ走行まで幅広く対応。
■5万7645円

EXEDY



Sメタルクラッチセット
問:エクセディ
☎072-824-7138

[材質] メタル
[圧] 6940N 1枚
低比重のメタル材と独自形状を採用したことで軽量化を実現。一方で厚型化によって熱容量を向上し、耐熱性を高めた。ラリーからストリートまで幅広いステージに対応する。
■5万7645円

EXEDY



COMPE-R ツイン
問:エクセディ
☎072-824-7138

[材質] メタル
[圧] 9000N 2枚
サーキットやジムカーナなどの競技に的を絞ったマルチプレート・メタルディスク。徹底した軽量・低慣性化で、ダイレクトな繋がり感と駆動ロスの低減を実現した。
■17万7555円

OS GIKEN



多板式レーシングクラッチ
問:オーエス技研
☎086-277-6609

[材質] メタル
[圧] 700～1000kgf 2枚
ジムカーナなど競技向け多板式クラッチの定番モデル。圧着力は700kgfと1000kgfの2種類が設定され、装着するには別途専用のスリーブベアリング(9240円)が必要となる。
■13万4400円～13万9650円

OS GIKEN



スーパーシングルクラッチ
問:オーエス技研
☎086-277-6609

[材質] メタル
[圧] 非公開 1枚
操作性に優れるメタルディスクを採用したシングルクラッチ。クラッチディスク径はライトチューン向けの204φとハードチューン向けの215φの2種類をラインアップする。
■10万4790円

M&M HONDA



Carbon Clutch KIT
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

[材質] カーボン
[圧] 1300kgf 1枚
B型エンジンのパワーを確実なトラクションへと変えることを念頭にATSと共同開発したカーボンクラッチ。ストリートからサーキットまで対応する操作性と耐久性を確保した。
■13万4400円

STR Wakai Engineering



STR メタルクラッチ
問:STR Wakai Engineering
☎0297-61-3156

[材質] メタル
[圧] 510kgf 1枚
耐久性、耐熱性に優れたメタルディスクを採用した強化クラッチキット。高い伝達性能を備え、スポーツ走行に最適。サーキットなど過酷な条件下でも安定した性能を発揮する。
■5万4390円

STR Wakai Engineering



STR ミックスクラッチ
問:STR Wakai Engineering
☎0297-61-3156

[材質] カーボン・銅
[圧] 510kgf 1枚
フェーシングにカーボンと銅のミックス素材を使用。ノンアスタイプのような扱いやすさと、メタルクラッチのようなハイレスポンスの両立を実現し、幅広いステージに対応する。
■5万4390円

STR Wakai Engineering



STR ノンアスクラッチ
問:STR Wakai Engineering
☎0297-61-3156

[材質] ノンアスベスト
[圧] 510kgf 1枚
高い伝達力と、ノーマル品に近い操作感覚を両立したノンアスタイプの強化クラッチ。乗りやすさ重視のためストリートでも扱いやすい。比較的リーズナブルな価格も魅力的。
■4万3050円

 ※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

CUSCO



メタルセット
問:キャロッセ
☎027-352-3578

[材質] メタル
[圧] 700kgf　1枚

メタルディスクを採用し、ハードな状況下でも滑りを解消。ストリートでの操作性も良好。EF8/9のみ単品での設定で、ディスク2万7300円、カバー3万1500円。
■5万6700円

CUSCO



シングルクラッチシステム・プッシュタイプ
問:キャロッセ
☎027-352-3578

[材質] メタル
[圧] 1280kgf　1枚

高圧着でありながら、軽い踏力でのシフトワークを実現するためダイヤフラムのレバー比を最適化。高性能、高耐久性を確保しながら、扱いやすさも高い次元で両立した。
■12万9150円

CUSCO



カッパーシングルセット
問:キャロッセ
☎027-352-3578

[材質] カッパー
[圧] 700kgf　1枚

カーボンと銅線をモールドした耐久性の高い摩擦材を採用。初心者でも扱いやすい操作性も特徴だ。EF8/9のみ単品設定で、ディスク2万9295円、カバー3万1500円。
■5万4705円

CUSCO



薄型メタルクラッチセット
問:キャロッセ
☎027-352-3578

[材質] メタル
[圧] 700kgf　1枚

極限まで薄さと軽さを追求し、鋭いレスポンスを実現。EF8/9のみ単品での設定で、ディスク3万3705円、カバー3万3705円。ディスク、カバーは必ずセットで使用する。
■6万690円

ORC



メタルクラッチシリーズ
問:オージーシステム
☎03-3438-4113

[材質] メタル
[圧] -　1枚

高いトルク伝達性能を備えるメタルクラッチながら、扱いやすさ、乗りやすさも両立。マイルドなペダルタッチのおかげでストリートでもサーキットでも対応することが可能だ。
■10万800円

ORC



Lightクラッチシリーズ
問:オージーシステム
☎03-3438-4113

[材質] ノンアスベスト
[圧] -　1枚

ディスクの軽量化により軽快感のあるシフト操作を実現したシングルクラッチ。ノーマルよりも半クラッチ領域を少なく設定することによりスポーティなフィーリングを演出する。
■10万5000円

TODA POWER



超軽量クロモリフライホイール&クラッチKIT
問:戸田レーシング
☎0866-83-1202

[材質] ノンアスベスト、メタル
[圧] 700kgf　1枚

ノンアスとメタルの2種類が設定されたディスク、超軽量のクロモリ製フライホイール、高圧着力のカバーの3点セット。レスポンスを向上し、タイムアップに貢献する。
■10万9095円～11万1300円

DogFightPro



メタルクラッチキット
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

[材質] メタル
[圧] -

従来型よりも大幅なトルク伝達性、耐高熱性、耐久性を確保。切れの良さを重視した設計のクラッチカバーをセットし、シフトアップ・ダウンの伝達速度を向上させている。
■5万7750円

JUN



シングルスポーツクラッチキット
問:田中工業(ジェンマシンショップ)
☎03-3920-4165

[材質] ノンアスベスト
[圧] 6940kgf　1枚

ノーマル比40%以上の圧着力を確保したカバー、オルガニックタイプと独自形状のメタルタイプを設定するディスク、2タイプから選べるフライホイールをトータルでセット。
■8万8200円～

RACING GEAR



POWER CLUTCH
問:辰巳屋興業
☎03-3696-0620

[材質] ノンアスベスト、メタル、カッパー、カーボンメタル
[圧] 600kgf　1枚

それぞれに特性を持った4種類のディスクと、クラッチカバー、フライホイールのセット。ディスクは用途や好みに応じて選びたい。
■8万1690円

SEEKER



強化クラッチディスク
問:シーカー
☎03-5336-7025

[材質] ノンアスベスト(カーボン&カッパーMIX)
[圧] -　1枚

摩擦材にはカーボンに銅を配合したカッパーディスクを採用し、高寿命とメタルディスクに迫るダイレクトな繋がり感を両立した。
■2万6250円

SEEKER



強化クラッチカバー
問:シーカー
☎03-5336-7025

[材質] ノンアスベスト(カーボン&カッパーMIX)共用
[圧] -　1枚

充分な圧着力を確保し、ノーマルエンジンからチューンドエンジンまで対応。ノーマル+αのペダル踏力で、街乗りでも扱いやすい。
■2万9400円

él SPORT



エルシュポルト カーボンクラッチ
問:ラック
☎0561-63-0101

[材質] カーボン
[圧] 1100/1350kgf　2枚

高温度でも対応できるカーボン製ディスクを採用し、強化クラッチとは思えないほどの扱いやすさと、軽量性によるハイレスポンスを実現。幅広ステージに対応する。
■27万6150円

FEEL'S



メタルクラッチセット
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

[材質] メタル
[圧] 908kgf　1枚

ダブルスプリングの採用によりクラッチミート時のショックを抑えたメタルディスククラッチ。強力なパワーを効率的にトランスミッションへと伝え、優れたトラクション性能を発揮。
■7万5600円

FEEL'S



ノンアスクラッチセット
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

[材質] ノンアスベスト
[圧] 700kgf　1枚

操作性に優れたノンアスタイプのディスクと、走行ステージ対応幅の広いクラッチカバーのセット。高い伝達性能を発揮しながら、操作時のジャダーもなく扱いやすい。
■5万4600円

FEEL'S



カッパーミクスチャークラッチセット
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

[材質] カッパーミクス
[圧] 600kgf　1枚

耐フェード性に優れるカーボンミクス製ディスクを採用。滑りや熱に強く、ラフな操作にも対応する。高い伝達率を確保し、ペダル操作に重さを感じさせない扱いやすさも実現。
■6万5100円

TOP FUEL



オリジナルスーパーシングルクラッチ
問:トップフューエル
☎0598-56-5880

[材質] メタル
[圧] -　1枚

400psまで対応するメタルディスク、カバー、フライホイールのセット。レスポンスや加速性能を向上する。半クラッチ時のジャダーを抑える設計によりミッションの負担も軽減。
■12万5790円

TODA POWER



ハイパワーシングルクラッチKIT
問:戸田レーシング
☎0866-83-1202

[材質] メタル
[圧] 9800kgf　1枚

メタルパッドの形状や厚さを最適化し、ノーマル品以下の低イナーシャを実現したディスクを採用。独自技術の盛り込まれたカバーとフライホイールをセットする。
■11万3400円

FEEL'S



ステンメッシュクラッチライン
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

過酷な使用下で油圧作動の弱点となるのがムダなタワミや膨らみ。これを抑えるために製作された。スムーズなクラッチ操作タッチを実現しながら確実に油圧を伝達する。モータースポーツはもちろん、ストリートでのミッション保護にもオススメ。
■1万290円

SEEKER



RED COAT ステンメッシュ クラッチライン
問:シーカー
☎03-5336-7025

高温高圧に強いテフロンチューブをステンレスのメッシュで覆い、さらにレッドクリアコートを施した。高負荷の走行時にもほとんど膨張することなく安定した性能を発揮する。ノーマルのクラッチラインでは得られないダイレクトなフィーリングを実現。
■9975円

IMPACT!



テフロンメッシュ クラッチライン
問:IMPACT
☎072-871-3333

耐久性、耐腐食性に優れたテフロンインナーを採用したステンレス製メッシュホース。クラッチマスターからダイレクトに圧力を伝達する。モータースポーツ活動やコンプリートカーの製作にも積極的な同社の技術が注ぎ込まれたクラッチラインだ。
■8000円

SPOON SPORTS



クラッチスリーブホース
問:スプーン
☎0120-122-095

クラッチ油圧ラインには一部ゴムホース部があるが、1999年以来、ホンダ車のみのチューニングを手がけてきたスプーンではステンレスメッシュホースをラインアップする。強度の高いスチールフィッティングで確実なクラッチワークを実現する。
■9450円

J'S RACING



ダイレクトクラッチライン
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

強化クラッチ装着の有無に関わらず使用可能なクラッチライン。ステンレスメッシュで高負荷の連続走行時にもダイレクトなクラッチフィールを維持するという。ストリートからサーキットまでステージを選ばない。フルードはDOT4規格以上を推奨。車検対応品。
■9450円

Clutch Line
[クラッチライン]

CUSCO



超軽量クロモリフライホイール
問:キャロッセ
☎027-352-3578

[材質] クロモリ鋼
[重量] 4.16kg

低速域でも回転ムラを起こさない限界設計とした。軽量化により、ゼロ発進時はもちろん、中間加速でもタイムアップが見込めるという。素早いシフト操作も実現。
■5万1450円

M&M HONDA



フライホイール
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

[材質] クロモリ鋼
[重量] 3.8kg

B型エンジンの高回転のエンジン特性に合わせた、軽量クロモリフライホイール。アクセルレスポンスにすばやく対応し、軽やかな吹け上がりを実現する。スポーツ指定部品。
■3万9900円

EXEDY



レーシングフライホイール
問:エクセディ
☎072-824-7138

[材質] クロモリ鋼
[重量] 4.16kg

ジムカーナやダートラなどライトチューニングカーやストリートカー用に軽量&低イナーシャ化と熱容量を両立。低速トルクを保ちながら高速域のレスポンスと出力を高める。
■4万3890円

SPOON SPORTS



フライホイル
問:スプーン
☎0120-122-095

[材質] クロモリ鋼
[重量] 4.2kg

ひとつずつダイナミックバランスを取っているため、ドリルホールがそれぞれ微妙に違うのが特徴。重量はベンチや実走など様々なテストの結果で最良とした4.2kgを採用。
■3万5700円

J'S RACING



クロモリフライホイール
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

[材質] クロモリ鋼
[重量] 4.0kg

メタルクラッチとの併用にも耐える最適な重量である4.0kgに軽量化することにより、レスポンスを向上。バランスも重視したことで、心地よいエンジンフィールが味わえる。
■4万4100円

Fly Wheel
[フライホイール]

FEEL'S



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

クロモリ フライホイール
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

【材質】クロモリ鋼
【重量】4.6kg

純正から約40%軽量化し、重量4.6kgとしたFEEL'S製フライホイール。スポーツ走行向けの味付けとなり、エンジンレスポンスのアップを図る。加速力もアップ。
■6万3000円

Back Yard SPECIAL



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

クロモリ製フライホイール
問:Back Yard SPECIAL
☎052-704-1707

【材質】クロモリ鋼
【重量】4.0kg

ワンステージ上の走りを目指してパーツを開発する。軽量かつ強靭なクロモリ鋼を使用し、重量は4.0kgとした。タイプRのレスポンスを最大限に高めるという。
■4万2000円

TODA POWER



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

超軽量クロモリフライホイール
問:戸田レーシング
☎0866-83-1202

【材質】SCM(クロームモリブデン鋼)
【重量】4.1kg

応力解析や重量バランス、イナーシャの最適値を計算し、軽量化と低回転特性を両立。二度にわたり熱処理を施すことで、クラッチディスク接触面への耐久性を飛躍的に向上。
■4万8300円

Adelia



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

フライホイール
問:デューポイント
☎072-240-1001

【材質】アルミ
【重量】3.56kg

ラリーやダートトライアル、ジムカーナなど競技車両の製作も手がけるプロショップである、デュポイントの駆動系ブランドとして展開する「Adelia」のアルミ製フライホイール。
■5万9850円

JUN



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

クロモリ軽量フライホイール
問:田中工業(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

【材質】クロモリ鋼
【重量】4.6kg(スタンダード)/4.2kg(ハイストリート)

強度を保ちながら不要な部分を削り取り、回転慣性力を軽減。さらにハイストリートタイプは外周部にミーリング加工をプラス。
■3万6750円(スタンダード)、4万2000円(ハイストリート)

SEEKER



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

軽量フライホイール
問:シーカー
☎03-5336-7025

【材質】クロモリ鋼
【重量】3.8kg

街乗りとスポーツ走行のバランスに対して熟考を重ねたという重量がポイント。軽量ながら高強度で、ダイナミックバランスを施したことで、低回転域から鋭く吹け上がる。
■3万7275円

IMPACT!



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

オリジナルATS製 別注LSD
問:IMPACT
☎072-871-3333

[トルク] 12.0~15.0kg-m 1.5W

ATS製のLSDをベースに、カム角を60度に変更してレスポンスをアップ。最新型のプレートを採用しているのも特徴だ。さらに20枚プレートとし、効きを重視。作動方式は1.5way。
■16万8000円

ALPHA



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

クスコ アルファスペックLSD
問:アルファ
☎048-873-6986

[トルク] 9.0~10.0kg-m 1W

信頼性の高いクスコ製LSDをアルファのノウハウでチューニング。長年にわたる全日本ジムカーナ選手権への参戦経験をフィードバックしたジムカーナ専用品。作動方式は1way。
■11万8650円

SPOON SPORTS



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

L.S.D.キット
問:スプーン
☎0120-122-095

[トルク] 9.0~9.5kg-m 1.5W

スプーンでは扱いやすい1.5wayの機械式を採用。高強度、極圧性の高いサイドベアリングもセットしたことで、組みやすさやメンテナンス面も考慮した。タイプR以外は純正リングギアが必要。
■10万2900円

J'S RACING



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 90R DC

LSD
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

[トルク] - 2W

スポーツ走行で充分な効きを確保しながら、ストリートでも違和感なく扱える実用性も持つ1.5wayを採用した機械式LSD。2008SUZUKAクラブマンレースシリーズへの投入でチャンピオンを獲得している。
■10万2900円

MUGEN



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 90R DC

L.S.D.
問:無限
☎048-462-3131

[トルク] 8.0~10.0kg-m 1.5/2W

アクセルに対するレスポンスに優れるトルク感応タイプ、多板式を採用。プレッシャーリングを組み替えることで2wayから1.5wayへ変更できる。オイルはGL-4合成油(75W-90)相当を推奨。
■12万3900円~12万6000円

L.S.D.

[リミテッドスリップデファレンシャル]

[トルク] ..... イニシャルトルク
[W] ..... WAY/作動方式

M&M HONDA



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

Carbon LSD
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

[トルク] - 1.5W

M&M HONDAとATSが共同で開発。スーパーカーボンの新素材を採用し、B型エンジンのパワーを確実なトラクション伝達に変える機能を追求。独自のイニシャルトルクやカム角を採用した。
■17万4300円

ATS&ACROSS



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

メタルLSD (標準モデル/TYPE-D20)
問:エイティーエス
☎086-286-9331

[トルク] 12.0~15.0kg-m 1/1.5W

扱いやすさと高い耐久性が最大の特徴で、レース競技において圧倒的な実績を誇る。プレート枚数は標準モデルで16枚、TYPE-D20は20枚の設定。1wayはカム角度を45/55/70度で変更可能。
■14万3850円~17万1150円

ATS&ACROSS



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

メタルLSD サイレントタイプ
問:エイティーエス
☎086-286-9331

[トルク] 7.0~10.0kg-m 1/1.5W

メタル製でありながらチャタリング音ナシ。適度なイニシャル設定と静音性で運転のしやすさを重視した。カム角度は45/55度で変更が可能で、ストリートからサーキットまで幅広く対応する。
■15万3300円~16万4850円

ATS&ACROSS



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

メタルLSD New Type-R
問:エイティーエス
☎086-286-9331

[トルク] 12.0~15.0kg-m 1/1.5W

ATSのノウハウを凝縮したオイルスルータイプのS型プレートを採用。熱ダレが少なく、安定した効きとメリハリあるロック性能を実現する。こちらも45/55/70度と角度の変更が可能。
■14万3850円~17万1150円

ATS&ACROSS



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

カーボンLSDタイプストリート
問:エイティーエス
☎086-286-9331

[トルク] 2.0~4.0kg-m 1/1.5W

フリーからロックへの過程が穏やかで、ノーマルと変わらない操作フィーリング。また内蔵部品を入れ替えることで、標準カーボンLSD、サイレントLSDなどに組み替えることができる。
■13万3350円~15万4350円

ATS&ACROSS



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

カーボンLSD
問:エイティーエス
☎086-286-9331

[トルク] 7.0~9.0kg-m 1/1.5W

世界最先端の高性能を目指したLSD。カーボン製でありながら街乗りでも音が出ない静粛性とロングライフを実現しているのも特徴だ。1wayにおいては角度を45/55/70度に変更することができる。
■17万4300円~19万5300円

REFIL SPEED



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 90R DC

LSDキット
問:レフィルスピード
☎019-691-1661

[トルク] - 1/1.5W

OS技研製LSDをベースにしたオリジナルセッティングで、街乗りでの使いやすさを重視。サスペンションと合わせたセットアップに対応し、滑らかな効き始めが特徴。サイドベアリング付属。
■15万7500円

CUSCO



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 93R DC

プロ・アジャストLSD
問:キャロッセ
☎027-352-3578

[トルク] RS7.0~9.0kg-m、MZ8.0~10.0kg-m 1/1.5/2W

作動カム角をセッティングできるプロ仕様。別売りのカムチップを併用することで、全ての作動方式においてオン側とオフ側それぞれ10度刻みに設定可能だ。
■15万5400円

CUSCO



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

クスコLSD Type-RS
問:キャロッセ
☎027-352-3578

[トルク] 5.0~7.0kg-m 1/1.5W

プレッシャーリング間に特殊精密スプリングを使用したことで、スプリングのストロークを常にキープ。イニシャルトルクを約50~70%低く抑えられることで駆動抵抗が軽減し、スムーズに作動する。
■12万3900円

CUSCO



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

クスコLSD Type-MZ
問:キャロッセ
☎027-352-3578

[トルク] 8.0~10.0kg-m 1/1.5W

イニシャルトルクの発生をコーンプレートで行うタイプMZ。さらに独自の加工技術によりオイルを素早く伝えることで、効率的な潤滑効果を発揮する。これにより効きが安定し、耐久性もアップ。
■11万9700円

KAAZ



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

POWER POT
問:カーツ
☎0120-073330

[トルク] 5.5~7.5kg-m 1/1.5W

LSDの性能を決定づけるクラッチプレートの容量を最大限確保することで、安定したデフロックと軽快な差動を両立した。さらに独自のバネを設定し、クセのないロック性能を持たせている。
■12万4950円

OS GIKEN



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

スーパーロック LSD
問:オーエス技研
☎086-277-6609

[トルク] 6.0kg-m 1.5W

熱ダレによるロック率やイニシャルの低下がほとんどない独自の機構を採用。スタンダード設定のSPEC-Sと、作動方式やカム角などを変更できるSPEC-Xを用意。
■14万2800円(SPEC-S)、15万3300円(SPEC-X)

TOP FUEL



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

オリジナルファイナルギアセット
問:トップフューエル
☎0598-56-5880

[ギア比] 4.75/4.9(EG6 EG9 EG2)、4.9(EK9 98R)、4.785/4.9(96R)

ファイナルギアをローギア化することで加速性能を高め、ギアのつながりを良くする。トップフューエル製ギアは、流用ではないのでそのままボルトオン装着が可能。
■6万8250円

Adelia



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

ファイナルギア
問:デューポイント
☎072-240-1001

[ギア比] 4.929

モータースポーツを科学すると謳うオリジナルブランド「アデリア」。闘うために、勝利するために性能を第一重視してパーツを製作する。ファイナルギアもそのひとつ。数々のレース実戦において性能を発揮してきた。
■12万9150円

OS GIKEN



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

ファイナル
問:オーエス技研
☎086-277-6609

[ギア比] 4.267/4.533、4.643/4.929

エンジンパワーとトルク特性を有効に引き出すために最良のギア比を設定。EK9とDC2 96スペック用には4.267と4.533の2種類を設定。また、DC2 98スペック用に4.643と4.929の2種類を用意する。
■5万7750円

ATS&ACROSS



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 90R DC

ファイナルギアセット
問:エイティーエス
☎086-286-9331

[ギア比] 4.929

純正ギアの数倍もの高強度を実現するショットピーニング処理を施したことで歯部を強化。さらに歯研処理なしでギア音を抑える特殊な加工前処理の採用によって、低価格で高性能なファイナルギアとした。
■8万8200円

SPOON SPORTS



EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

ファイナルギアセット
問:スプーン
☎0120-122-095

[ギア比] 4.643/4.857

最終減速比のローギア化はサーキット走行に有効。ノーマルの4.4に対して、EK9とDC2用に4.643と4.857の2種類を用意する。耐久レースに参戦し続けて得たノウハウを製品作りへフィードバック。
■11万7600円

Final Gear

[ファイナルギア]

※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

OS GIKEN



EK9 EK4 EG6 EG8 EG2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

5速クロス
問:オーエス技研
☎086-277-6609

[ギア比] 1st 2.818 2nd 2.000 3rd 1.471 4th 1.136 5th 0.926

1速から5速までをクロス化させることでサーキット走行に適したギア比に設定。ギアの製作にあたっては品質と強度を高めたものにハードショットピーニング処理を行っている。
■21万5250円

OS GIKEN



EK9 EK4 EG6 EG8 EG2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

3速クロス
問:オーエス技研
☎086-277-6609

[ギア比] 1st 3.077 3rd 1.600 4th 1.261

パワーとトルク特性を有効に引き出すために最良と思われるギア比を設定。対疲労強度向上効果のある特種処理を実施。また、4速クロス（1st3.077/2nd2.158/3rd1.650/4th1.304）は14万7000円となる。
■12万750円

ATS&ACROSS



EK9 EK4 EG6 EG8 EG2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

クロスギア/大型モジュールタイプ
問:エイティーエス
☎086-286-9331

[ギア比] 1st 3.077 2nd 純正 3rd 1.458 4th 1.107 5th 0.848（1速 純正4.4ファイナル用と、純正4.785&ATS製4.929ファイナル用の2種で設定）

チューニングエンジンのハイパワーに対応した大型モジュールを採用。
■6万6150円～18万5850円

ATS&ACROSS



EK9 EK4 EG6 EG8 EG2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

クロスギア
問:エイティーエス
☎086-286-9331

[ギア比] 1st 3.077 2nd 純正 3rd 1.652 4th 1.308 5th 1.033

エンジンチューンに匹敵するトルクフルなギア比で、絶妙なシフトフィーリングを実現。1のみ1＋3、1＋3＋4、1＋3～5、3＋4＋5の組み合わせを用意。
■2万8350円～15万9600円

SPOON SPORTS



EK9 EK4 EG6 EG8 EG2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

クロスギアセット
問:スプーン
☎0120-122-095

[ギア比] 1st 2.533 2nd 1.944 3rd 1.591 4th 1.280 5th 1.033

Gr-Aレースに使用していたレース用ギアレシオをそのまま再現。純正ファイナルと組み合わせることが可能だが、DC2 98スペックは同社製ファイナルまたは純正4.4が必要。
■23万1000円

Close Gear
[クロスギア]

M&M HONDA



EK9 EK4 EG6 EG8 EG2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

NEW Racing Cross Gear Set
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

[ギア比] 3nd 1.563 4rd 1.188 5th 0.938

サーキット、競技専用の本格派のための強化クロスギア。新型の大型ギアモジュールを採用し、絶妙なステップ比を実現した。部材組織を改善し強化する、テンパーショット加工を施しているのも特徴。3＋4＋5の3速クロス。
■16万3170円

Dog Box • Japan



EK9 EK4 EG6 EG8 EG2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

ドグミッション
問:藤井エンジニアリング
☎075-632-7070

[ギア比] 1st 2.400 2nd 1.611 3rd 1.261 4th 1.000 5th 0.857

モータースポーツパーツ専門の、経験豊富な信頼ある欧州ファクトリーにてオーダーメイド。ファイナルを複数から選べるグループNとグループAをラインアップ。
■69万円

TODA POWER



EK9 EK4 EG6 EG8 EG2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

クロスミッションKIT
問:戸田レーシング
☎0866-83-1202

[ギア比] 1st 2.929 2nd 2.056

ストリート&ジムカーナA車両用のクロスミッションキット。EK9とDC2 98スペックのカウンター1速ギア内径は42φ、DC2 98スペックは47φに設定。エンジンパワーを最大限に引き出す。
■10万2900円

Adelia



EK9 EK4 EG6 EG8 EG2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

クロスミッション
問:デューポイント
☎072-240-1001

[ギア比] 1st 2.533 2nd 1.944 3rd 1.590 4th 1.280 5th 1.032

ラリーやダートトライアル、ジムカーナへの参戦実績を活かし、モータースポーツパーツをメインに製作するデューポイントのクロスミッション。5速タイプ。
■23万1000円

Adelia



EK9 EK4 EG6 EG8 EG2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

クロスミッション
問:デューポイント
☎072-240-1001

[ギア比] 1st 3.417 2nd 2.412 3rd 1.714 4th 1.231 5th（STD）

上記4速クロスのほかに、1st 2.533、2nd 1.944、3rd 1.590、4th 1.280のギア比バージョンも用意。5速はいずれも純正となる。走行ステージに応じて選びたい。
■21万円

SERGEANT



EK9 EK4 EG6 EG8 EG2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

クロスギアKIT
問:サージェント
☎0725-22-7688

[ギア比] 1st 2.53 2nd 1.94 3rd 1.59 4th 1.28 5th 0.84（T-1・4速）

シフトアップ時の回転ドロップを抑え、常時パワーバンドをキープすることが可能。ムダなくエンジンパワーを使い切ることができるという。全3タイプを用意。
■15万1200円～17万6400円

SCOOT



EK9 EK4 EG6 EG8 EG2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

強化シフトリンケーブッシュ
問:スクート
☎0586-52-3610

シフトリンケージをジュラコン製に交換することで、カッチリとしたタッチの剛性感のあるシフトフィーリングが得られる。曖昧さがなくなり、ダイレクト感も高まるため、素早いシフトチェンジも確実に行える。
■7770円

CUSCO



EK9 EK4 EG6 EG8 EG2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

シフトリンケージブッシュ
問:キャロッセ
☎027-352-3578

シフトブッシュを強化することで、しっかりとしたシフトフィーリングに。EF8は89.9～92.1車用となる。現在も全日本ダートトライアル選手権や全日本ジムカーナ選手権、ラリーに参戦し、実戦による経験をフィードバック。
■8400円

Auto Shop S.T.A



EK9 EK4 EG6 EG8 EG2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

シフトリンケージブッシュ
問:オートショップS.T.A
☎022-381-5240

純正のゴムブッシュからジュラコン素材に置換。柔らかなシフトフィールから、カチっとしたフィーリングに改善。走行10万kmを超える車両にも最適とのこと。「基本を大切に」をモットーにする同社のオススメのひとつ。
■9975円

SPOON SPORTS



EK9 EK4 EG6 EG8 EG2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

シフトリンケージブッシュ
問:スプーン
☎0120-122-095

シフトするたびに実感できるカッチリとしたタッチと剛性感のあるシフトフィールがウリ。走行距離が5～6万km以上の場合は、強化型チェンジロッドとの当時交換がおすすめとのこと。多走行距離車には合わせて見直したい。
■1万2600円

J'S RACING



EK4 EG6 EG8 EG2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

SPLシフトリンケージセット
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

高強度ジュラコン樹脂を使用したSPLブッシュ。ノーマルにありがちなムダな動きを抑制できるため、カッチリした操作フィールに。シフトワークを確実に行い、ミッションへのダメージを軽減する。保安基準適合品。
■1万290円

Shift Linkage Bush
[シフトリンケージブッシュ]

SERGEANT



EK9 EK4 EG6 EG8 EG2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

O/H済 ドライブシャフト
問:サージェント
☎0725-22-7688

ブーツとアウタージョイント新品、純正同等のグリスをセットにした一般的なリビルト品と、競技用の2タイプを設定。競技用はアウタージョイントの内部を鏡面加工し、耐熱・耐摩耗性に優れるSPLグリスを使用。2タイプともに要下取り。表示は左右各1本の価格。
■1万8900円～3万6750円

SPOON SPORTS



EK9 EK4 EG6 EG8 EG2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

ドライブシャフト NTS
問:スプーン
☎0120-122-095

ドライブシャフトのトラブルの多くはドライブシャフト自体の強度不足ではなく、内部可動部分の無理な力の入力とみるスプーン。強化ではなく「造る」ことにこだわったドライブシャフトを提案。分解、洗浄し内部のベアリングなどをすべて切削研磨する。
■7万5600円

Drive Shaft
[ドライブシャフト]

HYAKUSIKI JIDOUSHA



EK9 EK4 EG6 EG8 EG2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

シフトリンケージブッシュ
問:百式自動車
☎045-805-5007

シフトロッド支持部のブッシュを強化することにより、操作がカッチリとしシフトフィーリングが向上する。シフトレバーブーツもセットにしているので、合わせてリフレッシュが可能だ。百式自動車は「速さ」を目指してパーツ開発。
■5250円

DogFightPro



EK9 EK4 EG6 EG8 EG2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

超強化シフトリンケージブッシュ
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

特殊ジュラコン製のシフトリンケージブッシュ。純正のままでは素早いシフトアップ&ダウンを繰り返すとクニュっとした感触が生まれることがあるが、これを解消しダイレクトでスムーズなシフトチェンジができる。
■7980円

VISION



EK9 EK4 EG6 EG8 EG2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

シフトリンケージブッシュ
問:テクニカスポーツ
☎06-6878-5891

交換するとガッチリとしたタッチと剛性感のあるシフトフィールが得られる。強化タイプのシフトリンケージブッシュ。丸型のブッシュはトランスミッション側、細長いブッシュはチェンジレバー側に装着する。
■8400円

COCKPIT SHONAN FUJISAWA



EK9 EK4 EG6 EG8 EG2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

強化アウターキット
問:コクピット湘南藤沢店
☎0466-45-9881

LSD装着時に多いトラブルのひとつが、ドラシャのインナーレースの割れ。同店では、各部のクリアランスを見直してフリクションを低減することでトラブルを防ぐ。強化タイプのドライブシャフトアウターとレース用耐熱グリス、強化ブーツをセットにしてリリース。
■1万2600円

SPOON SPORTS



EK9 EK4 EG6 EG8 EG2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

レリーズベアリング
問:スプーン
☎0120-122-095

クラッチを構成するパーツの中で一番過酷な条件に置かれるレリーズベアリング。スプーンは、高回転&高負荷において熱に強いベアリング素材と専用のグリスを注入。どんな条件下でもクラッチワークを正確に行える性能と強度を追求した。5万kmごとの交換を推奨。
■8400円

SPOON SPORTS



EK9 EK4 EG6 EG8 EG2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

トランスミッション オーバーホール NTS
問:スプーン
☎0120-122-095

組み手の手触り感によってシフトフィーリングやライフに差が出やすいと言われるミッションOH。スプーンでは専任のメカニックが、分解、洗浄、計測、再組み立てをひとりで行う。技術はもちろん気持ちも込めた作業を心掛ける。ギア比変更の相談も可能。
■16万8000円

SPOON SPORTS



EK9 EK4 EG6 EG8 EG2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

チェンジロッド
問:スプーン
☎0120-122-095

シフトチェンジの強いストレスを受け続けると、ロッド接合部が開きガタが増す。さらにロッド本体が反り、シフトワークに影響が出る。スプーンの強化チェンジロッドは、補強プレートを追加し、高質なピボットブッシュをセレクト。これにより正確なシフトワークが行える。
■1万4700円

Drive Train Others
[その他駆動系]

Orangeball



EK9 EK4 EG6 EG8 EG2 EF9 EF8 DB8 DB6 DC

ドライブシャフトセット
問:チューニングガレージ オレンジボール
☎03-5933-3044

アウトボードを新品に、インボードをオーバーホール。さらに、全て分解・研磨・洗浄を行い、組み付けの際にはWAKOS製CVJペーストを使用することでフリクションを低減する。大型アウトボードベアリングのため、ABS装着車は不可。純正下取り必須。
■15万5400円

愛車との付き合いをさらに深め
長く楽しみたいならココを押さえろ！

15万6000kmの
DC2で指南する

性能回復への✓チェックポイント10

DC2でいえば登場が96年10月で生産終了が01年6月。たとえモータースポーツなどで酷使していなくても、車齢からいけば細部がくたびれはじめる時期である。ここでは末永く乗り続けることを誓うオーナーに向けて愛車の現状を知り、そして性能を回復させるための道筋を説こう



シーカーに持ち込んだDC2は98SPEC。オーナーが99年に新車で購入し走行距離が15万6000kmに達している。走行会から日常の足まで広く使っているが、曰く「乗りっ放し」。しかし診断の結果、各部の状態は比較的良好な部類

DC系もEK系も純正部品が入手できるいまのうちにメンテを！

愛車とこの先5年、10年をともにする気構えでいるなら、いまが性能を新車時のコンディションに近づけることができるリフレッシュのラストチャンスかもしれない。アドバイスを受けたシーカーの寺岡さんによるとDC系、EK系ともに新車登場時期、そして生産終了時期を考えると、数年後には廃番扱いになる純正パーツが出始めることが予想されるという。なにを隠そうEG系シビックでは、すでにそうした状況を迎えているのだ。

決して煽るつもりはないがそうした事情も踏まえ、この機会に新車から乗り続けているならあの頃の走りを取り戻し、また中古で手にしたならまだ見ぬ一面を引き出そうじゃないか。ならばどこから手を入るのがベストなのか？　まずは愛車の現状を知ろう。ここでは数々のクルマをみてきた寺岡さんに、走行15万km超のDC2を診断してもらった。それをもとにシャシー、エンジン、パワートレインと大別し、そのなかでも不具合をかかえているケースが多い部分、また予防を施しておきたい部分を10のチェックポイントに分け次ページ以降にまとめている（EK系シビックにもそのままあてはまる）。

詳しい内容についてはそちらを参照してもらうとして要点のみを記すと、チェックポイントは車種固有の事象は意外にも少なく、どんなクルマにも該当する年式や走行距離からくる経年変化、劣化がほとんどなのだ。エンジン、ミッションのマウントやサスペンションアームに使用されているブッシュ類の破損、ドライブシャフトなどの機構部分を保護するブーツ類の破断、ブレーキまわり、パワーステアリングのオイル漏れ、同じくエンジンからのオイル漏れ、エンジン制御にかかわるセンサーやバルブの不調などなどといえば「なるほど！」となるハズ。

そう、車検整備の際に異常が見られれば手直しが求められるところばかり。しかし、車検を受けたばかりでも安心してはならない。そのときは問題がなくても、数日後にはカタチを変えている、それが車齢が招く経年変化であり劣化である。ともかく長く乗り続けるためには基本部分はもちろん、安全に直結する部分がしっかりしていなければ始まらない。

そして一定の性能回復を済ませ、チェックポイントを継続的に確認する心がけが愛車をベストコンディションへと導く。

さて、チェックポイントと照らし合わせたところ、引っかかる箇所が複数に及んだ場合の話をしておこう。それなりの予算があるなら別だが、そうでなければ優先順位をつけて性能回復に取り組むといい。エンジンやミッション系が好調なことを前提に寺岡さんは、はじめにブレーキと併せてステアリングギヤボックスやドライブシャフトなどのブーツ類のメンテを提案する。前者はいうまでもなく安全の確保だ。いっぽう後者は破れなどを放置するとギアボックスやドライブシャフトの機構部分に水、ダストが入り込みそれ自体を壊し走行を難しくする。そうなると費用も安価なブーツ交換で済んだところが、十数万円にまで跳ね上がる。つまりは予防だ。続いてブッシュ類を新調すれば、キビキビ走るキャラクターがよみがえりはじめるそうだ。

■アドバイスしてくれたひと■



店内にはチタンマフラーをはじめオリジナルパーツが並ぶが、チューニングだけでなく、オイル交換から今回のような点検・メンテナンスなども引き受けてくれる。寺岡さんの人柄にひかれ若いユーザーが多く集うことも同店の特徴だ

シーカー　マネージャー
寺岡亮さん



ポイントを丁寧に解説してくれた寺岡さん。「DC系もEK系も車体の軽さが強み。キビキビ走るキャラクターは、ならではでしょう。性能を取り戻し街乗りからサーキットまで、自分のスタイルに合わせて楽しんでほしい」と語る

取材協力：シーカー
〒168-0081東京都杉並区宮前1-19-7
☎03-5336-7025
http://www.seeker.co.jp

Photos/Hiroyuki Ohminato Text/Hiroshi Suzuki

CHECK POINT OF CHASSIS

このページでは、エンジンマウントをはじめ、車体に組まれるパーツ類を中心にチェックポイントを挙げてみた。どれも走行性能はもとより、安全性にもかかわるものが多い。目視では状態の把握が難しいところもあるが、機会を得て確認しよう

#01 エンジンマウント

劣化で間違いなく切れる

マウントは左右4箇所、後1箇所。定番とされる劣化が下記のふたつ。サポートマウントはタイヤを外すことで確認可能だ。アイドルでもエンジンの揺れや振動が大きいなら劣化が進行中。新品交換が必要だが、予防のためできれば5箇所を同時に換えたい



エンジン前部の重量はこれが受け止めるが、写真のとおりエンジン側のステーが差し込まれる部分の周囲を支えるゴムの肉が薄くやわらかいため、年数の経過とともに切れやすい。かなりの確立で破断する



エンジンリア側の下端に組まれ、その構造もあるがFF車特有のアクセルON・OFF時にみられる前後方向の大きな ゆれを抑えるように機能する点から、サポートマウントと並んでストレスを受けやすい

#02 サスアームブッシュ

リアの劣化が目印

ダブルウィッシュボーンゆえ、ブッシュがふんだんに使われている。どれも必然的に変形、磨耗を生じるが目視では判断しにくい。ただリアトレーリングは別で、ここに症状が確認できればほかも相応に劣化している



車体から取り外したフロントロアアーム。左上が進行方向の車体側、左下が車体の後側、そして右上がハブまわりとそれぞれつながる。こうして初めてチェックが可能になる



車両進行方向にトーコントロールアーム、いっぽう後側にはハブまわりがつながるため前後左右と複雑な力を受ける。そのため亀裂ができやすく、症状が進むとゴムが飛散してなくなることもある。この程度は軽症だというが交換時期だ



たとえばフロントはアッパーアーム、ロアアームで構成され、ブッシュを介すリンク箇所は合計5つあるがアーム内部に隠れている部分ばかり。分解しないと確認は難しいが、ハンドリングが以前よりダルいと感じているなら劣化が進んでいるかも

#03 ブレーキ

負担が大きい

DC2の場合だと、ブレーキはフロントが98SPECで14インチから15インチに容量アップされた通り負担が大きい。良好なタッチを望むなら状態云々ではなく費用はかかるが、キャリパー類をごっそり新品へ交換するのがベストであり、なにより高い安全を買えるそう



それなりに距離を走っている場合は、キャリパー周辺だけでなくマスターシリンダーの交換も制動確保のために行いたい。また日ごろからフルードの漏れにも注意を払おう



このクルマはフロントにNSX純正キャリパーを装着しているが、コスト面などを考えると特別な理由がない限り交換時はノーマルでもじゅうぶんとのこと。また、ブレーキとともにハブまわりもみておこう

#04 ブーツ・カバー

傷口を広げると一大事

伸縮や首を振るようにも動く機構部分はその作りから、ゴム製のブーツなどで密閉し雨水等の浸入を防ぐ。ここも劣化が起こり気付かずにいると、たとえばステアリングギアボックスならそれ自体を傷め思わぬ出費となる



ステアリングギアボックスのラック側とタイロッド(車体側)間にはジョイントがあり、この部分は伸縮するため段付きのブーツで保護している。これに亀裂などが確認できれば、直ちに新品に換えたい



フロントのサスペンションアームとナックルの接続部がタイロッドエンドなどには球状のジョイントが使われており、その部分には擦動を守るためのダストカバーが付く。破損があれば要メンテ



ミッション側、ハブ側ともにユニバーサルジョイント状の機構を設けたハウジングが付き、内部にはグリスも封入され、その構造ゆえブーツで覆っている。これに亀裂などがあるようなら即交換

#05 ステアリング

フルードの漏れが大半

一世代前の油圧式パワーステアリングを採用するクルマの多くでみられるパワステフルードの漏れは、DC系、EK系でも定番だ。また、ギヤボックスは使用過程でラックやソケット等にガタが生じる場合も。その際はブレーキ同様に交換を考えたい



通常の使用ならパワステのポンプ自体が壊れるケースは稀とのこと。年式相応のチェックはゴムと金属の油圧配管をかしめてつないでいる部分や、フランジ状になったポンプとのジョイント(写真中央)からのフルード漏れ



パワステのフルードが少しずつ減る場合はポンプ周辺に漏れがなければ、このようにリザーバータンク下端にあるゴム製の油圧配管の接続部分にわずかな隙間が生じてにじんでいるかもしれない

#06 車体/そのほか

こんなところも確認

いわれて目を向けて「えっ」と声をあげることになるかもしれない箇所が、フロントまわりとテールレンズ。前者は中古車なら必ず確認しておきたいし、対して後者はほとんどのクルマに起こる可能性がある



テールレンズ内に水が入りやすいことは、DC系、EK系ともにちょっと知られたトラブルだ。外からシール材でコーキングなどせず、内部のパッキンを交換して確実に直したい



中古車は修復を受けている場合もある。そこでフロントまわりに注目。鈑金時にパネルどうしの接合が大雑把だと細部に錆が出やすいという。またそうした状態の車両は寸法が規定どおり出ていないことも。ショップに相談だ

#08 センサー/制御バルブ類

劣化でエンジンが不調

どれもエンジンを動かすうえで重要なもの。例に挙げるとインジェクターが正しい量の燃料を噴射しなければ定格に近いトルクを得ることはできないし、またVTECが正しく機能していなければ持ち味である高回転もめっきり元気がなくなる



サージタンク周辺には制御の基本になる圧力センサー(左の黒い四角状)やアイドリングなどを適正にするEACV(右の筒状)が付く。アイドルが不安定ならEACV内部がスラッジで汚れていることが考えられ、交換など処置したい



カムとつながる内部のシャフト類に磨耗によるガタが起こると、エンジンの吹けあがりなどを悪化させる場合もある。症状が末期だと「カラカタ」といった異音を放ち、新品交換が必要になる



VTECの制御はこのバルブがロッカーアームに油圧を加えて行うが、ヘッドとの接続面にあるパッキンが傷むとオイル漏れを生じ機能を損なうことも。パッキン自体は安価なので予防交換



インジェクター(写真下)は先端の噴射ホールや内部の流路などがカーボンなどの付着で目詰まりを起こす。また燃圧レギュレター(写真左)も内部のスプリングがヘタると適切な燃料供給が難しくなる。費用はかかるが思い切って換えたい





ガソリンをろ過する役割を担い、約4万km走行を目安に交換が指定されているが忘れがち。価格は数千円程度だがエンジンの性能を左右するもの



O2センサーに関連して触媒は長く使うと、高温の排気ガスにより溶損などが発生し機能が低下する。B型エンジンは性格上、高回転まで酷使されがちなので顕著だろう。交換時はスポーツタイプを選ぶのも手



低負荷時の排出ガスを制御するための情報を得るが、カーボンなどの付着により劣化する。エンジンはよく吹けるのにチェックランプが点くなら疑わしい

CHECK POINT OF ENGINE

エンジン系では本体とセンサーや制御バルブ類に分け、それぞれのなかでトラブルをかかえやすいポイントをとりあげた。調子を悪くしている原因がじつはエンジン本体ではなく、手のひらに収まるとても小さなパーツにあるかもしれない

#07 B18C/B16B本体

オイル漏れは確立高し

オイル交換などメンテが的確に行われていれば年式や走行距離、使用方法からくる相応のメカニカル部分の性能低下を除き、大きなダメージはないだろう。チェックとして必ず起こるゴムやプラスチックで作られたパッキン、パーツの劣化による油脂類の漏れを確認だ



オーバーホールを考えているなら、その際はパーツ交換ならピストンやリング類、メタル、バルブスプリングなど一般的なものに加えてバルブガイドも打ち換えておくといいそう。高回転までひんぱんに回していた過走行の固体ではバルブステムのあたり方によっては、内部がけっこう磨耗しているらしい。細かなことが性能回復に差をつける



ブロックとの合わせ目にはゴム製のパッキンが組まれ、劣化がはじまるとこのようにオイルが漏れ出す。これはエンジンを降ろさなくても交換可能。また、油圧系のトラブル回避にオイルパンに変形がないかみておこう



タンクとコアがかしめにより一体化されているため、年数が経つと合わせがあまくなり冷却水がにじみ出る。白い箇所に緑色などの結晶ができていれば症状がはじまっており交換を考えたい。またホースの変形にも注意だ



ブローバイガスに混ざるエンジンオイルを分離し、ブロックにゴム製のパッキンを介して装着されている。それの劣化によりこうしてオイルがにじむが、パッキン交換で直る

#10 クラッチ

液漏れは走行不能に陥る

クラッチと聞くとディスクの減りやカバーの圧着力低下を思い浮かべるだろうが、DC系もEK系も断続を油圧に頼る。そのためブレーキのように専用のオイルラインやシリンダーが存在し、オイル漏れを起こすと最悪はクラッチが切れなくなり走行不能に陥る



エンジンルーム内にクラッチマスターシリンダーがあり、パルクヘッドを介してクラッチペダル上端とつながるが、接続部分のシールが傷むと室内にオイルが漏れる。黒いキャップの上は影響による塗装の剥がれ。要オーバーホールだ



ミッション側に組まれ、内部はピストン状で油圧が加わるとクラッチを切るように働く。年数が経つとピストン、シールの磨耗からオイル漏れを生じるので、そのときは新品へ交換

CHECK POINT OF POWER TRAIN

エンジンが発生したトルクをタイヤに伝えるパワートレインはミッションとクラッチに分けられるが、後者のコンディション次第では突然クラッチが切れなくなることもある。それゆえ、まずクラッチからチェックしたい



オーバーホール時に併せて換えておきたい。10万km超を走った車両だと右側のシャフト下端とそれが収まるプレートとのクリアランスが広がっている可能性があり、内部でギアを選択するシフトフォークの動きを悪くして操作を鈍らせる

#09 ミッション

まずはリンケージをみる

シフトがしっくりこない原因には、シフトレバー類に付くブッシュ類の劣化と内部パーツの磨耗がある。前者なら対策も容易だが、後者ではオーバーホールが必須。シンクロ類以外に年式ならではの交換対象パーツを押さえたい



ガタやひっかかりなどを確認。なお96SPECではモータースポーツ使用時に弱さが指摘され、98SPEC時にアウトボードのサイズアップが行われた。純正の新品は98SPECに統一されている

シフトを渋くする要因にはシフトロッドに組まれる、またシフトレバーを支えるブッシュ類の変形が操作時に遊びを生むなど外的要因も挙がる。新品交換時は乗り心地にはさほど影響を与えない部分なので、社外の強化品を選ぶとカチッとした感触が期待できる



シフトロッドとミッション内部との接続箇所には内部と外部を遮断するブーツ類が組まれ、これが劣化により亀裂などを生じるとミッションオイルがにじんでくる場合もあるため注意



グッドコンディションを保ちたいなら

日常のチェックにおいて目視できるところはいいとして、問題はリフトアップを行わないと確認できない部分だ。もっといえば、自分自身ではすべて難しいと感じたひともいるだろう。シーカーでは定期的にエンジンオイル等の交換で入庫する車両について下まわりをはじめ不具合に気が付いたり、また兆候が見られる場合にはオーナーに知らせ、リフレッシュなりメンテナンスなりのアドバイスを行い処置しているという。エンジンオイルなら2~3ヶ月に一度、ミッションやブレーキフルードだと半年から1年くらいのスパンで換えているはず。定期的にプロの目で見てもらい、プロの手で愛車を手直ししてもらう。コンディション維持の最善策といえる

VTECを満喫するための
B型搭載マシン購入ガイド

シビックやインテグラなど、B型エンジン搭載車を中古車で買う
それ自体は、今からでもそれほど難しいことではないだろう
しかし、グッドコンディションの個体を見つけるには知識も必要だ
そこで中古車の現状とともに、購入のポイントをチェックしよう

走行距離や年式だけでは決まらない クルマはメンテナンスで力が蘇る

B型エンジン搭載の代表格となるシビックやインテグラは、いずれも誕生から10年以上が経過。EGシビックにいたっては、約20年が過ぎている。一般的なクルマならほとんど値段もつかない場合が多いが、シビック&インテグラに関しては、探せば良いコンディションのクルマに巡りあうことも可能だ。しかし、そうは言っても年式的には旧車に近い車種となってきただけに、良い状態の個体は確実に少なくなってきていると、ケーズアップ代表の芳賀さんは語る。

「中古車として購入し、そのまま乗れるクルマは数少なく、そういったタマが出てきても非常に高価です。とくにDC2タイプRはサーキットでガンガン走らせていたクルマが多く、EK9は街乗りもこなすクルマとして扱われるため10万㎞オーバーの車両も珍しくありません。また、海外に流出していたりエンジンだけの需要に用いられるパターンも増えてきたので、数そのものも減ってきているのが現状です」(ケーズアップ・芳賀さん)

ただし、走行距離の伸びている個体が増えてきてはいるが、決して年式と走行距離だけでコンディションを計ることができないのも、シビック&インテグラの中古車市場のポイント。例えば、走行距離が5万㎞以下でじつはサーキットをガンガンに走って酷使されたクルマもなかにはあるが、10万㎞近くても定期点検やメンテナンスが徹底された車両もあり、そうした個体では走行距離ほどのヤレはなく、ケーズアップでも整備の際に基本的なメニューだけでしっかりリフレッシュさせることができるとのことだ。

「中古車のインフォメーションボードに書かれた数字だけで判断するのは難しいです。売却時にクルマをノーマル状態に戻してキレイにしている場合もありますからね。可能であれば、そのクルマがどのように扱われていたのかもチェックしたいところです」(同)

ちなみにケーズアップのような専門店では、ならではの知識とノウハウをもとに仕入れの段階から入念にクルマの状態を確認。しかも、きちんと実際に動かしてチェックするなど、素性の確かなものだけを入庫している。もちろん納車の際は、問題のありそうな部位だけではなく、トラブルの発生しやすいパーツも交換。万全を期している。

「徹底したメンテナンスを行う分、どうしても販売価格に影響してきますが、安いだけでメンテナンスのゆきとどいていないともっと出費することになるんです。購入してからトラブル続きでは意味がないですからね。とくにEGやDC2タイプRは、トラブルの出やすい箇所も多いので、注意して下さい」(同)

そしてひとつ付け加えると、シビックもインテグラも意外と丈夫だということ。とくにタイプRに関してはノーマル状態でもサーキットを走ることができるクルマだけに、乱暴な修復がされてない限りボディもサスペンションも十分にコンディションを取り戻すことができる。エンジンに関しても同様で10万㎞オーバーでもメンテナンスしだいで本来のパフォーマンスを維持することが可能だ。間違いのないクルマ選びを考えるなら、まずはノウハウを持つお店で相談してみよう。

B型搭載車なら このショップにお任せ!



ケーズアップはホンダのVTEC車を中心に扱う中古車専門店。とくにタイプRのタマ数は豊富で、グッドコンディションの個体をラインアップ。ディーラーの中古車にも劣らぬクオリティの維持を心がけている



元ホンダディーラーのメカニックだけに、ノウハウや知識も豊富。熟知しているからこそ、確実にクルマのコンディションを見抜く。また、シビックやインテグラなど車種固有の特性も知り尽くしているので、日々のメンテナンスについての問い合わせにもバッチリ答えてくれる。頼れるスペシャリストなので、購入後も大いに安心できるはず

ケーズアップ
芳賀邦行さん

☎ 048-960-3550
埼玉県越谷市越ヶ谷本町 10-27
http://www.typer.jp

EGシビックSiRの場合

相場価格：30万円～90万円



EGシビックにオプション設定されていたABS装置は、かなりの希少パーツ。他のオプションも含めあまり欲張ることはできないが、中古車に後から追加できないものが多いので装着オプションもチェックしておきたい



内装パーツに関しては、新品パーツを取り寄せることはかなり難しい。それだけに、中古車を購入するならインテリアチェックも忘れずに。洗えば落ちる汚れなら問題ないが、日焼けによる色あせの修復はできない

人気と比例して価格は高めだがパーツ供給に注意

今でも根強い人気を持つ車種で、後期型はコンディションに関係なく50万円を超えるほどだ。また、メインリレーやイグナイター、そしてオイルシール類など、EGシビックのウイークポイントは多く、年式も古いものが多いので、タイミングベルトなどの交換は必須項目となっている。ただし、EGシビックに関しては、だんだんパーツの供給が減ってきている状況なので気をつけなければならない



EKシビック・タイプRの場合

相場価格：50万円～150万円



EKシビックRは、前期、中期、後期でカムのプロフィールが異なる。前期型に装着されるカムが最も過激な設定で、当時はそれを流用するチューンも流行した。ただし現在は絶版なので、前期型はある意味で貴重かも



ハッチバックなので開口部も大きいが、ボディ強度が高いために変形も少ないのが特徴。そのおかげで、ホンダのハッチバック車によくあるトランクへの浸水も発生しない。また、ドアの閉まりが悪くなるような心配も無用だ

程度の良い個体は多いが相場価格は高め

EKシビックはEGシビックやDC2インテグラのボディをさらに進化させたものなので、強度も高く、大きなトラブルが出ることもない。それに加えて3ドアハッチバックというスタイリングの人気もあり、相場価格はかなり高め。後期型でかなり状態の良いものであれば、新車に近い価格で売られていることもあるほどだ。また、ハードに使われることも少ないので、程度の良い個体を見つけやすい



DCインテグラ・タイプRの場合

相場価格：30万円～120万円



テールゲートの開口部とテールレンズの大きなDC2タイプRは、トランク内へも浸水しやすい。中古車で購入するのであれば、テールレンズのパッキン交換はデフォルトのメンテナンス項目と考えておいたほうがいいだろう



DC2はタイプRでも足回りを強化してハードに走らせていると、バルクヘッドとフレームの結合ポイントに亀裂が入ってくる。こうした箇所は購入前にもじっくり確認できるポイントなので、忘れずに見ておくこと

程度だけではなく96と98でも価格に差が開く

サーキットでのスポーツ走行に酷使されるパターンが多く、コンディションの良い個体を見つけるのがとくに難しくなってきている。とくにチューニングで足まわりを固めていた車両に関しては、どこかしら影響が出ている可能性があるので入念にチェックしたほうがいいだろう。また、相場価格は96スペックと98スペックで大きく異なり、前者は30～80万というのに対し、後者は50万～120万



あとで泣きを見ないために

B型搭載中古車を買う前にどこをチェックするべきか

**B型エンジン搭載車を購入するときどこに気をつければいいのか？
エンジン？　サスペンション？　ボディ？　インテリア？
これからクルマを購入しようと考えているオーナーたちが抱く疑問を
ここでズバリ解決しておこう！**



**キレイだからといって
コンディションが良いとは限らない！**

見た目がキレイな車両は大事に扱われていた場合が多い。しかし例外もあるので、実際にエンジンをかけ、できるかぎり自分で運転してチェックすること

同一車種を乗り比べてみれば良し悪しのチェックも簡単！

シビックやインテグラのウイークポイントは思ったよりも多く、エンジンのオイル滲みやボディの歪み、そしてモール類の経年劣化など多岐にわたる。ただし、それらが発生しているからといって必ずしも程度の悪い個体ということではなく、納車前にきちんと整備してもらえるかがポイントだ。

「さすがにB型エンジン搭載のシビックやインテグラぐらいの年式となると、仕入れた状態でそのまま整備も必要ないというコンディションは希です。どんなクルマもリフレッシュメンテナンスが必要ですが、基本的なメニューだけではダメなんですよ。きちんとリフレッシュするためには、各車種のことを良く理解した痒いところへ手の届く整備が求められるんです」（ケーズアップ・芳賀さん）

また中古車を見極めるうえで、各部をチェックするのはもちろんだが、できれば試走することをオススメする。サスペンションの動きや振動、そして各部から聞こえる音など、たとえ短い距離でも走ればより多くのものが見えてくるもの。少しでも違和感を感じるような箇所があれば、徹底チェックすることで失敗せずにすむ。

「振動や音から判断できる部分は多いです。とくに音に関しては、試乗中に〝ガリガリ〟や〝ゴトゴト〟といった濁点の混じった音が聞こえたら、トラブルの入り口にあると思って間違いないですね。すぐに壊れるようなものでないこともありますが、きちんと原因を見つけておくのが無難です。小さなマイナートラブルでも的確に対応しておけば、大きなトラブルへの発展を防げますよ」（同）

さらに目星をつけたクルマだけを試乗するのではなく、できれば同一車種で別の個体をいろいろ乗ってみよう。そうすればエンジンやステアリングのフィーリングなど、各部の動作を比較でき、より正確なコンディションを知ることができる。とくにエンジンコンディションに関しては、経験を積んだ人は別として、一般ユーザーでは比較対象がないとなかなかジャッジしにくいものだ。ただ同じ店に同一車種のストックがない場合もあるので、そのときはいくつかの中古車を巡りながら乗り比べてみるといいだろう。

ココが要注意ポイント！

- ●コンディションだけではなく、購入後の納車整備でどこまでメンテナンスやパーツ交換をしてもらえるかも重要
- ●見るだけではなく、実際に自分でドライブしてチェック同一車種をいろいろ乗って比較するとなおよし
- ●試乗の際に、ボディやエンジンから〝ゴトゴト〟など濁音の付く音が聞こえたら、トラブルの入り口にある

ローターで走行状態を判断



ブレーキローターにクッキリとスジがはいっていれば、サーキット走行をくり返していたクルマだと思って間違いない。こうした車両はパットが片減りしていないかも確認することで、キャリパーの開きを確認できる

ドアのモール劣化は日焼けの証



ウインドウまわりのモールがガビガビの状態になっている車両は、野ざらしで保管されていたことを示す。運動性能に影響が出る部分ではないが、内装や外装の塗装面に影響が出ていないかも確認しておくといいだろう

オイルの量と色味もチェック





レベルゲージでオイルをチェックする時は、残量以外に色や粘度も確認。とくにオイルフィラーキャップの裏側にスラッジが溜まっていたり、極端にオイルが黒っぽくなって粘り気が強くなっていると、油脂類のメンテナンスがおろそかにされていた場合がある

開閉だけでドア落ちもわかる



ドアを開閉する時にストライカーが引っかかるようであれば、ドア落ちを疑おう。また、締めた瞬間にドアから〝ガシャン〟という音がするなら、パワーウインドウのレギュレーターにガタが出ている可能性がある

オイルの滲みはパッキン交換



ヘッドカバー周辺にオイルが滲んでいる場合は、ヘッドのゴムパッキンを交換すれば修復できるはず。もし交換しても滲むようであれば、オーバーレブや温度上昇によるヘッドの歪みが出ているかもしれない

愛車を心おきなく楽しむために

憧れのマシンを手にしたらどこをメンテナンスするべきか

お気に入りのクルマと長く付き合うには、やはりメンテが重要
とくに10年や20年落ちとなったB型エンジン搭載車ならなおのこと
そこで、具体的にどんなメンテナンスを日々行えばいいのか
ボディからエンジンまで、メンテ項目をレクチャーしておこう



メンテしだいで10年経っても新車状態を保てる

日々のメンテナンスをきちんとしておけば、クルマのパフォーマンスを維持できるだけではなく、エクステリアやインテリアも綺麗な状態をキープ可能。オリジナル状態を残したいのなら、なおさらメンテには気を使おう

ココがメンテナンスポイント!

- ●油脂類を定期的に交換することで、クルマの動力性能は本来のパフォーマンスを発揮することが可能
- ●B型エンジン(とくにB16AとB18C)は、デスビのトラブルに注意。ブッシュはヒビが入ったら即交換
- ●クルマを購入したら、まずはリフレッシュを最優先。チューニングはその後からでも遅くない

基本的な油脂類の交換をはじめメンテナンスでクルマを活性化

必須の定期メンテナンスでは、やはり油脂類の交換は欠かせない。とくにサーキットを走るクルマであれば、可能ならサーキットを走る前後にもオイル交換するのがベスト。もしコスト的に厳しい場合は、サーキット走行後に交換するといいだろう。熱が入って汚れたオイルのまま街乗りしていると、エンジン内部にスラッジが溜まってコンディションを保てなくなるのだ。もちろんエンジンやミッションオイルだけではなく、ブレーキフルードやクラッチフルード、そしてパワステオイルや冷却水の定期交換も忘れずに。

「B型はエンジンそのものが壊れにくいので、油脂類の交換さえ怠らなければ、グッドコンディションを長く保てるのも長所です。オイルも高価なものを選ぶ必要はありません。走るステージにあわせて最適なものを選ぶのがオススメです」(ケーズアップ・芳賀さん)

また、B型エンジン搭載車の定番トラブルといえば、デスビをはじめとして電装系や各ブッシュ類のヒビ割れだ。デスビの故障は突然起こるので防ぐのは難しいが、ブッシュ類は日頃からチェックしておくといいだろう。しかしゴムそのものは走らなくても経年劣化する部位なので、ヒビ割れてからではなく、チューニングがてらに強化品へ一挙に変えてしまうという手もある。高額ではあるが、サスやエンジンブッシュのリフレッシュはクルマの挙動を新車のようにしてくれるので、その効果も大きいメニューだ。

ただ注意したいのが、リフレッシュを兼ねたチューニングの場合、トータルパッケージで考えること。例えば車高調を入れるならアッパーマウントのブッシュもセットで交換したり、ブレーキパッドを強化するならホースも新品や強化品へ換装するなど、関連パーツも含めたプランを組んでおきたい。予算を絞って局所的なチューニングを施すと、中古車の場合はそのストレスが別のトラブルを招くことがある。もし予算的に難しい場合は、いきなりチューニングを行うことは避け、まずは車両のリフレッシュに専念。クルマの持つポテンシャルをしっかり発揮できるようにすること。そこから足りない部分を補うように、チューニングしていくのが得策だ。

磨けばレンズはクリアーになる





10年以上も経過した車両だと、プラスチックのレンズカバーが白く濁っている場合がある。新品に交換すれば簡単にリフレッシュできるが、磨くことでも本来の透明感を取り戻すことは可能だ。削れるコストはきちんと削るのも、リフレッシュ術だと覚えておこう

デスビの故障でエンジン停止

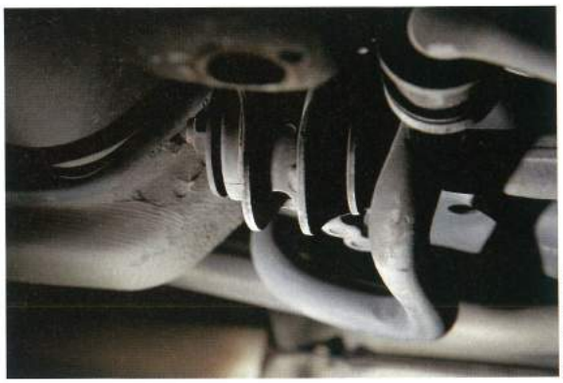


VTEC機構に油圧をかけるスプールバルブが壊れると、ハイカムに入らなくなってしまう。オイルが滲みはじめてから交換しても大丈夫だが、中古車で買う場合は最初から新品パーツに交換しておけば安心できる

スプールバルブはVTECのキモ



デスビはなんの予兆もなく故障する。壊れるとセルは回ってもまったくエンジンがかからない状態となるので、その症状が出たらレッカーを呼ぶしかない。回避策としては、MDIなど他の点火装置を取り付けるなどがある



ブッシュはロアアームに注意

サスペンションのブッシュは、フロントロアアームの後ろ側がもっとも切れやすい。ここを新品にすると、とくに挙動がシャキッとする部分でもあるので、まずはこれだけでも納車時に交換しておくことをオススメする

トップユーザーから学ぶ

仕様のつくり方

そこでここでは、その激戦の中でトップ争いをしているトップユーザーのシビック&インテグラに注目してみた

回頭性を重視した足まわりとライフを考えたエンジンチューン

シビックSiR[EK4改]



軽量なEK4をベースに徹底的にチューニング!!

4年目を迎え激戦を繰り広げた、2009年度のディレッツァチャレンジ。その戦いを制した徳江さんのシビックだが、ナントこのマシンはタイプRではなくSiRのEK4がベースだ。とはいえエンジン本体はB16Bに換装され、排気量を1・8ℓまでアップしJUNのハイカムを組み込んでいる。その結果、ピークパワー226psを発揮しながら、パワーバンドは4800~9000rpm(レブはマージンを取って8500rpmに設定)と広く扱いやすい仕様に仕上げられている。

ちなみに、コダワリの足まわりは、テインRSをベースにしたガレージワークのオリジナルで、回頭性を重視したセッティングに仕上げてある。さらにポイントはLSDで、こちらもクスコ・タイプRSの1wayをベースにしてガレージワークがセッティング(仕様は秘密)。これにより、EK4は抜群の仕上がりを見せ、並みいる強豪にも負けない激速のシビックとなっている。



EK4改シビックオーナー
徳江祐介さん

コダワリのPOINT!!

ガレージワークにて徹底的に煮詰められた足まわりは、伸縮別調整ができ別タンクを備えるテインのタイプRS。バネレートはF:20kg/mm、R:16kg/mmと硬めながら、減衰力の調整により各地区のコースに対応する懐の深さを持つ





トラクション性能を最大限に引き出すために、フロントタイヤは245/40R17(リアは205/50R16)のZ1スタースペックを履く。これによりステアリングレスポンスがアップし、どんなコースでもグングン曲がってくれるという

軽量ボディと17インチ化で驚きのタイムを叩き出す!!

シビックSiR[EG6]



メイク&トライを繰り返し見事EG6最速の座に輝く

2008年度のディレッツァチャレンジでチャンピオンを獲得し、2009年度も決勝大会で2位に輝いた池田さんのEG6シビック。その速さの秘密はノーマルから200kg以上もシェイプアップされた、超軽量ボディとフロントタイヤの17インチ化にあるという。その結果、エンジンパワーは約200psとライバルに比べると若干低い(と、いっても200psは凄い!)ものの抜群のコーナリング性能を誇り、スパ西浦では57秒416というタイムをマークしている。

また、足まわりに関しても、筑波、日光、本庄などなど……各サーキットを走り込み、バネレート&ショックのセッティングを実施。さらに、ダウンフォースを稼ぐためにフロントにはディフューザー、リアには角度調整機能付き3Dタイプの GTウイングを装着している。もちろん、このマシンのボテンシャルを活かすためにドラテクに関しても貪欲で、常に自分の走りを研究している点も見逃せない。



EG6シビックオーナー
池田 糧さん

コダワリのPOINT!!

タイムのカナメともいえるタイヤはZ1スタースペックで、フロントに235/40R17、リアに195/55R15を履く。空気圧は温間で2.5kg/cm²を目安にしており、2~3周のアタックで設定内圧になるつもりで走っているという





軽量化によりスポイルされた、リアの安定性を取り戻すために有効なリアウイングを装着。フロントにはアンダーディフューザーをセットして、前後で空力のバランスを取っている。ボンネットにはエアダクト付きのカーボン製を選ぶ

シビック&インテグラの

サーキット最速

ラジアルタイヤを使ったタイムアタックイベントとして、熱い戦いが繰り広げられているダンロップDIREZZAチャレンジ。

純正のいい部分を生かすことで低予算ながら速いクルマに仕上げる

インテグラ・タイプR[DC2]



ジンクスを覆す速さの秘密は扱いやすいエンジンと足にアリ

シビックよりも車重が重いDC2は、ミニサーキットではシビック勢に勝つことは困難……。といわれながら、ツボを押さえたチューニングと的確なドラテクで、ディレッツァチャレンジ2006年度にはチャンピオン、2007年度にはクラス2位を獲得している細川さん。そのマシンメイクとドライビングにはライバルたちからも一目置かれており、中部地区のタイムアタックイベントでは必ずといっていいほど上位に食い込む実力を見せる。

基本的にエンジン本体はB18Cのままだが、走行距離が伸びたのを機にオーバーホールを実施。その際に安全策としてオーバーレブ時のバルブクラッシュを防ぐために、スプリングのみを強化タイプに交換している。そして、一番のポイントが足まわりで、減衰力が伸縮別で調整できるテイン・スーパーレーシングをベースにリセッティング。さらにLSDやブレーキも自分好みにすることで、速くて扱いやすいマシンに仕上げている。





「せっかくのB18Cを壊したくないですから……」ということで、バルブスプリングのみ戸田レーシング製をチョイス。また、エキマニは高回転型となる'98スペックの4-1タイプに交換している。ECUはストラダーレの現車合わせ仕様

コダワリのPOINT!!

足まわりはTEINスーパーレーシング＋ハイパコ(2009年時はF:21.4kg/mm、R:12.5kg/mm)という組み合わせ。L.S.D.は効きだけでなくコントロール性も重視してクスコRSの1wayで、タイヤはZ1スタースペックのF:245/40R17、R:205/50R16



DC2インテグラオーナー
細川元貴さん

軽さは武器を地で行く車重900kg台のインテグラ

インテグラ・タイプR[DC2]



新たな足まわりを導入してさらなるタイムアップを狙う

EF8のCR-Xも持つという宮地さんのインテグラは、DC2としては驚異的な900kg台を実現した超軽量仕様。これにより、エンジン本体はB18Cのオーバーホール＋α仕様ながら、驚きの加速性能を見せるという。

さらに軽量化による恩恵は大きくブレーキやタイヤへの負担も小さくなり、結果的にコントロールしやすいマシンへと仕上がっている。また、注目したいのが足まわり関係のセッティングで、タイヤの性能を(Z1スタースペック、フロント235/40R17、リア205/50R16)100%を引き出すために、中部地区のサーキットを走り込みセッティングを行っているという(現在、2010年仕様に変更中とのこと)。さらに、トラクション性能を左右するLSDにもこだわっており、クスコ・タイプRSの1wayをベースにアシストでセッティングを行い、メカニカルグリップも向上させている。軽さを武器にDC2の進化は、これからが本番だという。





効きだけでなくリリース時などのコントロール性を重視するために、ブレーキパッドはエンドレスへ特注品を依頼。キャリパーは定番ともいえるスプーンの4POTを装着。なお、ボディ各部にはスポット増しも施している

コダワリのPOINT!!

現在、鋭意製作中という減衰力調整機構付きのエナペタルベースのサスペンションKIT。なお、セッティングに関してはチューニングをお願いしているアシストとともに煮詰めていく予定でスプリングはF:16kg/mm、R:12kg/mmを組み合わせる



DC2インテグラオーナー
宮地伸彰さん

■DIREZZAチャレンジに関する情報は→http://tyre.dunlop.co.jp/event/dzc/　イベントに関するお問い合わせは→☎050-3722-8011

SUSPENSION PARTS

[サスペンションパーツ]

EK9 シビックTYPE R(97/8～ B16B搭載)
EK4 シビック／シビックフェリオ(95/9～ B16A搭載)
EG6 シビック(91/9～ B16A搭載)
EG9 シビックフェリオ(91/9～ B16A搭載)
EG2 CR-Xデルソル(92/3～ B16A搭載)
EF9 シビック(89/9～ B16A搭載)
EF8 CR-X(89/9～ B16A搭載)
98R インテグラTYPE R 98 spec(98/1～ B18C搭載)
96R インテグラTYPE R 96 spec(95/8～ B18C搭載)
DC インテグラSiR(93/5～ B18C搭載)

足まわり強化でハンドリングをさらに楽しく!

シビック、インテグラ、CR-Xに共通するのは、なんといってもFFらしいハンドリングの楽しさ。車高調はもちろん、ジオメトリーを調整するアーム類や高硬度ブッシュなども幅広くリリースされているのでセッティング次第でさらに自分好みのハンドリングを追求できる

※ご購入に際しては、商品の仕様・特徴・取り付け方法・価格など事前によくご確認ください。商品の写真には他車種用のものも含まれます。実際の商品と外観が異なることがあります。購入・チューニング等の際に生じたトラブルに関しては、当編集部では一切の責任を負いかねます。

ÖHLINS



全長調整式DFVモデル
問:オーリンズサービスセンター ラボ・カロッツェリア ☎03-5851-1852

デュアルフローバルブ(DFV)を採用しシャープな操安性としなやかな乗り味を両立。 S 車 仕

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9	F12.0/R5.0	20段	F+12～-15/R±15	28万1400円
98R 96R	F14.0/R6.0	20段	F+12～-14/R±15	28万1400円

SPOON SPORTS



Damper kit(Full Spec)
問:スプーン ☎0120-122-095

ダンパーの油性向上を行い、理想的な減衰特性にこだわった全長調整式車高調。 W C

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	F18.0/R16.0	4段	F-59.0/R-58.5	25万2000円
EG6/9/2	F18.0/R16.0	4段	F/R-59.5	25万2000円
98R 96R	F18.0/R16.0	4段	F/R-59.5	25万2000円

J'S RACING



CRUX SPLダンパーキット
問:ジェイズ・コーポレーション ☎072-645-3500

単筒式アルミ鍛造シェルケースを採用。大容量ダンパーによるしなやかさが魅力。 S W C 車 仕

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	オーダー	30段	–	33万3900円
EG6	オーダー	30段	–	33万3900円
EF9/8	オーダー	30段	–	33万3900円
98R 96R DC	オーダー	30段	–	33万3900円

MUGEN



NZダンパーキット
問:無限 ☎048-462-3131

冷却性能の高い単筒式。スプリングレートが選択可能なスプリングをオプション設定。 C 車

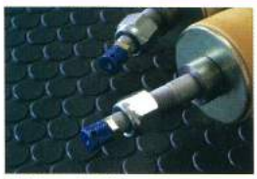
型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	–	無段階調整式	–	28万3500円
98R 96R	–	無段階調整式	–	28万3500円

全長調整式車高調

想定走行ステージ
S ……ストリート
W ……ワインディング
C ……サーキット

アフターケア
車 ……オーバーホール可能
仕 ……仕様変更可能

ENNEPETAL



減衰力12段調整「E-12」
問:B.S.Cエナペタル ☎052-775-3328

エナペタルが独自開発したフルオーダーメイドモデル。大容量41φピストンを採用。 S W C 車 仕

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK4/9	オーダー	12段	オーダー	17万6400円～
EG6/9/2	オーダー	12段	オーダー	17万6400円～
EF9/8	オーダー	12段	オーダー	17万6400円～
DC2	オーダー	12段	オーダー	17万6400円～

BILSTEIN MOTORSPORT LINE



車高調ダンパー(「MTAS」全長調整式)
問:B.S.Cエナペタル ☎052-775-3328

高品質・高耐久パーツと大容量ピストンを使用。各種オーダーメイドにも対応する。 S W C 車 仕

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK4/9	オーダー	固定	オーダー	29万4000円
EG6/9/2	オーダー	固定	オーダー	29万4000円
EF9/8	オーダー	固定	オーダー	29万4000円
DC2	オーダー	固定	オーダー	29万4000円

ENDLESS



FUNCTION A
問:ZEAL ☎0267-67-7301

シェルケースに無電解ニッケルボロンメッキを施すことで、耐久性を大幅にアップ。 S W C

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9	オーダー	6段～30段	–	25万7250円～
EG6	オーダー	6段～30段	–	25万7250円～
EF9	オーダー	6段～30段	–	25万7250円～
DC2	オーダー	6段～30段	–	25万7250円～

ENDLESS



FUNCTION T
問:ZEAL ☎0267-67-7301

無電解ニッケルメッキを施し、耐腐食性を大幅に向上したシェルケースを採用する。 C 車 仕

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9	オーダー	6段～30段	–	20万5800円～
EG6	オーダー	6段～30段	–	20万5800円～
EF9	オーダー	6段～30段	–	20万5800円～
DC2	オーダー	6段～30段	–	20万5800円～

ENDLESS



FUNCTION X
問:ZEAL ☎0267-67-7301

ストラットタイプはモノチューブ倒立式。シェルケースはアルマイト処理済スチール製。 W C 車 仕

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9	F14.0/R10.0	30段	オーダー	24万9900円
EG6	F12.0/R9.0	30段	オーダー	24万9900円
EF9	F11.0/R8.0	30段	オーダー	24万9900円
DC2	F12.0/R8.0	30段	オーダー	24万9900円

RACING GEAR



Ⅶステージダンパー
問:辰巳屋興業 ☎03-3696-0620

N1レースで蓄積したノウハウを注入。細かな減衰力調整が可能なRSタイプも用意。 S W C 車 仕

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9	F10.0/R6.0	7段	オーダー	26万400円
EG6	F10.0/R6.0	7段	オーダー	26万400円
EF8	F10.0/R6.0	7段	オーダー	26万400円
DC2	F10.0/R6.0	7段	オーダー	26万400円

KYB



Real Sports Damper
問:KYBエンジニアリングアンドサービス ☎0120-707-513

ダートトライアルやグラベルラリー専用の全長調整式キット。用途に応じたダンパーを用意。 C 車 仕

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	–	伸:4段/圧:20段	–	17万3755円(1本)～
DC2	–	伸:32段/圧:無段(H)・16段(L)～	–	27万3310円(1本)～

JIC



FLT-TAR
問:JIC ☎045-593-1885

ストリート向けハイエンドモデル。高精度のシリコンクローム鋼製スプリングを採用。 S W 車 仕

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9	F12.0/R6.0	15段	F-40/R-50	16万8000円
EG6	F12.0/R6.0	15段	F-30/R-35	16万8000円
DC2	F14.0/R8.0	15段	F/R-40	16万8000円

CUSCO



Sport ZERO-2E
問:キャロッセ ☎027-352-3578

ZERO-2に室内から減衰力調整ができる「e-con」を組み合わせることを可能とした。 S W C 仕

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	F8.0/R5.0	5段	F/R-45	16万8000円～
DC2	F8.0/R6.0	5段	F-30/R-35	16万8000円～

CUSCO



Sport ZERO-1
問:キャロッセ ☎027-352-3578

減衰力固定式サスペンションキット。アッパーは強化ゴム仕様とピロボールを用意。 S W C

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	F9.0/R5.0	–	F/R-45	13万4400円～
EG6	F8.0/R6.0	–	F-40/R-30	13万4400円～
DC2	F9.0/R6.0	–	F-30/R-35	13万4400円～

D2 RACING



D2レーシング サスペンションキット ストリートスポーツ
問:プレジャーレーシングサービス ☎0584-87-0687

街乗りを重視したコンフォート仕様。ストロークを確保し、スタイルと乗り心地を両立。 S W 車 仕

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	F9.8/R5.0	36段	–	15万7500円
EG6/9/2	F9.8/R5.0	36段	–	15万7500円
EF9/8	F9.8/R5.0	36段	–	15万7500円
DC2	F9.8/R5.0	36段	–	15万7500円

Aragosta



アラゴスタサスペンションシステム
問:トップラインプロダクト ☎04-7190-1391

耐久性向上を実現するカシマコーティングや新開発の「rana spring」を採用する。 S W C 車 仕

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	F5.0/R6.0	20段	F-30～-20/R-30～-20	23万6250円～
EG6/9/2	F5.0/R6.0	20段	F-30～-20/R-30～-20	23万6250円～
EF9/8	F5.0/R6.0	20段	F-30～-20/R-30～-20	23万6250円～
DC2	F5.0/R6.0	20段	F-30～-20/R-30～-20	23万6250円～

TEIN



SUPER RACING
問:テイン ☎045-810-5501

サーキット走行に的を絞った高機能フラッグシップモデル。メインスプリングは別売。 S W 車

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9	–	16×16段	F-50～-30/R-55～-35	28万5600円
EG6	–	16×16段	F-50～-30/R-55～-35	28万5600円

TEIN



TYPE FLEX
問:テイン ☎045-810-5501

室内から減衰力調整が可能な「EDFC」に対応。ステージに合わせセッティング可能。 S W 車

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9	F9.0/R5.0	16段	F-30～10/R-35～15	16万4850円
EK4	F9.0/R5.0	16段	F-45～25/R-50～30	16万4850円
EG6	F9.0/R4.0	16段	F/R-45～25	16万4850円
DC2	F9.0/R4.0	16段	F-40～20/R-45～25	16万4850円

TEIN



MONO FLEX
問:テイン ☎045-810-5501

M.S.V (Micro Speed Valve)を採用し、ステアリングレスポンスとトラクションを向上。 W C 仕

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9	F10.0/R6.0	16段	F-30～10/R-35～15	20万550円
EG6	F10.0/R6.0	16段	F-40～20/R-35～15	20万550円
DC2	F10.0/R6.0	16段	F-35～15/R-35～15	20万550円

BLOOD SPORTS



ciel車高調
問:エスアールファクトリー ☎075-951-1134

ストリートを中心に走りを楽しめる。スプリングはswift製でパネレートは自由選択可。 S W C 車 仕

型式	パネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	オーダー	8段	–	15万8000円～
EG6/9	オーダー	8段	–	15万8000円～
EF9/8	オーダー	8段	–	15万8000円～
DC2	オーダー	8段	–	15万8000円～

IMPACT!



オリジナル車高調オーリンズベース
問:IMPACT ☎072-871-3333

オーリンズアルミダンパーをベースにスプリングの仕様選択が可能。街乗りも快適。 S W C 車 仕

型式	パネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	F12.0/R8.0	30段	オーダー	28万0000円～
EG6/9/2	F12.0/R10.0	30段	オーダー	28万0000円～
EF9/8	F10.0/R8.0	30段	オーダー	30万0000円～
98R 96R DC	F12.0/R10.0	30段	オーダー	28万0000円～

RG-O



ワンオフ車高調
問:レーシングガレージ大住 ☎075-491-6719

使用するステージを細かく汲み取って製作するワンオフのオーダーメイドモデル。 S W C

型式	パネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	オーダー	30段	オーダー	26万4000円
EG6/9/2	オーダー	30段	オーダー	26万4000円
EF9/8	オーダー	30段	オーダー	26万4000円
98R 96R DC	オーダー	30段	オーダー	26万4000円

éISPORT



サスペンションキット タイプAJII
問:ラック ☎0561-63-0101

要望に応じて製作するフルオーダーメイド。ダンパーはビルシュタイン製がベース。 S W C 車 仕

型式	パネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	オーダー	固定	オーダー	32万8860円
EG6/9/2	オーダー	固定	オーダー	32万8860円
EF9/8	オーダー	固定	オーダー	32万8860円
DC2	オーダー	固定	オーダー	32万8860円

BUDDY CLUB



JUNIOR SPEC DAMPER
問:モーデックスアルファ ☎082-830-2008

ストリートからドリフト走行まで幅広く対応するリーズナブルな価格設定のキット。 S W 車

型式	パネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	F10.0/R6.0	15段	F/R-25	14万4900円
EG6/9	F10.0/R6.0	15段	F/R-25	14万4900円
DC2	F10.0/R6.0	15段	F/R-25	14万4900円

exmotion



サスペンションキット ATHLETE'S ORANGE
問:COMDRIVE ☎0297-20-0500

山野哲也選手がプロデュースしたビルシュタインとのコラボによる高性能モデル。 W C 車 仕

型式	パネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	F20.0/R14.0	固定or12段	F-35/R-25	30万9540円～
EG6/9/2	F18.0/R10.0	固定or12段	F/R-35	32万3400円～
EF9/8	F14.0/R8.0	固定or12段	F-35/R-25	32万3400円～
DC2	F20.0/R14.0	固定or12段	F-40/R-30	26万7960円～

CRaftA



GRavity Force
問:クラフトエー ☎03-3366-0022

単筒式ダンパー、アルミピロアッパー採用。シェルケースショート化で低車高を実現。 W C 車 仕

型式	パネレート	減衰力	推奨車高	価格
EG6/9/2	F22.0/R16.0	15段	F/R-100	23万6250円
DC2	F22.0/R16.0	15段	F/R-100	23万6250円

M&M HONDA



M&M OHLINS SPECIAL TYPE1
問:M&M HONDA ☎092-923-1955

ショートケース&ショートストロークで高スプリングレートに対応。フルオーダー式。 S W C

型式	パネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	オーダー	20段	オーダー	26万2500円
EG6/9/2	オーダー	20段	オーダー	26万2500円
DC2	オーダー	20段	オーダー	26万2500円

STR Wakai Engineering



STR S-spec車高調
問:STR Wakai Engineering ☎0297-61-3156

「突き上げ感」「ゴツゴツ感」などを抑え、サーキット走行レベルまで幅広く楽しめる。 S W C 車 仕

型式	パネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	F12.0/R6.0	32段	F/R-50	107万2900円

BLOOD SPORTS



アラゴスタベースKIT
問:エスアールファクトリー ☎075-951-1134

ピストンロッド、シリンダー、アウターチューブに窒化処理しスムーズな作動を実現。 S W C 車 仕

型式	パネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	オーダー	12段	–	30万2400円
EG6/9	オーダー	12段	–	31万2900円
EF9/8	オーダー	12段	–	31万2900円
DC2	オーダー	12段	–	30万2400円

STRADALE



オリジナル車高調ダンパー
問:ストラダーレ ☎0572-21-5805

エナペタルダンパーベースのオーダーメイド。減衰力は固定式と12段調整が選べる。 S W C 車 仕

型式	パネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	オーダー	固定or12段	–	21万4200円～
EG6	オーダー	固定or12段	–	21万4200円～
DC2	オーダー	固定or12段	–	21万4200円～

G.TWORKS



男気脚!
問:G.TWORKS ☎097-520-5388

冷間巻き200kg級の超高張力鋼をメインスプリングに使用。ダストブーツ付き。 S W C 車 仕

型式	パネレート	減衰力	推奨車高	価格
EG6	F10.0/R8.0	16段	F/R-60	18万6900円
EF9	F10.0/R8.0	16段	F/R-60	18万6900円
DC2	F10.0/R8.0	16段	F/R-60	–

5150RACING



5150Racing SPL車高調
問:ジークフリード ☎0123-40-1222

十勝サーキットで走行タイムアップを実証した商品。オールラウンドに使用可能。 S W C 車 仕

型式	パネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK4/9	F16.0/R12.0	30段	F/R-30～50	16万8000円
EG6/9	F16.0/R12.0	30段	F/R-30～50	16万8000円
DC2	F16.0/R12.0	30段	F/R-30～50	16万8000円

SEEKER



S.A.S.ダンパーKIT
問:シーカー ☎03-5336-7025

セッティングに自由度のあるセミオーダータイプ。減衰力固定と7段調整式を用意。 S W C 車 仕

型式	パネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	オーダー	固定or7段	オーダー	18万7110円～
EG6/9	オーダー	固定or7段	オーダー	18万7110円～
DC2	オーダー	固定or7段	オーダー	18万7110円～

SECTION



RM/A8
問:シルクロード ☎0744-34-1155

各部に窒化処理を行った高圧ガス封入式モノチューブショックアブソーバーを採用。 S W C 車

型式	パネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	F10.0/R8.0	8段	–	16万2750円
EG6	F10.0/R8.0	8段	–	16万2750円
DC2	F10.0/R8.0	8段	–	16万2750円

BLOOM JAPAN



プラクティカルφ 車高調整キット
問:ブルームジャパン ☎045-590-6888

ストリートからサーキットまで、スポーツ走行を楽しめるよう最適のスペックを持つ。 S W C 車

型式	パネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9	F12.0/R7.0	15段	–	8万3790円
EG6/9/2	F12.0/R7.0	15段	–	8万3790円
EF9/8	F12.0/R7.0	15段	–	8万3790円
DC2	F12.0/R7.0	15段	–	8万3790円

DogFightPro



サスペンションシステム
問:ドッグファイトプロ ☎0795-32-2348

ショートストロークの基本キットをベースにしながら、オーダーメイド方式を採用。 S W C 車 仕

型式	パネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	F22.0/R20.0	30段	F-80/R-70	25万2000円
EG6/9/2	F22.0/R20.0	30段	F-90/R-80	23万1000円
EF9/8	F18.0/R16.0	30段	F-90/R-80	23万1000円
DC2	F20.0/R18.0	30段	F-70/R-60	25万2000円

TOP SECRET



SUPER DAMPER
問:トップシークレット ☎043-216-8808

アラゴスタベースにswift製スプリングを組み合わせたフルキット。仕様変更が可能。 S W C 車 仕

型式	パネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	–	20段	–	31万5000円
DC2	–	20段	–	31万5000円

TRY・BOX



オリジナル車高調kit
問:TRY-BOX ☎072-366-9606

全長調整・減衰力調整式で、ピロアッパーマウント付きとなるフルスペックモデル。 S W C 車 仕

型式	パネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	F12.0～20.0/R6.0～18.0	30段	F/R-30～55	18万5000円
EG6/9/2	F12.0～20.0/R6.0～18.0	30段	F/R-30～55	18万5000円
EF9/8	F12.0～20.0/R6.0～18.0	30段	F/R-30～55	18万5000円
DC2	F12.0～20.0/R6.0～18.0	30段	F/R-30～55	18万5000円

Orangeball



オリジナル車高調セット
問:チューニングガレージ オレンジボール ☎03-5933-3044

使用タイヤや車両重量、ターゲットとなる走行ステージ等をチェックし、仕様を決定。 S W C 車 仕

型式	パネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	F14.0～22.0/R10.0～20.0	30段	F-40/R-45	18万9000円～
EG6/9/2	F14.0～22.0/R10.0～20.0	30段	F-40/R-45	18万9000円～
EF9/8	F14.0～22.0/R10.0～20.0	30段	F-40/R-45	18万9000円～
DC2	F14.0～22.0/R10.0～20.0	30段	F-40/R-45	18万9000円～

FACTOR



SPLサスキット
問:レーシングサービスファクター ☎072-251-4300

ストリートからサーキットまで幅広く対応。価格はアライメント調整料込みとなる。 S W C 車 仕

型式	パネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	オーダー	30段	–	20万7900円
EG6/9/2	オーダー	30段	–	20万7900円
EF9/8	オーダー	30段	–	20万7900円
DC2	オーダー	30段	–	20万7900円

PROSPOT



車高調 コンプリートKIT
問:ミスタータイヤマン ヒノデ&車工房プロスポット ☎082-899-4300

ショックはオーリンズ、スプリングはswift製という組み合わせ。減衰力、パネレートともにプロスポットのオリジナルで、様々なステージをカバー。 S W C 車 仕

型式	パネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	F12.0/R5.0	20段	F/R-15	28万1400円～
DC2	F14.0/R6.0	20段	F/R-15	28万1400円～

BOLD WORLD



Absolute DS
問:ボルドワールド事業部 ☎0868-74-1221

高剛性単筒式ダンパーを採用。快適性を確保しながら、ハードな走りにも対応。 W C 車

型式	パネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	F10.0/R8.0	16段	–	22万8900円
EG6/9/2	F10.0/R8.0	16段	–	22万8900円
DC2	F10.0/R8.0	16段	–	24万9900円

FEEL'S



スポーツダンパーキット
問:ホンダツインカム ☎03-5347-7001

大径ピストン内蔵のモノチューブ構造を採用するアラゴスタをベースにセッティング。 S W C 車 仕

型式	パネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9	F7.0/R5.0	12段	F+15～-20/R+15～-30	20万4750円～
EG6/9/2	F7.0/R5.0	12段	F+15～-20/R+15～-30	20万4750円～
EF9/8	F7.0/R5.0	12段	F+15～-20/R+15～-30	20万4750円～
DC2	F7.0/R5.0	12段	F+15～-20/R+15～-30	20万4750円～

PaceActive



車高調キット
問:ペースアクティブ ☎0776-36-9400

ハードなスプリングとの組み合わせでも、しなやかで乗り心地に優れたセミオーダー仕様。アラゴスタベースとオーリンズ・ベースの2種類を用意。 S W C 車 仕

型式	パネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	F10.0～24.0/R6.0～22.0	20段	–	29万8200円～
DC2	F10.0～24.0/R6.0～22.0	20段	–	29万8200円～

 ※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

BILSTEIN MOTORSPORT LINE



ネジ式車高調ダンパー(直切りネジ式)ピロアッパー・スプリング別売り

問:B.S.Cエナペタル ☎052-775-3328

オーダー対応のモータースポーツ専用ダンパー。ピロアッパー、スプリングは別売。 S W C DH 仕

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
全型式	オーダー	オーダー	オーダー	25万2000円

BILSTEIN PREMIUM ORDER LINE



ネジ式車高調キット(かぶせネジ式)ピロアッパー・スプリング付キット

問:B.S.Cエナペタル ☎052-775-3328

かぶせネジ式の車高調キットで、直巻きスプリング&ピロアッパー付きとなる。 S W C DH 仕

型式	バネレート	ダウン量	価格
全型式	F5.0/F3.9	F-35~40/R-25~30	29万4000円

BILSTEIN PREMIUM ORDER LINE



ノーマル形状(Cリング式車高調)

問:B.S.Cエナペタル ☎052-775-3328

フルオーダーメイドでストリートからモータースポーツまで対応するCリング式車高調。大容量46φピストン使用。 S W C DH 仕

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
全型式	オーダー	オーダー	オーダー	15万5400円

MUGEN



5ADJ サスペンション

問:無限 ☎048-462-3131

ワインディング走行からサーキットにおけるスポーツドライビングまでをカバー。車高はCリングで調整するタイプ。 W C

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9	E5.0/R4.6	5段	F/R-20	19万7400円

ネジ式車高調

想定走行ステージ
S ..... ストリート
W ..... ワインディング
C ..... サーキット

アフターケア
DH ..... オーバーホール可能
仕 ..... 仕様変更可能

FIGHTEX



ダンパー TypeST

問:戸田レーシング ☎0866-83-1202

TypeFSをベースに伸び側、縮み側減衰力調整機能をそれぞれ独立。別タンク式。 S W C DH 仕

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	F10.0/R8.0	12×12段	オーダー	16万5900円~
EG6/9/2	F8.0/R6.0	12×12段	オーダー	16万5900円~
EF9/8	F8.0/R6.0	12×12段	オーダー	17万8500円~
DC2	F10.0/R8.0	12×12段	オーダー	16万5900円~

FIGHTEX



ダンパー TypeFS

問:戸田レーシング ☎0866-83-1202

ピロアッパー、直巻きスプリングと本格仕様ながら、ストリートの乗り心地も追求。 S W C DH 仕

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	F10.0/R8.0	12段	オーダー	16万5900円~
EG6/9/2	F8.0/R6.0	12段	オーダー	16万5900円~
EF9/8	F8.0/R6.0	12段	オーダー	17万8500円~
DC2	F10.0/R8.0	12段	オーダー	16万5900円~

TEIN



SUPER STREET

問:テイン ☎045-810-5501

ストリートでの快適性にこだわったリーズナブルなエントリーモデル。EDFCにも対応。 S DH

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9	F6.0/R3.0	16段	F-25~5/R-35~15	13万7550円
EK4	F6.0/R3.0	16段	F/R-55~35	13万7550円
EG6	F8.0/R4.0	16段	F/R-35~15	13万7550円
EF8	F6.0/R3.0	16段	F-45~25/R-55~35	13万7550円
DC2	F8.0/R4.0	16段	F/R-35~15	13万7550円

SUSTEC



PRO GF

問:タナベ
☎072-728-6700

バネレートをアップしグリップ力を引き出した、スポーツ車高調のエントリーモデル。 S

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9	F8.0/R6.0	無段	F-39/R-23	10万8150円
EK4	F8.0/R6.0	無段	F/R-60	10万8150円
EG6/9	F8.0/R6.0	無段	F-18~45/R-18~45	10万8150円

CUSCO



Comp-S

問:キャロッセ ☎027-352-3578

ベストセッティングがあらかじめ与えられた、乗り心地を犠牲にしないフルキット。 S W

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	F8.0/R5.0	-	F/R-45	10万2900円
EG6	F7.0/R6.0	-	F-40/R-30	10万2900円
DC2	F8.0/R6.0	-	F-30/R-35	10万2900円

Racing House WHITECROW



WRCダンパーキット(スプリング込)

問:レーシングハウスホワイトクロウ ☎078-685-3300

クラックス社製をベースに、シェルケース、ロッド長、減衰力を変更したオリジナルVer.。 S W C

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	F/R12.0~32.0	30段	-	24万8000円~
EG6/9/2	F/R12.0~32.0	30段	-	24万8000円~
EF9/8	F/R12.0~32.0	30段	-	24万8000円~
DC2	F/R12.0~32.0	30段	-	24万8000円~

Back Yard SPECIAL



ベストチョイスキット

問:Back Yard SPECIAL ☎052-704-1707

右のEK用と同じ仕様でDC適合タイプも用意。幅広い走行ステージが嬉しい。 S W C

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
DC2	F14.0/R10.0	13段	-	23万8000円

Back Yard SPECIAL



ベストチョイスキット

問:Back Yard SPECIAL ☎052-704-1707

アペックスのN1Rをベースに仕様変更。ストリートからサーキットまでカバーする。 S W C

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	F14.0/R10.0	13段	-	23万8000円

élSPORT



サスペンションキット タイプAJ

問:ラック ☎0561-63-0101

1台1台に合わせて仕様を決め製作するフルオーダーシステムによるキット。 S W C DH 仕

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	オーダー	固定	オーダー	29万3200円
EG6/9/2	オーダー	固定	オーダー	29万3200円
EF9/8	オーダー	固定	オーダー	29万3200円
DC2	オーダー	固定	オーダー	29万3200円

FIGHTEX



ダンパー TypeN1

問:戸田レーシング ☎0866-83-1202

サーキット路面とN1専用タイヤとのバランスを徹底追求したN1レース・スペシャル。 S W C DH 仕

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	F20.0/R18.0	12段	オーダー	19万9500円~
EG6	F20.0/R18.0	12段	オーダー	19万9500円~

élSPORT



エルシュポルトダンパー タイプ スタンダード

問:ラック ☎0561-63-0101

ユーザーの要望に合わせて減衰力やストロークを調整するフルオーダーメイド。 S W C DH 仕

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK9/4	オーダー	固定	オーダー	15万7500円
EG6/9/2	オーダー	固定	オーダー	15万7500円
EF9/8	オーダー	固定	オーダー	15万7500円
DC2	オーダー	固定	オーダー	15万7500円

KYB



NEW SR SPECIAL

問:KYBエンジニアリングアンドサービス ☎0120-707-513

「走る」「曲がる」「止まる」のクルマの基本性能向上に貢献しつつ、快適性も確保。 S

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK4	-	固定	-	1万7850円(F1本)
EG6/9/2	-	固定	-	1万7850円(F1本)
EF9/8	-	固定	-	1万1025円(F1本)
DC2	-	固定	-	1万7850円(F1本)

MUGEN



スポーツサスペンション

問:無限 ☎048-462-3131

走行テストを積み重ねることで、操縦安定性と快適性を高いレベルでバランス。 S W

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
EK4	F5.5/R4.0	固定	F/R-20	10万5000円

MUGEN



5ADJ サスペンション

問:無限 ☎048-462-3131

各車種別に専用チューンを施した、オリジナルスプリング・アッセンブリータイプ。 W C

型式	バネレート	減衰力	推奨車高	価格
DC2-98	F6.8/R4.5	5段	F/R-10	15万5400円
DC2-96	F6.8/R4.5	5段	F/R-20	15万5400円

純正形状ダンパーキット

想定走行ステージ
S ..... ストリート
W ..... ワインディング
C ..... サーキット

アフターケア
DH ..... オーバーホール可能
仕 ..... 仕様変更可能

T・U・F



1ポンプハイドロサスペンションキット

問:ティ・ユー・エフ
☎0120-80-1961

8個の電磁バルブを採用し、4輪個別の車高制御ができる1ポンプタイプの油圧式サスペンションキット。容量100ccのアキュムレーター(窒素ガスバネ)を、コイルスプリングの代わりに4輪へレイアウトする。
■57万150円

SKIPPER



ハイドロサス

問:SKIPPER
☎042-729-8958

ワンポンプ・ワンバッテリーというシンプルな構成のハイドロサスペンション。自社ファクトリーにてロードクリアランスやストローク等を綿密に計算し装着を行うため、フィッティング、耐久性が非常に高い。
■74万5500円~

SKIPPER



AIRMATIC

問:SKIPPER
☎042-729-8958

車高調のピロアッパーマウント下部に、エア圧で作動する専用ジュラルミンシリンダーを組み込むことで瞬時に車高のアップが可能。ストローク量は約50mmで、ローダウン車のユーティリティを向上させる。
■22万500円~

その他ダンパー

ZOOM



スーパーダウンフォースC

問:ズーム ☎0942-36-8018

バネレートは純正の10～20%アップ以内で乗り心地を重視。3年&ダウン量保証付。

型式	バネレート	ダウン量	価格
EK4/EK9	F3.81/R3.21	F-40～65/R-30～55	5万400円
EG2/EG6/EG9	F3.79/R2.45	F-40～65/R-30～55	5万400円
EF8/EF9	F4.37/R2.33	F-35～60/R-25～50	4万5150円
98R 96R DC	F5.30/R3.26	F-35～65/R-25～55	4万9350円

ZOOM



ダウンフォース

問:ズーム ☎0942-36-8018

耐久性と乗り心地を重視。スーパー耐久やD1等レースで得た技術をフィードバック。

型式	バネレート	ダウン量	価格
EK4/EK9	F6.76/R3.43	F-40～45/R-30～35	3万9900円
EG2/EG6/EG9	F4.12/R2.33	F-40～45/R-30～35	3万9900円
EF8/EF9	F6.51/R2.83	F-35～40/R-25～30	3万4650円
98R 96R DC	F4.26/R4.46	F-35～40/R-25～30	3万8850円

ESPELIR



ACTIVE SUPER DOWN

問:エスペリア ☎0942-32-2700

チタン含有素材採用で軽量化を実現し耐久性もアップ。ヘタリについては永久保証。

型式	バネレート	ダウン量	価格
EK4	F4.0/R3.2	F-40～45/R-35～40	3万7800円
EG6/EG9	F4.0/R3.6	F-40～45/R-30～35	3万7800円
EG2	F4.0/R3.6	F-40～45/R-25～30	3万7800円
EF8/EF9	F4.8/R3.6	F-35～40/R-25～30	3万3600円

SPOON SPORTS



プログレスプリング

問:スプーン ☎0120-122-095

ノーマルの乗り心地を損ねることなく、車高を下げ、ロール量も抑え安定感を向上。

型式	バネレート	ダウン量	価格
EK4/EK9	F6.5/R5.5	F-20/R-20	2万9400円
EG6/EG9	-	-	2万9400円
98R 96R	F6.5/R5.5	F-30/R-30	2万9400円

Spring

[スプリング]

[サイズ] ……… サイズ
[レート] ……… スプリングレート

Swift



Swift RACING SPRING

問:東京発条製作所
☎03-3732-4112

[サイズ] 60/65/70/75、127～300mm
[レート] 3～34kg

IDは60/65/70/75、自由長127mm～300mm、バネレート3～34kgと選択肢が豊富。例えばID60だけでも22アイテムを用意する。
■2万2050円～2万6250円

Eibach



ERSスプリング

問:アイバッハジャパン
☎0467-61-3610

[サイズ] 60/70、4～14インチ
[レート] 2.04～81.58kg

アイバッハ独自の冷間鍛造製法により優れた耐久性を誇る高品質直巻きスプリング。テンダースプリングやヘルパーも別で用意。
■9450円～1万6800円

RS☆R



Ti2000 Downサス

問:ティエムシー ☎0120-826-644

ストリート向けダウンサスの定番で価格もリーズナブル。ヘタリ3年間/5万km保証付。

型式	バネレート	ダウン量	価格
EK4	F4.33/R3.0	F-50～55/R-30～35	4万3470円
EG6	F4.33/R3.0	F-35～40/R-20～25	4万3470円
EG9	F4.33/R3.0	F-35～40/R-25～30	4万3470円
EF8	F5.0/R3.9	F-35～40/R-25～30	3万1395円
98R	F5.0/R4.8	F-15～20/R-25～30	4万7149円

RS☆R



ダウンサス

問:ティエムシー ☎0120-826-644

引っ張り強度が高い新素材でストロークアップと軽量化を達成。ヘタリ永久保証付。

型式	バネレート	ダウン量	価格
EK4	F4.33/R3.0	F-50～55/R-30～35	2万8980円
EG6	F4.33/R3.0	F-35～40/R-20～25	2万8980円
EG9	F4.33/R3.0	F-35～40/R-25～30	2万8980円
EF8	F5.0/R3.9	F-35～40/R-25～30	2万5410円
98R	F5.0/R4.8	F-15～20/R-25～30	3万1395円

ZOOM



ダウンフォースHG

問:ズーム ☎0942-36-8018

2巻きまでカットしても遊び、がたつきナシ。バネレートは純正の10～20%アップ以内。

型式	バネレート	ダウン量	価格
EK4/EK9	F6.45/R3.13	F-40～45/R-30～35	3万9900円
EG2/EG6/EG9	F4.12/R2.30	F-40～45/R-30～35	3万9900円
EF8/EF9	F6.03/R2.51	F-35～40/R-25～30	3万4650円
98R 96R DC	F4.37/R5.04	F-35～40/R-25～30	3万8850円

M&M HONDA



ロールセンターアジャスター

問:M&M HONDA
☎092-923-1955

アームの取り付け位置をアジャスターをかませることで補正。ローダウンスプリングや車高調キットの装着によって、ロールセンターが下がってしまった場合に装着する。別売にて取り付け専用工具を用意。
■1万9950円

J'S RACING



FFロールセンターアジャスター

問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

車高を落とすと下がってしまうロールセンターポイントを理想のポジションへ補正。ロールを減少させ高いコーナリングフォースを生み、タイヤの接地感とステアリング応答性の向上に効果を発揮する。
■1万8900円

SPOON SPORTS



ゼロバンプステアキット

問:スプーン
☎0120-122-095

車高を下げたために悪化したジオメトリーを修正し、サスが適正に動くようにする。直進性が向上するほか、コーナリングもスムーズに。メインのアルミ素材A6063には耐腐食性を高めたアルマイト表面処理を施した。
■2万1000円

Roll Center Adjuster

[ロールセンターアジャスター]

HYPERCO



HYPERCO

問:ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

[サイズ] 58/60/65/70、4～10インチ
[レート] 225～1900ポンド

ストローク中のレート変化が極めて少なく、数多くのトップカテゴリー・マシンが使用。14種のほかヘルパースプリングも用意。価格は2本セット。
■1万500円～3万5700円

RIGID

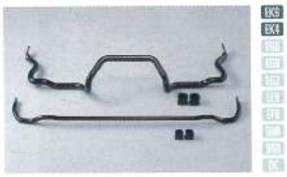


リジット・スタビライザー

問:アルファ
☎048-873-6986

軽量と高剛性を両立した中空リアスタビライザー。剛性は純正比較でEK9用が1.5倍、DC2用が1.2倍。スタビライザー左右端末はノーマルと同型状となる。また付属のボディマウント用ブッシュは強化ゴム製。
■3万7590円(EK9)、3万8640円(DC2)

MUGEN



stabilizer

問:無限
☎048-462-3131

中実タイプのEK4/EK9用スタビライザー。EK4用、EK9用ともにはフロント2種類、リア3種類の太さ(スプリングレート)からチョイス可能だ。それぞれボディマウント用のスタビブッシュ2個がセットされている。
■2万5200円～3万6750円

Stabilizer

[スタビライザー]

HYAKUSIKI JIDOUSHA



ロールセンターアジャスターEG/EK/DC

問:百式自動車
☎045-805-5007

車高を下げロアアームの角度がバンザイ状態になると、ロールセンターが下がりすぎる。アジャスターの装着でロールセンターを適正位置まで上げ、コーナリングスピードをアップ。アジャスト量は12mm。
■1万6800円

VISION



ADJロールセンター

問:テクニカスポーツ
☎06-6878-5891

ローダウン時に位置が変わってしまったロアアームを、適正位置に戻すことでロールセンターを補正。これによりアンダーステアの低減、回頭性の向上を実現。パーツのみのほか、工具とのセット販売も用意。
■1万9950円(単品)、2万5200円(工具セット)

SUPER LAP



ショートスタビリンク(Rr)

問:ムーンフェイス
☎0565-75-4455

車高を落とした車両の場合、スタビエンドが跳ね上がった状態にあり、スタビライザーの「効き」を妨げてしまう。これを避けるためリンクの全長をショート化し、機能を発揮する適正なポジションに補正する。
■2万5200円

SERGEANT



リアスタビライザー

問:サージェント
☎0725-22-7688

スポーツ走行には欠かせない強化リアスタビ。ロール剛性を高めることで、コーナリング時のアンダーステアをアップさせる。22φの中実スチール製で、専用ウレタンブッシュが付属するが、ブッシュのみの販売もあり。
■2万6250円

CUSCO



スタビライザー

問:キャロッセ
☎027-352-3578

乗り心地を犠牲にすることなく、コーナリング時のロールを抑制。リアのみの設定で、EK9用が3種類、DC2用は25φのみを用意。EK9用はスタビ取り付け位置を変更することにより、効きを3段階に調整できる。
■1万8900円～2万3100円

arc



PIPE STABILIZER

問:オートリファイン
☎045-920-1223

純正比1.49倍の剛性倍率を持つリアスタビライザー。リアのロールを抑え、ステアリング特性をニュートラルに保つことが可能。中空構造によってしなやかな効きを実現し、ロードホールディングも向上する。
■3万7590円

MAS



スタビリンクプロテクター

問:ALEX
☎03-3906-6111

ダートなど未舗装路における走行時に、飛び石などでダメージを受けやすいスタビリンクをトラブルから守るガード。材質は強化ゴム製で、2個セットとなっている。EK4の場合はMT車のみに適合している。
■2079円

 ※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

Sus Arm

[アーム類]

J'S RACING



フロントネガティブアッパーアーム
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

キャンバー角をネガティブ側に調整可能なフロントアッパーアーム。ブッシュ部分に高性能ピロボールを採用し、サーキット走行を含めたハイレベルなコーナリングに対応。きめ細かいセッティングができる。
■3万9900円

HYAKUSIKI JIDOUSHA



リアスタビ強化センターブッシュ15φ用
問:百式自動車
☎045-805-5007

フロント用同様に、スタビライザーを支持するセンターブッシュの強化タイプ。スタビライザーが効き出すまでのタイムラグを減少することで、シャープなドライビングフィールを実現する。1台分2個セット。
■1890円

HYAKUSIKI JIDOUSHA



フロントスタビ強化センターブッシュ22φ用
問:百式自動車
☎045-805-5007

スタビの支持部を強化することで余分な動きを抑制。ハイグリップタイヤや強化サスの能力を最大限引き出し確実なドライビングを可能に。EG6 EG9 EG2用。エンドブッシュとの併用が効果的。
■1890円

HYAKUSIKI JIDOUSHA



フロントスタビ強化エンドブッシュ
問:百式自動車
☎045-805-5007

フロントスタビライザーのエンドブッシュを強化ブッシュに変更する事により、無駄な動きを減らし、ステアリングレスポンスを向上。経年劣化した純正品との交換の場合、はっきりと効果を体感できるはず。
■5250円(EG)、5985円(DC)

A-SPORTS



ピロ調整式コンペンセータアーム
問:A-SPORTS
☎082-285-3822

リアのトー調整を行うコンペンセータアームに、ピロボールを採用。ラバーブッシュタイプの純正パーツに比べて、リアのコントロール性能を向上することが可能で、コーナリングスピードもアップできる。
■2万790円

A-SPORTS



ピロ調整式ネガティブアッパーアーム フロント
問:A-SPORTS
☎082-285-3822

ナックル取り付け部とフレーム取り付け部の3点をピロボール化し、路面状況を的確に伝えるソリッドなフィールを可能とした。タイヤのグリップに合わせてキャンバー調整が可能で、旋回速度の向上を図れる。
■6万2790円

IMPACT!



調整式ピロトレーリングアームセット
問:IMPACT
☎072-871-3333

ラバーブッシュ特有のよれ、反発、トー変化を解消するため、ピロボールを採用。トー調整をトレーリングアームで行えるため、コンペンセータアームを取り外し、サスペンションの軽量化を図ることができる。
■6万円

J'S RACING



ピロ調整式リアアッパーアーム
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

エンド部分にピロボールを採用したターンバックル調整式リアアッパーアーム。アーム長を任意に設定することで、リアのキャンバー調整が可能だ。アルミ2017S材を使用しているため軽量化にもつながる。
■3万3600円

J'S RACING



リアキャンバーアーム
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

スポーツ走行、サーキット走行において欠かせない、微妙なキャンバー・セッティングを可能とする調整式リアアッパーアーム。 ノーマル比約2倍の硬度を持つブッシュを採用し、アライメントのずれも抑制。
■1万8900円

M&M HONDA



調整式F Upper Arm
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

キャンバー角調整ができるフロントアッパーアーム。フロントナックルの取付部を可動式とすることで、調整幅が広く、自由度の高いアジャストを可能とした。タイヤの接地性をアップし、コーナリング性能を高める。
■5万6700円

M&M HONDA



スーパータイロッドエンド ピロ調整式
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

車高を落としたときに下がりすぎたタイロッド角度を補正し、ストローク時や旋回時のジオメトリー変化を抑える。剛性が高く、ハイクオリティで定評があるNMB社製のピロを採用し、耐久性にも配慮している。
■2万9400円

M&M HONDA



強化ブッシュ込みサスペンションアーム
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

専用機器が必要なブッシュ交換の手間を省くことができる、強化ブッシュ圧入済みのサスペンションアームキット。フロント、リアそれぞれの設定がある。サーキット走行に最適なシャープなハンドリングを実現。
■5万400円(F/R)

A-SPORTS



ピロ調整式リアアッパーアーム
問:A-SPORTS
☎082-285-3822

リアのキャンバー角を調整可能とすることで、車高を落としてキャンバー角が付きすぎたことによる旋回性の悪化を防ぐ。また、ピロボール化によって、ダイレクト感のあるスムーズなハンドリングが手に入る。
■2万2890円

A-SPORTS



ピロ調整式テンションロッド
問:A-SPORTS
☎082-285-3822

ゴム製ブッシュをピロボール化することで、スポーツ走行時のブレーキング、加速、コーナリング時のフロントアライメントの変化を抑え、クルマの挙動に安定感を生み出す。ダイレクトな操縦性の実現。
■4万1790円

JUN



調整式フロントアッパーアーム
問:田中工業(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

キャンバー調整機構を設けたフロントアッパーアームで、セッティングの幅を拡げることができる。また、アーム調整側取付部がピロボール化してあるため、サスペンションの動きがよりシャープになる。
■6万7200円

SERGEANT



強化ブッシュ圧入アームKIT
問:サージェント
☎0725-22-7688

強化ブッシュ圧入済みのサスアームキット。フロント・アッパー/ロア、リア・アッパー/ロア、トレーリング、コンペンセータすべてに無限製強化ブッシュを圧入。ノーマル下取りが必要で、各アーム単品でも販売。
■12万6000円

CUSCO



調整式リアアッパーアーム
問:キャロッセ
☎027-352-3578

ターンバックル調整機構を採用し、ローダウン等によるリアのキャンバー変化を矯正。これによりリアタイヤを路面にしっかりと接地させることができ、トラクションを向上させるアライメントセッティングが可能。
■3万8325円

CUSCO



ネガティブアッパーアーム
問:キャロッセ
☎027-352-3578

純正よりアーム長を短くしたアッパーアームに交換することで、キャンバー角をネガティブ方向に大きくするパーツ。コーナリング時に負荷のかかるタイヤの接地面を拡大し、コーナリング性能をアップさせる。
■4万8300円

M&M HONDA



調整式R Camber Arm
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

リアのキャンバー角を調整できるようにするアイテム。ローダウンなどにより変化したキャンバー角を適正値に補正したり、走行に合わせたセッティングが可能。取り付け部はブッシュ。レース指定部品。
■1万8900円

TRY・BOX



キャンバー調整式リアアッパーアーム
問:TRY-BOX
☎072-366-9606

耐重荷重用のエンドピロボールを使用し、アームのフルフロー化を実現。耐久性高く、ブレーキング時の挙動やコーナリング性能が格段にアップ。ターンバックル式のため、キャンバー角の調整も可能だ。
■3万4500円

VISION



ADJコンペンセーターアーム
問:テクニカスポーツ
☎06-6878-5891

車高を落としたり、キャンバー角を変更した場合、同時にトー角にも影響が出るが、これを適正にアジャストする。ADJリアアッパーアームと併用することにより、さらにきめの細かいセッティングが可能となる。
■1万8900円

VISION



ネガティブAアーム
問:テクニカスポーツ
☎06-6878-5891

ノーマルのままでは調整機構を持たないEK4/EK9においても、車高を落としたときのキャンバーのアジャストを可能にしたフロントアッパーアーム。ホイールマッチング時のアイテムとしても活用できる。
■5万6700円

VISION



ADJリアアッパーアーム
問:テクニカスポーツ
☎06-6878-5891

サーキット走行やジムカーナでリアが粘りすぎてクルマの向きが変わらないという悩みを解消。リアアッパーアームを調整式とすることにより、走行に合わせたキャンバーアングルを与えることができる。
■1万8900円

VISION



サーキットリンクキット
問:テクニカスポーツ
☎06-6878-5891

硬化ウレタンブッシュが圧入済みのサスペンションアームキット。ブッシュ本体内に加工したミゾへ付属のテフロングリースを塗布することで、アームをフローティング化。ダイレクトかつスムーズな走りを実現。
■5万400円～5万6700円

※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

HYAKUSIKI JIDOUSHA



強化ブッシュ組み込み済みフロントロアアーム
問:百式自動車
☎045-805-5007

強化ゴム製のブッシュを組み込み済みのフロントロアアーム。ブッシュを強化することによってダイレクトかつシャープなハンドリングを実現する。アームアッセンブリのため交換作業が容易なのも嬉しい。
■1万9950円(EG、DC)、2万9400円(EK)

Back Yard SPECIAL



調整式リアアッパーアーム
問:Back Yard SPECIAL
☎052-704-1707

車高を下げた際の過大なキャンバー変化を調整し、走行安定性の悪化を防ぎ、リアのコントロール性をアップする。クルマとシチュエーションに合わせた微妙なアジャストができるのが大きな魅力。
■2万8000円

Back Yard SPECIAL



ネガティブアッパーアーム
問:Back Yard SPECIAL
☎052-704-1707

ローダウン等を行ったときにフロントのキャンバー角を適正値に調整できるアッパーアーム。コーナーリング時のタイヤの撓地性をアップすることで、コーナーでスロットルをさらに踏み込めるようになる。
■4万8000円

DogFightPro



調整式リアアッパーアーム
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

リアのキャンバーを最適値に調整可能なターンバックル調整機構を採用した強化アーム。強化ブッシュも組み込まれており、ダイレクトな操作性を実現している。車高ダウン時のタイヤの偏摩耗も防げる。
■1万9800円

DogFightPro



ネガティブアッパーアーム
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

スチール製アーム本体を純正より高強度の設計としたため耐久性は抜群。アッパーアーム部分に無段階スライド調整機構を採用することにより、従来よりもきめの細かいキャンバー設定を可能とした。
■4万9800円

FEEL'S



ターンバックル式リアアッパーアーム
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

ローダウンで付いた過度のキャンバーを補正するターンバックル調整タイプ。ねじれやショックに強いプレススチール製を剛性の高いアームに交換することで、サーキット走行中のアライメント変化を抑える。
■2万3100円

HYAKUSIKI JIDOUSHA



フロントネガティブアッパーアーム
問:百式自動車
☎045-805-5007

車高を落とすとネガティブキャンバーとなるが、サーキットを攻め込むときにはさらにキャンバー角をつけたい場合もある。そんなときは広い調整幅を持つフロントネガティブアッパーアームがおすすめだ。
■2万2800円

HYAKUSIKI JIDOUSHA



調整式リアアッパーアーム EG/EK/DC
問:百式自動車
☎045-805-5007

ローダウンしたけれどリアキャンバーがつきすぎた……。そんなときにリアが粘りすぎず、よく動くようにするため、キャンバーを起こすことができるアジャスタブルアーム。ブッシュは強化タイプを採用する。
■9800円

HYAKUSIKI JIDOUSHA



調整式コンペセータアーム EG/EK/DC
問:百式自動車
☎045-805-5007

調整機構を与えることでリアのトー調整を可能にしたコンペセータアーム。車高を落としたときに生じるアライメント変化の補正に有効。また強化ブッシュを組み込んであるためシャープなコーナリングを実現。
■8820円

HYAKUSIKI JIDOUSHA



強化ブッシュ組み込み済みリアロアアーム
問:百式自動車
☎045-805-5007

圧入済のブッシュは強化ゴムを使用している。同じく強化ブッシュを採用した調整式リアアッパーアームとの併用で、純正の足をベースに締め上げたような自然なフィーリングのハンドリングを実現できる。
■1万6800円

J'S RACING



リアトレーリングアームピロブッシュ
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

ノーマルのソフトなリアトレーリングアームブッシュをピロブッシュに交換することで、不必要なアライメント変化を抑制。またアームがスムーズに動くようになり、スタビリティ向上とともにドライバビリティもアップ。
■3万9900円

SPOON SPORTS



ロアアームブッシュセット
問:スプーン
☎0120-122-095

ロアアームのラバーブッシュの硬度を、ノーマルは70に対して90以上にアップ。さらにディスタンスカラーを大径化。ハンドリングに悪影響を与えるジオメトリー変化を抑え、優れた直進性と旋回性能を実現。
■8950円

MUGEN



Hard Bush
問:無限
☎048-462-3131

スポーツドライビングに欠かせない硬度アップブッシュ。あらゆるプロダクションレースのレギュレーションに対応する純正形状で、ノーマルと交換装着するタイプ。作業で使用する専用ツールを別売で用意。
■3150円～3万8850円

Bush

[ブッシュ]

Racing House WHITECROW



フロントキャンバーアーム
問:レーシングハウスホワイトクロウ
☎078-685-3300

キャンバー調整を可能にしたフロントアームで、前後アーム取付部のアジャストによってキャスター角の変更も可能としている。ピロを採用することで、ダイレクト感のあるシャープなハンドリングを実現した。
■6万8000円

TRY・BOX



ジュラコンブッシュセット
問:TRY-BOX
☎072-366-9606

ブッシュ素材にジュラコン(ポリアセタール・POM)を使用し、よれを抑える。インナーカラーをフルフロー化しているため、フィーリングは限りなくピロブッシュに近い。グリスアップ等のメンテナンスが必要。
■4万8000円～

CUSCO



ピロボールブッシュ
問:キャロッセ
☎027-352-3578

大きな入力があった場合に生まれる余計なアライメント変化は大敵。ピロブッシュへの交換でサスペンションジョイント部の剛性を上げ、スムーズかつシャープなハンドリングを実現し、さらに乗り心地もアップ。
■1万5750円～3万5700円

Auto Shop S.T.A



コンプライアンスブッシュセット
問:オートショップS.T.A.
☎022-381-5240

ハンドリングを向上させるフロント・ロアアームのリア側強化ブッシュ。ジュラコンとアルミカラーからなるブッシュに交換することにより、ブレーキングやコーナリング時などに発生するジオメトリー変化を抑える。
■3万3600円

M&M HONDA



Trailling Pillow Set
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

サーキット等のスポーツ走行において、コーナリング中のリアトレーリングアームのスムーズな動きを可能にする。また劣化の早いゴムブッシュをピロに交換することで、ハード走行時の耐久性もアップさせる。
■4万4100円

MAS



Rear トレーリングアーム強化ブッシュ
問:ALEX
☎03-3905-6111

強化タイプのゴムブッシュへの交換により、リア回りの剛性をアップ。ブッシュがよれることによって発生するアライメント変化、特にトー変化を抑え、スポーツ走行時にシャープなハンドリングを実現する製品。
■1万9740円

HYAKUSIKI JIDOUSHA



フロントアッパー強化ブッシュキットEG/DC
問:百式自動車
☎045-805-5007

フロントアッパーアームを支持するブッシュを強化。サスペンションがストロークするブレーキング、コーナーリング時に、サスペンション性能を最大限に引き出すことができ、各操作のレスポンスをアップ。
■9450円

HYAKUSIKI JIDOUSHA



強化トレーリングアームブッシュEG/EK/DC
問:百式自動車
☎045-805-5007

強化ゴムを使用したリアトレーリングアームブッシュ。ブレーキング時、コーナリング時などにリアのスタビリティをアップすることができるので、リアの挙動が落ち着かないという場合にはおすすめのパーツ。
■9975円

HYAKUSIKI JIDOUSHA



強化コンプライアンスブッシュEG/DC
問:百式自動車
☎045-805-5007

ブレーキング時のトー変化をコントロールする、重要な役割を持ったコンプライアンスブッシュ。これを強化ゴムを使用したタイプに変更することにより、スタビリティを向上。ハード走行時の安定感が増す。
■9450円

TRY・BOX



調整式ピロトレーリングアームブッシュ
問:TRY-BOX
☎072-366-9606

サスの性能をよりダイレクトに伝えるピロブッシュ。重荷重に耐えるエンドピロボールを使用しているので、耐久性に優れ、ガタ等も発生しにくい。またネジ式のため、トレーリングアームでのトー調整が可能。
■4万4500円

 ※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

CUSCO



ピロボールアッパーマウント
問:キャロッセ
☎027-352-3578

ハイグリップタイヤや高性能サスの性能をフルに引き出すための基本パーツ。センター固定式で、直巻きスプリング用スプリングシートとの交換が可能。各種サイズピロカラーを用意し様々なショックに対応。
■2万5200円

J'S RACING



ピロアッパーマウントセット
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

ダイレクト感のあるハンドリングを実現し、操縦性を向上。ピロボールは高精度なNMB製、ベースプレートはジュラルミンA2017製で、軽量&高剛性。スプリング受け口径は58mmで、ID60のスプリングを装着可。
■33万3900円

TEIN



EDFC
問:テイン
☎045-810-5501

同社製サスにモーターを取り付けることで、車内からのスイッチ操作で減衰力調整を可能とした電動減衰力コントローラー。サスペンションによって装着可否が異なる。
■4万1750円～4万4625円(コントローラー・モーターセット)

CUSCO



e-con
問:キャロッセ
☎027-352-3578

e-conに対応する減衰力調整式車高調と組み合わせ、ボタンを押すだけで簡単に室内から減衰力を調整できる電調式コントローラー。高精度ステッピングモーターの採用で、素早く正確なアジャストを実現。
■4万7040円

Others
[その他、サポート系パーツ]

SUPER LAP



ヒートプロテクターシート
問:ムーンフェイス
☎0566-75-4455

ブレーキの熱からサスペンションのボールジョイントやダストブーツを保護。アメリカ、ジェンテックス社製の耐熱・耐摩耗アルミクロスを使用し、過酷なモータースポーツでの使用にも対応するスペックを持つ。
■4830円

SUPER LAP



ハイトアップスペーサー(Ft・Rr)
問:ムーンフェイス
☎0566-75-4455

調整機能のないノーマル形状サス用の車高調整スペーサー。本体をボディとアッパーマウントの間へ割り込ませることで約5mm以上アップ。ハイトアップブロックとの併用で20mm以上の車高補正にも対応。
■8925円

BILLION



ビリオン レーシングパワステタンク
問:ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

エンジンを高回転域で使用時に発生するパワステフルードのキャビテーションを、スワール効果によって抑制する特殊二重構造パワステフルードタンク。常にリニアで安定したステアリングフィールを実現。
■2万3100円

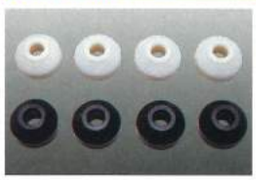
FULL-RACE



トラクションバー
問:A-spec富山
☎076-428-5963

フロント側のボディフレーム左右を剛結し、剛性アップ。EK4、EK9では不可能だったキャスター調整が可能になるのも大きなメリット。ボルトオンで装着可能な手軽さも魅力で、サーキットユースまで幅広く対応。
■9万9750円

SPOON SPORTS



ウレタンブッシュセット
問:スプーン
☎0120-122-095

ブッシュの上側にガッチリとした乗り味を実現するウレタン材(白)を、下側に 激しい突き上げをいなす硬質ラバー(黒)と、異なる材質を配しているのが大きな特長。純正足回り、および他社ダンパー用。
■8950円

SET-UP & PARTS CATALOG 02

STABILITY PARTS
[剛性パーツ]

EK9 シビックTYPE R(97/8～ B16B搭載)
EK4 シビック/シビックフェリオ(95/9～ B16A搭載)
EG6 シビック(91/9～ B16A搭載)
EG9 シビックフェリオ(91/9～ B16A搭載)
EG2 CR-Xデルソル(92/3～ B16A搭載)
EF9 シビック(89/9～ B16A搭載)
EF8 CR-X(89/9～ B16A搭載)
98R インテグラTYPE R 98 spec(98/1～ B18C搭載)
96R インテグラTYPE R 96 spec(95/8～ B18C搭載)
DC インテグラSiR(93/5～ B18C搭載)

適材適所の剛性パーツでダイレクト感を高める!

ハッチバックの泣き所といえば、開口部の大きいリアまわりの剛性不足。適材適所のボディ補強を行えばネガを解消すると同時に、さらにダイレクト感の高いハンドリングを実現できる気軽に装着できて、効果を体感しやすいのも剛性パーツのいいところだ

※ご購入に際しては、商品の仕様・特徴・取り付け方法・価格など事前によくご確認ください。商品の写真には他車種用のものも含まれます。実際の商品と外観が異なることがあります。購入・チューニング等の際に生じたトラブルに関しては、当編集部では一切の責任を負いかねます。

RIGID



ストラットタワーバー
問:アルファ
☎048-873-6986

中空スチールオーバルシャフトを採用した高剛性ストラットタワーバー。EK9、DC2用ともに左右ストラットおよびボディ(バルクヘッド側)を結ぶ「RSタイプ」となる。EK9タイプRは純正タワーバーとの併用が可能だ。
■1万8900円(F)、1万2600円(R)

J'S RACING



リアアルミストラットタワーバー
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

リアストラットタワーバーは、開口部の大きいハッチバック車の剛性アップに効果絶大。ストリートからサーキットまでハイスピード走行時にシャープなハンドリングを体感できる。取り付けはボルトオンで手間いらず。
■1万8900円

J'S RACING



フロントアルミストラットタワーバー
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

ボディ剛性を高めシャープなハンドリングを実現。シャフトは高剛性アルミ製オーバルタイプ。スチールブラケットはSPLゴールドの焼き付け塗装を施し、錆に強く塗装面強度も高い。エンジンルームでの存在感も魅力。
■1万8900円

MUGEN



Hiperformance TowerBar
問:無限
☎048-462-3131

コーナリング時のロール剛性向上を狙って、左右のフロントサスペンションアッパーマウント部をつなぐタワーバー。オーバル形状を採用したほか、中空ステンレス材を用いることで、軽量・高強度を追求している。
■2万4150円～2万7300円

Strut Tower Bar
[ストラットタワーバー]

CARBING



ストラットタワーバー
問:オクヤマ
☎045-934-5334

20×40φシャフトを使用し、スタンダードな2点支持・ジョイントレスのタイプI、3点支持・ジョイントレスのタイプII、さらに2点支持・30×50φの大口径シャフトを採用したタイプRと、豊富な種類から選べる。
■1万4700円～

M&M HONDA



Rタワーバー
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

レース参戦を通じ、ホンダ車のチューニングに豊富なノウハウを持つM&M HONDAが手がけたリアストラットタワーバー。フロント用と同様にアルミ製のオーバルシャフトを採用。見た目の美しさも折り紙付き。
■1万8900円

M&M HONDA



Fタワーバー
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

フロントストラットタワー部を連結することによって剛性をアップし、ボディのねじれを防ぐ。軽量高剛性のアルミオーバルシャフト。エンジンルーム内のドレスアップパーツとしても有効なアイテム。
■1万8900円

STR Wakai Engineering



STRオーバルシャフトタワーバー
問:STR Wakai Engineering
☎0297-61-3156

各種補強パーツを数多く取り揃えるSTR Wakai Engineeringからリリースされるボディ剛性アップの定番パーツ。アルミ製オーバルシャフトを採用することで、軽量&高剛性を実現。マウント部はスチール製となる。
■1万6590円

MAS



ストラットタワーバー
問:ALEX
☎03-3906-6111

オーバルもしくは丸断面の中空アルミパイプをシャフトに使用し、剛性アップとデザイン性を両立したタワーバー。機能面における品質の高さはもちろん、エンジンルームのワンポイントとしても優れた仕上がりを持つ。
■1万2600円～1万5750円

Back Yard SPECIAL



リアストラットバー
問:Back Yard SPECIAL
☎052-704-1707

クルマの挙動・姿勢変化をダイレクトに感じ取るためには、リアにもストラットバーを装着し、足回りおよびボディの剛性アップを図りたい。Back Yard SPECIAL製は、フロントと同様に丸断面のアルミシャフトを採用。
■1万6000円

Back Yard SPECIAL



フロントストラットバー
問:Back Yard SPECIAL
☎052-704-1707

ノーマルのパフォーマンスロッドを取り外すことなく、ダブルでボディを補強し、さらなる剛性アップを可能としたフロントストラットバー。シャフトは丸断面のアルミ製で、ドレスアップ効果も期待できるもの。
■1万6000円

DogFightPro



ツインタワーバー
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

タイプRに純正装着されているノーマルタワーバーを取り外すことなく、併用して装着が可能。ボディフロントセクションを二重に強化して、よりリニアなハンドリングを実現。シャフト形状はオーバルタイプとなる。
■1万3800円

VISION



ストラットタワーバー
問:テクニカスポーツ
☎06-6878-5891

テストを積み重ね、完成度を高めたストラットタワーバー。加工の難しいアルミオーバル中空パイプをシャフトに使用。フロント用のほかに、リア用の設定もあり。フロント用は補器類の保護も考慮して設計されている。
■1万6800円

CUSCO



ストラットバー
問:キャロッセ
☎027-352-3578

オーバル形状のアルミ製シャフトを使用したタイプOS、丸断面アルミシャフトのタイプAS、高強度スチールシャフト採用のタイプST、38φアルミパイプに1mmカーボンを焼き付けたタイプALC40などを用意。
■1万2600円～2万3100円

Beatrush



リアタワーバー
問:レイル
☎045-824-1835

32φのアルミ製丸断面シャフトにスチール製ブラケットを組み合わせたリアタワーバー。ボディ剛性をアップし、クルマの挙動をつかみやすくする効果がある。シャフトにはポリッシュ加工が施されており、美しい。
■1万5750円

REFIL SPEED



フルチタンタワーバー
問:レフィルスピード
☎019-691-1661

軽量・高剛性で知られるチタン材で製作した、一体タイプのフロントストラットタワーバー。シャフトはオーバル形状。耐久性に優れていることに加え、チタン特有の色合いがエンジンルームをレーシーに演出する。
■4万7250円

FEEL'S



カーボンタワーバー
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

カーボン素材のオーバル形状シャフトを採用したフロントタワーバー。アルミ製と比較して大幅な軽量化を実現しているのが大きな魅力だ。カーボン製ならではのルックスで、エンジンルームの演出にも一役買う。
■3万6750円

FEEL'S



アルミタワーバー
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

ストリートからサーキットまで、スポーツドライビングの強い味方となるアイテムであり、また経年劣化による車内のキシミ音なども大幅に軽減する効果も期待できる。材質はアルミで、フロント用、リア用を設定。
■1万8900円

BLOOD SPORTS



タワーバー
問:エスアールファクトリー
☎075-951-1134

アルミ製オーバルタイプのシャフトを使用。エンド部に施したテーパー仕上げにより、F1マシンのアーム類に似たフォルムに仕上げた。シャフト部はパフ仕上げ。純正パフォーマンスバーは取り外しが必要となる。
■1万6800円

TFPP



フロントロアアームバー
問:Tuningfan.com
☎044-272-5957

コーナリング時のアライメントの変化を抑え、回頭性を向上させることを目的として、ロアアームの左右をつなぎ横方向の剛性を高める。ターンバックル調整式を採用し、車両誤差の微調整やテンション調整が可能。
■1万500円

STR Wakai Engineering



STRロアアームバー
問:STR Wakai Engineering
☎0297-61-3156

左右のリアロアアームをつなげることで、足回りのバランスを高める。コーナーリング時やブレーキング時のハンドリングが安定し、スムーズな走行をサポートする。アルミ製軽量&高剛性PGシャフトを採用
■1万290円

MAS



Rear ロアアームバー
問:ALEX
☎03-3906-6111

強化リブ入りの特殊オーバルシャフトでロアアームの左右をつなぎ、横方向の剛性を高めるアイテム。リアのコーナリング時のアライメント変化を抑え、回頭性を向上させることができる。シャフトはアルミ製となる。
■9800円

J'S RACING



リアロアアームバー
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

リアフレームのサスペンション取り付け部を高剛性のテンション調整式アルミ製シャフトで結び、ねじれ剛性を上げ、リアの接地感覚を向上させる。ストリートからサーキットまで幅広く効果が期待できるアイテム。
■1万3650円

Lower Arm Bar

[ロアアームバー]

SERGEANT



リアロアアームバー タイプII
問:サージェント
☎0725-22-7688

リアスタビを強化タイプに交換した場合、純正スタビブラケットは強度不足のため作動時にねじれる。ロアアームバーとスタビブラケットを連結することによりねじれを抑え、本来の性能を引き出し、レスポンスを向上。
■1万5750円

CUSCO



ロワアームバー Ver I
問:キャロッセ
☎027-352-3578

ロアアームを左右2点でつなぐシンプルな形状を採用。車種により、フロントのみの設定となる場合あり。材質は軽量・高強度を誇るアルミ製。ストラットタワーバーとの併用で、強固なトラス構造を形成できる。
■7875円

CARBING



ロアアームバー
問:オクヤマ
☎045-934-5334

ねじれ剛性に優れたSTKM13Aスチール製オーバルシャフト（パイプ口径20φ×40）を採用。ブラケット部をパイプ形状にすることでボディへの取付け強度を高めている。前後とも2点支持、ジョイントレスの一体型。
■1万290円～

M&M HONDA



ロアアームバー
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

ロアアーム間に渡すことによって、不必要なアライメント変化を抑える剛性向上パーツ。タイヤの接地性を高めることができるため、コーナリング性能アップを図れる。フロントおよびリア用を用意している。
■1万3125円

TFPP



リアロアアームバー
問:Tuningfan.com
☎044-272-5957

フロント用ロアアームバーと同様に、高剛性PGシャフトによってリアの左右ロアアームをつなぎ剛性を高めるアイテム。こちらもターンバックル式を採用することで、テンションなどの細かいアジャストが可能だ。
■1万500円

FEEL'S



リアロアアームバー
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

高剛性かつ軽量なアルミオーバルシャフトを使用したリアロアアームバー。ロアアームどうしをつなげることにより、ダイレクト感のある乗り味を実現する。EK4/EK9用についてABS付き車には未対応となっている。
■1万6800円

FEEL'S



フロントロアアームバー
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

ボディ下部の補強に有効で、剛性アップを図れる。オーバル形状のアルミシャフトを採用。4-1エキゾーストマニフォールド装着車にフロントロアアームバーを取り付ける際には、干渉のおそれがあるので注意。
■1万6800円

HYAKUSIKI JIDOUSHA



リア ロアアームバー
問:百式自動車
☎045-805-5007

リアロアアームの付け根を連結して車体剛性をアップし、ダイレクトな操作感覚を実現。取り付けにあたっては全長調整機能付きのため、確実にテンションをかけることができる。ロッドはポリッシュ仕上げとなる。
■5880円

DogFightPro



調整式ロアアームバー
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

左右のロアアームを連結することにより、ハードドライビング時のアームのずれを抑制し、さらにアームの動きをより確実なものとする。トラクションが向上し、オンザレール感覚の高い走りを実現することができる。
■1万1800円

SUPER PRIVATE



フロアサポートバー
問:スーパープライベート
☎079-421-0036

リアメンバーのノーマル補強パイプと交換することで、リアセクション全体の剛性感をアップする。これにより、リアのグリップ感と接地感が向上し、また車両全体の前後の一体感も高まる。DC2はタイプRを除き対応。
■7140円

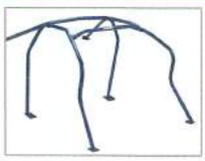
 ※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

Roll Bar
[ロールバー]

TOP SECRET

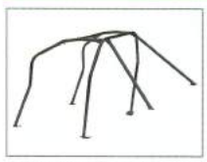

スーパーロールバー
問:トップシークレット
☎043-216-8808

40φのパイプで構成され、4点式から車種と用途に応じてさまざまな仕様を選択することが可能になっている。トップシークレットのイメージカラーであるゴールドカラーを採用し、存在感のある仕上げが施される。
■3万5700円～(4P)

CUSCO


クスコD1クロモリロールケージ
問:キャロッセ
☎027-352-3578

スチール製に比べ約33%軽量な40φクロモリ鋼管で構成される、ストリート向け本格タイプ。フル切削・高張度・超軽量ジョイントを使用するほか、ボディ剛性アップに最適な取り付け位置とデザインを採用している。
■4万7250円～10万5000円

SAFETY21


SAFETY21ロールケージ
問:キャロッセ
☎027-352-3578

冷間引抜継目無炭素鋼(STKM13C-SC)を使用した40φパイプを使用し、JAF公認競技規定に対応。ドライバーの視界を邪魔しないフロントケージ構造や、徹底した高剛性&軽量構造など卓越したノウハウを注入。
■4万2000円～15万4350円

DASH


ロールバー
問:オクヤマ
☎045-934-5334

コンペティションユースを前提に開発・製作され、ストリート派の要望にも対応する豊富なバリエーションをラインアップ。パイプにはSTKM13炭素鋼を、バージョイント部には独自開発の高加重対応ジョイントを採用。
■5万2500円～13万4400円

IMPACT!


ボディー補強
問:IMPACT
☎072-871-3333

サス回りの入力部や開口部の補強から、ワンオフ・ロールケージ装着による補強など、本格的なレース仕様まで対応。車体剛性のトータルアップで、中高速域でのコントロール性と安定感を飛躍的に向上させる。
■38万円～

Pillar Bar
[ピラーバー]

M&M HONDA


ピラーバー
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

Cピラーをシャフトでつなげることで手軽にリアゲート部の剛性アップができるピラーバー。リアシートベルトアンカー部左右のボルトに共締めするタイプで、内装のトリム等に穴を開けることなく装着することができる。
■1万3125円

STR Wakai Engineering


STRピラーバー
問:STR Wakai Engineering
☎0297-61-3156

22φのアルミ製軽量中空シャフトを採用したピラーバーで、リアハッチ部の剛性をアップする。ターンバックル調整式で、手軽なボルトオンタイプ。リアシートの使用が可能で、車検にも対応している。
■1万290円

TFPP


リアピラーバー
問:Tuningfan.com
☎044-272-5957

リアハッチ開口部の左右をつなぎ、ボディのねじれを抑制。専用設計の肉厚アルミ合金シャフトを採用し、高剛性を実現している。ターンバックル式のためテンションの調整が可能だ。トリム加工が必要な車種あり。
■1万500円

MAS


Cピラーバー
問:ALEX
☎03-3906-6111

リアシートベルトアンカー取り付け部を利用し、ボディ左右をアルミシャフトで連結することでボディ剛性をアップ。インテグラのようなリアゲート開口部が大きいモデルには効果大。DC2はトリム加工が必要となる。
■9800円

J'S RACING


SPLリアピラーバー
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

特にハッチバック車のウィークポイントとなる、リア開口部中心の補強に効果的。従来のシャフト径20φから25φへ変更することで、さらなる強度アップを実現。中空率もアップしたことで重量は従来品と変わらない。
■1万4700円

Body Reinforcement Parts
[室内ボディ補強パーツ]

J'S RACING


SPLクロスバー
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

リアタワーバーやピラーバーと組み合わせることで、さらなる剛性アップを実現する。タワーバー取り付け部分からルーフまでを2本の25φアルミシャフトで結合。装着は完全ボルトオン。後部座席は使用可能だ。
■2万9400円

REFIL SPEED


リアピラーバー
問:レフィルスピード
☎019-691-1661

大きな開口部を持つハッチバック車の左右Cピラー部をシャフトでつなぐことによって、ボディのねじれを適度に抑え走行フィールを向上するパーツ。材質はステンレス。ボルトオンで手軽な取り付けが可能。
■1万3440円

Beatrush


クロスビームピラーバー
問:レイル
☎045-824-1835

後席シートベルトの左右ピラー側ボルト部とバックパネル部をクロスバーでジョイントし、リア開口部の剛性をアップ。クロスビームに32φアルミシャフト、ピラーバーとエンドバーに31.8φのスチールシャフトを使用。
■3万3600円

DogFightPro


リアピラーバー
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

ボディ剛性が弱いリアセクションに取り付けることにより、ヨレやヤレを防止する補強パーツ。リアタワーバーを併用すれば、さらに効果アップが期待できる。テンション調整機能付きで、ボルトオン装着が可能。
■1万2600円

CUSCO


ピラーサイド補強バー
問:キャロッセ
☎027-352-3578

2ドア車の泣きどころを効果的に補強。シートベルトアンカー2箇所とシートレール取付部1箇所の合計3箇所のボルトに共締めするだけ。フロント側1箇所にボルト穴加工を追加し固定すれば、効果はさらにアップ。
■2万1000円

Back Yard SPECIAL


アルミ製ロールバー
問:Back Yard SPECIAL
☎052-704-1707

アルミ製のため公認競技には使用できないが、スチール製に比べて重量は1/3の約16kgと超軽量のロールバー。表面にはパフ仕上げが施されており、見た目もスタイリッシュ。
■17万8000円(8点式)、19万8000円(10点式)

Next


ミラクルクロスバー
問:ネクスト
☎0593-78-1315

リアバルクヘッドの役割とリアサスからの入力を分散させる効果を持たせ、ハッチバック車でもセダン並みの剛性確保を狙って開発された。アップグレードキットが用意されており、さらなる剛性アップにも対応。
■4万1790円～

TEIZY sports


2ウェイクロスバー
問:コクピットロフト
☎0258-39-2805

リアセクションの剛性アップを図るクロスバーを備えたパーツで、クスコ製リアストラットタワーバーを併用する。ストレートバーとクロスバーは、それぞれ個々に装着が可能。シャフトはアルミ製、ブラケットはスチール。
■3万4800円

TFPP


リアモノコックバー
問:Tuningfan.com
☎044-272-5957

ラゲッジルーム底部左右をつなぐことで、リアセクションのボディのねじれを抑制。シャフトは専用設計の肉厚アルミ合金を使用し、高剛性を実現。ターンバックル調整式のため、テンションのアジャストが可能だ。
■1万500円

STR Wakai Engineering


STRトランクバー
問:STR Wakai Engineering
☎0297-61-3156

リアオーバーハングの剛性を向上。剛性アップによりトラクションがアップし、安定したサスペンションの動きを実現。装着はボルトオンで加工は不必要。22φアルミ中空シャフト使用でターンバックル調整式となる。
■1万290円

MAS


モノコックバー
問:ALEX
☎03-3906-6111

室内側フロアに取り付け、ボディ剛性をアップするパーツ。特にボディの横剛性が不足していると感じている場合に有効だ。EK9の場合は、ラゲッジルーム内フロアに装着する。シャフトは軽量なアルミ製を採用。
■9800円

DogFighPro


サイドインナーブレースバー
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

メインシャシーとフロントアッパー部を結合することで、フロントセクションの剛性を高める。前輪荷重が重いFF車の場合、フロントセクションの強化は非常に重要となる。ボディ剛性アップが体感できるパーツだ。
■2万3800円

J speed


すじがねくん
問:カーステーション・マルシェ
☎027-265-6789

ハンドリングに大きく影響するフロントボディ補強パーツ。フロントリーンフォースメントとモノコックフレームをつなぎ、バランスの取れた高い剛性を生み出す。独自の取り付け方式を採用し、溶接並みの強度を確保。
■1万8900円

M&M HONDA


サイドインナーブレース
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

FF車のポイントとなるフロント回りの剛性アップを図ることを目的としたパーツ。フロントフェンダーとバルクヘッドを結合し、剛性の弱いセクションを補強する。取り付けは手軽なボルトオンながら、効果は大きい。
■2万790円

A-SPORTS


ガッチリサポート TYPE R
問:A-SPORTS
☎082-285-3822

フロントサイド部のボディ剛性をアップさせ、回頭性能やトラクションの向上を実現するサイドインナーブレース。ブレース自体はフェンダー内にボルトオン装着するので、取り付けも比較的手軽に行うことができる。
■2万790円

J'S RACING


サイドインナーブレース
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

フェンダー内部へボルトオン装着することでフロントフレームのゆがみを抑え、フロントまわりの剛性をアップする。薄板化した鋼板をNCレーザーカット製法により加工するため、高剛性と軽量化を同時に実現した。
■2万3100円

Other Reinforcement Parts
[その他補強パーツ]

BRAKE PARTS
[ブレーキパーツ]

EK9 シビックTYPE R(97/8〜 B16B搭載)
EK4 シビック／シビックフェリオ(95/9〜 B16A搭載)
EG6 シビック(91/9〜 B16A搭載)
EG8 シビックフェリオ(91/9〜 B16A搭載)
EH2 CR-Xデルソル(92/3〜 B16A搭載)
EF9 シビック(89/9〜 B16A搭載)
EF8 CR-X(89/9〜 B16A搭載)
DB8 インテグラTYPE R 98 spec(98/1〜 B18C搭載)
DB6 インテグラTYPE R 96 spec(95/8〜 B18C搭載)
DC インテグラSiR(93/5〜 B18C搭載)

「止まる」が変われば走りはもっと楽しくなる

**チューニングの基本でありながら、知るほどに奥の深さを増すブレーキチューン
商品の選択肢も非常に幅広く、パッド交換だけでもステージに合わせた制動力と
コントロール性の追求は可能だが、ローターやキャリパーなど、システム全体の交換ももちろん効果大だ**

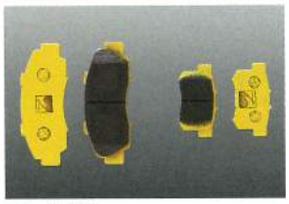
※ご購入に際しては、商品の仕様・特徴・取り付け方法・価格など事前によくご確認ください。商品の写真には他車種用のものも含まれます。実際の商品と外観が異なることがあります。購入・チューニング等の際に生じたトラブルに関しては、当編集部では一切の責任を負いかねます。

REVSPEC



REVSPEC SC
問:ウェッズ ☎03-5753-8201
[材質] ノンアスベスト
[温]50℃〜350℃ [攻]小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG2 98R 96R DC
初期制動を重視しながら、ブレーキダストや鳴きの発生も抑えたストリート用パッド。
■F 9500円/R 7500円 S

SPOON SPORTS



ブレーキパッド
問:スプーン ☎0120-122-095
[材質] ノンアスベスト系焼入れタイプ
[温]50℃〜700℃ [攻]小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 98R 96R
耐フェード性、低温時の効き、純正同等の摩耗性、ローター攻撃性の低さなどを重視して開発。
■F 2万3100円/R 2万1000円 S

MUGEN



問:無限
☎048-462-3131
Sタイヤを履いての本格的なサーキット走行に対応するタイプCは、高い耐フェード性、効き、コントロール性を確保。街乗りからミニサーキットまで対応するタイプSは、スポーツ走行にも応えるコントロール性を重視。

Brake Pad Type Competition
[材質] ノンアスベスト
[温]100℃〜700℃
[攻]中
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 98R 96R
■F/R 各2万1000円〜2万6250円 W C

Brake Pad Type Sport
[材質] ノンアスベスト
[温]100℃〜650℃
[攻]中
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 98R 96R
■F/R 各1万9950円〜2万3100円 S W

Brake Pad
[ブレーキパッド]

[温] ..... 適正温度域
[攻] ..... ローター攻撃性
[適合] ..... 適合車種
想定走行ステージ
S ..... ストリート
W ..... ワインディング
C ..... サーキット

ACRE



問:アクレ
☎042-556-5100
純正を上回る初期タッチのよさ、コントロール性の高さと低ダストを実現したストリートパッドから、チタン配合のカーボンメタルを採用したスポーツパッドまで、各種用途に応じたパッドをラインアップ。

スーパーファイター
[材質] ノンアスベスト
[温]0℃〜450℃
[攻]小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各6300円 S W

フォーミュラアクレ
[材質] カーボン、チタン
[温]0℃〜800℃
[攻]-
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各1万6800円 S W C

フォーミュラタイタン
[材質] チタン配合カーボンメタル
[温]0℃〜850℃
[攻]中
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各2万790円 S W C

ライトスポーツ
[材質] カーボン、チタン
[温]0℃〜800℃
[攻]-
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各1万1340円 S W

IDI



問:アイ・ディ・アイ
☎042-549-0050
ストリートユースのノンアスタイプから競技向けのフルメタルパッドまで幅広くラインアップ。D700スポーツとD750スーパースポーツは、ロースチールのカーボンメタルを採用し、ストリートからサーキットまで広範囲な用途に対応する。

TYPE D-OX
[材質] ノンアスベスト、フルメタル
[温] 材質別変動
[攻]-
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F 2万6250円〜/R 2万5200円〜 C

TYPE D300 BasicEco
[材質] ノンアスベスト(ノンスチール)
[温]0℃〜450℃
[攻]-
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F 1万3650円/R 1万2600円 S

TYPE D350 PlusEco
[材質] ノンアスベスト(ノンスチール)
[温]0℃〜500℃
[攻]-
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F 1万4700円/R 1万3650円 S

TYPE D500 Standard
[材質] ノンアスベスト(ノンスチール)
[温]0℃〜600℃
[攻]-
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F 1万8900円/R 1万7850円 S W C

TYPE D700 Sports
[材質] カーボンメタル(新ロースチール)
[温]50℃〜750℃
[攻]-
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F 2万4150円/R 2万3100円 S W C

TYPE D750 Super sports
[材質] カーボンメタル(新ロースチール)
[温]50℃〜800℃
[攻]-
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F 2万6250円/R 2万5200円 S W C

ENDLESS



問:エンドレスアドバンス
☎0267-67-6888
初期タッチと低ダストにこだわったストリート用から、サーキットでのコントロール性に重きを置いたメタルパッドまで、用途と応じて選べる商品ラインアップを実現。新しいところではスチール成分を含まないNAO材採用のストリート向けのパッドなどもある。

CERAMIC CARBON METAL TYPE CC-A
[材質] セラミック、カーボンメタル
[温]50℃〜480℃
[攻]-
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各1万7850円 S

CERAMIC CARBON METAL TYPE CC-Rg
[材質] セラミック、カーボンメタル
[温]50℃〜800℃
[攻]-
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 98R 96R DC
■F/R 各3万1500円、F/R セット 5万7750円 W C

MX72
[材質] セラミック(セラミックカーボンメタル)
[温]50℃〜600℃
[攻]小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各2万5200円 S W C

NS97
[材質] ロースチール
[温]0℃〜500℃
[攻]-
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各1万8900円〜 S

SNP
[材質] NAO
[温]0℃〜400℃
[攻]小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各1万290円 S

SUPER STREET M-sport
[材質] ノンアスベスト
[温]0℃〜530℃
[攻]高
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各2万4150円、F/R セット 4万3050円 S

SUPER STREET Y-sport
[材質] ノンアスベスト
[温]0℃〜380℃
[攻]-
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各1万4700円 S

TYPE-R
[材質] ノンアスベスト
[温]0〜650℃
[攻]小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EF9 98R 96R DC
■F/R 各2万4150円、F/R セット(設定車種のみ) 4万3050円 W C

FERODO



DS2500
問:フェデラルモーグル ☎045-479-0220
[材質] ノンアスベスト
[温]0℃〜700℃ [攻]小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
ストリートからサーキットまで幅広いレンジをカバーし、ダイレクトなペダルタッチでコントロール性も高い。
■F/R 各2万円〜 S W C

NEULO



NL-R1
問:ニューロ ☎0296-43-8849
[材質] カーボンロースチール
[温]0℃〜650℃ [攻]小
[適合] EK9 EK4 EG6 98R 96R
低温時から安定した制動力を発揮しスポーツ走行にも対応。NL-S1、NL-R2、NL-R3もラインアップする。
■F/R 各1万8900円 S W C

RIGID



問:アルファ
☎048-873-6986
全日本ジムカーナ、ダートラ、ラリーなどで磨かれ、全国のトップドライバーからも高く評価されている各種パッドを用意。それぞれに特性を持つ複数の摩材から、用途に応じたものを選択することができる。

ブレーキパッド(フロント)
[材質] ノンアスベスト
[温]0℃〜500、800℃
[攻]中
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F 2万1000円〜2万2050円 W

ブレーキパッド(リア)
[材質] ノンアスベスト、セミメタル
[温]0℃〜800℃
[攻]中
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■R 1万8900円〜1万9950円 W

ブレーキパッド(リアメタル)
[材質] ノンアスベスト、セミメタル
[温]0℃〜500℃
[攻]大
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■R 2万5200円 C

 ※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

M2 SPORTS



Type SPORTS&STREET
問:エムツー販売　☎03-3704-2272

[材質] フェノール樹脂複合材
[温] 0℃～450℃　[攻] -
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 98R 96R

強力な初期制動力と踏み込んでからの高いコントロール性、ペダル剛性感を実現するスポーツパッド。
■F/R 各5500円　S W

Winmax



問:エムケーカシヤマ ウインマックスディビジョン
☎0267-67-7700

E-COは人体と環境に有害な材質を極力排除しながら、鳴きや低ダストを実現したストリートパッド。REIFEは純正の制動力に不満が出たときなどに最適な入門用スポーツパッド。バランスの取れたブレーキ性能を誇る。

B-SKiLL E-CO
[材質] ノンスチール(ノンアスベスト)
[温] 常温～400℃
[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各1万2600円　S

B-SKiLL REIFE
[材質] ノンスチール(ノンアスベスト)
[温] 50℃～600℃
[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各1万5750円　S W

SEI SPORT PAD



問:S&Eブレーキ
☎072-771-0591

ノンスチールのストリートスペックと、ロースチールのサーキットスペックの２種類を設定。ストリートスペックは街乗りにおける制動力と耐フェードを追求。サーキットスペックは幅広いステージでのニュートラルなタッチを追求した。

CS(Circuit Spec)
[材質] ノンアスベスト、ロースチール
[温] 常温～800℃
[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F 2万6250円/R 2万4150円　S W C

SS(Street Spec)
[材質] ノンアスベスト、ノンスチール
[温] 常温～500℃
[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各2万1000円　S W

GLANZ



問:グラン
☎0791-64-8015

低ダストと鳴きの抑制を実現したストリート用のスペックS、日常ユースからワインディングでのスポーツ走行までカバーするスペックC、初期制動の強さと高いコントロール性を備えたスペックCXを設定する。

BRAKE PAD SPEC-C
[材質] カッパーグラファイト
[温] 常温～650℃
[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各1万2000円　S W

BRAKE PAD SPEC-CX
[材質] カッパーグラファイト
[温] 常温～750℃
[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各1万6000円　W

BRAKE PAD SPEC-S
[材質] ノンスチールNOA
[温] 常温～450℃
[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各8000円　S

GLAD



問:グラッド・ジャパン
☎03-3298-8195

コストパフォーマンスに優れたストリート向けパッドのG-BASIC、初期タッチから強力な制動力を発揮するタイプNR、高温域でも高いコントロール性を発揮するカーボンメタルパッドのタイプCZを設定。

ブレーキパッド タイプ CZ
[材質] カーボンメタル
[温] 0℃～850℃
[攻] 中
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F 2万9400円/R 2万7300円　W C

ブレーキパッド タイプ G-BASIC
[材質] ノンアスベスト
[温] 0℃～500℃
[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各1万5750円　S

ブレーキパッド タイプ NR
[材質] ノンアスベスト
[温] 0℃～600℃
[攻] 小、中
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F 2万4150円/R 2万3100円　W

CARBONE LORRAINE



RC5／RC6
問:OSAMU FACTORY　☎0774-34-1800

[材質] シンタードメタル
[温] 0℃～1000℃　[攻] 中
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

0℃～1000℃の温度域に対応するメタルパッド。経年変化に強く、摩耗が進んでも高い制動力を発揮。
■F/R 各2万4150円～　S W C

GT-1



問:GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550

使用用途をそのまま商品名とした3種類のパッドを設定。レジャーとスポーツはともに耐摩耗性と適度な制動力に配慮したノンアスタイプで、競技は高速域のコントロール性を重視したカーボンメタル製。

ブレーキパッド 競技
[材質] カーボンメタル
[温] 80℃～800℃
[攻] -
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R セット 1万2600円　C

ブレーキパッド スポーツ
[材質] ノンアスベスト
[温] 0℃～550℃
[攻] -
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R セット 9600円　W

ブレーキパッド レジャー
[材質] ノンアスベスト
[温] 0℃～450℃
[攻] -
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R セット 6300円　S

BOLDWORLD



BZmodel
問:ボルドワールド事業部　☎0868-74-1221

[材質] グラファイト、メタリック
[温] 0℃～850℃　[攻] -
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EF9 98R 96R

幅広い温度域に対応するグラファイト配合メタルパッド。ストリートからサーキットまでカバー。
■F 2万5200円～/R 2万3100円～　S W C

SEEKER



ZZD SUPREME BRAKE PAD TYPE-C
問:シーカー　☎03-5336-7025

[材質] カーボンメタル
[温] 50℃～900℃　[攻] 中
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

サーキットでも安定した制動力、コントロール性、耐フェード性を発揮するカーボンメタルパッド。
■F 3万240円/R 2万7900円　S W C

KYB



Rad's.SG
問:KYBエンジニアリングアンドサービス　☎0120-707-513

[材質] セラミック、カーボンメタル
[温] 50℃～700℃　[攻] 中
[適合] EK9 EK4 EG6 EG2 EF9 EF8 98R 96R

走行会やタイムアタックを照準に据えながら、鳴きやローター攻撃性も抑えたスポーツパッド。
■F/R セット 2万3100円　C

Luvix



S TYPE
問:ルービックス　☎03-3732-1238

[材質] セラミック系
[温] 0℃～750℃　[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

15種類ものラインアップを持つLuvixの中でもトップモデルとなる。適正温度域が広くスプリントレースにも対応。
■F 3万1500円～/R 2万9400円～　S W C

RACING GEAR

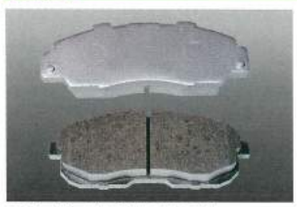


POWER BRAKE PAD
問:辰巳屋興業　☎03-3696-0620

[材質] ノンアスベスト
[温] 0℃～650℃　[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

ダスト、鳴きを大幅に削減し、高いスポーツ性能を追求。幅広い走行ステージに対応する。
■F 1万8900円/R 1万7850円　S C

prospot



問:ミスタータイヤマン ヒノデ&車工房プロスポット
☎082-899-4300

純正パッドよりもブレーキタッチと制動力を向上し、街乗りからワインディングまで対応する for ストリートスポーツ、前後のブレーキバランスと耐久性にポイントをおいた for サーキットを設定する。

forサーキット
[材質] ノンスチール/メタル
[温] 様々　[攻] 中/大
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各2万4150円～　W C

forストリートスポーツ
[材質] ノンスチール
[温] 0℃～480℃　[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各1万500円　S W

GP SPORTS



G-MASTER SCV
問:ジーピースポーツ　☎0256-36-7773

[材質] ノンアスベスト
[温] 50℃～550℃　[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 98R 96R DC

純正同等のブレーキタッチを残しつつ、踏力にダイレクトに応えるコントロール性を重視したパッド。
■F/R 各9240円　S W

Rmasters



問:制動屋
☎059-373-5871

オールラウンド性を重視したRMシリーズ、サーキット性能を重視したGTシリーズのほか、FF車リア専用材質を採用したSP300などをラインアップ。走行ステージに応じたパッドを選択することができる。

RM550
[材質] -
[温] 0℃～800℃
[攻] 中
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F 各2万6250円　W C

RM551
[材質] -
[温] 50℃～800℃
[攻] 中
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各2万6250円　W C

RM551+
[材質] -
[温] 0℃～800℃
[攻] 中
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各2万6250円　S W C

SP300
[材質] -
[温] 50℃～700℃
[攻] 中
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■R 各2万8350円　W C

GT600
[材質] -
[温] 100℃～850℃
[攻] 中
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F 3万450円　C

Axis SPORTS PAD



TYPE-R
問:大和産業　☎03-5748-7485

[材質] ノンアスベスト
[温] 100℃～600℃　[攻] 中
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

高温時のコントロール性と安定性を高めた材質を採用。耐摩耗性、耐フェード性も高い。
■F 2万2050円/R 1万9950円　W C

GANLOCK

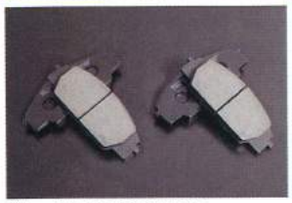


ブレーキパッド
問:シューエイ　☎042-692-4300

[材質] ノンアスベスト
[温] -　[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF8 98R 96R DC

最新の製造工法により、耐久性の向上、低ダスト、低ローター攻撃性を追求したノンアスパッド。
■F/R セット 2万3100円　S W

HYAKUSIKI JIDOUSHA



ブレーキパッド RA1000 各種
問:百式自動車　☎045-805-5007

[材質] セラミックメタル
[温] 0℃～800℃　[攻] 中
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 98R

初期制動力が高く、連続走行にも耐える耐摩耗性を備えたサーキット向けスポーツパッド。
■F/R 各1万8900円　C

TOP SECRET



スーパーストリート ブレーキパッド
問:トップシークレット　☎043-216-8808

[材質] -
[温] 0℃～450℃　[攻] -
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

街乗り用としての性能を追求し、リーズナブルな価格設定も実現。純正交換用として最適。
■F/R 6300円　S

Orangeball



オリジナルブレーキパッド
問:チューニングガレージ オレンジボール　☎03-5933-3044

[材質] セミメタル
[温] 0℃～800℃　[攻] 中
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC

タイヤのパフォーマンス向上にあわせて開発したスポーツパッド。仕様変更にも対応する。
■F 2万9400円/R 2万7300円　W C

DIXCEL



ダストの発生を極限まで抑えたストリートパッドから、サーキットに的を絞ったリアルレーシングスペックパッドまで幅広くラインアップ。ノンアスベストオーガニック材を使った環境モデルなどもある。

問:ディクセル
☎072-654-0121

M-TYPE
[材質] ノンスチール、セラミックファイバー
[温] 0℃～500℃　[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各1万6800円　S

R01-TYPE
[材質] HDグラファイト、メタリック
[温] 200℃～900℃　[攻] 中
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各2万4150円～2万6250円　S W C

RD-TYPE
[材質] シンタードメタリック
[温] -　[攻] 中
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■R 各2万7300円　C

RN-TYPE
[材質] ノンアスベスト
[温] -　[攻] 中
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■R 各1万8900円　C

Z-TYPE
[材質] グラファイト、メタリック
[温] 0℃～850℃　[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各2万1000円～2万3100円　S W C

エクストラクルーズ(EC)
[材質] ノンアスベスト、オーガニック
[温] 0℃～450℃　[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各8400円　S W

エクストラスピード(ES)
[材質] ノンアスベスト、オーガニック
[温] 0℃～600℃　[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各8400円　S W

ZONE



ブレーキパッド
[材質] NAO材
[温] 常温～400℃、450℃
[攻] -
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R セット 1万2600円～1万6800円　S

ブレーキパッド
[材質] ロースチール
[温] 常温、200℃～600℃、650℃、680℃
[攻] -
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R セット 2万2050円～2万8350円　W

ブレーキパッド
[材質] ハイスチール
[温] 200℃、300℃～680℃、700℃、750℃
[攻] -
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R セット 3万1500円～3万5700円　C

問:ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

使用温度域と制動レベルの異なる複数の摩材をラインアップ。制動力とリリースコントロール性が追求され、効きとタイヤのグリップがバランスしたときのリニア感が新たなコーナリングフィールを生む。

PFC



カーボンメタリック レーシング
問:PFCジャパン　☎048-836-4412

[材質] カーボンメタル
[温] 100℃～1000℃　[攻] 中
[適合] EK9 98R

スーパーGTやフォーミュラ・ニッポンなどで鍛えられたサーキット走行専用モデル。
■F 3万5700円/R 3万1500円　C

BLITZ



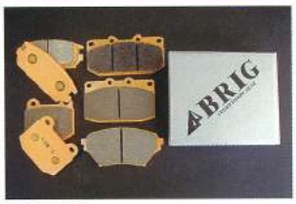
MR-1 Brake Pads
[材質] ノンスチール、ノンアスベスト
[温] 60℃～420℃
[攻] 小
[適合] EK4 EG6 98R 96R
■F/R 各1万290円　S W

MR-3 Brake Pads
[材質] ロースチール
[温] 50℃～620℃
[攻] 中
[適合] EK4 EG6 98R 96R
■F/R 各1万8900円　W C

問:ブリッツ
☎0566-79-2200

ブレーキング時の鳴きとダストの発生を抑えたストリート向けの MR-1 、サーキット走行を視野に入れて幅広い温度域で高い制動力を発揮するスポーツパッドの MR-3 の 2 種類をラインアップする。

BRIG



Gymkhana Hard 09
[材質] -
[温] 0℃～850℃
[攻] 中
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■R 3万1500円　C

Street Sports
[材質] ノンアスベスト
[温] 50℃～450℃
[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各1万3600円　S

VS704
[材質] セミメタリック
[温] 0℃～750℃
[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各2万9400円　W C

VS-R
[材質] セミメタリック
[温] 0℃～850℃
[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各2万3100円　S W C

VS-Z
[材質] ノンアスベスト
[温] 0℃～650℃
[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F/R 各1万6800円　S W C

問:ブロンコ・バスター
☎048-577-0606

想定ステージと対応温度域が異なる各種パッドを幅広く設定。新作としては S タイヤを確実にロックさせるサイドブレーキ性能に磨きをかけた、リア専用ジムカーナ向けパッドもラインアップする。

P.MU



カーボンメタルを採用し、コントロール性の幅を重視した新商品の HC-CS のほか、各種用途に向いたパッドをラインアップ。カーボンパッドの草分けでもある HC+も材質をリニューアルし、性能を向上させている。

問:プロジェクト・ミュー
☎0120-44-3688

TYPE HC+
[材質] カーボンメタル
[温] 0℃～800℃
[攻] 中
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F 2万4150円/R 2万2050円　S W C

TYPE HC-CS
[材質] カーボンメタル
[温] 0℃～800℃
[攻] 中
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F 2万4150円/R 2万2050円　S W C

TYPE LEVEL MAX700
[材質] カーボンメタル
[温] 50℃～700℃
[攻] 大
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F 2万2050円/R 2万1000円　W C

TYPE M-SPEC
[材質] ノンアスベスト
[温] 0℃～500℃
[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F 1万9950円/R 1万8900円　S W

TYPE NS-ZERO
[材質] ノンアスベスト
[温] 0℃～400℃
[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F 1万2600円/R 1万1550円　S

TYPE RACING999
[材質] カーボンメタル
[温] 200℃～800℃
[攻] 大
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R DC
■F 2万6250円/R 2万4150円　C

FEEL'S



ブレーキパッド EVO
[材質] -
[温] 100℃～700℃
[攻] 中
[適合] EK9 98R 96R
■F/R 各2万6250円　S W C

ブレーキパッド カーボン(フロント)
[材質] -
[温] 150℃～750℃
[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 98R 96R
■F 2万8350円～2万9400円　C

ブレーキパッド カーボン(リア)
[材質] -
[温] 150℃～750℃
[攻] 中
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R
■R 2万8350円　S W C

ブレーキパッド ストリート
[材質] -
[温] 0℃～450℃
[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R
■F/R 各7350円　B

ブレーキパッド スポーツ
[材質] -
[温] 150℃～650℃
[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R
■F/R 各2万2050円　S W C

問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

いずれもコントロール性に重点を置いた各種パッドをラインアップ。ストリート、スポーツ、カーボンのほか、N1 耐久レースにも使用されている耐久性に優れたEVOシリーズなどから選択できる。

BUDDY CLUB



RACING SPEC BRAKEPAD TYPE-SF
[材質] ノンアスベスト
[温] 0℃～400℃
[攻] 小
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 98R 96R DC
■F 1万1550円/R 9450円　S

RACING SPEC BRAKEPAD TYPE-SPORTS
[材質] チタン、カーボン
[温] 0℃～600℃
[攻] 中
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 98R 96R
■F/R 各1万5750円　S W

問:モーデックスアルファ
☎082-830-2008

ストリート向けノンアスタイプ、扱いやすさ重視のオールラウンド系チタン&カーボンタイプ、耐久レースにも使用可能なサーキットスペックのカーボンメタルタイプの 3 種類をラインアップする。

Biot



TYPE effet
問:Biot　☎042-568-0717

[材質] カーボンメタル
[温] 0℃～800℃　[攻] -
[適合] EK9 EK4 EG6 EG9 EG2 EF9 EF8 98R 96R

スポーツ走行を前提にした耐フェード性とコントロール性に重点を置いて開発したスポーツパッド。
■F/R セット 2万6250円～　S W C

※掲載されている情報は 2010 年 2 月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

Brake Rotor
[ブレーキローター]

SPOON SPORTS



ブレーキローター
問:スプーン
☎0120-122-095

[材質]—

鋳物金型の製作など、設計段階から理想値を追求し、最適な平行度、垂直度を実現。材質のカーボン含有率にもこだわり、商品ごとの個体差も一定レベルに抑えた。回転バランスや強度は純正品を遙かに上回る。
■1万2600円(1枚)

SPOON SPORTS

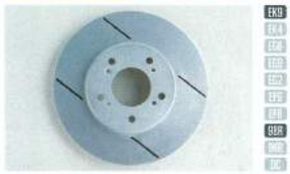


ブレーキコンバージョンパーツ
問:スプーン
☎0120-122-095

[材質]—

EK9とDC2(98spec)の15インチローター専用の同社製ツインブロックキャリパー用コンバージョンキット。DC2(96spec)、EK4、EG6にも装着可能に。
■1万1550円(14インチ・1枚)、1万5750円(15インチ・1枚)

SPOON SPORTS

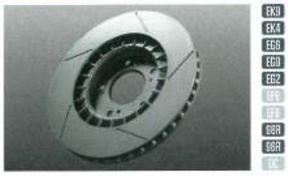


スリットブレーキローター
問:スプーン
☎0120-122-095

[材質]ハイカーボン材

それぞれ異なる角度でパッドに触れる4本の直線スリットを採用したことで、パッドとローターの表面を常に均一に保つことができる。そのためパッドの摩耗とジャダーの発生を抑え、常に最適な制動性能を発揮する。
■1万2600円(1枚)

MUGEN



Brake Rotor
問:無限
☎048-462-3131

[材質]鋳鉄

度重なる開発テストを通じて生まれた深さ1mm、表裏各5本の深スリットにより、優れた耐フェード性とパッド清浄性能を発揮。また、逆ベンチ形状を採用したことで、熱による変形やクラック耐久性も向上されている。
■2万6250円～3万450円(2枚)

ENDLESS



ブレーキローター E-SLIT
問:エンドレスアドバンス
☎0267-67-6888

[材質]FC鋳鉄

エンドレスの「E」をかたどった特徴的なスリットと、曲線を描くロングスリットのダブルシェービング効果が期待できるFC鋳鉄製ローター。同社製セラミックカーボンパッドとの相性は抜群で、ジャダーの発生を抑制する。
■2万7300円～(F・1枚)、2万5200円～(R・1枚)

ENDLESS



ブレーキローター CURVING SLIT
問:エンドレスアドバンス
☎0267-67-6888

[材質]FC鋳鉄

弧を描く独特のカービングスリットを施し、ブレーキパッドの性能を最大限に引き出す。従来品同様に特殊熱処理も加えられ、高い耐熱性、耐クラック性、そしてパッド表面を均一に保つ清浄性能を高次元でバランスした。
■1万9950円～(F・1枚)、1万7850円～(R・1枚)

ENDLESS



ブレーキローター BASIC
問:エンドレスアドバンス
☎0267-67-6888

[材質]FC鋳鉄

ヒートクラックを抑える特殊熱処理を事前に加えたブレーキローター。ハードな走行を繰り返してもクラックの発生を抑え、長寿命化を実現した。リーズナブルな価格設定も魅力で、純正交換用としても重宝する。
■1万4700円～(F・1枚)、1万2600円～(R・1枚)

ACRE



STDローター
問:アクレ
☎042-556-5100

[材質]FC250材

FC250材を採用し、強度、耐熱性、耐クラック性の面で高い性能を発揮。純正ローター並みの厳しい検査基準に照らして開発しているため信頼性も高い。純正交換タイプとしてリーズナブルな価格設定も実現した。
■1万3650円～(F・2枚)、1万500円～(R・2枚)

J'S RACING



スリットローターセット
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

[材質]FCA材

鋼やニッケルなどを配合したFCA材を採用し、ひずみ、ジャダー、鳴き、クラックなどに対応、ワイド&ストレート形状のベンチレーテッドフィンを採用し放熱性にも優れる。
■3万1500円(EK4・EG6・EG9・2枚)、3万5700円(EK9・98R・2枚)

DIXCEL



スリットディスクローター(SD)
問:ディクセル
☎072-654-0121

[材質]FC鋳鉄

同社製スタンダード品と比べて摩擦係数を最大20%向上。6本のスリットを表裏でオフセットすることにより、ジャダーを抑制する。より高いシェービング効果が得られるよう取り付けの際の回転方向は逆回転を推奨。
■1万7850円～2万2050円(2枚)

DIXCEL



FCRブレーンローター(FP)
問:ディクセル
☎072-654-0121

[材質]FC鋳鉄(ハイカーボンタイプ)

カーボンを20%増量したFCRシリーズのノンスリットタイプ。独自の熱処理も加え、ハイレベルな熱安定性も実現した。柔軟な表面硬度によりパッドの食いつきもよい。フロントのみの適合でリア用はHDタイプ。
■2万3100円～2万5200円(2枚)

DIXCEL



FCRスリットディスクローター(FS)
問:ディクセル
☎072-654-0121

[材質]FC鋳鉄(ハイカーボンタイプ)

従来のFC材よりもカーボンの含有率を20%増量し、耐歪み性能、耐クラック性能を飛躍的に高めたハイエンド高性能ローター。FSは、その6本スリットタイプ。適合は全車フロントのみで、リア用はHSタイプとなる。
■3万1500円～3万3600円(2枚)

GLANZ



BRAKE ROTOR HARD SIX
問:グラン
☎0791-64-8015

[材質]特殊熱処理FC鋳鉄

事前に加えた熱処理と6本のスリットによる相乗効果で、高い制動力と耐久性を実現。常に安定したブレーキ性能を発揮する。オプションでローターセンターのカラーが選べるほか、12本スリットを選択することもできる。
■2万9200円～3万4900円(2枚)

GLANZ



BRAKE ROTOR HARD
問:グラン
☎0791-64-8015

[材質]特殊熱処理FC鋳鉄

装着初期の熱倒れや歪みを防ぐため、事前の熱処理を加えたハイパフォーマンスローター。ハブ部分に耐熱コーティングを施し、ローターセンターの錆の発生も防ぐ。オプションでローターセンターのカラーを選択できる。
■1万7000円～2万2600円(2枚)

éISPORT



スリットブレーキローター
問:ラック
☎0561-63-0101

[材質]—

純正ローター同等の精度で製作したことで、ヒートスポットや歪みを抑え、安定したブレーキングを実現。表面にある6本のスリットでブレーキタッチの変化を抑制する。
■3万9900円～(F・2枚セット)、2万8350円～(R・2枚セット)

P.MU



SCR
問:プロジェクト・ミュー
☎0120-44-3688

[材質]高合金FC鋳鉄

独自開発したFC鋳鉄材を使用し、熱安定性と耐久性を向上させたローター。オリジナル放射形状のフィンによって放熱効果を高めた。ストリートからサーキット走行まで幅広いステージに対応する。
■3万6000円～4万1000円(2枚)

RACING GEAR



POWER DISC ROTOR
問:辰巳屋興業
☎03-3696-0620

[材質]FC材&FCA材

FC材を採用した純正タイプと6本スリットタイプ、特殊添加剤を配合したFCA材を採用した6本スリットタイプの計3タイプをラインアップ。いずれも基本性能として熱膨張に対する高い強度、耐フェード性を確保している。
■1万3650円～(2枚)

DIXCEL



ヒーティッドスリットディスクローター(HS)
問:ディクセル
☎072-654-0121

[材質]FC鋳鉄

特殊な熱処理を加えて熱安定性を高め、6本スリットによる高い制動力も両立した高性能モデル。オプションで12本スリットを選択することも可能だ。適合は全車リア用のみの設定となる(フロントはFSタイプ)。
■2万7300円～2万9400円(2枚)

DIXCEL



ブレーンディスクローター(PD)
問:ディクセル
☎072-654-0121

[材質]FC鋳鉄

製品精度、表面硬度、素材含有率に加えて、耐食性(防錆性)も追求したスタンダードモデル。全品防錆コーティングを価格据え置きで実現した。FC材にカーボンとシリコンを配合し、高い強度、耐熱性を確保。
■9450円～1万3650円(2枚)

RIGID



スリットブレーキローター
問:アルファ
☎048-873-6986

[材質]—

パッドのコンディション維持に効果を上げるスリット入りブレーキローター。フルブレーキングでも高い制動安定性を発揮し、街乗りはもちろんスポーツ走行にも対応する。すべて受注生産となるため、納期は10日ほど。
■3万0450円～(2枚)

BE FREE



ブレーキディスクローター
問:BE FREE
☎06-6324-0405

[材質]FC鋳鉄

パッド交換時にセットで交換できるように、純正同等以上の品質をリーズナブルな価格で提供するノーマル形状ローター。ノンスリットタイプと6本スリット入りが選べる
■1万1340円～(ノーマル形状・2枚)、1万6590円～(スリット入り・2枚)

DogFightPro



ノーマル形状ローター
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

[材質]FC鋳鉄

純正比1.5～2倍の強度、耐熱性、耐クラック性を狙って開発。ねずみ鋳鉄に特殊添加剤を追加した素材を採用した。ノーマル形状とはいえ高い制動力を発揮し、激しい走行による変形なども防ぐことができる。
■1万2600円(2枚)

DogFightPro



強化スリットローター
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

[材質]FC鋳鉄

ねずみ鋳鉄に特殊添加剤を追加した、純正よりも強度や耐久性に優れた素材で製作。パッドとの摩擦、冷却性能を計算に入れたスリット加工を行い、ジャダーを減少。熱変形への耐久性もしっかりと確保されている。
■2万4150円(2枚)

BOLD WORLD



VISTA
問:ボルドワールド事業部
☎0868-74-1221

[材質]方状黒鉛鋳鉄

ディクセルと共同開発したモータースポーツにも対応する6本スリット入り高性能ローター。ハードブレーキングでも優れた放熱性を発揮し、耐フェード性も高められているため、幅広い走行ステージに対応する。
■1万8900円～(F・2枚)、1万7850円～(R・2枚)

APP BRAKE LINE SYSTEM



APPステンメッシュブレーキライン
問:インギング APP事業部
☎042-513-3307

耐圧性、耐熱性に優れるPTFEテフロンをステンメッシュで被覆。ホースの膨張を最小限に抑え、高温時でも安定したペダルタッチを実現。錆に強いステンレス製とコストパフォーマンスに優れるスチール製の2種類。
■2万475円～(スチール)、2万8875円～(ステンレス)

IMPACT!



テフロンメッシュブレーキライン
問:IMPACT
☎072-871-3333

テフロン製のインナーを採用したステンレスメッシュホース。高温、高圧に耐え、良好なペダルフィールを実現する。フィッティング部にもステンレスを使用し、耐久性と耐腐食性を向上している。商品1本ずつに品質テストをかけることで信頼性を確保している。
■2万6000円

J'S RACING



ブレーキラインシステム
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

素材に高品質ステンレスを採用したハイグレードなブレーキライン。熱膨張を抑えることで、リニアなブレーキ制御力とダイレクトなペダルフィーリングをもたらす。フィッティングはスチール製を採用。もちろん車検対応品で、同社では1年間の保証を加えている。
■2万2575円～2万6775円

SPOON SPORTS



ブレーキホースセット
問:スプーン
☎0120-122-095

膨張率の低いテフロンチューブをステンレスメッシュで覆い、加圧時変化の少ない特性を実現。ダイレクトなブレーキタッチを生み出す。フィッティング部は強度のあるスチール製とし、耐久性と信頼性を確保。ハードな走行でも抜けや脱落などの心配がない。
■3万7800円

MUGEN



Micromesh Brake Line
問:無限
☎048-462-3131

インナーホースには加圧時の耐膨張性に優れたテフロン素材PTFEを採用。ダイレクトなペダルタッチを実現する。7本の極細線をねじり合わせて1本が0.21mmとなるねじり線を使用することで、ホース全体の柔軟性と耐久性を両立。
■3万450円

Brake Hose
[ブレーキホース]

FEEL'S



ステンメッシュブレーキライン
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

高熱によるホースの膨張を抑える高強度のステンメッシュを採用し、ペダルタッチを劇的に改善。街乗りはもちろん、サーキット走行などの過酷な状況下でもしっかりと性能を発揮する。また、中間固定金具には金属製を採用し、耐久性と信頼性も向上している。
■2万5200円

SWAGE-LINE



ステンレスメッシュブレーキホースkit
問:プロト
☎0566-36-0456

ステンメッシュタイプのブレーキホースにスウェッジ(永久結合かしめ方式)をいち早く採り入れ、車検対応品とした先駆け的存在。中間部分の固定方法について厳しさを増した基準に対し、タイラップ等での固定を必要としない取り付けを採用して信頼性を高めている。
■1万9425円～

GANLOCK



GANLOCK ステンレスブレーキホース
問:シューエイ
☎042-692-4300

ステンレス製のスウェッジタイプ・ジョイントを採用し、腐食を抑制。アウターコーティングにも耐久性の高いものを採用してホースを保護。つなぎ目の処理も精度の高いマシン加工を施し、高い安全性を確保している。
■2万8350円(EK4 EG6 EG9)、2万8350円(DC2)、3万2025円(EK9)

P.MU



TEFLON BRAKE LINE
問:プロジェクトミュー
☎0120-44-3688

安全基準のFMVSS規格とTUV規格をクリアーし、優れた性能を実証するテフロン製ブレーキホース。耐熱性、耐久性、耐膨張性を徹底的に追求したオリジナルのトリプル構造を採用。純正と同一形状を採用しているので、ボルトオンでの取り付けが可能。
■2万3700円～3万3075円

ENDLESS



スイベルスチール
問:エンドレスアドバンス
☎0267-67-6888

フィッティング部分が回転するスイベルタイプを採用、ねじれの防止と取り付けの容易さを両立。スチールとステンレスでできたソケットを圧縮カシメ接合するため、抜けなどの心配もない。装着することで確実な制動性能を実現する。
■2万4150円～2万8350円

M&M HONDA



ステンメッシュブレーキホース
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

高強度のステンメッシュを採用。高圧によるブレーキホースの膨張を抑え、サーキットなどハードな走行でもペダルタッチの変化を抑制。熱によって発生するブレーキフルードの気泡も最小限に抑える。また、車種別専用設計や特注による製作にも対応する。
■2万790円

APP



APP BRAKE CALIPER KIT
問:インギング APP事業部
☎042-513-3307

【径】300φ／2P
【セット】アルミ鍛造キャリパー、軽量2ピースローター、パッド、ステンメッシュブレーキホース、ブラケット 4kit
アルミ鍛造で軽量性と高剛性を両立した4ポットキャリパー。限定チタンカラーは+2万円。
■28万1400円～

ENDLESS



4 POT CALIPER SYSTEM KIT
問:エンドレスアドバンス
☎0267-67-6888

【径】282φ／1P
【セット】キャリパー、純正サイズローター、パッド、ブレーキライン、ステー 4kit
鍛造アルミブロックを採用し、純正からのステップアップに最適な4ポットキャリパー。システムキットは純正サイズローターも付属。
■24万9900円

SPOON SPORTS



モノコックキャリパーセット
問:スプーン
☎0120-122-095

【径】—
【セット】キャリパー、ブラケット 4kit
軽量なアルミを素材に、金型精密鋳造法で作ったモノブロック構造を採用。ピストンは対向4ポットとすることでパッドの片べりを抑制し、常に最適な制動性とペダルタッチを実現する。
■13万4400円

SPOON SPORTS



ツインブロックキャリパーセット
問:スプーン
☎0120-122-095

【径】—
【セット】キャリパー、ボルト 4kit
バネ下重量の軽減を目的とし、純正キャリパー(5200g)よりも大幅な軽量化を実現(2400g)。ピストンに異径4ポットを採用して、コントロール性と制動性能の向上を図った。
■13万4400円

MUGEN



Active Gate Brake System
問:無限
☎048-462-3131

【径】300φ／1P
【セット】専用キャリパー、逆ベンチスリット入りローター、専用ブレーキパッド(いずれもFのみ) 2kit
大径ローターとキャリパーなどを組み合わせたEK9/DC2タイプR専用ブレーキキット。減速性能、ペダルタッチ、コントロール性能を高める。
■13万4400円

Caliper & Brake Kit
[キャリパー&ブレーキキット]

【径】……ローター径／構造
【セット】……セット内容
【P】……ピストン数

CAR CARE OFFICE



WILWOOD BRAKE KIT 4POT
問:カーケアオフィス
☎059-370-5590

【径】310φ／2P
【セット】Fキャリパー、ローター、パッド、キャリパーサポート、ボルト類 4kit
軽量コンパクトなウィルウッドの4ポットキャリパーとφ310mmの2ピースローターのセット。カラーリングも数種類用意する。
■18万4800円～

M&M HONDA



M&M APRacing Brake System Type 4L-304
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

【径】304φ／2P
【セット】AP4M4ポットキャリパー、ローター、パット、ホース、ブラケット 4kit
車種専用設計で完全ボルトオン装着を実現したAPレーシング製のブレーキキット。ローターはφ304×32mmを採用する。
■48万1950円

SS WORKS



4ポットBIGブレーキキット
問:SS WORKS
☎025-282-1255

【径】300φ／1P
【セット】キャリパー、ローター、キャリパーブラケット、ボルトセット 4kit
アルミ製4ポットキャリパーとφ300mmローターの組み合わせで、強力な制動性能を実現。純正比500g～2kgの軽量化も可能だ。
■12万3900円

WILWOOD



4piston310mmブレーキキット
問:A-spec富山
☎076-428-5963

【径】310φ／2P
【セット】キャリパー、ローター、パッド 4kit
軽量ブラックアルマイトの4ポットキャリパー、φ310mmのアルミ製2ピースローター、高性能パッドを揃えるブレーキキット。高い制動性能とダイレクトなブレーキフィールを実現する。
■29万8000円

D2 RACING



D2 レーシングブレーキシステム 6POT 304
問:プレジャーレーシングサービス
☎0584-87-0687

【径】304φ／2P
【セット】キャリパー、ローター、ローターブラケット、パッド、ブレーキホース 6kit
高い制動性能を発揮する6ポットキャリパーとφ304mm2ピースローターほかのセット。
■25万2000円

AP RACING



Formula Brake Kit
問:ニコル・マーケティング
☎044-511-3322

【径】330φ／2P
【セット】4ポットダストシール付きキャリパー、ベンチレーテッドディスクブレーキパッド、ステンメッシュホース、フルード、ブラケット、ボルト・ナット 4kit
アルミ4ポットキャリパーとφ330mmローターほかのセット。カラーはブラックとレッドの2色。
■48万3000円

BELL DEER



ブレーキエアーダクトセット
問:ネクスト
☎0593-78-1315

フロントスポイラーから取り入れたフレッシュエアをブレーキに導いて冷却するためのダクト。パッドやローターの消耗を抑え、安定した制動性能を発揮させる効果が期待できる。本体はFRP、ダクト部はアルミ製。カラーは黒、赤、黄色のゲルコートを設定する。
■5万400円

Orangeball



15インチフロントローター用3mmインナースペーサー
問:チューニングガレージ オレンジボール
☎03-5933-3044

フロントのブレーキローターをEK9サイズに変更する際に、ハブ穴をマッチングさせてジャダーの発生を解消するスペーサー。SPOON製ツインブロックキャリパーなどを装着する際に使われる15インチローター(PCD100-4H)用として必要となるケースが多い。
■1万500円

FEEL'S



ブレーキマスターシリンダーストッパー
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

強い踏力を加えてもブレーキマスターシリンダーの動きをがっちりと抑え、剛性感を感じさせるダイレクトなペダルタッチを実現。安心感とスポーティな感覚を楽しませてくれる。材質には高品質な軽量素材を使用。ただし、EF8、EF9のALB装着車には取り付け不可。
■1万8060円

CUSCO



BCS.ブレーキシリンダーストッパー
問:キャロッセ
☎027-352-3578

ブレーキのマスターシリンダー先端に取り付けることで、ペダルを踏んだときのバルクヘッドのたわみを抑制。踏力の逃げがなくなるためペダルタッチにダイレクト感が増し、よりスポーティなフィーリングを楽しめる。ただし、ABS装着車には取り付けられないので注意。
■6300円～8925円

Brake Others
[その他ブレーキパーツ]

CAR CARE OFFICE



WILWOOD BRAKE KIT 6POT
問:カーケアオフィス
☎059-370-5590

【径】310φ／2P
【セット】Fキャリパー、ローター、パッド、キャリパーサポート、ボルト類 6kit
ウィルウッド製ブレーキキットの6ポットバージョン。車種別専用設計のため、加工不要のボルトオン装着が可能だ。
■23万7300円～

 ※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。



RACING HISTORY

B型エンジン

シビック&インテグラの栄光

シビックの名を一躍馳せたのはツーリングカーレースでの活躍だ
全日本ツーリングカー選手権やN1耐久レースで
並みいる強豪やライバル相手にガチンコ勝負を繰り広げ
数々のタイトルや歴史的勝利を重ねた——

Photos/i-dea
Text/Atsushi Miyashita





ライバルはインテグラ それくらい速いマシンだった

鈴木哲雄
89年筑波9時間 DA6デビュー戦
優勝車チーム代表

ホンダとプローバの清水和夫さんからの依頼で走らせたんだけど、無限が造ったクルマだったからね。でも、B16Aを積んだDA6インテグラは速かったことを覚えているよ。ライバルは（2位に入ったDA6インテグラの）日下部保雄さんのところくらいだった。エンジンがよかった。上の回転が特にね。ただ、9時間となるとブレーキにきついことがテストでわかっていたから燃費との兼ね合いで作戦を考えていたけど、雨が降ってくれたおかげで持ってくれた。雨の中のブレーキバランスもよかったね。90年はEF9シビックでプライベーターだったけど、クルマが軽かったからインテグラより楽だった。N1耐久のプレシーズンで戦っているスカイラインGT-Rが予選では速くて世界が違ったけど、筑波は9時間のレースでブレーキにきついコースだから負ける気がしなかった。パルサーを走らせたときは嫌な相手だったね。アシがいいんだよ、シビックは。

1989 N1 インテグラ、デビュー戦で勝利！
筑波9時間耐久

ホンダの威信をかけたVTECエンジンを初めて搭載したマシンの初レースで負けることは許されなかった。ブレーキに若干の不安があったが雨にも助けられ一度もトップを譲らずにDA6インテグラは9時間を走り、参戦した2台による1-2フィニッシュを決めた。

グループAでの大活躍

世界の乗用車用エンジンの中でも傑作と呼べるホンダのB型エンジン、B16Aをはじめとする DOHC4バルブのVTECエンジンを搭載したクルマは、モータースポーツのベース車としても出色だった。特にシビックは、N1耐久レースにおいて1600cc未満のクラスでは向かうところ敵なしという強さを見せ続けた。

シビックレースは、1981年にE-SR型シビックCXのワンメイクでスタート。F2レースの前座レースにもなったことで参加者のバラエティに富み、参加台数も増え各地のサーキットでもシリーズ戦が行われるようになった。そして。85年からグループA車両による耐久レース、全日本ツーリングカー選手権（JTC）が始まり、シビックも市販車ベースの最高峰であるグループAレースへ参戦することになった。

この年、85年からシビックレースにZC型エンジンを搭載したE-AT型シビックSiが導入されたが、そのレース仕様開発の途中で無限（現在のM-TEC）はグループAへの参戦を決定。85年のグループA第3戦西日本でのデビュー戦を迎えたのだった。

この時搭載していたZC型エンジンは、S800の生産中止以来、14年ぶりの市販車のDOHCエンジンであり、スイングアーム（ロッカーアーム）を介してバルブを駆動する機構を持ち、その後に開発されるB16A型エンジンのベースともなっている。

グループA参戦の初年度、デビュー戦でいきなり予選クラストップを獲得、2戦目となる第4戦では雨ではあったものの、BMWやスカイラインといったクラス上位のマシンを抑えて総合優勝。翌86年シーズンは、車体の開発とエンジンのパワーアップに時間が費やされたが、予選での速さを結果につなげられず。しかし、87年に前年の開発の成果が表れ、宿敵カローラとの激闘を競り勝ち全6戦優勝という快挙を成し遂げている。

翌88年、シビックは前年の9月に登場したEF3へと進化。第2戦からEF3を投入し、戦闘力を高めてきたカローラ勢との接戦を繰り広げた。空力特性に優れるAE92カローラに対し、EF3は全高もAE92並みに抑え、さらにサスペンションを前後ダブルウィッシュボーンとしてコーナリング性能を高めることに成功した。このサスペンションが、カローラへのアドバンテージとなり、88年は全5戦中シビックが4勝し、ドライバーとメーカーの両タイトルを獲得。89年はさらに接戦となるも、全6戦中4勝をシビックが挙げ、ホンダがメーカータイトルを死守した。この年89年9月に登場したEF9に搭載されたのがVTECのB16Aエンジンだ。

90年のシーズン初戦からホンダはこのEF9を投入。85年の175psから195psまでパワーアップしていたZC型だが、B16Aは215psにまでパワーアップ。低速側と高速側のカムをロッカーアームによって切り替えるVTECは、高回転を常用するレースでは必要性を感じていなかったとして、使用しなかったという。

B16Aは、ストロークを77・4㎜と短くし、81㎜へとボアを広げバルブ面積径を拡大することで、ベースエンジンとしての素性がよりよくなり、ノーマルの160psから大幅なパワーアップを果たした。しかし、一方でVTECによりヘッドが重くなり、ミッションの変更などでフロントヘビーとなって、アンダーステアに悩まされることになった。

柔よく剛を制すのGT-Rキラー

B型エンジンレース年表

1989	4月	インテグラ DA6 発表
	7月	筑波9時間耐久にインテグラ DA6 が参戦
	9月	シビック EF9 発売
1990	3月	JTC 第1戦西日本にシビック EF9 登場
1991	1月	N1 耐久シリーズ開始
	9月	シビック EG6 発売
	11月	N1 耐久最終戦菅生でシビック EG6 登場
1992	7月	JTC 第4戦鈴鹿でシビック EG6 デビュー
1993	10月	グループ A による全日本ツーリングカー選手権（JTC）が終了
1994	4月	2ℓ4ドアセダンによる全日本ツーリングカー選手権（JTCC）開始
		シビック・フェリオ EG9 が参戦
1995	9月	シビック EK4 発売
	10月	インテグラ DC2 発売
	11月	N1 耐久最終戦菅生でインテグラ DC2、シビック EK4 がデビュー
1996	3月	この年よりスーパー N1 耐久とシリーズ名が変更
1997	8月	シビック EK9 発売
	11月	スーパー耐久第7戦富士でシビック EK9 がデビュー
1998	3月	この年よりスーパー耐久シリーズと名称変更
		スーパー耐久開幕戦美祢でシビックが N1 で 50 勝目



1990 Gr.A
グループAに颯爽とEF9初登場
オールジャパンツーリングカー 300km

B16A搭載のEF9は、長いストレートを持つ西日本サーキットでの開幕戦でグループAデビュー。予選で3台のEF9が1～3位を独占、中谷明彦／村松栄紀が決勝でもライバルのAE92カローラを寄せ付けず、クラス上のシエラの1台も抑え、初陣を飾った。

H I S T O R Y



エンジン音を味わいながら走るのが楽しかった

渡辺　明
90年筑波9時間総合優勝者

盛り上がっていた頃だったよね、EF9での最初の筑波9時間は。ラスト2時間ぐらいのところでVTECが効かなくなって、無線がなかったからドライバー交代のときにそのことを伝えて村松君を送り出した後にメカニックに症状を伝えたら、油圧が落ちたからだというので、すぐにピットに戻してオイルを足して走った。その判断がよくて優勝できた。予選一発は常時9000rpm回していたくらいで、よくエンジンが回ってくれた。エンジン音を味わいながら走るのが楽しかったね。それに、スプリントでも耐久でもエンジンがタレない。B16Aは4500～8200rpmあたりまでのパワー感を体に感じるところが楽しかった。B16Bは、フライホイールが軽くなったりしてパワーバンドが500rpmぐらい上がって、エンジンとしては進化していたね。速く走らせるコツは、足回りとブレーキバランスを自分の走りに合わせること。そうすればわずかなパワーの差は関係ないよ。



1990 N1
シビックがGT-Rを破る大金星
筑波9時間耐久

N1耐久で圧倒的な強さを誇ったR32スカイラインGT-Rが初めて参戦した筑波9時間だったが、重量級のGT-Rに筑波は厳しく、逆にEF9は抜群の耐久力とコーナリングスピード、NAの燃費の良さで総合優勝。そればかりか、7位までをシビックが独占した。

パワーこそ宿敵AE92カローラを凌いだものの、ドライバーズタイトルを逃す。それでもシビックは全6戦中3勝を挙げ、辛くもホンダはメーカータイトルを獲得したのだった。

90年シーズンに苦労したコーナリング特性を改善すべく更なるサスペンションの見直しを行い、エンジンパワーも220psへとアップさせダブルタイトル奪取へと力が入った91年は、トムスをはじめとするカローラ勢も熟成が進み大混戦。そんな中、EF9は全6戦中3戦で優勝しホンダがメーカータイトル連覇記録を伸ばし、そのうち2勝した無限の中子修／岡田秀樹が3年ぶりにドライバーズタイトルをカローラ勢から奪い返したのだった。

満を持して登場のEG6

しかし、可変バルブタイミング機構を組み込んだ4A-Gエンジンを搭載したAE101カローラが最終戦で見せたストレートスピードは驚異的で、ホンダは91年9月に発売されたグランドシビックEG6型をできるだけ早く投入することを余儀なくされた。実





1992 Gr.A

韋駄天の本領発揮でクラス2を打ち破る
TI英田グループA300km

スカイラインGT-Rの登場、BMW M3の熟成でシビックが真っ向勝負でクラス上位のマシンを破ることは少なくなっていたが、雨となればFFであるEF9が速さを魅せてM3を追い掛け回し、中子修／岡田秀樹がGT-Rに次ぐ総合5位を獲得した。

シビック&インテグラの栄光

快進撃を続けた1600ccクラスの雄

R A C I N G

B型エンジンの栄光	Champions (Driver)		
■グループA			
1991	クラス3	中子修 / 岡田秀樹	EF9
1992	クラス3	中子修 / 岡田秀樹	EF9/EG6
1993	クラス3	服部尚貴 / 金石勝智	EG6

■N1/S耐			
1991	クラス3	横島久 / 津々見友彦	EF9
1992	クラス3	横島久 / 津々見友彦	EG6
1993	クラス3	横島久 / 中川隆正	EG6
1994	クラス3	横島久 / 渡辺明	EG6
1995	クラス4	渡辺明 / 田島栄一	EG6
1996	クラス3	佐藤久実 / 岡田秀樹	DC2
	クラス4	渡辺明 / 吉田寿博	EK4
1997	クラス3	井田雅彦 / 磯田尚孝	DC2
	クラス4	西垣内正義 / 渡辺明	EK4
1998	クラス3	井田雅彦 / 磯田尚孝	DC2
	クラス4	山本泰吉 / 辻本聡	EK9
1999	クラス4	山本泰吉 / 宮城光	EK9
	グループNプラス	磯田尚孝 / 尾本直史	DC2
2000	クラス4	山内伸弥 / 浅見武	EK9

栄冠の数はB型の真の強さを表している

グループAは、ZC型エンジン搭載のEF3型により1987年にドライバーズタイトルとメーカータイトルを獲得して以来、最終年の93年まで7年連続でメーカータイトルを獲得する活躍を見せた。ドライバーズタイトルはEF3型の最終年となった89年とEF9型を投入した初年度の90年にライバルのカローラ勢に奪われている。一方、後にスーパーN1耐久、スーパー耐久と名称を変えるN1耐久レースではB型エンジンを搭載したマシンを駆ったドライバーを毎年チャンピオンに導いている。市販状態での素性の高さが試されるN1耐久での活躍は、B型エンジンのパワーと耐久性の高さを証明している。

際に投入されたのは翌92年の第4戦鈴鹿からだった。

その92年は、EG6で勝てる目処が立つまでEF9で戦うことになったシビック勢だったが、カローラ勢もサスペンションのセッティングに苦戦してストレートスピードという武器を活かしきれず、更なるパワーアップを果たしたB16Aエンジンと熟成なったサスペンションが噛み合ってEG6型投入前にシビック勢は無限が2勝をマーク。EF9の戦闘力が十分だったこともあり、当初EG6での参戦は無限チームだけとされ実戦で開発とマシン製作に時間が割かれることになった。

EG6は緒戦となった鈴鹿ではミッショントラブルでリタイアとなってしまうが、3戦目となる第6戦筑波で、サスペンションの良さを活かしてクラス2のBMW M3に割り込んでの初優勝を飾る。

第7戦仙台ハイランドには4台のEG6が参戦。ムーンクラフトが走らせる服部尚貴／金石勝智のEG6が優勝、最終戦富士でもストレートスピードに勝るカローラ勢を抑えて表彰台を独占。230psにまでパワーアップを果たしたエンジンとサスペンションバランスのよさが生み出した結果といえるだろう。当時の富士スピードウェイは屈指の高速コースでパワーさえあれば勝てるという印象を受けやすいが、高速コーナーへ繋ぐふたつのシケインの脱出速度と、100Rと300Rのコーナリングスピードの高さ、ハイスピードからのブレーキングでの安定性とコーナーの進入速度など、サスペンションバランスのよさとタイヤ性能の高さが勝敗に大きな影響を及ぼすサーキットだった。より高いGを受けながらのコーナリングは、低速コーナーの多くなった現代では想像できないが、そこでのバランスのよさがEG6最大の武器だったと後に服部は振り返っている。

この年、無限の中子がドライバーズタイトルを獲得、ホンダもメーカータイトルを獲得し連覇を6と伸ばしている。

グループA最終年となった93年、フロントブレーキへの風の流れが悪く不安があったことから、フロントタイヤのホイール径を17インチへと1インチアップし、ブレーキサイズをアップすることで対策。タイヤサイズのアップにともなって武器となっていたコーナリング性能がさらに向上し、AE101カローラとの戦いを優位に持ち込み、EG6はシビック同士の激闘を繰り広げながら開幕戦から5連勝を挙げた。しかし、シーズン途中に大径ホイールを履いているスーパーストラット仕様車の公認を受けたAE101カローラも17インチホイールを履くことになり、シーズン終盤は大激戦となった。それでも、EG6型シビックは熟成度の高さをアドバンテージに競り合いを制し、全9戦中8勝を獲得。グループA最後のレースとなった富



カローラと並んでみて感じたシビックのエンジンパワー

服部尚貴
93年JTCクラス3チャンピオン

グループAは公認されたパーツしか使えなくてそんなにチューニングができなかったから市販と比べてどうかというのは当時はわからなかったけど、とにかく音が凄かった。フォーミュラは後ろにエンジンがあるから外で聞いているより乗っていると静かなんだけれど、グループAはエンジン音が前から来るからイヤープラグを忘れたりすると、レース後もずっとエンジン音がしてたくらい。パワー的には1600ccだから単独で走っている分にはパワーがあるとは感じなかったけれど、カローラと並ぶと若干シビックのほうが上だったかな。ただ、土屋さん（土屋エンジニアリング）のところはパワーがあったよ。でも、アシはシビックの方がよかったから、ストレートで離されてコーナーで追い詰めるというレースだった。JTCCのフェリオはちょっと限界がきてたのかな、エンジンとして。ボディの辛さもあったし。それに、最初の頃はミッションがHパターンで大変だった。



1993 Gr.A シビック勢が9戦8勝の圧倒的強さ インターTEC

前年の第4戦鈴鹿でデビューしたEG6と1991年最終戦にデビューしたAE101のバトルは熾烈を極めた。グループA最終年の最終戦、ストレートの速いAE101に競り勝って服部尚貴／金石勝智のEG6（左）が優勝、グループA最後のシリーズチャンピオンを獲得した。



1994 JTCC EG9フェリオもサーキットを疾駆 ニューツーリングカー in MINE

グループAのあとを受けたJTCCには、B18Cをベースに2ℓへ排気量アップして搭載したフェリオが参戦。ホイールベースとホイールハウスの狭さが災いして苦戦を強いられ、初年度は第9戦美祢で初表彰台、中子（写真）も4位に入るも、ついに勝利は飾れなかった。

HISTORY

士でのインターTECで土屋エンジニアリングのAE101カローラに競り勝ったムーンクラフトの服部と金石が自身初のドライバーズタイトルを獲得、ホンダも7年連続のメーカータイトルを決めたのだった。

しかし、翌94年、グループAから全日本ツーリングカー選手権の称号を受け継いだJTCC、通称スーパーツーリングカーレースでのB型エンジンは苦難の連続だった。

グループA最終年の93年、ホンダは2ℓNAエンジンを搭載したセダンによるスーパーツーリングカーレースを見据えてEG9シビックフェリオを第5戦から実戦投入。すでにヨーロッパのスーパーツーリングカーレースでコロナを走らせるトヨタ勢との差を埋めるべくデータ取りを行っていた。

空力面で優位と思われたEG9のボディはホイールハウスとエンジンルームが狭く、さらにトレッドがライバルに比べて狭いというウイークポイントが存在していた。エンジンそのものは、B18Cをベースに排気量をアップし公称290ps以上というパワーを得てライバルとは互角だったが、シーケンシャルミッションが間に合わなかった序盤戦は厳しい戦いを強いられる。

それでも、シーケンシャルミッションを得てエンジンの開発も進み、2年目となる95年のシーズンには表彰台に上がるところまでマシンを煮詰めた。だがエンジンの搭載位置をギリギリまで後方および下方へ移動させ、ホイールハウスの余裕を活かして車高を下げながらもホイールトラベルを稼げ、ホイールベースの広さでコーナリングスピードを上げるライバルとの差を埋められなかった。

ホンダは、翌96年からボディをCD6型アコードへと変更、エンジンもH22Aベースへと変更したことでB型エンジンのスーパーツーリングでの戦いは95年で幕を閉じた。

独壇場のN1耐久シリーズ

一方、レギュレーションが変わりN1と呼ばれるようになったプロダクションカーレースは、B型エンジンの活躍の場となっていた。特に、シビックレースへの参戦者数も増え、各サーキットでもシリーズが組まれるようになり、筑波サーキットで85年に始まったN1マシンによるナイター耐久レースは、B型エンジンの晴れ舞台となっていた。

この筑波ナイター耐久レースにB型エンジ



1995 N1

新インテグラがまたもデビュー戦優勝
SUGO・爆走500km

ホンダがサーキット走行のためにテストをしてきたDC2インテグラをレース仕様として投入。若手F3ドライバーによりデビュー戦で上のクラスを凌ぐ速さでデビューウインを飾った。その後、DC2はクラス3の定番マシンとして多くのチームが使用した。

ホントに楽しいクルマだった また乗りたいと思う

道上　龍
96年N1耐久最終戦DC2デビュー戦優勝者

DC2インテグラでN1耐久に出たのはF3もやっていた頃。走りはじめからそんなにトラブルはなく苦労した記憶がないです。パワー的にも菅生の上り勾配でも踏み出しよく登ってくれたし。B型エンジンはNプラスとかで乗っていたけど、ストレートは当時でも速かった。クルマのバランスがよくて、タイヤが減ってきても予選並みに走れたからレース中の不安もなかったですよ。同じクラスのプレリュードに対して車重で勝っていたこともあるけど。B型エンジンといえば、バルサーで参戦した時にはシビックがどれだけ速いか思い知らされた。同クラスのクルマじゃなかった。シビックは最強だったんじゃないかな。N1耐久ではFFに乗ることが多かったので今思い返してみると、DC2はホントに楽しいクルマだった。今のエンジンをDC2に載せればもっと速いと思う。また乗ってみたいクルマですね。

国内だけでなく海外のレースでも大活躍

ンが登場したのは、グループAやシビックレースよりも早い89年のこと。クルマは、その年に初めて市販車としてB16Aエンジンを搭載して4月に発売されたDA6型インテグラ。翌年には筑波ナイター耐久レースの盛り上がりを受けて、全国のサーキットを転戦するN1マシンによる耐久レースのシリーズ戦を行うためのプレシーズンとして、N1耐久レース4戦が企画されている時で、ホンダからは必勝指令がチームに出ていたという。そのプレッシャーをものともせずにB16Aエンジンを搭載したインテグラはデビュー戦で総合優勝を果たしたのである。

この年の9月にB16Aエンジンがシビック(EF9)とCR-X(EF8)にも搭載されて発売となり、90年の5月からはイギリスでもEF9が発売された。

EF9、R32GT-R、AE101カローラの発売に合わせたかのように始まったN1耐久シリーズのプレシーズンは、まさにスポーティカーの祭典となったが、その中でもB16AエンジンによりVTECパワーを得たEF9は総合優勝を争う主役格だった。

仙台、富士、筑波、菅生と転戦したプレシーズン、EF9はクラスが上のR32GT-Rと互角の勝負を展開した。中でも、筑波9時間耐久では、重量級でマシンへの負担が大きいGT-R勢が軒並みトラブルで失速する中、軽量でブレーキへの不安が少なく燃費もいいEF9の特長を活かして総合優勝。そればかりか、この年からN1耐久へ参戦することになったギャランVR-4を抑えて7位までをシビックが独占したのである。

R32GT-Rの熟成が進み、トラブルが少なくなってからも、EF9はGT-Rを凌ぐ成績を収めるほどだった。それは91年9月に発売されたEG6、95年9月に発売されたEK4が96年の開幕戦で総合3位クラス優勝、97年8月に発売されたB18CをベースにしたB16Bエンジンを搭載するEK9が98年の開幕戦で総合5位クラス優勝を飾るなど、後継のシビックにも引き継がれていった。さらに、この98年開幕戦でのクラス優勝でシビックはN1耐久50勝目を数え、その後も優勝記録を伸ばし続けた。特筆すべきは、その記念すべき98年の第5戦、十勝24時間レースでEK9がR33GT-Rを破りGTクラスに次ぐ総合4位に入りN1クラスの総合優勝を飾ったこと。これはGT-RのN1耐久における連勝記録を50でストップさせたことでもトピック

B型エンジンの栄光　Wins

■グループA

1990	クラス3	EF9	3勝	全6戦
1991	クラス3	EF9	3勝	全6戦
1992	クラス3	EF9/EG6	5勝	全8戦
1993	クラス3	EG6	8勝	全9戦

■N1/S耐

1991	クラス3	EF9	6勝	全6戦
1992	クラス3	EF9/EG6	7勝	全7戦
1993	クラス3	EG6	8勝	全8戦
1994	クラス3	EG6	8勝	全8戦
1995	クラス3	DC2	1勝	全7戦
	クラス4	EG6	7勝	全7戦
1996	クラス3	DC2	5勝	全7戦
	クラス4	EG6/EK4	7勝	全7戦
1997	クラス3	DC2	7勝	全7戦
	クラス4	EK4	6勝	全7戦
1998	クラス3	DC2	7勝	全8戦
	クラス4	EK9	5勝	全8戦
1999	クラス4	EK9	6勝	全8戦
	グループNプラス	DC2	4勝	全8戦
2000	クラス4	EK9	6勝	全8戦

積み重ねた勝利がB型の素性の高さを物語る

毎シーズン激戦が繰り広げられたグループAのクラス3だったが、EG6型となりエンジンを生かすボディを得たことでライバルAE101カローラレビンとの競り合いを制することが多くなった。N1耐久シリーズが始まって以降、B型エンジン搭載のシビックはクラスでの勝ち星を重ね1997年の第6戦まで49連勝を挙げた。最終戦の富士でミラージュに敗れはしたが、すぐさま記念すべき50勝目を98年の開幕戦に飾っている。さらに同じ年の第5戦十勝24時間レースで総合優勝を果たし、スカイラインGT-Rの連勝記録を50でストップさせた。



1996 N1

インテグラが総合4位に入る力走

TI耐久400km SUPER N1

ブレーキに厳しくハイパワーで重量級のマシンに厳しいTIサーキット英田でのレースは波乱が起こりやすいが、この年はR33スカイラインGT-Rが相次いで脱落。安定度と耐久性の高いDC2インテグラがGT-R、ランサーに続き総合4位でフィニッシュした。



1996 N1

EK4が総合3位に食い込む殊勲

MINE SUPER N1 500km

前年の最終戦で登場したEK4シビックは、ウエットからハーフウエット、そしてドライと猫の目のように変わる天候とともにGT-R勢にトラブルが続出する中、着実に走行。悪コンディションに強いシビックの伝統を受け継ぎ、総合3位に食い込んだ。

だった。

また、95年10月に発売されたB18C型エンジンを搭載したDC2型インテグラ・タイプRも、N1耐久シリーズのクラス3を席巻。11月に菅生で行われた第7戦で総合7位、クラス3でのデビューウインを飾り、その後のクラス3の勢力図を塗り替えた。

ニュル24時間でもGT-Rを破る

B型エンジンの活躍は国内、さらにはツーリングカーに限られたものではない。

90年5月からイギリスでも発売されることになったB16A型搭載のシビックはさっそくヨーロッパのチューナーやレーシングチームの目に留まってレースへの参戦を開始。翌91年、ドイツのニュルブルクリンク24時間レースや、英国のスネッタートンで同じ日程で行われたウィルハイア24時間レースでクラス優勝を果たしている。中でもニュルブクリンクではGT-Rを上回る順位でゴール。もちろん、ヨーロッパに限らずアジアでの人気も高く、マカオGPでは数多くのシビックの走る姿を見ることができる。

さらに、初代シビックのEB1型エンジンがFJ1300用に無限でチューニングされMF318として搭載されていたように、B型エンジンもB20Aをベースとして無限がMF204Aを開発し98年からF3に搭載されている。このMF204Aはそれまで主流だったトヨタやニッサンのエンジンを時代遅れにするほどの速さを見せ、その後のF3エンジンの開発が進み、無限はイギリス用にH22Aをベースにしたエンジンを、日本用にF20CのシリンダーブロックにK20Aのヘッドを組み合わせてベースとしたMF204Cを開発し2003年から供給している。

独創的な可変バルブタイミングリフト機構VTECを得たB型エンジン搭載車の戦歴は、F1参戦で定着したホンダ＝モータースポーツというイメージを具現するに十分なものであるばかりか、そのエキサイティングなエンジンフィールを日常で体感できる機会を我々ユーザーに与えてくれた貴重な存在だった。

VTECを採用したスポーティなB型エンジン搭載車の生産は終わったが、今でも世界各地のレーシングフィールドでB型エンジンを搭載したシビックやインテグラが駆け回っていることを思うとうれしくなってくる。



1998 S耐

GT-Rの連勝をEK9が50で止める十勝24時間

毎年ギリギリ、薄氷を踏む思いで24時間を走り切ってきたスカイラインGT-Rだったが、2台のみの参戦とミッションやターボのトラブルで後退を余儀なくされ、ランサーエボVもハブトラブルなどで失速。信頼性の高さでEK9シビックが総合優勝を飾った。



Gr.Aレース用エンジン開発担当者が語る

シビックの速さと秘密

ストリートでのシビックの人気をより高めた要素として全日本ツーリングカー選手権での活躍を抜きには語れない終生のライバル、カローラとの激しい戦いを制した最強のパワーユニットにはいかなるチューンが施されたのだろうか



B型エンジンでグループAを戦ったのは4年間。実質的にメーカータイトル争いが行われた唯一のクラスで、シビックはずっとその王座にあり続けた。

B型エンジンは、ホンダのモータースポーツ活動においても、主力エンジンとして大いに活躍したエンジンだ。そのステージとして名高いのは、やはり全日本ツーリングカー選手権であろう。JTCの略称で呼ばれていた1985年から93年までのグループA規定による全日本ツーリングカー選手権、そのディビジョン3＝いわゆる排気量1600cc以下クラスこそが、ホンダ・シビック勇躍の舞台であった。そして、その活躍の後半期を支えた存在こそが、B型エンジンなのだ（JTCにおけるディビジョン名称は、当初、1600ccクラスがディビジョン1だったが、本稿では一括してディビジョン3と記す）。

JTCディビジョン3といえば、それはホンダとトヨタが威信をかけて戦ったステージでもあった。多くの若者が直接手にすることになる1600ccクラスの車種による戦いこそ、メーカーにとっては販売にも直結する本当に大切な舞台となるのだ。

その戦いにおける実戦部隊として機能したのが無限である。〝無限シビック〟を仕立て、自チームでもそれを走らせながら、カローラレビン勢（AE86／92／101）と死闘を繰り広げ続けたわけだが、無限のグループAレース活動を指揮したのが、レースファンにはお馴染みの熊倉淳一氏。そして無限において永年、多くのエンジン開発に携わったのが橋本美和氏である。両氏の話を交えながら、B型エンジンのレースでの活躍を振り返る。

ホンダエンジンに共通する要素

グループAにおけるシビックは、89年までZC型エンジンを搭載しており、90年シーズンからB型（B16A）を積むことになるわけだが、橋本氏はB型エンジンの素性について、まずこう語った。「（よく回ると評される）ZCの流れを汲んでいることはもちろんですが、ホンダのエンジンの特徴、よさというのは、とにかく工作精度がズバ抜けていいことなんですよ。クランクセンターに対するボアの立ち方など、そういったところの精度が素晴らしいからこそ、よく回るんです」

よく回ることに、特別な秘密などはありはしない。基本的なところがしっかりしているからこそ、なのだ。そして「B型はクランクまわりなどの剛性がアップしていましたね」。かなりのロングストロークだったZC型に比べてB型はショートストローク化されたこともあり、「（ZCとは）使う回転域も変わってきましたので、レシプロ系にかかるストレスは軽くなりました」と橋本氏は言葉を継ぐ。つまり、ZC型より無理なく回せる素性が整って



Photos/i-dea
Text/Toshiyuki Endo

いたことがB型の特徴とも言えようか。

橋本氏の隣で、「(B16Aは)回していったよねえ」と振り返るのは熊倉氏だ。

B16Aのグループ A投入に際しては「まずは馬力を出す」ところから始めて、その後でトルク特性などにも深く踏み込むアプローチが採られたそうだ。そして、その過程においては「ZCでやっていた開発の仕方は、ホンダ流というか、いじり方でやっていました。その流れでバルブのリフトとか、開角とか、やるところがあるわけです」とのこと。ホンダの血筋を知っていれば、やるべきことは自ずと見えてくる。熊倉氏はこうも言う。「カムの仕様なんて、(ある意味では)グループAとF1エンジンで共通するようなところもありましたからね」。ちなみに無限は、92年からF1にも"無限ホンダ"エンジンを供給している。

橋本氏も、「ZCには、ホンダのF2エンジンのつくりに似たところを感じましたしね。あの時期のホンダのエンジンには、(市販車も含めて)共通する要素が多かったんです」と、純レース用、しかもトップフォーミュラ用であっても、ホンダ系のエンジンとしての血筋の共通性を指摘。具体的には「その次のF3000用エンジン(のちの無限MF308)にしても、やはりロッカーアームでバルブを押していましたよね」。バルブ直押しではなく、カムからロッカーアームを介してバルブを押すのがホンダエンジンの特徴。そして、それを活かして生まれたのがVTECであった。

VTECは89年春に2代目インテグラ搭載のB16Aで初採用。同年秋には4代目グランドシビックがマイナーチェンジを受け、ここでシビックにもB16A・VTECを搭載したSiR系(EF9)が誕生している。グループAレースには3代目ワンダーシビックから4代目グランドシビック前期までは、歴代のZCエンジン搭載車(Si系、AT~EF3)が使用されていたわけだが、90年シーズンに向けて、EF9へと切り替わることに。

しかし90年、グループAへのEF9実戦投入にあたっては、B16AエンジンのVTEC機構は活かされなかった。

「やはりレースでの使用を考えた時に、はたしてローカム側は必要あるだろうか、という話になりました」(熊倉氏)。確かにそうだろう。高回転域を使い続けることがレースでは基本、ならばVTEC機構を使わずに、軽量化を進めること等に注力したくなるのも当然だ。EF3に比べるとEF9にはフロントヘビーな面があったのだから、なおさらである。

グループA後期、王座への原動力に

投入初年度の90年、EF9はメーカータイトルこそホンダの連覇を4に伸ばすが、ドライバーのシリーズタイトル獲得は成らず。しかし翌91年には、無限ワークスの名コンビ、中子修&岡田秀樹がドライバーズタイトル獲得を果たし、メーカー部門もV5(ドライバーズタイトルはシリーズ表彰としてのタイトル、メーカー部門は全日本選手権)。ホンダの主機として、EF9は熟成されてゆく。

92年途中からは、5代目スポーツシビックのSiR(EG6)にベース車が切り替わった。エンジンは変わらずB16Aだが、この頃になると、熟成が到達点に近づきつつあり、「いじるところがないくらい、やり尽くした状態」(熊倉氏)に。1・6ℓの身でありながら、既に約215psを発生していたグループA仕様のB16Aに、さらなる発展の道は――?

ここで熊倉氏らはVTECに再注目する。「B16Aの戦闘力をさらに高めるために、VTECを、つまりローカムを使って高回転域を犠牲にせず低回転域の性能を向上させることを考えたわけです」

こうして、ついにVTECがグループAレーシングの最前線に登場することとなる。

熊倉氏らは、「各サーキットでローカムを使えるところがどれくらいあるか」を調査・解析した。正直なところ、それはそんなに広い範囲(長い距離)ではなかった。特に当時の超高速レイアウトだった富士などでは、ほとんどなかった。

それでも、「7400~7500rpmでハイカムとローカムの切り替えを設定していましたから、6000rpm以下になるヘアピンなどではローカムがあることが有効でした」(熊倉氏)。トヨタとはお互いに「重箱の隅を突つき合う状況」となっていた92~93年だけに、わずかなメリットではあっても、それを見出せたことには大きな意味があったはずだ。

VTEC使用によりローカムが活きる局面は、他にもあった。雨である。レインコンディションとなって使用回転域が下がった場合にもローカムを有する利点が活かされた。

92年も中子&岡田がドライバーズタイトルを獲得し、翌93年はホンダ勢同士の争いを制して服部尚貴&金石勝智が王座に。ホンダのメーカー部門タイトル連覇は7にまで伸びた(注:92~93年は各ディビジョンのドライバー部門にも全日本選手権がかかるようになり、全日本選手権王座は各コンビの走行距離の長い方=中子と服部が獲得している)。

VTEC仕様となったB16Aは、さらなるフラットトルク化を成し遂げつつ、最高出力の面では最終的に230psという境地にまで到達。EG6シビックの心臓部として、92~93年のタイトル獲得に大きく貢献した。

JTCは93年限りで閉幕し、翌年からはFIAクラス2規定のJTCC(こちらも名称は全日本ツーリングカー選手権)が始まる。ディビジョン分けのない、4ドアの2ℓNA車による一本勝負となった新カテゴリーに、ホンダ/無限はB18Cをベースに2ℓ化したエンジンを積んだシビックフェリオ(EG9)を投入するが、開発期間の短さ等の問題により、残念ながら確たる成果を収めることはできなかった。JTCCの規則が、グループA時代に比べるといじれる範囲が広かったため、素の状態のよさを誇るB型エンジンには少々不向きな面があったことも影響したのかもしれない(なお、のちにアコードを投入したホンダ/無限はJTCCを完全制圧している)。

B型の泣きどころを敢えて挙げるなら、という問いに対し、橋本氏は「シリンダーブロックがオープンデッキのため、熱の問題による、真ん中ふたつのシリンダーの楕円変形という弱点が、あることはありましたね」との旨を語ってくれた。もちろんレースでの究極的使用を想定した場合の話であり、それも「ある程度使って、ブロックが安定したところで真円を出して組み直せば、とてもよくなる」というもの。基本的にB型は「高い耐久要件を満たしています」。併せて、B型エンジンのチューニングポイントは?という質問には、「やるならポートでしょう」とのこと。

「最近のエンジンは、いろいろとやっても大きな違いを期待できない面がありますけど、B型は手づくり的なことができる(活きる)、最後の世代のエンジンですからね。開発していても楽しいエンジンでしたよ。もともと優れた精度を持っているエンジンですが、それをさらに精密に組んであげれば、トルク感などが変わってくると思います」(橋本氏)。

グループAでも十分に活かされた、B型の"素のよさ"を引き出すためには、「きっちり組むこと」こそが最大の秘訣のようである。



グループAではひとつ上の2500cc級排気量クラスのマシンと競り合うこともしばしば。シビックがどこまで上位クラスを食うかも見どころのひとつだった。



無限の現在（いま）

モータースポーツ、チューニングパーツと積極的に展開

これまでさまざまな形でレース活動に携わってきた無限だが、その範囲は市販車ベースのツーリングカーやスーパー耐久だけにとどまらない。その分野は実に幅広く、レースと密接なかかわりを続けながら、自らの技術を磨きあげていく。その鍛え抜かれたテクノロジーとハイパフォーマンスが無限の製品へと活かされるのだ

無限はもともとレーシングエンジンの開発や製作、販売する会社として興された。1973年の設立から積極的にモータースポーツ活動に関わり、今日も幅広い活動を行っている。

2010年も無限は、国内最高峰レースのスーパーGTに挑む。長年使用してきたNSXからHSV-010GTにスイッチ。新開発で、しかもGTカーとしてホンダ車では初のFRでもあるだけに、まさに新たなチャレンジが開始されることにもなる。無限が担当するのは、高橋国光監督率いる「チーム国光」のマシンメンテナンスとフィールドサポート。

またドライバーも、ホンダ次代のエースと目されている伊沢拓也、そして全日本F3選手権Nクラスチャンピオンである、ルーキー山本尚貴に一新されている。若手ドライバーのコンビであるからこそ、国光監督ともども無限の豊富な経験が活かされるはずだ。

レース活動は、最高峰のGTだけではなく、底辺層の拡大にも無限は尽力している。その最たる例が「ホンダエキサイティングカップ・シビックレース」への支援だ。競技車両やパーツの開発、製作だけでなく、ユーザーサポートも充実させているのも特徴のひとつ。レースごとパドックには、テントでホスピタリティを設け、昼食やドリンクのサービスを行う。その脇に置かれたトレーラーには、パーツが満載。これにより、ユーザーが余分なパーツをストックせずに済むというわけだ。もちろんスタッフによる技術アドバイスは、当たり前のこと。惜しみなくノウハウを伝授する。

09年からはシビックレース・インターシリーズのチャンピオンに対し、スーパー耐久車両の1シーズン貸与を開始した。マシンはシビック・タイプR。そのスーパー耐久でも、エンジンメンテナンスを筆頭とする技術サポー

モータースポーツの裾野を支える CIVIC ONE MAKE RACE



シビックレースの歴史は長く、スタートは1981年。歴代のシビックが覇を競い、2002年からの6年間のみインテグラに代わったが、08年から再びシビックが用いられている。その歴史すべてにおいて支え続けてきたのが無限だ。マシンやパーツの開発を行い、ユーザーに供給してきた。

特に08年からは、即レース出場可能なレース・コンプリートカー『MUGEN RC』の販売も行っている。これまでは、レースに参加するためのパーツを装着し、レース車両を作らなければならなかったが、『MUGEN RC』であれば、簡単なセットアップとメンテナンスさえすればレースに出場可能。レース参加の手段として投げかけた新たな試みで、無限が手掛けたレースカーが一般でも手に入れることができるのだ。

Photos/Shimpei Suzuki, Takashi Ogasawara
Text/Naoyuki Hata

充実した従来車への対応だけでなく新型車のパーツも続々と登場！

ありとあらゆるホンダ車をチューンアップし続けている無限だが、そこにはレースで得られた数多くのノウハウが盛り込まれているのはいうまでもない。特にスーパー耐久レースは「走る実験室」の位置づけだ。エンジンにこそ手を加えられないが、足まわりはもちろん、またワンメイクレースでは交換できないブレーキにも改造が許されるとあって、かなり応用されている部分が多い。エアロパーツも自由に交換が許されるが、シビックやインテグラは実戦で用いられたものと同様のデザインとなっている。したがって、コンプリートカーも、同じような理念の下、仕上げられているのは想像にかたくない。

今後、力を入れていくことが予想されるのは、発表間もないCR-Z。ハイブリッド車だがすでに今シーズンのスーパー耐久レースに出場が認められている。「エアロ、機能系パーツをラインアップ」とのアナウンスがあっただけに、期待せずにはいられない！





FD2はもちろん、従来型のシビックも充実したパーツを展開。最新のCR-Z（右）にも即対応。

トは欠かさない。

もうひとつ底辺層の拡大を担っているのが、F4レースにおけるエンジン開発だ。FJ、カートレースとF3の中間に位置することから、ミドルフォーミュラとも呼ばれるF4ではB18Cが主流となっている。以前は他社のエンジンも数多く存在したが、戦闘力の圧倒的な高さから、今では限りなくワンメイク状態に。VTECこそ規定で作動させられなくなっているが、高回転までスムーズに吹き上がり、リストリクターによる吸気制限が行われてなお、180psを絞り出している。

ただし、2010年よりエンジンの排気量上限が1850ccから2000ccに拡大。この規定変更に合わせ、無限はK20Aを新たなパワーユニットとして提案。いずれソフトランディングが進んでいくことだろう。

レース活動は国内に留まらず、もちろん海外にも。以前はF1エンジンも供給し、近年はル・マン24時間に出場するプロトタイプにもエンジンを供給。また、記憶に新しいのは、一昨年WTCC（世界ツーリングカー選手権）に出場していたアコード・ユーロR。そのエンジンもまた、無限の手によるものだ。

こうしたレース活動で得られた技術、ノウハウを無限はストリートにもフィードバック。あらゆるホンダ車に対し、走りを極めるパーツはもちろん、ドレスアップパーツまで準備している。走って楽しいだけではなく、気持ちよく、カッコ良くも、ホンダ車を磨き上げる要素であるから……。ホンダ車を熟知した無限だからこそ、細かい気配りがうれしい。



長年にわたり、無限が手掛けたB18Cが使用されているフォーミュラカーのF4。エンジン排気量の変更に伴い、新たにK20Aへ転換されるといわれている。

■主なB型エンジン車両用パーツラインアップ

パーツ	適応車種	掲載ページ
マフラー	EK4/EK9/96R/98R	P70
エキゾーストマニホールド	EK9/96R/98R	P72
スポーツエアクリーナー	EP9/96R/98R	P74
エアクリーナーキット	EP9/96R/98R	P74
バルブスプリング	EG6/EK4/EK9/96R/98R	P76
ヘッドガスケット	EP9/96R/98R	P77
オイルパン	96R/98R	P80
ラジエター	EG6/EK4/EK9/96R/98R	P84
サーモスタット	EG6/EK4/EK9/96R/98R/DC	P85
ラジエターキャップ	EG6/EK4/EK9/96R/98R/DC	P85
ファンスイッチ	EG6/EK4/EK9/96R/98R/DC	P86
クラッチ	EK4/EK9/96R/98R	P87
L.S.D	EG6/EK4/EK9/96R/98R/DC	P89
NZダンパーキット	EK4/EK9/96R/98R	P100
ねじ式車高調（サスペンション）	EK9	P102
純正形状ダンパーキット	EK4/96R/98R	P102
スタビライザー	EK4/EK9	P103
ブッシュ	EK4/EK9/DC	P105
ストラットタワーバー	EG6/EK4/EK9/96R/98R/DC	P106
ブレーキパッド	EG6/EK4/EK9/96R/98R/DC	P109
ブレーキローター	EG6/EK4/EK9/96R/98R/DC	P112
キャリパー＆ブレーキキット	EK9/96R/98R	P113

まだまだ買えるB型エンジン車両用パーツ

スポーツ・エキゾースト・システム



すでに生産は終了してしまっているB型エンジン車両だが、人気の車種とあってチューニングパーツはまだまだ充実している。ここで紹介した表は今号に掲載している無限の主なパーツだが、エアロをはじめ、ほかにも豊富なラインアップが揃っている。もちろんB型だけでなく、多くの車種に対応。詳しくは無限・048-462-3131（土・日・祝日を除く 10:00～17:00）
http://www.mugen-power.com/

ハイパフォーマンス・エアクリーナー



サスペンション



永久保存版

日本全国サーキットガイド

B型シビック&インテグラ スポーツドライビングユーザー必見

見学だけもいいからまずは足を運んでみよう

チューニングしたシビック&インテグラに乗っているけれど、サーキットを走ることに躊躇しているオーナーも多いと思う。しかし、今やサーキット走行はルールさえ守れば誰でも気軽に参加することができるし、サーキットによっては走行前に座学もあるから安心。

ちなみに、サーキットを走るには大きく分けて、走行会とスポーツ走行がある。走行会はメーカーやショップ、団体などがコースを借り切って参加者を募るものでライセンスはなくてもOK。スポーツ走行はサーキットが独自にライセンスを設けていて、取得さえすれば時間単位で安く走れるものが多い。走行会の種類としてはグリップ、ジムカーナ、ドリフトなどのフリー走行や、タイムアタック、模擬レース、ドライビングスクールなどあるので自分に合ったものを選べばよい。

まずは走行会に参加して、気に入ったらそのサーキットのライセンスを取りスポーツ走行をするのがいいだろう。

サーキット走行に必要なものと便利なもの

必要なもの
1. ヘルメット
2. グローブ(指先が出ないもの)
3. 長袖シャツ&長ズボン
4. シューズ(運転しやすいもの)
5. ビニールテープ&ガムテープ
6. 十字レンチ&工具類

便利なもの
7. エアゲージ
8. 空気入れ
9. ジャッキ
10. 軍手&ウエス
11. 懐中電灯
12. オイル&ブレーキフルード
13. ガソリン携行缶
14. 傘&カッパ&ビニールシート
15. 予備ブレーキパッド&タイヤ
16. 着替え&タオル
17. テーブル&イス
18. ペーパータオルなど

サーキットで出される代表的なフラッグ



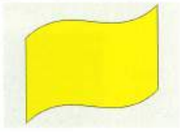
通常走行会では走行枠(時間)の終了を意味する。この旗が振られたら速度を落としクーリングして一周したらピットに戻ろう。レースでは気がつかずに2回目のチェッカーを振られるとペナルティ



赤旗はコース上にクルマが動かずに止まったり、大事故や悪天候などで走行不能な場合に出される。振られたら速度を落としてピットや指定場所まで車を移動させよう。当然ながら追い越し禁止



オイルを撒いているとかエアロやパーツが取れそうとかクルマ自体に問題がある場合に出る。大抵ゼッケン番号と一緒に呈示される場合が多く、自分の番号が出されたらピットにクルマを戻そう



クルマがコース上やコース脇に止まった場合に振られる出現率の高い旗。レースでは緑や青の旗が出る次の区間まで追い越し禁止で、走行会だと黄旗が出たコーナーを過ぎれば解除となることが多い

新千歳モーターランド

夜10時までのナイター走行もできる

最大直線が140mあるJAF公認ジムカーナコース。ナイター照明完備で夜の10時まで走ることができるのが特徴。またダートコースも併設し、場所は新千歳空港近くにあるのでアクセスも便利。



コース長(m) -

最大高低差(m) - 最大/最小幅員(m) 15/8
JAF公認 P-LAP ○
住所 北海道千歳市美々1292-560 電話 0123-23-5115
URL http://www.phoenix-c.or.jp/ncml/
走行料金 午前4000円~/午後6000円~、午前&午後7000円~、ナイター6000円~、メンバー会員(走行料無料、年会費5万2500円~)

北海道スピードパーク

スピードが乗るのでブレーキの練習に最適

2本のストレートをつないだようなレイアウトながら高低差が意外にあり、小さいサーキットのわりにはテクニカルな面を持つ。ニセコスキー場から20分くらいのところに位置し、冬はサーキット場は休業し、スノーモビルが楽しめる。



コース長(m) 1389

最大高低差(m) 9 最大/最小幅員(m) 12/9
P-LAP ○
住所 北海道虻田郡倶知安町峠下155 電話 0136-23-3880
URL http://www10.ocn.ne.jp/~hsp/
走行料金 20分2500円、20分2500+1500円(ビジター)、ライセンス取得料金7000円、入場料500円

北海道 十勝インターナショナルスピードウェイ (グランプリ/クラブマン/ジュニアコース)

24時間耐久でも有名な国際格式のサーキット

1010mのロングストレートと直角に近いコーナーが多く、ストップ&ゴーをリズミカルに繰りかえすコースなので、VTECのパワーバンドを使いやすい。コーナーにはバンクがついていないのでアウトに膨らみやすいから注意。



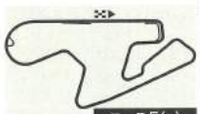
コース長(m) 5100/3400/1700

最大高低差(m) 15 最大/最小幅員(m) 15/13.5
JAF公認 P-LAP ×
住所 北海道河西郡更別村字弘和477 電話 0155-52-3910
URL http://www.tokachi.org/speedway
走行料金 クラブマンコース25分5500円(ライセンス保持者割引あり)、ジュニアコース1時間3000円~、ライセンス取得料1万8000円、入場料1000円

スポーツランドSUGO

高低差74mを誇る日本屈指のハードコース

『スーパー耐久』や『スーパーGT』『Fニッポン』なども開催し、日本屈指の高低差を誇る中高速サーキット。ホームストレートは長い上り坂になっているのが特徴。西コースでは『全日本ジムカーナ』も開催している。



コース長(m) 3704

最大高低差(m) 70 最大/最小幅員(m) 12.5/10
JAF公認 P-LAP ×
住所 宮城県柴田郡村田町菅生6-1 電話 0224-83-3127
URL http://www.sportsland-sugo.co.jp/
走行料金 25分4300円~、ビジター25分8600円~、SSCメンバー入会金1万5750円、年会費1万8900円、保険料1000円

東北 モーターランドSP (フル/北コース)

降雪があればスノートライアルもできる

全長1200メートルのツインサーキットで、2007年からは北コースでジムカーナが走行枠に追加された。D1イベントも開催される。駐車スペースは450台あり、南コースではレンタルカートも用意している。



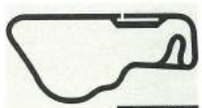
コース長(m) 1200/800

最大高低差(m) - 最大/最小幅員(m) 18/-
JAF - P-LAP ×
住所 青森県三戸郡南部町坂渡字弦伝窪7-3 電話 0178-60-1135
URL http://msp.kozzy.net/msp/displayPage.do
走行料金 午前3000円~、午後4000円~、1日8000円~、会員費1年1万円/永久3万円、計測機1000円、入場料500円(保険料込み)

白老カーランド

メインストレート800mの高速サーキット

ロングストレートがあり、ブレーキのタイミングがポイントになるサーキット。4月頃から12月までがシーズンで冬は雪上でのドライビングになる。全長800mのショートコースもある。



コース長(m) 2550

最大高低差(m) 20 最大/最小幅員(m) 45/15
JAF - P-LAP ○
住所 北海道白老郡白老町字竹浦278 電話 0144-87-6711
URL http://www.h-scl.jp/
走行料金 ビジター1時間2500円~/半日6000円~/1日1万円~、計測料1000円、会員割引あり、土日祝入場料ビジター1000円/会員500円

エビスサーキット東

エビスの中で一番古く一番ハード

山肌の地形をそのまま利用しているのでアップダウンが激しい日本屈指のマウンテンコース。そのためパワーのないシビックには速度を落とさない走り方を要求される。ナイターも完備しナイトランも可能。



コース長(m) 2061

最大高低差(m) 67 最大/最小幅員(m) 12/10
JAF公認 P-LAP ×
住所 福島県二本松市松倉1番地 電話 0243-24-2972
URL http://www.ebisu-circuit.com/
走行料金 会員1日2500円、マンデーチャレンジ東のみ1万2000円~/東西1万2000円~、保険料500円、計測器1000円

新協和カートランド

ストレート165mの複合コース

元々はカートコースだったのを中央部を舗装して、ジムカーナ、ドリフト、タイムアタックができるようになった。オートキャンプ場などが併設されているので家族でも楽しめ、レンタルカートも稼働中。



コース長(m) 790

最大高低差(m) 0 最大/最小幅員(m) 8.5/6.5
JAF公認 P-LAP ○
住所 秋田県大仙市協和荒川歌沢12-3 電話 018-894-2425
URL http://www.new-kyowa.com
走行料金 メンバー半日2060円、保険料500円、入会金5000円、年会費1万円

仙台ハイランドレーシングコース

東北最大の584mもの直線を誇るコース

全長4kmにもわたるロングコースで、シケイン、ヘアピンなどテクニカルなコーナーも多くあり2Lクラスでも存分に楽しめる。他に本格的なドラッグ、ジムカーナ用のコースもある一大レジャーランド。冬季は営業休止。



コース長(m) 4063

最大高低差(m) 37 最大/最小幅員(m) 15/12
JAF公認 P-LAP ×
住所 宮城県仙台市青葉区新川早坂12 電話 022-395-2120
URL http://www.hl-land.co.jp/
走行料金 レーシングコース30分3000円~、テクニカルコース2000円~、共済金500円、計測料1500円、Hi-RaCメンバー入会金3000円/年会費7000円

リンクサーキット

ライセンスがいらないので誰でも気軽に走れる

最大直線230mで高低差はあるものの、コース幅が比較的広いので走りやすい。レンタルリフトやエアジャッキなども完備しパワーチェックも可能。ポイントを貯めると走行券がもらえるサービスもある。



コース長(m) 1560

最大高低差(m) 21 最大/最小幅員(m) 16/9
JAF - P-LAP ×
住所 福島県福島市大笹生字台山2-2 電話 024-559-4460
URL http://www8.ocn.ne.jp/~link/
走行料金 半日2500円~、1日3500円~、保険料500円、計測器1000円、ピット使用料500円、入場料500円

SSパークサーキットターマックコース

ジムカーナコースも併設

アップダウンが少なく全長も短いために小排気量車でも十分ポテンシャルを発揮できるコース。コースレイアウトが自由に設定できジムカーナのJAFカップも開催。タイヤチェンジャーは無料で使えるのがウレシイ。



コース長(m) 1215

最大高低差(m) 0.01 最大/最小幅員(m) 16/8
JAF公認 P-LAP ×
住所 福島県二本松市五月町1丁目225-2 電話 0243-22-5465
URL http://www5.ocn.ne.jp/~sspark/
走行料金 半日3000円~(12/1~2/28まで2000円)、1日5000円~(12/1~2/28まで4000円)、入場料1000円、保険料500円

エビスサーキット西

エビスでは2103mと一番長いコース

東コースとは対照的にフラットでタイトコーナーが多く、2つのストレートとそれを結ぶヘアピンが特徴。ナイターも完備し、コース全体がほぼ見渡せるため走行会やイベントでよく使われる。



コース長(m) 2103

最大高低差(m) 38.18 最大/最小幅員(m) 15/10
JAF公認 P-LAP ×
住所 福島県二本松市松倉1番地 電話 0243-24-2972
URL http://www.ebisu-circuit.com/
走行料金 会員スウィークデイ半日5500円、マンデーチャレンジ西のみ1万円~/東西1万2000円~、計測器1000円

掲載している情報は2010年2月26日現在のものです。
サーキットの都合により営業時間や料金などが変更される場合がありますので予めご了承ください。

Text/Hiroyuki Suzuki

ツインリンクもてぎ ロードコース

日本では最新の設備を誇るサーキット

広大な敷地内にはヨーロピアンタイプのテクニカルコースの他、オーバルコースも併設。エスケープゾーンが広いのでコースアウトしてもダメージが少ない。フラットな南コースはドライビングスクールの開催でも有名。



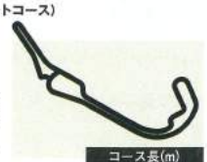
コース長(m) 4801

最大高低差（m） 30.4　最大 / 最小幅員（m） 15/12
JAF 公認　P-LAP ○
住所 栃木県芳賀郡茂木町大字桧山 120-1　電話 0285-64-0001
URL http://www.twinring.jp/
走行料金 会員 30 分 6300 円、ライセンス取得料金は 3 万 8350 円、入場料 1200 円

ヒーローしのい（ロング / ショートコース）

最終コーナーのダウンヒルは迫力満点

高低差 25m のスライダーは圧巻で、クラッシュパッドぎりぎりを走り抜け挑戦するものを怯ませるコース。ショートコースではブラインドの 30R を練習するにはもってこい。ミニサーキットだけれどレストランなどの施設は整っている。



コース長(m) 1350/1000

最大高低差（m） 25/5　最大 / 最小幅員（m） 15/10
JAF -　P-LAP ○
住所 栃木県宇都宮市雀井町山 1804　電話 028-669-1031
URL http://www.he-ro.co.jp/
走行料金 平日 20 分 3000 円 / 会員 2000 円、土日祝 15 分 3500 円 / 会員 3000 円、ライセンス取得料 1 万 8000 円 / 更新料 1 万 5000 円

関東

日光サーキット

2009 年 1 月に大幅改修して走りやすくなった

パドックから全体が見渡せるのでコースは覚えやすいが難易度は高い。またコースを全面改修してからはランオフエリアが拡大され走りやすくなり、宇都宮インター降りてすぐという立地の良さも群を抜く。



コース長(m) 1035

最大高低差（m） 0　最大 / 最小幅員（m） 12/10
JAF -　P-LAP ×
住所 栃木県河内郡上河内町高松 984　電話 028-674-4390
URL http://www.nikko-circuit.jp/
走行料金 平日 20 分 2500 円、土日祝 20 分 3500 円、ライセンス取得料 1 年 1 万円（保険料込み）/ 更新 5000 円（保険料込み）

茂原ツインサーキット

1 年かけて戦う『もばらん』ではシビックも健闘

ヘアピンを始めとする旋回半径の小さいコーナーを、S 字コーナーで繋いだレイアウトでコースコンディションも良く走りやすい。レストランも併設され、コースを見ながら食べられる。



コース長(m) 1140

最大高低差（m） 5%　最大 / 最小幅員（m） 15/10
JAF -　P-LAP ○
住所 千葉県茂原市台田 640　電話 0475-25-4433
URL http://www.mobara-tc.com/
走行料金 15 分 1500 円～、平日半日 3000 円、土日午前 4000 円 / 午後 6000 円、メンバー入会金 2 万円、年会費 2 万 4000 円（男性）/1 万 2000 円（女性）

関越スポーツランド

JAF 戦も開かれるジムカーナコース

インテグラチャレンジカップや年 10 回行われるジムカーナの JAF 戦 JMRC シリーズなどが有名な多目的広場で、コースレイアウトは自由に設定できる。上信越自動車道吉井 I.C から 5 分とアクセスも抜群。



コース長 13500㎡

最大高低差（m） -　最大 / 最小幅員（m） -
JAF 公認　P-LAP ×
住所 群馬県高崎市吉井町大字岩崎 2297　電話 027-388-3195
URL http://www.klk.co.jp/ksl/
走行料金 フリー 1 日 9000 円 / 半日 6000 円 / 1 時間 3000 円、入場料 1 名 500 円、貸し切り半日 7 万 3500 円、1 日 11 万 5500 円～、光電管使用料 1 万 500 円

ツインリンクもてぎ 北ショートコース

大小 2 本のストレートがあるカートコース

JAF 国内 A 級ライセンスを 1 泊 2 日で取得できるカリキュラムもあり、また小林且雄氏のドライビングスクールがあることでも有名。併設している南コースでも各種レッスン、走行会も開催している。



コース長(m) 982

最大高低差 0.5 ～ 1.52%　最大 / 最小幅員（m） 14/8
JAF 公認　P-LAP ○
住所 栃木県芳賀郡茂木町大字桧山 120-1　電話 0285-64-0001
URL http://www.twinring.jp/
走行料金 150 分 3000 円、ライセンス取得料金は北ショートコース 2 万 5750 円、入場料 1200 円

袖ケ浦フォレストレースウェイ

都心から 1 時間で行ける新しくできたサーキット

2009 年にオープンしたばかりの NEW サーキット。山を切り開いて作ったコースだけに、アップダウンも大きくあり、ブレーキングやコーナーでの繊細なコントロールが要求される。



コース長(m) 2436

最大高低差（m） 12　最大 / 最小幅員（m） 18/15
JAF 公認　P-LAP ○
住所 千葉県袖ケ浦市林 348-1　電話 0438-60-5270
URL http://www.sodegaura-forest-raceway.com
走行料金 30 分 1 本平日 3500 円（35 台）、土日祝日 4000 円（35 台）、入会金 1 万円、ライセンス料（1 年間有効）1 万 5000 円

浅間台スポーツランド

パドック収容数 317 台のジムカーナコース

フリー走行は A/B/C コースから選択でき、貸し切りのみ夜間照明使用も可能。ポイントカード、学割特典もある。場所は東関東自動車道成田 I.C より 16km、大栄 I.C より 11 km とアクセスも良い。



コース長(m) 55×230m

最大高低差（m） -　最大 / 最小幅員（m） -
JAF 公認　P-LAP ×
住所 千葉県香取郡栗源町岩部 179-2　電話 0478-75-2217
URL http://asamadai.jp/
走行料金 フリー走行平日半日 4000 円、土日半日 5000 円、入場料平日 300 円 / 土日祭 500 円

南千葉サーキット

現在コースレコードは DC2！

バックストレートの拡幅工事が行われたことで、コース幅を最大に使えクラッシュリスクが減り、パイロン広場もつなげて自由に設定できるサーキット。タイヤ交換サービスも 1 本 500 円でやってくれる。



コース長(m) 710

最大高低差（m） 0.5　最大 / 最小幅員（m） 13/4.5
JAF -　P-LAP ○
住所 千葉県市原市金剛地 301　電話 0436-52-4400
URL http://www.minamichibacircuit.com/
走行料金 平日 15 分 1500 円（2 本目以降 1000 円）、土 15 分 2000 円（2 本目以降 1500 円）、日祝 15 分 3000 円（2 本目以降 2500 円）、パイロン広場 1 時間 2000 円～

本庄サーキット

エスケープゾーンも比較的広めで初心者にも安心

ホームストレートが 260m あり、ストップ＆ゴーの繰り返しが多いコースレイアウト。全日本ジムカーナ選手権に出場している斉藤邦夫選手によるプライベートレッスンも開催している。



コース長(m) 1112

最大高低差（m） -　最大 / 最小幅員（m） 15/12
JAF 公認　P-LAP ○
住所 埼玉県本庄市児玉町高柳 883　電話 0495-72-9611
URL http://www.klk.co.jp/sph/
走行料金 20 分 2000 円～ / ビジター 2500 円～、タイム計測機 1000 円、ビジター初回講習費 3500 円、スポーツ走行メンバー初回費用 1 万 5000 円

桶川スポーツランド

河川敷にあるバイクやカートがメインのサーキット

コースを自由に設定することができ、全コース見渡せるもののコース幅は狭いので追い越しには細心の注意が必要。『OSL 4 輪スクール』または『OSL 4 輪じむかー な』以外は貸切のみ営業している。



コース長(m) 840

最大高低差（m） 1.3　最大 / 最小幅員（m） 12/6
JAF -　P-LAP ○
住所 埼玉県桶川市川田谷字上野 7921-3　電話 0475-89-0989
URL http://osl.in/pc/
走行料金 貸し切り半日平日 15 万円～ / 土 23 万円～、1 日平日 35 万円 / 土 45 万円 / 日祝 55 万円、スクール 1 万円

ナリタモーターランド

元カートコースで最大直線 110m のミニサーキット

クラブや団体が貸切でやっているパターンが多く、施設などはないので食べ物や飲み物は持参する必要がある。マフラーは原則ノーマル（社外品の場合は～ 93db まで）。



コース長(m) 800

最大高低差（m） -　幅員（m） 8
JAF 公認　P-LAP ○
住所 千葉県山武市板川 341　電話 0475-89-0989
URL http://narita-motorland.hp.infoseek.co.jp/index.html
走行料金 スポーツ走行 1 時間 2500 円、コース専有使用料 1 日平日 10 万円 / 土 18 万円 / 日祝 23 万円、午前 5 万 5000 円～、午後 7 万円～

ケイズスポーツリンク

コース貸し切りでもかなりリーズナブル

130m のストレートに加えてコース幅は狭いが、走行料が安く気軽に走れるサーキット。マフラーの音量は 98db 以下の規定あるので注意が必要。場所は常磐道那珂 I.C より車で 25 分のところにある。



コース長(m) 820

最大高低差（m） 4　最大 / 最小幅員（m） 10/6.5
P-LAP ○
住所 茨城県常陸太田市中利員 802　電話 0294-76-4050
URL http://www.tctv.ne.jp/kplan/index/home.html
走行料金 平日 20 分 2000 円、土日 20 分 2500 円、平日貸し切り半日 5 万円～、1 日 8 万 5000 円～、施設費総済 500 円（任意）、ライセンス発行料 1000 円

筑波サーキット 1000

ドラテクを磨くには最適なコース

ドリフトやジムカーナの練習に向くテクニカルコース。土手やパドックからでも全周が見渡せブラインドもないから走りやすいが、R がキツイためにパワーバンドを外さないように走るのがコツ。



コース長(m) 1039

最大高低差（m） 0　最大 / 最小幅員（m） 17/11
JAF -　P-LAP ○
住所 茨城県下妻市村岡 2159　電話 0296-44-3146
URL http://www.jasc.or.jp/
走行料金 平日 20 分 2000 円 / 土日祝 2500 円、8～9 時まで 15 分 2000 円、タイム計測 1000 円

筑波サーキット 2000

チューニングカーのベンチマーク的サーキット

年間を通じて様々なレースやイベントが開催され、ライセンス会員のためのファミリー走行・スポーツ走行などにも盛んに行われる。複合コーナーになっている最終の高速コーナーの攻略がポイント。



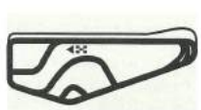
コース長(m) 2045

最大高低差（m） -　最大 / 最小幅員（m） 15/10
JAF 公認　P-LAP ○
住所 茨城県下妻市村岡 2159　電話 0296-44-3146
URL http://www.jasc.or.jp/
走行料金 平日 30 分 3000 円～ / 土日祝 3500 円～、ライセンス年会費 2 万 6000 円、ファミリー限定ライセンス 1 万 1000 円（ナンバー付き）

富士スピードウェイショートサーキット

18 通りものコースが選択ができる

ル・マン覇者の関谷正徳氏が若手ドライバー育成のために監修。ショートといっても直線が 350m あるので 100km 以上のスピードが出せ、組み合わせにより 18 通りものコースレイアウトを楽しめる。



コース長(m) 810~920

最大高低差（m） 15　最大 / 最小幅員（m） 12/10
JAF -　P-LAP ○
住所 静岡県駿東郡小山町中日向 694　電話 0550-78-1234
URL http://www.fsw.tv/
走行料金 スポーツ走行 25 分 2500 円、ライセンス料 2 万 500 円、入場料 1000 円

中部

富士スピードウェイレーシングコース

度胸を試される 1475m のロングストレート

1966 年営業開始という歴史のあるサーキットで、パドックやピットエリアの拡大、トレーニング施設を新設するなどさらに本格的なコースに生まれ変わった。全長が旧コースよりも 150m 長くなり、コース幅が広いので初心者はラインに迷うほど。



コース長(m) 4563

最大高低差（m） 40　最大 / 最小幅員（m） 25/15
JAF -　P-LAP ○
住所 静岡県駿東郡小山町中日向 694　電話 0550-78-1234
URL http://www.fsw.tv/
走行料金 スポーツ走行 30 分 6300 円 /40 分 8400 円 /50 分 1 万 500 円、ライセンス料 4 万 1500 円、入場料 1000 円

茨城中央サーキット

グリップのみのジムカーナ場

常設ジムカーナコースで上段、下段、ギャラリー前と 3 つのセクションに分かれている。音量に関しては厳しく保安基準適合でもうるさい車は走れない。純正マフラー装着車は 1000 円割り引き。



コース長 1000 ㎡

最大高低差（m） -　最大 / 最小幅員（m） -
JAF 公認　P-LAP ×
住所 茨城県石岡市吉生 3174　電話 0299-43-6391
URL http://homepage3.nifty.com/~clear/
走行料金 ICC フリー走行 9000 円 / 女性 5000 円 /AT 車 7000 円（すべて弁当付き）

日本海間瀬サーキット

日本海に沈む夕日を見ながら走れる

下りながらのS字になるバックストレッチは、ハイスピードで駆け下りるために恐怖感を味わえるサーキット。会員になると入場料、計測器の割り引き特典があり、『もっと走ろう練習会』もリーズナブル。



コース長(m) 2004

最大高低差（m） 28.9　最大 / 最小幅員（m） 16/8
JAF -　P-LAP ○
住所 新潟県西蒲原郡岩室村間瀬下山 610　電話 0256-85-2201
URL http://mazepitweb.coomac.jp/
走行料金 平日 25 分 3150 円、ビジター 6300 円、ライセンス取得料金 3 万 1500 円

タカスサーキット

スクールや体験走行などが充実したサーキット

スクール「いちから塾」やサーキット体験走行、同乗走行、RS フォーミュラーの体験走行などが充実。また車のない人でも「チャレんじ★N1」というEG6 車両の貸し出しサービスも開始した（4000 円〜）。



コース長(m) 1504

最大高低差（m） 3　最大 / 最小幅員（m） 12/10
JAF -　P-LAP ×
住所 福井県福井市西二ツ屋町 2- 1-35　電話 0776-87-2330
URL http://www.fnet.ac/
走行料金 30 分 3000 円 / ビジター 5000 円、60 分 4500 円 / ビジター 7000 円、タイム計測料 1000 円、ライセンス取得料 2000 円〜

オートランド作手 ALT

常にコーナーが連続する超ミニサーキット

2004 年からリニューアルし、3 コーナーから最終コーナーまでの区間がレイアウト変更になった。そのためワーバンドを外さない走りを要求される。電光表示板のタイムがわかりやすいのも特徴的。



コース長(m) 700

最大高低差（m） 8　最大 / 最小幅員（m） 16.5/10
JAF -　P-LAP ×
住所 愛知県南設楽郡作手村管沼 38　電話 05363-9-3611
URL http://www.autoland-tsukude.net/
走行料金 予約 50 分 3500 円 / 当日 4000 円、計測器予約 1000 円 / 当日 1500 円、予約は走行の1ヵ月前から前日の午後4時まで電話にて

美浜サーキット

どのコーナーもRがキツくヘアピンだらけのコース

毎月スキルアップの練習会を開催し、レストラン、ロッカー&シャワールームなどアメニティが充実しているサーキット。会員になると走行料、同伴走行、レンタル料が割引になる特典もある。



コース長(m) 1200

最大高低差（m） -　最大 / 最小幅員（m） 15/10
JAF -　P-LAP ○
住所 愛知県知多郡美浜町野間字馬池 16　電話 0569-87-3003
URL http://mihama-ck.com/
走行料金 平日 20 分 1500 円 / 土日祝 2000 円〜、平日 20 分×3 回 4000 円〜 / 土日祝 5500 円〜、年会費 1 万円、計測器 1000 円、共済費 500 円

YZ サーキット

ミニサーキットながら車速が乗るコース

ノーマルミッションならば 2 速、3 速をメインに使う YZ サーキット。コントロールタワーでしか黄旗が振られないから、アクシデントには要注意。ロングとショートのコースを時間で区切って走る。



コース長(m) 1100

最大高低差（m） 6　最大 / 最小幅員（m） 18/8
JAF -　P-LAP ×
住所 岐阜県瑞浪市日吉町大越 6851-1　電話 0572-69-2588
URL http://www.yz-circuit.com/
走行料金 予約 50 分 3500 円 / 当日 4000 円、半日 9000 円、1 日 1 万 3000 円、会員 50 分 2500 円、半日 6000 円、1 日 1 万円、会員更新料 1 万円、計測器 500 円

名阪スポーツランド Eコース

最大直線 150m のフラットなコース

カートやバイクがメインだが、近畿地区のジムカーナ大会も行われる。土日祝のみ食堂も稼働してる。名阪国道小倉 I.C から 3 分とアクセスは良い。基本的にフリー走行はなく、貸し切りか走行会にて参加する。



コース長(m) 800

最大高低差（m） 0　最大 / 最小幅員（m） 15/8
JAF -　P-LAP ×
住所 奈良県山辺郡山添村大字切幡 1343-1　電話 0743-87-0007
URL http://www7.ocn.ne.jp/~meihansl/
走行料金 コース貸し切り平日全日 16 万 8000 円 / 半日 11 万 5500 円、土日祝全日 30 万 4500 円 / 半日 16 万 8000 円

スポーツランド山梨

峠がそのままミニサーキットに変身

コースレイアウトは峠道そのもので、コース幅も狭く山道を駆け抜けていく感じのサーキット。アップダウンもあるので追い越しは難しく、初心者はSタイヤよりもラジアルの方がタイムが出る場合も。



コース長(m) 1200

最大高低差（m） 18　最大 / 最小幅員（m） 13/8
JAF -　P-LAP ○
住所 山梨県韮崎市穂坂町柳平 24-2　電話 0551-22-8226
URL http://www.sly-rc.com/
走行料金 平日 30 分 2000 円〜、土日 30 分 2500 円〜、年会費 7000 円、障害互助費 1 日 500 円、計測器 1050 円

おわらの里スポーツランド

FF では EK シビックがずっと最速

最大直線 140m で車の曲がる、止まるといった基礎を学ぶには最適のレイアウトで、ヘアピン、タイト、複合コーナーとあらゆる要素が入った高低差もあるテクニカルコース。会員になるといろいろな特典も多い。



コース長(m) 1050

最大高低差（m） 3　最大 / 最小幅員（m） 10/8
JAF -　P-LAP ×
住所 富山県富山市八尾町平林 72-1　電話 0764-55-0687
URL http://coomac.jp/pitwebowaracircuit/
走行料金 ビジター午前 6000 円〜 / 午後 7000 円〜（会員は 2000 円オフ）、1 時間平日 2500 円〜 / 土日祝 3000 円、会員 2 万円（共済込み）、計測器 1000 円

さるくらモータースポーツランド

会員になると日曜祝日に走行料無料特典も

会員になると日曜日、祝日は走行、入場料が無料になる。日曜、祝日に団体、チームのイベントが開催された場合は、前日（土曜日）の走行は無料。中央道飯田 I.C より 15 分。



コース長(m) 400

最大高低差（m） -　幅員（m） 6
JAF 公認　P-LAP ×
住所 長野県飯田市上飯田 6997-10　電話 0265-52-6422
URL http://sarukura-web.hp.infoseek.co.jp/
走行料金 1 日 1 種目 3000 円、入会金 5000 円、年会費 1 万円、土日祝日団体使用料 1 日 18 万円 /20 万円（100 台以上）、平日は 50%オフ

モーターランド三河

250m のストレートを誇るミニサーキット

各種イベントも開催し、ヴィッツ、ファミリアなどのレンタル車両も用意しているので、同じ条件でランキング争いをするのも楽しい（10 分 3000 円計測器代込み）。東海環状自動車道 豊田松平 I.C から約 35 分。



コース長(m) 800

最大高低差（m） 8　最大 / 最小幅員（m） 15/10
JAF -　P-LAP ×
住所 愛知県 新城市作手皆渡字長ノ山 60-6　電話 0536-37-5501
URL http://www4.ocn.ne.jp/~mlm/
走行料金 当日 1 時間目（50 分）3500 円 / 予約 3000 円、2 時間目以降 2000 円、自動計測器 1 時間 500 円、ヘルメットレンタル 300 円 / グローブ 100 円

幸田サーキット YRP 桐山

2003 年オープンで設備は整っている

東名高速道路岡崎 I.C より 20 分の場所にあるサーキット。体験走行の実施や 3 階建てコントロールタワー、シャワールーム、身障者用トイレも完備。バックストレートのシケインの振り返しは慎重に！



コース長(m) 1085

最大高低差（m） 6　最大 / 最小幅員（m） 15/10
JAF 公認　P-LAP ○
住所 愛知県額田郡幸田町大字桐山字立岩 1-100　電話 0564-62-7522
URL http://yrp-net.com
走行料金 平日 45 分 5000 円、土日祝 45 分 6000 円、ライセンス取得料金 2 万 5000 円

近畿 名阪スポーツランド Cコース

アクセル全開で楽しめるミニサーキット

最大直線は 170 mあり高低差もなく見通しもいいので初心者でも走りやすいが、最小半径が 5R なのでジムカーナなみのテクニックが要求される。フリー走行はなく、コースの貸し切りか走行会にて参加する。



コース長(m) 820

最大高低差（m） 0　最大 / 最小幅員（m） 15/8
JAF -　P-LAP ○
住所 奈良県山辺郡山添村大字切幡 1343-1　電話 0743-87-0007
URL http://www7.ocn.ne.jp/~meihansl/
走行料金 コース貸し切り平日全日 16 万 8000 円 / 半日 11 万 5500 円、土日祝全日 30 万 4500 円 / 半日 16 万 8000 円

富士スピードウェイジムカーナコース

ドラスクやジムカーナ競技に利用されるコース

JAF 公認の約 1 万 2000 ㎡の広いスペースで、サブパドック 44 台、駐車場 88 台が収納でき、モータースポーツの楽しさを体験することができる。またパドックからはコース全体を見渡せる。



コース長(m) 78×150

最大高低差（m） -　最大 / 最小幅員（m） -
JAF 公認　P-LAP ×
住所 静岡県駿東郡小山町中日向 694　電話 0550-78-1234
URL http://www.fsw.tv/
走行料金 コース専有平日 15 万 7500 円、土日祝 36 万 7500 円

R-SPEC 柿崎サーキット

シリーズカップも開催

1 周 600m のミニマムなサーキットなので小排気量車でも活躍でき、パワーよりもドラテクが重要。ストレート区間が少ない分、全体的にラインを上手くつなげていくのがポイント。冬季は格安で走り放題あり。



コース長(m) 600

最大高低差（m） 1.7　最大 / 最小幅員（m） 8/6
JAF 公認　P-LAP ○
住所 新潟県中頸城郡柿崎町大字竹鼻地内　電話 025-536-6789
URL http://www10.ocn.ne.jp/~r-spec/
走行料金 9 〜 12 時 3150 円〜、13 〜 14 時半 /14 時半〜 16 時 / 土日祝 1 時間 3150 円、13 〜 16 時 5200 円、計測器半日 1050 円 /1 日 1575 円

伊那サーキット

走行料金がお手頃で施設もしっかりしている

130m を超える全開区間が 2 ヵ所ある、中部でも屈指の高速サーキット。立ち上がり重視の走りで、高低差のあるS字からその後に続く複合コーナーを攻略することがポイント。中央道伊那 I.C から 15 分。



コース長(m) 1013

最大高低差（m） 2　最大 / 最小幅員（m） 10/8
JAF -　P-LAP ×
住所 長野県伊那市大字東春近木属原 10696　電話 0265-73-7070
URL http://www.d4.dion.ne.jp/~rkl/
走行料金 30 分 1000 円〜、1 時間 1500 円〜、午前 3000 円〜、午後 2000 円〜、1 日 4500 円〜、計測器 30 分、1 時間 500 円 / 午後、午前、1 日 1000 円

スパ西浦モーターパーク

国定公園内にある美しいサーキット

三河湾を見下ろす一般舗装のサーキットで、長いストレートや複合コーナーに加え立体交差もある。会員は個人、VIP と 2 種あり、施設が無料で使えたり走行料金の割り引きがある。



コース長(m) 1561

最大高低差 3/-5.2%　幅員（m） 12
JAF -　P-LAP ○
住所 愛知県蒲郡市西浦町原山3　電話 0533-58-1111
URL http://www.itoracing.co.jp/
走行料金 平日 50 分 5500 円 / 土 6500 円 / 日祝 7500 円、計測器 1 時間 1000 円、入場料平日 500 円 / 土日祝 1000 円、シャワー室 1 回 15 分 500 円

キョウセイドライバーランド

安全運転実技研修プログラムにも力を入れている

サイドターンを必要とするテクニカルなセクションから 100km 超のコースまで、色々とレイアウトできるのが特徴。クルマの新車試乗会や車両・部品開発テストなど多目的な利用も可能。



コース長(m) 外周 1000

最大高低差（m） 平坦　最大 / 最小幅員（m） -
JAF 公認　P-LAP ×
住所 愛知県岡崎市井田町茨坪 34 番地　電話 0564-47-2291
URL http://kyoseidland.at.infoseek.co.jp/
走行料金 貸し切り土日 1 日平日 25 万 2000 円 / 土日祝 42 万円、半日はそれぞれ半額

YZ サーキット 東コース

改修工事によってクラッシュリスクが減った

レイクサイド側のエスケープゾーンの拡張工事により、順走時のブラインドコーナーが減り、奥のヘアピンまでのエスケープも以前よりは広がった。順走 / 逆走、アウト / インコースと 4 パターンを時間帯で区切って走るので飽きさせない。



コース長(m) 1000

最大高低差（m） -　最大 / 最小幅員（m） 13/11
JAF -　P-LAP ×
住所 岐阜県瑞浪市日吉町大越 6851-1　電話 0572-69-2588
URL http://www.yz-circuit.com/
走行料金 予約 50 分 4000 円 / 当日 4500 円、半日 1 万円、1 日 1 万 5000 円、会員 50 分 2500 円、半日 7000 円、1 日 1 万 1000 円、会員更新料 1 万円、計測器 500 円〜

鈴鹿ツインサーキット

Gコースのみ使用だと さらにミニコースになる

全長約1.8kmの本格的なレーシングコースで、直線550mのコースも設定もできるためドラッグレースも開催可能。フリー走行に関してはグリップはGコースを使用し、最大12台までの少数走行となる。



コース長(m) 1750

最大高低差（m） ほぼ平ら　最大 / 最小幅員（m） 14/10
JAF -　P-LAP ○
住所 三重県鈴鹿市三宅町 2913-2　電話 059-372-2401
URL http://twincircuit.co.jp/
走行料金 予約平日1時間4000円 / 当日5000円、予約土日祝1時間5000円 / 当日6000円（全て2時間以降は1000円引き）、保険料1日500円、計測器1日1000円

鈴鹿サーキット 南コース

特殊アスファルトで 本コースに良く似たレイアウト

300mあるストレートは見通しが利き、エスケープゾーンも広いので初心者でも走りやすい。路面コンディションも良く、カートやジムカーナの全日本選手権も行われている。エンジョイクラブの走行会も人気。



コース長(m) 1264

最大高低差（m） 2.7　幅員（m） 10
JAF -　P-LAP ○
住所 三重県鈴鹿市稲生町 7992　電話 059-378-1111
URL http://www.suzukacircuit.jp/
走行料金 会員50分6000円、一般50分9000円、入会金2万9000円（共済会費、年会費込み）

鈴鹿サーキット 国際レーシングコース

世界的にも有名な本格派レーシングコース

歴史がある鈴鹿は'09年に大改修をおこない現在に至っている。エスケープゾーンも広く最近はシケインが改修されて脱出スピードが上がった。サーキット以外の施設もかなり充実した総合レジャーランドでもある。



コース長(m) 5807

最大高低差（m） 52　最大 / 最小幅員（m） 16/10
JAF 公認　P-LAP ○
住所 三重県鈴鹿市稲生町 7992　電話 059-378-1111
URL http://www.suzukacircuit.jp/
走行料金 50分1万2000円、一般50分1万8000円、入会金4万円（共済会費、年会費、初回走行料込み）

中国・四国 中山サーキット

昭和45年に開業した 歴史のあるサーキット

山を切りくずして造ったので雰囲気は峠のWRCラリーを彷彿させる。アップダウンが激しくバンピーな路面と相まって練習走行に向くエキサイティングなコースなので、足まわりのセッティングが大事。自動車でのアクセスは抜群。



コース長(m) 2007

最大高低差（m） 30　最大 / 最小幅員（m） 18/13
JAF 公認　P-LAP ×
住所 岡山県和気郡和気町大中山751　電話 0869-93-2333
URL http://www.nakayama-circuit.com/
走行料金 会員1時間6500円（追加30分3000円）/ 一般1万500円（追加30分5000円）、入会金3万6000円（年会費込み）、更新料2万6000円

セントラルサーキット

関西地方代表のJAF公認コース

コースは立体交差もありエキサイティングな設定で、ホームストレート以外では常に曲がっている印象が強いサーキット。パワーよりもエンジンレスポンスが重要。関西では本格的なゼロヨンコースも併設している。



コース長(m) 2804

最大高低差（m） 20　最大 / 最小幅員（m） 15/11
JAF 公認　P-LAP ×
住所 兵庫県多可郡多可町中区坂本字草山521-1　電話 0795-32-3766
URL http://www.central-circuit.jp
走行料金 30分5700円、ライセンス取得料金4万9000円、ゴールド会員63万円~、計測器1日/2100円

モーターランド SUZUKA

イベントや走行会が 盛りだくさんのサーキット

サーキット激戦区鈴鹿にあるモーターランドSUZUKA。8つのテクニカルコーナーを4本のストレートで結ぶ形のパワーの差が出にくいレイアウト。シビック、インテが上位を占める「タイプRフェスティバル」を年に数回開催している。



コース長(m) 1000

最大高低差（m） 3　最大 / 最小幅員（m） 14/10
JAF -　P-LAP ×
住所 三重県鈴鹿市三宅町 3616　電話 059-372-3535
URL http://motorlandsuzuka.com
走行料金 予約平日1時間3500円 / 当日4000円、予約土日祝1時間4500円 / 当日5000円、入場料500円、計測器1000円

スポーツランド TAMADA

コースレイアウト変更可能のカートコース

元々カートコースなのでコース幅は狭いものの、ストレートもありコースレイアウトも変更できる。東ショートコース（ジムカーナ場）や、オフロードコース、サバイバルゲーム場などもあるフィールドとなっている。中国自動車道 広島北I.Cから約20分。



コース長(m) 750

最大高低差（m） ほぼ平ら　最大 / 最小幅員（m） 9/8.5
JAF 公認　P-LAP ○
住所 広島市安佐北区大林町 2137-2　電話 082-818-7196
URL http://www.sl-tamada.com/
走行料金 1日5500円、半日4500円、メンバー1日4500円 / 半日3500円

岡山国際サーキット レーシングコース

かつてはF1も開催された 国際格式サーキット

レーシングコースは2本の長いストレートと大小13のコーナーからなるテクニカルコースで、各コーナーには往年の名ドライバーの名前がついている。サーキット専用の特殊アスファルトのためグリップは抜群に良い。



コース長(m) 3703

最大高低差（m） 29　最大 / 最小幅員（m） 15/12
JAF 公認　P-LAP ○
住所 岡山県美作市滝宮1210　電話 0868-74-3311
URL http://www.okayama-international-circuit.jp/
走行料金 レーシングコース1万3860円~、ミニコースフリーアタック7周2772円~ / スポーツ走行平日4347円~、通常会員入会金（年会費込み）2万1000円~

備北ハイランド

初心者はAコースがお奨め。 上級者はBで満足

初心者はAコースから始めて、ステップアップしていけばストレートでのブレーキタイミングが掴みやすく、上級者はヘアピンの練習ができる。最大直線170mのBコースは上級者でも満足いくコースレイアウト。



コース長(m) 1100

最大高低差（m） 1（3）　最大 / 最小幅員（m） 11/9
JAF -　P-LAP ×
住所 岡山県新見市豊永佐伏字流見堂　電話 0867-74-2918
URL http://www.bihoku.net/
走行料金 Aコース3500円~ / ビジター5000円、Bコース4500円~ / ビジター6000円（冬季割り引きあり）、入会金5000円、年会費5000円、入場料~500円

徳島カートランド

コーナーが連続するカートコース

カートコースだけにコーナーの連続で直線がほとんどないレイアウト。スピードレンジも低いので初心者や小排気量マシンでも楽しめる。フリー走行は平日のみ走行可能で、土日、夜間は貸し切りのみ営業。



コース長(m) 810

最大高低差（m） 6　最大 / 最小幅員（m） 10/8
JAF -　P-LAP ○
住所 徳島県吉野川市美郷毛無20-1　電話 0883-43-2143
URL http://www.geocities.jp/setup04jp/tkl
走行料金 平日9~16時半5000円、夜間貸し切り19~22時半4万円、貸し切り土曜1日8万円 / 半日4万円、貸し切り日曜半日6万円

はだし天国

9個のコーナーが峠の雰囲気を醸し出す

エスケープゾーンが少なく、ジムカーナやドリフト向きのミニコース。高低差があるものの1~2速を多用するので小排気量車でも十分楽しめる。山陽自動車道 場所は熊毛I.C下りたところにある。



コース長(m) 650

最大高低差（m） ほぼ平ら　最大 / 最小幅員（m） 10/7
JAF -　P-LAP ×
住所 山口県周南市大字樋口28-1　電話 0833-91-3789
URL http://www13.ocn.ne.jp/~hadashi/
走行料金 平日5500円 /PM2時3500円、土日祝6500円 /PM2時4500円、入場料500円

TS- タカタサーキット

ライセンス不要で気軽に走れる

2002年オープンのために、まだまだ路面状態もよくエスケープとの段差も少ないサーキット。高速からの減速やブラインドもなく走りやすく、1コーナー内側のタワーにラップタイムが表示されるので見やすい。



コース長(m) 1500

最大高低差（m） 3　最大 / 最小幅員（m） 10/8
JAF -　P-LAP ○
住所 広島県高田郡高宮町原田1378-2　電話 0826-59-0055
URL http://www.ts-takata.com/
走行料金 フリー走行1日7000円 / 半日4000円、コース貸し切り1日20万円~ / 半日10万円~、計測器1000円、入場料金500円

モビリティおおむた

有明海に面したテクニカルコース

最大直線180mのジムカーナ&ドリフトコース。フリー走行のほか走行会もたくさん開催し、ジムカーナドライバーによる「九州G組教室」も人気がある。場所は有明海沿岸道路 健老I.C、大牟田I.C下りてすぐ。



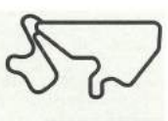
コース長(m) 2600

最大高低差（m） -　最大 / 最小幅員（m） 10/6.5
JAF 公認　P-LAP ×
住所 福岡県大牟田市新開町3番の1　電話 0944-43-0171
URL http://www.mobility-omt.co.jp/
走行料金 1時間5250円、半日コース貸し切り平日10万5000円 / 土13万1250円、1日コース貸し切り平日21万円 / 土26万2500円 / 日祝31万5000円

九州・沖縄 オートポリス インターナショナル レーシングコース

広大な阿蘇に裾野に位置する本格的コース

902mのロングストレートやアップダウンがある自然に囲まれた森の中のサーキット。コース後半のヘアピンから一気に下るジェットコースターストレート（10%の勾配）や、中速の連続した複合コーナーがある。



コース長(m) 4674

最大高低差（m） 52　最大 / 最小幅員（m） 15/12
JAF 公認　P-LAP ○
住所 大分県日田郡上津江村大字上野田1112-8　電話 0973-55-1111
URL http://www.autopolis.jp
走行料金 レーシングコース会員30分3500円~、レイクサイドコース平日50分3500円 / 土4000円 / 日4500円、ライセンス取得料金2万1000円、入場料300円

阿讃サーキット

山頂にあるために景色は いいが天気が変わりやすい

2輪、4輪ともにレース可能で、コーナーの多いテクニカルなコースが特徴。アップダウンがキツくコーナーもタイトであるためブレーキに過酷なコースとなっている。ドレスアップコンテストなどのイベントなどにも使用される。



コース長(m) 1004

最大高低差（m） 20.4　最大 / 最小幅員（m） 12/8
JAF 公認　P-LAP ○
住所 徳島県三好郡三好町大字東山字滝久保319　電話 0883-79-3705
URL http://www.nmt.ne.jp/~asan/
走行料金 平日、土曜、祭日25分1500円 / 日2000円、年会費3000円、タイム計測料1日500円

名護サーキット

オーバルのような敷地で 自由にコース設定可能

パイロンの置き方次第でどのようなコースにも設定でき、ジムカーナ、ドリフトのイベントなどに使用されることが多い。各種走行会を開催しているものの、公式HPがないため電話で問い合わせる必要がある。走行料金もお手頃。



コース長(m) 330×80

最大高低差（m） -　最大 / 最小幅員（m） -
JAF -　P-LAP ×
住所 沖縄県名護市字仲尾次1512　電話 0980-58-1275
URL -
走行料金 30分2000円占有料金平日半日2万7000円 / 休日4万1000円

HSR 九州

平日は本田技研のテストコースとして使用

ブラインドコーナーが少ないため初心者でも安心して走行でき、中低速コーナー中心のテクニカルなレイアウト。またコース改修が行われたバックストレートは約420mになり、S字コーナーが新設された。



コース長(m) 2350

最大高低差（m） 10　最大 / 最小幅員（m） 15/9
JAF -　P-LAP ○
住所 熊本県菊池郡大津町平川1500　電話 096-293-1370
URL http://www.hsr.jp
走行料金 25分4100円、ライセンス取得料金500円

セキアサーキット

系列にホテルや アミューズメント施設がある

中低速コーナーが連続するのでコースでパワーのパワーで差が出にくい反面、シビアなライン取りが必須となる。ショップが併設されているのでマシントラブルが起きても安心で、ホテルの温泉施設が315円という格安で利用可能。



コース長(m) 1000

最大高低差（m） 5　最大 / 最小幅員（m） 15/10
JAF -　P-LAP ○
住所 熊本県玉名郡南関町関村1556　電話 0968-66-9990
URL http://www.sekia-circuit.com/
走行料金 一般平日15分2100円 / 土日祝3150円、会員平日終日6300円 / 土日祝8400円、入会金2100円、年会費5250円、保険料500円

EK/DC インテリア 分解マニュアル

EKシビック&DCインテグラの、インテリアの構造と分解するためのポイントは、とてもよく似ている。でもいくつかのポイントを知らないと難しいことも事実。ここではその攻略ポイントを紹介していこう



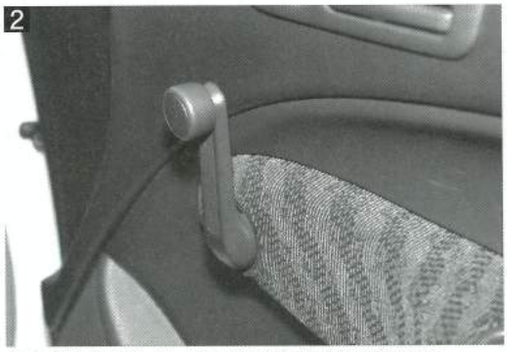
分解指南役
ガレージFK
古賀健二さん
インテリアの分解方法を指南してくれるのは、ガレージFKのスタッフ古賀さん。サンデーレース車両に仕上げるノウハウから分解のコツを伝授してくれる。

EKシビック編
ドア内張りの分解

ドア内張りの分解方法をマスターしておくと、ドアスピーカーを交換する時などに役に立つ
今回は手動式開閉のウインドまわりをバラす方法も同時に伝授
今となってはレアなタイプだが、あえて少数派オーナーに向け紹介しよう



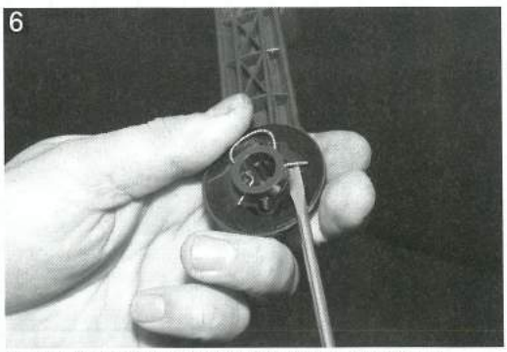
このアングルでは少々わかりづらいが、分解する第一歩は、付け根部分に横から差し込まれている金属製のクリップを引き抜くこと。先の細いマイナスドライバーを使って、クリップを取り外していく



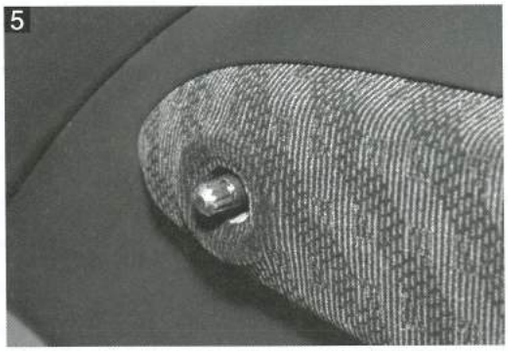
ウインドゥ開閉ノブは、「いったいどこからどうやって固定されているの?」と思ってしまう。外から見ているだけでは、分解するためのヒントは見つけづらい構造となっている



ここで紹介する車両はウインドゥの開閉は手動式。そのため開閉するためのノブをまず分解しなければならない。パワーウインドゥ式のオーナーは次ページの工程⑨へ進んでほしい



さて、ここからがウインドゥ開閉ノブ分解の核心部分。歯車状の先端をくわえ込むようにΩ型をしたクリップが横から差し込まれている。この構造を理解しながら、クリップを引き抜く



ウインドゥ開閉ノブを取り外すと、このように歯車状の先端が見える。この歯車に差し込まれるかたちで、ウインド開閉ノブは取り付けられている。ここまで分解できればOKだ



右手に持って引き抜いたのが金属製のクリップだ。ノブが脱落しないように、横から差し込まれている。外から眺めていると、たったこれだけのアクションで作業は終わってしまう

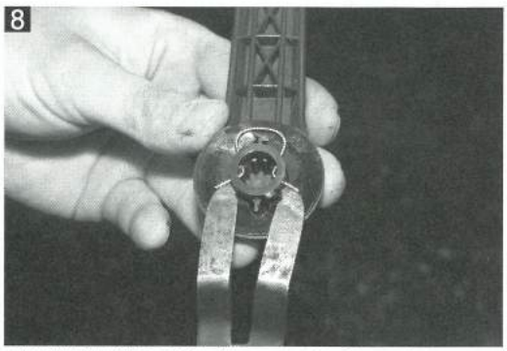
Photos/Hiroshi Takamatsu
Text/Tadashi Kamimura

9



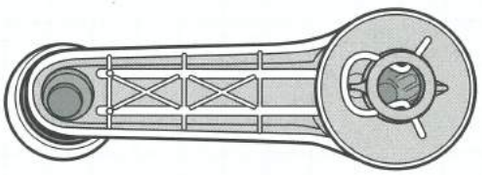
ドア開閉ノブはこのようにノブを引きながら、奥に見えるネジをプラスドライバーを使って取り外していく。ネジは1本あるだけだ。この時、ネジを落として「行方不明！」にならないよう注意

8



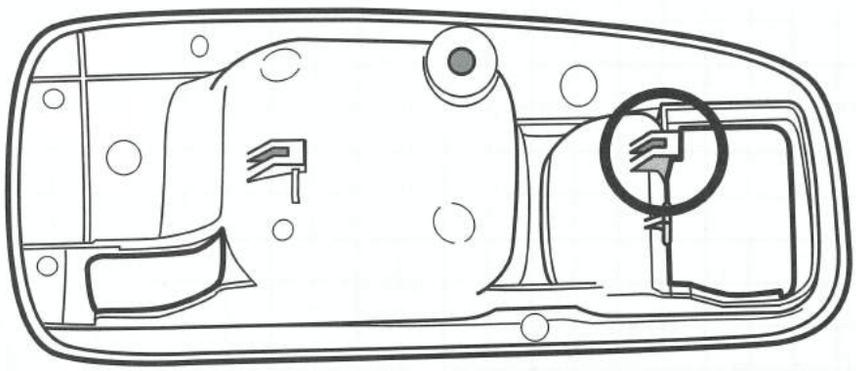
これは脱着作業をさらに容易にするツール、クリップリムーバーを使っている様子。このツールを使う場合は、クリップの右側、開いている側を押すようにするとクリップを外すことができる

7



ウインドゥ開閉ノブをイラストで見てみよう。先の細いマイナスドライバーでクリップを外すときは、イラストのクリップ左側、輪状になっている部分にドライバーの先端をかけて押し出す要領だ

11



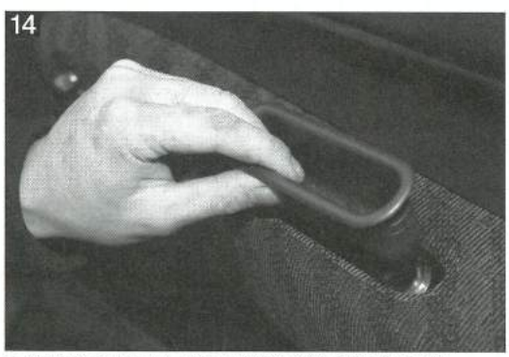
台座部分を取り外すときのポイントは、イラスト内で○印で囲まれた部分のツメを意識することにある。このツメの場所、外すときの方向性があることをしっかりとイメージして

10



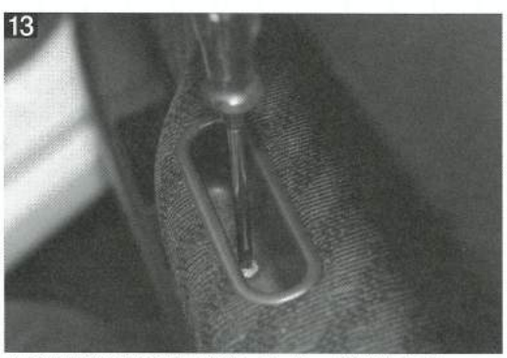
ドア開閉ノブの台座側は、裏側に横方向に差し込まれているツメがある。その方向に逆らうことなく、車両前方へスライドさせながら台座部分を取り外していくと上手く外れる。

14



ネジを取り外すことにより、ポケット形状をした取っ手はこのように取り外すことができる。この取っ手を取り外しておくことも、ドア内張り全体を取り外す前にやるべきことだ

13



ドア内張りに設けられている小さな取っ手。ポケット形状をしているのだが、この内部には、ネジが1本隠されている。プラスドライバーを使って、垂直方向からネジを外す

12



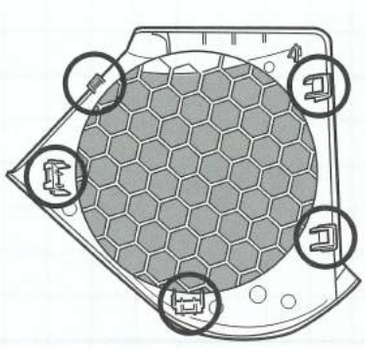
ドア内張り全体を取り外す前に、このドアノブの台座を取り外しておくことが大切なポイントだ。意外と汚れていることも多いので、この部品だけ外したら洗っておくといいだろう

17



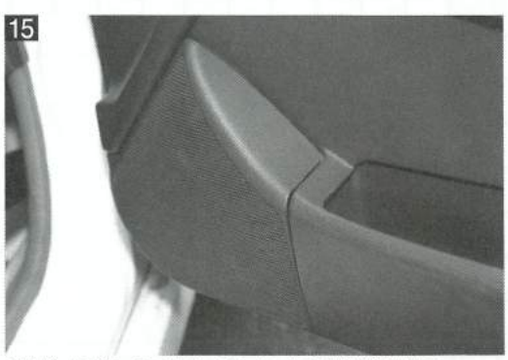
樹脂製のドアスピーカーカバーは、このように隙間に指を差し込みながらおこしてくると、ツメが外れて、カバー全体が取り外せる構造となっている。もし外しにくい場合は、内装はがしツールを使おう

16



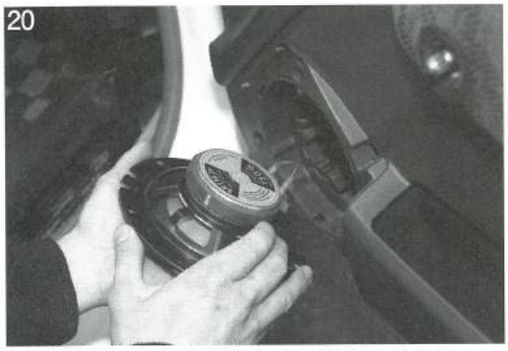
フロントドアスピーカーを覆う樹脂製のカバーを裏側から見た様子。合計5か所にツメがあり、ドア内張りに差し込まれることで、カバーが固定されている。カバー自体は柔軟性がある

15



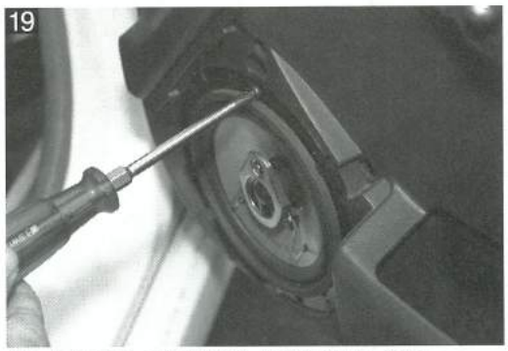
EKシビックの場合、フロントドアスピーカーはこの位置に収められており、カバーを取り外すことで内部のスピーカーがあらわれる。内張りを外すためにはスピーカーも取り外す必要があるのだ

20



ネジを取り外すと、フロントドアスピーカーはこのように外れる。そこそこの重さがあるので、落下させないように気を付けよう。落下させると、本体をゆがめたりハーネスを断線させるので注意

19



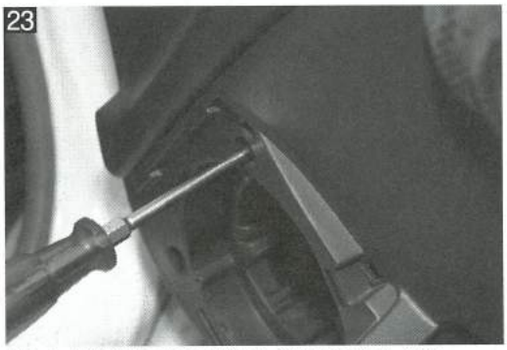
スピーカーにつながっている裏側のハーネスを外すために一度スピーカー本体を取り外さなければならない。プラスドライバーを使って、スピーカー本体を固定している台座のネジを外す

18



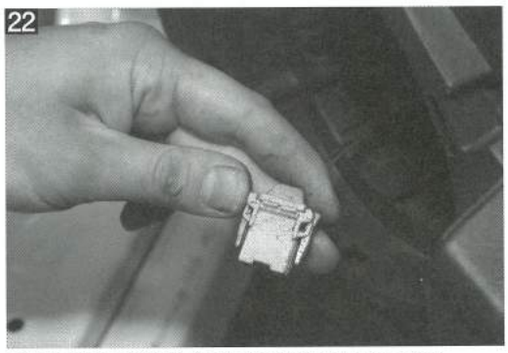
カバーを取り外すと、このようにフロントドアスピーカーがあらわれる。この車両の場合は、すでに社外のスピーカーへ交換されていた。純正とは若干形状が異なるが、基本的な手順は同じだ

23



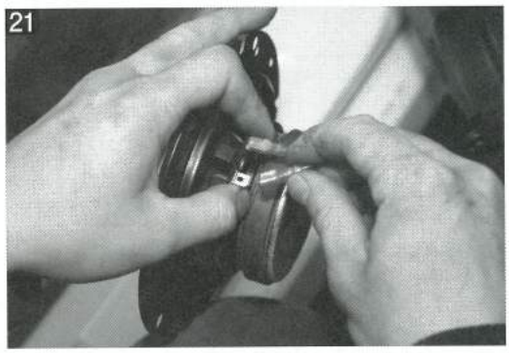
スピーカーが取り付けられている周辺には、やや深い穴がある。その中には、ドア内張りを固定しているネジが入っている。プラスドライバーを使って、そのネジを取り外していく

22



こちらは、フロントドアスピーカーにつながる純正のスピーカーコネクター。スピーカーが純正の場合、このコネクターをスピーカー裏側から外せばハーネスと切り離すことができる

21



社外スピーカーの場合、スピーカー本体の裏側にこのようなコネクターで接続されているケースが多い。端子の部分を指でつまんで取り外す。この時、ハーネスを引っ張らないように気を付ける

26



すべてのクリップが外れたら、ドア内張り全体を上方へ引き上げながら取り外していく。内張りの上部は、ツメ状の横長モールがドアパネル側にかぶさるように差し込まれているからだ

25



同じ要領で、次はドア内張りの下側を固定しているクリップを外していく。この姿勢で、手前に引っ張れば内張りは外れていく。コツは、右下のイラストで図解しているクリップの位置を意識することだ

24



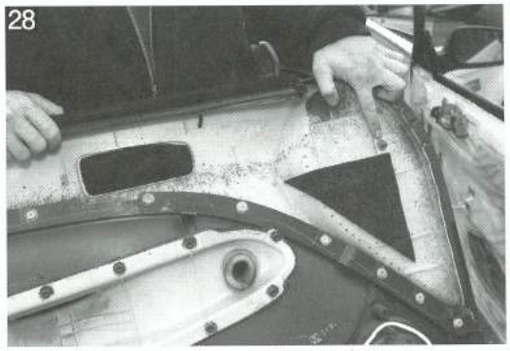
ここまでの作業をこなしたら、いよいよドアの内張り全体を取り外すことができる。まず前側の部分から隙間に指を差し込んで、やや強くパネルを引っ張ると、強固に止まっているクリップが外れる

29



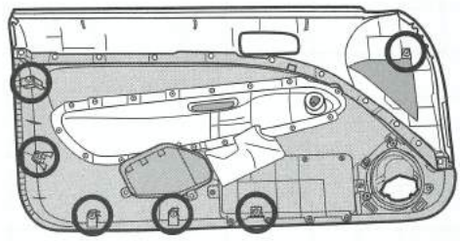
パワーウインド装着車の場合は、この状態でスイッチ裏側にあるハーネスのコネクター部分をつまみながら外しておく必要がある。一気にドア内張りを外すのではなく、この位置で裏側を確認しよう

28



指で指示しているところが、内張りとドアパネルとを固定しているクリップ。樹脂製だ。内張りを外す際、まれにこのクリップがドアパネル側に残ってしまうことがあるので気を付けよう

27



フロントドアの内張りを裏側から見ると、このようになっている。○印で囲まれている部分は、樹脂製のクリップが設けられているところ。このクリップが並ぶ中間に指を差し込むと外しやすい

シフトまわりの分解

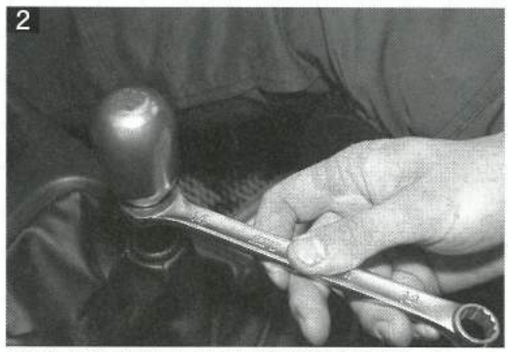
**シフトまわりとは、シフトレバーの根元からサイドブレーキを覆っている
カバー類のことをここでは意味している。このあたりは、いざ分解!
となると意外とネジの位置やツメの方向性などわかりづらい部分だ**



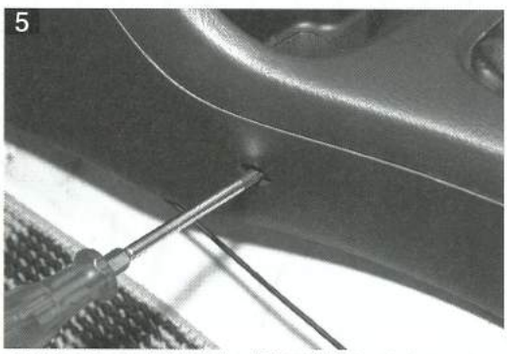
シフトノブ本体は内部にネジが切られているので、反時計まわりに回転させれば緩んでいく。簡単な作業なので、好みのシフトノブに交換するのは難しいことはないだろう



サイドブレーキ前方のトレイ部分や、シフトブーツまわりに小銭や小物を置いている人は、まずそのあたりを片付けよう。またコントローラーなどを固定している場合も取り外しておく



EKシビックタイプRの場合、シフトノブを固定するのはダブルナット構造となっている。そのため、シフトノブ下側にある14mmのナットを先に緩めておく必要がある



パネルはシフトレバー側とサイドブレーキ側の2分割になっている。これはシフトレバー側で、左右それぞれ2か所ネジで固定されているので、プラスドライバーを使って取り外す



サイドブレーキ側のパネルを取り外す前にやっておくことがある。それは、サイドブレーキを目一杯引いておくことだ。パネルを外す際にサイドブレーキのレバーを通しやすくするワザだ



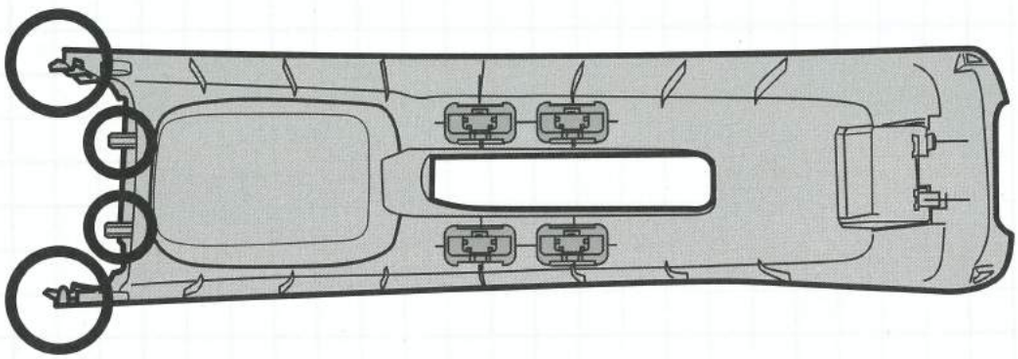
こちらはサイドブレーキ側のパネル。左右1か所ずつネジで固定されているが、サイドにあるため、シートとのクリアランスが少ないのが難点。そこで薄いラチェットタイプのドライバーが便利だ

8



サイドブレーキ側のパネルは、両サイド2か所のネジを外すだけで、このように外れる。後方へパネル全体をスライドさせ、サイドブレーキレバー部分を抜きながら外していく

7



サイドブレーキ側パネルの裏側は、このような構造となっている。とくに注目して欲しいのが、○印で囲まれているツメの部分だ。外すときはこのツメを意識してスライドさせることがポイント

9



サイドブレーキレバーを通過させる際には、サイドブレーキをしっかりと上まで引き上げて、パネルもこのような角度まで持ち上げると、周囲と干渉することなく外しやすくなる

11



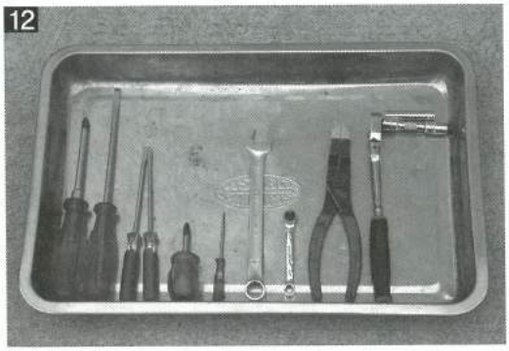
シフトレバー側サイドブレーキ側ともにパネルが外れると、このような状態になる。サンデーレースのための軽量化、電子パーツの配線を隠すための場所等々、いろいろと活用してみよう

10



シフトレバー側のパネルも左右4か所のネジを外せば、このように簡単に外すことができる。くれぐれもシフトノブを外しておくことを忘れないようにしよう

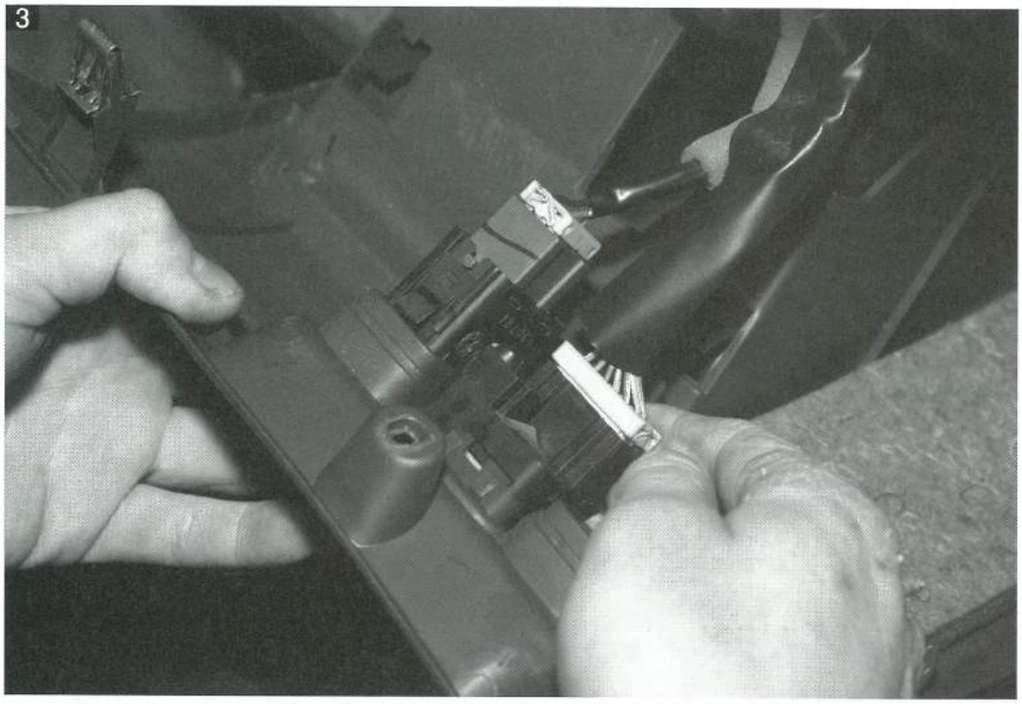
12



インテリア分解のためにあると便利なツールを紹介しよう。ネジを回すドライバーは、プラスマイナス大小あるといい。そして14mmのコンビネーションレンチ、8mmのソケットレンチなども必要だ

オーディオパネルまわりの分解

EKシビックは前期と後期でインパネが異なるが基本は同じ
ここは実質オーディオユニットやカーナビを収める
スペースだと思っていいだろう
ここではこのパネルの分解方法を説明していこう



ドアミラーやフォグランプなどのスイッチ裏側にはコネクターがあるので、接続を解除する。この段階でパネルにつながるハーネスの接続を解除しておくことが大切なポイントだ



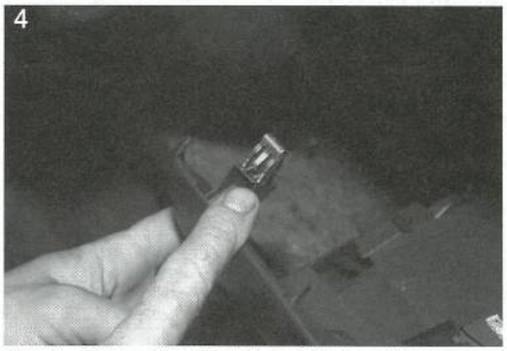
2DINスペースのオーディオやカーナビを脱着することを目標に、オーディオまわりのパネルを分解していこう。この状態ではどこから、どうアクセスしていいのか見当もつかない



どうしてこんなところを？　と思うくらいに離れているが、実はステアリング下側のパネルを外していかなければならない。この位置に上向きでネジがあるので、プラスドライバーで外す



続いて作業は助手席側へと移る。グローブボックスの下、この場所には下から上へ向かってネジがある。このような角度でプラスドライバーを差し込んでネジを取り外す



運転席側、ステアリング下のパネルにはこのようなクリップが設けられている。まれに金属部分が脱落することがあるので、取り付ける際にはクリップの金属部分の有無を確かめよう



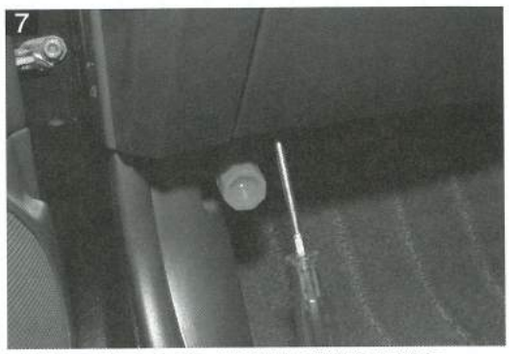
続いて作業は助手席側へと移る。グローブボックスの下、この場所には下から上へ向かってネジがある。このような角度でプラスドライバーを差し込んでネジを取り外す



下へ向かって開閉する灰皿を開けて、その開口部上側にも下から上へ向かって固定しているネジがある。プラスドライバーを使って取り外す。このように、いくつもの隠しネジが存在する



シガーソケット上部のこんな位置にもネジが隠れている。プラスドライバーを使ってネジを取り外そう。作業しづらい場合は、シガープラグを外してから行うとやりやすいはずだ



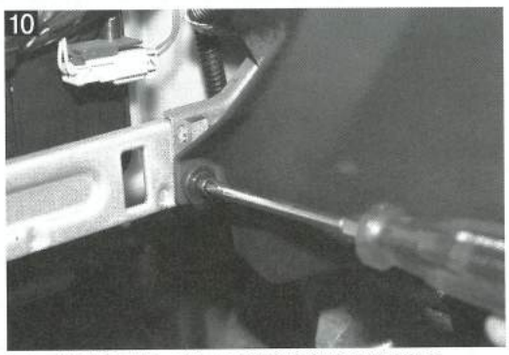
同じくグローブボックス下側の、こちらはドアに近い側にも同様に下から上へ向かって固定しているネジがある。このような角度でプラスドライバーを差し込んでネジを取り外す



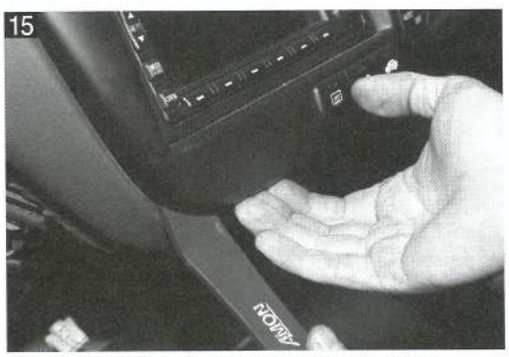
シガーソケットや灰皿が配置されているインパネアンダーパネルが、この段階で外れる。シガーソケットの裏側には、このようにコネクターがあるので、ハーネスの接続を解除しておく



これはグローブボックスを取り外して内側上部に隠れているネジ。ここのネジも取り外しておく必要があるのだ。目標のパネルへの到達まであと少し、気長に取り組んでいこう



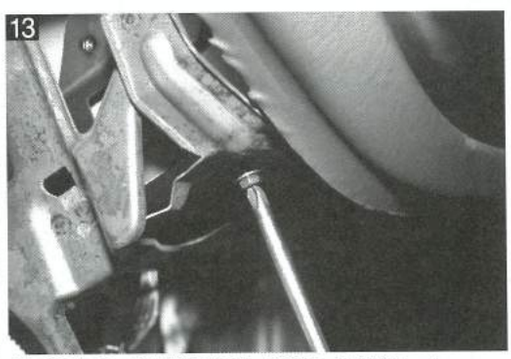
さて、工程⑥と⑦でグローブボックス下側のネジを2か所取り外しているが、それによってグローブボックスが外れる。そうしてあらわれたこのネジをプラスドライバーで外す



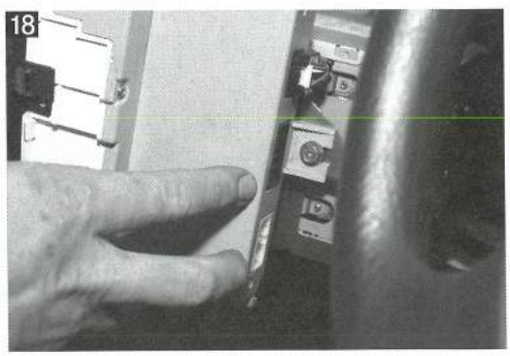
さて、ここまでいろいろとパーツを分解して、ようやく表に見えているパネルを外すことができる。このように内装はがしツールを「この場所に」差し込んで少しずつ力を加えていく



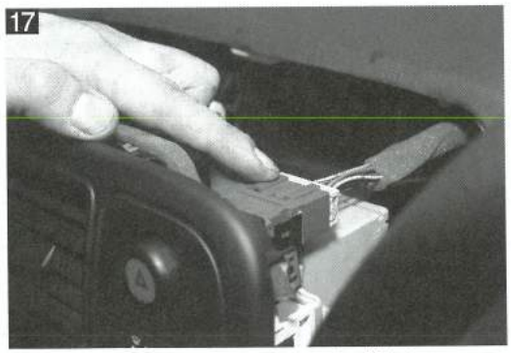
「これが意外とポイントなんです！」とガレージFKの古賀さんが言うのがエアコン吹き出し口にあるこのツマミ。これは引き抜くだけで外れるのだが、忘れるとパネルが外れないので気を付けよう



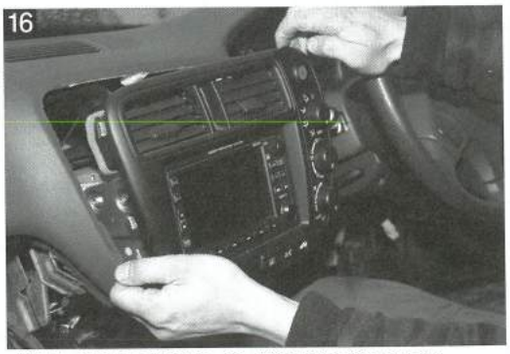
インパネアンダーパネルを取り外すと、内部でオーディオをフレームに固定しているネジがあらわれる。オーディオはフェイスパネルと一体のため、プラスドライバーを使ってネジを取り外していく



エアコンコントロールスイッチの裏側は、この部分にコネクターがある。パネルを外す際には、この部分につながるハーネスとの接続をコネクターで解除しておく必要がある



対象のパネルの右側にはスイッチが並んでいるが、その裏側にはハーネスが接続されている。コネクター部分で接続を解除しないとパネルが外れない。無理に力を加えて断線しないようにこちらも注意！



パネルは一部分が少し浮きあがったら、他の場所を引き起こすようにしながらパネル全体を均等に外していく感覚で取り外す。どこか一部だけ強い力を加えるとパネルが割れるので注意しよう



DC2オーナー
後藤雄紀さん

DC2が好きで09年末に手に入れた後藤さん。簡単なDIYやチューニングをこれから楽しんでみたいという

EK/DC
インテリア
分解マニュアル

DCインテグラ編

ドア内張りの分解

あなたは自分のクルマのドアの内張りを分解したことがあるだろうか?
もしなければ、一体どこをどうやって固定しているのだろう? と思うはず
ここでは、隠れているネジの場所から伝授するので参考して欲しい



3

カバーが外れるとネジがあらわれるので、プラスドライバーを使ってネジを緩めていく。ネジは小さく失くしやすいので、作業中はネジを保管するトレイ等を用意して気を付けるようにしよう



2

ドア開閉ノブの台座中央にはネジを覆い隠すカバーが装着されている。とても小さいカバーで、先の細いマイナスドライバー等を使ってカバーの端をめくるようにすれば外すことができる



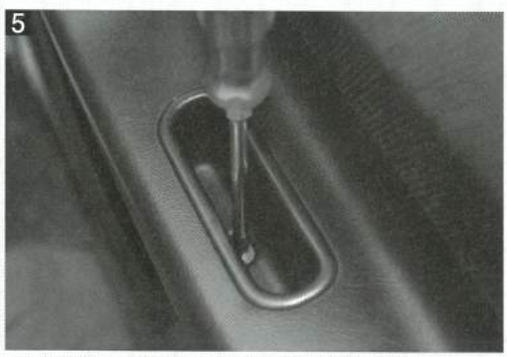
1

分解のポイントとなるネジが隠れているのは、ドア開閉ノブ周辺とポケット状の取っ手の部分だ。プラスドライバーと先の細いマイナスドライバーを用意しておくと作業がスムーズだ



6

ネジを取り外すと、ポケット状の取っ手は簡単に取り外すことができる。少し深いポケットなので、長年のホコリや汚れがたまっている可能性が高い。取り外したついでに掃除してしまおう



5

これはドア内張りに設けられたポケット状の取っ手部分。その内部には下向きに固定しているネジがある。プラスドライバーを使って、このネジを緩めていく



4

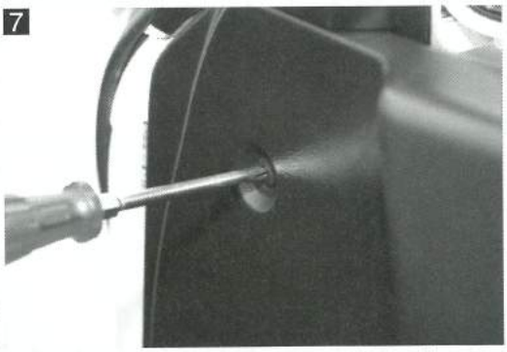
ネジが外れたドア開閉ノブの台座はノブを避けるように、台座を傾けながら取り外していくことがポイントだ。ノブの形状もストレートなタイプだから、この作業は難しくない

8



ネジを外したフロント側内張りの隙間に指を差し込んで、やや力を加えながら引きはがす要領で、内張りを外す。この時「バリッ」と音がするのは裏側のクリップが外れた音なので心配ない

7



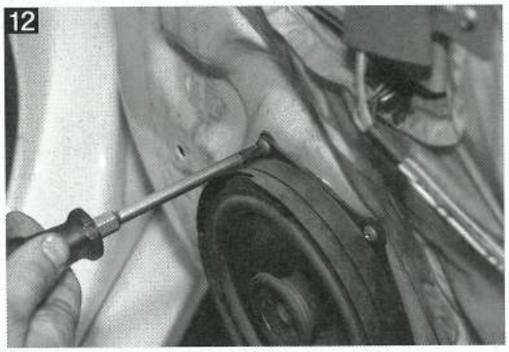
ドアの進行方向前側、上部にはネジが1か所ある。これも忘れないように取り外していく。ドアを閉めている状態では、室内側からはダッシュボードに隠れて見えない位置にネジがあるのだ

9



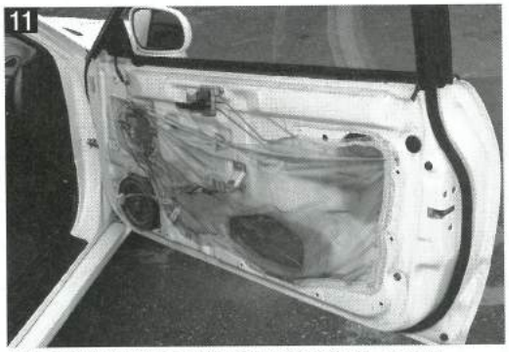
裏側のクリップの場所は後述するが、クリップで固定された部分が外れたら、上方へ引き抜く要領で内張り全体を持ち上げながら外す。これは上部がドアパネルに差し込まれているためだ

12



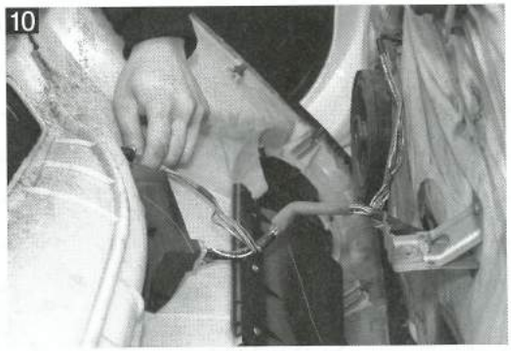
ドアスピーカーを取り外すのは、とても簡単だ。ドアにマウントされているスピーカーをワクごと取り外すのだ。ネジで数か所固定されているのでプラスドライバーで取り外す

11



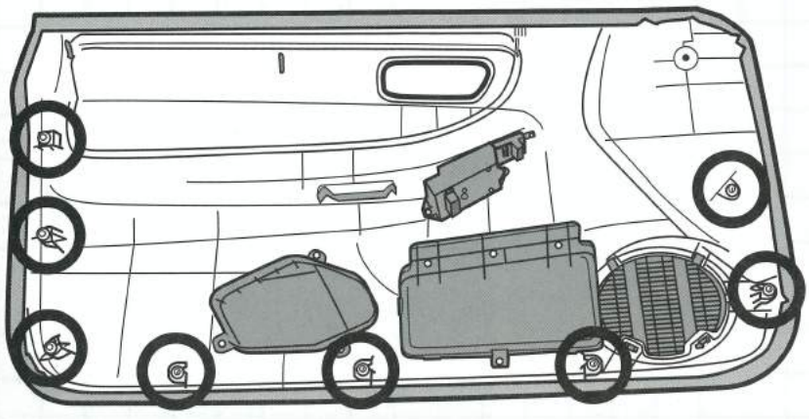
こうしてドア内張りが外れて、ドアパネルの内側がむき出しとなる。簡単なデッドニングやドアスピーカーの交換など、オーディオ系DIYをするなら、ここまでの作業はぜひマスターしておきたい

10



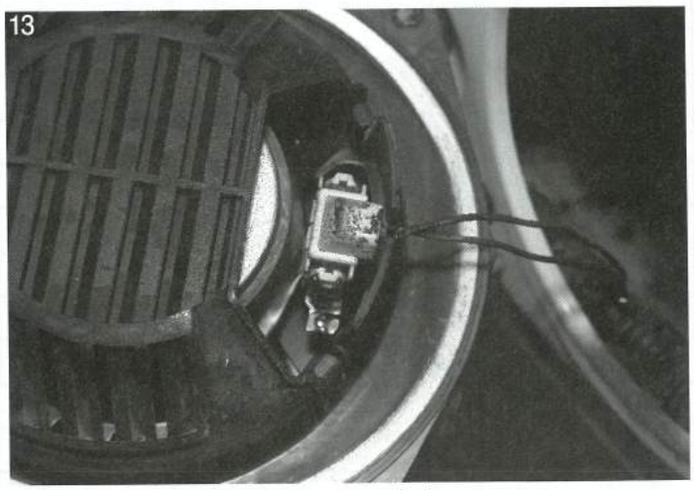
このような体勢をキープしながら、パワーウインドスイッチ裏側のコネクターを外して、ハーネスを外していく。取り付ける時は、外したコネクターを取り付けることを忘れないようにしよう

14



DC2インテグラのドア内張り裏側の様子。○印の部分は、ドアパネルへ内張りをしっかりと固定しているクリップがある場所だ。この周辺に指を差し込んで力を入れるようにしよう

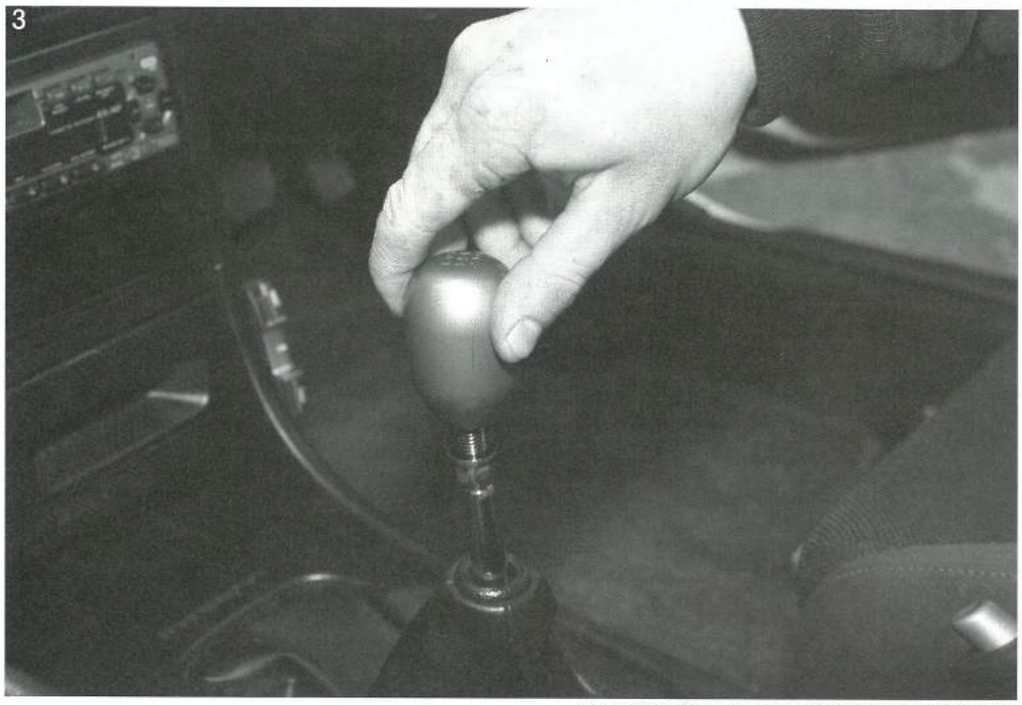
13



スピーカーの裏側には電源コードが接続されているので、スピーカーを取り外す際には引張りすぎないように気を付けよう。コネクターをつまみ外すことで、ドアから完全に分離できる

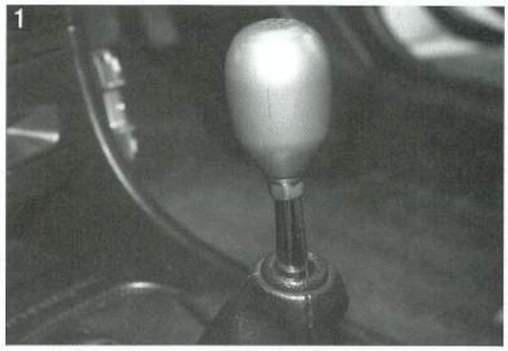
オーディオパネルまわりの分解

シフトまわりの分解は、想像している以上に簡単だと思っていい
とくにシフトノブだけ交換するなら作業は
あっという間に終わってしまうほど簡単
初めてのDIY作業としてチャレンジするにはぴったりの項目だ



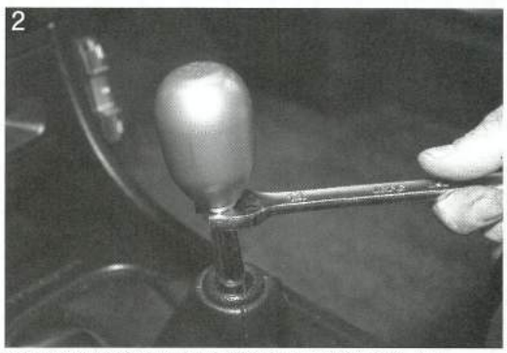
3

グリップ部分は反時計まわりに回転させるだけで、取り外すことができる。取り付ける際には、刻まれたシフトパターンが正位置にくるところで下側のナットを締めてグリップを固定する



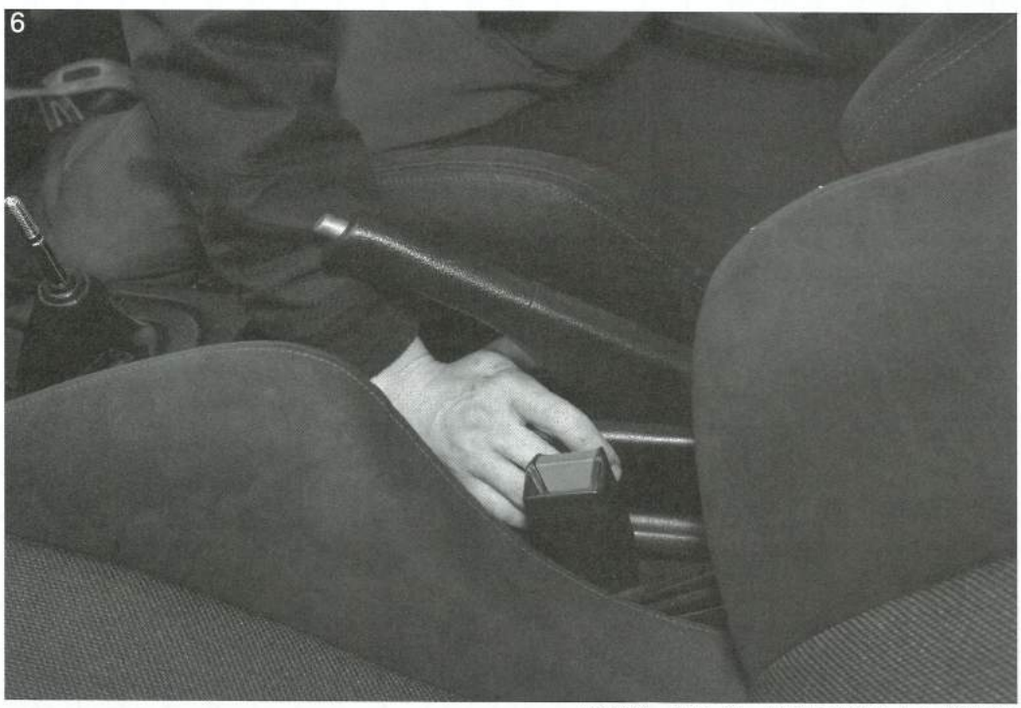
1

DC2タイプRの証ともいえるのが、このチタン合金製シフトノブだろう。シフトノブはグリップ部分と、その下にある別体のナットでロックする、ダブルナット構造になっているのが特徴だ。



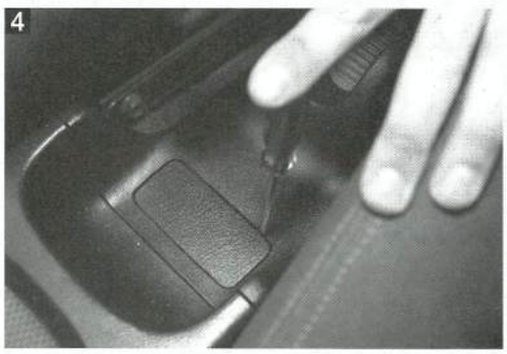
2

まず下側のナットに14mmのスパナをかけてナットを緩めていく。そうすると、上部のグリップ部分が回せるようになるのだ。グリップは反時計方向で緩み、時計回りで締まる



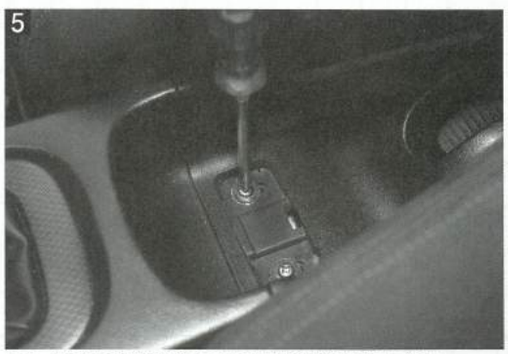
6

サイドブレーキレバーをしっかりと引き上げた後、カバー後側を持ち上げて、さらにカバー全体を後方へスライドさせる。こうすることにより、カバーに設けられているツメを外すことができるのだ



4

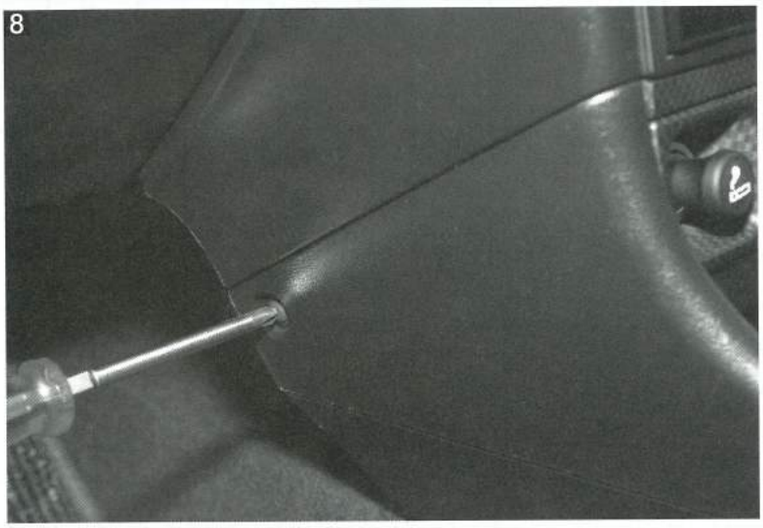
シフトまわりのパネルは、シフトレバー側とサイドブレーキ側の2ピース構造となっている。まずはサイドブレーキ側を分解するため、ネジを隠しているカバーを先の細いツールでめくる。



5

カバーを外すとネジが2本並んでいるのが見えてくるはずだ。プラスドライバーを使って2本ともネジを取り外していく。この時、シートの下などにネジを落とさぬよう注意しよう

8



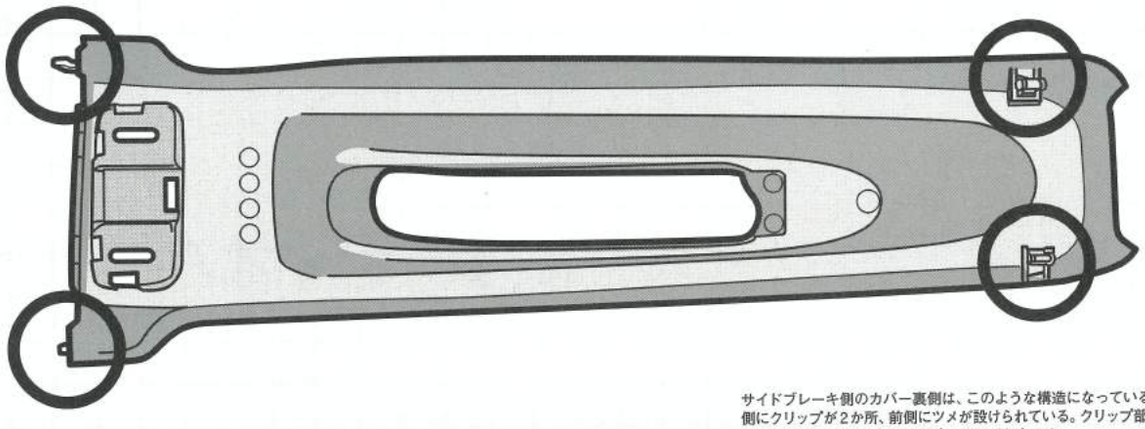
シフトレバー側のカバーは、左右2か所のネジをプラスドライバーで取り外す。ネジのすぐ上にカバーの境目があるが、ここから先は次ページ「オーディオパネルまわりの分解」を参照して欲しい

7



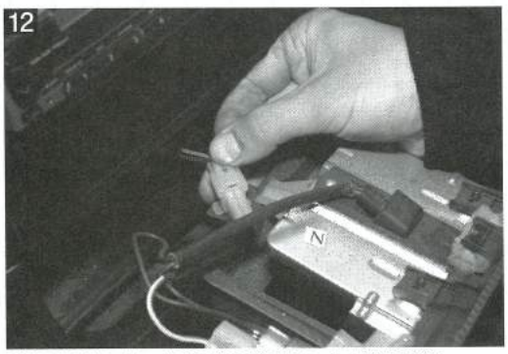
クリップが2か所ある後側部分を持ち上げてから、カバー全体をスライドさせるように外すといい。サイドブレーキレバーを避けながらカバー全体を外していくのがポイントだ。

9



サイドブレーキ側のカバー裏側は、このような構造になっている。後側にクリップが2か所、前側にツメが設けられている。クリップ部分は上方へ引き抜き、ツメ部分は後方へスライドさせる

12



灰皿証明やシガーソケットの電源等を供給するハーネスが裏側に接続されている。コネクター部分でハーネスの接続を解除する。取り付ける際にはコネクターの接続を忘れないようにしよう

11



シガーソケット一帯は、このように手前側に引き出すことができる。次の工程で説明するハーネスが接続されているので、無理に引っ張らないように注意することが必要だ

10



灰皿を引き出すと、その奥にネジがある。プラスドライバーを使ってネジを外していく。オーディオを脱着するには、このシガーソケット一帯も取り外す必要があるからだ

15



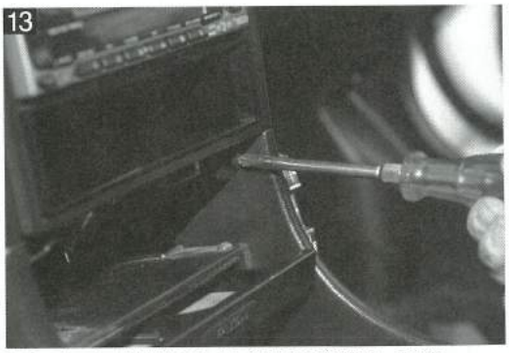
前の工程でカバーを外す際には、サイドブレーキレバーが干渉することがある。そこで、状況に応じてギヤをローかリバースに入れてから、サイドブレーキレバーを下げておくとカバーを外しやすい

14



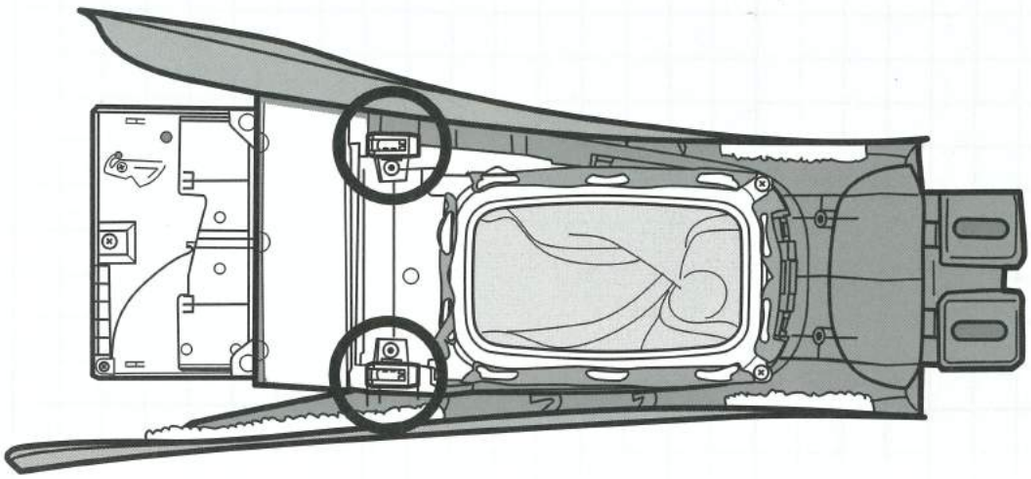
ようやくシフトレバー側のカバーを外すことができる。ここで注意して欲しいのは次の工程で説明しているようにサイドブレーキレバーの位置だ。外しやすい環境を整えるのもコツ

13



シガーソケット一帯が外れると、またまた隠れネジが出現！　この位置に左右あるので、プラスドライバーを使ってネジを取り外していく。ドライバーはやや長いほうが作業しやすい

18



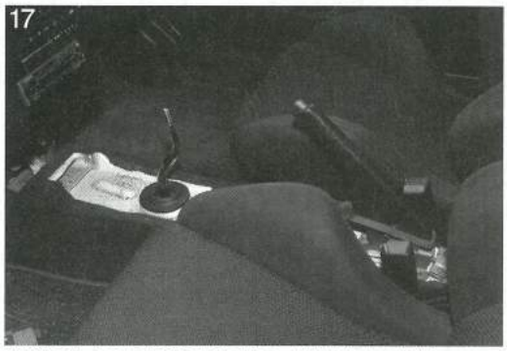
シフトレバー側カバーの裏側はこのようになっている。そろそろ劣化してきたシフトレバーブーツも、裏側から枠で固定されているので、ネジを緩めれば、交換することも可能だ

16



さてカバーを外す際に一度下げたサイドブレーキは、また速やかに引いておくことをオススメする。作業中にクルマが動き出すと大変危険なので、状況を考えながらサイドブレーキを操作しよう

17

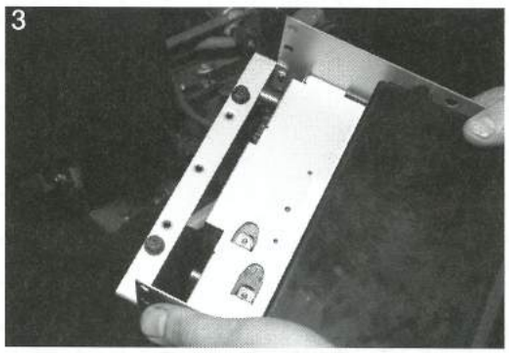


FF車なので、ここまで分解するととてもスッキリとしたフロアがあらわれる。サイドブレーキレバーの根元部分から入り込んでしまっていた小銭なども、このように分解すれば回収可能だ

オーディオパネルまわりの分解

実際、ここから読み始めてもらうとワケがわからないかもしれない……
前項のシフトまわりの分解から、読み始めてもらう必要があるのだ
作業工程は多いが、ひとつ一つ作業すればDIYでも難しくはない

3



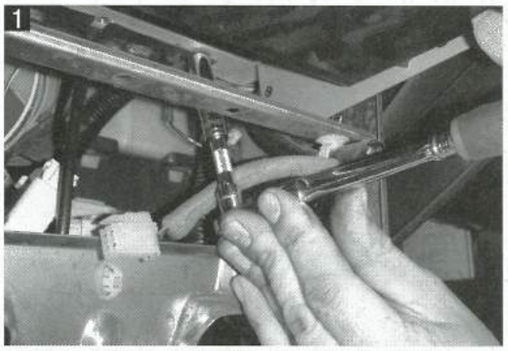
3か所、横一列に並んでいるボルトは、オーディオのフレーム側ではこのように並んでいる。この位置を頭に入れて、イメージを描きながらボルトを見つけるようにしたい。

2



下側のボルトを取り外すと、このようにオーディオが2DIN分まとめて外れる構造だ。裏側に接続されているハーネスは下側から手を回すと、コネクター部分で解除しやすい

1



シフトレバー側のカバーを外すと下側、この部分にボルトがある。8mmのソケットレンチを使ってボルトを取り外す。ボルトは3か所横一列に並んでいるので、すべて取り外す

EK／DCまるごとおまかせ！

中古車選びから、鈑金・塗装、チューニングとなんでもOKなのがガレージFKだ。筑波1000、2000での走行会も頻繁に行われ、EKやDCオーナーにとって頼りがいのあるショップだ。そろそろ各部のリフレッシュ時期を迎えるオーナーにも強い味方となってくれるぞ





ガレージFK
埼玉県三郷市采女1-162
☎048-958-8835
http://www.garagefk.com

5



オーディオユニットの交換は、最新の車両と違い、オーソドックスなマウント方法をとっている。分解方法をマスターすれば、そろそろ不調になってきたオーディオを自分で交換するのも夢ではない

4



ここまでの作業は、シフトまわりの分解から始めていく必要がある。取り外すものが多いので、ネジやボルト、パネル等は1か所に整理しておくと、もとに戻す作業がスムーズに行える



VIPER
AUTO SECURITY



3000V
VAS基準対応、確かなJAPANモデル。

- 国土交通省が制定する新保安基準に対応した、VIPERハイエンドモデル
- 微弱タイプリモコン×2
- 積載物盗難保険：50万円(保険料3000円～)
- ドアロックリレー内蔵　※日本車～輸入車ほとんどの車種に対応しています



350V II
VAS基準対応
VIPカーにおすすめモデル

- 盗難発生警報装置の新保安基準に対応
- VIPERエントリーモデル350Vに、ハイセキュリティタイプのリモコンを装備したおすすめモデル
- 積載物盗難保険：50万円(保険料3000円～)

※ドアロックリレーが必要な車は別途OPTIONが必要です。



カーセキュリティの取付は専門店で！
正規品のVIPER販売価格には「標準取付工賃※」が含まれています。製品の防犯性能を100%機能させるためには専門店の知識と技術が必要です、お近くの下記販売店へご相談下さい。
※車種、年式により追加部品代金＋工賃が必要な場合があります

VIPERは工賃込みの明確な価格です！
CIVICの基本価格(取付例)
標準取付工賃、消費税込み
VIPER 3000V……¥105,000
VIPER 350V II…… ¥68,250
●この他のVIPER及びVIPERオプション多種取扱、お問い合わせ下さい。
●CLIFFORD、Grgo他各社製品のお問い合わせもお待ちしております。

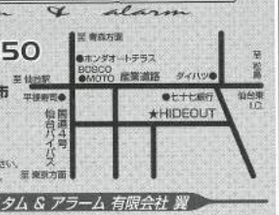
VIPER 取扱店
装着実績と技術のカーセキュリティのプロショップお近くの下記販売店へお問い合わせ下さい

神奈川 SOUND CONNECTION
http://www.soundconnection.co.jp
Phone
0120-847371
Fax:046-265-3131
〒242-0011
神奈川県大和市深見496-5
OPEN/10:00～20:00
定休日/毎週水曜日

サウンド コネクション
http://www.soundconnection.co.jp
viper@soundconnection.co.jp

埼玉 CONCEPT audio & alarm
Phone
048-749-8136
Fax:048-749-9136
〒339-0053
埼玉県さいたま市
岩槻区城町2-5-10
OPEN/10:00～20:00
定休日/毎週水曜日・第2火曜日

コンセプト
www.concept-japan.com
info@concept-japan.com

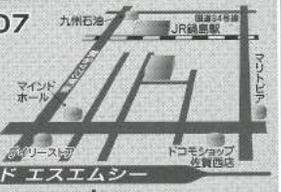
仙台 HIDEOUT custom & alarm
Phone
022-390-9850
Fax:022-288-8887
〒984-0014 宮城県仙台市
若林区六丁の目元町8-22
OPEN/9:00～20:00
定休日/毎週水曜日

ハイドアウト カスタム & アラーム 有限会社 翼
http://www.hideoutpower.com
viper@hideoutpower.com

静岡 PFC style pure-f-luke-customs
Phone
055-991-8180
Fax:055-991-8181
〒411-0832
静岡県三島市南二丁目20-21
OPEN/10:00～20:00
定休日/毎週水曜日

PFCスタイル
http://www.pfc-style.com
masa@pfc-style.com

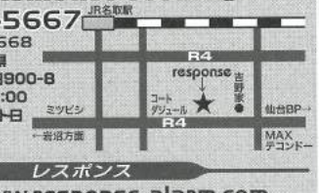
三重 YAMAZSTORE.com
Phone
059-237-5237
Fax:059-237-5238
〒514-0073
三重県津市殿村596-1
OPEN/10:00～19:00
定休日/祝日

ヤマズ ストア
http://www.yamazstore.com
yamazstore@yahoo.co.jp

佐賀 SOUNDSMC www.soundsmc.com
Phone
0952-41-7007
Fax:0952-41-7008
〒840-0857 佐賀県
佐賀市鍋島八戸3040-1
OPEN/10:00～20:00
定休日/毎週水曜日

サウンド エスエムシー
http://www.soundsmc.com
info@soundsmc.com

兵庫 SirenS Auto Security
Phone
078-942-5540
Fax:078-942-5786
〒674-0074 兵庫県
明石市魚住町清水437-9
OPEN/10:00～19:00
定休日/毎週水曜日・第1火曜日
メールでのお問い合わせも大歓迎!!

サイレンズ
http://www.sirens.jp
info@sirens.jp

宮城 RESPONSE automotive security
Phone
022-384-5667
Fax:022-384-5668
〒981-1222 宮城県
名取市上余田字千刈田900-8
OPEN/10:00～20:00
定休日/水曜日&イベント日
お気軽にご相談下さい
納得のいくまでご説明致します

レスポンス
http://www.response-alarm.com
response@tune.ocn.ne.jp

静岡 わかばオート。
Phone
054-202-8438
Fax:054-202-8439
〒422-8045 静岡県
静岡市駿河区西島877-1
OPEN/10:00～19:00
定休日/毎週日曜日
東名静岡I.C.から約3分!

わかばオート
http://www.wakaba-auto.com
wakaba@wakaba-auto.com

Valentine Security TERRA キャンペーン実施中!!

Model TA-2(V)
掲載店舗にてVIPERお取付の方に電話転送システムテラTA-2(VIPERオプション)が¥0。工賃込み15,750円にて!!
さらに6ヶ月間 全てのサービスを無料で利用可能
端末ユニットの買取金額(10,500円)も無料です
PHSの安定した通信品質で
リアルタイムに愛車の異常を通報。
VIPERを最強のVIPERへ…

この他、各店にてキャンペーン随時開催中!!

Smart アオじゃなくシロい高輝度HIDシステム SMART HID Series
掲載各店にて取扱スタート
ヘッドライトはもちろん、フォグランプにも対応したコンパクトサイズのバラスト使用

for CIVIC
Head Light
35w ¥39,800 50w ¥45,000
Fog Lamp
35w ¥39,800 50w ¥45,000



みんカラ+
SMART DIV.
やってます
こちらから▶
http://minkara.carview.co.jp/mobile/0/0/0/userid/560861/profile/

シビック&インテグラ

B型エンジン搭載車だからオモシロイ!

レース参戦のススメ

クルマは買った。練習もそこそこ積んだ。
となると、自分の実力がどんなレベルだか知りたくなるのは自然な流れ
サーキットで自分の走りを追及し、ラップタイムを追いかけるのもいいが
一度はバトルの中での力を試してみたくはないだろうか?



出られるレースなら必ず勝つ それがB型エンジンの宿命

ホンダのB型エンジンはモータースポーツ史においても「名機」である。シビックEF9やCR-X EF8に積まれてからというもの、出場可能なカテゴリーを席巻した。その後も、シビックEG6やEK9、そしてインテグラDC2がサーキットを疾駆し続けている。無制限にチューニングが許されるレースならともかく、エンジンにほとんど手が加えられないレースにおいては常勝だった。というより、ライバル不在の状態にしてしまったのだ。

最も顕著な例がN1耐久、そしてスーパー耐久と呼ばれるレースではないだろうか。シリーズの発足以来、シビックはクラスで負けなし。3世代のシビックが通算50連勝を達成したほどである。ライバル車両も存在したものの、必ず淘汰されてしまう、その繰り返しだった。

連勝はミラージュ・アスティに止められてしまい、その後パルサーに優勝を譲ることはあったものの、排気量1600ccまでのクラスが消滅するまで最強であり続けた。

シビックは、どのサーキットにも、その姿があった。ワンメイクレースが全国規模で開催され、主要サーキットを網羅していたからである。それだけではない。ワンメイクレースが開催されないサーキット、たとえば大分県のオートポリスや北海道の十勝スピードウェイでもシビックは最強だった。1600ccを上限とするクラスはもとより、もっと排気量が大きいクルマが相手であっても条件さえ整えば互角に渡り合う、そんな魅力がシビックにはある。

また、シビックワンメイクレースではフルモデルチェンジのたびに、使用される車両が新型車に置き代わっていったが、それまで使用されていたシビックは、中古車両となってローカルレースを戦われ、そうしてシビックレースの裾野は広がっていったのである。レース初心者からエキスパートまで、まさにサーキットの主役であり続けているのである。

もちろん、レースだけではなく、その高性能は他のカテゴリーでも遺憾なく発揮された。ジムカーナに関して言えば、EF系はCR-Xが主に用いられたが、EG6以降のシビック、インテグラはダートラやラリーでも使用されている。

B型エンジン搭載車の現代レース事情

ところで、EK9にしてもDC2にしても、生産中止からほぼ10年が経過している。EG6にいたっては、もはや15年近く経とうとしている。それなのに、今でも現役であるばかりか、レースやジムカーナのクラスによっては主役であり続けているのだ! これは、特にEG6が新車として走っていた頃には、想像すらできなかったことだ。というのも、それまでのホンダ車はボディが弱いという定評があり、あのころのクルマが15年たった今でもトップクラスの走りを続けようとは考えられなかったことなのである。実際、その時代からホンダのクルマ作りも考え方が変わってきたようなのだが……。

そこで、ここではレース、ジムカーナにおけるホンダB型エンジン搭載車による現状を、お伝えすることとしたい。

まずシビックで今でもレースができるのは、現時点で7サーキット。ただし、レース開催に関して詳細が明らかになっていない十勝はこの中に含んでいない。また、SUGOと仙台ハイランドを舞台とする東北のレースは、クラスが設定されてはいるものの2009年は1戦もレースが成立していない。そのため今年も同様のパターンが予測される。したがって、正確にはもてぎ、筑波、富士、鈴鹿、オートポリスだけでシビックで参戦できるレースが開催されていると言っても良いだろ



初心者としてレースに出るなら何らかのチームに入っていることをオススメする。精神面はもちろん、参戦に必要なマシンの制作や、レースに必要な小物類、エントリーの代行など、経験豊富な先達に任せられるのがよい

B型マイスターが語る

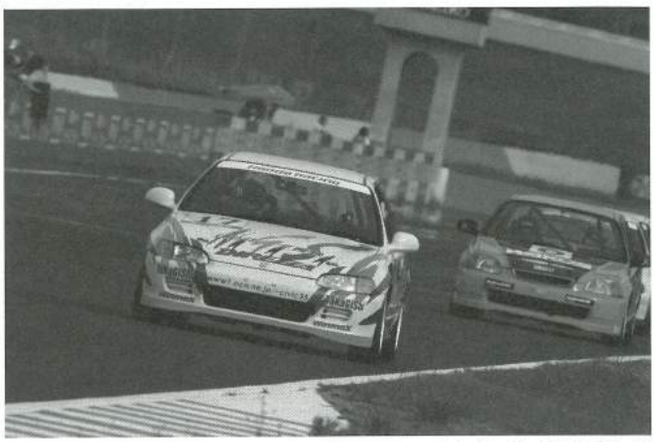
シビック&インテグラレースの魅力~その①~

高岸レーシングガレージ
代表 高岸敏男サン
埼玉県朝霞市田島 1-14-1 ☎048-456-3772

「やっぱりB型エンジンは、名機だと思いますよ。だけど、ホンダ車でレースやっている人ってマニアックなんですよ、たぶん。VTECの切り変わりでバーンっていく、あの快感。あれからもう離れられなくっている（笑）。AE111のトヨタ4A-Gでも、あそこまで極端には来ませんからね。まあ、それはともかく、長くレースを楽しみたいって人には、EG6やEK9はお勧めですけど、その先を狙っている人には『もう今から行っちゃいなさい』って言っています。だいぶそういうレースじゃなくなっていますからね。で、無駄なお金や時間はかけたくないでしょ？走りだけでカバーできる部分って案外多くなくって、最初にコンディションに合わせた対応をした方が簡単だったりするんです。何すればいいか分からない？　なら聞いてみたらいい。中には嘘もあるかもしれないけど、試せば逆の正解が見つかることもある。こっちからワザワザ言わないけど、聞かれれば嘘は言わないよ（笑）」



「うちのショップはいつの間にか人が集まってくるんだよね」ホームページを持たない高岸さん。口コミだけで集まるからすごい。信頼感が厚い証拠である



ツインリンクもてぎでのワンメイクやJOY耐などに多くの選手を送り込んでおりノウハウは豊富だ



ガレージにずらりと並んでいる赤ヘッドのB型エンジン。高岸さんの手に掛かり、チャンピオンエンジンとなった個体もあるはず

CIVICレース参戦予算は？

車輌代	50万円
レースに出るためのメンテナンス	約250万円
総額	約300万円

EGもEKもベース車両は50～60万円ほど。消火器と燃料タンクは交換する必要があるが、極端なことを言えばこれだけで走ることは可能だという。ここからどこまで手を入れるのか、エンジョイレースなのかホンキで上のクラスを狙っていくのかで予算は全然変わってくる

中古車が多くてセッティングノウハウが蓄積している B型エンジン搭載車はレース初心者にもベテランにもオススメ

う（※ここで挙げるレースとは、JAFの公認レースをさす）。

また、もてぎと鈴鹿に限っては、シビックオンリーのレース。他のサーキットでは排気量上限のみ設定されたオープンカテゴリーとして開催されている。

そうしたレースにおいては、驚くことにEF9も、未だ現役で走っているのだ！　特に筑波では、TTC1600クラスで小野昌哉選手が'09年のチャンピオンを獲得。このレースは、純粋なN1規定で争われているため、車種ごとに最低重量が分かれていない。ゆえに歴代のシビックの中で、最もパワーウエイトレシオに優れることが強さの秘訣になったはずだ。

しかし、いかに程度のいいボディを入手できたとしても、EF9で今後レースすることは限りなくお勧めできない。というのも、後に触れるジムカーナも含め、EF系は純正部品の欠品が目立ち始めているからだ。ブレーキ関連が特に顕著だということで、社外部品の装着が許されないN1レースでは致命的だともいえる。

もし、EF系でどうしてもレースに出たいというのなら、参戦機会は年に一度だけになるが、JOY耐をお勧めしたい。このレースはBクラスとして、N2規定の車両も出場できるからだ。改造に対する制約も少なく、社外部品はもちろん、EG系以降の部品を加工して装着することも可能なのだから。

B型エンジン搭載マシン レース参戦の留意点は？

とはいえ、現実問題としてシビックで実際

ショップに聞く

B型搭載車レース参戦のススメ

SHOP DATA

AUTO SHOP S.T.A
宮城県名取市増田5丁目16-51
☎022-381-5240　http://www.s-t-a.biz/

宮城を本拠地とするオートショップS.T.A。SUGOや仙台ハイランド、そしてツインリンクもてぎを中心にレースに参戦しているショップだ。2010年シーズンは、S.T.A.からはEK9が3台、EG6が1台、DC2が1台が各シリーズに参戦するということで、ここでもB型エンジン搭載車が最前線で活躍中。「軽いしホイールベースが短いからEG6はまだまだ有利だよね」と高野社長。「うちはマシンのレンタルをやっているから、エントリーフィー込みで1戦10万円も見てもらえば大丈夫」とのこと。東北はJAF公認戦の台数は少ないが、仙台ハイランドの「お遊び耐久」は予選落ちが出るほど大盛況というので、東北地方のドライバーでレースがやりたくなったら、まずはS.T.A.に相談してみよう！





2009年はシビックもてぎシリーズで年間ランキング2位のS.T.A.。経験豊富なスタッフや仲間と共に頑張れるのはなによりの強みだろう

『B型』レーシング実践編～その①～

早稲田大学自動車部の場合

77年の伝統を持つ早稲田大学自動車部。そんな彼らのジムカーナ＆ミニサーキット用マシンはEG6だ。「05年に購入し、エンジンはB18Cに換装してあります。WPC処理やハイコンプ化、バランスとりなどを行っています」と副将の遠藤さん。学生らしく、マシンや走りの研究にも熱心で、「デジカメのオンボードカメラとドリフトボックスを走行後に解析してドライバーの技能向上に役立てることができました」と胸を張る。そのほか、あらゆるところを触ってきたというが、「電子制御が全然ないEG6だからこそ可能だった」と、やはりEGのシンプルさが役立ったという。この春卒業する4年の石倉さんはプレス技術の研究をしながらの自動車部生活だったが、「自分たちでセッティングやボディバランスを工夫できるので、本当に勉強になりました。フロントの剛性アップがこのマシンの肝であるとの結論からオリジナルパーツも作成したりと、EGは本当におもしろかった」と懐かしんでいた



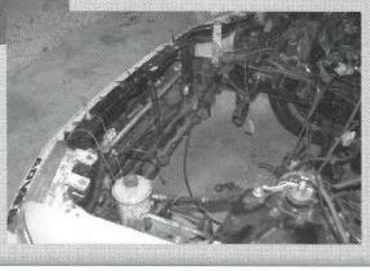


クルマのことを何も知らなくても、新歓でクルマを見てかっこいいから入ってしまうという人もいるという自動車部。ただ、競技には女性部門があるのに女性部員がいないのが悩みのたねなんだそう



リアハッチを自作でFRP化するとともに、ウインドウをアクリル化したものの前後バランスが悪化。ガラスに戻した。これも経験だ

なかなかニュータイヤを履けないので試合前はグリップが良すぎてタイムが落ちてしまうことも



5年ぶりのオーバーホール中だというエンジン。自作したフロント開口部の補強バーが光る

主な戦績

全日本学生自動車連盟に加盟し、同連盟主催の①ジムカーナ②ダートトライアル③フィギア（自動車教習所などで行われる自動車の基本運転技術向上を目的とした競技）④軽耐久⑤エコランの5競技を行っている。特に関東と全国のジムカーナ選手権では08年に完全制覇を果たすなど多数の優勝実績を持ち、実力派自動車部として知られている。

にレースをやろうとなれば、選択肢はEG6かEK9に限られるだろう。何しろ軽くてパワフル。現時点では部品供給に支障もなく、しかも今ではイニシャル、ランニングコストともにリーズナブルになり、「入門にも適したマシン」とさえ言えるようになった。（実際、EG6やEK9でのシビックワンメイクレースの時代には、少々言い難かったフレーズでもあるが……。）

それではなぜEG6やEK9での参戦がリーズナブルになったのだろう。それは、簡単に言えば中古車であることは当然の前提として、さらに、先に述べたとおり全国のいたるところで走っていて希少価値がそれほどないから。つまり、レース車両がまだまだ多数、現存しているのだ。EG6にせよ、EK9にせよ、50～60万ほどで購入することができる上に、長年のレース歴で、セッティングに関するデータがショップやレーシングガレージに豊富に蓄積しているので、ここから無駄なトライアル&エラーをせずに済むからだ。

「でも、買ってきたままの状態でやるのは、あんまり勧められないなぁ」と指摘してくれたのは、TaKaGiShi RACING GARAGE代表の高岸敏男さん。ワンメイクレースの時代から歴代のシビックを手がけてきた、まさにマイスターたる人物である。

「まずブッシュ類がもうダメでしょう。それと、しばらく走っていないクルマなら、たぶん燃料タンクが期限切れ。それから消火器はちゃん使えるものを使用としないとね。あとはそのままでも走れるでしょう、とりあえずは」と高岸さん。さらに加えて、「でも、年に一度でいいから、足をバラバラにして組み直して欲しい。新しいサスペンションを購入するのではなく、同じものを使っても、絶対に動きは変わるから」ともアドバイスしてくれた。

話は戻って、もてぎにはEG6とEK9、さらにEK4を加えた3車種混走による「もてぎシビック」というクラスが設けられている。鈴鹿もEK9はEK9のみ単独で、EG6とEK4は「FFチャレンジ」というクラスで争われてきたが、昨年の途中から両クラスともエントリーが少ないため、別賞典ではあるが、混走で争われることとなった。

これらのレースは、いずれもワンメイクレース自体の規定を、ほぼ踏襲している。そのため、車種ごとに最低重量が定められ、なおかつ統一されたECU（コンピュータ）が導入され、レブリミットも車種ごとに定められている。

もてぎにおいてはEK9を駆る高野勝徳選手が'09年のチャンピオンになったが、同点ながら2位の小原健一選手はEG6。全く速さに差はないと言ってもいい。これはEG6が890kg／8200rpmの設定に対し、EK9が920kg／8500rpmという設定が効果的に機能しているからだ。

ところが、鈴鹿では混走になって、より明確になったのはEG6の方が速いということ。どうやらEK9のクロスレシオがコースにマッチしていないという理由によるようだ。

なお、オートポリスのレースも基本的にN1規定の下で行われているが、同一メーカーならば、エンジン換装は自由。だから、1800ccのシビックが走っていたりもする！

ジムカーナクラスN2ではDC2のワンメイク状態

一方、ジムカーナにおいて現在、最も多く姿を見るB型エンジン搭載車はDC2だ。つい数年前までEF9が大手を振って走り回っていたものだが、先にも述べたとおり純正部品の欠品が目立ち、なおかつ全日本など選手権のかかる競技会の排気量区分が、1600ccから2000ccに。すると、勝負権を失う格好にもなり、EG6やEK9ともども今や少数派の部類になってしまっている。

ところで、2000ccまでのクラスとなると、B型エンジンではないものの、DC5インテグラやFD2シビックの方が、よりパワフルだから適しているのではないか、と思うだろう。だが、これらの車両は重量面でハンデを持つことと、タイヤサイズに規制があるため、パワーに対してタイヤのキャパシティが追いついて来ない。その点がDC2は正反対であり、しかもタイヤが15インチ～16インチであるため、タイヤ代が安いという、昨今とてもありがたいメリットも備えているのだ。全日本選手権のN2クラスがほぼDC2ワンメイク状態になっているのも、納得だ。

とはいえ、DC2もほぼ15年選手。戦闘力のある競技車両を譲り受けたならともかく、新たに仕立てようとすると、程度のいいボディは入手し難くなっている。走行距離が少なく、なおかつABSやエアバック未装着の特別仕様車を見つけたら、即買いだ！　そのぐらい希少なので、現実的にはほとんどの人が走行距離の多い車両を購入しているという。

だが、案ずるなかれ。大事故を経験してボディが波打っているようなレベルでない限り、きっちり修正して補強を入れれば、新車同様の剛性を得ることができる。合わせてナックルやハブ、ブッシュなどを交換し、エンジンやミッションをオーバーホールすれば、もはやクルマがベテランという印象すらなくなるとも。

DC2での経験豊富なDjacマネージャーの大嶺高志サンによれば、「そこまでやっても車両代込みで250万かかるか、かからないか。これだけ聞くと高そうに感じるかもしれないけど、FD2の新車を買ってきてやるよりも安上がりなんですよ」とのこと。ちなみに部品供給に関しても、「なくなったのは色つきのリップスポイラーぐらい（笑）。あとはディーラーに注文すると、中一日で届き



学生時代にEFとEGでジムカーナをやっていた甲原隆幸さん。DC2を55万円で中古で購入。9万km走っていたがエンジンもボディにも問題を感じないという。サーキットで練習して、レースにも出たいとやる気充分だ

B型マイスターが語る

シビック&インテグラレースの魅力~その②~

Djac
マネージャー 大嶺高志サン
〒東京都八王子市松木33-8 ☎042-674-7800
http://www.djac.co.jp

「ドライバーのレベルや好みに合わせてセッティングしてあげるには、やっぱり走りを実際に見るのがいちばんなんです。なかなかそうもいかないですが、最近はDVDで仲間同士、撮る機会も増えていますし、それにGPSを使って軌跡を見るデータロガーがあるんです。それを何本か見てタイムと比べたりすると、かなり分かりますので、今は本当に便利な時代になりました！ さらにタイヤの摩耗状態を見れば、ほぼ完璧です。中にはオンボード映像まで撮ってくるドライバーもいるんですが、正直言ってジムカーナのは気持ち悪い（笑）。ただ、ハンドルの回し方とかもチェックできるというメリットもありますからね。あと、DC2は壊れるところも少ないし、逆に言えば長くやっているので、弱りやすいところは把握しています。もう定期点検みたいなもの。みんな壊れたり、止まったりしないとやらないものですが、公道も走るからこそ、定期的なメンテをお勧めします」



マシン作りだけでなく、走り方もお客さんと一緒に研究してアドバイスしてあげるというマネージャーの大嶺さん



B型エンジン搭載車はもちろん、マーチやVITZでのレースやジムカーナに関しても多くの経験があるDjac



ジムカーナや小排気量系のサーキットレースで数多くの金字塔を打ち立てているDjac

B型車でのレース参戦予算は？

車両代	50万円
ボディ	70～80万円
エンジンチューン	30～50万円
以下任意	
ミッション	最大15万円
クラッチ	8～12万円程度
ブッシュ交換	7～8万円
サスペンション	20～25万円
ミッション	最大15万円
総額	約250万円前後

「DC2はなかなかよい中古車が少ない。ベース車両が悪いといくらオーバーホールしてもダメ。慎重にクルマ選びをしてほしい」と大嶺さん。やはりチューニングについては目的次第。まずは相談を

排気量にハンディがあっても低重量なDC2ホイールも16～17インチでランニングコスト低減に貢献

ます」というから、もうしばらくはDC2でジムカーナを戦うことが可能なはずだ。

エンジンのケアに関する要注意ポイントは!?

それでは、レース・ジムカーナ共通のエンジンのケア関しては、どう気をつけるべきだろう？ ここまで登場いただいた、お二方にアドバイスを頂戴した。

「B型エンジンは高回転まで回るんで、非常にオーバーレブしやすいんですよ。S2000に搭載されているF型エンジンよりは負担が少ないですけど、繰り返すとバルブ落ちの可能性があります。あとはオイルの管理は重要です。消費が激しくなってきたら、オーバーホールを考えた方がいいでしょう」とDjacの大嶺さん。

そして高岸さんも、まず「シフトダウンでオーバーレブしないことが基本」と語る。さらに「サーキットを走るなら、レースしなくてもオイルパンのバッフルは交換しなくちゃダメ。特にもてぎでは絶対に壊れます」とのことなので注意して欲しい。

ちなみにジムカーナではNクラスの場合、バッフルの交換は禁止。だからこそ大嶺さんが言うとおり、オイルをシビアに管理しなくてはならないというわけだ。

※ ※ ※

どんなカテゴリーであっても、エンジン、ボディをしっかり管理して、こまめにメンテナンスをしてあげよう。そのあたりに細心の注意を払えば、長く乗り続けることもできるし、同時に勝負権も維持できると言うことを忘れずに。

『B型』レーシング実践編~その②~

'09もてぎチャンピオンカップレース インテグラチャンピオン（本誌マツモト）の場合

レース車というとEK9ばかりに目が行きがちだが、性能調整によってEK4もEG6も侮れない性能を秘める。参戦台数も多いので上級カテゴリを目指すのに最適なレースだ。

'09年のもてぎインテグラ（DC5）ワンメイクレースのチャンピオンは、本誌マツモトだったりする。そんな彼のレース歴におけるB型エンジン搭載車の重要性がよくわかる。「18歳でDC2を手に入れ日々乗り回していました。すると、先輩がEK9でレースに参戦していることがわかり、どうしても自分もやりたくなって200万円のEK9レースマシンを購入。その後、'02年にもてぎのワンメイクレースに初参戦し、'07年にシリーズ6位を獲得する。「EK9は運転の基本を教えてくれたクルマでした。初心者の自分には適度に速いマシンだったと思うし、車重も軽いから危険なときはしっかり止まってくれた」と当時を思い返す。車重が軽いからミッションへの負担が少なく、またエンジンも8500rpmのレブリミットで走っていたのでオーバーレブしてもブローの心配も少なく深刻な出費のリスク少なかったという。まさに初心者がレースに打ち込むにはうってつけのマシン&エンジンだったことがよくわかる





表彰台で光るチャンピオン決定のサインボード。レーサーならだれもがあこがれる瞬間ではあるが、この人物が弊誌編集部員とはなんとも申し訳ない限りである



公道に満足できない者達へ——

http://www.srfactory.jp

ENGINE PARTS



エンジンアッシー（EK9）
¥682,500～

メーカー基準値を超えた公差範囲で組み合わせて全てNEWパーツを使用して組み上げていきます。適合車種につきましてはホームページをご覧下さい。



エンジン トルクダンパー
EK9・EG6・DC2・DC5 ¥21,000

エンジンマウントだけでは吸収しきれないエンジンの揺れを効果的に制御し、シフトミスによるミッションやエンジンのトラブルを予防します。装着はサービスホールなどを利用しボルトオン装着です。
※設定のない車種及びエンジンルームのレイアウトが変更されている車両に汎用も設定しています。



フィラーキャップ
¥3,675

アルミ削りだしのオイルフィラーキャップは、金属素材の美しさと熟練された職人のこだわりのカットで、エンジンルーム内をスポーティに演出しトラブルを防止します。



CPU
EK4・EK9・EG6・DC2 ¥73,500
（純正品下取り）

SR FACTORYの数々の走りのステージからのフィードバックにより、低回転から高回転までの全域でのレスポンス&パワーアップが体感できます。ターピン交換、エアフロ・インジェクター交換、ハイカム、排気量UP etcの仕様に合わせECU制作が可能です。
※現車合わせもOKです。（価格がUPする場合もあります。）



ローテンプサーモスタッド
¥7,980

ノーマルサーモより開弁温度を10℃～20℃低く設定することで、ラジエター内の温度を下げ水温上昇によるエンジンパワーの低下を防止します。結果としてエンジンを常にベストコンディションに保つことができます。



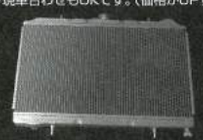
ビッグスロットル
EK4・EK9・EG6・DC2・DC5
¥52,290（純正品下取りあり価格）

スロットル口径&バタフライサイズを最大限に拡張させたボルトオンタイプ。吸排気系にかたよったチューニングによりくずれたバランスを補正しトルク全域で引き上げます。



オイルパン
EK4・EK9・EG6・DC2 ¥51,450
DC5 ¥61,950

サーキット走行での旋回Gによるオイルの偏りを押さえ、エンジントラブルを防ぎます。
※ノーマル下取りあり。

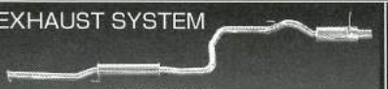


ラジエター アルミ3層 純正交換タイプ（コア幅55mm）
EK4・EK9・EG6 ¥113,400

レース用サイドタンク
EK4・EK9・EG6・DC2・DC5 ¥144,900

レース用前面タイプ
EK4・EK9・EG6・DC2・DC5 ¥165,900～¥273,000

EXHAUST SYSTEM



保安基準適合 オールステンレスマフラー
EK9・EG6・DC2 ¥61,950

レーシングスタイルを装いながら効排気率を損なうことなく、迫力の音質を実現する。テールエンドには原子炉・スペースシャトルなどに使用される超耐熱ニッケル合金「INCONEL 600」を使用。耐熱性が高く酸化による腐蝕を防ぎ高性能を維持しながらも視覚的に優れている。中速域からハイエンドまでストレスのない吹き上がり、アクセルワークに俊敏に反応するハイレスポンス、ダイナミックな太口径、そしてリヤエンドへストレートに伸び上がる動的なラインが個性的な走りとスタイリッシュに調和する。
※メインパイプ60Φ→出口80Φ（JASMA 車検対応）

オールステンレス エキゾーストマニホールド



EK9	¥60,900
EG6	¥51,450
EF9	¥63,000
DC2	¥60,900

中高速のレスポンスの向上とパワーアップを体感できます。
4→2→1構造の集合タイプです。

AERO BONNET / GT-WING



カーボンボンネット

■カーボンダクト付（ダクト用ネット付）	¥152,250
■カーボンダクトなし	¥113,400
表:カーボンFRP製クリアゲルコート仕上げ 裏:FRP製ゲルコート仕上げ	
■FRPダクト付（ダクト用ネット付）	¥113,400
■FRPダクトなし（ダクト用ネット付）	¥84,000
表裏:FRP製ゲルコート仕上げ	
■UVカットコートコーティング	¥35,000

表面と裏面を張り合わせた二重構造。表面のカーボンクロスは一枚物なのでクロスの継ぎ目が無く、確かな強度を持ち純正ストライカーが使用できます。

カーボンリアウイング



EG6・EK9 ¥84,000

ハッチバック用で主翼寸法の変更可能。ブラケットはEK専用仕様と汎用タイプを設定。角度調整機能付。

SUSPENSION



Aragostaベース車高調

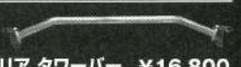
EK4・EK9	¥302,400（フロント14／リア12）
EG6・EF	¥312,900（フロント14／リア12）
DC2	¥302,400（フロント14／リア12）
DC5	¥344,400（フロント10／リア14）

市外走行やワインディングといったストリートを中心にスポーティな走りを楽しみたい方のために実現したのがBLOOD-SPORTS Aragostaベース車高調です。減衰力調整機能を駆使することにより、街乗りからサーキット走行など幅広く使用して頂けるようアラゴスタと共同開発した足回りです。

■全長調整式、減衰力12段階調整式、スイフト製スプリングを使用。
STDタイプは、ストリートからサーキット走行まで対応できるBLOOD-SPORTS推奨のオリジナルスペックです。

■全車種SPL（サーキットスペック）タイプがございます。
SPLタイプは、あらゆるニーズに対応してショック長・減衰力・バネレートをフルオーダーできるハイスペックなサーキットスペックモデルです。
車種により価格が異なりますのでお問い合わせ下さい。

BODY PARTS



フロント/リア タワーバー ¥16,800



ピラーバー ¥12,600

シートベルト取付部の左右を連結し、ハッチ開口部のボディ剛性を高めます。パイプにはSTD中空パイプを使用しています。



ロアアームバー ¥12,600

ロアアームピボット部の左右を連結し、パイプにはプログレッシブタイプを使用しています。（一部車種除く）

OTHER PARTS



ボンネットピン
¥5,250



アンカープレート
¥3,650



ロングハブボルト
¥2,940

対ノーマル比10mm以上のロングタイプ。ホイルをセットしやすい円錐形状になっています。



牽引フック
¥13,650



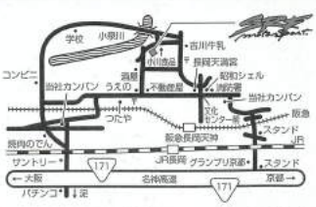
フロアマット
¥16,800

■SR FACTORY TEL 075-951-1134

〒617-0845 京都府長岡京市下海印寺方丸47-3 FAX 075-951-1136
OPEN 10:00～CLOSE 20:00 定休日 月曜日 s-fac@bf7.so-net.ne.jp

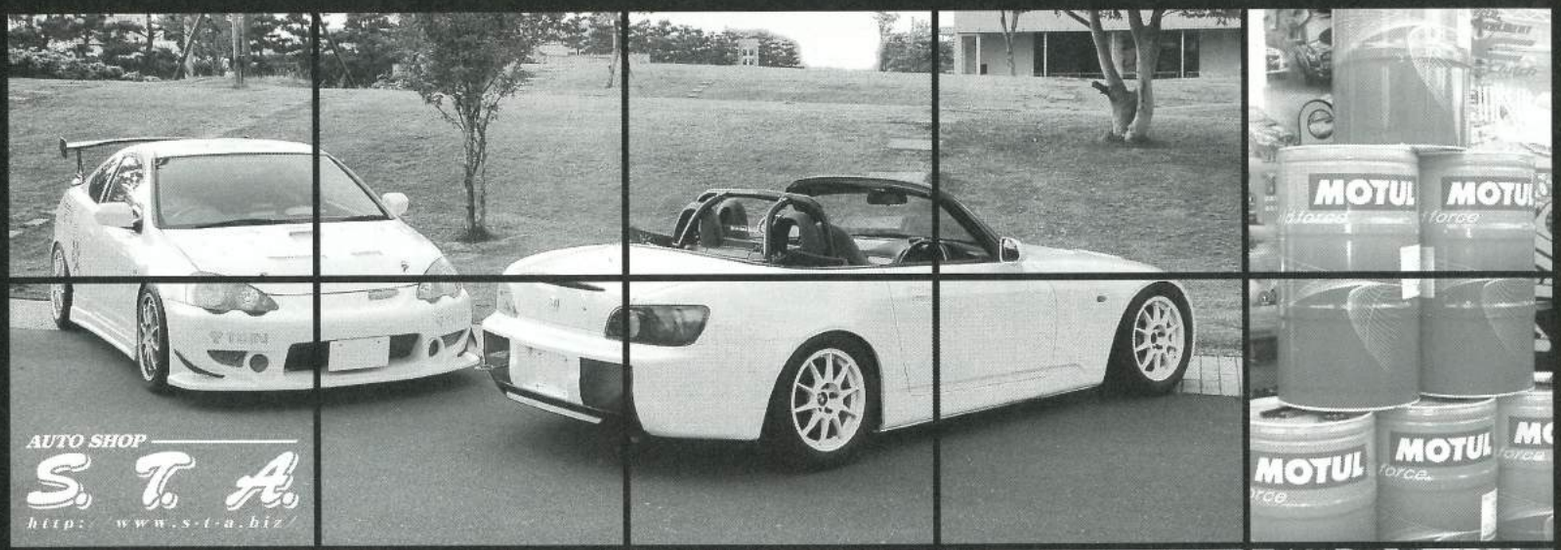
www.srfactory.jp

（有）SR FACTORY



SRファクトリー販売代理店 ■5ZIGENインターナショナル ■（株）テイクオフ ■トラスト

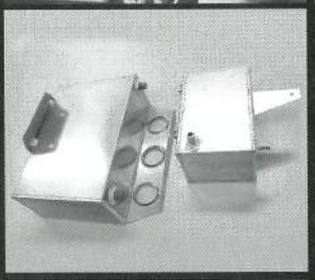
全国通販OK!! 振込先 京都中央信用金庫 今里支店 普通0218057 （有）エスアールファクトリー
京都銀行 長岡支店 普通3756888 （有）エスアールファクトリー







■オーバーホールエンジン
B16A……¥525,000
B16B……¥525,000
B18C……¥525,000
B16B改1800cc仕様
……¥630,000
K20A……¥525,000
F20C……¥609,000
※全てノーマルエンジン下取り



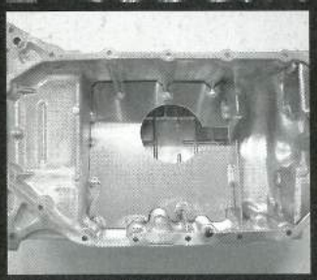
■オイルキャッチタンク
S2000専用(2.3L)※右
……¥33,600

汎用品(2L～)※左 写真は6L
……¥29,400～

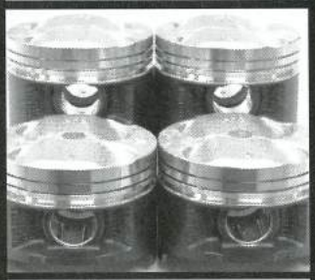
■300km/hメーター基板



AP1……¥49,350



■バッフルオイルパン
K20A……¥44,100
F20C……¥44,100
B16A……¥24,150
B16B……¥24,150
B18C……¥24,150

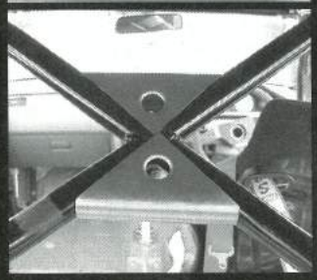


■0.25オーバーサイズピストン
B16A……¥42,000
B16B……¥42,000
B18C……¥42,000
K20A(DC5、EP3、CL7)
……¥42,000
F20C……¥92,400

■強化ステアリングスライダー

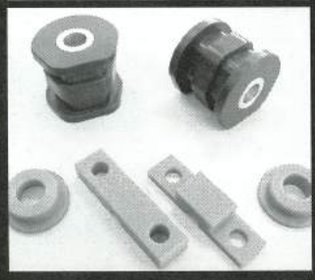


DC5、EP3……¥16,800



■ロールゲージガセット
……¥3,150～ ※溶接が必要です。
JAF公認レース対応品
角度、大きさオーダー可能





■コンプライアンスブッシュ※上
ジュラコン製
EK4/9……¥33,600

■シフトリンケージブッシュ※下
ジュラコン製
B16A、B16B、B18C搭載車
……¥9,975

お悩みの方 お気軽にご相談下さい

- E/gオーバーホール
- ミッションオーバーホール
- 足廻りブッシュ交換
- シフト廻りブッシュ交換
- E/gマウント交換 etc…

VTEC初心者大歓迎

当社はホンダ車を中心とした新車・中古車販売をメインに、ベース車探しからチューニング・車検整備・パーツ販売など、幅広くお客様のニーズにお応えするよう頑張っております。クルマの事でお悩みのお客様!?ぜひ当店へご来店下さいませ。

AUTO SHOP
S.T.A.
〒981-1224 宮城県名取市増田5丁目16-51
TEL.022-381-5240 FAX.022-381-5241
HP：http://www.s-t-a.biz/
営業時間／AM10:00～PM7:00(定休日:水曜日)



お問合せ・ご注文専用
TEL:022-381-5240
E-mail：s.t.a.-mimi@air.ocn.ne.jp

●ご購入の際は必ずTELかFAX又はメールにて在庫の確認をして下さい。
●銀行振込み／七十七銀行 増田支店(シチジュウシチギンコウ マスダシテン)
(普)5489806 オートショップS.T.A
●送料：商品発注時にご確認下さい。(離島は着払いとさせていただきます。)
※商品の誤送・発送中の破損による返品・交換などは、商品到着後7日以内に限らせていただきます。
お客様の都合による返品は一切受け付け致しませんのでご了承下さい。

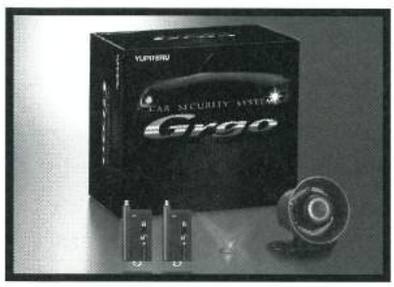
V.A.S.S Vehicle Alarm and Security System Network

VASS 自動車用防犯装置取付販売組合 www.vass-net.com VASSネットワーク 検索

カーセキュリティ装着で被害を防ごう!



車両盗難や車上あらしに対し、一番効果的な方法はカーセキュリティの装着です。未装着車は装着車に比べ被害にあう確率が格段に上がります。



実用的な機能にこだわり、価格をおさえた純国産モデル!

Grgo V1 オリジナルリモコンケース対応モデル

工賃込みでこの価格!! 本誌持参の方のみ

¥84,000(税込)

●ボンネットセンサ・イモビライザー機能標準
●1WAYリモコン ●2警戒モード ●ドア(トランク)開検知
●衝撃検知(2段階) ●スターターカット ●ボンネット開検知 ●傾斜検知
●ハザードフラッシュ機能 ●ドアロック連動 ●リモコン感度設定
●オートアーム機能 ●オートリアーム機能 ●警報ディレイ機能



セキュリティリモコン国内最小モデル!

VIPER 350VII

工賃込みでこの価格!! 本誌持参の方のみ

¥89,250(税込)

●ボンネットセンサ・イモビライザー機能標準
●2段階衝撃センサ(特許) ●オートイモビライザー機能
●セレクタブルサイレン ●自動スターター停止機能
●イグニッション連動ドアロック ●動作確認LED(青)

Grgoギャランティリモコンレザーケース ※仕様や色、その他商品の詳細はVASSネットHPをご覧下さい。



V1用 全14色 ¥2,940~(税込)



ZX/V用 全14色 ¥3,990~(税込)

VASSネットギャランティLEDスキャナー ※加盟店でセキュリティ装着された車両のみ販売



最高級ステンレスSUS304を使用し、熟練した職人が1つ1つ手作業によるバフ掛けを行います。照明部分には光を散りやすくするよう設計したアクリル板を使い、カットされたアビールロゴ部分にブルーの高輝度LEDが点滅します。
縦35mm × 横60mm × 高さ30mm × 奥行20mm

¥15,750(税込)

製作イメージ
ショップロゴやお好みのロゴをオリジナルで10個から販売致します。
詳しくは各販売店までお問い合わせください。



VIPER AUTO SECURITY SYSTEMS / CLIFFORD The Science of Security / FORCE AUTO CONTROL SYSTEM / Panther / CAR SECURITY SYSTEM Grgo / AMPIRE EUROPEAN ALARM SYSTEMS / Argus / Blokyth

※お取扱い商品は加盟店により異なります。最寄りの加盟店にお問い合わせ下さい。

カーセキュリティのエキスパート「VASSネット加盟店」にお問い合わせください。業者様も歓迎!!(加盟店同時募集中、詳細はHPよりお問い合わせください。)



北海道
◆サウンド ウィット
〒007-0871 札幌市東区伏古11条1丁目1-38
【TEL】011-786-1008
【URL】http://www.sound-wit.com



茨城
◆サウンドウェーブ
〒312-0001 茨城県ひたちなか市佐和1619-2
【TEL】029-285-7097
【URL】http://www.soundwave.jp



茨城
◆ビーパックス TSUKUBA
〒305-0861 茨城県つくば市谷田部6502
【TEL】0120-24-8868
【URL】http://www.b-pacs.com



群馬
◆オートハウス
〒371-0048 群馬県前橋市田口町636-2
【TEL】027-233-7626
【URL】http://www.auto-house.co.jp



群馬
◆to be Style
〒372-0031 群馬県伊勢崎市今泉町1-1389-1
【TEL】0270-22-3766
【URL】http://tobestyle.ftw.jp



埼玉
◆ゼウスドライブ
〒358-0002 埼玉県入間市東町4-1-74
【TEL】042-964-0039
【URL】http://www.zeusdrive.co.jp



埼玉
◆バズファクトリー
〒350-1121 埼玉県川越市脇田新町7-7
【TEL】049-238-8110
【URL】http://www.buzz-security.com



千葉
◆オートウェーブ ナビック セキュリティ館
〒263-0054 千葉県千葉市稲毛区宮野木町1850
【TEL】043-286-5561
【URL】http://www.auto-wave.co.jp



千葉
◆プラチナ堂
〒266-0026千葉県千葉市緑区古市場町692-7
【TEL】043-268-2271
【URL】http://www.platinum-do.com



神奈川
◆スウェルライド
〒224-0021 神奈川県横浜市都筑区北山田4-1-33
【TEL】045-349-1951
【URL】http://www.swellride.com



神奈川
◆トレジャーカンパニー
〒243-0432 神奈川県海老名市中央3-4-3-111
【TEL】046-233-9255
【FAX】046-233-9111



神奈川
◆カーファッション ヒロ
〒250-0874 神奈川県小田原市鴨宮630
【TEL】0465-47-2380
【URL】http://www.tire-garden.jp/cf-hiro



山梨
◆フィール
〒400-0851 山梨県甲府市住吉4-3-24
【TEL】055-221-2116
【URL】http://www.sumi-den.com



長野
◆キーパーズオートアラーム
〒399-0033 長野県松本市笹賀5842-5
【TEL】0263-24-3901
【URL】http://www.keeper-s.com



静岡
◆カスタムカー プロデュース ゼロ
〒410-0043 静岡県沼津市柳町3-39
【TEL】055-926-3880
【URL】http://www.ccp-zero.com



静岡
◆GARAGE ZERO Soundfactory
〒430-0811 静岡県浜松市中区名塚町348-2
【TEL】053-411-3120
【URL】http://www.garage-zero.com



愛知
◆マイスター
〒446-0045 愛知県安城市横山町毛賀知20番地-1
【TEL】0566-77-8623
【URL】http://meister930.jp



愛知
◆キッズガレージ名古屋店
〒459-0001 愛知県名古屋市緑区大高町川添52
【TEL】052-629-4315
【URL】http://kidsgarage-grp.jp



愛知
◆キッズガレージ春日井店
〒486-0932 愛知県春日井市松河戸町2686-1
【TEL】0568-31-0823
【URL】http://kidsgarage-grp.jp



三重
◆キッズガレージ三重店
〒510-8012 三重県四日市市茂福町24番5号
【TEL】059-364-8831
【URL】http://kidsgarage-grp.jp



滋賀
◆カーブティック ボーン・トゥ・ラン
〒525-0016 滋賀県草津市北大萱町549-1
【TEL】077-568-3620
【URL】http://www.borntorun.co.jp



京都
◆ビーパックス KYOTO
〒615-8121 京都府京都市西京区川島野田町28-1
【TEL】0120-50-8868
【URL】http://www.b-pacs.com



大阪
◆カーオーディオクラブ
〒569-0854 大阪府高槻市西町16-1
【TEL】072-697-4711
【URL】http://www.caraudioclub.net



奈良
◆ブリーズ
〒630-8141 奈良市南京終町3-1528-6
【TEL】0742-62-8650
【URL】http://www.breeze.to



奈良
◆ライズ オーディオ ビジュアル
〒636-0247 奈良県磯城郡田原本町阪手630-4
【TEL】0744-34-5515
【URL】http://rise-a-v.jp



兵庫
◆エクセルオーディオ
〒651-2254 兵庫県神戸市西区平野町芝崎343-1
【TEL】078-961-0707
【URL】http://www.xcelaudio.com



岡山
◆クラフトマン
〒700-0973 岡山県岡山市北区下中野701-107
【TEL】086-245-0459
【URL】http://www.craftsman-jp.com



高知
◆プロショップ トム
〒780-0965 高知市福井扇町1095-1
【TEL】088-824-4770
【URL】http://www.proshoptom.co.jp



福岡
◆オートセキュリティーエナジー
〒816-0912 福岡県大野城市御笠川5-4-6
【TEL】092-503-5437
【URL】http://www.sec-ang.com



福岡
◆テクニカルガレージモリタ
〒820-1111 福岡県飯塚市勢田1957-1
【TEL】09496-2-4071
【URL】www.garage-morita.com

VASSネットワークとは

VASSネットワークは自動車防犯装置の取付、販売組合です。カーセキュリティの取り付け、販売、アフターサポートを行う全国のプロショップで構成され、加盟店にてカーセキュリティを取付けたお客様に対して全国一律のメンテナンスや保守サービスを行なうことを目的とした組織です。

HONDA SUPER SPECIALIST

CR-Z
開発準備進行中!
乞うご期待!!



ワンステージ上を目指す走りの追求。
ストリートからサーキットまで、
あなたの愛車をスーパーCIVICにリファインします。



●パーツの販売、取付け、各種セッティング、ホンダ車に関するご相談など、お気軽にご来店ください。

Back Yard®
SPECIAL
www.backyard.co.jp

TEL:(052)704-1707
〒465-0058　名古屋市名東区貴船3丁目808番地
Open 10:00～20:00(日・祝19:00)　Close 水・木曜日



バックヤード最新情報は…
YAHOO! Google
バックヤード　検索

SCOOT
service factory





EK9　シビックR
H11 車検2年付き
フルノーマル車
Tベルト交換済み
HID&ETC
ベース車
67万円



DC5　インテグラR
H13年 車検23年3月
C-WESTエアロ
WEDS17インチ
柿本マフラー
TEINサス　HID
ETC　ブラック内装
148万円







チタンマフラー
ステンマフラー
インテークパイプ
ワンオフ製作



メーター取付
メーターパネル製作



カーボン調シート
ラッピング施工
（3M製シート）
¥ASK



B16B改1800cc



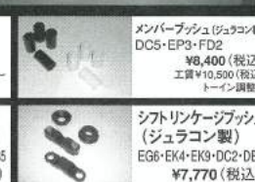
ミッションO/H、LSD、
ファイナル交換、WPC処理

ベース車両をご用意、又は、持込みにてご希望の内容で製作いたします。
例）◎EG、EK9にB18Cスワップ公認、フル強化ブッシュ、四輪アライメント
◎EK9にインテ98ファイナル、LSD、強化エンジンマウント
◎EK9にマフラー、車高調、四輪アライメント調整

車両と同時購入時はオートローンにて取り扱い可能です。



ビッグスロットル
（ノーマル下取り）
各車種設定あり
¥25,200（税込）～
SPLオーダー可能



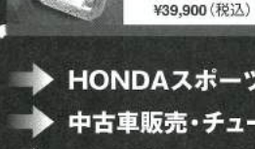
メンバーブッシュ（ジュラコン製）
DC5・EP3・FD2
¥8,400（税込）
工賃¥10,500（税込）
トーイン調整込



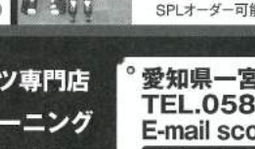
オリジナルECU
（ノーマル下取り）
EK9・DC2・FD2・EG6・EK4・DC5
¥68,250（税込）



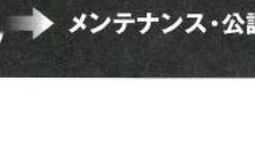
シフトリンケージブッシュ
（ジュラコン製）
EG6・EK4・EK9・DC2・DB8
¥7,770（税込）



ローテンプ
サーモスタット
EG6・EK9・DC2・
FD2・DC5・EP3
¥7,350（税込）～



ハイキャスターKIT
（ピロ）
DC5・EP3
¥63,000（税込）



バッフル入りオイルパン
（ノーマル下取り）
FD2, DC5, EP3, EK9, DC2, EG6
¥39,900（税込）



エンドレスZEAL
ファンクションKIT
30段調整
SPLオーダー可能

TYPE R高価買取
コンプリートカー製作・販売
チューニングパーツ販売・取付

ENDLESS ZEAL
EXEDY RACING CLUTCH
masters
GT2

HONDAスポーツ専門店
中古車販売・チューニング
メンテナンス・公認車検

愛知県一宮市花池2-10-19
TEL.0586-52-3610
E-mail scoot.sf@nifty.com
http://www.scootracing.jp

RACING PASSION
——情熱足りていますか？

EXEDY CUP OPTION2
お遊び耐久レースアンリミテッドクラスに
年間シリーズ参戦中!!





エンジンO/H・チューニング・レースメンテ
新車・中古車・レースカー販売・ワンオフパーツ製作可・
一般整備・修理・鈑金塗装　車種問わず

GARAGE M-TEC
〒577-0006　大阪府東大阪市楠根3-4-25
TEL/FAX 06-6746-7035

企画制作 株式会社 アクトプランニング
☎03(3839)2811

Modify Ur Car Like U Brighten Ur Wife

TARGET LOCK ON!_

YOU BUY IT!!!!_

craft-a business contents.
Car sales
Car fix
Nitous Install
US.Parts
Modify
Car insurance
And more...
join
www.craft-a.com

date:::::
craft-a original rear spoiler
conformity= EG-8 EG-9 EJ-1
material= FRP
Real Downforce & Aerodynamics Design_
BOLT ON***_
¥46800(税込み)

NX NEXT GENERATION NITROUS SYSTEMS

CRaft A
since 1998
東京都世田谷区給田5-20-13
TEL 03-3300-0022 FAX03-3300-2313
www.craft-a.com
open AM10:00 close Night...

B型シビック インテグラ のススメ。

オートガレージ M流

B型エンジン搭載の
CIVIC/ インテグラ /CR-X など、
元気な HONDA エンジンをもっと楽しく
パワフルに付合える様々なメンテナンスメニューや
チューニングメニューをご用意しております。
エンジンのことはもちろん、サスペンション、
ボディに関するご相談も色々受け付けております。
また、1600cc の軽快さ、1800cc のパワフルさ、
2000cc のトルク感を車体を問わず
お楽しみ頂ける面白さもご提案させて頂きます。
B型エンジンオーナーは
お気軽に遊びにお越し下さい。

B型エンジンコンプリートやってます!!!

B16やB18エンジン等オーバーホール済みエンジンコンプリートをご用意。今載ってるエンジンを下取りに、オーバーホール済みエンジンをお届け致します。完成エンジンを載せるだけですので作業時間も短くすむので大好評を頂いております。戸田レーシングパーツを用いたオーバーホールやチューニングまで詳しい仕様はお電話、メールにてお問い合わせ下さい。

全国発送も可能です

※写真はF20エンジンです。

車検 修理 もお任せ下さい
もちろん一般修理、点検、車検整備もご相談下さい。認証工場ならではの安心と安全をお届け致します。また万が一の事故修理、各種保険取扱、レッカーサービス、板金修理も取り扱っておりますのでお気軽にお問い合わせ下さい。

ガレージM特選 HONDA 中古車 全国通販OK 陸送OK!! 都心の方は高速バスでお引取りもOK

1800ccです
CIVIC 58万円
H5年式、走行180000km、人気EG6改 1800cc仕様 車高調/LSD/その他改多数

ベース車です
インテグラType-R 15万円
H8年式、エンジン/ミッションがありません Engコンプリートでお好みの仕様を作ります

Type-Rです!
EK9 CIVIC 89.8万円
H9年式、走行67000km、チャンピオンホワイト 改多数 車検なし

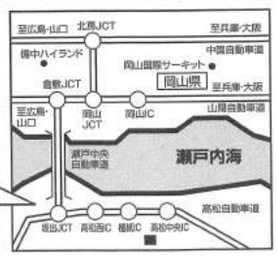
TOTAL CAR PRODUCE
AUTO GARAGE M

WEBでも公開中です! http://www.autogarage-m.com/



認証工場・車検一般/事故修理OK
鈑金工場完備
〒761-8056 香川県高松市
上天神町751番地7
TEL087-816-8777
FAX087-816-8778
【営業時間】AM10:00~PM8:00
【定 休 日】毎週水曜日
★日・祝のみAM10:00~PM7:00
広告に掲載の商品は
通販・業販OKです。
※広告に掲載の表示価格は消費税込みです。





HONDA MUGEN 無限 POWER TODA RACING SPOON SPORTS KSP RACING EQUIPMENT

トリプルエー

三栄書房のAAAラインナップ

モーター誌No.1の三栄書房が厳選セレクトする超一級品モーター誌ラインナップです。

クルマ・バイクの雑誌を買うなら、豊富な品揃えであなたを満足させるお近くのサンエイ・メディアパートナーズショップまで

今月のイチオシ!!



オフィシャルブック
東京オートサロン2010

超速報!!23万7954人が駆けつけた
世界最大級のカスタムイベント!!

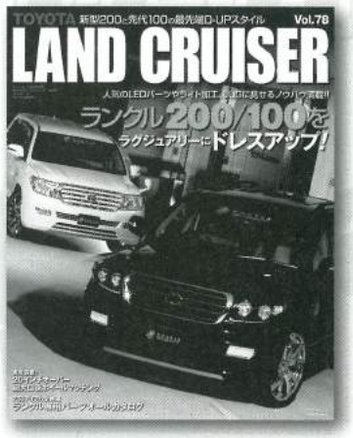
2010年1月30日発売／定価880円(税込)



HYPER REV

【ハイパーレブ】
車種ごとにそのクルマを楽しむための
チューニング＆カスタマイズ情報を満載。
欲しいアフターパーツもすぐ見つかる!

不定期発売／定価2,100円



STYLE RV

【スタイルアールブイ】
人気のミニバン＆ワゴンのドレスアップ
を車種ごとに掘り下げた内容で
わかりやすくガイドする保存版ムック。

不定期発売／定価1,995円



Motor Fan illustrated

【モーターファン・イラストレーテッド】
クルマの最新テクノロジーや技術を美し
いイラストや写真で図解する「テクノロ
ジー・エンターテイメント」雑誌。

毎月15日発売／定価1,680円



モーターファン別冊 統括シリーズ

【ニューモデル速報 統括シリーズ】
カテゴリー別に各モデルを徹底チェック!
ライバル車をヨコ並びで一斉比較でき
る「最強のバイヤーズガイド」。

不定期発売／定価680円(税込)



G'ワークス 旧車改シリーズ

【Gワークス 旧車改シリーズ】
昔憧れたあの名車…本気で付き合える
クルマを改造って走らせる!

不定期発売／定価2,100円(税込)

サンエイ・メディアパートナーズ

SAN-EI MEDIA PARTNERS 書店一覧

2010年2月現在

クルマ・バイクを楽しむための専門情報誌が揃うのは、【サンエイ・メディアパートナーズショップ】

●北海道

札幌市中央区南1条西	ジュンク堂書店 札幌店	011-223-1911
札幌市北区篠路3条	TSUTAYA 篠路店	011-774-2333
札幌市西区琴似4条	TSUTAYA 札幌琴似店	011-633-1515
札幌市厚別区厚別中央2条	TSUTAYA 厚別ひばりが丘店	011-896-0005
帯広市大通南	TSUTAYA 帯広大通り店	0155-28-3728
旭川市豊岡1条	宮脇書店 旭川豊岡店	0166-37-5115
千歳市幸町	文教堂書店 千歳店	0123-27-4600
岩見沢市十条東	TSUTAYA 岩見沢店	0126-25-8234
恵庭市大町	岡本書店 恵庭店	0123-32-7333

●青森県

八戸市大字新井田	伊吉書院 旭ヶ丘店	0176-25-7531
八戸市河原木	伊吉書院 西店	0178-28-8211
八戸市城下	書林 八戸店	0178-46-2198
青森市浜館	TSUTAYA 浜館店	017-744-5151
青森市東大野	デンコードー TSUTAYA青森中央店	017-762-3520
上北郡下田町中野平	カネイリ 下田店	0178-50-3248

●岩手県

盛岡市みたけ	エムズ書店 みたけ店	019-648-7100
花巻市桜台	エムズ書店 桜台店	0198-23-0660
奥州市水沢区	WonderGOO 奥州水沢店	0197-23-7770
北上市北鬼柳	アメリカンワールド内ブックスアメリカン北上店	0197-63-7600
胆沢郡金ケ崎町西根西地蔵野	松田書店 金ケ崎店	0197-44-4375

●宮城県

仙台市青葉区桜ヶ丘	ブックセンター湘南 桜ヶ丘店	022-279-2460
名取市上余田	TSUTAYA 仙台南店	022-382-6630
塩釜市牛生	ブックスなにわ 塩釜店	022-363-3003
多賀城市八幡	ブックスなにわ 多賀城店	022-393-7227
桃生郡矢本町	ブックセンター湘南 矢本店	0225-84-3065
気仙沼市仲町	宮脇書店 気仙沼店	0226-21-4800

●秋田県

南秋田郡五城目町	宮脇書店 五城目店	018-855-1566
秋田市千秋久保田町	ジュンク堂書店 秋田店	018-884-1370

●山形県

山形市成沢	BunBun堂 Vol.2店	023-689-9575
山形市嶋土地区	BunBun堂 プレス小山形北店	023-679-4153
米沢市大字塩野	ハラトク書店 本店	0238-23-6228
鶴岡市美咲町	BOOK'S パル店	0235-29-7530

●福島県

郡山市下亀田	みどり書房 桑野店	024-939-0047
白河市新高山	文教堂書店 新白河店	0248-31-1811
いわき市上荒川島田	ブックエース 上荒川店	0246-46-0678
いわき市鹿島町	鹿島ブックセンター	0246-28-2222

●茨城県

水戸市中原町字西	未来屋書店 イオン水戸内原店	029-259-9151
東茨城郡茨城町	宮脇書店 水戸南店	029-219-0065
つくば市研究学園	ワンダーグー つくば店	029-860-8260

●栃木県

宇都宮市陽東	落合書店 イトーヨーカドー店	028-613-1313
佐野市浅沼町	宮脇書店 佐野店	0283-24-9007
下都賀郡野木町	宮脇書店 野木店	0280-54-1138
河内郡上三川	宮脇書店 上三川店	0285-56-7555

●群馬県

太田市石原町	ヴィレッジヴァンガード イオン太田店	0276-47-8718

●埼玉県

さいたま市中央区上落合	ブックデポ書楽	048-859-4946
越谷市南町	竹島書店 蒲生店	048-961-1133
越谷市谷中町	竹島書店 越谷店	048-965-1135
所沢市若松町	ブックスタマ 所沢店	04-2998-5830
朝霞市本町	宮脇書店 朝霞店	048-460-3809
東松山市松葉町	いまじん 東松山店	0493-27-1087
比企郡	鶯屋書店 滑川店	0493-57-0032
上尾市	一清堂 上尾店	048-783-0080

●千葉県

千葉市稲毛区	宮脇書店 稲毛長沼原店	043-304-7281
千葉市中央区	オークスブックセンター 都賀店	043-233-6300
市原市五所	すみや MEDIA MAX 市原白金通店	0436-40-3061
木更津市大久保	本屋しげちゃん	0438-36-3419
東金市田間	Wonder GOO 東金店	0475-54-7461
柏市風早	ヴィレッジヴァンガード柏Sオートバックス	0471-90-3171
印西市原	宮脇書店 印西牧の原店	0476-40-6325

●東京都

江東区東雲	クルマとバイクの専門店 リンドバーグTOKYO	03-3529-0705
豊島区南池袋	ジュンク堂書店 池袋本店	03-5956-6111
千代田区神田神保町	書泉グランデ	03-3295-0011
千代田区神田佐久間町	書泉ブックタワー	03-5298-0051
大田区久が原	雄美堂書店	03-3753-2738
新宿区新宿	ジュンク堂書店 新宿店	03-5363-1300
世田谷区尾山台	リンドバーグ 世田谷本店	03-3705-2021
青梅市今寺	タイヨー	0428-32-6062
町田市	TSUTAYA 町田木曽店	042-789-7712
東村山市久米川町	TSUTAYA 東村山店	042-397-4801
武蔵村山市学園	メディア本店	042-561-4099
福生市福生	ブックスタマ 福生店	042-552-8141
羽村市栄町	ブックスタマ 小作店	042-555-3904

●神奈川県

横浜市港南区下永谷	精文館書店 下永谷店	045-827-1021
横浜市栄区長倉町	文教堂書店 栄上郷店	045-895-3220
横浜市都筑区北山田	文教堂書店 横浜北山田店	045-590-1277
横浜市都筑区茅田東	文教堂書店 港北ニュータウン店	045-941-6540
横浜市旭区上白根	文教堂書店 上白根店	045-952-5666
横浜市瀬谷区下瀬谷	精文館書店 下瀬谷店	045-306-1782
川崎市川崎区駅前本町	あおい書店 川崎駅前店	044-233-6518
藤沢市村岡東	TSUTAYA JRF村岡店	0466-24-5515
藤沢市石川	宮脇書店 藤沢店	0466-88-8126
厚木市林	文教堂書店 R412店	046-221-4787
小田原市成田	文教堂書店 小田原店	0465-36-3677

●新潟県

新潟市下木戸	ぱびるす 新潟店	025-272-0035
新潟市上王瀬町	知遊堂 赤道店	025-270-2255
三条市荒町	知遊堂	0256-36-7171
新津市稲島	本の店 英進堂	0250-24-1187

●石川県

金沢市小立野	うつのみや 小立野店	076-224-4051
石川郡野々市町扇が丘	うつのみや 金沢工大前店	076-227-0999

●福井県

福井市種池	じっぷじっぷ 種池店	0776-35-9400
鯖江市北野町	文明堂書店 神明店	0778-51-3311

●山梨県

甲府市貢川本町	朗月堂	055-228-7356
甲府市上河原町	TSUTAYA 甲府バイパス店	055-235-1241

●長野県

岡谷市長地権現町	笠原書店 長地店	0266-28-7878
北佐久郡御代田町馬瀬口	宮脇書店 軽井沢店	0267-32-8090

●岐阜県

岐阜市水主町	大洋堂 本店	058-277-4050
恵那市長島町中野字神田	コスモブックセンター	0573-25-6278
各務原市鵜沼西町	ヴィレッジヴァンガード Vol.1	0583-85-3488
各務原市小佐野町	カルコス各務原店	0583-89-7500
羽島郡岐南町丸野	くまざわ書店 柳津店	058-388-5477
瑞穂市野田新田	ヴィレッジヴァンガード プロウ	058-326-7730
羽島市小熊町島	大周堂 羽島店	058-391-8255
揖斐郡池田町	勝野書店	0585-45-7828

●静岡県

静岡市清水村松原	TSUTAYA 村松原店	0543-35-1211
浜松市高丘東	イケヤ文楽館 高丘店	0534-38-1910
浜松市舞西	本の王国 浜松西店	053-430-6233
浜松市笠井町	ブックランドあいむ浜松笠井店	053-432-2088
浜名郡雄踏町宇布見湖出前	本の王国 雄踏店	053-596-3118
沼津市五月町	吉野屋	055-923-5676
掛川市仁藤	宮脇書店 掛川店	0537-21-0005
磐井市濱	宮脇書店 新貝田浅羽店	0538-30-0200
御殿場市萩原	戸田書店 御殿場店	0550-83-0880
駿東郡長泉町	マルサン書店 長泉店	055-980-6524

●三重県

四日市市安島	宮脇書店 四日市本店	0593-59-5910
四日市市富洲原町	白揚 富洲原店	059-364-2522
四日市市芝田	シェトワ白揚 書籍館	0593-54-0171
鈴鹿市算所町	白揚 鈴鹿店	0593-75-5211
鈴鹿市末広南	宮脇書店 鈴鹿店	0593-84-3737
鈴鹿市庄野羽山	未来堂書店 鈴鹿店	059-375-0617
津市大倉	宮脇書店 津店	059-227-1185
津市久居明神町	宮脇書店 久居店	059-254-5951
上野市丸ノ内	井筒屋書店 あかもん店	0595-23-8777
名張市鴻之台	別所書店 新名張店	0595-61-2324
松坂市大黒田町	宮脇書店 新松坂店	0598-25-2533

●愛知県

名古屋市港区品川町	ヴィレッジヴァンガード BAYCITY店	052-659-3851
名古屋市港区木場町	ヴィレッジヴァンガード スーパーオートバックス店	052-694-0041
名古屋市名東区若葉台	ヴィレッジヴァンガードKPAPA	052-776-6930
名古屋市守山区川村町	白沢書店	052-793-6864
名古屋市天白区植田西	ヴィレッジヴァンガード 本店	052-805-2535
名古屋市中村区名駅	ジュンク堂書店 名古屋店	052-589-6321
名古屋市中区栄	ヴィレッジヴァンガード 名古屋中央店	052-259-0708
名古屋市中川区富田町	いまじん 中川戸田店	052-439-2360
名古屋市中川区戸田西	光書店 戸田店	052-309-1511
名古屋市千種区千種	ヴィレッジヴァンガード イオン千種店	052-744-5606
岡崎市若松町	げやき書店 レスパ店	0564-55-6355
岡崎市東大友町	ブック大友	0564-32-5577
岡崎市羽根町	いまじんウイングタウン岡崎店	0564-72-5080
一宮市大和町	カルコス一宮	0586-72-2100
豊川市谷川町	ブックランドあいむ 谷川店	0533-85-2534
豊川市千歳通	あおい書店 豊川店	0533-85-7811
豊橋市広小路	精文館書店 本店	0532-54-2345
豊田市下市場町	精文館書店 豊田店	0565-33-3322
愛知郡長久手町山越	ヴィレッジヴァンガード イースト	0561-63-9621
愛知郡長久手町	夢屋書店 長久手店	0561-62-2626
豊田市若宮町	ヴィレッジヴァンガード T-FACE	0565-35-4061
春日井市不二町	ヴィレッジヴァンガード 高蔵寺店	0568-53-1171
春日井市美濃町	いまじん 春日井南店	0568-35-5900
津島市須賀町	津島書店	0567-24-3322
西尾市熊味町北十五夜	あおい書店 西尾店	0563-57-1151
西尾市永吉	グリーンガレージ	0563-64-3737
刈谷市昭場町	ブックセンター名豊 刈谷店	0566-21-7121
刈谷市東境町	宮脇書店 刈谷店	0566-61-9151
瀬戸市西本地町	いまじん 瀬戸店	0561-97-3655
日進市赤池	高原書店	052-804-1605
日進市岩崎町	ブックス ロダン	0561-75-5403
大府市栄山町	ブックセンター名豊 大府店	0562-45-6550
一宮市木曽川町黒田字八ッ池	ヴィレッジヴァンガード 木曽川キリオDC店	0586-64-3701

●滋賀県

長浜市八幡中山町	HYPER BOOKS NAGAHAMA	0749-65-0001
彦根市戸賀町	HYPER BOOKS HIKONE	074-930-5151

●京都府

京都市右京区西院安塚	リンドバーグ 京都店	075-325-0077

●奈良県

奈良市柏木町	ラックス奈良柏木店	0742-30-0500
桜井市大字谷	バウハウス	0744-46-0808

●大阪府

大阪市北区堂島	ジュンク堂書店 大阪本店	06-4799-1090
大阪市北区梅之口町	宮脇書店 大阪店	06-6357-3518
大阪市北区梅田	ブックファースト梅田店	06-4796-7188
大阪市中央区難波	旭屋書店なんば店	06-6644-2551
大阪市西淀川区御幣島	宮脇書店 西淀川店	06-6475-6440
大阪狭山市茱萸木	バルネット 狭山店	072-365-5660
大阪市浪速区湊町	ジュンク堂書店 難波店	06-4396-4771
泉佐野市市場西	BooksTAKI	0724-64-1857
柏原市堂島町	宮脇書店 大阪柏原店	072-971-8461
茨木市上郡	HYPER BOOKS IBARAKI	072-640-0907
枚方市養父東町	TSUTAYA 牧野高校前店	072-836-0088
貝塚市小瀬	宮脇書店 東貝塚店	0724-29-5670
泉南市りんくう南浜	旭屋書店イオンりんくう泉南店	0724-80-6501
和泉市富秋町	TSUTAYA 和泉26号線店	0725-43-2256
羽曳野市尺度	ブックス ファミリア 羽曳野店	0729-57-1859

●兵庫県

伊丹市瑞穂町	サンクス 大鹿店	0727-84-0880
西宮市津門大箇所	ブックプラザ本店（西宮店）	0798-36-1141
姫路市飾磨区今在家	楽学書館 Begin	0792-33-8888
姫路市東辻井	Begin・城心堂店	0792-92-1881
姫路市網干区	うかいや書店 網干店	079-273-1815
姫路市上手野	うかいや書店 北夢前台店	079-294-0248
姫路市広畑	TSUTAYA 姫路広畑店	079-288-7771
尼崎市猪名寺	つかさ書店	06-6494-5525
揖保郡太子町	うかいや書店 太子南店	079-277-5900
高砂市荒井町	うかいや書店 荒井店	079-444-2992
加古川市神野町	うかいや書店 石守店	079-429-6171
神崎郡福崎町	うかいや書店 福崎店	079-024-1600

●和歌山県

和歌山市松江内鍋ノ島	TSUTAYA WAY ガーデンパーク和歌山店	073-480-5900
和歌山市延時	ブックアベニュー紀州屋	073-452-1300

●鳥取県

米子市日ノ出町	ブックセンターコスモ 米子店	0859-35-5670

●岡山県

岡山市益野町	宮脇書店 益野店	086-944-4555
岡山市高屋	TSUTAYA 高屋店	086-270-4141
岡山市浦安本町	ブックランドあさば 浦安店	086-264-4388
岡山市中山下	紀伊国屋書店 クレド岡山店	086-212-2551
倉敷市児島小川	宮脇書店 新児島店	086-473-4176
津山市川崎	ブックセンターコスモ 津山店	0868-26-8500
真庭郡久世町	津山ブックセンター 真庭店	0867-42-4408

●広島県

広島市安佐南区中筋	フタバ図書MEGA	082-830-0606
東広島市八本松東	書林 八本松店	0824-28-3014
三次市南畑敷町	フタバ図書 ソフトピア三次	0824-64-8833
安芸郡府中町	フタバ図書TERA 広島府中店	082-561-0770
福山市明神町	フタバ図書 ALTI（アルティ）福山本店	084-973-8780

●愛媛県

新居浜市前田町	ヴィレッジヴァンガード 新居浜ジャスコ店	0897-31-0604

●高知県

高知市海老ノ丸	TSUTAYA 御座店	088-883-4000

●山口県

周南市川手	ブックスとんだ	0834-62-2480

●福岡県

福岡市博多区博多駅中央街	紀伊國屋書店 福岡本店	092-434-3100
福岡市中央区天神	ジュンク堂書店 福岡店	092-738-3322
福岡市早良区西新	ゲオ 福岡西新店	092-822-5482
福岡市城南区片江	フタバ図書GIGA 福大前店	092-874-0700
糟谷群粕屋町	フタバ図書TERA 福岡東店	092-939-7200
久留米市東櫛原町深町	BOOKSあんとく くしはら店	0942-32-7888

●大分県

大分市王子南町	明林堂書店 大分本店	097-573-3400
大分市大字賀来	TSUTAYA 賀来店	097-549-7755

●佐賀県

佐賀市本庄町袋	積文館書店 佐賀南バイパス店	0952-23-6531

●熊本県

熊本市西原	金龍堂 東バイパス店	096-385-4197
荒尾市荒尾	Books あんとく 荒尾店	0968-66-2668

●長崎県

大村市古賀島町	スペース・エム 大村店	0957-52-5661

●鹿児島県

鹿児島市宇宿	ブックスミスミオプシア	099-813-7012

●台湾

台湾省台北市	紀伊國屋書店 台北微風店	02-27212304

●SINGAPORE（シンガポール）

紀伊國屋書店 シンガポール店

391 Orchard Road #03-08/10/15,Ngee Ann City Takashimaya shopping Centre, Singapore 238872

●Thailand（タイ）

紀伊國屋書店 バンコク店

6th Floor ISETAN Dept Store

Central World plaza 4/1-2 Rajadamri Rd.Pathumwan Bangkok 10330 02-255-9834

三栄書房 〒160-8547 東京都新宿区本塩町19 ℡03-5369-5112(販売部)／FAX:03-5369-5116 www.sun-a.com

ハイパーレブ車種別チューニング&ドレスアップ徹底ガイドシリーズ

バックナンバーのご案内

BACK NUMBER

購入方法

1.バックナンバーをお求めの方はお近くの書店でご注文ください。
送料無料にて、お申し込みの書店へお届けいたします。

2.お近くに書店が無い場合には、下記からご注文いただけます。
■バックナンバーのお申し込み方法
①電話からのお申し込み
TEL　048-988-6011（受付時間：平日10:00～17:30）
②インターネットからのお申し込み
http://www.sun-a.com
③FAXでのお申し込み
FAX　048-988-7651（24時間受付）
お届け先のご住所、お名前、お電話番号、ご希望商品名、お支払い方法を明記の上ご送信ください。

■お支払い方法
お支払い方法は代金引換またはクレジットカード支払いになります。
(代金引換をご利用の場合は代引手数料300円が別途かかります。予めご了承ください。)
■送料について
商品代金（税込み）の金額が1000円以上の場合は無料となります。
ただし、999円以下の場合は送料が200円かかります。

■バックナンバーについてのご注意
・品切れになり次第締め切らせていただきます。
・お申し込みいただきましてから、3～5営業日前後でお手元にお届け致します。
配送状況により、商品の到着が遅れる場合がございます。予め、ご了承ください。
・お客様の都合による返品・商品発送後のキャンセルはできないものといたします。
ただし、万が一お届け商品がご注文内容と異なっていた場合や乱丁、落丁、配送中の破損・汚損が発生した場合がございましたら、正規の商品への交換を致します（なお、お取り替え時の送料は弊社で負担させていただきます）
お手数ですが三栄書房営業部までご連絡ください。
・お客様の個人情報は当該商品の発送、及び弊社商品の案内送付にのみ使用させていただきます。

〈お問い合わせ先〉
三栄書房営業部
TEL　03-5369-5112（受付時間：平日10:00～17:30）

チューニング&ドレスアップ徹底ガイド

HYPER REV

チューニングノウハウ、パーツカタログはもちろん、各車の魅力をじっくりと掘り下げる企画も満載。大人気を誇る車種別ガイドのトップシリーズ　■本体各1748円～2000円

Vol.147　ホンダ・ビート	Vol.98　トヨタ・アルテッツァ　No.3	Vol.47　トヨタ・ヴィッツ
Vol.146　日産フェアレディZ　No.5	Vol.97　ホンダS2000　No.3	Vol.44　トヨタ・スターレット
Vol.145　スバル・レガシィ　No.9	Vol.96　マツダRX-8	Vol.43　トヨタ・アルテッツァ
Vol.144　マツダRX-7／FD3S	Vol.95　三菱ランサー・エボリューション　No.5	Vol.42　日産プリメーラ
Vol.143　ホンダS2000　No.6	Vol.94　ホンダ・シビック　No.4	Vol.41　スバル・フォレスター
Vol.142　スズキ・スイフトNo.3	Vol.93　ホンダNSX　No.2	Vol.40　スバル・レガシィ　No.3
Vol.141　三菱ランサー・エボリューション　No.9	Vol.92　マツダ・ロードスター　No.5	Vol.38　日産ステージア
Vol.140　スバル・インプレッサ　No.7	Vol.91　マツダRX-7　No.5	Vol.37　日産スカイラインNo.2
Vol.139　ホンダ・シビック　No.6	Vol.90　日産スカイラインGT-R　No.3	Vol.35　トヨタ・ソアラ
Vol.138　ニューミニ	Vol.89　日産スカイライン　No.4	Vol.33　三菱ランサー・エボリューション　No.2
Vol.137　日産スカイライン　No.5	Vol.88　スバル・レガシィ　No.5	Vol.32　ホンダNSX
Vol.136　トヨタ・プリウス	Vol.87　トヨタ・セリカ　No.2	Vol.29　トヨタ・スープラ　No.2
Vol.135　スズキ・スイフト　No.2	Vol.86　トヨタ・マークⅡ／チェイサー／クレスタ　No.3	Vol.28　スバル・インプレッサ　No.2
Vol.134　トヨタ・マークⅡ／チェイサー／クレスタ　No.4	Vol.85　日産シルビア　No.5	Vol.27　ホンダ・インテグラ
Vol.133　ダイハツ・コペン　No.3	Vol.84　スバル・インプレッサGD	Vol.26　トヨタ・マークⅡ／チェイサー／クレスタ
Vol.132　日産スカイラインGT-R　No.7	Vol.83　ホンダ・アコード	Vol.25　日産フェアレディZ
Vol.131　ホンダS2000　No.5	Vol.82　日産フェアレディZ　No.2	Vol.24　スバル・レガシィ　No.2
Vol.130　スバル・レガシィ　No.8	Vol.81　三菱ランサー・エボリューション　No.4	Vol.23　マツダRX-7　No.2
Vol.129　三菱ランサー・エボリューション　No.8	Vol.80　ホンダ・フィット	Vol.22　スズキ・ワゴンR
Vol.128　スバル・インプレッサ　No.6	Vol.79　トヨタ・ヴィッツ　No.2	Vol.21　トヨタMR2
Vol.127　マツダRX-8　No.3	Vol.78　トヨタ・ランドクルーザー　No.2	Vol.20　日産セドリック・グロリア
Vol.126　ホンダ・インテグラ　No.5	Vol.77　ホンダ・インテグラ　No.3	Vol.19　日産シルビア　No.2
Vol.125　日産シルビア　No.8	Vol.76　ホンダS2000　No.2	Vol.18　トヨタ・レビン／トレノ
Vol.124　ホンダ・シビック　No.5	Vol.75　スバル・フォレスター　No.2	Vol.17　三菱ランサー・エボリューション
Vol.123　マツダRX-7　No.6	Vol.74　スバル・インプレッサGC8	Vol.16　トヨタ・ハイラックスサーフ
Vol.122　日産フェアレディZ　No.4	Vol.73　マツダ・ロードスター　No.4	Vol.15　日産スカイラインGT-R　No.2
Vol.121　スズキ・スイフト	Vol.72　マツダRX-7　No.4	Vol.14　マツダ・ユーノス ロードスター　No.2
Vol.120　日産スカイラインGT-R　No.6	Vol.70　トヨタ・スープラ　No.3	Vol.13　ホンダ・オデッセイ
Vol.119　ホンダ・フィット　No.2	Vol.69　トヨタ・アリスト　No.2	Vol.12　スバル・インプレッサ
Vol.118　スバル・レガシィ　No.7	Vol.68　日産シルビア　No.4	Vol.11　日産スカイラインGTS-t
Vol.117　三菱ランサー・エボリューション　No.7	Vol.67　日産ステージア　No.2	Vol.8　日産180SX／S13シルビア
Vol.116　トヨタ・アリスト　No.3	Vol.66　ホンダ・シビック　No.3	Vol.7　ホンダ・シビック／CR-X
Vol.115　スバル・インプレッサ　No.5	Vol.65　スバル・レガシィ　No.4	Vol.6　マツダRX-7 FD&FC3S
Vol.114　ダイハツ・コペン　No.2	Vol.64　トヨタ・アルテッツァ　No.2	Vol.4　トヨタ・スープラ70&80
Vol.113　日産シルビア　No.7	Vol.62　ホンダ・インテグラ　No.2	
Vol.112　ホンダS2000　No.4	Vol.59　スバル・インプレッサ　No.3	
Vol.109　日産スカイラインGT-R　No.5	Vol.58　日産R34 GT-R	
Vol.107　スバル・インプレッサ　No.4	Vol.57　日産R33 GT-R	
Vol.106　スバル・レガシィ　No.6	Vol.56　日産R32 GT-R	
Vol.105　ホンダ・インテグラ　No.4	Vol.55　トヨタ・マークⅡ／チェイサー／クレスタ　No.2	
Vol.104　日産マーチ　No.2	Vol.54　マツダRX-7　No.3	
Vol.103　三菱ランサー・エボリューション　No.6	Vol.53　スズキ・エスクード	
Vol.102　日産シルビア　No.6	Vol.52　日産マーチ	
Vol.101　日産フェアレディZ　No.3	Vol.50　トヨタMR2　No.2	
Vol.100　日産スカイラインGT-R　No.4	Vol.49　日産シルビア　No.3	

Shop Guide

B型VTECエンジン搭載車オーナーのカーライフを支えるプロショップ全国83軒一挙紹介!

【チューニング&ドレスアップ ショップガイド】

B型搭載のシビック&インテグラのチューニングに自信を持つショップをここでチェック
各店の得意分野はアイコンで確認して自分のニーズに合ったショップへ行ってみよう

エンジン系
吸排気系・CPU・エンジン内部・ターボ・冷却などのエンジンチューニング

ハンドリング系
ダンパー・スプリングなどの足回り関係や、剛性アップパーツのチューニング

ドライブトレイン系
クラッチ・LSD・ミッションなどの駆動に関するパーツのチューニング

ドレスアップ系
フロントバンパー・サイドステップなどの各種エアロ&ドレスアップチューニング

ホイール・タイヤ
サイズ・ツライチなどのセッティングから、カラーマッチングまで

オーディオ・セキュリティー
オーディオ、セキュリティシステムのインストールなど

その他
その他の項目に関するチューニング&メンテナンスなど

※各ショップが特に得意とする分野を上記のアイコンにて表しています。

オートショップS.T.A. 宮城

車両の販売からチューニング、車検まで対応。専門スタッフが状態確認をしてから仕入れ、販売を行う。2010年もてぎチャンピオンカップレースにシビックで参戦予定。

■宮城県名取市増田5-16-51
■TEL:022-381-5240
■定休日:水曜日
■営業時間:10:00~19:00
http://www.s-t-a.biz

レフィルスピード 岩手

ストリートユーザーをメインに、サーキットチューニングにも対応する。走りの質を追求すると同時に、「快適である事」にこだわったクルマづくりがモットー。

■岩手県岩手郡雫石町板橋78-4
■TEL:019-691-1661
■定休日:水曜日
■営業時間:10:00~20:00
http://refil-s.com

ジークフリード 北海道

エアロパーツやボディのワンオフ加工を得意とする。特にドレスアップ系に強く、毎年1回ドレコンを主催している。その他、年に2回十勝サーキットで走行会を実施。

■北海道千歳市北栄2-23-1
■TEL:0123-40-1222
■定休日:月曜日
■営業時間:10:00~20:00
http://www.siegfried.co.jp

ザイゲン 千葉

ライトからハードまで、クルマのトータルチューンナップを得意とする。また車両盗難や車上あらし等を防止する、カーセキュリティパーツの販売も行っている。

■千葉県千葉市花見川区天戸町718-3
■TEL:043-286-7331
■定休日:水曜日
■営業時間:10:00~20:00
http://www.zeigen-jp.com

アルボー 栃木

2009年度の全日本ジムカーナでチャンピオンに輝いた同店。ホンダ車を得意としており、ストリートからサーキットまで幅広いユーザーに支持されている。

■栃木県日光市小代292-1
■TEL:0288-27-1888
■定休日:月曜日
■営業時間:9:30~19:00
http://www.arvou.jp

コムドライブ 茨城

ユーザーとの対話を大切にして、ニーズに合わせた様々なプランを提案する。アドバイスはレーシングドライバーの山野哲也選手をはじめ、プロのメカニックが担当。

■茨城県守谷市本町3205-1
■TEL:0297-20-0500
■定休日:不定休
■営業時間:11:00~19:30
http://www.comdrive.biz

STR ワカイエンジニアリング 茨城

「曲がる」「止まる」「速く」を考慮して、ユーザーのニーズに合わせたクルマを造るという。ワンオフパーツ製作のほか、アルミやステンレスの溶接作業も行う。

■茨城県龍ヶ崎市根宮町7870-4
■TEL:0297-61-3156
■定休日:水曜日
■営業時間:10:00~19:00
http://www.str-w.jp

アリオス 福島

レース経験を活かしたマシンのセッティングを行うと同時に、ドライバーに運転の楽しさを教えてくれる。チューニングは、必要な部品だけをチョイスするという。

■福島県郡山市富久山町久保田字宮田56-1
■TEL:024-983-3955
■定休日:火曜日、祝日
■営業時間:9:30~19:00
http://www.arios.info

アローズ 東京

エアコンやオーディオ等の快適装備を残しつつ、タイムアタックで上位を狙えるクルマ造りを目指す。メンテナンスやセットアップのアドバイスも行う。

■東京都稲城市大丸2285-33
■TEL:042-379-6911
■定休日:木曜日、イベント日
■営業時間:10:00~19:00
http://www.arrows-japan.com

アレックス 東京

同店は1985年よりモータースポーツパーツやラリー、ダートトライアル、ジムカーナ車両を手がけ、デモカーとしてあらゆる競技カテゴリーで好成績を収めている。

■東京都北区上十条3-28-3
■TEL:03-3906-6111
■定休日:水曜日、第3月曜日
■営業時間:11:00~21:00(日・祝日は~18:00)
http://www.alex-motorsports.co.jp

ボメックスストップステージ 埼玉

エアロパーツメーカーのボメックスのユーザーサービス部門として、2009年12月に新設。レース経験を活かして、メンテナンスからカスタマイズまで幅広く対応する。

■埼玉県三郷市天神1-15
■TEL:048-951-4610
■定休日:正月のみ
■営業時間:11:00~21:00(土・日・祝日は~18:00)
http://www.bomex.jp

ジュンオートメカニック 埼玉

車検やオイル交換等からフルチューンまで、ありとあらゆるニーズに対応している同店。数多くのパーツやチューニングメニューを用意しているのも特徴だ。

■埼玉県入間市狭山ヶ原102-1
■TEL:04-2934-5335
■定休日:月曜日
■営業時間:9:00~18:00
http://www.junauto.co.jp

アルファ 埼玉

オリジナルブランドのRIGIDとTETRXを展開し、競技用パーツの開発やメンテナンスに対応。TETRXのレーシングスーツやバケットシート等はオーダーも可。

■埼玉県さいたま市緑区松木2-4-5
■TEL:048-873-6986
■定休日:日・月曜日、祝日
■営業時間:10:00~19:00
http://www.ms-alpha.co.jp

ディージャック 東京

全日本ジムカーナやシビック、インテグラ等のワンメイクレースに積極的に参加している。関東陸運局認証工場を完備し、車検から競技車両の製作まで対応。

■東京都八王子市松木33-8
■TEL:042-674-7700
■定休日:火曜日
■営業時間:10:00~20:00
http://www.djac.co.jp

チューニングガレージ オレンジボール 東京

シビックやインテグラ等を中心に、ホンダ車を専門に取り扱うが、要望があれば他メーカーでも対応。一般整備や車検からチューニングまで、幅広く行う。

■東京都練馬区大泉学園町8-29-23
■TEL:03-5933-3044
■定休日:不定休
■営業時間:12:00~21:00
http://www.orangeball.jp

スピードショップ タイプワン 東京

国内外のレースに参戦し、製品の精度を追求するスプーンのアンテナショップ。むやみにパーツを装着するのではなく、ユーザーが納得するまで説明してくれる。

■東京都杉並区南荻窪1-3-16
■TEL:03-3247-6601
■定休日:水曜日
■営業時間:10:00~19:00
http://www.typeone.jp

クラフトエー 東京

アメリカの開放感と遊びゴコロをコンセプトに、走りとスタイルのバランスを追求して本当の「カッコイイクルマ」造りを目指す。枠に捕らわれない愛車づくりを実践。

■東京都世田谷区給田5-20-13
■TEL:03-3300-0022
■定休日:イベント日
■営業時間:10:00~19:00
http://www.craft-a.com

ウノパーウノ 東京

サスペンションブランドのオーリンズの直営ショップ。ラインナップにはない商品の特注製作やオーバーホールにも対応する。細かい要望に対するセットアップも可能。

■東京都世田谷区尾山台3-9-3
■TEL:03-3701-9111
■定休日:水曜日
■営業時間:10:00~19:00(土・日・祝日は~18:30)
http://www.carrozzeriajapan.co.jp/uncperuno.htm

コクピット湘南藤沢 神奈川

走るのが好きなスタッフが、ユーザーと同じ目線で楽しく安全に走れるクルマ作りを提案する。アライメントが得意で、要望に合わせたセッティングが可能。

■神奈川県藤沢市湘南台7-36-3
■TEL:0466-45-9881
■定休日:水曜日
■営業時間:10:00~20:00(日・祝日は~19:00)
http://www.cockpit.co.jp

ガレージT2 神奈川

スタッフ全員が一丸となって全日本ジムカーナに参戦している。モータースポーツを通して、ストリート車のメンテナンスやスポーツチューニングに力を入れている。

■神奈川県伊勢原市歌川2-2-10
■TEL:0463-95-9660
■定休日:木曜日
■営業時間:11:00~20:00
http://www.garaget2.net

オクヤマ 神奈川

モータースポーツで蓄積したデータをストリート用パーツへフィードバックし、「ハイパフォーマンス」と「ハイクオリティ」をコンセプトにオリジナルパーツを開発する。

■神奈川県横浜市都筑区池辺町4539
■TEL:045-934-5334
■定休日:日曜日、祝日
■営業時間:9:00~18:00
http://www.carbing.co.jp

ホンダツインカム 東京

ホンダ車のチューニング、パーツ販売等を行うコンセプトショップ。純正のオーバーサイズピストンを保有し、安心かつ確実なエンジンオーバーホールが可能。

■東京都杉並区成田西2-21-18
■TEL:03-5347-7001
■定休日:木曜日
■営業時間:10:00~20:00
http://www.hondatwincam.co.jp

Biot 東京

ゆったりしたスペースのショールームでは、各種パーツの展示や販売、取り付けを実施する。また併設ガレージも備えており、特注品の製作も数多く行っている。

■東京都西多摩郡瑞穂町大字二本木808-1
■TEL:042-568-0717
■定休日:水曜日
■営業時間:10:00~20:00
http://www.biot.co.jp

テックモータースポーツ 長野

ジムカーナやダートトライアル、ラリーなどで活躍するモータースポーツ車両をメインに、リーズナブルな価格で少しでもクルマを速くするのがポリシー。

■長野県須坂市高梨町208-4
■TEL:026-242-3880
■定休日:月曜日
■営業時間:10:00～17:00
http://techmotorsports.k-server.org

ムーンアイズ エリアー1 神奈川

1950年代にアメリカで創立されたホットロッドショップ。本格的なドレスアップ&チューニングアップパーツから、アパレルや雑貨まで多数の商品を取り揃えている。

■神奈川県横浜市中区本牧宮原2-10
■TEL:045-623-5999
■定休日:無休
■営業時間:11:00～20:00
http://www.mooneyes.co.jp

マインズ 神奈川

サーキット走行によるデータの蓄積を活かし、走る、曲がる、止まるというクルマの3大要素の高次元でのバランスを考慮したチューニングを提案する。

■神奈川県横須賀市林5-7-25
■TEL:0468-57-3313
■定休日:水曜日
■営業時間:9:30～19:00
http://www.mines-wave.com

ブルーワイドミラードットコム 神奈川

ズームエンジニアリングが運営をする同店では、品質を最優先して企画、開発、製造したオリジナル商品を販売する。Webや電話での通信販売に対応。

■神奈川県相模原市上溝2323-1-105
■TEL:042-674-0012
■定休日:土・日曜日、祝日
■営業時間:9:00～18:00
http://www.bluewidemirror.com

ストリートライフ 神奈川

国内外500車種以上に、車種別専用のアーシングシステムを設定する。設定のない車種でもワンオフでの製作で対応が可能。レーシングギアも数多く手掛けている。

■神奈川県川崎市高津区末長1361-1
■TEL:044-812-7770
■定休日:火曜日
■営業時間:10:00～19:00(日・祝日は～18:00)
http://www.streetlife.co.jp

トラップ 石川

スタッフ全員が整備資格者で、なおかつ公認競技に参加経験があるという同店。ユーザーが求める結果に対して、最大限のサポートができるように心がけている。

■石川県石川郡野々市町稲荷2-75
■TEL:076-294-3641
■定休日:無休
■営業時間:10:00～20:00
http://www.tolap.jp

ペースアクティブ 福井

クルマをメインに健康や美容、スポーツ用等のSEV製品を揃える北陸地方で唯一のSEV代理店。SEVを多用して、徹底したロス軽減を目指したクルマに仕上げる。

■福井県福井市大瀧町23-8-1
■TEL:0776-36-9400
■定休日:木曜日、第3日曜日
■営業時間:10:00～19:30(日・祝日は～19:00)
http://www.paceactive.com

コクピットロフト長岡川崎 新潟

サーキット仕様のハードなチューニングを施した場合でも、タウンユースでの実用性や快適性も犠牲にしない、バランスを考慮した仕上がりを目指す。

■新潟県長岡市川崎町773-1
■TEL:0258-39-2805
■定休日:無休
■営業時間:10:00～20:00(日・祝日は～19:00)
http://www.cockpit.co.jp

コクピットロフト柏崎 新潟

「走りはしっかり、見た目はスマートで格好良く、それでいて目立ちたい」というユーザーのニーズに合わせたチューニングを施す。週末は情報交換の場になっている。

■新潟県柏崎市藤元町1-44
■TEL:0257-20-1666
■定休日:火曜日
■営業時間:10:00～20:00(日・祝日は～19:00)
http://www.cockpit.co.jp

SS WORK'S 新潟

ワンオフマフラーやラジエター製作を得意とし、マイナーなグレードでも車両持ち込みにて対応する。また鈑金塗装業がベースのため、ボディ加工にも自信がある。

■新潟県新潟市中央区紫竹松45
■TEL:025-282-1255
■定休日:第1日曜日
■営業時間:9:00～19:00(第2・4土、日・祝日は10:00～18:00)
http://www.ss-works.jp

ディフェンドレーシングサービス 愛知

サーキット&ストリート仕様の製作を中心に、走りの質を高めるエンジンやコンピューター、サスペンションに及ぶ総合的なモディファイ&セッティングを得意とする。

■愛知県清須市春日鳥出4
■TEL:052-409-9700
■定休日:火曜日
■営業時間:10:00～20:00(日曜日は～19:30)
http://www.defend-racing.com

スクート 愛知

長年レース活動を行ない、ユーザーにもサーキット派の人が多い中古車ショップ。チューニング済みや、TypeRを純正で乗りたい人向けなどのコンプリートカーも手がける。

■愛知県一宮市花池2-10-19
■TEL:0586-52-3610
■定休日:月曜日
■営業時間:9:30～20:00
http://www.scootracing.jp

AMS 愛知

ヨーロピアンスタイリッシュ&ラグジュアリーをコンセプトに、高品質なエアロパーツの企画、製造、販売を行い、ディーラーのオプションパーツとしても採用される。

■愛知県名古屋市中川区外新町2-84
■TEL:052-352-2395
■定休日:日曜日、祝日
■営業時間:9:30～19:00
http://www.a-m-s.gr.jp

RSタケダ 愛知

ジムカーナ練習会の「トライオンジムカーナ」や、雪上走行会の「スノーミーティング」、ビギナー向けのサーキット講習会などを開催し、ユーザーとの交流を図る。

■愛知県日進市赤池5-1405
■TEL:052-802-0647
■定休日:水曜日、第1火曜日
■営業時間:10:00～20:00(日・祝日は～19:00)
http://www.rstakeda.com

エースペックエンタープライズ 富山

ワンオフマフラーやパイピングの製作等を得意とする。またアライメントテスターを完備しているので、様々なシーンに対応が可能。車両販売も行っている。

■富山県富山市荻原83-1
■TEL:076-428-5963
■定休日:火曜日
■営業時間:10:00～20:00
http://www.a-spec-enterprise.com

プレジャーレーシングサービス 岐阜

モータースポーツ参戦経験を活かして、車両製作やメンテナンスに至る全てをサポート。ユーザーとの話し合いの中から、相手の立場に立ったアドバイスをする。

■岐阜県大垣市大井4-44-1
■TEL:0584-87-0687
■定休日:火曜日、祝日
■営業時間:10:00～19:00
http://www.prs.jp

ストラダーレ 岐阜

サーキットユーザーが多く、単なるパーツの装着だけではなく、ECUの現車合わせやアライメント調整等、クルマが持つポテンシャルを100%引き出すセットアップを施す。

■岐阜県多治見市下沢町3-3-1
■TEL:0572-21-5805
■定休日:水曜日
■営業時間:10:00～20:00
http://www.stradale.co.jp

ラック 愛知

ストリートからサーキットまで、ユーザーが求めているステージに合わせたチューニングを施す。またワンオフパーツの製作に力を入れ、オリジナルカーの製作が可能。

■愛知県愛知郡長久手町岩作茨碧ヶ池20-1
■TEL:0561-63-0101
■定休日:水曜日、第2火曜日
■営業時間:9:00～20:00(日・祝日は～19:00)
http://www.luck.co.jp

ムーンフェイス 愛知

「サスペンションスペシャリスト」として定評のあるチューニングショップ兼パーツメーカー。車種やカテゴリーを問わず、サスペンションの潜在能力を引き出す。

■愛知県安城市浜富町5-9
■TEL:0566-75-4455
■定休日:水曜日
■営業時間:10:00～20:00
http://www.moonface.co.jp

バックヤードスペシャル 愛知

ホンダ車を全般的に取り扱う専門ショップ。オイル交換からエンジンオーバーホールまで、幅広く対応。また、走行会をはじめとした様々なイベントを開催する。

■愛知県名古屋市名東区貴船3-808
■TEL:052-704-1707
■定休日:水・木曜日
■営業時間:10:00～20:00(日・祝日は～19:00)
http://www.backyard.co.jp

オサムファクトリー 京都

長年戦う全日本ラリー選手権の実績を、全てのカテゴリーにフィードバック。サーキット用オリジナルパーツの開発のほか、車検にも対応する。

■京都府京田辺市三山木西荒木29-1
■TEL:0774-34-1800
■定休日:水曜日、第2火曜日
■営業時間:9:00～20:00
http://www.osamu-factory.jp

ブレイズモータースポーツ 三重

ユーザーのスタイルに合ったものを相談を交えて提案し、トータルにチューニングすることを心がける。レースカーの製作やレンタル等も行っている。

■三重県亀山市和田町450
■TEL:0595-83-5807
■定休日:不定休
■営業時間:10:00～20:01
http://www.blaze-ms.com

ネクスト 三重

ストリートからサーキットまで、ユーザーのニーズに沿ったコンプリートカーを製作。数々のレース車両をサポートしてきた実績があり、信頼できるチューニングを施す。

■三重県鈴鹿市住吉5-6-20
■TEL:059-378-1315
■定休日:月曜日
■営業時間:10:00～19:00(日・祝日は～18:00)

トップフューエル 三重

チューニングをはじめドレスアップやセキュリティなどに対応し、トータルサポートが可能。各種加工&工作機械を備え、キット装着やワンオフパーツ製作が得意。

■三重県松阪市中道町500-1
■TEL:0598-56-5880
■定休日:木曜日
■営業時間:10:00～19:00
http://www.topfuel.info

カーケアオフィス 三重

スーパー耐久への参戦で培った経験を活かしたオリジナルパーツの製作やメンテナンスを行い、ワンオフパーツ製作にも対応する。走行会イベントも実施している。

■三重県鈴鹿市住吉2-19-8
■TEL:059-370-5590
■定休日:水曜日
■営業時間:10:00～19:00
http://www.carcareoffice.com

RG-O(レーシングガレージ大住) 京都

装着したパーツの持つ能力を最大限発揮させるセットアップを得意とする。またユーザーと一緒にサーキットに行き、現地でのアドバイスやサポートも行ってくれる。

■京都府京都市北区大宮西山ノ前町7-2
■TEL:075-491-6719
■定休日:水曜日
■営業時間:10:00～19:00
http://www.geocities.jp/rgohsumi

ブラッドスポーツ 京都

あらゆるジャンルにチャレンジし続けるという同店。ワンオフパーツ製作やメーカー問わずのスワップ等、ユーザーが希望するどんなことにも対応する。

■京都府長岡京市下海印寺方丸47-3
■TEL:075-951-1134
■定休日:月曜日
■営業時間:10:00～22:00
http://www.srfactory.jp

フジムラオート 京都

「楽しく、ワクワクできるクルマづくり」がモットー。ユーザーとの相談により、無理、無駄のないチューニングプランを提案。また初心者対象の走行会も実施する。

■京都府京都市南区上鳥羽卯ノ花65
■TEL:075-661-9393
■定休日:水曜日
■営業時間:10:00～20:00
http://www.fujimura-auto.co.jp

藤井エンジニアリング 京都

全日本ジムカーナへの参戦で培ったノウハウを活かして、サーキット用オリジナルパーツの開発やチューニングを手掛ける。またパーツのワンオフ製作も行っている。

■京都府久世郡久御山町野村村東96-1
■TEL:075-632-7070
■定休日:不定休
■営業時間:10:00～20:00(土・日・祝日は11:00～19:00)
http://www.kyoto.zaq.ne.jp/fujii-e

テストラン 京都

ショップ名の由来通り、テスト走行による様々なオリジナルパーツの開発から、クルマの技術・信頼をユーザーへ伝達することをモットーとしている。

■京都府相楽郡精華町菅井古里80
■TEL:0774-93-4444
■定休日:水曜日
■営業時間:11:00～20:00
http://www5a.biglobe.ne.jp/~testrun

サージェント 大阪

ストリートからサーキットまで目的に応じたニーズに対応。個々のユーザーの要求に合わせたパーツの製作や、チューニングパーツの開発、メンテナンスを行う。

■大阪府泉大津市曽根町1-12-36
■TEL:0725-22-7688
■定休日:火曜日、第3月曜日
■営業時間:10:00～20:00(日曜日は～19:30)
http://www.sergeant-rd.com

ガレージエムテック 大阪

ポイントチューニングにより、ローコストでのサーキット走行用車両の製作を行うという同店。またオリジナルデザインのカッティングシートも作成可能。

■大阪府東大阪市楠根3-4-25
■TEL:06-6746-7035
■定休日:不定休
■営業時間:10:00～21:00(日曜日は13:00～18:00)

レーシングサービスファクター 大阪

「速く、安く、壊れない」をコンセプトに、効果的なメニューを用意する。特にシビックに関して、エンジンや足回り等すべてにおいて絶対の自信があるという。

■大阪府堺市北区中村町756-5
■TEL:072-251-4300
■定休日:日曜日
■営業時間:11:00～22:00
http://www.factor-crew.com

エアロテックジャパン乱人ショップ 大阪

スーパー耐久をはじめ、実戦で培ったノウハウを活かしてエアロパーツを開発。最大の効果は軽量化という。年に5、6回の走行会イベントを実施している。

■大阪府寝屋川市点野3-20-27
■TEL:072-838-7744
■定休日:日曜日、祝日
■営業時間:10:00～20:00(土曜日は～18:00)
http://www.aero-tech.co.jp

インパクト! 大阪

「通勤から表彰台まで」をモットーに、快適装備を残しつつレーシングカーに勝るポテンシャルを持つクルマ造りに取り組む。ホンダ車に特化したショップ。

■大阪府大東市寺川3-2-8
■TEL:072-871-3333
■定休日:火曜日
■営業時間:10:00～20:00
http://www.impact-magic.com

シグナルオート千里 大阪

オイル交換や車検に鈑金といった一般整備からエンジンチューンや足回りセッティング、オリジナルカラーでのオールペイントといったカスタマイズまで安心してお願いできる。

■大阪府吹田市山田東1-23-17
■TEL:06-6876-6112
■定休日:火曜日、イベント日
■営業時間:9:00～19:00
http://www.signal-senri.com

テクニカスポーツ 大阪

ライトチューンからハードチューンまで幅広く対応する。またサーキットユーザーの増員を目的とした、初心者でも楽しめる走行会も開催している。

■大阪府吹田市岸部北5-40-2
■TEL:06-6878-5891
■定休日:第2土曜日
■営業時間:10:00～20:00
http://www.technicasport.co.jp

シグナルオート箕面 大阪

チューニングやドレスアップだけではなく、同店内に鈑金塗装の工場を完備している。近畿運輸局認証工場のため、整備から公認車検まで行うことが可能だ。

■大阪府箕面市粟生新家2-6-8
■TEL:072-730-2828
■定休日:火曜日
■営業時間:9:00～19:00
http://www.signalauto.co.jp

ジェイズレーシング 大阪

ホンダ車専門のチューニングショップとして10年以上培ったノウハウをフィードバックする。サーキット走行からエンジンのリフレッシュまで、様々なアドバイスが可能。

■大阪府茨木市畑田町10-17
■TEL:072-645-3500
■定休日:無休
■営業時間:10:00～20:00
http://www.jsracing.co.jp

3Q/Cars 大阪

ホンダ車専門のチューニングショップで、パワーとトルク、燃費向上のパーツ「モリコ」に自信がある。効果が体感できなかったら返金キャンペーン中とのこと。

■大阪府大阪市阿倍野区阪南町1-22-14
■TEL:0120-19-5539
■定休日:不定休
■営業時間:12:00～17:00(日曜日は10:00～12:00)
http://www.dezabow.com/39

アクア 兵庫

ユーザーの要望に対し、チューニングに伴うメリットとデメリットをしっかりと説明して、チューニング&メンテナンスを施す。ホンダ車の特徴を活かすのが得意。

■兵庫県多可郡多可町八千代区住出原699-9
■TEL:0795-30-6161
■定休日:火曜日
■営業時間:10:00～19:00

モーターライフシステムズ 大阪

ホンダ車専門のショップで、10万km以上走行の「想い出」や「愛着」があるクルマの復活チューンに取り組む。ユーザーと相談・協力して「元気回復」計画を実行中。

■大阪府大阪市西区靭本町3-2-2-201
■TEL:06-6446-1025
■定休日:月・火・木曜日
■営業時間:13:00～18:00
http://www.mls12.com

トライボックス 大阪

店内はアットホームな雰囲気で、臨機応変に様々なシーンに対応。「不可能とは言いたくない」をモットーに、特にパーツのワンオフ制作を得意とする。

■大阪府大阪狭山市山本南102-C棟
■TEL:072-366-9606
■定休日:日曜日、祝日
■営業時間:10:00～19:00
http://www.trybox.net

トライアル 大阪

メーカーやジャンルを問わずに様々なクルマやチューニングに対応する。また中古車販売や車検、レッカーサービス等クルマに関することをトータルでサポート。

■大阪府堺市美原区丹上87-1
■TEL:072-369-3539
■定休日:水曜日
■営業時間:10:00～20:00(日・祝日は～19:00)
http://www.trial.co.jp

デューポイント 大阪

ベテランから初心者ユーザーまで、気軽に相談できるチューニングショップ。ユーザーの「こんなパーツが欲しい」という要望に応えてくれる。競技車両にも対応。

■大阪府堺市北区長曽根町1199-1
■TEL:072-240-1001
■定休日:月曜日
■営業時間:11:00～19:00
http://www.dewpoint.co.jp

ドッグファイトプロ 兵庫

年間約30回のサーキット走行会で各車の弱点を把握。ユーザーのニーズに合わせたベストチョイス&チューンを施す。タイムアップからセッティングまでフォローする。

■兵庫県多可郡多可町中区森本64-3
■TEL:0795-32-2348
■定休日:火曜日、第3月曜日
■営業時間:10:00～20:00
http://www.dogfightpro.com

スーパープライベート 兵庫

これまで培ってきた豊富なノウハウと技術力で、「走る」ということをとことん追求し、クルマを確実に造り上げる。またデモカーを所有していて、走行会も開催。

■兵庫県加古川市加古川町木村246-4
■TEL:0794-21-0036
■定休日:火曜日
■営業時間:10:00～20:00
http://www5.ocn.ne.jp/~spr

シフト 兵庫

スーパー耐久などのレース活動で得たノウハウを駆使し、優れた機能美と洗練されたデザインを併せ持つエアロボンネットを開発。いち早く軽量化にも取り組んでいる。

■兵庫県神戸市西区神出町宝勢1969
■TEL:078-964-2266
■定休日:日曜日
■営業時間:9:00～19:00(祝日は～18:00)
http://www.shift-sp.co.jp

ジースペック 兵庫

あらかじめチューニングメニューを用意するのではなく、すでに施されているチューニング内容やパーツを活かし、ユーザーの要望に応じてメニューを決定する。

■兵庫県伊丹市南本町6-3-26
■TEL:072-787-6760
■定休日:木曜日
■営業時間:10:00～20:00(日・祝日は～19:00)
http://www.z-spec.net

ウェーバースポーツ 兵庫

ホンダ車のスポーツコンパクト系エアロパーツの製作を得意とする。またエンジンや足回り、マフラーのワンオフ加工まで様々なジャンルにも対応している。

■兵庫県神戸市西区岩岡町古郷301-10
■TEL:078-969-3515
■定休日:不定休
■営業時間:10:00～20:00(日・祝日は12:00～19:00)
http://www.webersports.jp

オートガレージM 香川

「ユーザーがクルマに乗って楽しいと思えるようなクルマづくり」をモットーに、修理や車検からチューニングまでサポートする。認証工場のため作業も安心。

■香川県高松市上天神町751-7
■TEL:087-816-8777
■定休日:水曜日
■営業時間:10:00～20:00(日・祝日は～19:00)
http://www.autogarage-m.com

ミスタータイヤマン ヒノデ&車工房プロスポット 広島

「コーナーウェイトの最適化」と「最新のアライメントテスターによる測定・調整」によるサスセッティングに自信がある。特にアライメントは4000台の実績を誇る。

■広島県広島市東区馬木7-1938-1
■TEL:082-899-4300
■定休日:水曜日
■営業時間:8:00～19:00(日・祝日は～18:00)
http://mobi39.com/mr_tireman

ケイマックススピード 岡山

広い作業スペースを持ち、チューニングや車検、修理等幅広く対応。ダイナパック&実走行のECU現車セッティングに自信を持つ。また、走行会イベント等を主催。

■岡山県倉敷市中畝1-6-2
■TEL:086-456-4440
■定休日:水曜日
■営業時間:9:00～19:00
http://www.k-maxspeed.com

レーシングハウス ホワイトクロウ 兵庫

鈴鹿クラブマンレースシビッククラスで10年連続3位以内、うちチャンピオン5回獲得の輝かしい実績がある同店。ストリートからサーキットまでサポートしてくれる。

■兵庫県神戸市長田区苅藻島町1-1-59
■TEL:078-685-3300
■定休日:日曜日
■営業時間:11:00～20:00
http://whitecrow-r.com

パワーサービスイマズ 兵庫

エンジンから足回り、ミッション等の製作やセットアップを行い、ない部品でも物によってはワンオフ製作する。創業34年の知識を惜しみなくフィードバックする。

■兵庫県加古川市尾上町長田517
■TEL:0794-24-2440
■定休日:木曜日、第2水曜日
■営業時間:9:30～18:00
http://imazu-s.web.infoseek.co.jp/PSI.html

黒木レーシング 宮崎

ホンダワンメイクレースで活躍し、「ミスターシビック」の異名をとる黒木健次氏が主宰。ECUセッティングをはじめ、機能系パーツのチューニングを得意とする。

■宮崎県児湯郡都農町大字川北16868
■TEL:0983-25-4599
■定休日:日曜日
■営業時間:9:30～20:00
http://www.kurokiracing.com

G.T WORKS 大分

セッティングはオリジナルツールにより精度の高いチューニングを実現するという。またサーキットユーザーなどの希望者にはデータロガーの貸し出しも行っている。

■大分県大分市松岡8461-1
■TEL:097-520-5388
■定休日:イベント日
■営業時間:8:00～20:00
http://www.gtworks.net

テクニカルガレージモリタ 福岡

VASSネット（自動車用防犯装置取付販売組合）に加盟し、カーセキュリティや電装チューニングを得意とする。また鈑金工場を併設し、ボディチューニングにも対応。

■福岡県飯塚市弁田1957-1
■TEL:09496-2-4071
■定休日:日曜日
■営業時間:10:00～20:00
http://www.garage-morita.com

M&M HONDA 福岡

ホンダ車専門のチューニングショップで、車検や鈑金、修理等を手掛ける。またシビックワンメイクレースへの参戦により、すべてのチューニングパーツを熟知する。

■福岡県太宰府市国分1-18-8
■TEL:092-923-1955
■定休日:水曜日
■営業時間:9:30～20:00
http://mandm-honda.com

HKS九州サービス 福岡

ライトチューンからフルチューンまで、どんな作業にも対応できるのが特徴。特にターボチューニングが多いシビックやインテグラ等を得意としている。

■福岡県北九州市小倉南区蜷田若園3-12-15
■TEL:093-931-6910
■定休日:木曜日
■営業時間:9:00～18:00
http://www.hks-kyusyu.co.jp

掲載メーカー&ショップ問い合わせ住所録

GARAGE M-TEC	大阪府東大阪市楠根3-4-25	☎06-6746-7035
カロッツェリア ジャパン	東京都足立区平野1-12-16	☎03-5851-1851
株式会社キャロッセ	群馬県高崎市新保町1664-1	☎027-352-3578
クオーターマイル	香川県丸亀市川西町南字木村甲84-6	☎0877-57-2171
グラッド・ジャパン	東京都大田区大森北3-42-8	☎03-3298-8195
クラフトエー	東京都世田谷区給田5-20-13	☎03-3300-0022
有限会社クラフトスクエア	東京都狛江市和泉本町1-34-16	☎03-3488-7463
株式会社グラン	兵庫県たつの市揖西町竹原965-312	☎0791-64-8015
(株)グランドスラムGT-R　サージェント	大阪府泉大津市曽根町1-12-36	☎0725-22-7688
株式会社グループエム	埼玉県朝霞市膝折町4-22-69	☎048-450-2911
(有)クロウハウス	埼玉県和光市下新倉2-12-22	☎048-451-3700
黒木レーシング	宮崎県児湯群都農町大字川北16868	☎0983-25-4599
株式会社クロススポーツレーシング　JIC事業部	神奈川県横浜市港北区新羽町2350-5	☎045-593-1885
株式会社ケイエスピーエンジニアリング	東京都武蔵村山市残堀2-29-1　2F	☎042-569-3150
KS ROM	兵庫県宝塚市旭町3-2-16-D	☎0797-57-5580
有限会社ケイマックススピード	岡山県倉敷市中畝1-6-2	☎086-456-4440
ケーズアップ	埼玉県越谷市越ヶ谷本町10-27	☎048-960-3550
K-TECHエンジンサービス	埼玉県狭山市入間川2-30-11	☎04-2935-7891
KYBエンジニアリングアンド・サービス	埼玉県戸田市美女木1159	✉0120-707-513
KOSEI	愛知県豊田市神池町2-1236	☎0565-80-9430
株式会社コーヨー東京営業所	東京都江戸川区船堀7-18-3	☎03-5658-5615
コクピット湘南藤沢店	神奈川県藤沢市湘南台7-36-3	☎0466-45-9881
コクピットロフト長岡川崎	新潟県長岡市川崎町773-1	☎0258-39-2805
コクピットロフト柏崎	新潟県柏崎市藤元町1-44	☎0257-20-1666
5ZIGENインターナショナル(株)	大阪府八尾市上之島町北6-5	☎072-995-8005
コムドライブ	茨城県守谷市本町3205-1	☎0297-20-0500

さ

株式会社サード	愛知県豊田市若林東町上外根50	☎0565-53-1166
ZEIGEN	千葉県千葉市花見川区天戸町718-3	☎043-286-7331
サウンドコネクション	神奈川県大和市深見496-5	☎046-263-5945
3Q自動車	大阪府大阪市阿倍野区阪南町1-22-14D-BOX 1F	✉0120-19-5539
(株)サン自動車工業	東京都世田谷区鎌田3-18-1	☎03-3708-3333
C-WEST(株)	大阪府箕面市小野原東1-4-34	☎072-726-7000
シーカー	東京都杉並区宮前1-19-7	☎03-5336-7025
有限会社ジークフリード	北海道千歳市北栄2-23-1	☎0123-40-1222
株式会社ジーコーポレーション	愛知県刈谷市一ッ木町8-6-15	☎0566-25-8105
Z-SPEC	兵庫県伊丹市南本町6-3-26	☎072-787-6760
G.T WORKS	大分県大分市松岡8461-1	☎097-520-5388
GT-1 Motor Sports	東京都立川市砂川町8-59-5	☎042-520-3550
GP SPORTS	新潟県三条市須頃3-161	☎0256-36-7773
(株)ジーフォルム　ボルドワールド事業部	岡山県美作市中川611-2	☎0868-74-1221
株式会社ジェイズコーポレーション	大阪府茨木市畑田町10-17	☎072-645-3500
J-blood	新潟県上越市大字上箱井字清水田51	☎0255-24-5066
(有)ジェイロード	東京都大田区北馬込1-22-2ハイツ大橋201	☎03-5746-0720
シグナルオート千里	大阪府吹田市山田東1-23-17	☎06-6876-6112
シグナルオート　箕面店	大阪府箕面市粟生新家2-6-8	☎072-730-2828
有限会社シフト	兵庫県神戸市西区神出町宝勢1969	☎078-964-2266
シューエイ株式会社	東京都八王子市丹木町1-560-1	☎042-551-8837
ジュンオートメカニック	埼玉県入間市狭山ヶ原松原102-1	☎04-2934-5335
(株)シルクロード	奈良県磯城郡田原本町味間310-1	☎0744-34-1155
スーパープライベート	兵庫県加古川市加古川町木村246-4	☎079-421-0036
SUPERIOR AUTO CREATIVE	兵庫県伊丹市瑞穂町4-4-1	☎072-772-2882
(有)ズーム	福岡県久留米市諏訪野町1655-3	☎0942-36-8018
株式会社ズームエンジニアリング	東京都八王子市南陽台2-31-2	☎0426-70-8555
スギタ ラヂエター ワークス	愛知県小牧市西之島鳥海道59	☎0568-71-1611
SKIPPER	東京都町田市成瀬4873-5	☎042-729-8958
スクート	愛知県一宮市花池2-10-19	☎0586-52-3610
ステージ21	神奈川県相模原市上溝2256-1	☎042-763-0049
株式会社ストラダーレ	岐阜県多治見市下沢町3-3-1	☎0572-21-5805
株式会社ストリートライフ	神奈川県川崎市高津区末長1361-1	☎044-812-7770
スピードショップ タイプワン	東京都杉並区南荻窪1-3-16	☎03-3247-6601
株式会社スプーン	東京都杉並区荻窪5-2-8	✉0120-122-095
有限会社制動屋	三重県鈴鹿市庄野羽山4-21-12	☎059-373-5871
ゼウスドライブ	埼玉県入間市東町4-1-74	☎042-964-0039
株式会社ZERO-1000	愛知県名古屋市中川区打中1-231	☎052-365-3007

あ

RSタケダ	愛知県日進市赤池5-1405	☎052-802-0647
アークデザイン	東京都八王子市松木32-5	☎042-677-1265
RG-O(レーシングガレージ大住)	京都府京都市北区大宮西山ノ前町7-2	☎075-491-6719
有限会社アイ・ディ・アイ	東京都昭島市緑町2-13-18	☎042-549-0050
株式会社アイバッハ・ジャパン	神奈川県鎌倉市由比が浜3-9-36	☎0467-61-3610
株式会社アクア	兵庫県多可郡多可町八千代区仕出原699-9	☎0795-30-6161
アクティブ・モータリング・スタイル	愛知県名古屋市中川区外新町2-84	☎052-352-2395
株式会社アクレ	東京都西多摩郡瑞穂町武蔵505	☎042-556-5100
AGITO	大阪府摂津市鳥飼上2-2-4	☎072-943-2453
Apex(株)	静岡県富士郡芝川町西山1890-1	☎0544-65-5061
アメリカンレーシング(株)	愛知県名古屋市港区惟信町6-9-3	☎052-384-1414
ARIOS	福島県郡山市富久山町久保田字宮田56-1	☎024-983-3955
有限会社アルボー	栃木県日光市小代292-1	☎0288-27-1888
株式会社アルファ	埼玉県さいたま市緑区松木2-4-5	☎048-873-6986
株式会社ALEX	東京都北区上十条3-28-3	☎03-3906-6111
Arrows	東京都稲城市大丸2285-33	☎042-379-6911
株式会社イングス	奈良県桜井市忍阪289-1	☎0744-42-0611
インテグラル	埼玉県所沢市東所沢2-41-16	☎042-946-1591
IMPACT	大阪府大東市寺川3-2-8	☎072-871-3333
WEBER SPORTS	兵庫県神戸市西区岩岡町古郷301-10	☎078-969-3515
株式会社ウェッズ	東京都大田区大森北1-6-8KDX大森ビル6F	☎03-5753-8201
uno per uno	東京都世田谷区尾山台3-9-3	☎03-3701-9111
エアロテックジャパン	大阪府寝屋川市点野3-20-27	☎072-838-7744
エイティーエス株式会社	岡山県岡山市富吉3201	☎086-286-9331
株式会社エー・アール・シーインターナショナル	静岡県富士市依田橋240-1	☎0545-31-1101
A-spec ENTERPRISE	富山県富山市萩原83-1	☎076-428-5963
A-SPORTS	広島県安芸郡府中町瀬戸ハイム3-22-32	☎082-285-3822
株式会社エーテック(マルカサービス)	愛知県名古屋市港区潮凪町1-3	☎052-398-0370
株式会社APP	東京都足立区谷在家1-3-9	☎03-3857-5011
株式会社エクセディ	大阪府寝屋川市木田元宮1-1-1	☎072-824-7138
有限会社エスアールファクトリー	京都府長岡京市下海印寺方丸47-3	☎075-951-1134
S&Eブレーキ株式会社	兵庫県伊丹市昆陽北1-1-1	☎03-3454-7640
SS WORK'S	新潟県新潟市親松45	☎025-282-1255
SFJ株式会社	東京都墨田区江東橋4-29-12-5F	☎03-5669-1595
STRワカイエンジニアリング	茨城県竜ヶ崎市姫宮町7870-4	☎0297-61-3156
株式会社エスペリア	福岡県久留米市本町17-19オーシャン本町ビル1F	☎0942-32-2700
株式会社エッチ・ケー・エス	静岡県富士宮市北山7181	販売店へ問い合わせ
(株)HKS九州サービス	福岡県北九州市小倉南区蜷田若園3-12-15	☎093-931-6910
B.S.Cエナペタル	愛知県尾張旭市東山町2-14-8	☎052-775-3328
(有)M&N(Tuningfan.com)	神奈川県川崎市多摩区菅馬場2-24-2	☎044-272-5957
有限会社M&M HONDA	福岡県太宰府市国分1-18-8	☎092-923-1955
エムケーカシヤマ株式会社ウィンマックスディビジョン	長野県佐久市小田井1119	☎0267-67-7700
エムツー販売	東京都世田谷区等々力2-1-2-301	☎03-3704-2272
エンケイ株式会社グローバルサプライ事業部	静岡県浜松市北区細江町中川7000-26	☎053-522-5245
株式会社エンドレスアドバンス	長野県佐久市横和1012-1	☎0267-68-6888
株式会社エンドレスアドバンスジール事業部	長野県佐久市横和1012-1	☎0267-68-6888
株式会社オーエス技研	岡山県岡山市沖元464	☎086-277-6609
(株)オージーシステム	東京都港区浜松町1-10-12 6F	☎03-3438-4113
オーゼットジャパン株式会社	静岡県浜松市中区佐藤2-35-20	☎053-469-5011
株式会社オートガレージM	香川県高松市上天神町751-7	☎087-816-8777
オートショップS.T.A	宮城県名取市増田5-16-51	☎022-381-7898
オートスタッフ	神奈川県厚木市上依知2760-1	☎046-244-1315
オートリファイン株式会社	神奈川県横浜市瀬谷区五貫目町21-9	☎045-920-1223
有限会社OKADA PROJECTS	神奈川県川崎市高津区北見方2-3-5　山竹マンション1F	☎044-822-3341
株式会社オクヤマ	神奈川県横浜市都筑区池辺町4539	☎045-934-5334
オサムファクトリー	京都府京田辺市三山木西荒木29-1	☎0774-34-1800
オレンジボール	東京都練馬区大泉学園町8-29-23	☎03-5933-3044

か

カーケアオフィス	三重県鈴鹿市住吉2-19-8	☎059-370-5590
カーツ株式会社	岡山県岡山市西大寺五明387-1	✉0120-073-330
カキモトレーシング株式会社	大阪府堺市西区浜寺船尾町東1-111	☎0722-65-8411
ガレージFK	埼玉県三郷市采女1-162	☎048-958-8835

●この本に掲載したパーツ／用品の価格・仕様・販売元などのデータは2010年1月30日現在のものです。場合によっては、価格改訂／仕様変更／発売中止などもあると思われます。
ご購入に際しては、事前によくお確かめください。また、ご購入、チューニング等の際に生じたトラブルに関しては、当編集部では一切の責任を負いかねますのでご了承ください。
●この本に掲載したパーツ／用品の中には競技専用のものも含まれています。ご購入に際しては、商品の仕様・特徴・取り付け方法・価格など、事前によくご確認ください。
●この本に掲載したパーツ／用品の特徴・性能などのデータはいずれもメーカー発表値となっています。

フェデラルモーグルジャパン	神奈川県横浜市港北区新横浜3-1-9ニューシティアリーナタワー15F	☎045-479-0220
藤井エンジニアリング	京都府相楽郡精華町菅井古里80	☎0774-95-3739
藤壺技研工業株式会社	静岡県裾野市須山1220-12	☎055-998-0130
フジムラオート	京都府京都市南区上鳥羽卯ノ花65	☎075-661-9393
株式会社　ブリッツ	愛知県安城市高棚町大道40-1	☎0566-79-2200
ブルームジャパン	神奈川県横浜市港北区新吉田東3-45-10	☎045-590-6888
ブルーワイドミラードットコム	神奈川県相模原市上溝2323-1-105	☎042-674-0012
ブリヂストンFVS株式会社	東京都中央区京橋1-10-1ブリヂストンビル7F	☎03-3563-6926
ブレイズモータースポーツ	三重県亀山市和田町450	☎0595-83-5807
プレジャーレーシングサービス	岐阜県大垣市大井4-44-1	☎0584-87-0687
株式会社プロジェクト・ミュー	埼玉県入間市根岸東狭山80	0120-44-3688
株式会社プロト	愛知県刈谷市井ヶ谷町桜島5	☎0566-36-0456
株式会社ブロンコ・バスター	埼玉県大里郡寄居町赤浜1903	☎048-577-0606
(有)ベースアクティブ	福井県福井市大瀬23-8-1	☎0776-36-9400
ベルテック　インターナショナル(株)	埼玉県熊谷市銀座4-11-6大沢第一ビル	☎0485-26-7299
株式会社ボメックス	埼玉県三郷市天神1-15	☎048-953-2294
ボメックス トップステージ	埼玉県三郷市天神1-15	☎048-951-4610
VOLTEX	三重県鈴鹿市住吉町石の森6729-9	☎0593-75-7792
レーシングハウスホワイトクロウ	兵庫県神戸市長田区苅藻島町1-1-59	☎078-685-3300
ホンダツインカム杉並	東京都杉並区成田西2-21-18	☎03-5347-7001
ホンダツインカム杉戸	埼玉県北葛飾郡杉戸町椿158-2	☎0480-38-3300
ホンダツインカム横浜	横浜市都筑区茅ヶ崎東4-7-12	☎045-949-4005

ま

株式会社マインズ	神奈川県横須賀市林5-7-25	☎0468-57-3313
株式会社マキシムワークス	埼玉県深谷市黒田376-1	☎048-584-6430
(有)マテラス	北海道札幌市南区澄川4条11-5-8	☎011-588-7677
有限会社マルガヒルズプロダクツ	静岡県伊豆の国市中字女塚1615-157	☎055-940-1002
ミスタータイヤマンヒノデ&車工房プロスポット(ZIP'S)	広島県広島市東区馬木7-1938-1	☎082-264-7710
株式会社ミノルインターナショナル	東京都世田谷区等々力2-1-2スクウェアビル3F	☎03-5706-1888
(株)MOONEYES	神奈川県横浜市中区本牧宮原2-10	☎045-623-5999
株式会社ムーンフェイス	愛知県安城市浜富町5-9	☎0566-75-4455
無限（M-TEC）	埼玉県朝霞市膝折町2-15-11	☎048-462-3131
モータースポーツショップ　ガレージT2	神奈川県伊勢原市歌川2-2-10	☎0463-95-9660
モーターライフシステムズ	大阪府大阪市西区靱本町3-2-2-201	☎06-6446-1025
株式会社モーデックスアルファ　バーディークラブ事業部	広島県広島市安佐南区八木1-11-12	☎082-830-2008

や

横浜ゴム株式会社	東京都港区新橋5-36-11	☎03-3431-9981

ら

(有)ライブスポーツ	大阪府東大阪市水走1-17-3	☎0729-66-0197
ラック	愛知県愛知郡長久手町岩作琵琶ヶ池20-1	☎0561-63-0101
株式会社レイズ	大阪府東大阪市長田西2-4-7	☎06-6787-0019
株式会社レイル	神奈川県横浜市戸塚区平戸町335	☎045-824-1835
レーシングサービスファクター	大阪府堺市北区中村町756-5	☎072-251-5222
株式会社レーシングサービスワタナベ	神奈川県横浜市鶴見区元宮1-2-21	0120-811-562
株式会社レーベン・ハート	愛媛県松山市1番町1-14-4	☎089-998-7474
レフィルスピード	岩手県岩手郡雫石町板橋78-4	☎019-691-1661

わ

株式会社ワーク	大阪府東大阪市高井田元町2-14-29	☎06-6746-2859

た

大和産業(株)	東京都大田区池上8-18-9	☎03-5748-7485
高岸レーシングガレージ	埼玉県朝霞市田島1-14-1	☎048-456-3772
高勢スタウト	東京都あきる野市引田782	☎042-559-6481
株式会社タジマモーターコーポレーション モンスタースポーツ事業部	静岡県磐田市竜洋稗原665	☎0538-66-6761
辰巳屋興業株式会社	東京都葛飾区西新小岩3-8-4	☎03-3696-0620
田中工業株式会社(ジュンマシンショップ)	東京都練馬区関町北3-1-7	☎03-3920-4165
株式会社タナベ	大阪府箕面市小野原東1-4-15	☎072-728-6700
株式会社タニダ	愛知県名古屋市昭和区鶴舞2-3-17	☎052-871-3741
田畑ラヂエーター株式会社	神奈川県横浜市神奈川区三枚町267	☎045-383-1814
株式会社TAN-EI-SYA WHEEL SUPPLY	富山県射水市新堀34-5	☎0766-86-0117
DANGUNRACING 関東車輌(株)	東京都中央区勝どき2-10-14勝どきロードス705	☎03-5547-5570
ダンロップファルケンタイヤ株式会社	東京都江東区豊洲3-3-3豊洲センタービル	0120-39-2788
ディージャック株式会社	東京都八王子市松木33-8	☎042-674-7700
(株)ティー・ユー・エフ	東京都羽村市加美4-2-20	☎042-537-7390
株式会社ティエムシー	大阪府豊中市今在家町18-10	0120-826-644
株式会社ディクセル	大阪府摂津市鳥飼本町4-8-13	☎072-654-0121
ディフェンドレーシングサービス	愛知県西春日井郡春日町下之郷鳥出4	☎052-409-9700
株式会社テイン	神奈川県横浜市戸塚区上矢部町995-1	☎045-810-5501
デーライツ	神奈川県横浜市都筑区東山田町873-1-2F	☎045-591-7814
株式会社テクニカスポーツ	大阪府吹田市岸部北5-40-2	☎06-6878-5891
テクニカルガレージモリタ	福岡県飯塚市勢田1957-1	☎09496-2-4071
テストラン	京都府相楽郡精華町菅井古里80	☎0774-93-4444
テックモータースポーツ	長野県須坂市須坂1650-1	☎026-242-3880
(株)デューポイント	大阪府堺市北区長曽根町1199-1	☎072-240-1001
(有)ドゥービー	大阪府東大阪市新庄東5-6	☎072-875-7905
株式会社東京発条製作所	東京都大田区蒲田4-27-3	☎03-3732-4112
東名パワード	東京都町田市鶴間1737-3	☎042-795-8411
株式会社戸田レーシング	岡山県小田郡矢掛町中640-1	☎0866-83-1202
有限会社ドッグファイトプロ	兵庫県多可郡多可町中区森本64-3	☎0795-32-2348
株式会社トップシークレット	千葉県千葉市花見川区三角町759-1	☎043-216-8808
株式会社TOP FUEL	三重県松阪市中道町500-1	☎0598-56-5880
有限会社トップラインプロダクト	千葉県柏市高柳1147-2	☎0471-90-1391
TOMOKI SPECIAL PARTS	愛知県津島市金柳町字神様田165-1(株)奥村精工2F	☎052-441-6778
トライアル	大阪府堺市美原区丹上87-1	☎072-369-3539
トライボックス	大阪府大阪狭山市山本南102C棟	☎072-366-9606
株式会社トラスト	千葉県山武郡芝山町大台3155-5芝山第2工業団地	☎0479-77-3000
株式会社トラップ	石川県石川郡野々市町稲荷2-75	☎076-294-3641

な

永井電子機器株式会社	神奈川県川崎市高津区下作延471	☎044-877-2441
ニコル・マーケティング株式会社	神奈川県川崎市幸区戸手2-5-7	☎044-511-3322
日本精機株式会社 Defi事業部	東京都台東区台東2-27-3NSKビル2F	☎03-3835-3639
ニューレイトン(株)ブレスト事業部	東京都江戸川区南篠崎町4-14-11	☎03-3676-9543
ニューロ	茨城県下妻市五箇530-9	☎0296-43-8849
ネクスト	三重県鈴鹿市住吉5-6-20	☎0593-78-1315

は

有限会社Back Yard SPECIAL	愛知県名古屋市名東区貴船3-808	☎052-704-1707
株式会社バリス	神奈川県津久井郡藤野町牧野8420	☎042-689-2939
パワーエンタープライズ株式会社	静岡県富士市青島町43パワービル3F	☎0545-52-0123
パワーサービスイマズ	兵庫県加古川市尾上町長田517	☎0794-24-2440
PIAA(株)スポーツホイール部	東京都世田谷区池尻3-21-1-21	☎03-5433-1304
有限会社ピー・エフ・シー・ジャパン	埼玉県さいたま市南区辻6-2-7	☎048-836-4412
ビーエムビー技術研究所(有) バナスポーツレーシング	東京都港区東麻布2-35-2	☎03-3588-8011
BE FREE	大阪府大阪市東淀川区柴島2-15-3	☎06-6324-0405
株式会社Biot	東京都西多摩郡瑞穂町大字二本木808-1	☎042-568-0717
株式会社ピボット	長野県松本市岡田下岡田87-3	☎0263-46-5901
百式自動車	神奈川県横浜市泉区上飯田2509	☎045-805-5007
株式会社ファーストモールディング	三重県亀山市安知本町上原1858-15	☎05958-3-0133

コンプリートエンジン 主な作業内容

B16B 及び B18C エンジン仕様

クランクダイナミックバランス（フライホイール クラッチカバーF、プーリー付）
ピストン　コンロッド重量合わせ及び　フルフロー加工
シリンダーボーリング　ホーニング
(0,25mm オーバーサイズ　ダミーHEAD付ボーリング)
ピストンオーバーサイズ（0,25mm)
バルブシートカット
バルブガイド入れ替え
IN EX　バルブ新品
燃焼室容積合わせ
メタルクリアランス計測及び修正
その他各部クリアランス測定及び修正
精密組み立て　完全オーバーホール
K-TECHオリジナル塗装ヘッドカバー付



●F20C ／K20A（R）機種によって若干作業内容が変ります。

PRICE LIST（税込）

B16B	535,500円	ノーマルエンジン下取り
B18C (TypeR)	535,500円	ノーマルエンジン下取り
B16B改18	661,500円	ノーマルエンジン下取り
F20C	609,000円	ノーマルエンジン下取り
K20A (R)	567,000円	ノーマルエンジン下取り

お知らせ：現在、メーカー純正オーバーサイズピストン販売中止のため
コンプリート価格は、その都度お問い合わせください。

F20C F22C用　超軽量Metal moldエキゾースト

仕様：φ45mm→φ50mm→φ62～65mm テーパー
曲げパイプを使わず　各Rに対して金型製作。
管内完全真円を実現。パイプ肉厚が全て均等なため
薄板でも割れにくく、ステンレス素材なのに超軽量化が可能。



K-TECH ENGINE.SERVICE

株式会社 K-TECHエンジンサービス
〒350-1305 埼玉県狭山市入間川2-30-11
TEL.04-2935-7891 FAX.04-2935-7892
URL http://www.maroon.dti.ne.jp/k-tech/
E-mail k-tech@dream.jp

●お問い合わせ、ご注文は、当社に直接、または正規代理店にお願い致します。遠方のお客様は、行きつけのショップまたは個人様からのご依頼もお受けいたします。

正規代理店

有限会社シーカー
〒168-0081 東京都杉並区宮前1-19-7
TEL.03-5336-7025
FAX.03-5336-7065
URL http://www.seeker.co.jp

株式会社ストラダーレ
〒507-0812 岐阜県多治見市下沢町3-3-1
TEL.0572-21-5805
FAX.0572-21-5806
URL http://www.stradale.co.jp/

CHALLENGE

RG-O MAINTENANCE

RG-Oが考えるホンダ車最大の魅力はやはりVTECにある。官能的なサウンドで高回転域までストレスなく吹け上がるエンジンフィール。私たちは、VTECのポテンシャルをフルに引き出すことができる総合的なセッティングを、お客さまとともに探っていくことに日々挑戦しています。



http://www.geocities.jp/rgohsumi/　RG-O　検索 ← クリック!!

RG-O仕様合わせECU

エンジンスワップ、ハイカム、4連スロットル仕様などまで熟知した膨大なデータより、使用中のパーツ、走行ステージ、好みのフィーリング（高回転、ハイレスポンス、中低速トルク等）などをお聞きして、点火時期、燃調、VTECの作動ポイント、レブリミットの変更、スピードリミットカット、各種補正など、一台づつフルオーダーメイドにて作製いたします。

主な業務内容

各種チューニング、パーツの取り付け&セッティング、コンプリートエンジンの製作、アライメント調整、コンピュータセッティング、各種空力パーツの取り付け&セッティング、板金塗装&フレーム修整、一般修理、一般メンテナンス、一般車検、公認車検、事故車引取り、新車・中古車の販売、中古車買取、任意保険の取り扱い、コンプリートカーの製作&販売、サーキットメンテナンス



RG-O MAINTENANCE

レーシングガレージ大住（RG-O）
〒603-8471 京都市北区大宮西山の前町7-2　TEL 075-491-6719　FAX 075-491-6729
■営業時間 AM10:00～PM7:00　■定休日 水曜日、レース及びイベント日　（細かい状況をお聞きしたいため、お問い合わせはお電話にて受け付けております。）

B型エンジン搭載車をもっと楽しむための B型情報局





100％化学合成オイル。価格は2755円／1ℓ（税込）



4ℓ入り缶。
希望小売価格9500円



1ℓ入りボトル。
希望小売価格2600円

VTECチューンの経験から生まれた高性能オイル
FEEL'S MOTOR OIL

ホンダツインカム
166-0016 東京都杉並区成田西2-21-18
☎03-5347-7001　http://www.hondatwincam.co.jp/

一般的にエンジンオイルの役割といえば「潤滑」が一番に思い浮かぶだろう。そのほか「密封、冷却、緩衝、清浄、防錆」といった役割が挙げられる。しかし、B型をはじめとする、ホンダのVTECエンジンオイルにおいては、さらに重要な役割がある。それが「作動機能」の確保。油圧によって作動するVTEC機構を狙い通りに動かすにはエンジンオイルの粘性は重要で、オイル選びというのは意外に大切だ。とくにVTECの仕組みを考えれば高回転での粘度を確保しておきたい。一方で気持ちのいい吹け上がりのためにはフリクションの少ない"軟らかい"という特性も求められる。またストリートをメインに使うならばロングライフであるほどうれしい。そうしたVTECエンジンへの要求値を高いレベルでバランスさせたのが、ホンダツインカムが作り上げた「FEEL'Sエンジンオイル 0W-40」。スペックからも想像できるように、軟らかさと粘りを両立したホンダエンジン専用オイルだ。

こだわりのエンジンにはこだわりのオイルを入れたい
Gulf VTEC

SAE粘度グレード	5W - 30	
密度	0.860 g/ cm	
動粘度	40℃	67.3 mm /s
	100℃	12.0 mm /s
粘度指数	177	
HTHS粘度	4.2cP	
流動点	−50℃	

ゴトコ・ジャパン株式会社
〒102-0074　東京都千代田区九段南2-5-1
☎03-3230-0616　http://www.gulf-japan.com/

高回転型VTEC搭載エンジンに照準を置いたエンジンオイルがないだろうかと調べると、なかなか見つからないのも事実。そんななかGulfのホンダVTECエンジン専用オイルがさらに高性能になって新登場した。従来製品に採用されていたPAO + Esterにさらに特殊エステルを加え、トリプルシンセティックの配合を実現。精度の高いVTECエンジンに合わせ、規格はSAE30。粘度は、モータースポーツでの使用をメインに考え5W-30に。高温粘度が低いように感じるかもしれないが、逆に硬すぎるオイルはVTEC作動に悪影響を及ぼすため、30番程度が適しているという。また、Gulf VTECは油圧の安定性を維持するため、せん断安定性の優れた粘度指数向上剤がブレンドされている。低速用、高速用それぞれのバルブタイミングの切り替え時に感じられる息つきの低減を体感でき、より幅広いパワーバンドと伸びのある爽快な走りが楽しめるというこのオイル。ぜひ一度試してみたい。



サイズは17×8.5J 45／53、17×9.5J 38／63。すべて5穴でPCD114.3。カラーはハイパーシルバーとイエロー、ブルーの3色

25時間耐久レースノントラブル完走で耐久性は証明済みの新型レーシングリム
SPOONレーシングリム　CR93

SPOON
〒167-0051　東京都杉並区荻窪5-2-8
☎03-3220-3411　http://www.spoon.jp/

SPOONから新作ホイールがリリースされた。このホイールは、主にS2000とインテグラ、アコードユーロRなど向け。昨年12月にアメリカ・カリフォルニア州のサンダーヒル・レースウェイで開催された25時間耐久レースにこのモデルをテスト投入。4本のたて溝しか入っていないセミスリックタイヤを使用しながら足まわりのトラブルは一切発生することなくクラス7位で完走。ホイールの耐荷重性の高さが十二分に証明されている。センターキャップ付属。16本スポークのシンプルなデザインで、SPOONの刻印入り。デザイン的にもファンにはうれしいホイールだ。鋳造とすることで2万8000円というリーズナブルな価格に抑えられている。

B型エンジン用排気量アップキット
シビック&インテグラ用ボディ補強パーツを発売開始
ULTRRA RACING ボディ補強パーツ
BRAIN CROWER 排気量アップキット／大径スロットル

クオーターマイル
〒763-0092 香川県丸亀市川西町南甲84-6
☎0877-57-2171　http://www.quartermile-r.com/



B18C/B16B用（2ℓ化）キット38万8000円。
B20ブロック使用（2.2ℓ化）キット38万8000円



大径スロットルも販売開始。サイズは65Φと、68Φ。価格はともに4万7250円



低価格かつ高品質のマレーシア製ボディ補強パーツが日本上陸！

香川のチューニングショップ、クオーターマイルは、マレーシアのボディ補強メーカー「ウルトラレーシング」と正規輸入代理店契約を交わし同社のパーツを販売することとなった。各車種用ボディ下まわりやストラットバーがラインアップされており、もちろんB型系シビックやインテグラもラインアップあり。クオーターマイル製品は、ブラケット部分に強化設計が施されており、強度的にも期待以上の効果がありそう。

また、アメリカのエンジンパーツブランド、ブライアンクロワー社との正規輸入代理店契約も交わし、B型エンジン排気量アップキットの販売も決定している。こちらも品質チェックの結果、製品の重量差はピストンで±0.1g以内、コンロッドは±0.5g以内に収まっているといい、想像以上の精度の高さが発揮されている。価格や適合車種の詳細は、クオーターマイルのHPまで。

プロの技



こんな状況に陥ったら



サウンドコネクション

セキュリティのプロショップである同社は、「サウンドコネクションと言えばバイパー」とのイメージもある。しかし、その他にもクリフォード等も扱っており守備範囲は広い。またアメリカ志向のカスタマイズに造詣が深く、多彩な仕上げを提案していることでも有名

■神奈川県大和市深見 496-5
☎ 046-263-5945
http://www.soundconnection.co.jp/

サウンドコネクションのオススメ

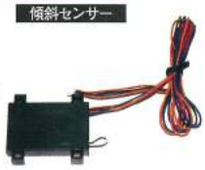




バックアップバッテリー



傾斜センサー



テラTA-2

携帯電話にクルマの状況を知らせ、携帯でのセキュリティ操作を可能にする通信システム。位置情報サービス付きで、車両ごとの盗難時にも威力を発揮。月々の通信費は別途必要

バイパー 350VⅡ

バイパーのエントリーモデル。同店ではインストール込みで6万8250円〜。バックアップバッテリー（現在1万5750円の特価で提供中）は"セキュリティを機能させ続ける"ため、傾斜センサー（1万5540円〜）は"ホイール盗を感知する"ための必須オプション

バイパーVX

携帯電話や一般の電話を使い、コードを打ち込んで操作していた遠隔操作は、iバイパーを使えば、iPhoneのアプリで操作可能になる。使い勝手の飛躍的向上が実現するのだ

EG・EKシビックやDC2インテグラなどにはコアなファンが多く車両やパーツがターゲットになるケースが多発している「車両価格が安いから、高額なセキュリティの予算は……」そんなユーザーに提案するのが、高機能なエントリーモデルだ

車両価格が下がっているだけに手頃な値段の高機能モデルが◎

「車外からキーを開けるのは簡単です。純正イモビすらないので、安全ではありません」

今回の主役のクルマたちについて、サウンドコネクションのヒデキ氏はそう語る。さらに、これらの車両にはセキュリティを装着する人が少ないとも。狙われやすいクルマだけに危機感を持った方が良いにも関わらず、油断している人が多い。これが現状であり、大前提だ。

そんなオーナーたちに、ヒデキ氏が薦めるのは『バイパー350VⅡ』。いわゆるエントリーモデルだが、なぜコレがオススメなのか？

「セキュリティの基本機能は、高額モデルと大きな差がありません。また、値段が手頃なのも決め手ですね」。

確かに、B型エンジンのホンダスポーツたちは、ベース車の価格が高いとはいえない。500万円するクルマなら30〜40万円する高額セキュリティを着けても吊り合いは取れるが、30万円で買ったイジるベース車に、そんな高いモデルは付けにくい。それよりは、機能は削らずに手頃な値段のシステムのほうが現実的だ。そして、そういった要素を網羅するのが『バイパー350VⅡ』なのである。

ただ、ぜひ追加したいオプションがある。その筆頭がバックアップバッテリーだ。セキュリティといえど電気で動くので、元を断たれたら機能は停止する。このバッテリーは、純正バッテリーを攻撃された際に機能する予備電源で、〝いかなる時もセキュリティを機能させる〟ための必需品だ。傾斜センサーも優先順位が高い。衝撃センサーは、車両がいくら傾いてもアラームはならない。つまり〝一番換金しやすく、流通ルートも整っている〟ホイールの盗難に対応するには、ジャッキアップに反応する傾斜センサーが必須なのだ。

また、駐車場が自宅から離れている人なら電話転送システムも考えたい。というより、そのような環境ならば、最優先すべきオプションと言えよう。このシステムがあると、携帯電話からドアロック等の確認ができ、万一施錠されていない場合も電話でロックできる。異常があった場合は電話に連絡してくれるので、車両ごと盗まれた場合も大よその位置が判る。〝位置情報サービス〟まで備わるのだ。PHSが内蔵されるため、通信費が掛かるのは珠にキズだが得られる安心は大きい（自宅から近い場所に停める人は双方向リモコンを備えるモデルを選ぶ手も有り）。

ヒデキ氏曰わく、セキュリティは誰にでも付けられるとのこと。ならば、専門店でセキュリティを付ける意義とは何か。

「きちんとインストールすることはもちろん、ユーザーの駐車環境や使用頻度、予算等、総合的に考えてメニューの提案ができる点です。誤作動も極限まで減らせますし、装着後にしっかりとサポートができることも大きいですよ」。

ユーザーからは「高価なモデルを付ければ」という声は多い。しかし、ヨーイ・ドンで競争した場合、セキュリティシステムに掛かった費用の高い・安いで、盗まれる時間に大差はないという。高額モデルは快適性や便利な装備の分だけ、価格が高いケースもままあるという。そのため、ユーザーにとって必要な機能かどうか判断するためにも、専門家に相談する意味はあるのだ。さらに、並行モノではなく、正規品を正規の代理店&販売店で付けたなら、キッチリとしたサービスと保障が受けられる点も見逃せない。

手塩に掛けて仕上げた愛車なら、古い車両だからといって油断すべきでない。必要にして十分なシステムをインストールすることが大事なのだ。同店が提案する350VⅡ+αなら、値段も最適でまさにドンピシャ。このメニューならやってみる価値はある‼



サウンドコネクション
インストーラー
ヒデキさん

「プロに任せれば、誤作動を極限まで減らすこともできます」と話すヒデキさん。彼の場合は、1台1台、創意工夫で型にはめずにセキュリティをインストールしているため、「インストールする作業も面白い」のだとか



ツイード仕上げの車内とオーディオも見どころ！

国産車のチューニング、ドレスアップという枠に留まらない仕上がりを披露するサウンドコネクションのシビッククーペ。車内は、スパルコのシートまでツイードに張り替えるなど、徹底的＆ユニークな仕様になっているのが特徴

愛車を守る



⬆こんな鍵では守れない

ゼウスドライブ

バイパーやクリフォードといったカーセキュリティブランドのディーラーオブザイヤーを5年連続で受賞するなど、カーセキュリティに関して豊富な経験と知識を持つ。セキュリティ機能は当然ながら、使いやすさと楽しみやすさ等の提案も行っている

■埼玉県入間市東町4-1-74
☎04-2964-0039
http://www.zeusdrive.co.jp/



VASSネットワークのオススメ



ゴルゴV1

エントリーユーザーにオススメする第一弾は『Grgo V1』。国産メーカー・ユピテル製で、ボンネットセンサやイモビライザー機能を標準装備する。オリジナルリモコンケースにも対応。本紙持参の方のみ、取り付け工賃込みで8万4000円と安価なのも魅力だ



バイパー350VⅡ

オススメする第二弾は、ボンネットセンサやイモビライザー機能を標準装備した『VIPER 350V Ⅱ』。2段階衝撃センサや、自動スターター停止機能も備えており、国内最小リモコンも魅力的。本紙を持参した方は、取り付け工賃込みで8万9250円のプライスとなる

カーセキュリティの必要性なんて、これまで考えもしなかった……。そんなユーザーも少なくないと思う。しかし近年増え続ける車両盗難や車上あらしの被害に備えるためには、最新のカーセキュリティを導入して盗まれにくい愛車に仕上げることが急務だ！

カギ1本で守れるものは想像以上に少ない!!

クルマにはみなカギがあり、クルマを離れる際にはドアにカギをかける。極めて当たり前の動作ではあるのだが、「それで本当に泥棒から愛車を守れているのか？」と考えたとき、たしかに疑問だ。

どのあたりが疑問なのかというと、泥棒にとってドアを開閉しても何も起こらない車両＝セキュリティで守られていない車両など「どうぞ盗んでください」と言っているようなものなのだ。純正のキー1本ではドアのロックはできても、さまざまな盗難被害から愛車を守れるとは決して思わない方がいい。EK／DCが採用している純正キーは簡単にコピー出来てしまううえ、中古車で購入している場合はどこの誰が自分の愛車のキーのコピーを持っているとも限らない。

EK／DCのように、もう新車では手に入らず、価値の高いクルマほどガッチリと盗難からガードしておかないと、もしも盗まれてしまったら今の愛車ほど程度の良い車両にめぐり逢うことは、ほとんど不可能に近い。そこでセキュリティに注目しようというわけだ。

車両が盗まれるまでには、泥棒から見ていくつかのステップがある。まずはセキュリティの有無を調べる。ここで解除が面倒なトラップがあると気づけば、泥棒は何もしないで車両のそばから離れる。次に、ドアを開けられても、大音量のサイレンが鳴り響き、泥棒の存在が周囲に知られる装置があれば、これもまた手を引く。さらに、サイレンにつながるバッテリーを解除し、エンジンを始動させようとしてもイモビライザー機能があるためにできない、または時間がかかるといった判断がなされるのだ。こうしていくつもの防護策を泥棒に対して仕掛けることにより、車両の盗難や車上荒らしそのものをあきらめさせることが、カーセキュリティの究極の目的だといえる。つまり、防護策を多く備えようと思えば、おのずと予算も必要になるのだ。

しかし、カーセキュリティのプロから見て、比較的安価なエントリーモデルであっても十分な性能を備えているモデルは存在している。例えば、ドアをこじ開けて侵入する者に対しての警告や、ボンネットを開閉してバッテリーを断線しようというアクションに対しての防護策を備えたものだ。また車両を盗もうとしてエンジンをかける動作に対しては、イモビライザー機能を備えることで対策。まずは、これだけでも最低限のセキュリティレベルはクリアとアップする。

取り付けに関しては、経験や知識が豊富なセキュリティ専門店がベスト。その理由は、車種ごとに盗難の傾向に対して取り付け方法を変えるなど、常に最新の情報と技術で対応してくれるから。しかし、取り付け前に将来的なアフターサービスのことが色々と心配になるユーザーも少なくない。そんな時は、セキュリティ専門店同士で全国ネットワークを結んでいるようなショップを選ぶといいだろう。プロが取り付けたセキュリティは、どうやって取り付けられているのかがわからないことが重要。それだけに、そういったシークレットの部分は他のショップのインストーラーではわからないことが多い。そうなると、セキュリティ装着後に遠方へ引っ越してしまった場合など、トラブルや載せ換え時にユーザーは困ってしまう。そんなケースをネットワーク加盟店でお互いに情報を共有して、ユーザーのためにサービスを行おうというのがVASSネットワークなのだ。

これからセキュリティ取り付けを検討しているのなら、アフターサービスの充実度にも注目して、付き合うショップを決めるのもいいだろう。



ゼウスドライブ
斉藤さん

引っ越してもずっと安心です

「ユーザーが遠方へ引っ越した後のトラブルや、クルマの乗り換え時にセキュリティを移植したくなった場合も対応できるので、安心してもらいたいですね」と、ショップで装着するメリットを語る



カーセキュリティ Grgo 用のレザーリモコンケース。『Grgo V1』の1WAYリモコンと、『Grgo ZX/V』の2WAYリモコンの使いやすさを考慮し、完全にフィットする設計。国産天然高級牛革製

VASSネットワーク加盟店一覧

SoundWit	北海道札幌市	011-786-1008
to be Style	群馬県伊勢崎市	0270-22-3766
AUTO HOUSE	群馬県前橋市	027-233-7626
ゼウスドライブ	埼玉県入間市	042-964-0039
バズファクトリー	埼玉県川越市	049-238-8110
SOUND WAVE	茨城県ひたちなか市	029-285-7097
ビーバックス　つくば店	茨城県つくば市	029-839-0096
オートウェーブ宮野木店	千葉県千葉市	043-286-5561
プラチナ堂	千葉県千葉市	043-268-2271
スウェルライド	神奈川県横浜市	045-349-1951
トレジャーカンパニー	神奈川県海老名市	046-233-9255
カーファッションヒロ	神奈川県小田原市	0465-47-2380
Feel	山梨県甲府市	055-221-2116
キーパーズオートアラーム	長野県松本市	0263-24-3901
カスタムカー　プロデュース　ゼロ	静岡県沼津市	055-926-3880
GARAGE ZERO Soundfactory	静岡県浜松市	053-411-3120
Meister	愛知県安城市	0566-77-8623
キッズガレージ　名古屋店	愛知県名古屋市	052-629-4315
キッズガレージ　春日井店	愛知県春日井市	0568-31-0823
キッズガレージ　三重店	三重県四日市市	059-364-8831
ボーン・トゥ・ラン	滋賀県草津市	077-568-3620
ライズ　オーディオ　ビジュアル	奈良県磯城郡	0744-34-5515
ブリーズ	奈良県奈良市	0742-62-8650
ビーバックス　京都店	京都府京都市	075-391-8868
ナカジマカーサウンドサービス	京都府京都市	075-322-4580
Car Audio Club	大阪府高槻市	072-697-4711
エクセルオーディオ	兵庫県神戸市	078-961-0707
クラフトマン	岡山県岡山市	086-245-0459
エムアイティーガレージ	高知県吾川郡	088-897-2170
テクニカル ガレージ モリタ	福岡県飯塚市	09496-2-4071
オートセキュリティーエナジー	福岡県大野城市	092-503-5437



B16A

世界初の可変バルタイ機構「VTEC」を持つB16A。このエンジンが世界を変えた



インテグラ DA6 '89～

VTECを採用したB16Aを搭載しセンセーショナルに登場した「かっこインテグラ」

「B型」の系譜

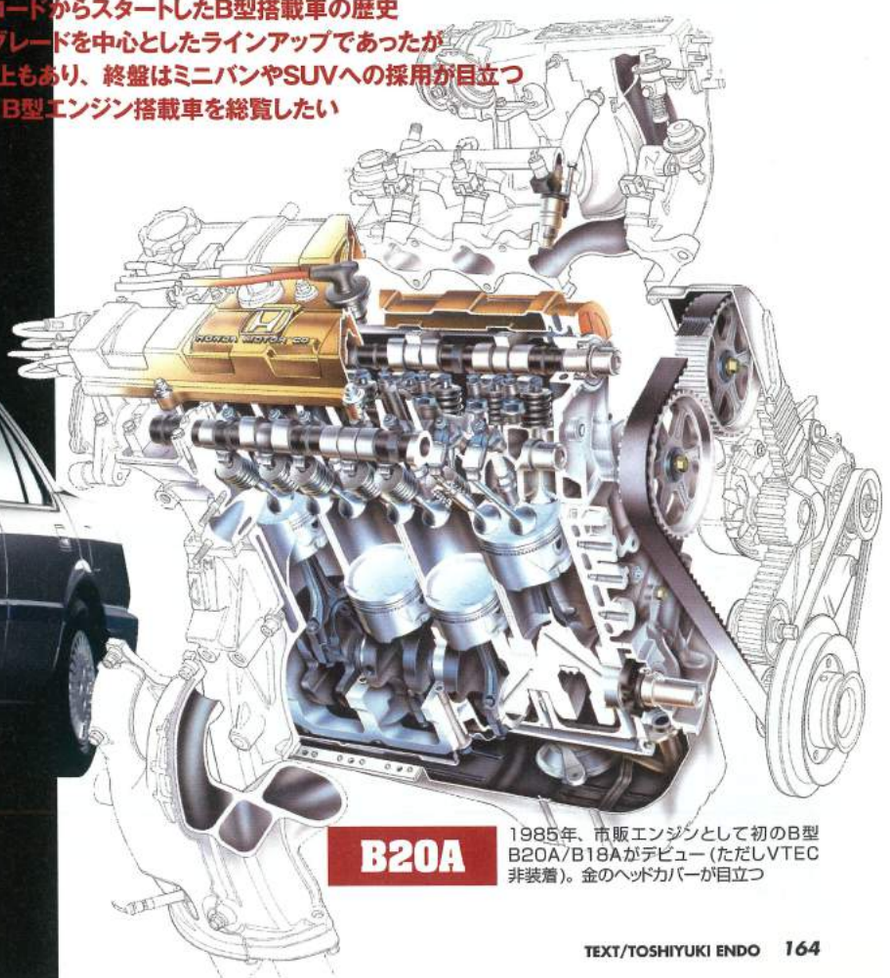
タイプRからワンボックス車まで 名機B型エンジン搭載車を一挙総覧

1985年にB20A搭載アコードからスタートしたB型搭載車の歴史
当時は時代背景からかスポーツグレードを中心としたラインアップであったが
むしろiVTECの進化による燃費性能向上もあり、終盤はミニバンやSUVへの採用が目立つ
そんな懐の深い名機、B型エンジン搭載車を総覧したい



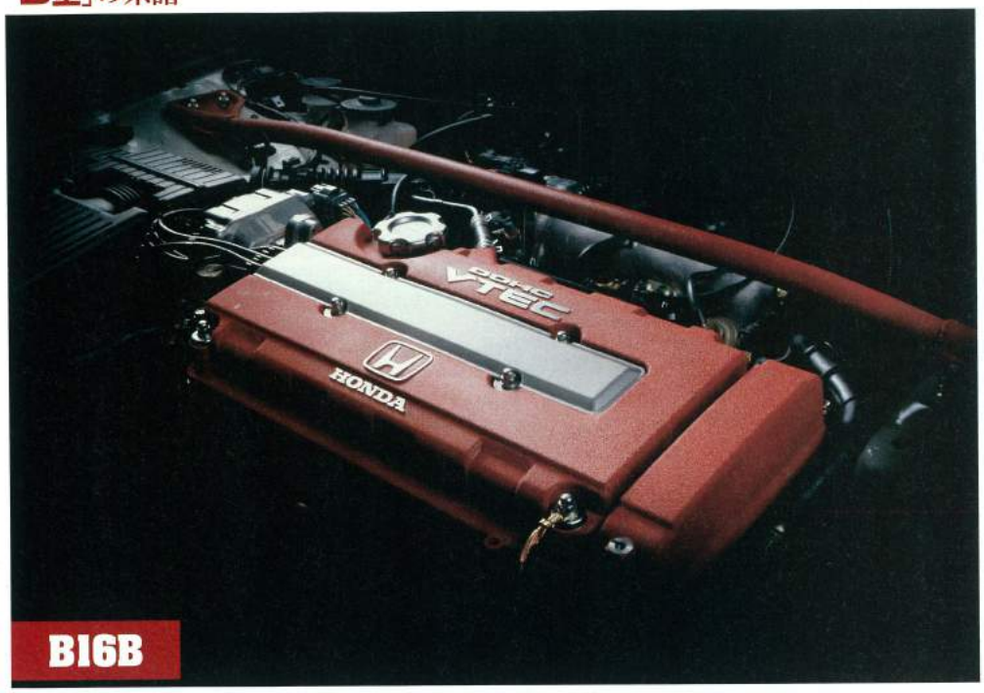
アコード CA3 '85～

リトラクタブルヘッドライトに目を奪われがちだったが、このときB型の息吹が芽生えた



B20A

1985年、市販エンジンとして初のB型B20A/B18Aがデビュー（ただしVTEC非装着）。金のヘッドカバーが目立つ



B16B



シビックタイプR EK9 '97～
シビックタイプRが登場。B16Aを高圧縮化してリッターあたり116psを発生するB16Bを搭載

B16A

89年、インテグラに続きEF9のマイナーチェンジに伴い採用されたのがVTEC搭載のB16A。1600ccで160psという値も大きな話題に



シビック EF9
1987年に4代目"グランド"シビックがデビュー。89年にはVTECを搭載したEF9にバージョンアップ



シビック EG6 '91～
1991年に5代目"スポーツ"シビックにフルモデルチェンジ。エンジンは170psにパワーアップ



シビックFERIO EG9 '91～
シビックフェリオにもSiRにVTECのB18Aが搭載され、後にグループAやJTCCで活躍するベースとなる



シビック EK4 '95～
'95年に"ミラクル"シビックがデビューしたEK4。パワーバンドが広く、サーキットのみならず全日本ラリーでの活躍も



シビックFERIO EK4 '95～
B16Aを積んで4枚ドア。スポーティなファミリーカーを望む層に根強い人気を得たフェリオ



CR-X EF8 '89～
"サイバースポーツ"として知られる2代目CR-X。前後2:1の重量バランスで、ジムカーナを席巻



CR-X DelSol EG2 '92～
電動開閉ルーフ付きツーシーターのデルソル。「オープンとクーペをひとつのボディに」がコンセプト

名機ZCの潮流に乗って80年代半ばにB型も初登場

B型エンジンとは、ホンダ（本田技研工業株式会社）が1980年代後半から90年代にかけて、排気量1600～2000cc級の主力としていた自然吸気直列4気筒ガソリンエンジンの系列名称である。その初登場は85年、CA系のアコード／ビガーへの搭載だった。まずB18AとB20Aが登場したわけだが（2ケタの数字が、cc表示の排気量の上2ケタを示すのは言わずもがな）、B18A・DOHCがCVデュアルキャブレター仕様であったのに対し、B20A・DOHCの方は電子制御燃料噴射装置PGM-FIを装備した2ℓエンジンとして、大きな注目を集めた。

PGM-FI自体は、B型の"先輩エンジン"に位置づけられるZC型エンジンにも採用例があり、B20A・DOHCが初出というわけではなかったのだが、このPGM-FI、名称的には小排気量車から、当時ホンダがエンジン供給というかたちで参戦していたF1レースまでをカバーするため、「F1」が「F1」のイメージを創出する効果をも含めて、非常にネームバリューが高かった。そういったことも、B20A・DOHCがひときわ脚光を浴びた理由のひとつだったかもしれない。

また、「B型エンジンといえばVTEC」というくらいに、B型の全盛期はVTECの発展興隆と軌を一にするわけだが、このCA系アコード／ビガーに搭載された段階では、B型エンジンにVTECはなかった。後述するがVTECの初登場は89年で、あまりにも連携性の強いB型とVTECだけに勘違いしてしまいそうにもなるが、B型も最初からVTECというわけではなかったのである。

そしてB型エンジンを語る時には、前出した先輩エンジン＝ZC型にも触れないわけにはいかない。まさに名機の前に名機あり、あるいは名機の後に名機ありといった関係のZC型とB型だが、ZC型エンジンは2010年現在の今でも、ホンダや無限の関係者から「屈指の名機。気持ちよく回った」との旨が異口同音に聞かれるエンジンで、その思想は市販車搭載開始時期にして1年ほど後輩であるB型エンジンにも受け継がれている。

F1テクノロジーにより究極の高回転を実現

ZC型はスポーツ指向の1600ccエンジンにしては、異例のロングストロークを有することが特徴だった（ボア75㎜／ストローク90㎜）。グループAの全日本ツーリングカー選手権など、トップレーシングシーンでZC型エンジン搭載車を調教した無限関係者の談話によれば、レース仕様となったZC型は当時、理論上のピストンスピードを超えるほどに"速かった"そうだ。「気持ちよく回った」のも納得、というところだが、ロングストロークであるにも関わらず、F1テクノロジーを盛り込んで究極の高回転を実現してしまうあたり、まさしくホンダの血筋と言えるのではないだろうか（それが可能なホンダだからこそ、ロングストロークであることのメリットも同時追求できた、とも評せるだろう）。

B型の1600ccユニットであるB16Aや B16Bは、ZC型に比べてショートストローク化されており、寸法の数値（ボア81㎜／ストローク77・4㎜）は、いろいろな意味でZC型～B型のライバルであったトヨタの4A-GEエンジンのそれに近くなった。「とにかくよく回る」というZC型の流れを汲むB型は、より高回転に適した数値のボア／ストロークを得たことにより、レシプロエンジンとしてのストレスが軽減されるなどの利点も獲得。つまり、ZC型よりも無理なく高回転化を追求できる素養を持って、B型は生まれたわけだ。そして、ホンダのこういった思想・特性は、その後のF型、K型などへも脈々と受け継がれていっている。

さて、85年にCA系アコード／ビガーに搭載されてデビューしたB型エンジンは、80年代後半、当時流行したスペシャリティークーペジャンルの人気車、プレリュードの主機ともなった。2代目プレリュード後期型に前出のB20A・DOHCが載り、さらに87年にフルモデルチェンジした3代目プレリュード（BA4／5／7系）も、B20A（DOHC&PGM-FIとSOHC&デュアルキャブの両仕様）を採用。のちにB21A（DOHC&PGM-FI）搭載車も発売されている。

80年代のうちは、どちらというとラグジュアリー性も強く要求される車種の担当がB型エンジンの主務であった。シビックのSiグレードなど、よりスポーティー性の高い車種

B18C あらゆるシーンでの走快なドライブ感覚を目指したB18C。通常のVTECに加え可変デュアルインマニを採用した。





インテグラ クーペ DC2 '93～

93年5月に発表されたインテグラクーペ。丸目2灯のフロントマスクはむしろ海外で人気



インテグラ TYPE R DC2 '95～

インテグラTYPE R '96SPECのエンジンルーム。

VTECとともに大飛躍 90年代の主力エンジンに

ZC型～B型におけるホンダエンジンの特徴のひとつに、バルブ直押しではなく、ロッカーアームを介していたことがある。DOHC／SOHCでロッカーアームを使うことは、重量面や機構簡便化の見地からは無駄とも思える部分があるのだが、バルブのリフト量調節など、設計自由度の高さというメリットがあった。さらにホンダは、カム&ロッカーアーム機構を有することを活かして、高回転域と低回転域でそれぞれ別のカム・プロフィールに切り替えて使用できる技術＝VTECを開発したのだ。ロッカーアームがあったからこそ実現した新機構、それがVTEC。

89年以降、B型エンジンはVTEC展開の主要ベッドとなった（のちに、ドマーニに搭載されたZC型にもVTEC仕様が生まれてはいるが）。

先陣は2代目インテグラ（DA6／8。「クイント」が外れたインテグラとしては初モデル）。初のVTEC搭載車となったこのクルマのB16A・VTEC仕様（DOHC・PGM-FI）は、160psを発生した。つまり、この2代目インテグラの登場によって、国内市場は先輩ZC型が受け持つかたちだったわけだが、その構図が変化するタイミングこそ、89年のVTEC登場である。B型エンジンはVTEC戦略の主力エンジンとして、ここからその真価を発揮し、大きく飛躍する。



インテグラ TYPE R DC2/DB8 '95～

NSXに次ぐタイプRの称号を受け継いだ通称"96SPEC"。写真は4ドアのDB8



インテグラ TYPE R DC2 DB8 '98～

高回転域でのトルクアップ、タイヤのインチアップなどの変更が行われた"98SPEC"

に「リッターあたり100ps」時代の本格的な到来が告げられたのである。

そして、それまでZC型の独壇場であったシビックのホットモデルにも、VTEC仕様B型エンジンの搭載が始まった。

春のインテグラ登場に遅れること約半年、89年秋にはB16A・VTEC仕様を搭載したシビックSiRとSiRⅡがリリースされる（EF9。この当時のシビックは4代目"グランドシビック"）。そしてグループAレース投入ベース車のシビックも、翌90年からはEF9となった（ただしレースでは当初、VTECは使用されていなかった。詳細はP115にて）。同時期、シビックの兄弟車であるCR-XにもB16A・VTEC搭載のSiRグレード（EF8）が誕生している。

91年、シビックは5代目EG系"スポーツシビック"へとフルモデルチェンジ。先代後期型同様、SiRグレード（EG6）に搭載されたB16A・VTECは、ここで170psというスペックに到達する。完全に「リッター100ps」を超越するステージへと突入したのであった。それが実現した背景として、VTECによって高回転域と低回転域の分業化が可能となり、さらに上を伸ばせる、さらに回せるようになったことが大きな貢献を見せていたことは間違いないだろう。

この5代目シビックの3ドア車においては、一般グレードを主にD型エンジンが受け持ち、ホットモデルのエンジンからはZC型が外れ

B18B 搭載車種からもわかるように、VTECは装着されず、スポーツ性よりも実用性を追及した味付けのB18B

（VTEC非装着）



インテグラ DB7 '93～

マイナーチェンジ時に登場した1.8ℓバージョン。優れたトータルバランスを追求



ドマーニ MA1 '92～

EGシビックとプラットフォームを共有した、より高級感を追求した小型セダン

B18A B20Aとともに初めて登場したB型エンジンB18A。VTECはまだ搭載されていない

（VTEC非装着）



アコード／アコードエアロデッキ／ビガー CA1

85年にフルモデルチェンジしたアコード。車種のなかにはじめてエアロデッキが登場

「B型」の系譜

純正エンジンパーツ流用表

流用先	流用元	パーツ
EK4	EK9	バルブまわり
	EK9	カムシャフト
	EK9	ピストン
	DC2	カム&ピストン
EK4／9	DC2	B18C 換装
	DC2	ファイナルギア
	DC2	スロットルボディ
	DC2(98)	エキマニ
	DC2(98)	ファイナルギア
EK9	DC2	コンロッド&クランク
	DC2	燃料レギュレーター
EG6	DC2	B18C 換装
	EK9	B16B 換装
EG6/9	EK9	カム&ピストン
	EK9	バルブまわり
	EK9	デストリビューター
	DC2	カム&ピストン
	DC2	スロットルボディ
	DC2	インマニ
	DC2(98)	エキマニ
	DC2	デストリビューター
	DC2	クラッチASSY
	DC2	フライホイール
	DC2(98)	ファイナルギア

B型エンジンは、排気量が異なるエンジンどうしでの流用性が高いのも特徴だ。そもそもエンジンを換装してよりハイパワーを狙っていくというのもアリだが、内部パーツ交換だけでも効果は高い

た(フェリオと、のちに3ドア限定車への搭載はあった)。こうして、B型+VTECの組み合わせが、いよいよホンダのスポーティー系車種を代表するキーワードとなってゆく。

同時期、B16Aはシビックフェリオ(EG9)、CR-Xデルソル(EG2)という新型車にも搭載されている。また、最初のVTECエンジン搭載車であったインテグラも、マイナーチェンジ時にはB16Aを170psへと出力アップ。そしてB18B(DOHC/ノンVTEC)搭載車がインテグラのラインアップに加わっている。かつてB型エンジンが初登場した時、つまりCA系アコード/ビガーのB18Aはデュアルキャブレター仕様だったが、このB18BはPGM-FI仕様となっている(VTEC登場期以降のB型エンジンはDOHC&PGM-FIが基本となり、VTECかノンVTECかが主な差異となる)。

B18Bは、のちにドマーニ(MA系)、オルティア(EL系)にも採用されており、前出のCR-Xデルソルやシビックフェリオへのb16A搭載も含めて、90年代、B型エンジンは多岐多様な車種展開を見せた。シビックSiRのようなホットモデル担当のみならず、B型エンジンが広い守備範囲を誇る、まさに主力エンジンであったことが窺えよう。

2000ccのB型エンジンの〝Bバージョン〟進化ユニットであるB20B(ノンVTEC)も、90年代半ば以降、オルティア、CR-V(RD系)、ステップワゴン(RF系)、S-MX(RH系)といった、この頃からホンダの基幹車種となるミニバン/SUVへと採用されている。これもまた、主力エンジンたるB型エンジンの懐の深さを示す事実だ。

なお、B型エンジンは排気量の大小に関わらずボアは81㎜で一定していたが、このB20Bに関しては、ボアが84㎜へと広がっているのが特徴(ちなみにB21Aはボアが83㎜だった)。B20Bには、鋳鉄製スリーブを四連一体構造とする技術が盛り込まれており、これによって気筒軸間距離の短縮を実現することで、ボアが拡大していながらも、エンジン全体を1600cc級のコンパクトさに収めることに成功している。B型エンジンが果たした技術革新のひとつと言えるだろう。

タイプRの登場によってB型エンジンは究極へと進化

主力としての活躍も広めつつ、B型エンジンは〝尖った〟ところも極め続けてゆく。

93年、3代目へとモデルチェンジされたインテグラ(初期は〝丸目4灯〟だったモデル)は、1800ccユニットとしてB18B(ノンVTEC)と、新しいB18C(VTEC、180ps仕様)を搭載。そして95年、丸目4灯を廃したマイナーチェンジを機に、このインテグラにタイプRがラインアップされることになる。3ドアクーペ(DC2)と4ドアハードトップ(DB8)の2種を有するというユニークな編成のタイプR化であったが、ここでB18Cは、インテグラ・タイプR用の〝スペックR〟へと進化を遂げるのだ。B18C・スペックR(VTEC)は、ついに200psという数字を現実のものとする。

B18Cは180ps仕様の段階からストロークが87・2㎜(スペックRも同じ)と、B18Bのそれ(89㎜)よりもショートだった。ボアは81㎜で変わらないので、同じ1800cc級という括りとはいえ、厳密な排気量的には、B18Cは40cc弱ほどB18Bより小さくなる。一概には言えないだろうが、排気量を小さくしてでも「タイプRだから、もっと回したい」という意志が見えてくるよう。

一方、シビック/シビックフェリオは95年に6代目EK系〝ミラクルシビック〟へとフルモデルチェンジ。先代同様、3ドアに関してはD型エンジンが一般車種を、そしてB16A・VTECがSiR系(EK4。3ドア&フェリオ)を受け持つ構図が維持された。

そして97年、今度はシビックにタイプRが加わる。そしてB型エンジンの歴史は、ついに〝究極仕様〟の登場を迎えることとなる。

シビック・タイプR(EK9)に搭載されたのは、1600ccのB16B(VTEC)であった。最高出力は185ps。インテグラ・タイプRの「1800ccで200ps」も凄かったが、単純に比率計算してみると、インテグラが「リッターあたり約111ps」であるのに対し、今回のシビック・タイプRのそれは「リッターあたり約116ps」にまで達していた。あくまでも単純比較ではあるが、シビック・タイプR搭載のB16Bエンジンこそは、デビューから12年、VTECとの出会いから8年を経て辿り着いた、B型エンジンの系譜における最高到達点であった。

やがて世紀の変わり目を迎える頃になると、新型車へのB型エンジン搭載はなくなり、ホンダの主力エンジンの座は89年デビューの〝半同期生〟でもあったF型、さらには2000年デビューのK型へと移っていく(Si-MXの生産が終わった02年で、B型エンジンの生産もストップされた)。そしてB型の降板以降、シビックやインテグラのタイプRも2リッターベースへと変化し、1・6~1・8ℓ級ホットモデルの退潮を感じさせると同時に、1600ccで185psを達成したB16Bの存在は、ある種、伝説めいたものともなってきている。そして今やホンダのクルマには、何らかのかたちでVTECが全面的に採用されていると言っても過言ではない。もちろん、これはB型エンジンの貢献によるものである。

B20B

搭載車にはファミリーカーが多いが、排気量アップの際には流用パーツとなることも多いB20B。基本ポテンシャルが高いからこそだ

(VTEC非装着)



CR-V RD1 '96~

4連スリーブにより1600cc並みの大きさを達成したB20Bを初めて採用したCR-V



オルティア EL2 '96~

市街地からアウトドアまでをコンセプトに開発されたオルティア。B18B搭載車もあり



ステップワゴン RF1 '96~

ステップワゴンのヒットは、ホンダの非スポーツ路線を一層刺激した車種かもしれない



S-MX RH1 '96~

前席はコラムシートでフルフラット化できるデートカーとして人気の高かったS-MX

B20A

1気筒当り3バルブのB20A。各部の軽量化とフリクション低減し、出力とトルクの向上を達成した

(VTEC非装着)



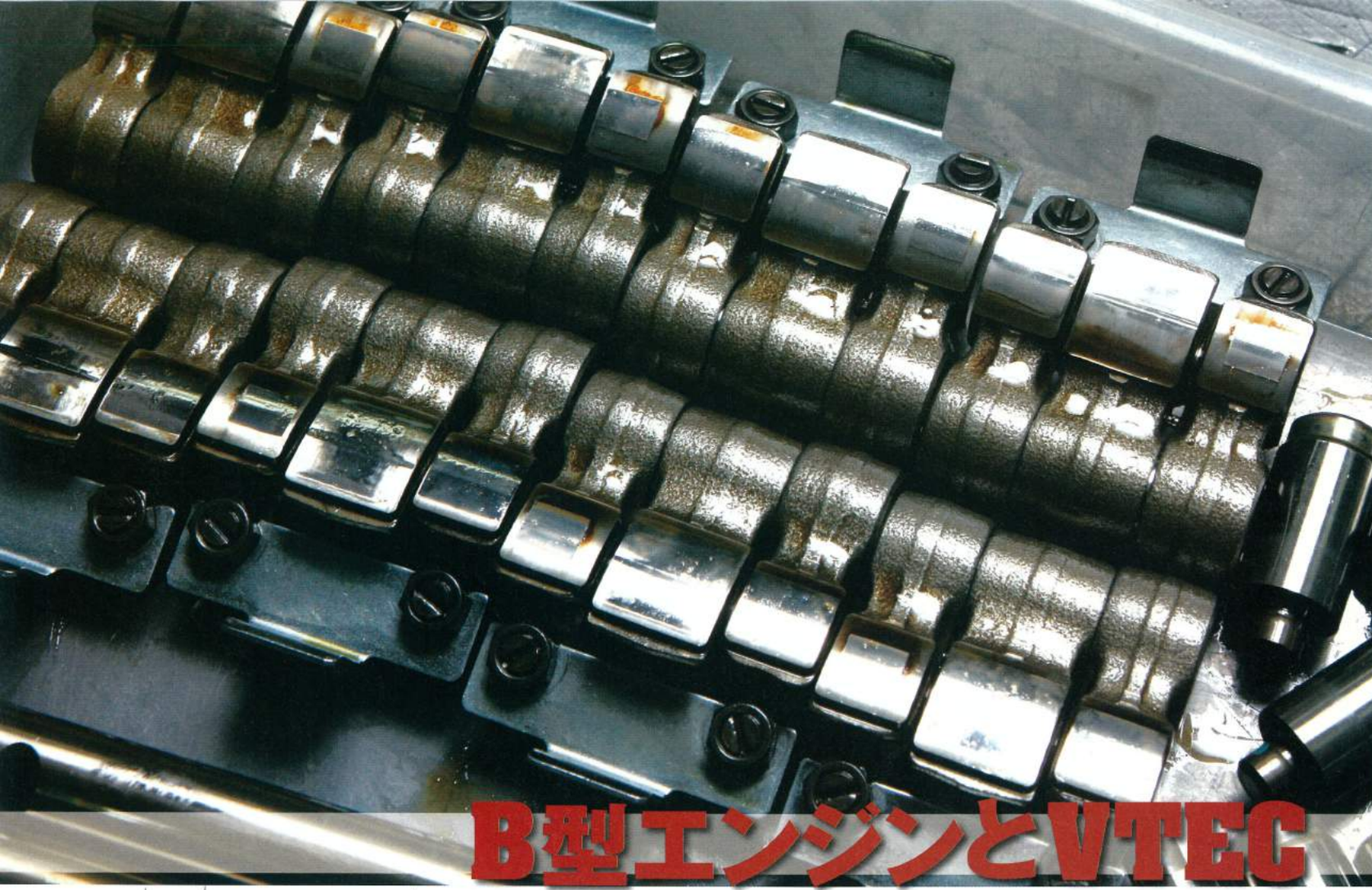
プレリュード BA4 '87~

四輪操舵が話題を呼んだプレリュード。エンジン後傾(18度)レイアウトを採用し、低ボンネットを実現



ビガー CA3 '85~

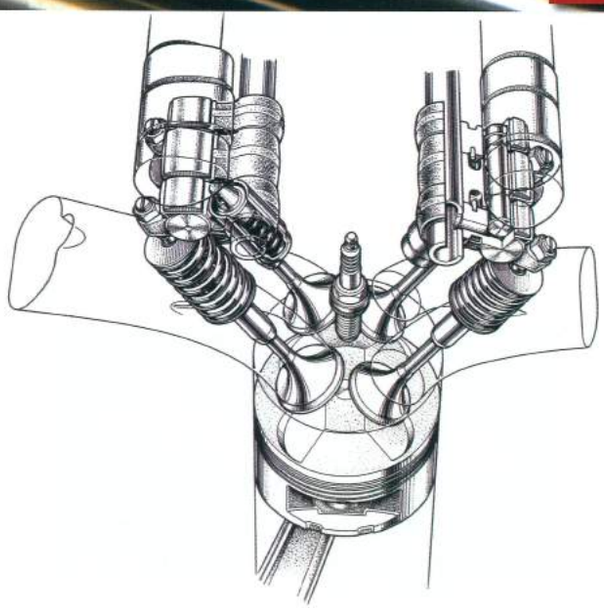
アコード同様、世界初の4輪ダブルウィッシュボーンサスを採用するなど、技術的にも注目度の高かったビガー



B型エンジンとVTEC

世界を変えた奇跡のハーモニー

世界初の可変吸気機構『VTEC』
あまりに有名なこの用語だが、意外とその本質はうろ覚えでは？
ここでは、改めてこの機構の革新性や機能の高さについておさらいし
B型エンジンとVTECのコラボレーションについて理解を深めたい



スポーツ性と日常性を両立させるためのテクノロジー

昔から気持ちいいレシプロエンジンを讃えるときに「カムに乗った」という言葉が使われることが多い。シリンダーヘッドに位置する吸排気バルブの開閉タイミングやリフト量をコントロールするのがカムシャフトの役割。そのカム山と呼ばれるプロフィールとエンジン回転数とパワー感がマッチして気持ちいい状態を「カムに乗った」と表現するわけだが、そのオイシイ領域は全域に広がることはない。カムプロフィールが関係する限り、どんなエンジンでも「カムが乗る」のは限られたエリアになってしまう。だから実用エンジンで低中回転域にカムプロフィールを合わせたエンジンではカムのマッチした領域でのパワー感が足らずにカムに乗った感触が味わいづらい。一方で、パワーの出ている高回転にマッチしたカムプロフィールは、その領域においては、まさしく「カムに乗った」好フィールを味わうことができる反面、低・中回転域で極端に「カムに乗らない」フィーリングが出てしまうこともある。いわゆる昔ながらのハイカムを入れたときにアイドリングでバラつく、といった症状は、その領域にカムが合っていないから起きるもので、さらにいえば極端に高回転にマッチさせたカムプロフィールではアイドリングを維持できない。もちろん高回転重視のレーシングエンジンではアイドリング回転数を高めるなどして対応できるが、市販車においてはアイドリングのできる範囲内でのハイカムをセットするのがせいぜいでしかなく、妥協を余儀なくされていた。

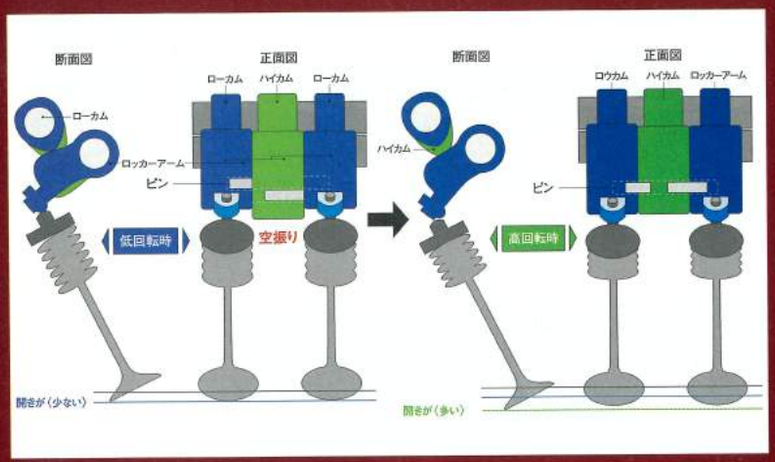
つまり高回転まで回るエンジンになるほどピークパワーからレブリミットにかけての領域で「カムに乗る」感覚を味わいづらいということになってしまう。とくに小排気量エンジンにおいては回転でパワーを稼ぐという面もあり、実用性とピークパワーの両立は難しいバランスが要求された。たとえばホンダが四輪初期のSシリーズ以来のDOHCヘッドを復活させたZC型エンジン（1984年）でも1590ccの排気量から130psというパワーながら、その発生回転数は6800rpmに留まっていたし、またボア75㎜に対して90㎜というロングストロークとするなど「復活したホンダDOHC」というイメージながら意外にトルク型キャラクターだった。1984年というとホンダの第二期F1とリンクしたタイミングで、そのイメージをダイレクトに受け継いだDOHCエンジンながら実際には実用的な乗り味を与えられていた。それも高回転での「カムに乗る」味付けと扱いやすさの両立が難しいことにある。

そうしたジレンマといえる状況を打破すべく、ホンダが市販した技術が「VTEC」だ。1989年4月にフルモデルチェンジした3代目インテグラのトップグレードに搭載された「B16A」型エンジンに初めて採用されたVTEC（可変バルブタイミング・リフト機構）の仕組みは、一本のカムシャフトに二つのカム山（プロフィール）を与えるというもの。そしてカムとバルブをつなぐロッカーアームを油圧によってコントロールすることで、その二つのカムプロフィールを使い分けていた。いかにも複雑な機構を想像するかもしれないが、カムカバーを外して見れば、意外にシンプルな構造に驚く。二つのカムプロフィールといっても、別にカムシャフトが通常の二倍の長さがあるわけでもないし、まして4本入っているわけでもない。とはいえ、カムシャフトの下には……。

このページのメインカットからも分かるように24個のロッカーアームがギッシリと並んでいる。VTEC機構を象徴する、この様子はまさに壮観。前述したようにロッカーアームとはカムシャフトと吸排気バルブの間に位置するパーツであり、B16A型は4気筒DO

Text/Shinya Yamamoto
Photos/Makoto Inoue

VTEC概念図



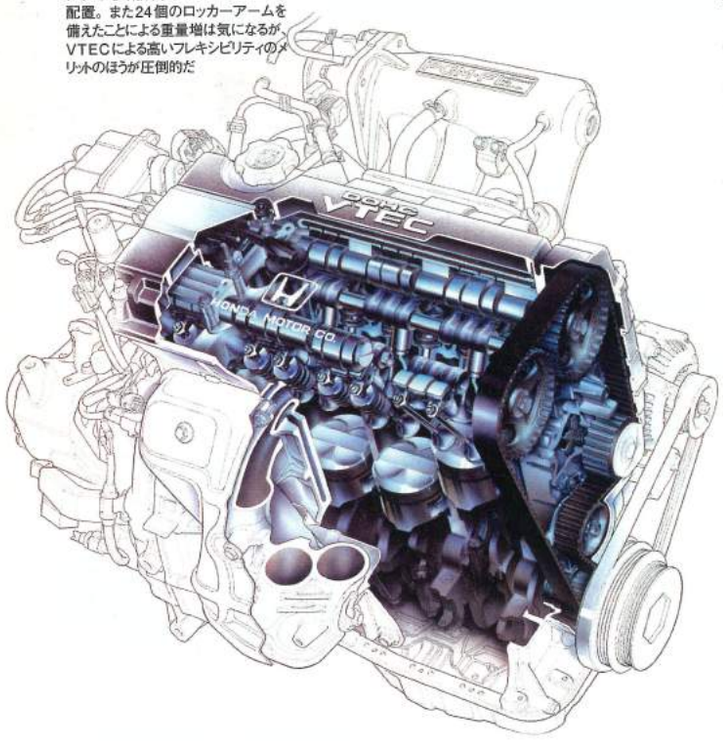
1気筒の吸気側を舞台に採ると、低回転時は2個のローカムがそれぞれのロッカーアームを押し、それぞれのバルブを動かす。この時、カムシャフト上のローカムとローカムの間にあるハイカムは、もちろんローカムと一緒に回っており、自分用のロッカーアームを押しているが、これは空振り状態。高回転になると、ハイカムのロッカーアームとローカムのロッカーアームが内部のピンで一体化し、バルブの動きはハイカムに支配されるようになるのだ。

HC16バルブエンジンであるから、気筒ごとに6個のロッカーアームがあることになる。吸排気の2バルブに対して、それぞれ3個のロッカーアームが与えられているということだ。そして、このロッカーアームそれぞれを動かすべく吸排気のカムシャフトにはそれぞれ1気筒あたり3つのカム山が与えられている。しかしながら3つのカム山だがカムプロフィールでいえば2種類でしかない。左上のイラストからもわかるように、3つあるカム山はまさしく「山」という漢字のごとく中央と左右という、二つの高さを持っている。そして、ひとつの気筒の片側2バルブの動きだけを見れば、ロッカーアームとカムが接する部分(平滑で平らな部分)が小さな左右のロッカーアームはアイドリングから中回転域にマッチしたローカムによって動く部分で、中央の太いロッカーアームは高回転指向のプロフィールとされたハイカムによって動かされるもの。エンジン始動から中回転域までは二つのローカムが左右のロッカーアームを動かすことで実用的なタイミング&リフト量でバルブを駆動。そして、左上のイラストにあるようにロッカーアームの中に仕込まれた油圧ピンで中央と左右をつなぐことでハイカム側のバルブタイミング&リフトによるエンジンへと切り替わる。これがVTEC機構による二面性の両立であり、実用性を確保できるからこそ〝攻めた〟ハイカムの設定にできることで高回転型エンジンへと仕上げることが可能となった。それゆえに最初にインテグラに搭載されたB16A型の段階で1595ccの排気量から160psの最高出力を7600rpmという高回転で発生することに成功した。

なお現在のi-VTECにも採用されている可変バルブタイミング機構は、1989年当時で他メーカーのエンジンには採用されていたが、あくまでカムシャフトを偏芯させることで、バルブの開閉時期(バルブタイミング)をズラすものでしかない。もちろん、バルブタイミングは「カムに乗る」感覚には重要なファクターだが、さらにVTECでは二種類のカムプロフィールを持たせることで、バルブタイミングと同時に、バルブリフト(=開閉量)さえも変えてしまうのがポイント。吸排気の通り道であるバルブリフト量を増やすことで圧倒的なパワーを絞り出すことに成功しているのは、歴代モデルの進化を見るまでもなく理解できるところだ。

ところで、VTECの必然としてロッカーアームを介するバルブ駆動システムを採用するわけだが、そのことをもってカムがバルブを直接駆動する直打式に比べての高回転でのネガティブさや、また油圧を利用することによるトラブルを心配する声が、1989年当時に発せられたのも事実。しかしVTECと同様のテクノロジーがすでに二輪の世界では実用化されていたことを知るホンダファンは、そうした声に惑わされることはなかった。そのオートバイに採用された技術が1983年12月に誕生したCBR400Fに採用された『REV』と呼ばれるもの。ロッカーアーム内の油圧ピン移動により2バルブと4バルブを使い分けるシステムは、まさしくVTECにつながる技術といえる。しかも400ccのオートバイエンジンゆえに最高出力の発生回転は12300rpmと高回転型である。こうした技術的な背景を知っていれば、たかだか7600rpmくらいで油圧ピンの作動を心配するほうがおかしく思えてくる。

実際、VTECを採用したB型エンジンの進化を追いかければ、その最高出力は後期型『B16A』で7800rpm、4代目インテグラに搭載された『B18C』で7800rpm、インテグラ・タイプRの『B18CspecR』になって8000rpmと大台にのり、そしてシビック・タイプRの『B16B』では8200rpmまで高められている。しかも『B16B』のレブリミットは8400rpm、バルブリフト量は吸気側が11・5㎜、排気側が10・5㎜と、他のエンジンからみればハイチューンド状態といっても過言ではないレベルとされていた。それでいて市街地では普通に問題なく使えるし、もちろんアイドリングがバラつくことがないのは、シビック・タイプR(EK9)オーナーであれば、ご存知の通り。これこそ、まさしくVTECの効果である。ハイ/ロー二つのカムプロフィールを使い分けることによる二面性は、ともすれば高回転での「カムに乗った」伸びやかさで印象づけられてしまうが、むしろチューニングエンジンといえる高回転ユニットに、市販車用エンジンに要求されるフレキシビリティを持たせるための技術がVTECであり、これだけのスポーツユニットを日常的に使用できるよう調教してきたことを評価したい。そしてVTECという技術を初めて搭載したエンジンとしてのB型という記念碑を味わえる喜びを噛みしめたい。



気筒ごとに3つのカム山を持つカムシャフトを吸排気それぞれに独立して配置。また24個のロッカーアームを備えたことによる重量増は気になるが、VTECによる高いフレキシビリティのメリットのほうが圧倒的だ

B型エンジン基本スペック

エンジン型式	B16A (160PS Ver.)	B16A (170PS Ver.)	B16B	B18C (180ps 版)	B18CspecR('96SPEC)	B18CspecR('98SPEC)
エンジン種類	水冷直列4気筒横置	水冷直列4気筒横置	水冷直列4気筒横置	水冷直列4気筒横置	水冷直列4気筒横置	水冷直列4気筒横置
総排気量 (cm3)	1,595	1,595	1,595	1,797	1,797	1,797
ボア×ストローク (mm)	81.0 × 77.4	81.0 × 77.4	81.0 × 77.4	81.0 × 87.2	81.0 × 87.2	81.0 × 87.2
圧縮比	10.2	10.4	10.8	10.6	11.1	11.1
燃料供給装置形式	電子燃料噴射式 (ホンダ PGM・FI)	電子燃料噴射式 (ホンダ PGM・FI)	電子燃料噴射式 (ホンダ PGM・FI)	電子燃料噴射式 (ホンダ PGM・FI)	電子燃料噴射式 (ホンダ PGM・FI)	電子燃料噴射式 (ホンダ PGM・FI)
使用燃料	無鉛プレミアム	無鉛プレミアム	無鉛プレミアム	無鉛プレミアム	無鉛プレミアム	無鉛プレミアム
燃料タンク容量 (l)	45	45	45	50	50	50
最高出力 (PS/rpm) ネット値	160/7600	170/7800	185/8200	180/7600	200/8000	200/8000
最大トルク (kgm/rpm) ネット値	15.5/7000	16.0/7300	16.3/7500	17.8 × 6200	18.5/7500	19.0/6200
トランスミッション	5MT	5MT	5MT	5MT	5MT	5MT
1速	3.230	3.230	3.230	3.230	3.230	3.230
2速	2.105	2.105	2.105	1.900	2.105	2.105
3速	1.458	1.458	1.458	1.360	1.458	1.458
4速	1.107	1.107	1.107	1.034	1.107	1.034
5速	0.848	0.848	0.848	0.787	0.848	0.787
後退	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
減速比	4.400	4.266	4.400	4.400	4.400	4.785

AERO PARTS

[エアロパーツ]

空力効果と機能美を両立したドレスアップ!

エアロパーツのポイントは、空力や軽量性などの機能面と、デザインのよさをいかに両立しているか
各メーカーからは個性的かつ機能的なフルエアロがリリースされており
デビューから時を経たB型VTEC搭載モデルでも、まだまだボディメイクを楽しむことができる

※ご購入に際しては、商品の仕様・特徴・取り付け方法・価格など事前によくご確認ください。商品の写真には他車種用のものも含まれます。実際の商品と外観が異なることがあります。購入・チューニング等の際に生じたトラブルに関しては、当編集部では一切の責任を負いかねます。

ings

問:イングス
☎0744-42-0611

N-SPEC LINE UP

フロントバンパー	6万1950円(FRP)、7万5600円(ハイブリッドエアロ)
サイドステップ	5万400円(FRP)、6万1950円(ハイブリッドエアロ)
リアバンパー	5万8800円(FRP)、7万1400円(ハイブリッドエアロ)
上記3点セット	16万8000円(FRP)、20万4750円(ハイブリッドエアロ)
Z-POWER WING	14万4900円〜16万5900円(ウェットカーボン)、29万1900円〜31万2000円(ドライカーボン)



独自のFRP新素材「ハイブリッドエアロ」を開発。FRPの軽さとウレタンレベルの衝撃耐久性を実現した。DC2角目3ドア車のみ適合。



INTEGRA DC2
[インテグラ]

RANDO SPORTS

問:エアロテックジャパン
☎072-838-7744



AERO-PARTS LINE UP

FRONT BUMPER	4万5150円(FRP)
SIDE STEP	3万9900円(FRP)
REAR BUMPER	4万5150円(FRP)
3点 FULLKIT PRICE	12万4950円
CARBON BONNET	7万1400円(カーボン)



乱人が提案する本格スポーツブランド。実際にレースで使われていたアイテムをフィードバック。丸目4灯車には装着不可。

WEBER SPORTS

問:WEBER SPORTS
☎078-969-3515



LINE UP

Fバンパー	3万8850円(FRP)
Sステップ	2万9400円(FRP)
Rバンパー	3万5700円(FRP)



ウェーバースポーツのスポーツコンパクトシリーズ。インテグラ用として角目用と丸目用をそれぞれラインアップする。

CrowHouse

問:クロウハウス
☎048-451-3700

LINE UP

フロントバンパー	8万9250円(FRP)
サイドステップ	7万8750円(FRP)
リアバンパー	8万6100円(FRP)
上記3点セット	23万1000円
フロントアンダーパネル	5万2500円(FRP)
フロントフェンダー	7万8750円(FRP)
リアアンダーパネル	4万7250円(FRP)
リアウイング	8万6100円(FRP)、12万750円(カーボン・クリア塗装)
フロントバンパー&アンダーパネル Set	11万5500円
リアバンパー&アンダーパネルセット	10万7100円
フロントバンパー&フロントフェンダーセット	15万7500円





冷却効果を高め、高速走行時を考慮したデザインを採用。リアバンパー、リアウイング、リアアンダーパネルは丸目モデルに装着可。

DangunRacing

問:関東車輌
☎03-5547-5570

LINE UP

フロントバンパー	6万5100円(FRP)
サイドステップ	5万4600円(FRP)
リアマッドガード	4万2000円(FRP)
フロントバンパー&フォグ	10万5000円(FRP)
6ライトキット	3万9900円





スーパー耐久指定パーツを得るなど、モータースポーツで培ったノウハウをストリート用にフィードバック。個性的なデザインが特徴。

C-WEST

問:C-WEST
☎072-726-7000





ボディのフィッティングにおいても柔軟性のあるPFRP製がおすすめ。軟質ペイントを施すことで、塗膜が割れにくくなるという。



柔軟性があり割れにくいプライアブルFRPもラインアップするスーパー耐久公認パーツ。



LINE UP

N1フロントバンパー	5万400円(FRP)、5万4600円(PFRP)
サイドステップ(2Dr)	3万9900円(FRP)、4万4100円(PFRP)
サイドステップ(4Dr)	3万9900円(FRP)、4万4100円(PFRP)
リアバンパー(2Dr)	4万8300円(FRP)、5万2500円(PFRP)
アイライン※1	1万500円(FRP)

※1 保安基準適合外

LINE UP

フロントハーフスポイラー	2万3100円(FRP)、2万7300円(PFRP)
サイドステップ(2Dr)	3万9900円(FRP)、4万4100円(PFRP)
サイドステップ(4Dr)	3万9900円(FRP)、4万4100円(PFRP)
リアハーフスポイラー(2Dr・96スペック)	2万3100円(FRP)、2万7300円(PFRP)
アイライン※1	1万500円(FRP)

※1 保安基準適合外

RISING

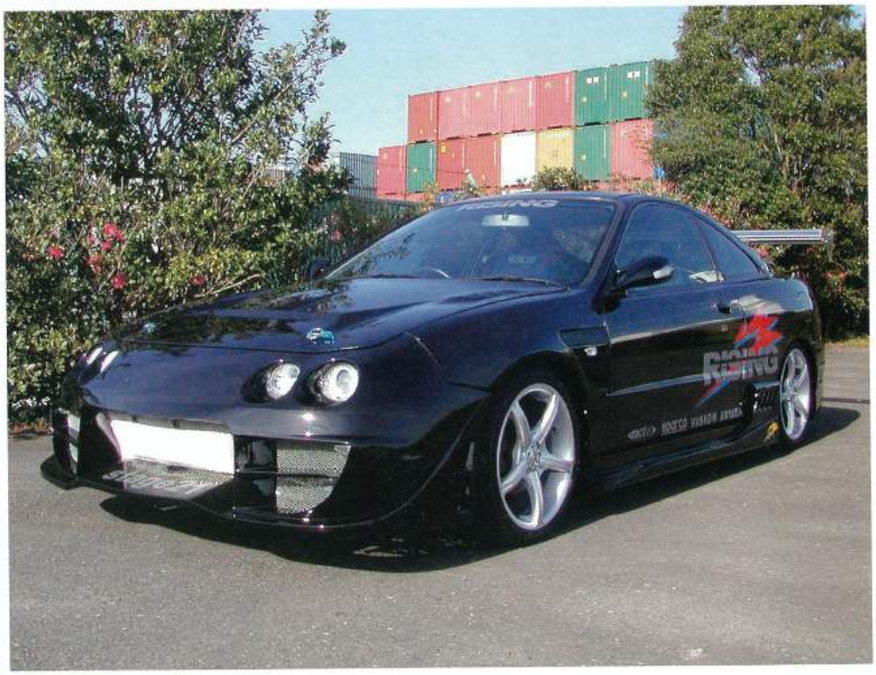
問:Stage21
☎042-763-0049

LINE UP

フロントバンパー	2万6250円(FRP)
サイドスカート	2万6250円(FRP)
リアバンパー	2万6250円(FRP)

オリジナルスポコンブランドRISING。手軽にドレスアップを楽しもうというコンセプトをもとにエアロパーツを製作する。





Stage Jack

問:Stage21
☎042-763-0049

LINE UP

フロントハーフスポイラー	1万5750円(FRP)
サイドステップ	2万1000円(FRP)
リアハーフスポイラー	1万5750円(FRP)





ドレスアップパーツのラインアップに力を入れるStage21。写真はDC2 SiR用のエアロパーツシリーズ。

 ※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

DOOBIE'S

問:ドゥービー
☎072-875-7905



LINE UP

フロントリップ	2万6250円(FRP)
サイドステップ	4万8300円(FRP)
リアアンダー	2万9400円(FRP)



白または黒ゲルコートをラインアップ。96スペックの丸目4灯用となる。

+F

問:トップフューエル
☎0598-56-5880

オリジナルエアロキット LINE UP

フロントアンダースポイラー※1	4万2000円
リアアンダースポイラー※2	4万2000円
サイドステップ※3	6万3000円
リアウイング	6万8250円
フルエアロキット	20万7900円

※1 丸ヘッドライト用、角ヘッドライト用あり
※2 98スペックにリアアンダーを取り付ける場合は96スペック純正バンパー必要
※3 サイドステップは2ドア専用、4ドア車は装着不可



フィッティングの良さや空力バランスにこだわったオリジナルエアロ。インテグラのボディラインを活かしつつ外観をグレードアップ。

MARGA HILLS

問:マルガヒルズ
☎055-940-1002

LINE UP

フロントバンパー	7万9800円(FRP)
サイドステップ	6万1950円(FRP)
リアバンパー	7万350円(FRP)
リアウイング	10万2900円(FRP・カーボン)



機能を最優先に考えたこのエアロは走れば違いが体感できるという。フロントバンパーサイドの下面処理が最大の特徴。



FIRST MOLDING

問:ファーストモールディング
☎0595-83-0133

LINE UP

フロントスポイラー	9万4500円(FRP)
リアスポイラー	7万350円(FRP)
サイドステップ	7万350円(FRP)
ルーフスポイラー	7万350円(FRP)
ダックテール	5万7750円(FRP)



張り出したデザインが特徴のファーストモールディング製エアロ。いずれも黒ゲルコート仕上げとなる。96・98スペック用。



BOMEX

問:ボメックス
☎048-953-2294

LINE UP

フロントバンパー前期用※1	5万6700円(FRP)
フロントバンパー後期用	7万6700円(FRP)
サイドステップ(2Dr)	5万400円(FRP)
サイドステップ(4Dr)	5万400円(FRP)
リアバンパースポイラー※2	5万6700円(FRP)
エアロミラー(2Dr)	3万1500円(FRP)

※1 フロントバンパー前期用は2ドア・4ドア共通、丸目4灯タイプ
※2 リアバンパーのデザインは2ドア・4ドア共通、2ドア用4ドア用あり

レースシーンで活躍するボメックス製のエアロ。フロントバンパーはグリル付き。DC2丸目・角目用をそれぞれ用意する。





CIVIC EK [シビック]

WEBER SPORTS

問:WEBER SPORTS
☎078-969-3515

ウェーバースポーツのスポーツコンパクトシリーズ・シビックバージョン。こちらはハッチバック用で、大きな開口部が特徴。





LINE UP

Fバンパー	3万8850円(FRP)
Sステップ(3Dr・EK)	2万9400円(FRP)
Rバンパー	3万5700円(FRP)
3P AERO SET(3Dr・EK)	10万3900円

整流効果や冷却効果の向上も期待できるスポーツコンパクトシリーズ。FERIO用もフロント、サイド、リアパーツを用意。





LINE UP

Fバンパー	3万8850円(FRP)
Sステップ(FERIO・EK)	3万9900円(FRP)
Rバンパー	3万5700円(FRP)
3P AERO SET(FERIO・EK)	11万4450円

J.blood

問:J.blood
☎025-524-5066



柔軟性樹脂と柔軟性ゲルコートを使用したオリジナルの新素材、ソフトFRP製もラインアップ。柔軟性と耐クラック性に優れる。



LINE UP

フロントバンパースポイラー	4万2000円(FRP)、4万9350円(ソフトFRP)
サイドステップ	3万9900円(FRP)、4万5150円(ソフトFRP)
リアバンパースポイラー	3万9900円(FRP)、4万5150円(ソフトFRP)

RANDO SPORTS

問:エアロテックジャパン
☎072-838-7744

フロントバンパーのみ、EK前期と後期が別設定となる。FERIOはフロントバンパーのみ装着が可能。

AERO-PARTS LINE UP

FRONT BUMPER	4万5150円(FRP)
SIDE STEP	3万9900円(FRP)
REAR BUMPER	4万5150円(FRP)
3点 FULLKIT PRICE(フロント、サイド、リア)	12万4950円(FRP)
CARBON BONNET	7万1400円(カーボン)





C-WEST

問:C-WEST
☎072-726-7000



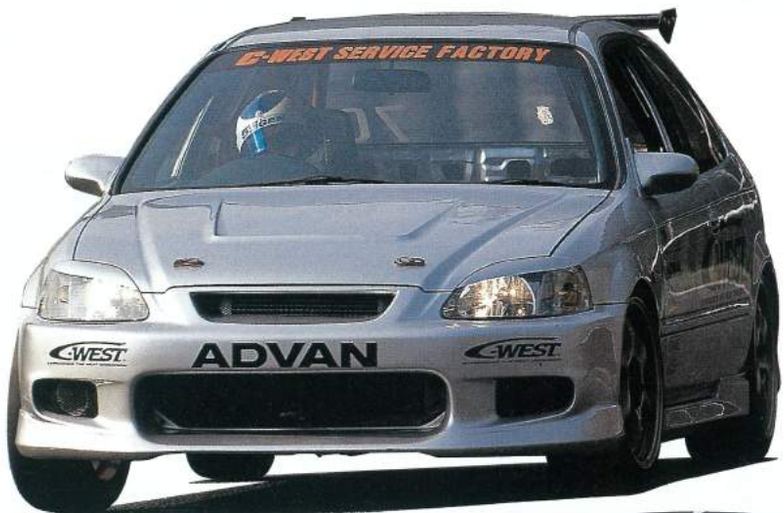


スピードを支配する実戦型エアロとして開発。独自の技術を駆使した柔らかな素材PFRPを採用する。EK前期用。

LINE UP

フロントバンパー※1	5万400円(FRP)、5万4600円(PFRP)
サイドステップ※2	3万9900円(FRP)、4万4100円(PFRP)
リアバンパー※3	4万4100円(FRP)、4万8300円(PFRP)
アイライン※4	1万500円(FRP)

※1 EK4.9、3Dr HB、4Dr FERIO
※2 EK4.9、3Dr HB
※3 EK4.9、3Dr HB
※4 EK4.9、3Dr HB、4Dr FERIO、保安基準適合外



一般的な強化プラスチックFRPと、柔軟性をプラスしたPFRP製をラインアップ。EK後期用。



LINE UP

フロントバンパー※1	5万400円(FRP)、5万4600円(PFRP)
サイドステップ※2	3万9900円(FRP)、4万4100円(PFRP)
リアバンパー※3	4万4100円(FRP)、4万8300円(PFRP)
アイライン※4	1万500円(FRP)

※1 EK4.9、3Dr HB、4Dr FERIO
※2 EK4.9、3Dr HB
※3 EK4.9、3Dr HB
※4 EK4.9、3Dr HB、4Dr FERIO、保安基準適合外

 ※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

LIVE SPORTS

問:ライブスポーツ
☎0729-66-0197





ライブスポーツの代名詞ともいえるスポーツカーオリジナルエアロ。同社の20年の歴史の結果を見せるデザインだ。

シビックEK4前期 LINE UP

フロントリップ	2万6250円
サイドステップ	3万9900円
リアアンダー	2万9400円
アイライン	1万2600円

PuRPLE SPEED

問:ドゥービー
☎072-875-7905

LINE UP

フロントリップ	2万6250円(FRP)、3万3600円(カーボン)
フロントハーフ	2万9400円(FRP)
サイドステップ	4万2000円(FRP)
リアハーフ	2万9400円(FRP)

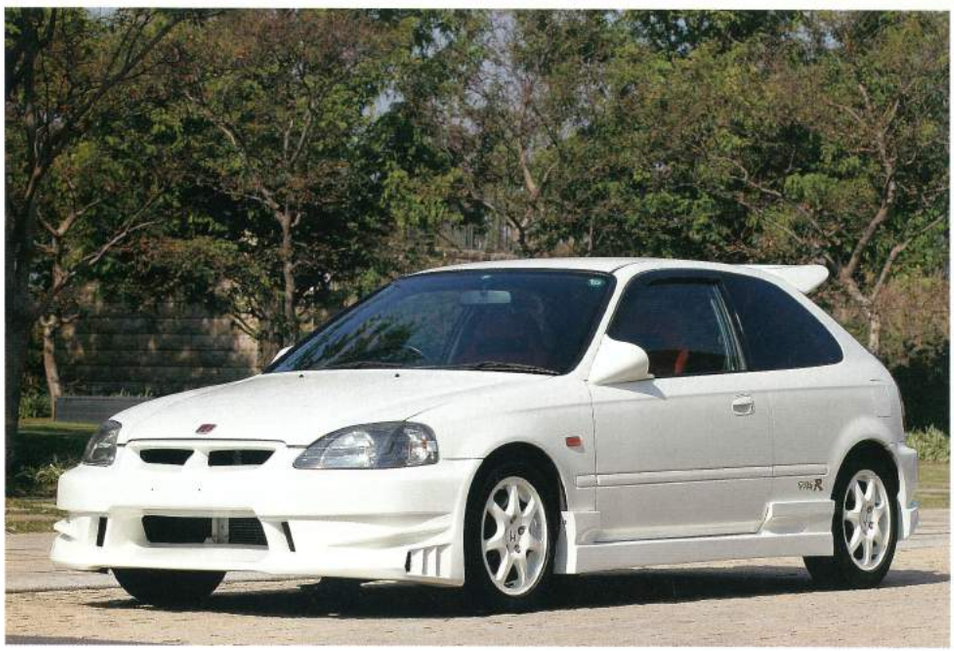
フロントリップはカーボンとFRPを用意。カーボンは平織りタイプとなる。FRPは白・黒ゲルコート仕上げをそれぞれラインアップ。





BOMEX

問:ボメックス
☎048-953-2294



LINE UP

フロントバンパー(前期)	5万4600円(FRP)
フロントバンパー(後期)	5万4600円(FRP)
サイドステップ(3Dr)	5万400円(FRP)
サイドステップ(4Dr FERIO)	5万400円(FRP)
リアバンパースポイラー※1	5万4600円(FRP)
エアロミラー(3Dr)	3万1500円(FRP)

※1 リアバンパースポイラーは3Drと4Dr用あり

前期、後期FERIO用を各種ラインアップ。技術とレース参戦で鍛えられた整流&冷却効果を高めるデザインを採用する。写真は3ドア用。



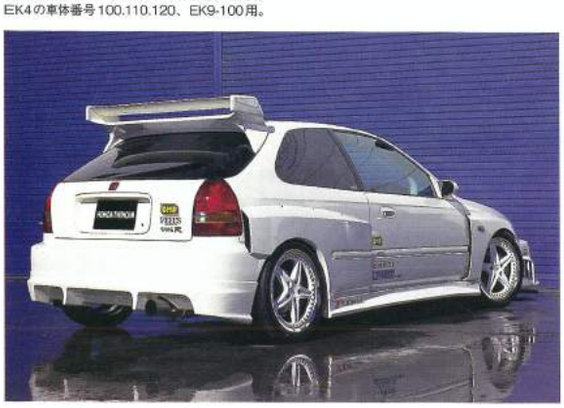
FEEL'S

問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

モンスターエアロキット LINE UP

フロントバンパー	10万2900円(FRP)
サイドステップ	7万1400円(FRP)
リアアンダースポイラー	6万8250円(FRP)
オーバーフェンダー	12万6000円(FRP)
可変式ダブルウイング	9万8700円(FRP)
ヘッドライトリッド	2万3100円(FRP)

モンスターシビックに変身。フロントバンパーには補助灯は付属なし。車両寸法の変更登録が必要。EK4の車体番号100.110.120、EK9-100用。





CIVIC/CR-X EG

[シビック／CR-X]

WEBER SPORTS

問:WEBER SPORTS
☎078-969-3515

LINE UP

Fバンパー	3万8850円(FRP)
Sステップ	2万9400円(FRP)
Rバンパー	3万5700円(FRP)

エアロパーツメーカーとして D1にも参戦するウェーバースポーツのスポーツコンパクトシリーズ。CR-X・デルソル用。







LINE UP

Fバンパー	3万8850円(FRP)
Sステップ	2万9400円(FRP)
Rバンパー	3万5700円(FRP)
3P AERO SET	10万3900円



こちらもスポーツコンパクトシリーズで、写真は EG6。スポーツカーを始め、ワゴンやミニバン用エアロも開発する実績あるメーカー。

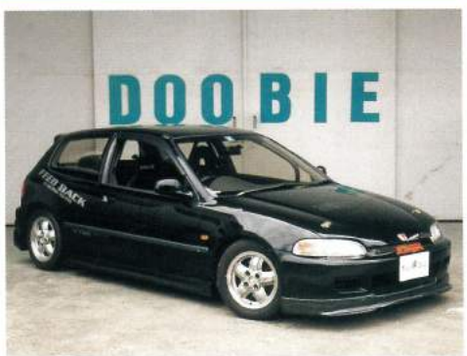
PuRPLE SPEED

問:ドゥービー
☎072-875-7905

LINE UP

フロントスポイラー	2万6250円(FRP) 3万1500円(カーボン)
サイドステップ	4万2000円(FRP)
リアハーフスポイラー	2万9400円(FRP)





EG6用エアロ。フロントスポイラーはカーボン平織りタイプもラインアップする。FRP製は白・黒ゲルコート仕上げを用意。

C-WEST

問:C-WEST
☎072-726-7000

LINE UP

フロントバンパー	4万6200円(FRP)、5万400円(PFRP)
サイドステップ	3万9900円(FRP)、4万4100円(PFRP)
リアバンパー	4万2000円(FRP)、4万6200円(PFRP)
アイライン	1万500円(FRP)
リアスポイラー	1万8900円(FRP)



ハッチバックシビック EG6用。視覚的ローダウンを狙うデザインが特徴だ。アイラインは保安基準適合外。白ゲルコート仕上げ。



RISING

問:Stage21
☎042-763-0049

LINE UP

フロントバンパー	2万6250円(FRP)
サイドスカート	2万6250円(FRP)
リアバンパー	2万6250円(FRP)





オリジナルスポコンブランド「RISING」のEG6用エアロ。写真の２段ウイングは別売りとなる。

LINE UP

フロントバンパー	2万6250円(FRP)
サイドスカート	2万6250円(FRP)
リアバンパー	2万6250円(FRP)





EG9をスポコンルックにキメてくれるFRP製のエアロキット。各部に設けられたダクトがスピード感を演出する。ノーマルバンパー対応のフェンダーもあり。

BOMEX

問:ボメックス
☎048-953-2294





LINE UP

フロントバンパー タイプI	5万4600円(FRP)
サイドステップ※1	5万400円(FRP)
リアバンパースポイラー(3Dr、4Dr)※2	5万4600円(FRP)
エアロミラー	3万1500円(FRP)
カーボンリアウイング タイプDTM	13万4400円(CFRP・FRP)

※1 サイドステップは3Dr、4Dr FERIO用あり
※2 リアバンパーは3Drと4Dr FERIO用あり

ビックマウスと名付けられた通り開口部の広いフロントバンパーが特徴。特にタイプIは開口部が大きく取られている。写真はEG9。





LINE UP

フロントバンパー タイプII	5万4600円(FRP)
サイドステップ※1	5万400円(FRP)
リアバンパースポイラー(3Dr、4Dr)※2	5万4600円(FRP)
エアロミラー	3万1500円(FRP)
カーボンリアウイング タイプDTM	13万4400円(CFRP・FRP)

※1 サイドステップは3Dr、4Dr FERIO用あり
※2 リアバンパーは3Drと4Dr FERIO用あり

タイプIよりやや小さめの開口部が採用されたフロントバンパータイプII。ブレーキ部へ空気を送り込む口も特徴。写真はEG6。

 ※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

BODY PARTS

[ボディパーツ]

EK9 シビックTYPE R(97/8～ B16B搭載)
EK4 シビック／シビックフェリオ(95/9～ B16A搭載)
EG6 シビック(91/9～ B16A搭載)
EG8 シビックフェリオ(91/9～ B16A搭載)
DC2 CR-Xデルソル(92/3～ B16A搭載)
EF9 シビック(89/9～ B16A搭載)
EF8 CR-X(89/9～ B16A搭載)
DB8 インテグラTYPE R 98 spec(98/1～ B18C搭載)
DB6 インテグラTYPE R 96 spec(95/8～ B18C搭載)
DC インテグラSiR(93/5～ B18C搭載)

軽量化や空力の強化で戦闘力アップ

**走行性能を高めるためには、フロントのバンパースポイラーやリップスポイラー
リアウイングなどのエアロデバイスで空力を向上したい。また、フロントヘビーのB型エンジン搭載車は
カーボンボンネットなどに交換することで軽量化するのも非常に効果的だ**

※ご購入に際しては、商品の仕様・特徴・取り付け方法・価格など事前によくご確認ください。商品の写真には他車種用のものも含まれます。実際の商品と外観が異なることがあります。購入・チューニング等の際に生じたトラブルに関しては、当編集部では一切の責任を負いかねます。

J'S RACING



EG6 エアロボンネット Type-S FRP
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

【材質】FRP

表面と裏面の二重構造を採用することで、FRPながら鋼板を使用した純正のボンネットと同等の強度を実現。しかも、重量は純正ボンネットの14kgに対して約7kgと半分になるので運動性能も向上する。
■10万5000円

J'S RACING



DC2 エアロボンネット Type-S FRP
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

【材質】FRP

エンジンのパフォーマンスを最大限に引き出すスペシャルボンネット。エアダクトの前方にあるフィンがボンネット上に負圧を発生させ、効率よくエンジンルーム内の熱気をダクトから排出させる。
■10万5000円

J'S RACING



EF9 エアロボンネット Type-T カーボン
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

【材質】カーボン

ツインダクト付きの超軽量カーボンボンネット。ダクトを前後に2つ備えることでエンジンルームの熱を一気に排出し、サーキット走行などの過酷な条件でも水温を素早く安定させることを可能にした。
■8万1900円

Bonnet

[ボンネット]

ELEVENNINES



レーシングボンネット
問:AGITO
☎072-943-2453

【材質】FRP、カーボン

軽量化とエンジンルーム内の熱の排出を考慮に入れて設計したレーシングボンネット。サーキット走行をはじめ、熱に厳しい環境で効果を発揮する。FRPとカーボンの2タイプを設定。
■6万3000円(FRP)、7万9800円(カーボン)

SPOON SPORTS



Carbon bonnet
問:スプーン
☎0120-122-095

【材質】カーボン

ブラックカーボン繊維の質感を生かしたレーシーな作りのカーボンボンネット。重量はEG型、EK型用で8.2kgとノーマル15.5kgの約半分。エアコン未装着と同じ効果だ。なお、写真はFD2用となる。
■9万9750円

J'S RACING



EK9後 エアロボンネット TYPE-N カーボン
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

【材質】カーボン

カーボンとFRPを組み合わせることで、機能とドレスアップ性を兼ね備えさせたエアロボンネット。排出用のエアダクトのないプレーンなデザインは、純正形状にこだわるユーザーに最適。
■9万2400円

J'S RACING



EK9前 エアロボンネット TYPE-N カーボン
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

【材質】カーボン

軽量化だけでなく、ドレスアップにもこだわったエアロボンネット。表面にはウエットカーボン、裏面にはFRPを用いることで、見た目と機能、さらにコストをうまくバランスさせている。
■9万2400円

J'S RACING



EK9前 エアロボンネット Type-S カーボン
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

【材質】カーボン

FRP製と同様に、二重構造とすることで純正ボンネット並みの強度を確保。表面に1枚物のカーボンクロスを採用。これにより、カーボン目の美しい滑らかな卓越した仕上がりを実現している。
■13万6500円

M&M HONDA



Carbon Bonnet TYPE N
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

【材質】カーボン、FRP

カーボンとFRPを組み合わせた軽量ボンネット。ダクトの付かないノーマル形状タイプで、取り付けはSTDと同様。純正のボンネットストライカーやウィンドウウォッシャーも機能する。
■8万1900円(カーボン・FRP)

BLOOD SPORTS



AERO BONNET
問:エスアールファクトリー
☎075-951-1134

【材質】FRP、カーボン

表面と裏面を貼り合わせた二重構造の採用により、強度を確保。純正のストライガーが使用できる。
■6万8000円～(FRP)、7万8000円～(FRP・ダクト付き)、11万3400円～(カーボン)、15万2500円(カーボン・ダクト付き)

MAS



FRPボンネット、カーボンボンネット
問:ALEX
☎03-3906-6111

【材質】FRP、カーボン

ラリーやダートトライアルで有名なアレックスが手掛けたダクト付きボンネット。モータースポーツで鍛えているアレックス製だけに、機能性を重視している。FRP製とカーボン製の2タイプ。
■6万1950円(FRP)、7万9800円(カーボン)

ELEVENNINES



レーシングボンネット
問:AGITO
☎072-943-2453

【材質】FRP、カーボン

DC型用のELEVENNINESレーシングボンネットはデザインの異なるTYPE-1とTYPE-2の2種類が用意されている。ただし、タイプRを含む、後期型の角型ライトタイプのみにしか装着できない。
■6万3000円(FRP)、7万9800円(カーボン)

ELEVENNINES



レーシングボンネット
問:AGITO
☎072-943-2453

【材質】FRP、カーボン

ボンネットのV字ラインを生かしたデザインはスマートなEG6のフロントマスクにインパクトを与えることに成功。国内生産によるクオリティの高さとユーザーフレンドリーな価格も魅力だ。
■6万3000円(FRP)、7万9800円(カーボン)

Shift Sports

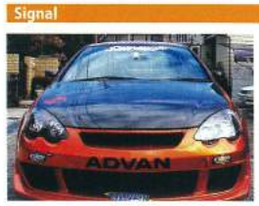


エアロボンネット
問:シフト
☎078-964-2266

【材質】FRP、カーボン

ノーマルと同様に内側をフレーム構造とすることで、軽量化と強度の向上を両立させているのが大きなポイント。ラジエターの熱気を効率よく排出することで水温の上昇を抑えるラジエターダクト付き。
■6万8250円(FRP)、9万4500円(カーボン)

Signal



カーボンボンネット
問:シグナル
☎072-730-2828

【材質】カーボン

シグナルはEG6型用をはじめ、EK型用、DC2型用など、カーボンボンネットのラインアップを多数揃えている。エアダクト付きとなしの2タイプ用意され、用途に応じて選べるのもうれしい。
■9万2400円、10万2900円(ダクト付き)

Z-SPEC

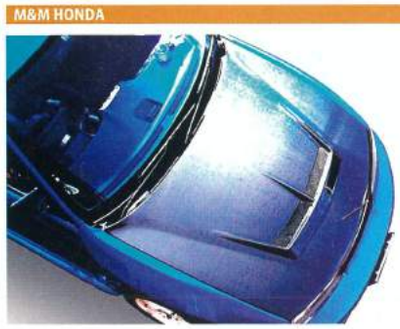


エアロボンネット
問:Z-SPEC
☎072-787-6760

【材質】FRP、カーボン

大きな開口部のエアダクトを持ち表面は継ぎ目のない美しい仕上がり。高剛性でボンピンなしでも高速走行時のバタつきはなし。フルカーボン仕様は4.5kg。
■8万1900円(FRP)、11万8000円(カーボン)、17万3000円(フルカーボン)

M&M HONDA

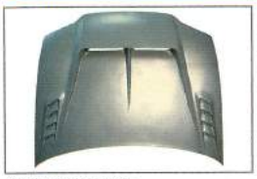


Carbon Bonnet TYPE S
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

【材質】カーボン・FRP、カーボン・カーボン

ダクト付きとなるタイプSへ。カーボン+カーボンは5.5kgと、カーボン+FRPは7kgと軽量。回頭性アップに大きく貢献する。アルミネットはオプションで用意し、価格は8400円となる。
■12万7050円(カーボン・FRP)、19万5300円(カーボン・カーボン)

RISING



ダクト付きボンネット
問:Stage21
☎042-763-0049

[材質] FRP

硬派路線が多いホンダ系のパーツのなかでは異彩を放つRISING。スポコンブランドだけに、機能だけでなく見た目にもこだわったデザインとなっており、そこがまた魅力のひとつとなっている。
■2万6250円

RISING



ダクト付きボンネット
問:Stage21
☎042-763-0049

[材質] FRP

後期型の角目ヘッドライト専用が多いなか、貴重な存在となる丸型4灯ヘッドライトの前期型用ボンネット。デザインはもちろんRISING仕立てのインパクト十分なものとなっている。FRP製。
■2万6250円

Shift Sports



エアロボンネット
問:シフト
☎078-964-2266

[材質] FRP、カーボン

カーボン仕様は車種によって異なるが、純正から50%以上の軽量化が可能だ。厳しい検査を行うことで、ゆがみのない美しい表面が作り出される。ダクト付きでクーリング機能も◎。
■6万8250円(FRP)、9万4500円(カーボン)

Shift Sports



エアロボンネット
問:シフト
☎078-964-2266

[材質] FRP、カーボン

シフトスポーツのエアロボンネットはいずれの車型用も、ダクト付きウエットカーボンを使用したカーボンとFRP、さらにFRPを純正色に塗装したFRP純正色塗装の3タイプが用意されている。
■6万8250円(FRP)、9万4500円(カーボン)

Shift Sports



エアロボンネット
問:シフト
☎078-964-2266

[材質] FRP、カーボン

レース活動から得た多くのデータとプロのこだわりから生まれたインテグラ用のエアロボンネット。デザインだけでなく、機能美を併せ持つ。後期型の角型ライトタイプのみ。
■7万1400円(FRP)、9万7650円(カーボン)

Stage Jack



ダクト付きボンネット
問:Stage21
☎042-763-0049

[材質] FRP

エンジンの水温上昇防止と旋回性をはじめとする運動性能の向上に効果を発揮するダクト付き軽量ボンネット。オーソドックスなデザインはノーマルの良さを失いたくないユーザーにぴったり。
■2万6250円

Stage Jack



ダクト付きボンネット
問:Stage21
☎042-763-0049

[材質] FRP

EK後期型用ダクト付ボンネット。エンジンにとって過酷な条件を強いられるサーキット走行には欠かせないアイテム。エンジン性能を最大限引き出せるだけでなく、破損の防止にもなる。
■2万6250円

Stage Jack



ダクト付きボンネット
問:Stage21
☎042-763-0049

[材質] FRP

EK前期型用エアダクト付きボンネット。エアダクトはボンネットの2本のキャラクターライン一杯まで広げられており、排出性能はかなり期待できそう。FRP製で手頃な価格も魅力だ。
■2万6250円

Stage Jack



ダクト付きボンネット
問:Stage21
☎042-763-0049

[材質] FRP

コストパフォーマンスの高さが魅力のステージジャックのダクト付ボンネット。FRP製で2万円台は破格の値付けといえるだろう。タイプRをはじめとする角型ヘッドライトのDC後期型用。
■2万6250円

RISING



ダクト付きボンネット
問:Stage21
☎042-763-0049

[材質] FRP

Stage21のオリジナルスポコンブランド、RISINGのダクト付ボンネット。センター部分の大開口エアダクトのほかに左右後方にエアアウトレットが備わり、機能だけでなくドレスアップ性も高い。
■2万6250円

Back Yard SPECIAL



FRP製軽量ボンネット
問:Back Yard SPECIAL
☎052-704-1707

[材質] FRP

ノーマルボンネットの14kgから3分の1以下の約4kgへと軽量化できるFRP製軽量ボンネット。純正のストライガーが使えるものの、ボンネットピンの装着、使用を推奨している。
■6万8000円

DogFightPro



カーボンボンネット
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

[材質] カーボン

細部の仕上げや強度にこだわった作りがウリの軽量ボンネット。重量はノーマルの3分の1程度。軽量化の効果は、旋回性能やフロントタイヤの磨耗性能、燃費など多くの面で発揮される。
■7万9800円、8万4800円(ダクト付き)

STOUT



エアロボンネット　タイプS
問:高勢スタウト
☎042-559-6481

[材質] カーボン

エンジンの冷却と軽量化にこだわったスタウトのエアロボンネット。いずれの車型やタイプにも、カーボン製だけでなくコストパフォーマンスの高い白ゲルコート仕上げのFRP製も設定されている。
■8万6100円

STOUT



エアロボンネット
問:高勢スタウト
☎042-559-6481

[材質] カーボン

センターダクトのみのタイプSと、3つの排出ダクトとインテークを備えたタイプR、また軽量化のみに絞ったシンプルなノーマル形状タイプが用意されている。
■7万6650円(ノーマル形状)、8万6100円(タイプS)、9万6600円(タイプR)

STOUT



エアロボンネット　タイプS
問:高勢スタウト
☎042-559-6481

[材質] カーボン

エンジン性能の低下だけでなく、エンジンの破損にまでつながるオーバーヒートを防ぐため、エンジンルーム内の冷却風を効率的に整流させながら排出することに着目したエアロボンネット。
■9万3450円

FIRST MOLDING



エアロボンネット
問:ファースト・モールディング
☎0595-83-0133

[材質] FRP、カーボン

EK前期型用エアロボンネット。フロントヘビューのFF車の場合、ボンネットを軽量化することは、特に旋回性能で大きな効果を発揮。
■8万1900円(FRP)、11万8650円(カーボン・FRP)、18万1650円(カーボン)

FIRST MOLDING



エアロボンネット
問:ファースト・モールディング
☎0595-83-0133

[材質] FRP、カーボン

丸目ヘッドライトを除くDC後期型用エアダクト付きエアロボンネット。表裏カーボン、表カーボン+裏FRP、表裏FRPの3タイプから選べる。
■8万1900円(FRP)、11万8650円(カーボン・FRP)、18万1650円(カーボン)

VARIS



LIGHT WEIGHT CARBONE BONNET
問:パリス
☎042-689-2939

[材質] カーボン、ケブラー

EK後期型用ノーマル形状軽量ボンネット。DC型用と同じく、カーボン製とケブラー製の2種類が用意されている。重量は6.5kgとノーマル14kgと比べてやはり1/2以下に収まっている。
■7万5600円(カーボン)、9万3450円(ケブラー)

VARIS



LIGHT WEIGHT CARBONE BONNET
問:パリス
☎042-689-2939

[材質] カーボン、ケブラー

ノーマル形状の軽量ボンネット。カーボン製のほかに、ケブラー製もラインナップする。重量はノーマルの15.0kgに対してカーボン製で6.8kgと半分以下となっている。DB後期型にも装着可。
■8万7150円(カーボン)、10万5000円(ケブラー)

Monster Sport



エアアウトレットカーボンボンネット
問:モンスタースポーツ
☎0538-66-6761

[材質] カーボン

エンジンルーム内の熱を効率よく排出するエアダクト付き。太陽光や雨などによるくすみを防ぐことができる、クリア塗装済みタイプも用意している。
■7万9800円(カーボン、クリアゲルコート)、12万1800円(カーボン・クリア塗装)

Monster Sport



エアアウトレットカーボンボンネット
問:モンスタースポーツ
☎0538-66-6761

[材質] カーボン

競技用からストリートまで幅広く対応。形状の最適化と熟練工によるハンドメイド製法とすることで、ノーマルに対して約60%の軽量化を実現。
■10万8000円(カーボン、クリアゲルコート)、15万5400円(カーボン・クリア塗装)

FEEL'S



ボンネット
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

[材質] FRP、カーボン

FF車のフロントヘビーを解消するノーマル形状の軽量ボンネット。アンダーステアの低減やコーナーからの立ち上がりの良さでサーキット走行でタイムアップに貢献する。FRP製とカーボン製を設定。
■6万900円(FRP)、9万9750円(カーボン)

FIRST MOLDING



エアロボンネット
問:ファースト・モールディング
☎0595-83-0133

[材質] FRP、カーボン

EG6のフロント周りにインパクトを与える。表カーボン+裏カーボン、表カーボン+裏FRP、表FRP+裏FRPの3タイプが用意されている。
■8万1900円(FRP)、11万8650円(カーボン・FRP)、18万1650円(カーボン)

FIRST MOLDING



エアロボンネット
問:ファースト・モールディング
☎0595-83-0133

[材質] FRP、カーボン

大きく立てられたエアダクトの風防が目立つEK後期型用エアロボンネット。より効果が生まれやすいデザインが特徴。
■8万1900円(FRP)、11万8650円(カーボン・FRP)、18万1650円(カーボン)

 ※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

Rear Wing
[リアウイング]

J'S RACING



GT-WINGカバー
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

[材質] ポリエステル、裏面起毛

日光や雨からGTウイングを守るカバー。素材には3層コーティング撥水加工を施したポリエステル100%を使用する。ジェイズレーシングのロゴ入り。
■5250円

J'S RACING



EG6 3D GT-WING WETカーボン
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

[材質] カーボン

各サーキットでレコードタイプを狙うトップレベルのユーザーが愛用するウイング。1枚物のカーボン生地を使用することで最高のクオリティを実現している。
■10万2900円

J'S RACING



EK9 3D GT-WING WETカーボン
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

[材質] カーボン

強力なダウンフォースにより高速走行時のリアの安定性が格段に向上。純正スポイラーの取り付け穴を使用するので、ボルトオンでの簡単装着が可能。
■10万2900円

J'S RACING



DC2 3D GT-WING WETカーボンTYPE1
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

[材質] カーボン

翼面積を稼ぐためにバナナ形状を採用。ウイングの3D化でドラッグの低減を図っている。ウイングはウエットカーボン、ステーマウントはドライカーボン。
■12万6000円

Signal



EK9専用GTウイング
問:シグナル
☎072-730-2828

[材質] カーボン

EK9型用に専用設計されたカーボン製3D GTウイング。ブラップの幅は1300mm。専用ステー付きなので、EK9にジャストフィットする。
■8万1900円

Signal



汎用GTウイング
問:シグナル
☎072-730-2828

[材質] カーボン

汎用タイプのカーボン製3D GTウイング。幅の違いによりウイングは3種類用意されている。ブラケット幅は調整できるので、装着の自由度がある。
■9万2400円～11万3400円

CUSCO



GTウイング 車種別専用タイプ
問:キャロッセ
☎027-352-3578

[材質] アルミ

純正ウイングの取り付け穴を利用し、穴あけ加工不要のボルトオン型GTウイング。角度調整機能付きの1枚ウイングで、フラップ幅は1300mm。
■3万5700円(EK9)、4万2000円(DC2)

M&M HONDA



3D Carbon GT Wing
問:M&M HONDA
☎092-923-1955

[材質] カーボン

全高を選べる01B、さらに全幅などオーダーメイド可能な02B、レース指定部品となる03R、04Rを用意。
■11万5500円(TYPE03R,04R)、12万8100円(TYPE01B)、13万2300円(TYPE02B)

BLOOD SPORTS



カーボンリアウイング
問:エスアールファクトリー
☎075-951-1134

[材質] カーボン

ハッチバック用のカーボンリアウイング。EK9型には専用のブラケットで、EG6型には汎用のブラケットで装着できる。角度調整機能付き。
■8万4000円

MARGA HILLS



JTCCタイプリアウイングVer3-2
問:マルガヒルズ
☎055-940-1002

[材質] FRP、カーボン

JTCCのレギュレーションを参考に、サーキットや公道での走行を考慮し設計。従来のVer3をベースにステーを変更しつつ、低価格化を図った。
■4万5150円(FRP)、7万1400円(カーボン)

VOLTEX



VOLTEX TYPE1/TYPE H2
問:ボルテックス
☎059-375-7792

[材質] FRP、カーボン

車種別セミオーダーメイドのGTウイング。FRPからドライカーボンまで素材も選べる。タイプ1はEF8、EK4(フェリオ)、DC2に対応。タイプH2はEK9、EG6に対応。
■6万8250円～

BE FREE



アルミカーボンフェイク GTウイング ハッチバックタイプ1100
問:BE FREE
☎06-6324-0405

[材質] アルミ・カーボンフェイク

コの字型ブランケットで挟み込むだけで穴あけ不要のハッチバック向け汎用型GTウイング。カーボン柄を転写したアルミ製で角度調節ができる。
■2万790円

BE FREE



アルミカーボンフェイク ダブルウイングハッチバック1220
問:BE FREE
☎06-6324-0405

[材質] アルミ・カーボンフェイク

ハッチバック用の汎用型GTウイング。ダブルウイングタイプで存在感は抜群。ウイングの幅は1220mm。カーボンフェイク仕上げのアルミ製。
■2万790円

VISION



3Dカーボン GTウイング
問:テクニカスポーツ
☎06-6878-5891

[材質] カーボン

強力なダウンフォースを発生させるドライカーボン製の3Dカーボンウイング。ノーマルスポイラーと交換するだけの簡単取り付け。専用工具付き。
■13万4400円

SEEKER



EK9純正形状ウイングベース
問:シーカー
☎03-5336-7025

[材質] FRP

ホンダ純正パーツでは単体販売されていないウイングベース。純正リアウイングなしのEK9型にウイングを装着する場合には必須のアイテム。
■1万9550円

SERGEANT



EG6 軽量リアスポイラー
問:サージェント
☎0725-22-7688

[材質] FRP

純正のデザインを受け継ぎながら全長を25mm延長し、さらに角度をつけることでダウンフォース効果を高めた。重量も純正の3kgに対して1.3kgと軽い。
■2万5200円

SPOON SPORTS



Carbon Roof Spoiler(EG6)
問:スプーン
☎0120-122-095

[材質] カーボン

EG6型用カーボンルーフスポイラー。フロント用のカーボンリップスポイラーと合わせて装着することで、さらなる効果を生み出す。
■3万7800円

SPOON SPORTS



Carbon Roof Spoiler(EK4 EK9)
問:スプーン
☎0120-122-095

[材質] カーボン

モータースポーツで培ったスプーンのノウハウが詰まったEK9/EK4型用カーボンルーフスポイラー。高速走行時の安定性向上には欠かせない。
■3万7800円

J'S RACING



EG6 リアウイングスポイラー
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

[材質] FRP

純正より長く反り上がった形状でダウンフォースを向上。純正のスポイラーに被せるタイプで、作業もタッピングビスで留めるだけという手軽さも魅力。
■2万6250円

MAS



Rearウイングアジャスタブルキット
問:ALEX
☎03-3906-6111

[材質] FRP

EK9型のリアウイングと台座の間に装着することで、リアウイングが角度調整式に変わるアイテム。角度を立てることでリアウイングを交換することなくダウンフォース効果を高めることができる。見た目の迫力もアップ。
■1万290円

Back Yard SPECIAL



リアルーフスポイラー
問:Back Yard SPECIAL
☎052-704-1707

[材質] FRP、カーボン

ひと目見たら忘れないダウンフォース重視の大胆かつ挑戦的なデザインが特徴。フロントリップスポイラー同様、純正リアスポイラーと取り替えるだけの完全ボルトオンタイプとなっている。
■3万8000円(FRP)、4万8000円(カーボン)

JUN



リアスポイラー
問:田中工業(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

[材質] FRP

白ゲルコート仕上げのFRP製大型リアスポイラー。コーナー進入時から出口まで車体の安定性が向上し、ハイスピードコーナリングを可能にする。
■5万400円

SEEKER



軽量リアスポイラー
問:シーカー
☎03-5336-7025

[材質] FRP

EK9型の純正リアスポイラーの意匠は継承しつつ大型化。スポイラーエンドの反りを強めることでダウンフォースの増大を図っている。FRP製。
■4万2000円

SEEKER



2ピースリアウイング
問:シーカー
☎03-5336-7025

[材質] FRP・カーボン

カーボン製のセンターフラップを備えた2ピースリアウイング。センターフラップは5段階調整機能付き。純正の台座があればボルトオンで装着できる。
■5万6700円、7万2450円(塗装済み)

Aero Device
[その他エアロ]

J'S RACING



EK9 TYPE-R後期 フロントワイドフェンダー
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

[材質] FRP

トレッド幅の拡大やワイドタイヤの装着を可能にするワイドフェンダー。片側で約15mmワイドにできる。見た目と機能を両立するフェンダーダクトも魅力をさらに高めてくれるアイテムだ。
■4万2000円

J'S RACING



EG6 フロントワイドフェンダー
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

[材質] FRP

拡大幅が約15mmとなるEG用ワイドフェンダー。ジェイズレーシングのワイドフェンダーはすべて純正となるバンパー対応で、ノーマルのスタイリングを崩さないデザインが特徴。FRP製の白ゲルコート仕上げ。
■4万2000円

J'S RACING



DC2 TYPE-R フロントワイドフェンダー
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

[材質] FRP

片側で約15mm広げたワイドフェンダー。フェンダー後ろの2分割スタイルのダクトはレーシーな雰囲気を与えるだけでなく、ホイールハウス内側で発生する乱流を排出する効果も兼ね備えている。
■4万2000円

J'S RACING



カーボンカナード
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

[材質] カーボン

コーナリングスピードをアップさせるとともに、トラクションの向上にも効果を発揮するカナード。GTウイングなどをリアに装着する車両の前後空力バランスを整えるのにも有効となる。
■2万3100円(EK・EG)、2万9400円(DC2)

SPOON SPORTS



Carbon Lip Spoiler
問:スプーン
☎0120-122-095

[材質] カーボン

スプーンが手掛けたDC2/DB8用カーボンリップスポイラー。モータースポーツの世界では広く使われているカーボン素材を用いることにより、高剛性と軽量化、さらに独特の質感を実現している。
■4万8300円

J'S RACING

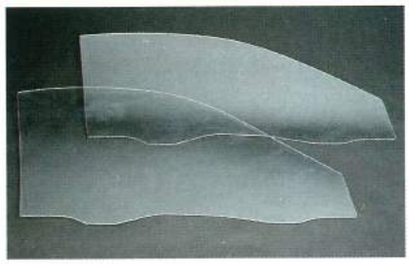


DC2 FRPリアゲート
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

[材質] FRP

純正部品と比較して20kg以上も軽い超軽量FRP製リアゲート。リアゲートはボディの高い位置かつ外側にあるので、軽量化の効果はかなり高い。ただし、競技車両専用部品となる。
■7万1400円

J'S RACING



アクリルガラスセット
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

[材質] アクリル

サイドおよびリアのウインドウをガラスからアクリルに素材変更することで軽量化と低重心化が実現できる。フロント左右サイド、リア左右サイド、リアガラスの5点セット。競技車両専用パーツ。
■9万4500円

ARIOS



フロントバンパー
問:ARIOS
☎024-983-3955

[材質] FRP、カーボン

純正のスタイリングイメージを大きく崩すことなく、ノーマルにはないレーシーな雰囲気に仕上げた。バンパー下の地上高をノーマルバンパーと同一にすることで、段差などへのヒットにも配慮。
■4万5800円(FRP)、9万1770円(カーボン)

AMS



カーボンルーフディフューザー
問:AMS
☎052-352-2395

[材質] リアルカーボン

ボディ上部の空気の流れを整えるルーフディフューザー。リアルカーボン製で、両面テープによる簡単装着も魅力だ。左からTYPE-A2、TYPE-B、TYPE-Cの3つのタイプをラインアップしている。
■7770円

ELEVENNINES



レーシングワイドフェンダー
問:AGITO
☎072-943-2453

[材質] FRP

ノーマルデザインの良さを生かしつつ幅を20mm拡大したレーシングワイドフェンダー。FF車のコーナリング性能を向上させるワイドトレッド化に不可欠なアイテム。全モデル用ともエアベント付き。
■4万5150円

SPOON SPORTS



Carbon Lip Spoiler
問:スプーン
☎0120-122-095

[材質] カーボン

EK4前期型用のスプーン製カーボンリップスポイラー。EK4前期型用をはじめ、DC2/DB8用およびEG6用ともに、スタンダードのフロントロアスカートを外しての装着となる。
■4万8300円

SPOON SPORTS



Carbon Lip Spoiler
問:スプーン
☎0120-122-095

[材質] カーボン

スプーン製のEG6用カーボンリップスポイラー。スポイラーの中央部分が若干高く、緩やかなカーブを描く独特の形状を持つ。左右にはそれぞれブレーキ冷却用のダクトが備わっている。
■4万8300円

CrowHouse



フロントリップスポイラー
問:クロウハウス
☎048-451-3700

[材質] FRP、カーボン

純正フロントバンパーの空力効果を生かしつつ、純正バンパーのデザインとのマッチングにも配慮したリップスポイラー。リップ下部を純正と同形状にすることで、アンダーパネルの装着も可能にした。
■4万5150円(FRP)、6万900円(カーボン)

DANGUNRACING



JDMリップスポイラー
問:関東車輌
☎03-5547-5570

[材質] ウレタン

レーシングカーのように低く構えた精悍なデザインは、フロント部分の空力性能の向上にも貢献する。付属の取り付け用ビスが付いた車種別専用設計なので装着作業も簡単。ウレタン製。
■2万3100円

ARC



フロントウイングリップスポイラー
問:エー・アール・シーインターナショナル
☎0545-31-1101

[材質] ABS樹脂

サイド部分にウイング形状を採用。リップスポイラーとウイングを融合させた独特なデザインのフロントリップスポイラー。強度と耐久性に優れるABS樹脂を使用することで欠けや割れ、劣化を防ぐ。
■2万790円

ARIOS



フロントバンパー タイプ2
問:ARIOS
☎024-983-3955

[材質] FRP、カーボン

カナード風のスポイラーサイドの形状が控えめになるタイプ2。こちらは前後期型共通。FRP以外に段差などで擦っても欠けたり割れたりしにくいカーボン製が用意されるのもタイプ1と変わらない。
■4万5800円(FRP)、9万1770円(カーボン)

ARIOS



フロントバンパー タイプ1
問:ARIOS
☎024-983-3955

[材質] FRP、カーボン

サイドのスポイラー部分をカナード調に仕立てたタイプ1。前期型用と後期型用の2種類が設定されているが、基本的にデザインは変わらない。前後期用とも、FRPのほかにカーボンも用意される。
■4万5800円(FRP)、9万1770円(カーボン)

SERGEANT



EG6 軽量フロントバンパー
問:サージェント
☎0725-22-7688

[材質] FRP

素材をFRPに変更することで重量の低減を図った軽量フロントバンパー。重量は純正の5kgから3kgへと2kgも軽くなっている。形状は純正のデザインをベースにダクト部を変更。2kgの競技用もあり。
■3万9900円

SERGEANT



FRP フロントフェンダー
問:サージェント
☎0725-22-7688

[材質] FRP

純正の約2kgから約1kg(EK9オーバーフェンダータイプ)へ軽量化。純正タイプと純正比で30%拡大したオーバーフェンダータイプの2種類を設定している。
■3万9900円(純正タイプ)、4万2000円(オーバーフェンダータイプ)

SERGEANT



EK9フロントディフューザー
問:サージェント
☎0725-22-7688

[材質] FRP

ボディ下面の空気を整流し、ベンチュリー効果によりダウンフォースを発生させることで、高速走行安定性やコーナー進入時のステアリングの応答性を向上。ブレーキ冷却用のダクト付き。
■3万2550円

SERGEANT



EK9リアディフューザー
問:サージェント
☎0725-22-7688

[材質] FRP

リアバンパー内の空気溜りを防ぐとともに、ボディ下面の空気の流れを整えることで、高速走行時のリフトを防止する。フロントディフューザーと合わせて装着することでその効果はさらにアップ。
■5万4600円

Crow House



フロント・フェンダー
問:クロウハウス
☎048-451-3700

[材質] FRP

フェンダーの内側で発生する乱流をスムーズに外へ排出する大胆に開けられたサイドスリットが特徴。同社のフロントアンダーパネルとセットで装着すると、さらにその効果がアップする。
■7万8750円

 ※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

RISING



ダクト付きフェンダー
問:Stage21
☎042-763-0049

[材質] FRP

RISINGのダクト付フェンダーで目を引くのはやはりフェンダー後方に設けられたエアダクト。フェンダーの高さの3分の1以上に開けられたエアダクトがもたらす迫力はかなりのものだ。
■2万6250円

RISING



ダクト付きフェンダー
問:Stage21
☎042-763-0049

[材質] FRP

内外装パーツをはじめとするドレスアップ用品を扱うStage21が手掛ける RISINGブランドのダクト付フロントフェンダー。片側で10mm広いワイドフェンダータイプとなっているのも特徴。
■2万6250円

Shift Sports



エアロフェンダー
問:シフト
☎078-964-2266

[材質] FRP

後方にエアダクトを設けたエアロフェンダー。走行時にフェンダー内に溜まった熱を排出し、ブレーキの温度上昇を抑える。ノーマルよりも10mmワイドなので、リム幅やタイヤ幅の拡大も可能。
■6万900円

Signal



汎用カーボンカナード S/M/L
問:シグナル
☎072-730-2828

[材質] カーボン

汎用タイプのカーボン製カナード。サイズは S/M/Lの3種類を用意。必要なフロント部のダウンフォース量やリアスポイラーなどとの前後空力バランスに応じて、好みのサイズを選ぶことができる。
■1万5540円～2万6040円

Z-SPEC



カーボンカナード
問:Z-SPEC
☎072-787-6760

[材質] カーボン、カーボンケブラー

軽量かつ高剛性なクリアゲル仕立てのウエットカーボンとカーボンケブラー製を用意。フロント部に効率よく強力なダウンフォースを発生。
■2万3100円(カーボン)、2万7300円(カーボンケブラー)

Stage Jack



フロントバンパー/サイドステップ
問:Stage21
☎042-763-0049

[材質] FRP

DC後期用。小さめの中央バンパーグリルにより、カタマリ感が強調されたデザイン。タイプRを含むDC系だけでなくDB系への装着も可能だ。
■2万6250円(フロントバンパー)、2万1000円(サイドステップ)

Stage Jack



フロントバンパー
問:Stage21
☎042-763-0049

[材質] FRP

Stage21のStage Jackブランドのバンパー交換タイプのEG6用フロントバンパースポイラー。スポイラー部分をサイドに回り込ませてカナード調としたのが特徴。素材はFRPを使用している。
■2万6250円

RISING



ダクト付きフェンダー
問:Stage21
☎042-763-0049

[材質] FRP

DC後期型RISINGダクト付きフェンダー。後期型はサイドウインカーの位置がモール形状のパネル上から下のダクトの内側へ移動している。RISINGダクト付きフェンダーはすべてFRP製。
■2万6250円

RISING



ダクト付きフェンダー
問:Stage21
☎042-763-0049

[材質] FRP

Stage21のオリジナルスポコンブランド、RISINGのEK前期型用ダクト付きフェンダー。エアダクトはデザインを際立たせるだけでなく、ホイールハウス内側の空気をきれいに排出する効果もある。
■2万6250円

RISING



ダクト付きフェンダー
問:Stage21
☎042-763-0049

[材質] FRP

DC前期用ダクト付きフェンダー。前期型用はエアダクトの2分割するように中央に配されたモール形状のパネルの上にサイドウインカーが装着されている。ノーマルより10mm拡大のワイドタイプ。
■2万6250円

PuRPLE SPEED



フロントリップ (CR-Xサイバー後期)
問:ドゥービー
☎072-875-7905

[材質] FRP

前期型用とは別意匠が与えられたEF8後期型用フロントリップスポイラー。スポイラー下面にくぼみのない直線的なデザインにすることで横基調が強められた後期型バンパーとの整合性を高めている。
■2万6250円

PuRPLE SPEED



フロントリップ (CR-Xサイバー前期)
問:ドゥービー
☎072-875-7905

[材質] FRP

EF8前期型用フロントリップスポイラー。シンプルながらも左右のせり出しが大きなデザインは視覚的なインパクトを与えるとともに、ダウンフォースの向上を期待させる仕上がりとなっている。
■2万6250円

JUN



フロントリップスポイラー(前期用)
問:田中工業(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

[材質] FRP

両サイドまで回り込んだ整流効果を高めるスポイラーや、左右に配された特徴的な形状のエアダクトなど、ノーマルはもちろんのこと、ほかのリップスポイラーとも一線を画す個性なフォルム。
■3万1500円

Stage Jack



フロントバンパー
問:Stage21
☎042-763-0049

[材質] FRP

Stage Jackの EK用フロントバンパースポイラーには、前期型と後期型の2種類が用意される。グリル付近の形状が異なる以外、カナード風のスポイラーをはじめ、基本的なフォルムに変更はない。
■2万6250円

Stage Jack



フロントバンパー
問:Stage21
☎042-763-0049

[材質] FRP

EK前期型フロントバンパースポイラーもEG6型と同様に、カナードタイプと呼ばれるスポイラーサイドをカナード風に持ち上げたデザインを採用。レーシーな雰囲気を醸し出している。
■2万6250円

DogFightPro



フロントリップスポイラー
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

[材質] FRP、カーボン

専用設計により純正バンパーにジャストフィットするフロントリップスポイラー。インパクトのあるデザインだけでなく、エアダクトによる冷却など実戦でも効果を発揮する質実剛健な造りがウリ。
■2万9400円(FRP)、3万4680円(カーボン)

PuRPLE SPEED



フロントハーフ(後期)
問:ドゥービー
☎072-875-7905

[材質] FRP

純正バンパーの曲線を生かした抑揚あるデザインが特徴の後期型ハーフスポイラー。中央部が一段低くなったスポイラー部の形状が、ボンネットに繋がるV字ラインをさらに際出させている。
■2万9400円

PuRPLE SPEED



フロントハーフ(前期)
問:ドゥービー
☎072-875-7905

[材質] FRP

バンパー交換タイプと比べても見劣りしないインパクトを持つフロントハーフスポイラー。横長に大きく開いたアンダーグリルと張り出しの大きいダクト付きのスポイラー部が迫力を増している。
■2万9400円

PuRPLE SPEED



フロントリップ (グランドシビック前期)
問:ドゥービー
☎072-875-7905

[材質] FRP

EF9後期型用フロントリップスポイラー。前期型同様、スッキリとしながらフロントマスクをしっかりと引き締めるデザインが好印象なスポイラーだ。FRP製白および黒のゲルコート仕上げ。
■2万3100円

PuRPLE SPEED



フロントリップ (グランドシビック後期)
問:ドゥービー
☎072-875-7905

[材質] FRP

純正バンパーのデザインを邪魔しないシンプルな形状に仕上げられたフロントリップスポイラー。左右を一段低くしているのがポイント。EF9前期型のほかに、EF9後期型用もラインアップしている。
■2万3100円

Back Yard SPECIAL



EG用リアルカーボン製軽量リアゲート
問:Back Yard SPECIAL
☎052-704-1707

[材質] FRP、リアルカーボン

カーボン素材に綾織りを用いたリアルカーボン製の軽量リアゲート。重量はノーマルの7kgに対して1.6kgと約4分の1となる。ボルトオンでの交換が可能。お求め安い価格のFRP製も用意されている。
■4万8000円(FRP)、6万8000円(リアルカーボン)

Back Yard SPECIAL



フロントリップ
問:Back Yard SPECIAL
☎052-704-1707

[材質] FRP、カーボン

純正と同じ地上高とすることで路面や段差との接触を減らした親切設計が魅力のフロントリップスポイラー。取り付けがラクに行える純正スポイラーと交換タイプの完全ボルトオン設計を採用している。
■3万3000円(FRP)、3万8000円(カーボン)

DogFightPro



カーボンカナード
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

[材質] カーボン

純正フロントバンパーにそのままフィットする汎用設計のカーボン製カナード。取り付けはボルトとナットで簡単に装着することができる。必要に応じて、好みの大きさにカットすることも可能だ。
■1万6800円

DogFightPro



フロントリップスポイラー(ディフューザー付き)
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

[材質] FRP、カーボン

純正バンパーにジャストフィットするドッグファイトプロのフロントリップスポイラーのデフューザー付きタイプ。デフューザー効果により、さらなるダウンフォースを発生させることができる。
■3万6780円(FRP)、4万2060円(カーボン)

HYAKUSIKI JIDOUSHA



ABS製リップスポイラー
問:百式自動車
☎045-805-5007

【材質】ABS樹脂

ノーマルのカッコよさを維持しながら、派手過ぎず、かつフロントマスクをキリリと引き締めるデザインを採用。素材にABS樹脂を用いることで、欠けや割れに強く、安い価格設定を実現した。
■9975円

Back Yard SPECIAL



FRP製エアロバンパー
問:Back Yard SPECIAL
☎052-704-1707

【材質】FRP

DC型インテグラ同様、バンパー開口部を広く取ることでスポーティな演出を与えたエアロバンパー。リップ部分にカーボンケブラーを採用することで、多少擦った程度では割れない強度を実現した。
■5万8000円

Back Yard SPECIAL



エアロバンパー
問:Back Yard SPECIAL
☎052-704-1707

【材質】FRP

バンパーの開口部を最大限に拡大したデザインを採用。バンパー下部をカーボン&ケブラーとすることで、バンパーに強度をもたせつつ、スタイルにワンポイントを利かせているのも特徴。
■6万8000円

Back Yard SPECIAL



リアゲート
問:Back Yard SPECIAL
☎052-704-1707

【材質】FRP、カーボン、強化アクリル

リアゲートが大きなDC型インテグラならカーボン化の効果はシビック以上。重量はノーマルの14kgに対して4.7kgと、なんと10kg近い軽量化が得られる。
■6万8000円(FRP)、9万8000円(カーボン)、4万8000円(強化アクリル)

Back Yard SPECIAL



リアルカーボン製軽量リアゲート
問:Back Yard SPECIAL
☎052-704-1707

【材質】FRP、リアルカーボン

ノーマルの12kgから約4kgへと、1/3程度まで軽量化できるEK用リアルカーボンリアゲート。ガラスをアクリル製に変更すればさらに4kg、トータルで12kgの軽量化が可能だ。FRP製も設定。
■6万8000円(FRP)、9万8000円(リアルカーボン)

FIRST MOLDING



フューゲルプレート
問:ファーストモールディング
☎0595-83-0133

【材質】カーボン

DC2タイプR用やEK4/9用と比べると控えめなデザインを採用しているファーストモールディングのフューゲルプレート。どのタイプもすべて、カーボンFRP製のクリアゲルコート仕上げとなる。
■4万7250円

FIRST MOLDING



フューゲルプレート
問:ファーストモールディング
☎0595-83-0133

【材質】カーボン

フューゲルプレートはファーストモールディングのフロントカーボン製リップスポイラー。前に大きく張り出したデザインはエクステリアにインパクトをもたらすとともに、空力的な効果も期待できる。
■4万7250円

FIRST MOLDING



カナード(後期)
問:ファーストモールディング
☎0595-83-0133

【材質】カーボン

ファーストモールディングのEK4/EK9後期型用カナード。こちらはSサイズとMサイズの2タイプが用意される。バンパー下のフューゲルプレートと合わせて装着すれば、その効果がさらにアップ。
■1万7850円(サイズS)、2万3100円(サイズM)

FIRST MOLDING



カナード(前期)
問:ファーストモールディング
☎0575-83-0133

【材質】カーボン

EK4/EK9前期型用のカナードはSサイズをはじめ、M、L、XLと4種類と豊富なラインナップが特徴。好みに応じて選択できるのが嬉しい。素材にはカーボンを使用。
■1万7850円(サイズS)、2万3100円(サイズM)、3万450円(サイズL)、3万4650円(サイズXL)

FIRST MOLDING



カナード
問:ファーストモールディング
☎0595-83-0133

【材質】カーボン

フロント部分にダウンフォースを効果的に発生させるカーボン製カナード。MサイズとSサイズの2種類が用意され、両サイズを上下2段に同時装着すれば、GTマシンを髣髴させる迫力が得られる。
■1万7850円(Sサイズ)、2万3100円(Mサイズ)

FEEL'S



フロントバンパー
問:ホンダツインカム
☎03-5347-7001

【材質】FRP

金網張りの大きく開いたバンパーグリルがレーシーな雰囲気を醸し出すエアロバンパー。付属のナンバーステーでナンバー位置を変更することができる。バンパー全交換タイプのFRP製。
■7万5600円

DCUATRO



グランドエフェクター
問:プロト
☎0566-36-0456

【材質】ステンレス、硬質ウレタン

車体下の空気の流れを整え、ダウンフォースを発生させるグランドエフェクター。フロントアンダー部に装着することで、高速走行時の操縦安定性を高め、ワンランク上の快適な走りを実現する。
■1万4700円

Rocket Dancer



フロントスポイラー
問:フジムラオート
☎075-661-9393

【材質】FRP

奇をてらわないスッキリとしたデザインに、バンパーグリルに合わせた横長のエアダクトというアクセントを加えたフロントリップスポイラー。EJ1シビッククーペにも装着が可能でFRP製となる。
■3万7800円

FIRST MOLDING



フューゲルプレート
問:ファーストモールディング
☎0595-83-0133

【材質】カーボン

EK4/9前期型用フューゲルプレート。取り付けには純正バンパー下面にある純正の穴を使用し、純正バンパーとしっかりマッチングするのが特徴。そのため、純正バンパー以外への装着はできない。
■4万7250円

DRESS UP CATALOG

SET-UP & PARTS CATALOG 03

EXTERIOR & INTERIOR PARTS

[エクステリア&インテリアパーツ]

EK9 シビックTYPE R(97/8～ B16B搭載)
EK4 シビック/シビックフェリオ(95/9～ B16A搭載)
EG5 シビック(91/9～ B16A搭載)
EG6 シビック(91/9～ B16A搭載)
EG2 CR-Xデルソル(92/3～ B16A搭載)
EG9 シビック(89/9～ B16A搭載)
EG6 CR-X(89/9～ B16A搭載)
DB1 インテグラTYPE R 98 spec(98/1～ B18C搭載)
DB8 インテグラTYPE R 96 spec(95/8～ B18C搭載)
DC インテグラSiR(93/5～ B18C搭載)

機能性にもこだわって内外装をグレードアップ

内外装パーツには見た目を追求する商品がある一方、機能を追求したアイテムや競技系パーツも豊富にリリースされている
好みや用途に応じて追加していけば自分らしさの演出と愛車のバージョンアップを実現できる
比較的リーズナブルに楽しめるのも、これらのアイテムの大きな魅力だ

※ご購入に際しては、商品の仕様・特徴・取り付け方法・価格など事前によくご確認ください。商品の写真には他車種用のものも含まれます。実際の商品と外観が異なることがあります。購入・チューニング等の際に生じたトラブルに関しては、当編集部では一切の責任を負いかねます。

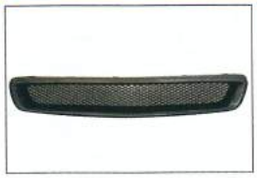
IMPORT



マークレスグリル後期
問:関東車輌
☎03-5547-5570

EK4/EK9後期型用グリル。前期型同様、エンジンルーム内の冷却を最大限に行うためのアイテム。ドレスアップパーツとしても有効だが、機能部品としての役割も大きい。カラーはブラックのみ。グリルネット付き。
■2万6250円

IMPORT



マークレスグリル前期
問:関東車輌
☎03-5547-5570

エンジンルーム内の冷却効果を考えたデザインを採用。走行風を確実にグリルで取り込み、フレッシュエアーをラジエターへと導く。グリルネット付きなので、強度や耐久性の面も安心。素材はABSを使用している。
■2万6250円

IMPACT!



ラッピング&車輌マーキング
問:IMPACT
☎072-871-3333

本格的な競技車両から流行の痛車まで、思い通りのデザインにボディをラッピング。オールペンすることなくボディカラーを変更することもできる。貼り付けだけでなくデザインまでサポートしてくれるのもうれしい。
■20万円～

Exterior
[エクステリアパーツ]

 ※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

JURAN



Multi Deflector
問:タニダ
☎052-871-3741

ウレタン製の汎用型スポイラー。使い方は簡単で、自分の好みに合わせてカットしてボディに装着するだけ。リップスポイラーやカナード、ウイングなど、アイデア次第で自分だけのエアロパーツを作ることができる。
■8190円

JUN



アイライン(前期用)
問:田中工業(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

EK型の愛嬌のある大きなヘッドライトの上部を覆うことで、引き締まった印象を与えるドレスアップパーツ。空力に効くわけではないが、EK型にひと味違った演出を加えたいユーザーにはぴったりのアイテム。
■1万2600円

JUN



フロントグリル(前期用)
問:田中工業(ジュンマシンショップ)
☎03-3920-4165

形状を最適化することで、積極的に走行風をエンジンルーム内へ導くフロントグリル。サーキット走行をはじめとする過酷な環境下でもエンジンルーム内の冷却効果を確実に得ることができる。イメージチェンジにも最適。
■1万8900円

Borzoi Wing System



ガルウイング
問:SKIPPER
☎042-729-8958

通常のヒンジドアをカウンタックでおなじみのガルウイングタイプに変更するキット。駐車場などで大きな注目を浴びるのは確実。ワンオフ製作に対応する汎用加工キットなので、基本的にはどのモデルにも装着できる。
■20万7900円〜

J.blood



アイラインタイプ1/2/3
問:j.blood
☎025-524-5066

アイラインはEK型のスタイリングにおけるポイントのひとつである大きなヘッドライトを彩るドレスアップアイテム。デザイン違いで3タイプ設定されており、豊富な選択肢から選べるのも魅力だ。FRP製
■1万290円

JURAN



Under Spats
問:タニダ
☎052-871-3741

フロントバンパーなどの下に装着することで、アンダーフロアに流入する空気を整流し、ボディの揚力を低減させるアイテム。ウレタン製で柔軟性があるため、エアロパーツの破損防止効果も期待できる。2.5m 1本入り。
■1万290円

JURAN



Garny Flap
問:タニダ
☎052-871-3741

ウイング上面に装着することで下面を流れる空気を加速させ、さらなるダウンフォース効果を生み出す。硬いだけでなく柔軟性も兼ね備えているため、複雑な形状部にも装着が可能だ。ウレタンゴム製。1本2m。
■3990円

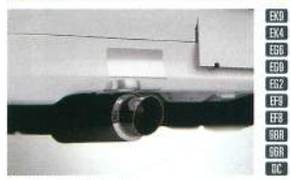
JURAN



Grille Net
問:タニダ
☎052-871-3741

フロントグリルやバンパー開口部などに使用できる汎用型ネット。アルミ製でアルマイト処理されているので耐候性にも優れる。樹脂パーツの代わりに使えば軽量化にもなる。ドレスアップパーツとしても有効だ。
■6090円

JURAN



Heat Protector
問:タニダ
☎052-871-3741

マフラーの熱や排出ガスの焼けからボディを守るプロテクター。とくにスポーツマフラーを装着している人には欠かせないアイテムだ。厚みが50ミクロンなので、曲面部分の多いボディにもしっかり装着できる。アルミ製。
■1575円

JURAN



Fender Arch Mole
問:タニダ
☎052-871-3741

汎用型のウレタン製。貼り付けるだけで片側で約9.5mmフェンダーをワイドにできる。取り付け用接着テープ貼り付け済みなので難しい作業は一切なし。色はブラックのみで、1本の長さは2.5m。
■3990円

TOMOKI SPECIAL PARTS



ビレット アンテナ クルツ
問:TOMOKI Special parts
☎052-441-6778

リアルーフアンテナ車専用アンテナ。5〜6cmという短さながら、ヘリカル構造を採用した高感度アンテナを用いることで良好な受信感度を維持する。台座は無垢のアルミから削り出し、アルマイトで仕上げた。
■3990円

DogFightPro



ドライカーボンナンバーフレーム
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

ドライカーボンを使用した贅沢なナンバープレート用フレーム。フロントマスクにワンポイントアクセントをさりげなく与えた人には有効なアイテム。とくにチャンピオンホワイトにはカーボン柄が映えること請け合い。
■1万2600円

TOP SECRET



ボンネットダンパー
問:トップシークレット
☎043-216-8808

作業効率のアップと安全性の向上につながるボンネットダンパー。ボンネットヒンジの純正ボルトを使うことでボルトオンの取り付けが可能だ。純正ボンネット用のほかに、軽量なエアロボンネット用も用意している。
■2万7300円

VISION



ボンネットダンパー
問:テクニカスポーツ
☎06-6878-5891

高級車でおなじみのボンネットダンパー。ガス封入式の本格的なダンパーがボンネットの開閉をアシストすることで、大きな力を使うことなくボンネットの開閉が行える。利便性だけでなく、安全面でもかなり有効だ。
■1万6800円

TFPP



ワイパーホールプラグ
問:Tuningfan.com
☎044-272-5957

軽量化のためにリアワイパーを外したあとに気になるのが取り付け用の穴。見た目もよくないし、腐食の原因にもなる。ワイパーホールプラグはその穴をカバーするアイテム。穴径に合わせた専用設計なので収まりもいい。
■1050円

J'S RACING



アルミボンネットピン
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

エアロボンネットを装着したら必須のアイテム。サーキット走行派はもちろんのこと、街乗り中心だとしても必ず装着することをおすすめする。ゴールド、シルバー、ブラック、ブルー、レッドと豊富なカラー揃えも魅力だ。
■5040円

J'S RACING

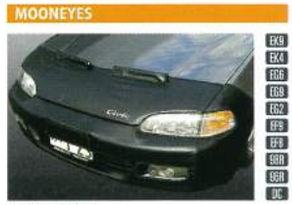


エアロキャッチ ボンネットピン
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

ピンが露出しないフラットタイプのボンネットピン。ボンネットとツライチに装着できる。ケースは塗装することも可能。防犯対策万全のキー付きタイプもあり。ケースは強化プラスチック製、シャフトはアルミ製となっている。
■1万2600円、1万4700円(キー付き)

Bonnet Pin
[ボンネットピン]

MOONEYES



US純正BRA
問:MOONEYES
☎045-623-5999

跳ね石によるキズや虫などの汚れからフロントマスクを守る。北米の純正オプション品。フルフェイスプラはバンパーまでをカバーする。
■1万4700円(フードガードプラ)、2万9400円(フルフェイスプラ)

DIECOCK SPEED



ガルウイングドアキット
問:ベルテックインターナショナル
☎048-526-7299

あなたのホンダ車をスーパーカールックに早変わりさせるガルウイングキット。5万回の開閉耐久テストをクリア。ダンパーの耐久性やボディへの干渉などにも十分配慮した安心設計も魅力だ。スポコン派は要注目だ。
■12万6000円

DogFightPro



GTカムロック
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

バンパーやトランク、リアゲートの固定に有効なカムロック。実際にスーパーGTで使用されているものと同じ製品で、強度をはじめ、耐久性や防錆性など、すべてにおいて一級の性能を有している。ステンレス製。
■8400円

DogFightPro



ボンストスプリング
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

軽量トランクなどを固定するボンストスプリング。ラリーやダート競技などの激しい走行にも十分耐える。JAF公式イベントに参加可能。ゴムピン仕様のほかに、スプリングピン仕様も用意されている。
■3980円

DogFightPro



ボンネットピン
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

軽量ボンネットに変更したら是非とも付けたいボンネットピン。安全確保には必要不可欠のアイテムだ。アルマイト仕上げで、色はブルー、レッド、シルバー、シャンパンゴールド、ブラックの5色が用意されている。
■3990円

GT-1 Motor Sports



ボンピン
問:GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550

アルミ製のボンネットロックピン。色はブルー、レッド、ブラック、シルバー、ゴールドの5色から選べる。ボンネットピンは安価なパーツなので、軽量ボンネットに変更した際には同時に必ず装着したい。
■3120円

IMPACT!



レーシングファスナー
問:IMPACT
☎072-871-3333

トランクやハッチゲートの固定に欠かせない定番アイテムのレーシングファスナー。実際のレーシングカーで性能は実証済み。もちろん、ストリートカーにも使用可能。レーシーな雰囲気を高めるアイテムとしても使える。
■5775円

Light
[ライト類]

SONAR



LEDテール G3ブラック
問:関東車輌
☎03-5547-5570

テール&ブレーキランプにLED使用。全面スモークタイプのクリアレンズとともに先進性溢れるデザインとなっている。LEDランプは標準なのでバルブ式同様、交換はコンビネーションランプを変更するだけでいい。
■3万9900円

SONAR



ユーロテール G3クローム
問:関東車輌
☎03-5547-5570

ユーロテールG3ブラックとランプの構成は同一だが、周辺がブラックからクロームに変更されている。見た目のインパクトはブラックよりもさらに大きい。ブラックともども、ウインカー用のオレンジバルブが必要となる。
■2万9400円

SONAR



ユーロテール G3クローム
問:関東車輌
☎03-5547-5570

DC型用ユーロテールタイプのリアコンビネーションランプ。丸型4灯式ヘッドライトとの相性は抜群にいい。スポコン色が強いが、ガラッとイメージを変えたい走り屋系の人にも、手軽かつ効果的なアイテムとなるだろう。
■オープン価格

SONAR



レッド/クリスタルテール
問:関東車輌
☎03-5547-5570

純正品と交換するだけで簡単にイメチェンが図れるテールランプ。バルブやカプラーもそのまま使えるが、ウインカー用のオレンジバルブが必要となる。ウインカーとバックアップランプ部分のクリアレンズがポイント。
■2万9400円

SONAR



ユーロバンパーマーカー
問:関東車輌
☎03-5547-5570

丸型4灯ヘッドライトのDC前期型用バンパーマーカー。ノーマルスタイリングの良さを崩したくないが、さりげない自己主張はしたいオーナー向き。専用設計なので純正品と交換するだけ。高度な加工は必要なし。
■オープン価格

SONAR



エンジェルアイヘッドライトブラック
問:関東車輌
☎03-5547-5570

ヘッドランプの内側周辺をクロームからブラックに変更。そのほかは、4灯式ヘッドライトをはじめ、基本的にクロームと同一だ。丸型ランプが横に3つ並ぶデザインはEK型のフロントマスクの印象を大きく変えている。
■3万9900円

SONAR



エンジェルアイヘッドライト クローム前期/後期
問:関東車輌
☎03-5547-5570

純正品と交換するだけで、EK型の純正2灯式ヘッドライトがプロジェクタータイプの4灯式ヘッドライトに早変わりするヘッドライトキット。バルブはロー側ハイ側ともH1 55Wを使用する。サービスバルブ付き。
■3万9900円

SONAR



LEDテール G3レッド/クリスタル
問:関東車輌
☎03-5547-5570

レッド/クリスタルはウインカーとバックアップランプ以外を赤レンズに変更。クリスタルやユーロテールに比べると落ち着いたデザインで、ノーマル志向だがLED式テールランプが欲しいというユーザーに最適だ。
■3万9900円

SONAR



LEDテール G3クリスタル
問:関東車輌
☎03-5547-5570

スモークタイプのクリアレンズを装着するLEDテールG3ブラックに対して、クリスタルは完全クリアタイプを使用している。LEDランプときらびやかなリフレクターがくっきり見えるそのデザインはかなり派手だ。
■3万9900円

HYAKUSIKI JIDOUSHA



H4ヘッドライト EGシビック用
問:百式自動車
☎045-805-5007

H4バルブが使えるEG6型用ヘッドライトキット。これさえあれば不満の多い702Kバルブとおさらばできる。ノーマルのスタイリングを崩さないように純正風デザインを採用。右ハンドル用なので車検にも対応する。
■2万6250円

siecle



S608P
問:ジェイ・ロード
☎03-5746-0720

フロントウインカーをスモールランプの点灯に連動させて減光点灯させることができるキット。ノーマルとはひと味違った夜の顔を演出することができる。ノーマル状態への復帰やモード切替、明るさ調整機能付き。
■6825円

SONAR



ユーロテール G3ブロンズ
問:関東車輌
☎03-5547-5570

ユーロテールG3クロームに対してランプ周辺をブロンズカラーに変更。インパクトの強いクロームよりもグッと大人の雰囲気が漂うデザインだ。ユーロテールはタイプRなどの後期型角型ヘッドライト仕様にも対応する。
■オープン価格

SONAR



USDMバンパーバンパーマーカー
問:関東車輌
☎03-5547-5570

北米国内仕様を意識したデザインのUSDMバンパーマーカー。オレンジのリフレクターがアクセントとなっている。北米仕様を意識したデザインは、スポコンスタイルに仕立てたいユーザーにおすすめ。
■オープン価格

SONAR



USクリアーバンパーマーカー
問:関東車輌
☎03-5547-5570

クリアリフレクターを内蔵したUSクリアータイプのバンパーマーカー。こちらも丸型4灯ヘッドライトのDC前期型のみに対応する。テールランプはヘッドライト同様、バルブやカプラーは純正のものがそのまま使える。
■オープン価格

Mirror
[ミラー]

SuperSportMirror



COMP.
問:関東車輌
☎03-5547-5570

ステーを持たないコンパクトなデザインと軽量設計で人気を博しているCOMP.。ミラー面にはブルーレンズを使用している。カラーはブラック、カーボン、クロームの3色。手動調整式と電動調整式が選べる。
■1万2915円～1万9215円

SuperSportMirror



DTM2
問:関東車輌
☎03-5547-5570

DTMミラーをベースに今流行のLED式のウインカーを内蔵したモデル。LEDはデザイン上の大きな特徴となるだけでなく、前後方からの視認性を高めるのに貢献している。カラーはブラック、カーボン、クロームの3色。
■2万1000円～2万9400円

TFPP



ドライカーボンGTミラー
問:Tuningfan.com
☎044-272-5957

贅沢にもドライカーボンを使用したGTミラー。コンパクトなボディながら、ミラー面に曲面ガラスを用いて広い範囲を映せるようにしたことで、良好な後方視界を実現している。可倒式なので、車検にも対応する。
■2万3940円

SPOON SPORTS



Carbon Racing Mirror
問:スプーン
☎0120-122-095

純正交換タイプのカーボンレーシングミラー。カーボン製のボディはスポーティなルックスを演出するだけにとどまらない。空気抵抗を低減させるとともに、軽量化にも効果を発揮する。なお、ミラーの調整は手動式。
■3万3600円

SuperSportMirror



JTC LED
問:関東車輌
☎03-5547-5570

スタイリッシュなデザインのJTCタイプのLED式ウインカー付きモデル。ウインカー部のデザインも特徴的で、独特なスタイルのJTCの個性をさらに際立たせている。カラーはブラックとカーボンの2色。車検対応品。
■2万3100円～2万9400円

SuperSportMirror



M60 LED
問:関東車輌
☎03-5547-5570

フラグシップモデルのM60にLED式ウインカーを装着したモデル。落ち着いたデザインにLEDウインカーが栄える。ミラー面はほかのモデル同様、後続車からのヘッドライトのギラツキを抑えるブルーレンズを装着。
■2万5725円

SuperSportMirror



M60
問:関東車輌
☎03-5547-5570

Super Sport Mirrorシリーズの新しいフラグシップモデルのM60。レーシーな路線が多いなか、ラグジュアリーな雰囲気を醸し出すデザインを採用した。電動もしくは手動で格納することができる。車検対応品。
■2万3625円～2万5725円

SuperSportMirror



GT1 LED
問:関東車輌
☎03-5547-5570

GT1にLED式ウインカーを内蔵。競技用車両用を模したデザインとLEDウインカーの組み合わせはミスマッチな感じだが、実際は結構イケている。カラーはブラック、カーボン、クロームの3色から選べる。
■1万5015円～1万7115円

SuperSportMirror



GT1
問:関東車輌
☎03-5547-5570

前面投影面積を気にするレーシングカー用を意識したコンパクトなデザインのミラー。手動式のみとすることで、軽量かつコンパクトなボディを実現した。カラーはブラック、カーボン、クロームの3色を設定。
■1万5015円～1万7115円

※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

SuperSportMirror



GT2
問:関東車輌
☎03-5547-5570

レーシングカー用を強く意識したGT1タイプをベースに、スタイリッシュなエッセンスを加えたようなデザインを持つGT2。GT1同様、車検対応品となっている。カラーはブラックとカーボンの2色を設定。
■1万8165円

SuperSportMirror



GT1
問:関東車輌
☎03-5547-5570

F1用ミラーのようなデザインを持つGT1。そのレーシーなフォルムだけでなく、軽量でコンパクトなボディも魅力のひとつとなっている。カラーはブラック、カーボン、クロームの3色を設定。車検対応品。
■1万5015円

SuperSportMirror



GT2 LED
問:関東車輌
☎03-5547-5570

GT2のLED式ウインカー内蔵タイプ。細い横長のウインカーレンズが、レーシーながらもスタイリッシュなデザインをさらに魅力的なものにしている。車検対応品で、カラーはブラックとカーボンの2色から選べる。
■1万8165円

SuperSportMirror



V8S
問:関東車輌
☎03-5547-5570

LED式ウインカー内蔵のスポーティミラー、V8S。細長いシャープなデザインのLEDレンズが特徴的だ。ミラー面は夜間走行時に後続車のヘッドライトから視界を守るブルーレンズ。色はブラックとカーボンから選べる。
■2万1000円～2万9400円

SuperSportMirror



JTC
問:関東車輌
☎03-5547-5570

エアダクトが装着されているような独特のデザインに仕立てられたJTC。ミラー面にはブルーミラーレンズを使用し、角度調整は手動式と電動式から選べる。カラーはブラックとカーボンの2色。車検対応品。
■2万1000円～2万7300円

SuperSportMirror



COMP.
問:関東車輌
☎03-5547-5570

砲弾型のCOMP.はコンパクトかつ軽量なボディで好評を博すスポーティミラー。ミラー面の調整は手動式と電動式から選べる。ブルーレンズを使用。カラーはブラック、カーボン、クロームの3色を設定している。
■1万2915円～1万9215円

SuperSportMirror



DTM2
問:関東車輌
☎03-5547-5570

スマートなスタイルが人気のDTMがLED式のウインカーを装着することで、スタイリッシュかつ機能的なミラーへと進化を遂げた。カラーはブラック、カーボン、クロームの3色。車検対応品となっている。
■2万1000円～2万9400円

SuperSportMirror



DTM
問:関東車輌
☎03-5547-5570

スタイリッシュなデザインで好評なDTM。ミラー面にブルーミラーレンズを採用することで、夜間走行時の視認性を向上させている。車検対応品。カラーはブラックとカーボン、クロームの3色から選べる。
■1万8900円～2万7300円

SuperSportMirror



GT1 LED
問:関東車輌
☎03-5547-5570

GT1のLED式ウインカー付きモデル。LEDウインカーはコンパクトなボディにデザインを壊すことなくスッキリと収まっている。カラーはブラックとカーボン、クロームの3色を設定。車検対応品となっている。
■1万7115円

SuperSportMirror



DTM
問:関東車輌
☎03-5547-5570

スマートなスタイルで人気を博しているDTM。エアインテーク風の2段ステーがデザイン上のアクセントのひとつとなっている。カラーはブラックとカーボン、クロームの3色。車検対応品なのも嬉しい。
■1万8900円～2万7300円

SuperSportMirror



JTC LED
問:関東車輌
☎03-5547-5570

JTCタイプのLED式ウインカー付きモデル。独特のフォルムと組み合わされる特徴的なデザインのLEDウインカーレンズがJTCの魅力をさらに高めている。カラーはブラックとカーボンの2色から選べる。車検対応品。
■2万3100円～2万9400円

SuperSportMirror



V8S
問:関東車輌
☎03-5547-5570

LED式ウインカー付きのスタイリッシュな砲弾型ミラーのV8S。細長く切れ上がったデザインのLEDウインカーレンズとあいまって、とてもシャープにみえる。スポーツモデルに最適だ。カラーはブラックとカーボンの2色。
■2万1000円～2万9400円

SuperSportMirror



M60 LED
問:関東車輌
☎03-5547-5570

新しいフラッグシップモデル、M60のLED式ウインカー内蔵タイプ。高級車でも似合いそうな落ち着いたたたずまいをみせる。ミラー面にはブルーミラーレンズを使用。カラーはブラックとカーボンから選べる。
■2万5725円～2万6775円

SuperSportMirror



M60
問:関東車輌
☎03-5547-5570

シリーズの新たなフラッグシップモデルとして誕生したM60。GT1やDTMとはまた違った魅力に溢れるモデルだ。ミラー面の角度調整は電動調整式と手動調整式から選べる。色はブラックとカーボンの2色。
■2万3625円～2万5725円

SuperSportMirror



GT2
問:関東車輌
☎03-5547-5570

レーシーさとファッショナブルさが調度いい具合にバランスしているGT2。GT1ではちょっと硬派過ぎるといったユーザーにはぴったりのミラーだ。カラーはブラックとカーボンの2色。車検にも対応する。
■1万8165円

VISION



ドライカーボンMCミラー
問:テクニカスポーツ
☎06-6878-5891

空力性能を意識して設計されたスポーツモデルのためのエアロミラー。ボディにドライカーボンを使用した本格派。それぞれの車種に合わせた専用設計のため、各車種用ともボルトオンでの装着が可能だ。
■3万3600円

Signal



カーボンGTミラータイプ2
問:シグナル
☎072-730-2828

空気抵抗の低減を考慮したフォルムが特徴の汎用型エアロミラー。視認性向上のため、ミラー面にはブルーレンズを用いた。ミラー面の角度調整は手動式。素材には軽くて丈夫なドライカーボンを使用している。
■3万3600円

Signal



汎用カーボンGTミラータイプ1
問:シグナル
☎072-730-2828

レーシーなデザインの汎用型GTミラー。GTミラーとしては大きめのミラー面を用いることで、エアロタイプのミラーにありがちな視界の狭さを解消し、視認性の高いミラーに仕上げている。カーボン製。
■2万9400円

craft square



ツーリングコンペティションミラー
問:クラフトスクエア
☎03-3488-7463

カーボン製のボディと鏡面曲率1000Rのミラー面を組み合わせたコンペティションミラー。片側の重量が520gのTCA-Fタイプと、同じく片側540gのTCA-N1タイプの2種類用意されている。車検対応品。
■4万3050円～4万7250円

SuperSportMirror



JTC
問:関東車輌
☎03-5547-5570

エアダクト付きのような個性的なデザインのJTC。ミラー面は夜間走行時に後続車のヘッドライトのギラツキを抑え、視認性を高めるブルーミラーレンズを使用している。カラーはブラックとカーボンの2色。車検対応品。
■2万1000円～2万7300円

BlueWideMirror.com



エクストラブルーワイドミラー
問:ブルーワイドミラードットコム
☎042-674-0012

ミラー面に鏡面曲率600Rの特殊加工を施した深みのコバルトブルーの曲面鏡を使用することで、ワイドな視界を確保するとともに、眩しさを抑えた。取り付けは付属の両面テープを用いて貼り付けるだけ。
■8925円～1万500円

BE FREE



GTミラー　BZ3
問:BE FREE
☎06-6324-0405

最高速仕様のエアロフォルムに仕立てられた砲弾型エアロミラー。超軽量ボディも魅力となっている。カラーはカーボンフェイクとブラック、メッキの3タイプ。ミラー面の調整は手動式のほかに電動式も用意されている。
■1万290円～1万6590円

BE FREE



GTミラー　BK3
問:BE FREE
☎06-6324-0405

スポーティなデザインのエアロミラー。LED付きとなしが用意され、LED付きはウインカー時にオレンジ、ポジション時にはブルーに点灯する。カラーはカーボンフェイクとブラック、メッキの3タイプ。車検対応品。
■1万290円～2万3940円

BE FREE



GTミラー　BK6
問:BE FREE
☎06-6324-0405

オレンジに発色するLED式ウインカー内蔵のエアロミラー。エアダクト付きのような独特のフォルムは空気抵抗の抑制を考えてデザインされた。LED式ウインカーはポジションランプと連動させることもできる。
■1万3440円～2万790円

VISION



ブルーワイドミラー
問:テクニカスポーツ
☎06-6878-5891

鏡面曲率800R～1200Rのミラーの使用でノーマルよりも広い後方視界を確保。品質を重視してミラー面はガラス製で、色は目に優しいクリアブルーとした。純正ミラーの上から付属のテープで貼るだけ。
■8400円

DASH



マッドフラップ
問:オクヤマ
☎045-934-5334

ダートやラフロードの走行時に泥や石からボディやフロアを守るマッドフラップ。フラップには軽くてしなやかな厚さ3mmのウレタンを用いている。色は赤。専用設計なのでボディにきっちりと装着することができる。
■1万8900円

DASH



トーイングフック
問:オクヤマ
☎045-934-5334

ドレスアップ用のトーイングフック。汎用型なので、いずれの車種にも装着できる。スチール製とアルミ製の2種類を用意。スチール製はJAFのモータースポーツレギュレーションにも適合している。
■2625円～1万3440円

A-SPORTS



ザ・ガードくん
問:A-SPORTS
☎082-285-3822

エキゾーストマニフォールドが踏面や段差と干渉するのを防ぐアンダーガード。エキゾーストマニフォールドをぶつけたり擦ったりしがちな、車高の低いクルマにおすすめのアイテム。プレートはステンレス製。
■1万3440円

Benen



牽引フックSet
問:A-spec富山
☎076-428-5963

アメリカBenen社の牽引フックセット。JAF規定を満たした日本製の牽引フックとは一線を画すおしゃれなデザインが目を惹く。サーキット走行には向かないが、カスタム用には最高のアイテム。ジュラルミン製。
■2万9800円

J'S RACING



フロント牽引フック
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

JAF公式レースから草レースまで幅広く対応するサーキット走行には必須の牽引フック。ボルトオンで簡単に取り付けることができる。スチール製。専用の当て板とボルト、ワッシャーが付属品として用意されている。
■1万500円

Competition Parts Outer
[外装系の競技パーツ]

HYAKUSIKI JIDOUSHA



フロント牽引フック
問:百式自動車
☎045-805-5007

JAF規定を満たした本格派。N1レースなどの使用にも耐える設計となっている。コースアウトした際にスムーズにランオフエリアから引っ張り出してもらうためにも、サーキットを走るオーナーは必ず装着したい。
■3800円

HYAKUSIKI JIDOUSHA



フロント牽引フック TYPE-2 EG用
問:百式自動車
☎045-805-5007

サーキット走行に必需品の牽引フック。車高の低いクルマにありがちな牽引フックと路面との干渉を考慮し、バンパーグリルからアクセスするスタイルを採用したスチール製。加工なしでボルトオン装着できる。
■7350円

DogFightPro



JAF公認可倒式牽引フック
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

JAF公認の強度を持つ牽引フック。専用のアダプターを用いることによるボルトオンでの装着が可能となる。走行中にバンパーと干渉するのを防ぐために半固定式を採用した安全設計も魅力のひとつ。
■1万7800円

DASH



フロアガード
問:オクヤマ
☎045-934-5334

ブレーキラインなどアンダーフロアに配されているパイピングを保護するフロアガード。跳ね石や路面との干渉による破損や脱落といったダメージを最小限に抑える大事な役目を担っている。A5052アルミ材を使用。
■4万3050円

DASH



タンクガード
問:オクヤマ
☎045-934-5334

路面との干渉や跳ね石から燃料タンクを守るタンクガード。ラリーやダート競技に参加する際には、ほかのガード類とともに必須のアイテムとなる。素材はフロアガード同様、耐久性に優れ、かつ軽量なA5052アルミ材。
■3万4650円

DASH



アンダーガード
問:オクヤマ
☎045-934-5334

ラリーやダート競技の際、跳ね石や泥からエンジンやトランスミッションを保護するアンダーガード。耐久性に優れたA2017アルミ材を使用。出場カテゴリーによって3mm厚、5mm厚、5mmリブ付の3タイプから選べる。
■7万350円～8万1900円

DASH



ヒールアジャストプレート
問:オクヤマ
☎045-934-5334

内装材を取り外した後、凸凹のあるアンダーパネルの上に装着し、フラットな運転席フロア面を作り出すヒールアジャストプレート。正確なペダル操作が行えるようにサポートしてくれる。内装を取り外すなら必須。
■9450円

DASH



ドライバーフットレスト
問:オクヤマ
☎045-934-5334

運転姿勢をしっかり決めるために不可欠なフットレスト。サーキット走行などの過酷な条件下ではもちろんのこと、街乗りでもドライバーの身体をサポートする。アルミ製で表面にはディンプル加工が施されている。
■5775円

Competition Parts Inner
[内装系の競技パーツ]

Back Yard SPECIAL



リアルカーボン製ドア(競技専用)
問:Back Yard SPECIAL
☎052-704-1707

ノーマルの17kgから3.5kgへと実に1/5まで軽量化できるカーボン製ドア。アクリルウインドウと併用するとさらなる効果が期待できる。綾織カーボン地の使用による滑らかな表面も魅力。競技用専用パーツ。
■12万円

J'S RACING



DC2 FRP軽量ドア(R)
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

純正の鋼板パネルに対して、20kg以上もの軽量化が可能なFRP製の軽量ドアパネル。レース活動も手掛けるジェイズレーシングならではのアイテムだ。ただし、競技車両専用部品となっている。
■8万9250円

Beatrush



アンダーパネル
問:レイル
☎045-824-1835

エンジンルームの下に装着し、ボディ下面の空気の流れを整えるアンダーパネル。これによりエンジンルーム内の温度上昇が抑えられ、エンジンの性能を最大限に発揮することができる。素材は厚さ2mmのアルミ板。
■1万5750円～1万8900円

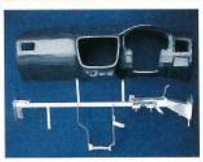
JURAN



AnchorBolt
問:タニダ
☎052-871-3741

4点式シートベルトの装着には欠かせないFIAおよびJAF基準高剛性アンカーボルト。ネジ部25mmのショート、ネジ部38mmのロング、ロングのプレート付、ネジ部55mmのスーパーロングの4タイプを用意。
■1890円～3150円

Back Yard SPECIAL



リアルカーボン製ダッシュ
問:Back Yard SPECIAL
☎052-704-1707

スチール製の補強用パーツを含めて約20kgの重量を、補強パーツのアルミ化と合わせて約5kgと実に約15kgもの軽量化を実現する。カーボン地は綾織を使用。オーディオ部分の穴開けがない仕様も選べる。
■29万8000円

GT-1 Motor Sports



ステアリング延長ボス
問:GT-1 Motor Sports
☎042-520-3550

ステアリング位置を変更するための延長ボス。フルバケットシートを装着したり、ローポジション化した際に、ノーマルの調整幅ではポジションを決めることができない人におすすめ。30mmと50mmの2種類を設定。
■4090円

SERGEANT



軽量ドアトリム
問:サージェント
☎0725-22-7688

EG6型の場合で純正の2.6kgから0.8kgへ軽量化が図れる。パワーウインドウ仕様車はマニュアルウインドウ化キットでマニュアル式に変更すれば、さらなる軽量化を行うことも可能だ。取り付け用のタッピングビス付き。
■1万8900円

DASH



バッテリーBOX
問:オクヤマ
☎045-934-5334

バッテリーを室内やトランクに移動させるときに安全に収納するためのケース。幅と奥行きの寸法に応じて3タイプ用意されている。アルミ製。ただし、移動に必要な配線キットなどは含まれていない。
■3万1500円～3万7800円

CARBING



パッセンジャープレート
問:オクヤマ
☎045-934-5334

助手席の人が安心して身体を支えることができる助手席用のフットレスト。床面を底上げできるので身長の低い人におすすめ。取り付けはベルクロテープでフロアカーペットに貼るだけ。内装付きの状態で装着できる。
■1万290円

SUPERIOR



カーボンルック サイドブレーキブーツ
問:スーペリア.オート.クリエイティブ
☎072-772-2882

ブラックカーボンルックレザーを用いたサイドブレーキカバー。ノーマルではサイドブレーキ部分にカバーの設定はないので、自分だけの演出としても有効なアイテムだ。シフトブーツと合わせて装着すると効果倍増。
■5460円

SUPERIOR



カーボンルック サイドブレーキグリップカバー
問:スーペリア.オート.クリエイティブ
☎072-772-2882

サイドブレーキ先端のグリップ部分に装着することでスパルタンな空間を演出。手に触れ、劣化しやすい部位なので、リフレッシュ効果も得られる。ブラックカーボンルックレザーを使用。取り付けはグリップに被せるだけ。
■3150円

SUPERIOR



カーボンルックシフトブーツ
問:スーペリア.オート.クリエイティブ
☎072-772-2882

独自開発されたブラックカーボンルックレザーで、車内をスポーティなイメージへと変身させてくれるMT用シフトブーツ。とくにタイプRとの相性は抜群。純正品と交換するだけの簡単装着なのも嬉しい。
■5985円

J'S RACING



ビデオブラケットピラーバー
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

ピラーバーにビデオカメラを固定するためのビデオブラケット。雲台のネジは一般的なビデオカメラの三脚固定用のネジ穴に用いられているものと同じ1/4-20UNC（小ネジ）仕様となっている。耐荷重は3kg。
■1万8900円

J'S RACING



ビデオブラケットロールバー
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

車内から走行シーンを録画するためのビデオカメラをロールバーに固定するビデオブラケット。ビデオカメラはカメラに装着されている三脚固定用のネジ穴を利用してブラケットに取り付ける。耐荷重は3kg。
■2万790円

Interior Parts
[インテリアパーツ]

 ※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

METER

[メーター]

EK9 シビックTYPE R(97/8～ B16B搭載)
EK4 シビック／シビックフェリオ(95/9～ B16A搭載)
EG8 シビック(91/9～ B16A搭載)
EG9 シビックフェリオ(91/9～ B16A搭載)
EG2 CR-Xデルソル(92/3～ B16A搭載)
EF8 シビック(89/9～ B16A搭載)
EF8 CR-X(89/9～ B16A搭載)
98R インテグラTYPE R 98 spec(98/1～ B18C搭載)
96R インテグラTYPE R 96 spec(95/8～ B18C搭載)
DC インテグラSiR(93/5～ B18C搭載)

高精度メーターでスポーティなコクピットへ

スタイリッシュなデザインの追加メーターは、コクピットのドレスアップパーツという側面を持つ一方クルマのコンディションを確実につかむための機能パーツでもある
特にサーキットユーザーは愛車のコンディションチェック用という意味でも、ぜひ手に入れておきたい

※ご購入に際しては、商品の仕様・特徴・取り付け方法・価格など事前によくご確認ください。商品の写真には他車種用のものも含まれます。実際の商品と外観が異なることがあります。購入・チューニング等の際に生じたトラブルに関しては、当編集部では一切の責任を負いかねます。

HKS



CAMP2
問:エッチ・ケー・エス

[カラー] ブラック

表示項目は24種類で最大6項目まで同時表示が可能。瞬間燃費やガソリン代換算表を活用しエコドライブも目指せる。接続はカプラーオン。CAMP2ユニバーサルアダプターが必要。
■5万8800円

INTEGRAL



DIGITAL COMPO METER
問:インテグラル
☎042-946-1591

[カラー] ブラック

視認性に優れる大型デジタル表示が特徴。設定値に達すると警告音でドライバーに知らせてくれる機能も搭載する。パネルカラーはブラックのほかにホワイトとグレーをラインアナップ。受注生産。本体は1/4DINサイズ。

ラインアップ	表示範囲	価格
水温	-30～150℃	2万7090円
油温	-30～150℃	2万7090円
排気温度	80～1030℃	3万1290円
A/Fモニター	9.0～30.0	12万3900円
ブースト	-760mmHg～1.8kg/cm	2万7090円
ノックメーター	-	3万1290円

APEXi



REV/SPEED METER
問:Apex
☎0544-65-5061

[カラー] シルバー、ブラック

エンジン回転数、車速、積算距離、バッテリー電圧をモニタリング。スタートと同時に計測をするストップウォッチ機能やスピードリミッター解除機能を搭載する。
■2万3940円(シルバー)、2万4990円(ブラック)

ARK DESIGN



MFD
問:アークデザイン
☎050-3517-9791

[カラー] ブラック

水温、スピード表示などをアナログ2種、デジタル4種から表示が選べる。圧力センサーを内蔵しているので新しいブーストメーターとして単独でも使用できる。ECUハーネス割り込みにて接続。
■4万4100円

Defi



Defi-Link Display
問:日本精機 Defi事業部
☎03-3835-3639

[カラー] ブラック

車速や油温、水温、油圧、燃圧、排気温度をリアルタイムに表示するマルチモニター。独自の有機ELを採用しているのも特徴だ。接続にはDefi-Linkコントロールユニットが別で必要。
■3万1500円

ULTRA



シフトインジケーター
問:永井電子機器
☎044-877-2441

[カラー] ブラック

リアルタイムでギアポジションを大型赤色LEDに表示する。ATでも使用できる。ほかに青色LEDバージョンと、限定でボディがカーボンの青色LEDタイプを用意。
■1万3440円、1万4700円(青LEDスタンダード)、1万6590円(青LEDカーボン)

ULTRA



スピードモニタープラス No.4015
問:永井電子機器 ☎044-877-2441

[カラー] カーボンルック

最高速度300km/hまでを表示。レブやオイル交換時期など設定値に達するとバック照明が変わりブザーで知らせるワーニング機能も搭載する。タイヤ外径の変更による距離表示の補正が行えるのも特徴。
■1万7850円

Race Pak



IQ3 DASH DATA LOGGER
問:東名パワード
☎042-795-8411

[カラー] ブラック

28の入力情報を4つのページに任意で表示可能。GPSを標準装備し、どこでも走行軌跡が描ける。取得データはマイクロSDで簡単にパソコンに取り込める。
■16万3800円(ベーシックキット)、23万5200円(スタートアップキット)

D-Rights



ドライビングモニター
問:データイツ
☎045-591-7814

[カラー] ブラック

アクセル開度と前後&横Gの車両情報を表示する。0.1Gごとに LED が点灯し、最大1.5Gまで表示する。細かいアクセルワークやブレーキのコントロールの目安として活用できる。ドラテク向上に最適のアイテム。
■3万9800円

STACK

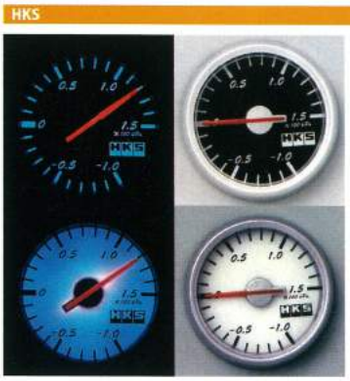


ST8100、ST8130
問:サード
☎0565-53-1166

[カラー] ブラック、ホワイト

回転数、油温、油圧などは最大値を記録。また設定値になるとワーニングランプにて警告する機能も搭載する。アナログ回転計のスケールは2種類から選べる。
■18万1650円(ST8130)、24万9900円(ST8100)

HKS



DIRECT BRIGHT METER
問:エッチ・ケー・エス

[カラー] ブラック、ホワイト

LEDを使用した新しい発光システムを採用したメーター。文字盤、指針ともに全透過照明とし、視認性を高めた。あえて機械式としたことで軽量化を実現。またサイズも視認性を追求した60φとしている。

ラインアップ	サイズ	表示範囲	価格
温度	60φ	50～150℃	1万9950円
圧力	60φ	0～10.0×100kPa	1万9425円
ブースト	60φ	-1.0～2.1×100kPa	1万7325円

BLITZ



POWER METER i-Color FLASH
問:ブリッツ
☎0566-79-2200

[カラー] メタルブラック、メタルシルバー

スピード、レブ、パワーなど12種類のデータを最大6コまで同時表示。パワーやトルク計測データをグラフ表示するデータロガー機能も搭載する。フルカラー液晶で見やすさも追求。
■5万400円

PIVOT



スピードメーターV
問:ピボット
☎0263-46-5901

[カラー] ブラック

最高350km/hまで1km/h単位で表示。スピードリミッター解除やゼロヨンオート計測、Gメーター機能も搭載。表示はスケルトンブラックケースから浮かび出るタイプ。コンパクトなサイズも特徴。
■1万290円(赤表示)、1万2600円(青表示)

Defi



Defi-Link VSD X
問:日本精機 Defi事業部
☎03-3835-3639

[カラー] ブラック

表示器に設置された専用の反射板に車速やエンジン回転数などを表示する。前方視を妨げることなく、より早く表示を確認できる。接続にはDefi-Linkコントロールユニットが別で必要となる。
■3万4650円

Defi

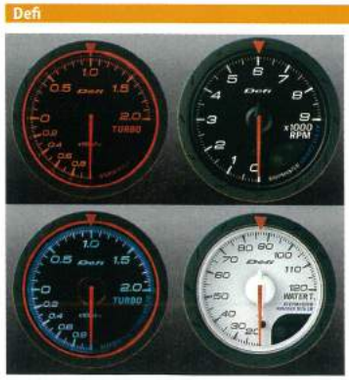


BF Tachometer
問:日本精機 Defi事業部
☎03-3835-3639

[カラー] ブラック

メーターとスイッチユニット、別体のインジケーターで構成されるタコメーター。サイズは80φで9000rpm仕様と11000rpm仕様の2種類。照明カラーはホワイト、アーバンレッド、ブルーの3色を用意する。
■3万5175円

Defi



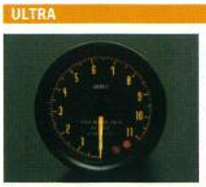
Defi-Link Meter ADVANCE CR
問:日本精機 Defi事業部
☎03-3835-3639

[カラー] ブラック、ホワイト

夜間照明は黒文字板はホワイト/アーバンレッド、白文字板はアーバンレッド/ブルーの2色切り替えが可能。独自のステッピングモーターを採用し、ハードなドライビングにも対応する。自己診断機能も搭載。

ラインアップ	サイズ	表示範囲	価格
水温	52、60φ	20～120℃	1万7850円
油温	52、60φ	50～150℃	1万7850円
油圧	52、60φ	0～1000kPa	2万5200円
インマニ圧	52、60φ	-100～20kPa	2万2050円
ターボ	52、60φ	-100～120/200kPa	2万2050円
燃圧	52、60φ	0～600kPa	2万5200円
排気温度	52、60φ	200～1100℃	2万5200円

ULTRA



ステッピングタコメーター
問:永井電子機器
☎044-877-2441

[カラー] ブラック

視認性の高いリニアタイプのスケール間隔で、使いやすさを徹底追求。新たに暖気モードも採用した。指針の作動を4パターンから選べる。バックライトはオレンジで、8500rpm仕様と11000rpm仕様を用意。
■3万1500円

STACK



ST400、ST430、ST200
問:サード
☎0565-53-1166

[カラー] ブラック、ホワイト

全機種にピークホールド機能を搭載するタコメーター。ST400とST200は80φ、ST430は125φ。ST430とST400には25分間のアクションリプレイ機能を追加装備。
■6万3000円(ST200)、8万4000円(ST400、ST430)

※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

PIVOT



PROGAUGE PTX
問:ピボット
☎0263-46-5901

[カラー] ブラック

機能はPT2と同様で、表示スケールは500～7000rpmの低回転域が広角となっている。シーケンシャルシフトランプとピークホールド機能を搭載し、重量はわずか107gでカプラーオン装着が可能。
■2万2050円

PIVOT



PROGAUGE PT6
問:ピボット
☎0263-46-5901

[カラー] ブラック

60φのコンパクトサイズで、500～7000rpmの低回転域を広角スケールとしたタコメーター。シーケンシャルシフトランプとピークホールド機能を搭載する。0～9000rpmを表示する電気式。
■1万7640円

PIVOT



PROGAUGE PT2
問:ピボット
☎0263-46-5901

[カラー] ブラック

3000～8000rpmの中高回転域を広角スケールとした80φのタコメーター。任意に設定したシフトポイントの手前から予告点灯するF1方式のシーケンシャル方式を採用する。青照明と白照明を用意。
■2万2050円

Defi



Racer Gauge
問:日本精機 Defi事業部
☎03-3835-3639

[カラー] ブラック

照明色がブルー、サイズが80φで9000rpm仕様と11000rpm仕様の2種類を設定するタコメーター(写真上段)と、完全な独立作動で、ワーニング・ピーク機能もそぎ落としたシンプルな52φシリーズ(写真下段)をラインアップ。52φの照明は3色。

ラインアップ	サイズ	表示範囲	価格
温度	52φ	30～150℃	1万5750円
圧力	52φ	0～1000kPa	2万3100円
ターボ	52φ	-10～200kPa	1万9950円
排気温度	52φ	200～1100℃	2万3100円
電圧	52φ	10～15V	1万2600円

PIVOT



ステッピングゲージ
問:ピボット
☎0263-46-5901

[カラー] ホワイト

レースカー専用として生まれたステッピングゲージ。シフトランプ付きの80φタコメーターのほかに、60φシリーズとして水温、油温、油圧、排気温度、ブースト計をラインアップする。ホワイトLEDを採用。

ラインアップ	サイズ	表示範囲	価格
タコ(F0)	80φ	0～10000rpm	2万2890円
タコ(F1)	80φ	0～10000rpm	2万790円
水温	60φ	20～120℃	1万7640円
油温	60φ	50～150℃	1万7640円
油圧	60φ	0～100×100kPa	3万3600円
排気温度	60φ	200～1100℃	3万1290円
ブースト	60φ	-1.0～2.0×100kPa	2万790円

PIVOT



GEKKO
問:ピボット
☎0263-46-5901

[カラー] ブラック

美しい青色照明を追求したGEKKO。タコメーターはシフトランプ付きで、シーケンシャルシフトランプのF1(写真上段左)とアルミ削り出し大型シフトランプとしたF0(写真上段右)をラインアップ。照明は青。

ラインアップ	サイズ	表示範囲	価格
タコ(F0)	80φ	0～10000rpm	2万8140円
タコ(F1)	80φ	0～10000rpm	2万6040円
水温	60φ	20～120℃	2万790円
油温	60φ	50～150℃	2万790円
油圧	60φ	0～100×100kPa	3万3600円
ブースト	60φ	-1.0～2.0×100kPa	2万4990円

BLITZ



CUSTOM MADE METER
問:ブリッツ
☎0566-79-2200

[カラー] ブラック、ホワイト、カーボン

4種類のベゼルと2種類のガラス、そのほか面盤、指針、透過照明色を好みに設定できるオーダーメイドシステムを採用。その組み合わせはなんと102通り。電気式にはワーニング機能とピーク表示機能を搭載。

ラインアップ	サイズ	表示範囲	価格
温度	60φ	50～150℃	2万3100円
圧力	60φ	0～100×100kPa	2万9400円
バキューム	60φ	-1.0～0×100kPa	1万3440円
ブースト	60φ	-1.0～2.0×100kPa	1万3440円
排気温度	60φ	40～120×10℃	2万9400円

BLITZ



RACING METER SD
問:ブリッツ
☎0566-79-2200

[カラー] ブラック

高精度ステッピングモーターを採用し、滑らかな指針の動きを実現。バックライト減光機能を搭載し、視認性も確保している。専用コントロールスイッチのほか、メーターホルダーや専用バイザーも付属している。

ラインアップ	サイズ	表示範囲	価格
タコ	52、60φ	0～9×1000rpm	1万6800円
温度	52、60φ	50～150℃	2万1000円
圧力	52、60φ	0～10.0×100kPa	2万5200円
バキューム	52、60φ	-1.0～0×100kPa	2万1000円
ブースト	52、60φ	-1.0～2.0×100kPa	2万1000円
排気温度	52、60φ	2～11×100℃	2万5200円
電圧	52、60φ	8～16V	1万8900円

DIECOCK SPEED



2inch 2COLOR CHANGE ELECTRIC GAUGES
問:ベルテックインターナショナル
☎048-526-7299

[カラー] ブラック

夜間の眩しさを抑えるイルミ連動ディマー機能を搭載。バックライトカラーはピュアホワイトまたはレッドのセレクト式で、本体裏のスイッチで簡単に切り替えできる。専用センサーは同梱で、取り付けもワイヤリング1本。

ラインアップ	サイズ	表示範囲	価格
タコ	52φ	0～10000rpm	1万3000円
水温	52φ	20～120℃	1万2000円
油温	52φ	50～150℃	1万2000円
油圧	52φ	0～7bar	1万2000円
バキューム	52φ	-1.0～0bar	1万3000円
ブースト	52φ	-1.0～2.0bar	1万3000円
電圧	52φ	8～18V	1万円

BLITZ



MIRROR DRIVE METER
問:ブリッツ
☎0566-79-2200

[カラー] ホワイト、カーボン

視認性とエンターテイメント性を融合した新しいコンセプトのメータ。電源オフでは鏡、オンで3Dのように文字盤が浮かび上がる。カーボンタイプの照明は高輝度白色LEDのほか、青、赤を用意する。

ラインアップ	サイズ	表示範囲	価格
水温	60φ	50～150℃	2万3100円(電気式)
圧力	60φ	0～100×100kpa	2万9400円(電気式)
バキューム	60φ	-1.0～0×100kpa	1万8690円(機械式)
ブースト	60φ	-1.0～2.0×100kpa	1万8690円(機械式) 2万5200円(電気式)
排気温度	60φ	40～120×10℃	2万9400円(電気式)

DIECOCK SPEED



メータークラスター
問:ベルテックインターナショナル
☎048-526-7299

EKシビック専用品。52φのメーターを2つ収めることができる。専用デザインなので、マッチングも◎。ブラックのほか、イージーグラフィックのカーボンルックを用意。
■1万円(ブラック)、1万2000円(カーボンルック)

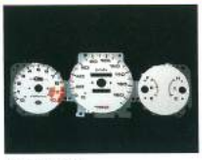
STACK



カーボンメーターパネルキット
問:サード
☎0565-53-1166

サード製ST8100、ST8130の装着が簡単に行える車種別専用パネルキット。キットには各種インジケーターランプや車速信号用アンプなどが付属する。ランプはグリーンまたはレッドを用意。
■4万7250円

DANGUNRACING



EL DASH
問:関東車輌
☎03-5547-5570

昼間は視認性に優れたホワイトパネル、夜間はELバックライトでパネル面が発光する。発光色はブルーとグリーンに切り替え可能で、明るさ調整も手元のコントローラーで簡単に操作できる。
■1万2600円

PIVOT



REV LAMP
問:ピボット
☎0263-46-5901

設定した回転を超えると高輝度LEDランプで警告。タコメーターを気にすることなく最適な走行ができる。エコとスポーツの2種類のモードを設定できるのも特徴だ。3段階のシーケンシャル式で予告点灯するコンパクトなZと、アルミ削り出し1灯のXをラインアップ。
■1万3440円(RL-Z)、1万5540円(RL-X)



 ※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

WHEEL

[ホイール]

■主要モデル純正ホイール&タイヤサイズ

型式	対応モデル	ホイールサイズ	PCD/ホール数	タイヤサイズ
DC2	TypeR 98spec	16×7.0+50	114.3/5H	215/45R16
	TypeR 96spec	15×6.5+50	114.3/4H	195/55R15
DC2	SiR	15×6.0+45	100/4H	195/55R15
EK9	TypeR	15×6.0+50	114.3/5H	195/55R15
EK4	SiR	15×5.5+45	100/4H	195/55R15

見た目と機能性を両立した商品選びがポイント

ドレスアップパーツとも捉えられる一方、純然たる機能パーツでもあるホイール
特にタイプRは高性能な純正ホイールを装着しているため
性能ダウンとなってしまわないよう、デザインと軽量性を両立した商品選びにこだわりたい

※ご購入に際しては、商品の仕様・特徴・取り付け方法・価格など事前によくご確認ください。商品の写真には他車種用のものも含まれます。実際の商品と外観が異なることがあります。購入・チューニング等の際に生じたトラブルに関しては、当編集部では一切の責任を負いかねます。

1 Piece Forged [鍛造1ピース]

VOLK RACING



TE37
問:レイズ
☎06-6787-0019

[サイズ] 15×7.0+43、16×7.0+42
[カラー] ブロンズ(アルマイト)、ホワイト
■5万1450円(15×7.0+43)、5万8800円(16×7.0+42)

VOLK RACING



CE28N
問:レイズ
☎06-6787-0019

[サイズ] 15×6.5+35、15×6.5+39、16×7.0+42
[カラー] ブロンズ(アルマイト)、チタニウムシルバー
■5万1450円(15×6.5)、5万6700円(16×7.0+42)

VOLK RACING



RE30
問:レイズ
☎06-6787-0019

[サイズ] 15×7.0+43、16×7.0+42
[カラー] ブロンズ(アルマイト)
■5万1450円(15×7.0+43)、5万8800円(16×7.0+42)

Prodrive



GC-010G
問:プロドライブジャパン
☎03-3563-6926

[サイズ] 15×7.0+48
[カラー] ブリティッシュブラック、ホワイト
■5万4600円

Prodrive



GC-05K
問:プロドライブジャパン
☎03-3563-6926

[サイズ] 18×7.5+50
[カラー] マイスターブラック、ハイパーブリティッシュシルバー
■8万2950円

[サイズ] ……推奨サイズ

1 Piece Cast [鋳造1ピース]

WedsSport



TC105N
問:ウェッズ
☎03-5753-8201

[サイズ] 15×6.5+43
[カラー] TSチタン
■4万425円～ 鍛

WedsSport



SA70
問:ウェッズ
☎03-5753-8201

[サイズ] 15×6.5+45、16×7.0+45、17×7.5+45
[カラー] TSブロンズ
■3万975円(15×6.5)、3万4650円(16×7.0)、3万6750円(17×7.5) 鍛

WedsSport



SA67R
問:ウェッズ
☎03-5753-8201

[サイズ] 17×7.5+45
[カラー] TSガンメタ
■3万6750円～ 鍛

VERHALT



920ROBBEN
問:アメリカンレーシング
☎052-384-1414

[サイズ] 16×6.5+42、16×6.5+48、15×6.0+43
[カラー] スパッタリング、ガンメタポリッシュ
■2万4150円(16×6.5)、2万1000円(15×6.0+43) 鋳

SPOON SPORTS



CR93
問:スプーン
☎0120-122-095

[サイズ] 17×8.5+53、17×8.5+45
[カラー] ハイパーシルバー、ブルー
■2万9400円 鋳

[サイズ] ……推奨サイズ
鋳 ……鋳造製法
鍛 ……半溶融鍛造製法
AMF ……AMF製法
MAT ……MATプロセス製法

ProRacer



ProRacer GN+
問:5ZIGENインターナショナル
☎072-995-8005

[サイズ] 16×7.0+42
[カラー] ブロンズ、シルバー、ハイパーブラック
■3万975円 鍛

KOSEI



RTスポーツ
問:コーセイ
☎0565-80-3181

[サイズ] 15×6.5+51
[カラー] マットブレード
■1万9950円 鋳

KOSEI



K-1 レーシング TSバージョン
問:コーセイ
☎0565-80-3181

[サイズ] 15×7.0+48
[カラー] ファインシルバー、ストリートシルバー
■2万7300円 鋳

O-Z RACING



Superturismo-GT
問:オーゼットジャパン
☎053-469-5011

[サイズ] 16×7.0+42、16×7.0+45、17×7.0+44
[カラー] レースシルバー、レッド、マットブラック(DC2用はシルバーのみ)
■5万3550円(16×7.0)、5万7750円(17×7.0+44) 鋳

ENKEI Racing



RS05
問:エンケイ
☎053-522-5245

[サイズ] 15×6.5+41、16×7.0+45、17×7.0+45
[カラー] キアロシルバー、スーパーブライトクローム
■4万5150円(15×6.5+41)、4万9350円(16×7.0+45)、5万4600円(17×7.0+45) MA

ENKEI Racing



RPF1typeII
問:エンケイ
☎053-522-5245

[サイズ] 15×6.5+41、16×7.0+45、17×7.0+45
[カラー] キアロシルバー、ガンメタリック
■4万5150円(15×6.5+41)、4万9350円(16×7.0+45)、5万4600円(17×7.0+45) MA

DIREZZA



STC
問:住友ゴム工業 ダンロップタイヤ営業本部
☎0120-39-2788

[サイズ] 15×6.0+48、16×6.5+45
[カラー] ブロンズ、ガンメタリック
■3万660円(15×6.0+48)、3万4230円(16×6.5+45) 鋳

LUFTBAHN



DR5 MONOBLOCK
問:ジーコーポレーション
☎0566-25-8105

[サイズ] 17×7.0+48
[カラー] ハイパーシルバー、プリリアントミラー、クローム
■3万9900円～6万1950円 鍛

ESTATUS



STYLE RT 45
問:ジーコーポレーション
☎0566-25-8105

[サイズ] 17×6.5+43
[カラー] ガンメタリックポリッシュ・リップライナー、ガンメタリックポリッシュ・スタンダード
■2万9400円 鋳

LEADING EDGE



C107
問:ジーコーポレーション
☎0566-25-8105

[サイズ] 17×7.0+43
[カラー] マットブラックポリッシュ、ポリッシュ、メタルシルバー
■3万450円 鋳

ProRacer



ProRacer ZR+
問:5ZIGENインターナショナル
☎072-995-8005

[サイズ] 17×7.0+42
[カラー] ガンメタ、ブロンズ、クロームシルバー
■3万2550円 鋳

ProRacer



ProRacer FN01R-C HV
問:5ZIGENインターナショナル ☎072-995-8005

[サイズ] 15×7.0+42、16×7.0+42、17×7.0+42
[カラー] マットブラック、ブラックポリッシュ、タイタニウム、ブラックポリッシュ、ブラックレッドライン、フェイスポリッシュ
■2万5200円(15×7.0+42)、2万7300円(16×7.0+42)、2万9400円(17×7.0+42) 鋳

BLEST



EuroSport Vanish T5
問:ニューレイトン ブレスト事業部
☎03-3676-9543

[サイズ] 16×6.5+42、17×7.0+42、17×7.0+48
[カラー] ブラックポリッシュ

■2万3100円(16×6.5+42)、2万8350円(17×7.0)

BLEST



Bahnsport Type LS5
問:ニューレイトン ブレスト事業部
☎03-3676-9543

[サイズ] 17×7.0+45、18×7.5+48
[カラー] ダイアカット、スパッタリング

■2万8350円(17×7.0+45)、3万5700円(18×7.5+48)

BLEST



Bahnsport Type M55
問:ニューレイトン ブレスト事業部
☎03-3676-9543

[サイズ] 17×7.0+45、18×7.5+48
[カラー] ガンメタポリッシュ、スパッタリング

■2万7300円(17×7.0+45)、3万3600円(18×7.5+48)

Black Racing



LM100
問:TAN-EI-SYA WHEEL SUPPLY
☎0766-86-0117

[サイズ] 15×6.5+42、16×6.5+42
[カラー] ユーロメタルブラック、マットブラックポリッシュ

■2万7300円～2万8875円(15×6.5+42)、3万450円～3万2025円(16×6.5+42)

SSR



TYPE-F
問:タナベ ☎072-728-6700

[サイズ] 15×6.5+42、16×6.5+45、16×7.0+42、17×7.5+42、17×7.5+48
[カラー] フラットブラック、スタープライトシルバー、ツーリングゴールド、ホワイト

■4万5150円(15×6.5+42)、4万8300円(16×6.5+45)、4万9350円(16×7.0+42)、6万3000円(17×7.5)

SSR



TYPE-C/TYPE-C RS
問:タナベ ☎072-728-6700

[サイズ] 15×7.0+42、16×7.0+42、17×7.5+43、17×7.5+49
[カラー] ブロンズ、ガンメタリック、ホワイト(TYPE-Cのみ)

■4万6200円(15×7.0+42)、4万9350円(16×7.0+42)、6万3000円(17×7.5)

BLEST



EUROMAGIC Sport KS7
問:ニューレイトン ブレスト事業部
☎03-3676-9543

[サイズ] 16×6.5+40、17×7.0+42
[カラー] ガンメタポリッシュ、スパッタリング

■1万7850円(16×6.5+40)、2万3100円(17×7.0+42)

BLEST



EUROMAGIC Sport S-06
問:ニューレイトン ブレスト事業部
☎03-3676-9543

[サイズ] 16×6.5+42、17×7.0+42、17×7.0+48
[カラー] ブラックポリッシュ

■1万7850円(16×6.5+42)、2万2050円(17×7.0)

BLEST



Bahnsport Type VX5
問:ニューレイトン ブレスト事業部
☎03-3676-9543

[サイズ] 18×7.0+42、18×7.0+46
[カラー] ブラックポリッシュ

■3万4650円

BLEST



EUROMAGIC TECHNO RS-06
問:ニューレイトン ブレスト事業部
☎03-3676-9543

[サイズ] 16×6.5+42
[カラー] ブラックポリッシュ、ブロンズクリアー

■1万8375円

BLEST



EuroSport VAGRANT
問:ニューレイトン ブレスト事業部
☎03-3676-9543

[サイズ] 16×6.0+38
[カラー] ガンメタポリッシュ、クロームスパッタ

■2万5200円

BLEST



EuroSport Gent BRZ
問:ニューレイトン ブレスト事業部
☎03-3676-9543

[サイズ] 16×6.5+42
[カラー] ブラックポリッシュ

■2万2050円

PIAA



MOTORISMO
問:PIAA
☎0570-050-555

[サイズ] 17×7.0+48
[カラー] レーシングチタン、パールホワイト

■3万450円

EURO TECH



EURO TECH S6-R
問:PIAA
☎0570-050-555

[サイズ] 15×6.0+42、16×6.5+42
[カラー] マットダイヤチタン、マットダイヤブラック

■2万3100円(15×6.0+42)、2万6250円(16×6.5+42)

FORMULA-ONE



FFP
問:バナスポーツレーシング
☎03-3588-8011

[サイズ] 15×6.0+38
[カラー] シルバー、ゴールド、ガンメタ、マグブラック、ブロンズ、ホワイト

■4万4100円

FORMULA-ONE



C8FE
問:バナスポーツレーシング
☎03-3588-8011

[サイズ] 16×7.0+45
[カラー] シルバー、ゴールド、ガンメタ、マグブラック、ブロンズ、ホワイト

■5万5650円

BLEST



EUROMAGIC Sport G01
問:ニューレイトン ブレスト事業部
☎03-3676-9543

[サイズ] 16×6.5+40、17×6.5+42
[カラー] ガンメタ

■1万5225円(16×6.5+40)、1万8900円(17×6.5+42)

BLEST



EUROMAGIC Sport G07plus
問:ニューレイトン ブレスト事業部
☎03-3676-9543

[サイズ] 16×6.5+42、17×7.0+48
[カラー] ガンメタ

■1万6275円(16×6.5+42)、1万9950円(17×7.0+48)

ADVAN Racing



RZ
問:横浜ゴム
☎03-3431-9981

[サイズ] 17×7.0+42、17×7.5+48、18×7.5+42、18×7.5+48
[カラー] ハイパーレーシングシルバー、ダークガンメタリック、ブロンズ

■5万925円(17×7.0+42)、5万1450円(17×7.5+48)、6万1950円(18×7.5)

ADVAN Racing



RS
問:横浜ゴム
☎03-3431-9981

[サイズ] 17×7.5+41、17×7.5+48、18×7.5+48
[カラー] ゴールド、シルバー、ダークガンメタリック、ブライトクローム

■5万2500円(17×7.5)、6万3000円(18×7.5+48)

A-TECH



FINALSPEED ZEPHYR
問:マルカサービス
☎052-746-7001

[サイズ] 15×6.5+35、16×6.5+45、17×7.0+48
[カラー] マットガンメタ、アルマイトブロンズ

■1万9950円(15×6.5+35)、2万1525円(16×6.5+45)、2万5200円(17×7.0+48)

A-TECH



FINALSPEED ERASER
問:マルカサービス
☎052-746-7001

[サイズ] 15×6.5+38、16×7.0+43、16×7.0+48、17×7.0+43
[カラー] レーシングシルバー、レーシングブロンズ

■1万9950円(15×6.5+38)、2万1525円(16×7.0)、2万5200円(17×7.0+43)

A-TECH



FINALSPEED GEAR-R
問:マルカサービス
☎052-746-7001

[サイズ] 14×6.0+38、15×6.5+38、16×7.0+43、16×7.0+48、17×7.0+43
[カラー] レーシングシルバー、レーシングブロンズ

■1万9425円(14×6.0+38)、2万475円(15×6.5+38)、2万1525円(16×7.0)、2万5200円(17×7.0+43)

A-TECH



FINALSPEED FAVOR-Ⅸ
問:マルカサービス
☎052-746-7001

[サイズ] 15×6.5+35、15×6.5+43、16×7.0+45、17×7.0+45
[カラー] マットブロンズ、マットシルバー

■1万9950円(15×6.5)、2万1525円(16×7.0+45)、2万5200円(17×7.0+45)

WORKEMOTION



11R
問:ワーク
☎06-6746-2859

[サイズ] 16×6.5+42、17×7.0+47
[カラー] マットチタン、マットブラック、ホワイト、グリミットシルバーダイヤカットリム

■3万4650円～(16×6.5+42)、3万8850円～(17×7.0+47)

WORKEMOTION



XD9
問:ワーク
☎06-6746-2859

[サイズ] 17×7.0+47
[カラー] マットチタン、マグシルバー、ホワイト、ワークメタルブライト仕様

■3万8850円～

WORKEMOTION



XT7
問:ワーク
☎06-6746-2859

[サイズ] 17×7.0+47
[カラー] マットチタン、マグシルバー、ホワイト、ワークメタルブライト仕様

■3万8850円

RACING SERVICE Watanabe



EIGHT SPORKE
問:レーシングサービスワタナベ
☎045-573-5629

[サイズ] 15×6.5+35～17×7.0+45
[カラー] シルバー、シルバーメタリック、ゴールド、ゴールドメタリック、ブラックほか

■4万5150円(15×6.5+35)～5万9325円(17×7.0+45)

GramLights



57G
問:レイズ
☎06-6787-0019

[サイズ] 15×6.5+38、16×6.5+38
[カラー] ガンブルー、ハイパーブロンズ

■3万450円(15×6.5+38)、3万2550円(16×6.5+38)

ADVAN Racing



RGⅡ
問:横浜ゴム ☎03-3431-9981

[サイズ] 15×6.5+41、15×7.0+41、16×7.0+41、17×7.5+41、17×7.5+48、18×7.5+48
[カラー] シルバー、ホワイト、ブライトクロームほか

■4万425円(15×6.5+41)、4万1475円(15×7.0+41)、4万5675円(16×7.0+41)、5万2500円(17×7.5)、6万3000円(18×7.5+48)

 ※掲載されている情報は2010年2月現在のものです。写真には他車種用のものも含まれており、形状等が異なる場合があります。また、仕様、対応グレードなどが変更される場合もあり、購入に際しては事前にメーカー等に十分にご確認ください。

SSR



Professor VF1R
問:タナベ
☎072-728-6700

[サイズ] 17×7.5+43
[カラー] グレイシルバー、ブラック、スーパーブラックコートほか
■5万6700円 鋳

SSR



Professor SP3R
問:タナベ
☎072-728-6700

[サイズ] 17×7.5+43、16×6.5+45
[カラー] シルバー、フラットブラック、スーパーブラックコートほか
■5万6700円(17×7.5+43)、5万400円(16×6.5+45) 鋳

3 Piece Model
[3ピースモデル]

[サイズ] ..... 推奨サイズ
鋳 ..... 鋳造製法

XSA



03C
問:ワーク
☎06-6746-2859

[サイズ] 17×7.0+42、17×7.0+48
[カラー] クリスタルシルバー、マットシルバー、ワークブラックメタルコート仕様
■5万3550円～ 鋳

RacingHart



ZERO1
問:レーベン・ハート
☎089-998-7474

[サイズ] 18×7.5+46
[カラー] Machined Black
■7万7700円 鋳

2 Piece Model
[2ピースモデル]

[サイズ] ..... 推奨サイズ
鋳 ..... 鋳造製法

J'S RACING



アルミ貫通ロックナットセット
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

軽量かつ高強度で人気を博するJ'S RACINGのアルミ貫通ナットに盗難防止用のロック機構を装着したタイプ。4個セットでキー付き。色はブラック、ブルー、レッド、シルバーを設定。貫通式M12×P1.5。
■3675円

J'S RACING



クロモリ貫通ロングナット
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

J'S RACINGがスーパー耐久のレース車両で実際に使用しているナット。クロームモリブデン鋼を使用することで、軽量で高強度なロックナットに仕上がっている。4個セット。貫通式M12×P1.5 17HEX。
■2100円

J'S RACING



軽量アルミナット
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

超ジュラルミン7075材を素材とし、鍛造加工によって製作されたホイールナット。軽量かつ高強度が売り。4個セットで、色はブラック、ブルー、レッド、シルバーから選べる。貫通式M12×P1.5 19HEX。
■2100円

Nut&Bolt
[ナット&ボルト]

SSR



Professor SP1R／SP1
問:タナベ ☎072-728-6700

[サイズ] 15×6.5+40、16×7.5+45、16×6.5+45、17×7.5+43
[カラー] シルバー、ブラック、スーパーブラックコートほか
■4万5150円(15×6.5+40)、5万2500円(16×7.5+45)、5万400円(16×6.5+45)、6万3000円(17×7.5+43) 鋳

SSR



Professor MS1R
問:タナベ ☎072-728-6700

[サイズ] 15×7.0+45、15×7.0+38、15×6.5+51、15×6.5+45、16×7.5+45、16×6.5+45、17×7.5+43
[カラー] グレイシルバー、ブラック、スーパーブラックコートほか
■4万6200円(15×7.0)、4万5150円(15×6.5)、5万2500円(16×7.5)、5万400円(16×6.5)、5万6700円(17×7.5) 鋳

J'S RACING



S-TAI SPL ロングハブボルト
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

スーパー耐久で得たノウハウから誕生。先端をテーパー構造に加工することで、インパクトレンチ等での素早いタイヤ交換でも確実なナットのかかりを実現。素材はSCM435材、焼き入れ処理を施し強度アップ。
■2100円

JURAN



Racing Nut
問:タニダ
☎052-871-3741

超軽量のジュラルミンを用いたラグナット。用途に応じて、袋形状と貫通式の2タイプから選べる。カラーはレッド、ブルー、ブラックの3色。1セット4個入り。盗難防止用のロックナット付きの設定も用意されている。
■2520円

ADVAN Racing



Racing NUT
問:横浜ゴム
☎03-3431-9981

ADVANレーシングからリリースされているレーシングナット。機能性とビジュアルにこだわり、スチールで製ありながら専用のシャンパンゴールドにすることで、アルミ以上の質感を出している。
■3360円(4個1組)

エムツー販売



クロモリレーシングナット
問:エムツー販売
☎03-3704-2272

クロームモリブデン鋼(SCM435)を採用したクロモリレーシングナット。ロングナット仕様で全長は48mm。ネジのサイズはホンダ用のM12×P1.5のほかに、M12×P1.25も用意している。色はブラックのみ。
■1800円(4個入り)

エムツー販売



軽量ジュラルミンナット
問:エムツー販売
☎03-3704-2272

スチールよりも高強度な超ジュラルミン7075材を採用した軽量ジュラルミンナット。強度だけでなく、軽さにもこだわった。ロングハブボルトでも底付きしない貫通タイプ。レッドアルマイトとブルーアルマイトの2色。
■1450円(4個入り)

IMPACT!



レーシングナット17HEX
問:IMPACT
☎072-871-3333

機能だけでなく実用性も重視した貫通式レーシングナット。サーキット走行から街乗りまで幅広く対応する。全長48mmのロング仕様。素材にクロームモリブデン鋼(SCM435)を採用している。M12×P1.5 17HEX。
■2520円(4本セット)

ATTAIN



スタンダードタイプ(Sタイプ)
問:ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-2930

純国産のジュラルミンA2017Sを採用するワイドトレッドスペーサー。厚さは15mm、20mm、25mm、30mmの4タイプを設定。PCDやホイール穴数、ボルトピッチのラインナップが豊富なので車種を選ばない。
■1万9950円～2万790円

REAL



PCD交換スペーサー
問:ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-2930

PCDを100から114.3に変更する変換スペーサー。車両側のハブセンターを専用設計とすることで装着時の精度を高めている。素材には硬質アルマイト処理した純国産のジュラルミンA2017Sを使用。厚さは15mm。
■2万6250円

J'S RACING



ワイドトレッドスペーサー
問:ジェイズ・コーポレーション
☎072-645-3500

ジュラルミンA2017を鍛造加工し、精密かつ流麗な完成精度を持つ商品に仕上げた。従来品よりも大幅な強度アップと軽量化を達成している。厚さは10mmから26mmまで5タイプ揃える(車種によって設定が異なる)。
■1万2600円～1万4700円

Spacer
[スペーサー]

DogFightPro



強化テーパーハブボルト
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

競技用に対応した強化品。スーパー耐久など実際のレース車両に装着されているものと同様、ホイールの座り替え時間を短縮させるためにボルトの先端を尖らせている。純正と同じ長さと10mm延長タイプの2種類設定。
■980円(1本)

JURAN



Long Hub Bolt
問:タニダ
☎052-871-3741

純正のボルトよりも10mm以上長いロングハブボルト。ボルトの先端をテーパー状とすることで、スムーズなホイール交換を実現する。クロームモリブデン鋼を使用。1セット4個入り。競技用のため、公道では使用できない。
■2940円(4本入り)

BE FREE



ワイドトレッドスペーサー
問:BE FREE
☎06-6324-0405

PCDは100と114.3、4穴用と5穴用、ボルトピッチは1.5と1.25など、豊富なサイズが用意されたワイドトレッドスペーサー。厚さも15mm、20mm、26mmと3タイプから選べる。2枚1セット。
■7140円～8190円

DogFightPro



ピッチ交換スペーサー
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

ハブのPCDを変更するスペーサー。PCD100とPCD114.3のそれぞれに4穴用と5穴用、計4種類を設定している。厚さは25mm。レースでの使用にも耐える強化バージョンとなっている。1セット2枚入り。
■1万4700円

DogFightPro



ワイドトレッドスペーサー
問:ドッグファイトプロ
☎0795-32-2348

スペーサー本体には軽量で高剛性なアルミ合金を、ボルトとナットにはクロームモリブデン鋼を採用した、レースでも使える耐久性を持つ強化バージョン。厚さは15mm、20mm、25mmの3タイプを用意している。
■1万2600円～

REAL



ハイクオリティー プレートスペーサー
問:ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-2930

ハブセンターをスペーサーと一体化することで、ホイールのブレを最小限に抑えた高精度が自慢のスペーサー。素材には、表面を硬質アルマイト処理した純国産のジュラルミンA2017Sを使用している。受注生産。
■1万6800円

ATTAIN



4H+5Hタイプ アジャスタブルスペーサー
問:ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-2930

厚さ15mmの本体スペーサーのほかに、厚さ3mm、5mm、7mmの3枚のプレートスペーサーをセットにすることで、好みの厚さに変更できるのが特徴。3mmから30mmまで14通りのセッティングを選ぶことができる。
■2万790円

ATTAIN



レギュラータイプ(Rタイプ)
問:ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-2930

ホイールの中心を出しやすくするハブセンターアダプターを採用。高速走行などでステアリングがブレるのを最小限に抑え、走行安定性を高めている。厚さは15mm、20mm、25mm、30mmの4タイプ。
■2万4150円～2万4990円

車種別チューニング＆ドレスアップガイドシリーズ

HYPER REV

ホンダ・EK/EG/EF シビック &DC/DB インテグラ

ハイパーレブ
車種別チューニング＆ドレスアップガイドシリーズ Vol.148
ホンダ・EK/EG/EF シビック &DC/DB インテグラ

2010 年 4 月 18 日発行

発行人：西ヶ谷周二　　編集人：塚本剛哲
発行所：株式会社三栄書房
〒 160-8547　東京都新宿区本塩町 19
編集 TEL03-5369-5087
受注センター TEL048-988-6011　FAX048-988-7651
広告部 TEL03-5369-5113
販売部 TEL03-5369-5112

印刷：凸版印刷株式会社

株式会社三栄書房
SAN-EISHOBO Publishing Co.,ltd

※本誌中の記事、写真、イラストなどの転載、無断使用を禁じます。



STAFF

CHIEF EDITOR	塚本剛哲
EDITOR	前田英樹 / 森田準 / 渡辺文緒 / 落合淳 / 加茂新 / 松本和之
SENIOR EDITOR	坂井正治
CONTRIBUTING EDITOR	山本晋也 /I-DEA/ モンキープロダクション
WRITER	加賀啓司／勝森勇央／小松ひろ／塩見　誠／正松本宏 鈴木明秀／鈴木　博／藤田竜太／松本尊重／山本晋也
PHOTOGRAPHER	稲田浩章／井上誠／大湊博之／小笠原隆／加藤智充 上村　聖／小松英章／小松ひろ／澤田優樹／高松　弘 竹内美治／益田和久／宮越孝政／山川伸二／吉見幸夫
Illustrater	都築雅一／鈴木哲也

AD CONTENTS

アイディアイ	10
アレックス	51
VASSNetwork 自動車用防犯装置取付販売組合	148
SRファクトリー	146
M－TEC	表 4
AUTOGARAGE M	151
オートショップSTA	147
ガレージ M - TEC	150
クラフトエー	151
K - TECエンジンサービス	160
スクート	150
スプーン	表 3 見開
戸田レーシング	8
バイパーオートセキュリティ	141
バックヤードスペシャル	149
ホンダツインカム	表 2 見開
レーシングガレージ大住	160









Hondaスポーツ、という生き方。

ただ無心にステアを切り、アクセルを踏み続ける。
せまりくるGに身をゆだね、忘我の官能に打ち震える。
それは走るというより、むしろ生きること。
SPOONはそんな想いでHondaスポーツをチューニングし、
耐久レースをはじめさまざまなフィールドでレース活動を続けてきました。
そして、そこで培われた走りの芯が製品開発に活かされました。
Hondaスポーツすなわちライフスタイル、というあなたへ。
SPOONのリアルをいまお届けしたい。

1997年 NICOS CUP 十勝24時間レース