

ホンダ・シビック

チューニング&ドレスアップ徹底ガイド

平成14年1月9日発行

HYPER REV

[ハイパーレブ]

車種別チューニング&ドレスアップ徹底ガイドシリーズ

Vol. **66**

CIVIC

No. **3**

コンパクトスポーツ シビックを もっと楽しむための 情報満載

EK/EGシビックをメインにした
チューニングノウハウ&
パーツカタログ



チューンド・EKシビックを
プロドライバーが全開テスト
新型EP3シビック・タイプRの
全貌が分かる詳細解説
今、本当の旬を迎えた
EGシビックで楽しもう!
EKシビック
実車装着ホイールマッチング
見やすいカテゴリー別
パーツカタログ

POWER

R Factory



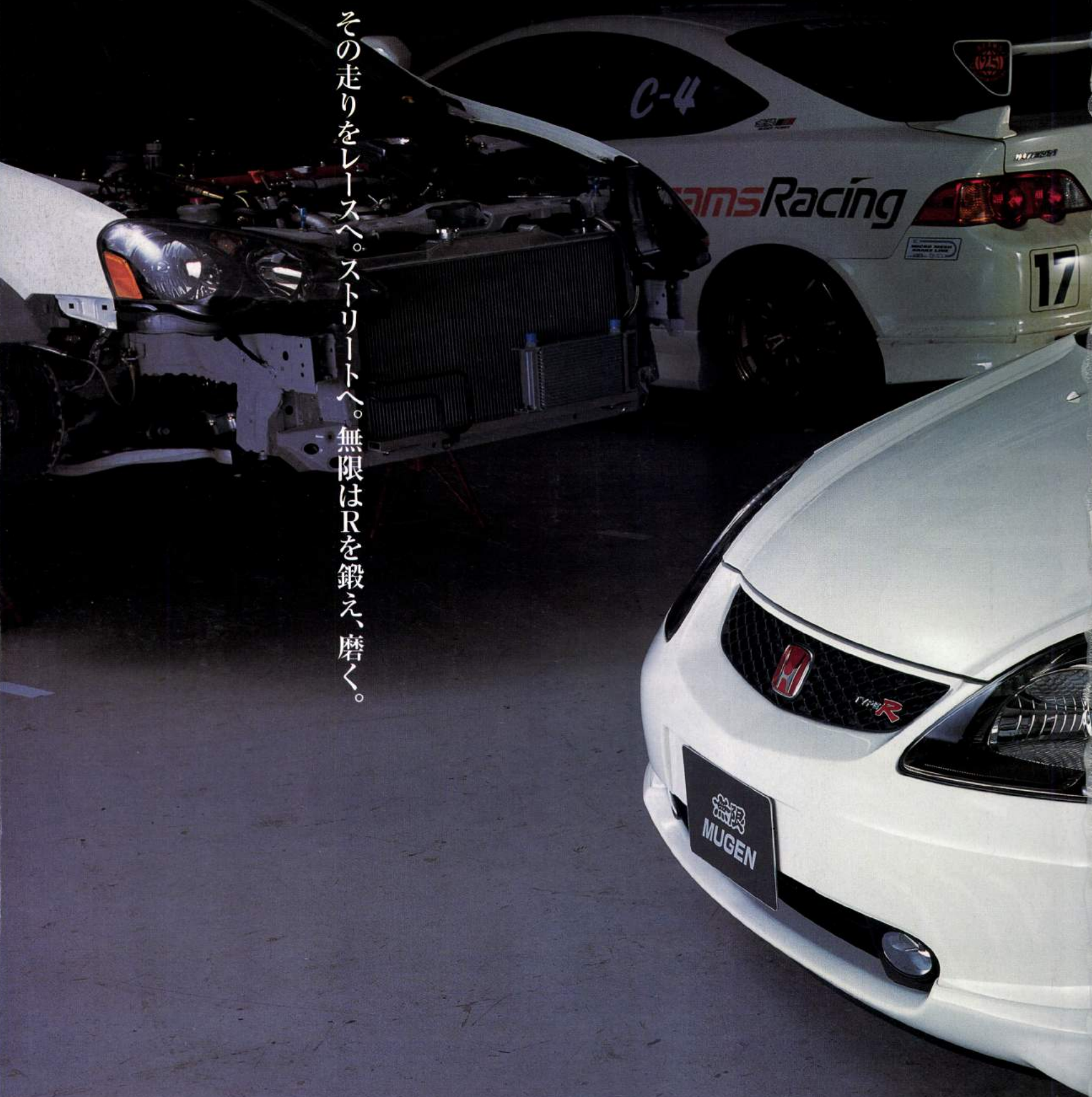
MUGEN 無限 POWER

無限商品のお問い合わせは、お近くの無限パーツ取扱店、ホンダ販売店または無限まで。
〒351-8586 (株)無限 営業部 埼玉県朝霞市勝折町2-15-11 Tel.048-462-3131

<http://www.mugen-power.com>

MUGEN

その走りをレースへ。ストリートへ。無限はRを鍛え、磨く。



コンディションですか？

愛車の音、におい、乗り心地が気になる方。お車の調子に不安を覚えられた方へ。

安心の総点検

ホンダ全車OK! (要予約) ¥3,000コース

車検・法定点検とは全く違う角度から
弱点をチェック

私共ホンダツインカムでは、ホンダ車を知り尽くしたメカニックがあなたの愛車を診断させていただきます。エンジンルーム、排気系、足まわり、ブレーキ系など全30項目を、レースメカニックがあなたの愛車を健康診断。メカから直接診断結果をご説明します。所要時間30分



サスペンション、スタビライザー等足まわり、ドライブシャフト等駆動系、排気系をチェック



空気圧のチェックは勿論タイヤ・ホイールに損傷はないか前後のサイドウォールまでもレーサー同様のチェック。バルブ、ローター、キャリパー、ブレーキホースも全て点検。



ブレーキオイル、エンジンオイル等潤滑油関係をチェック。クラッチフルード、パワーステアリング油も点検します。



私たちが責任をもってメインテナンス＆チューニングいたします



プラグ、プラグコード等点火系をチェックする他EACV、各種ベルト類や油脂の漏れもしっかり点検。



冷却水、ウォッシャー液等チェックしながら各種配管、配線に異常がないか点検。



ストロークアップなしで
大排気量化した強力VTEC
リーズナブルな価格で
ホットなマシンに変貌

ホンダツインカム・チューニング仕様

B20TC
230PS仕様 ¥480,000
250PS仕様 ¥600,000

※この出力表示は、クロス表示ですので、車検の仕様、条件により異なります。
※工賃別 エンジン単体の発売はおこなっておりません。
※当店の作業車のみ適用。詳しくはお問合せください。
※B16A/B18C以外の方御相談ください

スポーツマフラー
CIVICType R [EK9] 用
¥95,000

抜けの良さと中、高回転でのスポーツ感を意識して生まれた高性能マフラーです。そのサウンドと抜けの良さはスポーツ心を加速させる逸品です。



CIVICType R [EK9] 用
Version2 ¥53,000
CIVIC [EG6] 用 ¥62,000
CIVIC [EF9] 用 ¥70,000



エキゾーストマニホールド
CIVIC [EK4] 用 ¥88,000
VTEC炸裂後の驚きのトルクとパワー感。ストリートからサーキットまで、オールラウンドで走りを楽しませてくれるオールステン4-2-1のマニホールドです。

CIVIC/CR-X [EF9/8]
CIVIC/CR-X [EG6/9/2] 用
¥88,000
CIVIC Type R [EK9] 用
Version1 ¥95,000



ステンメッシュブレーキライン
CIVIC/CR-X [EG6/2]
¥20,000
CIVIC/CR-X [EF8/9] ¥22,000

ブレーキパッド
CIVIC/CR-X [EG6/2]
¥21,000
CIVIC [EK9] ¥25,000
CIVIC/CR-X [EF8/9]
¥21,000
ストリートはもちろん、コーナリングの連続するサーキット等で臨機に対応した制動力を発揮するコントロール性に優れた高性能品。



カーボンブレーキパッド
CIVIC [EK9] フロント ¥28,000
リア ¥27,000
CIVIC/CR-X [EG6/2]
フロント ¥27,000 リア ¥27,000
サーキット、峠においてハードブレーキングの連続走行をくり返しても安定した制動とタッチを提供。しかもローターへの攻撃性も少なくブレーキダストも少ない新時代のカーボンパッドです。

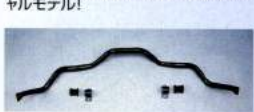


ブレーキ
マスターシリンダー
ストッパー
他各車種 ¥17,200
軽量素材を用いながらも、強い踏力時のブレーキマスターシリンダーの動きをカッチリキャッチ。そのブレーキング時の剛性を感じさせるダイレクト感、ドライバーに安心を与えるだけでなく、走りも十二分に楽しませる逸品。

ストラットタワーバー
CIVIC/CR-X [EG6/2] [EK4/9]
[EF8/9] 用フロント ¥16,000
CIVIC/CR-X [EG6/2] [EK4/9]
[EF8/9] 用リア ¥16,000
モノコックボディの弱点をしっかりと補強するFEEL'Sストラットタワーバー。コーナリング時にその違いがわかるだけでなく車内のきしみでも大幅軽減。



カーボンストラットタワーバー
CIVIC/CR-X [EG6/2] [EK4/9]
フロント ¥35,000
従来のストラットタワーバーの品質をさらに向上させ、超軽量化を図ったスペシャルモデル!



スタビライザー
高性能(中空タイプ)スタビライザーを装着することにより、乗り心地を損なうことなく、ロールが抑えられ、直進安定性を向上させることができます。また、シャープなステアリングレスポンスは、軽快な走りを可能にします。
CIVIC/CR-X [EF3/7] 用フロント
ストリートタイプ ¥38,800
CIVIC/CR-X [EF8/9] 用フロント
ストリートタイプ ¥34,800
CIVIC/CR-X [EF3/7] 用
競技タイプフロント ¥31,800
リア ¥31,800
CIVIC/CR-X [EG6/2]
用リア競技タイプ ¥32,800



超軽量競技用バッテリー
"R-01 アールゼロワン"
¥24,000
本来のポテンシャルをさらに引き上げるには最も簡単な方法が車両の軽量化。世界の有名耐久レースでも使用され、その実績の裏づけの上に誕生した超軽量競技用バッテリー"R-01 アールゼロワン"



ダンパーセット
CIVIC [EK系] ヒロアッパー&スプリング
付 ¥280,000
減衰力は12段の調整とし、さらにポルトラックタイプの車高調整アジャスターを採用。それまでのダブルロックと異なり、六角レンチ一本で確実なセッティングを短時間で可能としています。バネレートF5kg/mm R6kg/mm
CIVIC [EG系] ¥145,000



リアアジャスタブル
アッパーアーム強化プッシュ入り
(EF, EG, DC, EK) ¥15,000
とくにEKのリアサスは車高を下げるに過大なキャンバーが付くため、プッシュアッダーが出やすくなります。またDC2R'98スベック以外のアームは、プレス製のネジレやショックに弱く、走行中のアライメント変化量が多くなってしまいます。リアアッパーアームを調整式にすることにより、狙ったセッティングが出しやすく、問題点を解決できます。



アースングケーブル
CIVIC [EG6] ¥18,000
簡単な取付で導電チューンを体感。

チューニング等のお見積りもお気軽にお問合せください。郵送、FAX、E-mail OK!!
FEEL'SパーツカタログVol.7 FEEL'S PARTS CATALOG Vol.7 新発売 ¥2,000
(税込み/送料サービス) 通販OK ホンダ車オーナー必携のバイブル!
通販でお求めの際は、所有車種名を明記のうえ現金書留にてお申込みください。

HONDA TWINCAM

株式会社ホンダツインカム
〒167-0031 東京都杉並区本天沼2-42-20
TEL:03(3394)7001 FAX:03(3394)7641
E-mail: feels@hondatwincam.co.jp
営業時間10:00AM~8:00PM木曜定休
※祝日の木曜日は営業いたします。

ホンダツインカム杉戸
〒345-0013 埼玉県杉戸町椿158-2
TEL:0480(38)3300 FAX:0480(38)3200
E-mail: sugito@hondatwincam.co.jp
営業時間10:00AM~8:00PM木曜定休
※祝日の木曜日は営業いたします。

●表示価格には、消費税が含まれておりません。通販でお求めの際は、消費税を加算してお申し込みください。
スタッフ募集：詳しくは、お問合せください。

リニューアルでさらに充実! ホームページへGO!
<http://www.hondatwincam.co.jp> 最新パーツや各種キャンペーン情報など

あなたのCIVICは本来の

中古車を購入された方、走行距離の多い方。新車時のパフォーマンスを取り戻しませんか!?

曲がるとき
ミッション付近から
音がする

最近どうも
エンジンの
かかりが悪い

こんな症状
ありませんか?

停車中ブレーキペダルが
床までついてしまう

急にクラッチが
切れなくなった

エンジンからガラガラと
ノイズがでる

夜メーターが
以前より暗い

シフトレバーが
グラグラする

エンジンの
アイドリングが不安定

ハンドルを切ったあと
戻りが悪い

メーターの針が
振れて正確に指さない

エンジンを吹かすと
メーターが明るくなったり
暗くなったりする

コーナーを曲がったあと
ゆれがすぐ止まらない

この音、何の音

その他どんな些細なことでもお気軽にご相談ください。

MONSTER AERO KIT

レースからフィードバックしたテクノロジーが活かされています!!

FEEL'S



- フロントバンパー(補助灯別売) ¥98,000
- サイドステップ ¥68,000
- リアアンダー Spoiler ¥65,000
- オーバハングフェンダー(前後1セット) ¥120,000
- 可変式ダブルウィング ¥94,000
- ※EK9専用ウィング、他車取付不可
- ヘッドライトリッド ¥22,000



ハイリフトカム&プーリー
CIVIC/CR-X (B16A)用
¥200,000
アイドリングと低速域をそのままに5000回転以上のパワーをスーパーステップするというVTECエンジンの特性を十二分に活かしたハイカム&カムプーリー。IN272度/EX271度。
CIVIC/CR-X(ZC)用(カムのみ)
¥130,000



ハイコンピピストン
CIVIC/CR-X (B16A)用
鍛造スペシャルピストン
¥130,000 (総重量要加工)
CIVIC/CR-X (B16A)用
¥80,000
高い圧縮比を得ることにより、出力アップのみならず、太いトルクを生み出す高性能パーツ
CIVIC/CR-X(ZC)用 ¥80,000



クロモリ・フライホイール
CIVIC(EF3,EG5,EH1)
CR-X(EF7)用 重量4.8kg
¥60,000
CIVIC(EF9,EG6/9,EK4)CR-X
(EF9,EG2)CIVIC(EK9)用
¥18,000 (ノーマル下取り)
ノーマルから、余分なぜい肉を落とし、軽量化を図ることにより、よりシャープなレスポンスが得られます。扱いやすさとモータースポーツに最適な25%軽量化とバランス取りも施されています。



エアクリナー
CIVIC(EK4/9)用 ¥22,000
CIVIC/CR-X(EF3/7)
CIVIC/CR-X(EF9/8)
CIVIC(EK4/6)CR-X(EK1/2)



スポーツ・プログラムドコンピューター
CIVIC Type R(EK9)用
車台No.100~ ¥96,000
(ノーマル下取り)
車台No.110~
120~ ¥150,000
(ノーマル下取り) 近日発売
B16Bのポテンシャルをさらに引き上げるスポーツECU。サーキットにおいても高負荷を発揮します。
CIVIC(EK4)用 ¥96,000
(ノーマル下取り)
CIVIC/CR-X(EF3/7)
(車台No.100~110除く)用
¥90,000 (ノーマル下取り)
※車台No.により製品が異なります。
AT車は装着不可。
CIVIC/CR-X(EF3/7)
(EF9/8)用 ¥90,000
(ノーマル下取り)



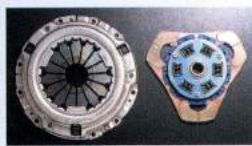
強化タイミングベルト
ZC ¥14,000 B16A ¥14,000
純正の4倍の耐久性を持ち、さらにベルトの伸びも抑えた特殊ゴム製強化タイミングベルトへの交換をおすすめします。特に高出力のVTECエンジンやZCエンジン、チューニング済みのエンジンなどに最適です。もちろんノーマルエンジンでもフィリングの大幅アップを実現してくれます。また、同時にタペット調整やスプールバルブP/K交換などを行なうとより一層有効です。



大容量ラジエーター
コア2層ラジエーター
CIVIC/CR-X(EF3/7,EF8/9,
EG6/9/2,EK9) ¥50,000
(ノーマル下取り)
ノーマルに比較して大容量。大量の水を冷却できるため、夏の水温上昇、オーバーヒート対策に効果的。VTEC等の発熱量の大きいエンジンや、特にチューニングエンジン、又ノーマルエンジンでもサーキット走行のようなエンジンに高負荷をかける運転には効果的。



ステンメッシュクラッチホース
CIVIC(EG系) ¥9,800



メタルクラッチセット
CIVIC/CR-X(EF9/8)用
¥72,000
CIVIC/CR-X(EG6/9/2)用
¥75,000
強力なパワーをがっちり受けとめ、ミッションに伝えるための強化クラッチ。特にパワーアップ後は必要。ダブルスプリングにより、クラッチミートのショックを最小限に抑えている。クラッチディスクとカバーのセットです。

超軽量ボンネット
FRP製
レースやサーキット走行向けに、軽量化を図るためのアイテムですがその効果は絶大です。そして仕上げの良さも自信を持っておすすめできます。
CIVIC/CR-X(EG6/2)
¥59,000
CIVIC(EK9) ¥58,000
CIVIC/CR-X(EF8/9)
¥58,000



バッフル加工オイルパン
インテグラ Type-R
SI-R(DC2)及びシビックCIVIC
Type-R(EK9)用 ¥23,000
モータースポーツ使用時等の高いGによるオイルの片寄りをおさえエアのかみこみを防止いたします。バッフルブレイクの谷をなくし、全域でVTECが燃発。



ビッグスロットル
CIVIC/CR-X(EG2/6/9)
¥132,000
(ノーマルスロットル&マニホールド下取り)
※取付けにあたり燃調等のセッティングを要するため、通販・楽観は不可。低速から高速まで全域での出力アップとトルク向上を実現するアイテム。パワーカーブの谷をなくし、全域でVTECが燃発。



スーパーメタル触媒
注目の「エミテック」を用いた合法ストリート構造パイプ。効果はストリートパイプに限りなく近く、排気ガスは純正触媒よりも環境にやさしい新時代のスーパー触媒です。
シビックCIVIC Type-R(EK9)
¥55,000

純正ヘリカルじゃ物足りない L.S.D.は、やっぱりクスコ・ワンウェイ!

クスコのL.S.D.はケースに穴、内部パーツに溝加工を施した「オイルスルーシステム」を搭載してオイル流量を大幅アップ。熱ダレによる性能低下を抑え、さらに耐久性も向上。常に強力で安定したL.S.D.効果を発揮します。また、特許ワンウェイ方式だからアクセルオフアンダーも無く、狙ったラインを確実にトレースできます。

1WAY type-RS

クスコ1WAY L.S.D.タイプRS

クスコの1WAY L.S.D.は特殊精密RSスプリングを使用した低インシャル・高レスポンス仕様。また、35°/45°/55°の3タイプのカム角を設定しL.S.D.の作動タイミングをオーバーホール時に変更することができます。(35°と45°/45°と55°の組み合わせになります)

■EK4/EG6 (B16A標準デフ・オープン型) 用 ¥113,000

■EK9/EK4 (B16A、B16B標準デフ・ヘリカル型) 用 ... ¥113,000

※EG6/ EK4標準デフ、ビスカス装置車は、リングギヤ、リングギヤボルトの交換で装着できます。詳しくはお問い合わせください。



※部オイルライン加工 (溝加工)
※撮影のためオイルライン部を着色してあります。

- 1 L.S.D. ケースに空けられたオイル取り入れ口から積極的にオイルを内部に取り込み。
- 2 L.S.D. フレート、プレッシャーリングに加工された溝により、スムーズに、確実に内部パーツへオイルを行き渡らせます。
- 3 L.S.D. ケース側面に空けられた穴から、内部を循環した熱を持ったオイルを素早く確実に排出。



オイルの流れ

※サイドベアリングは付属してありません。

これからチューニングしようとお考えの方へ オススメのクラッチキット!

セット開発だからできた驚異の圧着力1280kg/f
レバー比変更によりクラッチペダルも軽く驚きの扱いやすさ
400ps・トルク40kg/f対応

クスコ・スーパーシングルクラッチ

EK9/EK4/EG6 (B16A、B16Bエンジン) 用1台分 ¥109,800

- クラッチカバー、クラッチディスク、フライホイールをトータルで考えて設計。単品交換では難しい材質、寸法の相性も抜群です。
- 純正の寸法を気になくしていいセット交換のため、ダイヤフラムのデコ比を変更。その結果、圧着力を飛躍的に高められました。
- ダイヤフラムのレバー比を変更しているため、ペダル踏力は現行スポーツクラッチレベルを実現、半クラッチ操作も楽々です。
- クラッチの外径を小さくし(204mm) 高回転の伸びを良くします。
- ノーマルクラッチ、通常の強化クラッチでは物足りないという方にベストマッチ。
- CPチューニング、マフラー交換をしている方にもおすすめ。

[セット内容]

アルミクラッチカバー/ダンパースプリング付メタルクラッチディスク/専用フライホイール/プレッシャープレート/レリーズベアリング/スリーブ

※クスコ・スーパーシングルクラッチはラグ方式を採用しています。



ストラットバー

シンプルで、短時間で、確実にボディ剛性のアップが可能。
特に、リヤの空間が大きいハッチバックのシビックへの装着は効果絶大です。



オーバルシャフト・ストラットバー

- 軽量・高剛性のアルミ橋円(オーバル) シャフトをバフ仕上げ。
- フロント用はリブ入り強化タイプ、リヤ用はプレスリブ入り強化タイプ。
- プレート部はスチール製で、クスコはブルー仕上げ。

アルミシャフト・ストラットバー

- シャフト部をバフ仕上げのアルミパイプを使用。
- プレート部はスチール製で、ブルー仕上げです。

40φカーボンシャフト・ストラットバー

- 超軽量・高強度の40φカーボンシャフトを使用。
- アルミブラケット及びプレート部はチタンカラーコーティング。

	オーバルシャフト	アルミシャフト	スチールシャフト	メッキツイン	40φカーボン	40φアルミ
型式	¥15,000	¥12,000	¥12,000	¥12,000	¥22,000	¥18,000
	F R	F R	F R	F R	F R	F R
EK9	○※2	○	○※1	○	○※2	○
EK4	○※2	○	○※1	○	○※2	○
EG6	○※2	○	○	○※3	○※4	○

※記号/F:フロント用、R:リヤ用 ※リヤへの取り付けはすべてリヤボードの加工が必要です。
※1:エアコンパイプ移動。 ※2:純正品取付外し、ボディ取り付け。 ※3:ハーネスブラケット移動。
※4:エアコンパイプ移動。 ボディ取り付け。

ロワアームバー

走行中のサスのアライメント変化を抑え、
ターンインは鋭く、回頭性はさらにアップ。

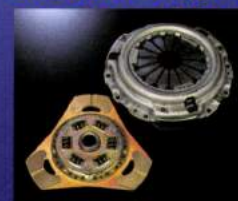


ロワアームバー・バージョンI

ロワアームのボディ側取り付けポイント左右をジョイントし、
ねじれに対する剛性をアップします。

■EK9/EK4/EG6各フロント用 ¥7,500

ストリート中心、 ライトチューンの方へ。



クスコ・ロケットクラッチ

強化カバーとメタルディスクを同時開発したクラッチ。ペダル踏力は軽く、圧着力を700kgに強化。限界まで軽量化を計り、鋭い切れ味とレスポンスの向上を達成。強力な伝達力で、高回転を持続するロケット発進もガッチリ受け止めます。

※単品使用及び他メーカーとの併用はできません。

■EK9/EK4/EG6 (B16A、B16Bエンジン) 用
カバー ¥30,000
ディスク ¥30,000

さらにお求めやすくなりました。



クスコ・クロモリフライホイール
重い鍛鉄製の純正品から交換するだけで、鋭いレスポンスが得られる超軽量スペシャル・フライホイール。クロモリ素材の特長を最大限に活かし、低速でも回転ムラを起こさないギリギリの軽さに仕上げました。加速性能、シフトの切れ味、そしてエンジン・ブレーキの効きにまで影響を与える隠れた逸品です。

■EK9/EK4/EG6 (B16A、B16Bエンジン) 用
3.9k ¥42,000

こんなパーツもあります ●ラジエター冷却液の沸点を上げて冷却効率をアップ、ハイプレッシャー・ラジエターキャップ ●サーキット走行の必需品、ストリート・オイルキャッチタンク ●カチッとしたプレ
ジックは、クスコホームページを
ご覧ください。 ●キフィリングに、ブレーキシリンダーストップパ ●スピニングターゲット ●手に馴染む44φジュラルコン製で素早いシフトチェンジが可能、シフトノブ

クスコ、ヴァカンツァ、SAFETY21は、株式会社キャロッセの商品ブランドです。商品説明、取付方法、在庫のお問い合わせは株式会社キャロッセまでお願いします。

クスコ、ヴァカンツァ、SAFETY21の最新パーツと
モータースポーツ情報はホームページをご覧ください <http://www.cusco.co.jp>

株式会社キャロッセ 群馬県高崎市新保町1664-1 〒370-0018
Phone (027) 352-3578 (代) Facsimile (027) 352-1919

シンボルリングをもう一つ楽しもう!

ストロークを減らさず、プリロードを変えず 車高調整ができる全長調整式



走るステージを選ぶガングン攻める。
街乗りからサーキットまでこなす
余裕の減衰力5段階調整式。クスコ・ゼロツー

ZERO-2はこんな方にオススメです

- 理想の走りを目指して、サスペンション性能にこだわりたい方。
- 峠やサーキットでいろいろセッティングを試みたい方。
- そろそろ車高調整サスペンションキットを買い換えたいとお考えの方。
- クルマの挙動が分かりやすいサスペンションが欲しい方。
- Sタイヤを装着してサーキットのラップタイムにこだわる方。

減衰力5段階調整の目安



- 1～2 街乗りに対応
- 3～4 ハイグリップ・ラジアルタイヤに対応
- 4～5 Sタイヤに対応

ZERO-2車高調整サスペンションキット

- ブラケット部で車高調整可能な全長調整式。プリロード単独調整も可能。
- 前後に大容量・減衰力5段階調整式低圧ガスショックを装備。
- 前後にアルミリジッド強化ゴムマウントを装備。
- 標準スプリングレート/EK9、EK4:フロント9.0K、リヤ5.0K/EG6:フロント8.0K、リヤ6.0K
- オプションスプリングレート/EK9、EK4:フロント8.0/10.0/11.0K、リヤ4.0/6.0/7.0/8.0K
- EG6:フロント7.0/9.0/10.0K、リヤ5.0/7.0/8.0K
- 車高調整幅/EK9、EK4、EG6:フロント-75～0mm、リヤ -70～0mm

EK9/EK4/EG6用 各1台分 ¥160,000



安い費用でハイスペックを楽しめる。
さらにZERO-2へのバージョンアップも経済的。
減衰力固定式クスコ・ゼロワン

ZERO-2の減衰力調整機能を減衰力固定式へ変更以外は、すべてZERO-2と同一スペックです。シンプルでリーズナブルな車高調、それがZERO-1です。

購入後、減衰力調整式にしたい場合は

フロント¥20,000/1本、リヤ¥20,000/1本で減衰力調整式にバージョンアップできます。その場合ZERO-2と同等品になります。

ZERO-1車高調整サスペンションキット

EK9/EK4/EG6用 各1台分 ¥128,000



■ZERO-2、ZERO-1はメインスプリングをキット標準品以外の、レート仕様変更して出荷できます。オーダー時の変更は追加料金などは不要です。
※+20,000円でフロント、リヤをローアッパ一仕様にそれぞれ変更することが可能です。詳しくはお問い合わせください。

クスコZEROシリーズは、ショックアブソーバーも専用設計!

ショックアブソーバーはZEROシリーズ独自のアウトカーケースに直接ネジ部を設けて軽量化を図り、内部パーツには高いVIBレートにも対応できるビストンバルブを採用。微低速域のダンピング性能を向上させることにより、しなやかな乗り心地と高い走行性能を両立しました。

98,000円のハイパフォーマンス フルキット、ポン付けタイプ



車高調の原点、だから実現したこの価格。
しかもアッパーマウントからバンブラバーまで
完全装備のフルキット。スムーズな荷重移動を可能にする
ショックアブソーバーの減衰力、スプリングレートを採用。
装着した瞬間、スタイルが、走りが変わります。

クスコ車高調整サスペンションキットシリーズは、
軽量・高強度・へたらない新素材スプリングを採用!

引張り強度200kg/mm² (1960N/mm²) の新素材を使用し、線径を細く、巻き数を減らした直巻スプリングを製作。
その結果、有効ストロークを増し、軽量化とへたらない強いスプリングを実現しました。

Comp-S車高調整サスペンションキット

- 前後に大容量・減衰力固定式低圧ガスショックを装備。
- 前後にアルミリジッド強化ゴムマウントを装備。
- 標準スプリングレート/EK9、EK4:フロント8.0K、リヤ5.0K/EG6:フロント6.0K、リヤ6.0K
- オプションスプリングレート/EK9、EK4:フロント7.0/9.0/10.0K、リヤ4.0/6.0/7.0/8.0K
- EG6:フロント5.0/7.0/8.0K、リヤ5.0/7.0/8.0K
- 車高調整幅/EK9、EK4、EG6:フロント -65～-20mm、リヤ -65～-20mm
- EG6:フロント -60～-30mm、リヤ -50～-20mm

EK9/EK4/EG6用 各1台分 ¥98,000

■Comp-Sはメインスプリングをキット標準品以外の、レート仕様変更して出荷できます。オーダー時の変更は追加料金などは不要です。
※+20,000円でフロント、リヤをローアッパ一仕様にそれぞれ変更することが可能です。詳しくはお問い合わせください。



シビクを振り込んでいる方のパーツです。
自分の走りにクルマの動きがワンテンポ遅れると感じたら試してください。



ビロボールブッシュ

- レース車両に多用される高精度ビロボールを使用。
- 純正ブッシュのように圧縮やタワミが無く、サスペンション本来の性能をフルに発揮。
- 高精度ビロボールをケースに内蔵、さらに汚れによる影響を最小限に抑えるラバーブーツ付を新発売。

	EG6用	EK4・9用
●フロント・ロアアームブッシュ(フロント側).....	¥17,000	¥23,000
●フロント・ロアアームブッシュ(リヤ側).....	¥27,000	¥15,000※1
●フロント・ダンパー・フォークブッシュ.....	¥17,000	¥17,000
●フロント・アッパーアームブッシュ.....	¥30,000	¥34,000
●リヤ・ロアアームブッシュ.....	¥33,000※2	¥30,000
●リヤ・アッパーアームブッシュ(アウト側).....	¥16,000	¥16,000
●リヤ・ダンパー・ロアブッシュ.....	¥16,000	¥16,000
●リヤ・トレーリングアームブッシュ(先端部).....	¥30,000	¥30,000

※1) 左右あり。 ※2) ボディナックル側

自分の走りに合わせたセッティングにご使用ください。



調整式リヤアッパーアーム

- ターンバックル調整で車高変化によるリヤのキャンバー角を矯正し、タイヤの偏摩耗を防止します。
- 片側ビロボール、片側ゴムブッシュを装備。

EG6用スチール製 1set ¥36,500
EK4・9用スチール製 1set ¥36,500



リヤスプリングのバネレートをアップし、リヤのロールが減少して曲がりにくいと感している方へ。
純正品よりもレートを弱くしてあり、さらに3段階で調整できます。

リヤ・スタビライザー EK9用 16φ 純正比31%/35%/40% ¥15,000
18φ 純正比43%/50%/58% ¥15,000

空気でタイムアップ! 穴あけ不要GTウイング



GTウイング

約10度の範囲で角度を調整できる。アルミ押し出し材(異断面形状)ウイングを採用。さらにウレシイことに、純正スボイラーの取り付け穴を利用する。ボディへの穴あけ不要のポリトオンタイプです。

EK9専用 ¥42,000
ウイングサイズ: 1300×180mm

軽量ボンネットで回頭性をアップ。

カーボン&FRPボンネット
EK9用 カーボン製 ¥106,000 (マイナー前後あり)
FRP製 ¥65,000 (マイナー前後あり)
EG6用 FRP製 ¥54,000

C-WEST

EXPERIENCE THE NEXT DIMENSION

CIVIC EK9

走るエアロ、走行性能を極めるために。

もともとコンペティショナルに仕上がったCIVIC 3Dr. そのフロントバンパーは大幅なデザイン変更によって路面のギャップに対応出来ないほどシビアなものです。限られたバンパーサイズで、できる限りアグレッシブなデザインを追求するとともに、大排気量車に比べパワーの限られるCIVICでは空気抵抗の軽減が第一の開発コンセプトとなります。シーウエストの創り出したフロントバンパーのセンターダクトはラジエターへの冷却導風。しかも最小限の空気抵抗に押さえであり、運転席側のサイドダクトはパイピング加工によりエアクリナーボックスへのフレッシュエア取り入れ口として利用可能としています。さらにフロントグリルはバンパー一体型とし軽量化にも努めたCIVICのためのエアロパーツです。



GYMKHANA SPL

□ジムカーナスペシャル(フロントバンパー) (EK9用) ¥72,000
●FRP製 ガルコート仕上げ (黒) ●2885g±99g ●随時ウイング・強度開発中

2885g±99g

CIVIC EK9 ●前期('98) ●後期('99)

□フロントバンパー (EK2-3-4-9/3HB/4Fアッティ) ¥72,000
□サイドステップ (EK2-3-4-9/3HB) ¥58,000
□リアバンパー (EK2-3-4-9/3HB) ¥48,000
□エアロボンネット (EK2-3-4-9/3HB/4Fアッティ) ¥78,000
□アイライン (純正色塗装 ¥5,000UP~) ¥12,000

GT WING
□フルカーボン (ハッチバック用) ¥144,500
□フルカーボン (4F用) ¥195,000
□アルミ シングルタイプ (4F用) ¥78,000~
□アルミ ダブルタイプ (4F用) ¥88,000~

GYMKHANA SPL
□フロントバンパー (EK9) ¥72,000

※純正色塗装のみです。ご相談下さい。



□アイライン (前期) ¥12,000
(純正色塗装 ¥5,000UP~)



□アイライン (後期) ¥12,000
(純正色塗装 ¥5,000UP~)



□エアロボンネット ¥78,000
(EK2-3-4-9/3HB/4Fアッティ)

CIVIC EG6



CIVIC EG6 DEBUT!!

□フロントバンパー ¥58,000
□サイドステップ ¥43,000
□リアバンパー ¥48,000
□アイライン (純正色塗装 ¥5,000UP~) ¥12,000
□リアスポイラー ¥24,000
※純正色塗装のみです。ご相談下さい。

CIVIC EG6 フルエアロ デビュー!!



□フロントバンパー ¥58,000

□サイドステップ ¥43,000

□リアバンパー ¥48,000

□アイライン ¥12,000
(純正色塗装 ¥5,000UP~)

□リアスポイラー ¥24,000

GTwing

GTウイング アルミニウム シングルタイプ/ダブルタイプ

スーパー耐久レースシリーズ、JGTCレースシリーズで開発。実戦の中で培われたデータが生かされています。風洞実験も実施。シーウエストエアロシリーズとのバランスも考え、サイズ、角度、面積等、最大限のトラクション性能を実現しました。シングル、ダブルとも取り付けブリッジにて角度調節が可能。7度×5次とする。最大35度の調整幅を持っています。これにより、ドライ、ウェット、またコース特性による、あらゆるセッティングに対応させています。ダブルには、55にリヤ側のウイングに3次の調整穴を設定。さらに細いセッティングが可能となっています。カラーは、アルマイトブラックを採用。性能もさることながら、ルックスも考慮。デビューを機に演出します。トランクリッドの形状にあわせて車種別専用設計としています。また、設定データのない車種については汎用タイプを用意。トランクリッドの形状や好みに合わせてブリッジの幅を決定できる構造となっています。



●汎用タイプウイングサイズ (幅・表示はmm・シングル、ダブル共通)
A:1300mm B:1400mm C:1500mm D:1600mm

CIVIC 4ドア用

■Low Rudder Type (150mm)			
シングルタイプ/車種別専用モデル	¥78,000	ダブルタイプ/車種別専用モデル	¥88,000
シングルタイプ汎用モデル	¥78,000	ダブルタイプ汎用モデル	¥88,000
■Normal Rudder Type (190mm) (NEW!)			
シングルタイプ/車種別専用モデル	¥80,000	ダブルタイプ/車種別専用モデル	¥90,000
シングルタイプ汎用モデル	¥80,000	ダブルタイプ汎用モデル	¥90,000
■High Rudder Type (230mm) (NEW!)			
シングルタイプ/車種別専用モデル	¥82,000	ダブルタイプ/車種別専用モデル	¥92,000
シングルタイプ汎用モデル	¥82,000	ダブルタイプ汎用モデル	¥92,000

GTウイング カーボン

一般的にリアウイングを装着すると全体にドラッグ(抵抗)は増えます。それを最小限に抑え、ダウンフォースをきっちり稼ぐのが理想的なウイングです。大切なのはどのくらいダウンフォースが必要か。シーウエストではサーキットでの直進安定性やコーナリング時のリアタイヤへの確実なトラクション伝達をどこまで追求し、テストを繰り返す。ついに理想的なGTウイングを完成させました。軽量を追求したオールカーボン製のウイング。フラップ内部は強度を出すためハニカム構造になっており、走りの機能としてはもちろん、先鋭なスタイリングとストリートでの実用性を考慮し、仕上げました。シーウエストのエアロコンセプト「走るエアロ」を代表する商品のひとつとなっております。

●全車種対応: フラップ部とウイングステー(支柱)は全車種共通。
トランクフード(台)は各車種それぞれ専用のタイプがあります。
●フラップ: 各車種によりオーダー時にサイズ幅変更受け付けます。最大幅1600mm。

□フルカーボン (ハッチバック用) ¥144,500
□フルカーボン (4F用) ¥195,000

※お買い求めの際は、車種とご希望のサイズ幅をお申し出下さい。



PHOTO: ハッチバック用



フラップ内部は強度を出すためハニカム構造になっています。

C-WEST

http://www.c-west.co.jp/

e-mail: info@c-west.co.jp

★ホームページにて随時販売受付しております。ご利用下さい。★全国通販・郵便配送。

製造・発売元 株式会社 シーウエスト 〒662-0863 兵庫県西宮市宣川町4-26 TEL: 0798-72-9000 FAX: 0798-72-9934

●通信販売をご希望の方は、現金書留またはお記帳銀行を御利用下さい。口座No. 三井住友銀行 西宮南支店 普通 1726399 株式会社シーウエスト
※上記金額には消費税、消費税及び送料は含まれておりません。※当社製品には全て製品のウイングにロゴマークが入っています。※予告なく仕様・及び価格を変更する事が有ります。※分数量買い・取り扱いしております。

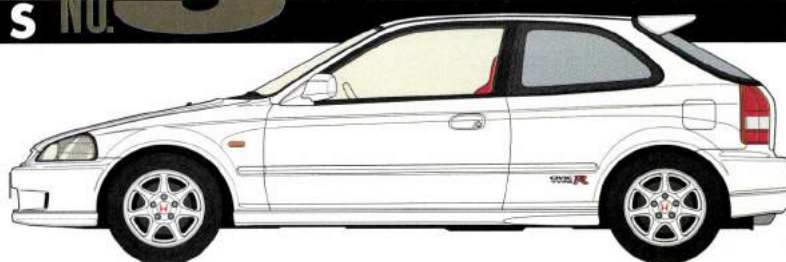


C-WESTのエアロパーツは主のステッカーのあるC-WESTパーツ取扱店でもご購入いただけます。

カタログ請求券
ハイパーレブシビック

CIVIC

CONTENTS No. 3



ホンダ・シビック No.3

表紙イラストレーション／豊島信彦 (Mir corporation)

- 10 PROLOGUE—SPORTS BASIC
21世紀に伝承されたタイプRスピリット

16 **NEW TYPE R
DEBUT!**
ついにベールを脱いだ新型シビック・タイプR

22 **スーパーTYPE R
サーキットテスト**

有力ショップ&メーカー
最新チューンド・タイプRを
服部尚貴&和田久が一気乗り
全開走行でポテンシャルを探る!

40 **無限×CIVIC TYPE R**
レーシングスピリッツに満ちた
新旧タイプRの全て

45 **シビック・デモカー
コレクション**

メーカー&チューナーたちが
作り上げた様々な仕様のチューンドカーの数々

72 **K20A徹底解剖**
エンジニア・サイマー・吉田利春が
新型シビックRのパワーユニットを詳解する

84 **エンジンチューニングノウハウ**
B16A/Bのチューニングセオリー解説

106 **サスペンション
チューニングノウハウ**
スポーティな走りを手に入れるための
チューニングノウハウを伝授

83 **エンジン**
チューニング・パーツカタログ
マフラー等排気系パーツ 90
エアクリナー 94
コンピュータ&コントロールパーツ 96
タービン&エンジンパーツ 97
ラジエター、オイルクーラーなど冷却系 101
駆動系パーツ 103

105 **ハンドリング**
パーツカタログ
サスキット 110
スプリング 113
ショックアブソーバー 114
剛性パーツ 115
ブレーキパーツ 119

126 **本当の旬はこれから!**
EGシビック・リバイバル作戦

130 **驚異のFFゼロヨン9秒台!**
シグナルオートDRAGシビックのベールを剥ぐ

132 **さよならシビック・カップ**
日本一激戦ワンメイクレースの歴史

136 **TOPICS**

139 **中古車購入ガイド**

142 **もっと速く走るために**
デフセッティングを極めよう

152 **シビックSPEC&DATA**

163 **シビック情報コーナー**

166 **チューニングショップガイド**

178 **バックナンバーのご案内&**
ハイパーレブ特約書店ガイド

184 **掲載メーカー&ショップ**
問い合わせ住所録

187 **エクステリア&インテリア**
ドレスアップ・パーツカタログ
エアロパーツ 188
エクステリアパーツ&インテリアパーツ 202
ステアリング&シフトノブ 206
メーター 208
シート 210

213 **ホイール&タイヤカタログ**
EK9シビック実車装着ホイールマッチング 214
ホイール 218
タイヤ 222

HONDA CIVIC

2001年12月に待望のデビューを果たした新型シビック・タイプR
シビックが現行の4ドア・5ドアにフルモデルチェンジした時
タイプRはラインアップされておらずスポーツカーファンを一時落胆させたが
シビックと言えは歴代3ドアハッチバックが本家本流のアイデンティティ
21世紀にしっかり継承されたシビック・タイプRだが
そこには単なるフルモデルチェンジ以上の大きな意味があるのだ

Photos/Akira Takahashi, Akira Kuroda, Hiroharu Sato



SPORT BASIC

新世紀へ受け継がれたレーシングスポーツ・スタンダード



タイプRの存在意義とは何か

いきなりだが、現在日本で、3ドアのハッチバックが生き残るには厳しい状況である。

身近で等身大のクルマとも言えるそれは、時代とともに自動車が成熟するに連れ、行き場を失ってしまった感がある。それ1台で走りを楽しめ、荷物も積めて、当然アシとしても最適な、実用性とスポーティ性を備えたマルチパーパスな存在なのにもかかわらず、主流はミニバンやSUVへと移ってしまった。

事実、20世紀後半に存在した多くの3ドアハッチバック、特にスポーティ性の高いクルマは、21世紀では数えるほどしか残っていない。

残っているのは、強烈な個性や魅力を持ったクルマである。その意味で言うと、まさにシビックは代表的なモデルだ。先代でタイプRというモデルを追加したからこそ生き残り、新型を登場させることができたと言えるクルマなのである。

その兆候はすでに80年代初頭からあった。3代目のワンダーシビックには、後のVTECの前身とも言える、ホンダ15年ぶりのDOHCの名機、ZC型ユニットが搭載されていた。そして、87年に登場した4代目のグランドライシビックでは88年のマイナーチェンジで、インテグラに搭載されてデビューしたVTECユニットが与えられたのである。

その後、シビックは91年に登場した5代目のスポーツシビックのトップモデルSiR(EG6)で、ついにNAエンジンながらリッター100ps以上を達成した。

そして95年に6代目のミラクルシビックへと進化。しかし、時代はすでに3ドアハッチバックを求めていなかった。事実、この6代目ミラクルシビックは環境対応や低燃費化を図るなど意義あるモデルもラインナップしていたが、あまり芳しいセールスには至っていなかったのである。でも、それはある意味仕方ないことだったと言えるだろう。なぜなら、その時代のユーザーがシビックのようなモデルを欲していなかったのだから。

同じ頃、インテグラもまた危機に瀕していた。3ドアのハッチバック・クーペというス

**SPORT
CIVIC
EG6
SiR**

タイルのこのクルマもまた、その時代のユーザーの多くが望むものではなかったのである。当時は、スポーティ性と実用性を兼ね備えたクルマよりも、不景気もあってか、とにかく買い得感があつてコストパフォーマンスの高いクルマに多くのユーザーの目は向いていた。また同時に、スポーツカーそのものもかなり厳しい状況へと追いやられていった。

そんな状況に待ったをかけるように、スポーツモデルとしての魅力を再定義したのが、ホンダが生み出した「タイプR」という発想だろう。92年のNSXで初めて用いられたこのコンセプトは、96年に身近なモデルであるインテグラにも採用されたことで、インテグラというモデルのイメージを高め、その存在理由を見事に確立した。

快適性を割り切ることで、限られた人だけに提供される公道を走るレーシングマシン……。そのような明確なコンセプトは、当時不振に喘いでいたスポーツカーに一石を投じることとなった。圧倒的なセールスこそ記録しないが、それでもその売れ行きや人気は当のホンダですら予想できなかったほどだった。ホンダ・スピリットを手頃な価格で存分に堪能することのできるタイプRというコンセプトは大成成功だった。インテグラ・シリーズ低迷のためのカンフル剤としての意味あいを持つていたこのコンセプトは、登場してすぐにホンダのイメージ戦略においてとても重要な役割を持つものとなっていたのである。

**SPORT BASIC
HONDA
CIVIC**





**MIRACLE
CIVIC**

**EK9
TYPE R**

ホンダの企業イメージを確立した レーシングスポーツコンパクト それがシビック・タイプR

そして、97年8月のシビックのマイナーチェンジ時に待望のスポーツモデル、シビック・タイプR、EK9が追加された。

それまで最もスポーツ性が高いモデルに位置付けられていたSiRグレードをベースに、ボディを補強した上で徹底的な軽量化を施し、さらにショック、スプリング、ブッシュのすべてが強化された専用チューニングとなるスポーツサスペンションを採用。その他、専用のエクステリア/インテリア・パーツを与えるなど、シビック・タイプRの手法はインテグラ・タイプRと同様のものを用いた。

搭載されたエンジンは、インテグラ・タイプRに搭載されていたB18Cをショート化するという成り立ちを持ったB16B型と呼ばれるもの。インテグラ・タイプRでお馴染みとなったボルト研磨をはじめ、ピストンヘッドの肉盛りによる圧縮比アップ、専用設計となったバルブまわりやコンロッド、そして吸排気系に手が入られ、SiRに搭載されるB16Aとはまったく別物となったエンジンは、1・6ℓのNAながらも、185ps/16・3kg・mという数値を発生させていた。

こうして登場したシビック・タイプRは、やはりインテグラと同様にシビックのメインモデルと言えるほどの人気車種となっていたのである。NSXに始まり、インテグラ、シビックと実に3台ものタイプRを輩出したことで、ホンダのスポーツモデル「タイプR」を指すようになったとも言えよう。その意味では、シビック・タイプRというのは、NSXで始められ、インテグラで試されたタイプRというコンセプトをひとつのブランドにまで高めることに大いに貢献したモデルだ。

その結果、21世紀を迎えてもホンダにはタイプRを存続させるだけの理由もできたのだ。20世紀にタイプRというコンセプトを見出したからこそ、ホンダはその後登場するクルマにノウハウを活かすこともできた。例えば99年に登場したホンダ50周年を記念したリアルオープンスポーツであるS2000は、タイプRこそ設定されていないものの、パワーユニットなどは20世紀のタイプRのノウハウが強く活かされるものとなっている。

21世紀へ受け継がれた タイプRコンセプト

さらに21世紀のタイプRにおいては、開発の段階からタイプRとしてのパフォーマンスを引き出せるだけのベースを造るという発想を生んだ。この結果が、タイプRではないモデルの運動性能向上にも貢献したのである。

また、この時代に新型タイプRというモデルを登場させることができた大きな理由は、ホンダが「グローバル・コンパクト・プラットフォーム戦略」を立てたからでもある。

プラットフォームベースで70万台規模の生産を考えた戦略を実行することで、ひとつのプラットフォームから、シビック、ストリーム、ステップワゴン、インテグラ、CR-Vといった具合に派生させるこのシステムは、現在の主流となるクルマを数多く世に送り出すことが可能である一方で、企業

の考え次第では台数が出ないものの、企業イメージをアピールするようなモデルを設定することが可能となる。それはまさにタイプRのことだ。こうして2代目のインテグラ・タイプRが登場し、その後、シビックも2代目のタイプRを登場させることができたのである。

タイプRを前提に造られた新型インテグラと新型シビックは、新たなプラットフォームをベースに構築されたことで、さらに高い性能を発揮させる

ことができるようになった。それは同時に20世紀のタイプRからさらに一歩前進した、新たな世紀に相応しいスポーツモデルの提案も可能にしたのである。つまりそれは、快適性が高く、日常での使用を容易なものとし、ドライバーが望んだ時に最高のパフォーマンスを引き出せるというスポーツモデルである。

そして、シビックの場合は、新

SPORT BASIC
HONDA
CIVIC

たに輸入車という付加価値を持つに至った。シビック・タイプRはイギリスのスインドン工場で生産されている。その証として、リアゲートのシビックのエンブレムの横には、ユニオンジャックが誇らしげに添えられている。

再びインテグラとパワーユニットやプラットフォームを共用したことで、車は明確に性格分けもされた。インテグラ・タイプRはサードシート重視、対するシビック・タイプRはワインディング重視で、サーキットもこなせるというもの。

性格付けにおいて幅が広がったこともタイプRの新たな可能性を示唆しているだろう。乗用車の月別登録台数を見ると、ホンダは現在日本で最もミニバンやSUVなどのRVを売っているメーカーだ。その業績はウナギ登りで、平成13年3月期中間決算（連結）では、売上高、営業利益、当期純利益とも3年ぶりに過去最高を記録したほど。それほどまでにRVが絶好調であるにもかかわらず、その企業イメージからレーシング・スピリットが失われるのは、やはり市販車にタイプRというモデルが存在しているからである。

現行車種ではインテグラとシビックの2台だけしかタイプRは存在しないが、01年の東京モーターショーにNSX-Rが参考出品車として展示されたことから分かるように、今後もタイプRブランドは継承されていく。

その意味でも、シビック・タイプRというのは新旧を問わず現代のホンダを語る上では非常に重要な存在なのである。ボクらにとっては最高のドライビング・プレジャーを感じさせ、走りのエンターテインメントを満喫できるマシンという位置付けにある非常に重要な存在だが、もっと大きな視野で見渡せば、ホンダにとってもなくてはならない、独自の思想や哲学をひと目で分かってもらうためのものでもある。また、日本のスポーツモデルの火を絶やさぬために必要なものだとも。タイプRは今やあらゆる意味でなくてはならない存在。その一台がシビック・タイプRなのだ。

EP3

NEW CIVIC

TYPE R

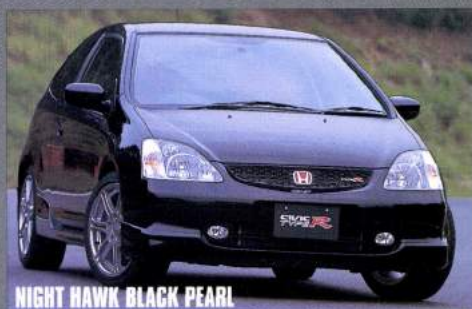
文/河口まなぶ
Manabu KAWAGUCHI

本誌や姉妹誌「VTEC SPORTS」をはじめ、各自動車誌、そして最近ではテレビでも活躍中の新進気鋭の若手モータージャーナリスト。クルマそのものから放たれる忠実な反応や動き、そしてドライバーへの伝達などの「クルマの持つ感覚」にこだわり、それらを読者に正確に伝えることに力を注ぐ。今では泣く泣く手放してしまったが、S2000のオーナーだったこともあり、ホンダ車への思い入れは深い。日本自動車ジャーナリスト協会会員。



シビック・タイプR 第2世代に突入

Photos/Akira Takahashi, Hiroharu Sato
Text/Atsushi Miyashita



NIGHT HAWK BLACK PEARL

NEW CIVIC TYPE R 登場

いよいよお目見えした新型タイプ・シビックR
早くも見えてきたその全貌をサスペンション
ボディ、内外装と詳らかにしていく
なおK20AエンジンについてはP72~81で
詳しく解説しているのでそちらを参考にしてほしい



MILAN RED

待望の2代目タイプR登場

72年7月に登場した初代から数えて7代目となるシビックに、3ドアハッチバックのタイプRが満を持してラインアップされた。

この新世代タイプR最大の特徴は、なんといってもイギリス生まれだということ。これまでも、アコードワゴン、シビッククーペとアメリカ生まれのホンダ車が逆輸入され、人気を博したが、それらはすべてラゲジュアリー色の強いモデルばかり。ところが、日本では3ドアの需要が極端に減って、国内生産されるシビックが4ドアセダンと5ドアだけとなってしまったことが最大の要因だ。ライフスタイルやクルマに対する考え方の違いから日本では影が薄い3ドアハッチがヨーロッパでは高い人気。そこで、ホットハッチの普通の形である3ドアハッチを造るイギリスでタイプRを生産することになったのである。

7代目シビックをベースに登場した2代目タイプRは、先代のスピリッツは受け継ぐものの、大きく変貌を遂げることになった。それもそのはずで、7代目シビックそのものがタイプRを前提にしたプラットフォームを使って造られているのである。

このプラットフォームは、EF系からシビックのアイデンティティとなってきた前後ダブルウィッシュボーンから、ショートノーズ化に伴うクランクシャフトロスを稼ぐためにフロントにマクファーソンストラット式に変更したこと、フロアが完全にフラット化されて広いキャビンを実現したという特徴がある。このフラットフロア化されたプラットフォームはストリームやインテグラでも使われているが、これは「グローバル・コンパクト・プラットフォーム戦略」として世界中で販売するコンパクトクラスのプラットフォームを共通化することで、生産コストを下げようというもの。これにより、コナファランが臨むタイプRをスポーツカー環境が厳しい中でも新たに登場させることができたのである。

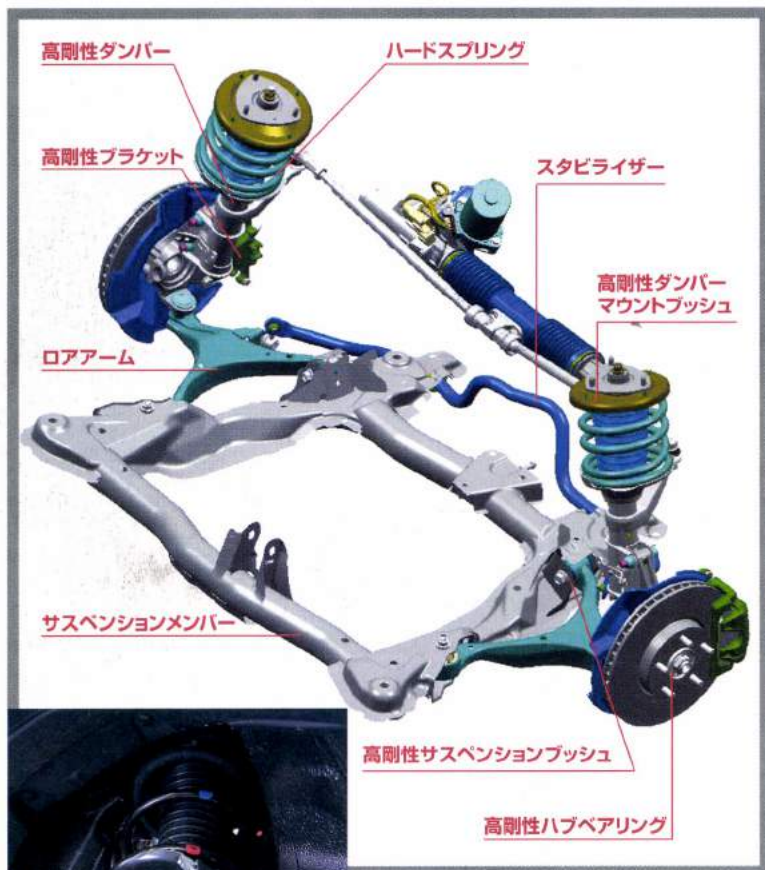
エンジンも、従来の1.6LのB16B型エンジンから2LのK20A型VTECへと進化しているが、このエンジンもまた、他車種で燃費を重視した仕様やハイパワー仕様などバリエーションが豊富に存在している。

こうして21世紀に生を受けた新型タイプRは、また我々を走りの虜にする存在として、目の前に現れたのである。

SUSPENSION

●サスペンション

**フロントをダブルウィッシュボーン以上の性能を確保したストラットに変更
抜群のハンドリングレスポンスを実現**



FRONT

ダブルウィッシュボーンからトーコントロールリンクを備えたマクファーソンストラットへと進化したフロントサスペンション。スペース効率が高いことから、タイヤをクルマの四隅に追いつめてショートノーズとする最新のデザインを取り入れつつも、衝突安全性を高めることができたという。トーコントロールリンクは、高い位置にレイアウトされたステアリングラックの中央から伸びるタイロッドと兼用で、サスペンションのストローク変化に対してトーがダブルウィッシュボーンと同様の直線的な変化をするように設計されている。ダンパーは強度が上げられ、内部フリクションが出ないように工夫されている。

また、フロントまわりの剛性を大幅にアップするために、エンジンマウントがサブフレーム化されていて、そのサブフレームにロアアームが装着されるなど、重量物であるエンジンとミッションを搭載して大きな開口部となるフロントの剛性を大幅に上げて、ステアリング操作に対する応答性を高めている。

また、リアの安定性も高められた。これは、高剛性なトールリンクアームとバッシュブローコントロールをするリアアクティブ・リンクにキャンバーコントロールをするアップバアームを組み合わせた、シンプルで軽質なマルチリンクに近い動きをするダブルウィッシュボーンにより、リアを粘らせて、タイトコーナーでのフロントの入り易くしている。

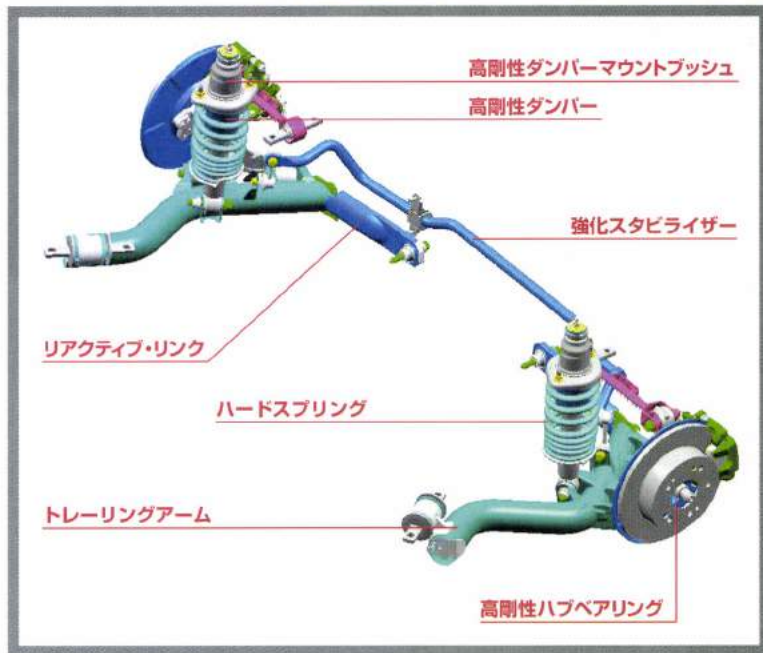
サスのセッティングは、アームの角度やスプリングとダンパーのバランスなどで、減速時にロール軸が前下がりになるように行なわれている。これは、シビック3ドアの生まれ故郷であるヨーロッパで、コーナーリングの気持ち良さを再現するために、新イン

新旧タイプR サスペンションSPEC.

		旧CIVIC TYPE R	新CIVIC TYPE R
サスペンション形式	フロント	ダブルウィッシュボーン	トーコントロールリンク・ストラット
	リア	ダブルウィッシュボーン	リアアクティブリンク・ダブルウィッシュボーン
スプリングレート (kgf/mm)	フロント	4.3	2.4~4.6 (プログレッシブ)
	リア	2.2~4.2 (プログレッシブ)	3.8~7.5 (プログレッシブ)
ダンパー減衰力 (kgf) (0.3m/sec.時)	フロント	伸び側: 245 縮み側: 161	伸び側: 164 縮み側: 67
	リア	伸び側: 97 縮み側: 55	伸び側: 192 縮み側: 95
スタビライザー径 (mm)	フロント	26	25.4×14.0 (中空)
	リア	22	22
ダンパーマウントブッシュ (kgf/mm) フロント		370	100
(軸方向) リア		370	370
タイヤサイズ	F&R	195/55R15 84V	205/45R17 84W
ホイールサイズ	F&R	17×6.5J	17×7J

REAR

モノコックを構成するサイドメンバーに、補強をしたブラケットで取り付けられたトールリンクアームとリアアクティブリンク、アップバアームで構成される、まったく新しいダブルウィッシュボーンとなったリアサスペンション。広くフラットなラゲッジスペースが求められるミニバンのストリームでも使えるように、高さを抑えてダンパーユニットを最大限アウト側へマウントし、その上でリアの安定感を出すために安定方向ヘターを変化させるためのトーコントロール機構を持たせた。このサスペンションでタイプRのリアの粘りは歴代トップだ。



リアのフロントに対する追従性もアップして粘りを生んだ

キャブフォワードで一体感のあるデザインとするためにショートノーズが必須となったシビック。新しいプラットフォームでは部品点数が少なくクラッシュストロークを確保できるマクファーソンストラットをフロントに採用し、さらにリアサスペンションもダブルウィッシュボーンから、ラゲッジスペースを広くするために高さを抑えつつも最適なアラメント変化とバッシュブローコントロールを可能とした新型のダブルウィッシュボーンを採用。EF系から連続と続いていた伝統の前後ダブルウィッシュボーンは姿を消した。

ストラットというと、どうしてもダブルウィッシュボーンよりも性能が落ちると思われがちだった。しかし、新型タイプRに採用されたストラットはダブルウィッシュボーンの最大の特徴である、ストロークしても変位量が少ないトールを再現させたハイマウント・ステアリングラックとロング・タイロッドによる「トーコントロールリンク式マクファーソンストラット」だ。さらに、このトーコントロールリンク式はストラット式最大の欠点であるフルバンプした時に起こるポジティブ側へのキャンバー変化も抑えている。

①マクファーソンストラットとされたフロントサス。先代は直巻の単一レートのスプリングだったが、新型タイプRではプログレッシブレートとされた。これは、ストラット式となったために変更になったレバー比と、ステアリングを切った瞬間にフロントが反応するようにしなやかな特性にする必要があったからだ。フロントスプリングのレートはヨーロッパ仕様タイプRよりも11%高められ、ワインディングを気持ちよく走るチューニングが施されている。ダンパーも併せて減衰が伸び側で19%と縮み側が46%アップされている。②リアサスに使われるリアアクティブリンク。従来のトーコントロールはリンク両端に配されたゴムブッシュのコンプライアンス（たわみ）で行っていたが、新型シビック・タイプRでは板バネのように前後に伸びるリアアクティブリンクにより、タイヤへの横力に応じてトーを変化させている。日本仕様ではヨーロッパ仕様のタイプRよりもさらに剛性が上げられたリンクが使われ、より高い横力に対して最適なトー変化となるようにしている。③先代よりもロール剛性がさらに高められたリアのダンパーユニット。レートは2.2~4.2kg/mmだったものを3.6~7.5kg/mmへアップした。レートアップに伴い、ダンパーの減衰力も伸縮ともにアップ。特に伸び側の減衰力を大幅に上げることで、リアの伸び上がりや過度に抑制して接地感を出し、フロントの動きを良くすることで、前下がりロール軸になるようにしている。④極太ながらも中空で軽量のリアトレーリングアーム。キャンバーとトーのコントロールを行なうアームとの組み合わせによって、ジオメトリ変化を抑制している。トレーリングアームは一種のロアアームのようなものと考えてもいいだろう。⑤ストラット化でもダブルウィッシュボーンと同等の直線的なトー変化を可能としたトーコントロールリンク。ダンパーケースにブラケットを介して接続される。ハイマウントギアボックス中央からロッドが伸びている。⑥調整式ではないが惜しいリアのアップアーム。キャンバー調整はカムで行なう。⑦タイヤは205/45-17のBS製RE040。インテグラ同様のSタイヤ並みのグリップを発生。



BRAKE

ヨーロッパの厳しい基準をクリアした
ブレーキはワインディングでも
高い制動力と好フィーリングを発揮

新旧タイプR ブレーキスペック

	旧CIVIC TYPE R	新CIVIC TYPE R
フロント	15"	16"
リア	14"DISK	14"DISK
マスターパワーフロント	7"+8	7"+8

●ブレーキ

FRONT

フロントブレーキは、現行のホンダの中で最大の内製キャリパーが使われる。新設計された片持ちの鋳鉄製には、タイプRとしてのこだわりとして「TYPE R」の文字が浮き彫りされている。16インチ化で制動性能を上げて200km/hからの急制動など厳しい評価基準があるヨーロッパの「Gスケール」をクリアしているだけに、その性能は必要にして十分。内製キャリパー使用もブレーキタッチなどのフィーリングにこだわったためだ。



REAR

リアブレーキは、新型インテグラ・タイプR同様の片持ちタイプのキャリパーだが、材質はアルミではなくフロントと同じ鋳鉄製とされる。フロントの制動力が大幅に上げられたことに伴って、高速域での制動力アップと制動時の姿勢安定性、さらには、コーナリングの前下がりロール軸作りに重要な役割を果たすリアブレーキのサイズも、フロントにバランスさせてアップされている。サイズ的には新インテグラと同等にされている。



フロントは鋳鉄片持ちながらインテグラ同様の剛性と制動力

先代タイプR以上のハイパワーと高剛性ボディ、ハイパフォーマンス・サスペンションを与えられたことから、ストレートスピードもコーナリングスピードも上がり、より強力なブレーキが必要となったために従来の15インチから16インチへとサイズをアップ。新型インテグラ・タイプRはサーキットをメインターゲットとして開発されたので耐フェード性の高いブレンボ製対向4ポットキャリパーが使われたが、新型シビック・タイプRはワインディングを気持ちよく駆け抜け抜けることが重点に開発されたので、絶対的な効きもさることながら、ブレーキタッチなどのフィーリングをチューニングしやすいホンダ内製の鋳鉄片持ちタイプのキャリパーを使っている。だからといって、効きが悪いわけではない。アウトバーンのあるヨーロッパにはブレーキ性能を測る「Gスケール」というのがあり、200km/hからの制動力などハードルが厳しいのだという。そのため、ローター径を16インチ対応として、インテグラ・タイプR 98スペックよりもサイズが上げられている。重量という面では、新インテグラのブレンボより多少は重いというが、キャリパー剛性という面ではアルミ製のブレンボよりも高いのではないかと、新シビックRの開発者は自信を見せている。ローターも新インテグラとは違って、ホンダ内製のベンチレーテッド式だ。フロントの制動力がアップされたことに対してバランスを取るために、リアのブレーキもサイズアップが行なわれている。これは、フロント寄りのブレーキバランスになるとリアサスが伸び上がりやすくなり、ロール軸が前下がりになりやすくなってしまうからだ。そのため、サイズは新インテグラと同程度とされ、前後バランスをチューニングしている。リアキャリパーは、新インテグラがホンダ内製のアルミ製を使っているが、新シビックRではフロント同様に鋳鉄製が使われている。

ABSは、スポーツドライビングでも違和感なく踏力コントロールができ、いざという時にだけブレーキロックを回避してくれる電子制御制動力配分システム（EBD）付ABSを標準で採用。より高い安全性を確保した。

NEW CIVIC TYPE R 登場

BODY & CHASSIS

徹底的なテスト走行で骨格を強化
最小限の重量増で先代タイプRを
大幅に上回るボディ剛性を達成

●ボディ&シャーシ

高剛性ボディ技術ポイント



①リアパネルとリアサイドメンバーをつなぐクロスメンバーを強化することで、サスペンションの取り付け部があるリアサイドメンバーのネジレを防いでいる。これにより、リアアップバーの取り付け部剛性が上がり、横力の入力に対してのキャンバー剛性が引き上げられている。②定番となっているタワーバーだが、新型シビック・タイプRではCピラー前方にあるバルクヘッド部のフロアとリアインナーフェンダーを接続するガセットも大型化され、リアピラーの倒れ込みを防ぎ、ダンパーのアップバーの剛性を高めている。③リアのラゲッジルームに大きな開口部ができることから、リアフロアの前後を繋ぐ部分に設けられたバルクヘッドを大型化。この大型化されたバルクヘッドとリアのタワーバーと左右のガセットの大型化により、ボディそのもののヨレとダンパーのアップバーの剛性を高めている。④リアのサイドメンバーをセンターのクロスメンバーとサイドシルという最大の強度部材へダイレクトに接合することで、リアサスペンションが取り付けくリアフレーム全体の剛性を引き上げている。⑤フラットフロア化でフロア剛性を高めるために設けられたセンター部のメンバーと従来のサイドメンバー、さらにはサイドシルまでをダッシュパネルの下側のフロントクロスメンバーに接合して、フロントからリアまでのフロア下の強度部材を完全に非拵状としている。これにより、前後に伸びるメンバーのネジレを抑えている。⑥フロントピラー根元に補強のためのスティフナーを追加。フロントストラットを固定するアップバーマウントのブラケットが装着されている。フロントのインナーフェンダー上部のフレームの付け根を強化している。⑦サスペンションアームが付くフレームはビームを設けて非拵状として完全なサブフレームとされている。これにより、サスペンションの支持剛性が大幅に上がっている。⑧フロントストラットタワーバーは通常のアップバーマウント部ではなく、本当に効果がある下の位置に装着されている。⑨バッシュアップロードも最大の効果が出る位置に追加、ストラットタワーの倒れ込みを防いでいる。⑩フロントクロスメンバーはすべての力が集中するだけに、大型化してより大きな力を受け止められるようにした。⑪センタークロスメンバーも断面が大型化され、キャビン部の剛性を大幅に上げている他、リアのフレーム剛性も引き上げた。

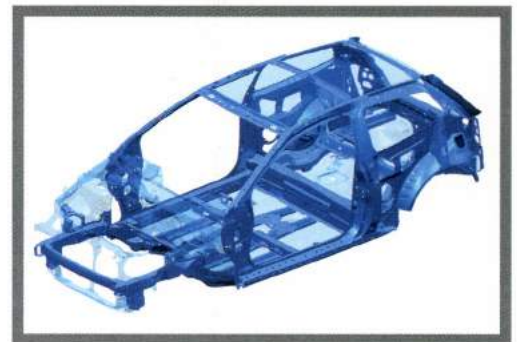
動剛性・静剛性を大幅アップ

動剛性	(フロント左右) 65%向上	(リア上下) 70%向上
静剛性	(曲げ) 20%向上	(ねじり) 80%向上



新・衝突安全設計ボディ

衝突時の被害の低減を乗員だけでなく歩行者に対しても意識して行っているのが、今度のタイプR。歩行者被害低減ボディはフロントフェンダーを潰れやすくすることで、万が一の時の被害を最小限に抑えている。フロントフェンダー以外にもワイパーピボットやボンネット、バンパー、ボンネットヒンジにこうした技術を盛り込んで、それぞれが変形することで衝撃を吸収し、歩行者の傷害軽減部位を脚部まで拡大している。



G-FORCEコントロール技術

ボディは、ヨーロッパの高い衝突安全基準をクリアして、クラッシュ時の傷害値低減や生存空間の確保を高水準で両立する「Gフォース・コントロール・テクノロジー」を駆使して造られる。前面オフセット衝突やフルフラップ衝突、側面衝突、後面衝突という要件に対し、それぞれの衝突に対して最適な吸収を行って、フルフラップ衝突時には傷害値を低減し、オフセット衝突時には生存空間を確保するようにGをコントロールしている。

シビックのプラットフォームはタイプRを前提に開発されたこともあって、先代のタイプRからはフロントの左右で65%、リアの上下で70%の動剛性値アップと曲げで20%、ねじりで80%の静剛性値アップを果たしている。これにより、ボディの剛性を必要としない。ベースボディへの補強が必要なのは前後のストラットタワーバーとカウルトップ内のバッシュアップバー、それにリアのストラットタワーバー取り付け部のガセットだけ。重量面では新インテグRよりも20kg増となっているが、これはアームやブレーキで10kg、音振チューニングで10kgの分だ。

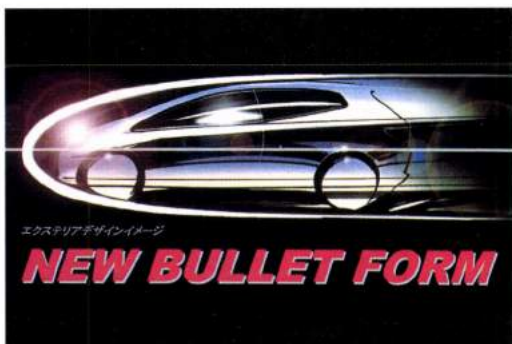
衝突吸収という面では、フロントサスペンションをストラットとすることでクラッシュシュストロークを確保している。ただし、衝撃を吸収することだけを考えてサスペンション取り付け部の強度と剛性を落とすことはしていない。ところが、ホンダのシャーシ設計の優れたところ。そのために、フロントのエンジンマウントが進化したサブフレームとなり、このサブフレームも含めて衝撃の吸収をシミュレーションと実験により確認して、サスペンション支持剛性を落とさずに、確実に衝撃を吸収するボディを造り上げたのである。

さらに衝突安全性も独自の「Gコントロール技術でクリア」
新型シビック・タイプRのシャーシは、ミニバンからスポーツカー、セダンまでホンダのコンパクトカーすべてに使うことを考えて開発された、フラットフロアを持つプラットフォームに最大の特徴がある。このプラットフォームは「グローバル・コンパクト・プラットフォーム戦略」の中核として、すでに4ドアと5ドアのシビック、ストリーム、新型インテグR、CR-V（技術の一部を使用）、そしてヨーロッパで生産される3ドアのシビックにも使われている。
キャブフォワードというコンセプトから、ノーズが短く、タイヤを四隅に持っていたデザインから、より厳しくなっている衝突安全性をクリアするためには、シャーシとボディを根本から見直して新たに設計する必要があった。タイプRのベースとなった新型シビックは「Gコントロール」技術で、衝突時の衝撃吸収をして生存空間を確保するというだけでなく、万が一の時の傷害値の低減を乗員と歩行者に当てはめてデザインされている。
衝突吸収という面では、フロントサスペンションをストラットとすることでクラッシュシュストロークを確保している。ただし、衝撃を吸収することだけを考えてサスペンション取り付け部の強度と剛性を落とすことはしていない。ところが、ホンダのシャーシ設計の優れたところ。そのために、フロントのエンジンマウントが進化したサブフレームとなり、このサブフレームも含めて衝撃の吸収をシミュレーションと実験により確認して、サスペンション支持剛性を落とさずに、確実に衝撃を吸収するボディを造り上げたのである。

EXTERIOR

“走塊”をコンセプトにイメージ
アウトバーンで風を切り裂くスタイルを
実現したDANGUN 3ドアハッチ

●エクステリア



「弾丸」をイメージしたフォルム

スポーツコンパクトが群雄割拠するヨーロッパの市場で、明快な個性を主張する3ドアエクステリアデザイン「NEW BULLET FORM」。空気を切り裂く弾丸のスピード感を、タイプR専用デザインを施した空力パーツで空力性能を向上し、大怪獣ハイルとともにスバルタンな雰囲気を出した。



①アウトバーンを気持ち良く走るために、認識しやすい迫力あるフロントフェイスを作っているツリ目のヘッドライト。ライト内部をグレー系としてシャープさを出し、スタンダードグレードでは65WのH4ハロゲンバルブ、快適仕様のCパッケージではHIDバルブになる。②フロントフェンダーから排出された空気をスムーズに流し、床下を流れる空気が巻き上がってこないようにするサイドステップは、後端のハネ上げで空気をリアハッチ方向へと流してリアフェンダーへ入り込むのを防ぎ、リアスポイラーの効きも良くしている。③センターにタイプRの証の赤バッジを配した五角形のグリルを先代から受け継ぐ。写真では見えないが、フロントスポイラーも床下への空気の流入をコントロールしてCdやClを低減させる。④テールゲートスポイラーは整流効果を上げるために先代よりも大型化された。⑤アンダースポイラーも風洞から得られたデザインで、センター部の形状がスムーズな空気の排出を助け、リアスポイラーの効果を上げている。⑥シビック・タイプR専用デザインされたホイールは、スポークをリムにまで伸ばしてよりホイールを大きく見せている。サイズは17×7.0。⑦リアテールゲートにはTYPE Rの文字とともに、新しいシビックのロゴとイギリス生まれであることを証明するユニオンジャックが取り付けられている。⑧サイドステップ後方にさりげなくデザインされた「TYPE R」のロゴは、先代から小変更が加えられて斜体が掛けられた。



ポディカラーは、ヨーロッパ仕様と共通のミラノレッドとナイトホークブラックに加えて、日本仕様だけにラインアップされたタイプRのイメージカラー、チャンピオンホワイトが追加されている。

コンパクトカーとしての需要が高いヨーロッパで最も人気があるのが、2レクラスの3ドアハッチバック。そこで、イギリスで生産されヨーロッパ各地で販売されるシビックも3ドアで計画され、モノフォルムでスポーティなクルマとなるように、走る塊「走塊」をキーワードにデザインされた。その走る塊を表現するためにモチーフとされたのが、高速で空間を切り裂く塊である「弾丸」であり、ユーティリティを優先させつつも、スポーティなスタイリングのダンガンハッチのデザインが行なわれたのである。

キャビンフォワードでギリギリまでキャビンを進ませ、ショートノーズから鋭角に立ち上がるラインを現実のものとしたのが、フロントに採用されたストラットサスペンションであり、2レながらも1・6レクラスとほとんど変わらない大きさに抑えられた新型エンジンと新型ミッドシジョンにあることは言うまでもない。ショートノーズでしかもオーバーハングが短いと、フロントを鋭利にできず、空力面で不利となるものだが、車高を先代タイプRよりも70mm高くして、キャビンを前進させたことにより、ノーズ先端を低くでき、しかもモーフオルムデザインで、優れた空力性能を得ている。これらは骨太感を出すために採用していないサイドモールドも大きい。ホイールベースは50mm短く、全長も合わせて50mm短くされているにもかかわらず、小さくなったと感じさせないのは、迫力のあるフロントフェイスと、アウトバーンで走行車線を走るクルマを抜き去った時に強いインパクトを与えることを意識したデザインだからだ。空力という面では、タイプRには風洞でキチンとテストを繰り返して、機能を優先してデザインさせたエアロパーツを純正で装着。これにより、ベースとなったノーマルの3ドアよりCdも0.1も向上している。

全高70mmアップにもかかわらず空力性能も大幅にアップ

コンパクトカーとしての需要が高いヨーロッパで最も人気があるのが、2レクラスの3ドアハッチバック。そこで、イギリスで生産されヨーロッパ各地で販売されるシビックも3ドアで計画され、モノフォルムでスポーティなクルマとなるように、走る塊「走塊」をキーワードにデザインされた。その走る塊を表現するためにモチーフとされたのが、高速で空間を切り裂く塊である「弾丸」であり、ユーティリティを優先させつつも、スポーティなスタイリングのダンガンハッチのデザインが行なわれたのである。

NEW CIVIC TYPE R 登場

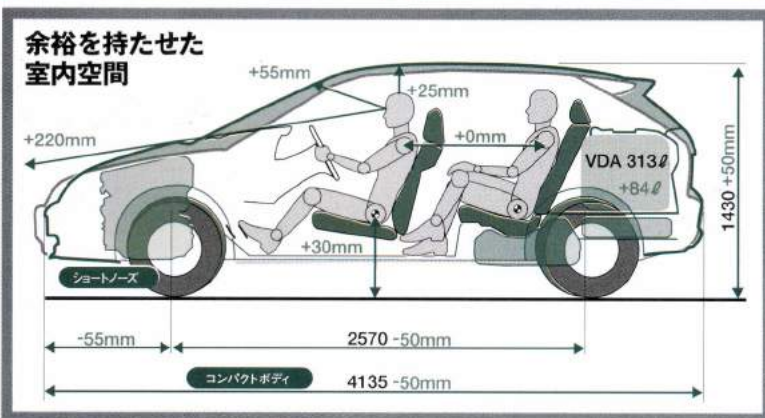
INTERIOR

抜群に扱いやすいインパネシフト
タイプR専用パーツをふんだんに用いて
スポーツカーであることを強調

●インテリア



①ダッシュパネルにシルバーメタリックなデザインをして、スポーティなイメージを出しているインストルメントパネル。先代から引き継ぐMOMO製のスポーツステアリングに使われる赤のステッチがワンポイント。②タイプR最大の特徴となるインパネシフトのマニュアルミッション用シフトレバー。シフトフィーリングはフロアシフトの新型インテグラ・タイプRと同様のシャープさでウィックだ。加えて左手の移動量がNSX並みで滑りシフトワークは、6速ミッションを操るのが楽しくなってくる。シフトノブは先代のチタン製からアルミ製に変更された。③ペダルはスポーツドライビングを知らしめたホンダらしく、改良の余地がないほどに扱いやすくレイアウトされている。④シートバックを立てた状態で315ℓの容量を持つラゲジスペースは、シートバックを倒すことでより大きな荷物を載せることが可能。サーキットでのスポーツ走行への移動に、このラゲジスペースは大きな味方となる。⑤Cパッケージにはリアシェルフが標準装備。⑥3眼のホワイトメーターは書体にも気を配り、昼間の視認性をアップ。⑦夜間走行時のヘッドライト点灯時、メーターパネルはアーバンカラーの透過照明に彩られる。昼間とは雰囲気大きく変えるが、視認性の良さはそのまま。⑧シートは先代よりもホルド感にやや余裕のあるレカロ製セミバケットシートが採用される。シートカラーもスポーティな赤を継承。



文/宮下 敦
Text/Atsushi Miyashita

某自動車メーカー技術系勤務を経て、レース系ライターに転身。現在では、国内のトップカテゴリーを中心に取材。その一方でチューニング方面の取材も得意とする。特にエンジンやサス関係に強く、本誌や姉妹誌「レブスピード」をはじめとする各誌でも活躍中。

ゆつたりとした室内空間も3ドアハッチ車ならではのインテリアは「ダイレクト・ドライビング・インテリア」というコンセプトで、タイプRに相応しい操作性の高さを実現するために、マニュアルシフトとしては初めてダッシュパネルへシフトレバーを配したインパネシフトを採用している。一見すると違和感のあるシフトレバー位置だが、5ドアではすでにATのシフトレバーをダッシュにレイアウトして、その機能性の高さに好評価が与えられている。さらに、このデザインにより、フロア部の空間をユーティリティスペースとして活用でき、空間の広がり感を演出する。

このシフトレバー位置は、そもそもタイプRでマニュアルミッション用として考えていたもので、操作性やシフトフィーリングなどを徹底的にテストを繰り返して、そのノウハウを使ってATレバーもレイアウトしたのだという。そういった理由から、ATでも操作性の良さが際立っていたのだらう。

シフトノブは先代のチタン製からアルミ製へと変更されたが、これはクルマ全体のイメージを金属の塊感として、そのイメージカラーにアルミの地肌であるシルバーを持ってきたことで、イメージを統一するため。素材による握り心地という面では好みは分かれるだろうが、アルミ製のシフトノブも心地のいいフィーリングを味合わせてくれる。

パーキングブレーキはヨーロッパ仕様の4ドアと5ドアが足踏み式なのに対して、サイドブレーキとされているが、これは日本でのジムカーナなどでの使用を意識してのことであらゆるスポーツ走行を楽しめるインテリアとされている。

ステアリングとシートは、先代タイプRからMOMO製のエアバッグ内蔵3本スポークにレカロ製のセミバケットシートが継承されている。細部のデザインは変えられているが赤いステッチのステアリングと真っ赤なフロントキャビンのトリムはタイプRの挑戦的な走りのイメージを強調してくれる。

また、フロントまわりからは一転し、リアキャビンは落ち着いたブラックのトリムとされている。居住スペースもフロントはもちろんだが、リアも優れたキャビンパッケージングにより非常にゆつたりと造られ、高い実用性も兼ね備える。



ゆつたりとした室内空間も3ドアハッチ車ならではの

CIRCUIT IMPRESSION

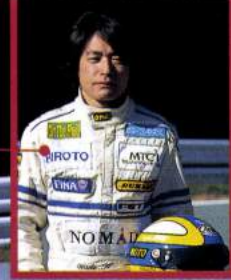
IMPRESSION DRIVERS

新型シビック・タイプRが登場してもチューニングではまだまだEK9が主役だ
NAチューンもターボチューンも熟成の域に入ったEKシビック・チューニングの
最前線を有力ショップのデモカーを題材にドライバーのインプレとともに追った



服部 尚貴
Naoki HATTORI

レース界ナンバーワン級のFF連いと言えはこ人。2001年はスーパー耐久N+クラスに5ZIGENインテグラで参戦(一部、スズキS2000でもドライバーを務める)。また、フォーミュラニッポン、GT選手権でも活躍するトップドライバー。



和田 久
Hisashi WADA

レース界きってのチューンドカー乗りと言えはワダQ。本誌や姉妹誌「レブスリード」を主宰するチューニング系自動車誌でインプレドライバーとしての活躍はご存知の通り。2001年はGT選手権GT300クラスに910ボルシェで参戦中。



SPORTS LAND
YAMANASHI

TECHNO PRO
SPIRIT

J's RACING

ESPRIT

KEI OFFICE

TUNED EK9 CIVIC

チューンド・シビック

タイプR

サーキットインプレッション

TYPE R



テストコース スポーツランドやまなし

今回のテストコースとなったのは、山梨県韮崎市にあるミニサーキット、スポーツランドやまなし。全長1kmほどで、Rの小さいコーナーをどう処理するかがタイムに直結してくるだけに、FFコンパクトスポーツのシビックにはもってこいの走行会派御用コースだ
■スポーツランドやまなし
☎0551-22-8226

RGO
MIE TOP FUEL
**KEIYO JIKO/
PROTEC**
SPOON



ホンダ車チューニングの先駆け的存在で、ユーザーから圧倒的な支持を誇る。ショップでもあるが、パーツメーカーの色合いも強い。代表の市嶋樹氏はスーパー耐久のドライバーとしても知られていて、実質本位のチューニングを信条としている。

〒167-0051 東京都杉並区荻窪5-2-8
☎03-3220-3411 <http://www.spoon.co.jp>

TUNE CONCEPT 走行会仕様

SPOON [スプーン]

速さを突き詰めたショップだからできる「いいクルマ」という視点から生まれたシビック

「走る社長」としてホンダファンの間で知られている、市嶋樹代表率いるスプーン。かつては車重800kgを切るNA最速のEK9を造り上げて話題をさらったが、あのクルマもパーツ開発のためのテスト車両。本来の狙いは、このクルマのような速さと質感を兼ね備えた「いいクルマ」に仕立てることだ。

エンジンには定番となったスプーンの16B・1800ccエンジンキットで1・8に。中古のB18Cへの換装という手もあるが、このキットならコスト的にも同等だし、コンディショニングに不安のある中古エンジンとは安心感が違う。この2000ccの排気量アップでトルクを稼いだ上で、ハイカムも組んで高回転域のパンチ力もさらに増強。オリジナルのエキマニ&マフラーで排気効率も高めているが、音は意外にジェントルだ。「あまり迫力のあるサウンドにすると運転が荒くなる」というのがスプーン流の考えで、このデモカーもストリート&走行会仕様と言いつつ、内装やリアシート、エアコンなども付いている。EK9のようないいクルマはもう登場しないかもしれないので、このクルマと長く付き合いたいという人の見本になるクルマ、というのもコンセプトのひとつなのだ。だからといって、速さの追求も忘れておらず、205psを活かし切るために、オリジナルの5速クロスや4・857のファイナルギアも入っている。

また、芸が細かいのもこのクルマの特徴。クルマが軽くしなやかに走るために、ミツシヨン、ハブベアリング、ドライブシャフトなどの回転部を熟練メカの手で組み直し、そのおかげでこのクルマは明らかにノイズが小さい。「音」はフリクションの証拠、と市嶋氏は言う。走行後にハブベアリングのカバーのあたりに手を触れると、ノーマル車より確実に温度が低いという。また、シートレールの取り付け部も大きなワッシャーを入れて取り付け剛性を高めたり、ステアリングギアボックスもラックが渋くならないようにアタリを調整し直して、「走り居性」の向上にかなり神経を遣っている。

チューニングパーツ交換による性能向上というイメージが強いが、チューニング本来の意味である「調律・調整」も同時に行なうことで、シビックで高級スポーツカーに匹敵する走りの質感を得ているのだ。多くのテストとサーキットで速さを証明してきたスプーンだからこそ、「質」の話にも説得力がある。



ENGINE

トルクと高回転での
パンチを両立した
1800ccキットがウリ

①B16B+1800ccキットはボア・ストローク比が理想的。2ℓほど重いフィールにならないし、コスト的にも非常に魅力的だ。オリジナルECUでレブも9500rpmまで伸びていて、VTECポイントも5200rpmに変更。吸気系はオリジナルのエアクリとカーボン・ダイレクトエアフローパイプ（レゾネーターレスで2500g軽量化）で、熱気を吸わせずに吸気抵抗を低減。②排気系は1.8ℓのパワー&トルクに合わせたオリジナル4-2-1エキマニとストリート用のマフラー（③）を装着（N1タイプもあり）。サーキット走行を意識してハイカムも入っているがストリートメインなら不要とのこと。



SUSPENSION

フィーリングを追求した車高調とブレーキ

①走りの質感を追求するスプーンにとって、サスペンションは非常にこだわっているパーツのひとつ。オリジナルの車高調も、単純な伸び側・縮み側の減衰力はもちろん、伸びから縮み、縮みから伸びに移り変わる瞬間の減衰特性を追及している。Sタイヤ用の硬いバネが入っているも乗り心地がいい。②ブレーキは開発期間1年以上というオリジナルの異径4ポットキャリパー。フルブレーキの時よりも、速度は落とさずにつまみ掛けたい、といった微妙なブレーキワークで大きな差が出てくる。アルミ製なのでバネ下重量の低減にも貢献している。ホンダ車の装着率が非常に高い、人気パーツ。



AERO PARTS

あくまで機能性を重視した
超軽量カーボン製エアロ

①今ではあまり珍しくなくなったカーボンボンネットもスプーンがバイオニア、EK9純正ボンネットはアルミ製でもともと軽い部類に入るが、さらにその約半分の重量で、軽量化に大きく貢献する。スプーンではなるべく早い段階で交換してほしいという重要なパーツだ。9万5000円。②ゲートトップに装着するリアスポイラーもオリジナルのカーボン製。後端でしかも高い部分にあるパーツなので、慣性モーメント低減など軽量化の意義は非常に大きい。あまり派手さを感じさせないのもスプーンならではの。3万6000円。



ステアリングホイールもスプーンのオリジナル。MOMO社製360φ。シンプルな3本スポークで取り回しがとてもラク。3万6000円。

SPoon EK9 spec

最大出力/最大トルク	205ps/8200rpm/20kgm/6700rpm
コンピュータ	SPoonメインCPU（前後期とも8万円）
エアクリナー	SPoon/純正交換タイプ（1万1000円）
サクショパイプ	ダイレクトエアフローパイプ/CFRP製（1万8000円）
スロットル	SPoonスロットルボディAssy/70φ（4万8000円）
エキマニ	SPoon 4-2-1/オールステン/45~60.5φ（8万9000円）
マフラー	SPoonエキマニB/オールステン/メイン60.5φ（5万4000円）
エンジン	SPoonターボサイレンサーN1タイプ/オールステン/メロ60.5φ、テール65φ SPoon 18C Assy/1.8ℓキット/81.00mm×87.2mm (200ps仕様 38万円、210ps仕様<ハイコンタイプ> 55万円)
カム	SPoon 18C/IN245度/11.45mm、EX240度/10.52mm（1本4万8000円）
カムスプロケット	SPoonカムスプロケットセット（IN&EXセットで3万円）
点火系	SPoonプラグ#24/NGK9番相当（1本2400円） SPoonハイテンションコード（2万4000円）
駆動系	SPoon 5速クロスMT/2.533/1.944/1.591/1.280/1.033（22万円） SPoon7ギアギアセット4.657/1.175/2000円、SPoonクラッチカブ（2万6000円） SPoonクラッチカブ/メロ/258000円、SPoonフライホイール/30モ（3万4000円） SPoonサンダーキット（18万円）、SPoonスプリング/F1.8、R1.6kg/mm（1本8000円） キルバー/SPoon 4POT（左と右85万円）、ローター/SPoon/F1.75000円、R1.75000円 パッド/SPoon/F2.2万2000円、R2万円）、ホース/SPoon
サスペンション	
ブレーキ	



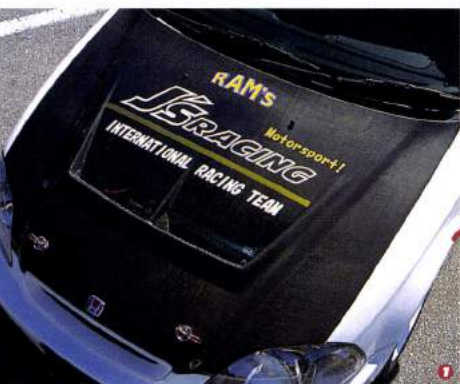
IMPRESSION by Naoki HATTORI

「スプーンのデモカーは尖ったところがなくて、すごく基本に忠実な動きをするね。このコースはタイトコーナーばかりでFF車には厳しいところなんで、パワーを掛けていくとどうしてもアンダーが出るんだけど、その出方がすごくナチュラルでマイルドな動きなんだよ。1コーナーみたいに荷重を乗せて入っていくコーナーでもリアがスムーズに動いてくれるから乗りやすいよね。なんていうか、すごく自分の思った方向にクルマが行ってくれる感じ。タイヤはSタイヤを履いてたけど、このコースならリアルの方が面白いかもしれない。

思い通りにクルマが動かし
初心者でも乗れる懐の深さがあるね

ボクは硬い足は嫌いなんだけど、この足なら乗り心地も悪くないし、リアルタイヤとの組み合わせでも結構イケてると思うよ。エンジンは1.8ℓということで粘りがある。ここだと1速を使いたくなるコーナーもあるんだけど、ワザと2速ホールドで走ってみても、鈍い加速はしなかったからね。そういう意味で、エンジンも足もシビック・タイプRの長所をそのまま伸ばしたようなクルマだと思う。だから、チューニングカーに乗ってるって感じじゃないんだよね。ビギナーでも扱えるような運転の幅があるセッティングなので、FFのドラテを磨くクルマとしてもちょうどいい味付けなんじゃないかな」





AERO PARTS

軽量化と空力を煮詰めたエアロパーツ群

①ノーズの重さが最大の欠点となるFFで、重量バランス改善に大きな役割を果たすのがこのカーボンボンネット。これでノーズの入り口がかなり鋭くなってくれる。もちろん、エアアウトレットを設けることでクーリング面での効果も絶大だ。②このカナードはドラッグをあまり増やさずにフロントのエアロの効きを良くするもの。FFならさらに効果大きい。③リアのグリップを調整可能とするリアウイング。その空力効果以上にスタイリング面でのインパクトも大きい。ストリート仕様でも当然装着。

今回のクルマはショップデモカーではなく、大阪の街中で走っているお客さんのごく一般的なストリートチューンのEK9だが、大阪のシビックはほとんど例外なくサーキットを走るレース仕様のようなチューニングが施されている。J'sレーシングのタイプRもその例に漏れずサスは鈴鹿サーキットを走る仕様そのもので、ボディ補強こそ施されていないものの、8点式のスチール製ロールバーでボディ剛性をキッチリと引き上げている。特に溶接増しや当て板などによる補強をしない代わりに、ロールバーと各ピラーを溶接することで、モノコックの剛体としての剛性を出すようにしている。これにより、車重はなんと960kgという軽さだ。

鈴鹿仕様のサスはクラックスのアルミ製ダンパーにフロント18、リア16kg/mmのスプリングを組み合わせたもので、ブッシュ類には無限製の強化品を奢って足まわりのムダな動きを省いている。アライメントは前後ともに調整式のアッパーアームを使い、最適値へと調整することを可能としている。ちなみに、フロントのキャンバーは5度(ー)、リアのキャンバーは1度45分というセッティングだ。エンジンはノーマルのB16Bにインテグラ・タイプRのB18C用のノーマルクランクシャフトとコンロッドを組み合わせて1800ccとしたもので、吸排気系のチューニングとコンピュータによるセッティングで225psを出している。カムをはじめ、動弁系はノーマル。

IMPRESSION by Hisashi WADA

「エンジンは下のトルクがすごくあって、VTECが効くまでのトルクが良くなってるね。そのおかげで、VTECに入ってからの上の伸びが感じられなくなっちゃうほど。これだけトルクが出ると、2速で街中を十分に走れちゃうね。上まで回さなくても十分に速いから、街中を走らんだら燃費も良くなるだろうし、中間の加速が良くてアクセルのツキがいいから気持ち良く走れるよ。ただ、カムがノーマルなんだろうね、上の感じはノーマルに近い。LSDは入っているんだろうけど、入っているようなソリッド感がなくてマイルド(インシャルは7kg-m)。これなら、ストリートでトルクステアを感じずに扱いやすくていいね。」

VTECを忘れるほど下のトルクが太い 足もコントロールしやすいね



代表・梅本淳一氏(右)

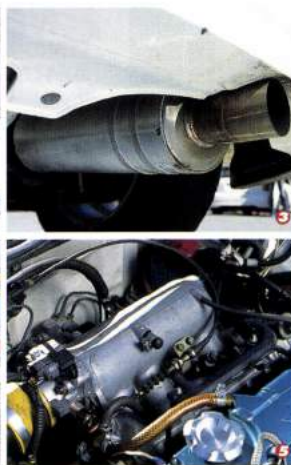
Sタイヤで今回試乗したスポーツランドやまなしのようなコースだったらバランスがいいね。アクセルのON/OFFでリアが流れてくれるし、荷重移動で思ったようにさせることができるから、コーナリングをドライバーの意思でコントロールできる。一般のタイヤだとアンダーが出そうだけど、ワインディングでは面白そう。サーキットもストリートも両方イける感じの足に仕上がっていて、面白いね」

コストパフォーマンスの高い排気量アップと サーキット仕様の足の大阪ストリートタイプR 走行会仕様 [ジェイズレーシング]

〒567-0065 大阪府茨木市上郡2-1-40
TEL0726-43-6700 http://www.jsracing.co.jp/



サーキットでのタイムアタック仕様製作を得意とするJ'sレーシングは、そのノウハウの豊富さと走りに効くオリジナルパーツを数多くリリースしている。特にホンダ系のクルマに強く、多くのユーザーから厚い信頼を得ているショップだ。



ENGINE

純正流用の1.8L化と吸排気系のリファインでトルクとパンチをアップ

①B16Bをベースにインテグラ・タイプRのB18Cの純正コンロッドとクランクシャフトを組み込んだ1800cc仕様。ヘッドまわりはノーマルだが、VTEC切り換えポイントは4500回転へと変更、燃調や点火時期などのエンジン制御はオリジナルのメインコンピュータで行ない、225ps/8500rpmの最高出力と22.5kg-m/7200rpmの最大トルクを発生している。
②インテグラ98spec用の純正エキマニ（ステン）を装着。純正ラジエターはサーキットを走るには厳しいことから、容

量アップのためにオリジナルの真ちゅう製3層に交換。点火系では、プラグコードをノロジーホットワイヤーに強化して、中低速トルクアップを狙っている。③マフラーはオリジナルのオールステンレス製。メイン60.5φとNAエンジンとしては一般的なサイズ。排気の抜けとトルクのバランスを取っている。サイレンサーは130φと大柄で存在感が高い。
④サクシヨンパイプ部分に容量の大きなチャンバーを設けたサクシヨンパイプ「つちのこチャンバー」はJ'sのオリジ

ナル。排気量アップしていることもあるが、慣性吸気効果をより広い回転域で使うことが可能となり、さらに絶対的な容量のアップでトルクアップにも高い効果を発揮する。⑤スロットルはJ'sオリジナルのSPL BIGスロットル67φで、これにより高回転域での伸びを良くしているほか、アクセルのツキも良くなっている。NAエンジンでは吸入空気の絶対量を増やすことは難しく、スロットル径拡大はパワーアップにはかなりの効果を発揮する。



SUSPENSION & REINFORCEMENT

ストリート仕様ながら本格的なボディ補強で足を活かす

①フロントビラーとセンタービラーをロールバーと溶接して一体化することで、ボディ全体のネジレを抑えている。②クラックスのショックを使った足まわりは、鈴鹿サーキットを軽快に走ることを目的としたセッティング。街中ではやや硬めの方向だが、コーナリングの速さはサーキット仕様ならではの。アッパーアームは前後ともに調整式を装着。フロントはキャンバーを付けてコーナリング時のトラクションを確保し、リアはキャンバーを立てることでリアの出方をスムーズにしている。③ハッチゲート付きのクルマの最大の弱点である、リア開口部のネジレを抑えるために、ロールバーとリアビラーを溶接で固定している。さらに、タワーバーとビラー間をつなぐビラーバーを装着することで、最小限の重量増でリアまわりの剛性を大幅にアップさせている。



J's RACING EK9 spec.

最大出力/最大トルク	225ps/8800rpm/22.5kg-m/7200rpm
ボア×ストローク	81.0mm×87.2mm
コンピュータ	J's RACING N1 ECU(9万8000円)
エアクリーナー	J's RACINGつちのこチャンバー (FRP製1万9800円/カーボン製2万4800円)
スロットル	J's RACING SPL BIGスロットル/バクフライ7φ(3万8000円)
マフラー	J's RACINGサーキットマフラー-SPL RR/ステンアルミサイレンサー/メイン60.5φ、タイコ140φ、テール75φ(18万円)
腰下パーツ	B18C用純正コンロッド、B18C用純正クランク
点火系	DENSOプラグ#9、ノロジーホットワイヤー
駆動系	ATS LSD(ATSファイナル4.9)、RGメタルクラッチ
冷却系	J's RACINGフライホイール/3.8kg(4万2000円) J's RACING SPL真ちゅう製3層ラジエター(11万8000円)、 BILLIONスーパーサーモ(68℃)
サスペンション	CRUX車高調/F18.R(6kg/mm/28万8000円)、無限フル強化プッシュ バッド/RAMS F-4-R R-4-5
ブレーキ	ホース/J's RACINGステンメッシュホース(前後で4万2000円) J's RACING/リアビラーバー(1万2800円)、 J's RACING/リアタワーバー(1万8000円)、 ※J's RACINGフロントタワーバーは1万8000円
タイヤ/ホイール	DL001J F:205/50-15R:195/55-15/RAMS PR-6 FSR:15×7.5
エアロパーツ	すべてJ's RACING製 カーボンボンネット(9万8000円)、カーボンカナード(1万9800円) GT WING H2/1300mm(4万4000円)
その他	J's RACING CIVICファンメイトスチッカー(5800円) CIVICファンメイトスチッカーセット(3000円/1枚)



マルのまだまだが、排気量を上げたことで低速域からトルクが増え、サーキットでの立ち上がり加速が有利になり、街中でも非常に扱いやすい仕様となっている。
駆動系はミッション本体はノーマルのままだが、ファイナルにAT5の4・9を入れていたので、サーキットではVTECゾーンをキープしたまま走ることが可能だ。
エアロパーツもJ'sのオリジナルで、カーボンボンネットとカナード、リアウィングなどは見た目でなく、サーキットを走るための機能的なデザインとしている。
このエンジンとサスペンション、ボディの組み合わせで、セントラルサーキット（兵庫県）を1分29秒8で走る実力を持っているというから、ストリート仕様とは言え、まったくもって侮れない。シビック人気が高い関西ならではの完成度の高さを誇っているストリートマシンと言えるだろう。



TUNE CONCEPT



1998年に京都にオープンしたホンダ系のチューニングショップ。シビックやインテグラをはじめとするホンダ車のストリート仕様からワインディング・サーキット仕様までを得意とする。

走行会仕様 RG-O [レーシングガレージ大住]

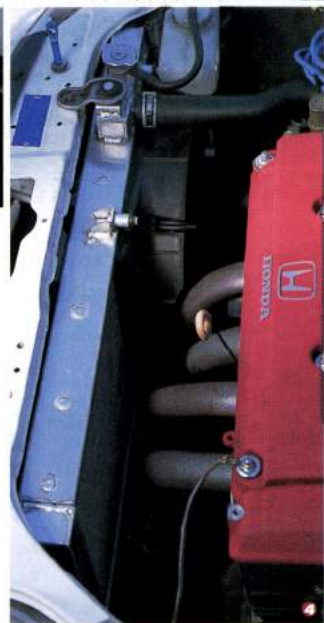
〒603-8445 京都府京都市北区鷹峯藤林町1-9
TEL075-491-6719

トータルバランスで 鈴鹿サーキットのコースレコードを樹立したタイプR

ENGINE

独自の排気系の効率アップと軽量化でさらにパワーアップした1.8ℓエンジン

①1.8ℓ化してバランス取りをしたB16Bは、チューンというよりセッティングがキモになっている。ECU(②)などは現車合わせに限りなく近いセッティング。VTECポイントはフィーリングよりもパフォーマンスを重視してノーマルをキープ。トルクの谷はクロスミッションで消した。OSと共同開発で造ったフライホイールは軽すぎるとトルクが細くなるということで、あえてノーマルの20%＝約6kgに抑えている。自慢の手曲げタコ足は集合部をギリギリまで前に伸ばし、オイルパンの前で集合させるようにして、4-1でもコースアウトした際にパイプを揺らないように工夫してある。③マフラーは0.8mm厚のステン製。一般のステンマフラーだと1.5mm厚なので、マフラーだけでも約10kg軽い。サイレンサーにも工夫があって、タイコを大きくすることでチャンバー効果を作り、流速をアップさせながら整流して抜く形になっている。また、グラスウールがなくなるとトルクが細くなるため、分解式のサイレンサーにして性能保持に努めている。音量はおとなしめだが、乾いたいい音を出してくれる。④冷却系はラジエーターのみ。水温が下がれば油温も下がるので、油温より油圧を重視。オイルパンのパッフル加工で対策。



IMPRESSION by Naoki HATTORI

「パワーというか、トルク感がすごくあるクルマだね。2速の低い回転を使うところからでも力強く立ち上がるからね。車重の軽さも効いてるんじゃないかな。ハンドリングは悪くはないんだけど、ちょっとステアリングを切る量が多いかな。ド・アンダーというわけじゃなくて、弱アンダーぐらいなんだけど、ヘアピンのブレーキングなんかではリアのブレーキが効いてキュッと曲がっていく感じがする。初期でもっとトルクが効いてくれればいいんだけど、ちょっと反応が鈍いんで、その

**トルクが太くて立ち上がり速い
この足で大きいサーキットを走りたい**



代表・大住拓氏(左)。

まますテアリングを切り足していくとリバースが出ちゃう。このコースだとリアがちよっと粘りすぎちゃう足なんだろうね。ボクが乗ったことがあるスーパー耐久のインテRももちろんこんなような足だったから、中高速コーナーだったらマッチしてると思うよ。このコースだとブレーキングで極端に荷重が前に移るからね。鈴鹿のコースレコード車ってことだけど、この足なら東コースは速いと思うよ。特にS字はすごく安定してるハズ。まあ、鈴鹿とこのコースではスピードレンジが違いすぎるんじゃないかと思うけど、ミニサーキットで走るなら、もう少しリアの足をしなやかにすれば面白いよ。今の足は本格的サーキットを走る上級者用の足だね」

RG-Oはオープン間もないが、その知名度を上げたクルマこそ、鈴鹿サーキットフルコースの公認コースレコード(ナンバー付き車両で2分30秒052)を叩き出した、このEK9にはかならない。ナンバー付きである以上、サーキットへの移動は自走が基本ということで、思ったほどコテコテのチューニングカーではないが、その分ツボを抑えたトータルバランスに優れているクルマだ。

代表の大住氏に言わせると、鈴鹿でタイムを出すコツはトルクバンドを広く取ったエンジンと、ストロークさせてタイヤにやさしく旋回していく足まわりにあるという。言葉にするとアツサリした感じだが、その仕事っぷりは恐ろしいほどの念の入りで、特にエンジン特性の引き出し方は目を見張る。エンジンそのものはB16改の1・8ℓだが、カムはEK9のマイナー前/後とDC2のマイナー前/後の4種類のカムをコースによって

また凝っているといえは、ミッションも同様だ。OSとの共同開発で、サーキット用の5速クロス、ジムカーナ用の3速クロス、ミニサーキット用の4速クロス、3種類の製作さらにファイナルも4・2・4・9まで5%刻みで6種類も用意するという徹底ぶり。フルオーダーのサスキットと6種類のブレーキパッドで、ハンドリングもパワー系に劣らぬディープなセッティングを施している。

RG-Oの速さの一番の秘密は、この大住代表の熱意だと言えよう。

て組み合わせる。鈴鹿仕様ではDC2のマイナー後のカムを入れ、5速トップエンドでも回転が上がっていくようにセッティング。あまり高回転に頼らない8500回転シフトが大住流なので、中間トルクが命だそう。その中間トルクを追求するために、タコ足は手曲げのオリジナル。社外のタコ足は45φのものが多く、機械曲げだとしてもつづれて細くなってしまう部分ができてしまう。だからRG-Oではノーマルと同じ42・7φのパイプを使って手曲げでつづれないように曲げ、トルクを確保しながら流速を上げた。また、4-1の集合部もバイクのように整流板を入れてスワール(渦)の発生を促している。さらに、集合部以降は平板を巻いて約1mで54φ・60φに広がるよう円錐状に加工したパイプを使用。こうした凝りに凝った排気系と何十通りもの仕様を用意しているオリジナルのECUで、とにかくトルクを出している。



RGO EK9 spec.

最大出力/最大トルク	235ps/8250rpm/22kg-m/6000rpm
ボア×ストローク	81.25mm×87.2mm
コンピュータ	RGOメインCPU/RGO仕様合わせ(6万円、現車合わせは別料金)
エキマニ	RGOオールステン4-1(10万8000円)
マフラー	RGOオールステン/メイン54→80φ、タイコ140φ、テール65φ(18万円)
腰下	B18C純正/ピストン81.25φ、コンロッド、クランク、メタルバランス取り
ヘッドまわり	ポート段付き修正、バルブスプリング、リテーナー純正バランス取り
点火系	NGKレーシングプラグ#9、NGKプラグコード
駆動系	OS 5速クロスMT/2.818/2.000/1.471/1.136/0.926(17万8000円) 無限LSD 1.5WAY(OSファイナル4.643) OS特注フライホイール/6kg(OSスーパーシングルスピン特注とのセットで9万9800円) RGOサイドフロアアルミ製3層(13万8000円)、BILLIONサーモ(68℃) RGOエナベタルベース車高調(BESTEX F22、R16kg/mm) 無限強化ブッシュ(FDアーム、RMレーシングアーム、Rコンロールアーム)
冷却系	パッド/ガルフォースファンF:C1/R:C0
サスペンション	ホース/RGOステンメッシュ(前後合わせて2万5000円) BS RE540S F:215/50-15R:195/55-15
ブレーキ	SSR TYPE C F:15×7.5+43R:15×6.5+42
タイヤ	スポルト増し、WALKER JAPAN S耐パンネット、
ホイール	TAKATA MPH-340/4点式、BRIDE/シート、MOMO350φステアリング
その他	



SUSPENSION

フロントの1発目の入りを重視したオリジナル車高調

フルオーダーのサスペンションはビギナーでも上級者でも同じようなロール角になるよう、速さによってバネレートを変更。リアを流すのではなく、まずフロントが入ってそれにリアが追従し、クルマの中心から曲がるようにセッティングしている。ビルシュタインベースのショックを使って、多くストロークさせ、ノーマルのバランスを崩していないような味付けにしている。



車重は見た目以上に軽く、900kgしかない。ボディ補強もサイドシル下のスポット増しとリアの補強バー程度で、あまり手を入れていない。



ハッチバックのダンパーは片側のみ。ダンパーの中身も抜いてしまい、割りピンで固定。コストと軽量化を両立している。

快適性を重視の国産車シートポジションは足に合わせて手が遠くなるので、スペーサーでステアを伸ばし、高さを低めに。





TUNE CONCEPT

[三重トップフューエル]

MIE TOP

FUEL

ストリート仕様

VTECターボと言えばここが本家本元。VTECとターボの抜群の相性の良さに気持ち、その可能性をひたすら追求してきた。筑波59秒3のVTECターボEK9でその速さを証明。NAチューンにも力を注ぐ。

〒515-2115 三重県一志郡三雲町大字中道字花ノ木500-1

TEL059-856-5880 <http://www.topfuel.to/>

GT2510タービンポン付けで300ps! NAライクな扱いやすいフィーリングがグッド

三重トップフューエルと言うと強烈なパワーのターボシビックというイメージがあるが、今回のEK9は一般ユーザーレベルの入門的なポン付けタービン・ストリート仕様。街乗りやスポーツランドやまなしのコーススレイアウトにマッチしたパワーフィーリングだ。

使われるタービンはGT2510とかなり小さなサイズだが、これがまた絶妙で、1600ccという排気量から来る、VTECが効くまでの低回転域でのトルクの細さをしっかりとカバーしてくれて、ノーマルエンジンの持つ高回転域での伸びの良さも損なわないというありがたいサイズだ。

NAのままでも同様のチューニングをしようと思うと、エンジンを降ろして排気量アップとカム交換などを行なわなければならず、かなりのコスト高となるが、タービンのポルトオンキットならば、エンジンは厚めのガスケット（このクルマでは3・0mm）へ交換して圧縮比を落とすだけで、他はほとんど手を入れることなく排気量アップと同等以上のトルクアップとパワーアップを手に入れることができる。もちろん、前置きインタークーラーの装着やタービン本体の重さでフロントまわりの重量増となってしまうが、FFの場合は回頭性の悪さといったマイナス要素だけでなく、トラクションの掛かりの良さといったプラス要素もあって、差し引きすればターボによるパワーアップとトルクアップは十分にEK9を楽しく操る武器となってくれるのだ。

この増えたトルクをしっかりと路面へ伝達するために、クラッチは軽量のオリジナルフライホイールを組み合わせたオリジナルスーパースイングルクラッチを使っている。

また、最高速、ドラッグ、サーキットと幅広くシビックを走らせてきた三重トップフューエルだけに、リアまわりの補強バネもアイデア溢れるオリジナルパーツが効率良く入れられている。これにより、パワーアップによるコーナリングGの大幅アップによるボディのヨレが抑えられて、アップした分のパワーを有効に走りへと使えるようにしている。

車高調はアベックスのN1ダンパー改で、ブレーキはフロントにスプリン製の大径キャリパーを装着し、安心してターボのビッグパワーを楽しめるようにしている。

通勤や買い物などの街乗りから、峠、サーキットまでストレスなく楽しく走れる、ストリートチューンの見本のようなクルマだ。

NAのままでも同様のチューニングをしようと思うと、エンジンを降ろして排気量アップとカム交換などを行なわなければならず、かなりのコスト高となるが、タービンのポルトオンキットならば、エンジンは厚めのガスケット（このクルマでは3・0mm）へ交換して圧縮比を落とすだけで、他はほとんど手を入れることなく排気量アップと同等以上のトルクアップとパワーアップを手に入れることができる。もちろん、前置きインタークーラーの装着やタービン本体の重さでフロントまわりの重量増となってしまうが、FFの場合は回頭性の悪さといったマイナス要素だけでなく、トラクションの掛かりの良さといったプラス要素もあって、差し引きすればターボによるパワーアップとトルクアップは十分にEK9を楽しく操る武器となってくれるのだ。

この増えたトルクをしっかりと路面へ伝達するために、クラッチは軽量のオリジナルフライホイールを組み合わせたオリジナルスーパースイングルクラッチを使っている。

また、最高速、ドラッグ、サーキットと幅広くシビックを走らせてきた三重トップフューエルだけに、リアまわりの補強バネもアイデア溢れるオリジナルパーツが効率良く入れられている。これにより、パワーアップによるコーナリングGの大幅アップによるボディのヨレが抑えられて、アップした分のパワーを有効に走りへと使えるようにしている。

車高調はアベックスのN1ダンパー改で、ブレーキはフロントにスプリン製の大径キャリパーを装着し、安心してターボのビッグパワーを楽しめるようにしている。

通勤や買い物などの街乗りから、峠、サーキットまでストレスなく楽しく走れる、ストリートチューンの見本のようなクルマだ。

三重トップフューエルと言うと強烈なパワーのターボシビックというイメージがあるが、今回のEK9は一般ユーザーレベルの入門的なポン付けタービン・ストリート仕様。街乗りやスポーツランドやまなしのコーススレイアウトにマッチしたパワーフィーリングだ。

使われるタービンはGT2510とかなり小さなサイズだが、これがまた絶妙で、1600ccという排気量から来る、VTECが効くまでの低回転域でのトルクの細さをしっかりとカバーしてくれて、ノーマルエンジンの持つ高回転域での伸びの良さも損なわないというありがたいサイズだ。

NAのままでも同様のチューニングをしようと思うと、エンジンを降ろして排気量アップとカム交換などを行なわなければならず、かなりのコスト高となるが、タービンのポルトオンキットならば、エンジンは厚めのガスケット（このクルマでは3・0mm）へ交換して圧縮比を落とすだけで、他はほとんど手を入れることなく排気量アップと同等以上のトルクアップとパワーアップを手に入れることができる。もちろん、前置きインタークーラーの装着やタービン本体の重さでフロントまわりの重量増となってしまうが、FFの場合は回頭性の悪さといったマイナス要素だけでなく、トラクションの掛かりの良さといったプラス要素もあって、差し引きすればターボによるパワーアップとトルクアップは十分にEK9を楽しく操る武器となってくれるのだ。

この増えたトルクをしっかりと路面へ伝達するために、クラッチは軽量のオリジナルフライホイールを組み合わせたオリジナルスーパースイングルクラッチを使っている。

また、最高速、ドラッグ、サーキットと幅広くシビックを走らせてきた三重トップフューエルだけに、リアまわりの補強バネもアイデア溢れるオリジナルパーツが効率良く入れられている。これにより、パワーアップによるコーナリングGの大幅アップによるボディのヨレが抑えられて、アップした分のパワーを有効に走りへと使えるようにしている。

車高調はアベックスのN1ダンパー改で、ブレーキはフロントにスプリン製の大径キャリパーを装着し、安心してターボのビッグパワーを楽しめるようにしている。

通勤や買い物などの街乗りから、峠、サーキットまでストレスなく楽しく走れる、ストリートチューンの見本のようなクルマだ。



IMPRESSION by Hisashi WADA

「ノーマルエンジンの下のトルクが残って、ターボを装着してながらもノーマルのイメージで違和感なく乗れるエンジンだね。タービンが小さいこともあるけど、パワーの出方がマイルドで4700~4800回転ぐらいから効き始めるターボのトルクと、下のトルクとの繋がりがいね。ブーストマップアナライザーを使って、ブーストをエンジン回転とともに徐々に上げてることで、そのあたりのセッティングが上手くいってるんだろうね。ピーキーな感じが全然ないからアクセル

**下のトルクが太くてVTECへの繋がりも
いいからパワーのあるNAみたいだ**



代表・平野泰司氏(左)

コントロールがラクで、回転が上がってくとブーストも上がって上伸びていく感じが気持ちいいよ。フィーリングとしてはターボエンジンというよりもパワーのあるタイプだね。足も良くてネオバとマッチングしていて、全体としてサーキット仕様をワンランク落としてストリート仕様にしたって感じ。それでもホイールスピンはないし、ターボが効き始めるとのアクセルワークの難しさがなくてゼロヨンでも速そうだし、ストリートでも扱いやすいだろうね。しっかりストロークしてくれるしね。それに、新パーツのBCピラーバーが入っていることで剛性感が出て、シャープにクルマが動くよ。デフもマイルドでトラクションが抜けないのいいね」



ENGINE

0.9kg/cm²で300psを実現するキットが要注目!

①まるで最初からターボ仕様であったかのように、非常にスッキリと収まったエンジンルーム。300psにまでパワーを引き上げていることと、タービンによる熱の影響からクーリングには気を遣っていて、ラジエターにアルミ3層式のアベックスGTスペックを装着している。②タービンはGT2510。サイズからするとかなり小さめだが、1600ccの排気量に組み合わせるならジャストサイズ。トップフェューエルではキット化されていて、専用エキマニは強度と耐久性に優れた鋳鉄製を使っている。③ターボ仕様の証でもある前置きインタークーラーはトップフェューエルオリジナルの2層式で、タービンサイズとパワーに見合った比較的小柄なサイズ。前置きICなしの場合は掛けられるブーストは当然低くなって、もったいない。④マフラーはタービン装着を前提にして開発されたもので、メインパイプ径が80φと排気の抜けがかなり意識されている。このサイズなら、さらなるパワーアップにも対応可能だ。材質はオールステンレス。⑤ブーストはAVC-Rを使って制御。ガスケットにオリジナルの3.0mm厚を使って圧縮比を下げることで0.9kg/cm²までブーストを掛けられるようにしている。ノーマルガスケットのままでポン付けタービンを使う場合、ブーストが0.4kg/cm²あたりまでしか掛けられないことを考えると、ガスケット交換によって得られるパワーとトルクは費用以上のものがある。⑥燃調や点火時期といったエンジン本体のマネージメントはアベックスのパワー-FCで行なう。VTEC切り替えポイントを若干低めの5200rpmへと変更し、ターボ化による低回転域のトルクの山との繋がり良くしている。



優れたホールド性とファッション性を兼ね備えたレカロのSP-Gを装着。腿の部分が高く、横方向のGでもしっかり身体を支えてくれる。



純正リアスポイラーのような翼端と翼長の短いハネで、必要最小限のダウンフォースを得られるようにデザインされたオリジナルリアウイング。



SUSPENSION

ターボパワーを活かす見えないパーツもオリジナル多数

①通勤快速仕様ということで、ブッシュ類はノーマルのままサスペンションキットにアベックスN1ダンパー改を装着。バネレートはフロントに16、リアに12kg/mmとかなり高めレートを投入して、フロントの重量増とコーナリングスピードアップに対応させている。②ハイパワー化によるスピードアップには、フロントブレーキにスプーン製の4ポットキャリパーを使うことで対応させている。ローターはオリジナルのZERO-1000を装着。パッドは前後ともにコントロール性に優れたエンドレスCC-Xを使う。③サーキットアタックでのノウハウから生まれたBCピラーバー。開口部のネジレを抑えるとともに、クルマの前後方向の荷重移動も敏感にしてくれる。トップフェューエルがイチ押しする、要注目の補強パーツだ。④リアサスペンションの取り付け部を左右に繋ぐフロアバーでサスペンションの不要な動きを抑えて、リアサスの動きを正確にして粘り感をなくし、テールの出だしをスムーズにしている。

TOP FUEL EK9 spec.

最高出力	300ps (ブースト0.9kg/cm ²)
コンピュータ	APEX POWER FC
タービン	HKS GT2510 A/R0.64(ZERO-1000タービンキット/36万8000円)
ガスケット	ZERO-1000メタル t=3.0mm (3万6000円)
吸気系	HKS/パワーフロー+ワンオフサクションパイプ ※NA用にはパワーチャージャー(1万9800円)あり
排気系	ZERO-1000タービンアウトレット (キット付属) ZERO-1000鋳造エキマニ (キット付属) ZERO-1000フロントパイプ60φ (キット付属) ZERO-1000ターボマフラー/オールステン/ メイン80φ、タイコ120φ、テール90φ(6万4800円)
燃料系	BLITZメイン550cc×4、BLITZ燃料ポンプ ※ビッグインジェクター(440cc、550cc)のキットあり CUSCO RS LSD 1WAY、ZERO-1000スーパーシングル(9万8000円) ※スペシャルフライホイール(単品)4万5000円もあり
駆動系	APEX N1改/F16、R12kg/mm ローター/FZERO-1000スリットローターキット(2万5000円) キャリバー/FSP000製4POT./バッド/FGRエンドレスCC-X、ホース/EARLS ADVAN NEOVA 205/45-16/ADVAN RG 16×7.5+45 ZERO-1000 BCピラーバー(2万4800円)、フロアバー ZERO-1000リアバンバー(1万18000円) その他はMAX RACING製 ※カーボンボンネット(1万18000円)、4灯ライトキット(6万8000円) GTリアウイング (7万2000円) など多数あり
サスペンション	
ブレーキ	
タイヤ/ホイール	
補強パーツ	
エアロパーツ	
その他	RECARO SP-GN、SABELT4点式ベルト





KEI OFFICE

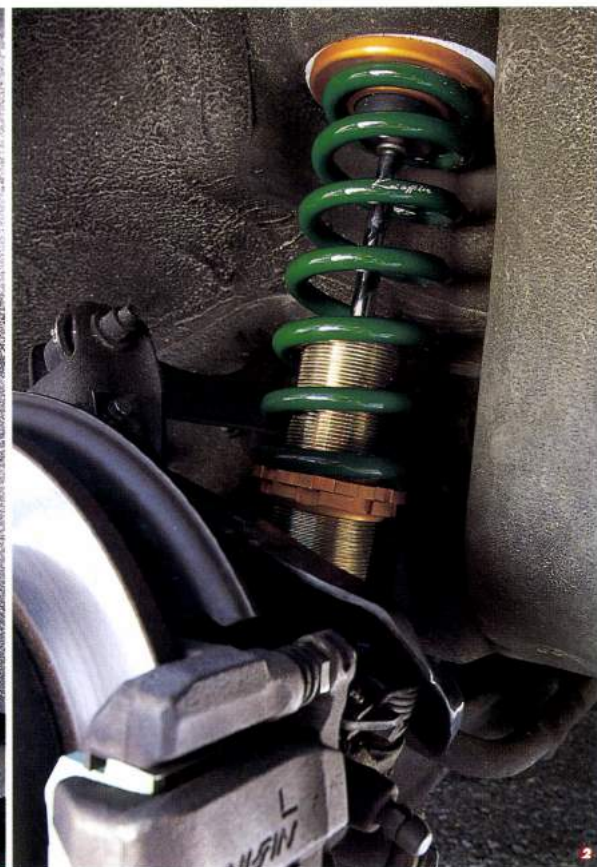
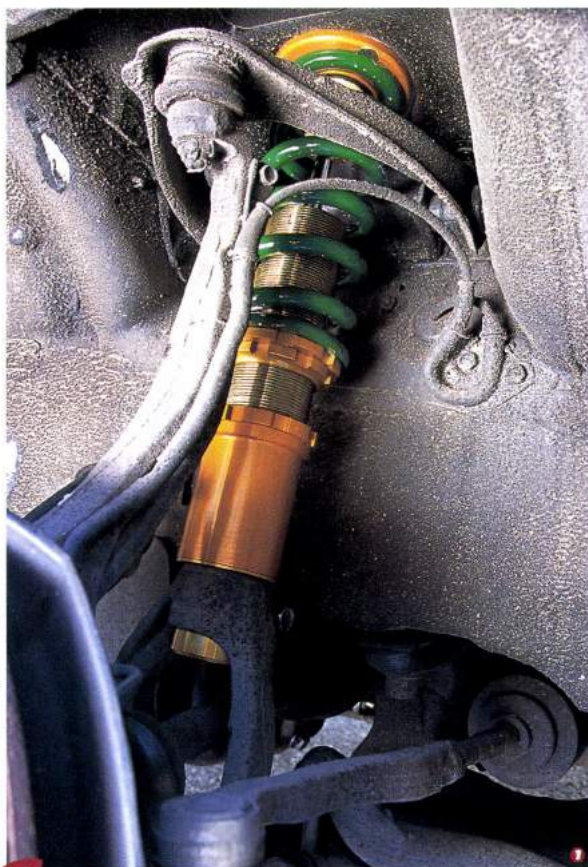
TUNE CONCEPT ストリート&ワインディング仕様
[レーシング
ファクトリー主オフィス]

T 391-0301 長野県茅野市北山2625
TEL 0266-77-2109 <http://www.kei-office.co.jp>

足まわりを煮詰めて街乗りから
峠・ジムカーナまでカバーするタイプR



山々に囲まれて走るところに事欠かない長野県に居を構える主オフィス。そのロケーションの良さを利して精力的に開発した車高調「エアフォルクケイ」が、ユーザーの高い支持を得ている。シルビアやハチロク、チェイサー系のドリフトも得意中の得意。



SUSPENSION

タイム1秒をパワーでなく足で詰めるのがコンセプト

①全長調整式のショックを使った主オフィスのオリジナル車高調キット、ERFOLG KEI。ラインアップには減衰力調整式のタイプGUと減衰力固定式のタイプTDがあるが、シビック用はすべてタイプTDとなっている。フロントの吊るしのスプリングレートは12kg/mm。アッパーマウントはアルミリジッドで、ダイレクト感を追求している。リアサスペンションも全長調整式ショックで、アッパーマウントがアルミリジッドマウント。吊るしのレートは10kg/mm。通動でもデートでも不快なく使えて、ワインディングでも速い足に仕上げられている。②ホイールは軽量かつスポーティなオリジナルDD-6を装着。サイズはネオパの215/45-17に合わせて17X7.5+52を履く。ブレーキは徹底的にテストされたIMAGEのC2を前後に装着する。

KEI OFFICE EK9 spec.

エンジン・吸排気系	ノーマル
サスペンション	ERFOLG KEI タイプTD / F:12, R:10kg/mm 減衰力固定式(15万円)
ブレーキパッド	IMAGE F&R:C2
タイヤ	YH ADVAN NEOVA F&R:215/40-17
ホイール	主オFDD-6ホワイト F&R:17x7.0+52 (ホワイト/ゴールドは4万8000円、シルビ(ー)は5万2000円)
その他	ラジエター純正改 2層式 オイルバンパフル加工

エンジンにはフルノーマルながらも、EK9が持っているB16Bエンジンの良さを活かしてワインディングを楽しく走れる仕様としているのが、主オフィスのクルマだ。

このクルマはオーナーがジムカーナにも使っているということで、ノーマルエンジンのままサスペンションを煮詰めていってタイムを狙うことが考えられているが、ジムカーナ仕様に特化したセッティングではなく、ストリートでの扱いやすさも考えられている。

エンジンはノーマルとは言え、さすがにともとのラジエター容量に余裕がなさ過ぎることから、純正コアを2層式へと改良して容量をアップし、クーリング対策をしている。当然ファイナルのギヤ比を変更して、ジムカーナの速度域でVTECを常に効かせた走りができるようにしている。

また、ジムカーナでの激しいGの連続でオイルが偏ってVTECが効かなくならないよう





IMPRESSION by Naoki HATTORI

「すごく自然な感じのサスペンションだね。乗っててガーッと前が入り込むわけじゃないし、ノーマルの動きのまんまのクセがない味付けなんで、とってもコントロールしやすいね。ストローク感に硬さや渋さもないので、このサスだったらストリートでも問題なく走れるだろうね。エンジンがノーマルってということもあるんだろうけど、ヘンなアンダーは全然出ないし、ラジアルタイヤだけこのコースにはちょうどマッチしている感じだね。圭オフィスの足って硬いっていうイ

**クセとか硬さとか渋さとかがなく
街乗りもイける扱いやすい足がいい**

メージがあるかもしれないけど、この足ならストリートでも気にならない乗り心地なんじゃないかな。ボクは街中では柔らかな足が好きなんだけど、このぐらいの硬さならいいよね。よく動く足だからビギナーだって乗りやすいと思うよ。ただ、少し

リアのブレーキが強すぎるかな。ちょっとハイスピードで路面の荒れたコーナーに入っていくとブレーキがロックしてから動き出す感じなので、難しくなっちゃう。ジムカーナまで意識したパッドだっていうから、ある程度リアを効かせてあるんだろうけど、本チャンのジムカーナはタイヤだってSタイヤでしょ。ラジアルタイヤで遊んだったら、もう少しマイルドなパッドを入れればもっと楽しめるね」



製造部課長・中村淳一氏(右)



ENGINE

**エンジンノーマルながら
ラジエター容量アップと
オイルパン加工で
要所を押さえた**

オーナーがジムカーナをしているということもあり、エンジンそのものはノーマルのまま。エアクリ、マフラーまでノーマル。これも、B16Bが本来持っている高回転でのパワー感と伸びの良さを活かせる車高調のおかげだ。B16Bはノーマルラジエターで高回転キープのまま走るとすぐに水温が危険領域まで上がってしまうが、これには純正ラジエターの2層化で対処してトラブルフリーとするなど、ポイントは押さえている。

うにオイルパンをバツフル加工して、オイルの偏りを防止している。これにより、激しい揺り返しなどでもVTECが安定して作動し、ウイークポイントでもあるロッカーアームの油膜切れも防いでくれている。

このクルマの肝となるサスペンションは、圭オフのオリジナルブランドであるERFOLGKEIのタイプTDを装着しているが、タウンドライヴを意味するTDだけに、タイムを狙うためにガチガチになってしまいうような仕様と違い、街乗りの快適性をしっかりと確保している。これは、ドリキンこと土屋圭市氏が標榜する最も基本的なコンセプトである「彼女を乗せてのドライブで不快感を与えない」というところに根ざしているからだ。

それでいて、ワインディングが豊富な信州の山間部でも気持ち良く走れるスポーツ性の高さを持ち合わせるようにセッティングされているところが、圭オフならでは。

ジムカーナというSタイヤというイメージだが、今回履かせているタイヤはネオバ。こうした市販ハイグリップラジアルでもしっかりとストロークして荷重移動を起こせるようにと、スプリングはフロントに12、リアに10kg/mmのレートを設定している。サーキットではやや柔らかいと感じるかもしれないが、タイヤとのバランスやジムカーナでの速度域でしっかりと荷重移動させることを考えると絶妙なセッティングで、シビックのペー



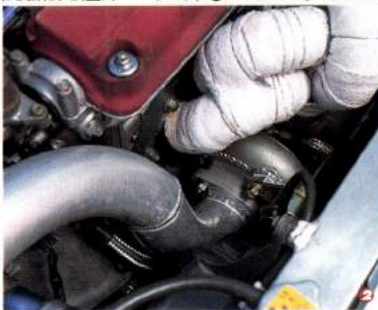
ENGINE

T518Zを活かすためにしっかりと腰下を強化

①東名RB20用鍛造ピストンとJUN 1断面コンロッドでハイブーストにも耐えるようにし、ノーマルを軽量化&バランス取りしたクランクシャフトに組んだ腰下で、1.2kg/cmのブーストで360psを叩き出している。ヘッドまわりはEX側ポートを加工し、タービンを回りやすくした。ガスケットはHKSの2.6mm厚を使用し、圧縮比を8.7まで落としている。バルブリーナーにNSX-R用純正、バルブスプリングに戸田製を使って動弁系を強化。調整式

タイミングギアでバルタイを調整している。②等長に曲げられたエキマニにマウントされるのはSRエンジンなどによく使われるトラストのT518Z 8cmタービン。低排圧でも十分な風量を出すタービンで、下からトルクが出る特性だ。③マフラーは抜けを考えつつもトルクを重視したメイン70φのオリジナルで、メインパイプはステンレス製だがタイコ以降はチタン製としている。④エンジンマネージメントはHKSのF-CON V Pro (金プロ) で行

ない、バルタイの変更やポート加工などに併せてキッチリとセッティングを合わせることで、低回転時でもタービンが十分に回るようにし、太いトルクを広い回転域で得ている。⑤ハイレベルなチューニングエンジンだけに、コンディションのチェックができるように必要十分な追加メーターをドライバー正面の見やすい位置に設置。メーターは右から水温計、油圧計、ステアリングコラム上はブースト計となっている。



IMPRESSION by Hisashi WADA

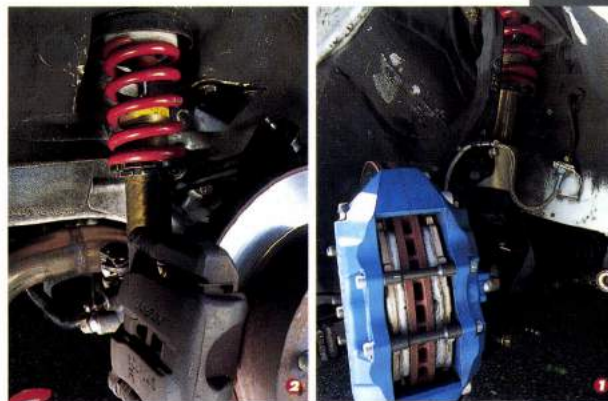
「ハイブーストで走るとさすがにすごいパワーで、スポーツランドやまなしだとパワーがありすぎる感じ(笑)。ローブーストだとちょうどサーキットのサイズとパワーがマッチする感じだけど、VTECが効き出す5000回転あたりからトルクがグンと増えて、加速しようとするときタイヤが空転しちゃうよ。DC2のミッションを使ってるってことだけど、1-2速がちよっと離れてて、このコースだとツライね。ローだと吹け切っちゃって使えないし、間に1個ギアが欲しいくらい。でも、ローでもイケちゃうんじゃないかと思うくらいいいパワーがあるってこと。筑波だったらハイブーストで気持ちよく走れそう感じだよ。

とにかくすごいパワー! 足とボディがいいから筑波で走ってみたい



京葉自工代表・大庭永仁氏(左)

ボディはロールバーもしっかり入ってて剛性感がある。サスペンションは硬い味付けだね。普通はこれでSタイヤを履いたらとボディがヨレ加減になっちゃうけど、それがいい。ボディがしっかりしてるおかげでドライバーの操作に対する反応に軽快感があるよ。ただ、これだけのパワーがあるともっとグリップが欲しいかな。このコースはμが低いってのもあると思う。筑波みたいにグリップがある路面だったら、フロントもグリップするし、いいんじゃないかな。味付けとしてはかなりサーキットに寄ってるよね」



SUSPENSION

サーキットでの速さを追求したセッティング

①(フロント)無限の車高調にアイバツハのスプリング。サスペンションアームやブッシュ類はすべてノーマルだが、キャンバーが付くように多少の加工が施されている。スタビも無限製。ブレーキだけはスプーンの4ポットキャリパーで制動力をアップしている。②(リア)リアはキャンバーを起こす方向で、リアを振り回しやすくしている。

KEIYO JIKO/PROTEC EK9 spec.

最大出力	360ps/8200rpm (ブースト1.2kg/cm ²)
ボア×ストローク	82.0mm×73.7mm
圧縮比	8.7 (HKSガスケットt=2.6mm)
コンピュータ	HKS F-CON V Pro+VVC:トラスト・プロフェックB
タービン	トラストT518Z 8cm
排気系	オリジナルステンレスパイプ70φ、オリジナルエキマニ45φ オリジナルステンフロントパイプ70φ
懸下	京葉ターボ用マフラー/メイン70φ、タイコ120φ、テール70φ 東名RB20用鍛造ヒストン82φ、JUN 1断面コンロッド 純正クランク軽量化&バランス取り
ヘッドまわり	戸田バルブスプリング、NSX-R純正バルブリーナー 戸田タイミングギヤ、EX側ドラッグポート加工
点火系	NGKレーシングプラグ#9、NGKプラグコード
燃料系	東名INJ.800cc×4、GT-R用燃料ポンプ(インタンク) サード・タイプRレギュレーター
駆動系	QSスーパーシングルクラッチ、ATS LSD 1.5WAY
冷却系	オリジナルアルミ製3層ラジエター、オリジナルO/C、BILLIONサーモ(65℃)
タイヤ	BS RE540S F:225/45-16R:205/50-15
ホイール	F:SSR TYPE C F:16×8.0+42 R:RAYS TE3715×7.0+35
その他	オリジナルマグナムバケットシート

シビックでも筑波最速を狙う京葉自工プロテック 目玉はやはりT518Zで360psの大パワーエンジン

TUNE CONCEPT オールマイティ仕様

KEIYO JIKO/PROTEC

[京葉自工/プロテック]

京葉自工/〒120-0002 東京都足立区中川4-10-3
TEL03-3605-5388
プロテック/〒327-0827 栃木県佐野市北茂呂町字茂呂2-14
TEL0283-22-8819



京葉自工とプロテックのコラボレーションはこのシビックに留まらず、筑波サーキット57秒台を出して一躍有名となったR32GT-Rなど多くの車種に及ぶ。独自のアイディアで常識に捕らわれないパーツ選びをし、パワーをしっかりと出してくれる。

大庭氏によると、VTECとターボの組み合わせは非常に相性がいいということで、大きなタービンでも低い回転からトルクが出て扱いやすいエンジンになっているという。足まわりは無限の車高調キットにアイバツハのスプリングを組み合わせたオリジナルセッティングで、レートはフロントが24、リアが16kg/mm。Sタイヤによる強烈なグリップに対応している。アーム類はノーマルながらリアのキャンバーをワッシャーをかませて立ててテールの滑り出しをスムーズにしている。

コンピュータはさすがにメインCPU改ではありでFCONVプロを使うが、ブーストコントロールローラーにトラストのプロフェックBを使い、ローブースト時1.1kg/cm²、ハイブースト時1.3kg/cm²に設定。ブーストコントロールローラーをオフにした時には0.7kg/cm²と3段階のブーストを選べることで、よりよくなっている。京葉自工の大庭氏によれば、0.7kg/cm²の時はパワーの立ち上がりはいいんだけど、まったりした大トルクで走れる」ということで、街乗りではこのまったり仕様でラクに走り、攻める時にはローブースト、さらにコーナー発という時にはハイブーストと、場面に応じて使い分けことができるというわけだ。

注目すべきはとにかくエンジン。東名のRB20用82φ鍛造ヒストンにJUNの1断面コンロッドを、バランス取りしたクランクシャフトに組み付けて、HKSの2.6mm厚ガスケットと合わせて圧縮比を下げ、ブーストを1.3kg/cm²まで掛けられるようにしている。ヘッドまわりはエキゾースト側のポートを削り、ノーマルカムながらバルブタイミング調整で低速域からT518Zタービンが回るように工夫している。これには4500回転まで下げられたVTECポイント変更も大きく貢献している。

京葉自工とプロテックのジョイントによりチューニングされたこのEK9は、内部に手を入れて大きめのタービンと組み合わせた360ps仕様のハイパワーエンジンで、筑波サーキットを1分3秒5で走る実力を秘めている。車高を下げただけのノーマルに見えるが、ルックスにタマされたわけではない。これだけのポテンシャルを持つだけに、ストリートだけではなく、サーキットでもセロヨンでもワインディングでも、どこでも気持ちよく走ることができるのだ。

TUNE CONCEPT ストリート&筑波仕様

ESPRIT [カーショップ エスプリ]

2ℓ・NAの強大なトルクで軽快に走る究極の ストリート快適仕様はサーキットでも激ッ速!

〒513-0826 三重県鈴鹿市住吉3-19-1

TEL0583-70-8080 <http://www.esprit.to>



鈴鹿サーキットにごく近いロケーションのエスプリはRE、RB、SR、1J/2Jなどのハイパワーエンジンチューニングを得意とする老舗ショップだが、ストリートでの扱いやすさにこだわりを見せる。サーキットアタックにも積極的に足のセッティングも確か。

街中での扱いやすさをメインに考えて造られたエスプリのEK9は以前ターボ仕様だったが、2ℓ・NAへと仕様変更して、実用域でのトルクを太くしている。

そのエンジンはS・M・Xなどに搭載されているB20Bエンジンをベースに、ヘッドをインテグラ用のVTECに載せ換えて排気量を2ℓとしたもので、カムには吸排気ともスプリングを入れて、235psのパワーを発揮。吸気系はオリジナルのチャンバー付サクションパイプで、吸気量の変動が大きな速域でも十分に空気が入るように設計されている。燃調などのエンジン制御はノーマルコンピュータにサブコンピュータのトラスターeマネージをつけて行なっているが、レブリミッターを変更しない範囲の仕様だったら、これで十分に対応でき、セッティングも行ないやすいということだ。エスプリも注目のCPUだ。

そして、このエンジンの外観上のハイライトとも言えるエキマニは、集合部までを長く取った4-1の等長タイプ。中低速域でのトルクを重視したデザインとなっている。材質はチタンを贅沢に使い、長さを稼いでも重量的に不利とならないように配慮されている。もちろん、ワンオフパーツだ。一見直管に見えるマフラーはオールチタン製のエスプリオリジナル。メイン60φと2ℓの排気量を考えるとやや細めだが、これもやはりトルクを意識したサイズ。エキマニと合わせて、排気系は軽量化に大きく貢献している。

ボディやサスペンションは以前にターボエンジンを搭載していた時のままとすることで、十分なボディ剛性があり、サスペンションもコナリングの速度域などが同じことから、セッティングはそのままでもまったく問題なく走ってくれるという。そのサスペンションは、スプリングレートがフロント22、リア18kg/mmと少し硬めの設定だが、ショックの減衰力特性をしっかりと動くセッティングにしている。街中でも乗り心地がいい仕様のものだという。車高調はHKSの旧タイプのハイパーマックススタンパーだが、エスプリの長年のノウハウで、高いクリップに対応させつつ、乗り心地も良くするという、相反するように感じるセッティングも可能になっている。キャンバーの調整はフロントがアップライトの加工で対応し、リアはアップバアーアムの付け根にワッシャーをかまして対応。サーキット向きにしっかり合わせられている。

ENGINE

2ℓの図太いトルクとチタン製エキマニが圧巻のエンジン

①そのボリュームと色合いで、チタン製エキマニの存在感が圧倒的なエンジンルームは一見普通のVTECのように見えるが、その下にはB20Bのものが使われている。中低速域での非常に太いトルクを出している。ヘッドはインテグラ用のB18Cを使用して、スプリング製のハイカムを吸排気に入れている。さらに、排気量アップに合わせてポートを拡大。これにより、最高出力が235ps、最大トルクが23.0kg-mと通常のB16Bチューンでは考えられない出力を達成。当然、街中では非常に乗りやすくなっている。②エンジンの制御はサブコンのe-manageを使用する。腰下がノーマルでレブリミットを引き上げる必要がないことから、燃調や点火時期のコントロール、さらにはVTEC切り替えポイントのリセッティングなどが簡単にできるe-manageは非常に便利だという。ちなみにVTEC切り替えポイントは4000回転に引き下げられて、排気量アップによる強大なトルクを活かしている。③ラジエターはオリジナルのアルミ製で、ターボエンジンを搭載していた時と同じモノが使われている。NAとはいえ、排気量が上がって発熱量が増えているので、クーリング対策は必須だ。④エキマニはチタン製の軽量タイプ。ギリギリまで長さをもたせて造られた等長の4-1タイプで、中低速域のトルクを出しつつ高回転でも伸びるようにレイアウトされている。⑤サクションパイプはチャンバー形状とされて容量を稼ぎ、トルクとレスポンスを確保。⑥マフラーもオールチタン製で、メインパイプは60φとやや細め。これは中低速域のトルクを稼ぐためだ。サイレンサーはこの奥に付いている。⑦オイルクーラーはARC製だが、他車種用を流用している。スペース効率がいいので、ラジエターなどのクーリングの邪魔にならないようにレイアウトすることができる。⑧コックピットにはサブメーターを装着して、エンジンのコンディションを監視できるようにしている。左から油圧計、油温計。



SUSPENSION

サスペンションはこのEK9がターボ時代に鈴鹿サーキットなどを走って十分に煮詰められた車高調がそのまま使われている。HKSハイパーマックススタンパーの旧バージョンで、スプリングレートはフロントが22、リアが18kg/mm。ブッシュ類はすべて無限の強化品が使われている。



SPRIT EK9 spec

最大出力	235ps/8500rpm
最大トルク	23.0kg-m
ボア×ストローク	84.2mm×88.0mm (B20Bベース)
圧縮比	12.1 (ガスケットt=0.5mm)
コンピュータ	トラスTE-manage
吸気系	HKS/パワーフロー+エスプリサクセッションパイプ
エキマニ	エスプリ・オールチタン製 (ワンオフ)
マフラー	エスプリ・オールチタン製/メイン60φ、テール70φ (ワンオフ)
ヘッドまわり	SPOON製ハイカム、強化バルブスプリング、調整式タイミングギヤ、ポート拡大
点火系	トラスTEMG8番相当プラグ
燃料系	BOSCH燃料ポンプ、調整式レギュレーター
駆動系	OSツインプレート、CUSCO LSD 1WAY
冷却系	エスプリ・アルミ製ラジエター、ARCオイルクーラー
サスペンション	エスプリ-HKS/ハイパーマックスダンパーベース/F22.R18kg/mm 無限フル強化ブッシュ
ブレーキパッド	エンドレス
エアロパーツ	※すべてエスプリ製 カーボンボンネット、リアウイング、エアロミラー
その他	BRIDEバケットシート、MOMOステアリング

AERO PARTS

①カーボン製ボンネットでフロントの重量を軽くし、フロントの回頭性をアップしている。②リアウイングは異長が長めのハイダウンフォース仕様で、リアのアクセントにもなっている。③小柄なエアミラーを装着することでドラッグを低減。シンプルな造りがスポーティなイメージを強調している。



IMPRESSION by Hisashi WADA

「トルクのパケモノだよ、コレは！ 走ってるフィーリングはシビックじゃないね。1.6ℓや1.8ℓにしたシビックからは考えられないほどのトルクで、ホンダのクルマでこんなにトルクがあるクルマに初めて乗ったよ。空ぶかしでのレスポンスがすごく良くて、それだけでこれは違うぞと思うんだけど、そのレスポンスの良さがサーキットを走ってもそのまま。下のトルクが太くて、そのトルクが7000~8000回転まで続くフラットさで、フレキシビリティが高いね。ターボのパワーはそれはそれで面白かったけど、このNAはこれでメチャ面白くて、スポーツランドやまなしみたいなサーキットではすごく速く走れるよね。VTECがどこで切り替わったか分からないほどだよ、トルクの太さで。サスペンションは前後リジッドな感じで少しここでは硬すぎるかな。鈴鹿の中高速を攻める感じの足で、ここに合わせるならもっとストロークさせるとコントロール性が良くなるよ。でも、初期の応答性だけでもフロントがグリップしてくれて、アンダーが出てないからバランスはいいよね。とにかく、3速で普通に走れるぐらいにトルクがあって、1トン近いクルマからは信じられないほど軽快に走るのはスゴイ。こういう味付けのFFもホント、楽しいね」

**コイツはトルクのパケモノ！
足もアンダーじゃないしね**





ご存知、「スピリッツ太郎」と熊倉俊夫氏が率いるチューニングショップ。走行会野郎＆サンデーレーサーで「知らない」とモグリと言われても仕方ないほどのその名は知れ渡っている。もともと競技系出身なことから、ホンダ車チューンは得意中の得意。

**早くも筑波1分フラットを射程距離に入れた五郎号
EKはトラクションを重視しつつリアを流して乗れ!**

[テクノプロスピリッツ]

TUNE CONCEPT オールマイティ仕様

TECHNO PRO SPIRIT

〒350-0022 埼玉県川越市小中居945-1
TEL049-236-4886 <http://ts-spirit.co.jp>

サーキットで見慣れたグリーンのストライプと言えば、サンデーレースの常勝軍団、テクノプロスピリッツのシンボル。このタイプRは店長・間野氏のスピリッツ五郎号そのもので、日光サーキットと筑波サーキットに標準を絞った完全なサンデーレース仕様だ。

左右そしてハッチバックの窓はすべて4mm厚のアクリル板に交換済みで、ダッシュボードの肉抜きやドアビーム抜き、エアコン&ヒーターレスで、車重は900kg以下に収まっている。エンジンはB18Cに換装しており、内部は戸田とJUNのパーツのいいとこ取りで組んである。B18Cの場合、ノーマル部品のままでも9000回転まで回すことができるが、エンジン内部とバルブスプリング、そしてオリジナルのECUセッティングで常用9500回転までOKになっている(2400~2500PS)。これに合わせたオリジナルの66φビッグスロットルの効果も見逃せない。

こうして引き出したエンジンパワーを路面にキチンと伝えるために、サスペンションはとにかくトラクション重視。RGにオーダーしたオリジナルの減衰力で、フロントの接地性を稼いでいる。一方、リアはフロントのトラクションの邪魔をしないで、付いて行くようにセッティング。EKは基本的にスライドさせて乗る、というのがスピリッツ流セッティングの秘訣で、フロントタイヤからタイヤ1本分外側をリアタイヤがトレースするようなイメージに仕上げてある。

ブレーキは意外なことにキャリパー&ローターともに純正を使用。キャパシティブリックタイヤで真夏の筑波のレースに出てもまったく問題ないという。ただ、ブレーキバランスにはこだわっていて、プロポーションングバルブをEK3のものに交換し、リアのバッドにN1のウエットレース用を使用することで初期制動を抑え、ブレーキロックによるリアブレーキを防いでいる。

また、ボディ補強も意外にライトで、主だったところはサイドシルとフロアの継ぎ目の部分のスポット増しと、ロールバーより効果があると噂されるリアピラーバー程度。EK9のボディポテンシャルは基本的にかなり高いというのがスピリッツの考えだ。

つい最近では、ワンオフのアンダーバーネルも完成させて、空力的なトライも始まった。煮詰まれば、スリックで筑波1分フラットという目標も視界に入ってくる。



ENGINE

9500回転OKの超高回転型 スピリッツ五郎“常勝”B18C

①戸田の鍛造ピストン81φとガスケット、JUNの断面コンロッド&ハイカムでメカチューン。常用9500回転に耐えられるようになっている。B型はエキマニ、マフラー、CPUでのパワーアップ効果が大きいので、エキマニもオリジナルの4-2-1でパンチ力を付けた。エキマニはクリアランス問題も解決済み。エアクリはノーマルでも十分だが、このクルマではK&Nに交換し、ファンネル形状のカバーとアルミサクションパイプで吸気効率をアップ。②マフラーは日光の排気音規制(105dB)をクリアできるオリジナル。③冷却系はKOYO製の2層ラジエーターとオイルクーラーでターボ車並みに強化。耐久レースも楽々OKだ。O/Cを装着しても油量さえ気を遣えば、油圧の心配は特にないとのこと。



SUSPENSION

リア側のセッティング変更で サーキットを走り分ける

フロントサスペンションのセッティングは日光サーキットでも筑波サーキットでも決め打ちしている。リアはコースによって車高とスプリングを変更する。筑波では縮み側をガチガチにし、伸び側のストロークを取るように。日光やストリートではリアを柔らかくして、リアだけロールオーバーぶりに。キャンバーはF3度半、R3度のセッティングだ。



P-LAPやNEKOのA/F計などがレーシングな雰囲気を醸し出している。スピリッツの開発車両でもあるのだ。



オリジナルバケットのシートポジションは50mmダウンで、ロービームで照らす範囲が見えないほど低い。まるで床に直接座っているように思えるほどだ。



TECHNO PRO SPIRIT EK9 spec.

ボア×ストローク	81.0mm×87.2mm (B18Cベース)
圧縮比	12.8 (戸田レーシングt-0.6mm)
コンピュータ	SPIRIT(パワーECU (MC前10万8000円、MC後11万5000円))
吸気系	K&Nエアクリーナ+SPIRITサクションパイプ SPIRITビッグスロットル66φ (ノーマル下取り2万5000円) SPIRITステンエキマニ/4-2-1/45→50→60φ (7万8000円) SPIRITレーシングサイレンサーG-SPEC1/42φ/60φ、テール100φ(5万8000円) ※オールチタンのG-SPECチタン (11万8000円) もあり
排気系	JUNタイプIIIカム、JUNタイミングギア JUNバルブスプリング、オリジナルポート研磨
ヘッドまわり	戸田81φ鍛造ピストン、JUN断面コンロッド NGKレーシングプラグ#10、ULTRAプラグコード プレリウド用インジェクター、S15用燃料ポンプ クスコLSDタイプRS1WAY (ファイナル・クスコ25.0) SPIRIT強化クラッチディスク/メタル (2万4000円) SPIRIT強化クラッチカバー(2万8000円)、SPIRITファイナル/4.3kg(3万6000円) KOYO真鍮2層ラジエーター(2万5000円)、RGサーモスタット
冷却系	RG車高調整キットGOROスペシャル/ BESTEXスプリングF22、R10→19kg/mm(24万8000円)※その他各種筋力 クスコプロブッシュ、無限強化ブッシュ
サスペンション	パッド/F&RIDL、ホース/SPIRIT スボット増し(ドア開口部・サイドシル)、SPIRITビラーバー(9800円) DL001J F225/45-16 R205/50-16 RAYS TE37 F16×8.0+43、R16×7.0+43 SPIRIT GTウイング (5万8000円)、C-WESTバンパー SPIRITカーボンボンネット(EK9前期5万8000円)、フロンティアバンパー SPIRITバケットシート (シートレール付きは5万1000円)
ブレーキ	
ボディ補強	
タイヤ	
ホイール	
エアロパーツ	
その他	



AERO PARTS

すべてを機能性に振ったエアロも タイムアップに大きく貢献

①フロントまわりはC-WESTのバンパーとオリジナルのワンオフアンダーパネル(②)を装着。リアに装着したオリジナルのGTウイング(③)が効きすぎるので、その対抗手段としてこのアンダーパネルとカナルを付け加えた。リアバンパーにはエア抜きのための穴が数箇所ある。リアバンパーは袋状になっており、ちょうどパラシュートのように膨らんでしまうので、レース車両では定番の手法だ。また、エア抜きと言えればフロントフェンダーにも注目したい。フェンダーの後端をただ広げてあるだけでなく、フェンダーの折り返し部分を切ったので、キチンとエアが抜けるようになっているのだ。ちなみに、トレッドはイジっていないので、この加工は空力的効果だけが目的。②ボンネットはクーリング対策と軽量化のためにエアアウトレット付きエアロボンネットに交換してある。

IMPRESSION by Naoki HATTORI

「このクルマはかなりレーシングカーしてるね(笑)。すべての面でN1マシンに近い。特にいいのはブレーキで、フロントに対してリアがすごくスムーズに動くんだ。このクルマはもっと大きなサーキットを持って行きたいようなクルマだね。ここだとサスペンションというよりもデフで曲がってる感じになっちゃうからね。もっと大きなRのコーナーを走らないともったいないよ。エンジンのトルクもそこそこ出てると思うんだけど、上のほうがちょっと抜けちゃう感じがする。コンピュータがリセッティング中っていうことだから、高回転でちょっと燃料が薄いのかも知れない。下のトルクの感じからするともう少し伸びてもいいハズだからね。車重が軽いせいもあるって、こなら全部2速で立ち上がれるしね。完成度はすごく高

N1マシンみたいなクルマで 大きいサーキットで走りたいね



代表・熊倉氏(中)と店長・間野氏(右)。そうだから、本当は2速で立ち上がって、その先の部分の速さを見てみたいところなんだけど……。クルマがコースに勝ちすぎるよ。まあ、その分、街乗りのことは全然考えていないみたいだね(笑)。ステアリングの重さといい、クルマのバランスといい、とにかくN1マシンの方向性なんだよ。筑波サーキットとかでタイムを狙うなら、かなり可能性があると思うよ、コレは」



無限 X CIVIC TYPE R

EK9 & EP3 for STREET



モータースポーツシーンにおける活躍は言うまでもないが
その一方で、ホンダ車ユーザーから絶大な信頼を受けている
無限のストリート用チューニングパーツ
その信頼の根拠は一体どこにあるのだろうか……
それを探りつつ、旧型シビック・タイプRのパーツ開発への
取り組み方を明らかにするとともに、ホンダ車を知り尽くした
技術集団である無限の、新型シビック・タイプRの
パーツ開発の方向性も探っていきたい

Photos / Hiroharu Sato Text / Seiichiro Saitoh

ユーザーからの絶対的な信頼を得る
無限パーツのポテンシャルの理由

無限ほど、多くのユーザーから圧倒的な支持を得ているブランドは、稀たと言えるだろう。しかし、これには流行り廃りを超越した、確固たる理由があるのだ。

例えば、EK9シビック・タイプRは、ただでさえNAとしては驚異的なハイパワーを誇るシビックSiRのB16Aエンジンから、さらに出力が上げられたB16Bエンジンが搭載されている。これこそが、ホンダ純正チューンドエンジンなのだ。普通は、ポン付けでパワーが上がるアフターパーツ等はそう簡単に開発できるものではないだろう、と思ってしまう。しかし、そういう場合こそ、無限のパーツだったら信用できる、と思わせるのである。これはなぜだろうか？ その答えは、「無限はエンジンを設計開発できる」からなのだ。つまり、それだけの設備とノウハウを有しているということ。F1を始めとして、無限ほど多種多様なレーシングエンジンを産み出しているコンストラクターは、他には存在しない。エンジン・サプライヤーとして、ハッキリ言って別格のブランドなのだ。

全において最高のものを目指し
徹底的に性能を追求する

無限では、レース用パーツもストリート用パーツも、同じ技術者達が開発しているという。それゆえに、シビック・タイプR用の「4-1タイプのエキマニ」とか「排気効率の良いマフラー」そう書いてしまえばそれだけなのだが、「無限」というブランド名が付くだけで、それは極上の性能と高い信頼性を表していることになるのだ。

もちろん、無限がこだわっているのはパワ―だけではない。01年度はJGTCにNSXで参戦しているが、その実戦で得たノウハウを生かして、ボディやシャシーのパーツに関して、過剰なほど徹底して性能を追求しているのだ。例えば、シビックを始めとするスポーツ車種のエアロパーツは、開発の際になんと風洞に入れてデータを取っているという。ストリート用で、こんなことまでやって仕上げられているエアロパーツは、ないとは断言できないが、ほとんど存在しないと断言している。

ただ、誤解しないで欲しいのは、無限はス



無限が魅せる、ストリートを超えた 新旧タイプRのレーシングクオリティ

トリートカーをレーシングカーのようにして
しまうパーツを造っているわけではない。技
術やこだわりは共通であるが、快適性や扱い
やすさ、耐久性等、ストリートカーに要求さ
れる条件の違いは明確に区別してパーツ開発
を行なっている。

足まわりのセッティングに関しては、レー
シングドライバーを始め、複数の人間でセッ
トアップし、ハンドリングにクセを持たせな
いようにしている。また、定常円旋回等の地
道なテストも繰り返し、定量的なデータをと
ることも行なっているという。

ストリート用パーツは、コンマ一秒を削る
ことを目的とするのではなく、あくまでも乗
っていて楽しいクルマに仕上げるのが目的。
アクセルを踏んだ時、ステアリングを切った
時の楽しさを、日々楽しめることを目指して
作られているのだ。

今までの手法を変えてアプローチする 新型タイプRのパーツ開発も順調

EP3・NEWシビック・タイプR用のパ
ーツも、無限のこれまでのコンセプトはその
ままに開発されている。

しかし、このクルマからシビックは新しい
世代のクルマ造りに入ったという。というの
も、排圧を下けると「異常」と判断してパワ
ーを下げてしまうECUや、エキマニを造る
にも集合部までの長さが取れない後方排気の
エンジンレイアウト等、これまでの手法がそ
のままでは使えないのだ。そうすると、パーツ
単体のボン付けで効果を発揮させるのは難し
いので、吸排気システムの部分コンプリー
トでチューニングする必要があるかもしれな
いという。フロントがこれまで使われていた
ダブルウィッシュボーンからストラットに変
更となったサスペンションも、また新しいア
プローチが必要になりそうだ。タイヤのグリ
ップが非常に影響するクルマになっているの
で、サスキットはタイヤサイズのみならず、
推奨の銘柄まで指定することになるかもしれ
ないという。

いずれにしろ、発売されるパーツに関して
性能面での心配は言わずとも無用だ。無限で
は、テストで性能アップが十分に証明された
パーツでない限り、発売にGOサインが出る
ことはないからだ。一体どんなパーツをリリ
ースしてくるのだろうか……。いち早いリリ
ースを、首を長くして待とう。



ENGINE

吸排気チューンでストリートには最適の高バランスな性能&フィーリングアップ

①エンジン本体はノーマルのまま吸排気チューンを施した。実際、ストリート用ならば、これくらいがベストバランスで、これ以上のチューニングは不要だという考えだ。とはいえ、フォーミュラマシンに用いられる物と同様の砂型鋳造アルミ製ヘッドカバー等は、無限ファンならずともたまらないアイテム。②エアクリナー本体はK&Nのフィルターを使用した円筒型で吸気抵抗を軽減。その一方で、エンジンルームの熱気を吸わないことが大切なので、そのために、ダクト付きのボックスもセットになっていて、右フェンダー下部からフレッシュエアを導入するようになっている。そのダクト入口部にはファンネル形状を採用。形状や容量等も検討し尽くされたものだ。特にハイカム領域でのパワーアップに効果が高いという。③マフラーは触媒後交換タイプのオールステンレス製。排圧を下げる(排気効率を向上させる)のに効果的なストレート構造を採用しながら、十分な消音効果を発

揮するために、一度パイプをループさせてタコを二度通す、というオリジナルのレイアウトにより、よくしつけられたサウンドを奏でる。これによってサイレンサーも小型化でき、ノーマルの40%くらいの容量になっているという。④エキマニは4-1集合タイプ。一般的にはピーキーになりがちなレイアウトだが、パイプの太さ、集合部分までの長さを追求することで、中速域から上で大幅なトルクアップを実現している。もちろん低速トルクも犠牲にはなっていない。JASMA認定品。⑤ラジエターキャップはノーマルの1.1kg/cm²に対して、1.3kg/cm²まで開弁圧が上げられている。冷却水の沸点を上げる効果があるので、サーキット走行時等にオーバーヒートしにくくなる。⑥オイルフィルターキャップは、性能面には関係ないが、マシニングにて製作されるアルミ削り出し品。ヘッドカバーと合わせて「無限」のロゴが誇らしい。



5



6



4



3



2

SUSPENSION

うまくロールを使って曲がるのがシビックのハンドリングのキモ

①②シビック・タイプRのストリート用に2タイプの足まわりを発売している。車高調キットとノーマル形状のものだ。この車両は車高調が入っている。これは、実際にシビアな車高セッティングをして、ナンバー付き車両でジムカーナやサーキット走行を行なうユーザーのためのもの。車高調の場合、車高を厳密にセットアップしないと逆に性能はスポイルされてしまうという理由から、ストリートメインのユーザーにはノーマル形状の方がお薦め。それでもサーキット走行を楽しむことはできるという。③ブレーキパッドも車種専用に前後バランス等を煮詰めたもの。タイプRの特性に合わせて、リアがロックしにくいよう前後のブレーキバランスをややフロント寄りとしている。④中空で軽量のステンレス製のタワーバーは、ジョイント部分のない高剛性タイプ。取り付け部もただのプレートではなく、面からの入力をしっかり受け止めてくれる構造だ。⑤ホイールはオリジナルのMF10。鍛造で、軽さも16インチクラスで3本の指には入るという。車種別専用設計なので、ハブのフィッティングまで煮詰めてあり、ハブのセンターとホイールのセンターをきっちり合わせて装着できる。



5



3



2



1



4

無限 X **CIVIC TYPE R**
EK9 & EP3 for STREET

MUGEN CIVIC PARTS LINE-UP(Type AERO)

■ENGINE/EXHAUST

エアクリナー&ボックス	6万5000円
エキゾーストマニホールド	
4into1/JASMA認定品/TYPE R用	8万9500円
スポーツエキゾーストシステム	
ツインルーブレイアウト/メイン54.0φ→60.5φ/ フィニッシャー外89.0φ/内76.3φ	9万2500円
ローテンプサーモスタット 作動温度68℃/全開温度81℃	6600円
ハイプレッシャーラジエターキャップ 開弁圧1.3kg/cm ²	2700円
フォーミュラヘッドカバー 砂型鑄造・アルミ製	8万3000円
オイルフィルターキャップ アルミ製	7000円

■SUSPENSION/WHEEL

フレキシブルローダウンサスペンション	
減衰力5段階調整/F5.0(4.3)、R4.6(4.2)kg/mm	18万8000円
スポーツブレーキパッド/フロント GOLD Type	
使用適性温度域 100~650℃	2万5000円
スポーツブレーキパッド/リア GOLD Type	
使用適性温度域 100~650℃	2万円
ハイパフォーマンスタワーバー/フロント 中空ステン	2万6000円
ハイパフォーマンスタワーバー/リア 中空ステン	2万3000円
アルミホイールMF10	
ブロンズ/F&R:16×7JJ+43 5H-PCD114.3	5万5000円/1本
OPTIONセンターキャップ ブラック	3000円/1個
OPTIONホイールナット&ロック ブラック	8800円/1個

■INTERIOR

フルバケットシート「S1」	
重量5.8kg/グラスファイバー+ビニールエステル樹脂コンポジット材	8万8000円
「S1」専用シートレール	
重量4.5kg/t=5アルミ材/運転席側/助手席側	2万9500円/1個
スポーツメーターキット	
250km/hフルスケール/アルミ製メーターアンダーバイザー(レッド)付き	8万5000円
スポーツペダルキット アルミ製ペダルベース	1万3500円
シフトノブ 5MT専用/シルバー(黒、金、赤、青があり)	6500円
フルハーネスMPH-340M TYPE R専用アイボルト設定	4万5000円

■EXTERIOR

フロントエアロバンパーキット FRP製	11万8000円
OPTIONフォグランプCIBIE VISAGE ホワイトフォグ	2万2800円
サイドエアロスポイラー FRP製	8万円
リアエアロバンパー FRP製	9万2000円
リアウイング FRP製/TYPE R用ハイマウントSTOPランプなし	6万8000円

■未装着パーツ(※N1用)

バلبスプリングセット※ 9100rpm対応	4万6000円
N1 E.C.U.※ レプリミット9100rpm/VTECポイント5300rpm	12万円
メタルヘッドガスケット※ t=0.47	1万2000円
オイルパン※	2万4000円
ラジエター 純正交換式/ターボフロー式	21万7000円
スポーツローダウンサスペンションキット	
F:5.5(3.8)、R:4.0(2.2)kg/mm	10万円
N1ダンパーキット+「OPT」スプリングセット	
F:減衰力無段階、R:減衰力5段階調整/レート16~28kg/mm、2kg/mm刻み	27万円
スタビライザー F:28φセット or 30φセット	3万5000円
R:18φセット or 20φセット or 24φセット	2万6000円
スポーツブレーキパッド/ブラック Type COMPETITION	
使用適性温度域 100~700℃	2万7000円
エアクリナー&ボックス交換用フィルター	1万2000円
エアクリナー&ボックス専用フィルターウォッシャー(スプレー)& フィルターオイル(エアゾール)	3000円
L.S.D. 機械式/2WAY	12万円
メタルクラッチセット 圧着力680kgf/ゲージ厚t=3.6mm	6万円
ロールバー	
10点式/スチール製40φ/シビックアソシエーション指定部品	16万円
各種ブッシュ	



INTERFACE

ドライバーとクルマの接点であるシートやペダル等のパーツにも驚くほどのノウハウを凝縮

①250km/hのスピードメーターを採用するフルスケールメーターキット。ホワイトの文字盤に赤い針というデザインはスポーティな雰囲気だけでなく、視認性も高い。またレッドのパネル(アンダーバイザー)はアルミ製で、このパネル単品でも扱っている。その場合はシルバーのヘアライン仕上げも選べる。②シフトレバーは全高を抑えることによりストロークを短くしている。アルミ削り出しで製作され、「無限」のロゴはレーザービームで印字。③5色から選べるペダルキットは、アクセルのサイズをワイド化したアルミ・バフ仕上げ。一方、よりグリップが要求されるブレーキとクラッチには、表面に発泡金属による滑り止め処理がなされ、シビアなペダルワークに対応してくれる。④フルバケットシートの材質は、ライトプレーンに用いられるグラフファイバーとビニールエステルの複合材料。5.8kg(レールは含まず)の軽量ながら、破壊試験を繰り返し、後方衝突からドライバーの身を守るために異例に高い強度を実現している。⑤また、シートに合わせてシートレールキットも十分な強度を持った専用部品で、重さは4.5kg。着座ポイントはノーマルから約70mm下がる。もちろんスライド機構も持っている。



AERO

デザインと空力効果を絶妙に両立
街乗りにも最適なシルエット

①フロントバンパーのフォグランプはオプション設定。装着しない場合は、黒いネットが張られる。リップ部両端の“ヒゲ”は、ボディサイドに流れる空気を整流し、タイヤハウス内に不要な空気が流れ込むのを低減する。②同様にサイドステップも後端がせり上げられた形状で、リアのタイヤハウスに不要な空気が流れ込むのを低減する。タイヤハウスに無闇に空気が流れ込むと、ボディ下面を流れる空気に悪影響があるのだという。③リアバンパーも、左右下面はタイヤまわりの空気をうまく逃がすような形状になっている。④リアウイングはルーフ後端との間に隙間が空けられ、ウイング上面と下面に流れる空気を分ける構造。適度なダウンフォースも稼げる。



初参戦、初タイトル獲得という一度しかないチャンスをゲットできたこと。それは、ドライバー、スタッフの努力だけでは成しえなかったと思う。ご声援いただいた観客の皆様、そしてMINE、ハイランド、鈴鹿、もてぎ、十勝、TI、SUGO、富士の各サーキットが幸運をくれたからだと思っている。勝利の女神を呼んでくれて、ありがとう。

スーパー耐久シリーズ2001 クラス4チャンピオン獲得 チームSPEED

第1戦 MINE 予戦ポール 決勝4位 第2戦 ハイランド 予戦2位 決勝2位 第3戦 鈴鹿 予戦3位 決勝1位

第4戦 もてぎ 予戦3位 決勝3位 第5戦 十勝 予戦2位 決勝4位

第6戦 TI 予戦2位 決勝1位 第7戦 SUGO 予戦2位 決勝2位 第8戦 富士 予戦2位 決勝3位

SPEED inc. 151-0063 東京都渋谷区富ヶ谷1-8-5 後藤ビル1F

Tel.03-5790-8081 Fax.03-5454-0423

info@speedinc.co.jp <http://www.speedinc.co.jp>

取り扱い開発製品：CIVIC TYPE-R、INTEGRA TYPE-R、S2000、NSX

SPEED



Thanks of SPEED. 初参戦、初タイトルをありがとう。

CIVIC

DEMO.CAR COLLECTION

シビック デモカー コレクション

Photos/Hirofumi Ominato, Yasutaka Sato, Ryota Shimizu, Shigeo Takahashi, Eiji Takeuchi, Kiyoshi Noshino, Masayoshi Mizukawa, Yukio Toshimi, Hiro Komatsu

Text/Kazuhiro Uesugi, Hiro Komatsu, Isao Katsumori, Seichiro Saito, Osamu Shiba, Yoshinori Hiroshige, Takao Yano, HYPER REV

手軽に楽しめるFFスポーツコンパクトカーとして大人気のシビック
元々のポテンシャルが高いEKと十分に開発されたであろうEG
このクルマ達をチューニングメーカー・ショップのプロはどう仕上げたのか
これから紹介するデモカーを見てじっくり研究して欲しい

Pleasure Racing Service

プレジャーレーシングサービス
EG6

〒503-0852 岐阜県大垣市赤森町6-9-2

☎0584-82-4182 <http://www.1.cdn.ne.jp/pleasure/>



パツと見はEGでも中身は別物! EK9の心臓を移植したスゴイヤツ

00年はインプレッサ、01年はランサーで全日本ジムカーナにも参加しているプレジャーレーシングサービス。01年は中部地区で優勝するほど、高い実力を持つショップだ。

「今後はホンダ車にも力を入れていきたい」という言葉に相応しい車両がこのEG6である。外見はEG6ながら、中身は別物。「旧型のクルマだけでも、新しいクルマと同等が、それ以上に走れるようにしたかった」と、エンジンをはじめ、ミッションやコンピュータ等がEK9用にスワップされているのだ。最大出力は180ps。もともと軽いボディのEG

に、EK9のエンジンが搭載されるのだから、走りノーマルのEKをはるかに凌ぐことは言うまでもない。全体的には「ジムカーナA車両に近い内容で作っている」と語るように、トータルバランスを重視した、壊れずに楽しいクルマに仕上がっている。足まわりは、HKSハイパーダンパー(シムカーナ)と、無限フルブッシュが奢られている。

プレジャーレーシングサービスでは02年からホンダ車用のオリジナルパーツを出していく予定だ。EKやニューシビックもその対象となるので、こちらも期待大だ。

Pleasure Racing Service EG6 spec.

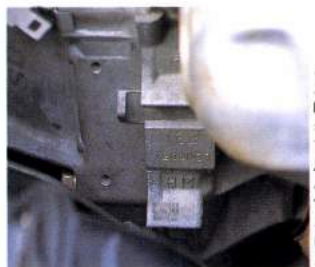
搭載エンジン	B16B
最大出力	180ps
コンピュータ	Pleasure (現車合わせは2万円~)
吸排気系	ラジエター (ARC アルミ1層)
駆動系	LSD (クスコRSタイプG)
	クラッチ (クスコ ロケット)
足まわり	車高調 (HKSハイパーダンパージムカーナ)
	スプリング (HKS F:16kg/mm R:10kg/mm)
	ピロアッパーマウント (HKS)
エンジンマウント	キャロッセ
ブレーキ	パッド (AP ZC)
ホイール	エンケイESターマック (15X7.0J)
バケットシート	ブリッド
その他	ウレタンボディ補強
	カーボンボンネット (Pleasure)



内装は、エアコン等も含めたダッシュ部分が丸ごとEK9用に移植されている。運転席に座るとEKさながらの雰囲気味わえるのだ。もちろんやさしい配線処理も見事にクリアされている。



エンジンの他、ミッション、コンピュータユニット、配線等は全てEK9からスワップされている。EKに比べて約100kg軽いEGにこのエンジン。その実力、速さは語るまでもない。ラジエターはARCのアルミ1層を装着している。



この刻印に注目。エンジンがB16Bにスワップされた動かし証である。B16Aに比べてエンジンハイトが高いB16Bをキレイにエンジンルームに収める技術もスゴイ。



純正のボンネットは約10kgの重量だが、オリジナルカーボンボンネットは約5kgだ。これだけでも約5kgの軽量化が図れることになる。



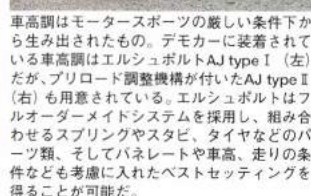
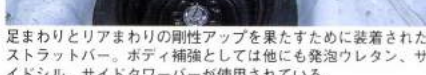
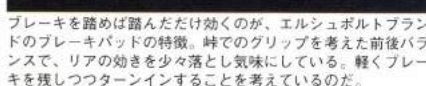
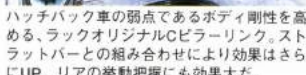
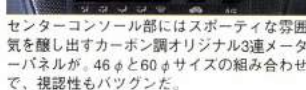
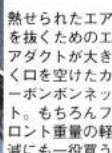
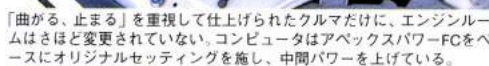
マフラーは無限のステンレスマフラーが装着されている。エンジン載せ替えに伴って触媒部分もEK9用に変更されているため、フランジ角度等の加工が施されているのだ。



搭載エンジン	B16B
コンピュータ	エアベックスパワーFC
吸排気系	サクシヨンパイプ (HKSレーシングサクシヨン) エキマニ (インテグラ・タイプR純正流用) ファイナルギア (インテグラ・タイプR純正流用)
駆動系	LSD/ATS (機械式1.5WAY) フライホイール/TODA (クロモリ鋼) クラッチ/TODA
エンジンマウント	無限
足回り	車高調 (ei SPORT AJ type i F:12kg/mm R:8kg/mm 21万6000円) ピロアッパーマウント (クスコ固定式)
ブレーキ系	パッド (ei SPORT F:サーキット R:サーキットM) ホース (APP)
ホイール	VOLK TE37 (F:16inch, R:15inch)
エアロパーツ	フロントバンパー (エアウォーカー)
ボディ補強	発泡ウレタン サイドシル補強 サイドタワーバー ei SPORT Cビラーリンク (1万2000円)

全日本ラリーや全日本ジムカーナ選手権といったモータースポーツシーンで存在感をアピールするフラック。そこで培った豊富なノウハウを、惜しむことなくチューニングにフィードバックし、このEK9で最も重視される「曲がる、止まる」という部分にもその技術はしっかり落とし込まれている。

足まわりは、お馴染みエルシユボルトのAJタイプⅠ。走るステージやオーナーの技術に合わせて、好みにセッティングできるフルオーダーシステムを採用した車高調だ。路面が悪い峠を走ることが前提のため、フロントバネレートは12kg/mmという低めの設定にして対応している。



少ないチューニングの範囲で
ストリートからサーキットまで楽しむ



Fast Beat Products EK9 spec.

吸排気系	ダイレクトエアチャージャー (DC SPORTS 3万4800円)
	スロットル (インテグラタイプR用流用)
	エキマニ (DC SPORTS Header 7万8000円)
燃料系	燃料ポンプ (DC SPORTS High Performance Fuel line 2万7800円)
足まわり	車高調 (クスコ・コンパ2 F:8kg/mm R:6kg/mm)
	F&Rストラクチャーバー (DC SPORTS ポリッシュ2万9800円/ブルーレド各3万800円)
ブレーキ系	パッド (F: PFC)
タイヤ	FALKEN アゼニス (195/55-15)
ホイール	VOLK TE37 (15×6.5+39)
剛性パーツ	リアアタチバー (DC SPORTS ポリッシュ2万9800円/ブルーレド各3万800円)
その他	カーボンボンネット (DC SPORTS 8万5000円)

Refil speed

レフィルスピード

EK9

〒020-0502 岩手県平石町23地割字板橋78-4

☎019-691-1661 <http://www.refil-s.com>

あくまでナンバー付きにこだわった
テスト車両兼サーキット仕様



Refil speed EK9 spec.

エンジン系	ヘッドガスケット (SPOON) カムシャフト (SPOON) カムスプロケット (SPOON調整式)
吸排気系	エキマニ (無限4-1) スロットル (SPOON) マフラー (SPOON・N1タイプ)
駆動系	ミッション (ATS3-4-5クロス) クラッチ&フライホイール (OS接研) LSD (クスコMZ)
足まわり	サスペンション ティンN1 (F:20kg/mm R:16kg/mm)
ブレーキ系	パッド (プロジェクトミューN1Racing) キャリパー&ローター (プロジェクトミュー4ポット/282φフロント)
ホイール	SSR TYPE C (15×7+42 F37スベサー)
タイヤ	BSポテンサRE540S (F205/50-15 R195/55-15)
シート	RECARO SP-G
剛性パーツ	ロールバー (6P)
その他	ステアリング (MOMO RALLY2000)

ファーストビートは、米国のパーツメーカー、DCスポーツのパーツを取り扱う代理店。このシビックも、同社のパーツを取り入れながら一般ユーザーに近いチューニングメニューで仕立てている。

エンジンはノーマルコンピュータのまま、吸排気チューンで手軽にファイリングアップ。ボディ剛性アップも抜かりはなく、リアにはDCスポーツのロアアームバーが入る。これは、コーナリング時にリアの追従性が上がり、効果が大きいという。ブレーキパッドはフロントをPFCに替えることで、強力な制動力とサーキットにも対応する耐フェード性を得た。リアはノーマルのままで、不安定な挙動が起こるのを避けている。



タワーバーやバッテリーのステー等もDCスポーツのパーツでポップな感じ。インテグラ用の12mm大径のスロットルはトルクアップの向上に若干の効果があるという。



フューエルレールは、ノーマルより内部の容量が大きく安定して燃料を供給できるため、若干のトルクアップが図れる。



K&Nのフィルターを使ったDCスポーツのエアクリーナー&サクシオンキット。アルミのストレートパイプで、スムーズにエアを吸い込める。低速も細くなることはないという。

4-2-1レイアウトのステンレス製エキマニで排気チューン。街乗りでも扱いやすいように低速トルクも確保しながら、回転全域でトルクアップするような特性になっている。



シフトは、ショートストロークになっているうえに、レバー自体のハイトも低くなって、小気味いいシフトチェンジが可能だ。

ボンネットはファーストビートオリジナルのカーボンタイプ。純正の約半分という軽量を誇りアンダーステアの軽減に貢献する。ボン付けが可能で、ウォッシャーノズル、純正のフックにも対応する。



2001年春にオープンしたばかりのレフィルスピードは、東北地方ホンダファン待望のホンダ車専門ショップ。ユーザーにはテストして性能を確認したもの以外は動かない、というポリシーを持つ。ここで紹介するデモカーは、テスト車両を兼ねた、スポーツランド菅生をメインターゲットとしたサーキット仕様だ。

エンジンに関しては、ユーザー車からかけ離れないよう、比較的なライトなチューニングに留め、シビックのトルク不足には軽量化で対応しているという点が特徴。またサーキット仕様とは言え、触媒を装着し最低地上高を保っているなど、ナンバー付きであることへのこだわりも見受けられる。

02年明け頃から、ボンネットやミラー、そしてチタンマフラーなどのオリジナル軽量化パーツも精力的にリリースしてくるので期待したい。



エキマニは無限の4-1タイプをチョイス。エキマニの前がガラアキなのが写真でも分かるようにエアコンは装着されていない。

サスペンションはティンN1を装着するが、車高は最低地上高9cmをキープしている。バネレートは、菅生に合わせてF20、R18kg/mmにセッティングしてある。



マフラーは、取材時はスプーンのN1タイプが装着されていたが、02年にはオリジナルで軽量化チタンマフラーがリリースされる予定。



エンジンは腰下には手を加えずヘッドまわりをリファイン。レプリミットは9100回転に変更。駆動系は試行錯誤の結果、ファイナルはノーマルのまま3〜5速をクロス化している。

シンプルなエクステリアとは裏腹に サーキットまで視野に置いたタイプR



D JAC EK9 spec.

吸排気系	サクシオンチャンバー(D force 2万9800円/ボックスセット 6万円) マフラー(フジツボ・FM-01A) エキマニ(フジツボ) ラジエーター(ARC)
駆動系	LSD/フライホイール/クラッチ(全てATS)
オイル系	エンジンオイル(RED LINE 5W-40) ミッション・デフオイル(RED LINE 75W-90)
足まわり	車高調(ZEAL) アッパーアーム(F/R)/ロアアーム(F/R)/リアコントロールアーム/コンベクサーアーム(全て無限) ストラットタワーバー(F/R:オクヤマ)
ブレーキ系	パッド(エンドレス・NA-R) キャリパー(F:エンドレス4ポット) ブレーキホース(APP)
タイヤ	DL FM901 (195/55-15)
ホイール	F:CP-035 (15×7.5+40) R:TE37 (15×6.5+45)
シート	レカロSP-G(D force 18万円)
その他	アーシング(D force 2万5000円) 調整式ボススペーサー 1万4800円

ホンダ車のチューニングを得意とするショップ・ディー・ジャック。シビックインターカップに参戦しており、そこで得られたノウハウをユーザーカーの仕上げに反映させる等、EG、EK9等シビックのオーナーにとって興味深いショップのひとつである。

今回のEK9は、街乗りメインでサーキットも意識して造り込まれ、ブレーキまわりの強化も万全。パッド交換、キャリパーオーバーホール、ダクト設置でも対応できるが、今回はより積極的にローター&キャリパーを変更した。CPUは純正で、無闇にパワーを求めた仕様ではないが、エキゾースト系にも手を入れることで、全域で気持ち良くトルクフルに回るエンジンに仕上がっている。

また、DJACは「Dフォース」ブランドで、様々なパーツも展開。もちろん、このEK9にも組み込まれている。アーシング、サクシオンチャンバー、運転席のレカロもオリジナルの限定仕様だ。ユニークなのはステアリングボス。適切なボジション確保を実現できるように、長さ調整式になっている。

全体に「走り」を強く意識した仕様に作り変えるノウハウ、アイテムを注入されただけに、完成度の高さは折り紙付き。さらにこれからデフ、クラッチに手を付けるそう。どこまで速くなるか……楽しみな1台だ。



タイプRには元々赤いレカロが装備されているが、ディー・ジャックではそれにマッチしたSP-Gを用意している。タイプR専用のようなシートは、限定100席のオリジナル品。



アルミ製のラジエーターが組み込まれた。オイルクーラーも入れたが、ラジエーターで済むものならばという、予算面をも考えた提案。重くしないという意味もある。



マフラーのリアピースをフジツボ製に変更。触媒は純正のまま。それでも、Vテックの楽しさは損なわれていない。全域でトルクフル、気持ち良く回る仕様になっている。



センターパネルには油温、油圧、水温計が埋め込まれている。ドライバーから見やすいように、それぞれ角度を付けてセットされているのも工夫のひとつだ。



負圧を抑えることによってレスポンスアップを実現するオリジナルサクシオンチャンバー、アーシングが組み込まれている。サクシオンボックスも用意されるが、今回は未装着。エキマニはフジツボ製で、流速を上げる目的でパンテージを巻く。



オリジナルの長さ調整式ボス。ステアリングの高さやシート位置だけでは補えない、適切なボジションを確保するアイテムだ。

ブレーキダクトを引くだけで「随分変わる!」そう。ローター等は「消耗品なので、交換時にスリット入り等にすれば」と提案する。ゆっくりとした造り込みも悪くない。



EGの新境地を拓くT67搭載FFドラッグカー 絶品のパイピングも一見の価値あり



PRO STAGE EG6 spec.

最大出力	約360ps (ブースト1.1kg/cm ² /常時)
タービン	T67-25G 8cm+トラストW/G TYPE-R
圧縮比	8.4 (SK製ガasket t=3.0mm)
ヘッドまわり	PRO STAGEオリジナル燃焼室加工 ポート加工 (IN/EXとも鉄面仕上げ) EG6 B16Aノーマルカム
腰下	ノーマル
コンピュータ	A'PEX POWER FC
ブーストコントローラー	BLITZ D-SBC+BLITZブーストマップアナライザー
吸気系	PRO STAGEステンレスクリーナーボックス PRO STAGE 100φステンレスサクションパイプ、トラストブローオフバルブ
インタークーラー	トラストGT-R用2層+PRO STAGEステンレスパイピング
排気系	PRO STAGEステンエキマニ、PRO STAGEステンフロントパイプ PRO STAGEドラッグスペシャル/ステンレス80φ
燃料系	PWR燃料ポンプ、INJ.メイン660cc X4、サードレギュレーター
点火系	トラスト#8、ULTRAプラグコード
冷却系	トラストオイルクーラー、ラジエーターノーマル、PRO STAGEリザーバタンク
駆動系	OSツインプレートTYPE-B、クスLSD+タイプRS 1WAY3(ファイナル4.267)
サスペンション	TEIN TYPE HA/F、R8kg/mm
タイヤ	F:BS RE540S 205/50-16 R:YH DNA dB 185/60-14

EG6のB16Aに「デカすぎ」とも思えるT67タービンを搭載、FFゼロヨンに挑戦しているのがプロステージだ。基本的には街乗りも兼ねているのでサイズから想像するほどの気難しさはないが、4000rpmから5000rpmでフルブーストに入ってからのパワーフィードバックは圧巻のひとこと。VTEC切り替えポイントがノーマル5700rpmのままで、ハイカムに切り替わってからは排気音が変わるだけで加速が2段階になるわけではなく、そのまま回転上昇とともにパワーを増していく感じだというから、確かに乗りやすそう。そして、とにかくにもド肝を抜かされるのがこのエンジンルーム。なんと100φの極太サクションパイプ、インタークーラーパイピング、さらにラジエーターホースまでワンオフのステンレスパイピングで製作されているのだ。通常、パイピングはアルミ製の組み合わせだが、ルックスも追求するプロステージでは、曲げ部分をチタンのように輪切りパイプ+溶接で構成し、見る者を驚嘆させる。腰下はノーマルでこの仕様で1年ほど走ったが何の問題もないとのこと、今度壊してしまった時には特注ピストン、JUNのコンロッドなどでブースト1.4kg/cm²に挑戦する予定。B16Aで1.4kg/cm²とは……とんでもないシビックがいたモンである。



バネを前後入れ換え、レートはF6、R8kg/mm。車高はフロント約30mmダウン、リアはほぼノーマルで、フロントに荷重が掛かるようにし、リアの沈み込み量を抑えている。マウントとボディの間に厚さ約10mmのアルミ製スペーサーを入れてストロークを稼ぐ。



ブースト、油温、油圧、水温、排気温、燃圧などのメーター類を整然と並べてある。パワーFCのコマンドやブーストマップアナライザーなどコントロール系もイジリやすい位置に。



フロントタイヤはRE540SのSSコンパウンドで、サイズは205/50-16。ゼロヨン時には空気圧を0.8kg/cm²に落としている。ちなみにリアはDNA dBの185/60-14と2インチダウンだが、ターボ化によるフロントヘビースと車高調によるダウンでトラクションに問題は無い。



曲げ部を輪切りのステンレスパイプを溶接して製作したオリジナルのマフラー。メインは80φとまさにターボのそれで、排気を詰らせることなく抜く。小ぶりのタイコもマッチ。



インタークーラーはトラストのGT-R用2層タイプとかなり大きめで、バンパー開口部をデーンと占めたコアが別世界のEG6を感じさせる。T67を回すとなるとこれくらいの容量が必要だ。



ターボ化するにしてもそれほど大きくないタービンではサージタンクが容量不足になることはないが、そこそここのタービンでブーストを上げるようになってくるとさすがにツラくなる。そこでサージタンクをワンオフ製作。ヘッドカバーのパフ掛けはbyオーナー。



T67-25G 8cmタービンで1.1kg/cm²を掛けるために、3.0mmガasketを入れて圧縮比を8.4に落とし、約360psを発生。ミッションをOSの5速クロス、ファイナルをOSの4.267に換えて、ゼロヨンでは4速吹け切り(8000rpm)ゴールになるようにしている(終速180km/h弱)。ブーストマップアナライザーで60km/hまでは0.8kg/cm²、60-70km/hで徐々に1.1kg/cm²に上がっていくようにセッティングし、この仕様でタイムは12秒前半～中盤が出るハズだという。

足まわりのノウハウ充実 家族で乗れるタイプRクルージング仕様



J-CROSS EK9 spec.

カーボンボンネット	J-CROSSオリジナル (6万5700円)
ショックアブソーバー	オーリンズ・ノーマル形状特注品
スプリング	Dキャットロ・Σβ200 (F: 5.5kg/mm R: 5.2kg/mm)
タイヤ	ML・パイセツスポーツ (205/45-16)
ホイール	BBS・タイプRモデル (16×7.0+43)

ホンダ車が得意で、足まわりのセットアップには豊富なノウハウを持つJクロスが造ったこのシビックは、家族で使えるタイプR。2台もクルマを持てないオーナーのために、ストリートユースをメインに想定し、「自分も楽しく、家族も楽しく」という仕様だ。

そのため、サウンドが大きくなるマフラーやムキ出し型エアクリーナーは入っていないが、一方で、足まわりには徹底したこだわりを盛り込んでいる。

ヘルパー等を使うと異音が発生しやすいので、ノーマル形状（Cリング車高調）の足まわりを選び、ストロークの確保とバネ下重量の低減のために、線径が細いので線間密着しづらくて軽いDキャットロのΣβ200スプリングを選択。信頼性が高く、家族を乗せた時と、攻める時とで減衰力が変えられるという理由でオーリンズを選んだ。しかし、ストロークが短くなるのを嫌ってPCVは使わず、それでも十分な乗り心地を得ているという。

その他にも、ホイールはシビックにジャストサイズの専用設計。アライメントは高速クルージングの際に、敏感になりすぎないトの設定。詳しい数値は秘密、とのことだが、車高もキャンバー等の最適値を考えた25mmダウン等、細かいノウハウを注ぎ込んで、足まわりを活かし切っている。



エンジン系はNGKのイリジウムプラグとTMFワークス製のアーシングシステムのみ。どちらも低速トルクのアップをねらったピックアップ重視のチューンだ。



レカロ4脚の快適クルージング仕様。フロントは純正レカロで、リアシートにはレカロスタートを装着。子供にも快適な座り心地を提供したいという家族ドライバ向けの装備だ。



バネレートはノーマル比約30%アップ。ショックは標準的なところでノーマル比約30%アップ。乗り心地を確保した上で、接地感を出して、ロールをある程度させながら前後ともよく粘るようにし、ドライバーが安心して扱えるようにセットアップ。安定した挙動を得るために、クイックになり過ぎることも避けている。



タイヤはミシュラン・パイロットスポーツ。ロードノイズの少なさと、高速クルーズでの安定性の面でチョイス。ホイールは加工精度と強度が高いことを理由にBBSを特注。カラーもオリジナルだ。ホイール裏側の中央の穴はハブのセンターの突起とピッタリ合うサイズで（通常はガバガバの穴）、ホイールをハブの真センターに装着できるようになっている。

サーキット走行を楽しむ本格ターボ仕様 5万キロ走行でもトラブル知らず

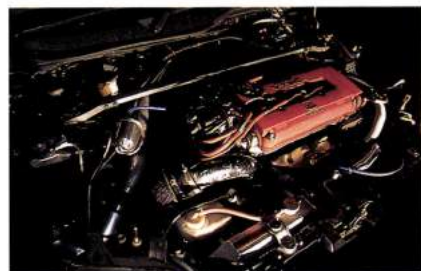


HKS製ハイパーマックスダンパーPRO。以前使用していたモデルに比べて明らかに乗り心地が良く、しかもよく粘ると言う。5秒以上のタイムアップができたと言うから驚きだ。

HKS KYUSYU EK4 spec.

最大出力	360ps/8000rpm
最大トルク	38kg-m/5700rpm
コンピュータ	F-CON V Pro (HKS)
吸排気系	タービン (HKS GT2540Rキット 36万8000円) エキマニ (HKS) インタークーラー (HKS S-TYPE 17万8000円) インタークーラーバイパス (ワンオフ) ブーストコントローラー (HKS EVC) エアクリナー (HKS スーパーパワーフロー) ラジエーター (ARC) マフラー (ワンオフ ツインテールメイン75φ→テール94φ)
駆動系	LSD (クスコRS)
足まわり	車高調 (HKS ハイパーMAX pro F:20kg/mm R:12kg/mm 22万8000円)
ブレーキ系	パッド (AP ZC) ローター (AP スリット) ホース (F:アールズ)
タイヤ	DL DJ01 (195/55-15)
ホイール	SSR (15インチ)
エアロパーツ	フロント/サイド/リア (バーディークラブ)

ポルトオンターボを得意とするHKS九州サービス。シビックターボにも数々の仕様が存在するが、サーキット走行を本格的に続けているのがこのEK4だ。この車両は、以前、各誌面やイベントで披露されたこともあるが、当時は約600psという過激なストリート仕様。現在はオーナーが変わり、サーキット仕様として再チューニングされ、タービンをHKS製GT2540Rに変更。最高出力は360ps。現仕様ですでに2年以上経過し、5万kmほど走行してきたが、トラブルはミッションの異常が出た一回きり。エンジン関係は全くトラブル知らずというから驚きだ。



エンジンはインター用B18Cに換装済みだ。ノーマルガスケットのままでGT2540Rタービンをポルトオンしている。ブースト1.0kg/cmで約360psを発生する。



ARC製3層アルミラジエーターを装着。通常は問題ないが、真夏だとさすがに水温が上がるため、強制冷却パーツを吟味中だという。



マネージメントはVプロで行なう。当然ワンオフで現車合わせ。ハイレベルな処理能力はタービンの性能を最大限に引き出してくれる。



レボリューションツインテールマフラーは、60φのフロントパイプから一変交換。ターボ化にも余裕のキャパシティで対応する。



追加メーターは油温と水温。それ以外は意外とシンプルなインパネまわりで、ストリート仕様としての快適性能も大切にされている。

メラメラピンクと名付けられたカラーリングのシビックは、クルーズのデモカーの証。この車は元々ゼロヨン仕様だったが、筑波サーキットを走るため、撮影時にはサーキット仕様に変更されている。ゼロヨン11秒フラットを目指して製作されたエンジンは、DC2用のB18Cをベースにターボ化。オリジナルのローコンプ鍛造ピストンを組み込み、圧縮比を8.5に落とし、TD07-25GTタービンで1.5kg/cmをかけ、製作者の予想を軽く超える、620ps (実測値) のピクパワーを発揮。



タービンはウェストゲート仕様のTD07-25G。エンジンはオリジナルピストン以外にも、JUNの1断面コンロッド&ハイカム (IN/EX共に304度) で強化。オリジナルコンピュータはギアごとに異なるブースト圧を制御。



キットではないタービンを装着するので、EXマニは当然だが、フロントパイプからマフラーまで排気系は全てオリジナル。マフラーはワンオフながら、軽量化のためにチタン材を使用する。それ以外はステンレス。



CRUISE EK9 spec.

最大出力	620ps/7800rpm (ブースト1.5kg/cm ²)
最大トルク	69kg-m/6500rpm
エンジン系	ピストン (クルーズ 鍛造ローコンプ14万8000円) ヘッドガスケット (クルーズ 2万6000円) タービン (TD07-25G) ウェストゲート (トラスコ・タイプC) ブーストコントローラー (HKS EVC-PRO 0) フェューエルポンプ (ニースE-GT-R)
吸排気系	エキマニ (クルーズ ステン42.7φ 14万8000円) フロントパイプ (ワンオフ・ステン80φ) マフラー (ワンオフ・チタン80-115φ) インタークーラー (HKS GTコア) ラジエーター (ヤシオフアクトリ全画2層) オイルクーラー (トラスコ) クラッチ/フライホイール (トップフェューエルツイン)
冷却系	LSD (クスコ)
駆動系	サスペンション (エンドレス・シール (F:18kg/mm R:12kg/mm)) BS ボテンザRE540S (F:235/40-17 R:195/55-15) タイヤ (F:17X8.5-35 R15X7+35) ホイール (F:17X8.5-35 R15X7+35) ブレーキ系 (パッド&フロントキャリパー (エンドレス)) ボディ補強 (ロールバー (クルーズスーパーサイドビーム 3万9800円) タワーバー (クスコ))

EK9ボディはゼロヨンで特に問題となることはないが、リア4点ブラスサイドバーという構成の「クルーズスーパーサイドビーム」を装着。これは元々の穴を利用し、ボディには穴をあけないという設計になっているのが特徴だ。

CRUISE

クルーズ
EK9

〒063-0830 北海道札幌市西区発寒10条2-8-10
☎011-664-1757

サーキット仕様へと暫定変更された ゼロヨン車ながら筑波で1分1秒台をマーク

徹底的なパーツの軽量化によって EK9が持つ本来のパフォーマンスをゲット



Back Yard SPECIAL EK9 spec.

搭載エンジン コンピュータ 吸排気系	B16B Back Yard Special (ノーマル下取り 12万円) エキマニ (Back Yard Special<ステンレス4-1> 9万円) マフラー (Back Yard Special<マグナム&オールステンレス、テールピースのみ> 6万8000円) ラジエーター (Back Yard Specialアルミ3層 14万8000円)
ミッション系	ファイナルギア (ATS 4.928) LSD/クスコMZ (機械式1WAY)
足まわり ブレーキ系	車高調 (Back Yard Special F:14kg/mm R:10kg/mm 22万8000円) パッド (Back Yard Special) ホース (Back Yard Special フルステンレス) F&Rストラットタワーバー (Back Yard Special 1万6000円) リアパフォーマンスロッド (Back Yard Special 1万2000円) スピードスター (15X7.0J)
ホイール 剛性パーツ エアロパーツ	ロールバー (Back Yard Special 10点式19万8000円/8点式17万8000円) フロントエアロバンパー (Back Yard Special 5万8000円) FRP軽量ボンネット (Back Yard Special 6万8000円) 軽量ドア (Back Yard Special FRP左右各8万円/カーボン左右各12万円) アクリル軽量リアゲート (Back Yard Special 4万8000円) リアスポスパーサー (Back Yard Special)

名古屋市のバックヤードスペシャルといえは、ホンダ車のチューニングを語る時に必ず名前が上がるようなカリスマ的存在のショップである。約20種類のオリジナルパーツが用意されているショップは、特に力を入れている車種だ。

さて、今回紹介するEK9の最大のポイントは軽量化。頻繁なストップ&ゴーが強いられるストリート・ミニサーキット仕様ということもあり、元々のベース車重が重いシビックには軽量化が大きな武器となるのだ。FRP製のボンネットやリアゲートからドアミラーに至るまで、徹底的に軽量化を目的とするオリジナルパーツが配されている。

また、見逃してはならないポイントがハッチバック車両の弱点を補う剛性パーツだろう。同車には10点式のロールバーとリアストラットバー、リアパフォーマンスロッドの各オリジナルパーツが装着されている。乗り込んだ瞬間から感じ取れるカッチリとした印象がドライバーに安心をもたらすのだ。足まわりはアベックスN1Rをベースに、ミニサーキットでのテストによってケイス長やストローク、減衰力の見直しが行われている。YZサーキットでのベストラップは、社長自らのドライビングで40秒07。軽量化と足まわりの見直しで十分に速さは得られるのだ。



ボンネットはFRP製のオリジナル軽量化ボンネットに変更されている。ノーマルの14kgに対して約4kgと、10kgもの軽量化を実現する。



アベックスのN1Rをベースにオリジナルセッティングが施されたベストチョイスキット。ストリートからサーキットまでをカバーする。



リアウイングの根元にはオリジナルのリアスポスパーサーが装着されている。ハードウレタン性のボルトオンタイプで、角度調整もできる。



アルミ製ロールバーもオリジナル。写真の10点式の他に、8点式が用意されている。スチール製に比べ約3分の1の軽量化を実現する。



ドアはFRPとカーボンの2種類を用意。ノーマルの17kgに対してどちらも3.5kgと、約5分の1の軽量化を果たす。



リアまわりの剛性アップに装着されたストラットバーとパフォーマンスロッド。スペアタイヤの出し入れも可能だ。



フルステンレスバフ仕上げのオリジナルエキマニ。エンジン特性をフルに発揮できる4into1タイプで、車高を下げてでも当たりやすい形状に仕上げられている。



燃料調整や点火時期の変更により約10psの出力アップが可能なオリジナルコンピュータ。マイナーチェンジ後(左、H11年9月〜)用も用意されている。



ラジエーターは、オリジナルのアルミ3層タイプに変更され、冷却効率を大幅にアップしている。同じくオリジナルのスーパークーラーは、クーラーリフレッシュエアを吸引するためにクリーン部分がエンジンルームの外に移動されている。どちらもボルトオン交換タイプだ。



「マグナム」と名付けられたオリジナルマフラーはステンレス製。リアピースのみを交換するタイプで、ストレート構造となっている。ハンドメイドならではの良さに加え、サウンドも良い。

NA車の楽しさをユーザーと一緒に追求
デイトからサーキットまで楽しめる仕様



eS Factory EK9 spec.

搭載エンジン	B16B
吸排気系	サクションパイプ (無限) 点火プラグ (デンソー)
エンジン系	エンジンマウント (eS Factory 工賃込みで4万円~) ファイナルギア (ATS 4.829) LSD (ATS 機械式1.5WAY) フライホイール (ATS クロモリ鋼) クラッチ (ATS カーボンクラッチ) エンジンオイル (YACCO ギャラクシー) ミッション・デフオイル (YACCO)
オイル	ミッション・デフオイル (YACCO)
冷却系	冷却水サーモスタット (HKT 開閉温度68℃)
足まわり	車高調 (エナペタル Cリンク) スプリング (kg/mm F:24kg/mm R:12kg/mm) フロントピロアッパーマウント (クスコ)
ブレーキ系	ホース (eS Factory) ローター (リアスリット加工)
剛性パーツ	ロールケージ (クロモリ10点式)
その他	ステアリング (ナルディ)

シビックやインテグラ、アコードやブレリウドなどのホンダ車をメインに扱うエスファクトリー。ユーザーと一緒に、NAを楽しみ、チューニングを追求しているショップだ。

このEK9は「デイト」にも使えて、サーキットでも楽しめるクルマ。安全に止まる、曲がる、がでるクルマ」というコンセプトで製作されている。エンジン、コンピュータは基本的にノーマルだが、EK9の持ち味を活かすべく足まわりとボディ剛性を中心としたチューニング内容。これだけでもNA車の楽しさは満喫できる。特にビルシュタインベースにオリジナルセッティングを施された足まわりは、たまに走り込むという峠やサーキットでも破綻しない粘りがポイントだ。弱点であるボディ剛性は10点式ロールケージとリアストラットバーで克服されている。



クスコのリアストラットバーでリアまわりを、10点式ロールケージでフロア全体を補強。ハッチバックの弱点もこれでクリア。

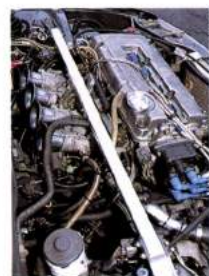


マフラーは、メインパイプはノーマルながら、ジョイント部分以後はチタン素材を用いてオリジナル加工され軽量化されている。

アクセルのツキを良くするために、燃圧調整をしている。サード製の燃圧レギュレーターとR'sのフィッティングを用い、加工取り付けされているのだ。

足まわりはビルシュタインベースにkg/mmのスプリングで固められたオリジナル仕様。バネレートはかなり高めの数値だが、デイトにも使える乗り心地を確保している。

開発テーマは「公道を楽しく走れるレイスカー」。2世代前のモデルとなったEG6だが、チューニング次第では第一線級のマシンであり続けることが可能……。そういう信念のもとに、このデモカーには手が入られている。EG6という名前に誇りを持ち、エンジンは流行りのB18C移植に走らず、あえてB16Aにこだわった。4連スロットルのレスポンスとレーシングライクなマフラーでパワー不足を補い、クロスミッションやファイナルでパワーを効率よくトラクションに伝える。サーキットで煮詰められた車高調は、スプリングこそハイレートだが、フルスポット溶接や装着方法を工夫したロールケージにより堅牢さを増したボディがそれを優しく受け止める。まさにレーサーの正攻法とも言えるセットアップだが、唯一MDデッキがナンバー付き車両であることを思い出させてくれる。



B16C移植組に対抗すべく4連スロットルを装着。N1仕様ベースのB16Aは185psを押し出す。ラジエターはエアコンレスが前提のオリジナルサイドタンク式アルミ3層式。



オールステンセンター出しマフラーのN1ライクなサウンドは超スパイシー。サイレンサーは多少なら仕様変更可能。



ボディ全体にフルスポット増しを施した。ボディ剛性さえ高めればEKよりシャシーバランスは上、と溶接痕がアビール。



車高調はオリジナルセッティングの全長調整式アルミダンパー+スウィフトスプリング、Tサーキットをメインに「走れるチューナー」がセッティングした走行会超速仕様だ。



カーボン製パネルにDefiのタコを中心としたメーター類をシンプルに配置して機能美を発散する。内装を剥がして、低く熱くなったフロアにアルミ製フットプレートは必需品だ。

SERGEANT EG6 spec.

コンピュータ	SGT (8万8000円)
吸排気系	エキマニ (無限) マフラー (SGT 60φ 12万円) ラジエター (SGTアルミ3層 9万8000円) ミッション (SGT5速フルクロス 16万8000円<定価18万9000円>) カム (EK9用) LSD (ATS) メタルクラッチキット (SGT 5万1000円) 4.7ファイナルギア (SGT 5万8000円)
駆動系	車高調 (SGT<CRUXアルミダンパー-KIT> 32万5800円) リジッドエンジンマウント (SGT<1台分>4万4000円/ノーマル下取り2万8000円) リアスタビライザー22φ (無限) ピロアーム (SGT 価格未定)
足まわり	バッド (SGTオリジナルRⅡ F:2万3500円 R:2万2000円) ステンホース (JLS) リジッドエンジンマウント (SGT 4万4000円<下取りあり2万8000円>) プラグコード (SGT7mmメッシュプラグケーブル 1万8500円<定価2万2500円>) メーターKIT (SGT 7万5000円) フットプレート (SGT 9800円) アースイングシステム (SGT 2万1000円)
ブレーキ系	
剛性パーツ	
その他	

EG6は現在でも超一線級のマシン
そう証明する激速サーキット仕様



インテRの純正パーツで排気量をアップ ステイジを問わずゆとりでの走行が可能

Z-SPEC EK9 spec.

レブリミット/シフトアップポイント	9000rpm
コンピュータ	POWER FC
吸排気系	ラジエター (Z-SPEC ワンオフ) エアクリーナー (トラスト エアインクスII) サクショパイプ/エキマニ (SPOON) マフラー (Z-SPEC メイン60φ・タイロ20φ・テール70φ ワンオフ 1万5000円-) フライホイール (Z-SPEC 3万8000円) クラッチディスク・カバーセット (Z-SPEC 4万5000円)
駆動系	車高調 (SPOON F: 22kg/mm R: 18kg/mm) F&Rアッパーアーム/F&Rロアアーム/リアコントロールアーム/リアコンベンセイターアーム (全て無損) ストラットタワーバー (SPOON) パッド (RG CVスリット)/キャリバー (SPOON)/ホース (APP)
足まわり	DL D01J (195/55-15) P1レーシング (F: 15X7.0+38 R: 15X7.0+45) ローバー (セーフティ21) エアロボンネット (Z-SPEC フルカーボン15万円) カーボンカナード (Z-SPEC 1万9000円) カーボンリアスポイラー (Z-SPEC 6万5000円) カーボンウイング/リップスポイラー (Z-SPEC ワンオフ) オイルキャッチタンク (Z-SPEC ワンオフ)
ブレーキ	
タイヤ	
ホイール	
剛性パーツ	
エアロアツ	
その他	

「レーシングカーではなく、あくまでもチューニングカーを造る」。それがジースベックの創業以来の変わらぬポリシーだ。だから同社が開発するクルマは、ハードにチューンされていても快適で、実に乗りやすい。今回紹介するEK9もまた、週末はサーキットや峠で気持ちよく汗が流せ、普段は通勤の足としてもストレスなく機能してくれる。高度な走りの性能と快適さ。その両方を望むユーザーには、まさに理想的な仕上がりを見せる。

インテR (DC2) のピストン、クランク、コンロッドを組み込み、1600から1800ccにスケールアップされたエンジンは、高速走行時にはもちろん低速域もトルクフルで、ストリートでの走りが非常にラクだ。クラッチやフライホイールなど駆動系にもしっかり手を入れた。この図太いトルクのおかげでドライバーへの負担はかなり緩和されている。

排気量アップで熱量が増したエンジンのクーリング対策も万全だ。ラジエターはワンオフの3層タイプ。さらに、オイルクーラーは電動循環式を採用するという徹底ぶり。この内容なら、走行会でめいば走り込んでエンジンがブローさせる心配はない。

カナードやボンネット等、エクステリアにもこだわりがたっぷり。ルックスという視点でも、非常にポイントの高い作品と言える。



アクシデントからドライバーの身を守るロールオーバーは、セーフティ21のワークモデルだ。センターに見えるのは、ドライビングチェック用のVTRを固定するためのステイ。ボディ剛性を高めるタワーバーはフロント、リアともにスポン製を装着している。



各種補助メーターが、エンジンの状態をドライバーにリアルタイムでインフォメーションする。純正メーターの手前に取り付けられているのはオートメーター。その他、インパネに水温、油圧、排気温、負圧の各メーターが整然とレイアウトされている。



マフラーはオールステンレスのワンオフ品。ユーザーニーズに完璧に対応することをモットーとするジースベックは、こういったワンオフ品の製作も快く引き受けてくれる。



ホイール&タイヤはP1レーシングにダンロップD01Jという組み合わせ。ブレーキ系も、パッドはもちろんローターからキャリバー、そしてホースまでアッセンブリーで強化。ハードな走りにも余裕のポテンシャルに尽きる。



DC2の純正パーツで、1.8Lにスケールアップされたエンジン。最高出力もインテRと同等、約200psを発生する。マネージメントシステムはパワーFC。もちろん現車に合わせてベストなデータが求められている。



強力なダウンフォースを生み、リアビューを引き締めるカーボン製のオリジナルリアスポイラー。現車はワンオフのリップウイングを追加装着し、さらに個性的に演出。



フロントのトラクションを稼ぐカナードもオリジナルアイテム。カーボン素材で強度に優れ、見た目にもレーシー。リアウイングを付けるならこれでバランスを取りたい。



ボンネットはオリジナルのエアロモデル。ジースベックではこの超軽量 (4.5kg) のフルカーボン仕様の他、リーズナブルなセミカーボン仕様も用意している。





ミニサーキットでの速さにコダワった
独自のエンジン+足まわりメニュー

エンジン載せ替えやワンオフパーツ製作、競技車両製作等に定評のあるワークスエストリル。そのデモカーであるEK9は、ミニサーキットを速く走ることを目標に仕上げられている。

まず、エンジンはハイカムが奢られ、圧縮比を12・0に上げる等、同社のステップ2と呼ばれるチューニングメニューが施されている。足まわりは、バーディークラブの車高調をベースに減衰力調整を加えられている。スタンダードよりは硬いが、ミニサーキットのコーナーで粘り込む、バランスの良さを重視したセッティングが特徴だ。

01年内にはコンプリートエンジンを搭載したEK9が完成予定。こちらにはオリジナルのフルピロやエキマニ等も装着される他、かなりコダワった仕様となるそうだ。これからフィードバックされるオリジナルのパーツ類にも注目したい。



剛性不足を補うために入れられたNEXTのミラクルクロスバー。今後はロールバーを入れる予定もあるが、ストリートやミニサーキット走行なら十分な効力を発揮するアイテムだ。



マフラーはステンレスのワンオフ。スチールやステン、チタン等の素材を選ぶことはもちろん、センター出しや競技専用タイプといった、仕様に合わせたマフラー製作も可能。



熱対策のために装着された、FRP製クーリングボンネット（社外品）。ポッカリ開いたエアアウトレットの効果は絶大だ。



車高調はファーストのバーディークラブベースにオリジナル減衰力調整。コーナーに入りさらに切り足すような場合にも、荷重が掛かり放しになるくらいのバランスの良さだ。

WORKS ESTORIL EK9 spec.

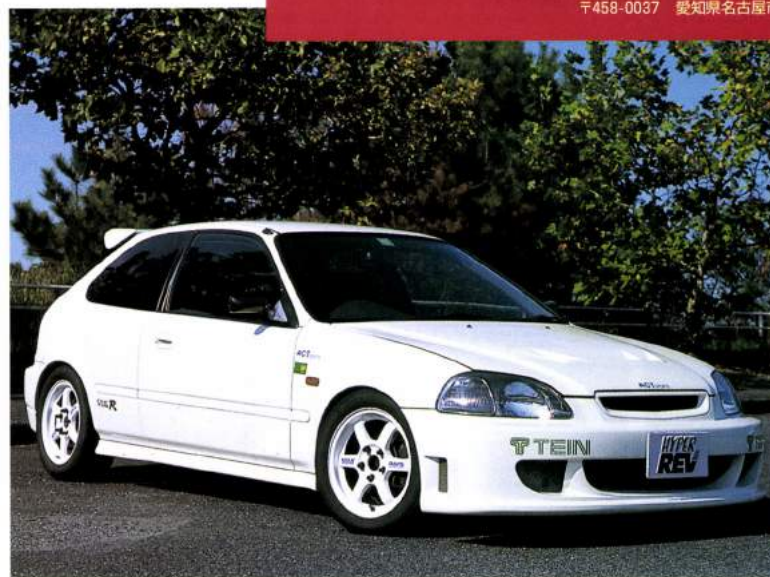
搭載エンジン	B16B
コンピュータ	WORKS ESTORIL
エンジン	バルブスプリング (TODA) カム (TODA IN側290度/EX側280度) タイミングギア (TODA バルタイ調整式) ポート研磨 (IN側、EX側とも) プラグコード (ノロジーホットワイヤー) インジェクター (インテグラ用) 燃料ポンプ (パワーエンタープライズ製) ラジエター (F win アルミ3層) ファイナルギア (ATS 4.929) LSD (ATS 機械式1.5WAY) クラッチ (ATS カーボンクラッチキット)
エンジンマウント	キャロッセ
足まわり	ショックアップソーバー (ファーストバーディークラブ車高調) スプリング (ファーストバーディークラブ F:12kg/mm R:6kg/mm)
剛性パーツ	NEXT ミラクルクロスバー

ACT SPORTS

アクトスポーツ

EK9

〒458-0037 愛知県名古屋市長見ヶ丘2-22
☎052-892-4447



ワクワクする車両を低価格で造り上げる
理想のコンセプトを実現したアクトEK

S耐で活躍するアクトスポーツは、レースで蓄積したノウハウを活かし、数々のオリジナルパーツを発売している。通勤からストリート、峠、サーキットまで対象として製作されたこのEK9のコンセプトは、初心者でもお金をかけずに楽しめる仕様。エアロボンネットやエアロバンパー、コンピュータなどの各オリジナルパーツを用いても、工賃を含めて約70万円（ホイールやタイヤは除く）とかなりローコストのチューニング内容だ。ノーマルでは物足りない低速トルクは、バルタイ調整やEG6のインマニを使用することで対応し、馬力はエンジンペンチで約210psを発揮する。試作品のオリジナル車高調はフロントが24kg/mmとかなり硬めのパネレートだが、数字の割には非常にしなやかな動きを見せる。各ステージでキビキビとした走りを実現する、扱いやすいEK9なのだ。



コンピュータはアクトスポーツオリジナルのN1コンピュータに変更。VTECの切り替えポイントは4500rpmとかなり下げられ、初心者でも扱いやすい仕様なのだ。もちろん現車合わせによる製作。



クーリング性能の向上を目標に開発されたフロントスポイラー。美しさと力強さを両立した洗練されたフォルムだ。



エアアウトレット付きオリジナルFRPボンネット。ノーマルヒンジでも対応でき、ボンピンは不要。重量は約6kg。



レース用として開発されたオリジナルバケットシート。175cm前後の身長がベストフィット。タイトなホール感が安心できる。

ACT SPORT EK9 spec.

搭載エンジン	B16B
コンピュータ	ACT SPORTS N1コンピュータ (cpu+現車合わせ11万3000円)
吸排気系	ラジエター (ジュラン 真ちゅう2層)
駆動系	LSD (クスモZ RS 機械式1WAY) フライホイール (TODA クロモリ鋼) クラッチ (ジュラン)
エンジンマウント	無限
足まわり	車高調 (ACT SPORTS 試作品) スプリング (ACT SPORTS F:24kg/mm R:8kg/mm) 強化フッシュ (無限)
ブレーキ	パッド (エンドレス F:CC-M R:CC-X)
ホイール	VOLK TE37 (F:15×7.0J R:15×6.5J)
エアロパーツ	エアロバンパー (ACT SPORTS 5万8000円) エアロボンネット (ACT SPORTS 6万8000円)

オリジナルパーツをふんだんに投入
高度なレーシングノウハウが生きる一台

Technica sport EK9 spec.

コンピュータ	無限
吸排気系	エアクリナー (VISION 1万8000円) エキマニ (VISION 4万8000円) マフラー (VISION メイン60φ→タイコ135φ→テール100φ 3万9000円) ラジエター (ショップオリジナル12万円)
駆動系	フライホイール (VISION 4万8000円<競技車専用>) フロントLSD (ATS) クラッチ (エクセディ)
足まわり	車高調 (ティンN1ダンパー F:26kg/mm R:22kg/mm) アーム類 (全て無限)
ブレーキ	パッド (ラムスGP4) ホース (APP)
タイヤ	YH ADVAN A048 (195/50-15)
ホイール	SSR Type C (15×6.5+42)
剛性パーツ	ロールバー (無限12点式)
その他	シート (VISION カーボン7万2000円/FRP4万8000円) ステアリング延長ボス (ショップオリジナル 9000円)

ホンダ車のチューニングを得意とするテクニカスポーツ。実際にシビックのインターカッブを始め、以前は鈴鹿クラブマンレースにも参戦。その豊富なレーシングノウハウは、チューニングワークにはもちろん、数多くそろえられたオリジナルパーツのひとつひとつにも、確かな力とチで息づいている。

街乗りがこなせて、しかもサーキットで好タイムを狙っていける。それがテクニカ・EK9のチューニングコンセプト。ただ、そう言うまでもよくあるサーキット走行会仕様とは、明らかに一線を画す仕上がりを見せる。

例えば、室内に張り巡らされたロールケージ。12点サイドバーという仕様そのものは珍しくないが、注目はその取り付け部分。単にフロアに直付けするのではなく、ハウジングを設けて剛性が一段と高められている。エンジン制御するコンピュータは、サーキットでは無限、街ではノーマルと切り替えて使い分けているところもミソ。オールマイティなセッティングでは、所詮サーキットでのタイムはすぐに頭打ちしてしまうからだ。

ステアリング延長ボスやオリジナルバックシートシートでドラゴジも完璧。後は安全タンクを装備すれば、このままシビックレースに参戦可能だ。さりげなく本格派。実戦経験豊富なテクニカらしい仕上がりがだ。



シートもオリジナルアイテム、ビジョンのフルバケットタイプに交換。ちなみにシートの材質は軽量で高強度なカーボン製だ。ハーネスはタカタの4点式モデルを装備する。



ステアリングはモモに交換。これを、レーシングシーンでお馴染みの延長ボスで手元に引き寄せ、ベストなポジションにセッティングする。これだけでハンドル操作がずいぶんラクになるのだ。



マフラーはオリジナルブランド「VISION (ビジョン)」のN1。NA用としては一般的な設計。フルステンで耐久性と中低速回転域でのトルクフルなパワーを出力。



足はティンのN1ダンパー。サーキットでは減衰力を前後ともフルハードに調整、F:26kg/mm、R:22kg/mmというかなりハードなセッティングだ。



エンジン本体はイジらず、サーキット走行時には無限のコンピュータで、そのポテンシャルを最大限に引き出す。データは無限のファンメイク用で完璧なサーキット仕様。レブミットは9100rpmだ。排気系はマフラーだけでなくエキパイもオリジナル品に交換。



ロールバーの安全性を高めると同時に、ボディ剛性を一段と高める効果もある取り付け部分のハウジング処理。一般的な走行会仕様は、ここまでのこだわりは減点に見えない。既成のパーツも工夫次第で、本来の機能以上の性能を発揮してくれるのだ。



独自のチューニングノウハウを結集し NA最強クラスとなる2リッター化



HONDA Twin Cam EK9 spec.

エンジン	ホンダツインカムB20TC 250ps仕様 (60万円)
吸排気系	エキマニ (FEEL'S ステンレス製45φ-50.8φ-60.5φ 9万5000円) スポーツマフラー (FEEL'S ステンレス製メイン60φ出口95φ 9万5000円) ストレートパイプ (FEEL'S ステンレス製 1万8000円)
駆動系	クラッチ (FEEL'S メタルクラッチセット+ディスク+カバー 7万5000円) フライホイール (FEEL'S クロモリ製4.6kg 6万円)
足まわり	サスキット (FEEL'S 減衰力12段階調整ピロアッパー付き 28万円) F&Rタワーバー (FEEL'S 各1万6000円)
ブレーキ系	F&Rパッド (FEEL'S 各2万1000円) ホース (FEEL'S 特注メッシュホース<非売品>)
エアロパーツ	フロントバンパー (FEEL'S 9万8000円) サイドステップ (FEEL'S 6万8000円) リアアンダースポイラー (FEEL'S 6万5000円) オーバーフェンダー (FEEL'S 12万円) 可変ダブルウィング (FEEL'S 9万4000円) ヘッドライトリッド (FEEL'S 2万2000円)
ホイール	ボルクレーシングTE37 (F:16X7.5+42 R:16X7.0+33)

独特の存在感を放つホンダツインカムのデモカーは、思わずスタイリングに目を奪われがち。だが、エンジンやボディメイク、サスペンション等、全ての部分にホンダツインカムのチューニングノウハウが結集した仕上がりとなっている。特にエンジンは、2ℓ化の手法が一味違っている。

シリンドアブブロックはS・M・Xなどに搭載されるB20B用を使用。さらにシリンドアヘッドを加工して2ℓのVTECエンジンを完成させている。もともと2ℓエンジンのブロックを使用することで、ボア×ストロークはスクエアに近い84×89mmとなる。これでストロークアップによる2ℓ化よりも高回転域の吹け上がりもスムーズとなる上、9000rpm常用を許容する耐久性も手に入る。もちろん排気量アップによる強大なトルクは、街乗りからサーキットまでステイジを問わず扱いやすさを発揮する。

一方、ボディは7点式ロールケージやフルスポット増しで剛性アップ。さらに徹底的な軽量化で約900kgまでのダイエットに成功。サスペンションは筑波のコース2000を中心にサーキットを走り込んでセッティングを煮詰めた車高調キットを装着。タイヤサイズのアップとあいまって別次元のコーナリングスピードを可能にしているのだ。



B20TCエンジンの秘密は、B20Bエンジンのブロックを使用してスクエアに近いボア×ストロークを確保したため。230ps仕様 (48万円) も設定ある。マフラーもオリジナル。



迫力のスタイリングも魅力のひとつ。プリスターフェンダーの装着で片側フロント40mm、リア20mmのワイドボディ化。タイヤもF225、R205サイズを余裕で収める。



ホイールのリムはF7.5J、R7.0J。これに205/50-16のタイヤを履く。フェンダーのスリットは、走行風で右がエアクリナー、左がオイルクーラーを冷却する役割を果たす。



筑波サーキットで煮詰められたアルミシエルケース採用のオリジナル車高調サスキット。ピロアッパーマウントが付属となり、前後とも減衰力の12段階調整が可能。スプリングはF23、R18kg/mm。



メーターはタコメーターだけというシンプルなスタックのマルチファンクションでレーシーな雰囲気。水温や油圧、車速等はグリーンディスプレイ上に表示される。



2段式となるリアウィングの装着により、高速コーナーで有効なリアダウンフォースを発生する。上段ウィングは角度調整式で、コースに合わせたセッティングも可能。

製品開発のためのテストカーながら その仕上がりはレースカーをも凌ぐ



AUTO ADVANCE EK9 spec.

最大出力	230ps/9000rpm
最大トルク	22.0kg-m/6000rpm
吸排気系	エアクリナー（HKS純正置き換えタイプ） サクシヨンパイプ（A-SPORTSアルミ製 試作品） スロットル（A-SPORTS 70φ 4万5000円（DC2Rのみ下取り可）） エキマニ（A-SPORTSオールステン 5万9800円） マフラー（A-SPORTSオールステン60.5φ 試作品） ラジエーター（A-SPORTSオールアルミ 試作品） クラッチ（TODAメタルディスク&カバー） 車高調（ハーディークラブP-1ダンパー F:20kg/mm R:18kg/mm） Fアッパーアーム（A-SPORTS 調整式3点ピロホール採用スチール製4万9800円） Rアッパーアーム（A-SPORTS 調整式3点ピロホール採用アルミ製2万1800円） リアコンバセンサーアーム（A-SPORTS 調整式1万9800円） リアローアーム/リアコントロールアーム（無限） ストラットタワーバー（F:インテグR純正 R:SPOON） F&Rバッド（ラムズ） ローター（A-SPORTSスリット入り F:1万9800円 R:1万8800円） ホース（A-SPORTSフィッティングステンレス 1台分1万5800円） DL D01J（195/55-15） P-1レーシング（F:15×7.0+38 R:15×7.0+45） ロールオーバー（セーフティ21×10点式） フェンダー内補強（A-SPORTSガッチリサポートタイプR 1万7800円） シート（レカロSP-G） シートレール（A-SPORTSスーパーロータイプ 1万2600円）
駆動系	
足まわり	
ブレーキ系	
タイヤ	
ホイール	
その他	

このデモカーは、オートアドバンスのオリジナルパーツ開発のテストカー的役割も持っているため、手加えられていない部分はほとんどないほど。見た目に違わずサーキット仕様なのだが、ナンバ付きストリートカーとしてのこだわりから、室内外を問わず実にきれいな仕上がりを見せている。

まずエンジンはB16Bをベースに、クランクとコンロッドをDC2用に変更して1・8ℓ化。もちろん、その際にはフルバランス取りや強化バルブスプリングへの交換などが施され、ロングストローク化にもかかわらず9500回転まで許容するという。

足まわりはハーディークラブのサスキットをチョイスしているが、前後にキャンバー角調整用のアッパーアームを装着し、走るステイジや天候に応じて自由なセッティングが可能。ボディ補強に関しては、重量増を嫌うサドルシルへのウレタン充填のほか、ドアヒンジからフェンダー内にオーバルシャフトを固定することで剛性をアップしている。

駆動系ではDC2インテグR用ファイナルとATSSクロスマシシオンを組み、TやM1NEサーキットのストレートエンドで9200回転前後になるようにセッティング。単なるエンジン載せ換えでは実現できないレブリミットをキッチリ活かす仕様となっている。



レースカーと見紛うほどキレイに仕上げられた室内。シートはレカロSP-Gだがオリジナルのカーボン製フルバケット（5万9800円）もリリースしている。シートレールはオリジナルのスーパーロータイプでほとんど直付け並みのローポジションを実現。



エンジンはB18C用クランクとコンロッドを使用して1.8ℓ化。同時にバランス取りや動弁系の強化等でレブリミットを9500rpmまで引き上げている。吸気系はインテグ純正を加工した70φのスロットルボディ、試作品となるアルミ製サクシヨンパイプで効率とレスポンスをアップ。エキマニは4in1レイアウトで高回転域を狙う。



サスペンションはP-1レーシングダンパーとスウィフトのスプリングの組み合わせ。フロント、リアともに調整式のアッパーアームを装着しているため、キャンバー角の変更ができる。さらにリアは調整式コンバセンサーアームによりトール調整も可能にしている。ブレーキはローターとホースがオリジナルパーツとなる。



ホイールはハーディークラブのP-1レーシング。前後とも15×7.0でオフセットはフロント+38、リア+45。細かいオフセット設定と価格の手頃さのせいか、全国的に人気のホイールだ。

マフラーはメインパイプ60φのチタン製。インナーサイレンサーの装着で保安基準を満たすことは確認済みながら、これはひとまずワンオフの試作品。製品化が待たれるところだ。

市販パーツでチューン・セットアップした ダートラのクラスチャンピオン車両!



ALEX EK9 spec.

吸排気系	エアクリナー (K&N) サクシジョンパイプ&マフラー (無限)
駆動系	ミッション (ルート6・4速クロス) ファイナルギア/フライホイール/LSD (クスコ) クラッチ (KYBメタルディスク/クスコカバー) 車高調 (KYBリザーバー別タンク式 F: 6kg/mm R: 4.5kg/mm) リアスタビライザー (ALEX 1万5000円) エンジンマウント (ALEX 2万9800円) リアコントロールアーム (ALEX 1万8800円) フロントロアアームブッシュ (ALEX 2万2000円) F&Rストラットタワーバー (ALEX 各9800円)
足まわり	
ブレーキ	パッド (BRIG) ローター&キャリパー (ALEX14inch 10万8000円/スリット入り11万8000円) ホース (HYDRASTAR) BS 460R (185/65-14) BS RIZO (14X6.0-45) ローラーバー (セーフティ21・14点式) エアスクープ付きカーボンボンネット (ALEX 7万6000円/FRP5万9000円) リアスポイラー (ALEX カーボン 3万9800円) リアスポイラーアジャスタブルステー (ALEX 3段調整9800円) リアスポイラー&マウント 5万4800円 エアダクト (ALEX 1万5000円<2コ>) アンダーガード/フロアガード (セーフティ21)
タイヤ	
ホイール	
剛性パーツ	
エアロパーツ	
その他	

様々なステージにマッチした車両を製作するアレックス。その中でも、特に得意としているのがラリー、ダートライアル車の製作だ。ここで紹介するEK9もダートライアルをターゲットとしており、JAF全日本ダートライアル選手権のA2クラスで、4年連続チャンピオンになる程のレベルにまで到達したクルマなのである。

アレックスでは、シビックを「A2クラスでは特にポテンシャルが高い」と評する。では、どんなチューンをしたのか? 答えはサスのセットアップ等トータルでのバランスを高めることと軽量化。これが大きな柱だ。カヤバとのタッグで煮詰められた車高調は、優れたトラクションで評価も高いと言う。軽量化はボンネットがすぐに目に付くが、その裏まで徹底して軽くしているのである。また、コースに合わせてタイヤを選択できるように、14インチのブレーキにしている点も興味深い(インチャダウンで軽量化効果もあり)。

特別なパーツを各部に装着した訳ではない。A2クラスという、ナンバー付きクラスに出場することからも、極めて身近な競技車両と言える。しかし、各部に与えられたスポッ増し等のボディ補強や軽量化などの作り込み、セッティングが磨かれたEK9には、本格的なという言葉が一番よく似合う。



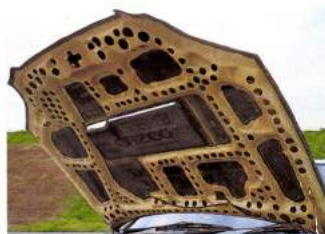
カーボン製のベースと共に、このルーフスポイラーのステーもオリジナル品。角度を変えることができるため、走りのステージに合わせたセッティングができそう。



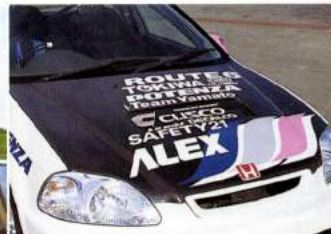
「ノーマルはお話にならない」ことから、エンジンマウントは強化品をオリジナル製作している。しかし、レギュレーションに照らし合わせて、形状はノーマルと同一。



アンダーガードもオリジナル。ラリーにはリブ付きのゴツイものでないと厳しいが、ダートラではこれでもイケる。ならば、リブ無しで軽量タイプのコチラを選ぶ方が自然だ。



室内に重たいロールバーは組まれているものの、「スチール製ボンネットのクルマには効果の大きい」アイテム。というカーボンボンネット装着で軽量化を狙った。さらにその裏は穴を開け、可能な限りの軽量化を図っているのだ。



カヤバのダートラスペシャルをチョイス。オンロードで使う低速可変ではなく、高速可変を使用したショックだ。メーカーと共に開発した、数少ない特別なアイテムのひとつ。



ステアリングとシートはOMP製を選択。このように「特別でないパーツ」で構成されているのが特徴だ。もちろん、チャンピオンの走りをサポートするアイテムのひとつである。



14点式ロールケージをセット。ピラー留めを各部に施し、またスポッ増しまで施すことでボディ剛性は格段に向上。また、ピラー留め部分にまで軽量化を図っているのだ。

サーキットで鍛えられた高品位のパーツで クルマをエンジョイすることを可能にする



SPEED EK9 spec.

最大出力	200ps/8200rpm
最大トルク	20kg-m/6400rpm
レブリミット	9100rpm コンピュータ SPEED (ノーマル下取り8万円)
吸排気系	スロットル (SPEED 4万5000円) エキマニ (SPEED 6万8000円) マフラー (メイン60.5φ→タイコ125φ→テール101.6φ SPEED 5万3000円)
エンジン系	バルブ/バルブスプリング/バルブリテーナー/カム (SPEED 価格未定) タイミングギア (SPEED<バルブタイ調整式> 価格未定) ガスケット (SPEED 1万円) シールドプラタコッド (SPEED 2万5000円) ガスケット (SPEED 1万円) カーボンプラグ (SPEED 1万円) オイルフィルターキャップ (SPEED 3万4000円)
駆動系	LSD (SPEED 9万円) フライホイール (SPEED 3万4000円)
足まわり	車高調 (SPEED 17万8000円 F:18kg/mm R:16kg/mm) ストラットタワーバー (SPEED F1万5000円 R1万4000円) ピロリンクキット (SPEED 18万円)
ブレーキ系	F&Rローター/F&Rキャリパー (SPOON) ブレーキホース (SPEED 3万6000円)
その他	フルバケットシート (SPEED 2万9000円) スーパーローポジションシートレール (SPEED 1万64000円) カーボンボンネット・エアダクト付き (SPEED 8万8000円) エンジンマウント (SPEED 3万2000円)

01年、S2000でスーパー耐久に参戦し、シリーズチャンピオンを獲得する等、積極的な活動をしているメーカー・スピード。同社の、ホンダ車のスポーツ系に的を絞って展開されるアイテムは、高いクオリティ、追求されたリーズナブルな価格など、注目必死の要素を数多く内包している。

ストリートを基本に、走行会をも楽しめる用品作りを進めている。今回特に印象的だったのは大径スロットルで、アップしたトルクは「体感できる」そう。軽量化を実現し、熱のこもりを解消するボンネットや、プラグカバー、オイルフィルターキャップ等、様々な商品を用意アップするのも特徴。室内に目を移しても、バケットシートとスーパーローポジション仕様のシートレールを設定。シートには尻の部分にまで滑り止めがなされるなど、より走りを楽しめるように考慮されている造り込みだ。

LSD、クラッチ等の駆動系はもちろん、ガスケット、バルブ、バルブスプリング、カムといったハードチューニングに使えるパーツも用意され、このEK9にも組み込まれている。けれど基本はストリート。サーキットからフィードバックされたノウハウ・クオリティにより、完成度の高い、クルマをエンジョイするためのアイテムを提供しているのだ。



リア側のタワーバーもリリースしている。ラゲッジスペースは少々犠牲にするネガはあるけれども、ボディ剛性を効果的に高めるといふポジは見逃せないポイントだ。



ボディ剛性を高めるストラットタワーバーも用意した。サス等の変更と合わせて、より効果を発揮するであろう。エンジンルーム内で存在感を主張することは言うまでもない。



70φの大径スロットルに変更されている。インテグラタイプRのものを加工して装着する。トルクが太くなり、それをはっきり「体感できる」という魅力的なアイテムのひとつ。



エキゾースト系も、リアピースだけではなくエキマニまで総合的に仕上げられる陣容を誇る。触媒をそのまま使用できる車検対応品。オールステンレス製で肉厚を薄くする等で、軽量化を図っていることも特徴。



座面にも滑り止めがあり、適切なポジションを維持することができるオリジナルシート。カラーはレッドとブラック。そして、スーパーローポジションシートレールも用意される。純正シート用のシートレールもラインアップされる。



軽量化を実現するカーボンボンネットもラインアップ。「純正のボンネットは熱がこもりやすい」ことからエアアウトレットを設定した。スパルタンなルックスも印象的である。

必要最低限のポイントを押さえて
誰でも乗れる仕上げ方を目指す



何度もテストと試行錯誤を繰り返して造られたオリジナル車高調。大々的なボディ剛性をこなしている分、しっかりした足まわりで走りを守る。

PHASE EK9 spec.

最高出力	240ps
エンジン	SPOON製2.0ℓフルチューン
コンピューター	SPOON
吸排気系	エアクリ (SPOON) エキマニ (PHASE 6万3000円) マフラー (PHASE 6万円)
駆動系	LSD/クラッチ/フライホイール (SPOON)
ブレーキ系	パッド (SPOON) キャリパー (SPOON 4ボット) ホース (PHASE 2万5000円)
足まわり	車高調 (PHASE レーシングギアベースフルキットF:20kg/mm R:10kg/mm 23万7000円) ストラットバー (SPOON)
タイヤ	YH ADVAN A032R SOFT (F:205/50-15R:195/50-15)
ホイール	エンケイ (F&R:15×6.5+40)
その他	バケットシート (SPOON) 3連メーター (PHASE 価格は要問い合わせ) カーボンボンネット&ルーフスポイラー (SPOON)

「チューニングのポイント」は、あくまでもユーザーが主体」というスタンスを持つフェイス。フェイスが手掛けたEK9は、いかにも、というガチガチのチューニングではなく、誰でも手の届く範囲で収められている。

確かに、サーキット仕様車には必ずあると言っているロールオーバーは未装着。ボディ側の補強は一切されていない。そのかわりと言っては何かだが、エンジンにはスプーンの2ℓキットを組み込みフルチューン。さらに、コンピューターやエキマニ、マフラー等を装着することで、240psを発揮するのだ。



スプーンの2ℓキットを組み込んだエンジン。市販されているスプーン製のキットを組み合わせながらも、エキマニとマフラーはオリジナルのものをセット。これで240psを発揮。



ルーフスポイラーは、サーキット走行時だけでなく、高速道路等の走行時でも安定性を増してくれる。カーボンタイプというのもスポーツライクなルックスを造り上げる。



フロアや内張りはそのまま、シートやステアリングをスポーツタイプのものにチェンジ。インパネにセットされている3連メーターはフェイスのオリジナルだ。



スプーンのリアタワーバーをセット。比較的手頃なパーツを用いてクルマ造りをするには、ユーザー主体というフェイスのモットーにのっとった手法だ。

K-ONE

カーライフレボリューションK-ONE
EK9

野並店/〒468-0047 愛知県名古屋市天白区井の森228 ☎052-891-7717
熱田店/〒456-0032 愛知県名古屋市熱田区三本町2-18 ☎052-871-2055 <http://www.k-one.to>



ストリート⇄ジムカーナのノウハウの共有化で
セットアップされたジムカーナEK9

ストリートチューンからジムカーナ車のメンテまで幅広く対応するK-ONE。このEK9は中部地区のJAFジムカーナ地方戦に参加しているA車両(ナンバー付き)。パワー面の改造は規定により無限のエアクリくらいに留められ、足まわりを中心にしたセットアップだ。オリジナル車高調はジムカーナ用に煮詰めたもので、車高を前後40mmずつダウン。レイトはリアを極端に低くして、流れ出しを分かりやすくして扱いやすいようにしている。これに合わせて、スタビはノーマルよりレイトが低いものを使う。車高を下げるスタビが低く張った感じになるので効きすぎてしまうらしく、ロールはバネで抑える方向性になっている。ブッシュはピロ化してムダな動きを排除。また、このクルマには未装着だが、ストリート用強化ドラシャが好評で、グリッパ派に人気が高くてオススメのことだ。



フロントバンパースポイラーはK-ONEオリジナルのFRP製。フロント開口部を大きく取り、オイルクーラー装着時のことも考えてある。

オリジナル車高調はジムカーナスペック。F22、R7kg/mmとリアが極端に低いが、リアをハードにしすぎると唐突な流れ出しになるので、ソフトにしてマイルドな旋回を狙っている。



ボンネットもK-ONEオリジナルのFRP製。タイプR純正はアルミ製でもともと軽い方が、競技となるとさらに軽くする必要がある。

K-ONE EK9 spec.

エアクリナー	無限
点火系	ノロジーホットワイヤー、ノロジープラグ
駆動系	5速クロス/2.929/2.105/1.652/1.308/1.033 クスコLSD RS 1WAY (ファイナルノーマル) K-ONEクラッチキットカバー、メタルディスクのセット6万3000円
サスペンション	K-ONE オリジナル・エナベタルベース/F22、R7kg/mm クスコピロアッパー-F&R スタビ/F-EK4、R:クスコ クスコフルピロッシュ
ブレーキ	パッド/F:K-ONEオリジナル
タイヤ	YH ADVAN A048 F:225/45-16 R:195/55-15
エアロパーツ	K-ONEフロントバンパースポイラー/FRP製 (6万8000円) K-ONEボンネット/FRP製 (6万8000円)
その他	BRIDEフルバケ、TAKATA MPH-340 4点式ベルト

SタイヤはA048のF225/45-16、R195/55-15。フロントのトラクションを増やすためにリアより太いサイズを履く。TE37はジムカーナでも定番と言えるホイール。

タイプRばかりがシビックでは お手軽EGシビックベース草レース仕様



Technical Garage Morita EG6 spec.

吸排気系	エアクリ・クーラー&サクシジョンパイプ (バーチャルスピード 1万9800円) エキマニ (バーチャルスピード 4万9800円) マフラー(メイン50φ→タイコ125φ→テール90φ) (バーチャルスピード 4万9800円) ラジエーター (バーチャルスピード アルミ3層12万円/ノ 純正交換2層 2万4000円/3層 6万5000円)/全面2層 5万5000円/3層 8万円)
エンジン系	冷却水サーモスタット (無限) コンピュータ (バーチャルスピード 9万8000円) ピストン (TODAハイコンプ) バルブスプリング (無限) タイミングギア (TODA)
駆動系	LSD (無限) フライホイール (TODA)
足まわり	車高調 (TEIN F: 20kg/mm R: 18kg/mm) F&Rピロアッパーマウント (TEIN) F&Rスタビライザー (無限) アーム類 (無限)
ブレーキ系	パッド (ラムズ) ホース (アールズ)
タイヤ	DL D01J (195/55-15)
ホイール	VOLK TE37 (F: 15×7.0+35 R: 15×6.5+45)
その他	バケットシート (バーチャルスピード 3万5000円) エンジンマウント (バーチャルスピード 2万7000円)

西日本フレッシュジュマンレース等、各種レースや走行会、ドラッグイベントへも積極的に参戦している福岡県嘉穂郡のチューニングショップ「テクニカルガレージモリタ」。レースマシンへのエンジン供給や足まわりのセッティング等を得意とし、蓄積したノウハウを基にストリートからレースまで年々ワイドな展開を見せている。

今回の取材車両は、実際に女性オーナーがサーキットアタックに使用している「草レース仕様」EGシビックをベースに要点を押さえたモディファイが施された入門用マシンで、実際ナンバーも付いて日常の足としても全く不足の無い状態だ。

全体の味付けとしては中低速からの立ち上がり重視してトルク重視のチューニングがなされている。走りの舞台となるオートボリスは高速コーナーも多いが、オーナーの走りを考慮して現在の仕様となっている。

エンジンは、カムの変更とバランス取りによるファイナルチューニングが施されている。吸排気系の変更と相乗効果でトルクと高回転のノビを同時に改善。特にコーナーの立ち上がりで大きな差が出るというから見逃せない。

タイプRばかりが目立つ今、格安なEGベースで楽しめる草レース仕様はマイペースで楽しめる賢い選択肢と言えるだろう。



オリジナルコンピュータはエンジンと給排気系の仕様変更に伴い現車合せのリセッティングが行なわれている。この車両は、オートボリスでの走行に合わせてセッティング済みだ。



サーキットでは最低でも2層以上のラジエーターが欲しい。欲を言えば写真左のような幅が広いタイプを導入したいが、エアコンが使えるようになってしまふ。そこでモリタではオリジナルエアコン移動キットをリリース。



オリジナルのタコ足とインテークチャンバーを装着するだけでも、まるでカムを変えたかのようにフィーリングが大幅に向上。さらにインテーク純正カムを導入し、バルブタイを遅らせてトルク重視のセッティングを実現した。



ティンプロショップでもあるモリタでは、TYPE HAをベースに仕様変更を施した。組み合わせたスプリングに合わせ、5cmのショートストローク化と減衰力の変更を行なっている。



足まわりを固めるとともに、ボディもロールバーとタワーバーでしっかり剛性をアップさせている。さらに、発砲ウレタンを注入することで、さらなる剛性アップを図る。



マフラーもオリジナルアイテムだ。インテークチャンバーとタコ足の相性を吟味して開発。テールこそ90φだが、メインパイプ径を50φとし、トルクのキープを重視している。



スーパーストリートチューンならではの醍醐味だ

M&M HONDA EK4 spec.

最大出力	210ps/8400rpm
コンピュータ	M&M HONDAオリジナル (8万円~)
吸排気系	エアクリナー (無限) スロットル (内径70φ加工) エキマニ (M&M HONDAオリジナルステン4-2-1 バンテージ巻84万9800円/無し3万9800円) マフラー (M&M HONDAメイン60φターボ80φ ステン14万8000円/タン19万8000円) ラジエター (M&M HONDAエアコン対応 9万2000円)
駆動系	LSD (無限) フライホイール (M&M HONDA 3万8000円) クラッチディスク & カバー (M&M HONDA 5万1000円) 車高調 (MM2001<オーバーリズベース>全長調整タイプ 25万円 F:20kg/mm R:16kg/mm)
足まわり	アーム類 (無限)
ブレーキ系	パッド (プロジェクト・サーキットタイプ) ローター (F:タイプR5穴用 R:タイプR4穴用) フロントキャリパー (SPOON4ポット) ホース (M&M HONDA F&R1万9800円) BS 540S (F:225/45-16 R:195/55-15) エンケイ ESターマック (F:16×7.5+45<30mmスベア> R:15×6.5+45) FRPボンネットダクト (M&M HONDA 6万円) リアウイング (M&M HONDA 3万6000円) フロントオーバーフェンダー (M&M HONDAワンオフ) フロントバンパー/サイドステップ/リアバンパー (バーディークラブ)
タイヤ	
ホイール	
エアロパーツ	

ホンダ車専門のチューニングショップとして、ストリートはもちろんサーキット走行まで積極的に対応している福岡のM&M。走行会を楽しむユーザーが多い事もあって、オートボリスやMINEE等、サーキットに合わせたマシンセッティングを得意としている。

そんなサーキット色が強いM&Mが、どちらかと言うとストリートマシンとして、「チューニングの楽しさを存分に堪能できる仕様」と銘打って提案するのがこのEK4。オーバー・1・8に化されたエンジンが生み出す大パワーと図太いトルクをワイドタイヤでコントロール。独自のノウハウを活かしたオリジナルサスペンションでファンなハンドリングを実現している。

アクセルを踏み込むと、その図太いトルク感に驚かされる。中低速でも十分に感じ取れる太ったトルク、そして俊敏なビックアップ……これは街乗りでのルーズなギア選択にも寛容で、もはや高回転型というイメージは通用しない。どこから踏んでも即、パワーが立ち上がり、カムが切り替わる5000回転前後からは突き刺さるような加速で一気にレッドゾーンへと突入してしまふ。

チューニングの楽しさを前面に打ち出すこの仕様は、VTECの魅力に味を覚える替沢メニューとして決して見逃せない一台だ。



M&M自慢のサスペンションはオーリンズベースで、フロント20、リア16kg/mmというセッティング。これでも、街乗りでも不快な突き上げ感とは全く感じられない。



自慢の足まわりを生かすにはボディ各部の剛性アップが重要なポイントとなる。この車両はタワーバーの他に、発砲ウレタンによるボディ補強も施されている。



サーキット走行も有り得るなら、冷却対策は必須項目。M&Mオリジナルラジエターはアルミ製三層構造で、純正位置に装着できるためエアコンの使用も全く問題なし。



ベースエンジンはB16A。これに鍛造ピストンを著り1820cc化を図っているが、その体感パワーは+220ccとは思えないもの。「レーシングではなくストリートを目指した」と言うだけに、ドコへ行っても走りやすい。



フロントのみに装着された迫力のオーバーフェンダーに収まるのは、225/45-16というワイドなSタイヤ。これによりコーナリング性能を大幅アップさせている。



オリジナルマフラーはフルステンレス製で中間パイプからのフル交換タイプ。VTECのエキゾーストノートを適度な音量で響かせてくれる。メインパイプは60φとなっている。



オリジナルのFRPボンネットは軽量化とともに、アウトレットダクトによる冷却性能も確保できる。走行会など、長時間の全開走行時にはぜひ導入したいアイテムのひとつだ。

多くの車種を手掛け、ストリートからサーキットまで幅広く対応するシグナルオート。このシビックに関しは、N1耐久やシビックインター等のレース活動だけでなく、本場アメリカのドラッグレースにも挑戦し、これらによる豊富なデータの蓄積とチューニングノウハウを得ているというアドバンテージがある。

このEK9は、地元のセントラルサーキット仕様として仕上げられ、モータースポーツからのフィードバックが随所に活かされたマシンだ。ボディは大幅に軽量化され、オリジナルのロールバーにより剛性を向上。またエンジンはシビックインター仕様、とかなり高いポテンシャルを秘めた内容となっている。

なおシグナルオートでは01年11月現在、セントラルや筑波でGTRに勝つことを目標とするシビック・ターボを開発中とのこと。こちらの動向も楽しみだ。



シビックインターで鍛えたノウハウが
注ぎ込まれたサーキットアタッカー



ワンオフのオールステンマフラーはメイン・テール後60。シビックインター用に、街乗りに対応しサイレンサーを追加したような仕様だ。

エンドレスのスーパーファンクション (F14kg、R10kg/mm) を装着。車高ダウンによるキャンバーの適正化 (フロント3°30'~4°) にはナックルの曲げ加工により対応している。



エンジンはシビックインターとほぼ同じ仕様となっている。冷却性の強化としてオリジナルのアルミ製3層式ラジエーターを装着し、サーモスタットを開閉温度68℃のものに交換。



ダッシュ貫通タイプのスチール製7点式オリジナルロールバーを組み込む。アンダーコートや内装パネル、オーディオなどを取り外し、徹底して軽量化を図る。

SIGNAL AUTO EK9 spec.

搭載エンジン	B16B
吸排気系	エキマニ (無限) エアクリーナー (ノーマル加工) マフラー (ワンオフ) スーパーラジエーター (SIGNAL AUTO アルミ3層 10万6000円/エアコン不可11万6000円)
駆動系	ファイナルギア 4.785 LSD (ATS 1.5WAY) フライホイール (SPOON) クラッチ (SPOON)
ブレーキ系	パッド (ZC) ローター (AP) 車高調 (エンドレス スーパーファンクション F:14kg/mm R:10kg/mm)
足まわり	タイヤ DL D01J
ホイール	VOLK TE37
剛性パーツ	ロールバー (SIGNAL AUTO)
その他	シート (BRID ジータ I)

AUTO FACTORY FUN

オートファクトリーファン
EF9

〒671-0217 兵庫県姫路市飾東町佐良和89-1
☎0792-53-4738 http://www.2.odn.ne.jp/fun

オートファクトリーファンがチューンしたこのEF9は、「予算を掛けず、いかにハードチューニングのクルマに対抗するか」をテーマに仕上げられたもの。スペシャルなパーツは使わず、トータルバランスの良さを勝負する。走行ステイジはサーキットと峠がターゲットだ。

EK9の純正ピストンとカムを流用し、圧縮比を高め、高速域でのパンチ力を向上させたB16Aエンジン。コンピュータはオリジナルに交換し、現車合わせで綿密にセッティングする。サスペンションはサーキットでのタイムアタックを考慮しスプリングレートと低めに設定。リアにある程度粘りを持たせた。

現在、セントラルサーキットでのベストタイムは1分32秒台。徹底して走りの性能を追いかけた硬派な仕様。初・中級者はもちろん上級者も十分楽しめるコストパフォーマンスに優れる1台だ。



マフラーはバーディークラブのレーシングスベックⅡをセット。エンジンチューン、及び排気系の変更に伴い、当然コンピュータは現車合わせでリセッティングされている。



EK9の純正ピストンを組み込みハイコンプ化されたB16A。圧縮比はノーマルの10.5から11.0に高められている。低予算でエンジンのポテンシャルがアップできる賢い方法だ。



ティンの高調で硬められたサスペンション。スプリングレートはF18、R16kg/mmにセット。若干柔らかめにセッティングすることで、リアが出がちなEF9のコーナリング特性を抑え込む。



セーフティ21のロールバーが張り巡らされた室内。これだけでもボディの剛性はかなりアップする。フロアマットやサイドパネルは軽量化のため躊躇なく取り外されている。インテリアにも無駄に感じるものは一切ない。

AUTO FACTORY FUN EF9 spec.

コンピュータ	FUNオリジナル (現車セッティング仕様5万円)
吸排気系	マフラー (BuddyレーシングスベックⅡ) スロットル (加工)
駆動系	フライホイール (FUN 3万円) クラッチ (FUNメタルクラッチセット3万5000円)
足まわり	車高調 (TEIN F: 18kg/mm R: 16kg/mm) アーム類 (無限)
ブレーキ系	パッド (BRIG)
タイヤ	DL D01J (195/60-14)
ホイール	ワタナベ (14×6.0+38)
剛性パーツ	ロールバー (セーフティ21・8点式)
シート	FUN (3万5000円)

コストをかけないパフォーマンスで
ハードチューニングカーに対抗する

レースカー製作のノウハウを活かした 全国でタイムアタックできるEG6



LANDMARK CHIBA N.T EG6 spec.

エンジン	B18C純正部品使用オーバーホール
コンピュータ	LANDMARK CHIBA N.Tオリジナル (10万円)
吸排気系	マフラー (LANDMARK CHIBA N.Tオリジナル ワンオフ) ラジエーター (LANDMARK CHIBA N.Tオリジナル横流式 ワンオフ)
燃料計	コレクタータンク (LANDMARK CHIBA N.Tオリジナル ワンオフ)
駆動系	クラッチ (OSシンブル) LSD (クスコ1ウェイ)
足まわり	車高調 (LANDMARK CHIBA N.T F22kg/mm R20kg/mm 22万8000円) リアタワーバー (クスコ)
ブレーキ	パッド (LANDMARK CHIBA N.Tオリジナル F:2万5000円/R:2万4000円)
剛性パーツ	ロールケージ (クスコ7点式)
タイヤ	BSポテンザRE540S (F205/50-15・R195/55-15)

十勝24時間耐久レース出場車のマシンメンテナンスマンも手掛けるランドマーク千葉ニュータウン。そのEG6デモカーには、DC2タイプR用のB18CをOHして換装。N1レーシングのノウハウを活かし、全て純正部品を使用しているものの、細かなクリアランス調整やバランス取りが施され210psほどのパワーを手に入れている。

だが、このデモカーの目玉は足まわり。オリジナルのサスキットはEG6の登場直後から開発を始め、各地のサーキットで十分意図められたものだ。ダンパーはレーシング・ギアのシエラケースを使用しているが、中身はバルブ等を独自に開発したオリジナル品。これにアイバツハのスプリングが組み合わされる。また、ブレーキは前後ともEK9用を移植しており、パッドはオリジナル品を装着。初期タッチよりもペダルストローク奥でのコントロール性を重視している。

もちろん、サスキットをただ装着するだけでなく、車高やアライメントの調整にも気を配っている。ランドマーク千葉ニュータウンではサスキット購入ユーザーに、十勝を始め、仙台ハイランド/菅生/FISCO/もてぎ/鈴鹿/セントラル等、サーキット別のセッティングデータを提供してくれるというから心強い限りだ。



タイヤはBSの540S。フロントは1サイズアップの205/50-15だが、リアは純正サイズ。EK9シビックR用のブレーキパーツを流用するためホイールは5穴に変更されている。パッドはオリジナルで開発したレース用。



レースカーにも採用される横流式のラジエーターは、オリジナルのワンオフパーツ。冬季にはオーバーホールが発生するほどの冷却性を持つが、水温を80~85℃に保つことでB18Cのエンジンパワーを最大限に引き出す。



オリジナルECUと変換ハーネスを使用し、エンジンはDC2インテック用のB18Cに載せ換えてある。レース車メンテナンスマンのノウハウを活かして高精度なバランス取りが施され、ノーマルのB16Aより約40psアップのパワーを手に入れている。軽量ボディのEG6には十分すぎるほどだ。もちろん、1.6Lエンジンのオーバーホール (25万円〜) も行なっており、ハイカムや4連スロットル等のオプションメニューも用意している。



サスキットはオリジナルダンパーとアイバツハのスプリングの組み合わせ。コーナリングスピードを上げるため、基本的にはテールサイドを抑えたアンダーステアセッティング。サーキットごとにバネレートを変更することなく、車高やアライメント調整で対応。ほぼ全国にある主要サーキットを網羅する豊富なデータが魅力だ。



ノーマルタンクをそのまま使用してサーキット走行をする場合の必需品とも言えるコレクタータンク。ポンプもインタンクではなく外付けとなるため、DR30スカイライン用を流用している。

HKSパーツで実現する スーパーライトチューン



このHKSのEK9は、元々同社の開発車両だったが、現在は一部を除いて、全て市販されているパーツが装着されている。つまり、誰もが同じ仕様にすることができるといえるわけだ。

エンジン関係では、エンジンチューニングの基本にのっとり、レーシングサクシオンにより多くの空気を取り入れ、ツインパワーで強い点火を実現し、そしてEXマニ・レーシングヘッダーとハイパワーマフラーで燃焼ガスをスムーズに排出。そしてサスペンションは、車高調整式サス・ハイパーマックスIIを装着する。クラッチは、アメリカ向けボルトオンターボキット用に開発中のシングルプレートが組まれているが、それ以外は真正正銘の市販パーツのみ。しかし、シビックが本来持つポテンシャルの高さといえ、ストリートからサーキット走行まで十分楽しめる内容に仕上がっている。



42.7~45φというターボパイプを使用した4-2-1タイプ。中間域の性能を確保し、高回転でのパワーアップを果たす。



HKSのスーパーパワーフローの性能を最大限まで引き出すサクシオンキット。エアクリ本体はバンパー内に収まり、冷たいエアを吸入。



ハイパーマックスIIは減衰力30段階調整式のモノチューブタイプの車高調整式。快適さとスポーツ性能を両立。



ハイパワー&ハイパフォーマンスがコンセプトのハイパーマフラー。メインパイプは54φ、テールエンドは94φ。

HKS EK9 spec.

吸気系	HKSレーシングサクシオンキット (7万4800円)
EXマニ	HKSレーシングヘッダー (8万8000円)
マフラー	HKSハイパーマフラー (5万6000円)
プラグ	HKS Siプラグ S40i (1900円)
サスペンション	HKSハイパーマックスII (F:8kg/mm R:5kg/mm 12万9000円)
クラッチ	メタルシングルプレート (試作)
ブレーキパッド	エンドレスCC-M
ホイール	アドバンRG (16X7+45)
タイヤ	ヨコハマDNA GP (205/45-16)

THINK TANK

シンクタンク
EG6×EK9

〒651-1100 兵庫県神戸市北区小部妙賢山10-1
☎078-593-6668

シンクタンクは、代表の吉田氏がT1チャレンジカップハチロククラスの初代チャンピオンで、走行会/峠仕様のNAライトウェイトスポーツのユーザーで賑わっているショップだ。

EGはB18Cをベースにチューンを進めていくとパワー/トルクは当然アップするものの、8000回転を常時オーバーさせるバルブが曲がってしまう。そこで、シンクタンクではシートカットを施した上でステム径の太いB16A用のバルブを使い9000回転までスムーズに回っていくチューンドB18Cに仕上げているのだ。峠ではそう差は出ることはないものの、ストレートの長いサーキットでは断然有利となる。このEG6はもう手を加え尽くし、T1やセントラルで開催されている走行会でその実力を発揮している。もう1台のEK9は現在01年11月、開発中だ。



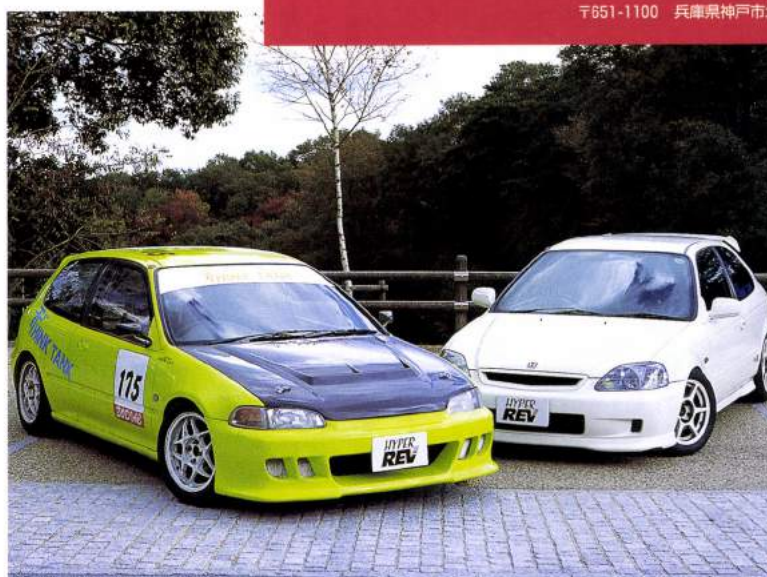
0.5mmの面研と0.8mmのガスケットで圧縮比をアップ。戸田のBカムとB16A用バルブで9000rpm弱までスムーズに回る。マフラーは中間54.5φ、サイレンサー以降は57.5φ。



F&Rアッパーアーム、リアコントロールアームで構成されるピロ調整式3点アームキット。キャンバーはF3.5度、R4度にセッティングされている。



現在進行中のEK9。現在は減衰力20%アップ、ケース/ロッドをショートストローク加工したP1レーシングダンパーという足まわり。



無限の6点式ロールバーのみで十分なボディ剛性を確保するには無理がある。そこで縦横計6本のバーをプラスして、なおかつA/Bピラーに溶接している。

フロントまわりの軽量化を図るカーボンボンネット。センター部に設けられたエアアウトレットによって冷却性もかなり向上する。

THINK TANK EG6 spec.

レブリミット	8000rpm
コンピュータ	K-MAX SPEEDオリジナル
吸気系	エキマニ (ティエムシー・RS-R 4-2-1タイプ改)
マフラー	マフラー (オールステン・ワンオフ)
足まわり	車高調 (無限 F:21kg/mm R:18kg/mm)
F&Rアッパーアーム	(THINK TANK F:5万9000円 R:2万9000円)
F&Rロアアーム&リアコントロールアーム	(無限)
リアコンベイセイターアーム	(THINK TANK 2万5000円)
タワーバー	(ワンオフ)
パッド	(プロジェクトN1メタル)
ブレーキ系	ローター&ホース (APP)
タイヤ	BS RE940S TYPE S (F:205/50-15 R:195/55-15)
ホイール	SSF (15X7.0)
その他	カーボンボンネット (THINK TANK 9万8000円)

THINK TANK EK9 spec.

足まわり	車高調 (ハーディークラフ P1レーシング F:20kg/mm R:18kg/mm)
F&Rアッパーアーム	(THINK TANK F:5万9000円 R:2万9000円)
リアコンベイセイターアーム	(THINK TANK 2万5000円)
パッド	(プロジェクトN1メタル)
ブレーキ系	BS RE940S TYPE S (195/55-15)
タイヤ	ハーディークラフ P1レーシング (15インチ)
ホイール	

ヘッドチューンを施したB18C 9000回転弱までスムーズに回る

新型シビックの魅力をとことん追求 ユーロ調エアロの完成度でキメるEU1



K.FACTORY EU1 spec.

吸排気系	マフラー (AERO OVER 5万8000円)
エアロパーツ	フロントスタイリッシュバンパーグリル一体型 (AERO OVER 6万8000円)
	サイドステップ (AERO OVER 5万8000円)
	リアスタイリッシュバンパー (AERO OVER 5万8000円)
	アイルインガーニッシュ (AERO OVER 1万6000円)
	エアロパーツ上記4点セット (18万円)
	マフラー+エアロパーツ4点セット (23万円)
足まわり	スプリング (V&K F: 50~55mmダウン R: 55~60mmダウン)
ホイール	ケルシャールゴ9-16 (17インチ 4万3000円)
その他	フォグランプASSY (AERO OVER<純正ハーネススイッチ必要/保安基準適合品>2万8000円)
	ユーロプレート (AERO OVER 9800円)

ロコヤトウディをはじめ、コンパクト系メインの展開でユーロチックなエアロを積極的にリリースしてきたのが、ケーファクトリーの「エアロオーバー」ブランド。独特の車種展開も去ることながら、そのエアロが完成させるエクステリアは常に個性的でハイレベルで、ベース車の隠れた魅力を見事なまでに引き出してくれる。そして今回、前衛的なアピランスが特徴である新型シビックのメイクアップに挑戦。同ブランドのコンセプトを踏襲しつつ、シビックのボディをより洗練されたものへと昇華させている。

一目見て視線が奪われるのはフロント。中でもアイラインで整形されたヘッドライトはまるで別の車種を見ているかと思うほどの変貌振りだが、シビックのアイデンティティである「スポーツ」は強く意識させてくれる。

アグレッシブな方向に振られたフロントマスクに対し、ユーロ調の落ち着いた重厚感を見せるサイドビューはシビックの車格をひとまわり大きく見せている大切なファクターで、欧州車と比べても全く見劣りしない完成度の高さとになっている。

アグレッシブかつ重厚。ケーファクトリーのエアロキットは、正統派ユーロテイストでありながらもシビックらしさを大切にミックスしたハイブリットな逸品なのだ。



レザーへの張り替え加工を施したインテリアは、デモカーならではの仕上がりの良さが光る。フロアマットやドアトリム、その他の細部までイエローで統一。ステアリングが「ユーロスポーツ」をしっかりと主張。



エアロオーバーのスポーツマフラーは、スクエアなデュアルテールを採用。エアロとのマッチングはご覧の通り抜群。エキゾーストノートもあくまで上品だ。



ドアのツラに合わせたブレンデザインのサイドステップ。単調になるのを嫌い、前後両端にさり気ないプレスラインを造形。重厚の中にも「スポーツ」を予感させる。



フロントはスポーティの一言。グリルはバンパー一体整形で、立体的な造形はベタな一体感を感じられない。フォグランプやリップ部の形状も極めてアグレッシブ。



足元を飾るホイールは17インチのケルシャールゴ9-16。「ユーロスポーツ」らしく、このようなシックなシンプル系ホイールを選択するのも面白いだろう。



どこか遠慮がちなノーマルの目つきを堂々たる「ツリ目」に変身させたアイライン。コレ一つでスポーティなフロントマスクに変身。



フロントからの流れを汲み、大胆なクビレを持たせたりバンパー。この処理によってボトムに適度なボリュームが生まれ、正統派ユーロフォルムを演出してくれる。

本格的な走行会仕様から得たデータを ストリートにフィードバック



C-WEST EK9 spec.

ガasket コンピュータ 吸排気系	戸田レーシングメタル 戸田レーシング エキマニ(無限4→1ステン) マフラー(C-WEST MEGAメイン60φ→タイコ130φ→テール90φ 5万9000円) ラジエーター(C-WEST 12万8000円) ミッション(SPOONフルクロス) ファイナルギア(DC2 96スベック純正) クラッチ(C-WESTメタルクラッチセット 4万9000円)
駆動系	車高調(無限N1ダンパー F&R18kg/mm) ピロアッパーマウント/スタビライザー/F&Rアッパーアーム/ ロアアーム/コントロールアーム/Rコンベイセイターアーム/ロールバー(無限) パッド(ラムズ F:GP4-8 R:GP4-6) ホース(APP)
足まわり	YH ADVAN AC48(225/50-16) YH ADVAN RG(16×7.5+37) フロントパンパースボイラー(C-WEST Westin' 7万2000円) サイドステップ(C-WEST Westin' 5万0600円) リアバンパー(C-WEST Westin' 4万8000円) アイライン(C-WEST Westin' 1万2000円) エアロボンネット(C-WEST Westin' 7万8000円) GTウイング(C-WEST Westin'フルカーボン製 14万4500円) ※エアロパーツはN1耐久指定パーツ(アイラインを除く)
ブレーキ系	
タイヤ	
ホイール	
エアロパーツ	

スーパー耐久でFD3S、GT選手権でS15をドライブする尾本氏が代表を務めるシーウエストだけあって、デモカーのEK9は本格的な走行会仕様に仕上げられている。現在搭載されているのはヘッドチューンが施されたB18Cだが、その他B16Aスポーティンジエクシジョン仕様やB16A改1・8L等も用意されており、スプリントレースや耐久レースといったレースの内容やサーキットに応じて交換されるのだ。

足まわりは無限のフルブッシュを組み、無限N1ダンパーにスウィフトという組み合わせはつきり言って一般のドライバーにとっては硬すぎるハズ。ボディは960kgまでシェイプアップされ、特にリアハッチをFRP化する等、リアが重点的に軽量化されている。これはドライバーである尾本の好みからリアが流れるようにセッティングしてあるためだ。そして、ボディをデコレイトしているエアロパーツは決してファッション重視ではない。このEK9に限らず、シーウエストのエアロはあくまでも機能重視でデザインされており、実際のN1レースでも使用されているもの。セントラルにおけるベストタイムは1分29秒。この走行会仕様で得られたチューニングノウハウが、一般ユーザーのストリートと走行会仕様にフィードバックされているのだ。



トルク、パワーといったトータル的な性能を求めるとなれば、やはりB18Cにスワップしてチューンを進めることになる。ただし、耐久レースにはパワーが出すぎてトラブル可能性があるため1.6Lの方がいい。



ハードな足に対応する強靱なボディを確保するためロールバーは不可欠なアイテム。無限の6点式を各パイパーにステイを使って溶接している。サーキット走行時にはさらにサイドバーも追加して剛性を高めている。



メインはスチールの80φ、サイレンサーはステンレスの150φ、テールが100φというオリジナルメカマフラー。インナーサイレンサー付きで保安基準にも適合。



FFでもGTウイングのダウンフォースによってオーバーステアを減少させることができる。市販タイプは角度調整式となるがワンオフのステイで角度は固定されている。



徹底した軽量化を施し安全タンクも装備したレーシーなインテリア。インパネにはデジタルのマルチメーターがセットされコンディションを完璧に把握することができる。



空気抵抗の軽減を第一の開発コンセプトとして作られたシーウエストのパーツ。ボンネットも軽量化を図るとともに、エンジンルームへの冷却導風を考慮したものとなっている。



ボトムを抜けてくる走行風はリアバンパー内に溜まって大きな抵抗になってしまう。そこでバンパー下部にスリットを設けることで、ディフューザー効果を引き出しているのだ。



中央部に大きな開口部を設けてレーシングラジエーターにも対応できる冷却性を確保している。そして右側のダクトからフレッシュエアを直接エアクリナーまで導いているのだ。



サイドビューを引き締める直線的でシンプルなデザインのサイドステップ。ポリウムアップされたフロント/リアパンパースボイラーとの一体感を高めてくれる。



EGの表情をさらに精悍にするエアロ 見映えと機能を両立したブランドだ!



Aero Station EG6 spec.

エアロパーツ	フロントバンパー (Aero Station 5万円)
	サイドステップ (Aero Station 4万8000円)
	リアハーフスポイラー (Aero Station 3万8000円)
	上記3点セット (13万円)
	アイライン (Aero Station 1万3000円)
プロジェクターヘッドライト	Aero Station 4万8000円
マフラー	アベックスN1マフラー
ホイール	VOLK TE37 (15×6.5J)

スポーツ系はもちろんのこと、ワゴンやセダンまで幅広い層のユーザーが集うトムウエスト。チューニングもドレスアップも得意とするショップであるが、ここではオリジナルのエアロブランド「エアロステーション」に焦点を当ててみる。

現在シビック (EG3・4・6) 用1種類の他に、ワゴンR用1種類、キューブ用2種類が用意されている同ブランド。もちろん今回のEG6にはこのエアロステーションが装着されている。その統一コンセプトは「さり気なくスポーティに」ということで、デザイン面と機能性の両方に主眼を置いて製作されているのだ。

フロントバンパー、サイドステップ、リアハーフスポイラーの3点はFRP製で、ドレスアップの世界でも流行している小振りデザインブルな造型。EGの丸みを上手く生かしつつ、よりスポーティに見せている。もちろん機能的にも十分に考慮され、フロントバンパーを中心に冷却効率、空気の流れ等もおろそかにされていない。そしてフロントの表情を一変して見せるアイラインもラインアップ。キリッとした精悍な表情を見る者に植え付けるのにピッタリのアイテムと言える。また、同車には装着されていないが、専用のプロジェクターヘッドライトも用意されている。



マフラーはアベックスN1をチョイス。エアロ加工も得意とするので、社外パーツを装着する際も、問題なくマッチさせる。



ホイールは定番のボルクTE37。チューニングにおいてもドレスアップにおいてもハズせないアイテムのひとつである。



リアにはハーフタイプのスポイラーが装着されている。ハーフタイプとはいえ、二段風の造型によって押し出し感はかなり強い。



両サイド前方の突き出しを強調したフロントバンパースポイラー。開口部も大きく取られ、冷却効率という点でも文句なし。



小振りのエアロながらも、各パーツを装着することによって全体的な存在感がグッと増している。迫力あるリアビューだ。



ルックスを見直したいならヘッドライトを変更するのもひとつの手段。ドレスアップ界では定番のユーロタイプでスタイリッシュに。



前後の厚みを増し、ボリューム感を表現したサイドステップ。少々頼りなかった(?)サイドビューに力強さを加えている。



オリジナルアイラインを装着することによって、ヘッドライトまわりの表情はこんなにも精悍に一変する。

LAで大ブレイク中の ジャパニーズレーシングダスタイル!!



Dangun Racing EK4 spec. (3ドア)

エアロパーツ	フロントバンパー (dangunracing 4万8000円) カーボンフード (dangunracing 7万8000円) エアロミラー (dangunracing 2万5000円) リアスポイラー (dangunracing 5万5000円) エアクリナー (dangunracing 5000円) サクションパイプ (dangunracing 1万5000円) マフラー (無償)
吸排気系	
シフトアップポイント	8000rpm
VTEC切替ポイント	5000rpm
足まわり	車高調・ケイオフィスTB (F: 9kg/mm R: 8kg/mm) ピロアッパーマウント (F/R: ケイオフィス) ストラットタワーバー (F: dangunracing 1万4800円) エンドレスMAY
ブレーキパッド	NTT NT450 (215/35-18)
タイヤ	RHエボリューションCP10 (18X7.5+40)
ホイール	ローラーバー (キャロッセ+追加バー 5点式)
剛性パーツ	

Dangun Racing EK4 spec. (4ドア)

VTEC切替ポイント	5000rpm
吸排気系	エアクリナー (AEM) サージタンク (ジャクソンレーシングスーパージャー) マフラー (5ZIGEN) ジャクソンレーシング ティン
燃料ポンプ	ビレリ P7000 (205/40-17)
車高調	RHエボリューションCP8 (17X7.0+38)
タイヤ	
ホイール	
カーボンフード	(dangunracing 7万8000円)

エアロパーツメーカーであるダンガンレーシングは、アメリカで販売されている日本車のエアロを主に製作している。エアロはロサンゼルスやラスベガスなど、アメリカにも輸出されているが、このシビック用はアメリカで造って日本に輸入しているという。そして、そのダンガンレーシングが得意としているドレスアップは、ロサンゼルスでブレイクしているジャパニーズレーシングスタイル。とはいえ、こちらから見ると、アメリカンなドレスアップということになる。

日本では、シビックでは15インチか16インチのホイールを履くが、LAの「ジャパニーズスタイル」では、もっと大径のホイールを入れて車高はベタベタに落とすのが基本。エアロパーツは、一部にコテコテのショーカールのモノをつけているクルマはあるが、一般的には薄いものを装着するという。

このダンガンレーシングのエアロもこの手法に則って限りなくノーマルラインを使用しつつ、微妙に形状を変えることでイメージチェンジするというデザインを採用している。

また、意外と表情を変えられるプロジェクターのヘッドランプやアルテツアのようなテールレンズ、「ユーロテール」等、LAでは定番のパーツも装着。アメリカンな雰囲気が作りに欠かさないアイテムだ。



フェリオの方は、カーボンフードが入っている他は、エアロパーツはノーマル。それでも車高やタイヤホイール、そしてユーロテールで、LA流のドレスアップになっているのだ。ちなみにマフラーは5ZIGENのもので、サウンドもアメリカン。



ダンガンで扱っているONE-Mのセキュリティシステムは、キーがジャンプアップ式になり、セキュリティのリモコンに内蔵される。これはシビック専用のアイテム。



オリジナルのシフトノブ。スチール製でずっしりと重量があるが、その重さのおかげでシフトフィーリングが良くなるという。塗装はガンメタ風だ。MT車用。



この車両は前期型だが、左右にダクトがあるオリジナルバンパーを装着して後期型風のルックスになっている。その他のラインもかなりノーマルの形状を活かしたものだ。



ボンネットはオリジナルのカーボンフード。軽量化にも貢献する。このクルマではボンピン仕様になっているが、ウォッシュノズルも、純正のフックも使用可能だ。



オリジナルのリアウイングは大型でアグレッシブなイメージのエアロ。ドラッグ仕様を意識したデザインだが、これもLAっぽいスタイルなのだ。クリアテールレンズも、今やドレスアップも基本だ。



こちらは17インチ。ナットはオリジナルのジュラルミン製で、赤、青、銀、黒、黒のアルマイト塗装の中から選択可能。



ホイールは前代未開の18インチ！日本でも立ちたいならコレしかない。ベタベタ車高を実現している車高調は圭オフィス。



吸気効率を向上させつつ、エンジンルームもエクステリア同様アメリカンにドレスアップ。エアクリナーとサクションパイプはオリジナル。ストラットタワーバーもオリジナルの製品だ。



2本のステーで支えられるデザインを採用するオリジナルのエアロミラーは、かなり軽量化になっているという。ミラー面は電動で動かすことができ、実用性も高い。



乗り味、あなた仕様...



for Sports Mind

él SPORT ITEM

■ エルシュボルト ダンパー (スタンダードタイプ)

車名	型式	価格(ダンパー本体)
シビック	EG6	¥140,000
シビック	EK4	¥140,000
シビックタイプR	EK9	¥140,000

■ エルシュボルト ダンパー (ハイトアジャスタブルタイプ)

車名	型式	価格(ダンパー本体)
シビック	EG6	¥216,000
シビック	EK4	¥216,000
シビックタイプR	EK9	¥216,000

■ エルシュボルト ダンパー (全長調整式ハイテックタイプ)

車名	型式	価格(ダンパー本体)
シビック	EK4	¥230,000
シビックタイプR	EK9	¥230,000

■ エルシュボルト ブレーキパット for サーキット

車名	型式	価格
シビック	EK4	フロント/¥27,500 リア/¥25,500
シビックタイプR	EK9	フロント/¥27,500 リア/¥25,500

■ エルシュボルト スポーツステアリング "PRO2000"

タイプ/スムースレザー	サイズ/360mm	¥35,000
-------------	-----------	---------

■ 名門の血統を受け継ぐ足。

el SPORT ダンパー内のパーツの全てがBILSTEIN (独) のものを使用。日本国内の標準規格を上回る高水準の素材を、市販レベルでは考えられない精度の高い加工技術により、生み出されたパーツの1つ1つがel SPORT ダンパーの信頼おける性能の証。

■ ガス式単筒構造。

1本の筒をガス室とオイル室に分け、オイル室内でのピストンの上下動による容積変化をガス室の圧力変化で吸収。単筒では常に外気に触れているため放熱性が良く、軽量である。もうひとつ大きなメリットとして、常にガスの圧力でオイル室を圧縮しているため、キャビテーションやエアレーションが起きない。

■ 正立タイプ46φ倒立タイプ36φの大口径ピストン。

el SPORT ダンパーは、単筒構造であるが故、大口径のピストン・バルブ、大容量のダンパーオイルの使用が可能。大口径ピストン・バルブは、正確な減衰力のコントロールができ、大容量のダンパーオイルは、熱によるオイル劣化を軽減できる。

■ 唯一無二のフルオーダーメイドダンパー。

el SPORT ダンパーは、ユーザーの要望を最優先に考え、車両のシャーシ剛性、ドライバーのテクニック、使用するステージにマッチしたセッティングを作り出す。自由自在なセッティングが可能なel SPORT ダンパーだからこそできる技である。

FULL ORDER MADE SYSTEM DUMPER



ジムカーナやラリーの全日本選手権の舞台でも卓越したセッティング技術をフルに活用。数々の栄冠を手に入れています



シム径・シム厚などの組み合わせで、セッティングレベルは無限大に。高い技術力と豊富なノウハウで、あなたの走りをサポートいたします

el SPORT
ダンパー
購入方法

「el SPORTダンパーが欲しい。」
と思った方は
全国のel SPORTディーラーへ

el SPORTディーラーでは、信頼おける販売・技術スタッフがお客様のご希望を伺います。「サーキットが走りたい。」「車高を○cm落したい。」「あまり硬くない方がよい。」など様々な事でも良いのでお聞かせ下さい。少しでもお客様の理想に近いものを作ります。

近くにel SPORTディーラーがなくて困っている方は通信販売も致しております。(但し、この場合取付は専門の業者に依頼下さい。)

LUCK

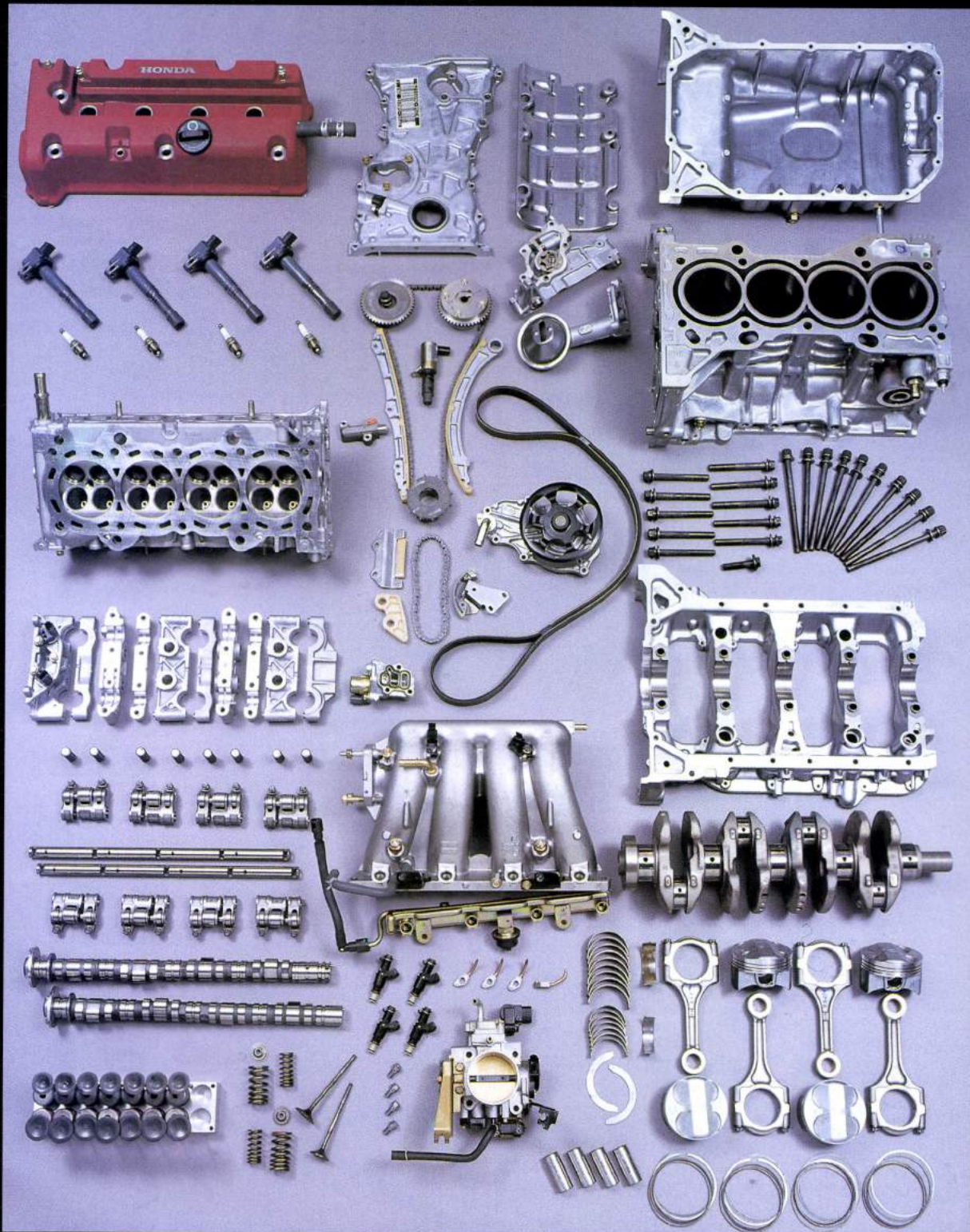
株式会社 ラック エル・シュボルト事業部
〒480-1112 愛知県愛知郡長久手町砂子718
tel (0561) 634-0101 fax (0561) 633-3535
Email: info@luck.co.jp
ホームページ: http://www.luck.co.jp
i-mode: http://www.luck.co.jp/ihp/index.htm

NEW CIVIC TYPE R K20A

サイマーラボラトリオのエンジニア吉田利春が
新型シビックTYPE Rのパワーユニットのポテンシャルを探る

Photos/Hiroshi Nose, Toshiharu Yoshida Text/ Ryuta Fujita
取材協力/SAIMAA Laboratorio

徹底解剖



解説 吉田利春

サイマーラボラトリオ代表。F2（現フォーミュラ・ニッポン）、F3、グループA、N1耐久、WRC等のコンペティションエンジンの製作&メンテナンスを行い、その全てのカテゴリで総ナメとも言えるリザルトを残してきた日本屈指のエンジニア。特に圧巻なのは1986年のシビックレース。鈴鹿フルコース、シルバークップ、ジャパンカップで16勝（PP13回）し、3つのクラスを完全制覇。89年に自らのファクトリー、サイマーラボラトリオの設立後も、91～93年にN1耐久シリーズを制覇したアルティマGT-Rや、90～91年のN1耐久で圧倒的速さを誇ったファルケン・シビック（EF9）のエンジンを担当。同時にボルシェ、BMW、アストンマーチン、アルファロメオ、NSX、GT-R、etc.と国内外15社以上の量産車エンジンも精密にオーバーホール。彼の手に掛かると、いずれも信じられないほど軽く回るようになるため、各メーカーの研究者からも常に注目されている。





i-VTEC

バルブタイミングを連続的に変化させる 第2世代のVTEC

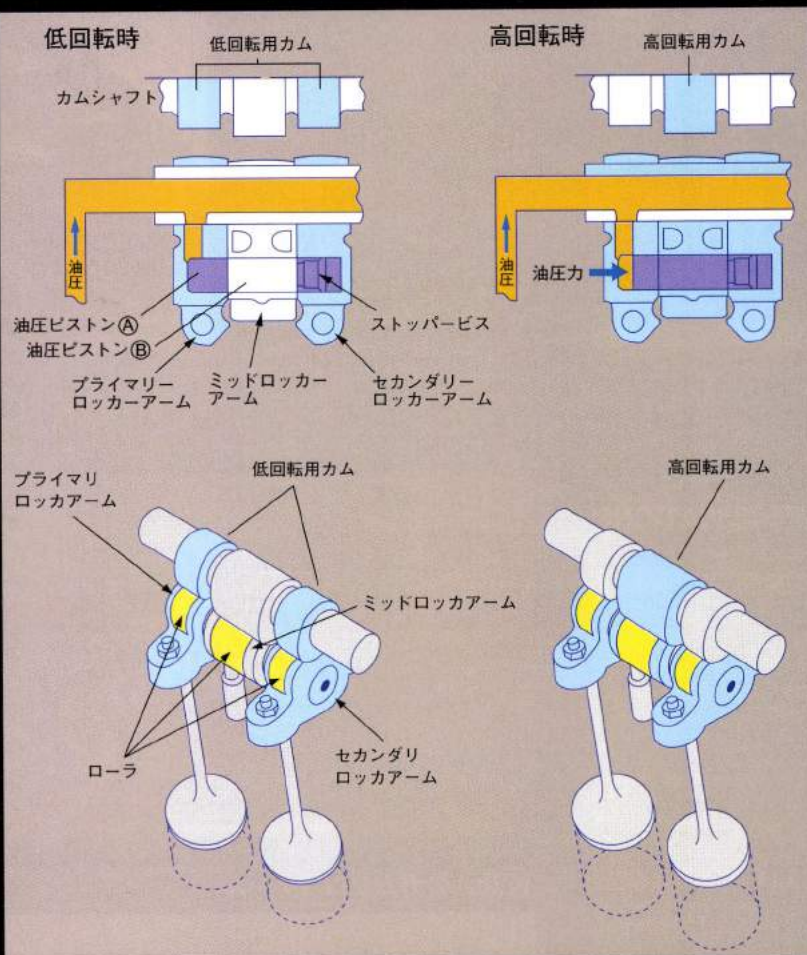
新型シビックタイプRのパワーユニット、K20Aはリッター当たり107.5ps。カタログ値はともかく、実測でリッター100psを超える量産NAエンジンは、世界でもホンダぐらいしか見当たらない。それを可能にしたのが、ほかならぬVTEC（可変バルブタイミングリフト機構）というシステムなのである。

出力性能を上げるには、エンジンの吸入空気量を増やすというのが一般的。つまり、空気をたくさん吸えるエンジンほど高出力が可能になる。NAで排気量を変えずに吸入空気量を増やすには、よりリフト量が多く作用角も大きい（＝バルブの開く量が多い）カムプロファイル＝いわゆるハイカムに交換するのが一番効果的だ。ハイカム化すれば高回転化にもつながり、単位時間当たりの吸入空気量まで増やせる。だから、レース用エンジンはハイカム・高回転化が当たり前のだ。しかし、乗用車にレースエンジンに使うようなハイカムを入れると、低回転時に混合気や燃焼ガスの量が多すぎて燃費とレスポンスを損ねてしまう。そのため通常の市販車では高回転・高出力用のカムと低燃費・低回転用カムの中間的なカムプロファイルを採用しているのだが、VTECは低速用と高速用の2つのカムプロファイルを用意して、ロッカーアーム内のピストンによって作動させることでロッカーアームを合体させ、ハイカムとローカムのふたつの作動を実現。そして新型タイプRのK20Aでは、この画期的なVTECにVTC（連続可変バルブタイミングコントロール機構）を加えたi-VTECを採用した。

このVTCは、回転数や負荷に応じて吸気バルブの作動タイミングを連続的に無段階（50度まで）で変えることができる高知能（インテリジェンス＝i）バルブコントロールシステムである。オーバーラップ量を適正化することで、VTECの数少ない短所＝カムの切り替わりポイント付近のトルクの谷を解消し、全域全負荷状態で、出力・トルク・燃費・排ガスのすべての性能を向上している。

VTEC 切り替え作動図

VTECのカムは2つのバルブに対して中・低速用2つ（両脇）と高速用（中央）1つの計3つのカム山が設けられているのが特徴。バルブの開閉はロッカーアームを介して行なわれるが、このロッカーアームにVTECの秘密がある。ロッカーアームは3つに分かれており、プライマリー、セカンダリーロッカーアームと呼ばれる両脇の2個が中・低速カムに、中央のミッドロッカーアームは高速用のカムに追随して動いている。高速回転時には、油圧によってロッカーアームの中のピストンがスライドし、ロッカーアームはひとつに連結され、最も大きなプロファイルを持つ中央の高速用カムで全体が駆動される。



レースエンジンと同じクオリティで造っているホンダ

「レースをやっている自動車メーカーはたくさんありますが、多くのメーカーはレース用エンジンと市販車のエンジンはまったく別モノ。市販車のエンジンまでレース用エンジンのクオリティで造っているのはホンダぐらいなものではないか」というのは、サイマールポラトリオのエンジニア、吉田利春氏。

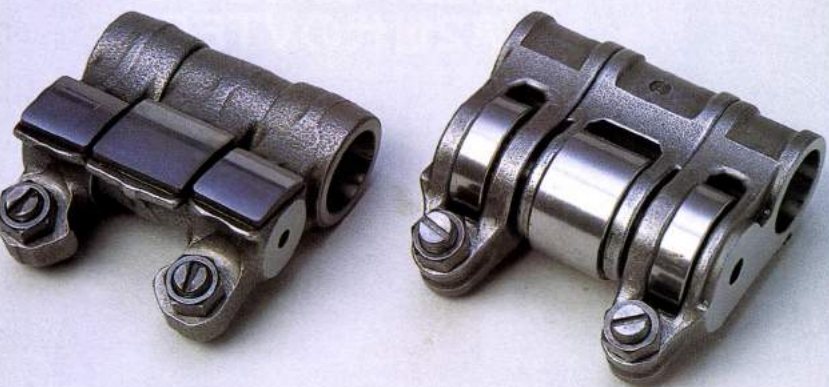
吉田氏はB型やZC、F20Cなど歴代のホンダエンジンを高く評価しているため、ホンダびいきと思われがちだが、「ホンダが好きとか嫌いとか、そんなのは全然関係ないんです。ただ、ホンダのエンジンが一番理に適っている造りをしているというだけなんです。高回転高出力を可能にするのに必要な強度のある部品を造り、潤滑すべきところは効率よくオイルが回るようにし、冷却や低フリクション化、軽量化、といった各項目を手を抜くことなく追求した結果が、あの性能だということです」とその理由を説明する。つまりホンダのエンジンは、基本設計のレベルが高く、精度の高いパーツを造り、正確に組み上げられているということなのだが、そのレベルが群を抜いているのだ。

例えばシリンダーブロック。量産エンジンなので所どころに「バリ」は残っているものの、鋳肌の「砂」はほとんどない。クランクシャフトのカウンターウエイトのザラツキも、他社のエンジンに比べたら何分の一しか感じられない。こうした部分の「砂落とし」や「バリ取り」はレース用エンジンを組む時の基本メニューに含まれるが、ホンダのエンジンは量産車でここまでやっている。また、カムシャフトへのオイルの潤滑も、他社のエンジンでは下側からオイルを送っているのに対し、ホンダはカムの上から直接オイルがかかるようにレイアウト。冷却水の経路もホンダはタイミングベルト側（1番側）から水が入って、反対の4番側から抜けるように設計されているので、1～4番シリンダーまでほぼ均一に冷やすことができる。もちろん、エンジンの命とも言えるシリンダーの精度（真円度）や強度もズバ抜けたレベルにある。K20Aの先代、B16やB18でもシリンダーの肉厚は、他社の280PS級ターボエンジンの倍ぐらい厚みがあるという。

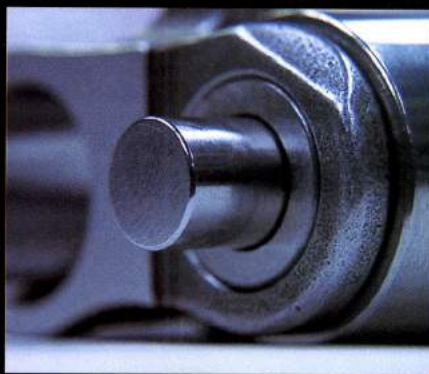
吉田氏に言わせると、「それこそボルトの1

LOCKER-ARM

ロッカーアーム



カムがバルブを直接押さずに、スイングアーム（ロッカーアーム）を介しているのがホンダエンジンの特徴。スイングアーム式のメリットは、テコの原理でカムリフト量よりも大きくバルブを開ける点にある。K20Aではこのアームのカムとの接触面がローラーベアリングになり、動弁系のフリクションがさらに低減（B16A/B型では平面）。VTECエンジンに残されていた数少ない課題のがまたひとつクリアされた。このローラー化によってロッカー比が一定になり、カム山が左右対象になって設計により忠実にバルブ開閉ができるようになった。ちなみに、これだけ高精度な部品に関わらず、部品代は1万3000円。いいものでも多く造れば安く、というホンダ流コストダウンの証だ。



ローラーのインナーにあるVTEC切り替えピストンにより、従来のものと同じで油圧により切り替えピストンを駆動している。

CAMSHAFT

カムシャフト



K20Aのカムシャフトは高周波焼入れの中空タイプ。中空カムになったことでB16Bのカムよりも1本あたり700~800gも軽くなった（実測で、IN側2260g→1535g、EX側で2249g→1498g）。カム山は1気筒あたり3つあり、6000rpm以下では左右のプライマリー&セカンダリーがバルブを押す。6000rpmを超えるとロッカーアーム内の油圧ピストンが働いて、プライマリー&セカンダリーと、真ん中のミッドカム（低回転域ではフリー）が直結になり、リフト量（IN12.0mm/EX10.5mm）になる。GT-RのRB26DETTエンジンのバルブリフト量が、IN8.58mm/EX8.28mmということを考えれば、どれだけ過激かが分かるだろう。

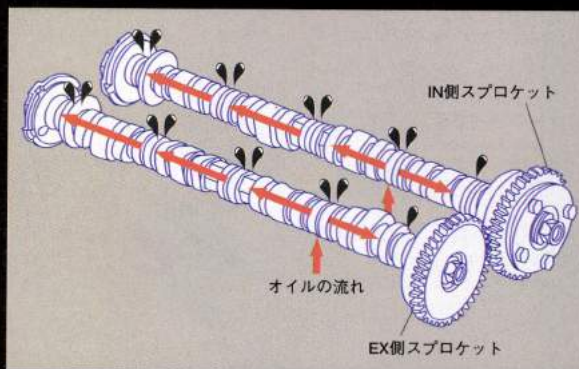


中心部分が中空になっているK20Aのカムシャフト。その中をエンジンオイルが通ることで、カムホルダーパイプの部分が不要となり、軽くすることができた。

新シビックTYPE R/先代シビックTYPE RエンジンSPECIFICATIONS

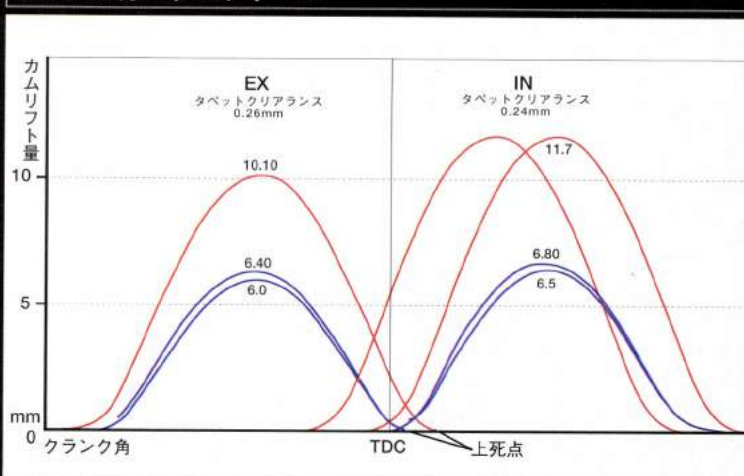
	シビック・タイプR 98spec. (EK9)	新型シビック・タイプR (EP3)
エンジン型式	B16B	K20A
ボア×ストローク (mm×mm)	81.0×77.4	86.0×86.0
排気量 (cc)	1595	1998
圧縮比	10.8	11.5
最大出力・ネット値 [kW] / rpm	185 [137] / 8200	220 [162] / 8000
最大トルク・ネット値 [kgm] [Nm] / rpm	16.3 [160] / 7500	21.0 [206] / 7000
リッター当たり出力 [ps] [kW] / rpm	92.5 [68.5]	110 [81]
VTEC切り替わり回転数 (rpm)	5700	6000
最大許容回転数 (rpm)	8400	8400
スパークプラグ (熱価)	7番プラチナ	7番イリジウム
スロットルボア径 (mm)	62	62
インテークマニフォールド	シングルポート	単管ショート式シングル
エアインテーク径 (mm)	70	70
EXマフラーメインパイプ径 (mm)	57.2	54
テールパイプ径 (mm)	76	90
インテークバルブ径 (mm)	33×2 (マージン厚0.5mm減、細軸化による軽量化)	35×2
エキゾーストバルブ径 (mm)	28×2	30×2
バルブリフト量・高速側IN/EX (mm)	11.5/10.5	12.0/10.5
バルブリフト量・低速側IN/EX (mm)	—	6.9/6.5
バルブタイミング・高速側IN (deg.)	開: BTDC15 / 閉: ABDC45	開: ATDC12 (進角最大50) / 閉: ABDC40 (進角最大50)
バルブタイミング・高速側EX (deg.)	開: ATDC10 / 閉: BBDC45	開: ATDC15 / 閉: BBDC45
バルブタイミング・低速側IN (deg.)	—	開: ATDC25 (2nd: ATDC30) (進角最大50) / 閉: ABDC45 (進角最大50)
バルブタイミング・低速側EX (deg.)	—	開: BTDC10 / 閉: BBDC30 (2nd: BBDC25)
エミッション	昭和53年規制	J-LEV (平成12年規制 優一低排出ガス)
ノックコントロール	付き	付き
ガソリン	RON100	RON100

※ 新型タイプRのデータはインテグラに搭載されるK20Aエンジンのもの



カムシャフトの中空部をカムジャーナルの給油通路としたことと、ローラーロッカーアームを採用したことによるシャワーパイプの廃止で、ヘッドまわりは非常にコンパクト。No.1ロッカーシャフトホルダーはVTCとVTECの給油通路になっている。

K20Aのカムプロフィール



SPOOL VALVE

スプールバルブ



VTECの命とも言えるパーツがこのスプールバルブ。高速カムと低速カムはこのバルブの油圧によって切り替わる。仕組みは非常にシンプルだが、それゆえにトラブルの心配はほとんどない。カムを切り替えるという前代未聞の技術をシンプルなシステム&トラブルフリーで完成させたのはまさに偉業だ。そのVTECの要であるスプールバルブもK20Aで新しい改良が施されている。さらに軽量コンパクト化が進み、B16Bで364.3gだったスプールバルブが、K20Aでは342.5g（いずれも実測）になっている。細かく見ると、部品の一体化も進んでいて、部品点数も削減されている。部品価格も1万200円とB16Bと同じだが、始めから一体化されたことで組み立て精度は向上している。

VALVE & VALVE-SPRING

バルブ&バルブスプリング

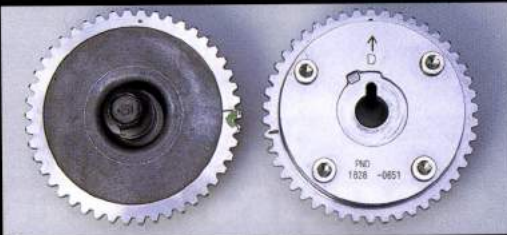
バルブは軸の部分がB型よりも若干太くなっているが、オーバーレブ用のマージンなのでは、というのが吉田氏の見解。太くなったといっても他社のバルブの軸よりはかなり細い。材質がいいので強度という点でも他社のバルブよりよほど丈夫だ。バルブシートもタイプRは専用チューンで、シート角が20度にまで鋭角化されている。一方、バルブスプリングは吸排気ともにツインスプリングを採用。シングルスプリングのようにバネの巻き数が少ないものでは、常用8400rpmに追従するほどのバネレートが得られないからだろう。ちなみに、バルブスプリングはCART用エンジンと同じ材質を使っているという噂もある。10万km以上もたせるためのチョイスだろう。



CAM CHAIN & SPROCKET

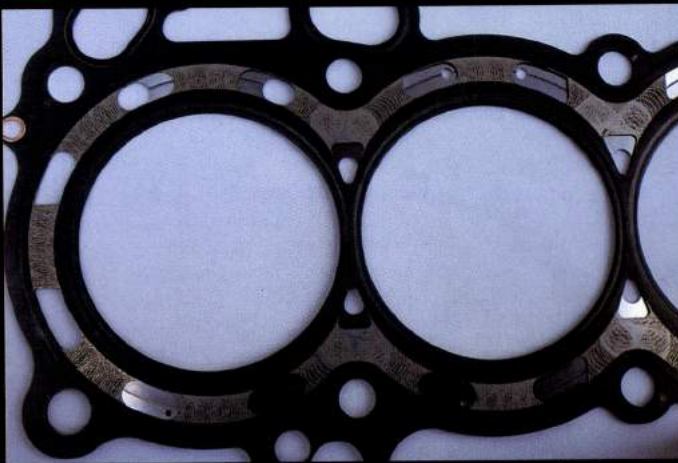
カムチェーン&スプロケット

伸びない、切れない、ノイズも少ない、というカムドライブの理想を実現したのがこのサイレントチェーン。普通のローラーチェーンに比べると、むしろギアに近い造りになっている。オートテンショナーがついているのでメンテナンスフリー。通常のタイミングベルトのように10万km（他社のタイミングベルトだと10万kmもたないものもある）で交換する必要がないので、文字通りメンテナンスフリーに。部品単価もB型のタイミングベルトと同じ5000円。思わず飾っておきたくなるほどの精度なのに、信じられないほど安価だ。また、このチェーンを採用したことで、エンジン長を13mm短縮（全長ではB18Cよりも50mm短い）。コンパクト化にも貢献しているパーツだ。



GASKET

ガスケット



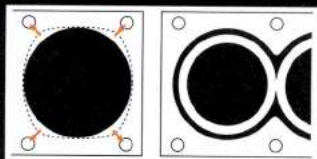
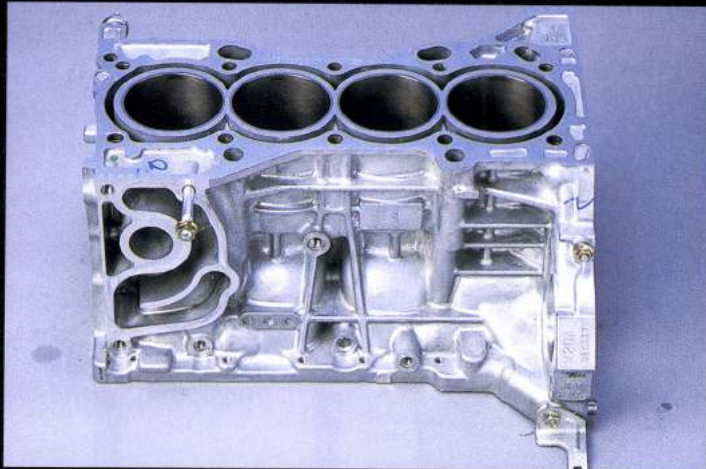
K20Aのメタルのヘッドガスケット（日本リークレス工業社製）は、吉田氏も感心するほどの逸品。3枚で構成されるガスケットのうち真中の1枚は、ボアに合わせて開けてある穴のすぐ外周にスジのようなものが1本入っている。このスジは実は溶接の跡。ガスケットの内側と外側の厚さを変えて、より燃焼ガスが漏れないように工夫されている。こんな小技を使っているのはホンダのエンジンぐらいで、しかも価格は高くない（4800円）。他社のエンジンではガスケットの形状が悪くて、冷却が不完全なモノもあるが、ホンダのガスケットは冷却水の通路が大きく、冷却水が均一に流れるようになっている。冷却性能はラジエターの大小だけで決まるものではないのだ。

「VTECエンジンというの、簡単に言うとファミリースタンのエンジンと、スポーツカー、いやレーシングカーのエンジンをひとつのエンジンにまとめることができる技術なんです。VTECがローカムとハイカムを切り替えるシステムだということを知っている人は多いと思いますが、その価値が本当に分かっている人は意外に少ないんじゃないですか？カムプロファイルというのはエンジン特性を決定する最も重要なパーツなんです。だから極端なことを言えば、F1用のエンジンだってカムをストリート用のおとなしいものに変更すれば街中だって走れるんです。カムの仕事（＝バルブのリフト量と開弁時間）というのは、食事の量に例えたら、もう少し分かりますかもしねえ。人間で言

「VTECエンジンというの、簡単に言うとファミリースタンのエンジンと、スポーツカー、いやレーシングカーのエンジンをひとつのエンジンにまとめることができる技術なんです。VTECがローカムとハイカムを切り替えるシステムだということを知っている人は多いと思いますが、その価値が本当に分かっている人は意外に少ないんじゃないですか？カムプロファイルというのはエンジン特性を決定する最も重要なパーツなんです。だから極端なことを言えば、F1用のエンジンだってカムをストリート用のおとなしいものに変更すれば街中だって走れるんです。カムの仕事（＝バルブのリフト量と開弁時間）というのは、食事の量に例えたら、もう少し分かりますかもしねえ。人間で言

「VTECエンジンというの、簡単に言うとファミリースタンのエンジンと、スポーツカー、いやレーシングカーのエンジンをひとつのエンジンにまとめることができる技術なんです。VTECがローカムとハイカムを切り替えるシステムだということを知っている人は多いと思いますが、その価値が本当に分かっている人は意外に少ないんじゃないですか？カムプロファイルというのはエンジン特性を決定する最も重要なパーツなんです。だから極端なことを言えば、F1用のエンジンだってカムをストリート用のおとなしいものに変更すれば街中だって走れるんです。カムの仕事（＝バルブのリフト量と開弁時間）というのは、食事の量に例えたら、もう少し分かりますかもしねえ。人間で言

BLOCK ブロック



上図左のように一般的なクローズドデッキのブロックの場合だと、ヘッドボルトを締めた時に四方から引っ張られて、楕円or四角に変形する可能性があるが、オープンデッキならその影響を受けず、その結果真円度が高くなる。代わりにシリンダー自体の強度が求められる。

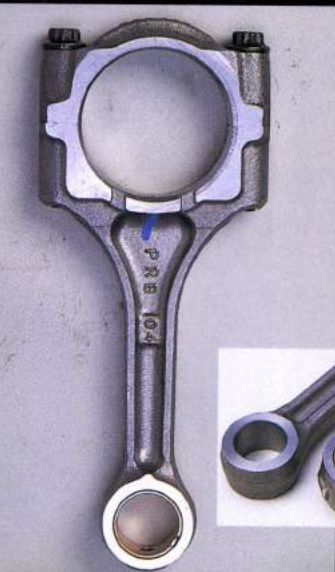
K20Aのブロックは、ホンダ伝統のサイアミーズ形式（シリンダーライナー同士がつながって、そのまわりがウォータージャケットになっているタイプ）を採用。サイアミーズ形式は一般的なフルジャケット形式よりもエンジン長が短くできるというメリットがある。また、見てのとおりのオープンデッキというのもホンダの特徴。またK20Aは上下二分割ブロックになり受け止められるパワーがケタ違いになった。シリンダーの厚みも他社の280psターボ並みで圧倒的な強度と精度を誇る。さらに真円度も高いので、摺動抵抗も非常に小さい値に抑えられている。もちろん、それらを受け止めるブロックもリブを見直すことで剛性が高められている。

CRANKSHAFT クランクシャフト



タイプR用のK20Aは、新インテグラを例にすると、ベースグレードのis用のクランクシャフトよりクランクジャーナル径が3mmも大きく（55φ）、B18Cよりもねじれ剛性が20%もアップしている。そのクランクを受け止めるベアリングキャップ（鋳鉄製）は、アルミの重力鋳造製のロアブロックに鋳込んである。コンペティションエンジンのような分割ブロックでクランクシャフトを支えることで、280psターボのエンジンも凌駕する高強度・高剛性を手に入れた。量産車とは思えないほど少ないカウンターウェイトの鋳肌の砂も、ホンダの製造技術の高さを表している。

CONNECTING ROD コネクティングロッド



コンロッドはビッグエンドの取り付け方に注目。B型をはじめ、一般的なコンロッドはボルト&ナットでビッグエンドを取り付けているが、K20Aのコンロッドは下側からボルトで留めるだけでナットを用いていない。ボルト&ナットだとナット（もしくはボルトの頭）スペースを作るために、コンロッドの肩の部分が痩せてしまうが、ボルトオンリーにしたことで肩幅が広がり、強度が増している。材質そのものも高強度材（アルミ鋳造）に変わっていて、スモールエンドにはF1と同じ高負荷メタルを入れている。メインメタルもK20A専用タイプで、強度アップのためにメインメタル・コンロッドメタルともに黒くコーティングされ、高回転への耐久力を増している。

写真は左がB16B、K20Aのコンロッドのスモールエンド。K20Aの小端部につく、高負荷メタルはB16Bにはなかったもの。K20AのコンロッドはB16Bのものよりさらに高強度素材で造られている。

CYLINDER & LOWER ASSY.

全てにわたり細かい部分が煮詰められ
さらなる高出力・高耐久性を実現した

PISTON ピストン

11.5というハイコンプを実現したK20Aのピストン。先代のタイプRはベースグレード用のエンジンをチューンしたために頭頂部が盛り上がったピストンを使用していたが、K20Aは始めからタイプRを前提に設計されたため、燃焼効率のいいフラットなピストンヘッドになっている。ピストンピンから上の長さもさらに短くして耐首振り性能を向上。スカート部はさらにT型化が進み軽量化された。材質そのものもシリコン含有量を増やして熱間強度を上げたアルミ鋳造を使用。スカート部分のモリブデンコーティングも従来のペイント式から、シルクスクリーン印刷の技術を用いたプリント式に進化。オイルリング溝のオイル穴も3つから4つに増えている。



MD処理前

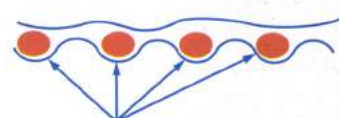
シリンダ面



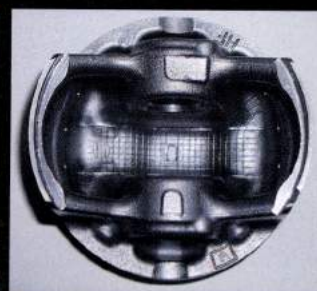
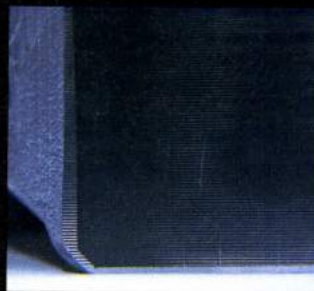
先端の鋭角部に毛細管現象が発生し、オイルが吸出され、フリクションの増加となる。

MD処理後

シリンダ面



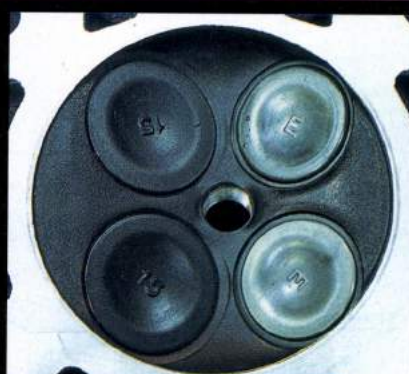
オイルプールにより、油玉（油膜）の形成と保持を行い、フリクションの増加を抑制する。



左ノミクロ・ディンプル（くぼみ）加工のプリントによりコーティングされた、サイドスカートの表面。ゴルフボールの表面に使われているのと同じ技術。右ノピストン裏。

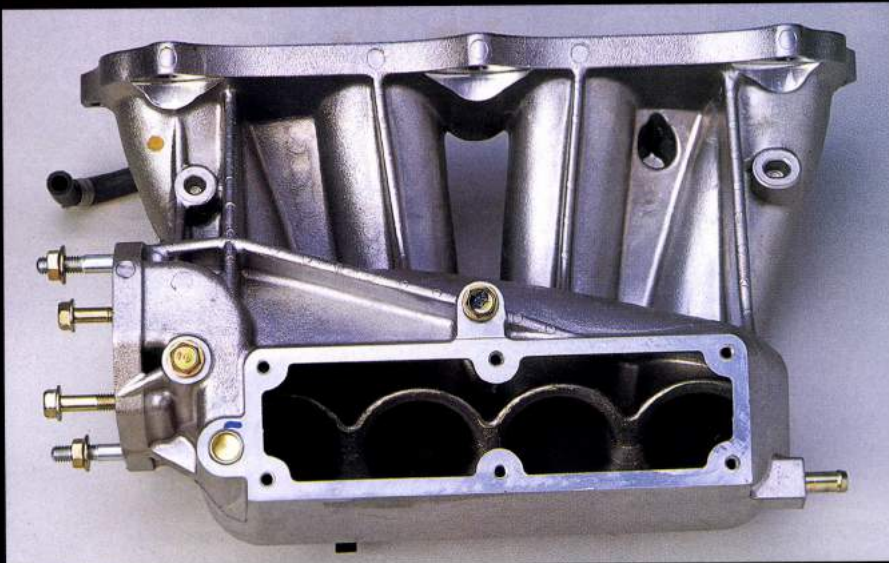
CYLINDER HEAD シリンダーヘッド

燃焼圧力を上げるには圧縮比アップが有効。しかし、圧縮比を上げるために燃焼室の表面積が増えれば、表面積に対する体積比が低くなるので、ピストンヘッドを含め燃焼室はできるだけ凸凹をなくしたい。その点K20Aは11.5という高い圧縮比を誇りつつ、非常にキレイな燃焼室に仕上がっている。タイプRのセールスポイントだった手作業によるボートの段付修正は行なっていないが、コンピュータ制御によって修正が要らないレベルまでキチンと加工されている。ボートの形状もタイプR専用で、細粒砂型による高精度鋳造で形成。インタークーラーのバルブシートも耐摩耗性の高い新素材を使用し、シート部を20度テーパの専用カッターで加工して吸入抵抗を低減した。



INTAKE MANIFOLD

インテークマニホールド



タイプRのインテークマニホールドは、高回転域で適正な吸気量が確保しやすい単管ショートインマニを採用。サージタンク内まで伸びている吸気管の先端は立派なファンネル状になっている。ポート径は45φで、ベースグレードよりも5φも大きい。管長は4本とも等長で、各燃焼室に均一に空気が流れ込むようになっている。その管長

はかなりショートになっているが、これは高回転重視のため。タイプRでは8000rpm付近で吸気慣性効果（空気が自ら持つ流速の勢いこと。空気にも重さがあるので慣性が働く。慣性が強いとピストンが下死点を通して上昇し始めた時でも混合気が燃焼室に入ってくる）が最大になるように設計されている。

EXHAUST MANIFOLD

エキゾーストマニホールド

環境性能を高めるために、排気ポートと触媒（メタル）の距離を近付けられるよう、後方排気（右回転）エンジンになったK20A。当然排気系もプランニューで、エキパイはステンレス製の4-2タイプ。フランジ部も肉厚で、溶接も純正エキマニとは思えないほどキレイに行なわれている。エキマニに続くエキパイは、ホンダ初（後方排気では）の完全デュアルタイプとし、最も重要な2-1の集合部を一体化することで、超低排圧化を実現している。なお、リアオーバーハングスペースの違いから、インテラのような可変バルブ付きサイレンサーは使っていない。このサイレンサーの違いだけで最高出力に5ps差が生じている（その分は電動パワステの採用でフォロー）。



K20Aの特徴である後方排気では、排気系全体の長さの短縮からエキマニの動く自由度が低い。そのため、エンジンの振動を吸収するためにフレキシブルチューブが設けられている。図で緑に着色されているジャバラ状の部分がそのチューブで、エキマニの耐久性を向上させている。その先の2-1の集合部を細かく見ていくと、排圧を極力下げるためパイプの接合部分が鋭角化されるとともに、排気の流れを妨げる曲がりを少なくしたレイアウトが採られていることが分かるはず。

そんなVTECの最新の姿が、2代目シビック・タイプRのK20Aだ。このエンジンにはVTECにVTC（連続可変バルブタイミング・コントロール機構）が加わった、i-VTECを採用している。1700ccのバルブタイミングを最大50度まで進角させるVTCは、トヨタのVVT-iや日産のNVCSと同じようなシステムで、トルク特性を若干いじれるというシロモノ。

K20AはB型よりE20C型に近い

例えば、プロレスラーや力士など、怪力でたくさん力を出す人が大食漢なように、エンジンもハイパワーを出そうとすると、たくさん空気を吸わなくてはなりません。だから、カム山を高くしてバルブのリフト量を増やし、なおかつ作用角を大きくして開弁時間を長くする必要があります。でも、普通のサラリーマン生活なら怪力は必要ありません。だから、もし普通のサラリーマンが力士並みの大食いだったら、エンジン係数の高い人、燃費の悪いエンジンになってしまうのです。レシプロエンジンのカムやバルブというのは、エンジンに適正な空気を吸い込ませるためにあるので、カムの形でエンジン特性が決まるんです。だからVTECでは、エンジンの仕事量が少ない常用回転域ではファミリカー並みのおとなしいカムを使って燃費を稼ぎ、パワーを出したい高回転域ではレーシングカーに匹敵するハイカムに切り替えてエンジンに大量の空気を送り込んでいるんです。

ちなみに、このレーシングカー並みという例えは誇張でもなんでもありません。よく、ハイカムはパワーは出るけどトルクが細い、と思っている人がいますけど、それはとんでもない誤解です。思い切りハイカムを入れたレーシングカーは、低回転トルクにもとんでもない太さがあります。ただ、低回転域ではスロットルに対して空気がエンジンに入りすぎるためアクセルのツキが悪いだけで、トルクそのものは太いんです。一方、ファミリカーが使うようなおとなしいカムのエンジンだと、仕事量の少ない低回転域では空気の入る量がちょっと良くなるので、アクセルのツキが良くなります。でも、それは扱いやすいというだけで、トルクはやっぱ細いんです。それをトルクと勘違いしてはいけません。だから、VTECの低速カムはあくまで燃費と扱いやすさのものなんです。

INTAKE & EXHAUST

タイプR専用パーツを使用し
より高出力を実現した



サージタンクの内側は、ただパイプがくっついていてだけでなく、ファンネル形状になっている。従来のタイプRなども口の部分に鋭いRがついていたが、ハッキリとファンネル形状と言えるほどではなかった。これはK20Aの特徴だ。

AIR CLEANER

エアクリナー

ホンダ純正のエアクリナーの吸気効率の良さは従来から定評のあるところだが、K20Aではさらなる進化が確認できた。筒型の大きな紙を使っているのは従来通りだが、クリーナーボックスの形状が改良されている。フェンダー前方から取り入れられた外気は、チャンバー室を経由してクリーナーボックスに入る。チャンバーは吸気音低減の意味もあるのだろうが、ここでエアクリナーの全面（全方位）に向かうよう整流される。従来だと大きな紙を使っていても、主に入口付近だけで吸気していたのが、全面で吸えるようになったのだ。ヘタなスポーツクリーナーではデチューンになりかねないほど、よく考えられているのだ（写真は新型インテグラタイプRのもの）。



OTHERS

補機が支える高性能
パーツのひとつひとつ
にもハイテクを投入

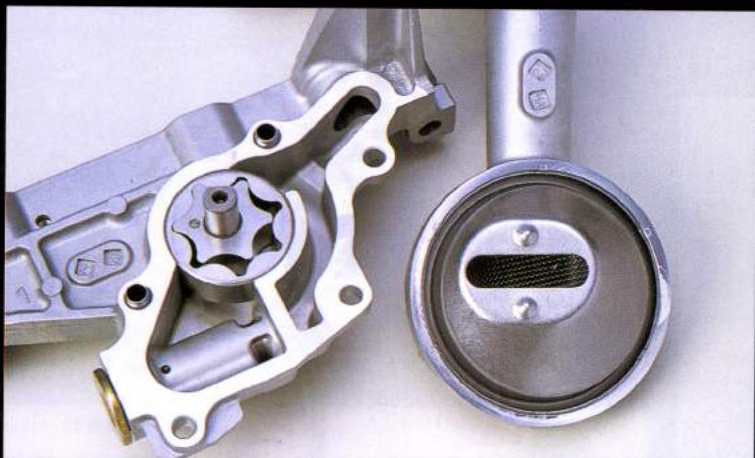
INJECTOR インジェクター



従来型よりひとまわり小さくなったインジェクターは、単なるコンパクト化にとどまらず、噴射口も8つと多口化している。この多口化によって混合気の微細化が促進され、インテークポート壁面に燃料が付着しにくくなっている。霧化の促進は環境性能の向上とパワーアップの両面で効果があり、レース用エンジンでも課題になっている点だという。この噴射口が

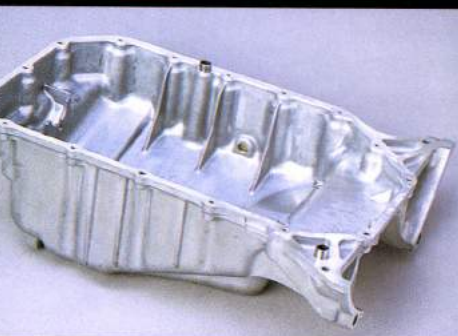
空いている板は0.1~0.2mm厚のステンレス板で、穴の直径は約0.2mm。この穴開けには時計製造の技術に応用した金型プレスを使っているとのこと。レーザーではないプレス技術では現在最高レベルのものだろう。インジェクターの穴の横には「H」という刻印も見える。写真は左がB16B、右がK20Aのインジェクター。かなりコンパクトになったのが分かる。

OIL PUMP オイルポンプ



オイルポンプはトロコイド型の小型ロータータイプを使用したローラー両面吸い込みポート方式。一般的なクランクシャフトで直結駆動するトロコイド式と違って、クランクシャフトの回転をチェーンでドリブンスプロケットに伝えるのが特徴だ。直結駆動ではないことのメリットとして、チェーンドライブスプロケットの歯数を1:1.62にすることで、エンジンの回転数の1.62倍でポンプを回転させることができる。そしてこの方式にしたことで、ローターの外径が小型化できて、効率もアップ。直結タイプのオイルポンプより高回転時のオイルポンプローターへの負担が減って、より高い信頼性を確保することに成功した。

OIL PAN オイルパン



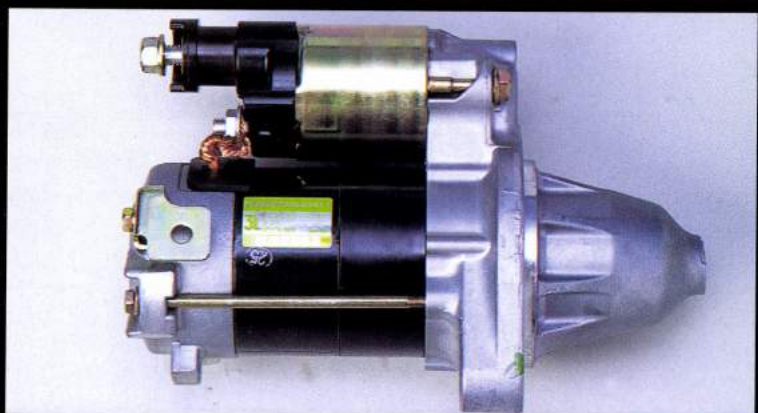
K20Aのオイルパン容量は5.8ℓ。エンジン内を駆け巡るオイルの量はこの全量ではないが、オイル容量に余裕があればそれだけオイルパンで休憩できる時間ができるといことなので、オイルにとっての環境は非常に良くなる。オイルはエンジンのストレスを吸収できる唯一の消耗品。その重要度が分かっているからこそ、オイルの条件を改善したのだろう（ちなみにB16Bは4.8ℓ。RB26DETTは4.5ℓ）。材質はアルミで放熱性も高い。

IGNITION&PLUG イグニッション&プラグ

プラグはイリジウムの7番を純正装着。白金よりも融点が高く、酸化しづらいイリジウムは、電極が細くできるので火花が強い。イグニッションコイルはダイレクトイグニッションシステムを採用。1本1本のプラグに直接2次電流を供給できるので、電流損失が少なく、強力な火花を生み出すことができる。高電圧が流れるプラグコードが不要になるのでで電波障害の発生も少なく、点火コントロールが正確に行なえるというメリットもある。



STARTER MOTOR スターター

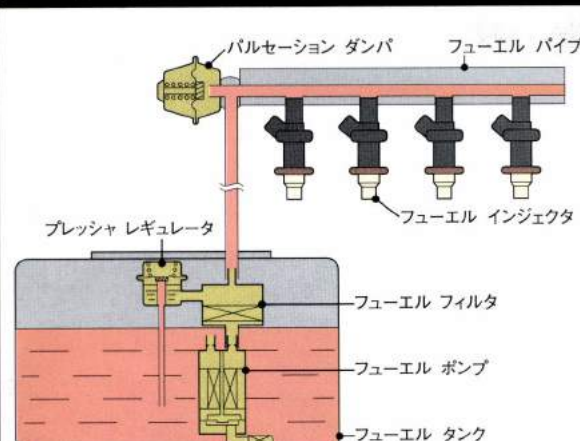


スターターモーターはデンソー製。トヨタ車のスターターもすべてデンソー製だが、ホンダ用のものは一味違う。一番違うのは軽量コンパクトという点。K20Aは圧縮が上がって排気量も上がっているのに、B型のスターターより小さいものを使っている。当然、K20Aのために造った新開発のスターターモーターと思われる。通常、他社では性能に直結しないスターターなどの部品は、流用、流用の連続なのだが、エンジン全体でB18Cよりも10kg（全長は50mm短縮）の軽量化を果たすために、スターター1個からキチンと見直しを行っていた。コストより性能、クオリティを優先する、ホンダ・スピリットを象徴しているパーツのひとつと言えるだろう。

FUEL RETURNLESS SYSTEM

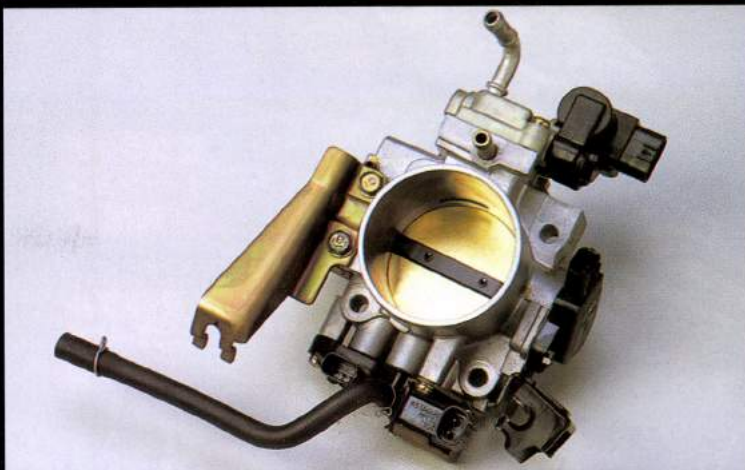
フューエル リターンレス システム

フューエルポンプはフィルター類やセンサーユニット、プレッシャーレギュレーターを一体化とし、部品点数を減らすことで、簡素化を図っている。注目すべきは、燃料圧力の調整をフューエルポンプ内で行なえるようになったため、K20Aにはエンジンルームからフューエルタンクへ燃料を戻すフューエルリターンパイプが不要になったことだ。従来は一度エンジンルームへ送られてから戻されていたリターン燃料は、燃料タンク内のポンプの直後で放出されるので、エンジンルームの熱にさらされることがなくなった。それにより、燃料タンク内の温度上昇が防げ、蒸発してしまう燃料の量を減らすことが可能になった。このシステムは吉田氏も非常に感心した部分である。



THROTTLE BODY

スロットル



タイプRと言えども4連スロットルではなく、一般的なシングルスロットルを採用している。スロットルは新型インテRと同じ62φ (B16Bも62φ)。スロットルが大きくなるということはそれだけシリンダーに送りこまれる空気の量が増えるということで、定番チューニング方法のひとつである。しかし、従来の部品と比べてみると分かるのだが、センサーの数が増えている。ただ単純にスロットル径を大きくしたわけではなく、ECUの制御なども非常に進化しているのでA/F (空燃比) の数字なども良くなっている。低燃費、ローエミッション、高出力の達成は、こういったひとつひとつの精度の高いパーツにより成し得たものなのである。

ECU制御 エンジンのポテンシャルを引き出すため コンピュータもホンダが関与

ECUは電装メーカーに任せきりという自動車メーカーが多いが、ホンダはECUを製作している「KEIHIN」に積極的にオーダーを出し、よりコンパクト化を進めてきた。基盤全体に見える緑色の部分は湿度や様々なガス類から基盤を守るためのもの。ホンダのECUではワンドーシビックからこうした対策を施しているが、まだ未対策のメーカーも多い。カーオーディオの基盤でもこうした対策は見られないので、ホンダ独自の対策なのだろう。メイ

ンCPUは沖電気製でスペックは、16ビット、28MHz。最近のパソコンと比べると動作周波数が見劣りするが、エンジンコントロール用には必要十分なスペック。いたずらに動作周波数を求めたりしない分、コストが抑えられ、ECU全体で6万5000円という安価な価格に収まった。またホンダのCPUには、メインCPUに万が一トラブルが発生した場合、走り続けるための最低限の機能を提供するサブCPUが入っているという特徴がある。

●大気圧センサー

大気圧の変化を検出し、燃料の噴射量や点火時期を補正する。

●メインCPU

各種センサーの状況を読み取ってエンジンに必要なすべてを計算、コントロールする、まさに頭脳。

●センサー信号処理モジュール

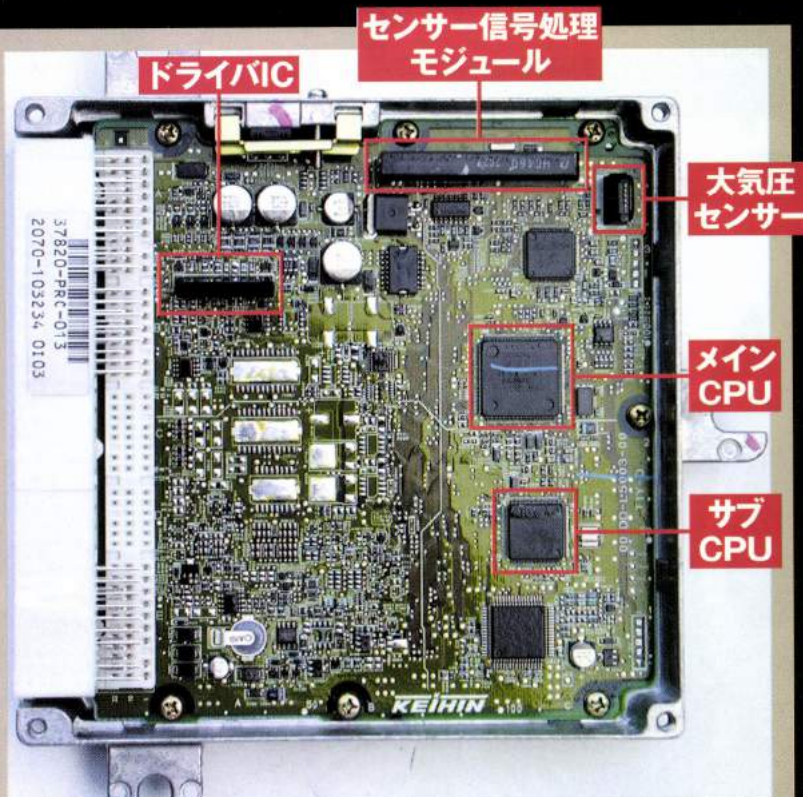
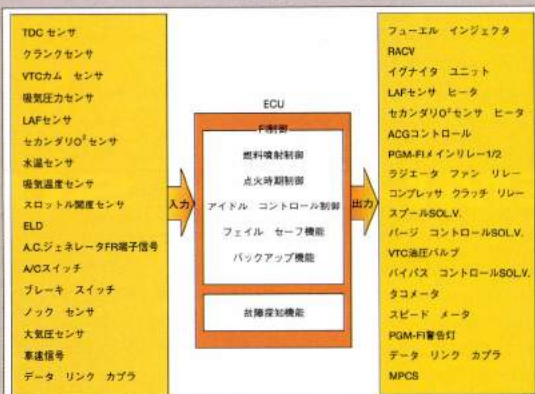
各種センサーからの信号をCPUに処理しやすい信号に加工する。

●サブCPU

万が一の時、最低限走行できるだけのバックアップ機能を持つCPU。

●ドライバIC

I/Vや燃料ポンプなど大電力を必要とするパーツを動作させるためのIC。



だが、吉田氏の評価はあまり高いものではない。「バルタイというのは、さっきの食事の例でいうと、朝食、昼食、夕食という、食べるタイミングの違いだけ。食べる量はカムで決まるので、やはりVTECの効果とは比べものにならない。他社はVTECが造れないから可変バルタイでこまかしているだけなのに……」。VTECとVTCを組み合わせることで、低燃費・ローエミッション化もさらに進み、VTEC切り替わりポイントのトルクの谷も浅くすることに成功している。むしろ、ヘッドまわりでVTCよりも吉田氏が注目しているのはカムホルダー部分である。

「従来はヘッドと一体の構造だったが、K20Aはボルト留めの分割式になっています。分割式は一体よりコストが掛かるけど、ヘッドまわりが軽量・コンパクトにできるし、整備性もいい。しかも受ける面積が増えているので、B型でも十分にあった剛性がさらにアップしています。また、強度という点ではシリンドラブロックも上下二分割タイプになり、一段と強固になった。ロアブロックはベアリングキャップ一体となり3連フレームを採用したB型よりもさらに剛性が高まっている。アッパーブロックもリブの入りが進化していて、横方向の厚みも増えている。

「K20Aの最大の特徴は、今までのタイプR用のエンジンと違い、最初からタイプR用に設計された点でしょう。例えばピストンなどはハイコンボなのに頭部がフラットになっているし、ボルトも従来みたいに手作業で研磨する必要がないほど最初からキレイに仕上げてあります」(吉田氏)。

「K20AはF20Cに似ている点も多いけど、共用部品はすくなくない。例えばロッカーアームは、F20Cの一式からK20Aは分割式に変わっている。流用すればコスト的に楽なのに……」。新型インテグラでは、ベースモデルの1.8用のK20AとタイプR用のK20Aもカムから吸気管までいろいろ違う。他のメーカーがコストダウンだけを目標にしている中で、こうしたホンダの姿勢は際立っていますね。きつと、変える以上は一度でも前進するというのがホンダ流なんじゃないか」

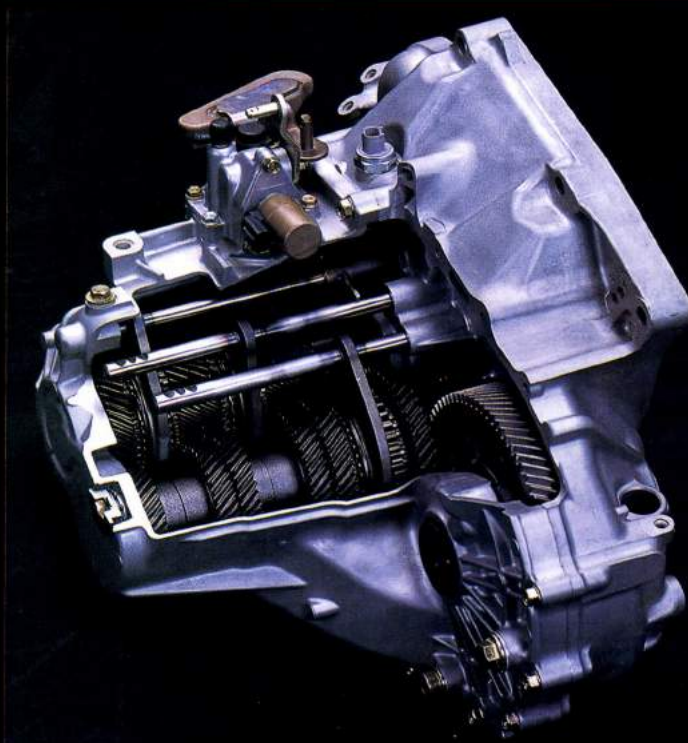
多くのエンジンに接してきたがゆえに、メーカーに対して非常にニュートラルな評価基準を持つ吉田氏だが、今回のK20Aエンジンについてはあらゆる進化した点において高く評価しているようだ。

DRIVE TRAIN

エンジンの旨味を引き出すために
ブランニューの6速MTを投入

TRANSMISSION

ミッション



EP3の特徴的なインパネシフトを実現するためにリンケージはロッドからワイヤーに変更された。しかし、チェンジレバーブラケットのラバーを廃して、ダイレクトにマウントしたり、ストッパー機構付ラバーを採用するなどの工夫により、ワイヤーリンケージながらカチッカチッと節度感あるシフトフィールを手に入れた。ミッションそのものは、エンジンの回転方向が逆転したために、数

十年ぶりに一から造り直したものの、6速ギアに全段マルチコーンシンクロなど、最先端のMTの技術を注ぎ込んでいる。例えば、ギアチェンジするパーツを後から組めるようにして組み立てやすさを向上させたり、車速センサーを樹脂にしたりと細部まで進化の跡が見つけられる。

SEMI-DRY SUMP

セミドライサンプ方式

6速化して許容トルクを11%も向上させる一方で、20mmの全長短縮と2.5kgの軽量化という難しい課題をクリアするために、このK20A用に造られた新作ミッションにはいくつかの工夫が凝らされている。それらの中でも代表的なのがこのセミドライサンプシステムだ。なぜセミなのかというと、本当のドライサンプのよう

にポンプがあるのではなく、ギアの回転によってギアの上側に用意したキャッチプレート（皿）にオイルを掻き上げ、そこから上手にギアの上にオイルを垂らすという仕組みだからだ。非常にシンプルな設計だがよく考えられていて、タイトなミッションケースの中でうまくオイルを潤滑できるようになっている。

画期的なインパネシフトを
達成できた理由

VTEC+VTECのi-VTECの採用で、下から上までフルレンジ・スポーツモードとなったK20A。その天井知らずの吹け上がり、を思う存分味わうにはどうしてもギアリング、ワイヤーリングともに優れたミッションが必要だ。ただ単に速さだけでなく、「操る楽しさ」の追求を標榜する、ホンダの「タイプR」開発陣にとって、そうしたミッションの重要性は重々承知していたように、環境性能対策（後方排気にして触媒と排気ポートを近付けた）でクラックの回転方向を従来の左回転から一般的に右回転に逆転させたことに伴って、ミッションも一大モデルチェンジを果たした。

そうして生まれたこのK20AのタイプR専用ミッションのテーマは、ワイヤーリングとギアリング、コンパクト化と3つある。

このうち特に苦勞の跡が見られるのはワイヤーリング面での対策だろう。もともとFFなどの横置きミッションのクルマは、シフトレバーとミッションをダイレクトに結べないの、シフトの剛性感を出しにくい。ホンダは従来からFF車でもシフトの剛性感を出そうとして、シフトレバーとミッションをロッドで結んでいたが、新型タイプRではインパネシフトを実現するために、プッシュプル式のコントロールケーブルを採用。そのおかげでステアリングとシフトレバーの距離が最短になり、ある種のスポーツ感は向上している。

その上で課題の節度感のあるシフトフィールを実現するために、まずシフトストローク自体を45mmと短くし、シフトレバーのマウントもフロートイングラバーを介さないダイレクトマウントに変更した。ワイヤーケーブル自体のフリクションも徹底的に低減し、ミッションからインパネのシフトの位置までできるだけ緩やかなRになるようレイアウト。そして決め手となったのは、ミッションケース側のワイヤー接続部にストッパー機構付ラバーを使ったことだろう。

こうした数々の工夫によって、インパネシフトという異色のシフトレイアウトながら、非常に好評を得ているS2000のシフトフィールに遜色ない節度あるシフトに仕上げている（3-2速のシフト荷重はS2000より1kg/f軽い約5kg/f）。

また、ギアリングはハイカム領域を維持し

超軽量
フライホイール

高μ摩擦材

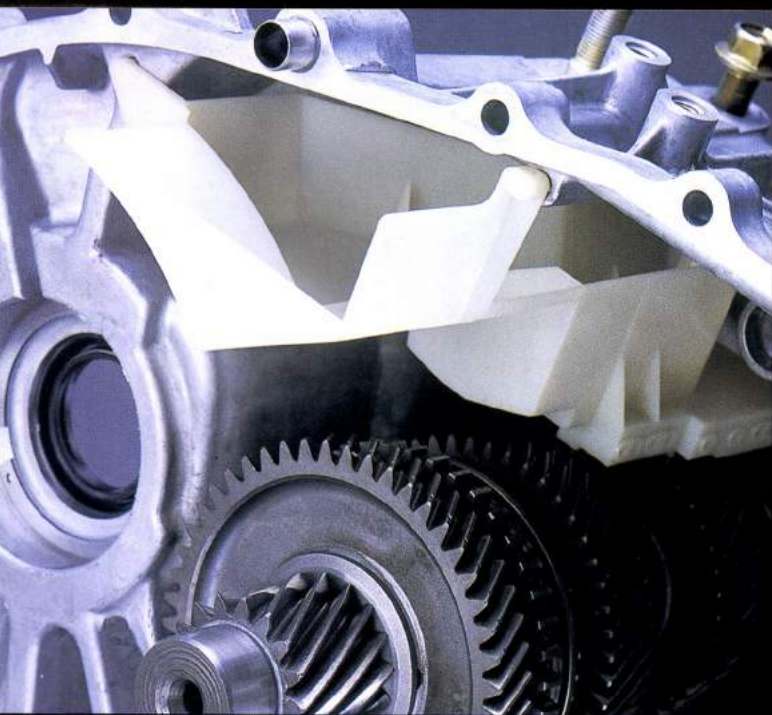
新クラッチ
トーション
機構

トリプル
コーン
シンクロ

ダブルコーン
シンクロ

セミドライサンプ用
オイルキャッチタンク

トルク感応型
ヘリカルLSD



GEAR

ギア



K20AのVTEC切り替わりポイントは6000rpm。スポーティに走る時は、この6000rpmを下回らない。そこでEP3では6速ミッションを採用し、レッドゾーンの8400rpmでシフトアップした時はVTECポイントの6000rpmを切らないように各ギア比を設定している。エンジンの出力向上に合わせ、許容トルクを11%も高めているので、各ギアの強度も非常に高い。特にファイナルなどはギアの当たり幅も増やし、耐久性を向上させている。

CONE SYNCHRO

コーンシンクロ



カウンタシャフトの1速・2速は、インナーブロッキングリングの内面も摩擦面に利用する、トリプルコーンシンクロ（72φ）を採用。メインシャフトの3速～6速にも、シングルコーンと同じスペースのまま、シンクロ容量を大幅にアップできるダブルコーンシンクロ（68φ）を使用。リバーには4速のシンクロを流用している。メイン・カウンタシャフトの軸受けもベアリングなので、オイルが冷たい時でもシフトフィールの変化が少なく、耐久性も高い。

作業後記 by 吉田利春

タイプR専用パーツの造りに 部品メーカーとの協同開発姿勢を垣間見た

「K20Aというエンジン型式名は、タイプRも他のグレードもまったく一緒なんです。中身は驚くほど違います。品番を見れば一目瞭然と00000PRD000と五桁の数字と3桁の数字の間に「PRD」と書いてあるタイプR専用部品が非常に多いんです。ピストンやバルブ&バルブスプリング、カムシャフトなどは分かれますが、スプリングシートやリテーナーのような共用部品にしてもおかしくないパーツまで、タイプR専用部品なんです。ここまでこだわったエンジンはホンダでも初めてなんじゃないですか。本文でも紹介しましたが、日本リ-

クレス工業のガスケットやKEIHINのECU、インジェクターなど、ホンダは部品メーカーと協力し合っているパーツを開発し続けています。取り入れている技術もクルマより進んでいる時計の技術（インジェクター）や、印刷技術（ピストンのコーティング）など異分野から積極的に導入していますね。ヘッドボルトを締めるとシリンダーが円ではなく四角に変形して、ピストンの四隅が当たらないというエンジンが未だにあるんですから、早くホンダのクオリティが当たり前と言える時代になってもらいたいものです」

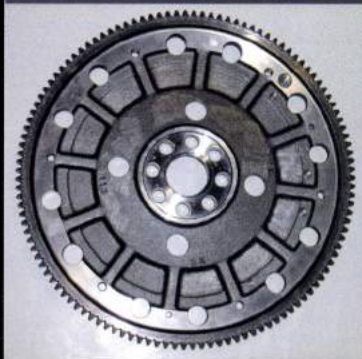
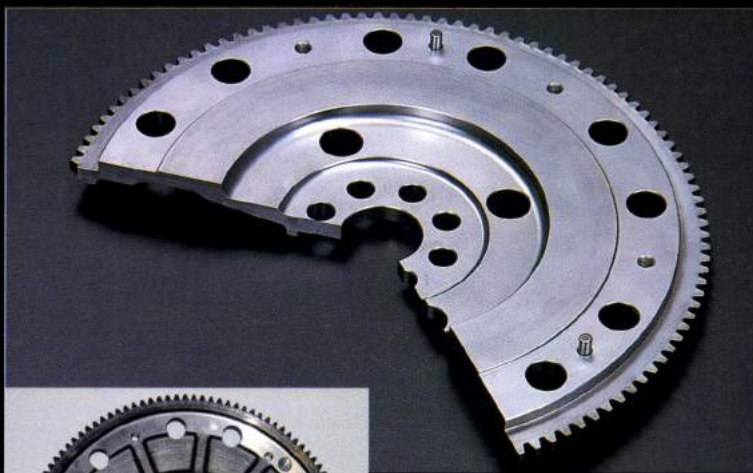


グループNを中心にシビックやGT-Rなどのエンジンを手掛け、数多くの勝利を獲得。一般車用エンジンのリビルドも手掛け、純正部品のみを使用した精密組立は、パワーはもちろん絹のような回転感と高い耐久性を実現する。



FLY WHEEL

フライホイール



K20Aのクロモリ製の超軽量フライホイールは、一般的な鋳鉄製のフライホイールと比べると慣性マスが26%も低減。純正品なのに穴開け加工までやってあり、重量はわずか4.7kg。アクセルに対して俊敏なレスポンスで答えてくれる。またクラッチもダイヤフラムの先端の爪を幅広にして耐久性を上げ、併せて高μの摩擦材を使うことでクラッチの許容トルクをアップしている。駆動系NV（ノイズバイブレーション）を低減するクラッチトーション機構もホンダ初の採用だ。

文— 藤田竜太

ふじた りゅうた/本誌や姉妹誌「レブスピード」などのチューニング誌をはじめとするチューニング系、新車系自動車各誌で活躍しているモータリングライター。自動車工学やモータースポーツに関して幅広い知識を持つ。

「それから今回のミッションを、実際にバラしてみても分かったことですが、これまでのミッションに比べ、ずいぶん組みやすい造りになっています」とのことだが、K20AのこのY2M3型ミッションは、ギアチェンジする部品やリバーサセンサ（リバーサセレクト制御システム）をミッションケースの外に出してくれたので、組む時に後から入れられるようになり、組み立てやすさが向上している。あらゆる面で進化したMTと言えるのだ。

コンパクト化という点では、シンプルな機構ながら省スペースで非常に効果的な潤滑が行なえるセミドライサンブ機構など新しい技術に挑戦しており、B18CのMTに比べ、6速MTになったにもかかわらず、20mmの全長短縮化と2・5kgの軽量化を果たしている。「ホンダだけでなく、他社のミッションを見渡しても、これだけ一気に改良が進んだマニュアルミッションは最近お目にかかったことがない」と吉田氏が言うほどだ。

コンパクト化という点では、シンプルな機構ながら省スペースで非常に効果的な潤滑が行なえるセミドライサンブ機構など新しい技術に挑戦しており、B18CのMTに比べ、6速MTになったにもかかわらず、20mmの全長短縮化と2・5kgの軽量化を果たしている。「ホンダだけでなく、他社のミッションを見渡しても、これだけ一気に改良が進んだマニュアルミッションは最近お目にかかったことがない」と吉田氏が言うほどだ。

続けられるよう6速まで設けている。このうち1～5速は均等割りりのクロスレシオ。1→2速は別として、2速から5速までのシフトアップでは、レッドゾーンの8400回転まで回してシフトアップする限り、VTECポイントの6000回転を割り込むことはない。また、使用頻度の多い1速と2速には、インナーブロッキングリングの内面も摩擦面に利用する72φのトリプルコーンシンクロを採用。3速から6速までもシングルコーンのスペースで、シンクロ容量を増やせるダブルコーンシンクロを入れていて、全段マルチコーンシンクロ（リバーは4速のシンクロと兼用）になる。メインシャフトとカウンタシャフトの軸受けもよく見るとローラー&ボールベアリングが入っていて、さらに各ギアにもニードルベアリングが入っている。気温差によるオイル粘度変化によるシフトフィールへの影響が最小限にとどまっている。耐久性&耐トルク性（トルク許容量は従来比11%アップ）という面でもメリット大だ。

インナーサイレンサー全車標準装備 高品質最強価格マフラー 26800円で新発売。

メインパイプ標準装備

耐熱性シャンパンゴールドカラー

メインパイプは耐久性に優れたスチール素材を使用。さらに耐久性および保護のために耐熱性シャンパンゴールドカラーで仕上げています。メインパイプ口径は車種により60mm・80mm・90mmの3種類があります。

ステンレス素材

タイコ部はオールステンレス

マフラー部からテールエンド部にかけては高品質オールステンレス素材。テールエンド口径は車種により90mm・100mm・115mmの3種類があります。もちろん車種対応です。

専用フック装備

いつでも簡単サイレンサー脱着

- インナーサイレンサー
単体価格 ¥3800
- サイレンサー脱着ツール
単体価格 ¥500

サイレンサー内部に装備された専用アタッチメントにより、誰でも簡単にインナーサイレンサーを取り出すことができる、購入後のメンテナンスも考えた製品です。

ZERO-1000 POWER MUFFLER

従来にはない価格と高品質で零1000が送り出す最強のマフラーシリーズが遂に登場。数々のワールドレコードを樹立したマフラスペックをそのままに移植。その信頼性と高性能が26800円からあなたの愛車に取り付けることができます。サイレンサー内部にはインナーサイレンサーアタッチメントを新たに装備し、日頃のメンテナンスにも配慮しました。メインパイプはシャンパンゴールド・スチール。マフラー部からエンドまではオールステンレスとなっています。車種構成もスポーツ&セダンに加え、ワゴン系まで大幅なラインアップ。零1000だからできたこの品質とこの価格、最強のマフラーにふさわしい仕上がりです。

PRICE ¥26,800 ★基本キット+リアマフラー

LIFE & DUNK: JB1.3 60-90mm /
STREAM: RN3 60-90mm /
INTEGRA: DC2.5 60-100mm /
CIVIC: EG6, EK4.9 60-100mm /

PRICE ¥39,800 ★基本キット+メインパイプ+リアマフラー

STEP WGN: RF1.3 60-90mm /

※どの製品もボルトオンで簡単取り付け可能。取付に必要なパーツはすべて揃ったコンプリートセットとなっているので、安心してご購入頂くことができます。

NA史上最強アイテムに ワゴンシリーズも登場。

19800円でできるNA最強のパワーアップアイテム。

ZERO-1000 POWER CHAMBER

平均5馬力以上の全域パワーアップを実現するNA最強のパワーアップアイテム・パワーチャンバー。今、大人気のこの商品に待望のワゴンシリーズがラインアップ。パワーダウンの心配無用の簡単取付。貴方も今すぐパワーチャンバーの驚異の性能を体感できます。驚異の全域パワー&トルクアップの秘密は、イモムシ状のチャンバーとスクリータイプのエアクリーナー。流体工学の結晶ともいえるその内部構造により、空気の流動を使ってエアクリーナーからチャンバーへと、空気を常に圧縮しながら充填します。燃焼室にはパワーチャンバーからの密度の高い空気がターボのように送り込まれるため、今までは考えられなかったパワーアップが可能なシステムとなっています。確実なパワーアップをお望みなら、もうパワーチャンバーしかありません。19800円でできるNA最強のパワーアップアイテム・パワーチャンバーをぜひお試しください。

ORTHIA: EL1.2/CIVIC: EG4.5.6.8.9/CIVIC: EH1, EJ1/CIVIC: EK3.4.5.8.9 /
CR-X: EG1.2, EJ4/INTEGRA: DC1.2, DB6.7.8.9, SJ, EK3/BA8.9/BB1.4.5.6.7.8

KIT PRICE ¥19,800

ACCORD WGN: CE1, CH9, CF2.6.7/ODYSSEY: RA6.7/SMX: RH1.2 /
STEP WGN: RF1.2.3.4/CR-V: RD1.2/AVANCIER: TA1.2/STREAM-RN1.2.3.4 /
INTEGRA R: DC2.5, DB8/PRELUDE: RA8.9, BB1.4.5.6.7.8/ACCORD: CD3.4.5.6 /
TORENO: CF3.4.5, CL1.2.3

KIT PRICE ¥21,800

EK9-TypeREG6 DC2-TypeR TITANIUM MUFFLER

トップフューエルのパワーを際限なく絞り出す超軽量オールチタンマフラー。

KIT PRICE ¥58,000

B16A/B16B/B18C BOLT ON TURBO KIT

B16A/B16B/B18C対応HKS2510タービン採用。いま最も愛用されているターボキットです。

KIT PRICE ¥366,000

EK CIVIC BC PILLAR BAR

ボディ全体の剛性を上げるために作られたのがBCピラーバー。これも今話題のニューアイテムです。

PRICE ¥24,800

EK9 GT REAR WING

シングルフラップ採用EK9用リアウイング。シビックのフォルムに合わせて設計されたウイングデザイン。

KIT PRICE ¥72,000

お買上の方に零1000シフトノブをもれなくプレゼント!!

世界中で人気の零1000ブランドが遂にシフトノブになって登場。ピストン形状をあしらった大胆なフォルムに零1000のロゴマーク。ZERO-1000/パワーシリーズ製品をお買上の方に、新発売のこの零1000シフトノブ(5,000円)をもれなくプレゼント。

対象製品: パワーマフラー・パワーデッキスペーサー・パワーチャンバーシリーズ

本誌発売日よりオートサロン開催期間までの期間中に、上記3製品のいずれかをお買い求めのお客様には、新発売の零1000シフトノブがもれなくついてくる発売記念セールを実施いたしております。是非、この機会にお買い求めください。

※この発売記念セラーは、トップフューエル店頭での直接販売または当社ウェブサイトでのみの限定販売となっています。また電話・FAX・電子メールにでもご注文いただけます。

●メールでの受付は sales@topfuel.to ●電話での受付は 0598-56-5880

通信販売送料についてのご案内 日本国内全国一律 北海道・本州・四国・九州(離島を除く) ●マフラー送料 2000円 ●パワーチャンバー 1000円 ●パワーデッキスペーサー 1000円 ※離島ならびにその他の地域についてはお問い合わせ下さい。●カラーおよび塗装色は、印刷インキや撮影条件などから、実際の色と異なって見えることがあります。●ご注文は商品の在庫確認の上、商品代金+消費税を加えた金額に住所・氏名・電話番号・品名・数量を明記して現金書留にてお申し込みください。●広告表示価格に消費税は含まれておりません。

TOP FUEL TEL 0598-56-5880 FAX 0598-56-4832 株式会社トップフューエル 〒515-2115 三重県一志郡三雲町中道字花ノ木500-1 http://www.topfuel.to e-mail: info@topfuel.to

ENGINE

SET-UP & PARTS MANUAL

[エンジン・チューニング]

レーシングエンジンに匹敵する1.6ℓ 最高傑作のB16A/Bエンジン
NAだけにエンジン内部にまで手を入れてもターボチューンほどの
パワーアップは望めないが改善するポイントが残っている
マフラー・エキマニ・エアクリなどの交換や
コンピュータのセッティングなどに代表されるライトチューンから
排気量アップやボルトオンターボなどのハードチューンまで
選択肢は様々だがトータルバランスを第一に考えることが大切だ



■ MUFFLER	
マフラーなど排気系	90
■ AIR CLEANER	
エアクリナー	94
■ CPU, CONTROL PARTS	
コンピュータなど電子パーツ	96
■ ENGINE PARTS	
エンジンパーツ	97
■ COOLING PARTS	
ラジエター、オイルクーラーなど冷却系	101
■ DRIVE TRAIN	
クラッチ、フライホイールなど駆動系	103

※パーツの写真には、一部他車種用のものも含まれています。



■ = 2000年9月～
EK = 1995年9月～
EG = 1991年9月～
EF = 1987年8月～



ENGINE TUNING
KNOW-HOW

H O N D A
B16A/B

エンジン
チューニング
ノウハウ

Photos/
Akira Takahashi
Hiroharu Sato
Hiroyuki Ohminato
Eiji Takeuchi
Text/HYPER REV

取材協力/トップフューエル、K-SHIFT

NAの最高傑作とでも言うべきB16A/Bエンジンはまさに市販レーシングエンジンと言っていいだろう
リッター100psを超えるB16型をさらにパワーアップしていくチューニングのセオリーとは何か
現実的な吸排気チューンとヘッドチューン+αを中心に見ていくことにし、ここではEGとEK型について話を進めていく
なおEG6&EK4のB16AとタイプRのB16Bはほとんど同じ内容なので特に区別していないので御了承願いたい

PART 1 Normal Aspiration チューン編

ホンダのエンジンは
NAで回してこそ魅力がある
まずはパワーよりも
フィーリングを追求する
チューンから始めよう

マフラー・エアクリナー エキマニが第一段階

B16AでもB16Bでもエンジンチューニングは吸排気系からスタートする。ターボの場合はマフラーやエアクリナー交換によるパワーの上がり幅が大きく体感もしやすいが、NAエンジンの場合は残念ながら費用に対するパワーの上がり幅は少ない。だからよいにパーツセレクトを吟味していく必要がある。NAエンジンのチューニングを段階別に大雑把に分けていくと、ライトチューンが吸排気十コンピュータ、その次がヘッドチューン、ハード系がB18C純正やアフターの強化タイプの腰下パーツを使った排気量アップ、B18Cの中古やリビルトエンジンへの載せ換えといったところだ。エンジンパワーを上げる三大原則は、爆発力アップ(吸入量アップ)、高回転化、各部フリクション低減だが、ライトチューンでもハードチューンでも基本的にこれらに沿ったものとなる。

B16A/Bの場合、ストリートor峠・サーキット問わず、吸排気系チューンでやる内容はまず変わらない。

吸排気系で交換するのは、マフラー、エアクリナー、エキマニがメインだが、どれから換えていくのがいいか? 予算があれば全部一緒に換える方が一番効果は大きいですが、そうもいかないのがひとつひとつやっていくという方がパーツごとの効果も体感できる。まず取っ掛かりとしては、マフラーが一番手取り早い。純正マフラーはスポーツカーのタイプRやS1Rでさえ、どうしても消音効果を重視してフン詰まり感がある。フン詰まりを生んでいるのは主にタイコ(メインサイレンサー)。アフターのマフラーはタイコの構造からしてストレートパイプ+パンチング+グラスウールと消音の考え方が違うので、明らかに排気の抜けが良くなり、サウンドもクリ



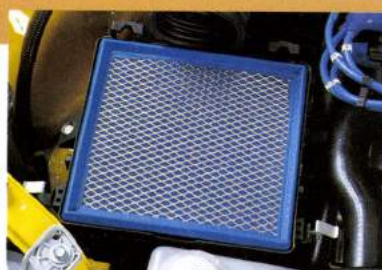
エキゾーストマニホールド

4-1はその構造上4-2-1よりパイプ1本分以上縦方向に幅を必要とし、路面とのクリアランスが厳しくなるが、それを考慮したタイプも多い(写真はトップフューエル製)。



セクションパイプ同時交換型エアクリ

ムキ出し型にするとエンジンルームの熱気を吸い込む心配が出てくるが、無限製のようにフェンダー内からダクトを引くタイプなら、フレッシュエアを吸い込める。



エアクリナー

手軽さでいったら圧倒的にラクなのが純正交換タイプのエアクリナー。最近では、吸気効率もムキ出し型に匹敵するタイプも多くなってきた(写真はスプーン製)。



スポーツマフラー

シビックの市販マフラーはだいたいテールピースのみの交換になるが、それでも効果は高い。センターパイプも交換ならなおさらだ(写真はトップフューエル製60φ)。

シビック・タイプR	98spec.(EK9)	シビックSiR II (EK4)
エンジン型式	B16B	B16A
ボア×ストローク(mm×mm)	81.0×77.4	81.0×77.4
排気量(cc)	1595	1595
圧縮比	10.8	10.4
最大出力・ネット値ps/rpm	185/8200	170/7800
最大トルク・ネット値kg-m/rpm	16.3/7500	16.0/7300
リッター当たり出力(ps/rpm)	115.99	106.58
VTEC切り替わり回転数(rpm)	5920~6160	5760~6000
最大許容回転数(rpm)	8400	8300
スパークプラグ(熱値)	7番プラチナ	6番スタンダード
スロットルボア径(mm)	62	62
インテークマニフォールド	シングルポート	シングルポート
エアインテーク径(mm)	70	62
EXマフラーメインパイプ径(mm)	57.2	48.6~50.8
テールパイプ径(mm)	76	76
インテークバルブ径(mm)	33×2(マージン厚0.5mm減、細軸化による軽量化)	33×2
エキゾーストバルブ径(mm)	28×2	28×2
バルブリフト量・高速側IN/EX(mm)	11.5/10.5	10.7/9.4
バルブタイミング・高速側IN(deg.)	開BTDC18/閉ABDC45	開BTDC15/閉ABDC45
バルブタイミング・高速側EX(deg.)	開BBDC45/閉ATDC10	開BBDC40/閉ATDC5



B16B 185ps/8200rpm 16.3kg-m/7500rpm

タイプR専用エンジンとして登場したB16B。B16Aからさらに15ps上積みされて、NAスポーツエンジンの代名詞的存在となった。赤ヘッドがタイプRの証。



B16A 170ps/7800rpm 16.0kg-m/7300rpm

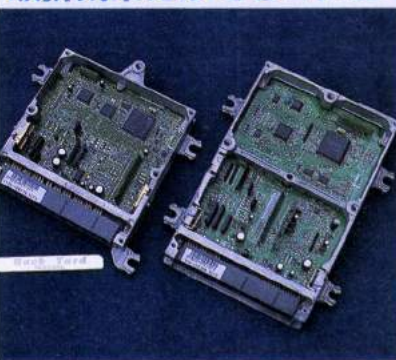
EG6やEK4に搭載されるB16Aは、名機と言われるZC型の後継エンジン。EG6搭載時にNAでリッター当たり100psを超えていた。アフターパーツもEK9と互換性が多い。

「ムキ出し型ダメ」説を覆した 新定番エアインテークシステム 三重トップ「パワーチャンバー」

従来、NAでムキ出し型エアクリナーに交換すると下のトルクがなくなるという認識が一般的で、特にホンダ車オーナーの間ではムキ出し型は敬遠されていた。しかし、その既成概念を破って今や大ヒット商品となっているのが、三重トップフェューエル「パワーチャンバー」だ。エアクリのフィルター部を斜めにしてサイクロン式にし、サクシヨンパイプの中間を膨らませてチャンバー効果を発生。低速域トルクはノーマルと同じまま、高回転でのパワーをアップさせることに成功。MAXパワーで5~7psアップする。AT車の場合はさらに効果が顕著になる。



吸排気系だけでもコンピュータをやると断然に違う

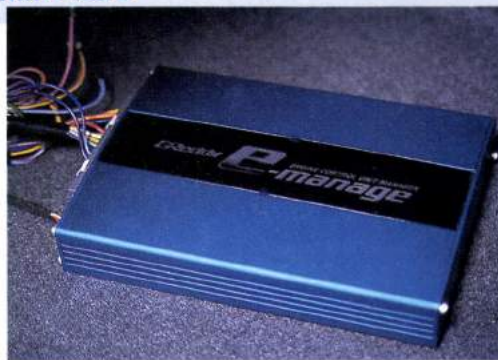


POWER FC (フルコン)

パワーFCは市販の状態からデータが変更されているので、いわゆるボン付けでも効果はある。しかし、データを何度でも書き換えられるのがメリットなので、吸排気チューンの内容に合わせて、ショップで現車合わせセッティングをもらった方がフィーリングも抜群にいい。

メイン コンピュータ

メインコンピュータとは要するに「純正コンピュータ改」。吸排気までのライトチューンならメインCPUで難なく対応できる。内容は、燃調、点火時期、レブ・スピードリミット、VTEC切り替えポイントの変更などだ。吸排気パーツがすべてノーマルで、CPUチューンだけでも効果がある。



e-manage (サブコン)

e-マネージはそのまま使うだけなら単なる燃調コントローラーだが、データロガー機能も付属しているので、別売りのソフトを使えば、ノートパソコンを使っただけの燃調・点火時期セッティング、VTEC切り替えポイント変更、アイドルなどの各種補正などが、画面上でリアルタイムでできる。

トルクやレスポンスのアップを狙うという意味では、サクシヨンパイプを純正の樹脂製70φから、アフターのチャンバータイプに交換するのが現在では主流。チャンバーがあることでアクセルを踏み直した時のレスポンスやトルク感が明らかに良くなってくるからだ。このことに気付いた三重トップフェューエルの「パワーチャンバー」は今やVTEC乗りの間に広まった定番アイテムである。NA

アデ乾いたレーシーな音質になる。純正マフラーは非常に重いので、軽量化を同時に図るのは今や常識。そして、メインパイプ径は60φくらいまでしておこう。これより太いと低中速トルクがなくなると言われているからだ。そこへんを考慮すると60φで十分。ついバックスを気にしてテールのデザインで選んでしまいがちだが、重要なのはメインパイプ径なので注意しよう。

マフラーで排気効率が良くなると、エンジンがもっと空気を吸おうとする(要するにこれがパワーアップ)が、純正エアクリナーはあくまでも過性能を重視している。排気効率アップ分の吸気量を満足に吸えない。そこでエアクリをアフターパーツに交換することになる。アフターのエアクリには、純正エアクリと交換するだけの「純正交換型」と、エアクリのフィルター部がむき出されている「ムキ出し型」がある。ろ過性能重視で選べば純正交換型、吸気効率重視で選べばムキ出し型にするのが一般的だ。近頃のムキ出し型は改良が進んで吸気効率とろ過性能を高いレベルで両立するようになってきたから、ゴミ吸い込みの心配は無用だろう。

大事なのは、いかに冷たい空気を吸わせるかだ。ムキ出し型は基本的に純正のエアクリナーボックスとレゾネーター(エアクリナーボックス手前の消音室)を取り払うタイプが多いが、そうするとどうしてもエンジンルーム内の熱気を吸ってしまふ。空気は熱くなればなるほど空気密度が薄くなって、空気中の酸素の量も減ってしまふ。爆発力が下がってしまふ。だから、フロントバンパーからダクトを引いたりして、できるだけ冷たい空気を吸わせることが大事なのだ。これに主眼点を置いたのがHKSの「レーシングサクシヨン」や無限の「エアクリナー&ボックス」で、両者ともフロントフェンダーあたりから空気を取り入れているので、冷たい空気を吸えるというわけ。

純正マフラーは非常に重いので、軽量化を同時に図るのは今や常識。そして、メインパイプ径は60φくらいまでしておこう。これより太いと低中速トルクがなくなると言われているからだ。そこへんを考慮すると60φで十分。ついバックスを気にしてテールのデザインで選んでしまいがちだが、重要なのはメインパイプ径なので注意しよう。

マフラーで排気効率が良くなると、エンジンがもっと空気を吸おうとする(要するにこれがパワーアップ)が、純正エアクリナーはあくまでも過性能を重視している。排気効率アップ分の吸気量を満足に吸えない。そこでエアクリをアフターパーツに交換することになる。アフターのエアクリには、純正エアクリと交換するだけの「純正交換型」と、エアクリのフィルター部がむき出されている「ムキ出し型」がある。ろ過性能重視で選べば純正交換型、吸気効率重視で選べばムキ出し型にするのが一般的だ。近頃のムキ出し型は改良が進んで吸気効率とろ過性能を高いレベルで両立するようになってきたから、ゴミ吸い込みの心配は無用だろう。

大事なのは、いかに冷たい空気を吸わせるかだ。ムキ出し型は基本的に純正のエアクリナーボックスとレゾネーター(エアクリナーボックス手前の消音室)を取り払うタイプが多いが、そうするとどうしてもエンジンルーム内の熱気を吸ってしまふ。空気は熱くなればなるほど空気密度が薄くなって、空気中の酸素の量も減ってしまふ。爆発力が下がってしまふ。だから、フロントバンパーからダクトを引いたりして、できるだけ冷たい空気を吸わせることが大事なのだ。これに主眼点を置いたのがHKSの「レーシングサクシヨン」や無限の「エアクリナー&ボックス」で、両者ともフロントフェンダーあたりから空気を取り入れているので、冷たい空気を吸えるというわけ。

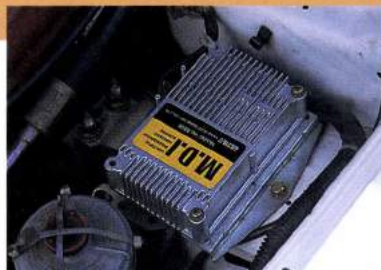
アデ乾いたレーシーな音質になる。純正マフラーは非常に重いので、軽量化を同時に図るのは今や常識。そして、メインパイプ径は60φくらいまでしておこう。これより太いと低中速トルクがなくなると言われているからだ。そこへんを考慮すると60φで十分。ついバックスを気にしてテールのデザインで選んでしまいがちだが、重要なのはメインパイプ径なので注意しよう。

アデ乾いたレーシーな音質になる。純正マフラーは非常に重いので、軽量化を同時に図るのは今や常識。そして、メインパイプ径は60φくらいまでしておこう。これより太いと低中速トルクがなくなると言われているからだ。そこへんを考慮すると60φで十分。ついバックスを気にしてテールのデザインで選んでしまいがちだが、重要なのはメインパイプ径なので注意しよう。



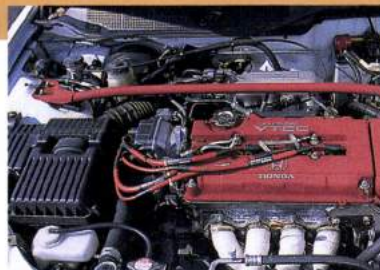
VTECコントローラー

走る場所に合わせて手軽にVTEC切り替えポイントを変更できるVTECコントローラー。できればCPUセッティングも同時にやりたい(写真はアベックスのV-AFC)。



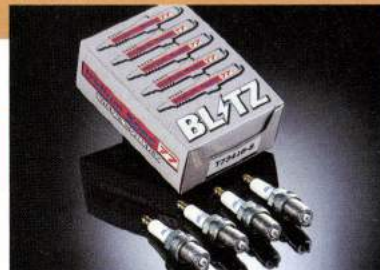
点火力アップパーツ

イグニッションコイルで増幅された電圧が途中の電気抵抗で下がってしまったりするが、その電圧を上げて点火力を上げるのがULTRAのMDI(写真)のようなパーツ。



プラグコード

純正プラグコードは電気抵抗が大きいののでプラグに達するまでに電圧が下がる。アフターのコードは抵抗が少ないので結果的に点火力が上がる(写真はノロジー製)。



レーシングプラグ

B16Bは熱価7番(NGK相当)だが、吸排気チューンを施して高回転まで回すことが多いのなら8番に上げておこう。B16Aも7~8番に(写真はブリッツ製)。

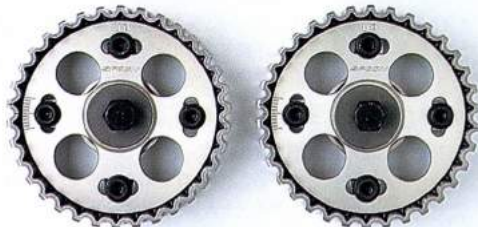


強化バルブスプリングで 追従性アップ

B16A/Bの純正バルブスプリングはノーマルカムなら9000回転でもサージング（バルブの跳り）はまず起きないが、ハイカムを入れるなら専用の強化タイプにしないと線間密着してバルブ落ちの危険性がある。レートは軽い方が軽く回る（写真はJUN製）。

調整式カムスプロケで バルタイを調整

ノーマルカムでも調整式カムスプロケットを入れて、バルブタイミングを変更するメリットは大きい。サーキットメインなら、例えば8500回転シフトで6500回転に落ちるなら、そこが一番おいしくなるように高回転側にバルタイを合わせればいい（写真はスプーン製）。



パーツ久々のヒット作だ。マフラーとエアクリの交換でだいたい5ps +αのパワーアップを果たしている。数字で表わすと低いけど、それ以上に大事なのはフィーリング面。吹け上がり、レスポンスともに良くなっているのが分かるハズだ。さて、エキマニだが、純正は鋳物の見た限り等長っぽい非等長。これをアフターのステンレス製等長タイプに交換するのがシビックでは定番と言えるだろう。エキマニは一般的に、4-1タイプは高回転型でパワー重視型、4-2-1タイプは低中速トルク重視型と言われている。エキマニを交換すると排気干渉がなくなると、吹け上がりがクリアになり、とてもフィーリングが良くなる。そして何よりも見た目がいい。ただ、エキマニに対するジョブやメーカーのアプローチが違い、4-1でも集合部までの長さを取って低速トルクを稼いだり、ヘッドから出てくるパイプ径を1・6なら42・5φ、1・8なら45φと使い分けたりしている。4-1は路面とのクリアランスの問題もあるので、ジョブと相談して決めた方が間違いない。マフラー、エアクリナー、エキマニを交換した時点でも、コンピュータはノーマルのままでOKだ。A/F（空燃比）は薄くなったが、ノーマルで対応できる範囲内にある。ただ、スポーツコンピュータの方が間違いないくフィーリングは良くなる。ノーマルコンピュータは燃料が濃い目のセッティングで、VTECゾーンに入るとさらに濃くなる。これをまず薄くして点火時期を進めてやることで、鋭い吹け上がりやバンチが出るようになる。VTEC切り替えポイントを変更している場合は、それに合わせたデータにする必要がある。メインCPUの燃調と点火時期の決定は、負圧、エンジン回転数、スロットル開度の3次元マップにより行なうが、ハイカム側に入っても燃料をそれに合わせてないと望む出力特性になり得ないからだ。メインCPUではVTEC切り替えポイントも変更できるので、同時にやっても構わない。また吸気温度や水温などの各種補正も絡んでくるが、メインCPUでも補正値や係数を変更できる。コンピュータには、データを書き替え済みでポン付けするだけのタイプもあるが、なるべくクルマの仕様に合わせてセッティングしてもらおう「現車合わせ」がいい。燃料や点火時期をA/F計やノッキングモニターを見ながらセッティングしてもらった方が、はるかにフィーリングは良くなる。現車合わせは、トラスのeマネージなどのサブコン、HK SのFコンVプロやアベックスのパワーFICなどフルコンなど、発展性の高いコンピュータを使っても同じことだ。

ここまでの吸気+CPUチューンで、だいたい10~15ps（+α）はパワーアップしている。何だか少ないように思えるが、数字以上にフィーリングは良くなっているから、速くなったことを体感できるハズだ。ヘッドチューンで大きく変わる出力特性

吸気+CPUチューンがひととおり済んだら、圧縮比アップがNAでは定番である。マージンを取った上で、上限は11・5~12の間に留めておく。しかし、純正ガスケットが薄いのでガスケットでの圧縮比調整はあまり残されていない。となると、ヘッドの修正面研（ブロック側接合面の凸凹を取る）と燃焼室加工で調整することになる。今回話を聞いたKISHIFTでの例を挙げると、ヘッド面研+シリンドラー上面修正で約1mmの短縮、これに合わせて、独自のバルブシートカットによってバルブセット位置が奥まった分の燃焼室容積合わせ、そしてバルブ調整を行なう。バルブシートカットは通常、バルブシートリングのバルブとの当たり面の面積を減らして面圧を上げ、密着性をアップするために行なうもの。しかし、KISHIFTではただやっただけでは面白くないというので、シートリング内側をテーパに位置を奥まらせて、実質ヒックバルブになっている。これはIN側、EX側両方に行なっている。これでアクセルを踏んだ時の吹け上がりが良くなるそう、高回転での回りも良く、体感でもできるおすすめメニューだ。ポルトに関しては、ポルト研磨も大事だが、インマニ、エキマニとの形状合わせも重要。インマニ側ポルトはヘッド側ポルトより小さくて急に流路が広がってしまい、流速が遅くなってしまう。また、エキマニ側ポルトはヘッド側より小さくて段付きによる排気抵抗を生んでいる。これらのポルト形状を合わせて、抵抗にならないようにした方がいい。カムについては、タイプR前期のB16Bのプロファイルがあまり良くないらしく、後期

ヘッドチューンで さらにパワーアップ

ガスケットで圧縮アップ

純正ヘッドガスケットはもともと薄く、ターボ車のように比較的簡単にガスケットで圧縮比調整ができるわけではない。それでも0.4mm厚とか0.45mm厚とかはあるので、圧縮比を上げることはできる（写真はスプーン製）。

VTECをさらにおいしく使うハイカム

ハイカムを入れるのは、峠やサーキットオンリーかそれに近い仕様の場合に限られてくるだろう。ノーマルカムも純正としてはかなりのプロフィールを持つが、さらに作用角やリフト量を上げると、ピーキーな特性になるので割り切りが必要だ（写真はスプーン製）。



ヘッドチューンで 大きく変わる出力特性

吸気+CPUチューンがひととおり済んだら、圧縮比アップがNAでは定番である。マージンを取った上で、上限は11・5~12の間に留めておく。しかし、純正ガスケットが薄いのでガスケットでの圧縮比調整はあまり残されていない。となると、ヘッドの修正面研（ブロック側接合面の凸凹を取る）と燃焼室加工で調整することになる。今回話を聞いたKISHIFTでの例を挙げると、ヘッド面研+シリンドラー上面修正で約1mmの短縮、これに合わせて、独自のバルブシートカットによってバルブセット位置が奥まった分の燃焼室容積合わせ、そしてバルブ調整を行なう。バルブシートカットは通常、バルブシートリングのバルブとの当たり面の面積を減らして面圧を上げ、密着性をアップするために行なうもの。しかし、KISHIFTではただやっただけでは面白くないというので、シートリング内側をテーパに位置を奥まらせて、実質ヒックバルブになっている。これはIN側、EX側両方に行なっている。これでアクセルを踏んだ時の吹け上がりが良くなるそう、高回転での回りも良く、体感でもできるおすすめメニューだ。ポルトに関しては、ポルト研磨も大事だが、インマニ、エキマニとの形状合わせも重要。インマニ側ポルトはヘッド側ポルトより小さくて急に流路が広がってしまい、流速が遅くなってしまう。また、エキマニ側ポルトはヘッド側より小さくて段付きによる排気抵抗を生んでいる。これらのポルト形状を合わせて、抵抗にならないようにした方がいい。カムについては、タイプR前期のB16Bのプロファイルがあまり良くないらしく、後期



ビッグスロットル

B16A/B純正スロットルは62φ。そこでB18C純正の67φやアフターのビッグスロットルに交換し、B16A/Bより容量が大きくて高さも低く、インマニ長も短いB18C純正サージタンクに交換すると、パワーアップが見込める（写真はスプーン製67φ）。



強化クラッチ

吸気+CPUチューン程度なら純正クラッチでも何とか持つだろうが、ホンダの純正クラッチは容量がもともとあまり高くないらしく、結局はフライホイール交換と一緒にとか、キットごと交換とにした方がコストも抑えられる（写真は戸田製）。

軽量フライホイール

軽量タイプに交換するとレスポンスが鋭くなるが、あまりに軽いと低速トルクがなくなり、アイドル回転も不安定になって扱いにくくなる可能性がある。4~5kgくらいが一般的だが乗り手次第。ジョブとよく相談したい（写真はホンダツインカム製）。

エンジンレスポンスを さらにシャープにする



VTEC+キャブも 約15psのパワーアップ

キャブレターの魅力は何と言っても見た目のカッコ良さや「カオ〜」とか「クオ〜」とかの吸気サウンド。そして鋭いレスポンスだ。そのキャブをVTECに付けているのが間瀬サーキットの常勝軍団、SSワークス（新潟）だ。そのデモカーCR-X（B18C+FCR）で筑波サーキット1分1秒フラットを叩き出していることは周知のとおり。とは言え、VTEC+キャブと聞くと何だかヘンな組み合わせの

ように思えるかもしれないが、高回転型のB16A/B型には合っているという。インジェクションでは8000回転くらいまではパンチがあるのだが、それ以上では回っているだけという感じが残ってしまう。キャブにすると9000回転まではパワーがついてくるようになるという。実際、SSワークスのパワーチェックではEG6のB16A+FCRで15〜20psのアップが確認されているくらいなのだ。



（写真左）SSワークスのB16A用FCRキャブレターキットは25万円。アルミ削り出しアダプター、インシュレーター、PP樹脂ファンネルが付属する。アルミ削り出しファンネルは別売り。別途セッティングが必要になる。
（写真上）FCR（KEIHIN製）はロードスターのB6&BP型やハチロクの4A-G型などで使われるスポーツキャブレター。41φのバルブはスライドタイプで、アクセル全開時にファンネル内に抵抗物が残らないのが特徴。

ポート研磨と燃焼室加工で 燃焼効率を上げる

燃焼室加工では、爆発力バランスを均一化するための燃焼室容積合わせと燃焼室面の研磨を行なう。燃焼室面は内壁を完璧にツルツルにするまで磨いたり、触った限りでツルツルの軽く磨く程度など、いろいろな考え方があるが、表面のバリや錆物の「す」をなくしていくことで、ノッキング（ブレイグニッション）の原因のひとつとなる「ヒートスポット」を排除していく。ポート研磨は吸入空気の流れ・流速アップのために、ポート面積を拡大したり、表面のザラツキをなくしていく作業。最近ではポート表面をツルツルにしないで、少しザラツキを残すのが常識。表面がザラついている方が燃料が噴射された時にザラツキの抵抗により霧化が促進される。逆にEX側ポートは排気抵抗を少しでもなくするため、ツルツルにした方がいい。



燃焼室加工されたB16Bヘッド。燃焼室面が研磨されて、表面のザラツキが少なくなっているのが分かる。このヘッドの場合は、完璧にツルツルになるまでは磨いていない。



タイプRエンジンは職人の手作業によるポート研磨がオーナーの優越感をくすぐったが、チューニング内容に合わせてさらにリユーターでひとつひとつ削っていく。

B18C載せ換えの 大ワザも

B16A/Bの場合、NAのまま大幅なパワーアップを図ろうとすると、吸排気チューン以上のヘッドチューンなどが必要になってくる。そこで、排気量アップでパワーアップを図るため、ブロックはB16型のままB18C純正のコンロッドとクランクシャフトを流用したり、B18Cヘンジン丸ごと載せ換えたりする手もある。さらなるパワーアップを目指すなら、鍛造ピストン、1断面コンロッドなどアフターの1.8ℓ化用強化パーツを組み込んだり、1.8ℓ化されたリビルトエンジンを載せることになる。エンジンを下ろす必要があるのも、基本的にはオーバーホール時にやるのが一般的だ（写真はインテRのB18C）。



**オーバーホールついでの
腰下チューニング**
そろそろB16A/Bでも長い距離を走っているクルマも多いはず。どうチューニングしていくのでも、腰下（ピストン、コンロッド、クランク、ブロック、メタルほか）だけはしっかりやっておいた方がいい。この時点では、純正パーツを使ったオーバーホールついでに、精密組み立てということになるだろう。

ヘッドチューンによって、レブリミットは8000回転後半まではイケるようになるが、動弁系の軽量化による追従性アップが必須項目。スプリング、リテーナーなどまでひくくするめた全体のバランスで考えよう。
当然、ヘッドのメカチューンを行なう場合はCPUのリセッティングも必要になるが、吹け上がり、レスポンス、パンチなどは吸排気チューンの比ではなく、満足するレベルまでファイリングアップしているだろう。

の方がリフト量・作用角ともに大きくなるので、ワインディングαレベルなら純正流用という手もある。カムも一本2万4000円と安い。あまり上まで回さなくてトルク重視なら、インテRのカム（前後期同じ）に交換する人もいるらしい。バリバリのサーキット・ワインディング派なら、アフターのハイカムということになるが、ストリートではかなり扱いづらくなる。専用の強化バルブスプリングも必要だ。かなり過激なプロファイルになると燃料調整が難しく、ハイリフト側への切り替わりの時にエンジンの回りが悪くなるが、割り切れる覚悟があれば行けしかないう。同時にバルブ調整も必要だ。

この他に、安定したパワーを得るための水温・油温適性化に伴う冷却性能向上、クラッチなど駆動系容量アップなども、チューニング内容に合わせて強化しなければならないのは言うまでもない。
いずれにしても、B16A/Bはシビックの代名詞でもあり、B18Cと並んでNAエンジンの最高傑作。チューニングした分だけ応えてくれるエンジンなのだ。

さらなる大ワザとしてはインテRのB18C純正パーツを使った1.8ℓ化などもあるが、大作業になるので基本的にはオーバーホール時にやるのが一般的。B16Bのままで行く場合と作業工程もほぼ同じだ。

特にクランクはバランスが悪いと回りが重く、フリクションがでてきてしまう。クランクの曲がり修正やバランス取りは必須メニューで、クランクジャーナルのホーニングもやっておきたいところ。クランクメタルは各保持部のクリアランスにバラツキがないようにする。B16A/Bのメタルは適性値内でも3μmおきに7種類あり（B26でも3種類）、精密に組み上げるための条件がそろっている。コンロッドメタル側も同じように嵌合（かんごう）クランクピン外径とコンロッドビッグエンド内径を適性クリアランスで合わせることにする。ピストンクリアランスは、ノーマルピストンでも大きさがバラバラなので、45〜55μmくらいになるようにしっかりボーリング、ホーニングをする。この他に、フリクション低減のためのコンロッドとピストンピンのフルフロア加工、強度も上がるピストンのWPC加工なども、場合と予算によってはやりたいメニューだ。



オイルクーラー

同様に、峠やサーキットで走る場合は、油温が厳しくなるのでO/Cを装着すべき。VTECエンジンの場合、「O/Cを付けたら油圧が掛からなくなって、VTEC切り替えができなくなる」という噂があるが、そんなことはない（写真はスピリッツEK9）。

大容量ラジエーター

峠派、サーキット派はラジエーター容量アップが絶対条件。アフターのラジエーターに交換する場合は、エアコンレスの覚悟がなければ、幅は同じで厚みを増したタイプに交換する。B16A/Bの適性水温はだいたい80〜90℃くらい（写真はエスプリ製）。



最低でもメーター類

ラジエーターを交換しないなら、最低でも水温計、油温計などのメーター類は装着したい。とは言え、高回転までブン回して走るとなると水温が激しく上がるので、結局はラジエーターを交換することになる場合が多いという（写真はラックEK9）。

B16系は 冷却に気を遣おう



とりあえずの ラジエーターキャップ

EK型のラジエーターは容量が小さい。街乗りオンリーならあまり心配する必要もないが、水温が気になるならひとまずアフターの開弁圧の高いラジエーターキャップで沸点を上げることに対処したい（写真は無限製、開弁圧1.3kg/cm²。純正は1.1kg/cm²）。

ターボとの相性が抜群にいいのが
ホンダVTECエンジン

**B16A/Bエンジンでとにかく
パワーを求めるなら
やはりVTECターボしかない
VTECターボの元祖
三重トップフューエルに
その極意を聞いてきた**

トップフューエルがバイオニアとなったV

TECターボは、すでに10年以上も取り組んでいるチューニングの手法である。それはVTECエンジンのB16Aが始めて、あるオーナーの「VTECにターボは付くのか」という依頼から始まった。その時に付けたターボはギャレットのT25。それ以前にも4A-Gにターボを付けたりしていたが、同じブースト（ 0.4 kg/cm^2 ）を掛けてもパワーの出方が全然違っていたらしい。4A-Gは力アツたかったが、B16Aの方はVTECに入る前もパワーがかなりアツし、VTECに入ってからさらに伸びた。VTECとターボの相性の良さに気付いたトップでは、この他にもTD05などのターボを装着したが、やはりパワーは圧倒的だった。ここからVTECターボは始まり、ターボやコンピュータの進化とともに発展してきた。

トップがここまでVTECターボにこだわってきた理由は、パワーを出しやすいということ、そしてNAエンジンに比べてコストパフォーマンスが高いことにある。トップは最近ではNAチューンの楽しさを再認識してNAにも力を入れているが、パワー当たりの費用を考えるとターボが最もユーザーフレンドリーなのだ。だからトップではVTECターボだけでも走り方や目的に合わせて3種類のリーズナブルなキットをリリースしているしかも、アクチュエータータービンのキットの特性はターボのそれではなく、NAのトルクアップ版といった感じで扱いにくいくない。

VTECターボの基本的な考えは、B16A／B型エンジンの高い排圧を利用して、比較的小さなタービンを低回転域からレスポンス良く回そうというものだ。

キット設定されているタービンで言うと、

GT2510はHKSのGTタービンシリーズの中でも最も小さいサイズのアクチュエーター式タービンで、しかもボールベアリングなのでレスポンスも驚くほど鋭い。圧縮比ノーマル、前置きインタークーラーなしだとブーストは0・4 kg/cm²までしか掛けられないが、それでも約2300~2500 psを発生する。さらに圧縮を下げ、Cを装着したなら0・9~1・0 kg/cm²で約3000~3200 psを発生。GT2510では風量がこのあたりで限界になり、上でブーストがタれてくるが、それでも8000回転までパワーはタレずにいってくるから、ストリートはもちろん、ミニサーキットでもガンガン使える。

100

GT2530はGT2510のワンサイズ上のアクチュエーター式タービンだが、これもレスポンスは鋭く、パワー特性もマイルドでとても扱いやすい。これを活かすには、圧縮比ダウン、前置きー/C装着、インジェクター容量アップなどが必要だが、 $0.951 \cdot \text{kg/cm}^2$ まで掛けられて約3300psを発揮するGT2530もだいたいこれくらいが容量いっぱい。トップではこれ以外のアクチュエーター式タービン、T517Z、AXタービンも試してみたが、相性の良さは変わらずでマイルドな特性になるという。こちらモストリートからサーキットまでキビキビ走れるK26の2670はウエストゲートタービンで、上でのパンチしかなさそうだが、意外にも中回転の4000~4500回転からフリストが掛かる。「高回転でのパンチはターボのそれで、VTECに入ってからのパワーの出方は2段口ケツト」とトップ。ゼロヨンもスタイヤを履けば、12秒台は出るという。ちなみに、トップのK26キットに付属するエキマニは、少しの加工でGT2835やGT3037が装着できるようになっているから、さらにステップアップすることが可能だ。もちろん、ワンオフ製作を依頼すれば、どんなタービンでも装着できるの言うまでもない。

VTECターボの補機類

トップではK26サイズのタービンでもフロントパイプは60φでOKだという（GT2510と2530のキットには60φFパイプが付属）。マフラーも市販のB16・NA用メイン60φでOKだが、トップでは抜けを考えて、メイン80φのターボマフラーを用意している。このあたりは好みで選んでもいいだろう。

VTECターボの補機類

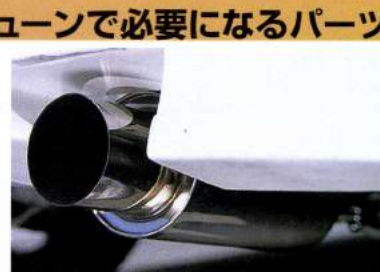
吸入量がアップした分に対してINJ.容量をアップする必要がある。三重トップではVTECターボ用に、F-CON V Proと440ccから550ccのINJ.、専用ハーネスのキットを用意。



ターボ車と同じ考え方で、ブーストを上げるために使うというより、ブーストの上限を設定したり、安定させたりするために必要になる(写真はアベックスのAVC-R)。



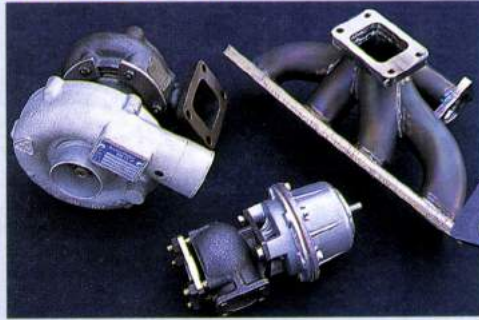
VTECターボの場合は負荷やインジェクターの問題でメインコンピュータで対応できず、基本的にフルコン、サブコンで対応することになり、セッティングが必要だ。



VTECターボでもメイン60φでOK。350psくらいまでは60φでOKだが、まれに中間で42φとかに絞ってあるタイプもあるので注意（と言いつつ写真は三重トップの80φ）。

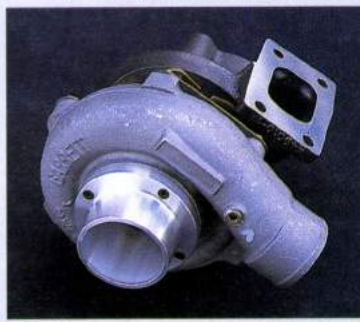
ステージ別タービンセレクト

ステップアップにも対応できるのがVTECターボ



GT2510 約230ps~ 320ps

GT2510キットはVTECターボに必要なものはすべて付属。燃料系サブコンとしてF-CON MINIが制御する。狙えるパワーは、圧縮比ノーマルでV/CなしならキットのままでOK。0.4kg/cm²で230~250ps。圧縮比を低くして、INJ.容量アップ、インタークーラー装着ならば、0.9~1.0kg/cm²で約300~320psだ。キット価格は36万6000円。



K26 2670 約350ps~360ps

GT2530キットも装着に必要なパーツは付属しているが、ブースト1.0kg/cm²を掛けるには、別途ヘッドガスケット、440ccか550ccのインジェクター、インタークーラー、サブコンがフルコンが必要になってくる。パワー的には1.0kg/cm²で330psくらいの容量があり、これぐらいの容量上限。キット価格は34万8000円。

GT2530 約330ps

KKK K26 2670のキットは、エキマニ、タービン、ウエストゲート、ショートパーツの構成。このタービンのサイズはGTタービンで言うGT2835~GT3037の間くらいで、0.9kg/cm²で約350~360psを発揮する。圧縮比はGT2510/GT2530と同じくらいに落とす。コンピュータはサブコンがフルコンが必要。キット価格は34万8000円。

VTECターボで ハイパワーを望むなら 圧縮比を落とすことが大事



B16A/BはNAの中でもかなり圧縮比が高い方で、そのままハイブーストを掛けると間違いなくノッキングを起こし、エンジンブローとなる。そこで、ターボ同様に高いブーストを掛ける場合は圧縮比を落とすことになる。三重トップの基準で言うと、GT2510でブースト0.4kg/cm²までなら圧縮比ノーマルでOK。ただこれでは宝の持ち腐れで、これ以上のブーストを掛けてこそ本領を発揮する。三重トップの2.6mm厚と3.0mm厚のガスケットを使い、圧縮比は高い方で9.4、低い方で8.5に落としている。基本的にB16Aなら2.6mm、B16Bなら3.0mmを使う。

ハイブーストを掛けるなら 内部パーツの強化を



シリンダー上部の 膨張を抑える ブロックガード

350~400psになってくると、爆発圧力でライナーの上部の方が広がってきてしまい、最後にはヒビ割れ→ガス抜け→冷却水漏れと最悪の事態に。それを抑えるためのパーツがブロックガードだ。



ハイブーストに 耐える 鍛造ピストン

やはり350~400psになるとピストン自体が爆発力に耐えられなくなる。三重トップのターボピストンキットは、フラット+ヘコミのあるピストントップでノーマルガスケットの厚みで圧縮比が8.8になる。

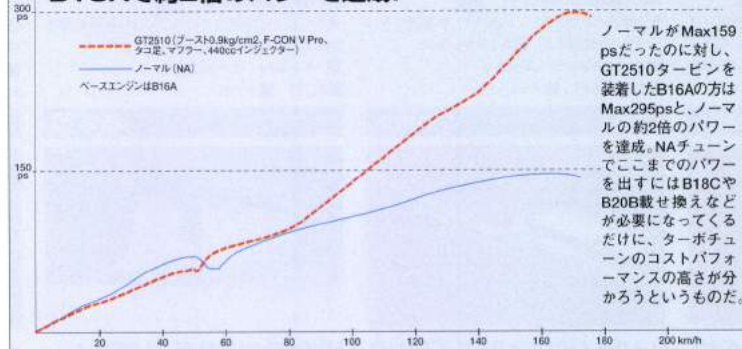


高負荷・高回転に 耐える 強化コンロッド

GT3037で1.5kg/cm²を掛けたら壊れたという純正コンロッドだが、350psくらいは大丈夫だ。三重トップでは、念のため軽量・高強度のチタン製を用意している。

エアクリーナーも市販のムキ出し型でOKだ。K26装着の場合でもコンプレッサーのインデュースをムキ出しにせず、エアクリーナーを奨めているという。スロットル、サージタンクはノーマルで容量的には問題ない。500psを超えるような大容量タイプにしないとツライそうだが……。ヘッドチューンでは、カムはノーマルで十分。ターボエンジンの場合はタービンサイズで決まってしまうからだ。燃焼室加工やポート研磨といったNAでは定番のメニューもあまり効果がないとのこと。やらないでいい。ただ、ラジエターやO/Cなどの冷却系はやってほしいという。前置きI/Cを装着するのならなおさらだ。水温は夏場95℃、冬場90℃くらいだが、特に問題はなないとのこと。メインCPUの水温補正を生かして場合、100℃以上になると水温補正が入ってパワーダウンするので、これ以上にならないようにすること。

B16Aで約2倍のパワーを達成!



ウがあるかに掛かってくるので、信頼すべきシヨップに依頼しよう。とにかく、ハイパワーを安く楽しめるのがメリットのVTECターボ。低速トルクから高回転でのパンチまで求めるなら、圧倒的なアドバンテージがあるチューニングなのだ。



点火系パーツ

ターボの場合は圧縮圧力が高まるので、HKSのツインバワーなどで点火力をアップしておきたい。プラグもターボは8番、回すなら9~10番に熱価をアップしておこう。



前置きインタークーラー

GT2510の0.4kg/cm²仕様なら、インタークーラーなしでも大丈夫なことは大丈夫。ただ、セッティングを詰めてパワーを出したいなら、少しムリしてでも付けたい。



水温計・油温計

GT2510やGT2530で街乗りだけならラジエターやオイルクーラーはまず不要そうだが、インタークーラーを付けたりすると冷えにくくなる。最低でもメーター類を。



強化クラッチ

純正クラッチは容量が低く、GT2510の0.4kg/cm²の約230ps仕様でもセッティング中に滑り出すというから、一緒に交換したい(写真は三重トップ・スーパーシングル)。

マフラーの交換は手軽に行なうことができるチューニングメニューのひとつ。マフラーの種類も豊富で、排気抵抗低減を追求したもの、ルックスを重視したもの、スポーティサウンドが楽しめるものなど多種多様なものがリリースされている。NAのシビックではマフラーの交換で大幅なパワーアップは難しいが、チタン製やステン製の薄型のをチョイスして軽量化による運動性能アップを図ろう。

MUFFLER

マフラー

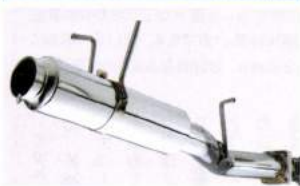
排気効率やサウンドのバランスを考えよう

HKS



ハイパワーマフラー **EK EG**
究極のストレート構造を採用し、ハイパワー&ハイパフォーマンスを実現。
■セミステンレス ■メイン54φ、テール94φ
■5万5800円 ■エッチ・ケー・エス

A'PEXi



ハイブリッドメガホン **EK EG**
高消音性能が特徴で、静粛性と排気効率を高次元でバランス。■セミステンレス
■メイン54φ、テール60φ
■6万円 ■アベックス

FEEL'S



スポーツマフラー **EK EG EF**
確実にパワーアップを果たしてくれる。触媒レス競技用(5万3000円)もある。■セミステンレス
■メイン60φ、テール75〜95φ ■6万2000円
■ホンダツインカム

tanabe



スーパーメダリオン レーシングスペック **EK EG**
排気効率を極限まで追求。高回転域の伸びを実現する。■セミステンレス ■メイン60φ、テール90/100φ (EK9) ■6万3000円 ■タナベ

SZIGEN



DYNAMITE BORDER FIRE BALL **EK EG EF**
トルクフルでピークパワーに優れるマフラー。■セミステンレス
■メイン50.8φ/60.5φ、テール90φ ■6万3000円/6万円(新型) ■ディジョンカーズ

SPOON SPORTS



テールサイレンサーN1タイプ **EK EG**
豪快なパワー感を重視しているN1タイプ。
■ステンレス製 ■メイン60.5φ、テール65φ
■3万8000円 ■スプーン

A'PEXi



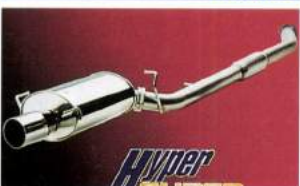
N1マフラー **EK EG**
競技などで得たノウハウを基に開発されたストリート用マフラー。ステンレス製は7万円。■セミステンレス
■メイン54φ/54〜60φ (EK9 6万円)、テール90φ ■5万8000円 ■アベックス

SARD



AROUSE MIG R **EK**
低速域でのトルクアップに加えて、中高速でもハイパワーを発揮する。■セミステンレス
■メイン60φ、テール100φ
■6万6000円 ■サード

tanabe



スーパーメダリオン ハイパースペック **EK EG**
理想的な排気レイアウトにより、シャープなフィーリングを発揮。
■ステンレス製 ■メイン60φ、テール90φ
■5万9000円〜6万3000円 ■タナベ

SZIGEN



BORDER III **EK EF**
ビックテールマフラーの先駆けとなる定番モデルだ。■セミステンレス ■メイン50.8φ/60.5φ、テール89.1φ ■5万8000円/6万円 (EG6) ■ディジョンカーズ

SPOON SPORTS



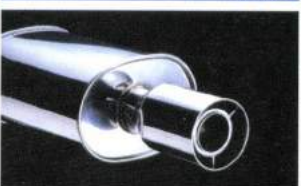
テールサイレンサーストリートタイプ **EK EG**
トルクを重視して開発されたストリートタイプのマフラーだ。
■ステンレス製 ■メイン60.5φ、テール75φ
■5万8000円 ■スプーン

A'PEXi



POWER Extreme II **EK EG**
ストレート構造を活かし、排気抵抗を抑えたマフラーだ。■セミステンレス ■メイン60φ、テール102φ ■6万2000円/5万9000円 (EG6) ■トラスト

SARD



AROUSE MIG **EK**
負荷に応じて開閉するバルブにより抜群の排気効率を誇る。■セミステンレス
■メイン60φ、テール100φ
■7万円 ■サード

柿本改



Kakimoto R **EK EG EF**
排気効率のアップによりパワーとフィーリングが向上する。■ステンレス製 ■メイン60φ、テール115φ ■6万3000円〜7万5000円
■カキモレーシング

SZIGEN



ROCKET MUFFLER 2000 **EK EG**
軽量化と排気効率を限界まで追求したハイスペックモデル。
■セミステンレス ■メイン50.8φ、テール80φ
■3万9000円 ■ディジョンカーズ

MUGEN



SPORTS SILENCER **EK EG**
ツインループサイレンサーを採用し、音波を干渉させて消音効果を発揮。
■ステンレス製 ■メイン60.5φ、テール89φ
■6万8000円 ■無限

TRUST



POWER Extreme II **EK EG**
ストレート構造を活かし、排気抵抗を抑えたマフラーだ。■セミステンレス ■メイン60φ、テール102φ ■6万2000円/5万9000円 (EG6) ■トラスト

BLITZ



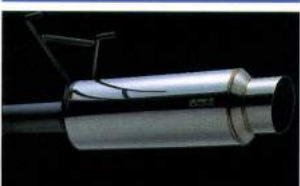
リアライズTT **EK EG**
適度なタメと突き抜ける音質を実現。音量を抑えながら同時にハイパワーを発揮する。
■セミステンレス ■メイン60.5φ、テール100φ ■5万4800円 ■ブリッツ

柿本改



Kakimoto R **EK EG EF**
排気効率のアップによりパワーとフィーリングが向上する。■ステンレス製 ■メイン60φ、テール115φ ■6万3000円〜7万5000円
■カキモレーシング

RS★R



EXMAG GT II **EK EG**
排気効率を重視し、トルク、レスポンス、メケを高バランス。
■セミステンレス ■メイン60φ、テール101φ
■6万6000円 ■ティエムシー

MUGEN



SPORTS EXHAUST SYSTEM **EK**
独自のストレート構造により、ほぼ全回転域でパワー&トルクアップを果たす。
■セミチタン ■メイン60.5φ、テール89φ
■9万2500円 ■無限

HKS



スーパードラガー **EK EG**
迫力のドラッガーテールが魅力のマフラー。排気効率も向上する。
■セミステンレス ■メイン60φ、テール106φ
■6万8000円 ■エッチ・ケー・エス

BLITZ



ニクスベックマフラー **EK**
低中速域のトルクをアップし、中高速域でのメケを確保する。コストパフォーマンスの高いモデルだ。
■ステンレス製 ■メイン60φ、テール101.6φ
■3万9800円 ■ブリッツ

M&M HONDA



MM2001 EXチタン **EK EG EF**
軽量で高品質を実現する。フルオーダーシステムを採用している。
■チタン製 ■メイン60φ、テール80φ
■19万8000円 ■M&M HONDA

RS★R



EXMAG **EK EG**
ド迫力サウンドが魅力のベストセラーモデル。
■セミステンレス
■メイン60φ、テール101φ
■6万9000円〜7万2000円 ■ティエムシー

注意:各パーツのデータは2001年11月1日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よく確かめください。各パーツの問い合わせは184〜185ページにあります。

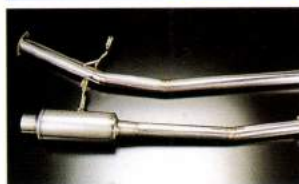
FUJITSUBO

パワーゲッター **EK EG**

パワーとトルクを高次元でバランスした。

- セミステンレス
- メイン60.5φ、テール90φ
- 5万6000円 ■藤壺技研工業

SS WORK'S

ワンオフマフラー **EK EG EF**

車両を持ち込んでもフルオーダーシステムを採用し、好みに合わせて製作してくれる。

- 選択可 ■メイン、テール共に選択可
- 要問い合わせ ■SS WORK'S

SERGEANT

60φセンター出しマフラー **EG**

パイプレイアウトを完全ストレート構造にすることで排気効率を向上する。

- スチール製 ■メイン60φ、テール60φ
- 2万9800円 ■グランドスラムGT-R

J'S RACING

サーキットマフラー I **EK EG EF**

触媒レス仕様のフルストレート構造競技専用マフラー。■スチール製 ■メイン60φ、テール60φ ■4万8000円/5万3000円(EK9) ■ジェイズコーポレーション

SPEED

マフラー **EK EG**

全ての材質に1mm厚のステンレスを採用し、軽量化を果たす。■ステンレス製 ■メイン60.5φ、テール101.6φ ■5万3000円 ■SPEED

Spirit Exhaust

G-spec II チタン **EK**

非常に軽量でストレート構造を持つ。パイプレイアウトはノーマルと同じ。

- チタン製 ■メイン60φ、テール90φ
- 11万8000円 ■テクノプロスピッツ

5ZIGEN

BORDER RACING **EK EG**

競技専用開発された信頼性の高いマフラーだ。EGノーマルタンク車は2000円アップ。

- セミステンレス ■メイン60.5φ、テール60.5φ ■8万2000円 ■ディジョンカーズ

ARC

チタンサイレンサー **EK**

軽量化に大きく貢献しながら、耐久性も向上させた高性能マフラーだ。■チタン製 ■メイン60φ、テール89φ ■24万8000円 ■エー・アール・シーインターナショナル

KR

サーキットN1マフラー **EK EG**

サーキット走行での使用を基本としたレース専用マフラーだ。EK9用は1万円アップ。

- ステンレス製 ■メイン60φ、テール60φ
- 9万円 ■カサマレーシングサービス

Bullet

Spartan 501S **EK EG**

戦闘的なフォルムの小径砲弾型サイレンサー採用。■セミステンレス ■メイン50.8/60φ(EK9)、テール90φ ■5万5000円 ■ジェイアイシー

Dangun Racing.com

Dangun マフラー **EK EG**

サイレンサー以降の交換タイプで砲弾型を採用している。■ステンレス製 ■メイン60φ、テール85φ ■3万8000円 ■Dangun Racing.com

Spirit Exhaust

G-spec II **EK**

ノーマルと同じレイアウトを採用したストレートタイプのマフラーだ。

- ステンレス製 ■メイン60φ、テール100φ
- 5万8000円 ■テクノプロスピッツ

5ZIGEN

MIRACLE FIRE BALL **EK**

全てに1mm厚ステンレスを使用し軽量化に成功。

- ステンレス製
- メイン60.5φ、テール90φ
- 7万3000円 ■ディジョンカーズ

アイ・レーシングJAPAN

J'Gオリジナルマフラー **EK EG**

材質を3種類、形状を2種類(テール80φ/100φ)から選択可能。

- 選択可 ■メイン60.5φ ■2万7000円~9万5000円
- アイ・レーシングJAPAN

mezzoforte

DANGAN Jr **EK EG**

インナーサイレンサー付きのストレートマフラー。

- セミステンレス
- メイン60φ、テール90φ
- 1万9800円 ■エム・ツー販売

AERO OVER

スクエアダブルスポーツマフラー **EK EG**

エアロ装着時もスタイリッシュなリアビューを演出する。■セミステンレス ■メイン50φ、テール89×78×2φ ■5万8000円 ■ケーファクトリー

Signal

スリッポンサイレンサー **EK EG**

ホルトオンで装着ができる。インナーサイレンサー(2500円)も取り付け可。

- ステンレス製 ■メイン50φ、テール50φ
- 3万5000円 ■シグナルオート

バーチャルスピード

マフラー **EK EG EF**

排気抵抗を抑えることで、効率アップを果たす。

- メイン50φ/60φ、テール100φ
- 4万5000円(ステンレス製)/2万9800円(セミステンレス) ■テクニカルガレージモリタ

5ZIGEN

SUPER BORDER CANNON BALL **EK EG**

全域においてピークパワーとレスポンスを向上。

- セミステンレス ■メイン60.5φ、テール115φ ■6万8000円 ■ディジョンカーズ

FUJITSUBO

レガリスR **EK EG**

低回転域のトルクアップと高回転域での排気効率を両立している。

- セミステンレス ■メイン60.5φ、テール90φ
- 7万5000円 ■藤壺技研工業

Fortissimo

DANGAN **EG**

爆音で高回転域重視のストレート構造マフラー。触媒後交換タイプ。

- セミステンレス ■メイン60φ、テール90φ
- 2万7800円 ■エム・ツー販売

KGM

E' Exhaust System **EK EG**

ストレート構造採用で排気効率を大幅に向上。

- ステンレス製
- メイン60φ、テール100φ
- 6万4000円 ■ケージーエム

J'S RACING

サーキットマフラー SPL **EK EG EF**

ストレート構造でパワー&レスポンスがアップする。

- ステンレス製 ■メイン60.5φ、テール75φ
- 18万円 ■ジェイズコーポレーション

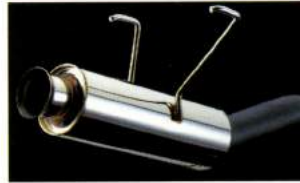
VISION

VISION-R N1 MUFFLER **EK EG**

ストレート構造でトルクフルな中低速回転域を実現する。

- ステンレス製 ■メイン60φ、テール100φ
- 3万9000円 ■テクニカスポーツ

5ZIGEN

BORDER 304 SPEED **EK EG EF**

リニアなレスポンスが特徴。

- セミステンレス ■メイン50.8φ/60.5φ、テール60.5φ ■6万8000円/6万5000円(EF) ■ディジョンカーズ

FUJITSUBO

RM-01A **EK EG**

競技専用開発された軽量マフラーだ。

- ステンレス製
- メイン60.5φ、テール89φ
- 7万円 ■藤壺技研工業

ST.MAY

SHOT GUN **EK EG**

2本のロングストレートパイプにより高い効率の排気を実現する。■セミステンレス

- メイン54→48.6×2φ、テール90×2φ
- 7万3000円 ■エスディ、メイ

SERGEANT

レース用ステンマフラー **EK EG**

タイコ部分をストレートにもできる。スチール製(6万8000円)もある。センター出し。

- ステンレス製 ■メイン60φ、テール60φ
- 12万円 ■グランドスラムGT-R

J'S RACING

サーキットマフラー II **EK EG EF**

ストレート構造で排気抵抗を低減する。競技専用。

- セミステンレス ■メイン60φ、テール100φ ■5万8000円/6万3000円(EK9)
- ジェイズコーポレーション

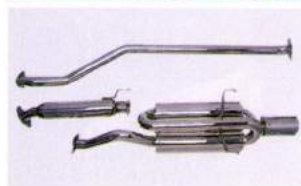
VISION

VISION-R SPORTS MUFFLER **EK EG**

快適なスポーツサウンドを演出する。パワーもアップする。

- ステンレス製 ■メイン60φ、テール100φ
- 4万8000円 ■テクニカスポーツ

DC SPORTS



TCS Exhaust

テールエンド部分でとぐろを巻くような形状が特徴。整流効果と見た目も向上。

■ステンレス製 ■メイン54φ、テール100φ
■12万8000円 ■Fast Beat Products

RGO



スリッオンマフラー

テールピースのみの交換ながらフルEXシステムにグレードアップできる。■ステンレス製
■メイン60φ、テール60φ
■5万8000円 ■レーシングガレージ大住

Buddy club



Racing SPEC MUFFLER

SPEC II ■EK ■EG ■EF
サーキット走行を前提に開発されたマフラー。
■ステンレス製 ■メイン60φ、テール76.3φ
■3万9800円 ■ファースト

RGO



フルEXシステム

独自のスペシャルサイレンサーによりトルクバンドを実現する。■ステンレス製
■メイン54→60φ、テール60φ
■18万円 ■レーシングガレージ大住

Buddy Club



Racing SPEC MUFFLER

SPEC I ■EK ■EG ■EF
直管ストレートを採用。インナーサイレンサー付き。
■セミステンレス ■メイン60φ、テール70φ
■3万4800円 ■ファースト

SHEEP DOG



VRS CS

排気効率をアップし、小型の砲弾型サイレンサー採用している。■セミステンレス
■メイン50→60φ、テール90φ
■6万2000円 ■プロフ

Back Yard SPECIAL



フルステンレスマフラー MAGNAM

■EK エンジン特性をフルに発揮させるストレート構造を採用。
■ステンレス製 ■メイン60φ、テール100φ
■6万8000円 ■バックヤードスペシャル

ZERO-1000



TITANIUM MUFFLER

■EK ■EG
ベンダー曲げを採用したリアピースのみの交換タイプ。
■チタン製 ■メイン60φ、テール60φ
■5万8000円 ■TOP FUEL

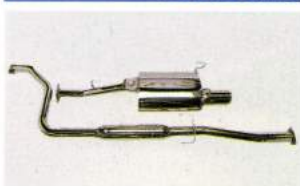
Röcket Dancer



パワーテール

■EK ■EG
NA車のパワー&トルクアップを目標に開発された。
■ステンレス製 ■メイン65φ、テール65φ
■3万8000円 ■フジムラオート

DC SPORTS



Cat-Back Exhaust

■EK ■EG
ストレート構造によりパワーアップを果たす。スポーツサウンドを演出。
■ステンレス製 ■メイン54φ、テール100φ
■10万2000円 ■Fast Beat Products

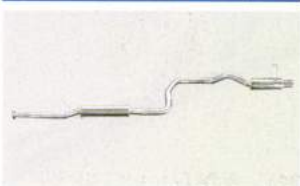
BLOOD-R



S-BR

■EK
低速域からのトルクをアップしてレスポンスの向上を図る。
■ステンレス製 ■メイン50φ、テール50φ
■4万9800円 ■エスアールファクトリー

BLOOD-R



R-BR

■EK
パワー、レスポンス、フィーリングを高次元でバランス。
■ステンレス製 ■メイン60φ、テール80φ
■5万9000円 ■エスアールファクトリー

EXHAUST MANIFOLD



HKS レーシングヘッダー

■EK
圧力制御を行ない、中間域の性能確保と高回転域でのパワーアップを図る。
■ステンレス製 ■パイプ径42.7→45→65φ、4→2→1タイプ
■8万8000円 ■エッチ・ケー・エス



SPOON SPORTS 2in1 エキゾースト

■EK ■EG
4in2タイプのエキマニ用で高い常用回転域の時にパワーを発揮する。■スチール製
■パイプ径43→52φ/56→60φ、2→1タイプ
■2万4000円 ■スプーン



SPOON SPORTS 4in2 エキゾーストマニホールド

■EK ■EG
純正の2in1パイプに直接装着可能で純正比約マイナス5.0kgだ。
■ステンレス製 ■パイプ径48φ、4→2タイプ
■5万8000円 ■スプーン



SPOON SPORTS 4 2 1 エキゾーストマニホールド

■EK ■EG
テストを繰り返しピークパワーとトルクを高次元でバランス。
■ステンレス製 ■パイプ径45→48.6→60.5φ、4→2→1タイプ
■8万9000円 ■スプーン



MUGEN EXHAUST MANIFOLD

■EK ■EG ■EF
エンジンベンチテストを行ない最適な仕様へと仕上げたエキマニ。■ステンレス製 ■パイプ径45→60.5φ、4→1タイプ/4→2→1 (EF9)
■7万7000円~8万9500円 ■無限



M&M HONDA MM2001 ステンEXパンテーシ

■EK ■EG
断熱テープ付きで他のパーツに与える熱の影響を抑える。■ステンレス製 ■パイプ径42→50→65φ、4→2→1タイプ
■4万9800円/5万9800円 (EK9) ■M&M HONDA



M&M HONDA MM2001 ステンEXマニ

■EK ■EG
コストパフォーマンスに優れた軽量のエキマニ。
■ステンレス製 ■パイプ径42→50→65φ、4→2→1タイプ
■3万9800円/4万9800円 (EK9) ■M&M HONDA



FEEL'S エキゾーストマニホールド

■EK ■EG ■EF
低速域から高速域まで、全域でレスポンスアップを果たす。■ステンレス製 ■パイプ径45→50.8→60.5φ、4→2→1タイプ
■8万8000円/9万5000円 (EK9) ■ホンダツインカム



A'PEXi GT spec. エキゾーストマニホールド

■EK ■EG
車種別専用パイプ径によりパワーアップを実現。テストを何度も行ない開発。スムーズな排気を促す。■ステンレス製 ■パイプ径45φ/45→50.8→60.5φ (EK9)、4→2→1タイプ
■7万2000円 ■アベックス



HKS スーパーヘッダータイプ II

■EK ■EG ■EF
低中速域を犠牲にすることなく、高回転域まで吹け上がる。■ステンレス製
■パイプ径42.7→50.8→60.5φ、4→2→1タイプ
■6万9000円 ■エッチ・ケー・エス



EAGLE SPORT ステンEXマニ

■EK ■EG
高回転域重視の4→1タイプと中回転域重視の4→2→1タイプの設定がある。
■ステンレス製 ■パイプ径42→60φ
■6万8000円 (4→1)/4万9000円 (4→2→1) ■EAGLE SPORT



FUJITSUBO LEGALIS EX

■EK ■EG
等長設計で排気効率の向上とレスポンスアップを図る。■ステンレス製 ■パイプ径42.7→45→50.8φ/42.7→50.8→60.5φ (EK9)、4→2→1タイプ
■8万7000円/9万円 (EK9) ■藤達技研工業



5ZIGEN HIGH PERFORMANCE EXHAUST MANIFOLD

■EK ■EG
中低速域トルクとピークパワーをアップする。低価格も魅力。■ステンレス製
■パイプ径42.7→50.8φ、4→2→1タイプ
■3万9800円 ■ディジョンカーズ



RS★R EXMAGエキゾーストマニホールド

■EK ■EG ■EF
テストを何度も行ない開発。スムーズな排気を促す。■ステンレス製 ■パイプ径45φ/42.7φ (EF3、2)、4→2→1タイプ
■8万円/7万2000円 (EK9) ■ティエムシー



tanabe HEADER

■EK ■EG ■EF
シャープな吹け上がりを実現する。
■ステンレス製 ■パイプ径43→45→51φ/43→51 (EK9)、4→2→1/4→1 (EK9)タイプ
■6万4000円/7万1000円 (EK9) ■タナベ

注意：各パーツのデータは2001年11月1日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは184~185ページにあります。


SPEED EXマニ **EK EG**

光沢のあるステンレスを使用し、パワーアップを実現する。

■ステンレス製 ■パイプ径45→60φ、4→1タイプ
■6万8000円 ■SPEED


J'S RACING EXマニホルド4-1 **EK EG EF**

中高回転域で排気効率の向上を図るエキマニ。
■ステンレス製 ■パイプ径42.7φ、4→1タイプ
■5万8000円/6万5000円(EK9)
■ジェイズコーポレーション


J'S RACING EXマニホルド4-2-1 **EK EG EF**

低中速域トルク不足を解消し、排気効率をアップする。
■ステンレス製 ■パイプ径42.7φ、4→2→1タイプ
■5万8000円/6万5000円(EK9) ■ジェイズコーポレーション


A-SPORTS EXマニホルド **EK EG**

あえて不等長にする事で低速域でのトルクを確保する。
■ステンレス製 ■パイプ径42.7→50φ/45→60φ(EK9)、4→1タイプ
■5万9800円 ■オート・アドバンス


SS WORK'S ワンオフタコ足 **EK EG EF**

車両持ち込みにより最適な形状、パイプ径、レイアウトを決定する。
■パイプ径、レイアウト選択可
■要問い合わせ ■SS WORK'S


TODA POWER EXマニホルド **EK**

ベンチテストを繰り返し、最も効率の高いパイプ径に設定。
■ステンレス製 ■パイプ径45→48→60φ、4→2→1タイプ
■9万8000円 ■戸田レーシング


Spirit Exhaust エキゾーストマニホルド **EK**

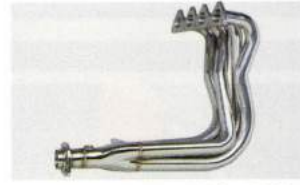
太めのパイプ径を採用し、高回転域のパワーを確保する。
■ステンレス製 ■パイプ径45→50→60φ、4→2→1タイプ
■7万8000円 ■テクノプロスピッツ


BLOOD-R EXマニホルド **EK EG**

排気効率をアップしてくれるロープライスエキマニだ。
■ステンレス製 ■パイプ径42.7→50.8φ(→60φEK9)、4→2→1タイプ
■3万9800円 ■エスアールファクトリー


バーチャルスピード オールステンレスエキマニ **EK EG**

2→1部分を長く設定することにより低速域からのスムーズな吹き上げを実現。
■ステンレス製 ■パイプ径42.7→60φ、4→2→1タイプ
■4万9800円 ■テクニカルガレージモリタ


VISION STAINLESS 4IN1 EXHAUST MANIFOLD **EK EG**

スムーズな排気とフロント部の軽量化も同時に果たす。
■ステンレス製 ■パイプ径42φ、4→1タイプ
■7万円(EK9)/6万8000円 ■テクニカスポーツ


RGO 手曲げEXマニ **EK EG**

手曲げによるつぶれの無いパイプを実現。乾いたEXノートも魅力だ。
■ステンレス製 ■パイプ径42.7→54 or 57φ、4→1タイプ
■10万8000円 ■レーシングガレージ大住


M-BIT EXマニホルド **EK EG**

軽量、強度、見た目を追求し開発された。
■ステンレス製 ■パイプ径42.7→48.6→51φ/45→50→60.5φ(EK9)、4→2→1タイプ
■8万5000円/9万5000円(EK9)
■マキシムワークス


Back Yard SPECIAL ステンレス製4-1タコ足 **EK**

ピークパワーを重視したパイプレイアウトを採用している。
■ステンレス製 ■パイプ径42.7→60φ、4→1タイプ
■9万円 ■バックヤードスペシャル


PHASE R-1EXマニ **EK**

高回転領域での排気のヌケの良さを追求したエキマニ。
■ステンレス製 ■パイプ径45→60φ、4→1タイプ
■5万5000円 ■フェイズ


DC SPORTS ヘダース **EK EG EF**

レスポンスと排気効率の向上を図る。4→1タイプもあり。
■ステンレス製 ■パイプ径41.5φ/44.5φ(EK9)、4→2→1タイプ
■7万8000円 ■Fast Beat Products

OTHERS


A-SPORTS 触媒ストレートパイプ **EK EG EF**

トルクの向上を果たす。触媒カバーの取り付けも可能だ。
■ステンレス製 ■パイプ径60φ
■1万2000円 ■オート・アドバンス


BLOOD-R BR触媒コンバーター **EK EG**

触媒部分をストレートパイプにする事で排気効率のアップを実現する。
■ステンレス製 ■パイプ径50/60φ(EK9) ■9800円/1万3500円(EK9) ■エスアールファクトリー


FEEL'S 触媒ストレートパイプ **EK**

2重構造によりディフューザー効果を出してくれる。
■ステンレス製 ■パイプ径50φ
■1万8000円 ■ホンダツインカム


柿本改 触媒サイレンサー **EK**

エキマニとマフラーの間に装着する事でパワーロスをなくす。
■スチール製 ■パイプ径50φ/65φ(EK9)
■2万円 ■カキモレーシング


FEEL'S スーパーメタル触媒 **EK**

ストレートパイプと同等の効果を発揮しながら、排気をクリーンに保つ。
■エミテック製 ■パイプ径110φ
■5万5000円 ■ホンダツインカム


PHASE 触媒ジャック **EK EG**

抜群のヌケを誇り、レスポンスアップを実現。
■ステンレス製 ■パイプ径60φ
■1万4000円 ■フェイズ


Back Yard SPECIAL タイプR用触媒キラー **EK**

ガス漏れをシャットアウトし、優れた排気効率を誇る。速熱板の取り付けもできる。
■ステンレス製 ■パイプ径60φ
■1万8000円 ■バックヤードスペシャル


ZERO-1000 STRAIGHT PIPE ADAPTER **EK EG EF**

最大限の排気効率を発揮する。速熱板の取り付けもできる。
■スチール製 ■パイプ径54φ ■1万5000円/1万9000円(EK9) ■トップフューエル


VISION CIRCUIT CONVERTER **EK EG EF**

全開走行時に発生するチェックランプ点灯による不調を防止する。ステンレス製もある。
■スチール製 ■パイプ径50.8φ
■1万2000円 ■テクニカスポーツ


J'S RACING サーキットコンバーター **EK EG EF**

排気効率の向上を図るために触媒部をパスする。
■パイプ径60φ
■1万5000円(ステンレス製)/9800円(スチール製) ■ジェイズコーポレーション

低い温度のエア吸入は吸気効率を高め、吸気抵抗の低減はレスポンスを向上させ、吸入空気量の増大はエンジンのパワーアップにつながる。大量の空気を通過させ、しかも効率よくゴミを濾過するという相反する目的を達成するためにも、優れた性能を発揮してくれる社外品を装着してフレッシュエアを取り込みたい。ただし、エンジンルーム内でクリーナーBOXを外して使用するムキ出しタイプを装着する場合には、熱の影響を受けないように取り付け場所には十分注意して欲しい。

AIR CLEANER

エアクリーナー

優れた空気透過性&集塵効果を誇るエアクリで
フレッシュエアをエンジンに送り込もう

HKS



スーパーパワーフローセット

EK EG EF

ファンネル形状により大幅に吸入効率を向上、抵抗を抑え、レスポンスアップと省燃費を可能にした。ポリウレタンフォーム製。

■1万6800円 ■エッチ・ケー・エス

SARD



Sports EX+

EK EG

ステンメッシュ吸入口を採用し、吸気量を増大。別売りのレーシングファンネル(写真下1800円)の装着により、さらに吸入効率がアップする。

■2万1000円 ■サード

FEEL'S



エアクリーナー

EK EG EF

吸気効率を大幅に向上させ、レスポンスとパワーをアップ。中高回転域では迫力ある吸気サウンドも楽しめる。

■3万4800円

■ホンダツインカム

DC SPORTS



DIRECT AIR CHARGER

EK EG EF

約76φアルミパイプの採用によりスムーズな空気の流れとパワーアップを実現。クリーナーはK&N社製。

■3万4800円

■Fast Beat Products

HKS



レーシングサクションキット

EK

クルマに向かって左下に吸入パイプを設定しているので、冷えたフレッシュエアを吸うことができる。80φアルミ製サクションパイプを採用。タイプR専用。

■7万4800円 ■エッチ・ケー・エス

BLITZ



SUS POWER AIR CLEANER

EG EF

オールステンレスボディを採用。吸気効率のアップでレスポンスが向上する。洗浄による再使用も可能。レーシーな吸気サウンドも魅力。

■2万3800円 ■ブリッツ

K&N



FILTER RAM CHARGER

新型 EK

吸入効率アップを目的として開発。カーボンインテークダクトがエンジンルームの熱の影響を最小限に抑える。新型対応品は今後開発予定。

■6万円 ■K & N JAPAN

J'S RACING



つちのこチャンバー

新型 EK EG

独自のチャンバー形状を設計し、吸気効率をアップするとともにパワーアップを実現する。

■2万4800円(カーボン製) / 1万9800円(FRP製)

■ジェイズ・コーポレーション

SPOON SPORTS



エアクリーナー

EK EG EF

テストを繰り返し、純正配管の充填効果を最大限に活かしたまま、吸入抵抗の低減を実現。レースでも優れた実績を上げる。

■1万1000円 ■スプーン

A'PEXi



パワーインテーク

EK EG

デュアルファンネル構造を採用し、吸気抵抗を低減する。同時に、内部にいくに従って密度が高くなるフィルターが高い集塵力と吸入効率を実現。

■1万7800円 ■アベックス

K&N



FILTER HYPER CHARGER

新型 EK

バファルマイト処理を施した放熱性の高い軽量アルミインテークダクトがクールエアを導き、高負荷運転時のエンジン性能低下を防止する。新型対応品は今後開発予定。

■4万円 ■K & N JAPAN

ARC



インダクションボックス

EK EG

エンジンのレスポンスアップを目標に開発。クリーナーとインマニの間に生じる負圧を防ぎ、整流効果を持たせる。

■3万9800円

■イー・アール・シーインターナショナル

MUGEN



AIR CLEANER&BOX

EK

吸気抵抗、圧損を低減、吸気量を増大する対応品。トランペット形状採用で、吸入エアの剥離を防ぐ。独自の吸気サウンドも魅力。タイプR専用。

■6万5000円 ■無限

GRACER



AIRINIX B TYPE

EK EG

3次元網状構造・高効率2層フィルターの採用により、集塵・ろ過性能を大幅に向上。十分な容量を持ちながら、省スペースも実現。

■1万3800円 ■トラスト

K&N



FILTER CHARGER

新型 EK EG EF

トップ部分に剛性、低熱伝導性、耐熱性、耐食性の高いチタンを採用。軽く、ルックスにも優れる。新型対応品は今後開発予定。

■2万4000〜2万3000円

■K & N JAPAN

ARC



インテークチャンバー

EK EG

サクションホースの途中にエアーチャンバーを設置し、必要なエアを供給する。低中速域のトルクとアクセルレスポンスの向上を図る。

■2万9800円 ■イー・アール・シーインターナショナル

注意:各パーツのデータは2001年11月1日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは184〜185ページにあります。

Back Yard SPECIAL



スーパークリーナー

EK 最新の発想により、クリーナー部分をエンジンルームの外に移動。クールなフレッシュエアーを吸引する。
■3万4800円
■バックヤードスペシャル

BMC



FCR用フィルターセット

EK EG EF 優れた過性能と大きな過面積で、ポテンシャルアップを図るFCRキャブ専用フィルター。写真は他車種用。他にRAM AIR フィルター(6000円)あり。
■1万3500円 ■SS WORK'S

Volcano



RAM CHAMBER

EK EG NAエンジンをターゲットに開発された、新しいエアークリーナー。エアの流れをスムーズにするインテークダクトとチャンバー形状を採用。
■3万5000円 ■アレスクリエイト

GRACER



AIRINX-II

EK EG 3次元構造の特殊ウレタンフォーム2重構造を採用。究極のバランス設計により、高い吸入効率と集塵効果を誇る。
■3900円
■トラスト

Monster



POWER FILTER2

EK EG 独自の3Dフォームと専用オイルにより、純正交換タイプでは最高レベルの吸入効率を実現。集塵能力も純正同等レベルだ。湿式タイプ。
■5500円 ■モンスターインターナショナル

VISION



SUPER AIR FILTER

EK EG EF 独自の2ウェイフローシステムを採用。より多くの混合気をエンジンの燃焼室に送り込むことができる。中低速域でのトルク不足も解消。
■1万8000円 ■テクニカスポーツ

SS WORK'S



カーボンインダクションBOX

EK EG キャブキットと組み合わせて、パワーを追求しながら街乗りも可能に。エアクリーナーの取り付けも可。
■4万5000円
■SS WORK'S

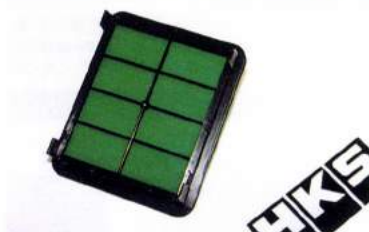
SHAFT



エアフィルターキット

EK EG エアプレートとダイレクトインダクションキットの組み合わせで、V-TECパワーを最大限に引き出す。また、カーボンフォルムが高いファッショニステータスを実現。
■3万9800円 ■シャフトモータースポーツ

HKS



スーパーフィルター

EK EG EF 吸入効果に高性能を発揮するポリウレタンフォームを採用し、吸入効率をアップ。純正交換タイプながら、高効率でコストパフォーマンスに優れる。湿式タイプ。
■3900円 ■エッチ・ケー・エス

FORZA



純正交換タイプエアクリーナー

EK EG EF 3次元&3層フィルターの採用で集塵性能、シャープなレスポンス、コストパフォーマンスを高次元でバランス。乾式タイプ。
■5500~3600円 ■エフイーティ

D force



サククションBOX

EK EG 全回転域においてエンジンレスポンスのアップに成功。クリーナーとインマニの間に発生する負圧を極限まで抑える。
■3万9800円
■ディージャック

ZERO-1000



POWER CHAMBER

EK EG EF スクリュータイプのクリーナー、大容量インテークチャンバーを採用し、吸入後の空気に圧縮効果を出す。全域でパワー&トルクアップを実現。
■1万9800円 ■トップフューエル

CARBING



インダクションボックス

EK エアクリナーボックス容量アップにより、エンジンパワーとレスポンス向上の両立を可能に。吸気温度の上昇も抑制するボルトオンタイプ。
■4万5000円 ■オクヤマ

SPOON SPORTS



ダイレクトエアフローパイプ

EK 同社が以前よりチームで使用していたエアフローパイプをCFRP製で商品化。高回転域でのストレス解消と2500gの軽量化を実現。
■1万8000円 ■スプーン

K&N



REPLACEMENT

EK EG EF 吸入抵抗を削減し、流入空気を整流して吸入空気量を大幅に増大する。ろ過性能にも優れ、常に安定した吸入効率を確保する。湿式タイプ。
■1万2000~1万1000円
■K & N JAPAN

D force



サククションチャンバー

EK EG ノーマルサククションパイプによるエア吸入ロスを最小限に抑え、息つきレスポンス悪化を食い止める。低・中速域でのトルクもアップ。
■2万9800円 ■ディージャック

ZERO-1000



AIR SURGE TANK

EK EG EF 空気の密度を上げるインダクションボットから一気に流れるインテークマニホールドまで、空気流入速度とその容量のバランスを考えて作られたサージタンク。
■18万5000円 ■トップフューエル

バーチャルスピード



インテークチャンバー

EK EG EF 低中速域でのトルクアップを実現。シャシダイで5~10psアップも確認済み。
■1万9800円
■テクニカルガレージモリタ

KR



パワーアップインテーク エアクリナーKit

EK EG EF 純正クリーナーをパイプごと交換するタイプ。吸気抵抗の低減で、レスポンスを向上。
■2万5000円
■カサマレーシングサービス

A'PEXI



パワーインテークフィルター

EK 高い集塵性能を誇る素材をフィルターに採用。純正交換タイプながら、高い吸入効果を発揮する。
■4000円
■アベックス

吸排気系チューンで吸入・排気の空気量は変わる。純正CPUで、ある程度カバーできるとはいえ、燃料噴射量や点火時期を変更するのが理想的。より細かな設定を施すCPUチューンでエンジンの性格はガラリと変わってくるのだ。ここでは、CPUのほかにVTECの切り替えポイントを設定できるVTECコントローラも紹介。CPUチューンを活用して自分の意のままに反応するエンジンを目指そう。

CPU & CONTROL PARTS

コンピュータ&コントロールパーツ

CPUを交換してエンジンの性能をさらに引き出そう

CPU



BLITZ アクセスコンピューター

サーキット走行からストリートまで、あらゆる仕様のクルマに対応。各種リミッターの解除・変更、燃料系や点火系の変更が可能。■9万6000円/9万5000円 ■ブリッツ



A'PEXi パワーFC&FC コマンドー

あらゆるチューニングステージに対応する高性能CPU。別売りのFCコマンドー(3万5000円)により、車内でCPUセッティングの変更も可能。■9万8000円 ■アベックス



GReddy e-manage

チューニングのレベルを問わず、ビギナーから上級者まで効果的にパワーを引き出すことができるサブコン。■3万5000円 ■トラスト



HKS F-CON V Pro

マップの拡大などにより、より細かな燃料/点火制御が可能に。補正機能が充実しているので、細かいコントロールができる。■12万円 ■エッチ・ケー・エス



SPOON SPORTS スポーツコンピューター

様々な条件下でテストを行ない、燃料の総噴射量、排気温度、点火タイミング等を設定。ハイパワーを実現する。■8万円 ■スプーン



MUGEN N1 E.C.U.

レブリミットを上げ、バルブタイミング切り替えポイントを下げて設定。点火時期、燃調も専用マッピングに変換してある。■12万円 ■無限



CRUISE DaiちゃんSPLパワーFC

ターボチューンからB18Cスワップまで対応可能な現車セッティングのコンピュータ。■9万8000円〜13万8000円 ■CRUISE



FUN Racing ECU

カムの変更、排気量の変更など現車セッティングでは、低価格を実現したコンピュータ。■現車合わせ5万円〜(ノーマル下取り) ■AUTO FACTORY FUN



M&M HONDA MM2001 スポーツコンピューター

エンジンチューニングやチューニングパーツ取り付けに対応し、燃料マップ、点火マップ、スピードリミッター、レブリミッターを変更した仕様。■8万円 ■M&M HONDA



アクトスポーツ N1 コンピューター

燃調、VTEC切り替えポイント、レブリミットを変更したコンピュータ。■9万8000円〜 ■アクトスポーツ



FEEL'S スポーツ・プログラムコンピューター

ファイリングの向上はもちろんのこと、ライトチューンからサーキット走行まで対応している。■9万円〜15万円(ノーマル下取り) ■ホンダツインカム



SARD ANALYSE

燃料マップ、点火マップ、レブリミッターの変更や、スピードリミッターの解除が可能なコンピュータ。写真は他車専用。■8万円 ■サード



BLOOD-R BR CPU

VTEC切り替えポイント変更やレブリミッター解除など、要望に合わせてセッティング。現車合わせもOK。■7万円(ノーマル下取り) ■エスアールファクトリー



RGO ワンオフECU

ドライバーの好みや走行ステージに合わせてチューニング。アクセルにリニアに反応するレスポンスが体感できる。■6万円 ■レーシング・ガレージ大住



Back Yard SPECIAL スーパーコンピューター

燃料調整、点火時期の変更およびV-TEC作動ポイントを引き下げ、180km/hのスピードリミッターもカット済みのコンピュータ。タイプR専用。■12万円(ノーマル下取り) ■バックヤードスペシャル



Techno Pro Spirit パワーECU

VTEC切り替えポイント5250rpm、レブリミット9500rpmに設定し、低中速域のトルクと高回転域でのハイパワーを両立。■後期 11万5000円/前期 10万5000円 ■テクノ プロ スピリッツ



J'S RACING N1 ECU

独自の手法により、1台1台細かくセッティングするハーフオーダーシステムを採用。高出力、高レスポンスを実現する。■8万8000円〜9万8000円 ■ジェイズ・コーポレーション



コンピュータシステムKS KS-ROM

低回転から高回転までストレスなく走り、エンジンのポテンシャルを引き出すショップおすすめのロムチューン。■3万8000円〜5万8000円 ■コンピュータシステム ケイエス

CONTROL PARTS



FIELD SFC-VTEC

2000rpmから9900rpmまでの間で、任意にV-TEC切り替えポイントを設定できる。また1000rpmから8000rpmまで各回転域ごとに燃料補正ができる。スピード&タコメーター表示も可能だ。■4万円 ■フィールド技研工業



FIELD SFC-HYPER R

1000回転ごとに±30%の燃調が可能で、燃調設定ポイント間を滑らかにつなげる自動補正機能を採用している。■3万5000円 ■フィールド技研工業



SARD Analyzer

インジェクター開弁率の他に任意で2種類のデータを表示。エンジン性能の把握に必要なデータを4チャンネル分計測、表示可能。全てピークホールド&ワーキング機能付き。■2万9800円 ■サード



A'PEXi V-AFC

3000rpmから7000rpmの間で、100rpm刻みにV-TEC切り替えポイントが調整可能。燃料補正回転数も100rpm刻みで、計16ポイントの設定ができる。■3万8000円 ■アベックス



GReddy Rebic IV

希望する回転数などに対して、噴射率をダイレクトに入力できる追加インジェクターコントローラー。セッティングも容易だ。■7万4000円 ■トラスト



SPOON SPORTS V-TECコントローラー

2600rpmから4800rpmまでの間で、任意にVTEC切り替えポイントを設定することにより、スムーズなコーナーワークが楽しめる。■4万4000円 ■スプーン



ERG ERG 030/050

オートマニュアル機能の他、車速やストリップウォッチ機能を搭載した030。マニュアル機能のみの050の2タイプを設定。■1万2800円(030)/9800円(050) ■エフイーティ



BILLION VFC-Pro

電動ファンの始動温度を50℃〜100℃の間で1℃刻みに変更。水温の上昇を積極的に抑制できる。■2万4800円 ■ミノルインターナショナル



PIVOT ファンコントロールゲージFCG

純正の電動ファンの作動温度をコントロールし、パワーダウンやオーバーヒートを抑制する。水温センサー付。■1万8000円 ■ピボット



R-SPEC VTECコントローラー VTC840

VTEC切り替えポイント変更とノーマル状態にキャンセルする機能を持つ。リモコンユニットにはスピード、タコを表示。■2万1800円 ■データシステム



OER M.P.C

500rpm毎に50%から+99%まで1%刻みの燃料増減と、インジェクターの噴射時間をコントロール。■8万8000円 ■オーイーアール

注意:各パーツのデータは2001年11月1日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは184〜185ページにあります。

B16A/BのようなNAはエンジン内部に手を加えても、ターボチューンほどのパワーアップは望めない。パワーアップを図るためには各部の精度アップ、軽量化、動弁系のバランス、もしくは吸入空気量の増大や排気量アップの手法がある。まずはカム交換などのヘッドチューンから始め、さらにパワーアップを望むのであれば、インターパーツを流用した排気量アップやタービン装着という方法もある。

ENGINE PARTS

エンジンパーツ

まずはヘッドチューンから始めてみよう

COMPLETE ENGINE KIT



**M&M HONDA
MM2001コンプリートエンジン** **EK EG EF**
B16Aベースの1700cc。軽量バランス済み。タイプR以外のシビック対応。
■34万8000円
■M&M HONDA



EAGLE SPORT B16B & B18CコンプリートショートエンジンASSY **EG EF**
すべて新品パーツで組み立てたB16B & B18C。補機類レス。EG6/9、EF9に搭載可能。
■39万円 ■EAGLE SPORT



EAGLE SPORT B16エンジンオーバーホール **EK EG EF**
B16A、B16BおよびB18Cまでのエンジンを予算に応じてオーバーホール。
■20万円～
■EAGLE SPORT



SPOON SPORTS エンジンASSY **EK EG EF**
1基ずつ社内で組み立てたエンジン。B16Aは1600cc、B16Bは1800cc～2000cc。
■28万円～75万円 ■スプーン



SPOON SPORTS 16B 1800ccエンジンキット **EK**
ストローク87.2mm、81.5mmオーバーサイズ鍛造ピストンをセット。81mm鍛造ピストンのセット(9万8000円)も用意。
■32万8000円
■スプーン



SPOON SPORTS 16B/18C 2000ccエンジンキット **EK**
ストロークを94mmに設定し、鍛造ピストンをセット。
■48万8000円
■スプーン

CAMSHAFT



SPOON SPORTS ハイカムシャフト **EK EG EF**
作用角IN256°/EX245°、最大リフトIN11.53mm/EX11.13mm。
■4万8000円(1本)
■スプーン



ZERO-1000+FDRAG-PRO B16A・B16B2000ccKIT **EK EG EF**
2000ccに排気量アップ。低速からの余裕のトルクが魅力。ピストン、コンロッド、クランクのセット。
■37万8000円 ■トップフューエル



+F B16A・B16B 1800ccKIT **EK EG EF**
排気量1796cc、最高出力200ps。ピストン、コンロッド、クランクがセット。
■19万8000円
■トップフューエル



TODA POWER B16Aキャパシティアップ 1800KIT **EK EG EF**
鍛造ピストン(81mm/81.5mm)、フルフローコンロッド、87.2mmクランクなどのセット。
■24万円 ■戸田レーシング



JUN カスタムキットEX **EK EG EF**
B16Aは1800cc、B16Bは2000cc。クランク、鍛造ピストン、1断面コンロッドのセット。
■B16A用 36万円/■B16B用 60万円 ■ジュン・マシショッブ



M&M HONDA MM2001スペシャルヘッドKIT **EK EG EF**
重量差0.01g以内、面研0.7mm、ポート研磨などが施されるハンドメイド。K20Aも対応。
■24万6000円 ■M&M HONDA

CAMSHAFT



TODA POWER VTECキラーハイカムシャフトセット **EK EG EF**
VTEC機構を廃した高回転専用カム。純正ECU非対応。IN/EXそれぞれ3種類(1本5万6000円)あり。■13万4400円(1台分) ■戸田レーシング



TODA POWER ハイパワープロファイルカムシャフト **EK EG EF**
IN/EXともプロファイルの異なる3種類を設定。純正ECU対応品あり。
■4万6000円(1本)
■戸田レーシング



JUN ハイリフトカムシャフト **EK EG EF**
走行ステージに合わせてさまざまなプロフィールを設定。
■4万8000円(1本)
■ジュン・マシショッブ



JUN カムシャフトキット **EK EG EF**
カムIN/EXとバルブスプリングがセットのSTAGE1、さらにリテーナーがセットのSTAGE2を設定。
■STAGE1 12万円/STAGE2 16万2000円 ■ジュン・マシショッブ



KR ハイカムセット **EG EF**
用途に合わせたプロフィールを設定。カムのみ(4万8000円)の販売もあり。
■12万6000円(1台分)
■カサマレーシングサービス



FEEL'S ハイリフトカム&プーリー **EK EG EF**
B16A用IN272°/EX271°、ZC用IN/EX280°。ZC用はカムのみ。
■B16A用 20万円/ZC用 13万円 ■ホンダツインカム

PISTON



SPOON SPORTS ピストンASSY **EK**
1800cc用と2000cc用を設定。ピストンピン、ピストンリングなどが付属。
■1800cc用 2万2000円
■2000cc用 32万円
■スプーン



DC SPORTS カムギア **EK EG EF**
バルタイを±10°の範囲で最適に調整可能。B16AおよびD15Bエンジンに対応。
■2万7800円(1個)
■Fast Beat Products



TODA POWER フリーアジャスティングカムプーリー **EK EG EF**
超超ジュラルミンA7075材使用。目盛によりクランク角1°の調整可能。
■1万3000円(1個)
■戸田レーシング



JUN カムスプロケット **EK EG EF**
1目盛がクランク角4°に相当し、ノーマル位置から±30°の範囲で調整可能。
■1万6000円(1個)
■ジュン・マシショッブ



SS WORK'S アルミ削り出しスライドカムプーリー **EK EG EF**
オールアルミ製の削り出し。調整幅が大いため使いやすい。
■1万8000円(1個)
■SS WORK'S



SPOON SPORTS カムスプロケットセット **EK EG EF**
センター部をアルミ製としたノーマル加工品。正確なバルタイ調整が可能。
■3万円
■スプーン

PISTON



PSI ハイコンピストンキット **EK EG EF**
高圧縮比を実現するハイコンピストン。ZCエンジン用設定あり。
■7万2000円
■パワーサービスマズ



TODA POWER ハイパワープロファイル鍛造ピストンKIT **EK EG EF**
3000tプレスで製作される鍛造ピストン。ボア81mm/81.25mm/81.5mm/82mmあり。
■8万8000円 ■戸田レーシング



+F TURBO PISTON KIT **EK EG EF**
VTECエンジンにターボを組み込むための鍛造ローコンピストンキット。
■16万円
■トップフューエル



JUN スーパーピストンキット **EK EG EF**
コスワース社との技術提携で開発した鍛造ピストン。B16A、B16B用あり。
■13万2000円
■ジュン・マシショッブ



CRUISE DaiちゃんフルボーストピストンKIT **EK**
ボアサイズ81.25mmのターボ用ローコンピストン。600psオーバーにも対応。
■14万円
■CRUISE



FEEL'S ハイコンピストン **EK EG EF**
高い圧縮比により出力&トルクアップを実現。SPLピストン(13万円)やZC用も設定。
■8万円
■ホンダツインカム

CRANKSHAFT



SPOON SPORTS クランクシャフト

エンジンキットの補修パーツ。1800cc用と2000cc用あり。
■1800cc用 6万円/2000cc用 12万円 ■スプーン

CON'ROD



JUN コネクティングロッド

鍛造素材から旋削り出し加工で製作。1断面形状採用で剛性確保。
■13万2000円 ■ジュン・マシンショップ



SPOON SPORTS コネクティングロッドASSY

1800cc及び2000ccエンジンキットの補修パーツ。
■1800cc用 2万8000円/2000cc用 6万円 ■スプーン



TODA POWER パワーライナーKIT

シリンダー上部をウェットライナー方式に変更し、熱変形やノッキングを防ぐ。
■12万円(組み付け加工、特殊ホーニング込み) ■戸田レーシング



ZERO-1000 ENGINE BLOCK GUARD

高熱時のブロックの歪みや欠損を防ぐ。チューニング時やオーバーホール時に最適。
■3万5000円 ■トップフェュエル



SPOON SPORTS ブロックブレース

ブロック下部を一体構造とすることで1万1000rpmを許容する。B16B用。
■24万円 ■スプーン

VALVE



SPOON SPORTS ロッカーアームセット

軽量化と高精度な研磨処理を施したロッカーアーム。
■11万2000円 ■スプーン



SPOON SPORTS バルブシステムシール

テフロン素材でリップ数を3から2へ減らして摺動抵抗を低減。
■800円(1個) ■スプーン



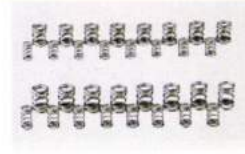
SPOON SPORTS ウエストバルブセット

バルブ回転運動でシート密着を保持する。面粗度アップ。
■4万4000円 ■スプーン



SPOON SPORTS バルブスプリングセット

低レートのため中国戦域でのトルク性能と高い追随性を誇る。
■4万4000円 ■スプーン



MUGEN VALVE SPRING SET

N1用ECUによって引き上げられたレブリミット対応品。レース専用部品。
■EK9 4万6000円/■EK4・■EK6 4万円 ■無限



SS WORK'S アルミ削り出しクランクプーリー

全周に目盛が入り、バルタイ調整が容易。ノーマルより小径のためレスポンス向上。
■3万8000円 ■SS WORK'S

TIMING BELT



SPOON SPORTS タイミングベルト

高負荷、高回転時のバルタイを正確に保持する。B16B用。
■1万9000円 ■スプーン



PSI バルブスプリングキット

ダブルスプリングタイプ。CART用と同じ素材を使用。ZCエンジン(3万2000円)設定あり。
■4万2000円 ■パワーサービスマズ



TODA POWER 強化バルブスプリング

フリクションを抑え、高回転域ではサージンを防ぐ。不等ピッチでリフト12.5mm対応。
■3万6000円 ■戸田レーシング



VISION B16A RACING VALVE SPRING

サージンの限界を高め、バルブ追随性を高める。
■3万8000円 ■テクニカスポーツ



JUN チタニウムバルブリテーナー

チタン合金材を使用して強度を保ちながら純正より40%軽量化に仕上げている。
■4万4000円 ■ジュン・マシンショップ



JUN レーシングバルブスプリング

高回転時のサージンを防ぎ、リフト時に最適な荷重となるように製作。
■3万8000円 ■ジュン・マシンショップ

HEAD GASKET



TODA POWER ハイトッパーメタルヘッドガスケット

リング形状とビード形状の2重構造でシール性向上。厚さ0.6mm~1.0mm。
■1万8000円~1万9000円 ■戸田レーシング



A'PEXi メタルヘッドガスケット

均一な面圧分布を形成してスリーブ下降を防ぐ。SOHC車対応。厚さ0.45mm~2.1mm。
■1万8000円 ■アベックス



HKS メタルヘッドガスケット

ストッパーを設けることでシール性を確保。厚さ0.5mmと2.6mmを設定。写真は他車種用。
■0.5mm 1万8000円/2.6mm 3万6000円 ■エッチ・ケー・エス



SPOON SPORTS ヘッドガスケット

B16A用は1ピースの0.4mm厚。B16B用は0.45mm+0.47mmの2ピースビーム溶接。
■B16A用 9000円/■B16B用 1万2000円 ■スプーン



MUGEN METAL HEAD GASKET

スリーブに近い位置にレーザーリブ溶接を施し、高圧縮に対応。2枚構造で厚さ0.47mm。
■1万2000円 ■無限



FEEL'S 強化タイミングベルト

純正の4倍の強度を持つ特殊ゴム製。ノーマル、チューンドを問わず適合。ZC用あり。
■1万4000円 ■ホンダツインカム

THROTTLE



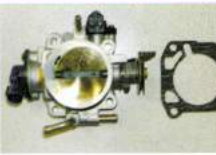
SPEED ビッグスロットルボディ

口径を広げることで吸入量を増大し、パワー&トルクアップを実現。
■4万5000円 ■SPEED!



SERGEANT ビッグスロットル

吸入量の増大により出力向上を実現。口径70φ。ガスケット付属。
■4万5000円 ■グラントスラムGT-R



A-SPORTS ビッグスロットルボディ

径70φのビッグスロットルにより5psアップが可能。ノーマルECU対応。
■4万5000円 ■オート・アドバンス



BLOOD-R BRビッグスロットルボディ

口径を62φから70φに広げて吸入効率アップ。ノーマル下取り。
■4万6000円 ■エスアールファクトリー



FEEL'S ビッグスロットル

全域での出力アップとトルク向上を実現。純正スロットル&インマニ下取り。
■13万2000円 ■ホンダツインカム



SPOON SPORTS スロットルボディ ASSY

純正スロットルの吸入口を8mm大径化。ピークパワー5~7psアップが可能。
■4万8000円 ■スプーン



TODA POWER スポーツインジェクションKIT

各気筒ごとに独立したスロットルを備え、吸入干渉を防止。インジェクターノズルレス。
■24万5000円(スロットルボディレス16万円) ■戸田レーシング



SS WORK'S FCRキャブkit

口径41φのFCRキャブを使用。全域におけるパワー&レスポンスアップ実現。
■B16系用 25万円/■ZC用 24万円 ■SS WORK'S



SS WORK'S スポーツインジェクションkit

50φのスロットルボディとアルミ削り出しインマニのセット。
■28万5000円 ■SS WORK'S



SPOON SPORTS ベンチュリープレート

シリンダーヘッドとインマニの間に挟むだけでポート形状を理想的に変更。混合気のスピードアップでパワーも向上。B16系用。
■2万8000円 ■スプーン



M.L.S. ビッグスロットル バルブシステム

新旧シビックの全グレード対応。パタフライも大型サイズのオリジナル設計。
■7万9800円~9万9800円 ■モーターライフシステムズ



Techno Pro Spirit ビッグスロットル

吸入口だけでなくスロットル径を拡大。B16Aは60φ、B16Bは62φ。ノーマル下取り。
■2万5000円 ■テクノプロスピリッツ

注意:各パーツのデータは2001年11月1日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは184~185ページにあります。



+F WASTE GATE TYPE BOLT ON TURBO KIT

EK EG EF

B16B、B16A、ZC、D15Bすべてに対応するウェストゲートタイプ。バージョンアップで360ps発生も可能。
■46万8000円 ■トップフューエル



C's シーズコンプレッサー

EK EG

イートン社製スーパーチャージャー使用のキット。工場へ持ち込み取り付け。
■68万円 ■カメラード



Revolution ターボKit

EK EG

NAらしさを残しつつ大パワーを獲得。タービンはT25GとGT2510の2タイプ。B16AとD15Bの設定あり。
■32万8000円
■HKS九州サービス



A'PEXi AXタービンキット

EK

AX53B60-P18、エキマニ、フロントパイプ、インタークーラーなどがセット。インタークーラーレス(28万8000円)も設定。EK9用。
■36万8000円 ■アベックス



OER インターフィット

EK EG EF

ファンネルとスロットルの間に挟み、低中回転域のトルクとレスポンスを向上。
■2500円(1個)
■オーイーアール



OER スポーツインジェクションキット

EK EG EF

ノーマルパーツを使用することで低価格を実現。ECUはノーマルのまま使用可能。
■16万8000円
■オーイーアール

OIL PAN etc.



SPOON SPORTS アルミオイルパン

EK

オイル容量は6500ccと大型化しながら地上高はほぼノーマル同等。B16B用。
■26万円
■スプーン



MUGEN OIL PAN

EK

オイルの腐りを防ぐバブルプレート入り。ケースはノーマル形状。B16B用。
■2万4000円
■無限



+F INTERCOOLER KIT

EK

大容量タイプのインタークーラーキット。ターボチューン時の必要アイテム。
■14万8000円
■トップフューエル



+F SINGLE CAMSHAFT BOLT ON TURBO KIT

EK EG EF

D15A、D16A、ZC対応のシングルカム用ボルトオンターボキット。ヘッドガスケット交換不要。
■36万6000円 ■トップフューエル



ZERO-1000 +F DRAG-PRO B16A・B16B BOLT ON TURBO KIT

EK EG EF

HKS製GT2510タービン採用のボルトオンキット。ヘッドガスケット交換不要。
■36万6000円 ■トップフューエル



+F ACTUATOR TYPE BOLT ON TURBO KIT

EK EG EF

B16系に対応するHKS製GT2530採用のボルトオンキット。ヘッドガスケット、サクシジョン、パワーフロー別途必要。
■34万8000円 ■トップフューエル

OIL PAN etc.



オイルポンプ ASSY

EK EG EF

新素材と加工法を採用して純正品にあるような割れを防止。B16系用。
■2万6000円
■スプーン



PSI オイルパン

EK EG EF

バブルプレートを追加してオイル腐りを防止。油温計アダプター付き。B16系用。
■4万9000円
■パワーサービスマズ



J'S RACING SPLオイルパン

EK EG EF

オイルの腐りやエア噛みを防止。バッキン付属。B16系用。
■2万8000円
■ジェイズ・コーポレーション



FEEL'S バッフル加工オイルパン

EK

高い機Gを受けたときのオイルの腐りを防止。オイルパンバッキン付属。B16B用。
■2万3000円
■ホンダツインカム



SPOON SPORTS マグネットドレンボルトセット

EK EG EF

金属摩耗粉を収集するマグネット付き。エンジン用とミッション用のセット。
■3400円
■スプーン



SPOON SPORTS バッフルオイルパン

EK

純正品にバブルプレートを追加してエア噛みを防止。B16B用。
■2万6000円
■スプーン

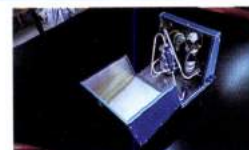
FUEL REGULATOR etc.



OER インジェクション用レギュレーター

EK EG EF

燃圧を上げることで大容量インジェクターへの交換と同じ効果を出しレスポンスアップ。
■1万9500円
■オーイーアール



M&M HONDA コレクタータンクBOX

EK EG EF

燃料ポンプとコレクタータンクをアルミボックス内に配置。腐りによるエアの吸い込み防止。
■9万8500円 ■M&M HONDA



M&M HONDA チューンドレギュレーターKIT

EK EG EF

エンジンチューンやECU交換時に安定した燃圧調整を可能にする。
■2万7800円
■M&M HONDA



SARD FUEL REGULATOR

EK EG EF

最適な燃圧の調整が可能。純正インジェクターにも対応。
■1万4000円~1万5000円
■サード



SARD Sports OIL FILTER

EK EG EF

圧力損失を抑えてスムーズな循環を確保し、オイルポンプの負担も減らすスポーツフィルター。
■2500円 ■サード



TODA POWER 強化オイルポンプ

EK EG EF

材質を変更して高速回転時の破損を防止。80φと84φの2タイプを設定。B16系用。
■2万2000円 ■戸田レーシング

FUEL REGULATOR etc.

ELECTRIC PARTS



ULTRA MDIダイレクトイグニッションシステム

EK EG

マルチ放電タイプの点火システム。簡単取り付けを可能にする専用設計。B16系用。
■8万5000円 ■永井電子機器



BLITZ スパークバフォーマー

EK EG EF

ケブラー強化ファイバークラスを使用したアース付きプラグコード。B16系用。
■1万9800円
■ブリッツ



SPOON SPORTS ハイテンションコード

EK EG EF

レースなどの過酷な条件下でも安定したスパーク性能を確保。B16系、D15B用。
■2万4000円
■スプーン



To Fit フューエルセーバー

EK EG EF

燃料ホースに巻き付けるだけで燃料の分子構造を変化させて燃費やパワーを向上。
■9800円(2本組1万4800円)
■ツーフット



DC SPORTS フューエルレール

EK EG EF

内径11φでチューンド、ノーマルエンジン対応。ドレスアップ効果も高い。
■2万7800円
■Fast Beat Products



OER バキュームタンク

EK EG EF

スポーツインジェクション使用時のアイドリングを安定させる。
■8500円
■オーイーアール



PSI レーシングスペックプラグコード

EK EG EF

フォーミュラカーと同じスペックのコードを使用。B16系用。
■2万5000円
■パワーサービスマズ



SERGEANT シールドメッシュプラグケーブル

EK EG EF

アースコード付きで静電気の帯電を防ぎ、スムーズに電気を流す。B16系用。
■1万8000円
■グラントスラムGT-R



MSD 点火チューニングKit

EK EG EF

ダイレクト点火システムにより確実な着火とパワーアップを実現。
■8万円
■カサマレーシングサービス



SS WORK'S シリコンプラグコード

EK EG EF

コード長のオーダーが可能。アッシングとの併用で効果を最大限に発揮。
■2万円
■SS WORK'S



Split Fire ツインコアプラグコード

EK EG EF

安定した電力を供給して完全燃焼を促進する低抵抗プラグコード。
■2万4000円~2万6000円
■スプリットファイア・ジャパン



ULTRA シリコンパワープラグコード

EK EG EF

導電性の高い銅線と車種別設定の巻き線抵抗により最大の火花を供給。
■1万2700円~
■永井電子機器



PIVOT スーパーアース SE-06

EK EG
専用設計のため簡単な取り付けが可能。B16系用。汎用キット(9800円)も設定。
■1万2800円 ■ピボット



ULTRA パワーアース

EK EG EF
電装機器の性能を引き出し、中低速のトルクアップや燃費向上などの効果を発揮。B16系搭載車およびEK3対応。
■1万9800円〜2万1000円
■永井電子機器



D force アーシングシステム

EK EG
アース線の強化により電装パーツが持つ本来の性能を引き出す。B16系用。
■2万5000円
■ディー・ジャック



Split Fire グラウンドワイヤー

EK EG EF
純正アース線を強化。エンジンフィール向上やヘッドライト照度アップなどの効果を発揮。■1万9800円〜
■スプリットファイア・ジャパン



IDI RACING EARTH CABLE WIRED-AK

EK
芯線に高純度の銅を使用。ボディアースを効率よくマイナス電源に接続。EK9用。
■1万8000円
■アイ・ディ・アイ



BLITZ オルタパワー

EK EG EF
アクセル全開時の充電をカットしてオルタネーターのロス馬力分(3〜5ps)をパワーアップ。
■2万9800円
■ブリッツ



SARD RACING PLUG PRO

EK EG EF
耐熱性の高いイリジウムを採用し、0.4mm径の極細チップを実現。熱価7〜10番を設定。■1900円〜2200円(1本) ■サード



BLITZ イリジウムスペック 77スパークプラグ

EK EG EF
イリジウム合金により極細0.6mm径の電極を実現。熱価6〜8番の設定。
■1900円(1本)
■ブリッツ



BLITZ レーシングプラグ

EK EG EF
中心電極を細く、外部電極をテーパ形状とすることで着火性向上。熱価7〜10番の設定。
■2500円(1本)
■ブリッツ



ZERO-1000 transform connector HARNESS

EG
EG系にインテラのB18Cを載せ換える際に必要となる変換コネクタ。
■3万8000円
■トップフューエル



ZERO-1000 BATTERY MOVEMENT KIT

EK EG EF
トランクルームなどへのバッテリー移設が可能。保護、隔離するケースが付属。
■2万9800円
■トップフューエル



IDI RACING BATTERY

EK EG EF
耐振性に優れ、瞬間放電容量が大きな軽量レーシングバッテリー。補水不要タイプ。
■2万3800円
■アイ・ディ・アイ

HEAD COVER & OIL FILLER CAP



SPOON SPORTS オイルフィルターキャップ

EK EG EF
純正フィルターキャップの割れ対策に効果的。N1レースで高い装着率を誇る。
■6500円
■スプーン



MUGEN OIL FILLER CAP

EK EG EF
高い精度でアルミ材を加工して製作される無限のロゴ入りフィルターキャップ。
■7000円
■無限



J'S RACING SPLヘッドカバー

EK EG EF
スペシャルグリーンに塗装されたヘッドカバー。ガスケット付属。B16系用。
■3万2000円
■ジェイズ・コーポレーション



MUGEN FORMULA HEAD COVER

EK EG EF
無限のフォーミュラエンジン同様、砂型鋳造されるアルミ製ヘッドカバー。B16系用。
■8万3000円 ■無限



Split Fire スパークプラグ

EK EG EF
独自のV字電極により活発な火花核を生み出し完全燃焼を促進する。
■1800円(1本)
■スプリットファイア・ジャパン



Split Fire スパークプラグブラチナX

EK EG EF
V字型電極とブラチナチップの使用で性能と耐久性を両立。
■2600円(1本)
■スプリットファイア・ジャパン

HEAD COVER & OIL FILLER CAP



SS WORK'S アルミ削り出しオイルフィ ーキャップ

EK EG EF
アルミ素材(7075材)から削り出して製作。SS WORKSのロゴが映える。
■6500円
■SS WORK'S



SARD OIL FILLER CAP

EK EG EF
脱着作業を行なう際の握りやすさも考慮したアルミ削り出し。ブルーとシルバーアルマイトの2色。
■5800円
■サード



BLITZ レーシングオイルフ ィーキャップ

EK EG EF
アルミ削り出しに特殊コーティングを施して耐腐食性を向上。
■6500円
■ブリッツ



GRReddy Oil Filler Cap

EK EG EF
グレッディのロゴ入りフィルターキャップ。カラーはクロームシルバー。
■6500円
■トラスト



HKS ビレットオイルフィ ーキャップ

EK EG EF
アルミ合金の総削り出し。表面にはバールアルマイト処理を施す。
■5800円
■エッチ・ケー・エス



FEEL'S オイルフィルターキャップ

EK EG EF
サーキット走行時などのフィルターキャップの割れを防ぐ。アルミ削り出し。
■6500円
■ホンダツインカム



DC SPORTS オイルキャップ

EK EG EF
完璧な熱対策と設計精度の高さを誇るVTECエンジンの特性を高次元へと導く専用オイル。
■ポリッシュ 7000円
■レッド・ブルー 7500円
■Fast Beat Products



VISION RACING OIL FILLER CAP

EK EG EF
レースや長距離走行時のクラックを防ぐアルミ削り出しフィルターキャップ。
■6000円
■テクニカスポーツ



5ZIGEN 5ZR OIL FILLER CAP

EK EG EF
5ZIGENロゴがあらわれたアルミ削り出し。色はチタンシルバー、レッド、ブルーの3色。
■5000円 ■ディジョンカーズ



STEP JAPAN アルミオイルフィルターキャップ

EK EG EF
アルミ製のオイルフィルターキャップで高回転時の破損を防止する。
■4000円
■ステップジャパン



J'S RACING オイルフィルターキャップ

EK EG EF
エンジンルームをスポーティに演出。色はシルバー、ブルー、レッドの3色。
■4800円
■ジェイズ・コーポレーション



M&M HONDA アルミオイルフィルターキャップ

EK EG EF
高回転時の破損防止に効果的なアルミ製。色はシルバー、青、赤の3色。
■4800円
■M&M HONDA

ENGINE OIL



Gulf TEC V-SPEC

EK EG EF
完璧な熱対策と設計精度の高さを誇るVTECエンジンの特性を高次元へと導く専用オイル。
■1ℓボトル 2400円/4ℓ缶 8400円/20ℓ缶 4万円 ■ゴトコ・ジャパン



TODA POWER ピストントップゲージ

EK EG EF
プラグ穴に取り付け、正確にピストントップの確認が可能。
■2万8000円
■戸田レーシング



TODA POWER ピストンスライダ

EK EG EF
シリンダーブロックにピストンリング及びコンロッド装着状態で挿入する工具。
■9000円
■戸田レーシング



Back Yard SPECIAL カーボン製プラグカバー

EK EG EF
エンジンをレーシーに演出。カーボンケブラー製も同価格で設定。B16系用。
■1万8000円
■バックヤードスペシャル



DC SPORTS プラグワイ ヤーカバー

EK EG EF
アルミ削り出しのプラグコードカバー。エンジンをレーシーに演出。
■ポリッシュ 2万7800円
■レッド・ブルー 2万8800円
■Fast Beat Products

注意: 各パーツのデータは2001年11月1日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは184〜185ページにあります。

シビックはラジエーターサイズが小さい部類に入るため、水温が上昇しやすく、高温になればなるほどパワーダウンを感じざるを得ない。各部のチューニングで引き出したパワーを生かすためにもしっかりと冷やして十分な性能を発揮させたい。ハード走行がメインで、しかも高回転まで回して楽しむVTECの特性を考えると冷却系の強化は欠かせない。エンジンの発熱を抑え、性能をフルに引き出そう。

COOLING PARTS

冷却パーツ

VTECを楽しむためにも冷却系の強化を図ろう

RADIATOR



SARD SPORTS RADIATOR **EK EG**

軽量化を追求しながらコア面積拡大を実現し、より大量の走行風を取り入れる。

■銅2層
■4万8000円 ■サード



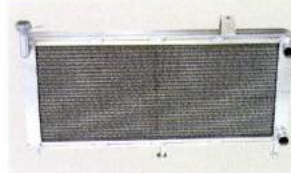
A'PEXi GT spec. ラジエーター TYPE S **EK EG**

熱伝達率に優れ、ストリートからサーキットまで幅広く対応。純正置き換えタイプ。B16A車はTypeSのみ。AT車不可。
■アルミ3層 ■4万8000円 ■アベックス



A'PEXi GT spec. ラジエーター TYPE R **EK EG**

容量やフィン形状の見直しで、驚異的な冷却性能を発揮する。B16A車はTypeSのみ。AT車不可。
■アルミ3層 ■9万8000円 ■アベックス



SPOON SPORT アルミラジエーター **EK**

レース車両やハードチューン車におすすめ。純正電動ファンは装着できるが、エアコンとの同時装着は不可。
■アルミ2層 ■13万5000円 ■スプーン



MUGEN ラジエーター **EK**

ボルトオンで装着でき、ターンフロータイプの大容量ラジエーター。純正冷却ファンの取り付けが可能。その他競技用も設定あり。

■アルミ3層
■21万7000円 ■無限



スギタラヂエーターワークス カロリーUPラジエーター **EK EG EF**

2層コアで、レース用フィンを採用したラジエーター。コストパフォーマンスにも優れる。EF用(4万5000円)も設定あり。
■銅2層 ■4万2000円 ■スギタラヂエーターワークス



スギタラヂエーターワークス 3層ビックラヂエーター **EK EG**

ノーマルより冷却性を高めるフィンを採用し、ストリートからサーキット走行まで対応する。
■銅3層 ■6万9000円 ■スギタラヂエーターワークス



FEEL'S コア2層ラジエーター **EK EG EF**

ノーマルに比べ、大容量なので夏の水温上昇やオーバーヒート対策に効果的。ノーマルからチューニングエンジンまで対応。
■アルミ3層 ■5万円(ノーマル下取り) ■ホンダツインカム



ARC スーパーマイクロコンディショナー **EK EG**

強度、軽さを追求し、アルミ押し出し成型を採用。高回転時の水圧変化も考慮したラジエーター。
■アルミ単層 ■16万8000円~9万8000円 ■エー・アール・シーインターナショナル



SARD RACING RADIATOR **EK EG EF**

軽量化と放熱性に優れたアルミを採用。コア面積を拡大することで大量の走行風を受け止め、効率的なクーリングを実現。
■アルミ2層 ■9万8000円 ■サード



IDI SUPER PERFORMANCE RADIATOR **EK EG**

サーキット走行時でも低回転から高回転まで安定して高い冷却性能を発揮する。
■アルミ3層 ■9万8000円 ■アイ・ディ・アイ



F win デンションシリーズ AR103 **EK EG**

冷却性能を高めるため32mm厚のコアを採用し容量をアップ。より均一に冷却水を循環させる。N1タイプも設定あり。
■アルミ3層 ■8万8000円~9万8000円 ■田畑ラヂエーター



F win アルミスポーツシリーズ SR101 **EK EG**

冷却性能を高めるため32mm厚から36mmにコア厚をアップ。放熱性、軽量、強度に優れたラジエーター。N1タイプ(5万9000円)の設定あり。
■アルミ2層 ■5万5000円(ノーマルタイプ) ■田畑ラヂエーター



スギタラヂエーターワークス オールアルミレース用ラヂエーター **EK EG**

サーキット走行において高性能を実証。夏場でも安定した高い冷却性能を発揮する。
■アルミ3層 ■14万5000円 ■スギタラヂエーターワークス



スギタラヂエーターワークス オールアルミラヂエーター **EF**

軽量で大容量。レース用としても使用可能なラジエーター。
■アルミ3層 ■14万円 ■スギタラヂエーターワークス



Signal スーパーラヂエーター **EK EG EF**

ライトチューン向け銅2層のⅠ、エンジンチューン向け銅3層のⅡ、ハードチューン向けアルミ3層のⅢの3種類を設定。
■Ⅰ 銅2層 2万8000円/Ⅱ 銅3層 7万円/Ⅲ アルミ3層 10万6000円 ■シグナルオート



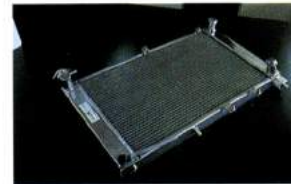
カロリアップラヂエーター **EK EG**

レース用に単層コアを採用。冷却効率に優れ、ボルトオンで装着が可能。
■単層 ■6万円 ■カサレーシングサービス



safura ラジエーターオリジナル **EK EG**

銅2層からオールアルミ仕様のラジエーターまで豊富にラインアップ。EG6用レーシングバージョン(エアコン付不可)も設定あり。
■銅2層 ■3万5000円~ ■カーライフレポリューション ケーワン



M&M HONDA パワークールラヂエーター **EK EG**

レースに対応するために、サイドコアタイプを採用した大容量のラジエーター。サーキット走行において常に安定した冷却性能を発揮。
■アルミ3層 ■14万円 ■M&M HONDA



RACING GEAR POWER RADIATOR **EK EG**

チューニングメニューに合わせた3種類をラインアップしている。
■2万5000円~12万円 ■辰巳屋興業 自動車用品部



BE FREE スポーツラヂエーター **EK EG EF**

安定した高い冷却性能を発揮するMT専用ラジエーター。銅3層、オールアルミ製。AT車用も設定あり。
■銅2層 ■2万1000円~ ■BE FREE



Back Yard Special アルミ製ラヂエーター **EK**

ノーマルの1層式に対し、3層式を採用。容量アップラジエーターがボルトオンで手軽に装着可能。
■アルミ3層 ■14万8000円 ■バックヤードスペシャル



Techno Pro Spirit アルミスポーツラヂエーター **EK EG**

エアコン付専用アルミラジエーター。タンクを樹脂製にすることで、ロープライスと軽量化を実現。コアの厚みは27mmでノーマルの約2倍の容量もつ。
■単層 ■3万5000円 ■テクノ プロスピリッツ



JURAN RACING RADIATOR **EK EG**

チューニングメニューに合わせて3種類をラインアップ。
■アルミ3層 12万8000円/ C/B 6万8000円/ P/B 4万8000円 ■ティーエヌディー



SECTION ラヂエーター **EK EG**

純正置き換えタイプ。より高い冷却性能を実現し、銅2層からアルミ3層までラインアップしている。
■銅2層 3万5000円(EK4)/銅3層 8万円(EG6, EK4)/アルミ3層 9万5000円(EG6, EK4), 11万8000円(R) ■シルクロード

OIL COOLER



SFIDA オイルクーラーシステム
【EK EG】 車種ごとの専用設計で、どんな状況でも確実に適正温度に導く。
 ■6万6000円(サーモ無し) / 7万4000円(サーモ付き) ■銀功物産APP事業部



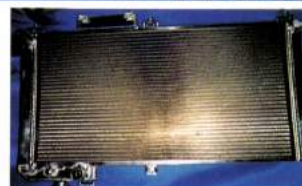
GREX Oil Cooler Kit **【EG】**
 大容量で放熱量が高く、圧力損失を低減し、整備性にも優れたオイルエレメント移動タイプ。スタンダードタイプ(5万8000円)もあり。
 ■7万9000円 ■トラスト



HKS オイルクーラーキット **【EK】**
 エンジン性能や排気量、ボディサイズを考慮し、コアサイズを設定。
 ■5万4000円
 ■エッチ・ケー・エス



BLOOD-R BR ラジエーター
【EK EK EG EF】 ストリートからサーキットまで対応するラジエーター。■銅2層 3万9800円 / 銅3層 8万5000円 / アルミ3層 11万円 / サイドタンク式3層13万8000円 ■エスアールファクトリー



RGO アルミファンローラジエーター
【EK EK EG EF】 ターンフロー構造により、効率の良い冷却と走行風を取り入れ、適正な水温を保つ。■アルミ3層 ■13万8000円
 ■レーシング・ガレージ大住

RADIATOR CAP



BLITZ レーシングラジエーターキャップ **【EK EG】**
 冷却性能を高め、ハードな走りにも対応する。
 ■開弁圧 1.3kg/cm²
 ■2000円 ■ブリッツ



A'PEXi GTspec. ラジエーターキャップ **【EK EG EF】**
 鮮やかなゴールドを採用したキャップ。オーバーヒートを抑制する。■開弁圧 1.3kg/cm²
 ■2300円 ■アベックス



GReddy Radiator Cap **【EK EG EF】**
 開弁圧を高くすることで、ラジエーターの冷却効果を向上させる。■開弁圧 1.3kg/cm²
 ■2300円 ■トラスト



SPOON SPORTS ラジエーターキャップ **【EK EG EF】**
 水温が100℃を超えても沸騰せず、冷却効果を持続させる。■開弁圧 1.35kg/cm²
 ■2700円 ■スプーン



MUGEN HI-PRESSURE RADIATOR CAP **【EK EG】**
 夏場のスポーツ走行など高負荷が続く状況下で威力を発揮する。■開弁圧 1.3kg/cm²
 ■2700円 ■無限

THERMOSTAT



ARC フローコントロールサーモスタット **【EK EG】**
 冷却水の急激な水温変動を抑制し、水量を的確に制御する。開弁温度は68℃。■7000円
 ■エー・アール・シーインターナショナル



SARD COOLING THERMO **【EK EG】**
 水温の上昇を抑え、ハイパワーエンジンに熱ダメージやオーバーヒート、パワーダウンを抑制。開弁温度は68℃。■7000円 ■サード



MUGEN LOW-TEMP THERMOSTAT **【EK EG】**
 急激な水温上昇を抑え、冷却水の温度の安定を図る。開弁温度は68℃。
 ■6600円 ■無限

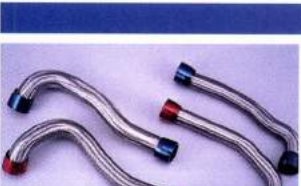


ARC ラジエーターキャップ **【EK EG】**
 冷却水の沸点を高め、オーバーヒートを抑制する。
 ■開弁圧 1.3kg/cm²
 ■2800円
 ■エー・アール・シーインターナショナル



SARD High Pressure **【EK EG EF】**
 ハイプレッシャータイプで冷却水の沸点を上げ、確実に冷えるようにする。
 ■開弁圧 1.3kg/cm² ■2500円 ■サード

THERMOSTAT



APP ラジエーターホースシステム **【EK】**
 ステンメッシュを採用し、耐圧性に優れたラジエーターホース。■1万7000円~2万円
 ■銀功物産APP事業部



SARD RADIATOR HOSE **【EK】**
 耐熱性・耐久性に優れたシリコン素材を採用し、エンジンルーム内の温度変化にも影響が少なく。■2万円(アッパー・ロウホースセット)
 ■サード



BLITZ クーリングパフォーマ **【EK】**
 純正品に比べ、圧倒的な耐熱性・耐久性を持つ。水温センサーアタッチメント付き。
 ■9800円 ■ブリッツ



SPOON SPORTS アルミラジエーターホース **【EK】**
 同社の「アルミラジエーター」との装着でより効率の良い冷却効果が得られる。
 ■1万2000円 ■スプーン

OTHERS



BILLION スーパーサーモ **【EK EG EF】**
 開弁温度を65℃と71℃の2種類設定あり。水温が上昇する前に冷却水をラジエーターに導く。
 ■7000円
 ■ミノルインターナショナル

OTHERS



A'PEXi GTspec. リザーバタンク **【EK EG EF】**
 水温の上昇を抑え、ラジエーターをサポートする圧力式。純正ラジエーターにも対応。
 ■1万5800円 ■アベックス



SERGEANT SGT アルミラジエーターパイプKIT **【EK EG】**
 ノーマルに比べ、アルミ製なので耐圧性、放熱効果に優れる。アッパーホース側に水温計取出口を設定。
 ■1万9000円 ■グランドスラムGT-R



SAMCO クーラントホースキット **【EK EF】**
 シリコン製で、耐熱性・耐圧性がノーマルに比べ大幅に向上。最大180℃までの耐熱性を誇り、チューンドカーにも対応し優れた耐久性を発揮。■1万9000円 ■トップラインプロダクト



+F RADIATOR UPPER HOSE **【EK EK EG EF】**
 耐圧・耐熱・耐腐性に優れたシリコンホース。水温センサー取り出し用アタッチメント付き。
 ■9800円 ■トップフューエル



APP・GOODRIDGE ホース&フィッティングシリーズ **【EK EK EG EF】**
 英国グッドリッジ社との共同開発で生まれた。安全性、耐久性の高さがウリ。■100円~13万4000円 ■銀功物産APP事業部



BILLION スーパーサーモLLC **【EK EG EF】**
 クルマのポテンシャルに応じてタイプR、タイプS、タイプPGを設定。■タイプS 3200円 / タイプR 5800円 / タイプPG 6800円(各4ℓ)
 ■ミノルインターナショナル



BILLION スーパーサーモレーシングウォーター **【EK EG EF】**
 優れた消泡技術と高い熱の吸収力を高次元でバランスした冷却水。
 ■7500円(5.7ℓ) / 3000円(2ℓ)
 ■ミノルインターナショナル



BILLION スーパーサーモバンテージ90 **【EK EG EF】**
 耐熱温度1260℃、放熱を90%カットする「90」。
 ■4800円~1万6500円
 ■ミノルインターナショナル



CARBING ラジエータークーリングプレート **【EK】**
 整流効果を高め、空気の対流を促し、オーバーヒートを防ぐ。
 ■9800円 ■オクヤマ



Techno Pro Spirit ラジエーターサブタンク **【EK EK EG EF】**
 冷却水に混入するエアを抜くことで、ラジエーター本来の性能を引き出し、水温上昇を抑える。
 ■1万9800円 ■テクノ プロスピッツ

注意:各パーツのデータは2001年11月1日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは184~185ページにあります。

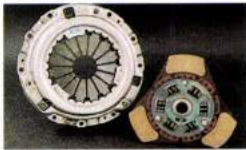
エンジンレスポンスが重要なVTECにおいては、パワーロスは可能な限り少なくしたいところ。また、高回転をキープしたままの半クラッチや全開スタートなどハード走行を行なった際の負担も大きいことから、駆動系パーツの交換は重要なファクターとなる。まずは、クラッチやフライホイールの強化&軽量化を進め、次にLSDを交換してさらなるトラクション&レスポンスの向上を実現しよう。

DRIVE TRAIN

駆動系 パーツ

駆動系を強化してVTECパワーを最大限に引き出そう

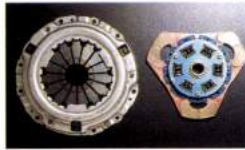
CLUTCH



RIGID リジッドクラッチシステムセット **EK EG**

ディスク、カバー、4.2kgクロモリフライホイールのセット。ディスクはノンアス、メタルを選択。

■圧着力 710kgf ■9万2000円
■アルファ・リジッド事業部



FEEL'S メタルクラッチセット **EK EG EF**

メタルディスクはダブルスプリングのダンパー採用。強化カバーとのセット。

■圧着力 約800kgf
■EG系 7万5000円/EF系 7万2000円 ■ホンダツインカム



SPOON SPORTS クラッチカバー **EK EG EF**

耐ショック性と等圧均等性を向上し、スムーズで確実な伝達フィールを実現。

■圧着力 690kgf以上
■2万6000円
■スプーン



SPOON SPORTS クラッチディスク(アスベスト) **EK EG EF**

純正と同様のフィーリングで吸え、耐フェード性と長いライフを実現。

■1万4000円
■スプーン



SPOON SPORTS クラッチディスク(メタル) **EK EG EF**

高い耐フェード性を持つが、作動音やライフからレース専用品となる。

■2万9000円
■スプーン



MUGEN METAL CLUTCH SET **EK**

メタルディスクと強化カバーのセット。安定したフェードリカバリーを発揮。

■圧着力 660kgf
■6万円
■無限



M&M HONDA MM2001 メタルカバー&ディスク **EK EG EF**

ダイレクトなフィールを持ち、高温域まで安定した性能を発揮。

■圧着力 690kgf
■5万1000円 ■M&M HONDA



BLOOD-R BR ノンアスベスト強化クラッチ **EK EG EF**

強化クラッチながら乗りやすさも追求したノンアスタイプ。

■圧着力 600kgf
■5万7000円
■エスアールファクトリー



BLOOD-R BR メタルクラッチ **EK EG EF**

街乗りから峠、サーキット走行までをカバー。ダンパースプリング入り。

■圧着力 600kgf ■6万3000円
■エスアールファクトリー



ATS 純正互換カーボンクラッチディスク **EK EG EF**

新タイプのカーボン素材を使用して、重量はATSの従来品に比べ半分の420g。

■9万9000円
■エイティーエス



ATS カーボン/メタルシングルクラッチ **EK EG EF**

ディスク、カバー、フライホイールのセット重量7.6kg(メタル7.7kg)という超軽量を実現。

■13万2000円(圧着力800kgf) / 13万8000円(圧着力1000kgf) ■エイティーエス



GAB クラッチディスク&カバー **EK EG EF**

メタルディスクとカバーのセットでバランスの取れた性能を発揮。

■圧着力 600kgf
■6万円(ディスク3万円/カバー3万円) ■ウイングスジャパン



CUSCO 強化クラッチディスク&強化カバー **EK EG EF**

ディスクはメタルとノンアスベストを設定。ディスク、カバーとも純正品との組み合わせ可能。

■圧着力 700kgf
■ディスク 2万5000円/カバー 2万6000円 ■クスコ・ジャパン



CUSCO スーパーシングルクラッチシステム **EK EG**

純正サイズにとらわれないセット交換のため、操作性を犠牲にせず高い圧着力を実現。

■圧着力 1280kgf
■10万9800円 ■クスコ・ジャパン



Safura クラッチオリジナルSET **EK EG EF**

ノンアスタイプとメタルタイプを用意。4.2kgフライホイール(3万8000円)も設定あり。

■5万7000円~ ■カーライフプレボリューションケー・ワン



FUN メタルクラッチ・カバー・フライホイールset **EK EG EF**

メタル製ディスクと強化カバー。軽量フライホイールのセット。

■6万5000円
■AUTO FACTORY FUN



ORC ダンパー付きシングルフレートASSY **EK EG**

アルミ製クラッチカバー、ダンパー付きメタルディスク、クロモリフライホイールのセット。

■9万9500円
■小倉クラッチ



OS GIKEN スーパーシングルクラッチKit **EK EG**

慣性重量を軽減し、レスポンスを向上する。NA用、ターボ用の設定あり。

■9万9800円
■OS技研



RACING GEAR POWER CLUTCH **EK EG EF**

シングルタイプの強化カバーとノンアスベストまたはメタルディスクとのセット。

■ノンアス 2万円/メタル 2万8000円/カバー 3万5000円
■辰巳屋興業(株)自動車用品部



SECTION クラッチカバー&ディスクセット **EK EG EF**

ディスクはノンアスとメタルを設定するがノンアスはEF系非対応。

■圧着力 600kgf
■ノンアス 5万7000円
メタル 6万3000円 ■シルクロード



JUN ハイパークラッチキット **EK EG**

3枚羽のメタルディスクと強化カバー、フライホイールのセット。

■9万2000円
■ジュン・マシンショップ



FERODO **EK EG EF**

耐フェード性、耐久性、ジャダー特性に關してクラッチメーカー設定の最高基準を満たすノンアスベストディスク。

■2万5000円~2万6000円
■芝ラインニング商会



J'S RACING 強化メタルクラッチキット **EK EG EF**

3枚羽のメタルディスクと強化カバーのセット。ダイレクトなフィールを実現。

■圧着力 690kgf
■6万円 ■ジェイズ・コーポレーション



CRUISE DaiちゃんSPLクラッチSet **EK EG**

3枚羽のメタルディスクと強化カバーのセット。

■5万1300円
■CRUISE



Project μ RACING CLUTCH **EK**

メタルディスク、カバー、フライホイール、スリーブベアリングのセット。300ps対応。

■9万円
■プロジェクト・ミュー



BE FREE クラッチカバー&ディスク **EK EG EF**

強化ディスクと強化カバーのセット。ノンアスとメタルを設定。

■圧着力 600kgf ■メタル 5万4000円/ノンアス 4万2750円 ■BE FREE



TODA POWER WELL BALANCED CLUTCH KIT **EK EG**

強化ディスク、強化カバー、4.1kgクロモリフライホイールのセット。セットバランス加工済み。

■ノンアス 9万4000円/メタル 9万3000円 ■戸田レーシング



Techno Pro Spirit 強化クラッチセット **EK EG EF**

扱いやすさと耐久性を両立。ノンアスとメタルの2種類を設定。

■3万5000円~
■テクノ プロスピリッツ



JURAN N1 CLUTCH SYSTEM **EK EG EF**

薄型単板軽量クラッチ。急激なミートにも対応する大容量タイプ。

■6万円(セラメタ6万8000円)
■ティーエヌディー



JURAN RACING CLUTCH **EK EG**

強化シングルクラッチ。用途に合わせメタルとノンアスベストを選択。

■ノンアス・メタル 各2万5000円
カバー 2万6000円
■ティーエヌディー

FLY WHEEL

CLUTCH



M&M HONDA
クロモリフライホイール
EK EG

サーキット走行で抜群のレスポンスを発揮しながらアイドリングも安定。重量4kg。
■3万8000円 ■M&M HONDA



BLOOD-R
BRクロモリフライホイール
EK EG EF

クロモリ鋼使用で軽量化と高強度を両立。重量4.1kg。
■4万2000円
■エスアールファクトリー



FEEL'S 軽量フライホイール
EK EG EF

純正品から25%軽量化してバランス取りを施すことでシャープなレスポンスを実現。
■1万8000円
■ホンダツインカム



FEEL'S
クロモリフライホイール
EK EG EF

クロモリ鋼を使用して軽量化と高強度を両立。重量は4.6kg (EF3用4.8kg)。
■6万円
■ホンダツインカム



SPOON SPORTS
フライホイール EK EG EF

軽くだけでなく真円度や平行度をチェックしてアイドリングも安定。重量4.2kg。
■3万4000円
■スプーン



SPOON SPORTS
レリーズベアリング
EK EG EF

走行5万キロごとの交換が目安。
■8000円
■スプーン



TODA POWER
超軽量クロモリフライホイール
EK EG EF

クロモリ鋼を使用して軽量化と低回転特性を両立した。重量4.1kg。
■4万2000円
■戸田レーシング



VISION
B16A FLY WHEEL
EK EG EF

軽量化と強度をアップしたクロモリ製。レスポンスアップに効果的。重量4.2kg。
■4万8000円
■テクニカスポーツ



SECTION
軽量フライホイール
EK EG

クロモリ鋼を使用して強度と軽量化を両立。重量4.1kg。
■3万8000円
■シルクロード



JUN フライホイール
EK EG EF

重量4.6kg (EF3用4.7kg)のスタンダードと4.1kg (EF3用4.3kg)のハイスピードを設定。■スタンダード 3万5000円/ハイスピード 4万円
■ジュンマシンショップ



J'S RACING
クロモリフライホイール
EK EG EF

クロモリ鋼を使用して軽量、高強度を両立し、鋭いレスポンスを実現。重量3.9kg。
■4万8000円
■ジェイズ・コーポレーション



SERGEANT
クロモリフライホイール
EK EG EF

クロモリ材使用により軽量化と強度アップを実現。重量4.1kg。
■3万8000円
■グランドスラムGT-R

GEAR



FEEL'S
クロスミッション EF

モータースポーツで真価を発揮。1速STD、2速STD、3速1.684、4速1.333、5速1.000。
■16万8000円
■ホンダツインカム



SPOON SPORTS
ファイナルギアセット
EK EG

減速比4.643と4.857を設定。純正ギアやクロスギアとの組み合わせ可能。
■11万2000円
■スプーン



SPOON SPORTS
クロスギアセット EK EG

Gr.A用ギアレシオをそのまま再現。1速2.533、2速1.944、3速1.591、4速1.280、5速1.033。
■22万円
■スプーン



BE FREE
軽量フライホイール
EK EG

クロモリ鋼を使用して軽量性と硬度、強度を高次元で両立。重量4.1kg。
■2万8500円
■BE FREE



Back Yard SPECIAL
クロモリ製軽量フライホイール
EK EG EF

軽量かつ高強度のクロモリ鋼使用でレスポンス向上。重量約4kg。
■4万8000円
■バックヤードスペシャル



TODA POWER
超軽量クロモリフライホイール
EF

ZCエンジン搭載車用。クロモリ鋼を使用し、耐摩耗性や耐久性を向上。重量3.4kg。
■4万2000円 ■戸田レーシング

GEAR



OS GIKEN
CROSS GEAR KIT
EK EG

2速を基準に1~4速をクロス。1速3.077、2速STD、3速1.600、4速1.261。
■9万9800円 ■OS技研



OS GIKEN
CROSS GEAR KIT
EK EG

軽やミニサーキット用4速クロス。1速3.077、2速2.158、3速1.650、4速1.304。
■12万円 ■OS技研



OS GIKEN
CROSS GEAR KIT
EK EG

5速フルクロス。1速2.818、2速2.000、3速1.471、4速1.136、5速0.926。
■17万8000円
■OS技研



M&M HONDA
4速クロス&ファイナルKIT
EK EG

ストリートからサーキットまで使用可能。リンクアのみで4.6、アウトプットのみで4.7、組み合わせ(6万9000円)で4.9に変更。
■各5万8000円 (EF3用4万円)
■グランドスラムGT-R



ATS
ファイナルギアセット
EK EG

1・2速クロス、1~5速、3~4速など多彩な組み合わせをファイナル4.4用と4.929/4.785用に設定。
■7万2000円
■エイティーツー



ATS クロスギアセット
EK EG

1・2速クロス、1~5速、3~4速など多彩な組み合わせをファイナル4.4用と4.929/4.785用に設定。
■9万9000円~20万8000円
■エイティーツー



TODA POWER
クロスミッションKIT
EK

ストリート&ジムカーナ用。1速2.929、2速2.056。
■9万8000円
■戸田レーシング



DRA PRO
O-400 CROSS MISSION
EK EG

ゼロヨンで4速吹け切りでゴールできるように設定。サーキットでも効果を発揮。
■23万8000円
■トップフューエル



Techno Pro Spirit
カスタマイズギアセット
EK

日光サーキットや筑波でテスト済み。リンクギア、メインシャフト、ギアのセット。
■12万8000円
■テクノ プロスピリッツ



SERGEANT
ファイナルギア EK EG EF

リンクアのみで4.6、アウトプットのみで4.7、組み合わせ(6万9000円)で4.9に変更。
■各5万8000円 (EF3用4万円)
■グランドスラムGT-R



SERGEANT
クロスギアKIT EK EG EF

1速2.53、2速1.94、3速1.59、4速1.28、5速1.03と、1速3.41、2速2.41、3速1.71、4速1.23を設定。■5速クロス 16万8000円/4速クロス 14万4000円
■グランドスラムGT-R



OS GIKEN
ファイナルギア
EK EG

ハイギアードとローギアードを設定。減速比4.267、4.533、4.643、4.929。
■4万8000円
■OS技研

OTHERS



Techno Pro Spirit
強化ドライブシャフト
EK EG EF

ジョイント部にモリブデンコーティングを施した新品ドライブシャフト。
■1万5800円~3万7800円
■テクノ プロスピリッツ



EAGLE SPORT
ミッションオーバーホール
EK EF

EF9やEG6で3速が入りにくくなった場合に最適。
■7万4000円
■EAGLE SPORT



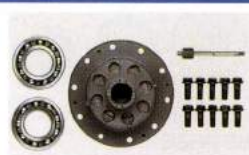
CUSCO 1WAY L.S.D.
typeRS/MZ EK EG

特許の1ウェイタイプ採用。RSはスプリングで、MZはプレートでインシャルトルクを発生。
■RS 11万3000円/MZ 9万円~10万5000円
■クスコ・ジャパン



ATS L.S.D.
EK EG EF

1.5ウェイLSD。カーボンLSDへの変更(6万8000円)も可能。新型シビック用開発予定。
■13万2000円
■エイティーツー



SPOON SPORTS
L.S.Dキット
EK EG EF

パワーを確実に路面に伝える。扱いやすい1.5ウェイを採用。
■9万8000円
■スプーン



MUGEN
L.S.D.
EK EG EF

ブッシュベアリングの組み替えにより1.5ウェイ、2ウェイの変更可能。
■10万2000円~12万円
■無限

L.S.D.

HANDLING

SET-UP & PARTS MANUAL

[ハンドリングパーツ・カタログ]

新車 = 2000年9月～
EK = 1995年9月～
EG = 1991年9月～
EF = 1987年8月～

コンパクト&軽量の3ドアハッチバックに
ハイパワーエンジンを擁するシビック
ストリートでもワインディングでも
そしてサーキットでも速さの決め手は
足まわりのセッティングにかかっている
基本的にアンダーというFFの特性を
フロントへの荷重の掛けやすさやレスポンス
リアの適度なスタビリティと振り回しやすさでカバーし
巻き込むように曲がればハイパワーターボ車も
凌駕するポテンシャルを持っているのだ
常々指摘されているボディ剛性の弱さを
ピンポイント系剛性アップパーツを上手く
使って解消し足まわりを活かすトータルの
セットアップを追求していこう

■SUSPENSION KIT	
サスペンションキット	110
■SPRING	
スプリング	113
■SHOCK ABSORBER	
ショックアブソーバー	114
■STABILITY PARTS	
タワーバーなどの剛性パーツ	115
■BRAKE PARTS	
パッド、ローターなどブレーキパーツ	119

※パーツの写真には、一部他車種用のものも含まれています。



MUGEN LUCK

CIVIC HANDLING TUNING KNOW-HOW

シンプルな足まわりのシビックは
車高調サスペンションやタイヤなど
チューニングパーツ選びも重要だが
それらパーツの能力を引きだすための
セットアップもかなり重要となってくる
ひとつのパーツを装着したらあせらずに
じっくりセッティングを煮詰めていこう

EK4&9 ハンドリング チューニングノウハウ

Text/Keisuke Koga Photos/Akira Takahashi, Hiroyuki Ohminato, Hiroharu Sato
取材協力/テクノプロスピリッツ、京葉自工、RGO、他

チューニングの前に

シビックの楽しさは、ひたすら元気がいいエンジンとちょうどいいサイズのボディの、微妙なバランスにある。しかしモデルチェンジを重ねるごとにパワーは上がっていき、それにもなつてボディも大きく、重くなつていつてしまったのも事実で、最新型のタイプR II E P 3ではスベック的にはシビックとは呼べないほどボリュームアップしてしまった。確かにE P 3はクルマとしての仕上がりは抜群にいいのだけれど、やはりシビックらしさという意味ではサイズ的にもエンジンのにもE K型が最大値といえるだろう。

そのE Kをベースとしたチューニングが、ここ最近とても盛り上がっている。特に、サーキットや峠などで、走り屋がこぞって他のクルマからE Kに乗り換え走りを楽しんでいるのだ。彼らに話を聞いてみると、ハチロクやシルビアなどFR車からの乗り換え組も多いことに気づく。頑固なFR乗りをもとりにするE Kの魅力……それはパワフルなエンジンと、それを最大限に生かすレベルの高いハンドリングの絶妙なコンビネーションに尽きる。たとえストレートで離されても、コーナーで大排気量マシンをとらえ、圧倒的な旋回スピードで引き離すという喜びは、他に代えがたいものがある。

さて、そのE KシビックのハンドリングはFFとしては非常に高いレベルにある。特にタイプR II E K 9は純正でも十分な戦闘力を持っているし、そのままの状態ですらサーキットや峠を走ってもかなり楽しめるはずだ。だから



エアゲージはモノによって圧力表示にばらつきがある。なるべくきちんとした製品を選び、毎回同じゲージを使うようにした方が正確。

ら、まずはストックの状態ですら十分に走り込んでみよう。開発者が込めたセッティングの狙いを自分なりに解釈し、そこからチューニングおよびセッティングをスタートするのがセオリーであり、楽しみともいえる。

セッティングは空気圧から

まず最初にやるべきこと、それは空気圧の調整だ。基本は全開アタック時のタイヤが暖まった状態で、空気圧が最適になるように調整する。温間セッティングで、はじめは四輪が同じ数値となるように調整する。サーキットなら2〜3周走ったら一度ピットに戻り、そこで四輪の空気圧を含わせてやるのだ。

シビックの場合、どうしても仕事量が多いフロントの方が空気圧が上がりやすい。また、コースによっては前後左右すべてのタイヤの発熱量が変わってくるため、温間で同一に合わせると冷間1完全に冷えた状態ではバラバラになることが多い。

だから、サーキットなどで全開走行時にベストな空気圧セッティングが見つかったら、そのままクルマダウンせずにピットインし、すかさず空気圧をチェックする。そしてその空気圧のまま家に帰り、翌朝タイヤが完全に冷えた状態の空気圧を四輪とも書き留めておく。この数値が、そのコースでの冷間空気圧の基準値となるので、次に走りに行く時にその数値に最初から調整しておけば、貴重な走行時間をロスしないで済む。

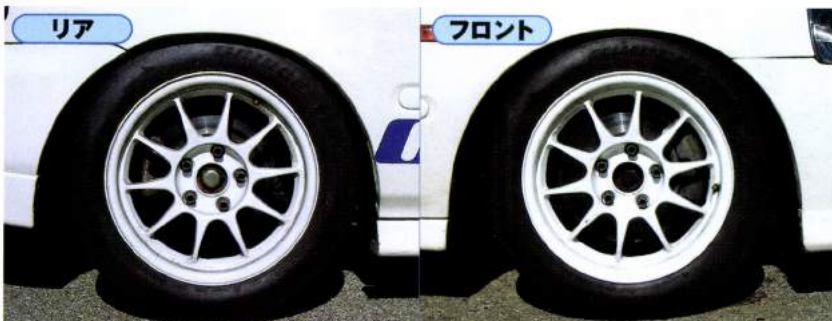
冷間でホンダの指定値に合わせてサーキットを走ると、あっという間に空気圧がガーンと上がってしまうはずだ。だから、冷間なら最初から指定値よりも0.1〜0.2 kg/cm程度落として走り出そう。特に、フロントはリアよりも発熱しやすいため、リアに対して



同じメーカーの同じ銘柄のタイヤでもサイズによっては多少得意、不得意がある。ショップで聞いてみよう。

さらに0.1〜0.2 kg/cm程度落としておく。ラジアルタイヤなら、温間時に2.4〜2.6 kg/cmの範囲に入るようにし、調整は0.1〜0.2 kg/cmの単位で行なう。ただし、あまり低くしすぎるとレース剛性が低くなり、シヨルダーがよじれてしまうので注意したい。

ところがSタイヤの場合、ラジアルとは構造が異なりレース剛性が高いため、温間1.6ぐらいに下げても特に問題はない。基準値は温間2 kg/cmあたりだが、クルマによって1.9〜2.4 kg/cmの範囲内でかなりバラつきがある(例えばRGOは2.3〜2.4 kg/cm、テクノプロスピリッツは1.8〜1.9 kg/cmを推奨)。これは、タイヤの銘柄やサスのセッティング、チューナーやドライ



ストリートや峠では車高に余裕をもたせておき、サーキットに行ったら車高調レニチを使って好みでギリギリまで下げる。なお、同じ車高でも硬いバネの方が柔らかいバネよりもフルパンプしにくく、タイヤもフェンダーに当たりにくい。



車高調はショック底部からロアシートまでの高さも把握しておく。これが4輪であまりバラつくともストローク量も変わってしまうからだ。

バーの好みによる違いによるものだが、上げすぎるとタイヤと路面の接地面が減ってしまう。前後方向のグリップ力をスポイルしてしまうことは意識しておきたい。トレッド面を見て、センターばかり摩耗しているようなら、空気圧が高すぎるといえることだ。

さて、空気圧は四輪とも同じ値が基本だが、前後で変えてやることでハンドリングを微調整することも可能だ。例えば、一番多いケースともいえるアンダーステアを解消したい場合、フロントがスパンと滑るようならフロントの空気圧を下げていき、逆に、スルズルとだらしない滑るようならフロントの空気圧を上げていく。さらに、必要に応じてリアの空気圧を微妙に上げていくと、好みのバランスポイントが見つかるだろう。

空気圧を上げていくと横方向の剛性感はあるが動きはシビアになり、下げていくと縦方向のグリップ感はあるが、横方向の動きはダルになるというのが空気圧セッティングの基本的な傾向といえる。

タイヤサイズはどうする？

空気圧の次に目を向けたのが、トレッド幅だ。とはいってもこれをアーム類で調整するのは非現実的なので、ホイールやスベールでトレッドを広げることになる。まず走ってみて、強いアンダーを感じたらフロントに3〜5mm厚のスベールを貼る。つまり、フロントのトレッドを広くしてメカニカルグリップを上げ、アンダーを消すというわけだ。安全性の面から言うとスベールを挿入することは決してプラスではないが、ハンドリングの変化はかなり体感できるだろう。時間があるなら4輪にかましたり、リアだけにきましたりして、微妙なハンドリングの変化を体感しておくのもいい経験となる。

タイヤについては純正でEK4、9ともに前後195/55-15を履くが、これはかなりベストなサイズといえる。ノーマルエンジンでストリート〜ミニサーキットあたりを走るのなら、グリップ力は十分だし、同サイズのSタイヤを履かせれば、パワーを上げてサーキットで速いシヨップのデモカーの中には、195/55-15を履かせているクルマも少なくない（RGO）。ただし、フロントのリム幅は7Jオフセット+35とし、6・5J+40のリアに対して0・5J広くしている。また、前後同サイズのままタイヤサイズを上げるのなら、205/50-15や205/50-16を履かせるケースもある。

一方、サーキットでタイムを詰めていくこ



車高は真横から見てやや後下がりに見えるぐらいが、実は水平だったりする。ジャッキアップポイントを確認してみよう。

とを考えると、フロントタイヤのみサイズを上げていく方法をとるシヨップも多い。一番多いのはリアは195/55-15のままフロントに205/50-15を履かせるパターン（スプリン、ジェイズレーシング）。エンジンパワーがかなり上がっているクルマでは、さらに太い225/45-16を履かせたりもする（テックノプロスピリッツ、京葉自工）。

どちらにせよ、リアよりフロントが太いのが特徴だが、これはフロントタイヤのグリップを上げることによってアンダーステアを低減するのが主な狙いだ。ただし、だからといって純正サイズより細いタイヤをリアに履かせてはいけぬ。リアの限界を落とすのではなく、フロントのキャパを上げるというプラスの考え方をしないと、タイムは絶対に上がってはいかないからだ。

ただし、それぞれにメリット／デメリットもある。例えば、前後異サイズにするとローテーションができなくなるため、コストの面ではかなりつらくなる。また、純正と同じ195/55-15というサイズのスポーツタイヤ

車高ダウンでキャンバーはかなりきつく

アッパーが短いダブルウィッシュボーン形式を採用するEKは、車高を落としていくと自然にキャンバーがついていく。それなりにダウンさせるとフロントで2〜2.5度、リアで2.5〜3.5度ぐらい。しかし、これだとリアが粘りすぎてアンダーが強くなってしまったり、コーナリング中にリアタイヤがバウンスしてしまう。乗ってみて違和感を感じるようなら、リアを好みで2〜3度ぐらいの間に収まるように起こしてやるといい。ただし、あまりリアを起こしすぎると回頭性は上がるが、逆にタイムは上がっていかない場合も多い。雨の日などは、キャンバーを起こしたいところだが、現場で即座に変えるのは難しいので、その場合は車高を上げて対応する。また、トー調整はキャンバー調整よりも微妙さが求められるので、前後0を基本とし、他の部分のセッティングがほとんど決まった段階でシヨップと相談しながら、最終的な味付け程度にしたい方が無難だ。



車高を下げていくと前後ともかなりキャンバーがつく。リアは少し起こしてやったほうが乗りやすい。

は、タイヤメーカーが開発車両にシビックやインテグラを選んでいく確率が高いので、シビックとマッチングのいいタイヤが多いとも言われている。そう、たとえ同じ銘柄のタイヤでも、サイズが違うとけっこう完成度は違ってくるものなのだ。

また、タイヤやホイールは大きくすればするほど重くなってしまうことも忘れてはならない。1サイズ大きくなっただけで2輪で5kg以上重くなるなんてことはザラで、それはすべてバネ下重量に加算されていくのだから。フィーリングやコントロール性という面で考えると、前後とも195/55-15というセットは捨てがたい選択だ。

逆に、前後異サイズの有利な点としては、全述のとおりアンダーステアがかなり解決される。何が何よりのポイント。また、サーキットなどで連続走行をする際、前後同サイズの場合と比べてフロントタイヤのタレが少なく、最後まで安定したラップが刻める。ここ一発のベストタイムはそれほど変わらないと思うが、ラップタイムが安定するのは草レースなどでかなりアドバンテージとなる。

タイヤを大きくすると走行抵抗が増え、パワーを食われるのでは？ という不安も生じるかもしれないが、それ以上に減速・加速までのコーナリング全体のスピードが上がるためラップタイムが上がることはあっても、下がることはほとんどない。

ただし、タイヤの外径をあまり大きくするとファイナルギアを上げるのと同じことになってしまう。加速力の面で不利になる。反対

車高はベタベタでいい

さて、タイヤが決まったところでいよいよサスペンションのチューニングに進もう。ノーマルでもかなり決まっているEKのアシン不足しているものは？ それは車高の低さだ。ノーマルとしてはかなり低い方のEKだが、

に考えれば、外径を小さくするとファイナルを下げるのと同じ効果を発揮するわけで、コースによってはギアを有効に使うことができるようになる（ただし前後方向の接地長は減るが）。195/55-15の外径は約590mmだが、ここからプラスマイナス5mm程度の差ならあまり気にする必要はないだろう。

Sタイヤよりもグリップ力が低いラジアルでタイムを出そうとするなら、できるだけ大きいタイヤを履かせてグリップ力を稼いでおきたい。同じサイズのタイヤで比較すると、コースにもよるが1周2km弱のサーキットでは、ラジアルよりもSタイヤの方が1・5秒以上もラップタイムが速い。だから、サーキットでタイムアタックするのならやはりSタイヤを履かせたいところだし、EK9ならノーマルサスでも十分Sタイヤに対応することができる。

また、サーキットでハードに走るとフロックがちぎれたり、タイヤが表面にはり付いたり、偏摩耗したりしてタイヤがかなり痛んでしまう。当然、一般道での快適性はかなり落ちるので、理想を言えば一般道では転がし用のラジアル、サーキットではSタイヤと使い分けたいところではある。

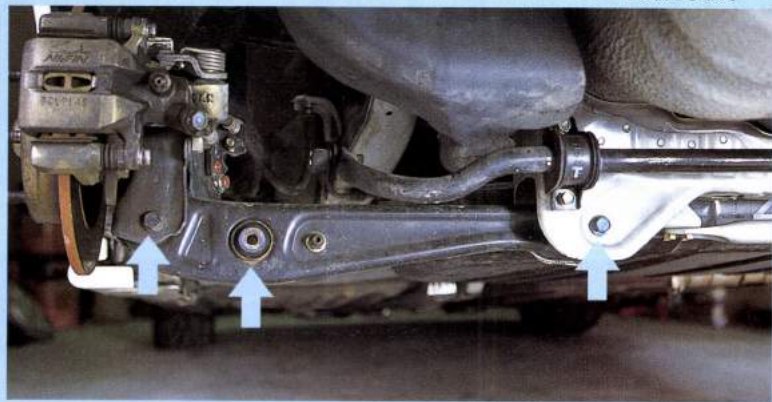
エンジンマウントの強化は効果的

EKのブッシュはノーマルでもかなりハードなものが使われており、普通はこれでも十分。多少硬度が高いものに変えても効果は体感しにくい。ただし、RGOの大住さんによれば、フロントはロアアームの前側とショックの下側取り付け部分、リアはロアアームとショックの下側取り付け部分は効果を体感できるという。また、EK9より柔らかいEK4の場合は、アームごとすべてEK9用に変えてしまうのもアリだ。部品代は10万円以内に収まる。音・振動など快適性は多少落ちるが、アクセルレスポンスが上がりトラクションもアップするのがエンジンマウントの強化。走りを目指すユーザーには絶対オススメのメニューだ。マウントは全部で5個あるが、特に前側のマウントはかなり柔らかい。また、エンジンマウントを強化することでシフトフィールもかなり良くなる。さらに、シフトリンケージブッシュの強化もシフトフィールの改善に効果大なので、試してみてください。



運動性能を重視するならエンジンマウントは強化したい。シリコンタイプの方が強化ゴムよりもさらに硬いが、ノイズや振動もかなり増えるのは覚悟。

EK9の純正ブッシュはかなり硬度が高いので、他の車と比べるとブッシュ強化の効果はさほど大きくない。ただし、部分的に効果を体感できる箇所もある。



ここであらゆる気をつけてほしいことがある。それは一般ユーザーのクルマでフロントを下げていくケースがあまりにも多いことだ。車高ダウンの基本は前後水平だが、フロントはリアに比べてフェンダーアーチが大きく切つてあるので、見た目で水平を出そう

としても適切に車高を落としてしまうと、どうしても前下がりになりがちなのだ。前下がりにするとフロントタイヤに荷重がより多くかかって、アンダーが少なくなるのでは？と思うかもしれない。しかし、多くの場合フロントを下げてしまうとブレーキグリップ、ターンイン時にストロークが不足し、結果としてフロントが突っ張ってしまいアンダステアになっている。また、ただでさえロックしやすくなり、リアアームが抜けることさらにロックしやすくなってしまふ。昔のジムカーナマシンでは極端な前傾姿勢のクルマもあったが、それは車両規定をクリアするための苦肉の策でもあり、またサイドターンをしやすくするためでもあるなど、かなり特殊なケースだったと覚えてほしい。

詳しい説明は省くが、とにかく車高は前後水平が基本で、どちらかと言えば多少リア下がりが方がタイムは出る。ブレーキグリップ、ターンイン時にフロントサスがちゃんと仕事ができるだけの余裕を残しておいてやるという考え方だ。だから、車高はまずフロントを決め、それに合わせてリアを調整していくとい

うやり方ですめていく。ただしターンインではなく、立ち上がりでアクセルを入れていく時にアンダーが出る場合は、ほんの少しリアを上げてみてほしい。

車高をチェックする場合に最も確実な方法は、前後のジャッキアップポイントの高さを計測する方法だ。フェンダーアーチで測ると、けっこう個体差がある場合が多い（クラッシュした車などは特に）。だから、RGOや京葉自工が推奨する、車載のバンタジャッキを前後ジャッキアップポイントに触れるまで伸ばし、そのジャッキの高さをメジャーで測るという方法が一番簡単でオススメだ。いずれにせよ、なるべくきちんと水平が出ている場所を計測するのが基本だ。

ところで、フロントの車高をなるべく下げつつもストロークを確保したい場合のちょっとしたウラ技を公開しよう。それは、バンパーを取り除いたり、カッターで切って長さを短くしてしまう方法だ。フルストロークしてショックが壊れてしまうのでは？と思うかもしれないが、車高がかなり低い状態ではその前にタイヤがフェンダーに当たるハズなので、あまり心配しないでもいい（インナーフェンダーを外している、フェンダーが少々デコボコになる場合もあるが）。

合意車高調と

さて、それではEKにはどのようなサスがマッチするのだろうか？まず、車高ダウンが大きなメリットとなるクルマゆえに、やはり車高調サスを選ぶべきだ。あとは、どんな風にクルマを使うかによって変わってくる。ストリートメインで、たまにサーキットや峠を楽しむ走りしたい……というのなら、このメーカーのものを選んでほしい。予算と相談しながら維

ボディ補強はよく考えて

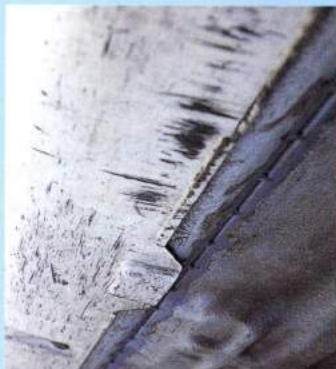
ボディ全体がユルユルだったEGと違って、EKはとてもしっかりしている。さらに補強が追加されているEK9はもちろん、EK4でも十分なレベル。だから、重量増を考えるとバーなどを追加するボディ補強は必要最低限にとどめたい。サーキットを走るのならロールバーは必需品だが、これは乗員の保護が最大の役目。ボディ剛性アップが目的なら、各バーをピラーなどに溶接や

ボルトでしっかり留めないと効果は薄い。本当はフロアとの接続部も溶接にした方がいいほどだ。また、EKで補強をするなら横方向よりも縦方向を固めた方が効果的。サイドシルに沿って上下にスポットを増したり、発泡ウレタンを注入すると確かにボディのしっかり感は増す。またこれによって、4〜5速のGがたまる高速コーナーでボディがねじれている状態からもとに戻る

時の挙動が穏やかになるという。しかし、ボディのねじれが少なくなるためサスのバランスも変わってくるのも事実。場合によっては補強したことでアンダーステアが強くなってしまふこともある。例えば雨の時はタワーバーを外したりするなど（余談だがスタビを外したりネジを緩めたりもする）、マイナスのセッティングを試してみる発想も必要だ。



ロールオーバーは、ただ普通にフロアにボルト留めするだけでは剛性アップの効果はさほど大きくない。ピラーにステーを介して溶接すると一気にしっかり感がアップする。



タワーバーなど横方向を補強するバーは多いが、実は縦方向の補強が効果的。サイドシル沿いのフロア上下にスポット増しをしたり、ウレタンを注入するなどの手段がある。



誌のインプレなどを参考に選べばいい。

一方、メインで走るコースが決まってい、そこでタイムを縮めたいというのなら、そのコースで速いタイムを出しているショップが推奨する車高調や、そのショップオリジナルセッティングの車高調を最初から装着してしまうのが近道だ。

減衰力調整機能や、プリロード独立調整機能（いわゆる全長調整式）などの付加機能は、いろいろなコースやコンディションで走る際に有効な武器となる。京葉自工の大庭さんによれば、例えばアンダーステアが気になる場合はリアの減衰を下げ、オーバーステア気味の時は上げてやるそうだ。

タイムを大きく稼ぐことが出来る高速コーナーでは、アクセル踏みつきり状態でリアタイヤがフロントタイヤのほんの少し外側の軌

道を通るコーナリング姿勢がベストとされているが、リアの減衰力を変えていくことで、ある程度は姿勢をコントロールすることが出来るという。また、ウエットでは減衰力を弱くし、プリロードもかけないようにすれば操縦性はマイルドになるなど、セッティングの幅が広がるのが調整機能のメリットだ。

ただし、プリロードに関しては多くかけるとステアレスポンスが上がりリニア感はあるが、挙動はビキリになりやすい。最初はプリロードがかけられないように調整し（スプリングが1〜2mm程遊びぐらい）。サーキットなら10mmぐらいまでなら遊んでも大丈夫、そこから好みで1回転単位でスプリングロワシトを上げていく。その際、車高をキープするのなら、同じ量だけプラケットを回転させてショックを締め、帳じりを合わせてやる。

スプリングは固めて

Sタイヤを履き、サーキットでタイムを詰めていくとすれば自然とスプリングのレートも高めとなってくる。ショックとのバランスもあるが、大体フロント20〜22kg/mm、リア15〜17kg/mmあたりが標準的なところだ。テクノプロスピリッツの間野さんによれば、日光や筑波サーキット仕様だとフロント20/リア17kg/mmが定番レートだという。また、上級者の本気タイムアタック仕様の場合は、そこからさらに2kg/mm程度上げるといい。リアスプリングをあまり柔らかくしすぎると、高速コーナーでアクセルを入れていった時に低い次元でテールが出てしまうため、リアも比較的硬めにしているそうだ。

鈴鹿サーキットでナンバー付きEK9のこ

ースレコードを持つRGO大住さんのEK9は、フロント22kg/mm、リア16kg/mmというセッティング。鈴鹿や富士など高速サーキット仕様の場合は初・中級者ならフロント18・リア14kg/mm、上級者ならフロント22・リア16kg/mm。ミニサーキットや峠仕様の場合は初・中級者ならフロント16・リア10・12kg/mm、上級者ならフロント18・リア12・14kg/mmというレートのスプリングをすすめているそうだ。

ただし、フロントのスプリングレートを極端に上げていくとブレーキングで荷重移動がしにくくなり、ミスしてアンダーを出しやすくなる。京葉自工の大庭さん、FFはターニンを失敗するとリカバリーする術がほとんどないため、あまり神経質なクルマにするとラップタイムが安定しにくい。

そのため、フロントはスタビライザーを強化して左右方向の動きを規制し、イン側タイヤのリフトを制御。前後方向の荷重移動をしやすく仕上げていく。ちなみにフロントスタビ径はノーマルEK9の26φから30φにサイズアップしている。

リアについてはEK9純正スタビ（22φ、EK4SIR純正は15φ）のままで十分だという。フロントは硬め、リアは動かすことでボディ全体のモーションをコントロールし、EK特有のアンダーステアを解消してやるというのが、各ショップに共通したセッティングの考え方だ。EKはEGと比べてホイールベースが長いのが特徴で、それがスタビリティの高さにも寄与している。逆にアンダーステアの原因にもなっている。だから、リアを動かしてやりフロントが自然と内側に入

最終的にはメカニカルL.S.Dを

デフのセッティングについては142ページに詳しいが、これは好みやドライビングスタイルにも大きく左右される。EK9に純正で装備されるヘリカルでも普通に走るのなら十分。まずはサスを煮詰め、できるだけサスでトラクションを稼ぐようにすることが先決だ。しかし、車高調を入れたらどうしても伸び側のストロークが減ってインリフト気味になりやすいので、最終的にはやはりメカニカルL.S.Dを入れたい。コーナー立ち上がりでアクセルを開けると、ステアした方向にグイグイ引っ張られる感覚は独特で、これに慣れると普通のFFが乗りにくく感じるほど。

乗りやすさを考えると1WAYもしくは1.5WAYタイプを選んでおいた方が無難といえる。イニシャルトルクの強さはショップによって別れるが、最近では弱めが主流。低めの方がパワーロスが少なく、ストレートスピードも伸びる（特に富士や鈴鹿）。また、駆動系にかかる負担が少ない。



L.S.Dは2WAYよりも1WAYもしくは1.5WAYタイプの方が乗りやすい。また、入れるデフオイルによっても特性が変わってくる。

ブレーキはリアのロック対策が重要

ブレーキチューンのポイントは、ロックしやすいリアをどうするかだ。ブレーキパッドメーカーが出しているスポーツパッドはノーマルサスで開発している場合がほとんどなので、これを普通に入れたらリアが効きすぎるケースが多い。そこでリアのみ同じメーカーの少し効きが弱いタイプのパッドを入れるというのが一般的な対策方法といえる。また、リアがドラムのEK3用Pバルブを入れると多少はバランスが改善される。ただし根本的な原因は実はフロントキャリパーにあって、リリース性が悪いためにブレーキング終了時にフロントが沈みこんだままとなり、その結果リアの荷重が抜けてロックする……というのがメカニズム。だから、お金はかかるがフロントを精度が高くキャパの大きいアフター4ポッドキャリパー等に変えると、ブレーキバランスはかなり良くなる。リアを落とすのではなく、フロントを上げるというプラスの考え方だ。また、リアサスの伸び側ストロークを多くとってやってもロックしにくくなる。さらに、ルーフエンドにGTウイングをつけると「高速域からのブレーキング安定性がグッと上がり、1秒単位でタイムが上がった」とは実際にサーキット走り込んでいるユーザーからよく聞く話だ。



ブレーキは効き自体は十分だが、前後バランスを改善したい。アフターのキャリパーに交換する手もあり。



サーキットで即効性が高いGTウイング。テクノプロスピリッツ製など純正の穴を利用してボルトオン装着できるものもある。

るようなセッティングにしてやるのだ。

しかし、勘違いしないでほしいのは、リアを逃がしてオーバーステアなクルマにしてもEKは速くならないということ。軽量でクルマ全体のバランスが優れていたEGではそんなセッティングでもタイムは出た。しかし、車重が重くリアが粘る設計（リアのロアアームがEGよりも長い）のEKは、リアタイヤのグリップ力をうまく使っていることがタイヤのグリップ力のポイントだ。意図的にリアタイヤのグリップ力を落として旋回性を上げるのは、EKサスチューンの本道とはいえない。リアタイヤよりも、フロントタイヤの方が少しロードホールディングが高い……。そんなイメージを持ってセッティングを仕上げていけば、ライバルよりも1ランク上のマシンに仕上が

EG系、EK系のダブルウィッシュボーンサスは高性能スポーツカーとして最適の形だが、アフターのサスペンションキット、車高調キットで車高を落とすとすると、ストロークがキツくなってしまう。ストリートからレースまで幅広く活躍するシビックは、足まわりパーツも豊富にそろっているが、そのあたりがきちんと考慮されたものを選びたい。フロントの追従性、レスポンスを高めると同時に、適度にズタビリティがあって振り回せるリアを実現しよう。

SUSPENSION PARTS

サスペンションパーツ

究極の“FFハンドリングマシン”を ドライバーの意のままに楽しもう

A'PEXi



N1 ダンパー Type PRO

EK EG

大径52φピストンが、サーキット走行に対応できる高減衰力を実現。減衰力13段調整、F16/R7kg/mm。TYPE-R対応。 ■21万8000円〜25万8000円 ■アベックス

HKS



ハイパーマックスII

EK EG

単筒で不快な突き上げ解消。減衰力30段調整。EK4・9はF8/R5kg/mm、EG6はF8/R6kg/mm。TYPE-R対応。 ■16万9000円 ■エッチ・ケー・エス

HKS



ハイパーマックスPro

EK

Sタイヤ対応の剛性としなやかさを両立。ダウン量F-38/R-22mm。F16/R12kg/mm。TYPE-R対応。減衰力30段調整。 ■19万8000円 ■エッチ・ケー・エス

MUGEN



SPORTS LOWDOWN SUSPENSION KIT

EK EG

最適なダンピングフォースとスプリングレートを追求。ダウン量-20mm。F5.5/R4.0kg/mm。EK4とEG6・9対応。 ■10万円 ■無限

MUGEN



5ADJ.FLEXIBLE SUSPENSION

EK

減衰力5段階調整の車高調式ダンパーとスプリングのアッセンブリー。F5.0/R4.6kg/mm。TYPE-R専用。 ■18万8000円 ■無限

BILSTEIN



BTS KIT

EK

ビルシュタインがEK4専用のベストセッティングを追求したCリング式車高調整キット。F3.9/R1.3〜3.3kg/mm。 ■13万6000円 ■阿部商会

BILSTEIN



J'spec KIT (山野スペック)

EK

日本の道路事情を考慮し快適性を重視。山野哲也氏監修によるセッティング。F12/R5kg/mm。TYPE-R専用。減衰力固定式。 ■18万6500円 ■阿部商会

BLITZ



SACHS DAMPER SP-7

EK

ドイツ・ザックスとの共同開発。世界のレースで鍛え抜かれている。F20.41/R14.28kg/mm。TYPE-R対応。 ■34万8000円 ■ブリッツ

A'PEXi



WSダンパー

EK EG

大容量単筒式ダンパーがしなやかさと安定性を両立。ダウン量F-30/R-15〜20mm。F8〜9/R3kg/mm。減衰力固定式、TYPE-R対応。 ■11万6000円 ■アベックス

A'PEXi



N1 ダンパー Type V

EK EG

路面のうねりや段差を吸収し、トラクションを向上。減衰力25段調整。F14/R5kg/mm。TYPE-R対応。 ■17万2000円〜18万3000円 ■アベックス

GAB



Revolution STROKE-R

EK

オン・ザ・レールのコーナリングを実現。完全O/H対応。F20/R16kg/mm。減衰力4段調整。TYPE-R専用。写真は他車種用。 ■19万8000円 ■ウイングスジャパン

QUANTUM



レーシングダンパーRM

EK EG EF

同社のRSダンパーのデータを基に、ストリートから峠をメインにした設定を施した。減衰力固定式。 ■23万8000円〜28万5000円 ■クァンタムJAPAN

QUANTUM



レーシングダンパーRS

EK EG EF

ダンパーはシングルアジャスター装備。ストリートからN1レース仕様まで幅広くオーダー可能。 ■37万8000円〜39万8000円 ■クァンタムJAPAN

QUANTUM



レーシングダンパーCR

EK EG

ダンパーはFに2WAY、Rにシングルアジャスター装備。オーダーでストリートからサーキットに対応。 ■40万8000円〜41万5000円 ■クァンタムJAPAN

ÖHLINS



PCV車高調整タイプ

EK EG

独自のバルブシステムPCVにより乗り心地と運動性能を両立。TYPE-R対応。減衰力20段調整。 ■23万8000円 (EK9) / 24万8000円 (EG6) ■ラボ・カロツェリア

ZEAL



FUNCTION-BASIC/B6

EK EG EF

減衰力固定のBASICと6段調整のB6。各スチール製。TYPE-R対応。新型用開発予定。 ■BASIC・15万5000円 B6・18万5000円 ■エンドレスアドバンス・ジール事業部

ZEAL



FUNCTION-S/S6

EK EG EF

減衰力固定式のSと6段調整式のS6。各アルミ製。TYPE-R対応。新型用開発予定。 ■S 19万8000円/S6 22万8000円 ■エンドレスアドバンス・ジール事業部

ZEAL



SUPER FUNCTION

EK EG EF

オールアルミボディで軽量な単筒式ショックを採用している。TYPE-R対応。減衰力6段調整。新型用開発予定。 ■24万8000円 ■エンドレスアドバンス・ジール事業部

ENNEPETAL BILSTEIN



ネジ式車高調整サスペンションキット

EK EG

46φ大容量ピストン採用。フルオーダーシステム。ストリートとモータースポーツの2タイプを用意。減衰力固定式。 ■25万4000円 ■エナベタル

GAB



Revolution STROKE-II

EK

街乗り〜峠・ミニサーキットに対応するサスキット。減衰力F4段/R8段調整。F10/R7kg/mm。TYPE-R対応。 ■15万3000円 ■ウイングスジャパン

注意：各パーツのデータは2001年11月1日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは184〜185ページにあります。

CUSCO



ZERO-2

■EK ■EG

全長調整式車高調キット。減衰力は5段階調整式。EG6はF8/R6kg/mm、EKはF9/R5kg/mm。TYPE-R対応。

■16万円
■クスコジャパン

CUSCO



ZERO-1

■EK ■EG

減衰力固定式だが、購入後に調整式に変更可能。EG6はF8/R6kg/mm、EKはF9/R5kg/mm。TYPE-R対応。

■12万8000円
■クスコジャパン

JIC



SF-1

■EK ■EG

減衰力固定のツインチューブショックアブソーバー採用。F10/R6〜8kg/mm。TYPE-R対応。

■14万5000円
■ジェイアイシー

kg/mm



kg/mm Damper Kit

■EK ■EG

ハードレートで峠からサーキットまで幅広いステージに対応。ダウン量・35mm。F10/R8kg/mm。減衰力固定式。TYPE-R対応。

■9万3000円 ■ケージエム

kg/mm



FSダンパーキット

■EK ■EG

高強度な軽量オールアルミボディでバネ下重量軽減。減衰力は15段階調整。F8〜16/R6〜12kg/mm。TYPE-R対応。

■27万円
■ケージエム

CRUX



車高調整式ショックアブソーバー

用途に応じたA〜Cキットを用意。走行ステージによって3種のダンパーから選択可能。購入後もバージョンアップできる。TYPE-R対応。新型開発予定。 ■ギルド

ZEAL



B-SHOCK/B²-SHOCK

■EK ■EG ■EF

性能と低価格を両立。Bは減衰力固定、B²は6段階調整。TYPE-R対応。

■B 10万5000円/B² 13万5000円
■エンドレスアドバンス・ジール事業部

TEIN



TYPE RSダンパーキット

■EK

減衰力は伸縮別にF16段/R16段調整可能で、セッティング幅が広い。F14/R10kg/mm。TYPE-R対応。

■27万8000円
■テイン

tanabe



サステックPRO S-0

■EK ■EG

車高ダウン時の乗り味を重視。減衰力固定式のベーシックモデル。TYPE-R対応。新型TYPE-R対応予定。

■10万5000円〜14万5000円
■タナベ

tanabe



サステックPRO S-S

■EK ■EG

F4段/R8段の減衰力調整でストリートからミニサーキットまでカバー。TYPE-R対応。新型TYPE-R対応予定。

■13万5000円〜17万5000円
■タナベ

Kei-office



ERFOLGKEI TYPE-TD

■EK ■EG

ブラケット調整フルタップ車高調。乗り心地を損なわずスポーティに。F9/R8kg/mm。TYPE-R対応。減衰力固定式。新型開発予定。

■15万円 ■ケイオフィス

CUSCO



Comp-S

■EK ■EG

シンプルな作りで低価格を実現した車高調キット。EG6はF6/R6kg/mm、EKはF8/R5kg/mm。減衰力固定式。TYPE-R対応。

■9万8000円 ■クスコジャパン

JIC



FLT-1/2/A2

■EK ■EG

ローダウン幅とストロークを確保した、3タイプの全長調整式サスペンションをラインナップ。様々な用途に使える。

■ジェイアイシー

TEIN



TYPE HAダンパーキット

■EK ■EG ■EF

減衰力は伸縮同時でF16段/R16段調整。F8〜10/R5〜7kg/mm。TYPE-R対応。

■13万6000円〜17万4000円
■テイン

TEIN



TYPE RAダンパーキット

■EK ■EG ■EF

オールアルミのサーキット向けモデル。減衰力は伸縮同時でF16段/R16段調整。F14 (EFは12) /R10kg/mm。TYPE-R対応。

■21万円 ■テイン

TEIN



TYPE HGダンパーキット

■EK

グラベル競技用モデル。減衰力は伸縮別にF16段/R16段調整可能。F6.5/R2.3〜3.5kg/mm。TYPE-R対応。

■22万4000円
■テイン

TEIN



TYPE REダンパーキット

■EK

サーキット走行向けモデル。減衰力は伸縮同時でF16段/R16段調整可能。F14/R10kg/mm。TYPE-R対応。

■23万2000円
■テイン

TEIN



TYPE HTダンパーキット

■EK

ジムカーナ競技用モデル。減衰力は伸縮別にF16段/R16段調整可能。F20/R8kg/mm。TYPE-R対応。

■24万8000円
■テイン

FIGHTEX



FIGHTEX DAMPER Type DA/DA-G

■EK ■EG ■EF

減衰力固定のDA、12段階調整のDA-G。■DA・23万8000円 (EG/EF/EK) ■DA-G・25万8000円 (EG/EK)

■戸田レーシング

FIGHTEX



FIGHTEX DAMPER Type FS/ST/N1

■EK ■EG ■EF

ダンパー+スプリング+ピロアッパーのフルキット。車高ダウン時のストロークを確保し、ダンパーバランスを最適化。新型TYPE-R開発予定。 ■戸田レーシング

TEIN



TYPE NAダンパーキット

■EK ■EG ■EF

減衰力は伸縮同時でF16段/R16段調整。F2.2〜5.2/R1.1〜4.7kg/mm。TYPE-R対応。

■9万8000円〜9万9000円
■テイン

TEIN



TYPE HRダンパーキット

■EK ■EG ■EF

シャープなハンドリングを実現。減衰力固定式。F8〜10/R5〜7kg/mm。TYPE-R対応。

■11万6000円〜15万4000円
■テイン

	適合車種	基本バネレート 減衰力	フルキット 価格
Type FS	EF3・7・8・9 EG2・6・8・9	F8/R6kg/mm 12段階調整	23万8000円
	EK4・9	F10/R8kg/mm 12段階調整	
Type ST	EG2・6・8・9	F8/R6kg/mm 伸縮別12段階調整	33万8000円
	EK4・9	F10/R8kg/mm 伸縮別12段階調整	
Type N1	E6 EK4・9	F20/R18kg/mm 12段階調整	25万8000円

※バネレートは変更可能 (価格据置)

RACING GEAR



JTC N1 CIRCUIT DAMPER

N1レース用～減衰力固定式まで幅広いニーズに対応。F10/R6kg/mm。TYPE-R対応。

■17万8200円～24万8000円
■阪已屋興業 自動車用品部

VISION



A.D.J. SPORTS SHOCK KIT

強化アッパーマウント、強化ブッシュ、ヘルパースプリングを含めたフルキット。F10/R8kg/mm。TYPE-R対応。

■13万8000円
■テクニカスポーツ

Safura



オリジナル車高調A8

ストリート～ミニサーキット対応。減衰力は8段階調整タイプ。F10/R8kg/mm。

■13万8000円 ■カーライフレボリューション ケー・ワン

BE FREE



オリジナル車高調

プリロードと車高を個別に調整可能な全長調整機構を採用。減衰力8段階調整式のモノチューブタイプ。F10/R8kg/mm。EKはTYPE-R専用。

■13万8000円 ■BE FREE

Monster Sport



車高調整サスペンションキット

ヘルパースプリング仕様F9/R7kg/mm、シングルスプリング仕様F7/R4.5kg/mm。しなやかなストロークと確実なトラクションがウリ。減衰力F4/R8段階調整。■17万円～18万5000円
■モンスターインターナショナル

PHASE



R-1 車高調KIT

サーキット用に足まわりをチューン。スプリングはベステックス製を採用。TYPE-R対応。新型用開発予定。

■25万円（ストリート用19万8000円）
■フェイズ

RG0



車高調キット

走りのステージやドライバーの好みに応じて製作する車高調。ブレーキングで向きを変える走りを実現。

■23万4000円
■レーシング・ガレージ大住

Techno Pro Spirit



車高調セット スプリッツGORO SPL

仕様、走行コース等に応じ減衰力やバネレートを細かくセッティング。ストリート用STD SETは18万8000円～。

■24万8000円
■テクノプロスピッツ

Buddy Club



Racing SPEC DAMPER

快適性とスポーツ性を両立。減衰力15段階調整。F12/R8kg/mm。TYPE-R対応。写真は他車種用。

■17万8000円
■ファースト

Back Yard SPECIAL



ベストチョイスキット

アベックスN1Rをベースにケース長、ストローク、減衰力を見直し。F14/R10kg/mm。減衰力13段階調整。

■22万8000円
■バックヤードスペシャル

AZECT



リベルタ サスKIT

Cリングタイプの車高調整式のキット。ショートストロークタイプを採用し、オーバーホールも可能。

■19万8000円
■アジア AZECT事業部

SECTION



SPEC-RM/A8

リズナブルな価格ながら減衰力8段階調整、全長調整式サスキット。オプションでピロアッパーマウントも用意。F10/R8kg/mm。TYPE-R対応。

■13万8000円
■シルクロード

Buddy Club



P-1 Racing DAMPER

減衰力36段階調整、F8～24/R6～22kg/mmとレート選択も幅広い。ニーズに応じオーダーメイド可能。TYPE-R対応。

■32万8000円 ■ファースト

FEEL'S



サスペンションキット

ロングツーリングでも快適な乗り心地を実現。ヨーロピアンな乗り味に。車高は約3cmダウン。クーペ（EJ）専用。

■10万8000円
■ホンダツインカム

DRAG PRO



ADJUSTABLE SUSPENSION KIT

ゼロヨン専用設計の車高調。減衰力13段階調整式のピロアッパーサスキット。TYPE-R対応。

■25万円
■トップフューエル

CRUISE



N1 ダンパーPro for サーキット

アベックスN1 ダンパー（52φPro仕様）をベースにストリート～サーキットに対応可能な仕様に。F18/R9kg/mm。

■26万円
■クルーズ

Aragosta



サスペンションシステム

アルミ鍛造シリンダー採用。F/R各減衰力12段階調整。全長調整式。F5/R6kg/mm。TYPE-R対応。

■25万8000円～
■トップラインプロダクト

FEEL'S

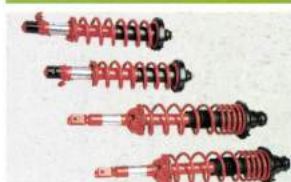


ショックアブソーバー

EK系はピロアッパー付で減衰力12段階調整。F5/R6kg/mm。EG系は減衰力6段階調整。

■EK 28万円/EG 14万5000円
■ホンダツインカム

VISION



SUSPENSION KIT

ノーマル形状ながらヨーロピアンな乗り味とローフォルムを実現。強化アッパーマウント、強化ブッシュを含む。

■10万2000円
■テクニカスポーツ

SERGEANT



SGT 車高調KIT

ピロアッパー付キット。減衰力8段階調整。プリロード調整式。EK系F14/R10kg/mm、EG系F14/R12kg/mm。

■13万8000円
■グランドスラムGT-R

LANDMARK CHIBA



ランドマークスペシャルタイプ

サーキットテストで開発したキット。仕様に応じバネレート、減衰力を調整するオーダーシステム。RGベース。

■22万8000円
■ランドマーク千葉ニュータウン



TRUST dow MAX

【新型 EK EG EF】

F3~5.6/R3.6~4.6kg/mm。ダウン量-15~45mm。TYPE-R対応。

■2万6000円~3万5000円

■トラスト



A'PEXi スポーツサスペンション

【EK EG】

走り快適性を両立。F4.8~7.4/R2.3~4.6kg/mm。ダウン量F-5~30/R-5~25mm。TYPE-R対応。

■3万3000円~3万7000円

■アベックス



HKS スーパーフォルムスプリング

【EK EG EF】

スポーティに車高ダウン。F4.2~4.8/R2.3~3.3kg/mm。ダウン量F-30~42/R-23~29mm。EK4対応。

■3万2000円~3万4000円

■エッチ・ケー・エス



HKS スーパースポーツスプリング

【EK EG】

トータルバランスを重視。F6~6.2/R3.5~4.1kg/mm。ダウン量F-24~29/R-15~25mm。TYPE-R対応。

■3万6000円

■エッチ・ケー・エス



SPOON SPORTS プロGRESSスプリング

【EK EG】

スポーティなフォルムを実現し、操縦性を向上する。F5~6.3/R3.9~5.4kg/mm。ダウン量-10~20mm。TYPE-R対応。

■2万8000円 ■スプーン



SUSTEC GF210

【新型 EK】

引張強度2100N/mmの高張力材使用。レート20~30%アップ。ダウン量-30~40mm。TYPE-R対応。新型TYPE-R用開発予定。

■4万1000円 ■タナベ

	EF3	EF9	EGP 4	EG 8	EJ1	EK9
O	4.8	4.8	4.8	4.8		
P	3.0	3.0	3.0	3.0		
D	-10	-10	-10	-10		
価格	30000円	30000円	30000円	30000円		
DR 21						
O	6.4	6.4	6.6	6.6	6.6	6.6
P	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
D	-20	-20	-20	-20	-20	-20
価格	30000円	30000円	30000円	30000円	30000円	30000円
DR 21 Super Sport						
O	8.6	8.6	8.4	8.4	8.4	8.4
P	3.7	3.7	4.0	4.0	4.0	4.0
D	-30	-30	-30	-30	-30	-30
価格	30000円	30000円	30000円	30000円	30000円	30000円
DR Racing						
O	8.6	8.6	8.4	8.4	8.4	8.4
P	3.7	3.7	4.0	4.0	4.0	4.0
D	-30	-30	-30	-30	-30	-30
価格	30000円	30000円	30000円	30000円	30000円	30000円

※省略記号

●O=Original/P=Primary/D=Down

●Original/Primaryの単位=kg/mm

●Downの単位=mm



kg/mm DR21 シリーズ

【EK EG シリズ】

中間密着一体成形によるデュアルレートスプリング。ダウン量でDR Sport、DR21 SuperSport、DR Racingの3種を用意。TYPE-R対応。

■ケージエム



ESPELIR ACTIVE SUPER DOWN

【新型 EK EG】

レースで実績あるSAE9254MHT材を採用し、耐久性と乗り心地を両立。ダウン量はF-30~40/R-30~40mm。

■3万4000円~3万6000円

■エスベリア



Eibach Pro-Kit

【EK EG】

冷間成形で製造。F4.52~4.59/R2.45~2.84kg/mm。ダウン量F-25~35/R-10~25mm。TYPE-R対応。

■3万5000円

■アイバツハ・ジャパン



TEIN HIGH.TECH

【新型】

新素材SAE9254Vを採用。乗り心地・異音・へたりに関する3大保証付。F2.6/R4.4kg/mm。ダウン量F/R各25mm。

■3万8000円 ■ティン



RS★R ダウンサス

【新型 EK EG EF】

型式により、レートはF2.76~8/R3~7.59kg/mm。ダウン量F-20~55/R-5~45mm。新・前型TYPE-R対応。

■2万9800円~3万9000円

■ティエムシー



RS★R Ti2000サス

【新型 EK EG EF】

型式により、レートはF3~8/R3~6.52kg/mm。ダウン量F-20~55/R-5~45mm。新・前型TYPE-R対応。

■2万6000円~4万1000円

■ティエムシー



SUSTEC SUPER H

【EG EF】

レート30%アップ。ダウン量-25~30mmのベーシックローダウンスプリング。スタイリングとスポーツ性が向上する。

■2万7400円~3万円 ■タナベ



SUSTEC NF210

【新型 EK】

高張力材採用により軽さと耐久性を両立。乗り心地も確保。レート0~10%アップ。ダウン量-30~40mm。TYPE-R対応。

■4万1000円 ■タナベ



FEEL'S コイルスプリング

【EK EG EF】

フォルムと操縦性を向上。F4.4~5.5/R3.5~4.0kg/mm。ダウン量-30~45mm。TYPE-R対応。

■3万2000円~4万8000円

■ホンダツインカム



BESTEX BESTEX STREET

【EK EG】

街乗り重視ながら、走行会でも十分な実力を発揮。F40.2~51/R17.7~25.5N/mm。ダウン量F-20~25/R-15~20mm。■EG 4万円/EK 4万2000円 ■ベステックス



SWIFT 直巻汎用スプリング

【新型 EK EG EF】

安定したバネ定数とストローク量を確保。従来品比で大幅に軽量化。レート、全長、内径など種類も豊富。

■8500円~1万5000円

■東京発条製作所



SPORT MACH ストリーミングスプリング

【新型】

乗り心地、操縦性、安定性を両立したサススプリング。F2.87/R5.5kg/mm。ダウン量F-25~30/R-20~25mm。

■4万2000円

■東京発条製作所



TEIN S.TECH

【新型 EK EG EF】

SOFTとMEDIUMの2種。F2.2~6.1/R1.1~5.2kg/mm。ダウン量F-23~40/R-15~40mm。TYPE-R対応。

■2万1400円~2万6400円

■ティン



D CUATRO スポーツサスペンションΣβ 200

【EK EG】

高応力スプリングによりクルマの性能を引き出す。ダウン量F-20~30/R-15~30mm。TYPE-R対応。

■3万8000円~4万5000円

■デイトナ



AERO OVER V&K LOWERD SPRING

【新型】

へたりを抑える新素材を採用。乗り心地とダウンフォルムを両立する。ダウン量F-50~55mm/R-55~60mm。

■3万円 ■ケーファクトリー



AZECT ソフトロー

【新型 EK EG EF】

ダウン幅-25~30mmで、フェンダーとのクリアランスを美しく演出。新型F2.8/R3.5/4.3kg/mm、EG F3.76/R2.34kg/mm、EF F4.45/R2.6kg/mm。

■新型 3万5800円/EG 3万8800円/EF 3万7800円 ■アジア AZECT事業部



RIGID コンペティションスプリング

【新型 EK EG EF】

高張力鋼材採用の競技用スプリング。内径65φ直巻形状で、自由長やレートなどにより全22種と豊富。

■8000円~9000円

■アルファ・リジット事業部



RACING GEAR ローフォルムサスペンション

【EK EG】

シャープなハンドリングとローフォルムを両立。ダウン量F-25~40/R-25~40mm。

■3万1000円~3万4000円

■辰巳屋興業 自動車用品部

SHOCK ABSORBER



**TEIN
TYPE N1 ダンパー
(スチール・N1モデル)**

EK EG

減衰力調整は伸20段×縮20段で計400通りのセッティングが可能。ワンメイクレースのレギュレーションに対応する。TYPE-R対応。

■25万円～28万円 ■テイン



**TEIN
TYPE N1 ダンパー
(アルミ・スーパー耐久モデル)**

EK EG

減衰力調整は伸20段×縮20段で計400通りのセッティングが可能。スーパー耐久優勝車装着の実績を持つ。TYPE-R対応。

■27万円～28万円 ■テイン



**SPOON SPORTS
車高調整ダンパーキット**

EK EG

ブレーキングや高速コーナリング時のスムーズな姿勢変化、過渡特性が分かりやすいフィーリングを実現。減衰力5段階調整。TYPE-R対応。

■18万円

■スプーン

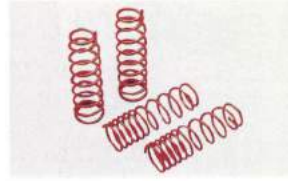


**Dangun Racing.com
コイルオーバーキット**

EK EG EF

純正（純正形状）のショックにシェルケースを被せて、車高調整を可能にする。スプリングはエスベリア製。

■3万5000円 ■DangunRacing.com



**VISION
DOWN SPRING**

EK

ジャッキアップをしても遊びがないプログレ仕様。F5.3/R4.2kg/mm。ダウン量-30～-50mm。

■3万4000円 ■テクニカスポーツ



**ENNEPETAL BILSTEIN
ショックアブソーバー**

最新型 EK EG EF

質感の高い操縦性を実現。用途に応じストリート、ジムカーナの2種から選択可能。TYPE-R対応。

■13万円～32万円

■エナペタル



**ENNEPETAL BILSTEIN
EB9**

EK

減衰力9段階調整直切りネジ式車高調整ダンパー。減衰力はニーズに応えるフルオーダーメイドシステム。46φ大容量ピストン。

■32万円 ■エナペタル



**GAB
GAB SUPER**

EK EG EF

純正の乗り心地はそのままに幅広いステージで安心感をもたらす。減衰力F4段/R8段（EFはR4段）。写真は他車種用。 ■7万2000円（EF/6万6000円） ■ウイングスジャパン



**ÖHLINS
ノーマル形状ショートタイプ**

EK

強化スプリング使用を前提に減衰力を見直したモデル。減衰力調整は20段。

■11万7000円

（OPスプリングセット15万円）

■ラボ・カロツェリア



**ÖHLINS
ノーマル形状タイプ**

EK EG

46φピストンにより耐久性を向上。多段積層円板バルブも採用。減衰力調整は20段。

■10万9000円～11万7000円

■ラボ・カロツェリア



**SUSTEC
サステックダンパー**

EK EG EF

ショートストローク&ケースのロードアンサ対応ダンパー。複筒式で初期荷重域の走行安定性を確保。新型TYPE-R用開発予定。

■4万9200円

■タナベ



**KYB
BUZZ SPEC**

EK EG

街乗り～サーキット走行に対応。減衰力フロッド式8段/Rダイヤル式4段階調整。

■F2万4900円/R1万9800円

■カヤバエンジニアリングアンド・サービス



**KYB
NEW SR SPECIAL**

EK EG

不快なゴツゴツ感を抑えながら、操安性を向上。減衰力は純正比で伸側1.8倍/縮側1.5倍。

■4万9400円

■カヤバエンジニアリングアンド・サービス



**KYB
CLIMB GEAR & SHORT
STROKE version**

EG

ターマックでの高速操安性を重視。減衰力は固定。純正比で伸側2倍/縮側1.8倍。

■5万4200円

■カヤバエンジニアリングアンド・サービス



**KYB
SUPER SPECIAL FOR
STREET**

EK EG

F/R4段減衰力調整でセッティング。減衰力は純正比で伸側1.2～2.4倍/縮側1.5～1.8倍。

■7万6000円

■カヤバエンジニアリングアンド・サービス



**VISION
SHOCK SET**

EK EG

ノーマル形状ダンパーなのでスプリングの選択幅が広い。強化アッパーマウント、強化ブッシュ付。TYPE-R対応。

■6万8000円

■テクニカスポーツ



**M&M HONDA
MM2001 オーリンズ**

EK EG

オーリンズベースの全長調整タイプ。減衰力20段階調整（フルオーダー可）。車高50mmダウンまで対応できる。TYPE-R対応。

■25万円 ■M&M HONDA



**el SPORT
STD ダンパー**

EK EG EF

フルオーダーメイドシステムにより、好みの減衰力・寸法で製作。幅広い走りのステージに対応可能。

■13万円～

■ラック エル・シュボルト事業部



**el SPORT
AJ/AJ II ダンパー**

EK EG EF

ドライビングに応じたフルオーダーメイドが可能。標準AJと、全長調節機能付AJII。 ■AJ 21万6000円/AJ II 23万円（TYPE-Rのみ）

■ラック エル・シュボルト事業部



**KONI
SPORT**

EK EG

最適な減衰力によりストリート～サーキットまで幅広く対応する。TYPE-R対応。 ■F2万1000円/R2万2500円

■エフイーティ

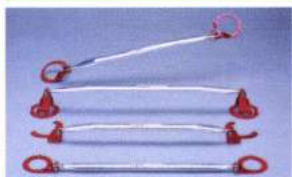
シビックの中心的存在となる、3ドアハッチバック車。使い勝手のいいボディ構成だが、スポーツ性を高めていくと剛性面でどうしても弱点が見えてくる。しかし、競技やストリートなど様々なフィールドで鍛え抜かれているシビックだけに、剛性強化パーツも種類が豊富。どれも手軽なボルトオン装着で効果的なものばかりなので、日常的な使い勝手を考慮しながら選択するといいただろう。年式を経ていたり激しい走行を繰り返している車ほど、剛性パーツ装着は効果を発揮する。

STABILITY PARTS

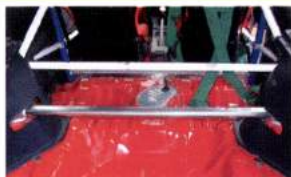
剛性パーツ

気軽な装着でボディ剛性を高め
ダイレクト感あふれる走りを実現する

TOWER BAR



GAB
ストラットタワーバー **EK EG**
アルミ製オーバールシャフトを採用。EK系はVTECでABS無し車、EG系はシングルキャブ以外に対応。TYPE-R対応。
■1万8000円
■ウイングスジャパン



CARBING
リヤストラットバー **EK**
パイプ径が通常のタイプ。より太いタイプRの2種が用意されている。TYPE-R専用。
■スチール製1万1000円〜/アルミ製1万7000円〜 ■オクヤマ



CARBING
フロントストラットバー **EK**
ハイパワーに耐える一体型。2点支持のタイプI、2点支持のタイプII。TYPE-R専用。
■スチール製1万2000円〜/アルミ製1万8000円〜 ■オクヤマ



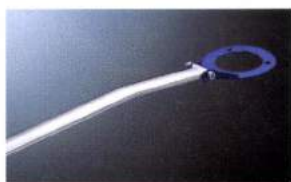
SPOON SPORTS
ストラットタワーバー **EK EG EF**
F/Rともストラット頂部の左右を連結し車体剛性を向上。EG、EKのリア要は内張に加工を要す。TYPE-R対応。
■F1万6000円/R1万4000円
■スプーン



MUGEN HIGH PERFORMANCE
TOWER BAR **EK EG**
本体には楕円タイプの中空ステンレス材採用。TYPE-R対応。
■F2万6000円 (EK3・4・9/EG6・9) / R2万3000円 (EK2〜5・8・9/EG3〜9) ■無限



CUSCO
アルミシャフトストラットバー **EK EG**
軽量のアルミパイプシャフト。EG6・9はF未対応。Rはピロボールタイプも(5000円UP)。TYPE-R対応。
■F/R各1万2000円
■クスコジャパン



CUSCO
オーバールシャフトストラットバー **EK EG**
アルミオーバールパイプシャフトの採用により、軽量・高剛性を実現している。TYPE-R対応。
■F/R各1万5000円
■クスコジャパン



CUSCO
40φアルミパイプストラットバー **EK EG**
高強度な40φアルミパイプを採用。スチールプレートはチタンカラー塗装。TYPE-R対応。
■F/R各1万8000円 (FはEG4・6のみ) ■クスコジャパン



CUSCO
40φアルカーボンストラットバー **EG**
軽量・高剛性のアルミ素材にカーボンファイバーを焼き付け、アシアランス性と剛性を向上している。EG6対応。
■2万2000円
■クスコジャパン



CUSCO
40φカーボンパイプストラットバー **EK EG**
40φカーボンシャフト採用で軽量・高剛性を実現している。Rトリム要加工。EG9不可。TYPE-R対応。
■Rのみ2万2000円
■クスコジャパン



RS★R
タワーバー **EK EG EF**
軽量と高強度を両立するためにアルミ中空パイプを採用。アライメント変化を最小限に抑える。TYPE-R対応。
■F/R各1万2000円
■ティエムシー



SUSTEC
ストラットタワーバー **新型 EK EG EF**
バフ仕上げの特殊中空アルミオーバールシャフトを採用している。新TYPE-R用発売予定。
■1万3000円
■タナベ



JIC
タワーバー **EK EG**
40φアルミシャフトのRASと、40φラウンドカーボンシャフトのRCS。TYPE-R対応。
■RAS・1万5000円/RCS・2万円
■ジェイアイシー



CUSCO
スチールストラットバー **EG**
シャフト部、プレート部はすべてスチール製。ブルー塗装仕上げでエンジンルームを引き締める。EG6・9に対応する。
■Fのみ1万2000円 ■クスコジャパン



CUSCO
メックツインストラットバー **EK EG**
スチール製ツインパイプシャフト採用。シャフト部、プレート部はすべてメッキ仕上げ。TYPE-R対応。
■F/R各1万2000円
■クスコジャパン



FEEL'S カーボンストラットタワーバー **EK EG** カーボンシャフトを採用し、アルミ製を上回る軽量・高剛性を実現。車体剛性を向上させて、走りを引き締める。
■3万5000円 ■ホンダツインカム



RIGID ストラットタワーバー **EK EG** 余分なジョイントを排した競技用モデル。中空スチールオーバールシャフト。TYPE-R対応。
■F1万8000円/R1万2000円
■アルファ・リジッド事業部



JURAN STRUT TOWER BAR **EK EG** アルミオーバールシャフト採用で車体剛性を向上。エンジンルームのドレスアップ効果も図っている。
■1万5000円 ■ティーエヌディー



FET SPORTS アルミタワーバー **EK EG EF** 26×22φアルミオーバールシャフト採用。ねじれ剛性を向上。アジャスターボルトは18φ。TYPE-R対応。
■F/R各1万3600円 ■エフイーティー



FET SPORTS リアルカーボンタワーバー **EK EG** カーボン中空シャフトを採用。一体特殊造形技術による高強度カーボンが路面からの微振動を吸収。TYPE-R対応。
■3万3000円 ■エフイーティー

TOWER BAR



ZERO-1000

STRUT TOWER BAR **EG**

サスペンションと車体剛性を向上する。
■F1万98000円（マスターシリンダー
ストッパー付き・2万9800円）／R1
万8000円
■トップフェューエル



VISION

STRUT TOWER BAR

EK EG EF オーバル中空パイプを採用。ボディ剛性を高めることで、ステアリングレスポンスを向上させる。TYPE-R対応。
■F/R各1万6000円
■テクニカスポーツ



J'S RACING

リアタワーバー **EK EG EF**

オーバルシャフトの採用により剛性を向上。サスペンションの確実な作動を実現する。
■1万8000円
■ジェイズ・コーポレーション

Back Yard SPECIAL
フロントストラットバー

EK
ノーマルロッドを残したままで追加可能。車体剛性向上を図る。アルミシャフトを採用している。TYPE-R対応。
■1万6000円 ■バックヤードスペシャル

FEEL'S
ストラットタワーバー

EK EG EF
モノコックボディの弱点を補強し、タイヤやサスの性能をフルに引き出す。スポーツ走行の定番アイテム。
■1万6000円 ■ホンダツインカム

LOWER ARM BAR



JIC

ロアアームバー **EK EG**

ロアアームの結合によりボディ剛性を向上。シャープなハンドリングを実現する。TYPE-R対応。
■7500円
■ジェアイシー



GAB

ロアアームバー **EK EG EF**

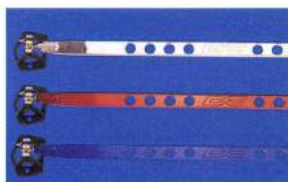
ジオメトリの変化を防ぐことでステアリング応答性やトラクション効率を向上させる。TYPE-R対応。
■1万1500円
■ウイングスジャパン



SPOON SPORTS

ロアアームバー **EK EG**

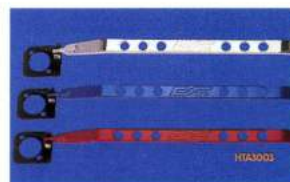
ロアアーム同士を連結して剛性を向上。よりダイレクトなインフォメーションをもたらす。TYPE-R対応。
■F/R各1万2000円
■スプーン



DC SPORTS

リアタワーバー **EK EG EF**

ボディ剛性を向上させる定番アイテム。装着によりリアまわりを補強。
■ポリッシュ・2万9800円 レッド／ブルー・3万800円
■Fast Beat Products

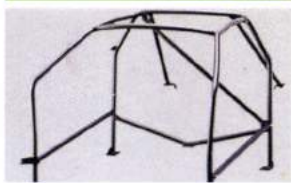


DC SPORTS

フロントタワーバー **EK EG EF**

シャフト、ブラケットともアルミを採用。ドレスアップ効果も高い。
■ポリッシュ・2万9800円 レッド／ブルー・3万800円
■Fast Beat Products

ROLL BAR

MUGEN
ROLL CAGE 10 POINTS
KIT **EK**

シビックレース（シビックアソシエーション）指定の10点式ロールケージ。40φの中空スチール製。TYPE-R対応。
■16万円 ■無限



DC SPORTS

リアロアタイバー

ロアアームの引っ張りを抑え、Rサスの作動性を高める。軽量アルミ製
■ポリッシュ／2万2800円
レッド・ブルー／2万3800円
■Fast Beat Products



SERGEANT

SGT ロアアームバー **EK EG**

シャフト部にはアルミPGシャフトを採用して高剛性を確保。長さ調整式。TYPE-R対応。EK4・9はFのみ。
■F/R各1万2000円
■グランドスラムGT-R



SS WORK'S

アルミ製フロントメンバーブレース

新型 EK EG EF フロント剛性を向上し、ハイレスポンスな挙動とより広いタイヤ接地面積を実現する。車両持ち込みによるワンオフ製作。
■価格要問い合わせ ■SS WORK'S



SUSTEC

アンダーブレース **EK EG**

ロアアーム支持部を連結することでフロア下部の剛性を向上。高い応答性のハンドリングを実現。TYPE-R対応。
■7500円～9500円
■タナベ

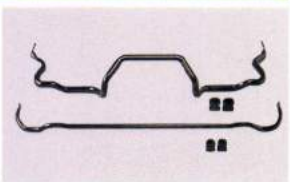
STABILIZER



SUSTEC

スタビライザー **EK EG EF**

乗り心地を損なわずロール剛性を高め、旋回時の安定性が向上する。スプリングを変えないサスセッティングの仕上げに効果的。
■3万1000円 ■タナベ



MUGEN

STABILIZER **EK**

太さの選択によりステアリング特性をチューン可能。F28～30φ、R18～24φ。TYPE-R対応。
■F3万5000円／
R2万4000円～2万6000円 ■無限



CRUISE

スーパーサイドビーム **EK**

穴開け不要でボルトオン装着が可能。ロールバータイプのボディ補強パーツ。スチール製38φで高剛性を確保。
■3万9800円
■クルーズ



Back Yard SPECIAL

アルミ製ロールバー／リアストラットバー **EK**

■ロールバー（EK系3ドア車）8P 17万8000円／10P 19万8000円 リアストラットバー（EK全車）1万6000円
■バックヤードスペシャル



CARBING

ロールバー **EK EG**

安全性とボディ剛性が向上。車種毎の設定でジャストフィット。用途に応じポイント数を選ぶ。TYPE-R対応。
■4P・4万円～14P・14万円
■オクヤマ

UPPER MOUNT



A'PEXi ニューヒロポール

アップマウント **EK EG**

アップマウント取付位置を見直しダンパストローク量増加。フリクション低減を実現。TYPE-R対応。
■F/R各2万5000円
■アベックス



FEEL'S

スタビライザー **EK EG EF**

ストリート用と競技用。車種毎にF/R有。 ■ストリートタイプ・3万4800円～3万8800円 競技タイプ・3万1800円～3万2800円
■ホンダツインカム



arc 国内競技用パイプスタ

ビライザー **EF**

前後バランスの適正化により弱アンダーステアを実現。剛性倍率F2.10倍・R1.56倍。EF8・9対応。
■F3万2800円／R2万9800円
■オートリファイン



arc 国内競技用パイプスタ

ビライザー **EG**

リアのみの設定で回頭性を向上する。中空パイプでバネ下重量の低減に貢献。剛性倍率1.80倍。EG2・6・9対応。
■Rのみ3万2800円
■オートリファイン



arc 国内競技用パイプスタ

ビライザー **EK**

国内競技レギュレーション適合。特殊合金鋼引き抜き鋼管を使用し、剛性倍率1.49倍。TYPE-R専用。
■Rのみ3万5800円
■オートリファイン

STABILIZER

注意：各パーツのデータは2001年11月1日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは184～185ページにあります。

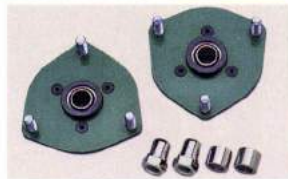
LINK,ARM



JIC
ネガティブアッパーリンク
EK EG 対地キャンバーを最適化しコーナリングスピードを向上。2段階にキャンバー角を調整できる。EK・EG系3ドア車対応。
■4万3000円 ■ジェイアイシー



VISION
PILLOW UPPER MOUNT
EK EG EF 軽量・高剛性なピロアッパー。ダイレクト感あるハンドリングを実現する。60φスプリング用。 ■F1万2500円(1個) ■テクニカスポーツ



SECTION
ピロアッパーマウント
EK EG EF グリーンアルマイト処理のA2017Sジュラルミンをベースプレートに採用。ピロボールは高精度なNMB製。
■F/R各2万2000円 ■シルクロード



Arnage
ストロークUPアッパーマウント
新型 EK EG EF 車高ダウン時のダンパーストロークを+25mm程確保し旋回特性を向上。ジュラルミンを採用し安全性にも配慮。 ■F/R各2万7000円 ■アルナージュ



RIGID
ピロアッパー EK EG EF ピロホルダーが調整式のAタイプと固定式のSタイプ。TYPE-R対応。
■Aタイプ・2万5000円
■Sタイプ・2万4000円
■アルファ・リジッド事業部

LINK,ARM



A-SPORTS
ピロ調整式リアアッパーアーム
EK EG EF ピロボールの使用で車体の挙動をダイレクトに感じ取れる。キャンバー角のコントロールでタイヤ性能を引き出す。
■2万1800円 ■オート・アドバンス



A-SPORTS
ピロ調整式ネガティブアッパーアーム EK EG ナックル取付部とフレーム取付部の3点をピロボール化し、旋回速度を向上。キャンバー角を自由に調整できる。
■4万9800円 ■オート・アドバンス



SS WORK'S
ピロ調整式リアコンベンセイターアーム EK EG EF リアのトー変化を最小に抑え、タイヤの接地面積を増加させる。NMBピロボール採用。ターンバックル調整式。
■4万5000円 ■SS WORK'S



SS WORK'S
ピロ調整式リアアッパーアーム EK EG EF リアキャンバー角をコントロールし、タイヤのグリップ力を向上。NMBピロボール採用。ターンバックル調整式。
■5万8000円 ■SS WORK'S



M&M HONDA
リアアジャスタブルアッパーアームセット EK EG きめ細やかなサスペンションのセッティングを可能にし、コーナリング性能を向上させる。
■1万8000円 ■M&M HONDA



シンクタンク
フロントアッパーアーム EK EG キャンバー角と、キングピンの角度調整を行う。EK用はノーマルのアームを使用する。スチール製。
■EK 4万円/EG 5万9000円
■シンクタンク



SERGEANT
SGTリアアッパーアーム EK EG EF 車高変化に応じキャンバー角を自在に調整可能。好みのセッティングを実現する。プッシュは無限製。
■2万9800円 ■グラントスラムGT-R



SERGEANT
SGT強化プッシュアームKIT EG EF ボルトオン装着のF/Rアームセット。プッシュは無限製。EG6・9/EF8・9対応。
■EG系・10万7000円 EF系・9万8000円 ■グラントスラムGT-R



A-SPORTS
ピロ調整式リアコンベンセイターアーム EK EG EF ピロボールを使用し、リアのトー変化を最小限に抑える。より安定したコーナリングを実現する。
■1万9800円 ■オート・アドバンス



A-SPORTS
調整式リアアッパーアーム EK EG EF リアのキャンバーを調整することで、FFならではの曲がりにくさを解消。よりスムーズなコーナリングを実現。
■1万4800円 ■オート・アドバンス



VISION
CIRCUIT LINK KIT (フロントセット) EK EG 強化プッシュ組込済みのロアアーム、コンプライアンス、アッパーアーム。TYPE-R対応。 ■EG系・4万8000円 EK系・5万4000円 ■テクニカスポーツ



VISION
NEGATIVE A-ARM EK EG EF Fキャンバー角をアジャスト可能に。コーナリング特性のセッティング幅や、ホイールマッチングの幅が広がる。
■7万2000円 ■テクニカスポーツ



VISION
FORMULA LINK KIT EK EG 不要なアライメント変化を抑え、ダイレクトでシャープなハンドリングを実現。TYPE-R対応。
■EG6用・16万円 EK9用・18万円 ■テクニカスポーツ

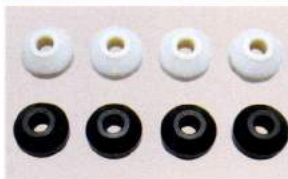


シンクタンク
リアトーコントロールアーム EK EG リアのトー角を調整し、直進性を向上。ピロ部はスチール製で、ターンバックル部はアルミ製。
■2万5000円 ■シンクタンク



シンクタンク
リアアッパーアーム EK EG リアのキャンバー角を調整し、走行性を高める。ピロ部はスチール製で、ターンバックル部はアルミ製。
■2万9000円 ■シンクタンク

BUSH,MOUNT



SPOON SPORTS
ウレタンプッシュキット EK EG EF 異素材の組み合わせで、突き上げは黒硬質ラバーが吸収、速い伸び側はウレタン材が対応。剛性感が向上。TYPE-R対応。 ■1万2000円 ■スプーン



SPOON SPORTS
ロアアームプッシュセット EK EG プッシュ硬度を高めディスタンスカラーを大径化。直進性と旋回性能が向上。ストリート用とレース専用が有。TYPE-R対応。
■1万8000円 ■スプーン



MUGEN
HARD BUSH EK ボディ各所のプッシュやマウントを強化することで、よりシャープで剛性感の高いハンドリングを実現。TYPE-R対応。
■3000円~3万2000円 ■無限



Techno Pro Spirit
アジャスタブルリアアッパーアーム EK EG EF リアキャンバーの自在な調整が可能に。ステアリング特性を好みに合わせてコントロール。 ■1万8000円 ■テクノ プロスピリッツ



VISION
CIRCUIT LINK KIT (リアセット) EK EG リアのロアアーム、コンベンセイターアーム、アッパーアームのセット。強化プッシュ組込。TYPE-R対応。
■4万8000円 ■テクニカスポーツ



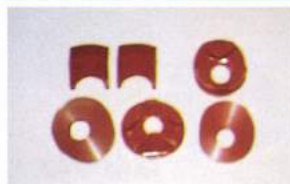
クレストオリジナル ウレタン注入エンジンマウント

EK EG EF コーナリング中のシフトチェンジやアクセルオン・オフ時のエンジンのブレを防止する。
■6000円 (1個・下取り・交換・現物加工) ■クレスト



クレストオリジナル ジュラコンローアーム R・L

EK EG フロントローアームの強化ブッシュ。コーナリングなどで荷重がかかった際のヨレを抑止する効果がある。
■2万円 ■クレスト



カサマレーシングサービス エンジンマウントブッシュ **EK**

純正のエンジンマウントに挟むだけで、強化マウントに。手軽な装着でマウントの剛性を高めることが可能。
■1万円 ■カサマレーシングサービス



Back Yard SPECIAL ウレタンブッシュ **EK**

ブッシュをウレタンに変更することで足まわりの剛性を高める。EK系全車に適合する。
■1万2000円 (1台分) ■バックヤードスペシャル



CARBING ジュラコンエンジンマウント

EK エンジンマウントを5ヶ所ともジュラコン化。トラクションを向上し、ギア抜けを防止する効果も。TYPE-R対応。 ■9万5000円 (要下取り) ■オクヤマ

OTHERS



el SPORT Cピラーリンク **EK EG**

3ドア車のリアまわりを補強。SUS304材を採用し、仕上がりに配慮している。TYPE-R対応。
■1万2000円 ■ラック エル・シュボルト事業部



VISION UPPER BUSH **EG EF**

強化タイブラバー採用。ダイレクト感あるドライビングフィールを実現。スプリングやダンパーの交換時に。
■4000円 (1台分) ■テクニカスポーツ



SHAFT リアトレーリングアーム・ ピロブッシュ **EK EG EF**

コーナリング時のリアの挙動をダイレクトにする。新品アーム組み込みは7万6000円。 ■4万8000円 (ピロブッシュのみ) ■シャフトモータースポーツ



ジーイングテクノエンジニアリング トレーリングアームピロ **EK EG EF**

ゴムブッシュの余分な動きを抑え、リアまわりの挙動を素直にする。TYPE-R対応。
■8万5000円 ■ジーイングテクノエンジニアリング



SERGEANT SGTシリコンリジッド エンジンマウント **EK EG EF**

シリコン材注入でリジッドマウント化。TYPE-R対応。 ■4万2000円~4万9000円 (ノーマル下取・2万8000円~3万7000円) ■グランドスラムGT-R

OTHERS



SERGEANT SGTピラーバー **EK EG**

ハッチ開口部の剛性を向上。アルミシャフトは長さ調整式。リアシートベルト取付穴にボルトオン。TYPE-R対応。
■1万2000円 ■グランドスラムGT-R



Techno Pro Spirit リアピラーバー **EK**

リアゲート開口部の剛性を向上。ボディとの接合部を面とすることで、より効果を高めている。TYPE-R専用。
■9800円 ■テクノ プロスピリッツ



J'S RACING リアピラーバー ものほし君 **EK EG**

リアの剛性を高め、コーナリング性能を向上する。装着はリアシートベルト取付穴を利用。3ドア車対応。
■1万2800円 ■ジェイズ・コーポレーション



M&M HONDA ピラーバー&モノコックバー **EK EG EF**

ハッチバック車の弱点であるボディ剛性不足を解消。特にサーキットでのコーナリング性能を向上する。
■1万2000円 ■M&M HONDA



Back Yard SPECIAL リアパフォーマンスロッド **EK**

リアまわりの剛性向上に効果的。装着はボルトオンで容易。スベアタイヤの出し入れも可。TYPE-R専用。
■1万2000円 ■バックヤードスペシャル



SERGEANT SGTモノコックバー **EK EG**

フレーム左右を連結しよじれを抑制。リアのコントロール性向上。TYPE-R対応。
■1万2000円 (EK9) / 1万4000円 (EG6・4) ■グランドスラムGT-R



Do-Luck リアクロスバー **EK EG**

車体中心部の剛性を向上。ターンバックル機構付。EK4・9/EG4・6の3ドア車と、EJ1の2ドア車に対応する。
■3万2000円 ■ドゥーラック



ネクストミラクルクロスバー 補強バー **EK EG**

リアまわりのボディ剛性を向上する。補強アングル。
■3万8000円 ■カサマレーシングサービス



A-SPORTS ガッチリサポート タイプR **EK EG EF**

フロントボディの前後剛性を向上させる。フロントノーズの回頭性を高める。
■1万7800円 ■オート・アドバンス



ZERO-1000 BC PILLAR BAR **EK**

Bピラー・Fシートベルト部とCピラー・Rシートベルト部をコの字型に連結。ボディ全体の剛性を高める。TYPE-R対応。
■2万4800円 ■トップフューエル



JUN ポリウレタンフォームキット

ボディ剛性を高める発泡ウレタン充填補強キット。ロールケージ装着車により効果的。 ■1万8000円 ■ジュン・マシンショップ



Safura エンジントルクダンパー **EK EG**

エンジンの揺れを効果的に抑制し、トラクションを向上する。
■1万9000円 ■カーライフレボリューションケー・ワン



FUN フリクションレスシート

EK EG EF スプリングが縮む時に発生する力を解消してスプリングの耐久性やスムーズな動作を可能にする。60φ、66φ、70φ、t=2.0を設定。
■3600円 ■AUTO FACTORY FUN



M&M HONDA フリクションレス・シート

新型 EK EG EF スプリングのねじれを防止。2.0mm厚特殊プラスチック製で60φ、66φ、70φを用意。
■1800円 (2枚) ■M&M HONDA



M&M HONDA アルミアップバーシート **EK EG EF**

直巻スプリングを使用する際に、純正ゴムシートから変更すると効果的。ノーマルアップバーマウントに対応。
■1万6000円 (4枚) ■M&M HONDA

注意: 各パーツのデータは2001年11月1日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは184~185ページにあります。

ライトウェイトスポーツの代名詞的存在、シビック。車重の軽さはブレーキにおいても大きなアドバンテージとなる。そこにさらに磨きをかけるのが、豊富に用意されたブレーキパーツ。ストリートからレーシングまで、走りのフィールドが実に幅広いシビックらしく、好みのパーツが必ず見つかるはずだ。制動力を高めることは、チューニングのファーストステップ。まずはきちんとブレーキパーツを抑えよう。

BRAKE PARTS

ブレーキパーツ

ライトウェイトならではの武器・ブレーキをさらに強化

●1
Rドラム車専用

●2
EG4・8 (VTI ABS付) / EG5 (ABS付) / EH1 (RTS) / EG6・9 / EJ1 (クーペRドラム) / EJ1 (クーペ) / EK3 (4ドアNo.3200000) / EK5 (4ドアRT) / EK4 / EK3 (フェリオV-RS) / EK9 (TYPE-R)

●3
2+EF9 (V-TEC)

●4
フロント……F1+EF9 (RT-4WD) / EF3・5 (RT-S 4WD) / EF3 (S) / EF9 (V-TEC) / EG5 (ABS付・無) / EG4・8 (VTI ABS付) / EG6・9 / EJ1 (クーペ) / EK4 / EK3 (フェリオV-RS) / EK9 (TYPE-R)

●5
フロント……EF3 (S) / EF9 (V-TEC) / EG4・7・8 (MX・ETI AT車) / EG4・8 (VTI ABS付・無) / EG5 (ABS付・無) / EH1 (RTS) / EG6・9 / EJ1 (RTX) / EK2 (3ドアEL No.200001) / 4ドアEL AT車) / EK3 (3ドアABS付 4ドアNo.320000) / EK3 (4ドアV6・Mi AT車 ABS無 Rドラム) / EK3 (4ドアNo.320000) / EK5 (4ドアRTI ABS付 Rドラム) / EK4 (3ドアSiR・SiR2 4ドアSi・Si2) / EK3 (フェリオV-RS) / EK9 (TYPE-R)

リア……EF3 (S) / EF9 (V-TEC) / EG4・8 (VTI ABS付・無) / EG5 (ABS付・無) / EG6・9 / EK4 (3ドアSiR・SiR2 4ドアSi・Si2) / EK3 (フェリオV-RS) / EK9 (TYPE-R)

●7
F/リセット設定……EG4・8 (VTI ABS付) / EG5 (ABS付) / EG6・9 / EK4 (3ドアSiR・SiR2 4ドアSi・Si2) / EK3 (フェリオV-RS) / EK9 (TYPE-R)

対応車種	適正温度	価格
VN9500 全車*1	0~300℃	F/R各 9500円
VN8500 全車*1	0~300℃	F/R各 8500円
TYPE MA45 *2	350~830℃	F 75000円
TYPE MA20 *3	300~800℃	F 28000円
TYPE MA11 *4	300~800℃	F/R各 25000円
TYPE NA-S 全車*1	70~450℃	F 19000円 R 20000円
TYPE NA-Y 全車*1	50~350℃	F/R各 13000円
TYPE NA-M /R*1	100~500℃	R 22000円
TYPE NA-R /R*1	300~800℃	F 25000円 R 23000円
TYPE CC-X *5	100~700℃	F 23000円 R 22000円
TYPE CC-R	0~800℃	FR 40000円 R 27000円 FR 50000円
TYPE CC-M /R*1	200~800℃ (Fのみ)	F 28000円 R 30000円

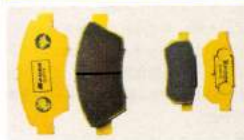
エンドレスは12種をラインナップ。純正より制動力を高め安全性を向上するVN9500、純正品並のリーズナブルさで効きを高めたVN8500、チューンド車の耐久走行も可能なTYPE MA45、高温特性に優れたサーキット専用パッドTYPE MA20、Sタイヤ装着によるサーキット走行専用のTYPE MA11、ワイドな適正温度域で初心者からベテランまで対応するTYPE NA-S、ストリートでのストップ&ゴーに対応するTYPE NA-Y、スチール成分を配合せずダストを低減したTYPE NA-M、高温時の安定性とコントロール性を重視したサーキット専用のTYPE NA-R、低温域での性能向上とセラミックカーボンメタル材特有の高温特性を持つTYPE CC-X、高温時のローター攻撃性を低減しコントロール性を高めたTYPE CC-R、セラミックカーボンメタル材ならではのダイレクトタッチと安定した高温特性を持つTYPE CC-M。

ENDLESS



ブレーキパッド
新型 EK EG EF
■エンドレスアドバンス

SPOON SPORTS



ブレーキパッド EK EG
高いフェード性と低温時での効きを両立。ローター攻撃性も低い。ローター適正温度200~300℃。TYPE-R対応。
■F2万2000円/R2万円
■スプーン

MUGEN



SPORTS BRAKE PAD
EK EG ストリート〜サーキットをカバーするGOLD、よりハードな走行用のBLACK。TYPE-R対応。
■GOLD・F2万5000円/R2万円
■BLACK・F2万円 ■無限

ZEAL



PROGRESSION EK EG EF
STREETとCIRCUIT。TYPE-R対応。
新採用開発予定。■STREET・F1万9000円〜2万円/R1万8000円
CIRCUIT・F2万5000円/R2万3000円
■エンドレスアドバンス・ジール事業部

Winmax



ブレーキパッド
新型 EK EG EF
■ウィンマックス

高温域で安定した制動力を発揮するクレストCORE-H、踏みにスムーズに反応するクレストCORE、初期制動力と剛性感あるベダルタッチを重視したクレストCORE-L、FF車ジムカーナ用スタンダードのクレストG02、峠からサーキットまでワイドレンジ対応のSuper Zger、ハードなドライビングを支えるZger Spec R、スポーツ走行から高速道路まで幅広くこなすZger SPORTSの7種を用意。

対応車種	適正温度	価格
クレストCORE-H *1	200~850℃	30000円
クレストCORE *2	50~750℃	25000円
クレストCORE-L EF	常温~600℃	20000円
クレストG02 *3	0~600℃	20000円
Super Zger *4	50~700℃	19800円
ZgerSpecR *4	50~500℃	15800円
ZgerSPORTS 全車	100~600℃	9800円

●1
ES2・3/EU1・2・3・4/EP3 (新型TYPE-R) / EK4・9/EG6・9/EJ1/EF9

●2
1+EF4・3・4・5

●3
EP3 (新型TYPE-R) / EK4・9/EG6・9

●4
ES2・3/EU1・2・3・4/EP3 (新型TYPE-R) / EK4・9/EG6・9

対応車種	耐熱性	価格
GYMKHANA 全車	F650℃以上 ~850℃以上 R400℃以上 ~850℃以上	F Soft 18000円 Medium 23000円 Hard 28000円
STREET 全車	400℃以上 ~500℃以上	R Soft 18000円 Medium 22000円 Hard 26000円
MINI-CIRCUIT 全車	400℃以上 ~850℃以上	Soft 20000円 Hard 26000円

対応車種	適正温度	価格
SR-E *4	100~1000℃	35000円
SR-C *4	100~800℃	26000円
SD-E *4	30~1000℃	35000円
SD-C *4	50~750℃	20000円

●1
EF3~9/EG6~9/EK4~9

●2
EG6~9/EK4~9

●3
EF8~9/EG6~9/EK4~9

●4
EK4・9

対応車種	耐熱性	価格
B-212 *1	750℃以上	F 23000円 R 23000円
B-533 *1	800℃以上	F 28000円 R 25000円
B-704 *2	800℃以上	F 30000円
MP-99 *3	R800℃以上 R500℃ ~800℃	F 28000円 F 25000円
Super Dust Free 全車	450℃	F 20000円 R 18000円
CIRCUIT 全車	650℃~ 850℃以上	Soft 24000円 Medium 26000円 Hard 28000円
RALLY 全車	F650℃以上 ~850℃以上 R550℃以上 ~850℃以上 F450℃以上 ~600℃以上 R350℃以上 ~850℃以上	Soft 20000円 Medium 23000円 Hard 26000円 Medium 15000円 Hard 20000円 Soft 18000円 Medium 22000円 Hard 26000円
DIRTRA 全車	F450℃以上 ~600℃以上 R350℃以上 ~850℃以上	F Medium 15000円 Hard 20000円 Soft 18000円 Medium 22000円 Hard 26000円

BRIGは15種のパッドで幅広いステータジに対応。高温域でもコントロールラブルなB-212、低温反応の早さと高温安定性を両立したB-533、高温特性を重視したB-704、峠専用でリヤ2タイプから選択できるMP-99、常用温度域の効きと鳴き・ダスト対策を重視したSuper Dust Free、N1・N0レース対応のCIRCUIT、グラベル〜ターマックに対応するRALLY、リヤのコントロール性をチョイスできるDIRTRA、ジムカーナ用のGYMKHANA、ストリートで扱いやすい温度域設定のSTREET、限界時のコントロール幅が広いMINI-CIRCUIT、ターマックSSをカバーするSR-E、ターマック&グラベルのミックスコースに適したSR-C、超高速ダート&ハードなグラベル路面に対応するSD-E、高温安定性やコントロール性を高めたダート用SD-C。

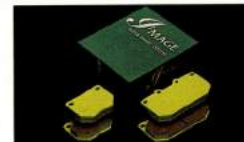
BRIG



ブレーキパッド
EK EG EF
■ブロンコ・バスター

IMAGE

対応車種	適正温度	価格
SUPER STREET 全車*1	70~450℃	F 15000円 R 12000円
SUPER SPORTS 全車*1	100~650℃	F 22000円 R 21000円
SUPER C2 全車*1	200~800℃	F 28000円 R 24000円



ブレーキパッド EK EG EF
低温域から安定した制動力のSUPER STREET、コントロール性を重視したSUPER SPORTS、レース対応のセミメタルカーボンパッドのSUPER C2をラインナップ。 ■イメージ

●1
EK/EG/EF系。リアはEF3・4・5・9/EG4 (VTI ABS付) / EG8 (VTI ABS付) / EJ1/EG6・9/EG5 (ABS付・無) / EJ3/EK4 (3ドア) / EK9/EK4・5 (Si・Si II)

RAM'S

対応車種	適正温度	価格
GP-2 全車*1	0~650℃	F 24000円 R 23500円 R 14000円
GP-4 全車*1	0~900℃	F 28000円 R 30000円 R 28000円 R 15000円

●1
フロント……EF1・2/EF3/EF4・5/EF9/EG6・9/EK4/EK9/EK9リア……EF3/EF9/EG6・9/EK4/EK9/EK9

●2
フロント……EF1・2/EF3/EF4・5/EF9/EJ1/EG6・9/EK4/EK9/EK9リア……EF3/EF9/EG6・9/EK4/EK9/EK9

対応車種	適正温度	価格
GP 全車*1	0~400℃	F 14000円 R 13000円
GP-1 全車*2	0~450℃	F 24000円 R 23500円 R 14000円



ブレーキパッド 新型 EK EG EF
ラムズからは、初期制動力を重視しコントロールラブルなGP、踏みに応じた素直な制動力を発揮するGP-1、ストリートのあらゆる温度域に対応する

RIGID

対応車種	適正温度	価格
フロント・パッド	*1 0~500℃	F 20000円 R 21000円
フロント・パッドタイプG	*2 0~500℃	F 20000円 R 21000円
リヤ・パッド	*3 0~400℃	R 18000円 R 19000円
リヤ・パッドタイプM	*3 0~500℃	24000円
リヤ・パッドタイプRM	*3 0~400℃	F 21000円 R 21500円
リヤ・パッドタイプRH	*3 0~400℃	F 9500円 R 10000円

●*1
EF3/EF9/EG6・9/EK4/EK9

●*2
EF9/EG6・9/EK4/EK9

●*3
EF3/EF9/EG6・9/EK4/EK9



リジットブレーキパッド

EK EG EF
耐熱性・耐久性・剛性を重視したフロント・パッド。バランスをリヤ寄りにするフロント・パッドタイプG。自在なサイドターンを可能にするリヤ・パッド。さらに確実なロックを実現するフルメタル材のリヤ・パッドタイプM。キャリアライン側にアスベスト材。アウト側にメタル材パッドをセットにしたリヤ・パッドタイプRM。アスベスト系パッド補修用のリヤ・パッドタイプRH。EP3（新型TYPE-R）用開発予定。

■アルファ・リジット事業部

対応車種	適正温度	価格
Vタイプ	*1 0~700℃	F 28000円 R 30000円 R 26000円
Sタイプ	*1 0~800℃	F 30000円 R 32000円 R 22000円
Lタイプ	*1 常温~450℃	R 16000円 R 24000円
Kタイプ	*1 常温~450℃	R 16000円 R 24000円

●*1
EK/EG/EF

SEI



SPORTS PAD **EK EG EF**

適正温度10~500℃のSSと30~800℃のCS。 ■SS・F/R各2万円（全車種）CS・F2万5000円/R2万3000円（EF9/EG6/EK4・9）

■住電ブレーキ・エス・アンド・イー

Brembo



Brake Pad

新型 EK EG EF
使用ステージによって各種設定。ノーマルパッドのタッチを意識し、交換しても違和感を感じさせずに制動力を向上させたタウンストリート向けのBC。

対応車種	適正温度	価格
BC	*1 0~380℃	F/R各 19000円
BD	*1 0~450℃	F/R各 17000円
BS	*1 0~720℃	F 29000円 R 26000円
BR	*1 0~800℃	F 33000円 R 30000円

●*1
EG6・9/EJ1/EG4・8（VTI ABS付）/EG5（ABS付）/EJ3（ABS付）/EK4（3ドア・フェリオS・S2）/EK9

コントロール性や初期制動も高めたストリート向けBD、市街地へハードなスポーツドライビングまで幅広い走行パターンに対応し耐フェード性向上させたBS、レーシングフィールドでのノウハウを結集させ、限界時のハードブレーキングコントロール性や適正温度・耐フェード性も設定中トップクラスである峠〜サーキット向けのBRをラインアップ。
■テクノキャストジャパン／オートランドム

Weds sport

対応車種	適正温度	価格
RC	*1/2 150~750℃	F/R各 23000円
CC	全車*2 50~450℃	F/R各 15000円
SC	全車*2 50~350℃	F 9500円 R 7500円

●*1
EF2・9/EG3・4・8（MX ETi）/EG7（MT車）/EH1（RTSi）/EJ1/EG4（VTI ABS付）/EG5（SIS）/EG6/EG8（VTI ABS付）/EG9/EK4・5・9

●*2
リア……EF3・9/EG4（VTI ABS付）/EG5（SIS）/EG6/EG8（VTI ABS付）/EG9/EK4・9



REVSpec **新型 EK EG EF**

サーキット走行に対応するRC。コントロール性を重視したストリートスポーツ用CC。滑らかなタッチと高い初期制動力を実現したRCの3種。
■ウェッズ

FERODO

対応車種	適正温度	価格
DS3000	*1 0~750℃	F 28000円
DS2000	*1 0~650℃	F 20000円
DS34	*2 0~550℃	F 13000円 R 10000円

●*1
EK/EG（B16A搭載車）

●*2
EK/EG/EF（B16A搭載車）



スポーツ&レーシングブレーキパッド **EK EG EF**

幅広い温度域で安定した制動性能を発揮するDS3000。耐フェード性と高μを両立したDS2000。全天候で性能を発揮するDS34。 ■芝ライオンズ商会

SARD

対応車種	適正温度	価格
TYPE-A	*1 100~600℃	F 20000円 R 18000円
TYPE-C	*1 300~800℃	F 23000円 R 21000円
TYPE-M	*2 200~1000℃	F 32000円 R 24000円

●*1
EG6・9（SR SR2）/EK4/EK9

●*2
EG6・9（SR SR2）/EK4



BRAKE PAD

ストリートからサーキットに対応するTYPE-A。耐摩耗性を高め耐久レースに対応するTYPE-C。フルメタル材で適正温度域がワイドなTYPE-M。 ■サード

PERFORMANCE FRICTION



カーボンメタリック **EK EG**

カーボン被膜を形成し、制動力アップ。TYPE-R対応。 ■ストリート・F2万5000円/R2万1000円 サークットF3万円/R2万6000円
■ピー・エフ・シー・ジャパン

acre



ライトスポーツ/アクレNA **EK EG EF**

ライトスポーツ（0~500℃）とアクレNA（0~600℃）。 ■ライトスポーツ・9800円（全車）アクレNA・1万5000円（EK TYPE-R/EG系MT車） ■ヴィンズ

BLITZ



ハイパフォーマンスブレーキパッド **EK EG**

鳴きとダストを抑えたストリート向けMR-1。サーキット走行に対応の幅広い温度域設定のMR-3。ボルシェック採用の実績あるRS4-2。 ■ブリッツ

●*1
EK4（3ドア）/EK4・5（フェリオS S2）/EK4・5（フェリオRTi）/EK9（TYPE-R）

したエコノミータイプのN、ブレーキダストを極力抑えたストリート向けのC、ストリートから競技まで対応するブレーキコントロール性を高めたX、競技の種類を問わずオールラウンドな実力を発揮するY。スプリントから中距離レース向けのV。セラミック系素材を用いた短〜中距離レース向けのSタイプの他、FF車レース専用でコントロール性を高めたL、ジムカーナでのサイドターン時に威力を発揮するK、2種類のリヤパッドを含む計8タイプ。 ■ルービックス

LUVIX



ブレーキパッド **EK EG EF**

モータースポーツでの実践開発をフィードバックし、サーキットユース向けに細かく分類・開発。ストリートに適したパッドもラインアップする。快活性・ライフを重視

Riz



ブレーキパッド **新型 EK EG EF**

サーキット走行やワインディング、ストリート向けのパッドを5種類用意。レースに対応する高温性能と制動力に

Axis



ブレーキパッド **EK EG EF**

フルメタル材ながらローター攻撃性やノイズを最小限に抑えたeXcelストリート。制動性能をバランス良く設定したTYPE-G。さらに初期制動力を強

対応車種	適正温度	価格
eXcelストリート	EK9 0~450℃	F 28000円 R 27000円
TYPE-G	EK EG EF 50~450℃	F 15000円 R 13000円
TYPE-G2	EK EG EF 50~400℃	F 18000円 R 16000円
TYPE-R	EK EG EF 100~600℃	F 21000円 R 19000円
TYPE-R2	EK EG 100~700℃	F 23000円 R 21000円
TYPE-M	EK EG EF 100~400℃	F 26000円 R 24000円
TYPE-M2	EK EG EF 100~800℃	F 28000円 R 26000円

化したTYPE-G2。高温時のコントロール性と安定性を高めたTYPE-R。その制動力をさらに向上したTYPE-R2。ジムカーナ競技でのサイドターン用に開発されたTYPE-M。低〜高温で高い制動力を発揮するTYPE-M2。全7種を設定。
■アクシス

GLAD



ブレーキパッド **EK EG EF**

ライトウェイトカーをメインターゲットにして開発され、カーボン皮膜を形成することでコントロール性と絶対的

な制動力がウリのハード向けに設定したCR。ストリート〜ワインディングまで幅広くカバーするオールラウンド性を持ち、いかなる路面状況でも安定した制動力とコントロール性を両立したNR。ストリートタウンユースを前提として開発し、ブレーキの鳴きやブレーキダストを抑制しながら制動力も確保したベアシックタイプのNSをラインアップ。
■アレスクリエイト

対応車種	適正温度	価格
type CR	*1 0~750℃	F 26000円 R 24000円
type NR	*1 0~600℃	F 23000円 R 22000円
type NS	*1 50~500℃	F 18000円 R 17000円

対応車種	適正温度	価格
TYPE-A	*1 100~600℃	F 20000円 R 18000円
TYPE-C	*1 300~800℃	F 23000円 R 21000円
TYPE-M	*2 200~1000℃	F 32000円 R 24000円

●*1
EG6・9（SR SR2）/EK4/EK9

●*2
EG6・9（SR SR2）/EK4



BRAKE PAD

ストリートからサーキットに対応するTYPE-A。耐摩耗性を高め耐久レースに対応するTYPE-C。フルメタル材で適正温度域がワイドなTYPE-M。 ■サード

AP Lockheed

対応車種	適正温度	価格
type ZC	全車 50~850℃	F 25000円 R 23000円
type SX	全車 50~500℃	F 19000円 R 17000円
type EX	全車 0~350℃	F/R各 13000円



SHPブレーキパッド **新型 EK EG EF**

低・中温域重視のtype EX。初期と中温域を両立したtype SX。街乗り〜ミニサーキット対応のtype ZC。 ■日本デルファイ・オートモーティブ・システムズ

A'PEXi

対応車種	適正温度	価格
GTspec. BRAKE PAD	EK EG EF 0~650℃	F 16000円 R 14000円
N1 BRAKE PAD	EK EG EF 0~約550℃	F 15000円 R 13000円
A'S50 BRAKE PAD	EK EG 常温~850℃	F 28000円 R 26000円



ブレーキパッド **EK EG EF**

初期制動とコントロール性を両立したGTspec.、街乗り〜ミニサーキット対応のN1。高温域で安定した制動力のサーキット専用A'S50。
■アペックス

柿本改



HYPER 250 WORK 柿本改 RACING BRAKE PADS

■EK ■EG ■EF
ハード走行時も剛性感あるタッチ。600℃の高温と250km/hからの制動に耐える。
■F/R各2万円 ■カキモトレッシング

RS★R



Dorioパッド ■EK ■EG ■EF
前後バランスを重視し、ストリート～峠～ミニサーキットと幅広く対応。適正温度0～400℃。TYPE-R対応。
■F/R各1万5000円 ■ディエムシー

IDI



BRAKE PAD

■EK ■EG ■EF

中低温度域でのブレーキ性能を重視し、ブレーキフィードバックや鳴き・ダストを抑えたスタンダードバージョン

GREX

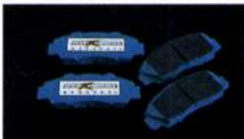


Sports Pad

■EK ■EG ■EF

SPORTS AF (50～450℃) と PRO AF (150～700℃)。■PORTS AF・F1万4000円/R1万3500円 PRO AF・F18000円/R1万7000円 ■トラスト

M&M HONDA



MM2001 ブレーキパッド

■EK ■EG ■EF
ノンアスからカーボンメタルまで各種用意し、ストリート～サーキットに対応。ローター適正温度100～800℃。
■F/R各2万6000円 ■M&M HONDA

FEEL'S



ブレーキパッド

■EK ■EG ■EF
カーボン製とストリート向け。
■カーボンブレーキパッド・F/R各2万7000円 ■ブレーキパッド・F/R各2万1000円～2万5000円
■ホンダツインカム

el SPORT



ブレーキパッド

■EK ■EG
高密度カーボンとアラミド繊維を採用。高耐久性と800℃までの耐フェード性を確保。
■F2万7500円/R2万5500円
■ラック エル・シュボルト事業部

RACING GEAR



POWER DISK BRAKE PAD

■EK ■EG ■EF
ストリートでの快適なブレーキングが特徴の80M。初期制動の高さがウリの80V。ブレーキコントロールに優れた80W。ストリート～サーキットまでカバーする。

Safura



オリジナルパッド

■EK
ストリート～ミニサーキット対応。エンドレスとの共同開発品。TYPE-R専用。
■F2万2000円～/R2万円～
■カーライフレボリューション ケー・ワン

PHASE



R-1 ブレーキパッド

■EK ■EG ■EF
高温対応のサーキットとストリート。新型開発予定。
■サーキット・F2万7000円/R2万3000円 ストリートF1万8000円/R1万6000円 ■フェイズ

Back Yard SPECIAL



ブレーキパッド

■EK
初期制動力とコントロール性を重視したTYPE-R専用。ノンアス製で、60～600℃までカバーする。
■4万8000円 (1台分)
■バックヤードスペシャル

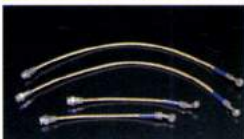
Racing Gear



ランドマークスペシャルタイプ

■EK ■EG ■EF
サーキットテストにより開発。制動力・耐フェード性を重視。適正温度200～800℃。
■F1万8750円/R1万8000円 ■ランドマーク千葉ニュータウン

BRAKE LINE



FEEL'S ステンメッシュブレーキライン

■EK ■EG ■EF
PTFE系テフロンチューブ採用。ブレード部ステンレスの材質や線径、縮み方にもこだわった。TYPE-R対応。
■2万円～2万2000円 ■ホンダツインカム



M&M HONDA ステンメッシュブレーキ&クラッチホース

■EK ■EG ■EF
車種毎に設定された適切な長さを取り回しで、ダイレクトなペダルタッチを実現。
■ブレーキホース2万3000円 クラッチホース8900円 ■M&M HONDA



Riz オールステンレスブレーキライン

■EK ■EG
耐錆性、耐久性の高いSUS303ステンレスフィッティング。引き抜き成形のテフロンホースはPTFE系採用。TYPE-R対応。
■1万9800円 ■リズ



ENDLESS BRAKE LINE

■EK ■EG ■EF
ステンレス材のプレス圧縮カシメを施したフィッティングを採用。ホースはステンメッシュテフロン。TYPE-R対応。
■3万1000円～3万6000円 ■エンドレスアドバンス



ZAPS ブレーキライン

■EK ■EG ■EF
ステンメッシュPTFEホース。フィッティングはスチール。写真は他車種用。TYPE-R対応。
■2万8000円 ■三和トレーディング



APP ブレーキラインシステム

■EK ■EG ■EF
フィッティングはスチールからステンレスの2種。ホースはテフロン・ステンレス。
■1万9500円～2万9500円 ■振功物産APP事業部



A-SPORTS ステンメッシュブレーキホース

■EK ■EG ■EF
6本のリバース回転スリット採用。新設計採用。TYPE-R対応。
■4万2000円～5万2000円 (2枚1セット) ■エンドレスアドバンス・ジール事業部



FUN ステンメッシュブレーキホース

■EK ■EG ■EF
EARL'S製フィッティングを採用。ダイレクト感あるブレーキタッチを実現。長さ等オーダーすることも可能だ。
■1本5000円～ ■AUTO FACTORY FUN



Safura ブレーキホース

■EK ■EG
剛性感あるダイレクトなペダルタッチを実現するブレーキホース。TYPE-R対応。
■2万5000円～ ■カーライフレボリューション ケー・ワン



PHASE ブレーキホースKIT

■EK ■EG ■EF
ブレーキチューンの定番アイテム。ブレーキパーツをステップアップする第一歩に。TYPE-R対応。
■2万5000円 ■フェイズ



ZEAL SUPER DISC ROTOR

■EK ■EG ■EF
曲線スリットがシャッターを抑制。熱処理済。新型開発予定。TYPE-R対応。
■3万5000円～4万5000円 (2枚1セット) ■エンドレスアドバンス・ジール事業部



ZEAL STRAIGHT-6

■EK ■EG ■EF
6本のリバース回転スリット採用。新設計採用。TYPE-R対応。
■4万2000円～5万2000円 (2枚1セット) ■エンドレスアドバンス・ジール事業部



ENDLESS 24 SLIT ROTOR

■EK ■EG ■EF
6片面あたり24本のスリットがパッドの性能を安定させる。特殊熱処理済。TYPE-R対応。
■2万4500円～2万9000円 (F1枚) ■エンドレスアドバンス



ENDLESS BRAKE DISC ROTOR

■EK ■EG ■EF
特殊熱処理を施すことでブレーキの効きと耐熱強度を向上している。TYPE-R対応。
■1万4500円～1万9000円 (F/R各1枚) ■エンドレスアドバンス



SPOON SPORTS 4ポットアルミキャリア用15インチブレーキローター (フロント)

■EK ■EG
ローターを15インチ化し、EG6/EK4に同社製4ポットアルミキャリアが装着可。
■1万5000円 (1枚) ■スプーン



SPOON SPORTS 14インチブレーキローター (リア)

■EK ■EG
Fに同社4POTキャリア&15インチローター装着時、Rローター&キャリアも大型化しF/Rバランスを取る。
■1万1000円 (1枚) ■スプーン



**AP Lockheed
DISC ROTOR
STANDARD TYPE**
EK EG EF

精度・バランス・耐熱性・価格を高い次元で両立している。 ■F1万6000円〜/R1万2000円〜 ■日本デルファイ・オートモーティブ・システムズ



**GLAD
SLIT ROTOR**
EK EG EF

スリットの角度、本数、深さ、パターンはテスト&トライを繰り返し決定。ジャダーや鳴きを抑えている。 ■オープンブライス ■アレスクリエイト



**Axis
スリット・ローター**
EK EG

放熱性が高いベンチレーテッドタイプにスリットを加え、パッド洗浄性や耐フェード性を向上する。TYPE-R対応。 ■2万8000円 (2枚1セット) ■アクシス



**Project μ
SCR-PRO**
EK

ベルハウジングにアルミ合金を採用し軽量化を実現。耐熱性が高い2ピース構造。TYPE-R対応。 ■6万3000円 ■プロジェクト・ミュ



**Project μ
SCR Pure Plus**
EK EG EF

熱安定性、耐久性が高いFC合金鋳鉄を採用。ハードブレーキングに耐える。TYPE-R対応。 ■3万9000円〜4万1000円 ■プロジェクト・ミュ



**Project μ
SCR Pure Plus**
EK EG EF

ローター表面は特殊焼き入れ処理済。耐クラック性能を向上しながらも、純正並みの価格を実現。TYPE-R対応。 ■2万8000円 ■プロジェクト・ミュ



**M&M HONDA
スリットディスクローター**
EK EG EF

熱対策やブレーキパッドの偏摩耗を防止するためにスリット加工を施したブレーキローター。 ■2万5000円 ■M&M HONDA



**FEEL'S
スリースリットブレーキローター**
EK EG

AP ロッキード社製ブレーキローターの両面に、3本のスクエアカットスリットを追加。TYPE-R対応。 ■3万4000円 (F2枚組) ■ホンダツインカム



**RACING GEAR
POWER DISC ROTOR**
EK EG EF

FC250材採用の純正同等品〜サーキット対応のCV材スリット入・無の3タイプ。TYPE-R対応。 ■6250円〜1万4000円 ■辰巳屋興業 自動車用品部



**IDI
RACING ROTOR Blacky**
EK EG EF

欧州グループNレースでのノウハウを投入。摩擦面の安定化を実現した。TYPE-R対応。 ■2万9000円〜3万4000円 (セット) ■アイ・ディ・アイ



**A'PEXi
スーパーブレーキローター
スリットタイプ**
EG EF

常温域〜超高温域までの効きとコントロール性を実現。スリットはV字断面。同社製パッドにマッチする。 ■3万5000円 (F左右セット) ■アベックス



**AP Lockheed
DISC ROTOR Type SL**
EK EG EF

スリットがガスやパッド分を除去し、常にリニアなタッチを実現。 ■F2万4000円〜/R2万2000円〜 ■日本デルファイ・オートモーティブ・システムズ



**SECTION
スリットブレーキローター**
EK EG EF

正回転方向に刻まれた6本スリットがパッド粉塵を排除。安定した摩擦係数を実現する。F用のみ設定。TYPE-R対応。 ■1万2500円 (1枚) ■シルクロード



**SECTION
STDブレーキローター**
EK EG EF

低価格ながら純正同様の性能を備えるノーマルタイプのローター。F用のみの設定。TYPE-R対応。 ■8600円 (1枚) ■シルクロード



**A-SPORTS
リアブレーキローター**
EK EG EF

6本のスリット入りで、ブレーキパッドのダストを効果的に除去。ブレーキフィードバックが向上する。 ■1万6800円〜1万8800円 ■オート・アドバンス



**A-SPORTS
フロントブレーキローター**
EK EG EF

CV鋳鉄素材の採用により、耐久性とブレーキフィードバックを向上している。スリット入・無あり。 ■1万2800円〜1万9800円 ■オート・アドバンス



**Techno Pro Spirit
純正タイプローター**
EK EG EF

純正と同等の耐久性を持ちながら、純正以下の価格を実現した。製品精度も高い。 ■5800円〜 ■テクノプロスピリッツ



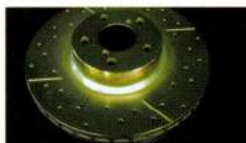
**ZERO-1000
SLIT ROTOR KIT**
EK EG EF

6本のスリットがパッド粉塵を効果的に排除。低温〜高温域まで安定したコントロール性を実現する。TYPE-R対応。 ■2万5000円 ■トップフューエル



**BE FREE
ブレーキディスクローター**
EK EG EF

純正より低価格なのに、パッドと同時にローター交換も可能に。 ■スリット入り7900円/スリット無し5400円 (各1枚) ■BE FREE



**COTO SPORTS
DBAスポーツロータークロスドリルタイプ**
EK EG EF

スリットが熱やガスを放出。耐フェード性と制動力を高めた。TYPE-R対応。 ■F3万8000円〜/R3万2000円〜 (各2枚入) ■コトスポーツ



**COTO SPORTS
DBAスポーツローター スリットタイプ**
EK EG EF

放熱性を高めるスリット入り。パッドの偏摩耗も防止。TYPE-R対応。 ■F3万5000円〜/R2万6000円〜 (各2枚入) ■コトスポーツ



**SS WORK'S
4ポットBIGブレーキkit**
EK EG EF

300mm大径ローターと4ポットキャリパーが高い制動力を発揮。ニッサンタイプMキャリパー流用で低コストを実現。 ■11万8000円 ■SS WORK'S



**Project μ
HYPER BRAKE
CALIPER 4Pot(M)**
EK

コンパクトな高剛性アルミ削り出し。TYPE-R対応。純正ローター可 (EK4は純正不可)。 ■31万5000円〜37万8000円 ■プロジェクト・ミュ



**ENDLESS
BRAKE CALIPER**
EK EG

ブレーキのボテンシャルを向上するキャリパーキットがブライスタウン。TYPE-R対応。 ■19万8000円〜23万8000円 ■エンドレスアドバンス



**SPOON SPORTS
4ポットアルミキャリパーキット**
EK

バネ下重量を大幅に軽減し、剛性も向上する。TYPE-R専用 (同社15インチローター装着でEG6/EK4にも装着可)。 ■左/右フロント各8万円 ■スプーン



**MUGEN
ACTIVE GATE BRAKE SYSTEM**
EK

過酷な使用条件下でも、常に安定した減速性能とコントロール性能を実現する。TYPE-R専用部品。 ■12万8000円 ■無限



**BILLION
スーパーブレーキフルード**
EK EG EF

ドライ沸点330℃、1%ウェット沸点283℃。サーキットでも高い性能を発揮し、ペーパーロックを防ぐ。 ■4500円 (1ℓ) ■ミノルインターナショナル



**acre
ハイパー DOT4**
EK EG EF

ドライ沸点282℃、ウェット沸点175℃とDOT5に迫りながらDOT4の扱い易さを実現。耐ペーパーロック性も高い。 ■1800円 (0.5ℓ) ■ヴィンズ



**GLAD
LUB-PROVE DOT4 special**
EK EG EF

ドライ沸点283℃、ウェット沸点188℃とDOT4規格を上回る。モータースポーツ〜ストリートまで幅広く対応する。 ■3300円 (1ℓ) ■アレスクリエイト



**FET SPORTS
BF-310**
EK EG EF

ドライ沸点305℃以上、ウェット沸点195℃以上。管理の難しさは最新技術でクリアした。スーパーDOT5相当。 ■2500円 (0.5ℓ) ■エフイーティ



**FEEL'S
ブレーキマスターシリンダー
ストッパー**
EF

強い踏力時のブレーキマスターシリンダーの動きを抑制。剛性感の高いダイレクトなタッチを実現。 ■12万2000円 ■ホンダツインカム



レーシング、その一言が意味する数々の高性能。

RED LINE

Racing

高性能ジェットエンジンの超高温にも耐える
唯一のベース素材、ポリオールエステルを採用した
パフォーマンスレーシングオイル。



SAE 5W-30

超低フリクションを実現し、レスポンスをなによりも優先するクルマに最適であり、油膜の強さ・流動性共にクラス最高水準オイルです。

1ℓ ¥ 3,500
4ℓ ¥13,000
18.9ℓ ¥60,000

SAE 0W-40

寒暖差に影響されことなく、オールシーズンで流動性を維持し始動時から優れた潤滑性を発揮。また、優れたアクセラレスポンスを実現するワイドレンジオイルです。

1ℓ ¥ 3,500
4ℓ ¥13,000
18.9ℓ ¥60,000

SAE 15W-50

高温で高負荷が続く状況下でも、油膜を確保し安定した油圧と耐久性を与えてくれるハイパワー車に最適なオイルです。

1ℓ ¥ 3,500
4ℓ ¥13,000
18.9ℓ ¥60,000

SAE 10W-30

低温始動性に優れながらも高回転の領域まで対応し、レースシーンの過酷な状況下でも十分に性能を発揮する高性能オイルです。

1ℓ ¥ 3,500
4ℓ ¥13,000

SAE 10W-40

オールラウンドに使えるベストバランスオイルです。国産車からインポートカーまでエンジン性能を100%発揮させ、燃費向上を実現する低フリクションオイルです。

1ℓ ¥ 3,500
4ℓ ¥13,000
18.9ℓ ¥60,000

SAE 20W-50

ハイパワー車・ハイトルク車で、超高温を発生するチューニング車に、高い保護力を提供しつつ、レスポンスの良さを実現したスペシャルオイルです。

1ℓ ¥ 3,500
4ℓ ¥13,000
18.9ℓ ¥60,000



類似品にご注意下さい。

当社取り扱いのエンジンオイルは缶（金属）製ボトルです。（18.9ℓは除く）



ZRR SAE 10W-60

チューニングエンジンの性能をフルに発揮させるプロフェッショナル専用オイル「ZRR」。GT-Rをはじめとする大排気量ターボ車に最適です。

5ℓ ¥19,000



ZRS SAE 5W-50

レースからストリートまで幅広いニーズに対応するオイル「ZRS」。あらゆるシーンで安定したパフォーマンスを発揮します。

1ℓ ¥ 4,000
4ℓ ¥15,000



GEAR OIL

優れた低温特性とギア保護性能を持つレッドラインギヤオイル。デフからL.S.D.まで幅広く使用できます。

75W-90 GL-5+
80W-140 GL-5+
75W-140NS GL-5+
MT-90
MTL

1 U.S. Quart 各 ¥ 3,500

日本正規輸入元

株式会社レッドライン

〒188-0014 東京都西東京市芝久保町4-26-5
TEL.0424-66-8197 FAX.0424-66-9198

商品に関するお問い合わせは

0424-66-8197

HONDA R ホンダの“R”には特別な意味がある。誰を



——フェイスは、いつの時代もプレジャーを追求し続けます。——



新発売 NEWインデグラR(DC5)用
純正レカロ用ローボジシートレール
¥15,000

近日発売 S2000,DC5
オールステンレスマフラー



□ 4ボット対向ピストンキャリバー



シートレール ¥60,000



※上記の金額のほかには部品代、ミッションオイル代などが加算されます。



TAITEC GT500Style Hi-WING NEW センターマフラー
¥138,000 ¥128,000



GT2000フロントバンパーボイラー GT2000オプションパーツ
 ¥198,000 カナード¥18,000
 ウイングフラップ¥28,000



NEWパラレルマフラー
¥128,000



GT2000ディフザーアンダーパネル
 CARBON **¥198,00**
 CARBON&KEVLAR **¥198,00**

NSX : 1DIN or 2DINオーディオ及びHID.加工取付致します。

PHASE
DESIGNING FOR SPEED

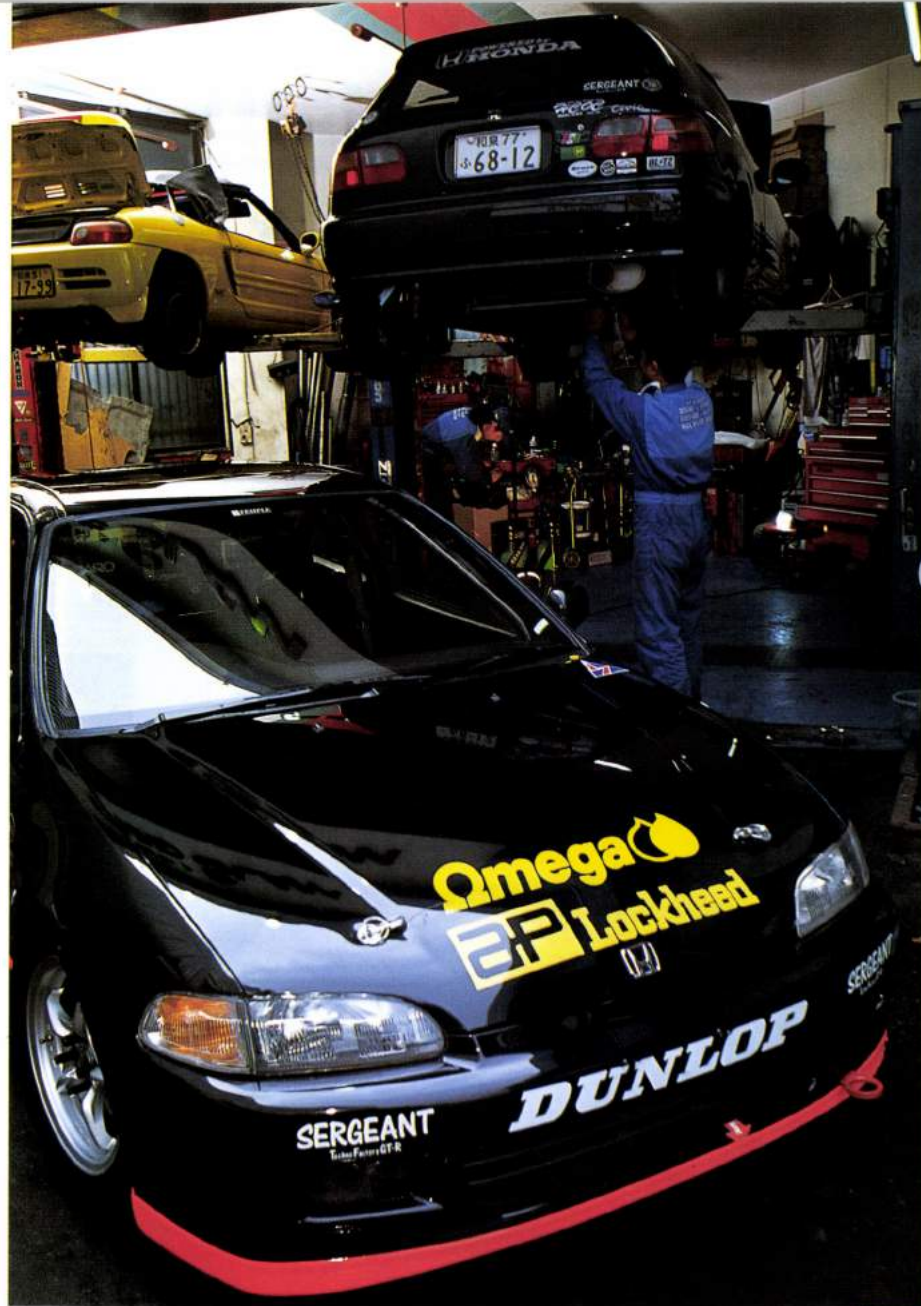
7224-0025

取扱ブランド：無限・SPOON・SPEED・TAITEC・NOVA・QUANTUM・RG・K&N JAPAN・ADVANCE・Back Yard Special.
 神奈川県横浜市都筑区早刈1-24-5 TEL045-595-0270 FAX.045-595-0271 ★全ての金額には消費税は含まれておりません。
 振込口座／あさひ銀行 石神井支店 普通3667699 代引きOK！ JCB・VISAカード他ローンも取扱いできます。

今が旬!

EG6

ちょっとしたメンテ&チューンで
EG6は最速マシンに生まれ変わる



リバイバル チューン

Photos/Hiroyuki Inada
Text/Keisuke Koga

EP3のデビューで2世代前のシビックとなってしまったEG6結構、古いクルマの仲間入りをしてしまった感じがしなくてもないですが、ところがどっこい、ポテンシャルはまだまだ侮れないものを持っています。ただ古くなっているのは事実なのでメンテしながらチューンしましょう。ここではその具体的にどこをどうすればいいかのポイントを紹介。EKに負けない車に仕上げることで、可能なのです!

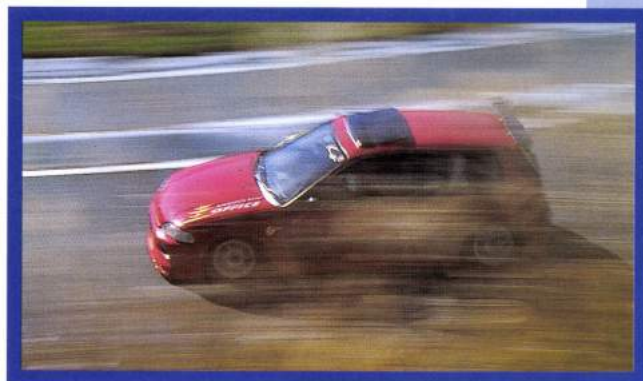
まずはプラグ&コード交換から

今、一番旬なチューニングの素材といえばEG6。何より軽くてちょうどいいディメンションのボディに、ビンビン元気なVTECが載っかってるんだからベースモデルとしてはもう最高。多くのホンダ系チューナーも「ちゃんとしてやれば、絶対EKに負けないクルマになる」と断言してるぐらいだし。

とは言っても、やっぱり古いクルマだから直すところは直して、最新のチューニングパーツを導入するっていうのが大前提。メンテナンスしながら、同時にチューニングを進めていくのがEG6チューンの基本です。

さて、それで実際に「素」の状態の中古EG6をいじっていくという前提で、チェックすべきポイントを追っていきましょう。アドバイザーは、「サージエント」の鶴岡 仰店長。フォーミュラ経験もあるレースカードライバーであり、数多くのオールドカーを所有するエンスーでもあります。

その鶴岡さん、「とにかくEG6はいいクルマ。お金をかければメチャクチャ速くなるのは当然として、うまくポイントを攻めていけば少ない投資でもかなり速くなりますよ」と力強く宣言してくれました。



さて、それではボンネットを開けエンジンからチェックしていきましょう。黒ヘッドのB16Aは、ミニアル車の場合カタログスペックは170馬力、トルク16・3キロと今見ても素晴らしいエンジン。ホンダエンジンはハイパワーなだけじゃなくて、部品や組み付け精度も高いのが特長です。だから、同年式の後メーカーの古いクルマと比べると普通に走っているかぎり「ヤレ」は少ない方。ただし、ホンダ車オーナーは普通のヒト以上にエンジンをブン回す傾向があるので、やっぱりかなりストレスは溜まってるハズ。

まず、最初にチェックしたいのがプラグとプラグコード。買った時から一度も換えていない、なってるというのは論外で、すぐさま外して燃えないゴミに出しましょう。B16Aは電気系チューンでかなり元気になるので、まずはプラグを交換。鶴岡さんによれば、ストリートならイリジウム系の7番（NGKの場合）、峠々走行会レベルなら8〜9番あたりがオススメだそうです。もつとも、けっこうチューニングしたクルマでレースオンリーならレーシングの10番がいいそうですが、街乗りでは実用的ではないどころか全然使えないのでやめておきましょう。

プラグコードは、純正品に換えるよりも、ちょっと気張ってアフターの低抵抗タイプに。純正品はけっこうロスが多いので、敏感な人

ドライブシャフトはアキレス腱



EG6のドライブシャフト自体は太いが、ジョイント部分がネック。ステアリングフルロック状態でフルパワーをかけると破損しやすい。

駆動系はまとめてチューン



消耗品のクラッチを交換する際に、デフやファイナルを交換すると経済的。ファイナルは4.7(ノーマルは4.4)が一番オールマイティ。

ブーツ内のグリスを強化



ドライブシャフトのブーツの中に入っているグリスが、熱で破裂して外に飛んでしまうのが問題。熱に強いグリスに交換するのも効果的だ。

クラッチのマスターシリンダー



クラッチのマスターシリンダーはキレが鈍るので、10万kmも走ったら交換しておきたい。エンジンルーム内にあるから作業も簡単。



エンジン & 駆動系

約10年前のエンジンとはいえ、普通に走っているかぎりはまだ元氣なB16Aユニット
ただしエンジン周辺のパーツや駆動系はけっこう消耗しているハズ
壊れてトラブルを引き起こす前に、チェックして不具合を事前に直しておこう

スプールバルブのオイル漏れ



VTEC切り替え装置のスプールバルブは、裏側のパッキン部分が劣化してオイルが漏れるようになるので、気がついたら早めに交換したい。

O₂センサーのトラブル



アイドリング時の空燃比を適性に保つために必要なのがO₂センサー。カーボンが大量に付着すると、排気ガスで車検をパスできない場合も。

スロットルセンサーの不調



スロットル開度に応じてCPUに燃料噴射の信号を送るのがスロットルポジションセンサーの役目。スロットルボディと一体式なので高つく。

ディストリビューターの不調



セルが力強く回ってもエンジンがスタートしない場合は、デスピのトラブルだ。イグナイターやイグニッションコイルがイクと突然止まる。

水温センサーの作動不良



水温が暖まった状態でVTECが低速から高速カムに切り替わらなかったら、冷却水の水温センサーの作動不良の可能性が考えられる。

EACVの作動不良



コールドスタート時にアイドルアップさせるのがEACV。これが不調だとエンジンのかかりが悪くなったり、アイドリングが安定しなくなる。

オイルパンの過熱



ヒートシールドがつかないアフターのエキマニに換えると、エキマニの熱が近くにあるオイルパンにモロに伝わる。遮熱材でガードしよう。

プラグ&プラグコード



真っ暗闇でエンジンをスタートさせプラグコードから火花が散っていたら放電している証拠。効率の良いアフターパーツに換えてしまおう。

車速センサーの作動不良



車速センサーはミッションの回転数をパルス信号に変換する役目がある。このセンサーが不調だと、高速カムの切り換えに支障をきたす。

エアクリーナーの汚れ



エアガンで吹いても汚れが落ちない場合は新品に交換。熱対策をし、ダクトとセットになったムキ出しタイプに交換すればパワーアップ可能。

タイミングベルトの伸び



写真のようにかなり太いタイミングベルトでも、伸びて点火時期が狂うこともあり得る。ウォーターポンプも同時に交換してしまうのが得策だ。

アースだって劣化する



最近、パワー感がアッするという口こみでアースが注目されているけど、まずはへばい純正のアースをどうにかしたいところ。

なら十分にパワー感がアッしたのを体感できるでしょう。また、近頃はやりのアースングもEGとはマッチングがいいそうです。火花が強くなってプラグが焼けすぎるほど効果があるそうで、ライトが明るくなるというオマケまでついてきます。なお、アースングをする際はなるべくケーブルが短くなるように各部を結んでやるのが、パワーアップのポイントです。

デスピは要チェック
続いて電気系でいくと、デスピ・ディストリビューター、イグニッションコイル、イグナイターといったパーツに注意。デスピはローター、キャップを交換しておきたいところ。また、イグニッションコイル、イグナイターがいけると、たとえデスピ中だとしてもいきなりクルマが止まるので、両方同時に交換しておいた方が無難です。こちらへのパーツはEG系のウィークポイントと言えるところで、6万km以上走ったクルマは要チェック。特に暑い夏場にイグニッションが多いそうなので、早めにメンテしときましょう。

ドに走る人は早めに換えておいた方がいいかも。というのも、切れないけど多少は伸びてくるのでバルブタイミングがずれ、点火時期が狂う可能性があるからです。ただし、これはそこそこ面倒な作業なので、同時にウォーターポンプも換えておいたほうがバリエーションが上がる。ウォーターポンプは軸のベアリングが劣化して音が出るようになるので、聞き耳をたててチェック。ホンダエンジンは冷却にとても気を使った設計がしてあるので、水やオイルについては特にシビアに管理しておいた方がいいでしょう。ということで次はラジエター。これは……ハードに走る場合でもネックになる部分であります。まずは、アフターの水温計を取り付けてみましょう。あまりに針がすぐハネ上

がるのにきつとビビるはず。純正の水溫計はなかなか動きが鈍いですが、針が動いてしまった時にはもうけっこうデンジャーゾーンすでにエンジンがダメージを受けている可能性だってあります。

原因は、普通のクルマの半分くらいしか面積がない小さいラジエターで、夏場のサーキットでは本場に役に立ちません。特に、エアコンを生かしているクルマの場合は、このサイズのまま厚くするなどして容量を稼いでいる2層や3層ラジエターを付けることになりま。エアコンを外してしまうのなら、普通のクルマのような全面タイプにするのがベター。その際、銅や真鍮製よりアルミ製の方が断然軽いのですが、放熱性は銅・真鍮の方が高いので、渋滞などで風が当たらないような状況では銅・真鍮の方が有利です。

また、開弁圧が高められているラジエターキャップは確かに効果があるのですが、その分水まわりのホース類にも負担がかかるので、古いクルマの場合はホース類の交換も同時に考えてみた方がいいかもしれません。なお、低い温度で弁を開けて水を循環させる、ローテンブサーモも水温低下に効果的ですが、ヒーターが効きにくくなるために、しはれる冬場は純正に戻しておいた方が無難です。

オコスカイが少くない人は、リレーを工夫して電動ファンを作動を自分で操作できるようにするのが一番安上がり。

シビクといえはVTEC、VTECといえはスプールバルブというくらい、この部品は重要です。油圧で作動するこのスプールバルブは要のパーツになかなか頑丈につくってあります。ただし、エンジンとの接触面のバッキンが劣化し、この部分からオイルがもれてしまうケースがかなり多いようです。

4番シリンダー付近がオヤジの顔のように油でギトギトになっているなら、バッキンを交換しましょう。そのまましておくと、オイルレベルが下がってしまいますから。

たまにはクルマの下にもぐりこんでみるのもいい経験です。その際チェックするポイントは、オイルパンとブロックの結合部。ここはガスケットも劣化するので、オイルが多くにじんでいたらすはボルトを増し締め。中にはボルトが無くなっているクルマもあるぞうです。

足まわり & ボディ



EG6のシャシー設計はかなり優秀で、サスペンションの基本性能は高いレベルにある一方、ウィークポイントはボディ剛性の弱さなので、これを効率よく補強してやってブッシュ類をリフレッシュ、強化してやれば抜群のハンドリングが手に入るだろう

うです。ブレーキクリーナーで付着したオイルをふき取り、数日後にそれでもにじむようならガスケット交換を断行しましょう。

駆動系をチェック

最近、ブレーキング時に強いジャダーが出る、ダツダツとハンドルがとられる……という症状は、ステアリングラックエンドや、タイロッドエンドに問題があります。ホイールバランスが崩れているのと勘違いしやすいのですが、特定のスピード域だけではなく全域でジャダーが出ているならラックエンド・タイロッドエンドのトラブルです。ジャッキアップしてタイヤをゆすり、左右方向にガタがあるならラックエンド・タイロッドエンドが上下方向にガタがあるならハブベアリングがダメになっているのがパターンです。

ドライブシャフトは、シビクのアクセレス腱ともいえる部分。夏場のサーキットなどで

は熱でブーツ内のグリスが膨張し爆発してグリスが飛び散り、中のジョイントがイクという状況が頻発。車高ベタベタのクルマは特に負担がかかり、ハンドルの切った時にガクゴクと音がするようなら、そろそろ寿命と覚悟ジョイントを交換する際はグリスを強化タイプにしておくと、焼き付き防止に効果的です。また、強化ジョイントなんかもアフターパーツとしてリリースされています。

クラッチは、交換ついでにできれば強化したいところ。ノンアスのシングルが基本で、サーキットではメタルがベター。つながりが良くなり、パワーロスがかなり減ります。ただし、強化クラッチなどに交換しているクルマは、マスターシリンダーがかなり弱っているはず。クラッチのキレが悪くなったら、マスターシリンダーを疑ってみましょう。特に、10万km以上走っているクルマならすぐにでも交換した方が無難です。

エンジンマウントの強化



エンジンマウントは絶対に痛んでいるので要交換。特にフロントストッパーとリアマウントは強化品にすると効果がある。

スポット増しは効果的だが……



ボディが柔らかいEG6は、スポット溶接増しの効果がかなり高い。ただし、フルで入れるとコストもかなりかかってしまう。

トレーリングアームブッシュ



車高をベタベタにして食荷をかけ続けると、トレーリングアームのブッシュに亀裂が入り、ハンドリングがあいまいになりやすい。

コンプライアンスブッシュ



コンプライアンスブッシュが劣化すると、フルブレーキング時にフラフラとハンドルがとれやすくなる。

サスペンションはお好みで



カタログページを見てもわかるように、EG6用の車高調はかなりの量。速いチューナーがいるショップのオリジナルも狙い目。

ロールケージは接点を多く



ロールバーはいかにボディと多くの接触点を持つかで、得られる剛性が変わってくる。バーの数を増やしすぎると重くなるが。

リアの開閉部を重点的に補強



リアハッチ部は開口部が大きいので特にボディが弱い。タワーバーやピラーバーで補強してやると足の動きがつかみやすくなる。

ブレーキキャリパーの開き



EG6 REVIVAL TUNE

EG6のブレーキは優秀な方だが、それでもハードに使い続けると徐々にキャリパーが開いてくる。オーバーホールも可能だ。

ハブベアリングのガタ



ジャッキアップしてタイヤを上下に振りガタが出るようならハブベアリング、左右で出るならタイロッド・ラックエンドの問題。

強化ブッシュ圧入済アーム



強化ブッシュ自体の値段は安い、圧入する工賃が高く付く時間がかかるので純正下取り式のブッシュ圧入済アームが便利だ。

スタビリンク取り付け部の剥離



あまりにも強いスタビを装着すると、スタビリンク取り付け部が剥離すること。下まわりからコトコト異音が出たらチェック。

足まわり、そしてボディ

足まわりのチューンはまずブレーキから。片持ちタイプのキャリバーは、10年も酷使しているさすがに開いてきます。また、ピストンのダストブーツが熱でボロボロに飛び散り、汚れが付着するとピストンの戻りが悪くなり、フィーリングが悪化します。だから、予算があつたらオーバーホールもしくは交換したいところ。ただし、車重が軽いせいか効き自体は十分なレベルにあります。

サスペンションは、好みの車高調を選べばいいでしょう。「EG6は、EKよりもホイールベースが短く、シャシーのバランスはかなりいい」と鶴岡さんが言うように、高速コーナリ以外ではEKよりもEGの方がコントロールラブルなほど。どちらかといえば、リアはあまり粘らせないでニュートラルなハンドリングにセッティングした方がフィーリング、タイムともに良いようです。ちなみにサージェントの場合は全長調整タイプの車高調を使い、ブリロードをかけることで比較的低いレートのパネを使っているとのこと。また、リアのスタビを太くしてリアの粘りを抑えているのが、サセッティングの上でのポイントだそうです。

EG6最大のウィークポイントとも言えるのがボディ剛性の低さ。カチカチのEKと比べるとかなり見劣りするので、補強はマスト

メニューです。本当はフルスポット溶接を入れると別モノのボディになるのだけど、かなりの出費を覚悟しなくちゃいけないので非現実的。もし、部分的に入れるならドア開口部まわりや、リアハッチ開口部まわりなど大きく開いた部分を重点的に補強しましょう。

まあ、普通はそれほど厳しいハズなので、まずはタワーバーやリアシートベルトアンカー間を結ぶビラバー、バンパー内に入るエンドバーなどで、リアまわりをメインに補強。リアがワンテンポ遅れる「あの感じ」がかなり解消され、動きがシャープになります。

ロールバーは、フロアだけを固定する通常のタイプよりも、ビラーにボルトや溶接で留めるタイプの方が剛性面では格段に有利。サージェントEG6のように、Bピラー付近を通る縦のバーと、センタートンネル部を斜行バーでつなぐやり方もかなり効果的です。

ブッシュ類は要交換

ブッシュはぜひリフレッシュしたいところです。確認しやすいのはトレリングアーム取り付け部で、ここがダメなら他もダメ。フロント10個、リア14個のブッシュは相当劣化しているはずなので、強化ブッシュ圧入済みのアームキットなどに交換するのが手取り早いでしょう。特に、高性能ダンパーを入れるのならブッシュは絶対にリフレッシュしておくべき。あと、5個あるエンジンマウント

純正パーツ価格&参考工賃

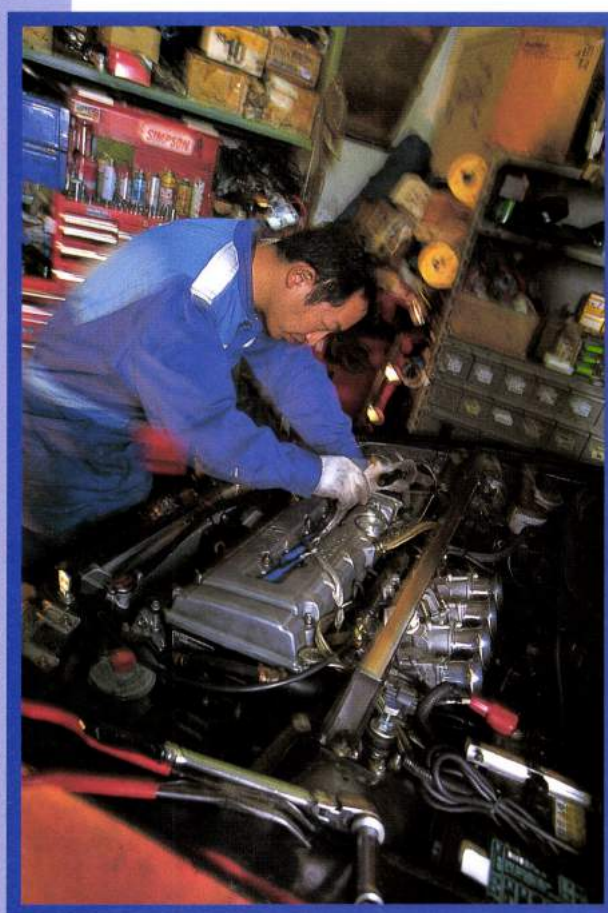
パーツ名	パーツ代	工賃
ドライブシャフトブーツ (1本)	6700円	1万5000円
ドライブシャフトジョイント (1個)	1万8600円(イン)1万(アウト・非純正)	1万5000円
クラッチ (カバー&ディスク)	1万7850円	3万5000円
クラッチマスターシリンダー	5900円	1万2000円
シフトリンケージブッシュ	730円(2カ所)	6000円
ラックエンド	3450円	8000円
スプールバルブ・パッキン	770円	3000円
デスビローター	1550円	3000円
デスビキャップ	1450円	2000円
イグニッションコイル	4550円	8000円
イグナイター	1万2000円	8000円
水温センサー	2000円	8000円
車速センサー	5400円	6000円
O2センサー	1万8500円	6000円
EACV	1900円	6000円
スロットルボディ	2万6800円	1万円
オイルパンガスケット	1700円	1万6000円
ハブベアリング (1カ所)	4200円	1万2000円
キャリバー (フロント1個)	2万6800円	1万2000円(フロント左右)
エンジンマウントブッシュ (1セット)	1万3650円	1万8000円

*工賃はサージェントの参考価格。車の状況によっても変わってくる

サージェント

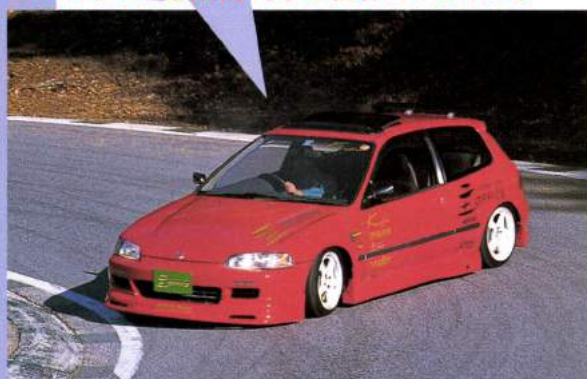
今回取材に協力していただいたショップは、大阪府堺市にあるサージェント(=テクノファクトリーGT-R)。ストリートからサーキットまで、どんなステージでも速くて楽しいクルマをプロデュースするショップとして有名だ。中でもホンダ車は特に得意とするところ、数多くのホンダ車オーナーが集まってくる。店長の鶴岡さんをはじめとするスタッフはみな走り好きで、車高調などオリジナルパーツのラインアップも豊富。

デモカーのEG6は53ページで紹介しているので、こちらもチェックしてほしい。
〒590-0982大阪府堺市海山町1-60-3
☎0722-27-4807営業時間10~20時
定休日：火曜日 第2・3月曜日



EG6でドリフトも楽しい!

圭オフィスが提案するドリ仕様セッティング



「FRと比べるとアクセル操作でリアを流すのが難しいので、いかにリアをフロントに追従させるかがセッティングする上でのポイント」と中村さん

「EG6でドリフトも楽しいですよ」と言うのは圭オフィス広報の中村さん。10万円で探してきたEG6をベースにお遊び車を作ってしまった。ドリ車の場合リアタイヤは185/60-14がベストで、ドリフト時の空気圧は3kg/cmに高めるのがポイント(中には4kg/cmという人も)。ただし、圭オフィスEG6の場合カッコも大事ということで、ホイールはあえて15インチを装着している。フロントはアッパーアームとボディの間にワッシャーをはさんでキャンバーをつけ、リアはDC2インテRのアッパーアームを流用してキャンバーをつけているが、リアをあまりねかしすぎると飛距離が伸びず姿勢も乱れやすくなるそうだ。高回転を多用し水温が厳しいので、DC系の純正水冷オイルクーラー(4万円)をボルトオン装着してあるのもポイント。「DC2純正ラジエターの流用も◎です」ということだ。

■圭オフィス 〒391-0301長野県茅野市北山2625 ☎0266-77-2109



ホイールは圭市モデルKSCE。サイズは15×6.5Jで、フロント205/50-15、リア185/55-15のネオバを履く。

カッコも重要! ということでエアロを装着。GTウイングも奮発して全部で15万円也。





アメリカンドラグのために特化させたモンスターエンジン

B16Bは腰下を換装し1.8L化し、4速9000回転弱でゴールする。JE社製フラットピストンを使い圧縮比は8.7。スリーブは厚手のものに、NOSを使うとハンデ100ポンド(約40kg)が課せられるが、3速からの伸びが違うので使用している。INJは1300cc。カムはいろいろ試した結果戸田のNA用。



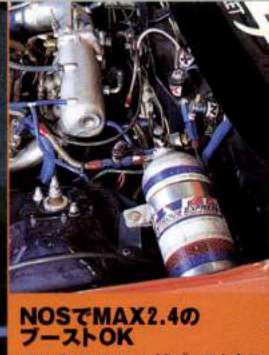
シングルターボはギャレット改

ギャレット改のタービンは風量的にはTo4Rとほぼ同等。最高出力は560ps/9500rpmにも達している。



インタークーラーはなんと水冷式!

アメリカでは水冷式は一般的だという。走行前に水を一杯に詰めて強制的に冷やす。SPEARCO製を加工装着。



NOSでMAX2.4のブーストOK

NOSで0.3~0.5kg/cmのブーストをアップすることが可能。燃料と一緒にスロットル前で噴射している。

容量アップのオイルパン

アルミでワンオフ製作したというオイルパン。ブロック剛性とオイル容量のアップで、オイルの負担の軽減を図ることが目的。かなりゴツイところがいい。



スイッチ類をボックスに集中的に設置

イグニッション、燃料ポンプ、オイルポンプ、ウォーターポンプなどのスイッチ類は、シフト脇のスイッチボックスに集中配置して、操作をやりやすいようにしている。



コイツはマフラーかフロントパイプか?

タービンのエキゾーストハウジングからそのままフロントサイドに出てくるステンエキパイ。アウトレット兼フロントパイプ兼マフラーだ。低速トルクの必要がないので、短くて軽い方が有利。ちなみに75φ。



安全タンク式を助手席フロアに設置

燃料タンクは助手席のフロアに移設して重い物を前に。容量は3ガロン(約12L)で、満タンで3~4回走れる。



シフトアップポイントは9000回転

オートメーターに加え、水温、EX温、燃圧、油圧計などを装着。その脇はプロスタートのレブ選択スイッチ。



ステアのスイッチでNOSをコントロール

ダウンしたドラゴジに合わせシャフトから低く寄せられたステア。右がNOSのON、左がNOSのエア抜き用。



ベルトの規制もうるさいのがアメリカ

シートはブリッドのジータ。ベルトは米CROW製で、米Sn規格に適合したもの。2年間のみ使用可能。

本場アメリカに殴り込みすでに2勝 アメリカンのド肝を抜きまくり!



SIGNAL DRAG CIVIC spec.

98年式EK4、車重810kg、560ps/9500rpm (2.4kg/cm)、MOTECコンピュータ、GARRETTタービン、シグナルエキマニ、シグナルステンEXパイプ75φ、サードW/G、SPEARCO (米) 水冷I/C、シグナルI/Cパイピング、JE (米) ピストン、クローア (米) コンロッド、1.8L用クランク、戸田カム、RC (米) INJ.1300ccX4、ボッシュ燃料ポンプ、サードレギュレーター、TOP FUELクロスMT、ファイナル4.4、クスコLSD 1WAY、EXEDYツインプレート、タナベSUSTEC PROドラッグVer.特注車高調 (F8、R4kg/mm)、Fアッパーアームピロ、その他無限強化ブッシュ、ウィルウッドブレーキ一式、EARL'Sホース、F&M&Hドラスリ (0.5kg/cm)、R&M&Tドラッグ用タイヤ、他



FFドラッグマシンでスタートからゴールまで重要な役割を果たすウイリーバー

ドラッグマシンの象徴ウイリーバーはフロントの浮き上がりを抑えるためのもの。FR車ではスタート直後だけ完全に接地するが、FFの場合ずっとゴールまで接地してホイールスピンを抑える。タイムも0.2~0.3秒は速くなるという。材質はステン。

まず悩まされたのはレギュレーション。もつと簡単に考えていたという木田氏の思惑とは裏腹に、行ってみると土曜日の車検でNGを出され、突貫作業で何とか走らせてもらえるなどということもあった。そして肝心の走りにおいても、500psをはるかに超えるモンスターFFを手早く操るのはたやすいこ

そして、新たに製作したシビックのドラッグマシン1号車での挑戦が始まった。迫力満点のチヨップドルフを纏い、ターボ1100Sで武装したマシンで、「NHRA」「NIR A」「IDRC」などが主催するドラッグイベントにエントリー。結果から言うと、このマシンでの最終的なベストタイムは9秒9と、当初の目標であった9秒台への突入は達成した。しかし、そうそう順調にコトが運んだわけではなかったという。

実はシグナルオートが最初にアメリカのドラッグレースに持ち込んだのはGT-Rだった。しかし、いざ行ってみると、シビックやCR-Xというホンダ車が特に多かったことに驚かされたという。GT-Rは当然ながらいない。そこで「どうせヤルなら同じクルマで、過激な競争の中に入っていた方がオモロイで」と思ったという木田氏は、シビックでのドラッグ参戦を決断したという。シビックでやることに意義があったのだ。日本ではFFのクルマはドラッグのイメージが薄いのがアメリカではそんなことはまったくない。FF車のエントリーも多く、FFのためのクラスも設定されているのだ。

「スポコン」と呼ばれる日本製のスポーツティカーはアメリカでも人気が高いのは有名な話だが、ドラッグレースにおいてもスポコン系のエントリーは実に多く、若者を中心に人気を博しているのだ。ドラッグ参加車種は、シビック、CR-X、さらにセリカ、スーブラ、RX-7、エクリプスフォードのネオなど多彩。中でもシビック、CR-Xというホンダ車勢はかなりの台数に上っている。

98年、ドラッグの本場アメリカでシグナルオートへの挑戦は始まった。アメリカにおけるドラッグレースの人気は日本では想像もできないくらい高い。比較的大きなイベントが月2~3回というペースで全米各地で開催され、活況を呈している。

アメリカでも人気の高いシビックでやりたかった

シグナルオート 驚異のFFゼロヨン9秒台 DRAGシビックのバールを剥く!



ショッパ潜入徹底取材

自社製作のシビックでアメリカのドラッグに挑戦したシグナル
FF9秒74のパフォーマンスはどのようにして生み出されたのか?
究極の異端、シグナル・ドラッグシビックの全貌を明らかにする

Photos/Yukio Yoshimi SIGNAL AUTO Text/Koichiro Okamoto



ロールバーの規格も
うるさいアメリカン

NHRAの公認が必要。はじめ日本で組んでいたが、太さの規格が合わなくて走らせてもらえず、現地で突貫作業で全部組み直すハメになったという。



センタークロスメンバーを
スポット溶接

シャシーはストックボディなのでノーマル。剛性アップにはウレタンなどをを用いず、スポット増して対応。



FRPドア+アクリル
ウィンドウは激軽

両ドアはFRPで成型され、拍子抜けするほど軽量。ウィンドウはフロントスクリーンも含めすべてアクリル製。



リアのタイヤハウスを
大胆にくり抜いて軽量化

リアはとにかく軽量化。タイヤハウスは後半をくり抜きボディの鉄板も剛性に関係ない部分は丸くエグった。



整流効果を高める
アルミ製アンダーパネル

ボディ下部をアンダーパネルで覆う。空気抵抗を抑えてトップスピードを稼ぐのはドラッグでも同じ。



M&Hドラスリ+
13インチのTE37!

フロントはM&Hの9.5X24.5-13+F3用特注TE37の13インチ。キャリパーはウィルウッド最小サイズの2ポット。



時速140マイル
オーバー車には
パラシュート義務

このクルマは装着義務車。決勝戦では、先着した方がこれ見よがしにパラシュートを開く慣習があるという。



豪快にハミ出した
オーバーフェンダー

極太タイヤを収めるパーフェンはFRP製。意外かもしれないが、トレッドそのものはノーマルと同じだ。



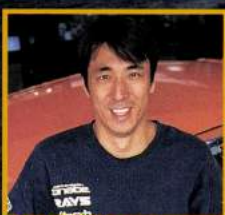
バネレートは意外と
フツッだったりする

サステックプロのシェルケースを使ったドラッグ用特注車高調。F8、R4 kg/mmは、ウイリーバーがあるため。



とではなかったという。特に難しかったのはやはりスタート。ドライバーの技量の向上ももちろんだが、マシンはモディファイを重ね、満足なトラクションを得るに至るまでのトライ・アンド・エラーにはそれなりの時間を要した。そして、スタートしてからF車ではステアリングがちょつと揺れてもマシンの動きに大きく影響するので常に恐怖感を伴う。また、F車だけにドライブレフトのトラブルはつきもの。木田氏もやはり痛い目にあつたことがあるという。このようにFFのシビックでのドラッグへのチャレンジは、なかなかハードな面も多かったのだ。それでも1号車で9秒9のベストタイムをマークしたわけだが、まわりのライバル勢のレベルアップも徐々に進み、もはや9秒台に入らないことには勝てないような状態になってきた。中には9秒台前半に届くような強烈なマシンも出現してきた。木田氏も、ずっと現地に滞在できるようなままでも、日本からイベントの時だけ赴くというやり方ではどうしてもライバルに遅れをとってしまうことを痛感。そこで、さらに戦闘力を高めたマシンをもう一台造ろうというところで誕生したのが、今回紹介している2号車だ。

2000年より導入開始したこの2号車は、基本的に1号車の仕様を継承しており、各部のリファインによりさらにポテンシャルアップ。マックスパワー1560psを発揮している。毎月開催されているイベントのすべてに参戦することはできないが、01年にはこれまで全7戦にエントリー。IDRCの序盤戦ハムデールにおいて10秒13、9秒98のタイムで2連勝を上げ、絶好調のシーズンだった。2号車でのベストタイムは、意外にも日本の仙台ハイランドで2000年10月にマークした9秒74。シビックのもうひとつの可能性を究極まで追求した、偉大なる結果だった。今後はR33GT-Rで挑戦するとのことだが、シビックの新たな可能性を示してくれた史上に残るマシンなのである。



シグナルオート
木田弘輔

ドライバーはシグナルオート代表の木田氏。かつては鈴鹿のフレッシュマンやRSなどのレースに参戦。しばらくのインターバルの後、2000年から久々にドライバーとしてこのマシンを駆る。



CIVIC **ONE MAKE RACE** **20th years HISTORY**



なぜシビックレースが誕生したのか
そして、初代王者に輝いたのは?

ワンメイクレースとしては、最も長い歴史を誇るシビックレースが、01年、ついに幕を閉じました。どれくらい歴史が長いかは、最初のレースでトップを争ったのが中野常治と黒澤元治だったと言え、当時を知る人ならもちろん、勘のいい方でもその重みを感じ取ってもらえるはずだ。そう、前者は中野信治の、後者は黒澤琢弥の父親。あの頃、幼心にレースを見ていたであろう者たちが、今、現役として一線を張っているのだ。

始まりは81年。従って、今を去ること21年前にシビックレースはスタートを切っている。それまでは結果的に単一車種によって争われるレースはあったものの、はつきりワンメイクレースとして車種を限定したレースは存在していなかった。というのも、市販車を用いるレースでは、サニーB110がほとんど唯一無二とも言える立場にあったからだ。今というN2からN1まで、サニーが走らないレースは皆無も同然だったのだ。

が、80年代に入って、ある問題が勃発する。それは間もなくサニーのホモロゲーション(車両公認)が切れてしまうということ。既に生産中止になって久しく、あの手の手を駆使して延長を繰り返していたが、それでもやがて限界は訪れる。「何としてもサニーに代わるスタンダードが必要だ」という、時代の要請に応じて生み出された最初のワンメイクレースが、言うまでもなくシビックレースだったというわけだ。

発祥地はホンダのお膝元、鈴鹿サーキットだったのは必然とも言えるだろう。当時の正式なシリーズ名称は「Fスーパースイックレース」。これが示すとおり、2代目のスーパーシビックことSRが主役として抜擢を受けた。当時の国内トップカテゴリ、F2レースのサポートとして行なわれること、その頃としては破格の優勝賞金、そしてシリーズチャンピオンにはシビックが1台贈呈されるなどの魅力が積み重なったこともあって、オーブンレースから30台を超えるエントリーを集めることとなった。

当時のエントリーリストを見ると、さすがに改めて21年という歴史の重みを感じざるを得ない。というのも、今なお現役として走り続けているドライバーがひとりとしていない

からだ。しかし、ハコのスベシャリストや腕に覚えのあるジャーナリスト、さらに往年の名ドライバーをも交えたラインアップは実に豪華絢爛。当時のファンはきつと胸躍らせたことだろう。レースの方も期待に違わず激戦で、最終戦には何と11人ものチャンピオン候補が並び立っていたほど。その結果、最初の栄冠をモノにしたのは中野であった。

多くのドライバーの要望に応え、
レースは徐々に全国規模に!

翌年からは鈴鹿シルバークップにもシリーズが設けられるようになり、さらに83年からは東日本、西日本シリーズも設立。そのことはシビックがサニーに代わるスタンダードとして認められ、かつ全国のエントリーが渴望していたことの何よりも証明とも言えるだろう。86年からは、いよいよ東北にもシリーズが設けられることになった。こうした流れによって、同ジャンルによる

1972.12~ <SN&SE系> 初代シビック

名車B110サニーを 相手に孤軍奮闘!

CVCCエンジンを搭載していたことから、今で言う「エコカー」の走りとなった初代シビックだが、ホットモデルも存在し、RSことSB1はTSやプロダクションレースで、B110サニーと互角に渡り合っていた。



1979.7~ <SL・SS・SR・ST系> 2代目 スーパーシビック

シビックレースでの 最初の主役が大抜擢

2代目スーパーシビックには、1.3ℓと1.5ℓの2タイプが用意されていたが、シビックレースに使われたのは1.5ℓのSRの方。戦闘力はそれほど高くなかったが、ワンメイクレースということもあって、苦にならず。この時は、シビックレースが20年以上にも及ぶとは誰も予想していなかったに違いないだろう。



レースが、いくつかのシリーズにおいて同じレギュレーションの下で開催されるとなれば、その中で本当に誰が一番速いのか白黒ハッキリ決着をつけようとなるのが、ドライバー心理というもの。そこで各シリーズの上位陣だけを集め、日本一のシビック使いを決める「ジャパンカップ」も83年より開催されるようになる。

余談ながら、サニー全盛の頃にはこれが許されなかった。というのも、今ほど車両規定に明確な括りがあるが、特にN1に相当するレースは名称がサルーンカーレース、プロダクションレースなど様々だったように、開催されるサーキットと規定に微妙な違いがあったからだ。ある意味、シビックレースが現在に至るN1レースの基盤を作ったと言っても差し支えないだろう。

ジャパンカップは90年まで行なわれ、その精神はふたつの方向へと向かっていく。まずひとつは、ほぼ同様のスタイルで88年からF

1日本GPのサポートとして行なわれた「チャレンジカップ」に受け継がれ、これは今日にまで至っている。最終的には、目の肥えたF1ファンをも唸らせるほどのレースへと進化したチャレンジカップ。この出場権を確保するには、それぞれのシリーズでチャンピオンを獲得しなければならない。チャレンジカップの出場が目標なら、まずシリーズで1勝を挙げなければ、というほどの目標とされるレースであった。

1983.7~ <EA系> 3代目 ワンダーシビック

DOHCパワー炸裂! 活躍の場はさらに拡大

シビックとしては初めてDOHCエンジンを搭載したのが、ワンダーシビックことATだ。その類稀なる性能は、シビックレース以外にも活躍の場を広げ、グループAやN1耐久でも猛威を奮い続けていた。



1984 ジャパンカップ Champion / 1983 ジャパンカップ Champion / 1982 鈴鹿フルコース Champion / 1981 鈴鹿フルコース Champion

篠田富美子



2年目のジャパンカップは並みいる男性ドライバーを下して篠田富美子が優勝。また、新たに設けられたレディースカップでは完全制覇と大活躍が目立ち、翌年からはF3にも挑むこととなる。

高武富久美



この年からシビックによる日本一決定戦、ジャパンカップがスタート。その初代ウィナーは高武富久美。初代シビックでTSを戦った経験を持つ。今は2輪レースで監督を務め、後進の育成に尽力する。

津々見友彦



2代目のチャンピオンは、今や重鎮ジャーナリストとなった津々見友彦。かつてGC(グラチャン)などで活躍し、今でも耐久レースで時折姿を見ることができ。当時から精力的な活動に定評があった。

中野常治



記念すべきシビックレースの最初のウィナーにして、シリーズチャンピオンに輝いたのは、現在CARTで活躍する中野信治の父、中野常治だった。ちなみにこの年の優勝賞金は30万円。当時としては超破格だった。

村田清孝



グランドシビックの初登場が、この年。その高い戦闘力で徐々に各シリーズを席巻していった。ジャパンカップのウィナーに輝いたのは村田清孝。円熟期にあった高いドライビング能力を如何なく発揮していた。

清水和夫



元々ラリーストだった清水和夫が、本格的にレーシングドライバーとして認知されたのが、この年でもある。鈴鹿フルコースシリーズを制した勢いでジャパンカップも制覇。活躍の場もやがて広がりを見せた。

越野照喜



当時のシビックレースで精力的な活動を見せていたドライバーのひとり。4年目のジャパンカップを制した越野照喜だった。彼もまた“走って作れる”ドライバー兼メカニックで、後は若手を積極的に起用した。

中野さとし



シビック初のDOHCエンジン搭載のワンダーシビックがこの年から用いられる。ゲストとして中嶋悟が賞典外で出場し、その圧倒的な速さにはレギュラードライバーさえも驚かされたものである。

しかし、メリットの方が圧倒的に上回った。注目度は倍増したし、何よりもどのサーキットでも速い者がチャンピオンになるという図式は、ステイタスを格段に高めた。チャレンジカップでは、ここ一番での勝負強さをアピールし、インターカップではオールマイティな実力をアピールする。それぞれに違いはあるものの、ともに制覇した者には最大の賛辞が贈られたのは言うまでもない。ところで、インターカップの誕生は、やがて「ミスター・シビック」とも呼ばれるまでになったスタープレイヤーと、ふたりの好敵手を生み出した。それが黒木健次、そして対するは渡辺明と西垣内正義であるのは、シビックレース通を自称する者すべての共通意見であろう。91年のシリーズ発足以来、チャンピオンはこの3人で独占されたばかりか、この1、2年を除けば他に勝ったドライバーを思い出すのが困難なほど、彼らの強さは際立っていた。

1987.9~<EF系>

VTECによる武装で並みいる敵を寄せつけず

EF3の登場より2年後に可変バルブタイミング機構、通称VTECを採用したEF9が姿を見せるようになった。その結果、テンロク車間に、もはやEF9敵は存在しなくなったという程の強さを発揮。EF9の走らぬサーキットはなかったほど！

4代目 グランドシビック



話は前後してしまおうが、若手ドライバーにとって、この「超えねばならない壁」はついに崩されることはなかった。01年に入って八木宏之や幸内秀憲が急成長を遂げ、その壁に手をかけこしたが、最終戦で黒木が優勝を飾り、最後までミスター・シビックの称号を守り抜いた。ただ、その一方で好敵手たる渡辺と西垣内が、シビックレース最後のシーズンに本領を発揮できなかったのが何ととも残念でならない。このふたりも絡んでこそそのインターカップ。それは紛れもない事実である。ところで、黒木は節目節目に強いドライバーでもあった。鈴鹿フルコースシリーズ最後のチャンピオンであり、インターカップの初代チャンピオン。さらに20周年にもタイトルをモノにしている。その一方で、90年にチャレンジャカップを制しているが、その後の勝利になかなか恵まれなかった。黒木は完走率が極めて高く、まして自分のドライビングミスで敗北を喫したことが数えるほどしかないドライバーでもある。なのに、屈辱の敗北を喫したことさえあった。それは96年のこと。あまりもの悔しさゆえ、引退さえ考えたというが、思い留まったことで逆襲の念さえ芽生えさせ、さらに強いドライバーへと昇華させたのは、まず間違いない。

もともとチャレンジャカップには、ひとりのドライバーに連勝を許さぬところが、2勝も挙げさせないというジレンマさえあった。これが9年間の長きに渡って保たれ、10年目になってようやく好敵手のひとり、渡辺が打破。98年になってようやく2勝目を許された黒木は、その後4連勝さえ達成している。キャリアからすれば、今や大ベテランにも属するにも関わらず、その速さや強さがいっこうに衰えようとはしないのは、もはや感服以外の何ものでもない。その背景には、黒木がエンジンにも兼ねているというところが欠かせない。メカにも熟知しているから、フィードバックが誰よりも早く、そしてベストコンディションをいつでも確保できる。こういってドライバーは80年代には決して珍しくはなかったが、ドライバーとメカニックが完璧に分業制を敷いている現在において、得難いマージンになっているのは間違いないだろう。

最後まで強かったミスター・シビック！

ところで、チャレンジャカップにおいて黒木のみならず、久しく誰にも連勝が許されなかったのは、レースを統括するCAことシビック・アソシエーションにとっては、まさに思わぬボタボタだった。そのことはシビックレース独自のレギュレーションからも見て取れる。インターカップ、そして鈴鹿の各シリーズを除く、3つの地方シリーズには、「前年度のチャンピオンはポイントが80%に制限される」という一項目が加えられているからだ。優勝しても2位と同ポイントしか与えられないのだから、連勝は至難の技。成功したドライバーが限りなく少ないあたり、CAの思惑は的中していることが理解できる。きつとこれは、喜びを多くのドライバーが享受できるよう、配慮したのだらう。

その一方で、シビックレースは長い歴史の

優勝していないのにチャンピオン？長い歴史の中でのこんなこともあった

1991.9~

<EG系>

5代目 スポーツシビック

未だ高い戦闘力を誇るベストバランスカー！

“スポーツシビック”という名称は伊達じゃない。旧型となっていた今でも、パワーではタイプRに劣るものの、バランスの良さは歴代のシビック随一と、評価は高い。N1耐久ではEK4が投げられてもなお、優勝を重ね続けた。



黒木健次



ミラクルシビックことEK4が初めて導入され、EG6との混走レースとなる。インターカップでは黒木健次が4度目のタイトルを獲得。なお、鈴鹿フェイェスカップの最後のチャンピオンには梅津剛子が輝いた。

渡辺 明



シビックレースも15年目を迎え、時代の後押しも受けてますます活況を呈するようになった。インターカップでは渡辺明が初めて栄冠を獲得し、西日本シリーズでは二人目の連覇に小亀 崇が成功した。

黒木健次



前年度インターカップ王者の黒木健次、そしてチャレンジャカップウィナーの荒川雅彦が英国のスネッタートン24時間に出場。グループNシビックで総合3位、クラス2位の快挙を成し遂げている。

黒木健次



シビックレースに投げられてから2シーズン目となるスポーツシビックが、いよいよ本領を発揮し始めた。インターカップで2回目のチャンピオンを黒木健次が獲得。各地で名勝負を繰り広げていた。

1992 インターカップ Champion

西垣内正義



後にシビック・ビッグ3のひとりとして数えられることとなる西垣内正義は、フォーミュラ出身のドライバー。FJでデビューし、F3を経てスポットだがF3000の経験も持つ。それだけに当時は話題を振りまいた。

1991 インターカップ Champion

黒木健次



ミスター・シビックこと黒木健次が、初めて全国に名をとどろかせたのがこの年。インターカップ初代チャンピオンは、あまり知られていないがハチロクを初めてレースで用いたドライバーでもある。

1990 ジャパンカップ Champion

川本 篤



シビックレースも10年目を迎え、やがて新章へと突入することとなる。ジャパンカップ最後の年のウィナーは川本篤。西日本シリーズでもチャンピオンに輝き、翌年グループAへ、やがてF3000にも進出する。

1989 ジャパンカップ Champion

山崎 猛



シビックレースには名物ドライバーが数多く存在したが、山崎猛もそのひとり。「鈴鹿の主」とも言うべきドライバーでジャパンカップとチャレンジカップの二冠制覇に成功。黒木健次のデビューイヤーでもある。

ところで、シビックが一般に市販される乗用車である以上、避けて通れない問題がモデルチェンジである。もちろん、そのつどニューモデルが新たな主役として起用されたが、発表とほぼタイミングを同じくして実戦に投じられることを良しとしなかったのも、ひとつの特徴と言える。これは主要パーツを供給する無限がじっくりと開発することで、誰でも同

中ではシーズンを通じ、1回も勝たなかったにも関わらずチャンピオンに輝いたという珍事が2度もあったシリーズでもある。いずれも東日本シリーズで、91年の海老原祐一と00年の関根がその例に当てはまる。だからといって、彼らが恥じる必要は一切ない。こういうシーズンは得てしてウィナーが多数誕生しているのだが、そういうドライバーほど安定感を欠いてしまっていた。逆にコンスタントに高得点を稼いでいたことが好結果に結びついたとも言え、地方シリーズといえどもシビックレースはオールマイティな実力を持つドライバーを、より高く評価しようとしていることがこのことから明らかだ。

対してシリーズの完全制覇も、21年にも及ぶ長い歴史の中で、たったの2回しか達成されていない。いずれも鈴鹿レディースカップで、84年に篠田富美子が、93年に永田まりが成し遂げている。連勝を容易く許さないのは、それだけレギュレーションが健全に機能していることを示しているが、そのあたりの理由に関しては後述することしよう。

その前に触れなくてはならないのは、シビックレースには女性ドライバーだけが対象としたシリーズが、かつて存在したということだ。このことから、ありとあらゆる層のドライバーに門戸を開いていたことが明らかにもなる。最終的にはエントリーの減少により、96年に幕を閉じてしまいが、男ばかりでともすればむさ苦しさを感じてしまうパドックに華やかさを加えてくれたのは紛れもない事実である。ちなみに歴代のチャンピオンの中で小迫（現姓・吉野）美代子は、結婚、出産に伴い一時一線を退いていたが、子育てが一段落したということで、01年からウィッツ関西シリーズに復帰。形はどうあれ、かつてのクイーンたちが再びサーキットに戻ってきてくれることを望まずにはいられない。

1995.9~<EK系>

6代目 ミラクルシビック

十勝24時間ではGT-Rを破った経験も！
最強のシビックと言われるタイプRことEK9だが、実戦投入から間もなくは、熟成不足からシビックレースにおいてはEK4に苦汁を飲まされ続けた。本領を発揮し始めたのは2年目の99年からだ。しかし、98年に十勝で行なわれた24時間で、S耐シリーズ優勝、総合4位に入るという快挙を成し遂げた。ドライバーは、山本泰吉/辻本聡/嶋村 馨の3名。GT-Rが2回優勝を逃したうちの1戦が、このシビックの勝利だったのだ。



じ戦闘力を得られるようにするための配慮だ。ニューモデルの初登場年は、まず3代目ワンダーシビック（AT）が85年で、4代目グランドシビック（EF3）は88年。VTECエンジンを初めて積んだEF9は90年からで、同じB16Aエンジン搭載の5代目スポーツシビック（EG6）は92年からである。そして6代目ミラクルシビックは、EK4が96年に、タイプRことB16Bエンジンを積んだEK9は98年に用いられるようになっていく。ECU（コンピュータ）をレースごとに貸与し、必要以上のパワー競争を防いでいるのもシビックレース最大の特徴である。またワニメイクレースとしてはいち早くスリットタイヤの使用も可能とした。東日本、鈴鹿の2シリーズではタイヤもコントロールするなど、イコールコンディションを最大限に保つよう配慮したことが、激戦を生み出す要素であり、かつ誰からも受け入れられた最大の理由ではないだろうか。

そのシビックレースも惜しまれながら、01年で幕を閉じることになった。ただし、その精神は新設されるインテグラレースに受け継がれ、ホンダのワンメイクレースの火が消えるわけではない。なおかつシビックによるレースも「ホンダエントリーシリーズ」として継続される。スタイルは変わっても、我々の胸を打ち続けることだろう。

シビック
ワンメイクレース
各シリーズ
歴代チャンピオン

CIVIC
ONE MAKE RACE
20th years HISTORY

	ジャパンカップ	インターカップ	F1チャレンジ カップ	東北	東日本	西日本	鈴鹿 フルコース	鈴鹿 シルバーカップ	鈴鹿 フレッシュマン トロフィー	鈴鹿 クラブマン	鈴鹿 レディース
1981							中野常治	前川直典			
1982							津々見友彦	深谷高義			
1983	高武富久見				藤田正己	越野照喜	越野照喜	堀 康彦			
1984	篠田富美子				疋田安夫	岸本伸好		山崎 猛			篠田富美子
1985	中野さとし				榎本貞雄	吉原信行		丹羽康文			高橋育代
1986	越野照喜				小林信行	清水忠行	越野照喜	鍋 武			藤枝智枝とみ
1987	清水和夫				市嶋 樹	清水忠行	清水和夫				外畑ひとみ
1988	村田清孝				日下部保雄	清水忠行	前川直典				上村真理子
1989	山崎 猛				吉田寿博	村松康生	前川直典				平田明子
1990	川本 篤				福田よしひ	高橋川路	川本 篤				植松美智子
1991		黒木健次			井波正光	田久保浩二	黒木健次				辻 佐起子
1992		西垣内正義			木下みづひろ	田久保浩二					小迫美代子
1993		黒木健次			中野 武	中村晴久					永田まり
1994		黒木健次			小嶋 崇	小嶋 崇					山田伸子
1995		渡辺 明			渡辺 明	関 実					吉田美和子
1996		黒木健次			大橋正澄	藤田隆之					梅津剛子
1997		渡辺 明			水越真一	小嶋 崇					
1998		渡辺 明			和則久	田久保浩二					
1999		黒木健次			高橋しげる	財津真志					
2000		黒木健次			高橋しげる	金子博之					

※空欄はレース未開催

2000 インターカップ Champion

黒木健次



シビックレースもついに20周年に突入。長き歴史を祝うように、様々なイベントが行なわれたが、極めつけは土屋圭市のチャレンジカップへのゲスト参加、4位は健闘か、はたまた屈辱の結果か？

1999 インターカップ Champion

黒木健次



チャレンジカップではついに黒木健次が連勝に成功。その後01年まで誰にも優勝を許さなかった。円熟味を帯びた走りは、ますます輝きを増していた。インターカップも西垣内正義との激闘の末に制覇。

1998 インターカップ Champion

渡辺 明



渡辺 明が自身初のインターカップ連覇に成功。この年からタイプRことEK9での参加も許されたものの、猛威を奮うようになるのは、翌年から。もちろん渡辺もドライブしていたのはEK4の方だった。

1997 インターカップ Champion

渡辺 明



地方シリーズでは引き続きEK4とEG6の混走だったが、インターカップではEK4に限定された。チャンピオンは渡辺明で、チャレンジカップ、N1耐久をも制し、シビックによる初の三冠王が成し遂げられた。

最新情報

TOPICS 高回転域まで回して楽しむVTECのエンジン管理には レースフィールドで活躍するレッドラインのオイルで

アメリカを代表するモーターオイルブランドとして、CARTやドラッグ、ストックカールレースなどのモータースポーツシーンで活躍している「レッドライン」。クルマだけにどまらず、航空機、モーターボートなど、幅広い分野においても実力を発揮している。

VTECは高回転域まで回して楽しむもの。しっかりとオイル管理をして、エンジンを守ってやりたいところ。「エンジンオイルくらい……」と思ふなかれ。オイルを変えるだけで、今までは違うフィーリングを体感することができるとだ。

ここで紹介するレッドラインのモーターオイルとギアオイルは、そんな実戦の場で磨き抜かれた技術をフィードバックしたスペシャルアイテム。シビックのような高性能エンジンを搭載するクルマにとって、十分すぎるほどのパフォーマンスを提供してくれるオイルなのである。

良質なエンジンオイルに必要とされる特性は、「粘り」である。これを示すのが「W△」で表されるSAE（米国自動車技術者協会）の粘度番号。○の数値が小さいほど、低温でもオイルは固くなりなく、低温流動性にも優れることを示す。一方、△の数値が大きいほど100℃での粘度が高く、高温時でも、しっかりと油膜を保つことを意味するもの。この粘度番号を知ることによって使用条件に合った、適正な粘度のエンジンオイルを選ぶことが可能となるのだ。これを理解した上で、自分のステータスに応じた粘度のオイルを選ぶ、ということも大切になってくる。

レッドラインのモーターオイルは、高性能ジェットエンジンの超高温下で唯一耐えられるポリオールエステルをベースストックに使用。驚くほどの高温耐久性と同時に超流動性を兼ね備えており、冷寒時から真夏まで、ひとつのアイテムでオールマイティに使用できる優れた一品。被膜は極力薄く、油膜強度は計り知れないほどの性能を誇っている。

これらのオイルを使用し、滑らかでかつ軽快なフィーリングとパワーアップを得よう。

■レッドライン 0424-6618197
<http://www.redline.co.jp/main.html>

RED LINE オイルラインアップ



GEAR OIL
MTL
(75W/90W)GL-4

FR車のトランスミッションやFF車のトランスアクスル用。柔らかいオイルを指定するクルマに最適だ。3500円(1ℓ)、6万円(18.9ℓ)



GEAR OIL
MT90
(75W/90W)GL-4

MTLよりやや固めで標準的な粘度と高い耐久性を誇る。トランスミッション・トランスアクスルにマッチ。3500円(1ℓ)、6万円(18.9ℓ)



MOTOR OIL
5W-30

超低フリクションを実現。レスポンス優先のクルマに最適。油膜の強さ・流動性はクラス最高水準。3500円(1ℓ)、1万3000円(4ℓ)、6万円(18.9ℓ)



MOTOR OIL
0W-40

オールシーズンで流動性を維持し、始動時の潤滑性能と、アクセルレスポンスに優れる。3500円(1ℓ)、1万3000円(4ℓ)、6万円(18.9ℓ)



MOTOR OIL
10W-40

国産車から輸入車までのエンジン性能を100%引き出すオールラウンドなベストバランスオイル。3500円(1ℓ)、1万3000円(4ℓ)、6万円(18.9ℓ)

TOPICS 「ラフィックス」から シビック用シートボス登場!

長年に渡り、各メーカーのステアリングボスのOEMを行ってきたワークスベルのボールロックシステム「ラフィックス」はレーシングカーに採用されているものと同様のワンタッチ式ステアリング脱着システム。そのシリーズに新たなラインアップが加わった。2001年9月に登場した「シートボスセット」インテグラ・シビック用は、従来のステアリングボス上にラフィックスを装着して、「ボジションが少し手前過ぎるかな」と違和感を抱いているユーザーに向けたもの。アルミニウム合金の削り出しで製作され、本体重量約350gで全長66mm。従来のボスに比べて32mmのショート化を実現している。装着は、従来のボスからこのシートタイプボスに変更するだけといった簡単。これを装着すれば、ドライビングポジションのベストセッティングが可能だ。

■ワークスベル 03-3410-1411 <http://www.worksbel.co.jp>



耐久性・安全性はもちろんのニミ、アルミの仕上げが美しく、機能美に優れる。右が「シート」ボス、左が「ジョ」ボスキット。価格は1万3000円の設定だ。



TOPICS 電波でドアをロック&アンロック ツーフिटのリモコンドアロック

最近のクルマには、たいていリモコンでドアをロック&アンロックするシステムが標準装備されているが、EK4のSIRやEK9のタイプRにはオプションでの設定もなく、装着されていない。キーレスエントリーシステムは、買い物に出かけたりした時などには便利なアイテムだけに、後からでも取り付けたいところだ。

■ツーフिट 03-33302-6820 <http://www.to-fit.co.jp/>



9800円という低価格が魅力なシステム。両手に荷物を抱えている時や暗くて鍵穴が見えにくい時、鍵穴が凍結してしまった時に威力を発揮してくれる。

TOPICS VISIONのテクニカスポーツから フォーミュラリンクキットが新登場

シビックのハンドリングをフォーミュラマシンのように、ダイレクト&シャープなフィーリングに変換してくれる「フォーミュラリンクキット」が、2001年10月に「VISION」でお馴染みのテクニカスポーツからリリースされた。

この「フォーミュラリンクキット」は、ピロロールに



確実な支持と長寿命を実現した「フォーミュラリンクキット」。シャープなフットワークが得られる。

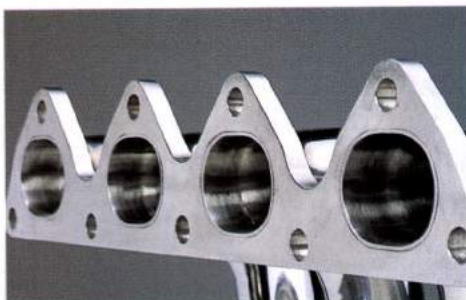
より不要なアライメントの変化を抑え、加減速時やコーナリング時などのコンプライアンスを排除し、強化フットワークではカバリーしきれないステアリングレスポンスの追求とシャープなフットワークを提供してくれるモノ。

完全無給油方式で、極少クリアランスからマイナスクリアランスの設定を可能とすることで、ガタつきを防止。無給油方式のため、補修や維持の手間・経費がかからないメリットもある。材質には、金属メッシュの複合材を使用しており、十分な機械的強度の確保に成功。耐荷重性、耐磨耗性、耐食性に優れ、長寿命でなめらかな調芯性をいつまでも保つことが可能だ。マイナス200℃〜プラス280℃で使用可能なブッシュ本体も耐食性抜群。内球にはCrメッキ、外輪にはSnメッキを施すこだわりようだ。シビックには、EG6とEK9に対応しており、ブッシュ圧入済みのアッセンブリー価格で、それぞれ16万円と18万円の設定となっている。

また、同社からリリースされている「ステンレス4in1エキゾーストマニホールド」も現在好評発売中。管径、パイプレイアウトにこだわった、美しい仕上がりを見せる渾身の一品。EG6・9、EK4用6万8000円、EK9用7万円の設定となっている。

http://www.technicasport.co.jp

5891
■テクニカスポーツ ☎06-6878-1



リューターによる研磨仕上げのポート部やマシニング加工のフランジ部が美しい仕上がりを見せる「4in1エキゾーストマニホールド」。徹底的に駄肉を削り、7.3kgという純正の約半分の重量を実現。

More Exciting More Dressy



EG3・4・6

フロントバンパー
サイドステップ
リヤハーフスポイラー
3点セット価格
¥130,000



フロントバンパー **¥50,000**



サイドステップ **¥48,000**



リヤハーフスポイラー
¥38,000



アイライン **¥13,000**
プロジェクターヘッドライト
(限定) **¥48,000**

販売代理店

(株)ドゥオール東京本社03(3794)1689 名古屋(営)052(808)5891 大阪(営)0726(37)6267 (株)ホストスタッフ福岡本社092(953)4088 大阪(支)06(6747)1567 広島(支)082(876)5550 三共(株)0273(52)9396 (株)シェイティエス仙台022(259)1251 (株)コスミック052(354)3101 中部ダンロップ(株)058(245)7161 マルカサービス(株)名古屋本社052(419)1201 北陸(営)076(292)1552 (株)マルカサービス東京03(5423)9711 北関東(営)048(721)0500 (株)マルカサービス仙台022(288)9951 (株)マインド大阪0727(52)5271 福岡(営)092(737)7251 (株)ツイン札幌本社011(784)3083 仙台(営)022(387)3081 東京(営)03(5491)5681 (株)ヒノデ札幌(営)011(896)7116 東北(営)022(284)1877 北陸(営)0766(57)8030 東京(営)03(3823)4678 名古屋(営)0568(81)0101 大阪(営)0726(35)1399 広島(営)082(849)1547 熊本(営)096(368)1666 ☆販売代理店募集中

AeroStation

エアロステーション

TEL 058(294)4312 FAX 058(232)6004

〒502-0909 岐阜県岐阜市白菊町4-17-1

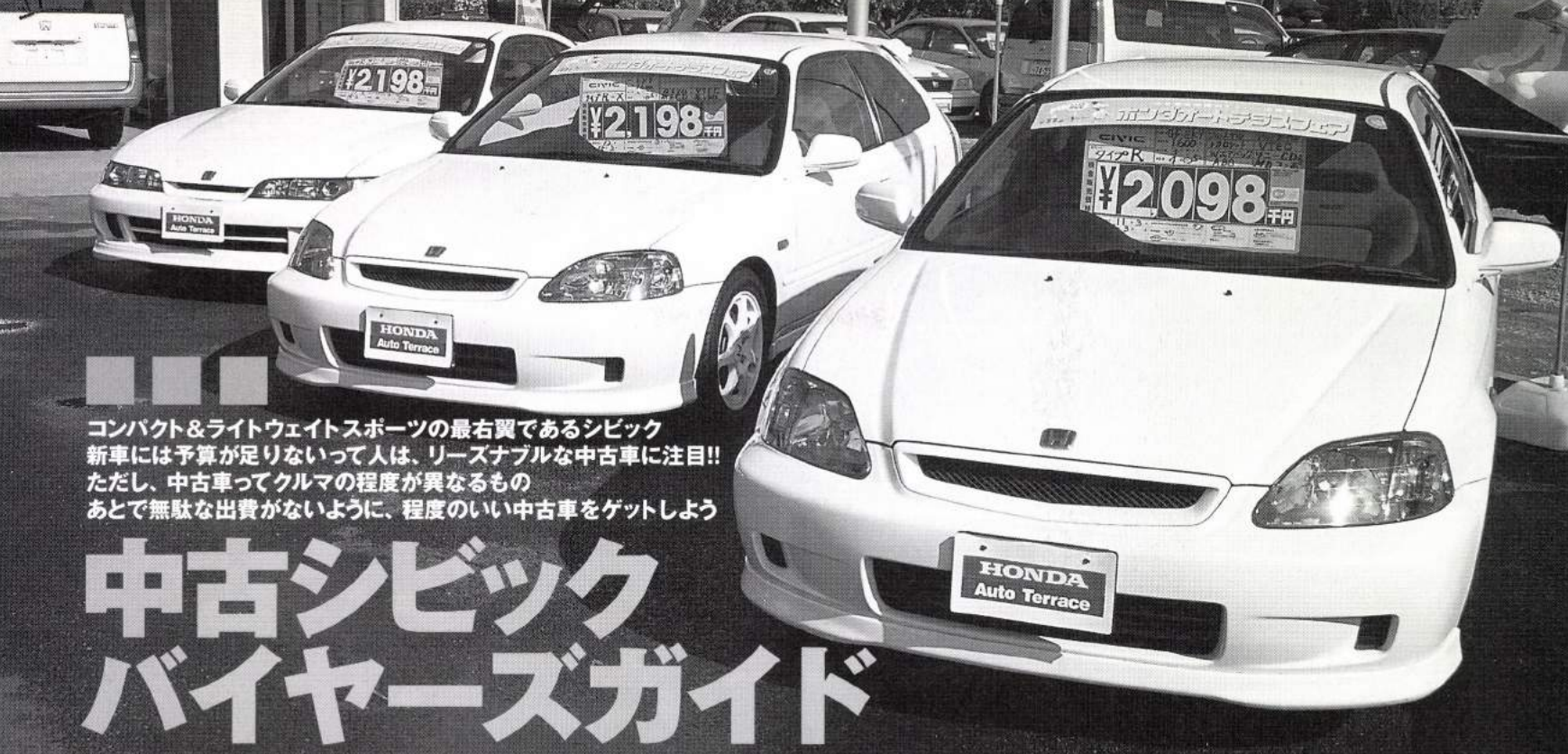
通販・業販・代引OK! FAXにて注文してください

振込先 岐阜商工信用組合八代支店
(当座) 0366215 (有) 十武

※予告なくデザイン、価格が変更になる場合がございます。
ご了承下さい。記載されている価格に消費税は含まれておりません。塗装も別途料金にて承ります。

全国通販 お支払いは60回までローンOK! ●表示価格には消費税は含まれておりません。
 通販販売ご利用の方は「TEL4-0034東京都北区上十条3-28-3Mr.アレックス ハイパーレス 部」まで 皆様の御来店をお待ちしております。

KOWLOON, HONG KONG



コンパクト&ライトウェイトスポーツの最右翼であるシビック
新車には予算が足りないって人は、リーズナブルな中古車に注目!!
ただし、中古車ってクルマの程度が異なるもの
あとで無駄な出費がないように、程度のいい中古車をゲットしよう

中古シビック バイヤーズガイド

Photos/Go Ito Text/Go Ito, HYPER REV



なんといってもお店の人とコミュニケーションを取ることが重要。
分からないことがあったら、どんどん聞いていこう。

賢く、お安くクルマをゲット

中古車を選ぶメリットは、なんといっても価格の安さ。ちよつと年式を落とせば、かなり低予算で憧れのクルマをゲットできる。けれど、中古車の魅力って低価格だけじゃない。例えば、E-Kのタイプ・Rが欲しいのなら、今となつては新車で入手するのは不可能。それなら中古車の中から選ぶしかない。早い話、中古車って豊富な種類の中から、自分の予算やイメージにジャストフィットしたクルマが選べるってことだ。

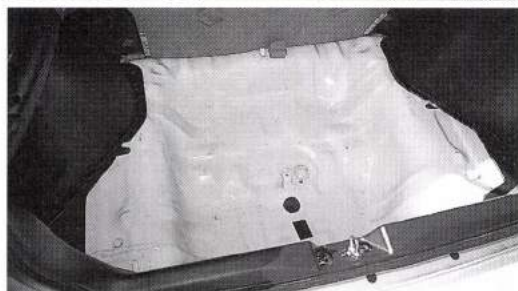
中古車を選ぶときのポイントは、シビックに限らず、新車と違って同じ年式のクルマでも程度に差がある。さらに、装着パーツや仕様の違いによつても値段は変動する。要するに買い手の人気が高いものほど、高値になるのだ。基本的に同年式、同グレードの中古車の値段の違いは、程度の違いと考へていい。

中古車を選ぶなら、とにかく数多くのクルマを見比べることが大切だ。絶対に手を出さないほうがいいのが事故車。価格は安い、シビックの持っているポテンシャルを引き出せないばかりか、普通に走るのにも、さらにお金がかかったりする可能性があるからだ。特にシビックのスポーツグレードは、事故歴のあるクルマが意外と多いので注意しよう。

そして中古車購入の極意は、販売店とのコミュニケーション。不具合があるのが分かったなら、それを直すのにいくらかかるとか、保障内容はどうとか、事前に疑問をクリアにしておこう。決して安い買い物じゃないんだから焦って選んでいようじゃ、後悔してしまうぞ。

CHECK (3)

修復歴



トランクの内装を剥がして、スペアタイヤを取り除き、ボディの塗装状態をチェックしよう。この部分に補修の痕跡があれば、後方からの追突等の事故を経験したクルマと判断できる材料になる。

CHECK (1)

ボディの歪み



中古車選びはクルマ全体を観察することから始めよう。変な傾きやボディの歪みなど、少し離れて見ると分かりやすいぞ。また、左右対称のパネル間の間隔をチェック。見た目大きく違うものは敬遠した方がいい。

CHECK (4)

タイヤの減り具合



タイヤの残り溝や減り具合のチェックも重要。新しいタイヤに履き替えているケースもあるが、タイヤの左右で減りが違ったり、変摩耗が激しいものもあるので要注意。その場合はアライメントが狂っている可能性が高い。

CHECK (2)

下まわりの損傷



車高が低いクルマは、下まわりのチェックも重要なポイントのひとつだ。フロアやササアーム、マフラーやミッション&デフなどの損傷がないかを確認しよう。事故車の場合は、下まわりまで補修されていないケースもある。

外観チェック編

外観から事故車かどうかを見極めていこう

中古車を選ぶ上で最も重視したいのは、大きな事故を経験していないかを見極めること。チェックする場所は、ドア、ボンネット、ハッチゲートなどがスムーズに開閉するか、フエンダーやドア、ルーフなどに大きな歪みがないかを確認することだ。方法としては、ボディ面に景色を反射させて見れば発見しやすい。さらに、ちよつと離れたところからクルマ全体を見る。このとき、クルマが変に傾い

ていたり、パネルのつながりが悪いクルマはパツと見ても、どこかしこくこないものだ。この第一印象ってヤツが意外と重要なチェックポイントだ。

さらに、エンジンルーム内にあるフエンダーを止めているボルトの状態がおかしかったり、トランクの床面などの塗装が剥がれていたり、塗装の感じが違っているクルマは、大きな事故を経験した可能性が高い。気になる人はショップの人に納得のいくまで質問してみよう。対応が悪かったり、曖昧な答えをするショップは敬遠した方がベターだ。

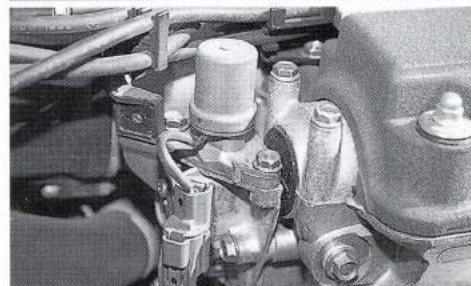


CHECK (1) エンジンオイルの汚れ



VTECはエンジンオイルの管理が命。しっかり管理されていたモノを選ぶ。オイルフィルターキャップを外し内側をチェック。この部分の汚れがひどいようなら、きちんとメンテされてなかったと考えよう。

CHECK (2) スプールバルブのバックシム劣化



VTEC搭載車は低年式になればなるほどスプールバルブからのオイル漏れが発生しやすい。オイル漏れがあったときには、必ず販売店に相談して納車段階で整備してもらおうにしよう。

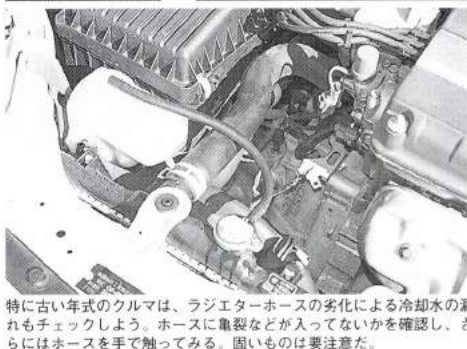
CHECK (4) 異音・騒音の有無



エンジンのかかり具合も重要。始動させたとき、異音がなくスムーズにエンジンがかかるか注意しよう。始動時、暖気中、暖気後の音の違いにも注目。また、電装品を付けてもアイドリングが安定しているかもチェックポイントのひとつだ。

また、古い年式車はベルト類やラジエターホースなどの劣化にも注意しよう。これらの状態いかんで、購入後のメンテナンス費用に違いが出てくるぞ。

CHECK (3) ラジエターホースの劣化・亀裂



特に古い年式のクルマは、ラジエターホースの劣化による冷却水の漏れもチェックしよう。ホースに亀裂などが入っていないかを確認し、さらにはホースを手で触ってみる。固いものは要注意だ。

VTECは油圧制御で動作するので、エンジンオイルの管理が悪かったクルマは、本来のポテンシャルを引き出せない。また、古くなったVTEC車はヘッドまわりとスプールバルブのオイル漏れがないかをチェック。さらにオイルフィルターキャップを外し、内側にひどい汚れが付着していないかも見ておこう。

前オーナーのメンテナンスをチェックしよう
外観チェックに続いては、エンジンまわりのチェックポイントの確認だ。シビツクのエンジンは耐久性が高く、前のオーナーがちゃんとメンテしていれば、それほど心配しなくてもいい。ただし、走行距離が多いものや、下手なチューニングが施されているモノはエンジンが不調になっていることが多いから、必ずチェックしよう。方法としては、エンジンをかけた直後と、しばらく暖気したあとの音の違い。さらに、エンジンをかけたままヘッドライトやエアコンなどの電装品を付け、アイドリングの不調やエンストがないかも見ておこう。また、古

CHECK (3) 接触部分の痛み



走行距離はメーターからだけでなく、ステアリングの痛みやペダルのゴムカバー部分の消耗具合などからも判断しよう。

CHECK (1) 走行距離



中古車の走行距離は、あくまでも目安に留めたい。どうしても気になる人は、整備書などがしっかりと整っているクルマを選ぶ。

ステアリングやシートへのヘタリ具合をチェック
室内のチェックポイントは、内装の傷つき具合やヘタリ具合。特に、年式の割に走行距離が少ないものは、内装の痛み具合に要注目。もっとも一般的なのは、ドライバーズシートへのヘタリ具合。助手席やリアシートとの違いを見よう。ステアリングやシートの場合、触れる部分のひび割れや、乗り降りて接する部分のヘタリ、さらにはペダルゴムの減りなどが激しいものもあるので要注意だ。

走らせてみるのが一番。このとき、ただ走らすだけじゃダメ。できるだけ多くのことをチェックするようにして試乗しよう。まずはスタートの感じ。走り出したらクラッチのつながりやギアの入リ具合、アクセルのツキや回転の上がり具合、ブレーキやステアリングの効き具合をチェックしておこう。

CHECK (4) 試乗



限られた試乗時間ですべてを判断するのは難しいが、少しでも気になる部分があったらショップの人にどんどん質問をしてみよう。

CHECK (2) シートの痛み



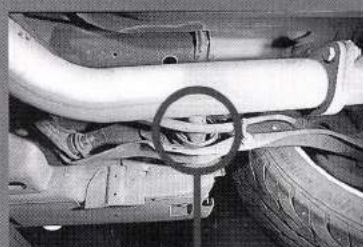
内装のチェックは念入りに。特にシートは破れや劣化は新品パーツに交換すると、予想以上の出費になる。

信頼できるショップならば 購入と同時にチューニングもできるぞ

シビックのスポーツモデルはチューニングされている比率が高い。一般的な中古車店ではノーマルに戻されていることが多い。が、チューニングされたままのクルマもある。もし君が、クルマを購入した後、チューニングを考えているのなら、チューンド済みのクルマを購入するのも選択肢のひとつだ。チューンド済みの中古車は、装着されたパーツの価格を考えると、非常にリーズナブル。だけど、チューニング済みの中古車はリスクがあるのも事実。そこで、中古車を扱っているチューニングショップで購入するって方法がある。特にホンダ車に強いショップなら、シビックの弱点を知り尽くしているわけだし、チューニングの状態などもしっかりと把握できる。新車と比較してしまうと、各部のヤレはどうしても出るのが中古車。そこで購入するとき、消耗品の交換などをしておくと安心して愛車とつきあえる。こういった場合、ノーマルパーツを使って直すのが一般的だが、チューニングショップなら、チューニングパーツを使ってリフレッシュしてやる方法もある。たとえばサスペンションがヘタっている時、新しいサスキットを入れてやるなどだ。また走行距離が多いモノは、サスペンションブッシュの交換をしてやりと走り違いが出るぞ。

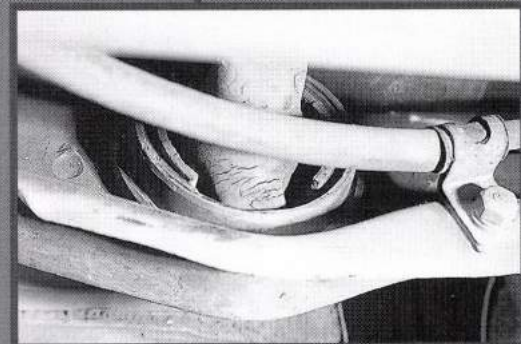


走りの消耗品の代表といえるサスペンション。オーバーホール可能なショックが装備されていたら性能もよみがえるぞ。



ブッシュの劣化に注意

走りに重要なのがブッシュだ。シビックの場合、リアのこの部分が最も見やすい。写真のようにこの部分のブッシュにひび割れがあるようなら、他の部分も劣化が始まっていると判断していい。



ホンダツインカム杉戸 ☎0480-38-3300

ホンダ車の中古車を購入するなら、ホンダツインカムがオススメだ。在庫車の中でシビックがなくてもすぐに探してくれるし、購入後のメンテナンスもバッチリまかせられるぞ。

中古車を買うときには 忘れずにチェック!

中古車選びのひとつの目安になるのが、プライスボードと整備手帳だ。プライスボードは値段の他に、クルマの年式や車検残期間などが一目で分かるもの。値段だけしか表記してないショップは要注意。さらに整備手帳には、車検や点検時に交換したパーツや整備した部分、走行距離などが詳細に記入されていて、これまでのメンテナンス状況が確認できる。また、メーカー保証期間が残っている年式のクルマを選ぶとき、これがないと保証が受けられないから必ず有無を確認しておこう。

CHECK (1) プライスボード



プライスボードにはクルマの価格だけでなく、年式やグレードをはじめ、走行距離や車検残期間などの様々な情報が見られるものだ。しっかりと目を通そう。

CHECK (2) メンテナンス履歴



クルマの履歴書といえるのが整備手帳だ。新車時からの整備手帳なら、正確な走行距離の他に、何代目のオーナーになるかも判断できるぞ。

ホンダオートテラス狭山ヶ丘

今回、中古車の選び方のコツを教えてもらったのは、埼玉県所沢市にあるオートテラス狭山ヶ丘店。ディーラー系ユーズドカー店にしては珍しく、シビックをはじめ、インテグラなどのホンダのスポーツモデルを中心に扱っている中古車専門店だ。その品ぞろえは、EKタイプRをはじめ、インテグラ・タイプRやS2000など、程度のいい中古車がところ狭しと並んでいる。特に、手に入りにくい高年式車は専門店ならではのといえるものだ。また、ホンダディーラー系の中古車店だから、クルマの程度は抜群だし、メンテナンスなどの不安もない。スタッフの平均年齢も若く、何でも相談に応じてくれるし、分からないことはどんどん質問して欲しいとのこと。もしも、気に入るクルマがその場になくても、全国のネットワークを駆使してユーザーの希望に沿ったクルマを探してくる心強いショップだ。



住所: 埼玉県所沢市東狭山ヶ丘5-2725-9
電話番号: 042-928-1011
営業時間: 9:30~20:00
定休日: 火曜日

また、日本全国226拠点にネットワークを持つ「安心」と「信頼」がモットーのホンダオートテラス店の全国ショップリストは <http://www.honda.co.jp/HOT/info> を参照。

**タマ数は少ないけど
焦らず地道に探していこう**
現状の中古シビックの価格相場は下表の通りとなっている。EGに関しては、かなり手ごろな価格となってきたが、EK4やEK9はまだまだ高値で、価格推移も横ばい状態。それに付け加えてタマ数も少なく、店頭と並んでいる姿も、なかなかお目にかかれないのが現状だ。だからといって、焦って購入に踏み切るようなマネだけは避けて、地道に中古車店を回ることをオススメしたい。最近ではインターネットによるオークションという方法もあるが思わぬトラブルも考えられる。やはり、最終的には実車を見て選びたいところだ。また、実際に購入しようと思ったら、車両価格のほかに、さまざまな諸経費がかかることを忘れてはならない。自動車税と取得税や自賠責保険、車庫証明や検査・登録・届出などの手続き費用などがそう。この中で、登録費用や納車費用などは店によって差が出てくることや、販売店の地域外で登録する場合などは通常よりも割高になることを覚えておこう。ここで注意しておきたいのは、税金や自賠責保険の取り扱いだ。これらの諸経費には消費税がかかるが、ひどい店だと総額に消費税5%をかけるところもあるの

中古シビック相場表

	(単位: 万円)			
	50	100	150	200
EG6	30	100		
EK4		90	165	
EK9			135	210

(01年11月編集部調べ)

購入にあたって



デフ・セッティングを

LIMITED SLIP DIFFERENTIAL GEAR SETTING

より速く走るために必要不可欠なパーツ
 LSD=リミテッド・スリップ・デフ
 重要なパーツであることは認識していても
 そのセッティング方法について理解しているだろうか？
 ここではそんな知っているようで知らないLSDの
 基礎からセッティングの方法論までを説明しよう

Photos/Akira Takahashi Yuki Sawada Text/Atsushi Miyashita

極めろ

ノーマルデフとLSDの違い

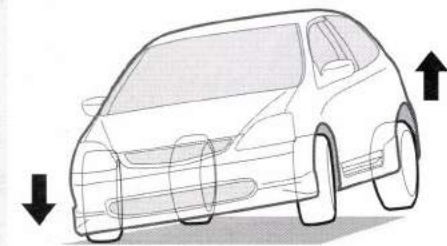
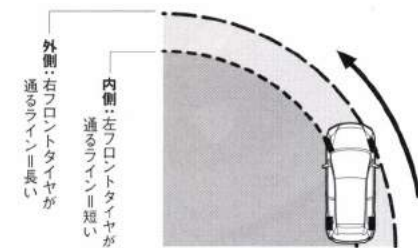
駆動方式の如何に関わらず、走行会などのスポーツ走行をするためには「デフ」を入れるのが定番となっている。しかし、入っているか、いないかだけで終わってしまつては「デフ」の真価を問う事はできない、実に深い世界がある。

そこで、デフの大家であるクスコ代表の加勢氏に「デフ」とは何なのか、どうセッティングすると美味しく使えるか等、味わい尽くす秘訣を伺ったので、加勢氏の話を交えつつシビックにおけるセッティングを見ていくことにしよう。

「デフ」のセッティングの話をする前に太前提としてこれだけは説明しておきたいと、加勢氏。

「デフ」というのは、ディファレンシャルギアの略で、日本語で差動装置のこと。でも、チューニングで一般に言われるデフというのはLSD（リミテッド・スリップ・デフ）のこと。で、一般にこのふたつを混同する場合が多いから、デフとLSDという別のものだとこのことを理解してもらわないと、セッティ

ディファレンシャルギアの必要性



車が曲がる時、外側のタイヤと内側のタイヤでは、通る距離が違ってくる。その差を吸収してスムーズに動けるのはディファレンシャルギアのおかげなのだ。ただし、急激な姿勢変化で大きくロールするとイン側のタイヤが浮いて空転する等、速く走ろうとすると機構的なデメリットが生じてしまう。

ングの話はできないんだよね」

そこで、まずデフとLSDの違いを加勢氏に説明してもらったので、じっくり読んで理解しておこう。

「クルマがコーナリングする時、内側と外側のタイヤで走る距離が違ふんだよね。陸上のトラック競技で考えればわかるけど、同じ距離を走るためにスターター位置がズレててしょ。その走る距離の違いを吸収するのがノーマルのデフの役目。タイヤの直径をコーナリングのたびに換えられればいいんだけど、それはできないから回転数を変えろしかないの。そのためには絶対に必要。」

でも、ノーマルデフにはひとつだけ欠点がある。それは、駆動を与えた時に左右どちらかが極端に抵抗が低いと、抵抗が低い方にだけ駆動を与えてしまつて前に進まなくなるんだよね。側溝にはまったり片輪だけぬかるみにはまったり時に、浮いたりぬかるみにはまったりだけタイヤが回るでしょ。それを、スポーツ走行に当てはめると、コーナリング時に外側と内側で荷重が変わって、内側が浮いたり、μが低くなった時に、内側が空回りして前にクルマを出す力にならない。左右のタイヤの摩擦力が変わった時に、摩擦力の低い

方だけ回されちゃうとタイムがでない。

それをカバーするのが、デフの差動を制限するLSDの役目。その差動を制限する強さとタイミングを調整しようというのがセッティングの話」

スポーツドライビングにLSDが欠かせないワケ

加勢氏の説明で分かるように、ディファレンシャルギアというのは、クルマが曲がる時に外側のタイヤと内側のタイヤが、そのクルマのトレッド分の半径が違ふ円周上を通ることから起こる、タイヤの転がる距離の違いを吸収して、曲がりやすくする機構で、駆動輪には無くてはならないものだ。

もしデフがなくて左右のタイヤがレーシングカートのように直結だったとすると、FRの場合はステアリングを切っても真っ直ぐ走ろうとする力が強くなり、コーナリング中には転がる距離の短い内側のタイヤが、転がる距離の長い外側のタイヤに回され、大きな抵抗になってしまう。

一方シビックはいわずと知れた前輪駆動、FFの代表車種だが、FFの最大の特徴はクルマを前に進めるための駆動と進路を決めるための操舵を同じタイヤで行なうところにある。FFで左右輪が直結の場合は、ステアリングを切ってもタイヤが真っ直ぐ走ろうとして、ステアリングを直線状態へ戻そうとするトルクステアが大きくなる。それを、腕力で押さえ込んでなんとかステアリングを切った状態で保持できれば、今度は駆動をかけた瞬間はタイヤが向いている方へクルマを引っ張り、アクセルを離れた瞬間にタイヤの向いている方向へクルマ全体を振ってステアリングを直進状態にしようとするタックインが起こりやすくなる。

そこで、よりスムーズなコーナリングをするためには駆動方法の違いにかかわらず、差動装置であるデフは、無くてはならない存在となっている。しかし、かといってデフによる差動を制限しなければイン側のタイヤの空

転が起つて前に進まなくなるから、LSDもまたFFには無くてはならないモノとなつてきて、純正でもLSDを装着するクルマが増えてきている。そこで、どのような効き方をさせるかというセッティングが重要なポイントとなる。

「FRなら操舵と駆動が別々で繋がっていないから、LSDの効き方が唐突でも、直結に近いぐらい効きが強くても違和感無く乗れるし、コントロールはできる。でも、FFはカーブを曲がるという操作と前に進むという操作を同じ前輪で行なうから、LSDが唐突に効くと違和感が出るし、効いたなということがわかるだけならいいけど、ハンドルを取られるとかあつて、マイルドに効かなくていいんだよね。」

LSDは差動を制限して片輪のμが低くても駆動をかけてクルマを前に進められるという利点があるけど、最大に効かすということとは左右の回転を同じにしようということ。それが、LSDの欠点。ロックさせると、左右輪を直結にしたのと同じで、片側は引きずることになる。その状態は、抵抗になってパワーロスになる。そこを抑えておかないと、LSDのセッティングはできない。

効かせすぎると、パワーがない車は競技の場合、ホントにパワーが食われてタイムが出ないよ。筑波なんかだとLSDが無い方が速いクルマが絶対あるよ」

LSDを入れると、とにかく効いていればいいと考えがちだが、加勢氏の言葉にあるようにLSDは効かせればいいのかというものじゃないということを理解すると、LSDのセッティングというものが見える。

「ロックLSD」と「フリーLSD」の違い

セッティングの話をする前に、まずはLSDの種類を説明しておきたい。

教えてくれたのはこのお二人



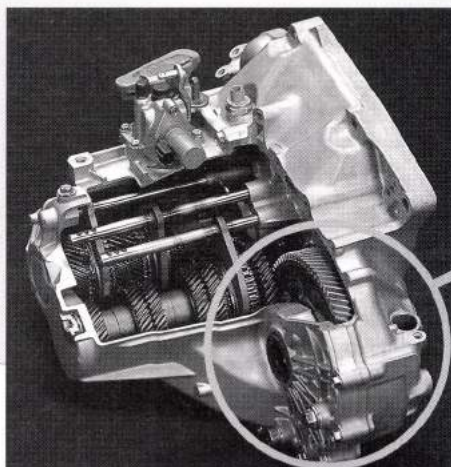
ゆうじ 加勢 裕二氏
キャロッセ/クスコの代表取締役。全日本ラリーのトップドライバーとして活躍し、製品造りにそのノウハウが活かされている。



ほんだ とおる 本多 亨氏
キャロッセの第1設計リーダーとして、MZおよびRSの開発現場を担当。取材時には商品としての特徴等について説明してくれた。

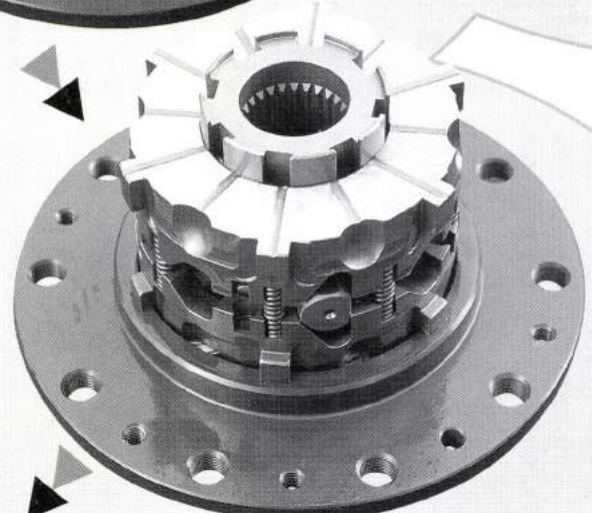
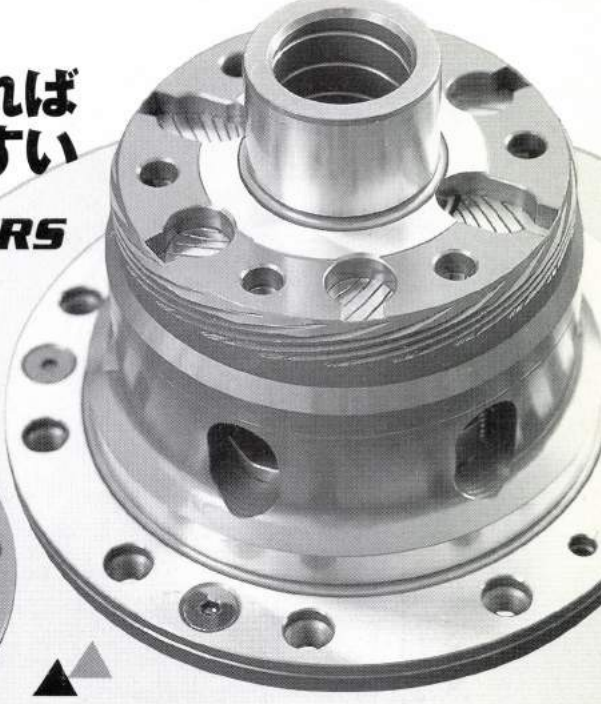
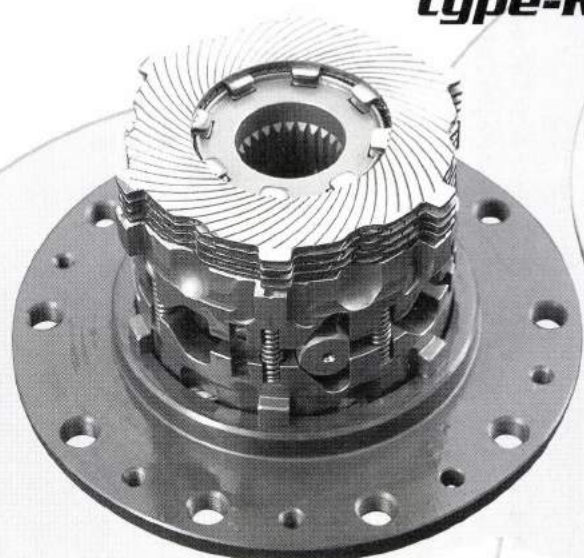
シビック・タイプRにはウォームギアを使ったヘリカルLSDが装着されている。このLSDはトルク感応型で、左右輪に回転差が生じた時に起きるケースとウォームギアの摩擦抵抗で差動制限を行なう仕組み。ギアオイルは通常のものがOK。メンテナンスフリーというメリットの反面、機械式に比べるとインシャルトルクもロック率も低く、さらに強めたいと思ってもセッティングできないというデメリットもある。

シビックRノーマルミッション&デフ



機構を理解すれば セッティングもしやすい

type-RS



LSDはケースこそリング(ファイナル)ギアが付くために非対称だが、内部は左右対称の構造になっている。クラッチは外ツメがケース、内ツメはドライブシャフトと動きが連動する。クスのシビック用デフはCサイズと呼ばれる大きなものだが、裏ワザとして、サラバねのMZをコイルスプリングのRSに変えることができる。ただしプレートは16から12枚に減るが、逆にRSからMZに変更することはケース形状の問題でできない。クスのシビック用デフの価格は、RSは9万8000~11万3000円、MZは9万~10万5000円となっている。

type-MZ

LSDには大きく分けてトルク感応型と速度感応型があり、トルク感応型には一般に機械式と言われる多板LSDの他にウォームギアを組み合わせたトルセンLSDやヘリカルLSD、波状の溝をボールが動くボールテックLSD、小さなカムが左右のカムフォロア間を左右にスライドしながら回転差を吸収するシユアトラックLSDなどがあり、速度感応型には多板式と似ているもののクラッチ部分に充填されたシリコンオイルの剪断抵抗により差動を制限するビスカスカップリング式がある。最近では、ヘリカルLSDにビスカスカップリングを組み合わせたトルク感応と速度感応のハイブリッドLSDも登場している。

タイプ別に簡単に仕組を説明すると、トルク感応型は、路面コンディションや荷重の違いなどで駆動を伝えている左右のタイヤ間にグリップの違いが生じたときに、タイヤへ伝えるトルクも変わって、そのトルク差が生じたときに、トルク差の大小に応じて差動を制限する力を変える機構になっている。一方、速度感応型は路面μや荷重の違いによって左右のタイヤのクリップ力が変わって、その結果として左右のタイヤに回転の速度差が生じたときに差動を制限し、その速度差に応じて差動を制限する力を変える機構になっている。

つまり、左右のタイヤに回転差が生じそうとしたときに差動を制限しようというのがトルク感応型で、回転差が生じてから差動を制限しようというのが速度感応型で、このため速度感応型は差動を制限するまでに一瞬の間がでる特徴がある。効き味のマイルドさから、登場以来ラインアップが採用されていたほどだ。しかし、トルセンやヘリカルが実用化されてからは、効き味のマイルドさとアクセルに対するレスポンスの良さから、スポーティな走りをする車種はビスカスカップリング式からトルセンやヘリカルへと移行していった。シビック・タイプRもヘリカルLSDを採用しているのは、そうした理由があるからだ。

ただし、機械式と呼ばれる事が多い多板式LSD以外のLSDはロック率を大幅に上げることが機構上難しいことや、シユアトラックを除いては完全に片輪が浮いてしまうと通常のデフアレンシャルギア同様に、浮いたタイヤへすべての駆動を流してしまうという欠点がある。また、個人レベルで差動を制限

する力をセッティングする際の自由度が無いという欠点もある。その点、多板式LSDはプレッシャープレートとプレッシャーリング間、または左右のプレッシャーリング間に入れたスプリングの強さやセッティング荷重の強さによりインシャルトルクを掛けることができるという特徴がある。インシャルトルクというのは、最初から掛かっている差動制限の強さのことだ。そのためにも、多板式LSDでは片輪が浮いてしまっても、最悪このインシャルトルク分だけは接地した側のタイヤを駆動することが可能となっている。

必要最小限を見極めるのがセッティングのポイント

そのため、多くの種類のLSDが登場してきたにもかかわらず、多板式LSDはクルマを自在に速く走らせようとする人たちに愛用されているのである。また、このインシャルトルクの強さははじめ、効きの強さやマイルドさも自在にセッティングできるというメリットがある。

そこで、ここではもっとも一般的でかつ実践的な多板式LSDのセッティングの方法について見ていくことにしよう。

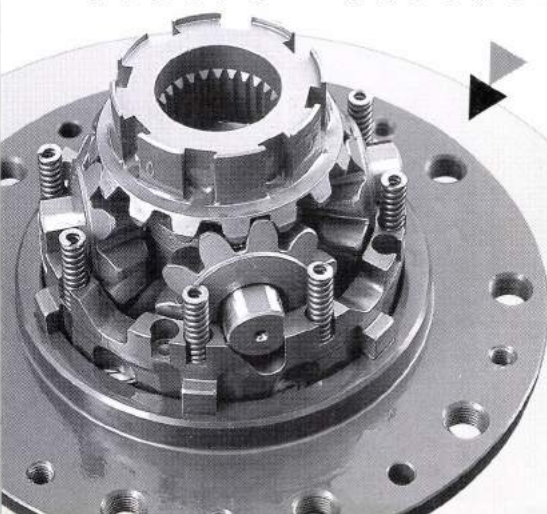
「セッティングの前に、まずノーマルの状態でニサーキットを走って、自分のドライビングに対してどういう反応をクルマがするのかを一回体験するといえ。普通に走っている分には、シビックR等にノーマルで装着されているヘリカルLSDでも十分だからね。でも、走っているうちに、なぜアクセルを踏んでもクルマが前に出ないのかという不満や、そうなる場所がどこなのかというものがでてくる。LSDのセッティングは効かせすぎないで、その不満が消えるギリギリの強さが理想的。パワーが無いクルマでは、そういう風に決めていくといえ。じわっと効かすとか、スパッと効かすとかはドライバー毎にドライビングスタイルもあるし好みの問題もあるから、自分で体感していかないとセッティングはできないよ」

純正でLSDが装着されていない場合はもちろん、装着されているもののセッティングはノーマルのサスペンションとタイヤに合わせ、しかも幅広い技量のドライバーが走らせても違和感が無いレベルにされている。サスペンションをチューニングしたりタイヤをよりハイグリップなものへと変えたり、ドライビングのレベルが想定より高くなると、どうしても純正LSDでは物足りない部分が出てくるというわけだ。

「タイヤに合った場合、ロールが大きくなっている側のタイヤが空回りしやすくなるし、サスペンションがいい加減だと、ロールが大きくなって、強いLSDが必要になってくる。でも、サスペンションのセッティングがすくなく良くて、タイヤが浮かなければLSDは要らなくなる。理論上はそうだけど、物理的には無理な話だから、最小限必要な強さでLSDをセッティングするのがベストだよ。

そういう意味では、サーキットでちゃんとセッティングされたサスペンションでイン側のタイヤが浮かないのであれば、ビスカスがいのかも。ビスカスは、回転差が起きてから反応するから効き方が鈍いけど、その分マイルドに動くから。ただ、今売られてのだと、効きが弱いかと容量が少ないとで厳しいけど。同じようにマイルドなヘリカルもサーキットではいいね。パワーを掛けてトルク差が出る効きから反応が早いし、ギアの当たり面で差動を制限しているからマイルドだし。ただ、ビスカスもヘリカルも左右1対1のロックにはならないし、インシャルもほぼゼロだから激しい動きでイン側のタイヤのμが極端に低くなるジムカーナやコーナーのRがきついミニサーキットだと厳しい。

片輪が完全に浮いちゃうと、インシャルトルクで差動を制限するしかないから、イン側のタイヤが浮くような走りの場合には、クラッチ板を使ったタイプを使うしかない。ただ、クラッチタイプは左右の回転差が無くなるか

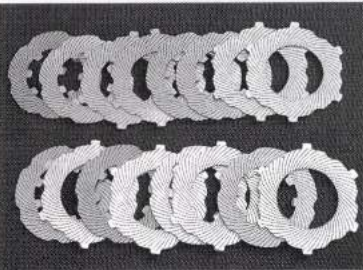


LSDセッティングの要素

クラッチプレートの配列

効きの強さを変える

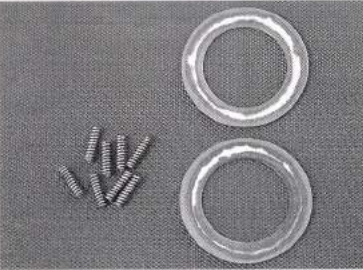
デフの効きの強さは、クラッチプレートの摩擦面とその面積で決まってくる。プレートの並びを変えることで、効きを弱めることも可能になる。写真下は外ツメと内ツメを交互に並べた通常の配列だが、上のように2枚ずつ並べることでクラッチの面積を半分にすることも可能。クスコのクラッチプレートは独自のミソ加工が施されレスポンスと耐久性が高いのが特徴だ。



スプリングの種類と数

イニシャルトルクを変える

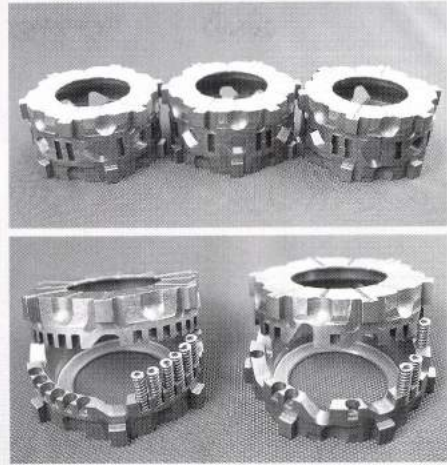
デフケース内でクラッチプレートを押し付ける強さはイニシャルトルクが決まる。クスコでは従来のコンプレート(皿パネ)を使ったRSの2種類をリリースしている。コイルスプリングを使用したRSは、パネの数の増減でイニシャルトルクを変更することができ、またプレッシャーリングが働く方向と同一方向に作用するためレスポンスが良い。



プレッシャーリングのカム角

効きのタイミングを変える

クスコでは1つのプレッシャーリングに異なるカム角を組み合わせたセッティングを変更できるようにしている。カム角は、35・45度、45・55度。数値が大きいほど、デフの立ち上がりは鋭くなる。またFR用には1&2ウェイとが組み合わされる。また、コンベクション用としてカム角を1種類に減らし、その分、イニシャルトルクの調整幅を広げたものもある。(写真下左)



LSDは足まわりの最後の味付け

加勢氏によれば、LSDセッティングはサスペンションが良くできていれば極力弱いほうがいいということだったが、サスペンション

ら、ABSとの相性が悪くて自動車メーカーでは標準装着としては使いたくないんだよね。ちなみに、クラッチタイプはイニシャルトルクを3〜20kg/cmと幅広くセッティングできるけど、ヘリカルは1kg/cm以下だね」市販車に多板式LSDが採用されない理由は、ABSが標準装備されてきているからというの、その理由なのだ加勢氏。

「サスペンションとLSDのセッティングは、基本的にやる人次第。乗ってLSDの効きの違いが分からない状態だと、無しの状態で始めて、駆動がからまない状態であまり乗れるようになった後で入れるといいし、分かる人なら先に入れてもいいよ。ただ、LSDを効かせるセッティングは基本的にアシを決めてからだね」

それでは、具体的にどのようにLSDをセッティングしていくのだろうか。その基本となるのが、シビックはFだということだ。

すでに加勢氏が何度も説明している通り、Fはジムカーナなどの特殊な走り方をする場合を除いて、フロントのデフをロックさせてしまおうと走れなくなる。理想はステアリングを切り始めるターニングではフリーでアクセルを開けていく立ち上がりでは効いているというもので、そこを考えるとクスコでは1ウェイというアクセルオフではデフが効かないLSDをラインナップしている。

「ジムカーナみたいな走りなら1ウェイでも2ウェイでもいいけど、サーキットのようなアクセルを抜いてダラダラとコーナーへ入っていくには1ウェイの方がいい。コーナーリングのクリップまでは回転差を吸収してあげたいからね。じゃないと、ステアリングを切っても真っ直ぐいっちゃうから」

そこで、ポイントになってくるのがイニシャルトルクの設定。せっかくなので1ウェイにしてもイニシャルトルクが掛かっていると、回転差を吸収しにくくなるからだ。

「ウチではコンプレートを使ってプレッシャーリングを外から押すタイプMZと、コイルスプリングでプレッシャーリングを中から広げるタイプRSの2タイプがあるけど、MZはクロスシャフトのカムがプレッシャーリングを押し広げる力を打ち消すように逆方向に力が働いているから、効きがマイルドで、RSはイニシャルを掛けている力と同じ方向にプレッシャーリングを押し広げるから、より反応が早くカッパと効く特性がある。だから、イニシャルトルクもその特性に合わせてあるよ。サーキットではこのあたりで、コーナリーの大きなサーキットではイニシャルを2〜3kg/cmに落したり、ジムカーナだともっと高く設定する方向でセッティングすることになるだろうね。」

例えば、一番小さなヘアピンなんかのコーナリーでイン側のタイヤが空回りしているようなイニシャルを上げて、空回りしていないのに加速が鈍いなんて時はパワーが食われていた可能性があるから、イニシャルを落としてみようという」

しかし、LSDのセッティングはイニシャルトルク以上に効きの速さや差動トルクに対する効きの強さをどうするかにある。そのために、クスコでは効き始めのフィードバックが違ふMZとRSという2種類のLSDをラインナップしていて、さらにそれ以上にプレッ

シャーリングに刻まれたカム角も55度と45度と35度の3種類を用意し、加えてフリクションプレートも補修用として板厚を1・6mmと1・8mmのものをラインナップしているのがある。このプレートの組み合わせで厚みを変えたい、サーキットでターニングを良くしたいと、片側8面のプレートを内爪と外爪の組み合わせを変えて6面にして摩擦面を減らして効きを弱くするという方法でセッティングする場合も良くあるのだという。

FFの場合、サーキットではフロントの入り方を良くしたいから、初心者では1ウェイが向いている、効きがマイルドなMZがいいが、レースでは反応の早いRSをほとんどのドライバーが使っているという。しかも、RSの良さは効きは強くイニシャルトルクは低いというところにある。

さらに効きのタイミングを早くしたいなら通常は35度で組んであるカム角を、急な45度で組み直したり、55度のプレッシャーリングを使えばいいし、MZの場合は45度で最初に組んであるから逆に効きの立ち上がりをマイルドにしたいなら35度で組むというという。「実戦では緑石に乗ったりしたときも考えて

イニシャルはある程度高めじゃないと加速が鈍くなったりするから、ギリギリの強さというのは理想でも実戦向きじゃないかもね。」

ある人のドライビングスタイルやレベルに合わせてあったLSDを選ぶというのもセッティングのひとつだし、さらにウチから出荷している状態は、セッティングでいえば100点の内の80点ぐらいだから、そこから先は、タイヤやエンジンの違いでシヨップさんなりが詰めていくところだね。とにかく走ってみて、不満に思えるところを潰していくのがセッティングだから、走り込んでいいセッティングを見つけてほしいね。ウチのRSだったら、イニシャルが1〜2年で落ちるといふことはまずないからね」

加勢氏の言葉にあるように、LSDのセッティングは各メーカーが車種別に出荷している状態が基本のセッティングで、そこからは各々のクルマの仕様や走りのフィールド、使うタイヤ、走りのスタイルに合わせて自分で感じて行なうしかないことだろう。それぞれのLSDの特性を理解しながら、どこが不満なのかを見極めて自分に合ったセッティングを見つけ出して欲しい。

Garage HASEGAWA

Garage...クルマが安息する巣。クルマ好きの趣味的空間

Home Page OPEN!

<http://www.052-654-3252.com/>

途切れのない加速を楽しもう!



ガレージハセガワ

TEL052-654-3252 FAX052-654-3253

〒455-0076 名古屋市港区川間町2-24

営業時間 AM11:00〜PM7:00 毎週月曜定休

便利な低金利ローン・ボーナス一括払い・各種カードもご利用ください。

ÖHLINS CUSCO MOTUL



本当のVTECパワーの鼓動と感動を感じたい!

HONDA VTEC & タイプR ENGINE TUNINGS

VTEC&タイプRのことなら何でもおまかせのHONDA車専用専門店。ホンダファンに新しい発見とドラマが見つかります。

ビックリの内容と価格で絶賛発売中!!

- TUNING VTEC BA/COMP 特価 ¥348,000-
1700ccコンプリート
- TUNING VTEC BB/COMP 特価 ¥348,000-
1800ccコンプリート
- TUNING VTEC BB&BC/COMP 特価 ¥398,000-
2000ccコンプリート

M&M HONDA

なんでもエンジン相談室開催中!



ホンダエンジンのことなら、中古から新品エンジンまで、オーバーホール、載せ換え、など、なんでもご相談下さい。

もっとパワーがトルクが欲しい!



走行距離、パワーダウンが気になる! ヘッドオーバーホールとライトチューニングの定番チューニング。部品、工賃込みのビックリ価格で絶賛発売中

スベックRプラスヘッドチューニング

特価 ¥180,000-で
大好評の大満足!



S2000 (F20C)
DC2R (B18C)
DC5R (K20A)
3車種のHONDA

純正高性能エンジンピストン! あなたの車は、どのピストンかわかりますか? MS&Mでは、ピストン1個にいたるまで、徹底的に、手を加え高精度高バランスを追求しています。

NAエンジンチューニングの基本ヘッドチューン NEW インテグラ DC5、ヘッドチューニングのポートの写真です。時間をかけたハンドメイドの絶品です。

低価格で欲張りチューニング方法教えます!!

単なる、排気量UPの載せ換えじゃない、高精度&バランスで手作業で組み上げた本物のチューニングエンジンの違いを体感して下さい!

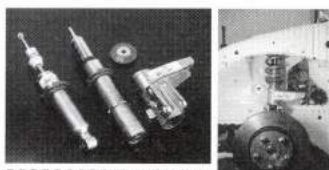
M & M H O N D A

●気になるNEWパーツ続々入荷中! ●車検、修理、事故などすべておまかせ ●ホンダワンメイク走行会、開催中! ●愛車の診断、メカニカルドッグ診断中! ●無料代車、引取り納車サービス実施中! ●お支払いラクラクの各種クレジット、60回分割!

NEWインテグラtype-R(DC5)/PARTS

M&M HONDA
M&M HONDA RACING

<http://www.mandm-honda.com>

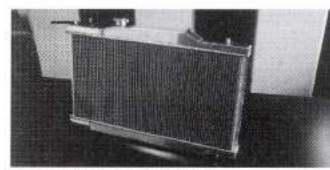


M&M HONDA2001 フルオーダーメイドシステムオーリンズスペシャル

ストリートからサーキットまでドライバーの好みのセッティングが可能なフルオーダーメイドで製作。
ベースに絶大な信頼性のあるオーリンズを使用。減速力は前後20段階調整。ショックケースとストロークを確保しストロークでのしなやかな乗り心地とサーキットでのステアリング応答性を重視。フロントは全長調整の車高調整式の独立タイプ。車高変化に伴いアッフル部の取り付け位置変更。

- セッティングデータ (サーキットスペック)
- ・車高 ジャッキアップポイント測定
フロント 110mm リア 110mm
- ・ノーマルアッパーシート装着
フロントキャンバ角 -3° 40' 固定
リアキャンバ角 -4° 50' 固定
- ・ピロアッパーシート装着
フロントキャンバ角 -2° 40' から -5° 60'
調整可能
- ・リアネガティブアッフルアーム装着
調整範囲自由
- スプリングレート
・フロント 18K ・リア 28K 使用
- トー調整
・フロント ±0.30 ・リア ±0

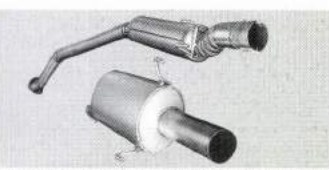
価格 ¥284,000 (スプリングヒロオプション)



M&M HONDA2001 POWER COOLING RADIATOR

パワークールラジエータータイプR (アルミ大容量)
サーキット走行での水温上昇による、パワーダウンを軽減する。オールアルミ製の大容量3層ラジエーターで、安定した性能と冷却能力を発揮する。
パワークールラジエータータイプS (ノーマル下取りタイプ)
ノーマルコアを使用し、アルミ2層。ノーマルの2倍の厚みを確保し、冷却と軽量化に優れた、低価格チューニングラジエーターです。

価格 タイプR ¥118,000
タイプS ¥38,000 (ノーマル下取)
タイプM ¥58,000 (アルミ2層)



M&M HONDA2001 TITAN POWER MUFFLER フルオーダーメイドシステムサウンドメイトチタンマフラー

すべての材料に、チタン素材を使用しハンドメイドにて1本ずつ時間をかけ製作した、超軽量のフルオーダーメイドシステムチタンマフラーです。排気音質に徹底的にこだわり、アイドリング時や低速域での不快な消音効果や高音域での排気の低減や流暢な音と、心地よいサウンドをドライバーに響かせます。
VTEC切替時の音の高低域の音色の変化とチタン独特の音色の変化を楽しむことができます。また、ドライバーの好みの音、音質まで好みのオーダーができます。

取扱店から メイン60パイ テール80パイのノーマル取り出し形状メインタイコ オーバル形状

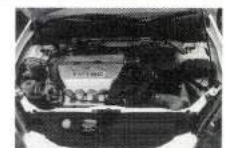
価格 ¥198,000



スピードリミッターカット (競技専用部品)
価格 ¥16,000



ビッグスロット 70mmパイ (ノーマル下取り)
価格 ¥19,800



アースイグニッションシステム
価格 ¥19,800



クラッチケーブル&ディスク強化タイプ (セット)
¥51,000- (EF, EG, EK, DC)



オーリンズ全長調整タイプ (M&M スペシャル)
¥250,000- (EG, EK, DC, AP)



チューンドレギュレーター-KIT
¥27,800- (EG, EK, DC, AP)



リアアジャスタブルアッフルアームセット
¥18,000- (EF, EG, EK, DC)



エキゾースト マニホールド
¥39,800- (EG, EK)
¥49,800- (EK9, DC)
エキゾースト マニホールド
¥49,800- (EG, EK)
¥59,800- (EK9, DC)



エンジントルクダンパー
¥20,000- (EG, DC)



インジェクション ¥20,000- フューエル ¥25,000-
インテーク ¥34,000- エキゾースト ¥20,000-



4速クロスミッション&ファイルKIT
¥118,000- (EG, EK, DC)



オールチタンマフラー純正取付タイプ
¥198,000- (EF, EG, EK, DC, AP)



スポーツコンピューター
¥80,000- (EG, EK, DC) ノーマル下取り



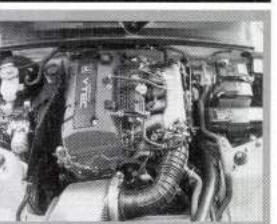
軽量フライホイール ¥38,000-
クロモリ超軽量タイプ (EF, EG, EK, DC)

安心のホンダ車オンリー-VTEC&タイプRワンメイクチューニング専門店!!



新しい発見が見つかります!!
山口・太分から1時間30分
熊本・長崎から1時間
北九州・佐賀から30分~40分
太宰府インターから52分!

あなたのVTEC元気ですか!!
メディカルドッグを受けて見ませんか
只今、ホンダ車を知り尽くしたM&Mが
40項目にも及ぶ独自の愛車診断検査を
開催しています。
エンジン、足回りなど、不満、不安
の方は、ご相談下さい。
¥3,000- (予約してください)



M&M HONDA

F818-0132 福岡県太宰府市国分1丁目18番8号 TEL.092-923-1955 FAX.092-923-2044 営業時間/AM10:00~PM8:00 定休日/毎週水曜日 (祝日の水曜日は営業致します)
表示価格には取付工賃及び消費税は含まれておりません。通販でのお求めの際、在庫確認の上お申し込み下さい。



KING OF SUNDAY RACE

AERO PARTS

カーボンボンネット EK9 EK4

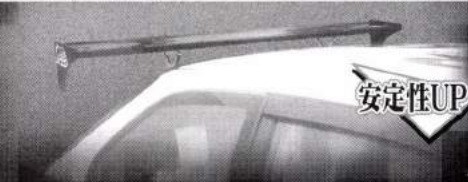


超軽量

■ EK4・9 (M/C前) 用 (ダクト付) **¥88,000**

大型エアアウトレットダクト付なので水温・油温の上昇が抑えられます。
ノーマルストライカー使用でボンピンは不要です。

GTウイング EK9



安定性UP!

■ EK9用 **¥58,000**

幅1500mm アルミ製
ダウンフォースを得る事で、ブレーキング時の安定感や
高速コーナリング時の安定性がUPします!純正スポイラーの
取付部を利用して取付けるので、ボディ加工は一切不要!!

テクノプロスピリッツ

TEL.049-235-4886 FAX.049-236-0446

〒350-0022 埼玉県川越市小中945-1
OPEN/AM10:00~PM8:00 日曜 AM10:00~PM7:00 CLOSE/月曜
板金・塗装から一般車検まで、何でもご相談下さい。あなたの悩み必ず解決致します。

URL <http://www.tp-spirit.co.jp>

E-mail info@tp-spirit.co.jp

■商品の価格及び仕様等は、改良の為予告無く変更される場合があります。

■競技用部品一般公道での使用は、法律で禁じられています。



関越道 川越ICより20分! 東北道 吾妻ICより30分! 首都高 吾妻出口ICより15分!
通信販売で、お求めの方はTELにて在庫確認の上、現金書留又はお振込にてお願い致します。

武蔵野銀行 川越支店(普)30438(有)テクノプロスピリッツ

銀行印と免許証で即決ローンOK!

掲載されている商品は、業販・通販が可能です。
（※送料は別途）（※代金引当は別途）（※代金引当は別途）

通販専門 九州地方限定です

テクノプロスピリッツ九州

〒879-7761 大分県大分市大字中戸5875-2 2階 テック内

TEL.097-597-3475 FAX.097-597-3556

通信販売で、お求めの方はTELにて在庫確認の上、現金書留又はお振込にてお願い致します。

大分銀行 戸次支店(普)5088136 テクノプロスピリッツ九州

(※送料は別途) (※代金引当は別途) (※代金引当は別途)

▲当店は通販専門店です。店頭販売及び取付け作業は行っていません。▲

足廻り TUNING PARTS

レーシングギアベース オリジナル車高調Kit EK9 EK4 EG6 EF9



RGベースのOEM

- 減衰力固定式 **¥188,000**
- 減衰力調整式 **¥228,000**
- 減衰力固定式 (バステックス仕様) **¥228,000**
- 減衰力固定式 (スウィフト仕様) **¥228,000**

■ スプリッツGOROスペシャル (バステックススプリングSet 減衰力固定式) **¥248,000**
専用加工アルミフランジ仕様 (ローダウン時のストロークを確保)

各車種設定有り。スプリングレート、減衰力設定自由です。
足回システム、使用タイヤに応じて設定します!

純正タイプローター EF9



■ フロント用 1枚 **¥7,000**
純正同等品が純正品よりも大幅に安い!

アジャスタブルリアアッパーアーム EK9 EK4 EG6 EF9

■ EF・EG・EK 全車共通品 **¥18,000**

リアキャンバー調整自由自在! ステア特性をコントロールできます!

排気系 TUNING PARTS

レーシングマフラー G-Spec EK9 EK4



■ G-Spec II **¥58,000**
SUS304 オールステン
メインパイプ60φ出口100φ 具めがら上げ レイアウトは
ノーマルと同じ。ローアーム上、パワーブレーキ設計 サブタイコ付

G-Spec チタン EK9



■ G-Spec II チタン **¥118,000**
フルチタン製
メインパイプ60φ 出口90φ
レイアウトはノーマルと同じ
ローアーム上、植根変換タイプ

■ TYPE-R専用 **¥78,000**
4-2-1タイプ、パイプ径 45φ-50φ-60φ。
低中速トルクを犠牲にせず、高回転の伸びを実現。
オイルパン、蒸気とのクリアランスも確保!

駆動系 TUNING PARTS

カスタマイズギアSet EK9



■ リングギア・メインシャフト・2速・3速ギアのSet **¥128,000**
日光、取付キットでテストを繰り返し選別加工しました。タイムUP確実!!

強化ドライブシャフト EK9 EK4 EG6 EF9



■ EK9ハーフKit (アウタージョイント+シャフト 組立品) **¥19,500**

■ EK4 (B16A)・EG6・EF9
ノアス **¥10,500** メタル **¥24,000** ガー **¥20,000**
■ EK9
ノアス **¥14,500** メタル **¥24,000** ガー **¥26,000**

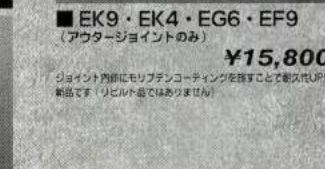
ENGINE TUNING PARTS

アルミスポーツラジエター EK9 EK4 EG6



■ 汎用 **¥35,000**
リアシート付車用のアルミ製スポーツラジエター。
タンクを樹脂製にした事でロープライスな超軽量を実現しました。容量はノーマルの約2倍。

スポーツラジエター EK9 EK4 EG6



■ 汎用 **¥25,000** ホース無し (30φ・34φ・36φ) **¥19,800**

地車種 お問い合わせ下さい

etc. PARTS

パワー ECU EK9



■ M/C前 **¥105,000**
■ M/C後 **¥115,000**
ノーマルECU下取り ノーマルエンジン対応
レブリミット9500rpm V・TEC切替ポイント5150rpm

オリジナルバケットシート SP-S



フルバケットシートカラー4色有り (ブルー・イエロー・ブラック・レッド)

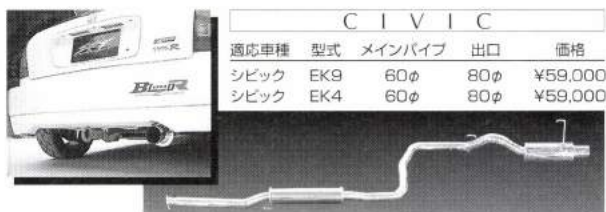
ローラーバー

■ 4P **¥25,000**
■ 5P **¥34,000**
■ 6P **¥48,500**
■ 7P **¥57,600**
スチール製 40φ
各車種、サンルーフ用などラインナップ充実!



車種	型式	年式	E/G	パイプ径	価格	備考
シビック	E-EG4	H3/9~H7/8	D15B	42.7φ⇒50.8φ	¥39,800	4⇒2⇒1
シビック	E-EG6	H3/9~H7/8	B16A	42.7φ⇒50.8φ	¥39,800	4⇒2⇒1
シビック	E-EK4	H7/9~H12/9	B16A	42.7φ⇒50.8φ	¥39,800	4⇒2⇒1
シビック	E-EK9	H9/8~	B16B	42.7φ⇒50.8φ⇒65φ	¥39,800	4⇒2⇒1
インテグラ	E-DC2	H5/5~	B18C	42.7φ⇒50.8φ⇒65φ	¥39,800	4⇒2⇒1
インテグラタイプ	E-DC2	H7/9~	B18C	42.7φ⇒50.8φ⇒65φ	¥39,800	4⇒2⇒1

■ 開発予定車種 AE86、AE92、AE101、SX10、NA6CE、PS13、S14



■ 仕様 オールステンレスインナーサイレンサー付き 触媒後交換タイプスプリングジョイント



適応車種
レビン、トレノ(AE92、AE101)、MR2
※ ノーマルコンピューターの下取り価格です。
通販にてお買い求め頂く際は、必ずお車の仕様などを
書き添えて頂き、ユニットを送りして下さい。
下取りなしの場合は、+¥35,000UPとさせていただきます。
※ TB車は、ブーストコントローラーとの併用により
“パワーUP”します。



BR メタル強化クラッチ
適応車種——
EP71TB、EP82NA、EP91NA(前期)
AE86、AE92、AW11(前期)
¥46,000
適応車種
EG6、EG9、EK4、EK9、DC2、DB8
¥63,000



■ 真鍮3層Rタイプ 適応車種——
AE86、JZX90、JZX100、S13、PS13、S14、HCR32、
ECR33、BNR32、EG6、EK4、EK9
¥85,000
■ アルミ3層SPタイプ 適応車種——
AE86、S13、PS13、S14、HCR32、ECR33、BNR32、
BNR33、EG6、EK4、EK9
JZX90、JZX100
¥110,000
¥138,000

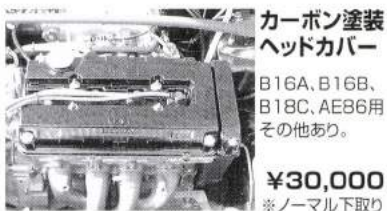


Blood R

PRODUCED by SRF MOTOR SPORTS



NEW PARTS



上記以外にも色々なパーツあります。 通販・業販も致しますのでお気軽にTELにてお問い合わせ下さい。

● レースカー制作 ● エンジンチューニング ● エンジンメンテナンス ● エンジンスワップ ● エンジン乗せ替え ● オリジナルマフラー制作 ● その他、パーツ類制作承ります。



TEL 075-951-1134 FAX 075-951-1136

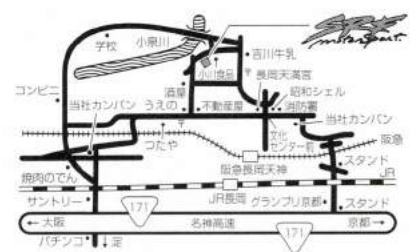
〒617-0845 京都府長岡京市下海印寺方丸47-3

OPEN 10:00~CLOSE 20:00 定休日 月曜日

振込先 京都中央信用金庫 今里支店 普通 0218057 (有) SRF FACTORY



SRファクトリー販売代理店 ■ (株) ディジョンカーズ ■ (株) テイクオフ ■ トラスト



ACCESS
NOWURL <http://www.autoadvance-inc.co.jp>

シビック・インテグラ専門SHOP

シビック・インテグラ SPECIAL PARTS

E-mail advance@orange.ocn.ne.jp

遂にインターネット通信販売開始!! 会員の方だけに特別特典有ります。

レーシングダンパー

RACING
SPEC
DAMPER

Buddy club RACING SPEC DAMPER 定価 ¥178,000 → 特価 ¥142,400

P1
RACING
DAMPER

Buddy club P-1 RACING DAMPER 定価 ¥328,000 → TEL 大特価

レーシングホイール



Buddy club P1 Racing
7.0-15 特¥15,600
8.0-15 特¥16,300
7.5-16 特¥18,200
8.5-16 特¥18,900
8.0-17 特¥20,800
9.0-17 特¥21,500
P1レーシングネット (1) 特¥650

P1レーシングQF TEL 大特価

N1 用 エアロ



ファンベースボイヤー (ストリート
レーズ)
サイドスラッ
リアアンダー
※EK系前・後期・タイプR前・後期
特¥45,000

超軽量 エアロボンネット



EK系 カーボン 特¥76,500 FRP 特¥54,000



EG6 カーボン 特¥76,500 FRP 特¥54,000



DC2 / DB8 カーボン 特¥79,050 FRP 特¥56,700

ボンネットピン
アルミ製 (レッド/ブルー/ゴールド) 1Set 特¥3,800
スチール製 1Set 特¥3,800

レーシングマフラー

RACING
SPEC
MUFFLER

Buddy club RS spec I spec II

EF8/9 特¥27,840 特¥31,840

EG6/9 特¥27,840 特¥31,840

EK4/9 特¥27,840 特¥31,840

DC2 特¥27,840 特¥31,840

競技用 CPU (ノーマル下取)



●Buddy club EF, EG 特¥58,500

●Buddy club EK4/9, DC2 特¥73,500

●SPOON EF, EG, EK, DC2 特¥68,000

※フルオーダー承ります。

ギヤ & LSD



●ATS ファイナルギヤSET (4.929)

DC2/EK9 特¥57,800

EG6/EK4 特¥57,800

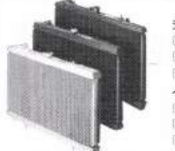
●ATS クロスギヤSET (3.4, 5速)

EG6/EK4/EK9/DC2 特¥87,200

●ATS LSD

EF9/EG6.9/EK4.9/DA6.8/DC2/DB8 特¥105,600

大容量ラジエター



KOYO

シビック EG6 / EK4 / EK9

(第2層) 特¥21,250

(第3層) 特¥61,200

(オールアルミ) 特¥78,200

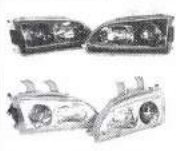
インテグラ DC2

(第2層) 特¥72,250

(第3層) 特¥83,300

(オールアルミ) 特¥102,000

プロジェクターヘッドライト



EG系プロジェクターヘッドライト

(ブラック) 特¥38,000

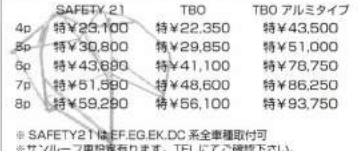


EG系プロジェクターヘッドライト

(クローム) 特¥35,000

※右ハンドル対応

ロールバー



SAFETY 21

4p 特¥25,100 T80 特¥22,350 T80 アルミタイプ 特¥43,500

5p 特¥30,800 特¥29,850 特¥51,000

6p 特¥43,680 特¥41,100 特¥78,750

7p 特¥51,580 特¥48,600 特¥86,250

8p 特¥59,280 特¥56,100 特¥93,750

※SAFETY 21はEF, EG, EK, DC系全車種取付可

※サンルーフ車取付不可。TELにてご確認ください。

超軽量競技用バッテリー



RED TOP バッテリー

RED TOP 15 軽量化の最終兵器 ノーマル比、-7kg !! 特¥27,800

※ノーマルバッテリーの端子がJIS 5 DIN規格に準拠しています。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

※下取り料の発生はございません。

Buddy club TEIN 5ZIGEN Project μ SPOON SPORTS BRIDE TODA RACING

A-SPORTS オートアドバンスオリジナルブランド

A-SPORTS カーボンバケットシート



●オリジナルカーボンバケットシート

カラー 赤/黒 特¥59,800

●スーパーローポジションシートレール

特¥12,600

※CRX EF8 認定あり

シビック、インテグラ全車種 他車種はTELにて

A-SPORTS ガッチリサポーターTypeR



●ガッチリサポーター

Type R

定価 17,800

※新色「ブルー」

になりました。

適合車種

シビックEK・EG・EF系インテグラDC・DB系

A-SPORTS ビックスロットルボディ



●ビックスロットルボディ 70 φ Assy

定価 ¥45,000

適合車種 シビック: EK4・EG6

シビックType-R: EK9

シビックフェリオ: EK4・EG9

インテグラType-R: DC2・DB8

CR-Xデルソール: EG2

インテグラType-R: DC2・DB8

純正スロットルボディの下取り料 (下取り ¥22,000) です。

下取り料の発生はございません。

A-SPORTS ブレーキローター & ブレーキホース



フロント用

スリット無し (2枚SET) 特¥12,800

EF9.8/EG6.9/EK4

スリット無し (2枚SET) ¥14,900 (4穴)

96" DC2

スリット6本入 (2枚SET) 特¥17,800

EF9.8/EG6.9/EK4

スリット6本入 (2枚SET) 特¥19,800

EK9, 98 DC2 Type-R (5穴)

スリット6本入 (2枚SET) ¥18,500 (4穴)

96 DC2



リア用

スリット6本入 (2枚SET) ¥16,800

EF9.8/EG6.9/EK4

スリット6本入 (2枚SET) ¥18,800

EK9, 98 DC2 Type-R

ブレーキホース (ステンメッシュ)

シビックインテグラ全車種

(11台分) 特¥15,800

(11台分) 特¥15,800

(11台分) 特¥15,800

(11台分) 特¥15,800

(11台分) 特¥15,800

(11台分) 特¥15,800

(11台分) 特¥15,800

(11台分) 特¥15,800

(11台分) 特¥15,800

(11台分) 特¥15,800

(11台分) 特¥15,800

(11台分) 特¥15,800

(11台分) 特¥15,800

(11台分) 特¥15,800

(11台分) 特¥15,800

(11台分) 特¥15,800

(11台分) 特¥15,800

A-SPORTS 4-1 EX マニホールド+プロテクター



A-SPORTS 4-1 EX マニホールド

(ステンレス製) 定価 ¥59,800

適合車種

※シビックタイプR・EK9

※シビックSIR・EK4/EG6/EG9

※インテグラDC2

96Spec タイプR/98Spec タイプR



ザ・ガードくん (美用新案出願中)

(取付ステー/ボルト付属)

定価 ¥12,800

商品説明 車高を下げる際に、マニホールドを路面・段差から

保護するプロテクターです。

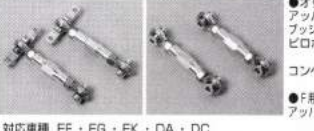
適合車種 シビック・インテグラで、E16A/B16B/B18C用、

ほとんどの社外エキゾーストマニホールドに対応します。

(4-1 タイプ/4-2-1 タイプ)

NEW

A-SPORTS 調整式アッパーアーム



●オリジナル調整式

アッパーアーム (リア用)

プッシュタイプ 特¥14,800

ピロタイプ NEW 特¥21,800

コンパセーターアーム 特¥19,800

●ギヤシャフト連動式ロー/ハイ

アッパーアーム 特¥49,800

対応車種 EF・EG・EK・DA・DC

A-SPORTS ポススパーサー



●アジャスティングポススパーサー ¥12,800

A-SPORTS 懸架ストロークパイプ



●懸架ストロークパイプ (オールステンレス)

定価 ¥12,000

適合車種

シビックEK4・EG6

シビックType-R EK9

シビックフェリオ EK4・EG9

CR-Xデルソール EK2

INTEGRA・CIVIC SPECIAL SHOP

Individual export is guaranteed!!

For enquiries, please mail us to

advance@orange.ocn.ne.jp

advance-inc.co.jp



AUTO ADVANCE inc. (有) オート・アドバンス

〒733-0863 広島県広島市西区草津南3-2-8

TEL.082-278-0018 / FAX.082-278-7860

年中無休 AM10:00 ~ PM9:00

全国通販可能! まずはお電話下さい。

【振込先】広島総合銀行工務センター支店 (口座番号) (株) 1651779 (口座名) (有) オート・アドバンス

1商品につき5万円以上は送料無料、ローン可 (一部商品、一部地域、産廃は除く。)

※商品によっては、送料のかかる場合がありますのでお問合せ下さい。

不良品、誤配以外の返品・返金はお受けできません。

不良品、誤配が生じた場合は、到着後、7日以内にご連絡下さい。それ以降はお受けできません。

シビック詳細 スペック&データ

常に時代を先取りしてきたベシックカー、シビック
このライトウェイトスポーツの足跡を追ってみよう

TYPE R

EK9
EP3

1997.8 ~ 2001.10 ~



ホットハッチとして2001年10月に登場したEP型タイプR。弾丸をイメージしたキャビンフォワードスタイルが特徴だ。



徹底して運動性能を磨き上げられたEK型タイプR。タイプR専用のエアロパーツの装着により、空力性能も飛躍的に向上している。

世界最速FF第2の刺客
歴代シビックの中でスポーツモデルと言っ
たら、97年8月のマイナーチェンジで追加さ

れたタイプRだろう。ホンダが車名に「R」の称号を付けるのは、本格的スポーツモデルの証。EK型タイプRは抵抗を減らしつつ軽量化と高強度の専用パーツを採用。ヘッドまわりの手組み等レーシング技術で組み上げられたパワーユニットはNA1595ccながらリッターあたり116psを発生する185psと16・3kg/mを発揮するB16B型エンジン。さらに専用セッティングのシャシと足まわりなど、走り追求したモデルだ。98年9月には走りの質はそのままに、内外装のリファインが行なわれている。

そして2001年10月にはEP型タイプRが発表されている。旧タイプと異なるのは、排気量が2ℓに拡大された点。215psと20・6kg/mを発生するK20A型を搭載。またEPシリーズでタイプR専用として採用された3ドアボディは高剛性とコンパクトを実現し、高次元での走りを具体化。EP型タイプRはイギリスのホンダ・オブ・ザ・イヤーで生産されているものだ。

EK9 SPECIFICATIONS

主要諸元

■タイプ	タイプR	レースベース車
■エンジン	水冷直列4気筒	
■エンジン型式	1.6ℓ DOHC V-TEC	
■トランスミッション	ホンダ・E (GF) -EK9	
5速マニュアル	●	●
■寸法・重量	全長 (m) / 全幅 (m) / 全高 (m)	4.135 / 1.695 / 1.430
ホイールベース (m)	2.620	
トレッド 前後 (m)	1.480 / 1.480	
最低地上高 (m)	0.135	
客室 (m) 長さ	1.705	
幅	1.390	
高さ	1.115	
車両重量 (kg)	1070 ^{*2}	1040
乗車定員 (名)	4	
■性能	最小回転半径 (m)	5.4
燃料消費率 (km/ℓ)	13.6	14.0
10・15モード走行 国土交通相審査値	19.8	20.3
■エンジン	エンジン形式	B16B
種類及びシリンダー数配置	水冷直列4気筒横置	
使用燃料	無鉛プレミアムガソリン	
弁機構	DOHC ベルト駆動 吸気2排気2	
総排気量 (cm³)	1,595	
内径×行程 (mm)	81.0×77.4	
圧縮比	10.8	
最高出力 (kW [ps] / rpm)	185/8,200	
最大トルク (N・m [kg・m] / rpm)	16.3/7,500	
燃料供給装置	ホンダPGM-FI	
燃料タンク容量 (ℓ)	45	
潤滑油容量 (ℓ)	4.8	
■変速比・減速比	変速比 1速	3.230
2速	2.105	
3速	1.458	
4速	1.107	
5速	0.848	
後退	3.000	
減速比	4.400	
■ステアリング・サスペンション・ブレーキ・タイヤ	ステアリングの装置形式	ラック & ピニオン式
主ブレーキの種類形式 前	油圧式ベンチレーテッドディスク	
後	油圧式ディスク	
サスペンション形式 (前後)	ダブルウィッシュボーン式	
スタビライザー形式	トーションバー式	
タイヤ (前後)	195/55R15	

*1 97年8月～98年8月=E-EK9 98年9月～GF-EK9

*2 パワステ/ABS/SRSエアバック装着車の数値

EP3 SPECIFICATIONS

主要諸元

■タイプ	タイプR
■車名・型式	2.0ℓ DOHC i-VTEC+PGM-FI
■トランスミッション	ホンダオブザイヤー・LA-EP3
6速マニュアル	
■寸法・重量・乗車定員	全長 (m) / 全幅 (m) / 全高 (m)
4.135 / 1.695 / 1.430	
ホイールベース (m)	2.570
トレッド (m)	1.470 / 1.470
最低地上高 (m)	0.130
車両重量 (kg)	1,190
エアコンディショナー装着車 (kg)	1,210
乗車 (名)	4
客室 (m)	1.805 / 1.455 / 1.175
■エンジン	エンジン形式
K20A	
エンジン種類・シリンダー数及び配置	水冷直列4気筒横置
燃焼室形式	ペントルーフ型
弁機構	DOHC チェーン駆動 吸気2排気2
総排気量 (cm³)	1,988
内径×行程 (mm)	86.0×86.0
圧縮比	11.5
燃料供給装置形式	電子制御燃料噴射式 (ホンダPGM-FI)
使用燃料種類	無鉛プレミアムガソリン
燃料タンク容量 (ℓ)	50
燃料ポンプ形式	電動式
■性能	最高出力 (kW [ps] / rpm)
158 [215] / 8,000	
最大トルク (N・m [kg・m] / rpm)	202 [20.6] / 7,000
燃料消費率 (km/ℓ)	12.4
10・15モード走行 国土交通相審査値	
主要燃費向上対策	可変バルブタイミング、電動パワーステアリング
最小回転半径 (m)	5.7
■動力伝達・走行装置	クラッチ形式
乾式単板ダイヤフラム	
変速機形式	常時啮合式
変速機操作	インストルメントパネル・チェンジ式
変速比 1速	3.266
2速	2.130
3速	1.517
4速	1.212
5速	0.972
6速	0.780
後退	3.583
減速比	4.764
ステアリング装置形式	ラック & ピニオン式
タイヤ (前/後)	205/45SR17 84W
主ブレーキ	油圧式ディスク
サスペンション形式 (前/後)	マクファーソンストラット式/ダブルウィッシュボーン式
スタビライザー	トーションバー式

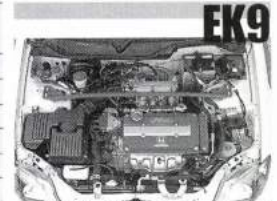
*2001年10月の登場時のデータ



EP3
エンジンは2.0ℓのi-VTECを搭載。タイプR専用パーツを多用し8400回転まで軽やかに伸びる新世代ユニット。クロス化された6速ミッションを採用。



EK型タイプRに比べ左右で65mm、ヘッドクリアランスで25mm拡大により居住性がアップ。操作性の高いインパネシフトが特徴的なコックピット。



EK9
S1R系に搭載されたDOHC VTEC B16Aをベースに数々の専用パーツと手作業で徹底的に磨き込まれた世界最高峰の1.6ℓユニット、B16B。



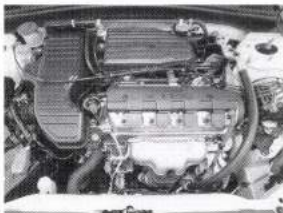
赤で統一されたタイプRのコックピット。MOMO製本革ステアリングやチタンシフトノブなど走りを楽しむアイテムが採用されている。



EU系シビックは、ラウンド感のあるモノフォルムと伸びやかなルーフラインの5ドアボディ。コンパクトなボディサイズでもゆとりあるインテリアを実現。



伝統のMM思想に基づいたインテリア。ロングドライブでも疲れないシート＆フラットフロアは快適な居住性を確保する。



EU系シビックに搭載されるエンジンは実用重視のSOHC・VTEC。上級エンジンとして用意されるD17Aは130psをマークする。

ES系は4ドアセダンのフェリオ。もっともスポーティなRSは、エアロパーツをまとい、シリーズ中、唯一の4輪ディスクブレーキも装備するモデルだ。



「スマート・コンパクト」をキーワードに「最大限の室内空間」「優れた経済性と爽快感」

EU/ES系

現行シビック

2000.9～

走り「乗員と歩行者の安全性」「クリーンな環境対応」をテーマに掲げ、新しいコンパクトカーとして2000年9月に登場した7代目、EU/ES系。スポーツの位置付けだった3ドアは廃止され、ソリッドで躍動感あるスタイリングの5ドアのみになった。4ドアのフェリオはセダンらしさを強調しつつスポーツイメージを追求。ともに言えるのは、メカニズムベースを極力小さくし、車室を拡大するショートノーズ化、さらに乗降しやすく、全く段差のない低床フラットフロアを採用。パワユニットにはD15B、D17Bの2種類を用意。どちらも実用域での快適性を重視し、ホンダマチックとの組み合わせで省燃費性を高めている。さらに環境問題に対する回答の一つとして高度なLEV性能を追求しているのが特徴だ。7代目シビックもグッドデザイン賞や2000・2001日本カー・オブ・ザ・イヤー/RJCカーオブサイヤーなどの賞を受賞し、受賞記念車が発表されている。

ES1/2/3 SPECIFICATIONS 主要諸元

■タイプ	B	IE	RS
駆動方式		FF	
エンジン	1.5ℓ SOHC+PGM-FI	1.5ℓ VTEC(リベンジ)PGM-FI	1.7ℓ VTEC+PGM-FI
車名・型式	ホンダ・LA-ES1	ホンダ・LA-ES3	ホンダ・LA-ES2
■トランスミッション			
ホンダマルチマチックS(自動無段変速機)		●	●
電子制御4速オートマチック(ロックアップ機構付)			●
5速マニュアル	●		●
全長(m)/全幅(m)/全高(m)		4.435/1.695/1.440	
ホイールベース(m)		2.260	
トレッド(m)前/後	1.470/1.465	1.465/1.465	
最低地上高(m)		0.155	
車両重量(kg)	1,070	1,100	1,140
サドル乗車率	—	1,120	1,160
乗車定員(名)		5	
室内寸法(m) 長さ/幅/高さ		1.865/1.380/1.170 (サドル乗車率1.150)	
■エンジン			
エンジン形式	D15B		D17A
エンジン種類・シリンダー数及び配置		水冷直列4気筒横置	
弁機構		SOHC ベルト駆動 吸気2排気2	
総排気量(cc)	1,493		1,668
内径×行程(mm)	75.0×84.5		75.0×94.4
圧縮比	9.4	10.2	9.9
燃料供給装置形式		電子制御燃料噴射式(ホンダPGM-FI)	
使用燃料種類		無鉛ガソリン	
燃料タンク容量(ℓ)		50	
■性能			
最高出力(kW[ps]/rpm)	77 [105] /5,800	77 [105] /5,800	96 [130] /6,300
最大トルク(N・m[kg・m]/rpm)	135 [13.5] /4,200	139 [14.2] /4,200	155 [15.5] /4,800
燃料消費率(km/ℓ)	16.2	17.8	17.4
10・15モード走行(国土交通省審査値)		20.0	17.8
主要燃費向上対策			
リターン		●	
可変バルブタイミング		●	●
電動パワーステアリング	●	●	●
自動変速機(CVT)		●	●
ロックアップ機構付きトルコン	●		
最小回転半径(m)		5.2	5.4
■動力伝達・走行装置			
変速比			
1速	2.722	3.461	2.466～0.419
2速	1.468	1.869	—
3速	0.975	1.241	—
4速	0.673	0.911	—
5速	—	0.756	—
後退	1.954	3.230	4.579～2.414
減速比	4.066	4.111	5.809
ステアリング装置形式		ラック&ピニオン式	
タイヤ(前後)	185/70R14 88S		195/60R15 88S
主ブレーキの形式	前 油圧式ベンチレーテッドディスク 後 油圧式リーディング・トレーリング		油圧式ディスク
サスペンション方式	前 マクファーソン式 後 ダブルウィッシュボーン式		
スタビライザー方式	前 トーション・バー式 後 トーション・バー式		

*2000年9月発表時のデータ

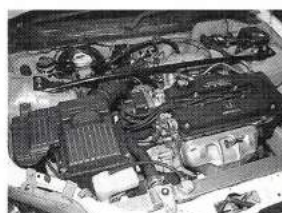
EU系5ドア SPECIFICATIONS 主要諸元

■タイプ	B	G	IE	X
駆動方式		FF		
エンジン	1.5ℓ SOHC+PGM-FI	1.5ℓ VTEC+PGM-FI	1.5ℓ VTEC(リベンジ)PGM-FI	1.7ℓ VTEC+PGM-FI
車名・型式		ホンダ・LA-EUI		ホンダ・LA-EU2
■トランスミッション				
ホンダマルチマチックS(自動無段変速機)			●	●
電子制御4速オートマチック(ロックアップ機構付)	●	●		
全長(m)/全幅(m)/全高(m)		4.285/1.695/1.495		4.285/1.695/1.51
ホイールベース(m)		2.680		
トレッド(m)前/後		1.470/1.465		1.465/1.465
最低地上高(m)		0.150		
車両重量(kg)	1,140	1,150	1,170	1,190
サドル乗車率	—	1,170	1,190	1,210
乗車定員(名)		5		
室内寸法(m) 長さ/幅/高さ		1.885/1.420/1.230 (サドル乗車率1.200)		
■エンジン				
エンジン形式		D15B		D17A
エンジン種類・シリンダー数及び配置		水冷直列4気筒横置 SOHCベルト駆動		吸気2排気2
総排気量(cc)		1,493		1,668
内径×行程(mm)		75.0×84.5		75.0×94.4
圧縮比	9.4	9.9	10.2	9.9
燃料供給装置形式		電子制御燃料噴射式(ホンダPGM-FI)		
使用燃料種類		無鉛ガソリン		
燃料タンク容量(ℓ)		50		
■性能				
最高出力(kW[ps]/rpm)	77 [105] /5,800	85 [115] /6,500	77 [105] /5,800	96 [130] /6,300
最大トルク(N・m[kg・m]/rpm)	135 [13.8] /4,200	139 [14.2] /4,800	139 [14.2] /4,200	155 [15.8] /4,800
燃料消費率(km/ℓ)	16.0	17.4	19.4	17.2
10・15モード走行(国土交通省審査値)				
主要燃費向上対策				
リターン			●	
可変バルブタイミング		●	●	●
電動パワーステアリング	●	●	●	●
自動変速機(CVT)			●	●
ロックアップ機構付きトルコン	●	●		
最小回転半径(m)		5.3		5.5
■動力伝達・走行装置				
変速比				
1速	2.722		2.466～0.449	
2速	1.468		—	
3速	0.975		—	
4速	0.673		—	
後退	1.954		4.579～2.414	
減速比	4.066		6.359	
ステアリング装置形式		ラック&ピニオン式		
タイヤ(前後)		185/70R14 88S		185/70R14 88S
主ブレーキの形式	前 油圧式ベンチレーテッドディスク 後 油圧式リーディング・トレーリング			
サスペンション方式	前 マクファーソン式 後 ダブルウィッシュボーン式			
スタビライザー方式	前 トーションバー式 後 トーションバー式			

*2000年9月発表時のデータ



3代目から踏襲されていたロングルーフを捨て去り、かたまり感のある台形フォルムを採用してスポーティ感がいっそうアップした3ドアシビック。



SiR系に搭載されたB16A型は170psを発揮。97年8月タイプRのB16B型の登場によりフラッグシップの座を譲り渡した。

フェリオはセダンの快適性を重視。3ステージVTEC搭載モデルは3ドアよりも重い車体でも10・15モード18.6km/ℓをマーク。

環境問題へのアプローチ
通称「ミラクルシビック」として95年9月に登場。3ドアのボディは、かたまり感のあ

EK系

ミラクルシビック

1995.9～

る台形フォルムを採用。先代よりも小さく見えるが、実際には全長で50mm、全高で25mm、ホイールベースも50mm伸ばしてフェリオと同様の2620mmに拡大し、居住性の向上に成功している。4ドアセダンのフェリオも乗りやすく、使い勝手のよいをテーマに全長で55mm、全高15mmのサイズアップが図られ、室内レイアウトが見直された結果、より快適性の高いセダンとして進化。D15B型3ステージVTECは130psのハイパワーと10・15モード燃費20・0km/ℓ（3ドア5速MT）の低燃費を実現。またホンダ初のCTV、マルチマチックも一部モデルに設定している。

ミラクルシビックのスポーティ仕様は当初SiR系が用意されていたが97年8月に登場したタイプRにバトンタッチされた。97年2月には排気ガス中に含まれる有害物質を従来の1/10レベルに低減したフェリオLEVを発表。98年6月には、天然ガスを燃料としたシビックGXIIを発表。環境問題に対するホンダの高い技術力を証明した。

EK2/EK3/EK4 3ドア SPECIFICATIONS 主要諸元

■タイプ	EL		Ri		VTi		SiR		SiR-II	
エンジン型式	D13B				D15B		D16A			
車名・型式	ホンダ・E-EK2				ホンダ・E-EK3		ホンダ・E-EK4			
■トランスミッション										
ホンダ・マルチマチック			●		●					
7ポジション電子制御オートマチック (プロステマチック)							●			
ロックアップ付き4速オートマチック	●									
5速マニュアル		●		●	●		●		●	
■寸法・重量										
全長/全幅/全高 (mm)					4,180/1,695/1,375					
ホイールベース (mm)					2,620					
トレッド (mm) 前後					1,475/1,475					
地上最低高					150					
室内寸法										
全長 (mm)					1,705					
全幅 (mm)					1,390					
全高 (mm)					1,115 (サンルーフ装着車は1,085)					
車両重量 (kg)	1,990	970	1,020	990	1,050	1,020	1,120	1,100	1,110	1,080
乗車定員 (名)			5				4			
■性能										
最小回転半径 (m)			5.0				5.4			
10モード燃料消費率										
運輸省審査値 (km/ℓ)	16.6	18.4	16.2	18.4	17.2	18.6	12.8	13.8	12.8	13.8
60km/h時燃料消費率										
運輸省届け出値 (km/ℓ)	25.0	27.2	25.3	26.8	28.0	30.0	20.5	20.3	20.5	20.3
■エンジン										
エンジン型式	D13B		D15B		B16A					
排気量・種別	1.3ℓ HYPER16VALVE		1.5ℓ HYPER16VALVE		3StageVTEC		DOHC VTEC			
エンジン種類・シリンダー数配置					水冷直列4気筒					
使用燃料			無鉛ガソリン				無鉛プレミアムガソリン			
弁機構	SOHCベルト駆動		吸気2排気2				DOHCベルト駆動		吸気2排気2	
総排気量 (cm³)	1,343		1,493		1,595					
内径×行程 (mm)	75.0×76.0		75.0×84.5		81.0×77.4					
圧縮比	9.1		9.4		9.6		10.4			
最大出力 (ps/rpm)	91/6,300		105/6,400		130/7,000		155/7,300	170/7,800	155/7,300	170/7,800
最大トルク (kg-m/rpm)	11.6/4,800		13.6/4,500		14.2/5,300		15.6/6,500	16.0/7,300	15.6/6,500	16.0/7,300
燃料供給装置					ホンダPGM-FI					
燃料タンク容量 (ℓ)					45					
潤滑油容量 (ℓ)			4.0				4.8			
■変速比・減速比										
変速比										
1速	2.722	3.250	2.466~0.449	3.250	2.466~0.449	3.250	2.722	3.230	2.722	3.230
2速	1.555	1.782	—	1.782	—	1.782	1.516	2.105	1.516	2.105
3速	0.972	1.172	—	1.172	—	1.172	1.078	1.458	1.078	1.458
4速	0.738	0.909	—	0.904	—	0.909	0.711	1.107	0.711	1.107
5速		0.702	—	0.702	—	0.702	—	0.848	—	0.848
後退	1.954	3.153	2.466	3.153	2.466	3.153	1.954	3.000	1.954	3.000
減速比	3.937		4.058		5.809		4.357		4.400	
■ステアリング・サスペンション・ブレーキ・タイヤ										
ステアリングの装置形式					ラック・ピニオン式					
主ブレーキの	前				油圧式ディスク					
種類・形式	後		油圧式リーディング・トレーリング				油圧式ディスク			
サスペンション形式					ダブルウィッシュボーン式 (前後)					
スタビライザー形式					トーション・バー (前)		トーション・バー (前/後)			
タイヤ (前/後)	170/70R13 82S		185/65R14 86H				195/55R15 84V			

*97年8月マイナーチェンジ時のデータ



91年9月に登場した5代目スポーツシビック。B16A型搭載のSiR系はMTが170ps、ATが155psという高出力を発揮していた。

省燃費・実用性の向上へ
新時代ヘーシックカーを目指し開発。楽しい走り、低燃費、乗り心地とハンドリング、

EG系

スポーツシビック

1991.9～



吸気側のバルブタイミングとリフト量を切り換えクラス最高の130psの最高出力と10モード燃費16.4km/ℓの低燃費を実現。

3年2月には北米オハイオ工場で生産された2ドア1600クーペが登場。今回に新型タイプRと同様に逆輸入という形で販売された。

空力ボディと居住性といった、相反する技術へのチャレンジが特徴。ボディは3ドアハッチバックと4ドアセダンの2種類。3ドアは前席優先の設計となり、4ドアのフェリオは大人4人がくつろげる居住空間を持たせた。搭載されるエンジンは、先代モデルにも採用されていたD13B、D15B、ZC、B16A。注目すべき点は3つのVTECエンジンだ。VTECはハイパワーだけではなく、省燃費や実用性の向上にも貢献した技術となった。サスペンションは先代から踏襲された、4輪ダブルウィッシュボーンを熟成。低バネレート化、ダンパー減衰力の強化、ストロークアップなどの変更が施され、操縦性と快適性はレベルアップした。

93年5月にはホンダ・オブ・アメリカで生産された2ドアクーペを持った2ドアクーペが登場。ロングホイールベース化で、後席スペースは3ドアよりも快適な空間を持っていた。エンジンは130psを発生する1.6ℓ VTECを搭載していた。

EG3/4/6 3ドア SPECIFICATIONS 主要諸元

■タイプ		シビック (3ドア) FF											
		EL		MX		ETi		VTi		SiR		SiR II	
エンジン		1.3ℓ HYPER16VALVE		1.5ℓ HYPER16VALVE		1.5ℓ VTEC-E		1.5ℓ VTEC		1.6RDOHC VTEC			
エンジン型式		D13B				D15B				B16A			
車名・型式		ホンダ・E-EG3				ホンダ・E-EG4				ホンダ・E-EG6			
■トランスミッション													
5速マニュアル		●		●		●		●		●	●	●	
ロックアップ付き7ポジション4速オートマチック						●		●				●	
ロックアップ付き4速オートマチック			●		●								
■寸法・重量													
全長/全幅/全高 (mm)		4,070/1,695/1,350											
ホイールベース (mm)		2,570											
トレッド (mm) 前後		1,475/1,465											
地上最低高		0.160		0.150		0.160				0.150			
室内寸法													
全長 (mm)		1,730						1,715					
全幅 (mm)						1,350							
全高 (mm)		1,000 (サンルーフ装着車は1,085)											
車両重量		920	940	950	970	960	980	1010	1030	1040	1050	1090	
乗車定員		5					4						
■性能													
最小回転半径 (m)		4.0										5.3	
10モード燃料消費率													
運輸省審査値 (km/ℓ)		18.0	16.0	16.0	13.8	20.0	17.8	16.4	13.0	13.4	13.0	11.2	
60km/h時燃料消費率													
運輸省届け出値 (km/ℓ)		28.0	25.5	24.5	22.5	35.8	30.4	23.5	23.0	21.0	20.5	20.0	
■エンジン													
エンジン型式		D13B				D15B				B16A			
排気量・種別		1.3ℓ HYPER16VALVE		1.5ℓ HYPER16VALVE		1.5ℓ VTEC-E		1.5ℓ VTEC		1.6ℓ DOHC VTEC			
エンジン種類・シリンダー数配置		水冷直列4気筒横置											
使用燃料		無鉛ガソリン											
弁機構		SOHCベルト駆動吸気2排気2											
総排気量 (cm³)		1,343				1,493				1,595			
内径×行程 (mm)		75.0×46.0				75.0×84.5				81.0×77.4			
圧縮比		9.3		9.2				9.3		10.4			
最大出力 (ps/rpm)		85/6,300		100/6,300		94/5,500		130/6,800		MT170/7,300 AT155/7,900			
最大トルク (kg-m/rpm)		10.7/4,500		12.8/4,500		13.4/4,500		14.1/5,200		MT16.0/7,300 AT15.6/5,500			
燃料供給装置		キャブレター式		キャブレター式 (2連)				ホンダPGM-FI					
燃料タンク容量 (ℓ)		45											
潤滑油容量 (ℓ)		4.0										4.8	
■変速比・減速比													
変速比													
1速		3.250	2.722	3.250	2.722	3.250	2.600	3.250	2.600	3.230		2.600	
2速		1.761	1.500	1.900	1.500	1.761	1.393	1.900	1.393	2.105		1.516	
3速		1.066	0.972	1.250	1.027	1.066	0.926	1.250	0.926	1.458		1.078	
4速		0.852	0.738	0.909	0.780	0.852	0.638	0.909	0.673	1.107		0.772	
5速		0.702	—	0.750	—	0.702	—	0.750	—	0.848		—	
後退		3.153	1.954	3.153	1.954	3.153	1.954	3.153	1.954	3.000		1.954	
減速比		3.722	3.937	4.058	3.937	3.250	4.125	4.250	4.333	4.400		4.333	
■ステアリング・サスペンション・ブレーキ・タイヤ													
ステアリングの装置形式		ラック・ピニオン式											
主ブレーキの		油圧式ベンチレーテッドディスク											
種類・形式		油圧式リーディング・トレーリング (ABS装着車は油圧式ディスク)											
サスペンション形式		ダブルウィッシュボーン式 (前/後)											
スタビライザー形式		トーションバー式 (前)											
タイヤ (前/後)		165/70R13 79S		175/70R13 82S		165/70R13 79S		175/65R14 82H		195/55R15 84V			

*91年9月 (クーペのみ94年2月) 発表時のデータ

ワンダーシビックで高性能モデルは84年10月に登場したSi。識別ポイントは、タイミングベルト部をクリアするためのボンネットの膨らみ。



135ps/15.5kg-mを発揮する1.6LのZC型は、84年12月に3ドアSiに搭載された。ホンダ新世代DOHCの幕開けと評価されたエンジンだった。

3代目の登場は83年9月。コンセプトは「マン・マキシマム・メカ・ミニマム」。3代

DOHCエンジンの復活

EF系	EA系
グランドシビック	ワンダーシビック
1987.9～	1983.7～

先代のワイド&ローフォルムは踏襲しているが、各部に曲面基調のボディを持つグランドシビック。全車にダブルウィッシュボーンサスペンションを採用。



可変バルブタイミング&リフト機構搭載のB16A型が登場。ZC型と対照的にショートストロークタイプで160ps/15.5kg-mを発揮した。

搭載された。9月、VTECエンジンが3ドアモデルに

目では3ドア、4ドア、5ドアの3つのボディを持ち、異なった個性が与えられた。3ドアはワイド&ローでスポーティ感を強調。4ドアはロングホイールベースと高い全高により実用性を追求。そして5ドアシヤトルはRVの先駆けともいえるデザインを採用し、アクティブなイメージを強調。3代目のスポーツモデルは、84年1月に追加されたSi。注目すべきは、ホンダの4輪エンジンとして15年ぶりのDOHCユニット・ZC型エンジンの登場だ。

87年8月に4代目のグランドシビックにモデルチェンジ。そのスタイルは、先代を踏襲しているが、曲線多用することでよりロー&ワイドなフォルムで登場。大きく進化したメカニズムが足まわりだ。グランドシビックからシリーズ全車に4輪ダブルウィッシュボーン式のサスペンションが採用され、スポーティな走行性能と快適性を両立した。さらに89年9月、VTECエンジンが3ドアモデルに

EF2/EF3/EF9 SPECIFICATIONS 主要諸元

■シリーズ		FF												
タイプ	25R			25X		25XT			Si				SiR	
エンジン型式	D15B						ZC						B16A	
車名・型式	ホンダ・E-EF2						ホンダ・E-EF3						ホンダ・E-EF9	
■トランスミッション														
5速マニュアル	●			●			●			●			●	●
ロングアップ付4速オートマチック		●			●			●			●			
■寸法・重量														
全長/全幅/全高(m)	3.995/1.680/1.335													
ホイールベース(m)	2.550													
トレッド(m) 前/後	1.450/1.455												1.440/1.445	
地上最低高(m)	0.150													
室内寸法	1.830													
全長(m)	1.360													
全高(m)	1.150 (サンルーフ装着車は1.070)													
車両重量(kg)	870	890	890	910	900	920	940	960	940	960	990	1,100		
乗車定員(名)	5													
■性能														
最小回転半径(m)	4.8													
10モード燃料消費率														
運輸省審査値(km/ℓ)	16.8	14.2	15.6	13.8	15.4	13.8	15.2	13.0	14.8	13.0	13.4	13.2		
60km/h時燃料消費率														
運輸省届け出値(km/ℓ)	26.4	25.0	24.5	22.5	24.0	22.5	23.0	22.6	22.6	22.6	21.0	20.5		
■エンジン														
エンジン型式	D15B						ZC				B16A			
エンジン種類・シリンダー配置	水冷直列4気筒横置													
使用燃料	無鉛ガソリン												無鉛プレミアムガソリン	
弁機構	SOHCバルブ駆動吸気2排気2													
DOHCバルブ駆動吸気2排気2														
総排気量(cc)	1,493						1,590				1,595			
内径×行程(mm)	75.0×84.5						75.0×90.0				81.0×77.4			
圧縮比	9.2						9.5				10.2			
最大出力(ps/rpm)	91/6,000	(MT) 105/6,500 (AT) 100/6,300				130/6,800				160/7,600				
最大トルク(kg-m/rpm)	12.1/4,000	(MT) 13.2/4,500 (AT) 12.8/4,500				14.7/5,700				15.5/7,000				
燃料供給装置	キャブレター式						キャブレター式(2連)				ホンダPGM-FI		ホンダPGM-FI	
燃料タンク容量(ℓ)	45													
潤滑油容量(ℓ)	3.8						4.3				4.8			
■変速比・減速比														
変速比														
1速	3.250	2.705	3.250	2.705	3.250	2.705	3.250	2.705	3.250	2.705		3.166		
2速	1.894	1.500	1.894	1.500	1.894	1.550	1.944	1.500	1.944	1.500		2.052		
3速	1.259	0.972	1.259	1.027	1.259	1.027	1.346	1.027	1.346	1.027		1.416		
4速	0.937	0.738	0.937	0.738	0.937	0.780	1.033	0.780	1.033	0.780		1.103		
5速	0.771	—	0.771	—	0.771	—	0.878	—	0.878	—		0.870		
後退	3.153	1.954	3.153	1.954	3.153	1.954	3.153	1.954	3.153	1.954		3.000		
減速比	3.888	3.933	3.888	3.933	3.888	3.933	3.888	3.933	3.888	3.933		4.266		
■ステアリング・ブレーキ・サスペンション														
ステアリングの装置形式	ラック・ピニオン式													
主ブレーキの 前	油圧式ディスク													
種類・形式	油圧式リーディング・トレーリング						油圧式ベンチレーテッドディスク				油圧式ディスク			
サスペンション形式	ダブルウィッシュボーン式													
スタビライザー形式	トーション・バー式(前)						トーション・バー式(前/後)							
タイヤ(前/後)	175/70R13				175/65R14				185/60R14				195/60R14	

*89年9月マイナーチェンジ時のデータ

EA SPECIFICATIONS 主要諸元

■シリーズ		1500 3ドア				1600 3ドア	
タイプ		25R		25i		Si	
エンジン型式		EW				ZC	
車名・型式		ホンダE-AK				ホンダE-AT	
■トランスミッション							
ホンダ・マルチマチック							
7ポジション電子制御オートマチック (プロステマチック)		●		●		●	
ロックアップ付4速オートマチック							
5速マニュアル							
ロー・ホールド機構付き		●			●		●
2WAY4速オートマチック							
■寸法・重量							
全長/全幅/全高(m)		3.845/1.630/1.340					
ホイールベース		2.380					
トレッド(m) 前/後		1.400/1.415					
地上最低高		0.160				0.150	
車両重量		810	820	820	840	900	910
サンルーフ装着車		820	830	830	850	910	920
パワーステアリング装着車		830	840	840	860	910	920
ギアフルパワーステアリング装着車		840	850	850	870	920	930
乗車定員(名)		5					
室内寸法							
全長(m)		1.790					
全幅(m)		1.370					
全高(m)		1.100					
■エンジン							
エンジン形式		EW				ZC	
エンジン種類		CVCC水冷直列4気筒 横置SOHC				水冷直列4気筒 横置DOHC	
総排気量(cc)		1,488				1,590	
使用燃料		無鉛ガソリン					
内径×行程(mm)		74.0×86.5				75.0×90.0	
圧縮比		9.2		8.7		9.3	
燃料タンク容量(ℓ)		45					
■性能							
最大出力(ps/rpm)グロス値		90/6,000		100/5,800		135/6,500	
最大トルク(kg-m/rpm)グロス値		12.8/3,500		13.2/4,000		15.5/5,000	
燃料消費率							
10モード燃料消費率		16.8	13.4	16.0	12.2	14.8	12.6
運輸省審査値(km/ℓ)		[15.8]	[12.4]	[15.2]	[12.0]	[14.4]	[12.2]
60km/h時燃料消費率		26.2	24.0	25.5	23.0	23.5	23.5
運輸省届け出値(km/ℓ)		[25.4]	[23.0]	[24.5]	[22.5]	[22.5]	[23.0]
最小回転半径(m)		4.5					
■駆動力伝達							
舵取り装置形式		ラック&ピニオン式					
タイヤ(前/後)		165/70R13		178/70SR13		185/60R14 82H	
主ブレーキの 制動倍力装置		油圧真空倍力式					
種類・形式	前	ディスクベンチレーテッドディスク					
	後	リーディングトレーリング(デュアルPCVライニングオートアジャスト機構付き)					

初代シビックのスポーティモデルである1200RS。前後バンパーのオーバーライダー、155SR13のラジアルタイヤ&ブラックホイールで精悍な印象を与えている。



SB&SE系



CVCCエンジンは触媒強化で排ガスをクリアするのではなく、エンジン内で有毒ガスの発生を抑えるという、当時の画期的な技術だった。

FF2ボックスの先駆車である初代シビックは72年7月に登場。台形デザインのボディ

新時代のベーシックカー

**SL/SS
SR/ST**
系

スーパーシビック

1979.7~

SB&SE
系

初代シビック

1972.12~

スーパーシビックのスポーティ仕様のCX。専用チューンの85psエンジンをはじめ、サスペンションもスポーティなセッティングがおこなわれていた。



SL/SS/SR/ST系



集中ターゲッtmeter。スピードとタコメーターを同心円状にレイアウトし視認性の向上を狙ったが、実際には慣れが必要だった。

は、広いフロアとワイドトレッドを獲得し、前後のオーバーハングを切りつめたロングホイールベース化により、高い走行安定性と居住性を両立。発表当時は1・2ℓのみでスタートした。73年12月にはアメリカの排ガス規制に適合した1・5ℓのCVCCエンジンを追加。74年10月に追加されたホットモデルであるRSは、1・2ℓエンジンのツインキャブ化で76psにパワーアップされ、シビックシリーズ初の5速ミッションを装備。初代シビックは、ユーティリティの高さと乗りやすさが認められ日米で大ヒット。発表4年目には生産累計100万台を突破。79年7月には2代目となるスーパーシビックにバトンタッチ。キープコンセプトだが、サイズアップしつつ空力を磨いたボディ、拡大された室内空間、軽自動車に迫る燃費性能、そして走りの良さなど、すべてにおいて進化。発表当時は3ドアと5ドアのみだったが、80年1月には4ドアセダンとステーションワゴンが追加された。

SL/SS/SR/ST SPECIFICATIONS

主要諸元

■シリーズ	1300				1500				EX				
タイプ	GL				GF		CX		SCF				
ドア数	3ドア				5ドア		3ドア		5ドア				
型式	E-SL				E-SS		E-SR		E-ST				
■トランスミッション													
4速マニュアル	●			●									
5速マニュアル						●			●				
OD付きホンダマチック		●		●			●	●	●				
全長 (m)	3760				3380		3760		3830				
全幅 (m)							1580						
全高 (m)							1350						
ホイールベース	2250				2320		2250		2320				
トレッド 前							1360						
後							1380						
地上最低高							1115						
車両重量	745	750	775	780	800	795	800	825	830				
乗車定員					5								
室内寸法 全長 (m)	1.670				1.695		1.670		1.695				
全幅 (m)							1.290						
全高 (m)							1.115						
■エンジン エンジン型式													
EJ					EM								
エンジンタイプ					CVCC 水冷直列4気筒横置OHC (無鉛ガソリン)								
燃焼室形状					副燃焼室付きウェッジ型								
弁機構					1頭上カム軸3バルブベルト駆動								
総排気量 (cm³)					1.335		1.488						
内径×行程 (mm)					72.0×82.0		74.0×86.5						
圧縮比					9.3								
燃料供給形式					キャブレター式								
燃料タンク容量 (ℓ)					41								
潤滑方式					圧送式								
潤滑油容量 (ℓ)					4								
点火方式					ポイントレス・トランジスタ式								
■性能 最大出力					72/5,500		85/5,500		80/5,500				
最大トルク					11.0/3,000		12.3/3,500						
登坂能力					0.49	0.46	0.44	0.51	0.48	0.45	0.48	0.45	
10モード燃料消費率					18.0	13.5	18.0	13.5	15.0	17.5	13.0	14.5	12.5
60km/h時燃料消費率					26.5	21.5	26.5	21.5	25.5	28.0	23.0	25.0	23.0
運輸省届け出値 (km/ℓ)					4.8 (車体5.3)	4.9 (車体5.4)	4.8 (車体5.4)	4.9 (車体5.4)					
最小回転半径 (m)													
制動停止距離 (m)													
初速50km/h時					13.5								
■駆動力伝達・走行装置													
マニュアル車 乾式単板ダイヤフラム/OD付きホンダマチック車 トルクコンバータ3要素1段2相形													
クラッチ形式													
変速機操作方式													
フロアチェンジ式													
1速 3.272 L 3.272 L 2.916 3.272 L 3.181 L													
2速 1.666 2.047 1.666 2.047 1.764 1.666 2.047 1.823 2.047													
3速 1.041 ☆ 1.041 ☆ 0.181 1.041 ☆ 1.181 ☆													
4速 0.777 1.370 0.777 1.370 0.846 0.777 1.370 0.846 1.370													
5速 — 0.969 — 0.969 0.714 0.655 0.969 0.714 0.969													
後退 2.916 1.954 2.916 1.954 2.916 2.916 1.954 2.916 1.954													
減速比 4.066 3.105 3.105 4.428 3.875 3.105 3.105 3.875 3.105													
舵取り方式													
ラック&ピニオン式 (ハッチバックEX 4ドアセダンEX カントリーSはパワー仕様)													
タイヤ													
145SR13 165/70SR13 145SR13 155SR13 6.15-13-4PR													
主ブレーキ													
前後 油圧真空助力装置付きディスク													
サスペンション方式													
前後 油圧真空助力装置付きリーディングトレーリング													
マクファーソン式独立懸架													
マクファーソン式独立懸架													

*81年10月マイナーチェンジ時のデータ

SB SPECIFICATIONS

主要諸元

■タイプ	CIVIC1200 2&3ドア			
仕様	スタンダード	デラックス	ハイデラックス	GL RS
車名・型式	ホンダSB1型			
■トランスミッション				
マニュアル4速	●	●	●	●
マニュアル5速			●	●
全長 (mm)/全幅 (mm)/全高 (mm)	3,500/1,505/1,325			
ホイールベース (mm)	2,280			
トレッド (mm)	1,300/1,286			
最低地上高 (mm)	0.170			
車両重量 (kg)	600	615 (625)	625 (635)	640 (650) 695 (705)
乗車定員 (名)	5			
室内寸法 (mm) 長さ/幅/高さ	1,700/1,270/1,115			
■エンジン				
エンジン種類	水冷直列4気筒OHC (レギュラーガソリン)			
総排気量 (cm³)	1,169			
内径×行程 (mm)	70.0×76.0			
圧縮比	8.1			
燃料ポンプ方式	ダイヤフラム式			
燃料タンク容量 (ℓ)	38			
潤滑方式	圧送式			
オイルタンク容量 (ℓ)	3			
■性能				
最高出力 (ps/rpm) クロス値	60/5,500			
最大トルク (kg-m/rpm) クロス値	9.5/3,000			
最大速度 (km/h)	145			
登坂能力 (tan θ)	0.46			
燃料消費率 (公式テスト値)				
舗装平坦路60km/h時	22			
最小回転半径 (m)	4.7			
制動停止距離 (m)				
初速50km/h時	13.5			
最大安定傾斜角度 (左右)	50			
■駆動力伝達・走行装置				
クラッチ形式	乾式単板ダイヤフラム			
変速機形式	常時噛合式 (前進4段フルシンクロ)			
変速機操作方式	フロアチェンジ式			
変速比 1速	3.000			
2速	1.789			
3速	1.182			
4速	0.846			
5速	—			
後退	2.916			
舵取り形式ステアリング	ラック&ピニオン			
タイヤサイズ	6.00-12-4PR			
前	6.00-12-4PR			
後	6.00-12-4PR			
主ブレーキ	油圧リーディング			
種類・形式	油圧リーディングトレーリング			
懸架線方式	ストラット方式独立懸架			
前	ストラット方式独立懸架			
後	ストラット方式独立懸架			

*72年7月 (RSのみ74年10月) の登場時のデータ

CIVIC SPECIAL PARTS

PRODUCED BY **SERGEANT**

※一般公道では使用出来ないものもあります。

EG6・9/EK4・9 アルミラジエター パイプKIT

¥19,000

ラジエターパイプをアルミ製にする事により、冷却系を強化!!
水道上にも取れます。
[水道計取出しアダプター一式]

ラジエター

水道上はエンジンにとって大敵、特に高回転を多用するスポーツ走行においては、ラジエターでは完全な容量不足となります。

※ノーマル下取りです。

	真鍮2層	真鍮3層	アルミ3層
EF3・7-8-9	¥38,000	¥98,000	¥124,000
EG6・9/EK4・9	¥28,000	¥76,000	¥78,000
EG6・9/EK4・9	アルミ3層サイドタンクレス用(AC不可)	¥98,000	

アースイングシステム

高効率アース線を追加配線する事により、電気効率を向上させます。主に点火系に効果があり、プラグの焼けがなくなります。もちろんその他電気系にも効果的です。

EF/EG/EK ¥25,000→¥21,000

B16A/B・B18C シールドメッシュ プラグケーブ
プラグケーブが電気を帯びる事で防止し、よりスムーズに火花を飛ばし、プラグの焼けがなくなります。またECU等へ悪影響を与えるノイズをシャットアウトします。0.9kg/m

¥22,500→¥18,500
アースイングシステムとのSET価格 ¥47,500→¥35,600



無限製 強化プッシュ 圧入済アームKIT

ノーマルプッシュでは味わえないダイレクトフィールを実現。プレスによる瞬間的な圧入作業が不要なので、ボルトオン装着が可能です。
(※全車ノーマル下取りです。)

フロント・リアの
アーム全てです
EG6・9 ¥107,000/1台分
EF8・9 ¥98,000/1台分

HONDA PRIMO
ウィンドウ
デカール ¥4,800 (赤・白あり)

EG用回コ新登場!!
2枚1set ¥7,000

CIVIC
レース用
ゼッケンベース
2枚1set ¥7,000

CRUX アルミ ダンパー KIT

SERGEANT SPEC

CRUXベースで開発。本格サーキット用30段調整。フロント専用。アルミヒドロアッパース/ストローク調整のSETです。パネレート固定OK!!
走りに応じた再セッティングもできます。(特選)



EG/EF用 ¥325,800
EK/DC用 ¥344,800

EG6・9/EK4/DC2 SGT. 車高調KIT
減衰力8段階調整・フリット調整 (F14kg (R) 12kg)
ヒロアッパーマウントのボルトオンキット
¥153,000→¥138,000

リジッド エンジン マウント

シリコンを注入した高強度モーター。アクセルワークにシビアなトラクションを得ることができ。 (1台分のSETです)

EF8・9 ¥42,000 (¥28,000)
EG6・9 ¥44,000 (¥28,000)
EK4・9 ¥49,000 (¥37,000)
※()内はノーマル下取り価格です。

クロスギアKIT
シフトアップ時における回転落ちを抑え、ロスのない加速を実現。より有効にパワーポイントを使うため、タイムを削るための必須アイテム。
EG6・9/EK4・9/DC2 (96)

	1st	2nd	3rd	4th	5th	Final
STD	3.23	2.10	1.45	1.10	0.84	4.40
T-1	2.53	1.94	1.59	1.28	1.03 or STD	
T-2	3.41	2.41	1.71	1.21	STD	

4速クロスKIT タイプI ¥162,000→¥144,000
4速クロスKIT タイプII ¥189,000→¥168,000
※EF3・7-8-9も4速クロス設定があります。

ファイナルギアセット

EG6・9/EK4・9/DC2 (96) 4・5・4・7 各 ¥58,000
EF3 4・2 各 ¥40,000

NEW
EG6・9/EK9
エンジントルクダンパー (ボルトオン!!)
エンジンの振れを抑制し、
確実なシフトとトラクションを実現
¥18,000

ロアアームバー
ダイレクトなステアリングレスポンスを実現。
EG6・9/EK4/DC2 (96) フロント ¥12,000
EG6・9/DC2 リア ¥12,000
EG6・9/DC2 (96) フロント・リアSET ¥22,000

NEW
EG6/EK4・9/DC2 リアピラーバー
手軽にリア剛性をアップする事ができます。
¥12,000

NEW
フレームのよじれを抑制!!
EG6/EK4・9 リアモノコックバー
EG6-EK4 ¥14,000 EK9 ¥12,000
※EG6-EK4はリアフレーム/リバー内取付。EK9はランクルーム内取付です。

NEW
ステン
レース用
センター出しマフラー
センター部とリア側に縦型サイレンサー (O/H切) を実装。リアエンド部はステーに合わせ付属スレートパイプに密着可能。ノーマルタンク用と安全タンク用があります。材質1mm ステン 60φ
EG6 (EG9/EK4・9開発中) ¥120,000
専用2in1サポート ¥29,000 スチール製モデル ¥68,000

NEW
EG6/EF3・7-8-9/DC2用
超・軽量!!
アクリル
ガラスset
(フロントガラス以外全て)
1台分 ¥88,000
DC2用 ¥100,000
※EK用はTELにて!

OTHER PARTS

カムSET タイプR(EK9) ¥47,600	無限 リアスタビSET EG ¥22,000
クロモリリアホイール ¥38,000	無限 リアスタビSET EK ¥24,000
フライホイール ノーマル軽版(バランス) (T型) ¥19,800	無限 ストロート(スチール) EF/EG/EK4 ¥9,000
スパーローシートレール EG/EK/EK4 ¥15,000	無限 ストロート(ステン) EF/EG/EK4・9/DC2 ¥13,000
スリットローター (F) EF/EG/EK ¥22,000	SSR ロングホイールナット スチール4本 (黒のみ) ¥3,200
カムカバSET タイプR ¥15,100	アルミホイールナット 4本 (黒・白) ¥2,000
アルミワイヤーキャップ B16・18 (黒・白) ¥4,800	セミステン60φEXマニ EG6-EK4 ¥38,000
アルミヒドロアッパーマウント EG6 (ノーマルタンク用) ¥29,800	センター出し60φストリートマフラー EG6 (ノーマルタンク用) ¥29,800
リアアッパーマウント EG6 (ノーマルタンク用) ¥18,900	トラクションスター(スチール) ¥4,000
リアアッパーマウント (黒版) EF/EG/EK L-R 1set ¥29,800	EG6・9/EK4・9 F-R set ¥12,000
EG6専用 エアロミラー ABS型、超軽量タイプ ¥22,000	ビッグスロットルKIT (内径70φ) DC2R (下取り) ¥20,000
	EF8・9/EG6-EK4・9/DC2 ¥45,000

サイレンサー
アルミボディ 50→60in→90φ ¥18,000
ステンボディN1タイプ (O/H可)
76.3in→90φ ¥28,000
60in→60φ ¥28,000
54in→50φ ¥28,000

**アルミ
レーシングフットプレート**
フロアパネルの凸凹をフラットにし、確実なペダルワークをサポート。
EF/EG/EK/AE6/R32 各専用設計 ¥9,800

NEW
超・軽量!!
FRP&カーボン
ボンネット
純正キヤッチ対応ですが
ボンビンを併用して下さい。

型式	FRP(ダクト)	FRP(ダクト)	カーボン(ダクト)	カーボン(ダクト)
EF8・9	¥43,000	-	¥49,000	-
EG6	¥43,000	¥57,000	¥57,000	¥63,000
EK4・9(96)	¥45,000	¥57,000	¥63,000	¥63,000
EK4・9(96)	¥45,000	¥57,000	¥63,000	¥63,000

**EG6
センター出しマフラー**
60φ スチール (製品はブラック塗装仕上げ)
ノーマルタンク用 ¥36,500→¥29,800

OTHER PARTS
NGKレーシングプラグ
#8-#10 (1本) ¥2,200
NGKイリシウムプラグ
#7-#9 (1本) ¥1,800
インナーサイレンサー各種
50φ ¥2,200
FEV消火器
1.5K ¥10,500

アルミボススペーサー
75mm ¥11,500
オメガ690ギアオイル
1.8 ¥12,000
アルミボンピン
赤・青・シルバー ¥5,000
NISMOタイトロックキャップ
50mm ¥5,900

ボンストゴム
スプリングトラックフック ¥2,500
オイルキャッチタンク ¥2,500
コックピットタンク ¥14,500
スリム1.2 ¥18,000

**TUNING
FACTORY**
GT-R

【SERGEANTパーツカタログ完成!!】※SERGEANTパーツカタログご希望の方は80円切手4枚を同封の上、下記住所までお送り下さい。

**サージェント
SERGEANT**
Techno Factory GT-R

(株)グラッドスラムGT-R 〒590-0982 堺市海山町1-60-3 ■ 営業時間 AM10:00~PM8:00 ■ 定休日 火曜日/第2・3月曜日
ご注文方法は ①現金書留 ②銀行振込 ③代引着払いがあります。その際、上記商品と送料(北海道・沖縄は着払い)を加え、消費税が別途必要になります。
(③の代引の場合は代引手数料がかかります。手数料は¥10,000まで¥400、¥30,000まで¥500、¥100,000まで¥700、¥100,000以上¥1,000加算です。)
●販売価格 ¥30,000未満=商品代+送料 ¥1,500+消費税
●販売価格 ¥30,000以上=商品代+送料 ¥1,000+消費税
●販売価格 ¥30,000以上=商品代+送料 ¥1,000+消費税
その他有名メーカー部品取扱い。中古車・中古部品販売、買取、車検、修理、レースカー製作、メンテナンス、etc... ご不明の点などございましたら、お気軽にお電話下さい。

業販OK!!
通信販売
OK!!

TEL.0722-27-4807
FAX.0722-27-1142

e-mail:sgtr@nifty.com

振込先: 紀陽銀行東支店 (普) 512424 ※お振込の際には商品名をTELして下さい。TEL.0722-27-4807



カーボンファイバーホイール
¥65,700 M/C前後用有り!!

究極のバランスと洗練された技術

by JLCROSS TOTAL TIRE SHOP

2ルシェタイン店頭価格より5%OFF!!

シビック/インテグラ
TYPE R専用

『BBS』ホイール発売。

インテグラTYPE-R '98スベック (DC 2)、CIVIC TYPE-R (EK 9)、
BBS RG-II/OPEN TYPE-R限定モデルリリース!
仕様/アルミ鍛造ワンピースホイール
ディスクカラーはチャンピオンシブホワイト
BBSレッドエンブレム付
サイズ/RG-II/0 312J 7.0Jx16inch
オフセット+43 57VPCD114.3
専用ボアB4φ
*7.0Jx16inch オフセット+43
47VPCD114.3 専用ボアB4φ
インテグラTYPE-R ('98スベック) 用も発売中です。

価格¥63,000/1本

BBS (RG-II, シルバー) 17インチ (レッドエンブレム付)
(F)7.5J-17+48 215/40R17 (R)8.5J-17+55 235/45R17
ミシュランパイロットスポーツとセット ¥305,600
BS RE01とセット ¥309,900

NEW

数量限定

BILSTEIN

BSS KIT

街乗り派に
おすすめ。
ハンドリングと
乗り心地の両立。

① ¥200,000

取付、アライメント、セッティング工賃込み

¥185,000

単品価格TELにて

NEW

数量限定

OHLINE

FLAG-S

街乗りから
サーキットまで
対応。
しなやかな接地感。

① ¥360,000

取付、アライメント、セッティング工賃込み

¥370,000

SP-GN RECARO NEW

レカロからチャイルドシート
「RECARO Start」デビュー。
ジェイクロスは
レカロ正規代理店です。
あなたも試座して
みませんか?
ご来店お待ちしております。

BILSTEIN
YAMANO
Drive Magic

サーキット走行
対応!

クリング車高調整キット

DC.EK ¥186,500→¥149,200

別タンネジ式車高調整キット

AP-1 ¥268,000→¥214,400

取付、アライメント、セッティング、工賃別 ¥35,000

ホンダ NEW インテグラ タイプR

ETS KIT TYPE HA

ネジ式車高調整式サスペンションキット

定価 ¥238,000/キット1台分 車高:FR-40mm RR-40mm (社内測定値)

AP Lockheed
RORG & RECK

オスメブレーキ DC-2、EK-9、AP-1

1台分お買い上げのお客様に

apブレーキフルード0.5Lプレゼント中!! (エア抜き、工賃別)

1台分

取付工賃込み

ZC ① ¥48,000→¥44,000

ストリートからサーキット向け

EX ① ¥26,800→¥26,000

工賃無し、価格はTELにて。

NEW

BILSTEIN
YAMANO
Drive Magic

ユーロ用

(CL-1)

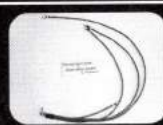
ネジ式車高調整キット

F8K・R6K

¥248,000→¥198,400

取付、アライメント、

セッティング、工賃別 ¥35,000



パワードアースケابل

レスポンスアップ・始動性バツグン!

・超低抵抗特殊アースコードを使用!

・端子部分コーティングで長寿命!

DC-2、EK-9、AP-1、CL1用 ¥12,000

NEW

無限・スプーン・バックヤード期間中大特価 価格はHYPER REV持参の方のみ

シビックTYPE R

(インテグラの
'96、'98用
も有り)



205/45R16

YH DNAGP

BS RE01

BBS typeR

7J-16+43

無限MF10

7J-16+43

TE37 CW

7J-16+42

195/55R15 REV特価

215/45R16 REV特価

RE 010も大特価

DINA GP

¥9,270

RE-01

¥12,400

アゼニス

¥10,710

¥13,590

¥20,300

¥18,180

常時在庫あり、工賃別。

HYPER REV特価!! 価格はTelにて!

アライメント測定調整作業

当店にお任せください!

- イタリア製最新アライメントテスター使用!
- 5年間で2500台
- 外車、国産車、ローダウン車、4WD車対応可能
- その他、お客様のお車に合った調整を行っています

通常価格 (測定調整試運転込み価格)

¥16,000より

タイヤ4本又は足回りパーツ

1台分とセットで

(測定調整試運転込み価格)

¥15,000

ホイールバランス測定調整作業

- イタリア製最新コンピューターバランスサーを使用
- ドイツ製フランジプレートを使用することにより、実車走行時とほぼ同じ状態でバランス取りが可能 (ベンツ、BMW本国純正指定ツール)
- 4穴、5穴、6穴、国産車はもちろん、あらゆる外車に対応可能 (一部車種を除く)

フランジ
プレート

通常1本 ¥4,000

¥2,000

S2000・純正タイヤ
S-02 205/55R16
225/50R16
大特価TELにて!

JLCROSS TOTAL TIRE SHOP

ジェイクロス

049-245-1021

FAX 049-245-1020

振込先 武蔵野銀行 大井支店 普088279 南小澤

川越市下赤坂1860-4 県道川越所沢線沿い

5W-30

Gulf Vtec

専用OILが



BP zeroNA

Vtecに最適Oil

OW-40

ミッションオイルの到達点!!

センチネル

ミッションオイル

FFホンダ車に最適です。

ミッションのフィリングが

良くなります。

10W-50 1L

オタメシ価格 ¥3,000



HONDA SUPER SPECIALIST



ワンステージ上を目指す、走りの追及。

SUPER
Civic

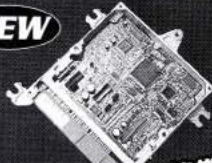
スーパーコンピューター

[EK9 マイナー後] ¥120,000
(ノーマル下取り)

・180km/hのスピードリミッターカット・燃調・点火時期・加速増減量・レブリミット9200rpm・V-TEC作動5500rpm。

低中速のトルクUPと全域のレスポンスUP等を体感できるようベストセッティングしました。

NEW



EK9 後期 ついにプログラム解析を完了!!

EK CIVIC用軽量カーボンドア

ノーマルドア ハダカ単体 ...17kg
軽量カーボンドア3.5kg
ノーマル比約1/5の軽量カーボンドア!!
クオリティも最高です。

左・右各 ¥120,000

オプション

強化アクリルウインドウ右側 [スライドマド付] ¥36,000

強化アクリルウインドウ左側 ¥26,000

NEW



FRP製エアロバンパー ¥58,000
(リップ部カーボン補修) [EK全車 マイナー前・後設定有]
ナンバー移動ブラケット(スチール製) ¥5,000



カーボンリヤゲート [EK全車] ¥98,000
ノーマル ...12kg
カーボン4kg -8kgの超軽量!



FRP製軽量リヤゲート
(リヤゲート) [マイナー前・後共有] ¥68,000
(アクリル) [EK 3ドア全車] ¥48,000
ノーマル ...12kg
FRP4kg -8kgの超軽量!



EK CIVIC用軽量FRPDア
(競技専用) 左・右各 ¥80,000

ノーマルドア ハダカ単体 17kg
軽量FRPDア 3.5kg
ノーマル比約1/5の軽量FRPDア!!
クオリティも最高です。

オプション

強化アクリルウインドウ右側 [スライドマド付] ¥36,000

強化アクリルウインドウ左側 ¥26,000



FRP製軽量ボンネット (約4kg)
[EK全車 マイナー前・後設定有] ¥68,000



リヤスポ Spacer [EK9専用] ¥18,000
ハードウレタン製 ボルトオン交換。



FRP製ドアミラー [EK全車] ¥39,800



フロントストラットバー [EK全車] ¥16,000



アルミ製ロールバー [EK 3ドア全車]
10P ¥198,000 8P ¥178,000
リアストラットバー [EK全車] ¥16,000
リアパフォーマンスロッド [EK9] ¥12,000



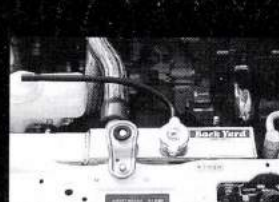
ステンレス製4-1タコ足
[タイプR専用] ¥90,000



ステンレスマフラー MAGNUM!! ¥68,000
※EK3-4/バンパー下部15mm逃げ加工にて装着可。



タイプR用触媒キラー (ガスケット付)
[タイプR専用] ¥18,000



アルミ製ラジエター [EK全車] ¥148,000
3層式を採用し、冷却効果を大幅にUP、
ノーマルにボルトオン交換OK!



ベストチョイスキット
バネレート フロント14k リヤ10k ピロアッパーマウント付
[EK全車] ¥228,000



クロモリ製軽量フライホイール (約4kg)
[B16A B16B B16C] ¥48,000



スーパーコンピューター (ノーマル下取り)
[タイプR専用] ¥120,000



180km/hリミッターキラー [EK全車] ¥16,000



**カーボン製プラグカバー&
カーボン補修プラグカバー**
[B16A B16B B16C] 共に ¥18,000



RECARO SP-G用サイドジャケット
(左右1セット カラー:ブラック・レッドの2色)
(SP-GN用有り) ¥12,000

Back Yard®
SPECIAL

TEL:(052)704-1707
FAX:(052)703-7371

〒465-0058 名古屋市名東区貴船3丁目808番地
open10:00~20:00(土・日・祝19:00) close 水曜日



FOR CIVIC

車高調



RG RACING GEAR
N1サーキットダンパー
減衰力固定式 (EG, EK共) **¥168,000**
5段階調整式 (EG, EK共) **¥198,000**
ランドマークスペシャルタイプ
減衰力固定式 (EG, EK共) **¥228,000**
どのラインからでもハイスピードで
コーナーへ突入できる足



10%OFF

C-WEST CIVIC EK

フロントバンパー **¥64,800**
サイドステップ **¥50,400**
リアバンパー **¥43,200**
アイライン **¥10,800**
GTウイング フルカーボン製 **¥175,500**

2000.12.12

筑波サーキット2000 (本コース)

1分3秒786

ドライバー
宮川雅行



ショックアブソーバー
オーバーホールと減衰力調整もOK!!

クラッチ



メタル・クラッチディスク
(EG, EK共) **¥25,200**
ノンアスベスト・クラッチディスク
(EG, EK共) **¥18,000**
強化クラッチカバー
(EG, EK共) **¥31,500**
オグラクラッチ
シングルクラッチKit
(EG, EK共) **¥89,550**

L.S.D



CUSCO
MZタイプRS
(1WAY) (EG, EK共)
¥101,700
4WS L.S.D
(1.5WAY) (EG, EK共)
¥118,800



VISION
ネガティブアッパーアーム
フロント用 (EG, EK共)
¥64,800
リア用 (EG, EK共)
¥16,200

ブレーキパッド



RG RACING GEAR
80M ストリート用 (EG, EK共)
(フロント) **¥14,250**
(リア) **¥13,500**
ランドマークスペシャル
サーキット用 (EG, EK共)
(フロント) **¥18,750**
(リア) **¥18,000**



RG RACING GEAR
パワーディスクローター (CV鋼鉄)
フロント用 (1枚)
・スリット無し
(EG6, EK4) **¥10,000**
(EK9) **¥11,500**
・スリット入り
(EG6, EK4) **¥12,500**
(EK9) **¥14,000**



Riz
ステンレスブレーキホース
(EG, EK共) **¥19,800**



SPORN
4ポートアルミキャリパー
(フロント用セット)
(EG, EK共) **¥144,000**

ミッション



4WS
クロスギアセット (EG, EK共)
(3+4+5連) **¥98,100**



4WS
ファイナルギアセット
(EG, EK共) **¥64,800**

点火系



NGK
パワーケープル
(EG, EK共) **¥13,600**
プラグ イリウエイ
(EG, EK共)
(熱価7・8・9) **¥8,000**

フライホイール



CUSCO
超軽量 (3.9kg)
クロモリタイプ
(EG, EK共) **¥42,300**



EX マニホールド
マキシム
(EG, EK共) **¥76,500**
HKS スーパーヘッダー
(EG, EK共) **¥50,830**



VISION
サーキットリンクKit
フロント用 (EG) **¥43,200**
(EK) **¥48,600**
リア用 (EG, EK共) **¥43,200**
シフトリンゲージブッシュ
(EG, EK共) **¥8,000**

マフラー



RS-R エキマGT II (EG, EK共) **¥49,500**
HKS パイパー (EG, EK共) **¥44,640**
5ZIGEN ファイヤーボール (EG, EK共) **¥47,250**
Buddy club レーシングスベック2 (EG, EK共) **¥35,820**

エンジンパーツ TODA RACING



カムフリーセット
(B16A, B16B)
¥26,000



カムシャフトセット
(B16A, B16B)
(IN/EX) **¥87,400**
強化バルブスプリング
¥36,000



強化オイルポンプ
(B16A, B16B)
¥22,000



ハイコンピストンKIT
(B16A, B16B)
¥83,600



1800ccKIT
(B16A)
¥228,000

■ エンジンオーバーホール
(B16A, B16B) **¥240,000~**
■ 精密オーバーホール (N1レース仕様)
(B16A, B16B) **¥300,000~**

メーター



SARD
スタック ディスプレイシステム
(EG, EK共)
ST8130 **¥155,700**



カーボンパネルキット
(EK用) **¥40,500**

オイルクーラーKit



TRUST
スタンダードタイプ
(EG, EK共)
¥47,700
HKS
Sタイプ (EG, EK共)
¥48,600

エアロパーツ

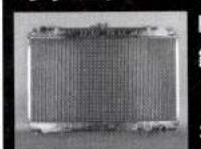


CUSCO
GTウイング (汎用) **¥32,400**
GTウイング (EK9) **¥37,800**



シフト エアロボンネット (EG, EK共)
FRPタイプ **¥57,000**
カーボンタイプ **¥85,500**

ラヂエーター



RG RACING GEAR
銅2層タイプ
(EG, EK共)
¥25,000
オールアルミタイプ
(EG, EK共)
¥92,000



HKT
ローテンブ サーモスタット
(EG, EK共) **¥7,000**



SSR タイプC **¥25,000**
VOLVO TE37 **¥25,000**
スタイヤ & アルミホイール
大特価TEL!!
YOKOHAMA A048 **¥10,000**
BRIDGESTONE RE540S **¥10,000**

フェンダーツメ折り加工 1ヶ所 **¥8,000**を
本誌持参で **¥5,000**にて

RG杯 筑波タイムアタック 走行会

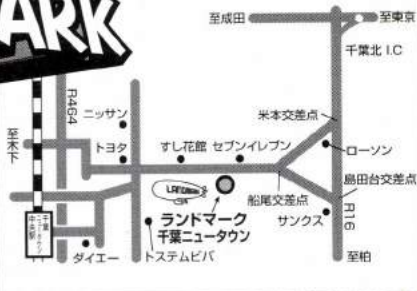
今年最終戦
第5戦
12月13日 (木)
エントリー費 **¥19,000**
RG/パーツ使用者 **¥17,000**

参加受付中!!

please
call!!

LANDMARK

ランドマーク千葉ニュータウン
TEL 0476-48-6633
FAX 0476-48-6634
千葉県印西市船尾368-9
AM10:00~PM8:00 年中無休



全国
通販
全国通販致します。お気軽にお電話ください!!
振込先 千葉銀行千葉ニュータウン支店
普通 3180485 ランドマーク千葉ニュータウン
●ローン1~60回払いOK!



Racing Spirits in My Blood

—— 走りのレスポンスを感じさせるチューニング ——



チューニングエンジンメニュー TUNING ENGINE

B16A, B16B, B18C 全て工賃・パーツ代込、コンピューターは現車合わせ

STEP.1
~200PS

フルオーバーホール+
コンピューターセッティング
無理せず、永く乗りたい方にオススメ!!
¥450,000



STEP.2
~230PS

ハイカム、圧縮比アップ+
コンピューターセッティング
街乗りも出来て、峠、サーキットでも速く走りたいならコレ!!
¥700,000

STEP.3
260PS~

高回転ハイカム、ハイコンピストン、
4連スロットル+コンピューターセッティング
とにかくトップを目指してる方、スラローム競技改造クラスの方、
どんな仕様でも相談して下さい。
¥900,000~

コンピューターセッティング COMPUTER SETTING

¥160,000~

- ・どんな仕様にも完全現車合わせてセッティングします。
- ・ノーマルエンジンの方は、エンジンメニューとセットがオススメ!!
- ・すでにチューニング済でもセッティングがイマイチな方、是非ご相談して下さい!!
- ・EF、EGの方は、変換ハーネス(¥38,000)でEKコンピューターに交換するのがベスト!! 細かなセッティングが出来ます。
- ・基本的にノーマル下取りですが、ターボ等はフルコンにて対応します。
- ・遠方の方、業者の方、出来る限り対応します。お問い合わせ下さい。



クラッチ・LSD CLUTCH・LSD

クラッチ工賃セット

ノンアス ¥98,000
メタル ¥100,000

軽量フライホイール

クラッチとセットで +¥40,000

LSD工賃セット

ATS ¥160,000

クラッチ・フライホイール・LSD 3点セット

¥260,000 (ATS・ノンアス)



クロスミッション、ファイナル変更等
同時に組めばお得!!
ステージに合わせてセットします。
ご相談ください。

その他 OTHER

- ・オリジナル車高調キット
(走行ステージ別 各タイプ)
..... ¥198,000~
- ・ボメック軽量バッテリー (TSB-15)
..... ¥38,000



- ・エンジントルクダンパー (EG・EK用)
..... ¥20,000

- ・ワンオフマフラー
製作
(スチール・ステン・チタン)
¥60,000~



ボディワックス、
ワンオフパーツ製作、
何でもお気軽に
お問い合わせ下さい。

WORKS ESTORIL

RACING SPIRITS in My Blood

ワークスエストリル

〒471-0879 豊田市長興寺10-17-1

TEL&FAX. 0565-35-6318

OPEN 10:00~19:00 木曜・レース日定休

HPアドレス <http://www.w-estoril.com>

- エンジン乗せ換え
- ワンオフパーツ製作
- 競技車両製作
- ※その他お気軽に
ご相談下さい。



CIVIC
TYPE R

CIVIC

INFORMATION CORNER

シビックオーナー必見の
お役立ち情報が満載

タイプRオーナー予備軍は必見 新型シビックバイヤーズガイド

2001年10月に発表されたEP型タイプR。スポーティ&ダイナミックなデザインとハイパフォーマンスで好評を博した先代モデルをさらに洗練した、ヨーロッパ生まれの世界最速Fモデルだ。このEP型タイプRが2001年12月6日、全国のホンダプリモ店から発売される。本誌の特集を目を通した人なら、このクルマが速くて、いいクルマだということは、十分認識していただけたであろう。そんな新しくなったタイプRが欲しいという場合、いったいいくら必要になるのだろうか。タイプRだけに限ったことではないが、クルマの購入にあたっては、綿密な購入プランをしっかりと立てておきたいところ。ここでは、快適装備が充実している「Cパッケージ」を例に取って話を進めてみよう。

左の表にあるように、新車を購入する場合には、車両本体価格のほかに、自動車税、取得税、重量税、といった税金や自賠責保険料、登録に必要な登録代行手数料、消費税などが必要になる。現金での一括払いをする場合でも、ローンを利用して支払う場合でも、この合計金額をしっかりと把握しておこう。本表には含まれてはいないが、任意保険への加入はいまや常識。これも予算に組み込んでおく



2.0化、i-VTEC採用、イギリスでの生産など、先代モデルから大きな変化を遂げたEP型タイプR。輸入車扱いのため、販売台数は少ない。購入を考えているなら早めの行動を。

新型シビック・タイプR 新車時購入時の費用

グレード:タイプR Cパッケージ

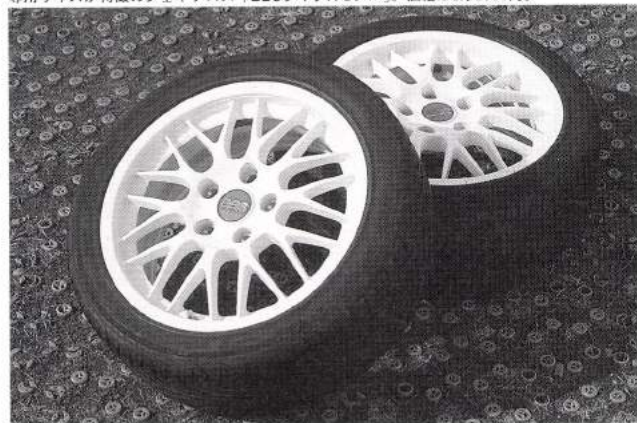
項目	金額
車両本体価格	2,530,000円
消費税 (5%)	126,500円
取得税	113,800円
重量税	56,700円
自動車税 (11月~3月)	18,000円
自賠責保険料 (37ヵ月)	38,450円
合計金額	2,883,450円

*01年10月現在

必要がある。以上の必要経費は、車種などによって差が出てくるものだが、だいたい車両本体価格プラス25~35万円ほどを見ておけばいいだろう。例に挙げた車両価格は、基本設定の値段だから、オプションを追加すると、当然その分だけさらに金額は高くなる。一方、気になる値引きのほうだが、このEP型タイプRに限って言えば、非常に厳しいと考えておいたほうがいいだろう。ディーラーの考え方として、EP型タイプRはホンダフリークやシビックマニアに向けたスポーツカーであるということだけでなく、輸入車扱いとなるため生産&販売店に入ってくる台数も非常に少ないからだ。乗り換えの場合であれば、その下取り費用で支払い金額を押さえることができるので、値引きがない分、こちらでリカバリーしたいところだ。

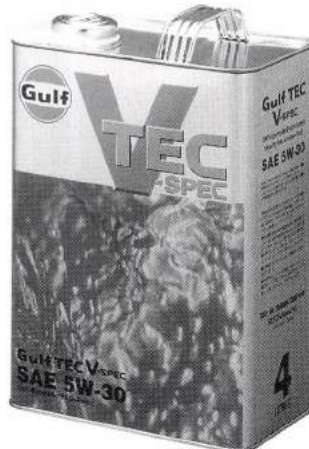
ジェイクロスからリリースされているタイプR専用ホイール「BBSタイプRモデル」は、同社が自信を持ってオススめる最高の仕上がりみせる1本である。この「タイプRモデル」は、BBSの「R GII/OPEN」をベースとしたもので、ジェイクロスが同社と共同で開発した1ピース鍛造ホイール。3層焼き付け塗装のチャンピオンシップホワイトと、レッドをあしらったオーナメントは、タイプRに違和感なく溶け込んでスマートな雰囲気を演出するとともに、しっかりと足もとを引き締めている。また、オフセットやハブセンターのサイズも計算されていて、純正ホイールのようにジャストフィットする高い精度も魅力の1本だ。

この「タイプRモデル」は、本誌214ページからのホイールマッチングにおいて紹介しているので、実車とのマッチングを確認したい人は参照してほしい。



特注サイズ&カラーで最高の仕上がり ジェイクロスのタイプR専用ホイール

油圧を利用して低回転と高回転でバルブのリフト量を変化させるVTECシステム。文章にすればこれだけのことが、実際には機能的には高い精度が要求され、もちろん実際の差動を行なうオイルの性能いかんでは、せっかくのパフォーマンスも十分に発揮されなくなってしまう。そんなVTECエンジンの性能を存分に発揮させてくれる専用オイルが「Gulf TEC V-SPEC」だ。SAE 5W-30という粘度を持つ、この100%化学合成油は、バルブ切り替え時のもたつきを緩和させ、一気に吹け上がっていく快感をドライバに与える。さらに、優れた熱安定性により、アクセルを踏み込むことにより、



価格は1ℓボトルが2400円、4ℓ缶が8400円、20ℓ缶が4万円の設定となっている。

エンジン性能を高次元に引き上げる GulfのVTEC専用エンジンオイル

を感じさせないのが特徴だ。環境にも配慮していて、省燃費にも大きく貢献。省燃費とロングレージでの使用を望むユーザーから、高速クルージング、サーキット走行まで幅広くサポートしてくれる頼もしいオイルだ。

■ゴトコ・ジャパン ☎ 03-3230-0616

1.7ℓへの排気量アップB17A/Bで1万回転を提供するレーススベック

シビックワンメイクレースへの参戦で北関東・東北地区ではおなじみのシヨップ、レーススベック(栃木県那須町)。これまでではレース車両メンテをメインに行なってきたので、ストリートチューニングの方面ではあまり名前を聞かなかったが、実は、実は一部はシビックオーナーに対しては、ワンメイクレースで培ってきたノウハウをフィードバックしており、クチコミで密かに多くのチューニング依頼が寄せられていたというシヨップなのだ。

そのレーススベックがこれからはさらにストリートチューニングにも力を入れていくという。現在、そのメニューの中で好評なのが、B型16型ブロックを使った「B17A」「B17B」という1.7ℓへの排気量アップだ。EG6とE4K4の場合はB17A、E4K9の場合はB17Bとなるわけだが、なぜ定番の1.8ℓ化ではないのか? その理由を代表の長谷川兼寿氏は、1.8ℓはトルクはあるが高回転が伸びなくてつまらなく、1.7ℓの方がレスポンスが鋭くて高回転でもよく伸びるからだと言明する。

その内容は、B17A/Bどちらも、ボアは同じままストロークは4mmアップ。クランクとコンロッドは某エンジンの流用だが、コンロッドとピストンのフルフロー加工を施し、バランス取りを施しているでフリクションは少なく、吹け上がりも滑らかだ。

ヘッド側では、カムシャフトはB17BのE4K側にはE4K4純正を使う。リフト量で1mm作用角で5〜6度、E4K9用から高速側・低速側とも落ちるそうだが、オーバーラップを少なくし、実質的な圧縮比をアップする。これで中間域のトルクがなくならずに済むというオスメのメニュー。

他の動弁系では、これも某エンジンに使われているセミチタニリテーナー(EK純正は鉄製。このリテーナーはEK純正の約50%増しの値段らしい)で軽量化、バルブはEX側はEK9純正を使用し、IN側はB17Bの場合はEK4純正(B17Aの場合はそのままだ)を流用する。EK9純正IN側バルブは細軸化や薄肉化されているので、高回転まで回す

とバルブの傘が飛んでしまうことがあるらしく、EK4純正を使っている。実はこれはシビックレースでも密かに流行っていた手法という噂もあるのだが……

燃焼室は容積合わせと鏡面加工。これは街乗りでもやるそうだが、ガスケットはノーマルを使い、ヘッドの修正面研と燃焼室加工で圧縮比を調整する。その圧縮比はB17A/Bどちらでも13を超える場合もあるという。もちろん、走り方次第だが、ピストンは純正を使っているということなので、これはかなり詰めているレベルだ。一般オーナーレベルなら圧縮比は12までに抑えておいた方が無難だが、1気筒当たりの排気量が増えているにもかかわらず、13オーバーをノントラブルで達成しているのはセッティングの確かさが成せるワザだろう。

コンピュータは無限のワンメイクレース用を使う。9000回転まで回るようにセッティングされているというが、B17A/Bの場合は1万回転まで回るようになるという。B16Bでも中には1万回転まで回しているようなエンジンもあるが、1.7ℓで1万回転というのは聞いたことがないはず。これまでの高回転だと回っているだけという感じになるのが普通だが、しっかりパワー感も伴って回っているというから驚きだ。もちろん、これは走行会仕様などに載せるエンジンの場合で、ストリートの場合はもう少し上限を落とすこともあるという。

B17A/Bの値段はそのチューニングメニューにもよるので、これは要問い合わせ。B16Bの場合はB18Cに載せ換える方法も安く上がりそうなので、トルクを少し重視したいならそちらを選択する手もあるそうだ。

他のオリジナルパーツでは、メタルディスクとクラッチカバのセットで2万9500円という格安クラッチも用意。この組み合わせだと5万円を超えるのが一般的なので、いかに安いかわかるというもの。

また、仕様や走るレベルに合わせてオーダーメイドで製作するショックアブソーバーも好評。最適なバネレートや減衰力をセッティングしてくれる。取り扱うショックメーカー

個性が光る海外仕様パーツ

大阪にあるS・P・Iは、日本車の海外仕様エンブレムや内外装パーツを販売しており、シビック用アイテムもエンブレム、グリル、エアロミラーと多岐に渡る。

左の写真は、海外仕様のエンブレムとテールライトをあしらったEK型シビック。普通の人は一見ただけでは、日本仕様車との違いを見抜くことは難しいが、シビック乗りなら一発で分かるはず。そんなオーナー心をくすぐるような、日本仕様では決して味わうことができないテイストを演出してくれる魅力あるパーツのひとつだ。ワンポイントのドレスアップとして楽しめて、かつリーズナブルな価格も嬉しい。

S・P・I ☎0722-6113839



USA仕様のEKテール部。エンブレムとテールライトが微妙な変化を演出。

は、オーリンズ、ティン、ビルシユタイン他、単筒式ショックの改造も承ってくれる。エンジン系、足まわり系、ボディ系で、シビックレースで培ったノウハウをストリートにフィードバックするレーススベック。かなりワガママなリクエストにも応えてくれるというから、速く走りたいシビック乗りはこれから要注目なシヨップなのだ。

服部尚貴

TypeRを完全攻略する!

走る、曲がる、止まる、速く……FFドラテクの真髄がすばり見える

FF最強テクニック

服部尚貴のサイングッズをプレゼント!

FFドラテクの真髄がズバリと見える「服部尚貴FF最強テクニック」は、税別980円で好評発売中。服部流「FF」最速理論で、タイプRを完全攻略しよう。

三井出版部 ☎03-3943-6559

FFを攻略したいならこの一冊で決まり早く走るための服部的最速理論が満載だ

本誌のEK9サーキットインプレッションのドライバーを務めてくれた服部尚貴選手。2001年のフォーミュラニッポン・シリーズチャンピオンは惜しくも逃したが、かつてグループAシビックやJTCアカコードでチャンピオンを獲得した活躍は記憶に新しい。5ZIGENインテグラを駆り、スーパー耐久にも参戦している、FFを速く走らせる術を誰よりも知り尽くしている。そんな服部選手の手ドラテク解説本「服部尚貴 FF最強テクニック」が現在好評発売中。インテグラ・タイプRを中心に、速くて、乗って楽しいFF攻略方法を独自の理論に基づいて解説。感覚的な表現が多いドライバーのドラテク本の中にあって、この本では図解を多用。読者がイメージを抱けるような工夫を凝らしているのが特徴的な一冊だ。服部選手の「FF」最速理論に触れてみたい人は、お近くの書店で注文していただくか、三井出版部 ☎03-3943-6559までお問い合わせ。

リモコンドアロック

●電話は約10メートル届きます
●別売のキーレスリモコン ¥2,800
●ロック・アンロック時にスモールライトを点滅させます。
●盗難防止のため、リモコンを盗むと警報音が鳴ります。
●別売の盗難防止リモコン ¥3,800
●盗難防止リモコンは3段階で警報音が鳴ります。スモールライト点滅の点滅状態と音の両方でも警報が鳴ります。

46-1877 ¥9,800

下記の組合せで取付できます
サイズは別売
本体 ¥3,800
リモコン ¥2,800
※リモコンは別売です

オプション

- 1.スモールライト ¥2,800
- 2.盗難防止リモコン ¥3,800
- 3.盗難防止リモコン ¥3,800
- 4.盗難防止リモコン ¥3,800
- 5.盗難防止リモコン ¥3,800

Key-一体式リモコンドアロック

シビックオーナーに売ります!

●電話は約10メートル届きます
●ロック・アンロック時にスモールライトを点滅させます。
●盗難防止のため、リモコンを盗むと警報音が鳴ります。
●別売の盗難防止リモコン ¥3,800
●盗難防止リモコンは3段階で警報音が鳴ります。スモールライト点滅の点滅状態と音の両方でも警報が鳴ります。

46-1801 ¥9,800

下記の組合せで取付できます
サイズは別売
本体 ¥3,800
リモコン ¥2,800
※リモコンは別売です

オプション

- 1.スモールライト ¥2,800
- 2.盗難防止リモコン ¥3,800
- 3.盗難防止リモコン ¥3,800
- 4.盗難防止リモコン ¥3,800
- 5.盗難防止リモコン ¥3,800

ワンボディーアラーム

最新型 盗難防止センサー内蔵型

●電話は約10メートル届きます
●別売のキーレスリモコン ¥2,800
●ロック・アンロック時にスモールライトを点滅させます。
●盗難防止のため、リモコンを盗むと警報音が鳴ります。
●別売の盗難防止リモコン ¥3,800
●盗難防止リモコンは3段階で警報音が鳴ります。スモールライト点滅の点滅状態と音の両方でも警報が鳴ります。

46-1100 ¥9,800

下記の組合せで取付できます
サイズは別売
本体 ¥3,800
リモコン ¥2,800
※リモコンは別売です

オプション

- 1.スモールライト ¥2,800
- 2.盗難防止リモコン ¥3,800
- 3.盗難防止リモコン ¥3,800
- 4.盗難防止リモコン ¥3,800
- 5.盗難防止リモコン ¥3,800

トーチングアラーム

ボイスアラーム付セキュリティ&リモコンドアロック一体型

●電話は約10メートル届きます
●別売のキーレスリモコン ¥2,800
●ロック・アンロック時にスモールライトを点滅させます。
●盗難防止のため、リモコンを盗むと警報音が鳴ります。
●別売の盗難防止リモコン ¥3,800
●盗難防止リモコンは3段階で警報音が鳴ります。スモールライト点滅の点滅状態と音の両方でも警報が鳴ります。

46-1200 ¥24,800

下記の組合せで取付できます
サイズは別売
本体 ¥3,800
リモコン ¥2,800
※リモコンは別売です

オプション

- 1.スモールライト ¥2,800
- 2.盗難防止リモコン ¥3,800
- 3.盗難防止リモコン ¥3,800
- 4.盗難防止リモコン ¥3,800
- 5.盗難防止リモコン ¥3,800

テクニク上達を志すドライバ―は注目 座学のドラテク講座でレベルアップを!

ドライビングテクニクは走り込んで身に付けるのが基本と思われがちだが、ただやみくもに走るだけでは意味がない。また、走り込むには、走行会への参加費用やタイヤ代などで費用がかさんでしまう。それならば、まず速く走るための知識や理論を頭からしっかりと叩き込んでから、実践での走り活かしてみようという考え方。東京都世田谷区二子玉川にある「ドライビングテクニク」ではそんな発想で、一般のドライバーにクルマを操る楽しさを追求してほしいという想いから誕生した「座学」によるドライビング講座を開催している。

この講座の講師を務めるのは、同社の店長で、F3などのフォーミュラドライバ―として豊富な経験と知識を持つ出来利弘(でき・としひろ)氏。このユニークな「座学」のドラテク講座は、10ヵ月(全20回)という長期間な講座だが、1つの講義項目が2回で完結する。

街中やワインディングロードの安全走行の秘訣を伝授する初級者向けの「基本コース」(火、水曜13時30分〜15時30分、または木曜12時00分〜13時00分、月2回)。ワインディングでのスピードな走り方やサーキットでのライン取りやテクニクなどを教えるスポーツ走行初級者向けの「初級コース」(火曜19時00分〜21時00分、または水曜12時00分〜14時00分、月2回)。サーキットやジムカーナを対象にした「中級コース」(火曜12時00分〜14時00分、または水曜19時00分〜21時00分、月2回)。このように、講義は平日の夜を中心に行なわれるが、深夜のコースも設定されているので、終業時間が遅い人や、遠方の人でも安心して講義に参加することができるのは嬉しい限り。決して堅苦しくなく、楽しい雰囲気だ。決められた出来利氏の講義に参加して、ドラテク向上を目指してみよう。受講料やその他詳細については電話にて確認してほしい。

また、同社では、この講義の実技講習ともいえる走行会やジムカーナなどのイベントも定期的に開催している。座学受講者以外の人でも参加可能だ。

■ドライビングテクニク
〒03-5717-3371
http://www5.plala.or.jp/dtec



座学ドラテク講座の実技講習ともいえる走行会でのひとコマ。出来利氏による講義はリラックスした雰囲気の中進む(→)。実走行では、出来利氏との同乗走行も可。フォーミュラレースへの参戦経験を持つ同氏のドラテクを目的の当りにできる貴重な時間だ(→)。

走行会の参加メンバーは、総勢50名程度。女性も多く参加している。リラックスした楽しい雰囲気の中でこのイベントが行なわれているのが伺える。

EK4によるサーキット走行の様子。シビックだけでなく、他車種や車種を問わずに定期的開催されているので、興味のある人は事前に確認を。

シビックを買ったアナタにバックナンバーと雑誌の紹介を。ハイパーレブでは、これまでシビックの特集を2冊出している。V01・7ではEF-E8系、V01・31ではEF-E8系を網羅した情報を満載。今回紹介したパーツとはライティングも異なるので、カタログや資料として、ぜひとも手もとに置いて欲しいシリズだ。さらに、ホンダフリークにはぜひともチェックして欲しい本がある。ハイパーレブ特別編集の「新型シビック・タイプR パーフェクトガイド」だ。新型タイプRのサーキット全開テスト、詳細メカニズム解説、K20A/B16Bエンジン比較研究など、世界最速F1第2の刺客であるシビック・タイプRを徹底解説した完全保存版で価格は税別950円。購入希望の方はお近くの書店で注文していただくか、弊社販売部03-5430-1440まで。オーナーはもちろんだ、これからシビックを購入予定の人にもオススメしたい。

シビックオーナー
必見の情報が満載

シビックオーナー 必見の情報が満載

コッコツとていねいな仕事ぶり 思い通りのクルマに仕上げてもらおう

「1台1台コッコツとていねいに」がモットーの名古屋市港区にある「ガレージハセガワ」。シビックのようなライトウェイトスポーツカーはもちろん、クーペ&セダンまで幅広く手がけているショップだ。

「大好きなスポーツカーには長く乗ってほしい」とクルマに対する思いを語る長谷川店長。クルマを操る楽しさに付け加え、クルマをいじる楽しさをもっと味わってほしい」として、ステアリング、マフラー、ブレーキパッドなど、比較的交換が容易なパーツを購入してくれたユーザーには、自分の手によるパーツの交換作業を積極的に勧めている。自分でやれば、取り付け工賃が不要になるうえ、クルマのメカニズムを実際に見て学ぶことができるというダブルのメリットがあるからだ。

もちろん、場所と工具はショップのほうで一時的に提供してくれるので心配は無し。通信販売で同社からパーツを購入した人でも、事前

に電話で連絡をしておけば、キッチリと対応してくれる。現在、同ショップではLSD・ミッション・クラッチなどの駆動系、サスペンション・スプリングや剛性パーツなどのハンドリング系のチューニングに力を入れている。シビックのチューニングについて、お店の意向を尋ねると「シビックのようなライトウェイトスポーツカーにはハンドリングチューニングを中心に」とのアドバイス。ハンドリング系や駆動系のチューニングでお悩みの人は、まずはここに足を運んで相談してみよう。きっと、自分好みのクルマに仕上げてくれるはずだ。

なお、ガレージハセガワの営業時間は午前11時から午後7時まで、定休日は毎週月曜日となっている。

■愛知県名古屋市中区川町2-1
052-654-13252
http://www.052-654-3252.com

NEW HONDA 新型シビック・タイプRのすべてがわかる!

CIVIC
新タイプR情報 完全保存版

徹底解説

シビック・タイプRのすべてが分かる「新タイプR情報 完全保存版」スーパーインプレッションをはじめ、開発エンジニアが語るメカニズム解説や欧州シビック現地レポートなど情報満載の1冊だ。

GENUINE EXPORT PARTS CIVIC/CR-X
MORE INFO, PICTURE, ETC...
www.spiosk.com

ES E8-E9

■セキュリティ基本性能 Marksman M5/M4

- 4ボタンリモコン (M5のみバッチリモコン)
- リモコン操作なしでON/OFF可能なセキュリティシステム初のキーフリーシステムを搭載
- エンジン出力
- オートブレーキ
- スマートランプが点灯
- アンダーボック機能
- 自己診断機能
- 連続駆動システム
- 遠隔動作機能
- エンジンメモリ機能
- 6トーンサイレン
- 2nd/3rdギア
- 2ndギアシフト出力
- 3rdギアシフト出力
- (M5のみ)
- サインモード
- イグニッションロック
- ドアロック
- パニックモード
- パニックモード

システム内容

- セキュリティ本体
- 4ボタンリモコンx2 (M5のみバッチリモコン)
- セキュリティセンサーx2
- 6トーンサイレン
- イモビライザーリレー (M5のみ)
- 高輝度LED
- リモコンピンスイッチ
- リモコンピンスイッチ
- 取付説明書
- 保証書

Marksman M5 ¥39,800
M4 ¥34,800

NEW
リーズナブルなベージュモデル
Marksman M3 ¥24,800

www.cruzingjapan.com
Tel.072-264-9244

Markmanセキュリティ日本代理店
クルージングジャパン
〒592-8342 大阪府堺市浜寺船場町西4-542-5
FAX.072-264-9305 E-mail:cruzing@south.ne.jp

S.P.I.
CO.LTD.
NEW PROJECT IMPORTS

●高品質な部品を、TEUにて直接輸入。価格も、海外から直接仕入れることが出来るため、低価格で提供出来る。●高品質な部品を、TEUにて直接輸入。価格も、海外から直接仕入れることが出来るため、低価格で提供出来る。●高品質な部品を、TEUにて直接輸入。価格も、海外から直接仕入れることが出来るため、低価格で提供出来る。

E-mail:spiosk@south.ne.jp

〒592-8342 大阪府堺市浜寺船場町西4-542-5
FAX.072-264-9305 E-mail:cruzing@south.ne.jp

S SHOP GUIDE

● ショップガイド

for HONDA CIVIC

ディーテクニク

東京



フォーミュラレースへの参戦経験を持つ出来(で)き氏率いるディーテクニク。その経験を活かした10ヶ月間隔週で開催されている座学によるドラテク講座は上達を目指すドライバーに好評。興味のある人はチャレンジしてほしい。

■住所: 〒158-0094 東京都世田谷区玉川2-24-24 セゾン玉川502号室
■TEL: 03-5717-3371
■定休日: 月曜日
■営業時間: 10:00~20:00
■HPアドレス: <http://www5.plala.or.jp/dtec>

足まわりを換えてみたい
エンジンに手を加えたい
でも、どこでやってもらえばいいのかな...?
と迷っているオーナーにオススメする
全国のショップを紹介
まずは、お店に足を運んで
スタッフに相談してみよう

ホンダツインカム

東京



FEEL'Sブランドでお馴染みのホンダ車専門チューナーであるホンダツインカム。チューニングから修理、車検まで幅広くサポート。愛車の健康診断「安心総点検」(3000円)は常時受け付け中なので気軽に相談してみよう。

■住所: 〒167-0031 東京都杉並区本天沼2-42-20
■TEL: 03-3394-7001
■定休日: 木曜日
■営業時間: 10:00~20:00
■HPアドレス: <http://www.hondatwin.cam.co.jp>

レフィルスピード

岩手



シビック&インテグラを中心にショップ展開をしているレフィルスピード。足まわりのセッティングと吸排気系/駆動系チューンを得意としている。2002年1月には、EK9・DC2用オリジナルチタンマフラーをリリース予定だ。

住所: 〒020-0502 岩手県岩手郡磐石町23地割板橋78-4
☎: 019-691-1661
定休日: 水曜日
営業時間: 10:00~19:00
HPアドレス: <http://www.refil-s.com>

ケーシフト

東京



「ホンダを楽しく、より速く走らせることが基本」というケーシフト。競技車のセッティングやメンテナンスを得意とし、サンデーレースでは常に上位を激走。韋駄天シビックに仕上げたい人はチェックしたいショップだ。

■住所: 〒167-0051 東京都杉並区荻窪5-15-7
■TEL: 03-3220-5991
■定休日: 不定休
■営業時間: 11:00~20:00(土、日、祝日は19:00まで)

SPEED inc

東京



スーパー耐久2001でのクラス4チャンピオンの実績とノウハウをストリートにフィードバックしてくれるのがスピードだ。シビックにはエンジンパワーをアップさせるオリジナルのビッグスロットルボディーがおすすめのこと。

■住所: 〒151-0063 東京都渋谷区宮ヶ谷1-8-5 後藤ビル1F
■TEL: 03-5790-8081
■定休日: 日曜日、祝日
■営業時間: 9:00~19:00
■HPアドレス: <http://www.speedinc.co.jp>

コクピット戸塚

神奈川



ユーザーニーズに応じたチューニングを心がけているSEVテクニカルショップのコクピット戸塚。独自に開発した「TCイオンキャリパーペイント」は、塗るだけで剛性・フィーリング・制動力が向上する優れた一品だ。

■住所：〒329-0013 神奈川県横浜市区中田東1-8-22
■TEL：045-802-6230
■定休日：水曜日、第3木曜日
■営業時間：10:00～20:00

スピードショップ・タイプワン

東京



タイプR専門店でスプーンのアンテナショップでもあるタイプワン。そのノウハウを活かした良質なサービスが魅力だ。チューニングからオイル交換、車検までホンダ車オーナーのカーライフを幅広くサポートしてくれる。

■住所：〒167-0052 東京都杉並区南荻窪1-3-16
■TEL：03-3247-6601
■定休日：水曜日、レース開催日
■営業時間：10:00～19:00

ランドマーク千葉ニュータウン

千葉



シビックレースで得たノウハウで足まわりをキッチリ仕上げてくれるランドマーク千葉ニュータウン。テストを繰り返して開発した車高調「ランドマークスペシャルタイプ」は自信作のひとつで、ぜひ試してほしいとのこと。

■住所：〒270-1345 千葉県印西市船尾368-9
■TEL：0476-48-6633
■定休日：年中無休
■営業時間：10:00～20:00

ディー・ジャック

東京



サーキット、ジムカーナなどステージを問わないクルマ遊びをサポートしてくれるディー・ジャック。シビックにはオリジナルのサクションチャンパーとアースイングをおすすめしているので、試してほしいとのことだ。

■住所：〒192-0362 東京都八王子市松木33-8
■TEL：0426-74-7700
■定休日：火曜日
■営業時間：10:00～20:00
■HPアドレス：<http://www.djac.co.jp>

STEP JAPAN

茨城



輸入パーツでのスポコン仕上げを得意としているステップジャパン。エアロだけでなく、エクステリア&インテリア、タイヤ&ホイール、セキュリティなど、その道のプロが気軽に相談に応じてくれるのは頼もしい限りだ。

■住所：〒310-0853 茨城県水戸市平須町1820-77
■TEL：029-244-1222
■定休日：木曜日
■営業時間：10:00～20:00
■HPアドレス：<http://www.stepjapan.com>

フェイズ

神奈川



NSXをはじめ、シビックなどホンダ車のスポーツモデルを扱っているフェイズ。動的なパーツは必ずサーキットで開発する徹底ぶりで見慣れ性も抜群だ。ニューシビック用エアロの開発も予定しており、リリースが待ち遠しい。

■住所：〒224-0025 神奈川県横浜市区早瀬1-24-5
■TEL：045-595-0270
■定休日：月曜日、レース開催日
■営業時間：10:00～19:00
■HPアドレス：<http://www.phase-racing.com>

ジェイ・テック

栃木



オリジナル品を多数そろえ、ワンオフ製作も対応してくれるジェイ・テック。シビックのチューニングポイントは足まわりのセッティングと軽量化とのこと。01年11月現在、EK9用FRP製ボンネットを商品化すべく製作中だ。

■住所：〒321-0403 栃木県河内郡上河内町下小倉1000
■TEL：028-674-1781
■定休日：レース開催日
■営業時間：10:30～19:00

Fast Beat Products

神奈川



アメリカのDCスポーツ正規代理店にして、ショップオリジナルパーツも販売するファーストビートプロダクツ。DOHC車はもちろん、シングルカム車のラインアップも豊富。シングルカム車オーナーはぜひ足を運んでほしい。

■住所：〒224-0045 神奈川県横浜市区東区東方町644
■TEL：045-944-2621
■定休日：月曜日
■営業時間：10:30～20:00

レーススペック

栃木



オーダーによるワンオフパーツ製作に対応してくれるレーススペック。エンジン、足まわりのチューニングを得意としている。B16Aはクランク、コンロッドの交換を、B16BはB18Cにするのがベターとのアドバイスだ。

■住所：〒329-2746 栃木県那須郡西那須野町四区町730
■TEL：0287-39-1314
■定休日：月曜日
■営業時間：10:00～21:00

Dangun Racing.com

神奈川



シビックオリジナルエアロをリリースするダンガンレーシング。エアロパーツや剛性パーツ、ドレスアップ小物パーツと充実したラインアップを誇る。セキュリティに関しても確かなノウハウを持っているショップだ。

■住所：〒225-0011 神奈川県横浜市区青葉区あざみ野4-15-14
■TEL：045-902-9941
■定休日：土曜日、日曜日、祝日
■営業時間：10:00～18:00
■HPアドレス：<http://www.dangunracing.com>

アクトスポーツ

愛知



N1耐久・鈴鹿クラブマンレースなどにシビックで15年間の参戦実績を持つアクトスポーツ。シビックを熟知した、その技術とノウハウは信頼性抜群。シビックではEK9/EG6のオリジナルエアロボンネットがオススメだ。

■住所：〒458-0037 愛知県名古屋市緑区潮見ヶ丘2-22
■TEL：052-892-4447
■定休日：火曜日
■営業時間：10:00～20:00

ホンダツインカム杉戸

埼玉



ホンダ車専門店としての経験から、良いところ・悪いところを全て理解した上で、量販店にない作業やアドバイスを提供してくれるホンダツインカム杉戸。FEEL'Sブランドの豊富なパーツはここでも入手することができる。

■住所：〒345-0013 埼玉県北葛飾郡杉戸町椿158-2
■TEL：0480-38-3300
■定休日：木曜日
■営業時間：10:00～20:00
■HPアドレス：<http://www.hondatwincam.co.jp>

バックヤードスペシャル

愛知



ホンダ車専門ショップとして有名なバックヤードスペシャル。オールマイティなサポートが魅力で、ホンダ車のことなら何でも相談に応じてくれる。どんなクルマにしようか悩んでいる人は、まずは相談してみよう。

■住所：〒465-0058 愛知県名古屋市名東区貴船3-808
■TEL：052-704-1707
■定休日：水曜日
■営業時間：10:00～20:00(土、日は19:00まで)

テクノ・プロ・スピリッツ

埼玉



サーキット仕様から修理・車検まで何でも対応してくれるテクノ・プロ・スピリッツ。サーキットテストと実戦レースで仕上げた自信作の足まわりキットはユーザーにも好評。足まわりでお悩みの方は、ぜひとも相談してほしい。

■住所：〒350-0022 埼玉県川越市小中居945-1
■TEL：049-235-4886
■定休日：月曜日
■営業時間：10:00～20:00(日、祝日は19:00まで)
■HPアドレス：<http://www.tp-spirit.co.jp>

ワークスエストリル

愛知



競技車両からライトチューンまで、トータルセッティングに対応してくれるワークスエストリル。シビックのチューンは、エンジンの素性があるので、ECUセッティングだけでも楽しめる仕様になると教えてくれた。

■住所：〒471-0879 愛知県豊田市長興寺10-17-1
■TEL：0565-35-6318
■定休日：木曜日
■営業時間：10:00～19:00
■HPアドレス：<http://www.w-estoril.com>

ジェイクロス

埼玉



足まわりのセッティングや最高の技術と精度を誇るホイールバランスに自信を持っているジェイクロス。シビックにはタイプR専用のオリジナルBBSホイールとミシュランP/Sとのマッチングが最高とのアドバイスだ。

■住所：〒350-1155 埼玉県川越市下赤坂1860-4
■TEL：049-245-1021
■定休日：年中無休
■営業時間：9:00～19:00

ラック愛知

愛知

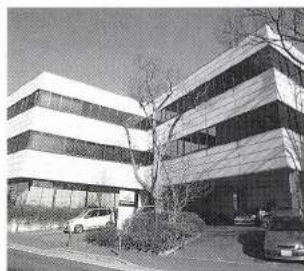


ラック愛知は、言わずと知れたオリジナルブランド「エル・シュボルト」の足まわりを中心に、エンジン、CPUのチューニングからドレスアップまで対応してくれる。プロ集団による完璧な足まわりのセッティングを味わってみよう。

■住所：〒480-1112 愛知県愛知郡長久手町砂子718
■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まで)
■HPアドレス：<http://www.luck.co.jp>

無限SHOW ROOM

埼玉



モータースポーツでの活躍と妥協を許さない開発で知られる無限。そのスピリッツに触れられるのが無限本社1階にあるショールーム。ストリート用パーツの販売やモータースポーツシーンを湧かせたマシンなどが目白押しだ。

■住所：〒351-8586 埼玉県朝霞市膝折町2-15-11
■TEL：048-462-3131
■定休日：土曜日、日曜日
■営業時間：9:00～18:00
■HPアドレス：<http://www.mugen-honda.co.jp>

eS Factory

愛知

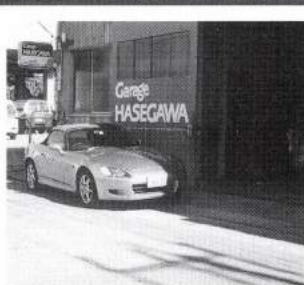


壊れない&乗って楽しいクルマ作りに励むエスファクトリー。お店の提案とユーザーの要求に沿ったワンオフパーツ製作が得意だ。シビックはオイル交換ひとつでフィーリングが変わること。体感したい人は足を運んでみよう。

■住所：〒491-0871 愛知県一宮市大字浅野字神明下49
■TEL：0561-63-0101
■定休日：木曜日
■営業時間：14:00～作業終了まで

ガレージハセガワ

愛知



「コツコツといねいな仕事」がモットーのガレージハセガワ。エンジンと足まわりのチューニングを得意としている。シビックのようなライトウェイトスポーツカーにはハンドリング特性の向上を目指してほしいとのアドバイスだ。

■住所：〒455-0076 愛知県名古屋市港区川間町2-24
■TEL：052-654-3252
■定休日：月曜日
■営業時間：11:00～19:00
■HPアドレス：<http://www.052-654-3252.com>

J'S RACING

大阪



ホンダ車NAチューンのサーキット最速を目指したクルマ作りを展開するジェイズレーシング。シビックには「ブッシュ交換が不要な強化ブッシュ装着済みサーキットLINKキットがおすすめ」とのこと。興味のある人は試してほしい。

■住所：〒567-0065 大阪府茨木市上郡2-1-40
■TEL：0726-43-6700
■定休日：水曜日
■営業時間：10:00～20:00
■HPアドレス：http://www.jsracing.co.jp

プロステージ

岐阜



メーカーでは対応できないワンオフ製作をしてくれるのがプロステージだ。自分だけのスペシャルパーツで個性あふれるシビックに仕上げてくれる。B16の限界と新たな可能性を追求すべく、01年11月現在EG6ターボ仕様を継続開発中だ。

■住所：〒501-0203 岐阜県本巣郡穂積町馬場上光町3-134
■TEL：058-325-0678
■定休日：木曜日
■営業時間：11:00～21:00
■HPアドレス：http://www.prostage-jp.com

グランドスラムGT-R(サージェント)

大阪



ハコスカGT-R専門店として創業されたグランドスラムGT-R。現在はライトウェイト中心で、中でもシビックには力を入れている。シビックレース参戦で得た技術とノウハウに裏付けられたトータルチューンは信頼性抜群だ。

■住所：〒590-0982 大阪府堺市海山町1-60-3
■TEL：072-227-4807
■定休日：火曜日、第3月曜日
■営業時間：10:00～20:00

ラック羽島

岐阜



ショッピングモール「レインボータウン」内に設置され、明るく広い店内が自慢のラック羽島。絶対の自信を誇る足まわりだけではなく、ドレスアップからハードチューニングまでトータルに幅広くカーライフをサポートしてくれる。

■住所：〒501-6115 岐阜県羽島郡穂積町丸野3-3-6 カラフルタウン岐阜内
■TEL：058-388-7007
■定休日：年中無休
■営業時間：10:00～21:00
■HPアドレス：http://www.luck.co.jp

ケーファクトリー

大阪



マフラーの溶接からタイヤ&ホイールのセッティングまでバッチリこなしてくれるケーファクトリー。EUシビックは、走りよりもスタイリングや居住性を追求したコンパクト系ワゴンを目指してほしいとのアドバイスだ。

■住所：〒594-1117 大阪府和泉市鍛冶屋町311-4
■TEL：0725-55-5003
■定休日：イベント・ショー開催日
■営業時間：9:00～21:00(休日は18:00まで)
■HPアドレス：http://www.k-factor.ne.jp

エアロステーション

岐阜



エアロ加工、ワンオフマフラーなど個性的なクルマ作りが得意なエアロステーション。春と秋に開催する西日本最大イベント「ワゴンカーニバル」にはコンパクト部門でシビックでも参加が可能。興味のある人は参加してみよう。

■住所：〒502-0909 岐阜県岐阜市白菊町4-17-1
■TEL：058-232-6181
■定休日：火曜日
■営業時間：10:00～20:00(日、祝日は19:00まで)

エスアール ファクトリー

京都



ユーザーのニーズに合わせたチューニングを心がけているエスアールファクトリー。発売中であるオリジナルブランド「BLOOD-R」のエキゾーストマンホールドはコストパフォーマンスの優れたオススの一品だ。

■住所：〒617-0845 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：10:00～20:00
■HPアドレス：http://www.sr-factory.com

Pleasure Racing Service

岐阜



オイル交換から競技車両の製作までトータルなチューニングをサポートしてくれるプレジャーレーシングサービス。全日本ジムカーナに参戦していることもあり、セッティング等での的確なアドバイスもしてくれる。

■住所：〒503-0852 岐阜県大垣市杵森町6-89-2
■TEL：0584-82-4182
■定休日：水曜日、第2火曜日
■営業時間：10:00～19:00
■HPアドレス：http://www1.odn.ne.jp/pleasure

オートテクニカルショップ シンクタンク

兵庫



楽しく速く走るクルマ作りを提供してくれるシンクタンク。ホンダ車だけでなく、ターボ車やFR車まで何でも対応してくれる。シビックはB16AからB16B/B18A載せ換え、クロスM/T化、ボディ剛性向上がポイントとのこと。

■住所：〒651-1100 兵庫県神戸市北区小部妙寶山10-1
■TEL：078-593-6668
■定休日：レース、イベント開催日
■営業時間：11:00～20:00

トップフェュエル

三重



VTEC十ターボのチューンでお馴染みのトップフェュエル。ZERO-1000ブランドでホンダ車中心のオリジナルパーツを展開している。チューニング初心者でも車種別にスペシャリストが相談に応じてくれる姿勢もうれしい限りだ。

■住所：〒515-2115 三重県一志郡三雲町中道500-1
■TEL：0598-56-5880
■定休日：木曜日
■営業時間：10:00～19:00
■HPアドレス：http://www.topfuel.to

オート・アドバンス

広島



ハイクオリティ&トータルバランスの両立を追求しているオート・アドバンス。マフラーやブレーキパッドなど、コストパフォーマンスに優れたオリジナルブランド「A-SPORTS」から、続々と新製品をリリース中なので、要注目だ。

■住所：〒733-0863 広島県広島市西区草津南3-2-8
■TEL：082-278-0018
■定休日：年中無休
■営業時間：9:00～21:00
■HPアドレス：<http://www.autoadvance-inc.co.jp>

Z-SPEC

兵庫



スタッフ全員が現役バリバリの走り屋というジースペック。あらかじめ用意されたチューニングメニューの押し付けではなく、ユーザー志向のクルマ作りを心がけているので、現状に不満のある人は相談してみしてほしい。

■住所：〒660-0075 兵庫県尼崎市大庄通1-67
■TEL：06-6419-6116
■定休日：土曜日
■営業時間：10:00～19:00

ユーロモードエゴイスト

福岡



エアロオーバーブランドパーツの九州特約販売店。その名の通り、ヨーロッパを中心としたコンパクトなドレスアップを得意としている。「純正シートの本革張り替えやEU/EKのホイールマッチングならまかせてください」とのこと。

■住所：〒800-0232 福岡県北九州市小倉区朽網東5-3-6
■TEL：093-474-7077
■定休日：水曜日
■営業時間：10:00～19:00

シーウエスト サービスファクトリー

兵庫



スーパー耐久やJGTCのレースで得たデータをもとに、バランスの良いカーライフをサポートしてくれるシーウエスト。オリジナルパーツも豊富で、ユーザーの走るステージに合わせた確実なセッティングを提供してくれる。

■住所：〒662-0863 兵庫県西宮市室川町4-26
■TEL：0798-72-9933
■定休日：火曜日
■営業時間：10:00～21:00
■HPアドレス：<http://www.c-west.co.jp>

HKS九州サービス

福岡



ボルトオンターボの第一人者として知られるが、NAチューンもしっかりサポートするHKS九州。独自のボルトオンターボはパワーアップだけでなく、乗りやすさも追求した味付けが自慢。シビックでは1.5ℓ用ターボキットが好評発売中だ。

■住所：〒802-0814 福岡県北九州市小倉南区埴田若園3-12-15
■TEL：093-931-6910
■定休日：木曜日
■営業時間：9:30～18:30
■HPアドレス：<http://www.hks-kyusyu.jp>

オートファクトリーファン

兵庫



クルマをイジるのも走らせるのも「楽しく」が基本というオートファクトリーファン。モータースポーツにも積極的に取り組み、好成績を挙げている。シビックは「ブッシュのヘタリをチェックして欲しい」とのアドバイスだ。

■住所：〒671-0217 兵庫県姫路市飾東町佐良和89-1
■TEL：0792-53-4738
■定休日：不定休
■営業時間：11:00～20:00
■HPアドレス：<http://www2.odn.ne.jp/fun/>

M&M HONDA

福岡



ホンダ車一筋19年の歴史を誇るM&Mホンダ。シビックレースに12年間参戦して培った技術をフィードバックしたチューニングは信頼性抜群。オーリンズベースのサスキットやチタンマフラーなどオリジナルパーツも豊富だ。

■住所：〒818-0132 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：10:00～20:00（日、祝日は19:00まで）
■HPアドレス：<http://www.mandm-honda.com>

AUTO EMOTION

兵庫



足まわりのセッティングに絶対の自信を誇るオートエモーション。4輪コンピュータアライメントテスターの導入で、細かなセッティングも可能だ。ハンドルがフラつくなどの症状でお悩みの人、一度チェックしてみたいかが。

■住所：〒675-1202 兵庫県加古川市八幡町野村字坂上1013-1
■TEL：0794-30-5755
■定休日：イベント・レース日
■営業時間：10:00～20:00

テクニカルガレージ モリタ

福岡



足まわりのプロブランド「テイン」のマスターショップであるテクニカルガレージモリタ。実践で培ったノウハウで、ステージに合ったセッティングをアドバイスしてくれる。足まわりでお悩みの人は気軽に相談してみよう。

■住所：〒820-1111 福岡県嘉穂郡埴田町勢田1957-1
■TEL：09496-2-4071
■定休日：日曜日、レース開催日
■営業時間：10:00～20:00
■HPアドレス：<http://www.sonic-r.com>

total tuning shop K-pit

広島



走りを楽しむことを大切にレベルアップを目指しているケーピット。車高調キット、CPU、タコ足などのオリジナルパーツもリリースしている。バランスの良い足まわりのチューニングがシビックには最適とのアドバイスだ。

■住所：〒731-4229 広島県安芸郡熊野町平谷651-4
■TEL：082-855-3977
■定休日：レース開催日
■営業時間：10:00～作業終了まで



レース直系チューニングを貴方に!

テクニカルガレージモリタはシビックで西日本フレッシュマンレース等に参戦しております。



ENGINE

新品
Eng単体の金額!!

B16Aコンプリート ¥380,000
B16Bコンプリート ¥380,000
B18Cコンプリート ¥380,000
B16B改1800cc ¥380,000

ヘッドチューン ¥170,000~ ヘッド清掃、ポート段付き修正
バルブすり合わせ、ヘッド面研 etc
チューニングエンジンやレース用エンジン等の各種スペシャル
エンジンの製作を承っております。 価格は応談です。



MUFFLER

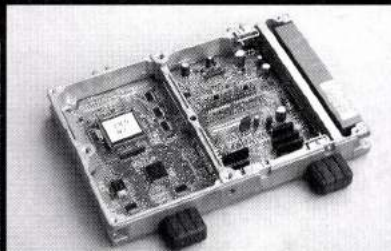
	メイン	テール	セミステンレス	オールステンレス
EG6	B16A 50φ	90φ	¥35,000	¥49,800
EK4	B16A 60φ	90φ	¥35,000	¥49,800
EK9	B16B 60φ	90φ	¥35,000	¥49,800
		チタン	¥139,000 (EK9のみ)	

触媒アダプター (ステンレスパイプ)
EG6・9 B16A ¥9,800
EK4 B16A ¥9,800
EK9 B16B ¥13,800

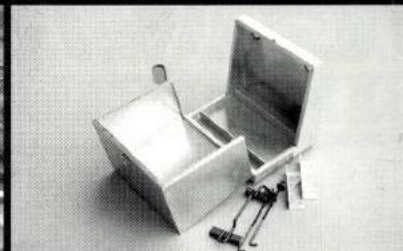
INTAKE CHAMBER



COMPUTER



EXHAUST MANIFOLD BATTERY BOX



EF8・9 B16A ¥19,800 吸気効果を大幅に改善
EG6・9 B16A ¥19,800 します。
EK4 B16A ¥19,800 ※EF8・9はバッテリー
EK9 B16B ¥19,800 一移動が必要です。

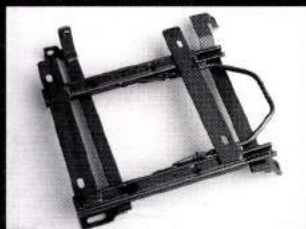
	ストリート仕様	N1レース仕様
EF8・9 B16A	¥80,000	¥98,000
EG6・9 B16A	¥80,000	¥98,000
EK4 B16A	¥98,000	¥120,000
EK9 B16B	¥98,000	¥120,000

	パイプ径	4-2-1	4-2-1	4-2-1	4-2-1
EG4	D15B 42.7φ	50.8φ	¥49,800	4-2-1	
EG6・9	B16A 42.7φ	50.8φ	¥49,800	4-2-1	
EK4	B16A 42.7φ	50.8φ	¥49,800	4-2-1	
EK9	B16B 42.7φ	50.8φ	¥49,800	4-2-1	

【大】23×29×27cm バッテリーケース&ハーネス ¥29,800
【小】19×24×26cm バッテリーケース ¥22,800
ハーネスキット ¥9,000

汎用バッテリー移動ケースです。アルミ製で美しい仕上がりです。
省スペースでも蓋の開閉が出来るような構造にしました。ハーネス
は5.5mの長さでターミナルとギボシのセットです。

SEAT RAIL



フルバケ リクライニング (左右有) ノーマル下取り ※ジョイント部分新品
EG6・9 ¥15,000 ¥13,000
EK4・9 ¥15,000 ¥13,000

DRIVE SHAFT



EF8・9 ¥28,000 ノーマル下取り
EG6・9 ¥28,000 バリ取り処理済み。
EK4・9 ¥28,000 耐久性バグン!!

COLLECTOR TANK



ご注文の際は専用紙に取
出し口の指定をして頂き、約
2~3日でお客へお届け致
します。



※左の写真が基本形状で、取り
付け口は4ヶ所及び5ヶ所です。
※形状・容量等の変更もお引き
受け致しておりますので、価
格はお問い合わせ下さい。
ホース口4ヶ所 ¥21,000
ホース口5ヶ所 ¥23,000
moritaオリジナル・コレク
タータンクは、ホース口とフィ
ティングのどちらが選択可能で
お客様の希望の位置に設定し、
ワンオフにて製作致します。
タンクはレースでもご使用でき
るようにタンクの容量を2リッ
タに抑え、アルミ製パイプがけ
を施した美しい仕上がりです。

BRAKE HOSE

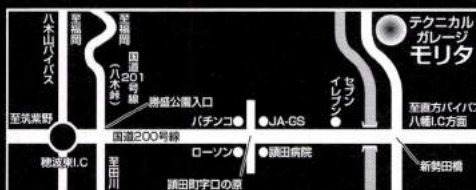


各車種 ¥18,000より

	2層	3層	アルミ3層
EG6・9	¥24,000	¥65,000	
EK4・9	¥24,000	¥65,000	
EF8・9	¥37,000	¥77,000	
EF8・7	¥37,000	¥77,000	

2層 (全面タイプ) 3層
EG6・9 ¥55,000 ¥80,000 ¥120,000
EK4・9 ¥55,000 ¥80,000 ¥120,000
エアコン移動キット EG6・9/EK4・9 ¥65,000
全面ラジエーター増設時にエアコンが使えます。

サーキット走行に
も対応するカロッ
ーアップラジエ
ターです。ワイド
サイズが魅力の
「全面タイプ」増
設時にエアコン
を使いたい方の
為に、「エアコン
移動キット」をデ
リバリー開始! 街
乗りからサーキ
ットまで快適な
運転が可能です。



Technical Garage Morita
テクニカルガレージ モリタ
TEIN ティン マスターショップ

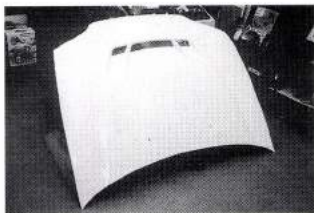
福岡県嘉穂郡穎田町勢田1957-1
http://www.sonic-r.com
TEL 09496 (2) 4071
FAX 09496 (2) 7019



フロントエアロバンパー ('95.9~98.8) [FRP・白ゲル] ¥58,000
ノーマルに比べ、約50%軽量!



エアロボンネット EK9 ('95.9~98.8)
[FRP・白ゲル] ¥68,000



エアロボンネット EG6
[FRP・白ゲル] ¥63,000

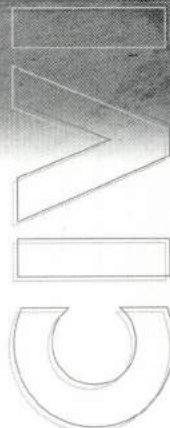


アクトスポーツ N1 コンピューター
[ホンダスポーツ全車] ¥113,000~

アクトスポーツでは、ユーザー1人1人のマッチングを最重要視しているため、すべて現車合わせでセッティングしています。



スーパーホールド
[カラー:ブラック] ¥68,000
耐久レースで実証済!



ストリート・レースを問わず、ホンダ車を知り尽くしたアクトスポーツが、エンジン・ミッション O/H、ライト・ハードチューンまで自信をもって製作致します。お気軽にご相談下さい。

豊富なレース経験の技術と信頼の店

ACT SPORTS

〒458-0037 名古屋市緑区潮見が丘2-22
TEL & FAX 052-892-4447
営業時間 AM10:00~PM8:00 毎週火曜定休

●ユーズドカーアクト(中古車店) 名古屋市天白区柳山1-1101
営業時間 AM11:00~PM8:00(日・祝日PM7:00まで) 毎週火曜定休
TEL052-805-4149 FAX052-805-4158

全国
通信販売
OK!



DC SPORTS HONDA PERFORMANCE

NEW CIVIC 5Dr AERO KIT

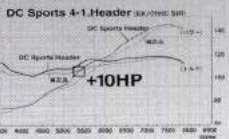


FRONT HALF SPOILER ¥34,000
SIDE SKIRT ¥47,000
REAR SKIRT ¥33,000
FRONT GRILLE ¥25,000
HEAD LIGHT TRIM ¥15,000
QUARTER PANEL ¥19,000
REAR SPOILER ¥36,000
ORIGINAL MUFFLER ¥49,800

Header



4-2-1 Header (ステンレス)
EG,EJ,EK DOHC/SHOC
¥78,000
4-2-1 Header
EG,EJ,EK DOHC/SHOC
¥78,000



Cat-Back Exhaust



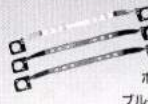
TCS Exhaust



DAC (ダイレクトエアチャージャー)



Front Tower Bar



Rear Tower Bar



Rear Lower Bar



Billet Battery Tie Down



Billet Plug Wire Cover



Billet Oil Cap



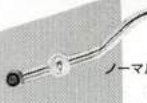
Adjustable Cam Sprocket



High Performance Fuel Line



Billet Short Shifter



Billet Shift Knob



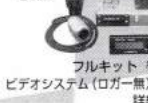
CARBON HOOD



Windshield Banner



DATA CAM



DATA CAM



Original CPU¥98,000 現車合わせ致します。一般修理・車検・各種オーバーホール・チューニング・ワンオフパーツ製作等、何でもお気軽に御相談下さい。

Fast Beat PRODUCTS

DC SPORTS 正規輸入販売代理店

TEL&FAX 045-944-2621

OPEN 10:30~20:00 CLOSED MONDAY

取付工賃無料!!

DCスポーツ製品をお買い上げのお客様には工賃無料にてお取付け致します。

※ショートシフトは除く

全国通販OK

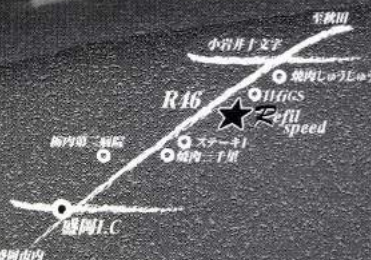
●クレジットカードやデビットカードのご利用ができる代引サービス開始致しました。
●各種クレジット取扱い。
●ローンもご利用いただけます。



岩手▶ Refil speed

走りのステージに合わせたCIVICの提案。

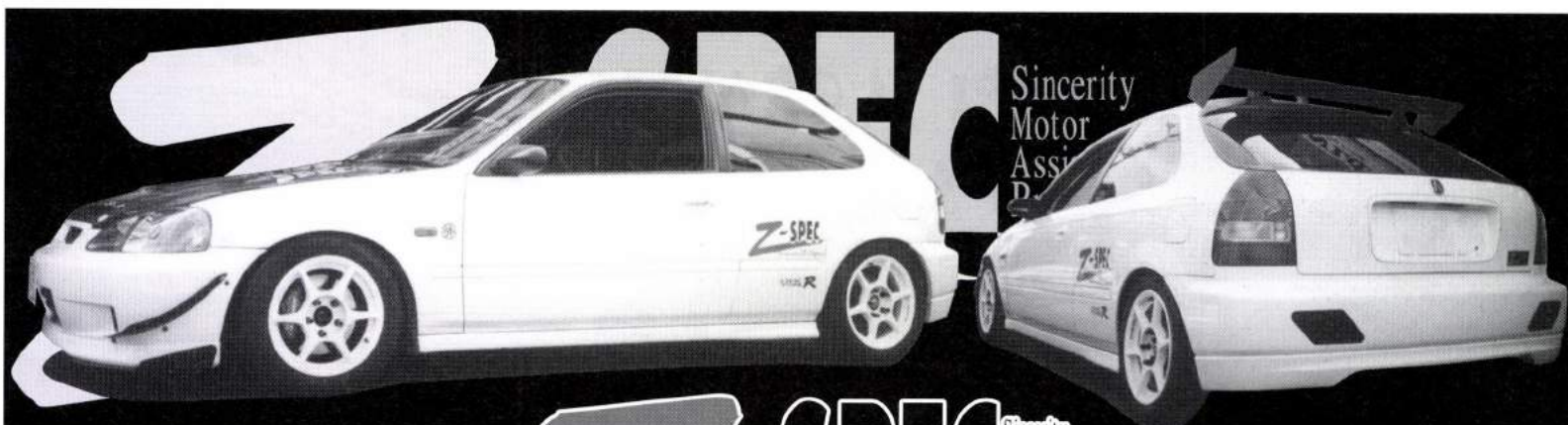
サーキットで養った知識を
ストリートへフィードバック。
HONDA車専門の当店へ
お気軽にご相談下さい。



Design and Motorsports
Refil speed レフィルスピード

岩手県岩手郡雫石町雫石23地割板橋78-4
〒020-0502 TEL&FAX:019-691-1661
<http://www6.plala.or.jp/refilspeed/>
OPEN: 10:00 ▶ 19:00

当店のチューンドCIVIC試乗出来ます。



アベックスパワーFC現車合わせセッティングOK (EG, EF可)
オイルパンパッフル加工 (B16, B18搭載車) ¥15,000
フロントネガティブキャンバーナックル曲げ加工 ¥25,000

クラッチ、フライホイール交換 ¥20,000
EG, EK, DC LSD組付 ¥25,000 } EF¥5,000UP
クロスMT組付、ファイナル変更 ¥25,000
1度に全部でも¥25,000!!

ステンレス、チタン ワンオフマフラー製作します
(テールのみ〜フルサイズまでOK)
..... ¥15,000〜

Z-SPEC Sincerity Motor Assist Pro Shop
Produced by [Zi:Spec]

〒660-0075 兵庫県尼崎市大庄中通1丁目67番地
TEL 06-6419-6116 FAX 06-6419-6126

チューニング内容は出来る限りお客様のご要望を優先にしています。
お気軽にお問合わせください。

●公認車検・ユーザー車検 ●チューニング&ドレスUPカー製作
●チューニングパーツ・中古パーツ買取販売
●新車・中古車注文販売&買取 ●オークション販売



EK, EG, DCエアロボンネット高剛性タイプ ベラベラではありません。
FRP ¥ 68,000
カーボン ¥ 98,000 } カーボン繊維1枚物継ぎ目なし!!
フルカーボン (最軽量) ¥150,000
カーボン カナード 各車種専用有 ① ¥19,000 ② ¥ 15,000
軽量カーボンウイング製作 お客様の好みのデザインで製作します ... ¥ 65,000〜
電動循環式オイルクーラー取付工賃込 ¥140,000
メタルクラッチディスク、カバーセット (B16, B18搭載車) ¥ 45,000



●各部ワンオフにてボディ補強パーツ製作します
●各メーカー車高調整お買上げの方
組付工賃無料!!
●1600cc〜1800cc、ハイカム、ハイコンプ
その他E/Gチューン承ります
●マフラー交換、ブレーキパッド交換、オイル交換
工賃無料!! (持込除く)
●各メーカーGT用品、純正部品、ワコーズオイル、
ケミカル取扱い

部品持込大歓迎!!

ローンOK!! (オリコ・アプラス) 各種カード取り扱い

VTECを感じる!



ヤッコ販売代理店



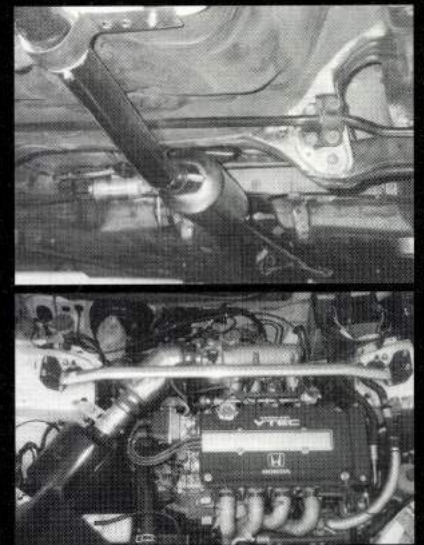
<http://cccinet.yynet.ne.jp/~kino/>

eS Factory!

MUSCLE POWER

愛知県一宮市

☎0586(77)9667 (14:00以降にお電話下さい)



チタンマフラー製作
チタンロールケージ製作
ビックスロットル (EG、EK、DC)
フィーリングアップECU

各種チューニング
メニューに応じて
気軽に御相談下さい。
(気さくな店長より)

NA&ターボ シビックチューニングは当店にお任せください!



- T67-25G
- TRUST GTR用インタークーラー改
- オリジナルステンマニ
- オリジナルサージタンク
- オリジナルインテークパイプ
- パワーFC改オリジナル
- 660ccメインINJ
- オリジナルステン80φマフラー
- OSツインプレートクラッチ
- クロスM/T
- etc.

<http://www.prostage-jp.com>

SECRET POWER SERVICE

Pro Stage

TEL & FAX 058-325-0678

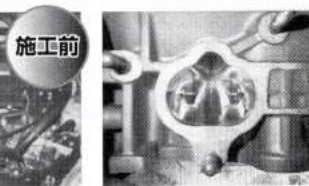
営業時間 AM11:00~PM9:00

定休日 木曜日&レース開催日

岐阜県本巣郡穂積町馬場光町3-134

- 各種タイヤ・アルミ販売
- 車検・钣金・塗装修理
- 各種スボイラー
- 各種サスペンションセッティング
- 各種エンジンチューニング
- 各種ミッション・クラッチ
- 各種コンピューターセッティング

TRUST HKS
BLITZ BILSTEIN
TEIN OS GIKEN
WAKOS Luvix
etc.



EG6VTECターボ サーキット仕様!

- K26 タービン
- TRUSTインタークーラー改
- ステンマニ
- オリジナルインテークパイプ
- 444ccメインINJ
- オリジナル80φマフラー
- OSツインプレートクラッチ
- etc.

ポート研磨加工

形状とサイズの変更により
吸気&排気効率が飛躍的にアップ!
NA/ターボと形状は違いますが、
その効果はどちらも絶大です!

¥140,000~

燃焼室形状加工

異常燃焼の発生を抑えます。
点火時期の進角、高負荷への対応!
パワーを引き出すには、
欠かせない加工です!

¥60,000~

オリジナルサージタンク

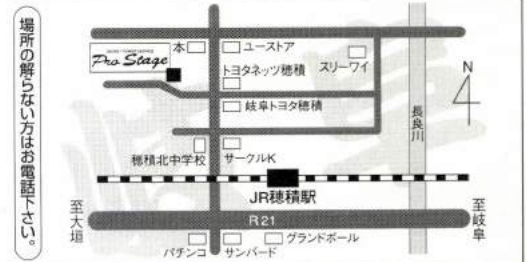


車輦持込のみ ¥200,000~

オリジナルステンマニ



車輦持込のみ ¥140,000~



ボディアースシステム オリジナル アースイングシステム

- ・燃費の向上
- ・エンジン性能の高効率化
- ・オーディオのノイズ減少
- ・ヘッドランプの光量増加
- ・その他電装品の本来の性能を引き出す

※車種によって、効果の差が出ます。

1台分、商品代、作業料金込 **15,000円**より

タイヤ・ホイール・GT用品パーツ・
オーディオ・ナビ・シート・オリジナルマフラー・
エアロパーツ加工 etc.

国産車

どんな車もOK!
現車に合わせて、
加工取付!

走りの基本は足廻りから

コンピュータ診断
4輪トータルアライメントテスター導入



アライメントは
最大のチューニングです!

こんな症状がでる車にも

- ・タイヤの片減り
- ・事故修理後
- ・ハンドルのふらつき
- ・コーナリング時の不安定感

オリジナルステンレス
ブレーキホース

現車セッティングで
その場で作成
ブレーキパットとセ
ットでチューニング
各車種OK!

ホース、ブレーキオイル、取付 込み
(一例) EF、EG、EK **25,000円**より



- ・ショック+サスの交換時
 - ・車高調整セッティング時
 - ・タイヤ、ホイール交換時
 - ・ブッシュ、ロールバー等の取付時
- 愛車のフィールドに合わせて、あなただけのオリジナル
セッティングをおすすめ!

各種メーカー取扱いOK! アライメント 1台分
オーダーメイドショック御相談下さい 測定+調整 **15,000円**より

~~~~~ Sタイヤ入荷中! ~~~~~  
サーキットで本気走りだ!! 大特価販売中!!

4本SETでお買上げの方に、もれなく熱膨張率の少な  
い窒素ガスを充填し  
ます。これでタイヤ  
のグリップを最大限  
に生かせます。



# AUTO EMOTION

〒675-1202

兵庫県加古川市八幡町野村字坂上1013-1

TEL 0794(30)5755 FAX 0794(30)5756

営業時間 AM10:00~PM8:00 (休) イベント・レース日



# THE EVOLUTION OF CIVIC

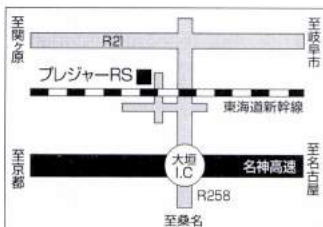
リアルスポーツへの進化論

プレジャーモータースポーツクラブ発足!!

JAF公認競技に参加してみたい方、気軽にモータースポーツを楽  
しみたい方、集まれ!!



オイル交換からストリートチューニング、競技車両製作&  
メンテナンスまで何でもお気軽に御相談下さい。



## Pleasure

Racing Service

プレジャー レーシング サービス  
〒503-0852 岐阜県大垣市禾森町6丁目89-2  
Tel 0584-82-4182 Fax 0584-82-4183  
Home page <http://www1.odn.ne.jp/pleasure>  
Mail address: cbs76840@pop21.odn.ne.jp

・記載されている価格はメーカー希望小売価格です。消費税は含まれていません。  
・本仕様は予告なく変更される場合があります。また、記載商品は印刷のため、実物  
とは異なって見える場合があります。



# Racing FieldにおけるTechnologyをフィードバック!

•AP ZC/RC Brake Pad  
Front Only: **35%off**  
Front Rear set:  
**35%off+工賃無料**

•Brake Line  
(フィッティング:ステンレス)  
全車種製作可 **¥12,000~**

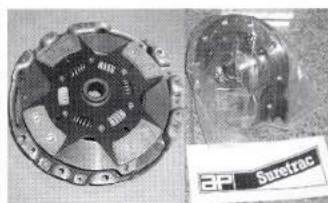


## BRAKES

•AP Four Pod Caliper & Slit Disk  
Minitex Brake Pad付き  
(4Hole/5Hole EK9 DC2)  
**¥288,000 (Set Price)**

## CONTROL ARM BUSH

•PROTHANE Bush Kit  
EK4/9 **¥42,000**  
DC2 **¥32,000**  
New INTEGRA 予定  
Engine Mount **¥20,000~**

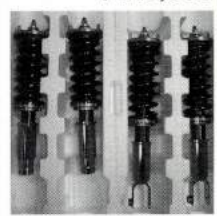


## POWER TRAIN

•AP Suretrac LSD **¥90,000 (工賃込み)**  
•Metal Clutch (Disk & Cover Set) **¥29,500**

## SHOCK ABSORBER

•ACTIVE SHOX  
EK4/9 **¥98,000**  
EG-DC2/New INTEGRA **¥128,000**



•Special Shock Absorber  
**¥200,000~**  
(Race Only)



## IGNITION

•MSD-SCI-L **¥39,500**  
•NOLOGY Spark Plug Wire **¥23,800~**



## ENGINE

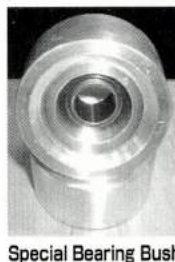
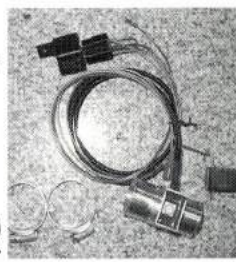
•Special ENGINE Tune **¥250,000~**  
•JE Forged Piston / Connecting Rod (B16B/B18C)  
•AEM Fuel Rail / Cam Shaft Sprocket etc

•BOSCH FUEL PUMP 254 (ボルシェ) **¥36,000**  
044 (レース用) **¥39,500**



## COOLING

•FLUIDYNE  
Aluminium Radiator  
EG/EK **¥55,000**  
DC2 **¥75,000**  
•Revotec Cooling Fan Control Kit **¥9,800**  
•Serck Speed Oil Cooler (16Low/19Low) **¥48,000~**



Special Bearing Bush **¥ask**

## ALIGNMENT EQUIPMENT

•Laser Alignment Gauge **¥98,000**

730 4Kuchō, Nisinasunomachi,  
Nasu-gun, Tochigi,  
329-2746 Japan

TEL/FAX: 0287-39-1314

# RACESPEC

HONDA VTEC TUNED GARAGE  
EF.EG.EK.DC Model etc ALL VTEC TUNED

オートテクニカルショップ

# THINK TANK

シンク.タンク

〒651-1101

神戸市北区山田町小部妙賀山10-9

AM11:00~PM8:00

定休 イベント開催日

TEL 078-593-6668 FAX 078-593-6613



FF、FRにこだわらず  
楽しく速く走れる車  
型にとられないチューニングを  
提供します  
ストリートからサーキットまで  
ユーザーのこだわりを実現



## オリジナル カーボンボンネット

実際に風洞実験室にてラジエーター冷却効果を測定。10~15℃の冷却効果を実証。カーボン繊維に折り目のない1枚モノ。

超軽量6.9Kg **¥89,000 通販可**  
アルミネットセット **¥4,500**



## カーボンミラー(汎用)

カーボンボンネットとセットで使用するればさらに軽量化。見た目もレーシー。

超軽量 135g  
1台分1セット (ステー付) **¥24,000 通販可**



## フロントピロキャンパー 調整式アーム

EG、EK、DC  
ブッシュ部分をピロボール化。アーム部分をオリジナルで製作のため、ブッシュの圧入の作業がなく即取付OK!

1セット **¥59,000 通販可**



## リヤピロキャンパー 調整式アッパーアーム

EG、EK、DC  
リヤキャンパー角をコントロールする事によりタイヤ性能をフルに発揮、ダイレクトな操縦性、剛性感が味わえる。

1セット **¥29,000 通販可**



## リヤピロトー調整式 コンベーターアーム

EG、EK、DC  
トー変化を最小限に抑え、ヨレのないシャープなコーナリングを可能に、ダイレクトな接地感を味わって下さい。もちろん剛性もUP。

1セット **¥25,000 通販可**



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

BACK NUMBER

のご案内

## 購入方法

●弊社発行のムックは全国の書店でお求めになれます。お店に在庫のない場合は、「ニュース出版のハイパーレブ Vol.〇号 車名」または、「スタイルRV Vol.〇号 車名」と書名をご指定のうえ、ご注文下さい。約1ヶ月でお取り寄せが可能です。

●ハイパーレブの在庫が豊富な全国書店リストを180〜183ページに掲載しています。こちらも合わせてご覧下さい。

●通信販売をご希望のお客様は、お電話(月〜金曜日/10:00〜18:00)または、ファックス(24時間受付)にて直接弊社までご注文下さい。商品代金・送料代引きにて、ご注文から1週間以内にお届けいたします。送料は、ご注文1件につき500円です。

●弊社発行の出版物に関する情報は、インターネットでもご覧になれます。アドレスは、<http://www.news-pub.com> です。また、問い合わせ等はEメールにて次のアドレス [news-pub@news-pub.com](mailto:news-pub@news-pub.com) までお願いいたします。

## Get HYPER REV / STYLE RV sent directly from Japan!

If you would like to order, please write your Name・Address・Zip-code・Your country・E-mail address・Telephone/FAX NO.  
Order is FAX or E mail only please.

FAX: 81-3-5430-4455 E-mail: [news-pub@news-pub.com](mailto:news-pub@news-pub.com)

### <Payment Information>

Please write your credit card (VISA / Master / AMEX), your cardnumber (16-place) and expiration date (mm-yyyy), your signature.

\*You choice a way of send, which EMS or SAL.

### Postage of HYPER REV/STYLE RV (postage list include extra for commission)

(in Japanese Yen)

| Quantity |     | Asia                          | Oceania・North America Middle/<br>Near East | Europe                       | South America・Africa          |
|----------|-----|-------------------------------|--------------------------------------------|------------------------------|-------------------------------|
|          |     | EMS 4-6days<br>SAL 13-22 days | EMS 5-8days<br>SAL 16-22days               | EMS 4-7days<br>SAL 16-22days | EMS 5-9days<br>SAL 16-22 days |
| 1        | EMS | ¥1520                         | ¥2040                                      | ¥2400                        | ¥3120                         |
|          | SAL | ¥820                          | ¥980                                       | ¥980                         | ¥1140                         |
| 2        | EMS | ¥2400                         | ¥3200                                      | ¥3700                        | ¥5400                         |
|          | SAL | ¥1380                         | ¥1680                                      | ¥1680                        | ¥1980                         |
| 3        | EMS | ¥3500                         | ¥4700                                      | ¥5400                        | ¥8500                         |
|          | SAL | ¥1940                         | ¥2380                                      | ¥2380                        | ¥2820                         |

\*If you order more than 4 books, please let us know your information by FAX or Email.

## チューニング&ドレスアップ徹底ガイド

チューニングノウハウ、パーツカタログはもちろん  
各車の魅力をじっくりと掘り下げる企画も満載  
人気を誇る車種別ガイドのトップシリーズ

**HYPER  
REV**

|        |                    |        |                          |        |                               |
|--------|--------------------|--------|--------------------------|--------|-------------------------------|
| Vol.4  | トヨタ・スープラ70&80      | Vol.25 | 日産フェアレディZ                | Vol.46 | ホンダ・S2000                     |
| Vol.5  | スバル・レガシィツーリングワゴン   | Vol.26 | トヨタ・マークII / チェイサー / クレスタ | Vol.47 | トヨタ・ウィッツ                      |
| Vol.6  | マツダRX-7 FD&FC3S    | Vol.27 | ホンダ・インテグラ                | Vol.48 | トヨタ・レビン / トレノ No.2            |
| Vol.7  | ホンダ・シビック / CR-X    | Vol.28 | スバル・インプレッサ No.2          | Vol.49 | 日産シルビア No.3                   |
| Vol.8  | 日産180SX / S13シルビア  | Vol.29 | トヨタ・スープラ No.2            | Vol.50 | トヨタ・MR2 No.2                  |
| Vol.9  | ホンダ アコード・ワゴン       | Vol.30 | トヨタ・セリカ                  | Vol.51 | マツダ・ロードスター No.3               |
| Vol.10 | 三菱パジェロ             | Vol.31 | ホンダ・シビック / CR-X No.2     | Vol.52 | 日産マーチ                         |
| Vol.11 | 日産スカイラインGTS-t      | Vol.32 | ホンダ・NSX                  | Vol.53 | スズキ・エスクード                     |
| Vol.12 | スバル・インプレッサ         | Vol.33 | 三菱ランサー・エボリューション No.2     | Vol.54 | マツダ・RX-7 No.3                 |
| Vol.13 | ホンダ・オデッセイ          | Vol.34 | トヨタ・アリスト                 | Vol.55 | トヨタ・マークII / チェイサー / クレスタ No.2 |
| Vol.14 | マツダ・ユーノロードスター No.2 | Vol.35 | トヨタ・ソアラ                  | Vol.56 | 日産R32 GT-R                    |
| Vol.15 | 日産スカイラインGT-R No.2  | Vol.36 | トヨタ・セルシオ                 | Vol.57 | 日産R33 GT-R                    |
| Vol.16 | トヨタ・ハイラックスサーフ      | Vol.37 | 日産スカイラインNo.2             | Vol.58 | 日産R34 GT-R                    |
| Vol.17 | 三菱ランサー・エボリューション    | Vol.38 | 日産ステージャ                  | Vol.59 | スバル・インプレッサ No.3               |
| Vol.18 | トヨタ・レビン / トレノ      | Vol.39 | トヨタ・ランドクルーザー             | Vol.60 | 日産スカイライン No.3                 |
| Vol.19 | 日産シルビア No.2        | Vol.40 | スバル・レガシィ No.3            | Vol.61 | 三菱ランサー・エボリューション No.3          |
| Vol.20 | 日産セドリック・グロリア       | Vol.41 | スバル・フォレスタ                | Vol.62 | ホンダ・インテグラ No.2                |
| Vol.21 | トヨタ・MR2            | Vol.42 | 日産・プリメーラ                 | Vol.63 | トヨタ・MR-S                      |
| Vol.22 | スズキ・ワゴンR           | Vol.43 | トヨタ・アルテッツァ               | Vol.64 | トヨタ・アルテッツァ No.2               |
| Vol.23 | マツダ・RX-7 No.2      | Vol.44 | トヨタ・スターレット               | Vol.65 | スバル・レガシィ No.4                 |
| Vol.24 | スバル・レガシィ No.2      | Vol.45 | スズキ・ジムニー                 |        |                               |

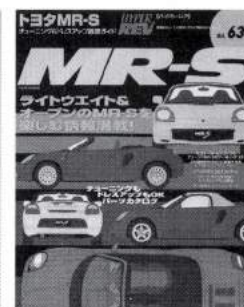
■本体各1748円〜2000円



**Vol.65**  
**スバル・レガシィ No.2**  
進化し続けるレガシィの情報が満載 & レガシィをもっと楽しむためのノウハウ集 / スーパーレガシィサーキットテスト / デモカーコレクション / スバルワークス・STi チューンの魅力に迫る / 大人系車高調サス徹底テスト / 保存版スペック&データ集 / 自分のできるメンテ講座 / 2代目BG・BDリフレッシュ作戦 / オールカラー充実最新パーツ情報 / 実車装着ホイールマッチング 他  
■本体2000円 ■全228ページ



**Vol.64**  
**トヨタ・アルテッツァ No.2**  
セダンもジータも網羅した一層充実のチューニング&パーツカタログ / 最新チューンドアルテッツァサーキットテスト / TRDが放つスーパーアルテッツァ / デモカーコレクション / エンジンチューニングノウハウ / 乗り心地重視、大人系車高調サステスト / サーキットで活躍するレースマシン徹底解剖 / 最新パーツカタログ / セダン&ジータ実車装着ホイールマッチング 他  
■本体2000円 ■全212ページ



**Vol.63**  
**トヨタ・MR-S**  
トヨタのオープン2シーター、MR-Sのチューニング&パーツガイド / 最新チューンドMR-Sサーキットテスト / ドレスアップノウハウ / スーパーデモカーコレクション / 1ZZ-EFエンジンチューニングノウハウ / ドラテック向上講座 / 基本メンテナンス / レーシングMR-S徹底解剖 / 最新パーツカタログ / 実車装着ホイールマッチング 他  
■本体2000円 ■全180ページ

**Vol.67**  
**日産ステージャNo.2**

**2002年1月上旬  
発売予定!**

■本体2000円(予定)



**Vol.31**  
**ホンダ・シビック / CR-X No.2**  
EFからEKまで3世代のシビック・CR-XとシビックTYPE-Rまで細心のチューニングノウハウを徹底ガイド / 最新チューンドシビックサーキット・テスト / ストリートSPLから競技車両面でシビック&CR-Xの最新デモカーを一挙掲載 / ネジ式車高調サスセッティング & カタログ / B16エンジン・ストーリー / EK9実車装着ホイールマッチング 他  
■本体2000円 ■全234ページ



**Vol.7**  
**ホンダ・シビック / CR-X**  
EG & EF系シビック & CR-Xのチューニング・ドレスアップを徹底特集 / VTECストーリー / シビック & CR-X用アフターパーツカタログ / 基礎のメンテナンス講座 / 歴代シビック・ヒストリー / レースシーンのシビック / 究極のB16Aチューニング / FFDライビング・テクニック 他  
■本体1942円 ■全212ページ



# HYPERREX VIDEO

## [ハイパーレブビデオ]

車種別ガイドのハイパーレブがビデオになって登場!  
迫力のバトルシーンやチューナーのナマの声など  
映像でしか味わえないおもしろさ満載のガイドです



|                         |                 |          |
|-------------------------|-----------------|----------|
| Vol.1                   | スバル インプレッサ      | 2,381円+税 |
| Vol.2                   | マツダ RX-7        | 2,381円+税 |
| Vol.3                   | 日産 スカイラインGT-R   | 2,381円+税 |
| Vol.4                   | 日産 シルビア         | 2,381円+税 |
| Vol.5                   | 三菱 ランサーエボリューション | 2,381円+税 |
| Vol.6                   | スバル レガシィ        | 2,381円+税 |
| 特別編                     | ホンダ S2000       | 2,190円+税 |
| 特別編                     | インプレッサマガジンビデオ   | 2,381円+税 |
| ドラテクパイブルVol.1「筑波完全攻略法!」 |                 | 2,381円+税 |

### ハイパーレブビデオスペシャル 「スポーツFR No.1 決定戦!」

「チューニングカー比較 筑波サーキット徹底バトル」S2000からハチロクまで新旧、排気量関係なしのチューンドカー走りの比較&ドラテク養成講座/「最新オープンスポーツカー徹底チェック」ロードスター、MR-S、S2000のメカニズムや走りを持ち下げて解説/チューンドカーのエントリーマシンともいえるシルビア&ハチロク。その走りの内容や特徴に迫る「気になるライトウエイト車」など。

■本体2,400円+税 Hi-Fi60分

#### 購入方法

ご自宅までお届けする通信販売でどうぞ。お電話(月~金曜日 10:00~18:00)またはファックス(24時間受付)にて直接弊社までご注文ください。商品代金、送料代引きにて、ご注文から1週間以内にお届けします。送料はご注文1件につき500円です。

## RVDレスアップガイドシリーズ **STYLE RV**

ミニバン・ワゴンのドレスアップの全てを車種別に特集  
各メーカーのデモカーを始めエアロパーツや機能パーツなど  
アフターパーツを網羅したドレスアップガイドの決定版

|        |                         |        |                          |
|--------|-------------------------|--------|--------------------------|
| Vol.1  | ホンダ・S-MX                | Vol.14 | ホンダ・キャバ                  |
| Vol.2  | ホンダ・ステップワゴン             | Vol.15 | ホンダ・ステップワゴンNo.2          |
| Vol.3  | トヨタ・エスティマ/ルシード&エミーナ     | Vol.16 | ニッサン・キューブ                |
| Vol.4  | ホンダ・ライフ                 | Vol.17 | スバル・レガシィワゴン              |
| Vol.5  | ニッサン・ラルゴ&セレナ            | Vol.18 | ホンダ・オデッセイ No.2           |
| Vol.6  | ホンダ・オデッセイ               | Vol.19 | トヨタ・エスティマ/ルシード&エミーナ No.3 |
| Vol.7  | ニッサン・エルグランド             | Vol.20 | マツダ・デミオ                  |
| Vol.8  | スズキ・ワゴンR                | Vol.21 | ニッサン・ラルゴ&セレナNo.2         |
| Vol.9  | トヨタ・ハイエース/レジアス・グランシア    | Vol.22 | トヨタ・ランドクルーザー/ランドクルーザープラド |
| Vol.10 | トヨタ・エスティマ/ルシード&エミーナNo.2 | Vol.23 | ホンダ・ストリーム                |
| Vol.11 | ホンダ・アコードワゴン             | Vol.24 | トヨタbB                    |
| Vol.12 | ミツビシ・シャリオ&グランディス        | Vol.25 | ニッサン・エルグランドNo.2          |
| Vol.13 | トヨタ・ライトエース/タウンエース・ノア    | Vol.26 | ホンダ・オデッセイ&ラブレイトNo.3      |



### Vol.27 トヨタ・エスティマ No.4

ミニバン御三家の筆頭といえるエスティマ。そのドレスアップ完全読本もついに4冊目が登場! 150台ものエアロデモカーとホイールとローダウンのすべてが分かるフットワーク大作戦の2大特集は超必見! 新型はもちろん旧型用パーツまで完全網羅の最強ドレスアップガイドなのだ。

■本体1900円  
■全244ページ

### Vol.28 ホンダ・ステップワゴンNo.3

2002年2月上旬発売予定! ■本体1900円(予定)

# 最新のチューニング情報をGETするなら

レブスピード

# REV SPEED

STREET TUNING CAR MAGAZINE

イマー番ホットで役に立つ  
いろんなネタを満載!!  
クルマで遊びたいヒトのための  
チューニングマガジン

# だね!!

車種別チューニングガイドの決定版が「ハイパーレブ」ならば、最新チューニング情報  
テンコ盛りなのが「レブスピード」だ!! 速いクルマはもちろん、とにかく目立つカッコ  
イクルマまで、毎月毎月ドッサリ紹介。さらにプロショップならではのチューニングノ  
ウハウもいっぱいだから、自分のクルマをいじるための参考にしておくれ。とにかく  
くモシロくて役に立つ、クルマで遊ぶヒトのための雑誌です。本屋さんでどうぞ。

毎月26日発売 定価500円(税込み)



**NEWS PUBLISHING CO., INC.**  
ニュース出版

〒154-8575 東京都世田谷区三宿2-4-7  
株式会社ニュース出版 販売部  
TEL.03-5430-4440 FAX.03-5430-4455  
E-mail: news-pub@news-pub.com

ニュース出版インターネットホームページ  
<http://www.news-pub.com>  
2-4-7 Mishuku Setagaya-ku Tokyo Japan  
PHONE 81-3-5430-4440 FAX 81-3-5430-4455



## 購入方法

●弊社発行のムックは全国の書店でお求めになれます。特に下記の「ハイパーショップ」書店では、バックナンバーも含めて在庫を豊富に用意しております。お店に在庫のない場合は、「ニュース出版のハイパーレブVol.〇号 車名」または「スタイルRV Vol.〇号 車名」と書名をご指定のうえ、ご注文ください。約1ヶ月で取り寄せが可能です。

●通信販売をご希望のお客様は、お電話（月～金曜日 10:00～18:00）またはファックス03-5430-4455（24時間受付）にて直接弊社までご注文ください。商品代金、送料代引きにて、ご注文から1週間以内にお届けいたします。送料はご注文1件につき500円です。

●弊社発行の出版物に関する情報はインターネットでもご覧になれます。アドレスは、<http://www.news-pub.com>です。またEメールでのお問い合わせは以下のアドレスnews-pub@news-pub.comまでお願いします。

ニュース出版

# ハイパーショップのご案内

オーナー必携の1冊

ここならバックナンバーも在庫豊富

株式会社ニュース出版 〒154-8575 東京都世田谷区三宿2-4-7  
TEL 03-5430-4440 FAX 03-5430-4455

| ■栃木県                    |                   |               |
|-------------------------|-------------------|---------------|
| 宇都宮市下砥上町1434            | イエローハット 下砥上店      | ☎028-648-7771 |
| 宇都宮市花園町3-3              | ロクブンブックステーション     | ☎028-637-4341 |
| 宇都宮市幸町13-9              | BOOKSサンライズ陽西通店    | ☎028-638-0857 |
| 宇都宮市築瀬町393-1            | ブックランドアレックス築瀬店    | ☎028-634-3722 |
| 宇都宮市雀の宮1-4-23           | ブックランド雀の宮店        | ☎028-653-3211 |
| 宇都宮市上戸祭町2-2-13          | J-BOX戸祭店          | ☎028-650-1616 |
| 宇都宮市伝馬町2-22             | ブックランドアレックス伝馬町店   | ☎028-637-3430 |
| 宇都宮市御幸ヶ原町59-11          | BOOKSサンライズ御幸ヶ原店   | ☎028-660-5278 |
| 宇都宮市平松本町168             | J-BOX平松店          | ☎028-637-2222 |
| 宇都宮市西一の沢町2-1            | うさぎや作新学院前店        | ☎028-647-1391 |
| 宇都宮市北若松原1-14            | リプロ宇都宮南店          | ☎028-645-1700 |
| 足利市小保南町343-4            | ファミリーBOOK小保店      | ☎0284-62-6878 |
| 栃木市蘭部町3-10              | メディアクラブAtoZ栃木店    | ☎0282-24-6411 |
| 栃木市昭和町2-25              | 文芸堂書店新栃木店         | ☎0282-20-1135 |
| 佐野市富岡町106               | ブックス・テン           | ☎0283-24-0970 |
| 佐野市堀米町138               | ファミリーBOOK佐野店      | ☎0283-20-1278 |
| 鹿沼市茂呂2284-1             | J-BOX鹿沼店          | ☎0289-63-6666 |
| 小山市羽川488-1              | ダイセイコー小山店         | ☎0285-25-0223 |
| 小山市城東6-36-13            | 創文堂               | ☎0285-23-4198 |
| 小山市稲葉郷285-1             | ファミリーBOOK城東店      | ☎0285-25-6678 |
| 小山市中久喜1345-6            | 進駐堂中久喜本店          | ☎0285-30-1115 |
| 大田原市美原1-13-5            | 小山田書店美原店          | ☎0287-22-2333 |
| 黒磯市高砂町4-4               | あすなろ書店            | ☎0287-62-2603 |
| 黒磯市下厚崎264               | ハートブックスTSUTAYA黒磯店 | ☎0287-62-3939 |
| 河内郡河内町中岡本4027           | ブックス・オム           | ☎028-673-4039 |
| 下都賀郡壬生町おもちゃのまち1-2-22    | 宮脇書店おもちゃのまち店      | ☎0282-86-0050 |
| 下都賀郡岩舟町静1164-1          | ファミリーBOOK岩舟店      | ☎0282-55-8278 |
| 安蘇郡田沼町田沼1393            | 至誠堂書店             | ☎0283-62-0070 |
| ■群馬県                    |                   |               |
| 前橋市亀泉町字上泉境271-13        | ファミリーBOOK亀泉店      | ☎027-269-9778 |
| 前橋市天川町133-2             | 文真堂書店天川店          | ☎027-224-3121 |
| 桐生市相生町2-375-3           | 文真堂書店相生店          | ☎0277-52-3807 |
| 桐生市川内町3-278-1           | ファミリーBOOK川内店      | ☎0277-65-5378 |
| 桐生市境野町6-488-1           | ファミリーBOOK境野店      | ☎0277-45-0978 |
| 伊勢崎市上諏訪町1228-1          | 文真堂書店上諏訪店         | ☎0270-24-7277 |
| 伊勢崎市除ヶ町247-1            | ファミリーBOOK伊勢崎南店    | ☎0270-32-9478 |
| 伊勢崎市八幡町4-6              | ファミリーBOOK伊勢崎店     | ☎0270-23-7178 |
| 伊勢崎市柳原町59-1             | ファミリーBOOK柳原店      | ☎0270-21-6978 |
| 伊勢崎市連取町766-37           | ファミリーBOOK連取店      | ☎0270-25-9878 |
| 伊勢崎市連取町397-1            | TIME CLIP連取店      | ☎0270-21-1388 |
| 伊勢崎市連取町1-1              | オートバックス伊勢崎南店      | ☎0270-26-4100 |
| 太田市新井町565-1             | TIME CLIP新井店      | ☎0276-46-7622 |
| 太田市石原町540-5             | 文真堂書店石原店          | ☎0276-48-6685 |
| 太田市長林寿町1809-1 太田高林サティ1F | 太田高林サティ ザ・シティ     | ☎0276-38-1131 |
| 太田市東本町56-13             | ファミリーBOOK太田店      | ☎0276-26-1878 |
| 館林市緑町2-19-1 六郷ハイツ1F     | みくに書房             | ☎0276-75-0132 |
| 館林市近藤町178-96            | 文芸堂書店館林店          | ☎0276-70-1361 |
| 安中市高別当344-1             | ファミリーBOOK安中店      | ☎0273-82-7278 |
| 勢多郡大胡町大胡343-3           | ファミリーBOOK大胡店      | ☎027-283-0078 |
| 群馬郡群馬町菅谷                | BOOKSサンエイ         | ☎027-373-1156 |
| 多野郡新町堂場1738-8           | ファミリーBOOK新町店      | ☎0274-42-9578 |
| 甘楽郡下仁田町馬山394-1          | ファミリーBOOK下仁田店     | ☎0274-82-6178 |
| 佐波郡東村東小保方2602           | ファミリーBOOK東村店      | ☎0270-62-8678 |
| 佐波郡境町栄791               | ファミリーBOOK境店       | ☎0270-74-8378 |
| 新田郡尾島町安養寺36-1           | ファミリーBOOK尾島店      | ☎0276-52-4278 |
| 新田郡笠懸町阿左美176-6          | ファミリーBOOK笠懸店      | ☎0277-76-9378 |
| 新田郡笠懸町阿左美591-1          | 文真堂書店阿左美店         | ☎0277-77-1239 |
| 新田郡笠懸町大字阿左美177-2        | オートバックス 桐生西店      | ☎0277-76-0189 |
| 山田郡大間々町大間々27-2          | ファミリーBOOK大間々店     | ☎0277-72-2878 |
| 邑楽郡板倉町岩田1329            | ファミリーBOOK板倉店      | ☎0276-82-4478 |
| 邑楽郡大泉町朝日3-2-23          | キャテンブック           | ☎0276-62-4915 |
| 邑楽郡邑楽町中野2995-2          | ファミリーBOOK中野店      | ☎0276-88-3978 |
| 渋川市御幸田84-1              | オートバックス渋川店        | ☎0279-20-1170 |
| ■埼玉県                    |                   |               |
| 川越市南台2-11-1             | みずむら書房            | ☎0492-43-3847 |
| 川越市並木72                 | Book Mind         | ☎0492-35-3829 |
| 川越市脇田本町6-3              | 精文堂               | ☎0492-47-0025 |
| 熊谷市円光2-4-48             | チサンブックセンター熊谷店     | ☎0485-25-8962 |
| 熊谷市銀座2-123-1 ニットーモール4F  | 新栄堂書店熊谷店          | ☎0485-27-3911 |
| 川口市川口3-2-1 リブレ1番街1号館208 | 金華堂書店             | ☎048-253-7057 |
| 川口市西川口3-30-15           | 長嶋書店              | ☎048-253-5259 |

## 北海道

| ■北海道               |                 |               |
|--------------------|-----------------|---------------|
| 札幌市清田区北野3条2-13-55  | 本の店岩本北野店        | ☎011-883-8036 |
| 札幌市清田区真栄4条2-103-6  | 本の店岩本真栄店        | ☎011-885-2890 |
| 函館市銀治2-7-10        | TSUTAYA函館銀治店    | ☎0138-31-5858 |
| 北見市寿町5-11          | booksいずみ北見店     | ☎0157-61-7317 |
| 帯広市大通南14-22-1      | TSUTAYA大通高架下店   | ☎0155-28-3728 |
| 帯広市西21条南3-38-11    | TSUTAYAニュータウン店  | ☎0155-36-1100 |
| 岩見沢市9条西18-8-4      | ゾーン岩見沢店         | ☎0126-22-3892 |
| 苫小牧市ときわ町6-23-30    | TSUTAYA苫小牧バイパス店 | ☎0144-68-6666 |
| 千歳市東郊1-4-1-3       | TSUTAYAサーモンパーク店 | ☎0123-26-6626 |
| 稚内市大黒2丁目           | オートバックス 南稚内店    | ☎0162-24-4484 |
| 河東郡音更町木野大通西12-1-10 | TSUTAYA木野店      | ☎0155-31-8835 |
| 標津郡中標津町東2条北1-2     | 明星書店中標津店        | ☎01537-2-8451 |
| 標津郡中標津町東19条        | イエローハット中標津店     | ☎01537-2-2443 |
| 中川郡幕別町札内晩町4-2      | TSUTAYA札内店      | ☎0155-55-5222 |

## 東北

| ■青森県                    |                         |               |
|-------------------------|-------------------------|---------------|
| 青森市大野前田64-5             | ブックショップバス荒川通り店          | ☎0177-29-3377 |
| 弘前市市田町5-5-2             | TSUTAYA堅田店              | ☎0172-38-1141 |
| 八戸市大字河原本字日計前34-1        | イエローハット八戸北              | ☎0178-20-2340 |
| 八戸市湊高台2-1-3             | 成田本店みなと高台店              | ☎0178-35-6161 |
| ■岩手県                    |                         |               |
| 桺貫郡石鳥谷町小森林第5地割231-1     | ドリーム花巻空港店               | ☎0198-26-5588 |
| 盛岡市下太田沢田68-25 かむら太田プラザ内 | さわや書店太田店                | ☎019-658-0605 |
| 盛岡市三本柳23地割25-1          | オートバックス 盛岡南店            | ☎0196-38-8763 |
| 胆沢郡金ヶ崎町西根西地蔵野35-3       | 松田書店金ヶ崎店                | ☎0197-44-4375 |
| ■宮城県                    |                         |               |
| 仙台市宮城野区小田原2-2-50        | ブックセンター湘南小田原店           | ☎022-792-8195 |
| 仙台市泉区上谷刈石田6-1           | オートバックス泉加茂店             | ☎022-374-1131 |
| 仙台市青葉区川平1-5-25          | とりたき書店                  | ☎022-278-0707 |
| 仙台市泉区松森字後田45-1          | ブックセンタースクラム             | ☎022-373-3887 |
| 仙台市泉区松森字坂下1-1           | オートバックス 泉店              | ☎022-374-0005 |
| 石巻市南中里1-10-18           | オートバックス 石巻店             | ☎0225-93-2737 |
| 名取市上余田字千刈田635-1         | オートハローズ仙台名取店            | ☎022-384-5531 |
| 古川市駅東3-3-38             | オートバックス古川店              | ☎0229-24-3161 |
| ■秋田県                    |                         |               |
| 秋田市八幡1-6-36             | オートバックス秋田店              | ☎0188-66-6161 |
| 本荘市裏尾崎町2-2              | 泰林堂書店                   | ☎0184-24-5300 |
| ■山形県                    |                         |               |
| 天童市塚塚1-6-36             | ぶんぶん堂                   | ☎023-654-2739 |
| 天童市北久野本2-1225           | オートバックス天童店              | ☎0236-53-0023 |
| ■福島県                    |                         |               |
| 会津若松市インター西116           | レオクラブ会津アピオ店(レオクラブインター店) | ☎0242-37-2633 |
| 郡山市富久山町八山田字向作59-6       | みどり書房富久山店               | ☎0249-21-3820 |
| 郡山市堤1-26                | レオクラブTSUTAYA新桜通店        | ☎0249-51-1100 |
| 郡山市開成6-252              | レオクラブTSUTAYA開成店         | ☎0249-39-2111 |
| 郡山市松木町2-88 イオンタウン郡山内    | ミライア郡山店                 | ☎024-941-7380 |
| 喜多方市関柴町上高瀬字前田1750-7     | ムービータイム喜多方店             | ☎0241-21-1206 |
| 白河市北真島25-2 東邦ビル1F       | Book PAL西部店             | ☎0248-24-6935 |
| 白河市北中川原161-1            | みどり書房白河店                | ☎0248-27-8207 |
| 二本松市杉田駄子内20-1           | 宮脇書店二本松店                | ☎0243-62-2488 |
| 河沼郡会津坂下町字龍ノ下77          | ムービータイム新富店              | ☎0242-83-0667 |
| 相馬市馬場野字南田120-1          | イエローハット相馬店              | ☎0244-37-3366 |
| 田村郡常葉町中町                | 石川屋書店                   | ☎0247-77-2001 |

## 関東

| ■茨城県                    |              |               |
|-------------------------|--------------|---------------|
| 石岡市杉並1-3-22             | おがわやブックセンター  | ☎0299-23-3933 |
| 下妻市大字高道祖宇西原1384-21      | イエローハット 下妻店  | ☎0296-45-1135 |
| 下館市下岡崎263-1             | イエローハット 下館店  | ☎0296-25-1680 |
| 水海道市刈頭町4551-1           | ブック・シアター・ヘル  | ☎0297-22-0261 |
| つくば市吾妻3-8-7             | 友朋堂書店        | ☎0298-52-3665 |
| ひたちなか市馬渡3861-4          | 浜田ブックセンター    | ☎029-274-5161 |
| 那珂郡東海村舟石川字大山台1570-19    | ブックエース東海店    | ☎029-283-3113 |
| 鹿島郡鉦田町鉦田2473-2          | 増子書店         | ☎0291-32-2325 |
| 行方郡潮来町延方1452            | 文芸堂書店潮来店     | ☎0299-66-3450 |
| 稲敷郡江戸崎町江戸崎甲4836 江戸崎SC2F | こうの書店パンプ店    | ☎0298-92-9174 |
| 猿島郡総和町西牛谷1014-3         | BOOKSセキグチ牛谷店 | ☎0280-31-7138 |
| 北相馬郡守谷町足沢1131-6         | 明文堂書店守谷店     | ☎0297-48-5005 |



|                   |                                              |               |
|-------------------|----------------------------------------------|---------------|
| 千代田区神田佐久間町1-11-1  | 書泉ブックタワー                                     | ☎03-5296-0051 |
| 中央区八重洲2-5-1       | 八重洲ブックセンター                                   | ☎03-3281-1811 |
| 中央区銀座5-6-1        | 近藤書店                                         | ☎03-3571-2480 |
| 港区新橋4-30-5        | トミタBOOKS                                     | ☎03-3431-0112 |
| 港区新橋1-13-12       | 文教堂 新橋店                                      | ☎03-5251-5041 |
| 新宿区神楽坂2-16-1      | のりもの倶楽部                                      | ☎03-3267-2724 |
| 江東区東雲2-7-20       | スーパーオートパックス東京ベイ東雲店3F「クルマとバイクの専門店」リンドバークTOKYO | ☎03-3529-0705 |
| 品川区小山3-21-16      | ソープン堂書店武蔵小山店                                 | ☎03-3783-5801 |
| 品川区西五反田1-18-9     | 五反田NTビル1F                                    | ☎03-3495-7289 |
| 目黒区中町1-28-6       | 産興堂書店                                        | ☎03-3712-8254 |
| 大田区久が原3-31-16     | 雄美堂                                          | ☎03-3753-2738 |
| 世田谷区池尻3-1-3       | 武藤工業ビルB1F                                    | ☎03-5486-1151 |
| 世田谷区上用賀2-4-18     | コリヌ馬事公苑1F                                    | ☎03-5450-3232 |
| 世田谷区尾山台2-29-20    | 「クルマとバイクの専門店」リンドバーク                          | ☎03-3705-2021 |
| 世田谷区若林4-20-8      | 山下書店世田谷店                                     | ☎03-3419-0617 |
| 渋谷区神宮前5-53-67     | コスモス青山ビルガーデンプラザB2F 青山ブックセンター本店               | ☎03-5485-5511 |
| 渋谷区千駄ヶ谷5-24-2     | タカシマヤタイムズスクエア 紀伊國屋書店新宿南店                     | ☎03-5361-3301 |
| 渋谷区恵比寿西1-7-4      | ミスタークラフト                                     | ☎03-3461-2665 |
| 渋谷区笹塚1-30-5       | BOOKSクリッパー                                   | ☎03-3467-7081 |
| 中野区鷺宮4-34-2       | Book Shop Z                                  | ☎03-3330-1161 |
| 中野区沼袋3-27-6       | ブックス805                                      | ☎03-3385-5721 |
| 板橋区板橋2-64-15      | ブックタウン                                       | ☎03-3961-8221 |
| 板橋区蓮沼町26-2        | BOOK-AID                                     | ☎03-3965-2850 |
| 板橋区蓮根3-9          | 文教堂書店西台店                                     | ☎03-5392-3003 |
| 練馬区高松5-5          | 文教堂書店光ヶ丘店                                    | ☎03-5372-0864 |
| 練馬区北町6-31-1       | 宮脇書店練馬店                                      | ☎03-3559-3252 |
| 練馬区石神井台7-26-1     | TSUTAYA 石神井台店                                | ☎03-3929-4699 |
| 葛飾区高砂2-38-6       | セントラルブックス                                    | ☎03-3673-8560 |
| 江戸川区春江町2-40-1     | 椿書房                                          | ☎03-3676-8131 |
| 江戸川区小松川3-36-22    | エクセルビル204                                    | ☎03-3637-1151 |
| 江戸川区東葛西5-45-6     | マルカ書店東葛西店                                    | ☎03-5658-6991 |
| 八王子市越野23-13       | パルス越野店                                       | ☎0426-77-0744 |
| 八王子市日吉町13-24      | マガジンショップ井上                                   | ☎0426-22-9282 |
| 八王子市石川町924        | オートパックス八王子石川工業団地店                            | ☎0426-56-5626 |
| 武蔵野市吉祥寺本町1-14-3   | ブックスルーエ                                      | ☎0422-22-5677 |
| 武蔵野市境2-3-2        | でんでん堂書店                                      | ☎0422-36-1450 |
| 小金井市前原町5-3-15     | オートパックス小金井店                                  | ☎0423-87-8700 |
| 小平市花小金井3-20-6     | オートパックス小平店                                   | ☎0424-51-0539 |
| 三鷹市野崎4-7-3        | ハタヤ書店                                        | ☎0422-31-8221 |
| 三鷹市野崎4-1-10       | スーパーオートパックス三鷹店内コルソティーポ三鷹店                    | ☎0422-39-3190 |
| 昭島市松原町3-4-29      | オートパックス昭島店                                   | ☎042-549-7700 |
| 青梅市今寺3-443-15     | タイオー                                         | ☎0428-32-6082 |
| 調布市国領町4-51-7      | ビエール・ジークル1F                                  | ☎0424-82-9781 |
| 稲城市矢野口806         | 正育堂書店稲城店                                     | ☎042-370-6511 |
| 町田市玉川学園2-21-9     | オダキュー-OX内                                    | ☎0427-24-2629 |
| 日野市日野台5-5-10      | 一見堂書店                                        | ☎042-581-1430 |
| 東村山市久米川町5-3-1     | TSUTAYA東村山店                                  | ☎042-397-4801 |
| 東村山市美佳町2-18-41    | オートパックス東村山店                                  | ☎0423-91-4111 |
| 国立市中1-9-1         | 増田ビル内                                        | ☎042-572-0262 |
| 東大和市中央3-689-1     | TSUTAYA東大和店                                  | ☎042-567-3911 |
| 清瀬市梅園2-10         | 文教堂書店清瀬店                                     | ☎0424-97-7055 |
| 清瀬市元町1-4-5        | 西友新清瀬店4F                                     | ☎0424-95-9570 |
| 武蔵村山市学園1-50-1     | メディア本店B館                                     | ☎042-561-4099 |
| 多摩市豊ヶ丘1-59-10     | ユーブックス                                       | ☎042-371-8141 |
| あきる野市洲上178-1      | メディアあきる野店                                    | ☎042-558-8584 |
| ■神奈川県             |                                              |               |
| 横浜市鶴見区豊岡町2-1      | 西友鶴見店5F                                      | ☎045-575-7711 |
| 横浜市神奈川区菅田町1704-1  | BOOKSモア                                      | ☎045-473-7401 |
| 横浜市神奈川区新町7-1      | オートパックス 東神奈川店                                | ☎045-450-3337 |
| 横浜市磯子区上中里町851     | ブックス・キタミ上中里店                                 | ☎045-774-7732 |
| 横浜市金沢区富岡東6-31-7   | 富岡書房                                         | ☎045-774-3500 |
| 横浜市栄区長倉町1-1387-1  | 文教堂書店栄上郷店                                    | ☎045-895-3220 |
| 横浜市栄区飯島町1435      | 文教堂書店本郷台店                                    | ☎045-894-9060 |
| 横浜市泉区岡津町121       | ブックスキタミ山手台店                                  | ☎045-812-5791 |
| 横浜市青葉区青葉台1-6-13   | 文教堂書店青葉台南口店                                  | ☎045-983-5150 |
| 横浜市青葉区青葉台2-5      | アレックス青葉台2F                                   | ☎045-983-4270 |
| 横浜市青葉区青葉台2-9-1    | 文教堂書店青葉台北口店                                  | ☎045-983-9240 |
| 横浜市青葉区たちばな台2-24-1 | 文教堂書店たちばな台店                                  | ☎045-962-3560 |
| 横浜市都筑区荏田東4-4-11   | 文教堂書店港北ニュータウン店                               | ☎045-941-6540 |
| 横浜市都筑区仲町台1-4      | パルススポット1F                                    | ☎045-943-8833 |
| 横浜市都筑区あゆみが丘1番     | スーパーオートパックス246江田店内コルソティーポ江田店                 | ☎045-910-3676 |
| 川崎市高津区上作延234      | 文教堂書店上作店                                     | ☎044-866-4332 |
| 川崎市麻生区下麻生38       | 文教堂書店麻生店                                     | ☎044-989-3160 |
| 川崎市麻生区上麻生28       | あおい書店麻生店                                     | ☎044-989-4538 |
| 川崎市多摩区生田1-5-8     | オートパックス生田店                                   | ☎044-946-2651 |
| 茅ヶ崎市浜竹3-7-58      | オートパックス辻堂店                                   | ☎0467-57-7370 |
| 横須賀市船越町1-52       | 東京堂                                          | ☎0468-61-3253 |
| 横須賀市野比2-1-6       | 平坂書房野比店                                      | ☎0468-49-3221 |
| 平塚市岡崎5898-1       | 文教堂書店伊勢原南店                                   | ☎0463-59-5121 |
| 藤沢市南藤沢2-1-1       | 有隣堂藤沢店                                       | ☎0466-26-1411 |
| 藤沢市亀井野4-15-6      | 文教堂書店六会店                                     | ☎0466-82-9610 |
| 藤沢市湘南台2-2-4       | 有隣堂湘南台店                                      | ☎0466-44-1231 |
| 藤沢市石川1457         | 宮脇書店藤沢店                                      | ☎0466-88-8126 |
| 藤沢市鵠沼海岸6-10       | 文教堂書店鵠沼店                                     | ☎0466-30-1360 |
| 藤沢市村岡東1-5-7       | 井上書房鳥屋JRS店                                   | ☎0466-24-5515 |
| 藤沢市用田491-4        | 文教堂書店藤沢用田店                                   | ☎0466-49-1126 |
| 小田原市栄町1-16-29     | 平井書店                                         | ☎0465-22-5370 |
| 小田原市栄町1-14-48     | 小田原ナックビル4F                                   | ☎0465-21-1478 |
| 逗子市逗子5-1-15       | 島森書店逗子店                                      | ☎0468-71-6611 |
| 相模原市陽光台6-8-16     | ブックスA                                        | ☎0427-53-0890 |

|                     |                              |               |
|---------------------|------------------------------|---------------|
| 川口市朝日4-13           | 文教堂書店川口朝日町店                  | ☎048-228-1646 |
| さいたま市道祖土3-5-20      | ブックス 2                       | ☎048-887-1771 |
| さいたま市大成町3-545       | さきたま書店                       | ☎048-651-2877 |
| さいたま市吉野町2-211-7     | 文教堂書店大宮吉野店                   | ☎048-654-2666 |
| さいたま市宮町1-60         | 大宮ロフト8F                      | ☎048-640-3111 |
| さいたま市三橋1-1504-1     | オートパックス 大宮店                  | ☎048-648-9677 |
| 所沢市緑町1-1-10         | 白樺書房                         | ☎042-922-6990 |
| 所沢市西住吉10-21         | 文教堂書店所沢店                     | ☎042-928-1929 |
| 所沢市東所沢和田2-3-2       | BOOKS CULP                   | ☎042-945-8775 |
| 所沢市若松町853-3         | ブックス・タマ所沢店                   | ☎042-998-5830 |
| 和光市白子2-2-2          | イエローハット和光白子店                 | ☎048-469-4330 |
| 飯能市仲町4-15           | 田中一誠堂                        | ☎0429-74-1111 |
| 飯能市柳町26-4           | ファミリーBOOK飯能店                 | ☎0429-72-8078 |
| 本庄市緑2-5700          | ファミリーBOOK本庄店                 | ☎0495-22-7878 |
| 東松山市松葉町4-5-38       | 比企文化社                        | ☎0493-22-0232 |
| 東松山市沢口町15-1         | マイタウン栄璋堂                     | ☎0493-23-6611 |
| 春日部市粕壁東2-5-1        | ロビンソン百貨店6F                   | ☎048-763-1211 |
| 春日部市豊町3-1-7         | ブックガーデン春日部店                  | ☎048-735-4243 |
| 狭山市入間川2-3-2         | 謙受堂                          | ☎042-952-2509 |
| 狭山市入間川3-4-20        | 盛文堂書店                        | ☎042-952-2815 |
| 羽生市中央1-2-11         | 松栄堂書店                        | ☎0485-61-0419 |
| 羽生市中岩瀬1059-1        | TSUTAYA羽生店                   | ☎0485-63-3455 |
| 羽生市中央5-3861-2       | ファミリーBOOK羽生店                 | ☎0485-63-4778 |
| 深谷市上柴町東6-8-7        | ファミリーBOOK深谷店                 | ☎0485-73-5578 |
| 上尾市春日2-5-1          | TSUTAYA上尾店                   | ☎048-772-7541 |
| 上尾市上野45             | ブックガーデン上尾店                   | ☎048-726-3699 |
| 越谷市谷中町2-58          | 竹島書店越谷店                      | ☎0489-65-1135 |
| 越谷市上間久里862          | スーパーソフトボックスせんげん台店            | ☎0489-73-2030 |
| 越谷市大字大里474-1        | オートパックス北越谷店                  | ☎0489-77-8335 |
| 蕨市塚越5-54-18         | TSUTAYA西川口店                  | ☎048-444-0941 |
| 鳩ヶ谷市南4-15-8         | BOOKSドリーム                    | ☎048-286-4060 |
| 久喜市中央4-9-11         | イトーヨーカドー久喜店4F                | ☎0480-22-5311 |
| 八潮市南後谷八幡400         | 竹島書店八潮店                      | ☎0489-31-4785 |
| 上福岡市松山2-5-9         | 文教堂書店上福岡店                    | ☎0492-63-3141 |
| 三郷市三郷3-17-5         | 竹島書店三郷店                      | ☎0489-58-8511 |
| 三郷市戸ヶ崎3-556-2       | 竹島書店戸ヶ崎店                     | ☎0489-55-6625 |
| 坂戸市南町4-10           | Kブックス                        | ☎0492-84-4133 |
| 鶴ヶ島市松ヶ丘3-16-3       | ファミリーBOOK鶴ヶ島店                | ☎0492-87-1178 |
| 和光市白子2-2-2          | イエローハット和光白子店                 | ☎048-469-4330 |
| 北足立郡伊奈町小室字津地2268-14 | チサンブックセンター伊奈店                | ☎048-721-6771 |
| 北葛飾郡杉戸町大字下高野2838    | オートパックス杉戸店                   | ☎0480-32-7881 |
| 入間郡毛呂山町長瀬533-1      | ファミリーBOOK毛呂山店                | ☎0492-94-0078 |
| 入間郡三芳町藤久保923-4      | オートパックス 三芳店                  | ☎0492-58-5730 |
| 秋父郡皆野町皆野1811-1      | ブック&ビデオ スバル                  | ☎0494-62-1883 |
| 児玉郡児玉町吉田林400-1      | ファミリーBOOK児玉店                 | ☎0495-72-6578 |
| 児玉郡上里町神保原町字柿ノ木450   | ファミリーBOOK上里店                 | ☎0495-34-0078 |
| 大里郡江南町椿香2071        | ファミリーBOOK江南店                 | ☎0485-36-6178 |
| 埼玉郡白岡町西8-4-12       | 雄峰堂書店白岡店                     | ☎0480-92-3765 |
| ■千葉県                |                              |               |
| 千葉市中央区春日2-25-1      | ブックスワールト西千葉店                 | ☎043-243-2630 |
| 千葉市若葉区東寺山町572-18    | メディアクラブAtoZ千葉店               | ☎043-252-8877 |
| 千葉市若葉区みつわ台4-1-7     | 地球堂                          | ☎043-255-3856 |
| 千葉市稲毛区山王町307-2      | オートパックス 千葉長沼店                | ☎043-424-8561 |
| 鎌子市新生町1-40-24       | 宝文堂書店                        | ☎0479-22-0769 |
| 市川市関ヶ原16-2          | TSUTAYA行徳店                   | ☎047-358-3939 |
| 市川市国分1-5            | 文教堂書店市川店                     | ☎047-320-8286 |
| 市川市八幡3-43-1         | 椿書房本八幡店                      | ☎047-322-3501 |
| 市川市相之川3-13          | アーックブックセンター南行徳店              | ☎047-397-4641 |
| 市川市妙典1-1            | 市川妙典サティ2番街                   | ☎047-395-2397 |
| 船橋市習志野台2-73-9       | 御幸                           | ☎047-466-4493 |
| 船橋市金杉5-10           | 文教堂書店金杉店                     | ☎0474-47-1113 |
| 船橋市新高根1-9-14        | ときわ書房船橋芝山店                   | ☎047-490-1961 |
| 木更津市大久保2-9-9        | 本屋しげちゃん                      | ☎0438-36-3419 |
| 野田市花井231-7          | オックスメディアパーク野田店               | ☎0471-23-0094 |
| 佐倉市大崎台1-2-7         | JR佐倉駅南口前                     | ☎043-486-8812 |
| 佐倉市王子台6-26-6        | 文教堂書店王子台店                    | ☎043-463-1782 |
| 東金市東金800-5          | 文教堂書店東金市役所前店                 | ☎0475-52-6861 |
| 東金市道庭字八島659         | おかじま電器東金店書籍売場                | ☎0475-52-0111 |
| 習志野市東習志野7-3-1       | イトーヨーカドー東習志野店4F 堀江良文堂書店東習志野店 | ☎0474-70-1211 |
| 柏市明原3-2-25          | オックスブックセンター柏明原店              | ☎0471-46-0094 |
| 流山市三輪野山1026         | マイ・ブックス流山店                   | ☎0471-58-8511 |
| 流山市鎌ヶ崎2040-1        | 宮脇書店流山店                      | ☎0471-50-1500 |
| 八千代市八千代台東1-1-10     | ユア・エルム3F                     | ☎0474-84-1408 |
| 八千代市大和田新田438-1      | タカヨシブックセンター八千代店              | ☎047-458-1867 |
| 八千代市勝田台1-31-7       | PAC勝田台店                      | ☎047-487-7751 |
| 鎌ヶ谷市右京塚3-3          | すばる書店鎌ヶ谷店                    | ☎0474-42-0421 |
| 浦安市北栄1-11           | 文教堂書店浦安駅店                    | ☎047-381-5662 |
| 浦安市北栄3-26-3         | アーックブックセンターやなぎ通り店            | ☎047-354-4623 |
| 浦安市東野2-1-18         | 文教堂書店浦安店                     | ☎047-354-5610 |
| 印西市小井1811           | アイタイム                        | ☎0476-97-3715 |
| 印西市武西学園台2-1200      | 東京電機大学生協千葉ニュータウンキャンパス店書籍部    | ☎0476-46-7911 |
| 印西市戸神469-2          | 多田屋アルカサル店                    | ☎0476-47-2122 |
| 東葛飾郡沼南町大島450-3      | ファミリーBOOK沼南店                 | ☎0471-92-3078 |
| 東葛飾郡沼南町1-3-13       | スーパーオートパックス 柏店内 コルソティーポ柏店    | ☎0471-60-6650 |
| 東葛飾郡沼南町鳳早町1-3-13    | スーパーオートパックス かしわ沼南店           | ☎0471-92-4000 |
| 印旛郡酒々井町中央台2-24      | サンプラム内                       | ☎043-496-8404 |
| 印旛郡栄町安食2170-1       | 信水舎書店酒々井店                    | ☎0476-95-6353 |
| ■東京都                |                              |               |
| 千代田区神田神保町1-3-2      | 書泉グランデ                       | ☎03-3295-0011 |
| 千代田区神田神保町1-21       | 書泉ブックマート                     | ☎03-3294-0011 |



|                           |                            |               |
|---------------------------|----------------------------|---------------|
| 浜松市有玉北町768                | アマノ有玉店                     | ☎053-434-9373 |
| 浜松市高林 4-8-7               | イケヤ文楽堂高林店                  | ☎053-475-5211 |
| 浜松市笠井町字西浦876              | ブックランドあいむ笠井店               | ☎053-432-2088 |
| 富士市本市場古新田481-1            | あおい書店富士店 (CD & コミック館)      | ☎0545-60-3260 |
| 藤枝市築地306-1                | イエローハット 藤枝東店               | ☎054-647-3680 |
| 磐田市富士見台8-23               | イケヤ文楽館磐田東店                 | ☎0538-33-7600 |
| 磐田郡福田町福田4640              | ハートランド                     | ☎0538-58-1548 |
| 袋井市大門16-1                 | あつみ書店                      | ☎0538-43-8400 |
| 駿東郡清水町玉川字芝添61-2           | サントムーン 柿田川2F マルサン書店サントムーン店 | ☎0559-81-8855 |
| 浜名郡新居町中之郷3896             | 宮脇書店浜名湖店                   | ☎053-594-4111 |
| ■愛知県                      |                            |               |
| 名古屋市天白区植田 1-2112          | オートバックス植田店                 | ☎052-803-3155 |
| 名古屋市中区栄3-29-1 名古屋バルコ東館4F  | バルコブックセンター名古屋店             | ☎052-264-8526 |
| 名古屋市中川区広川町1-1-2           | オートカルチャーサービスショップクラフト       | ☎052-354-5211 |
| 名古屋市守山区川村町120             | 白沢書店                       | ☎052-793-6864 |
| 名古屋市港区木塚町9-2スーパーオートバックス2F | ヴィレッジヴァンガードスーパーオートバックス店    | ☎052-694-0041 |
| 名古屋市緑区滝ノ水5-2113           | ブックセンター名豊緑店                | ☎052-896-3801 |
| 豊橋市大岩町北山78-1              | 精文館書店三川店                   | ☎0532-41-8201 |
| 豊橋市佐藤町古伝96                | イケヤ文楽館豊橋店                  | ☎0532-63-5650 |
| 岡崎市戸崎町字池下10-1             | 鎌倉文庫岡崎店                    | ☎0564-54-1822 |
| 岡崎市土井町池田乙12               | あおい書店土井店                   | ☎0564-58-1081 |
| 岡崎市六名南2-4-21              | あおい書店六名店                   | ☎0564-58-6771 |
| 岡崎市天白町西池20                | メディア123                    | ☎0564-53-1655 |
| 一宮市末広2-6-6                | ブックランドウィング                 | ☎0586-46-4133 |
| 豊川市谷川町中道8                 | ブックランドあいむ谷川店               | ☎0533-85-2534 |
| 津島市蛭間町洲田307-1             | 津島書店                       | ☎0567-24-3322 |
| 刈谷市小垣江町字古浜田35-1           | ブックステーション刈谷                | ☎0566-23-4688 |
| 豊田市大林町13-5                | 一三書店大林店                    | ☎0565-27-0110 |
| 豊田市丸山町5-55-1              | 夢屋書店豊田丸山町店                 | ☎0565-28-9221 |
| 安城市里町北大道寺1-5              | 精文館書店安城店                   | ☎0566-97-1661 |
| 西尾市熊味町北十五夜3-1             | あおい書店西尾店                   | ☎0563-57-1151 |
| 尾張旭市狩宿町4-73               | こみかるはうすベルコート店              | ☎0561-54-4946 |
| 日進市赤池1-2710               | 高原書店                       | ☎052-804-1605 |
| 瀬戸市西長根町66                 | ヴィレッジヴァンガード瀬戸店             | ☎0561-21-3822 |
| 愛知県長久手町山越312              | ヴィレッジヴァンガード7 (イースト)        | ☎0561-63-9621 |
| 丹羽郡扶桑町柏森郷西131-1           | カルコス扶桑店                    | ☎0587-92-1991 |
| 西春日井郡春日町大字下ノ郷字中沼26        | いまじん春日店                    | ☎052-400-1228 |

|                        |              |               |
|------------------------|--------------|---------------|
| ■三重県                   |              |               |
| 伊勢市神田久志本町1784          | 古川書店倉田山店     | ☎0596-26-1151 |
| 伊勢市神久4-4-17            | WAY神久店       | ☎0596-25-2990 |
| 松阪市川井町上大坪718           | ギガメディア松阪店    | ☎0598-22-3033 |
| 桑名市新西方1-43 マイカル桑名2番街1F | ビプロス桑名店      | ☎0594-22-9657 |
| 桑名市松ノ木3-8              | 白堀 大山田店      | ☎0594-31-0275 |
| 鈴鹿市末広町千年ヶ原5198         | 宮脇書店鈴鹿店      | ☎0593-84-3737 |
| 鈴鹿市住吉町7265-87          | BOOKS伊坂      | ☎0593-78-1448 |
| 鈴鹿市西条町477 スキップタウン内     | 別所書店スキップタウン店 | ☎0593-84-0259 |
| 名張市瀬古口152-1            | 別所書店名張西店     | ☎0595-63-3878 |
| 亀山市東御幸町字実泥61-1         | あおい書店亀山店     | ☎05958-3-4881 |
| 一志郡鳩野町中川字場浦823         | 宮脇書店三重鳩野店    | ☎05984-2-8520 |
| 三重郡朝日町小向313-1          | ウシオ書房朝日店     | ☎0593-77-3935 |
| 三重郡川越町高松37 平田SC内2F     | 白堀サンリバー      | ☎0593-63-3937 |
| 度会郡小俣町宮前691-1          | 古川書店度会橋店     | ☎0596-25-5666 |

## 近畿

|                   |                     |               |
|-------------------|---------------------|---------------|
| ■滋賀県              |                     |               |
| 彦根市高宮町1893        | 北川書店                | ☎0749-22-0729 |
| 草津市矢倉2-7-18       | ブックスマラオカ (村岡光文堂矢倉店) | ☎077-563-3933 |
| ■京都府              |                     |               |
| 京都市山科区西野山隣町31     | 丸山書店山科店             | ☎075-581-5381 |
| 京都市西京区大枝塚原町3-144  | ブックプラザ洛西店           | ☎075-333-2673 |
| 京都市西京区下津林台般若町77   | ブック&ビデオK桂店          | ☎075-393-6522 |
| 八幡市奈良一丁地3-4       | オートバックス ガレージルート八幡店  | ☎075-972-2253 |
| 舞鶴市引上85-3         | ブックプラザ舞鶴店           | ☎0773-77-1741 |
| 舞鶴市森本町26-17 川上ビル内 | ブックプラザ東舞鶴店          | ☎0773-64-6039 |
| 向日市寺戸町小畑14        | 向日町サティ ザ・シティ        | ☎075-921-9181 |

|                                               |                          |               |
|-----------------------------------------------|--------------------------|---------------|
| ■大阪府                                          |                          |               |
| 大阪市阿倍野区阪南町5-24-22 ツインハイツ栄和1F リプロ パル書店         |                          | ☎06-6606-6636 |
| 大阪市平野区瓜破西1-8-11                               | ぶっくらんどくるまや平野本店           | ☎06-6704-3321 |
| 大阪府北区樋之口町3-21                                 | 宮脇書店大阪店                  | ☎06-6357-3518 |
| 大阪市中央区難波千日前12-7 YES NAMBA ビル1・2・3F ジュンク堂書店難波店 |                          | ☎06-6635-5330 |
| 大阪市浪速区桜川3-8-20                                | オートバックスなにわ店              | ☎06-6561-7280 |
| 大阪市淀川区加島1-53-35                               | オートバックス加島東店              | ☎06-6390-1090 |
| 堺市深坂1532                                      | イエローハット泉北環状店             | ☎0722-39-8112 |
| 堺市三宝町4-226                                    | オートバックス 堺三宝店             | ☎0722-27-7716 |
| 堺市長曾根町758                                     | オートバックス 金岡店              | ☎0722-59-8851 |
| 堺市上646-1                                      | JURI                     | ☎0723-60-5250 |
| 高槻市群家新町33-17                                  | オートバックス高槻北店              | ☎0726-85-8558 |
| 高槻市沢良木町18-3 南高槻サティ内                           | 南高槻サティ ザ・シティ             | ☎0726-71-5221 |
| 高槻市柱本6-1-3                                    | 三誠書店                     | ☎0726-77-7007 |
| 高槻市大塚町1-2-6                                   | スーパーオートバックス高槻店内コルソティー高槻店 | ☎0726-70-0148 |
| 枚方市三栗1-1-24                                   | 水嶋書房枚方店                  | ☎0720-56-2468 |
| 枚方市招提東町1-1-1                                  | オートバックス 枚方バイパス店          | ☎072-857-5678 |
| 南河内郡美原町黒山483-1                                | オートバックス美原店               | ☎0723-62-8558 |
| 茨木市上穂積1-1-36                                  | ブックプラザ茨木店                | ☎0726-22-7178 |
| 茨木市豊川3-8-25                                   | 豊臣書店茨木店                  | ☎0726-41-3522 |
| 泉佐野市松原1-5-18                                  | パルネット泉佐野店                | ☎0724-69-5511 |
| 寝屋川市寝屋806-1                                   | 水嶋書房寝屋川店                 | ☎0720-21-6760 |
| 寝屋川市木田町2-11                                   | 宮脇書店寝屋川店                 | ☎0720-21-2323 |
| 松原市天美西4-185-1                                 | ブックファミリー天美店              | ☎0723-33-3930 |

|                                       |                  |               |
|---------------------------------------|------------------|---------------|
| 相模原市下九沢1915                           | 開明書房             | ☎0427-61-9779 |
| 相模原市上溝4-13-7                          | オートバックス上溝店       | ☎0427-63-8821 |
| 相模原市相模原7-7-7                          | オートバックス 相模原店     | ☎0427-59-2100 |
| 厚木市中町4-13-1                           | 石村集文堂イトーヨーカドー厚木店 | ☎0462-24-1223 |
| 大和市下鶴間1598-1 イトーヨーカドー中央林間店3F 竜文堂中央林間店 |                  | ☎0462-76-5261 |
| 大和市大和東1-1-1 ブロス3F                     | 有隣堂大和店           | ☎0462-60-1231 |
| 伊勢原市石田312                             | 内田屋書房愛甲石田店       | ☎0463-95-2112 |
| 座間市小松原1-5192-5                        | 石村集文堂日産アブリーテ座間店  | ☎0462-58-2100 |
| 座間市西栗原1-7-7                           | オートバックス座間店       | ☎0462-59-3171 |
| 綾瀬市寺尾中1-4-70 PAT AYASE内               | 鳥森書店綾瀬店          | ☎0467-70-2771 |
| 綾瀬市小園1540-6                           | 内田屋書房海老名第一支店     | ☎0467-78-8220 |
| 三浦郡葉山町一色1465-1                        | 文教堂書店葉山店         | ☎0468-78-6564 |
| 津久井郡城山町久保沢1-4-12                      | 伊勢原書店城山店         | ☎0427-82-8824 |

## 北信越

|                         |               |               |
|-------------------------|---------------|---------------|
| ■新潟県                    |               |               |
| 新潟市紫竹山388               | ブックスムービー新潟南店  | ☎025-244-2971 |
| 新潟市弁天橋通2-1-10           | 宮脇書店新潟駅南店     | ☎025-286-5816 |
| 長岡市新保1-22-9             | ブックス平沢長岡店     | ☎0258-24-3916 |
| 柏崎市田塚1-1-28             | ブックス平沢柏崎店     | ☎0257-22-8848 |
| 柏崎市柳樹町10-18             | ファミリーBOOK柏崎店  | ☎0257-21-4578 |
| 加茂市幸町1-4019             | ムービータイム加茂店    | ☎0256-53-5550 |
| 三条市須賀3-58 コメリ三条SCバレス2 F | ムービータイム三条店    | ☎0256-33-7877 |
| 上越市国府4-30               | Mr. BOOKS 五智店 | ☎0255-44-7660 |
| 栃尾市新栄町2-1-1             | ムービータイム栃尾店    | ☎0258-51-1323 |
| 南魚沼郡塩沢町竹俣字追出86-7        | ファミリーBOOK六日町店 | ☎0257-82-9978 |

|                    |               |               |
|--------------------|---------------|---------------|
| ■富山県               |               |               |
| 富山市堀川町335          | GROOVE 富山堀川店  | ☎0764-93-8381 |
| 富山市新庄銀座202-1       | オートバックス 富山北店  | ☎0764-52-1919 |
| 下新川郡入善町 棚山1234-1   | オートバックス入善店    | ☎0765-74-1199 |
| 高岡市駅南2-1-1 高岡サティ3F | 高岡サティ ザ・シティ   | ☎0766-21-7530 |
| 西礪波郡福光町荒木665-1     | 森田書店福光店       | ☎0763-52-4811 |
| 射水郡大島町小島3707       | BOOKS なかだ 大島店 | ☎0766-52-5701 |

|                        |               |               |
|------------------------|---------------|---------------|
| ■石川県                   |               |               |
| 金沢市入江3-18              | オートバックス 金沢入江店 | ☎0762-91-8686 |
| 金沢市八日市第三土地区画35街区3      | ブック宮丸金沢南店     | ☎076-244-3211 |
| 小松市平岡町力82-1            | Books明峰       | ☎0761-23-6893 |
| 加賀市作見町ル25-1 アビオシティ加賀1F | ABCブックセンター加賀店 | ☎07617-2-8162 |
| 加賀市小菅波町2-1             | オートバックス 加賀店   | ☎07617-2-8989 |
| 七尾市藤橋町戌ノ部17            | オートバックス 七尾店   | ☎0767-53-3535 |

|      |  |  |
|------|--|--|
| ■福井県 |  |  |
|------|--|--|

|                                   |                |               |
|-----------------------------------|----------------|---------------|
| 坂井郡坂井町上兵庫33-2                     | オートバックス 福井坂井店  | ☎0776-72-3636 |
| ■長野県                              |                |               |
| 長野市東和田714-1                       | マガジクラブ東和田店     | ☎026-243-1818 |
| 長野市稲田612                          | ビッグスポット徳間店     | ☎026-263-0211 |
| 長野市大豆島3079-1                      | ビッグスポット大豆島店    | ☎026-221-5541 |
| 長野市末広町1355-5 ウェストプラザ長野ビル内 平安堂新長野店 |                | ☎026-224-4545 |
| 中野市吉田522                          | ビッグスポット中野バイパス店 | ☎0269-24-1220 |
| 松本市出川3-6-19                       | リングス松本店Foxy    | ☎0263-26-8250 |
| 松本市大字高宮字東7-15                     | オートバックス 松本店    | ☎0263-26-7163 |
| 松本市出川町8-1                         | ブックス中信堂        | ☎0263-26-7255 |
| 松本市宮田2-7                          | TSUTAYA 南松本店   | ☎0263-27-3277 |
| 岡谷市本町1-7-21                       | 交新堂書店          | ☎0266-24-3342 |
| 飯田市座光寺3717-1                      | TSUTAYA 座光寺店   | ☎0265-53-7733 |
| 須坂市塩川町503-1                       | ビッグスポット須坂店     | ☎026-246-4275 |
| 北佐久郡御代田町馬瀬口2087-18                | 宮脇書店軽井沢店       | ☎0267-32-8090 |

## 東海

|                                     |                   |               |
|-------------------------------------|-------------------|---------------|
| ■岐阜県                                |                   |               |
| 岐阜市京町5                              | 都文堂書店             | ☎058-262-9897 |
| 岐阜市市橋3-2-6                          | 自由書房ブックセンター市橋店    | ☎058-275-0208 |
| 岐阜市水主町1-160                         | 大洞堂本店             | ☎058-277-4050 |
| 岐阜市北一色7-26-22                       | ながもり書店            | ☎058-247-1861 |
| 岐阜市鷺山雨屋589                          | 自由書房ブックセンター鷺山店    | ☎058-294-6191 |
| 岐阜市菅生8-7-21                         | カルコス本店            | ☎058-294-7500 |
| 岐阜市西部大川2-10-1                       | あおい書店茜部店          | ☎058-274-8201 |
| 岐阜市芥見長山3-122-2                      | 自由書房ブックセンター芥見店    | ☎058-243-0070 |
| 大垣市築地町5-64                          | 自由書房ブックセンター大垣南店   | ☎0584-89-3939 |
| 大垣市島里2-21-6                         | 本の家               | ☎0584-89-6816 |
| 大垣市中曾根町戊刻2-2                        | 丸本書店中曽根店          | ☎0584-91-5602 |
| 高山市三福寺町407-1                        | 田近書店三福寺店          | ☎0577-32-1139 |
| 高山市下岡本町1426                         | 中田書店              | ☎0577-32-2270 |
| 羽島市小瀬町島1-116                        | 大洞堂羽島店            | ☎058-391-8255 |
| 土岐市泉町久尻42-11                        | 土岐サティ ザ・シティ       | ☎0572-55-5011 |
| 土岐市肥田浅野梅ノ木町1-40                     | 三洋堂書店土岐店          | ☎0572-55-8434 |
| 各務原市那加前洞新町4-197                     | 自由書房ブックセンター各務原店   | ☎0583-71-4301 |
| 各務原市鶴沼西町1-631                       | ヴィレッジヴァンガードVOL. 1 | ☎0583-85-3488 |
| 可児市下恵土字長津良                          | 東文堂可児店            | ☎0574-63-5366 |
| 羽島郡岐南町八剣1                           | 自由書房ブックセンター岐南店    | ☎058-247-2990 |
| 羽島郡柳津町丸野3-0-3                       | くまざわ書店 柳津店        | ☎058-388-5477 |
| 羽島郡柳津町蓮池3-32                        | 大洞堂ブックマーク柳津       | ☎058-388-1818 |
| 本巣郡糸貫町三橋1-40                        | 自由書房ブックセンター糸貫店    | ☎058-323-4301 |
| 恵那郡福岡町福岡長根                          | 三洋堂書店福岡店          | ☎0573-72-3884 |
| 益田郡下呂町小川1236-1 ショッピングセンターピア内 喜久屋ピア店 |                   | ☎0576-23-1001 |

|              |           |               |
|--------------|-----------|---------------|
| ■静岡県         |           |               |
| 浜松市高林4-8-7   | イケヤ文楽館高林店 | ☎053-475-5211 |
| 浜松市葵東1-10-22 | イケヤ文楽館高台店 | ☎053-438-1910 |
| 浜松市三和町252-1  | 松屋書店三和店   | ☎053-465-2701 |
| 浜松市中島2-22-2  | イケヤ文楽館駅南店 | ☎053-460-9393 |



|              |         |               |
|--------------|---------|---------------|
| 防府市千日1-2-19  | ブックス福島  | ☎0835-25-1200 |
| 下松市西豊井1538   | 明屋書店下松店 | ☎0833-45-1414 |
| 新南陽市川手1-2-31 | ブックスとんだ | ☎0834-62-2480 |
| 宇部市東横道4-9-35 | ワールド宇部店 | ☎0836-29-0471 |

## 四国

|                    |                       |               |
|--------------------|-----------------------|---------------|
| <b>徳島県</b>         |                       |               |
| 徳島市川内町平石奥野102-1    | 附家(つきや)書店             | ☎0886-65-6931 |
| 徳島市末広3-1-56        | ブックマン・末広              | ☎088-654-7057 |
| 小松島市日開野町弥三次15-3    | カルチャーシティ平惣小松島バイパス     | ☎08853-5-0888 |
| 名西郡石井町高川原字加茂野370-1 | カルチャーシティ平惣石井店         | ☎0886-75-0220 |
| 阿南市横町              | TSUTAYA CLUB ブックマート阿南 | ☎0884-27-2788 |
| <b>香川県</b>         |                       |               |
| 高松市丸亀町4-8          | 宮脇書店                  | ☎087-851-3733 |
| 普通寺市上吉田町4-9        | 宮脇書店普通寺店              | ☎0877-62-9034 |
| <b>愛媛県</b>         |                       |               |
| 松山市大街道2-4-12       | 明屋書店大街道店              | ☎089-941-4242 |
| 松山市北井門町25          | 明屋書店石井店               | ☎089-957-6151 |
| 松山市谷町甲143          | 明屋書店城北店               | ☎089-978-0600 |
| 松山市南斎院町25          | 明屋書店空港通り店             | ☎089-973-4844 |
| 松山市平井町甲2352        | 明屋書店平井店               | ☎089-976-6151 |
| 松山市中央2-66          | 明屋書店中央通店              | ☎089-925-4343 |
| 今治市南島生町4-4         | 伸栄館書店島生店              | ☎0898-32-0788 |
| 西条市福武穴田甲443        | 明屋書店西条店               | ☎0897-53-1717 |
| 大洲市東大洲660          | 明屋書店大洲店               | ☎0893-25-1313 |
| 伊予市米湊1196-2        | 明屋書店伊予店               | ☎089-982-5522 |
| 伊予三島市中之庄町66-1      | BOOK CITY伊予三島店        | ☎0896-23-7220 |
| 伊予郡松前町浜1091-1      | 明屋書店松前店               | ☎089-985-0808 |
| 伊予郡砥部町高尾田267       | 明屋書店砥部店               | ☎089-958-5959 |
| 喜多郡内子町内子甲526       | 明屋書店内子店               | ☎0893-43-1011 |
| 東宇和郡宇和町下松葉522      | 明屋書店宇和店               | ☎0894-62-3500 |
| 南宇和郡御荘町平城3730-1    | 明屋書店南宇和店              | ☎0895-72-6565 |
| <b>高知県</b>         |                       |               |
| 高知市大谷公園町20-15      | 金高堂 朝倉ブックセンター         | ☎088-840-1363 |
| 高知市鴨部3-24-10       | オートバックス高知西店           | ☎0888-43-8262 |

## 九州、沖縄

|                               |                     |               |
|-------------------------------|---------------------|---------------|
| <b>福岡県</b>                    |                     |               |
| 北九州市小倉南区下曾根1-2-26             | 明屋書店小倉曾根店           | ☎093-473-1125 |
| 北九州市小倉南区葛原5-1-22              | オートバックス小倉南店         | ☎093-473-5000 |
| 福岡市城南区樋井川3-1-1                | オートバックス福岡長尾店        | ☎092-511-4870 |
| 福岡市早良区田村4-13-6                | 黒木書店歯科大前店           | ☎092-801-2435 |
| 福岡市博多区博多駅前4-9-12              | 宮脇書店博多店             | ☎092-451-4544 |
| 久留米市東櫛原町字深町1132-1             | Books あんとき 東櫛原バイパス店 | ☎0942-32-7888 |
| 久留米市荒木町白口字笹井原1450-4           | TSUTAYA荒木店          | ☎0942-51-3044 |
| 久留米市山川野口町16-11                | メディア未来久留米店          | ☎0942-43-6337 |
| 筑紫野市塔原540-1                   | イチ・ニ・イチ筑紫野店         | ☎092-921-5691 |
| 春日市春日6-3                      | 明屋書店春日店             | ☎092-596-8080 |
| 大野城市中3-5-1                    | 明林堂書店大野東店           | ☎092-504-6070 |
| 三潁郡三潁町早津崎先真田892               | Books あんときみずま店      | ☎0942-64-5656 |
| 山門郡三橋町久末764-1                 | Books あんときやまと店      | ☎0944-73-6555 |
| <b>佐賀県</b>                    |                     |               |
| 佐賀市本庄町大字袋292-1                | オートバックス 佐賀南バイパス店    | ☎0952-29-2351 |
| 唐津市和多田本村6-24                  | 唐津ブックセンター           | ☎0955-72-1181 |
| <b>長崎県</b>                    |                     |               |
| 長崎市葉山1-28-15 S&B葉山ショッピングプラザ2F | スペースエム葉山店           | ☎095-857-6122 |
| 佐世保市大塔町1861-12                | スペースM大塔店            | ☎0956-32-0644 |
| 大村市古賀島町524-14                 | スペースエム大村店           | ☎0957-52-5661 |
| <b>熊本県</b>                    |                     |               |
| 熊本市本山町143-4                   | イエローハット 熊本本店        | ☎096-375-1515 |
| 熊本市上通町5-1                     | 金龍堂まるぶん店            | ☎096-356-4733 |
| 熊本市西原2-24-10                  | 金龍堂東バイパス店           | ☎096-385-4197 |
| 荒尾市荒尾字上川後田4160-2              | Books あんとき荒尾店       | ☎0968-66-2668 |
| <b>大分県</b>                    |                     |               |
| 杵築市杵築字北浜665-217               | さくら書店杵築店            | ☎09786-3-4000 |
| <b>宮崎県</b>                    |                     |               |
| 宮崎市大字島之内6368-1                | オートバックス 宮崎北店        | ☎0985-30-2511 |
| 宮崎市大淀3-7-11                   | スーパーオートバックス 宮崎南店    | ☎0985-54-2321 |
| 延岡市浜町5063-1                   | オートバックス 延岡店         | ☎0982-33-1551 |
| 都城市宮丸町3017-8                  | リパティ田中書店            | ☎0986-27-1250 |
| <b>鹿児島県</b>                   |                     |               |
| 鹿児島市東郡元町19-8                  | イエローハット 東郡元店        | ☎099-206-5301 |
| <b>沖縄県</b>                    |                     |               |
| 石垣市大川276                      | 山田書店                | ☎09808-3-2758 |

## 海外

|                      |                                                                                    |                 |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| <b>■SINGAPORE</b>    |                                                                                    |                 |
| Singapore Main Store | 391 Orchard Road, #03-09/10/15 Ngee Ann City, Takashimaya Shopping Centre Singaore | 238872 ☎7375021 |
| Bugis Store          | 200 Victoria Street #03-09/10/11/12 Parco,Bugis Junction Singapore                 | 0718 ☎3391790   |

|                      |                 |               |
|----------------------|-----------------|---------------|
| 箕面市牧落3-19-12         | ブックプラザ牧落店       | ☎0727-24-6015 |
| 箕面市栗生新家4-1-14        | ブックプラザ小野原店      | ☎0727-29-9806 |
| 箕面市牧落3-20-48         | オートバックス牧落店      | ☎0727-21-5111 |
| 摂津市千里丘5-12-3         | ブックプラザ千里丘店      | ☎06-6339-3755 |
| 吹田市泉町2-47-8          | オートバックス 吹田泉店    | ☎06-6339-7707 |
| 藤井寺市岡1-7-12 藤井寺サティ2F | 藤井寺サティ ザ・シティ    | ☎0729-54-1151 |
| 東大阪市菱屋東2-16-5        | ブックプラザ菱江店       | ☎06-6789-7809 |
| 大東市南郷町3-37           | オートバックス セブン東大阪店 | ☎0720-72-7555 |
| 大阪狭山市金剛1-1-5 ショップ南海内 | 水嶋書房金剛店         | ☎0723-65-4556 |

|                              |                     |               |
|------------------------------|---------------------|---------------|
| <b>兵庫県</b>                   |                     |               |
| 神戸市東灘区青木1-2-34               | コロンティーポ神戸店          | ☎078-452-6091 |
| 神戸市東灘区御影中町4-3-1              | ブックプラザ御影店           | ☎078-854-1323 |
| 神戸市兵庫区荒田町2-1-34              | ブックプラザ新神戸店          | ☎078-531-0422 |
| 神戸市須磨区白川台6-17-8-3 ジェントリー白川1F | ブックプラザ白川台店 (KTV白川台) | ☎078-793-6011 |
| 神戸市須磨区多井畑字池ノ奥12-7            | ブックプラザ須磨店           | ☎078-741-9110 |
| 神戸市垂水区青山台7-7-1 ジェームス山サティ4F   | ジェームス山サティ ザ・シティ     | ☎078-753-8666 |
| 神戸市北区有野町有野2786-1             | ブックプラザ有野店           | ☎078-982-9094 |
| 神戸市北区星和台1-34-12              | ブックプラザ鈴蘭台店          | ☎078-593-6113 |
| 神戸市西区枝吉4-34-1                | ブックプラザ西明石店          | ☎078-928-8743 |
| 神戸市西区王塚台7-131-1 西神戸サティ3F     | 西神戸サティ ザ・シティ        | ☎078-921-2121 |
| 神戸市灘区浜田町4-3-21               | イエローハット 神戸灘店        | ☎078-854-0281 |
| 姫路市増位本町2-12-10 姫路サティ2F       | 姫路サティ ザ・シティ         | ☎0792-24-2121 |
| 尼崎市南塚口町7-4-20                | あてね書店               | ☎06-6429-6131 |
| 尼崎市西昆陽2-1-35                 | ブックプラザ昆陽店           | ☎06-6436-1344 |
| 尼崎市西昆陽2-1-30                 | オートバックス西昆陽店         | ☎06-6433-9002 |
| 尼崎市名神町2-3-18                 | ムービースター             | ☎06-6428-2085 |
| 尼崎市道意町7-1                    | オートバックス 43道意店       | ☎06-6413-0500 |
| 明石市大蔵谷字清水707-1               | タワーBOOKS朝霧店         | ☎078-914-3664 |
| 明石市大久保町ゆりのき通り3-3-1 明石サティ4F   | 明石サティ ザ・シティ         | ☎078-934-2881 |
| 西宮市津門大筋町4-10                 | ブックプラザ本店 (西宮店)      | ☎0798-36-1141 |
| 西宮市高松町1-45 西宮サティ内            | 西宮サティ ザ・シティ         | ☎0798-64-0021 |
| 伊丹市野間字ハツレ松193-2              | ブックス・ユートピア          | ☎0727-70-2100 |
| 加古川市平岡町新在家615-1 加古川サティ内      | 加古川サティ ザ・シティ        | ☎0794-25-4121 |
| 加古川市平岡町二保762-10              | ブックスユカリ             | ☎0794-37-1986 |
| 宝塚市小林5-9-78                  | ブックプラザ宝塚店           | ☎0797-72-5540 |
| 川西市見野3-58-1                  | ブックプラザ川西山下店         | ☎0727-94-6903 |
| 小野市王子町868-1 小野サティ1F          | 小野サティ ザ・シティ         | ☎0794-63-5121 |
| 三田市寺村町4440                   | ブックプラザ三田店           | ☎0795-64-2319 |
| 三木市末広3-336-1                 | BOOKS コスモ三木店        | ☎0794-83-3103 |
| 刈粟郡山崎町中井94-1                 | ブックランドヤスイ           | ☎0790-64-2051 |
| 氷上郡氷上町本郷300 ゆめタウン1F          | ブックバーン氷上店           | ☎0795-82-8598 |
| 津名郡津名町志筑新島10-2 淡路サティ3F       | 淡路サティ ザ・シティ         | ☎0799-62-6300 |

|                 |                |               |
|-----------------|----------------|---------------|
| <b>奈良県</b>      |                |               |
| 橿原市中曾司町76       | 宮脇書店奈良橿原北店     | ☎0744-29-4646 |
| 吉野郡大淀町下瀬868-5   | ブックスリード下市口店    | ☎0747-52-5705 |
| 大和郡山小町小林町560-2  | パルネット簡井店       | ☎0743-58-3302 |
| <b>和歌山県</b>     |                |               |
| 和歌山市鳴神1054      | オートバックスわかやまIC店 | ☎0734-73-7373 |
| 和歌山市小雛賀西浜畑669-1 | オートバックス わかやま南店 | ☎0734-27-2525 |
| 田辺市新庄町田鶴1685-3  | オートバックス田辺店     | ☎0739-81-2323 |
| 那賀郡岩出町中迫141-1   | オートバックス岩出バイパス店 | ☎0736-62-7650 |

|                    |                |               |
|--------------------|----------------|---------------|
| <b>鳥取県</b>         |                |               |
| 松江市西川津町32-4        | ブックセンター今井学園通り店 | ☎0852-31-8099 |
| 松江市東朝日町151 松江サティ3F | 松江サティ ザ・シティ    | ☎0852-32-2121 |
| 浜田市周布町イー61-1       | オートバックス 浜田店    | ☎0855-24-7126 |

|            |              |               |
|------------|--------------|---------------|
| <b>鳥取県</b> |              |               |
| 鳥取市安永29-1  | オートバックス 鳥取北店 | ☎0857-29-0104 |

## 中国

|                 |                   |               |
|-----------------|-------------------|---------------|
| <b>■岡山県</b>     |                   |               |
| 岡山市築港新町2        | ブックプラザAZ本店        | ☎086-263-9154 |
| 岡山市新保660-3      | ブックプラザAZバイパス店     | ☎086-245-4080 |
| 岡山市撫川1506-2     | オートバックス 西岡山店      | ☎086-292-3234 |
| 岡山市長岡355-6      | オートバックス 岡山東店      | ☎0862-79-3111 |
| 岡山市連島3-4-7      | オートバックス 水島店       | ☎0864-44-6418 |
| 倉敷市笹沖字太田山1301-1 | オートバックス 笹沖店       | ☎0864-22-7215 |
| 倉敷市中島996-1      | ブックプラザAZ中島店       | ☎086-460-0370 |
| 笠岡市富岡123        | 宮脇書店新笠岡店 (コムプラザ内) | ☎0865-67-1312 |

|                          |                    |               |
|--------------------------|--------------------|---------------|
| <b>■広島県</b>              |                    |               |
| 広島市中区本通1-11              | 廣文館金座書店            | ☎082-249-1611 |
| 広島市南区東雲3-7-18            | オートバックス東雲店         | ☎082-284-0700 |
| 広島市南区段原南1                | 広島サティ ザ・シティ        | ☎082-263-3030 |
| 広島市西区井口明神1-1-26          | 中央書店井口ブックセンター      | ☎082-278-3101 |
| 広島市西区観音本町2-8-22          | フタバ図書ラフォーレ         | ☎082-294-0181 |
| 広島市安佐南区大町東3-25-33-14     | 中央書店大町店            | ☎082-876-0501 |
| 広島市安芸区船越南2-5-10          | 中央書店船越ブックセンター      | ☎082-822-1741 |
| 福山市春日町5-1-3              | 啓文社福山コア店           | ☎0849-41-0909 |
| 福山市木之庄町2-1-1             | ピブロス福山木之庄店         | ☎0849-25-3338 |
| 福山市光南町3-8-8              | オートバックス福山中央店       | ☎0849-22-2211 |
| 三次市南畑敷町320-1             | ブックセンター下山          | ☎0824-63-3101 |
| 広島市佐伯区五日市中央7-2-13        | オートバックス 広島五日市店     | ☎0829-23-6848 |
| 大竹市小方1-1-1               | ブックセンター大竹          | ☎08275-2-2824 |
| 大竹市油見3-11-10             | フタバ図書ソフトピア大竹店      | ☎08275-4-0300 |
| 東広島市鏡山1-7-1 広島大学西第2福利会館内 | 広島大学生協西2コープショップ書籍部 | ☎0824-24-0920 |
| 廿日市市佐方本町7-1              | ブックシティ啓文社廿日市店      | ☎0829-31-0772 |
| 安芸郡熊野町字荒金5811-1          | ブックセンタージャスト熊野店     | ☎082-854-0085 |
| <b>山口県</b>               |                    |               |
| 下関市大坪木町35-3              | オートバックス汐入店         | ☎0832-24-0832 |
| 萩市椿東字石堤2942-14           | ブックセンタージャスト萩店      | ☎0838-22-5753 |



# 掲載メーカー&ショッブ問い合わせ住所録

## か

|                         |                                    |               |
|-------------------------|------------------------------------|---------------|
| カーライフレボリューション ケー・ワン     | 〒468-0047 愛知県名古屋市中区天白区井の森228       | ☎052-891-7717 |
| カキモレーシング(株)             | 〒592-8341 大阪府堺市浜寺船尾町東1-111         | ☎072-265-8411 |
| カサマレーシングサービス            | 〒309-1701 茨城県茨城県友部町小原字滝川4514-3     | ☎0296-77-8389 |
| (株)カメラード                | 〒417-0801 静岡県富士市大淵2479-14          | ☎0545-35-3322 |
| カヤ(エンジニアリングアンド・サービス)(株) | 〒105-0014 東京都港区芝2-1-25             | ☎03-5476-1771 |
| (株)共豊コーポレーション           | 〒460-0012 愛知県名古屋市中区千代田4-23-2       | ☎052-321-1835 |
| (株)ギルド                  | 〒578-0976 大阪府東大阪市西鴻池町3-2-34        | ☎06-6744-7899 |
| (株)銀功物産APP事業部           | 〒123-0864 東京都足立区鹿浜2-5-5            | ☎03-3857-5011 |
| (株)クワンタムJAPAN           | 〒412-0003 静岡県御殿場市しばんた962-13        | ☎0550-89-9966 |
| (有)クエスト                 | 〒124-0021 東京都葛飾区細田4-40-9           | ☎03-5693-6853 |
| (株)クスコジャパン              | 〒370-0018 群馬県高崎市新保町1664-1          | ☎027-352-2888 |
| (有)クラフトスクエア             | 〒201-0003 東京都柏江市和泉本町1-34-16        | ☎03-3488-7463 |
| (株)グランドスラムGT-R          | 〒590-0982 大阪府堺市海山町1-60-3           | ☎072-227-4807 |
| (株)クリムゾン                | 〒530-0044 大阪府大阪市北区東天満1-5-8         | ☎06-4800-6688 |
| クルージングジャパン              | 〒592-8342 大阪府堺市浜寺船尾町西4-542-5       | ☎0722-64-9244 |
| クルーズ (CRUISE)           | 〒063-0830 北海道札幌市西区発寒10条2-8-10千田ビルF | ☎011-662-7219 |
| (株)K & N JAPAN          | 〒334-0054 埼玉県川口市市安行北谷633           | ☎048-298-5911 |
| (株)ケイオフィス               | 〒391-0301 長野県茅野市北山2625             | ☎0266-77-2109 |
| ケイズ                     | 〒333-0802 埼玉県川口市戸塚東3-6-16          | ☎048-297-9930 |
| (株)ケージーエム               | 〒567-0865 大阪府茨木市横江1-1-4            | ☎0726-33-9812 |
| (有)ケーファクトリー             | 〒594-1117 大阪府和泉市鍛冶屋町311-4          | ☎0725-55-5003 |
| ケベレオートワークス(株)           | 〒569-1017 大阪府高槻市成合北の町511           | ☎0726-88-5400 |
| コトスポーツ                  | 〒245-0013 神奈川県横浜市泉区中田東1-8-22       | ☎045-802-6731 |
| コンピュータシステムKS            | 〒658-0032 兵庫県神戸市東灘区向洋町中3-1-8-1     | ☎078-845-7507 |

## さ

|                     |                                |               |
|---------------------|--------------------------------|---------------|
| サージェント              | 〒590-0982 大阪府堺市海山町1-60-3       | ☎072-227-4807 |
| (株)サード              | 〒473-0914 愛知県豊田市若林東町上外根50      | ☎0565-53-1166 |
| (株)三和トレーディング        | 〒143-0015 東京都大田区大森西6-5-23-102  | ☎0120-77-5505 |
| ジーイングテクノエンジニアリング    | 〒960-1106 福島県福島市下島字新町西18-1     | ☎024-545-8787 |
| (株)C-WEST           | 〒662-0863 兵庫県西宮市室川町4-26        | ☎0798-72-9000 |
| Z-SPEC(ジースペック)      | 〒660-0075 兵庫県尼崎市大庄中通1-67       | ☎06-6419-6116 |
| (株)ジーベック            | 〒259-1202 神奈川県平塚市千須谷字五反田162-2  | ☎0463-50-3391 |
| (株)C-ONE PRO SHOP   | 〒355-0073 埼玉県東松山市上野本552-1      | ☎0493-22-6420 |
| ジェイアイシー             | 〒223-0057 神奈川県横浜市港北区新羽町2350-5  | ☎045-593-1885 |
| JKクロス(ジェイクロス)       | 〒350-1155 埼玉県川越市下赤坂1860-4      | ☎049-245-1021 |
| (株)ジェイズ・コーポレーション    | 〒567-0065 大阪府茨木市上郡2-1-40       | ☎0726-43-8884 |
| シグナルオート             | 〒562-0024 大阪府箕面市薬生新家2-6-8      | ☎0727-27-0654 |
| (株)芝リニング商会          | 〒106-0044 東京都港区東麻布1-8-2        | ☎03-3582-9764 |
| シャフトモータースポーツ        | 〒341-0035 埼玉県三郷市鷹野5-341-1      | ☎0489-56-7185 |
| ジュン・マシンショップ         | 〒177-0051 東京都練馬区関町北3-1-7       | ☎03-3920-4165 |
| (株)シルクロード           | 〒636-0245 奈良県磯城郡田原本町味間310-1    | ☎07443-4-1155 |
| シンク・タンク             | 〒651-1100 兵庫県神戸市北区山田町小部妙賢山10-9 | ☎078-593-6668 |
| スギタラチエタワークス         | 〒485-0077 愛知県小牧市西之島島海道59       | ☎0568-71-1611 |
| スタンレー電気(株)          | 〒259-1149 神奈川県伊勢原市鈴川27         | ☎0120-818-860 |
| (有)ステップジャパン         | 〒310-0853 茨城県水戸市平須町1820-77     | ☎029-244-1222 |
| ストリートモンキー           | 〒989-6135 宮城県古川市稲葉字谷地182-1     | ☎0229-24-5559 |
| SPEED               | 〒151-0063 東京都渋谷区富ヶ谷1-8-5後藤ビル1F | ☎03-5790-8081 |
| (株)スピードスター          | 〒581-0039 大阪府八尾市太田新町5-159      | ☎0729-49-2634 |
| (株)スプーン             | 〒167-0051 東京都杉並区荻窪5-2-8        | ☎03-3220-3411 |
| スプリットファイア・ジャパン(株)   | 〒135-0016 東京都江東区東陽1-25-4       | ☎03-5665-6500 |
| 住電ブレーキ・エス・アンド・イー(株) | 〒664-0016 兵庫県伊丹市昆陽北1-1-1       | ☎0727-71-0591 |
| 住友ゴム工業(株)           | 〒135-6005 東京都江東区豊洲3-3-3        | ☎0120-39-2788 |
| (株)セクト              | 〒152-0003 東京都目黒区碑文谷2-11-6      | ☎03-3760-0102 |

## た

|            |                         |               |
|------------|-------------------------|---------------|
| 高勢スタウト     | 〒197-0834 東京都あきる野市引田782 | ☎042-559-6481 |
| タカタサービス(株) | 〒521-1112 滋賀県彦根市金沢町1-7  | ☎0749-28-9220 |

## あ

|                                |                                   |                   |
|--------------------------------|-----------------------------------|-------------------|
| ARGO                           | 〒603-8445 京都府京都市北区鷹峯藤林町1-9        | ☎075-491-6719     |
| (株)アイ・アール・エス                   | 〒124-0022 東京都葛飾区奥戸8-23-5          | ☎03-3696-7790     |
| (有)アイ・ディ・アイ                    | 〒196-0004 東京都昭島市緑町2-13-18         | ☎042-549-0050     |
| (株)アイババ・ジャパン                   | 〒145-0064 東京都大田区上池台2-14-1         | ☎03-5499-6342     |
| アイ・レーシングJAPAN                  | 〒437-0053 静岡県袋井市延久字フサ田373-5       | ☎0538-44-1098     |
| (株)アクシス                        | 〒143-0026 東京都大田区西馬込1-2-8          | ☎03-5718-2063     |
| (有)アクトスポーツ                     | 〒458-0037 愛知県名古屋市中区緑区瀬見ヶ丘2-22     | ☎052-892-4447     |
| (株)アジア アゼクト事業部                 | 〒513-1312 岐阜県養老郡養老町三神5-30         | ☎0584-32-0187     |
| (株)アドバンススタッフ                   | 〒560-0864 大阪府豊中市夕日丘1-13-7         | ☎06-6848-6630     |
| (株)阿部商会                        | 〒101-0053 東京都千代田区神田美土代町3          | ☎03-3233-2212     |
| (株)アベックス                       | 〒229-1124 神奈川県相模原市田名10440-1       | ☎042-774-7410     |
| (有)アリゲーター                      | 〒125-0054 東京都葛飾区高砂2-36-3          | ☎03-3657-5033     |
| (有)アルナージュ                      | 〒510-0064 三重県四日市市新正4-15-18        | ☎0593-51-6264     |
| (株)アルファ・リジット事業部                | 〒336-0918 埼玉県さいたま市松木2-4-5         | ☎048-873-6230     |
| (有)アレスクリエイト                    | 〒224-0044 神奈川県横浜市緑区川向町855-1       | ☎045-982-2888     |
| EAGLE SPORT                    | 〒581-0854 大阪府八尾市大竹1-131           | ☎0729-41-2848     |
| (株)イー・ジー・ライダース                 | 〒150-0036 東京都渋谷区南平台町4-11          | ☎03-3464-3095     |
| (株)イマージュ                       | 〒389-0207 長野県北佐久郡御代田町三谷1688-2     | ☎0267-32-7679     |
| (株)インテグラル                      | 〒359-0021 埼玉県所沢市東所沢2-41-18        | ☎042-946-1591     |
| (有)ヴィーンズ                       | 〒190-1211 東京都西多摩郡瑞穂町石畑425-1       | ☎0425-56-5100     |
| ウィステリアジャパン(株)                  | 〒226-0028 神奈川県横浜市緑区いぶき野2-1        | ☎045-982-2995     |
| インベリアルモタリング(株) ウィンクスウエストジャパン   | 〒578-0965 大阪府東大阪市本庄西3-48          | ☎06-6743-0810     |
| (株)ウイングスジャパン                   | 〒105-0004 東京都港区新橋6-2-1            | ☎03-3431-0103     |
| (株)ウインマックス                     | 〒385-0009 長野県佐久市小田井1119           | ☎0267-67-7700     |
| (株)ウェッス                        | 〒152-0002 東京都目黒区目黒本町1-12-12       | ☎03-3792-0130     |
| ウォーカー・ジャパン                     | 〒462-0017 愛知県名古屋市中区落合町159         | ☎052-902-0149     |
| エアロステーション                      | 〒502-0909 岐阜県岐阜市白菊町4-17-1         | ☎058-294-4312     |
| (株)エアロテックジャパン                  | 〒572-0077 大阪府寝屋川市点野3-20-27        | ☎072-838-7744     |
| エイティーエス(株)                     | 〒701-0163 岡山県岡山市中瀬川493            | ☎086-293-1981     |
| (株)エー・アール・シー・インターナショナル         | 〒417-0061 静岡県富士市法法273-6           | ☎0545-57-0678     |
| ATC インターナショナルジャパン(株)           | 〒562-0031 大阪府箕面市小野原東1-2-69        | ☎0727-27-0881     |
| エコプロジェクト(株)                    | 〒339-8577 埼玉県岩槻市浮谷1562            | ☎048-797-1121     |
| (有)エス・アール・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     |
| SS WORK'S                      | 〒950-0952 新潟県新潟市親松45              | ☎025-282-1255     |
| (株)エスティ・メイ                     | 〒526-0804 滋賀県長浜市加神町225            | ☎0749-65-6888     |
| (有)エス・ピー・アイ                    | 〒592-8342 大阪府堺市浜寺船尾町西4-542-5      | ☎072-261-3839     |
| エスファクトリー(eS Factory)           | 〒491-0871 愛知県一宮市大字浅野字神明下49        | ☎0586-77-9667     |
| (株)エスベリア                       | 〒197-0013 東京都福生市武蔵野台1-19-9        | ☎042-539-0870     |
| (株)エッチ・ケー・エス                   | 〒418-0192 静岡県富士宮市北山7181           | ☎0544-29-1100     |
| (株)HKS九州サービス                   | 〒802-0814 福岡県北九州市小倉南区蛸田若園3-12-15  | ☎093-931-6910     |
| (株)エナベタル                       | 〒488-0825 愛知県尾張旭市東山町2-14-8        | ☎052-775-3328     |
| (株)エフイーティー                     | 〒157-0071 東京都世田谷区千歳台4-30-11       | ☎03-5490-2561     |
| M&M HONDA                      | 〒818-0132 福岡県太宰府市国立1-18-8         | ☎092-923-1955     |
| エム・ツー販売                        | 〒158-0086 東京都世田谷区尾山台3-9-8-201     | ☎03-3704-2272     |
| エンケイジャパン(株)                    | 〒105-0012 東京都港区芝大門1-16-1穂積ビル4F    | ☎03-3578-1741     |
| (株)エンドレスアドバンス                  | 〒385-0013 長野県佐久市横和1012-1          | ☎0267-68-6888     |
| (株)エンドレスアドバンス・ジール事業部           | 〒385-0013 長野県佐久市横和1012-1          | ☎0267-67-7301     |
| (株)オーイーアール                     | 〒574-0044 大阪府大東市諸福6-10-14         | ☎072-874-8058     |
| (株)OS技研                        | 〒702-8001 岡山県岡山市沖元464             | ☎086-277-6609     |
| オーゼットジャパン(株)                   | 〒157-0071 東京都世田谷区千歳台3-3-16HN千歳台ビル | ☎03-5490-9553     |
| オートタイヤ(株)                      | 〒595-8650 大阪府東淀川区河原町9-1           | ☎06070-800-325536 |
| (有)オート・アドバンス                   | 〒733-0863 広島県広島市西区草津南3-2-8        | ☎082-278-0018     |
| オートテクニカルショップ シンクタンク            | 〒651-1100 兵庫県神戸市北区小部妙賢山10-1       | ☎078-593-6668     |
| AUTO FACTORY FUN(オートファクトリーファン) | 〒671-0217 兵庫県姫路市節東町佐良和89-1        | ☎0792-53-4738     |
| (株)オートランダム                     | 〒145-0064 東京都大田区上池台2-14-1         | ☎03-5754-1331     |
| オートリファイン(株)                    | 〒241-0805 神奈川県横浜市旭区都岡町2           | ☎045-954-4411     |
| (株)大森メーター製作所                   | 〒144-0035 東京都大田区南蒲田3-2-2          | ☎03-3741-3273     |
| (株)オクヤマ                        | 〒224-0053 神奈川県横浜市都筑区池辺町4539       | ☎045-934-5334     |
| 小倉クラッチ(株)                      | 〒105-0013 東京都港区浜松町1-10-12         | ☎0120-71-4112     |



|                |                                        |               |
|----------------|----------------------------------------|---------------|
| ブリヂストンFVS (株)  | 〒103-0027 東京都中央区日本橋3-12-2朝日ビル5F        | ☎03-5202-0404 |
| (株)ブリッツ        | 〒202-0023 東京都西東京市新町4-7-6               | ☎0422-60-0515 |
| プリンプ (株)       | 〒527-0066 滋賀県八日市市柴原南町1570-1            | ☎0748-24-0611 |
| プレジャーレーシングサービス | 〒503-0852 岐阜県大垣市木森町6-89-2              | ☎0584-82-4182 |
| (株)プロジェクト・ミュー  | 〒358-0034 埼玉県入間市榎岸東狭山80                | ☎0120-443688  |
| プロステージ         | 〒501-0201 岐阜県本巣郡穂積町馬場上光町3-134          | ☎058-325-0678 |
| (株)プロフ         | 〒223-0057 神奈川県横浜市港北区新羽町587             | ☎045-546-7311 |
| (株)プロンコ・パスター   | 〒350-2211 埼玉県鶴ヶ島市脚折町6-27-11            | ☎0492-87-9622 |
| (株)ベステックス      | 〒135-0047 東京都江東区富岡2-4-7                | ☎03-3820-3961 |
| ヘロフジャパン (株)    | 〒182-0002 東京都調布市仙川町3-16-11 センチュリー 仙川1F | ☎03-5314-2061 |
| (株)ホンダツインカム    | 〒167-0031 東京都杉並区本天沼2-42-20             | ☎03-3394-7001 |

## ま

|                    |                                       |               |
|--------------------|---------------------------------------|---------------|
| (株)マキシムワークス        | 〒369-1244 埼玉県大里郡花園町大字黒田字下北原376-1      | ☎048-584-6430 |
| ミシュランタイヤ販売 (株)     | 〒102-8176 東京都千代田区富士見1-6-1             | ☎03-5210-2839 |
| (株)Mr.アレックス        | 〒114-0034 東京都北区上十条3-28-3              | ☎03-3906-6111 |
| (有)ミシルインターナショナル    | 〒242-0001 神奈川県大和市下鶴間727-33            | ☎03-5706-1888 |
| (株)無限              | 〒351-8586 埼玉県朝霞市膝折町2-15-11            | ☎048-462-3131 |
| モーターライフシステムズ       | 〒550-0004 大阪府大阪市西区朝本町3-2-2-201        | ☎06-6446-1025 |
| (株)モーデックス          | 〒733-0822 広島県広島市西区庚午中1-13-9 モーデックスビル  | ☎082-507-1880 |
| (株)モダンガレージ         | 〒274-0072 千葉県船橋市三山2-43-6 レジデンスホンダビル1F | ☎047-473-0106 |
| モンスターインターナショナル (株) | 〒438-0213 静岡県磐田郡竜洋町神原665              | ☎0538-66-6761 |

## や

|             |                               |               |
|-------------|-------------------------------|---------------|
| ユーロモードエゴイスト | 〒800-0232 福岡県北九州市小倉南区朽網東5-3-6 | ☎093-474-7077 |
| 横浜ゴム (株)    | 〒105-8685 東京都港区新橋5-36-11      | ☎0120-667-520 |

## ら

|                    |                                       |               |
|--------------------|---------------------------------------|---------------|
| (有)ライブスポーツ         | 〒581-0056 大阪府八尾市南太子堂4-3-1             | ☎0729-93-8105 |
| (株)ラック エル・シュボルト事業部 | 〒480-1112 愛知県愛知郡長久手町砂子718             | ☎0561-63-0101 |
| ラック羽島店             | 〒501-6115 岐阜県羽島郡柳津町丸野3-3-6 カラフルタウン岐阜内 | ☎058-388-7007 |
| ラボ・カロツェリア          | 〒336-0026 埼玉県さいたま市辻8-23-13            | ☎048-863-1801 |
| (株)ラムズ             | 〒731-3161 広島県広島市安佐南区沼田町伴1651-8        | ☎082-849-5325 |
| ランドマーク千葉ニュータウン     | 〒270-1345 千葉県印西市船尾368-9               | ☎0476-48-6633 |
| (株)リアル             | 〒581-0091 大阪府八尾市南植松町3-13-7            | ☎0729-99-6363 |
| (株)リス              | 〒242-0028 神奈川県大和市桜森3-10-17 サンセリテ桜森103 | ☎046-264-8765 |
| (株)ルーベックス          | 〒144-0054 東京都大田区新蒲田1-20-6-601         | ☎03-3732-1238 |
| (株)レアーズ            | 〒158-8567 東京都世田谷区用賀2-26-4             | ☎03-5716-3501 |
| (株)レイズ             | 〒577-0016 大阪府東大阪市長田西5-3-18            | ☎06-6746-1010 |
| レーシングガレージ大住        | 〒603-8445 京都府京都市北区鷹峯藤林町1-9            | ☎075-491-6719 |
| レフィルスビード           | 〒020-0502 岩手県岩手市平石町町石23地割板橋78-4       | ☎019-691-1661 |

## わ

|           |                            |               |
|-----------|----------------------------|---------------|
| (株)ワーク    | 〒577-0057 大阪府東大阪市長田西4-17   | ☎06-6746-2859 |
| ワークスエストリル | 〒471-0879 愛知県豊田市長興寺10-17-1 | ☎0565-35-6318 |
| (株)ワークスベル | 〒154-0003 東京都世田谷区野沢2-14-3  | ☎03-3410-1411 |
| (株)YFC    | 〒105-0004 東京都港区新橋6-2-1     | ☎03-3431-9981 |

●この本に掲載した／パーツの用品の価格・仕様・販売元などのデータは2001年11月1日現在のものです。場合によっては、価格改訂／仕様変更／発売中止などもあると思われます。ご購入に際しては、よくお確かめください。また、ご購入、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も含まれています。ご購入に際しては、商品の仕様・特徴・取り付け方法・価格など、よくご確認ください。

●この本に掲載したパーツ／用品の特徴・性能などのデータはいずれもメーカー発表値となっています。

|                           |                                     |                  |
|---------------------------|-------------------------------------|------------------|
| (株)タケチプロジェクト              | 〒791-0243 愛媛県松山市平井町1436-1           | ☎089-975-2800    |
| 辰巳屋興業 (株)自動車用品部           | 〒124-8538 東京都葛飾区西新小岩3-8-4           | ☎03-3696-0620    |
| (株)タナベ                    | 〒562-0031 大阪府箕面市小野原東1-4-15          | ☎0727-28-6700    |
| 田畑ラヂエーター (株)              | 〒221-0862 神奈川県横浜市神奈川区三枚町267         | ☎045-383-1814    |
| (株)タルガ                    | 〒465-0064 愛知県名古屋市中区大針1-12           | ☎052-704-0088    |
| Dangun Racing.com         | 〒225-0011 神奈川県横浜市青葉区あざみ野4-15-14     | ☎045-902-9941    |
| ツーフィット                    | 〒156-0057 東京都世田谷区上北沢4-16-11         | ☎03-3302-6820    |
| (株)ディーエヌディー               | 〒145-0064 東京都大田区上池台2-27-1           | ☎03-3728-8444    |
| D・JAC (ディージャック) (株)       | 〒192-0362 東京都八王子市松木33-8             | ☎0426-74-7700    |
| ティーズ (株)                  | 〒467-0836 愛知県名古屋市中区瑞穂区佃町1-17-1      | ☎052-882-2741    |
| (株)ティエムシー                 | 〒561-0842 大阪府豊中市今在家町18-10           | ☎0120-826-644    |
| (株)ディジョンカーズ               | 〒578-0951 大阪府東大阪市新庄東52              | ☎06-6747-4155    |
| (株)ディスモンド                 | 〒731-5151 広島県広島市佐伯区五日市町上河内1600-1    | ☎082-501-3658    |
| (株)デイトナ                   | 〒437-0226 静岡県周知郡森町一宮4805            | ☎0538-84-2205    |
| (株)ティン                    | 〒224-0044 神奈川県横浜市都筑区折本町324-1        | ☎045-474-5236    |
| (株)データシステム                | 〒170-0013 東京都豊島区東池袋3-4-3 池袋イースト11F  | ☎03-5950-1611    |
| (株)テクトム                   | 〒164-0011 東京都中野区中央5-3-11 柴ビル5F      | ☎03-3229-1161    |
| (株)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    |
| テクニカルガレージ モリタ             | 〒820-1111 福岡県嘉穂郡須田町勢田1957-1         | ☎09496-2-4071    |
| (株)テクノキャストジャパン            | 〒145-0063 東京都品川区荏原4-5-14            | ☎03-5702-5601    |
| (有)テクノ プロ スピリッツ           | 〒350-0022 埼玉県川越市小中居945-1            | ☎049-235-4886    |
| (有)ドゥービー                  | 〒578-0951 大阪府東大阪市新庄東25              | ☎06-6744-9806    |
| ドゥーラック                    | 〒224-0042 神奈川県横浜市都筑区大熊町73           | ☎045-471-0500    |
| (株)東京発条製作所                | 〒144-0052 東京都大田区蒲田4-27-3            | ☎03-3732-4111    |
| 東洋ゴム工業 (株)                | 〒550-8661 大阪府大阪市西区江戸堀1-17-18        | ☎0070-800-310456 |
| (株)戸田レーシング                | 〒713-8102 岡山県倉敷市玉島1363              | ☎086-526-2758    |
| (株)TOP FUEL               | 〒515-2115 三重県一志郡三雲町大字中道字花ノ木500-1    | ☎0598-56-5880    |
| (有)トップラインプロダクト            | 〒277-0941 千葉県東葛飾郡沼南町高柳1147-2        | ☎0471-90-1391    |
| (有)十武 タイヤセレクト・トムウエスト      | 〒502-0909 岐阜県岐阜市白菊町4-17-1           | ☎058-232-6181    |
| (株)トライアルプロジェクト            | 〒587-0011 大阪府南河内郡美原町丹上91-1          | ☎0723-62-7779    |
| (株)トライアルプロジェクト レカロスビード事業部 | 〒587-0011 大阪府南河内郡美原町丹上91-1          | ☎0723-62-7779    |
| (株)トラスト                   | 〒289-1605 千葉県山武郡芝山町大台3155-5芝山第2工業団地 | ☎0479-77-3000    |

## な

|                           |                               |               |
|---------------------------|-------------------------------|---------------|
| 永井電子機器 (株)                | 〒213-0033 神奈川県川崎市高津区下作延471    | ☎044-877-2441 |
| (株)ナボレックス                 | 〒124-0001 東京都葛飾区小菅2-7-26      | ☎03-3602-7311 |
| 日本グッドイヤー (株)              | 〒107-0052 東京都港区赤坂1-9-13 三會堂ビル | ☎03-5572-8235 |
| 日本デルファイ・オートモティブ・システムズ (株) | 〒564-0044 大阪府吹田市南金田2-16-1     | ☎06-6386-6874 |
| 日本BBS (株)                 | 〒108-0074 東京都港区高輪2-15-21-1F   | ☎0120-57-4433 |
| ニューテックジャパン (株)            | 〒363-0026 埼玉県桶川市上日出谷1141      | ☎048-789-3611 |

## は

|                    |                                  |               |
|--------------------|----------------------------------|---------------|
| (有)バックヤードスペシャル     | 〒465-0058 愛知県名古屋市中区東区貴船3-808     | ☎052-704-1707 |
| パナスポーツレーシング INC.   | 〒108-0073 東京都港区三田1-7-10          | ☎03-3453-5711 |
| (株)パリス             | 〒192-0375 東京都八王子市鎌水1678          | ☎0426-77-0803 |
| パワーサービス イマズ        | 〒675-0024 兵庫県加古川市尾上町長田517        | ☎0794-24-2440 |
| PIAA (株)           | 〒154-0001 東京都世田谷区池尻3-21-1-21     | ☎03-3413-4991 |
| ピー・アンド・エー (株)      | 〒106-0044 東京都港区東麻布1-10-11 アペビル5F | ☎03-5575-2320 |
| (有)ピー・エフ・シー・ジャパン   | 〒336-0026 埼玉県さいたま市辻6-2-7         | ☎048-836-4412 |
| BMB技術研究 (有)        | 〒108-0073 東京都港区三田1-9-11          | ☎03-3457-0071 |
| BE FREE            | 〒533-0024 大阪府大阪市東淀川区柴島2-15-3     | ☎06-6324-0405 |
| (株)ヒボット            | 〒390-0313 長野県松本市岡田下岡田87-3        | ☎0263-46-5901 |
| (株)ヒロ              | 〒536-0004 大阪府大阪市城東区今福5-4-25      | ☎06-6932-2612 |
| (株)ファースト           | 〒733-0842 広島県広島市西区井口5-15-1       | ☎082-276-0809 |
| Fast Beat Products | 〒224-0045 神奈川県横浜市都筑区東方町644       | ☎045-944-2621 |
| フィールド技研工業 (株)      | 〒336-0925 埼玉県さいたま市下山口新田8         | ☎048-875-2040 |
| (株)フェイス            | 〒224-0025 神奈川県横浜市都築区早刈1-24-5     | ☎045-595-0270 |
| 藤壺技研工業 (株)         | 〒410-1231 静岡県裾野市須山1220-12        | ☎0559-98-0130 |
| (株)フジムラオート         | 〒615-8062 京都府京都市西京区下津津前弘町15-7    | ☎075-381-7931 |
| (株)ブリヂストン          | 〒104-8340 東京都中央区京橋1-10-1         | ☎0120-39-2936 |





## STAFF

|                     |                                                                                                                   |
|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| CHIEF EDITOR        | 菅野正則                                                                                                              |
| EDITOR              | 高橋和清/佐々木美紀/加藤文晶                                                                                                   |
| CONTRIBUTING EDITOR | プランナーズネットワーク<br>南クリエイティブブランド/パワータンク<br>古賀敬介/鈴木紀行/岸田哲也/中村 実<br>桑原雅美                                                |
| WRITER              | 宮下 敦/藤田竜太/古賀敬介/斉藤精一郎<br>奏 直之/小松ひろ/広重克典/八野岳雄<br>勝森勇夫/伊藤 剛/河口まなぶ/芝 修<br>岡本幸一郎/関澤淳子                                  |
| ART DIRECTOR        | 後藤恵二 (株)イデア                                                                                                       |
| DESIGN              | (株)イデア (佐藤直樹/西山剛由/宮地 存<br>三浦信也/稲毛七重/小林賢太/東海林和幸<br>原 靖隆/小田嶋陽子)<br>岩上伸市/さかせがわてつや                                    |
| PHOTOGRAPHER        | 高橋 明/吉見幸夫/黒田 明/大湊博之<br>清水良太/伊藤 剛/小松ひろ/水川尚由<br>佐藤安孝/能勢博史/竹内英士 (STUDIO BIS)<br>高橋茂夫 (クロスボイント)/西野 潔<br>(株)イデア (佐藤宏治) |

●ハイパーレブ ホンダ・シビックNo.3  
平成14年1月9日発行  
●発行人=西ヶ谷治男 ●編集人=菅野正則  
●発行所=株式会社ニュース出版 〒154-8575 東京都世田谷区三宿2-4-7  
TEL.03-5430-4465 (編集) / 03-5430-4441 (広告) / 03-5430-4440 (販売)  
FAX.03-5486-7402 (編集) / 03-5430-4520 (広告) / 03-5430-4455 (販売)  
●印刷=凸版印刷株式会社  
●DTP=株)イデア (大嶽淳一郎/藍原幸子/林 聖蔵/樋口義憲)  
さかせがわてつや/南クリエイティブブランド  
●NEWS PUBLISHING CO.,INC  
(本誌中の記事、写真、イラストなどの転載、使用を禁じます)

## AD CONTENTS

|                    |       |                |       |
|--------------------|-------|----------------|-------|
| アクトスポーツ            | 173   | to Fit         | 164   |
| アレックス              | 138   | TOP FUEL       | 82    |
| エアロステーション          | 137   | バックヤードスペシャル    | 160   |
| SRファクトリー           | 150   | ファーストビートプロダクツ  | 173   |
| SPI&CRUISING JAPAN | 165   | フェイス           | 125   |
| S-ファクトリー           | 175   | プレジャーレーシングサービス | 176   |
| エム&エム              | 146   | プロステージ         | 175   |
| オートアドバンス           | 151   | 本田技研工業         | 表4    |
| オートエモーション          | 176   | ホンダツインカム       | 4-5   |
| オートファクトリーファン       | 172   | 無限             | 表2見開き |
| ガレージハセガワ           | 145   | ラック            | 71    |
| クスコジャパン            | 6-7   | ランドマーク千葉ニュータウン | 161   |
| Kファクトリー            | 224   | レースベック         | 177   |
| サージェント             | 158   | レッドライン         | 123   |
| C-WEST             | 8     | レフィルスピード       | 174   |
| Z・SPEC             | 174   | ワークスエストリル      | 162   |
| Jクロス               | 159   |                |       |
| J'sコーポレーション        | 124   |                |       |
| シンクタンク             | 177   |                |       |
| ステップジャパン           | 147   |                |       |
| スピード               | 44    |                |       |
| スプーン               | 表3見開き |                |       |
| ディーテクニック           | 172   |                |       |
| D・JAC              | 148   |                |       |
| テクニカスポーツ           | 225   |                |       |
| テクニカルガレージモリタ       | 171   |                |       |
| テクノプロスピリッツ         | 149   |                |       |





# EXTERIOR & INTERIOR

SET-UP & PARTS MANUAL

## [ドレスアップ・カタログ]

気軽なFFスポーツカーとして人気を誇るシビック  
サーキット仕様にするのか、街乗り快適仕様にするのか  
シビックの仕上げ方は、オーナーの好み次第だ  
エアロパーツは空力効果や軽量化だけでなく  
見た目の向上にも大きな役割を果たすアイテムだし  
サーキット走行時だけでなく  
身体をしっかりホールドするシート選びは重要  
操縦性を向上させるだけでなく  
個々のパーツ同士のマッチングも考慮して  
数あるパーツの中から、自分に合うものをじっくり選ぼう



### ■AERO PARTS

エアロパーツ ————— 188

### ■EXTERIOR & INTERIOR PARTS

エクステリア&インテリアパーツ ————— 202

### ■SHIFT KNOB & STEERING

シフトノブ&ステアリング ————— 206

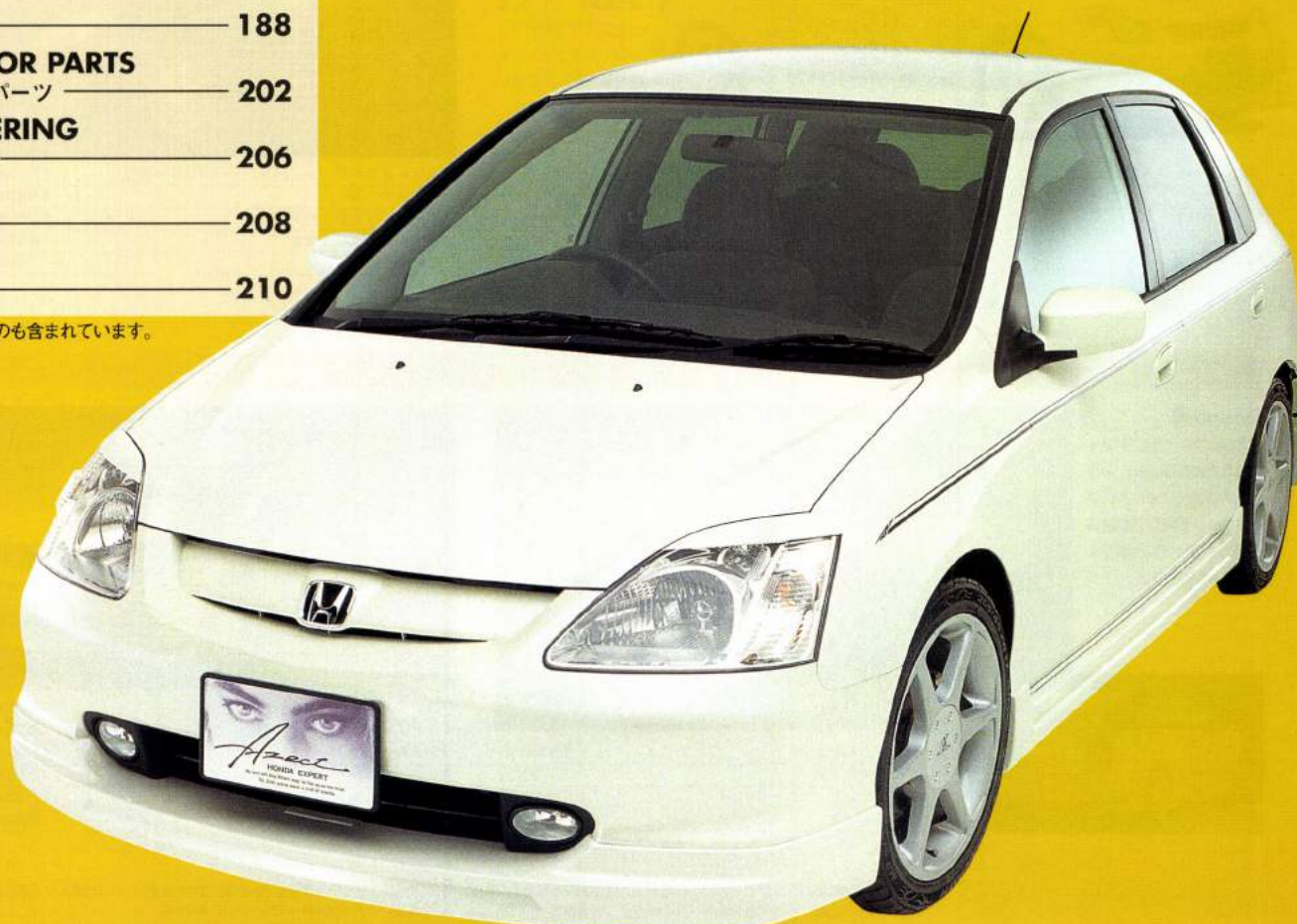
### ■METER

メーター ————— 208

### ■SEAT

シート ————— 210

※パーツの写真には、一部他車種用のものも含まれています。







シビックレースにも参戦しているアゼクトが、早くも新型用エアロパーツをリリース。ホンダ専門メーカーならではのクオリティに注目。

EU

|                           |                            |
|---------------------------|----------------------------|
| 未塗装/ソリッド塗装/メタリック・パール・3コート |                            |
| フロントアンダースポイラー             | 3万6000円/5万1000円/5万6000円    |
| サイドステップ                   | 4万8000円/7万8000円/8万8000円    |
| リアアンダースポイラー               | 3万6000円/5万1000円/5万6000円    |
| 上記3点セット                   | 11万8000円/17万8000円/19万8000円 |
| ライトシャドウ                   | 1万6800円/2万6800円/2万8800円    |



### G5シリーズ

アメリカで販売されている2ドアクーペ用。G5シリーズをリリース。パッケージングとフィッティング性の良いスポイラーで、センス良く仕上がっている。

|            |      |
|------------|------|
| フロントスポイラー  | 価格未定 |
| サイドステップ    | 価格未定 |
| リアスポイラー    | 価格未定 |
| エクストリームフレア | 価格未定 |



ウイングスウエストブランドではシンプルなフォルムを実現するLAスタイルを提案。スポイラーを装着するだけで簡単にイメージチェンが可能だ。

EU

|           |         |
|-----------|---------|
| フロントスポイラー | 3万8000円 |
| サイドステップ   | 4万8000円 |
| リアスポイラー   | 3万8000円 |
| ライトガーニッシュ | 1万4000円 |



刺激的で、アメリカンスポーツな雰囲気を漂わせるのがFast BeatのMAX21 RACING DESIGN。ツインになったプッチダクトデザインは、アイラインにも施されたセンスの良いスポーティの完成。

EU

|              |         |
|--------------|---------|
| フロントハーフスポイラー | 3万4000円 |
| サイドスカート      | 4万7000円 |
| リアスカート       | 3万3000円 |
| フロントグリル      | 2万5000円 |
| ヘッドライトトリム    | 1万5000円 |
| クォーターパネル     | 1万9000円 |
| リアスポイラー      | 3万6000円 |



抜群のフィッティングクオリティを発揮するエアロオーバー。サイドステップはドアに貼り付けるタイプでドア開閉時の擦れを解消。シビックに相応しいアグレッシブな顔つきが誕生する。

EU

|                          |         |
|--------------------------|---------|
| フロントスタイリッシュバンパー (グリル一体型) | 6万8000円 |
| サイドステップ                  | 5万8000円 |
| リアスタイリッシュバンパー            | 5万8000円 |
| アイラインガーニッシュ              | 1万6000円 |
| 上記4点セット                  | 18万円    |



### Coupe用

こちらはクーペ用にデザインされたMS-Design。ボリュームのあるフォルムにプレスラインを施して躍動感を演出。堂々とした精悍なフォルムが誕生する。



|           |         |
|-----------|---------|
| フロントスポイラー | 5万5000円 |
| サイドステップ   | 7万8000円 |
| リアウイング    | 5万2000円 |
| リアスカート    | 5万3000円 |



### 5ドア用

本格的なユーロスタイルを提案するMS-Design。ノーマルラインを活かしたナチュラルなフォルムで、さりげなくセンスアップできる。

EU

|           |         |
|-----------|---------|
| フロントスポイラー | 5万2000円 |
| サイドステップ   | 7万2000円 |
| リアスカート    | 4万9000円 |
| ルーフスポイラー  | 4万5000円 |
| フロントグリル   | 2万8000円 |
| ライトスクリーン  | 1万8000円 |





■アドバンス・スタッフ



スポイラータイプとバンパータイプをリリースするMAD CAP。フロントセクションは、3ドア・4ドアに対応。サイドリアセクションパーツは4ドア専用。また、リアアンダースポイラーとリアウイングはフェリオに対応。EK

|                  |          |
|------------------|----------|
| フロントスポイラー ※1     | 3万円      |
| フロントバンパースポイラー ※2 | 4万8000円  |
| サイドステップ ※3       | 4万5000円  |
| リアアンダースポイラー ※4   | 3万5000円  |
| リアバンパースポイラー ※5   | 4万8000円  |
| ※1・3・4の3点セット     | 9万9000円  |
| ※2・3・5の3点セット     | 13万5000円 |
| リアウイング           | 4万8000円  |
| ヘッドライトガーニッシュ     | 2万円      |
| フロントグリル          | 2万8000円  |



■アリゲーター

張り付くような低さとワイド感を強調する3ドア専用BOMEXエアロ。ライトウエイトスポーツをバックアップするエアロラインで、スパルタンなフォルムを実現した。フロントバンパースポイラーのみMC前用。他はMC前後共通。EK



|                         |                       |
|-------------------------|-----------------------|
| フロントバンパースポイラー (3ドア・MC前) | 4万3000円               |
| サイドスカート (3ドア)           | 3万5000円               |
| リアバンパースポイラー (3ドア)       | 3万9000円               |
| リアスポイラー (3ドア)           | 2万8000円               |
| エアロミラー (3ドア)            | 手動 2万7000円/電動 3万2000円 |

BOMEX

3ドアのMC後のフロントには、バンパータイプとアンダースポイラータイプの2フェイスを用意。また、4ドア用にはサイド&リアセクションパーツの他ミラーもリリース。EK ES



|                         |                       |
|-------------------------|-----------------------|
| フロントバンパースポイラー (3ドア・MC後) | 4万5000円               |
| フロントアンダースポイラー (3ドアMC後)  | 2万円                   |
| サイドステップ (4ドア)           | 3万9000円               |
| リアバンパースポイラー (4ドア)       | 4万2000円               |
| リアスポイラータイプV (4ドア)       | 3万9000円               |
| ドアミラー (4ドア)             | 手動 2万7000円/電動 3万2000円 |



■ウォーカー・ジャパン

AIR WALKER

コンマ1秒を削るために開発されたエアウォーカーの軽量エアロ。シンプルでスパルタンな表情を演出、リアのディフューザーデザインも決めた。フェリオと3ドア、それぞれ専用デザインとなっている。EK4 EK9

3ドア用

|                            |          |
|----------------------------|----------|
| フロントバンパースポイラー              | 4万5000円  |
| サイドステップTYPE1/TYPER2 (3ドア用) | 各4万5000円 |
| リアバンパースポイラー (3ドア用)         | 4万5000円  |
| リアスポイラー                    | 4万5000円  |
| ボンネットFRP製                  | 5万8000円  |
| カーボン製                      | 10万5000円 |
| カーボンケブラー製                  | 12万円     |
| スーパー耐久用ボンネット (ダクト付き)       | 6万8000円  |

フェリオ用

|               |         |
|---------------|---------|
| フロントバンパースポイラー | 4万5000円 |
| サイドステップ       | 4万8000円 |
| リアバンパースポイラー   | 4万9000円 |



■オクヤマ

CARBING

タイプR専用に製作されたカービングのエアロパーツは、全てがノーマル重量よりも軽量化されたもの。モータースポーツシーンから生まれた製品なだけに、見た目だけでなくのがミソ。ボンネットはタイプR以外の3ドア車にも装着可。EK9 (ボンネットはEKに対応)



|              |         |
|--------------|---------|
| フロントバンパー     | 5万2000円 |
| FRPボンネット     | 5万8000円 |
| FRP大型リアスポイラー | 4万2000円 |

■アクトスポーツ

ACT SPORTS

FRP製で軽量化を達成するアクトスポーツのエアロパーツ。ボンネットはノーマルの約半分の重量だ。軽量化だけでなく、スタイルの良さと整流効果も発揮してくれる。EK (MC前)



|           |         |
|-----------|---------|
| バンパースポイラー | 5万8000円 |
| ボンネット     | 6万8000円 |



乱人RANDO SPORTS

乱人・RANDO SPORTSエアロは、全日本ジムカーナやスーパー耐久等で実際に使用し、進化した機能パーツだ。3ドア用で軽量と低価格を実現。フレッシュエアの導入効果も抜群だ。EK

■エアロテックジャパン



|           |          |
|-----------|----------|
| フロントバンパー  | 4万3000円  |
| サイドスカート   | 3万8000円  |
| リアバンパー    | 4万3000円  |
| 上記3点セット   | 11万9000円 |
| カーボンボンネット | 6万8000円  |







'96-2000 Civic Avenger

### Tuner TYPE I

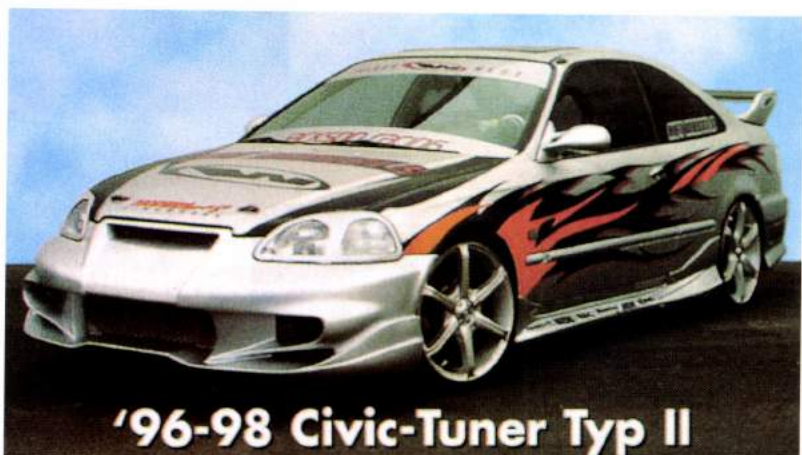
Tuner TYPE I は、ドイツのDTMレースを意識したデザインを採用。アメリカの雑誌で取り扱われるなど、ワールドワイドなフォルムが人気だ。MC前に対応。

**EK** (MC前)

|          |         |
|----------|---------|
| フロントバンパー | 9万4000円 |
| サイドスカート  | 6万4000円 |
| リアスカート   | 5万4000円 |
| 上記3点セット  | 19万円    |



'96-98 Civic-Tuner Typ I



'96-98 Civic-Tuner Typ II

|          |          |
|----------|----------|
| フロントバンパー | 9万4000円  |
| サイドスカート  | 6万4000円  |
| リアバンパー   | 6万9000円  |
| 上記3点セット  | 20万3000円 |

### Tuner TYPE II

アグレッシブな進化版モデルがTuner TYPE II。前に突き出したアピール度の高いフロントマスクが印象に残る。

**EK** (MC前)



### Big Mouth

フロントのほとんどが開口部になっているバンパー交換タイプのビッグマウス。冷却効果も抜群で、流れるエアラインがレーシーな雰囲気を演出。MC前全車に対応する。

**EK** (MC前) **EJ**



|          |         |
|----------|---------|
| フロントバンパー | 7万5000円 |
| サイドスカート  | 6万2000円 |
| リアスカート   | 4万6000円 |



'96-00 Civic HB Avenger

|          |                                        |
|----------|----------------------------------------|
| フロントバンパー | 9万9000円                                |
| サイドステップ  | <b>EK</b> 6万2000円<br><b>EJ</b> 6万4000円 |
| リアバンパー   | 9万9000円                                |
| 上記3点セット  | 23万2000円                               |



### Avenger

流れるフォルムを基調に、エアダクトデザインを施した個性的なエアロモデルがアヴェンジャー。スバルタンな雰囲気とエアの流れを感じるラインが特徴。

**EJ** **EK** (3ドア)

### Wタイプ

レースカーをイメージするディフューザーデザインをあしらったウイングスウエストのWタイプ。ハーフタイプながら立体的なフォルムでアグレッシブさを強調する。タイプR以外に対応。

**EJ**  
**EK** (タイプRを除く)



|           |          |
|-----------|----------|
| フロントスポイラー | 4万8000円  |
| サイドスカート   | 6万4000円  |
| リアスカート    | 4万8000円  |
| 上記3点セット   | 14万4000円 |

### Racing Series

ベース車の良さを活かしたフォルムで、レーシングスピリッツを満載したのが、このシリーズ。フロントとリアはハーフタイプを採用。センターのビッグダクトと、リップ部のダブルダクトがアクセントになっている。タイプR以外のMC前に対応。

**EK** (タイプRを除くMC前) **EJ**

|              |          |
|--------------|----------|
| フロントハーフスポイラー | 4万6000円  |
| サイドスカート      | 6万2000円  |
| リアスカート       | 4万6000円  |
| 上記3点セット      | 13万8000円 |





## WINGS WEST

### Aggressor TYPE II

デザインバリエーションの豊富なウイングスウェストの中で一番人気なのがこのアグレッサータイプ2。戦闘的なマスクで注目度も高い。写真にはバイパーファンング(1台分3万円)も装着されている。タイプR以外のMC前用に対応。

**EK** (3ドア・MC前) **EJ**



|          |          |
|----------|----------|
| フロントバンパー | 9万4000円  |
| サイドステップ  | 6万2000円  |
| リアスポイラー  | 4万6000円  |
| 上記3点セット  | 18万6000円 |



### GSR

プリスターフェンダーが他モデルと違う圧倒的なインパクトを放つGSR。ドラッグ仕様としてもエアロ効果を発揮する。3ドアのMC前用。

**EK** (3ドア・MC前)



|             |              |
|-------------|--------------|
| フロントバンパー    | 9万4000円      |
| サイドスカート     | 5万8000円      |
| リアバンパー      | 6万9000円      |
| プリスターフェンダー  | 2万7000円 (1枚) |
| ガスフィルターキャップ | 8700円        |
| 上記5点セット     | 27万5000円     |



### Touring Style

ウイングスウェストとしては珍しい、ヨーロッパレーシングフォルムを採用したTouring Style。スポイラータイプでスッキリとしたデザインで、装着のしやすさも魅力。タイプR以外のMC前用。(タイプRを除くMC前)

**EK** (タイプRを除くMC前) **EJ**

|           |          |
|-----------|----------|
| フロントスポイラー | 4万8000円  |
| サイドスカート   | 6万2000円  |
| リアスカート    | 4万6000円  |
| 上記3点セット   | 13万8000円 |



## ■エンドレスアドバンス・ジール事業部

## ZEAL



ZEALのZENITHシリーズは、上下2段に開けられたダクトでワイド感を強調する。丸みのあるフォルムでスムーズなエアの流れを生むデザインだ。タイプR以外にルーフスポイラーを装着する場合は専用アダプター(2万8000円)が必要。



|                    |          |
|--------------------|----------|
| フロントバンパースポイラー      | 7万2000円  |
| サイドステップ            | 5万円      |
| リアアンダースポイラー        | 5万円      |
| ルーフスポイラータイプI/タイプII | 各5万8000円 |



## ■トップフューエル

## TOP FUEL



確かなチューニングノウハウを持つトップフューエルの最新リリースアイテムが、このEK4/9用エアロパーツ。精悍なフォルムを造り上げてくれる。

**EK4** **EK9**

|               |          |
|---------------|----------|
| フロントバンパースポイラー | 価格未定     |
| サイドステップ       | 価格未定     |
| リアバンパースポイラー   | 価格未定     |
| カーボンエアロボンネット  | 11万8000円 |
| GTリアウイング      | 7万2000円  |
| 4ライトキット       | 6万8000円  |



## ■ジーベック

## XEV



XEVブランドよりリリースされたのがEK4のMC前用のリップスポイラー。EK4以外にも、3ドア4ドアを問わず、タイプR以外のEK2/3/4/5に対応する。お手頃な値段ながら、大きめのスポイラーで精悍なマスクを演出する。

**EK** (MC前、タイプRを除く)

|              |         |
|--------------|---------|
| フロントリップスポイラー | 2万6000円 |
|--------------|---------|

## ■ケベレオートワークス

## MS-Design



丸みのあるパッケージングのMS-Design。特殊ポリウレタン・発砲ウレタンを素材に採用し、FRP製品に比べて衝撃に強く、フィット性にも優れる。シンプルなカウリングパーツで低さとスピード感を強調する。

**EK** (3ドア)

|           |         |
|-----------|---------|
| フロントスポイラー | 4万7000円 |
| サイドステップ   | 7万8000円 |
| リアスカート    | 4万7000円 |
| リアウイング    | 4万5000円 |







タイプRを含む3ドア用にフロントスポイラーを用意し、4ドア用にはサイド&リアビューをカウリングするアイテムをリリースするJ'S RACING。クールダウン効果を発揮する機能エアロだ。

EK



|             |              |         |
|-------------|--------------|---------|
| フロントスポイラー   | EK (3ドア、MC前) | 2万8000円 |
| サイドステップ     | EK (4ドア)     | 4万3000円 |
| リアバンパースポイラー | EK (4ドア)     | 4万3000円 |
| リアウイングスポイラー | EK (4ドア)     | 4万5000円 |



from U.S.A.のアイテムで、スポコンルックを作り上げるダンガンレーシング。カーボンウードは軽量化にも一役買っている。

EK



|               |         |
|---------------|---------|
| フロントバンパースポイラー | 4万8000円 |
| カーボンフード       | 7万8000円 |
| リアスポイラー       | 5万5000円 |
| エアロミラー        | 2万5000円 |



シンプルなラインでフロントまわりをメイクアップするヴィジョンのエアロ。ハーフタイプという手軽さも魅力。3ドア、4ドアに対応。

EK (MC前)

|           |         |
|-----------|---------|
| フロントスポイラー | 3万4000円 |
|-----------|---------|



EK全車に対応するフロントバンパーは、リップ部にカーボンペブラーを使用。3ドア用には1/3の重量に軽量化できるボンネットやリアアゲートもリリースされ、コンペティションの強い味方になってくれる。

EK



|               |         |
|---------------|---------|
| FRP製エアロバンパー   | 5万8000円 |
| FRP製ボンネット     | 6万8000円 |
| FRP製軽量化リアゲート  | 6万8000円 |
| カーボン製軽量化リアゲート | 9万8000円 |
| アクリルリアゲート     | 4万8000円 |



空力、軽量化、その他全ての面において機能性を追求し、開発されたC-WESTのエアロシステムはスーパー耐久指定パーツ。もちろんデザイン性も両立。また、ジムカーナ専用の軽量タイプも用意。



|               |          |          |
|---------------|----------|----------|
| フロントバンパー      | EK EJ    | 7万2000円  |
| サイドステップ       | EK (3ドア) | 5万6000円  |
| リアバンパー        | EK EJ    | 4万8000円  |
| エアロボンネット      | EK EJ    | 7万8000円  |
| フルカーボン製GTウイング | EK (3ドア) | 14万4500円 |
| アイライン         | EK EJ    | 1万2000円  |



ポリウムのあるカウリングパーツで、大胆なフォルムを実現したのがジュン・マシンショップ。ノーマルフォルムとの一体感は抜群で自然なラインを演出する。リアスポイラーはEK4/9 MC前後とも対応。それ以外はMC前のみに対応。

EK4 EK9



|              |         |
|--------------|---------|
| フロントリップスポイラー | 3万円     |
| リアスポイラー      | 4万8000円 |
| アイライン        | 1万2000円 |
| フロントグリル      | 1万8000円 |
| エアロボンネット     | 8万7000円 |



N1レースでも実際に使用されている高性能なジュランのエアロパーツ。もちろん軽量化を実現するFRP製だ。タイプRのMC前車専用。

EK9 (MC前)

|          |         |
|----------|---------|
| フロントバンパー | 5万8000円 |
| ボンネット    | 6万8000円 |



ハーフタイプながらポリウムたっぷりのスバルタンなフォルムを演出するドゥービー。MC前・MC後各設定あり。奥行きのあるデザインがオリジナリティを強調する。

EK



|              |         |
|--------------|---------|
| フロントハーフスポイラー | 2万8000円 |
|--------------|---------|





|             |          |
|-------------|----------|
| フロントエアロバンパー | 11万8000円 |
| サイドエアロスポイラー | 8万円      |
| リアエアロバンパー   | 9万2000円  |
| リアウイング      | 6万8000円  |
| フォグランプ      | 2万2800円  |

## Type AERO

個性的なデザインを起用した、走りのリーダーモデルがType AERO。バンパーの交換タイプでタイプRを含む3ドア車に対応する。

EK



ホンダ車のモータースポーツ活動を支える無限の、3ドア用フロントアンダースポイラーとリアウイング。フィッティング性も抜群だ。EK

フロントアンダースポイラー 未塗装 3万5000円/塗装済み 3万9000円  
リアウイング 未塗装 6万8000円

TYPE R  
Type STYLE

JTCCタイプのフロントアンダースポイラーを採用。スポーティテイストをかもし出す、無限ならではの独創的なスタイルで魅了する。

EK (3ドア)



未塗装/塗装済み

|               |                 |
|---------------|-----------------|
| フロントアンダースポイラー | 4万7000円/4万9000円 |
| サイドシル         | 7万8000円/—       |
| リアアンダースポイラー   | 6万8000円/—       |
| フロントスポーツグリル   | 2万円/2万4000円     |
| リアウイング        | 6万8000円/—       |



## FERIO

シビックフェリオ専用モデルで、シンプルなパーツ構成でスタイリッシュなフォルムを実現する。無限のロゴ入りスポイラーがスポーティな雰囲気を演出してくれる。

EK (4ドア)

|               |                 |
|---------------|-----------------|
| 未塗装/塗装済み      |                 |
| フロントアンダースポイラー | 3万5000円/3万9000円 |
| サイドシル         | 6万3000円/6万8000円 |
| リアアンダースポイラー   | 2万6000円/3万円     |
| リアウイング        | 4万4000円/4万8000円 |



## ■パリス

## BUGSPO

レースフィールドで培われた経験をストリートにフィードバックしたBUGSPOエアロ。ダクト部を強調したスパルタンな仕上がり特徴。フロントバンパーとライトカバーは3ドア・MC前用。フイラーキャップは4ドアにも対応する。

EK



|                  |               |         |
|------------------|---------------|---------|
| フロントバンパー フォグ付き   | 6万2000円/フォグ無し | 5万4000円 |
| サイドスカート          |               | 4万5000円 |
| リアバンパー           |               | 4万6000円 |
| ライトウエイトカーボンボンネット |               | 5万8000円 |
| ライトカバー           |               | 1万6000円 |
| レーシングフイラーキャップ    |               | 5800円   |



未塗装/塗装済み

|               |                 |
|---------------|-----------------|
| フロントアンダースポイラー | 4万7000円/4万9000円 |
| サイドシル         | 7万8000円/—       |
| リアアンダースポイラー   | 6万8000円/—       |
| フロントスポーツグリル   | 2万円/2万4000円     |
| リアウイング        | 4万4000円/4万8000円 |

## Type STYLE

シビックフェリオ専用のType STYLE。商品名にもなっているように、スタイリッシュなフォルムを演出するデザインを起用。フロントスポイラーには割れにくいPPE素材を採用。

EK (4ドア)

## ■ホンダツインカム

ミラクルなシビックをさらにウエボンへ、スポーティ性を強調するフォルムへ誘うホンダツインカムのFEEL'S。スポイラータイプながら、スパルタンなイメージを存分に引き出してくれる。

EK

(EK3、EK9は不可)



|             |         |
|-------------|---------|
| フロントスポイラー   | 4万8000円 |
| サイドステップ     | 6万8000円 |
| リアアンダースポイラー | 4万8000円 |
| フロントグリル     | 3万円     |



## FEEL'S

MONSTER  
AERO KIT

モンスターエアロキットと言うだけあって、威圧感のあるフォルムを実現。厚みのあるバンパーに深さのあるダクト、そしてサイドのフィンダクトはインパクト十分。リヤにもディフューザーデザインをあしらってスキのないフォルムを完成させた。

EK



|                     |         |
|---------------------|---------|
| フロントバンパー (補助灯別売)    | 9万8000円 |
| サイドステップ             | 6万8000円 |
| リアアンダースポイラー         | 6万5000円 |
| オーバークラッシャー (前後1セット) | 12万円    |
| EK9専用可変式ダブルウイング     | 9万4000円 |
| ヘッドライトリッド           | 2万2000円 |







BOMEXの代表的なデザインのビッグマウスフォルム。大胆かつ個性的なダクトがスバルタンなフォルムを演出。その他、フロントには装着しやすいアンダータイプも用意。

EG (3ドア)



|                         |                     |
|-------------------------|---------------------|
| ビッグマウスタイプフロントバンパースポILER | 4万3000円             |
| フロントアンダースポILER          | 1万8000円             |
| サイドステップ                 | 3万5000円             |
| リアバンパースポILER            | 3万9000円             |
| リアスポILER                | 2万7000円             |
| エアロミラー                  | 手動2万7000円/電動3万2000円 |

アンダースポILER



微的なダクトのデザインがインパクトを示すフェリオ用AZECTエアロ。リアアンダースポILERのみEJ1クーペにも装着可能。

EG EJ

|          |          |
|----------|----------|
| フロントバンパー | 9万8000円  |
| サイドステップ  | 7万8000円  |
| リアアンダー   | 6万8000円  |
| 上記3点セット  | 23万8000円 |



## MAD CAP

フロントフェイスには、大きな丸穴ダクトを設けたタイプ1と、横穴ノダクトとセンターにスリットを入れたタイプ2を用意。また、ドアパネルをセットしたサイドビューはボリュームのある斬新なスタイルにしてくれる。

EG



TYPE1



TYPE2



|                      |         |
|----------------------|---------|
| フロントバンパースポILER-TYPE1 | 4万8000円 |
| フロントバンパースポILER-TYPE2 | 4万9000円 |
| サイドステップドアパネル付き       | 4万8000円 |
| リアバンパースポILER         | 4万8000円 |
| リアウイング               | 4万8000円 |



## EXT-FORCE

フロントは3ドア、4ドア、クーペと多様な設定を設けるEXT-FORCE。リアトランクリッドスポILERは、FRP製のため軽量化も達成する。

EG EJ

|                       |         |
|-----------------------|---------|
| フロントスポILER            | 2万8000円 |
| サイドステップ (4ドア)         | 4万5000円 |
| リアトランクリッドスポILER (4ドア) | 9万8000円 |



## Wタイプ

ウイングスウエストのクーペ専用モデルがWタイプ。前後ともにバンパー交換タイプを採用した人気の高いモデル。

EJ



|          |          |
|----------|----------|
| フロントバンパー | 5万9000円  |
| サイドステップ  | 5万円      |
| リアバンパー   | 5万9000円  |
| 上記3点セット  | 16万6000円 |



|          |         |
|----------|---------|
| フロントバンパー | 7万5000円 |
| サイドステップ  | 5万円     |
| リアスカート   | 4万9000円 |



## Big Mouth

バンパー交換タイプのウイングスウエスト・ビッグマウス。商品名にもあるように大きく開いたダクトデザインを採用。冷却効果も期待できる。

EG EJ



'92-'95 Civic Coupe  
R.S. Racing Series™

## Racing Series

ベースの良さを活かしたい、というオーナーにオススメなのが、このハーフタイプでカウリングを施すのがウイングスウエストのレーシングシリーズ。バンパータイプに比べてリーズナブルな魅力。

EG EJ



'92-'95 Civic HB

|               |          |
|---------------|----------|
| フロントリップスポILER | 4万3000円  |
| サイドステップ       | 5万円      |
| リアアンダースポILER  | 4万9000円  |
| 上記3点セット       | 12万7000円 |







クーペ用

フェリオクーペをステイリにドレスアップ。シックでエレガントな雰囲気をもちつつ、走りをイメージさせるフォルムが特徴だ。 **EJ**

|           |         |
|-----------|---------|
| フロントスポイラー | 4万5000円 |
| サイドステップ   | 8万円     |
| リアスカート    | 4万5000円 |
| リアウイング    | 4万5000円 |



|                    |         |
|--------------------|---------|
| フロントスポイラー          | 4万5000円 |
| サイドステップ            | 7万5000円 |
| リアスカート             | 4万5000円 |
| リアウイング             | 4万5000円 |
| リアウイング (4ドア・ランプ付き) | 5万2000円 |

リップタイプのフロントスポイラーを筆頭に、スポーティ&エレガンスをコンセプトに掲げるMS-Design。引き締まった雰囲気を演出する。3ドア、4ドアに対応。

**EG**



■ジェイス・コーポレーション

J'S RACING



3ドア用 4ドア用



|                     |         |
|---------------------|---------|
| フロントスポイラー (3ドア・4ドア) | 2万5000円 |
| リアウイングスポイラー (3ドア)   | 2万5000円 |
| FRPリアゲート (3ドア)      | 5万8000円 |

**EG**



フロントスポイラーは3ドア4ドアの区別があるが、デザインは同様。レーシングテイストな逸品だ。リアウイングとゲートは3ドア専用。リアゲートはFRP製なので、軽量化に貢献する。

■ジーベック

XEV



ハーフタイプでありながらビッグサイズのフロントリップスポイラー。手軽にイメージチェンできる。FRP製。

**EG** (3ドア)

フロントリップスポイラー  
2万6000円

■ジュン・マシンショップ

JUN



ワイド感と低さを強調するEG6用フロントリップ。サイドにデザインされたダクトがスポーティな雰囲気を演出する。

**EG6**

フロントリップスポイラー  
3万円

■ドゥービー

Purple Speed

4ドア用

こちらは4ドア用。厚みのあるフォルムにダクトを設け、スポーティスタイルを作り上げる。

**EG**

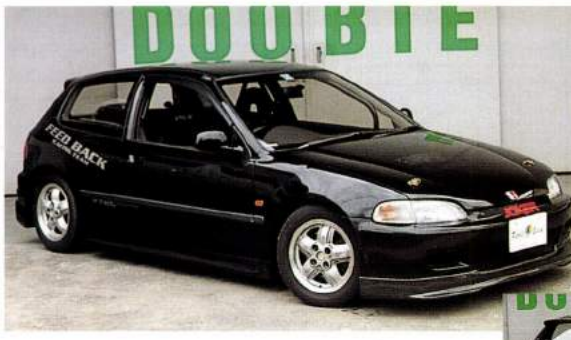


|              |         |
|--------------|---------|
| フロントハーフスポイラー | 2万5000円 |
| サイドステップ      | 4万円     |
| リアハーフスポイラー   | 2万8000円 |

3ドア用

3ドア専用エアロはGTカーのようなリップデザインを採用。ホイールベースの長いシビックを更にロングに見せて、スタイリッシュで堂々としたフォルムを完成させる。

**EG**



|            |                   |
|------------|-------------------|
| フロントリップ    | 2万5000円/カーボン仕様3万円 |
| サイドステップ    | 4万円               |
| リアハーフスポイラー | 2万8000円           |





■十武 タイヤセレクト・トムウエスト

Aero Station



前に張り出したリップ部がレーシングカーを彷彿とさせるエアロステーション。面使いの美しさがスバルタンな雰囲気を演出し、ワンランク上の仕上がりを実現する。

EG (3ドア)

|                     |         |
|---------------------|---------|
| フロントバンパー            | 5万円     |
| サイドステップ             | 4万8000円 |
| リアハーフスポイラー          | 3万8000円 |
| 上記3点セット             | 13万円    |
| アイライン               | 1万3000円 |
| プロジェクターヘッドライト (限定品) | 4万8000円 |



■フジムラオート

Rocket Dancer



エアロチューンでトラクションを稼ぐことを目的として作られた、ロケットダンサーの迫力満点のリップスポイラー。3ドアの他にクーペにも装着できる。

フロントスポイラー  
3万6000円

■C-WEST

C-WEST Westin'



シーウエストのEG6用フルエアロが01年11月、遂に登場。走行性能を極めるために造られた、というエアロフォルムは見た目の美しさも兼ね備えている。

EG6

|          |                   |
|----------|-------------------|
| フロントバンパー | 5万8000円           |
| サイドステップ  | 4万3000円           |
| リアバンパー   | 4万8000円           |
| アイライン    | 1万2000円 (純正色塗装済み) |
| リアスポイラー  | 2万4000円           |



■ジェイズ・コーポレーション

J'S RACING



ローダウンをイメージ付けるJ'S RACINGのフロントスポイラーは3ドア車に装着できる。また、ストップランプ対応のウイングはEF9用。

EF (3ドア)

|           |         |
|-----------|---------|
| フロントスポイラー | 2万5000円 |
| リアウイング    | 2万5000円 |



■テクニカスポーツ

VISION



手軽にイメージチェンジを図りたいならコレ。純正色塗装済みでこの価格だ。

EG EJ1

フロントスポイラー  
3万8000円

■バリス

BUGSPO



ワークスカーのようなビッグフォルムを演出するBUGSPO。ただ厳ついだけのエアロとは違い、ユーロ的なセンスの良さが光っている。大好評のカーボンボンネットはノーマルの約1/2の重量だ。

EG (3ドア)

|                  |                       |
|------------------|-----------------------|
| フロントバンパー         | フォグ付き6万円/フォグ無し5万2000円 |
| サイドスカート          | 4万5000円               |
| リアバンパー           | 4万8000円               |
| ライトウエイトカーボンボンネット | 5万8000円               |



■ライブスポーツ

LIVE SPORTS



レーシングカーのようなスポーティなフォルムを演出するライブスポーツ。これらは全てスポイラータイプながら、迫力のフォルムを作り上げることに成功している。

EG

|         |         |
|---------|---------|
| フロントリップ | 2万5000円 |
| サイドステップ | 3万8000円 |
| リアアンダー  | 2万8000円 |
| アイライン   | 1万2000円 |
| リアウイング  | 3万8000円 |



■インベリアルモタリング ウイングスウエストジャパン

WINGS WEST



Racing Series  
サイド部までパネルでカバーしたオリジナルリティを演出するレーシングシリーズ。ボトム部がポリウムアップされるから、迫力も満点。

EF1 EF2 EF3 (3ドア)

|          |          |
|----------|----------|
| フロントバンパー | 6万円      |
| サイドスカート  | 6万4000円  |
| リアバンパー   | 6万円      |
| 上記3点セット  | 16万9000円 |
| ドアパネル    | 3万4000円  |







フロントスポイラー  
リアウイング

2万5000円  
2万6000円

EXT FORCEエアロには、EF2/3の3ドア・MC前用とEF9のMC後用の2タイプを用意。どちらもシンプルなデザインでスポーティスタイルを提案する。

EF (3ドア)



MC後



MC前

■ジューベック

XEV



EF3

EF (3ドア)

フロントリップスポイラー

2万3000円

EF9



ジューベックがリリースするEF9・MC後用のフロントリップスポイラーは、EF1/2/3/9(3ドア)にも装着可。また、前に張り出しの強いEF3・MC前用のフロントリップスポイラーはEF1/2/3(3ドア)の純正フロントスポイラー装着車に対応する。受注生産のため、納品には約10日間掛かる。

■モダンガレージ

Modern Garage



フロントスポイラー  
サイドステップ  
リアスポイラー

6万円  
6万円  
6万円

モダンガレージでは、EF2/3のノーマルボディラインを崩さない、ユーロスポーツデザインを採用。シンプル・イズ・ベストをコンセプトに、ナチュラルなフォルムを誕生させる。

EF (3ドア)



■ヒロ

HiRO



フロントバンパー (MC前)  
サイドステップ (ドアパネル付き)  
リアバンパー  
リアルーフスポイラー  
スモークテール (ガーニッシュ付き)

6万5000円  
7万円  
6万円  
4万8000円  
2万円

張り出しの強いデザインで存在感を演出するヒロのエアロパーツ。ノーマルデザインとのマッチングもよくスタイリッシュな1台が完成する。フォグランプは別売り(2万2800円)。

EF



BONNET

■SPEED

SPEED



軽量化に最適なカーボンボンネット。冷却効果と整流効果を狙ったダクトもセットされている。EK、EG各設定あり。

EK EG

カーボンボンネット  
(ダクト付き) 8万8000円

■ジェイクロス

J'CROSS



表面をクリア塗装したカーボンボンネットで、ウインドウォッシャー穴も有り。ボン付け可能で簡単に軽量化を実現できる。

EK (3ドア)

カーボンボンネット  
6万5700円



■テクノ プロ スピリッツ

Techno Pro Spirit



タイプRを含むEKの3ドア用のカーボンボンネット。大型エアアウトレットダクト付きで、水温低下効果を発揮。ノーマルストライカー使用なので、ボンピン不要。重量は約9Kg。

EK

カーボンボンネット  
8万8000円

■スプーン

SPOON SPORTS



強度に優れ、軽量なカーボンボンネット。ノーマルの15.5kgから8.2kgへの軽量化を実現し、エアコンレスと同様の効果を得ることができる。

EK3 EK4 EK9  
EG3 EG4 EG5 EG6

カーボンボンネット  
9万5000円

■Fast Beat Products

Fast Beat

EK対応のカーボン製のボンネット。重量はノーマルボンネットの約1/2を実現。アンダーステアの軽減に貢献。

EK



カーボンボンネット  
8万5000円

■BE FREE

ファーストモルディング

量約7kgのカーボンボンネット。大胆なダクトを設けることで、冷却性能を向上させることに成功。スポーツラジエターとの組み合わせに最適。

EG EK9



カーボンエアロボンネット  
7万8000円

■ブランドスラムGT-R

SERGEANT

ノーマル比、約55%の軽量化を実現しながら、2ピース構造により高い剛性を確保。純正キャッチ対応だが、ボンピンの併用を推奨。EK EG EF (全て3ドア)



SGT軽量ボンネット

- ①FRPダクト無し
  - ②FRPダクト付き
  - ③カーボンダクト無し
  - ④カーボンダクト付き
- EF8/9  
①4万3000円②-③4万9000円④-EG6  
①4万3000円②5万7000円  
③5万7000円④6万3000円  
EK4/9 (MC前)  
①4万5000円②5万7000円  
③6万3000円④6万3000円  
EK4/9 (MC後)  
①-②5万7000円③-④6万3000円

■ジェイズ・コーポレーション

J'S RACING



タイプRを含むEKとEGの3ドア用のカーボン製ボンネット。剛性の高いカーボンを採用した、純正フック止めできるタイプ。アルミネット付きのダクトが冷却効果を発揮する。

EK EG

カーボンボンネット  
9万8000円

■Z-SPEC

Z-SPEC

EKとEGの3ドア用のエアロボンネット。全3タイプをリリースしており、どれも高剛性を実現。たわみを少なくしながら軽量化を可能にする。カーボン製はカーボン繊維1枚物の美しい仕上がり特徴。

EK EG



エアロボンネット  
FRP 6万8000円  
カーボン 9万8000円  
フルカーボン 15万円

■モンスターインターナショナル

Monster Sport

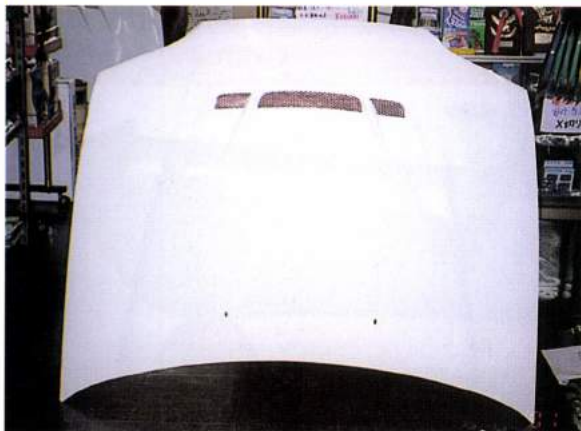
EK用の軽量ボンネット。エアアウトレットダクトを設けてラジエター通過風を効率的に排出。ダクトの位置や形状は風洞実験により開発された本物だ。重量はカーボン製は5kg、FRP製は6kg。

EK



エアアウトレットボンネット  
FRP製 7万5000円  
カーボン製 9万5000円





高剛性のFRP製ボンネット。純正キャッチを使用できるため、ボンピンは不要。ダクトは、確実に水温をダウンさせる効果あり。EKはMC前のみ。写真はEG用。

EK EG

エアロファイバーボンネット  
6万8000円



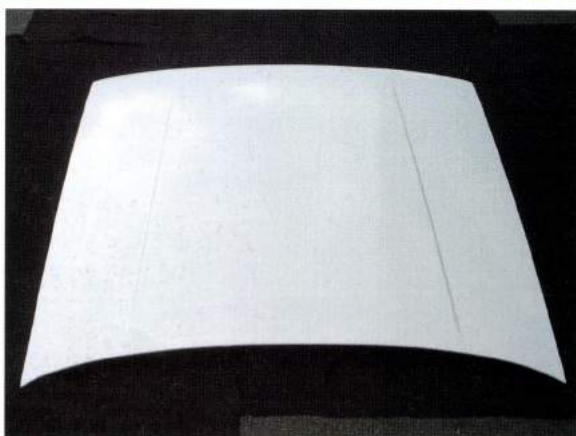
ノーマルの約半分、7kgという重量を実現するEG6用FRP製ボンネット。ダクト付きで冷却効果も考慮されている。

EG6

ボンネット 6万3000円

キャッチ止めもあるFRP軽量ボンネット。フロントまわりの軽量化には必須アイテム。

EK4 EK9 EG6



BR FRPボンネット  
4万8000円

競技用パーツを多数リリースするリジットのFRP製軽量ボンネット。高剛性のモノコック構造を採用。ボンネットの先端部には発砲ウレタンを注入し、ストライカーによるボンネットの突き上げ破損も防止する。重量はMC前が5.8kg、MC後が6.2kg。

EK4 EK9

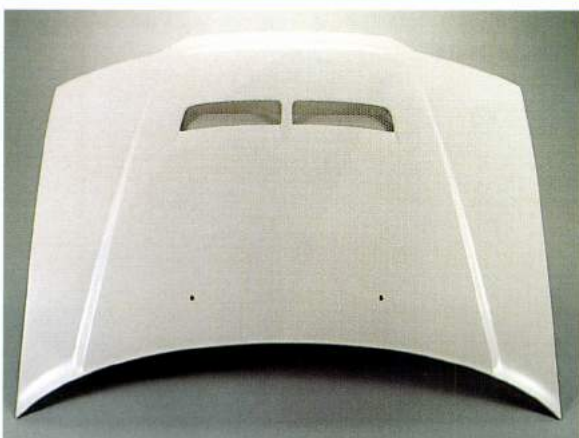
FRP軽量ボンネット  
5万9000円



FFであるシビックには欠かせないフロントまわりの軽量化。これを、手頃な値段で実現するのがジェイズのFRPボンネット。全て3ドア対応。

EK EG EF

FRPボンネット 5万8000円



フロントまわりの軽量化で“より曲がる”クルマを仕上げる。ダクト付きで冷却効果もアップ。

EK EG EF

FRPエアロボンネット  
6万9000円

STOUTのエアロボンネットは2タイプ。センターにダクトを配したタイプSと、センターダクトの他にエアフィルター側にダクトを設けたタイプRだ。

EK2 EK3 EK4 EK9 EG



TYPE R

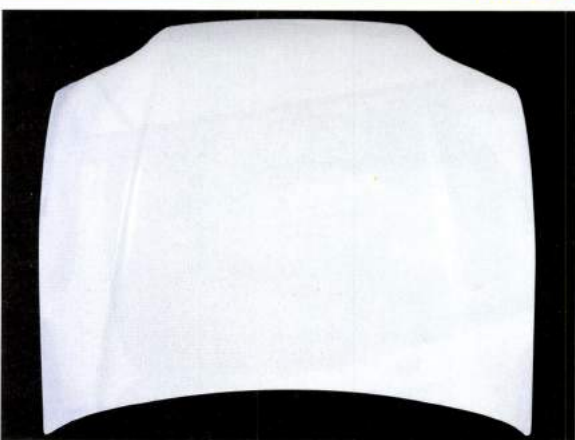
TYPE S

エアロボンネットタイプS FRP 6万3000円／カーボン 9万6000円  
エアロボンネットタイプR FRP 6万8000円／カーボン 11万5000円

EKとEG68に対応する軽量ボンネット。車両重量の軽量化を実現する。

EK EG6 EG8

超軽量ボンネット  
5万8000円





# REAR WING

■SS WORK'S

SS WORK'S



車両持ち込みで製作するリアGTウイング。翼端板形状もオーダー可能で、シビック全車に対応する。材質はカーボンとアルミからチョイスできる。

全車

リアGTウイング カーボン製9万2000円／アルミ製8万8000円

■ジェイズ・コーポレーション

J'S RACING



トランクタイプGT-WING

1300mm 5万円  
1450mm 5万2000円

ハッチバックタイプGT-WING

1080mm 4万2000円  
1300mm 4万4000円  
1450mm 4万6000円



トランクに装着する4ドア用は1300mmと1450mmを用意。3ドア対応は、1080mmと1300mmと1450mmを用意。

EK EG EF

■Z-SPEC

Z-SPEC

EK9タイプR専用のオリジナルカーボンウイングで、角度が無段階に調整できる。その他の車種には専用ステーを製作すれば装着可能。

EK9



軽量カーボンウイング

6万5000円

■テクノ プロスピリッツ

Techno Pro Spirit



ボディへの穴開け加工なしで装着可能。サイズはワイドな1500mmだから、強力なダウンフォースを発生させる。

EK9

GTウイング 5万8000円

■エー・アール・シー インターナショナル

ARC

ARCスーパーマジックリアウイングは、材質にアルミ三元合金を採用し、押し出し成形によって空力的に優れた整流効果を発揮。ねじれや変形を無くしているため、安定した空力効果を得ることができる。

EK9



リアウイング 5万8000円

■サード

SARD



2ボックス用のGTウイング。確実にダウンフォースを発生させる1枚翼を採用。サイズは1210mmで材質はカーボンとカーボンブレイクの2種類からチョイスできる。

GT-WING TYPE-S

カーボン 9万2000円  
カーボンブレイク 10万円

■シグナルオート

SiGNAL

スポーティテイストなGT-WING。ダウンフォースをアジャストし、ダイレクトな操舵感を実現する。アルミタイプは1300mmと1450mmの2タイプ。ハッチバック対応は1080mm。アルミはオプションでサイドパネルA(5000円)を選ぶこともできる。

全車



アルミタイプ



ハッチバックタイプ

GT-WING アルミタイプ 5万2000円  
ハッチバック 3万6000円

■スプーン

SPOON SPORTS

EK用



レーシーなブラックカーボンの質感を生かして作られたルーフスポイラー。スポーツ走行に不可欠な好ハンドリングをサポートする。

EK3 EK4 EG4 EG6

EG用

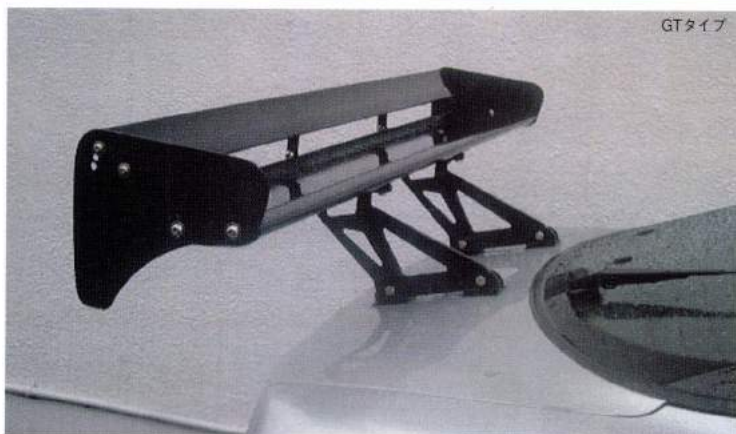


カーボンルーフスポイラー

3万6000円



GTタイプ



全4タイプのアルミウイングをラインアップするダンガンレーシング。GTタイプとドラッグタイプは4ドアとクーペ対応。スターカーウイングは、4ドアとクーペ対応の他、EK3ドア専用タイプを設定。全車

|           |           |         |
|-----------|-----------|---------|
| DRアルミウイング | GTタイプ     | 3万9000円 |
|           | ドラッグタイプ   | 3万9000円 |
|           | ハッチバックタイプ | 3万9000円 |
|           | スターカーウイング | 5万5000円 |

ハッチバックタイプ



ドラッグタイプ



スターカーウイング



## OTHERS PARTS

### ■Z-SPEC

### Z-SPEC



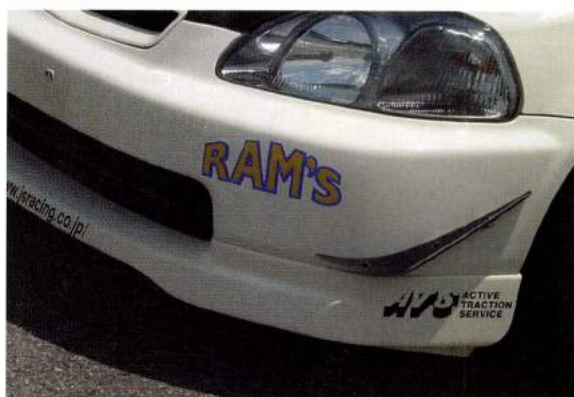
カーボンカナードには大と小の2サイズを用意。EKのみ専用品で、その他は汎用で装着できる。

全車

カーボンカナード  
大1万9000円  
小1万5000円

### ■ジェイズ・コーポレーション

### J'S RACING



ワンポイントとしても目をひくカーボンカナード。レーシーな雰囲気を最大限に演出する。

EK EG

カーボンカナード  
1万9800円

### ■スプーン

### SPOON SPORTS

フロントロアスカートを外して装着するタイプのリップスポイラー。強度に優れ、軽量のカーボン製。装着には、取り付けキット(2000円)が必要となる。

EK3 EK4  
EG3 EG4 EG5 EG6

カーボンリップスポイラー  
4万6000円



### ■エー・アール・シー インターナショナル

### ARC

ボディ下へのエアの巻き込みを減少させ、走行安定性を向上させるウイングリップ。エアの逃げを防ぎ、ダウンフォースも効果的に発生させる。また、バンパー本体の傷付き防止効果もある。

EK4 EK9

フロントウイングリップ  
1万9800円





お手軽スポーツカーとして大人気のシビック。足まわりやエンジン系等のチューニングパーツは数多くリリースされている。しかし、シビックをグレードアップさせるのはそれらのパーツだけではない。ライトやバルブをチェンジするだけでも機能性アップと同時に雰囲気を変えることもできるのだ。ドレスアップ目的のパーツ選びだって断然OK。さり気ないエンブレムチェンジは、分かる人には分かる粋な演出なのだ。小物はリーズナブルさも魅力。センスよくまとめたいところだ。

# EXTERIOR PARTS

エクステリアパーツ

機能性だけでなく、ドレスアップ効果も高い  
エクステリア小物パーツを上手にチョイス

純正輸出仕様



**フロントサイドマーカーランプ**  
EG  
EG用アメリカ仕様のランプ。取り付けには配線加工が必要となる。2ドア・3ドア各設定あり。  
■2万2000円  
■エス.ピー.アイ

VISION



**CORNER LENS**  
EG  
ライトオレンジ、スモークオレンジの2色を用意。クーペのEJ1にも対応。  
■1万4000円  
■テクニカスポーツ

Dangun Racing.com



**ブラックインナー  
プロジェクターヘッドライト**  
EG  
ブラックが目元の印象を引き締める。装着にはスモールマーカーの移設が必要となる。競技用パーツ。  
■3万2000円  
■Dangun Racing.com

Dangun Racing.com



**プロジェクターヘッドライト**  
EG  
EG用ヘッドライト。装着にはスモールマーカーの移設が必要となる。競技用パーツ。  
■3万2000円  
■Dangun Racing.com

Dangun Racing.com



**プロジェクターヘッドライト**  
EK  
EKシビックのMC前、MC後用各設定あり。競技用パーツ。  
■4万5000円  
■Dangun Racing.com

純正輸出仕様



**ヘッドライト**  
EK  
サイドマーカー内蔵の、アメリカ仕様ヘッドライト。  
■11万5000円  
■エス.ピー.アイ

Dangun Racing.com



**ユーロテール**  
EU  
クリアなリアビューを演出。4ドア用。競技用パーツ。  
■3万5000円  
■Dangun Racing.com

純正輸出仕様



**レッドテールライト**  
ES  
アメリカ仕様のサイドマーカー付きレッドテール。セダン対応。  
■4万円  
■エス.ピー.アイ

Dangun Racing.com



**クリアサイドマーカー**  
EG  
すっきりとした印象を生むクリアタイプ。車検対応。  
■3800円  
■Dangun Racing.com

Dangun Racing.com



**ユーロサイドマーカー**  
EG  
車検対応のユーロサイドマーカー。ちょっとしたドレスアップに最適。  
■3800円  
■Dangun Racing.com

M.L.S



**ピュアクリスタルタイプ  
サイドウinker** 全車  
完全透明レンズ採用。4色のフレームカラーが選べるレンズ。水漏れもナシ。電球は別売り500円。全車種各設定あり。  
■5800円~6800円  
■モーターライフシステムズ

純正輸出仕様



**フロントサイドマーカーランプ**  
EF  
EF用アメリカ仕様のランプ。MC前、MC後の各設定あり。  
■2万5000円  
■エス.ピー.アイ

純正輸出仕様



**リッドライト**  
EK  
リアフォグ内蔵のヨーロッパ仕様リッドライト。2ドア、3ドア、4ドア各設定あり。  
■2万1000円  
■エス.ピー.アイ

Dangun Racing.com



**ユーロテール**  
EK  
こちらはEK・MC前、4ドア用ユーロテールのテール。競技用パーツ。  
■3万5000円  
■Dangun Racing.com

Dangun Racing.com



**ユーロテール**  
EK  
EK・MC後、4ドア用ユーロテール。競技用パーツ。  
■3万5000円  
■Dangun Racing.com

Dangun Racing.com



**ブラックインナーユーロテール**  
EK  
普通のユーロテールとは一線を画すブラックタイプ。3ドア用。競技用パーツ。  
■4万円  
■Dangun Racing.com

純正輸出仕様



**テールライト**  
EK  
リアフォグ内蔵のヨーロッパ仕様テールライト。3ドア対応。  
■3万7500円  
■エス.ピー.アイ

Dangun Racing.com



**ユーロテール**  
EK  
こちらはEK・タイプR/3ドア用。競技用パーツ。  
■3万5000円  
■Dangun Racing.com

純正輸出仕様



**リッドライト**  
EG  
リアフォグ内蔵のヨーロッパ仕様リッドライト。2ドア、3ドア、4ドア各設定あり。取り付けには配線加工が必要となる。  
■2万円  
■エス.ピー.アイ

Dangun Racing.com



**レッド/ホワイトテール**  
EK EG  
EK・4ドア(MC後)、EG・2/4ドア用のテール。  
■3万5000円  
■Dangun Racing.com

Dangun Racing.com



**ブラックインナーユーロテール**  
EG  
インナーがブラックタイプのEG・2/4ドア用ユーロテール。競技用パーツ。  
■4万円  
■Dangun Racing.com

Dangun Racing.com



**ユーロテール**  
EG  
EGの3ドア用ユーロテール。競技用パーツ。  
■3万5000円  
■Dangun Racing.com

Dangun Racing.com



**ユーロテール**  
EG  
EG・2/4ドア用ユーロテール。競技用パーツ。  
■3万5000円  
■Dangun Racing.com

純正輸出仕様



**テールランプ**  
EG  
アメリカ仕様のリアサイドマーカー付きテールランプ。3ドア、4ドア各設定あり。  
■4万6000円  
■エス.ピー.アイ



CATZ



**MSX ドライビングランプ  
セット/フォグランプセット**  
ドライビング(全5色)では160W、フォグ  
ランプ(全4色)では130Wの明るさを発揮。  
■ドライビング  
2万5000円～3万3000円  
フォグ 2万5000円～2万9000円  
■エフイーティー

CATZ



**MSC  
ドライビングランプキット**  
55Wの消費電力ながら130W相当のパ  
ワーを実現。装着後でも光軸の微調整  
が可能。ホワイト、ゴールド等、全4色。  
■2万1000円～2万4000円  
■エフイーティー

RAYBRIG



**HID Type200**  
高級感のあるチタンカラーリムを採用  
し、小型でありながらHIDの性能をフル  
に発揮。クリアとプラチナホワイトの2  
色。  
■8万9800円  
■スタンレー電気

BELLOF



**H.I.Dシステム  
HL4 D-drive**  
■EK  
ハロゲン仕様のヘッドライトをHID仕様  
に変更するキット。対応等の詳細は要問  
い合わせ。  
■11万8000円～13万5000円  
■ベロフジャパン

純正輸出仕様



**リアフォグライト**  
■EF  
ヨーロッパ仕様のリアフォグライト。3ド  
ア対応。取り付けには、穴開け加工が  
必要となる。  
■1万2000円  
■エス.ピー.アイ

純正輸出仕様



**テールランプ**  
■EF  
アメリカ仕様のサイドマーカ付きテ  
ールランプ。3ドア対応。MC前・MC後各  
設定あり。  
■4万5000円  
■エス.ピー.アイ

RAYBRIG



**ホワイトサンダー**  
消費電力60/55Wで135/125Wクラスの  
明るさ。明るさと白さのベストバランスを  
追求し、最適な点灯フィードバックを実現  
する。  
■オープン価格  
■スタンレー電気

RAYBRIG



**ホワイトソニックBスタイル**  
ツイン合成膜により高色温度蒼白色を  
実現。リレーハーネスも不要で、樹脂製  
ランプにも装着可能。HID点灯直後の  
雲囲気を追求した。  
■オープン価格  
■スタンレー電気

BELLOF



**純正H.I.D.ヘッドライト用  
交換バルブ**  
純正H.I.D.のバルブを、このバルブに交  
換するだけで、5000Kのアークホワイト  
光に変更することができる。  
■3万9800円  
■ベロフジャパン

RAYBRIG



**R1300 FOG**  
クロームメッキボディが高級感を生みだ  
すフォグランプ。配線不要のリモコン  
スイッチ採用。プラチナブルー、プラチ  
ナホワイト、イエローの3色。  
■2万7500円  
■スタンレー電気

RAYBRIG



**R700 FOG**  
マルチフレクター採用。視認性に優  
れた超小型フォグランプ。プラチナホ  
ワイト、プラチナブルー、イエローの3色。  
■1万6000円～1万8500円  
■スタンレー電気

CAZ



**XSL  
ドライビングランプセット**  
世界最小、最軽量の超小型・高性能ド  
ライビングランプ。ホワイト、イエロー、  
バイオレット等、全7色。  
■1万4000円～1万6500円  
■エフイーティー

Dangun Racing.com



**ELエンブレム (R)**  
■全車  
背景が赤く発光するエンブレム。カラ  
ーはレッドのみ。  
■6000円  
■Dangun Racing.com

純正輸出仕様



**Type-Rエンブレム  
(フロント&リア)**  
■EP  
ヨーロッパ仕様のタイプRエンブレム。  
日本仕様とは違った雲囲気を演出。  
■各4900円  
■エス.ピー.アイ

純正輸出仕様



**フロントHマーク**  
■EK  
ヨーロッパ仕様のフロントHマーク。ブラ  
ックが引き締まった印象を生む。フェリ  
オクーベ MC前用。  
■4000円  
■エス.ピー.アイ

Dangun Racing.com



**ELエンブレム (H)**  
■全車  
こちらは文字が青白く発光する。バック  
のカラーはレッドのみ。  
■6000円  
■Dangun Racing.com

Dangun Racing.com



**ELエンブレム (H)**  
■全車  
背景が赤く発光するエンブレム。カラ  
ーはレッドのみ。  
■6000円  
■Dangun Racing.com

RAYBRIG



**LLクリア/LLホワイト**  
確かな技術に裏打ちされた、製品作り  
への自信により、業界発の「1年保証」を  
実施(規定内に限る)。自信の長寿命設  
計だ。  
■オープン価格  
■スタンレー電気

Back Yard SPECIAL



**ドアミラー**  
■EK  
ホルトオンで取り付けOKのFRP製ドア  
ミラー。軽量化にも貢献。  
■3万9800円  
■バックヤードスペシャル

Dangun Racing.com



**エアロミラー**  
■EK ■EG  
ブルーミラーを採用した、電動式、固定  
タイプのエアロミラー。  
■2万5000円  
■Dangun Racing.com

SPOON SPORTS



**レーシングミラー**  
■EK ■EG  
レーシーなブラックカーボン繊維の質感  
を活かして造られたミラー。  
■各2万8000円  
■スプーン

純正輸出仕様



**リアエンブレム**  
■EK  
ヨーロッパ仕様のエンブレム。小さいバ  
ーツながらドレスアップ効果は大きい。  
■2500円～3500円  
■エス.ピー.アイ

純正輸出仕様



**リアエンブレム**  
■EU ■ES  
SE, EXECUTIVEはヨーロッパ仕様。  
LX, HX, DXはアメリカ仕様。ちょっし  
いイメージチェンジに。  
■各1500円  
■エス.ピー.アイ

バーチャルスピード



**カーボンエンブレム**  
■全車  
カーボンの上にクリスタル加工を施した  
エンブレム。  
■3500円  
■テクニカルガレージモリタ

SS WORK'S



**FRPフロントフェンダー**  
■EK  
ノーマルと同形状。フロントまわりの軽  
量化で“よく曲がる”クルマに、左右設定  
あり。MC前用。  
■各3万3000円  
■SS WORK'S

FEEL'S



**ツューニング  
コンペティションミラー**  
■EK4 ■EG9 ■EG6 ■EF  
カーボンを使用した本格派。ロック機能  
を緩めれば、可倒機能を持つ保安基準  
適合となる。  
■EF 3万8800円/EG6/9 3万9200円  
EK4 4万1100円  
■ホンダツインカム

CRAFT SQUARE



**ツューニング  
コンペティションミラー**  
■EK ■EG ■EF  
角度固定と可倒機能を持つカーボン製。  
装着には別売りのアタッチメントが必要。  
片側の重量はTC-Fが325g、TC-N1は  
365g。3ドア (EKタイプR含む) 用。  
■TC-F 3万7000円/TC-N1 4万1000円  
■クラフトスクエア

VISION



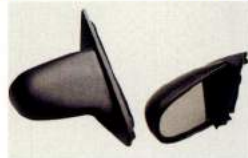
**AERO MIRROR Type-TC**  
■EK ■EG ■EF  
小振りな形状で、レーシースタイルを作  
り上げる。装着はボルトオンでOK。カ  
ーボン調とブラックの2種類。  
■カーボン調 2万6000円  
■ブラック 2万4000円  
■テクニカスポーツ

VISION



**AERO MIRROR Type-EC**  
■EK ■EG  
カーボン調のスタイルが、スポーティな  
イメージを演出するエアロミラー。装着  
はボルトオンでOK。  
■4万8000円  
■テクニカスポーツ

VISION



**AERO MIRROR Type-MC**  
■EK ■EG ■EF  
緩やかなカーブを用いた形状が、ボディ  
にジャストフィット。装着はボルトオンで  
OK。カラーはブラック。  
■2万8000円  
■テクニカスポーツ



## SPOON SPORTS



### エアロウィングアーム

EK9 EK4 EG6

純正と同じ規格で作成され、レースでも使用していたエアロウィパーアーム。ウィング付きなので、走行時の浮き上がりも防止する。

■5500円  
■スプーン

## 純正輸出仕様



### ウィング付ワイパーアーム

EG

イギリス仕様のワイパーアーム。高速走行時のワイパーの浮きを押しやるウィング付き。

■5000円  
■エス.ピー.アイ

## SERGEANT



### SGT アクリルガラス

EG EF

フロントウィンドウ以外の窓を、アクリルにし、軽量化を図る。3ドアのみに対応。

■8万8000円  
■グラッドスラムGT-R

## Back Yard SPECIAL



### FRP製軽量ドア

EK4 EK9

重さは1枚3.5kg。オプションで強化アクリルも用意。右側スライド窓あり3万6000円、窓なし2万6000円。左側2万6000円。

■各8万円  
■バックヤードスペシャル

## J'S RACING



### FRPドア

EK EG EF

5.8kgというノーマル比、約1/3の軽量化を達成するFRP製ドア。左右各設定あり。3ドア対応。

■8万5000円  
■ジェイズ・コーポレーション

## SS WORK'S



### FRPフロントドア

EK

ノーマルと同形状で、軽量化を実現するFRP製ドア。左右設定あり。

■各8万7000円  
■SS WORK'S

## Back Yard SPECIAL



### リヤスポスペーサー

EK9

純正リアスポイラーに、ボルトオンで装着可能。強化ウレタン製。

■1万8000円  
■バックヤードスペシャル

## 純正輸出仕様



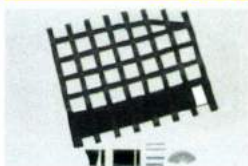
### フロントナンバーベース

EG

ヨーロッパ仕様のナンバープレートセットするためのベース。

■5000円  
■エス.ピー.アイ

## MUGEN



### WINDOW NET

EK9 EK4

シビックレース指定のウィンドウネット。サーキット走行時にも有効。

■1万6000円  
■無限

## SERGEANT



### SGT CIVIC ゼッケンベース

全車

サーキット走行時には必要となるゼッケンベース。EK用ロゴとEG用ロゴの2タイプを設定。

■7000円(2枚セット)  
■グラッドスラムGT-R

## SERGEANT



### SGT プリモ ウィンドウデカール

全車

フロントウィンドウに貼るステッカー。白ベースと赤ベースの2タイプ。競技車用。

■各4800円  
■グラッドスラムGT-R

## J'S RACING



### ウィンドーステッカー

全車

フロントウィンドウに貼って、レーススタイルを演出。

■ホンダプリモ・ホンダ 各4800円  
20th 各5800円  
■ジェイズ・コーポレーション

## To FiT



### BODY GARD

全車

バッテリーとアース線をつなぎ、パルス線をボディに付けるだけでボディをサビから守る。

■レギュラータイプ1万9800円  
ヘビーデューティータイプ2万4800円  
■ツーフット

## To FiT



### オートセイバー

全車

微弱な電子を送ることで、ボディをサビから守る。海沿い等に住むオーナーにオススメ。

■レギュラータイプ1万9800円  
ヘビーデューティータイプ2万4800円  
■ツーフット

## A-SPORTS



### ザ・ガードくん

EK EG EF

エキマニ交換をして車高を落としても、これでエキマニをガードすれば大丈夫。

■1万2800円  
■オート・アドバンス

## Dangun Racing.com



### ジュラルミンレーシングナット

ジュラルミン製軽量ナット。カラーは、クリアー、レッド、ブルー、ブラックの4色。

■4H用 1万6000円  
5H用 2万円  
■Dangun Racing.com

## Dangun Racing.com



### ワイドレッドスペーサー

ホイールのベストセッティングには必要不可欠。4穴、P.C.D100用。2枚1組。

■15mm 1万5800円  
20mm 1万7800円  
25mm 1万9800円  
■Dangun Racing.com

## FOLIA TEC



### ブレーキキャリパーラッカー

全車

スポークの間から見えるキャリパーを塗ることで、足元のドレスアップにアクセントをつける。

■6000円  
■エコプロプロジェクト

ドライバーはもちろん、クルマに乗る人全てが直接接するのがインテリア。マットやペダル等は、快適性や使い勝手等、自分に合ったモノを選びたい。また、昨今必須アイテムとなってきたカーセキュリティや、キーレスエントリー等もセットしたいアイテムのひとつだ。ファミリーユースなら乗る人のことを、サーキット仕様なら操作性アップを狙えることを考える等、自分の目的に合ったインテリアパーツ選びをしたい。

# INTERIOR PARTS

## インテリアパーツ

頻繁に目に触れ、手に触れる場所だけに  
気に入ったモノを選んで使いたい

## SZIGEN



### 5ZR FORMULA PLATE

全車

スポーティなグラフィックが、心地よい緊張感をもたらしてくれるアルミ製フロアプレート。チタンシルバー・レッド・ブルーの3色。

■5800円  
■ディジョンカーズ

## FET KARO



### クレスト

全車

カット&ループ製法による豊かなグラデーションとボリュームで、重厚な質感を演出。防音性、耐熱性、防炎性にも優れる。

■1万3000円〜5万6000円  
■エフイーティ

## FET KARO



### ウーリー

全車

光の角度によって様々な色を発揮。防音性、耐熱性、防炎性に優れる。プリティッシュグリーン、ブルー、グレーの3色。

■1万1000円〜4万8000円  
■エフイーティ

## FET KARO



### ラビス

全車

イエロー、レッド、ブルー、シルバーとブラックのチェック柄。水洗いOK。遮音性、難燃性にも優れ、高耐久性を誇る。

■1万円〜4万5000円  
■エフイーティ

## FET KARO



### フラクシー

全車

ブリリアントブルー、グレーとブラックのコンビのチェック柄がスポーティかつスタイリッシュ。

■1万500円〜4万7000円  
■エフイーティ

## NU tech



### ダッシュマット

全車

ドレスアップ効果だけでなく、日焼けによる色褪せやヒビ割れからダッシュボードを守る。

■8800円  
■ニューテックジャパン



## MUGEN



### SPORTS PEDAL KIT

**EK EG**  
アルミウムをベースに、クラッチ・ブレーキペダルのストッパー部にはニッケルクロームベースの発砲金属を採用した。MT用。  
■1万3500円  
■無限

## SIMONI RACING



### RALLY AUTOMATICO

**全車**  
「シモニレーシング」製のAT車用ペダル。カラーは、ブラック・レッド・イエロー・ブルーの全4色。  
■各6000円  
■エフイーティー

## SIMONI RACING



### RALLY ERGAL

**全車**  
ヨーロッパのドレスアップバーツメーカー「シモニレーシング」製のMT車用ペダル。ブラック・レッド・イエロー・ブルーの全4色。  
■各6000円  
■エフイーティー

## CARBING



### パッセンジャープレート

**EK EG**  
助手席の人が、カーブや急ブレーキ時に両足を安定させるためのアイテム。ファッション性も抜群。  
■8000円  
■オクヤマ

## CARBING



### ドライバーフットレスト

**EK**  
ドライバーが、コーナリング時に左足で踏ん張ることのできる大型フットレスト。タイプR・3ドア用。  
■4000円  
■オクヤマ

## SERGEANT



### SGTレーシングフットプレート

凹凸のあるフロアをフラットにし、ペダルワークをアシストするアルミ製プレート。  
**EK** (タイプR、3ドア)  
**EG** (3ドア、フェリオクーペ)  
**EF** (3ドア)  
■9800円  
■グラントスラムGT-R

## Marksman



### マークスマンM5

**全車**  
キーフリーシステムが標準装備される。M4にプラスアルファの機能を持たせたセキュリティシステム。  
■3万9800円  
■クルージングジャパン

## SZIGEN



### 5ZR FORMULA PEDAL (FAH)

**全車** (AT車用)  
ハート柄がかわいらしさを演出する。AT車専用で、カラーはチタンシルバー・ウッドルック。  
■5800円  
■ディジョンカーズ

## SZIGEN



### 5ZR FORMULA PEDAL (FAT)

**全車** (AT車用)  
こちらはシンプルでシックなウッドタイプ。AT車専用で、カラーはチタンシルバー・ウッドルック。  
■5500円  
■ディジョンカーズ

## SZIGEN



### 5ZR FORMULA PEDAL (P)

**全車** (MT車用)  
アルミの質感が、スポーティな室内を演出してくれる。カラーは、チタンシルバー・レッド、ブルーの3色。MT車用。  
■5000円  
■ディジョンカーズ

## SZIGEN



### 5ZR FORMULA PEDAL (PTC)

**全車** (MT車用)  
チタンシルバーとカーボンカラーを組み合わせたデザインは、レーシーなスタイルにぴったり。  
■5800円  
■ディジョンカーズ

## LEVOC



### Dunas

**全車**  
個性的なアクセルペダルLV-521 (M)、LV-522 (L)とブレーキペダルLV-524 (M)。AT車、MT車共用。LV-521は'87.9〜'91.8に、LV-522とLV-524は'91.9〜に対応。  
■オープン価格 ■ナボレックス

## To FiT



### ワンボディーアーム

**全車**  
サイレンをエンジンルーム内に固定し、バッテリーのプラスとマイナスに接続するだけで簡単に設置可能。オプションのスピーカーモコンは2800円。  
■9800円  
■ツーフット

## Carbine



### デジタルキーパッドセキュリティ

**全車**  
4桁の暗証番号を入力しなければ、エンジンスタートを始動させることができない、イモビライザータイプのセキュリティ。  
■1万2800円  
■クルージングジャパン

## R-SPEC



### SOS290 II

**全車**  
様々な状況に対応する豊富な機能で、車上狙いや盗難からクルマを守る。超小型なので置き場所にも困らない。  
■3万4800円  
■データシステム

## ONE-M



### S-600スターター付きセキュリティ

**全車**  
S-300の機能にエンジンスターター、トランスポーナーの機能をプラスした、ONE-Mシリーズのフラッグシップモデル。  
■4万8000円  
■Dangun Racing.com

## ONE-M



### S-300カーセキュリティ

**全車**  
ジャンプアップタイプリモコンを採用。リモコン2個付き。リーズナブルプライスもお得。  
■2万9800円  
■Dangun Racing.com

## Marksman



### マークスマンM4

**全車**  
異常を感知したら、6種類の音が118dBの大音量で警告するなど、様々な機能を持ったマークスマンのベーシックモデル。  
■3万4800円  
■クルージングジャパン

## S-200



### キーレスエントリー

**全車**  
ジャンプアップリモコンを採用したキーレスエントリーシステム。集中ドアロックがなくても、モーターとの併用で対応。  
■1万9800円  
■Dangun Racing.com

## To FiT



### キーレスエントリー

**全車**  
約5m離れた所からでもキーのロック&解除が可能。スモールライト等を点滅させて確認もできる。リーズナブルなプライスも魅力。  
■9800円  
■ツーフット

## To FiT



### key一体式リモコンドアロック

**全車**  
ジャックナイフ式ワンタッチ折畳みキーに、キーレスエントリー機能を持たせたタイプ。電波式なので、リモコンをクルマの方向に向けなくても作動できる。  
■9800円  
■ツーフット

## R-SPEC



### リモコンドアロック RDL27X II

**全車**  
荷物を抱えている時や、インロックしてしまった時でも簡単にドアのロック&解除が可能。  
■リモコン2個付属 1万9800円  
■リモコン1個付属 1万5800円  
■データシステム

## To FiT



### イモビシステム

**全車**  
イモビキーがないとエンジンがかからない、クルマの盗難防止を重視したアイテム。  
■ループタイプ 1万4800円  
■タッチキータイプ 9800円  
■ツーフット

## To FiT



### トーキングアーム

**全車**  
ボイスアラーム&リモコンドアロック一体型のセキュリティ。ショックセンサー、電流感知センサー等を内蔵。スターターカッター機能付き。  
■2万4800円  
■ツーフット

## R-SPEC



### ハンズフリーフォン HFP760V2

**全車**  
音切れやハウリングの少ない完全双方向同時通話を可能とした、高性能ハンズフリーフォン。携帯電話別専用接続ハーネスは3000円。  
■1万6800円  
■データシステム

## R-SPEC



### TV-KIT

**EK EU ES**  
走行中でもテレビを見られるようにするキット。渋滞中でも同乗者を飽きさせずに済む。EKは3/4/5に対応。  
■1万9800円  
■データシステム

## PIVOT



### レーシングスタータースイッチRS-1

**全車**  
レースカーのようなブッシュ式エンジンスタータースイッチ。パネルに穴を開け、別売りターボタイマーハーネス併用で簡単取り付け可能。  
■6500円 ■ピボット

## Amage



### カーボンアングル

**全車**  
用途に応じて使えるカーボン製のL字アングル。大は150×150×320mm、小は50×50×320mm。500×500mm、厚さ1.5mmのパネル(1万円)もある。  
■大 9000円/小 5000円  
■アルナージュ

## Dangun Racing.com



### アルミサイドブレーキノブ

**全車**  
アルミの質感が、レーシングライクなインテリアを演出してくれること間違いナシ。  
■4800円  
■Dangun Racing.com

## R-SPEC



### ワイヤレスエンジンスターター WES251

**全車**  
エンジンスターターだけでなく、ドアロックやカーセキュリティにもシステムアップできるように設計された新リモコンを採用。  
■価格未定  
■データシステム



豊富なカラーリングやデザインが魅力のステアリングとシフトノブ。交換を考えた場合、ついつい見た目で選んでしまいがちだ。しかし、スポーツ性能に優れたシビックのオーナーなら、重視したいのは操作性への影響力。形状や大きさ、素材などにもこだわり、握りやすく扱いやすいものを選ぶことで、よりスムーズで精度の高いマシンコントロールが可能になるはずだ。ドライバーが直接触れるパーツだけに、納得の一本を厳選したい。

# SHIFT KNOB & STEERING

シフトノブ&ステアリング

## ドライバーの意思をマシンに伝える重要なアイテムだ

# SHIFT KNOB

BLITZ



### RACING SHIFT KNOB

耐久性に優れ、熱を持つことがないジュラコン樹脂を削り出しで造形。色は白と黒の2タイプ、形状は丸形と丸型（写真右）を設定している。  
■3500円 ■ブリッツ

GREX



### Shift Knob

色鮮やかなシフトパターンエンブレムは赤・青・パールホワイトの3色の設定がある。アルミ削り出しクロームメッキ仕上げ。  
■4000円 ■トラスト

FEEL'S



### シフトノブ

シフトストロークが短くなるように設計された。アルミ削り出しの美しい質感が印象的なシフトノブだ。  
■4800円 ■ホンダツインカム

SPOON SPORTS



### シフトノブ

レースシーンで培われたノウハウを活かし開発された。手によく馴染む形状で、ジュラコンとアルミの2タイプがある。  
■4500円 ■スプーン

MUGEN



### SHIFT KNOB

アルミニウム材から切削製作し、表面をアルマイトのハードコートで仕上げたこだわりの5MT用シフトノブ。  
■6500円 ■無限

INTERGET



### ホワイトシフトノブ

色はドライビング中でも視界に入りやすい白を採用。ジュラコン素材削り出し。球形と楕円形の2タイプ。  
■3800円 ■C-ONE PRO SHOP

INTERGET



### カーボンブラックノブ

素材には手触りが良く、熱くなりくい上質のウッドを使用。球形と楕円形の2タイプを用意。  
■5800円 ■C-ONE PRO SHOP

INTERGET



### チタンシフトノブ

純チタン削り出しならではの手触り感と重量感がスポーティさを主張する。球形と楕円形の2タイプ。  
■1万5000円 ■C-ONE PRO SHOP

SIMONI RACING



### WINNER

クロームとレザーを使ったシフトノブ。グリップ部には滑りにくいパンチングレザーを採用。色は灰・黒・緑・赤・青・黄。  
■9000円 ■エフイーティー

OMP



### Mercury

レーシングフィールドで高い信頼を得ているOMP製シフトノブ。色は黒・青・赤・黄・カーボン・ウッドの6タイプ。  
■6500円〜7800円 ■エフイーティー

OMP



### Jupiter

球形を採用したダイナミックなシフトノブ。グリップ感も良く、的確なシフトコントロールを実現する。  
■8000円 ■エフイーティー

Dangun Racing.com



### アルミMTシフトノブ

リアルカーボンがコックピットをスポーティに引き締める。飽きのこないデザインも魅力的だ。  
■6200円 ■Dangun Racing.com

Dangun Racing.com



### ヘビーウェイトシフトノブ

適度な重量感と手に良く馴染むデザインが、リズミカルで正確なシフトワークを可能にする。  
■8000円 ■Dangun Racing.com

SZIGEN



### 5ZR FORMULA SHIFT KNOB(FA・FW)

チタンシルバーベースのカーボンブラック(FA)と木目調(FW)の2タイプ。  
■6000円 ■ディジョンカーズ

SZIGEN



### 5ZR FORMULA SHIFT KNOB(FS)

チタンシルバーとカーボンブラックのコンビを採用。重厚感漂う形状が個性的だ。  
■6300円 ■ディジョンカーズ

MASCOT



### シフトノブ

適度な重量感でシフトフィールを向上させる。ビニールコーティング仕上げの球タイプ。色は青・赤・白・黒・黄。  
■3000円 ■シルクロード

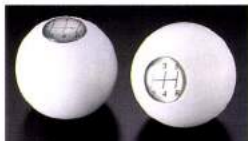
RIGID



### リジット・シフトノブ

ミスシフトの防止と的確な操作性を可能にする。長さはS・M・Lの3種類を設定。  
■アルミ 3300円  
■ジュラコン 2500円  
■アルファ・リジット事業部

CUSCO



### スポーツシフトノブ

温度変化に影響を受けにくいジュラコンを採用。グリップ感の良い球形タイプで心地良いシフトワークを可能にする。  
■3000円 ■クスコジャパン

Mr.ALEX



### WRC type シフトノブ

ゴム製の滑りにくいシフトノブ。リーズナブルな上、シフトフィールの向上に貢献する。  
■1800円 ■Mr.アレックス

BE FREE



### ヘビーウェイトシフトノブ

真ちゅう削り出しで、重量は約780g。シフトの引っ掛かりを解消し、爽快なシフトチェンジを楽しめる。写真は他車種用。  
■6800円 ■BE FREE

DC SPORTS



### シフトノブ

タイプRの純正シフトノブより少し小さいサイズを採用。色褪せないアルマイト加工。新型シビック用は受注生産。  
■9000円 ■Fast Beat Products

PIVOT



### “アウトロー”シフトノブ

チタン調仕上げのグリップ部は最大30mm上下でき、最適なシフトポジションの設定ができる。オールアルミ削り出し。  
■9800円 ■ピボット

LEVOC



### アジャスタブルノブ

ベッド部を無段階角度調節でき、最適なポジションを構築できる。MT車・ゲート式AT車に装着可能。  
■EG9-6対応  
■ナボレックス

VISION



### SHIFT LINKAGE BUSH

曖昧なシフトフィールを解消し、ガッチリとしたタッチを得ることができる。EK9・4、EG9・6、EF9用。  
■8000円 ■テクニカスポーツ

SPOON SPORTS



### 強化型チェンジロッド

同社シフトリンクageブッシュキット交換の際、走行距離が5〜6万キロ以上なら同時交換してレスポンスアップを図りたい。  
■1万4000円 ■スプーン

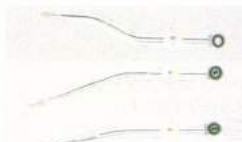
SPOON SPORTS



### シフトリンクageブッシュキット

純正品と交換することで、ガッチリとしたタッチと剛性感のあるシフトフィールを実感できる。EK9・4、EG9・6、EF9対応。  
■1万2000円 ■スプーン

DC SPORTS



### ショートシフトレバー

ノーマルに対し45〜50%のショートストローク化。アルミを採用し、軽量化も実現した。EK・EG・EF系対応。  
■2万4000円 ■Fast Beat Products

C's



### ショートストロークシフト

純正シフト対比75%のストロークにする。独自の技術により節度感のある快適なシフト操作を堪能できる。全車対応。  
■2万9000円〜3万3000円 ■カメラード

FEEL'S



### クイックシフター

素早いシフト操作を可能にする。ピロボール付きなので、動きがスムーズに決まる。EG9-6対応。  
■3万1000円 ■ホンダツインカム

注意：各パーツのデータは2001年11月1日現在のものです。場合によっては価格改訂・仕様変更などもあると思われます。パーツを購入する際には、商品の仕様、取り付け方法、価格、取り付け可能な年式、グレードなど、よくお確かめください。各パーツの問い合わせは184〜185ページにあります。



## MOMO



## SPORT

Dシェイプとカーボンリングが、より一層スポーティさを演出する。美しいイエローのホーンボタンが特徴的。サイズ350φ。  
■3万3000円 ■レアーズ

## MOMO



## PILOTA

操作性に優れた形状とカーボン柄のホーンボタンが、イタリアンテイストをくすぐるブラックスポークステアリング。サイズは350φ。  
■3万3000円 ■レアーズ

## SPOON SPORTS



## ステアリング

イタリアMOMO社製の操作性の高い360φステアリングホイール。ホーンボタン付き。EK・EG系対応の専用ボスは9000円。  
■3万6000円 ■スプーン

## MUGEN



## MUGEN-MOMO SPORTS TYPE

無限がデザインし、イタリアMOMO社が製作した370φのスポーツタイプ。ホーンボタンは脱着式。車種別専用ボスは6000円〜。  
■4万5000円 ■無限

## STEERING

## NARDI



## ツインライン

パンチングレザー&ブラックスポークを採用した日本限定品。シンプルで、手によく馴染むデザインが魅力的だ。ホーンボタン・ホーンリング付きの350φ。  
■3万3000円 ■エフイーティー

## NARDI



## チャレンジ

ダイナミックなデザインがコクピットにインパクトを与える日本限定品。ホーンボタン・ホーンリング付き。パンチングレザー&ブラックスポークの350φ。  
■3万5000円 ■エフイーティー

## NARDI



## COMPETITION

レースからのフィードバックを活かし、機能美も追求したブラックレザー&シルバースポークの高剛性ステアリング。サイズは365φと330φ。ホーンボタン付き。  
■2万8000円 ■エフイーティー

## NARDI



## GARA3

シンプルかつ美しい仕上がりのブラックレザー&シルバースポーク。ホーンボタン・ホーンリング付き。サイズは350φ。  
■2万7000円 ■エフイーティー

## MOMO



## SPIDER

コクピットをレーシーに演出するカーボンと革のコンビ。鮮やかなイタリアンレッドのホーンボタンが印象的だ。サイズは350φと320φ。  
■3万5000円 ■レアーズ

## INTERGET



## SR-R

ディープコーンを採用。SRシリーズの基本形である楕円グリップ断面とイタリア製本革を使用している。サイズは360φ。  
■2万6000円 ■C-ONE PRO SHOP

## INTERGET



## SR-X

理想のドライビングポジションを崩さないディープコーンタイプ。滑りにくいバックスキンモデルもある。サイズは350φ。■2万8000円/バックスキン3万円 ■C-ONE PRO SHOP

## SIMONI RACING



## X2 CARBON LOOK

カーボンリングがスポーティさを演出する。サイズは350φ。色は黒・青・黄・赤の4タイプから選べる。受注発注品の330φタイプもある。  
■3万2000円 ■エフイーティー

## SIMONI RACING



## BARCHETTA

操作性に優れた350φベーシックタイプ。スポーク部はメッキで、色は青・赤・黄・緑・灰の5タイプがある。  
■3万円 ■エフイーティー

## OMP



## コルシカ

95mmディープタイプの操作性の高いステアリングホイール。レザーやスウェードタイプを始め、スポークにも多数のカラーバリエーションがある。サイズは350φ。  
■3万2000円 ■エフイーティー

## SPLASH



## ステアリングボスキット

ノーマルタイプと、軽量化したスポーツタイプがある。別売りのスペーサーは10mm〜30mm(1800円〜2600円)。EK・EG・EF系対応。  
■6000円〜1万8000円 ■ウォーカージャパン

## atc



## TOP-SPEED

操作性を追求し、ニュートラルグリップ部にブラックエラザーを採用した本格的なスポーツモデル。350φと325φの2タイプ。  
■2万3000円 ■ATCインターナショナルジャパン

## atc



## RALLYE

コンペティション用に開発され、高い操作性と高強度を誇る。トップマーク付きから無しまで全7タイプ。95mmディープコーン、350φ。  
■2万5000円 ■ATCインターナショナルジャパン

## Personal



## NEO GRINTA φ33

数多くのレーシングフィールドで活躍するパーソナルの330φスポーツモデル。確かな操作性と優れたデザイン性を両立している。  
■2万6000円 ■オートランダム

## INTERGET



## SR-1

安定したグリップフィールを発揮するオールラウンドモデル。T字型スポークがメーター視認性を向上。サイズは355φ。  
■2万5000円 ■C-ONE PRO SHOP

## Works Bell



## SHORT BOSS KIT ホンダ用

同社Ball Lock System RAPFIX装着時、ステアリング位置が手前過ぎる場合に使用する専用ショートタイプボス。97年9月以降のシビックに使用可能。  
■1万3000円 ■ワークスベル

## Works Bell



## Ball Lock System RAPFIX

ステアリングのワンタッチ脱着を可能にし、盗難防止や乗降性の向上に貢献。10個のボールロックがガタツキを防止する。60mmスペーサーにもなる車検対応品。  
■2万9800円 ■ワークスベル

## FET SPORTS



## クイックリリーススペーサー

ステアリングの脱着がワンアクションで行なえる車検対応の25mmスペーサー。盗難防止や乗降性アップなどの効果がある。ステアリングプレート付き。  
■1万1000円 ■エフイーティー

## CRUISE



## スーパーステアリングアジャスター

ステアリングのオフセットを調整し、ベストポジションでのドライビングを可能にしてくれる。調整幅は35mm〜85mm。  
■1万3800円 ■CRUISE

## A-SPORTS



## 全調式ハンドルボススペーサー

約40mm〜80mmの間で自由にステアリング位置を調節できるネジ式のボススペーサー。材質はアルミ削り出し。  
■1万2800円 ■オート・アドバンス



高性能なNAエンジンを搭載し、限りないポテンシャルを発揮するシビック。さらなるパワーを引き出そうとエンジンチューニングを施すのなら、高精度な追加メーター類の装着は必須となる。マシンのコンディションを正確な数値で把握し、徹底的に管理することで、厄介なエンジントラブルの防止に役立つからだ。また、装着するだけでコクピットをスポーティに演出できるのも大きな魅力である。機能性はもちろんのこと、ファッション性にも優れた追加メーターをセレクトしよう。

# METER

メーター

## コクピットをスポーティにキメながら マシンをトラブルから守ろう

K's



### EF系マイナー前用 スピードメーター

240km/hスケールのスピードメーター。日本精機製のメーター(メーター内に「NS」と刻印されている)のみ対応。

■3万5000円(完成品) ■ケイズ

K's



### EF系マイナー後用 スピードメーター

スケールは210km/hまで刻んでいる。日本精機製のメーター(メーター内に「NS」と刻印されている)のみ対応。

■3万5000円(完成品) ■ケイズ

K's



### EG系用スピードメーター

ノーマルスピードメーターを250km/hまでスケールアップ。メーター誤差も少なく、信頼性を発揮する。

■5万円(預かり改造) / 6万5000円(完成品) ■ケイズ

SPOON SPORTS



### METER ASSY

スピードメーターだけでなく、すべてのグラフィックを変更してあるオリジナルデザインのメーターASSY。EK9対応。

■6万8000円  
■スプーン

MUGEN



### CIVIC TYPE R(EK9) SPORTS METER KIT

250km/hフルスケール、オリジナルデザインのメーターASSY。EK9対応。

■8万5000円 ■無限

GReddy



### Meter Series

52・60φで各種設定があり、60φではピークホールド・ワーニング機能付きもある。パネルは白と黒の他、一部に銀も用意。写真は電子式油圧計。

■1万2000円〜3万5000円 ■トラスト

A'PEXi



### 120φ EL TACHOMETER

1回転360度で10000rpm表示の超広角スケールを採用した。ピークホールド・2段階ワーニング機能などを搭載。パネルは白と黒、写真は白パネル夜間照明時。

■2万9800円 ■アベックス

A'PEXi



### EL SYSTEM METER SERIES

電子式でブースト・排気温度・温度・圧力計、機械式でブーストとバキューム計を設定。ELブルー照明やピークホールドなど多機能搭載。パネルは白と黒。■1万3000円〜3万6000円 ■アベックス

HKS



### φ52 ダイレクト ブライツメーターシリーズ

寿命が長く鮮やかなLED発光方式を採用。機械式で、温度・圧力・ブースト・バキューム計の設定がある。パネルは黒と白。■1万3800円〜1万6800円 ■エッチ・ケー・エス

HKS



### METER SERIES

60・46φ、電子・機械式、ピークホールド・ワーニング機能付きなど、写真の温度計をはじめ各種豊富な設定がある。パネルは銀・白・紺の3タイプで機械式では52φも用意。■9800円〜3万5800円 ■エッチ・ケー・エス

SARD



### PRO METER EL

電気式にはピークホールド・ワーニング機能等を搭載。機械式を含め、排気温度・油圧計など各種設定がある。60φでパネルは白と黒。写真は電気式温度計。

■1万3000円〜3万5800円 ■サード

BLITZ



### BL RACING METER

業界初ブラックライト内蔵で鮮やかな照明を可能にした機械式メーター。52・60φでブースト・バキューム・油圧・温度の設定がある。

■1万4800円〜1万7800円  
■ブリッツ

BLITZ



### RACING METER i-D

文字盤照明にイルミドライブを採用し、高い視認性を誇る。52・60φ機械式でブースト・バキューム・油圧・温度を設定。パネルは白・黒・青。■1万2800円〜1万6800円 ■ブリッツ

BLITZ



### RACING METER DC

超小型ステッピングモーターを採用した薄型・軽量の60φ電気式メーター。圧力・温度計の他、ブースト計は2.0と2.5を設定。ピークホールド・ワーニング機能など多機能搭載。■2万円〜3万2000円 ■ブリッツ

GReddy



### Twin Pressure Meter

同軸上で2種類の圧力を測定、表示する。メーター表示スケール範囲内であれば、気体、液体を問わず計測可能。サイズは80φ。

■3万8000円  
■トラスト

K's



### MASTERメーターシリーズ

コストを追求したハイクオリティなスタンダードタイプ。パネルは白と黒を設定。写真の電圧計を始め一部電気式で各種リリース。

■4000円〜2万5000円  
■ケイズ

K's



### EL ブライツメーターシリーズ

夜間照明には視認性が高く、発光寿命が長いELパネルを使用。文字はタイプLとA-fineの2タイプ、サイズは52φ機械式で各種設定あり。写真は油温計タイプL。

■9000円〜1万4000円  
■ケイズ

K's



### P.GAUGEメーターシリーズ

文字盤を始め透過色などに多彩な色設定があり、その組み合わせは全4480パターンにもなる。油圧計など52・60φ機械式で各種リリース。ブースト計は80φも設定。

■1万5000円〜1万6000円  
■ケイズ

K's



### P.L.S (完全透過照明) メーターシリーズ

新SI単位のリニューアルタイプと在庫分のみ販売(01年11月現在)の従来型がある。52・60・80φ機械式で各種設定あり。写真は従来型真空計タイプL。

■8500円〜1万4000円 ■ケイズ

SARD



### STACK ST200

ピークホールド機能搭載の80φタコメーター。青色の夜間照明と赤色の指針が高い視認性と美しさを両立する。パネルは白と黒。専用メーターパネルは9000円。

■6万円  
■サード



## PIVOT



## RACING Vacuum Meter-60

7色ある夜間照明の中から好きな色を選べる反射照明式60φバキューム計。計測誤差も少なく、愛車のコンディションをしっかりと把握できる。取り付けスタンド付き。  
■1万5800円 ■ピボット

## PIVOT



## RACING TACHO LAMP-X

徹底的な軽量化によりブレを防止。設定した回転数で、内蔵シフトランプと付属の外付け大型シフトランプが同時に点灯する。80φでパネルは白と黒、取り付けスタンド付き。  
■2万6800円 ■ピボット

## ULTRA



## STEP DUAL TEMP GAUGE

油温・水温を計測できるステッピングモータードライブ方式の52φ電子式温度計。ピークホールド機能付き。市販のセンサー取り付け用アダプターが別途必要。  
■3万円 ■永井電子機器

## ULTRA



## STEPPING MOTOR DRIVE TACHOMETER 120φ

120φと大口径ながら超薄型軽量を実現。ワーニング・ピークホールド機能など多機能を搭載している。80φ(3万5000円)の設定もある。  
■6万円 ■永井電子機器

## OMORI



## メーターシリーズ

サイズは45・52・60・80φ、パネルは黒と白、機械・電子式、ピークホールド・ワーニング機能搭載など各種豊富なラインアップを誇る。写真は電子式水温計。  
■4000円 ~3万4800円 ■大森メーター製作所

## INTEGRAL



## デジタルコンポメーター 水温計

センサー取り付け不要で、E.C.U配線に接続するだけの簡単取り付けタイプ。オーバーヒートを知らせるアラーム機能付き。パネルは白・黒・グレー。  
■2万2800円 ■インテグラル

## SARD



## STACK ST8100/ST8130

回転数・水温・油温・油圧・車速・距離・残燃料・ラップタイムに加え、ST100は燃圧とコーナSPも表示。ピークホールド機能等も搭載。  
■ST8100 23万8000円/ST8130 17万3000円 ■サード

## SARD



## ATTACK METER

車速・回転数・コーナースピード・ラップタイム・ゼロヨン・距離・スピードリミッター解除など12項目を大画面で表示。ジョグダイヤル方式で操作性も抜群。  
■2万4800円 ■サード

## BLITZ



## POWER METER i-D

パワー・スピードをリアルタイムで計測&表示の多機能パワーメーター。シャシーダイナモ計測・12種類のタイム計測&過去6回の記憶・ピークホールド・ワーニング機能なども表示可能。  
■2万4800円 ■ブリッツ

## A'PEXi



## レブスピードメーター GP

回転数、速度の他、様々な計測ができる。別売りのGセンサー(5500円)を使用すれば、前後左右の加速度測定が可能になる。EK9・4・3、EG6・4、EF9対応。  
■2万2800円 ■アベックス

## INTEGRAL



## デジタルコンポメーター ノックメーター

ターボエンジンのブーストアップにより発生するノッキングを感知し、レベルメーター表示とアラームで告知する。EK4、EG9・6、EF9対応。  
■2万9800円 ■インテグラル

## INTEGRAL



## デジタルコンポメーター ブースト計

天候や高度による気圧変化に左右されない絶対圧式の圧力センサーを採用。ピークホールド機能などを装備。パネルは白・黒・グレーの3タイプ。  
■2万5800円 ■インテグラル

## INTEGRAL



## デジタルコンポメーター A/Fモニター

空燃比計測専用センサーを使用した超高精度メーター。燃調チューニングの必需品だ。パネルカラーは白・黒・グレーの3タイプを設定。  
■11万8000円 ■インテグラル

## INTEGRAL



## デジタルコンポメーター 排気温度計

オーバーヒートを知らせるアラーム、走行後に最高温度をチェックできるピークホールド機能を搭載。パネルは白・黒・グレーの3タイプ。  
■2万9800円 ■インテグラル

## INTEGRAL



## デジタルコンポメーター 油温計

ピークホールド・アラーム機能を装備。信頼性、視認性に優れ、データを瞬時に把握できる大型デジタル表示だ。パネルは白・黒・グレーの3タイプ。  
■2万5800円 ■インテグラル

## FIELD



## HYPER COUNTER

0~100・200・400m通過速度&タイム計測など多機能を搭載。ピークホールド機能付きのスピード&タコの表示もできる。EK9・5・4、EG9・6・4、EF9・3対応。  
■1万6800円 ■フィールド技研工業

## PIVOT



## Water Temp Gauge

センサー取り付け不要で、純正水温センサー信号を接続するタイプ。水温を高精度表示し、ワーニング機能付き。EK9・4、EG9・6対応。  
■1万2000円 ■ピボット

## PIVOT



## SPEED METER-X

タバコ一箱の約半分程度のコンパクトボディに350km/hスピードメーター・リミッター解除・ゼロヨンオート計測機能を搭載している。EK9・4、EG9・6、EF9対応。  
■9800円 ■ピボット

## TECHTOM



## CM-100 ホンダ用 コンパクトモニター

車速・水温・吸気管圧などをリアルタイム表示する。ピークホールド機能付き。取り付けはコネクタ接続のみと簡単にできる。EU1・3対応。  
■1万9800円 ■テクトム

## R-SPEC



## デジタルスピードメーター DSM340B

レプリミットインジケーター・タイム計測・タイヤ外径補正機能などを備えた多機能デジタルスピード&レバカウンター。  
■1万6800円 ■データシステム

## K's



## 水温計セッティングアダプター

ラジエターアッパーホース取り付けタイプ。ホースが抜けにくい設計でアルミニウム削り出しアルマイト処理済み。  
■4800円 ■ケイズ

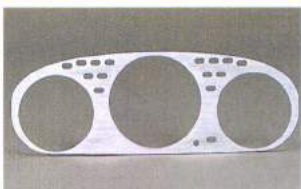
## SARD



## STACK カーボンメーターパネルKIT

STACK ST8100/ST8130の装着を容易に行なうための車種別専用パネルキット。各種インジェクターランプ、車速信号用アンブ等が付属。EK4対応。  
■4万5000円 ■サード

## MUGEN



## METER UNDER VISOR

メーター盤面上に取り付けするアンダーバイザー。アルミニウム材をマシニングにて加工し仕上げた。色は赤とシルバー。  
EK9・4対応。  
■赤 1万6000円/シルバー 1万5000円 ■無限

## PIVOT



## Auto SHIFT LAMP-X

センサー配線不要のシガーライター差し込み式。設定回転域で大型アルミ削り出しシフトランプが赤く点滅する。ランプ照度調整機能付き。  
■1万2800円 ■ピボット

## SARD



## P.B.I.

設定した回転数を4段階の領域に分けて、緑と赤のライトが点灯&点滅し、回転領域を知らせる。装着場所を選ばない超軽量アルミボディ。  
■1万4800円 ■サード



シビックの純正シートには、レカロを始め機能性の高いモデルを採用している。しかし、より激しいスポーツ走行を求めるならば、フルバケタイプへの交換は避けて通れない項目となる。ホールド性や安全性はもちろん、自分の体格も考慮し、マシン操作を妨げないものを選びたい。また、リクライニングタイプにも様々な機能や色の設定があるので、個性を主張するには最適である。特に、タイプRは「赤シート」のイメージが強いが、あえて違う色でコーディネートするのも面白いだろう。

# SEAT

シート&シートベルト

妥協のないシート選びが  
思い通りの走りをする

## RECARO SR-SPEED

リクライニングでありながら、高いホールド性を実現。色は黒地に赤・青・グレーの3タイプ。ベースフレームは2万2000円。  
■オープン価格  
■トライアルプロジェクト レカロスピード事業部



## RECARO LX-F

シートクッションのサイドサポートが低めの設定になっており、乗り降りがスムーズにできる。色はセンターに赤系と黒系を採用した2タイプ。ベースフレームは2万円〜。  
■16万円  
■プリンプ



## RECARO orthopad

最新の整形外科を集約した腰痛予防シート「オルソパッド」。汗を吸い取る機能や、疲労を軽減するシートヒーターを採用し、快適性は抜群。色は全5色。ベースフレームは2万円〜。  
■38万円  
■プリンプ



## RECARO SR-IV

レーシングフィールドでのノウハウを集約し、日本人の平均体型に合わせて設計。快適性とホールド性を高めた形状を採用した。色は全6色。ベースフレームは2万円〜。  
■16万円  
■プリンプ



RECLINING  
SEAT

## BRIDE REVS

ウエストとヒップを確実にホールドする新設計のホールディングシステムを採用し、さらに乗降性も考慮した設計。色は黒と赤の2タイプ。スーパーシートレールは1万5000円。  
■8万3000円  
■ティーズ



## BRIDE XAX

「エルゴ」のスポーツ性能はそのままに、「レブス」の高い乗降性とホールディングシステムを採用した「ザックス」。色は黒と赤の2タイプ。スーパーシートレールは1万5000円。  
■8万3000円  
■ティーズ



## BRIDE ERGO

「ブリックス」の持つ高度なスポーツ性能を継承し、優れた快適性能も兼ね備えたスーパースポーツモデル「エルゴ」。色は赤と黒の2タイプ。スーパーシートレールは1万5000円。  
■8万3000円  
■ティーズ



## BRIDE BRIX

フルバケット並みのホールド感とサポート性能でドライビングポジションを安定させる。スーパーレーシングモデル「ブリックス」。色は赤と黒。スーパーシートレールは1万5000円。  
■8万8000円  
■ティーズ



## TRY FORCE RECARO SR-IV

レカロSR-IVにパープルファブリック地を採用したトライアルオリジナルバージョン。他では手に入らないスペシャルカラーが魅力。ベースフレームは2万2000円。  
■18万5000円  
■トライアルプロジェクト



## AAR STREET SPORTS

ローポジションとハイグリップサポートを実現したスポーツドライビング用ストリートモデル。ファブリック(黒)と合成レザー(赤・白・黒・オーク)を設定。シートレグは1万8000円〜。  
■12万5000円  
■ウェッズ



## AAR BASIC

上下二分割のバックレストは、それぞれ無段階の調節が可能。スポーツ走行にも最適。ファブリック(黒)と合成レザー(グレー・オーク)を設定。シートレグは1万8000円〜。  
■13万3000円  
■ウェッズ



## sparco STAR II

高い快適性能に加え、スポーツドライビングをしっかりとサポートする高いホールド性能を発揮する。色は黒・赤・青・グレーの4タイプの設定がある。  
■7万8000円  
■イーザーライダース



## sparco SPORTIVO

日本人の標準体型を考慮して開発。アグレッシブなデザインと、高いスポーツ性能が魅力的だ。色は黒・赤・青・アルカンタラの4タイプ。  
■黒・赤・青 9万1000円/アルカンタラ 11万円  
■イーザーライダース



## KÖNIG K5000G

日本人の体格を基準に設定し、ホールド性に優れる。スライドレール付きで、ショルダークラッシュは黒・赤・青・黄・グレーの5タイプ。シートフレームは1万3000円。  
■オープン価格  
■エフイーティ



## VISION STYLE SEAT

ワンタッチでスライドする座面部分が快適なドライビングフィールを実現する。ドライバース専用他、ナビ専用モデルも設定。色は黒・灰・白・灰の3タイプ。  
■6万5000円  
■テクニカスポーツ



## エム・ツーフルリクライニングシートタイプSS

スポーツ性能を重視した設計で、フルバケットに近いホールド性能を確保。色は黒・赤・青の3タイプ。専用シートレールは1万3000円。  
■2万7800円/左右セット 5万4000円  
■エム・ツー販売



## エム・ツーフルリクライニングシートタイプTS

快適なロングドライブとスポーツ走行を両立させたハバフォーマンスタイル。色は黒・赤・青の3タイプ。シートレールは1万3000円。  
■2万9800円/左右セット 5万8000円  
■エム・ツー販売



## BLITZ BUCKET SEAT GT-3

ブリッツとケーニッヒの共同開発により誕生した。各サポート部がドライバースを確実にサポートし、ドライビングを安定させる。色は黒・赤・青の3タイプ。シートレールは1万5000円。  
■7万9000円  
■ブリッツ



## JAMEX CLUB SUPERSPORT SEAT

機能性とファッショニズムを追求したスポーツシート。横G、縦Gに負けない抜群のホールド性を誇る。色は黒・赤・青の3タイプ。シートレールは1万5000円〜。  
■4万9000円/左右セット 9万5000円  
■セクト





## RECARO SP-GN

日本車と日本人のためにレカロの最新技術を集めたモデル。ドライバーの能力を最大限に引き出すホールド性が特徴だ。色は赤・青・黒・黒×グレーの4タイプ。ベースフレームは2万円〜。  
■18万円  
■プリンプ



## FEEL'S BUCKET SEAT

高いホールド感と疲労の軽減を両立する。形状記憶タイプの特殊スポンジ採用で、フィット感も抜群だ。カーボン調とFRPの2タイプを設定し、色は全5色。  
■6万6000円〜10万3000円  
■ホンダツインカム



## SPOON SPORTS カーボンバケットシート

レースシーンのノウハウをフィードバックし、完成したフルバケットシート。徹底的な軽量化と高いホールド性を両立した。EK・EG系の右側専用シートレールは2万5000円。  
■13万8000円  
■スプーン



## MUGEN S1 FULL BUCKET SEAT

安全性能、ホールド性能に優れ、ダイレクトなドライビングが楽しめる。高強度でありながら1脚5.8kgと軽量化も実現した。EK9・4用の専用シートレールは2万9500円。  
■8万8000円  
■無限



# FULL BUCKET SEAT

## BRIDE ZETA II type-S

「ジータII」のローショルダー化により、身長150〜165cmのドライバーに最適なモデル。スーパーシートレールは1万8000円。  
■FRP製 7万2000円/CFRP製 14万4000円  
■ティーズ



## BRIDE ZETA II NEOS

左右対称に大きく張り出したショルダー部は、ブリッドバケットシートの基本形だ。色は赤と黒。スーパーシートレールは1万8000円。  
■FRP製 7万2000円/CFRP製 14万4000円  
■ティーズ



## BRIDE ZETA II

「ジータIIネオス」のバックレストを前方に5度アップし、路面の変化に素早く反応できる。色は赤と黒。スーパーシートレールは1万8000円。  
■FRP製 7万2000円/CFRP製 14万4000円  
■ティーズ



## RECARO SP-R

ハードドライビング時の急激な横G、前後Gからドライバーをしっかりサポートする。色は鮮やかなオレンジとブルーの2タイプ。ベースフレームは2万2000円。  
■19万5000円  
■トライアルプロジェクト



## RECARO SP-G POLE POSITION

高いレベルな機能性は多くのドライバーが絶賛するほど。色は赤と黒の2タイプ。専用シートアダプターは1万円、ベースフレームは2万2000円。  
■オープン価格  
■トライアルプロジェクトレカロスピード事業部



## sparco REV II

安定感を高める膝裏クッションがベストなドライビングポジションを作り出す。日本人ドライバーのための特別仕様だ。色は黒・赤・青。  
■7万3000円  
■イージーライダーズ



## sparco CORSA

サイドサポートの張り出しと、膝裏のクッションがベストなドライビングポジションと高い安定感を作り出す。色は黒・赤・青の3タイプ。  
■8万8000円  
■イージーライダーズ



## OMP Ars fiberglass

横G、縦Gに負けず、ドライバーの身体をしっかりとホールドし、適切なドライビングポジションを確保する。色は黒と赤の2タイプを設定。  
■8万3000円  
■エフイーティ



## KÖNIG RS-1000 GFK

抜群のサポート性能を発揮し、ドライビングを安定させる。表面素材はベロア、シートバックにはグラスファイバーを採用した。色は黒・青・赤の3タイプ。  
■16万円  
■エフイーティ



## BRIDE MAXIS

ニュースタイルのネックガードが高い安全性と信頼性を確保する競技専用シート。色は赤と黒。スーパーシートレールは1万8000円。  
■FRP製 8万7000円/CFRP製 16万7000円  
■ティーズ



## RA300C バケットシート

軽量ながら高性能を発揮する。専用のスーパーローポジションシートレール(セット価格 4万5000円)の使用で、高さや角度の調整は18段階。色は黒・赤・グレー。  
■3万2000円  
■ウイステリアジャパン



## INTERGET FB-R WORLD COMPE.

日本人の平均体型に合うよう開発された。あらゆるカテゴリに対応し、優れたホールド感と安全性を発揮するためドライビングに集中できる。色は赤と黒の2タイプ。  
■7万6000円  
■C-ONE PRO SHOP



## INTERGET FB-R COMPETITION

長時間のドライビングでの疲労軽減を徹底追求して開発されたバケットシート。FB-Rシリーズでベストセラーとなっているホールド性の高いベーシックモデルだ。  
■6万8000円  
■C-ONE PRO SHOP



## AAR RACING2

ツーリングカーレースから生まれた耐衝撃性、ホールド性能に優れたコンペティションモデル。サイドステーシートは1万1000円、シートレグは1万8000円。色は黒・赤・青。  
■9万3000円  
■ウェッズ



## sparco SPEED

様々な事故をシミュレートして開発。高い安全性で、スポーツ走行をサポートする。色は黒・赤・青と青・スカイブルーの4タイプ。  
■黒・赤・青 3万3000円/青・スカイブルー 3万6000円  
■イージーライダーズ



## A-SPORTS カーボンバケットシート

ホールド性や剛性はもちろん、ルクスにもこだわって製作されたバケットシート。最適なドライビングポジションを確保し、操作性を向上させる。  
■5万9800円  
■オート・アドバンス



## エム・ツーフルバケットシート

高強度を誇るベースフレーム構造を採用し、ハイクオリティと低価格を両立した。色は赤・青・黒の3タイプ。シートレールは1万3000円。  
■赤・青 1万9800円/黒 1万6800円  
■エム・ツー販売



## アクトスポーツスーパーホールド

N1耐久レースで開発されたバケットシート。ドライバーをしっかりと包み込む抜群のホールド感が、スポーツドライビングの強い味方となる。  
■6万8000円  
■アクトスポーツ



## BLITZ BUCKET SEAT GT-2

フルバケットシートでは数少ないバックレスト調整機構を採用。ホールド性を失うことなく、幅広いステージに対応する。色は黒・赤・青の3タイプ。シートレールは1万5000円。  
■6万9000円  
■ブリッツ



## BLITZ BUCKET SEAT GT-1

ブリッツとケーニッヒが共同開発したモデル。強烈なGにも耐え得る構造を採用。カーボンケブラー製なので超軽量だ。色は黒・青・赤の3タイプ。シートレールは1万8000円。  
■24万円  
■ブリッツ





## バーチャルスピードフルバケットシート

ショルダーク部と腰部の生地を補強し耐久性を高めた。ホールド性、フィット感も抜群で、しなやかにドライバーを包み込む。色は黒・青・赤の3タイプ。  
■3万5000円  
■テクニカルガレージモリタ



## VISION FULL BUCKET SEAT Corsa

剛性感の限りない追求により開発されたバケットシート。マシンの挙動をドライバーへ的確に伝える上、常に安定したホールド性能が魅力だ。  
■FRP製 4万8000円/カーボン製 7万2000円  
■テクニカスポーツ



## STOUT SF-I

数多くのスピードイベントでの勝利が、機能性の高さを物語っているスタウトバケットシートのベーシックモデル。ベストなドライビングポジションの構築に貢献する。  
■4万8000円  
■高勢スタウト



## STOUT FX-ラリー

シートから受ける圧迫感・疲労感を軽減しながらも、優れたホールド性を発揮する。ドライビングポジションを安定させ、長時間のドライビングでも集中力を維持できるモデルだ。  
■6万8000円  
■高勢スタウト



## STOUT FX-レーシング

サーキット走行でのフィット感を重要視し、深いボトム形状とローポジション設計を採用したFRP製バケットシート。ドライビングをバランス良くサポートしてくれる。  
■6万8000円  
■高勢スタウト



## WILLANS



### SUPER SPORTS [4×4リアバックル付き]

4点式シートベルトの入門編とも言えるポピュラーなモデル。腰部ベルトには、3インチ幅の荷重分散パッドを使用。4点支持4点取り付けで色は青・赤・黒。  
■2万1000円  
■エフイーティー

## TAKATA



### MPH-340R

調整がしやすく緩まないアジャスター。世界最薄・超強度構造のバックル。軽量で高強度の綾織り3インチウェビングなど、最高の技術が注ぎ込まれている。  
■4万5000円  
■タカタサービス

## OTHERS

## BE FREE ローポジションバケットシート

フルカーボン製にしてローライズを実現したハイテクオリティなバケットシート。軽量化と高剛性を高次元で融合した。色は黒・青・赤の3タイプ。FRP製(2万8000円)の設定もある。  
■4万8000円  
■BE FREE



## Techno Pro Spirit フルバケットシートSP-S

ドライビングをサポートする優れた機能性はもちろんのこと、布地の取り外しができ、洗濯も可能だ。色は赤・青・黒・黄の4タイプを設定。  
■3万9800円  
■テクノプロスピリット



## GRACER



### Shoulder Pad

シートベルトのフィット感をアップさせ、ショルダーク部にかかる衝撃を吸収する。色は赤・青・緑・ピンク・オレンジの5タイプがあり、ファッション性にも優れる。  
■5000円  
■トラスト

## WILLANS



### SHOULDER PADS

激しいドライビング時の衝撃から肩を守る2インチ用のショルダークパッド。色は青・赤・黒の3タイプ。青は3インチ用(6000円)もあり。  
■4500円  
■エフイーティー

## GRACER



### Sport Harness

正しいシートポジションをホールドする4点支持の背バックル付きシートベルト。抜群の安全性を発揮する。  
■[4×3] 2万2000円/[4×4] 2万4000円  
■トラスト

## Sabert RACING



### TOP FORMULA 2inch

日本人の平均体型に合わせた2インチ幅ウェビングや、肩と腰のベルトが同時に外れるロータリーリリース式バックルを採用。4ポイント4マウント。色は赤・黒・青。  
■3万2000円  
■オートランダム

## WILLANS



### CLUB4[4×4] FIA

レバーを回すと4本のベルトがバラバラになり、非常時に素早い脱出ができる。腰部には3インチ幅の荷重分散パッドを採用しホールド性を高めている。色は青と黒。  
■3万4000円  
■エフイーティー

## VISION



### SUPER LOW POSITION SEAT RAIL

低く、適切なドライビングポジションを実現させるローポジションシートレール。各メーカーのサイド止めバケットシートに対応する。EK9・4、EG系用。  
■1万8000円  
■テクニカスポーツ

## VISION



### ONE TOUCH SEATSLIDER

Type-Rの純正レカロシートを約50mmダウンさせ、ローポジション化を図る。装着も簡単なボルトオンタイプ。Type-Rのために生まれたシートスライダークだ。  
■1万円/左右セット 1万8000円  
■テクニカスポーツ

## A-SPORTS



### スーパーローポジションシートレール

座面のローダウン化により、適切なドライビングポジションを得られる。スポーツ走行時の必需品だ。EK・EG・EF系用。  
■1万2600円  
■オート・アドバンス

## WISTERIA



### スーパーローポジションシートレール

遮し板を使用せず、スライドレバーを外側に設置したシートレール。最大限のローポジション化を実現し、操作性をアップさせる。EK・EG・EF系用。  
■1万8000円～  
■ウイステリアジャパン

## MUGEN



### SEAT RAIL KIT

破壊試験を繰り返し行いスペックを決定した、無限S1フルバケットシート専用的高剛性シートレール。スライド機構付き。EK9・4用。  
■2万9500円  
■無限

## Mr.ALEX



### スーパーローポジットレール

座面をローダウン化させ、理想のポジションを構築。レカロSPG・ブリッド・スバルCOMPに対応し、レカロリクライニング用のタイプインターは1万4500円。EK系用。  
■1万8000円  
■Mr.アレックス

## BE FREE



### ローポジットレール

シートポジションの不快感を解消する。運転席用と助手席用があり、レカロ・ブリッドなど、ほぼすべてのシートへの対応設定がある。  
■1万4000円  
■BE FREE

## BE FREE



### スーパーローポジションシートレール

シートレールの間にシートを落とし込む左右分割タイプなので、フロア面ギリギリまでポジション低くできる。3段階の高さ調節とスライドも可能だ。  
■1万4000円～  
■BE FREE

## バーチャルスピード



### シートレール

スポーツ走行をサポートするローポジションシートレール。EK・EG系(フェリオクーペは除く)用、レカロ・ブリッドに対応。  
■1万5000円  
■テクニカルガレージモリタ

## VISION



### LOW POSITION SEATSLIDER

ローポジションを確保するための必需品だ。サイド止めバケットシートに対応(各シート専用取り付けステーのため、注文時に要確認)。EK4の3Dr、EG9・6、EF9・3用。  
■1万8000円  
■テクニカスポーツ

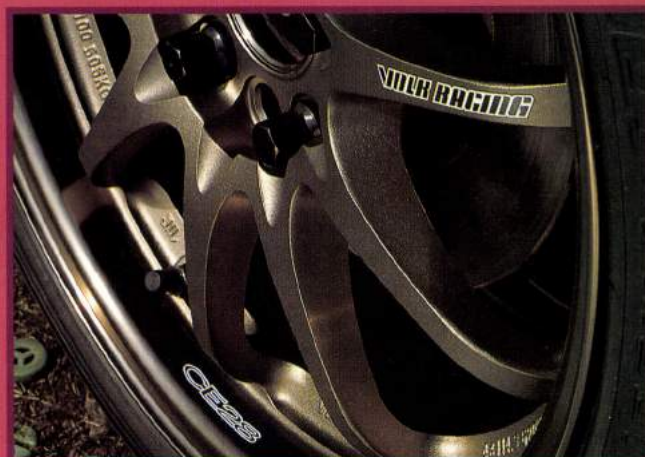


# WHEEL & TIRE

SET-UP & PARTS MANUAL

## [ホイール&タイヤ・カタログ]

シビックのようにキビキビと走るライトウェイトスポーツカーには  
高性能を誇るタイヤ&ホイールを履かせたい  
タイプRには軽量・剛性を高めた純正ホイールが装着されるが  
より運動性能を求めるならホイール&タイヤは交換したいところだ  
ホイールはブレーキの冷却性能やバネ下重量の面で  
タイヤはグリップ力や耐磨耗性などの面で走りに影響を及ぼすもの  
チューニングを施したシビックの性能を100%に引き出すためにも  
ホイール&タイヤの選択も重要な要素のひとつといえるだけに  
デザインも重要だが機能も考慮したうえで満足いく1本を選ぼう



### ■WHEEL MATCHING

ホイールマッチング ————— 214

### ■WHEEL CATALOGUE

ホイールカタログ ————— 218

### ■TIRE CATALOGUE

タイヤカタログ ————— 222







今回撮影に使用したクルマはテクノプロスピリッツが製作した前期型のタイプR。このクルマのオーナーはサーキット走行をメインステージとしており、各部には同社のオリジナルキットが組まれている。足まわりも同社の車高調キットを装着し、40mm程度のローダウンを施している。

■テクノプロスピリッツ ☎0492-35-4886

# WHEEL MATCHING

実車装着ホイールマッティング

## ライトウェイトスポーツの足もとを引き締める ベストなホイールをチョイスしよう

### Viper-R



### ■クリムゾン Racing SPARCO



ダブルスポークの6本の足を広げた「バイパー-R」。巨大な開口部がブレーキング時の放熱性を高めてくれる。センタープレートに、取り外せばレーシング仕様にと、2通りのスタイルを楽しめる。鍛造ならではの軽量かつ高剛性を誇る1ピースホイール。色はホワイトの他、スパークリングシルバーを用意。4H設定あり。

※装着サイズ以外にも16×7.0+45(5万5000円)、17×7.0+45(6万9000円)を設定。



|         | フロント      | リア |
|---------|-----------|----|
| ホイールサイズ | 15×6.5+40 | ←  |
| 価格      | 3万8000円   | ←  |
| タイヤサイズ  | 205/60-15 | ←  |

### Type-C



### ■スピードスター SSR



軽量化と高強度を実現する半溶融鍛造 (SSF製法) によって作られたSSR「タイプC」。6本スポークのスポーティなデザインに加え、スムーズなビットワークまで考慮された機能性を持つ。シビックレースやジムカーナなどでも使用されるレーシングスベックが魅力。カラーはチャンピオンホワイト。4H設定あり。

※装着サイズ以外にも15×7.0+42を設定。



|         | フロント      | リア |
|---------|-----------|----|
| ホイールサイズ | 15×7.0+35 | ←  |
| 価格      | 3万4000円   | ←  |
| タイヤサイズ  | 205/50-15 | ←  |

### CR



### ■ワーク WORK EMOTION



サーキットで磨かれた性能を受け継ぐワーク・エモーションに、コストパフォーマンスをプラスしたのが、この「CR」。5方向ヘッインスポークを伸ばし、放熱性と回転バランスに優れたデザインとしている。高剛性と軽量化を両立した鍛造1ピース構造。カラーは標準色のホワイトに加えてチタンゴールドも用意。



|         | フロント      | リア |
|---------|-----------|----|
| ホイールサイズ | 15×7.0+37 | ←  |
| 価格      | 2万4000円   | ←  |
| タイヤサイズ  | 195/55-15 | ←  |



# FORMULA ONE C8F-E

■BMB技術研究 **PANASPORT**



ラウンドされたりムに8本のスポークが伸びるパナスポーツの「C8F-E」。特に回転バランス、空力特性を重視して開発され、操縦安定性とブレーキ冷却性の向上に大きく貢献。鋳造1ピース構造。色はクロームシルバー(4000円アップ)の他、シルバー、ゴールド、ガンメタ、ブロンズ、マグブラック、ホワイトを用意。4H設定あり。



|         | フロント      | リア |
|---------|-----------|----|
| ホイールサイズ | 16×7.0+40 | ←  |
| 価格      | 3万円       | ←  |
| タイヤサイズ  | 205/50-16 | ←  |

# TYPE-R MODEL

■ジェイクロス **BBS**



BBSとジェイクロスの共同開発によるタイプR専用ホイール「BBS タイプRモデル」。ハブセンターやオフセットをタイプR専用設計とし、カラーも3層焼き付け塗装のチャンピオンシップホワイトのみというこだわりのホイールだ。レッドのセンターキャップもシビックタイプRの雰囲気にもマッチする。もちろん、強度や精度もBBSのお墨付き。



|         | フロント      | リア |
|---------|-----------|----|
| ホイールサイズ | 16×7.0+43 | ←  |
| 価格      | 6万3000円   | ←  |
| タイヤサイズ  | 205/45-16 | ←  |

# CP-035

■タケチプロジェクト **Racinghart**



5本のツインスポークでスポーティイメージを演出するレーシングハート「CP-035」。全サイズ完全個別プログラムでの設計により、コンペティションシーンで有利な超軽量化と高強度を実現する鍛造1ピースホイール。カラーはウイニングゴールドの他、コンペティションホワイトを設定。4H設定あり。



|         | フロント      | リア |
|---------|-----------|----|
| ホイールサイズ | 16×7.0+45 | ←  |
| 価格      | 4万4000円   | ←  |
| タイヤサイズ  | 215/50-16 | ←  |

# TC-005

■ウエッズ **WEDS SPORT**



国内ツーリングカーレース参戦によって蓄積した技術をフィードバックし、たわみやねじれに対する強度をアップしながら軽量化を実現する「TC-005」。チューニングを考慮したシビック専用のオフセットを設定し、サーキット走行でも実力を発揮するレーシングスぺックのホイールだ。カラーはホワイトの他、シルバー、ガンメタを用意。4H設定一部あり。

※装着サイズ以外にも15×6.5+38(3万3000円)、16×7.0+42(3万8000円)を設定。



|         | フロント      | リア |
|---------|-----------|----|
| ホイールサイズ | 16×7.0+45 | ←  |
| 価格      | 3万9000円   | ←  |
| タイヤサイズ  | 215/45-16 | ←  |





圧倒的なリムの深さが特徴の「ロツァ・アルツラ」。新開発の超軽量2ピースリムを採用し、従来比20%以上の軽量化を実現する鍛造ホイールだ。ナットホールまでもデザインに取り入れ、5本のツインスポークがベストバランスを実現する。カラーはプラス3000円となる特注色のハイパーブラックの他、標準色のシルバーを用意。

※装着サイズ以外にも18×7.5+43(5万8000円)を設定。



|         | フロント                | リア |
|---------|---------------------|----|
| ホイールサイズ | 17×7.0+43           | ←  |
| 価格      | 5万1000円(標準色4万8000円) | ←  |
| タイヤサイズ  | 215/45-17           | ←  |

## Prodrive GC-05A

## ブリヂストンFVS BRIDGESTONE



「美しくかつ強靱で、さらに軽い」というプロドライブ社の目指すロードユースアルミホイールの命題をクリア。機能性とデザイン性を兼ね備えた5本のVスポークが特徴的だ。センター部の筋肉を徹底的に削ぎ落とし、鍛造ながら卓越した軽量化を実現。特殊熱処理製法を採用することで強度も確保している。カラーはメタルシルバー。



|         | フロント      | リア |
|---------|-----------|----|
| ホイールサイズ | 17×7.0+45 | ←  |
| 価格      | 4万5000円   | ←  |
| タイヤサイズ  | 215/40-17 | ←  |

## SUPER LEGGERA

## オーセットジャパン OZ RACING



ザウパー、ウィリアムズ、ジョーダン、BARなどのF1チームが装着するマグネシウム鍛造ホイールデザインを踏襲した「スーパーレジェラ」。センターからリムにかけて末広がりの6スプリットスポークが特徴的。厳しいといわれる欧州TUV規格をクリアする高剛性と軽量性を持つ。カラーはチューナーシルバー。

※装着サイズはボディ加工が必要。近日発売の2ピースホイール「57PRO」(17×7.0+48)が装着可能。



|         | フロント      | リア |
|---------|-----------|----|
| ホイールサイズ | 17×7.0+45 | ←  |
| 価格      | 4万7000円   | ←  |
| タイヤサイズ  | 215/40-17 | ←  |

## 57C

## レイズ Gram Lights



レイズのテクノロジーを集結して開発した「グラムライト・57C」。ブランドネームからも連想できるように、軽量性につながるデザインを採用。また、ブレーキングやハンドリングといった基本性能から、ドライビングにおけるあらゆる面でのポテンシャルアップを体感できることを目標としている。

※装着サイズはボディ加工が必要。近日発売の2ピースホイール「57PRO」(17×7.0+48)が装着可能。



|         | フロント      | リア |
|---------|-----------|----|
| ホイールサイズ | 17×7.5+40 | ←  |
| 価格      | 3万円       | ←  |
| タイヤサイズ  | 215/45-17 | ←  |





6方向にスポークを伸ばす「ベル」サスイソッタWRS」。ツインスポークとシングルススポークを交互に配する独創的なスタイルが、足もとにアクセントを加える鍛造1ピースホイール。カラーはスパークシルバーの他、ゴールドとホワイト。



|         | フロント      | リア |
|---------|-----------|----|
| ホイールサイズ | 17×7.5+40 | ←  |
| 価格      | 未定        | ←  |
| タイヤサイズ  | 215/40-17 | ←  |

## Prodrive GC-07C

## ■ブリヂストンFVS BRIDGESTONE



「プロドライブ」ブランドホイールの第2弾としてリリースされる「GC-07C」は、ただ軽いだけでなく、美しさと強靱さを兼ね備えたスペシャルティホイール。デザイン性を損なわないリバース構造を採用しつつ、鍛造製法と徹底的な軽量化で重量を抑えている。カラーはブリティッシュブラックとメタルシルバーを用意。



|         | フロント      | リア |
|---------|-----------|----|
| ホイールサイズ | 17×7.5+48 | ←  |
| 価格      | 6万3000円   | ←  |
| タイヤサイズ  | 215/40-17 | ←  |

## CE28N

## ■レイズ VOLK RACING



コンパクトカーをターゲットに開発したボルクレッシング「CE28N」。超軽量を実現しつつ高剛性を確保した鍛造1ピース構造。放熱性も考慮されたチューニングホイールだ。カラーはアルマイト仕上げによるブロンズの他、ゴールド、チタニウムシルバーも用意。

※装着サイズ以外にも15×6.5+39(3万8000円)、17×7.5+43も設定。



|         | フロント      | リア |
|---------|-----------|----|
| ホイールサイズ | 17×7.5+50 | ←  |
| 価格      | 5万3000円   | ←  |
| タイヤサイズ  | 215/40-17 | ←  |

## SeriesX

## ■横浜ゴム KREUZER



クロイツァーブランドの第2弾として登場した「シリーズX(テン)」。基本コンセプトである「速く美しいクルージング」を強く表現した鍛造1ピース。オーバースラングデザインとアンダーリング構造を採用し、洗練された迫力と立体感をあわせ持つデザインに仕上げている。カラーはパールホワイトの他、シルバーメタリック、ダークガンメタリックを用意。

※装着サイズ以外にも17×7.5+45を設定。



|         | フロント      | リア |
|---------|-----------|----|
| ホイールサイズ | 18×7.5+45 | ←  |
| 価格      | 5万8000円   | ←  |
| タイヤサイズ  | 215/40-18 | ←  |



シビックのホイール選びで注意しなければならないのは、EK9とEP3のタイプRがP.C.D.114.3の5H、それ以外が100の4Hであるということ。ホイールは4H、5Hともに15、16インチが中心にラインアップされているが、大径ホイールも数多くリリースされている。カラーはホワイトが多く、5本や6本スポークのスポーティモデルがタイプRの主流になっているようだ。走り重視のスポーティ派には軽量タイプを、スポーツコンバクトを目指すドレスアップ派にはメッキ仕様の大径タイプが最適だろう。

# WHEEL

## ホイール

**充実したラインアップを誇るホイール  
自分の目的や好みに応じた1本をチョイスしよう**

鍛 鍛造ホイール / 鋳 鋳造ホイール / 1 1ピース構造 / 2 2ピース構造 / 3 3ピース構造 / 4 4Hホイール / 5 5Hホイール

### SPOON SPORTS

#### SW388



##### 鍛 1

ホンダ車を知り尽くしたスプーンオリジナルホイールが「SW388」。15インチのみにターゲットを絞り、重量は3.88kgと超軽量を実現。カラーはブラックアルマイトのみ。

■3万9000円  
(15×6.5+42)  
(15×6.5+45) 他  
■スプーン

### MUGEN

#### MF10



##### 鍛 1

鍛造+スピニング工法の組み合わせで回転質量の軽減と高い剛性を可能にした。見た目もスポーティな10本スポークモデル。カラーはシルバー、ブロンズ(16インチのみ設定、3000円アップ)。

■4万2000円(15×7.0+43)、  
■5万2000円(16×7.0+43) 他  
■無限

### MUGEN

#### MF8



##### 鍛 1

素材を回転させて成形するスピニング工法により、軽さと強さを実現した4穴専用モデルの「MF8」。カラーはシルバーメタリックとブロンズ。ブロンズは3000円アップ。

■4万52000円  
(16×7.0+43)  
■無限

### VOLK RACING

#### GT-P



##### 鍛 2

重厚な雰囲気を持つ6本スポークモデル。ファスナー部を大胆に肉抜きして、足もとに個性を与える。カラーはダイヤモンドカット。

■4万5万円  
(17×7.0+44)  
■レイズ

### VOLK RACING

#### SE37K



##### 鍛 1

同社の「TE37」から派生したメッシュホイール。TE37同様、軽さや剛性の高さを重視。スタイリッシュなデザインを持ち、クルマをシャープに見せる。カラーはブロンズアルマイト。

■4万6000円  
(16×7.0+42)  
■5万9000円  
(17×7.5+40) 他  
■レイズ

### VOLK RACING

#### TE37



##### 鍛 1

「ボルクレーシングTE37」は高い人気を誇る定番モデル。パネ下重量と慣性重量を抑え、運動性能を高めた。カラーはホワイトとブロンズアルマイトの2色。

■4万39000円  
(15×7.0+43)  
■4万6000円  
(16×7.0+42) 他  
■レイズ

### ENKEI

#### Racing RP02



##### 鋳 1

軽量、高剛性を追求したスバルタンホイール。スポーク断面形状やリムプロファイルを見直して、ぜい肉を削ぎ落とし。カラーはシルバーとホワイト(ホワイトは2000円アップ)。

■4万28000円  
(16×7.0+43) 他  
■エンケイジャパン

### VOLK RACING

#### GT-N



##### 鍛 2

極細のスポーク先端にピースボルトを配し、足もとの存在感を強烈にアピールする。カラーはゴールド、ガンメタリック、ホワイト。

■4万8000円  
(17×7.0+44)  
■レイズ

### VOLK RACING

#### GT-A



##### 鍛 2

ホイールサイズをより大きく見せる細身のメッシュデザインは、ルックスと機能性を両立している。カラーはクロームシルバー、ゴールド、ガンメタリック。

■4万8000円  
(17×7.0+44)  
■レイズ

### ADVAN

#### RG



##### 鋳 1

サーキットユースに的を絞り、鋳造のリム剛性の高さと、鍛造に匹敵する軽量化を両立した「アドバンRG」。カラーはゴールド、シルバー、ホワイト。15インチはホワイトのみ。

■4万4万円  
(16×7.0+44)  
(16×7.0+45) 他  
■YFC

### ENKEI SPORT

#### ES-TARMAC



##### 鋳 1

リーズナブルな価格ながら、軽さと剛性の高さを両立。サーキットやジムカーナコースで実力を発揮するコンペティションホイール。

■2万3500円  
(15×7.0+35)  
■2万5000円  
(16×7.0+40)  
(16×7.0+45) 他  
■アイ・アール・エス

### ENKEI

#### Racing J-Speed III



##### 鋳 2

2ピース構造とすることでクルマの仕様に応じた1ミリ単位でのオフセット選択を可能にした「ジェイスピード・スリー」。カラーはホワイト、ブルーブラック、ガンメタリックの3色。

■3万7000円  
(16×7.0+26+48) 他  
■エンケイジャパン



## MEISTER

S1



[鋳] 2

「マイスター・S1」の力強い5本スポークは、大きくラウンドしてリムの深さを強調する。2ピース構造とすることで1ミリ単位のオフセット変更にもオーダーメイドで対応する。カラーはホワイト、シルバー。

■45万4000円  
(16×7.0+42)他  
■ワーク

## WORK



[鍛] 1

「ワーク・エモーション」はレース用に専用設計され、開口面積を大きく取った5本ツインスポークデザインにより放熱性が向上。カラーはホワイト、ガンメタ、ゴールド。

■45万9000円  
(15×7.0+45)他  
■ワーク

## EMOTION

## ADVAN

RC II



[鋳] 1

ラリーステージで活躍した「RC」の進化版が「アドバンRC II」。軽量・高剛性はもちろん、高速走行時のギャップ乗り越えのりム変形対策も考慮した設計が特徴。カラーはホワイト、シルバー、ゴールド。

■45万9000円  
(16×7.0+45)他  
■YFC

## BBS

RG-F



[鍛] 1

F1、ル・マンといった世界のモータースポーツシーンで活躍する同社のメッシュモデル。4トンもの成型圧力をかけて製造することで、より高い剛性と軽量化を追求。カラーはシルバー、ゴールド、ホワイト。

■44万2800円  
(15×6.5+37)、54万3800円  
(15×7.0+42) ■日本BBS

## OZ RACING

SUPER LEGGERA



[鋳] 1

F1で使用されたホイールデザインを踏襲したのが「スーパーレジェラ」。ルックスだけでなく軽さや剛性もサーキットからフィードバック。カラーはシルバーのみ。

■43万9000円  
(15×7.0+37)  
■オーゼットジャパン

## OZ RACING

CRONO



[鋳] 1

コンペティション系ホイールの定番モデルである「オーゼットレーシング・クロノ」。WRC譲りの高いウーリングパフォーマンスと強度がウリ。カラーはホワイトとシルバーの2色。

■44万9000円  
(17×6.5+45)  
■オーゼットジャパン

## LEONIS

MK



[鋳] 1

スタイルを重視しながらも軽さや剛性に優れた「レオニス・エムケイ」。カラーはシルバー、ガンメタ(17インチのみ/3000円アップ)。

■45万2800円  
(16×7.0+35)  
53万3000円  
(17×7.0+45)他  
■ウェッズ

## Weds Sport

RS-5SS/TSSC



[鋳] 1

ホイール設計から製造工程まで徹底的に見直し、疲労強度や靱性を向上させた。カラーはゴールド、シルバー、パールホワイト、ガンメタ(17インチのみ)。

■45万3000円  
(16×7.0+42)  
45万4000円  
(17×7.5+40)  
■ウェッズ

## BBS

RG II



[鍛] 1

世界のサーキットで培われたレーシングテクノロジーをフィードバックしたホイール。製造工程で4トンもの成型圧力を加えて軽量かつ高剛性を実現。ルックスもセンターロック風のギャップがスバルタンな印象。カラーはシルバーのみ。

■46万3000円  
(16×6.5+40) ■日本BBS

## HOKUTO Racing

HIRYU



[鋳] 1

スタイリッシュなメッシュデザインが目を引く「ホクトレーシング・ヒリュウ」。リムまでスポークを伸ばしてサイズをより大きく見せる。カラーはシルバーのみ。

■45万3000円  
(16×7.0+40)  
45万8000円  
(17×7.0+40)  
■クリムゾン

## RALLY SPARCO

TARMAC



[鋳] 1

ラリーシーンを強く意識したスタイルと高い耐久性・剛性を兼ね備えた「ラリースパルコ・ターマック」。カラーはシルバー、ホワイト、ゴールド、シルバー/ガンメタ。

■45万25000円  
(15×6.5+40)  
45万28000円  
(16×7.0+40)他  
■クリムゾン

## CREATIVE DIRECTION

TRACER



[鋳] 1

軽量化を追求したツイン6本スポークデザインが特徴の「トレーサー」。開口部も大きく、冷却性にも優れる。カラーはレーシングホワイト、ソリッドガンメタリック、ハイパーゴールド。

■43万5000円  
(15×7.0+45)  
45万9000円  
(16×7.0+42)他  
■共豊コーポレーション

## LINEA SPORT

SPECIALE



[鋳] 1

「リネアスポーツ・スペチアル」は繊細さと力強さを表現したフィンススタイルが特徴。スタイルだけでなく、応力分散性にも優れる。カラーはメタルシルバー。

■45万3000円  
(17×7.0+38)  
■クリムゾン

## HOKUTO Racing

RYUBI



[鋳] 1

開口部を大きく取り、リムエンドまで伸ばしたスポークがスポーティな印象の「リュビ」。流麗なラインでエレガントさも醸し出す。カラーはシルバーポリッシュとガンメタルポリッシュ。

■45万3000円  
(17×7.0+40)  
■クリムゾン

## HOKUTO Racing

KATANA



[鋳] 1

スポーク部の中央がくり抜かれたようなデザインを持つ「カタナ」。アメリカンテイストをベースにした個性的なスポークモデル。カラーはシルバーのみ。

■45万3000円  
(16×7.0+40)  
45万8000円  
(17×7.0+40)  
■クリムゾン



## Speedline Corse

## CHRONO



## 【鋳1】

シャープなフォルムの「クロノ」はツーリングカーやラリーで培った技術を活かした優れたブレーキ冷却性が特徴。カラーはホワイト、ゴールド、シルバー、ガンメタ。

■453万5000円  
(15×6.5+38)

■454万2000円  
(16×7.0+35)他

■タルガ

## Speedline Corse

## COMPE-2



## 【鋳1】

レース用ホイールをベースに公道向けにリファインした「コンペ2」。バランスのとれた6本スポークデザインはライトウエイトスポーツにベストマッチ。カラーはホワイト、シルバー、ゴールド。

■453万5000円  
(15×6.5+35)

■454万2000円  
(16×7.0+35)他

■タルガ

## Speedline Corse

## GT-one



## 【鋳1】

1999年のル・マンで出場マシンが装着していたホイールを原形に持つ「スピードラインコンペ・ジーティーワン」。実戦データをもとに、優れた耐久性がウリ。カラーはゴールド、ガンメタ、ホワイト、シルバー。

■55万円  
(17×7.0+45)

■タルガ

## 5ZIGEN

## N1R BECKETTS



## 【鋳1】

実戦で用いられた技術やノウハウをフィードバックして開発された「N1Rベケット」はアグレッシブなデザインの6本スポークモデル。カラーはホワイト、シルバー、ブロンズ。

■452万6000円  
(15×7.0+42)

■453万円  
(16×7.0+42)他

■ディジョンカース

## Speedline Corse

## ACROPOLIS



## 【鋳1】

虚飾を排したスパルタンなフォルムの「アクロポリス」。8本スポークデザインは耐久性、剛性などの機能性を追求したもの。カラーはホワイト、シルバー、ゴールド。

■453万5000円  
(15×6.5+36)

■43万6000円  
(15×7.0+35)

■タルガ

## Speedline Corse

## RALLY-7



## 【鋳1】

同社のシリーズで最も独創的なデザイン「ラリーセブン」。リムへ細く伸ばしたツインスポークとラウンドリムがクルマの足もとを引き締める。カラーはシルバー、ガンメタ、ホワイト。

■43万6000円  
(15×7.0+35)

■454万2000円  
(16×7.0+37)他

■タルガ

## Desmond

## Rega Master Bright



## 【鍛1】

同社のベストセラーモデル「リーガマスター」の鏡面加工モデルがこの「ブライト」。軽さ・強度を損なうことなく美しい輝きを放つバフ掛けを施した。

■56万6000円  
(17×7.0+45)

■ディズモンド

## 5ZIGEN

## FIRE BALL 6SPOKE WHEEL



## 【鋳1】

アメリカのレーシングイメージを取り入れた「ファイアボール6スポーク」。装飾を極力排し、軽量・高剛性を実現。カラーはホワイト、シャインシルバー、ブロンズ、ハイパーブラック。

■452万2000円  
(15×7.0+42)

■452万4000円  
(16×7.0+42)他

■ディジョンカース

## 5ZIGEN

## BECKETTS FN-01R



## 【鍛1】

チーム5ZIGENがシビック、インテグラなどで、各カテゴリーのレースを戦うために開発。重量と剛性のバランスを追求したスパルタンなホイール。カラーはホワイトとマットブラック。

■453万5000円  
(15×7.0+42)

■454万円  
(16×7.0+42)他

■ディジョンカース

## PIAA

## ROZZA SQUALA



## 【鋳1】

ユーロラフメッシュスタイルが魅力の「ロツァ・スクアラ」。スポーティさとエレガントさを兼ね備え、クルマの存在感をアップさせる。カラーはハイパーブラックとシルバー。

■3万円④ (16×7.0+45) / ⑤ (16×7.0+48)

■53万6000円 (17×7.0+42)他

■PIAA

## PIAA

## RACING SPORT1



## 【鋳1】

TSSC製法により、軽量化と高剛性を実現した「レーシングスポーツワン」。シンプルな5本スポークが足もとを引き締める。カラーはブロンズ(1000円アップ)、シルバー、ホワイト。

■42万9500円  
(15×6.5+39)

■45万5000円  
(17×7.0+45)他

■PIAA

## Desmond

## Rega Master EVO



## 【鍛1】

1万トンもの高荷重で成型された超軽量・高剛性ホイール「リーガマスターエボ」。1/100mmレベルの超高精度切削が特徴。カラーはソリッドホワイト、シルバー、アルマイトグレー。

■453万9000円  
(15×6.5+45)

■454万8000円  
(16×7.0+45)他

■ディズモンド

## PIAA

## EURO-SPORT M



## 【鋳2】

存在感、重厚感を醸し出すヨーロッパスタイルが魅力の「ユーロ・スポーツM」。ベシクなメッシュデザインだが、チタンシルバーの輝きと共に足もとを引き締める。

■55万1000円  
(17×7.0+43)

■PIAA

## PIAA

## ROZZA MONOBLOCK



## 【鋳1】

「ロツァ・モノブロック」は同社の人気モデルであるロツァの1ピース版。リムの深さが目を引く。カラーはシルバー、ガンメタリック、ホワイト(15インチのみ)。

■43万3000円  
(15×7.0+43)

■454万2000円  
(17×7.5+44)

■PIAA

## PIAA

## ROZZA



## 【鋳3】

「ロツァ」は中央部をコンパクト化し、ディスク全体をダイナミックに見せる。クロススポークとツインスポークを融合したデザインは応力分散性、ブレーキ冷却性に優れる。カラーはシルバーとハイパーブラック。

■55万9000円  
(17×7.0+44)

■PIAA



## RACING/G7

## C5C2-SP



## 鍛 3

重厚な5本スポークと硬質リムの組み合わせは高い強度と剛性を実現した。カラーはシルバー、ゴールド、ガンメタ、ブラック、ホワイト。

■58万5000円  
(17×7.0+42.85)

■58万7000円  
(17×7.5+45.85)

■パナスポーツレーシングINC.

## FALKEN



## 鍛 2

ライトウエイトスポーツ向けホイールの「ゼータアール」。軽量リムと鍛造ディスクの採用は、より高いレベルのドライビングをサポートする。カラーはホワイト。

■53万9000円  
(15×7.0+35)

■44万6000円(16×7.0+42)、

■44万7000円(16×7.5+45) ■オートタイヤ

## FALKEN



## 鍛 1

スポークにあしらわれた力強いロゴが、足もとをレーシーに演出する「アゼニス・ゼータ」。カラーはスーパーホワイト、ブルーブラック、バーニングシルバー。

■43万6000円(15×7.0+35)

■44万(16×7.0+42)

■44万3000円(17×7.0+42)他

■オートタイヤ

## AZENIS Z

## Buddy Club

## P-1 Racing QF



## 鍛 1

同社の人気ホイール「P-1レーシング」の鍛造1ピースモデル。コールドスピニング製法により軽量化と強度・剛性を一層高めた。カラーはレーシングホワイトとガンメタリック。

■45万3000円  
(15×7.0+42)

■44万4000円  
(16×7.0+45)他

■ファースト

## Buddy Club

## P-1 Racing



## 鍛 1

リムまで細く伸ばしたスポークは、重量や放熱性・剛性を向上させる。カラーはレーシングホワイト、チタニウムシルバー、ハイパーゴールド(17インチのみ、2000円アップ)。

■45万2000円  
(16×7.0+43)

■45万3000円  
(17×7.0+43)他

■ファースト

## RACING/C5CR-OPEN



## 鍛 1

迫力ある太く伸びた5本スポークが足もとの存在感を強調。高剛性、高精度のドレスアップモデルだ。カラーはシルバー、ゴールド、ガンメタ。

■44万3000円  
(16×7.0+45)

■4万9000円  
(17×7.0+43)他

■パナスポーツレーシングINC.

## BRIDGESTONE

## ERGLANZ E001S



## 鍛 1

ヨーロッパデザインをベースに日本的な繊細さを表現した「エルグランツE001S」。落ち着いた印象でクルマの存在を引き立てる。カラーはシルバーのみ。

■45万2000円  
(15×6.5+38)

■45万3000円  
(16×7.0+38)他

■ブリヂストンFVS

## BRIDGESTONE

## BEO/ar.W-01



## 鍛 1

洗練されたツインスポークフォルムが魅力的な「ベオノエアールダブル・ゼロワン」。カラーはフラッシュシルバーとクロームスパッタ(7000円アップ)。

■42万1000円  
(15×6.5+38)

■42万7000円  
(16×7.0+38)他

■ブリヂストンFVS

## BRIDGESTONE

## BEO/ar.S-03



## 鍛 1

スポーティ感漂うスリムな7本スリットスポークデザインを持つ「ベオノエアールエス・ゼロスリー」。カラーはブロンズ、シルバー、ガンメタ。

■42万1000円  
(15×6.5+38)

■45万2000円  
(17×7.0+45)他

■ブリヂストンFVS

## TECNOCAST

## Corsia



## 鍛 1

スポーティさとヨーロッパテイストを融合した「テクノキャスト・コルシア」。写真は5穴モデル。カラーはガンメタリック、シルバー、ゴールド、ポリッシュ。

■43万5000円  
(16×7.0+40)

■43万9000円  
(17×7.0+40)

■テクノキャストジャパン

## STAR FORM

## R2/REAL Racing



## 鍛 1

レーシングシーンを想定して開発された「リアルレーシング」は、バランスの優れた5本スポークを採用。高剛性と軽さを両立したスパルタンホイールだ。カラーはホワイトとガンメタ。写真は5穴モデル。

■43万7000円  
(15×6.5+40)

■リアル

## KEIICHI TSUCHIYA

## KS-CE



## 鍛 1

ドリキンこと土屋圭市がデザイン、開発した軽量・高剛性ホイール。鍛造製法を採用することで軽さを追求。カラーはパールホワイトとシルバー。

■45万4000円(15×7.0+35)

■44万8000円(16×7.0+45)

■45万6000円(17×7.0+45) ■モータース

## M2 HANBAI

## M2-R



## 鍛 1

驚異的にリーズナブルな価格の「エム・ツーアール」。シビック向けのオフセットとレーシーな5本スポークデザインがウリ。カラーはホワイト。

■49800円  
(15×7.0+35、43)

■エム・ツー販売

## MOMO

## M-1



## 鍛 1

緩やかなアールを描くスポークとスポークエンドのフィンが印象的な「モモ・エムワン」。開口部を多く取り、レーシーな雰囲気も醸し出す。カラーはクロームシルバー。

■45万3000円  
(16×7.0+45)

■43万8000円  
(16×7.5+35)

■レアーズ

## MOMO

## SPORT



## 鍛 1

躍動感とスポーティテイストを表現した、ツイン5本スポークホイール「モモ・スポーツ」。ピアスボルトの付いたリムがクルマにアクセントを与える。カラーはシルバーのみ。

■45万4000円  
(16×7.0+38)

■45万5000円  
(17×7.0+45)他

■レアーズ



スポーティなハンドリングを持つシビックには、より高性能なスポーツ志向の強いタイヤを履かせたい。EK9タイプRは、専用に開発されたハイグリップタイヤ (POTENZA RE010) を装着しているが、チューニングによりパワーがアップすると、純正タイヤでは物足りなくなるユーザーも少なくないだろう。クルマにおいて路面と唯一接している部分はタイヤだけ。加速、減速、コーナリングなど、タイヤはあらゆる走りに影響を及ぼすものだけにここで紹介するタイヤの中から自分の走りに最適な1本を選んでもらいたい。乗り心地を優先させたいオーナーには静音性や快適性を重視したスポーツタイプがオススメだ。

# TIRE

## タイヤ

走るステージにマッチしたタイヤを選択して  
ハイレベルな走行性能を実現しよう

### YOKOHAMA

#### TNR045



ヨコハマのストリートタイヤでは突出したドライグリップを誇る。チューニングカーへの装着を前提に開発され、浅溝・非対称パターンを採用する。また、日常の足として使うのに十分なウエット性能も確保しており、ストリートからサーキット、セロヨンのイベントまで幅広く実力を発揮してくれるタイヤだ。

■オープン価格  
■横浜ゴム  
195/55-15、215/45-16

### BRIDGESTONE

#### GRID II



同社のモデル中で最も高い次元で走行性能、快適性、コストパフォーマンスをバランスさせた「グリッドII」。サイドにリッジ加工を施すことでロープロファイルタイヤのスタイリッシュさを強調した。排水性、静音性を高め、ロングツリーングでも疲れにくい。

■オープン価格  
■ブリヂストン  
195/55-15、205/50-15、225/50-15、205/50-16、225/45-16、215/45-17、215/40-17他

### BRIDGESTONE

#### POTENZA RE-01



ポテンザブランドのストリートモデル中で最高のドライグリップを誇る「アールイーゼロワン」。AQドーナツ技術を進化させた「AQドーナツII」を採用、熱ダレを抑え安定した実力を発揮する。また、タイヤブロックの接地圧を均一にしてグリップ力・操縦安定性を向上、高いウエット性能も併せ持つ。

■オープン価格  
■ブリヂストン  
195/55-15、205/50-15、215/45-16、215/40-17他

### DUNLOP

#### FORMULA FM901



デジタルタイヤの中ではトップグレードの運動性能を持つ「フォーミュラFM901」。ハイグリップとコントロール性に優れ、サーキットでも強力なドライ＆ウエット性能を誇り、リニアなステアリングレスポンスと高いスタビリティを実現した。

■オープン価格  
■住友ゴム工業  
195/55-15、205/50-15、205/50-16、215/40-17他

### YOKOHAMA

#### DNA GP



運動性、快適性、環境の3点を重視したDNAシリーズ中で一番スポーツよりなのが「DNAグランプリ」。シリカ結合コンパウンドを配合したスポーツ系「合体ゴム」を採用し、高い運動性能と転がり抵抗の軽減を実現した。また、燃費の向上、CO<sub>2</sub>の削減といった環境へも配慮したニューコンセプトタイヤ。

■オープン価格  
■横浜ゴム  
195/55-15、205/50-15、215/45-16、215/40-17他

### YOKOHAMA

#### ADVAN NEOVA



ドライ・ウエット問わずクルマの実力を引き出すスポーツカー向けタイヤ「ネオバ」。レーシンググレイン用に開発されたトレッドパターンを継承し、優れた排水性、耐ハイドロブレーキング性をもつ。また、「非対称・方向性パターン」により高いコーナリング性能とトラクションを実現する。

■オープン価格  
■横浜ゴム  
195/55-15、205/50-15、225/50-15、205/50-16、225/45-16、215/40-17他

### OHTSU

#### FALKEN AZENIS ST115



「アゼニス」よりも耐久性や快適性、ウエットグリップを重視したのが「ST115」。走行時のロードノイズの軽減に重点を置き、微粒子の真空カプセルが配合された「スポーツ防音ゴム」が振動や騒音を吸収。剛性アップとステアリングレスポンスの向上にも一役買っている。

■オープン価格  
■オートタイヤ  
195/55-15、205/50-16、205/45-16、215/40-17他

### OHTSU

#### FALKEN AZENIS



「アゼニス」は同社の中で最もスポーティなストリートモデルで、マシンコントロール性などの運動性能を重視している。ドライ路面での使用を想定して専用チューニングした「AZコンパウンド」を採用し、グリップの源となる粘着力を発揮させて硬度を保持すると同時に、表面の発熱量を抑えることで熱ダレに強い。

■オープン価格  
■オートタイヤ  
195/55-15、205/50-15、215/45-16、215/45-17他

### DUNLOP

#### LE MANS LM701



同社のFM901よりもコンフォートよりの設定で、静かで快い乗り味と高いウエットグリップが特徴の「ル・マンLM701」。トレッドパターンと消音ブロック配列を工夫することで排水性の向上に加え、「カン高い」とか「こもる」といった不快な音も軽減している。

■オープン価格  
■住友ゴム工業  
195/55-15、205/50-15、205/50-16、225/45-16、215/40-17他



## MICHELIN

## Pilot SPORT



同社のスポーツタイヤ中でトップレベルのハンドリングと高いグリップ力があり「パイロットスポーツ」。高剛性ビッグブロックと強靱なショルダーでドライでのコーナリング性能はもちろ、ウエットでも運動性能を発揮。また、高速走行でのスタビリティやステアリング応答性も高い。

■オープン価格  
■ミシュランタイヤ販売  
205/50-15、205/45-16、  
215/45-16、215/40-17他

## TOYO

## TRAMPIO Vimode



基本的な走行性能以外に、静粛性や快適性も重視したスポーツタイヤがこの「ヴィモード」。新タイヤ設計基盤技術「T mode」を駆使し、軽快な操舵感と高いグリップ力を発揮する。トレッドパターン、独自の3Dグループと新配合コンパウンドとの組み合わせでウエット時の制動力も向上した。

■オープン価格  
■東洋ゴム工業  
195/55-15、205/50-15、  
225/45-16、215/40-17他

## TOYO

## TRAMPIO R1R



圧倒的なドライグリップと高いハンドリング性能をもつ「アールワンアール」。セレーシングコンパウンドを採用することで驚異的なグリップ力を発揮し、かつ熱ダレに強い。さらに高速コーナーでの剛性感と限界付近のコントロール性を追求したレーシングスベック。

■オープン価格  
■東洋ゴム工業  
195/55-15、205/50-16、  
215/45-17他

## PIRELLI

## P Zero C



ボルシェ・クラブ・イタリアの要望により、カップレースのために開発された、公道走行可能なセミレーシングモデル。「P Zero」をベースに、レースコンパウンドを採用している。

■オープン価格  
■ピー・アンド・エー  
205/50-15、225/50-15、  
205/45-16、225/45-16他

## GOODYEAR

## DUCARO REVSPEC



同社のスポーツタイヤの中では運動性能と快適性とのバランスが最もとれたモデルなのが「デュカロ・レヴスベック」。ドライ&ウエット性能、静粛性と乗り心地のよさを高レベルで両立する。高剛性ショルダーブロックの採用と、タイヤ接地圧の均等化、良好なハンドリングと高速操縦安定性を実現している。

■オープン価格  
■日本グッドイヤー  
195/55-15、205/50-15、  
205/45-16、215/40-17他

## GOODYEAR

## EAGLE F1



グッドイヤーの中ではスポーツモデルのトップに位置付けられているのがこの「イーグルF1」。強力なグリップ力を発揮しながら、クセのない安定したハンドリングとコントロール性をもつ。高速度対応ながら、静粛性が高いのも特徴だ。ドライバーが疲れにくく、かつスポーティな味付けになっている。

■オープン価格  
■日本グッドイヤー  
205/50-15、205/45-16、  
215/40-17他

## YOKOHAMA

## ADVAN A048



優れたトラクション性能が特徴のSタイヤ。ジムカーナ競技、サーキット走行向けタイヤ。各カテゴリーの使用条件にあわせて、接地圧、タイヤ剛性、ブロック剛性を見直し、コーナリング性能と走行安定性の向上を実現。サーキット走行に適したS、Mコンパウンドの他、ジムカーナ向けのSSコンパウンドもある。

■オープン価格  
■横浜ゴム  
195/55-15、215/50-15、  
225/45-16他

## BRIDGESTONE

## POTENZA RE540S



ショルダーブロックを大きく確保したことによりコーナリングフォースの向上、トラクション&ブレーキ性能のアップを果たしている。コンパウンドは3種類。GS(ジムカーナ)が一番柔らかく、S(スポーツ)・R(レース)の順に設定。また、ウエットグリップもしっかり確保している。

■オープン価格  
■ブリヂストン  
195/55-15、205/50-15、  
205/50-16、225/45-16他

# S tire

サーキット走行会はもちろんのこと、ジムカーナ、プロダクションレース向けに開発されたのがSタイヤだ。本来は競技車専用で設定されているので基本的にドライ用でライフも短い。コンパウンドが数種類用意されているモノもあり、その選択によってはタイムや勝負に影響することもあるハード走行向けのタイヤだ。

## TOYO

## TRAMPIO R881



オールマイティなGGとソフトなGGGの2種類のコンパウンドをラインアップし、ウエット路面の低温域からドライ路面の高温域まで強力なグリップを誇る。特徴的なV字型の「ビクトリーグループ」パターンと高剛性ショルダーが、ヨレからくる発熱を抑制する。

■オープン価格  
■東洋ゴム工業  
195/55-15、205/50-15、  
225/45-16

## OHTSU

## RX-V II



接地面積をしっかりと確保したブロックが、ドライでの剛性感の高いハンドリングを発揮する。また、深く設定された溝がヘビーウエットにも強く、高い排水性を誇るタイヤだ。

■オープン価格  
■オーツタイヤ  
195/55-15、205/50-15

## DUNLOP

## D01J



サーキットやジムカーナコースで優れたドライ&ウエットグリップを発揮する。路面状態やサイズなどにより最大3種類のコンパウンドを選択できる。高速コーナーでの安定性が向上。よく粘り、かつタレも少ない。また、ドリフトの姿勢も作りやすい。

■オープン価格  
■住友ゴム工業  
195/55-15、205/50-15、  
205/50-16、225/45-16他

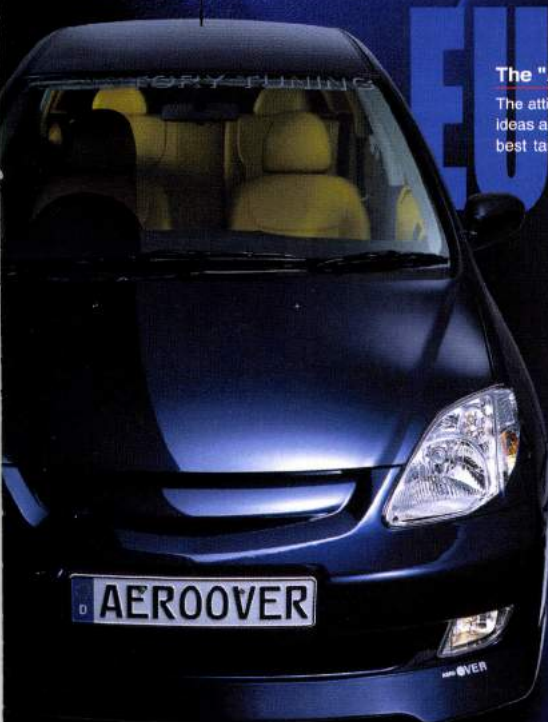


## NEW CIVIC (EU#)

- フロントスタイリッシュバンパー ¥68,000
- サイドステップ ¥58,000
- リアスタイリッシュバンパー ¥58,000
- アイラインガーニッシュ ¥16,000
- 4点(S/R/アイライン)スペシャルプライス ¥180,000
- 4点(S/R/アイライン/マフラー)スペシャルプライス ¥230,000
- 89×78スクエアWスポーツマフラー ¥58,000
- フォグランプASSY ¥28,000
- V&K ロワードスプリング F50mm~55mm R55mm~60mmDOWN ¥30,000

# AERO OVER

from **K-Factory** Project Team



The "AERO OVER" was produced by K-Factory in 1996. The concept was to be "more simple and more creative".

The attitude towards making things, uncompromising quality, the weight of history cultivated, these are all inevitable elements for the best products. Unique ideas and techniques made impossible things possible. Taking your hands and comparing, everyone will be amazed with the level of completeness. The best taste achieved by reliable advanced techniques. For the sake of irreplaceable persons, we'll dramatize a specially preserved extravagance.

### SPECIAL ORDEAR



### EXHAUST SYSTEM



保安基準適合

■89×78スクエアWスポーツマフラー ¥58,000

### WHEEL



■KERSCHER LARGO 7.5-16ET35 4/100 ¥38,000 7-14ET24 4/100 ¥30,000  
9-16ET30 4/100 ¥43,000 8-14ET15 4/100 ¥35,000

### LOWERED SPRINGS



■V&K NEW CIVIC EU1 EU3 PRICE ¥30,000  
FEONT/50mm~55mmDOWN REAR/55mm~60mmDOWN



**K-Factory**  
Auto Mobil Technic

有限会社 ケーファクトリー E-mail: [info@k-factory.ne.jp](mailto:info@k-factory.ne.jp)

大阪府和泉市鍛冶屋野311-4 〒594-1117  
TEL(0725)55-5003 FAX(0725)50-2333

・エアロオーバー/V&Kのお買い求めは、全国有名カーショップ、又は当社にて。  
・商品は全てガルコ仕上りです。・価格には、消費税・塗装・取付工等は含まれておりません。  
・価格・仕様は予告なく変更する場合がございます。予めご了承下さい。

URL: <http://www.k-factory.ne.jp> ショッピングモール <http://555aeroover.org>

■社名ロゴマーク・オリジナルブランドロゴ・製品は、商標登録又は、意匠登録出願中がございます。  
■3回~36回のローン取り扱い。各種クレジットカードでもお買い求め出来ます。









総削り2ピース組み立て型。

この試作キャリパーはスプーンが2ピース鋳造キャリパーを市販した95年秋に削り出しで開発開始。すでに販売をしていたシビック専用2ピースキャリパーの性能向上研究の為に先行試作した物です。開発目標はS2000、次期インテラなどローター径320mmを上限に想定し進めました。



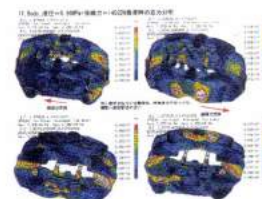
鋳造モノコックアルミキャリパー。

96年には製造技術トライのため金型を製造、鋳造工法でモノコック構造の試作にも着手しました。重量、工数がネックでしたが開発工程で市販に向けて質の高いCAE開発データが得られました。



鋳造対向異型4Pアルミキャリパー

99年春に出来た量産試作品、部材を高強度アルミ材で鋳出して片側から切削する。ラジスマウントデザインで世界一の強体モノブロックを造る。ニッシンのベンチ解析と同時にスプーンでサーキット実走テストを走らせる。またロールバック量、無効ストローク量、コントロール領域も十分に検証しました。私たちは2000年夏ニュル24時間レースに参加しこのキャリパーでクラス優勝したのです。



CAE応力実測データ図。

この図はサーキットを連続走行した時の高温高負荷状態をCAE解析で応力分布計測したデータです。最新の技術でしっかりとブレーキフィールも約束します。



# ホンダだけの ために。



ツインブロック4Pキャリパー1個 ¥64,000

これは鍛造2ピースアルミキャリパーインテR、シビックR15インチ専用に関発し95年から発売してきました。私たちは工程を大きく見直し新価格で再び販売します。

モノブロック4Pキャリパー1個 ¥80,000  
車種専用キャリパーサポート1個 ¥8,000  
シリンダー面積23.1cm<sup>2</sup>  
シリンダーサイズ40φ / 36φ  
パッド形状S2000用  
重量2,600g



**SPOON  
SPORTS**

<http://www.spoonsports.co.jp> 新カタログ出来ました。1月オートサロンで！02新カタログ、ビデオ ¥3,000。

株式会社スプーン 〒167-0051 東京都杉並区荻窪5-2-8 TEL03-3220-3411・FAX03-3220-0970



スピードはひかえめに、シートベルトをしても安全運転。お子様にはチャイルドシートを。

**HONDA**  
The Power of Dreams



シビックは、U-LEVへ。

あなたを包む空気が、もっと輝きますように。

# CIVIC

シビックB、Gタイプ/シビック フェリオCタイプが  
国土交通省★★★「超-低排出ガス」認定を取得しました。



気持ちよく走る技術は、気持ちよく生きるための技術であってほしい。  
クルマのあり方を人と地球の未来から発想するシビックが、そのクリーン性能を  
新たなステージへと進めました。平成12年基準排出ガス75%低減を達成して、U-LEVへ。  
空も走りも気分も、すっきりと晴れわたった、こんどのシビックです。

○開放的なキャビンを生み出す **FLAT FLOOR** (4WD車を除く) ○世界最高水準の新・衝突安全設計ボディ **G-CON**

New シビック / シビック フェリオ



Photo: シビックGタイプ メーカーオプション (Lパッケージ、Sパッケージ) 装着車 (15.0万円高) ボディカラーはラベンダーミスト・メタリック  
シビックフェリオCタイプ メーカーオプション (Fパッケージ) 装着車 (5.0万円高) ボディカラーはチャタニウム・メタリック

[シビックGタイプ 主要装備] ●運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム ●全面高熱線吸収UVカットガラス ●パワーウインドウ (運転席挟み込み防止機構付) ●パワードアロック ●電選式キーレスエントリーシステム (ウエルカムランプ機能付) ●電動リモコンドアミラー  
●マニュアルエアコンディショナー ●ゲート式インパネシフトなど [シビックGタイプ 主要諸元] ■型式UA-EU1 ■全長4.285m/全幅1.695m/全高1.495m ■総排気量1,493cm<sup>3</sup> ■最高出力85kW [115PS] / 6,500rpm ■最大トルク139N・m [14.2kg・m] / 4,800rpm ■乗車定員 5名  
[シビック フェリオCタイプ 主要装備] ●運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム ●パワーウインドウ (運転席挟み込み防止機構付) ●パワードアロック ●電動リモコンドアミラー ●マニュアルエアコンディショナー ●EPS (電動パワーステアリング) など [シビック フェリオCタイプ 主要諸元] ■型式UA-ES1 ■全長4.435m/全幅1.695m/全高1.440m ■総排気量1,493cm<sup>3</sup> ■最高出力77kW [105PS] / 5,800rpm ■最大トルク135N・m [13.8kg・m] / 4,200rpm ■乗車定員 5名 ※はネット値。「ネット」とはエンジンを車両搭載状態で測定したものです。

全国メーカー希望小売価格

シビックB 134.8 [FF/4速AT] | シビックG 144.8 [FF/4速AT] | シビックG 159.8 [FF/4速AT] | シビック フェリオC 126.8 [FF/4速AT]

●シビック フェリオCタイプの4速AT車は8.0万円高となります。■価格にはメーカー希望小売価格を参考価格、スベアタイヤ・標準工具・ジャッキが含まれます。他のメーカーオプション等は価格に含まれておりません。税金・登録費用等別、販売価格は各販売店が独自に定めております。詳しくは販売店にお問い合わせください。

インターネットでシビックの情報をお伝えしております。 <http://www.honda.co.jp/CIVIC/>

便利とお得が揃ったふたつのキャッシュバックチャリティ | **ホンダCカード会員募集中** | お問い合わせ・お申し込みはお近くのホンダプリモ店まで。

ホンダプリモ店からお届けします。

■お問い合わせ、ご相談はお近くのホンダプリモ店または右記の本田技研工業(株) お客様相談センターまで。(受付時間: 9時~12時 13時~17時) 全国共通フリーダイヤル ☎0120-112010  
■カタログのご請求、お近くの販売店の紹介は、24時間受付のFAX情報案内もご利用ください。(情報料は無料。通話料はお客様ご負担です。) 24時間FAXインフォメーション 03-5412-2388



定価: **本体2000円** + 税

雑誌66718-77 **NEWS PUBLISHING CO., INC.**

2002 PRINTED IN JAPAN 凸版印刷株式会社

ISBN4-89

C9475 ¥2



ホンダ・シビックNo.3 ...スアッパ徹底ガイドシリーズ  
中古品 - 良い

1929475020001

「ハイパーレブ」

車種別チューニング&ドレスアップ徹底ガイドシリーズ Vol. 66

ホンダ・シビック  
No.3

平成14年1月9日発行  
発行人 ●西ヶ谷治男 編集人 ●菅野正則  
発行人 ●株式会社ニュース出版 〒154-8575 東京都世田谷区三軒が4-7  
TEL 03-5443-0044 FAX 03-5443-0041  
販売部 TEL 03-5443-0044 FAX 03-5443-0041